

# 富里市地域公共交通体系検証調査業務 報告書

平成24年3月

富 里 市



## 目 次(1 / 2)

<b>序章. 調査概要</b> .....	<b>1</b>
1. 調査目的.....	1
2. 計画の基本的な考え方.....	1
3. 検討体制.....	2
4. 進め方.....	4
<b>I 章. 現状把握</b> .....	<b>5</b>
1. 地域特性の把握.....	5
2. 現況交通実態の把握.....	7
1) バスネットワークと運行状況 .....	7
2) さとバスの利用状況.....	8
3) 交通流動特性.....	9
4) バスに対する市民の満足度.....	10
<b>II 章. 移動実態</b> .....	<b>11</b>
1. 調査概要.....	11
1) 市民アンケート調査.....	11
2) バス利用者アンケート調査.....	20
3) さとバス利用者アンケート調査.....	23
2. 調査結果.....	25
1) 市民アンケート調査.....	25
2) 路線バス利用者・さとバス利用者アンケート調査 .....	38
<b>III 章. 課題の整理</b> .....	<b>42</b>
1. 公共交通空白地区の状況 .....	42
2. 日常の移動しやすさの評価.....	43
3. 路線バスやさとバスの評価.....	44
4. 課題の整理 .....	46

## 目 次(2 / 2)

<b>IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方</b> .....	<b>47</b>
1. 地域公共交通の課題に対する支線交通の対応方針.....	47
2. 支線交通の基本的な考え方.....	55
<b>V章. 支線交通の導入パターン</b> .....	<b>56</b>
1. 支線交通の導入パターンの検討方針.....	56
1) 運行形態.....	56
2) 導入車両.....	58
3) 運行ルート.....	58
4) 運行本数.....	59
5) 利用者予測.....	59
6) 運行経費.....	63
2. 地域別の支線交通の導入パターンの検討.....	64
1) 富里・根木名地域.....	64
2) 七栄・第一地域.....	65
3) 浩養地域.....	66
4) 南・洗心地域.....	67

## 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. 検討体制

本調査は、道路運送法の規定に基づき「富里市地域公共交通会議」を設置し検討を進める。委員構成は次のとおりであり、以下に会議の開催状況、議題を整理する。

#### 《富里市地域公共交通会議委員》

任期：平成22年7月29日～平成24年7月28日

【敬称略】

氏名	役職等	選出区分（要綱第3条第2項）
石橋 規	富里市副市長	市長が指名する市職員（第1号）
飯高 貞男	富里市都市建設部長	
池田 和弘	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局（第2号）
長谷川 英利	富里市区長会理事 (根木名ニュータウン区長)	市民（第3号）
内山 雅広	富里市PTA連絡協議会専門部員	
上草 とよ	富里市シルバークラブ連合会副会長	
佐々木 努	市民公募	
丹 さく子	市民公募	
米本 健二	成田警察署交通課長	成田警察署（第4号）
鵜澤 尚夫	千葉交通株式会社 常務取締役	一般乗合旅客自動車運送事業者（第5号）
篠崎 秀樹	成田タクシー株式会社 代表取締役社長	一般乗用旅客自動車運送事業者（第6号）
田中 希生	千葉交通労働組合執行委員長	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体（第9号）
中野 善敦	社会福祉法人 富里市社会福祉協議会会長	学識経験者（第10号）

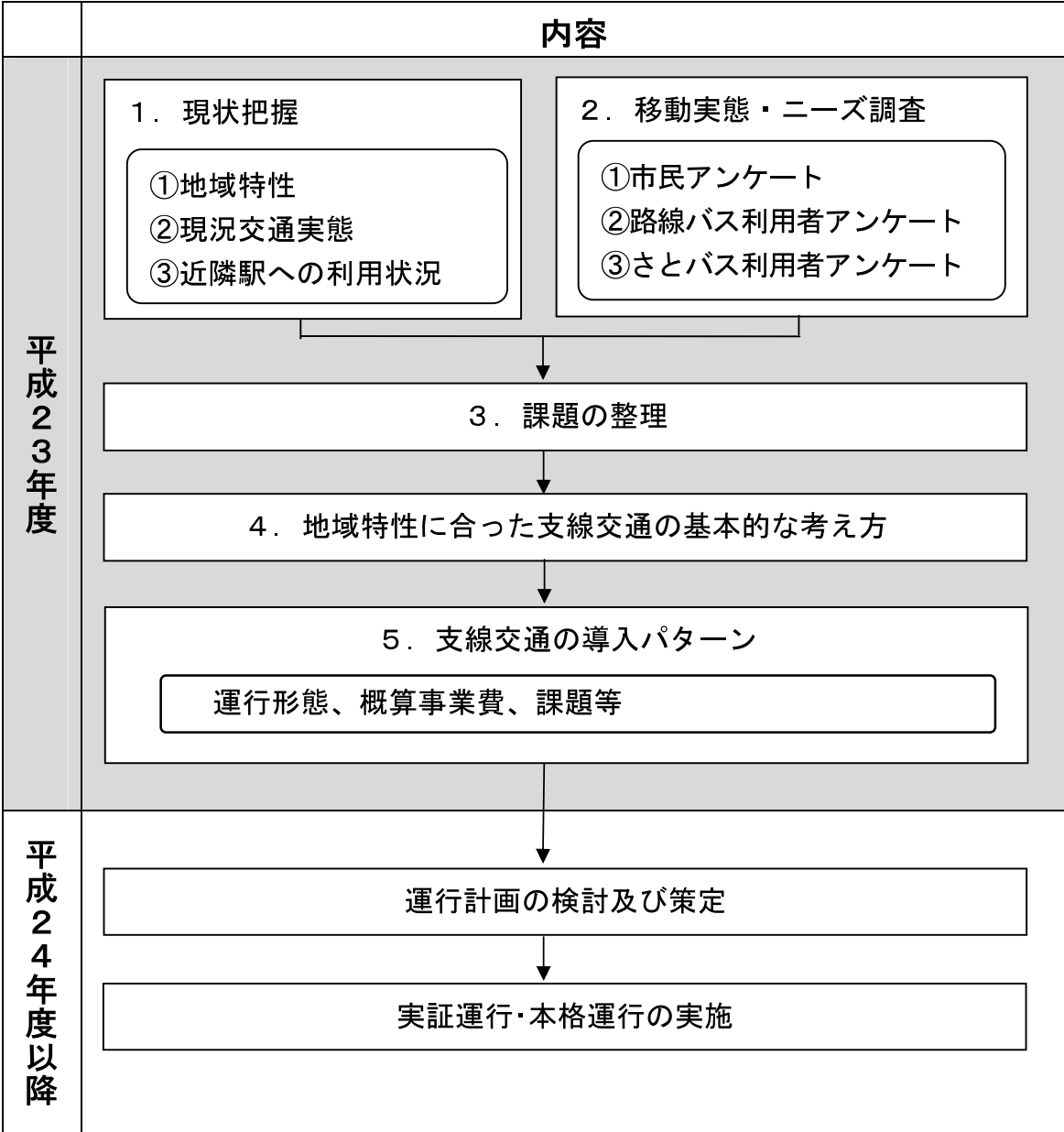
## 《会議の開催状況と議題》

開催日	議 題
第1回検討委員会 平成23年6月20日	(1) 富里市地域公共交通体系検証調査について (2) 道路運送法に基づく自家用有償旅客運送 (富里市移送サービス事業の登録更新について)
第2回検討委員会 平成23年8月3日	市民アンケート調査等について
第3回検討委員会 平成23年11月17日	地域公共交通に関する市民アンケート調査結果等について
第4回検討委員会 平成24年1月26日	地域特性に合った支線系統の基本的な考え方について
第5回検討委員会 平成24年3月19日	地域特性に合った支線系統の導入パターンについて

### 4. 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。

#### 調査の進め方と報告書の構成





# I 章. 現状把握

## 1. 地域特性の把握

地域特性を把握するため、市内の小中学校区単位に夜間人口等を整理する。

- 市の北部の地域と、南部の地域では、やや様相が異なる、相対的に北部の地域は人口密度が高く高齢化が緩やかに進行している
- 成田駅近傍の日吉台地域は他の地域に比べ、人口密度が高く高齢化の進行も緩やかに進行している
- 南部の地域の洗心地域、浩養地域は、他の地域に比べ人口密度が低く高齢化の進行が早い（20%を超えている）
- 第一地域は、高齢化の進行が最も早く既に 25%を超えている

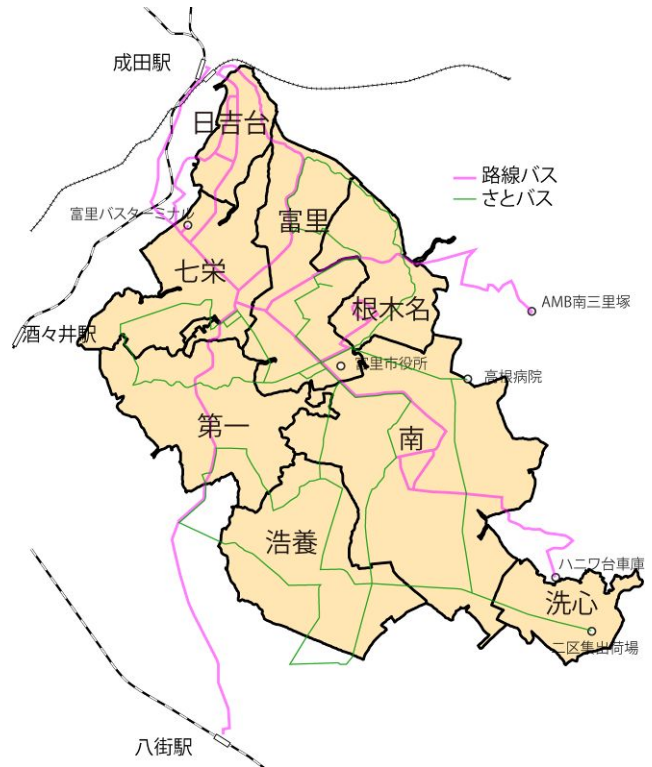
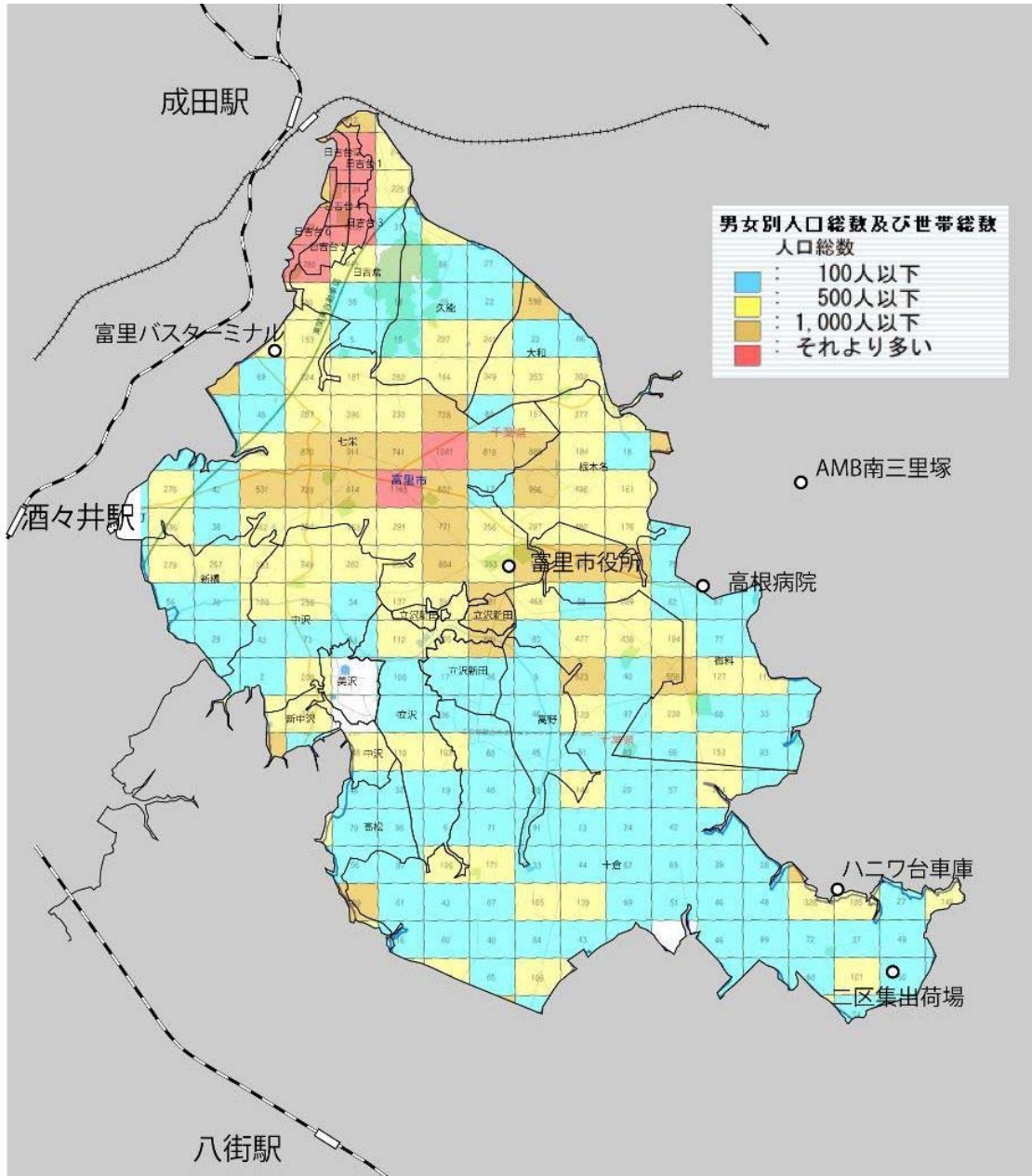


表. 地域の概況

小中学校区	面積 (ha)	H23世帯数 (世帯数)	H23人口 (人)	H23 65歳以上人口(人)	人口密度 (人/ha)	高齢化率 (%)
日吉台	231.9	4,596	10,908	1,721	47.0	15.8
富里	717.1	4,338	10,394	1,676	14.5	16.1
七栄	655.8	2,671	6,058	931	9.2	15.4
根木名	430.7	1,857	4,871	901	11.3	18.5
第一	749.5	1,916	4,635	1,176	6.2	25.4
南	1450.4	3,926	9,703	1,900	6.7	19.6
浩養	845.4	703	1,965	465	2.3	23.7
洗心	310.2	288	841	185	2.7	22.0
計	5391.0	20,295	49,375	8,955	9.2	18.1

\* 世帯数、人口は平成23年4月1日現在

図. 平成17年国勢調査 人口密度 (500mメッシュデータ)

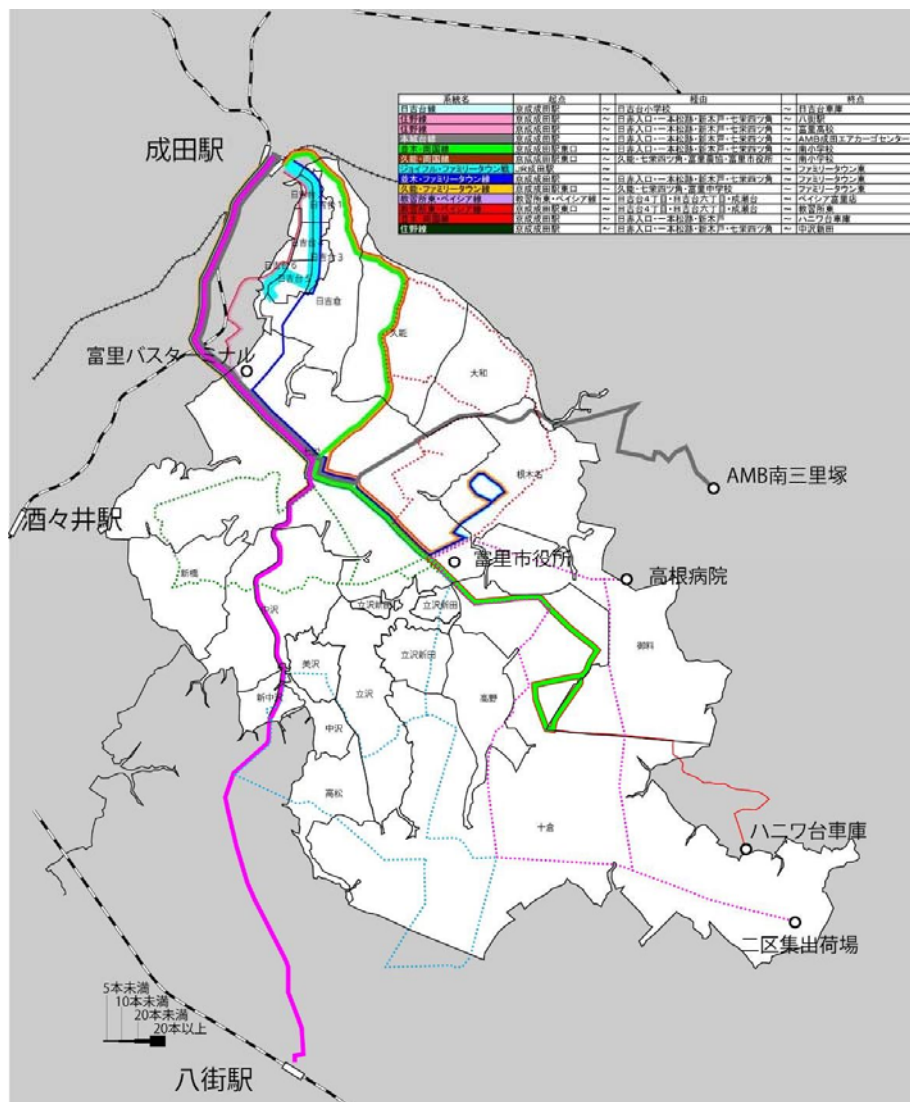


## 2. 現況交通実態の把握

### 1) バスネットワークと運行状況

- 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
- 成田駅～八街駅を結ぶ路線により鉄道駅間を連絡
- 市の南部地域は、北部地域に比べバス停からの徒歩圏でカバーできる地域や運行本数などのサービス水準が低い
- 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

図. 富里市の路線バス、さとバス網



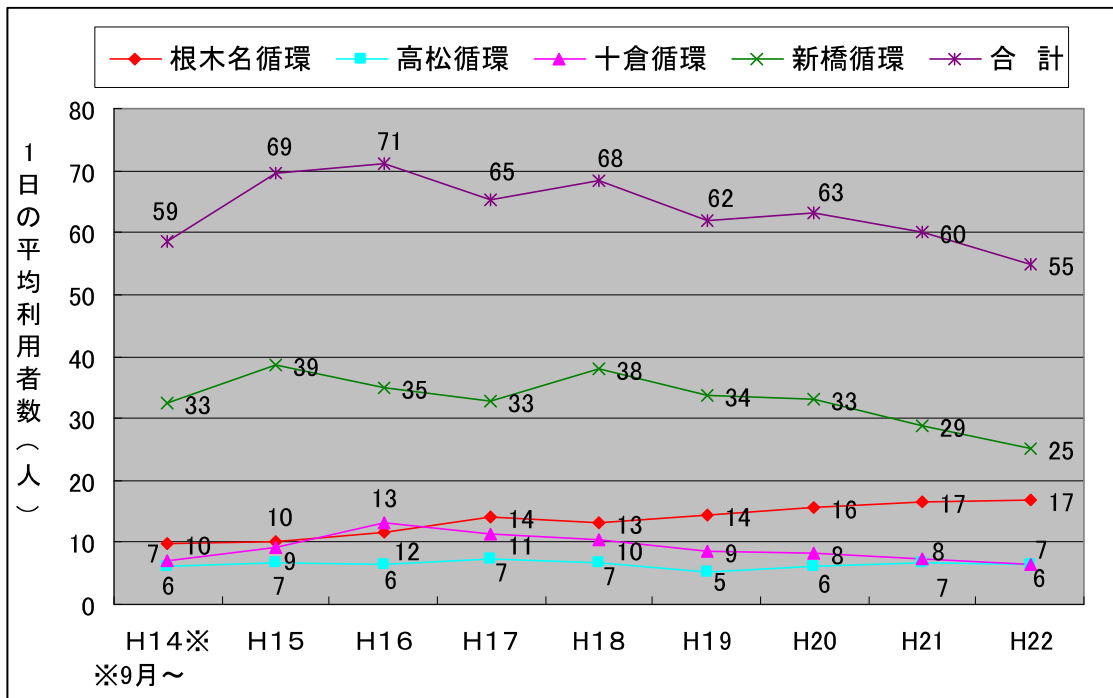
2) さとバスの利用状況

■ 平成 22 年度のさとバスの 1 日の平均利用者数は 4 路線の合計で 55 人、利用は減少傾向

図. さとバスのルート図



図. さとバスの利用状況（全路線合計）



資料：富里市調べ

### 3) 交通流動特性

- 自動車に依存した交通体系
- 市外への行き来は成田市との連絡が主体

図. 東京都市圏パーソントリップ調査 代表交通手段別発生集中量割合

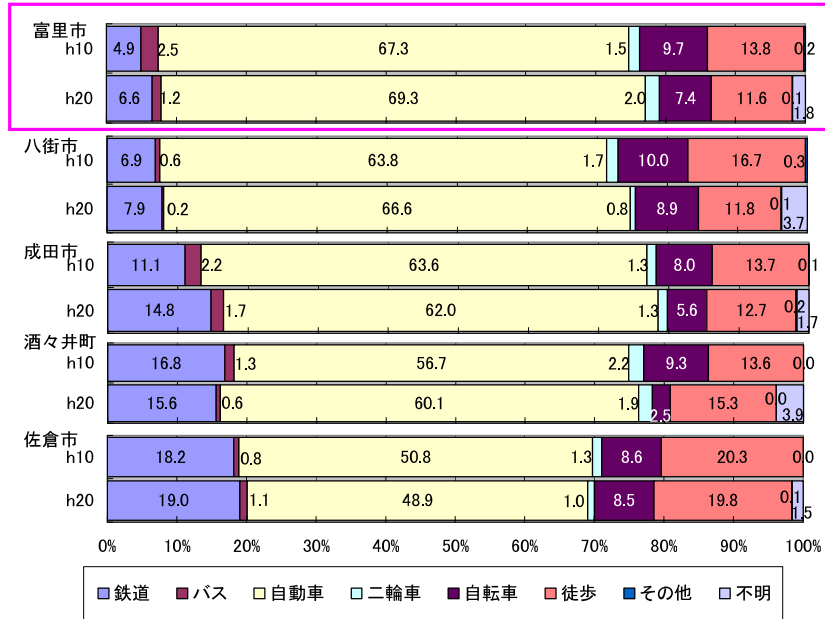
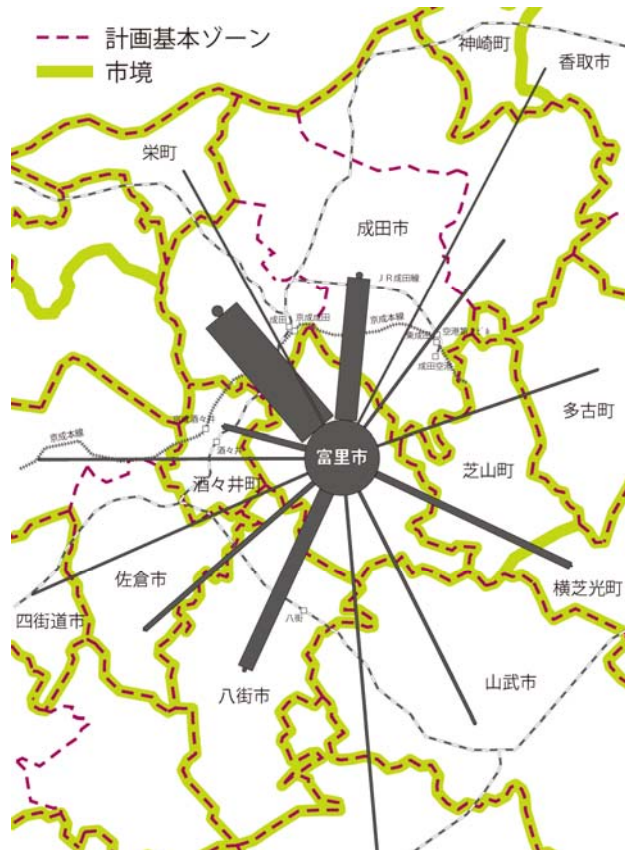


