

青葉区新石川地区における 地域交通の実証実験に関する説明資料

2022年9月5日
横浜市

※資料の内容について、一部調整中の項目があり、今後変更の可能性があります

1. 検討の背景

2. 令和4年度実証実験について

(移動サービス（デマンド交通）と生活サービスと連携)

3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

4. 実証実験の評価の考え方

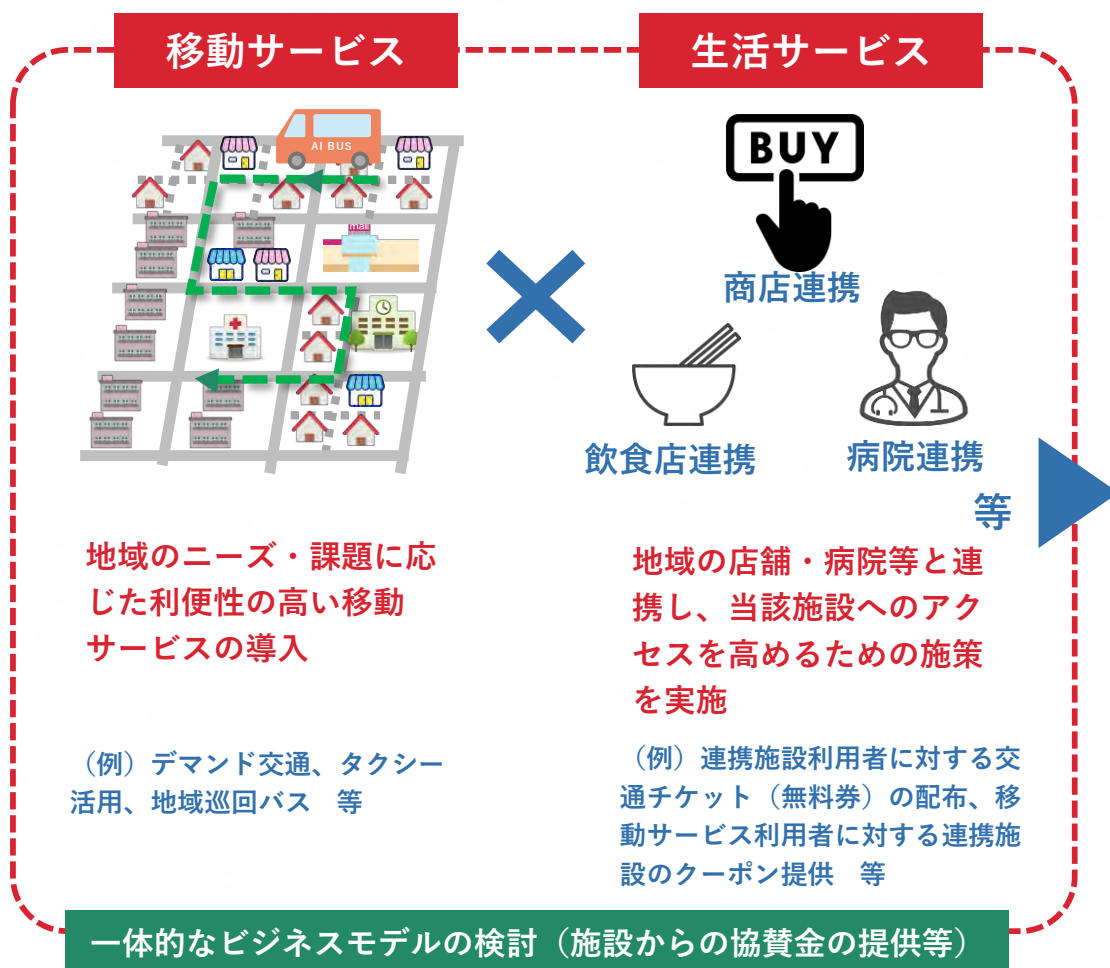
5. 実証実験実施に向けた検討スケジュール

(参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

1. 検討の背景 | 政策局で検討を進めている移動サービス像

具体的な移動サービス像

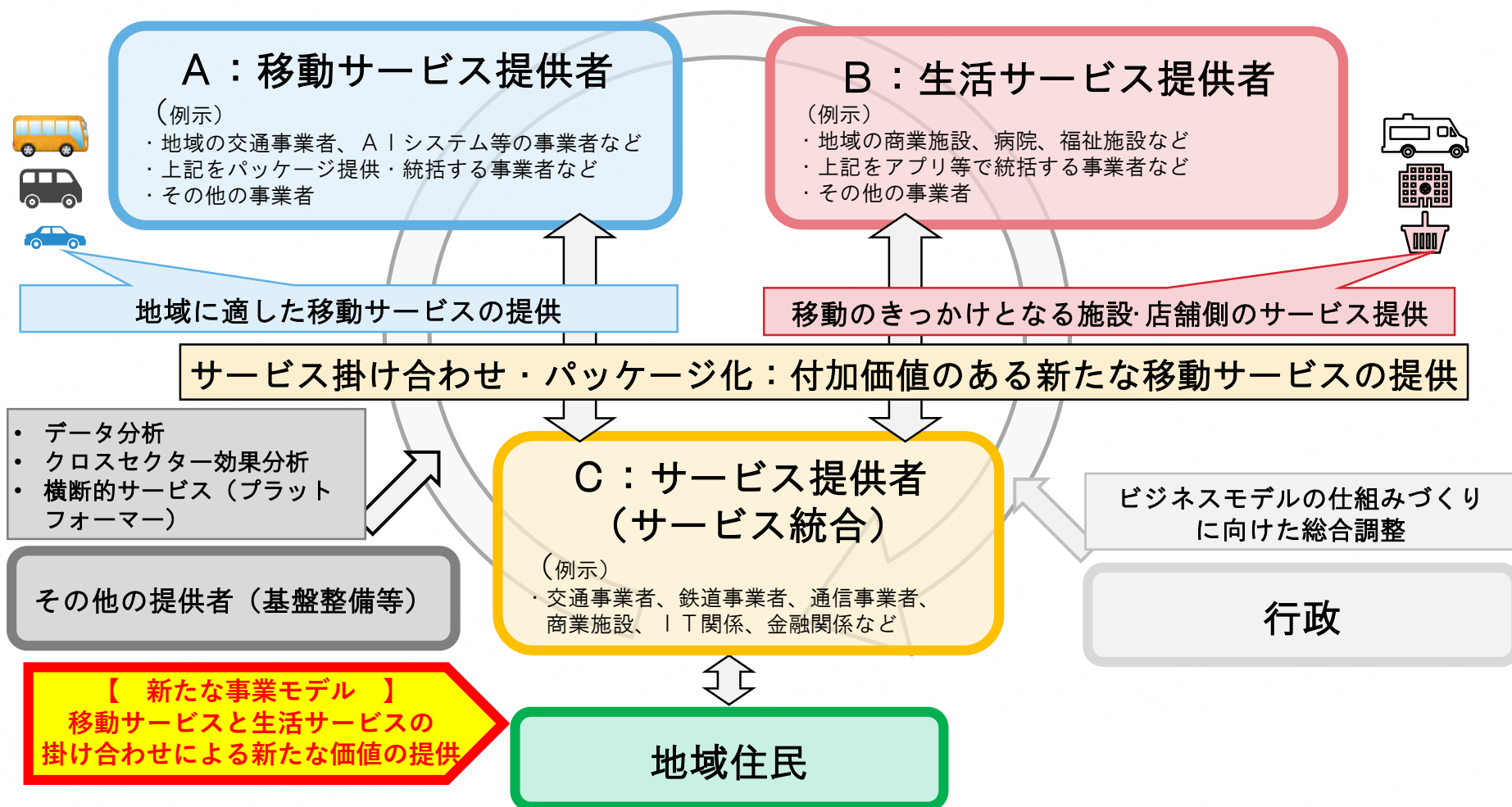
- ・ テーマ：移動手段の確保に留まらず、「生活を支え、生活の質を向上させる」移動サービスの実現
- ・ 具体策：移動目的に着目し、「移動サービスと生活サービスを連携させた新たな事業モデル」の構築
- ・ 効果：外出・公共交通の利用促進による事業性向上・環境負荷低減、施設連携による地域経済活性化
【 付加価値のある移動サービスを実現させ、まちの魅力・価値の向上を目指す 】



移動サービスと生活サービスの連携

- 外出・公共交通利用促進：移動の総量を増やす
 - ✓ 外出機会の創出
 - ・ 生活サービス連携による移動のきっかけ作りと便利な移動サービス導入による相乗効果
 - ✓ 公共交通利用の促進・環境負荷低減
 - ・ 自家用車から公共交通の転換
 - ・ 外出率の向上に伴う公共交通全体（鉄道、路線バス等）の利用者の増加
- 事業性向上に向けた新たな事業モデル構築
 - ✓ 新たな収入源確保、収入増の仕組み
 - ・ 移動サービス単独での採算性確保のハードル
 - ✓ 地域企業の方々と連携できる仕組み
 - ・ 移動サービスの送客効果の享受
 - ・ 移動サービスへの付加価値の提供
 - ✓ 地域住民の方々と一緒に創造する仕組み
 - ・ 地域のニーズを吸い上げ、サービス向上に向け、事業参画できる仕組み

1. 検討の背景 | 目指すべきビジネスモデルに係る連携のイメージ



2. 令和4年度実証実験について（目的など）

■今回の実証実験の目的

- ① 生活サービスと連携した移動サービスの実証実験の実施による外出促進効果の検証を実施（これまで外出できなかった方、しなかった方の需要の喚起も含め、公共交通全体の移動の総量を上げる）
- ② 施設への送迎効果・送客効果の評価を通して、上記連携サービスの新たな事業モデルの成立可能性について検証
- ③ 類似の地域特性を有する地区への横展開に繋げていく



■基本的な考え方

①実証実験のエリア選定

- ・ 移動課題を有し、かつ一定の人口・施設密度があり、生活サービス事業者との連携・横展開が期待できる地区をケーススタディのフィールドとして、青葉区新石川地区を選定
- ・ 地域の自治会や企業の主体的な参画・連携が期待できるエリア

②新たな事業モデルの成立可能性の検証

- ・ 移動サービスによる外出促進効果・施設への送客効果を検証し、生活サービス事業者（地域の施設等）からの将来的な協賛金やインセンティブの提供（※）に繋げていく

※インセンティブとして片道交通チケットを企画。今年度は第1回目の実験であるため、委託業務でインセンティブを負担するが、利用者満足度や施設への送客効果等を評価し、施設からの将来的な協賛金の提供可能性を検証

