

平成27年度 富里市地域公共交通会議

- (1) さとバス利用状況
- (2) デマンド交通利用状況
- (3) 高速バス利用状況
- (4) 今後の取り組み

平成28年3月10日

◆これまでの取組状況

さとバス

平成25年度	第1次実証運行(H25.4.1～) ◆ JR酒々井駅・富里BTにルート拡大 ◆ 増便(7便→10便) ◆ 富里BTを発着地点とする循環型運行 第2次実証運行(H25.10.1～) ◆ 夕方の便を昼間の時間帯に変更 ◆ 停留所の追加(2箇所)
平成26年度	第3次実証運行(H26.4.1～) ◆ 停留所の追加(1箇所) 第4次実証運行(H26.10.1～) ◆ 循環型から酒々井駅線と富里BT線の2ルートへ再編 ◆ 京成酒々井駅への接続
平成27年度	本格運行(H27.4.1～) ◆ 南平台ルートの変更 ◆ 富里BT線第2便のダイヤ変更 ◆ 増便(富里BT線:8便→9便)

デマンド交通

平成25年度	第1次実証運行(H25.4.1～) ◆ JR八街駅・富里BTにルート拡大 第2次実証運行(H25.10.1～) ◆ 増便(8便→12便) ◆ 停留所の追加(3箇所)
平成26年度	第3次実証運行(H26.4.1～) ◆ 停留所の追加(4箇所) 第4次実証運行(H26.10.1～) ◆ 停留所の追加(3箇所)
平成27年度	本格運行(H27.4.1～) ◆ 停留所の追加(2箇所)

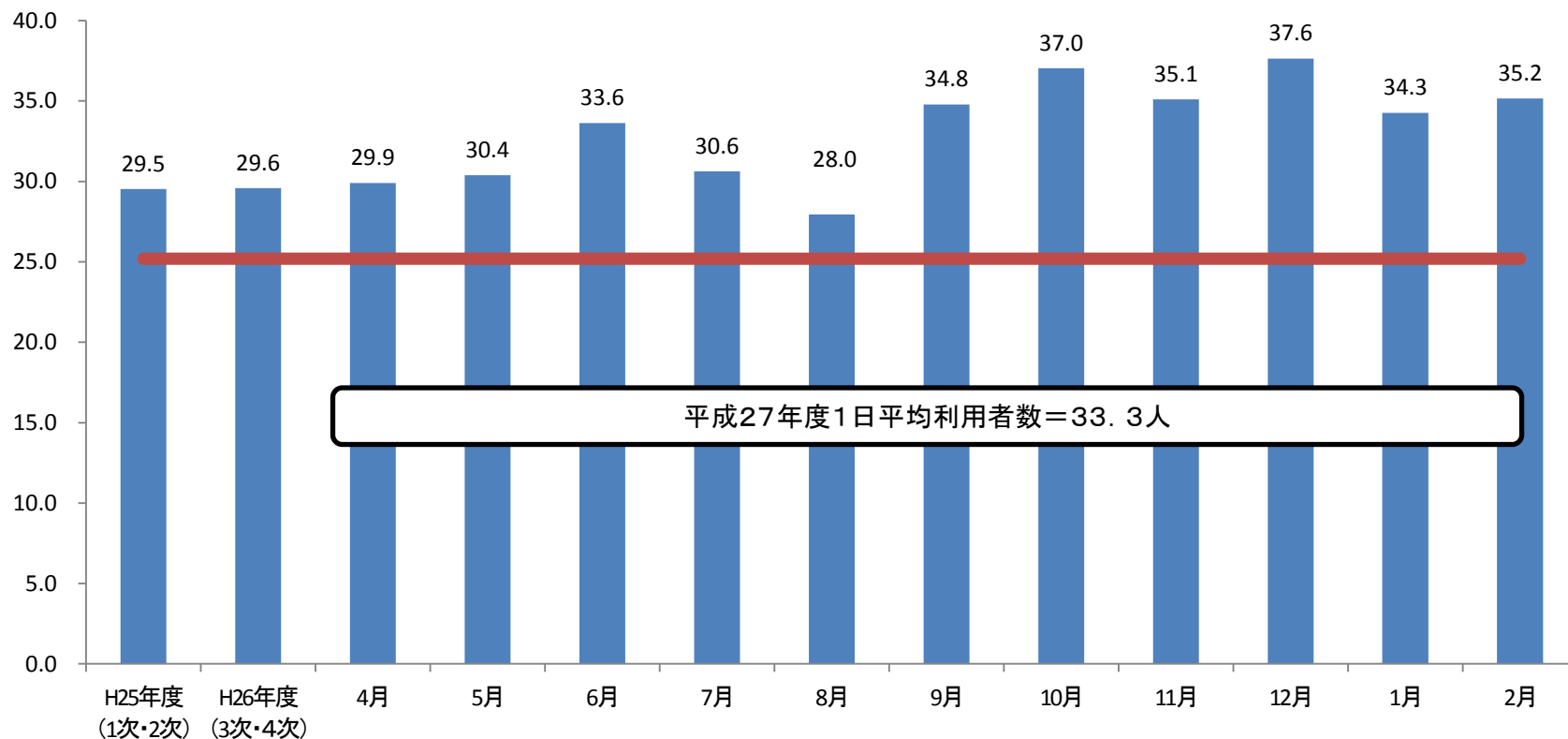
(1-1) さとバス利用状況

- さとバスの1日平均利用者数は、実証運行を開始した平成25年度は29.5人で平成26年度は29.6人と横ばい。平成27年度は33.3人と増加している。
- 平成25年度以降は見直し前(平成24年度)の利用者数を超えている。

