

# 令和5年度第1回(第11回) 瑞穂町地域公共交通会議資料



令和5年9月21日(木)

場所:瑞穂町役場 4階委員会室

令和3年10月 実証実験運行開始

令和4年度

地域公共交通会議での主な議題・決定事項

- 利用実態を踏まえ、運行計画の見直し案を提示・承認
- 運行評価基準の考え方について協議
- 実証実験運行の1年間の延長の決定(令和6年9月まで)

令和5年4月 新たな運行計画での運行開始

**本日**

令和5年9月21日

令和5年度第1回地域公共交通会議

- 【報告事項】●利用実績 ●利用者アンケート調査結果
- 【協議事項】●運行評価基準

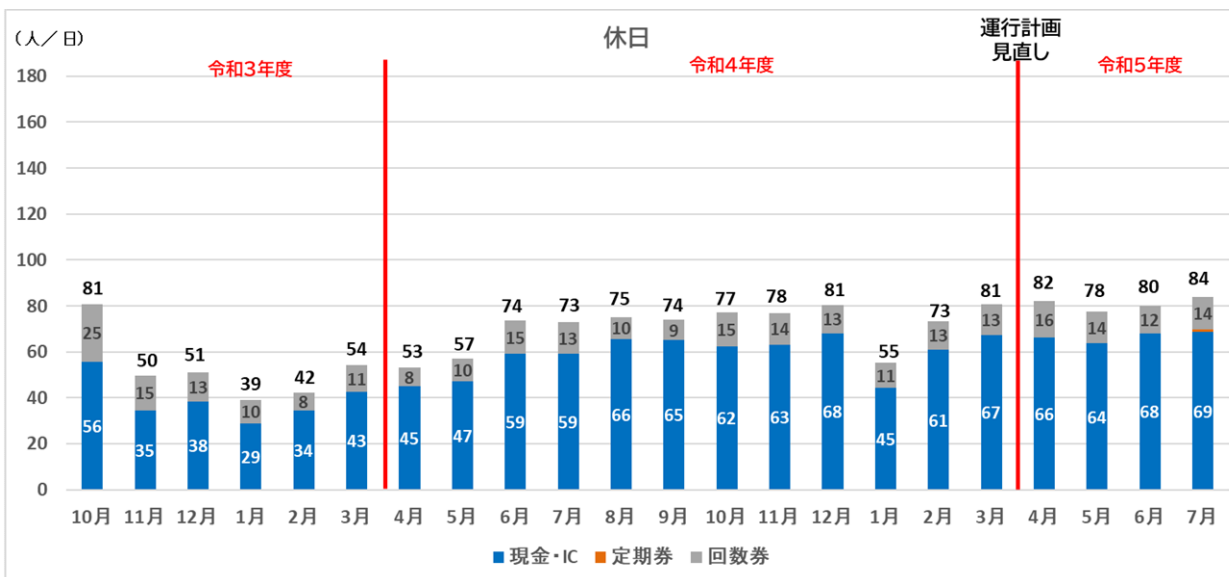
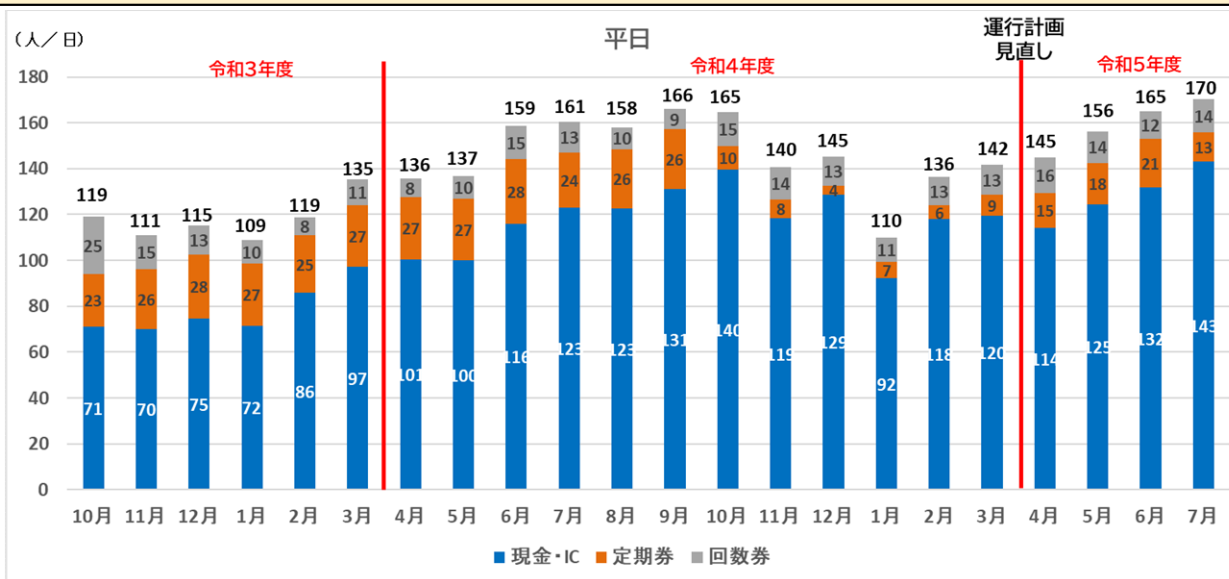
利用状況の把握、アンケート調査の実施

