

第4章 実験運行の概要及び結果

第1節 実験運行の概要

1 目的

- ・公共交通運行計画の一部を実際に運行することにより、実証運行・本格運行に向けた改善点および問題点の把握
- ・市民に対する公共交通のPRによる公共交通利用促進
- ・コミュニティバスの利便性向上に向けた実験

2 内容

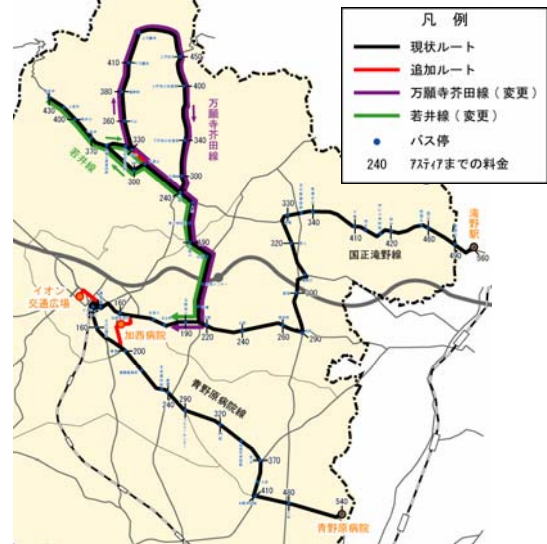
- ・加西病院まで乗り換えなしで行けるように、郊外線を加西病院経由に変更
- ・1日あたりの運行本数を増やすため、郊外線を1日2便から3便に増便
- ・ただし、運行可能な車両の関係から曜日限定運行に変更
- ・若井万願寺線の大きな迂回を解消するため、若井線と万願寺芥田線に系統を分割
- ・イオンオープンによる渋滞対策および市民ニーズへの対応として、コミュニティバス全てをイオン経由に変更
- ・市街地循環線のわかりやすい運行をめざし、ルートやダイヤを変更
- ・実験運行の変更内容を市民の皆さんに知っていただくために、パンフレットを加西市の広報10月号（平成20年）とともに全戸配布
- ・実験運行実施日：平成20年10月28日から運行開始

< 市街地循環線の実験運行内容 >



区分	内容
ルート	小循環・中循環・大循環の3種類から、大循環のみとする イオンを経由する 右回りのみの運行から、右回り・左回りを交互に運行する
ダイヤ	わかりやすいダイヤとするため、原則的に30分に1本のダイヤとする 北条鉄道とその他バス路線との接続を考慮

< 郊外線の実験運行内容 >



区分	内容
ルート	加西病院経由とする イオンを経由する 若井万願寺線を2系統に分割する
運行頻度	各系統平日毎日2回の運行から 曜日限定にして1日3回の運行へ
時間	各系統1便目は加西病院に行くために設定 各系統2便目は加西病院から帰るためと 買い物に行くために設定 各系統3便目は加西病院及び買い物から帰るために設定

第2節 実験運行の結果

1 コミュニティバスの利用実績

郊外線の運行日あたりの平均利用者数は、1日2便から3便に増加（曜日限定運行）させたことにより増えました。

コミュニティバスの総利用者数は全体的に減少していますが、一番大きく減少している市街地循環線の減少は、実験運行前では郊外線から乗り継いで加西病院へ行っていた人が、直接郊外線で加西病院に行ったことによる減少と推測され、コミュニティバスを利用している実際の利用者は変化していないと考えられます。郊外線を利用して加西病院に行っている人は、2ヵ月で249人です。

したがって、郊外から乗り換えなしで直接加西病院へ行けるようになったため、1ヵ月間にのべ100人以上の人が便利になりました。

しかし、郊外線の総利用者数は微減しています。これは曜日限定による利便性低下が原因と考えられます。

< 運行日あたりの平均利用者数 >

		実験運行概要	実験運行前	実験運行後	差	
コミュニティバス	郊外線	市街地循環線	66.0 人/日 (平成19年11～12月平均)	40.4 人/日 (平成20年11月10～14日、 12月22～26日平均)	△ 25.6 人/日	
		青野原病院線	9.8 人/日 (平成19年11～12月平均)	14.9 人/日 (平成20年11～12月平均)	+ 5.1 人/日	
		国正滝野線	8.9 人/日 (平成19年11～12月平均)	10.4 人/日 (平成20年11～12月平均)	+ 1.5 人/日	
		若井線	9.2 人/日 (平成19年11～12月平均)	10.9 人/日 (平成20年11～ 12月平均)	9.6 人/日	+ 1.7 人/日
		万願寺芥田線		12.1 人/日		

