

# 令和4年度第1回 瑞穂町地域公共交通会議資料



令和4年9月28日（水）  
場所：瑞穂町役場  
4階委員会室

## 【これまでの流れ】

- 令和3年10月の実証実験運行開始
- 実証実験運行開始まで、周知活動等を実施
- 実証実験運行後も引き続き周知活動を行いながら、利用状況を把握

## 【本日の報告事項】

- WS、利用実態調査、アンケート調査の報告
- 運行計画見直し(案)
- 運行評価基準の考え方

### 地域公共交通会議のスケジュールと主な議題



継続的な周知活動

令和5年4月運行計画変更(予定)

# 意見交換について

- コミュニティバス地域住民意見交換会をワークショップ形式で開催
- 以下の開催概要のとおり、全部で約40名の方に参加していただいた

## 【開催概要】

日 時	場 所	参加者数
5月14日(土) 午前10時～ 午前11時30分	武蔵野コミュニティセンター	15名
5月14日(土) 午後2時～ 午後3時30分	瑞穂町役場	1名
5月15日(日) 午前10時～ 午前11時30分	長岡コミュニティセンター	5名
5月15日(日) 午後2時～ 午後3時30分	元狭山コミュニティセンター	16名



## 2) 意見交換の結果

### 【主な意見】

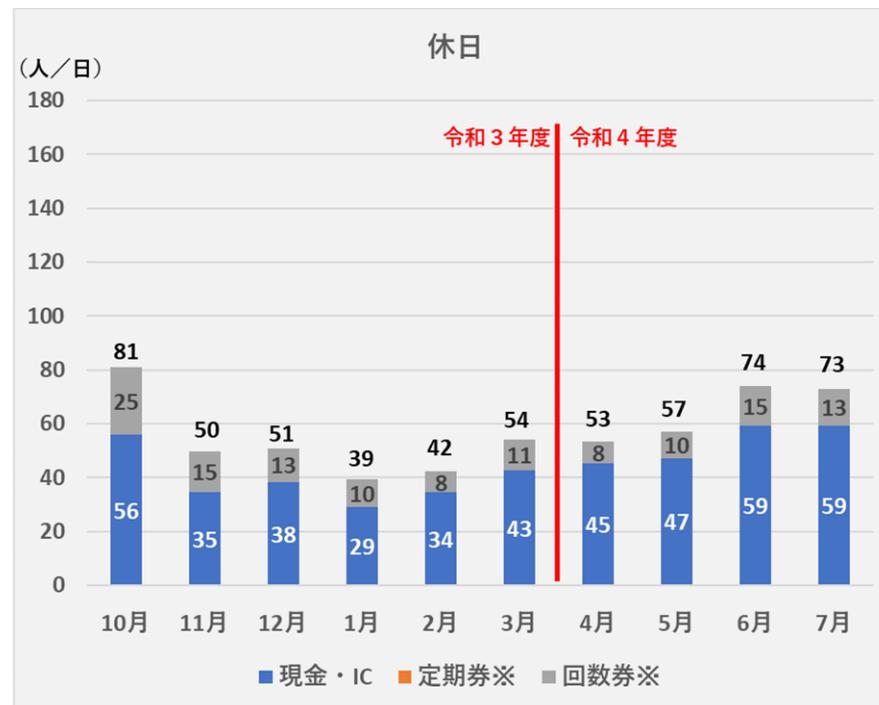
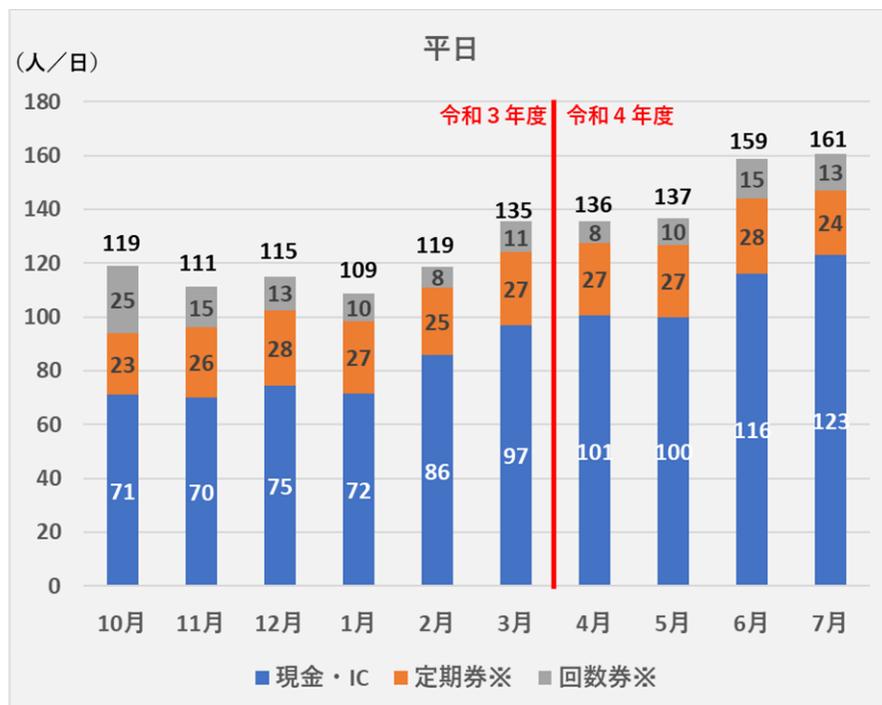
対象	主な意見
全体	<b>【料金・割引】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 高齢者の割引</li><li>・ バスを利用すると割引、買い物バス券など</li></ul> <b>【乗り継ぎ】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 10～15分くらいの乗り継ぎ時間</li></ul>
元狭山地区	<b>【ダイヤ】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 45分に1本ほしい</li><li>・ 20時以降に1便必要</li></ul>
箱根ヶ崎・長岡地区	<b>【利用実態】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 羽村駅を利用、路線バスを利用する</li></ul>
石畑・殿ヶ谷地区	<b>【ダイヤ・便数】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ ジョイフル本田が15時最終は利用しづらい</li><li>・ 便数を増やしてほしい</li></ul>
武蔵野地区	<b>【運行形態・利用実態】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ デマンド交通等のほうがよい</li><li>・ 駅というより、商業施設や病院等へアクセスしたい</li></ul>

# 利用実態者数について

# 1) 1日当たりの乗車人員

- 定期券や回数券を含むと、1日当たりの乗車人員は平日約**161**人（7月時点）
- 平日・休日ともに増加傾向

## ▼1日あたりの乗車人員（定期券・回数券含む）

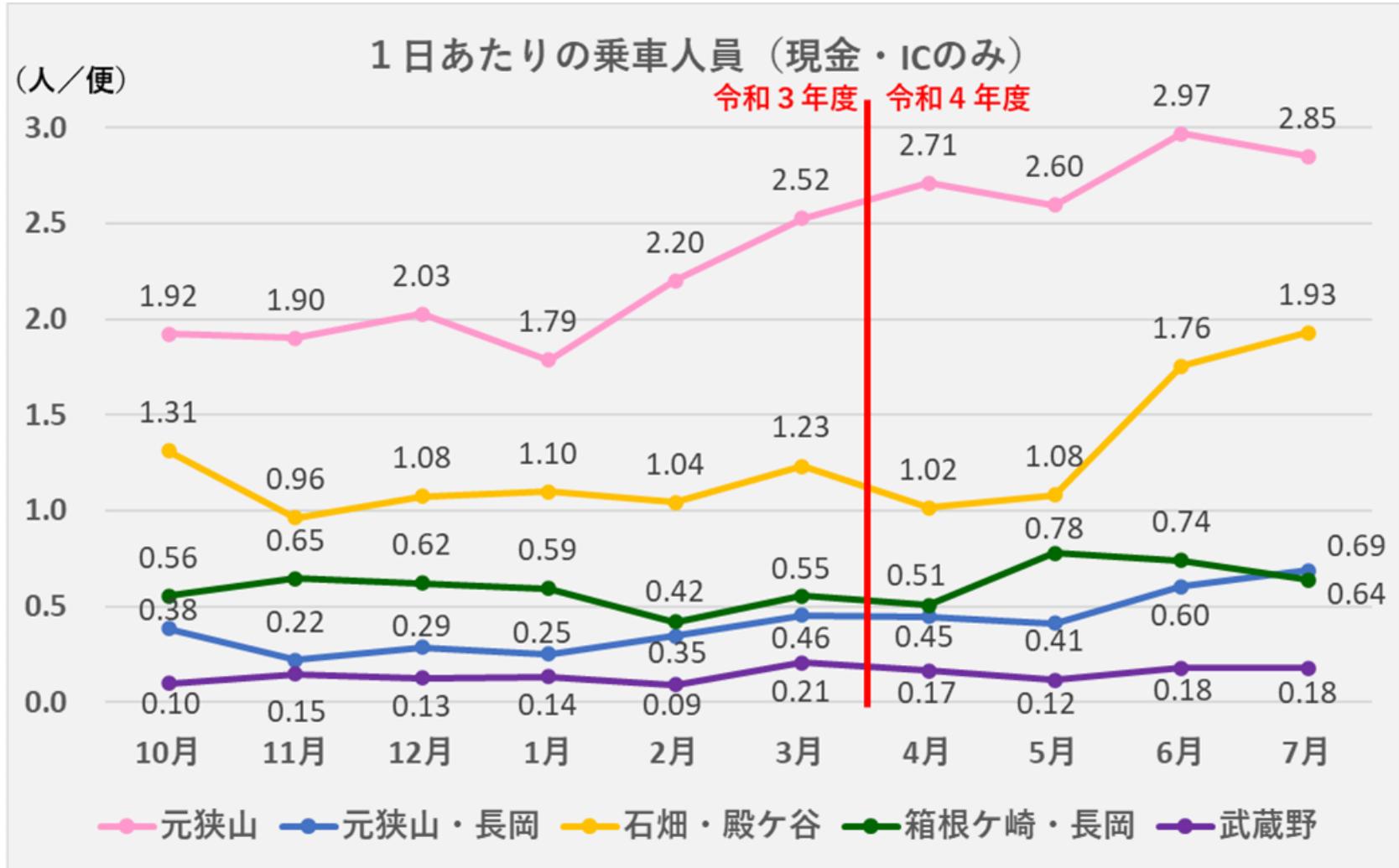


※定期券：購入者が平日を毎日利用すると想定

※回数券：回数券合計（販売枚数×11枚刷り）を運行日数で割り、1日当たりの平均を設定

## 2) 便別の1便あたりの乗車人員

- 1便あたりの乗車人員は元狭山コースが最も多く2.85人/便（7月時点）
- 運行開始から乗車人員は概ね増加傾向となっている



# 利用実態調査について

- コミュニティバスの利用者に対し、駅での手渡し、またはバス車内に設置し、アンケート調査を実施（回収は郵送）
- アンケート票にて、乗降バス停を回答いただいた結果を整理

コース		元狭山	元狭山・長岡	石畑・殿ヶ谷	箱根ヶ崎・長岡	武蔵野	計
配布期間		5月23日(月)～25日(水)：始発から終発 [天候：晴れ] 5月27(金)：始発から午後1時55分 [天候：雨のち晴れ] 5月28日(土)～29日(日)：始発から終発 [天候：晴れ]					
配布数	手渡し	136	112	32	14	1	368
	車内設置	15	15	15	15	15	
回収数		70	41	10	3	1	125
回収率		46.3%	32.3%	21.2%	10.3%	6.3%	34.0%

