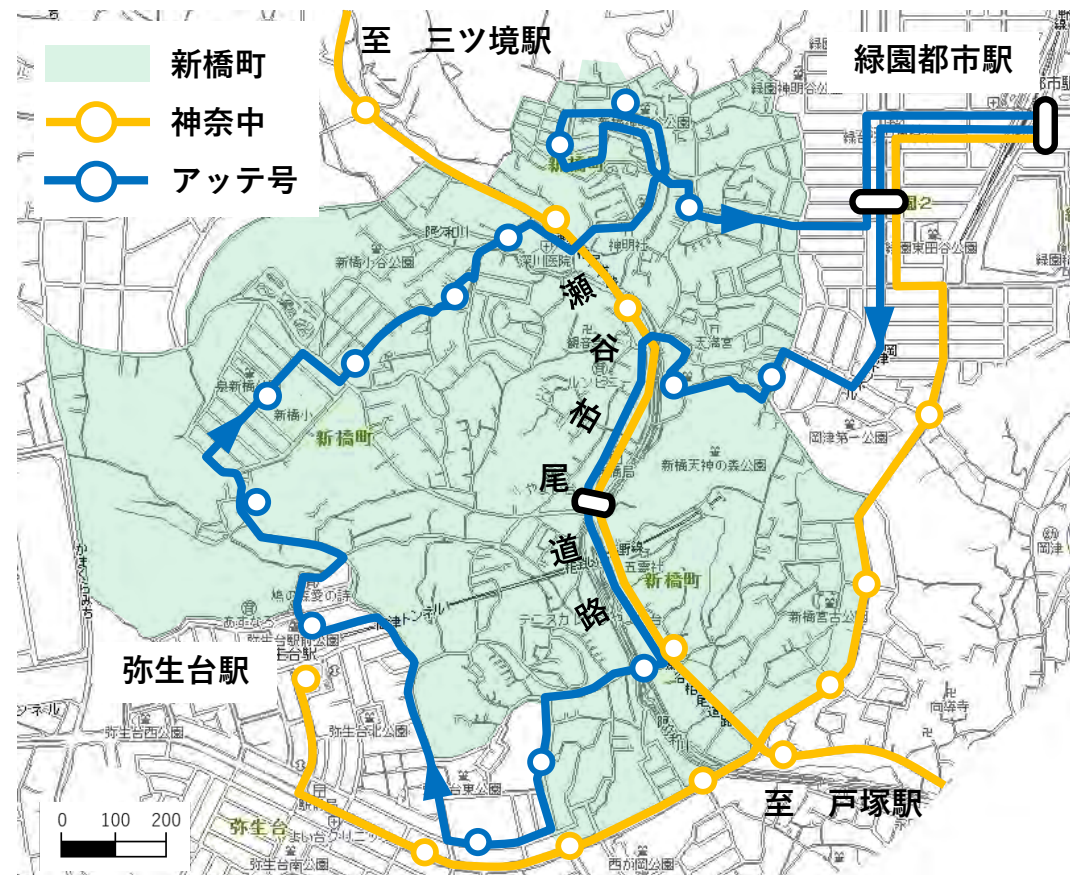


■位置図



- ・ 相模鉄道いずみ野線 弥生台駅北東部に位置する
- ・ 瀬谷柏尾道路の東西に起伏のある住宅地が広がる
- ・ 地区内に商業施設や病院は少ない
- ・ 地区内を通り、緑園都市駅や弥生台駅に直接向かうバス路線はない

■運行概要

運行開始日

令和4年11月1日

運行区間

緑園都市駅～弥生台駅北口
～緑園都市駅
(1周:約7.1km、約32分)

運行事業者

神奈中タクシー株式会社

運行形態

道路運送法21条による
乗合旅客運送

車両

ワゴン型車両 (乗客定員9人)

運行日時

平日8時台～16時台、10便/日
(土休日及び年末年始は運休)

運賃

現金300円 (未就学児無料)



