

# 計画目的達成度の評価（平成24～29年度）

【成果指標】（ア）総人口に対する公共交通圏域内人口の割合				
基準値 (H23)	実績値 (H26)	実績値 (H29)	目標値 (H33)	評価(案)
88.6%	90.3%	90.4%	90.0%	コミュニティバスや乗合タクシーの新規導入地区は無かったが、乗合タクシーの新規停留所設置により公共交通圏域が拡大し、目標値を上回った。
関連するモニタリング指標の評価(2施策)				
施策名	モニタリング指標		基準値	実績値
コミュニティバス導入スキームの運用	運行路線利用者数			H29 152,987人 H26 55,926人
	評価	運行経路の見直しはあったが、公共交通圏域の拡大にはつながらなかった。		
乗合タクシー導入スキームの運用	運行路線利用者数			H29 16,849人 H26 9,972人
	評価	新規停留所の設置により、公共交通圏域の拡大に貢献した。		

H23、33年度の数値はH17年度の国勢調査の人口を基に算出。H26年度はH22年度、H29年度はH27年度の国勢調査の人口を基に算出。

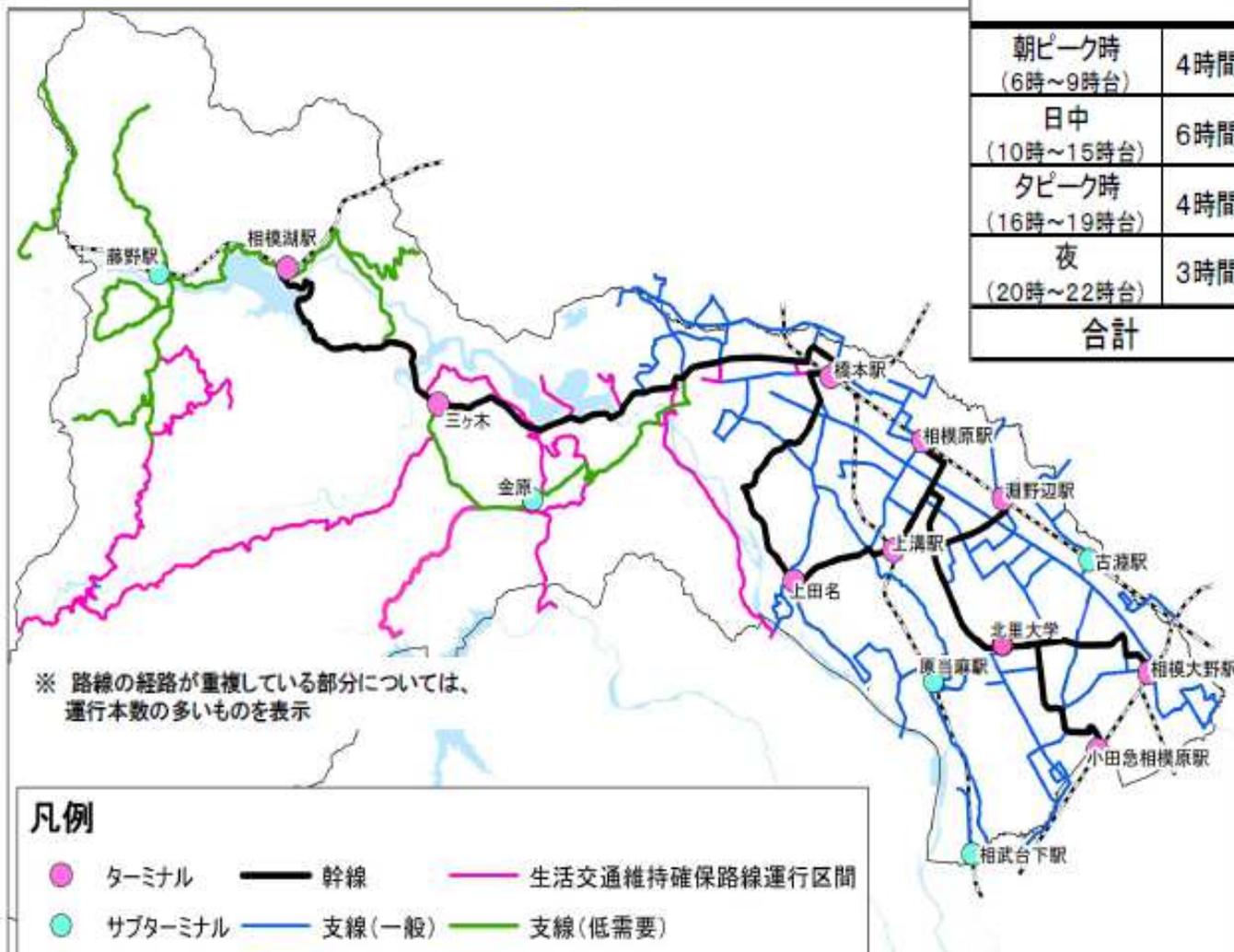
## 【成果指標】 (イ) 運行サービス水準目標値の達成状況

基準値 (H23)	実績値 (H26)	実績値 (H29)	目標値 (H33)	評価(案)
幹線： 78% 一般支線： 53% 低需要支線： 22%	幹線： 56% 一般支線： 53% 低需要支線： 22%	幹線： 56% 一般支線： 54% 低需要支線： 22%	幹線： 100% 一般支線： 100% 低需要支線： 100%	運転手不足等、社会情勢の変化により目標値の達成は難しい状況にあるが、地域の需要に応じた効果的な路線網の配置が必要。

### 関連するモニタリング指標の評価(2施策)

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
支線網の見直し	見直し路線利用者数	10.4人/便 (橋55系統)	10.8人/便 (橋55系統)
	評価	ダイヤ改正などにより見直しが行われているところであるが、運行本数の増加につながるまでの利用者増とはなっていないため、引き続き改善が必要。	
地域主体による利用促進	運行サービス水準目標値の達成状況	幹線： 7/9路線 一般支線： 21/40路線 低需要支線： 2/9路線	幹線： 5/9路線 一般支線： 22/40路線 低需要支線： 2/9路線
	評価	運行継続条件を定めたコミュニティ交通や、見直し検討基準のある生活交通維持確保路線については、利用促進活動を実施しているが、それ以外の利用者が少ない路線についても利用促進活動の取組が必要。	

