

中心街発深夜乗合交通実証実験 の結果について

1. 中心街発深夜乗合交通実証実験の概要

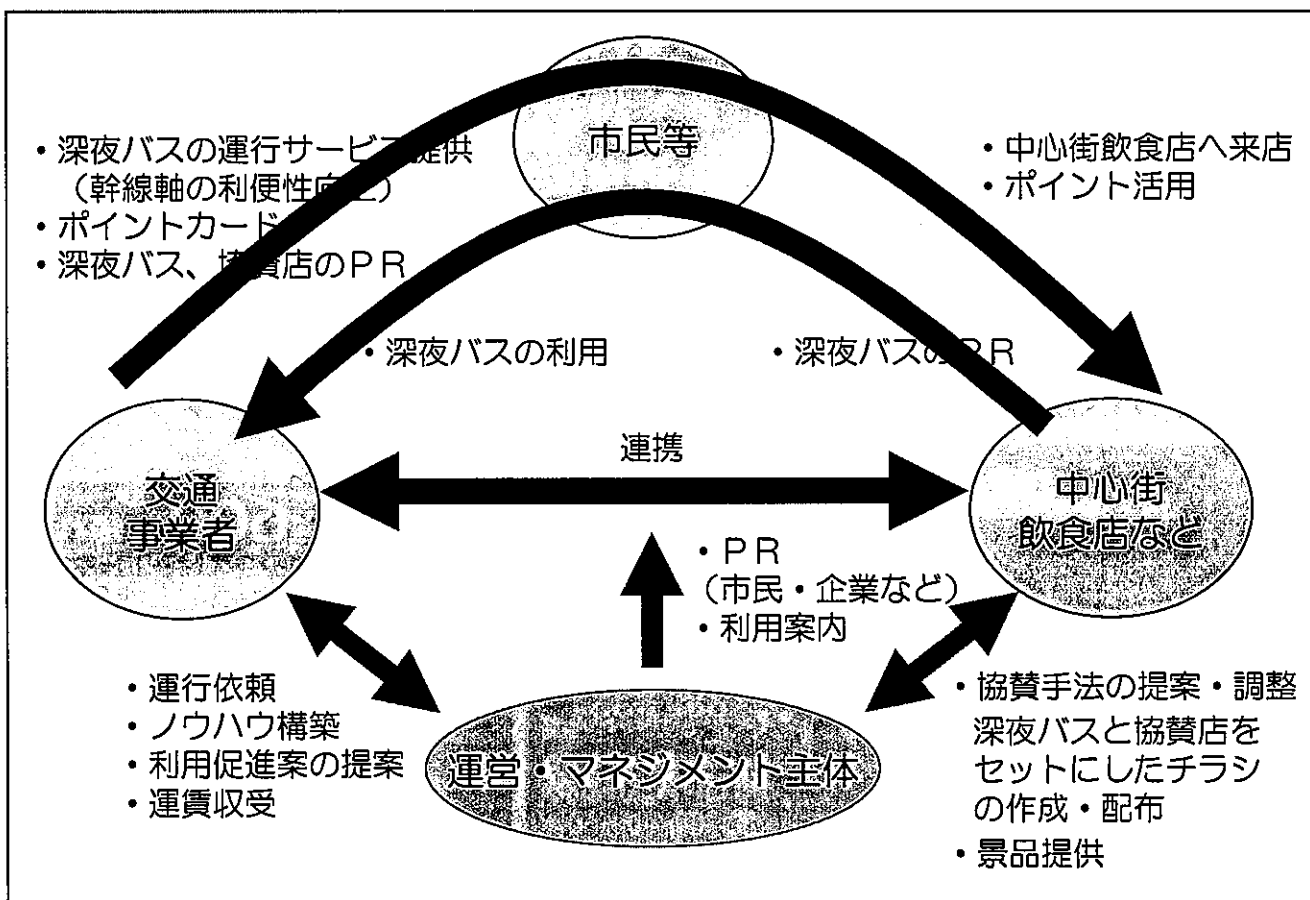
(1) 実証実験の目的

- ①八戸市中心街から主要住宅団地にアクセスする市内幹線軸の利便性向上を図る
- ②深夜の時間帯における乗合サービスの可能性を見極める
- ③必ずしも自家用車に依存しないライフスタイルの提案（公共交通全体の需要の底上げ）
- ④中心街における飲食業等の振興・活性化に期する



