

## 2. バス実証実験結果

### 2.1. 運行結果

公共交通不便地域の解消するための仕組みを作ることを目的に八木が谷地区、丸山地区、田喜野井地区の3地区に新規バス路線の実証実験を実施した。実施したバス実証実験の路線図と運行結果を以下に示す。

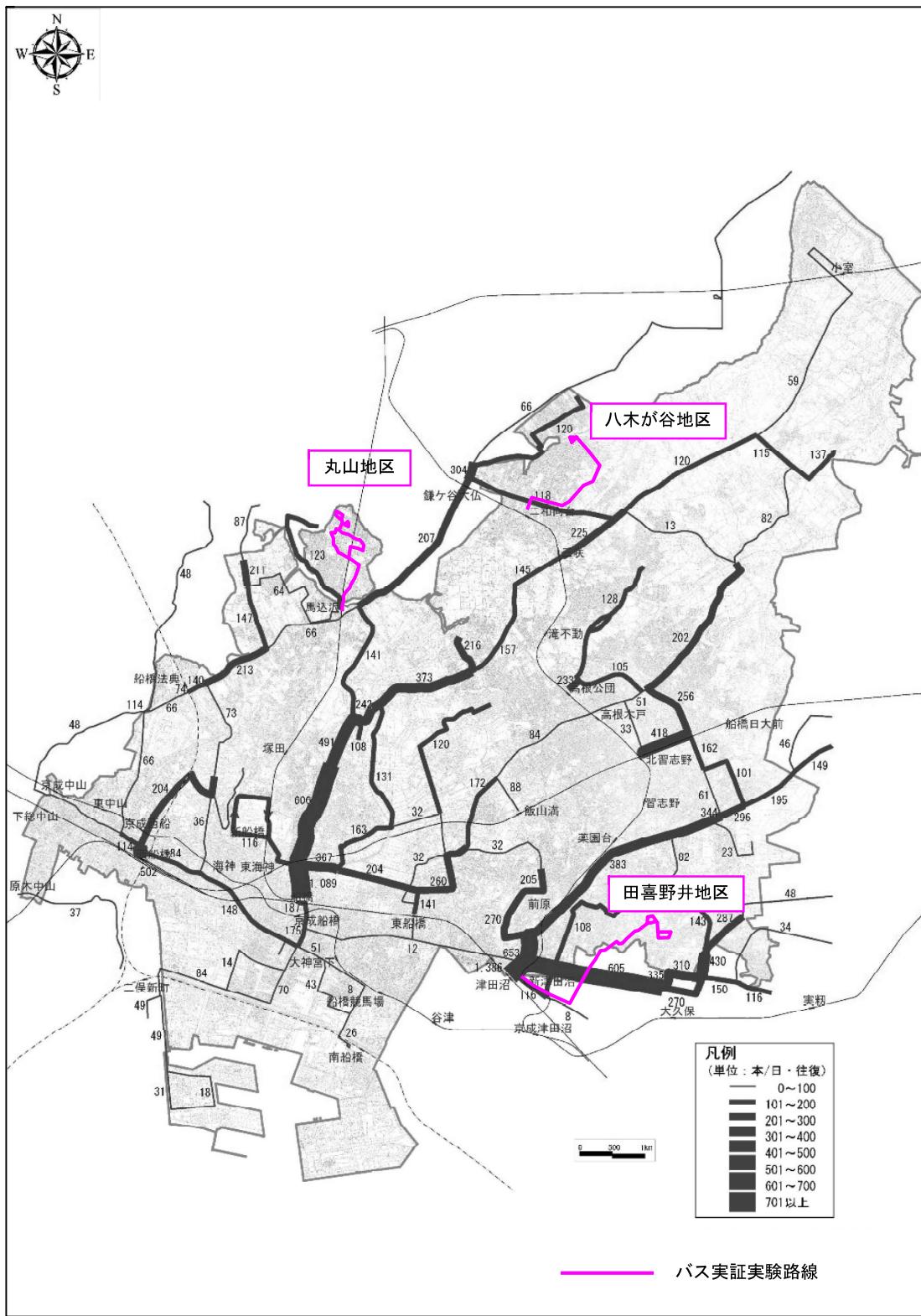


図 2-1 バス実証実験路線図

表 2-1 バス実証実験の運行概要及び結果（ハ木が谷地区）

項目	平成22年度	平成23年度	平成24年度
1. 運行形態等	路線定期運行 運行事業者 運行期間 運行時間 運行間隔 所要時間 運行距離 運賃	ハ木が谷3丁目～ハ木が谷入口～二和向台駅 船橋新京成バス株式会社 平成22年11月1日～平成23年11月31日 5時50分始発～22時05分終発（一日33往復） 30分間隔 ハ木が谷3丁目～二和向台駅 約12分 片道約2.6km 1乗車あたり大人170円、小人90円（未就学児は無料）(PASMO使用可能。)	同左 同左 平成23年7月4日～平成24年3月31日 平日5時50分始発～22時05分終発（一日33往復） 土休日6時20分始発～21時35分終発（一日31往復） 同左 同左 同左 同左
	当該年度目標	運行から開始4カ月後に、一日平均乗車人数が200人を下回った場合中止を検討	246人／日
	最終目標	380人／日	黒字が見込まれる人数 447人／日
	利用者数	一日平均 192.4人（述べ 17.703人）	一日平均 232.8人（述べ 63.321人）
		今年度目標（105人／日）はクリア。しかししながら麥・7月23日、24日にぶなしひ市民まつり二和向台会場が開催された際、二和向台駅前通りが通行止めとなつたため、二和向台駅入り口～二和向台駅間を運休し、運行間隔を1時間間隔とし、運行した。	・現在の沿線バス停留所（ハ木が谷3丁目）前の土地所有者より、家屋新築に伴いバス停移設要望があつたため、町会において移設先を探した。