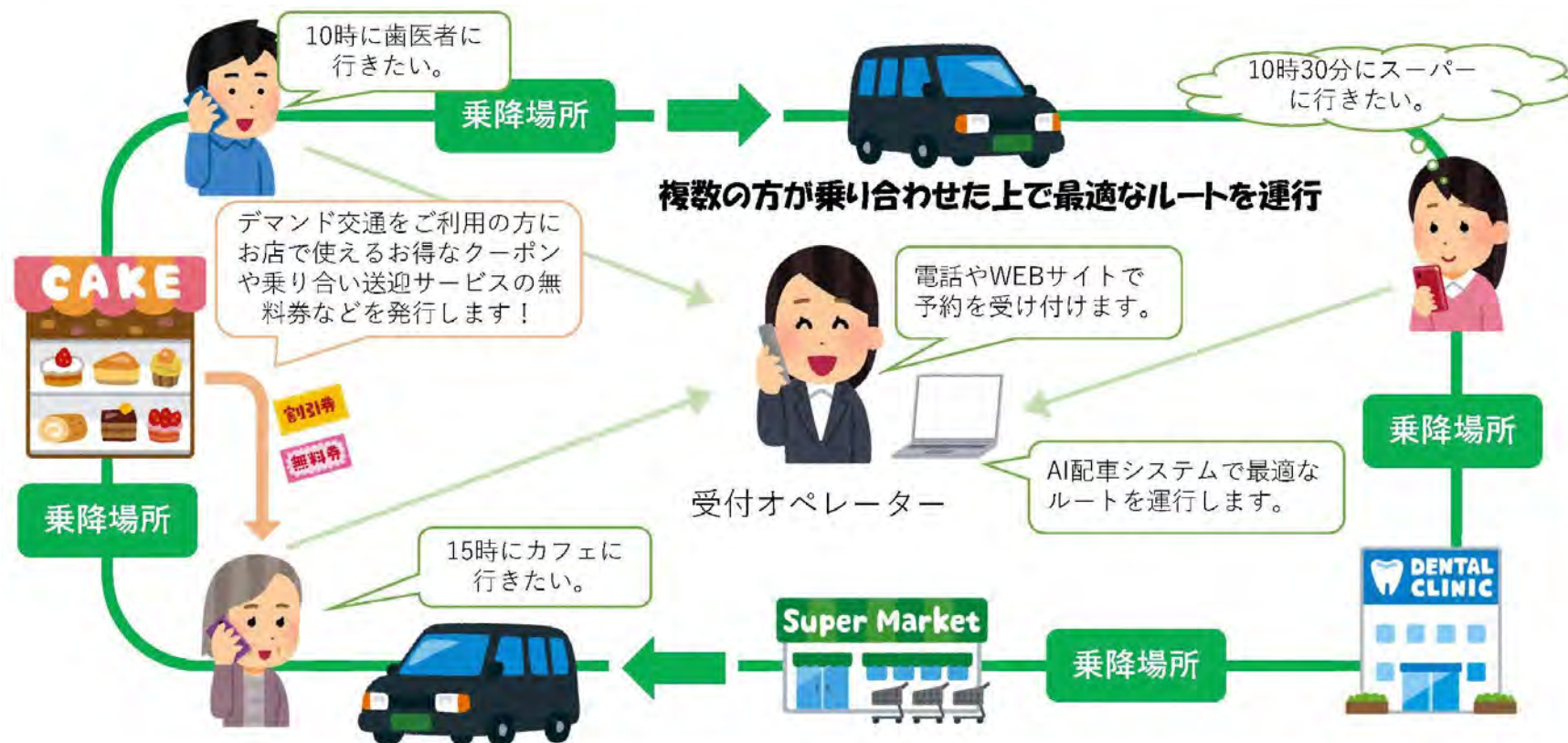
③地域の交通事業者（バス・タクシー等）と連携した持続可能な地域交通の確保

- ・ 日常生活の身近な移動を支える地域の交通事業者としっかり連携し、現状把握・実験・効果検証を重ね、協力しながら地域の公共交通全体の利便性向上・最適化等につなげ、外出の増加・公共交通の利用促進による持続可能性の向上を目指していく

2. 令和4年度実証実験について（移動サービス（デマンド交通））

①実証実験における移動サービスの運行システム

- リアルタイムの需要に応じてワゴン型の車両の配車を行うデマンド交通の実証を実施



デマンド交通とは

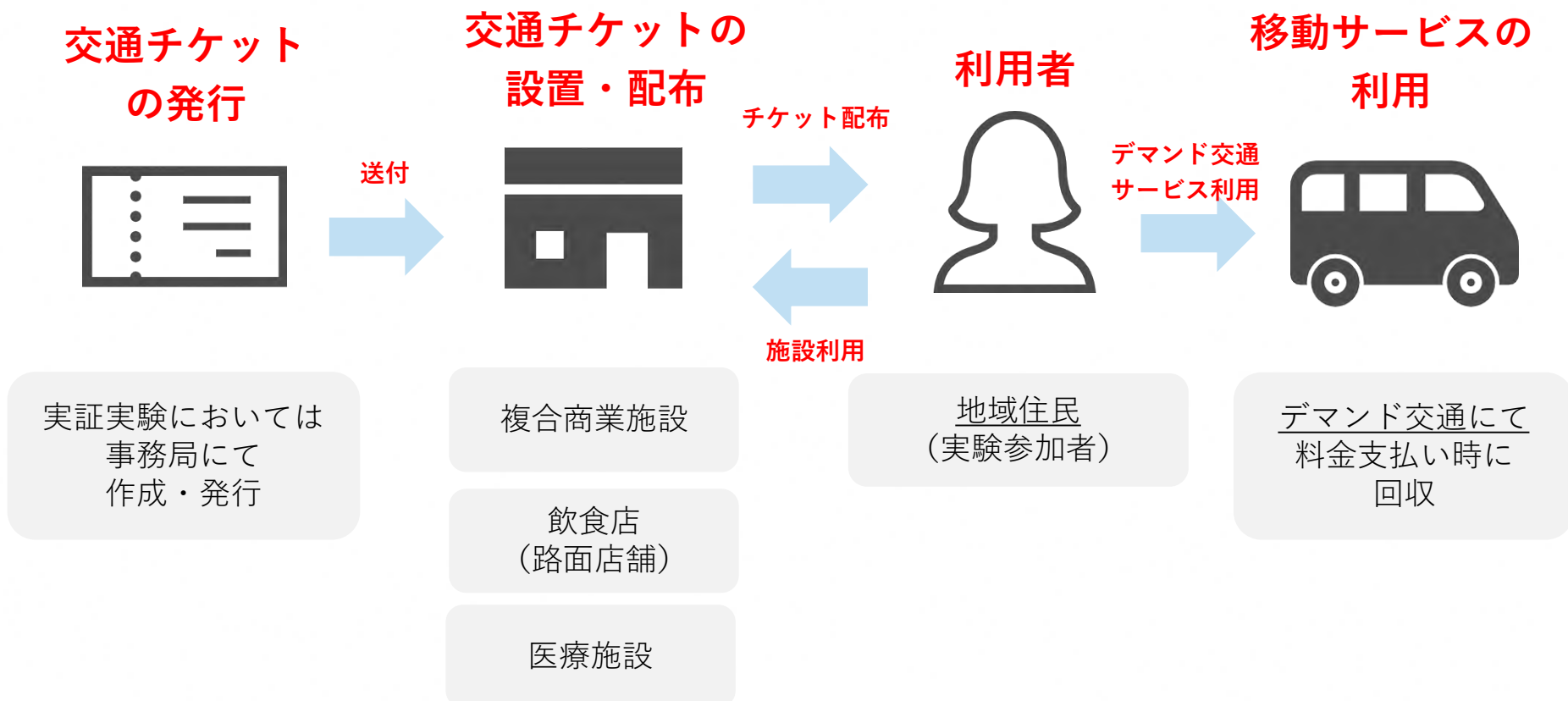
- ・バスのように複数の人を一度に運ぶことができる効率性、タクシーのように利用者の要望にきめ細かく応えることができる柔軟性をあわせ持った移動サービス形態です。
- ・電話やWEBサイトで利用希望日、乗り場と行先、着きたい時間などをお伝えいただくと、複数の利用者の目的地・到着時刻を専用システムが計算し、複数の方が乗り合わせたうえで、最適なルートで運行します。

