

実証運行変更後の利用状況について

1. 実証運行の変更内容

(1) 布佐ルート（市役所～木下駅～布佐駅～千葉NT中央駅北口）

- ・ 弁天橋北側に停留所を新設
- ・ ダイヤ見直しによる所要時間の短縮

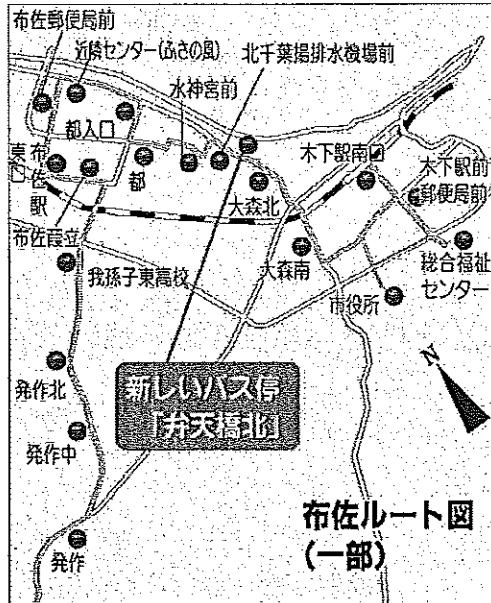


図 1 布佐ルートの新規停留所位置

(2) 印旛支所ルート（印旛支所～牧の原循環）

- ・ 印西牧の原駅周辺の商業施設等へのルート延伸
- ・ ルート延伸によるダイヤの見直し

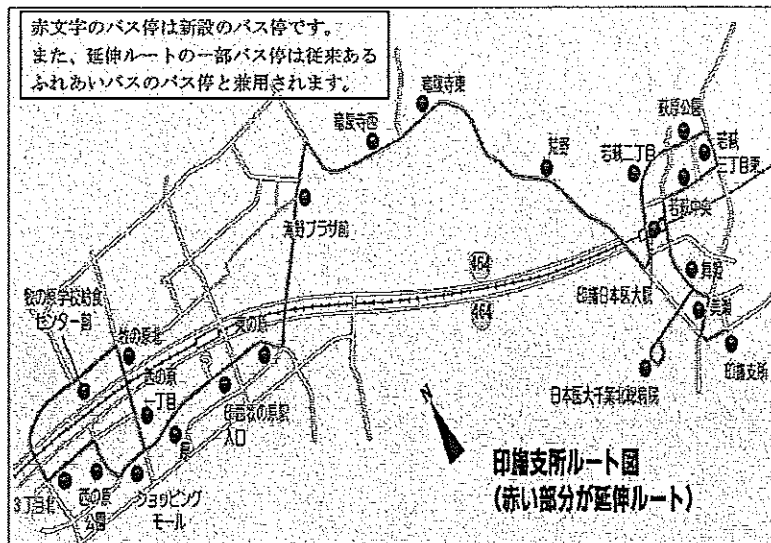


図 2 印旛支所ルートの延伸区間

2. 布佐ルートの利用状況

(1) 利用者数の推移

- 全体的には、3月以降増加傾向にある。
- 変更後の6月後半に一旦、落ち込んでいるが、7月に回復し、76.7人/日の利用者数である。
- 平日より土日祝日の利用が多い。