しかしながら、適当な場所がないため、始発バス停留所を廃止し、現在の「ハ木が谷3丁目」降車場を新たに始発バス停留所に変更した。こちらの変更に伴い、営業路線ルートについても変更した。 ・小型バスの車両を変更した。
	その他、考察等	その後、車両等	
2. 目標人数	105人／日	運行から開始4カ月後に、一日平均乗車人数が200人を下回った場合中止を検討	246人／日
3. 実施状況		一日平均 192.4人（述べ 17.703人）	黒字が見込まれる人数 447人／日
4. 前年度からの変更点等	その他、考察等	今年度目標（105人／日）はクリア。しかしがら麥・7月23日、24日にぶなしひ市民まつり二和向台会場が開催された際、二和向台駅前通りが通行止めとなつたため、二和向台駅入り口～二和向台駅間を運休し、運行間隔を1時間間隔とし、運行した。	・ハ木が谷入口～ハ木が谷4丁目にバス停留所を新設する。 ・平日ダイヤと土休日ダイヤを設定する。 ・ルート、運賃、運行間隔等については、町会代表との打ち合わせの結果、昨年度の実証実験と同様で行うことが良いとの意見が多數であったので、変更しないとする。 ・運行開始は7月4日を目標とし、3月末まで運行する。 ・運行開始から4カ月後に、一日平均乗車人数が200人を下回った場合、中止を検討する。
5. 発生した問題点		・バス停設置に伴う苦情 ・運行に伴う振動の苦情 ・二和向台駅の駐輪・駐車などの交通状況の悪化懸念の苦情 ・公共交通不便対策に対する苦情 （他の地区も共通） ・ルート変更に関する要望 ・バス停新設に関する要望 ・2月以後も運行を継続して欲しい旨の要望 ・運転手の休憩所やトイレ等の問題。（事業者より）	・運行に伴う振動の苦情 ・二和向台駅の駐輪、駐車などの交通状況の悪化懸念の苦情 ・公共交通不便対策に税金を使うことに対する苦情（他の地区も共通） - -

