

平成26年度 富里市地域公共交通会議(第1回)

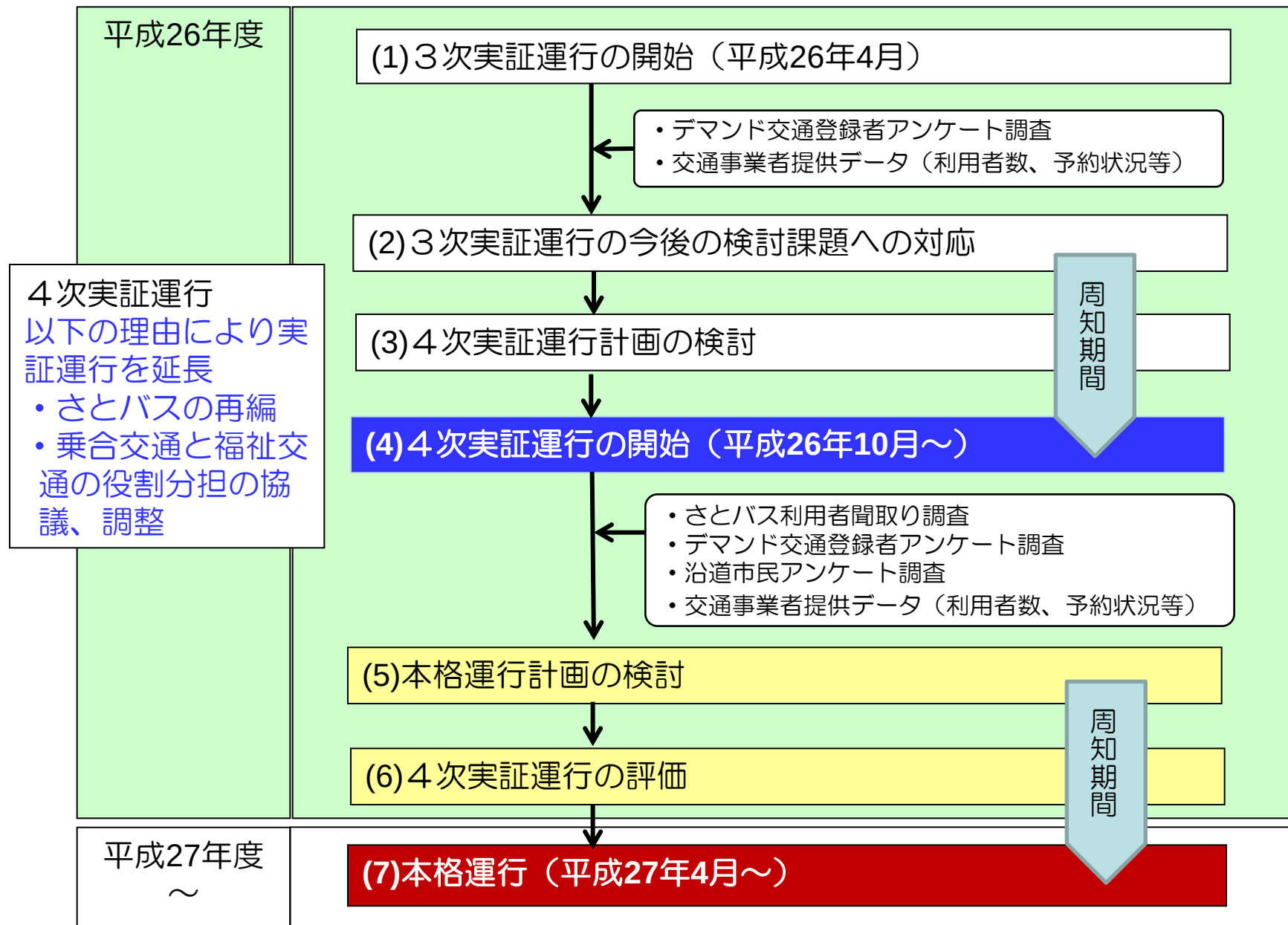


■ 第4次実証運行計画の検討について

平成26年6月18日



平成26年度の進め方





さとバスについて





《 3次実証運行計画の方針 》

- 次の理由から2次実証運行と同様の**定時・定路線型**の運行形態を継続する
 - ・ 利用者は、南平台地域を主体にJR酒々井駅、市中央部、富里バスターミナル、第一小学校等の方面に比較的まとまった需要がある
 - ・ 他の地域に比べ一定の利用があり、デマンドルートのように利用されない日はない（通学利用のない8月での比較）
 - ・ **潜在的な需要も多い**
- 運行経費の上限、路線バスとの役割分担を図りつつ、利用者のニーズに応じた運行計画の見直し

