

富里市地域公共交通体系検証調査業務 報告書
〔概 要 版〕

平成24年3月
富 里 市

目 次

序章. 調査概要	1
1. 調査目的	1
2. 計画の基本的な考え方	1
3. 進め方	2
I 章. 現状把握	3
II 章. 移動実態	4
1. 調査概要	4
2. 調査結果	5
III 章. 課題の整理	9
1. 公共交通空白地区の状況	9
2. 日常の移動しやすさの評価	10
3. 路線バスやすさとバスの評価	11
4. 課題の整理	13
IV 章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方	14
1. 地域公共交通の課題に対する支線交通の対応方針	14
2. 支線交通の基本的な考え方	20
V 章. 支線交通の導入パターン	21
1) 富里・根木名地域	21
2) 七栄・第一地域	22
3) 浩養地域	23
4) 南・洗心地域	24

序章. 調査概要

1. 調査目的

- ・ 現在、富里市では路線バスの補完機能を有するさとバス（循環バス）を運行しているが「残された公共交通空白地区への対応」や「利用者の減少」等の課題を抱えている。
- ・ 本格的な高齢社会を迎えるにあたり、課題に対応していくためには、富里市の地域事情に合った地域公共交通のあり方を再検討することが必要である。
- ・ そこで、本調査は市民の移動ニーズを把握し、様々な運行形態の実現可能性を検証することを目的とする。

2. 計画の基本的な考え方

- ①計画目標は、市民の移動しやすい『生活の足』の確保に向けた公共交通サービスの向上
- ②検討対象は全市域
- ③公共交通サービスの向上に際しては、さとバスの見直しを含め、定期運行しない事前予約が必要な運行（デマンド運行）、市民と富里市が協働した運行など、様々な事業主体の可能性を検討
- ④検討は、路線バスを補完する支線交通を主体に行う

富里市地域公共交通体系

支線交通とは

他の公共交通と連携したネットワーク機能を強化し、移動しやすさを向上させるものであり、基本的には、路線バスを補完する機能

路線バス：民間交通事業者

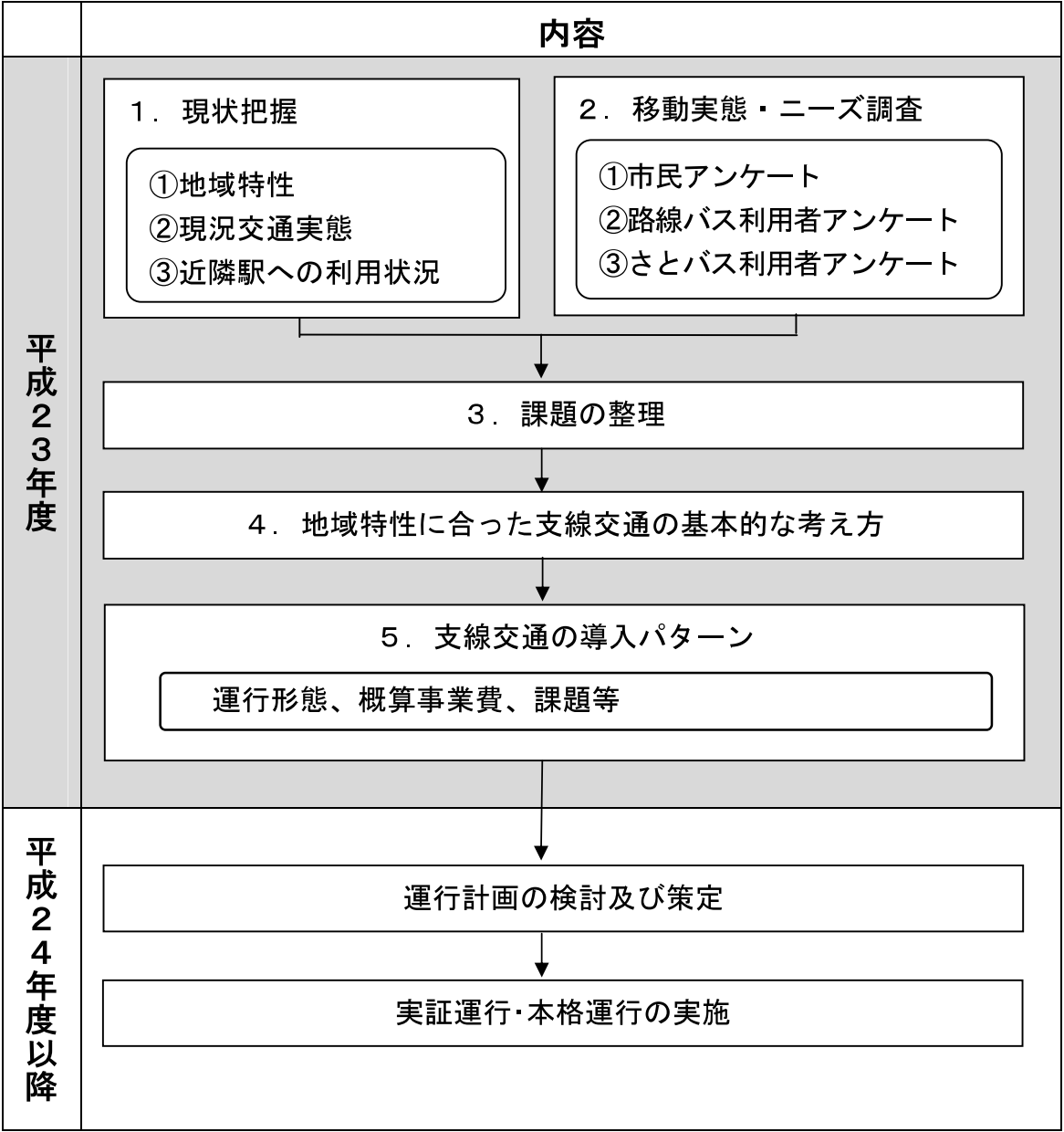
（路線バスの機能）

- ・ 鉄道駅、高速バス等の広域公共交通の端末交通手段
- ・ 市内、市外の主要な拠点施設を結ぶ交通手段

3. 進め方

本調査は次年度以降に予定されている実証運行・本格運行に向けた基礎検討であり、その進め方は次のとおりである。

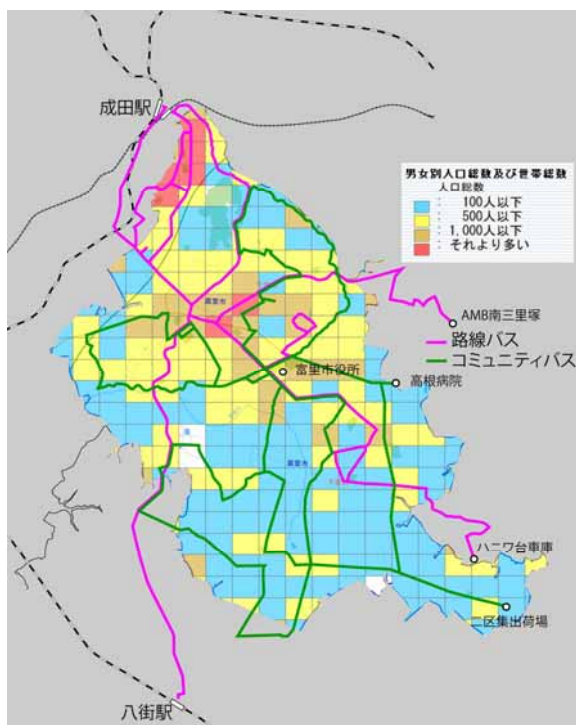
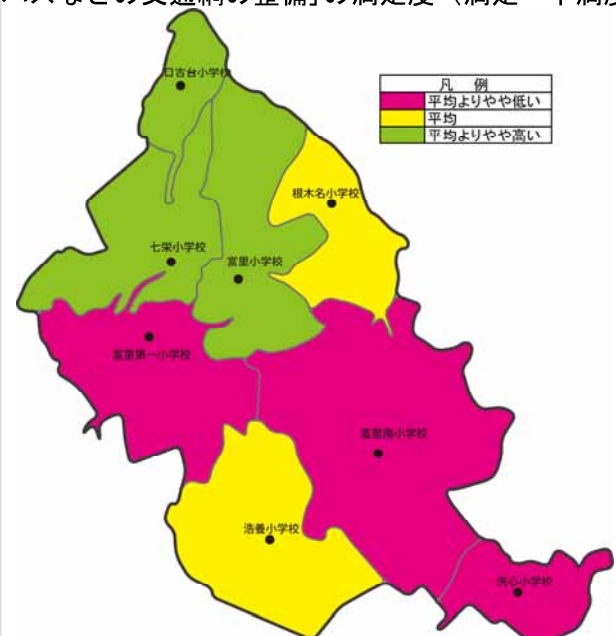
調査の進め方



I 章. 現状把握

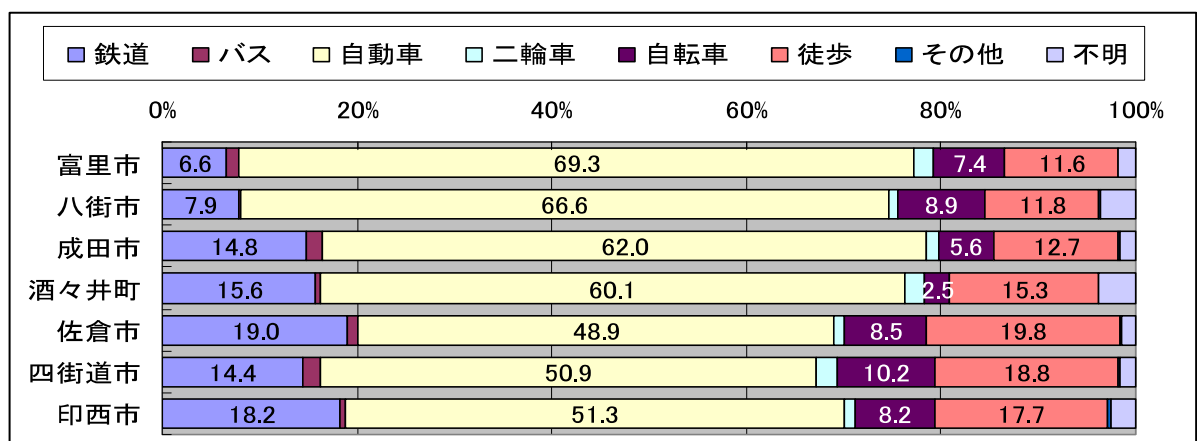
- 市の北部は人口密度が高く高齢化が緩やかに進行しているのに対し、南部地域は人口密度が低く高齢化の進行が北に比べ高い
- 路線バスは、市外の成田駅を主体としてネットワークされており、人口密度が比較的高い限られた地域を対象とした輸送サービス、路線バスの徒歩圏から外れる地域に対し、富里市役所を中心とした循環バス（さとバス）が運行されている
- 市民の生活の足は自動車に依存
- 南部の地域はバスに対する満足度が低い

