

1 調査名称：平成25年度大和市総合都市交通体系調査
(コミュニティバス再編検討調査)

2 調査主体：大和市

3 調査圏域：大和市街地

4 調査期間：平成25年7月2日～平成26年1月31日

5 調査費：5,859千円(当年度までの合計：5,859千円)
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

- ・本市のコミュニティバスは、平成14年10月に運行を開始し、平成25年度で運行開始11年となった。利用者数の累計は330万人を超え、市民にとってなくてはならない交通手段の一つとして定着しつつある。
- ・しかしながら、ルート毎の利用状況に偏りがあることや、市民要望や沿線の開発の進捗を受けた一部ルートの変更やダイヤ改正を実施しても、利用者の増加や収益の改善には限界があることが、ここ数年の運行実績から明らかになってきている。
- ・そこで、コミュニティバスに対する市民ニーズを把握することで、効果的な運行を行うためコミュニティバスの路線を見直し、民間事業者によるバス路線や鉄道等を含めた市域の交通ネットワークの充実を図るものである。
- ・調査の内容としては、バス停間OD調査・利用者アンケート調査・沿線住民アンケート調査等を行ったうえで現状の課題を整理し、効果的な運行を行うための路線の再編を検討する。

I 調査概要

1 調査名：平成 25 年度大和市総合都市交通体系調査
(コミュニティバス再編検討調査)

2 報告書目次

1. コミュニティバスバス停乗降調査	5
1.1 調査概要	5
1.2 集計結果	7
2. コミュニティバス利用者アンケート調査	24
2.1 調査概要	24
2.2 集計結果	30
3. コミュニティバス沿線住民アンケート調査	50
3.1 調査概要	50
3.2 集計結果	54
4. コミュニティバスの課題整理	68
4.1 バス基本サービスに関する課題	68
4.2 付帯サービス及び情報提供に関する課題	73
4.3 コミュニティバスの課題に対する取り組み方針	74
5. コミュニティバスの再編等見直し検討	74

3 調査体制

発注者

大和市 街づくり計画部 街づくり総務課 街づくり調査担当
石井、畠山、今泉

受注者

セントラルコンサルタント株式会社
管理技術者：東京事業本部 技術第3部 水澤

4 委員会名簿等：

なし

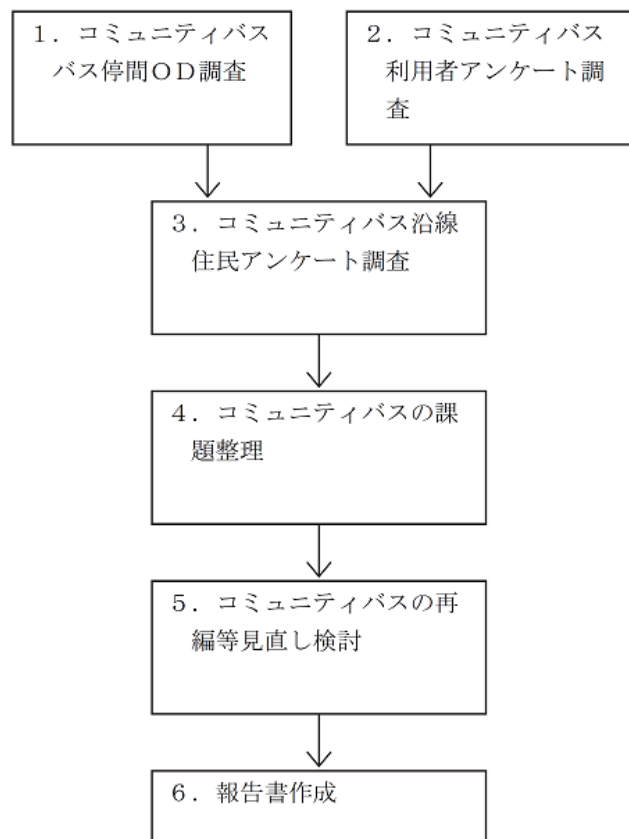
II 調査成果

1 調査目的

平成 14 年度の運行開始から約 10 年が経過し、延べ 320 万人以上の方に利用されている。収支率は 40～50%程度で推移しており、運賃収入を除いた実質的な運行経費は、年間約 4,000 万円（北部ルート・南部ルート合計）となっている。

大和市総合交通施策で掲げた『誰もが使いやすい移動サービスの実現』を目指すとともに、今後の高齢者人口増加を見据え長期的に運行継続していくために、利便性の向上に配慮しながら、利用者増加に向けた利用促進策の検討が必要と考えられる。

2 調査フロー



3 調査圏域図



大和市コミュニティバスのろっとルートマップ

北部ルート



南部ルート



(様式-3b 調査成果)

4 調査成果

4.1 コミュニティバス乗降調査

大和市コミュニティバス「のろっと」の北部ルート及び南部ルートについて、のろっと利用者の基礎情報の把握として、バス乗降調査を実施した。

4.1.1 調査概要

(1) 調査対象

調査当日にのろっとを利用している方

(2) 調査方法及び調査項目

調査員を各バス車両に1名ずつ乗車させ、利用者の乗降停留所、性別、およその年齢、運賃支払い方法を目視にて調査する。

4.1.2 集計結果

<北部ルート>

- 中央林間駅周辺からの乗降者数が特に多い。
- オークシティ周辺（オークシティ・市役所・市立病院等）を跨ぐ長距離の利用は少ない。
- つきみ野1～3丁目と中央林間駅周辺間のバス乗降が比較的多い。右回りでは前者から後者へ、左回りでは後者から前者へ向かうバス乗降が多く、右回りと左回りで使い分けているような利用状況が伺える。
- つきみ野駅北部エリアと中央林間駅周辺間のバス乗降が比較的多い。右回りでは後者から前者へ、左回りでは前者から後者へ向かうバス乗降が多く、右回りと左回りで使い分けているような利用状況が伺える。
- 鶴間駅東口バス停に着目すると、平日・休日ともに、右回りでは降車数が多いものの乗車数はほとんど無し、左回りでは乗降者ともに非常に少ない利用状況である。
- 鶴間中前バス停、山王原西公園バス停は、平日・休日の2日間の調査の中で、利用者が全くいなかった。