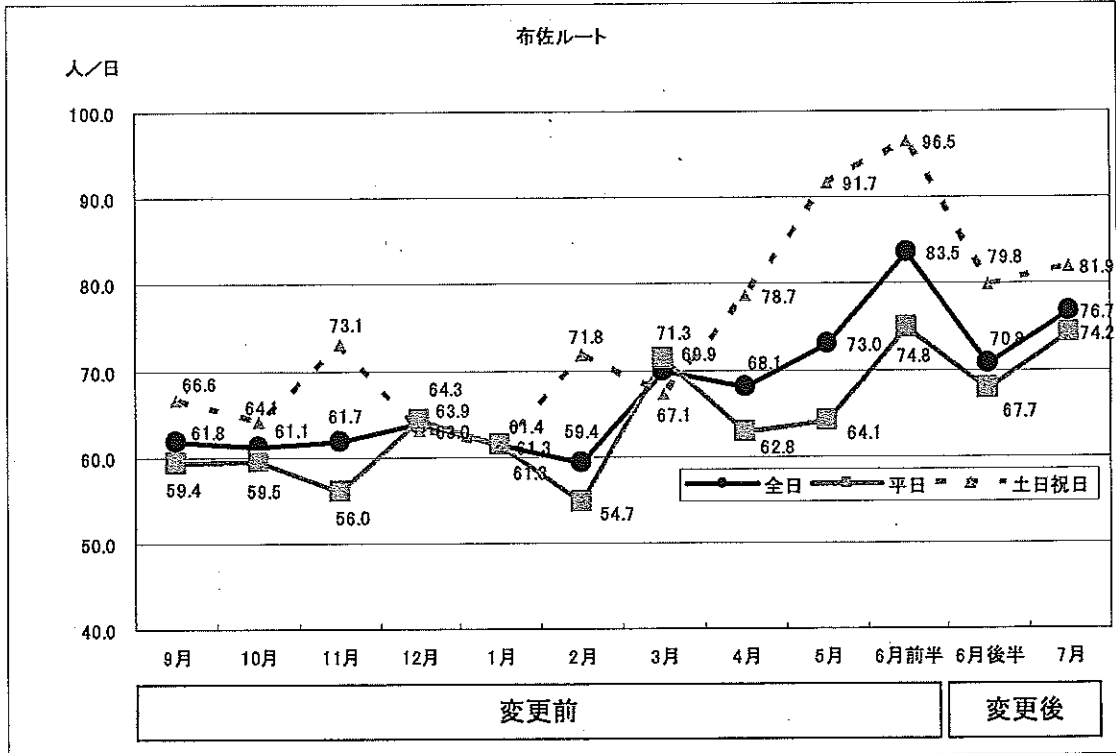


図3 月別の日利用者数の推移

(2) 便別利用者数

- ・ 便別の利用者数は、運行内容の変更前後で差は見られない。
- ・ 千葉ニュータウン中央方面への午前中（第2便、第4便）の利用が多く、最終の第10便は2.3人/日と少ない。