H17 人口密度とバス網の関係

平成 21 年 生活環境における
「バスなどの交通網の整備」の満足度（満足－不満度）

資料：富里市総合計画策定基礎調査市民意識調査結果
(平成 21 年 3 月)

平成 20 年 代表交通手段別発生集中量割合



資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

Ⅱ章. 移動実態

1. 調査概要

項目	①市民アンケート調査	②バス利用者アンケート調査	③さとバス利用者アンケート調査
調査目的	・市内の移動特性や休日の移動の把握 ・移動の制約を受けている人や地域の把握 ・新たな支線交通の可能性を検証するための市民意識の把握	・既往の統計データで把握できないバスの利用実態の把握 ・現在の輸送バスサービスの満足度・重要度の把握	・さとバスの利用実態の把握 ・さとバスの輸送サービスの満足度・重要度の把握
調査方法	・郵送回収	・成田駅、八街駅、ベイシアでバス待ち客にアンケートを手渡し、車内の回収袋に投函	・バスに乗り込み聞き取り調査
調査対象	・無作為抽出された3,000人の市民 ・より多くのデータを得るため、3名分までの回答用紙を用意 ・支線交通のサービス圏域の地域に重点的に配分	・サンプル調査（基本的には市民が対象） ・八街駅、ベイシア、成田駅東口（日吉台線・久能両国線・教習所東線・ジョイフル本田線）、成田駅中央口（住野八街線・本城台AMB線）、成田駅中央口（AMB線）	・全ての利用者（但し調査期間内に2回以上利用した人は1回のみ）
調査期間	8月下旬発送 （調査期間：2～3週間 〆切9月9日）	・9月20日、22日（2日間）	・9月26日～28日（3日間）
有効回答数	847票 家族票を含めると1,232票	266票	77票
回収率	28.2%	53.8%	—

2. 調査結果

① 日常の 外出行動	■「浩養地域」、「洗心地域」は外出頻度が低い ■約半数は市外の移動 ■日常生活の交通動線は、比較的特定された施設を利用、北部地域は車を主体としながらも多様な交通手段の利用があるが、南部の地域は生活の足を「車」に依存 ・買物目的の約7割は「市内」（ジョイフル本田、ベイシア、ナリタヤ等） ・市内の交通手段の約9割は「車」 ■市外への移動の約3割は最寄りの駅から鉄道を利用（それ以外は「車」）、路線バスが運行されている地域は、路線バスの利用があるが、それ以外の地域は駅まで「車」でアクセス ・市域の北部地域は「成田駅」が主体 ・第一地域や七栄地域は「酒々井駅」を利用 ・南部地域は「八街駅」が主体 ■高齢者の交通目的の約5割は「買物」目的、約2割は「通院」目的、その多くは「市内」の交通であり、「車」の利用が最も多い ・買物目的の市内交通の割合：8割 ・通院目的の市内交通の割合：6割
② 路線バスやさとバスの利用状況	■路線バスやさとバスを約7割の人は「利用したことがなく」、その理由は、「使う必要がない」「他の交通手段を使う」「バスが上手く使えない」が多い ■バス停までのアクセスは「徒歩」が主体であるが、路線バスでは「自転車」が約7%、「車」が約5%ある ■バス停まで無理なく歩ける距離は、さとバスは「約150m」、路線バスは「約380m」、さとバスの「高松循環」は無理を感じている方の割合が高い ■バスの利用目的は、路線バスは「通勤・通学」が主体、さとバスは「通院」、「サークル・趣味」の利用が多く、「買物」の利用が比較的少ない ■さとバスの新橋循環は、他の路線に比べ便数が多いこともあり、多様な目的で利用され、「毎日利用する人」が5割いる（他の路線は約1割） ■バスの「乗り継ぎ」は、ほとんど利用されていない

