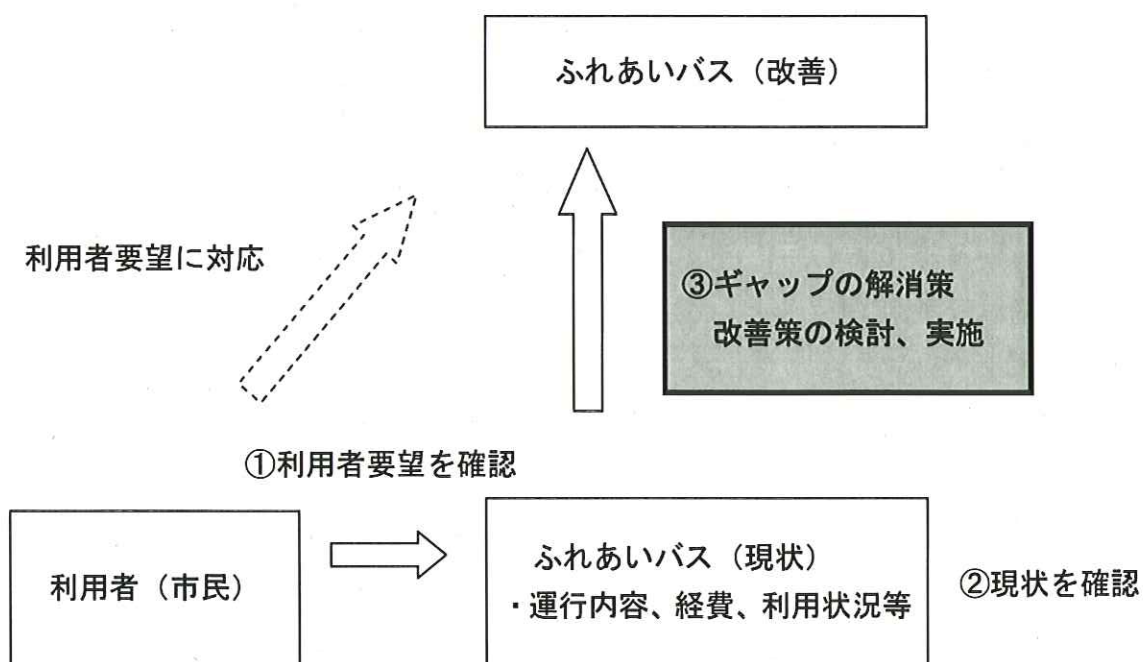


ふれあいバスの利用状況と課題について

1. はじめに

- ・ 印西市地域公共交通総合連携計画に基づく市内バス公共交通ネットワークの再編の検討を進めるにあたって、市内バス路線のひとつであるふれあいバス（公共サービス路線）の現状と課題等について、今回整理する。
- ・ ふれあいバスの運行内容の改善策について、昨年度実施した住民アンケート調査や市等に寄せられている利用者要望の高い項目を中心的に考慮し、検討する。

2. ふれあいバスの見直し検討の進め方



3. ふれあいバスに関する利用者要望と現状の運行内容、改善策(案)

	利用者要望の高い項目	現状の運行内容	改善策(案)	改善に向けた 主な課題等
1	増便 ・本数を増やしてほしい ・本数が少ないので利用しづらい ・15分間隔(57%)、30分間隔(30%)で運行してほしい	1～2時間に1本	①運行車両を追加 ②ルートの短絡化、簡略化	経費増 運行を取りやめたエリアの 利便性低下
2	運行時間帯 ・通勤時間と帰宅時間にバスがあるとよい ・始発6時台(42%)から運行してほしい ・最終22時台(21%)まで運行してほしい	概ね7時台～18時台	運行時間帯を拡大	経費増 バスの競合
3	運行ダイヤ ・電車やバスとの乗継ぎが悪い ・利用したい時間にバスが無い	電車との乗り継ぎが難しいダイヤ	ダイヤ、乗り継ぎ設定、ルートを変更	ふれあいバスの各ルート間の乗り継ぎダイヤの設定
4	ルート改正・増設 ・木下東地区から直接ニュータウンへ運行 ・木下駅圏と印旛支所間を運行してほしい ・印旛、本埜地区にも運行してほしい ・小林駅と牧の原駅圏を運行してほしい ・滝野地区を運行してほしい ・目的の地まで時間がかかりすぎ、遠回り	・市内6ルートを運行 ・まちづくり拠点間を結びながら、交通不便地域を解消するルートで運行 ・基本的に、ルートの循環時間を1時間程度とし、各ルートを乗り継ぎできるようにルート設定	ルート改正、増設	経費増 バスの競合

