

山武市公共交通に関する

市民意見交換会資料

目次

はじめに	1
1. 今回検討対象とする公共交通について	2
2. ご意見を頂きたい内容について	3
3. 新しい公共交通の具体的なイメージ（案）について	4
4. 今後のスケジュールについて	16

□ はじめに

山武市では、みんなで支える便利で快適な公共交通を実現するため、市内バス路線の再編など、新たな公共交通体系の実現に向けた検討を行っており、今年1月に1回目の市民意見交換会を開催し、山武市の新しい公共交通システムのイメージについて3つのイメージ案を説明させていただきました。

しかし、イメージだけでは良くわからないとの意見が多くありましたので、運賃や運行本数、運行ルートなど具体的な項目について検討した結果を、今回の市民意見交換会でご説明させていただきます。

なお、本日までご説明するイメージは「**原案**」であり、今後、皆様から頂いた意見を参考として、新しい公共交通システムの導入に向けた検討を進めていく予定です。

□ 本日のスケジュール

本日の意見交換会は、次のように進めたいと考えております。

1. 開会
2. 今回検討対象とする公共交通について（5分程度）
 - ・現在、山武市で計画している公共交通について説明します。
3. ご意見を頂きたい内容について（5分程度）
 - ・本日の意見交換会でご検討頂きたい内容や今後の進め方について説明します。
4. 新しい公共交通の具体的なイメージについて（15分程度）
 - ・山武市が考えた新しい公共交通の3つの具体的なイメージについて説明します。
5. 意見交換（60分程度）
 - ・積極的なご意見をお聞かせください。
6. 閉会

1. 今回検討対象とする公共交通について

公共交通サービスとは、誰もが利用できる交通サービスですが、この公共交通の概念には大きく2つのタイプがあります。

ひとつは、路線バスやタクシーなどに代表される『**一般公共交通サービス**』といわれるもので、できるだけ多くの人が利用できるように考えられた交通サービスです。

もうひとつは、福祉タクシーや介護サービスなどに代表される『**福祉公共交通サービス**』といわれるもので、一人で路線バスなどを利用することができない方を対象に、病院や介護施設等への移動のため、個々の方の要望に合わせて対応することを考えた交通サービスです。

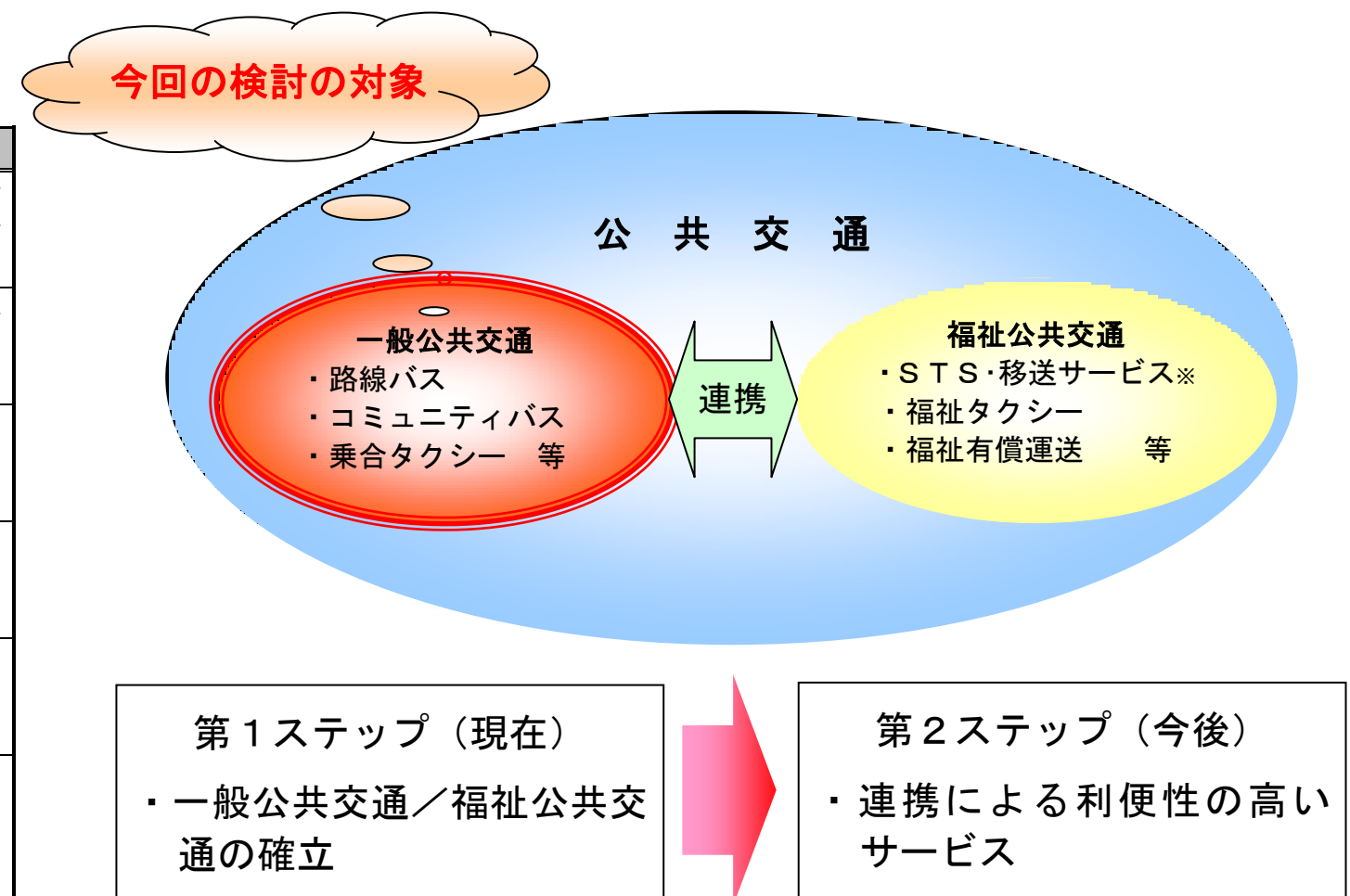
そのため、ひとつの交通システムで、この2つのサービスに対応することは非常に困難と考えられます。