継続的な広報・周知活動

# 1. 利用実績

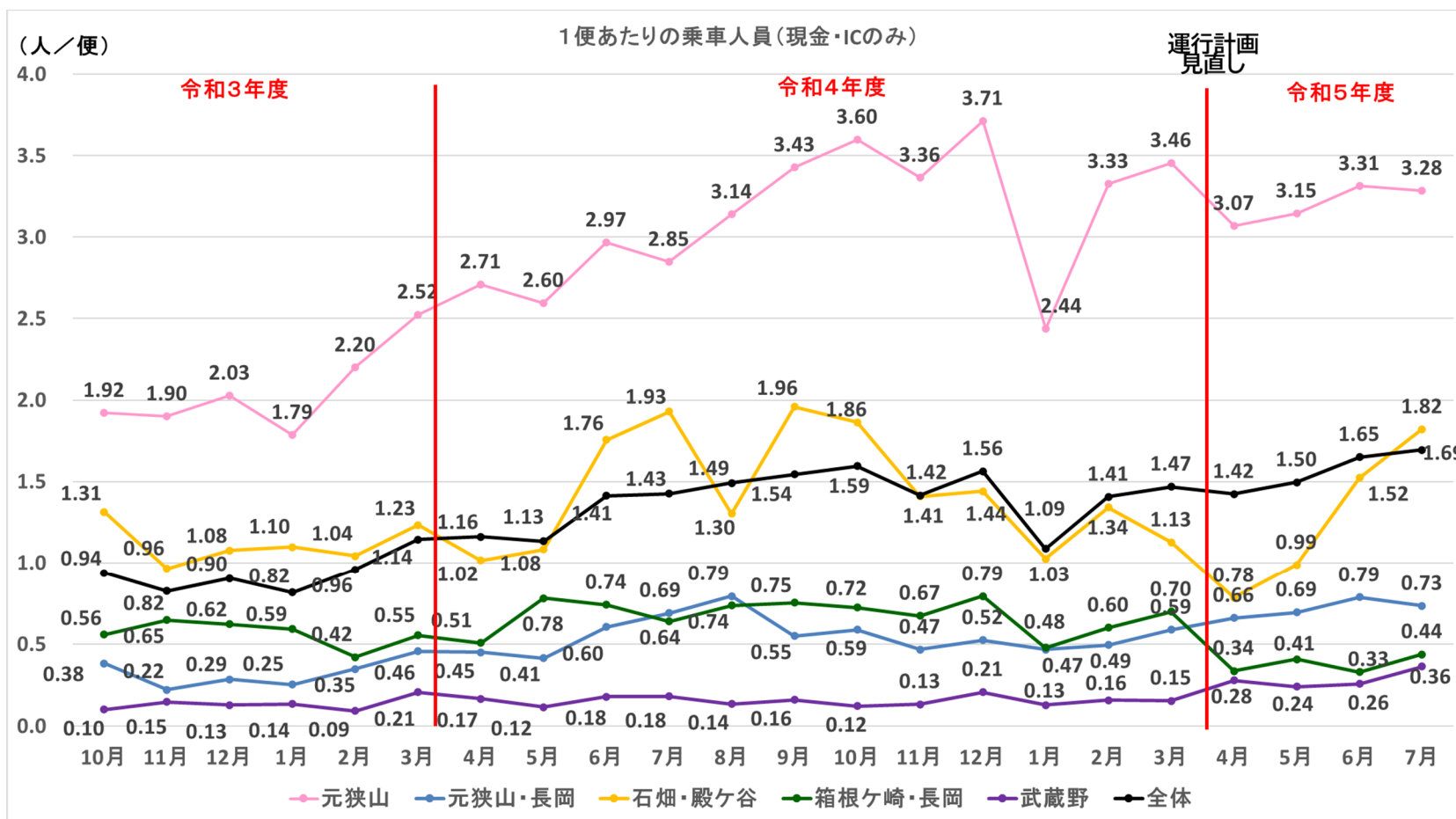
# 利用実績① 1日あたりの利用者数の推移

- 最新の7月では平日1日あたり170人で、休日1日あたり83人
- 今年度は平日・休日ともに、毎月前年同月を上回っている



# 運行実績② 1便あたりの乗車人員

- 運行計画変更後、全体の値は毎月前年同月を上回り、7月は1.69人/便
- 元狭山コースは増便の影響もあり、計画変更直前より減少しているが、前年同月は上回る
- 石畑・殿ヶ谷コースは前年同様に6月から利用増し、7月は全体を上回る
- 元狭山・長岡コースと武蔵野コースは毎月前年同月より増加するも、1便あたり1人に届かず
- 箱根ヶ崎・長岡コースは便数増と利用者減が重なり、4月以降前年同月比で減少



- 令和4年度の全路線の収支率は5.7%で、昨年度の3.4%より向上
- 路線別に見ると元狭山・長岡コースのは横ばい、その他4路線は昨年度よりも向上
- 元狭山・長岡コース、箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースは引き続き5%を割っている状況

## ■令和4年度収支率

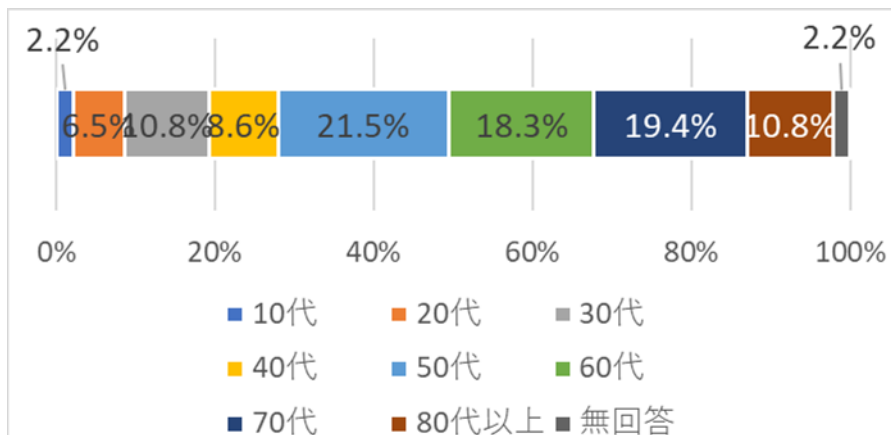
	元狭山	元狭山・長岡	石畑・殿ヶ谷	箱根ヶ崎 ・長岡	武蔵野	計
運行経費(百万円)	49.7	49.6	14.5	9.9	4.3	127.8
運賃収入(百万円) ※定期券、回数券を含む	5.0	1.2	0.8	0.2	0.1	7.2
町負担額(百万円)	44.7	48.4	13.7	9.7	4.2	120.6
収支率(%)	10.0	2.4	5.5	2.2	1.9	5.7
R3年度収支率(%)	5.4	2.4	2.8	1.1	0.7	3.4
昨年度からの増減 (ポイント)	+4.6	-	+2.7	+1.1	+1.2	+1.9

## 2. アンケート調査結果

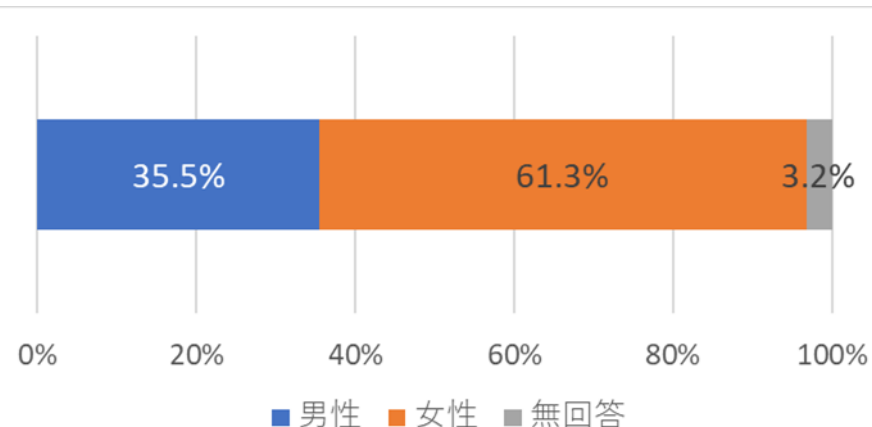
調査概要	
調査目的	運行計画見直しの評価、今後の取組検討のための基礎データ収集
調査方法	箱根ヶ崎駅東口・西口バス停での調査票の配布・郵送回収
調査対象	瑞穂町コミュニティバス全路線の利用者
調査日程	6/14(水)、6/16(金)、6/17(土)、6/19(月)配布
調査項目	乗降バス停、往復利用の有無、ルート・ダイヤ変更の認知、満足度等、廃止した場合の影響など
回収率	37.3%(249配布・93回収) ※内訳:元狭山・長岡コース27件、元狭山コース57件、石畑・殿ヶ谷コース6件、箱根ヶ崎・長岡コース2件、武蔵野コース1件



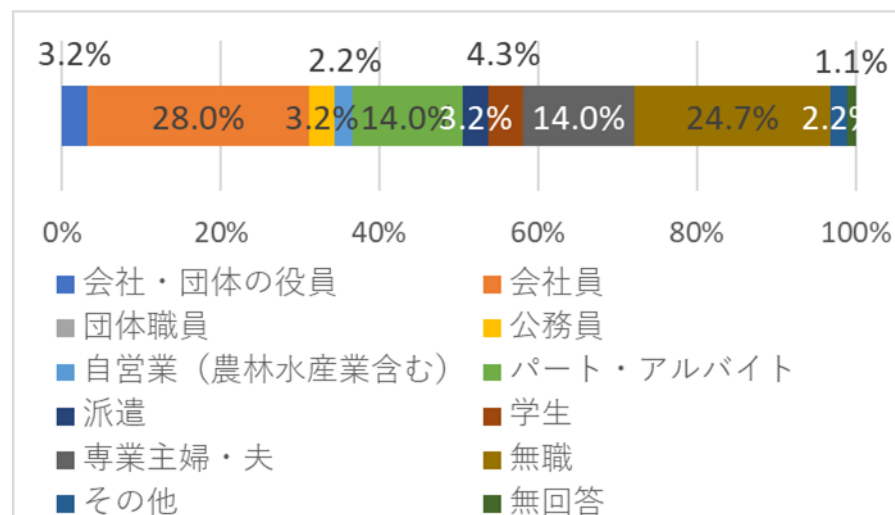
### 年代(n=93)



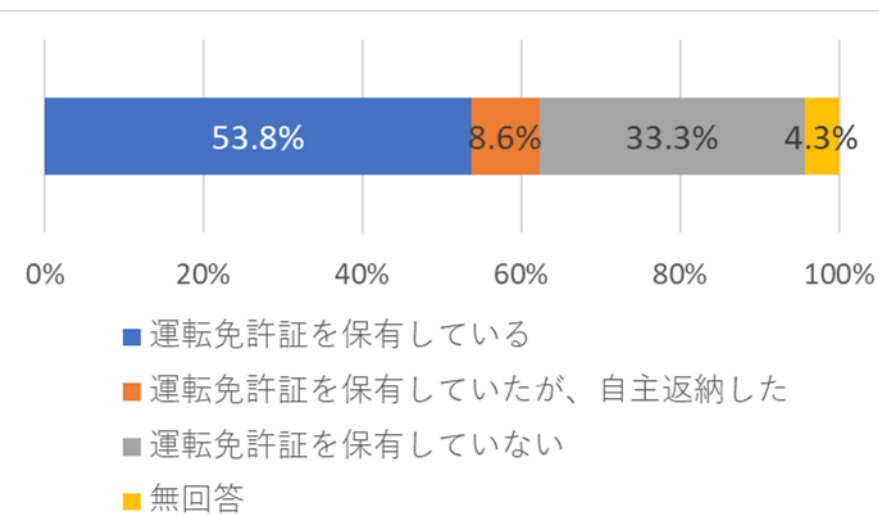
### 性別(n=93)