<南部ルート>

- 利用区分は、大別して3区分である。
- 最も乗降者数が多いのは、大和駅～引地台公園間のバス乗降である。
(ただし、調査日が夏休み期間中であることに注意が必要である。)
- 3区分を跨ぐ長距離利用の多くは、大和駅バス停を発着とするバス乗降である。

4.2 コミュニティバス利用者アンケート調査

大和市コミュニティバス「のろっと」の北部ルート及び南部ルートの利用者を対象に、のろっと利用者の属性・利用状況等の把握とともに、利用促進策の検討に資する内容を把握するため、アンケート調査を実施した。

4. 2. 1 調査概要

(1) 調査対象

アンケートの配布は、調査当日にのろっとを利用した、中学生以上の方を対象とする。

(2) アンケート調査票の配布方法

平日・休日の各1日、各ルート1日250枚、計1,000枚とする。北部・南部の両ルートがそれに近い配布枚数となるよう、調査時に状況をみながら判断する。

4. 2. 2 集計結果

- 回収率は43.3%であった。
- 回答者の性別は、男性18.5%（80人）、女性76.0%（329人）であり、女性の割合が高い。また、年齢は、65歳以上の回答者が64.4%（279人）を占める。
- 回答者の59.1%（256人）は運転免許証を持っていない。
- 鉄道駅までの徒歩での所要時間は、10～15分が最も多く32.3%（140人）となっている。
- 最寄りののろっとバス停までの所要時間は、徒歩3分以内が48.7%（211人）、3～5分が27.5%（119人）となっており、回答者の多くは自宅近くに「のろっと」バス停がある状況であった。
- 主な目的地は鉄道駅の割合が他に比べて非常に高く、61.4%（266人）である。次いで、買い物・商業施設14.3%（62人）、市役所4.6%（20人）となっている。
- 主に片道利用の回答者が挙げた理由として多かったのは、「運行時間帯が外出時間帯と合わない」（帰りの時間帯に運行していない等）との意見が最も多く、北部ルートでは約6割が回答している。
- のろっとを利用しなかった理由として、北部ルートにおいては「現在の運行ルート・バス停位置では、希望する場所・施設には行けなかったから」との理由が南部ルートに比べて多くなっている。
- 希望する運行サービスとしては、「運行本数の増加」56.1%（243人）が最も多い。次いで「夕方の時間帯に運行」37人（8.5%）、「朝の時間帯に運行」18人（4.2%）といった、運行時間帯に関する希望が多い。なお、これら意見は、前述の「のろっと」を利用しなかった理由で多かった意見である。

4. 3 コミュニティバス沿線住民アンケート調査

大和市コミュニティバス「のろっと」の利用が少ない地域における運行サービスの問題点等を把握するため、ルート沿線住民を対象にアンケート調査を実施した。

4. 3. 1 調査概要

(1) 調査対象

前述の「1. コミュニティバスバス停乗降調査」の結果を踏まえ、鉄道駅から距離があり、且つのろっと利用が少ない北部ルート上村バス停～山王原公園バス停の200m圏内の住民を主な対象として、アンケート調査票を配布する。

4. 4 コミュニティバスの課題整理

前述の調査結果に加え、過年度実施した「公共交通に関する市民アンケート調査」結果も踏まえて、大和市コミュニティバス「のろっと」の課題を整理した。

4. 4. 1 バス基本サービスに関する課題

(1) 運行ダイヤの改善（運行時間帯の拡大、運行本数の増加）

利用者アンケート調査結果、沿線住民アンケート調査結果において、運行時間帯の拡大及び運行本数・運行頻度の増加の改善要望が度々挙げられた。のろっとの導入目的は「移動制約者（徒歩・自転車以外の交通手段を持たない方）の日中の移動手段確保に寄与すること」であったが、大和市総合交通施策で掲げている『誰もが使いやすい移動サービスの実現』のためには、これらの運行ダイヤに関する改善は北部ルート及び南部ルートの利用促進に向けた課題と考えられる。

(2) 運行経路の改善

1) 北部ルートの運行経路改善

利用者アンケート調査の自由回答の中で、北部ルートの運行経路再編を求める意見が多く挙げられている。また、同調査結果の「のろっとを利用しなかった際の理由」をみると、南部ルートに比べ、北部ルートでは運行経路に関する意見の割合が高くなっている。さらに、沿線住民アンケート調査より、のろっとを「使ったことがある（あまり利用しない）」回答者は、「日常的に使っている」回答者に比べ、運行経路に関して不便に思っている割合が高いことを把握した。

