

Ⅲ章 問題点・課題の整理

- ・ 前章までの現況整理、アンケート調査結果等をもとに、座間市における公共交通の問題点・課題の整理を行った。

1. 上位関連計画における基本方針等の整理

- ・ 座間市の公共交通に関し、上位関連計画で定められている基本方針及び施策は以下のとおりである。
- ・ 本調査では、この基本方針等を踏まえ、顕在化されている問題と今後想定される問題から将来像とのギャップを示すことにより、公共交通の問題点・課題を整理する。

表 上位関連計画における公共交通に関わる基本方針等

上位関連計画	基本方針	施策・内容
1. 都市マスタープラン	①持続可能な公共交通網の構築	ア. 鉄道網による広域ネットワークの確保 イ. バス交通による地域間ネットワークの確保 ウ. 新型輸送サービスの発展促進
2. 総合都市交通計画	①公共交通の利便性・快適性の向上	ア. J R相模線の複線化等の促進 イ. 駅前広場の整備 ウ. コミュニティバスのルート再編 エ. バス待ち環境の改善
	②ユニバーサルデザインの導入	ア. ノンステップバスの導入促進
	③低炭素型交通手段への転換	ア. J R相模線の複線化等の促進 イ. コミュニティバスのルート再編 ウ. 低公害車の導入促進
	○共通	ア. モビリティ・マネジメントの導入 （公共交通・自転車等の利用促進） イ. エコ通勤の普及促進 ウ. 時差出勤・フレックスタイム制の奨励

※重複する施策はグレー表記としている

2. 問題点・課題の整理に係る項目

- ・ 問題点・課題の整理については、前章までの集計・分析結果を踏まえ、下表に示す項目に基づき行った。

表 問題点・課題の整理に係る項目（1 / 2）

章	項目	問題点・課題の視点
1. 市内の地域交通の現況把握	①コミュニティバス運行実績	ア. 停留所別・平休別乗降人数（よく使われる停留所と利用の少ない停留所） イ. 乗りこぼし人数（コース、時間帯） ウ. 遅延状況
	②事業者ヒアリング	ア. コロナ後の利用状況の変化・移動ニーズ イ. 人員確保の状況と事業への影響 ウ. 人員の年齢構成・確保の取組 エ. 交通環境の課題（渋滞・事故等） オ. 行政への要望・期待する支援

表 問題点・課題の整理に係る項目（2 / 2）

章	項目	問題点・課題の視点
2. ニーズ把握	④コミュニティバス利用状況調査	ア. 利用者の属性 イ. 自動車の保有及び運転免許の保有・返納状況 ウ. 外出頻度と目的別交通手段 エ. コミュニティバスの利用実態 オ. コミュニティバスを利用する上での課題（障壁となる理由）と改善点 カ. バスロケーションシステムの認知度 キ. シェアサイクルの利用意向 ク. コミュニティバスの今後のあり方について
	⑤座間市の公共交通等に関するアンケート	ア. 市民の属性 イ. 自動車の保有及び運転免許の保有・返納状況 ウ. 外出頻度と目的別交通手段 エ. 最寄の停留所 オ. コミュニティバスを利用する上での課題（障壁となる理由）と改善点 カ. コミュニティバスを利用しない理由 キ. バスロケーションシステムの認知度 ク. シェアサイクルの利用意向 ケ. コミュニティバスの今後のあり方について

