

船橋市地域公共交通総合連携計画の  
検証の実施状況について

# 1. 乗り合いタクシー実証実験結果

## 1.1. 実験結果の確認

### (1) 運行内容と実証実験結果

平成 22 年度より乗り合いタクシーの運行を開始し、運行地区や運行車両を拡大しながら実施した。各年度の運行内容及び実証実験結果は以下のとおりである。また、運行区域図を次頁に示す。

表 1-1 運行内容と実証実験結果

項目		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
運行形態		・ デマンド運行	・ 同左	・ 同左
運行時間		・ 6 時発地出発～23 時着地到着	・ 同左	・ 同左
運行期間		・ 3 ヶ月間 ( 9 2 日間 ) ・ 平成 22 年 11 月 1 日 ～平成 23 年 1 月 31 日	・ 5 ヶ月間 ( 1 5 2 日間 ) ・ 平成 23 年 11 月 1 日 ～平成 24 年 3 月 31 日	・ 4 ヶ月間 ( 1 2 0 日間 ) ・ 平成 24 年 11 月 1 日 ～平成 25 年 2 月 28 日
運 行 地 区	八木が谷地区	咲が丘 1～4 丁目 八木が谷 1～2 丁目 (二和向台駅)	咲が丘 1～4 丁目 八木が谷 1～4 丁目 みやぎ台 1 丁目 (二和向台駅、三咲駅)	咲が丘 1～4 丁目 八木が谷 1～4 丁目 みやぎ台 1 丁目 (二和向台駅、三咲駅)
	松が丘地区		三咲 8 丁目、大穴北 4、8 丁目 松が丘 1～2 丁目 (三咲駅、高根公団駅、 2/1 から高根木戸駅、北習志野駅)	三咲 8 丁目、大穴北 4、8 丁目 松が丘 1～2 丁目 (三咲駅、高根公団駅、 高根木戸駅、北習志野駅)
	新高根地区		新高根 2～4、6 丁目 (高根公団駅、飯山満駅、 2 / 1 から高根木戸駅)	新高根 2～4、6 丁目 (高根公団駅、飯山満駅、 高根木戸駅)
	旭町・上山町地区		旭町 2～3 丁目 上山町 2～3 丁目、前貝塚町 (船橋法典駅、馬込沢駅、塚田駅)	旭町 2～3 丁目 上山町 2～3 丁目、前貝塚町 (船橋法典駅、馬込沢駅、塚田駅)
運 賃		・ 1 乗車あたり 400 円 ・ 未就学児は無料	・ 同左	・ 同左
使用車種		・ セダン型タクシー車 両 ( 乗客定員 4 人 )	・ 同左	・ 同左
台数		・ 2 台 ( 午前 1 台、午後 1 台 )	・ 2 台 ( 午前 1 台、午後 1 台 )	・ 4 台 ( 午前 2 台、午後 2 台 )
運行事業者		・ 協進交通有限会社	・ 同左	・ 同左
目標人数		・ 40 人 / 日	・ 40 人 / 日	・ 70 人 / 日
実証 実験 結果	一日平均 利用者数	・ 3.8 人 / 日	・ 13.9 人 / 日	・ 24.0 人 / 日
	延べ利用者数	・ 352 人	・ 2,112 人	・ 2,882 人

