

資料 5

安城市地域公共交通調査業務の結果について (アンケート結果について)

都市整備部 都市計画課

4. 調査内容

○安城市地域公共交通網形成計画の中間評価

⇒計画の評価指標項目を確認し、進捗状況を把握

以下の3つの調査を実施

- ・ 市民アンケート
- ・ バス利用者アンケート
- ・ バス利用実態調査

4. 調査内容

調査事業	市民アンケート	バス利用者アンケート	バス利用実態調査
調査対象	15歳以上の安城市民	名鉄バス、あんくるバスの全利用者	名鉄バス、あんくるバスの全利用者
調査時期	令和元年9月~10月	令和元年9月17,18,22日 (平日2日、休日1日)	令和元年9月17,18,22日 (平日2日、休日1日)
調査方法	郵送配付、郵送回収	車内配布、郵送回収	車内配布、回収
配布数	5,700通	あんくるバス：1,731票 名鉄バス：708票	あんくるバス：4,633票 名鉄バス：1,466票
回収数 (回収率)	2,108通 (37.0%)	886票 (36.3%)	6,099票 (100%)

3

4. 調査内容

【評価指標】

公共交通が 目指す姿	日常生活になじむ公共交通をみんなが 利用することによって、気軽におでか けできるまち	公共交通全体の 利用者数・不満割合
基本方針 1	多様な交通手段が相互に連携した持続 可能な公共交通ネットワークの維持・ 活性化	乗継に関する不満割合
基本方針 2	将来都市構造を誘導するために強化し た公共交通軸の維持・活性化	バス停利用者数
基本方針 3	公共交通への利用転換を図る各種施策 の継続展開	交通サービス認知度
基本方針 4	みんなで取り組む仕組みの構築による 持続可能な公共交通の実現・活性化	地域と行政協働の取組

5. 調査結果

【公共交通が目指す姿】
 指標：公共交通全体の利用者数・不満割合

①公共交通全体の年間利用者数【網計画評価指標】

	目標値 令和4年度	中間値 平成30年度	現況値 平成28年度
公共交通全体の年間利用者数	1,602万人	1,588万人	1,446万人
鉄道の年間利用者数	1,511万人	1,501万人	1,363万人
バスの年間利用者数	91万人	87万人	83万人
		路線バス 29万人	路線バス 29万人
		あんくるバス 58万人	あんくるバス 54万人
		あんくるタクシー 0.04万人	あんくるタクシー 0.04万人

