

令和7年度座間市コミュニティバス利用実態等調査報告書【概要版】

I. 業務の目的

本業務は、座間市コミュニティバス（以下、「コミュニティバス」という。）の利用実態を調査するとともに、座間市内（以下、「市内」という。）における公共交通全体の現況を把握し、コミュニティバスの今後の再編や見直し検討のための基礎資料を作成することを目的とする。

II. 業務の進め方

調査項目	作業内容
1 市内地域交通の現況把握	(1) 市内公共交通（鉄道、路線バス、タクシー、福祉有償運送等）の運行路線や本数、乗降客数等の収集、整理 (2) コミュニティバスの現況整理 (3) 公共交通事業者へのヒアリング
2 ニーズ把握	(1) コミュニティバス利用者アンケートの実施 (2) 市民アンケート調査の実施

III. 調査内容及び調査結果

1. 市内の地域交通の現況把握

(1) 市内の公共交通等の運行状況

座間市内における、鉄道、路線バス、コミュニティバスの運行状況（令和8年4月1日時点）は巻末資料「座間市内における公共交通等運行状況」参照。

(2) コミュニティバスに係る現況の整理

① 利用実績推移（令和4年度～令和6年度）

コミュニティバス全体の利用者数は増加傾向にあり、コース別にみると小型バスで運行している「C 相模が丘コース」の利用者数が最も多く、令和6年度は77,813人となっています。一方、利用者数の増加に伴い、乗り残しが発生しており、コース別でみると、令和6年度は「A さがみ野コース」で467人、「B 小松原・病院経由コース」で626人発生している。

コース名	車両	便数	ルート km数	利用者数			1便あたり人数			乗り残し人数		
				R4	R5	R6	R4	R5	R6	R4	R5	R6
A さがみ野	ワゴン	18	6.90	32,379	34,837	34,902	5.0	5.4	5.4	200	399	467
B 小松原・病院経由	ワゴン	8	17.65	38,345	37,468	40,251	13.4	13.0	14.0	390	373	626
C 相模が丘	小型バス	10	13.55	62,039	70,610	77,813	17.3	19.6	21.7	1	4	0
D 東原・ひばりが丘	ワゴン	12	7.05	9,935	10,227	10,072	2.3	2.4	2.3	28	22	12
E 西部方面循環右・左回り	ワゴン	9	11.18	11,707	12,544	13,806	3.6	3.9	4.3	9	10	24
合計		57	56.33	154,405	165,686	176,844	41.6	44.2	47.7	628	808	1,129

※本市のコミュニティバスは、公共交通網を補完する役割を担い、交通空白地域の解消を図るルート設定を行っているため、利用者数の多寡のみをもって運行の有効性や必要性を判断することはできず、地域の移動手段の確保という観点を踏まえて検討する必要がある。

② 運行実績データに基づく集計

令和6年10月に導入したバスロケーションシステム・乗降客カウントシステムにより収集したデータを用いて、コミュニティバスの運行状況の現状について集計・分析を行った。

