

コミュニティバス大谷・南部ルート

試験運行の評価結果

市では、コミュニティバス大谷・南部ルートについて、試験運行を10月以降も継続します。

これは、平成19年12月から今年9月までの試験運行期間中に実施した調査やアンケート結果に基づき、試験運行の評価をした上で決定したものです。

利用者・沿線住民を対象に調査・アンケートを実施

利用状況調査やアンケート(今年1月実施)は、利

用者や沿線住民を対象に行い、皆さんの利用状況や意見を踏まえながら、検討を重ねてきました。

また、利用率の向上を目指し、昨年12月と今年4月には、ルート変更やバス停の増設を行い、特に杉久保コミセンより南側の地域の利用状況の改善を図りました。

4つの視点で運行を評価

アンケートでは継続を望む多数、これらの調査結果と利用

実績を基に、「有効性」「効率性」「公共性」「公平性」の4つの視点から評価を行いました(下記「運行評価の内容」参照)。

アンケートでは56・6%の方が、試験運行の評価について「非常によい」「よい」と回答しています(表1)。また、大谷・南部ルートの必要性については「継続を望む声」が70・0%と「廃止すべき」の5・3%の回答を大きく上回りました(表2)。

大谷・南部ルート 利用案内

○運行ルート

海老名駅～本郷コミュニティセンター

○運行時間(1日6往復)

海老名駅発＝8時20分～19時

本郷コミュニティセンター発＝7時20分～18時

○運賃(2段階制)

150円・250円(子ども80円・130円)

※運行ルートや時刻表は、市ホームページまたはリーフレット(市役所やルート沿線のコミセンで配布)もご覧ください。時刻表は携帯端末からも確認できます。(http://www.city.ebinakanagawa.jp/m/)

利用状況改善に向けて引き続き調査・検証を実施

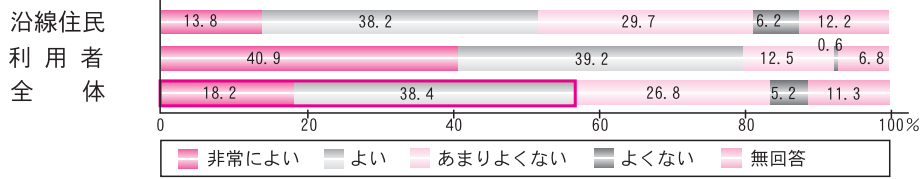
今後は、10月以降の試験運行期間の中で、利用状況の改善に向けた調査・検証を引き続き行います。利用者や周辺住民の皆さんには、運行形態の見直しに伴うルート・ダイヤ変更などにより、ご迷惑をおかけしますが、試験運行の趣旨をご理解いただき、ご協力をお願いします。

駅周辺対策課(☎235・9676)。

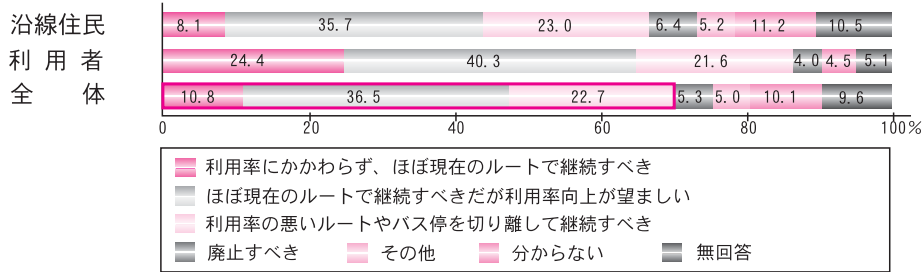
アンケート結果(抜粋)

平成21年1月実施(回答割合は、小数点以下第2位を四捨五入して算出)