4. ふれあいバスの運行内容

(1) ふれあいバスについて

ふれあいバスは、平成2年、主に公共施設の利用促進等を目的として運行開始した。

その後、利用者要望等を踏まえ、随時運行ルート等の見直しを行いながら、交通不便地域の解消の観点等からも、利便性向上を図りつつ、現在、市民の身近な移動手段として、多くの市民に利用されている。

○経緯

昭和63年度	全国自治体に一律1億円が交付される旨の決定
平成元年2月	「ふるさと創生1億円あなたは何を考えるか」のアイデア募集 ※町内循環バスの購入のアイデアが寄せられる。
平成2年9月	運行開始（無料、毎週火曜日、木曜日の1日2便、職員添乗）
平成8年7月	運行業務を民間委託開始（2台・各5便、職員添乗を廃止）
平成10年8月	新規路線運行開始 （有料化一律200円、3ルート・各4便 月～金曜日運行）
平成15年8月	土曜日運行を開始、小型バスの導入2台、障害者の無料化
平成18年12月	運賃改定一律100円、4ルート、循環時間を概ね1時間 右回り左回り、ルート乗換えに配慮、ノンステップバス導入
平成20年4月	東ルートと中ルートに朝便を新設等
平成21年4月	西ルートの朝夕便を新設、障害者介助者無料
7月	現状にあった運行ダイヤに変更、南ルートの一部ルート変更
平成22年2月	ふれあいバス乗継ぎ検索システムを公開
平成23年9月	布佐、印旛支所ルートの新設、休日運行の実証運行を開始し、 6ルートで運行

(2) 運行ルート

- ・市内5駅圏のまちづくり拠点を結ぶようルート設定し、利用者要望を踏まえ、鉄道駅や商業施設、公共施設、医療施設等に取り入れている。
- ・市内6ルートを運行している。※布佐ルートは我孫子市を経由
- ・交通不便地域をできるだけ解消できるよう、循環型ルートとしている。
（実証運行ルートはシャトル型）
- ・循環型ルートについて、できるだけ運行本数を確保するため、1ルートを1時間程度で循環し、利便性を確保するため右回りと左回りしている。

(3) 運行本数、ダイヤ、運行時間帯

- ・ 運行本数は1日10本前後
- ・ 概ね7時台～18時台で運行
- ・ 利用者がスムーズに他ルートへ乗り継ぎできるよう、市役所で乗り継ぎできるようにダイヤ設定している
- ・ 平日と休日は同一ダイヤである。

(4) 運行日

毎日運行

(5) 料金

一律100円、小学生以下、障害者及び介助者無料

乗り継ぎ無料

※パスモ、スイカの利用可

(6) 運行車両

小型車両で6台運行（ノンステップバスを導入）

(7) 各ルートの概要

H23. 10 月現在

	東ルート	中ルート	西ルート	南ルート	布佐ルート	印旛支所 ルート
運行区間	市役所～ 小林～市 役所	市役所～ 牧の原～ 市役所	市役所～ 千葉NT ～市役所	牧の原～ 千葉NT ～牧の原	市役所～ 千葉NT 中央駅	印西牧の 原駅～印 旛支所
運行距離	25km	25 km	24 km	34 km	13 km	9 km
運行方式	循環型	循環型	循環型	循環型	シャトル 型	シャトル 型
所要時間	63 分	63 分	63 分	75 分	50 分	30 分
運行便数	10 便	10 便	10 便	8 便	10 便	14 便
運行時間帯	7 時台～18 時台	7 時台～18 時台	7 時台～18 時台	7 時台～19 時台	7 時台～19 時台	7 時台～18 時台
1 日あたりの利用者数 (人)	88	147	143	113	61	49
1 日あたりの運行経費 (円)	約 43,000	約 43,000	約 42,000	約 44,000	約 42,000	約 39,000
1 日あたりの運賃収入 (円)	約 5,400	約 12,000	約 11,000	約 9,000	約 5,000	約 4,000
収支率	13%	28%	26%	20%	12%	10%
1 人輸送にかかる財政負 担額 (円)	約 400	約 200	約 200	約 300	約 600	約 700

