

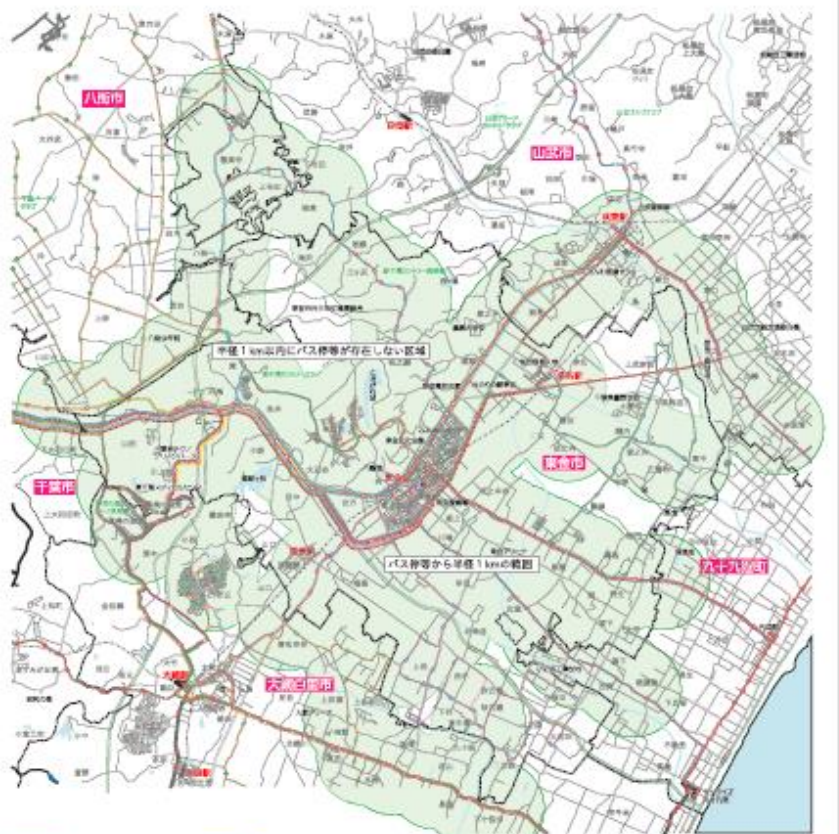
市内循環バスの 効率的な運行の見直しについて

平成28年10月27日

企画政策部企画課

市内循環バスの位置づけ

東金市・東金市近郊公共交通網図



九十九里バス 片貝線	フラワーバス 千葉東金線	小湊・筑波急行 羽田空港～東金駅前	東金市循環バス 菊岡路線
九十九里バス 豊岡線	フラワーバス フラワーライナー	小湊バス 大湊駅～千葉の森線	東金市循環バス 豊成路線
九十九里バス レイクサイドヒル線	フラワーバス シーサイドライナー (成東～東金～茨城)	小湊バス 大湊駅～茨城駅	公共事業者 停留所
九十九里バス 八咫線	フラワーバス シーサイドライナー (白子～大湊～東金)	小湊バス 大湊駅～白里海岸・白子海岸	東金市循環バス 停留所
九十九里バス 東金駅・大湊線	フラワーバス ストロベリーライナー (成東～東金～豊岡駅前)	小湊バス 大湊駅～大湊中学校 ～久瀬みどりが丘線	大湊白里市・ 八幡市循環バス 停留所
九十九里バス 九十九里ライナー	フラワーバス 海岸線	小湊バス 高速バス	
九十九里バス レイクサイドライナー	フラワーバス 八咫線	中央バス 大湊線	