### 職業(n=93)

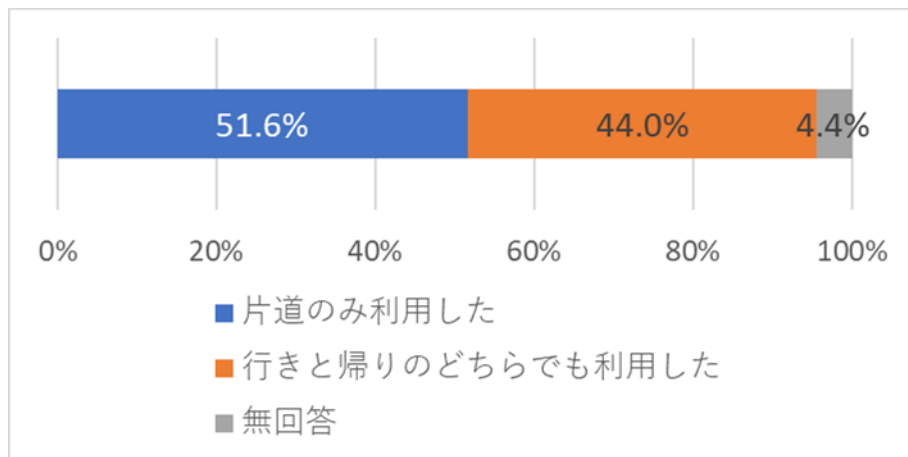


### 運転免許証の有無(n=93)

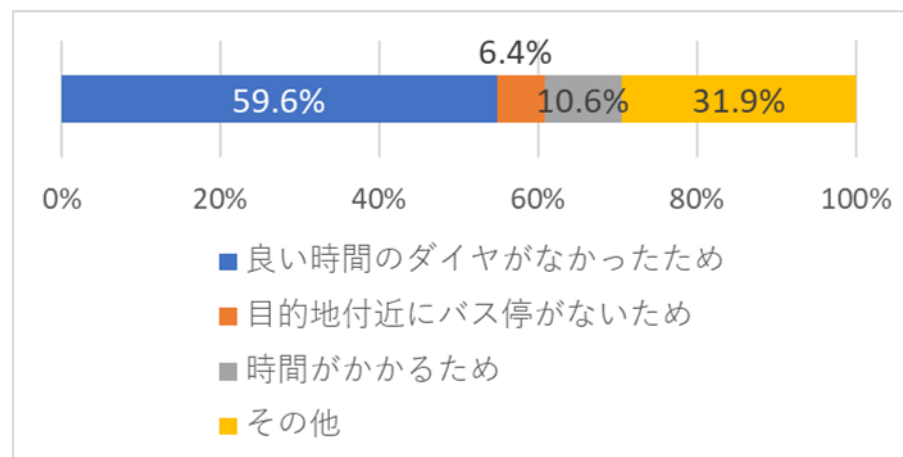


- 片道での利用が52%を占め、理由の60%は「良い時間のダイヤがなかったため」
- 運賃の支払いには72%が交通系ICカードを利用

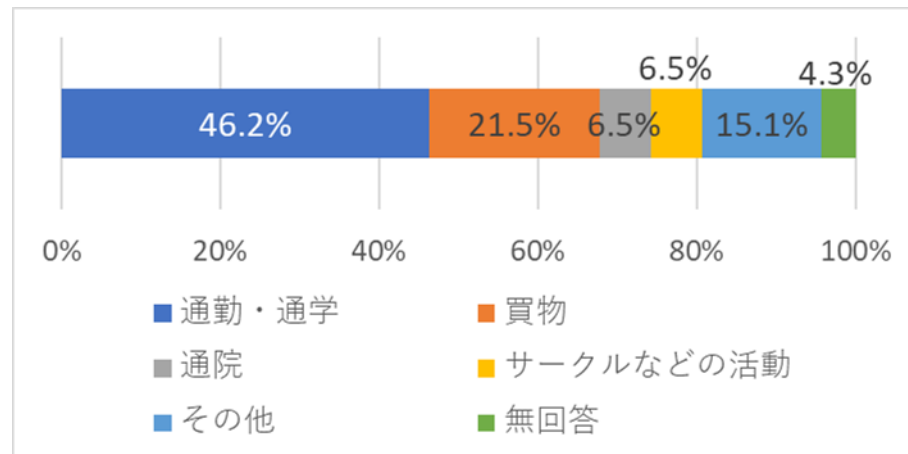
片道だけのご利用でしたか。それとも行きと帰りのどちらでも利用されましたか。(n=93)



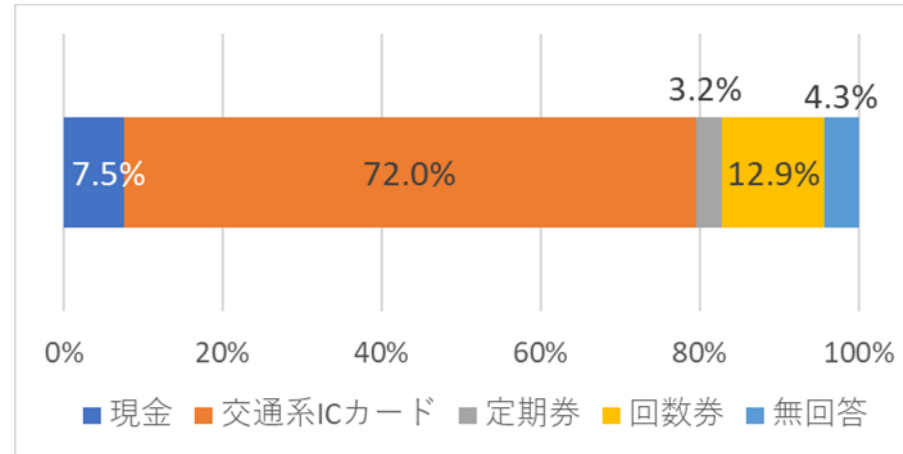
なぜ片道のみ利用になったか、当てはまるものをお答えください。(n=91)



どのような目的で利用しましたか。(n=93)

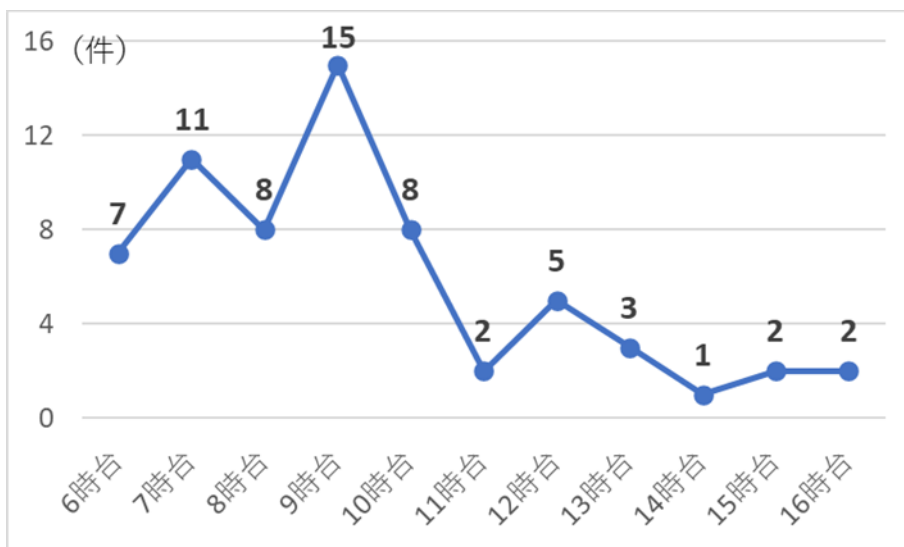


運賃の支払いに使った手段 (n=93)