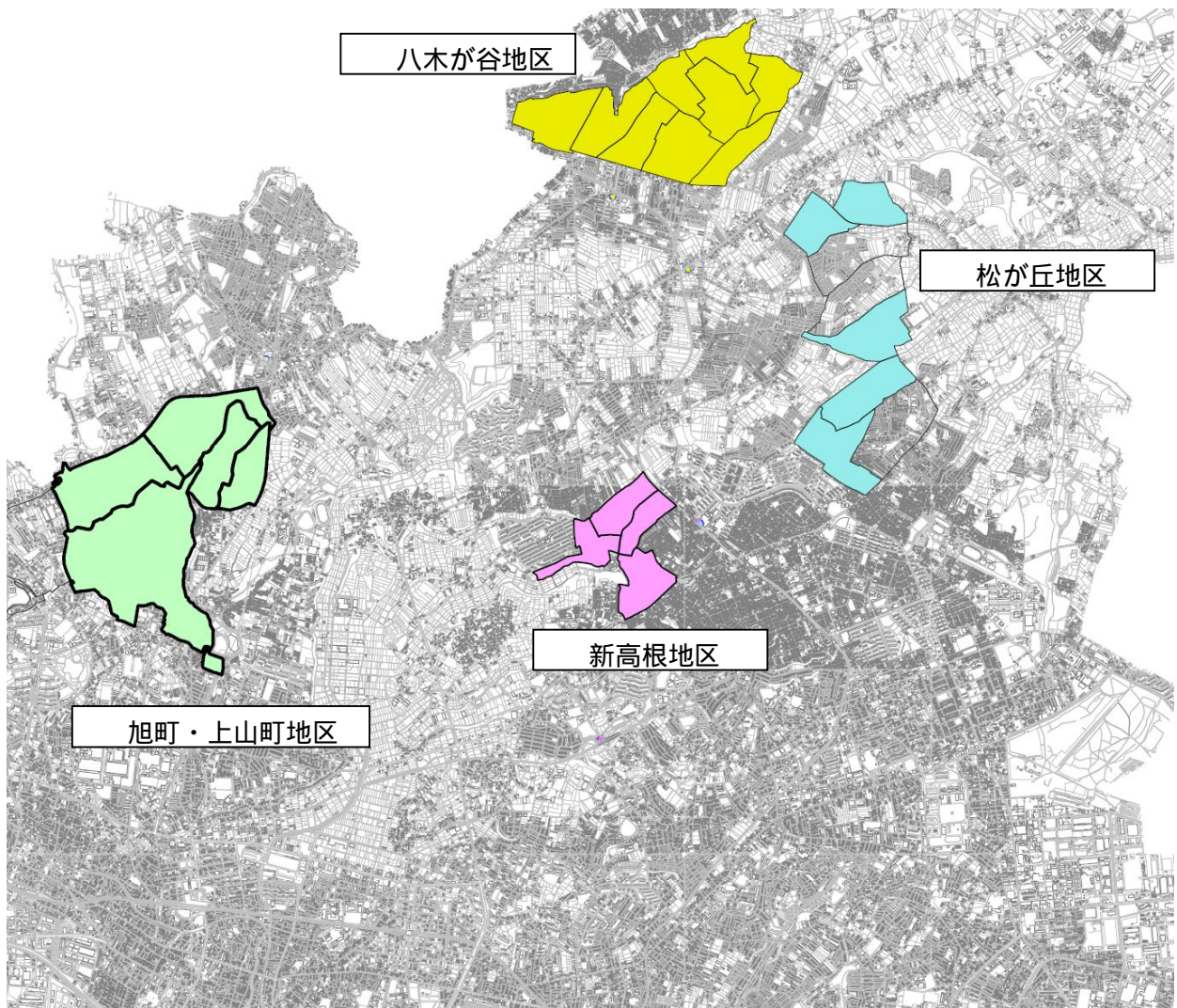


図 1-1 乗り合いタクシーの運行区域

## (1) 利用状況の分析

平成 24 年度における乗り合いタクシーの利用状況について、以下に示す。

### a) 利用者数

目標 70 人/日に対し、一日平均は 24 人/日であった。一日の最大乗車人数は、40 人/日で最小は 10 人であった。

表 1-2 利用者数

	延べ人数 (人)	一日平均 (人/日)		最大 (人/日)	最小 (人/日)	
		平日平均	休日平均			
11 月(30 日)	630	21	21	16	35	12
12 月(31 日)	756	24	26	6	35	14
1 月(31 日)	793	26	28	18	40	10
2 月(28 日)	703	25	27	27	35	16
合計(120 日)	2,882	24	26	21		