2. 令和4年度実証実験について（生活サービスとの連携）

②実証実験における移動サービスと生活サービスの連携方法

- 連携する施設の利用者に対し「交通チケット」^注を配布し、デマンド交通の利用促進や連携施設の来訪・利用促進の効果検証を実施

注）「交通チケット」：移動サービス（デマンド交通）の1回の利用における運賃を無料とするチケット



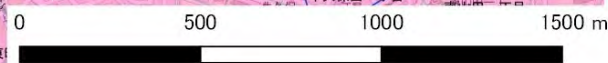
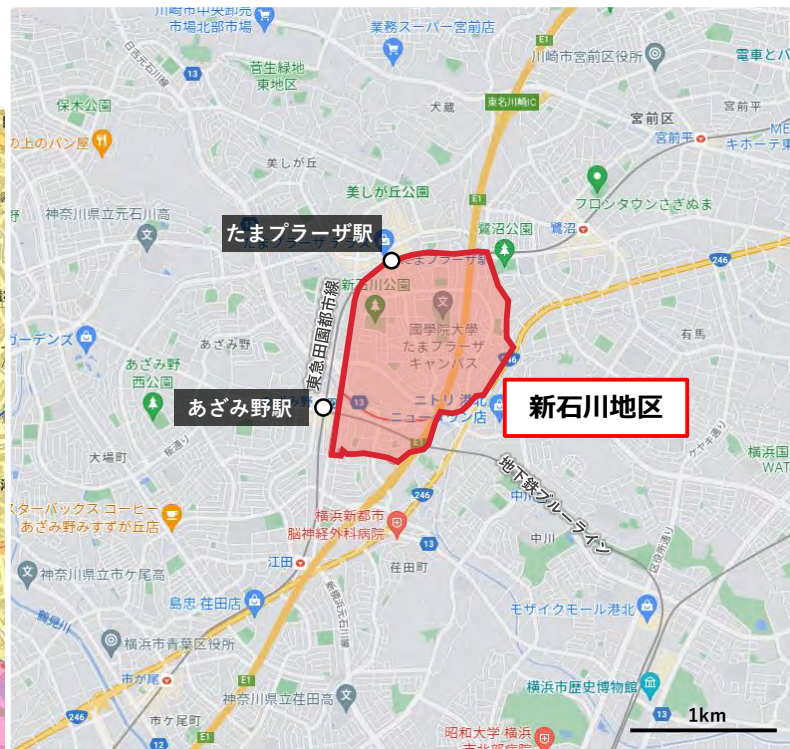
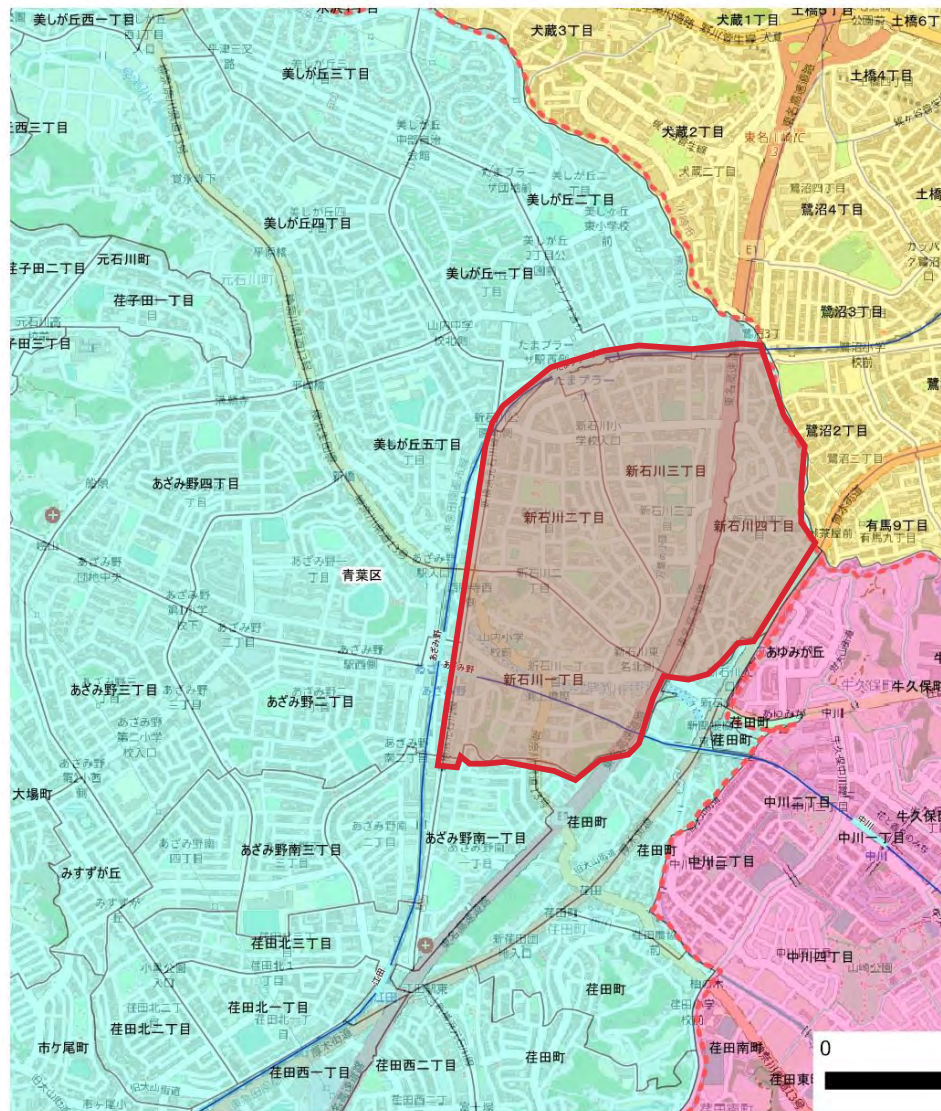
※インセンティブとして片道交通チケットを企画。今年度は第1回目の実験であるため、委託業務にてインセンティブを負担するが、利用者満足度や施設への送客効果等を評価し、施設からの将来的な協賛金の提供可能性を検証

2. 令和4年度実証実験について（実験概要（案））

項目	内容
運行事業者	神奈川都市交通株式会社
事業の許可	道路運送法第21条（一般乗合旅客自動車輸送）
配車システム運営	NTTドコモ
運行エリア	横浜市青葉区・新石川地区（1丁目～4丁目）
予約方法	インターネット・電話（なお、テレビリモコンのプッシュ機能による予約ついて調整中（対象者は限定））
利用対象者	事前の利用登録をいただいた方々 ■主なターゲット ・若年層・子育て世代、高齢者（移動に課題を抱える方々） ・新石川四丁目付近の居住者（公共交通のアクセシビリティが低い方々） ・駅周辺の施設の利用者（複合商業施設、病院、飲食店等）
実施期間	2023年1月中旬～2月末
運行時間	平日9～20時（土日・祝日は運休）
運行車両・台数	ワゴン型車両1台（乗客定員6人想定、車両故障の代車対応については調整中）
移動サービスの事業形態	「区域運行」によるデマンド交通
乗降スポット	50箇所のスポット
運賃	大人300円・小人150円 現金決済（なお、ICカード、電子マネー等のキャッシュレス決済については、調整中）
割引施策	連携する生活サービス施設の利用者に「片道交通チケット」の付与 ※「片道交通チケット」：デマンド交通の利用1回分の運賃を無料とするチケット

2. 令和4年度実証実験について（案内図）

●運行区域案



2. 令和4年度実証実験について（乗降スポット（案））

●乗降スポット案

【スポット配置の考え方】

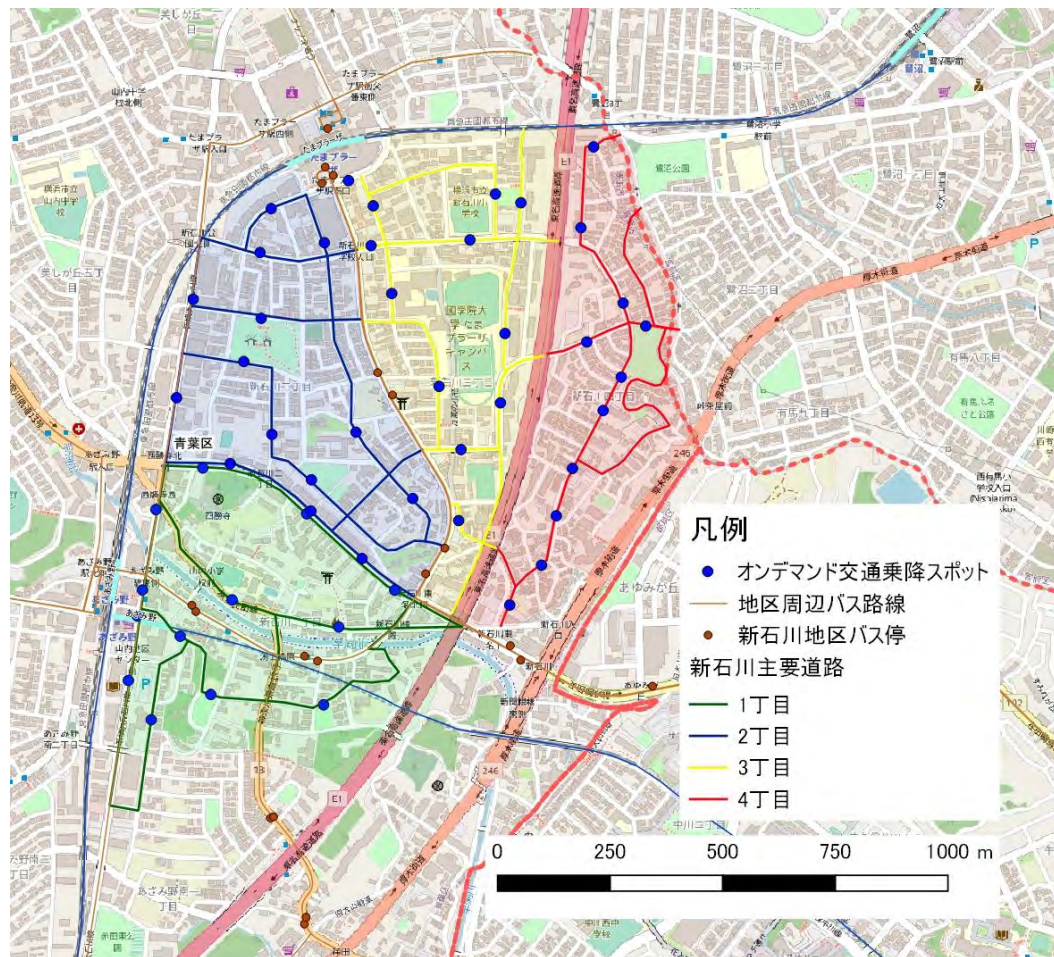
- ①各町丁目内の主要な道路沿いにおいて一定の間隔（100-200m程度の間隔）で配置
- ②一時停車が比較的容易であると想定される箇所、目印としてわかりやすい箇所に配置（歩道・路側帯がある箇所、公園・主要施設付近等）

【スポット数】

合計：50箇所

■内訳

- 新石川1丁目（緑色エリア）：13か所
新石川2丁目（青色エリア）：14か所
新石川3丁目（黄色エリア）：12か所
新石川4丁目（赤色エリア）：11か所



3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

①運行エリアの地域の特徴（新石川地区）

●新石川地区の基本データ（新石川小学校区を対象に下記の項目について集計）

面積（km ² ）	人口	人口密度 （人/／km ² ）	15歳未満 割合	65歳以上 割合	バス停勢圏 カバー率	鉄道駅勢圏 カバー率	平均傾斜角 （度）	施設密度（件/／km ² ）				
								行政施設	商業施設	学校	病院・ 診療所	福祉施設
0.991	12356	12465	0.15	0.13	0.68	0.49	6.90	1.01	35.31	18.16	2.02	8.07

※バス停勢圏は300m、鉄道駅勢圏は500mとして集計。学区面積に占めるバス停勢圏・鉄道駅勢圏が占める割合をカバー率として算出。

※データは国勢調査、国土数値情報、国土地理院DEMデータ、都市計画基礎調査データ等を使用

※「道路の移動等円滑化基準」（国土交通省）では、円滑な歩行を確保できる縦断勾配の基準として「5%（2.9度）以下」（地形の状況等やむを得ない場合でも、8%以下（4.6度））が示されている。

●当該地区の特徴（横浜市平均との比較）

地区名	新石川
人口属性	15歳未満人口が比較的多く、高齢者は少ない傾向にある - 人口密度は標準よりやや多め（約12,500人/／km²）
移動手段	鉄道駅は比較利用しやすいが、バス停へのアクセスが困難な箇所が多い
移動環境	やや傾斜が急な箇所を含む
施設環境	- 商業施設以外の施設の密度がやや低い - 他方で、商業施設の密度は標準的

- 当該地区は、データをみても、市域の中でも傾斜が急で、バス停へのアクセシビリティが低い傾向にあり、移動課題を抱えていると考えられます。
- 他方で、商業施設の密度は標準的であり、施設連携の可能性があると考えられます。