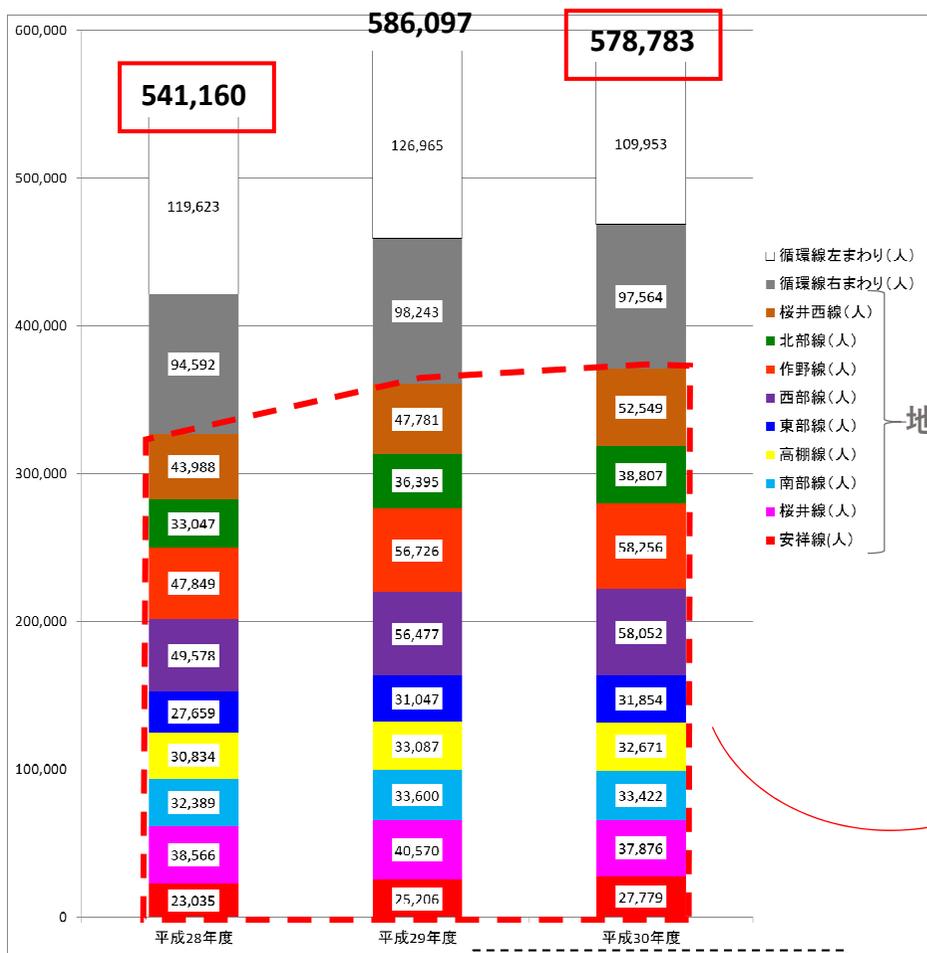
⇒ **公共交通全体で利用者は大きく増加**
あんくるバス利用者は約4万人増加

5. 調査結果

【公共交通が目指す姿】

指標：公共交通全体の利用者数・不満割合

②あんくるバス利用者数



⇒ 全体で

約3万8,000人増加

循環線は

約7,000人減少

地域路線は

約4万5,000人増加

※循環線減便 (H30.10)
右：15→14 左：19→14

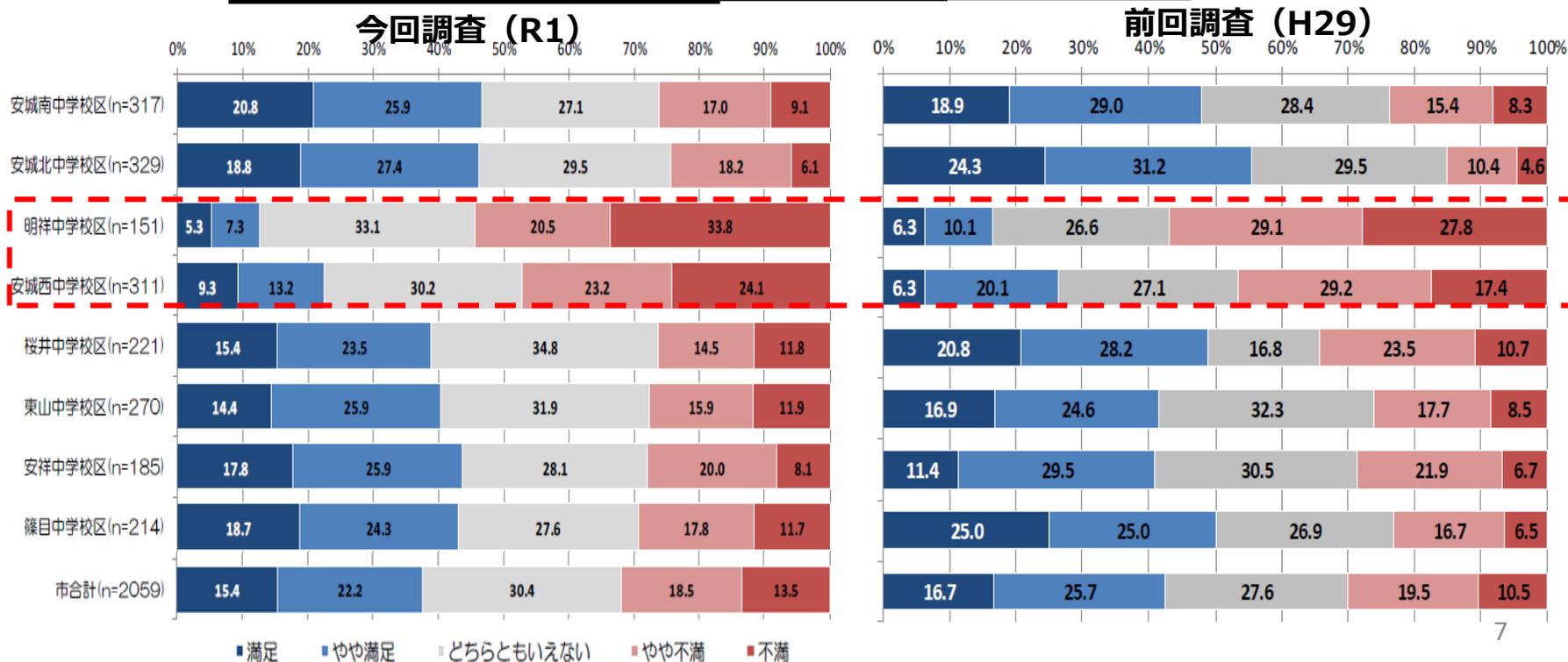
5. 調査結果

【公共交通が目指す姿】
 指標：公共交通全体の利用者数・不満割合

③公共交通全体の満足度【網計画評価指標】 【調査事業：市民アンケート】

	目標値 令和4年度	中間値 令和元年度	現況値 平成29年度
中学校区別の公共交通全体の不満割合	現況値未滿	24.3~54.3%	15.0~56.9%

未達成

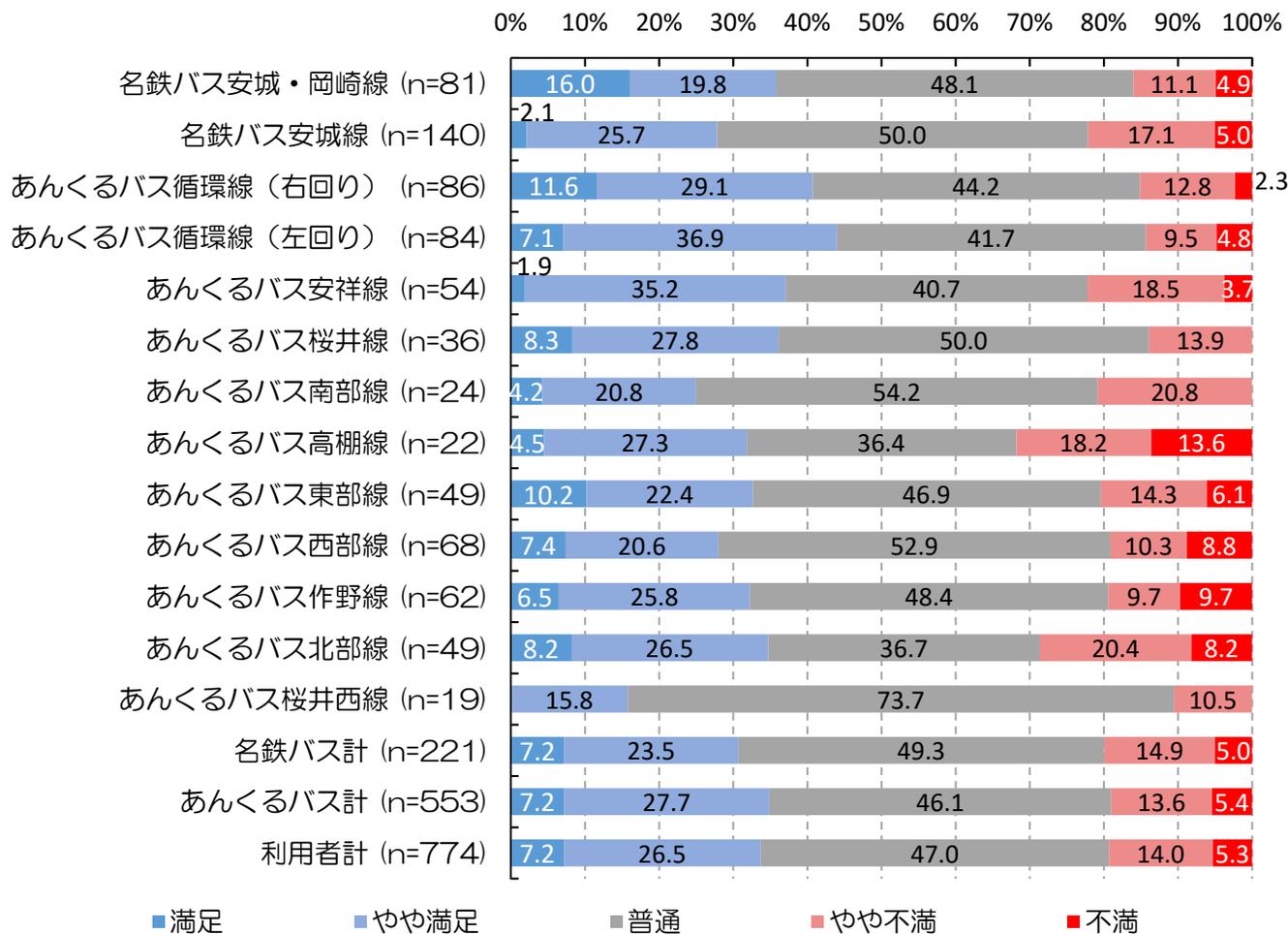


⇒明祥中学校区、安城西中学校区の不満割合が高い (課題)

5. 調査結果 (参考)

あんくるバス路線別の満足度

【調査事業：利用者アンケート】



⇒バスの満足度は不満よりも満足が高い

5. 調査結果

【基本方針1】
指標：乗継に関する不満割合

④乗継に関する満足度【網計画評価指標】

	目標値 令和4年度	中間値 令和元年度	現況値 平成29年度	
