

市内循環バスの再編について

【目 次】

1 運行形態について	P 1
2 市内循環バス再編計画（案）	P 2
2-1 市内循環バス再編の導入方針	P 2
2-2 市内循環バスのルート及びサービス水準（案）	P 4
3 デマンド型交通運行計画（案）	P 7
4 地域交通利用料助成事業（案）	P10

1 運行形態について ※令和3年度第2回協議会

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、C案を検討していくことが承認された。

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。
- 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。
- 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 市内循環バス再編計画（案）

2-1 市内循環バス再編の導入方針

市内循環バスの導入方針は、第2回協議会での意見内容や具体的なルート検討等を踏まえ、次の理由により、一部変更する。

【令和3年度第2回協議会】

- 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・豊和循環等）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に留意し、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）、パークゴルフそうき等）へのアクセスを検討する

【変更理由】

- 
- ①・5路線のうち1路線を東西方向のルートに充てた場合、現在運行中の運行ルートをカバーできない区間・バス停が多く存在すること
 - ・既存ルートで東西方向のルートをカバーした場合に所要時間が現行より長大になること
 - ・各エリアから利用者の主な目的地である八日市場駅、市民病院、カインズホーム、市役所等へ直接アクセスした方が利便性は高いこと
 - ・東西方向のルートを新設した場合、乗換えを前提としたルートとなり、運行便数が少ない中で、乗換え抵抗が大きいこと
 - ④・ルートの回り方として往復型について検討したものの、利用者が比較的多いバス停が散在しており、これらバス停をカバーしつつ、往復で現行の所要時間並み（約60分）でルートを設定することが困難なため、現行通り循環型とする

【令和3年度第3回協議会】

- ①JR 総武本線より北側エリアを2路線、南側エリアを3路線で再編を検討する
- ②利用が少ない見込みの路線は車両の小型化を検討する
- ③利用が少ない、全くないバス停は廃止を検討する
- ④運行時間帯の見直しを検討する
- ⑤周辺自治体で運行中のコミュニティバスとの接続に留意し、ルートを検討する
- ⑥観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）等）へのアクセスを検討する

【市内循環バス再編の導入方針】

①JR 総武本線より北側エリアを 2 路線、南側エリアを 3 路線で再編を検討する

ダイヤ別 1 便平均利用者数を見ると、JR 総武本線より南側エリアを運行する野田・栄循環や平和・共興循環で利用が多いため、北側エリアを 2 路線、南側エリアを 3 路線で再編を検討する。

なお、バス停別利用状況を考慮しつつ、各コースの組み合わせによりカバーすることを検討する。

②利用が少ない見込みの路線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・豊和循環等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）を検討する。

■ダイヤ別 1 便平均利用者数（最大）（単位：人/便）

	豊栄・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。

④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等、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等、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。

⑤周辺自治体で運行中のコミュニティバスとの接続に留意し、ルートを検討する

現在、市内循環バスは干潟駅で旭市コミュニティバスと接続しており、周辺自治体と協議・調整を図りながら、引き続き接続を検討する。

⑥観光資源（ふれあいパーク八日市場、飯高寺（飯高檀林跡）等）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）等の観光資源へのアクセスを検討する。