今回検討している新しい公共交通システムは、このうち『一般公共交通サービス』を中心とした公共交通です。

なお、山武市では、第1ステップとして、福祉公共交通サービスについては現在実施している福祉タクシー料金助成や福祉有償運送等によりサービス提供を行い、一般公共交通については、市民ニーズを的確に捉えた上で地域公共交通会議や地域公共交通活性化協議会で検討を重ね、関係機関と連携のとれたサービスの提供を目指すこととしています。その後、第2ステップとして両者が連携したよりバランスのとれた利便性の高い公共交通システムの構築を目指すこととしております。

表 《 福祉公共交通と一般公共交通に求められる機能・特性 》

	福祉公共交通	一般公共交通
対象者	・一人での利用（乗降）が困難な高齢者や身体障がい者など特定の利用者。	・一人での利用（乗降）ができる不特定の利用者。（健常者だけでなく高齢者や身体障がい者を含む）
連絡性	・点と点間の移動性が求められる。（ドア・トゥ・ドア性）	・最大公約数的なサービスが求められる。
速達性	・一般公共交通に比べると、速達性は求められない。	・福祉交通より速達性は求められる。
定時性	・一般公共交通に比べると、定時性は求められない。	・福祉交通より定時性は求められる。
大量輸送性	・個別輸送であるため、ワゴン車・乗用車で対応。	・乗合型であるため、需要に応じた車両で対応。
乗車のしやすさ	・バリアフリー化車両が必要であり、また、リフト付き車両などの特殊な車両が必要とされる。また、乗務員等についても介護補助も求められる場合がある。	・バリアフリー化が望まれる。（現実には全ての車両では対応していない）



※ S T S ・移送サービス：既存の公共交通（バス等）を利用できない移動困難者に対して特別に仕立てたリフト付きバンやタクシーなどの車両により会員等を対象とした限定サービス。

2. ご意見を頂きたい内容について

- これから説明する3つの新しい公共交通システムの具体的なイメージについて、皆さんが利用しやすいと思われる公共交通システムについてお聞かせください。
- 説明した具体的な計画案について、見直しが必要と考えられることがありましたらお聞かせください。(運行ルートや運賃、運行本数など、どのようなことでも結構です)
- 新たな公共交通システムについて、民間の交通事業者のみで導入・維持していくことは非常に困難な状況であるため、山武市の負担が必要となります。このことについてどのようにお考えかお聞かせください。

3. 新しい公共交通の具体的なイメージ（案）について

3. 1 イメージ1：コミュニティバスによる公共交通システム

(1) システムの概要

蓮沼・松尾地区、山武地区、成東地区の3つの地区内を循環運行する『コミュニティバス』と、各地区を連絡する『基幹バス』からなる公共交通システムです。

○ 運行台数

運行間隔 60 分とし、コミュニティバス 5 ルートで 5 台、基幹バス 1 ルートで 2 台の運行としています。

○ 運行ルート（次頁参照）

□ コミュニティバス

- ・蓮沼・松尾地区内ルート：松尾駅から蓮沼地区等の海側を回るルート（蓮沼・松尾ルート1）と、松尾駅から山室地区等の山武地区側を回るルート（蓮沼・松尾ルート2）の2ルートです。
- ・山武地区内ルート：日向駅から板川地区等の北側を回るルート（山武ルート1）と、日向駅から植草地区等の南側を回るルート（山武ルート2）の2ルートです。
- ・成東地区内ルート：成東駅から海岸方面、富士見台地区等を回る1ルート（成東ルート）です。

※ 蓮沼・松尾ルート1と成東ルート、蓮沼・松尾ルート2と山武ルート1は途中に乗換えポイントがあり、基幹バスを経由しないで地区間を移動することができます。

□ **基幹バス**：オライはすぬま～松尾 I T 保健センター～松尾駅～成東駅～山武市役所～成東病院～ラパーク成東～成東駅～日向駅～さんぶの森元気館を回るルートです。

※ オライはすぬま～松尾 I T 保健センターまでは、空港シャトルバスが運行されています。

○ 運賃

コミュニティバス・基幹バスともに運賃はどこまで利用しても**片道 200～300 円程度**を想定しています。

（イメージ1の公共交通システムを運行するために必要な経費のうち、利用者負担割合が1/4程度になると考えられます。）

また、コミュニティバスと基幹バスやコミュニティバス相互間は、無料で乗換えられるよう検討しています。

○ 運行本数

コミュニティバス、基幹バスとも**1時間に1本程度の運行**を想定しています。なお、コミュニティバスの運行方向は1時間ごとに右回り・左回りで運行されます。また、松尾駅、成東駅、日向駅などの乗換えポイントでは運行ダイヤを調整し、なるべく少ない待ち時間で乗り換えられるよう配慮します。

○ 所要時間

□ **コミュニティバス**：各ルートとも**1周 60 分以内**としています。時刻表どおりに運行するため、**3つのイメージのなかでは最も予定どおりに移動**できると考えられます。

