

平成26年度 富里市地域公共交通会議(第3回)



1. 実証運行の評価と本格運行について
2. 本格運行後の進め方について

平成27年2月20日



1. 実証運行の評価と本格運行について

- 1) これまでの実証運行の概要
- 2) 実証運行の評価
- 3) 本格運行



1) これまでの実証運行の概要

時期		実証運行名称	主な運行計画内容		フォローアップ調査		
					利用者数	利用者アンケート	沿道市民アンケート
平成25年	4月1日～9月30日 (6ヶ月)	1次	■さとバスの継続 ・JR酒々井駅、富里バスターミナル等への接続 ・増便(7→10便)	■デマンド交通への移行 ・基本ダイヤ、ルートを定め予約があった場合に運行 ・JR八街駅、富里バスターミナル等への接続 ・増便(3～4→8便)	◎	◎	—
	10月1日～3月31日 (6ヶ月)	2次	・運行ダイヤの変更	・増便(8→12便)	◎	◎	◎
平成26年	4月1日～9月30日 (6ヶ月)	3次	・バス停の追加	・乗降ポイントの追加	◎	◎	—
	10月1日～3月31日 (6ヶ月)	4次	・南平台を中心に、酒々井駅方面、富里バスターミナル方面の2系統に再編 ・京成酒々井駅等への連絡	・乗降ポイントの追加	◎	◎	◎



2) 実証運行の評価

4次実証運行のフォローアップ調査概要

項目	さとバス利用者 聞き取り調査	デマンド交通登録者 アンケート調査	さとバス・デマンド交通に 関する沿道アンケート調査
期間	平成26年12月	平成26年12月	平成26年12月
方法	車内に乗り込んで聞き取り調査	郵送配布・回収	郵送配布・回収
主な内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況 ・変更して良くなった点 ・変更して悪くなった点 ・運行経費の負担 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況 ・デマンド交通の良い点 ・本格運行に向けて ・運行経費の負担 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の不便さ ・運行の見直し ・運行経費の負担 等
対象者	さとバス利用者	全ての登録者	ルート沿線市民
配布数	—	705票	計4,000部 世帯票 ※データが偏らないよう1世帯に3通配布
回収集	48人	302票	世帯票：1,039票 個人票：1,696票
回収率	—	42.8%	26.0%（世帯票）

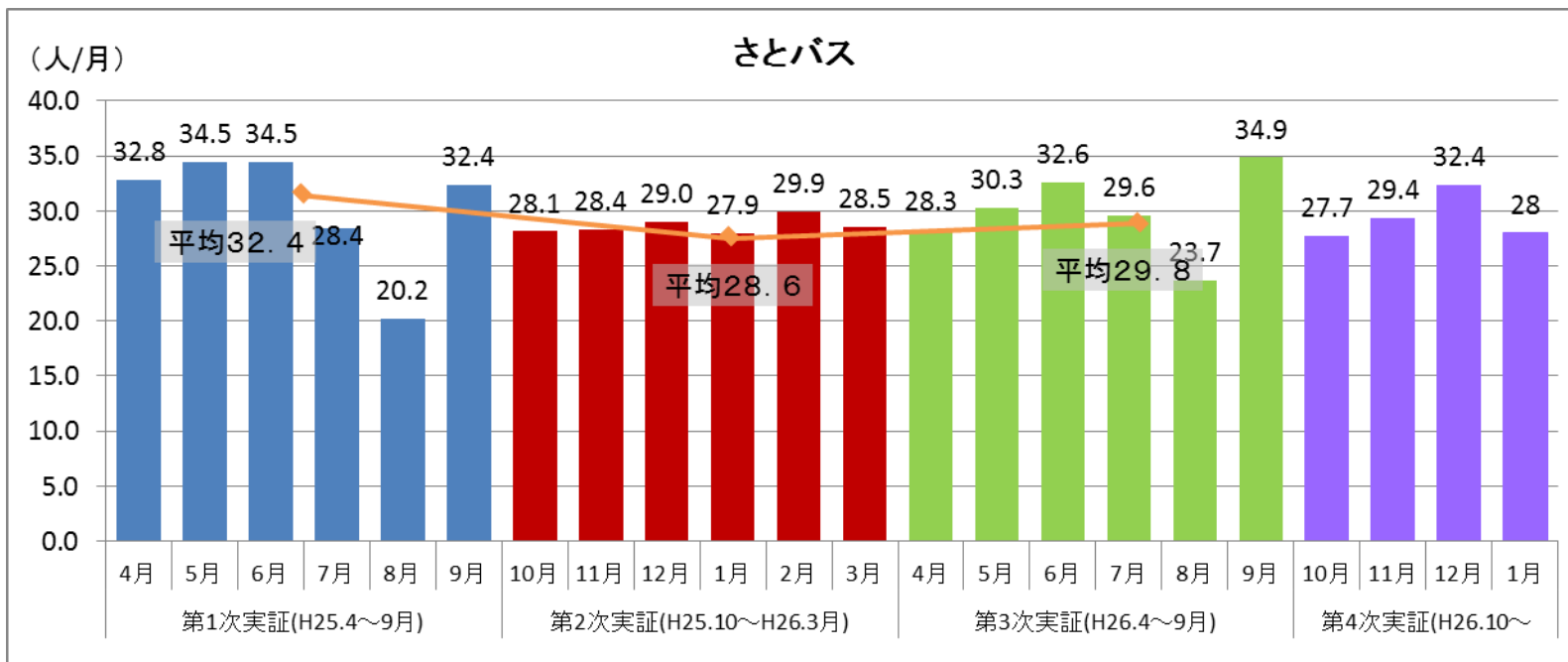


さとバス

利用者数

- 1次と2次の1年間（平成25年度）と3次以降（平成26年度）を比べると、月別の変動はほぼ同様である
- 4次実証運行では、昨年に比べ増加の傾向を示している

1日の平均利用者数

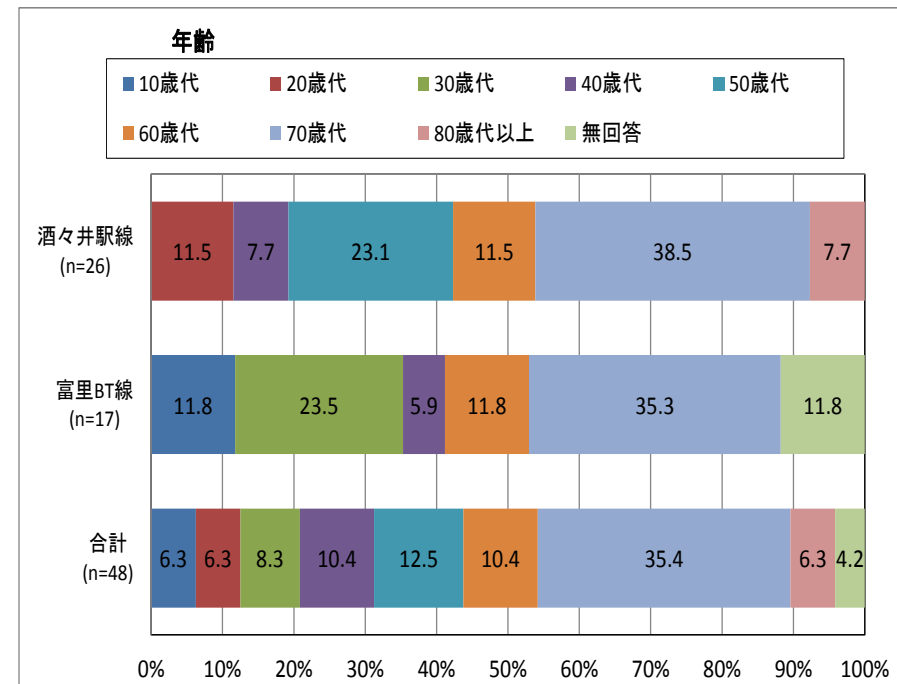
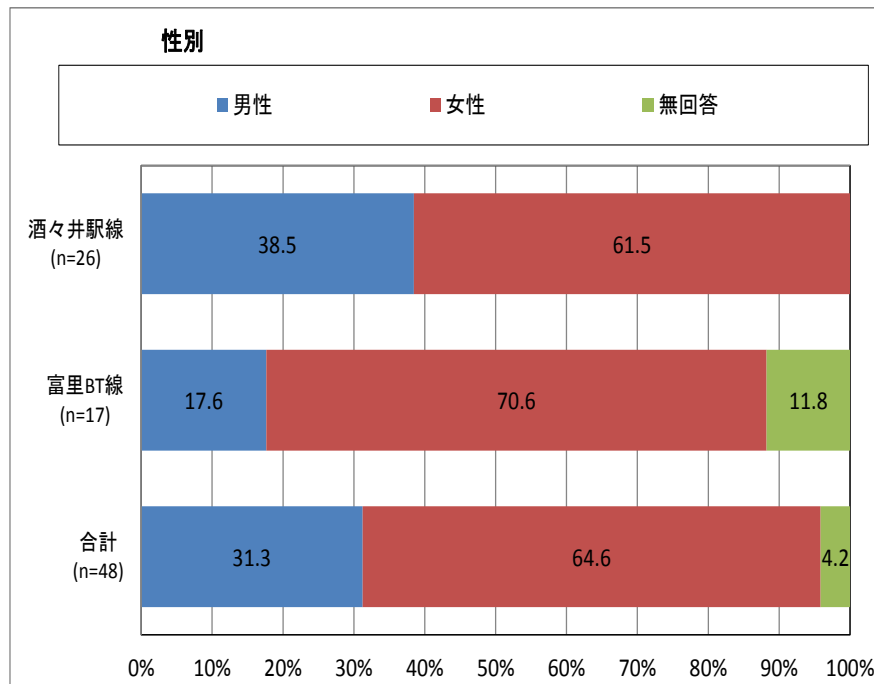




