令和5年度以降の市街地循環バス運行計画について

資料2

下記「1」の理由により、市では令和5年6月1日以降の市街地循環バス本格運行を判断した（予算が可決されれば、予定どおり本格化を行う）

1.　令和5年度以降の本格運行を判断した主な理由

①利用が定着してきたと考えられること

・1日当たり利用者数は、2コースを左右両回りで運行していたR2年度には及ばないものの、2コースを各8便運行していたR3年度よりも若干増えている。

⇒周知も進み、日常生活の中に循環バスが浸透してきていると考えられる。

（参考）年度別利用者数　※R4年度は1月末までの実績

	運行日数	利用者数	1日当り	1便当り	収支率（%）
令和2年度	60	2,771	46.2	1.4	3.2
令和3年度	121	4,553	37.6	2.4	3.3
令和4年度	210	8,024	38.2	6.4	4.9

②継続を望む声が多いこと

・「買い物や通院に便利」といった声や「継続運行してほしい」という意見も多くいただいている。

⇒数は決して多くないが、これまで不便だった場所にも便利に行ける手段になっていると考えられる。

令和5年度以降の市街地循環バス運行計画について

資料2

（参考）これまでの実証運行について

R2実証（R3.1.5～3.5の60日間）

公共交通網形成計画に重点項目として掲げた**「市街地の回遊性向上」**を図り、需要の掘り起こしや利便性向上を目指し実証を行った

【利用状況】期間合計2,771人　1便当たり1.4人
1日当たり約46人
【運行内容】北ルート・南ルートの2ルート
時計回り・反時計回り両方、合計34便運行

R3実証（R3.10.1～1.31の121日間）

R2実証のほぼ全期間が**新型コロナの緊急事態宣言下となり、正確な利用動向がつかめなかった**ことや、**様々な課題が浮き彫り**となったことから、**本格運行の必要性を再検討するため**に2回目の実証運行を行った
※新型コロナ臨時交付金を活用

【利用状況】期間合計4,553人　1便当たり2.4人
1日当たり約37人
【運行内容】R2の利用状況や要望を踏まえ、一部内容変更を実施（以下、主な内容を記載）
・北ルート、南ルートとも片側回りのみ、8便（計16便）運行
・一部便は北・南を直通化
・1日乗車券販売
・PayPay導入

R4実証（R4.6.1～R5.5.31の1年）

持続可能な本格運行につなげるための検証を行うに当たり、これまで実施できなかった**通年での需要を検証**するための実証運行を行う
※新型コロナ臨時交付金を活用

【利用状況】6月～1月合計8,024人　1便当たり6.4人
1日当たり約38人
【運行内容】コストと利便性のバランスを取り、持続可能な形態にすべく、「北ルートのみ・1日6便・毎週水曜日運休」という形態に変更し、最適な運行規模を模索し、本格運行につなげていくこととする。

令和5年度以降の市街地循環バス運行計画について

資料2

2.　R5以降の運行内容案

	運行計画案
運行期間	令和5年6月1日から令和8年3月31日（3か年：以後、契約更新しながら運行継続する）
運行の位置づけ	乗合バス形式による運行
運行事業者	プロポーザル審査により選定（車両購入・充電設備工事も合わせて委託し、複数社による応募も可とする）
運行形態	1ルートのみの運行
ルート	**令和4年度実証運行同様**、館山駅～市役所～館山病院～文化ホール～カインズ～亀田FC～イオン～館山駅を周回
走行キロ数	合計約11km
停留所数	21か所
運行本数	**1日合計6本（片側回りのみ）**
運行間隔・ダイヤ	**令和4年度実証運行のダイヤを踏襲**
運行時間帯	**おおむね、館山駅発9時台～15時台**（16時頃には運行終了）
運行日	**日曜日運休**　週6日運行※元日運休、亀田ファミリークリニックは休診日通過
運賃	**■基本運賃⇒現金200円、キャッシュレス160円　※小学生や現金・キャッシュレスとも100円、未就学児無料** **■定額パス（購入日から1か月乗り放題）⇒現金2,000円、キャッシュレス1,600円** **■各種障害者手帳、ノーカーサポート優待証、運転経歴証明書所持者、チーパス所持者は100円** ※チーパス割引は子ども同伴で利用する大人のみ対象　障害者手帳割引は小学生対象外
使用車両数	1台
使用車両車種	**小型電気バス（ノンステップ車両）　1台** ※予備車両及び新車納入までの間は事業者所有車両で対応
増収・増客策	車内広告や協賛の検討、南房総市合同事業である定額乗車券適用路線への追加等