《 3次実証運行計画 》

- ①軽微なバス停の追加
- ②周知徹底

《 前回会議（平成25年度第4回会議）からの検討課題 》

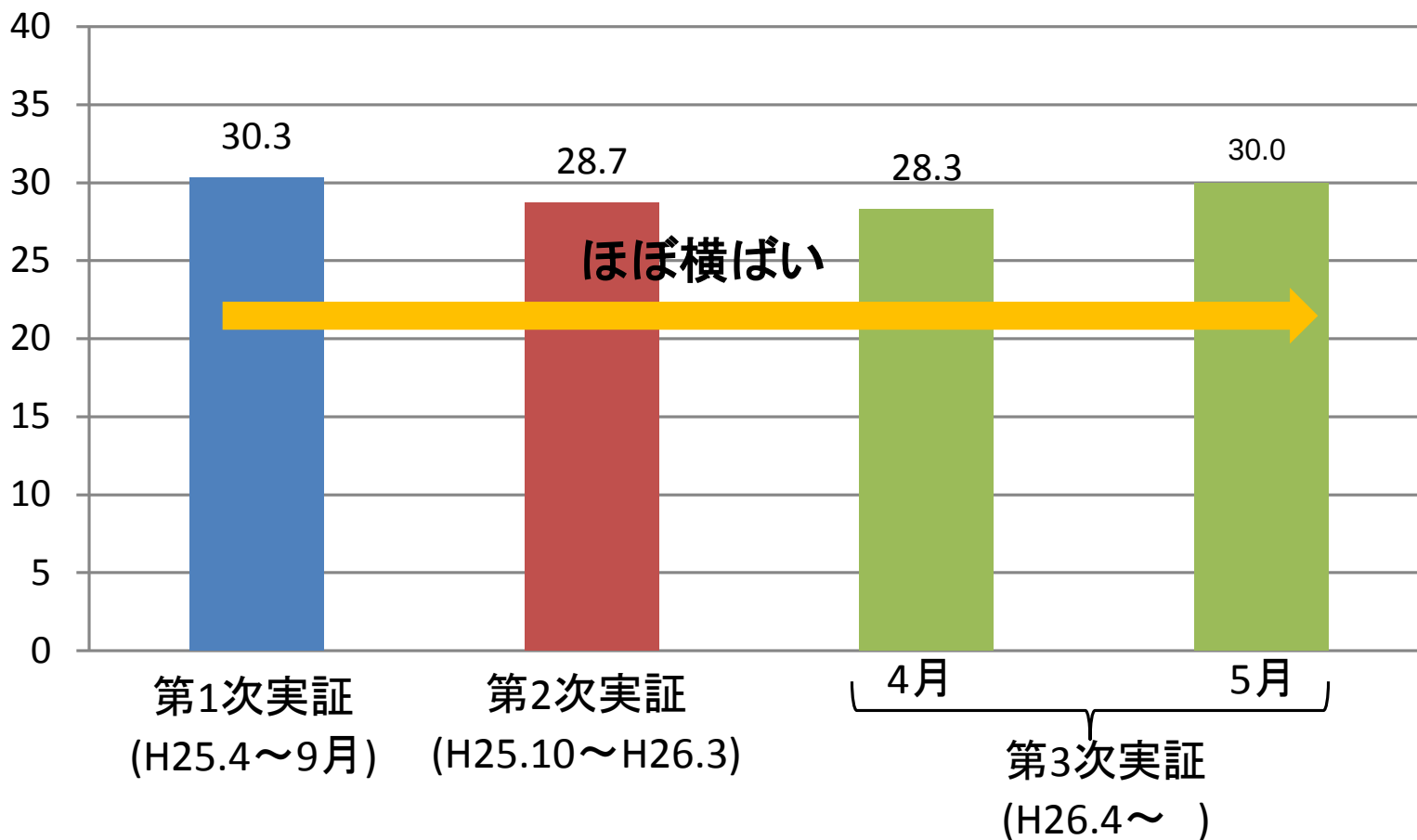
- 要望の多い**京成酒々井駅への延伸や増便等**を主体とした検討を進めるが、今の運行経費内に収めるためには、大幅なルートの再編やダイヤ改正等が必要であり、他市や交通事業者との協議・調整、認可申請が必要になることから、本格運行に向けて実現化を目指す
- また、市中央部のイベント等に対する土日の運行については、運行経費と費用対効果の検証や、イベント主催者側との協議等、今後の対応を検討する



1日の平均利用者数

さとバス

(人/日)





《 4次実証運行計画の方針 》

（1）ルート再編について

- ・ 2次実証運行までのさとバスの利用状況をみると、3～10便は南平台地域を中心に利用されており、新橋公民館～人形台団地バス停はほぼ利用されていない
- ・ 変更後の利用は、変更前の平成24年度の平均利用者数25.2人に比べ、増加しているものの、やや停滞傾向である
- ・ 循環ルートのため、例えば富里バスターミナルから南平台に帰るのに、一度JR酒々井駅又は市役所を経由することから迂回感が大きい
- ・ 利用者、沿道市民からは、京成酒々井駅への連絡や増便等が多く、その要望に応えるためには、より効果的、効率的な運行が必要である
- ・ 現在のルートは、どの地区からも市役所、富里バスターミナル、JR酒々井駅に行ける両周りの循環バスの形態をとっているため、利用がない区間も走行せざるを得ない。このため、次の理由により**南平台地区を中心に利用がほばない区間を省略しピストン型の輸送に切り替える**

○ルート変更しても、現在の利用者への影響が極めて低い

○上記のようなルート変更により運行の効率化が図れ、京成酒々井駅に連絡してほぼ今の運行距離の中で（今の運行経費の中で）、今の便数（10便）が確保できること

（2）土日の運行について

- ・ 市中央部のイベント等を含む土日の運行については、運行経費や費用対効果などから実施は困難であり、平日の利用者ニーズに合った交通網の確立を最優先に取り組んでいく。

