

平成24年度 富里市地域公共交通会議(第1回)



新たな地域公共交通体系の構築に向けて

1)平成24年度の進め方

2)地域公共交通体系

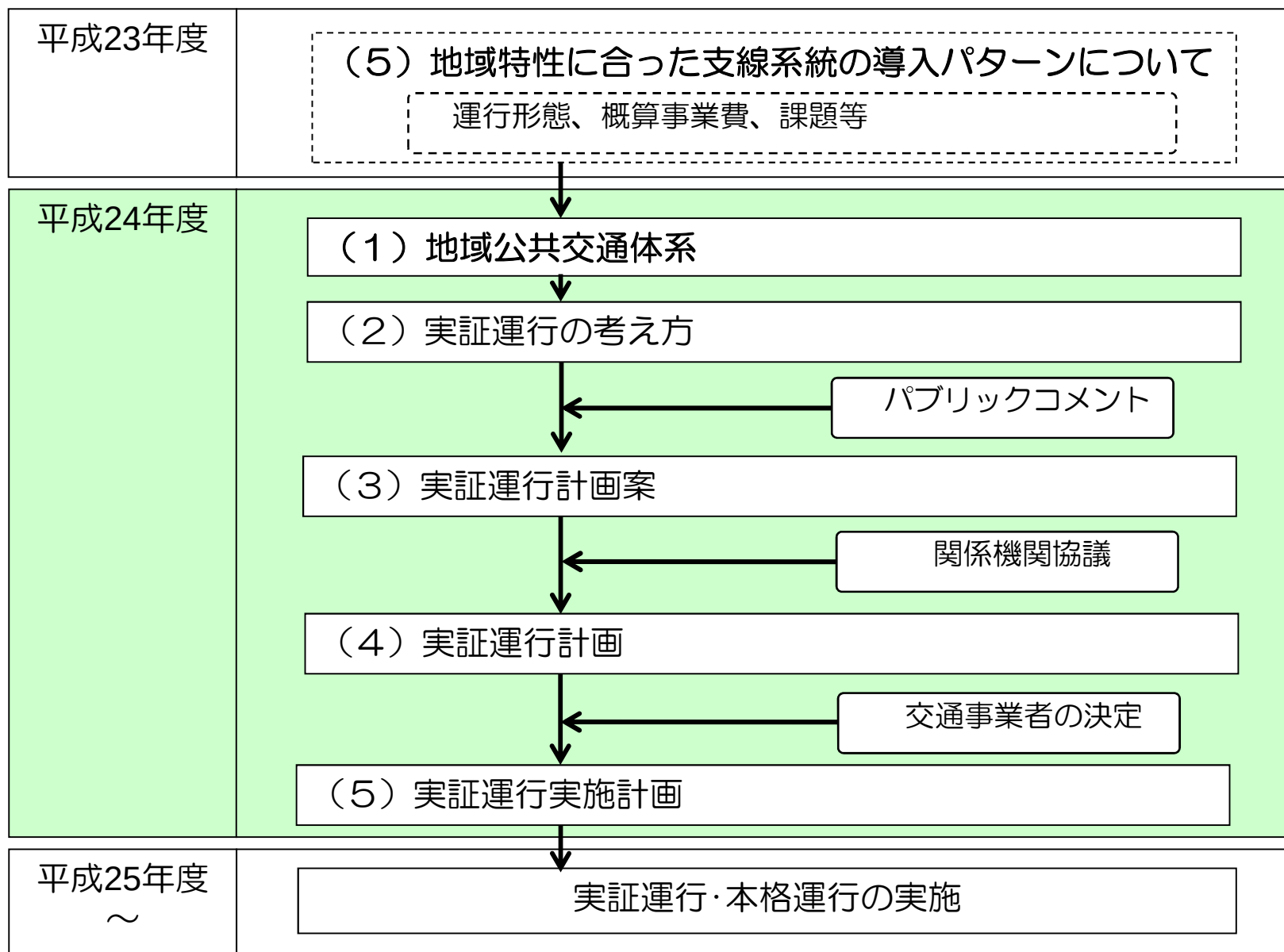
3)実証運行の考え方



1) 平成24年度の進め方



平成24年度の進め方





平成24年度富里市地域公共交通会議の流れ

第1回（平成24年6月5日）

【説明】 平成24年度の進め方等

【議題】 新たな地域公共交通体系の構築に向けて

第2回（平成24年7月予定）

【議題】 地域公共交通体系、実証運行の考え方（パブリックコメント資料）

第3回（平成24年9月予定）

【説明】 パブリックコメントの結果

【議題】 実証運行計画案

第4回（平成24年12月予定）

【議題】 実証運行計画

第5回（平成25年3月予定）

【議題】 実証運行実施計画



2) 地域公共交通体系



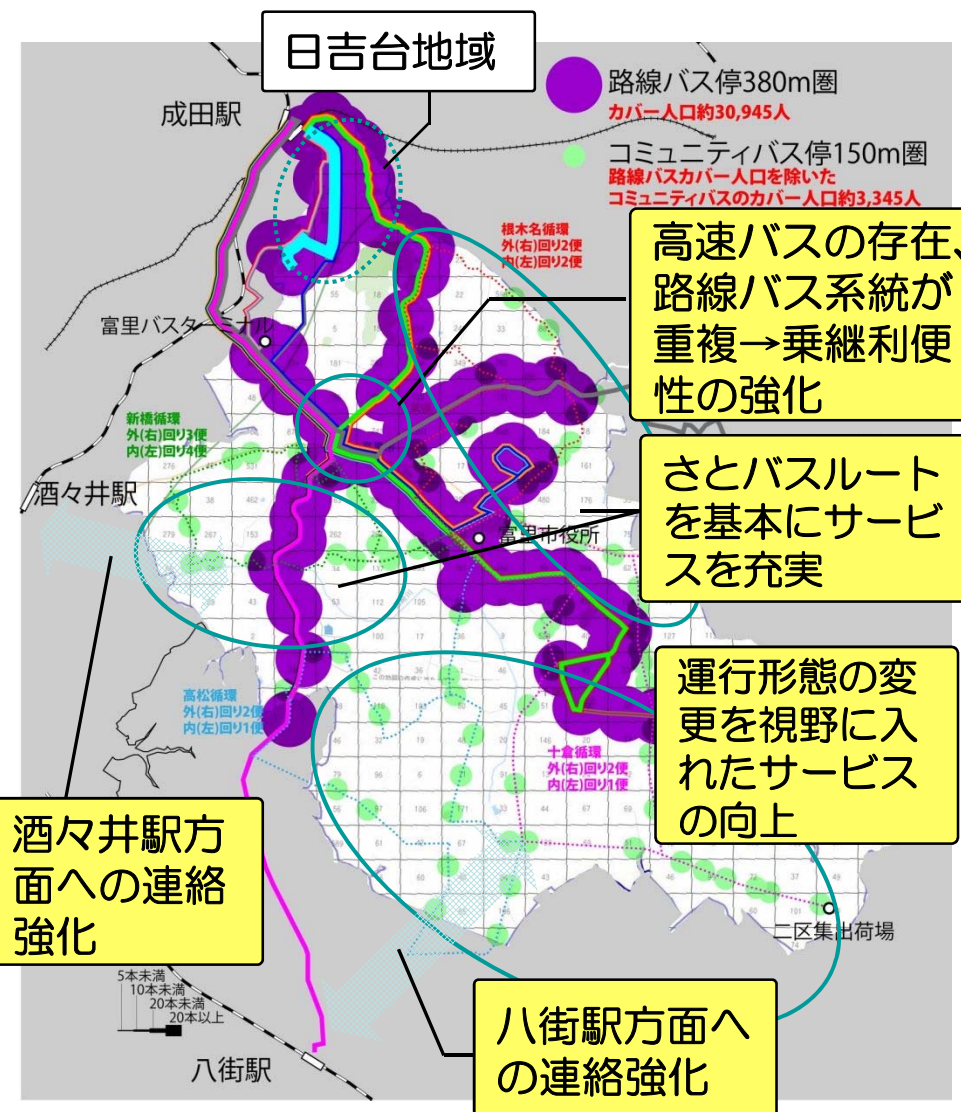
地域公共交通体系の構成

分類		所属	機能
