

③平成 19 年度公共交通の利用活性化に関する調査研究

目的

地域住民（バスの利用者・非利用者）等に公共交通に関するアンケート調査等を実施し、得られた結果を分析・研究することによりさつきバスの収支改善、利用活性化、新しい地域交通システムにつながる方策を導き出す。

調査

(1) 調査地域

現在のさつきバス路線の沿線地域

(2) 調査数

1,450 世帯にアンケートを 2 部ずつ配布（回収数 1,503 部、回収率 51.8%）

(3) 調査対象の抽出方法

調査者が上記の調査地域内から無作為抽出する。

(4) 調査方法

調査対象の各戸にアンケート調査票を直接配布し、訪問回収する。

改正の方向（研究成果報告書要点）

さつきバスのコンセプト（運行目的）の絞込み

可見市内の公共交通をさつきバスだけでカバーすることは不可能。従って、さつきバスの利用対象者、利用目的をさらに絞込む必要がある。

< 現在の運行目的 >

- a 交通弱者の移動手段確保
- b 公共施設利用の利便性の向上
- c 交通空白地帯の解消
- d 既存輸送サービスレベルの維持

< 現状の問題点 >

バス 6 台で市内全域を運行するため、各路線が長距離・長時間化し、1 日に運行できる便数が限られてしまう。

目的に見合った運行体制の確立

Ex) さつきバスの運行目的を「高齢者の移動」と仮定した場合。

- ・各バス停の間隔をさらに短縮化する。
- ・病院への接続を高める。
- ・乗継停留所を市役所から店舗に変更する。
- ・運行時間帯を日中のオフピークのみとする。
- ・運行間隔を等間隔にして利用者に分かりやすいダイヤとする。
- ・運賃を一律にして利用者に分かりやすい運賃体系とする。

等が考えられる。

サービス改善の方向

路線・運行ルート

- 1) 現在の運行パターンを大きく変えず、路線の短縮やショートカットを図る方法
- 2) 需要の見込める路線には定時運行システムを導入し、需要の見込めない路線はデマンドサービスを導入する方法

運行時間

- 1) 現状の運行パターンを大きく変えないが、ヘッドダイヤ(一定間隔のダイヤ)に変更する方法
- 2) 1回の運行時間を40分とし、1時間に1本の運行体制へと近づける方法

サービス改善による利用者の増加とコスト

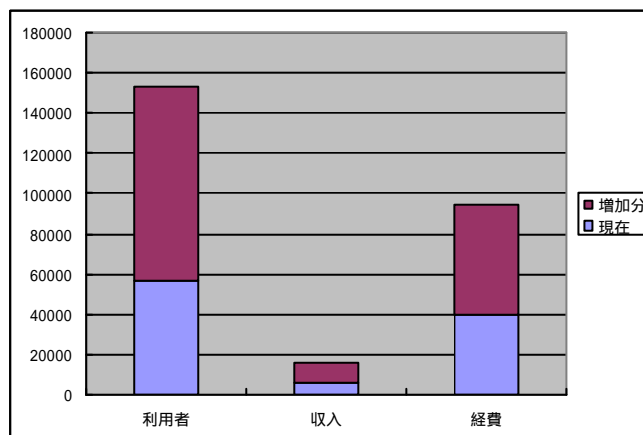
さつきバスの便数を1時間に1本程度に増便した場合。

- 1) 利用者...現在の約2.7倍の利用者増の見込み。

市の試算では、上記を西部線・東部線・大森桜ヶ丘線に当てはめた場合、年間利用者は約56,500人から約152,550人に増加(約96,050人増)し、年間収入は約584万円から約1,577万円に増収(約993万円増)する見込み。

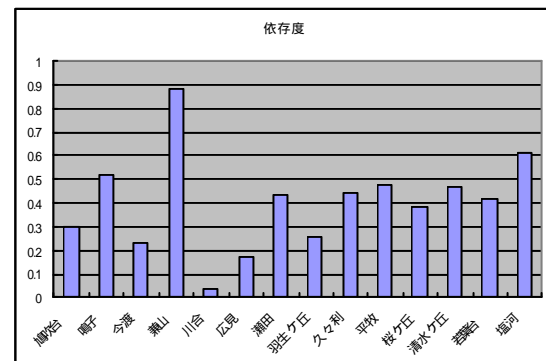
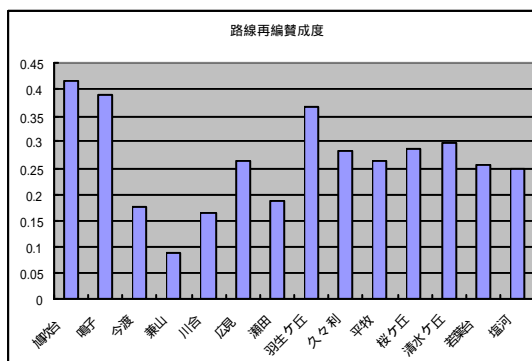
- 2) コスト...膨大な経費を必要とする。

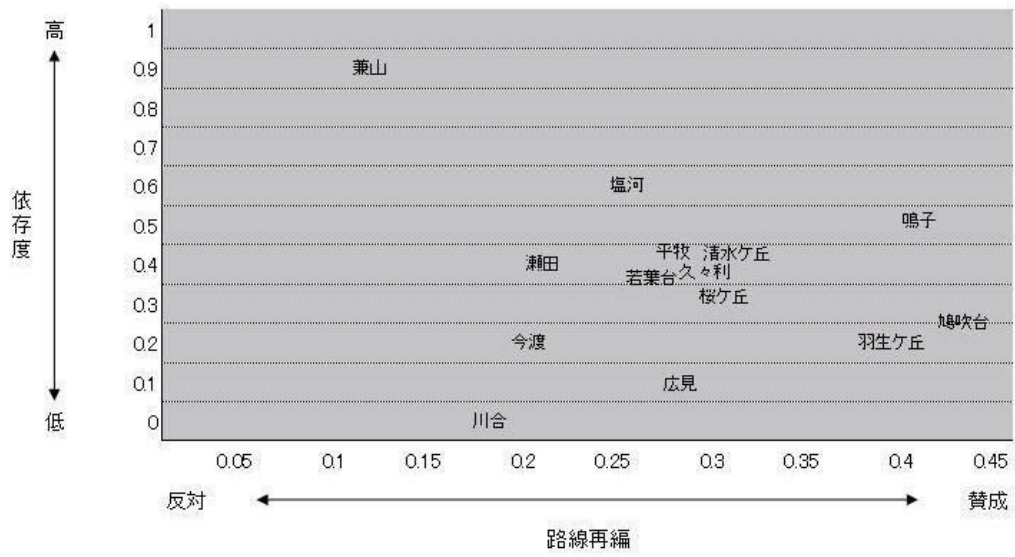
市の試算では、西部線・東部線・大森桜ヶ丘線のみでも、現在の約4,000万円から約9,500万円まで膨らむ(約5,500万円増)見込み。



地域の特性

今回のアンケートにより、路線再編に対する賛成度、さつきバスに対する依存度など地区別の分析結果が得られた。





地域に最適な公共交通モード

今後の公共交通を考える際には、行政と事業者だけでなく沿線地域住民を含めた協議を行う必要がある。

<公共交通モード>

- ・現状の6台による定時定路線方式
- ・タクシー車両によるデマンド方式
- ・地域住民による自主運行方式