図. 平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査 富里市の分布交通

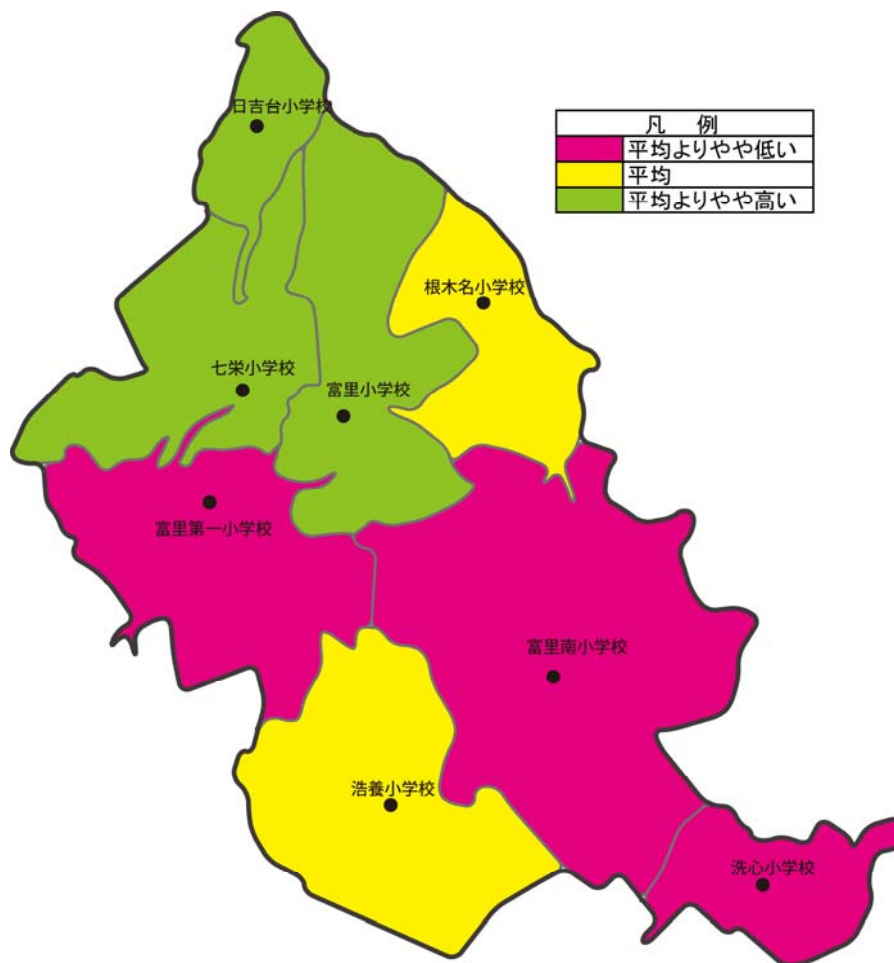
富里市に出発地又は到着地を持つ交通を図化  
 帯の太さが発生集中量の多さ、丸の大きさがゾーンの発生集中量の大きさを示す  
 円の位置は、ゾーンの任意の位置(重心)



#### 4) バスに対する市民の満足度

■ 南部の地域はバスに対する満足度が低い

図. 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)

## Ⅱ章. 移動実態

### 1. 調査概要

#### 1) 市民アンケート調査

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 既往の統計データで把握できない市内の移動特性や休日の移動の把握</li> <li>▪ 移動の制約を受けている人や地域の把握</li> <li>▪ 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</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 郵送回収</li> </ul>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 無作為抽出された3,000人の市民</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ 支線交通のサービス圏域の地域に重点的に配分</li> </ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 8月下旬発送（調査期間：2～3週間 〆切9月9日）</li> </ul>

(アンケート内容)

項目	内容
I. あなたの日常の外出行動について	問1. 月曜日～金曜日までの平日の外出状況 問2. 土曜日、日曜日の外出状況
II. 路線バス、さとバスについて	問3. 路線バス、さとバスの利用の変化 問4. 今後の利用意向
III. 地域の公共交通輸送サービスについて	問5. 日常生活で移動の不便さ 問6. さとバスの改善方策に対する利用意向 問7. 地域の公共交通輸送サービスの今後のあり方 問8. 最低限保障すべき運行本数について 問9. デマンド運行の利用意向について
IV. 属性	問10. 同居者数 問11. 性別 問12. 年齢 問13. 職業 問14. 住所 問15. 車の所有状況

(配布回収状況)

H23 富里市 世帯数 〔母数〕	配布世帯数 (世帯数)	回収世帯数 (票)	回収率 (%)	標本誤差 (%)
A	B	C	C/B	
20,180	3,000	847	28.2	3.30

\*家族票を含めると1,232票回収

アンケート用紙

※1人目はこの用紙でお答えください

## 富里市地域公共交通に関する市民アンケート

### I. あなたの日常の外出行動についてお聞きします

問1. あなたの『月曜日～金曜日までの平日』の外出状況についてお聞きします。

(1) あなたが平日に外出する主な目的は？1つだけ○で囲んでください

ア.通勤 イ.通学 ウ.買物 エ.通院 オ.レクリエーション カ.散歩、ジョギング  
キ.サークル、趣味 ク.その他 ( )

(2) (1)で選んだ主な目的の外出回数は？1つだけ○で囲んでください

ア.ほぼ毎日 イ.週に1～2回 ウ.月に1～2回 エ.年に数回

(3) (1)で選んだ主な目的の行先は？1つだけ○で囲んでください

ア.富里市内→(4)へ イ.市外→(5)へ

(4) (3)で「ア.富里市内」を選んだ方にお聞きします。

(a) 別紙・施設コード表から主な行先番号を3つ以内で記入してください

--	--	--

(b) 移動の主な交通手段は？2つ以内を○で囲んでください

ア.路線バス イ.さとバス ウ.送迎バス エ.タクシー オ.車(自分で運転)  
カ.車(家族等の送迎) キ.バイク ク.自転車 ケ.徒歩 コ.その他 ( )

(5) (3)で「イ.市外」を選んだ方にお聞きします。

(a) 移動に鉄道を利用しますか？利用する場合は、最寄駅を1つだけ○で囲んでください

ア.利用する(成田駅・酒々井駅・八街駅・公津の社駅・その他( )駅)→(b)へ  
イ.利用しない→(c)へ

(b) (a)で「ア.利用する」と回答した方、駅までの交通手段を2つ以内○で囲んでください

ア.路線バス イ.さとバス ウ.送迎バス エ.タクシー オ.車(自分で運転)  
カ.車(家族等の送迎) キ.バイク ク.自転車 ケ.徒歩 コ.その他 ( )

(c) (a)で「イ.利用しない」と回答した方、市外の行先を2つ以内○で囲み、その交通手段を2つ以内○で囲んでください

ア.成田駅周辺 イ.成田空港周辺 ウ.その他成田市(具体的な施設名) )  
エ.八街市(具体的な施設名) ) オ.酒々井町(具体的な施設名) )  
カ.その他(具体的な市町村名) )

(交通手段)

ア.高速バス イ.路線バス ウ.さとバス エ.タクシー オ.車(自分で運転)  
カ.車(家族等の送迎) キ.バイク ク.自転車 ケ.徒歩 コ.その他 ( )

(6) 自宅を出る主な時間と、帰る時間をご記入ください。

自宅を出る時間(午前・午後 )時台 帰る時間(午前・午後 )時台



問2. あなたの『土曜日、日曜日』の外出状況についてお聞きます。

(1) あなたが土曜日、日曜日に外出する主な目的は？1つだけ○で囲んでください

ア.通勤 イ.通学 ウ.買物 エ.通院 オ.レクリエーション カ.散歩、ジョギング  
キ.サークル、趣味 ク.その他 ( )

(2) (1)で選んだ主な目的の外出回数は？1つだけ○で囲んでください

ア.ほぼ毎週 イ.月に3～4回 ウ.月に1～2回 エ.年に数回

(3) (1)で選んだ主な目的の行先は？1つだけ○で囲んでください

ア.富里市内→(4)へ イ.市外→(5)へ

(4) (3)で「ア.富里市内」を選んだ方にお聞きます。

(a) 別紙・施設コード表から主な行先番号を3つ以内で記入してください

--	--	--

(b) 移動の主な交通手段は？2つ以内を○で囲んでください

ア.路線バス イ.送迎バス ウ.タクシー エ.車(自分で運転)  
オ.車(家族等の送迎) カ.バイク キ.自転車 ク.徒歩 ケ.その他 ( )

(5) (3)で「イ.市外」を選んだ方にお聞きます。

(a) 移動に鉄道を利用しますか？利用する場合は、最寄駅を1つだけ○で囲んでください

ア.利用する(成田駅・酒々井駅・八街駅・公津の社駅・その他( )駅)→(b)へ  
イ.利用しない→(c)へ

(b) (a)で「ア.利用する」と回答した方、駅までの交通手段を2つ以内○で囲んでください

ア.路線バス イ.送迎バス ウ.タクシー エ.車(自分で運転)  
オ.車(家族等の送迎) カ.バイク キ.自転車 ク.徒歩 ケ.その他 ( )

(c) (a)で「イ.利用しない」と回答した方、市外の行先を2つ以内○で囲み、その交通手段を2つ以内○で囲んでください

ア.成田駅周辺 イ.成田空港周辺 ウ.その他成田市(具体的な施設名 )  
エ.八街市(具体的な施設名 ) オ.酒々井町(具体的な施設名 )  
カ.その他(具体的な市町村名 )

(交通手段)

ア.高速バス イ.路線バス ウ.タクシー エ.車(自分で運転)  
オ.車(家族等の送迎) カ.バイク キ.自転車 ク.徒歩 ケ.その他 ( )

(6) 自宅を出る主な時間と、帰る時間をご記入ください。

自宅を出る時間(午前・午後 )時台 帰る時間(午前・午後 )時台

**Ⅱ. 路線バス・さとバスについてお聞きします**

問3. (1) 路線バスやさとバスの利用状況について1つだけ○で囲んでください

- ア. 以前から路線バスやさとバスを利用している →次頁問5へ
- イ. 以前からほとんど路線バスやさとバスを利用していない →(3)へ
- ウ. 以前は車を利用していたが路線バスやさとバスを利用するようになった →(2)へ
- エ. 以前は自転車やバイクを利用していたが路線バスやさとバスを利用するようになった →(2)へ
- オ. 以前は路線バスを利用していたが、今は別の交通手段を利用している →(3)へ
- カ. 以前はさとバスを利用していたが、今は別の交通手段を利用している →(3)へ
- キ. その他( ) →次頁問5へ

(2) (1)で「ウ」、「エ」と回答した方にお聞きします。その理由を1つだけ○で囲んでください

- ア. 高齢になったため⇒( )歳
- イ. 路線バスやさとバスを1度利用したら利用しやすかったため
- ウ. 環境に配慮する意識が高まったため
- エ. その他( ) 回答後→次頁問5へ

(3) (1)で「イ」、「カ」、「キ」と回答した方にお聞きします。その理由を3つ以内○で囲んでください。

- ア. バスを使わなくても行きたい場所に徒歩や自転車で移動できる →次頁問4へ
- イ. 行きたい場所にバスが運行していない →(4)へ
- ウ. 利用したい時間にバスがない →次頁(5)へ
- エ. 行きは時刻表に合わせて利用できるが、帰りは本数が少なく利用しづらい →次頁問4へ
- オ. バス停まで遠くていけない →次頁(6)へ
- カ. 歩道が狭くて危険、夜間暗いなどバス停まで行きづらい →次頁問4へ
- キ. バス停でバスを待てるようにベンチ等がない →次頁問4へ
- ク. バスの車内で座れない →次頁問4へ
- ケ. 家族等でバスを利用すると割高感がある →次頁問4へ
- コ. バスの料金が安い →次頁問4へ
- サ. バスで行きたいところに行くには乗継が必要となる →(4)へ
- シ. 買物等の荷物の運搬がありバスでは不便 →次頁問4へ
- ス. ベビーカー等での乗降りが不便 →次頁問4へ
- セ. その他( ) →次頁問4へ

(4) (3)で「イ」、「サ」と回答した方、市内の行きたい場所は別紙・施設コード表から3つ以内で、市外は具体的な場所を記入してください。

市内    市外

(5) (3)で「ウ」と回答した方にお聞きします。何時台のバスが、どの程度充実していたら利用しますか。ご記入下さい。

自宅からの出発時

(午前・午後 時台)	ア. 1時間に1本	イ. 2本	ウ. 3本	エ. 4本以上
------------	-----------	-------	-------	---------

目的地からの帰宅時

(午前・午後 時台)	ア. 1時間に1本	イ. 2本	ウ. 3本	エ. 4本以上
------------	-----------	-------	-------	---------

(6) (3)で「オ」と回答した方にお聞きします。徒歩で最寄のバス停まで行く場合の概ねの距離と所要時間をご記入ください。

約 ( ) m	約 ( ) 分
---------	---------

問4. (1) 今後、路線バスやさとバスを利用しますか？1つだけ○で囲んでください

ア. 今後も路線バスやさとバスは利用しないと思う イ. 年齢が上がれば利用するかもしれない ウ. 行き帰りの時刻表があれば、今でも利用する エ. 路線バスやさとバスがもう少し使いやすくなったら、すぐに利用したい オ. その他 ( )
--

(2) (1)で「イ」と回答した方にお聞きします。その想定される年齢をご記入下さい

( ) 歳
-------

### Ⅲ. 地域の公共交通輸送サービスについてお聞きします

問5. (1) これまでの日常生活で移動に不便を感じたことがありますか？

1つだけ○で囲んでください

ア. 特にない	イ. たまに感じる	ウ. 常に感じる
---------	-----------	----------

(2) (1)で「イ」、「ウ」とお答えになった方にお聞きします。

それはどのような時ですか？1つだけ○で囲んでください

ア. 車以外に頼りになる交通手段がなく、家族等で送迎をしてくれる人がいない時 イ. 路線バス以外に頼りになる交通手段がないが利用が不便なため (具体的: ) ウ. さとバス以外に頼りになる交通手段がないが利用が不便なため (具体的: ) エ. 自転車やバイク以外に頼りになる交通手段がないため (具体的: ) オ. その他 ( )
--

問6. さとバスを次のように改善した場合、あなたの利用は変わりますか？

全ての質問項目に対し解答欄に1つだけ○で囲んでください。なお、現在のさとバスのルート、運行時間は別紙お願い文の裏面をご参照ください。

質問項目 (①～⑦全てにお答えください)			解答欄
ケース①	運行ルート	変更なし	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行本数	<u>増便</u> (1時間1本程度)	
ケース②	運行ルート	<u>鉄道駅への連絡を除く利用したい施設に連絡するルート変更</u>	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行本数	変更なし	
ケース③	運行ルート	<u>鉄道駅への連絡を除く利用したい施設に連絡するルート変更</u>	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行本数	<u>増便</u> (1時間1本程度)	
ケース④	運行ルート	<u>鉄道駅への連絡を伴うルート変更</u>	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行本数	変更なし	
	運賃	路線バスと同様の <u>距離帯運賃に変更</u>	
ケース⑤	運行ルート	<u>鉄道駅への連絡を伴うルート変更</u>	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行本数	<u>増便</u> (1時間1本程度)	
	運賃	路線バスと同様の <u>距離帯運賃に変更</u>	
ケース⑥	運行ルート	変更なし	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行本数	変更なし	
	路線バスへの乗継	行き帰りともに、富里市役所周辺で10分以内に路線バスと <u>乗り継げる</u>	
ケース⑦	運行ルート	変更なし	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行本数	<u>増便</u> (1時間1本程度)	
	路線バスへの乗継	行き帰りともに、富里市役所周辺で10分以内に路線バスと <u>乗り継げる</u>	

問7. (1) さとバスについて輸送サービスを維持、向上していくための取組みに対しあなたのお考えに近いものを1つだけ○で囲んでください。

- ア. 今後も富里市が単独で強化すべきである →問8へ
- イ. 今後は富里市と地域（市民）が協働で強化すべきである →（2）へ
- ウ. 今後は地域（市民）が主体で強化すべきである →（2）へ
- エ. その他（ ） →問8へ
- オ. 分からない →問8へ

(2) (1)で「イ」、「ウ」と回答した方にお聞きします。地域（市民）の協力の仕方としてあなたのお考えに近いものを1つだけ○で囲んでください。

- ア. 運賃を上げ利用者が負担する
- イ. 今は利用しないがいずれ利用するかもしれないので、自治会等の地域で費用の一部を負担する
- ウ. 地域でボランティアを集め運行する（費用の一部を富里市が負担）
- エ. その他（具体的に ）
- オ. 分からない

(3) (2)で「ウ」と回答した方にお聞きします。ボランティアへの参加についてあなたのお考えに近いものを1つだけ○で囲んでください。

- ア. 毎日ではできないが時間のある時はボランティアとして運行や運営に参加したい
- イ. 費用は負担するがボランティアとして参加する意思はない
- ウ. その他（ ）
- エ. 分からない

問8. さとバスが生活の足として、移動に支障をきたさない最低限必要な運行本数について、あなたのお考えに近いものを1つだけ○で囲んでください。

- ア. 2時間に1本（概ね1日4～5本）は必要
- イ. 1時間30分に1本（概ね1日6本）は必要
- ウ. 1時間に1本（概ね1日9本）は必要
- エ. その他（ ）
- オ. 分からない

問9. さとバスの代わりに、デマンド交通※を導入した場合の利用意向について、あなたのお考えをお聞かせください。全ての質問項目に対し解答欄に1つだけ○で囲んでください。なお、現在のさとバスのルート、運行時間は、別紙お願い文の裏面をご参照ください。

※) デマンド交通とは、これまでのように決められたダイヤや運行ルートを行行するのではなく、事前予約により登録地（自宅など）から目的地まで運行する手段

質問項目（①～③全てにお答えください）			解答欄
ケース①	事前予約	乗車の30分前に電話等で予約	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行ルート	今のさとバスルート	
	運行本数	1時間に1本程度	
	バス停	今あるさとバスのバス停で乗車し、バス停で降車（乗り降り自由区間を除く）	
	運賃	現行のさとバスと同じ（200円）	
ケース②	事前予約	乗車の30分前に電話等で予約	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行ルート	今のさとバスルートを、鉄道駅への連絡を除く利用したい施設に連絡したルート	
	運行本数	1時間に1本程度	
	バス停	どこからでも乗り降りできる	
	運賃	現行のさとバスと同じ（200円）	
ケース③	事前予約	乗車の30分前に電話等で予約	ア. 平日ほぼ毎日利用する イ. 平日たまに利用する ウ. 多分利用しないと思う
	運行ルート	最寄の鉄道駅を含む主要な施設に行けるルート	
	運行本数	1時間に1本程度	
	バス停	どこからでも乗り降りできる	
	運賃	300～400円	

#### Ⅳ. あなたご自身のことについて

問10. あなたの世帯の人数は？ 1つだけ○で囲んでください。

ア. 1人    イ. 2人    ウ. 3人    エ. 4人    オ. 5人    カ. 6人    キ. その他（    ）人

問11. あなたの性別は？ いずれかを○で囲んでください

ア. 男性                      イ. 女性

問12. あなたの年齢は？ 1つだけ○で囲んでください。

ア. 15～19歳    イ. 20～24歳    ウ. 25～29歳    エ. 30～34歳    オ. 35～39歳  
 カ. 40～44歳    キ. 45～49歳    ク. 50～54歳    ケ. 55～59歳    コ. 60～64歳  
 サ. 65～69歳    シ. 70～74歳    ス. 75歳以上

問 13. あなたの職業は？ 1つだけ○で囲んでください。

- |            |        |        |       |       |       |
|------------|--------|--------|-------|-------|-------|
| ア. 会社員     | イ. 自営業 | ウ. パート | エ. 主婦 | オ. 学生 | カ. 無職 |
| キ. その他 ( ) |        |        |       |       |       |

問 14. あなたの住所は？ 1つだけ○で囲んでください。

- |           |           |           |           |       |       |       |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|-------|
| ア. 日吉倉    | イ. 久能     | ウ. 大和     | エ. 根木名    | オ. 七栄 | カ. 新橋 | キ. 中沢 |
| ク. 新中沢    | ク. 立沢     | コ. 立沢新田   | カ. 高松     | シ. 高野 | ス. 十倉 | セ. 御科 |
| ソ. 日吉台1丁目 | タ. 日吉台2丁目 | チ. 日吉台3丁目 | ツ. 日吉台4丁目 |       |       |       |
| テ. 日吉台5丁目 | ト. 日吉台6丁目 | ナ. 美沢     |           |       |       |       |

問 15. 車の所有状況は？ 1つだけ○で囲んでください。

- |                   |                |
|-------------------|----------------|
| ア. 自分で自由に使える車がある  | イ. 家族と共有する車がある |
| ウ. 家族が送迎してくれる車がある | エ. 車はない        |

最後に、富里市の公共交通に対し、ご自由にお書きください


質問は以上です。お忙しいところアンケートにご協力いただきありがとうございました。

## 2) バス利用者アンケート調査

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 現在の輸送バスサービスの満足度・重要度の把握</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サンプル調査（基本的には市民が対象）</li> <li>○八街駅</li> <li>○ベイシア</li> <li>○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)</li> <li>○成田駅中央口（住野八街線・本城台 AMB 線）</li> <li>○成田駅中央口（AMB線）</li> </ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 9月20日、22日（2日間）</li> </ul>

(アンケート内容)

質問項目
問1. 乗降バス停
問2. 家からバス停までの所要時間
問3. 家からバス停まで無理なく歩けるか
問4. 利用目的
問5. 利用頻度（平日、土曜日・日曜日）
問6. 乗り継ぎ
問7. 路線バスの満足度（ルート、運行間隔、運行時間等）
問8. 路線バスの重要度（ルート、運行間隔、運行時間等）
問9. 属性（性別、年齢）

(配布回収状況)

ルート名	配布数	回収数	回収率
八街駅	18	18	100.0%
ベイシア	13	11	84.6%
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)	193	147	76.2%
成田駅中央口 (住野八街線・本城台 AMB 線)	132	30	22.7%
成田駅中央口 (AMB線)	138	60	43.5%
計	494	266	53.8%



路線バスアンケート車内周知用チラシ

## 富里市内路線バス利用者アンケートのお願い

日頃より市政にご理解とご協力をいただき厚くお礼申し上げます。

さて、富里市では路線バスを利用する方に対しアンケートを実施しております。

大変恐縮ですが、裏面の質問にご回答いただき、バス正面入り口にございます、「回収袋」に投函願います。

調査の趣旨をご理解いただき、ご協力下さいますようお願い申し上げます。

平成23年9月

(問合せ先)  
富里市総務部企画課企画統計班  
TEL0476-93-1118 (直通)

路線バスアンケート調査票

# 富里市民の皆様へのアンケートです!!

## 路線バス利用者アンケート

問1. いつもご利用になる富里市内のバス停と乗車した時間帯についてご記入ください。

乗車したバス停 ( )
乗車時間帯 (午前・午後 ) 時台

問2. 家からバス停までの距離、所要時間をご記入ください

徒歩の方	: 家からバス停まで: (約	m)	所要時間: (約	分)
自転車の方	: 家からバス停まで: (約	m)	所要時間: (約	分)
車の方	: 家からバス停まで: (約	m)	所要時間: (約	分)

問3. 家からバス停まで無理なく歩けますか

1. 無理なく歩ける	2. やや無理を感じている	3. 無理を感じている
------------	---------------	-------------

問4. 利用する主な目的を、1つだけ○で囲んでください

1. 通勤	2. 通学	3. 買物	4. 通院	5. レクリエーション
6. 散歩、ジョギング	7. サークル、趣味	8. その他 ( )		

問5. 利用する回数を、平日と土曜日・日曜日分けてお答えください

【平日】	1. ほぼ毎日	2. 週に1～2回	3. 月に1～2回	4. 年に数回
【土曜日、日曜日】	1. ほぼ毎週	2. 月に3～4回	3. 月に1～2回	4. 年に数回

問6. 途中でバスの乗り継ぎはありますか

1. 乗り継がない
2. 乗り継ぐ (乗り継ぐバス停 ( ) 最終的に降りるバス停 ( ) )

問7. 路線バスの満足度について、項目毎に1から3の数字を○で囲んでください

質問項目(①～⑥全てに回答)	概ね満足	どちらともいえない	やや不満
①家からバス停までの距離	1	2	3
②ルート	1	2	3
③バスの到着時刻の正確性	1	2	3
④運行間隔	1	2	3
⑤運行時間帯	1	2	3
⑥目的地までの所要時間	1	2	3

問8. 路線バスを利用しやすくするために、重要と思われるものを○で囲んでください。(3つまで可)