市民、交通事業者、中心街にとって各々メリットが生まれる仕組み（Win-Win-Win）

交通需要“源”の一つ「中心街」を加えたトライアングルで、潜在需要の発掘を促すスキームへの転換。＝需要と供給の潤滑油



(2) 実証実験の運行概要

①運行事業者 南部バス株式会社

②実証運行期間 平成24年1月5日～平成24年3月5日（61日間）

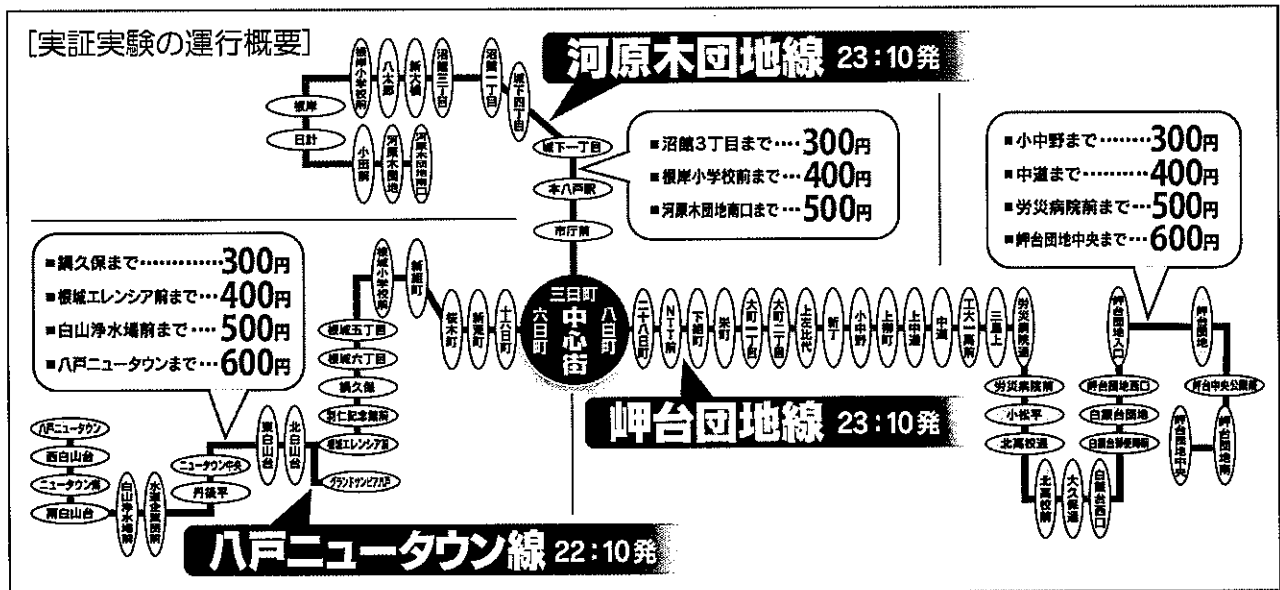
③運行路線

運行路線	起点	終点	発車時刻
八戸ニュータウン線	八戸中心街ターミナル5番（六日町）	八戸ニュータウン	22：10発
岬台団地線	八戸中心街ターミナル2番（八日町）	岬台団地中央	23：10発
河原木団地線	八戸中心街ターミナル1番（三日町）	河原木団地南口	23：10発

④乗降場所

乗場： 八戸中心街ターミナル（三日町、八日町、六日町）のみ
降場： 各路線沿線の路線バスのバス停

⑤運賃 一般路線バス対キロ運賃の2倍（300円～600円）
※南部バス・八戸市市営バスの回数券が利用可能



⑥車両・バス停



2. 実証実験の周知・広報、利用案内

(1) 対応方針

- 本実証実験がどのような場面で利用されるかを想定し、それぞれに向けた周知・広報を行う。
- 飲食店・企業と連携したPRを行う。
- チラシを作成する（誰でも利用できる、利用のメリット、飲食店等の情報）。