■利用促進の取組

1. 広報

- ・ 連合自治会報への掲載
- ・ 地域活動団体による会報の作成
- ・ 回覧、掲示板によるお知らせや啓発
- ・ 連合自治会運動会での運行概要配布
- ・ 運行概要パンフレットの配架
(駅、区役所、地区センター、ケアプラザ等)
- ・ 広報よこはま泉区版への掲載
- ・ タウンニュースへの掲載
- ・ YCVチャンネル「地域情報便 じもっと！！」での放送

2. イベント・企画

- ・ 車両デザインの募集
- ・ 新橋アッテ祭りでの車両展示とブース設営
- ・ 意見箱の車内設置
- ・ 運賃補助の実施
- ・ 新橋小学校の生徒によるアッテ号応援イラストの作成

3. 運行計画の変更

- ・ 緑園都市駅での乗り越し乗車対応 (R5.2)



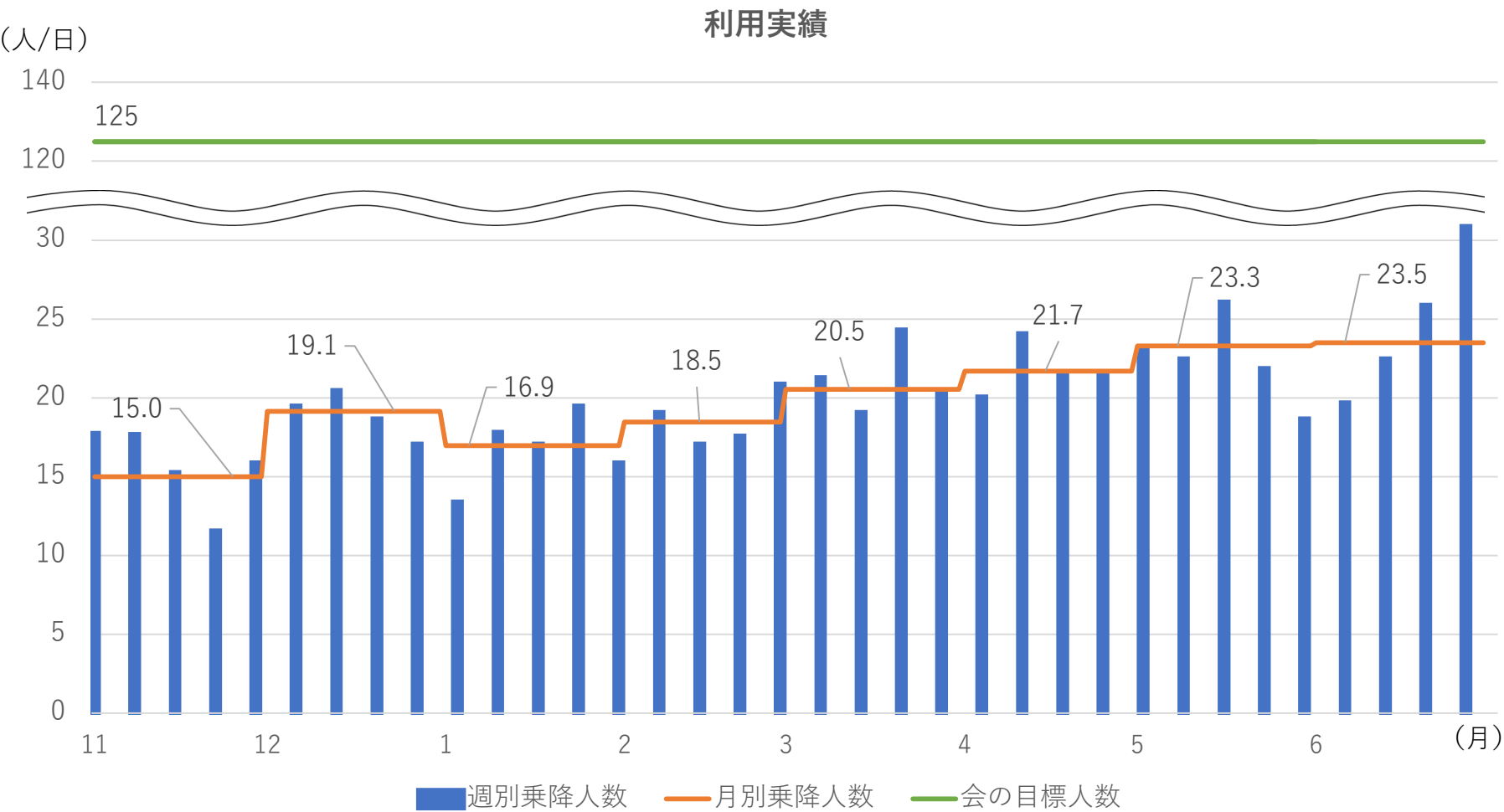
募集作品をもとに作成された車両デザイン



新橋アッテ祭りでの車両展示とブース設営

■利用実績

- 令和4年11月1日～令和5年6月30日
- ・平均乗車人数…19.9人/日
 - ・会の目標人数…125人/日
 - ・採算ライン …114人/日



