

市内循環バス再編の方向性

(1) 市内循環バス再編の導入方針

市内循環バスの再編は、「匠瑤市地域公共交通計画」で掲げられた公共交通再編の基本的な考え方を踏まえ、次の観点から検討する。

【公共交通再編の基本的な考え方（市内循環バスの再編に関連する内容のみ）】

- ① 現行の運行方式（定時定路線型、バス車両）だけでなく、乗合タクシー（ワンボックス車両など）やデマンド型交通など新たな交通手段との組合せを視野に入れた再編を検討する。
- ② 利用が少ない区間・便の見直しなどにより、現状よりも所要時間の短縮するルートとする。
- ③ 市民の目的地が集中する中心部・東西方向（国道 126 号沿線）の強化を支援する新たな交通手段の可能性を検討する。
- ④ 地域交通利用料助成事業との役割分担を図りながら、再編を検討する。
- ⑤ 隣接自治体で運行中の公共交通同士の接続強化を検討する。

（参考）地域交通利用料助成事業の概要

対象者	市内循環バスの利用が困難で、自動車やバイクの運転免許証を持たない 75 歳以上の高齢者
利用券が使えるタクシー会社	(有)八日市場タクシー、(有)干潟タクシー、(有)ササモト
交付枚数	1 ヶ月につき 3 枚（1 枚 500 円）
利用方法	・乗車場所と降車場所の両方が匠瑤市、旭市、香取市、多古町及び横芝光町の区域内である場合のみ利用可能 ・利用券は 1 乗車につき複数枚使用可能

■地域交通利用料助成事業の交付状況 * 平成 27 年 7 月～平成 28 年 3 月

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
交付者数	394 名	491 名	587 名	713 名	821 名	773 名
交付枚数	6,220 枚	10,182 枚	12,710 枚	22,989 枚	29,640 枚	25,818 枚
助成金額	217 万円*	400 万円	483 万円	787 万円	914 万円	839 万円



【市内循環バス再編の導入方針】

- ① 中心部・東西方向のルート新設を検討する
- ② 利用が少ない見込みの路線（豊栄・吉田循環、飯高・豊和循環など）は車両の小型化を検討する
- ③ 野田・栄循環と競合し、利用が少ない須賀循環の再編を検討する
- ④ ルートの回り方（循環型）の見直しを検討する
- ⑤ 利用が少ない、全くないバス停は廃止を検討する
- ⑥ 運行時間帯の見直しを検討する
- ⑦ 周辺自治体で運行中のコミュニティバスとの接続を留意し、ルートを検討する
- ⑧ 観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）、パークゴルフそうさなど）へのアクセスを検討する

【市内循環バス再編の導入方針】

①中心部・東西方向のルート新設を検討する

鉄道駅（八日市場駅、飯倉駅）や公共施設（匝瑳市役所、市民ふれあいセンター）、大型店舗、匝瑳市民病院など市民の目的地が集中する中心部・東西方向（国道 126 号沿線）の強化を支援するよう、「飯倉駅～八日市場駅～（匝瑳市民病院）～匝瑳市役所～干潟駅」のルート新設を検討する。

なお、匝瑳市民病院へは八日市場駅から無料送迎バスが運行中で、上記ルートと競合するため、アクセスするかどうか検討する。

②利用が少ない見込みの路線（豊栄・吉田循環、飯高・豊和循環など）は車両の小型化を検討する

ダイヤ別 1 便平均利用者数（最大）を見ると、豊栄・吉田循環や飯高・豊和循環などでワンボックスカーの乗車定員（11 人乗りあるいは 14 人乗り（中型免許））を下回っていることや、バス事業者から狭い区間や危険な箇所の多さが指摘されているため、路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。

■ダイヤ別 1 便平均利用者数（最大）（単位：人/便）

	豊田・吉田	飯高・豊和	須賀	椿海	平和・共興	野田・栄
令和元年度	6.8	6.7	3.9	8.8	11.0	11.9
令和2年度	5.5	4.6	3.3	7.5	10.2	10.2

③野田・栄循環と競合し、利用が少ない須賀循環の再編を検討する

6 路線のうち、利用が少なく、かつ野田・栄循環などと競合する区間が多い須賀循環については、他の路線でカバーするなど再編を検討する。

須賀循環だけが運行し、比較的利用が多いバス停（須賀ハリストス正教会前、沖田、林崎、在久内西、八市など）については、他路線のルート変更によりカバーすることを検討する。

④ルートの回り方（循環型）の見直しを検討する

路線別ダイヤ別所要時間を見ると、1 時間～1 時間 30 分と長大なルートが多い。循環型の場合、乗降するバス停により目的地までの所要時間が長くなり、利便性が低下するため、往復型を基本に見直しを検討する。

■市内循環バスの路線別ダイヤ別所要時間

単位：分

路線名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便	計
豊栄・吉田循環	0:51	1:19	1:19	1:21	1:19	0:51			7:00
飯高・豊和循環	1:02	1:27	1:28	1:00	1:28	0:52			7:17
椿海循環	0:43	1:11	1:13	1:01	1:05	0:41			5:54
平和・共興循環	1:01	1:12	1:24	1:11	1:08	0:56			6:52
須賀循環	0:33	0:54	1:04	0:56	0:57	0:33			4:57
野田・栄循環	0:49	1:03	1:22	1:15	1:32	1:17	1:11	0:56	9:25
合計									41:25

■路線設定のメリット・デメリット

	メリット	デメリット
循環型	○往復型と比較すると、1つの路線で、広い範囲の商業施設や医療機関、集落などを結ぶことが可能。	○路線が長大になりやすく、乗降するバス停やダイヤにより目的地までの所要時間が長くなる。 ○1運行当たりの所要時間が増大すると、運行本数が少なくなる。
往復型 (ピストン型)	○循環型と比較すると、目的地までの所要時間が短く、効率的な運行による運行本数の確保が可能。	○1つの路線、効率性を重視した場合、経由しない区間が発生する。

⑤利用が少ない、全くないバス停は廃止を検討する

バス停別乗降者数（令和3年5月6日～5月25日（17日間））を見ると、利用が少ない（全バス停232箇所中、1日平均乗降者数1人未満121箇所）、あるいは利用が全くないバス停（41箇所）が存在しているため、これら区間の廃止やルート変更、路線の統廃合により、廃止を検討する。