(2) 内容

①中心街でのチラシ配布、バス停掲示

- 配布期間：平成23年12月～2月（計21日間）
- 配布方法：中心街で歩いている人に対し、声をかけながらチラシを手渡した。

②マスコミ、町内会回覧板、広報はちのへ、新聞折込み月刊ふぁみりい、HP

③中心街飲食店等でのチラシ設置・掲示、協賛依頼

④運行開始セレモニー

- 日時：平成24年1月5日 18:00～
- 場所：はっち前広場



⑤みろく横丁へのバス停寄贈（バス会社）

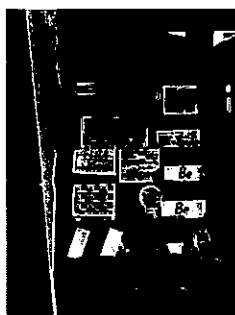
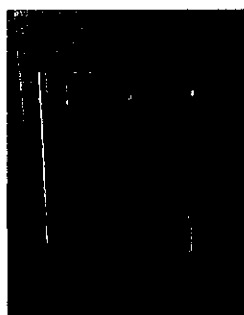
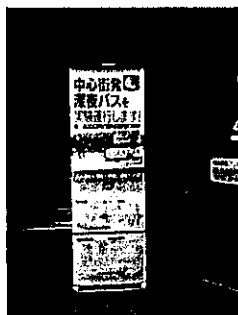
- 日時：平成24年1月6日 17:30～
- 場所：みろく横丁

⑥乗場・車内でのPR・アテンド

- 実施期間：平成24年1月～3月（計36日間）
- 実施方法：乗場での案内、行先確認、ポイントカード
車内にスタッフが乗車して案内



⑦各施設での案内（モビセン、はっち等）



⑧中心街企業の社員への案内

3. 実証実験の利用実績

(1) 利用者数 (1月5日~3月5日)

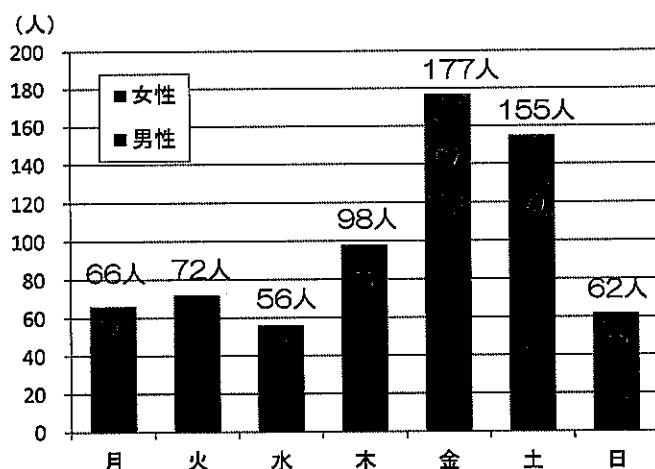
①総利用者数 686人

②路線別の利用者数

	利用者数	一日あたりの利用者数
八戸ニュータウン線	248人	4.1人
岬台団地線	276人	4.5人
河原木団地線	162人	2.7人
計	686人	11.3人

八戸ニュータウン線と岬台団地線の利用が多い

③曜日別・男女別の利用者数 (3路線合計)

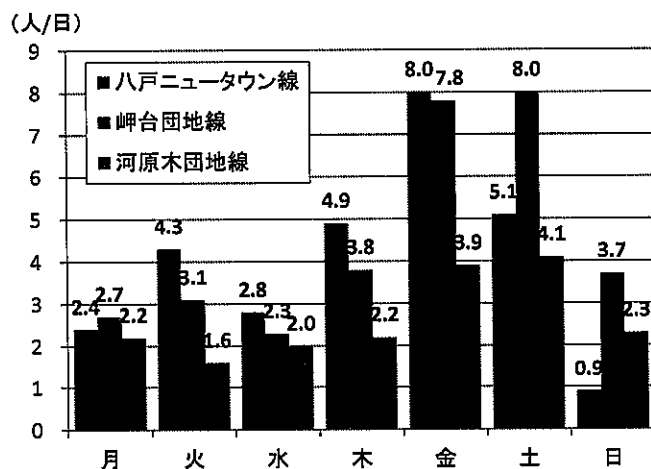


男女比は、およそ6対4

金曜日・土曜日の利用が多い

火曜日・土曜日・日曜日は、他の曜日に比べ、女性の割合が高い

④曜日別・路線別の一日あたりの利用者数 (男女計)

