

平成24年度第2回 習志野市地域公共交通会議

- (1) アンケート調査の報告(速報)**
- (2) 新たな地域公共交通の基本方針の検討**
- (3) 新たな地域公共交通の運行計画の検討**

■ 計画策定の進め方

年度	計画策定フロー	地域公共交通会議の主な議題
H 24	<p>1. 地域公共交通の現状と課題の整理</p> <p>2. 課題地区に対するアンケート調査の実施</p> <p>3. 新たな地域公共交通の基本方針の策定</p> <p>4. 地域公共交通計画の検討 1) 課題地区の対応方針 2) 実証運行素案</p>	<p>第1回 (H24.7.19)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通の現状と課題地区の整理 ■ 新たな地域公共交通の基本的な考え方 ■ 各地区における検討方針 <p>第2回 (H24.9.24)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ アンケート調査の報告 ■ 新たな地域公共交通の基本方針の検討 ■ 新たな地域公共交通の運行計画の検討 <p>第3回 (H25.2月中旬予定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通計画の策定
H 25 ~	<p>実証運行の開始(予定)</p>	

■ 前回会議の主な議題の決定事項

議題	項目	決定事項
(4) 地域公共交通の現状と課題地区の整理	残された公共交通空白・不便地区（課題地区）	<ul style="list-style-type: none"> ①東習志野、実籾地域 ②谷津地域（3～6丁目） ③花咲地域（1～2丁目）
(5) 新たな地域公共交通の基本的な考え方	新たな地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行評価基準の達成等からみて、コミュニティバス（小型バス）では、対応できない地域に導入する在来線を補完する乗合型の公共交通 ・ イメージとしては「ワンボックス車両」を使用した定時定路線型
	新たな地域公共交通の基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「あれば便利」ではなく「無くては困る」地域への導入を目指し、交通弱者の輸送サービスを主体としつつも、全ての市民を対象に鉄道駅及びその周辺地区や、主要な生活施設などへの利便性の向上を図るものである ・ コミュニティバスと同様に運行評価基準を設定する

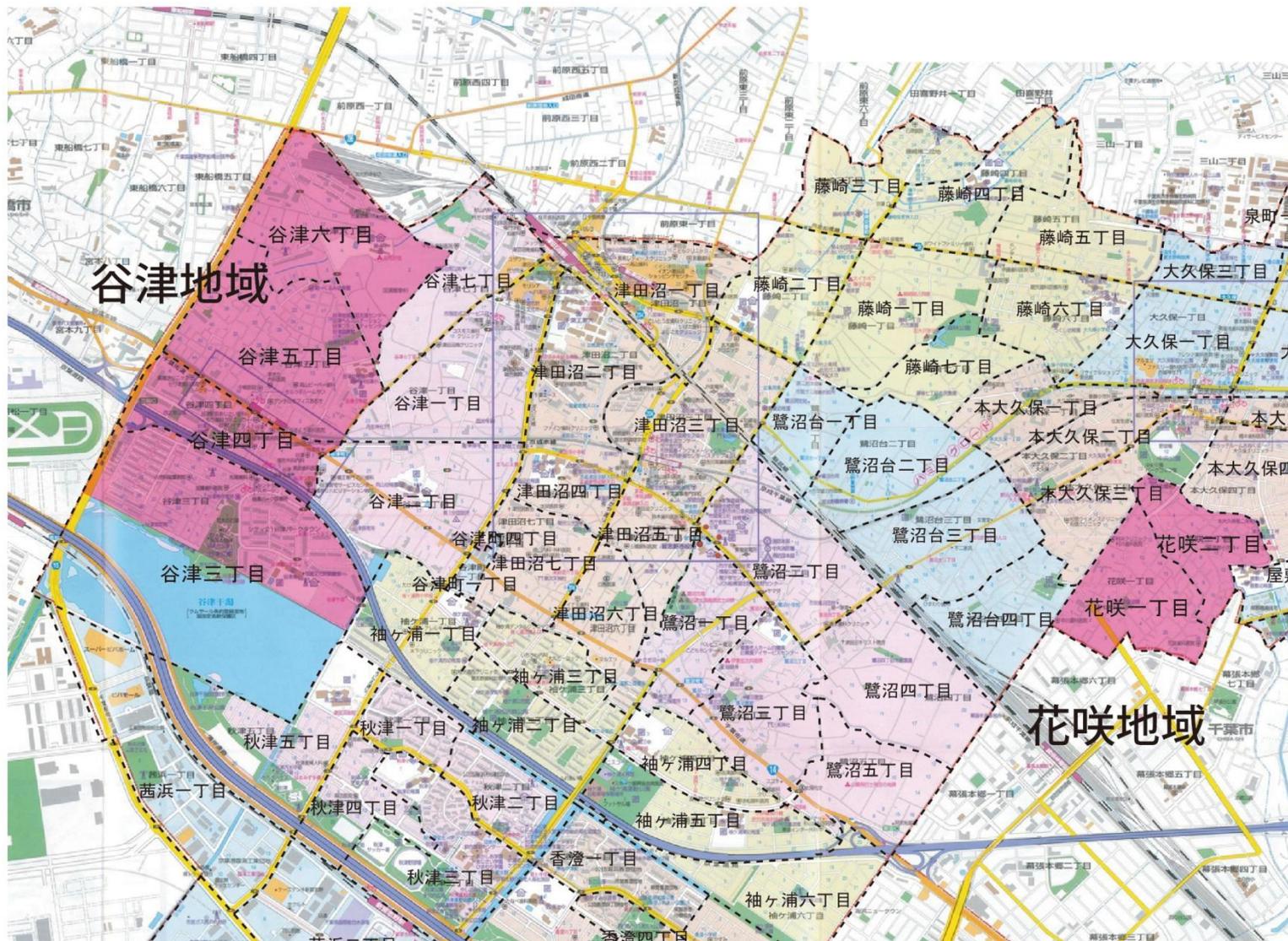
議題	地域	決定事項
(5) 新たな地域公共交通の基本的な考え方	① 東習志野、実籾地域	市民アンケート調査を踏まえつつ、実証運行計画を検討し、新たな地域公共交通の導入の可能性を検討する
	② 谷津地域 (3～6丁目)	市民の移動ニーズをアンケート調査により把握し、まちづくりとの整合を図り、路線バス等の再編について交通事業者と協議を行いつつ、必要に応じ新たな地域公共交通の導入を検討する
	③ 花咲地域 (1～2丁目)	市民の移動ニーズをアンケート調査により把握し、都市計画道路等との整合を図り、路線バス等との再編について交通事業者と協議を行いつつ、必要に応じ新たな地域公共交通の導入を検討する

(1) アンケート調査の報告(速報)

*)速報とは、9月5日までに回収できたアンケート結果です。最終的には9月末までに回収できたものを集計対象にします。

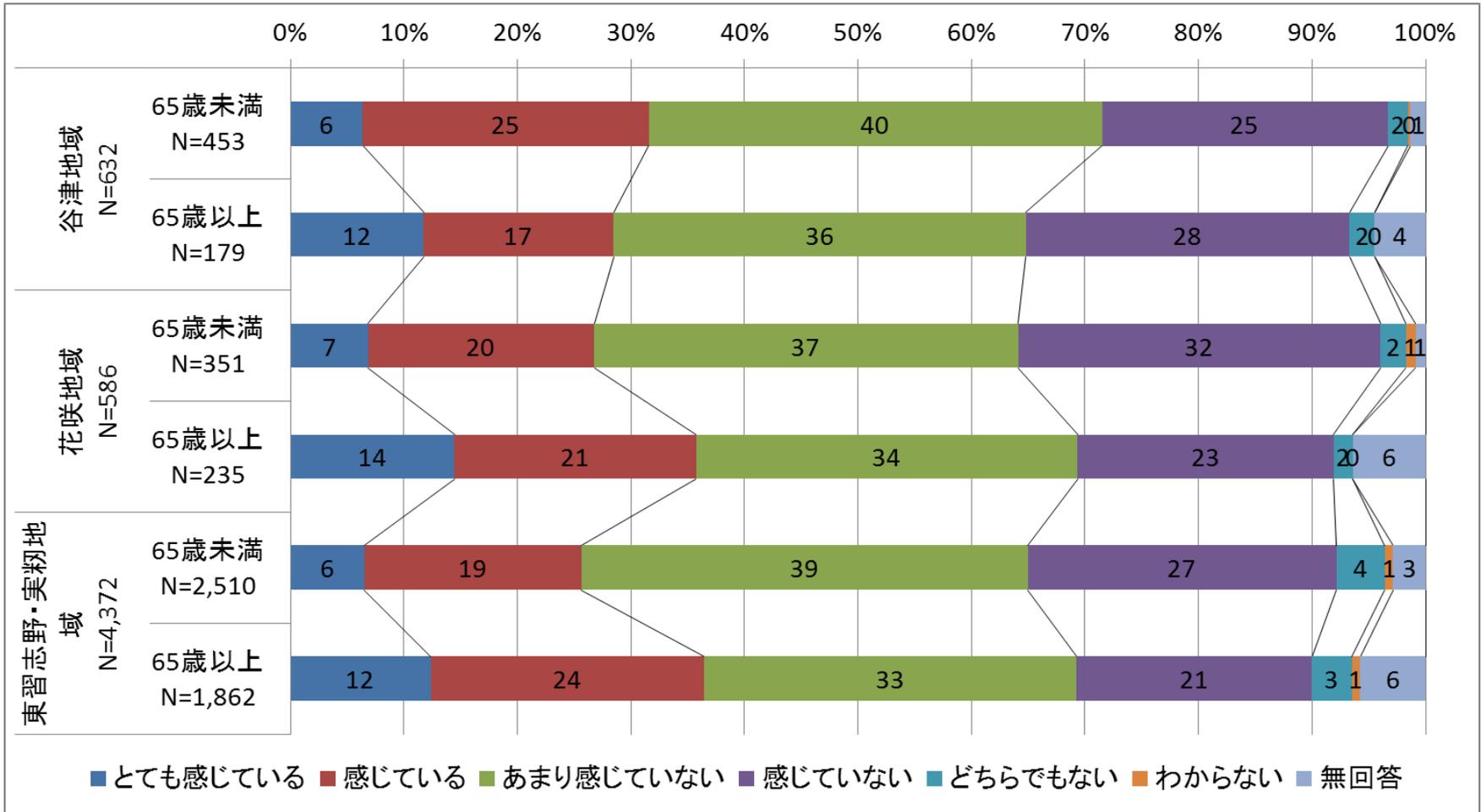
	谷津地域	花咲地域
対象	谷津 3 ~ 6 丁目	花咲 1 ~ 2 丁目
目的	課題地区に対する移動実態やニーズの把握	
内容	I. 日常の外出状況 II. 今後の地域公共交通のあり方 III. 属性	
方法	郵送による配布回収	
回収状況 (9/5時点)	配布数1,500通 回収数641通 回収率42.7%	配布数1,500通 回収数600通 回収率40.0%

新たな公共交通に関するアンケート調査対象地域



現在、日常生活で移動に不便を感じるか

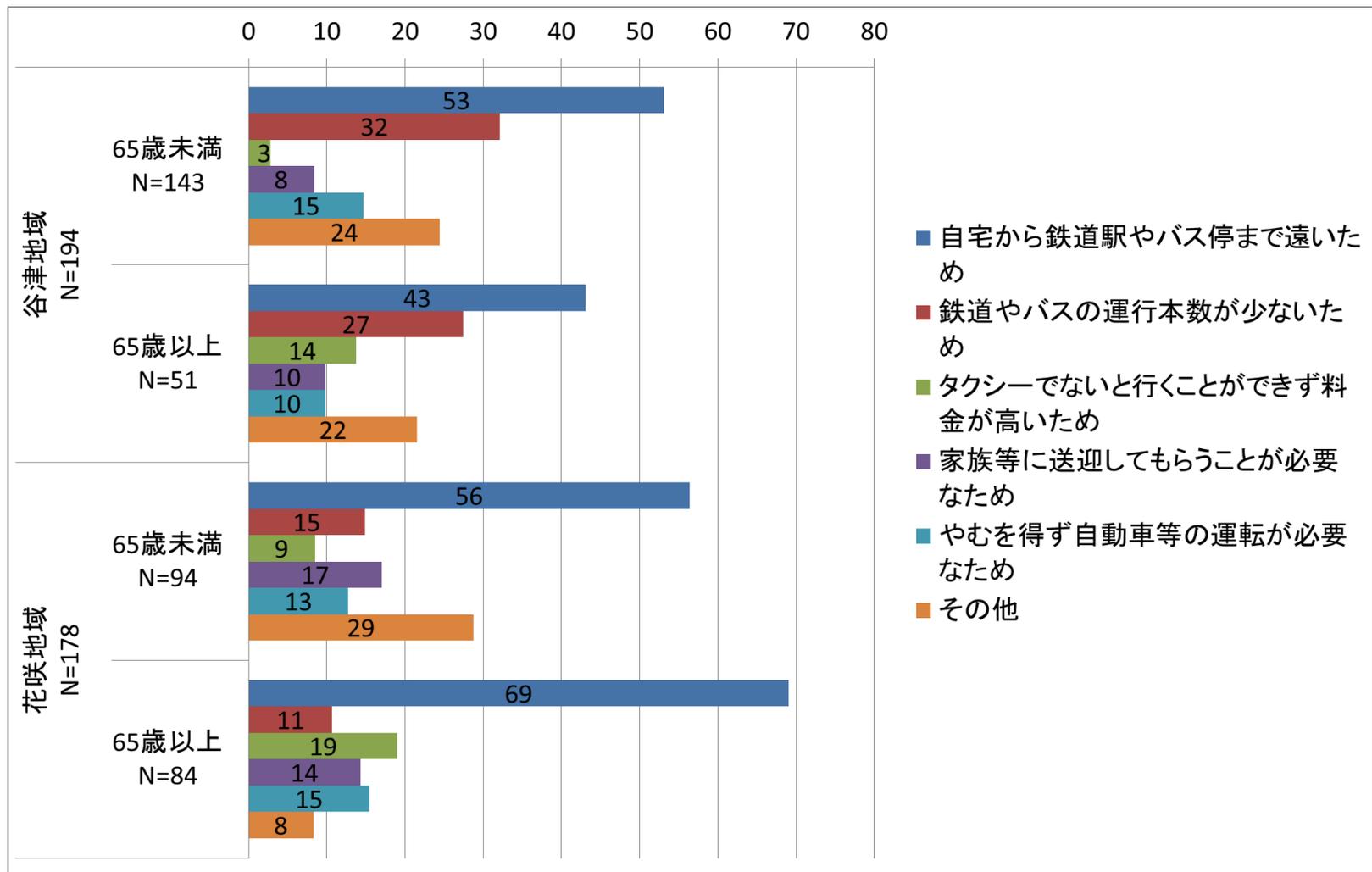
65歳以上の方をみると、東習志野・実籾地域、花咲地域が不便を感じている割合が約4割でほぼ同じ