2-2 市内循環バスのルート及びサービス水準（案）

（１）運行ルート

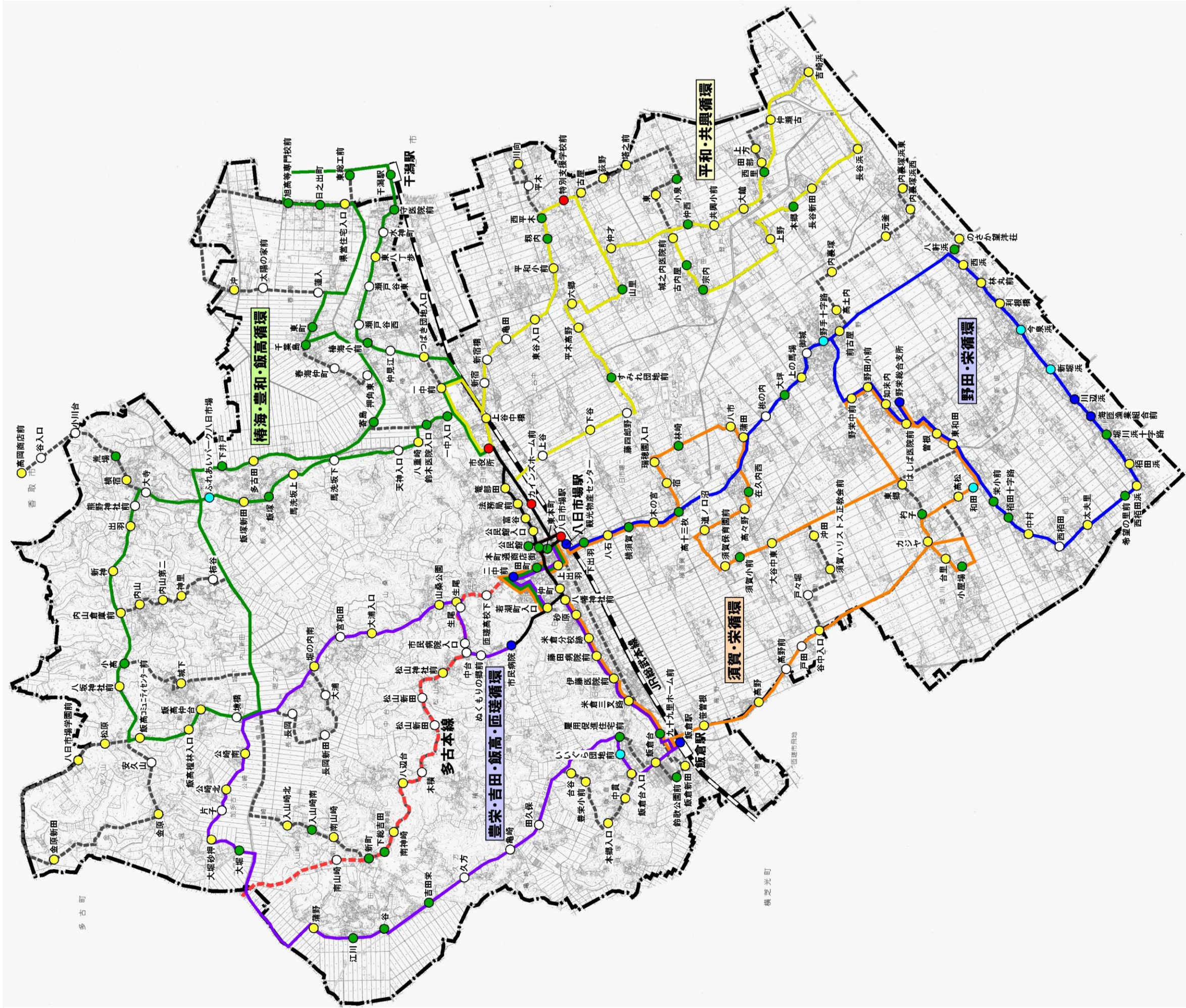
市内循環バスの運行ルートは、「2-1 市内循環バス再編の導入方針」に基づき、次のように設定する。

■ルート設定の考え方

ルート名称（仮称）	ルートの考え方
豊栄・吉田・飯高・匠 瑳循環	○運行ルートの豊栄・吉田循環と飯高・豊和循環の運行エリアをカバーするように運行する。 ○路線バス・多古本線との路線重複を解消するように設定する。 【所要時間】約 67 分 ※豊栄・吉田循環 79 分、飯高・豊和循環 87 分
椿海・豊和・飯高循環	○椿海循環を基本に、一部飯高・豊和循環の運行エリアをカバーするように運行する。 【所要時間】約 77 分 ※椿海循環 71 分、飯高・豊和循環 87 分
野田・栄循環	○野田・栄循環の東ルートを基本に、一部を須賀・栄循環でカバーして路線を短縮するように運行する。 【所要時間】約 65 分 ※野田・栄循環 82 分
須賀・栄循環	○須賀循環と野田・栄循環（西ルート）の運行エリアをカバーするように運行する。 【所要時間】約 71 分 ※須賀循環 54 分、野田・栄循環 82 分
平和・共興循環	○平和・共興循環を基本に、利用が少ないバス停の一部を廃止する。 ○利用が多い特別支援学校の登下校に配慮する。 【所要時間】約 65 分 ※平和・共興循環 72 分