< 総利用者数 >

		実験運行前			実験運行後	差		
		実数	4月～10月の対前年比	対前年比からみた平成20年11月～12月の推計値				
コミュニティバス	郊外線	市街地循環線	2,640人/2ヵ月 (平成19年11～12月)	0.73	1,927人/2ヵ月	1,694人/2ヵ月 (平成20年11月～12月【ただし調査日からの推計値】)	△ 233 人/2ヵ月	
		青野原病院線	393人/2ヵ月 (平成19年11～12月)	1.05	413人/2ヵ月	387人/2ヵ月 (平成20年11～12月)	△ 26 人/2ヵ月	
		国正滝野線	354人/2ヵ月 (平成19年11～12月)	0.82	290人/2ヵ月	260人/2ヵ月 (平成20年11～12月)	△ 30人/2ヵ月	
		若井線	367人/2ヵ月 (平成19年11～12月)	0.92	338人/2ヵ月	360人/2ヵ月 (平成20年11～12月)	154 人/2ヵ月	+22 人/2ヵ月
		万願寺芥田線				206 人/2ヵ月		
		小計		1,114人/2ヵ月	0.93	1,041人/2ヵ月	1,007人/2ヵ月	△ 34 人/2ヵ月
合計		3,754人/2ヵ月	0.79	2,968人/2ヵ月	2,701人/2ヵ月	△ 267人/2ヵ月		

加西病院利用者
249人/2ヵ月

2 コミュニティバス利用者および加西病院通院者ヒアリング

(1) 調査の概要

平成20年12月16日～18日にかけて、バス車両に調査員が乗って、バス利用者にヒアリングしました。また、平成20年12月18日に、加西病院において待合席でお待ちの方にヒアリングしました。

< 調査の概要 >

	コミュニティバス利用者ヒアリング	加西病院通院者ヒアリング
目的	コミュニティバス実験運行内容について利用者の意見聴取	コミュニティバス利用の最大の目的地である加西病院において、コミュニティバス実験運行内容についての意見聴取
時期	平成20年12月16日～18日(火・水・木)	平成20年12月18日(木)
実施主体	加西市公共交通活性化協議会	加西市公共交通活性化協議会
対象	コミュニティバスを利用している人	加西病院に通院している人
方法	バス車両に調査員が乗り、乗車中にヒアリング	待合席でお待ちの方に調査員がヒアリング
主な質問内容	・ 出発・到着地 ・ 実験運行について ・ 住所・年齢等の個人属性 など	・ 利用交通手段 ・ 実験運行について ・ 住所・年齢等の個人属性 など
回答者数	市街地循環線：21名 青野原病院線：8名 国正滝野線：7名 若井線：5名 万願寺芥田線：9名 合計：50名	139名 (内、コミュニティバスの変更を知っていた人：48名)

(2) コミュニティバス利用者および加西病院通院者ヒアリング結果

市街地循環線の実験運行における変更内容のイオン経由については便利という回答を得ましたが、右回り・左回りについては便利とわかりにくいという回答が分かれしました。

郊外線の実験運行における変更内容の加西病院やイオン経由については便利という回答を得ましたが、曜日限定1日3回運行については、便利と不便という回答が分かれしました。

< コミュニティバス利用者および加西病院通院者ヒアリング結果一覧 >

項目	対象路線	市街地循環線	青野原病院線	国正滝野線	若井線	万願寺芥田線	加西病院利用者	合計	
ルート	イオンまで便利	全路線	11	5	1	2	7	9	35
	イオンまで遠回り	全路線	0	1	1	0	0	0	2
	福祉会館まで遠回り	市街地循環線	1	-	-	-	-	-	1
	右回り・左回り便利	市街地循環線	6	-	-	-	-	4	10
	右回り・左回りわかりにくい	市街地循環線	6	-	-	-	-	5	11
	加西病院まで乗換なし便利	郊外線	-	5	1	1	7	8	22
	加西病院寄ると遠回り	郊外線	-	0	0	1	0	0	1
	若井線と万願寺芥田線が別になって便利	若井線 万願寺芥田線	-	-	-	3	2	1	6
ダイヤ	全バス停で概ね30分に1本便利	市街地循環線	12	-	-	-	-	3	15
	行きたい方向の便が減って不便	市街地循環線	2	-	-	-	-	2	4
	1日3便になって便利	郊外線	-	2	0	2	4	4	12
	曜日限定になって不便	郊外線	-	4	4	2	5	4	19

