

## 施策実施状況の評価(平成25年度)

|              |                 |   |  |
|--------------|-----------------|---|--|
| 交差点改良<br>の推進 | 実施状況の<br>検証     | 指標  | 交差点改良箇所数   |
|              |                 | 実施状況  | 1箇所(相原台交差点右折レーン設置)   |
|              | モニタリング<br>指標の変化 | 指標  | 改良箇所を含む路線の混雑時所要時間  |
|              |                 | 基準値   | 54分(三ヶ木～橋本駅北口間実測値)   |
|              |                 | 実績値   | 50分(交通事業者データ)<br>(H25.9.13の7～8時の間の平均所要時間)<br>H24の同条件での平均所要時間は52分 |
|              | 評価(案)           | 渋滞状況や天候等の条件により、運行所要時間の違いは生じる可能性があるものの、所要時間が短縮し、速達性の向上が図られたことを踏まえ、定時性の向上に向けた取り組みを期待する。 |  |

|                  |             |  |   |
|------------------|-------------|--|---|
| ターミナル等での乗り継ぎの円滑化 | 実施状況の検証     | 指標   | 施設の新設・改良箇所数                                 |
|                  |             | 実施状況   | 新設：田名バスターミナル<br>改良：橋本駅南口駅前広場(供用開始)          |
|                  | モニタリング指標の変化 | 指標   | 運行情報提供設備導入率(設置候補箇所数に対する導入箇所の割合)             |
|                  |             | 基準値  | 0%  |
|                  |             | 実績値  | 7.1%(バスターミナル及びサブターミナル14箇所中、田名バスターミナルに1箇所設置) |
|                  | 評価(案)       | 乗継に伴うバス利用者の負担感の軽減を図るためにも、各ターミナル等にも早期に導入するよう整備計画を策定し、あわせて、導入後の検証についても取り組む必要がある。 |   |

田名バスターミナルの整備経過

H18.11月



H22.6月



H26.3月





# 田名バスターミナル 乗降バス等の配置図

**Kanachu** 神奈川中央交通 **田名バスターミナル総合案内** 日 7月2日 (水) 9:12

| 乗場 | 時刻    | 系統  | 行き先         | 経由地       | 乗点 | 経由地 | 発着予定                                | 通過 | 始発         |
|----|-------|-----|-------------|-----------|----|-----|-------------------------------------|----|------------|
| 1  | 9:40  | 当02 | 北里大学病院・北里大学 | 原当麻駅      |    |     | 10:08 着予定<br>9:59 着予定<br>9:40 着予定   |    | 相模原駅北口から運行 |
|    | 10:25 | 当02 | 北里大学病院・北里大学 | 原当麻駅      |    |     | 10:53 着予定<br>10:44 着予定<br>10:25 着予定 |    | 相模原駅北口から運行 |
| 2  | 9:25  | 相17 | 水郷田名        | ふたあい科学館前  |    |     | 9:33 着予定<br>9:28 着予定<br>9:25 着予定    |    | 相模原駅北口から運行 |
|    | 9:52  | 田01 | 手原          | 真輪辻       |    |     | 10:20 着予定<br>9:59 着予定<br>9:52 着予定   |    | 相模原駅北口から運行 |
| 4  | 9:30  | 湘53 | 湘野辺駅南口      | 上溝        |    |     | 10:01 着予定<br>9:44 着予定<br>9:30 着予定   |    | 相模原駅北口から運行 |
|    | 10:00 | 湘53 | 湘野辺駅南口      | 上溝        |    |     | 10:31 着予定<br>10:14 着予定<br>10:00 着予定 |    | 相模原駅北口から運行 |
| 5  | 9:20  | 相57 | 橋本駅南口       | 橋戸        |    |     | 9:46 着予定<br>9:30 着予定<br>9:20 着予定    |    | 相模原駅北口から運行 |
|    | 9:40  | 相57 | 橋本駅南口       | 橋戸        |    |     | 10:06 着予定<br>9:50 着予定<br>9:40 着予定   |    | 相模原駅北口から運行 |
| 6  | 9:30  | 相17 | 相模原駅南口      | 田名バスターミナル |    |     | 9:53 着予定<br>0: 着予定<br>9:30 着予定      |    | 9:22 着予定   |
|    | 9:50  | 相17 | 相模原駅南口      | 田名バスターミナル |    |     | 10:13 着予定<br>0: 着予定<br>9:50 着予定     |    | 9:42 着予定   |