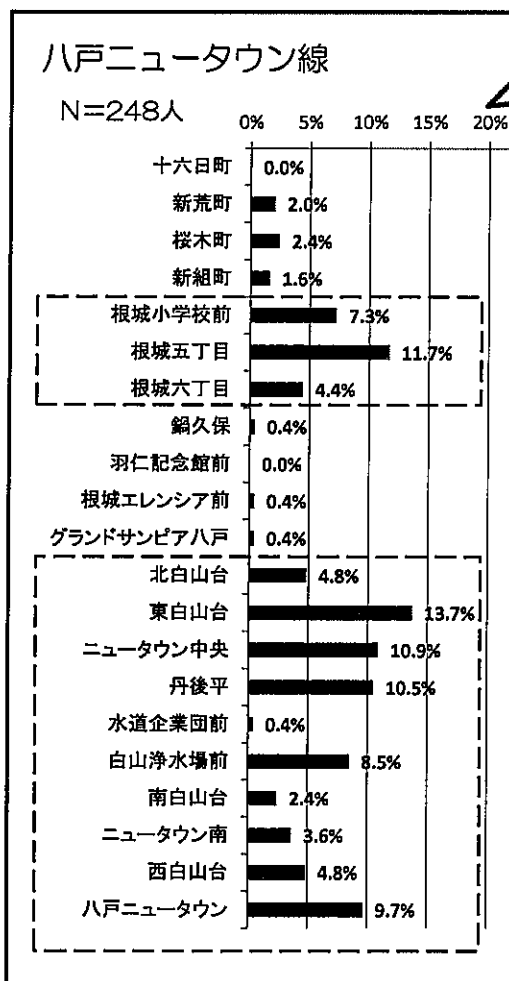


八戸ニュータウン線は、金曜日が多く、日曜日が少ない

岬台団地線は、金曜日と土曜日が多く、月~水曜日が少ない

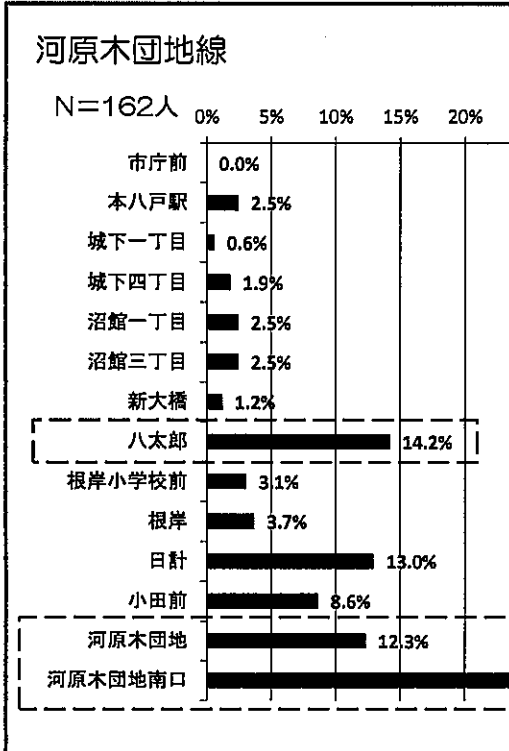
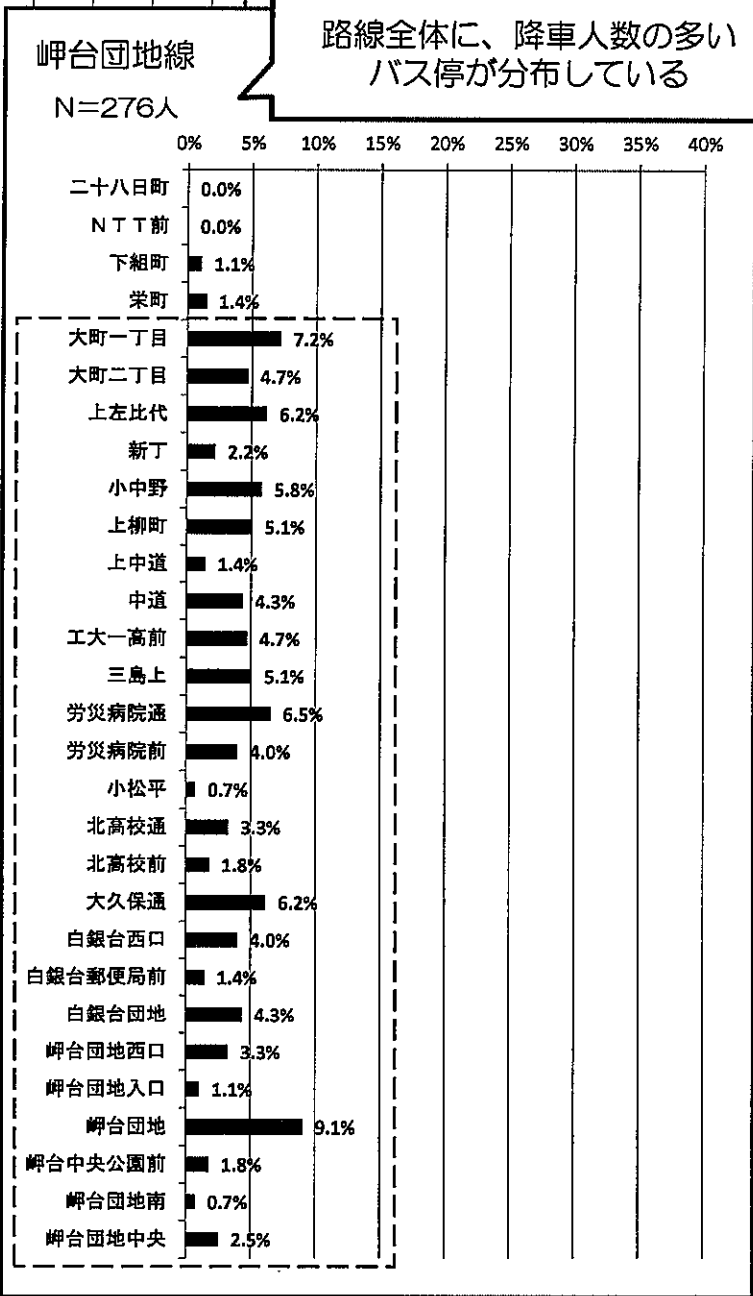
河原木団地線は、全体的に少なく、金曜日と土曜日が比較的多い

⑤路線別・バス停別の降車人数



「八戸ニュータウン」内と「根城」周辺での降車が多い

路線全体に、降車人数の多いバス停が分布している



「河原木団地」と「八太郎」での降車が多い

(2) 運賃収入 (1月5日~3月5日)

①総運賃収入 310,768円

②路線別・一日当りの運賃収入

	運賃収入	一日あたりの運賃収入
八戸ニュータウン線	112,030円	1,837円
岬台団地線	126,108円	2,067円
河原木団地線	72,630円	1,191円
計	310,768円	5,095円

河原木団地線のみ少ない

(3) 収支状況 (1月5日~3月5日)

①路線別の収支状況

	利用者数 (人)	一日当り 利用者数 (人)	運賃収入 (円) A	実証実験の設定経費 (円)			欠損額 (円)	収支率 A/B	実稼働日
				1日当り経費	日数	総経費 B			
八戸ニュータウン線	248	4.1	112,030	4,700	61	286,700	174,670	39.1%	57日
岬台団地線	276	4.5	126,108	5,900	61	359,900	233,792	35.0%	57日
河原木団地線	162	2.7	72,630	3,900	61	237,900	165,270	30.5%	58日
計	686	11.2	310,768	14,500	61	884,500	573,732	35.1%	