①家からバス停までの距離	②ルート	③バスの到着時刻の正確性
④運行間隔	⑤運行時間帯	⑥目的地までの所要時間

問9. 性別と年齢

1. 男性	2. 女性	( ) 歳
-------	-------	-------

質問は以上です。アンケートにご協力いただきありがとうございました。  
記入後、車内の回収袋に投函してください

### 3) さとバス利用者アンケート調査

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既往の統計データで把握できないさとバスの利用実態の把握</li> <li>・ さとバスの輸送サービスの満足度・重要度の把握</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスに乗り込み聞き取り調査</li> </ul>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）（1日約60人）</li> <li>○根木名循環</li> <li>○高松循環</li> <li>○十倉循環</li> <li>○新橋循環</li> </ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 9月26日～28日（3日間）</li> </ul>

（アンケート内容）

質問項目
問1. 乗降バス停
問2. 家からバス停までの所要時間
問3. 家からバス停まで無理なく歩けるか
問4. 利用目的
問5. 利用頻度（平日、土曜日・日曜日）
問6. 乗り継ぎ
問7. 路線バスの満足度（ルート、運行間隔、運行時間等）
問8. 路線バスの重要度（ルート、運行間隔、運行時間等）
問9. 鉄道駅への連絡
問10. 属性（性別、年齢）
問11. 改善、要望

（配布回収状況）

ルート名	聞き取り回数
根木名循環	26
高松循環	12
十倉循環	12
新橋循環	27
計	77

さとバス利用者ヒアリングシート

ルート

さとバス利用者ヒアリングシート



問1. 乗車した時間と乗車したバス停名・下車するバス停名

乗車時間帯（午前・午後）時台  
乗車したバス停（） 下車するバス停（）

問2. 家からバス停までの距離、所要時間

徒歩の方：家からバス停まで：（約） m） 所要時間：（約） 分）  
自転車の方：家からバス停まで：（約） m） 所要時間：（約） 分）  
車の方：家からバス停まで：（約） m） 所要時間：（約） 分）

問3. 家からバス停まで無理なく歩けるか

1. 無理なく歩ける 2. やや無理を感じている 3. 無理を感じている

問4. 利用する主な目的（1つだけ）

1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. レクリエーション  
6. 散歩、ジョギング 7. サークル、趣味 8. その他（）

問5. 利用回数

1. ほぼ毎日 2. 週に1～2回 3. 月に1～2回 4. 年に数回

問6. バスの乗り継ぎ

1. 乗り継がない  
2. 乗り継ぐ（乗り継ぐバス停（） 最終的に降りるバス停（））

問7. さとバスの満足度

質問項目(①～⑤全てに回答)	概ね満足	どちらともいえない	やや不満
①家からバス停までの距離	1	2	3
②ルート	1	2	3
③バスの到着時刻の正確性	1	2	3
④運行間隔	1*	2	3*
⑤運行時間帯	1*	2	3*

\*）移動に支障をきたさない→「概ね満足」、移動に支障をきたす→やや不満

問8. さとバスを利用しやすくするために、重要と思われるものを○で囲んでください。

(3つまで)

①家からバス停までの距離 ②ルート ③バスの到着時刻の正確性  
④運行間隔 ⑤運行時間帯 ⑥目的地までの所要時間

問9. 性別と年齢

1. 男性 2. 女性 ( 歳)

問10. さとバスの改善方策、要望等（自由記入）

## 2. 調査結果

### 1) 市民アンケート調査

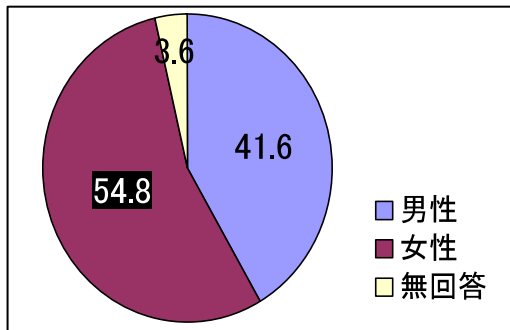
#### ①回答者の属性

- ・ 性別は女性が 54.8%、男性が 41.6%とやや女性の方が多い
- ・ 年齢は 60 歳代が 25.9%、70 歳代が 16.6%で約 4 割が高齢層であるが、約半数以上が他の年代であり、幅広い世代からの回答が得られている
- ・ 職業は、会社員が 25.9%で最も多く、次に主婦が 19.2%、無職が 18.1%で続く
- ・ 車の保有状況は、61.4%の方が「自分で自由に使える車がある」と回答、これに「家族と共有する車がある」を加えると、約 7 割の方が車を保有している

図. 回答者の属性

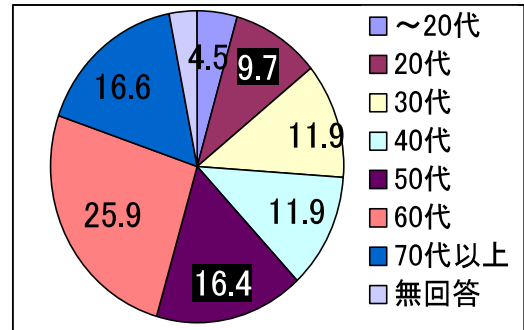
【性別】

n=1,232



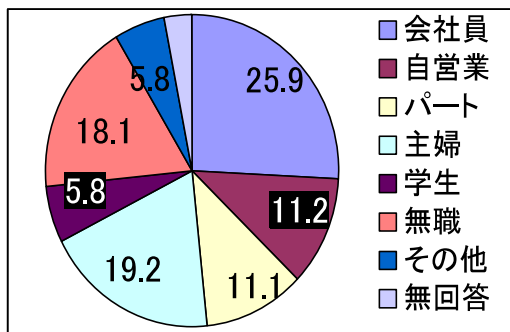
【年齢】

n=1,232

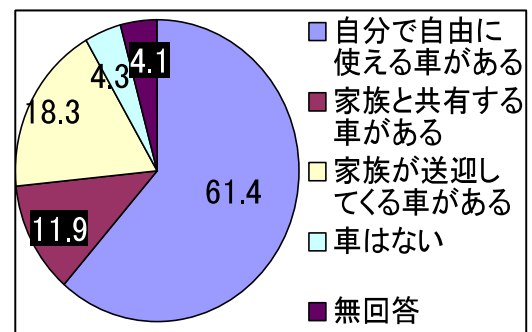


【職業】

n=1,232



【車の保有状況】 n=1,232



②外出頻度

- ・ 地域別にやや差があり、洗心地域、浩養地域は「ほぼ毎日」の割合が他の地域に比べ低い（外出頻度が少ない）
- ・ 外出頻度の少ない地域は、他の地域に比べ「会社員」の割合が低く、「自営業」（農業と想定される）の割合が高い、職業別のほぼ毎日外出する割合をみると会社員が95.3%に対し、自営業が45.7%である

図. 外出頻度

【平日】

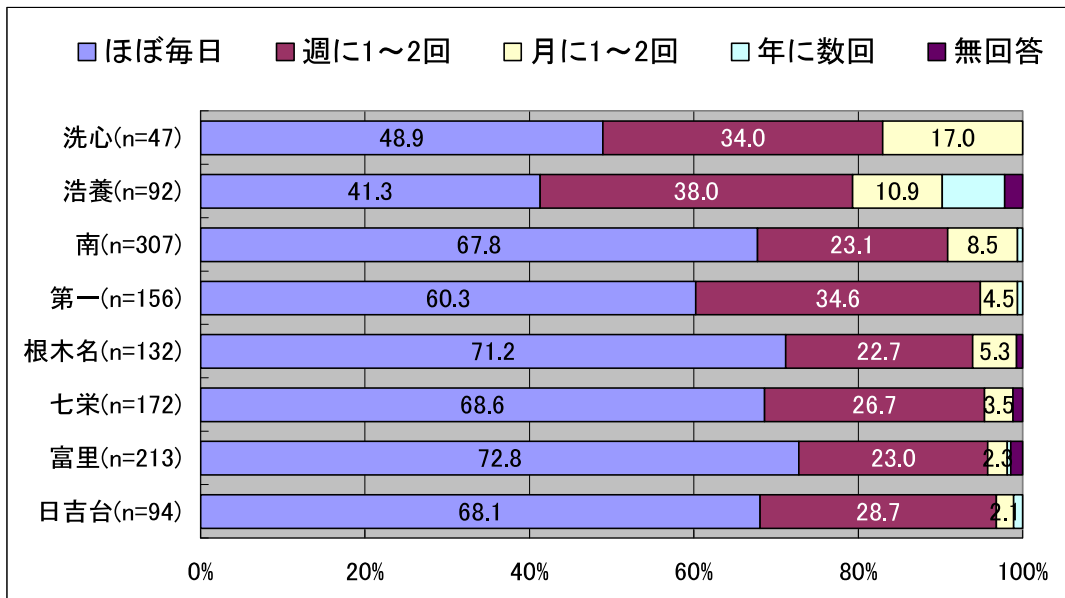


図. 職業

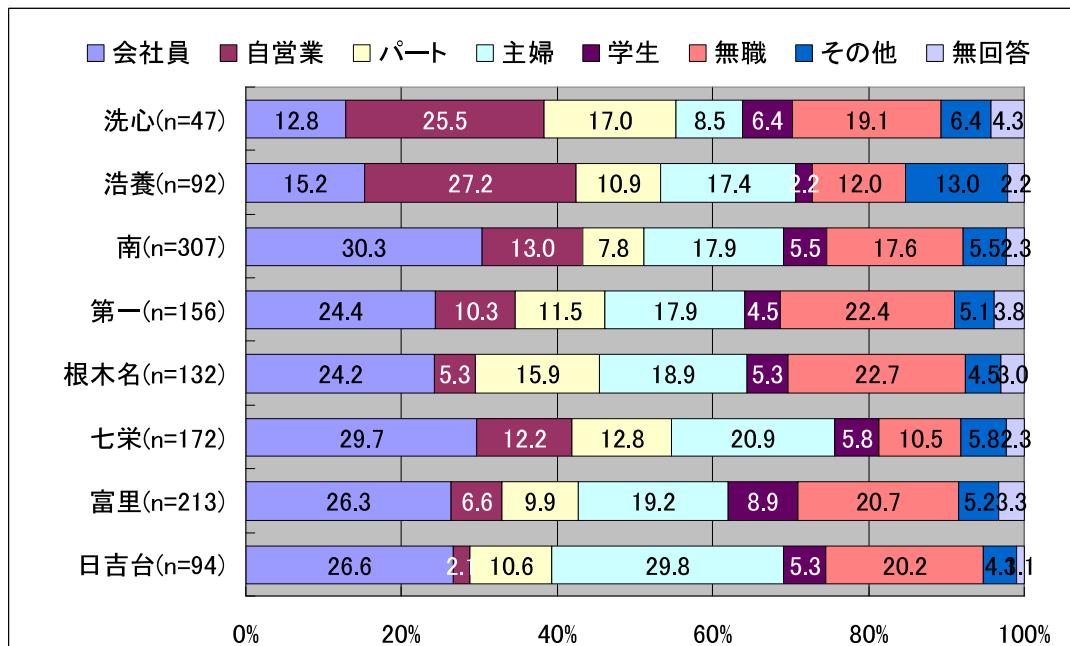
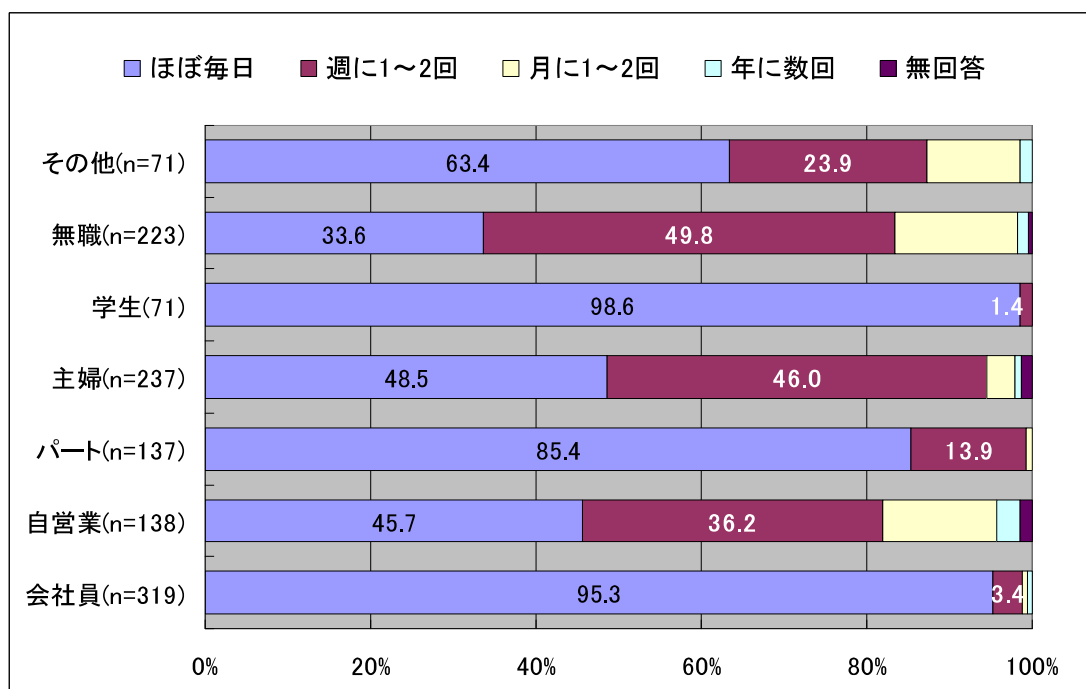


図. 職業と外出頻度



③外出目的

- ・ 全市的には、通勤目的が約4割で最も多く、次に買物目的が約3割
- ・ 洗心地域、浩養地域は「通勤目的」の割合が他の地域に比べ低く、「通院目的」の割合が高い
- ・ 土曜日、日曜日は「買物目的」の割合が平日に比べ高い

図. 平日の外出目的

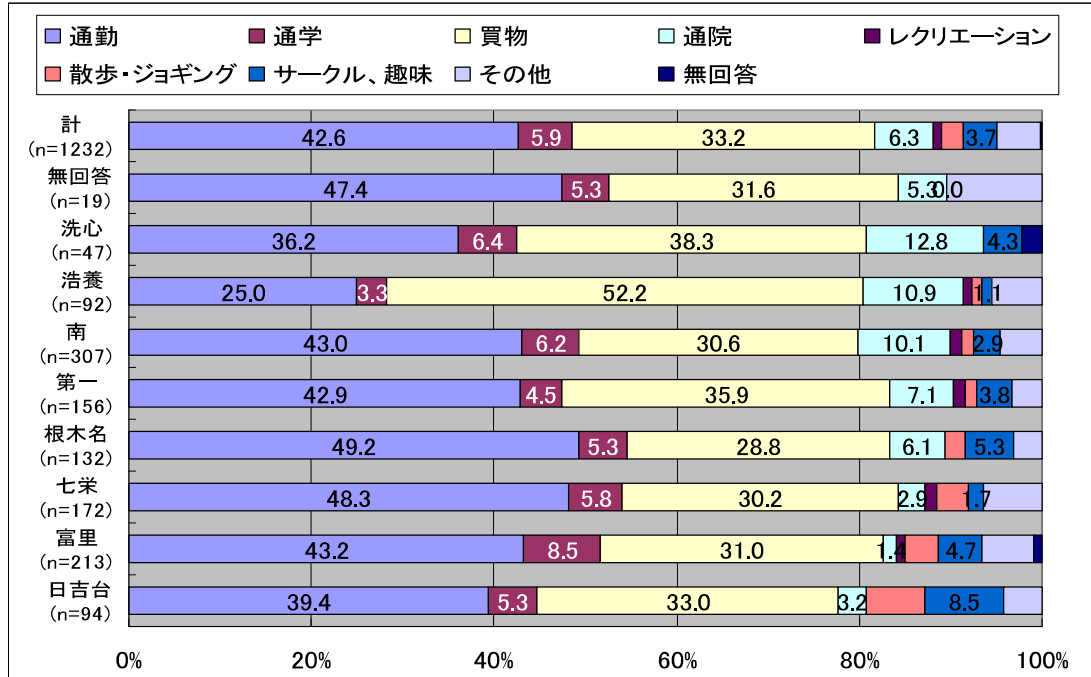
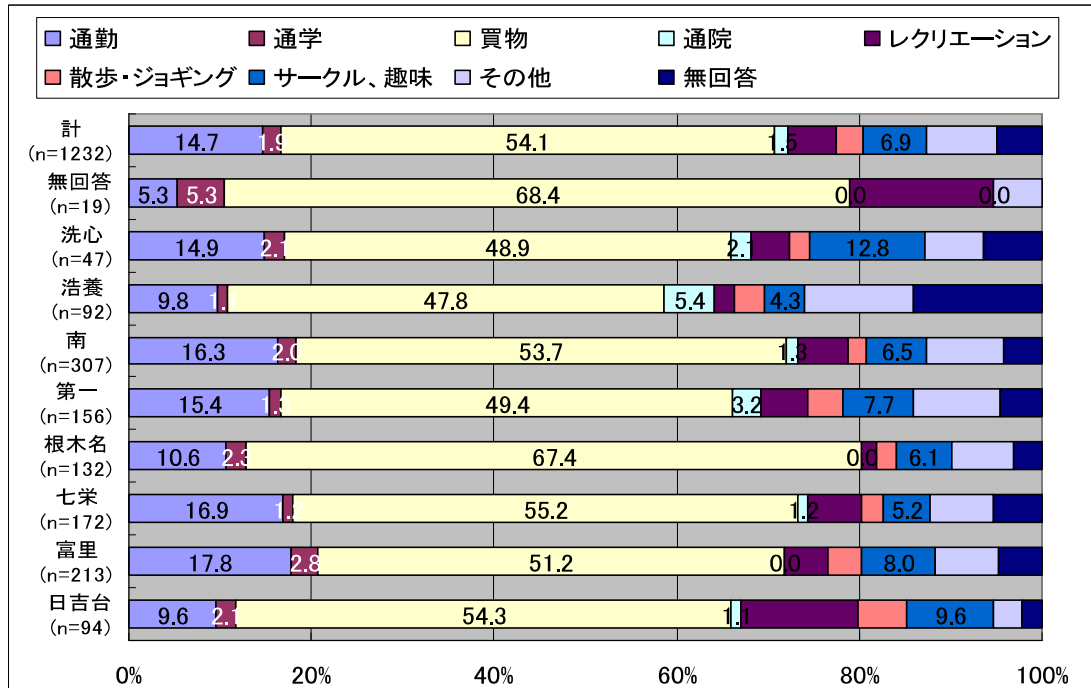


図. 土曜日、日曜日の外出目的



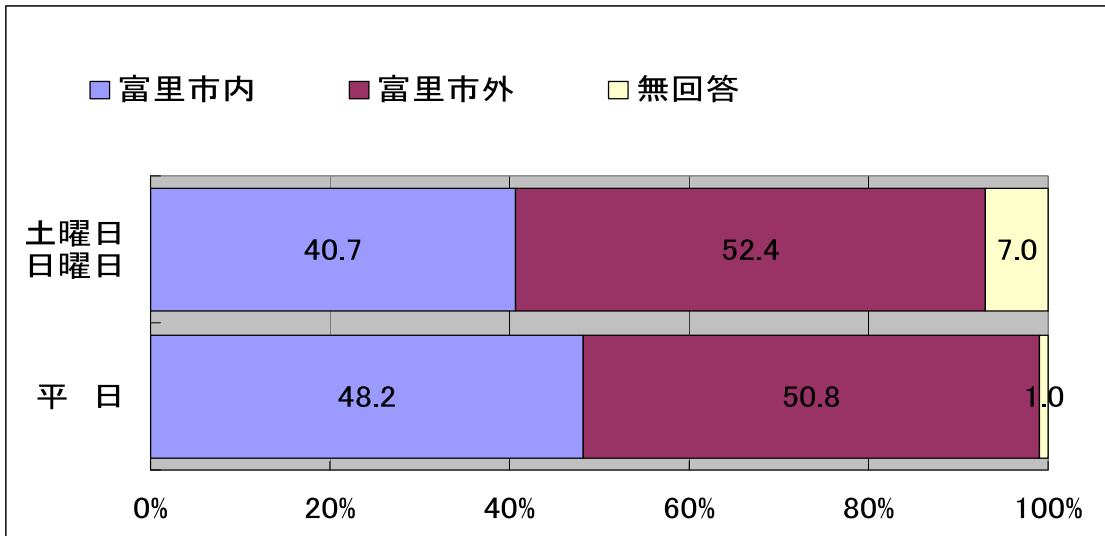


④外出先

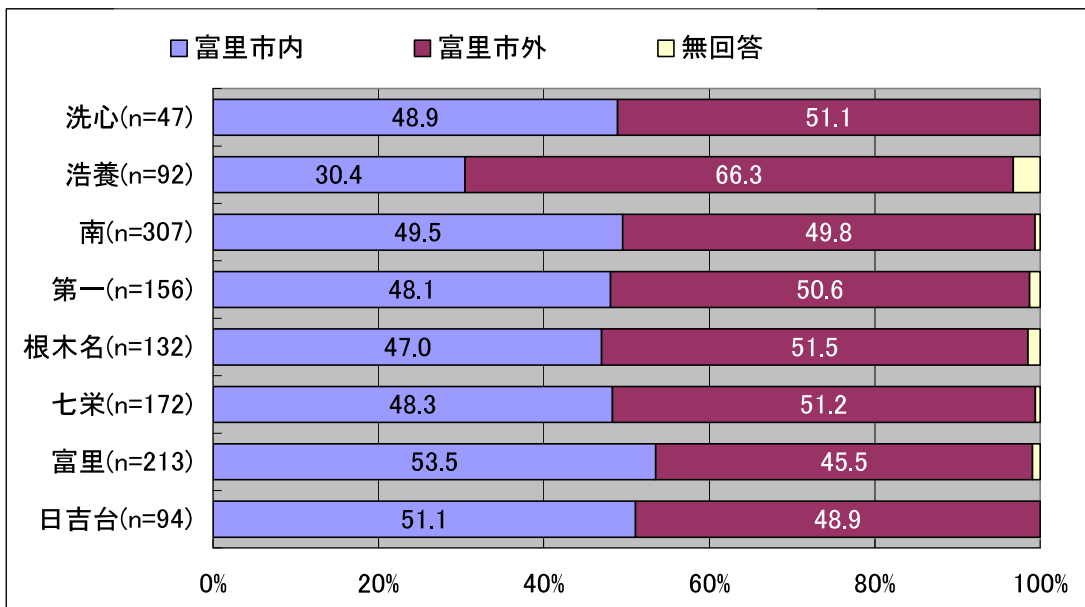
- ・ 全市的には、平日は「富里市内」と「富里市外」の割合がほぼ同じであるのに対し、土曜日・日曜日はやや「富里市外」の割合が高い
- ・ 浩養地域は、「富里市外」の割合が66.3%で他の地域に比べ高い