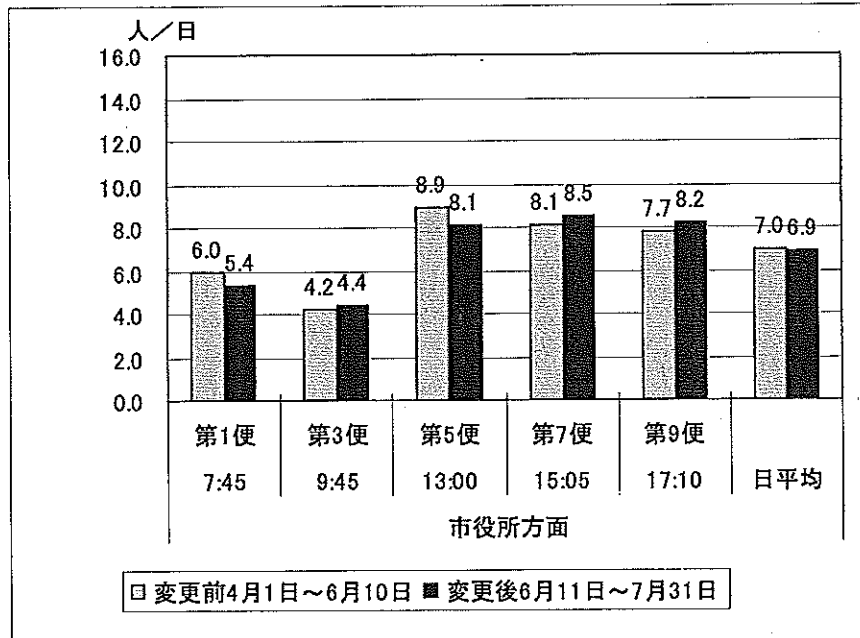


図 4 便別の日利用者数（市役所方面）

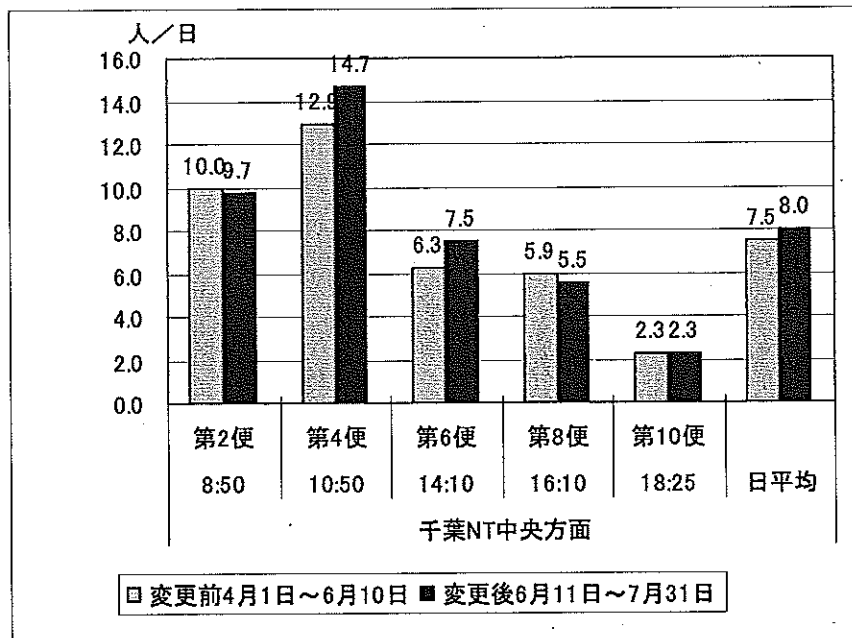


図 5 便別の日利用者数（千葉ニュータウン中央方面）

(3) バス停別利用者数

1) 市役所方面

- ・ バス停別の利用者数は、運行内容の変更前後で差は見られない。
- ・ 「千葉ニュータウン中央駅北口」「千葉ニュータウン中央北」で乗車し、「布佐駅東口」で降車している。
- ・ 新規追加した「弁天橋北」のバス停は、乗車で 0.1 人/日、降車で 0.3 人/日と利用されているが人数は少ない。

