

安城市地域公共交通調査について

1. 業務概要

令和4年度に最終年度を迎える本計画の最終評価を実施するとともに、次期計画として、「安城市地域公共交通計画（仮称）」の策定を予定しています。安城市の交通をより良くする計画にするために、必要となる基礎資料を把握することを目的として、令和3年度にバスを利用された方を対象に乗降調査及びアンケートを実施。

2. 各調査概要と回収率

（Ⅰ）乗降調査

● 調査の概要

	内容
調査対象	あんくるバス全11路線、名鉄バス2路線（安城線、岡崎・安城線）の利用者
調査方法	トムソン抜き調査カード（ビンゴカード）を調査員が配布・回収
調査時期	あんくるバス：令和3年10月31日（日）、11月1日（月）、4日（木）、7日（日） 名鉄バス：令和3年11月5日（金）、14日（日）

● 回収率

あんくるバス	名鉄バス
2,254 票	678 票

※車内回収のため、回収率は100%（配布数と回収数は同数）

（Ⅱ）バス利用者アンケート

● 調査の概要

	内容
調査対象	あんくるバス全11路線、名鉄バス2路線（安城線、岡崎・安城線）の利用者
調査方法	調査員が乗降調査と同時に配布、郵送回収
調査時期	あんくるバス：令和3年10月31日（日）、11月1日（月）、4日（木）、7日（日） 名鉄バス：令和3年11月5日（金）、14日（日） 回収期限：令和3年11月29日（月）

● 回収率

配布数	回収数	回収率
1,671 通	482 通	28.8%

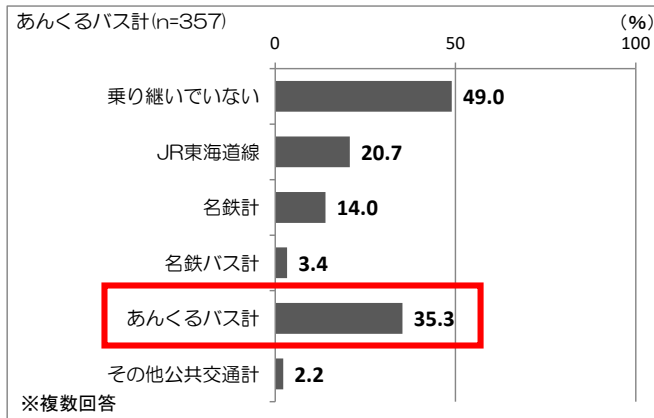
安城市バス利用者アンケート結果からの課題

① 乗り継ぎ

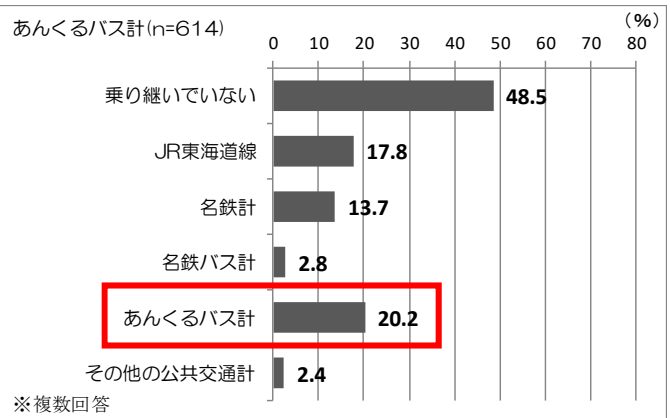
→市東部や南部の路線であんくるバス相互の乗継利用者が多く、「乗り継ぎの際の待ち時間」に関する不満割合が高いため、乗継時間の短縮やバス接続の改善が必要

R1 調査と比較して今回調査では「あんくるバス相互の乗り継ぎ」が約 15%増加している。

今回調査 (R3)