※車内設置は実配布数不明のため、設置数の各コース15を配布数として計算

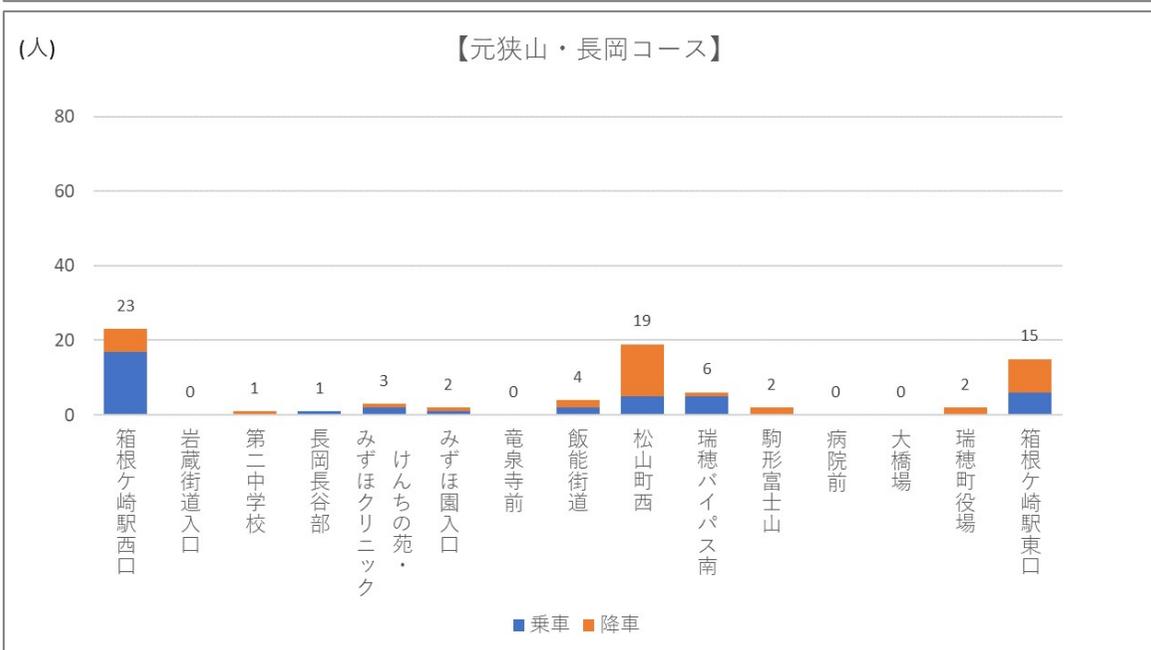
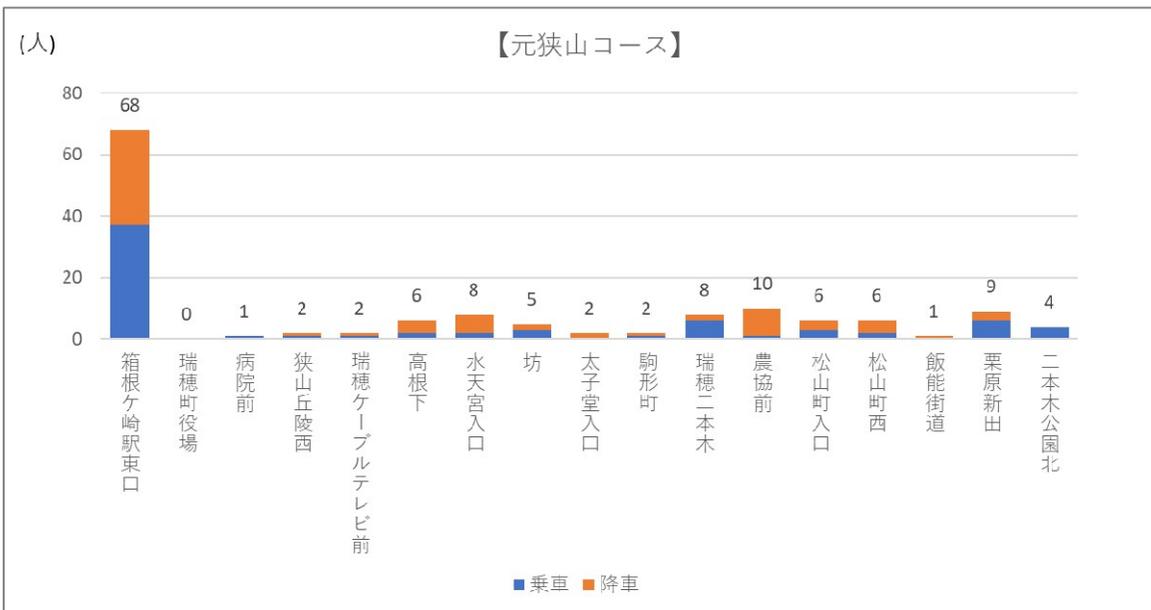
## 2) バス停別乗降客数

### 【元狭山コース】

- 国道16号沿いのバス停や都道219号沿いのバス停の利用も見られる

### 【元狭山・長岡コース】

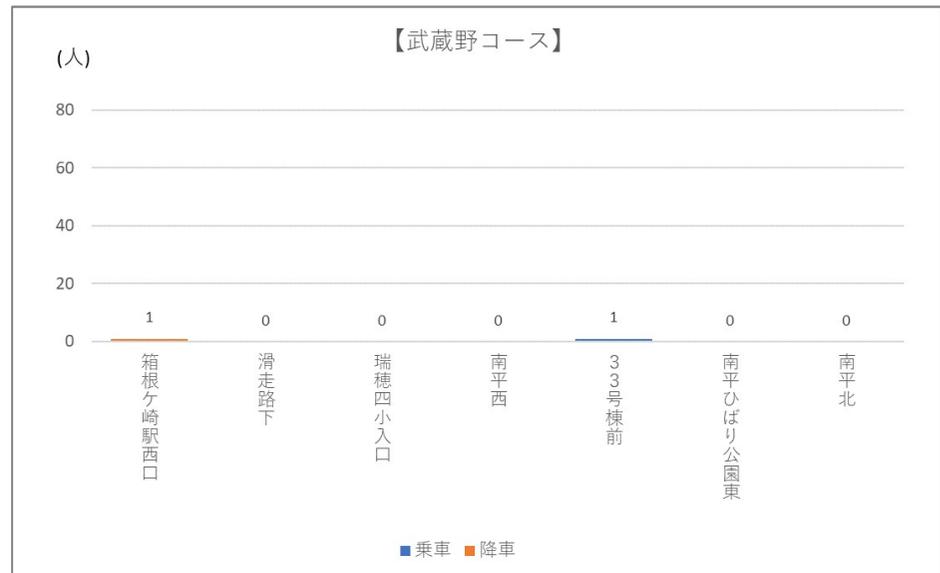
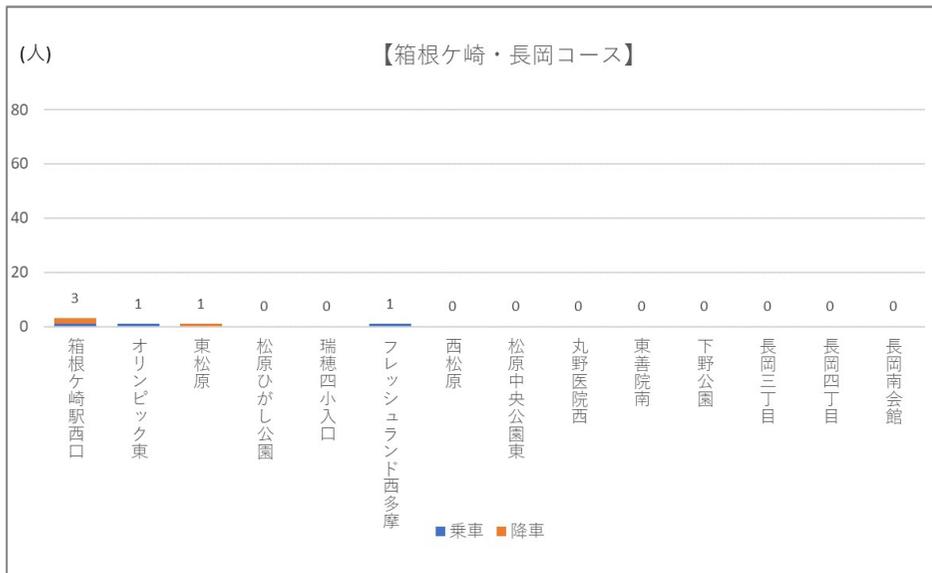
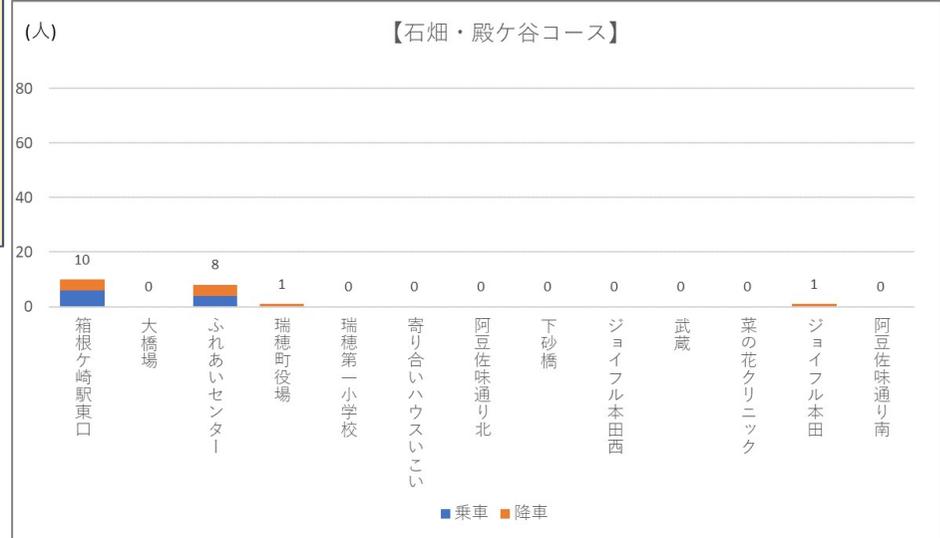
- 「松山町西」の利用が多い



## 2) バス停別乗降客数

### 【石畑・殿ヶ谷コース】

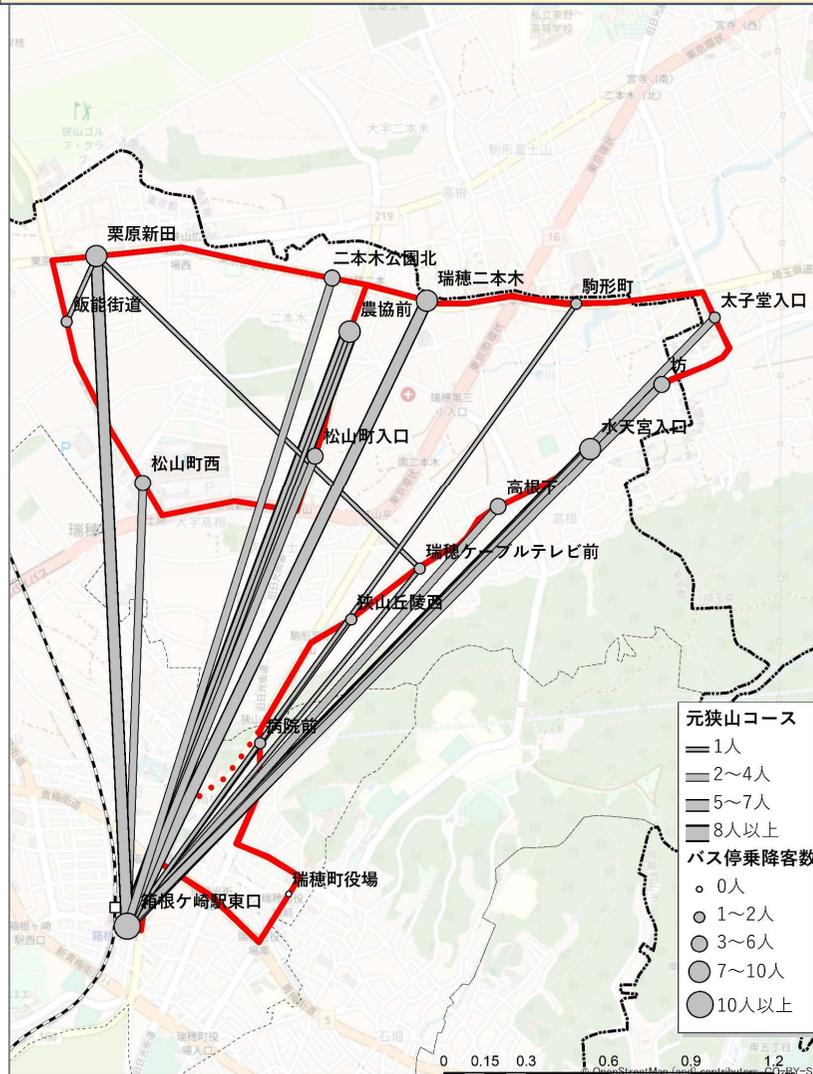
- 「ふれあいセンター」の利用が多い
- 【箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コース】
- 他ルートと比べて利用が少ない