N: 回答数

不便を感じている人の理由

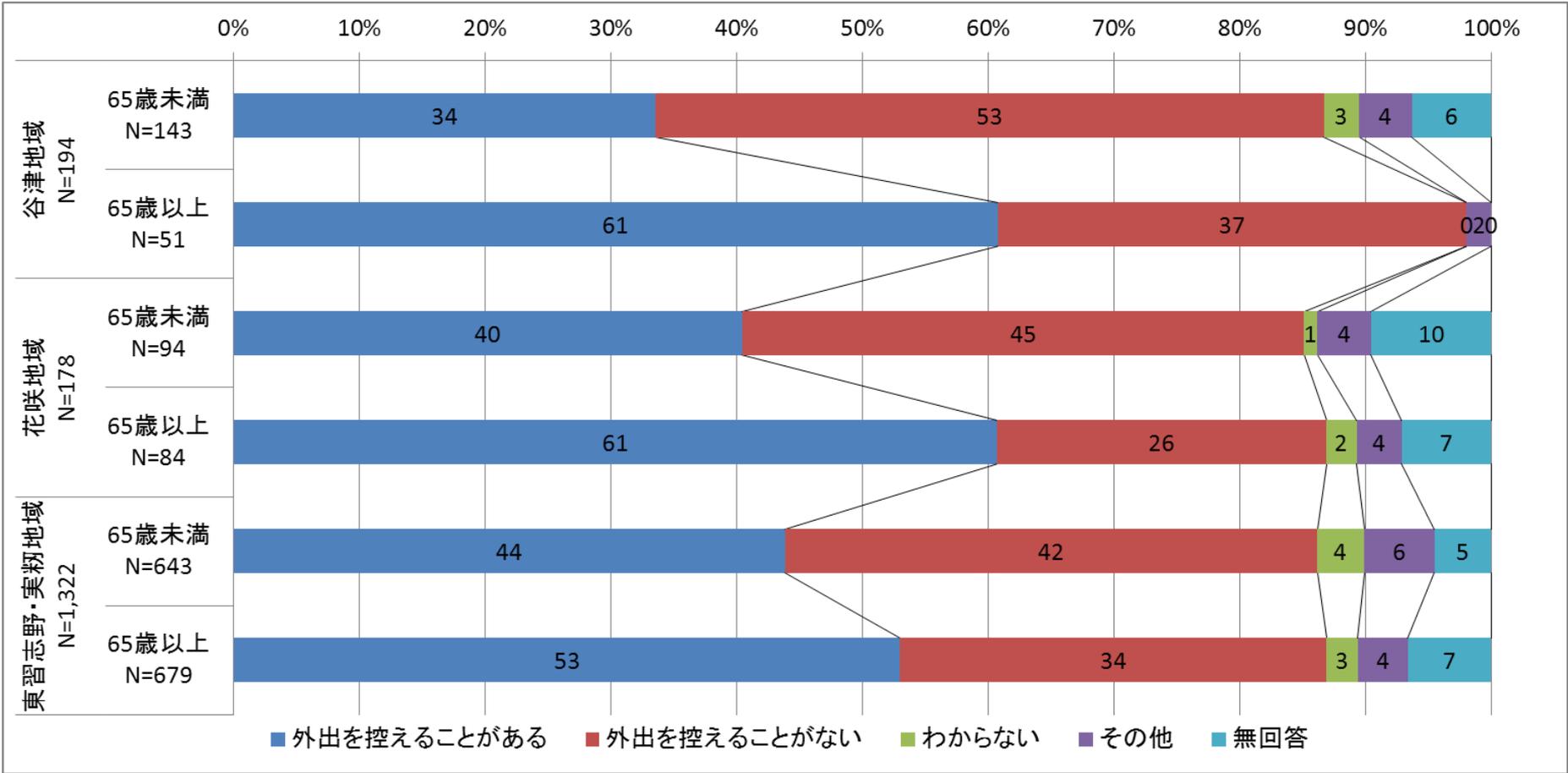
「自宅から鉄道駅やバス停まで遠いため」が上位であるが、谷津地域においては「運行本数」が少ないためと回答している割合が高い



N: 回答数

移動の不便さのため外出を控えるか

花咲地域、谷津地域は、65歳以上の方において「外出を控える」割合が東習志野、実籾地域に比べやや高い



N: 回答数

(2) 新たな地域公共交通の基本方針の検討

① 東習志野・実籾地域

アンケート調査において65歳以上の方の移動に不便を感じている割合が最も高く、その内約5割が移動を控えると回答するなど、早期の対応が必要な地域

⇒新たな地域公共交通の運行可能な道路幅員が整っていることから導入に向けた運行計画を検討

② 谷津地域

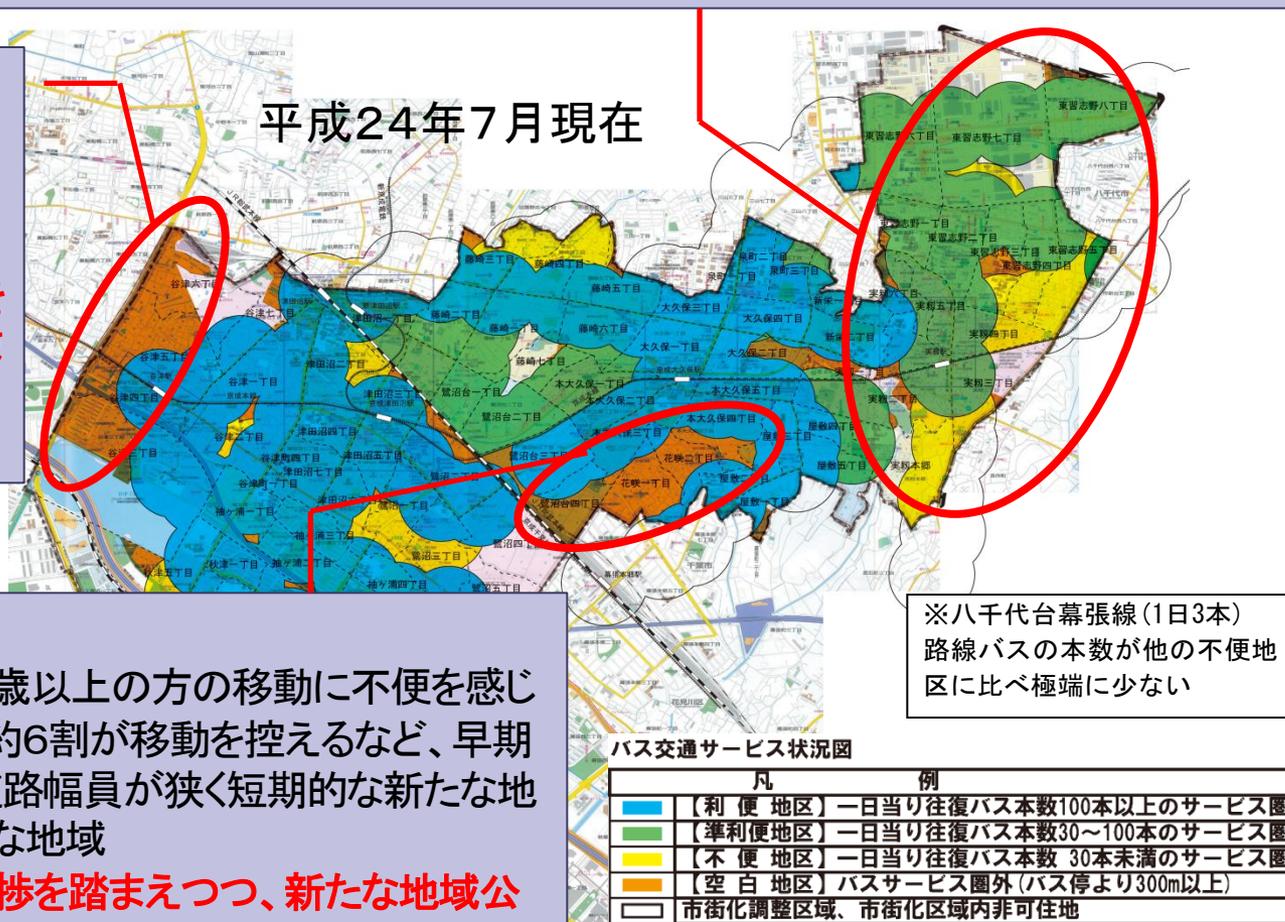
アンケート調査において65歳以上の方の移動に不便を感じる割合が最も低い

⇒新たなまちづくりと整合を図り路線バスの再編を踏まえつつ必要に応じて新たな地域公共交通を検討

③ 花咲地域

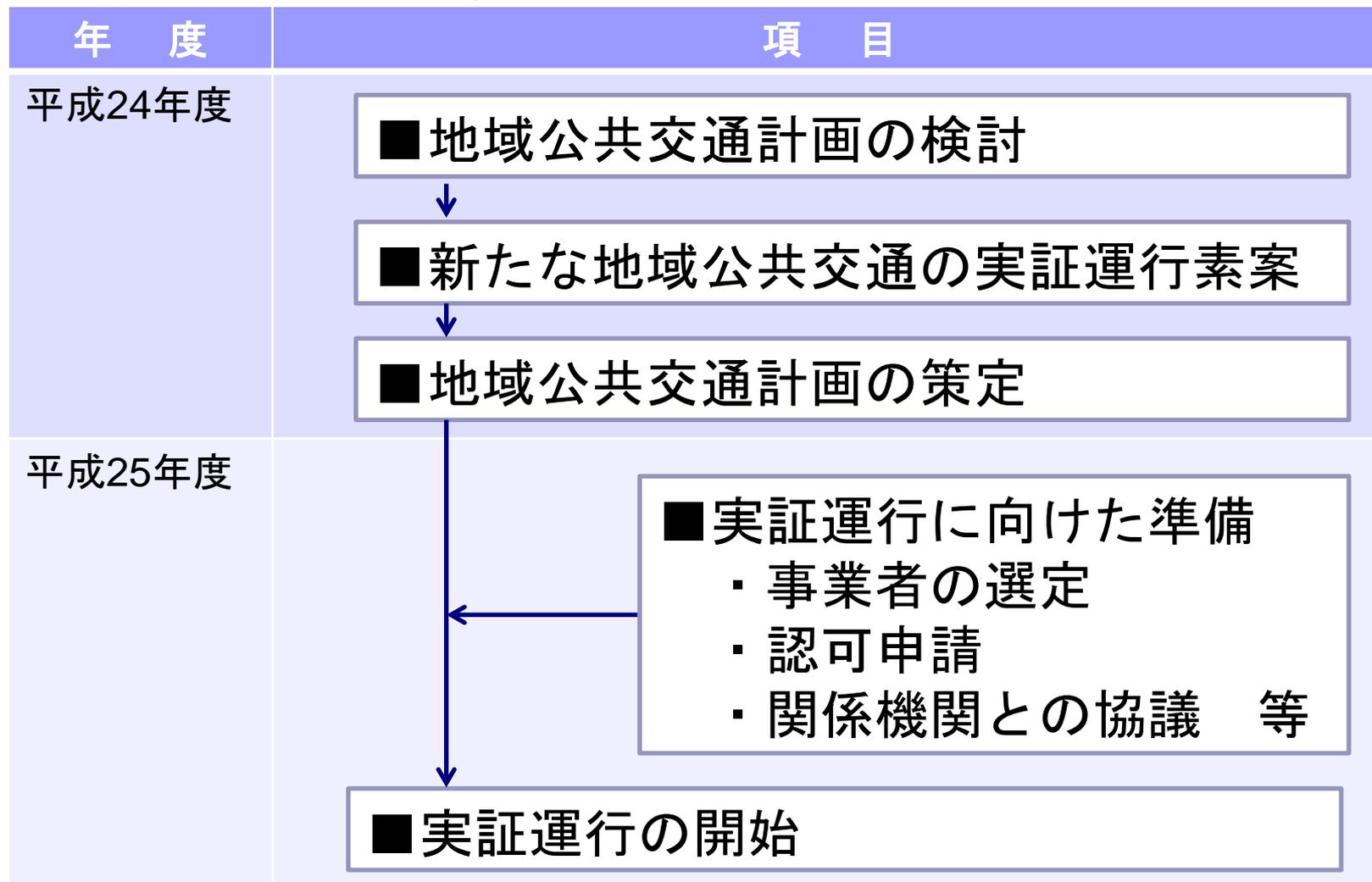
アンケート調査において65歳以上の方の移動に不便を感じている割合が高く、その内約6割が移動を控えるなど、早期の対応が必要なものの、道路幅員が狭く短期的な新たな地域公共交通の導入が困難な地域