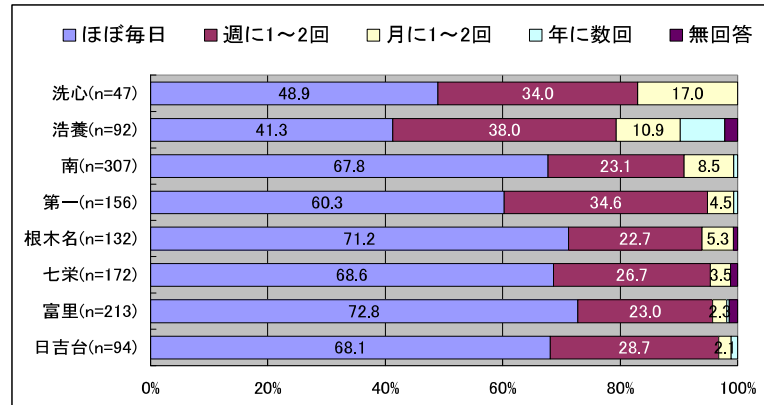
Ⅱ章. 移動実態

【平日】

①日常の外出行動

外出頻度

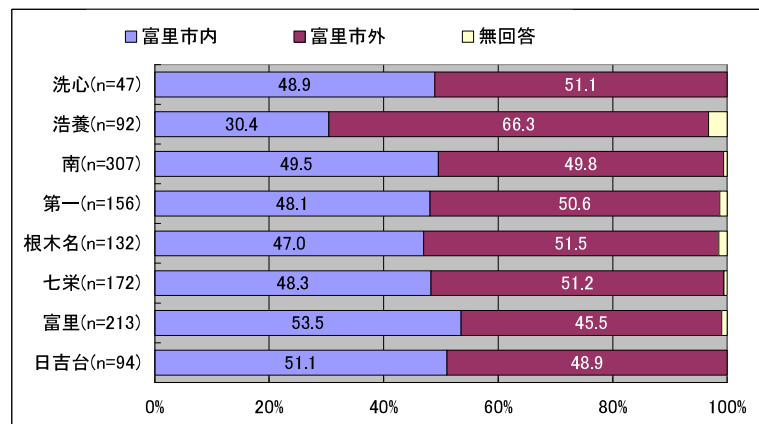
資料：市民アンケート調査



外出先

資料：市民アンケート調査

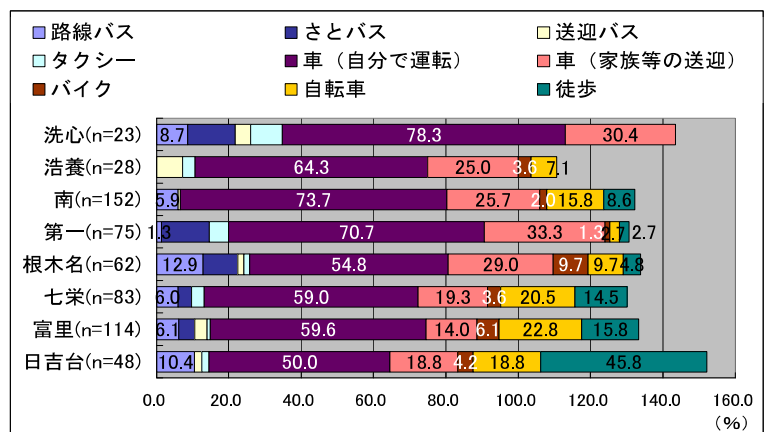
【平日】



【平日】

市内の交通手段

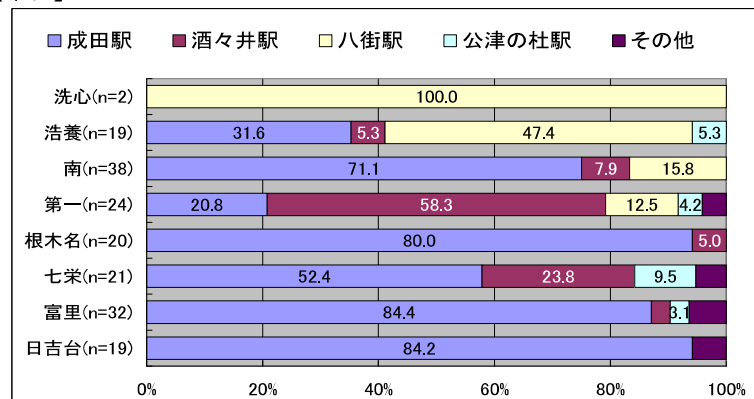
資料：市民アンケート調査



【平日】

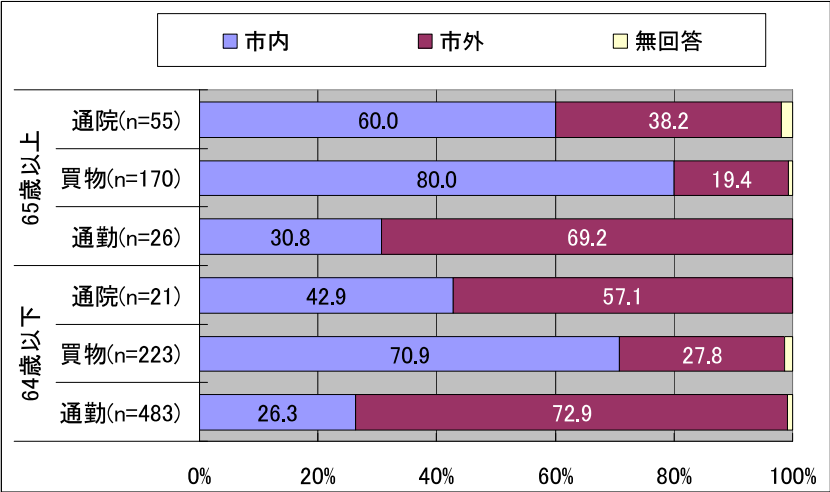
利用する鉄道駅

資料：市民アンケート調査



交通目的別行先

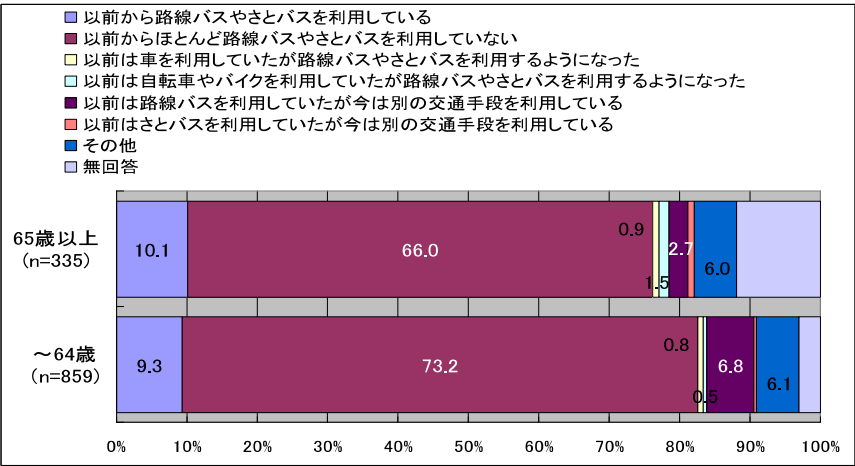
資料：市民アンケート調査



②路線バスやさとバスの利用状況

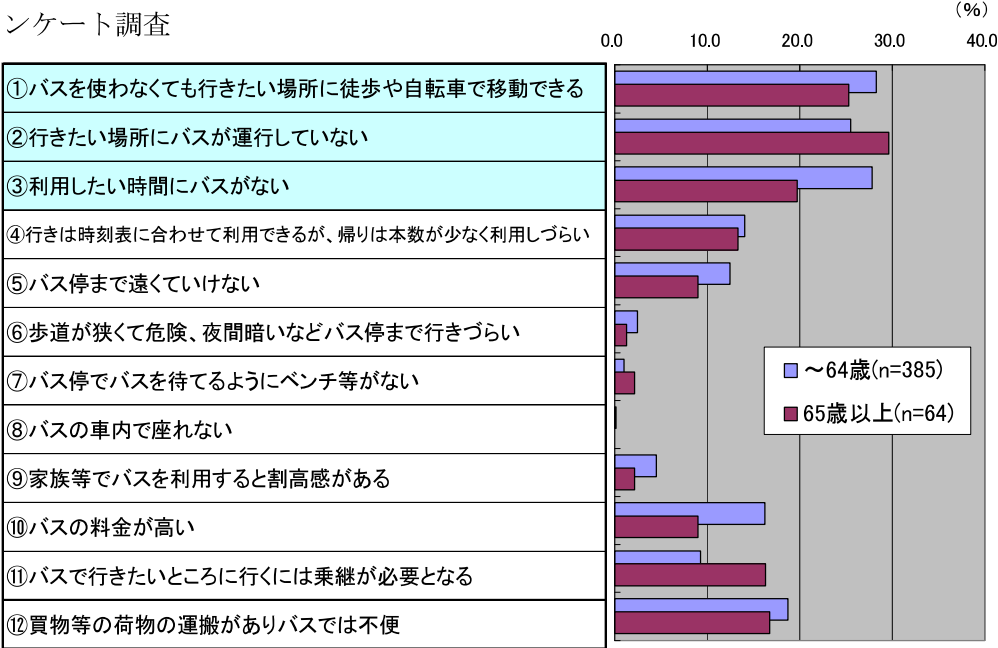
利用状況

資料：市民アンケート調査



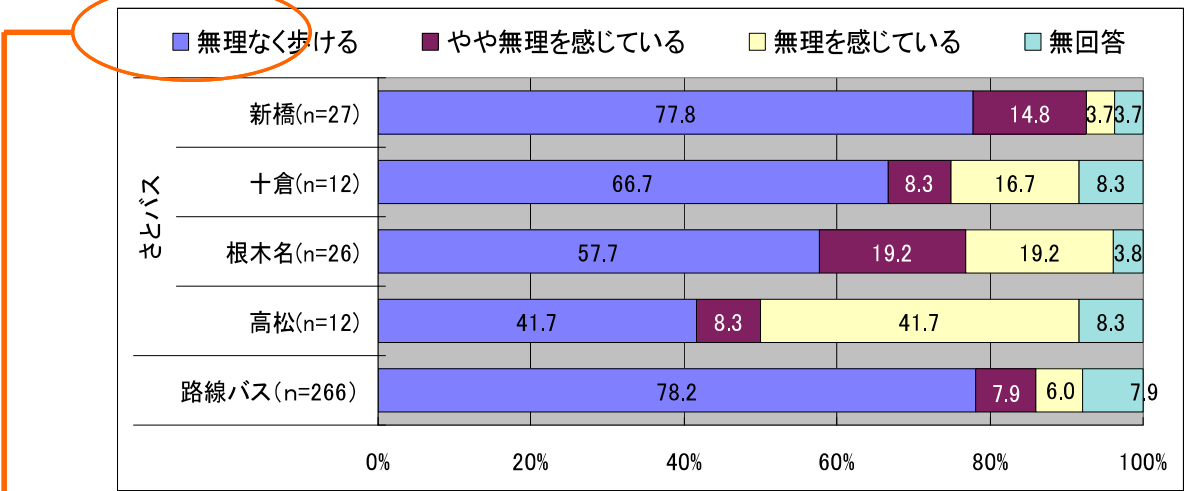
利用しない理由（複数回答有り）

資料：市民アンケート調査



バス停まで無理なく歩けるか

資料：路線バス利用者、さとバス利用者アンケート調査

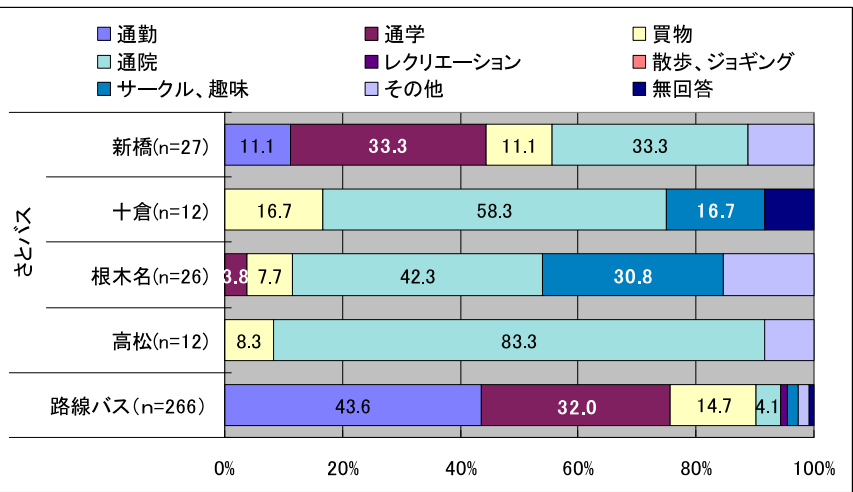


	加重平均(分)	平均速度(km/h)*	平均距離(m)
さとバス(n=48)	2.9	3.2	151.2
路線バス(n=192)	5.3	4.3	377.2

*) 距離と所要時間両方の記入がある回答から計算

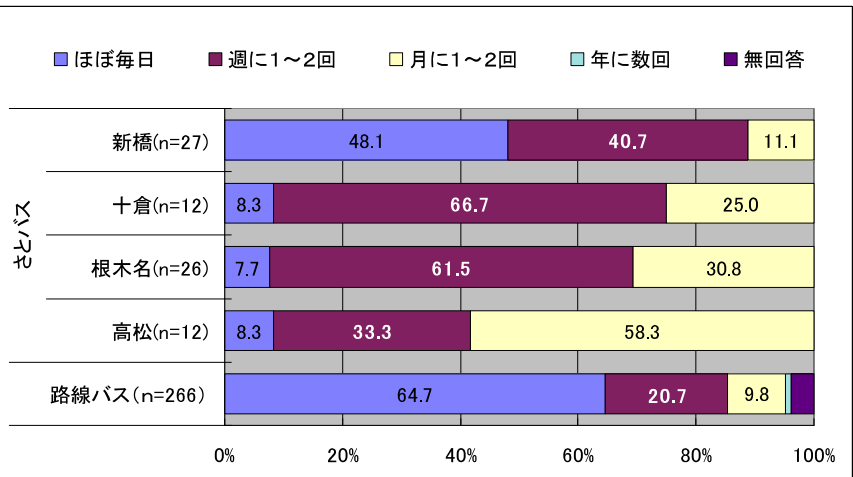
利用目的

資料：路線バス利用者、さとバス利用者アンケート調査



利用頻度

資料：路線バス利用者、さとバス利用者アンケート調査



Ⅲ章. 課題の整理

1. 公共交通空白地区の状況

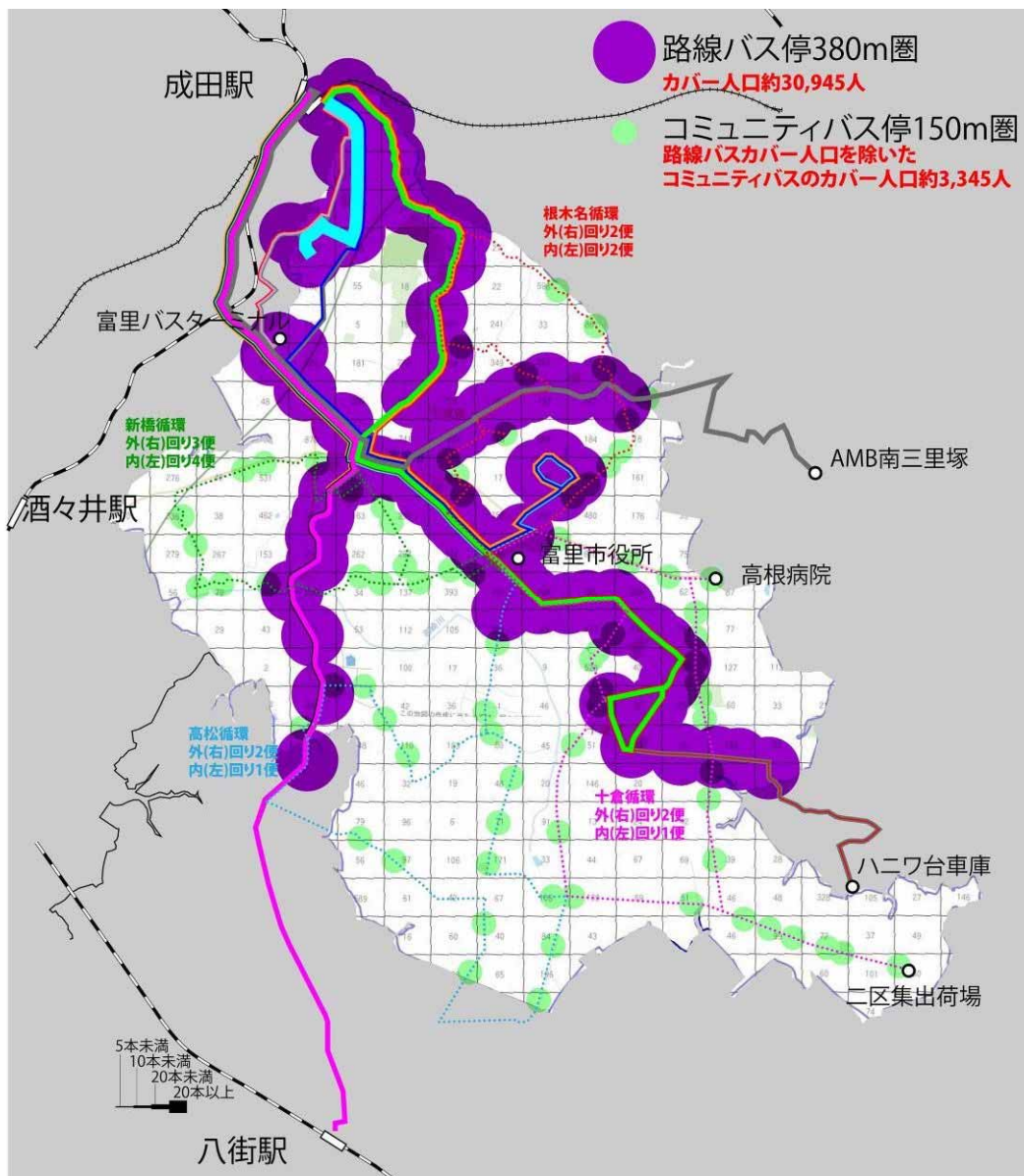
- ・ 現在の路線バス、さとバスのバス停から徒歩で利用できる人口は全市の約7割
- ・ 全市人口の約3割が公共交通空白地区に居住