# 3) 乗降バス停 (OD結果)

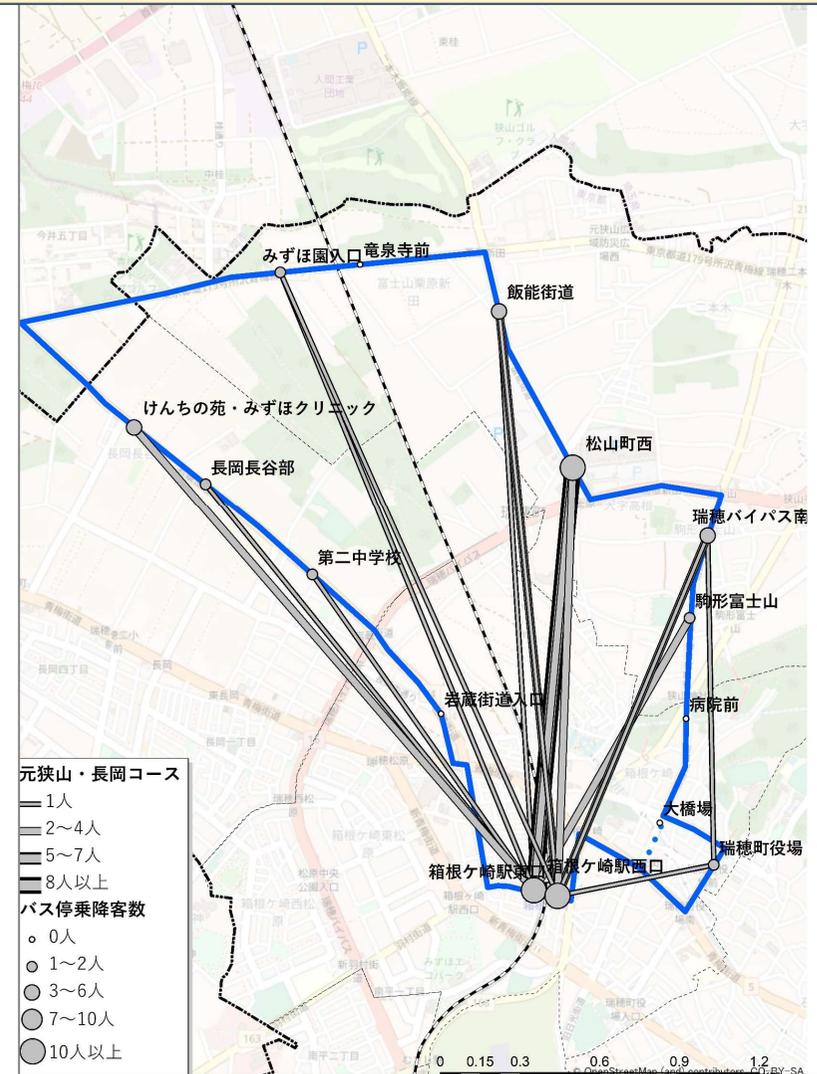
## 【元狭山コース】

- 「農協前」と「箱根ヶ崎駅東口」間の利用が最も多い



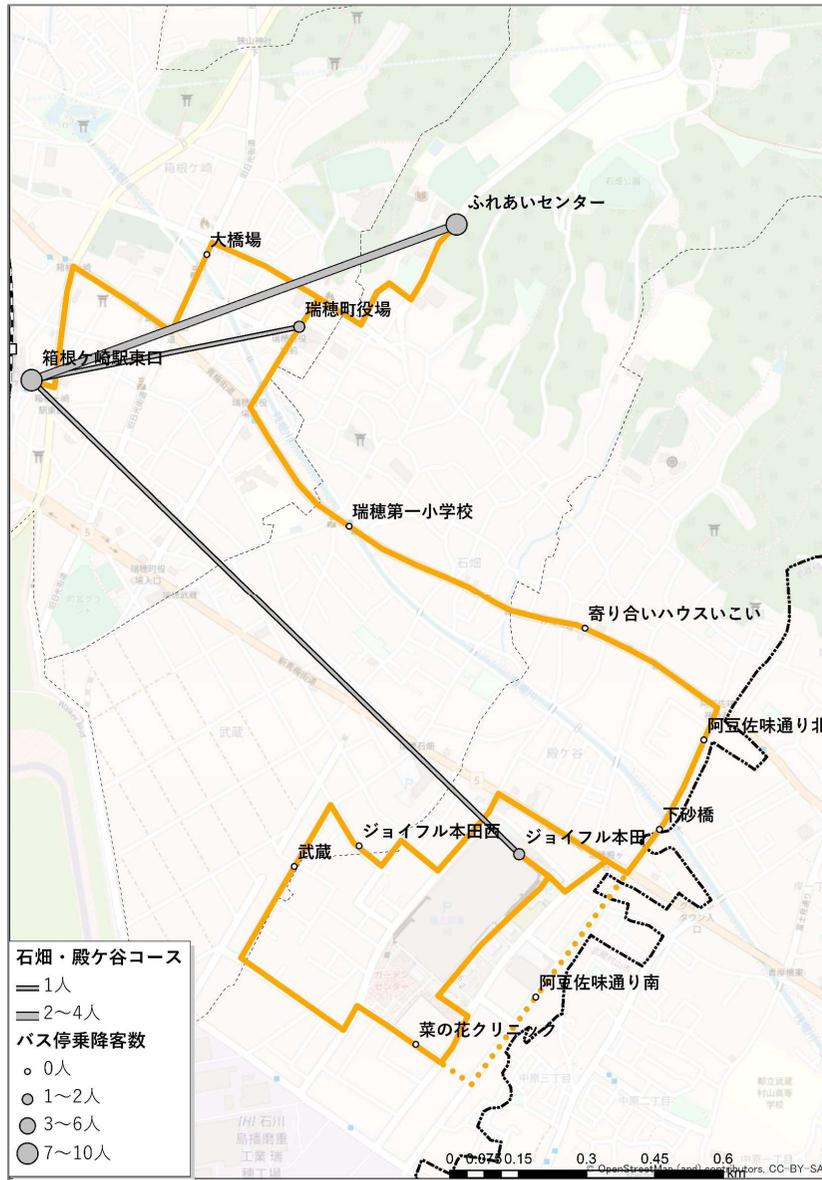
## 【元狭山・長岡コース】

- 「松山町西」と「箱根ヶ崎駅西口」間の利用が最も多い

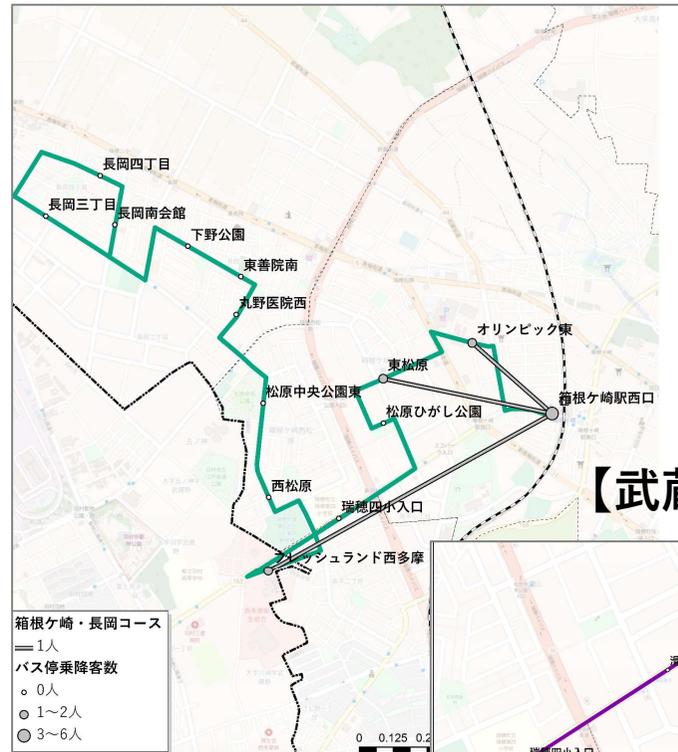


# 3) 乗降バス停 (OD結果)

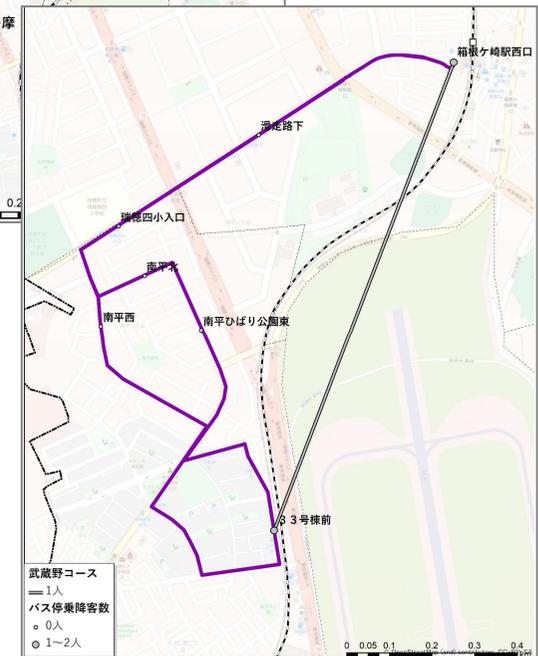
【石畑・殿ヶ谷コース】



【箱根ヶ崎・長岡コース】



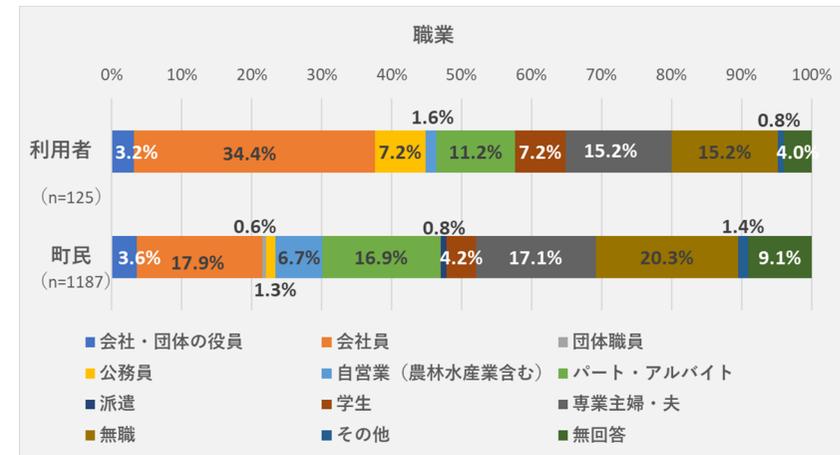
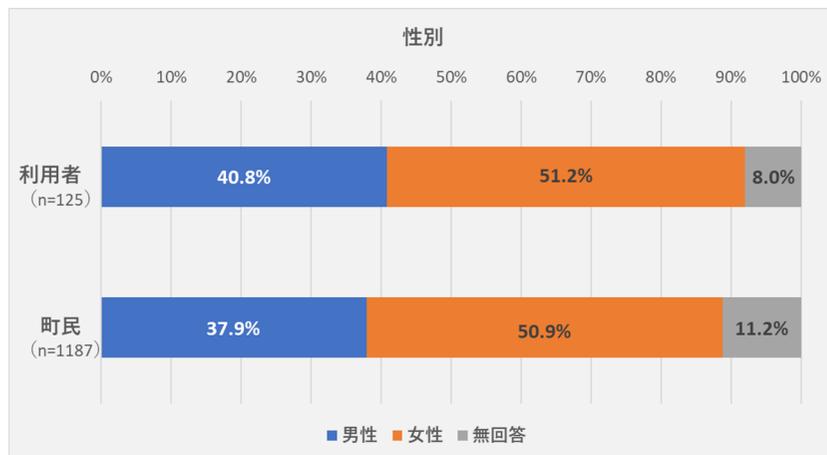
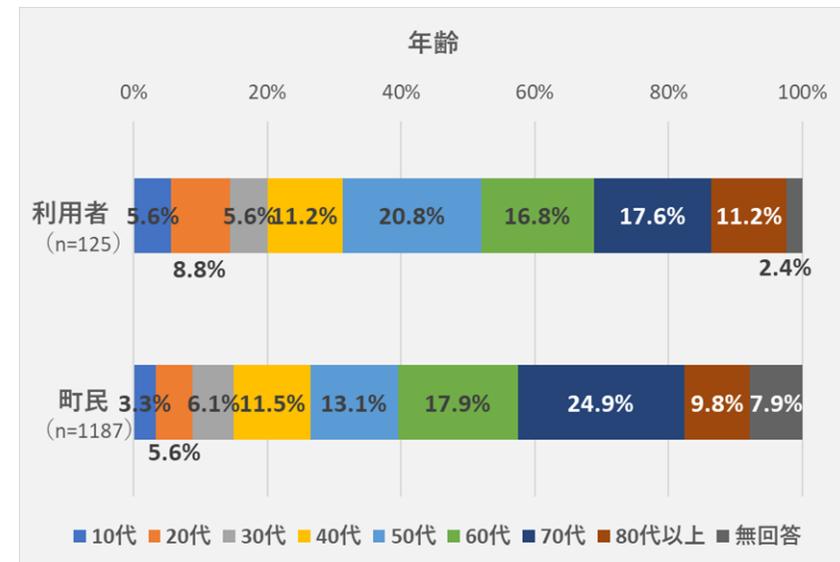
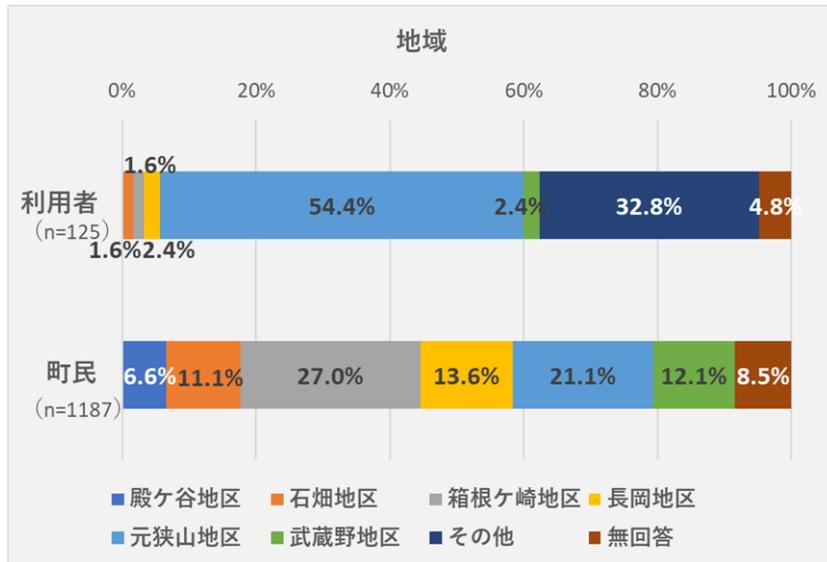
【武蔵野コース】



# アンケート調査について

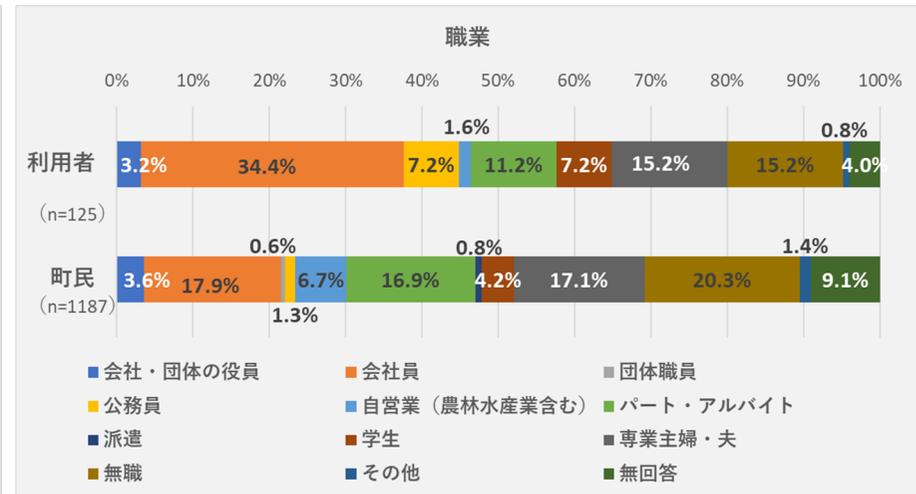
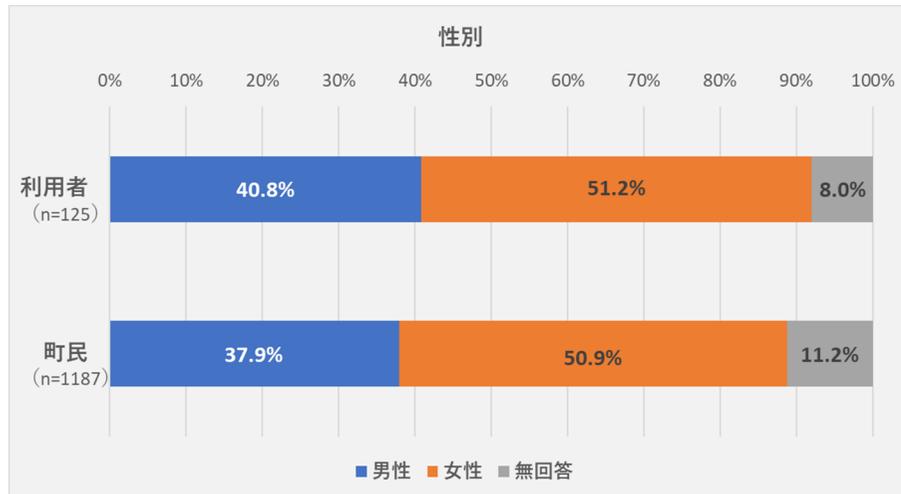
	利用者アンケート	沿道町民アンケート
調査目的	コミュニティバスの利用実態および利用者の評価、意見の把握	町民の移動実態およびコミュニティバスに対する考え方の把握
調査手法	バス内での手渡し、設置での配布 郵送回収	郵送配布・郵送回収
調査対象	コミュニティバス各路線の利用者	町内在住の16歳以上
調査日時	手渡し：5/23（月）～5/29（日） 設置：6/2（木）～6/17（金）	6/2（木）～6/27（月）
有効回収率	<b>34.0%</b> (配布368通・有効回答125件)	<b>39.6%</b> (配布3000通・有効回答1187件)