⇒都市計画道路の整備進捗を踏まえつつ、新たな地域公共交通を検討

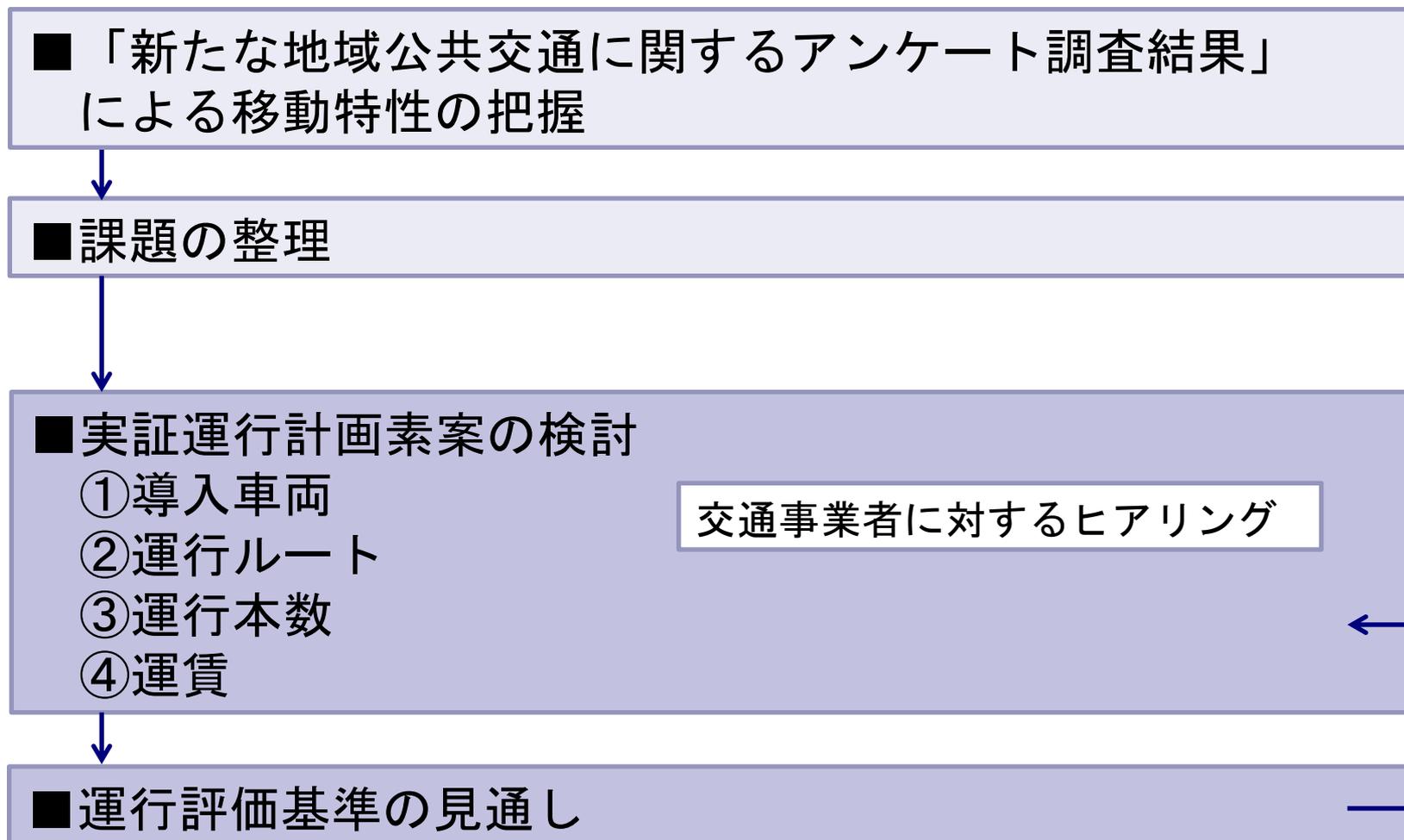


(3) 新たな地域公共交通の運行計画の検討

～東習志野、実籾地区の新たな地域公共交通の実証運行計画素案の検討～
今後のスケジュール(案)

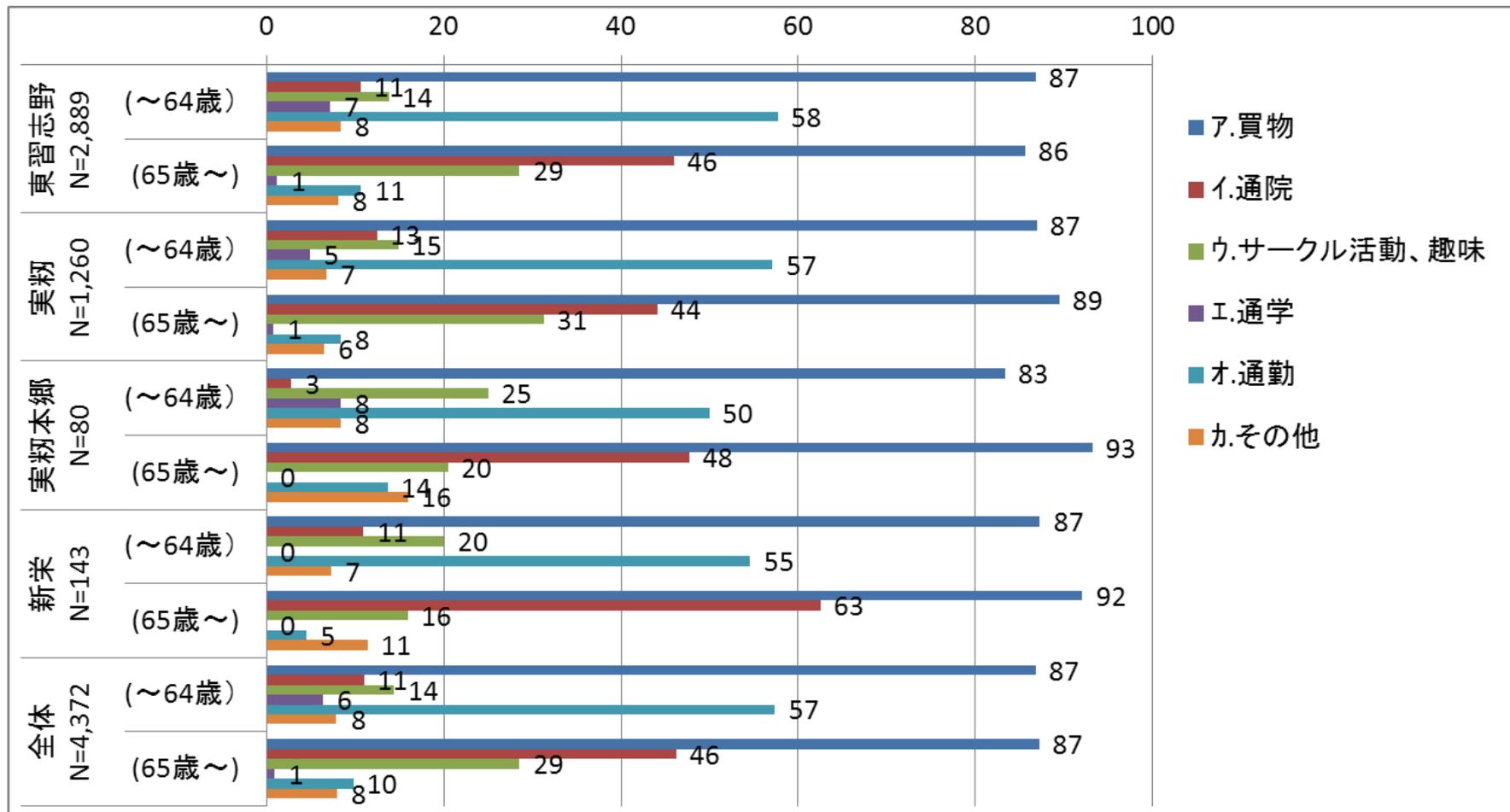


検討フロー



「新たな地域公共交通に関するアンケート調査」における移動特性の把握 【移動目的】

年齢階層に係らず「買物目的」での外出が約8割を超えており、65歳以上の方は「通院目的」が次に多い

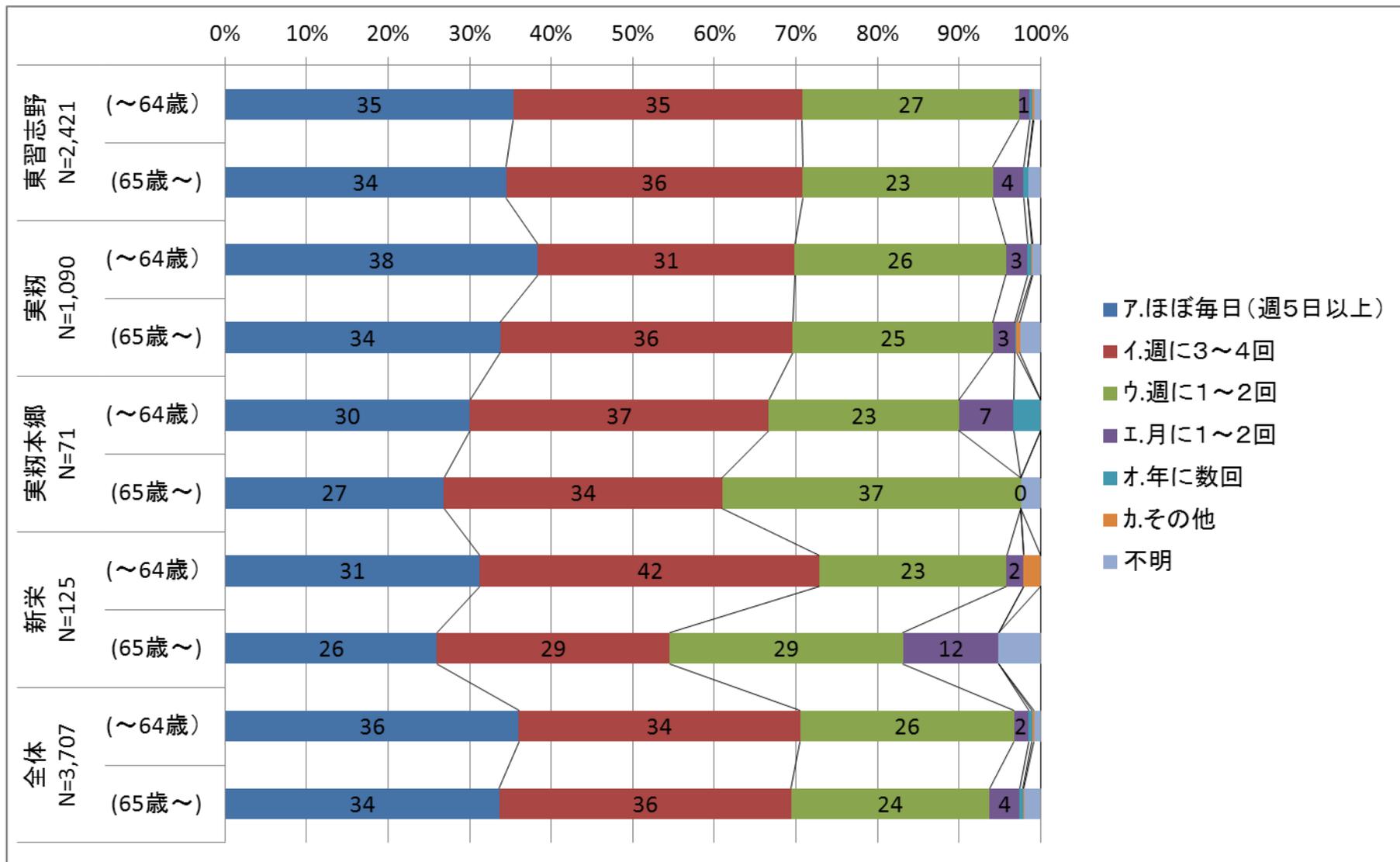


資料：習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月)

N:回答数

【買物目的の移動特性】(その1:外出頻度)

年齢階層に係らず「全体」で1週間に3~4回以上が約7割

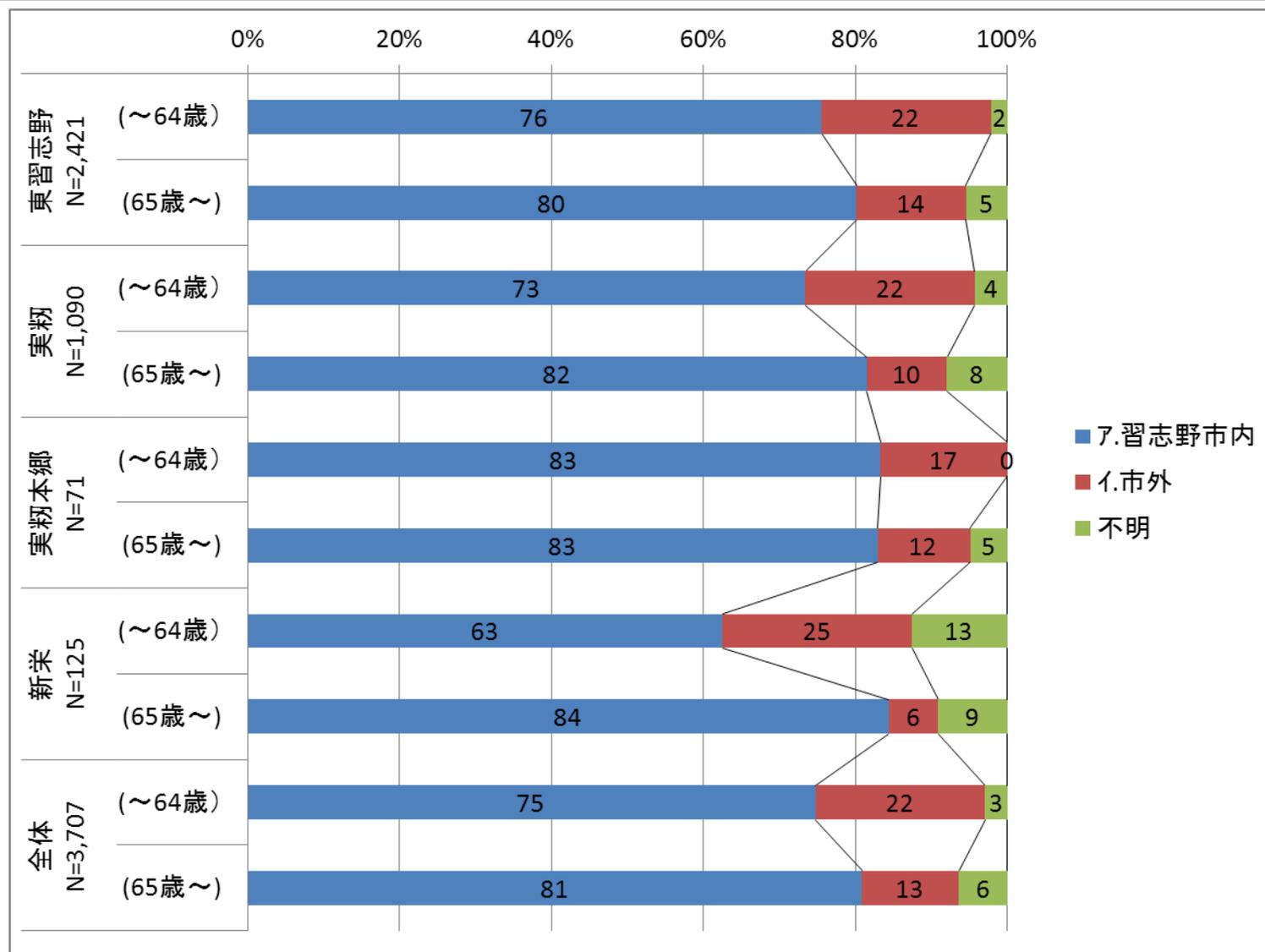


資料:習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月)