ア データの概要及び集計・分析項目

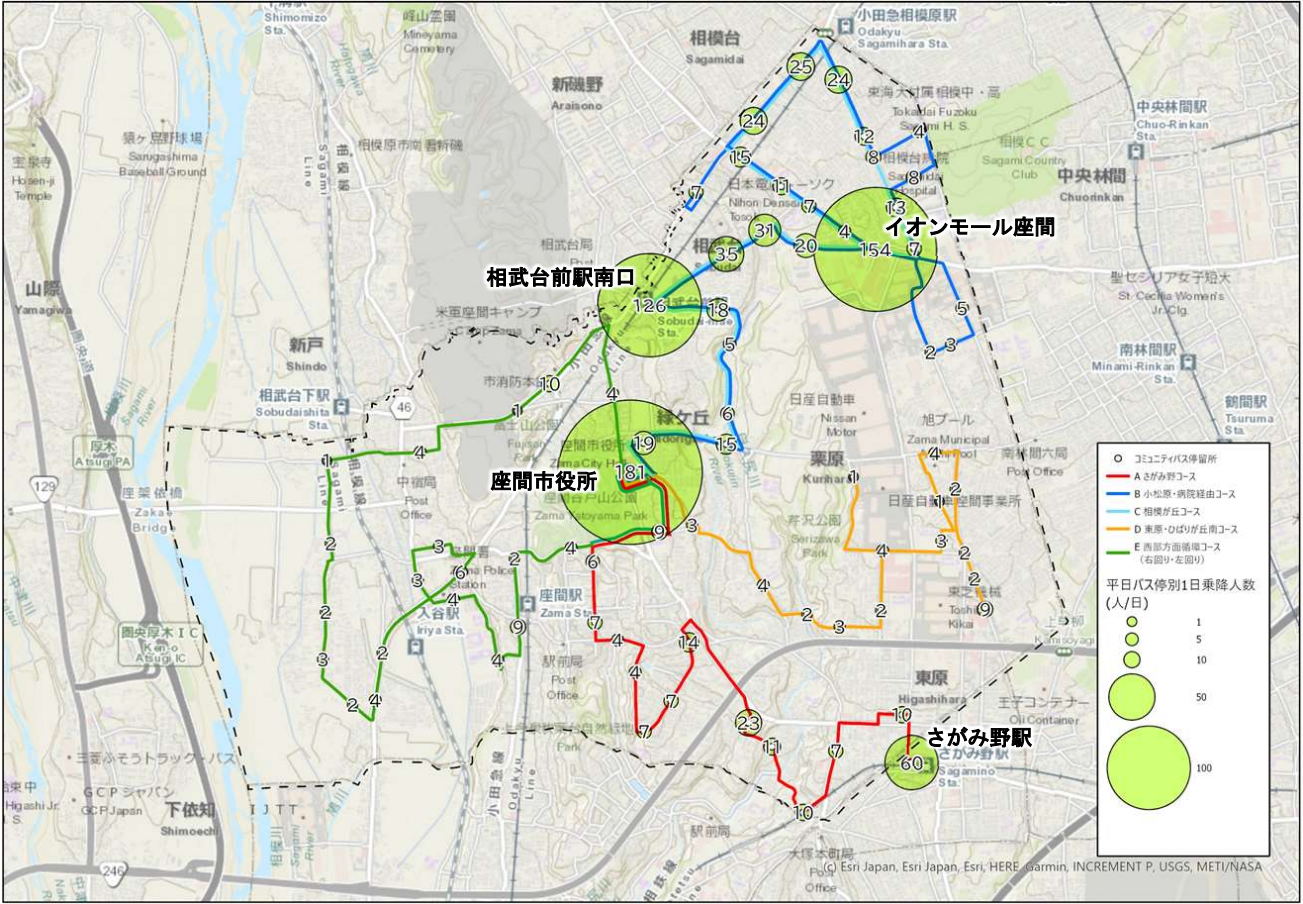
【データ集計期間】
・ 令和6年10月1日～令和7年7月31日（10か月間、304日間）
【データ内容】
・ 走行実績データ（運行距離等）
・ 満空データ（乗車・降車人数、乗りこぼし人数）
・ 遅延・混雑実績データ（到着・出発遅延時間、乗客人数等）
【データ集計・分析項目】
・ 乗降人数（1日平均） 停留所別・平休別
・ 乗りこぼし人数（期間合計） 曜日別、コース別、時間帯別の乗りこぼし人数
・ バス遅延状況 停留所別・便別・曜日別のバス到着遅延時間（1日平均）
※バス遅延状況のみ令和7年1月1日～6月30日（6か月間、181日間）のデータを集計

イ 主な集計結果

(a) 乗降人数（1日平均）

座間市役所、イオンモール座間、相武台前駅南口、さがみ野駅の乗降人数が多い。

図 平日停留所別1日乗降人数(人/日)



