

匝瑳市地域公共交通利便増進実施計画の変更（案）

2-2 市内循環バスの再編

【（仮称）野田・栄循環 運行概要】

項目	内容	
運行のねらい	公共交通空白地域の解消、高齢者等交通弱者支援のため運行する。	
運行事業者	ジェイアールバス関東株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の形態	路線定期運行	
	旧	新
車両	3 4 人乗り バス 1 台	2 9 人乗り バス 1 台
運行時間帯	6 時～18 時台	6 時～18 時台
運行回数	8 回／日	6 回／日 ⇒ 7 回／日
運行日	月曜日から土曜日（12 月 29 日～1 月 3 日を除く。）国民の祝日は運休。	

<旧ルート（野田・栄循環（西ルート））>

系統①	起点	カジヤ	系統③	起点	観光物産センター
	主な経由地	野栄総合支所		主な経由地	八日市場駅、飯倉駅、野栄総合支所
	終点	飯倉駅		終点	観光物産センター
	キロ程	22.70 km		キロ程	35.16 km
系統②	起点	飯倉駅			
	主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			
	終点	市民病院			
	キロ程	33.21 km			

<旧ルート（野田・栄循環（東ルート））>

右回り	系統④	起点	桃の内	左回り	系統⑦	起点	市民病院
		主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	市役所
		キロ程	26.75 km			キロ程	36.19 km
	系統⑤	起点	八日市場駅		系統⑧	起点	市役所
		主な経由地	野栄総合支所、市役所			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	観光物産センター
		キロ程	33.80 km			キロ程	30.56 km
	系統⑥	起点	八日市場駅				
		主な経由地	野栄総合支所				
		終点	桃の内				
		キロ程	24.80 km				



＜新ルート（（仮称）野田・栄循環）＞

右回り	系統①	起点	桃の内	左回り	系統④	起点	市民病院
		主な経由地	野栄総合支所、八日市場駅			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	市役所
		キロ程	21. 00 km			キロ程	29. 89 km
	系統②	起点	八日市場駅		系統⑤	起点	市役所
		主な経由地	野栄総合支所、市役所			主な経由地	八日市場駅、野栄総合支所
		終点	市民病院			終点	観光物産センター
		キロ程	27. 70 km			キロ程	24. 46 km
	系統③	起点	八日市場駅				
		主な経由地	野栄総合支所				
		終点	八日市場駅				
		キロ程	22. 40 km				

【ルート設定の考え方】

- 野田・栄循環の東ルートを中心に、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。
- 野田・栄循環の西ルートは、須賀・栄循環でカバーするよう運行する。
- 野栄総合支所での須賀・栄循環との接続に配慮した運行ダイヤとする。