名鉄バス安城線の乗継に関する項目の不満割合	現況値未満	42.2%	27.8%	未達成
名鉄バス岡崎・安城線の乗継に関する項目の不満割合	現況値未満	33.3%	36.8%	
あんくるバスの乗継に関する項目の不満割合	現況値未満	48.4%	43.5%	未達成

※乗り継ぎに関する項目に1つでも不満・やや不満と答えた方の割合（不明回答含む）

⇒名鉄バス安城線、あんくるバスは増加（課題）

5. 調査結果

【基本方針2】

指標：バス停利用者数

⑤拠点駅、デンパークバス停利用者数【網計画評価指標】

	目標値 令和4年度	中間値 平成30年度	現況値 平成28年度
J R 安城駅の年間バス停利用者数	146,100 人	137,894 人 名鉄バス 59,539 人 あんくるバス 78,355 人	141,635 人 名鉄バス 58,548 人 あんくるバス 83,087 人
J R 三河安城駅の年間バス停利用者数	15,800 人	17,217 人	14,457 人
名鉄新安城駅の年間バス停利用者数	93,900 人	96,334 人 名鉄バス 61,268 人 あんくるバス 35,076 人	91,004 人 名鉄バス 61,591 人 あんくるバス 29,413 人
名鉄桜井駅の年間バス停利用者数	17,800 人	18,897 人	17,476 人
デンパークの年間バス停利用者数	7,400 人	7,221 人 名鉄バス 1,172 人 あんくるバス 6,049 人	6,745 人 名鉄バス - 人 あんくるバス 6,745 人