広域的な交通軸	鉄道網	JR線、京成線 (成田駅、酒々井駅、 八街駅等)	市外への連絡
	高速バス	富里バスターミナル	市外（東京方面）への連絡
都市内の交通	路線バス	千葉交通	・ 鉄道駅、高速バス等の 広域公共交通への連絡 ・ 市内、市外の主要な拠 点施設への連絡
	支線交通	（現行のさとバス ・ 新橋循環 ・ 根木名循環 ・ 十倉循環 ・ 高松循環）	路線バスの補完機能 他の公共交通と連携し ネットワーク機能を強化



支線交通の基本的な考え方（平成23年度第5回会議資料より）

- 日吉台地域は、路線バスが充実していることから、現状の地域公共交通を維持する
- その他の地域は、路線バスの徒歩圏（380m）を超える地域を対象に、支線交通の充実を図る
- 支線交通は継続性を高めるため多様な交通主体との連携を図る
- 日吉台を除く北部地域はさとバスルートの基本とし、酒々井駅方面への連絡、路線バス等との乗継ぎしやすさの向上をめざす
- 南部地域は、人口密度が低く、農業などの自営業を営む方が多い（外出頻度が低い）などの地域特性を踏まえ、デマンド運行等の運行形態の変更を視野に入れつつ、八街駅方面への連絡等をめざす





支線交通サービスの強化の考え方

利用者が望む輸送サービスとは？
利用したい時間、場所に行ける支線交通

増便、ルート拡大が必要 ⇒ 運行経費が増加（市の負担が増加）

持続可能性を高めるためには
限られた費用の中で、地域の利用者ニーズにより近づけた支線交通サービスの提供が必要

- ・需要を束ねて効率的な輸送サービスの提供
- ・利用者のニーズに対し優先順位をつけ、サービスを提供



支線交通サービスの強化を図る上での移動ニーズの優先性

優先性	移動ニーズ	理由	基本的な考え方
① ▲ (高)	行きたい場所 (目的地)	市民アンケート調査による「路線バス、さとバスを利用しない理由」の上位	■ 要望がある施設 ⇒ 最寄りの鉄道駅 ⇒ 富里バスターミナル ⇒ 大型商業施設
②	利用したい時間	//	■ 利用者の最低限必要な運行本数 ⇒ 1 時間に 1 本程度
③ (低)	乗りたい場所 (乗降所)	市民アンケート調査では「バス停まで遠い」の意見は上記に比べ少数 路線バス・現行のさとバスの沿線に市民の約 7 割が居住	⇒ 既存のさとバスルートが基本