さとバス1日平均利用者数

人／日

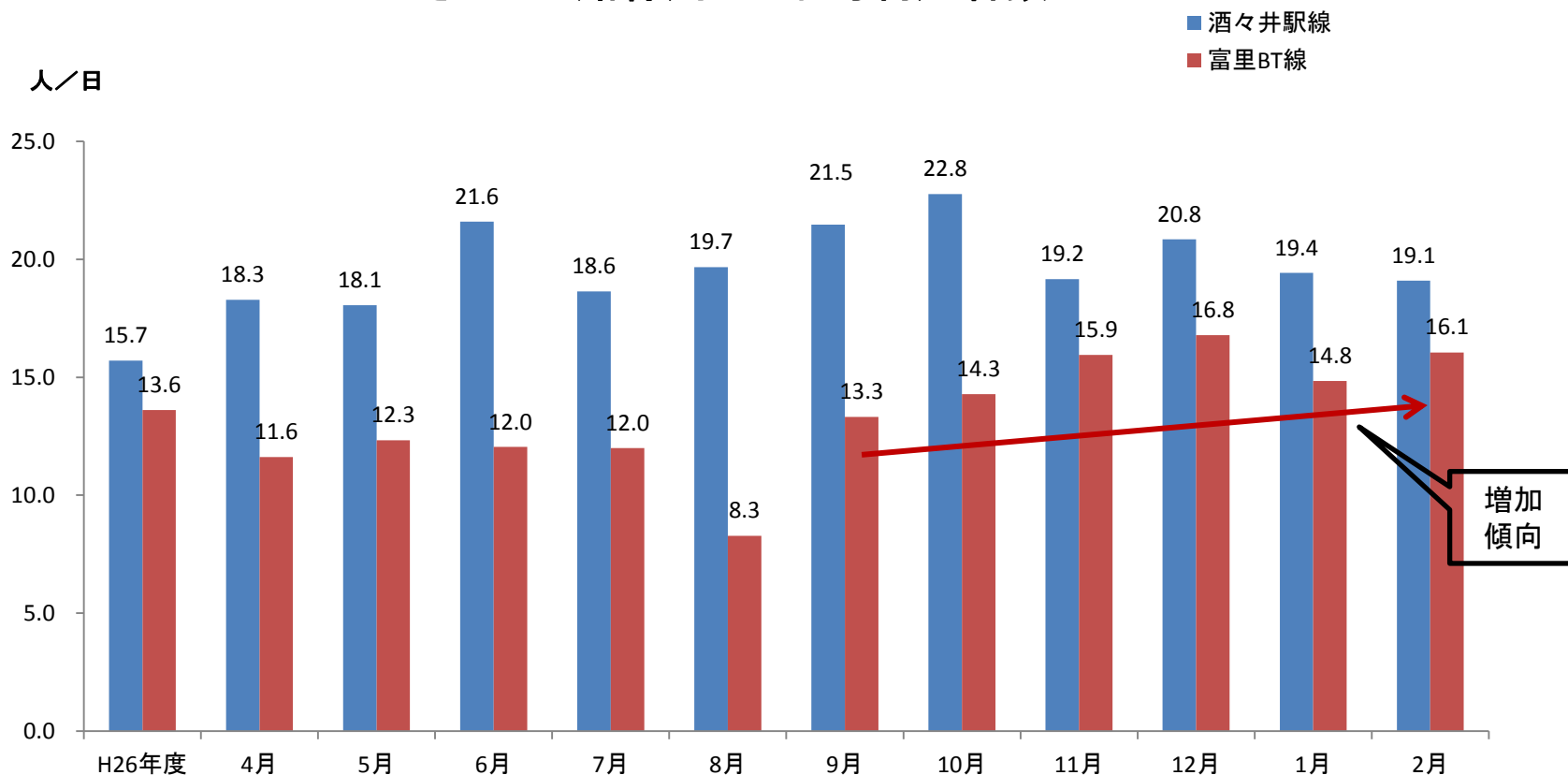
— 平成24年度1日平均利用者数（25.2人）



(1-2) さとバス利用状況(路線別)

- さとバスの路線別1日平均利用者数は、酒々井駅線は富里BT線に比べ利用が多く一定した利用がある。富里BT線は、酒々井駅線に比べ利用が低迷するが、下半期の利用者数は増加傾向である。

