

公共交通不便地域におけるデマンド型交通の実証実験  
利用者アンケート 集計結果  
(令和6年7月31日現在)

令和6年8月  
大田区

---

## 目 次

---

1. 調査の概要.....	1
2. 回答者の属性.....	2
3. デマンド型交通の利用用途.....	5
4. 交通・移動手段の現状.....	8
5. デマンド交通の今後について.....	11
6. 自由意見.....	12

※本資料内の図表等は、端数処理の影響により、パーセント等の構成比の合計が 100 にならない場合がある。

# 1. 調査の概要

## 1-1 調査目的

大田区では、鉄道駅から 500m 以上かつバス停から 300m 以上離れている地域を公共交通不便地域として設定している。このうち、矢口、南馬込、西蒲田の 3 地域は、コミュニティバスの導入を検討した経緯がある。矢口地域については、既にコミュニティバスの本格運行が開始されている。

南馬込及び西蒲田の公共交通不便地域の改善に向けて、新たな交通手段の検討に資するデータ取得を目的としたデマンド型交通にかかる実証実験を令和 5 年 7 月より実施している。

実証実験による地域住民の移動状況の変化や、デマンド型交通の有効性、課題などを検証するため、アンケート調査を実施した。

## 1-2 調査方法

- (1) 調査対象           デマンド型交通利用者、利用予定者
- (2) 集計期間<sup>※1</sup>       令和 5 年 7 月 3 日（月）～令和 6 年 7 月 31 日（水）
- (3) 回答方法           調査票の車内配布・回収、および Web フォームより回答

## 1-3 調査結果

- (1) 回収票数           69 票

※1 デマンド型交通の実証実験は、令和 5 年 7 月 3 日から令和 6 年 6 月 30 日までの 1 年間を運行期間としている。本資料は、令和 6 年 7 月 31 日までに回答されたアンケート結果を整理したものである。

## 2. 回答者の属性

### 2-1 性別

・性別は、「女性」が43.5%、「男性」が53.6%で、男性の回答者が多い。

表 2-1 性別

区分	人数	構成比
男性	37	53.6%
女性	30	43.5%
回答しない	1	1.4%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

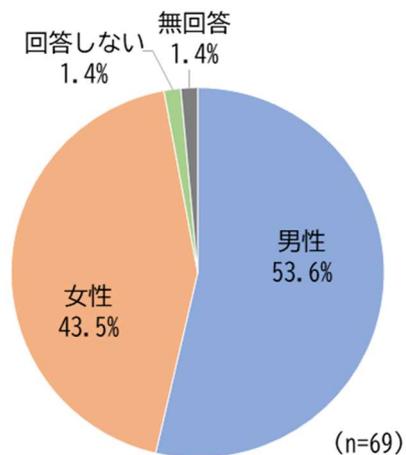


図 2-1 性別

### 2-2 年齢

・各年齢層から回答が得られているが、特に50歳～59歳の回答者が約3割を占め多い。

表 2-2 年齢

区分	人数	構成比
～19歳	3	4.3%
20歳～29歳	7	10.1%
30歳～39歳	11	15.9%
40歳～49歳	13	18.8%
50歳～59歳	20	29.0%
60歳～64歳	8	11.6%
65歳～74歳	6	8.7%
75歳～	1	1.4%
合計	69	100.0%

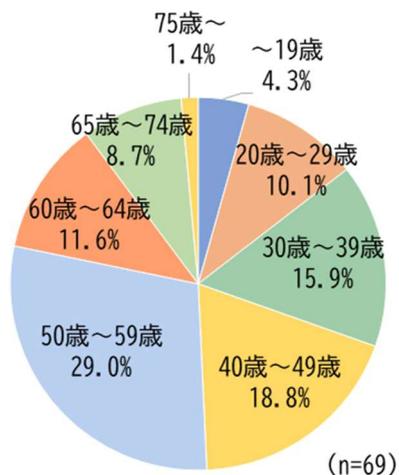


図 2-2 年齢

## 2-3 住まい

- ・「中央」在住の回答者が 43.5%、「南馬込」在住の回答者が 8.7%、「西蒲田」在住の回答者が 13.0%であった。

表 2-3 住まい

区分	人数	構成比
中央	30	43.5%
南馬込	6	8.7%
池上	2	2.9%
西蒲田	9	13.0%
その他区内	15	21.7%
区外	7	10.1%
無回答	0	0.0%
合計	69	100.0%

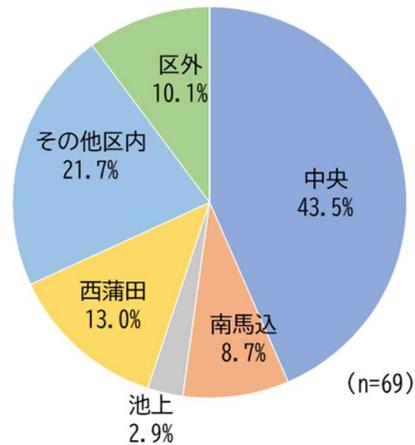


図 2-3 住まい

表 2-4 住まい（町丁目別）

区分	人数	構成比
中央1丁目	0	0.0%
中央2丁目	1	1.4%
中央3丁目	3	4.3%
中央4丁目	5	7.2%
中央5丁目	11	15.9%
中央6丁目	4	5.8%
中央7丁目	1	1.4%
中央8丁目	5	7.2%
南馬込3丁目	0	0.0%
南馬込4丁目	0	0.0%
南馬込5丁目	2	2.9%
南馬込6丁目	4	5.8%
池上1丁目	1	1.4%
池上2丁目	0	0.0%
池上4丁目	1	1.4%
池上5丁目	0	0.0%
池上6丁目	0	0.0%
西蒲田1丁目	4	5.8%
西蒲田2丁目	0	0.0%
西蒲田3丁目	0	0.0%
西蒲田4丁目	5	7.2%
西蒲田5丁目	0	0.0%
西蒲田6丁目	0	0.0%
その他区内	15	21.7%
区外	7	10.1%
無回答	0	0.0%
合計	69	100.0%