以上のことから、北部ルートの運行経路改善が利用促進に向けた課題と考えられる。

2) 代官一丁目地区の利便性向上

市民要望として、代官一丁目地区が不便であるとの意見が挙がっている。代官一丁目地区は「交通の利便性向上を促進すべき地域」に該当する地区であり、その該当箇所の面積は大きく、人口密度も高い地区となっている。また、最寄りの鉄道駅までの距離もさながら、鉄道駅へ向かう際に標高差によるアップダウンがある。

以上のことから、南部ルートについては、代官一丁目地区の公共交通の利便性向上が課題と考えられる。

4. 4. 2 付帯サービス及び情報提供に関する課題

(1) バス停での情報提供内容の改善

のろっとバス停は、限られたスペースに設置している都合上、掲載出来る情報に限りがある。一方、沿線住民アンケート調査より、のろっとの利用が少ない地域でもバス停の認知度自体は高いことが把握されていることから、バス停での情報提供内容の改善が利用促進に向けた課題と考えられる。

(2) バス停におけるバス待ち環境の改善

沿線住民アンケートより、上屋・ベンチ等のバス停環境への不滿意見が挙がっている。特

に暑い時期・寒い時期はバス停で長時間待つことが難しく、利用機会の喪失に繋がっていることも把握された。のろっとが狭隘道路を運行する場合など、物理的に改善の難しい箇所もあるが、運行頻度の少なさを補う意味でも、可能な限りバス待ち環境を改善することが利用促進に向けた課題と考えられる。

(3) 車内アナウンスの改善

利用者アンケートより、のろっと車内における子どもの音声アナウンスが聞き取りにくいとの不満意見が挙がっている。この車内アナウンスについては、神奈川県内初の取り組みであり、「かわいらしい」「癒される」などの賛成意見も挙がっている。しかしながら、感覚的な不満意見ではなく、「聞き取りにくい」という利用上の不都合が生じていることに考慮し、改善の検討が必要である。

(4) 運行情報の周知徹底

沿線住民アンケートより、普段からのろっとを利用しないために、どこで情報提供が行われているか分からないとの意見が挙がっている。現在、新しいコミュニティバスの実験運行中であり、本格運行となった場合は市内全域にコミュニティバスの運行地域が拡大することになる。新しいコミュニティバスの運行経路の周知も必要であることから、大和市総合交通施策にある「バスマップの作成・配布」等、インターネットを必要としないアナログな方法で、全市的な周知が必要と考えられる。

4. 4. 3 コミュニティバスの課題に対する取り組み方針

前述のとおり、コミュニティバスの課題は大別して、①バス基本サービスの課題、②付帯サービス及び情報提供に関する課題の二点に分けられる。

①については、バスサービスの根本に関わるものであるため、再編等見直し検討にて取り扱う課題とする。ただし、運行ダイヤの改善（運行時間帯拡大、運行本数増加）については、現在、新しいコミュニティバスにて実験中であり、運行経費の増加に見合った利用者数の増加や増収が見込めるかについては、未検証である。よって、本業務の見直し検討においては運行時間帯や運行本数等については現状を基本とし、主に運行経路の改善について検討を行うこととした。また、②については、対応可否含め、バス基本サービスに応じて検討するものとする。

よって、本業務におけるコミュニティバスの課題に対する取り組み方針としては、運行経路の改善を中心に、見直し検討を行うこととした。

4. 5コミュニティバスの再編等見直し検討

「のろっと」のバス基本サービスに関する課題

(1) 運行ダイヤの改善（運行時間帯の拡大、運行本数の増加）

利用者アンケート調査結果（「のろっと」を片道しか利用しない理由【図 1】、利用しなかった際の理由【図 2】、希望する運行サービス【図 3】）、沿線住民アンケート調査結果（「のろっと」の不便な点や困っている点【図 4】）において、運行時間帯の拡大及び運行本数・運行頻度の増加に対する改善要望が度々挙げられています。「のろっと」の導入目的は「移動制約者（徒歩・自転車以外の交通手段を持たない方）の日中の移動手段確保に寄与すること」ではありますが、『誰もが使いやすい移動サービスの実現』のためには、これらの運行ダイヤに関する改善は北部ルート及び南部ルートの利用促進に向けた課題と考えられます。