※JR安城駅利用者の減少はH30.10循環線減便による影響大

⇒ JR安城駅を除き各バス停で利用者が増加 10

5. 調査結果

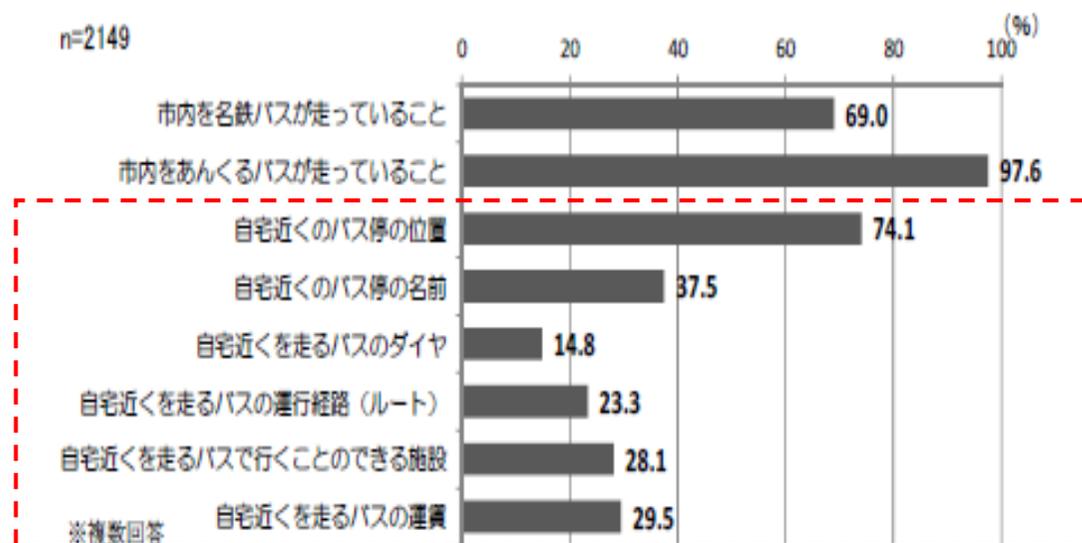
【基本方針3】
 指標：交通サービス認知度

⑥ バスサービスの認知度【網計画評価指標】

【調査事業：市民アンケート】

評価項目	目標値 令和4年度	中間値 令和元年度	現況値 平成29年度
公共交通サービスの認知度※	現況値以上	75.6%	73.3%

※赤枠の項目の中で1つでも知っていると感じた方の割合（不明回答含む）



⇒ **認知度は向上しているが**

バス停名、ルート、ダイヤの認知度が低い

5. 調査結果

【基本方針4】
 指標：地域と行政協働の取組

⑦地域と行政 協働の取り組み【網計画評価指標】

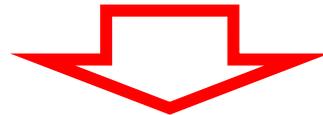
評価項目	目標値 令和4年度	中間値 令和元年度	現況値 平成29年度
地域と行政が協働 で取り組む利用促 進策	5件	2件	1件
(仮称)地域の交通を 応援する会の立ち上げ	新規立ち上げ	なし	—

- ・ホコ天、きーぼー市お買い物客へあんくるバス
無料乗車券の配布
- ・桜井地区地域包括支援センター主催の公共交通利用
検討会への講師派遣

7. 調査結果のまとめ

順調に推移している項目（計画目標を達成見込み）

- ・ 公共交通利用者数
- ・ 拠点駅等のバス停の利用者数
- ・ バスサービス認知度



これまでの取り組みを継続

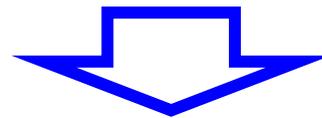
- ・ 分かりやすい情報提供
- ・ 無料乗車制度等の利用促進策の実施
- ・ バス運行情報の見える化 等