バス停からの徒歩圏内人口

バス停からの徒歩圏内人口	路線バス	30,945人
	さとバス	3,345人
	計(A)	34,290人
全市人口(B)		51,370人
徒歩圏内カバー率(B/A)		66.8%

資料：人口（平成17年国勢調査）

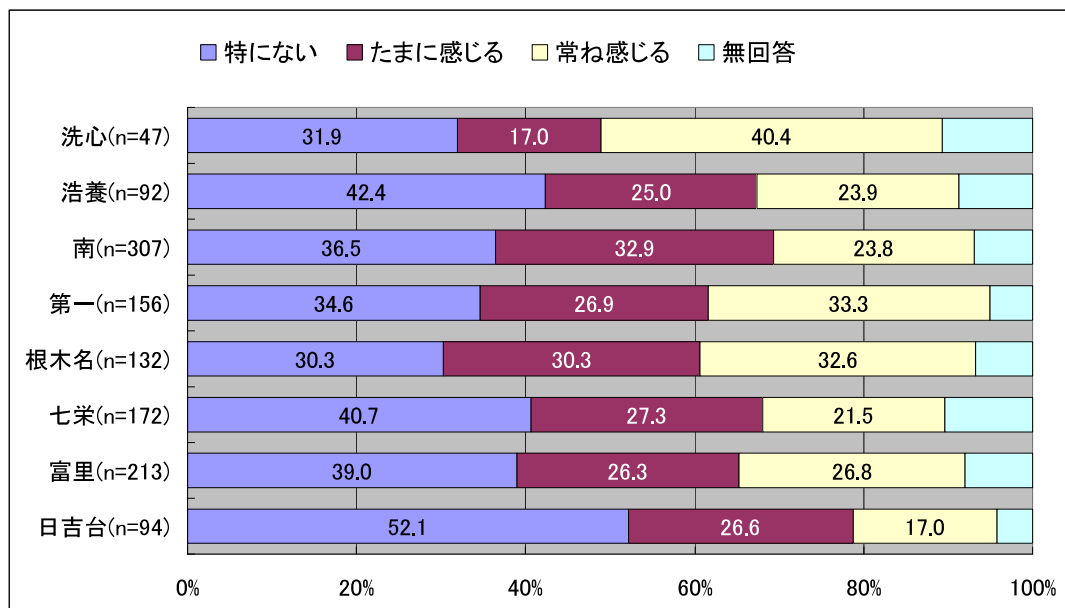
※) 市民アンケート調査から、バス停まで無理なく歩ける時間を算出し、バス停からの徒歩圏を設定



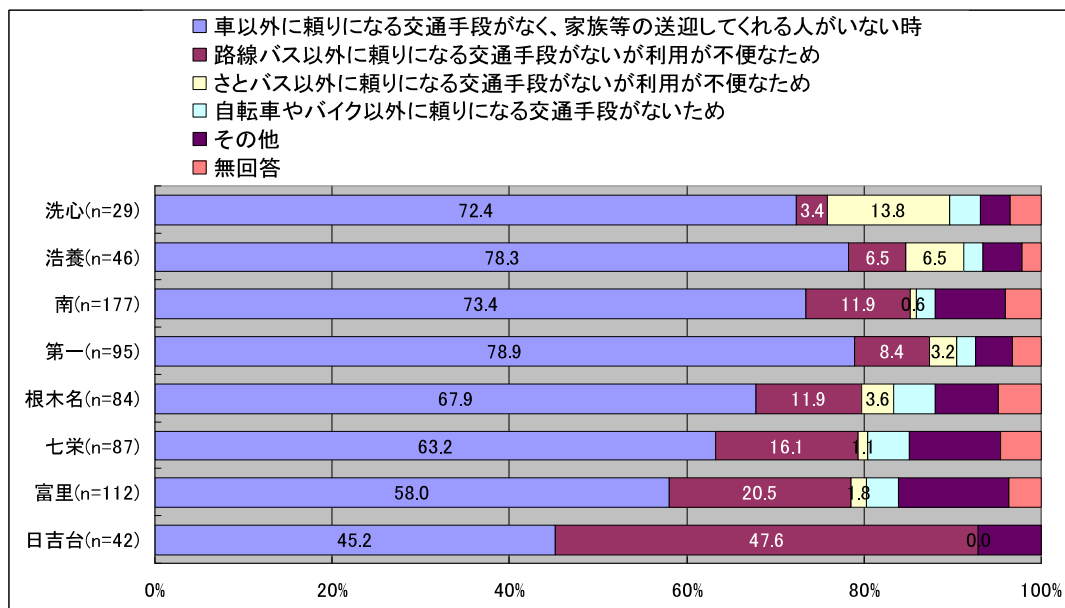
2. 日常の移動しやすさの評価

- ・ 日吉台地域以外は移動のしづらさを半数以上の方が感じている
- ・ 特に、洗心地域は移動のしづらさを「常々感じている」割合が他の地域に比べ高い
- ・ 移動のしづらさは、「車以外に頼りになる交通手段がなく、家族等の送迎してくれる人がいない時」に感じている割合が高い

日常生活の移動のしづらさ



移動のしづらさを感じる時

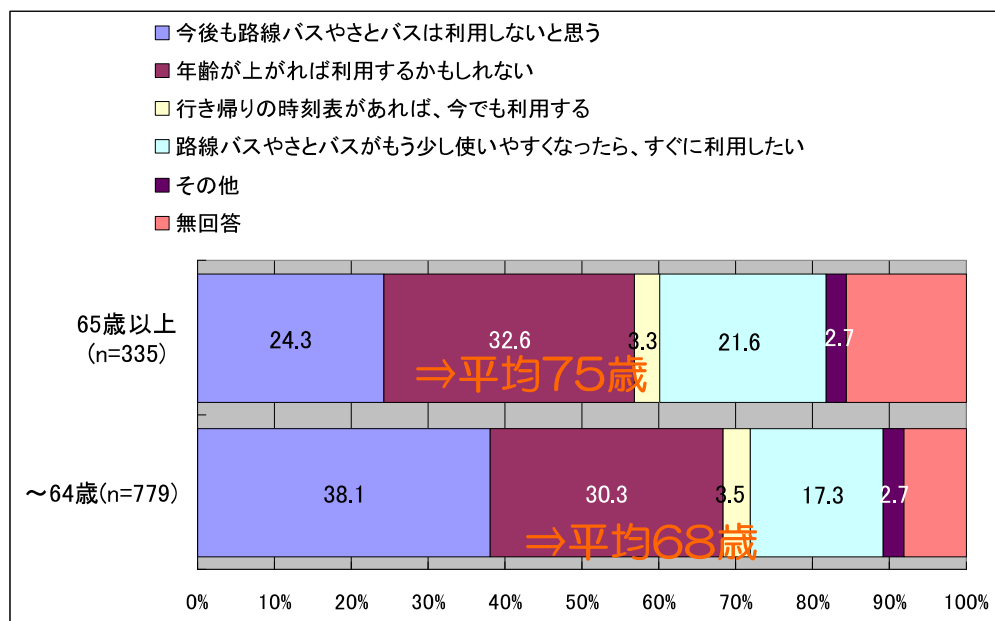


資料：市民アンケート調査

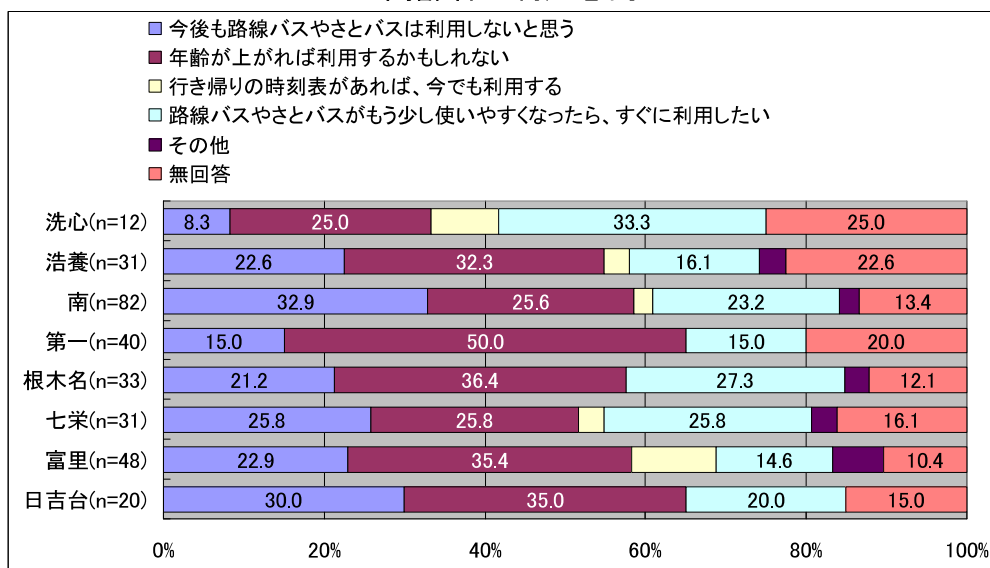
3. 路線バスやさとバスの評価

- ・ 路線バスやさとバスの今後の利用意向は、運行サービスの向上など条件付きではあるが、65 歳以上で約 6 割、64 歳以下で約 5 割の方が利用意向を示している
- ・ 特に、洗心や第一地域では、利用意向の割合が他の地域に比べ高い
- ・ 路線バス、さとバスともに「運行間隔」（本数）と「運行時間帯」は満足度が低く重要度が高い。その傾向は路線バスの方が強い