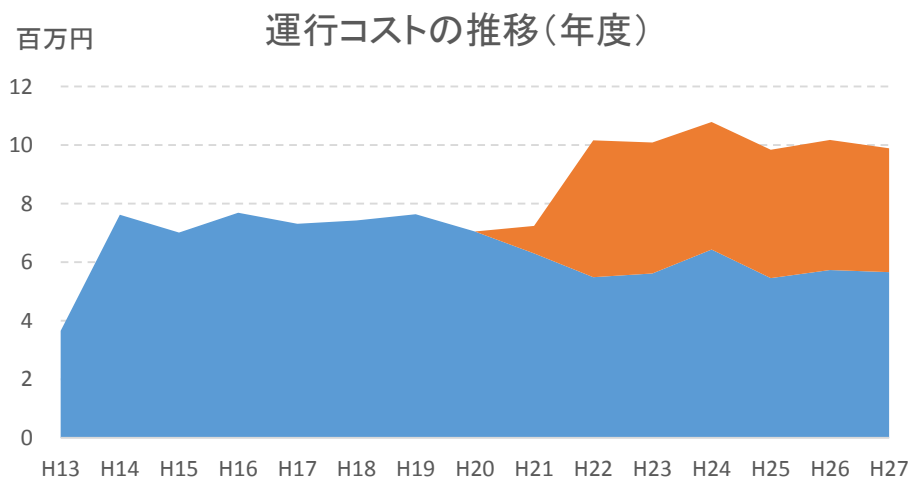
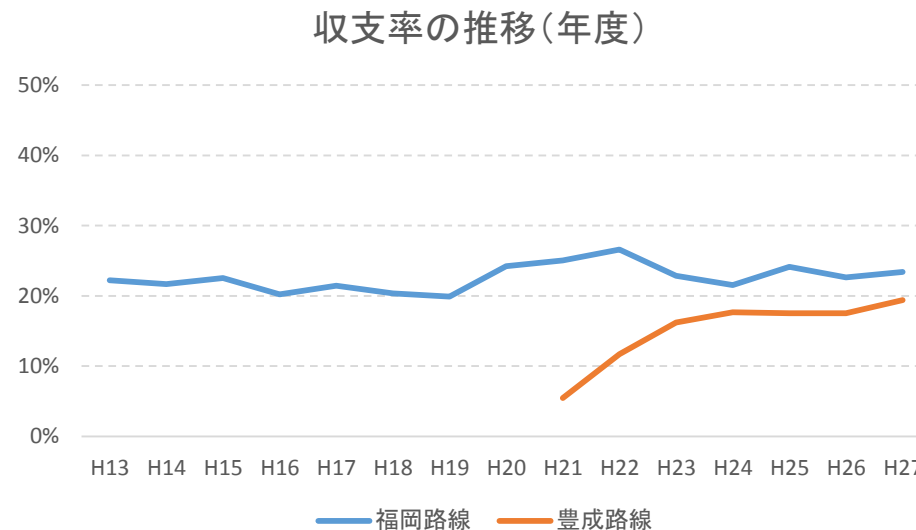
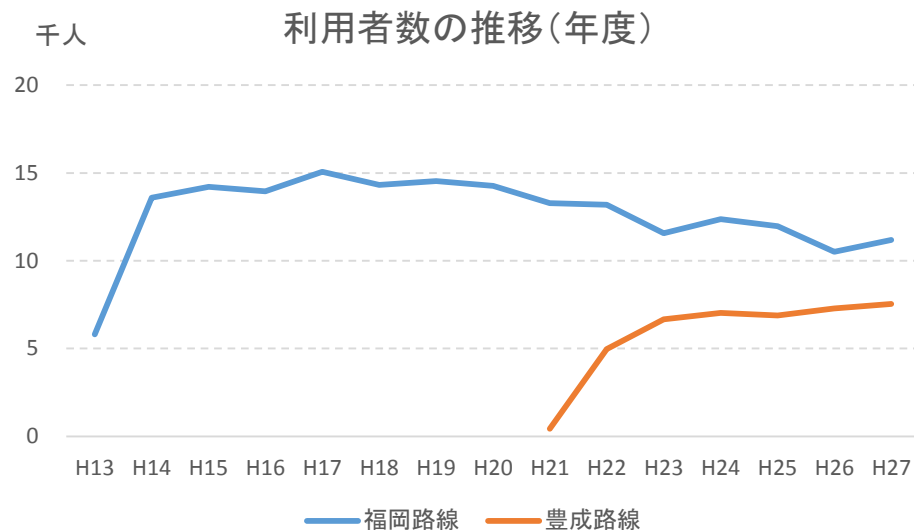
- 鉄道(JR東金線)
 - 路線バス(九十九里鐵道、ちばフラワーバス、小湊鐵道)
 - 市内循環バス(福岡路線、豊成路線)
 - 乗合タクシー
- ※乗合タクシー導入により市内循環バスの利用者が減少する場合には廃止も検討するとされていた。
- 大幅な減少はみられず、利用者の住み分けの可能性。