- 利用者では、元狭山地区が54.4%と高く、その他（町外）も32.8%
- 利用者では50代（20.8%）、町民では70代（24.9%）の回答が最多



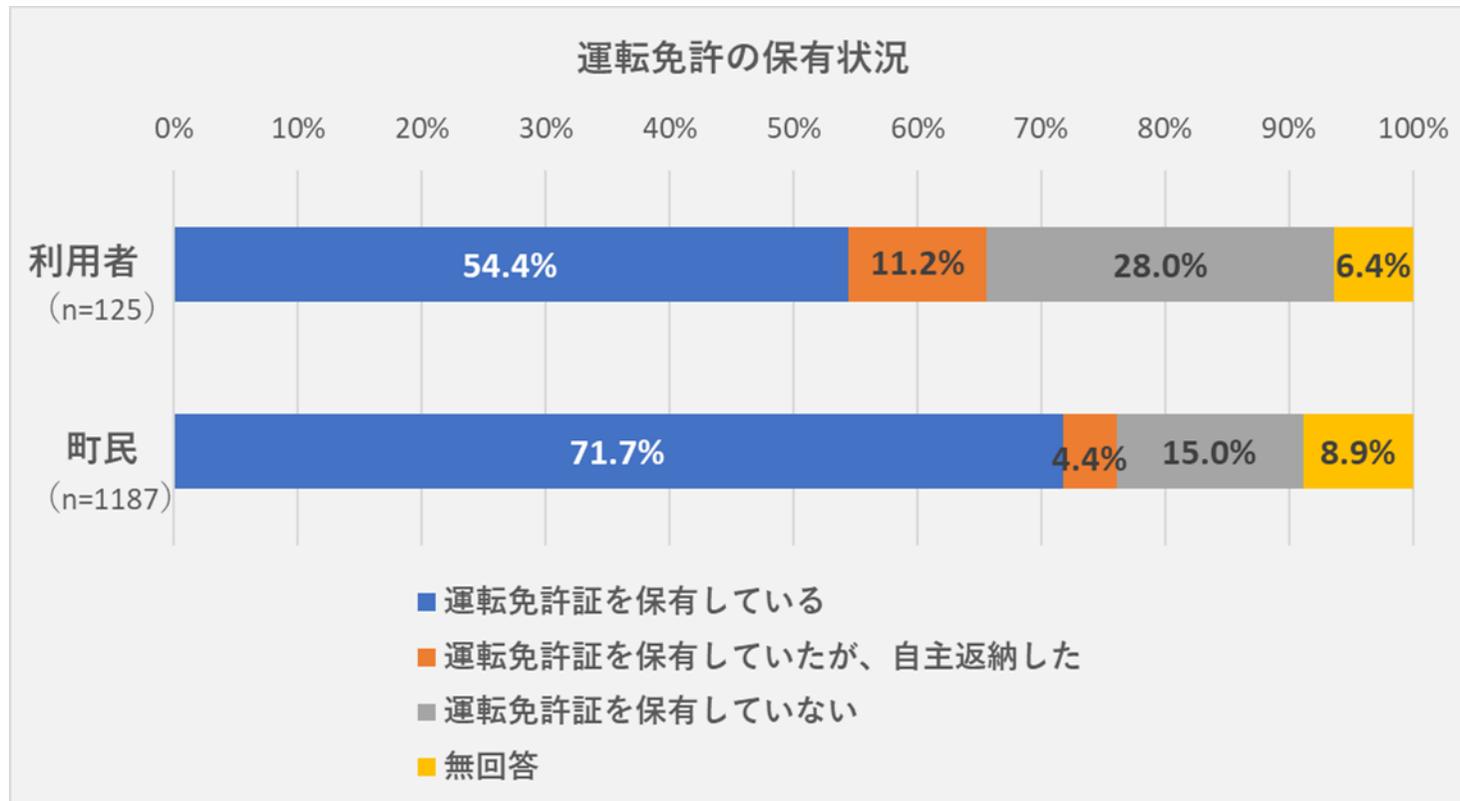
<利用者アンケートおよび町民アンケートより、単一回答>

- 利用者では、会社員が34.4%で最も高い



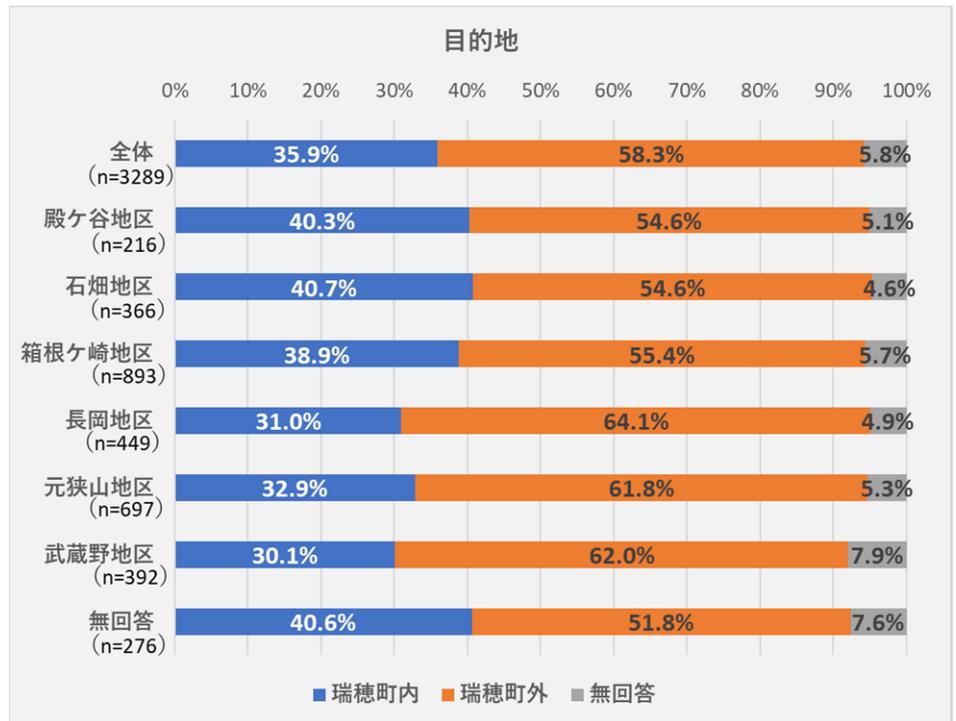
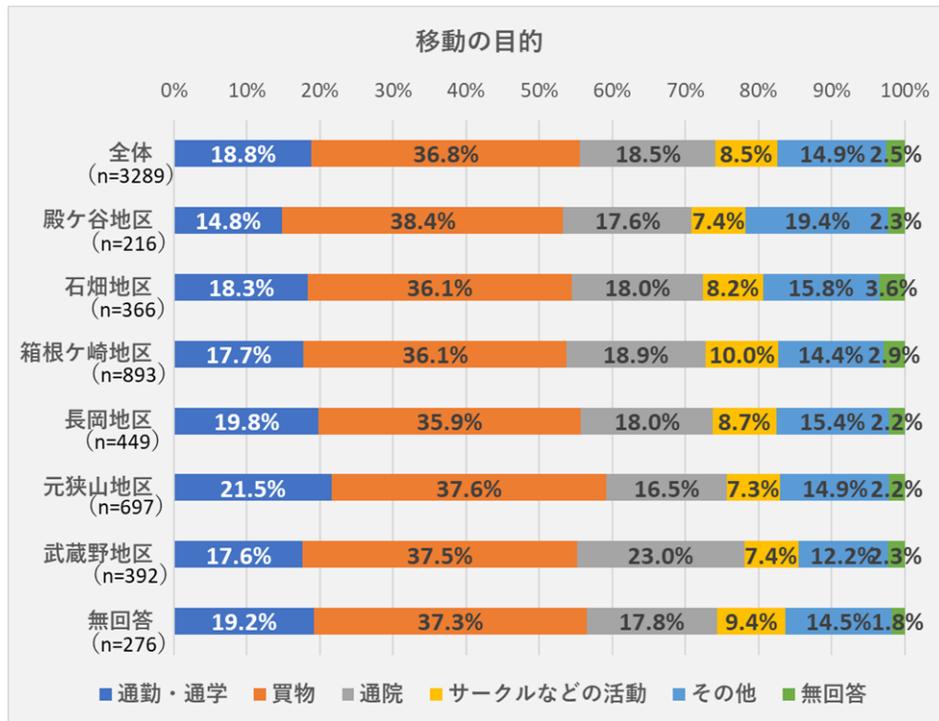
<利用者アンケートおよび町民アンケートより、単一回答>

- 町民では免許保有者71.7%のところ、利用者では54.4%



<利用者アンケートおよび町民アンケートより、単一回答>

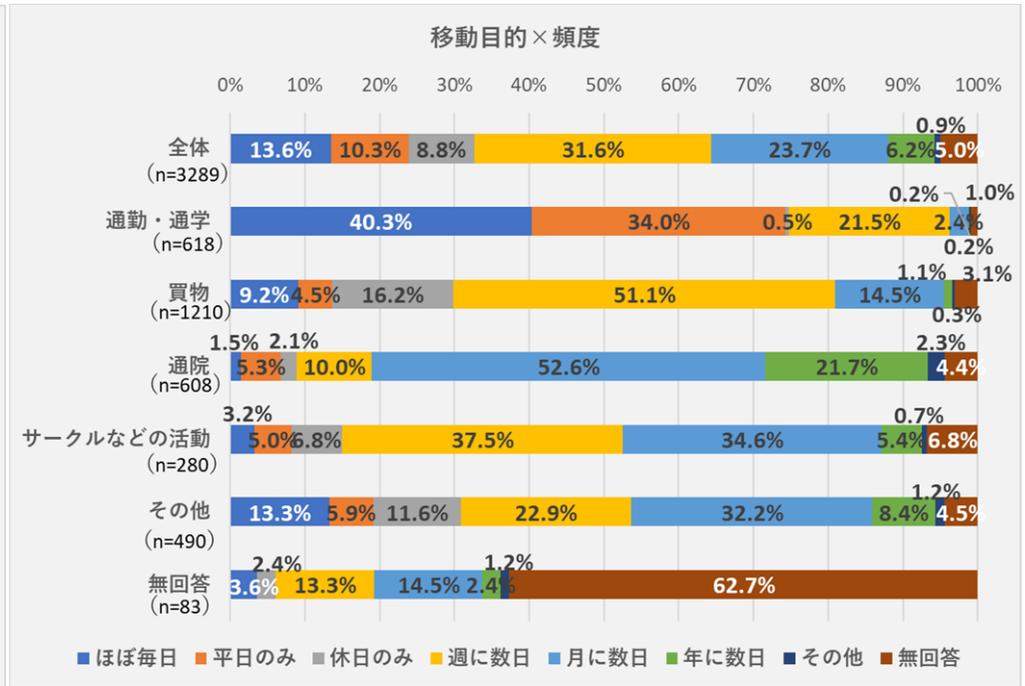
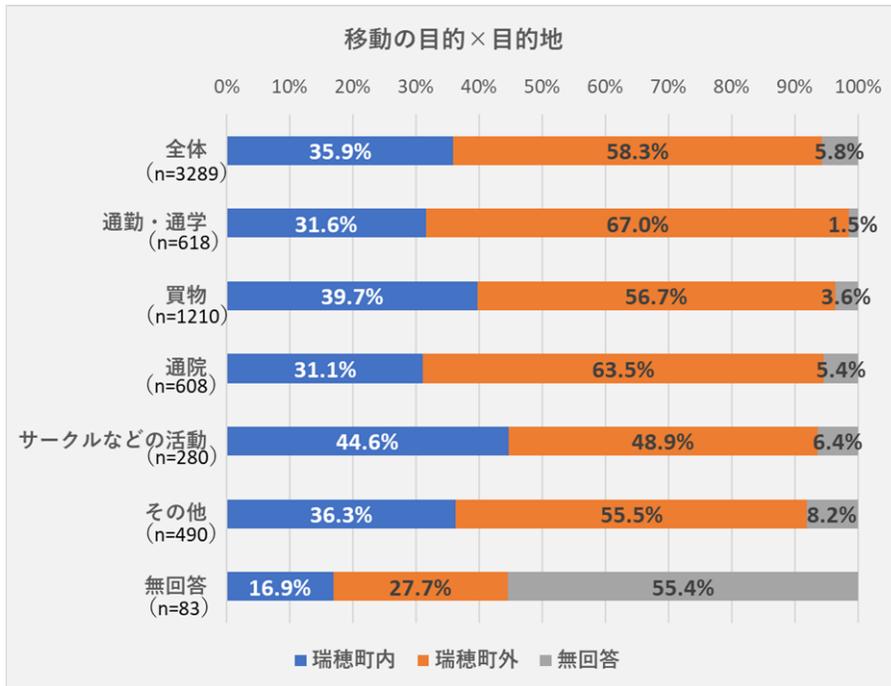
- 移動の目的は「買物」(36.8%)が一番多く、次いで「通勤・通学」(18.8%)「通院」(18.5%)の順
- 58.3%が瑞穂町外への移動。長岡地区、元狭山地区、武蔵野地区は町外の比率が高い