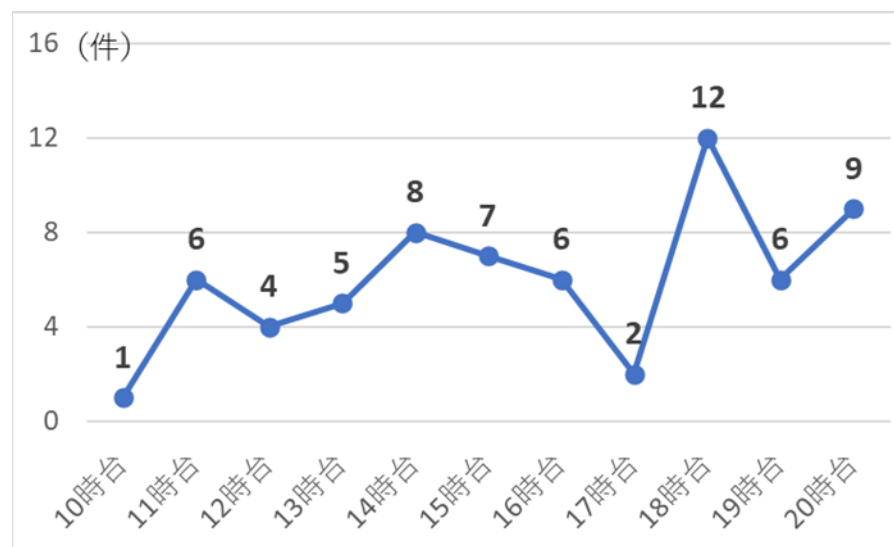


- 行きの利用では、9時台が15件で最も多い
  - 帰りの利用では、18時台が12件で最も多い
- ※回答者の傾向であり、利用者全体の傾向とは異なる可能性がある

利用した時間帯をお答えください。(行き)  
(n=64)

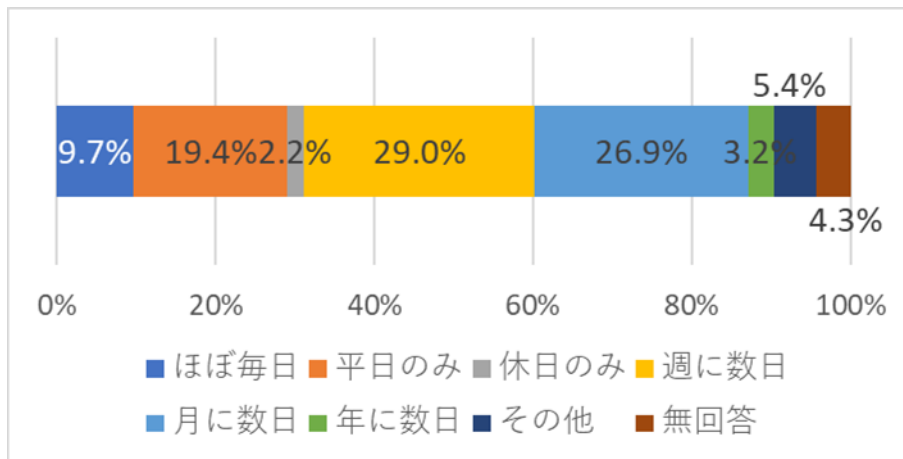


利用した時間帯をお答えください。(帰り)  
(n=66)

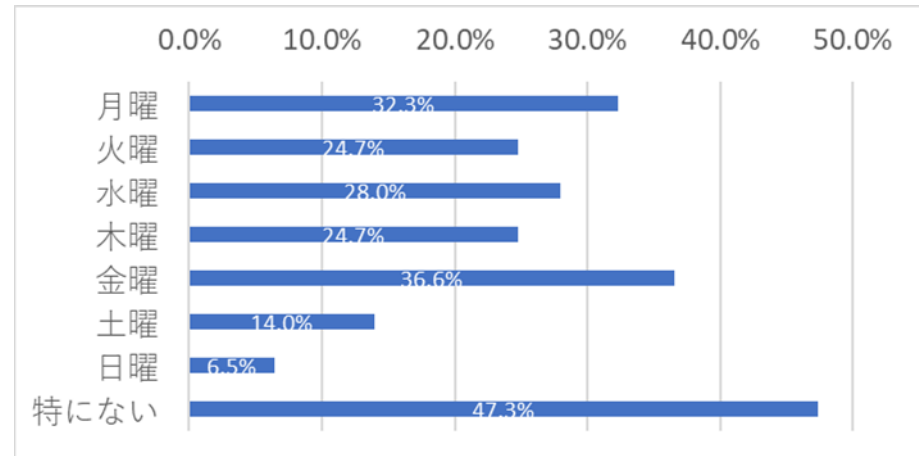


- 利用頻度は「週に数日」が29%で最も多く、次いで「月に数日」が27%
- よく利用する曜日が決まっている人のうちでは、金曜が37%で最も多い。
- 乗継券を使ったことがあるのは17%

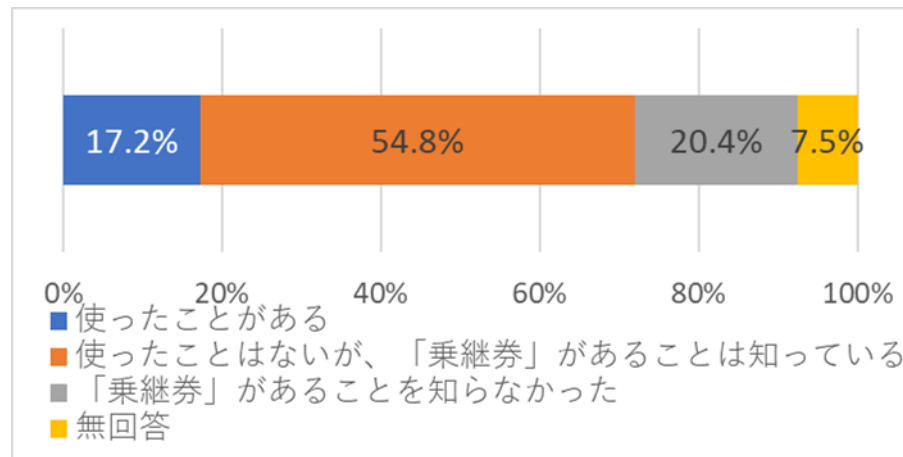
普段、どれくらいの頻度で利用されますか。(n=93)



よく利用される曜日はありますか(複数可) (n=93)

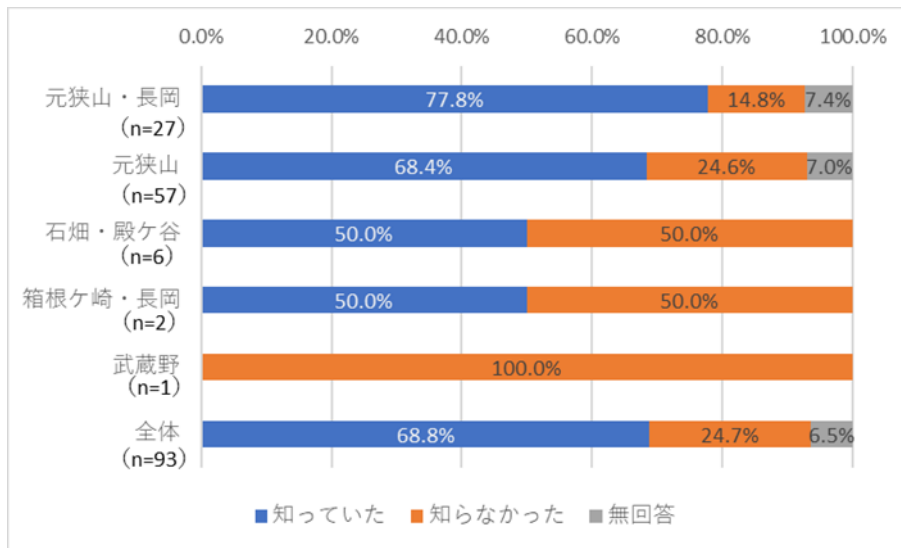


乗継券を使ったことがありますか。(n=93)