- 幹線交通を補完する支線
- 交通空白地域の解消を目的として、
**地域(住民・企業等)、交通事業者、東金市が
連携して取り組むもの**
- 乗合タクシーより大人数を運送することが可能

市内循環バスの現状

(第2次東金市総合交通計画P.12参照)

- ・利用者数及び収支率は横ばいに推移している。
- ・運行コストは市内循環バスだけで年間1千万円以上を市が負担している。



限られた財源の中、継続して運行させていくためには、利用者数増加及び収支率向上により、運行コストを抑えていくことが必要となる。

市内循環バスの現状(市民、利用者のニーズ)

(第2次東金市総合交通計画P.43、49参照)

・乗り継ぎや待合環境の改善、便数増加、土曜日の運行等、様々な要望が挙げられている。

	運行本数	運行時間帯	行き先	運賃	定時性	所要時間	バス停までの距離	公共交通機関との乗り継ぎ	運行状況の情報	待合環境	総合的な利用のしやすさ	
全体	2.7	2.8	3.6	3.3	3.8	3.6	3.8	3.1	3.4	2.7	3.2	
路線バス	2.1	2.2	3.3	2.4	3.2	3.3	3.3	2.6	2.7	2.4	2.6	
市内循環バス	3.4	3.5	4.1	4.4	4.5	4.0	4.4	3.8	4.2	3.0	3.9	
路線バス	片貝線	1.9	2.2	3.1	2.0	3.3	3.4	3.4	2.4	2.7	2.4	2.4
	豊海線	2.0	2.3	3.4	3.1	3.1	3.0	3.4	2.6	2.7	2.3	2.6
	八街線	3.2	2.6	4.2	2.4	4.0	4.0	3.0	2.5	3.0	3.0	3.0
	東金商業線	1.3	1.3	3.0	2.0	3.3	3.0	4.3	3.5	2.5	3.0	2.3
	千葉東金線	2.1	2.3	3.0	2.8	2.7	3.1	2.9	2.6	2.6	2.1	2.7
市内循環バス	福岡路線	3.3	3.4	4.2	4.3	4.4	4.2	4.3	4.0	4.3	2.6	4.0
	豊成路線	3.6	3.7	3.9	4.5	4.7	3.8	4.6	3.4	4.0	3.5	3.8

※ 平成28年1月実施のバス利用者ヒアリングより
 ※ 満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1のように評価を点数化し、その平均点を示している。

■ 最も点数の高い項目

■ 最も点数の低い項目

福岡路線

- ・ 土曜日の運行(通院等のため)
- ・ 遅い便が欲しい
- ・ 便数を増やして欲しい
- ・ バスがなくなったら困る 等

豊成

- ・ 土日運行して欲しい
- ・ 遅い時間帯に増便して欲しい
- ・ 乗降の段差に苦労している
- ・ バス停に椅子が欲しい(新町公園前、道庭等)
- ・ 便数を増やして欲しい
- ・ 1つの便で同じバス停に停まらなくていい 等