<町民アンケートより、単一回答>

※「最も多い外出」「2番目に多い外出」「3番目に多い外出」をまとめて集計

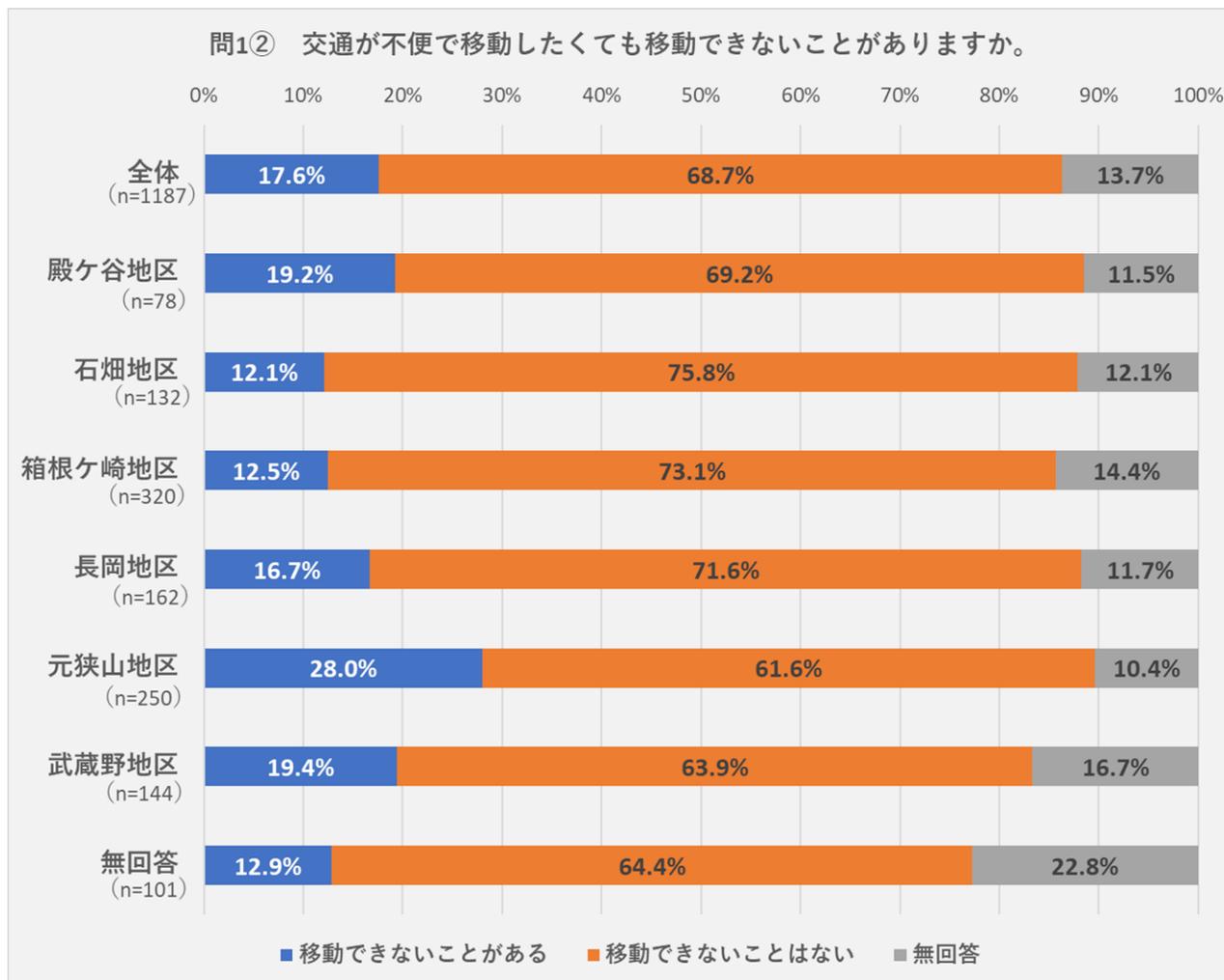
- 移動目的別に見ると、全体より「通勤・通学」は町外、「サークルなどの活動」は町内が高め
- 通勤・通学目的の移動は「ほぼ毎日」「平日のみ」で74.3%に達する。買物目的の移動では「週に数回」（51.1%）、通院では「月に数回」（52.6%）が高い



<町民アンケートより、単一回答>

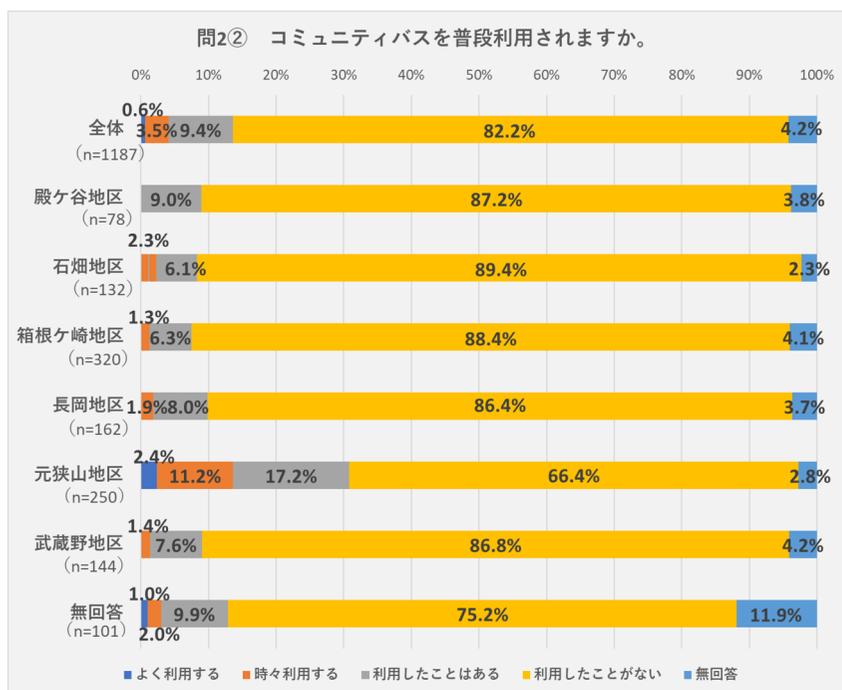
※「最も多い外出」「2番目に多い外出」「3番目に多い外出」をまとめて集計

- 交通が不便で移動できないことがある人が**17.6%**
- 地区別に見ると、元狭山地区が**28.0%**で最も「移動できないことがある」が高い

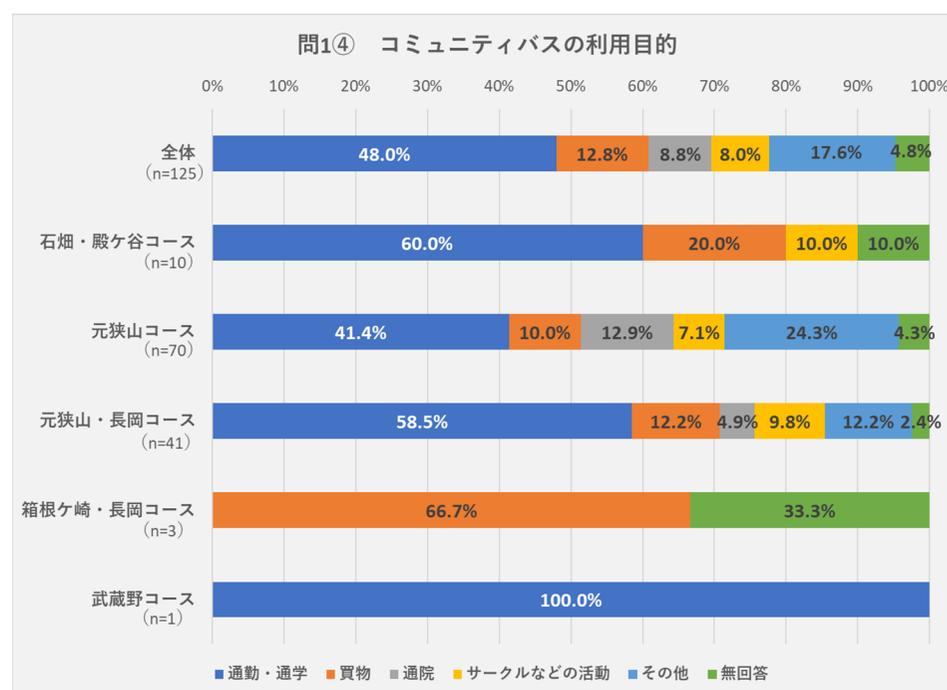


<町民アンケートより、単一回答>

- コミュニティバスを利用したことがあるのは全体で**13.5%**。元狭山地区では**30.8%**と全体を大きく上回る
- 利用目的は「通勤・通学」が**48.0%**で最も高く、次いで「買物」、「通院」の順

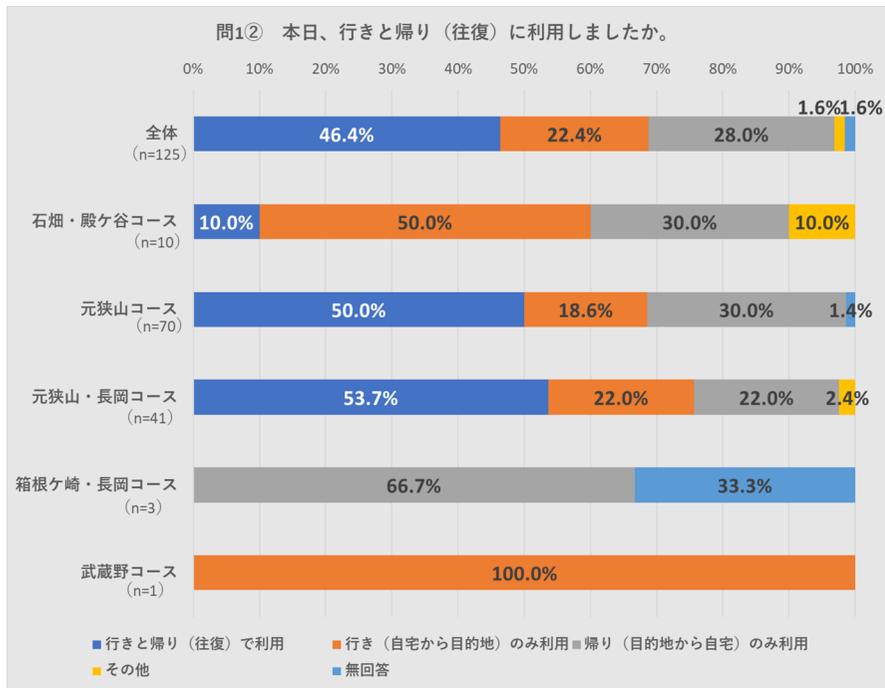


<町民アンケートより、単一回答>

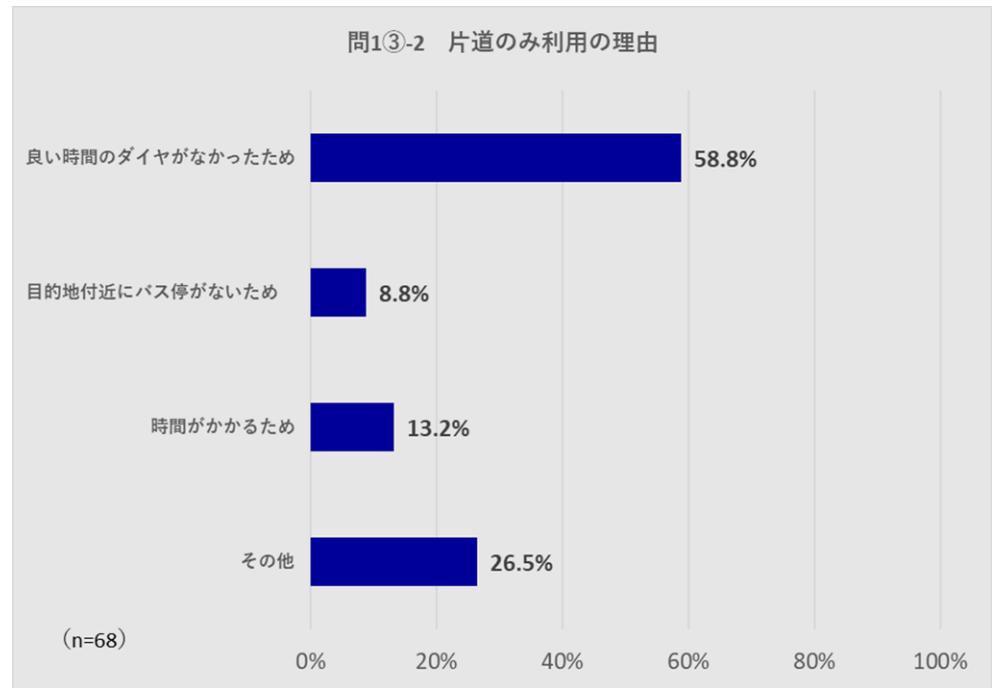


<利用者アンケートより、単一回答>

- 往復利用は全体の**46.4%**
- 「帰りのみ利用」(28.0%)が「行きのみ利用」(22.4%)を上回る
- 片道利用の理由では、**58.8%**が「良いダイヤの時間がなかったため」と回答