4次実証運行 さとバス聞き取り調査結果

回答者の属性

■両路線の（回答者）属性はやや異なっており、酒々井駅線は比較的幅広く使われているのに対し、富里BT線は女性の高齢者の利用が多い

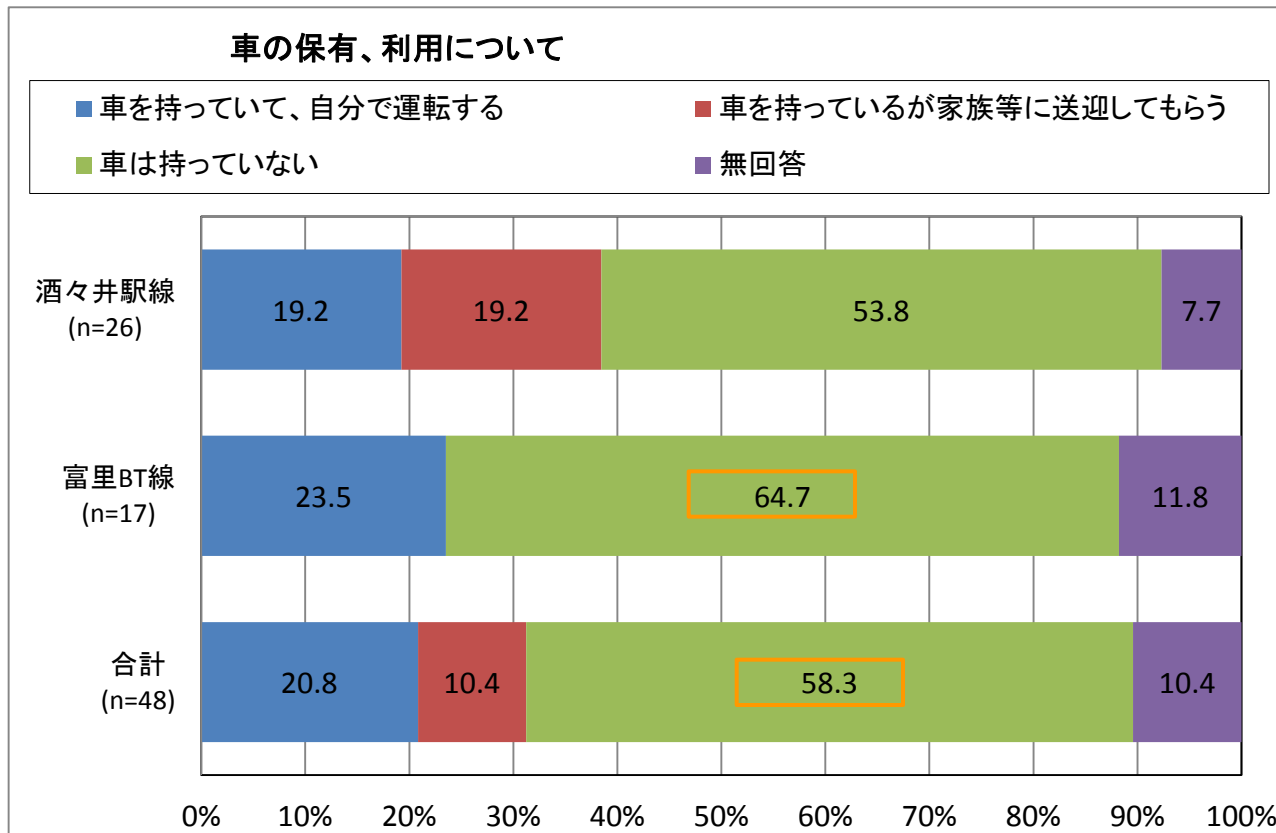


資料：さとバス利用者聞き取り調査



車の保有、利用状況

- 合計で『車は持っていない』割合が58.3%で最も高い
- 女性の高齢者の利用が多い富里BT線はその傾向が顕著である

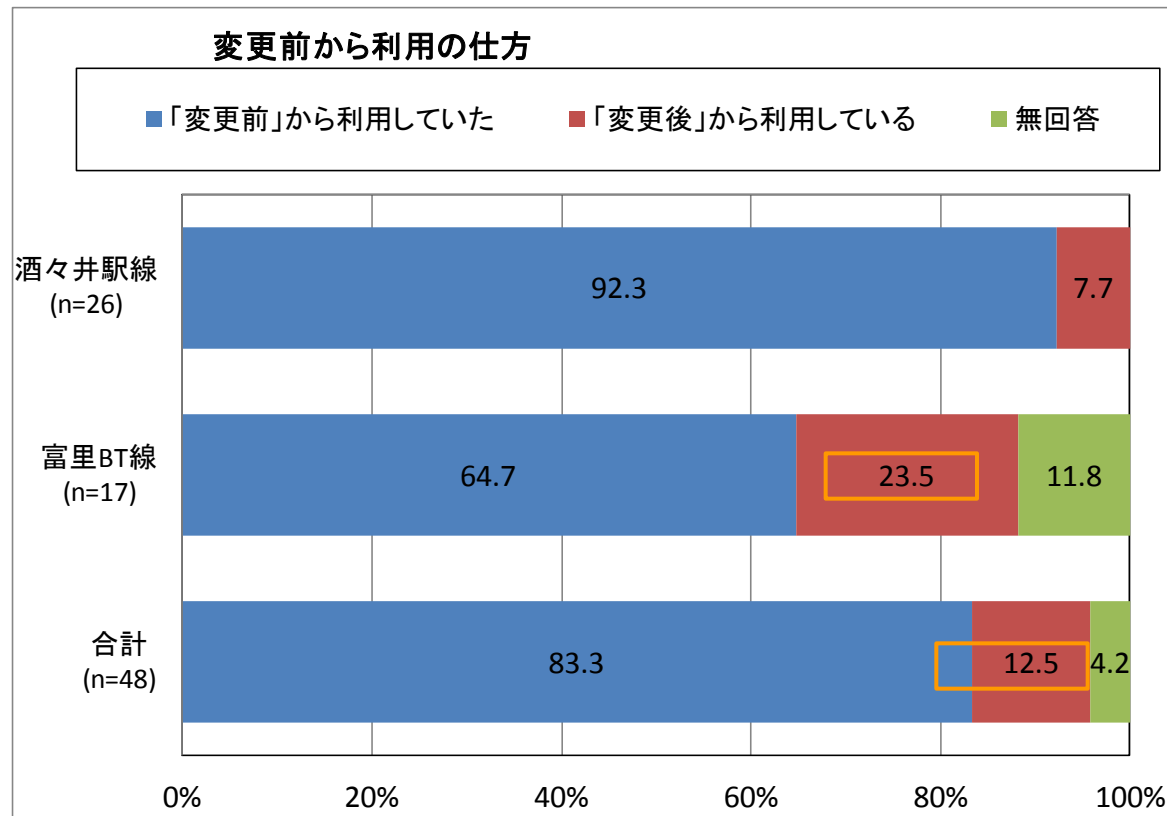


資料：さとバス利用者聞き取り調査



10月1日の変更前から利用していたか？

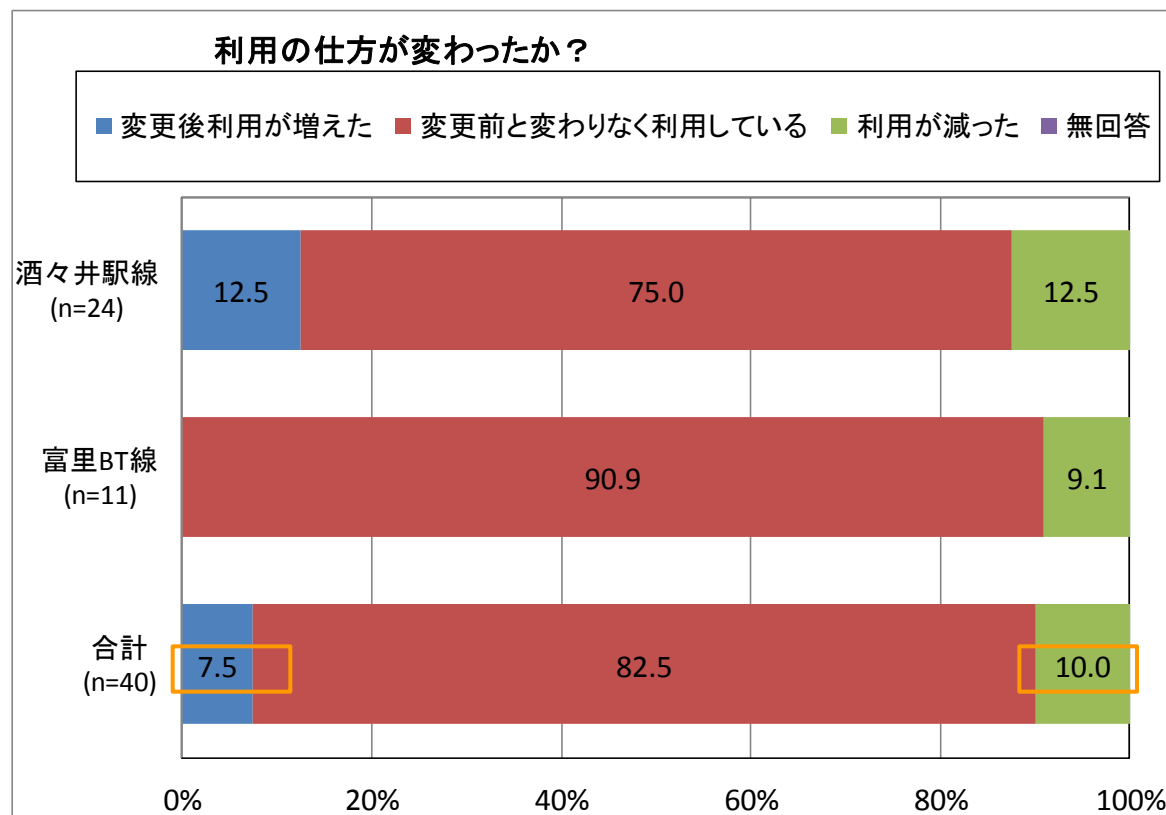
- 合計で約12.5%が『変更後から利用している』（新規）と回答
- その割合は富里BT線の方が23.5%で多い





変更前から利用していた人は利用の仕方が変わったか？

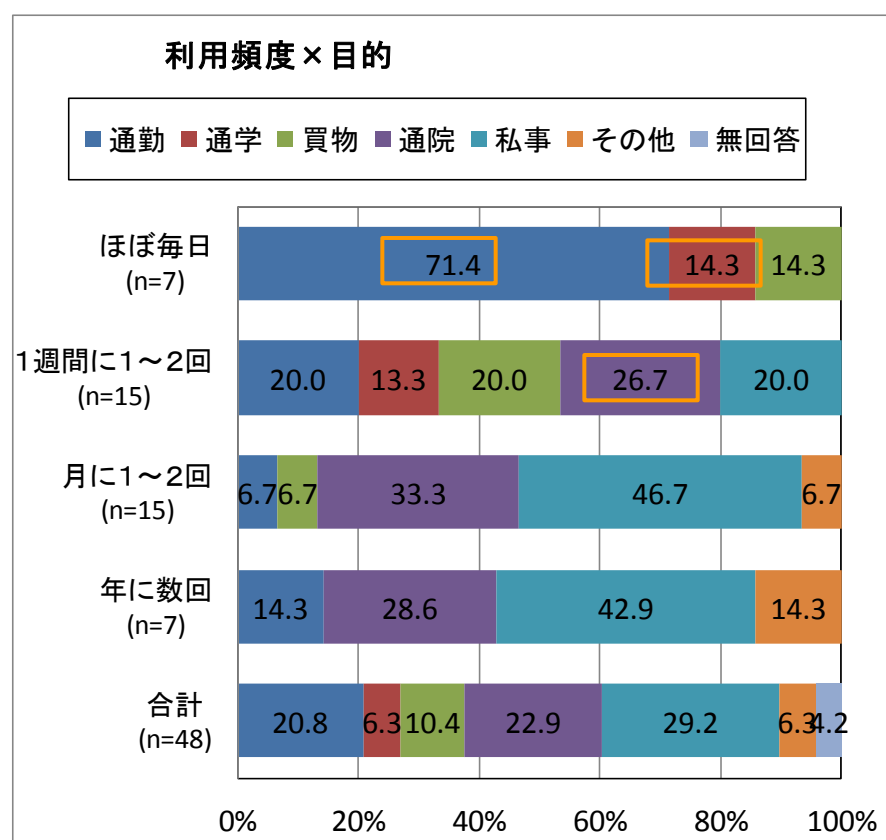
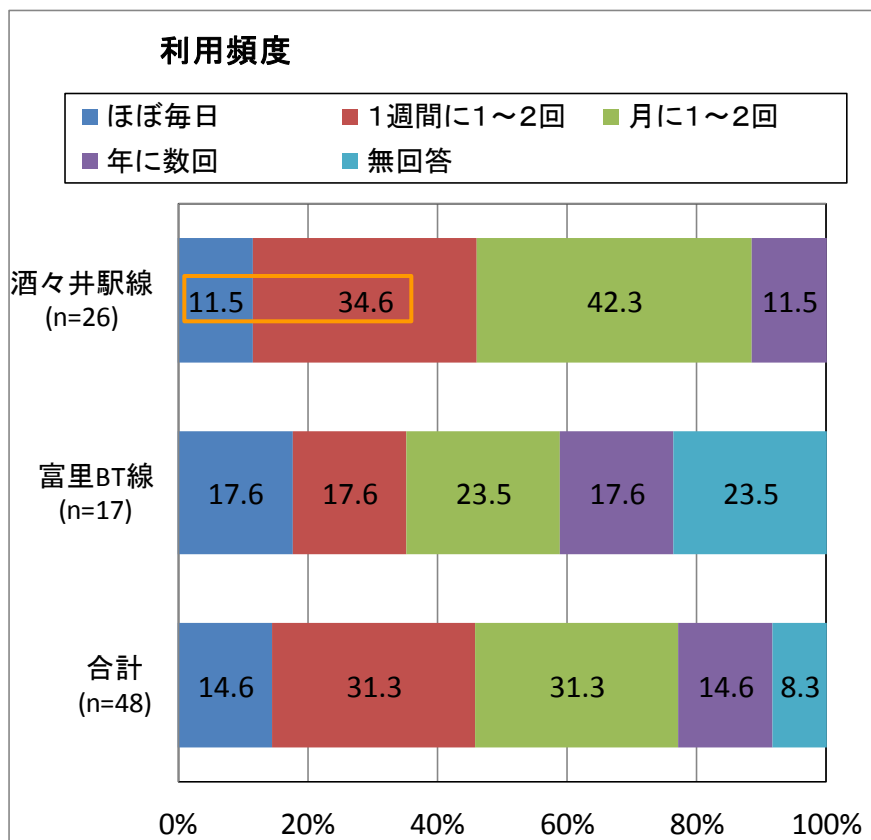
- 合計で約7.5%が『変更後利用が増えた』と回答しているものの、約10%は『利用が減った』と回答
- 利用が減った理由は『ダイヤが変わったため』が多い





さとバスの利用回数は？

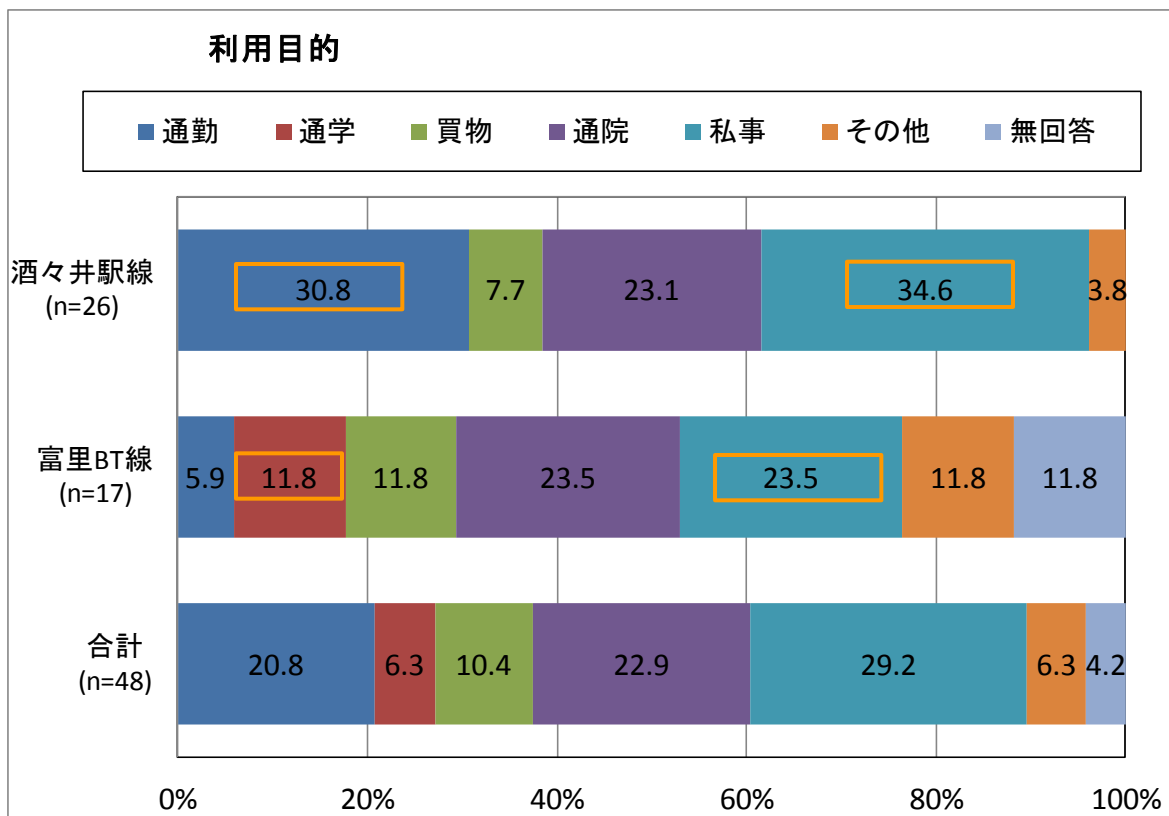
- 酒々井駅線の方が利用頻度が高い（『ほぼ毎日』+『1週間に1～2回』が多い）
- 『ほぼ毎日』利用しているのは通勤、通学目的であり、1週間に1～2回は通院目的が多い





さとバスを利用する目的は？

- 両路線とも『私事』目的での利用が最も多い
- 酒々井駅線は『通勤』目的での利用が30.8%で多く、富里BT線は『通学』目的が11.8%ある



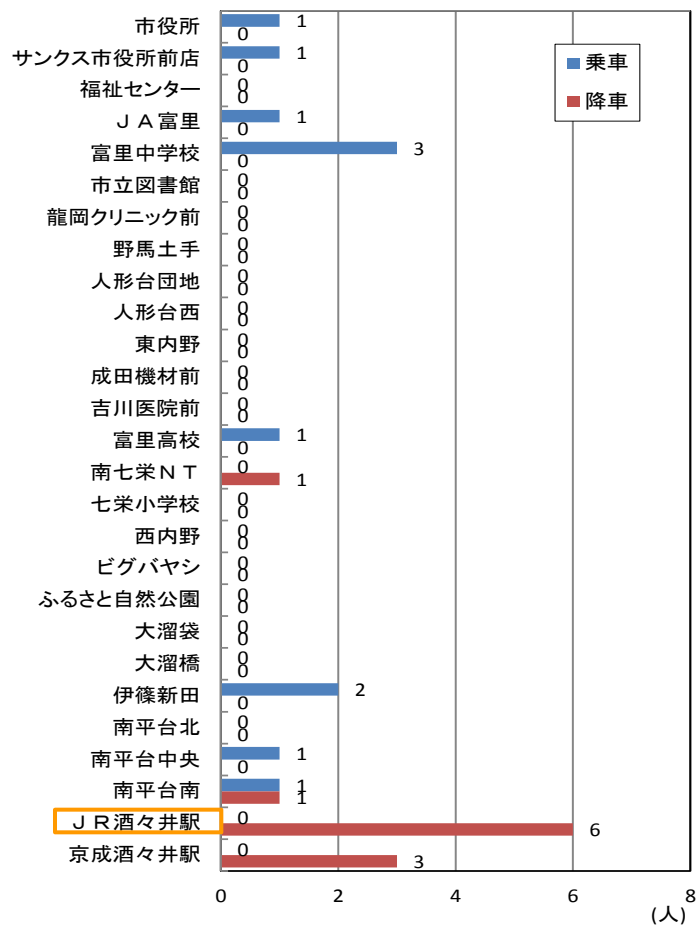
資料：さとバス利用者聞き取り調査



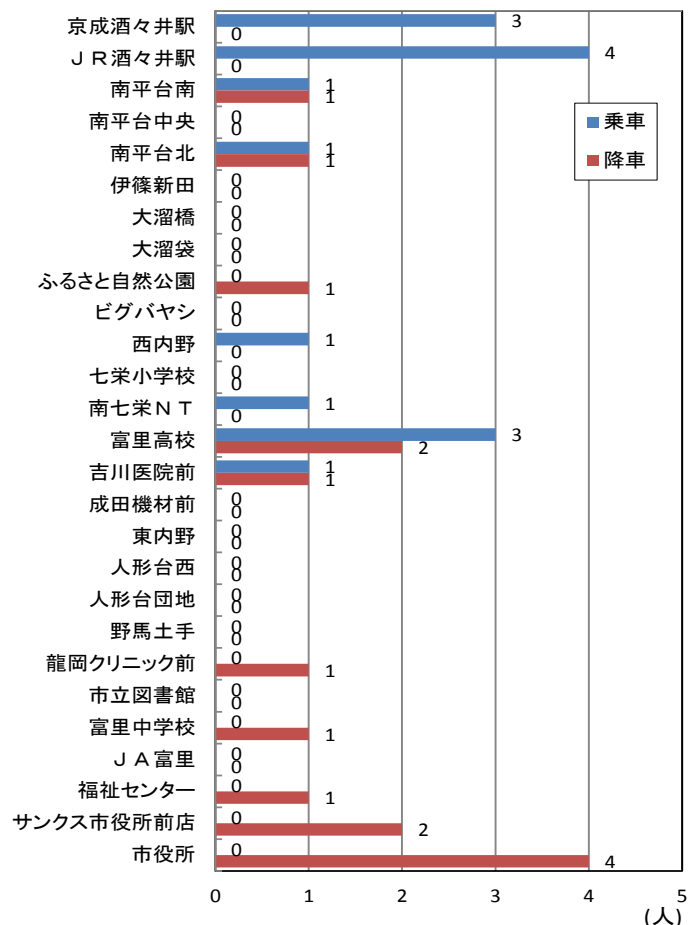
どこで乗って、どこで降りるか（酒々井駅線）

- 新たに追加したJR酒々井駅の利用が多い
- 酒々井駅に向う便は、市中央部、南平台付近で乗車し酒々井駅で降車する利用が主体
- 市役所に向う便は、駅に向う便に比べ多くのバス停が利用されている