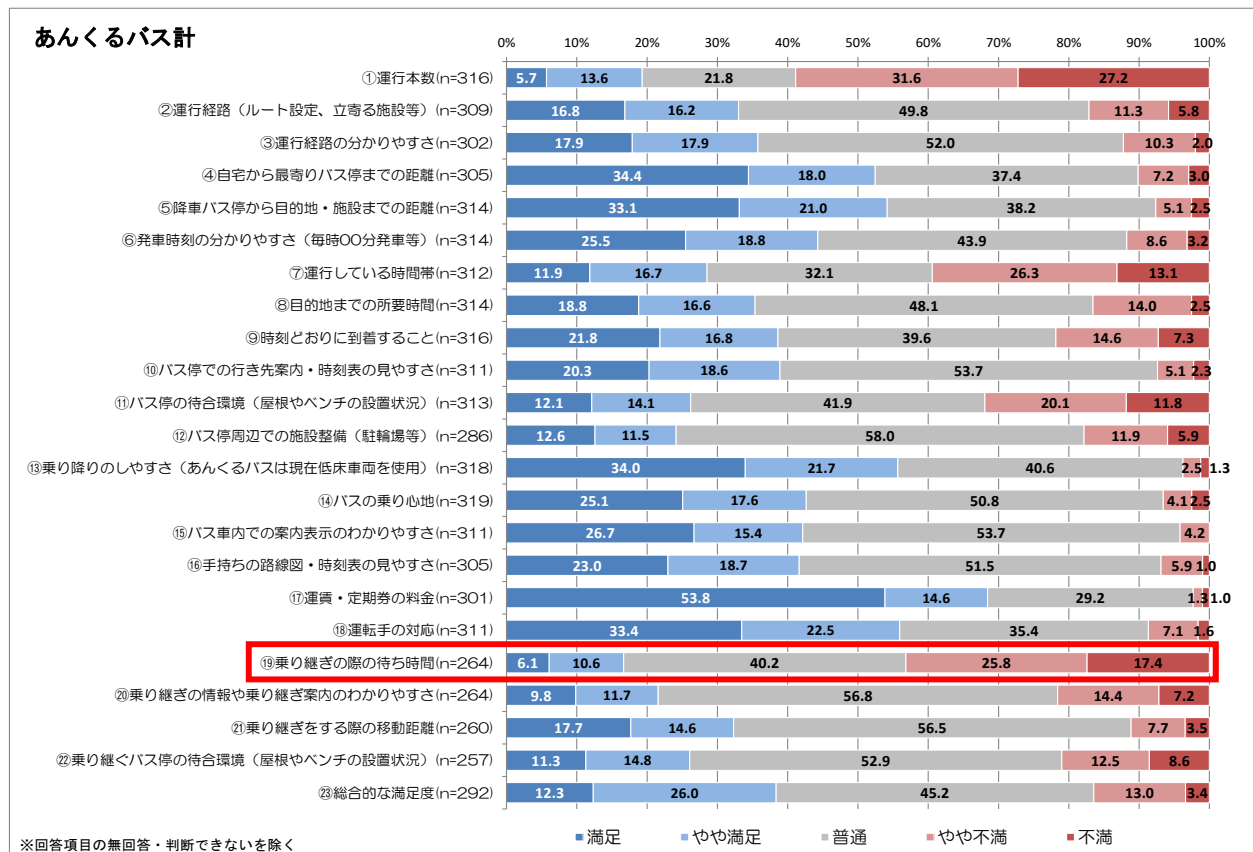


前回調査 (R1)



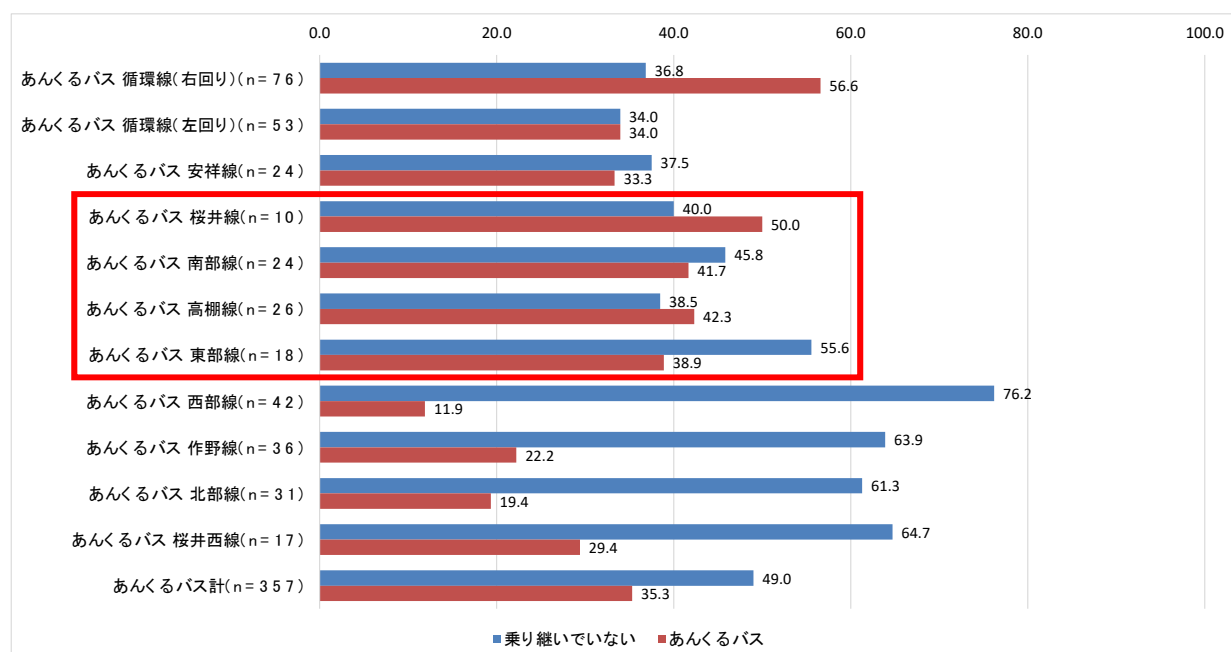
乗継利用者が増加しているなかで、乗り継ぎに関する満足度調査項目において「乗り継ぎの際の待ち時間」の満足度が低い（不満割合が高い）。

図 バスサービス項目別満足度（あんくるバス計）



また、循環線を除く、あんくるバス相互の乗り継ぎ利用者があんくるバス計を上回っているのは、桜井線、南部線、高棚線、東部線である。

図 あんくるバス路線別乗り継ぎ先割合（vs あんくるバス相互）



路線別に満足度合いの平均点*を確認すると、あんくるバス計より低い値となっているのは安祥線、桜井線、南部線、東部線、西部線、北部線の6路線である。

表 あんくるバス路線別「乗り継ぎの際の待ち時間」満足度平均点

路線	「乗り継ぎの際の待ち時間」満足度平均点
循環線(右回り)	2.8
循環線(左回り)	3.0
安祥線	2.1
桜井線	2.2
南部線	2.3
高棚線	3.0
東部線	2.1
西部線	2.4
作野線	2.9
北部線	2.2
桜井西線	2.8
あんくるバス計	2.6

