

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。

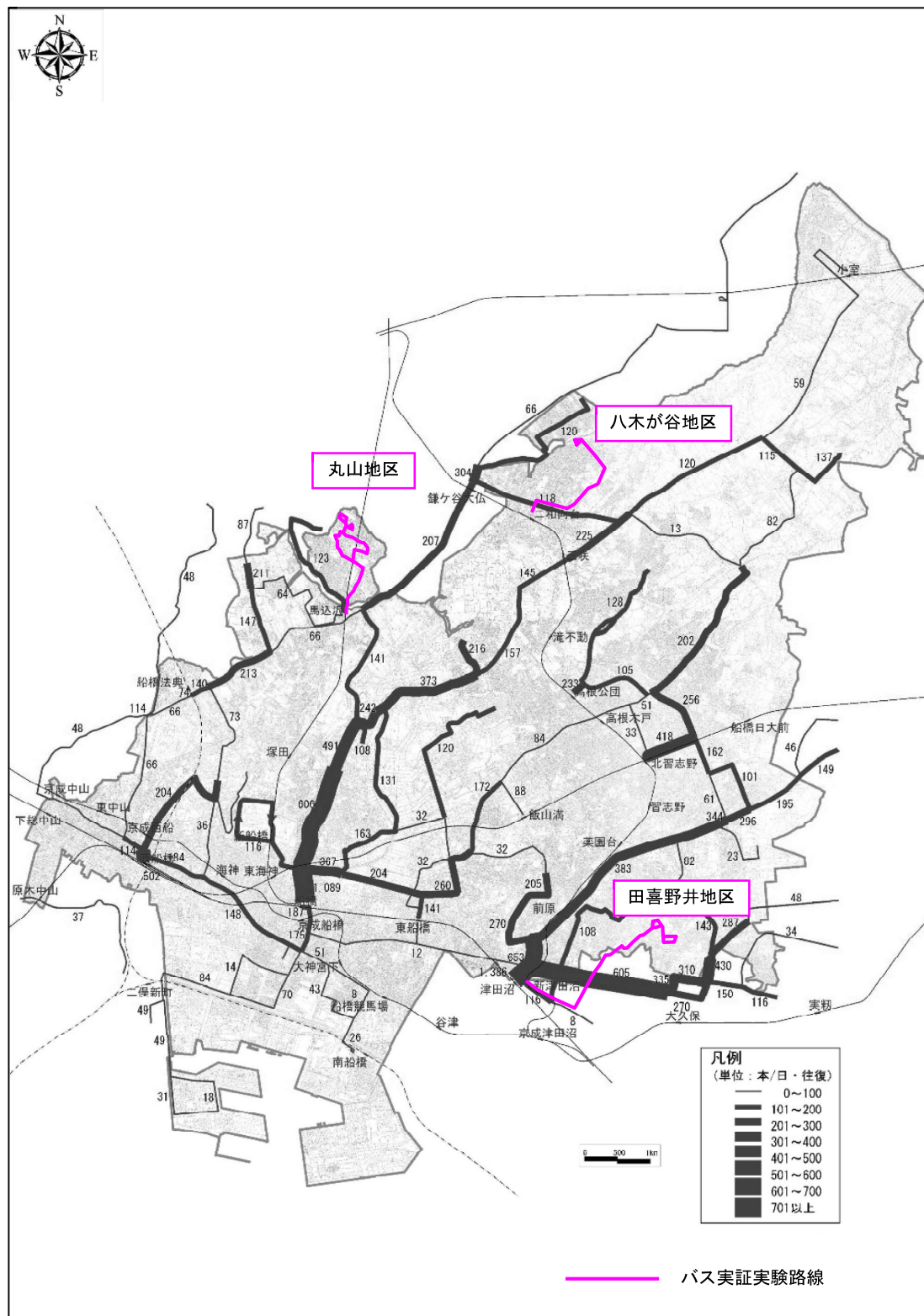


図 2-1 バス実証実験路線図

表 2-1 バス実証実験の運行概要及び結果（八木が谷地区）

項目	平成22年度	平成23年度	平成24年度
路線定期運行 運行事業者	八木が谷3丁目～八木が谷入口～二和向台駅 船橋新京成バス株式会社	同左	同左
運行期間	平成22年11月1日～平成23年1月31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
1. 運行形態等	運行時間 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）	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
	運行間隔 30分間隔	同左	同左
	所要時間 八木が谷3丁目～二和向台駅 約12分	同左	同左
	運行距離 片道約2.6km	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
2. 目標人数	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	246人／日
	最終目標 380人／日	一日平均 232.8人（述べ 63,321人）	黒字が見込まれる人数 447人／日
3. 実施状況	利用者数 今年度目標（105人／日）はクリア。しかしながら変更後の最終目標（380人／日）へは一日あたり約190人足りない。また、車両の購入等を考えると、より上積みが必要。	7月23日、24日にふなばし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ったため、二和向台駅入口～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。	・現在の始発バス停留所「八木が谷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ったため、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「八木が谷3丁目」降車場を新たな始発バス停留所に変更した。こちらの變更に伴い、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。
4. 前年度からの変更点等		八木が谷入口～八木が谷4丁目間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数であったので、変更なしとする。 ・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税金を使うことに対する苦情（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月以降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
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
1. 運行形態等	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） 30分間隔	同左
運行間隔	45分間隔	同左	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
運行距離	一周約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
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	293人/日
最終目標	380人/日	—	黒字が見込まれる人数 393人/日
3. 実施状況	<p>一日平均 169.7人（述べ 15,271人）</p> <p>今年度目標（105人/日）はクリア。しかしながら変更後の最終目標（380人/日）へは一日あたり約20人足りない。また、車両の購入等を考えると、より上積みが必要。</p>	<p>一日平均 297.7人（述べ 80,978人）</p> <p>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った。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った。</p> <p>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。</p>	<p>一日平均 367.1人（述べ 133,982人）</p> <p>・小型バスの車両を変更した。</p>