□ **基幹バス**：オライはすぬま～さんぶの森元気館まで**約 50 分**で連絡します。

○ 運行に要する費用

イメージ1の公共交通システムを運行するために**必要な費用は年間約 9 千万円**になると想定しています。また、年間 2～3 千万円程度の運賃収入があると見込んだ場合の**公的負担額は年間 6～7 千万円程度**になると想定されます。

表 近隣市町の運賃

市町村名	名称	運賃(円)	備考
東金市	市内循環バス（福岡路線）	200	
八街市	ふれあいバス	200	
富里市	さとバス	200	
茂原市	市民バス	200	
いすみ市	いすみシャトルバス	500/200	夷隅地域内は 200 円
	いすみ市路線バス	100～200	距離別
横芝光町	町内循環バス	100	
芝山町	ふれあいバス	200	

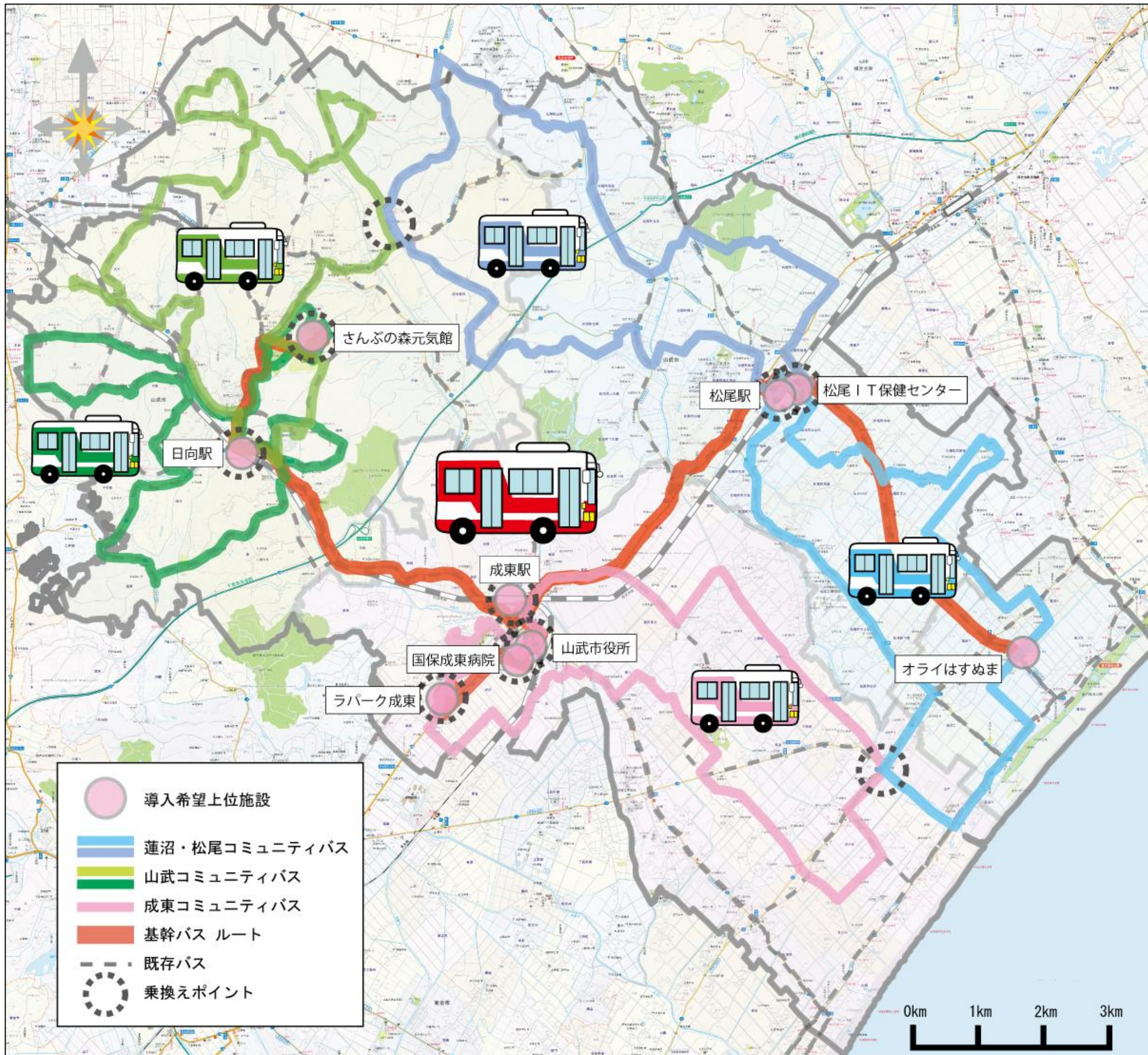


図 イメージ1の運行ルート

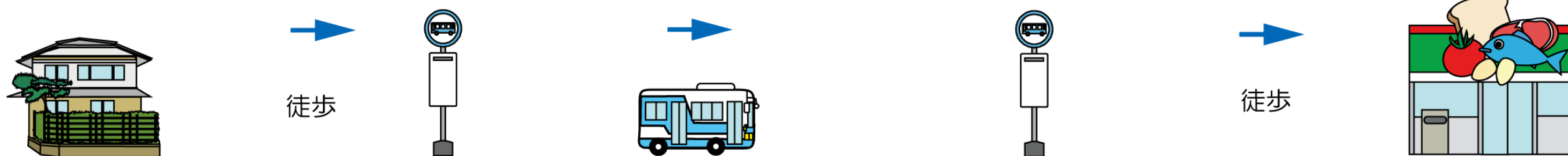
○ 利用方法

イメージ1の利用方法は、これまでの路線バス、山武市巡回バスと同様の利用方法です。

例：自宅から地区内の商店へ行く場合

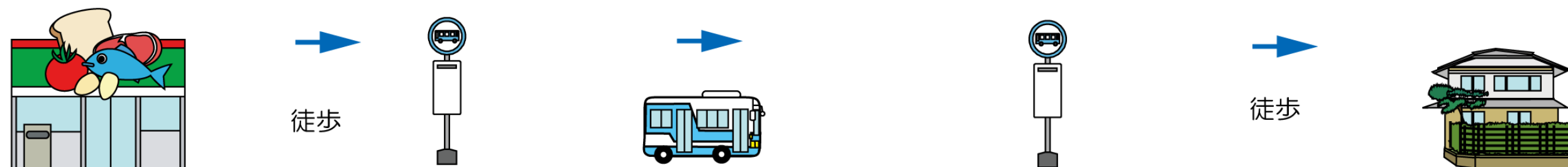
出かける時

①自宅近くのバス停へ → ②コミュニティバスに乗車 → ③目的地近くのバス停へ到着 → ④目的地へ到着



帰る時

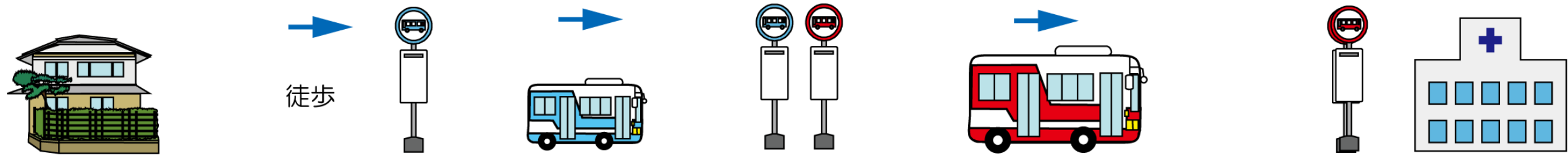
①外出先近くのバス停へ → ②コミュニティバスに乗車 → ③自宅近くのバス停へ到着 → ④自宅へ到着



例：自宅から地区外の病院へ行く場合

出かける時

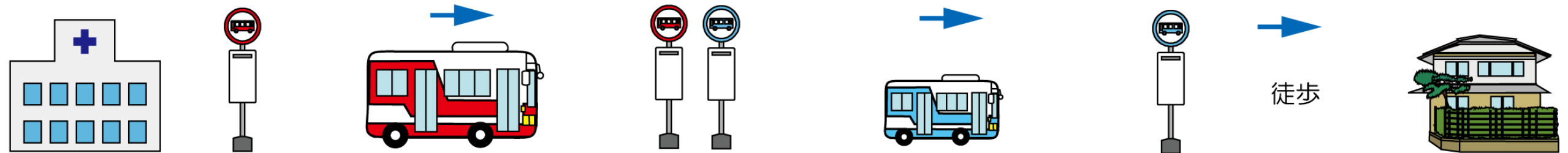
- ①自宅近くのバス停へ → ②コミュニティバスに乗車 → ③基幹バスに乗換え → ④目的地へ到着



※運行ダイヤを調整し、なるべく少ない待ち時間で乗り換え出来るよう配慮します。

帰る時

- ①外出先のバス停へ → ②基幹バスに乗車 → ③コミュニティバスに乗換え → ④自宅近くのバス停へ到着



※運行ダイヤを調整し、なるべく少ない待ち時間で乗り換え出来るよう配慮します。