*満足…5点、やや満足…4点、普通…3点、やや不満…2点、不満…1点とし、各満足度の回答者数に点数を乗じた数値(合計ポイント)を算出。得られた合計ポイントを路線ごとの回答者数で除したものを平均点としている。

②QRコード決済

→定期券利用者や無料対象者などが多く、「導入されても利用しない」が最も多い回答となったが、
利用意向のある利用者も一定数存在し、1乗車ごとの運賃の支払いをQRコード決済で可能にするほ
か、QRコード決済での定期券購入を可能とする等、利用率を高める導入方法の検討が必要

QRコード決済導入後の利用意向については約22%が「利用したい」、約41%が「利用しない」と回答し、
利用しない理由については「定期券を持っている」「現金で十分」「無料対象者なので不要」が多い。

利用したいQRコード決済の種類は「PayPay」が約51%で最も多い回答となった。

図 QRコード決済導入後の利用意向

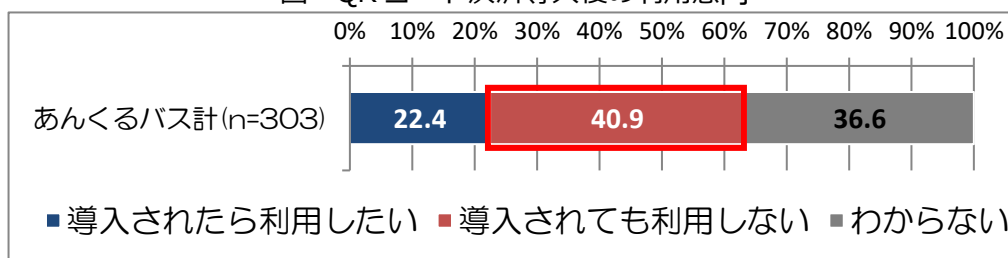


図 QRコード決済を利用しない理由（「導入されても利用しない」と回答した方のみ）

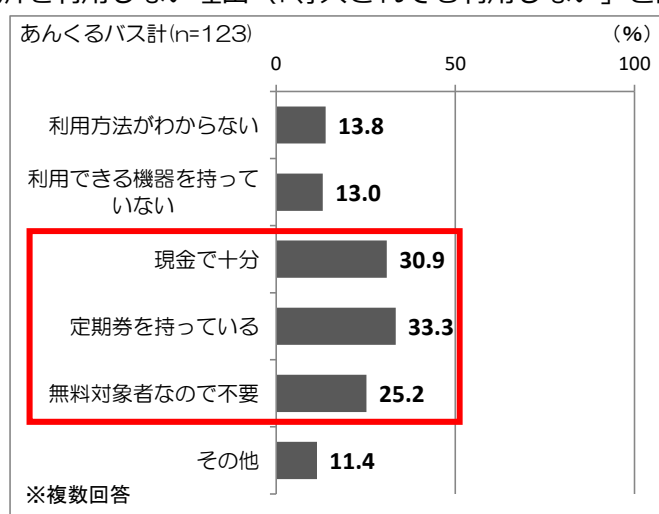
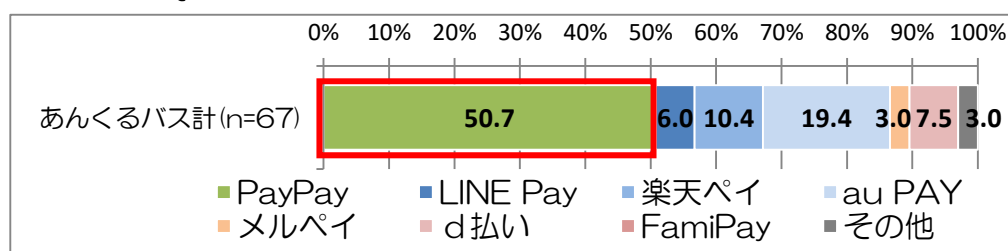