■実証運行の終了

運行開始後 6 か月間の利用実績から、
現行の路線定期運行では採算性を見込めず、本格運行に移行することができないため、
実証運行を終了する。

運行終了日…令和 5 年 6 月 30 日

参考：新橋地区「アッテ号」の実証運行実施に係る協定書（一部抜粋）

第11条（実証運行の継続判断）

1 か月の運賃収入が運行経費を 1 か月単位に換算した金額の 2 分の 1 の額を通算で 6 か月下回った場合
または甲、乙、丙の三者で合意が得られたときは、実証運行を停止し、実証運行内容の変更の協議を行う
ことができる。

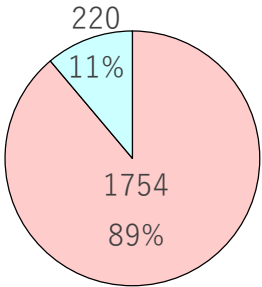
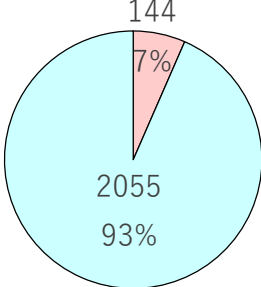
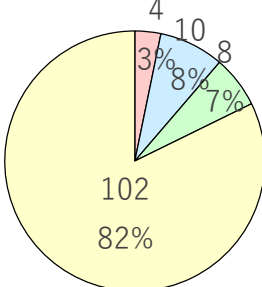
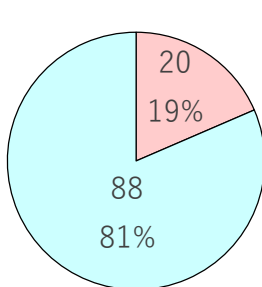
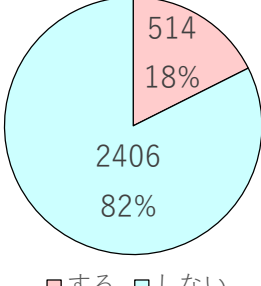
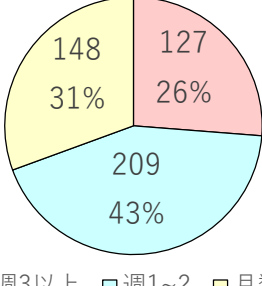
運行終了の周知