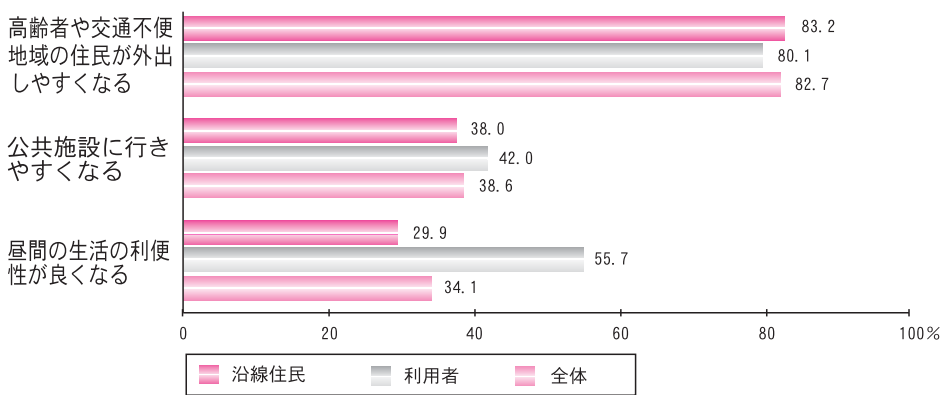
【表1】試験運行の評価



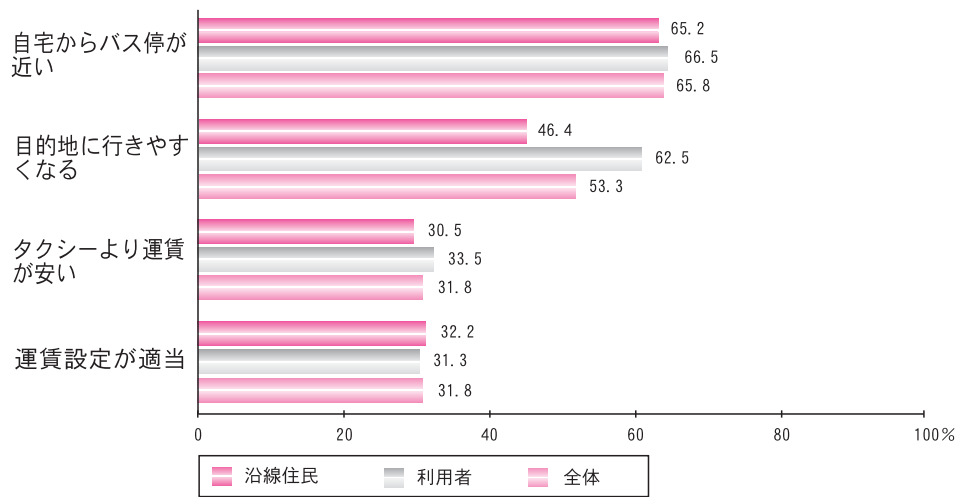
【表2】大谷・南部ルートの必要性について



【表3】コミュニティバスの利点について



【表4】大谷・南部ルートを利用した理由



【表5】コミュニティバス1便当たりの平均利用人数と公費負担率(平成21年4月～7月)

ルート	1便平均利用人数	公費負担率
国分ルート	12.2人	41.0%
上今泉ルート	12.7人	36.0%
大谷・南部ルート	8.1人	70.7%

コミュニティバス

～人と人とのつながりを作るきっかけに～

コミュニティバスは、地域の皆さんに支えられて運行しています。これまでも、バス停で乗車待ちをしている方が降車する高齢者を介助したり、バスが急ぎょルートを外れる必要が出たときに、地域の方が迂回(うかい)ルートの誘導を手伝ってくれたりすることがありました。

市では、コミュニティバスが交通手段としてだけでなく、人と人とのつながりを作るきっかけとしても役立っていると考えています。

また、運行費用の一部は、利用者からの運賃収入で賄われていて、運賃収入が増えることで市の負担額が減り、財政的に安定した運行を行うことができます。



小回りの利く小型バス

小型バスなので、住宅街などの狭い道も走行できます

バリアフリーに適合したノンステップ(無段差)バス

車いすの方をはじめ、だれでも乗り降りしやすいノンステップ(無段差)を使用しています

排出ガスを抑えた低公害車

外出時にコミュニティバスを利用し、自家用車の使用を抑えることは、環境への配慮や道路の混雑緩和につながります

運行評価の内容

①有効性(バス停設置の効果や外出しやすさを評価)

アンケートでは、利用者の80.1%が「外出しやすくなった」、66.5%が「バス停が近い」、このほか「目的地に行きやすくなった」などの回答も多く、公共交通不便地域の解消策として有効に活用されています(表3・4)

②効率性(効率的に運行されているか利用実績や経費面で評価)

平成21年4月から7月までの1便当たりの平均利用人数は8.1人、公費負担率は70.7%と、市内の他2路線と比べて利用率は低く、公費負担率も高くなっていますが(表5)、試験運行開始時の4カ月(19年12月～20年3月・同7.8人、72.1%)と比較すると若干、効率性は向上しています

③公共性(誰でも利用できる交通機関としての役割が高いかどうか評価)

民間路線バスが参入していないルートを実行することで、周辺住民の利便性向上に役立っています

④公平性(公共交通機関へのアクセスや運賃設定が公平かどうか評価)

公共交通不便地域に運行することで、バスの利用機会を平等に提供しています
民間路線バスと比較して、目的地までの料金に大きな地域格差・利用者格差が生じない運賃設定をしています