運行経費が同じ場合、収支バランスに必要な一日当り利用者数は・・・
八戸ニュータウン線は9.8人、岬台団地線は12.8人、河原木団地線は8.9人

②路線別の収支状況 (金曜日・土曜日のみ)

	利用者数 (人)	一日当り 利用者数 (人)	運賃収入 (円) A	実証実験の設定経費 (円)			欠損額 (円)	収支率 A/B
				1日当り経費	日数	総経費 B		
八戸ニュータウン線	118	6.6	56,979	4,700	18	84,600	27,621	67.4%
岬台団地線	142	7.9	65,458	5,900	18	106,200	40,742	61.6%
河原木団地線	72	4.0	31,578	3,900	18	70,200	38,622	45.0%
計	332	18.4	154,015	14,500	18	261,000	106,985	59.0%

4. 実証実験の実施効果と改善要望・課題

①八戸市中心街から主要住宅団地にアクセスする市内幹線軸の利便性向上

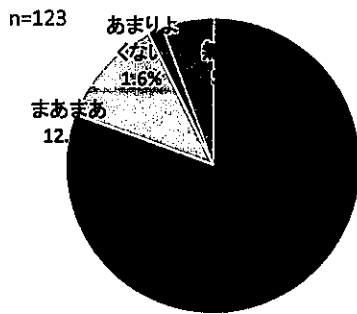
【目的】

八戸市地域公共交通総合連携計画で市内幹線軸と位置付けられている「岬台幹線軸」、「八太郎幹線軸」、「ニュータウン幹線軸」について、終バス後の夜間の乗合輸送サービスを実施し、市内幹線軸の利便性向上を目指した。

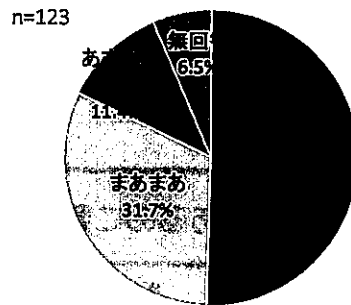


【実施効果】

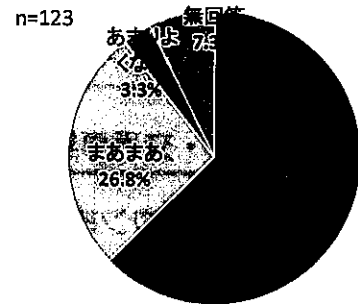
- 運行時間や一部ルートなど若干の改善要望が出ているものの、利用者には概ね受け入れられている。



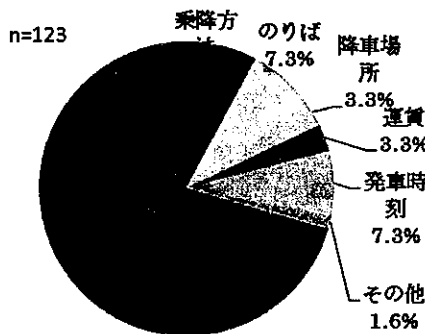
行先・ルートの評価



発車時刻の評価



運賃の評価



利用の仕方の評価

自由記入欄の主な意見・要望

主な意見・要望	件数	割合
継続運行の要望	20件	48.8%
お礼の声	4件	9.8%
運行システムへの意見・要望	12件	29.3%
その他	5件	12.2%
計	41件	100.0%

※全て利用者アンケート調査

【利用者・市民等の声】

- 飲食店等ヒアリング調査では、河原木団地周辺には飲食店あり、地元で飲食する人が多く、中心街飲食店に出でこないのでは、という声があった。

- 市民アンケート調査の意見としては、吹上から中居林または市民病院を経由して是川への路線、田面木を経由して八戸駅への路線の要望が出ている。
- 中心街から八戸駅方面の深夜バスがあれば、中心街飲食店から八戸駅周辺のホテルへの帰りの足を確保できる。

②深夜の時間帯における乗合サービスの可能性を見極める

【目的】

期間限定（平成24年1月5日～3月5日）の実証実験として運行し、その間に利用者アンケート調査や市民アンケート調査、飲食店ヒアリング調査を行うことで、深夜の時間帯における乗合サービスの需要や問題点・課題を把握し、今後の展開や可能性の検討材料を収集した。