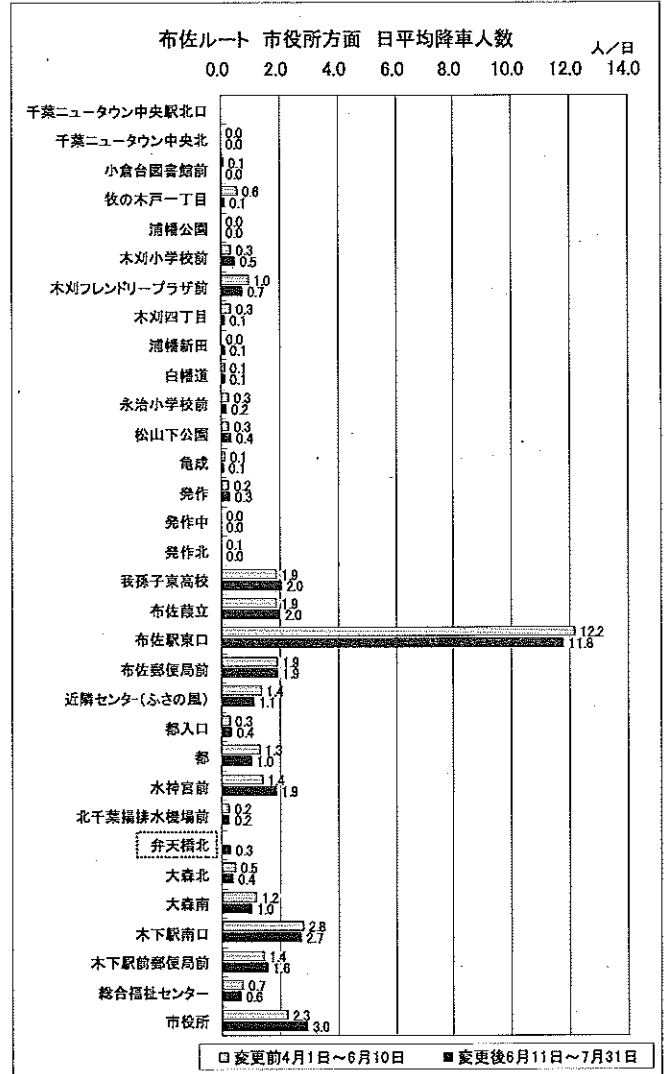
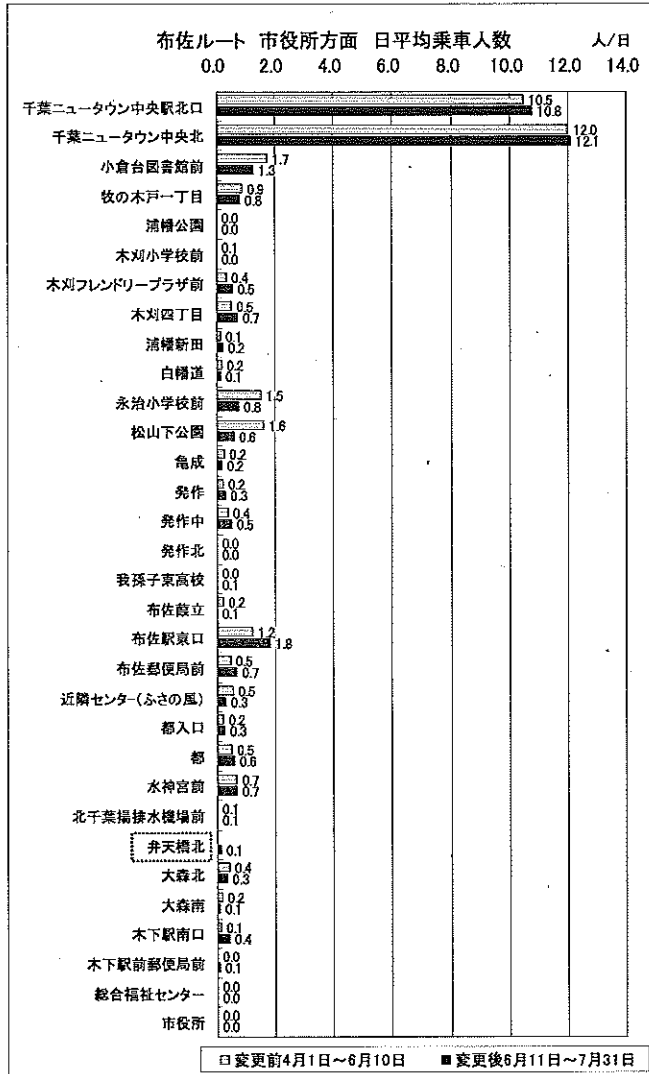


図 6 バス停別の日利用者数 市役所方面 (左:乗車、右:降車)

2) 千葉ニュータウン中央方面

- ・ バス停別の利用者数は、運行内容の変更前後で差は見られない。
- ・ 「木下駅南口」「布佐駅東口」で乗車し、「千葉ニュータウン中央駅北口」「千葉ニュータウン中央北」で降車している。
- ・ 新規追加した「弁天橋北」のバス停は、0.3人/日と乗車されているが、降車は0人/日と利用されていない。