「のろっと」を片道しか利用しない主な理由は、運行本数や運行時間帯

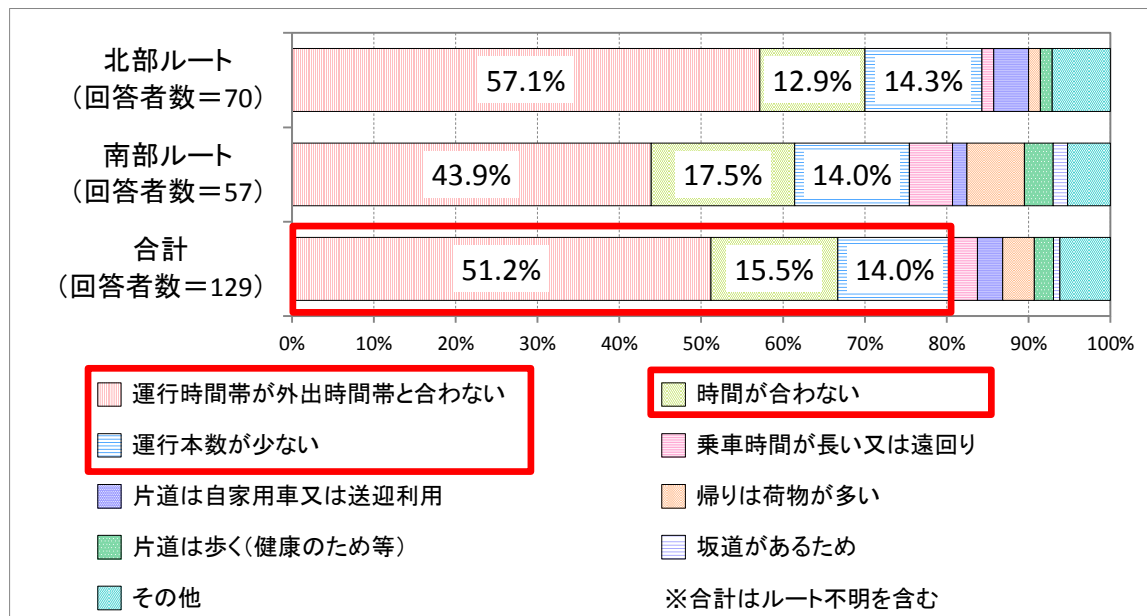


図1 「のろっと」を片道しか利用しない理由（利用者アンケート調査：問3）

「のろっと」を利用しなかった際の主な理由は、運行本数や運行時間帯

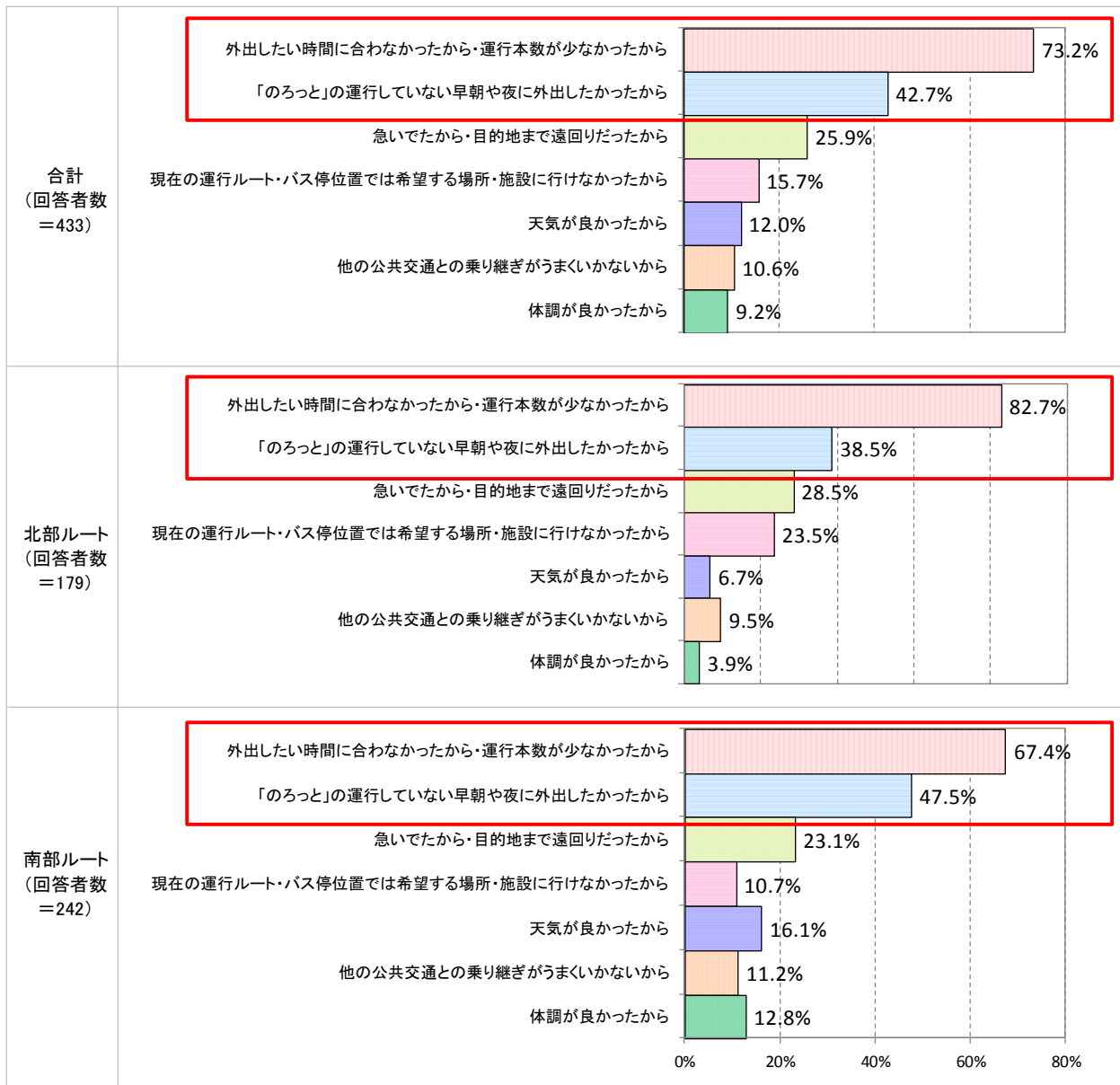


図2 「のろっと」を利用しなかった際の理由（利用者アンケート調査：問6）

「のろっと」に希望するサービスは、運行本数増加や運行時間帯の拡大

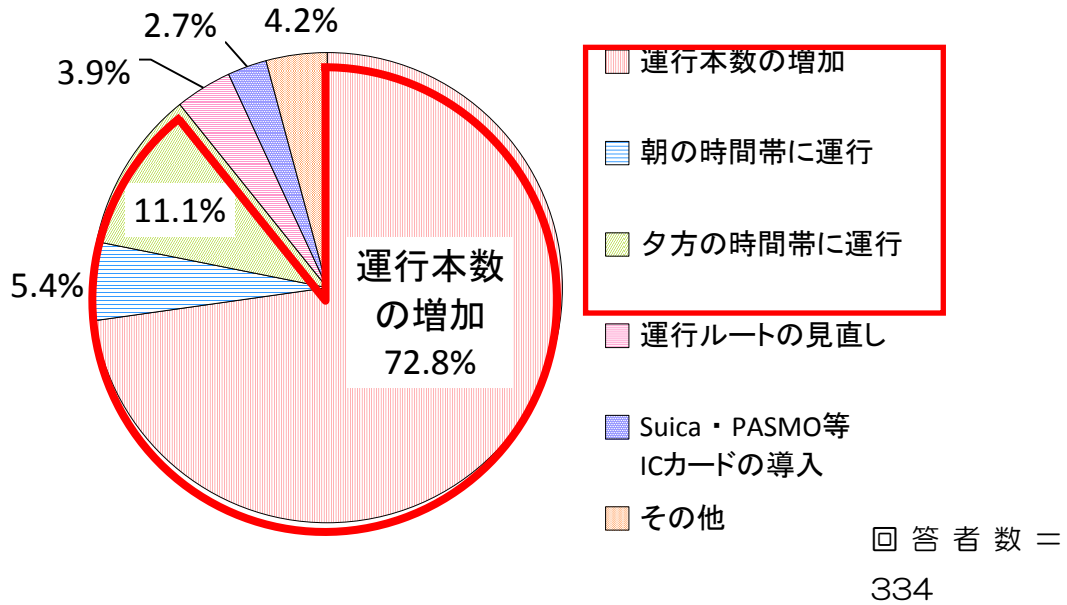