表 2-2 バス実証実験の運行概要及び結果（丸山地区）

項目		平成22年度	平成23年度	平成24年度
1. 運行形態等	路線定期運行	馬込沢駅～丸山3丁目～馬込沢駅	同左	同左
	運行事業者	船橋新京成バス株式会社	同左	同左
	運行期間	平成22年12月1日～平成23年2月28日	平成23年7月4日～平成24年3月31日	平成24年4月1日～平成25年3月31日
	運行時間	6時10分始発～21時55分終発（一日22便）	平日 6時07分始発～22時07分終発（一日33便） 土休日 6時37分始発～21時07分終発（一日30便） 1／16から変更	平日 6時00分始発～22時00分終発（一日33便） 土休日 6時30分始発～21時00分終発（一日30便）
	運行間隔	45分間隔	30分間隔	同左
	所要時間	馬込沢駅～丸山3丁目～馬込沢駅 約20分	同左	同左
2. 目標人数	運行距離	一周総4.4km	同左	同左
	運賃	1乗車あたり大人170円、小人90円(未就学児は無料)(PASMO使用可能。)	同左	同左
3. 実施状況	当該年度目標	105人／日	運行から開始4カ月後に、一日平均乗車人数が200人を下回った場合中止を検討	293人／日
	最終目標	380人／日	一日平均 169.7人（述べ 15,271人）	黒字が見込まれる人数 393人／日 一日平均 367.1人（述べ 133,982人）
4. 前年度からの変更点等	利用者数	今年度目標(105人／日)はクリア。しかしながら変更となつた。その後地元から要望があり、接続改善を図るために1月16日にダイヤ改正を行つた。 ・7月4日から7月8日までの5日間、馬込沢駅前の道路工事の影響で、各日2便運休した。	7月21日に馬込沢駅を発着する東武鉄道野田線の時刻が変更となつた。その後地元から要望があり、接続改善を図るために1月16日にダイヤ改正を行つた。 ・小型バスの車両を変更した。	・馬込沢駅東口の民間駐車場で転回することにより、時間短縮を図り、運行本数を増加する。 ・平日ダイヤと土休日ダイヤを設定する。 ・町会代表との打ち合わせの結果、バス停留所を2か所廃止する。 ・ルート、運賃等については、町会代表との打ち合わせの結果、昨年度の実証実験と同様で行うことが良いとの意見が多數であったので、変更なしとする。 ・今年度もルート上で工事が予定されており、工事においては、一部運休する場合がある。(馬込沢駅東口、夜間工事、夏ごろ1～2週間程度) ・運行開始は7月4日を目標とし、3月末まで運行する。 ・運行開始から4カ月後に、一日平均乗車人数が200人を下回った場合、中止を検討する。
5. 発生した問題点		・バス停設置に伴う苦情 ・運行頻度に関する要望 ・工事による運休発生の懸念 ・運転手の休息所やトイレ等の問題。(事業者より) ・運行ルートに関する要望		-