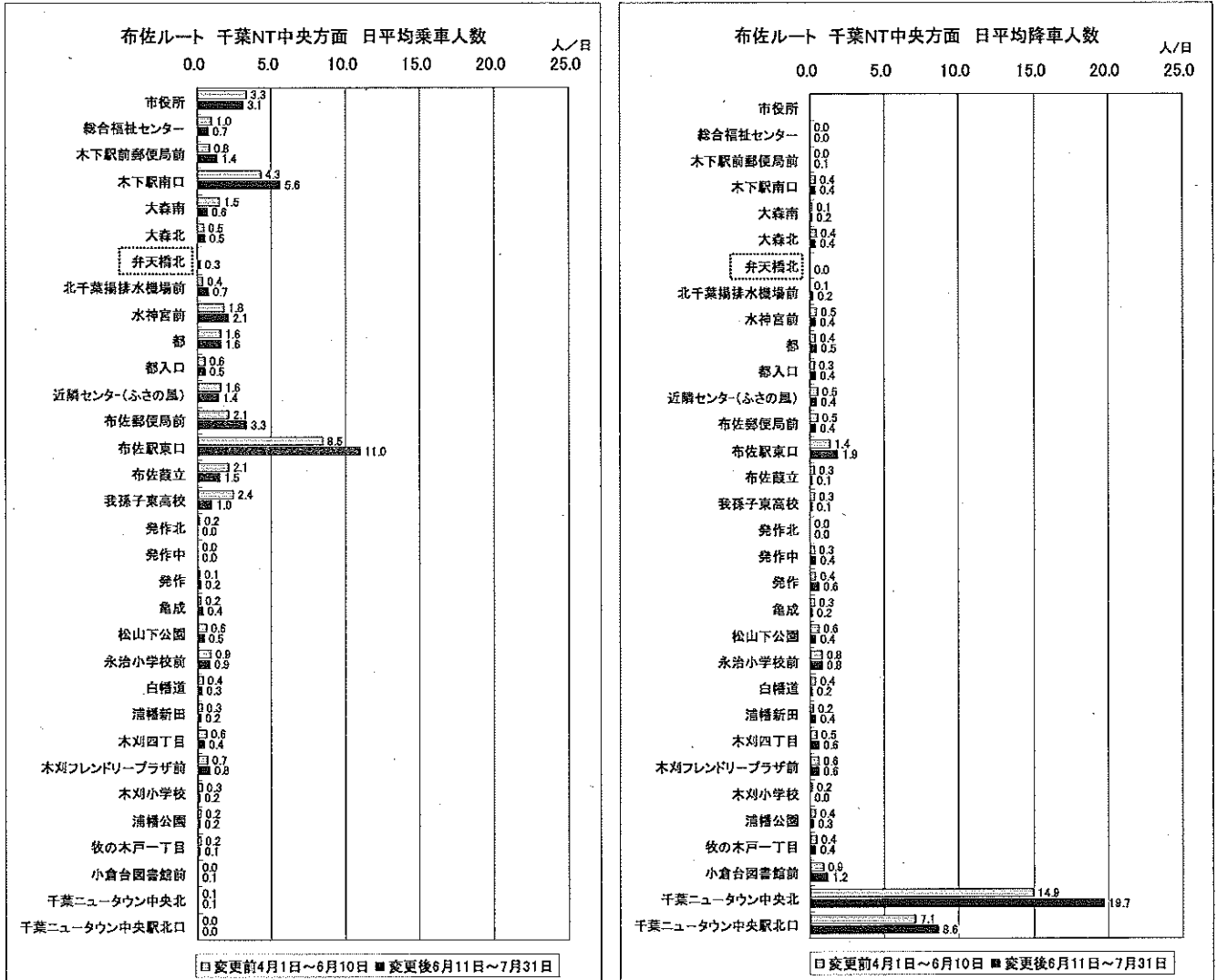


図 7. バス停別の日利用者数 千葉ニュータウン中央方面 (左:乗車、右:降車)