13

7. 調査結果のまとめ

減少している項目（計画目標達成が難しい）

- ・ 公共交通への不満割合
- ・ 乗り継ぎの不満割合



原因分析、改善策の検討

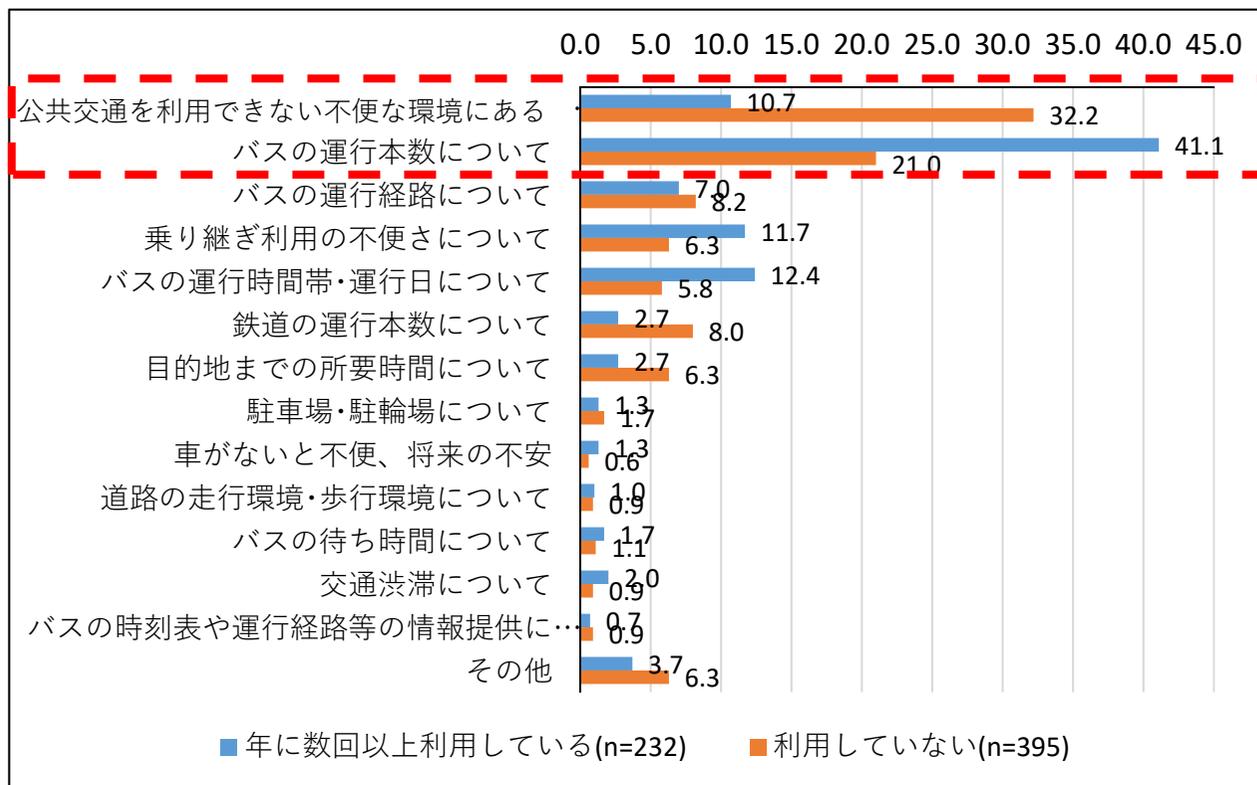
- ・ 公共交通の具体的な不満内容の分析
- ・ 乗り継ぎの不満に対する改善策の検討

8. 原因分析

(1) 公共交通への不満

【調査事業：市民アンケート】

(アンケートに不満と答えた方の具体的な不満内容を分類)



【バス利用者】

【非バス利用者】

8. 原因分析

(1) 公共交通への不満

【調査事業：市民アンケート】

⇒バス利用の有無により、公共交通への不満内容に違いがある

【バス利用者】

「バスの運行本数について」の不満が多い

【非バス利用者】

「公共交通を利用できない不便な環境にある」
ことへの不満が多い

8. 原因分析

【調査事業：市民アンケート】

【バス利用者】

「バスの運行本数について」の不満が多い

※現在のおんくるバス（地域路線）は1日に1人の運転手が運行できる最大限の時間でダイヤや路線を設定

- ・ 運行本数の増加には…



- ・ **運転手の増員、車両の追加が必要**

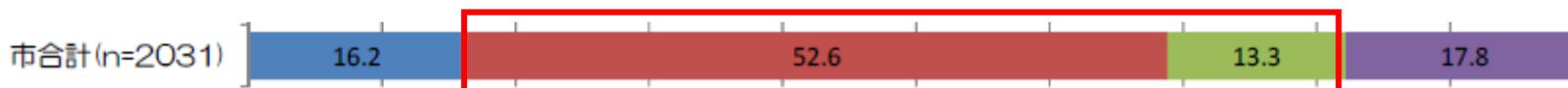


- ・ 運行経費の増大による、
市・利用者負担の増加が必要

9. 調査結果 (評価指標以外の項目)

・ あんくるバスへの費用負担のあり方

【調査事業：市民アンケート】



- 公共交通の利便性向上や移動に困っている方の移動手段確保のため、市の負担額を増やすべき
- 現状程度の負担でよい
- 運行にかかる費用を抑え、市の負担額を減らすべき
- 運賃収入を増やし、市の負担額を減らすべき