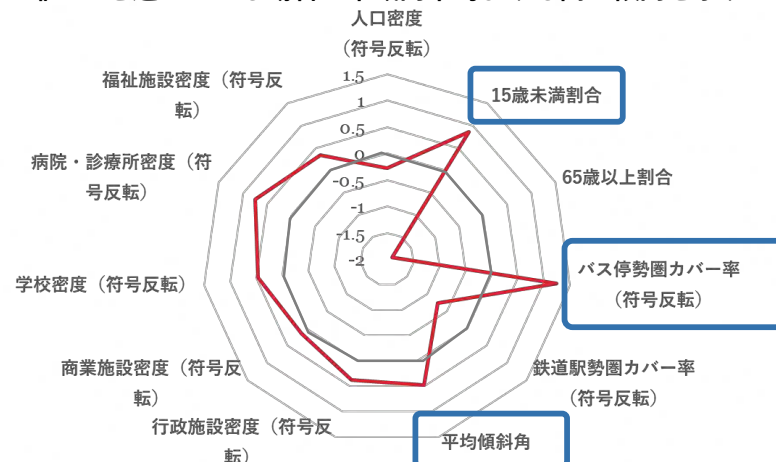
【参考】横浜市域小学校区（341地区）における

当該地区の標準化得点のレーダーチャート

※市域内の相対値を示すため、平均0・分散1に値を調整

※下図では、正の値を課題のある状況として示すため、一部の値については標準化得点の符号を反転

※値が0を超えている場合に市域内平均よりも高い傾向を示す

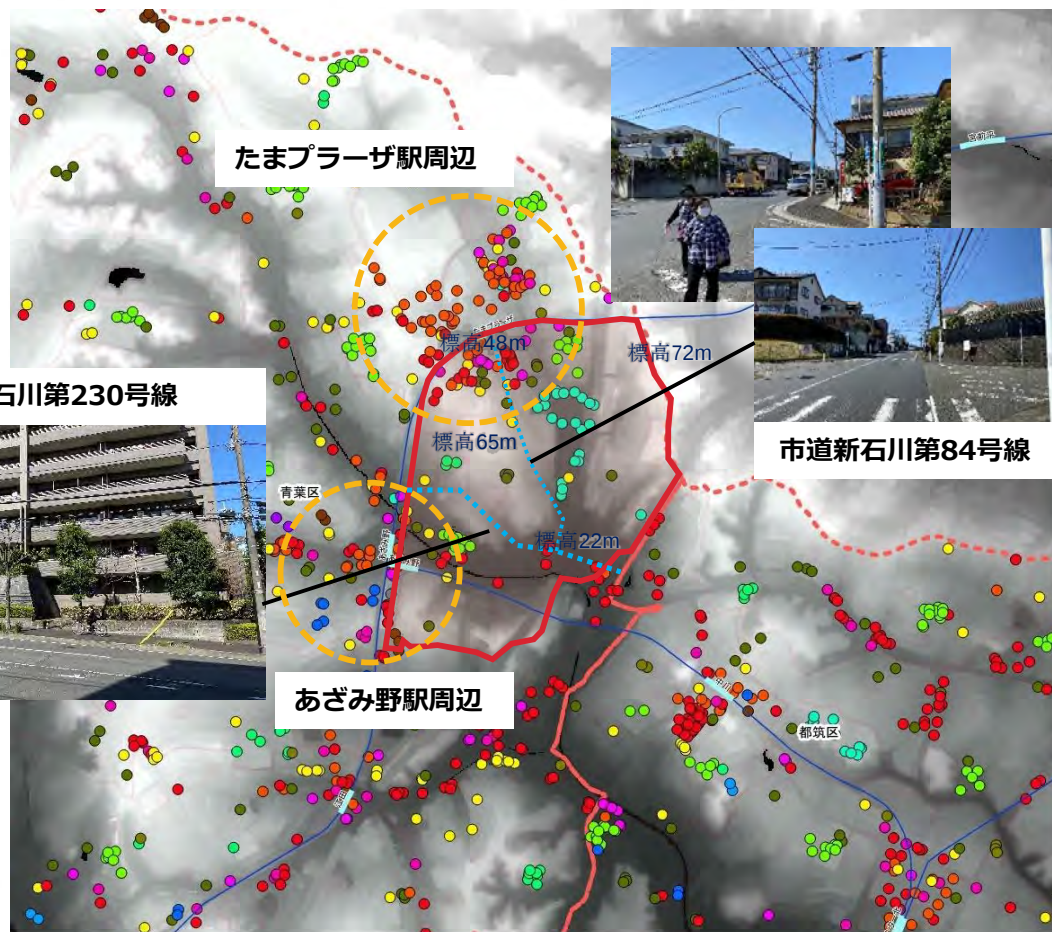


3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

②地域の課題・特徴の詳細

●地形と施設立地について

- 地域の標高をみると、新石川地区の北側・西側は高く、南東側が低くなっています。地区の主要な幹線道路としては地区中央を南北に「市道新石川第84号線」、地区南側を東西に「市道第230号線（日吉元石川線）」がありますが、いずれの道路も、高低差があり、**徒歩移動の際に負荷がかかる**と考えられます。
- 地域の主要な施設は、たまプラーザ駅・あざみ野周辺に集中して立地**しており、日常の活動目的の達成のためには駅周辺への移動が必要です。



凡例

施設

- 業務施設(行政)
- 商業施設(A)小売店・卸売店・百貨店等
- 商業施設(B)飲食店
- 商業施設(C)レンタル業・理容店等のその他サービス
- 複合系商業施設
- 娯楽施設(民間)
- 娯楽施設(公共)
- 遊戯施設(民間)ボーリング場等
- 遊戯施設(公共)スポーツ施設等
- 民間の大学、高等専門学校等
- 公共の大学、高等専門学校等
- 民間の幼稚園、小中学校、高等学校等
- 公共の幼稚園、小中学校、高等学校等
- 民間の病院
- 公共の病院
- 民間の診療所
- 民間の体育館、競技場、公会堂、博物館、美術館
- 公共の体育館、競技場、公会堂、博物館、美術館
- 民間の老人ホーム、保育所(託児所)等
- 公共の老人ホーム、保育所(託児所)等
- 民間の神社、寺院、教会
- 民間の公衆浴場、集会所、墓地管理棟
- 公共の図書館

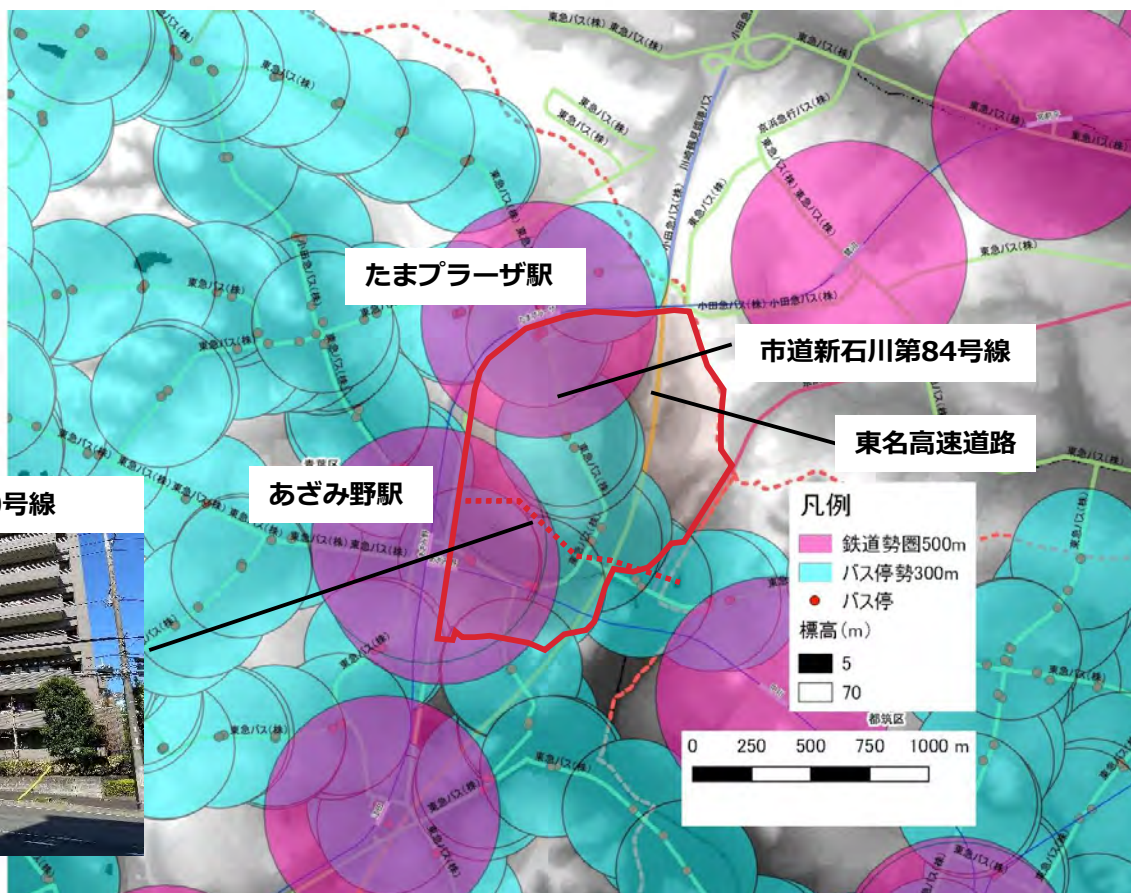
標高と施設分布

3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

②地域の課題・特徴の詳細

●公共交通のアクセシビリティ

- 地区の北端部にたまプラーザ駅、南西端部にあざみ野駅があり、鉄道勢圏のカバー率は比較的高いといえます。ただし、前述の通り地形の傾斜が大きく徒歩移動の際に負荷がかかる点で移動の課題があると考えられます。
- バス停勢圏（下図）をみると、地区の西側は概ねカバーされているものの、東名高速道路より東側のエリアは圏外となっています。また、あざみ野へ至る東西の市道新石川第230号線にはバス路線が設けられていない状態です。



市道新石川第84号線

鉄道勢圏（500m）+バス停勢圏（300m圏）

3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

③地域からの要望

●地元からの要望

- 令和3年3月に地元町内会（山内連合自治会・新石川下谷自治会）から、**地域住民の公共交通検討に関する要望書**を提出。

要望書の概要

- **地域の課題として、住民の高齢化やバス便がないことによる高齢者の外出が控えられることがあげられ、認知症等の増加や地区の活力の低下が懸念される。**
- **予てから自治会住民の中からは循環バスの要望が多く、東急バスにも相談を行うものの実現に至っておらず（地域の道路が狭隘でバス導入が難しいという経緯があった）、地域住民の生活の足を確保することを要望する。**
- また、新石川下谷自治会は住民戸数も多く**ICTを用いた地域交通の実証地域として最適であると考えられる。**

3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

④地域の移動実態の把握：データからの把握

●地区内・時間帯別トリップ数、代表交通手段分担率について

■使用データ

- ・ ソフトバンク「全国うごき統計」2021年10月・平日データ（人流データ）
- ・ 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査・平日データ（PTデータ）