①

②

③

令和5年度以降の市街地循環バス運行計画について

資料2

2.　R5以降の運行内容案（ポイント説明）

①運行内容について

・令和4年度の運行内容で、コスト・利便性（利用者数）のバランスが取れたと考えられることから、
まずは令和4年度と同内容の便数、運行ルートで始めたいと考えている。

・運休日については、R4年度実証運行の実績により、**「日曜日運休」**にしたいと考えている。

※R3までは見学目的での日曜日利用も多かったが、R4では日曜日の利用が最小となっている（別紙〇参照）

②運賃について

・適正な受益者負担*1や既存バス路線との運賃との兼ね合い*2、近隣のコミュニティバスの運賃額*3を考慮し、**現金運賃は200円（キャッシュレス決済は160円）に設定したいと考えている。**

※3ページの表に記載のとおり、各種割引制度を設け、負担感軽減に努める。
*1：もともと収益事業ではないが、赤字額を減らし、持続可能な形態にする必要あり（詳細は5ページ）
*2：イオンタウン館山～館山駅間の既存バス路線運賃は160円であり、100円にした場合格差が生じ、既存バス路線の利用者が流出する恐れがある
*3：南房総市は200円、鴨川市は初乗り160円～距離制（清澄線は200円or400円）、鋸南町は200円or300円

③車両について

・バリアフリーの観点や環境配慮（SDGs、ゼロカーボンシティの取組推進）の観点から、
車両はノンステップの小型電気バスを調達する予定としている。

※高齢の方や車いす・ベビーカー利用者から、バリアフリー対応の車両を望む声が多く寄せられており、バリアフリー対応車両の導入は急務であると考えている。

令和5年度以降の市街地循環バス運行計画について

資料2

3.　課題等について

①運行費用の負担（持続可能な形態）

・もともと収益事業ではなく、社会インフラとして行うものではあるが、**かかるコストを少しでも抑制し、持続可能な形態を目指す必要がある。**

（参考）R4年度実証運行の実績を基に算出した運賃額の試算値

○試算基礎数値（R4実証運行）

項目	数値	備考
年間利用者数	12,000人	1,000人/月×12か月
年間委託料	21,553千円	委託料総額

○運賃額試算

項目	数値	備考
収入=支出	1,796円	
収支率50%	898円	県補助要件：収支率55%以上
収支率20%	359円	コミバスで20%達成すれば十分
収支率10%	180円	

【検討すべき解決策】
- **運賃収入以外の収益源確保（車内広告、施設からの協賛等）**
- **商業施設とのタイアップ（利用者への特典付与等による利用者増）**
- **市民の皆様等のご協力（サポーター制度等）**

令和5年度以降の市街地循環バス運行計画について

資料2

3.　課題等について

②運行エリアについて

・現在運行していない地区や、R3年度まで運行していた真倉地区等の住民から、循環バス運行に関する要望**を受けるが、コストとのバランスや本来の目的（館山駅等市内まで来た方がその先の目的地に便利に行けるようにするため）を考えると、現状ではエリア拡大が難しい状況にある。**

【検討すべき事項】
・需要調査
・他の施策（路線バス等）との連携強化