## 2-4 職業

- ・「勤め人（パート・アルバイト含む）」が 55.1%と、過半数を占めている。
- ・「主婦・主夫」、「無職業」、「自営業・家族従業員」からの回答もある。
- ・そのほか、こどもの利用としては、「大学生・専門学生・高校生」が 1.4%のほか、中学生（1人）、小学生（2人）の回答がある。

表 2-5 職業

区分	人数	構成比
自営業・家族従業員	9	13.0%
勤め人（パート・アルバイト含む）	38	55.1%
大学生・専門学生・高校生	1	1.4%
主婦・主夫	10	14.5%
無職業	6	8.7%
その他	5	7.2%
合計	69	100.0%

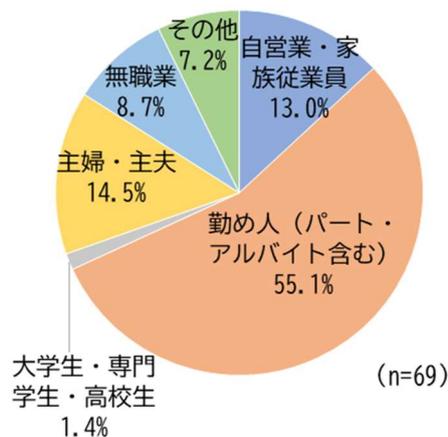


図 2-4 職業

表 2-6 「その他」の具体的な内容

- |          |          |
|----------|----------|
| ・小学生（2件） | ・中学生（1件） |
| ・区議（1件）  | ・老人（1件）  |

## 2-5 自動車の運転について

- ・「免許を持っているが、あまり運転しない」と「運転しない」の回答者を合わせると 71.0%と、7割を超えている。
- ・一方で「運転する」は 27.5%と、普段自動車を運転している方もデマンド型交通に関心を寄せていることがうかがえる。

表 2-7 自動車の運転について

区分	人数	構成比
運転する	19	27.5%
免許を持っているが、あまり運転しない	25	36.2%
運転しない	24	34.8%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

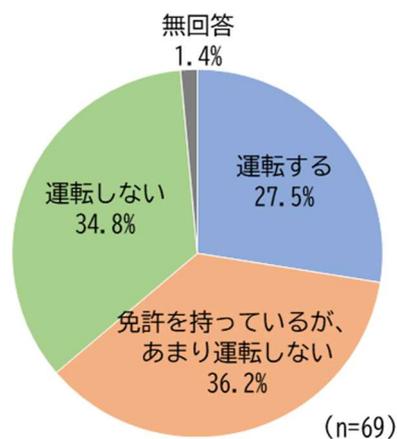


図 2-5 自動車の運転について

### 3. デマンド型交通の利用用途

#### 3-1 利用の最終目的地

- ・「池上駅・西馬込駅接続エリア」が47.8%、「蒲田駅接続エリア」が33.3%と、81.1%の回答者が実証実験エリア内を最終目的地としている。
- ・「住まい」別で最終目的地をみると、エリア内での利用が「池上駅・西馬込駅接続エリア」で69.7%、「蒲田駅接続エリア」で60.9%と、出発・目的地が同エリア内の回答者が多い。

表 3-1 利用の最終目的地

区分	人数	構成比
池上駅・西馬込駅接続エリア	33	47.8%
蒲田駅接続エリア	23	33.3%
その他区内	9	13.0%
区外	3	4.3%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

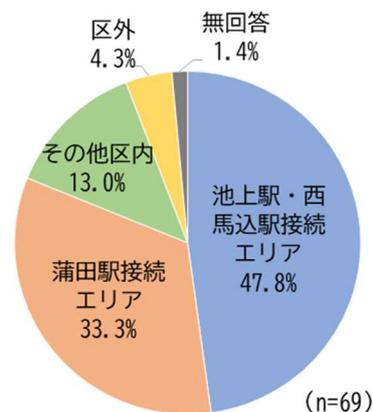


表 3-2 住まい別の最終目的地（上段：人数、下段：構成比）

住まい	最終目的地			計
	エリア内	エリア間	エリア外	
池上駅・西馬込駅 接続エリア	23人	4人	6人	33人
	69.7%	12.1%	18.2%	100.0%
蒲田駅接続エリア	14人	2人	7人	23人
	60.9%	8.7%	30.4%	100.0%

図 3-1 利用の最終目的地

※最終目的地…「エリア内」：目的地が居住エリア 「エリア間」：目的地が居住外エリア（その他区内、区外は除く）  
「エリア外」：目的地が「その他区内」または「区外」

#### 3-2 デマンド型交通の利用目的【複数回答】

- ・「飲食・買い物」の次に「通勤・通学」の回答が多く、利用用途は公私に渡っている。

表 3-3 デマンド型交通の利用目的

区分	回答数	比率
飲食・買い物	36	52.2%
通勤・通学	17	24.6%
通院	15	21.7%
習い事	10	14.5%
送迎	14	20.3%
観光	10	14.5%
その他	14	20.3%
合計回答数	116	-
回答者数	69	100.0%

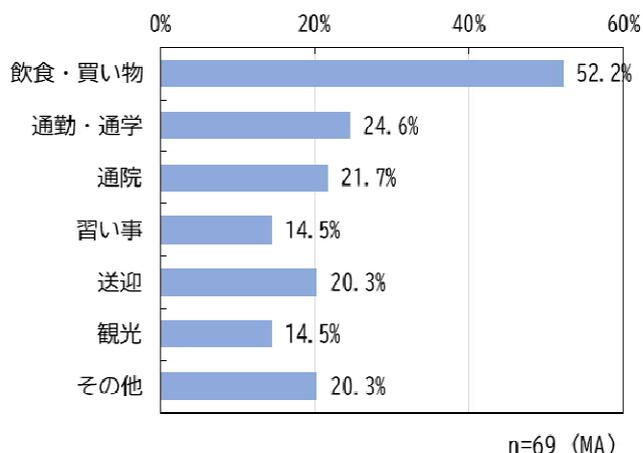


図 3-2 デマンド型交通の利用目的

表 3-4 「その他」の具体的な内容

- ・趣味（2件）
- ・仕事中の移動（3件）
- ・試乗（2件）
- ・視察（1件）
- ・金融機関や役所等の施設利用（3件）
- ・バス乗り継ぎ（1件）
- ・詳細記載なし（1件）