⇒約 2 / 3 は現状以下の負担を望む

・ バス利用者負担のあり方

【調査事業：バス利用者アンケート】



- 現在よりも運賃収入を増やすため、利用者の負担額を増やすべき
- 現状程度の利用者の負担額でよい
- 現在よりも利用者の負担額を減らすべき

⇒約8割は現状以下の負担を望む

10. 原因分析

【調査事業：市民アンケート】

【非バス利用者】

「公共交通を利用できない不便な環境にある」

ことへの不満が多い

具体的な内容としては・・・

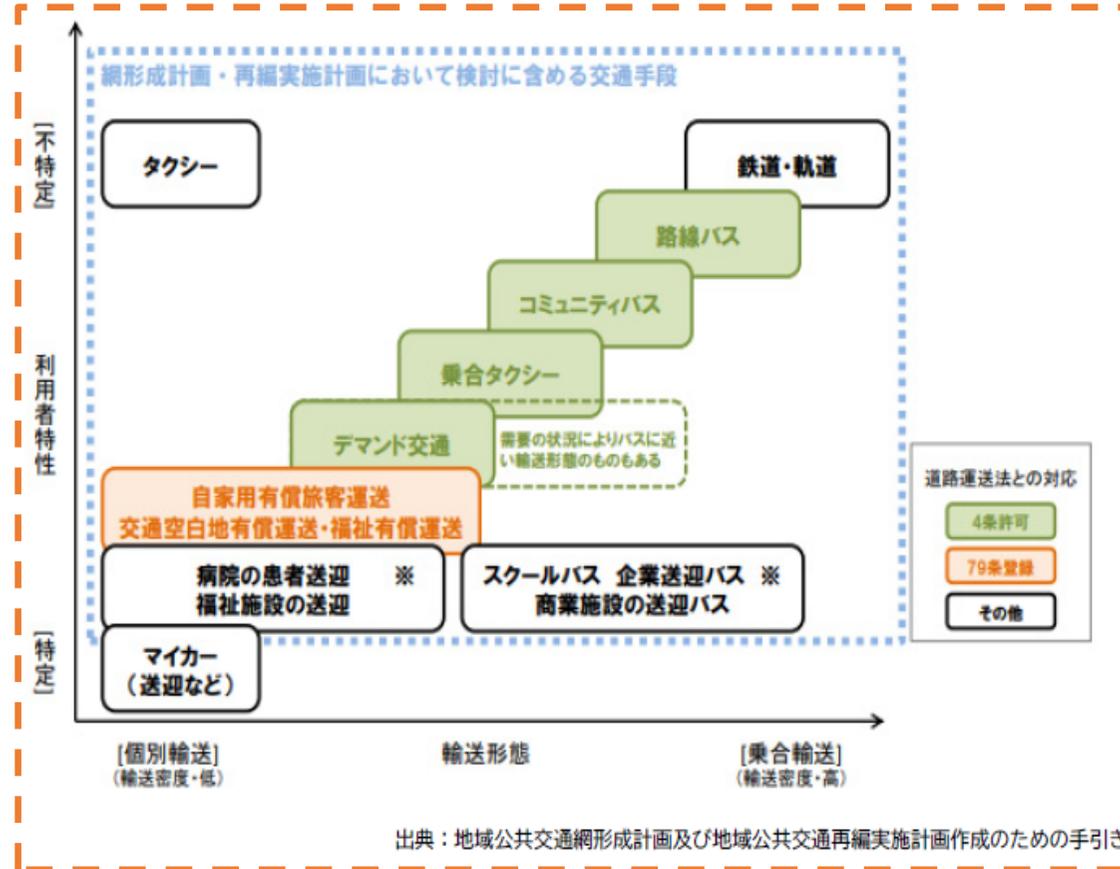
⇒ 「駅が遠い」
ア

「バス停が遠い」
イ

といった意見

10. 原因分析

ア 「駅が遠い」 について (交通手段間の輸送形態と利用者特性の関係性)



鉄道は輸送密度が高く (利用が多く) 不特定の需要 (複数の目的)