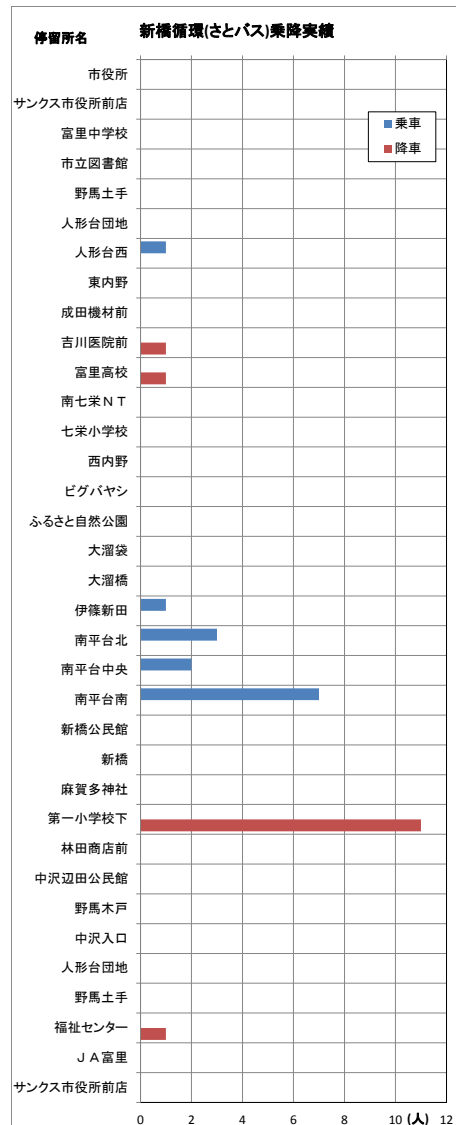


《行先》

- 1、2便は南平台から第一小学校への利用が主体

新橋循環(さとバス)ルート

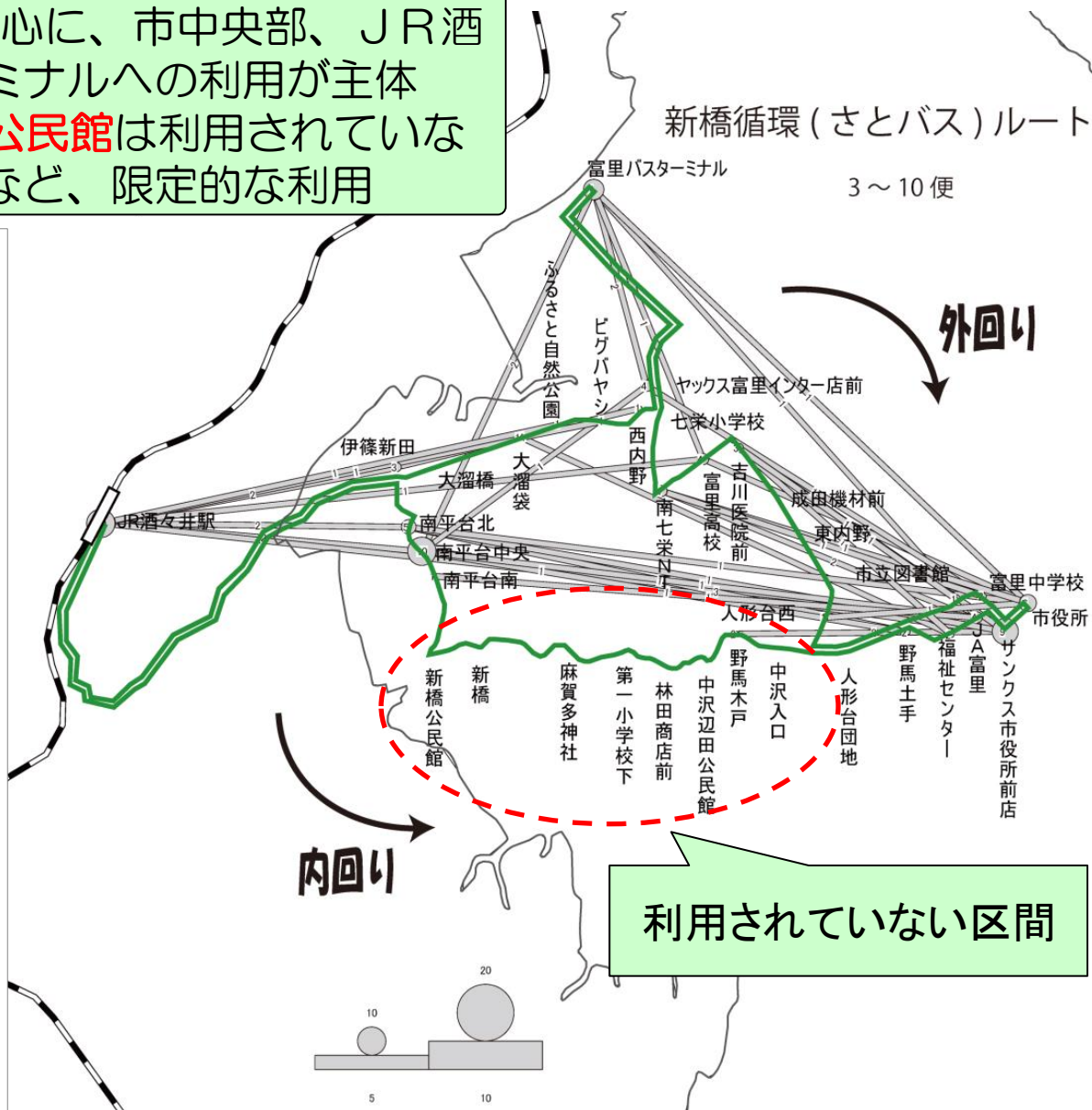
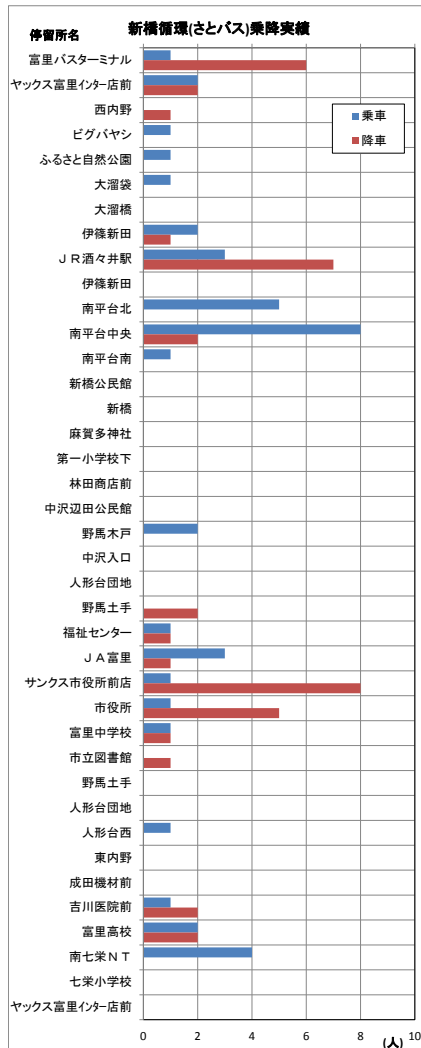
1～2便