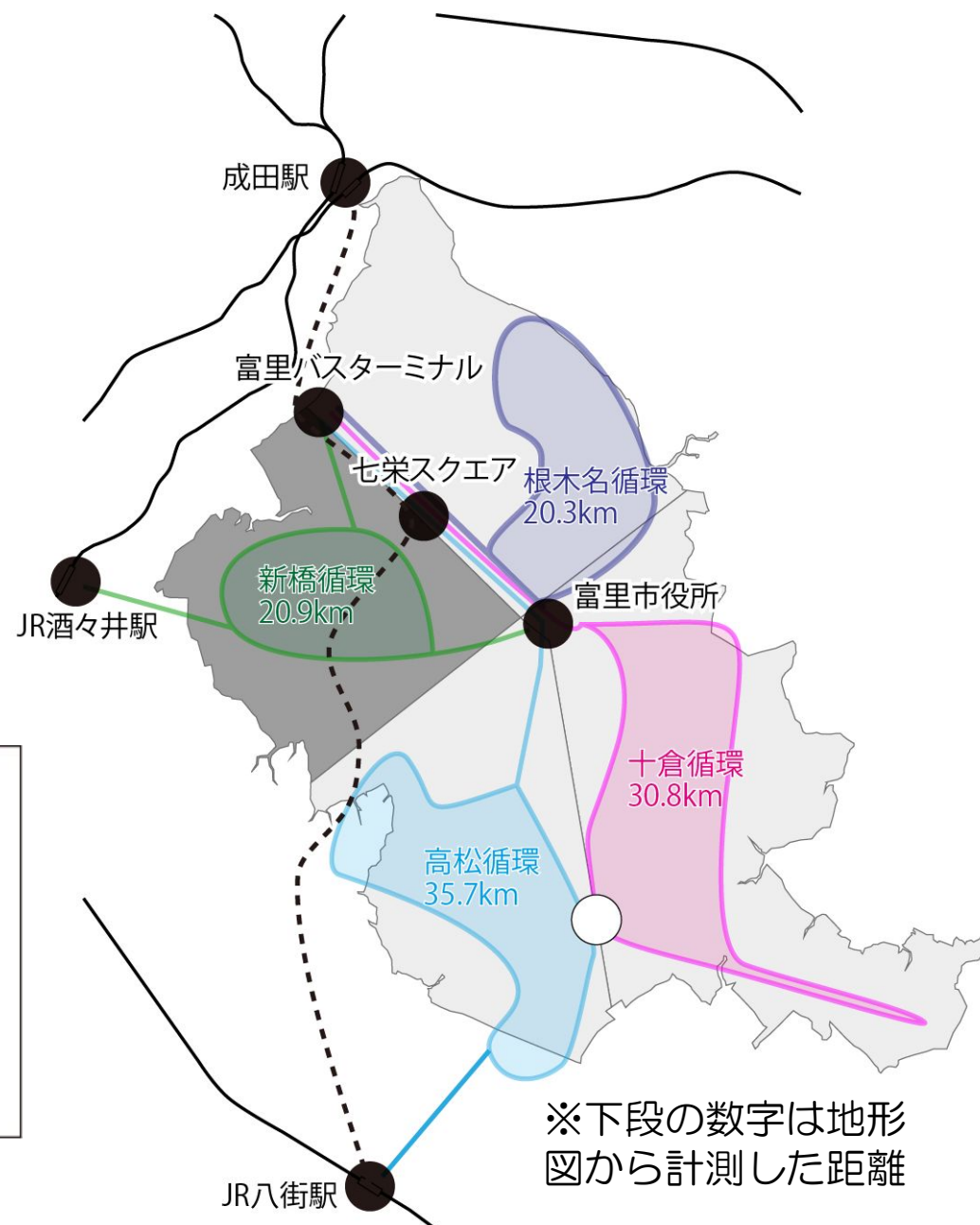
導入パターンの利用・運営のしやすさからみた評価

運行形態		評価（○：優れている、△：○よりは劣る）		
		利用	運営	考え方
A) 定時・定路線型		○	○	事前予約を必要としないことから、不特定多数の利用が可能であり、運用のしやすさからも公共交通として最も適した運行形態 課題として利用がない時間帯や乗降ポイント（バス停等）にも運行する必要がある
デマンド運行	B) 不定時 ・定路線	△	○	事前予約が必要なため、利用者はAに比べサービス水準が劣るが、所定ルートを行えばオペレーター等が不要と考えられるため、運営しやすさはAとほぼ同様 予約により運行することから、Aよりは効率的な運行が可能であるが、予約がない乗降ポイントも運行する可能性がある
	C) 不定時 ・不定路線	△	△	事前予約が必要であり運行毎に運行計画を作成するため両面ともAに比べ劣る 予約がない時間帯や乗降ポイントを行わないことから、最も効率的な運行が可能だが、オペレーター等の経費がかかる