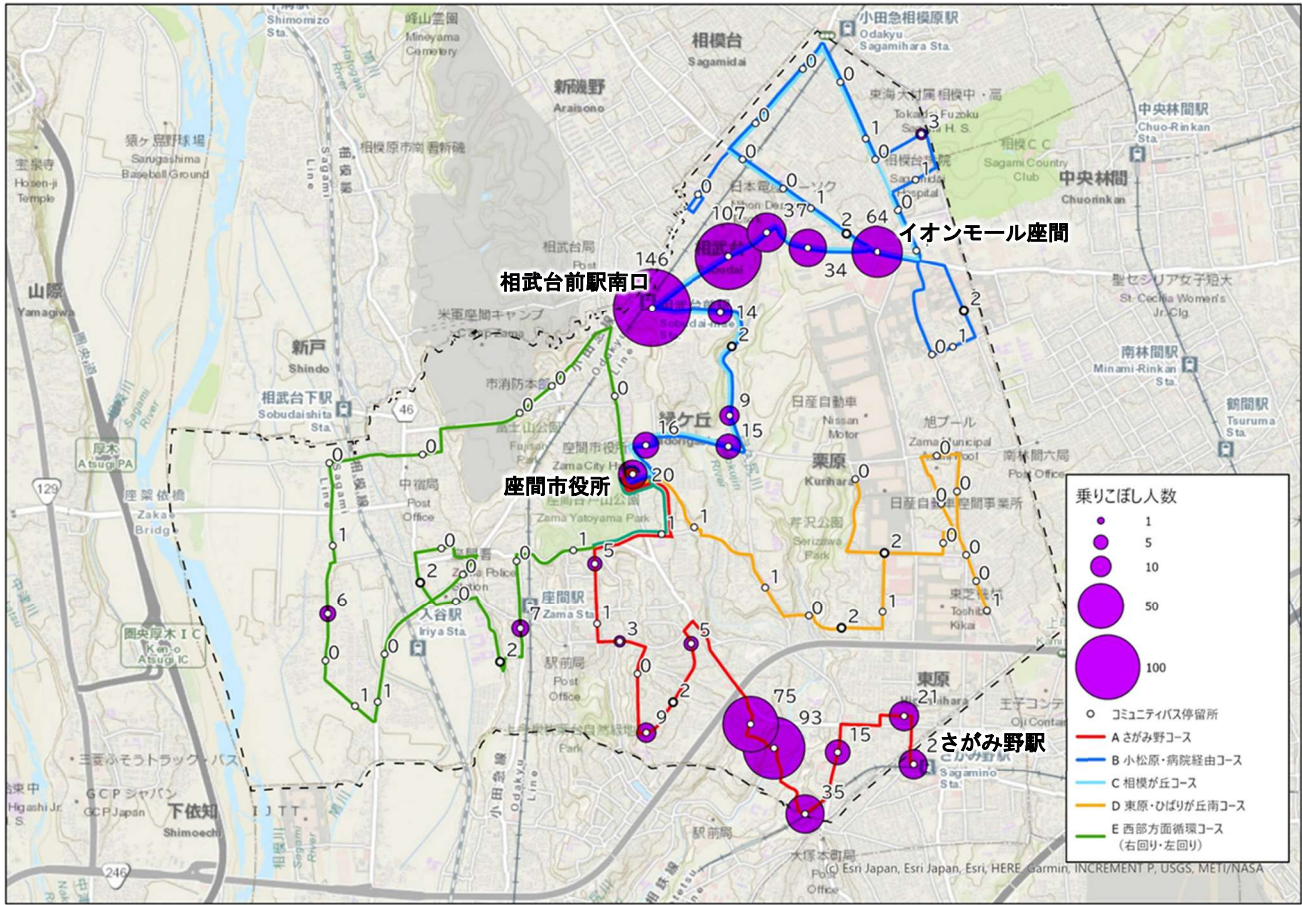
(b) 乗りこぼし人数(10 カ月間の期間合計)