3. 2 イメージ2：乗合タクシーによる公共交通システム

(1) システムの概要

事前に電話などで予約することにより、自宅や外出先までタクシー（ワゴン車等）が迎えに来てくれて、市内であればどこでも運んでくれる公共交通システムです。ただし、相乗りの利用となるため、出発地に迎えに来てくれるまでの時間や、目的地に到着するまでにかかる時間は長くなると考えられます。

○ 運行台数

他地域の事例を参考に 10 台で運行します。

○ 運行ルート（次頁参照）

決められた運行ルートはありません。

○ 運賃

市内を蓮沼・松尾、山武、成東の3つの地区に分け、**地区内は 300～400 円程度、地区外への移動は 500～600 円程度**の運賃を想定しています。（イメージ2の公共交通システムを運行するために必要な経費のうち、利用者負担割合が1/4程度になると考えられます。）

なお、地区外へ移動する場合でも、移動距離が短い場合には地区内と同じ運賃で移動できるように検討しています。

表 近隣市町の運賃

市町村名	名称	運賃（円）	備考
酒々井町	ふれ愛タクシー	300／500	成田赤十字病院・日医大北総病院は 500 円
芝山町	あいあいタクシー	200／300	国保多古病院は 300 円
いすみ市	夷隅乗合タクシー	300	

○ 運行本数

運行ダイヤはなく**利用者の希望がある場合に運行**されます。ただし、利用者が多い場合には、乗合タクシーの運行エリアが広いため、**3つのイメージの中で最も長く待たされることがあると考えられます。**（既に導入されている他の事例では最大で30分ぐらい待たされる場合があります。）

○ 所要時間

乗合タクシーの運行エリアが広いため、**他の利用者の有無により、目的地までの移動にかかる時間は大きく変動**します。そのため、**3つのイメージの中で最も目的地までの移動時間が多くかかる場合がある**と考えられます。

○ 運行に要する費用

イメージ2の公共交通システムを運行するために**必要な費用は年間1億1千万円程度**になると想定しています。また、年間3～4千万円程度の運賃収入があると見込んだ場合の**公的負担額は年間7～8千万円程度**になると想定されます。