路線バスやさとバスの今後の利用意向について

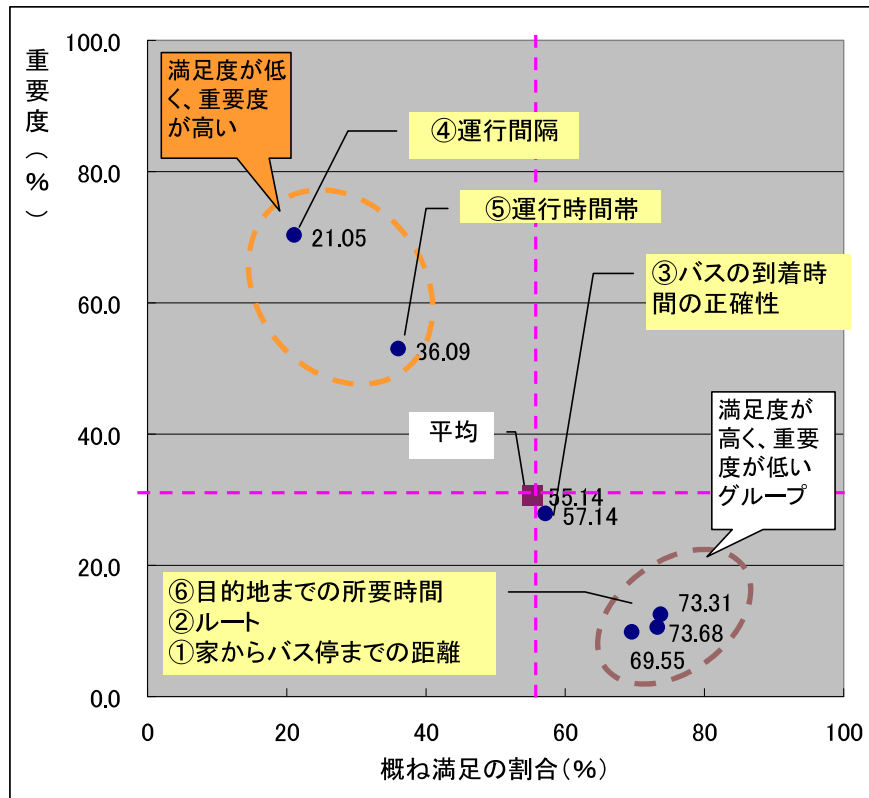


高齢者の利用意向

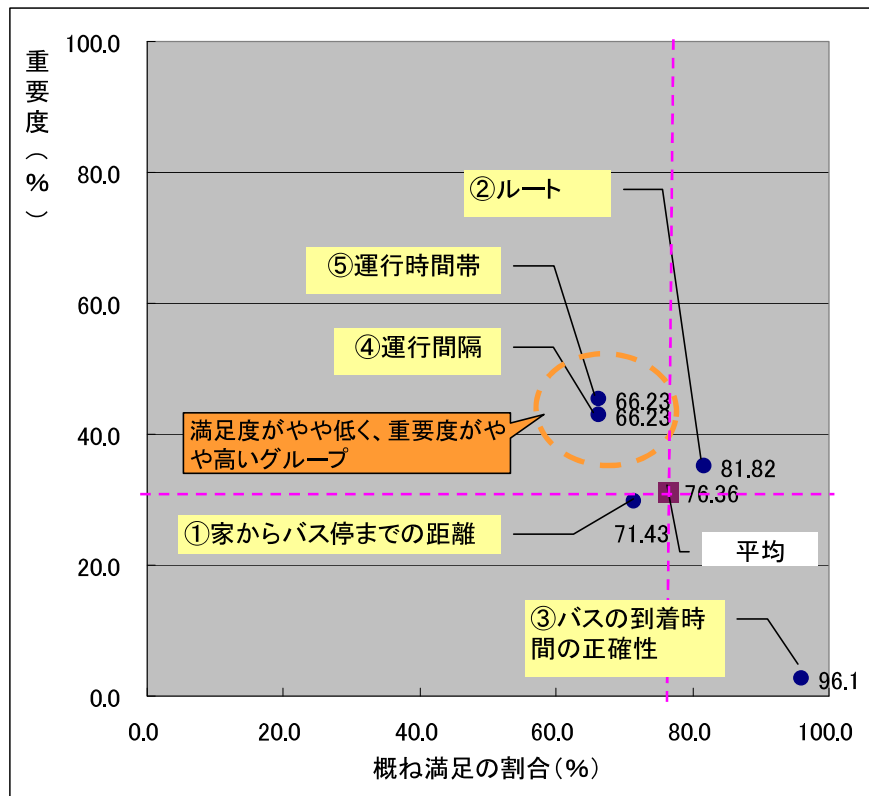


資料：市民アンケート調査

路線バスの満足度と重要度 (n=288)



さとバスの満足度と重要度 (n=77)



資料：路線バス、さとバス利用者アンケート調査

4. 課題の整理

- 地域の特性を考慮した公共交通不便地区の解消
- 高齢者等の車を自由に使えない人の移動の不便さの解消
- これまでバスを使ったことのない人の利用促進
- 今バスを使っている人の満足度の強化

①地域の特性を考慮した公共交通不便地区の解消

- 市民アンケート調査結果によるバス停まで無理なく歩ける距離（徒歩圏）は、路線バスが 380m、さとバスが 150mである。
- 徒歩圏を超える地域が「公共交通空白地区」であり、その解消を図ることが課題である。

②高齢者等の車を自由に使えない人の移動の不便さの解消

- 高齢者は家族等の送迎による車の利用も含め、車が第一の交通手段である。
- 特に市の南部地域では、日常生活において移動の不便を感じる割合が高いなど、車を自由に使えない人や家族の送迎に頼っている人の移動のしやすさを高めることが課題である。

③これまでバスを使ったことのない人の利用促進

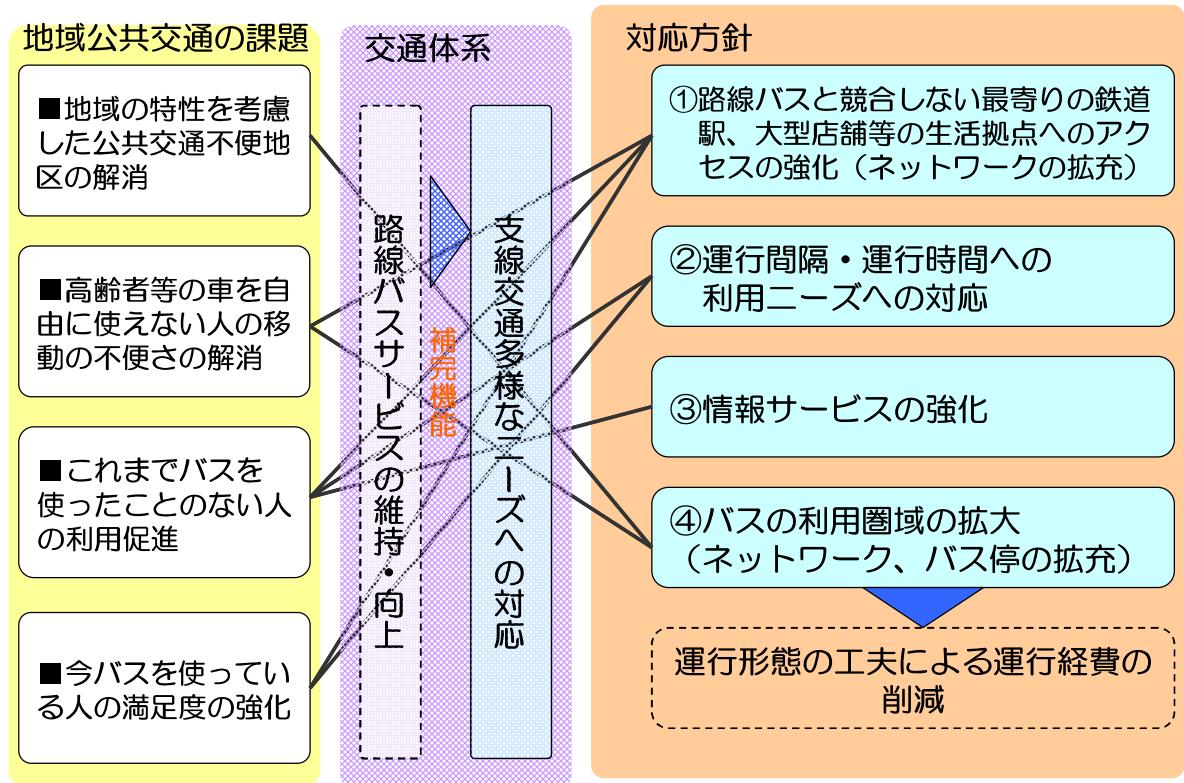
- 市民の約 7 割は、これまで路線バスやさとバスを利用したことがない。その理由として、使う必要のないという回答も多いものの、バスが使いづらいことも上位にランクされている。
- 利用者が増えればサービスが向上し好循環を生むことも考えられることから、新規の需要を掘り起こし利用者を増やすことが課題である。

④今バスを使っている人の満足度の強化

- 利用者を増やすためには、今バスを使っている人の利用頻度を上げることも重要である。
- 路線バス、さとバス利用者アンケートで示されているように運行サービスにおいて満足度が低く今後の施策として重要度が高い運行本数や運行の時間帯等に関するニーズへの対応を図り、満足度を高めることが課題である。

IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

1. 地域公共交通の課題に対する支線交通の対応方針



①路線バスと競合しない最寄り鉄道駅、大型店舗等の生活拠点へのアクセスの強化（ネットワークの拡充）

- ・ 路線バスやさとバスの利便性を高めるためには、利用者の移動ニーズへの対応が必要である。市民アンケート調査におけるバスで行きたい施設をみると、市外の鉄道駅や、市内の主要な大型店舗等の生活拠点への要望が高い（P 16 参照）。
- ・ 支線交通の役割は、路線バスを補完し、決めの細かい輸送サービスを提供することである。路線バスと機能が重複しないよう適正な役割分担、ネットワークの配置に配慮し、地域公共交通ネットワークの充実を図る。

②運行間隔、運行時間の利用者ニーズへの対応

- ・ 市民アンケートでは、路線バスやさとバスを利用しない理由として、「利用したい時間にバスがない」が上位にランクされている。路線バス、さとバス利用者は、「運行間隔」（本数）と「運行時間帯」の満足度が低く、重要度が高いことが示されている。
- ・ 路線バスやさとバス利用者の目的をみると、一定の運行本数が確保されれば多目的に利用されていることが分かる。

IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

- ・ 利用者の運行間隔や運行時間のニーズへの対応を図ることを基本方針として位置づける。なお、利用者の運行間隔や時間のニーズは以下に示すとおりである。

③情報サービスの強化

- ・ 市民アンケートの路線バスやさとバスの今後の利用意向において、「行き帰りの時刻表があれば今でも利用する」と回答した人がいる。これまで、バスをほとんど利用していない市民が約7割いる中で、こうした人たちの利用促進を図るため、情報提供の強化を図る。