目標人数：70 人/日

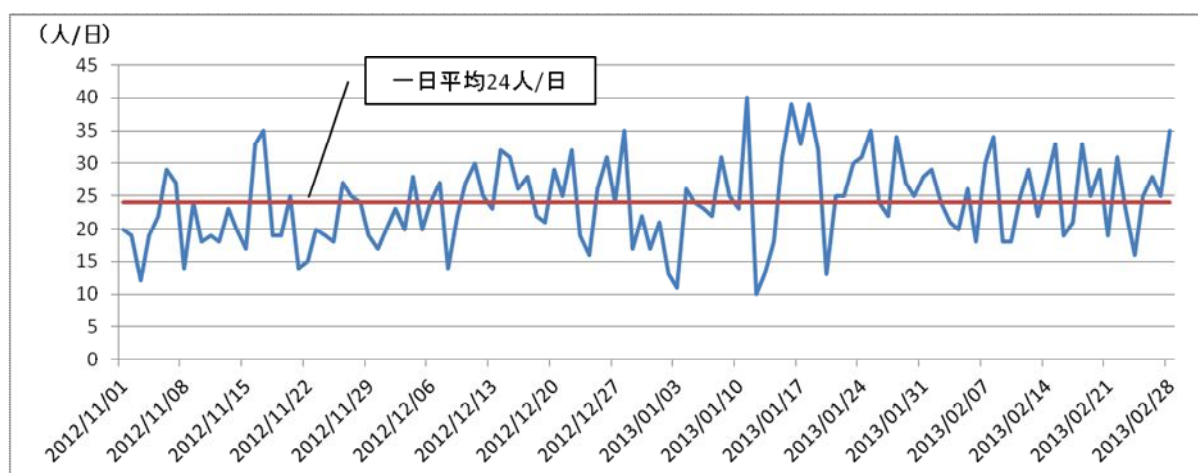


図 1-2 利用者数の推移

## b) 年齢構成

登録者と利用者の年齢構成は、ほぼ同様の傾向で、70歳以上の高齢者が、約5割を占め、60歳以上で見ると、約7割であった。

一方、少ないながら50歳以下の全ての年齢層でも利用があった。

また、全登録者のうち、利用者した人は、22%(348人)であった。

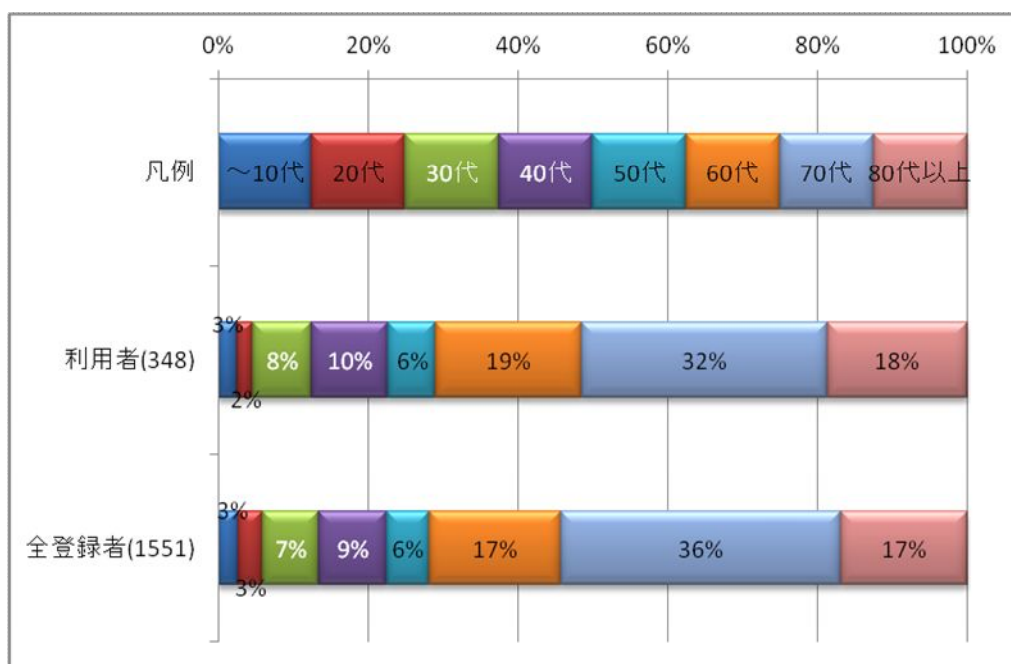


図 1-3 利用者及び登録者の年齢構成



図 1-4 登録者のうちの利用者の割合