# 運行サービス水準目標値別路線配置状況



時間帯	幹線				一般支線				
	平日		土休日		平日		土休日		
	間隔	回数	間隔	回数	間隔	回数	間隔	回数	
朝ピーク時 (6時～9時台)	4時間	15分	16回	20分	12回	30分	8回	1時間	4回
日中 (10時～15時台)	6時間	30分	12回	30分	12回	1時間	6回	1時間	6回
夕ピーク時 (16時～19時台)	4時間	15分	16回	30分	8回	30分	8回	1時間	4回
夜 (20時～22時台)	3時間	30分	6回	30分	6回	1時間	3回	1時間	3回
合計		50回		38回		25回		17回	

時間帯	低需要支線				
	平日		土休日		
	間隔	回数	間隔	回数	
朝ピーク時 (6時～9時台)	4時間	1時間	4回	1時間20分	3回
日中 (10時～15時台)	6時間	2時間	3回	2時間	3回
夕ピーク時 (16時～19時台)	4時間	1時間	4回	1時間20分	3回
夜 (20時～22時台)	3時間	1時間半	2回	3時間	1回
合計		13回		10回	

## 【成果指標】 (ウ) ノンステップバスの導入率

基準値 (H23)	実績値 (H26)	実績値 (H29)	目標値 (H33)	評価(案)
13.39%	21.10%	35.10%	70.00%	補助金を活用し、毎年ノンステップバスが導入されており、着実に導入率が上がっている。

### 関連するモニタリング指標の評価(1施策)

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値
ノンステップバスの導入	ノンステップバス導入台数		H29 17台 H26 6台
	評価	市内のノンステップバス台数は年々増加しており、導入率の向上に貢献している。	

# 【再掲】ノンステップバスの導入 参考資料

ノンステップバス …… 出入り口の段差を解消して乗降性を高めた低床バス



平成30年4月1日現在の市内各営業所の導入状況

ノンステップバス 84台  
 総車両台数 239台  
 導入率 35.1%

市内の営業所におけるノンステップバス車両数の推移

時 点	ノンステップバス車両数	全車両数	割合
H25.4.1	40	235	17.0%
H26.4.1	43	237	18.1%
H27.4.1	50	237	21.1%
H28.4.1	62	236	26.3%
H29.4.1	66	238	27.7%
H30.4.1	84	239	35.1%