図. 外出先

n=1,232



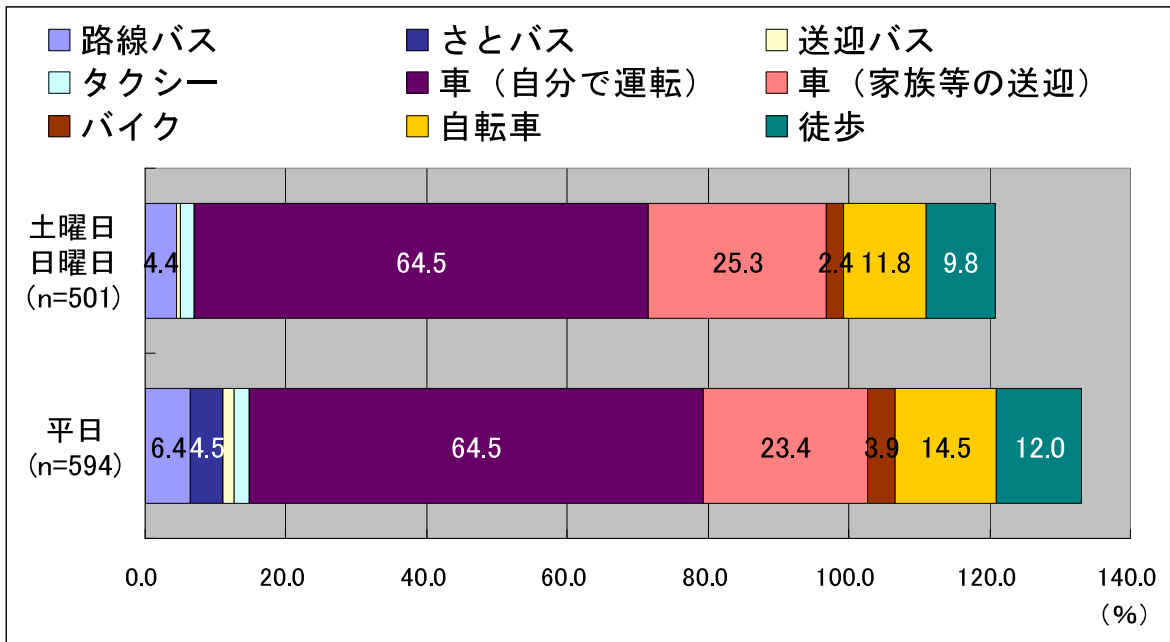
【平日】



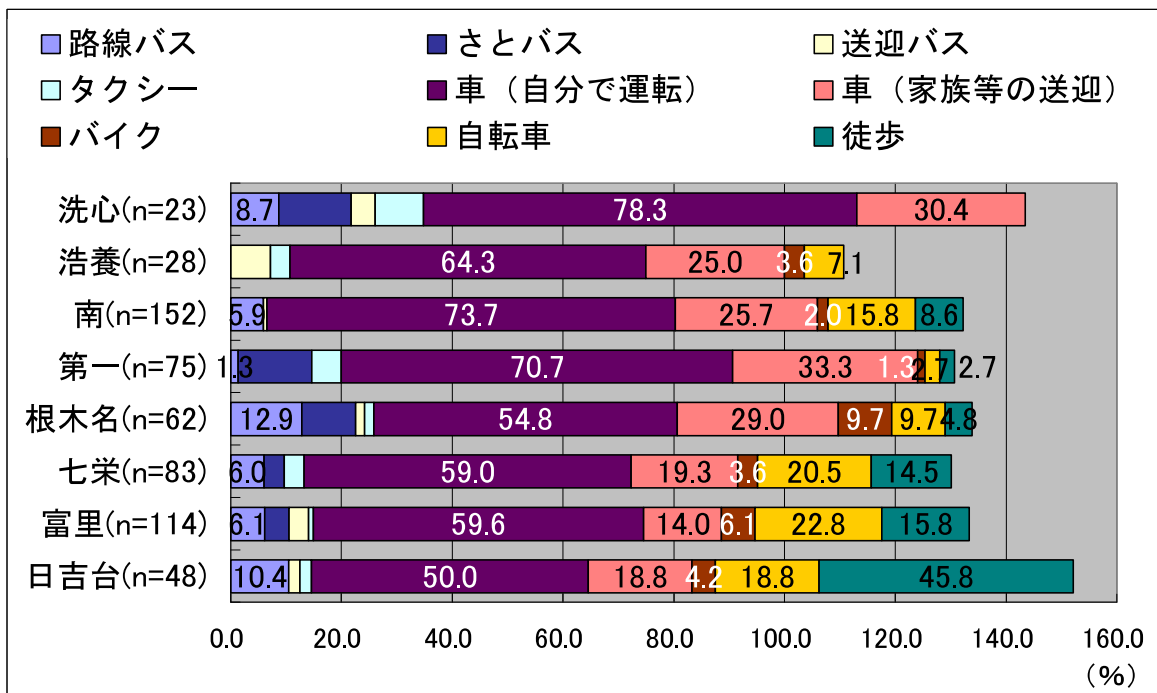
⑤市内を移動する際の交通手段

- ・ 平日、土曜日・日曜日ともに、車（自分で運転）が約6割で最も多く、次に「車（家族等の送迎）」が多い
- ・ 平日は「路線バス」、「さとバス」の割合が合計で1割程度
- ・ 南部の地域は、家族の送迎を含めほぼ全ての回答者が車を使用
- ・ 北部の地域は、南部地域に比べ徒歩や自転車の割合が高い

図. 市内の交通手段（複数回答を含む）



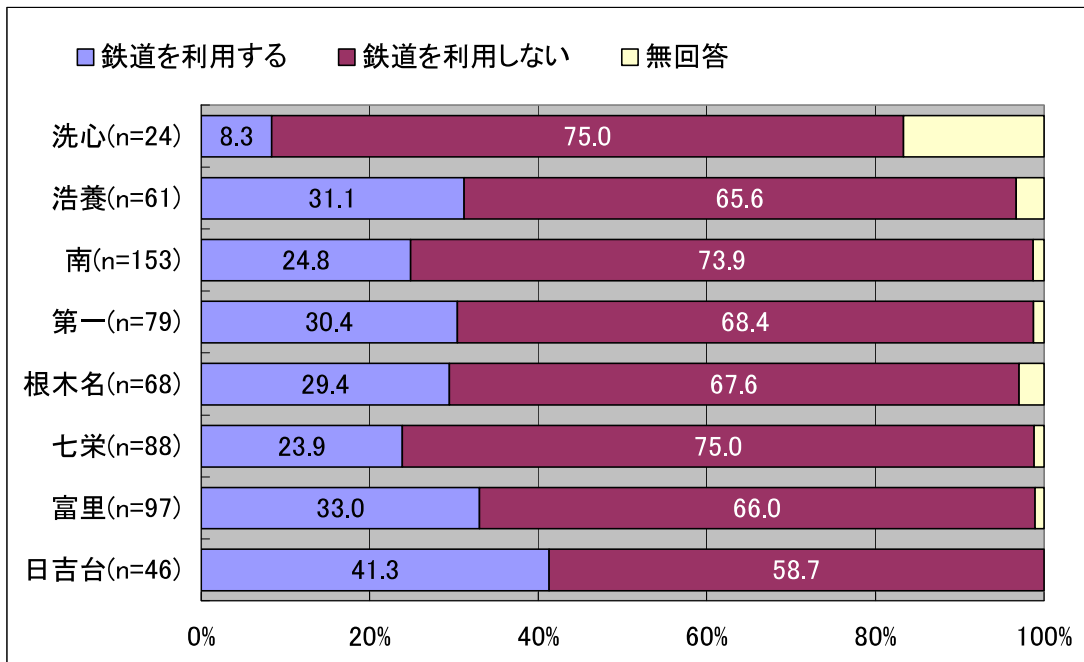
【平日】



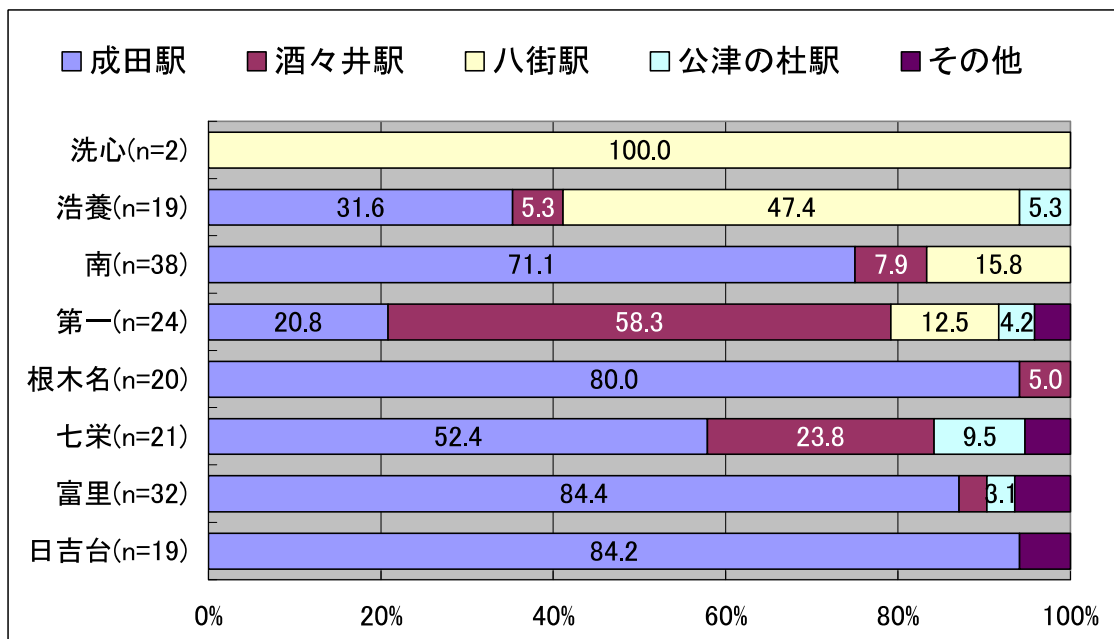
⑥鉄道の利用状況

- ・ 鉄道を利用する割合は、日吉台地域が最も高く 41.3%、最も低いのは洗心地域の 8.3%
- ・ 利用する鉄道駅は、北部の地域は、「成田駅」が約 8 割で最も高い
- ・ 第一地域は、「酒々井駅」を利用する割合が 58.3%で最も高い
- ・ 洗心、浩養地域は「八街駅」の利用する割合が最も高い

【平日】 図. 鉄道の利用状況



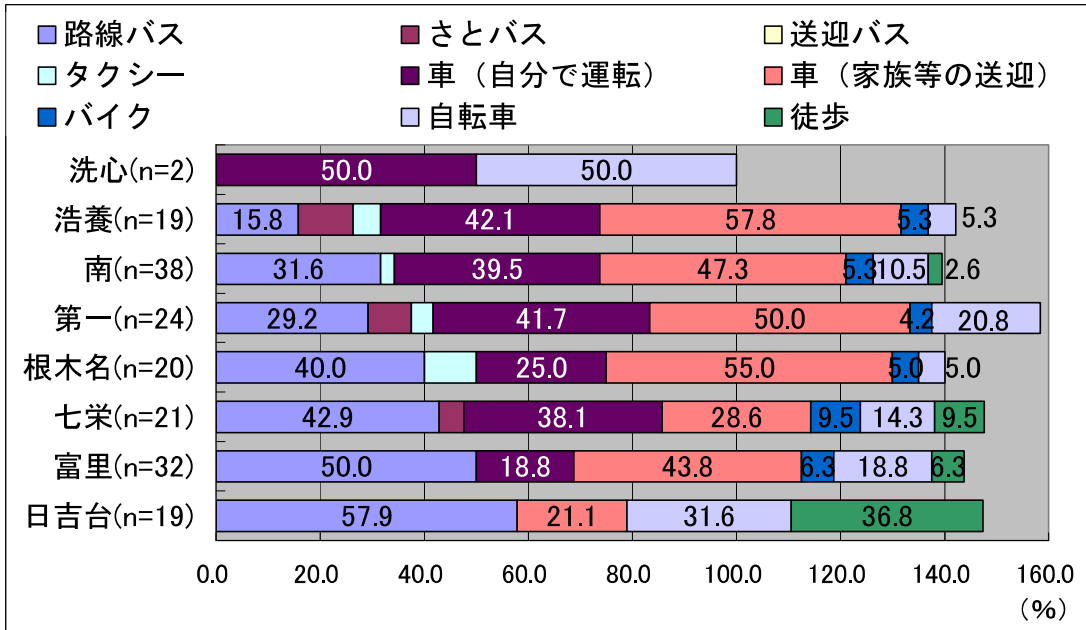
【平日】



⑦ 鉄道駅までの交通手段

- ・ 日吉台、富里、七栄地域は「路線バス」を利用する割合が最も高い
- ・ 洗心地域を除く地域では「車（家族等の送迎）」が最も高い

【平日】 図. 鉄道駅までの交通手段

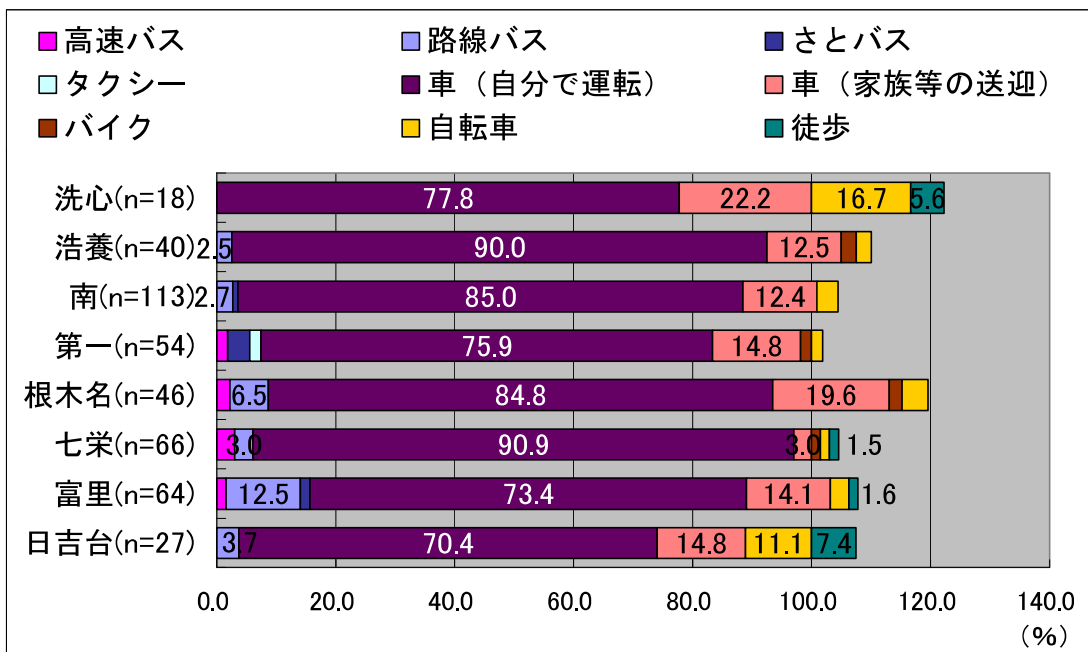


⑧ 鉄道利用を除く市外への交通手段

- ・ 全ての地域で「車（自分で運転）」の割合が最も高い

図. 鉄道利用を除く市外への交通手段（複数回答あり）

【平日】



⑨路線バス、さとバスの利用状況

- ・ 路線バス、さとバスの利用状況は、高齢者を含め「以前からほとんど利用していない」割合が約7割に達している
- ・ 「以前は路線バスを利用していたが今は別の交通手段を利用している」割合が64歳以下で6.8%
- ・ 使わない理由として、「行きたい場所にバスが運行していない」「利用したい時間にバスが運行していない」など、バスが使いづらいことが上位にランク

図. 路線バス、さとバスの利用状況

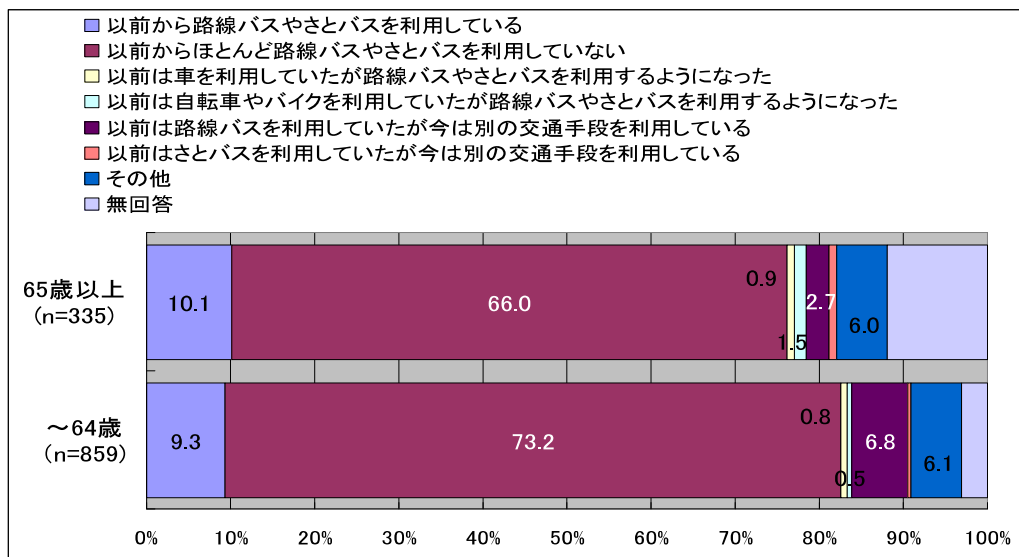
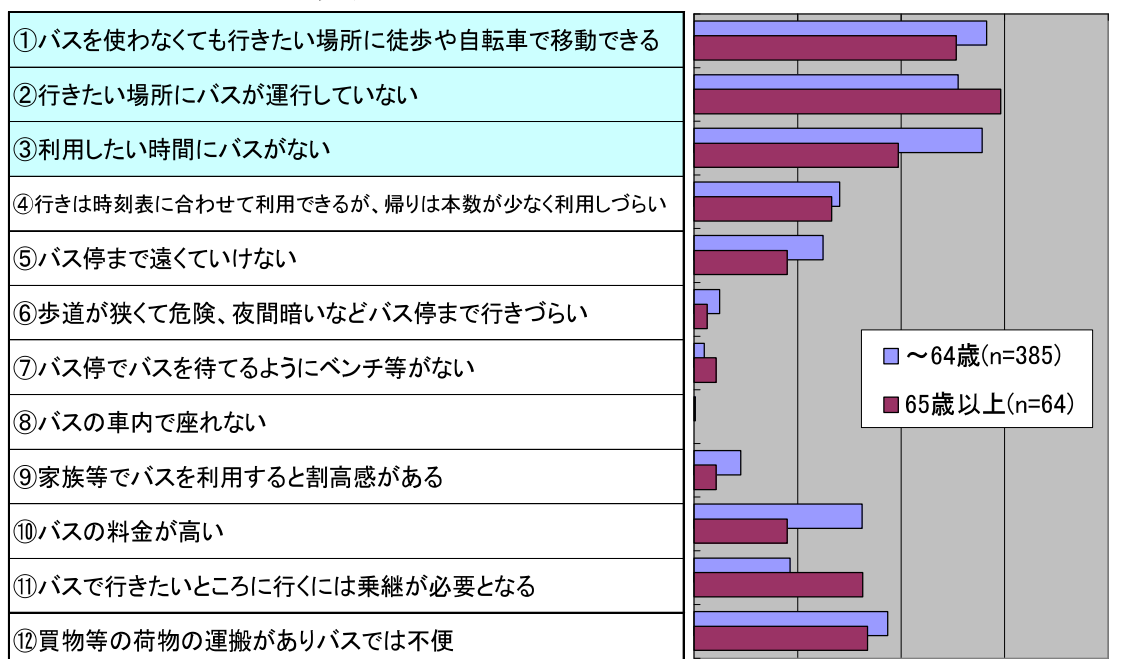


図. 利用しない理由（複数回答あり）



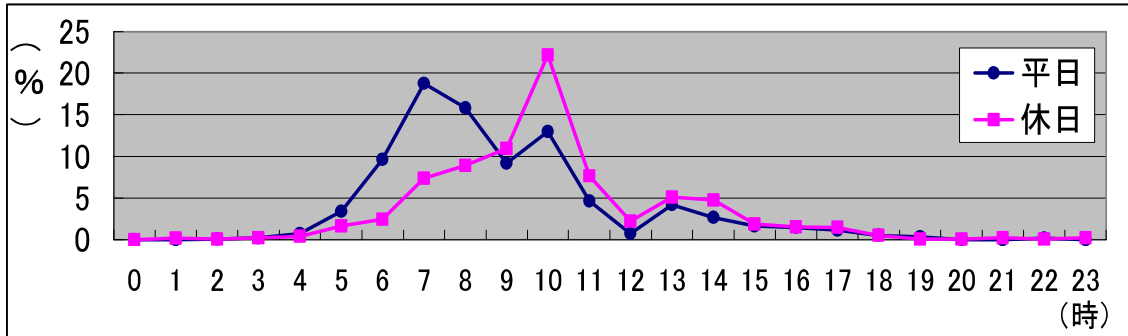
⑩交通の時間変動

- ・ 自宅を出る時間は、平日は7時～8時、休日は10時がピーク
- ・ 帰る時間は休日の13時がやや多くなるものの平休日ともに17時がピーク

図. 自宅からの主な出発時間、帰宅時間

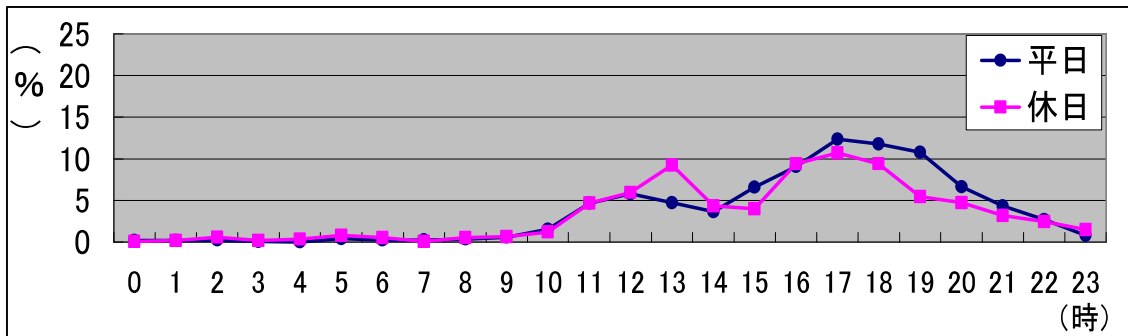
【出る時間】

n=1232



【帰る時間】

n=1232

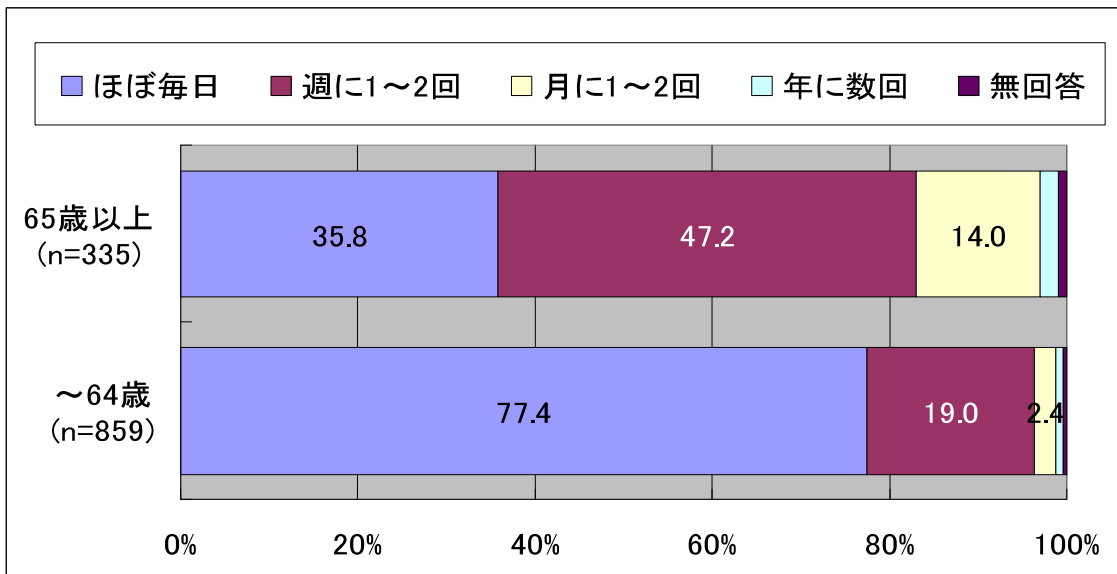


⑪高齢者の交通

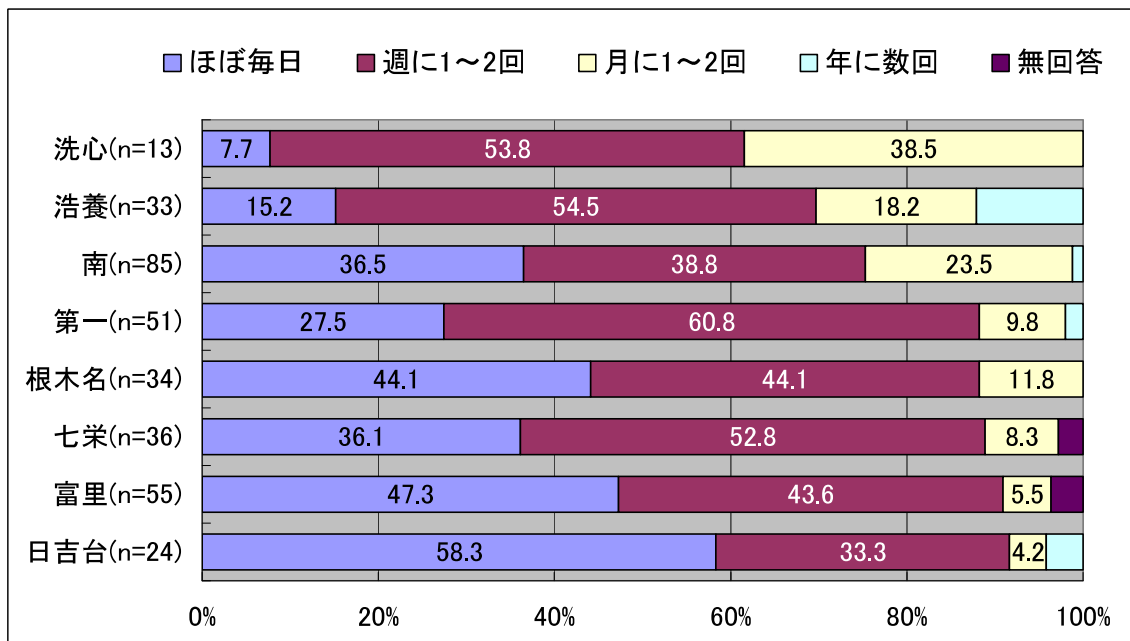
(外出頻度)