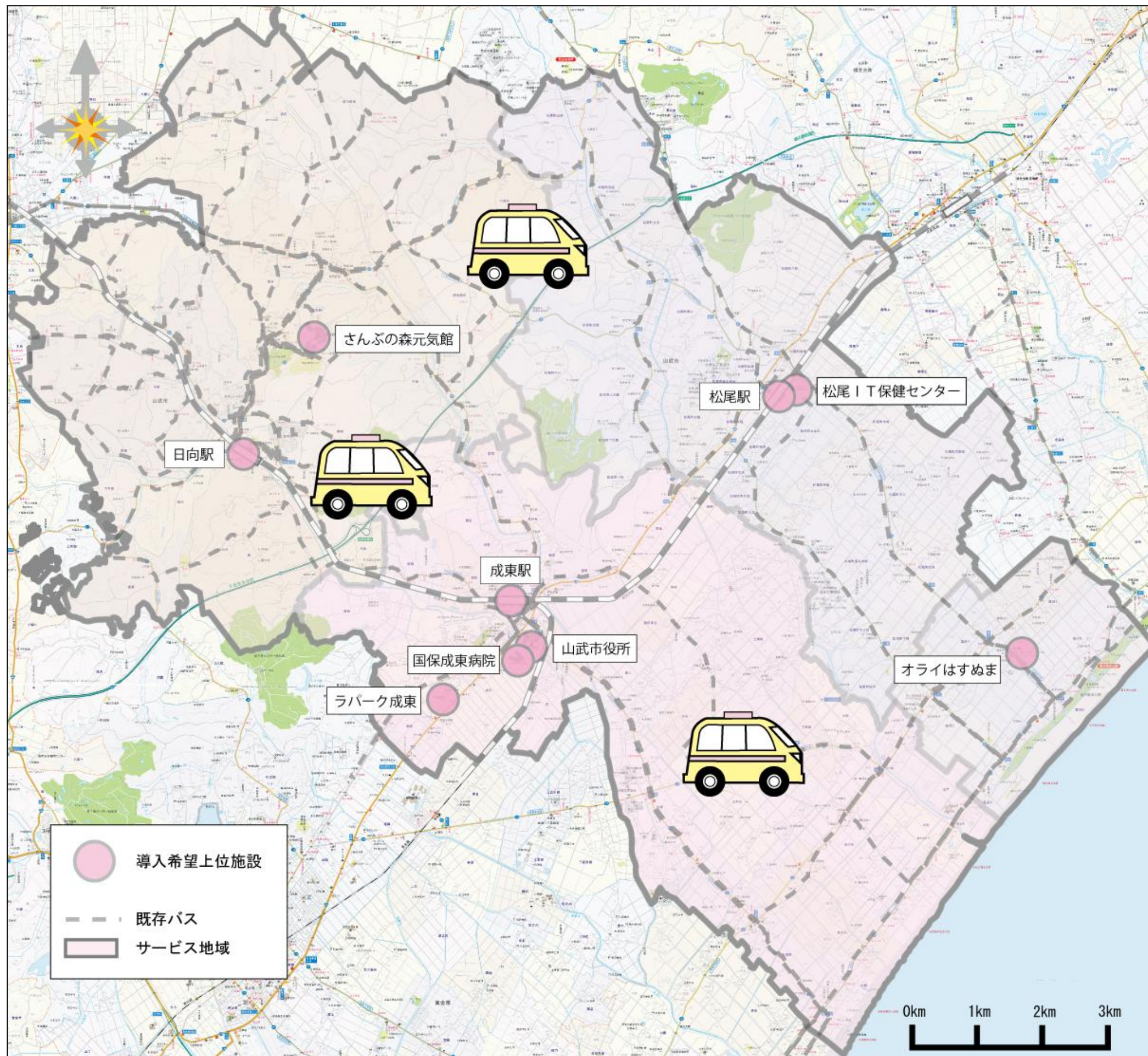


図 イメージ2の運行地域

○ 利用方法

イメージ2の利用方法は、以下のとおりです。

例：自宅から病院へ行く場合

出かける時

①自宅から予約 ※往復予約も可能です。

電話から
(オペレーターが対応)

電話から
(オペレーターが対応)

FAXから

携帯電話・パソコンから
(予約サイト・メール)

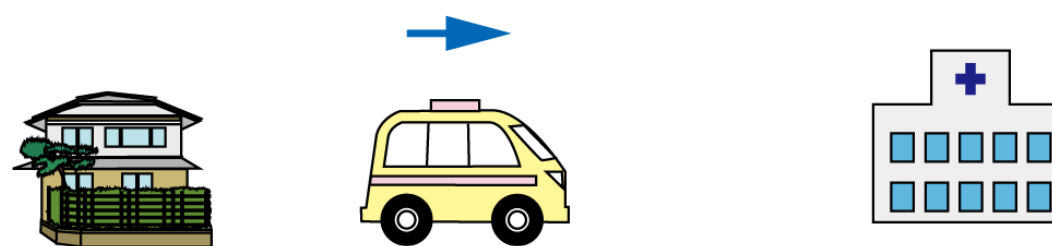
〇時に△△病院まで
お願いします。



②自宅の玄関前にお迎え



③目的地へ到着



※他の利用者の自宅や目的地を経由するため、時間がかかる場合があります。

帰る時

①外出先から予約 ※往復予約した場合は不要です。

電話から (オペレーターが対応)

電話から (オペレーターが対応)

携帯電話・パソコンから
(予約サイト・メール)