《市役所→酒々井駅》



《酒々井駅→市役所》



資料：さとバス利用者聞き取り調査

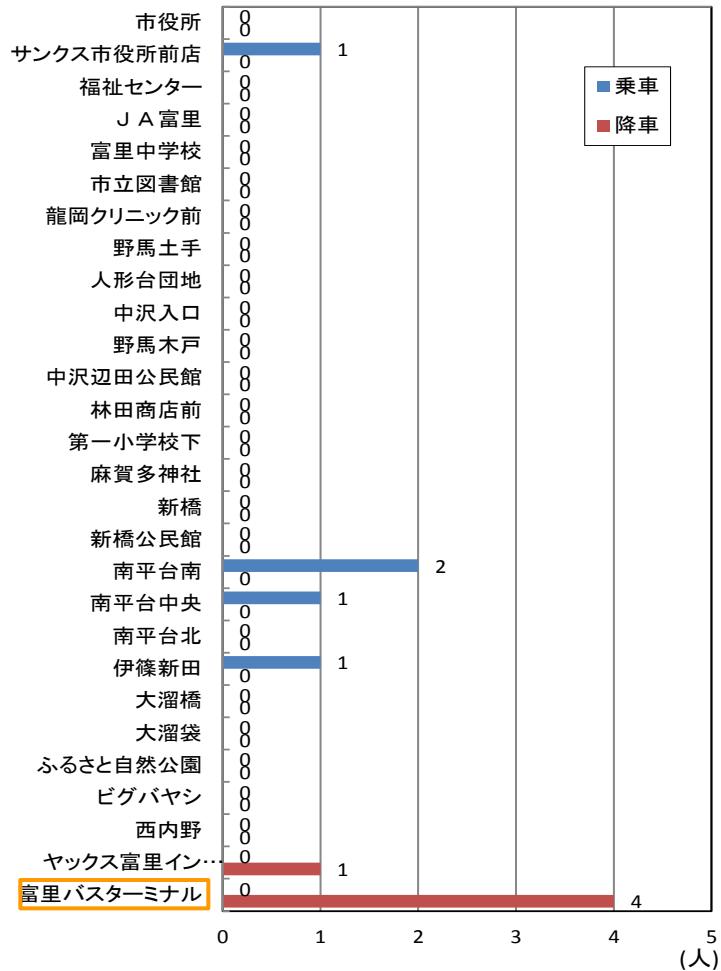


どこで乗って、どこで降りるか（富里BT線）

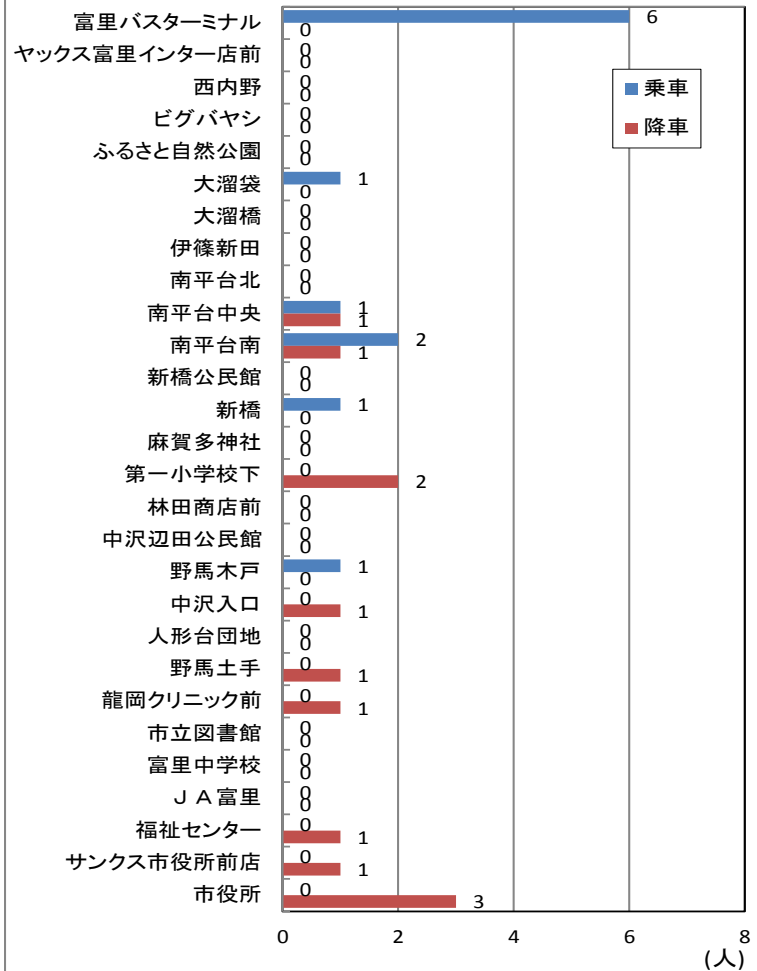
■両便ともに富里バスターミナルの利用が多い

■市役所に向う便は、富里バスターミナルに向う便に比べ、多くのバス停が利用されている

《市役所→富里BT》



《富里BT→市役所》



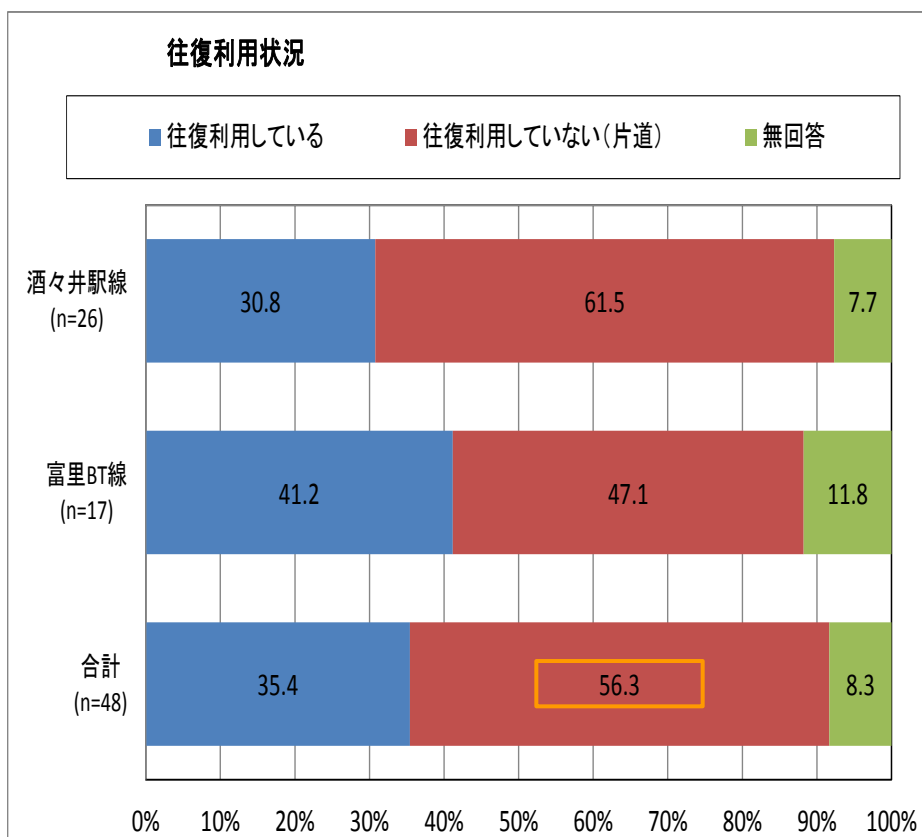
資料：さとバス利用者聞き取り調査



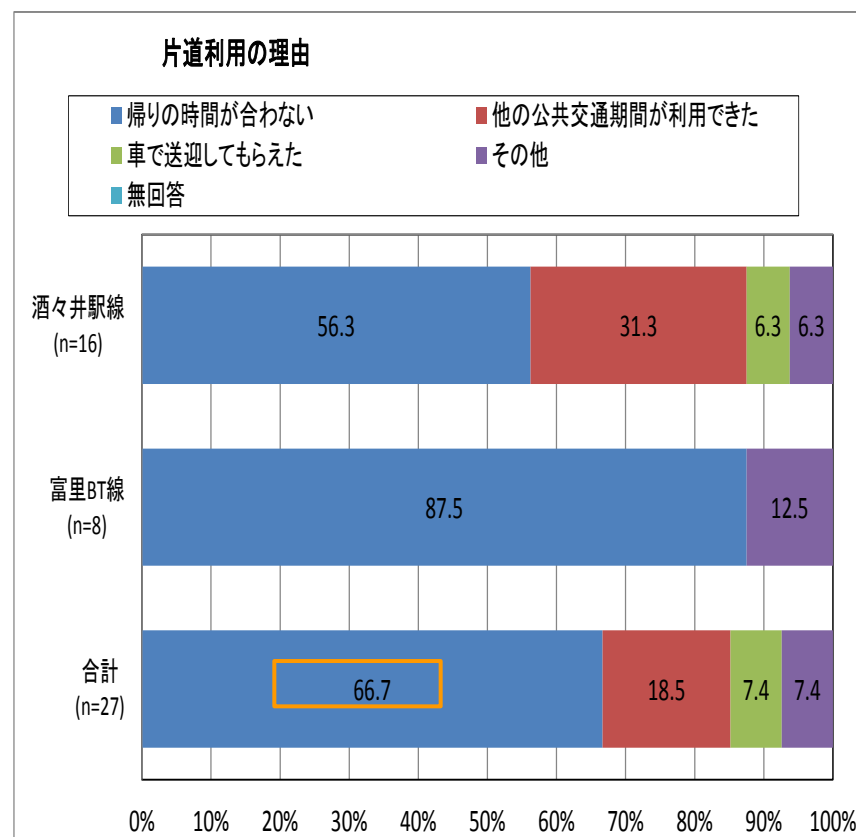
往復で利用するか？ 往復利用しない理由は？

- 両路線とも、『往復利用していない（片道）』利用の方が多い
- その理由は『帰りの時間が合わない』が最も多い

（往復の利用状況）



（片道利用の理由）

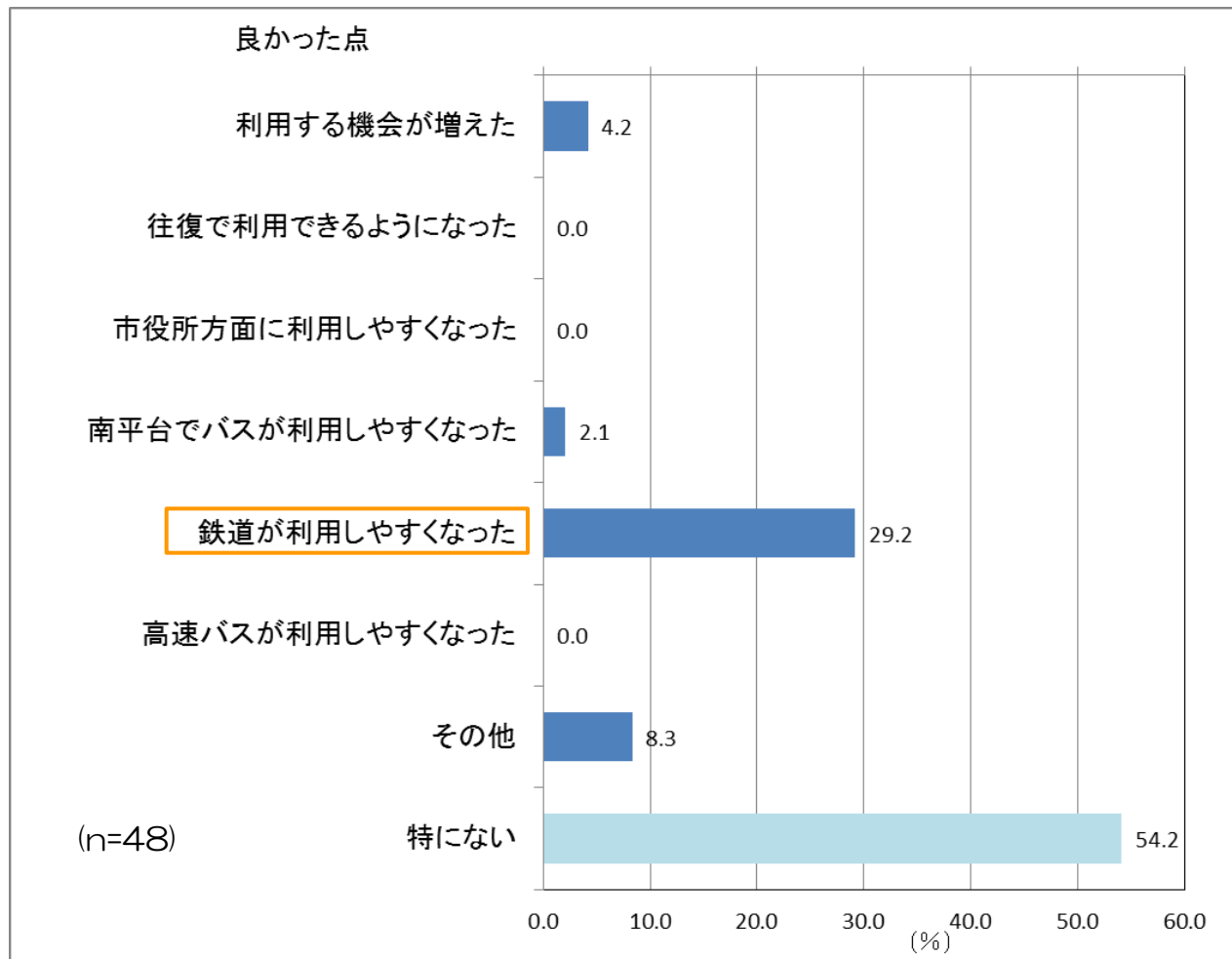


資料：さとバス利用者聞き取り調査



運行が変わって良かった点は？

- 4次実証運行の良かった点は、『鉄道駅が利用しやすくなった』が最も多い
- 『特にない』が最も多いのは、利用者の多くがこれまで使っていた人であり、4次実証運行からの変更が、まだ十分に活用されていないためだと考えられる