5. ふれあいバスの利用状況

(1) 年度別利用者数及び運行委託費の推移

- ・ 年々利用者は増加している。
- ・ 平成 18 年度に大幅なルート改正を行い、平成 19 年度の利用者は 2 倍以上となっている。
- ・ 平成 23 年度は 2 ルート新設及び休日運行も開始し、年間利用者は 19 万人以上を見込む。
- ・ 平成 24 年度は、年度当初から 2 ルート新設及び休日運行となることから、年間利用者は 22 万人以上を見込む。
- ・ 委託費も増加傾向。
- ・ ふれあいバスは、主に採算が取れない等の理由により民間バスが運行していないエリアの移動手段を確保するため、税金投入し低額で運行していることから、運行内容拡大に伴い、運行委託費も増加している。

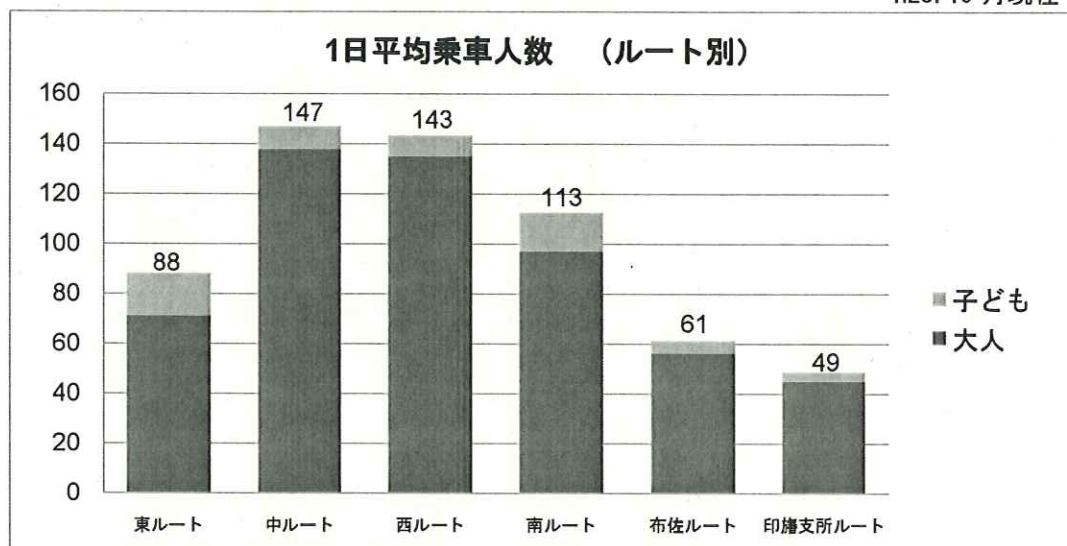


※平成 23 年 9 月から、実証運行開始 (2 ルート新設、休日運行)

(2) 各ルートごとの1日平均乗車人数

- ・木下駅圏から千葉ニュータウン中央駅圏、牧の原駅圏を結ぶ中ルート、西ルートの利用が多い。
- ・実証運行ルートの布佐、印旛支所ルートは、他ルートに比べて利用が少ない。
- ・東ルート、南ルートは、小学生の通学便として利用されていることから、子どもの利用が多い。