### 3-3 これまでの利用回数

・「今回が初めて（1回目）」が52.2%と、デマンド型交通の初回利用時の回答者が多いことがうかがえる。

表 3-5 これまでの利用回数

区分	人数	構成比
なし	14	20.3%
今回が初めて（1回目）	36	52.2%
2～4回	10	14.5%
5～9回	4	5.8%
10～19回	3	4.3%
20回以上	2	2.9%
合計	69	100.0%

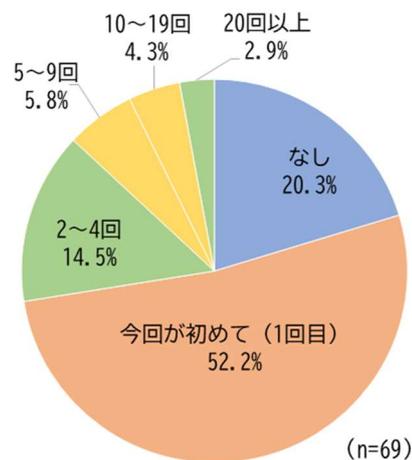


図 3-3 これまでの利用回数

### 3-4 乗車日（月）【複数回答】

・実証実験を開始した「7月」に乗車したと答えた回答者が多い。

表 3-6 乗車日（月）

区分	回答数	比率
なし	14	20.3%
7月	27	39.1%
8月	12	17.4%
9月	6	8.7%
10月	3	4.3%
11月	6	8.7%
12月	6	8.7%
1月	6	8.7%
2月	2	2.9%
3月	4	5.8%
4月	9	13.0%
5月	10	14.5%
6月	10	14.5%
合計回答数	115	-
回答者数	69	100.0%

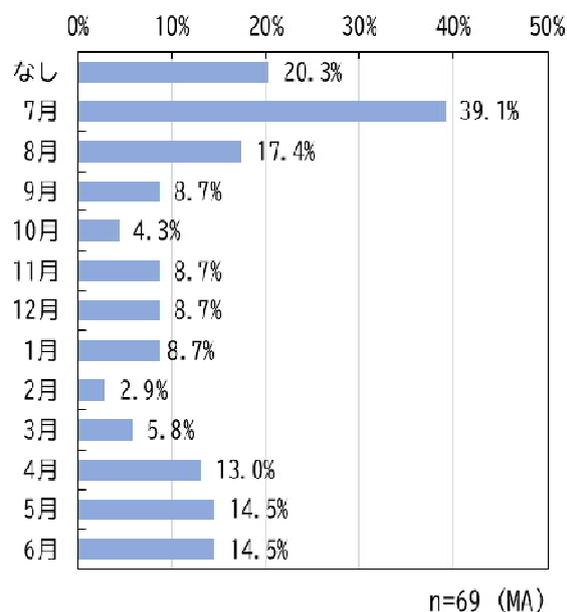


図 3-4 乗車日（月）

表 3-7 （参考）月別回答記入件数

・ 7月【27件】	・ 8月【12件】	・ 9月【6件】	・ 10月【3件】
・ 11月【6件】	・ 12月【6件】	・ 1月【6件】	・ 2月【2件】
・ 3月【4件】	・ 4月【9件】	・ 5月【10件】	・ 6月【10件】

### 3-5 デマンド型交通が定着した場合の利用頻度（1カ月あたり）

- ・「月に1回以上は利用したい」という回答が9割近くを占め、回答者の利用意向は高い。
- ・「利用しない」を回答したのは、「その他区内」の回答者から4件、「区外」の回答者が1件、「運行エリア内」の回答者が1件であり、デマンド型交通の運行エリア外の居住者が大半である。
- ・「20回以上」を回答したのは、他の設問で「通勤時間帯の運行」を希望している回答者や、学生の回答者であることから、通勤や通学での利用を想定していることがうかがえる。

表 3-8 デマンド型交通が定着した場合の利用頻度

区分	人数	構成比
利用しない	6	8.7%
1～4回	36	52.2%
5～9回	12	17.4%
10～19回	10	14.5%
20回以上	3	4.3%
無回答	2	2.9%
合計	69	100.0%

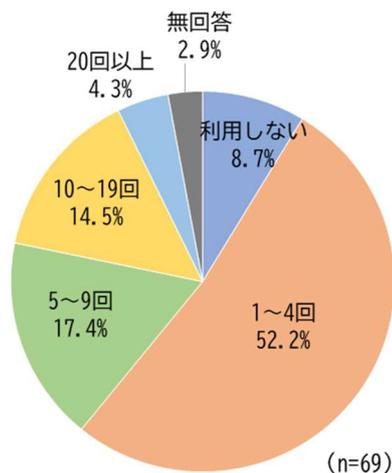


図 3-5 デマンド型交通が定着した場合の利用頻度

## 4. 交通・移動手段の現状

### 4-1 デマンド型交通が無ければ、どのような移動手段を利用していましたか。【複数回答】

- ・デマンド型交通がないときに、徒歩のみで移動していたのは25.0%、自転車を利用（自転車+徒歩、自転車のみ）は39.1%である。
- ・デマンド型交通により、それまで何らかの形で自動車を利用していたものがデマンド型交通に転換したものは、家族等の送迎（11.6%）、自動車（4.3%）、タクシー（27.5%）、バス（30.4%）である。

表 4-1 デマンド型交通以外の移動手段

区分	回答数	比率
そもそも移動していなかった	3	4.3%
徒歩※	47	68.1%
自転車	27	39.1%
自動車	3	4.3%
バス	21	30.4%
タクシー	19	27.5%
家族等の送迎	8	11.6%
その他	6	8.7%
合計回答数	134	-
回答者数	69	100.0%