■集計方法

- ・ 時間帯別トリップ数について | 人流データをもとに新石川1-4丁目該当メッシュ（標準地域メッシュ・4次メッシュ※500m四方相当）を対象に到着時間帯別トリップ数を集計
- ・ 代表交通手段分担率について | PTデータをもとに該当メッシュの代表交通手段のトリップ数を集計し、分担率を算出

■移動の傾向

- ・ 地区内において1日あたり約35,000トリップ、ピーク時で約2,000トリップがみられます。
- ・ 未就学児のいる世帯では、徒歩移動の割合が比較的高く、傾斜の大きい地域において、移動の負荷が高いことが課題であると考えられます。また、高齢者においては、他の世代に比べて自動車移動の割合が高く、高齢化の進展に伴う今後の免許返納の促進の可能性を考慮すると 自家用車からの転換の推進および移動支援の必要性があると考えられます。

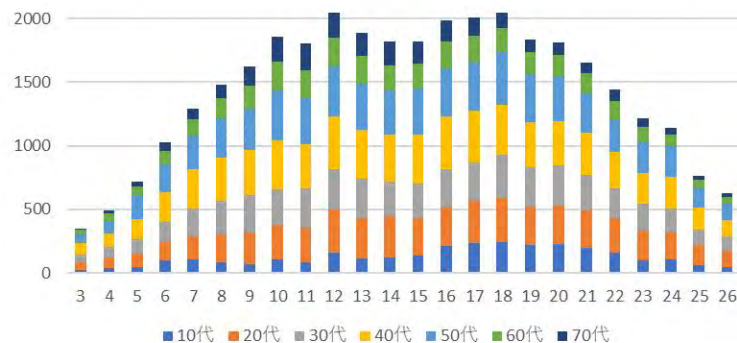
集計対象範囲



新石川地区 年代別 交通手段分担率（PTデータ）



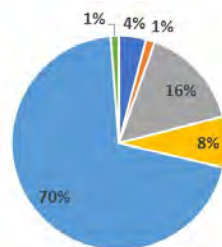
新石川地区 到着時間帯別トリップ数（人流データ）



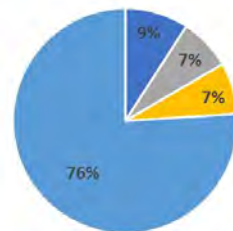
1日あたり総トリップ数:34,778

新石川地区 交通手段分担率（PTデータ）

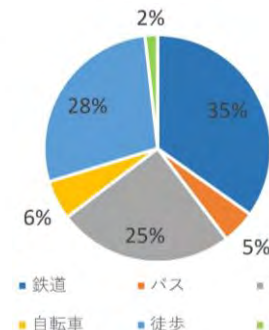
全世帯



5歳未満のいる世帯



参考 | 青葉区 交通手段分担率



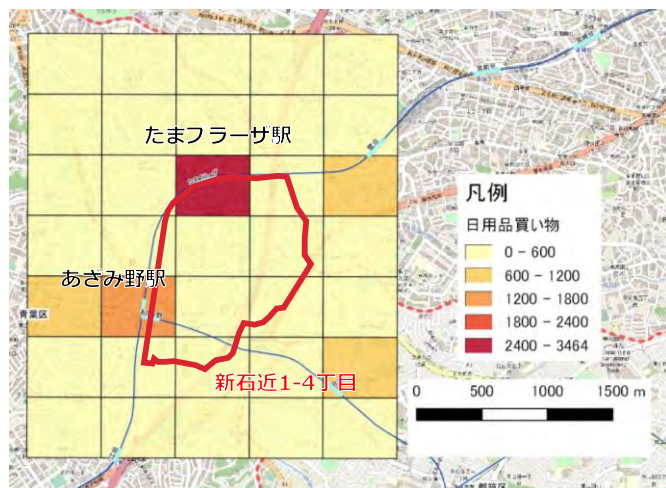
3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

④地域の移動実態の把握：データからの把握

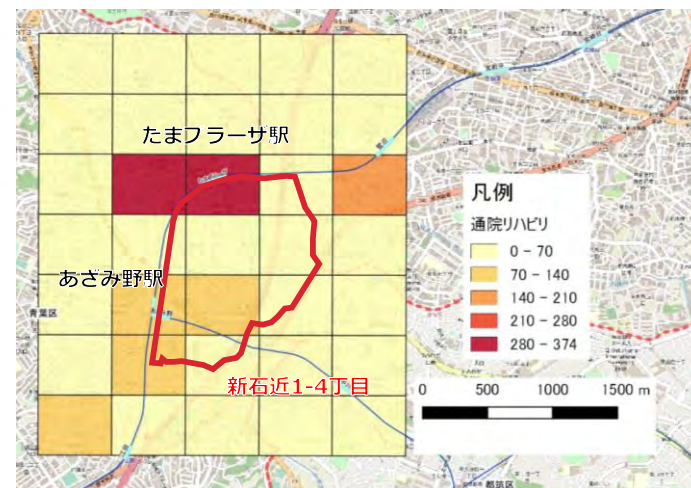
●地区周辺の目的別・集中トリップ

- 新石川地区を中心とした生活圏における主要な移動目的地を評価するため、PTデータをもとに2-3km四方のエリアにおける目的別の集中トリップを集計。
- 基本的には、**たまプラーザ駅・あざみ野駅周辺にトリップが集約される傾向**がみられます（前述の施設立地とも符合）。
- 通院リハビリや、その他私用については、新石川地区内においても集中（到着）トリップがみられます。

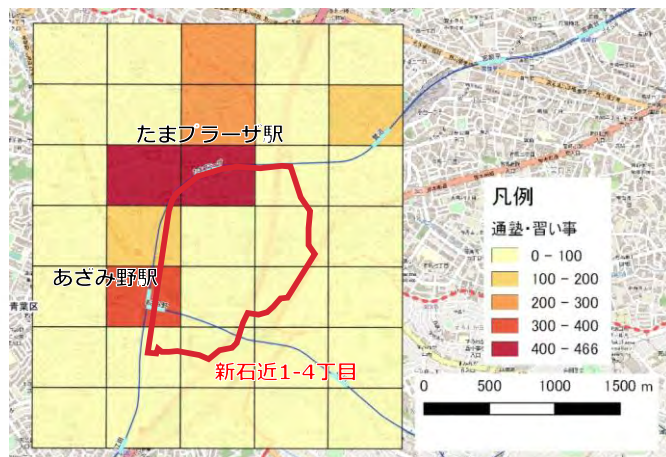
買い物（日用品）



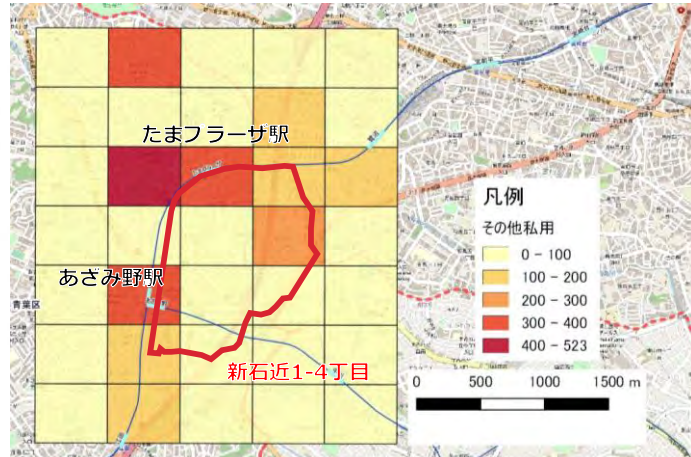
通院リハビリ



塾・習い事



その他私用



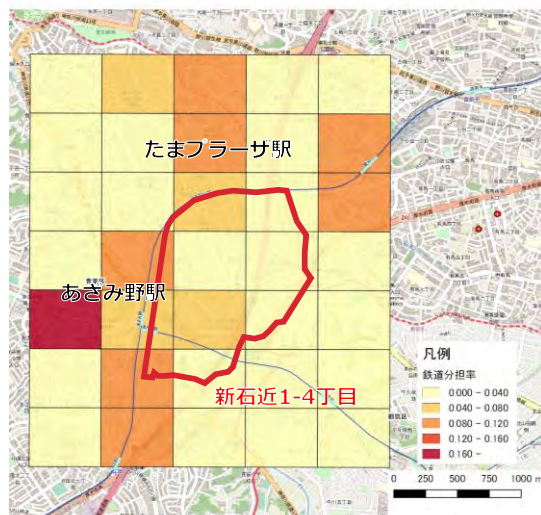
3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

④地域の移動実態の把握：データからの把握

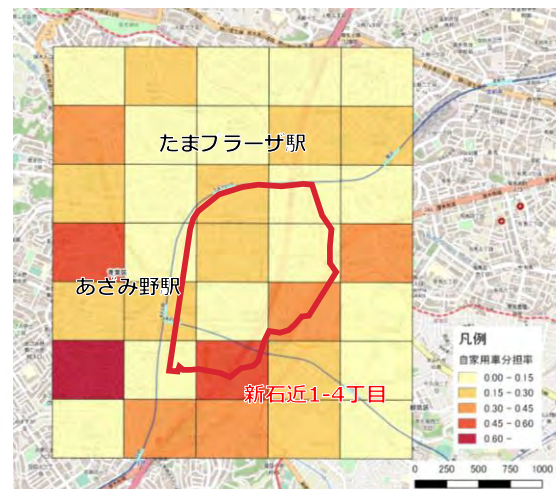
●地区周辺の手段別・トリップ数

- 新石川地区を中心とした生活圏における移動手段を評価するため、PTデータをもとに2-3km四方のエリアにおける手段別のトリップ数（発生集中量）を集計。
- 新石川1-4丁目に関しては、鉄道やバスについては駅周辺で分担率が比較的高い傾向にあり、**自家用車については地区の南側、自転車については地区の南東側**で高い傾向がみられます。