3. 印旛支所ルートの利用状況

(1) 利用者数の推移

- ・ 全体的には、4月まで増加傾向にあったが、5月以降減少し、7月は増加した。
- ・ 変更後の日利用者の最大は78人/日、最小で19人/日、日平均で約40人/日である。
- ・ 変更前の日平均利用者が約50人/日のため、変更後は1日約10人減少している。
- ・ 平日と土日祝日の差はあまりない。

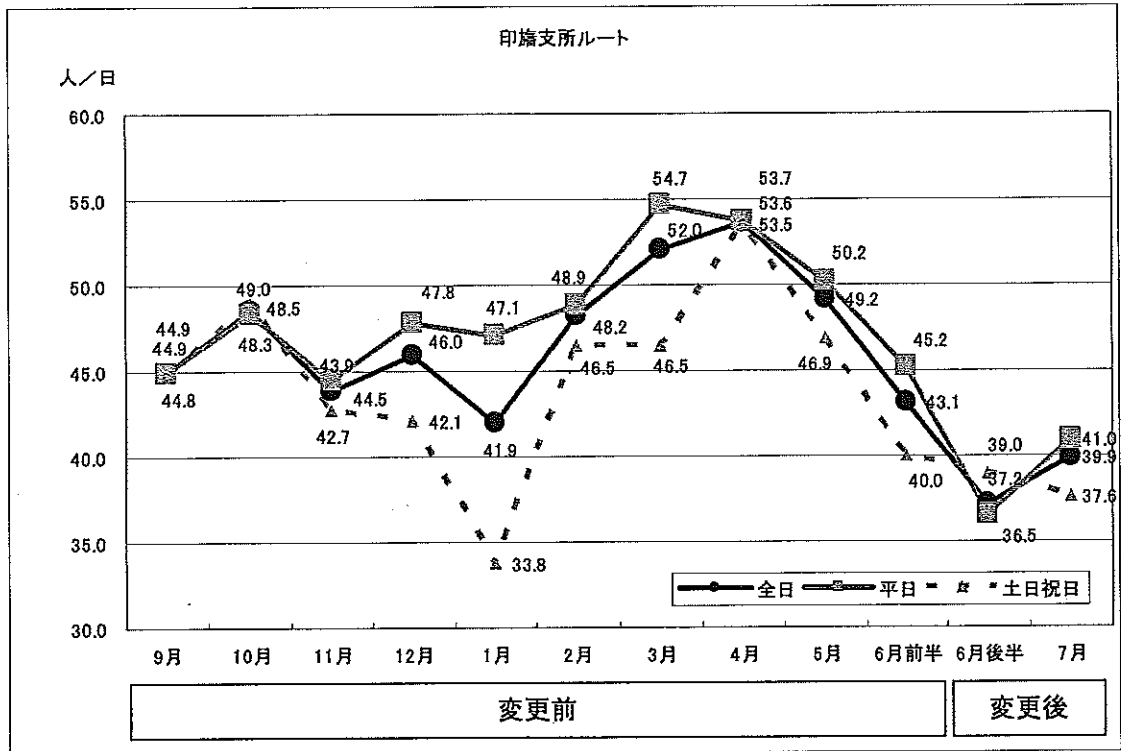


図8 月別の日利用者数の推移

(2) 便別利用者数

- 便数は、シャトル型（片道）から、循環型（往復）への変更により同じ条件で比較はできないが、変更前の行きと帰りの2つの便を往復する1つの便と仮定した場合、変更後の第3便と第5便は概ね利用者がシフトしている。
- しかし、変更後の第4便は11.2人が6.1人、第6便は13.3人が7.4人と約半数しかシフトされていない。