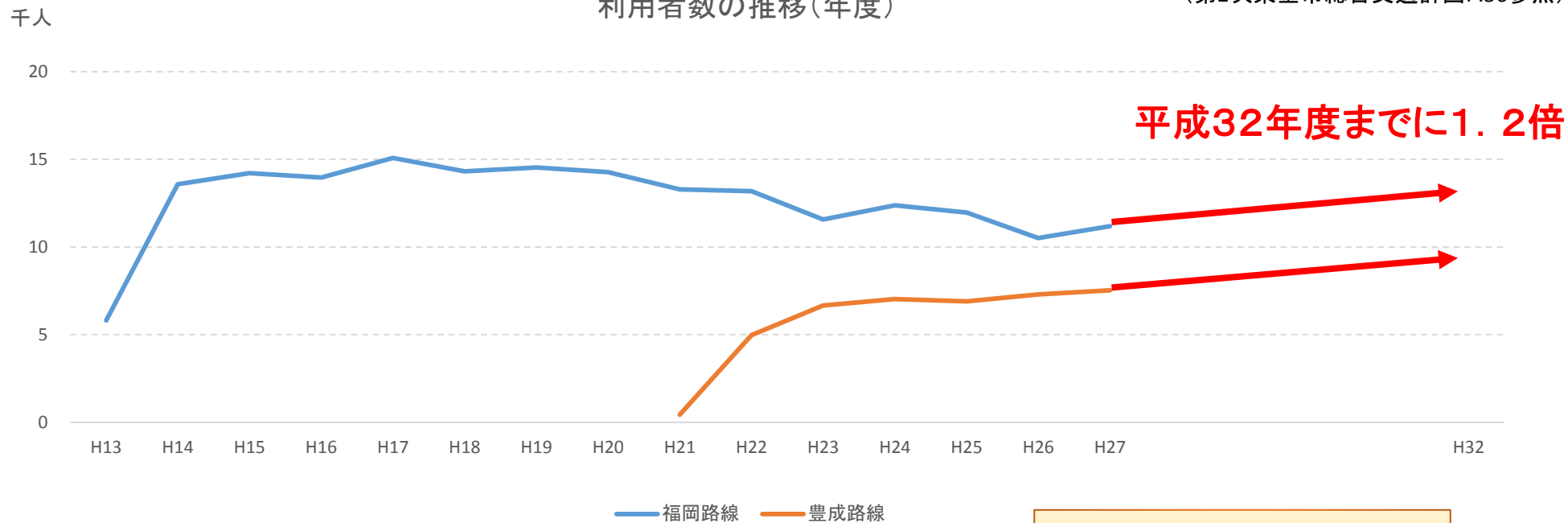
その他

- ・ ノンステップバスを導入して欲しい
- ・ 行き先表示が見えるようにして欲しい(前、横、後ろ)
- ・ 途中の主な停留所を表示してほしい(方面がわかる)
- ・ 運賃を下げて欲しい
- ・ 登下校時間のバスの本数を増やして欲しい 等

市の方針 (及び総合交通計画における目標値)

利用者数の推移 (年度)

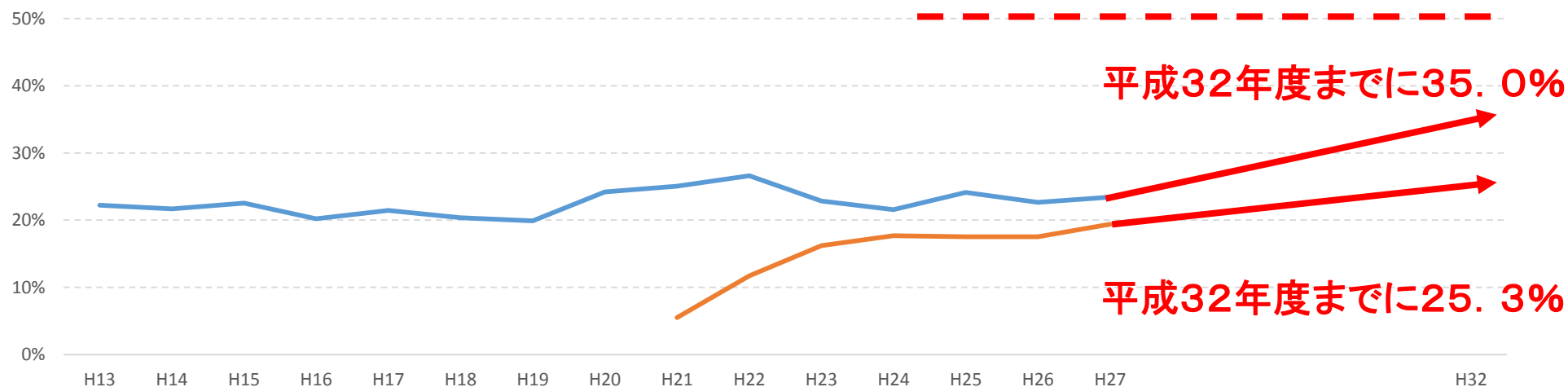
(第2次東金市総合交通計画P.56参照)