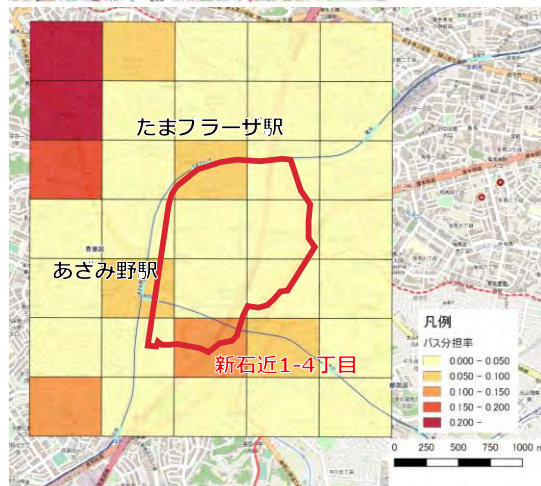
鉄道分担率



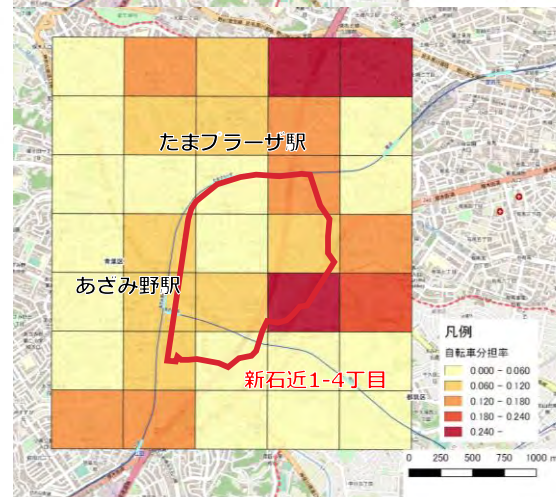
自家用車分担率



バス分担率



自転車分担率

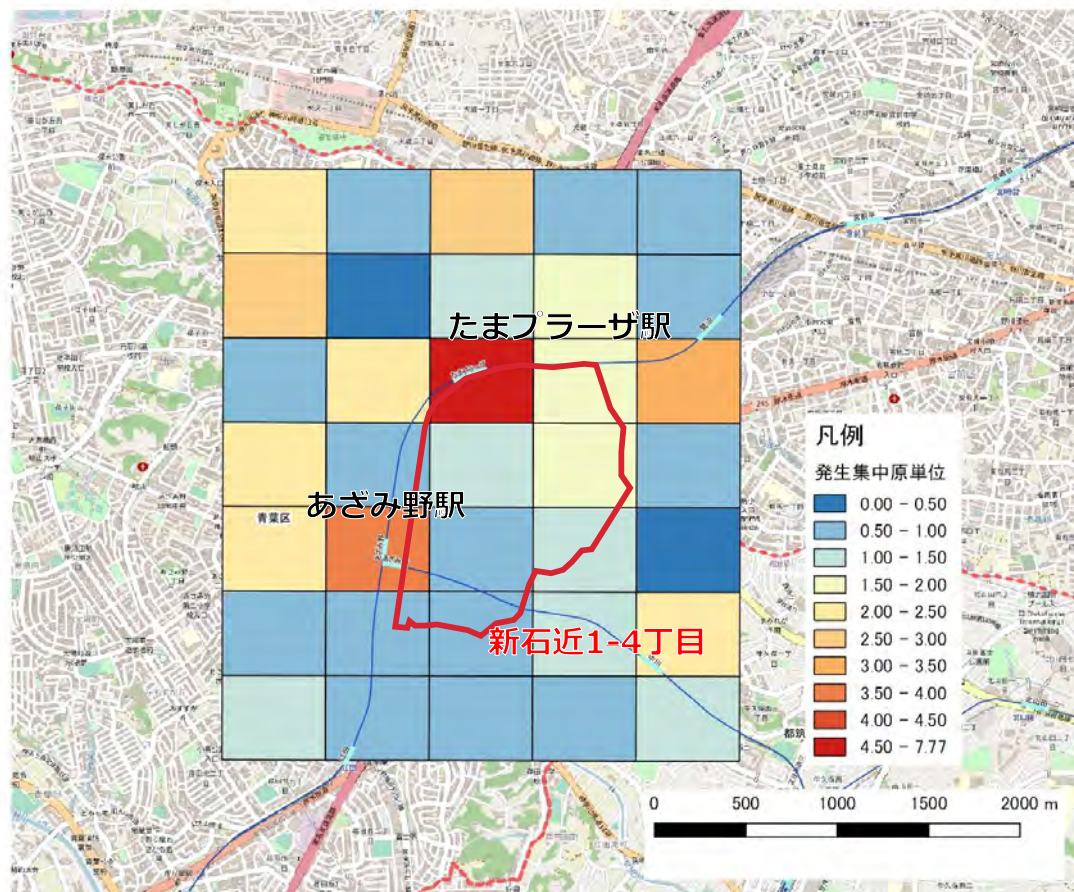


3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

④地域の移動実態の把握：データからの把握

●地区周辺のトリップ原単位

- 新石川地区を中心とした生活圏における一人あたりの移動量を評価するため、PTデータをもとに2-3km四方のエリアにおけるトリップ原単位（1日あたりトリップ数／昼間人口）を集計。
- 新石川1-4丁目に関しては、**駅周辺のトリップ原単位が高い傾向**にある一方で、**地区の南側、特に南西側でトリップ原単位が低い傾向**がみられます。



トリップ原単位（メッシュ別1日あたりトリップ数／昼間人口）

3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

④地域の移動実態の把握 | 住民インタビュー調査、施設ヒアリング等

- 地域住民の移動に関する課題意識を把握するため、地域住民や子育て・福祉施設の方々にインタビュー・ヒアリングを実施

■移動について日ごろ感じていること

- この地域は**山坂の起伏が大きい**ため、鉄道駅に近くても、**高齢者や子育て世代の荷物を持った移動、送迎などを日常的に行うのは本当に大変。特に自動車を保有しない世帯。**
- 高齢者は免許返納により、買物に困っている**という声をよく聞くし、外出が減少すると足腰が悪くなる。
- 新石川地区には、移動販売、スーパーの配送、買い物代行サービスなどがあるが、実際にスーパーに行って、商品を選びたいという人もいる。

■移動手段の使い勝手、課題など

- 普段は自動車を使っているので、駐車場があれば問題はないが、**免許返納後が心配。**
- 移動は徒歩・バスが中心であるが、**山坂の起伏、ベビーカーでのバス利用が大変。**
- 利用シーンに合わせて、自家用車・自転車・公共交通など**選択肢を使い分けている**（駐車場の有無、飲酒、乗継回数など）
- タクシーは普段利用しないが、**旅行の行き帰りなど荷物の多いときに利用する。**

3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

④地域の移動実態の把握 | 住民インタビュー調査、施設ヒアリング等

■デマンド交通の感想

- 近くに路線バスがあればそちらを使うが、**運行していない地域では価値があるのではないか。**
- 駅前の買物、鉄道乗継に使える。環境面で自動車からの転換の可能性も。
- **運行ルートや待ち時間をどう感じるか。**
- 家族全員での外出には適さないが、一人や子供だけ、両親（免許返納）の移動には利用価値がある。**利用シーンに毎に選択肢があることは、日常生活では重要。**データなどから、新石川地区の日常的な移動には適しているのではないか。

■デマンド交通の運賃

- 移動距離にもよる。100～300円くらい、**バスより安いのが妥当。**
- たまプラーザ駅、あざみ野駅を超えるのであれば、**バス乗継を考慮すると400円でもよいのでは。バス1本の範囲だと300円くらい。**10分以内に来てくれるなど、**時間の確実性が一定程度あるならば、車を手放して、定額制などを使うかも。**

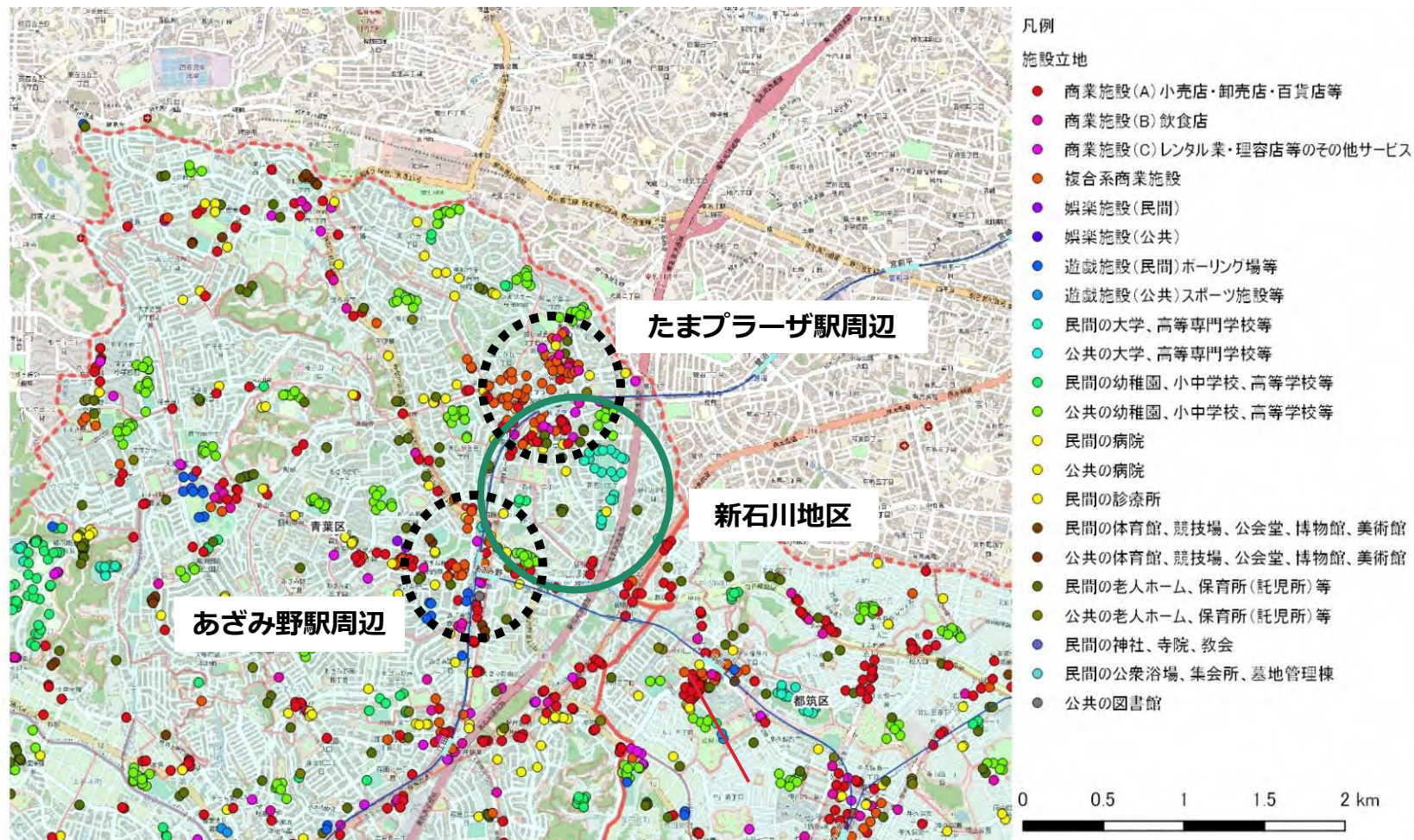
■外出促進策（片道交通チケット）

- 女性や日中家にいる人には魅力的で、**デマンド交通を利用する動機になる可能性はある。**また、施設と連携しながら、**単身高齢者の外出促進にながるとよい。**