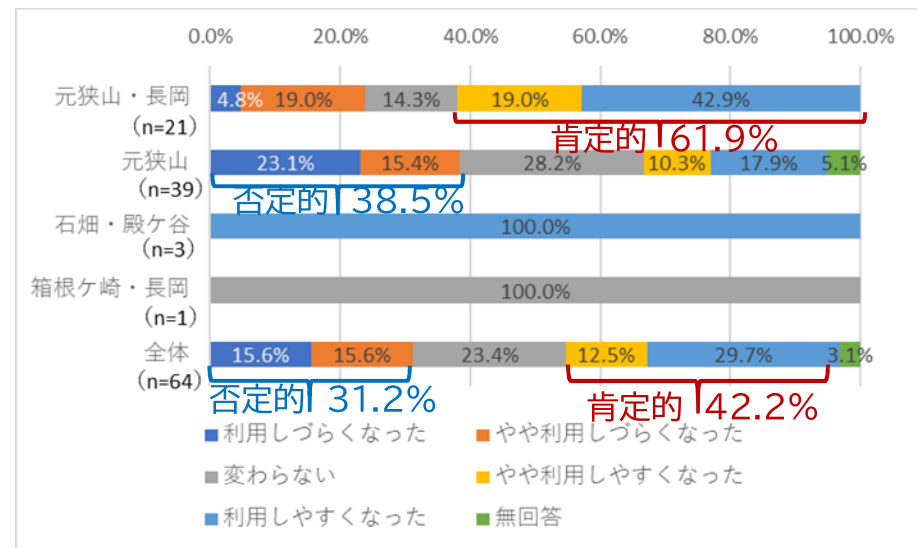


- 4月のルート変更を認知していたのは69%。元狭山・長岡コースでは78%と全体よりやや高めになっている
- ルート変更に肯定的(「利用しやすくなった」「やや利用しやすくなった」)なのは全体の42%で、否定的(「利用しづらくなった」「やや利用しづらくなった」)なのは31%。元狭山・長岡コースは肯定的な評価が62%と全体より高い。元狭山コースでは否定的な意見が39%で高め。

コミュニティバスのルート(走行する経路)が変更されたことを知っていましたか。(n=93)

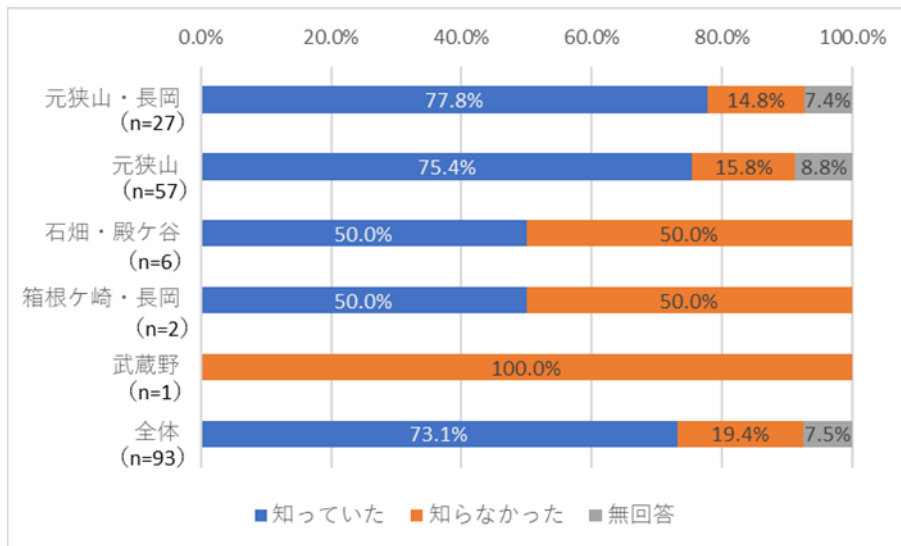


ルート(走行する経路)の変更:以前より利用しやすくなったと思いますか。それとも利用しづらくなったと思いますか。(n=64)

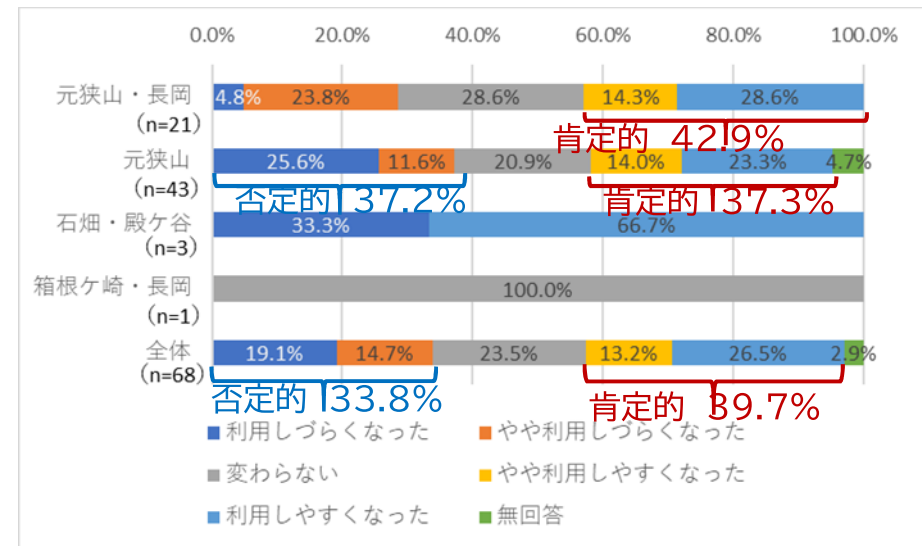


- 4月のダイヤ変更を認知していたのは73%で、ルート変更(69%)よりやや高い
- ダイヤ変更に肯定的(「利用しやすくなった」「やや利用しやすくなった」)なのは全体の40%で、否定的(「利用しづらくなった」「やや利用しづらくなった」)なのは34%。元狭山・長岡コースは肯定的な評価が43%と全体より高いが、元狭山コースでは肯定的な意見と否定的な意見がほぼ同等である。

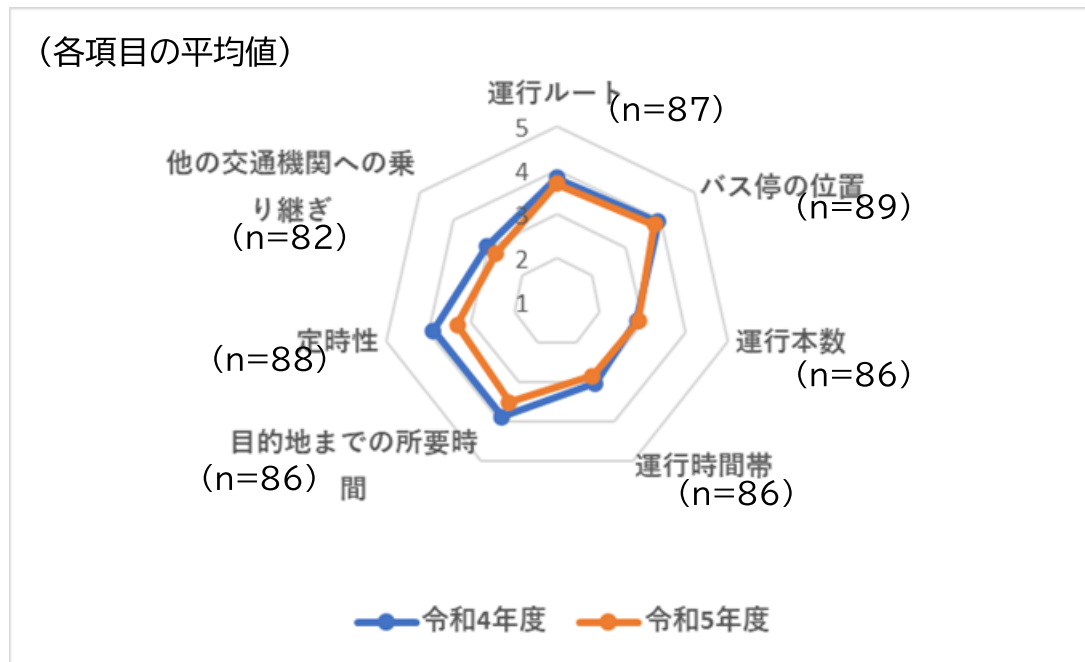
コミュニティバスのダイヤ(時刻表)が変更されたことを知っていましたか。(n=93)