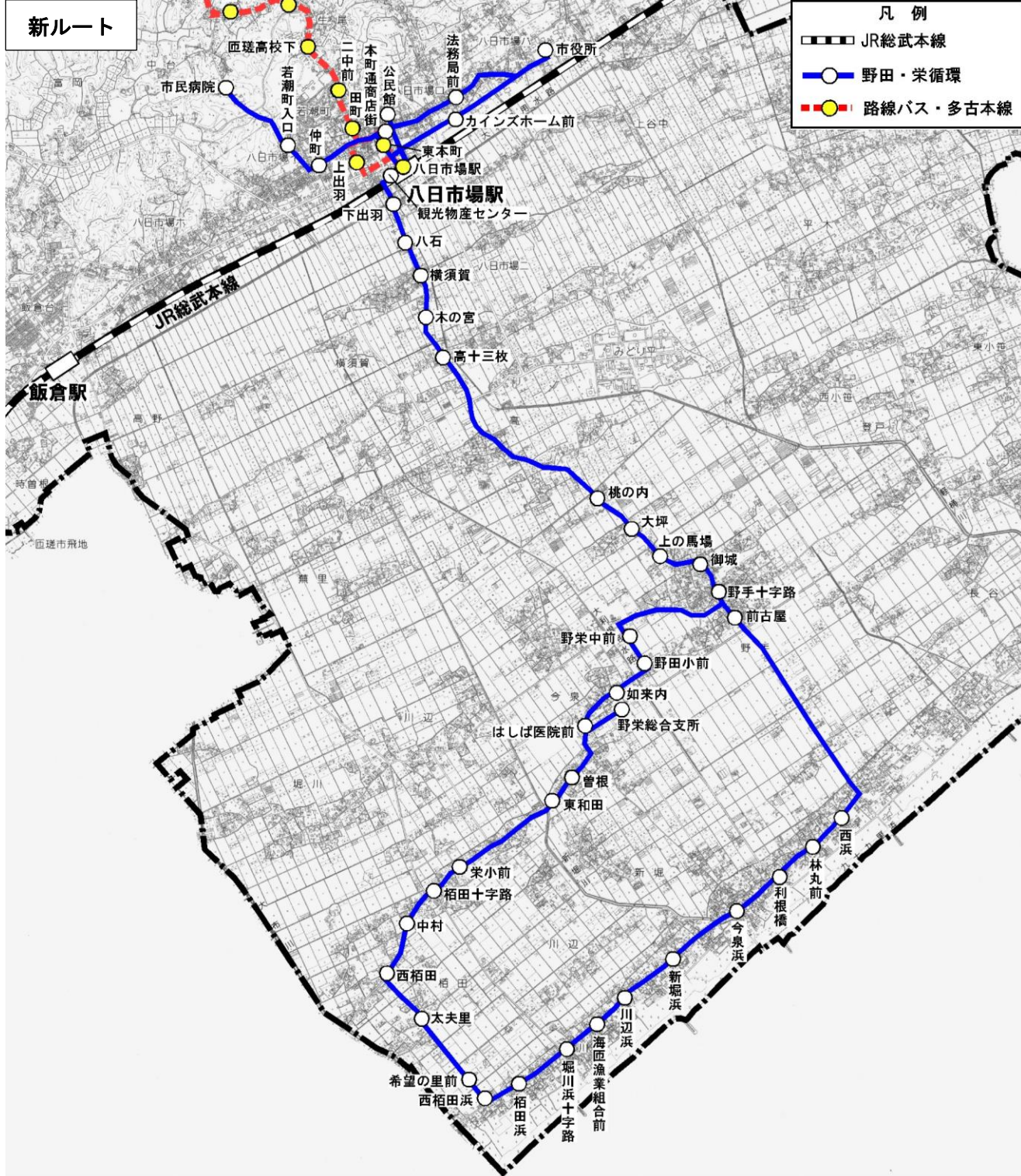
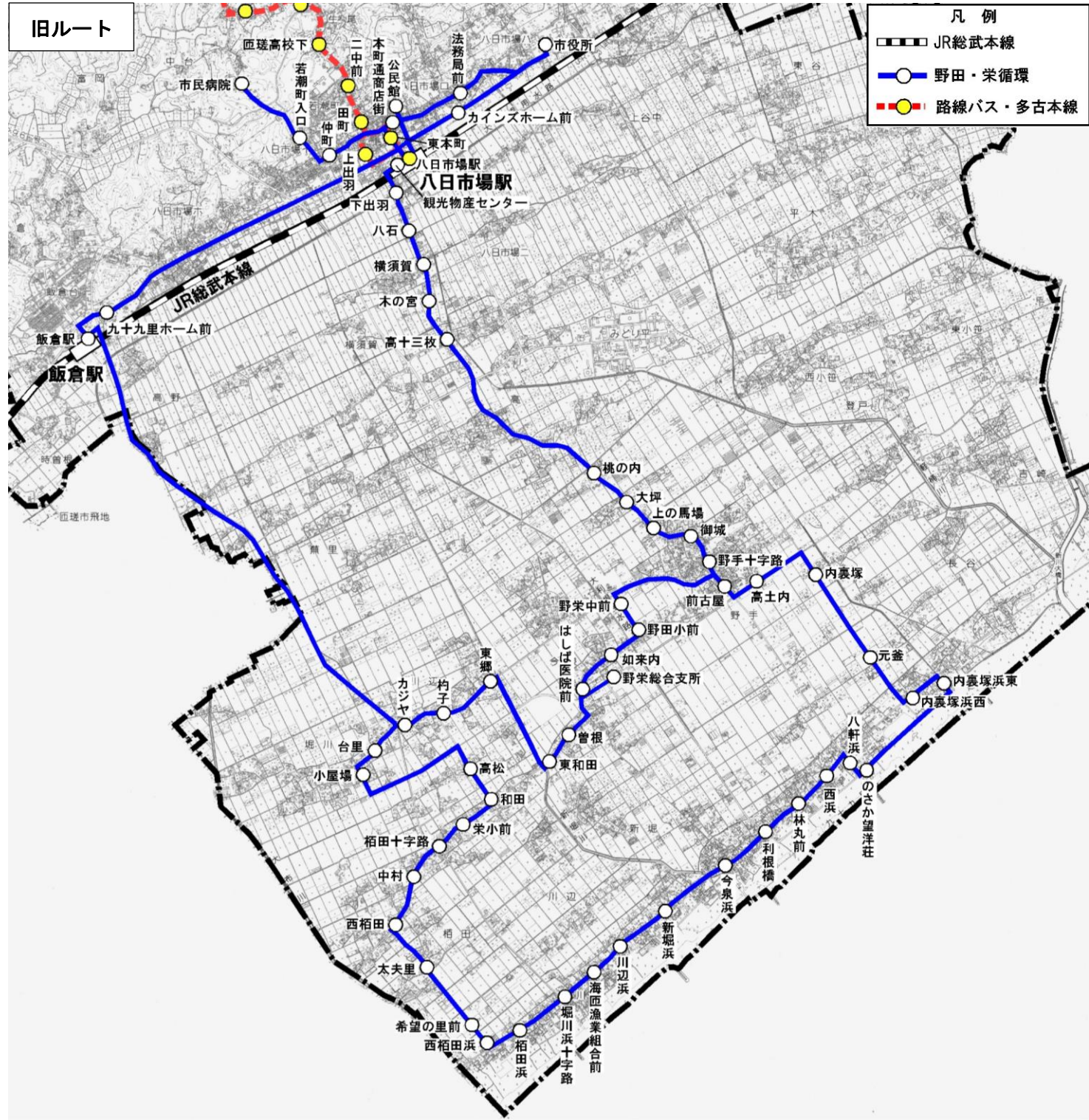
【一周の運行にかかる平均所要時間】