※徒歩のみ：17件（25.0%）

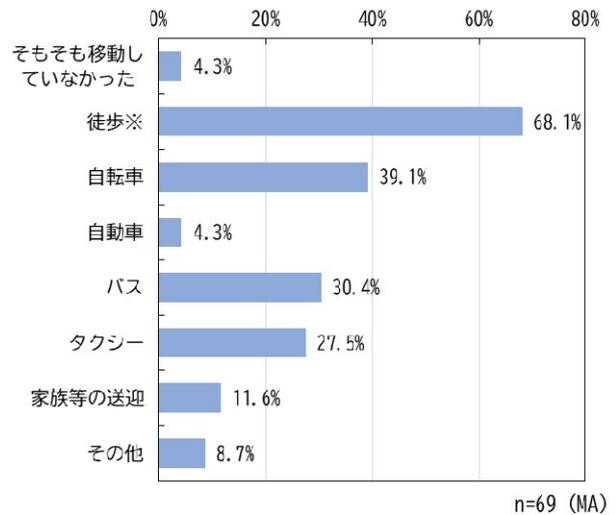


図 4-1 デマンド型交通以外の移動手段

表 4-2 「その他」の具体的な内容

- ・電車（2件） ・社用車（1件） ・電動キックボード（1件） ・乗り換えを経ての電車（1件）
- ・事前に頼める場合のみ、NPO法人による送迎サービスを利用（1件）

### 4-2 現在、池上駅・西馬込駅接続エリア、蒲田駅接続エリア内の【移動に不便】を感じていますか。

- ・「移動に不便を感じている」が82.6%と、回答者の多くが不便を実感している。
- ・「その他」は、「居住外」の意見が1件、「その他区内」の意見が1件みられた。

表 4-3 移動の不便について

区分	人数	構成比
移動に不便を感じていない	1	1.4%
どちらでもない	8	11.6%
移動に不便を感じている	57	82.6%
その他	2	2.9%
無回答	1	1.4%
合計	69	100.0%

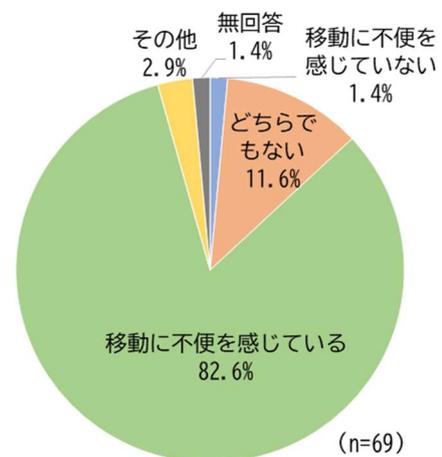


図 4-2 移動の不便について

4-3 4-2 で【移動に不便】を感じている方で、どのように不便を感じているか、移動目的や、具体的な施設名等を記入してください。【自由記述】

- ・移動に不便と感じている理由は、「地形や気象条件による不便」、「距離や移動時間による不便」、「交通手段による不便」に分けられる。
- ・「地形や気象条件による不便」は、坂が多いため不便なことや、暑い日や雨天候時の移動に不便なことが挙げられている。
- ・「距離や移動時間による不便」は、電車の乗り換えや、バスでは遠回りになることが挙げられている。
- ・「交通手段による不便」は、バスの運行経路は JR で分断されていること、行きたい地域や施設に行ける交通手段がないことが挙げられている。
- ・そのほか、具体的な地域や施設として、地域内から蒲田駅、西馬込駅、池上駅等の地域周辺の駅に行きたいという意見が挙げられている。

表 4-4 移動に不便を感じている理由

大分類	小分類	主な意見	回答数
地形や気象条件による不便	高低差	・坂が多い ・池上通り方面から西馬込方面への移動はアップダウンが多く、荷物がある時は大変 ・中央6丁目から西馬込方面への移動は坂が多く、徒歩での移動が不便	11
	季節や気象条件	・暑い日や悪天候時の移動 ・暑い日や雨の日は特に子供を連れて歩くことが大変	13
距離や移動時間による不便	距離に対して移動時間がかかる	・電車の複数回乗り換えが必要 ・バスで行くと大回りの経路になる	7
	駅やバス停等への距離	・駅やバス停が遠い	8
交通手段による不便	バスの運行経路	・バス路線がJR線を境に分断されている ・駅から駅のへ路線が多くて不便、町から町への移動手段がほしい ・距離が近い割に直接行けるバス路線がない ・西馬込駅に直接行けるバス路線がない	4
	デマンドのエリア間やエリア外への移動	・蒲田エリアから池上会館 ・蒲田エリアから東邦大大森病院 ・JRより西側に限定されていること	6
	行きたい場所への交通手段がない	・蓬莱坂辺りから西馬込間の交通手段がない ・西馬込駅周辺から蒲田・池上は直線距離では近いのにバス・電車ともに乗り換え・迂回経路しかなく不便を感じる	5
具体的な地域や施設名	具体的な地域や施設名	・中央から京急蒲田駅 ・西蒲田から蒲田駅、池上駅 ・蓬莱坂辺りから西馬込間 ・蒲田駅から日蓮橋付近への徒歩移動が遠かったが、デマンド交通を利用できて助かった ・中央から一番近いJRの駅方面にダイレクトに移動出来るルートがほしい ・西馬込駅に直接行けるバス路線の運行回数が少ない ・西馬込駅から池上駅への公共の移動手段がない	10

※記入者は57人、意見数は65件である。

※回答内容を分類して整理した。1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

#### 4-4 MP（乗降場所）を設置してほしい場所がありますか。

- ・63.8%の回答者がMPを設置してほしい場所が「ある」と回答している。

表 4-5 MP 設置要望

区分	人数	構成比
ある	44	63.8%
ない	22	31.9%
無回答	3	4.3%
合計	69	100.0%

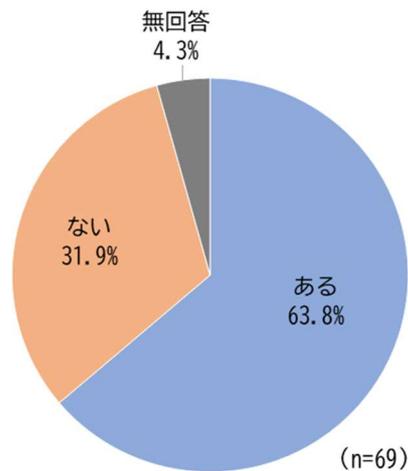


図 4-3 MP 設置要望

#### 4-5 4-4 で【ある】と答えた方で、具体的にどこに設置してほしいですか。【自由記述】

- ・MPの設置要望に関する意見は、90件（重複意見を除くと、60箇所）の回答が得られた。
- ・設置要望の中には、下表のとおり運行エリア外の場所、抽象的な場所、近傍に既存MPがある場所も含まれており、設置検討対象となるのは25箇所となる。
- ・設置要望が多かった箇所としては、大森駅9件、池上駅4件、蓬莱坂7件、大田文化の森4件、東邦大学病院4件となる。
- ・設置検討対象のうち、道路幅員、勾配、駐車場入り口などの現地状況から、追加設置したMPは、「0池上営業所」、「24蓬莱坂下」、「67中央8-19地先」の3箇所である。