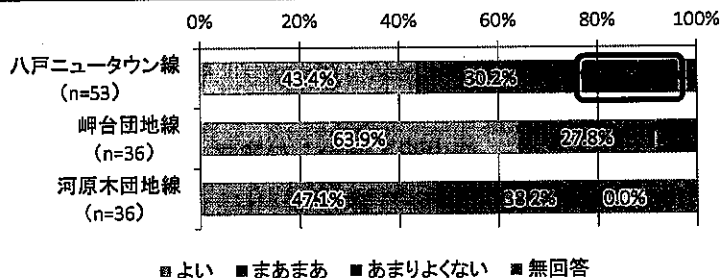


【実施効果】

- 八戸ニュータウン線と岬台団地線は、一定の利用がみられた。
- 河原木団地線は利用者数が少なく、収支率が低い。
- 金曜日・土曜日以外の利用者数が少なく、収支率が低い。曜日を絞って運行することも検討が必要である。平時は金土のみの運行とし、年末年始や歓送迎会シーズンなどは毎日運行することも考えられる。

【利用者・市民・交通事業者等の声】

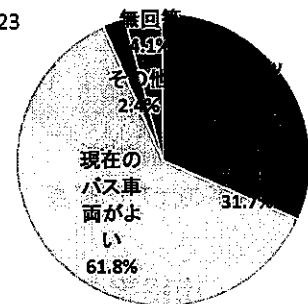
- 八戸ニュータウン線は、深夜バスであるのに発車時刻が早い。



路線別の発車時刻の評価
(利用者アンケート調査)

- 一便あたりの利用者数は5人未満（利用者の多い金・土曜日でみても8人以下）であり、ワンボックス車両でも対応可能な利用状況である。
- 一方、目的地が中心街にまとまっているシンタクンと異なり、降車場所が様々なので、ワンボックス車両だと降車時に降りにくい恐れがある。また、同乗者との距離が近くなるため、女性に限らず敬遠されることも想定される。

n=123



車両に対する利用者の声
(利用者アンケート調査)

- 期間を限定した実験運行ではなく本格運行になると、深夜時間帯のドライバーの確保・労務管理等の難しい問題が残る。
(交通事業者ヒアリング)

- 深夜まで中心街に外出している回数は、「週に1回以上」が約15%、「月に1回以上」が約35%であり、平均で月に1.76回であった。

(市民アンケート調査)

③必ずしも自家用車に依存しないライフスタイルの提案 (公共交通全体の需要の底上げ)