4. 前年度からの変更点等		<p>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。</p> <p>・平日ダイヤと土休日ダイヤを設定する。</p> <p>・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。</p> <p>・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数であったので、変更なしとする。</p> <p>・今年度もルート上で工事が予定されており、工事日においては、一部運休する場がある。（馬込沢駅東口、夜間工事、夏ごろ1～2週間程度）</p> <p>・運行開始は7月4日を目標とし、3月末まで運行する。</p> <p>・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。</p>	
5. 発生した問題点	<p>バス停設置に伴う苦情</p> <p>・運行頻度に関する要望</p> <p>・工事による運休発生への懸念</p> <p>・運転手の休憩所やトイレ等の問題。（事業者より）</p> <p>・運行ルートに関する要望</p>		

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	
	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 平成22年12月13日～平成23年3月11日 6時30分始発～22時00分終発（一日25便） 35分～45分間隔	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約35分 一周約7.0km	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約30分 約40分間隔	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約30分 約40分間隔	同左	同左
1. 運行形態等	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 平成22年12月13日～平成23年3月11日 6時30分始発～22時00分終発（一日25便） 35分～45分間隔	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約35分 一周約7.0km	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約30分 約40分間隔	津田沼駅～田喜野井地区～津田沼駅 約30分 約40分間隔	同左	同左
2. 目標人数	1乗車あたり200円。(未就学児は無料) 90人/日 320人/日 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人足りません。また、車両の購入等を考えると、より上積みが必要。	1乗車あたり200円。(未就学児は無料) 90人/日 320人/日 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人足りません。また、車両の購入等を考えると、より上積みが必要。	1乗車あたり200円。(未就学児は無料) 90人/日 320人/日 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人足りません。また、車両の購入等を考えると、より上積みが必要。	1乗車あたり200円。(未就学児は無料) 90人/日 320人/日 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人足りません。また、車両の購入等を考えると、より上積みが必要。	同左 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	同左 235人/日 黒字が見込まれる人数 426人/日 一日平均 266.2人 (述べ 97,181人)
3. 実施状況	その他、考察等	その他、考察等	その他、考察等	その他、考察等	同左	同左
4. 前年度からの変更点等	377人 運行日数89日のうち、58日で発生	377人 運行日数89日のうち、58日で発生	377人 運行日数89日のうち、58日で発生	377人 運行日数89日のうち、58日で発生	同左	同左
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 ・工事による運行発生時の懸念 ・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	バス停設置に伴う苦情 ・運行車両に関する要望・問題 ・工事による運行発生時の懸念 ・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	バス停設置に伴う苦情 ・運行車両に関する要望・問題 ・工事による運行発生時の懸念 ・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	バス停設置に伴う苦情 ・運行車両に関する要望・問題 ・工事による運行発生時の懸念 ・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	同左	同左

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て（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。