【コミュニティバスのバス停の廃止基準】

《静岡県掛川市》

下記の項目のいずれか1つに該当したバス停は廃止を検討する。但し、廃止により、大幅な路線変更となる場合は廃止しない。また、利用者が全くない場合でも、路線上通過するバス停は維持する。

○年間乗降者数が0人の場合

○2年間連続して、1日当たり乗降者数が0人の場合

《沖縄県北谷町》

1日平均乗降者数が1人未満のバス停は廃止とする。但し、路線上通過するバス停は維持する。

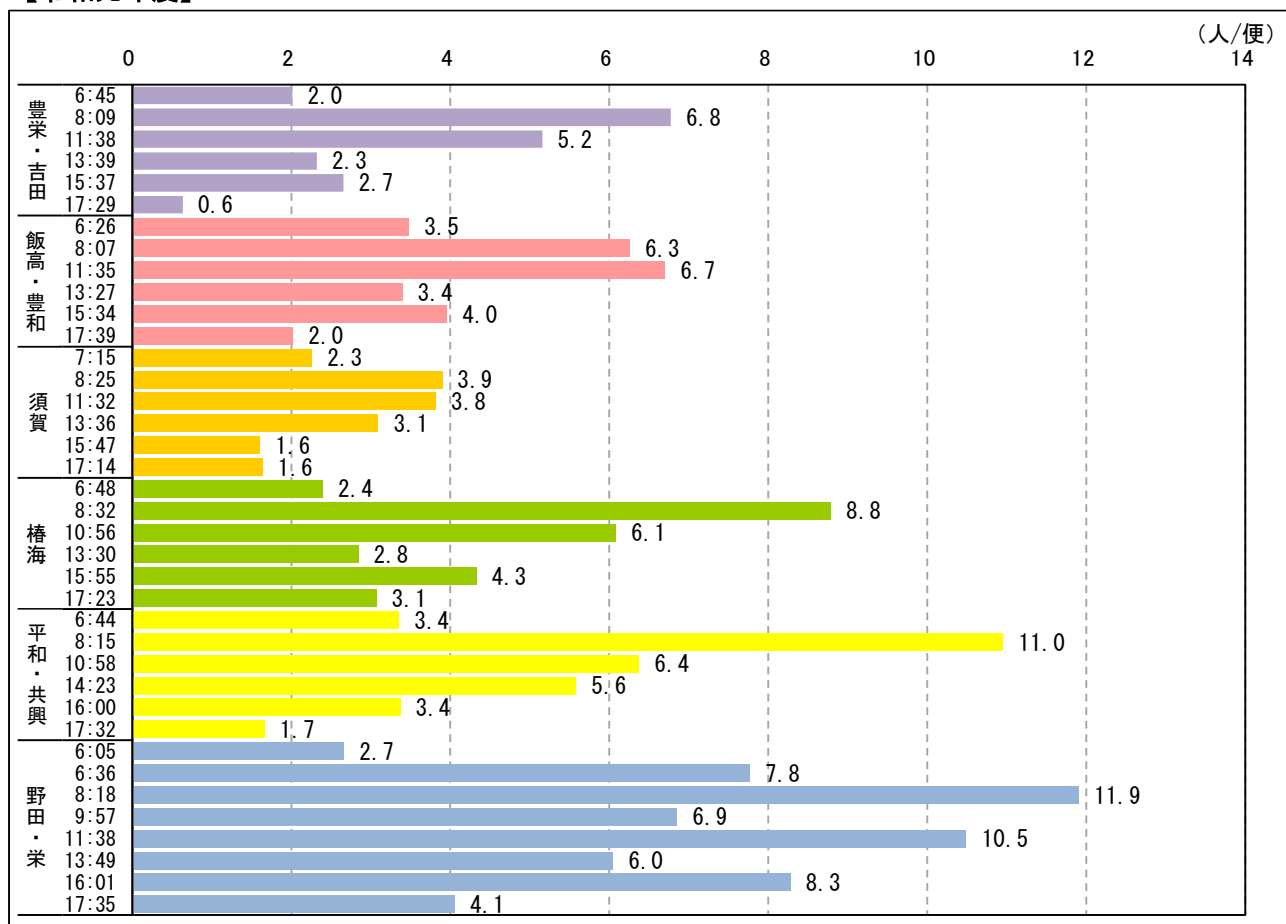
⑥運行時間帯の見直しを検討する

ダイヤ別1便平均利用者数を見ると、6路線のうち、4路線で始発ダイヤと最終ダイヤの利用が少ないなど、ダイヤにより利用の偏りが見受けられる。

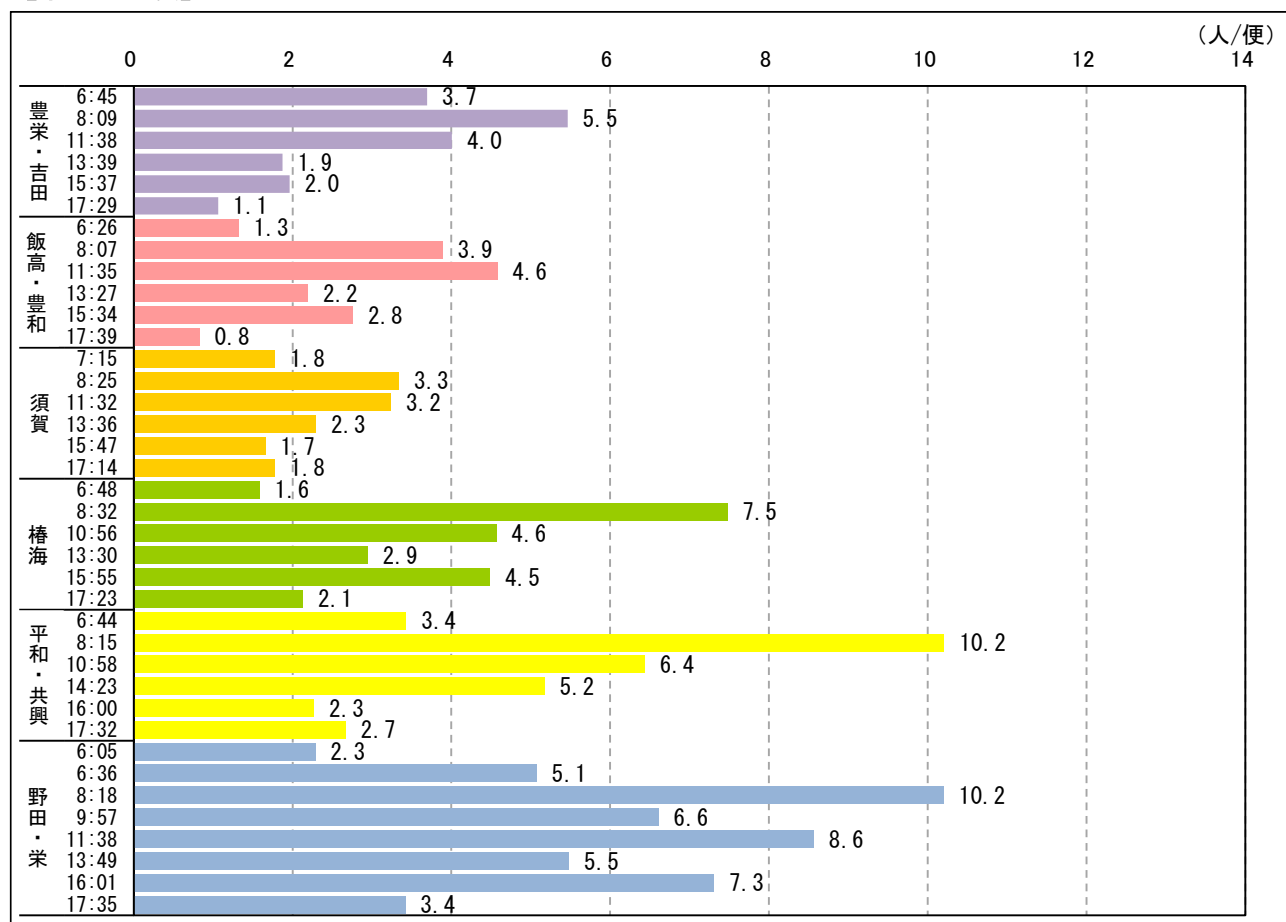
路線別に利用状況を見ると、平和・共興循環は朝時間帯で特別支援学校への通学利用が多いなど、路線により異なる利用者像や利用目的を明らかにした上で、運行時間帯の見直しを検討する。