に対する交通手段として適当であるとされている。 ※バスについても同様

10. 原因分析

① 「バス停が遠い」について

市内の94%を**公共交通利用圏域**
 (※鉄道駅から1km、バス停から500m)
 としてカバー

調査結果⑥のとおり

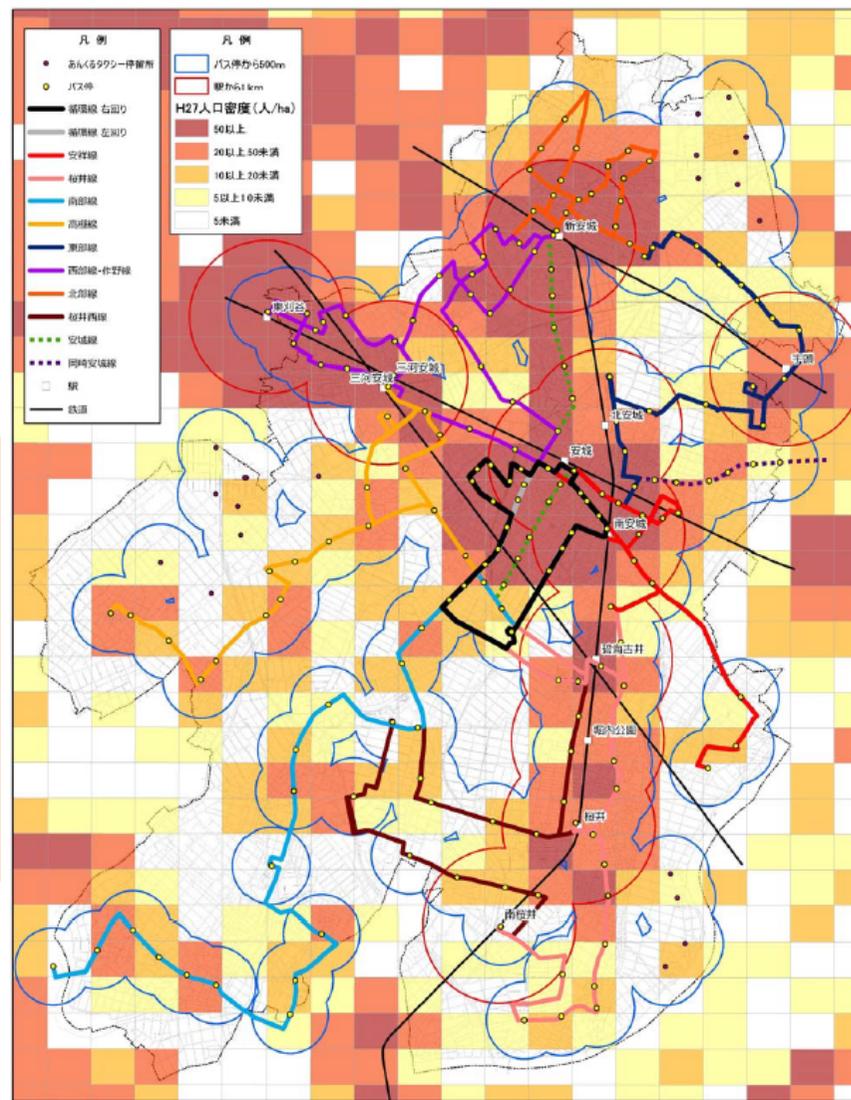
「バス停が遠い」等の意見は

バスサービスの認識不足が

要因の1つ?

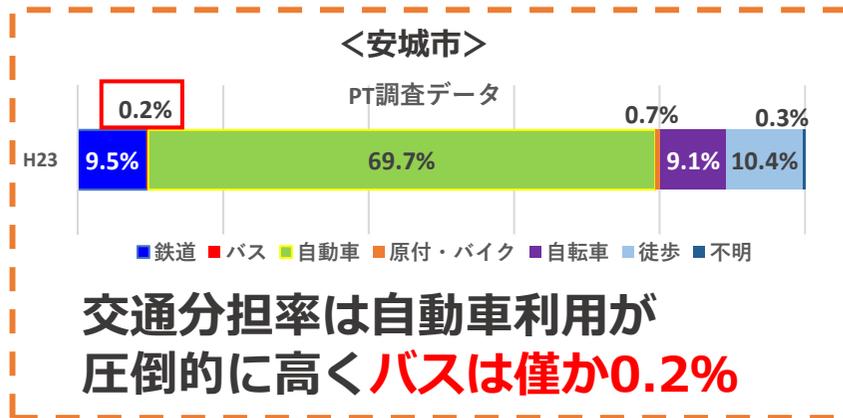
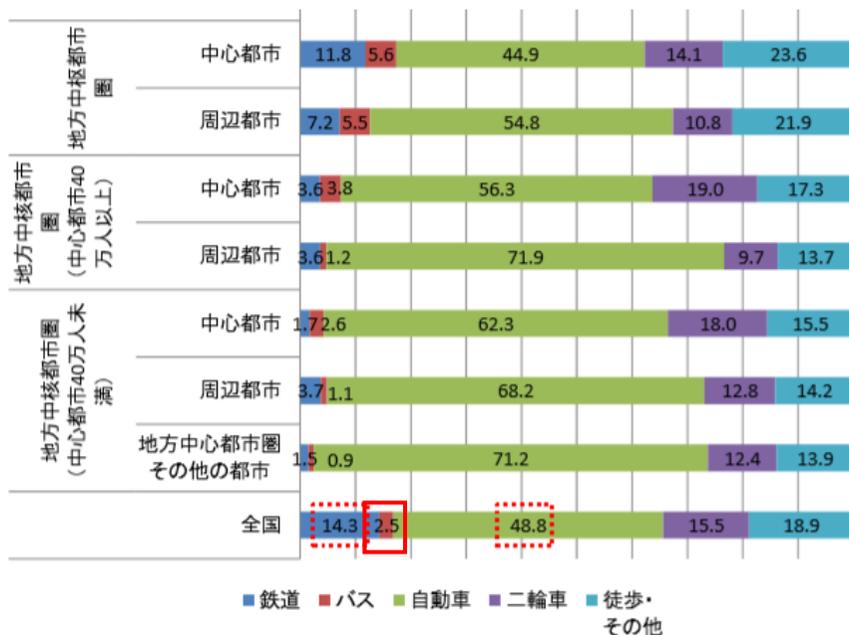
【出典：安城市地域公共交通網形成計画】

＜人口メッシュと公共交通利用圏域＞



10. 原因分析

<パーソントリップ調査公共交通分担率>



交通分担率は自動車利用が圧倒的に高くバスは僅か0.2%

バス利用の少ない地域性も

要因の1つ?

既存のサービス認知度の向上と

公共交通の役割について理解を深めることが重要

10. 原因分析

(2) 乗り継ぎへの不満

(乗り継ぎとならないよう路線を伸ばす等
運行サービスの拡大検討)

- ・ 路線を伸ばすには . . .