ダイヤ(時刻表)の変更:以前より利用しやすくなったと思いますか。それとも利用しづらくなったと思いますか。(n=68)



- 5点満点の満足度を聴取した各項目で、最も平均値が高かったのは「バス停の位置」(3.83点)、最も低いのは「運行時間帯」(2.86点)
- ルート・ダイヤの変更に否定的な意見が多めであった元狭山コースの回答者の比重が大きいこともあり、運行本数以外の項目の平均値は昨年度より低下している
- 特に「定時性」「目的地までの所要時間」は減少幅が大きく、元狭山コースで遅延が発生していることの影響と見られる



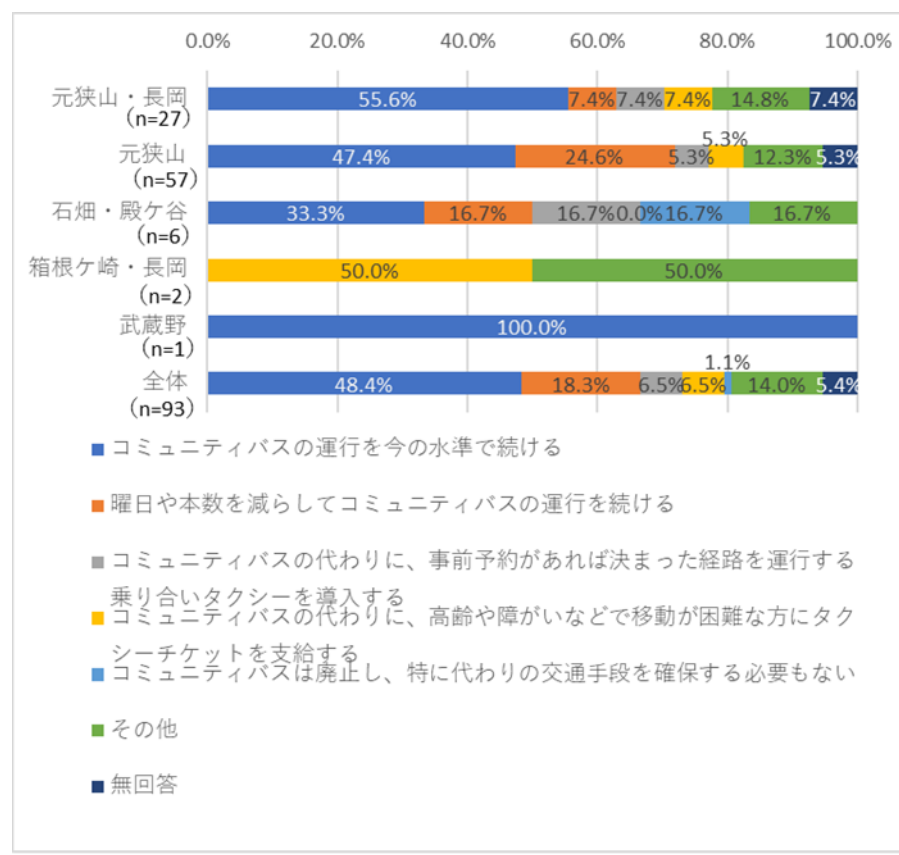
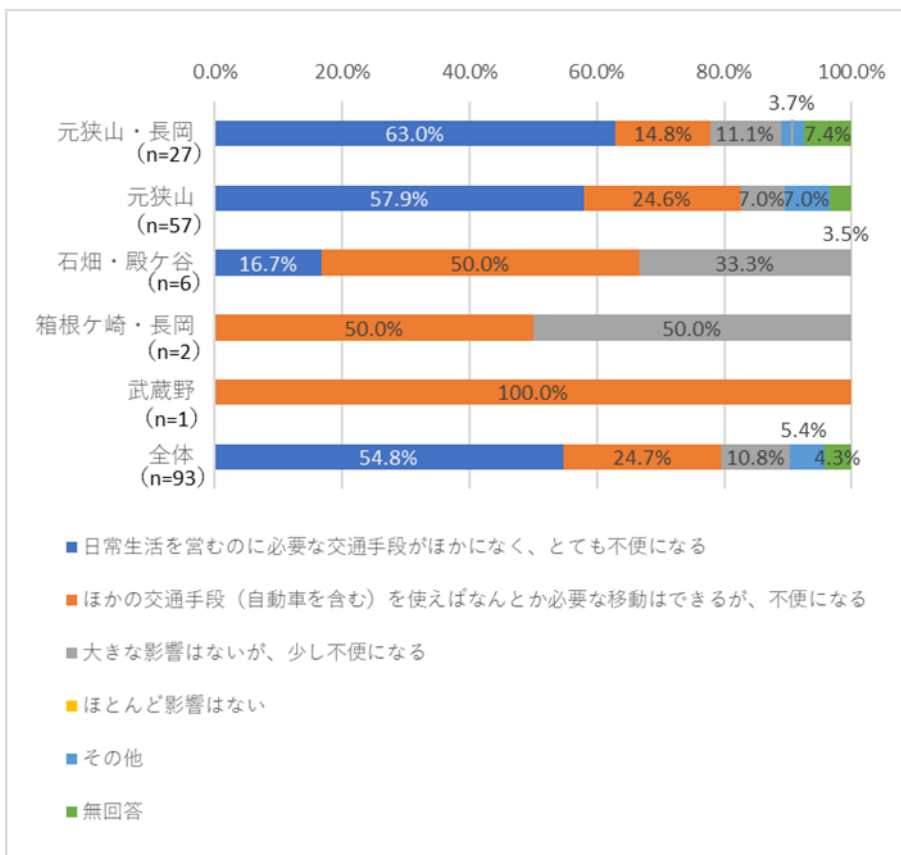
5点:満足  
 4点:やや満足  
 3点:どちらでもない  
 2点:やや不満足  
 1点:不満足

	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
令和4年度	3.83	3.94	2.86	3.03	3.89	3.89	3.04
令和5年度	3.70	3.83	2.91	2.86	3.51	3.32	2.78
増減	-0.13	-0.11	0.05	-0.17	-0.38	-0.57	-0.26

- ・ 廃止した場合の影響は「交通手段がほかになく、とても不便」が55%で最も高い。元狭山・長岡コースでは63%とさらに高い値になる
- ・ 町が行うべきことは、「運行を今の水準で続ける」が48%と最も高く、次いで18%の「曜日や本数を減らして運行を続ける」。収支を示したうえでもバスの維持に対する支持が強い

今回ご乗車されたコースのコミュニティバスがもし廃止された場合、あなたの生活にはどのくらいの影響がありますか。

沿線において、移動手段を確保するために町が行うべきことはどれだと思いますか。  
※各路線の収支率を提示した上で質問





課題	改善に向けた改善方策
<p>片道のみ利用者の60%が、「良い時間のダイヤがなかったため」を往復で利用しなかった理由としてあげている</p>	<p>アンケートで把握した<b>利用したい時間帯を踏まえ、ダイヤの見直し</b>を行う</p>
<p>「運行本数」「運行時間帯」「他の交通機関への乗り継ぎ」の満足度は5点満点で平均3点を下回る</p>	
<p><b>元狭山コースのルート変更</b>(循環部が時計回り⇒反時計回りに変更など)に対しては「<b>利用しづらくなった</b>」という声が多い</p>	<p>元狭山コースの利用者の意見を継続的に聴取し、<b>同様の傾向が続くようであればダイヤ・ルート</b>(「農協前」以降の循環部など)<b>の見直し</b>を行う</p>
<p>運行計画の変更後、「<b>目的地までの所要時間</b>」「<b>定時性</b>」の満足度が低下している</p>	
<p>コミュニティバスの運行を維持することに対する支持が高い一方で、最も収支率の高い元狭山コース(10%)でも周辺自治体※と比べて低い水準</p>	<p>引き続き<b>利用促進に取り組み、収益を改善</b>することで持続的な運行を目指す</p>

※羽村市:25%(2019年度)、東大和市:26%(2021年度)、狭山市:12%(2021年度)