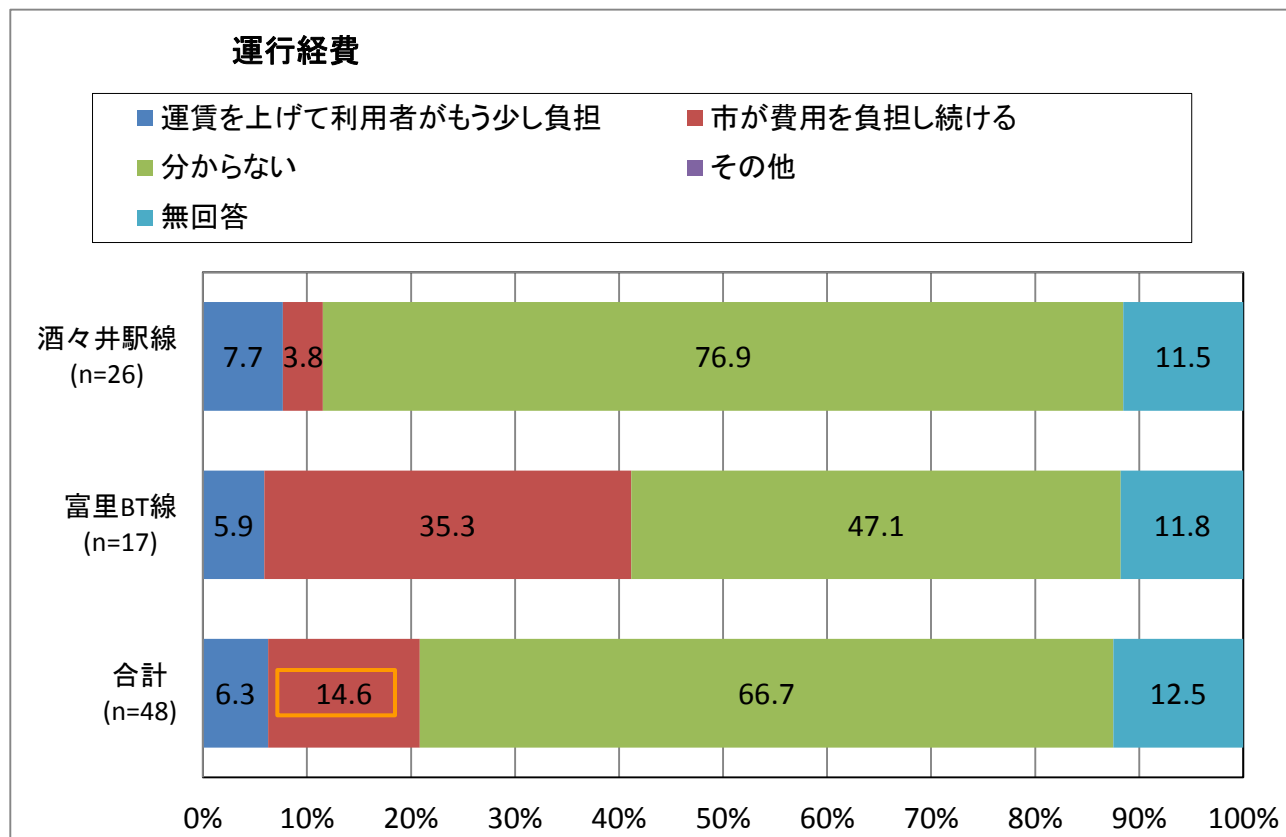


資料：さとバス利用者聞き取り調査



人口1人当たり約500円の経費を市が負担していることについて

■合計で『運賃を上げて利用者がもう少し負担』するよりも『市が費用を負担し続ける』方が多い



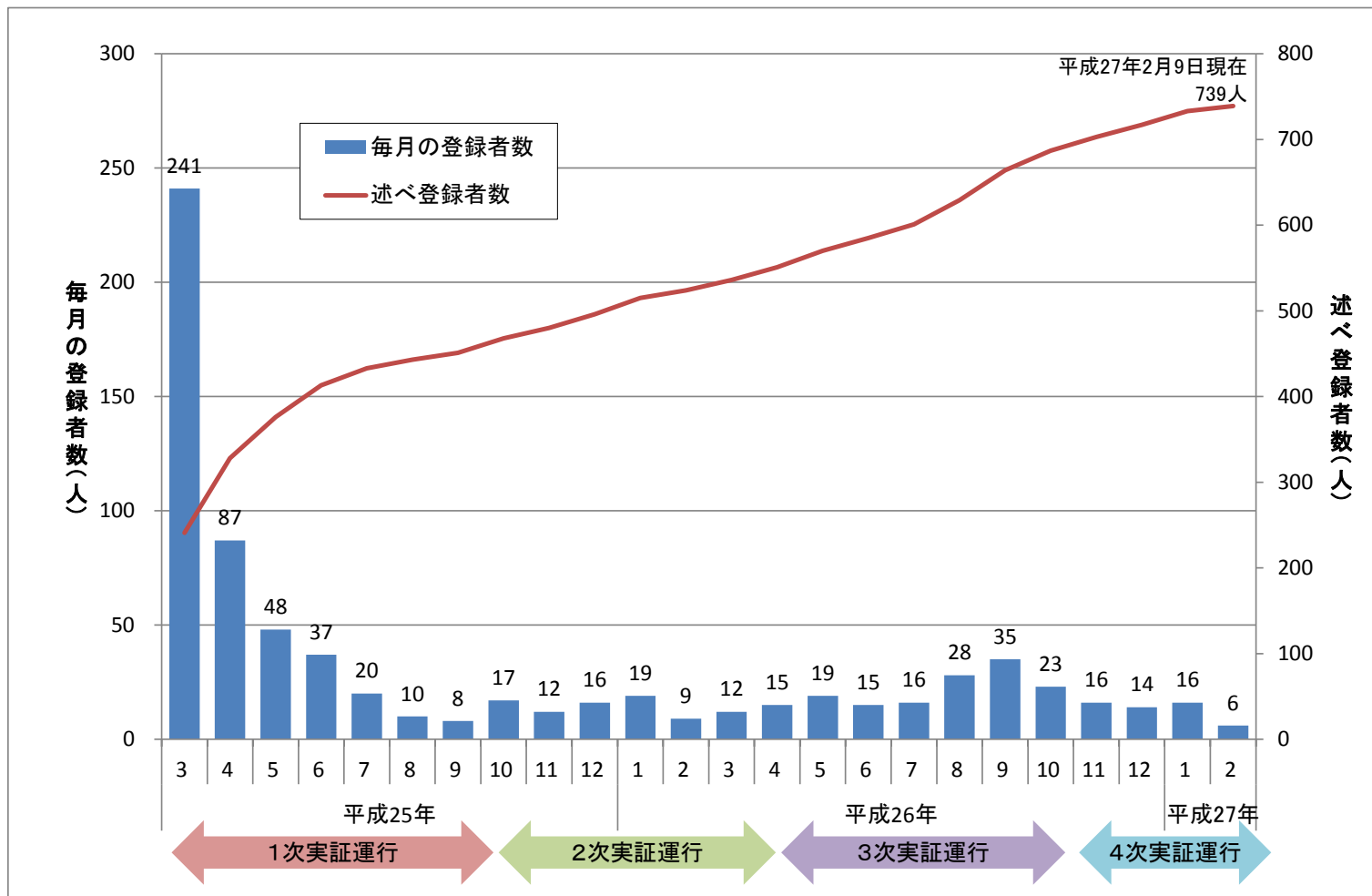
資料：さとバス利用者聞き取り調査



デマンド交通

登録者数

■登録者は増加傾向を示しており、平成27年2月9日現在739名の登録がある



資料：富里市

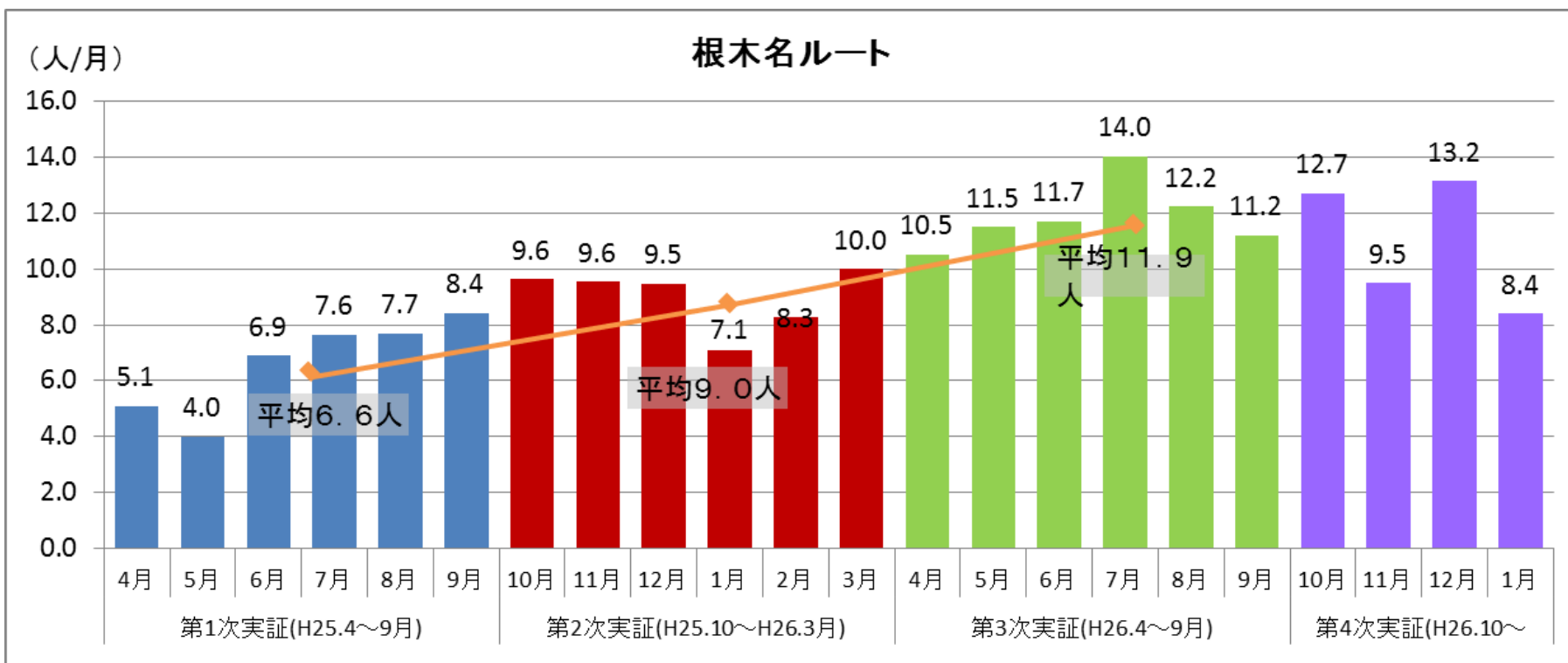


利用者数

【根木名ルート】

■利用者は増加傾向を示している

1日の平均利用者数



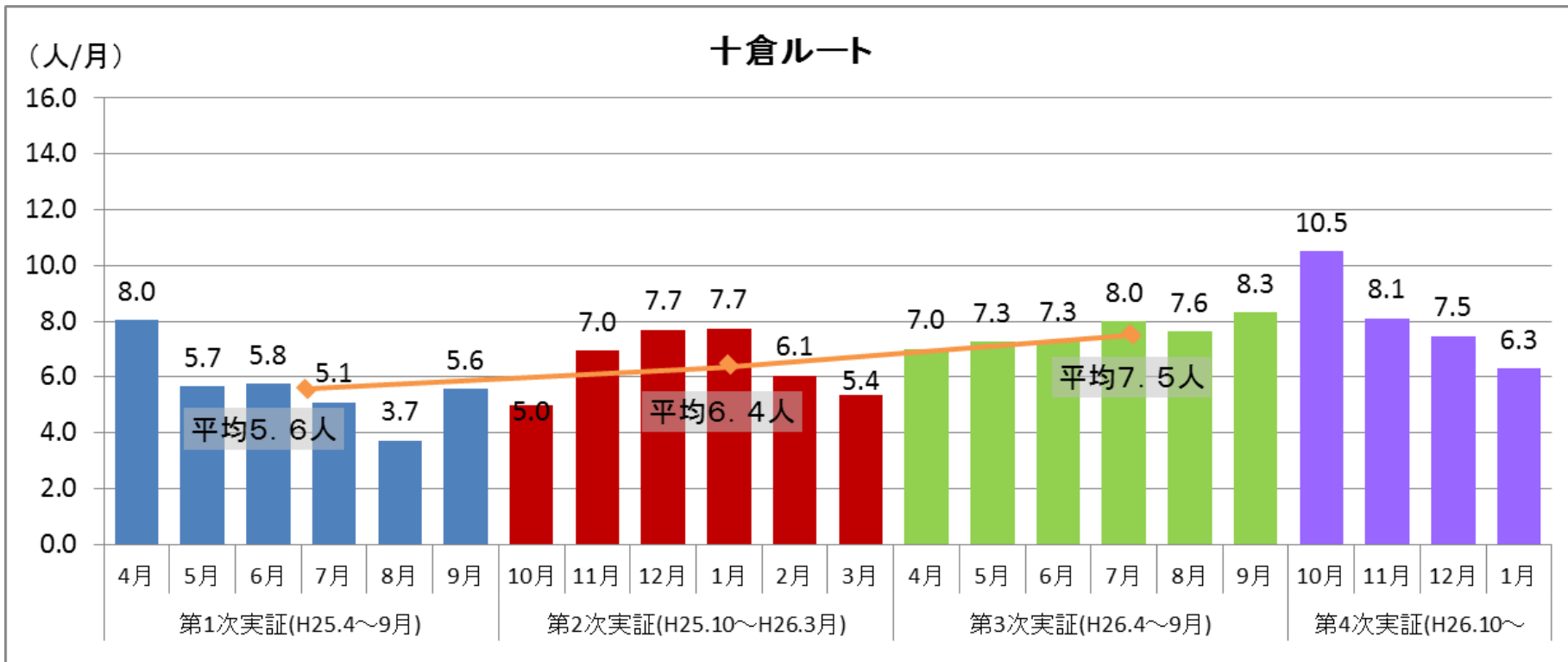
資料：交通事業者調べ



【十倉ルート】

■利用は増加傾向を示しており、デマンド交通変更前の平成24年度の平均利用者数7.6人をほぼ上回っている

1日の平均利用者数



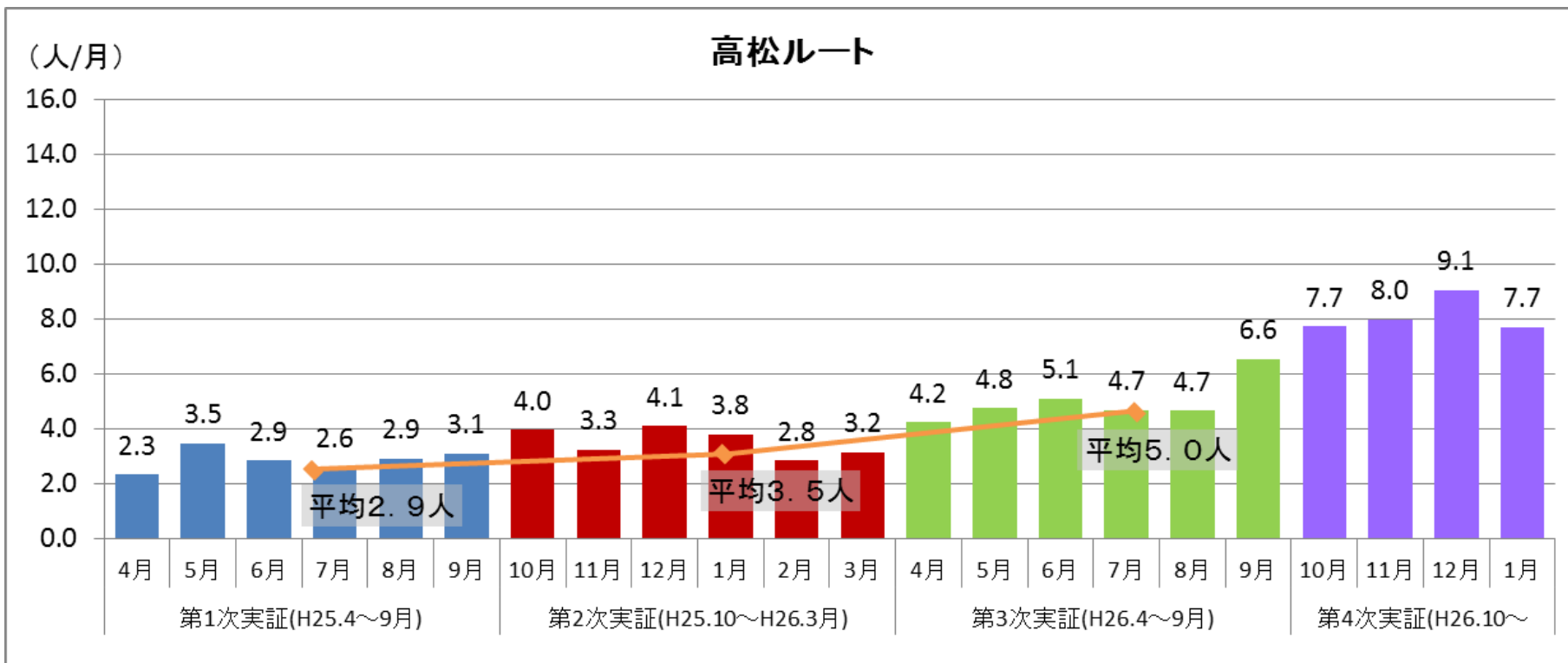
資料：交通事業者調べ



【高松ルート】

- 利用は増加傾向を示しており、デマンド交通変更前の平成24年度の平均利用者数9.2人に迫る勢いを見せている

1日の平均利用者数



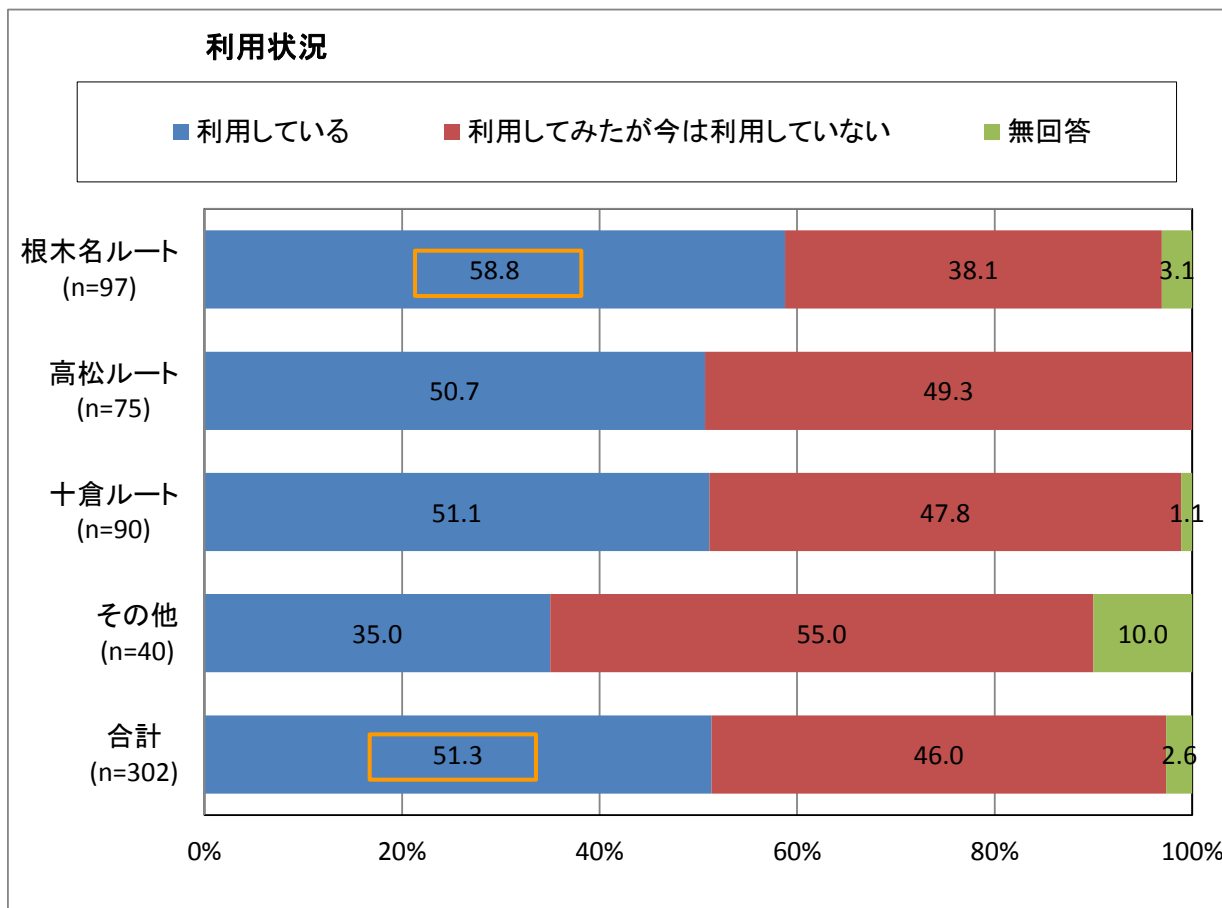
資料：交通事業者調べ



4次実証運行 デマンド交通登録者アンケート調査結果