表 4-6 設置要望箇所区分

区分	箇所数	主な要望箇所
運行エリア外の設置要望箇所	37	大森駅、梅屋敷駅、京急蒲田駅、東邦大学病院
抽象的な設置要望箇所	7	学校、介護施設、病院、バス停
近傍に既存MPがある設置要望箇所	21	池上駅、蒲田駅、西馬込駅、西松屋
設置検討対象となる設置要望箇所	25	蓬莱坂、文化の森、入新井第二小学校
合計	90	

## 5. デマンド交通の今後について

### 5-1 デマンド型交通を今後も利用したいと思いますか。

・「非常に思う」、「やや思う」、「改善されれば利用したい」の計が89.7%と、利用意向は高いことがうかがえる。

表 5-1 デマンド型交通の利用意向

区分	人数	構成比
非常に思う	36	52.2%
やや思う	14	20.3%
どちらでもない	1	1.4%
改善されれば利用したい	12	17.4%
利用しない	4	5.8%
無回答	2	2.9%
合計	69	100.0%

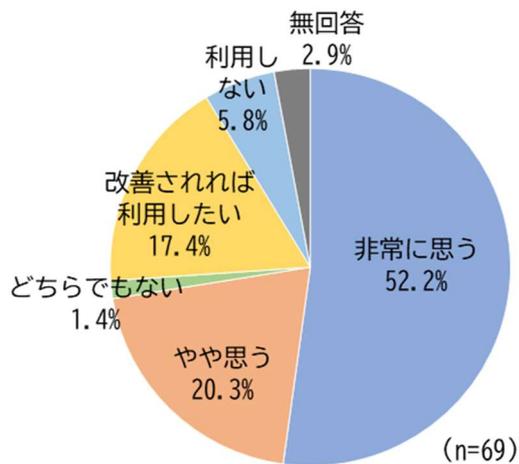


図 5-1 デマンド型交通の利用意向

### 5-2 デマンド型交通に期待すること【複数回答】

・「移動範囲の広がり」、「移動の容易さ」、「移動時間の短縮」の順でデマンド型交通への期待度が高い。

表 5-2 デマンド型交通に期待すること

区分	回答数	比率
移動範囲の広がり	34	49.3%
移動の容易さ	39	56.5%
移動時間の短縮	27	39.1%
デマンド型交通自体必要ない	3	4.3%
その他	12	17.4%
無回答	3	4.3%
合計回答数	118	-
回答者数	69	100.0%

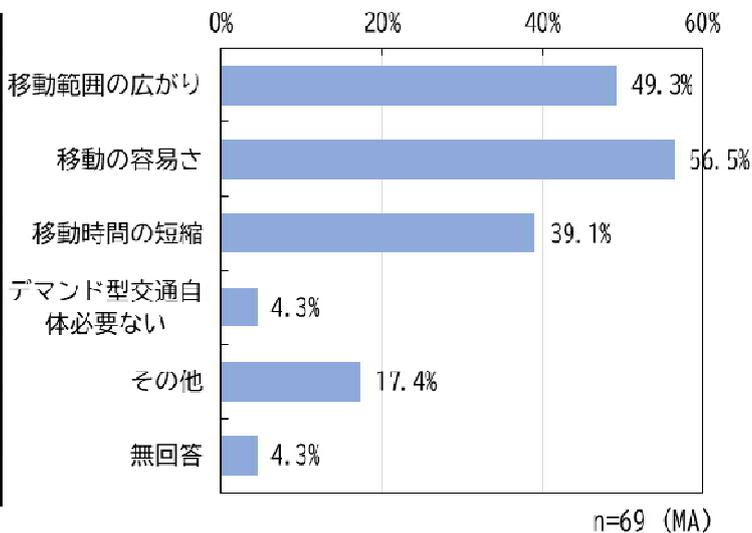


図 5-2 デマンド型交通に期待すること

表 5-3 「その他」の具体的な内容

- ・観光需要の取り込み（1件）
- ・利用者の利用目的に合うこと（1件）

※意見や改善点等、「その他」の具体的な内容ではない回答は、本表には掲載していない。

## 6. 自由意見

### 6-1 その他自由意見 自由意見に該当する項目を選定下さい。【自由記述】

- ・自由意見は、「予約・配車時間」について36件、「運行時間」について29件、「運行エリア」について27件、「料金・支払い方法」について18件、「MP（乗降場所）」について18件、「アプリ」について4件、その他23件の意見が寄せられている。
- ・「予約・配車時間」に関しては、当日予約可能にしてほしい、予約時間幅の短縮、予約不要にしてほしい、予約できる時間が分かるようにしてほしいという意見が挙げられている。
- ・「運行時間」に関しては、運行時間の延長、毎日運行してほしいという意見が挙げられている。
- ・「運行エリア」に関しては、エリアの拡張（大森駅エリアに行きたい、JRの線路を跨ぐルートがほしい）や、エリアの統合を希望する意見が挙げられている。
- ・「料金・支払い方法」に関しては、料金が高額・値下げしてほしい、バスとの乗り継ぎ割引、シルバーパスを使えるようにしてほしいという意見が挙げられている。
- ・「MP（乗降場所）」に関しては、MPの位置の改善・視認性の向上、既存バス停へのMP設置を希望する意見が挙げられている。
- ・「アプリ」に関しては、アプリの機能改善や、専用アプリの作成を希望する意見が挙げられている。
- ・そのほか、デマンド型交通の利用に関する意見や、実証実験に関する意見、車両デザインの改善に関する意見などが挙げられている。