※現行の市内循環バスの所要時間で 2 便（野田・栄循環のみ 3 便）を示す

■市内循環バス再編ルート案



凡 例	
●	10人以上/日
●	5～10人未満/日
●	3～5人未満/日
●	1～3人未満/日
●	1人未満/日
○	0人/日

※令和3年度・バス停別1日平均乗降者数

（２）運行日

運行日は現行通り、月曜日から土曜日（運休日：日曜日、祝日、年末年始）とする。

（３）運行便数

運行便数は現行通り各ルート６便を基本に検討する。今後、バス事業者と協議・調整を図りながら、具体的なダイヤ等を詰めながら検討する。

（４）運賃

基本運賃	200 円 ※小学生・中学生、運転経歴証明書等を持っている方等 100 円
一日自由乗車券	400 円 割引運賃が適用される方は 200 円
回数乗車券	2,000 円（全路線共通 200 円券×11 枚）
定期乗車券	・普通定期券（全路線）：6,400 円（1 か月）、18,200 円（3 か月）、34,500 円（6 か月） ・通学定期券（全路線）：4,000 円（1 か月）、11,400 円（3 か月）、21,600 円（6 か月）

（５）導入車両

運行車両は、運行ルートの道路条件（幅員、傾斜）や需要（ピーク時最大）、費用面等を考慮し、利用が多い路線は現行通りバス車両、少ない路線はワンボックス車両（乗車定員 14 人）を検討する。