※加西病院利用者は、実験運行によるコミュニティバスの変更を知っていた人のみで集計

3 市民アンケート

(1) 調査の概要

平成21年1月～2月にかけて、実験運行をおこなっているコミュニティバス沿線住民の意見を聞くために、アンケートを郵送配布・郵送回収により実施しました。

< 調査の概要 >

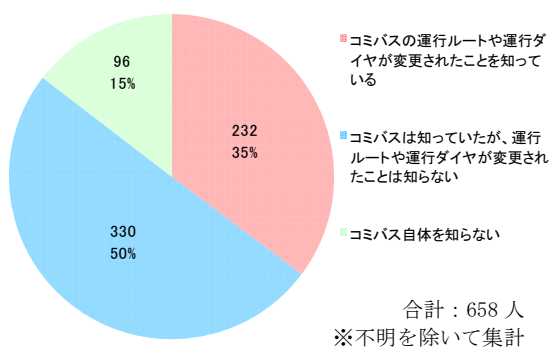
目的	コミュニティバス実験運行内容について、沿線住民の評価を把握
時期	平成21年1月～2月
実施主体	加西市公共交通活性化協議会
対象	コミュニティバス沿線世帯
方法	アンケート調査票を郵送配布・郵送回収
主な設問内容	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス認知度 ・実験運行について ・送迎状況について ・コミュニティバス利用状況 ・コミュニティバスの必要性 ・住所・年齢等の個人属性 など
配布・回収状況	市街地循環線 : 2,362 世帯配布 242 票回収 (回収率 10%) 青野原病院線 : 849 世帯配布 81 票回収 (回収率 10%) 国正滝野線 : 1,453 世帯配布 168 票回収 (回収率 12%) 若井線、万願寺芥田線 : 1,534 世帯配布 189 票回収 (回収率 12%) 合計 : 6,198 世帯配布 680 票回収 (回収率 11%)

(2) 市民アンケート結果

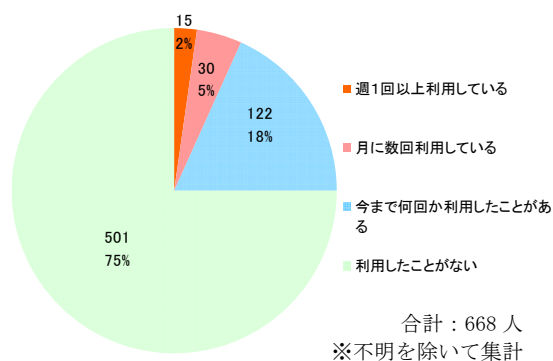
コミュニティバス沿線住民の85%はコミュニティバスを知っていますが、実験運行によるコミュニティバスの運行方法の変更を知っている人は35%に留まっています。実験運行を始めるにあたり、パンフレットを全戸配布しましたが、今後、さらなるPRを行う必要があります。

また、コミュニティバス沿線住民にあるにもかかわらず、コミュニティバスを利用したことがない人が75%であり、月に数回以上定期的に利用されている人は7%と非常に少なくなっています。

コミュニティバスの運行ルートや運行ダイヤが変更されたことを知っていますか？



コミュニティバスを利用したことはありますか？



市街地循環線の実験運行における変更内容について意見を聞いたところ、イオン経由については便利という回答を得ましたが、右回り・左回りについては便利とわかりにくいという回答が分かれました。市街地循環線の必要性については、「北条地区の人のために必要」と「北条地区以外から来た人のために必要」という意見がほぼ同数で多くの回答を得ましたが、逆に、「市街地循環線は必要ない」という意見も若干出ています。

郊外線の実験運行における変更内容について意見を聞いたところ、加西病院やイオン経由については便利という回答を得ましたが、曜日限定1日3回運行については、便利と不便という回答が分かれました。郊外線各路線の必要性については、当該路線沿線の人のために必要と回答した人が多数を占め、必要ないという意見はほとんどありません。また、現在よりももっと広いエリアをカバーする公共交通も必要という意見が数多く寄せられています。