「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 時台を中心に発生。
「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 時台を中心に発生しているが、乗りこぼしの発生の無い「C 相模が丘コース」とのルートが重なっている範囲である。
「C 相模が丘コース」は小型バス(定員 28 名)での運行のため、乗りこぼしの発生無し。
「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の発生はあるが、大きなものは無い

表 コース別・時間帯別乗りこぼし人数(人)

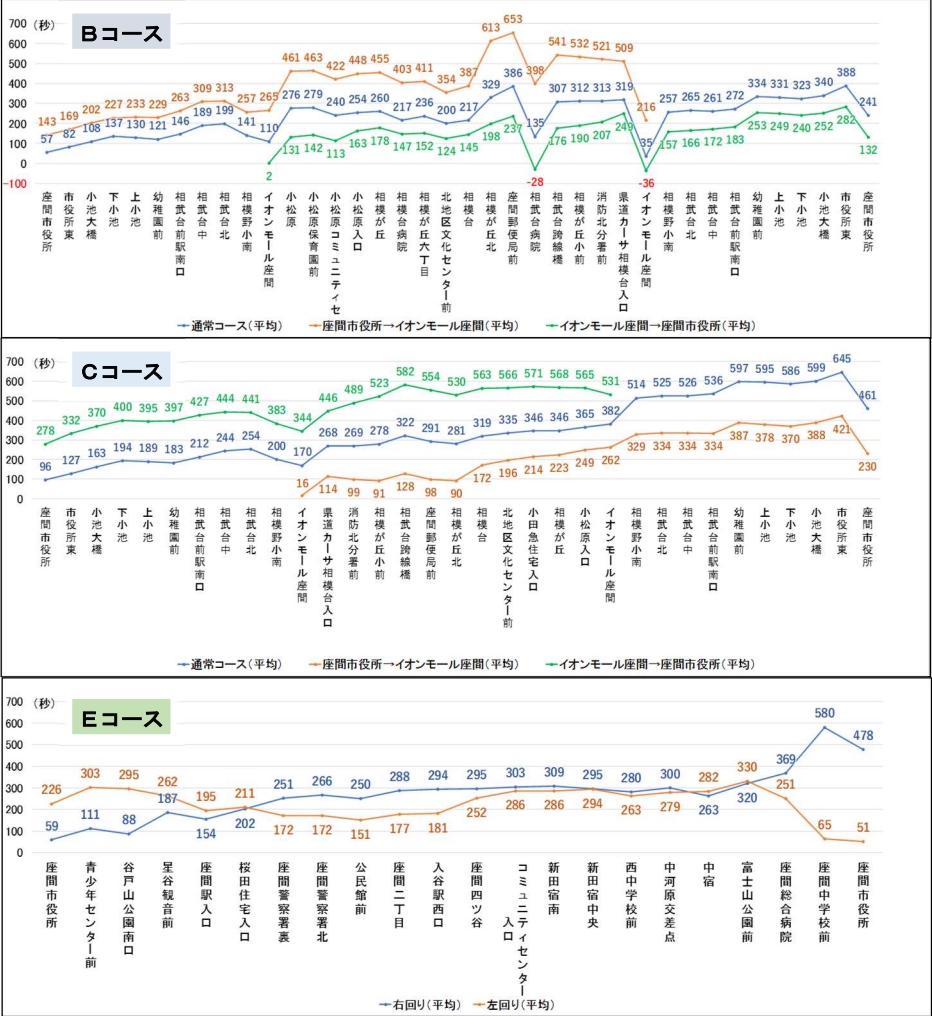
コース名	運行時間帯（時台）																計
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
A さがみ野コース	0	0	0	29	60	49	70	15	36	13	10	4	1	0	0	287	
B 小松原・病院経由コース	0	0	0	9	42	26	22	119	116	73	22	7	30	5	0	471	
C 相模が丘コース	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
D 東原・ひばりが丘南コース	0	0	1	0	5	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	12	
E 西部方面循環コース 右回り	0	0	0	0	1	6	0	0	3	0	0	1	0	0	0	11	
E 西部方面循環コース 左回り	0	0	0	0	8	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	10	
計	0	0	1	38	116	83	96	136	155	86	32	12	31	5	0	791	