図3 「のろっと」に希望する運行サービス（利用者アンケート調査：問7）

「のろっと」の不便な点は、運行本数の少なさや運行時間帯の短さ

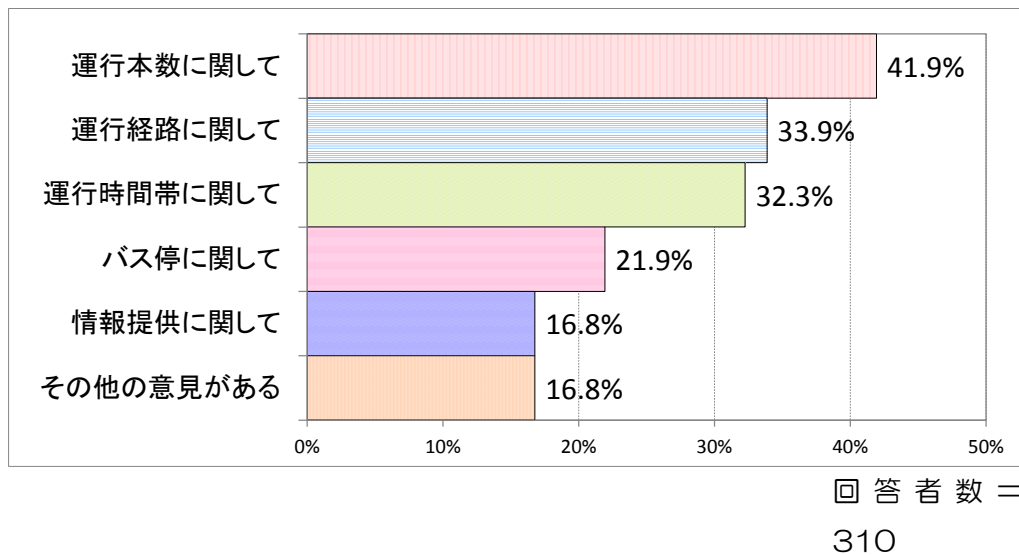


図4 「のろっと」の不便な点や困っている点（沿線住民アンケート調査：問5）

なお、利用者アンケート調査結果では、運行本数の増加や運行時間帯の拡大といった、「のろっと」運行サービス向上に伴い運賃を見直した場合、1乗車あたり150円（現状では100円）までなら利用するとの回答が、半数以上を占める結果となっています【図5】。