c) 利用時間帯

全時間帯について利用があるものの、最大でも2人/日・hの状況であった。

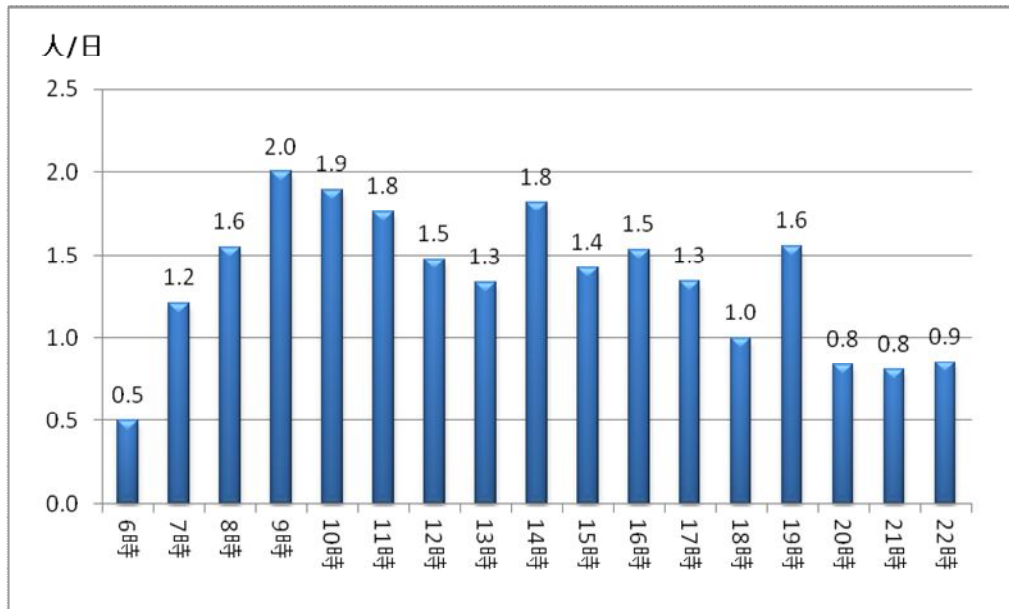


図 1-5 利用の時間帯

d) 運行曜日

曜日の利用者数に顕著な差は見られない。

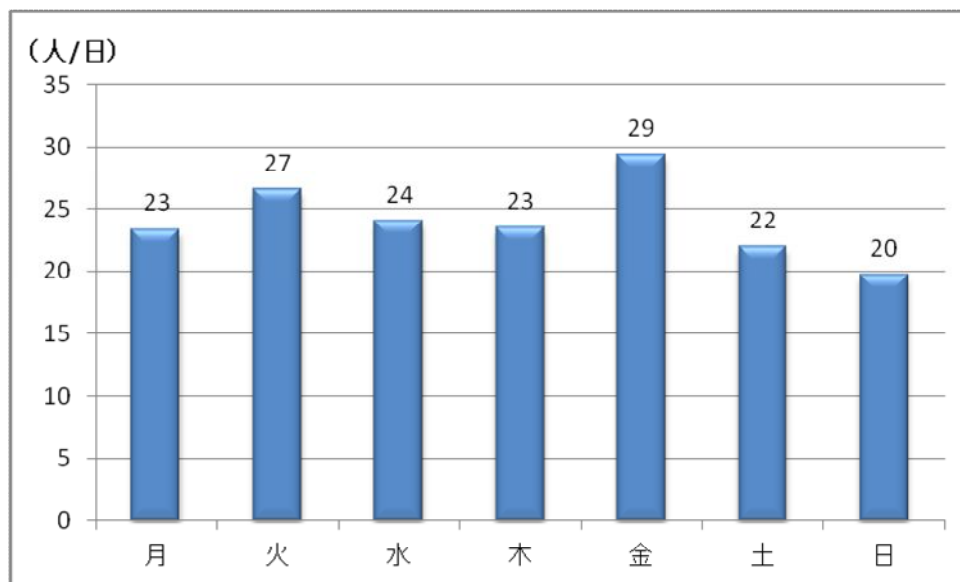


図 1-6 曜日の利用状況

e) 利用の多い乗降場所

北習志野駅、高根公団駅、塚田駅の順に利用が多く上位を駅が占め、区域内のスーパー、や病院等の施設への利用は少なかった。なお、自宅から乗車した時の行き先としては、9割以上が駅に向かっていた。