図 停留所別乗りこぼし人数(10 カ月間の期間合計)



(c) 遅延状況

グラフ コース別・停留所別平均遅延時間(秒)



「B 小松原・病院経由コース」
「C 相模が丘コース」では、路線全体を通して恒常的に遅延が発生しており、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。

「E 西部方面循環コース」では、右回りは恒常的に遅延が発生しており、特に座間総合病院―座間市役所間での遅延時間が長くなっている。

※グラフは10 分前後の遅延のある3 コースを掲載。

(3) 公共交通事業者へのヒアリング

市内で運行・営業する交通事業者(鉄道事業者3 社、路線バス事業者2 社、タクシー事業者2 社、NPO 法人1 者)に対し、公共交通の利用状況や運行・営業状況、抱える課題等を把握するため、ヒアリング調査を実施した。

・主なヒアリング結果

ヒアリング項目	結果
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。
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。
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等、将来的な路線の維持にリスクを抱えている。各社、人員確保のための様々な取り組みを行っている。
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。
行政への要望・期待する支援	乗務員確保や渋滞対策への支援。コミュニティバスとの役割分担等の運行見直しの実施。

2. ニーズ把握

(1) コミュニティバス利用者アンケートの実施

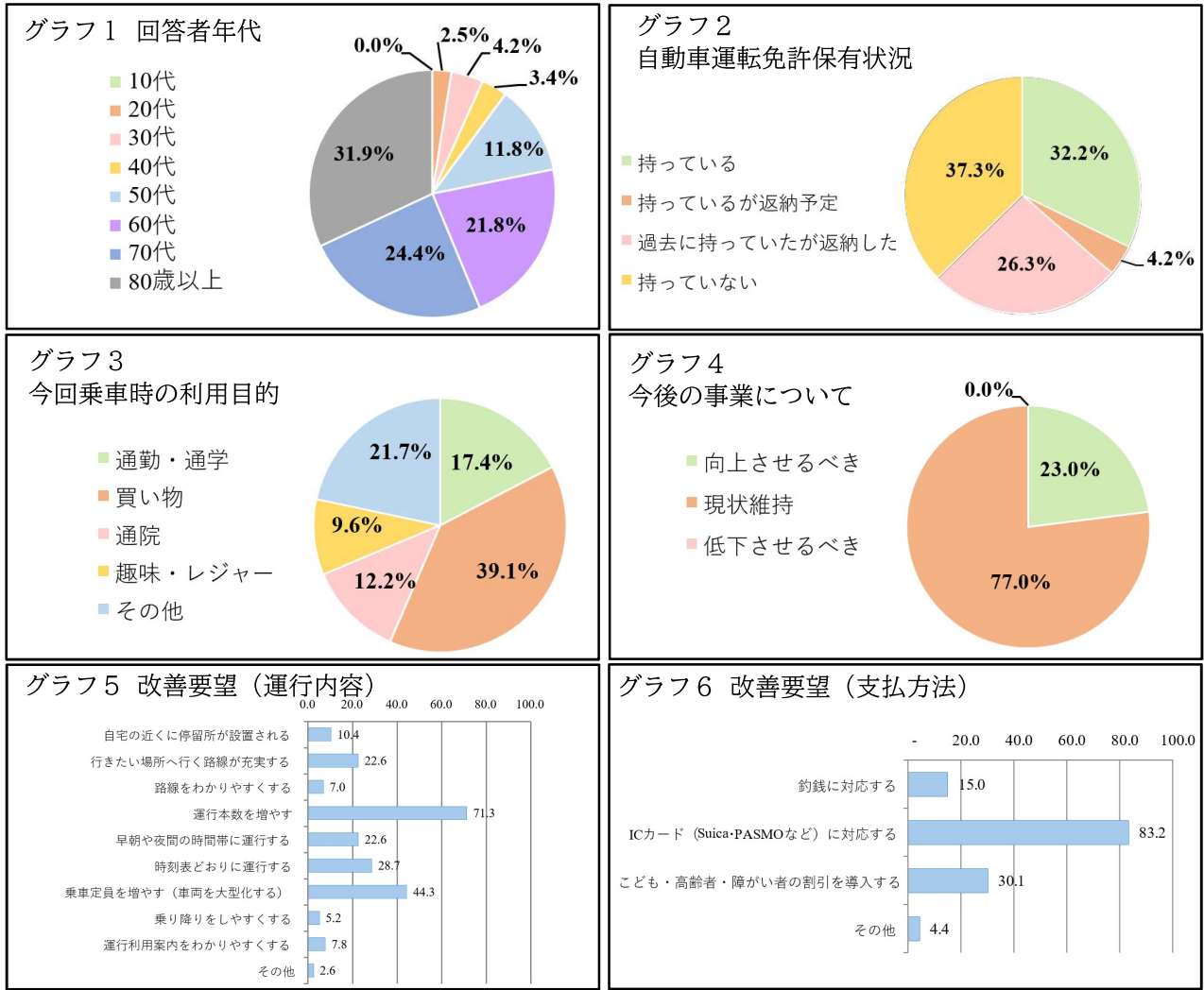
① 調査概要

配布対象	コミュニティバス乗降客			
配布日	【平日】令和7年11月17日（月）【休日】令和7年11月23日（日・祝）			
配布方法	座間市役所、イオンモール座間、相武台前駅、さがみ野駅、座間駅にて手渡			
配布数	配布482部	回収数	回収率	回収194件 回収率40.2%

② 主なアンケート項目（大分類）

利用者の属性	自動車、運転免許保有状況	外出頻度と目的別交通手段
コミュニティバスの利用実態	コミュニティバスの改善要望	コミュニティバスの今後のあり方

③ 主な集計結果（平日調査）



④ 集計結果分析

60代以上の利用者の割合が平日約8割、休日約5割。平日と休日で利用状況の違いも見られる。自動車及び運転免許保有状況より、利用者の約6割が自動車利用できない状況と推察される。利用目的の約5割が通院・買物利用で、大型商業施設や駅、市役所等への高い移動需要がある。改善要望としては運行本数や定員増、交通系ICカード決済導入への要望が多い。収支率を提示した上でのコミュニティバスの今後のあり方に関する質問には、運賃、公費負担、サービス水準いずれも現状維持で良いとの声が7割を超えているが、自由記載欄には多くの改善要望が記載されていた。