④バスの利用圏域の拡大（ネットワーク、バス停の拡充）

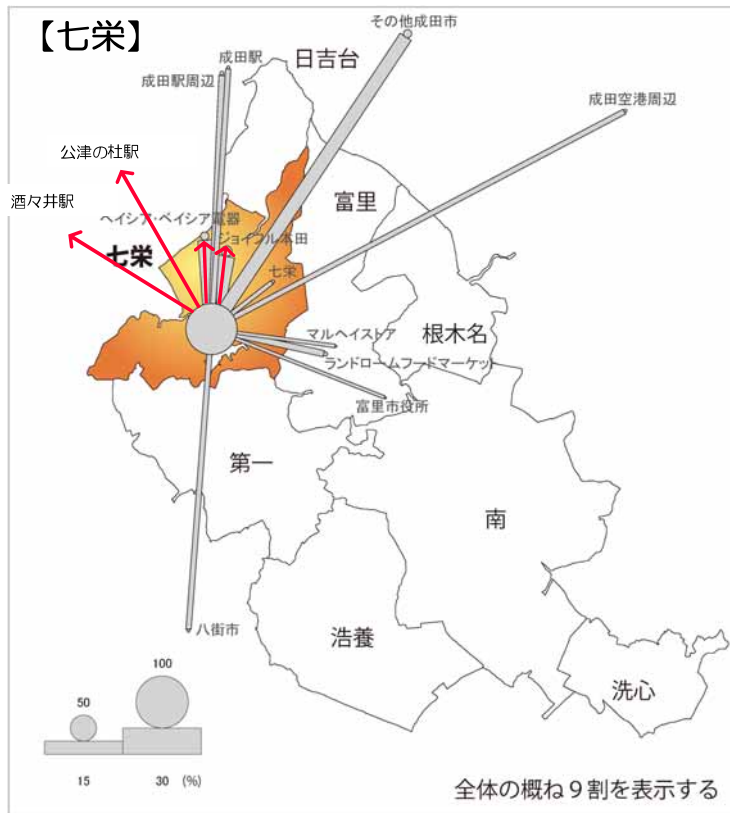
- ・ 現在、市民の約7割がバス停からの徒歩圏内に住んでいる。徒歩圏で対応できている地域は、人口密度が高い地域であり、人口密度の低い分散された地域に住んでいる人は対応できていないのが現状である（公共交通空白地区の存在）。
- ・ 本来、分散された地域を公共交通で対応しようとするれば、ネットワークが拡大され、場合によっては大きな迂回を伴うなど、必ずしもサービス水準が上がらない場合も想定される。
- ・ 特に市の南部地域は、日常的に北部の大型店舗等を利用するなど、その移動には何らかの交通手段が必要であるのが現状であり、高齢者においても車を頼らずにはいられないことから、公共交通サービスの拡充に寄せる期待は大きい。
- ・ 残された公共交通空白地区の特性として外出頻度が低いなどの実情を踏まえつつ、運行形態の工夫等も視野に入れバスの利用圏域の拡大を図る。

バスで行きたい主な施設（1/4）



IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

バスで行きたい主な施設（2/4）



日常的に行く主な施設

回答者数：172人

施設名	人	割合 (%)
ジョイフル本田	34	20
ベisia・ベisia電器	28	16
その他成田市	26	15
成田駅周辺	13	8
ランドロームフードマーケット	12	7
成田駅	11	6
成田空港周辺	11	6
八街市	10	6
七栄	9	5
富里市役所	7	4
マルヘイストア	7	4

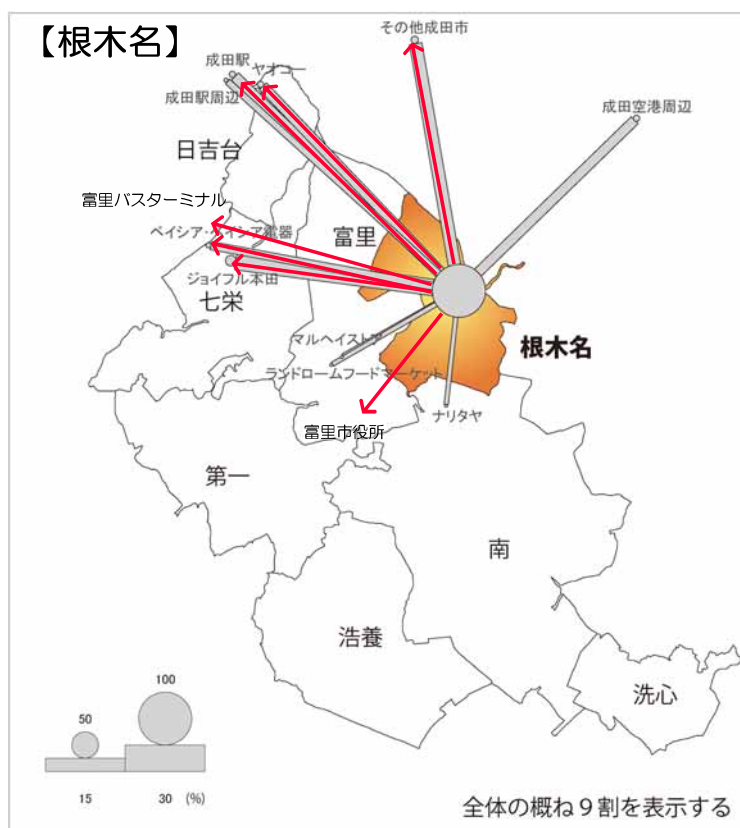
※複数回答あり

→ バスを利用しない理由として
行きたい場所にバスが運行して
いないと回答した人のバス
で行きたい主な施設

回答者数：28人

施設名	人	割合 (%)
ジョイフル本田	6	21
酒々井駅	6	21
ベisia・ベisia電器	4	14
公津の杜駅	3	11

※複数回答あり



日常的に行く主な施設

回答者数：132人

施設名	人	割合 (%)
ジョイフル本田	25	19
その他成田市	18	14
成田駅	16	12
成田空港周辺	15	11
ヤオコー	14	11
ベisia・ベisia電器	12	9
成田駅周辺	9	7
マルヘイストア	8	6
ナリタヤ	6	5
ランドロームフードマーケット	6	5

※複数回答あり

→ バスで行きたい主な施設
バスを利用しない理由として
行きたい場所にバスが運行し
ていない等回答した人

回答者数：52人

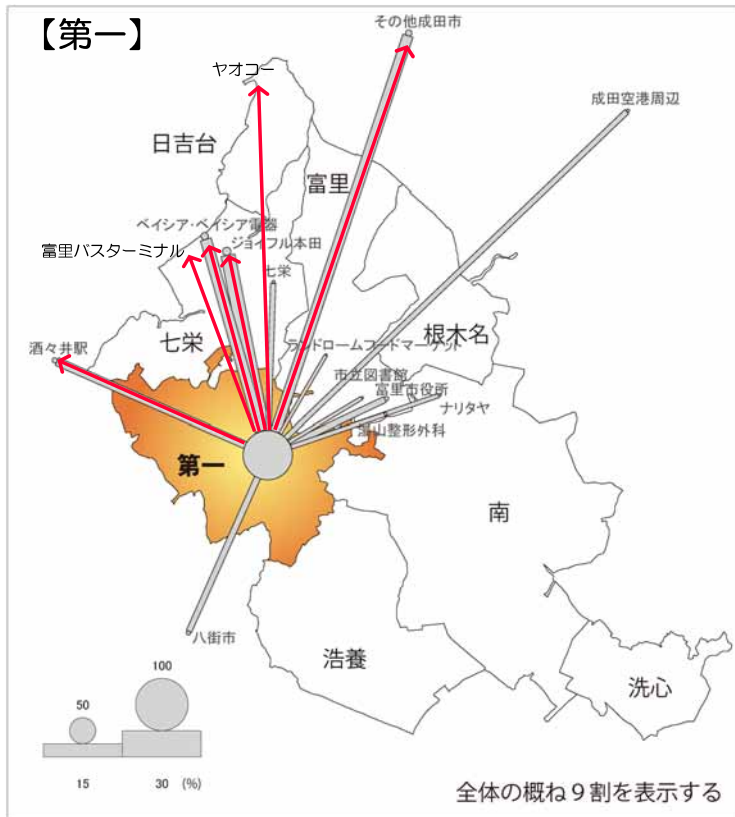
施設名	人	割合 (%)
成田駅	15	29
ジョイフル本田	14	27
ベisia・ベisia電器	14	27
その他成田市	12	23
富里バスターミナル	10	19
ヤオコー	8	15
富里市役所	5	10

※複数回答あり

資料：市民アンケート調査

IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

バスで行きたい主な施設（3/4）



日常的に行く主な施設

回答者数: 156 人

施設名	人	割合 (%)
ジョイフル本田	25	16
ペイシア・ペイシア電器	21	13
その他成田市	18	12
酒々井駅	14	9
富里市役所	11	7
八街市	11	7
七栄	9	6
成田空港周辺	9	6
湯山整形外科	8	5
ナリタヤ	8	5
市立図書館	7	4
ランドロームフードマーケット	7	4

※複数回答あり

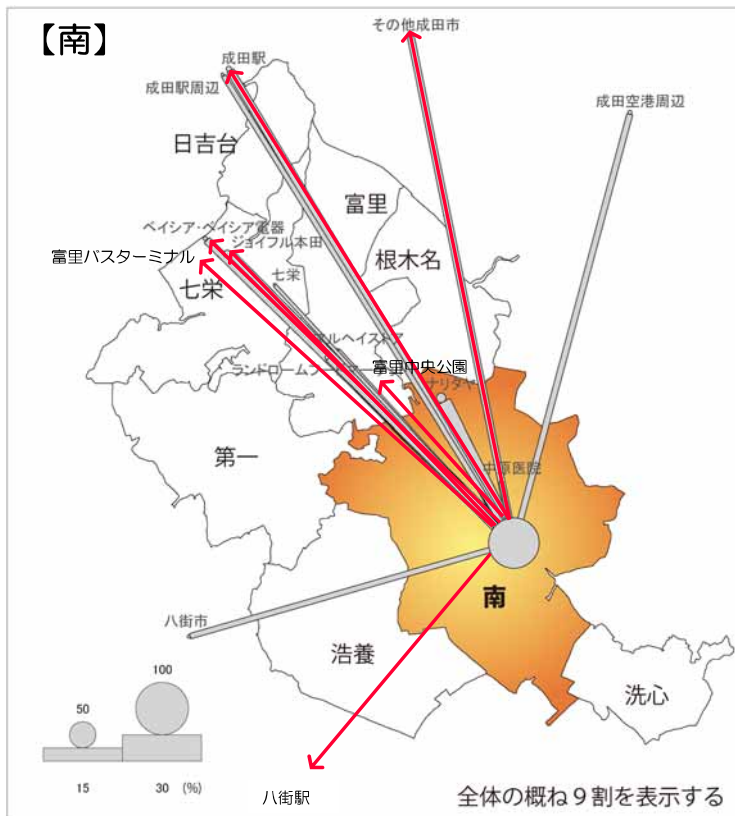
バスで行きたい主な施設

バスを利用しない理由として
行きたい場所にバスが運行していない等回答した人

回答者数: 71 人

施設名	人	割合 (%)
酒々井駅	25	35
ジョイフル本田	13	18
その他成田市	9	13
ヤオコー	7	10
富里バスターミナル	6	8
ペイシア・ペイシア電器	6	8