3. 問題点・課題の整理とりまとめ

- ・ 次頁に、問題点・課題の整理一覧表を示す。

表 問題点・課題の整理一覧表（１／３）

区分	項目	集計分析結果に基づく問題点（網掛けは実態を記載）	公共交通全体の課題及びコミュニティバスの運行見直しに係る課題
①コミュニティバス運行実績	ア. 停留所別・平休別乗降人数	◆コース・停留所による利用の多寡 ・「Ａ さがみ野コース」では、さがみ野駅、座間市役所、ふたば住宅前での利用が多い。 ・「Ｂ 小松原・病院経由コース」では、イオンモール座間、相武台前駅南口、座間市役所での利用が多い。 ・「Ｃ 相模が丘コース」では、イオンモール座間、相武台駅前南口、座間市役所での利用が多く、その他の停留所でも一定程度の利用が見られる。 ・「Ｄ 東原・ひばりが丘南コース」では、他コースに比べ相対的に利用者が少ない。 ・「Ｅ 西部方面循環コース」では、座間市役所で主に利用されている。	◎交通結節点（利用の多い停留所）での乗換え環境の向上（時刻表・待合環境） ●利用実態に応じたコミュニティバスの運行見直し（ルート）
	イ. 乗りこぼし人数	◆乗りこぼしの発生 ・「Ａ さがみ野コース」では、南栗原五丁目やふたば住宅前において、８～１１時台を中心に乗りこぼしが多く発生している。 ・「Ｂ 小松原・病院経由コース」では、相武台前駅南口、相武台中、イオンモール座間において、９～１４時台を中心に乗りこぼしが多く発生している。 ・「Ｃ 相模が丘コース」はポンチョ（定員２８名）で運行されているため、乗りこぼしは発生していない。 ・「Ｄ 東原・ひばりが丘南コース」では、大きな乗りこぼしは発生していない。 ・「Ｅ 西部方面循環コース」では、座間駅入口で乗りこぼしが発生しているものの、その他の停留所で大きな乗りこぼしは発生していない。	◎利用実態に応じた持続可能な公共交通体系の構築 ●乗りこぼし人数の減少
	ウ. バス遅延状況	◆交通渋滞による定時性の低下 ・「Ａ さがみ野コース」では、かしわ台駅周辺の区間において遅延時間が増加しており、特に「座間市役所→さがみ野駅」（０７：５２発の便）といった朝の時間帯は終点まで遅延時間が長い状況が継続している。 ・「Ｂ 小松原・病院経由コース」では、中盤の小松原周辺から遅延時間が増加し、座間郵便局前周辺の区間において遅延時間が最も長くなる。特に夕方の時間帯において遅延時間が長くなる傾向がある。 ・「Ｃ 相模が丘コース」では、路線全体を通して恒常的に遅延時間が長くなっており、特に夕方の時間帯において遅延時間が長くなる傾向がある。 ・「Ｄ 東原・ひばりが丘南コース」では、「座間市役所→児童館前」（１７：３８発の便）は東中前周辺、「児童館前→座間市役所」（１３：３３発の便）は子育て支援センター入口周辺の区間において遅延時間が長くなる。また、午後から夕方の時間帯において遅延時間が長くなる傾向がある。 ・「Ｅ 西部方面循環コース」では、右回りは座間中学校前周辺、左回りは富士山公園前周辺の区間において遅延時間が長くなる。特に右回りはすべての時間帯において、恒常的に遅延時間が長くなっている。	◎幹線バスの走行環境の向上 ●コミュニティバスの走行環境の向上 ●道路交通環境に応じたコミュニティバスの運行見直し（時刻表）

◎：公共交通全体の課題 ●：コミュニティバスの運行見直しに係る課題

表 問題点・課題の整理一覧表（２／３）

区分	項目	集計分析結果に基づく問題点（網掛けは実態を記載）	公共交通全体の課題及びコミュニティバスの運行見直しに係る課題
②事業者ヒアリング	ア．コロナ後の利用状況の変化・移動ニーズ	・全体的な需要はコロナ前を下回る中、夜間・通勤利用が減少する一方、高齢者の日中の生活移動（通院・買い物等）需要が健在である。	◎高齢者の交通手段の維持 ●現行利用者の通院や買い物等、日中需要に合わせたルートやダイヤの検討
	イ．人員確保の状況と事業への影響	・タクシー事業者の人員不足が深刻であることに加え、バス事業者では改善基準告示による労働時間の制限により減便等の事業縮小を余儀なくされている。	◎自動運転・キャッシュレス化等を見据えた、持続可能な交通体系の構築 ●乗降時間の短縮・乗務員負担軽減に資するキャッシュレス化の導入検討
	ウ．人員の年齢構成・確保の取組	・定年退職による急激な人員減や、将来的な路線の維持にリスクを抱えている。	◎若手の運転士確保 ●担い手の将来的な人員確保リスクを見据えた効率化な運行の検討
	エ．交通環境の課題（渋滞・事故等）	・商業施設周辺や主要交差点の渋滞による定時性低下に加え、狭あい道路における歩行者や自転車との交錯リスクが指摘されている。	◎渋滞解消に向けた交差点改良等のインフラ整備・環境改善 ●渋滞箇所や危険箇所に配慮したルート選定と道路混雑を踏まえたダイヤ設定
	オ．行政への要望・期待する支援	・乗務員確保や渋滞対策への行政支援に加え、コミュニティバス等の役割分担や運行見直しの要望が強い。	◎路線バス・タクシー等を一体的に捉えた交通網の再編と乗り継ぎ拠点整備 ◎交通事業者、市民、行政の連携による持続的な公共交通サービスの維持 ●既存民間事業者（バス・タクシー等）との役割分担と協調体制の構築