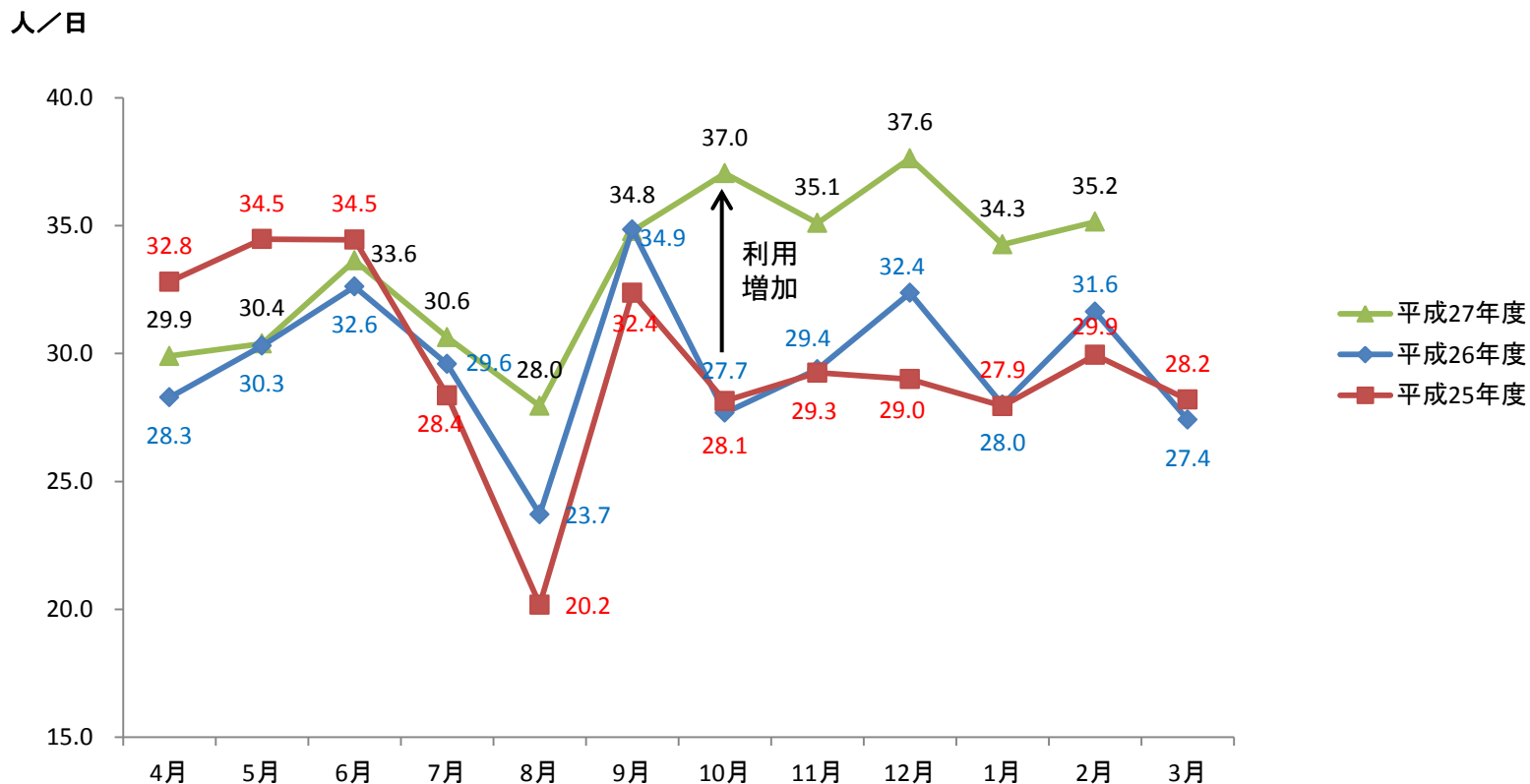
さとバス路線別1日平均利用者数



(1-3)さとバス利用状況(対前年度同月比)

- 平成25年度から平成27年度の利用状況を同月比で比較すると、平成25年度の実証運行開始当初に限ってはルート拡大や増便効果による影響が見受けられる。
- 各年度、毎月同一の利用動向だが、平成27年度の10月以降は過年度に比べて利用が大幅に増加している。

さとバス前年度同月比1日平均利用者数

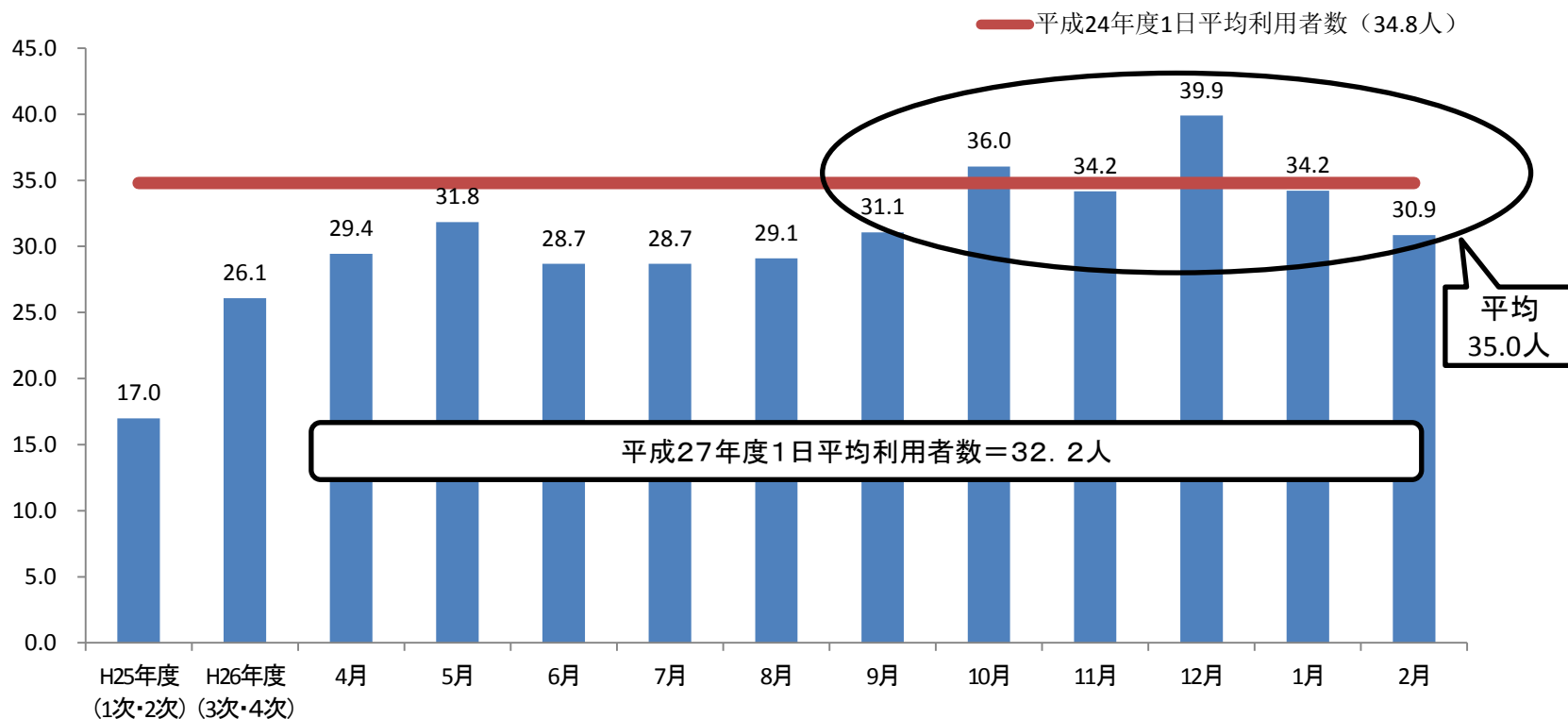


(2-1) デマンド交通

- 全ルートの日平均利用者数は、実証運行を開始した平成25年度は17.0人であるものの、平成26年度は26.1人、平成27年度は32.2人と年々増加している。
- 平成27年度4月以降は利用者はほぼ横ばい。
- 下半期では、平均35.0人で見直し前(平成24年度)の利用者数と同等である。