図 利用したいQRコード決済の種類（「導入されたら利用したい」と回答した方のみ）

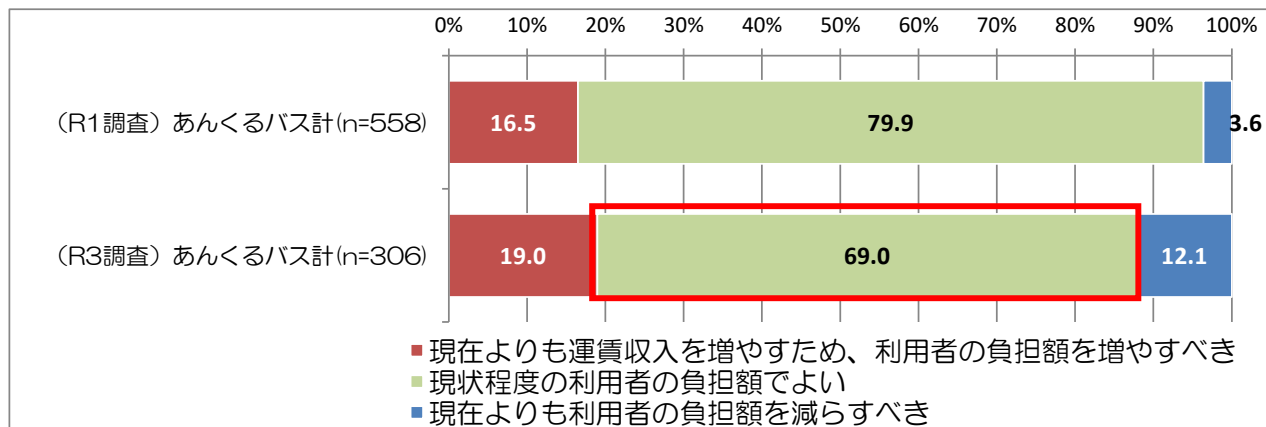


③利用者負担

→「現状程度の利用者の負担がでよい」が69%となり、前回調査結果に引き続き、サービスの改善等は
運賃改定を行わない範囲での実施が重要

利用者負担額について「(運賃輸入を増やすために) 増やすべき」とする意見と、「減らすべき」という意見は、ともに前回調査と比較して割合が増加したが、「現状程度でよい」とする意見が69%で最も多くなった。

図 あんくるバスへの利用者負担のあり方について



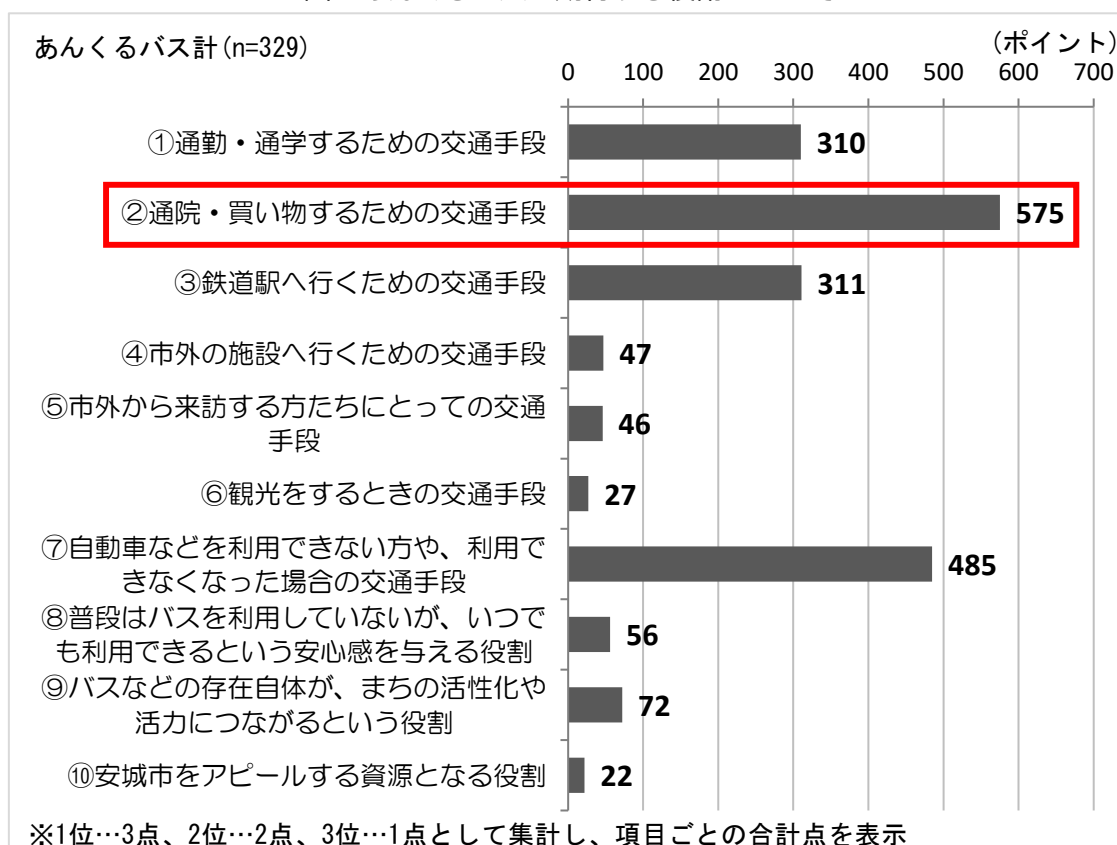
④あんくるバスへ期待する役割

→あんくるバスは、通院や買い物といった自由目的の日常行動に合った運行をすることが重要

あんくるバスへ期待する役割では、利用価値である「通院・買い物するための交通手段」が最も高いポイントとなった。次点では存在価値である「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」となった。

「鉄道駅へ行くための交通手段」や「通勤・通学するための交通手段」という利用価値項目についても高いポイントを獲得する結果となった。

図 あんくるバスへ期待する役割について



⑤新型コロナウイルス感染症の影響

→新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少からの回復策として、「買物」や「飲食・娯楽」「観光」といった自由目的に対する利用回復・促進策の実施が必要