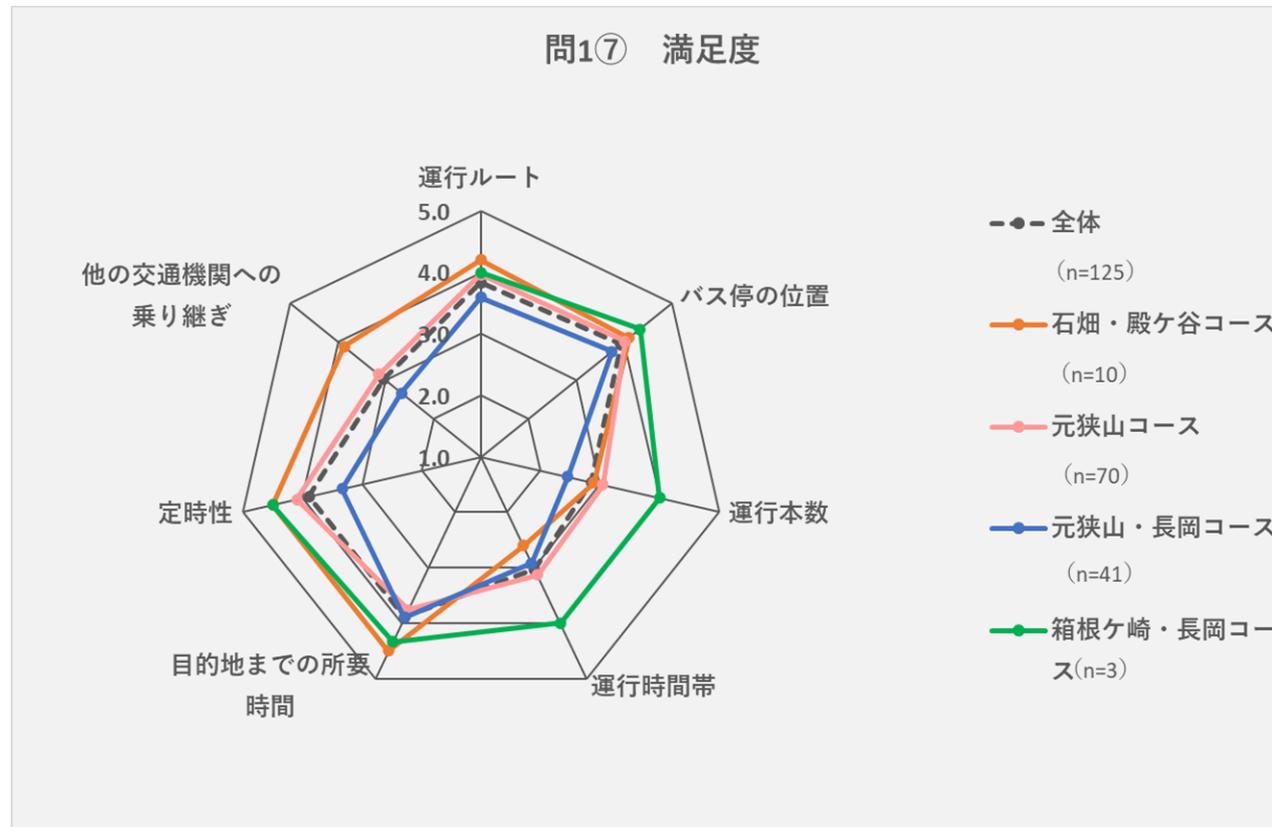


<利用者アンケートより、単一回答>



<利用者アンケートより、複数回答可>

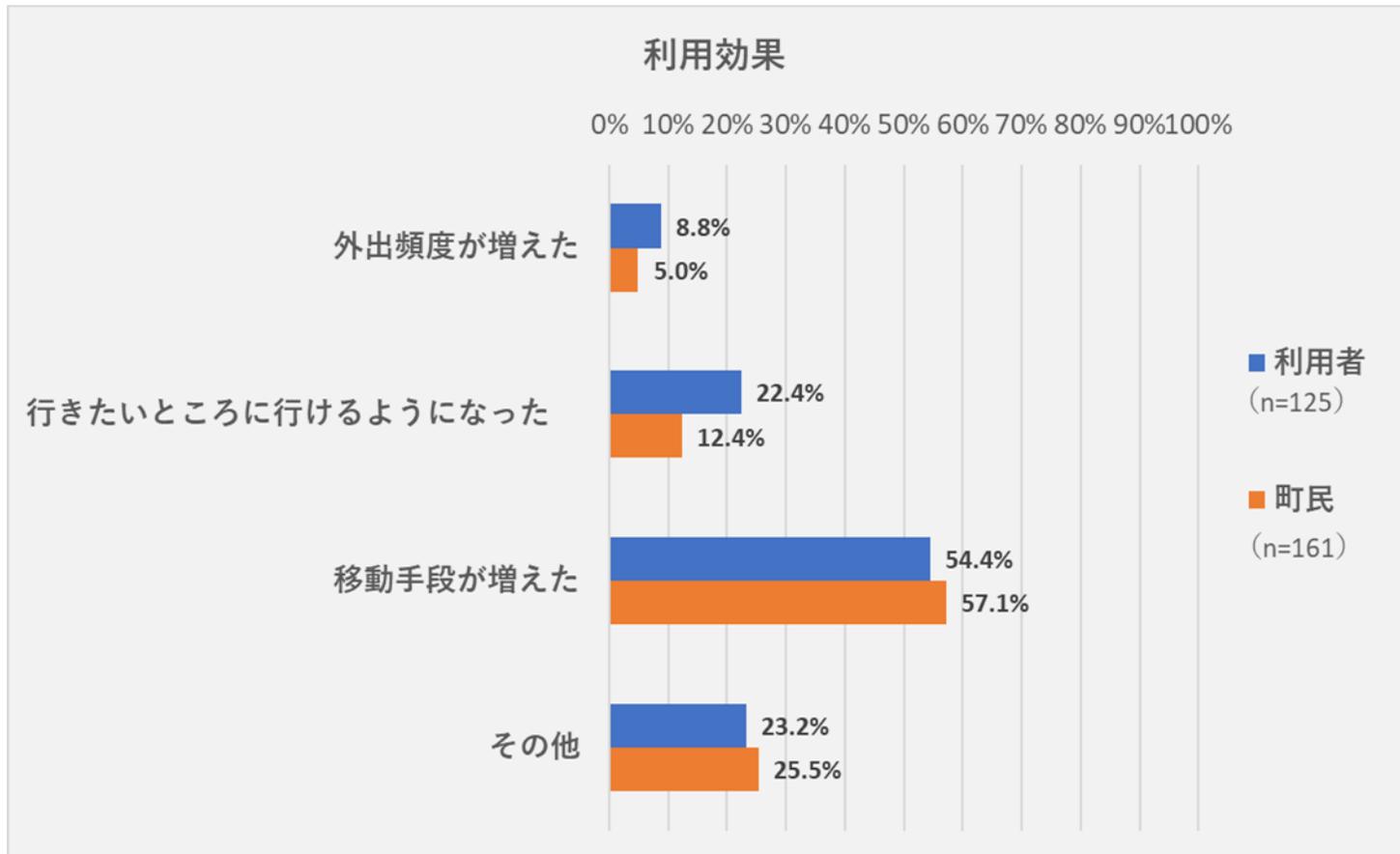
- 全体的に「運行本数」「運行時間帯」「他の交通機関への乗り継ぎ」は低い
- 元狭山コースは全体よりややスコアが高く、元狭山・長岡コースは低い



	運行ルート	バス停の位置	運行本数	運行時間帯	目的地までの所要時間	定時性	他の交通機関への乗り継ぎ
全体	3.83	3.94	2.86	3.03	3.89	3.89	3.04
石畑・殿ヶ谷コース	4.20	4.10	2.90	2.60	4.50	4.50	3.88
元狭山コース	3.97	4.02	3.05	3.13	3.76	4.10	3.15
元狭山・長岡コース	3.59	3.74	2.46	2.92	3.90	3.33	2.67
箱根ヶ崎・長岡コース	4.00	4.33	4.00	4.00	4.33	4.50	-
武蔵野コース	2.00	-	-	-	-	-	-

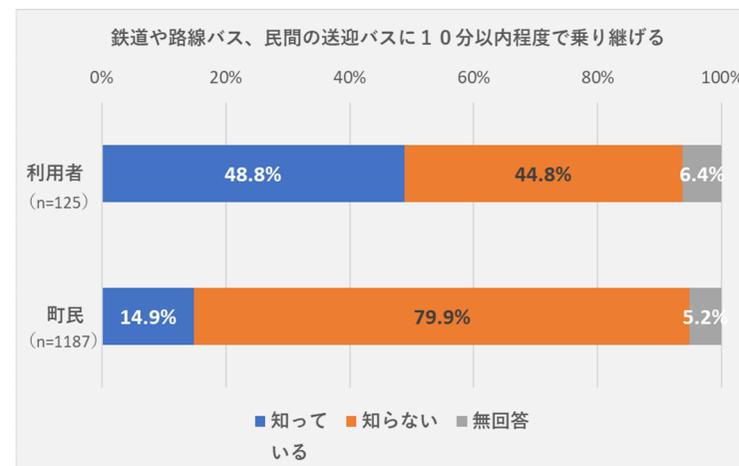
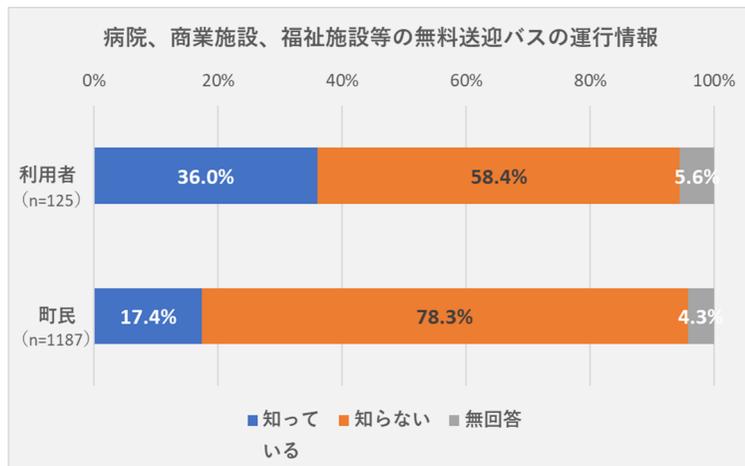
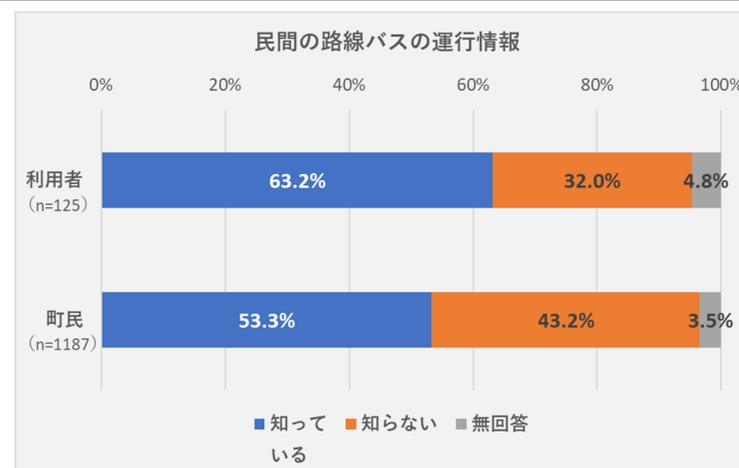
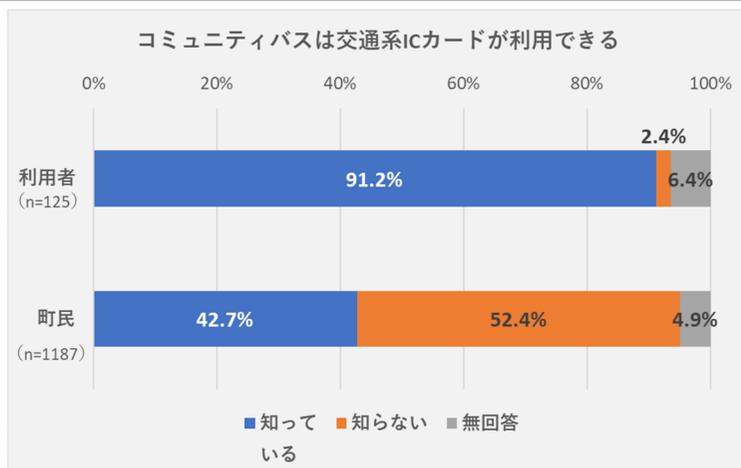
<利用者アンケートより、単一回答>  
 ※「満足」5点～「不満足」1点までの平均値

- 利用者では54.4%、町民全体では57.1%が「移動手段が増えた」と回答
- 利用者は「行きたいところに行けるようになった」が22.4%で町民全体より10ポイント上回る