＜ 実験運行に関する市民アンケート結果 ＞

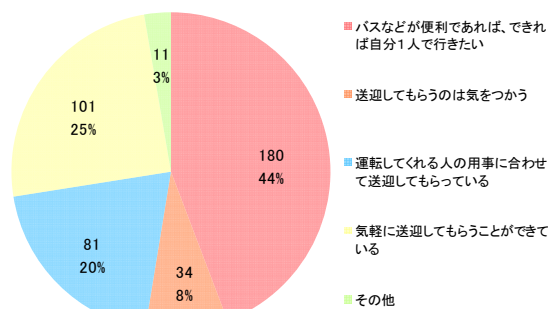
項目	対象路線	市街地循環線	青野原病院線	国正滝野線	若井線 万願寺芥田線	合計	
ルート	イオンまで便利	全路線	20	8	23	25	76
	イオンまで遠回り	全路線	4	1	1	2	8
	福祉会館まで遠回り	市街地循環線	7	-	-	-	7
	右回り・左回り便利	市街地循環線	29	-	-	-	29
	右回り・左回りわかりにくい	市街地循環線	18	-	-	-	18
	加西病院まで乗換なし便利	郊外線	-	14	23	39	76
	加西病院寄ると遠回り	郊外線	-	1	3	0	4
若井線と万願寺芥田線が別になって便利	若井線、万願寺芥田線	-	-	-	25	25	
ダイヤ	全バス停で概ね30分に1本便利	市街地循環線	38	-	-	-	38
	行きたい方向の便が減って不便	市街地循環線	8	-	-	-	8
	1日3便になって便利	郊外線	-	4	18	33	55
	曜日限定になって不便	郊外線	-	10	17	17	44
必要性	当該路線沿線の人のために必要	全路線	98	41	87	112	338
	北条地区以外から来た人のために必要	市街地循環線	101	-	-	-	101
	当該路線は必要ない	全路線	32	1	5	4	42
	当該路線に加えて、もっと広い地域をカバーする公共交通も必要	郊外線	-	17	29	31	77
	当該路線を廃止して、もっと広い地域をカバーする公共交通が必要	郊外線	-	4	8	2	14

※コミュニティバスを知っている人のみで集計

送迎してもらっている人は、「できれば自分1人で行きたい」「送迎してもらうのは気がつかう」と回答した人が半数以上を占めており、送迎してもらうことに抵抗を感じています。また、送迎している人は、「仕事を休んだり、用事をキャンセルして送迎」「送迎する時は予定を入れない」と回答した人が約4割を占めており、送迎するために負担を感じています。

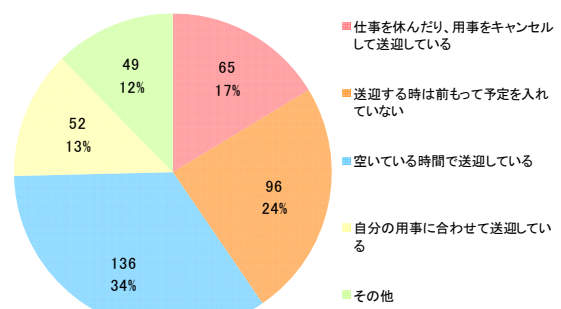
このことから、現在、送迎してもらっている人が、今後、気軽に移動できるような便利な公共交通を整備していく必要があります。

家族などに送迎してもらおうことについて



合計：407人
※送迎してもらっている人のみで集計

家族などを送迎することについて



合計：398人
※送迎する人のみで集計

4 イオンヒアリング

(1) 調査の概要

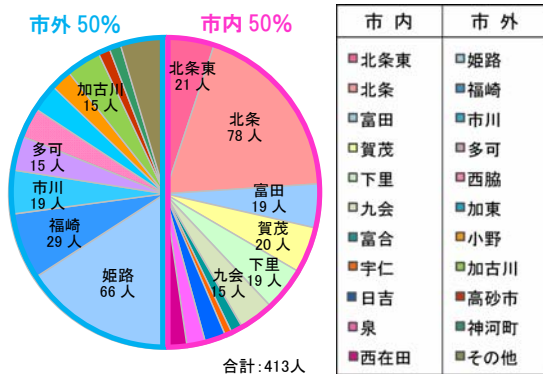
平成 20 年 10 月 28 日にオープンしたイオン加西北条ショッピングセンターにおいて、平成 20 年 12 月 16 日～17 日にかけて来客者にヒアリングしました。