資料：さとバス利用者聞き取り調査

《行先》

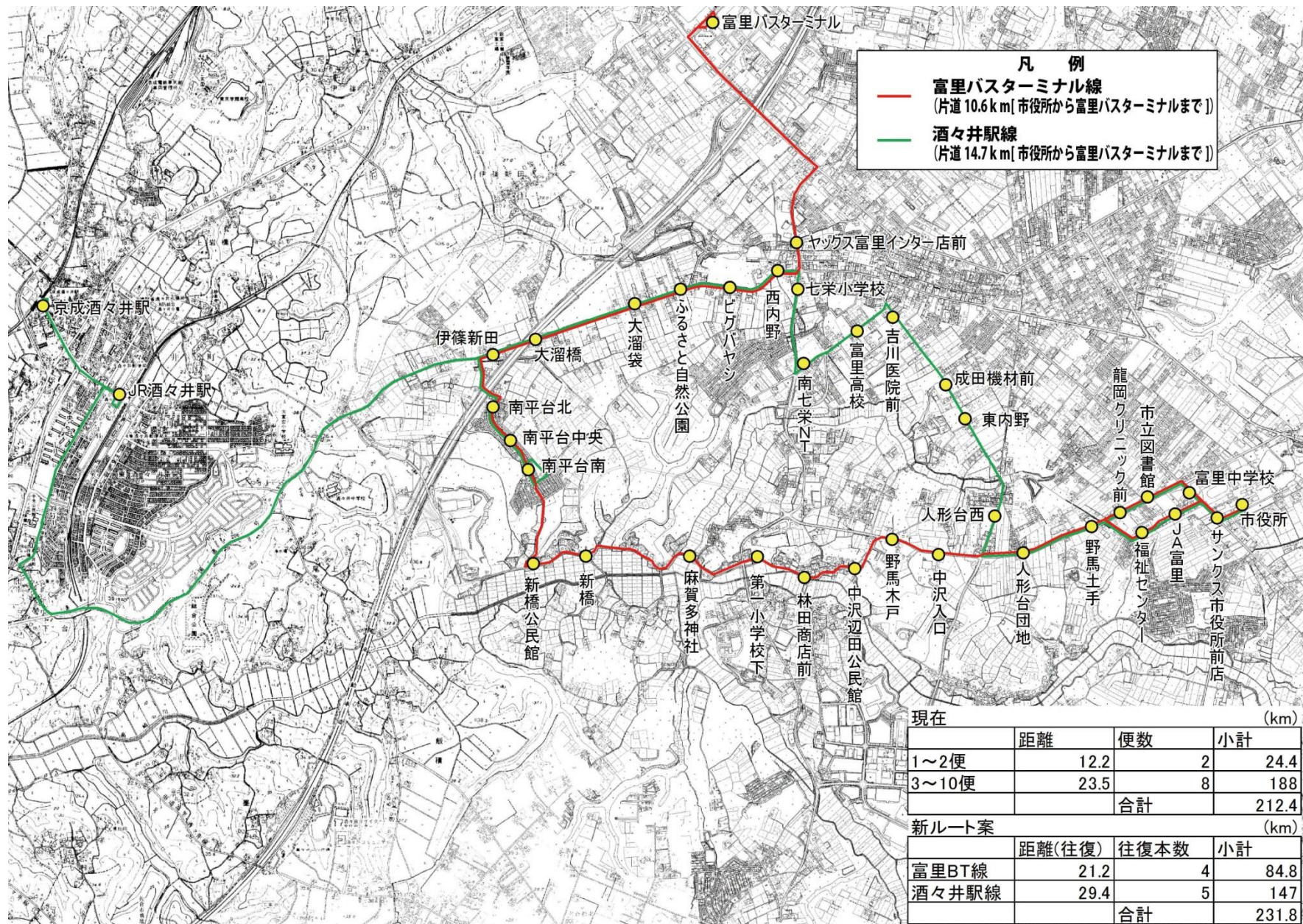
- 3～10便は**南平台**を中心に、市中央部、ＪＲ酒々井駅、富里バスターミナルへの利用が主体
- 新橋公民館～中沢辺田公民館**は利用されていない（調査日において）など、限定的な利用