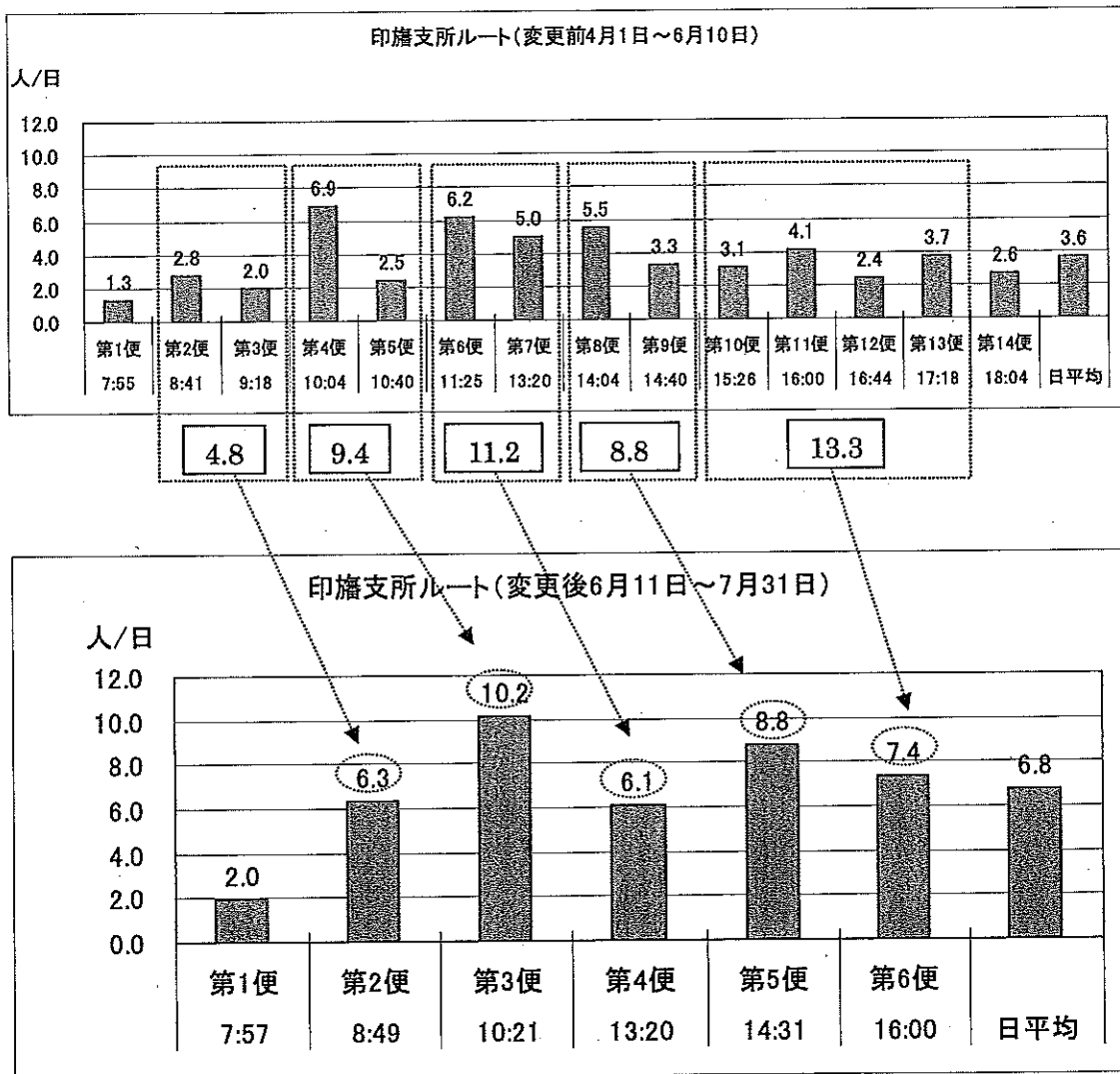


図 9 便別の日利用者数（上段：変更前、下段：変更後）

(3) バス停別利用者数

- ・ 「日本医大千葉北総病院」「舞姫」「印旛日医大駅」で乗車し、「印西牧の原駅入口」で降車する人が多い。
- ・ 「日本医大千葉北総病院」「印西牧の原駅入口」での乗車が約半数に減少している。
- ・ 変更前に「印西牧の原駅」で降車した利用者は、「印西牧の原駅入口」と延伸区間に分散し、その割合は概ね半分程度である。
- ・ 新規追加したバス停の全てで乗車・降車ともに利用されおり、「牧の原北」で 3.2 人/日「牧の原給食センター前」で 2.5 人/日の乗車があり、それ以外は概ね 1 人/日未満である。