また、駅での利用は乗車より降車の割合が多く、自宅から乗車し出かける人は6割を占め、自宅へ帰る際の利用は4割であった。

このことから、移動パターンは、自宅から駅までの利用者が多く、自宅までの帰りについては他の交通手段を選択している利用者がいると想定される。

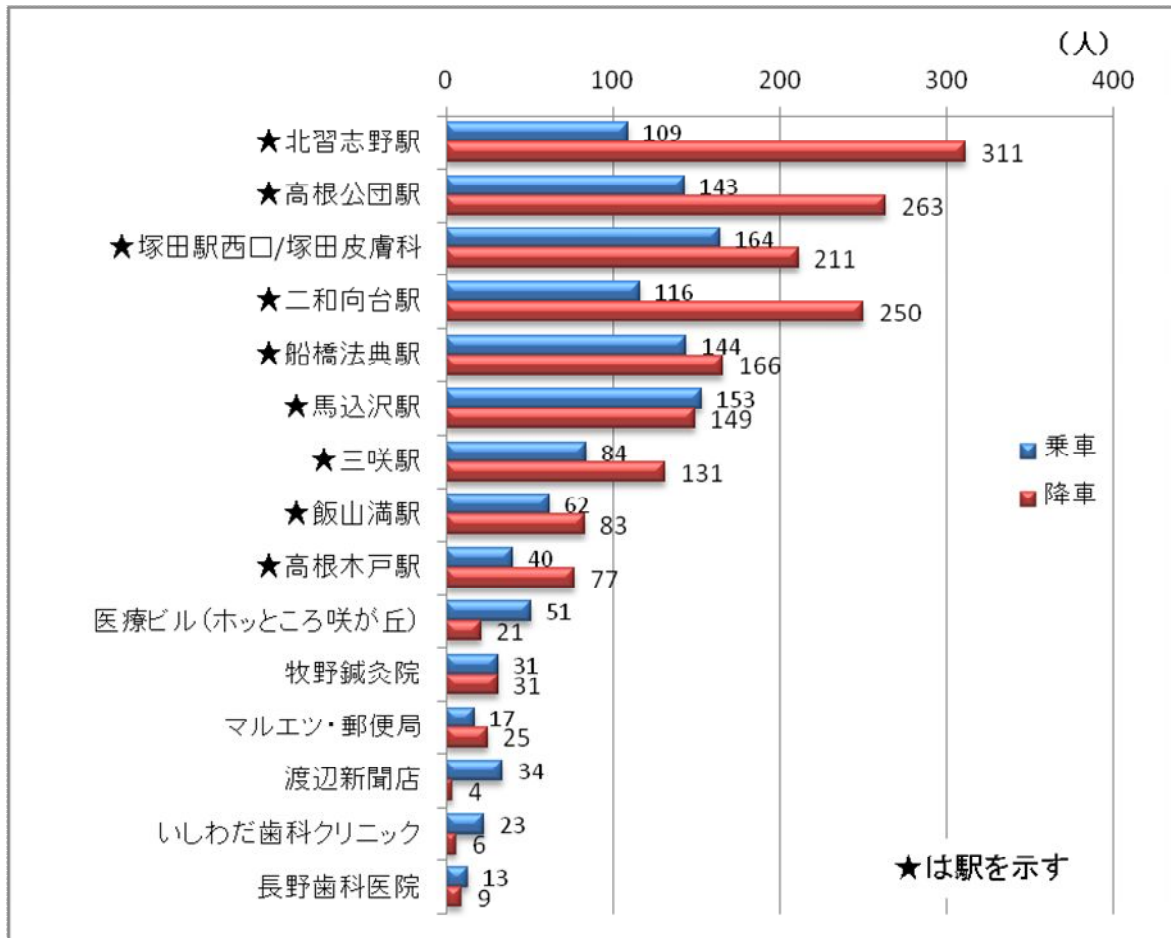


図 1-7 利用の多い乗降所

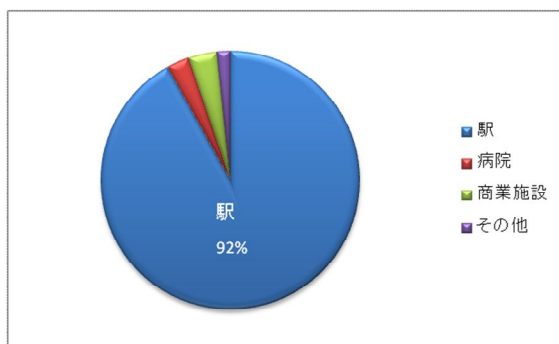


図 1-8 自宅から乗車した時の行き先

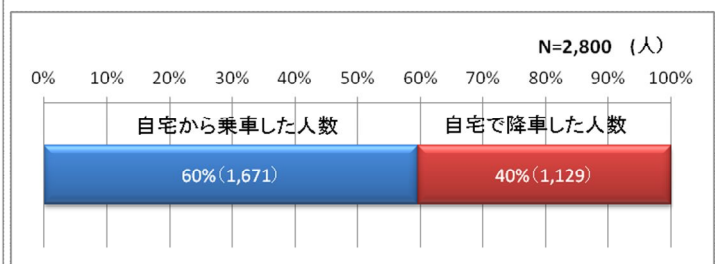


図 1-9 自宅の乗車・降車の割合

f) 移動距離（平均トリップ長）

1Km から 2Km の距離を運行する回数が多く、1Km 以上の距離を運行した回数は全体の 85%（2,347 回）を占め、平均トリップ長は、1.8Km であった。

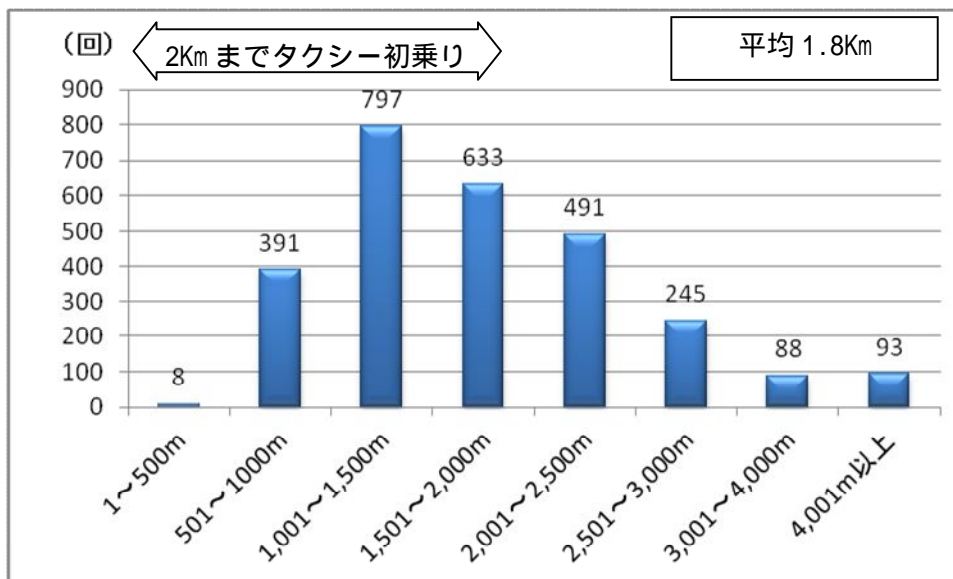


図 1-10 移動距離

表 1-3 各運行地区からの駅までの概算距離

地区	町丁	二和向台駅	三咲駅
八木が谷地区	咲が丘1丁目	1.2 Km	2.4 Km
	咲が丘2丁目	1.1 Km	2.3 Km