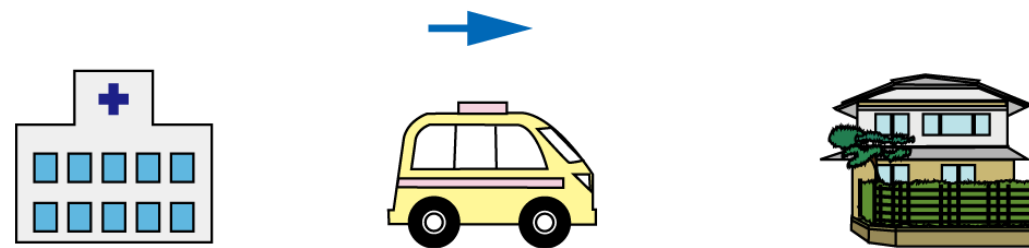
〇時に自宅までお願いします。



②外出先にお迎え



③自宅の玄関前へ到着



※他の利用者の自宅的地を経由するため、時間がかかる場合があります。

3. 3 イメージ3：連携型による公共交通システム

(1) システムの概要

地区内だけを移動できる乗合タクシーと各地区の拠点間を繰り返し連絡する基幹バス（中型バス等）を組み合わせた公共交通システムです。

事前に電話などで予約することにより、自宅や外出先までタクシー（ワゴン車等）が迎えに来てくれて、地区内であればどこでも運んでくれる公共交通システムです。また、地区外への移動については鉄道駅などで基幹バスに乗り継いで移動することができます。

乗合タクシーは、地区内利用に限られているため、待ち時間や目的地までの移動時間はイメージ2に比べて短くなると考えられます。また、地区外への移動については、乗り継ぎが必要となりますが、決まったルート・ダイヤを1時間に1本程度運行している基幹バスで移動するため、基幹バスのルートになっている市役所などの利用者が多い施設にはイメージ2よりも短い時間で到着することができると考えられます。

○ 運行台数

運行間隔 60 分とした場合、基幹バス 1 ルートを 2 台で運行します。また、乗合タクシーは 6 台で運行します。

○ 運行ルート（次頁参照）

地区間を連絡する基幹バスの運行ルートはイメージ1と同じです。また、地区内を運行する乗合タクシーは決められた運行ルートはありません。

○ 運賃

各地区内で運行する乗合タクシーの運賃は 300～400 円程度を想定しています。また、基幹バスに乗り継ぐ場合は無料で乗り継げるよう検討しています。基幹バスだけを利用する場合の運賃は 100～200 円程度を想定しています。（イメージ3の公共交通システムを運行するために必要な経費のうち、利用者負担割合が約 1/4 程度になると考えられます。）

なお、地区間を移動する場合でも、移動距離が短い場合には地区内と同じ運賃で移動できるように検討しています。

○ 運行本数

乗合タクシーについては、運行ダイヤはなく 利用者の希望がある場合に運行されます。ただし、利用者が多い場合には、待たされる場合がありますが運行するエリアが狭いため イメージ2よりも長く待つことは少ないと考えられます。（概ね 20 分以内の待ち時間となると考えられます。）

○ 所要時間

他の利用者の有無により、目的地までの移動にかかる時間は変動しますが、運行するエリアが狭いため、イメージ2よりも短い時間で目的地へ到着できると考えられます。

○ 運行に要する費用

イメージ3の公共交通システムを運行するために 必要な費用は年間 1 億 1 千万円程度になると想定しています。また、年間 3～4 千万円程度の運賃収入があると見込んだ場合の 公的負担額は年間 7～8 千万円程度になると想定されます。