資料：さとバス利用者聞き取り調査



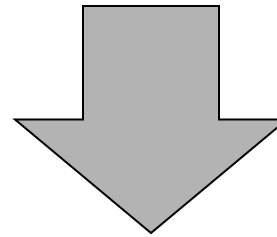
さとバスの第4次実証運行ルート（案）





3次実証運行 南平台との行来

停留所	往路	復路	評 価
市役所	5本	5本	往路、復路ともに迂回しない
富里バスターミナル	4本	4本	復路は市役所又はJR酒々井駅を経由するため迂回感あり
JR酒々井駅	4本	4本	往路、復路ともに迂回しない



4次実証運行 (案)

南平台との行来

停留所	往路	復路	評 価
市役所	9本	9本	2系統とも利用が可能であることから本数が増加
富里バスターミナル	4本	4本	ピストン輸送のため迂回しない
JR酒々井駅	5本	5本	//



デマンド交通について





《 3次実証運行計画の方針 》

- 利用実態をみると、利用者がいない日や分散された利用などの**デマンド交通に適した需要特性**、また、予約の煩わしさよりも運行サービスの向上の要望が高いことから**今後もデマンド交通**を基本とする
- 変更後、利用が顕著に増加しており、沿道地域では今は利用していないが今後の利用意向のある人もいることから、基本的には**2次実証運行と同じ形態のデマンド交通を継続する**

《 3次実証運行計画 》

- ①運行区域内の乗降ポイントの追加
- ②周知の徹底

《 前回会議（平成25年度第4回会議）からの検討課題 》

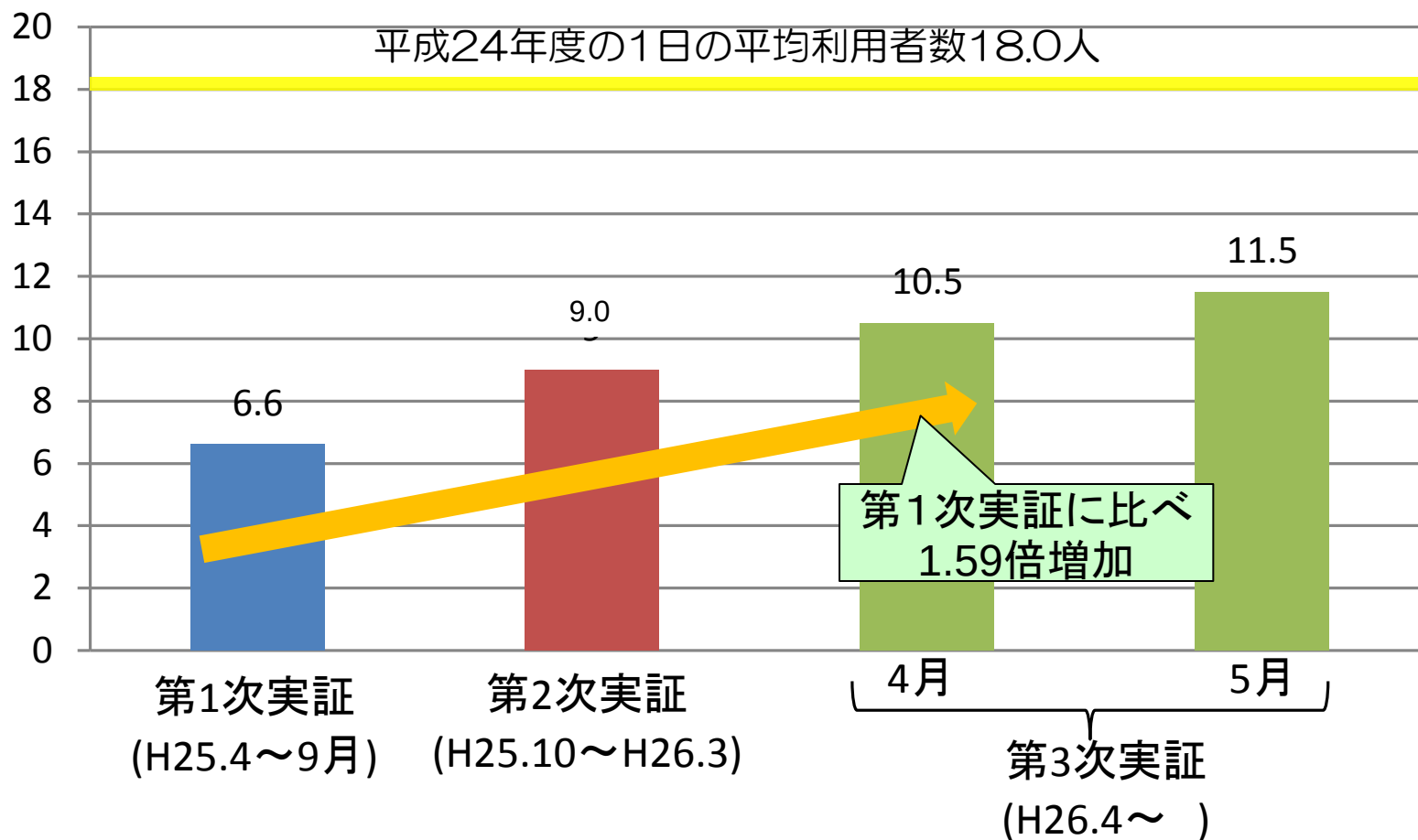
- 運行ルート等における改善要望の検討
 - ・ 特に市外への乗入れについては、交通関連事業者等との協議や民間路線バス事業者の動向など、役割分担を明確にし、**検討を進めていく**
 - ・ 予約受付時間の短縮→「空き車両」を活用している現状においては、配車手配の関係で困難であり、配車システムの導入や車両を借り上げるならば実施の可能性がある
- また、市中央部のイベント等に対する土日の運行については、運行経費と費用対効果の検証や、イベント主催者側との協議等、今後の対応を検討する