デマンド交通1日平均利用者数(全ルート)

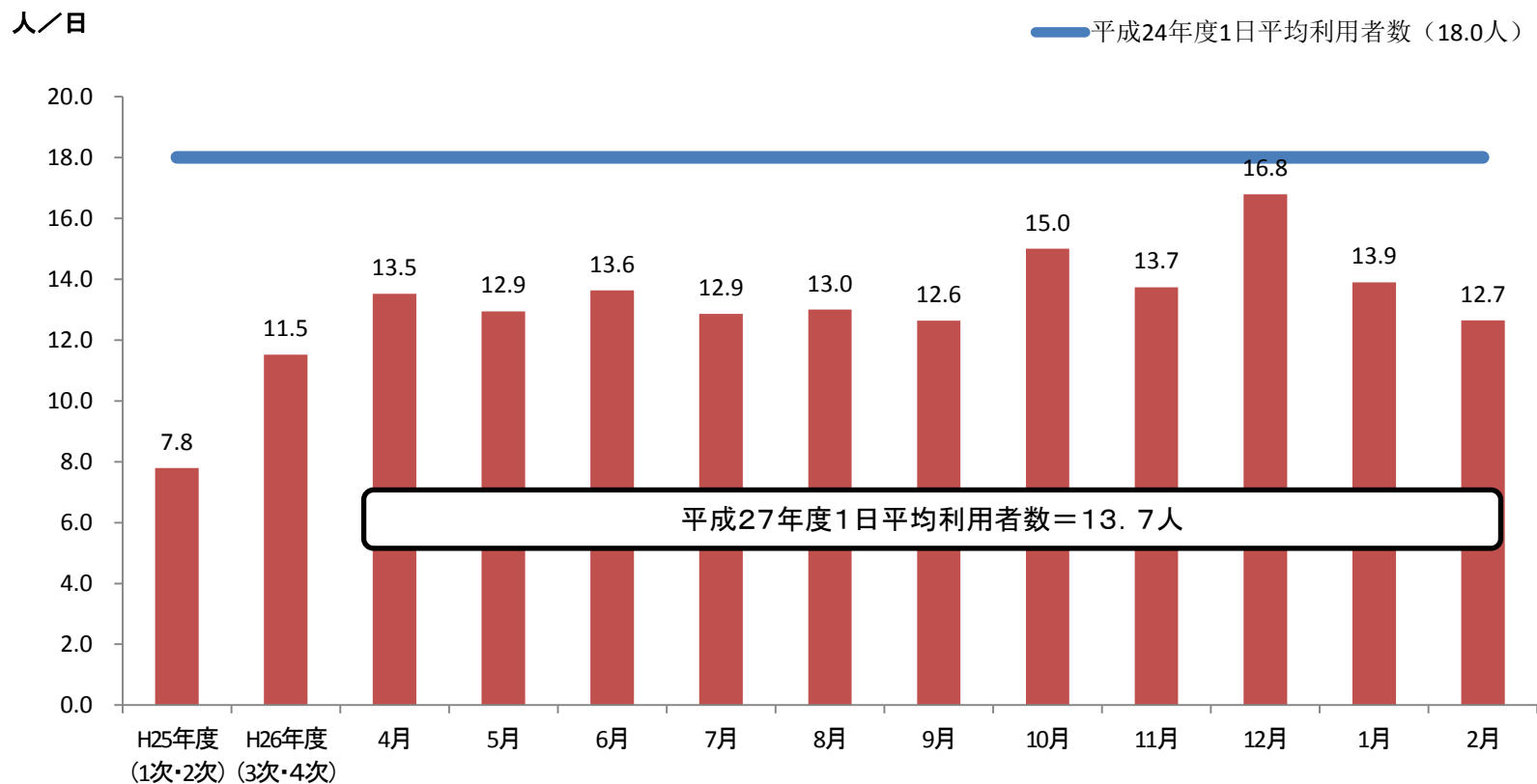
人/日



(2-2) デマンド交通

- 根木名ルートの日平均利用者数は、実証運行を開始した平成25年度は7.8人で、平成26年度は11.5人、平成27年度は13.7人と年々増加している。
- 平成27年度4月以降は利用者は微増しており、見直し前(平成24年度)の利用者数に達する傾向がある。

デマンド交通1日平均利用者数(根木名ルート)