→利用回復・促進策の実施にあたっては、十分な感染リスク低減策を講じ、公共交通利用による新型コロナウイルスへの感染に対する安心感の確保が必要

名鉄バスでは「買物」や「飲食・娯楽」といった自由目的のほか、「通勤」目的において利用が減少している。

あんくるバスでは、名鉄バスと同じく「買物」や「飲食・娯楽」の日常的な自由目的での利用が減少している。

通勤や通学といった目的における利用の減少は、在宅勤務やオンライン授業の普及といった面が大きく、利用者自身による利用の変化ではないと考えられる。

また、利用が減った理由として「不要不急の外出を控えたため」に続き、「公共交通の利用は、感染リスクが不安だったため」が挙げられている。

図 利用が減った目的について

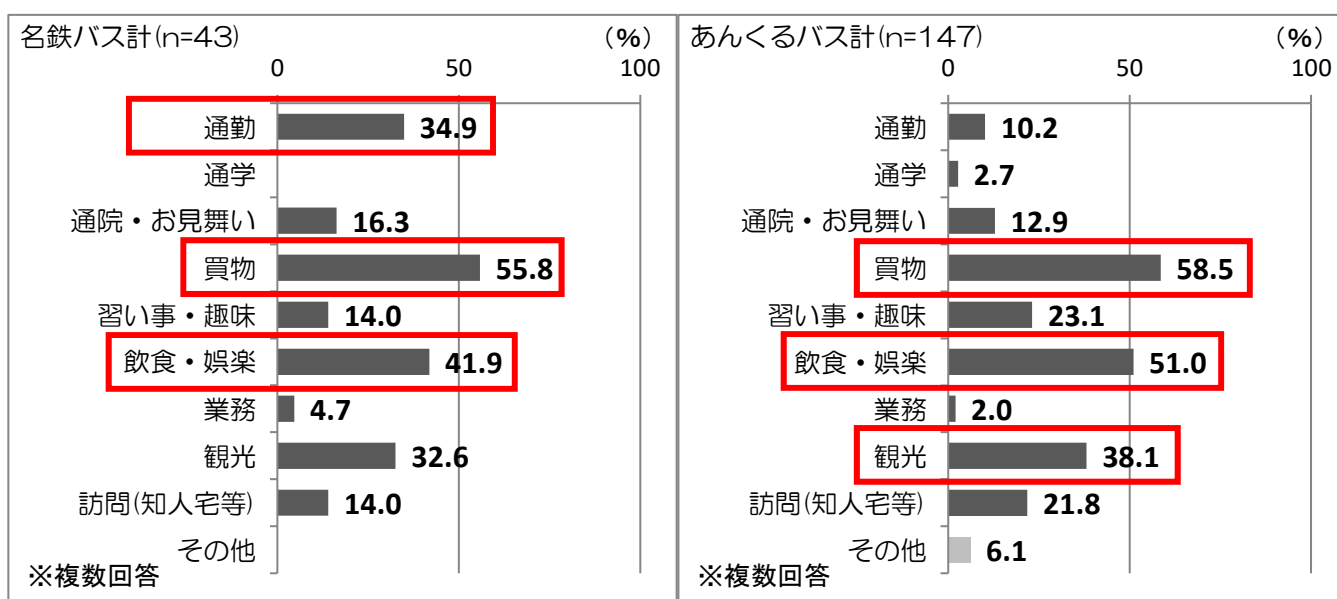


図 利用が減った理由について

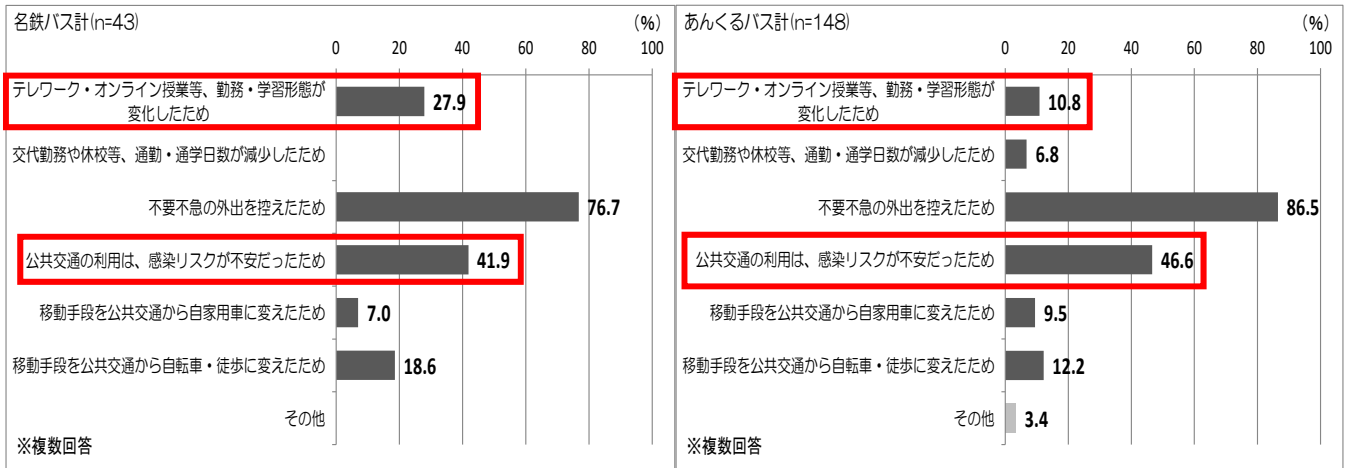
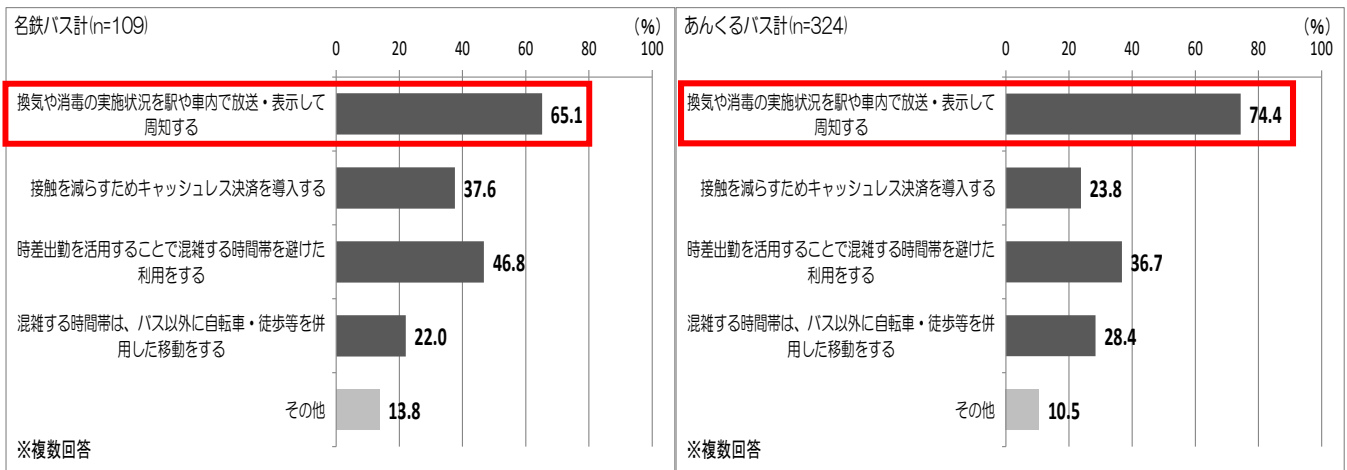