1日の平均利用者数

根木名ルート

(人/日)

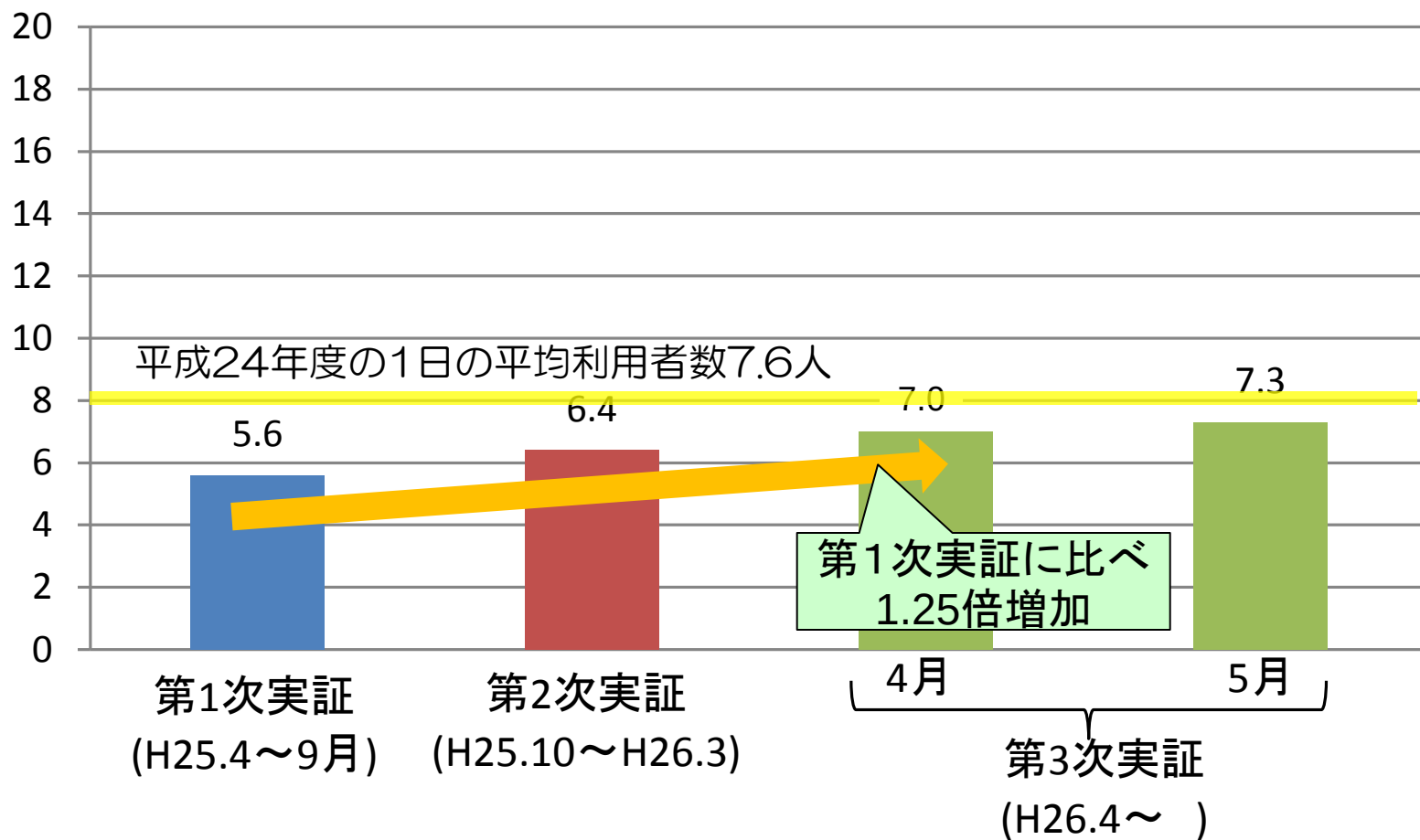




1日の平均利用者数

十倉ルート

(人/日)