地域公共交通体系案

凡	例
	デマンド運行(セダン車両)
	定時・定路線型運行(さとバス)
	さとバス現行エリア
	さとバス変更ルート
	主要な停留所
	乗り換えバス停
	路線バス





地域別の運行形態の考え方

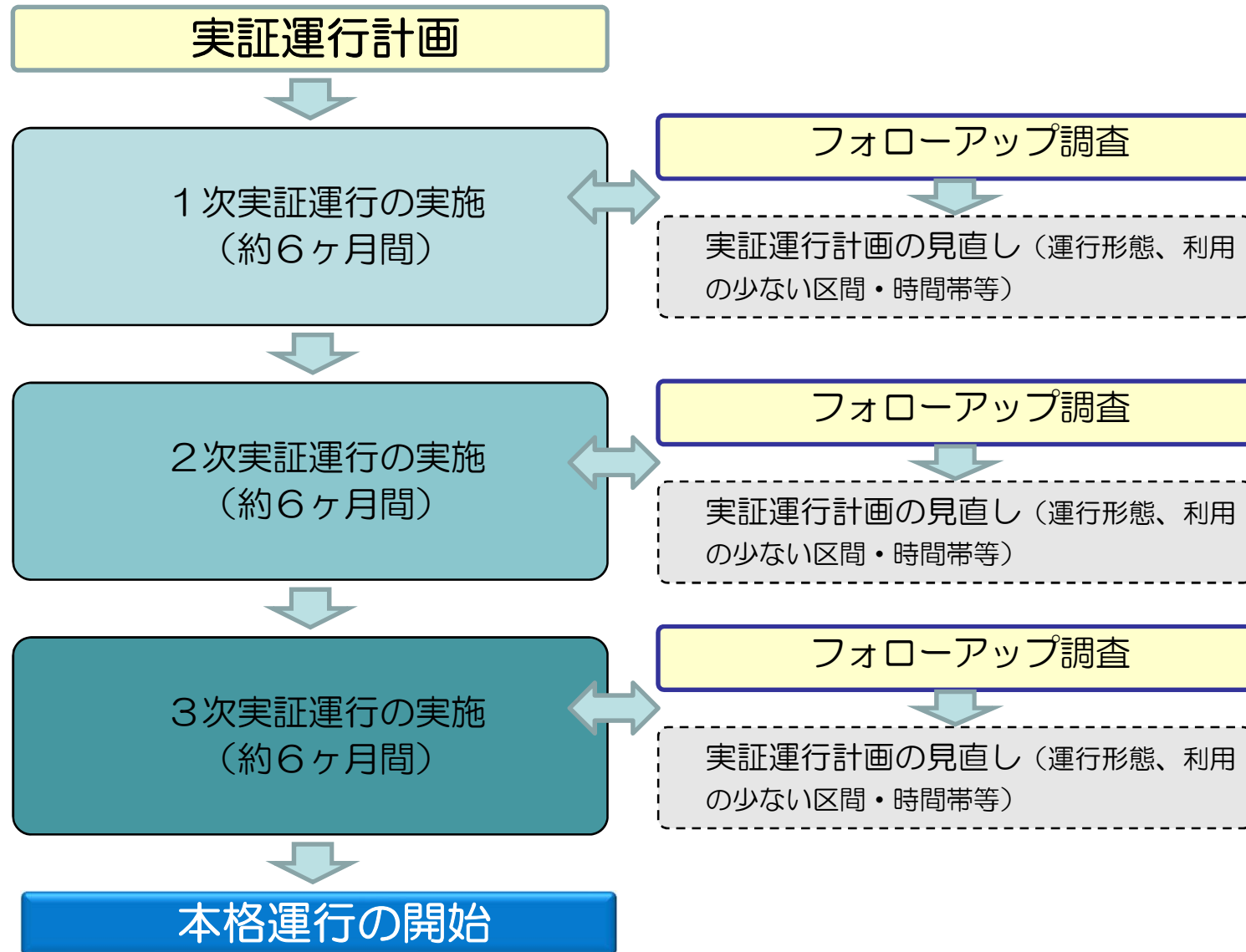
地域 () : 現行のさとバス	現行のさとバスの利用特性	運行形態
富里・根木名地域 (根木名循環)	多くのバス停から偏りなく利用があるものの、定期的な利用頻度は低い 現時点の利用状況から定時定路線では無駄が生じる可能性が高い	デマンド運行
七栄・第一地域 (新橋循環)	バス停から偏りなく利用があり、定期的な利用や酒々井駅への接続により需要の拡大が期待される	定時・定路線型運行
南・洗心・浩養地域 (十倉循環・高松循環)	現行のさとバスは特定のバス停からの利用であり、外出頻度が北部地域に比べ低く定期利用が少ない 現時点の利用状況から定時定路線では無駄が生じる可能性が高い	デマンド運行