■ダイヤ別 1 便平均利用者数

【令和元年度】



【令和2年度】



⑦周辺自治体で運行中のコミュニティバスとの接続を留意し、ルートを検討する

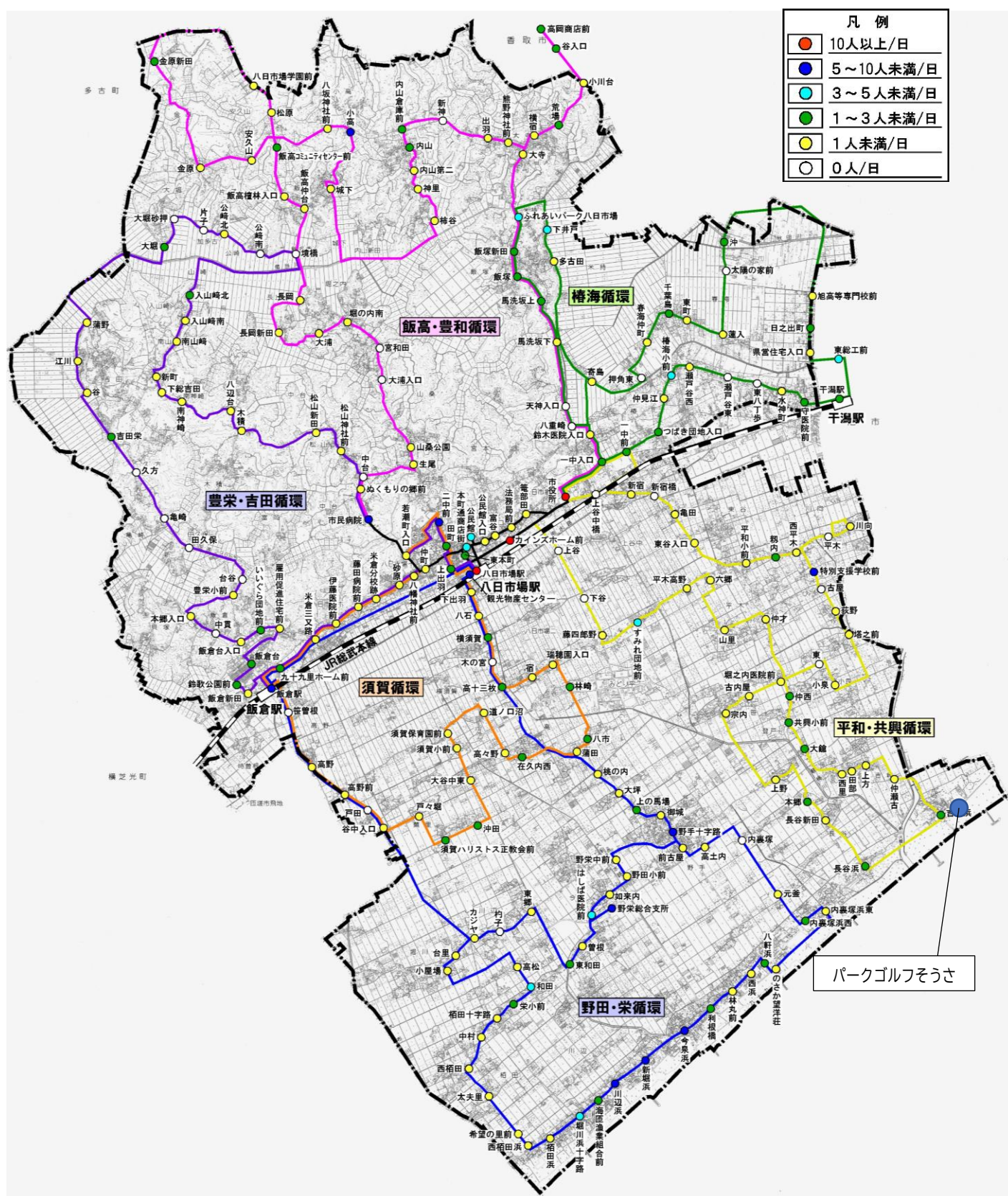
現在、市内循環バスは千潟駅で旭市コミュニティバスと、高岡商店前バス停で香取市・山田循環バスと、八日市場学園前バス停で多古町循環バスと接続しており、広域アクセスを強化する上でも接続を検討する。