平成32年度までに1.2倍

収支率の推移 (年度)

行政負担率50%



平成32年度までに35.0%

平成32年度までに25.3%

目標を達成するためには(項目例)

(第2次東金市総合交通計画P.58～67参照)

・効率的な運行の見直しのための検討事項

運行経路の見直し

- ・ 使用率の低いバス停はどこか
- ・ 路線バスでの対応は可能か
- ・ 経路を短くすることはできるか

車両の見直し

- ・ 車両を小型化することはできるか
- ・ バリアフリー化に対応することはできるか

運賃の見直し

- ・ 利用者数増加および運賃増額をしなければ目標達成はできない。
- ・ 定額制以外の選択肢の見直し(区間制)
- ・ 増額の程度、これによる影響

利用者増加のための活動

- ・ 民間事業者へ路線バスの利便性向上の要望
- ・ バスの乗り方教室の開催 (P.62,63)
- ・ バスマップの作成 ・ルート再編 (P.63)
- ・ 時間設定の見直し
- ・ 企画乗車券の発行(商業、観光含む)
- ・ ホームページ等による情報提供
- ・ 検索サイトへの掲載 ・見える化
- ・ 個人用時刻表のフォーマット作成

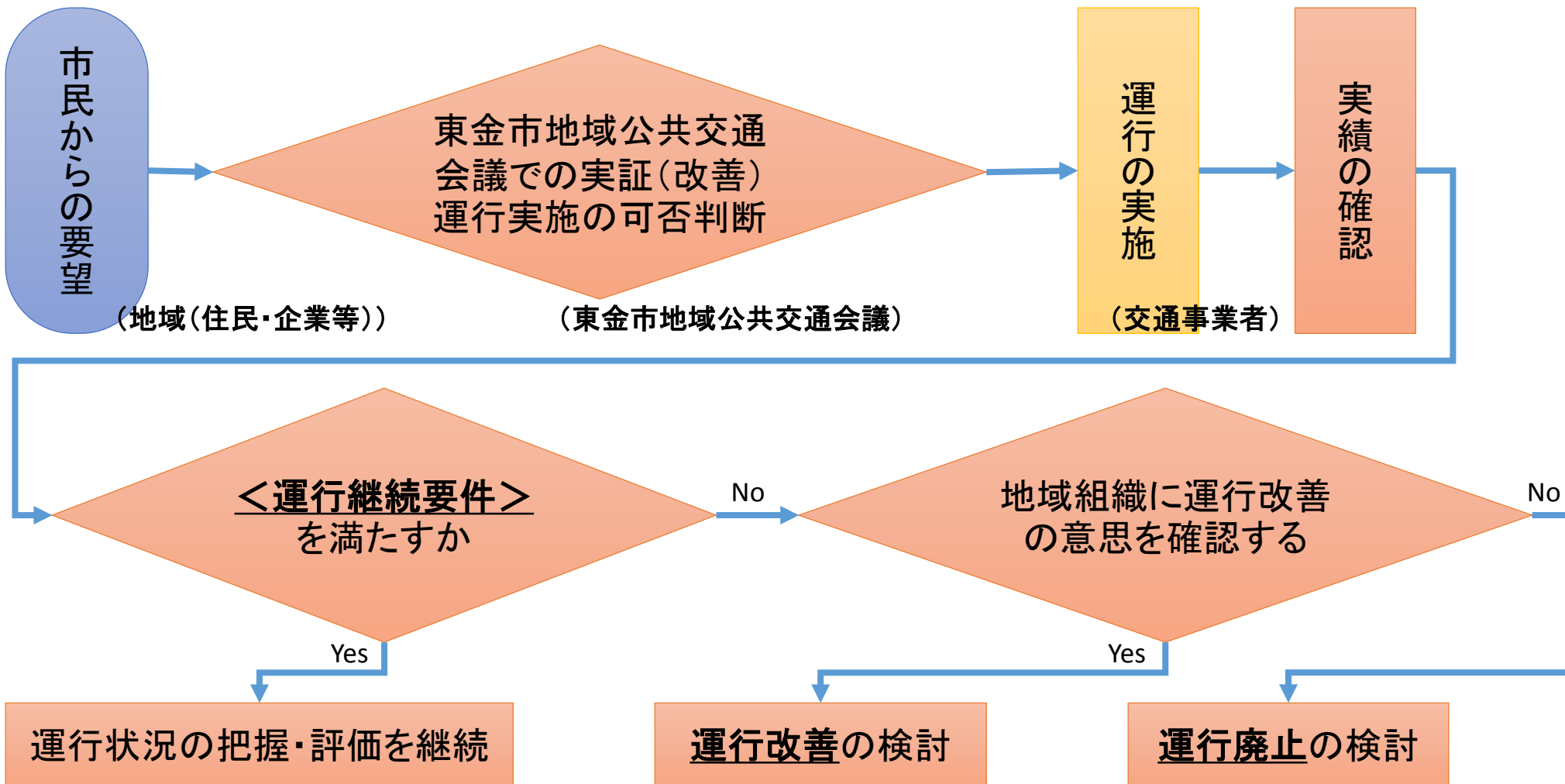
運行評価基準の設定

(P.60)

- ・ 市民の意見をより反映させやすくする