※複数回答あり



日常的に行く主な施設

回答者数: 307 人

施設名	人	割合 (%)
ナリタヤ	55	18
ジョイフル本田	43	14
成田駅	27	9
ペイシア・ペイシア電器	25	8
その他成田市	24	8
ランドロームフードマーケット	23	7
成田空港周辺	23	7
八街市	18	6
成田駅周辺	17	6
中原医院	13	4
マルヘイストア	13	4
七栄	13	4

※複数回答あり

バスで行きたい主な施設

バスを利用しない理由として
行きたい場所にバスが運行していない等回答した人

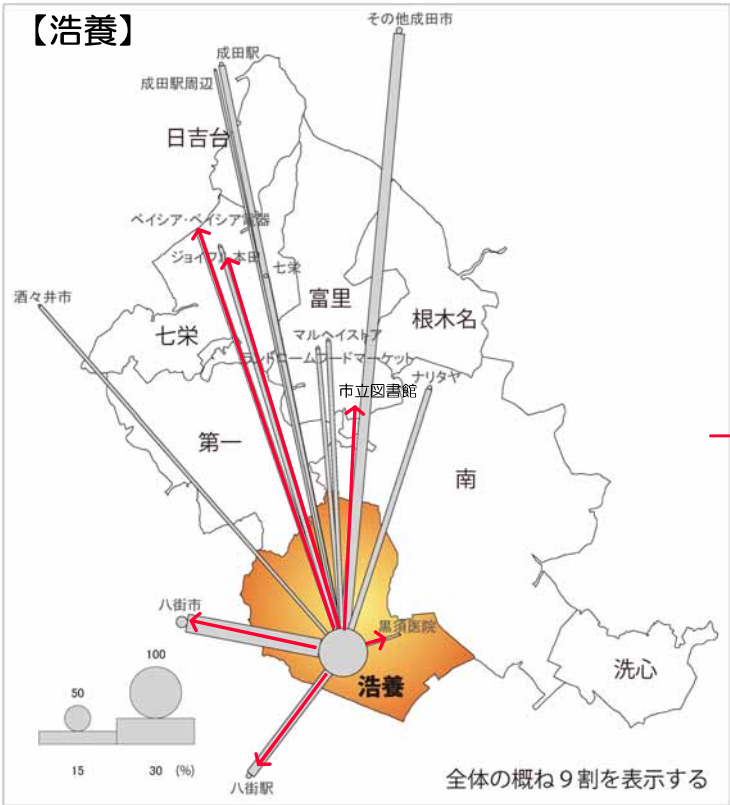
回答者数: 97 人

施設名	人	割合 (%)
成田駅	21	22
その他成田市	16	16
ジョイフル本田	11	11
八街市	11	11
富里バスターミナル	9	9
ペイシア・ペイシア電器	6	6
富里中央公園	4	4

※複数回答あり

IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

バスで行きたい主な施設（4/4）



日常的に行く主な施設

回答者数: 92 人

施設名	人	割合 (%)
八街市	19	21
その他成田市	11	12
八街駅	9	10
ナリタヤ	6	7
七栄	6	7
成田駅	6	7
ジョイフル本田	5	5
ベイシア・ベイシア電器	5	5
マルヘイストア	5	5
ランドロームフードマーケット	5	5
酒々井市	4	4
成田駅周辺	3	3
黒須医院	2	2

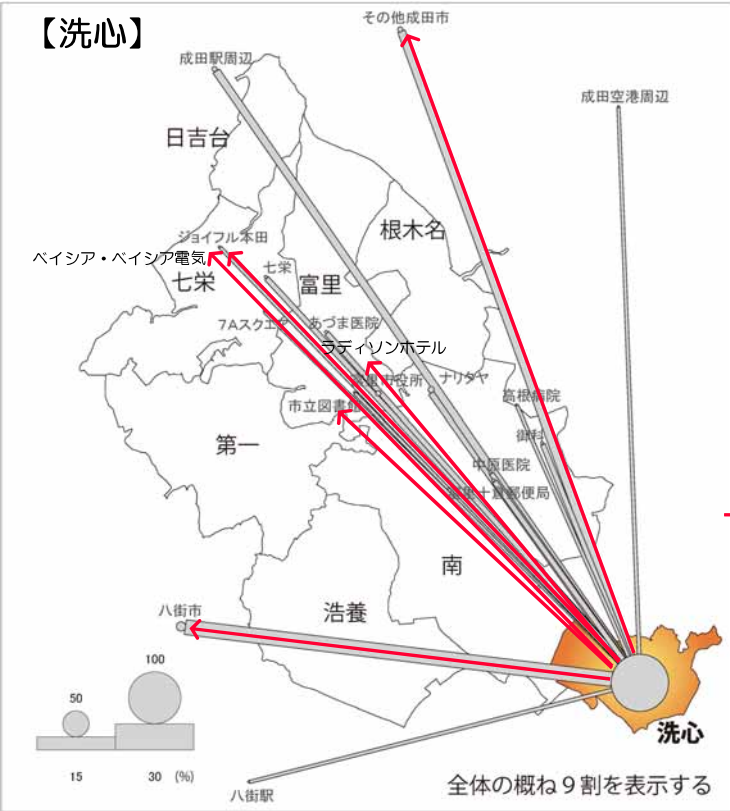
※複数回答あり

→バスで行きたい主な施設
バスを利用しない理由として
行きたい場所にバスが運行し
ていない等回答した人

回答者数: 25 人

施設名	人	割合 (%)
八街駅	6	24
ジョイフル本田	4	16
ベイシア・ベイシア電器	4	16
黒須医院	3	12
市立図書館	3	12
八街市	3	12

※複数回答あり



日常的に行く主な施設

回答者数: 47 人

施設名	人	割合 (%)
八街市	8	17
ナリタヤ	5	11
富里市役所	4	9
成田駅周辺	4	9
その他成田市	4	9
あづま医院	3	6
中原医院	3	6
富里十倉郵便局	3	6
七栄	3	6
御科	3	6
高根病院	2	4
市立図書館	2	4
ジョイフル本田	2	4
7Aスクエア	2	4
八街駅	2	4
成田空港周辺	2	4

※複数回答あり

→バスで行きたい主な施設
バスを利用しない理由として
行きたい場所にバスが運行し
ていない等回答した人

回答者数: 8 人

施設名	人	割合 (%)
ジョイフル本田	5	63
その他成田市	5	63
八街市	4	50
市立図書館	3	38
ベイシア・ベイシア電器	3	38
ラディゾンホテル	3	38

※複数回答あり

資料：市民アンケート調査

- 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
- 北部地域はさとバスルートを基本としつつ、酒々井駅への接続、路線バス等の乗り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た、さとバスルートの再編をめざす

- ・他の地域に比べ高齢化の進行が最も遅い
- ・市内の移動割合は約 5 割
- ・市外への移動のうち鉄道利用は約 2 割、成田駅が約 5 割、酒々井駅が約 2 割、駅までは路線バス、車が主体
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が約 5 割、ジョイフル本田、ベイシア、酒々井駅にバスで行きたい希望が多い

- ・他の地域に比べ、高齢化率が最も高い
- ・市内の移動割合は約5割、移動は車に依存
- ・市外への移動のうち鉄道利用は約3割、その約6割が酒々井駅、駅までは路線バス、車が主体
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が約6割であり、酒々井駅、ジョイフル本田等にバスで行きたい希望が多い

成田駅

富里バスターミナル

酒々井駅

高松循環 外(右)回り2便 内(左)回り1便

五本末通 10本未満 20本未満 20本以上

八街駅

路線バス停380m圏
カバー人口約30,945人

コミュニティバス停150m圏
路線バスカバー人口を除いた
コミュニティバスのカバー人口約3,345人

高速度バスの存在、
路線バス系統が
重複→乗継利便
性の強化

AMB南三里塚

高根病院

富里市役所

十倉循環 外(右)回り2便 内(左)回り1便

ハニワ台車庫

二区集出荷場

酒々井駅方面
への連絡強化

八街駅方面へ
の連絡強化

高速バスの存在、
路線バス系統が
重複→乗継利便
性の強化

酒々井駅方面
への連絡強化

八街駅方面への連絡強化

現況の交通流動パターンがほぼ同じ⇒一体的に検討

【富里地域】

- ・他の地域に比べ人口密度が高く高齢化の進行は遅い
- ・日常の移動は、市内の移動が約5割
- ・市外への移動のうち鉄道利用は約3割、そのうち約8割が成田駅、駅までは路線バスが主体
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が5割を超えており、ジョイフル本田、ベイシアにバスで行きたい希望が多い

【根木名地域】

- ・他の地域に比べ人口密度が高く、高齢化の進行は平均的
- ・市内の移動に路線バスを使う割合が他の地区に比べ最も高い
- ・市外への移動のうち鉄道利用は約3割、そのうち約8割が成田駅
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が6割を超えており、ジョイフル本田、ベイシアにバスで行きたい希望が多い

- ・成田駅への接続は路線バスとの乗継しやすさの向上をめざす
- ・現行の根木名循環を基本とし、増便等の運行サービスの強化をめざす

現況の交通流動パターンがほぼ同じ⇒一体的に検討

【浩養地域】

- ・他の地域に比べ、高齢化率が高い
- ・農業等を営む人の占める割合が高く外出頻度が低い
- ・市外への移動割合が約7割で最も高く、主に八街方面への移動
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が約5割であり、八街駅、ジョイフル本田等にはバスで行きたい希望が多い

【洗心地域】

- ・他の地域に比べ人口密度が低く、高齢化の進行は速い
- ・農業等を営む人の占める割合が高く、外出頻度が低い
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が約6割、そのうち約4割が「常に感じる」
- ・ジョイフル本田、八街市内等バスで行きたい希望が多い

【南地域】

- ・高齢化の進行は市の平均
- ・市外への移動のうち鉄道利用は約2割、約7割が成田駅、駅までは路線バス、車が主体
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が5割を超えており、成田駅、ジョイフル本田、八街駅にバスで行きたい希望が多い