デマンド交通を利用したことがあるか？

- 3路線とも、『利用している』が約半数
- 根木名ルートは『利用している』割合が58.8%で最も高い

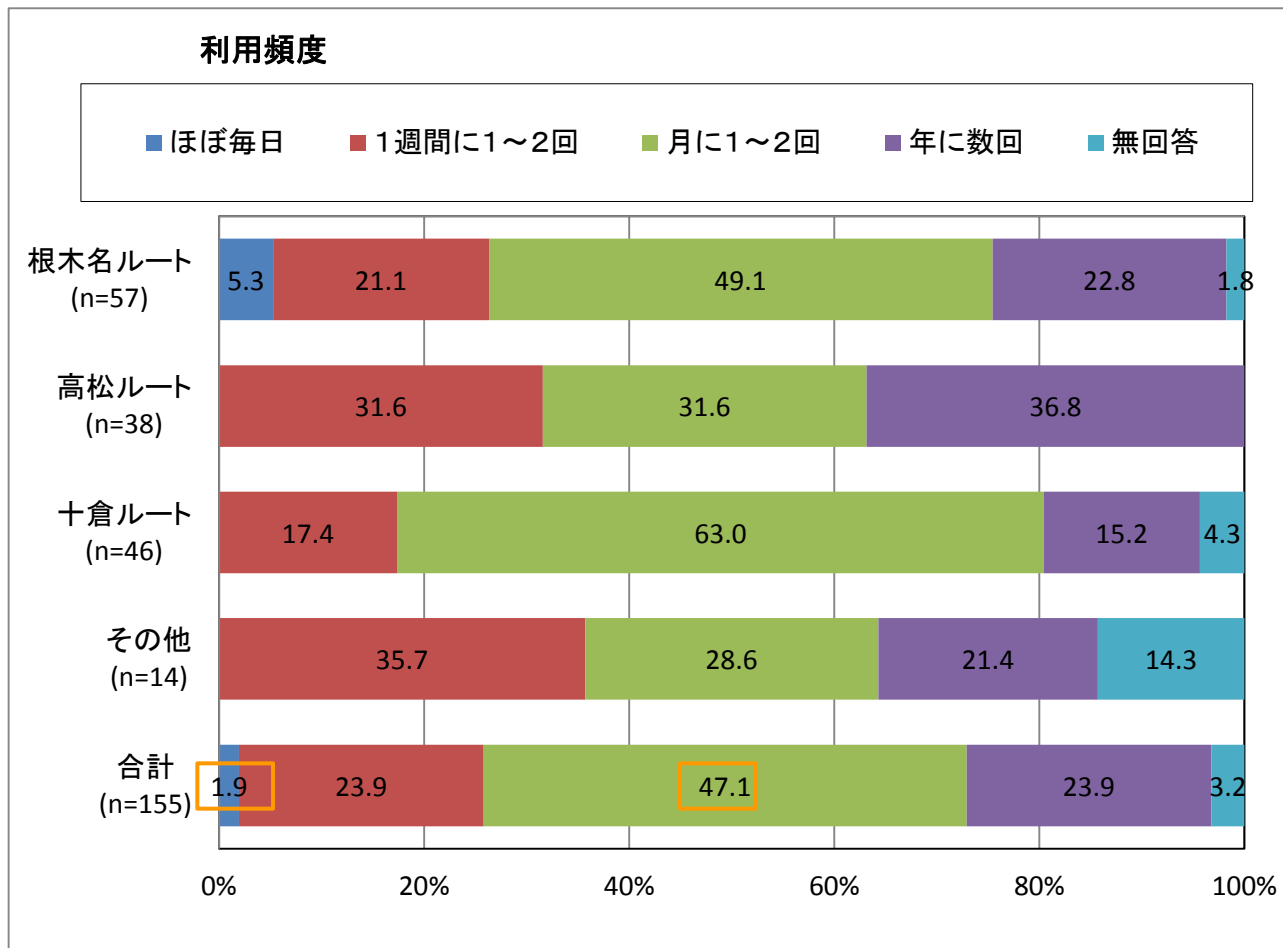


資料：デマンド交通登録者アンケート調査



利用したことのある人の利用頻度は？

- 合計で『月に1～2回』が最も多い
- さとバスの『ほぼ毎日』が14.6%に対しデマンド交通は1.9%、『1週間に1～2回』が31.3%に対し23.9%と、さとバスに比べ利用頻度が低い

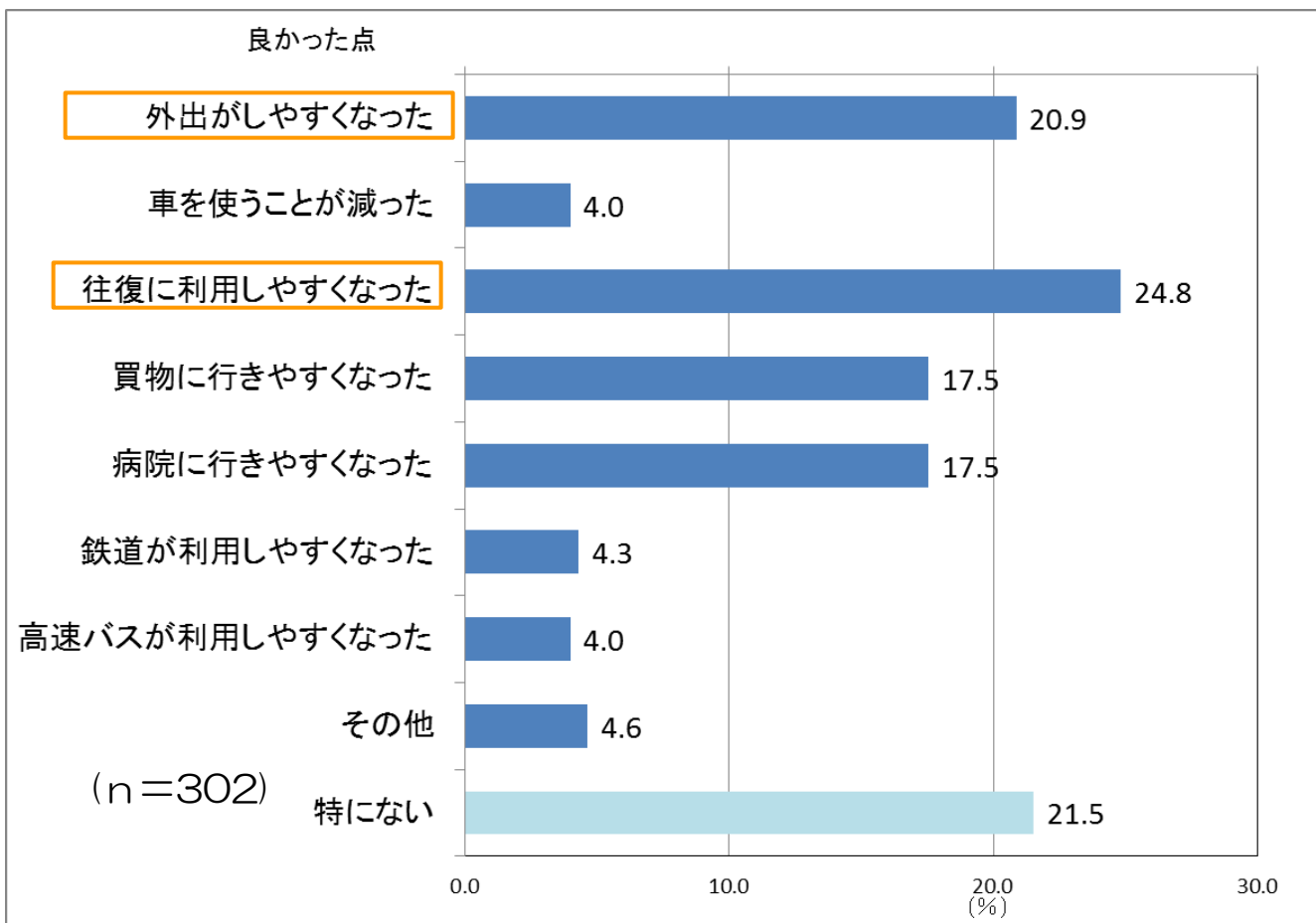


資料：デマンド交通登録者アンケート調査

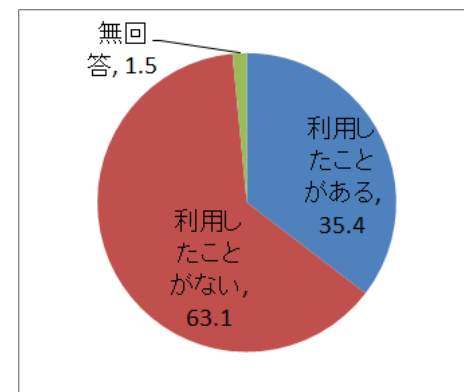


さとバスからデマンド交通に変わって良かった点は？

- 運行本数がさとバスの時の3~4本からデマンド交通の導入後12本に増加したこともあり、合計で『往復に利用しやすくなった』が最も多く、次に『外出が多くなった』が多い
- 『特にない』と回答した人の63.1%は利用したことがない人である



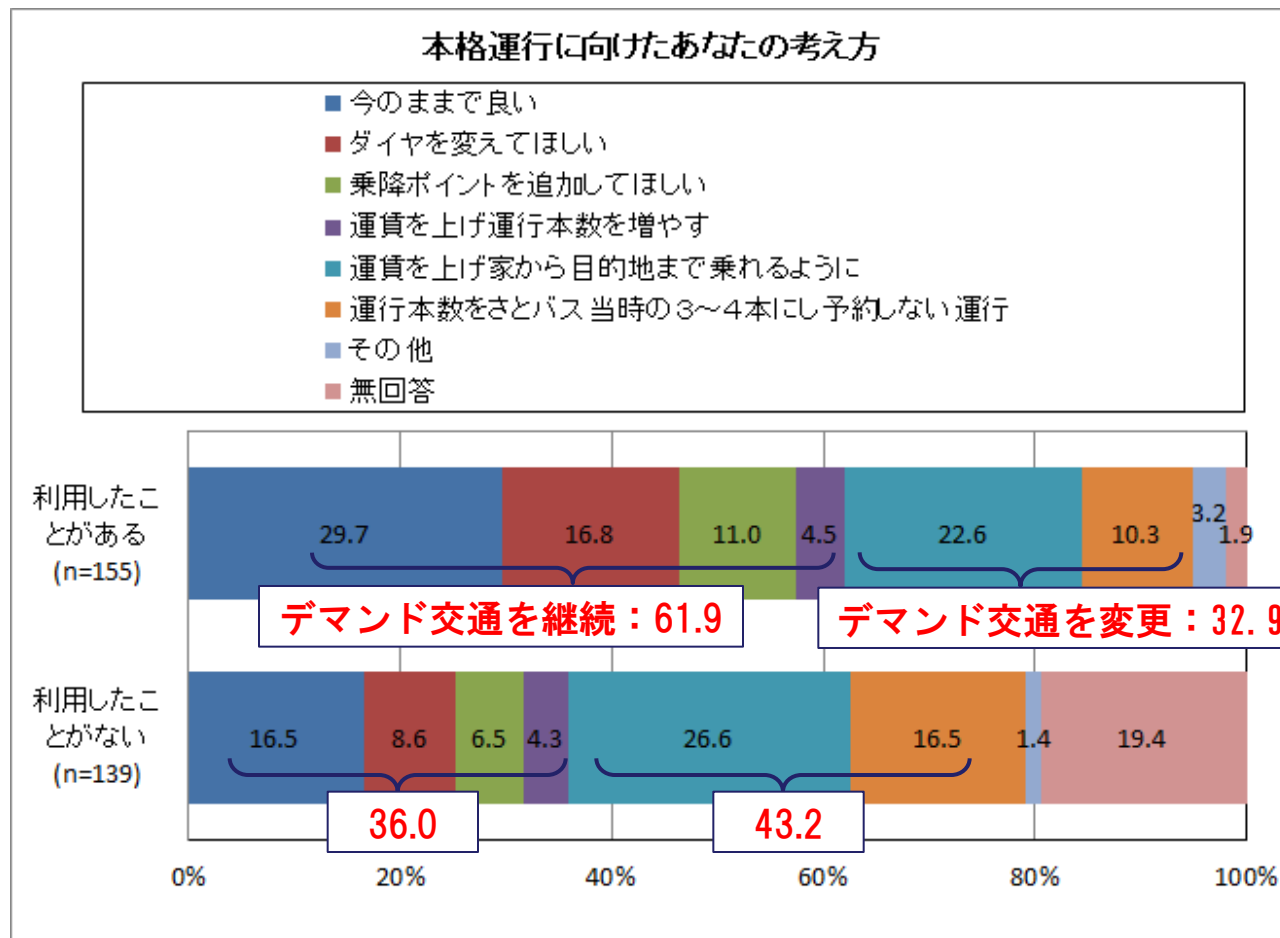
『特にない』の回答者のデマンド交通の利用状況 (n=65)





本格運行に向けたあなたの考え方は？

- デマンド交通を利用したことがある人は、今の運行形態を継続する割合が6割を超えている一方、利用したことがない人は、今の運行形態を変えることを望む割合が約5割である