表 6-1 自由意見のまとめ (1/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
予約・配車時間	36	当日予約に関する意見	19	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当日予約可能にしてほしい。[6件]</li> <li>・運行初日に予約を入れたがマッチングしなかったようで前日の17時過ぎに「不可」のメールが来た。実験運行とはいえ当日の予約もできるようにするのは必須だと思う。</li> <li>・前日までの予約だと、行きはデマンド交通を利用できても帰りの時間が読めず、帰りはキャンセルしなければならなかった。未就学児と一緒にしていると1時間後に帰りのバスを予約したから時間を潰そうと思ってなかなか難しい。帰りの時間を考えるとやはり当日まで予約ができると助かる。</li> <li>・難しいとは思いますが、利用3時間前くらいまで予約できると利用の見通しが立てやすい。</li> <li>・当日の乗車6時間前までWEB予約可になれば、天候によっては利用したい方も利用出来ると思います。</li> <li>・目的地の往復を想定した場合、行きは時間のコントロールがしやすいですが、帰りは目的地での所要時間がブレることもあり予約時間を決めにくい。また、予約したからには遅れる訳にはいかないプレッシャーを感じてしまいます。かと言って余裕を持った時間設定をすると、時間を潰すのに苦慮します。このままでは往の片道乗車しか考えられなくなります。</li> <li>・定期運行で予約なしで乗れると良い。[4件]</li> <li>・毎日運行、1時間前まで予約受付になって格段に利用しやすくなった。[4件]</li> </ul>	○
		予約時間の幅に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮予約時間30分を短縮してもらいたい。</li> <li>・仮予約時、希望時間プラス30分とのことでしたが、理由が台数によるものだったら増やしてもらいたい。プラス15分程度だと予約しやすい。子供の習いごと送迎が理由のため、ご検討下さい。</li> <li>・予約依頼時の時間幅30時から20分に変更</li> <li>・今回選んだ乗車地（さくら中央保育園）に行ってみたら当日水道工事で直前で通行止めになっていた。運転士さんも焦ったようで迂回して来てくれた。4~5分の遅れだったが平謝りで、かえって面倒をかけてしまった（池上営業所の落合運転士、ありがとうございました）。事前に分かっていたら別の乗車地を選んでいただと思う。こうした予期しない事象を想定しているとはいえ、アプリで表示される予想配車・目的地到着時刻は幅があり過ぎると思う。あまり幅があると後の予定が立てにくい。</li> </ul>	○
		予約不要での利用に関する意見	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1時間に1本でもよいので事前予約不要にしてほしい。</li> <li>・当日飛び込み利用もできると利便性は上がる。</li> </ul>	×
		予約可能時間に関する意見	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どの時間が空いているか知りたい。</li> <li>・予約が「不可」であっても、例えば時間をずらせば可能なのか、といったこともアプリ等で分かるようになってほしい。</li> <li>・枠が埋まって、予約不可の時間帯があるなら、事前に分かるようにしてほしい。（現状は希望時間を入れると弾かれるので、予約不可だと気づく仕様）</li> </ul>	×
その他予約・配車時間に関する意見	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約が面倒</li> <li>・高齢者の方がスムーズに電話予約&amp;確定連絡出来るよう改良して頂けたらと思います。</li> <li>・蓬莱坂上は、池上営業所の近くなので配車時間をもっと幅広く、細かく取れるのではないかと考えます。</li> <li>・住民の希望をよく聞いて設定して欲しい。</li> <li>・予約してから、1時間程度後に乗車できればベスト。</li> <li>・乗車1時間以上前の当日でも予約出来ませんと書かれて利用出来なかった。</li> <li>・2、3月は、ネットから予約ができませんでしたが、システムエラーが生じていたように思われます。</li> <li>・例えば9時30分に予約した方がいる場合、その後予約を入れることができるのは、10時過ぎになってしまうなど、実際に利用できる人数が限られてしまっているように思われます。現に、朝早い時間帯に予約を取れなかったことが何度もありますので、検証の際には、利用人数だけでなく、予約を取ることができなかった人数や時間帯に関するデータの検証もお願いしたいと思います。</li> </ul>	—		

※記入者は33人、意見数は90件である。

※回答内容を分類して整理した。1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

※1 主な意見に対する対応の進捗を以下の通り示している。

「○」: 対応済、もしくは対応中

「△」: 要検討

「×」: 対応困難

「—」: 参考意見

表 6-2 自由意見のまとめ (2/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
運行時間	29	運行時間の延長に関する意見	19	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間を前後に延長してほしい。 [13件]</li> <li>・蒲田駅から西蒲田への最終が16:30では公共交通として早すぎると思う。</li> <li>・9:30~16:30に限定しているのは、混雑時間を考慮してのことと思いますが、朝夕の時間帯を避けていることで、利用者の目的も限られ、利用の範囲が狭まってしまう。</li> <li>・せめて19時まで運行して頂けると、帰宅時にも使えるので使用頻度が上がります。</li> <li>・夜間西馬込駅から南馬込の高台へタクシーで帰宅する人をよく見かける。帰宅時間帯の需要も見込めるのではないかと。その場合、循環のような決まったルートでもいいと思う。</li> <li>・実証実験終了後は、通勤時間帯も運行してほしい</li> <li>・深夜時間帯でも利用できるようにしてほしい（公共交通機関の運営時間とリンクできるように）</li> </ul>	×
		毎日運行に関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日の運行をお願いしたい [6件]</li> </ul>	○
		その他運行時間に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・到着時間が分からず予定が立てづらいので改善してほしい。</li> <li>・予約制ではなく時刻表の運行にしてほしい。</li> <li>・距離に対して移動時間がかかる。</li> <li>・定期運行で、毎日、毎時間で1時間に数本あると助かる。</li> </ul>	×
運行エリア	27	エリアの拡張・統合に関する意見	19	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大森駅側にも範囲を広げて欲しい。 [5件]</li> <li>・東邦医大に通院したい方が近所に沢山いるので、線路を超えて行けると利用者が増えるのではないかと思います。 [2件]</li> <li>・池上駅・西馬込駅エリアでも大森駅や蒲田駅に接続して欲しい [2件]</li> <li>・交通過疎地域だけでなく、区内の東西アクセスにも利用したい。中央地域から梅屋敷商店街等</li> <li>・蒲田エリアも池上駅にMPを設けるほうがよい。</li> <li>・蒲田の西口と東口を跨ぐルートがあると良い。</li> <li>・エリアを分けてしまうと行ける所に限りがあり不便。</li> <li>・実験中の2エリアとともに、車で移動するには範囲が狭く、エリア外へ行くには他の路線バスへ乗り継ぎが必要になり、乗車予約時間の設定も難しくメリットが半減してしまいます。2エリア統合の方が導入効果が大いように思います。</li> <li>・京急方面（京急蒲田、梅屋敷）への移動 [2件]</li> <li>・エリアが狭すぎる、JRより東側にもあっても良い。</li> <li>・西馬込、蒲田両エリアを一体化して毎日運行にできないだろうか。隔日だと利用したくてもできないことが結構あった。利用率の低いMPは整理したり、エリアをまたぐ場合は400円にしてもいいと思う。</li> <li>・蒲田駅方面と池上、西馬込方面の境目をなくして、どこの乗降場所からでも、どっちのエリアにも行けるようにしてほしい。 [2件]</li> <li>・馬込方面の方は蒲田方面へのアクセスがあると助かるそうです。</li> </ul>	×
		その他運行エリアに関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前回のアンケートで「エリア外ではあるが東邦大学大森病院へ行けるようにしてほしい」旨書いたが、「新井宿踏切」で下車すれば病院の1号館まで徒歩6分程度だった。周辺施設・店舗などの情報を地図に盛り込めば利用者が増えるのではないかと。</li> <li>・乗降場所が蓬莱坂上なので、運行エリア（大森駅、大井町から池上駅、蒲田駅間）の中間にあたりますので、循環路線で路線を組んでほしいです。</li> <li>・どう言った利用ニーズがあるのかを分析し、エリア設定をすべきかと思う。生活圏域。</li> <li>・駅のバスロータリーに直結してほしい。本門寺の観光促進のため、正面階段下につけてほしい。</li> <li>・商店街の買い物時間帯を外さざるを得ないと思うが、その時間帯が午後のクリニック受診と重なる場合が多いのでエリアを検討する際考慮していただけると助かる。</li> <li>・西蒲田方面はバスがない上に町並みも古いので住みにくいため、交通手段を充実させてほしいです。</li> </ul>	×