- ・デマンド運行等の運行形態の見直しを含め、現行の十倉循環、高松循環の再編を視野に入れ八街駅方面への連絡をめざす
- ・成田駅への接続は路線バス等との乗継しやすさの向上をめざす

V章. 支線交通の導入パターン

導入パターンの検討は、運行形態や車両等の導入計画を複数想定し、経済性や利便性の観点から適切な計画を選ぶための比較検討を行う。

1) 富里・根木名地域

富里・根木名地域

【基本的な考え方】

- 現行の根木名循環を基本とし、増便（1時間に1本）、乗継しやすさを高めるためのルート変更等を想定
- 設定された区域内を運行する不定時不定路線（デマンド運行）は路線バスと重複する地域が大きいいため想定しない



パターン	概要					利用者予測※2 (人/日)	概算費用 (千円)
	運行形態	車両	運行主体	距離 (km)	台数 (台) ※1		
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	富里市 運行は業者に委託	20.0	1	17	31,000
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車 (乗車定員 11人未満)	//	20.0	1	17	12,250
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	セダン車	//	20.0	1	17	5,500

※1) 運行距離と現行のさとバスの運行速度（約20km/h）から設定

※2) 予測値よりも現在のさとバス利用者が上回ったため、現在の利用者を記載

利用者予測（試算結果）

パターン	運行形態	車両	現況の1日の平均利用者数 (人/日)	沿線人口 (人)※1	利用率※2		補正值		想定利用者数 (人/日) $H = C \times D + F + C \times E \times G$
					平日ほぼ毎日利用する	平日たまに利用する	平日ほぼ毎日利用する	平日たまに利用する	
				C	D	E	F	G	
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	17	1450	0.0022	0.0191	1	0.4	14
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車							
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	セダン車			0.0018	0.0191	1	0.4	14

※1) 平成17年国勢調査メッシュデータより沿線150m圏内人口

※2) 市民アンケート調査による利用意向

概算費用（試算結果）

パターン	運行計画	初期投資(千円)			ランニングコスト							概算事業費 (千円)
		車両※1	その他 ※2	計	運行計画				原単価 (円/km) ※4	タクシーの 借り上げ 費用(千円) ※4	計 (千円)	
					距離 (km) ※3	1日の 便数	運行日 数(日)	1年間の 運行距離 (km)				
		A	B	C=A+B	D	E	F	G=D*E*F	H	I	J=G*H+I	C+J
1	交通事業者に運行委託	17,000		17,000	20.0	7	250	35,000	400	-	14,000	31,000
2	交通事業者に運行委託、車両1台購入	3500		3500	20.0	7	250	35,000	250	-	8,750	12,250
3	タクシー1台借上げ		500	500	-	-	-	-	-	5,000	5,000	5,500

※1) 購入した場合を想定、費用は他市の事例等より設定 ※2) 基本的にはオペレータ費用を見込まない、諸経費を設定 ※3) デジタルマップから計測した値 ※4) 県内他市町の実績を参考に設定

2) 七栄・第一地域

七栄・第一地域

【基本的な考え方】

・現行の新橋循環を基本とし、酒々井駅へ接続するルート変更等を想定



想定される最大値

パターン	概要					利用者 予測 (人/日)	概算費用 (千円)
	運行形態	車両	運行主体	距離 (km)	台数 (台) ※1		
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	富里市 運行は業者に委託	17.5	1	57	29,250
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車 (乗車定員 11人未満)	//	17.5	1	57	11,156
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	//	//	17.5	1	50	11,656
4	不定時・不定路線 (デマンド運行)	セダン車	//	-	4	100	23,000

※1) 運行距離と現行のさとバスの運行速度(約20km/h)から設定

利用者予測(試算結果)

パターン	運行形態	車両	現況の1日の平均利用者数(人/日)	沿線人口(人)※1	利用率※2		補正值		想定利用者数(人/日) H=C*D*F+C*E*G
					平日ほぼ毎日利用する	平日たまに利用する	平日ほぼ毎日利用する	平日たまに利用する	
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	25	1500	0.0103	0.0691	1	0.4	57
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車							
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	//		3000	0.0063	0.0680	1	0.4	50
4	不定時・不定路線 (デマンド運行)	セダン車							

※1) 平成17年国勢調査メッシュデータより沿線150m圏内人口

※2) 市民アンケート調査による利用意向

概算費用(試算結果)

パターン	運行計画	初期投資(千円)			ランニングコスト							概算事業費 (千円)
		車両※1	その他 ※2	計	運行計画				原単価 (円/km) ※4	タクシーの 借り上げ 費用(千 円) ※4	計 (千円)	
					距離 (km) ※3	1日の 便数	運行日 数(日)	1年間の 運行距 離(km)				
		A	B	C=A+B	D	E	F	G=D*E*F	H	I	J=G*H+I	C+J
1	交通事業者に運行委託	17,000		17,000	17.5	7	250	30,625	400	-	12,250	29,250
2	交通事業者に運行委託、車両1台購入	3,500		3,500	17.5	7	250	30,625	250	-	7,656	11,156
3	〃	3,500	500	4,000	17.5	7	250	30,625	250	-	7,656	11,656
4	タクシー4台借上げ、簡易システム導入		3,000	3,000	-	-	-	-	-	20,000	20,000	23,000

※1) 購入した場合を想定、費用は他市の事例等より設定 ※2) 基本的にはオペレータ費用を見込まない、諸経費を設定 ※3) デジタルマップから計測した値 ※4) 県内他市町の実績を参考に設定

3) 浩養地域

浩養地域

【基本的な考え方】

・現行の十倉循環、高松循環の再編を視野に入れた八街駅方面への接続をめざす



パターン	概要					利用者 予測 (人/日)	概算費用 (千円)
	運行形態	車両	運行主体	距離 (km)	台数 (台) ※1		
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	富里市 運行は業 者に委託	33.0	2	17	57,100
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車 (乗車定員 11人未満)	//	33.0	2	17	21,438
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	セダン車	//	33.0	2	18	10,500
4	不定時・不定路線 (デマンド運行)	//	//	-	2	35	10,500

※1) 運行距離と現行のさとバスの運行速度(約20km/h)から設定

利用者予測(試算結果)

パターン	運行形態	車両	現況の1 日の平 均利用 者数(人 /日)	沿線 人口 (人)※ 1	利用率※2		補正值		想定 利用者 数 (人/ 日) H =C+D+F+ C+E+G
					平日ほ ぼ毎日 利用 する	平日た まに 利用 する	平日ほ ぼ毎日 利用 する	平日た まに 利用 する	
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	6	1,000	0.0063	0.0348	1	0.3	17
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車							
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	セダン型		2,000	0.0063	0.0380	1	0.3	18
4	不定時・不定路線 (デマンド運行)	//							

※1) 平成17年国勢調査メッシュデータより沿線150m圏内人口

※2) 市民アンケート調査による利用意向

概算費用(試算結果)

ハ タ ー ン	運 行 計 画	初 期 投 資 (千 円)			ランニングコスト							概 算 事 業 費 (千 円)
		車 両 ※ 1	そ の 他 ※ 2	計	運 行 計 画				原 単 価 (円/km) ※ 4	タ ク シー の 借 り 上 げ 費 用 (千 円) ※ 4	計 (千 円)	
					距 離 (km) ※ 3	1 日 の 便 数	運 行 日 数 (日)	1 年 間 の 運 行 距 離 (km) G=D*E*F				
		A	B	C=A+B	D	E	F	G=D*E*F	H	I	J=G*H+I	C+J
1	交通事業者に運行委託	34,000		34,000	33	7	250	57,750	400	-	23,100	57,100
2	交通事業者に運行委託、車両2台購入	7,000		7,000	33	7	250	57,750	250	-	14,438	21,438
3	タクシー2台借上げ		500	500	-	-	-	-	-	10,000	10,000	10,500
4	〃		500	500	-	-	-	-	-	10,000	10,000	10,500

※1) 購入した場合を想定、費用は他市の事例等より設定 ※2) 基本的にはオペレータ費用を見込まない、諸経費を設定 ※3) デジタルマップから計測した値 ※4) 県内他市町の実績を参考に設定

4) 南・洗心地域

南・洗心地域

【基本的な考え方】

・現行の十倉循環、高松循環の再編を視野に入れた八街駅方面への接続をめざす

想定される最大値



パターン	概要					利用者 予測 (人/日)	概算費用 (千円)
	運行形態	車両	運行主体	距離 (km)	台数 (台) ※1		
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	富里市 運行は業 者に委託	35.0	2	32	58,500
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車 (乗車定員 11人未満)	//	35.0	2	32	22,313
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	//	//	35.0	2	42	22,813
4	不定時・不定路線 (デマンド運行)	セダン車	//	-	4	85	23,000

※1) 運行距離と現行のさとバスの運行速度(約20km/h)から設定

利用者予測(試算結果)

パターン	運行形態	車両	現況の1 日の平均 利用者数(人 /日)	沿線 人口 (人)※1	利用率※2		補正值		想定 利用者 数 (人/ 日) H =C*D*F+ C*E*G
					平日ほ ぼ毎日 利用 する	平日たま に利用 する	平日ほ ぼ毎日 利用 する	平日たま に利用 する	
1	定時・定路線 (コミュニティバス)	小型バス	8	1,600	0.0042	0.0518	1	0.3	32
2	定時・定路線 (乗合タクシー)	ワゴン車							
3	不定時・定路線 (デマンド運行)	//		3,200	0.0084	0.0602	1	0.3	42
4	不定時・不定路線 (デマンド運行)	//							

※1) 平成17年国勢調査メッシュデータより沿線150m圏内人口

※2) 市民アンケート調査による利用意向

パターン	運行計画	初期投資(千円)			ランニングコスト							概算事業費 (千円)
		車両※1	その他 ※2	計	運行計画				原単価 (円/km) ※4	タクシーの 借り上げ費用(千円) ※4	計 (千円)	
					距離 (km) ※3	1日の 便数	運行日 数(日)	1年間の 運行距離 (km)				
		A	B	C=A+B	D	E	F	G=D*E*F	H	I	J=G*H+I	C+J
1	交通事業者に運行委託	34,000		34,000	35	7	250	61,250	400	-	24,500	58,500
2	交通事業者に運行委託、車両2台購入	7,000		7,000	35	7	250	61,250	250	-	15,313	22,313
3	交通事業者に運行委託、車両2台購入	7,000	500	7,500	35	7	250	61,250	250	-	15,313	22,813
4	タクシー4台借上げ、簡易システム導入		3,000	3,000	-	-	-	-	-	20,000	20,000	23,000

※1) 購入した場合を想定、費用は他市の事例等より設定 ※2) 基本的にはオペレータ費用を見込まない、諸経費を設定 ※3) デジタルマップから計測した値 ※4) 県内他市町の実績を参考に設定