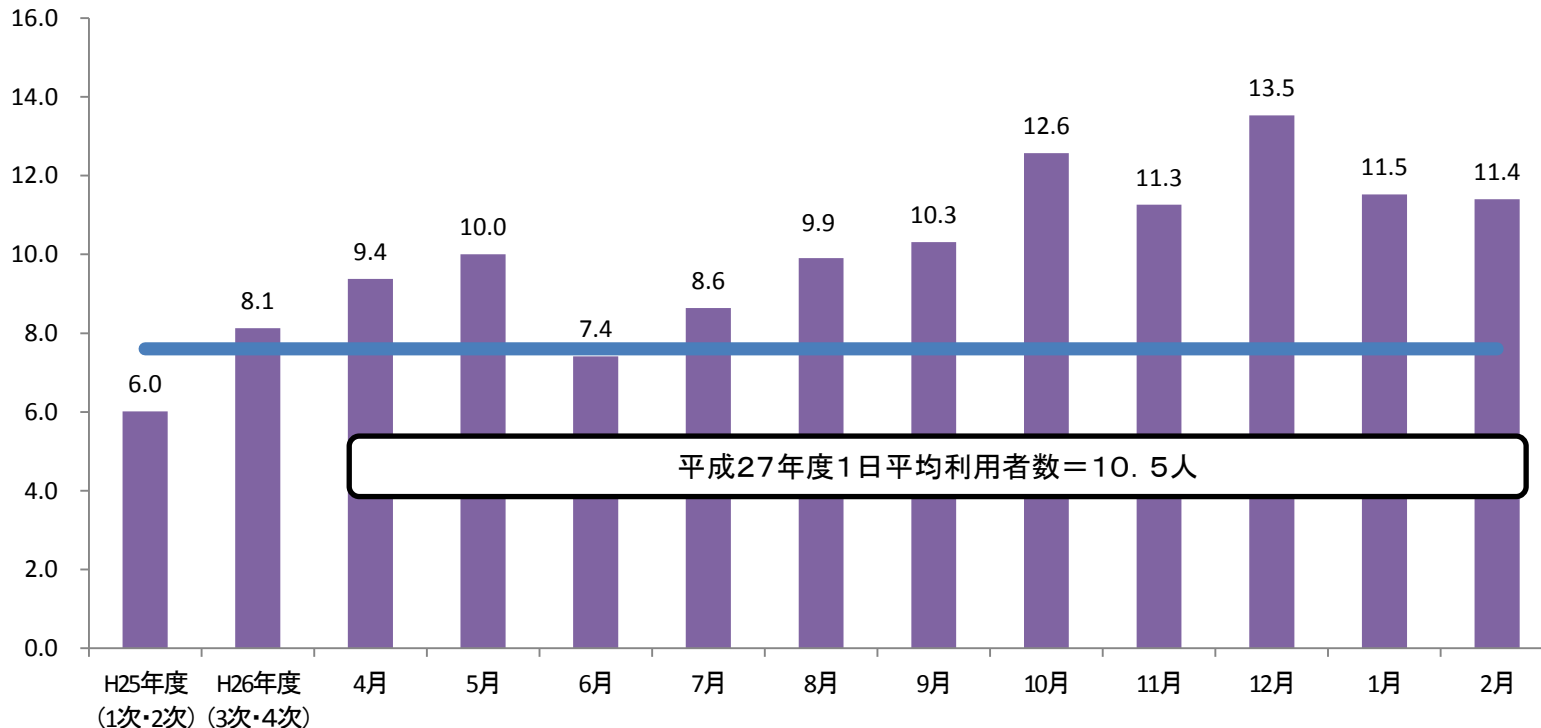
(2-3) デマンド交通

- ・ 十倉ルートの日平均利用者数は、実証運行を開始した平成25年度の6.0人から、平成26年度は8.1人、平成27年度は10.5人と年々増加している。
- ・ 平成27年度4月以降は利用者は増加しており、見直し前(平成24年度)の利用者数を超えている。

デマンド交通1日平均利用者数(十倉ルート)

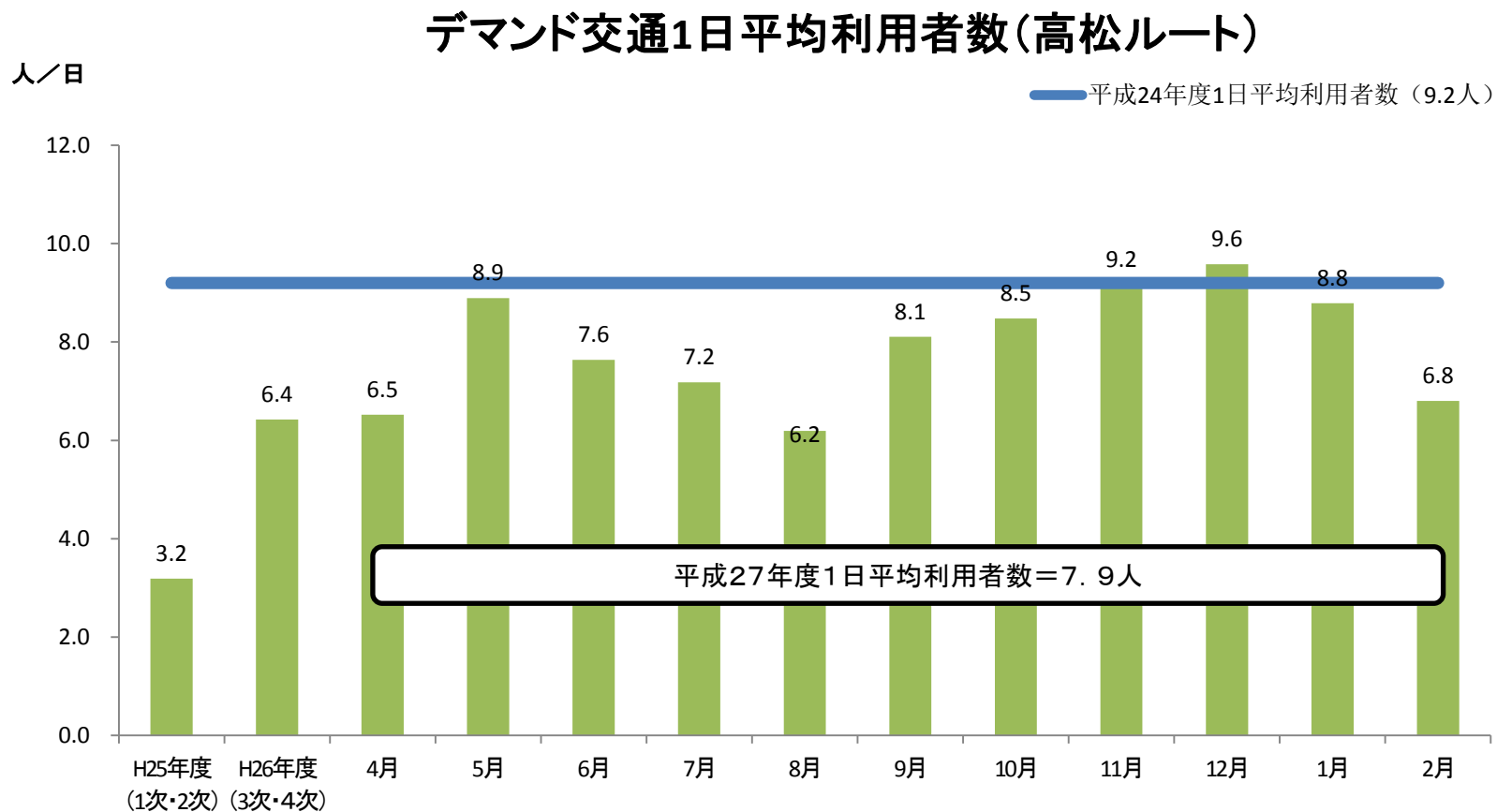
人/日

— 平成24年度1日平均利用者数(7.6人)