- ・ **運転手の増員、車両の追加が必要**



- ・ 運行経費の増大による、
市・利用者負担の増加が必要

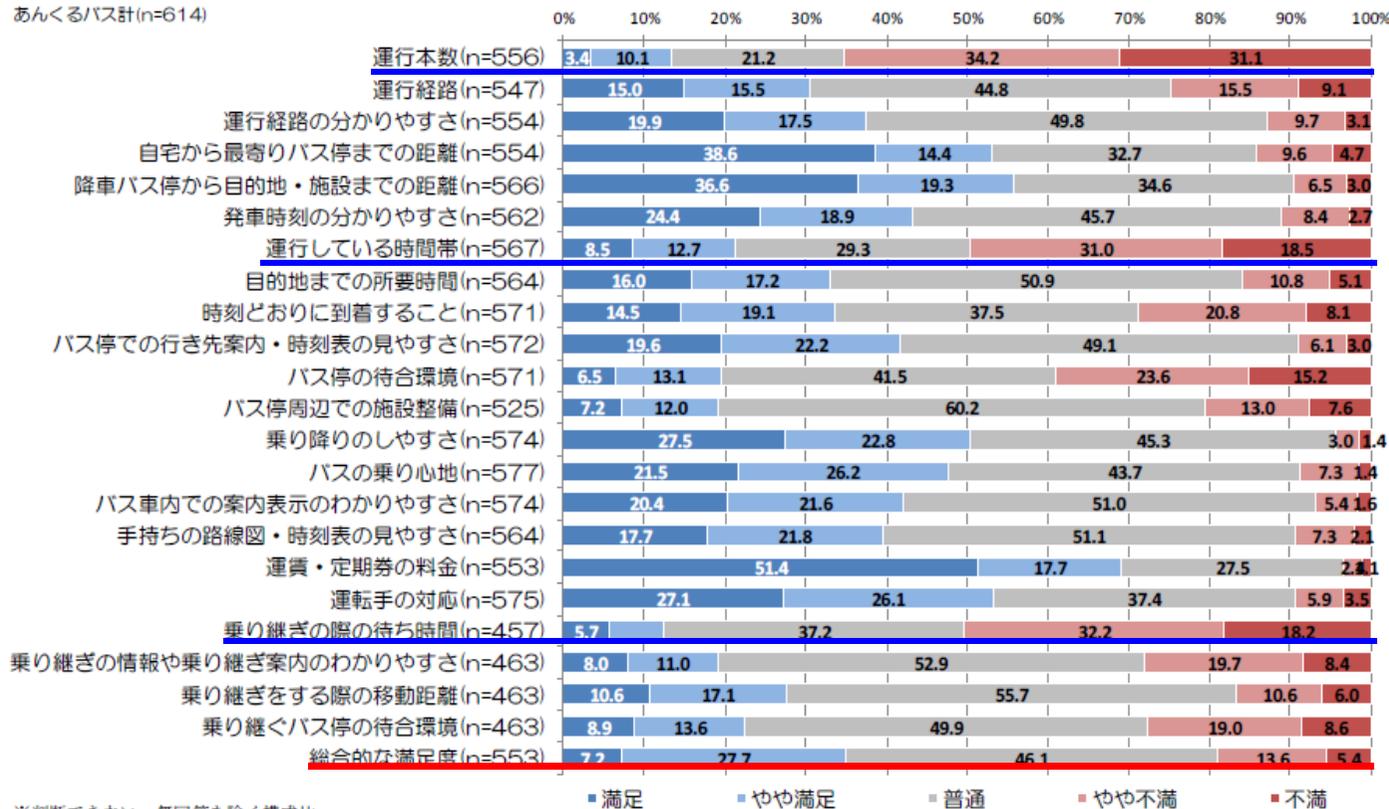
※運行本数への不満と同様アンケート結果は現状以下の費用を望む²³

11. 調査結果 (評価指標以外の項目)

・あんくるバスサービスの満足度

【調査事業：バス利用者アンケート】

あんくるバス計(n=614)



※判断できない、無回答を除く構成比

⇒運行本数、時間帯、乗り継ぎに関する不満が高い

総合的な満足度は不満よりも満足の割合が高い

12. まとめ

● バスの運行本数・乗り継ぎに関する不満

(バス利用の状況と市・利用者の費用負担のあり方から)

⇒ **現状程度の費用負担で**

交通サービスの実施が妥当である

(1) 既存の取り組みの継続

利用状況等を把握しつつ、必要に応じたダイヤ改正や、乗り換え検索サービスを活用した情報提供、利用促進のためのPR等を実施し、バスサービスを維持。

12. まとめ

- 公共交通を利用できない不便な環境にあることへの不満
(交通サービスの現状と市民の認知状況から)

⇒既存のサービス認知度の向上と

公共交通の役割について理解を深めることが重要

(2) 公共交通認知度と理解度の向上

公共交通認知度、理解度を向上することで、移動する際の公共交通利用に対する行動変容を促す。

12. まとめ

- (1) 既存の取り組みの継続
- (2) 公共交通認知度と理解度の向上 の実施に向けて

取り組みを進めるために、今後は、**移動を必要とする人(地域)が必要な移動を自ら考え、支え、育んでいく体制をつくることが重要**であり、持続可能な地域公共交通を実現するために、行政として地域を支援する仕組みの確立が必要である。

13. 今後について

●モビリティマネジメント

公共交通認知度、理解度を向上することで、移動する際の公共交通利用に対する行動変容を促す。

(例) 乗り方教室等、コミュニケーションを通じた公共交通利用を働きかける取組

●地域主体の移動サービス確立に向けた支援制度の検討

自分たちでの移動手段の検討（バスルートや停留所の設定、自家用有償運送など）を行いたいなど、主体的に取り組みを行う地域への支援方法について、具体的な仕組みを検討する。

(例) 岐阜市地域バス協議会

●既存バス路線の評価・維持基準の検討

需要のあるところへ適切な規模のサービスを提供できるような仕組みづくりを検討。(例) 利用少→バスのサービス縮小、利用多→バスのサービス拡大 等