地域の回覧や、車内及び停留所の掲示により運行終了の周知を行う。

周知期間…約 1 か月

■利用低迷の原因分析

利用状況アンケート

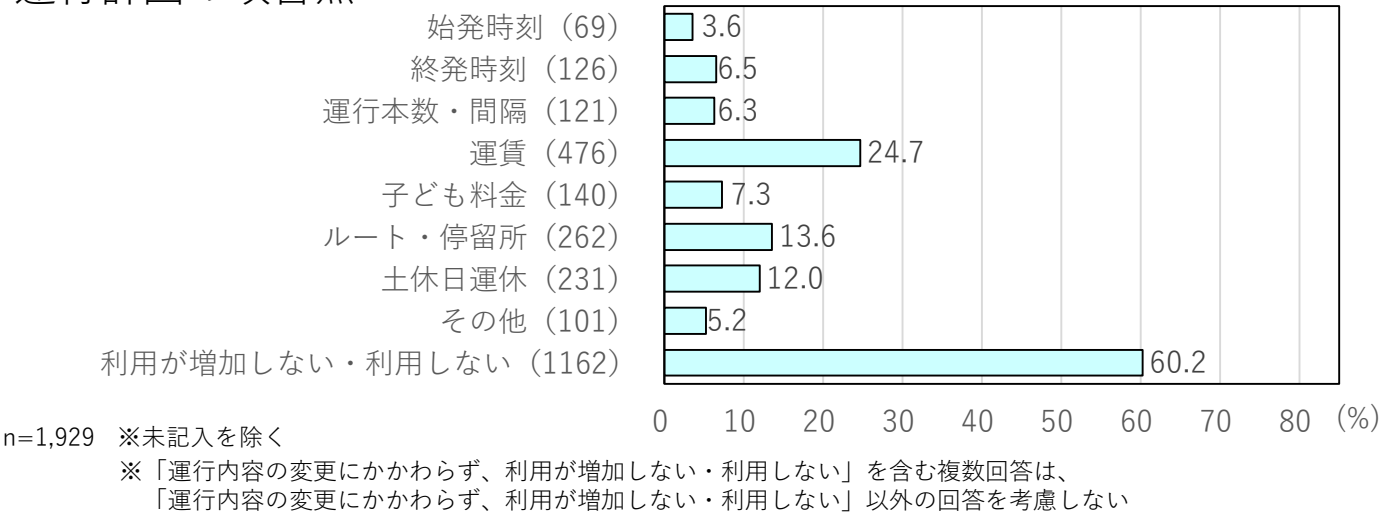
調査 種別	配布・回収	調査項目			
		運行の認知	利用の有無	利用頻度	往復利用
利用 状況 R5.2 (運行中)	【配布】 5,611枚 【回収】 2,210枚 【回収率】 39.4%	 ■知っている ■知らない	 ■ある ■ない	 ■週3以上 ■週2 ■週1 ■月数回	 ■往復で利用 ■片道のみ利用
需要 予測 R3.11 (運行前)	【配布】 6,667枚 【回収】 2,943枚 【回収率】 44.1%		 ■する ■しない	 ■週3以上 ■週1~2 ■月数回	

- ・アッテ号の運行については回答者の約9割が認知していた。
- ・アッテ号を利用したのは144人で、需要予測の約3割しか利用しなかった。
- ・月数回の利用が約8割を占め、需要予測に対して週1日以上の利用が非常に少なかった。
- ・自宅と目的地の行き帰り両方での利用は約2割で、約8割が片道のみの利用だった。