図 ウィズコロナ、アフターコロナの時代に、公共交通を安心して利用するための対策



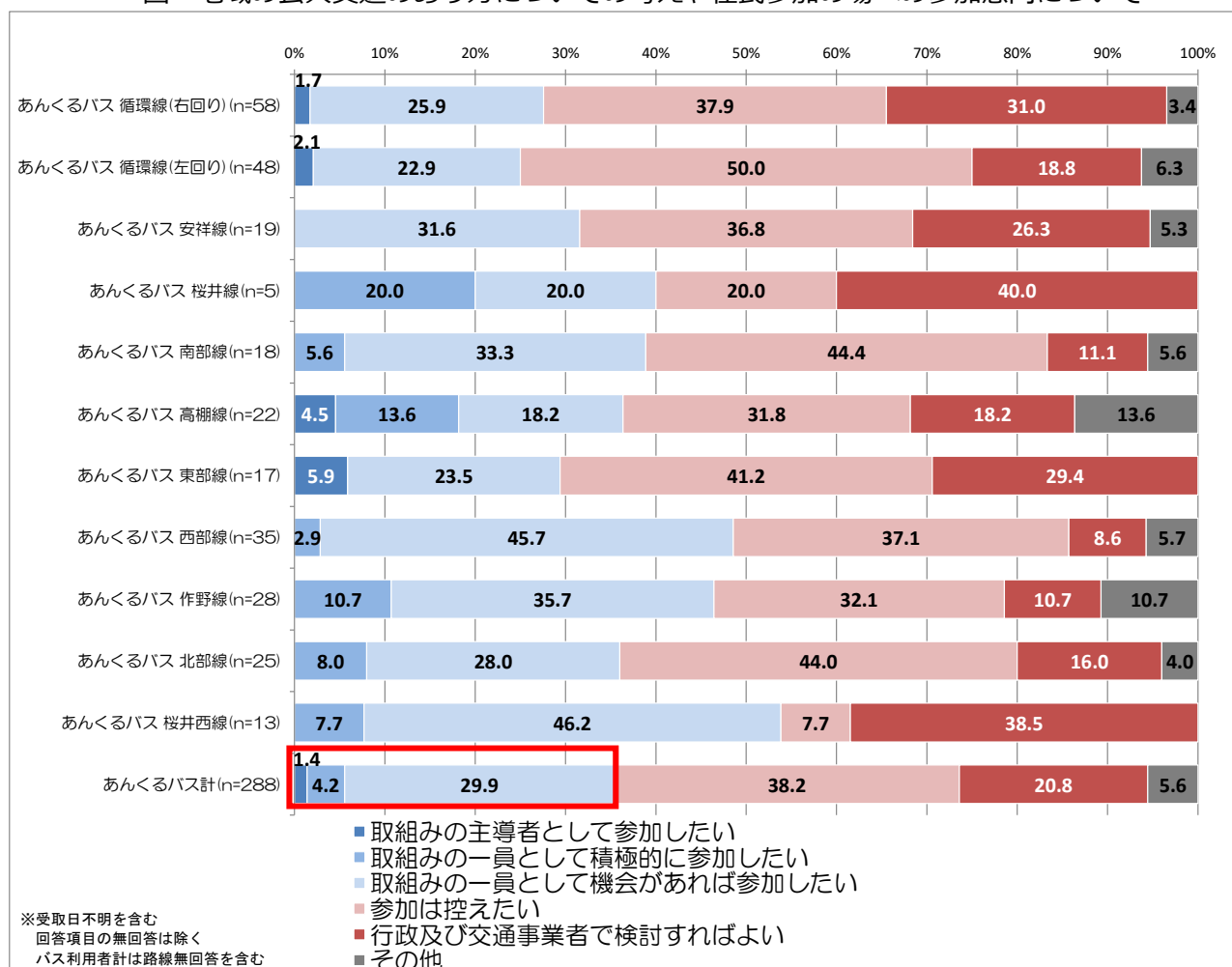
⑥公共交通の維持や利用促進に対する地域での取組みについて

→地域と協働して公共交通を考えるための場の創設や、地域での意見を取りまとめる人の発掘・育成が必要

公共交通に地域で取り組むことに対しては、「参加したい」が約36%、「行政及び交通事業者で検討すればよい」が約21%となった。

循環線（右回り）・（左回り）、高棚線、東部線の各線では「主導者として参加したい」の回答が確認できる。

図 地域の公共交通のあり方についての考えや住民参加の場への参加意向について



【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

【評価指標】乗継に関する項目の不満割合の減少（バス利用者アンケートより集計）

	目標値	評価値 [2021 年度]	評価	中間値 [2019 年度]	現況値 [2017 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	41.0%	×	42.2%	27.8%
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	21.1%	○	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	38.0%	○	48.4%	43.5%

※乗継に関する項目の不満割合は、バス利用者アンケート問 19 の「乗り継ぎの際の待ち時間」「乗り継ぎの情報や乗り継ぎ案内のわかりやすさ」「乗り継ぎをする際の移動距離」「乗り継ぐバス停の待合環境」に不満またはやや不満を 1 つ以上回答した方の回答割合

表 路線別・乗継に関する項目の不満割合

路線	不満人数	回答者数	不満割合(%)
名鉄バス 安城・岡崎線	8	38	21.1
名鉄バス 安城線	32	78	41.0
名鉄バス計	40	116	34.5
あんくるバス 循環線(右回り)	25	77	32.5
あんくるバス 循環線(左回り)	13	54	24.1
あんくるバス 安祥線	13	24	54.2
あんくるバス 桜井線	3	11	27.3
あんくるバス 南部線	12	24	50.0
あんくるバス 高棚線	9	26	34.6
あんくるバス 東部線	11	19	57.9
あんくるバス 西部線	19	42	45.2
あんくるバス 作野線	9	37	24.3
あんくるバス 北部線	19	35	54.3
あんくるバス 桜井西線	6	17	35.3
あんくるバス計	139	366	38.0
バス利用者計	179	482	37.1