サービス向上に伴う運賃見直し額は、「150円」が最も多く、半数以上を占め

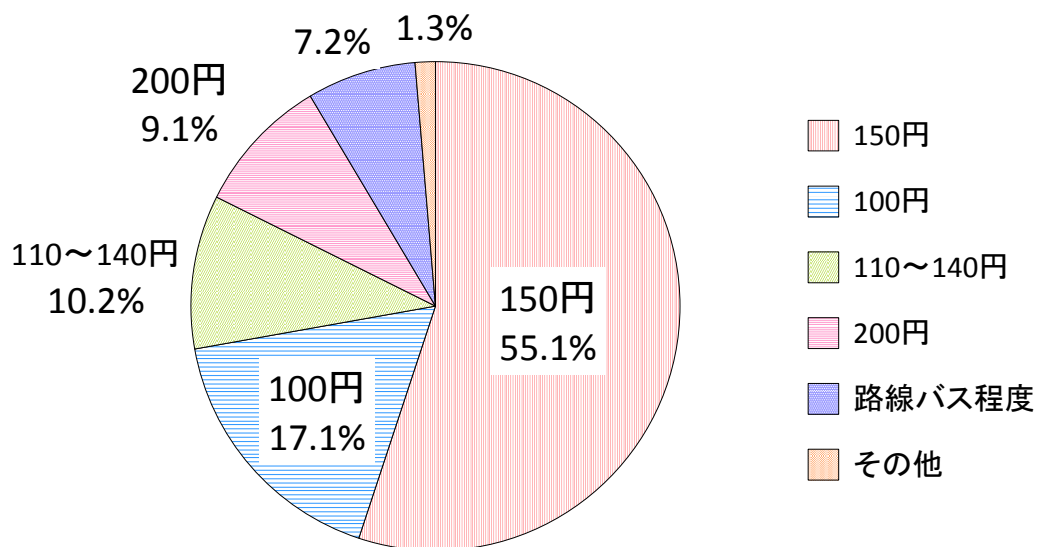


図5 運賃見直しの許容範囲（利用者アンケート調査：問8）

(2) 運行経路の改善

1) 北部ルート of 運行経路改善

利用者アンケート調査の自由回答の中で、北部ルートの運行経路再編を求める意見が多く挙げられていました。そこで、同調査結果の「のろっと」を利用しなかった際の理由」をみると、南部ルートに比べ、北部ルートでは運行経路に関する意見の割合が高くなっています。

【図6】さらに、北部ルートのみ実施した沿線住民アンケート調査では、「のろっと」をあまり利用しない回答者が、日常的に使っている回答者に比べ、運行経路に関して不便に思っている割合が高いことを把握しました。【図7】また、不便な点の具体的な内容としては、鉄道駅（主に中央林間駅、つきみ野駅）やイオンつきみ野店などへ行く際に、遠回りであるとの意見が挙がっています。