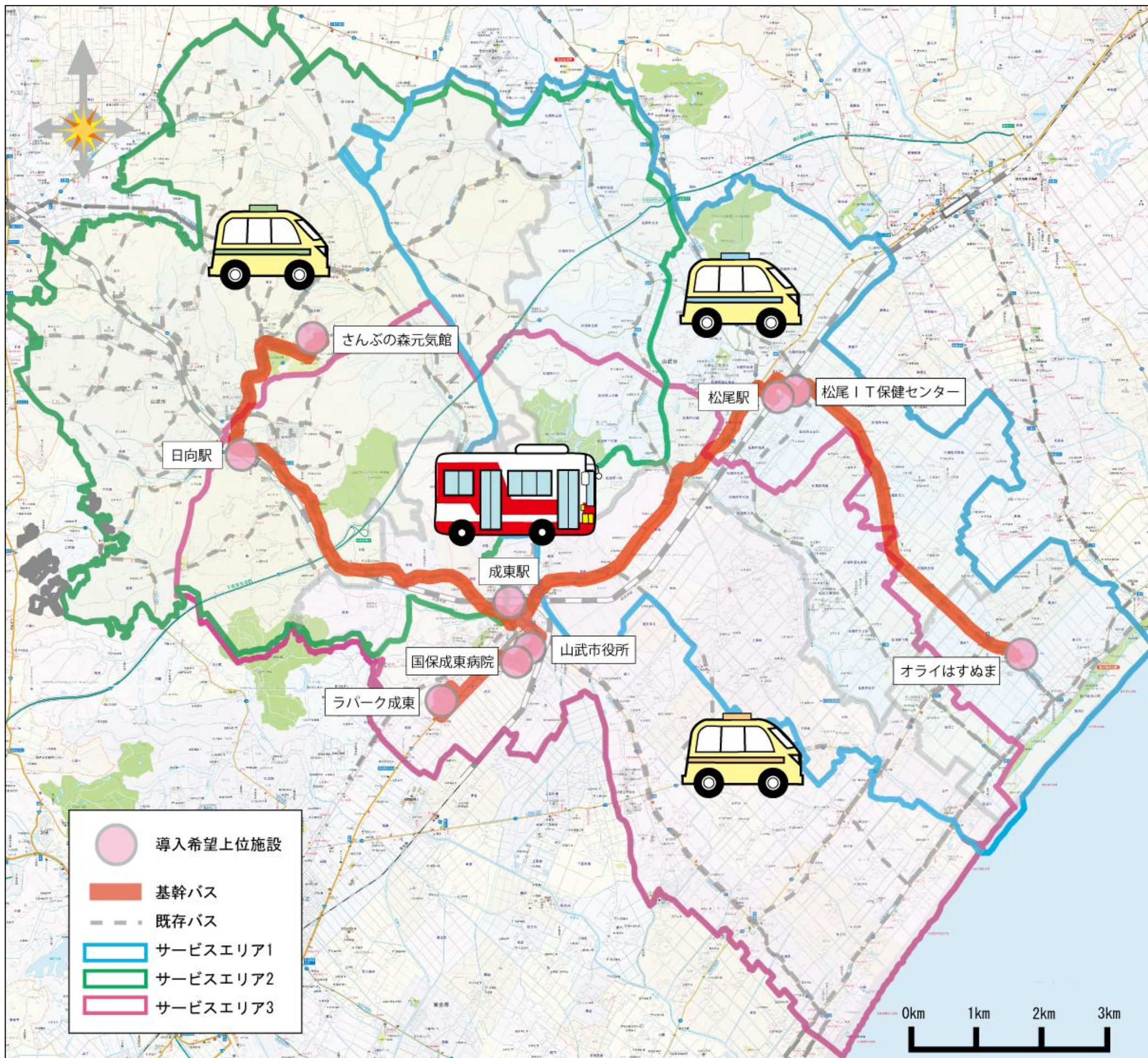


図 イメージ3の運行ルート

○ 利用方法

イメージ3の利用方法は、以下のとおりです。

例：自宅から地区外の病院へ行く場合

出かける時

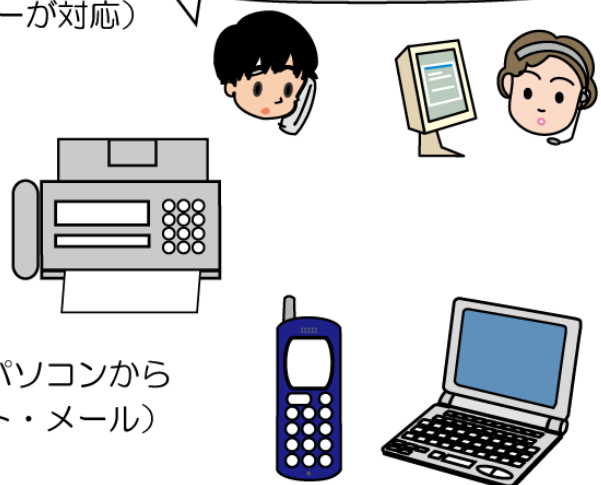
①自宅から予約 ※往復予約も可能です。

電話から
(オペレーターが対応)

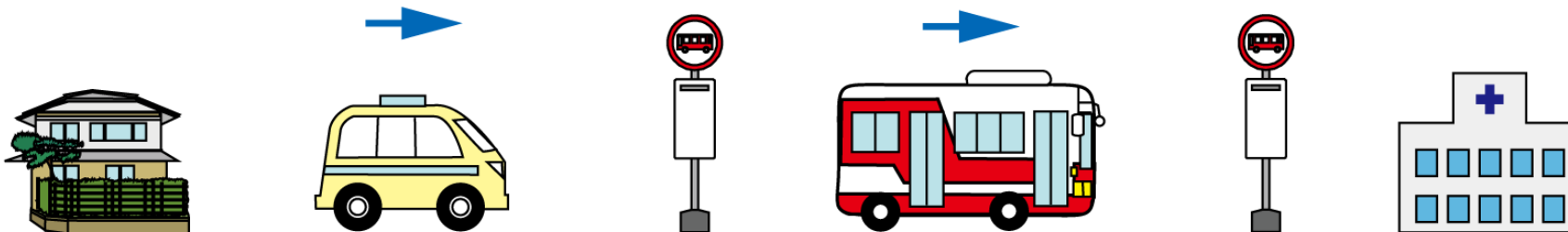
自宅までお願いします。
〇時の基幹バスにに乘ります。

FAXから

携帯電話・パソコンから
(予約サイト・メール)



➡ ②自宅の玄関前にお迎え ➡ ③基幹バスに乗換え ➡ ④目的地へ到着



※他の利用者の自宅や目的地を
経由するため、時間がかかる場合があります。

※基幹バスは1時間に1本程度運行しており、
乗車予約は不要です。

帰る時

①外出先から予約 ※往復予約した場合は不要です。

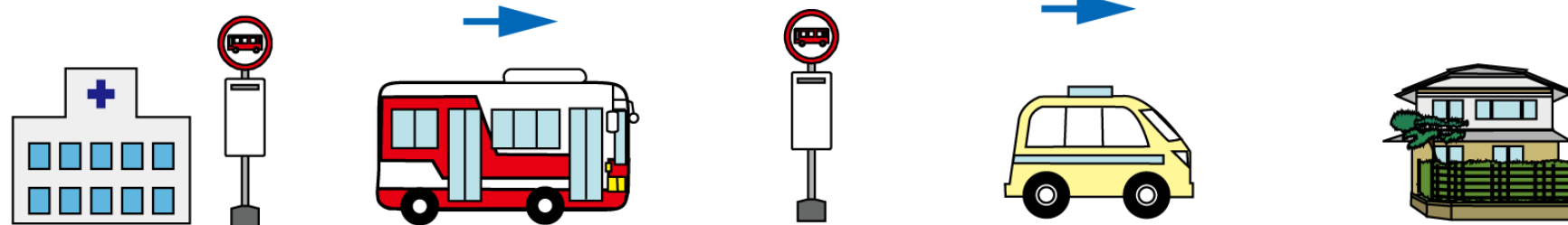
電話から (オペレーターが対応)