- ・ 基準となる数値を明確にすることで事業評価の透明性を確保する(PDCAサイクル) (P.67)
- ・ 地域(住民・企業等)、交通事業者、東金市の役割分担を明確にすることで、事業の省力化を図る

目標を達成するためには(フロー一例)

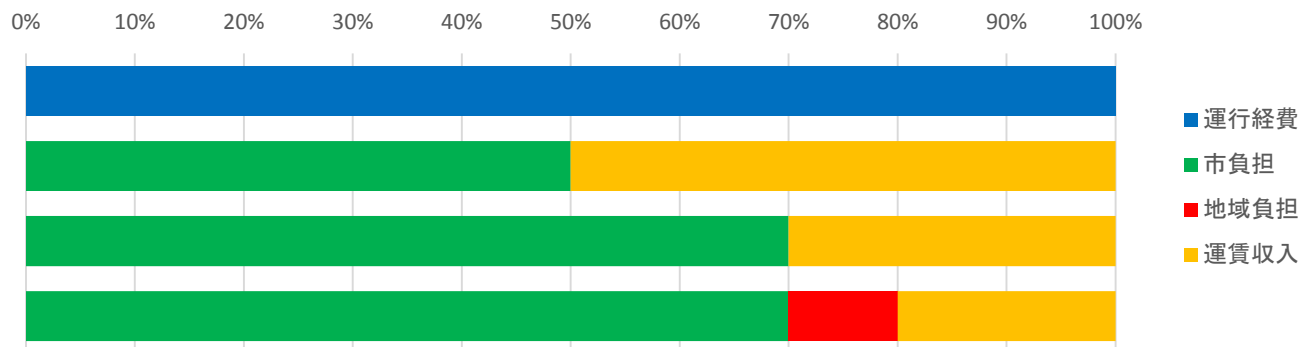
・まずは、役割分担や評価基準を明確にする必要がある。



運行評価基準(例)について

運行形態	定時定路線
運行間隔	一日5便以上(一日6回以上通るバス停を設定すること)
時間帯	午前8時～午後6時
運賃	有償運送(目安は1乗車200円。ただし区間運賃制も要検討)
運行経路	25%は交通空白地域を運行する。
バス停間隔	500m以上間隔を空ける。 既存バス路線との競合を避ける。(事業者と要調整)
車両	需要に応じて(大きすぎないもの。小型～マイクロバス程度)
地域負担	運賃収入が運行経費の2割を切る場合は廃止する。 運行経費の3割を上限に地域が負担する。

地域負担の考え方



○意見を元に次回以降に項目、数値、地域負担の考え方等を定めていく

今後のスケジュール案

- 第2回 東金市地域公共交通会議(今回)
 - 運行評価基準の考え方について説明
- 第3回 東金市地域公共交通会議
 - 運行評価基準の骨子案を作成
- 第4回 東金市地域公共交通会議
 - 本案の協議

- 協議がまとまり次第運用開始

メモ