(2-4) デマンド交通

- 高松ルートの日平均利用者数は、実証運行を開始した平成25年度の3.2人から、平成26年度は6.4人、平成27年度は7.9人と年々増加している。
- 平成27年度4月以降は利用者は一時的に減少しているが、下半期の利用は横ばいで、見直し前(平成24年度)の利用者数と同等の利用がある。

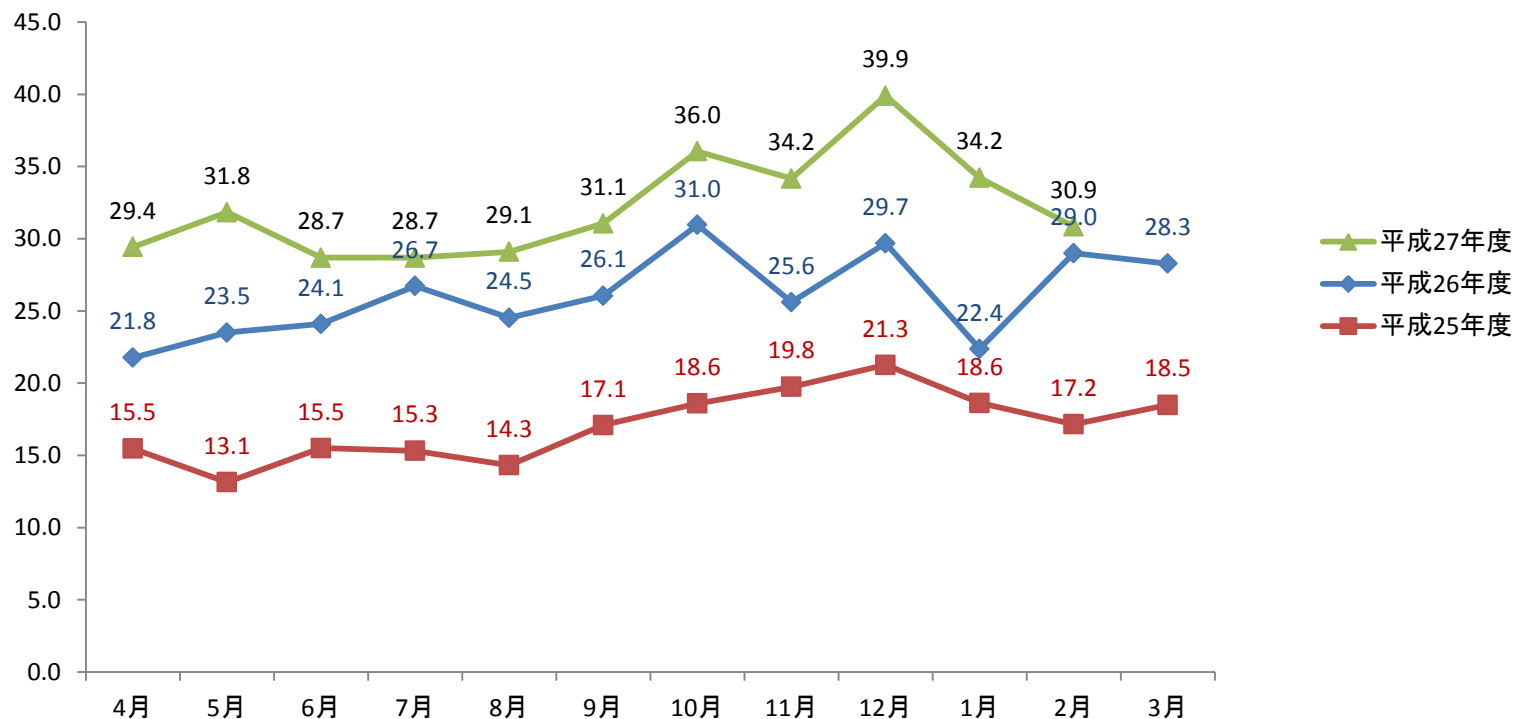


(2-5) デマンド交通利用状況(対前年度同月比)

- 平成25年度から平成27年度の利用状況を同月比で比較すると、毎月利用者数は増加しており、下半期に連れ利用が増える傾向がある。

デマンド交通
前年度同月比1日平均利用者数

人/日



(2-6) デマンド交通登録者状況

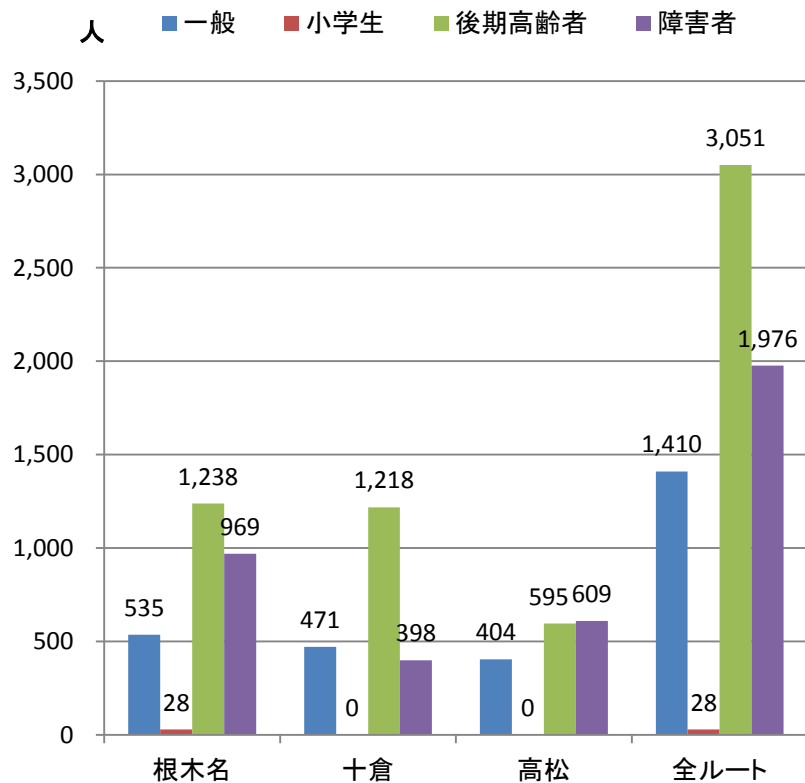
登録者数は、開始当初から増加傾向を示しているが、第4次実証運行以降は横ばいで、平成28年3月9日現在で868名の登録がある。