- ・ 高齢者の外出は、64歳以下に比べ「ほぼ毎日」の割合が低く、「週に1～2回」の割合が高い
- ・ 洗心、浩養地域は、他の地域に比べ「月に1～2回」外出する割合が高いなど、外出頻度が低い
- ・ 日吉台、富里、根木名地域は、他の地域に比べ「ほぼ毎日」外出する割合が高い

【平日】 図. 外出状況



【平日】 図. 高齢者の外出状況



(交通目的)

- ・ 平日は「買物」目的が最も多く 50.7%、次に「通院」目的が 16.4% が多い
- ・ 高齢者の買物目的の外出先は 80.0% が「市内」
- ・ 通院目的は 60.0% が「市内」であり、38.2% が「市外」

図. 高齢者（65歳以上）の交通目的

n=355

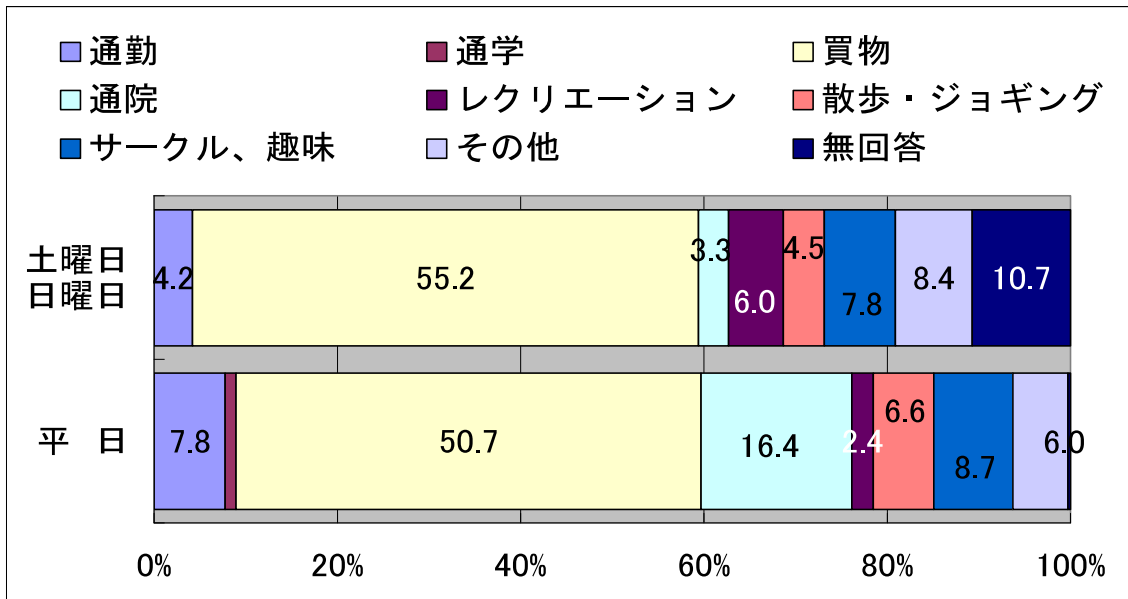
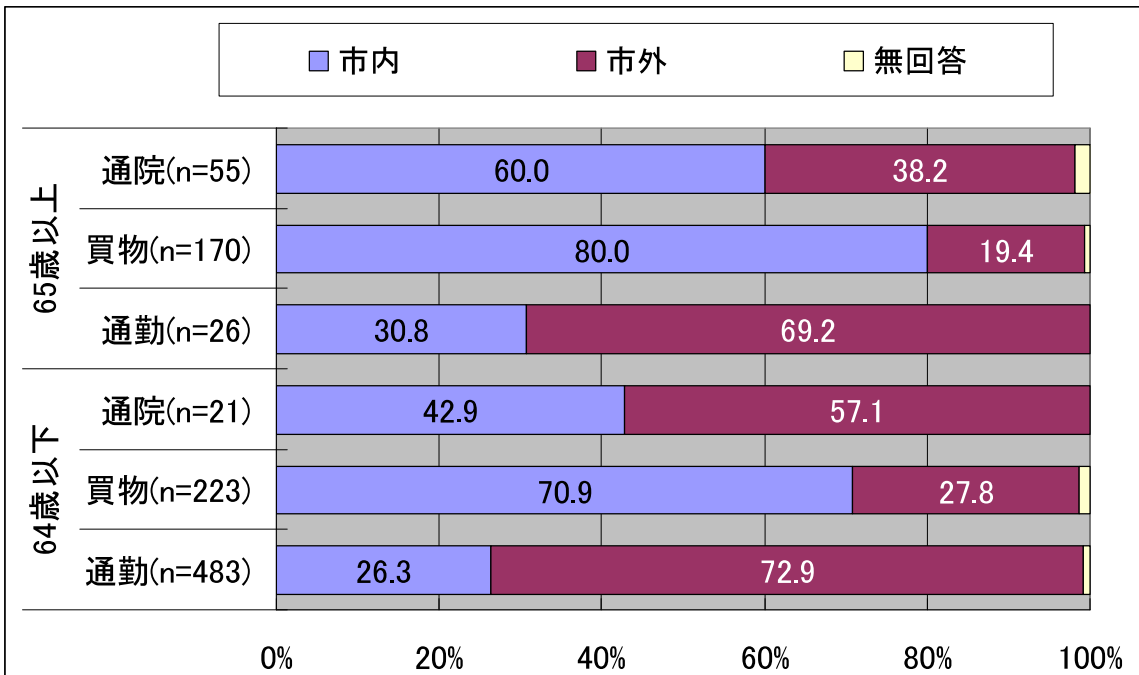


図. 主な目的別外出先



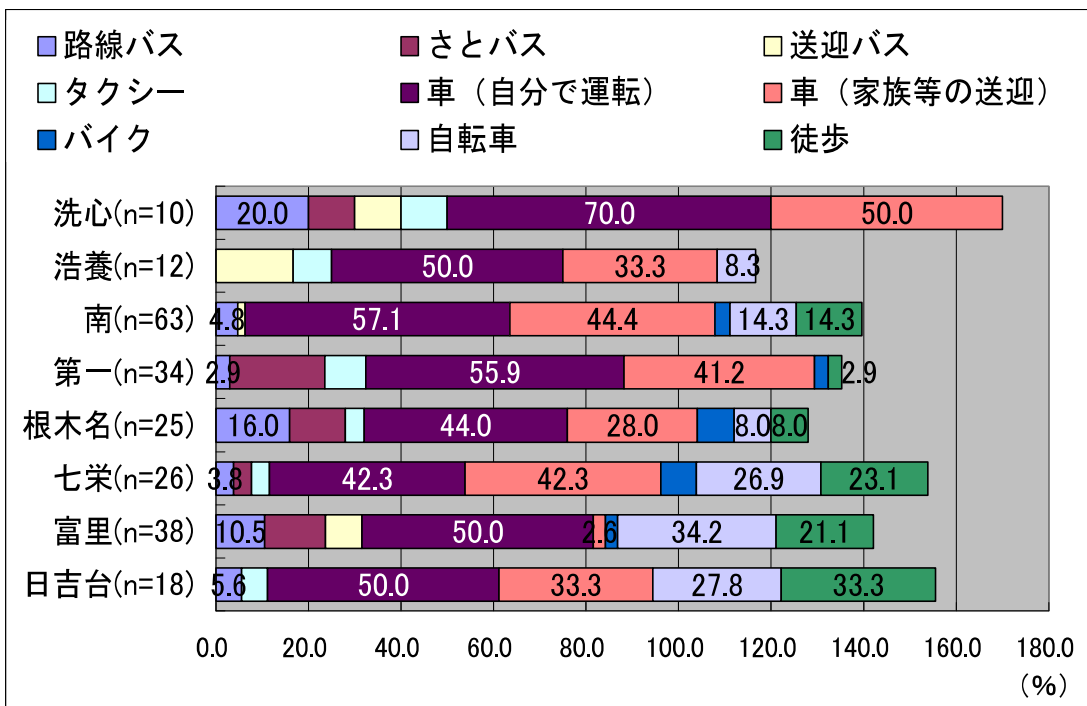


(交通手段)

- ・ 全ての地域で「車（自分で運転）」が最も多く、次に「車（家族等の送迎）」が多い
- ・ 北部地域に比べ南部地域は「徒歩」や「自転車」の割合が低い
- ・ 富里、根木名、第一、洗心地域は他の地域に比べ、「路線バス」や「さとバス」を利用する割合が高い

図. 高齢者の交通手段（複数回答を含む）

【平日】

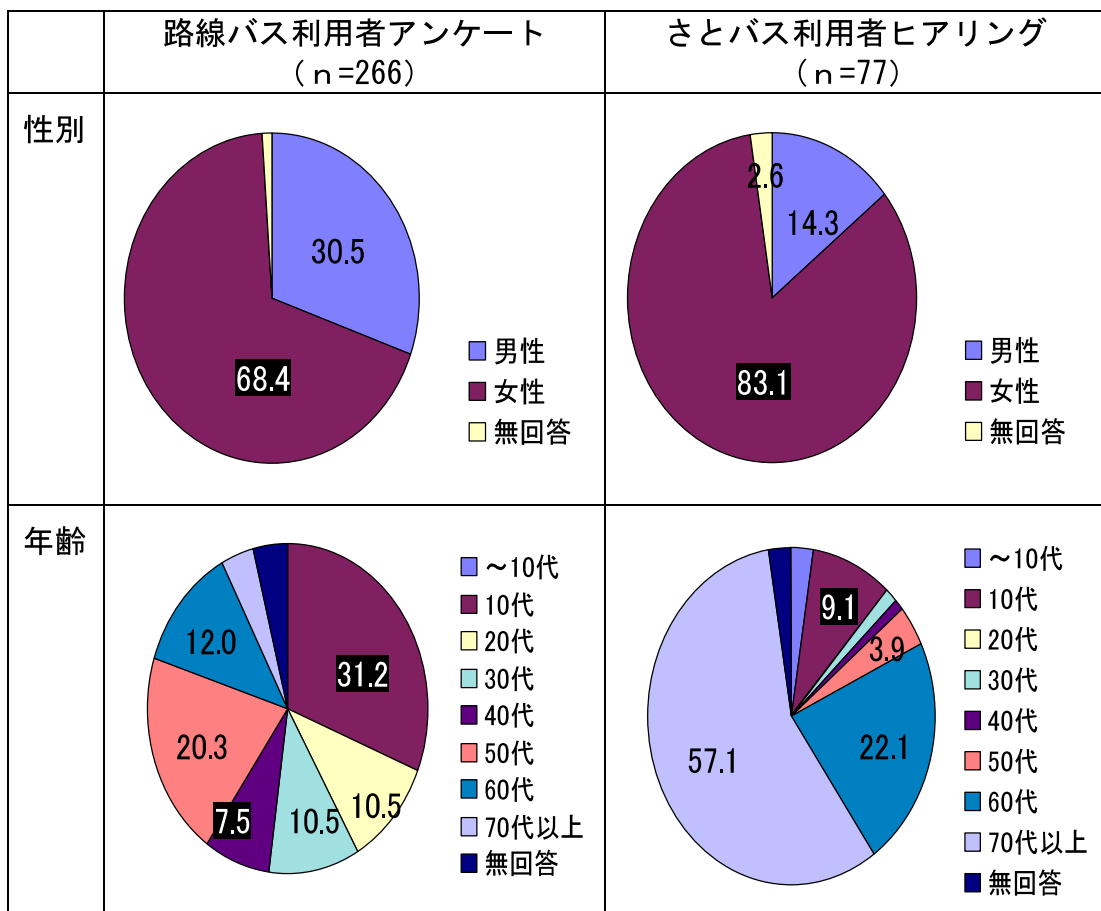


2) 路線バス利用者・さとバス利用者アンケート調査

①回答者の属性

- ・ 性別は路線バスが女性 68.4%、男性 30.5%、さとバスが女性 83.1%、男性 14.3%で、さとバスの方が女性の割合がやや高い
- ・ 年齢は路線バスが 10 代 31.2%で最も高いのに比べ、さとバスは 70 歳代以上が 57.1%で最も高い

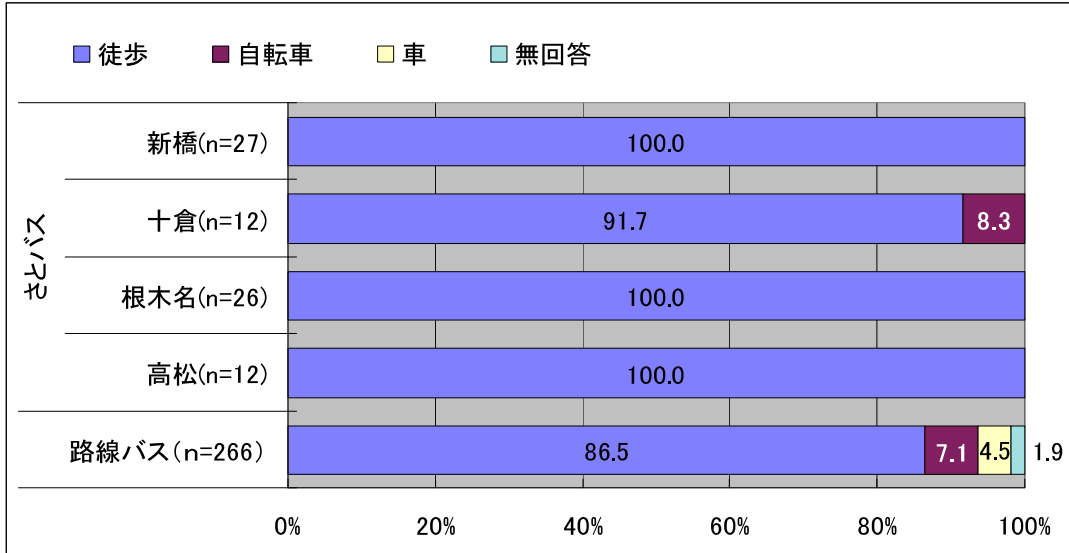
図. 回答者の属性



②家からの交通手段

- ・ 路線バス利用者の7.1%は「自転車」、4.5%は「車」を利用
- ・ さとバス根木名循環利用者の8.3%は「自転車」を利用

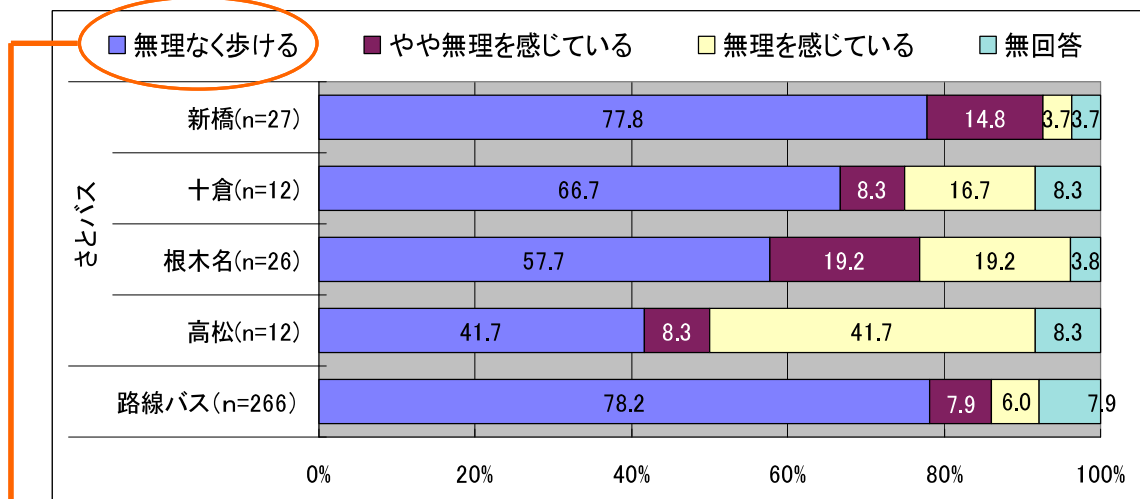
図. バス停までの交通手段



③バス停まで無理なく歩けるか

- ・ さとバス（高松循環、根木名循環等）は無理を感じている割合が高い
- ・ 無理なく歩ける距離は、バス停までの所要時間から、さとバスは約 150 m、路線バスは約 380m

図. バス停まで無理なく歩けるか



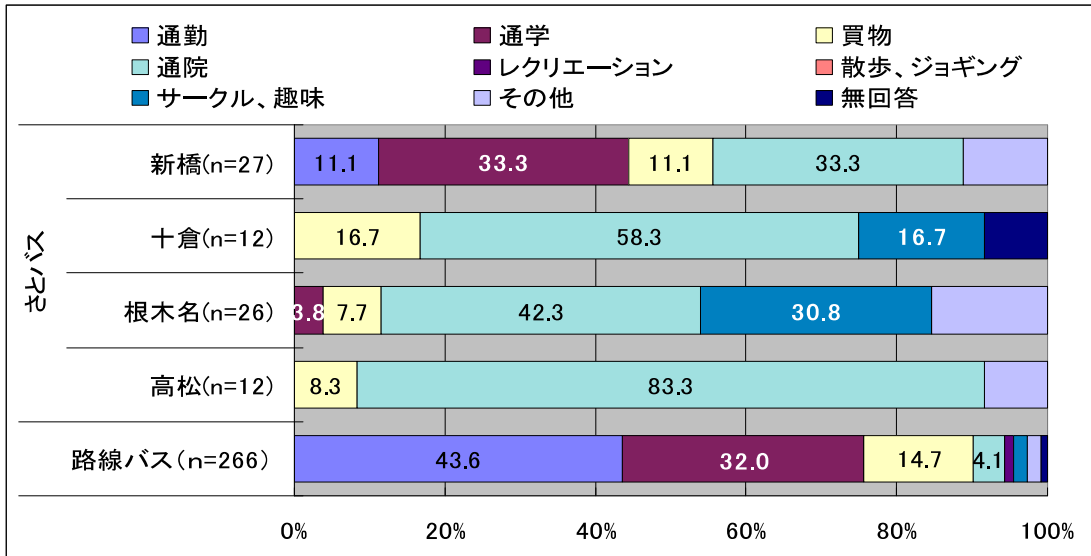
	加重平均(分)	平均速度(km/h)*	平均距離(m)
さとバス(n=48)	2.9	3.2	151.2
路線バス(n=192)	5.3	4.3	377.2

\*) 距離と所要時間両方の記入がある回答から計算

④利用目的

- ・ 路線バスは、「通勤」と「通学」目的で約7割を占めるのに対し、さとバスは「通院」目的が多くを占める
- ・ さとバスは他の路線に比べ運行本数が多い新橋循環は多目的に利用されている

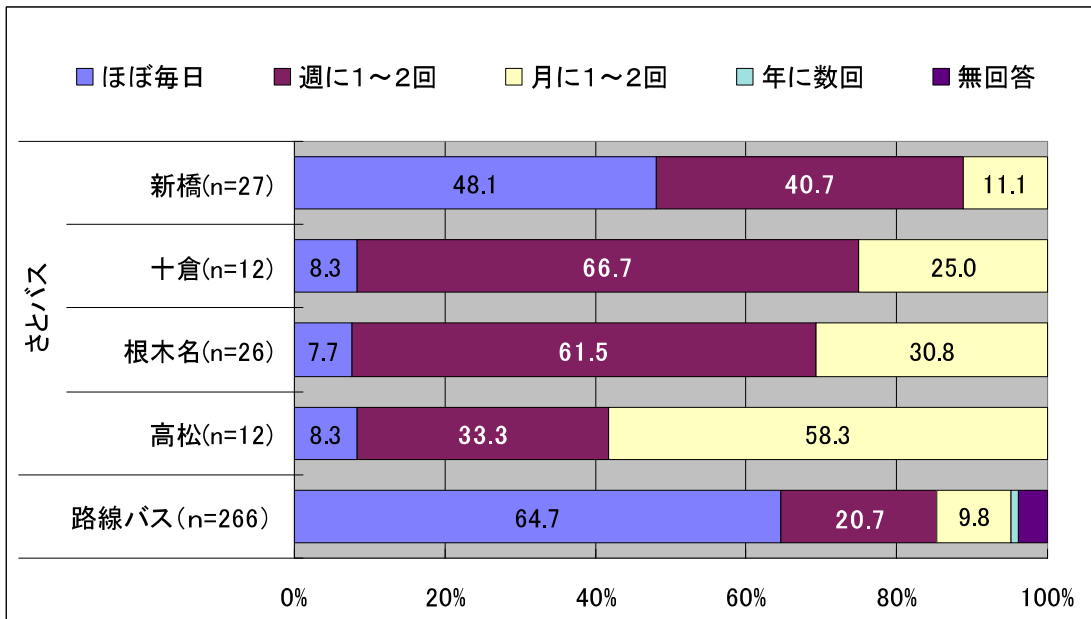
図. 利用目的



⑤利用頻度

- ・ 路線バスは、「ほぼ毎日」が最も多い
- ・ 新橋循環は、他のさとバスに比べ「ほぼ毎日」の割合が高い、高松循環は「月に1～2回」の割合が他の地域に比べ高い

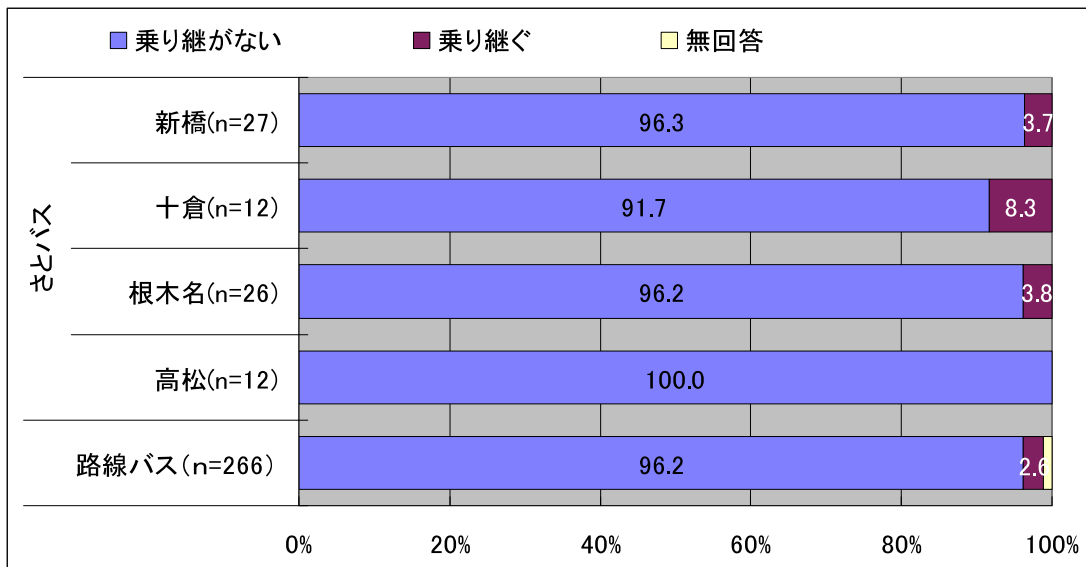
図. 利用頻度



⑥乗継状況

- ・ バスとバスの乗継はほとんど行われていない

図. 乗継状況



## Ⅲ章. 課題の整理

### 1. 公共交通空白地区の状況

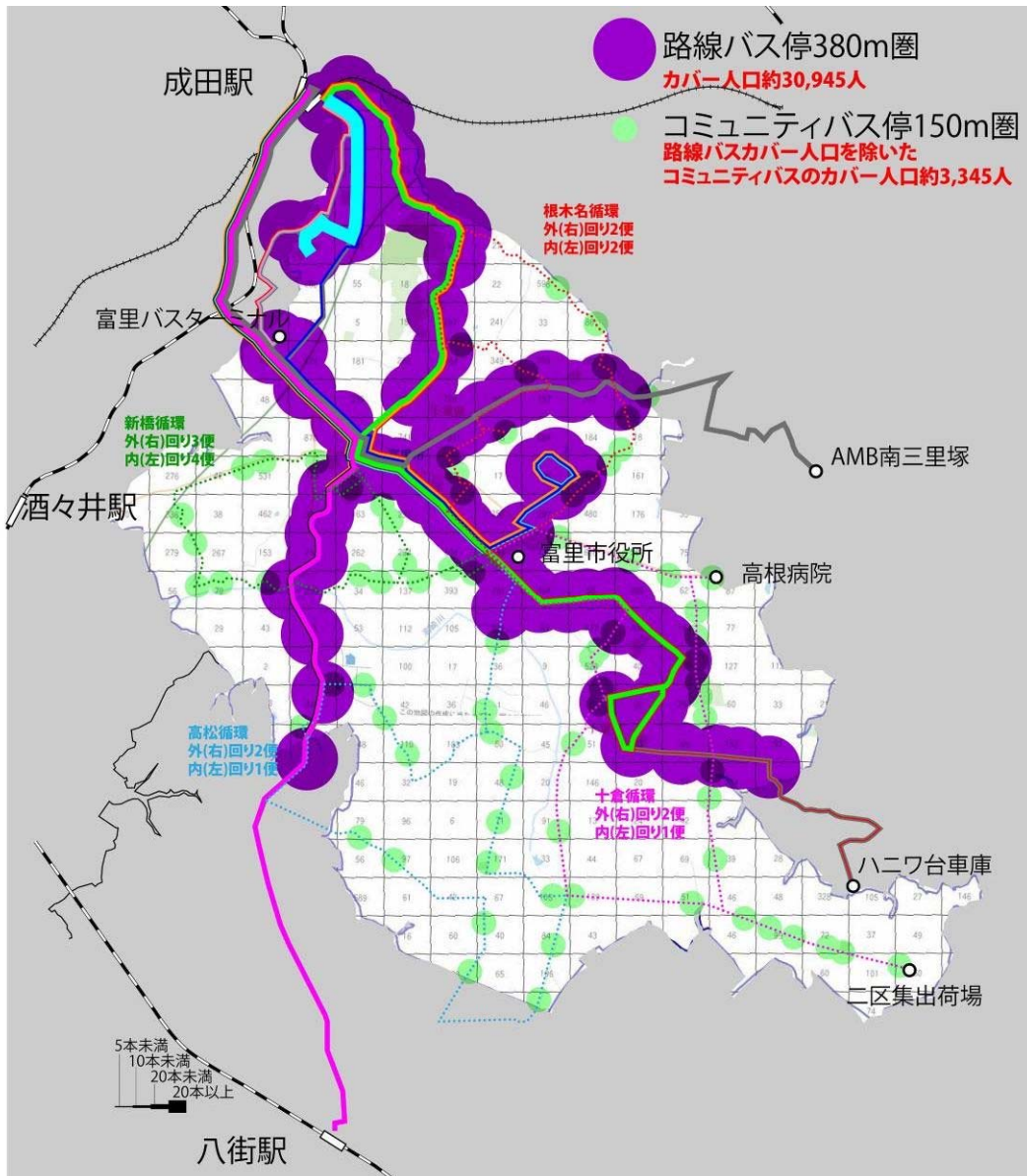
- ・ 現在の路線バス、さとバスのバス停から徒歩で利用できる人口は全市の約7割
- ・ 全市人口の約3割が公共交通空白地区に居住