以上のことから、北部ルートは運行経路の改善が利用促進に向けた課題と考えられます。

北部ルートの利用者は、南部ルートの利用者に比べ、「のろっと」を利用しなかった理由に運行経路を挙げる割合が高い

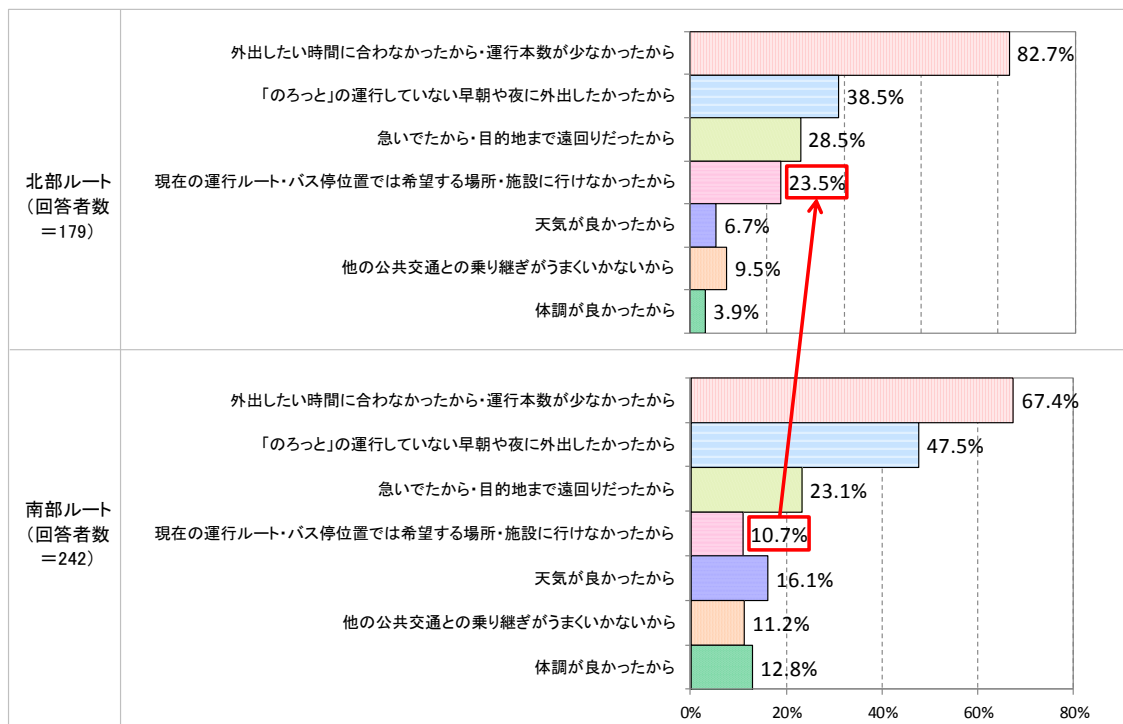


図6 「のろっと」を利用しなかった際の理由（利用者アンケート調査：問6）

日常的に使っている回答者に比べ、あまり利用しない回答者は、運行経路に関して不便に思っている割合が高い

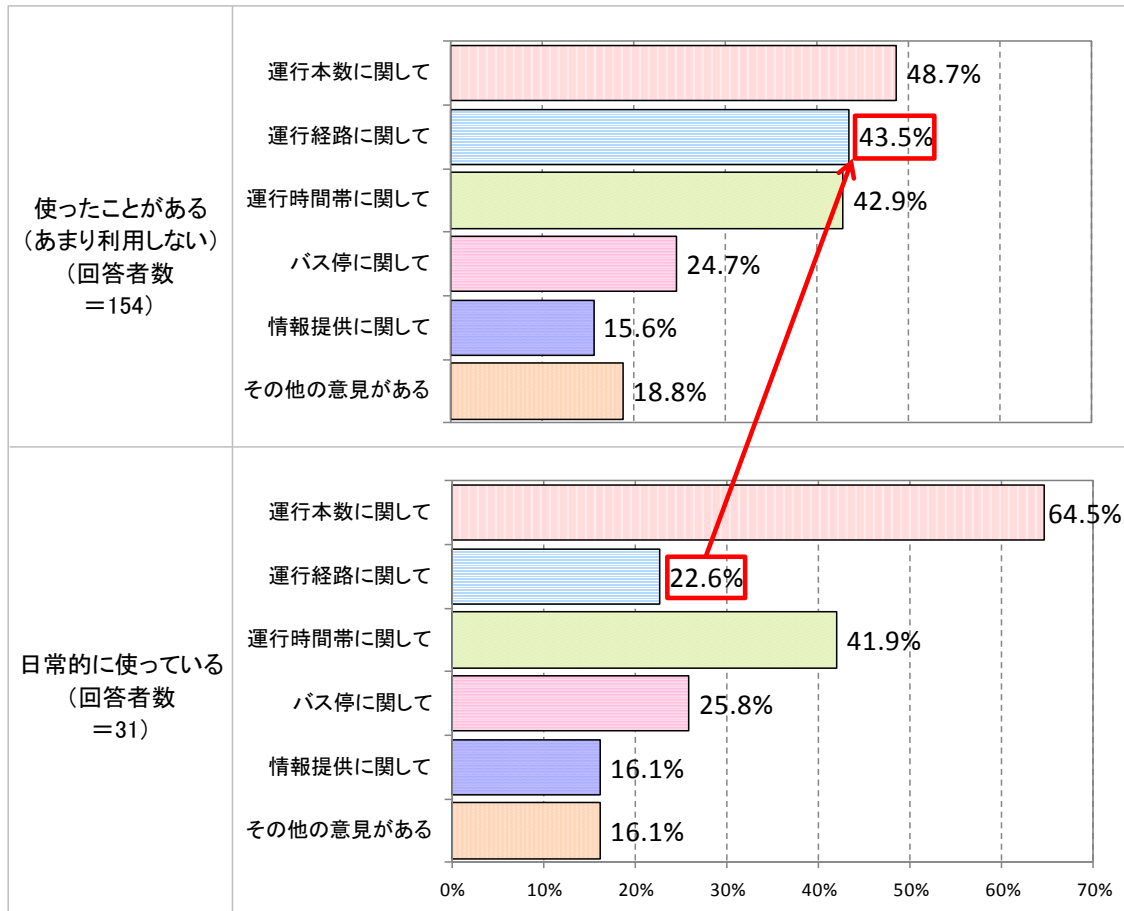


図7 「のろっと」の不便な点や困っている点（沿線住民アンケート調査：問5）

※運行経路に対する意見の主な内容

「運行経路が遠回り（「他交通手段を利用した方が早い」を含む）」

（遠回りに感じている目的地は、中央林間駅、つきみ野駅、イオンつきみ野店など）

2) 代官一丁目地区の利便性向上

南部ルートについては、北部ルートに比べて運行経路の改善要望が少なく、「便利なので継続希望」や「停留所が近いので便利」など、現状の運行サービスに満足している意見が挙がっています（利用者アンケート自由回答意見）。

利用状況（バス停乗降調査結果）としても、①利用者数は北部ルートの約2倍であること【図8】、②運行経路の中でバランスよく利用者が存在し、長距離利用者が比較的少ないこと【図9】を把握しました。また、市南西部の大部分は、南部ルートのバス停圏域内であり、市民の交通利便性の向上にも寄与しています。

平日・休日ともに、南部ルート利用者数は北部ルートの約2倍

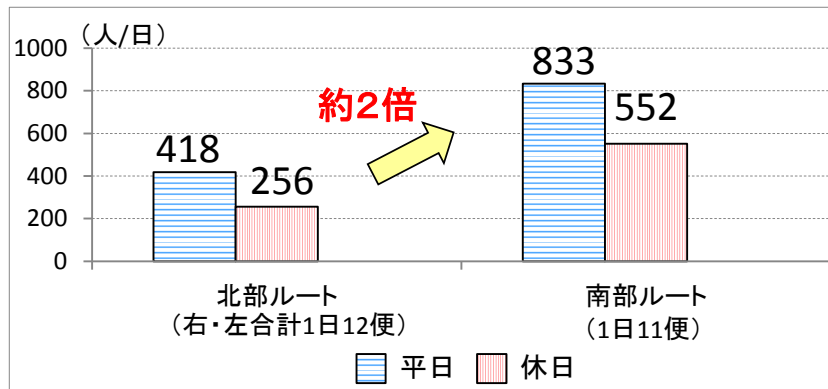
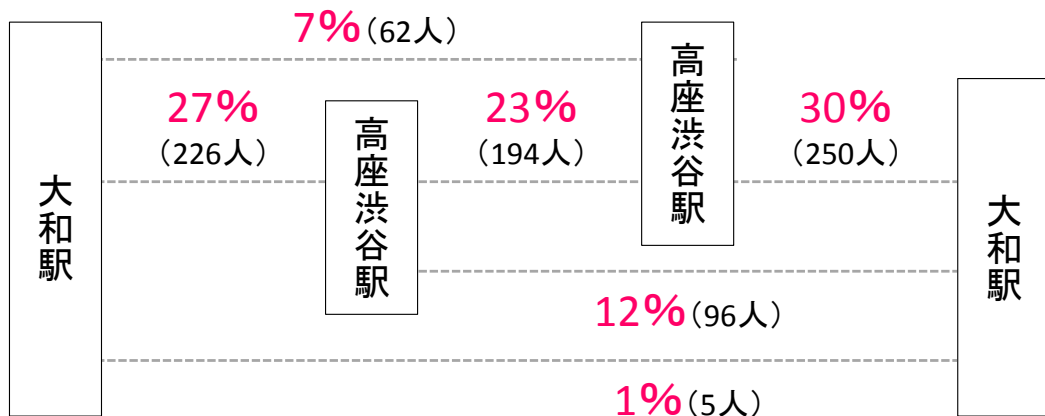