⑧観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）、パークゴルフそうさなど）へのアクセスを検討する

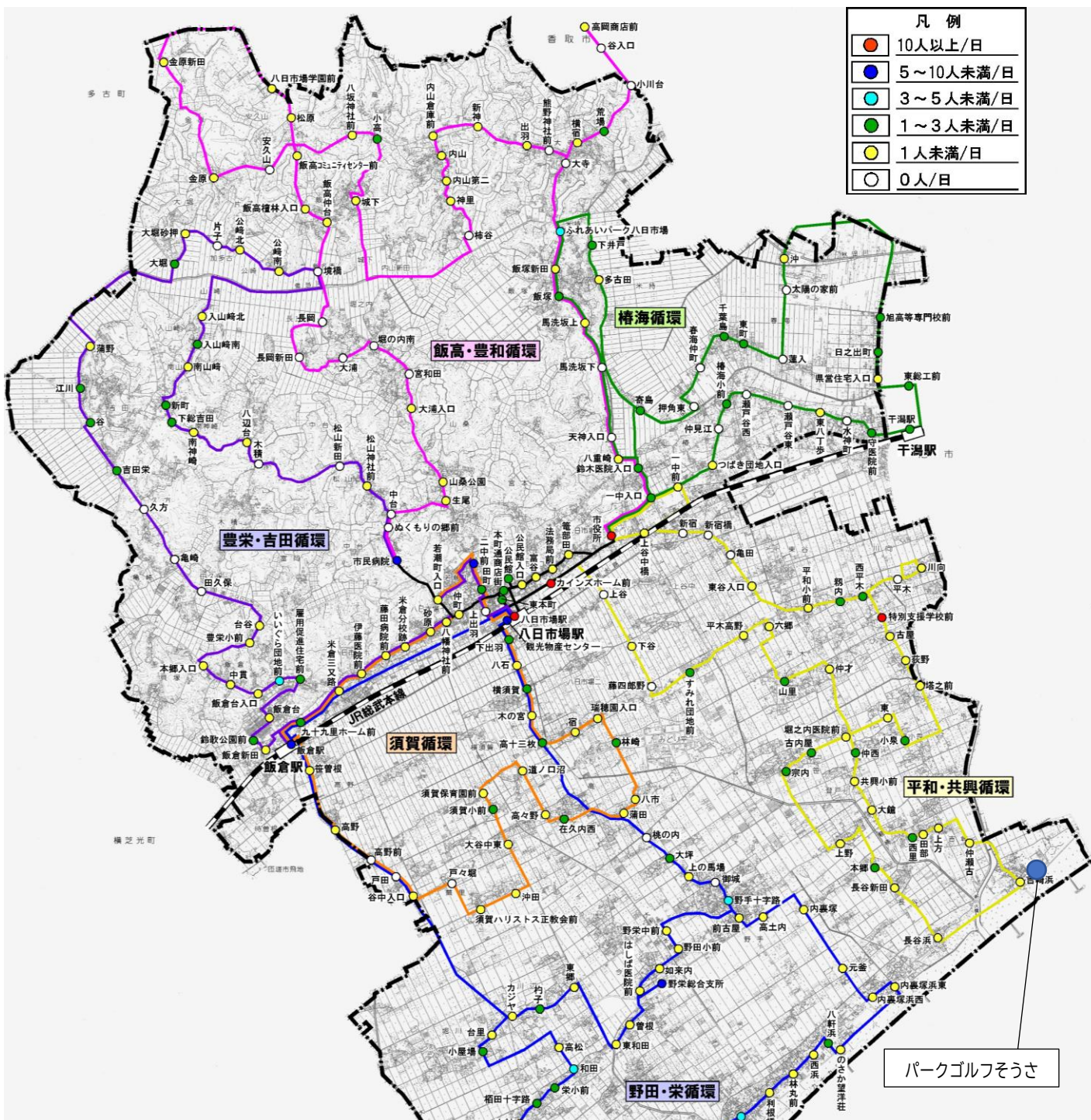
観光客の足を確保するため、市内に立地するふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）、パークゴルフそうさなどの観光資源へのアクセスを検討する。

なお、令和2年10月31日にオープンした「パークゴルフそうさ」は、現在市内循環バスが経由していない。

■令和元年度・バス停別1日平均乗降者数（令和元年5月7日～5月25日（17日間））



■令和3年度・バス停別1日平均乗降者数（令和3年5月6日～5月25日（17日間））



令和元年度と令和3年度調査との比較（単位：人/日）

増加数が多い10位		減少数が多い10位	
バス停名	増減数	バス停名	増減数
1 海匠漁業組合前	3.12	1 八日市場駅	-15.47
2 特別支援学校前	2.41	2 市役所	-8.29
3 西平木	1.88	3 小高	-5.00
4 入山崎南	1.53	4 市民病院	-4.24
5 杓子	1.47	5 はしば医院前	-3.06
5 小屋場	1.47	6 高岡商店前	-2.06
7 鈴木医院入口	1.12	7 共興小前	-2.00
7 谷	1.12	8 吉崎浜	-1.88
9 いいぐら団地前	1.06	9 堀川浜十字路	-1.82
9 小泉	1.06	10 下井戸	-1.76
9 横須賀	1.06		

※増減数は令和3年度－令和元年度

(2) 公共交通システムの運行形態の特徴

公共交通システムは、乗合旅客を運送する事業に限定し、運行形態の種類を整理すると、大きく「定時定路線型」と「デマンド型交通」に分類され、定時定路線型については車両規模により、「バス型（乗車定員 11 人以上の車両）」と「乗合タクシー（乗車定員 11 人未満）」に分類される。