年度	次期	登録者数	年度別累計
平成25年度	第1次実証運行(H25.4.1～)	451人	
	第2次実証運行(H25.10.1～)	85人	536人
平成26年度	第3次実証運行(H26.4.1～)	128人	
	第4次実証運行(H26.10.1～)	90人	218人
平成27年度	上半期	60人	
	下半期	54人	114人
合計	(平成28年3月9日現在)		868人

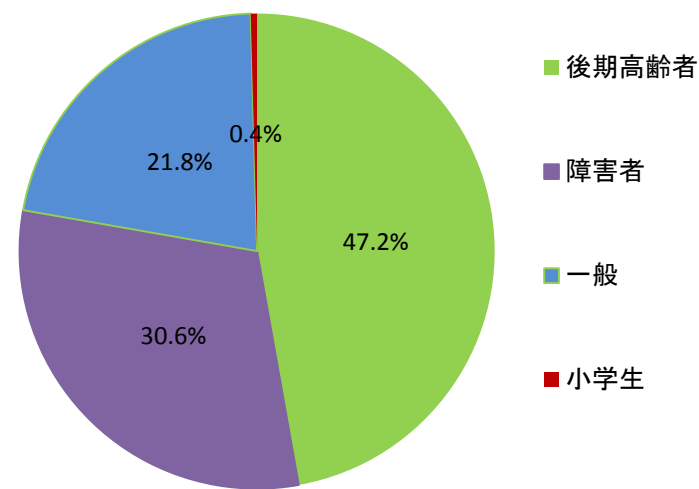
(2-7) デマンド交通料金区分別利用者状況

- 料金区分別利用者状況は、根木名ルートは後期高齢者と障害者の利用が多く、十倉ルートは後期高齢者の利用が多い。高松ルートは後期高齢者と障害者の利用が同等程度の利用がある。
- 全ルートでは高齢者の利用者が47.2%で半数近くを占め、次いで障害者が30.6%、一般が21.8%の状況となっている。

平成27年度 区分別利用者状況



平成27年度 区分別利用者割合



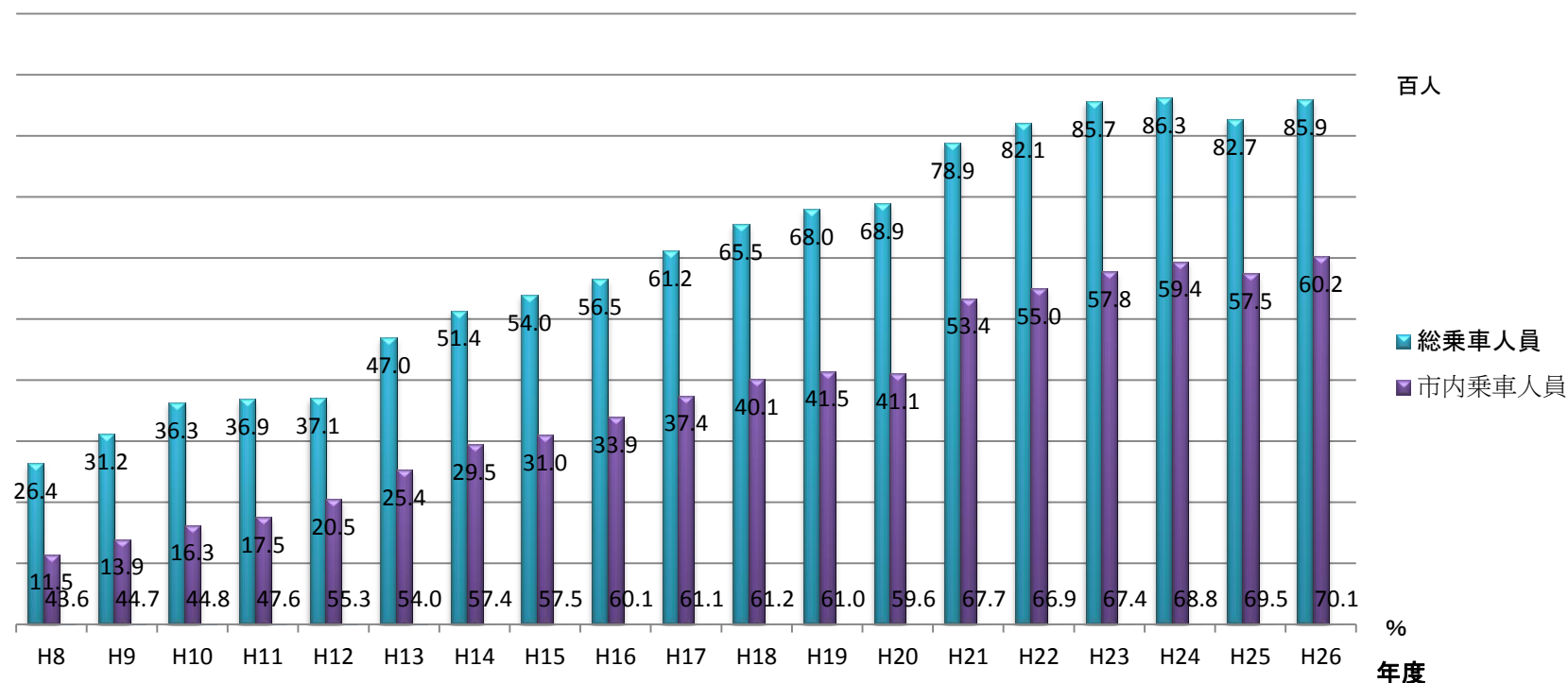
参考: 料金表()は市外料金

一般	小学生	後期高齢者	障害者
300(400)	100(200)	150(200)	無料

(3-1) 高速バス利用者状況(匝瑳線)