不満割合が 50%を超えて特に高い路線は、あんくるバス安祥線、南部線、東部線、北部線

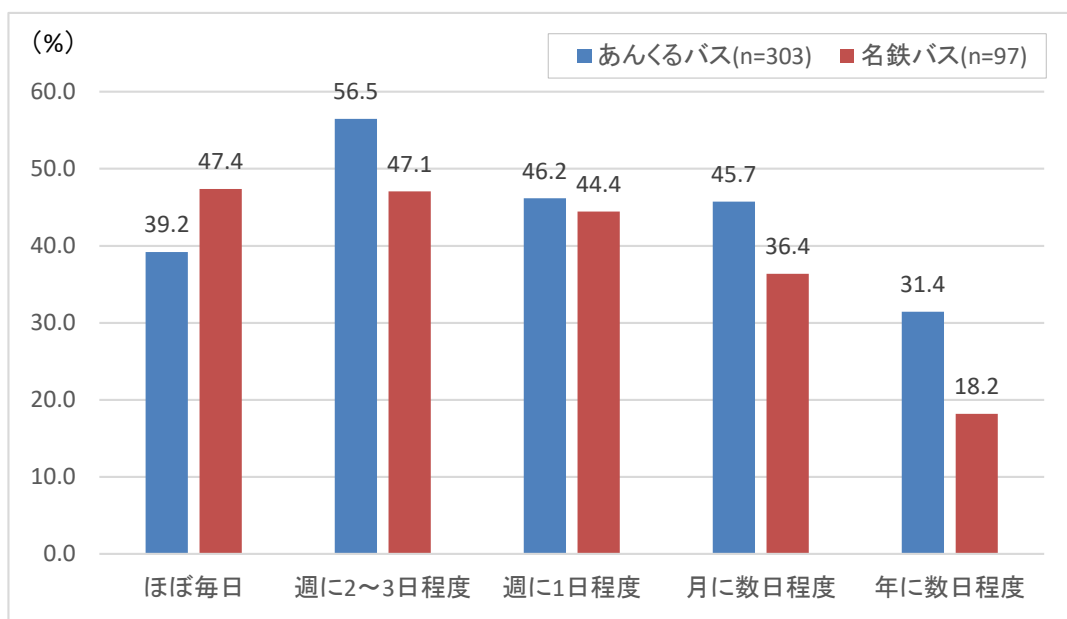
表 路線別・乗継に関する項目別の不満割合

路線	待ち時間		情報・案内の わかりやすさ		移動距離		待合環境		不満 人数
	不満人数	割合	不満人数	割合	不満人数	割合	不満人数	割合	
名鉄バス 安城・岡崎線	5	62.5	4	50.0	2	25.0	2	25.0	8
名鉄バス 安城線	25	78.1	16	50.0	6	18.8	6	18.8	32
名鉄バス計	30	75.0	20	50.0	8	20.0	8	20.0	40
あんくるバス 循環線(右回り)	22	88.0	7	28.0	4	16.0	4	16.0	25
あんくるバス 循環線(左回り)	11	84.6	8	61.5	2	15.4	2	15.4	13
あんくるバス 安祥線	12	92.3	4	30.8	2	15.4	2	15.4	13
あんくるバス 桜井線	2	66.7	1	33.3	0	0.0	0	0.0	3
あんくるバス 南部線	11	91.7	9	75.0	3	25.0	3	25.0	12
あんくるバス 高棚線	6	66.7	2	22.2	2	22.2	2	22.2	9
あんくるバス 東部線	11	100.0	4	36.4	2	18.2	2	18.2	11
あんくるバス 西部線	16	84.2	7	36.8	3	15.8	3	15.8	19
あんくるバス 作野線	4	44.4	3	33.3	4	44.4	4	44.4	9