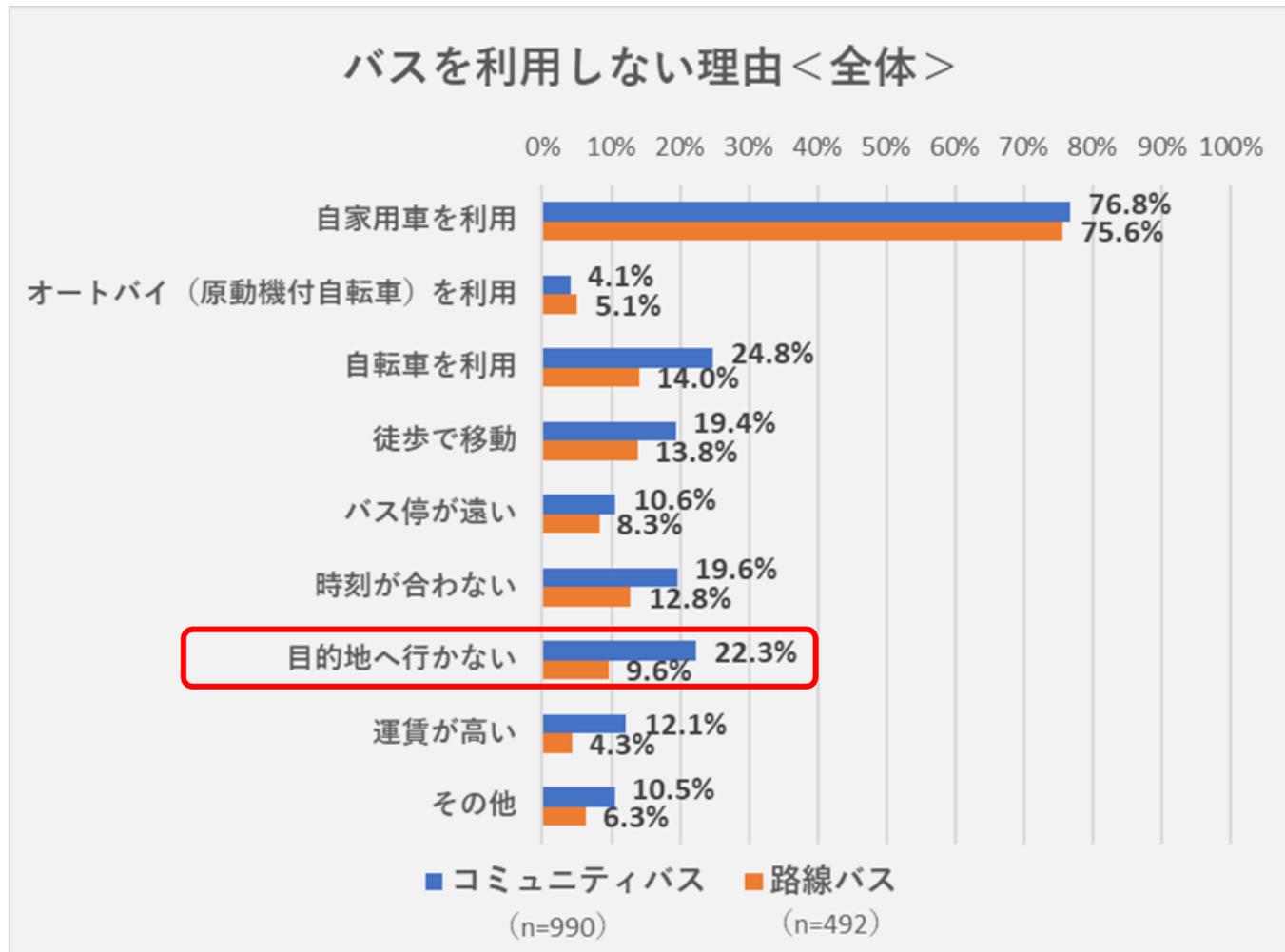
<利用者アンケートおよび町民アンケートより、複数回答可>

- コミュニティバスでのICカード利用は町民全体では**42.7%**の認知
- コミュニティバス利用者は、町民全体よりも民間路線バスの運行情報を把握
- 送迎バスの運行情報はコミバス利用者で**36.0%**と町民全体より高い認知
- 乗り継ぎ情報は利用者では**48.8%**の認知も、町民全体では**14.9%**



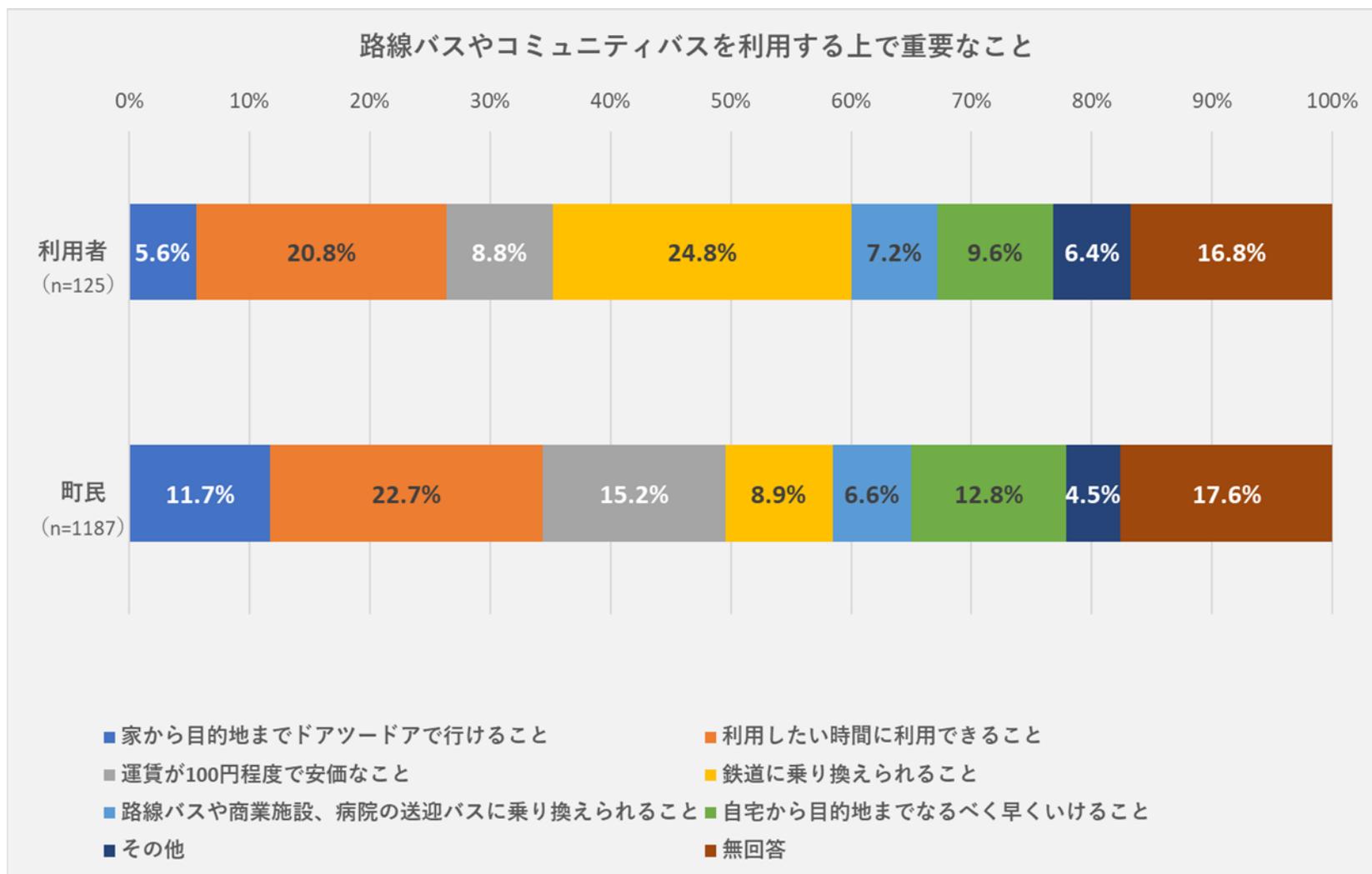
<利用者アンケートおよび町民アンケートより、単一回答>

- コミュニティバスでは76.8%、路線バスでは75.6%が「自家用車を利用」と回答
- コミュニティバスでは「目的地へ行かない」が22.3%で路線バスより高い



<町民アンケートより、複数回答可>

- 利用者では「鉄道に乗り換えられること」が24.8%で最も高い
- 町民では「利用したい時間に利用できること」が22.7%で最も高い



<利用者アンケートおよび町民アンケートより、単一回答>

- 殿ヶ谷・石畑・長岡・元狭山地区では乗り継ぎ情報の提供が2位に
- 箱根ヶ崎・武蔵野地区では「運賃が100円程度になったら」がトップ3に入る

### < 殿ヶ谷地区 > (n=78)

利用したい時間帯にバスがあったら	41.0%
鉄道、路線バス、民間送迎バスとの乗り継ぎ案内情報の提供があったら	30.8%
自宅の近くにバス停ができたなら	28.2%

### < 石畑地区 > (n=132)

利用したい時間帯にバスがあったら	37.9%
鉄道、路線バス、民間送迎バスとの乗り継ぎ案内情報の提供があったら	31.1%
自宅の近くにバス停ができたなら	30.3%

### < 箱根ヶ崎地区 > (n=320)

利用したい時間帯にバスがあったら	41.0%
自宅の近くにバス停ができたなら	30.8%
運賃が100円程度になったら	28.2%

### < 長岡地区 > (n=162)

利用したい時間帯にバスがあったら	45.1%
鉄道、路線バス、民間送迎バスとの乗り継ぎ案内情報の提供があったら	34.0%
自宅の近くにバス停ができたなら	30.2%

### < 元狭山地区 > (n=250)

利用したい時間帯にバスがあったら	49.6%
鉄道、路線バス、民間送迎バスとの乗り継ぎ案内情報の提供があったら	31.2%
自宅の近くにバス停ができたなら	36.0%

### < 武蔵野地区 > (n=144)

利用したい時間帯にバスがあったら	34.0%
運賃が100円程度になったら	34.0%
自宅の近くにバス停ができたなら	31.9%

< 町民アンケートより各地区上位3項目、複数回答可 >

- 長岡地区、武蔵野地区以外では「箱根ヶ崎駅」が最多
- 「ジョイフル本田」がすべての地区でトップ3に入る

< 殿ヶ谷地区 > (n=78)

箱根ヶ崎駅	14件
ジョイフル本田	8件
イオンモールむさし村山	4件

< 石畑地区 > (n=132)

箱根ヶ崎駅	27件
ジョイフル本田	8件
町役場	4件

< 箱根ヶ崎地区 > (n=320)

箱根ヶ崎駅	44件
羽村駅	19件
ジョイフル本田	18件

< 長岡地区 > (n=162)

羽村駅	22件
箱根ヶ崎駅	21件
ジョイフル本田	15件

< 元狭山地区 > (n=250)

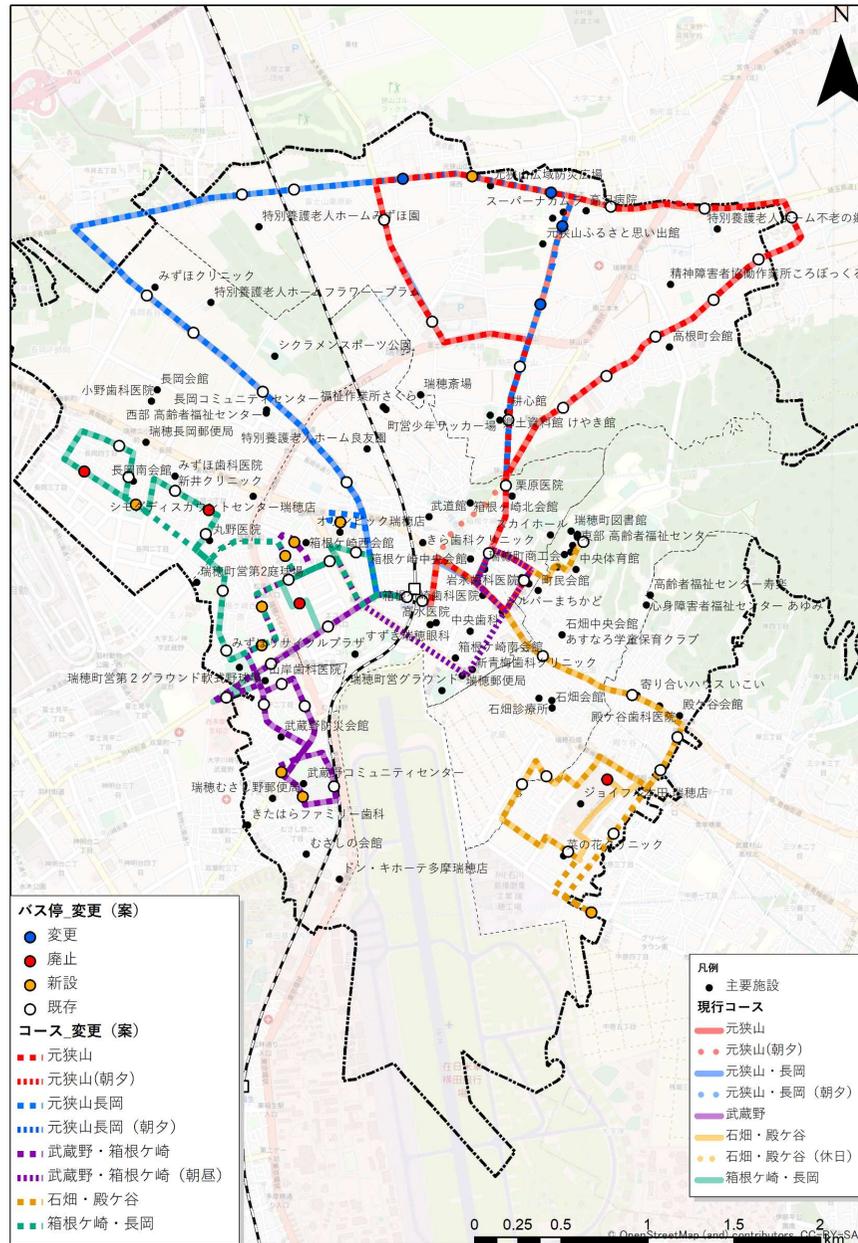
箱根ヶ崎駅	66件
ジョイフル本田	18件
羽村駅	15件

< 武蔵野地区 > (n=144)