3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

⑤移動サービスと生活サービスの連携

- 施設立地をみると、**日常的な移動の目的地となる施設（商業施設、病院等）は、主にたまプラーザ駅周辺、あざみ野駅周辺に集約**されています（前頁までの移動実態にもその傾向が表れています）。
- 移動サービスの利用促進**に繋がる仕組みとして、対象となる生活サービスの施設の利用者に**交通チケットを付与するスキームの実証実験のフィールドとして適切**であると考えられます。



4. 実証実験の評価の考え方

●実証実験の効果検証の指標（案）について

① 公共交通利用に伴う日常生活の質の向上、まちづくりへの寄与

■KPI

- 公共交通の利用率・転換率
- 交通手段の満足度
- 既存の公共交通の利用率
- 外出率
- 健康・交流活動の頻度

■目標

公共交通の利用促進

住民の健康増進

地域の賑わい向上

② 事業の持続可能性・他分野連携等に関する検証

■KPI

- 1人当たり交通サービス利用回数
- 1台・1日あたり交通サービス利用回数
- 1人当たり連携生活サービス利用回数
- 1人当たり連携サービス利用単価
- 連携サービス登録率（登録者/実験参加者）
- 実験参加者の連携サービス利用回数
- 交通チケット利用回数（合計・店舗種別別）
- 1店舗あたり交通チケット利用回数
- 交通チケット利用者の平均消費額（合計・店舗種別別）

■目標

デマンド交通の事業性向上

生活サービスの事業性向上

インセンティブによる送客促進

インセンティブによる費用対効果

4. 実証実験の評価の考え方

●評価の際に活用可能なデータ

- 運行データによる配車ODデータ（配車システムに記録される乗降スポットデータ）
- 利用者数・属性情報等の把握（参加者登録情報）
- 利用者アンケート調査の実施（開始前・終了後に参加者を対象に実施）
- 交通チケットの配布・利用記録（配布：施設側、利用：車両側で記録）

●具体的な評価項目（案）

検証項目	評価内容	評価方法
①公共交通の利用率促進効果	・ 目的別の各交通手段の利用頻度（特に実験期間中のデマンド交通の利用頻度）	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後） ・ デマンド交通の利用回数については配車ODデータ
②交通手段の満足度向上	・ 移動目的別・交通手段別の満足度 ・ 本格運行時のデマンド交通の利用意向	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）
③既存公共交通の利用度向上	・ ①と同様	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）
④外出機会の創出効果	・ 外出率・1日あたりの移動回数	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）
⑤健康・交流活動の創出効果	・ 公園や交流施設の来訪頻度 ・ 健康行動（散歩等）、交流行動（知人・友人・家族）と会う頻度 ・ 1日における余暇時間	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）
⑥デマンド交通の事業性評価	・ 1人当たり交通サービス利用回数 ・ 1台・1日あたり交通サービス利用回数	・ 配車ODデータ
⑦生活サービスの事業性評価	・ 1人当たり連携生活サービス利用回数 ・ 1人当たり連携サービス利用単価（※取得できるか要検討） ・ 連携サービス登録率（連携サービス登録者/実験参加者）	・ 連携サービス利用ログ ・ 連携サービス登録状況
⑧インセンティブの送客効果の評価	・ 交通チケット利用回数（合計・店舗種別別） ・ 1店舗あたり交通チケット利用回数	・ 交通チケットの配布・利用記録（施設側で配布日時、配布対象者、利用店舗等を記録、車両側で利用日時を記録）
⑨インセンティブの費用対効果の評価	・ 交通チケット利用者の平均消費額（合計・店舗種別別）※取得できるか要検討	・ 交通チケットの配布・利用記録（施設側で配布日時、配布対象者、利用店舗、購入額等を記録）

5. 実証実験に向けた検討スケジュール

	2022. 9	2022. 10	2022. 11	2022. 12	2023. 1	2023. 2	2023. 3
道路運送法 21条 許可申請		許可申請					
参加者募集		参加者募集 (2022年10月～2023年1月末)					
				参加者説明会			
実験の実施					実証実験期間		評価



地域公共交通会議 (9/5)

6. （参考）移動実態に係る市民アンケートの内容

全市的なアンケート調査における市民の課題意識

●アンケートの調査概要

項目	内容
タイトル	地域の交通や移動等に関するアンケート調査
調査方法	インターネットによるアンケート調査
実施期間	令和3年11月29日（月）から令和3年12月19日（日）
調査対象者	市内在住者
調査内容	Ⅰ．活動目的別の移動傾向に関する質問 Ⅱ．地域の公共交通に関する質問 Ⅲ．自家用車と運転免許に関する質問 Ⅳ．基本属性に関する質問
回答数	873件

●アンケート結果（抜粋）

- 子育て世代、高齢者が主な移動支援が主な移動支援の対象として想定されることから、子供の有無、職業の有無、年齢を基準として右に示す5つのペルソナを設定
- 上記ペルソナの回答を整理

ペルソナ	年齢	世帯構成	職業
職業あり・子供あり	2. 20歳代	3. 親と子ども（二世帯）	1. 農林漁業、その家族従事者
	3. 30歳代	4. 親と子どもと孫など（三世帯）	2. 自営業（商工サービス、自由業等）
	4. 40歳代		3. 会社、官公署などに勤務（臨時、パートを除く）
	5. 50歳代		4. 臨時、パート
	6. 60歳～64歳		
職業あり・子供なし	2. 20歳代	1. 単身世帯（一人暮らし）	1. 農林漁業、その家族従事者
	3. 30歳代	2. 夫婦のみ、兄弟や姉妹のみなど（一世帯）	2. 自営業（商工サービス、自由業等）
	4. 40歳代		3. 会社、官公署などに勤務（臨時、パートを除く）
	5. 50歳代		4. 臨時、パート
	6. 60歳～64歳		
職業なし・子供あり	2. 20歳代	3. 親と子ども（二世帯）	5. 家事専業
	3. 30歳代	4. 親と子どもと孫など（三世帯）	8. 無職
	4. 40歳代		
	5. 50歳代		
	6. 60歳～64歳		
職業なし・子供なし	2. 20歳代	1. 単身世帯（一人暮らし）	5. 家事専業
	3. 30歳代	2. 夫婦のみ、兄弟や姉妹のみなど（一世帯）	8. 無職
	4. 40歳代		
	5. 50歳代		
	6. 60歳～64歳		
高齢者	7. 65歳～69歳		
	8. 70歳～74歳		
	9. 75歳以上		

該当者数

337

174

129

61

124

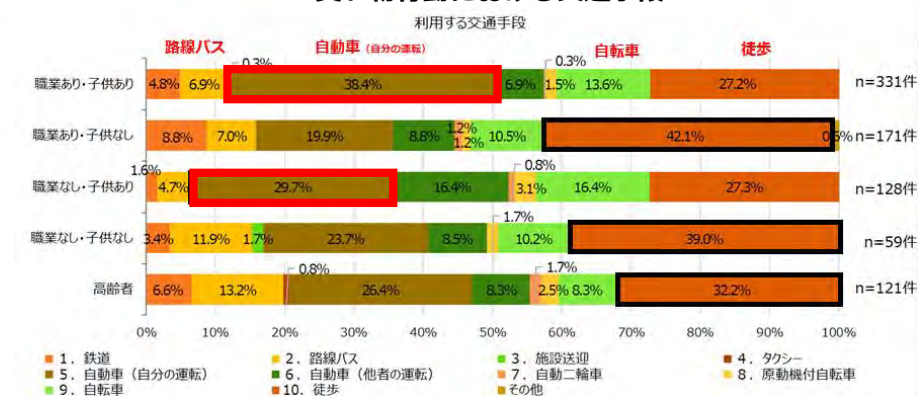
6. (参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

全市的なアンケート調査における市民の課題意識

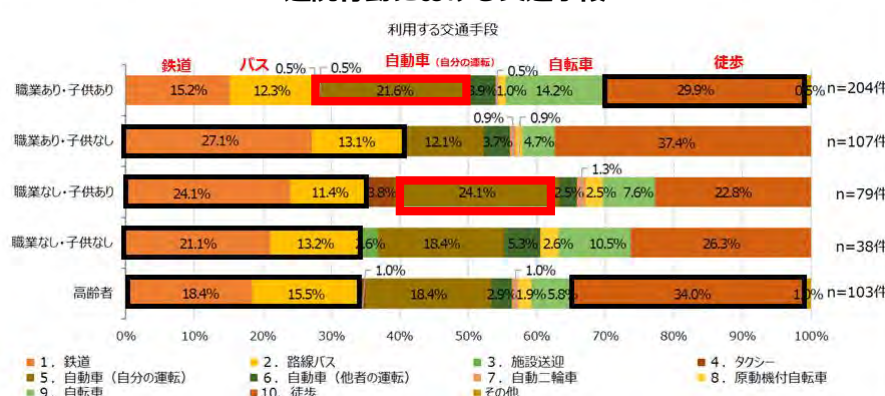
●アンケート結果(抜粋) | ペルソナ別・目的別の利用交通手段

- ・ **子供がいる世帯**においては、**買い物や通院における自動車利用が他のペルソナより比較的多い**傾向にあります。
- ・ **子供がいない世帯**では、**買い物・通院における徒歩移動**が比較的多い傾向にあります。
- ・ いずれのペルソナも**送迎行動では自動車利用**が多くみられます(子供がいる世帯が子供の送迎、いない世帯は配偶者・親、高齢者では配偶者・孫を対象として送迎行動が多い)。また、**通院においては鉄道・バス利用**が比較的多くみられます。
- ・ いずれのペルソナも**その他行動では、徒歩移動**が多くみられます。