N:回答数

【買物目的の移動特性】(その2:行き先)

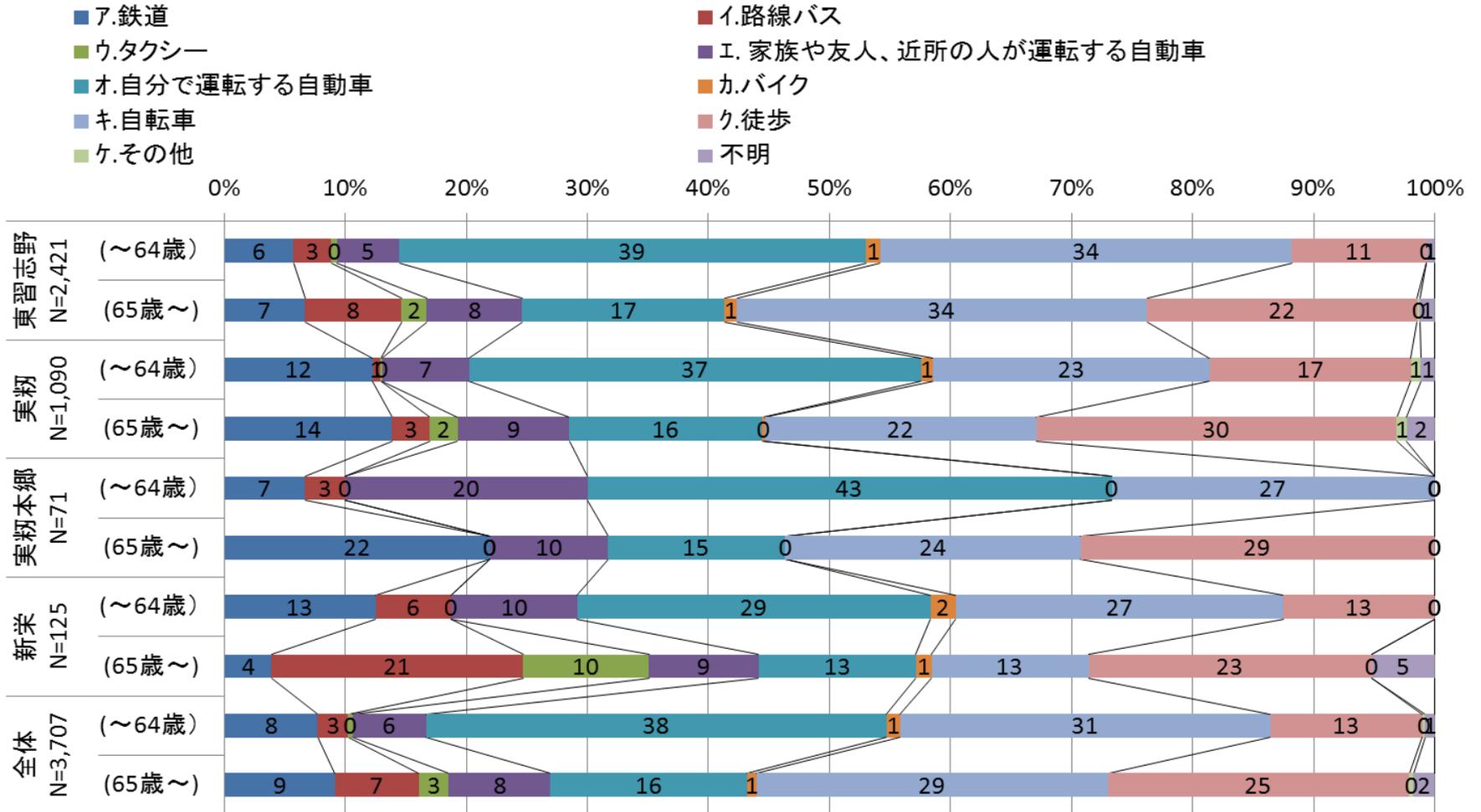
65歳以上の方は「習志野市内」が約8割



資料: 習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月) N: 回答数

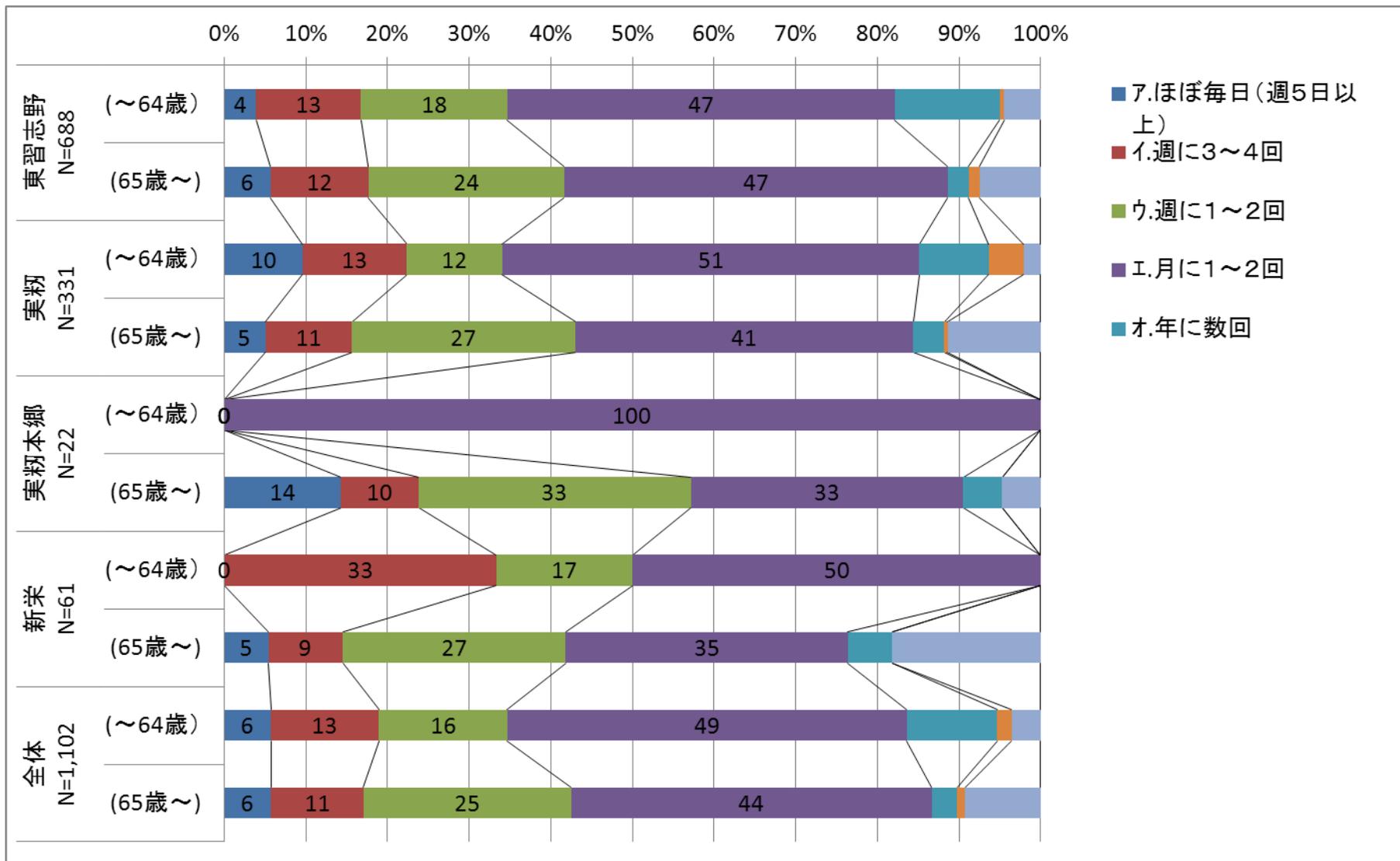
【買物目的の移動特性】(その3:交通手段)

65歳以上の方は全体で「公共交通」や「自動車」等の交通機関を用いた移動が約4割、「自転車」や「徒歩」が約5割



【通院目的の移動特性】(その1:外出頻度)

年齢階層に係らず「全体」で月に1~2回が最も多い

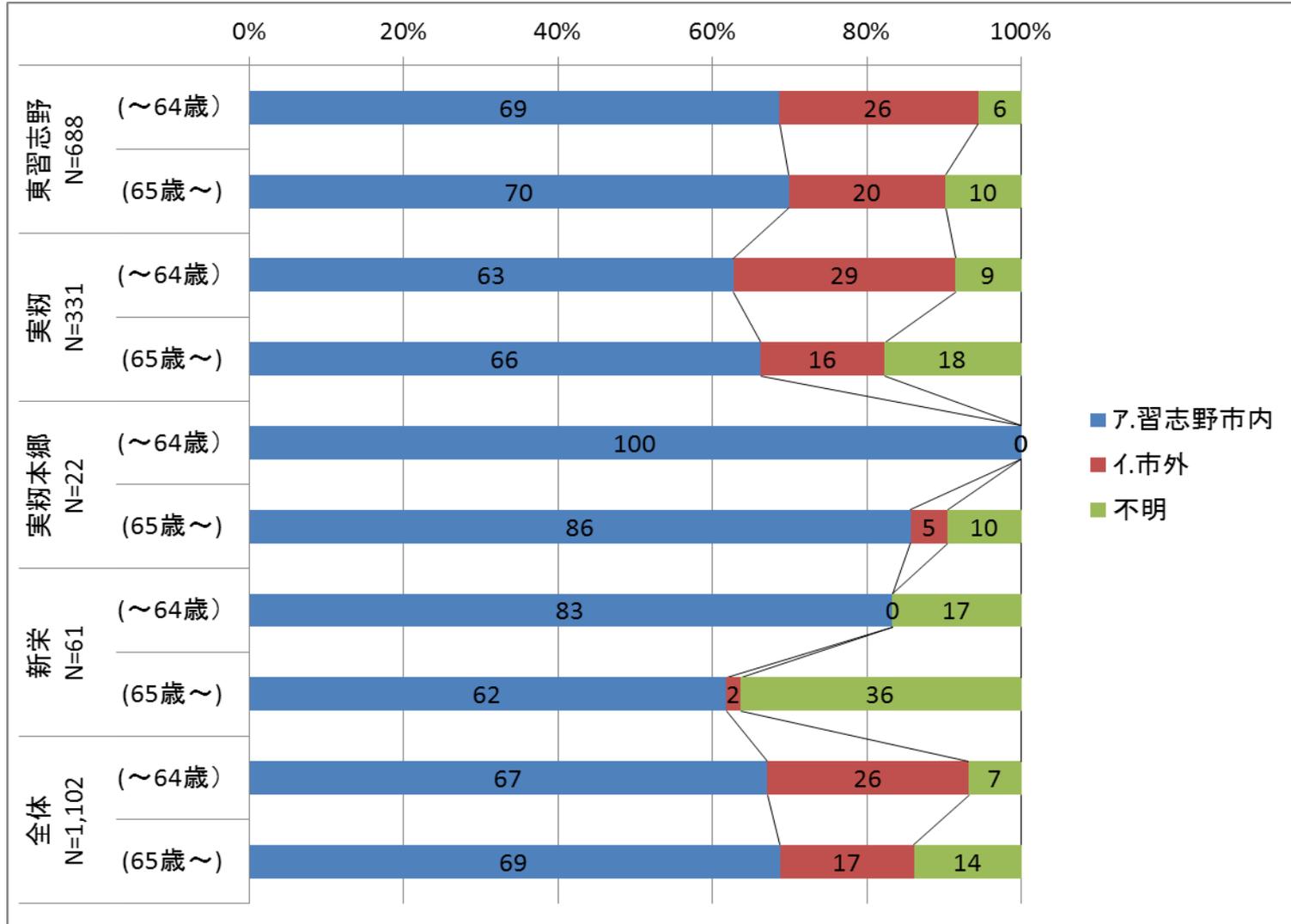


資料: 習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月)

N: 回答数

【通院目的の移動特性】(その2:外出先)

年齢階層に係らず「全体」で「市内」が約7割

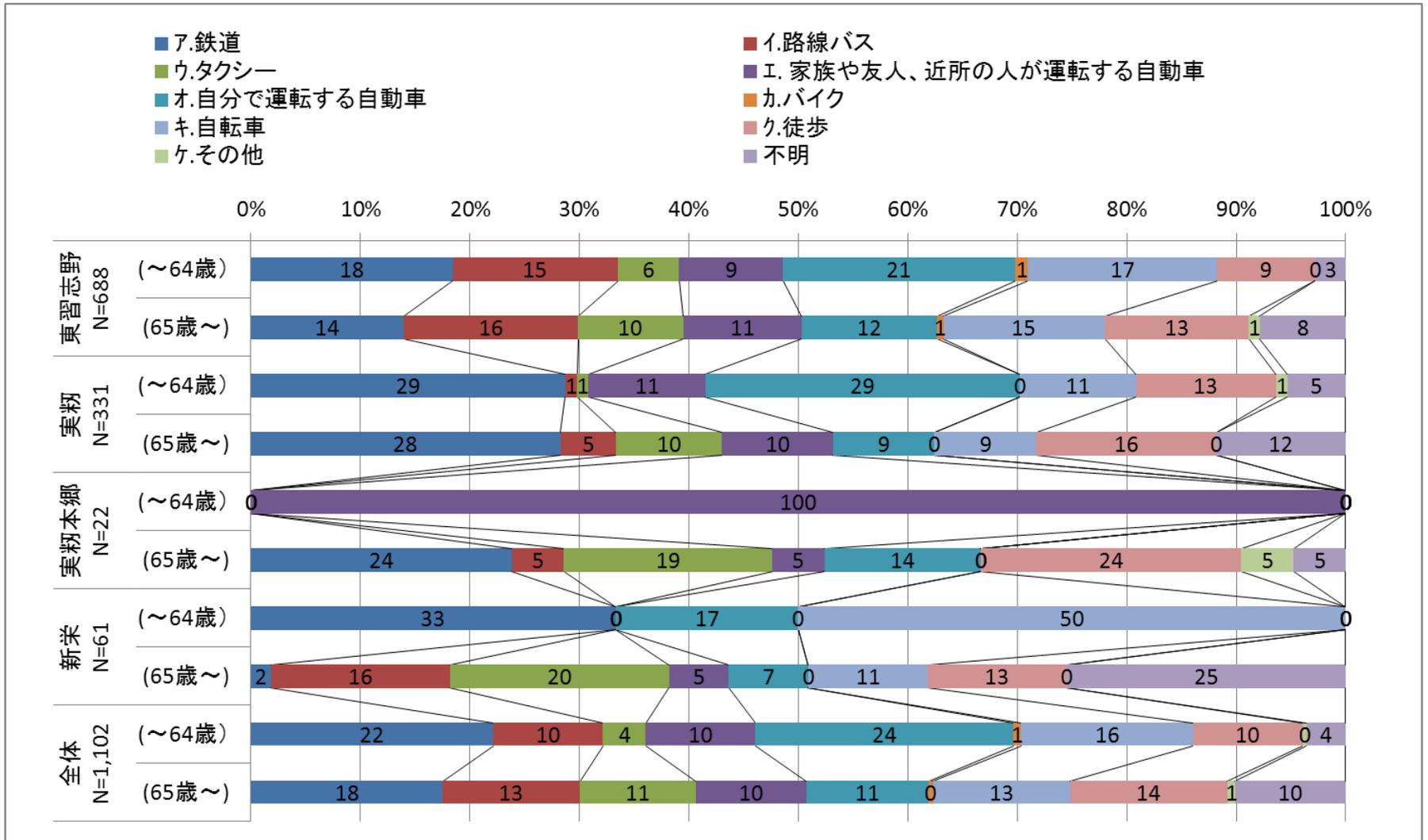


資料: 習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月)