■利用低迷の原因分析

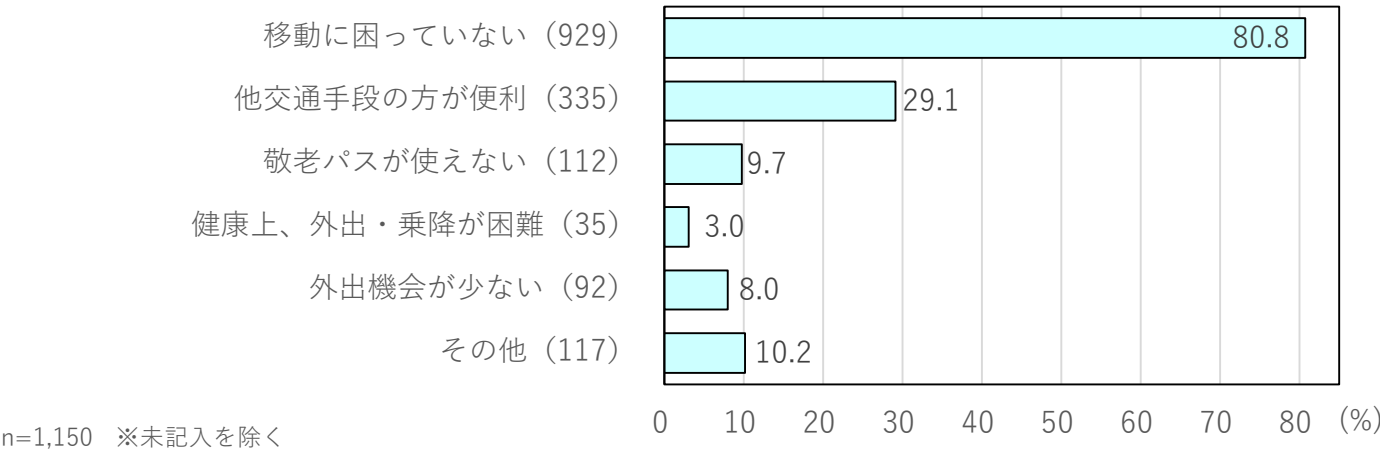
利用状況アンケート

運行計画の改善点



- ・ 運行計画の改善点の質問に対し、改善によらず「利用が増加しない・利用しない」が全体の約 6 割を占めた。
- ・ 次に多い回答は「運賃」で、全体の 1/4 を占めた。

改善によらず利用しない理由



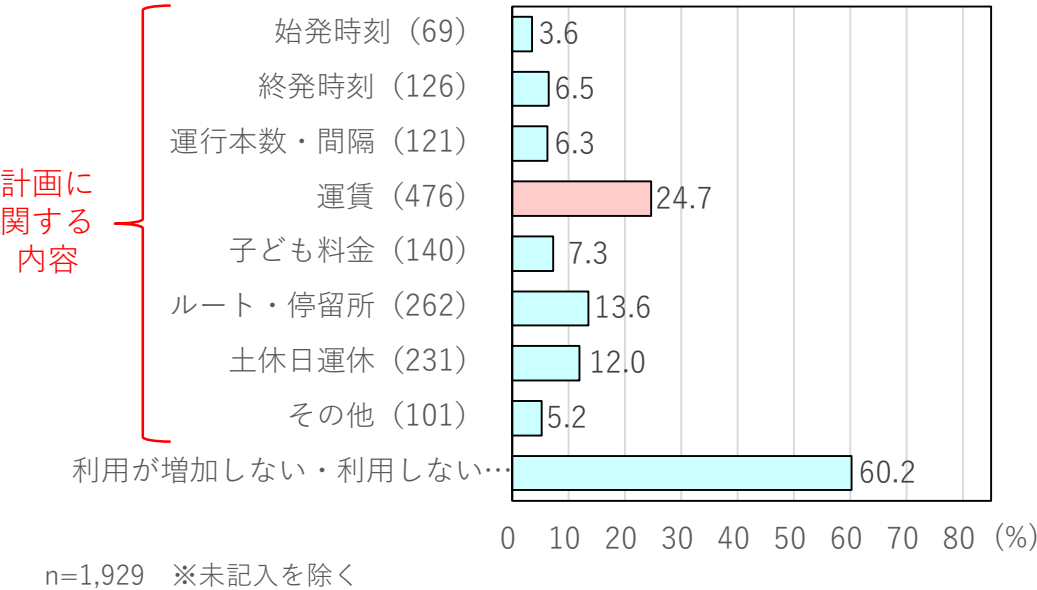
- ・ 改善によらず利用しない理由については、「移動に困っていない」が全体の約 8 割を占めた。