図8 調査当日の「のろっと」利用者数（バス停乗降調査）

鉄道駅間での乗降者割合はバランスよく、かつ、鉄道駅を跨ぐ長距離利用は比較的少ない



※図中の数字は、その駅間で乗車・降車し、利用が完結した利用者割合および利用者数

図9 平日の南部ルートにおける利用者数（バス停乗降調査）

一方で、市民要望として、代官一丁目地区が不便であるとの意見が挙がっています。代官一丁目地区は【図 10】に示すとおり、「交通の利便性向上を促進すべき地域」に該当する地区であり、その該当箇所の面積は大きく、人口密度も高い地区となっています。また、最寄りの鉄道駅までの距離も 700m 以上であり、鉄道駅へ向かう際にも坂道（標高差 20m 程度）がある地区でもあります。【図 11】

以上のことから、南部ルートの実行経路には、大きな問題点がないものと考えられますが、代官一丁目地区の公共交通の利便性向上は、課題と考えられます。

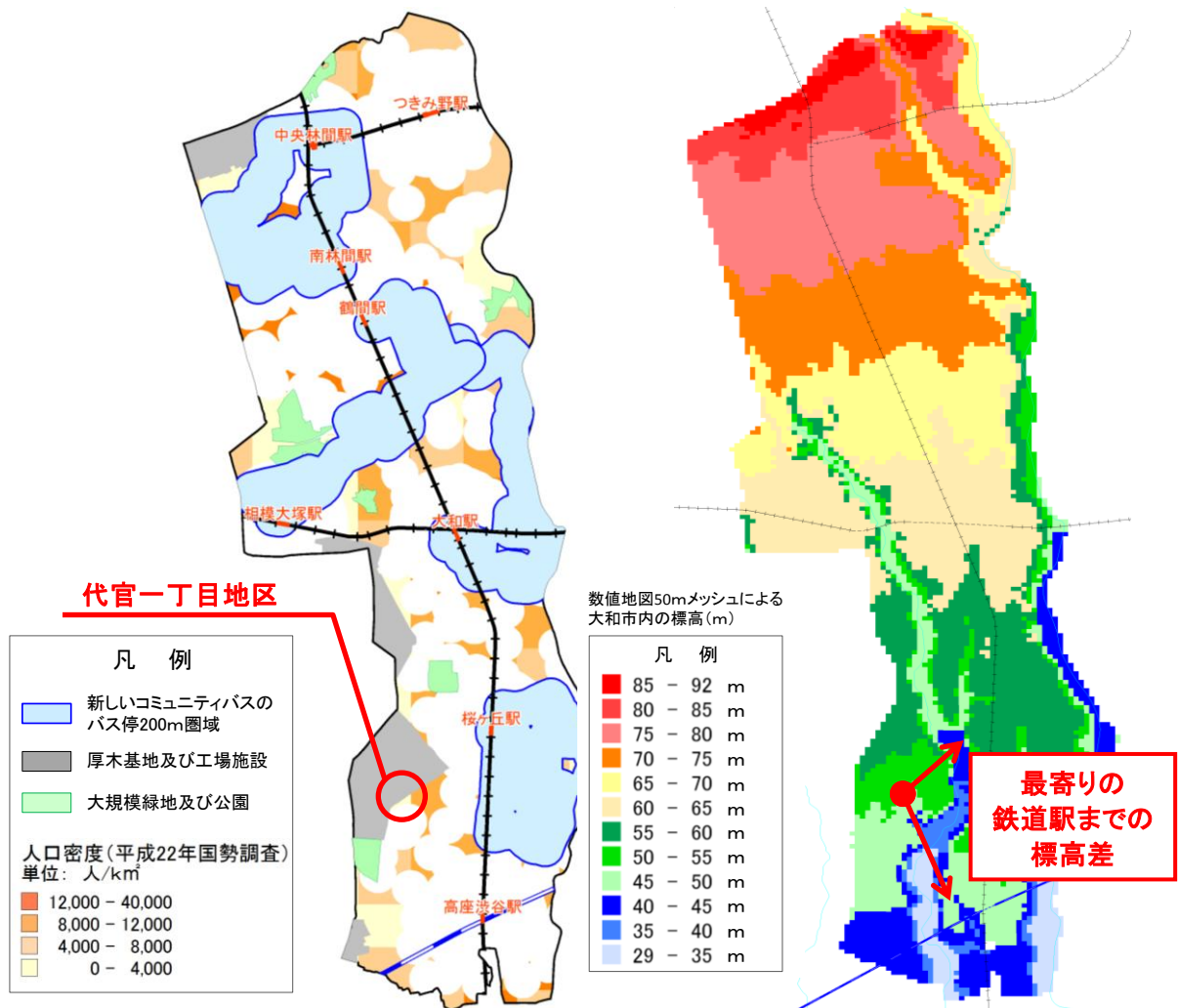


図 10 交通の利便性向上を促進すべき地域

図 11 大和市内の標高