N: 回答数

【通院目的の移動特性】(その3:交通手段)

65歳以上の方は全体で「公共交通」や「自動車」等の交通機関を用いた移動が約6割



資料: 習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月)

まとめ

《買物交通》

- 年齢階層に係らず「買物目的」での移動が最も多く、その頻度は「ほぼ毎日」を含め1週間に3～4回以上が約7割を占める。
- 行き先は、約8割が市内であり、65歳以上の方をみると、何らかの交通機関を用いた移動が約4割、自転車約3割、徒歩が約3割である。

65歳以上の方はほぼ毎日のように買物目的で外出している。その交通手段をみると徒歩以外の交通手段が約7割を越えるなど、新たな地域公共交通の利用が見込まれる。

《通院交通》

- 「通院目的」の外出頻度は月に1～2回が最も多いなど、買物目的に比べ外出頻度が低い。
- 65歳以上の方の交通手段は、鉄道が約2割、バス、タクシー、自動車運転、自動車送迎、自転車、徒歩が各々約1割である。

外出頻度は低く、新たな地域交通の多くの利用が見込めない。

課題の整理

バス網



【習志野市内系統別運行状況一覧表】

路線 No.	事業者	図中表示	系統	起点	経由	終点	平日往復運行回数 (本/日)	路線 No.
1	京成バス		津01	津田沼駅	徳崎・東邦大駅前	三山草津	256	1
2		津02	津田沼駅	徳崎・東邦大駅前	二宮草津	161	2	
3		津02(2)	津田沼駅	徳崎・東邦大駅前	済生会習志野病院	29	3	
4		津03	津田沼駅	徳崎・東邦大駅前・大久保四	日本楽器	116	4	
5		津04	津田沼駅	徳崎・東邦大駅前・三山草津	八千代台駅	47	5	
6		津31	津田沼駅	東電前・大久保十字路・高崎	八千代台駅	22	6	
7		津31(2)	津田沼駅	東電前・大久保十字路・高崎	ユトリシア	31	7	
8		津32	津田沼駅	新津田沼駅・第五中学校	習志野企業団	29	8	
9		津41	津田沼駅	京成津田沼駅・管理事務所	津ヶ浦団地	222	9	
10		津42(環状バス)	津田沼駅	津田沼高校	津田沼高校	3	10	
11	津51	津田沼駅	津田沼高校・東七中学校	新習志野駅	159	11		
12	津52	津田沼駅	京成津田沼駅・臨海工業団地	新習志野駅	15	12		
13	津62	津田沼駅	新津田沼駅	新津田沼駅	85	13		
14	津62(2)	津田沼駅	津田沼高校	新津田沼駅	22	14		
15	津71	津田沼駅	谷津パークタウン・谷津二	谷津一丁目	127	15		
16	津53	新習志野駅	津田沼高校	谷津二丁目	6	16		
17	津11	新習志野駅	香澄公園	津田沼駅	89	17		
18	八千04	八千代台駅	ユトリシア	津田沼駅	9	18		
19	八千41	八千代台駅	東邦駅前	津田沼駅	26	19		
20	千葉シーサイドバス		皇徳日六千代台駅	日立製作所経由	八千代台	3	20	
21		皇徳日立駅	高俣駅	東邦駅前・千葉西側牧場前	日立製作所	1	21	
22		海浜八千代台線	海浜高須駅	東邦駅前・千葉西側牧場前	八千代台	3	22	

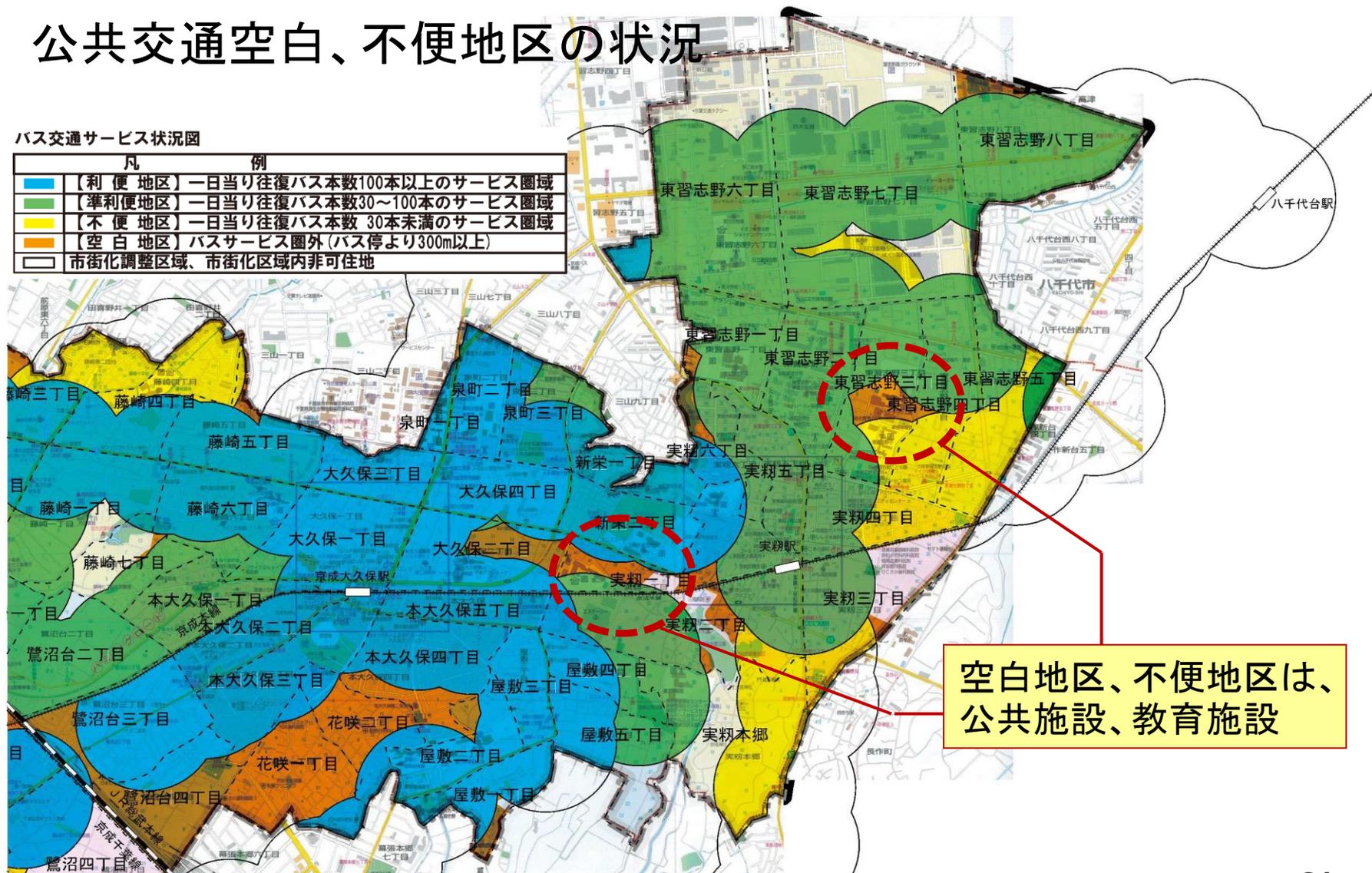
注1) 京成バスは、京成バス株式会社「京成バス」時刻表 (<http://www.keisenbus.co.jp/jkoku/>) による。(平成24年7月10日調べ)
 注2) 千葉シーサイドバスは、社団法人千葉東部バス協会の「千葉東部バス総合案内WEB」(<http://www.chiba-bus-kyokai.org/>) による。(平成24年7月10日調べ)

東習志野3～5丁目、8丁目、実籾本郷、実籾2丁目等に空白、不便地区が分布

公共交通空白、不便地区の状況

バス交通サービス状況図

凡 例	
■	【利便地区】一日当り往復バス本数100本以上のサービス圏域
■	【準利便地区】一日当り往復バス本数30～100本のサービス圏域
■	【不便地区】一日当り往復バス本数 30本未満のサービス圏域
■	【空白地区】バスサービス圏外(バス停より300m以上)
□	市街化調整区域、市街化区域内非可住地