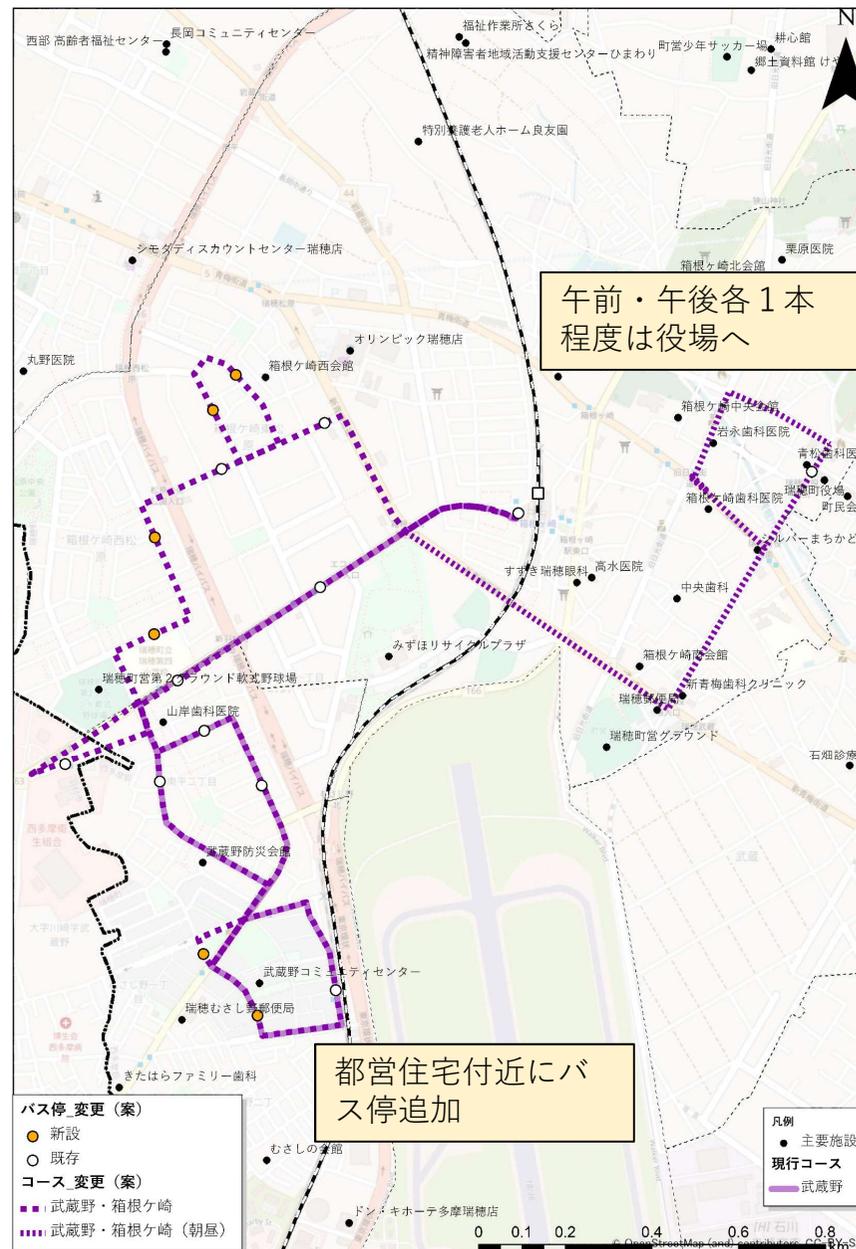
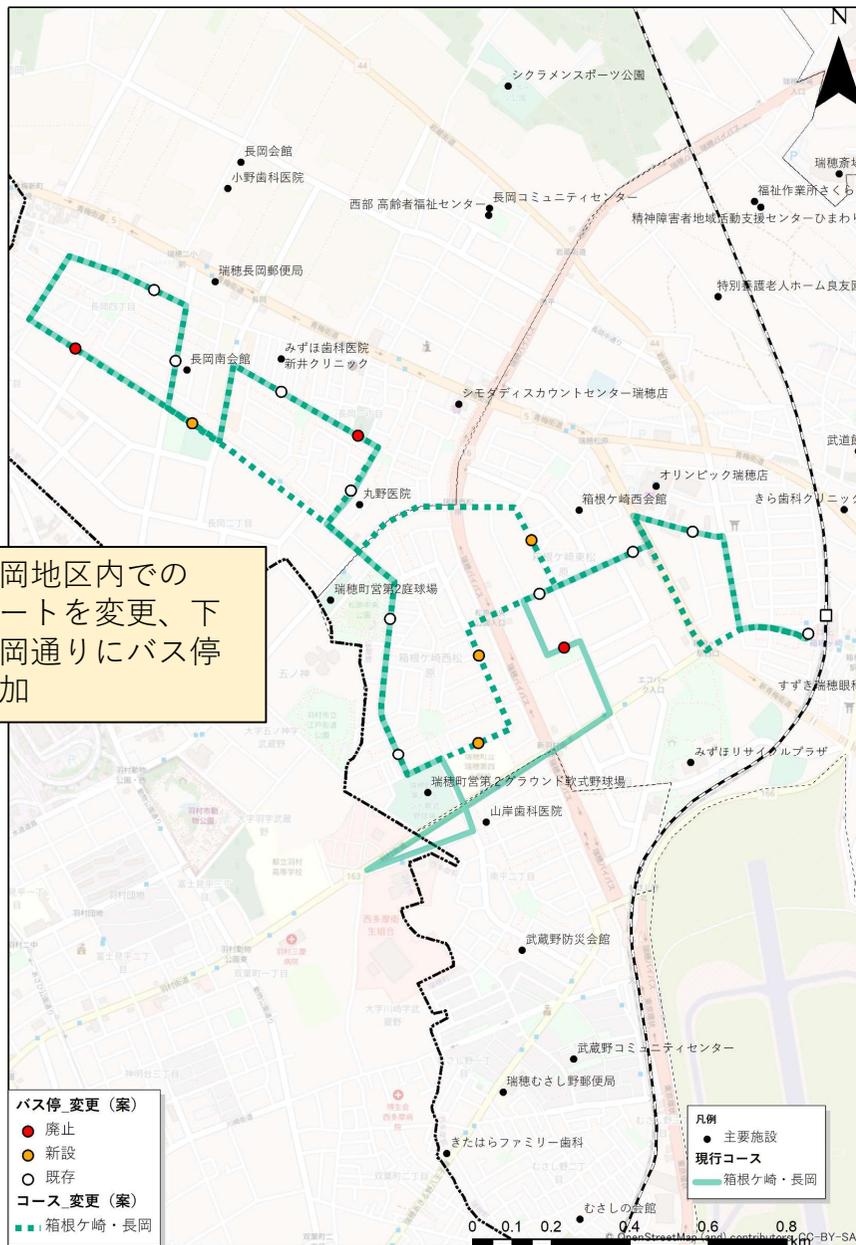
ジョイフル本田	14件
羽村駅	11件
福生駅	10件

< 町民アンケートより各地区上位3箇所 >

# 運行計画の見直し(案)







# 運行評価基準の考え方(案)

- コミュニティバスは、利用者からの運賃収入でまかなえない運行経費を町が負担していることから、事業評価を継続的に行い、必要に応じて見直すことが必須
- 運行評価基準は、実証実験運行を見直す又は本格運行を実施するかを判断するための“ものさし”であり、コミュニティバスの実証実験運行等では他都市でも導入されている
- 評価のしやすさから、定量的に評価していることが多い
- アンケートの結果では、導入効果として「新たな移動手段の確保」の意見が多く、移動に困っている町民の生活の足の確保や高齢者の外出支援を目的としていることを踏まえた評価基準の検討が必要



市町	人口	運行継続基準	備考
埼玉県 入間市	約14万人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>利用状況</b> 1便あたり乗車定員の3～5割</li> <li>・<b>運行経費</b> 市負担分500円/人を上回らない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実績の最低値から設定</li> </ul>
東京都 東大和市	約8万人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>収支率</b> 収支率40%以上を目指し、概ね25%を下回る場合は見直しを検討</li> </ul>	
兵庫県 福崎町	約2万人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>経済性(行政補助額)と公共性(年間乗車回数)</b>  事業効率性評価:乗客1人当たり行政補助額1,000～2,000円/人 公共性評価:沿道人口1人当たり年間乗車回数1.0回/人</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効率性評価はタクシーを利用した場合の運賃を下回るという考え方のもと設定</li> <li>・公共性評価は沿道に住んでいる人が1年間に最低1回利用するという考え方のもと設定</li> </ul>
埼玉県 春日部市	約23万人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>営業係数</b> 100円の運賃収入を得るために必要な運行経費を表す指標を前年度と比較して継続か改善かを判断</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>市民提案による運行改善の制度</b></li> <li>・地域組織の設立や運行改善の考え方に整合した改善経路等の条件つきで、市民自らの提案による運行改善を検討する制度</li> </ul>

## 2) 運行実績 (令和3年度)

39

令和3年10月～令和4年3月 (6か月間)

	元狭山 コース	元狭山・ 長岡 コース	箱根ヶ 崎・長岡 コース	石畑・殿 ヶ谷 コース	武蔵野 コース	計
運行経費 (百万円)	23.6	23.6	4.9	7.1	2.1	61.2
運賃収入 (百万円) ※1	1.7	0.6	0.1	0.3	0.0 ※2	2.7
町負担額 (百万円)	21.9	23.0	4.8	6.8	2.1	58.5
収支率 (%)	7.2%	2.6%	1.4%	3.8%	0.9%	4.4%

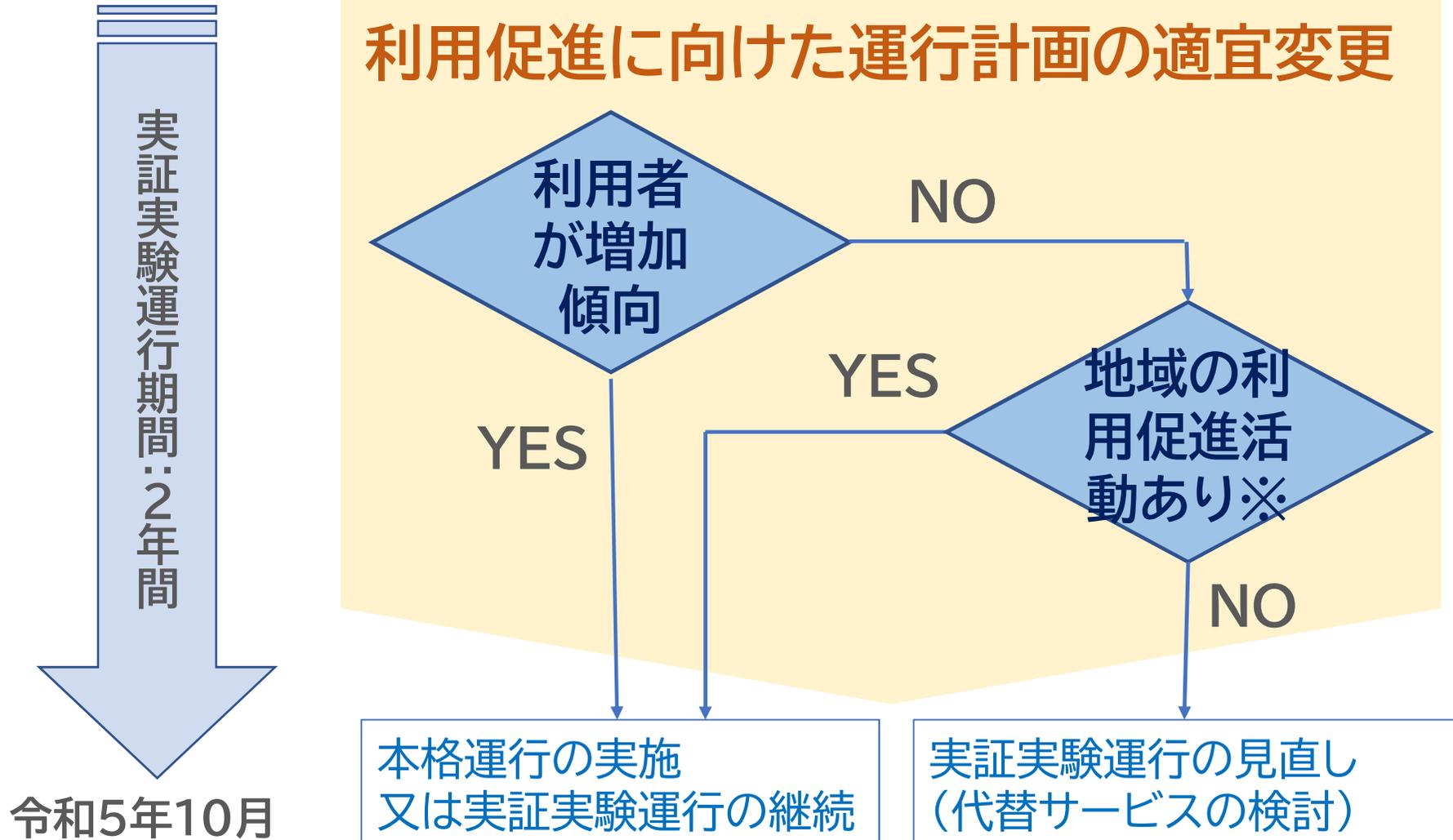
※1) 定期券、回数券を含む

※2) 運賃収入は定期券回数券を含め2万円程度

令和3年10月

実証実験運行開始

## 利用促進に向けた運行計画の適宜変更



※想定例:沿道市民団体による利用促進の提案、回数券の購入、1週間に1回以上乗車