■利用低迷の原因分析

原因①：運賃への抵抗感

運行計画の改善点

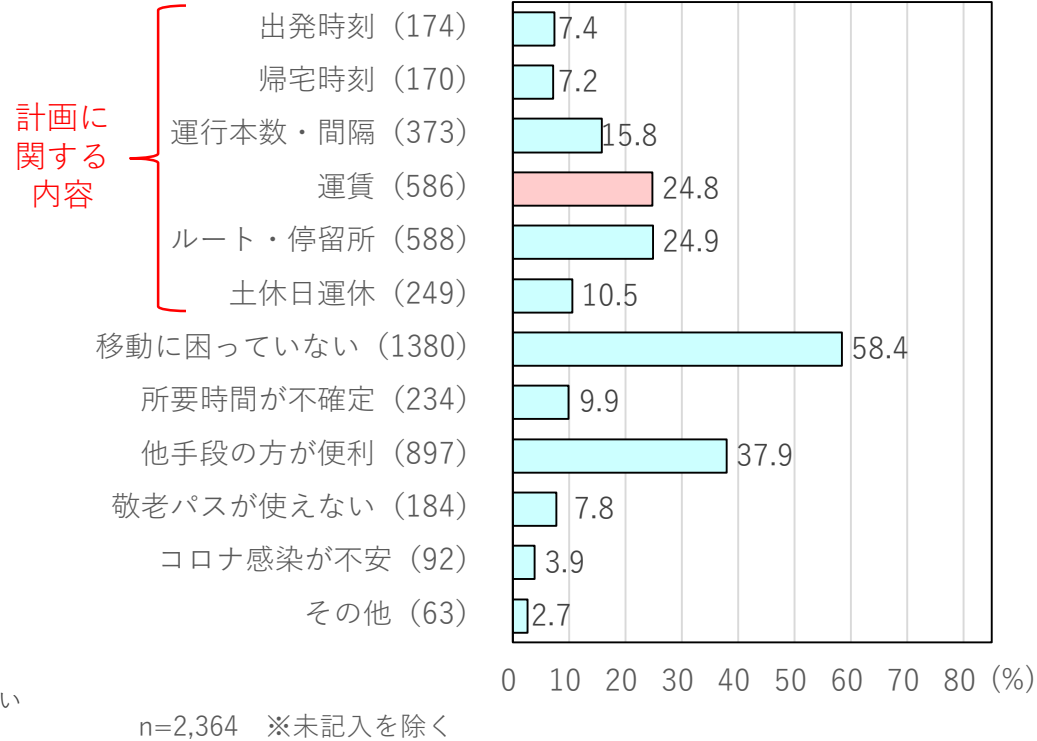
・利用状況



※「運行内容の変更にかかわらず、利用が増加しない・利用しない」を含む複数回答は、「運行内容の変更にかかわらず、利用が増加しない・利用しない」以外の回答を考慮しない

利用しない理由

・需要予測



・計画の改善を求める割合は小さくなっている傾向があるが、運賃の引き下げに関する要望の割合は多い。

■利用低迷の原因についての考察

(参考) 運賃と採算ライン

運賃	採算ライン	利用者の 入れ替わり
400 円	85 人/日 (8.5 人/便)	—
300 円	114 人/日 (11.4 人/便)	2.4 人/便 以上
200 円	170 人/日 (17.0 人/便)	8.0 人/便 以上