表示文字は、発着予定時刻の5分前になると黄色に変わります。

**お知らせ** | 現在、発車後に平均 2 分の遅れが出ております。



# 田名バスターミナル バス運行情報案内表示機



|                   |             |  |   |
|-------------------|-------------|--|---|
| バスロケーションシステムの機能向上 | 実施状況の検証     | 指標   | システムの改善有無                                 |
|                   |             | 実施状況   | 有(H25.3.25からリニューアル)                       |
|                   | モニタリング指標の変化 | 指標   | バスロケーションシステムへのアクセス数                       |
|                   |             | 基準値  | 2,921件/日(平成21年実績)                         |
|                   |             | 実績値  | 11,911件/日(平成25年実績)<br>(6,909件/日(平成24年実績)) |
|                   | 評価(案)       | サーバの増強により繋がりにくさの解消やスマートフォンサイトの開設など、システムのリニューアルによりアクセス数が増加し、バス待ち環境の快適性の向上が図られた。 |   |

|                |                 |  |  |
|----------------|-----------------|--|--|
| ターミナル<br>施設の整備 | 実施状況の<br>検証     | 指標   | 施設の新設・改良箇所数  |
|                |                 | 実施状況   | 新設：田名バスターミナル<br>改良：橋本駅南口駅前広場                         |
|                | モニタリング<br>指標の変化 | 指標   | バスターミナル施設利用者   |
|                |                 | 基準値  | 71,500人(ターミナルに位置付けられている10箇所の乗降者数)                    |
|                |                 | 実績値  | 60,401人(H24.4.19)<br>62,690人(H25.4.18)<br>現金とICの利用者数 |
|                | 評価(案)           | 昨年同時期と比較して利用者は増えているため、施設整備の効果があったと評価する。今後も、拠点施設の機能向上を図り、バス待ち環境の安全性・快適性の向上に取り組むことを期待する。 |  |

|                  |             |  |                          |
|------------------|-------------|--|--------------------------|
| ICカード乗車券の普及・利用促進 | 実施状況の検証     | 指標   | 普及に向けた取組実施回数             |
|                  |             | 実施状況   | 有                        |
|                  | モニタリング指標の変化 | 指標   | 現金支払い者とICカード乗車券利用者の比率    |
|                  |             | 基準値  | 71.18%                   |
|                  |             | 実績値  | 76.93%<br>(H24年度:74.83%) |
|                  | 評価(案)       | ICカードの普及率は上昇していることから評価できる。今後はICカードの普及促進策の充実を図り、さらなる普及率の向上に取り組むことを期待する。 |                          |



|             |                 |  |   |
|-------------|-----------------|--|---|
| 中乗り前降り方式の導入 | 実施状況の<br>検証     | 指標   | 中乗り前降り方式導入路線数                                 |
|             |                 | 実施状況   | 有   |
|             | モニタリング<br>指標の変化 | 指標   | 導入路線の混雑時所要時間                                  |
|             |                 | 基準値  | 導入時に調査<br>45分(相25系統)<br>H25.6の平日の1日(晴れ)平均所要時間 |
|             |                 | 実績値  | 43分(相25系統)<br>H26.6の平日の1日(晴れ)平均所要時間           |
|             | 評価(案)           | 調査時の道路の渋滞状況やバス利用者の乗降人数などにより、変動要素はあるものの、速達性の向上により、乗降等の円滑化が図られた。 |   |

|          |                 |   |  |
|----------|-----------------|---|--|
| 啓発講座等の実施 | 実施状況の<br>検証     | 指標  | 啓発活動実施回数   |
|          |                 | 実施状況  | 12回(小学校8回・高齢者向け4回)   |
|          | モニタリング<br>指標の変化 | 指標  | 利用方法、運行意義の理解度  |
|          |                 | 基準値   | アンケートの実施   |
|          |                 | 実績値   | H25.11.6に大野北地区において開催された交通安全ゲートボール大会の休憩時間等を利用して乗り方教室(参加者76名)を実施 |
|          | 評価(案)           | アンケートの回答76人(回答率100%)の内、今回の乗り方教室が「とても役立つ」が36.8%、「役立つ」が55.3%と9割が役立つと回答しており、バス利用の促進に向け成果をあげられたと評価するとともに、今後も継続的に啓発活動に取り組む必要がある。 |  |

|             |                 |  |  |
|-------------|-----------------|--|--|
| ノンステップバスの導入 | 実施状況の<br>検証     | 指標   | ノンステップバスの導入台数  |
|             |                 | 実施状況   | 1台   |
|             | モニタリング<br>指標の変化 | 指標   | 対象路線でのノンステップバス運行比率<br>(対象路線：大54、大53、相25、相05、相02、相31、相21の7系統) |
|             |                 | 基準値  | 21.23%   |
|             |                 | 実績値  | 21.04%<br>(平成24年度は20.24%)                                    |
|             | 評価(案)           | 平成24年度実績より0.8%上回ったものの、基準値より下回った結果を踏まえ、市の支援と交通事業者の連携により、導入率の向上に向けた努力が必要である。 |  |

|                 |                 |   |  |
|-----------------|-----------------|---|--|
| マイカーからの<br>転換促進 | 実施状況の<br>検証     | 指標  | TDMの実施の有無  |
|                 |                 | 実施状況  | 有  |
|                 | モニタリング<br>指標の変化 | 指標  | マイカーからの転換率<br>(MMの実施により車利用を控えようと思う人の割合)              |
|                 |                 | 基準値   | 実施時に調査   |
|                 |                 | 実績値   | 33% (H25大野北地区住民MM)<br>(配布4,611、回収1,024、回収率<br>22.2%) |
|                 | 評価(案)           | 過去に実施した地区(下九沢・西橋本地区51%、<br>城山地区46%)と比較すると、車利用を控えよう<br>と思う人の割合が低いことから、マイカーから公<br>共交通への転換を促進する取り組みが必要で<br>ある。 |  |