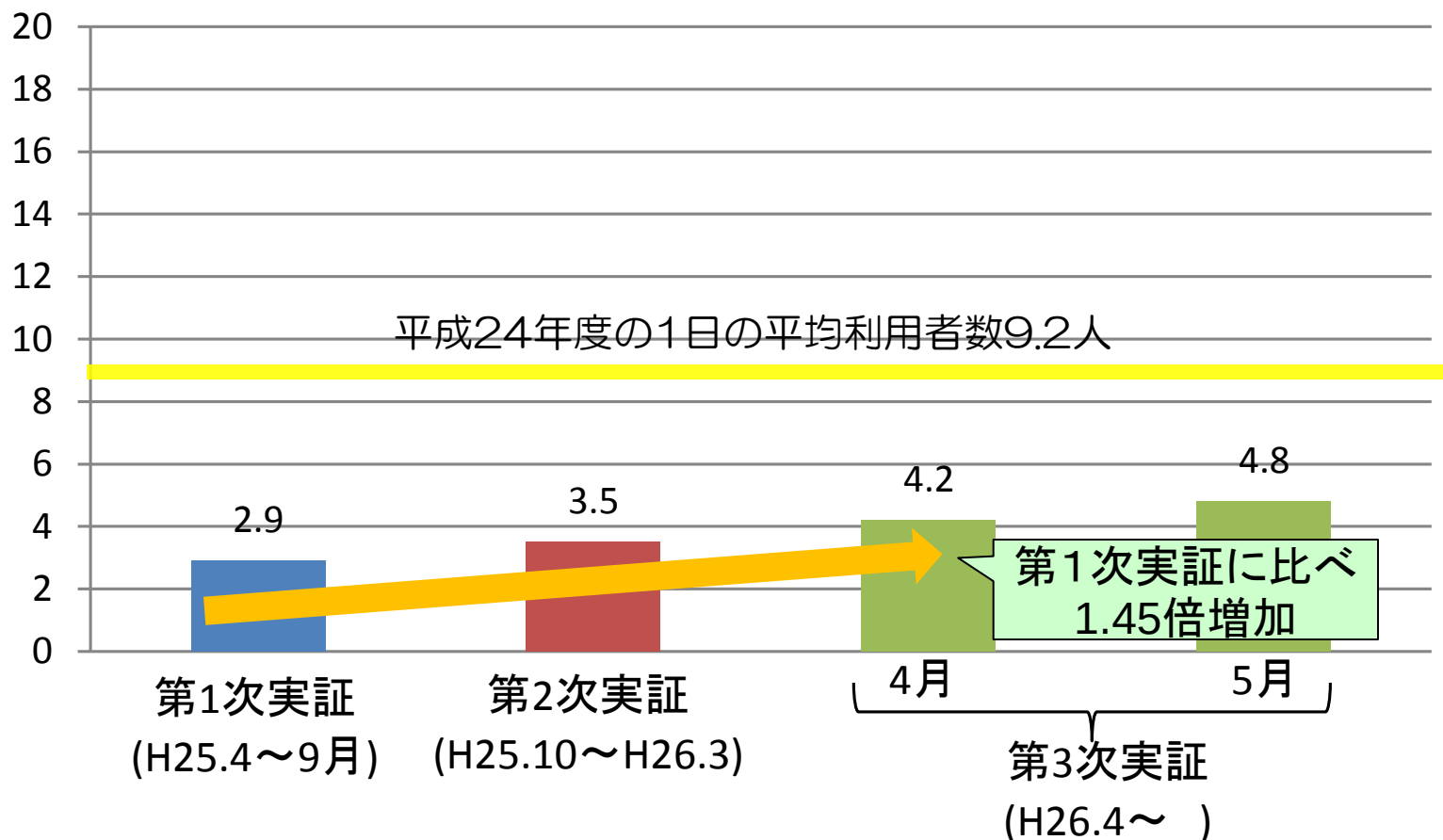




1日の平均利用者数

高松ルート

(人/日)

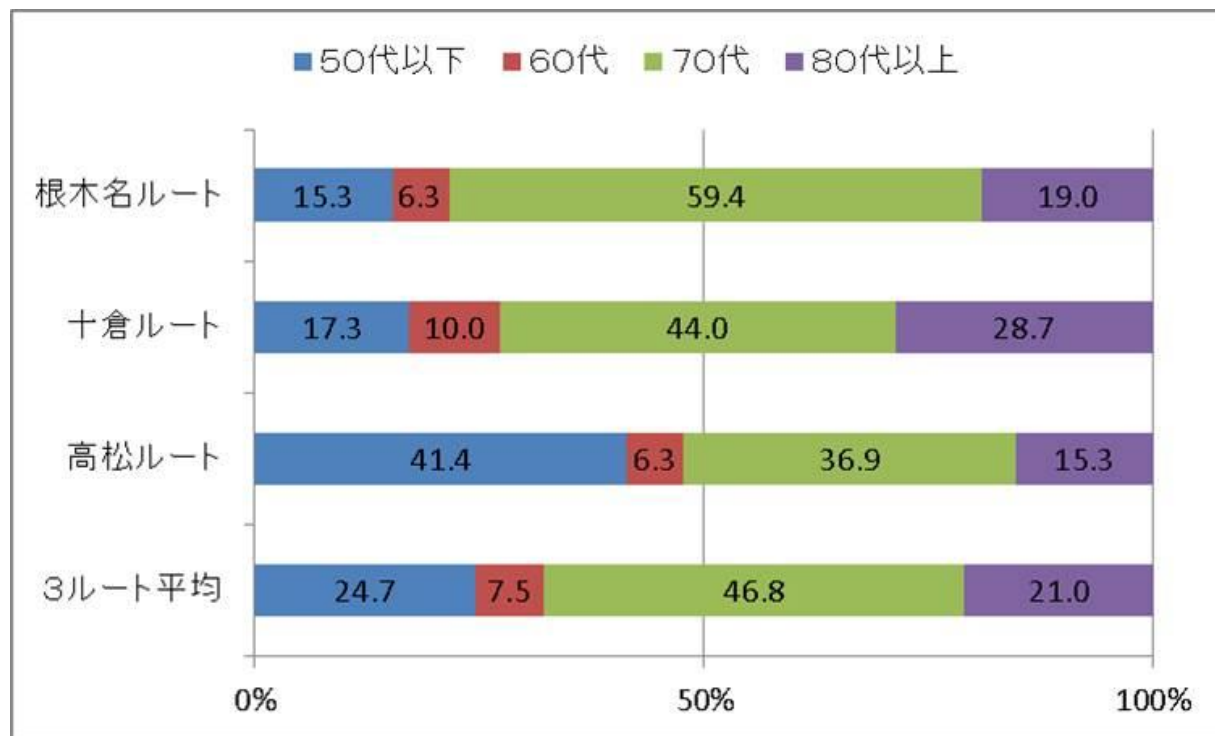




デマンド交通利用者の年齢構成

- 利用者の年齢構成は根本名ルートと十倉ルートは約7割が70歳以上で高松ルートは約6割が60歳以上となっており，3ルートの平均では約7割以上が70歳以上となっている。