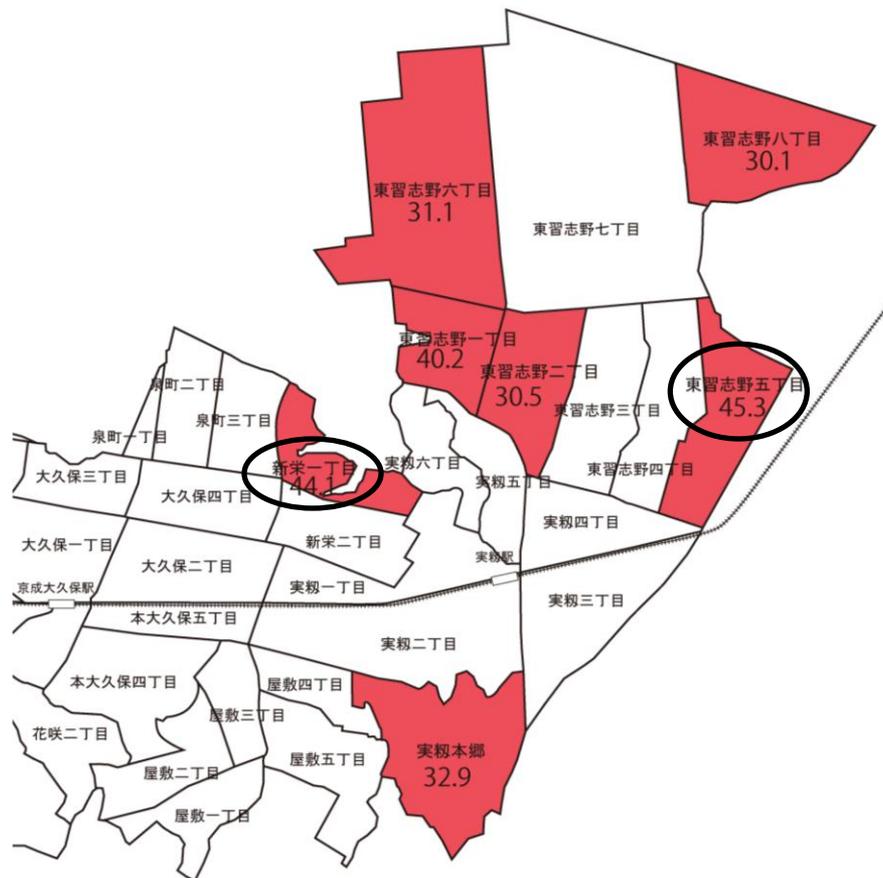


空白地区、不便地区は、
公共施設、教育施設

実籾駅の徒歩圏から外れる地域は、移動に不便を感じる割合が高い
 東習志野5丁目、新栄1丁目は移動に不便を感じる割合、外出を控える割合が共に高い

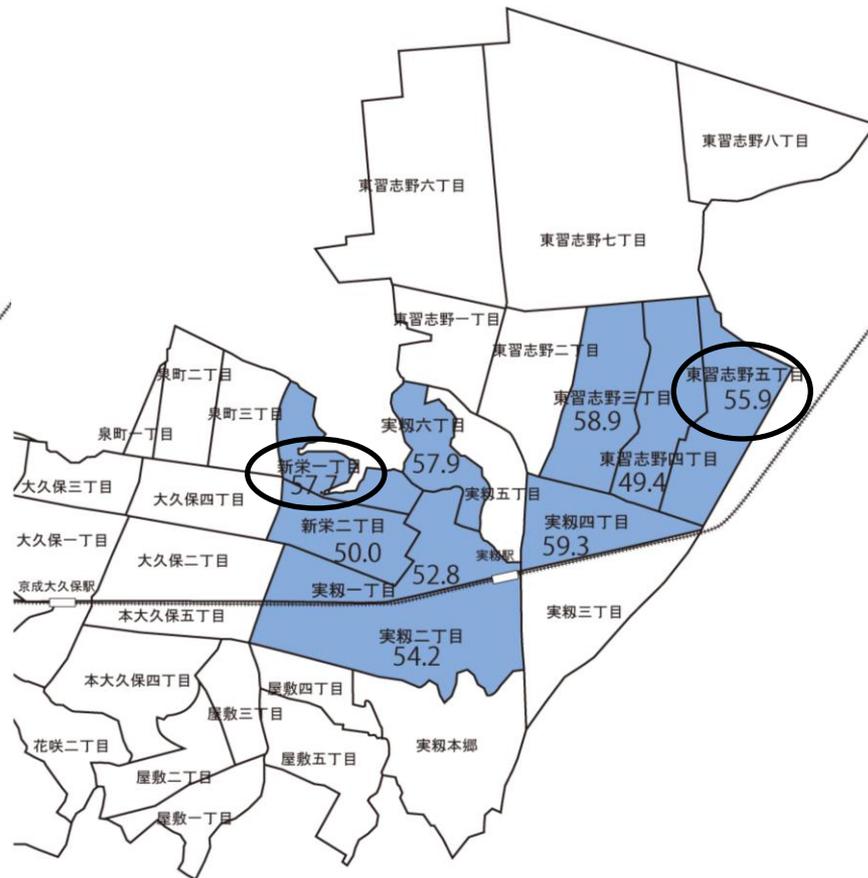
「移動に不便を感じる」割合が高い地域

平均29.6%以上着色



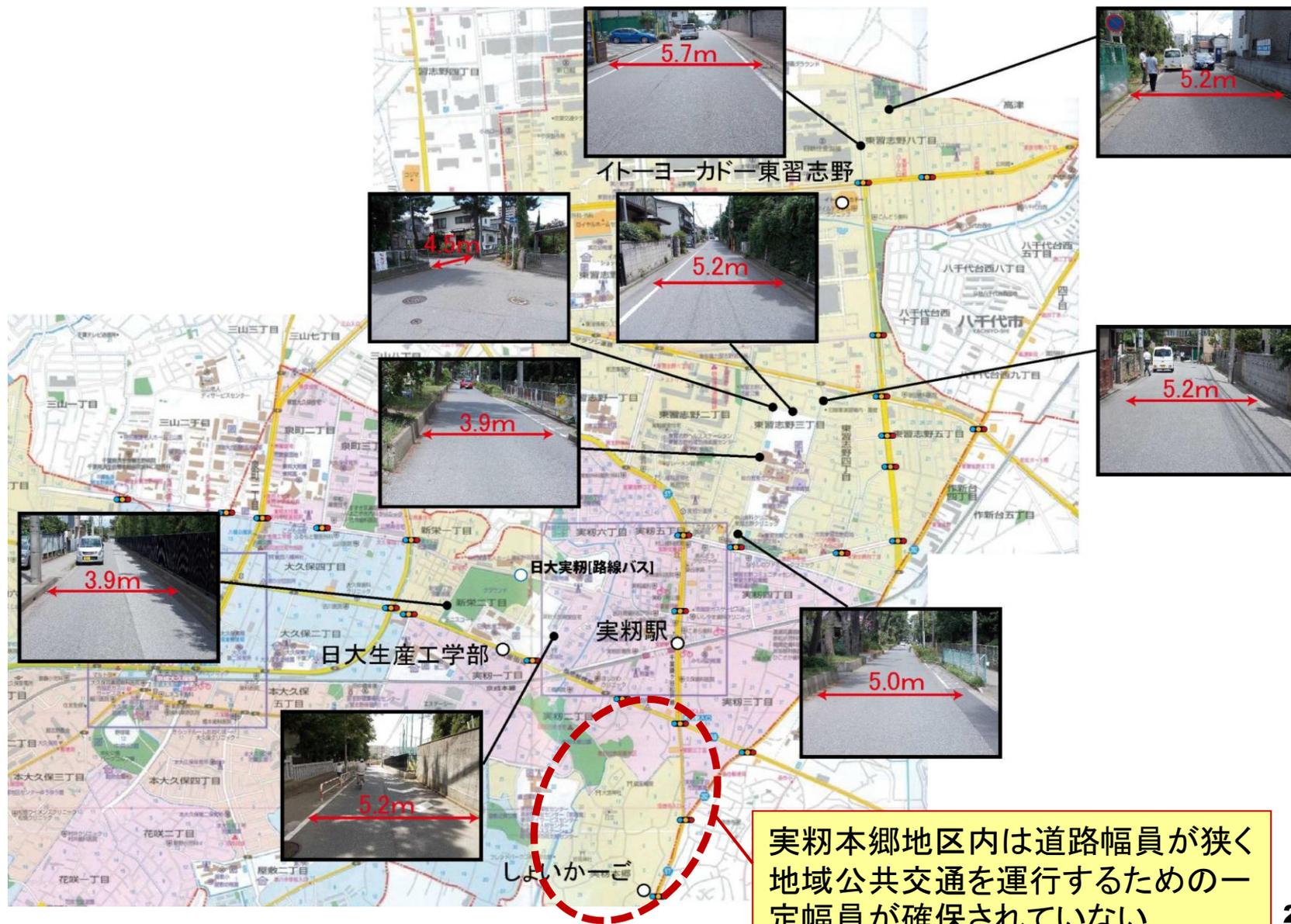
「外出を控える」割合が高い地域

平均48.8%以上着色



資料: 習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月)

課題地区内の道路状況



■ 実証運行計画の検討(案)

① 導入車両

課題地区内の道路状況や過去のコミュニティバス実証ルートの実証運行結果から「乗車人数9名以下のワンボックス車両」の使用を基本とする

* バリアフリー対応

コミュニティバスは低床車両で車いすの乗車も行えるなどバリアフリー対応であったが、ワンボックス車両は、車いすを乗車させる乗降装置を後部座席に設置すると、その分、乗車人数が減少することから、車いすが直接乗車する対応は行わない予定です。



ワンボックス車両のイメージ
神奈川県秦野市のコミュニティタクシー

乗車人員は概ね9人を超えることはない

済生会病院→日鐵住金溶接工業 車内乗車数(人)

* 車内乗車数＝バス停からの乗車数－降車数

	出発時刻	6:00	7:00	7:32	8:15	8:45	9:25	10:00	10:40	11:10	11:50	12:30	13:05	13:45	14:20	15:05	15:35	16:25	16:50	17:35
no.	バス停	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便
1	済生会習志野病院	1	0	0	0	0	0	1	0	2	3	2	6	7	1	2	1	1	1	0
2	東邦大学前	1	0	0	0	0	0	1	0	2	3	3	6	7	1	2	1	1	1	0
3	日大生産工学部	1	0	1	0	0	0	1	0	3	3	3	6	7	1	2	1	1	1	0
4	八幡公園	1	0	1	0	0	0	1	0	3	3	3	7	9	1	2	3	2	1	0
5	大久保東郵便局	1	0	1	0	0	0	0	0	3	2	2	8	9	1	2	3	2	1	0
6	京成大久保駅南口	1	0	1	2	0	0	0	0	2	1	3	7	3	1	2	2	1	0	1
7	大久保東小学校	1	0	1	2	0	0	0	0	2	1	3	8	3	1	2	2	1	0	1
8	大久保二丁目	1	0	1	2	0	0	0	0	2	1	3	7	3	1	1	2	1	0	1
9	第二中学校入口	1	0	1	2	0	0	1	1	3	2	3	6	3	1	1	2	1	0	0
10	実籾一丁目	1	1	1	2	0	1	2	1	3	2	2	8	3	1	4	3	1	2	0
11	日大実籾校舎正門	1	1	1	2	0	2	3	2	4	3	2	7	3	0	4	3	1	2	1
12	住宅入口	1	1	1	0	0	2	3	2	3	3	2	7	3	0	4	3	1	2	1
13	実籾駅	0	3	3	0	1	2	0	2	3	4	2	6	2	1	3	4	4	3	2
14	千葉銀行前	0	3	3	0	1	2	1	2	3	4	2	6	2	2	3	4	4	4	2
15	実籾交番前	0	3	2	0	1	2	1	2	3	3	2	4	1	2	2	4	4	4	2
16	東習志野コミュニティセンター	0	3	2	0	2	3	3	2	3	3	1	4	1	2	4	5	4	4	2
17	第四中学校	0	3	2	0	2	5	4	2	3	3	1	4	1	2	4	7	4	4	2
18	東習志野四丁目	0	3	2	0	2	5	4	2	2	1	2	4	2	2	4	5	4	3	2
19	東習志野五丁目南	0	3	2	0	2	6	4	2	2	1	2	4	2	2	4	5	3	3	2
20	東習志野五丁目中央	0	3	2	0	2	5	3	1	1	0	2	2	3	2	4	4	1	2	0
21	東習志野五丁目北	0	3	2	0	2	5	3	1	1	0	2	2	3	0	4	4	1	1	0
22	実花緑地	0	1	2	0	2	5	3	1	1	0	2	2	3	0	4	4	1	1	0
23	東習志野八丁目	0	0	2	0	0	3	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0
24	日鐵住金溶接工業																			

調査日:平成21年7月14日(火)

日鐵住金溶接工業→済生会病院 車内乗車数(人)

	出発時刻	6:58	7:35	8:08	8:50	9:25	10:05	10:35	11:15	11:50	12:25	13:05	13:45	14:25	14:55	15:45	16:15	17:00	17:30	18:15
no.	バス停	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便
24	日鐵住金溶接工業	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	2	0
23	東習志野八丁目	0	1	2	0	2	3	1	0	4	0	5	3	1	1	3	1	2	5	0
22	実花緑地	0	1	2	0	2	3	1	0	4	0	5	3	1	1	3	1	2	5	1
21	東習志野五丁目北	1	1	3	2	2	3	1	1	4	0	6	3	2	1	3	2	3	5	1
20	東習志野五丁目中央	1	3	3	5	7	5	2	2	4	0	5	2	2	1	3	2	4	5	1
19	東習志野五丁目南	6	5	3	7	8	5	2	2	6	0	5	2	2	2	4	3	3	6	1
18	東習志野四丁目	7	6	4	7	10	7	2	2	6	0	5	2	2	2	4	3	3	6	1
17	第四中学校	7	6	5	7	9	7	3	2	6	0	4	2	2	2	4	3	3	6	1
16	東習志野コミュニティセンター	7	6	4	6	7	4	3	2	6	0	2	2	1	2	3	2	2	5	1
15	実籾交番前	8	6	4	6	7	4	3	2	4	1	2	1	0	1	3	2	2	5	1
14	千葉銀行前	8	5	4	6	6	3	2	2	4	1	2	1	0	0	3	2	2	4	0
13	実籾駅	2	2	4	0	2	2	0	0	2	2	2	0	1	0	3	1	1	2	1
25	ほたる野商店会	2	2	4	0	2	2	0	0	2	2	2	0	1	0	3	1	1	2	1
26	実籾二丁目	2	2	4	0	2	2	0	0	2	2	2	0	1	0	3	1	1	2	1
27	実籾本郷公園入口	2	2	4	0	2	2	0	0	2	2	2	0	1	0	3	1	1	2	1
11	日大実籾校舎正門	2	2	4	0	2	1	1	0	0	2	2	0	0	0	4	1	1	3	0
10	実籾一丁目	2	1	4	0	2	0	1	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	1	0
9	第二中学校入口	3	1	5	1	3	1	1	0	0	1	0	0	1	0	4	0	0	1	1
8	大久保二丁目	3	2	5	1	3	1	1	0	0	1	0	0	3	0	4	0	0	1	1
7	大久保東小学校	3	2	4	1	3	2	1	0	0	1	0	0	3	0	3	0	0	1	1
6	京成大久保駅南口	2	2	4	0	3	2	1	1	1	4	1	0	2	0	3	0	0	1	0
5	大久保東郵便局	3	2	4	0	3	1	1	1	1	4	1	0	1	0	2	0	0	1	1
4	八幡公園	3	2	4	0	3	1	0	1	1	3	1	0	1	0	1	0	0	1	1
3	日大生産工学部	3	2	4	0	3	1	0	1	1	2	1	0	1	0	1	0	0	1	0
2	東邦大学前	3	2	4	0	3	1	0	1	1	2	1	0	1	0	1	0	0	1	0
1	済生会習志野病院																			

調査日:平成21年7月14日(火)

乗車人数が最も多かった便の状況

済生会病院→日鐵住金溶接工業

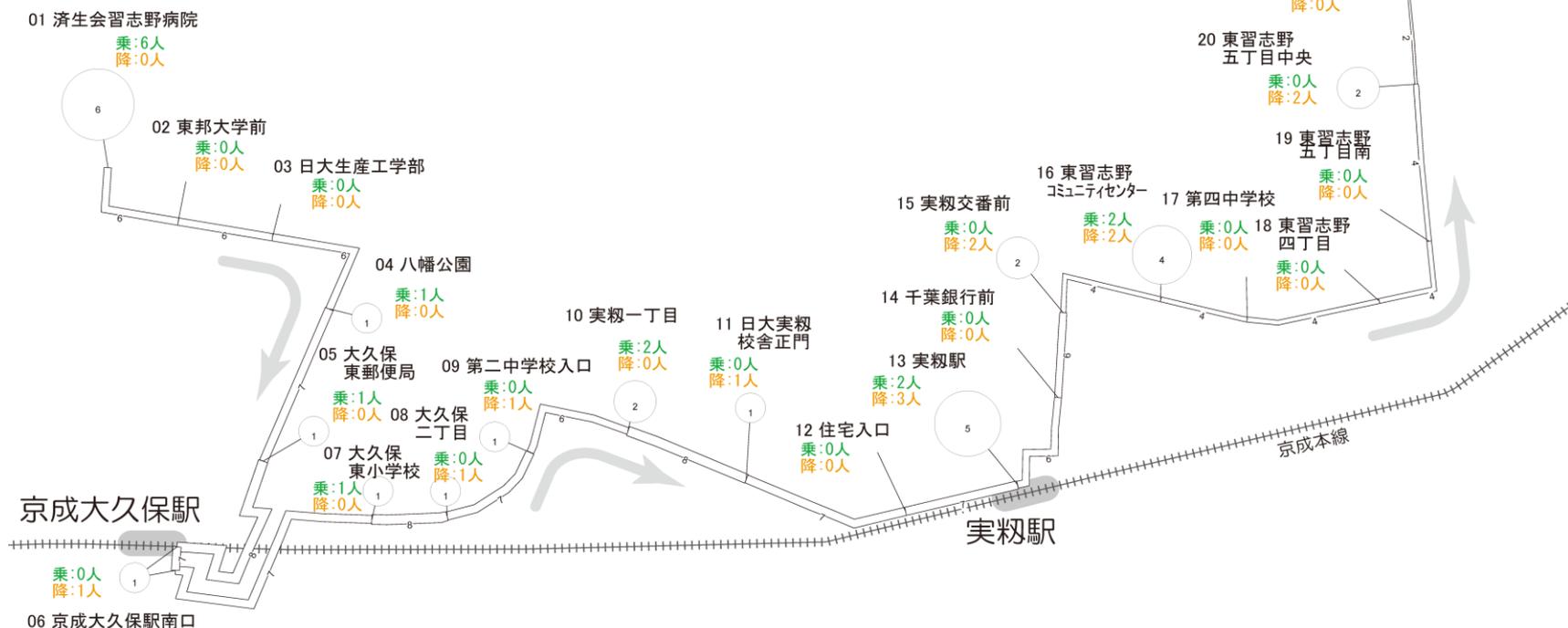
実籾駅ルート（済生会習志野病院→日鐵住金溶接工業）

平成21年7月14日(火)【平日】

出発時刻：13:05

12便：15人

単位：人



② 運行ルート

■ 検討方法

《課題状況》

■ 「市民アンケート調査結果」
不便さ、移動制約の度合、行先の不整合

■ 路線バス、コミュニティバスの運行状況
公共交通空白地区、公共交通不便地区

《客観的評価ランク(導入必要性が高い地区)》

ランク	判定基準
ランクA	「空白」地区が面的に広がっており、新たな公共交通に関するアンケートにおいて「不便さ」と「外出を控える」割合が共に高い
ランクB	「空白」地区が面的に広がっている又は「空白」地区を一部含み、新たな公共交通に関するアンケートにおいて「不便さ」の割合が高い
ランクC	「空白」地区、「不便」地区を含み、新たな公共交通に関するアンケートにおいて「不便さ」又は「外出を控える」割合が高く、移動ニーズに応じたバスが運行されていない 「利便」「準利便」地区であっても、新たな公共交通に関するアンケートにおいて「不便さ」と「外出を控える」割合が共に高く、移動ニーズに応じたバスが運行されていない
ランクD	「利便」「準利便」地区であっても、新たな公共交通に関するアンケートにおいて「不便さ」又は「外出を控える」割合が高く、移動ニーズに応じたバスが運行されていない
ランクE	上記以外(課題なし)