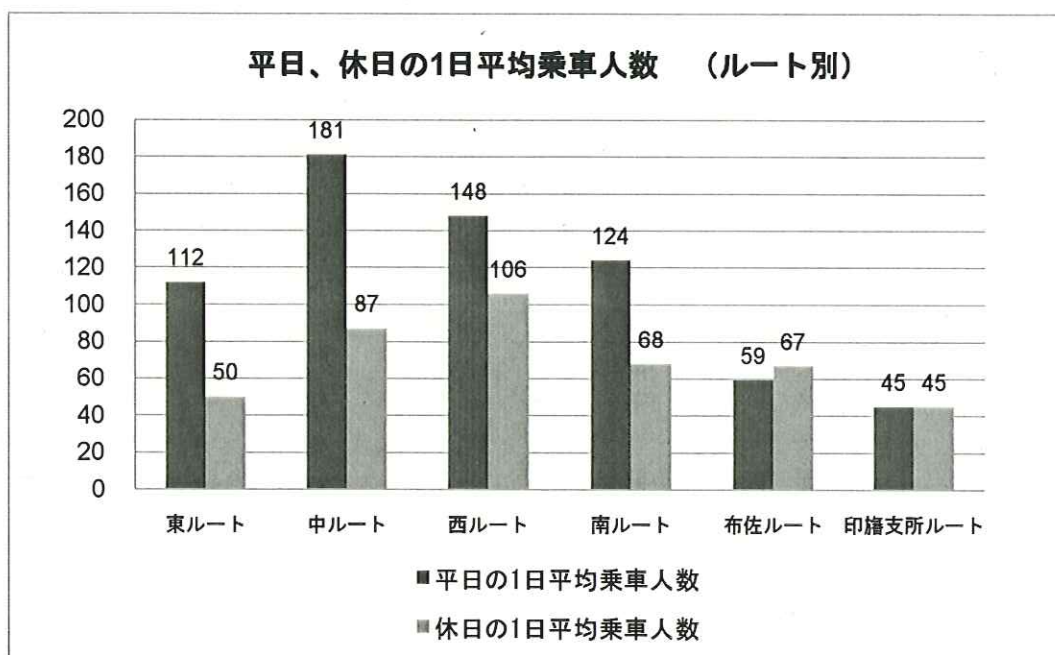
H23. 10 月現在



(3) 各ルートごとの平日・休日の1日平均乗車人数

- ・既存4ルートの休日利用は、平日より3～5割減。
- ・特に、東ルート、中ルートは、平日・休日利用の差が大きい。
- ・布佐、印旛支所ルートは、平日・休日利用があまり変わらない。