◎：公共交通全体の課題 ●：コミュニティバスの運行見直しに係る課題

表 問題点・課題の整理一覧表（３／３）

区分	項目	集計分析結果に基づく問題点（網掛けは実態を記載）	公共交通全体の課題及びコミュニティバスの運行見直しに係る課題
③コミュニティバス利用者アンケート	ア. 利用者の属性	◆運転免許返納後の移動手段の維持	◎自動車を利用できない方（移動制約者）の生活の足の確保
	イ. 自動車の保有及び運転免許の保有・返納状況	・「６０代以上の女性」の利用が多くなっており、６～７割の方は自動車を利用できない環境にあることが推察される。	●コミュニティバス事業の維持
	ウ. 外出頻度と目的別交通手段	◆生活に密着した公共交通 ・通院の２７％、買い物の２６％で利用されており、生活の足として定着している。	◎持続可能な公共交通体系の構築 ●コミュニティバス事業の維持
	エ. コミュニティバスの利用実態	◆特定の施設への高い移動需要 ・大型商業施設や駅、市役所への移動が集中している。	●利用実態に応じたコミュニティバスの運行見直し（ルート）
	オ. コミュニティバスを利用する上での課題（障壁となる理由）と改善点	◆運行本数・運行時間帯・乗車定員 ・運行本数の少なさが最大の障壁であり、利用したい時間に運行していないことや、満席で座れないことが挙げられる ・ＩＣカード対応への要望が８２％と非常に高い。	●コミュニティバスの運行見直しによる利便性向上
	カ. バスロケーションシステムの認知度	◆バスロケーションシステムの低い認知度 ・システムの存在を知らなかったという回答が４４％を占め、認知度が低い。	●バスロケーションシステムの周知によるバス待ち環境の改善
	キ. シェアサイクルの利用意向	◆シェアサイクルへの低い利用意向 ・全く・あまり利用しないとの回答が約６割を占め、利用意向が低い。	◎シェアサイクルステーションの設置促進 ◎交通結節点での乗換え環境の向上
	ク. コミュニティバスの今後のあり方について	◆コミュニティバスの在り方の現状維持を望む声が多い ・運賃、公費負担、サービス水準のいずれにおいても、現状維持を求める声が大多数を占める。	◎交通事業者、市民、行政の連携による持続的な公共交通サービスの維持 ●コミュニティバス事業の効率性の向上
④市民アンケート	ア. 市民の属性	◆高齢者の自動車利用の依存	◎自動車から公共交通への利用転換の推進
	イ. 自動車の保有及び運転免許の保有・返納状況	・「６０代以上の女性」からの回答が多くなっており、７割の方は自動車を利用できる環境にあることが推察される。	●コミュニティバス事業の周知による利用促進
	ウ. 外出頻度と目的別交通手段	◆自分で自動車を運転する人が多い ・買い物や通院等日常の外出において、自ら自動車を運転する割合が最も高い。	◎自動車から公共交通への利用転換の推進 ●コミュニティバス事業の周知による利用促進
	エ. 最寄の停留所	◆一部にバスへのアクセス性に偏りあり ・最寄りの停留所まで近いと感じる人が過半数だが、１０～１５分かかる人も１５％存在する。	◎残された公共交通不便地域への対応
	オ. コミュニティバスを利用する上での課題（障壁となる理由）と改善点	◆運行本数、路線、目的地 ・運行本数の少なさや遠回りが主な障壁であり、行きたい場所まで遠回りとなることや、目的地まで行けないことが挙げられる。 ・ＩＣカード対応の要望が約９割に上る。	●コミュニティバス事業の周知や運行見直しによる利用促進
	カ. コミュニティバスを利用しない理由	◆自分で運転できるからコミュニティバスを利用しない ・自分で自動車や自転車を運転できることが最大の理由であり、自力移動可能な層が多い。	◎自動車から公共交通への利用転換の推進 ●コミュニティバス事業の周知による利用促進
	キ. バスロケーションシステムの認知度	◆バスロケーションシステムの低い認知度 ・知らなかったが８割以上と、利用者以上にシステムが認知されていない。	●コミュニティバス事業の周知による利用促進
	ク. シェアサイクルの利用意向	◆シェアサイクルへの低い利用意向 ・全く・あまり利用しないが４割以上を占め、利用意向が低い。	◎シェアサイクルステーションの設置促進 ◎交通結節点での乗換え環境の向上
	ケ. コミュニティバスの今後のあり方について	◆コミュニティバスの在り方の現状維持を望む声が多い ・運賃、公費負担、サービスのいずれにおいても、現状維持を望む声が約６割を占める。	◎交通事業者、市民、行政の連携による持続的な公共交通サービスの維持 ●コミュニティバス事業の効率性の向上

◎：公共交通全体の課題 ●：コミュニティバスの運行見直しに係る課題