〇時の基幹バスにに乘ります。
自宅までお願いします。

携帯電話・パソコンから
(予約サイト・メール)



➡ ②基幹バスに乗車 ➡ ③乗合タクシーに乗換え ➡ ④自宅へ到着
(玄関前)



※基幹バスは1時間に1本程度運行しており、
乗車予約は不要です。

※他の利用者の自宅や目的地を
経由するため時間がかかる場合があります。

※地区内の移動は、乗合タクシーの利用方法と同じです。

3. 4 3つのイメージの比較

3つのイメージを比較すると次のように考えられます。

(1) 利用者からみたサービス面の比較

各イメージの利用者からみたサービス状況は次のとおりです。

比較ポイント	イメージ1 (コミュニティバス)	イメージ2 (乗合タクシー)	イメージ3 (連携型)
事前登録・予約の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・事前に登録していただく必要はありません。 ・利用の際、予約の必要はありません。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事前登録(住所・氏名等)する必要があります。 ・また利用に際しては、電話・FAX・インターネット等での予約が必ず必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーを利用する場合には、事前登録(住所・氏名等)し、利用時に電話・FAX・インターネット等での予約が必ず必要です。 ・基幹バスだけ利用する場合には必要ありません。
ドア・トゥ・ドア性	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停やバス路線まで出て行く必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・出発地や目的地のすぐそばまで利用できます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の移動については、出発地や目的地のすぐそばまで利用できます。 ・ただし、基幹バス利用時にはバス停まで出て行く必要があります。
地域のカバー性	<ul style="list-style-type: none"> ・バスルート沿線しかカバーできません。(約85%の市民が利用可能、面積では市域の約50%をカバー) 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内をすべてカバーすることができます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内をすべてカバーすることができます。
速達性	<ul style="list-style-type: none"> ・3つのイメージの中で速達性は最も高くなると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市全域の利用者の出発地や目的地を経由するため、目的地までの移動時間が多くかかる場合があると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・両者の特性を持っていますが、乗合タクシーについては、地区内のみ利用者が出発地や目的地を経由するため、目的地までの移動時間がイメージ2より多くかかることは少ないと考えられます。

比較ポイント	イメージ1 (コミュニティバス)	イメージ2 (乗合タクシー)	イメージ3 (連携型)
定員	<ul style="list-style-type: none"> ・中型バスで運行するので乗れない場合はほとんどないと考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・普通車やワゴン車などで運行するので、利用者が集中した場合は、予約できないことがあると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・両者の特性を持っていますが、イメージ2より乗合タクシーの運行エリアが狭いため、予約できないことは少ないと考えられます。
乗り継ぎ性	<ul style="list-style-type: none"> ・バスルート沿線以外の目的地に行くためには、乗り継ぐ必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内であればどこでも乗り継ぎなしに移動できます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内であればどこでも移動できますが、地区外へは基幹バスへの乗り継ぎが必要となります。
定時性	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤどおりに運行するため定時性は高いです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が多い場合、目的地へ到着するまでの時間が大きく変動する(かかる)場合があると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・両者の特性を持っていますが、イメージ2より乗合タクシーの運行エリアが狭いため、目的地までの移動時間が大きく変動する(かかる)ことは少ないと考えられます。
待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> ・60分間隔で運行されます。ダイヤに合わせて行動することにより待ち時間はほとんどありません。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事前予約により利用したい時間に運行されます。しかし、予約が集中した場合は30分以上待つことがあると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・両者の特性を持っていますが、イメージ2より乗合タクシーの運行エリアが狭いため、待ち時間は短くなると考えられます。
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスと基幹バスの両方を乗り継いだ場合でも200~300円程度で利用することができ、3つのイメージ中で最も安く利用できると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・同一地区内は300~400円程度、地区間は500~600円程度で利用することができ、3つのイメージの中では最も運賃は高くなると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーだけの利用や、基幹バスに乗り継ぐ場合は300~400円程度で利用することができます。また、基幹バスだけを利用する場合は100~200円程度で利用することができ、イメージ1と2の中間的な運賃となると考えられます。

(2) 費用等からみた比較

【メモ】

各イメージの費用面等からみた比較は次のとおりです。

比較ポイント	イメージ1 (コミュニティバス)	イメージ2 (乗合タクシー)	イメージ3 (連携型)
導入費用 (ランニングコスト)	・ 運行経費としては年間約9千万円が必要と考えられます。	・ 運行経費としては年間約1億1千万円が必要と考えられます。	・ 運行経費としては年間約1億1千万円が必要と考えられます。
公的負担額	・ 2~3千万円程度の運賃収入があると見込んだ場合、年間6~7千万円程度、市からの負担が必要となると想定されます。	・ 3~4千万円程度の運賃収入があると見込んだ場合、年間7~8千万円程度、市からの負担が必要となると想定されます。	・ 3~4千万円程度の運賃収入があると見込んだ場合、年間7~8千万円程度、市からの負担が必要となると想定されます。
既存の公共交通機関への影響	・ 既存の公共交通機関への影響は最も少ないと考えられます。	・ バス・タクシーとの競合が高く、市内を運行する全ての路線バスが無くなる場合も考えられます。	・ バス・タクシーとの競合があり、2つのイメージの中間的な影響があるものと考えられます。

以上の3つのイメージの特徴を踏まえ、皆様が利用したいとお考えのイメージについて、別紙のアンケートにてお答えください！！

4. 今後のスケジュール

新しい公共交通システムの導入スケジュールは次のように考えています。