表. 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「常に感じている」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

図. 日常生活の移動のしづらさ

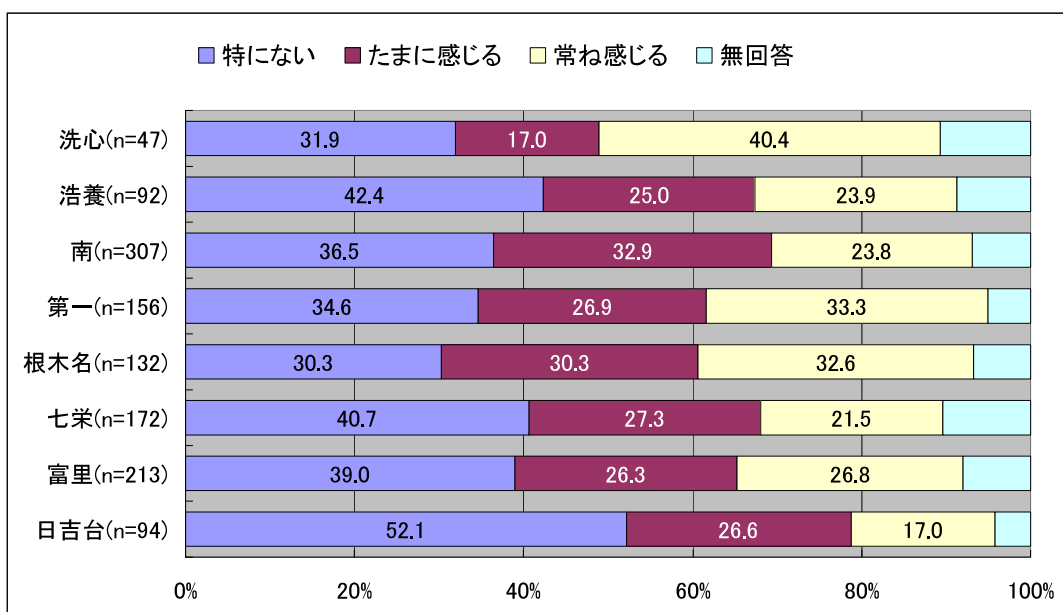
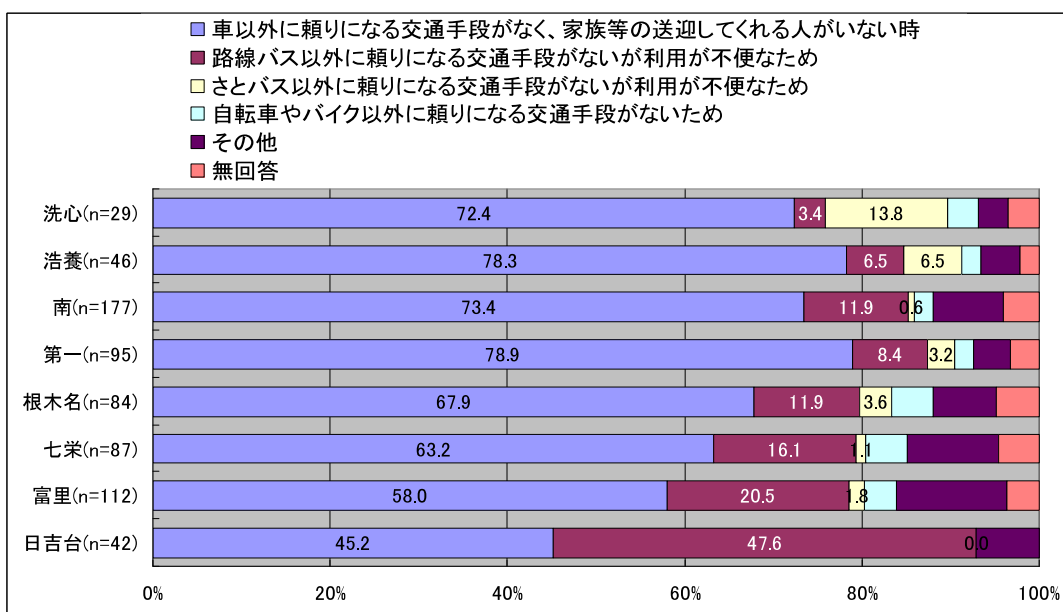


図. 移動のしづらさを感じる時



### 3. 路線バスやさとのバスの評価

- ・ 路線バスやさと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

図. 路線バスやさとの今後の利用意向について

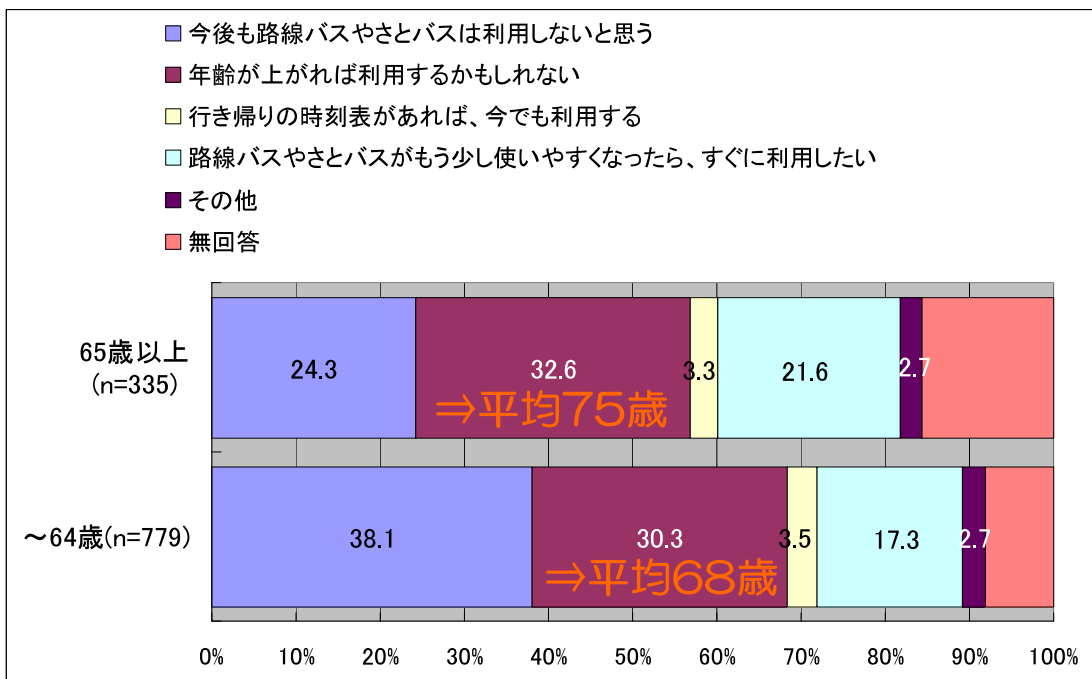


図. 高齢者の利用意向

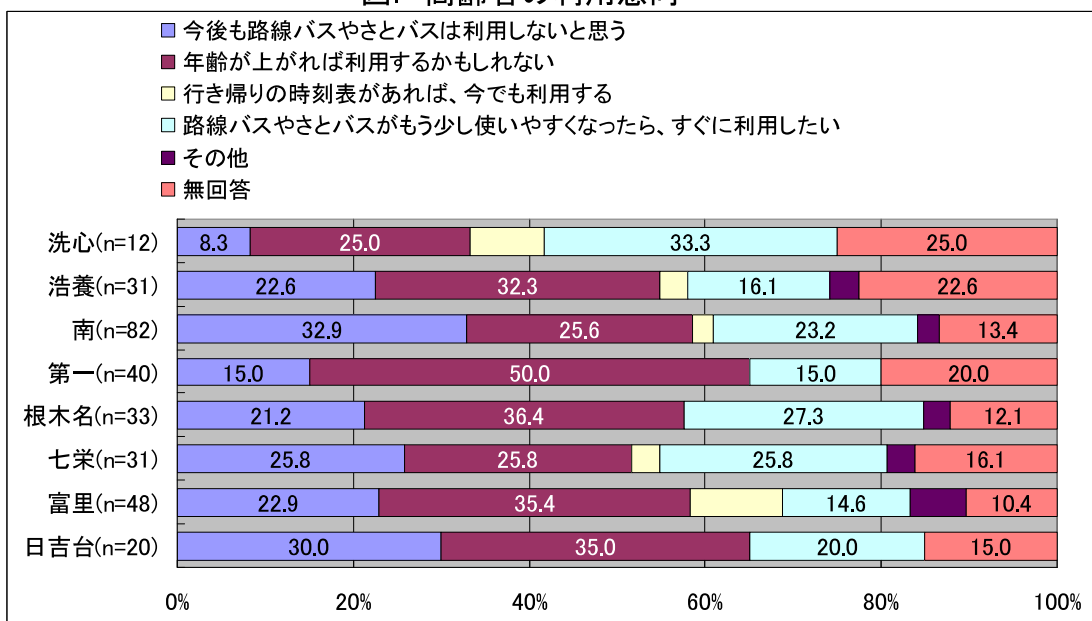




図. 路線バスの満足度と重要度 (n=288)

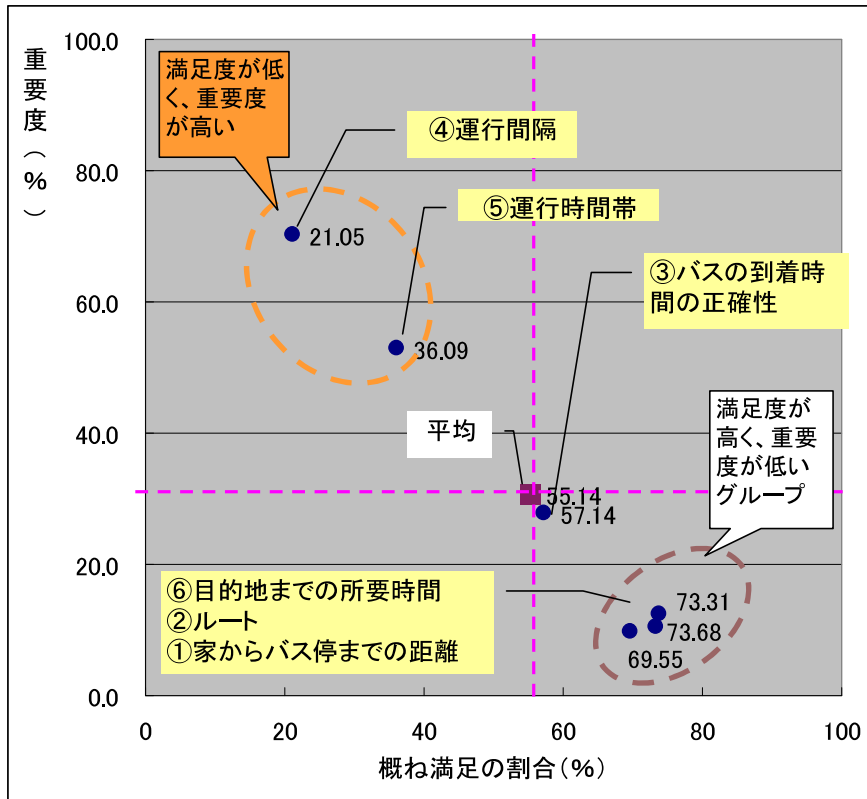
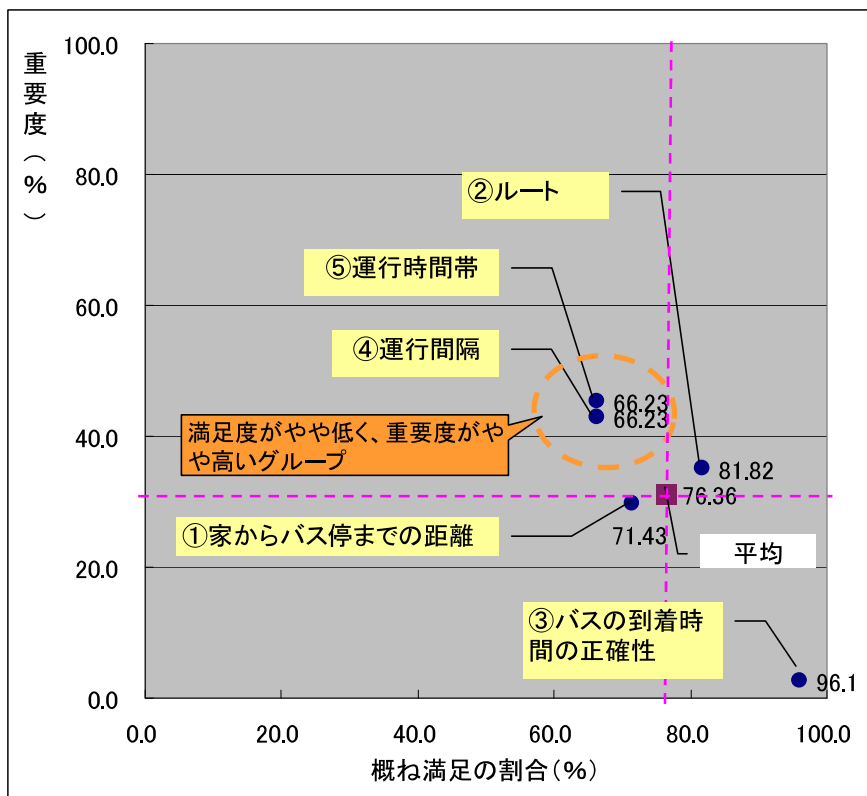


図. さとバスの満足度と重要度 (n=77)



## 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。
- ・ 路線バスは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

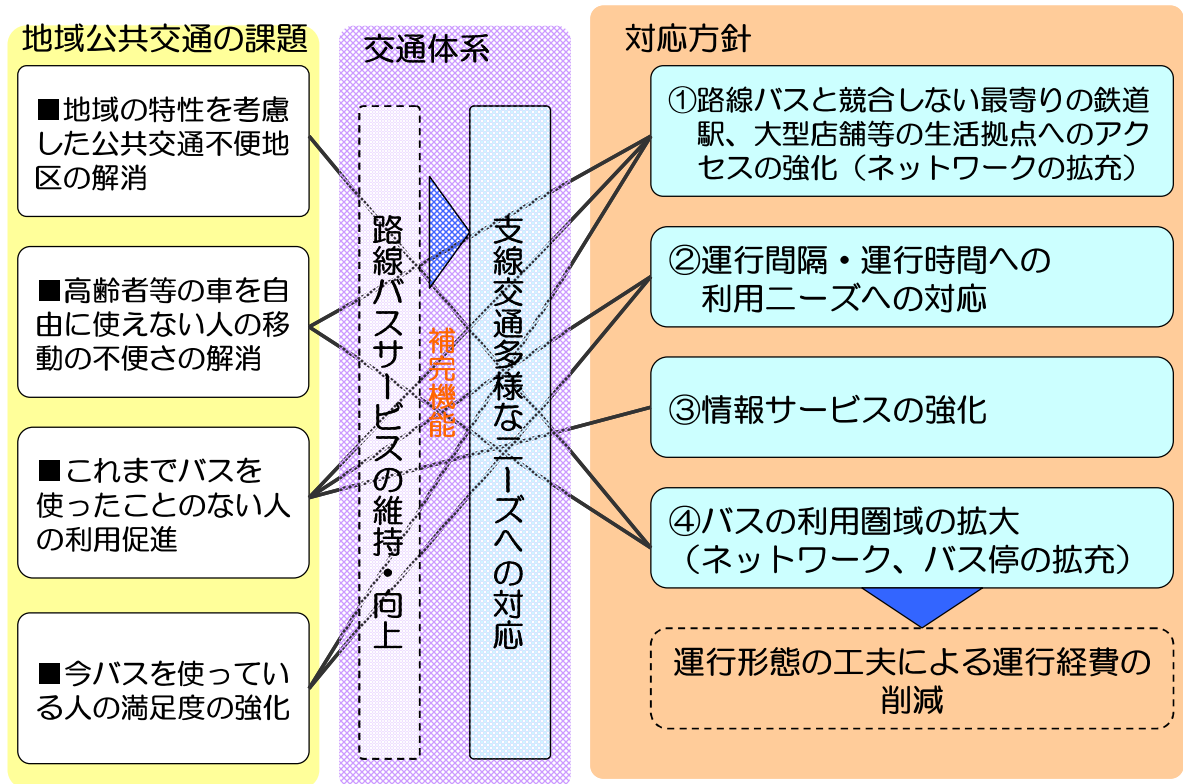
- ・ 利用者を増やすためには、今バスを使っている人の利用頻度を上げることも重要である。
- ・ 路線バス、さとバス利用者アンケートで示されているように運行サービスにおいて満足度が低く今後の施策として重要度が高い運行本数や運行の時間帯等に関するニーズへの対応を図り、満足度を高めることが課題である。

## 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

- 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）
- 運行間隔・運行時間への利用ニーズへの対応
- 情報サービスの強化
- バスの利用圏域の拡大（ネットワーク、バス停の拡充）

図. 地域公共交通の課題に対する支線交通の対応方針

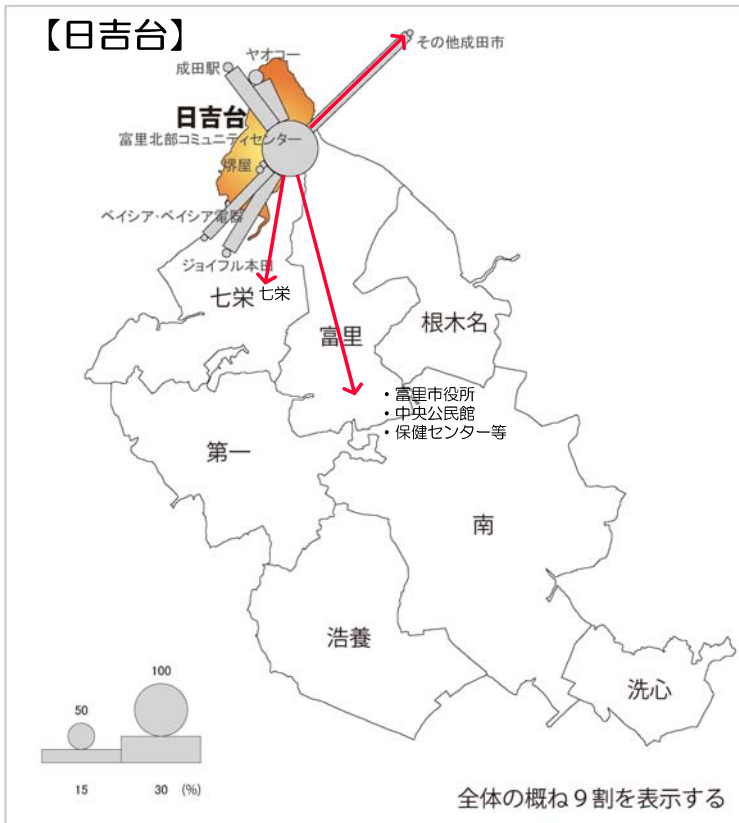


#### ①路線バスと競合しない最寄り鉄道駅、大型店舗等の生活拠点へのアクセスの強化（ネットワークの拡充）

- ・ 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。（次頁以降参照）
- ・ 支線交通の役割は、路線バスを補完し、き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。

## IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

図. バスで行きたい主な施設 (1/4)



### 日常的に行く主な施設

回答者数: 94人

施設名	人	割合 (%)
アオコー	25	27
成田駅	17	18
ジョイフル本田	15	16
塚屋	12	13
ベシア・ベシア電器	11	12
その他成田市	10	11
富里北部コミュニティセンター	8	9

※複数回答あり

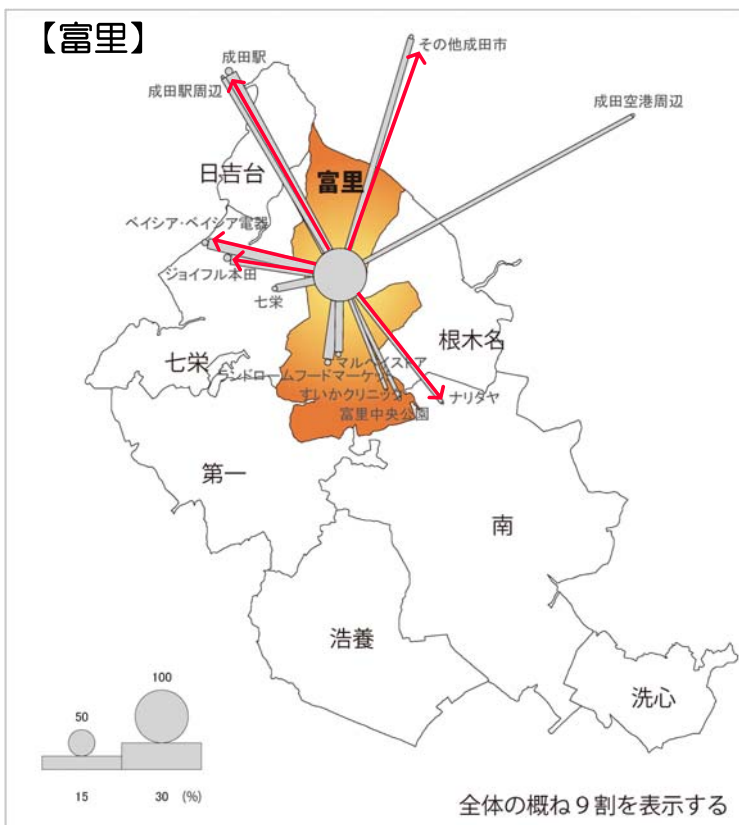
### → バスで行きたい主な施設

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: 16人

施設名	人	割合 (%)
富里市役所	4	25
その他成田市	3	19
保健センター	2	13
中央公民館	2	13
七栄	2	13

※複数回答あり



### 日常的に行く主な施設

回答者数: 213人

施設名	人	割合 (%)
ジョイフル本田	30	14
成田駅	27	13
ベシア・ベシア電器	26	12
ランドロームフードマーケット	25	12
マルヘイストア	19	9
七栄	19	9
その他成田市	15	7
成田駅周辺	12	6
富里中央公園	11	5
成田空港周辺	10	5
ナリタヤ	9	4
すいかクリニック	8	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