- 1日16往復を運行する匝瑳線利用者は年々増加しており、平成26年度末現在ではおよそ8万6千人の利用がある。
- そのうち、富里市内から乗車する利用者はおおよそ6万人で全体利用者の7割を占めている。

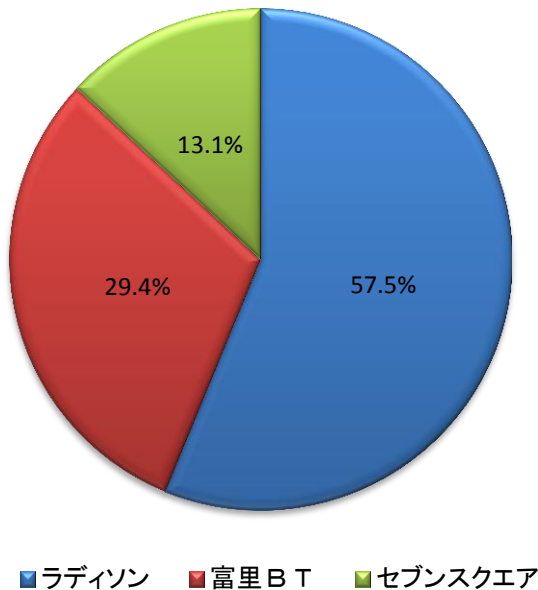
富里市内停留所からの乗車人数・割合



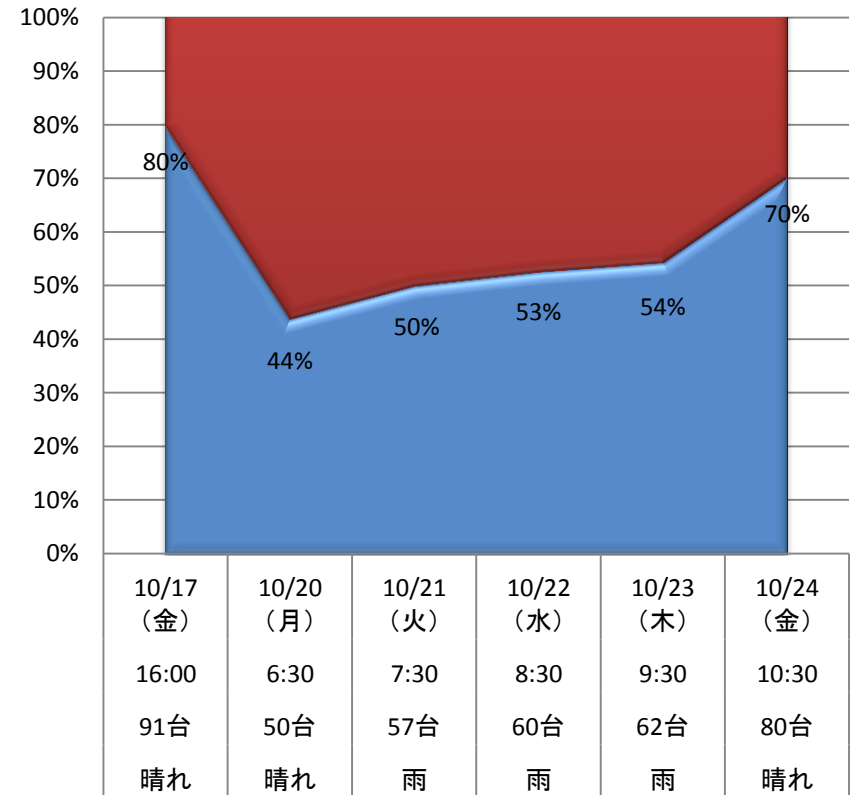
(3-2) 富里バスターミナル利用状況

- 市内3箇所にある高速バス停留所の乗車状況はラディソンホテルが57.5%で最も高く、次いで富里BTが29.4%、セブンスクエアが13.1%の割合となっている。
- 平成26年度に実施した富里BTの駐車場調査では、駐車場利用割合が7割～8割を占めるなど、駐車場が飽和状態となる可能性が懸念される。

市内停留所別乗車割合
(H20年度～H26年度)



富里BT駐車場の駐車割合(台数)と空駐車割合
(H26年度10月調査)



■ 駐車割合

(4) 主な意見や課題事項と今後の取り組み

【主な意見や課題事項】

- 成田空港までのアクセス(成田空港機能拡大)
- 市役所と日吉台間のアクセス(徳洲会病院や富里市すこやかセンター(新保健センター)の開設)
- 市外の住民でも利用できるようにしてほしい(デマンド交通)
- 停留所までが遠い(デマンド交通)
- 高齢者や障害者の割引制度
- 富里BT駐車場
- 酒々井インターチェンジ周辺の利活用

【今後の取り組み】

- コミュニティーバスは利用状況から既存のさとバス・デマンド交通の運行形態を踏襲する。
- 周辺環境変化等による路線バス拡充等の市民要望等は、交通体系のさらなる充実について路線バス事業者と随時協議を行っていく。
- 市外の方の利用は今後の動向に注視し、実態を把握・整理した上で需要効果が見込まれる場合に検討していく。
- 停留所までの距離は一定の要件を設定し、基本的に福祉交通として関係部署に働きかけていく。
- 特にデマンド交通は大部分が高齢者や障害者の利用のため、割引制度の見直しについて検討する。
- 富里BT駐車場は引き続き日常のパトロールに努めるとともに、平成29年度の有料化を目指し、実現に向け関連各課と協議を進める。
- 酒々井インターチェンジ周辺の利活用については、八街市・酒々井町と共に「(仮称)2市1町酒々井インター周辺活性化協議会」を設立し、周辺地域の活性化等について協議を進めていく。