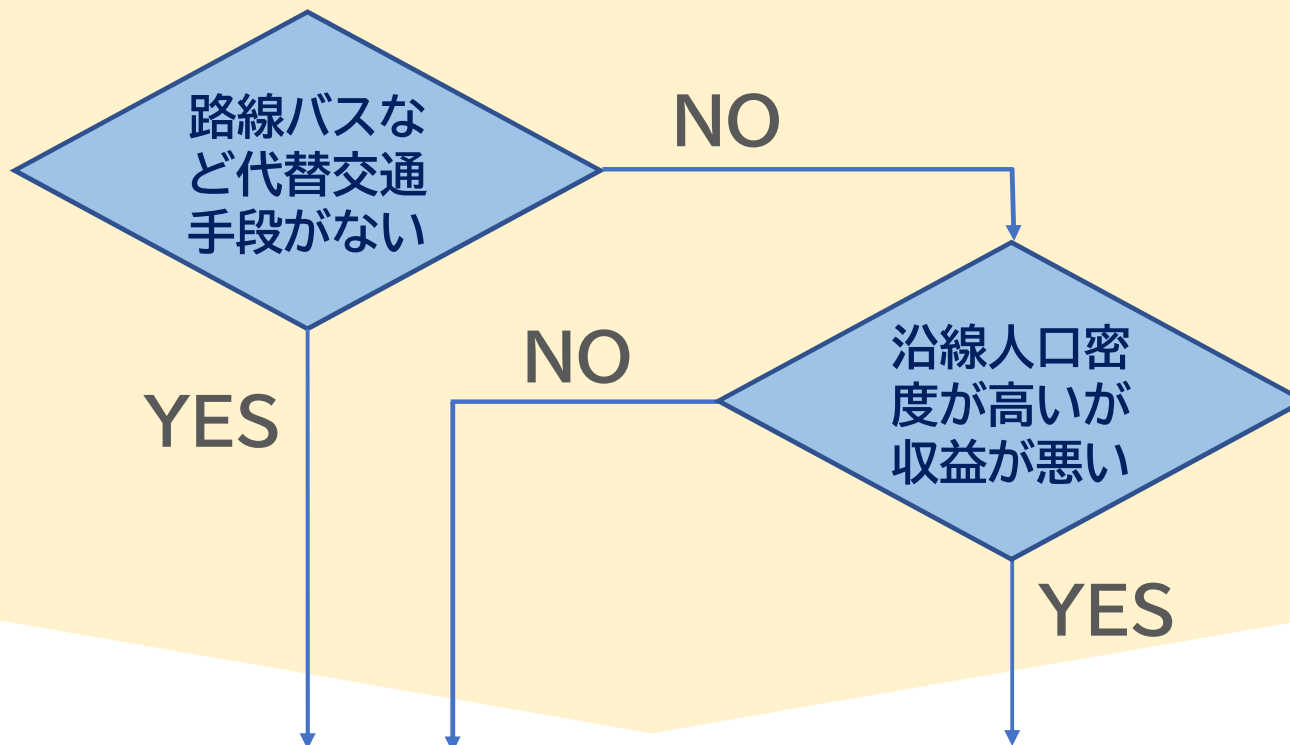
## 3. 運行評価基準

- ◆ 路線バスや鉄道など代替となる交通手段がない路線については、行政によって移動手段を維持する必要があると考え、運行を継続する
- ◆ 代替交通手段がある地域については、沿線人口密度と収支率という2つの軸で他の路線と比較し、相対的な評価を行う
- ◆ 「沿線人口密度が高いのに、収支率は低い」という評価となった場合、利用ニーズがないと判断し、代替サービスなどの検討に切り替える

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



令和6年9月

本格運行の実施または  
実証実験運行の継続

実証実験運行の見直し  
(代替サービスの検討等)

## 代替サービス導入に向けた考え方:

- ① 「たまに利用する」くらいの頻度の高齢者等のニーズに対応する
- ② 必要に応じて、地域の協力を得て運行する
- ③ 狭い道路を走り、より細かい需要に対応する

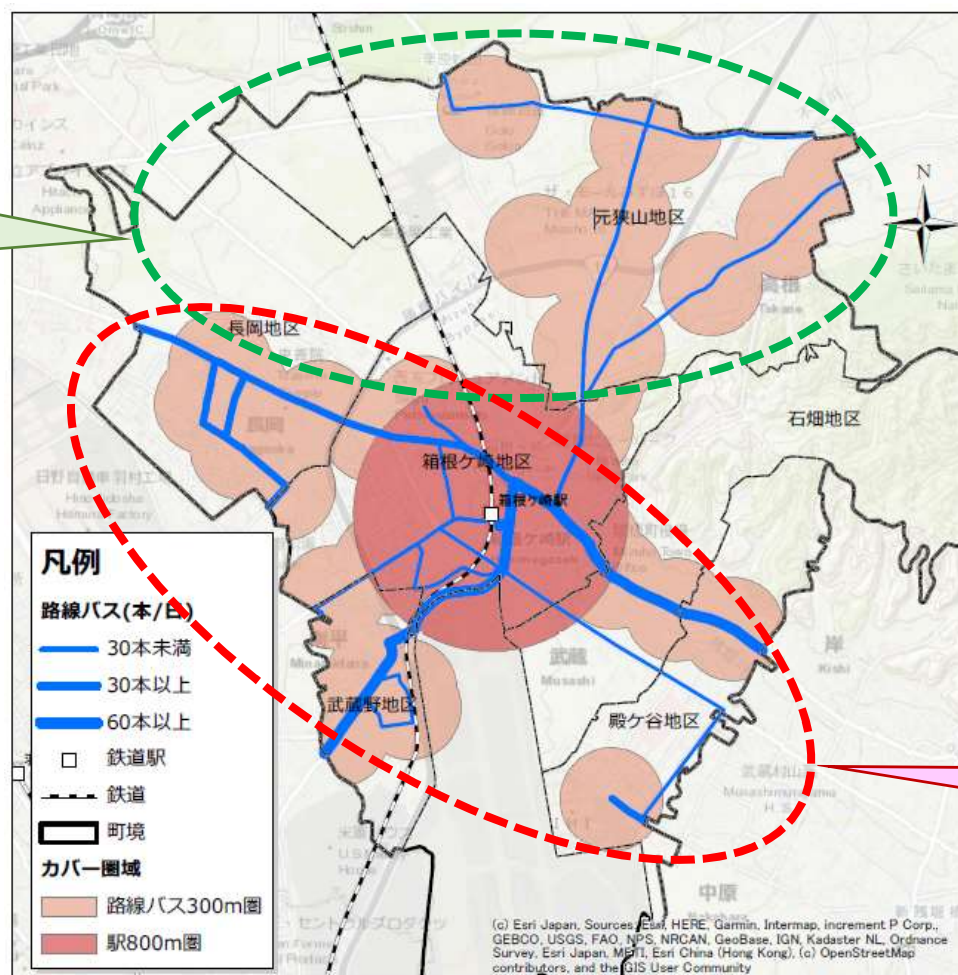
## ■代替サービスとして考えられる手段の例

	概要
デマンド交通	事前予約があった場合に乗り合いで運行する。ルートや乗り場、時刻が固定されている場合と、そうでない場合がある。
タクシー利用券の交付	地域・年代などで対象者を絞った上で、自治体の負担でタクシーの利用券を交付する。1回の金額・利用回数には上限を設けることが多い。
自家用有償旅客運送	バス、タクシー等の事業が成り立たない場合に、市町村やNPO法人、自治会等が主体となって、自家用車(白のナンバープレートの車両)を用いて有償で運行する。

## ■路線バスなど代替交通手段があるか

- 青梅街道よりも南部の地域は、駅やバス停の利用圏域に多くの地域がカバーされている
- 元狭山地区など北部の地域は路線バスでカバーできない範囲が広いことから、町が移動手段を確保することが必要なため、**元狭山コース、元狭山・長岡コースは運行を継続するものと考え**える