表 6-3 自由意見のまとめ (3/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
料金・支払い方法	18	料金が高額/値下げに関する意見	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間、狭いエリアの割に高い。 [2件]</li> <li>・もう少し安いと使いやすい。 [2件]</li> <li>・普通のバスより高額。 [2件]</li> <li>・300円は高い。</li> <li>・バスと同程度かそれ以下にしてほしい。</li> </ul> 不便なところだからこそ需要があるのに料金が高いと利用することにハードルがあがってしまい、結果として地域の活性化につながらないと思う。	×
		バスとの乗り継ぎ割引に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスとの接続割引があると、JR駅へのアクセスにも使いやすい。</li> <li>・東急バスのバス停をMPにしてバスへの乗り継ぎができるようにし、乗り継ぎ後の運賃を半額にすれば利用価値は上がるのではないかと。両エリアとも大森駅方面へ出る人が多いので、そうした需要も取り込める。</li> <li>・東急バスとの乗り継ぎ割引があったら、もっとバスもデマンドも利用したい。</li> </ul> エリア内で移動が完了するときは適正な料金だと思うが、その後乗り継ぐことを考えると割高だと感じる。	×
		シルバーパスに関する意見	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に高齢の方の移動手段として使えると良いなあと思うので、シルバーパスが使える利用者が増えると思います。</li> <li>・利用者の大半が60から70以上だと思われるので、シルバーパスの利用を可能にしてほしいです。</li> </ul>	×
		その他料金・支払い方法に関する意見	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スイカの反応が分からなかった、音がしなかった気がします</li> <li>・年配の方から蒲田駅までタクシーを呼ぶと運賃が2千円かかるので、助かると喜んでいました。また、乳児のいるママは自宅前がMPでとても助かると喜んでいました。</li> <li>・現在の規模でしたら300円は妥当です。回数券的なやや割安な料金もあるとうれしいです。</li> </ul>	—
MP (乗降場所)	18	MPの位置の改善/視認性向上に関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状のMPは道幅があり見通しの良い安全な場所のみに限っているようだが、もう少し緩和してもよいのではないか (例えば龍子記念館近くにはその理由かと思われる)。現状では両エリアとも中央部の一番交通の便が悪い地域が空白になっており、特にそこはMPを増やしたほうがよいと思う。</li> <li>・13番馬込区民センターと14番梅田小学校は地図と実際の位置がずれているような気がするので確認してほしい (すべてのMPをチェックしたわけではない)。</li> <li>・大森赤十字病院のMPは歩道の内側にあり、自転車の陰に隠れて見づらい。できれば病院の許可を得てロータリーまで入ってほしい。</li> <li>・今回乗車したMPは入新井第四小学校でしたが、正門前より随分離れたところに路面標示があり、見つけるのに苦労してしまいました。また、予約なのである程度早めに行っても、雨除けやベンチもなく、また、歩道のないバス通りに面したMPもあり、そこで待つのは危険も伴ってしまいます。路線バスの停留所は、乗降場所であることが直ぐに判断できますが、路面標示だけのMPでは乗降場所と判断し難いため、行き交う車の運転手の注意の払い方も異なるからです。さらに予約時間に乗客が来ていない場合、数分間待つこともあると思いますが、それですと、他の車の通行の邪魔になることにもなりかねません。</li> <li>・マップ上に印だけでなく、現地の写真で乗降場所がわかりやすく調べられると助かる。(マップ上の印と実際の乗降場所のマークがズれている場所や、当日乗降場所のマークの上に車が停まっていて見つけられなかったことがあったので)</li> <li>・中央6丁目にはMPが2つあるようですが、6丁目内でもっと池上通りから離れた場所にも設置してもらえたら嬉しいです。(質問14に記載した場所や、蓬莱坂の登り始め付近など)</li> </ul>	—
		既存バス停へのMP設置に関する意見	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・池上駅、西馬込駅のMPは降車だけでも既存バス停を使うなどもっと駅に近い場所にしてほしい。 [2件]</li> <li>・既存のバス停を乗降ポイントにして乗り継ぎ優遇して欲しい。</li> </ul>	×
		その他MP (乗降場所)に関する意見	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の希望をよく聞いて設置して欲しい。</li> <li>・タクシー乗り場がない、車寄せがない牧田総合病院も乗降場所に加えてほしい。</li> <li>・西馬込から蒲田直通にしてほしい</li> <li>・桂川精螺(株)近く</li> <li>・西馬込エリアにおいて、龍子記念館/佐伯山緑地/中央四丁目郵便局付近に設けてほしい。</li> <li>・武蔵新田駅</li> <li>・池上駅バスロータリー</li> <li>・大型店舗や病院</li> </ul>	○