なお、現行の市内循環バスは定時定路線型（バス型）で運行している。

ここでは、近隣自治体などで運行中のデマンド型交通の概要や特徴について整理する。

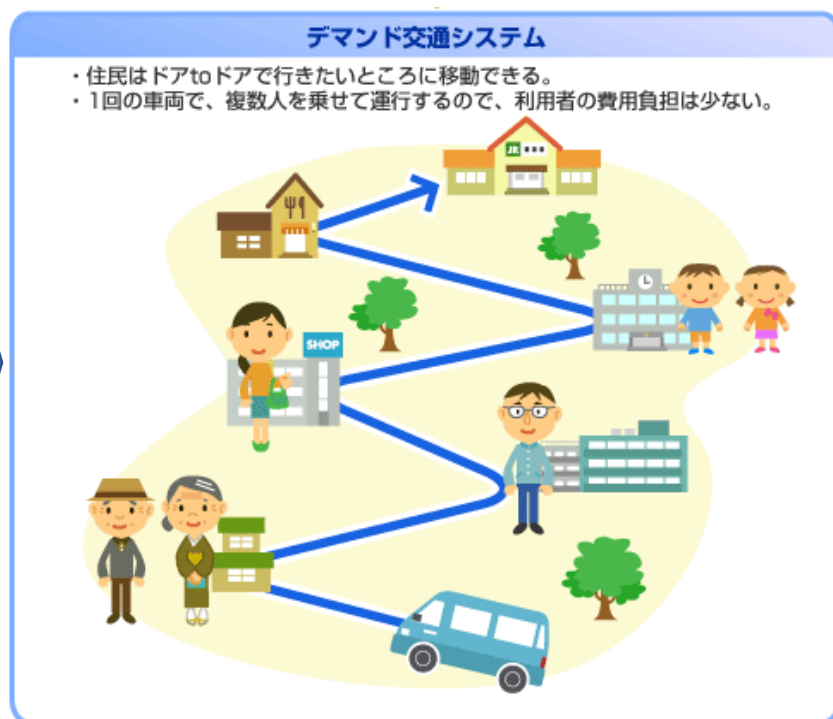
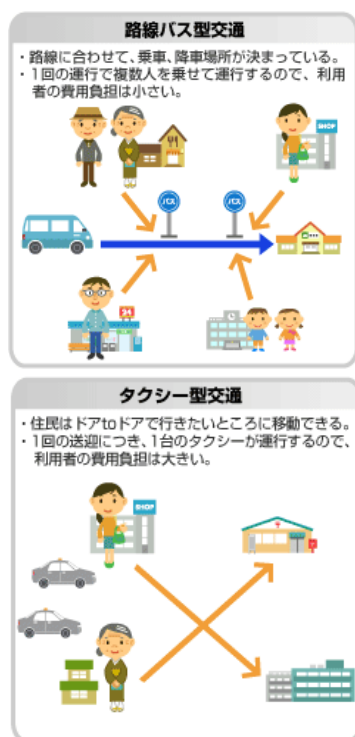
【デマンド型交通の概要】

デマンド型交通は、ルートやダイヤの設定の形態によって、「定路線型」、「迂回ルート型」、「区域運行型」の 3 つに分類され、また、配車システムについては、「IT 型」と「非 IT 型（無線等の活用）」がある。

■デマンド型交通の種類と特性

	特徴	サービスイメージ
定路線型	- 運行ルートを定めて運行 - 利用する場合はルート上のバス停等で乗降	
迂回ルート型	- 路線の一部がデマンドルート - 予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行	
区域運行型	- 運行ルートを定めず区域内で運行 - 乗降ポイントあるいは個人宅等と目的地を結ぶ	

※走行ルート●→ デマンド走行ルート●...→ 徒歩 →

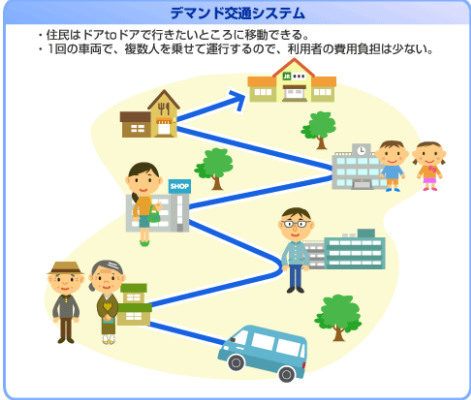


(3) 公共交通システムの評価

デマンド型交通の種類については、「定路線型」、「迂回ルート型」、「区域運行型」の3つの分類から、近隣自治体も含めて全国的に導入実績が多く、匝瑳市の地域特性として集落（需要）が面的に分散していること等から、デマンド型交通（区域運行型）が望ましい。

定時定路線型（市内循環バス）で運行した場合と、デマンド型交通で運行した場合について地域特性や道路条件、事業性などの観点から次のような利点・欠点がある。

■各公共交通システムの利点・欠点

	定時定路線型・バス型 (市内循環バス)	デマンド型交通（区域運行型）
概要	- 自治体が、路線バスと同様に、決められたルートを定時に運行する小型のバス  路線バス型交通 ・路線に合わせて、乗車、降車場所が決まっている。 ・1回の運行で複数人を乗せて運行するので、利用者の費用負担は小さい。	- 利用者の予約に応じて、希望する場所から目的地まで移動できる乗合型のタクシー  デマンド交通システム ・住民はドアtoドアで行きたいところに移動できる。 ・1回の車両で、複数人を乗せて運行するので、利用者の費用負担は少ない。
利点	- 路線バスと同様に、運行ルート、バス停の位置、運行ダイヤが決まっているため、バス停に行けば、運行ダイヤに決められた時刻に乗車することができる。 - 運行ダイヤが決められているため、目的地までの所要時間が想定できる。	自宅（付近）から目的地（付近）まで、ドア・ツー・ドアで輸送が可能。
欠点	- 一定の需要がないと、事業性は低下。 - 近年、利用者の減少により多くの行政において財政負担（赤字補填）が増加している。	- 利用者は、事前に利用登録や乗車予約が必要となり、利用の煩わしさが発生する。 - 一般のタクシーと異なり、乗降地の異なる利用者が乗り合うため、停車地の到着時刻が読みづらい。 - 利用が集中する時間等において、定員を超えると利用出来ない。 - タクシー事業者と運行サービスの面で競合する可能性があり、一般タクシーの利用者の減少が懸念される。また、路線バス等の利用者の減少も懸念される。 - 予約受付のためのオペレーターの人件費や配車システム等運行経費が別途要する。

(4) 運行形態パターンの設定・評価

1) 運行形態の設定

運行形態については、市内循環バス（定時定路線型、バス車両）の再編を基本に、次のケースを設定する。

A 案：市内循環バス（乗合タクシー含む）＋地域交通利用料助成事業

- 市内循環バスはルート変更、路線の統廃合により、再編する。路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。
- 地域交通利用料助成事業を現行通り運用する。

B 案：市内循環バス（乗合タクシー含む）＋デマンド型交通

- 市内循環バスはルート変更、路線の統廃合により、再編する。路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。
- 市内循環バスは、利用が少ない区間の廃止などルート縮小に伴い、新たに交通不便地域が生じるため、デマンド型交通を導入する。
→デマンド型交通は、地域交通利用料助成事業と比較し、タクシー事業所から遠方の人の費用負担に対する不公平感が解消
- デマンド型交通については、需要量やニーズ等を見極めるため、実証運行とする。
- 地域交通利用料助成事業は、対象者が 75 歳以上の高齢者といった年齢制限があるため、廃止する。