表 2-3 バス実証実験の運行概要及び結果（田喜野井地区）

項目	平成22年度	平成23年度	平成24年度
路線定期運行	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅	同左	同左
運行事業者	京成バス株式会社	同左	同左
運行期間	平成22年12月13日～平成23年3月11日	平成23年7月4日～平成24年3月31日	平成24年4月1日～平成25年3月31日
運行時間	6時30分始発～22時00分終発（一日25便） 35分～45分間隔	平日 6時30分始発～22時00分終発（一日24便） 土休日 7時05分始発～21時15分終発（一日22便） 約40分間隔	同左
運行距離	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約35分	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約30分	片道約7.0km
所要時間			※予備車を用い平日に限り次の便に続行便を運行する。 なお、続行便であるため、都合により運行しないこともあ る。津田沼発 6時30分、7時05分、7時50分、8時30 分
1. 運行形態等	一周約7.0km	同左	
運行距離	一周あたり200円。（未就学児は無料）	同左	黒字が見込まれる人数 426人／日
運賃	1乗車あたり200円。（未就学児は無料）	運行から開始4カ月後に、一日平均乗車人数が200人 を下回った場合中止を検討	一日平均 235人／日
2. 目標人數	当該年度目標	320人／日	一日平均 266.2人（述べ 97,181人）
	最終目標	一日平均 192.3人（述べ 57,727人）	
	利用者数	320人／日	8月14日、11月12日及び13日、2月12日に、ワゴン車の法定点検や車検のため、運休した。
3. 實施状況	その他、考察等	今年度目標(90人／日)はクリア。しかしながら変更後の最終目標(320人／日)へは一日あたり約130人不足の懸念がある。また、車両の購入等を考えると、より上積みが必要。	・運行車両の窓ガラスの色が濃く圧迫感があるので、窓ガラスの色を変えて車いす乗客が乗車できるように、窓ガラスの交換に標準装備であること等を検討した結果、現状のまま運行することとした。 ・平日ダイヤと土休日ダイヤを設定する。 ・ルート、運賃等について市町会代表との打ち合わせが多くの発生したことから、運行間隔を見直し、約40分間隔とする。そのことにより、平日においては、昨年度に比べ1便減便となる。 ・平日ダイヤと土休日ダイヤを設定する。 ・昨年度は、津田沼駅周辺での渋滞により、運送する日が多く発生したことで、運行間隔を見直し、約40分間隔とする。そのことにより、平日においては、昨年度に比べ1便減便となる。 ・追加車両については、現在購入へ向けて、事業者と検討中である。 ・3か月に1回、車両点検をする必要があるため、3日程度運休日が発生する。 ・運行開始は7月4日を目標とし、3月末まで運行する。 ・運行開始から4カ月後に、一日平均乗車人數が160人を下回った場合、中止を検討する。
4. 前年度からの変更点等	延べ乗り残し乗客数	377人 運行日数89日のうち、58日で発生	1,743人
5. 発生した問題点		・バス停設置に伴う苦情 ・運行車両に関する要望・問題 ・工事による運休発生の懸念 ・津田沼駅付近の渋滞等の問題 ・予備車がないことによる問題 ・継続して運行して欲しい旨の要望	・運行車両に関する要望・問題。 ・予備車がないことによる問題。 ・12月21日に原付バイクと衝突事故が発生した。原因 は相手方の一時停止無視によるものである。 -

## 2.2. 公共交通不便地域の解消に向けた仕組みについて

地域住民、交通事業者、行政の3者による役割分担を定め、持続可能な公共交通サービスの基準を取りまとめた「公共交通不便地域解消に向けた（バス導入編）」を策定した。

### (1) 仕組みの概要

#### a) 役割分担

地域住民と一体の事業として継続するため、地域住民、事業者、行政との相互理解を深め、利用促進を図ることから、地域住民（組織）、事業者、行政の三者協働での運行を基本とする。

#### ■ 地域住民（組織）

- ①町会や自治会等を中心とした地域住民による地域組織が形成されること。
- ②運行計画（運行ルートやバス停留所等）検討を行うこと。
- ③運行ルートやバス停留所設置等に協力すること。
- ④利用促進を図ること。
- ⑤地域で発生する問題について対処すること。

#### ■ 事業者

- ①運行計画（運行ルートやバス停留所等）検討を行うこと。
- ②運行サービスの提供を行うこと。
- ③運行経費削減の努力をすること。
- ④利用者増加の努力をすること。

#### ■ 行政

- ①運行計画（運行ルートやバス停留所等）検討を行うこと。
- ②関係機関との調整を行うこと。
- ③地域住民（組織）が行う利用促進に対し助言を行うこと。
- ④運行経費に対して補助をすること。