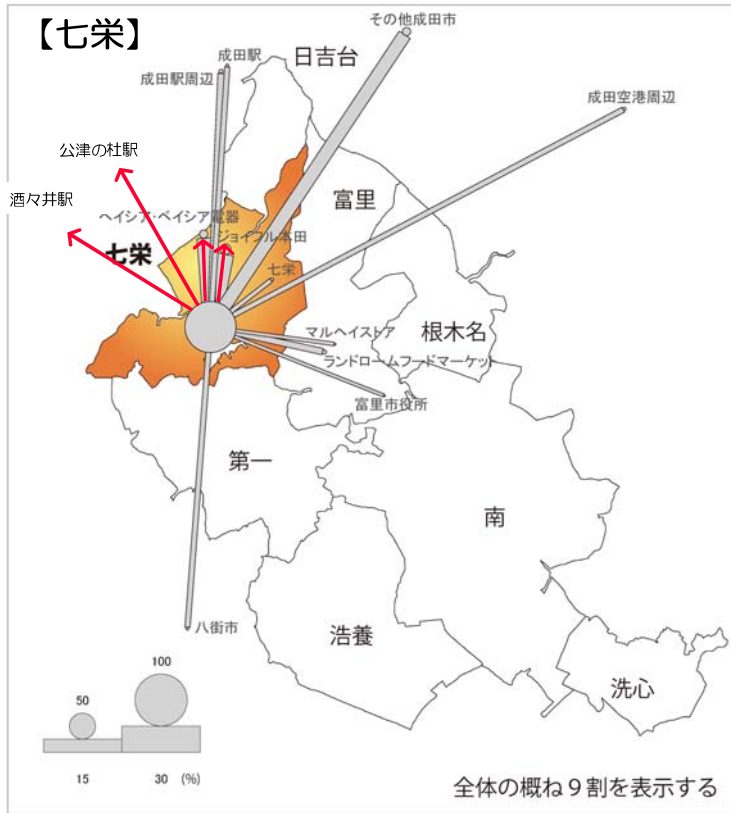
回答者数: 36人

施設名	人	割合 (%)
ジョイフル本田	9	25
成田駅	9	25
その他成田市	7	19
ベシア・ベシア電器	6	17
ナリタヤ	4	11

※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

図. 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
ベシア・ベシア電器	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

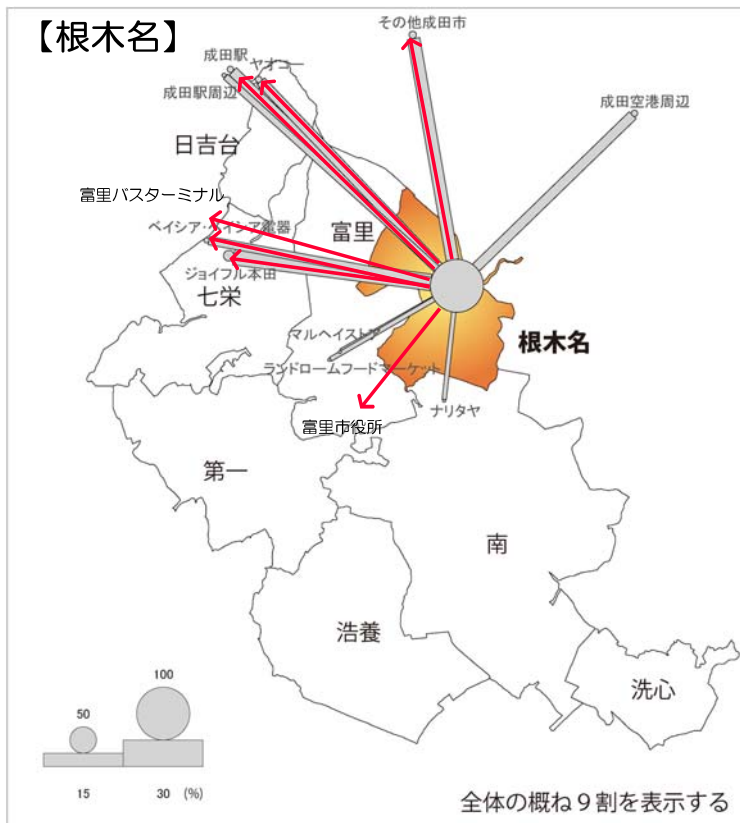
※複数回答あり

→ 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
ベシア・ベシア電器	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
ベシア・ベシア電器	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

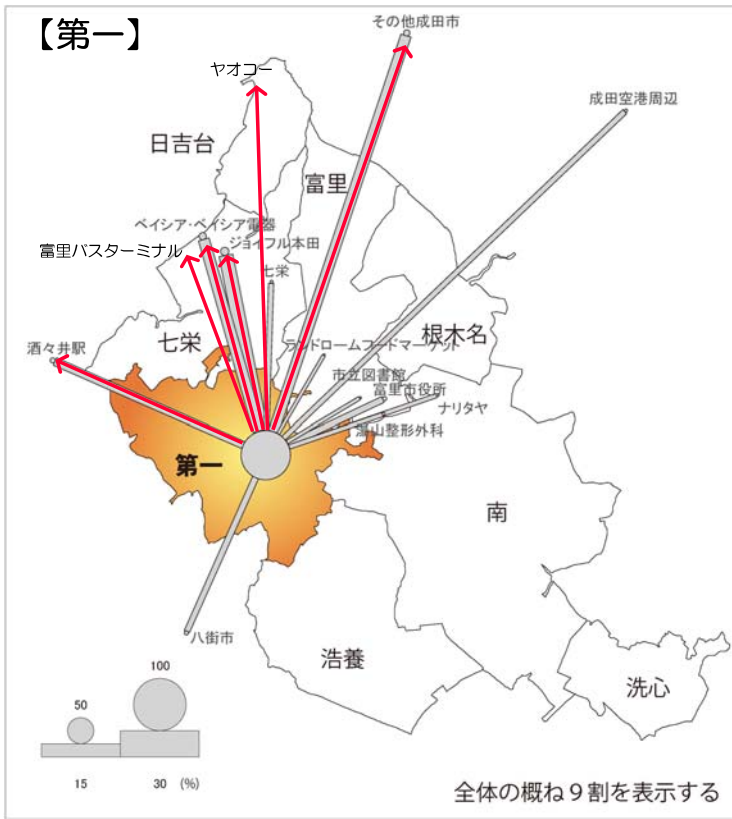
回答者数: 52人

施設名	人	割合 (%)
成田駅	15	29
ジョイフル本田	14	27
ベシア・ベシア電器	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

## IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

図. 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
ベシア・ベシア電器	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

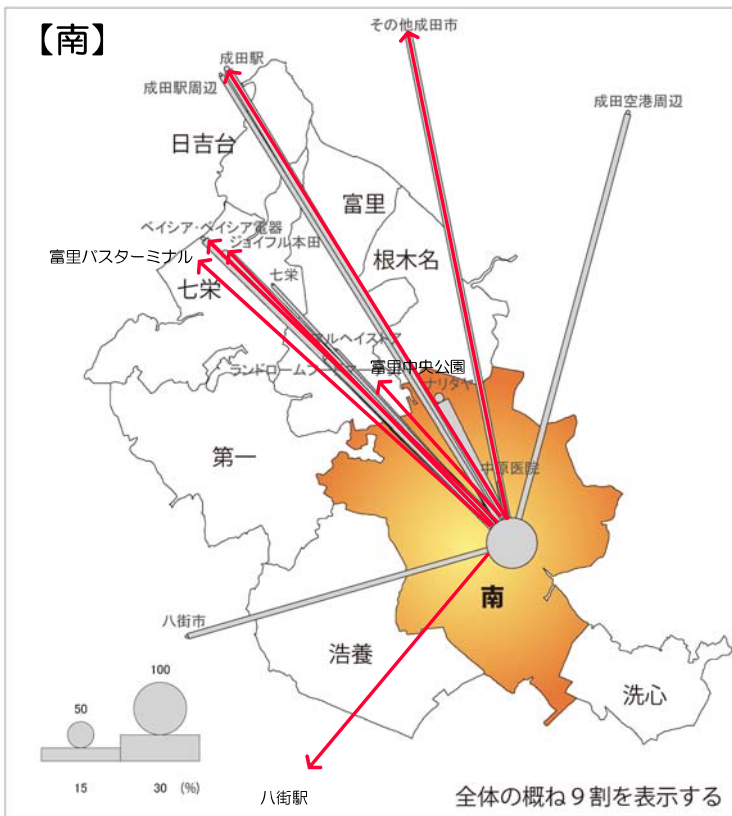
※複数回答あり

→ 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
ベシア・ベシア電器	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
ベシア・ベシア電器	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

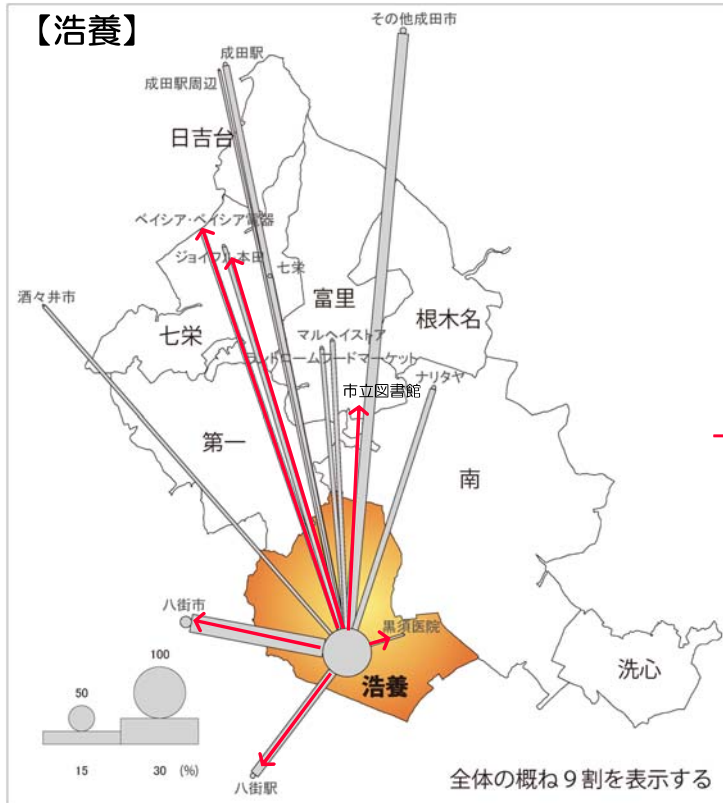
回答者数: 97人

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
ベシア・ベシア電器	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

図. 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

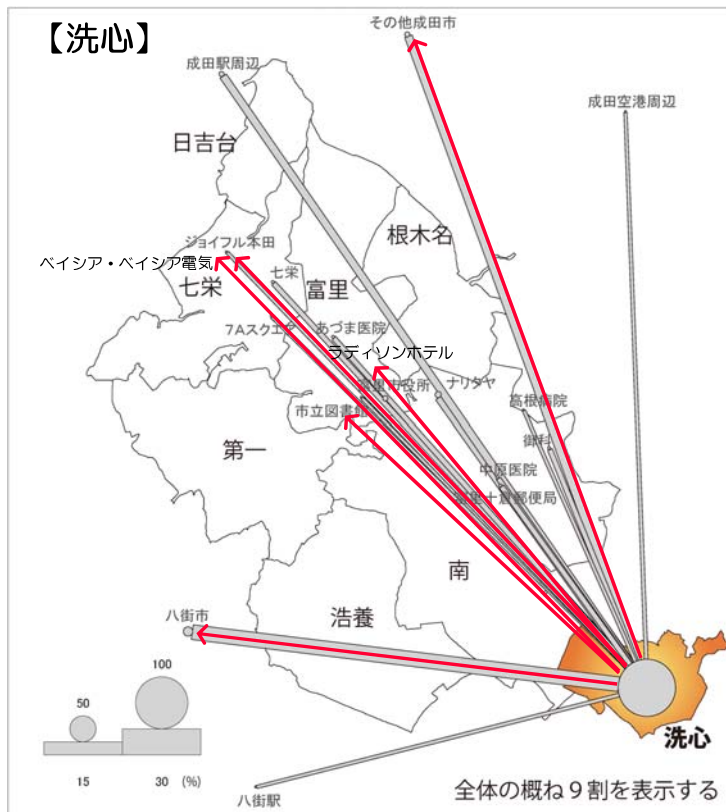
※複数回答あり

→ 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
御料	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

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。
- ・ 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。

図. 路線バス、さとバスの利用目的

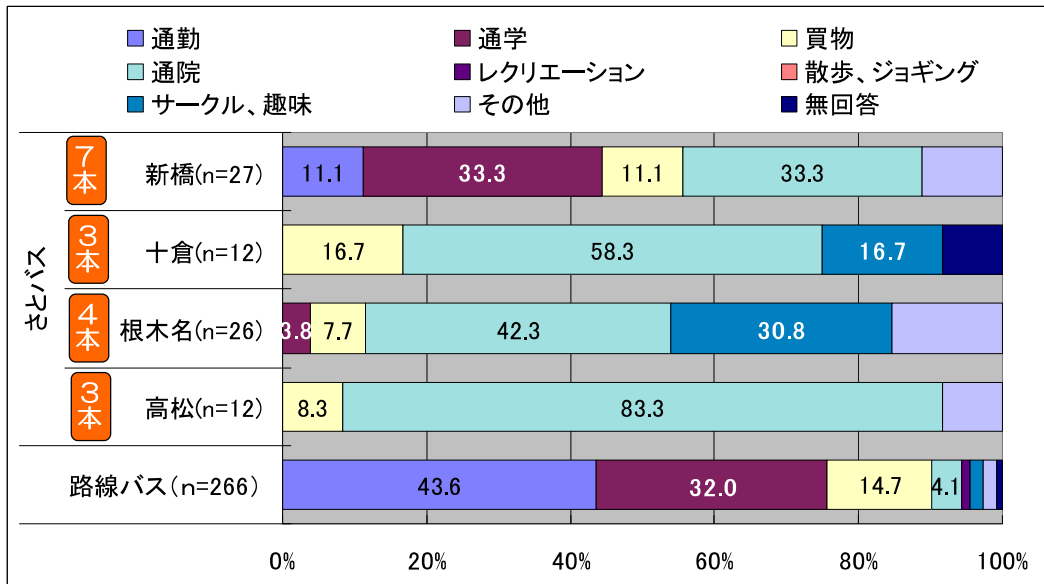
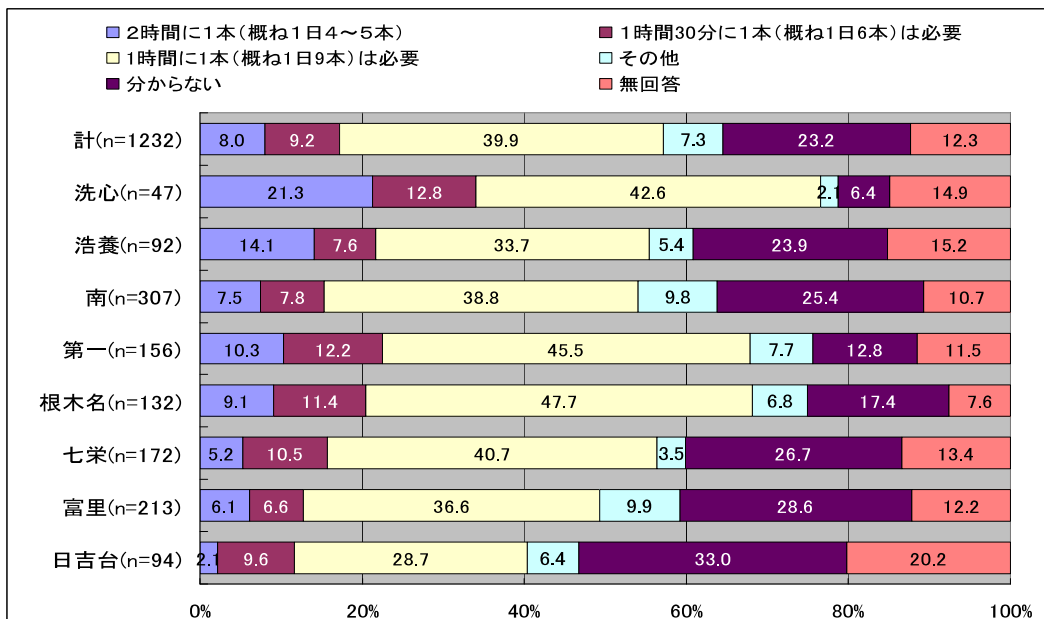


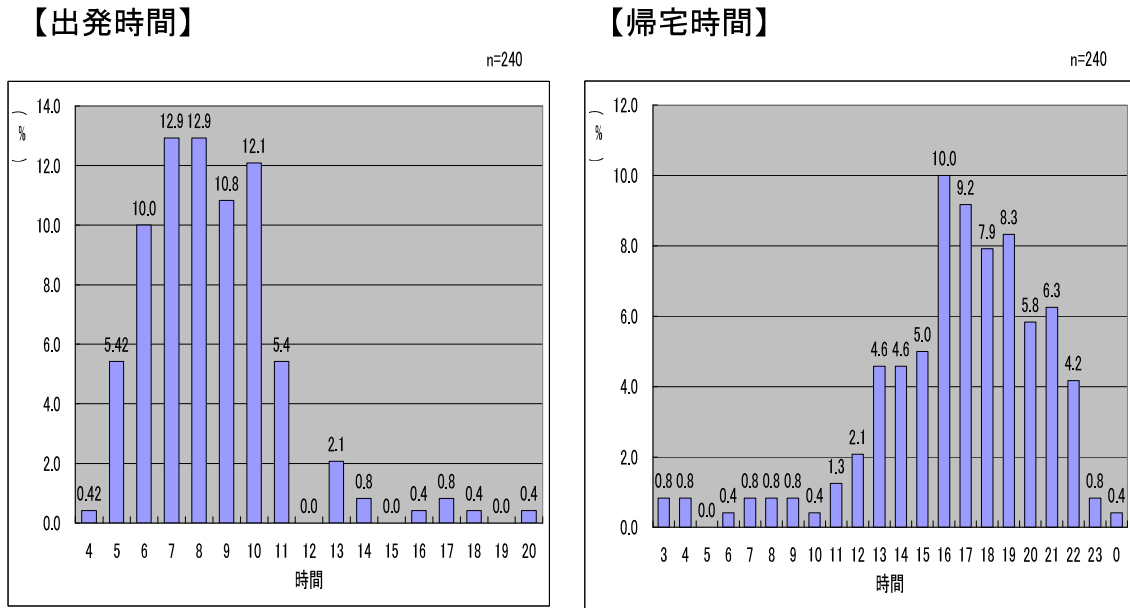
図. 移動に支障をきたさない程度に必要な運行本数





## IV章. 地域特性に合った支線交通の基本的な考え方

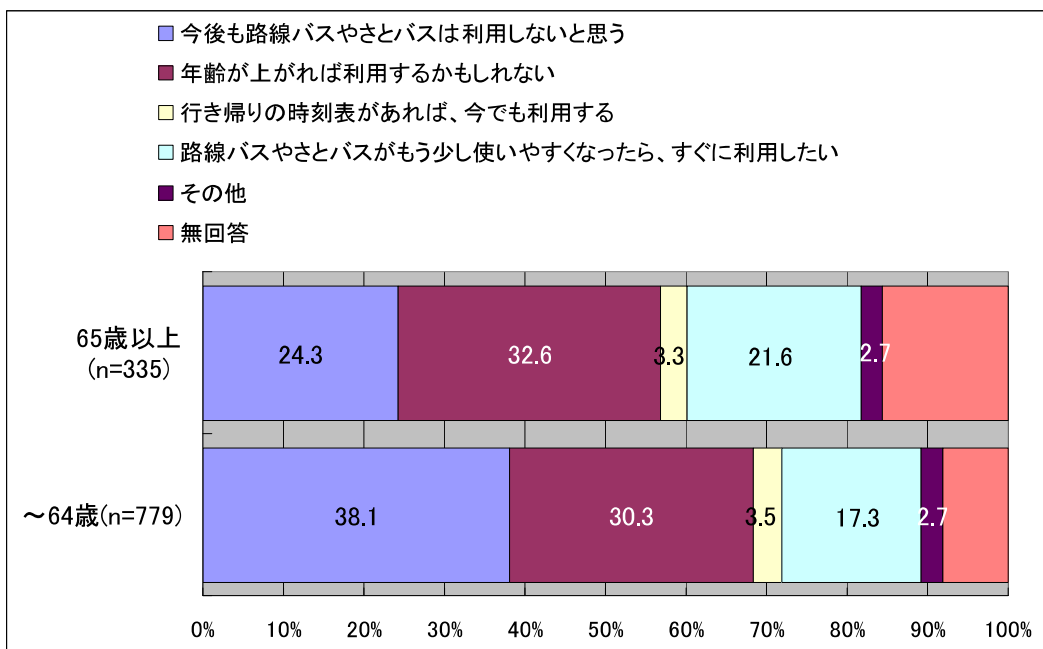
図. 充実が必要な運行時間



### 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。

図. 路線バスやさとバスの利用意向について（再掲）



### 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。

## 2. 支線交通の基本的な考え方

### 【日吉台地域】

- ・他の地域に比べ人口密度が最も高く、高齢化の進行は遅い
- ・市内の移動は、徒歩、自転車の割合が他の地区に比べ高い（交通手段の選択性が高い）
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が最も低いなど、地域公共交通は充実

### 現状の地域公共交通を維持する

### 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】

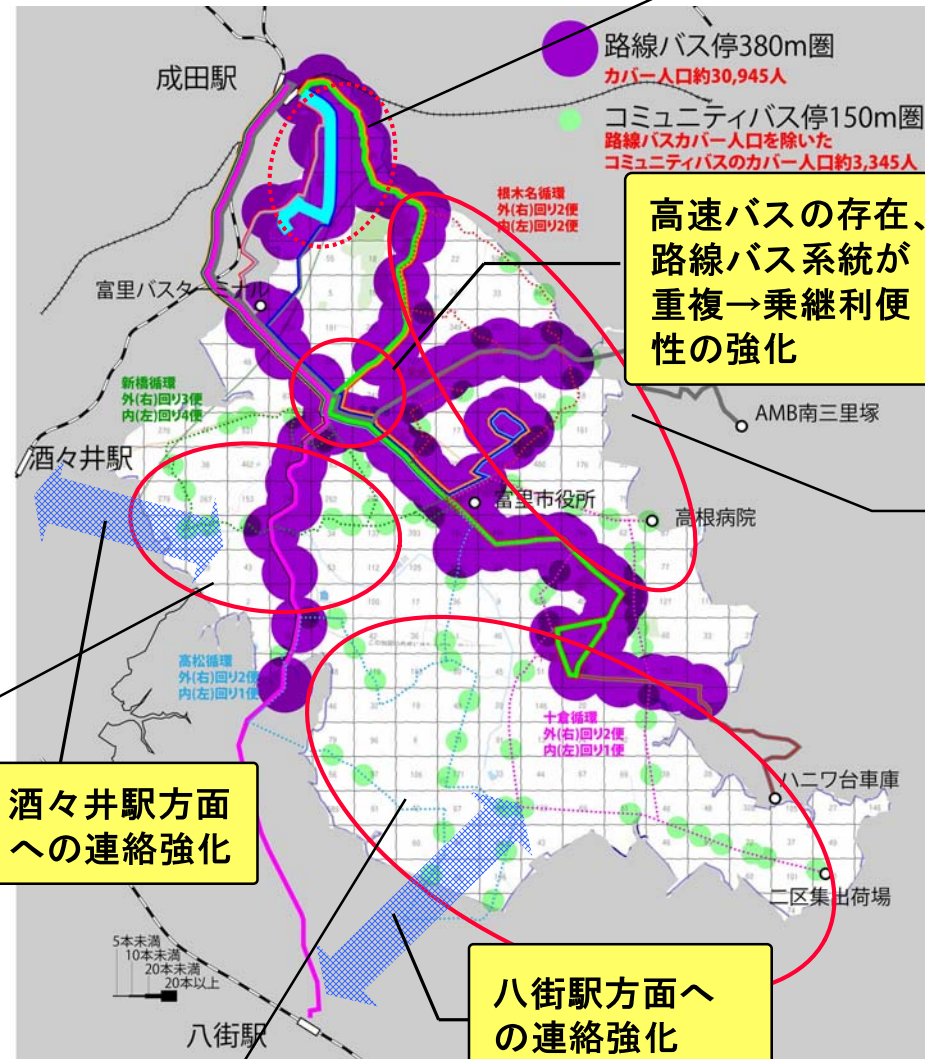
- ・他の地域に比べ人口密度が高く高齢化の進行は遅い
- ・日常の移動は、市内の移動が約5割
- ・市外への移動のうち鉄道利用は約3割、そのうち約8割が成田駅、駅までは路線バスが主体
- ・日常生活において移動しづらさを感じる割合が5割を超えており、ジョイフル本田、ベイシアにバスで行きたい希望が多い