平成30年度導入予定台数19台  
 市補助予定台数5台  
 内訳

ノンステップバス→ノンステップバス 4台  
 ワンステップバス→ノンステップバス15台

成果指標

目標値(H33年度)を「30%」から「70%」に変更している。

## 【成果指標】 (エ) バス停留所のバリアフリー化対応率

基準値 (H21)	実績値 (H26)	実績値 (H29)	目標値 (H33)	評価(案)
94.53%	100%	100%	100%	車椅子用のスロープを出す中扉からの乗降が可能となるよう支障物の撤去等バス停環境の整備を行い、H25.10月において市内全てのバス停で対応可能となり目標を達成した。

### 関連するモニタリング指標の評価(2施策)

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値
中乗り前降り方式の導入	導入路線の混雑時所要時間 (対象路線を選定)	相25系統 H25.6月 45分	
	評価	H25.10月から市内全てのバス停でバリアフリー化された。	

## 【成果指標】 (オ) 地区別人口に対する公共交通圏域内人口割合の地域差

基準値 (H23)	実績値 (H26)	実績値 (H29)	目標値 (H33)	評価(案)
38.5ポイント	31.1ポイント	31.9ポイント	22.3ポイント	平成26年と比較し、人口カバー率の低い田名地区の数値がさらに低くなったことから地域間の差が広がった。地域ニーズを把握し、利便性の向上が必要。

### 関連するモニタリング指標の評価(5施策)

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
支線網の見直し	見直し路線利用者数	10.4人/便 (橋55系統)	10.8人/便 (橋55系統)
	評価	ダイヤ改正などにより見直しが行われているところであるが、支線配置については見直しを行っていないため、地域差の縮小に影響はしなかった。	
生活交通維持確保路線の見直し	見直し路線収支比率	27.2% ~ 5.8%	21.7% ~ 5.7%
	評価	交通圏域内人口割合の低い地域での運行となっているが、運行経路等の見直しは行っていないため、公共交通圏域人口割合の地域差の縮小には影響しなかった。	

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
コミュニティバス導入スキームの適用	運行路線利用者数		H29 152,987人 H26 55,926人
	評価	コミュニティバスの導入地区は公共交通圏域内人口割合が比較的高い地域であることから、地域差の縮小に影響しなかった。	
乗合タクシー導入スキームの適用	運行路線利用者数		H29 16,849人 H26 9,972人
	評価	根小屋地区乗合タクシーにおいて、停留所等を新設したことにより、津久井地区の公共交通圏域内人口割合が上昇した。	
地域主体による利用促進	運行サービス水準目標値の達成状況	幹線： 7/9路線 一般支線： 21/40路線 低需要支線： 2/9路線	幹線： 5/9路線 一般支線： 22/40路線 低需要支線： 2/9路線
	評価	公共交通圏域内人口割合の地域差を縮小するために、一般支線や低需要路線の利用促進を積極的に行い、サービス水準を上げる必要性がある。	

# 地区別公共交通圏域内人口割合

地域名	H23年度		H26年度		H29年度		H33年度(想定値)	
	公共交通圏域内人口割合	順位	公共交通圏域内人口割合	順位	公共交通圏域内人口割合	順位	公共交通圏域内人口割合	順位
本庁(小山)	90.9%	10	93.1%	9	92.6%	9	93.0%	8
本庁(星が丘)	99.2%	1	99.1%	1	99.1%	1	99.2%	1
本庁(清新)	97.7%	5	97.9%	4	97.9%	4	97.7%	5
本庁(中央)	97.8%	3	97.8%	5	97.8%	5	97.8%	3
本庁(横山)	82.2%	16	82.0%	17	80.2%	19	82.2%	16
本庁(光が丘)	83.9%	14	83.4%	15	83.6%	15	83.9%	14
橋本	96.4%	6	97.1%	6	97.1%	6	96.4%	6
大野北	87.1%	13	95.7%	7	96.0%	7	95.8%	7
大野中	83.6%	15	86.2%	14	86.4%	14	83.6%	15
大野南	92.0%	8	94.2%	8	94.4%	8	92.0%	10
大沢	80.0%	17	80.4%	18	80.7%	17	80.0%	18
田名	67.2%	21	68.0%	22	67.2%	22	76.9%	22
上溝	92.6%	7	92.4%	10	92.3%	10	92.9%	9
麻溝	89.8%	12	90.5%	13	90.8%	13	89.8%	13
新磯	78.7%	19	78.1%	20	77.5%	20	78.7%	20
相模台	91.3%	9	91.9%	11	91.8%	11	91.3%	11
相武台	97.8%	4	98.2%	3	98.2%	3	97.8%	4
東林	98.8%	2	98.9%	2	98.9%	2	98.8%	2
城山	89.9%	11	90.8%	12	91.3%	12	89.9%	12
津久井	77.0%	20	80.2%	19	80.4%	18	77.0%	21
相模湖	79.9%	18	82.5%	16	81.5%	16	80.6%	17
藤野	60.7%	22	69.3%	21	69.1%	21	78.9%	19
最大差	38.5ポイント		31.1ポイント		31.9ポイント		22.3ポイント	