車両数は現行通り各ルート 1 台とする。なお、事故や故障、車両点検の場合に対応できるよう予備車両を確保する。

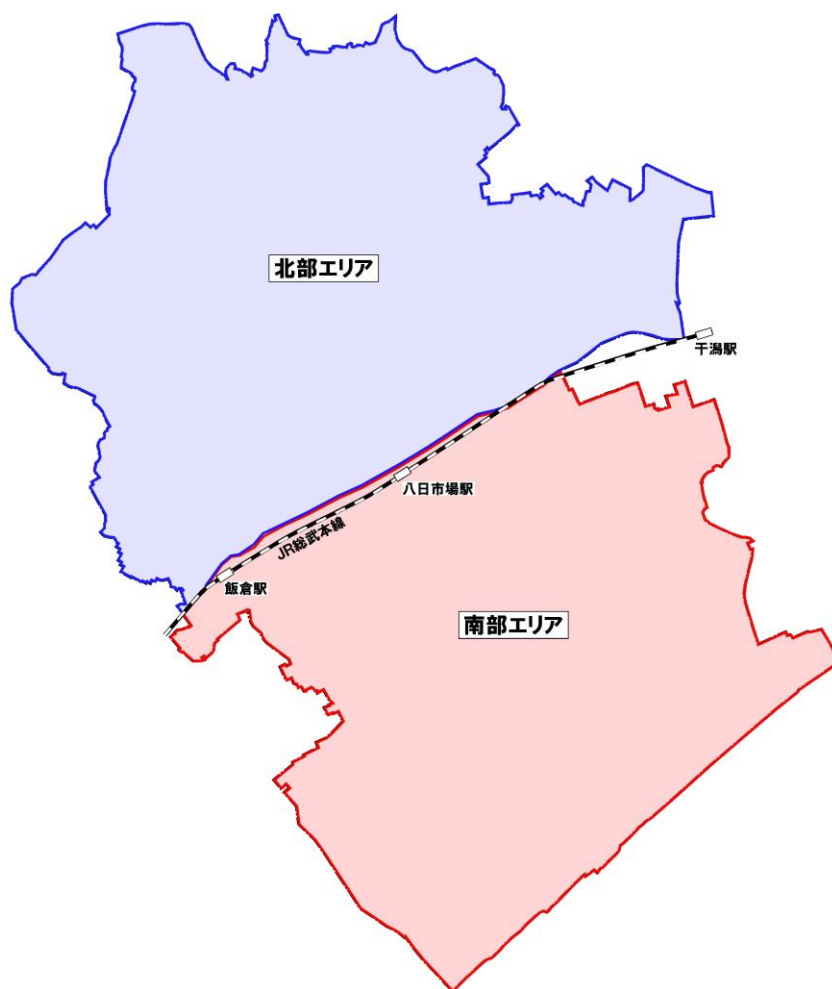
3 デマンド型交通運行計画（案）

（１）運行エリア

運行エリアは、市全域で運行する場合と特定エリアで運行する場合があるが、市内各地に点在する交通不便地域の解消及びサービスの公平性等の観点から**市全域**とする。

（２）エリア区分

市全域運行では市の面積が広く、移動距離が長くなり、需要が多い場合、少ない車両台数では対応できない場合があることから、エリア区分は、タクシー事業者の営業所が国道126号沿線に立地するため、国道126号を境に南北に分割する。運行車両はそれぞれのエリアを運行する。



（参考）エリア別人口（住民基本台帳、令和3年9月30日現在）

北部エリア	中央地区 5,550 人	豊栄地区 3,754 人	匝瑳地区 1,247 人	豊和地区 1,612 人
	吉田地区 958 人	飯高地区 1,029 人	椿海地区 3,938 人	
	合計：18,088 人			
南部エリア	須賀地区 3,165 人	共興地区 2,185 人	平和地区 3,713 人	野田地区 4,755 人
	栄地区 3,188 人			
	合計：17,006 人			

（３）利用対象者

利用対象者は匝瑳市に居住し、かつ住民基本台帳に記録されている者で、**事前登録制**とする。

(4) 運行タイプ

デマンド型交通の運行タイプは、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**とする。

(5) 乗降方式

乗降方式は、一般タクシーとの役割分担を図ることが可能で、乗合率や運行効率を高めることができる**乗降ポイント設ける方式（自宅含む）**とする。

乗降場所は、利用者（登録者）の自宅と、運行エリア内の鉄道駅、バス停（高速バス・多古本線・市内循環バス）、公共施設、商業施設、医療機関及び金融機関等とする。

■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
乗降ポイント設ける方式（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
乗降ポイント設けない方式（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。

(6) 配車システム

配車システムは、運行エリアが市全域と広範囲かつ需要が広く分散している場合に有効で、また、利用状況に関するデータを詳細に把握することができ、実証運行後の見直し等に活用することが可能な**I T型**と、需要量や運用面等を検証する段階（実証運行）の場合に、費用面を抑えられ、地元交通事業者の知識や地理情報を活かせる**非I T型**が考えられる。

今後、タクシー事業者と協議・調整を図りながら検討する。

■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

(7) 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、**セダン型車両又はワンボックス車両**とする。

車両数は、各運行エリアに1台ずつ配置し、合計2台とする。

なお、事故や故障、車両点検の場合等に対応できるよう予備車両の確保を検討する。

(8) 運行日

運行日は、月曜日から土曜日までとし、日祝日及び年末年始は運休とする。

(9) 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、午前8時（タクシー事業所を出発）から午後5時（タクシー事業所に到着）までを基本に検討する。

一般タクシーとの違いがわかり、また、主に昼間時間帯の通院や買物、公共施設等の利用を想定して、乗合率、運行効率の向上が図られるよう運行ダイヤを設定しての運行（定時運行）を基本に検討する。

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等を考慮し、8便/日とし、予約があった場合のみ運行する。

【運行ダイヤ】

：8時便、9時便、10時便、11時便、13時便、14時便、15時便、16時便
（12～13時は運転手の昼休憩時間とする）

(10) 運賃

運賃は、市内循環バス（基本運賃200円）及び路線バス・多古本線（市域境から八日市場駅までの運賃370円）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、運転手の負担等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、1回乗車ごとに500円とする。

■路線バス・多古本線の運賃

路線名	区間	運賃
多古本線	南山崎 ⇒ 八日市場駅	370円

※市域境から八日市場駅までの運賃

(11) 予約方法

予約方法は、電話連絡による事前予約制とし、予約受付場所を設ける。

予約は利用予定日の1週間前から当日の利用予定時刻の1時間前とする。朝の第1便のみ前日までの予約とする。

予約受付時間は、月曜日から土曜日の午前8時から午後5時までとする。

また、特定利用者に利用が集中しないよう、予約不成立が発生しないよう、予約上限件数の設定についても検討する。

（参考）旭市デマンド交通

- ・1週間当たりの予約上限は6件（片道で1件）
- ・6件予約を入れている場合、1件予約を消化するまで次の予約は出来ない

4 地域交通利用料助成事業（案）

地域交通利用料助成事業の内容については、現行通りとする。

■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匝瑳市、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