	咲が丘3丁目	0.5 Km	1.6 Km
	咲が丘4丁目	1.0 Km	1.5 Km
	八木が谷1丁目	1.4 Km	2.7 Km
	八木が谷2丁目	2.4 Km	2.5 Km
	八木が谷3丁目	2.4 Km	2.4 Km
	八木が谷4丁目	1.8 Km	1.8 Km
	みやぎ台1丁目	1.7 Km	1.8 Km
	平均距離	1.5 Km	2.1 Km

地区	町丁	三咲駅	高根公団駅	高根木戸駅	北習志野駅
松が丘地区	三咲8丁目	1.9Km	3.2Km	5.1Km	5.5Km
	大穴北4丁目	2.2Km	5.6Km	5.2Km	5.5Km
	大穴北8丁目	4.1Km	2.8Km	4.1Km	4.9Km
	松が丘1丁目	3.6Km	1.7Km	1.8Km	2.2Km
	松が丘2丁目	4.1Km	2.1Km	2.3Km	2.6Km
	平均距離	3.2Km	3.1Km	3.7Km	4.1Km

地区	町丁	高根公団駅	高根木戸駅	飯山満駅
新高根地区	新高根2丁目	1.2Km	1.9Km	3.0Km
	新高根3丁目	0.9Km	1.9Km	2.8Km
	新高根4丁目	0.7Km	1.6Km	3.4Km
	新高根6丁目	1.4Km	1.4Km	2.1Km
	平均距離	1.0Km	1.7Km	2.8Km