→ 運賃が高く、利用の障壁になる

→ 運賃と採算ラインのバランスが取れている

→ 採算ラインが上がり、乗りこぼしのリスクが高まる

乗りこぼしが発生する

移動サービスの質が低下する

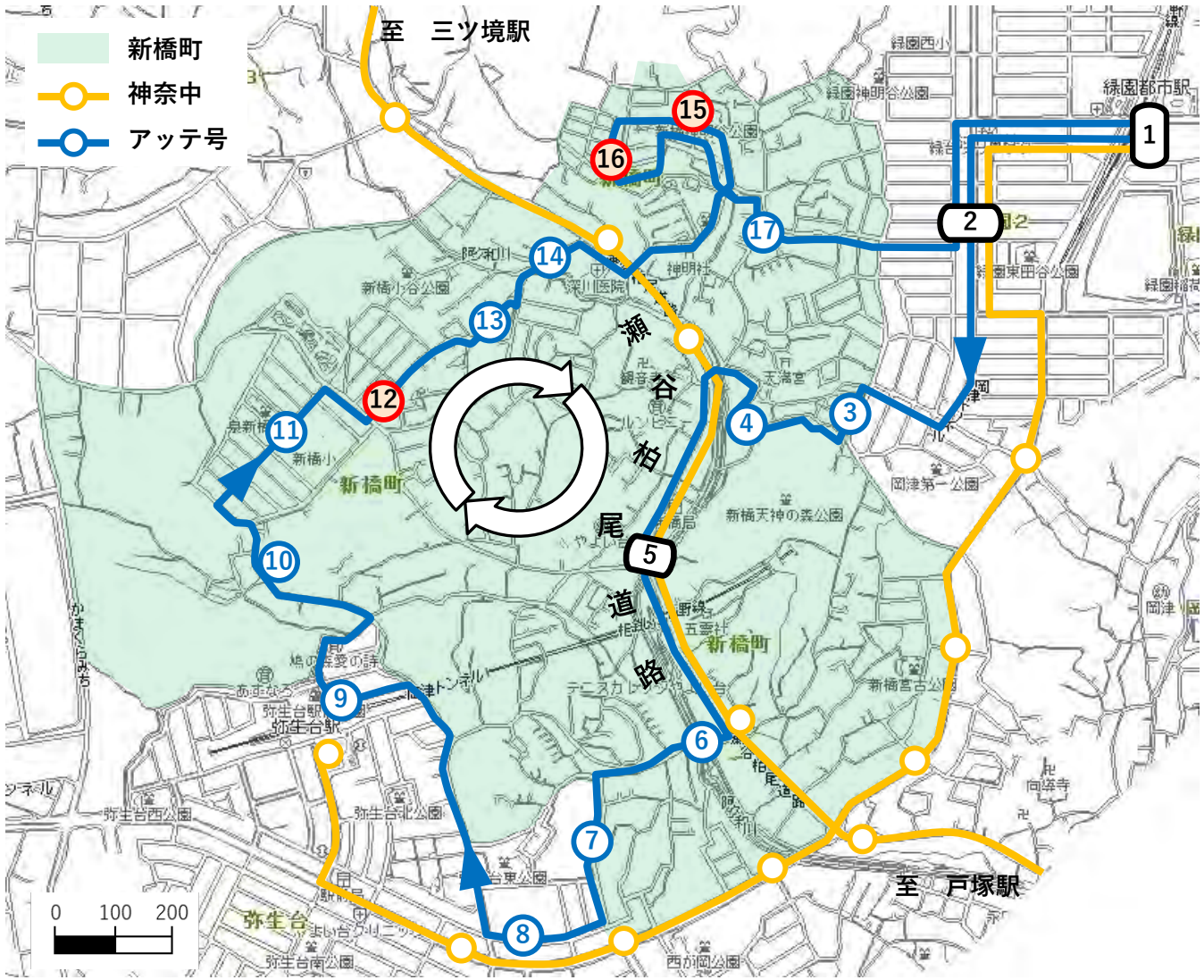
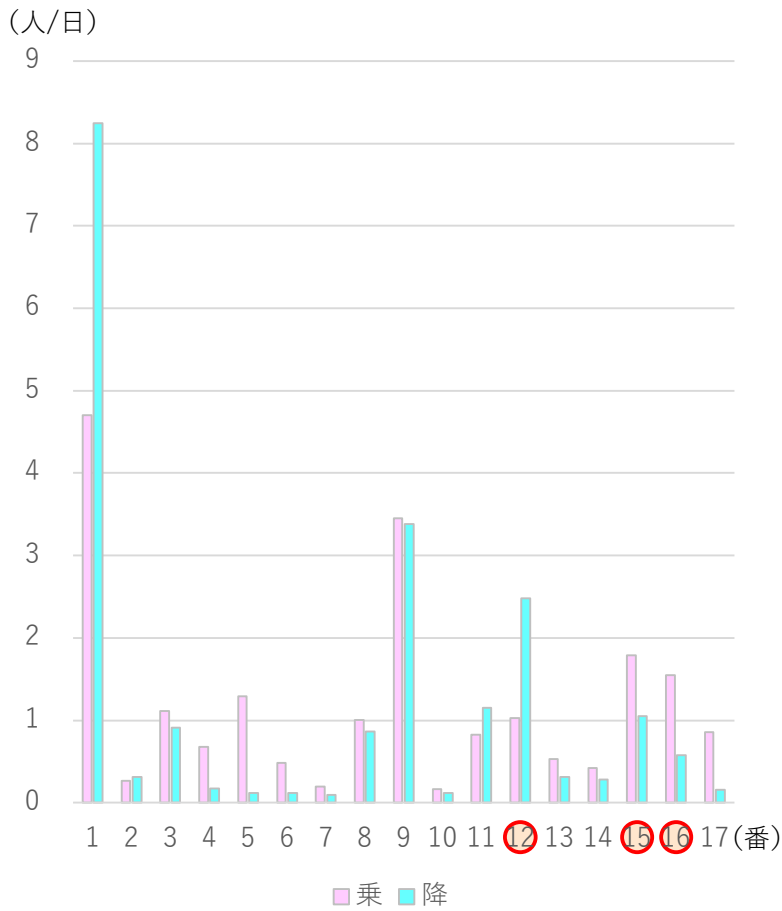
採算ラインに到達できなくなる