C 案：市内循環バス（乗合タクシー含む）＋デマンド型交通＋地域交通利用料助成事業

- 市内循環バスはルート変更、路線の統廃合により、再編する。路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。
- B 案と同様に、市内循環バスのルート縮小に伴い、新たに交通不便地域が生じるため、デマンド型交通を導入する。
- 特に地域交通利用料助成事業の対象者は、75 歳以上の市内循環バスの利用が困難で、自動車やバイクの運転免許証を持たない方が対象で、移動手段がないため、デマンド型交通に利用が集中する可能性もあることから、地域交通利用料助成事業を併用し運用する。

2) 運行形態パターンの評価

前項で設定した3つの運行形態パターンについて、利用者の利便性（利用対象者の範囲、利用のし易さ・分かり易さ、経済的な負担度の大きさ）、事業性（交通事業者への影響、初期投資・運行経費の大きさ、行政負担額）の観点から評価した結果、「C案（市内循環バス＋デマンド型交通＋地域交通利用料助成事業）」が望ましい。

■運行形態パターンの評価

				A 案 （市内循環バス＋地域交通利用料助成事業）	B 案 （市内循環バス＋デマンド型交通）	C 案 （市内循環バス＋デマンド型交通＋地域交通利用料助成事業）
再編の考え方				➤市内循環バスはルート変更、路線の統廃合により、再編する。 路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。 ➤地域交通利用料助成事業を現行通り運用する。	➤市内循環バスはルート変更、路線の統廃合により、再編する。 路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。 ➤市内循環バスは、利用が少ない区間の廃止などルート縮小に伴い、新たに交通不便地域が生じるため、デマンド型交通を導入する。 ➤デマンド型交通は、市内全域で運行することを基本とする。（2台以上） ➤地域交通利用料助成事業は、対象者が75歳以上の高齢者といった年齢制限があるため、廃止する。	➤市内循環バスはルート変更、路線の統廃合により、再編する。 路線により車両の小型化（ワンボックスカー）も検討する。 ➤B案と同様に、市内循環バスのルート縮小に伴い、新たに交通不便地域が生じるため、デマンド型交通を導入する。 ➤特に地域交通利用料助成事業の対象者は、75歳以上の市内循環バスの利用が困難で、自動車やバイクの運転免許証を持たない方が対象で、移動手段がないため、デマンド型交通に利用が集中する可能性もあることから、地域交通利用料助成事業を併用し運用する。
主に市内循環バス以外の評価	利用者の利便性	利用対象者の範囲		×地域交通利用料助成事業の対象者は限定される。	○誰もが利用可能。	○誰もが利用可能。 ○地域交通利用料助成事業の対象者は利用の範囲や予約受付状況、費用負担等の状況によりデマンド型交通との選択が可能。
		利用のし易さ・分かり易さ		○現行と同様なため、分かり易く、利用可能。	×地域交通利用料助成事業の対象者にとっては、利用の範囲が制限される（現行は市外の利用も可能）。 ×（デマンド型交通）利用者は事前に利用者登録や乗車予約が必要。	×デマンド型交通と地域交通利用料助成事業の異なる2つのサービス（対象者、利用範囲、料金など）が混在し、分かりにくい ため、丁寧な周知が必要（特に75歳以上）。 ×（デマンド型交通）利用者は事前に利用者登録や乗車予約が必要。
		利用者の経済的負担度の大きさ		○地域交通利用料助成事業の対象者は、交付内容の範囲内（1ヶ月に500円券、3枚）の場合、デマンド型交通と比較し、利用者の経済的負担がない。 ×地域交通利用料助成事業の利用券を超えた場合は自己負担が生じるため、外出機会が多い高齢者やタクシー事業所から遠方の高齢者はデマンド型交通と比較して経済的負担が大きい。	×地域交通利用料助成事業が廃止の場合、交付内容の範囲内で利用する対象者（75歳以上の高齢者）は、自己負担が生じる。 ○利用距離が長い地域交通利用料助成事業の対象者は、デマンド交通の方が負担は小さい。	○地域交通利用料助成事業の対象者は、交付内容の範囲内で利用する場合、経済的負担がない。 ○外出機会が多い高齢者やタクシー事業所から遠方の高齢者は、デマンド型交通を選択し利用が可能で、負担が少ない。
		運賃に対する不公平感		×中心部から離れた地域は運賃が高くなり、地域により不公平感がある。	○デマンド型交通の運賃は全国的に均一運賃が多く、距離による不公平感はない。	×地域交通利用料助成事業の対象者と、それ以外の利用者で費用負担が異なり、不公平感がある。 ○中心部から離れた地域は一定の運賃で利用が可能。
	事業性	交通事業者への影響		○交通事業者への影響は少ない。	×タクシー事業者と競合する可能性が高い（デマンド型交通）。	×タクシー事業者と競合する可能性が高い（デマンド型交通）。
		初期投資・運行経費の大きさ		△地域交通利用料助成事業の増加分を考慮すると、市内循環バスは5台・5路線か4台・4路線でないと現行の運行経費を下回らない。 ×市内循環バスの1台運行当たりの経費はデマンド型交通より高い。	△デマンド型交通を導入し、現行の運行経費を下回するためには、5台・5路線か4台・4路線にすることが必要。 ○デマンド型交通の1台運行当たりの経費は市内循環バスより安い。	△現行の運行経費を下回するためには、市内循環バス5台・5路線×デマンド型交通1台か、市内循環バス4台・4路線にすることが必要。
		行政負担額		△現行の市内循環バスと同様の場合、地域交通利用料助成事業の交付者数、利用枚数が増加するほど、行政負担額が増加する可能性がある。	△デマンド型交通の車両数が2台以上の場合、地域交通利用料助成事業より高くなり、行政負担額が増加する可能性がある。	△B案に加えて、地域交通利用料助成事業分が上乗せされ、行政負担額が増加する可能性がある。

(参考) 各運行形態パターンを導入した場合の費用の目安

○A案：市内循環バスと地域交通利用料助成事業

	市内循環バス		
	6台・6路線	5台・5路線	4台・4路線
地域公共交通利用料助成事業	循環バス：8,400万円 地域交通：839万円 計：9,239万円 (△)	循環バス：7,000万円 地域交通：839万円 計：7,839万円 (○)	循環バス：5,600万円 地域交通：839万円 計：6,439万円 (○)