地区	町丁	馬込駅	塚田駅	船橋法典駅
旭町・上山町地区	旭町2丁目	0.9Km	2.0Km	3.1Km
	旭町3丁目	0.9Km	1.9Km	3.1Km
	上山町2丁目	2.7Km	2.0Km	1.1Km
	上山町3丁目	0.9Km	3.0Km	2.3Km
	前貝塚町	2.9Km	1.0Km	2.4Km
	平均距離	1.6Km	2.0Km	2.4Km

合計(運行4地区)	全平均距離	2.4Km
-----------	-------	-------



### g) 乗り合いタクシーの総利用者数

乗り合いタクシーを利用したことがある方は 348 人で、市人口の 0.06%、運行地区人口の 0.72%であった。

月 1 回以上の利用者は 161 人で、市人口の 0.03%、運行地区人口の 0.33%の割合で、全運行回数の 89%を占める。

週 1 回以上の繰り返し利用者は 36 人で、市人口の 0.01%、運行地区人口の 0.07%の割合で、全運行回数の半数（55%）を占める。

週 1 回以上の繰り返し利用する人が 36 人と少ないことから考察すると、補助的な交通手段となっていることが想定される。

また、週 1 回以上の繰り返し利用者が、全運行回数の 55%を占めており、乗り合いタクシーは、36 人と少ない限られた方の交通手段となっていることが想定される。

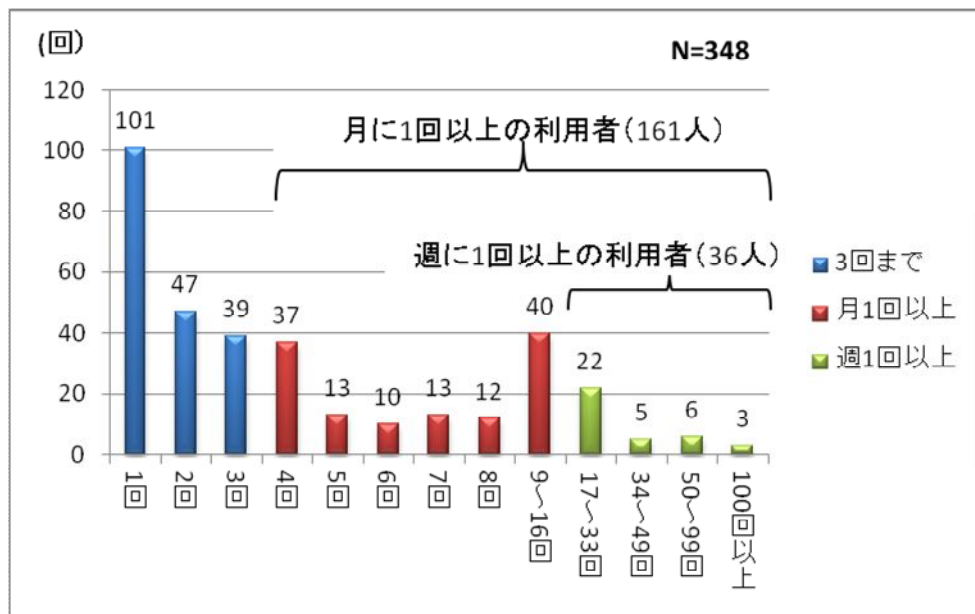


図 1-11 利用回数と人数 4ヶ月（17週）運行

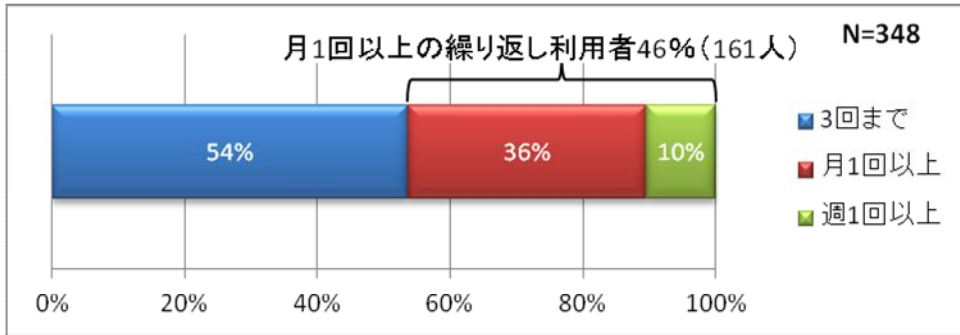


図 1-12 総利用者数のうち、繰り返し利用者数の割合

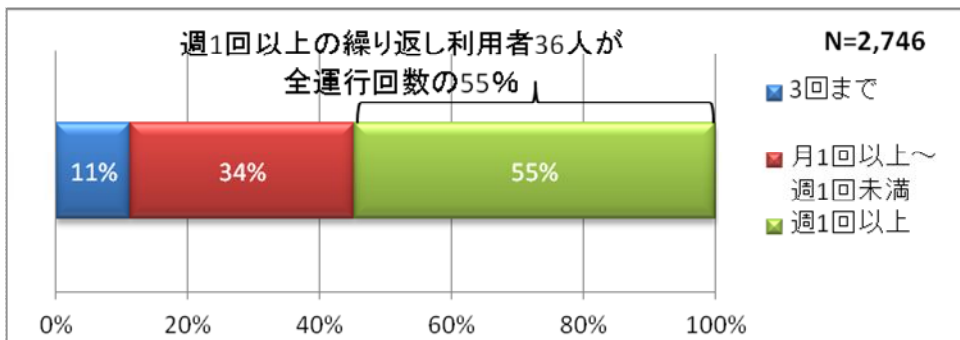


図 1-13 全運行回数のうち、繰り返し利用者の割合