73分 ⇒ ~~59分 (-14分)~~ ⇒ 73分 ⇒ 61分 (-12分)

【運行頻度維持】

1日~~6~~便運行 ⇒ 1日7便運行

■（仮称）野田・栄循環 運行系統図



2-3 デマンド型交通の導入

(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。

【運行事業者】

(有)八日市場タクシー

~~(有)千潟タクシー~~ 削除

(有)ササモト



6 事業実施に必要な資金の額・調達方法

実施事業に必要な資金の額と調達方法は、以下のとおりである。

項目	総事業費	内訳	調達方法		実施年度	
			調達主体	(補助金等)		
市内循環バスの再編	424,025千円 376,136千円	令和5年度			令和5年度 ～ 令和9年度	
		84,805千円 77,520千円	匝瑳市	66,529千円 59,454千円		委託料
			千葉交通(株)	3,920千円 3,922千円		運賃収入
			JRバス関東(株)	2,928千円 2,843千円		運賃収入
			国	11,410千円 11,301千円		地域内フィーダー補助
		令和6年度～令和9年度				
		339,220千円 298,616千円	匝瑳市	266,116千円 226,352千円		委託料
			千葉交通(株)	15,716千円 15,688千円		運賃収入
			JRバス関東(株)	11,712千円 11,372千円		運賃収入
			国	45,676千円 45,204千円		地域内フィーダー補助
デマンド型交通の導入	86,388千円	令和5年度			令和5年度 ～ 令和9年度	
		17,884千円	匝瑳市	11,950千円 10,308千円		委託料
			タクシー事業者	2,344千円 3,868千円		運賃収入
			国	3,590千円 3,708千円		地域内フィーダー補助
		令和6年度～令和9年度				
		68,504千円	匝瑳市	44,768千円 38,200千円		委託料
			タクシー事業者	9,376千円 15,472千円		運賃収入
			国	14,360千円 14,832千円		地域内フィーダー補助
地域交通利用料助成事業	41,935千円	令和5年度			令和5年度 ～ 令和9年度	
		8,387千円	匝瑳市	8,387千円		利用助成費
		令和6年度～令和9年度				
		33,548千円	匝瑳市	33,548千円		利用助成費

※本表の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載の通り調達がなされない場合があり得る

7 事業の効果

(1) 事業の効果

実施事業による事業の効果は、以下のとおりである。

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置付け
① 市内循環バスの再編	○1 運行当りの所要時間の短縮（一部）による旅客の利便性向上 5ルートのうち、豊栄・吉田・飯高・匠瑛循環、野田・栄循環、平和・共興循環の3ルートで1運行当りの所要時間が短縮となり、各地から利用が多い八日市場駅、カインズホーム、市役所、市民病院等への所要時間の短縮が可能。 豊栄・吉田・飯高・匠瑛循環 13 分、野田・栄循環 14 分 ⇒ 12 分、平和・共興循環 7 分それぞれ短縮。 ○実車走行台キロの削減 利用が少ないバス停の廃止により、現行の運行頻度を維持しつつ、1 日の実車走行台キロが再編前の 1,051 km に対し、再編後 809 km ⇒ 839 km と削減が可能。 ○路線バス・多古本線と市内循環バスとの重複区間の削減 路線バス・多古本線との重複区間が再編前 6.6 km に対し、再編後 2.9 km と解消される。	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成
② デマンド型交通の導入	○公共交通空白地域の解消 野田地区や栄地区など南側エリアの一部地域で存在していた公共交通空白地域が解消される。 ○地域交通利用料助成事業とデマンド型交通との併用による選択肢の拡大 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となり、高齢者の外出機会の増大に寄与する。 ○中心部から離れた地域で経済的負担の軽減 中心部から離れた市内循環バスの利用が困難な地域は、デマンド型交通の利用が可能となり、利便性の向上が図られ、経済的負担が軽減される。	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成
③ 地域交通利用料助成事業	○75 歳以上の自動車やバイクの運転免許証を持たない方の移動支援による外出機会の増大に寄与	目標① ：拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成