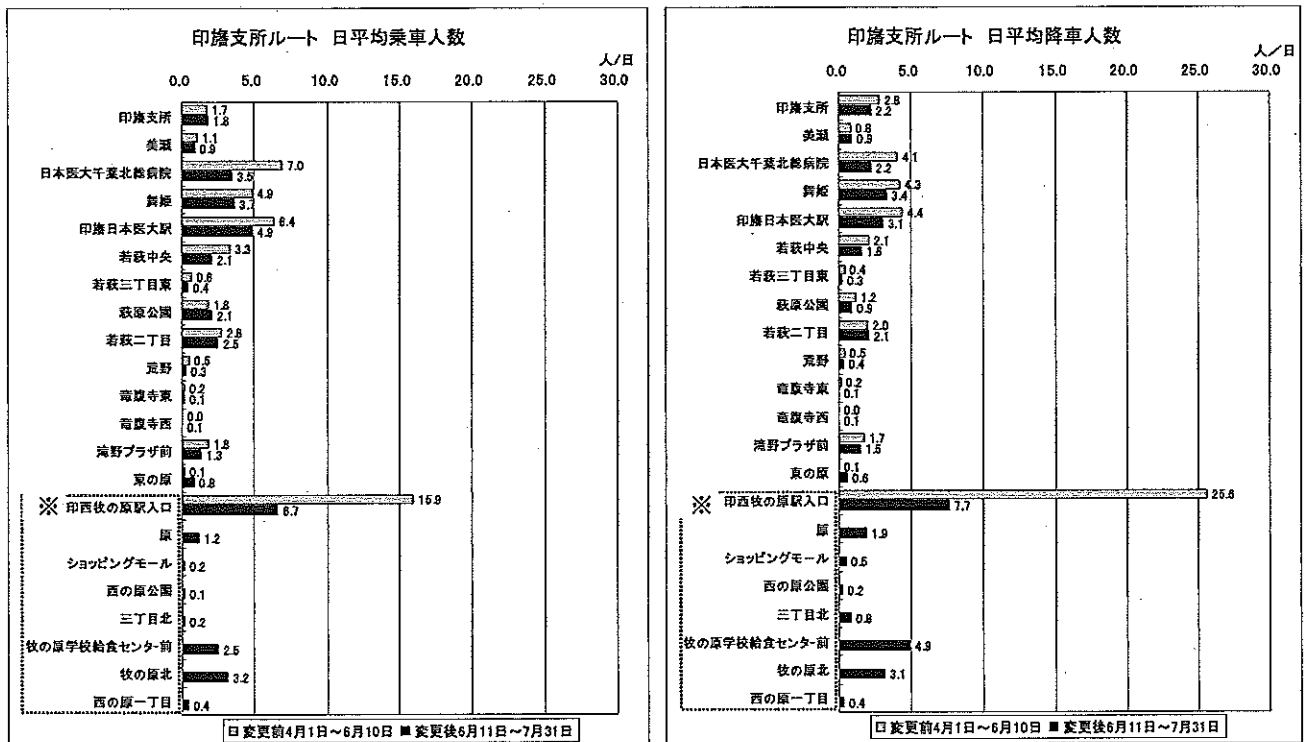


図 10 バス停別の日利用者数 (左:乗車、右:降車)

※ 変更前: 印西牧の原駅南口

変更後: 印西牧の原駅入口