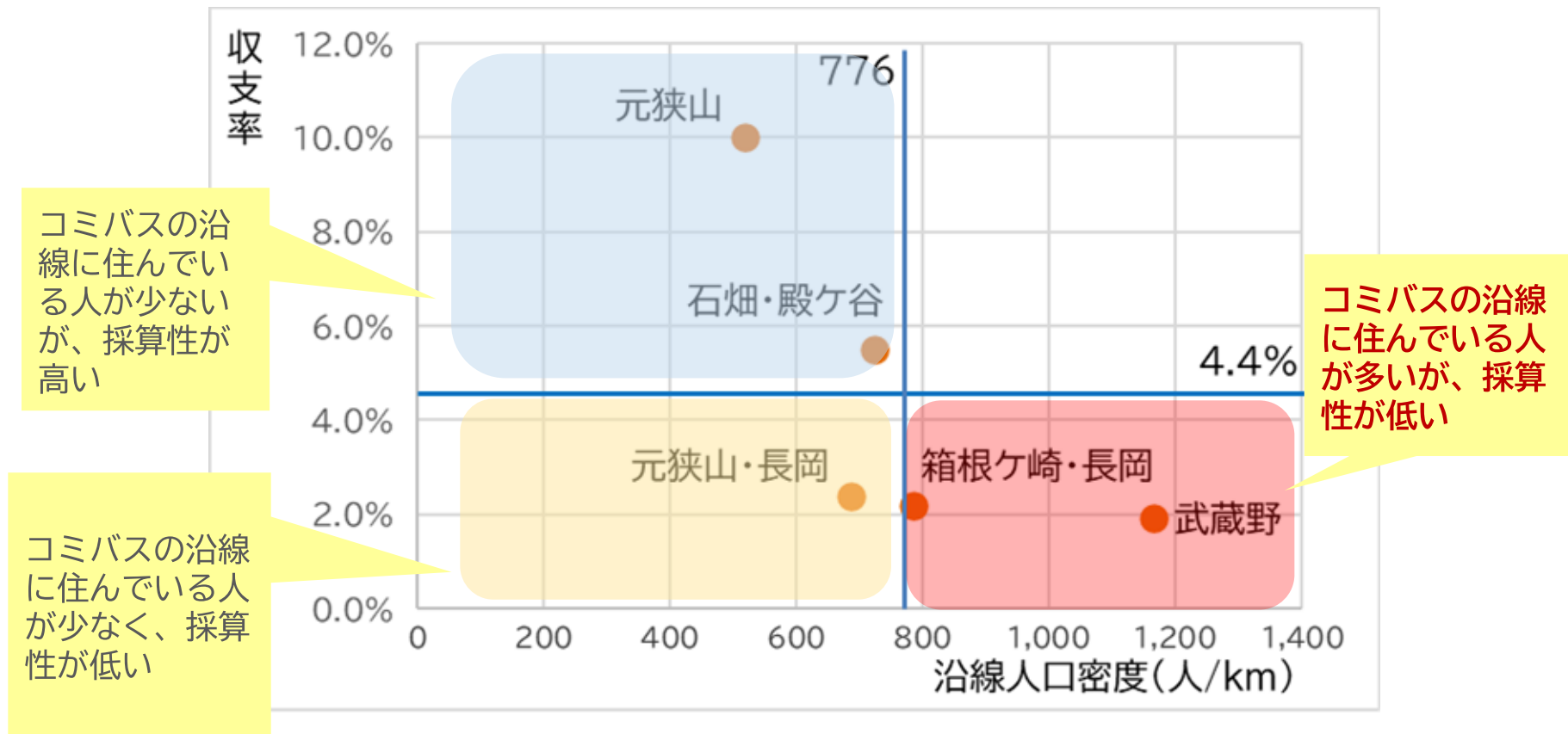
路線バスでカバーできない範囲が広い



路線バス網が充実

## ■沿線人口密度と収支率による評価

- 収支率、沿線人口密度それぞれの全路線の平均値を上回っているかどうかを基準として評価を実施
- 令和4年度時点の収支率を当てはめると、「沿線人口密度が高いが、収支率は低い」という位置づけの箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースは利用ニーズが少ないという判断になり、運行を継続するには収支率の改善が必要



## ■元狭山・長岡コース

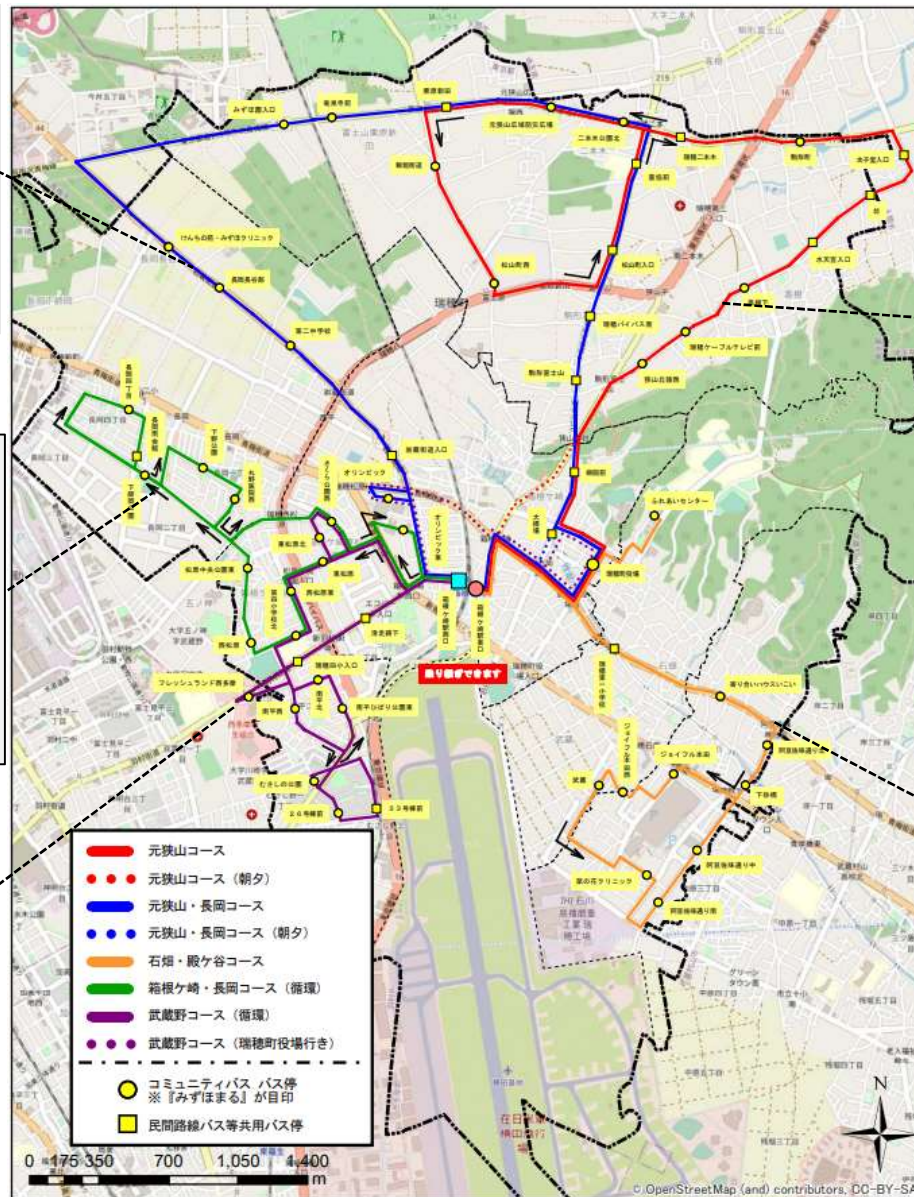
代替交通手段がない、もしくは少ない地域を運行しているため、本格運行の実施または実証実験運行の継続

## ■箱根ヶ崎・長岡コース

沿線の人口密度は高いが、全体平均より収支率が低いため、代替サービスの検討等に切り替え

## ■武蔵野コース

沿線の人口密度は高いが、全体平均より収支率が低いため、代替サービスの検討等に切り替え



## ■元狭山コース

代替交通手段がない、もしくは少ない地域を運行しているため、本格運行の実施または実証実験運行の継続

## ■石畑・殿ヶ谷コース

沿線の人口密度は低い、全体平均より収支率が高いため、本格運行の実施または実証実験運行の継続



**本日**

令和5年9月 令和5年度第1回地域公共交通会議



令和5年10月 OD調査(乗降バス停の組み合わせ)の実施



令和5年12月 令和5年度第2回地域公共交通会議  
● 調査結果・代替サービス候補の検討経過の報告



令和6年3月 令和5年度第3回地域公共交通会議  
● 代替サービスの方向性の提示

代替サービス候補の検討

利用状況の確認・評価