(平成25年度実績)



資料：交通事業者調べ



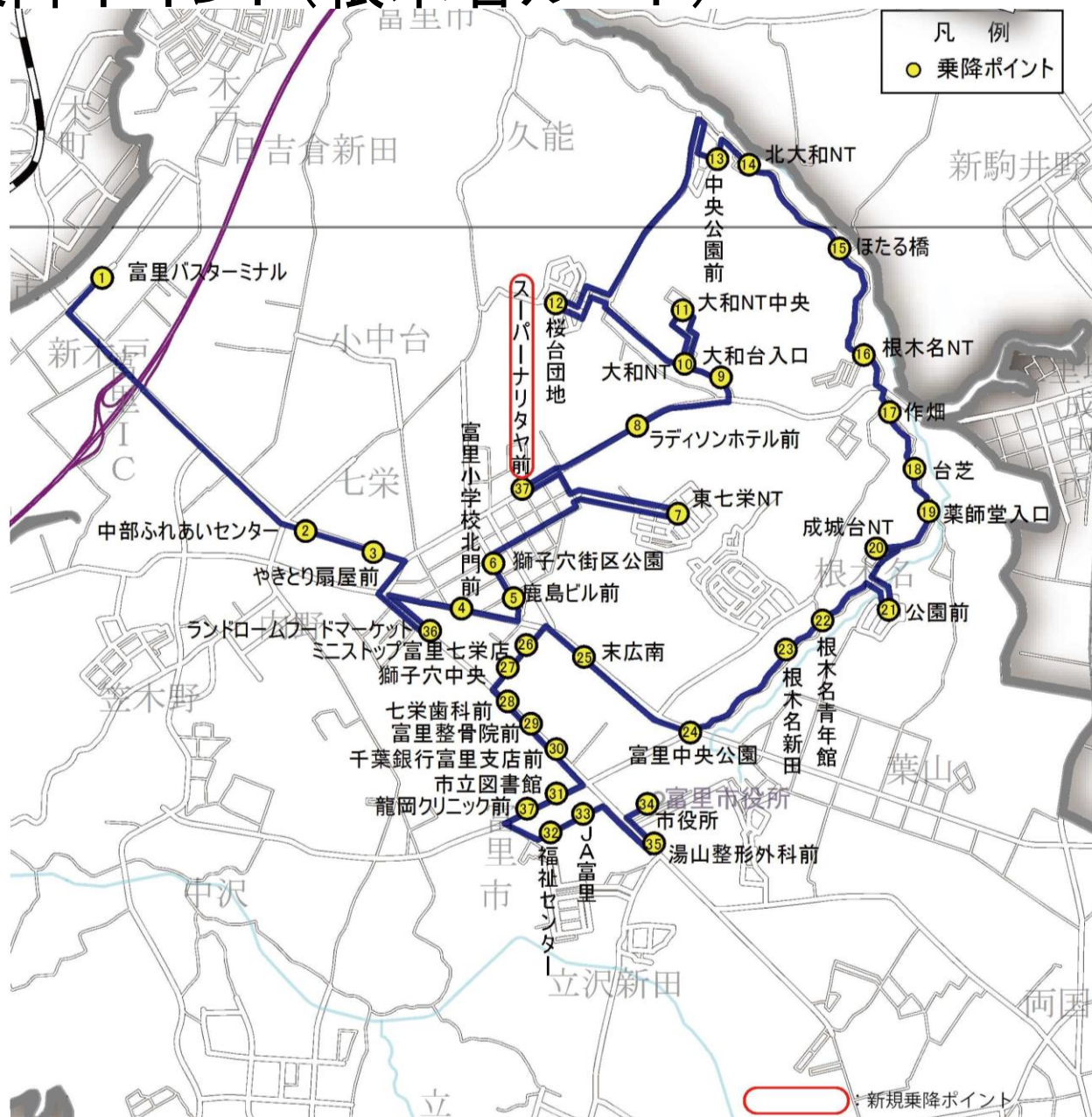
《 4 次実証運行計画の方針 》

- ・ 市外への乗り入れ（公津の杜駅）については、地域内の路線バス事業者等の今後の動向に注視し、交通関連事業者等と協議を進めながら路線バス事業等との整合性を図っていく
- ・ 予約受付時間の短縮については、利用者の予約実態や課題を整理し、交通事業者と協議を図りながら予約のしやすさの改善を検討する
- ・ 市中央部のイベント等を含む土日の運行については、運行経費や費用対効果などから実施は困難であり、平日の利用者ニーズに合った交通網の確立を最優先に取り組んでいく
- ・ 利用者はほとんどが高齢者であることから乗合交通（さとバス・デマンド交通）と福祉交通の役割分担について関連各課と協議・調整を図っていく
- ・ 乗降ポイントの増設要望に対し交通事業者との事前協議の結果は、以下のとおりである

乗降ポイント	ルート	協議結果	
①スーパーナリタヤ前	3ルート	設置予定	適
②バルールド	十倉ルート	設置予定	適
③二区東 （県道八日市場・八街線）	十倉ルート	設置予定 ※但し乗降ポイントの車両の折り返しを避け芝山方面からバルールドを迂回するルートとする	適
④さつき団地	根木名ルート	路線バスの事業区域	不適
⑤浅間台	根木名ルート	//	不適
⑥葉山集会所	十倉ルート	既存のアサノ薬局乗降ポイントの移設で対応	不適



新設乗降ポイント(根木名ルート)







新設乗降ポイント(高松ルート)