(2) 市民アンケートの実施

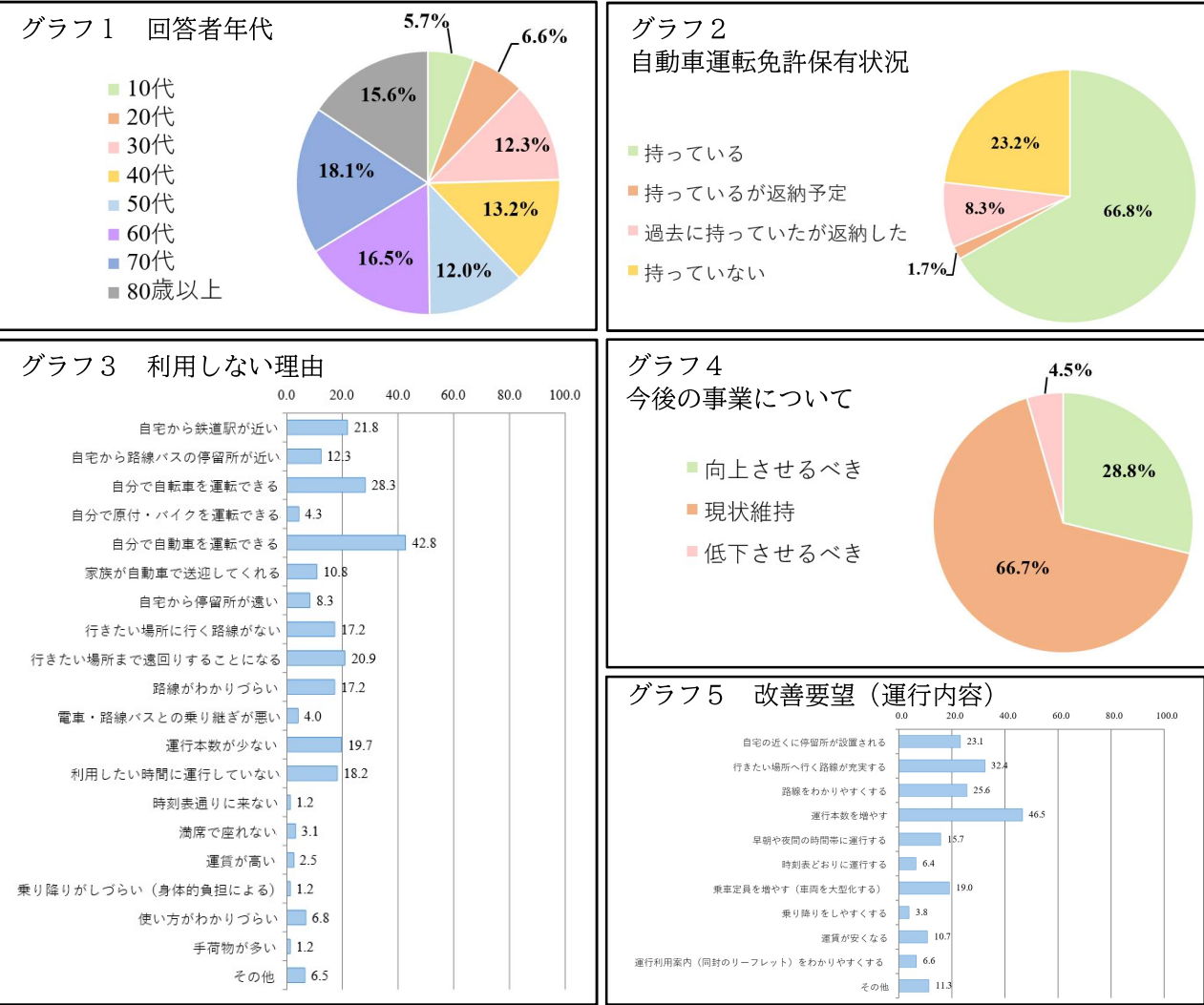
① 調査概要

配布対象	座間市住民登録台帳より無作為で抽出した15歳以上の市民2,000名		
配布方法	郵送	発送日	令和7年11月26日（水）
配布数	2,000部	回収数 回収率	回収774件 回収率38.7%

② 主なアンケート項目（大分類）

回答者の属性	自動車、運転免許保有状況	外出頻度と目的別交通手段
コミュニティバスの改善要望	コミュニティバスを利用しない理由	コミュニティバスの今後のあり方

③ 主な集計結果（平日調査）



④ 集計結果分析

家族構成、自動車及び運転免許保有状況等より、約7割が自動車を利用できる状況と推察され、買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。コミュニティバスを利用しない理由は自分で運転できるからというのが最多であったが、利用（もしくは想定した場合）における課題や改善要望は、運行本数の少なさや行きたい場所へ行く路線の充実、交通系IC決済の導入を挙げる声が多い。収支率を提示した上でのコミュニティバスの今後のあり方についての質問には、運賃、公費負担、サービス水準いずれも現状維持で良いとの声が6割程度と最多であったが、利用者アンケートと比べて、運賃値上げ、公費負担減、サービスの向上を求める声も多い。

図 座間市内における公共交通等運行状況