- ・アッテ号の運賃は採算ラインとのバランスを考慮して設定されている。
- ・アッテ号の運賃の引き下げを行うと乗りこぼしが発生し、移動サービスの質が低下するほか、採算ラインに到達できなくなるため、運賃の引き下げは困難である。

■利用低迷の原因についての考察

原因②：片道循環路線の利便性

停留所別 1 日あたり乗降人数



乗降人数が多いアッテ号停留所（駅に設置した停留所を除く）

- ・片道循環路線だと、行き帰りのどちらかは利用しづらく、徒歩で移動した方が早く目的地まで到着する
場合がある。

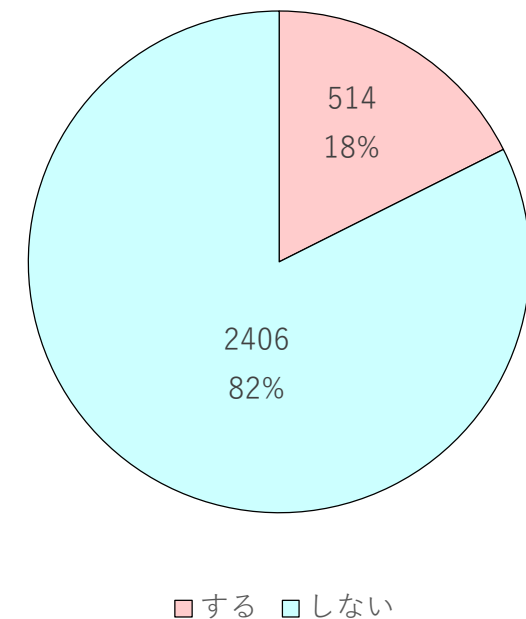
■利用低迷の原因分析

原因③：需要予測アンケートの取り方

- ・需要予測アンケート調査

質問 1. 新しいワゴン型バスが運行される場合、このバスを利用しますか？
(1つに○をつけてください。)

- 1. 利用する ⇒ 【質問 2 及び質問 4 以降】
- 2. 利用しない ⇒ 【質問 3 及び質問 4 以降】



- ・「現時点では利用しないが、今後利用する可能性がある」や「利用するか分からない」の選択肢を用意し、より正確に需要を把握する必要がある。