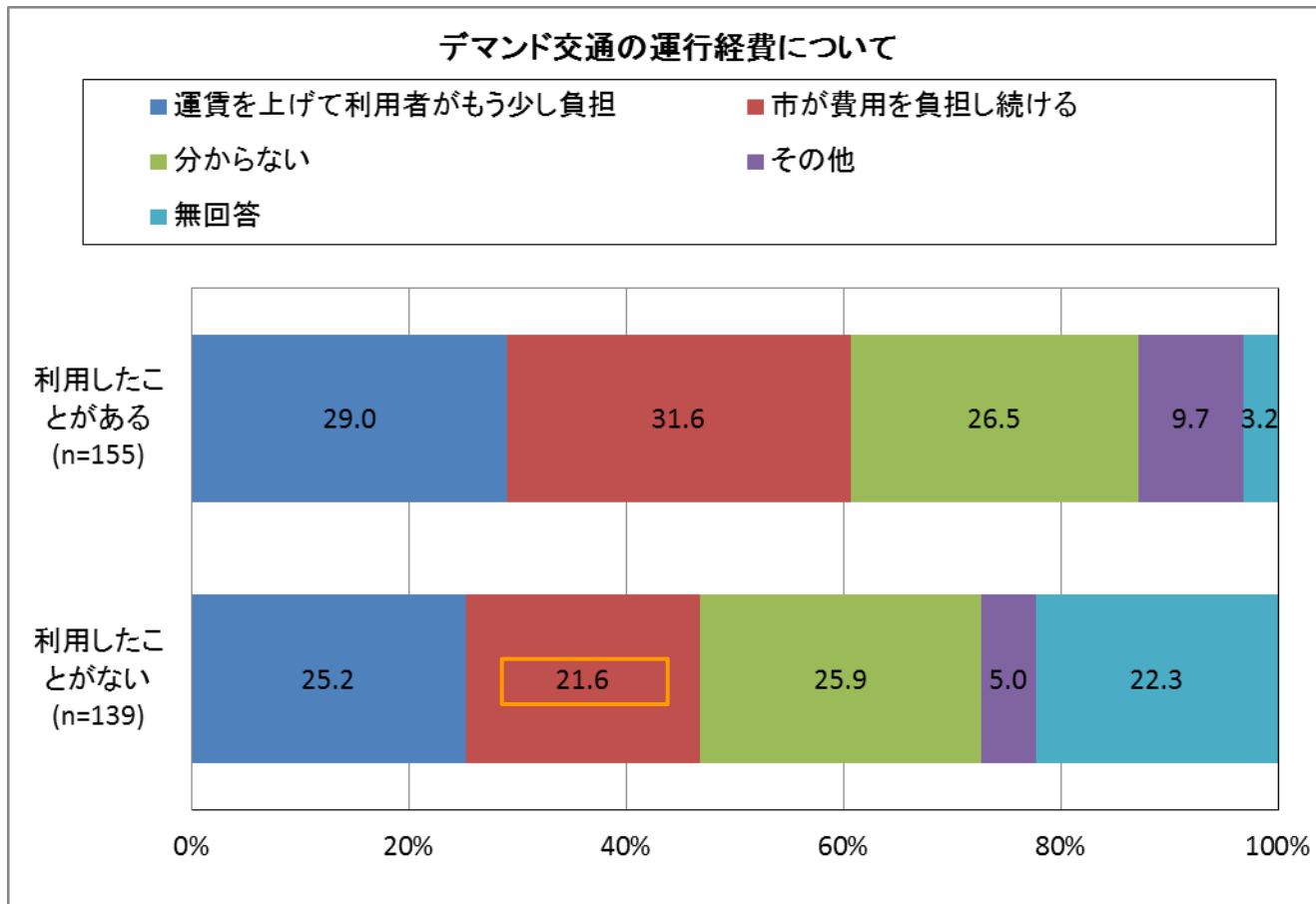


資料：デマンド交通登録者アンケート調査



デマンド交通の運行経費の負担について？

■デマンド交通を利用したことがない人でも『市が費用を負担し続ける』回答が一定割合あるなど、必要性に対する理解は示されている



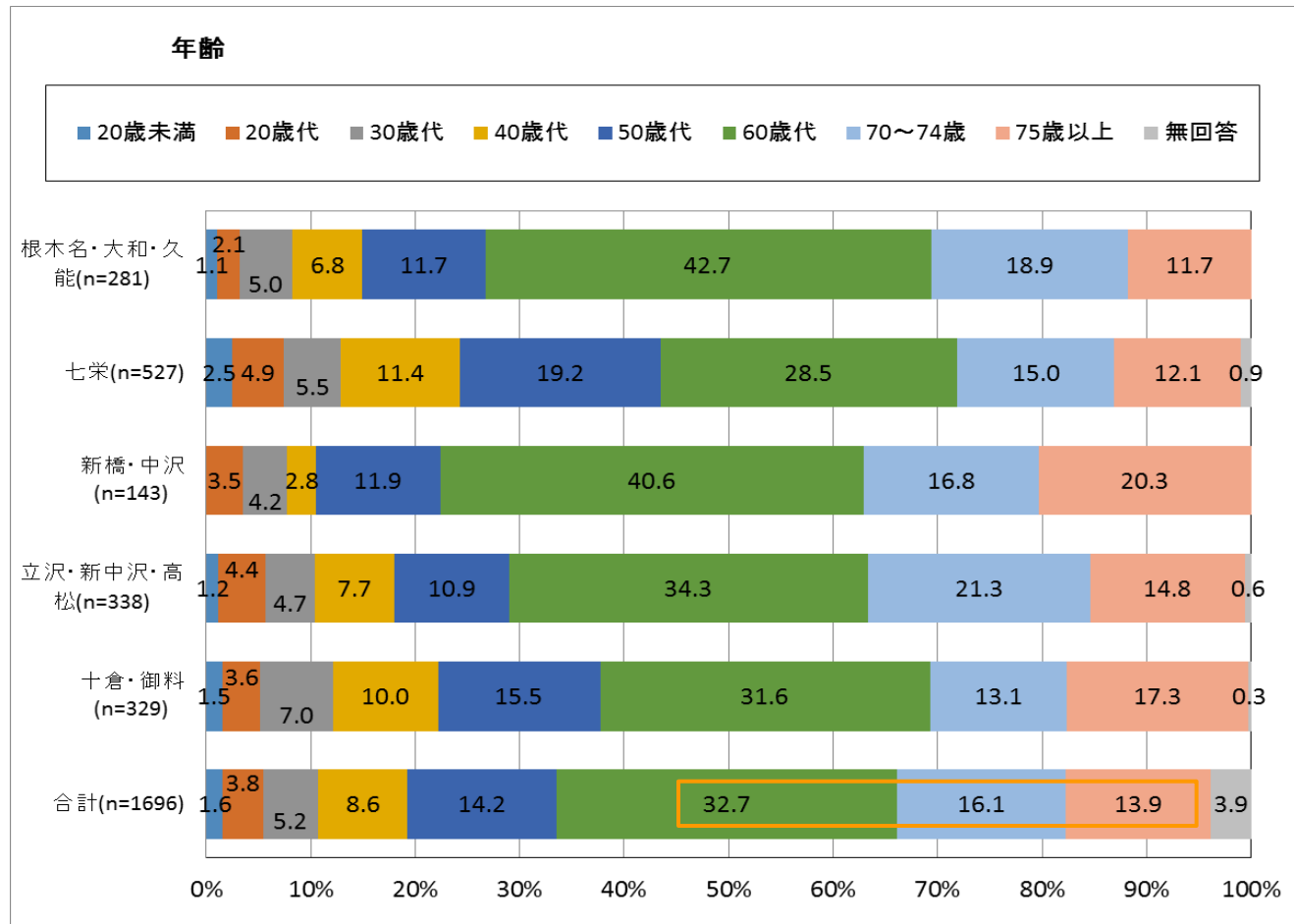
資料：デマンド交通登録者アンケート調査



4次実証運行 沿道アンケート調査結果

回答者の年齢構成

■ 年齢は60歳以上の方が約6割

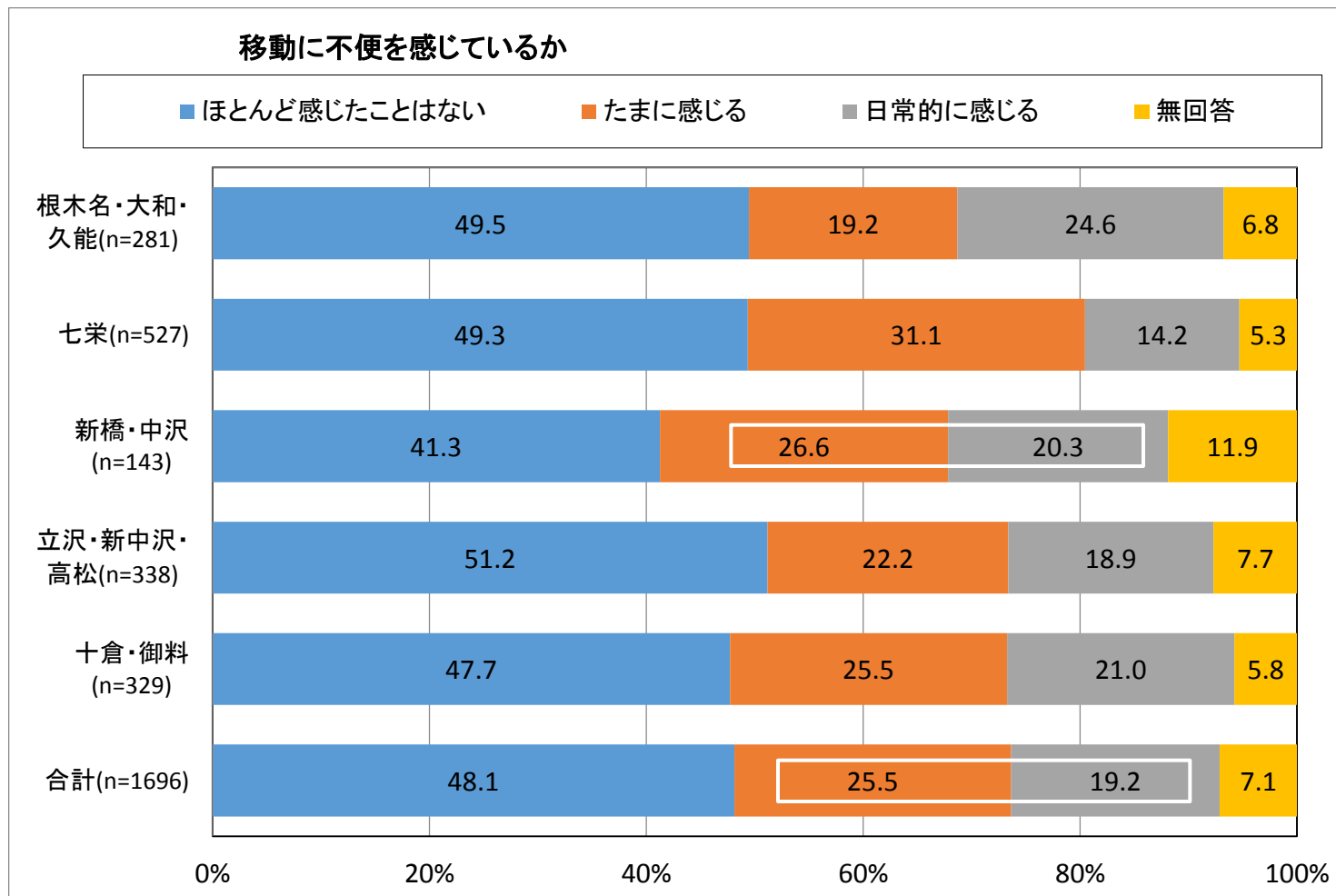


資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



移動に不便を感じることはあるか？

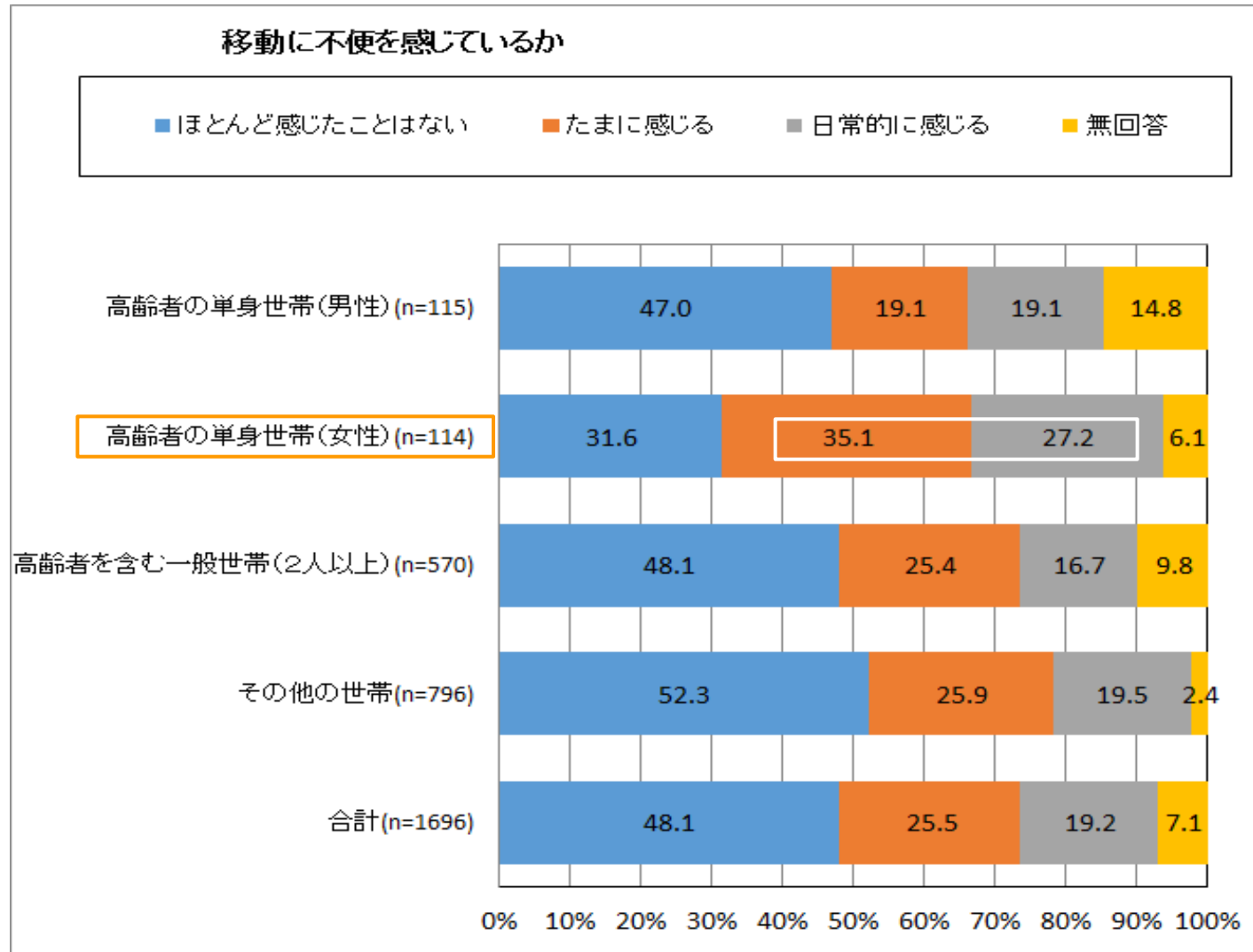
■ 合計で約4割が移動に不便を感じており、特に新橋・中沢地区ではその割合が高い



資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



■家族構成別にみても、移動に不便を感じている割合に大きな変化はないが、高齢者の女性の単身世帯では他に比べ移動に不便を感じる割合が高い

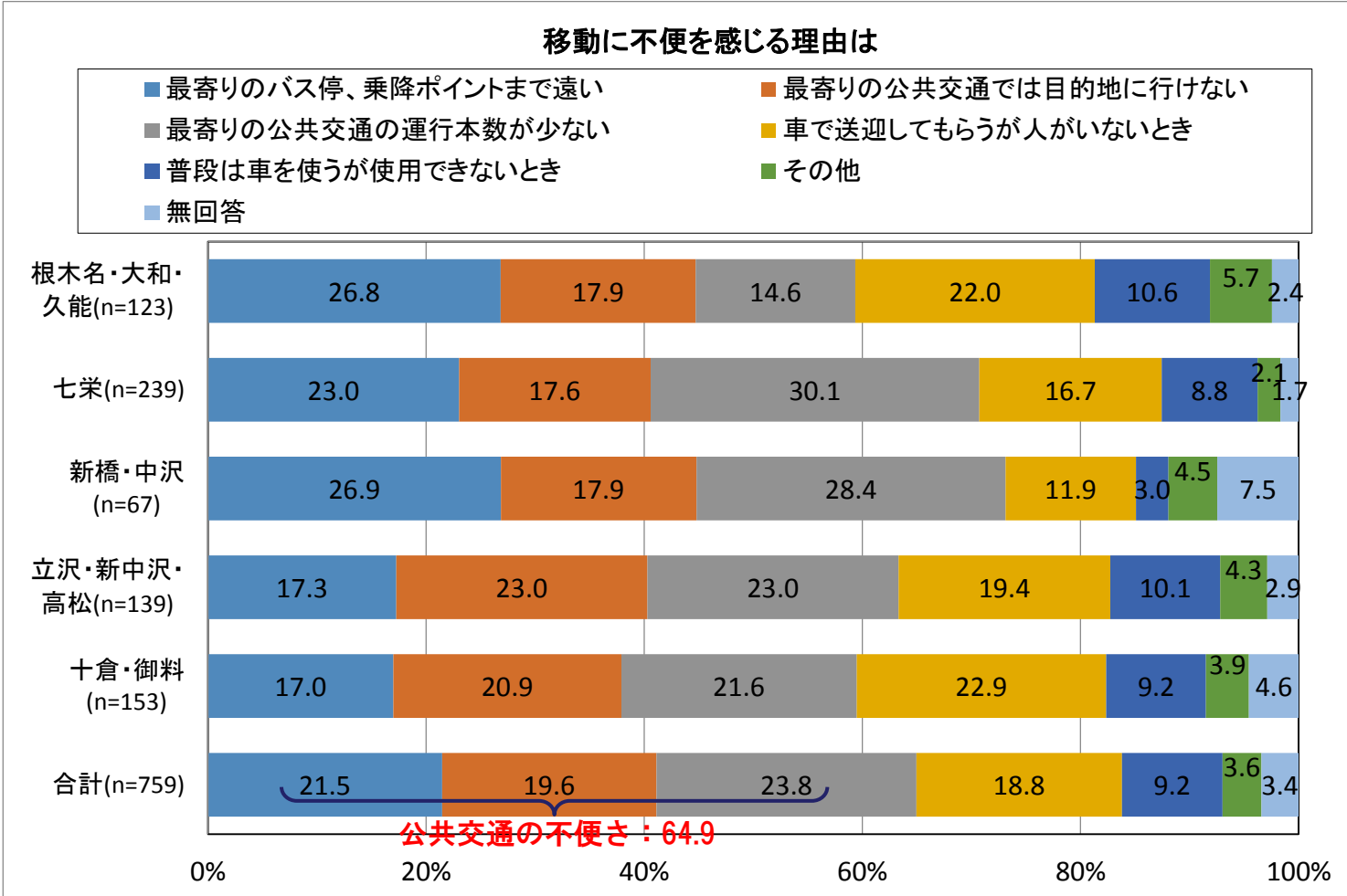


資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



たまに又は日常的に移動が不便に感じる理由は？

■ 合計で『最寄りの公共交通の運行本数が少ない』が最も多いなど、公共交通の不便さが約6割を占めている



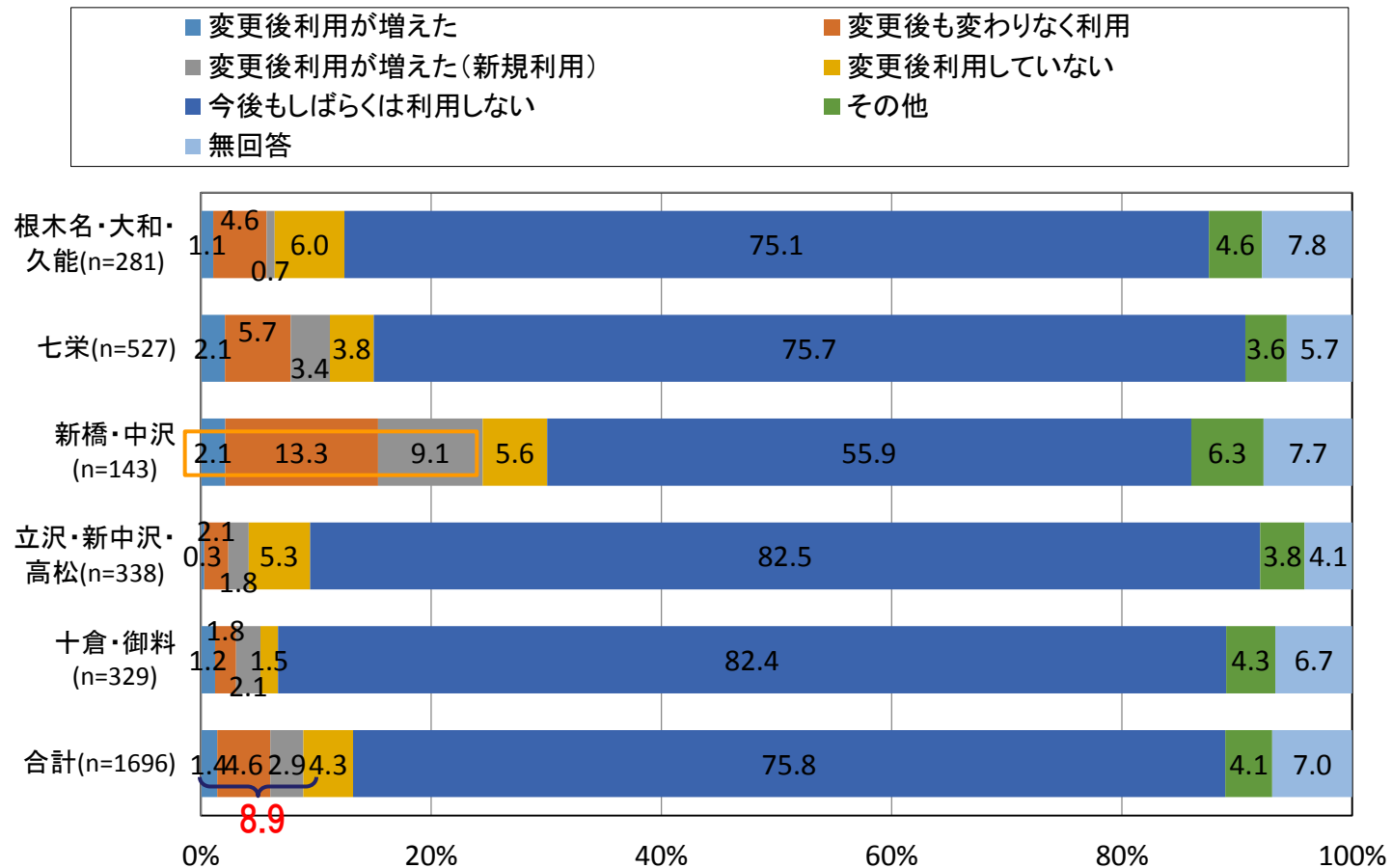
資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



平成25年4月以前より利用の仕方が変わったか？

- 合計で約8割は、『さとバス、デマンド交通をしばらく利用しない』と回答
- 合計で変わりなく利用、利用が増えたのは8.9%、『変更後利用していない』を上回っている、特に新橋・中沢地域でその割合が高い