表 1-4 乗り合いタクシー利用者数と利用割合・人口比

乗り合いタクシー利用者		利用回数と 利用割合	船橋市人口	運行地区人口
			615,126 人	48,642 人
全利用者	348 人	2,746 回 (100%)	0.06%	0.72%
月1回以上の利用者	161 人	2,434 回 (89%)	0.03%	0.33%
週1回以上の利用者	36 人	1,502 回 (55%)	0.01%	0.07%

## h) 乗り合い率

運行回数に対し、他の利用客と乗り合った運行回数の割合を乗り合い率として集計した結果の平均乗り合い率は、1割以下のため、ほとんどの運行は、乗り合いしない単独輸送であった。

時間あたりの平均利用者数が2人以下の利用状況から考察すると、乗り合いするほどの需要が発生していないことが、乗り合い率が低い要因と考えられる。

また、平均トリップ長が1.8Kmと短トリップが多いことから、乗り合いのための寄り道する時間が短く、乗り合いが発生しにくくなっていると想定される。

表 1-5 乗り合い率

	合計
運行回数	2,746
乗り合い回数	147
乗り合い率	5%

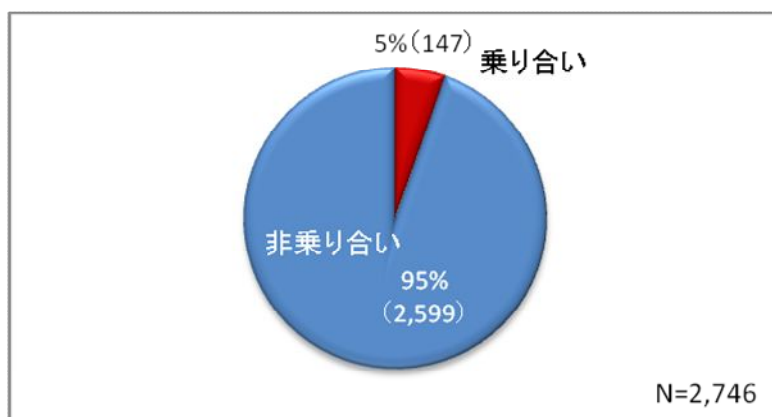


図 1-14 乗り合いの割合

乗り合い率は需要が高まることと、予約時間に対するずれ時間をどの程度まで許容するか（予約許容時間）が長いほど乗り合い率は高まる。

---

## 1.2. 登録者アンケート調査

### (1) アンケート調査概要

登録者のうち、利用者と非利用者（利用しなかった人）にアンケート調査を実施し、乗り合いタクシー実証実験評価の基礎データとする。

利用者への主な質問内容

- ・ 現状の交通手段の把握
- ・ デマンド交通の良い点、悪い点（改善）

非利用者への主な質問内容

- ・ 現状の交通手段の把握
- ・ 利用しない理由（潜在需要）