【H23年度、H33年度】  
H17国勢調査の人口を基に算出  
【H26年度】  
H22国勢調査の人口を基に算出  
【H29年度】  
H27国勢調査の人口を基に算出

## 【成果指標】 (カ) バス利用者数

基準値 (H21)	実績値 (H26)	実績値 (H29)	目標値 (H33)	評価(案)
100 (76,802人/日)	104 (79,907人/日)	113 (86,704人/日)	105 (約80,600人/日)	路線バスの利用者が増加したこと、コミュニティバスの運行内容の見直し、その他各施策の実施による利便性の向上によりバス利用者数が増加したことにより目標値を上回った。

### 関連するモニタリング指標の評価(26施策中実施した16施策)

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
支線網の見直し	見直し路線利用者数	10.4人/便 (橋55系統)	10.8人/便 (橋55系統)
	評価	ダイヤなど見直しにより、利便性が向上したことにより、見直し後の路線利用者の増加につながった。	
生活交通維持確保路線の見直し	見直し路線収支比率	27.2% ~ 5.8%	21.7% ~ 5.7%
	評価	見直し基準に該当する路線について見直しを進めたが、全体の利用者は減少傾向にある。	

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
コミュニティバス導入スキームの適用	運行路線利用者数		H29 152,987人 H26 55,926人
	評価	運行内容の見直し、バスが地域定着してきたことにより利用者の増加に貢献した。	
都市計画道路等の整備	新設に伴う整備区間周辺路線の混雑時所要時間	13分 (相原台～橋本駅北口)	H29 12分 H26 11分 (相原台～橋本駅北口)
	評価	3年間でバスルートに関する道路の整備は無かった。	
交差点改良の推進	改良箇所を含む路線の混雑時所要時間	54分 (三ヶ木～橋本駅北口)	H29 44分 H26 51分 (三ヶ木～橋本駅北口)
	評価	3年間で3箇所の改良を行ったが、基準区間内の交差点改良は無かった。	
TDMの推進	施策を実施した路線の混雑時所要時間	54分 (三ヶ木～橋本駅北口)	H29 44分 H26 51分 (三ヶ木～橋本駅北口)
	評価	橋本駅南口の改良をH26.3月に完了した後、毎年啓発活動(駅利用者への利用方法周知、駐停車車両への一般車乗降場利用案内等)を行っていること、津久井広域道の開通により所要時間が短縮したことにより、利便性の向上が図られた。	

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
ターミナル等での乗り継ぎの円滑化	運行情報提供設備導入率	0.0%	21.4%(3箇所/14箇所)
	評価	H27年度に相模原駅に設置し、利便性の向上が図られた。	
バスロケーションシステムの機能向上	バスロケーションシステムへのアクセス数	2,921人/日	H29 26,274人/日 H26 14,848人/日
	評価	バスロケに対するアクセス数は年々伸びており、利便性の向上が図られた。	
運行ダイヤの見直し(終バス時刻の延長等)	見直し路線の利用者数	【H24年度改正】 橋57系統 810,690人 (H23.10 ~ H24.9) 【H25年度改正】 橋36、大55系統 163,691人 (H24年度)	橋57系統986,651人 (H28.10 ~ H29.9) 橋36、大55系統 206,731人 (H29年度)
	評価	見直し後の利用者数が増加しており、バス利用者数の増加に貢献している。	