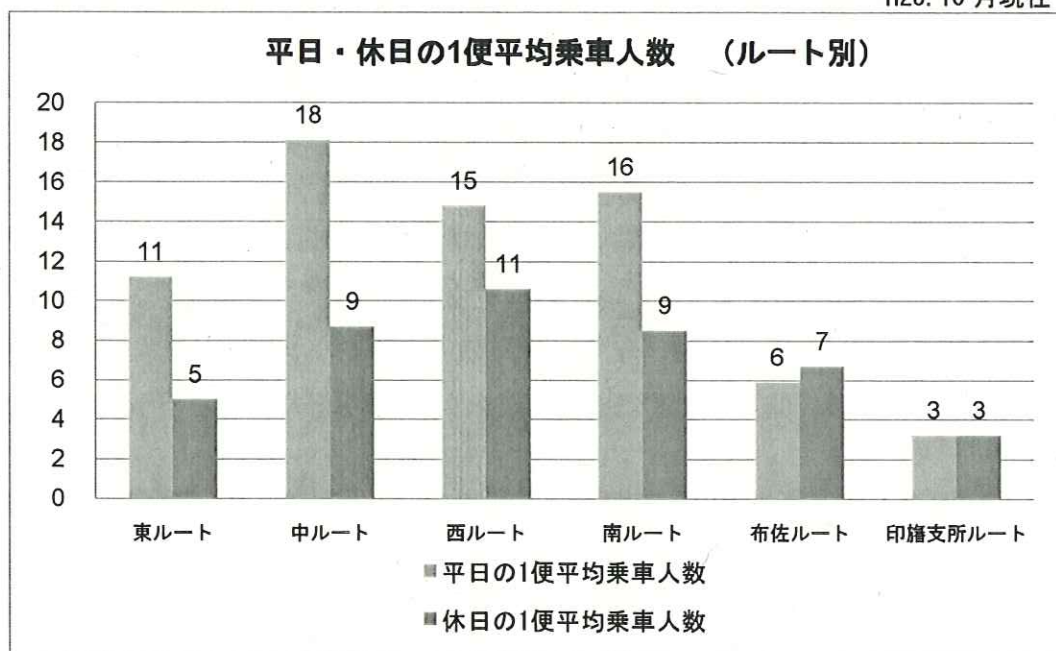
H23. 10 月現在



(4) 各ルートごとの平日・休日の1便平均乗車人数

- ・一番利用が多いのは、中ルートの平日1便あたり18人、続いて、南ルート、西ルートと続く。
- ・南ルートが多いのは便数が8便なので、便当たりで割り返すと数字が高くなる。
- ・印旛支所ルートは、一番利用が少ないルートの上、便数が14便なので1便あたりは3人となる。
- ・布佐ルートは6人程度、平日より休日の方が多い。主に買い物移動のために利用されていると考えられる。

H23. 10 月現在



(6) バス停ごとの乗降者数 (ルート別 1日あたり)

※別紙参照

(7) 乗り継ぎ券の利用状況

	H22. 10 月	H23. 10 月	増 減
東ルート	1 4 7	2 3 2	8 5 (58%)
中ルート	7 5	1 3 2	5 7 (76%)
西ルート	1 3 5	1 2 0	△ 1 5 (△11%)
南ルート	2 1	5 7	3 6 (71%)
布佐ルート		3 2	3 2
印旛支所ルート		7 0	7 0
合計	3 7 8	6 4 3	2 6 5 (70%)

(8) ふれあいバスの利用傾向

- ・ 年々利用者は増加傾向。
※合わせて、運行内容の拡大により運行経費も増加
- ・ 鉄道駅や大型商業施設近くのバス停、また、乗り継ぎ場所となる市役所の利用が多い。
- ・ 公共施設（市役所、総合福祉センター等）の移動アクセスとして利用されている。
- ・ 買い物等の移動に利用されていると考えられるが、一部のルートで通勤や通学便として利用されている。
- ・ 休日利用は、平日に比べて3～5割程度少ない。
- ・ 乗り継ぎ券の利用が増加している。

6. ふれあいバスの改善策（案）の検討

検討事項		改善策(案)	
1	増便	運行ルート of 短絡化、簡略化	利用が少ないバス停、系統の廃止等を行い、効率的な運行 施設乗り入れを取りやめて所要時間を短縮
2	運行時間帯	運行時間帯の拡大	経費と収入のバランス（需要見込み）を推計
3	ダイヤの最適化	鉄道・バス間、各バス間の乗継ぎダイヤ改善	ダイヤ選定の優先順位やダイヤ間隔の再検討
		利用者ニーズ(移動実態)に即した運行ダイヤ	利用者要望や移動ODを確認
		土休ダイヤの導入	需要や経費削減等の観点から
		定時制の確保	ゆとりダイヤ、交通事情
		わかりやすいダイヤ	パターンダイヤ
4	ルート改正・増設	交通不便地域への運行ルート	需要見込み
		市民要望の運行ルート	
		速達性の確保	遠回りルートの変更、ルート延長変更の際、乗継ぎ設定に留意
		始発、終便の起終点の変更	需要見込み
		民間路線バスとの路線競合の解消	民間バスへの影響度、民間バスの昼間割引
5	ふれあいバスの乗継ぎ	乗継ぎ券の不正防止策	他事例の情報収集 ※現在、どこでも、当日ならいつでも乗継ぎ可、1日券の導入
		乗継ぎ場所の変更(ex.市役所→木下駅)	乗継ぎダイヤとの関係
6	バス停	わかりやすいバス停名称へ変更	他事例の情報収集
		バス停番号、英語・中国語の表示	他事例の情報収集
		ベンチや屋根の設置	他事例、公費負担のシュミレーション
7	運賃体系	運賃の平準化	
8	利用促進策	情報提供	バスマップの作成、ホームページ、市広報等
		MM	他事例の情報収集
		収入増策	他事例の情報収集、広告収入

※改善策の検討にあたっては、改善後のシュミレーション（メリット、デメリット）公費負担、需要見込みの推計等を行っていく。