平成25年4月からのさとバス、デマンド交通への変更後の利用の仕方

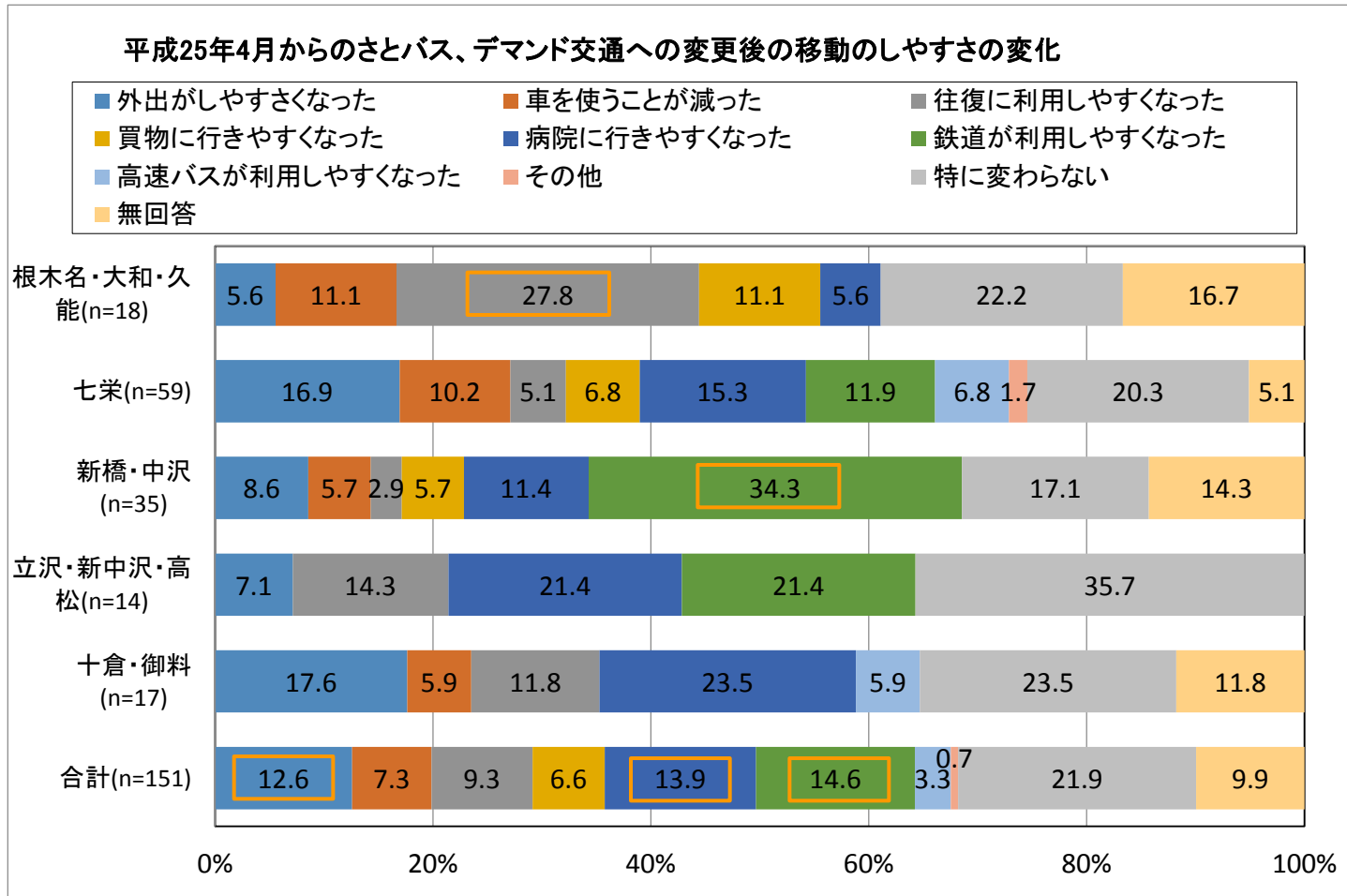


資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



以前から利用している人は移動しやすさが変わったか？

- さとバスやデマンド交通を利用している人の合計で『鉄道が利用しやすくなった』『病院に行きやすくなった』『外出がしやすくなった』割合が高い
- 根木名・大和・久能地区は『往復に利用しやすくなった』、新橋・中沢地区は『鉄道が利用しやすくなった』割合が特に高い

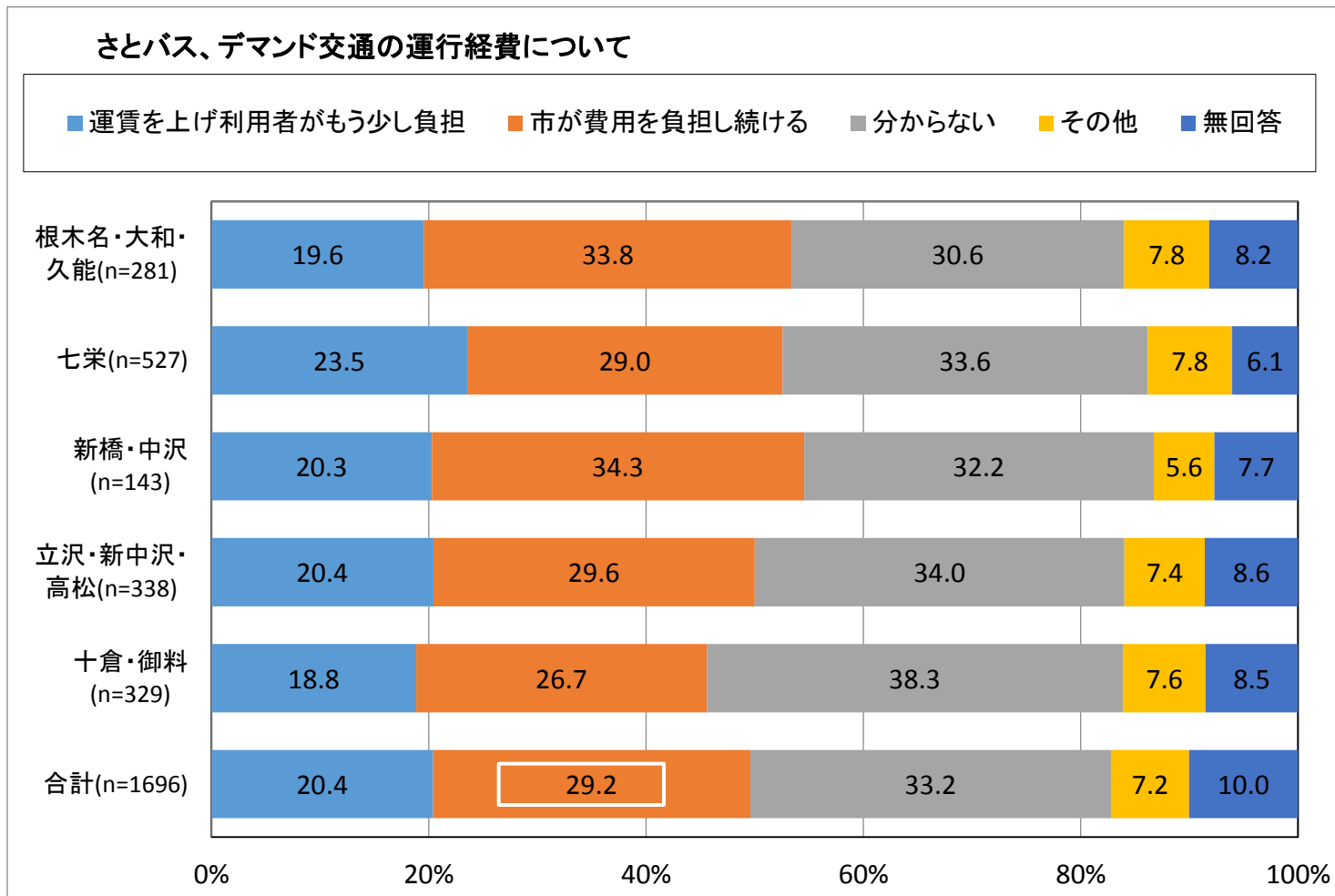


資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



運行経費を市が負担していることについてどう思いますか？

■ 合計で『市が費用を負担し続ける』が約3割で、『運賃を上げ利用者がもう少し負担』を上回っているなど、さとバスやデマンド交通に対する理解を示している

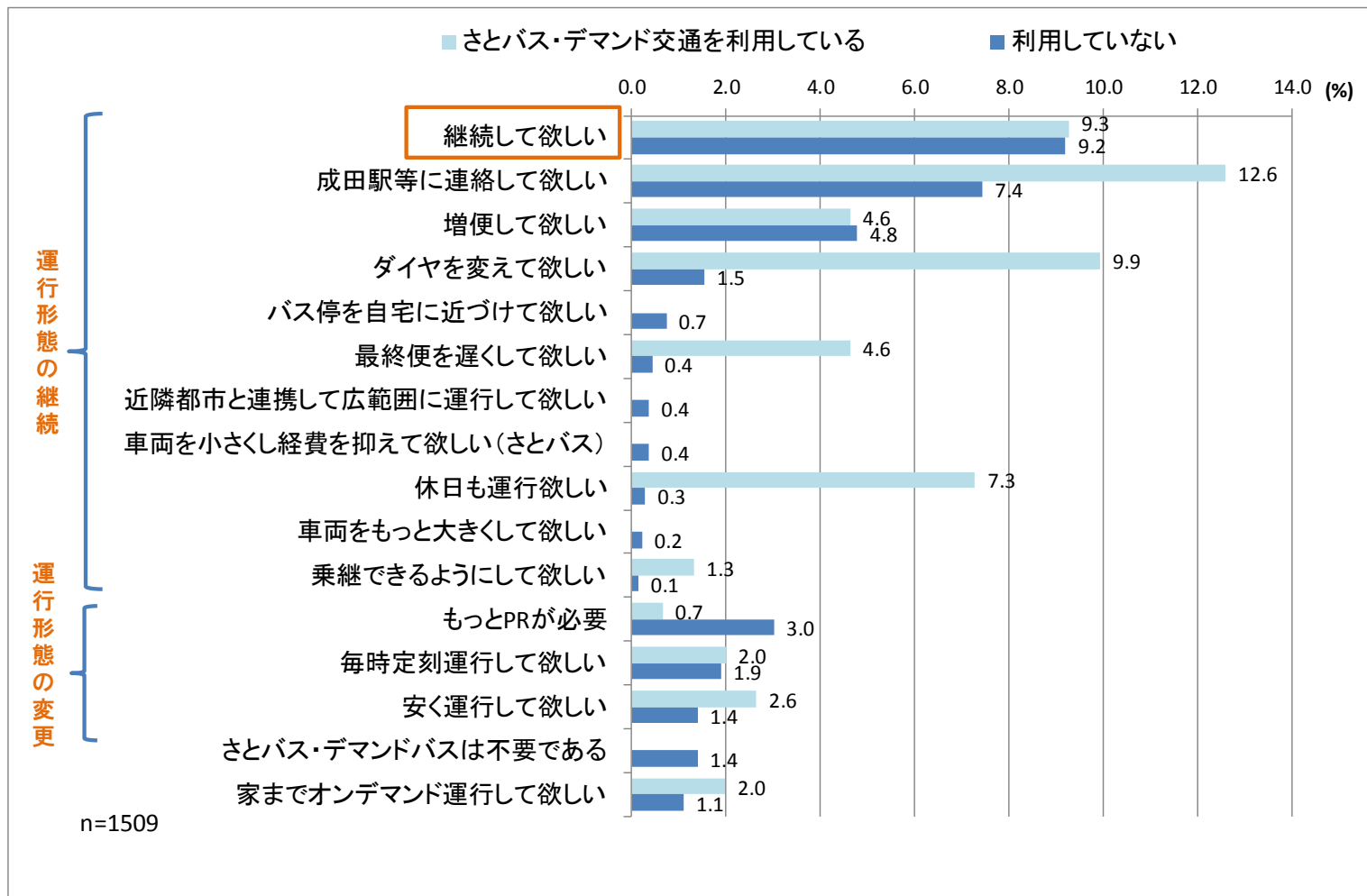


資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



本格運行に向けた自由記入欄（キーワードごとにまとめ集計）

■ 継続して欲しい、運行計画の変更が必要（運行形態の継続）を含め運行を継続させる意見が多くを占める



資料：さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査



実証運行の評価（まとめ）

《実証運行の評価》

- さとバスやデマンド交通は、高齢者等の自動車を利用できない移動制約者の利用が主体
- 概ね10年後以降に、75歳を超える人の割合が今の2倍（約2割）に達することが予測されるなど、今後益々、移動制約者が急増することが予測される
- さとバス、デマンド交通は、『外出がしやすくなった』『往復で利用しやすくなった』などの導入効果が得られ、利用は増加の傾向