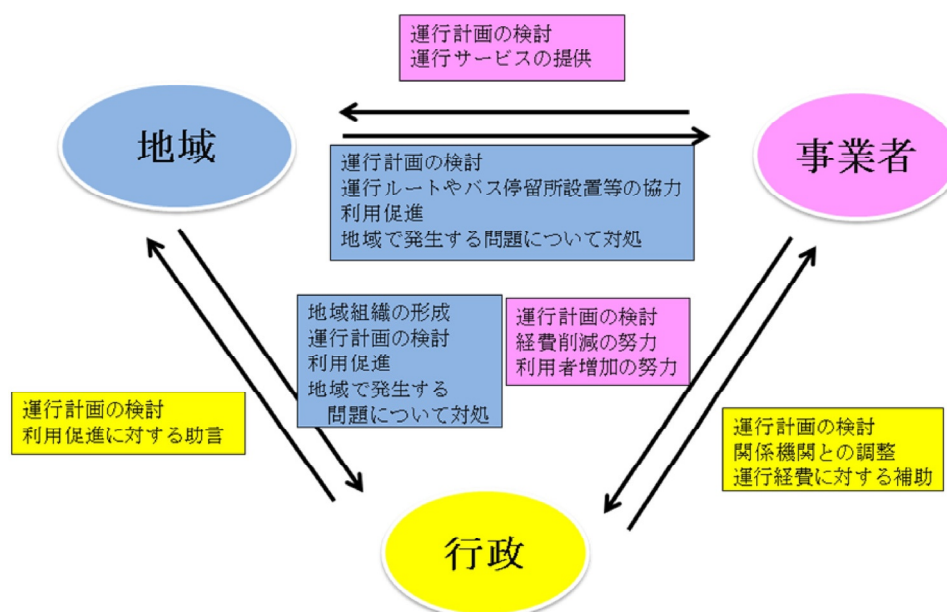
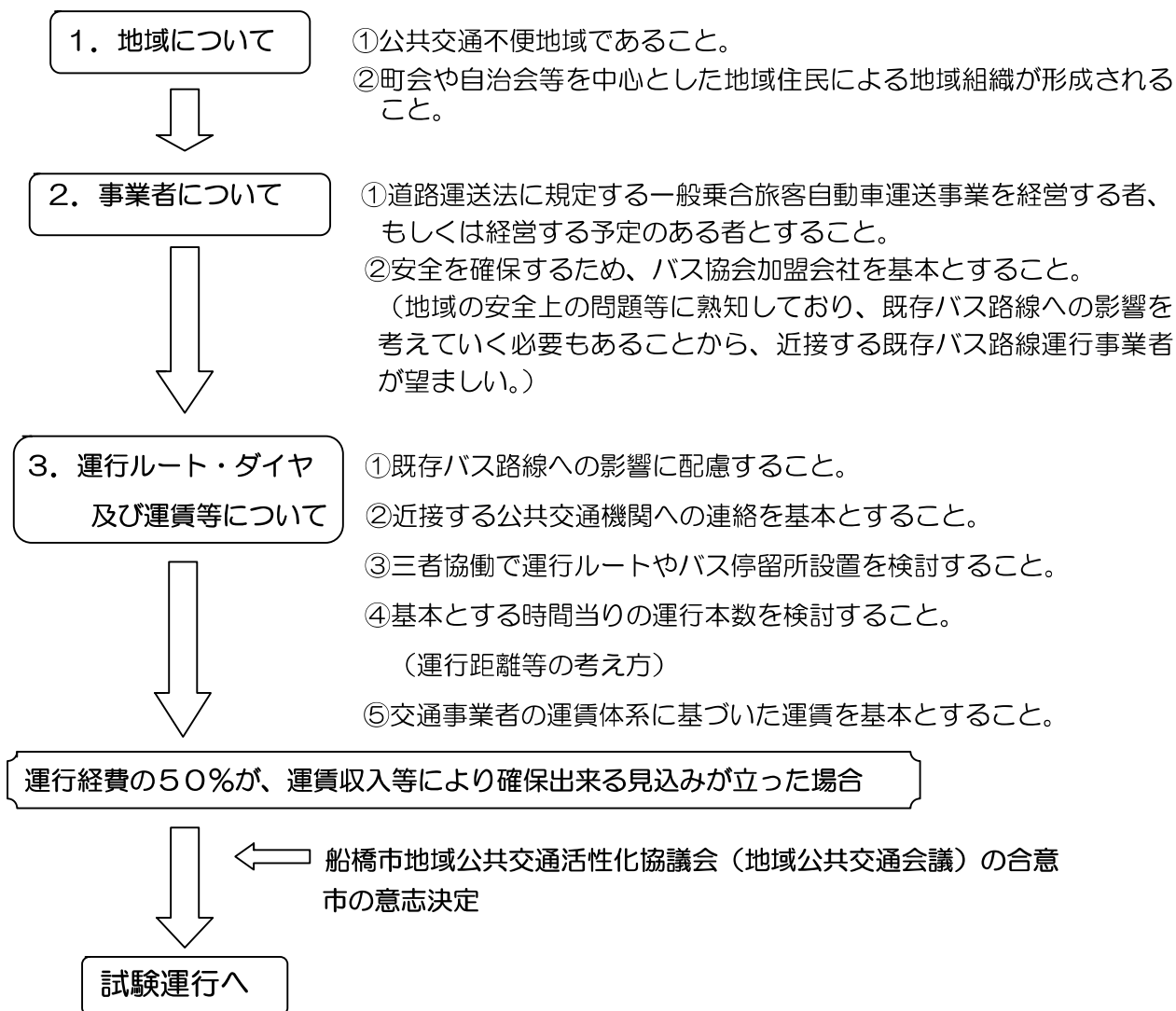


図 2-2 3者の役割分担

b) 仕組みの内容

導入検討は、以下のとおりである。



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	<ul style="list-style-type: none"> ・6カ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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。