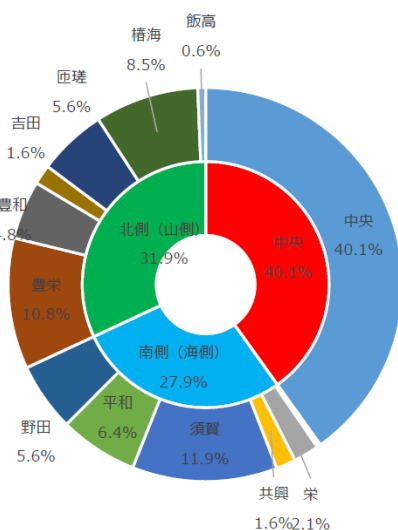
	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
交付者数	394 名	491 名	587 名	713 名	821 名	773 名
交付枚数	6,220 枚	10,182 枚	12,710 枚	22,989 枚	29,640 枚	25,818 枚
助成金額	217 万円*	400 万円	483 万円	787 万円	914 万円	839 万円
使用率	47.7%	53.9%	52.1%	68.4%	67.9%	65.0%

（参考）地域公共交通利用料助成事業（令和 3 年 6 月分） 出典：日本大学交通環境研究室

- ・令和 3 年 6 月分の利用回数は、中央地区が 250 回（40.1%）と最も多く、次いで中央地区に近い須賀地区が 74 回（11.9%）、豊栄地区が 67 回（10.8%）となっている。
- ・使用枚数ごとの利用回数は 2 枚が 267 回（42.9%）と最も多く、2 枚以内（1,000 円以内）が 56.2%と近距離移動が多い。

■利用者住所ごとの利用回数

地区	利用回数（回）
中央	250
豊栄	67
豊和	30
栄	13
吉田	10
共興	10
須賀	74
匝瑳	35
榑海	53
飯高	4
平和	40
野田	37
合計	623



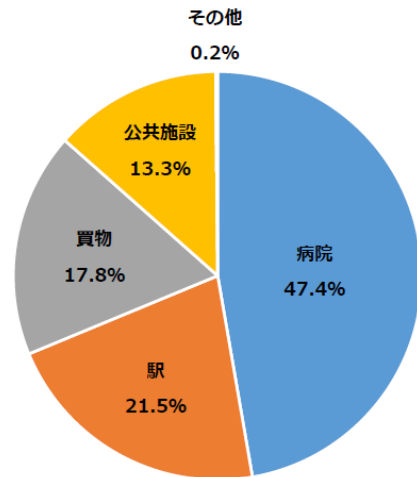
■使用枚数ごとの利用回数

使用枚数	回数（回）
1枚	83
2枚	267
3枚	99
4枚	78
5枚	43
6枚	29
7枚	7
8枚	7
9枚	5
10枚	2
11枚	1
12枚	0
13枚	1
14枚	1

- ・利用目的ごとの利用回数は、病院が 295 回（47.4%）、駅が 134 回（21.5%）、買物が 111 回（17.8%）、公共施設が 83 回（13.3%）、その他が 1 回（0.2%）の順が多い。
- ・利用ODは中央地区での地区内での利用や、中央地区→須賀・豊栄地区など各地区と中央地区を結ぶ移動が多い。

■利用目的ごとの利用回数

	病院	駅	買物	公共施設	その他
中央	100	68	40	42	0
豊栄	47	11	3	6	0
豊和	19	4	4	3	0
栄	7	3	1	2	0
吉田	5	0	2	3	0
共興	6	1	3	0	0
須賀	41	15	8	10	0
匝瑳	19	5	5	6	0
椿海	20	9	19	5	0
飯高	1	1	1	1	0
平和	11	7	20	3	0
野田	19	10	5	2	1
合計	295	134	111	83	1



■利用OD