○B案：市内循環バスとデマンド型交通を導入した場合の費用の目安

		市内循環バス		
		6台・6路線	5台・5路線	4台・4路線
デマンド型交通	1台	循環バス：8,400万円 デマンド：879万円 計：9,279万円 (△)	循環バス：7,000万円 デマンド：879万円 計：7,879万円 (○)	循環バス：5,600万円 デマンド：879万円 計：6,479万円 (○)
	2台	循環バス：8,400万円 デマンド：1,758万円 計：10,158万円 (×)	循環バス：7,000万円 デマンド：1,758万円 計：8,758万円 (○)	循環バス：5,600万円 デマンド：1,758万円 計：7,358万円 (○)
	3台	循環バス：8,400万円 デマンド：2,637万円 計：11,037万円 (×)	循環バス：7,000万円 デマンド：2,637万円 計：9,637万円 (×)	循環バス：5,600万円 デマンド：2,637万円 計：8,237万円 (○)

○C案：市内循環バスとデマンド型交通、地域交通利用料助成事業を導入した場合の費用の目安

		市内循環バス		
		6台・6路線	5台・5路線	4台・4路線
デマンド型交通	1台	循環バス：8,400万円 デマンド：879万円 地域交通：839万円 計：10,118万円 (×)	循環バス：7,000万円 デマンド：879万円 地域交通：839万円 計：8,718万円 (○)	循環バス：5,600万円 デマンド：879万円 地域交通：839万円 計：7,318万円 (○)
	2台	循環バス：8,400万円 デマンド：1,758万円 地域交通：839万円 計：10,997万円 (×)	循環バス：7,000万円 デマンド：1,758万円 地域交通：839万円 計：9,597万円 (×)	循環バス：5,600万円 デマンド：1,758万円 地域交通：839万円 計：8,197万円 (○)
	3台	循環バス：8,400万円 デマンド：2,637万円 地域交通：839万円 計：11,876万円 (×)	循環バス：7,000万円 デマンド：2,637万円 地域交通：839万円 計：10,476万円 (×)	循環バス：5,600万円 デマンド：2,637万円 地域交通：839万円 計：9,076万円 (○)

※○…現行の運行経費を下回る △…現行の運行経費と同額 ×…現行の運行経費を上回る

※現行の運行経費の目安（令和２年度）

：市内循環バス 8,453 万円＋地域交通利用料助成事業 839 万円＝9,292 万円

注）市内循環バスは別途車両購入費などの初期投資費が必要。運賃収入額は見込んでいない。

【市内循環バス運行経費の根拠】

○現在（６台、６路線） 84,530,000 円（令和２年度）→１台・１路線当たり運行 1,400 万円

○５台・５路線の場合…1,400 万円×５台＝7,000 万円

○４台・４路線の場合…1,400 万円×４台＝5,600 万円

【デマンド型交通運行経費の根拠】

○１台 30,000 円×293 日※＝879 万円

※年間運行日数：月曜日～土曜日（祝日除く）293 日

（参考）事業者インセンティブ制度の事例

自治体名	路線名	インセンティブ内容
栃木県茂木町	茂木町デマンドタクシー 「めぐるくん」	・１日 100 人を超える輸送を行った場合、101 人目から利用者 1 人当たり 100 円を事業者の収入
福島県福島市	松川下川崎乗合タクシー 「あけび号」	・黒字が生じた場合、全て事業者の収入
富山県射水市	デマンドタクシー	・運賃収入は全て事業者の収入

(5) デマンド型交通の運行サービス水準（案）の検討

匝瑳市でデマンド型交通を導入した場合のサービス水準（案）について、市内循環バスの運行サービスや近隣自治体での概要等を考慮し、検討する。

①運行エリア

運行エリアについては、市全域で運行した場合と特定エリアで運行した場合があるが、サービスの公平性などの観点から市全域が望ましい。

②エリア区分

エリア区分としては、市全域の場合、JR 総武本線を境に南北に分割した場合、中学校区で分割した場合の 3 ケースが考えられるが、タクシー事業者の営業所は国道 126 号沿線に立地するため、JR 総武本線を境に南北に分割した場合が望ましい。

③運行タイプ

デマンド型交通の運行タイプとしては、定路線型、迂回ルート型、区域運行型の 3 タイプがあるが、集落が分散していることや道路や地理的条件等を考慮し、区域運行型が望ましい。

④乗降方式

乗降方式は、乗降ポイントを設定する方式（自宅含む）が望ましい。

■デマンド型交通における乗降ポイント方式のメリット・デメリット

	○メリット	●デメリット
乗降ポイントを設定する方式（自宅含む）	○タクシーサービスとの差別化や競合回避が可能。 ○ドア・ツー・ドア方式と比較して効率性、到着時間の正確性が高い。	●ドア・ツー・ドア方式と比較して、利便性が低下する。 ●乗降ポイントまでの移動が必要 ●乗降ポイントの設置（地権者等との合意）、維持管理が必要
乗降ポイントを設定しない方式（ドア・ツー・ドア方式）	○利用者自宅（利用者）から目的地まで運行可能なため、乗降場所までの移動がなく、特に高齢者が利用しやすいサービス。	●運行距離が延び、運行時間が増加するなど運転手の負担が増加。 ●乗合の利用者にも到着時間に影響する。 ●戸口付近の道路整備が進んでいない場合は運行が難しい。