#### 【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

- 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



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

#### 【七栄地域】

- ・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

#### 【第一地域】

- ・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

- ・現行の新橋循環を基本としつつ、酒々井駅への接続をめざすなどの運行サービスの強化をめざす
- ・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

### 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、八街市内等に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

支線交通の基本的な考え方を踏まえ、地域特性に合った支線交通の導入パターンを検討する。

### 1. 支線交通の導入パターンの検討方針

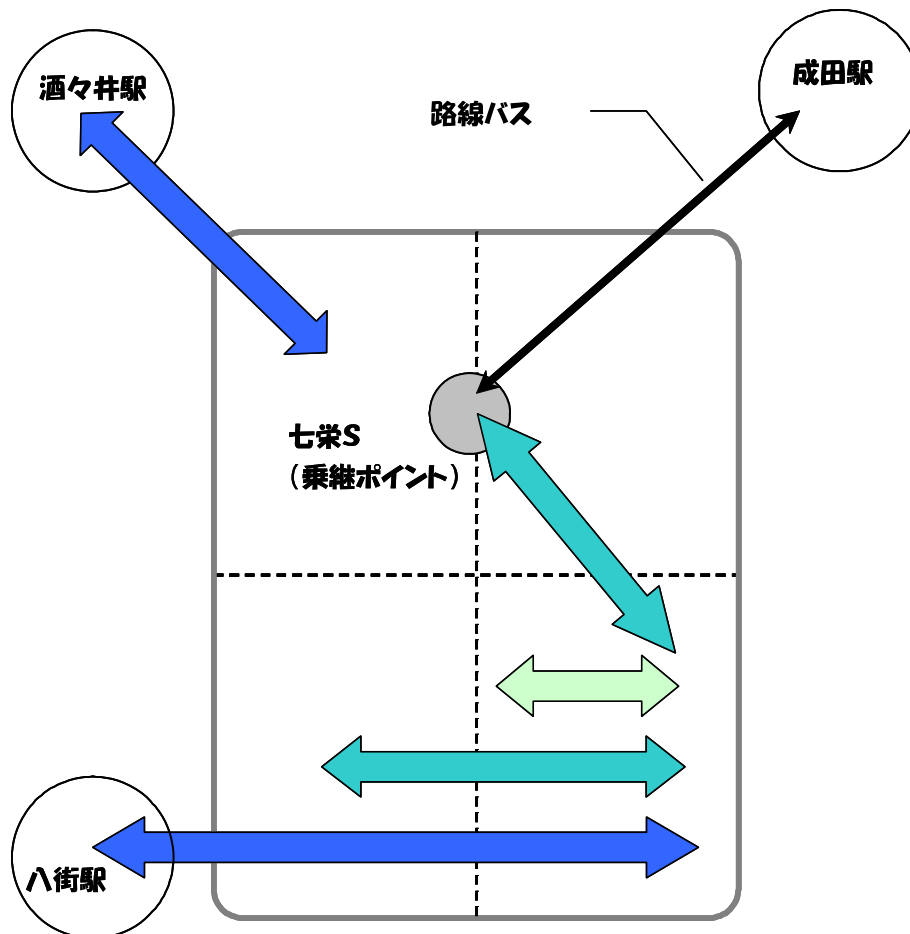
- ・ 導入パターンの検討は、運行形態や車両等の導入計画を複数想定し、経済性や利便性の観点から適切な計画を選ぶための比較検討である。
- ・ 「地域特性に合った支線交通の基本的な考え方」をもとに、次の項目を想定し、利用者や運行経費を試算する。

■運行形態    ■導入車両    ■運行ルート    ■運行本数

#### 1) 運行形態

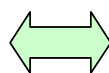
運行形態	運行方法	利点	欠点
定時・定路線	所定のダイヤ、ルートをもとに運行	バス停に行けば不特定多数の人が利用できる 利用者の信頼度は高い	利用がない時間帯等、利用状況に応じた柔軟な運行ができない 所定ルート上の乗降場までのアクセスが必要である
不定時・定路線(デマンド方式)	所定のルートと基本ダイヤを定め、要求があれば運行(事前登録者)	利用がない時間は運行しないなど、無駄な運行が省ける(運行経費の削減)	利用者は電話等による事前予約が必要 所定ルート上の乗降場までのアクセスが必要である
不定時・不定路線(デマンド方式)	設定した区域内に所定の行先と基本ダイヤを定め、要求があれば運行(事前登録者)	ドアツードアのサービスが受けられる 利用がない時間は運行しないなど、無駄な運行が省ける 面的にサービス圏域が拡大される	利用者は電話等による事前予約が必要 迂回を生じる可能性がある 運賃が最も高い

図. 不定時・不定路線(デマンド方式) のイメージ

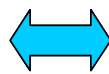


料金設定例)

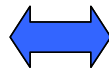
現行のさとバス、路線バスの料金を踏まえ設定



ゾーン内々(200円) (例: 浩養地域→浩養地域)



市内ゾーン内外(300円) (例: 浩養地域→七栄S)



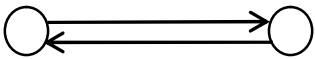
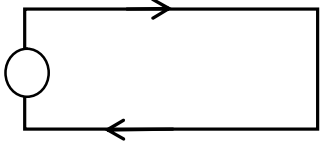
駅に連絡(400円) (例: 浩養地域→八街駅)

2) 導入車両

運行形態	運行主体	車両確保の方法			利点	欠点
		市が購入	市がリース	交通事業者が用意		
小型バス	富里市 交通事業者 に運行委託	○	○	○	乗り溢れが発生しない 交通事業者が用意した場合、他の系統等で使い回しが可能	他に比べ費用が高い 車幅が一番広いことから運行できるルートが限られる
ワゴン車 (乗車定員 11人未満)	富里市 交通事業者 に運行委託	○	○	○	小型バスとセダン車両の中間であり、両者の欠点を補う	左記同様
セダン車両	富里市 交通事業者 に運行委託	—	—	○	費用が最も安価であり、小回りがきく	乗り溢れが発生する可能性がある

3) 運行ルート

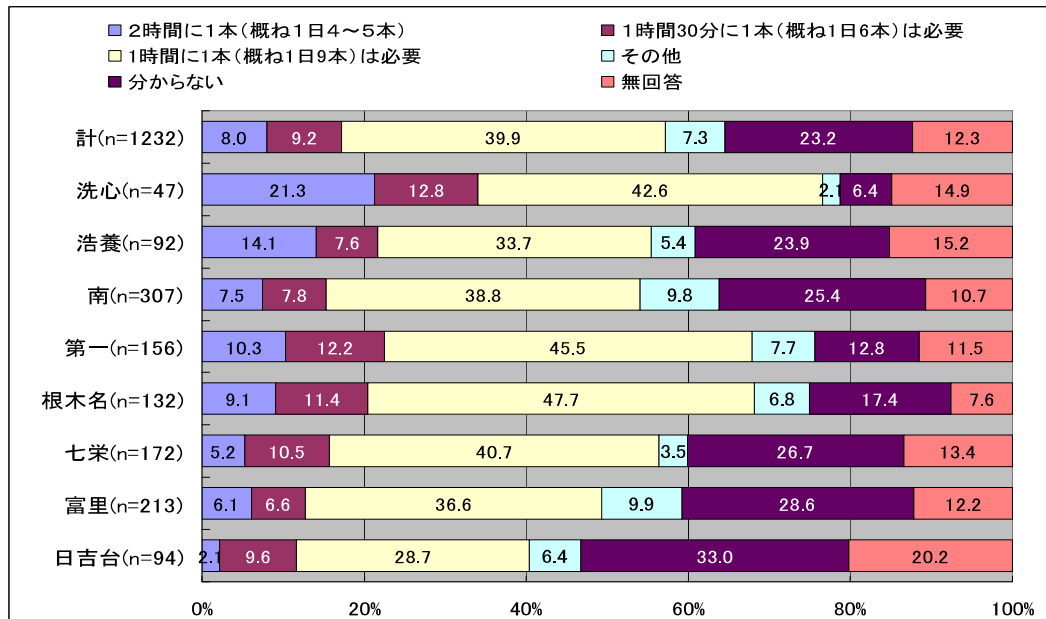
定路線における運行ルートパターンを整理する。

ルートパターン	利点	欠点
<p>【ピストン輸送型】</p> 	<p>基本的には目的地まで迂回をしないことから所要時間が早い 起点と終点が明確で分かりやすい</p>	<p>徒歩圏でカバーできるサービス圏域が限定される</p>
<p>【循環型】</p> 	<p>徒歩圏でカバーできるサービス圏域が上記よりも広い</p>	<p>迂回を生じる可能性があり、生じさせないためには、両周り運行が必要であるため運行経費が上記に比べ高くなる</p>

#### 4) 運行本数

- ・ 運行本数は、一般的に本数が増えれば利便性が高まり利用者が増えるが、運行経費がその分かかる。
- ・ 事業収支バランスを踏まえつつ最終的に決定するが、市民アンケートでは、移動に支障をきたさない程度に必要な運行本数は1時間に1本が最も多かったことから、1時間に1本を基本とする。

図. 移動に支障をきたさない程度に必要な運行本数（再掲）



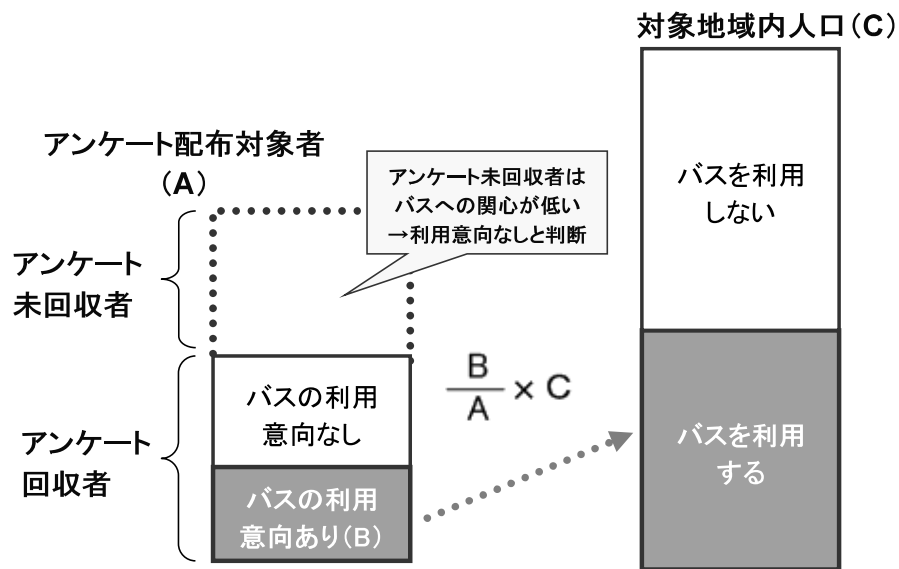
#### 5) 利用者予測

パターン別利用者 = 市民アンケートによる利用率 × ルート沿線人口

パターン別利用者は、市民アンケートにおけるさとバスの変更や、デマンド運行に対する利用意向から利用率を算出し、ルートの沿線人口を乗じ試算する。

利用率の算出は、次のことから、アンケートの回答者を母数とするのではなく、配布対象者数を母数とした。

- ・ アンケート回答者はバスへの関心が高く、コミュニティバス等が導入された場合、利用する可能性が高い市民層と想定される。
- ・ アンケート回答者を母数とすると係数が過大に設定される可能性が高い。



市民アンケート調査結果における各ケース別の利用意向からアンケート調査は標本調査であり、対象地区（母数）から無作為に抽出された市民の“代表”意見である。これを、沿線地区全体の意見にするために、アンケート結果から利用率を設定し、それを沿線人口に乗じて利用者数を設定する。

パターン別の利用意向は次頁以降に示すとおりである。傾向として今よりも運賃が上がっても運行サービスの向上に対する期待が高いことが伺える。

- ・ 定時定路線において運賃が今よりも上がっても駅に乗り入れた場合の利用意向は高い
- ・ 事前予約による運行（デマンド運行）への抵抗感は相対的に低い

【市民アンケート調査における利用者を予測するためのケース想定】

変更ケース		運行計画					
		事前予約	運行ルート	運行本数	路線バスへの乗継	バス停	運賃
さとバスの変更	ケース1	-	-	増便	-	-	-
	ケース2	-	駅なし変更	-	-	-	-
	ケース3	-	駅なし変更	増便	-	-	-
	ケース4	-	駅あり変更	-	-	-	距離帯運賃
	ケース5	-	駅あり変更	増便	-	-	距離帯運賃
	ケース6	-	-	-	乗継可	-	-
	ケース7	-	-	増便	乗継可	-	-
デマンド運行	ケース8	予約	-	増便	-	-	-
	ケース9	予約	駅なし変更	増便	-	フリー	-
	ケース10	予約	駅あり変更	増便	-	フリー	運賃UP



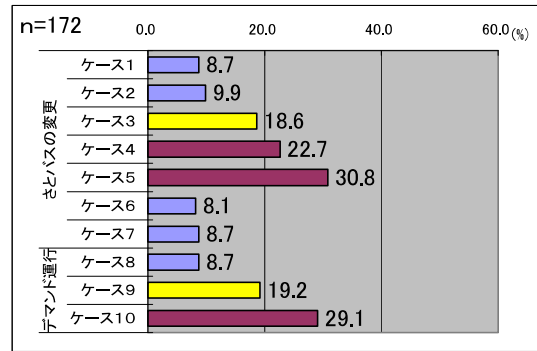
## V章. 支線交通の導入パターン

### 市民アンケートによるケース別利用率 日吉台

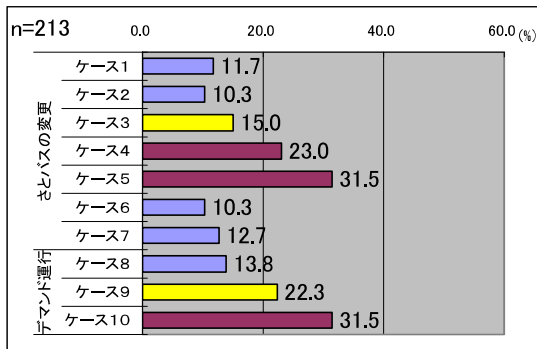


七栄

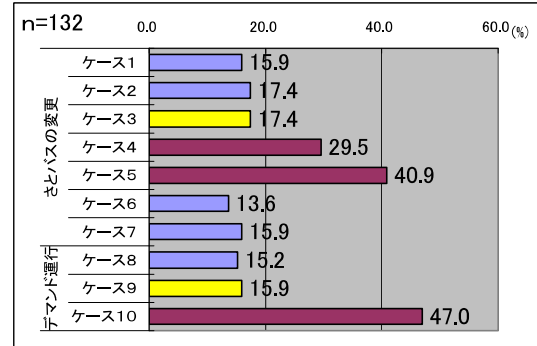
■ 鉄道駅への接続あり  
■ ルート変更+増便



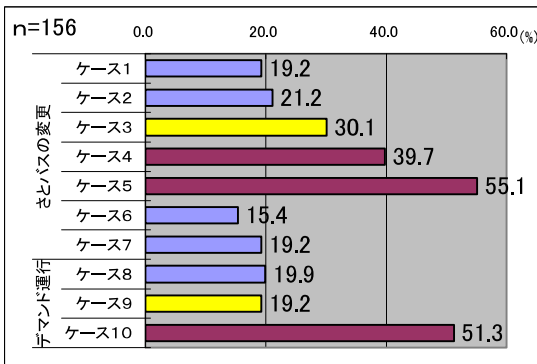
### 富里



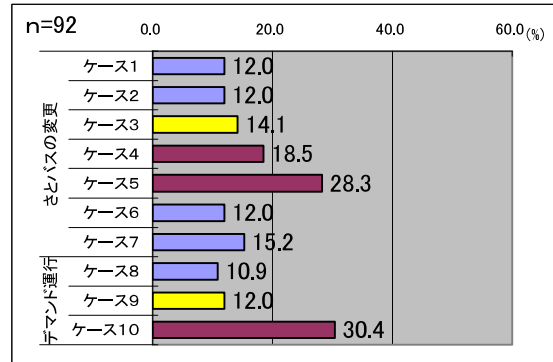
### 根木名



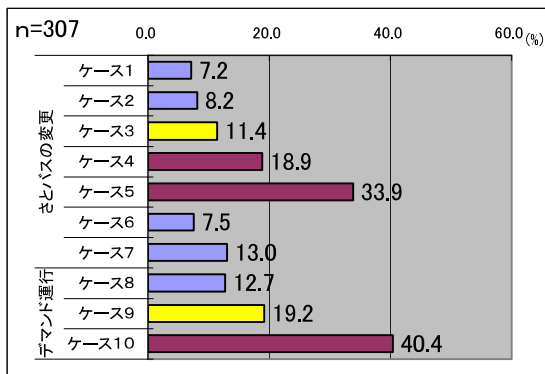
### 第一



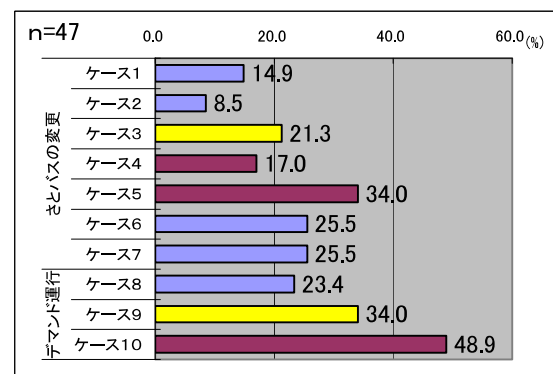
### 浩養



### 南



### 洗心



## V章. 支線交通の導入パターン

表. アンケートの回答者数とアンケート配布数から設定した利用率（試算用）

富里・根木名地域				
アンケート配布数	2,249			
	回答者数		利用率	
	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
ケース1	3	43	0.0013	0.0191
ケース2	5	40	0.0022	0.0178
ケース3	2	53	0.0009	0.0236
ケース4	7	81	0.0031	0.0360
ケース5	12	109	0.0053	0.0485
ケース6	4	36	0.0018	0.0160
ケース7	5	43	0.0022	0.0191
ケース8	4	40	0.0018	0.0178
ケース9	5	54	0.0022	0.0240
ケース10	13	116	0.0058	0.0516

七栄・第一地域				
アンケート配布数	1,751			
	回答者数		利用率	
	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
ケース1	7	38	0.0040	0.0217
ケース2	5	45	0.0029	0.0257
ケース3	6	73	0.0034	0.0417
ケース4	8	93	0.0046	0.0531
ケース5	18	121	0.0103	0.0691
ケース6	4	34	0.0023	0.0194
ケース7	6	39	0.0034	0.0223
ケース8	5	41	0.0029	0.0234
ケース9	5	73	0.0029	0.0417
ケース10	11	119	0.0063	0.0680

浩養地域				
アンケート配布数	632			
	回答者数		利用率	
	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
ケース1	0	11	0.0000	0.0174
ケース2	1	10	0.0016	0.0158
ケース3	0	13	0.0000	0.0206
ケース4	0	17	0.0000	0.0269
ケース5	4	22	0.0063	0.0348
ケース6	0	11	0.0000	0.0174
ケース7	1	14	0.0016	0.0222
ケース8	1	9	0.0016	0.0142
ケース9	0	11	0.0000	0.0174
ケース10	4	24	0.0063	0.0380

南・洗心地域				
アンケート配布数	2,145			
	回答者数		利用率	
	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
ケース1	1	28	0.0005	0.0131
ケース2	1	28	0.0005	0.0131
ケース3	1	44	0.0005	0.0205
ケース4	4	62	0.0019	0.0289
ケース5	9	111	0.0042	0.0518
ケース6	2	33	0.0009	0.0154
ケース7	2	50	0.0009	0.0233
ケース8	4	46	0.0019	0.0215
ケース9	8	67	0.0037	0.0312
ケース10	18	129	0.0084	0.0602

## 6) 運行経費

運行経費は、県内の事例から次のように設定した。なお、実際の費用は、ルート延長、事業形態、請負事業者等により変わることから、あくまでも試算値として算出する

表. 運行経費

	種類	費用	備考
購入費用	小型バス	17,000 千円	
	ワゴン車	3,500 千円	
デマンド費用	諸経費	500 千円	設定値
	オペレーション費用	3,000 千円	〃
運行経費	コミュニティバス	400 円/km	1 km当りの原単位
	乗合タクシー	250 円/km	〃
	セダン車両	500 万円	1年間の借り上げ費用

## 2. 地域別の支線交通の導入パターンの検討

### 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ため想定しない



想定される最大値

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) 運行距離と現行のバスとの運行速度（約20km/h）から設定

※2) 予測値よりも現在の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*D*F+C*E*G
					平日ほぼ毎日利用する D	平日たまに利用する E	平日ほぼ毎日利用する F	平日たまに利用する 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							

※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 A	その他 ※2 B	計 C=A+B	運行計画				原単価 (円/km) ※4 H	タクシーの 借り上げ 費用(千円) ※4 I	計 (千円) J=H+I	
					距離 (km) ※3 D	1日の 便数 E	運行日 数(日) F	1年間の 運行距離 (km) G=D*E*F				
1	交通事業者へ運行委託	17,000		17,000	20.0	7	250	35,000	400	-	14,000	31,000
2	交通事業者へ運行委託、車両1台購入	3,500		3,500	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



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) 運行距離と現行のバスとバスの運行速度 (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	
				C	D	E	F	G	
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	交通事業者へ運行委託	17,000		17,000	17.5	7	250	30,625	400	-	12,250	29,250
2	交通事業者へ運行委託、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) 運行距離と現行のバスとバスの運行速度 (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			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)

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)				
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



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) 運行距離と現行のバスとの運行速度 (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	
				C	D	E	F	G	
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)	//			0.0084	0.0602	1	0.3	42
4	不定時・不定路線 (デマンド運行)	//	3,200	85					

※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	C + J			
1	交通事業者へ運行委託	34,000		34,000	35	7	250	61,250	400	-	24,500	58,500
2	交通事業者へ運行委託、車両2台購入	7,000		7,000	35	7	250	61,250	250	-	15,313	22,313
3	交通事業者へ運行委託、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

表. 車両の必要台数の算定（試算）

地域	車種	乗車 定員 (人)	距離 (km)	平均 速度 (km /h)	所要 時間 (分)	距離 から み た 必 要 台 数	利用 者	便数	輸送 力	利用 者 か ら み た 必 要 台 数	必要 台数
		A	B	C	$D=B/C$	E※	F	G	$H=A*G$	$I=F/G$	MAX (E、I)
富里・根木名	ワゴン車	9	20	20	60	1	14	7	63	1	1
	セダン車	4	20	20	60	1	14	7	28	1	1
七栄・第一	ワゴン車	9	17.5	20	52.5	1	57	7	63	1	1
	セダン車	4	17.5	20	52.5	1	100	7	28	4	4
浩養	ワゴン車	9	33	20	99	2	17	7	63	1	2
	セダン車	4	33	20	99	2	35	7	28	2	2
南・洗心	ワゴン車	9	35	20	105	2	42	7	63	1	2
	セダン車	4	35	20	105	2	85	7	28	4	4

※)1時間に1本を実現させるために必要な台数:1時間を越えると台数を追加