《本格運行に向けた沿道市民意見》

本格運行に向け、『市が運行経費を負担し続ける』が『運賃を上げ利用者が負担する』よりも上回り、必要性が理解されるなど、本格運行への移行は**肯定的な意見が多い**

《移動の不便さ》

さとバス、デマンド交通の沿道地域において、約4割が移動に不便を感じており、その約6割が公共交通の不便さを上げている

- さとバス、デマンド交通の導入により、公共交通での移動のしやすさが向上したものの、移動の不便を感じている市民は少なくない
- 市民は、さとバスやデマンド交通の必要性、継続性に理解を示している
- このため、さとバス、デマンド交通ともに、平成27年4月から将来に渡って運行を維持、向上させる**本格運行に切り替える**



3) 本格運行

《富里市地域公共交通の基本的な考え方》

- ・さとバスやデマンド交通は、路線バスでカバーできない地域や需要に対し、路線バスを補完する地域公共交通であり、本市の地域交通は、限られた予算の中、持続可能なより効果的、効率的な運行を目指し、地域に合った運行形態を選択する。
- ・ある程度、定期的にまとまった利用が発生する場合は、定時定路線（さとバス）が基本であり、外出頻度が低く、分散的に利用される場合には、利用に合わせて運行するデマンド交通が基本となる。
- ・本市のデマンド交通は、基本運行ルート・ダイヤを定めることで、専用車両の借り上げや予約毎に運行計画を立てるシステムが不要なこと、また運行毎の実働回数払いとすることで、無駄のない契約を行うなど、運行経費を抑え、より多くの便数を確保するなどのサービス水準の向上を図っている。
- ・今後の高齢化の進展に伴い、ドアツードアの運行に対する要望もさらに高まることが予測されるものの、当面その役割は、NPO等が実施している福祉交通が担う。

《乗合交通と福祉交通の役割分担の考え方》

- ドアツードアのように個々のニーズに応じた輸送サービスは、基本的にタクシー等が距離等に応じた対価のもとに提供するものであり、乗合交通に比べ高価になる。
(例えば、NPO法人富里ビークルサービスの送迎の料金は10km、1時間まで1,000円、5km毎、30分毎に500円の追加)
- 乗合交通は、個々のニーズを集約し、複数でその経費を持ち合うことで、運賃を抑えるものであり、基本的には乗場まで自力で移動できる人を対象に行う。
- 自力で乗場まで移動できない人は、福祉交通がサービスを提供する。



3) 本格運行

さとバス

《さとバスの評価》

- ・ 鉄道が利用しやすくなった等の効果が得られた一方で、富里バスターミナル発の最終便が早い（12時40分）等、利用しづらくなった点もある
- ・ 結果的に、往復利用するよりも、帰りの時間が合わない等を理由に行きだけ利用する人が多い

《本格運行計画》

- 今の運行形態（定時定路線）による2系統運行（酒々井駅線・富里BT線）を継続する
- 富里BT発：①第2便のダイヤ変更
②12時40分以降に発車する便の追加、変更

《今後の課題》

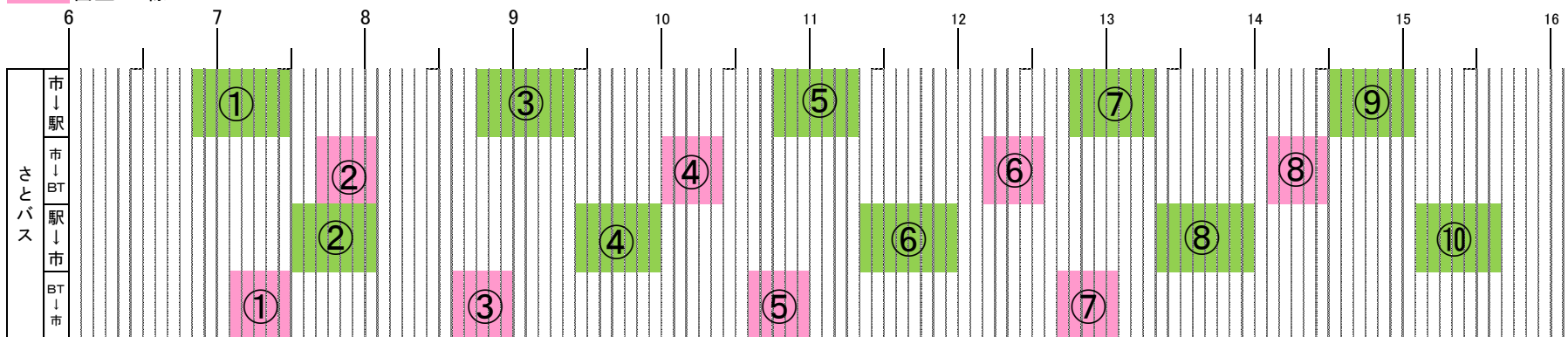
- 将来的に少子高齢化が益々進む中、さとバスは通学目的の利用が多いことから、利用状況に変化が生じた場合は、必要に応じてデマンド交通等の運行形態の見直しを検討する
- 広報活動の推進



さとバスのダイヤ変更・増便

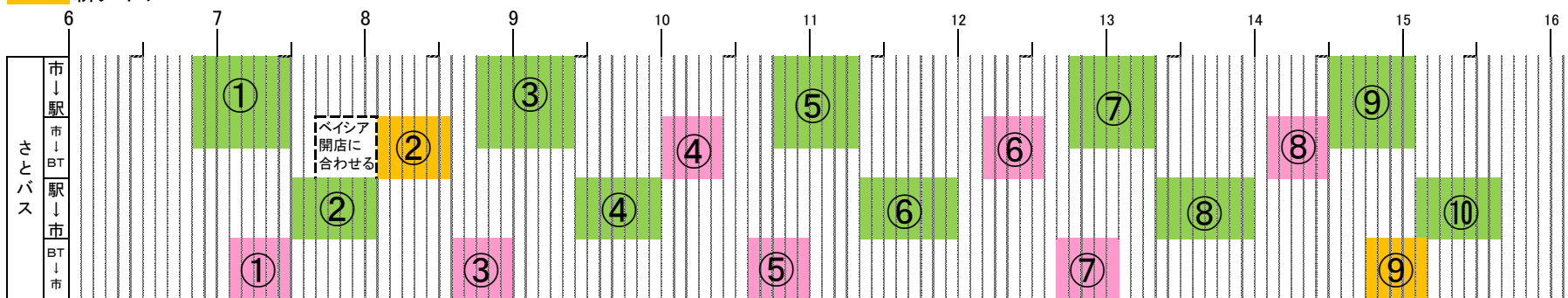
4次実証運行(H26.10.1~)

- 酒々井駅線
- 富里BT線



本格運行(H27.4.1~)[2便のダイヤ変更、14時4分以降に発車する便の追加、変更]

- 酒々井駅線
- 富里BT線
- 新ダイヤ





デマンド交通

《デマンド交通の評価》

- ・以前さとバスを利用していた人が、デマンド交通を利用しない理由の多くは予約の煩わしさである（さとバス・デマンド交通に関する沿道アンケート調査結果）
- ・利用者は増加傾向であり、さとバス当時の運行本数3~4本から12本に増便したことにより、『往復に利用しやすくなった』『外出が多くなった』など、導入効果は高い
- ・さとバスの運行に戻すことよりも、『今のままで良い』や運行サービスを高める意見が多いなど、デマンド交通を継続・強化する意見が多い

《本格運行計画》

- 利用者は増加傾向を示していることから、
今の運行形態（デマンド交通）による3路線の運行を継続する
- 根木名、十倉ルートはアンケート結果等を踏まえ乗降ポイントを追加する

《今後の課題》

- 現行の車両（セダンタイプ）の定員は大人3名であり、満車で運行しても運行経費を上回らないことから、運行経費に見合った運賃収入が得られるよう利用実態に応じてワゴン車等の導入を研究する
- 今の乗降ポイントを必要な時期に見直す場合の追加・変更・廃止のルールづくり
- 高齢化の進展に伴い自力で乗り場まで歩けなくなる、歩ける距離が短くなるなど、利用者動向に合わせた福祉交通への転換の検討
- 広報活動の推進（使い方等）

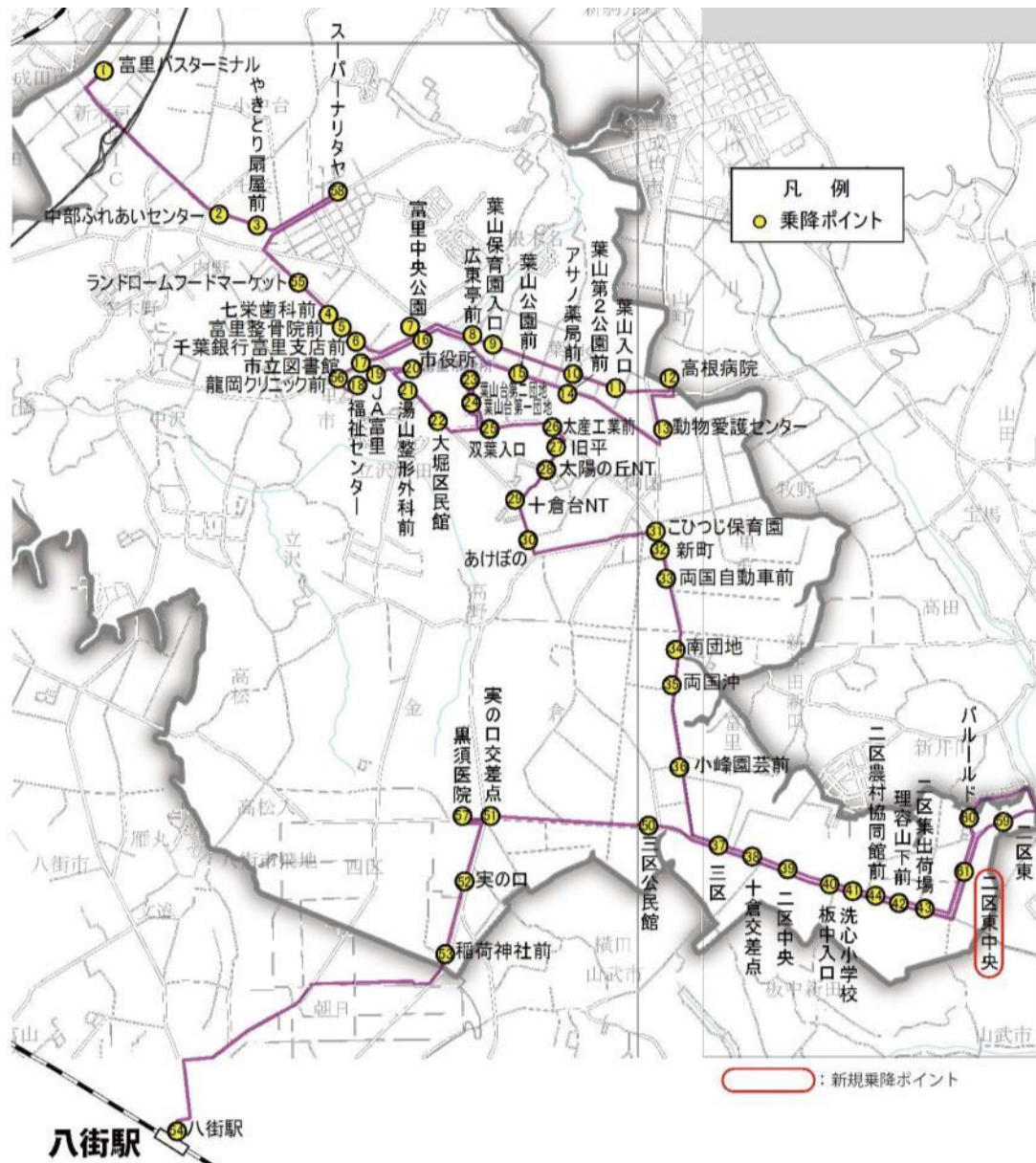


根木名ルートに乗降ポイントの追加





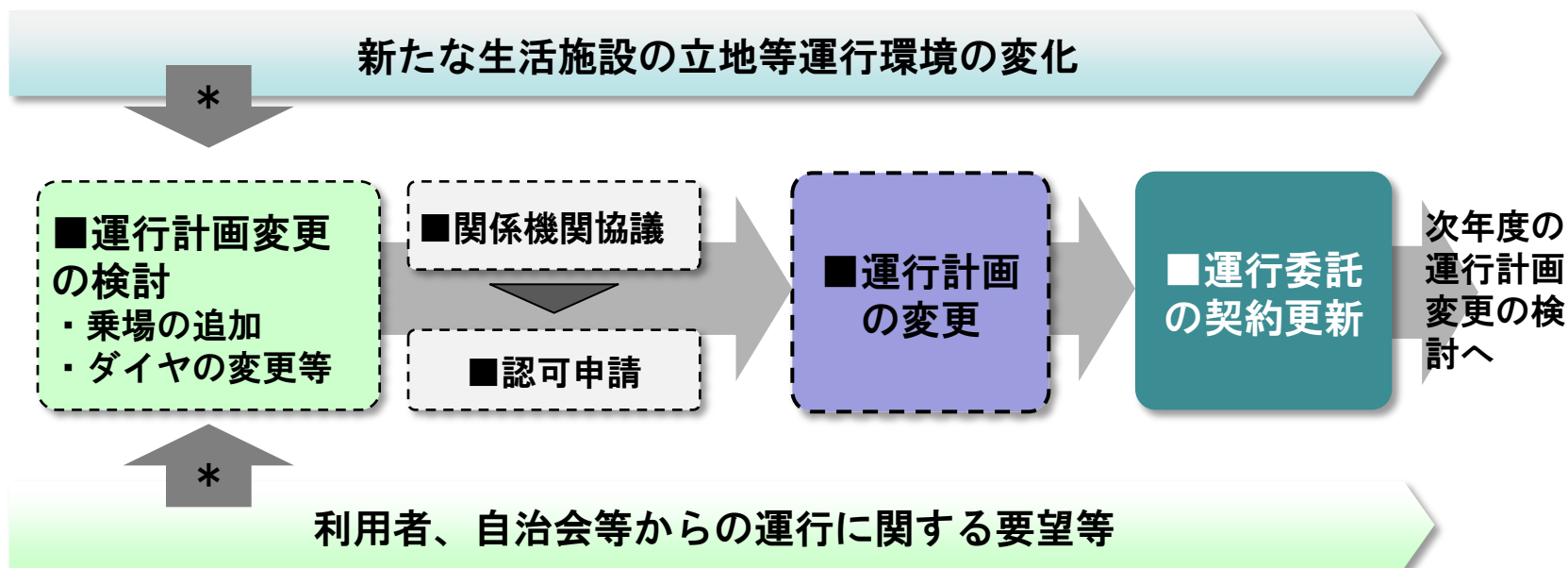
十倉ルートの乗降ポイントの追加





2. 本格運行後の進め方について

運行委託の契約更新に合わせた運行計画検討の流れ



* 状況等を確認し契約更新に合わせて検討する

◆地域公共交通会議（毎年1回以上の開催）

- ・ 運行計画の変更等がある場合に開催
- ・ 運行計画の変更がない場合は運行実績等の報告

広報活動