表 6-4 自由意見のまとめ (4/4)

大分類	回答数	小分類	回答数	主な意見	※1 対応
アプリ	4	アプリの改善に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・nearMeに登録しアプリをダウンロードしたが、認証コードがどうやっても届かず、結局アプリを削除してウェブから予約した。</li> <li>・希望の時間帯に予約が入っているかアプリやウェブで分かるようにしてほしい。</li> <li>・専用のアプリを作成してほしいです。</li> <li>・ニアミーのアプリ内で予約情報管理できるなら、予約自体もアプリからできるようにしてほしい。</li> </ul>	×
その他	23	デマンド型交通の利用に関する意見	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車地点で待っていたら、近隣の高齢者に説明を求められた。地面だけ見て何だろうと思っていたらしい。目印に「電話で予約可能」とかご案内があると利用しやすいかも。</li> <li>・コミュニティバスの方が利用しやすそうデマンド交通はハードルが高い。</li> <li>・子供の習い事に蒲田駅周辺に通わせるのに工学院から駅までの飲み屋街を1人で歩かせたくないため、期待しています。住民の便利な足となりますようお願いいたします。</li> <li>・往復で利用しました。運転手さんがとても丁寧で気持ちよく利用できました。または是非利用したいです。[2件]</li> <li>・回数券のようなものがあるとよい</li> </ul>	—
		実証実験に関する意見	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・十数年前コミュニティバスの検討が行われた際、南馬込と西蒲田は優先順位が2番目、3番目だったのは知っていたが、音沙汰がなかったので立ち消えかと思っていた。実証実験とはいえ、ここにこぎ着けるまで尽力していただいた関係者の皆さんにまずは敬意を表したい。</li> <li>・今般の利用時では、他の同乗者はまったく居らず、直接目的地に向かい希望時間通りの運行が実現しました。車も新しく快適で運転手さんも親切に対応して頂きました。しかし、狭いエリア内の短時間移動の割に、料金が高いように思いました。さらに、3ヶ月報告でも記載されているように実験の利用頻度が低いことが非常に気になっています。利用者が少なく利用者の要望を把握しきれないまま見切り発車で導入すると、本格運用した際に、不便さの解消がされず利用者が減り、且つ車両が遊休設備化し、結果コスト圧迫に繋がりが、他自治体でもあるような導入失敗事例となりかねません。そこが一番心配です。</li> <li>・1年かけて検証してください</li> <li>・実証実験を早急に実現して、実際の運行を早く実現して欲しい。[2件]</li> <li>・コミュニティバスの方が現実的。</li> <li>・デマンドバスは利用者の人数が限られてしまうため、最寄り駅と主要なMP間を定時に走行するコミュニティバスの運行の検討を強く要望します。 1年間デマンドバスを利用させていただくことができ、本当にありがたく思っております。また、東急バスの運転手の皆様には大変お世話になり、心より感謝いたしております。ただ、今回の実証実験で利用者数が増えなかったのは、大田区の広報不足と、1人予約した場合には、その前後しばらくの間は他の人が利用できない仕組みだったためと思われま。そのため、定時に運行する小型のバスを是非検討していただきたく思います。</li> <li>・実証実験の結果と検証を公開していただきたい。</li> <li>・今回は荒天時の園児のお迎えに利用させていただき、大変便利でありがたかったです。高齢者対象のものなのか、全住民対象の実証実験なのか、その旨パンフレットに記載していただいたり、様々な世代の方が乗っている挿絵等を乗せていただくと利用しやすいかと思えます。</li> <li>3つの意見 <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報不足：実験自体を知らなかったという声をSNSで結構目にした。町会の回覧板や掲示板での告知程度では圧倒的に広報が不足している。一定期間のキャンペーン運賃があってもよかった。車両は“動く広告塔”。派手なラッピングでも施せばよかった。</li> <li>・路線バスとの連携不足：せっかく東急バスが運行しているのに、東急バスの既存路線との連携がなかった。特定バス停での乗り継ぎ割引制度を設ければ、もっと利用しやすく、面的な広がりもできたと思う。</li> <li>・デマンドバスという形態：高齢者が多いこの地域でそもそもデマンドバスという選択肢が果たしてベストなのかは検証する必要がある。 「予約」というひと手間が高いハードルになっている可能性もある。本数は少なくてもいいので、一定のルートで巡回してくれたほうが便利という人もいると思う。</li> </ul> </li> </ul>	—
		車両デザインの改善に関する意見	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どこかの施設のデイスサービスの車と思いました。地域性で車の形状は仕方ないかと思いますが、ロゴを変えとか、もっと、コミュニティバスであることを打ち出していたただかないと個人的には利用はしないと思います。</li> <li>・以前見かけましたがデイスサービスの車と思いました。抵抗を感じたので利用しないと思います。</li> <li>・バス自体に魅力がない。街中を走っていても何を目的としたバスなのか全くわからない。大田区らしさを生かしたはねびよんをモチーフにしたラッピングバスなどにしてほしい</li> <li>・もう少し大きいと良い</li> </ul>	○
その他交通に関する意見	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・城南BRT、環七と産業道路ルートを開設（東急、京急共同）</li> <li>・横浜の赤いバスのように観光誘致目的でもいいのではないのでしょうか。それと住人の利便性を合致させる。</li> <li>・東雪谷や上池台の地域は急坂が非常に多く、最寄駅まで必ず上り下りしなければならない。しかもこの地域は通常のバス、電車等の交通網はこの半世紀全く整備されていない。オンデマンドやら蒲蒲線などより、池上線各駅まで繋がる新たなバス路線整備などを真剣に検討してほしい。大森駅や池上線を活用するアクセス手段を地域に提供してほしい</li> </ul>	—		