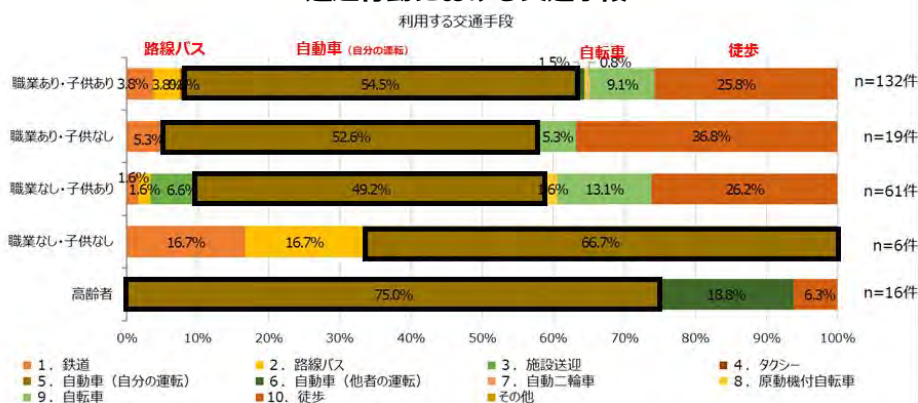
買い物行動における交通手段



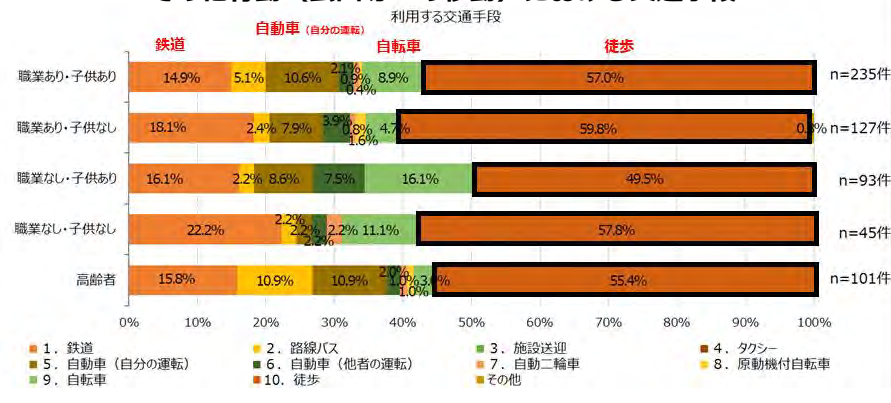
通院行動における交通手段



送迎行動における交通手段



その他行動(公園等への移動)における交通手段



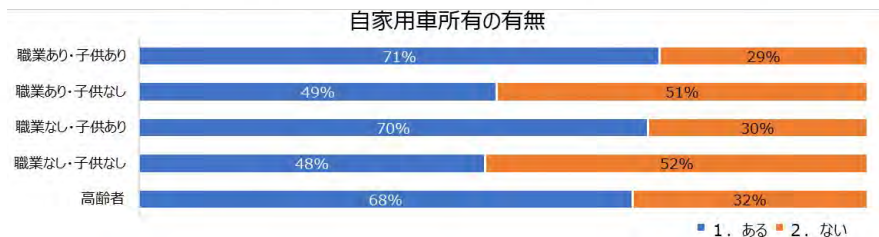
6. (参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

全市的なアンケート調査における市民の課題意識

●アンケート結果（抜粋） | ペルソナ別・自家用車の所有状況と利用意向

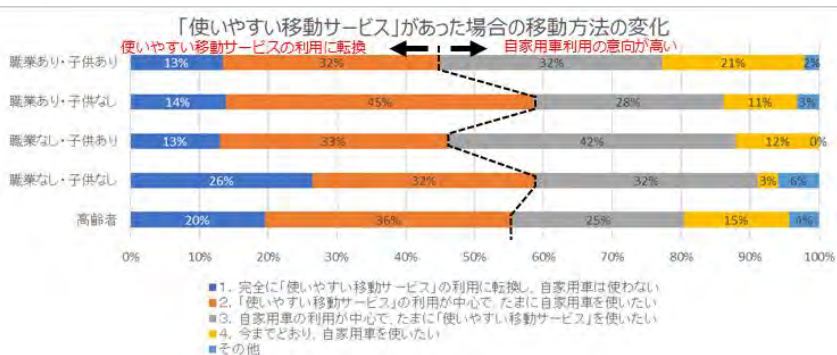
- ・ **子供がいる世帯で、高齢者世帯で、自家用車の所有率が高い**傾向にあります。
- ・ また、もし「**使いやすい移動サービスがあった場合**」の自家用車の利用意向については、**子供がいる場合において、継続的な自家用車利用を望む**回答が多い傾向にあり、当該ペルソナで特にプライベートな移動手段が望まれる傾向にあると考えられます。

自家用車の所有有無



子供あり	子供なし	高齢者
・ 7 割が所有	・ 所有の有無は半々	・ 7 割が所有

使いやすい移動サービスがあった時の自家用車の利用意向



子供あり	子供なし	高齢者
・ 自家用車利用の意向が高い割合が過半 ・ 「職業あり」は『今までどおり自家用車を使いたい』割合が2割で、他に比べ高い	・ 使いやすい移動サービスの利用に転換の割合が過半 ・ 「職業なし」は『完全に使いやすい移動サービスへ転換』の割合が2割強で、他に比べ高い	・ 使いやすい移動サービスの利用に転換の割合が過半 ・ 『今までどおり自家用車を使いたい』割合も1割強

6. （参考）移動実態に係る市民アンケートの内容

全市的なアンケート調査における市民の課題意識

●アンケート結果（抜粋） | 既存の地域交通に対する課題感

- ・ ペルソナに関わらず、路線バスについては、運賃が高い・運行本数が少ない・到着時間がわかりにくい等の運行形態に関わる内容に加えて、自動車・自転車・バイク等の方が移動しやすいという回答が比較的多くみられます。
- ・ また、タクシーについては、運賃が高いという回答が大半を占めています。

路線バス

選択肢	1.職業あり・子供あり	2.職業あり・子供なし	3.職業なし・子供あり	4.職業なし・子供なし	5.高齢者
1. 運賃が高い	12%	9%	11%	13%	15%
2. 運行本数が少ないまたは乗車までの待ち時間が長い	19%	18%	20%	15%	28%
3. 遅延するまたは道路混雑等で目的地への到着時間がわかりにくい	16%	16%	13%	14%	11%
4. 利用時の乗車時間が長い	2%	3%	1%	1%	1%
5. 自宅からの乗車地点（バス停）までの距離が遠い・山坂がきつい または 降車地点（バス停）から目的地までの距離が遠い・山坂がきつい	7%	7%	9%	8%	8%
6. 乗車時の快適性が低いまたは車内が混雑している	8%	10%	7%	6%	5%
7. 乗り換えが不便	4%	3%	4%	3%	2%
8. 利用に必要な情報がわかりにくい または 利用の仕方がわからない	2%	7%	6%	6%	1%
9. 自動車・自転車・バイク等の方が移動しやすい	15%	12%	15%	14%	10%
10. 改善した方が良い点や不満点等はとくにない	5%	6%	7%	11%	11%
11. 利用しないため、わからない	4%	4%	1%	5%	6%
その他	5%	7%	5%	5%	4%
	n=620件	n=300件	n=223件	n=110件	n=185件

タクシー

選択肢	1.職業あり・子供あり	2.職業あり・子供なし	3.職業なし・子供あり	4.職業なし・子供なし	5.高齢者
1. 運賃が高い	47%	47%	44%	40%	38%
2. 乗車までの待ち時間が長い	9%	8%	8%	13%	7%
3. 遅延する道路混雑等で目的地への到着時間がわかりにくい	3%	2%	1%	4%	1%
4. 利用時の乗車時間が長い	0%	0%	1%	0%	1%
5. 自宅からの乗車地点（タクシー乗り場）までの距離が遠い・山坂がきつい	4%	4%	5%	1%	4%
6. 乗車時の快適性が低いまたは車内が混雑している	2%	1%	2%	1%	0%
7. 乗り換えが不便	0%	0%	1%	0%	0%
8. 利用に必要な情報がわかりにくいまたは利用の仕方がわからない	2%	1%	1%	1%	3%
9. 自動車・自転車・バイク等の方が移動しやすい	11%	11%	8%	8%	6%
10. 改善した方が良い点や不満点等はとくにない	6%	3%	3%	9%	4%
11. 利用しないため、わからない	11%	14%	15%	17%	29%
その他	6%	8%	11%	4%	5%
	n=452件	n=207件	n=171件	n=75件	n=147件

6. （参考）移動実態に係る市民アンケートの内容

全市的なアンケート調査における市民の課題意識

●アンケート結果（抜粋） | 新しい移動サービスの方向性

- 課題感・不満を解消した際の移動サービスのあり方（自由記述）についての回答をみると、全体的には、「**運賃の無料化、割引・補助等の導入**」についての意見が最も多くみられます。
- 運行形態に関しては、「**地域循環バス**」「**シャトルバス**」「**送迎バス**」「**デマンド交通**」等の導入についての意見が多数。
- 既存の公共交通については、「本数や待ち時間等の改善」「路線改善」が多数みられます。

サービス内容

分類	公共交通の利便性向上										利用料金		運行形態										車両			その他		
内容	仲 既 有 公 共 交 通 の 路 線 改 善 （ 新 設 、 延	自 宅 か ら 公 共 交 通 へ の ア ク セ ス 改 善	定 時 輸 送 、 遅 延 改 善	改 善 本 数 が 多 い ・ 待 ち 時 間 が 短 い ・ ダ イ ヤ	ア プ リ 配 車 サ ー ビ ス	通 案 内 、 混 雑 状 況 等 （ 交	利 用 に 必 要 な 情 報 の 分 か り や す さ （ 交	速 達 性 の 向 上	ワ ン ス ト ッ プ サ ー ビ ス	誰 で も 乗 車 が 可 能 （ 車 椅 子 、 ベ ビ ー カ ー 、 ペ ッ ト ）	利 用 者 を 限 定 （ 高 齢 者 、 子 供 、 地 域 住 民 等 ）	運 賃 が 安 い （ 無 料 、 割 引 、 補 助 等 ）	乗 り 放 題 （ 一 日 乗 車 券 、 サ ブ ス ク 等 ）	地 域 循 環 バ ス の 導 入	シャ ト ル バ ス の 導 入	送 迎 サ ー ビ ス	ス ク ー ル バ ス （ 保 育 園 含 む ） の 導 入	オ ン デ マ ン ド 交 通 の 導 入	乗 降 り が 自 由 な 公 共 交 通 の 導 入	相 乗 り サ ー ビ ス の 導 入	シ ェ ア サ ー ビ ス の 導 入 （ ラ イ ド シ ェ ア を 含 む ）	そ の 他 移 動 手 段 の 導 入	自 動 運 転	小 型 バ ス の 導 入	快 適 性 （ 座 れ る 、 混 雑 し て い な い 、 コ ロ ナ 対 策 ）	そ の 他 内 容	特 に な い ・ 分 か ら な い	具 体 内 容 不 明
職業あり・子供あり	11	2	2	11	3	4	1	1	3	4	26	4	19	8	7	2	8	4	4	11	18	5	14	12	4	8	25	7
職業あり・子供なし	6	0	5	5	0	4	2	0	1	1	8	2	7	2	3	0	5	0	6	16	9	8	4	2	9	8	7	
職業なし・子供あり	2	2	2	5	2	2	0	0	0	4	9	1	5	8	5	0	2	0	1	4	5	0	2	2	0	9	5	
職業なし・子供なし	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	6	0	5	3	3	0	0	0	1	3	3	0	0	2	0	6	1	
高齢者	1	1	1	6	0	0	0	0	0	1	4	1	14	3	4	0	5	2	2	4	0	0	3	1	1	6	4	
計	22	6	10	27	6	11	3	1	4	10	53	8	50	24	22	2	20	6	21	45	22	22	21	11	18	54	24	