(2) イオンヒアリング結果

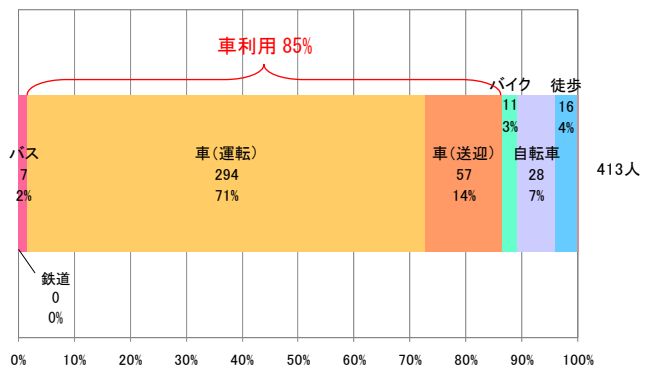
イオン来客者の加西市民の割合は 50%であり、市内ではイオンがある北条地区の来客者が多くなっています。市外では姫路市(特に香寺町, 山田町など加西市に近い地域)が多く、福崎町, 市川町の人也比较的多くなっています。

イオンまでの交通手段としては、自動車で来客している人が 85%を占めており、鉄道やバスなどの公共交通はほとんど利用されていません。

< 住所 >



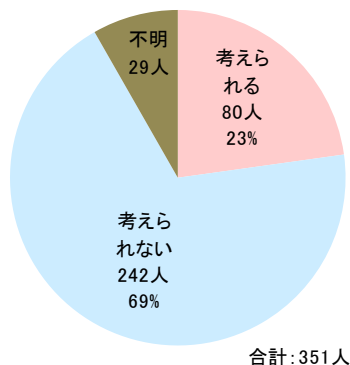
< 利用交通手段 >



そこで、自動車で来客している人に「バスや鉄道などのサービスが向上すればクルマ以外で来店することは考えられますか?」とたずねたところ、約7割の人は考えられないという意見であったものの、約2割の人が考えられると回答しています。

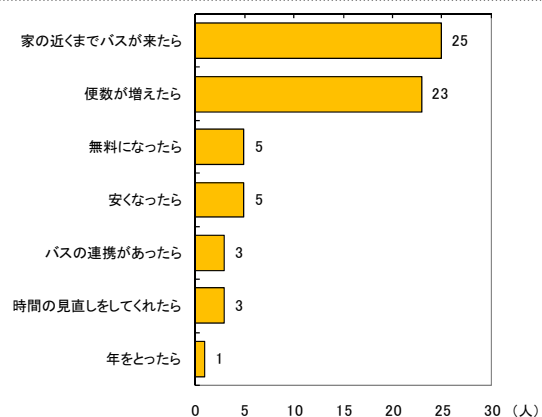
さらに、この考えられると回答した人に「どのようなサービスになればバスや鉄道で来店しようと思いますか?」とたずねたところ、「家の近くまでバスが来たら」という回答が最も多く、「便数が増えたら」という意見も多くなっています。

バスや鉄道などのサービスが向上すればイオンにクルマ以外の手段で来店することは考えられますか?



※自動車で来店した人のみで集計


どのようなサービスになればバスや鉄道などで来店しようと思いますか?



※自動車で来店し、自動車以外で来店することが考えられると回答した人のみで集計し、3人以上の回答を示す

5 実験運行結果のまとめ

- ・ 郊外線を1日2便から3便に増加させたことにより、運行日当たりの平均利用者数は増えました。
(増便による効果は大きいものと考えられます。)
- ・ コミュニティバス市街地循環線利用者数の減少は、実験運行前では郊外線から乗り継いで加西病院へ行っていた人が、直接郊外線で加西病院に行ったことによると推測され、縦コミュニティバス利用者数は変化していないと考えられます。(コミュニティバス乗降客は乗り換えによって相殺されていると考えられます。)
- ・ したがって、郊外から乗り換えなしで直接加西病院へ行けるようになって、100人/月以上の方が便利になったこととなります。
- ・ 郊外線は微減していますが、これは曜日限定による利便性低下が原因と考えられます。
- ・ 市街地循環線の右回り・左回りや郊外線の曜日限定1日3便運行について、賛成と反対の意見が分かれました。

- 
- ・ これらの結果は、現段階において、住民の皆さんがさまざまな移動形態を持っておられることの現れであり、実験運行でコミュニティバスの運行方法を変更することにより判明したことです。
 - ・ したがって、今後、どのような運行形態を希望する人が増えていくかを把握することが重要であり、来年度から実施する実証運行を行う段階でも同様の調査やアンケートなどを継続的に実施し、住民の意向に沿ったコミュニティバス運行を検討していく必要があります。