《物理的運行可能性の評価》

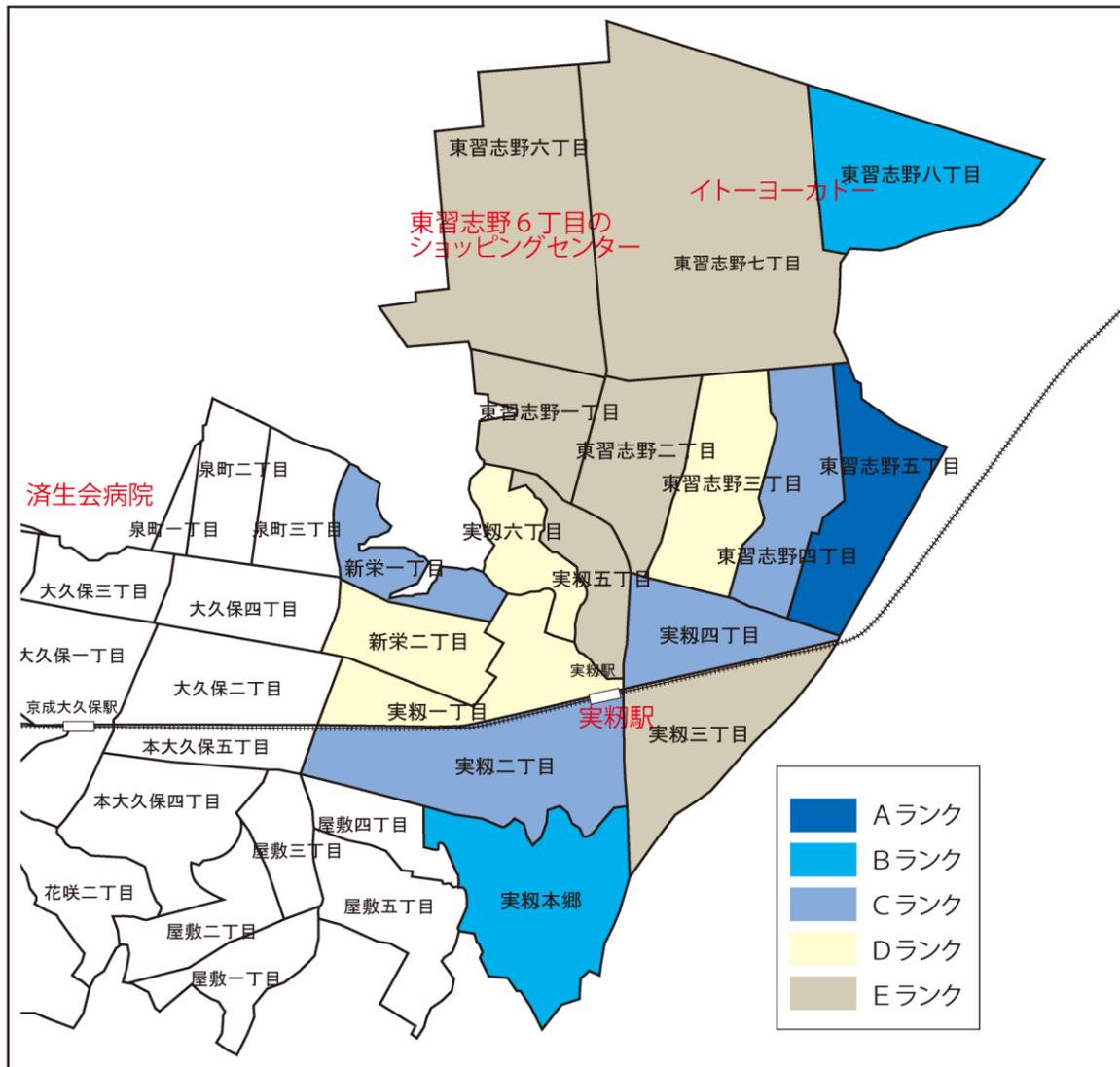
■ 過去の実拠駅ルート実証運行実績

■ 導入車両からみた必要道路幅員
■ 既存路線バスルートとの競合

■ 運行ルート案

■「新たな公共交通に関するアンケート」における課題ランク評価

新たな公共交通の導入必要性が高い地区



※1) 幕張日立八千代台線は1日の運行本数が3本のため、東習志野五丁目、実籾本郷は「空白地区」と評価

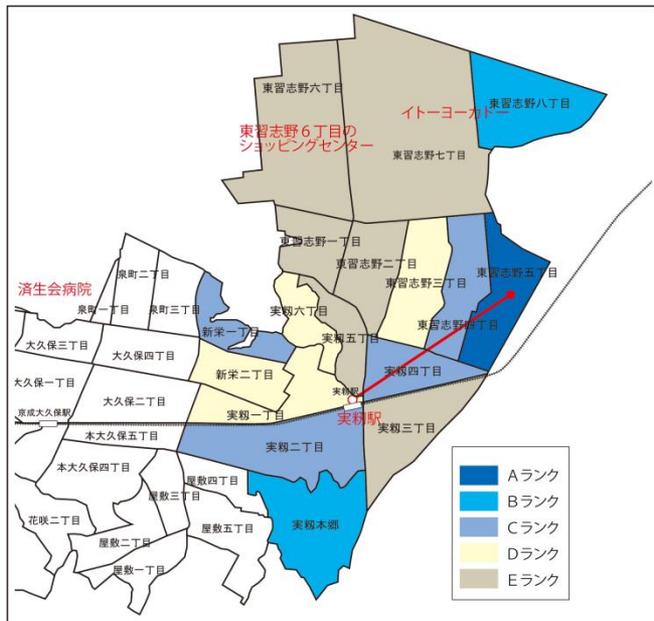
※2) 実籾一丁目、東習志野三丁目の「空白地区」「不便地区」内は公共施設、教育施設のため、空白、不便地区と評価しない

■ランク評価別のバスで行きたい割合が高い施設(平均より高い割合を表示)

Aランク

○行きたい割合が高い施設

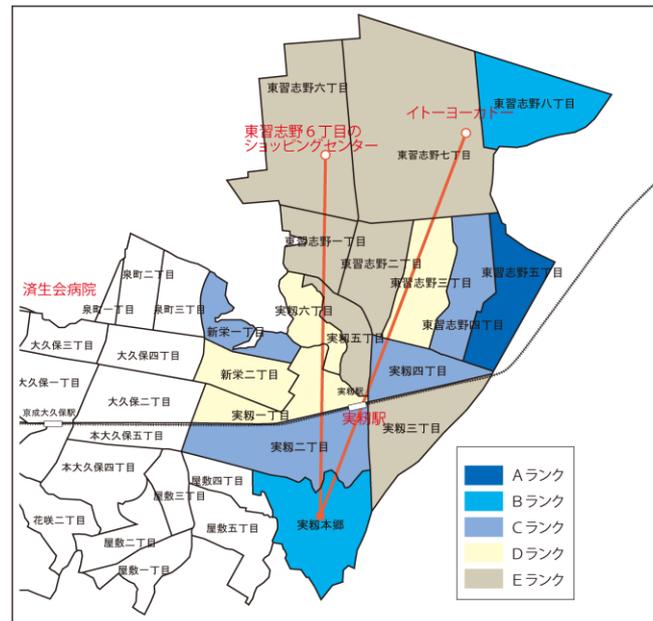
- 東習志野五丁目



Bランク

○行きたい割合が高い施設

- 東習志野八丁目
- 実籾本郷

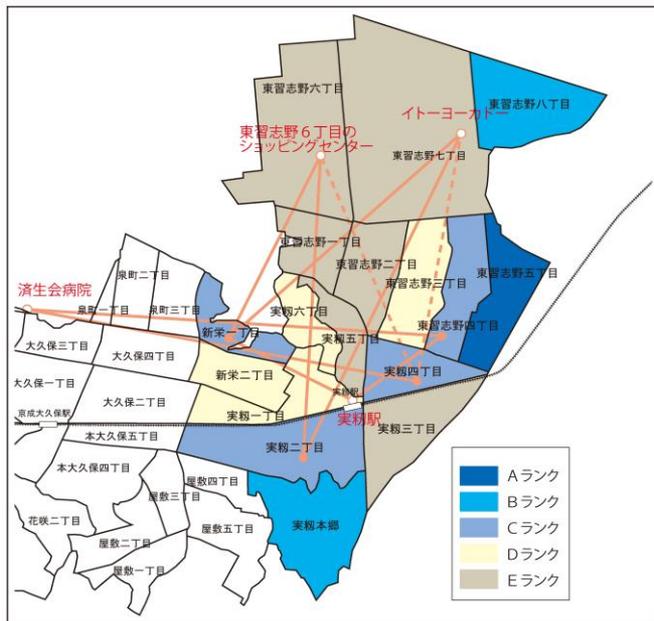


Cランク

○行きたい割合が高い施設

- 実籾二丁目
- 実籾四丁目
- 東習志野四丁目
- 新栄一丁目

* 点線は在来のバスで行ける動線



バスで行きたい施設の割合(平均値)