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
ターミナル施設の整備	バスターミナル施設 利用者数	60,401人/日 (P30参 照)	H27 73,247人/日 H28 77,439人/日 H29 76,116人/日
	評価	ターミナルの利用者については基準値を上回っており、バス利用者の増加に貢献している。	
ICカード乗車券の普及・利用促進	現金支払い者とICカード乗車券 利用者の比率	71.18%	87.68%
	評価	バス車内ポスターやホームページなどで周知等行っていること、現金運賃よりIC運賃の方が割安になることから利用者の比率は年々高まっている。	
中乗り前降り方式の導入	導入路線の混雑時所要時間 (対象路線を選定)	相25系統 H25.6月 45分	
	評価	H25.10月から市内全てのバス停でバリアフリー化された。	
バス利用マナーの啓発	利用マナー向上の状況 (マナーが悪い事への対応に 負担を感じる運転手数)	16件 (回答者113人)	3件(回答者15人)
	評価	マナーが悪い事への対応に負担を感じる運転手の割合は増えている。利用マナーの向上は、利用者の増加にもつながると考えられるため、普及啓発を行うなど、更なる取り組みが必要。	

施策名	モニタリング指標		基準値	実績値(H29)
啓発講座等の実施	利用方法・運行意義の理解度		啓発活動 実施時に調査	H27年度 50.0% 児童・保護者 H28年度 93.1% 児童・保護者 H29年度 84.2% 児童・保護者
	評価	乗り方教室の実施により利用方法の周知やバス利用意識を高めることに一定の成果があった。		
ノンステップバスの導入	ノンステップバス導入台数			H29 17台 H26 6台
	評価	市内のノンステップバス台数は年々増加しており、利便性の向上に貢献している。		
マイカーからの転換促進	マイカーからの転換率 (車利用を控えようと思う人の割合)		実施時に調査	H27年度 35.6% 橋本地区 H28年度 未実施 H29年度 未実施
	評価	平成28,29年度はアンケートは実施しなかった。普及活動は実施しており、マイカーからの転換促進に寄与していることから、引き続き啓発活動を継続することが必要。		

## 【成果指標】 (キ) コミュニティ交通利用者数

基準値 (H23)	実績値 (H26)	実績値 (H29)	目標値 (H33)	評価(案)
全体: 262.8人 大島: 251.1人 内郷: 11.7人	全体: 457.6人 大島: 254.8人 内郷: 14.9人 大野北: 153.2人 根小屋: 22.9人 牧野: 3.6人 吉野・与瀬: 8.2人	全体: 553.0人 大島: 263.0人 内郷: 16.2人 大野北: 233.2人 根小屋: 23.9人 牧野: 3.3人 吉野・与瀬: 13.4人	720人/日	各地区で、運行を継続したこと、コミュニティ交通が地域に定着したことから利用者は増加傾向にある。しかしながら、一部の地域においては運行継続条件を満たせていないことから、運行継続に向け、地域のニーズに応じた運行内容の見直しが必要。

### 関連するモニタリング指標の評価(5施策中実施した4施策)

施策名	モニタリング指標	基準値	実績値(H29)
コミュニティバス導入スキームの適用	運行路線利用者数		152,987人
	評価	各地区において利用者が増加したため、利用者数の増加には貢献したが、大野北地区においては運行継続条件を満たせるよう、運行内容の見直しが必要。	
乗合タクシー導入スキームの適用	運行路線利用者数		16,849人
	評価	3地区においては運行継続条件を満たし、利用者数の増加に貢献したが、牧野地区においては、運行継続条件が満たせなかったことから、地域にあった新たな交通モードの導入に期待する。	

施策名	モニタリング指標		基準値	実績値(H29)
地域主体による利用促進	運行サービス水準目標値の達成状況		幹線: 7/9路線 一般支線: 21/40路線 低需要支線: 2/9路線	幹線: 5/9路線 一般支線: 22/40路線 低需要支線: 2/9路線
	評価	各地区の利用促進協議会による、利用促進活動などもあり、利用者は全体的に増加傾向にある。		
観光施設や商店街との連携による利用促進	取組利用者数			利用者数の把握は行ってない
	評価	コミュニティバスの沿線施設と連携し、地域が主体となり利用促進活動を行っており、今後もこういった活動が必要。		