3) 実証運行の考え方



PDCAサイクルによる段階実証運行～本格運行への流れ





段階実証運行計画の役割・目的

実証運行とは、
市民アンケートによる移動ニーズを確認するとともに、
これまで公共交通を利用していない約7割の市民の需要を喚起する期間

段階	役割・目的	実証運行のイメージ
1次 実証運行	目的施設や運行時間等の『移動ニーズ』に応じたさとバスの見直し効果やデマンド運行の利用状況を検証し課題を把握する	既存ストックを活用し、初期投資をなるべくかけない運行
2次 実証運行	1次の結果を踏まえ、より効果的、効率的な運行計画を見直し検証	例えば予想を上回る利用があり車両の拡充が必要など1次の結果を踏まえ必要な初期投資を行い本格運行の足掛かりとする運行
3次 実証運行	本格運行に向けた最終検証	本格運行



1次実証運行計画(案)の考え方

項目	運行計画（案）	現行
運行経費	現行のさとバスの運行経費の概ね2倍程度	H23年度 1,400万円
運行計画	■新橋循環 さとバス車両を活用した定時・定路線型運行 概ね1時間に1本（1日10本） ■その他の地域 不定時・定路線型デマンド運行 基本ダイヤ：概ね1時間に1本 *運行経費内で可能な便数を確保	定時・定路線 運行本数 新 橋：7本 十 倉：3本 根木名：4本 高 松：3本
運賃	■4つの地域で同じ 現行のさとバス運賃を基本とし、最寄駅やバスターミナル等へのルート延長に伴う運賃設定案 1乗車300～400円程度	1乗車大人 200円



デマンド運行において不定時・定路線を選定した理由

支線交通は、現行のさとバスの利用状況から、高齢者や児童が中心に利用されることが想定されるものの、ルート延長や時間帯の変更等により、幅広い年齢層からの利用も期待される

①今のさとバスルートは、きめ細かなルートが設定され、フリー区間もあることから、ある程度利用者のニーズに correspo 応えている
⇒市民アンケート調査において「バス停」を近づける要望は少ない

②ルートが定まっていないと、その都度運行計画を作成する新たなオペレーターやシステム費用がかかる

③不定路線（ドア・ツー・ドア）の運行では、一部の地域で路線バスと競合するなど、その役割分担が図りづらくなる

1 次実証運行としては、不定時・定路線型運行を基本とする

＊）1 次実証運行において、乗降ポイントまで歩きづらい、大型店舗への連絡により手荷物が運搬しづらい、定路線では無駄が多いなどの課題が明らかになった場合は、2 次以降の実証運行において不定路線への切り替えも含め再検討する



想定しているデマンド運行(案)

①利用者は事前登録

②予めダイヤ、基本ルート、乗降ポイントを定め*
目的地の概ねの到着時間が分かる時刻表を配布

③利用者は交通事業者に予約
『明日の〇便に〇〇乗降ポイントから乗車』

④交通事業者は予約のあった時間・ルート区間を運行

*) 需要を束ね効率的に運行することと、新たなシステムの導入
や専用のオペレーター費用を抑えるため



運賃の考え方案

運行サービスの向上に伴い運行経費が増加

- 現行のさとバスは、運行距離に関係なく、全ての地域で1乗車200円
- 実証運行期間は、これまで公共交通を利用していない人の需要を掘り起こすため、利用しやすい運賃体系が必要

運行形態、運行距離等を考慮せず4地域共通運賃

- 市民アンケート結果では、鉄道駅や主要な生活施設等への連絡、増便等の運行サービスが向上すれば、運賃300～400円は許容
- 現行のさとバスの受益者負担率（運行経費に対する運賃収入の割合）は約10%であり、目標値として15～20%に引き上げるためには、運賃300～400円が妥当

イメージ 市内：〇〇〇円 市外：〇〇〇円

1次実証運行基本ルート案

*) 現行のさとバスルートを中心に
したルートであり、今後詳細に検討
し最終的なルートを設定する

