

先進地視察報告

平成 2 1 年 1 2 月 4 日

先進地視察報告

1. 視察概要

視察日時：H21年11月24日（火）

視察先：千葉県いすみ市、芝山町

参加者：一宮町地域公共交通活性化協議会委員：

玉川会長、平野殿（久我委員代理）、齋藤委員、森田委員、齊田委員（奈良委員代理）、矢野委員、露崎委員、河野委員

事務局（一宮町）：小柳委員、土屋委員

トーニチコンサルタント：宍戸、河合

（計12名）

2. ヒアリング結果

（1）いすみ市

いすみ市 市内バス

H18年度に地域総合交通連携計画を策定し、H19年12月から試行運行として、市内循環線2路線と、地域巡回路線9路線で市内バスの運行を開始。翌年、利用者の増加が見込めない2路線は試行運行をもって終了とし、JR外房線との接続を重視したダイヤに変更し本格運行を開始。

地域循環路線では、自由に乗降できる区間が設定されている。

車両がバリアフリー対応でないこと、1台の車両で複数の路線をカバーするため利用者のニーズに十分に対応できていないことが指摘されている。

運行本数：7路線、8本/日（市内循環線）

運賃：200円

運行日：毎日（市内循環線）

運行時間：7-17時

車両：委託事業者から借用



導入の経緯

合併によりいすみ市が誕生したが、合併当初は民間の路線バスの運行は一路線もなく、旧3町においてコミュニティバスや乗合タクシーが運行されていたものの、いすみ市として交通空白地帯の解消や交通弱者対策に対応するために、運行体系の見直しや路線の新設などの対策を実施する必要があった。

システム選定の理由

いすみ市は人口 15,000 人、面積 157.5km² と規模が大きく、市内で中心となる核が分散していたことから、人の流れがばらばらであったため、デマンド交通では対応できないと判断し、バスで対応することに至った。

導入において苦労した点、工夫した点

利用者のターゲットを免許非保持者として、彼らの生活の足を確保するために導入。バス路線は、行政区ごとの免許非保持者の人口によって設定したとのこと。

現在、収支率3割を目標と設定しており、試行運行から本格運行に移行する際も収支率を1つの判断材料としたとのこと。

利用状況

本格運行時より、定期券や回数券の販売を開始したこともあり、学生の利用が多くなっている。特に今まで家族等に送迎をしてもらっていた学生がバス利用に転換しているとのこと。

路線バスと他の交通システムとの関係

いすみ市では、路線バスのほかに福祉タクシー（70歳以上の方対象、年間利用回数24回まで）と、デマンド交通も運行。

福祉タクシーは、利用回数が制限されていることからバス路線とのすみ分けがなされている。

一方のデマンド交通は、バス路線がない地域に導入されているものの、セダン型で使い勝手が悪く、利用者が減少し、経費もかかっているとのこと。

一宮町へのアドバイス

- ・実証運行の期間は、四季を通した利用客の検証とバス運行の周知を図るため、少なくとも一年間は必要。また、バス利用の案内（利用方法、運行時間など）をお客様に実施。
- ・委託事業者（小湊バス）の一般乗合バスを事業者から借用することで、バスが走っているということを市民に印象付けたとともに、学生が抵抗なくバスを利用することができた。
- ・市民の混乱を避けるためにも、時刻表や路線図などに、試行運行であるのか本格運行であるのかをはっきりと示すことが重要。

(2) 芝山町

芝山町

芝山あいあいタクシー

H16年から、コースやダイヤなどの運行スケジュールを固定せず利用者の要望に応じて(デマンド方式)一定の地域内を運行する乗合タクシーの運行を開始。

運広範囲は芝山町内全域で、町外の国保多古中央病院へも運行をする。芝山町在住者が利用可能で事前に利用登録が必要となる。利用する場合、利用の30分前までに窓口もしくは電話で予約をする。

運賃：200円(但し、病院までは300円)

運行日：平日および土曜日

運行時間：7-16時(平日) 8-16時(土曜)

車両：ワゴン車(定員10名)2台



(芝山タクシーHPより)

芝山ふれあいバス

H17年より、芝山千代田駅とJR松尾駅(山武市松尾町)との間を往復するバスを運行。福祉センターや役場等の公共施設を縫い合わせるように路線が設定されている。

運賃：200円

運行本数：6往復/日

運行時間：6時台～18時台

車両：マイクロバス(定員28名)1台



(芝山町パンフレットより)

導入の経緯

成田国際空港の開業により、人口が減少し路線バスが撤退したことから、町民の足の確保として H16 年より町内全域を運行エリアとする「芝山あいあいタクシー」を導入。遅れて、町内から町外南側（成東、東金）への需要が大きかったことから、その需要に対応するため、H17 年より町内の鉄道駅から町外の鉄道駅を結ぶ「芝山ふれあいバス」を導入。

システム選定の理由

デマンド交通に選定した理由として、町内の利用を優先するために利用登録制であるデマンド交通としたことが挙げられる。

導入において苦労した点、工夫した点

収支率（費用に対する収入の割合）は「芝山あいあいタクシー」が 7%、「芝山ふれあいバス」が 12%であり、町からの補助が年間およそ 3,500 万円に上っている。要因として、運転手とオペレーターの人件費がおよそ 2,200 万円と費用の多くを占めていることが挙げられる。「芝山あいあいタクシー」については、人件費の他にも運行奨励金（運賃収入のおよそ 20%）として運転手の手当てを会社に支払っている。

芝山町は、この 2 つの他にもスクールバス（小学校、中学校）を運行しており、町の負担は合計で年間およそ 5,000 万円に上っていることから、今後の財源の確保を課題としている。

利用状況

「芝山あいあいタクシー」の利用者層をみると、時間上制約がある方（通勤者や通学者）の利用は少なく、利用状況は最大でも一台あたり 4~5 人とのこと。

「芝山ふれあいバス」については、朝夕の時間帯の利用が多くなっている。

双方とも、定員がいっぱいで利用者が乗り切れないという状況は発生していないとのこと。

利用者の反応や要望

料金については、「高い」という声は特に聞かれないが、値上げは難しいのでは、という担当者の意見があった。

予約端末システムについて

事前の利用登録において、利用者の自宅の電話番号と住所をパソコンに登録することで、予約の電話がかかってきた場合、または電話番号を入力すると、住所が自動的に表示される。また、パソコンの画面に車両の現在位置が示されるため、30 分前の予約についても、オペレーターと運転手が無線で連絡を取り合うことで対応が可能となっている。