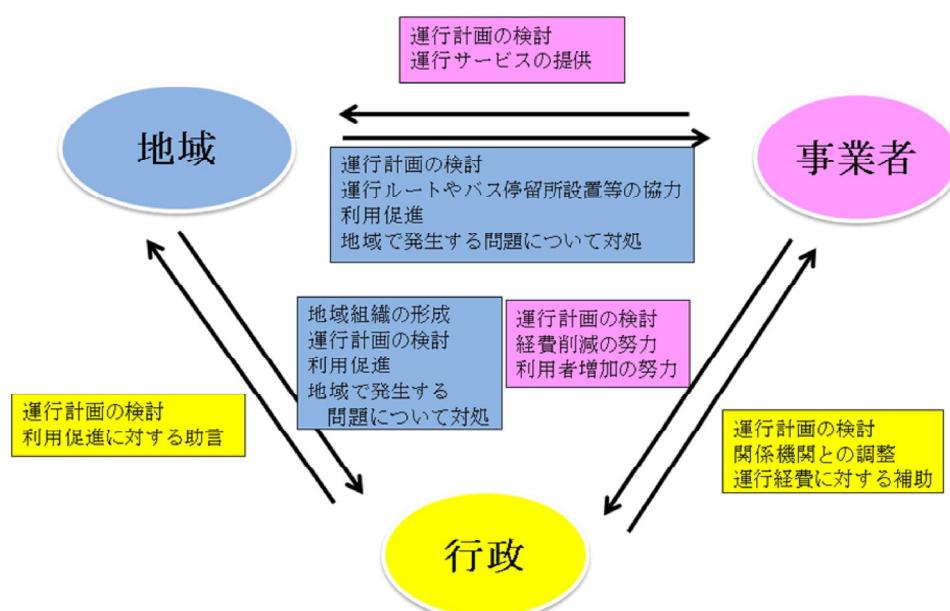


図 2-2 3者の役割分担

## b) 仕組みの内容

導入検討は、以下のとおりである。

### 1. 地域について

- ①公共交通不便地域であること。
- ②町会や自治会等を中心とした地域住民による地域組織が形成されること。

### 2. 事業者について

- ①道路運送法に規定する一般乗合旅客自動車運送事業を経営する者、もしくは経営する予定のある者とすること。
- ②安全を確保するため、バス協会加盟会社を基本とすること。  
(地域の安全上の問題等に熟知しており、既存バス路線への影響を考えていく必要もあることから、近接する既存バス路線運行事業者が望ましい。)

### 3. 運行ルート・ダイヤ

及び運賃等について

- ①既存バス路線への影響に配慮すること。

- ②近接する公共交通機関への連絡を基本とすること。

- ③三者協働で運行ルートやバス停留所設置を検討すること。

- ④基本とする時間当りの運行本数を検討すること。

(運行距離等の考え方)

- ⑤交通事業者の運賃体系に基づいた運賃を基本とすること。

運行経費の50%が、運賃収入等により確保出来る見込みが立った場合

試験運行へ

## c) 運行継続の判断基準

運行継続の判断基準は、試験運行も本格運行も運行経費の 50%を運賃収入等で確保するように規定している。

表 2-4 評価基準

	試験運行	本格運行
運行期間	・1年間を基本	—
評価基準	・6ヶ月の結果が運行経費の50%を収入等で確保できること。 ・基準を下回った場合、改善点を検討し、運行経費の50%を収入等で確保できる見込みが立った場合のみ試験運行期間を1年延長できる。	・毎年4月～9月までの結果が運行経費の50%を収入等で確保できること。 ・基準を下回った場合、改善点を検討し、運行経費の50%を収入等で確保できるようにする。 なお、2年連続で50%を確保できなかった場合は、運行を中止する。
運行補助	・運行経費から運賃収入等の経常収益を減じた赤字補填	・運行経費から前年の運行実績を基に算出した経常収益を減じた補助額事前内定方式

---

## (2) 3路線（八木が谷地区、丸山地区、田喜野井地区）の収支状況

3路線の収支は、いずれも仕組みの50%を確保できている。

表 2-5 3路線の収支状況（平成24年度）

	八木が谷地区	丸山地区	田喜野井地区
延べ利用者数	15,725人	22,404人	17,081人
一日平均利用者数	257.8人	367.3人	280.0人
収支率	57.1%	92.3%	68.2%

## (3) 連携計画の目標に対する評価

連携計画の目標では、「持続可能な公共交通サービスを提供するための基準や仕組みづくり」を行うこととしており、前述のとおり基準や仕組みを策定し、現在3地区において運行が可能となっていることから、目標は達成している。

## (4) 今後の想定課題

補助を経常費用の50%まで行うこととしていることから、収支率が50%に達していればよいとの安心感が生まれる可能性がある。

このため、収支については本来黒字を目指すべきであると考えられることから、安定的な運行を確保するための取り組みや、さらなる利用促進を図ることが課題と想定される。