実籾駅: 32.1%

済生会病院: 28.9%

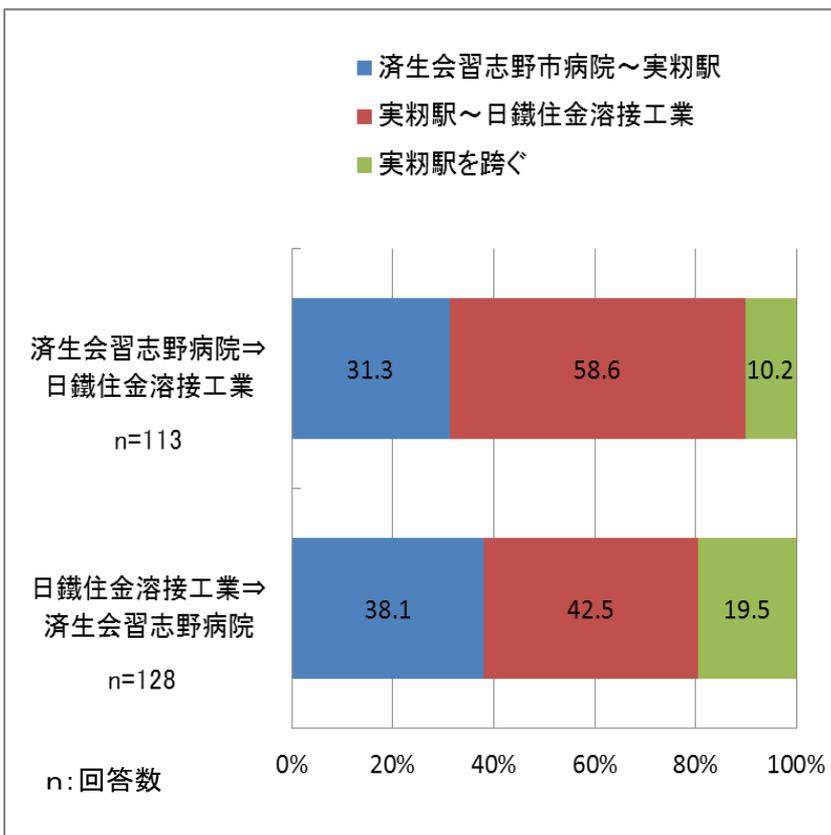
イトーヨーカドー: 24.2%

東習志野6丁目のショッピングセンター: 18.1%

■実籾駅ルート実証運行(H21.5~H22.3)の実績

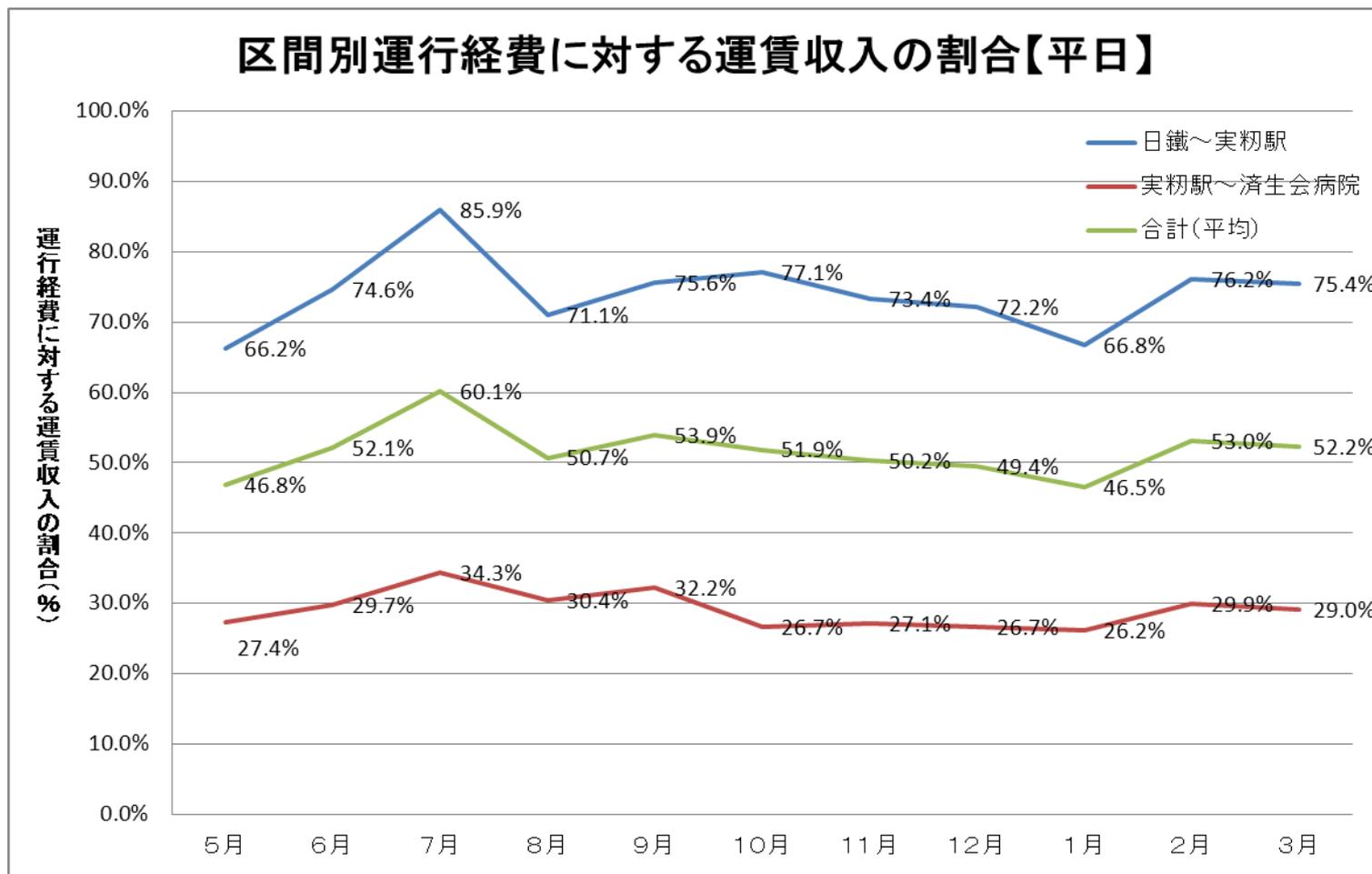
日鐵住金溶接工業～実籾駅、実籾駅～済生会病院の2つ区間を分けてバスの乗降を整理すると、各々の区間内で乗降する利用者が多く、区間を跨ぐ利用は少ない

1日の乗車数の区間割合



資料:平成21年7月14日(火)OD調査

区間別に運行評価基準をみると、実朮駅から日鐵住金区間が約7割に対し、済生会病院から実朮駅区間は約3割、合計で約5割の達成状況

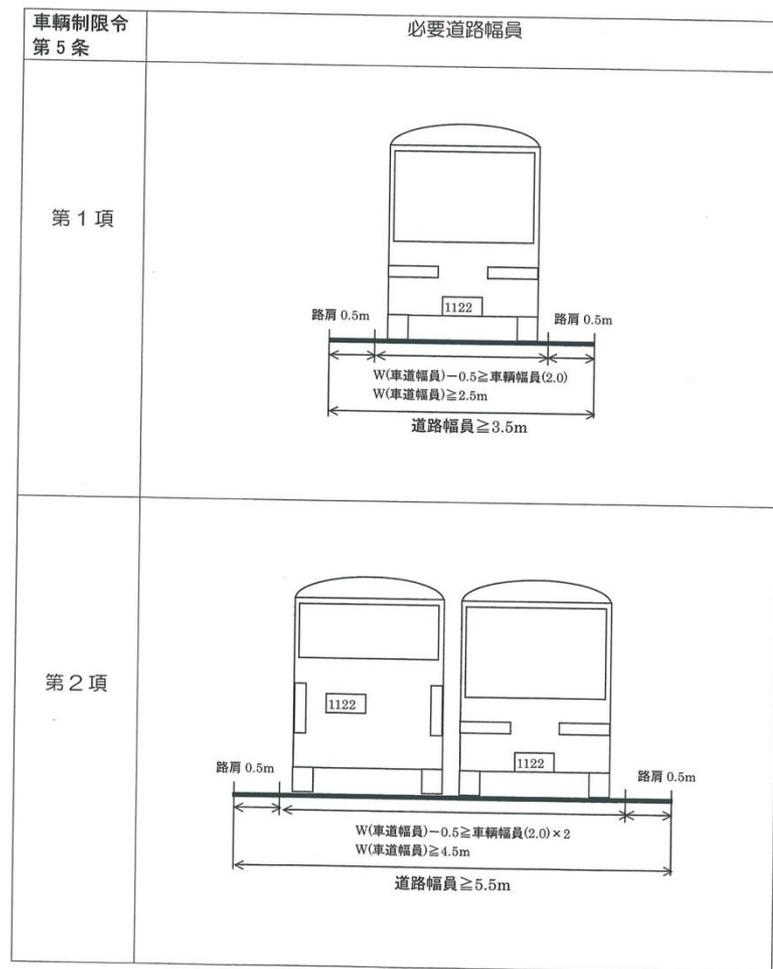


資料: 実朮駅ルート実証運行(H21.5~H22.3)の実績 習志野市データ

■ 検討している導入車両における必要道路幅員（道路法第47条車両制限令）

車両制限令による必要道路幅員の考え方（車輛幅員2m、路肩幅員の合計は1mとする）

車種	車両幅 (m)	必要道路幅員 (m)
小型バス (ハッピーバス) 日野ポンチョ	1.995	5.49
ワゴン車 (トヨタハイエース)	1.880	5.26



運行ルート

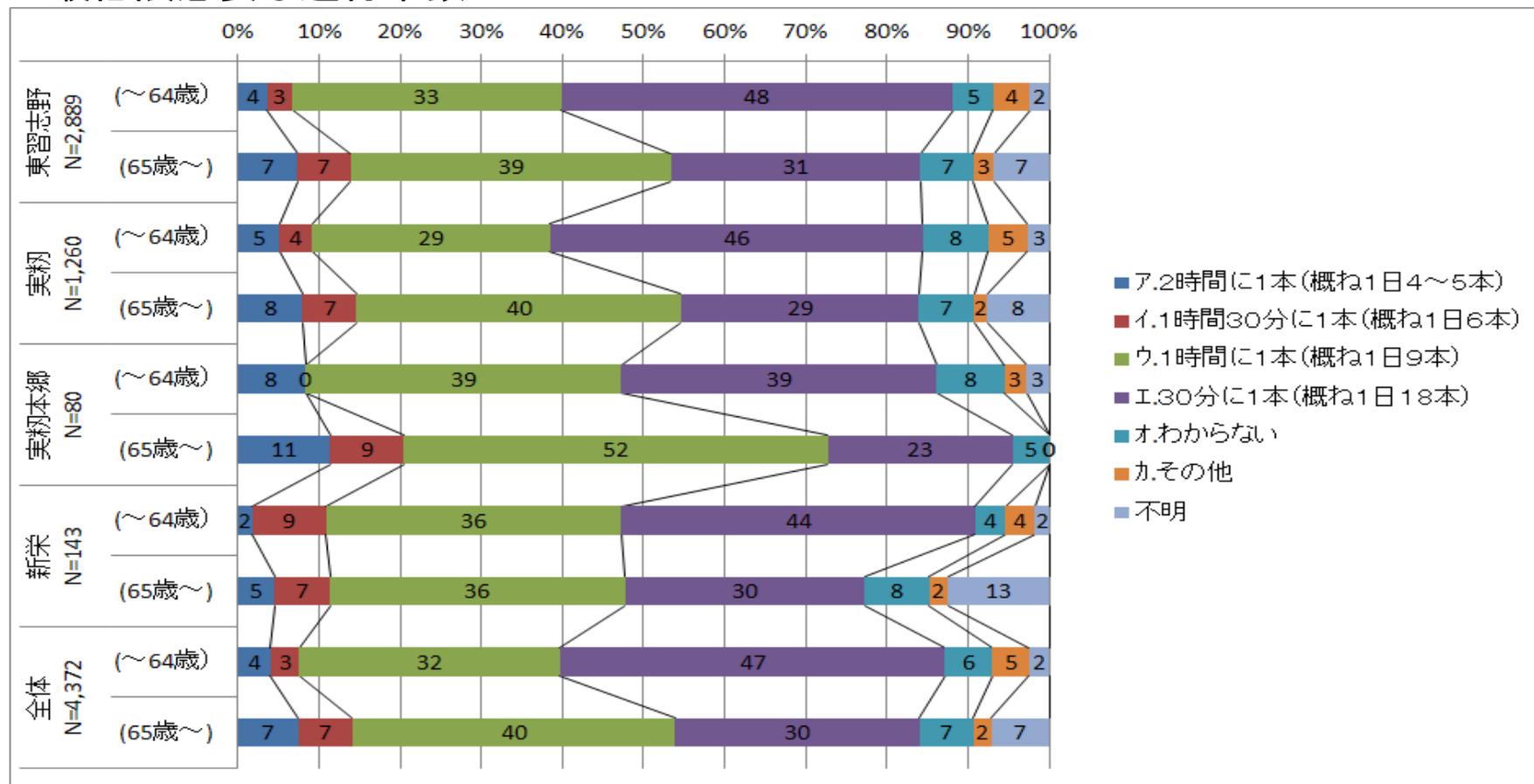
- ・残された公共交通空白地区や行きたい場所にバスが運行されていないなどの不便地区と駅や買物施設への連絡を主体に、過去の実証運行結果、路線バスとの競合を踏まえ、持続可能なルートを設定する。
- ・済生会病院へのアクセスについては、過去の実績、利用者の外出頻度から判断した運行評価規準の達成見通しを踏まえ、ルートを設定していない。



③運行本数

- 65歳以上の方の最低限必要な運行本数は、「1時間に1本」以上が5割を越えており、特に不便を感じている割合が高い実籾本郷ではその割合が7割を越えている
 - 30分に1本までを加えると約8割の方が回答している
- ⇒30分～1時間に1本を基本とする

最低限必要な運行本数



資料：平成24年2月新たな地域公共交通に関するアンケート調査

N:回答数

④ 運賃

運賃が250円に上がっても新たな地域公共交通が運行されれば利用したいと回答した人が実証運行時の利用者を上回っている（期待が大きい）

コンビニ利用有無別の運賃250円の場合の利用有無（済生会病院等への利用意向者を除く）

*)コンビニの徒歩圏から外れる東習志野一丁目、六丁目、実籾六丁目、実籾本郷、新栄一丁目を除く

(人)

地域	コンビニの利用有無	利用する	利用しない	わからない(無回答を含む)	計
東習志野 N=1,481	あり	169	55	49	273
	なし	406	475	327	1,208
実籾 N=625	あり	62	34	15	111
	なし	156	216	142	514
新栄 N=53	あり	4	1	7	12
	なし	13	14	14	41
全体 N=2,159	あり	235	90	71	396
	なし	575	705	483	1,763

n:回答数

運賃が250円でも新たな地域公共交通を利用したい人:810人

コンビニを利用していた人:325人

資料:習志野市における新たな地域公共交通に関するアンケート(平成24年2月)

【運賃設定の基本的な考え方】

- 運賃は、想定される運行経費や運賃収入および一日あたりの利用者数を踏まえ決める
- 車両が小さくなれば、それだけ運べる人数が少なくなることから、車両の大きさに応じて運賃を設定することも必要
 - コミュニティバス(ハッピーバス):乗車人数30名(立席を含め)
 - ワゴン車:乗車人数9名

【利用者の意向】

市民アンケートでは運賃が上がっても利用する人が多い(期待が高い)

【地域公共交通の運賃】

一律200円を基本とする

※現在のコミュニティバスは距離に応じ150円、200円

■運行評価基準の見直し

導入車両2台で2系統に分け運行した場合を想定

運賃を200円、1km当たりの運行経費を概ね300～400円以下にできれば運行評価基準の達成が見込まれる

			①東習志野-実 粕駅-借生園	②東習志野-実粕 駅-しよいか一ご
運行距離	km	A	4.6	4.1
便数	便	B	18	16

				ケース1 運賃150円と仮定	ケース2 運賃200円と仮定
1日あたりの運行距離	km/日	$C=A*B$	148.4		
1日あたりの利用者想定	過去の実績 ^{*1}	人	108		
	期待値を含む ^{*2}	人	165		
運賃	設定値	円	150	200	
	1乗車当たりの運賃 ^{*3}	円	130	180	
1日あたりの運賃収入	過去の実績 ^{*1}	円/日	14,040	19,440	
	期待値を含む ^{*2}	円/日	21,450	29,700	
運行評価基準を達成するための運行経費の上限	過去の実績 ^{*1}	円/日	28,080	38,880	
	期待値を含む ^{*2}	円/日	42,900	59,400	
1kmあたりの運行経費	過去の実績 ^{*1}	円/km	189	262	
	期待値を含む ^{*2}	円/km	289	400	

※1) 過去の実粕駅ルートの日鐵住金溶接工業～実粕駅間の1日の平均利用者数(H21.5～H22.3)

※2) P37の新たな地域公共交通に係わるアンケートによるコミュニティバスを利用していた人(325人)と250円でも利用する人(810人)の比(2.5)の半分を見込んだ設定値1.25に新たに追加される借生園、しよいか一ごの新規利用者30人を見込んだ値

※3) 過去の実績より小人運賃を含めた1人当たりの運賃収入

■実証運行計画素案(まとめ)

項目	運行計画素案
運行形態	定時定路線
車両	乗車人数9名(ワンボックス車両) 3台(うち予備車1台)
系統	①東習志野8丁目ふれあい広場～実籾駅～偕生園 ②東習志野8丁目ふれあい広場～実籾駅～しよいかーご
運行時間帯	午前7～午後8時台(13時間)
運賃	大人200円 小人100円