あんくるバス 北部線	16	84.2	8	42.1	6	31.6	6	31.6	19
あんくるバス 桜井西線	3	50.0	4	66.7	1	16.7	1	16.7	6
あんくるバス計	114	82.0	57	41.0	29	20.9	29	20.9	139
バス利用者計	144	80.4	77	43.0	37	20.7	37	20.7	179

乗継に関する 4 項目では、「待ち時間」の不満割合が群を抜いて高く、中でも、あんくるバス安祥線、南部線、東部線は不満度 90%を超えて特に高くなっている。

※いずれも回答数が少ないため、参考値として見る必要がある。

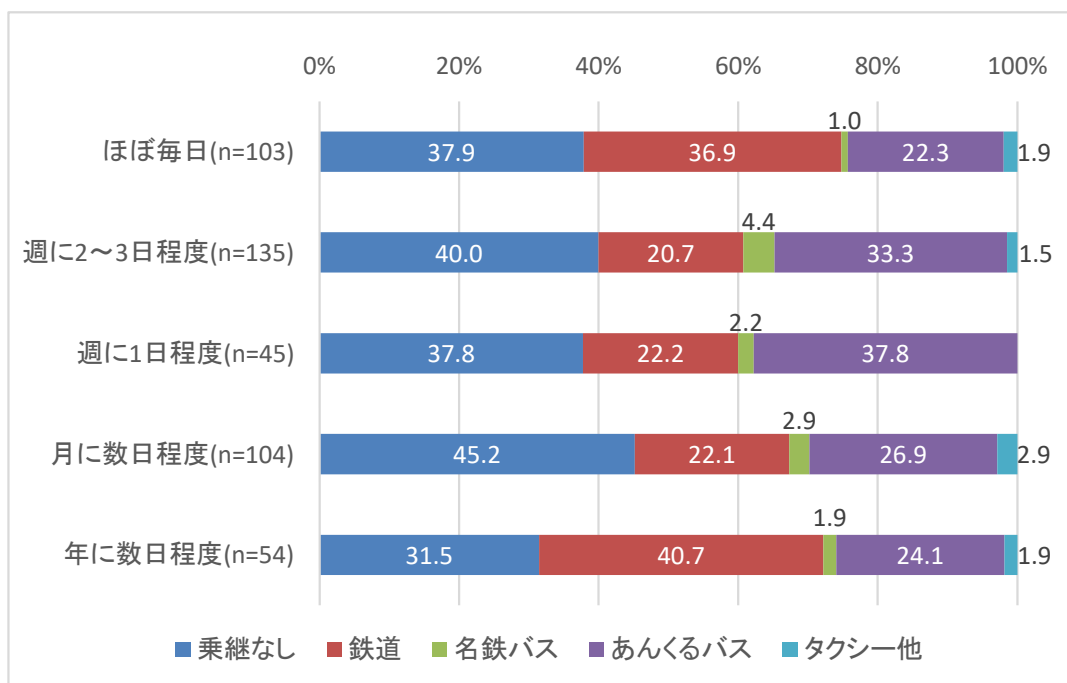
表 利用頻度×「乗り継ぎの際の待ち時間」不満回答者割合



利用頻度別に「乗り継ぎの際の待ち時間」で「不満」または「やや不満」と回答した人の割合を見ると、利用頻度が低い人は不満割合が低く、月に数日程度以上のある程度利用している人は不満割合が4割以上と高くなっている。

名鉄バスは利用頻度が高くなるほど不満割合が高いが、一方で、あんくるバスは、ほぼ毎日利用している人の不満割合が週に数日、月に数日程度よりも低くなっている。

表 あんくるバス利用者×利用頻度×乗り継ぎ



あんくるバス利用者について、利用頻度別の乗り継ぎ先を見ると、ほぼ毎日利用している方は、週に数日、月に数日程度の方よりも「あんくるバス」の割合が低く、「鉄道」の割合が高くなっており、特にあんくるバス同士の乗り継ぎに対して不満割合が高い可能性がある。