⑤配車システム

配車システムについては、需要量や利用動線の複雑さ、費用対効果等を考慮し、選択する必要があるが、次の理由から、非 I T 型（タクシー無線の活用）が望ましい。

○需要量や運用面等を検証する段階（実証運行）であり、費用面を抑えたいこと

○地元交通事業者の知識や地理情報を活かせること

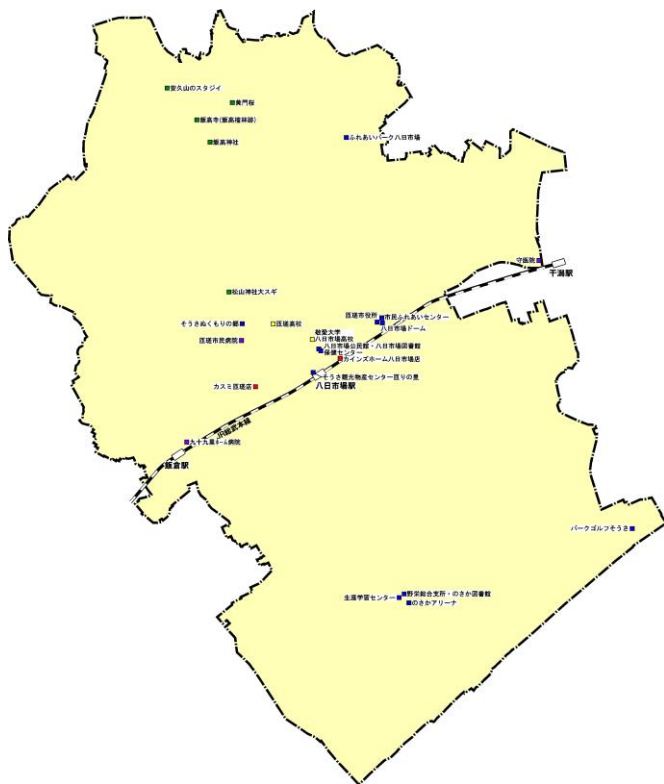
■近隣自治体で運行中のデマンド型交通の配車システム

	システム	自治体（太字は実証運行スタート）
I T 型	コンビニクル（東大システム）	旭市、横芝光町
	孝行デマンドバス（コガソフトウェア株式会社）	成田市 、芝山町
非 I T 型		香取市、多古町

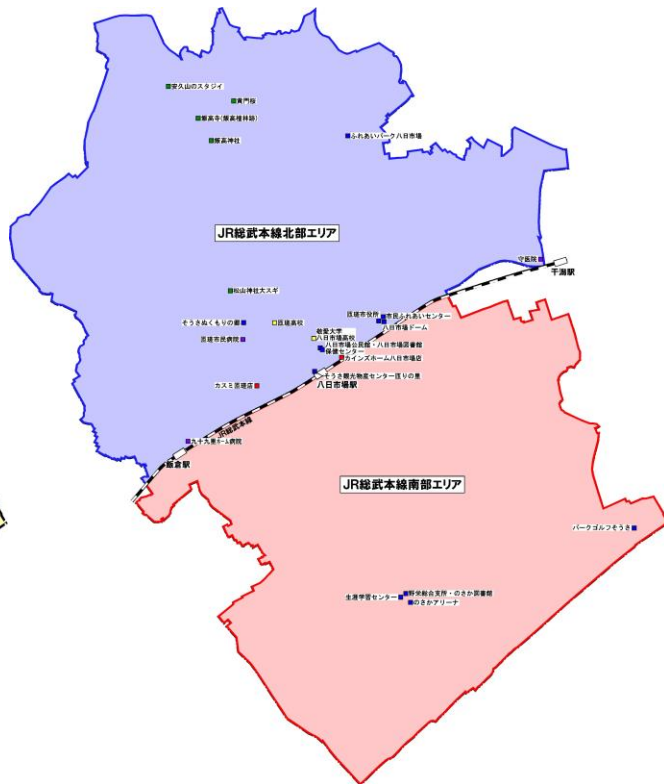
※実証運行スタートの県内自治体…東金市、鴨川市、四街道市、柏市、袖ヶ浦市、大網白里市

■エリア区分（案）

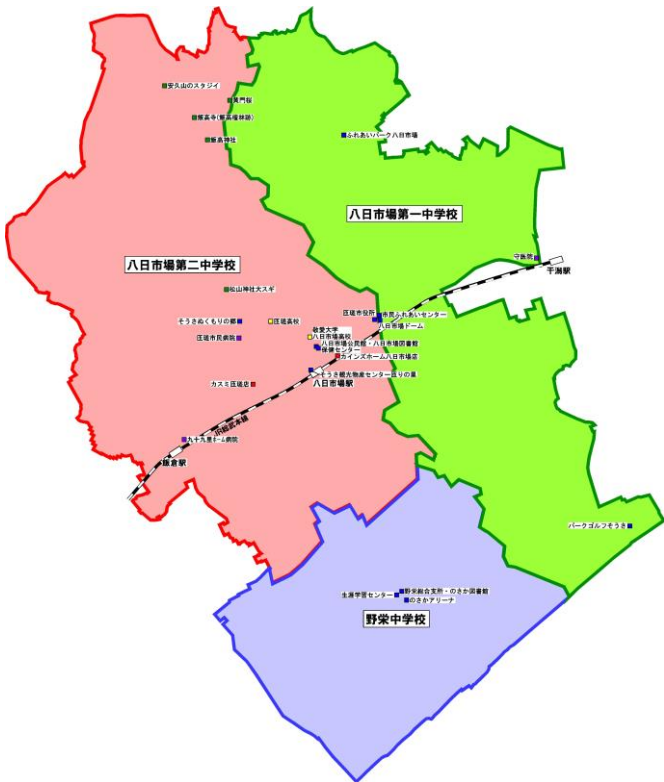
《市全域の場合》



《JR 総武本線を境に南北に分割した場合》



《中学校区で分割した場合》



⑥運行車両

タクシー事業者の既存車両を活用することを基本に、狭隘道路が多い地域特性や道路状況等を考慮し、セダン型車両かワンボックス車両とすることが望ましい。

車両数については、エリア区分や費用面等を考慮し、検討する。

⑦運行日

運行日については、市内循環バスと同様に、月曜日から土曜日とするか、月曜日から金曜日（平日のみ）とするかは費用面等を考慮し、検討する。

⑧運行時間帯・便数

運行時間帯は、主な目的として通院や買物、公共施設利用等に対応出来るよう、概ね午前8時から午後5時までの間で設定する。運行便数は、運行エリア内における移動に要する1回当たりの所要時間や運行車両数などを考慮し、8便/日程度（1時間間隔）が望ましい。

⑨運賃

運賃は、市内循環バスよりも高く、タクシーよりも安い運賃で、かつ分かりやすく、運転手の負担などを考慮することが必要で、近隣自治体で運行中のデマンド型交通の運賃を参考に、均一運賃とすることが望ましい。

■デマンド型交通の運行サービス水準（案）のまとめ

①運行エリア	市全域
②エリア区分	JR 総武本線を境に南北に分割（2エリア）
③運行タイプ	区域運行型
④乗降方式	乗降ポイントを設ける方式（自宅含む）
⑤配車システム	非IT型
⑥運行車両	セダン型車両かワンボックス車両
⑦運行日	月曜日から金曜日（平日のみ）か、月曜日から土曜日（市内循環バスと同様）
⑧運行時間帯・便数	8～17時、8便（1時間間隔）
⑨運賃	均一運賃（市内循環バス200円以上）