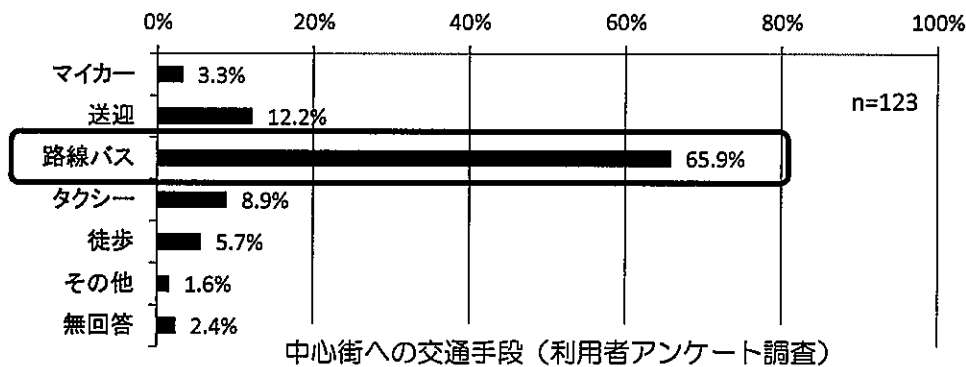
【目的】

路線バスの最終便が出発した後の夜間に中心街発の「乗合交通」を実施し、帰りも安心して夜間も使える公共交通サービスの実現を目指した。

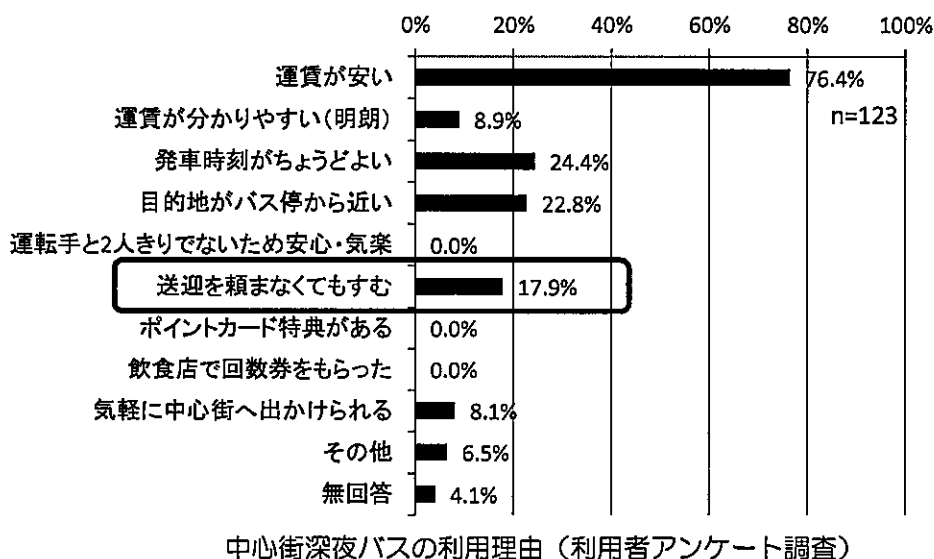


【実施効果】

- 中心街発深夜バスの利用者は、行きは「路線バス」「タクシー」で来た人が全体の約75%と多く、公共交通活性化につながる取組みとなっている。



- 利用者の利用理由では、運行システムの評価に次いで、「送迎を頼まなくてもすむ」が約18%であり、「帰りも安心」なサービスを提供できた。



【利用者・市民等の声】

- 利用者の促進の為、企業と協力してバス出勤を奨励してはどうか。
- このような深夜の公共交通があるのは良い事だと思う。

(市民アンケート調査)

④中心街における飲食業等の振興・活性化に期する

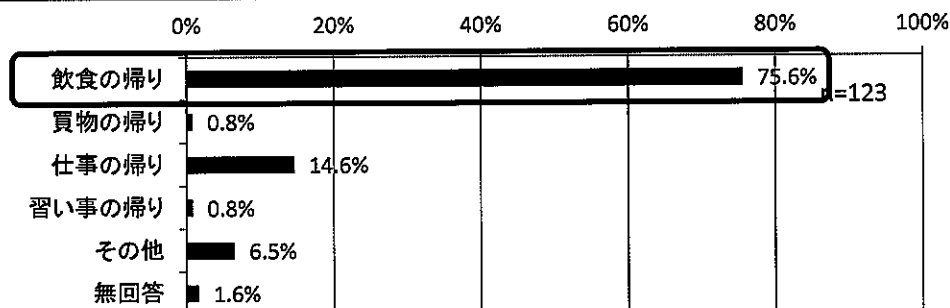
【目的】

協賛チラシやポイントカードなど、「中心街飲食店」との連携を強化することで、市民・交通事業者・中心街飲食店にとって各々メリットが生まれる仕組みづくりを目指した。



【実施効果】

- 約76%の利用者が「飲食の帰り」に中心街発深夜バスを利用していた。



中心街深夜バスの利用目的（利用者アンケート調査）

- 中心街発深夜バスの利用促進と中心街飲食店の活性化を目的に、中心街発深夜バスに乗った回数が多い利用者に景品（中心街飲食店の飲食チケット）を提供するポイントカードを導入した（応募数：計37通）。
- 中心街飲食店のうち、97店舗にチラシ設置、40店舗にポイントカードの景品提供、5店舗に回数券購入のご協力をいただいた。



- 飲食客へのPRや本事業のモニュメントとして、バス会社からみろく横丁へバス停を寄贈。「中心街全体がバスの待合スペース」という考え方も。

【飲食店等の声】

- 周知・広報の徹底、利用客の増加が見込めるのであれば、今後も協賛等の協力をしたい。
- 店内でのPRは、カベやレジカウンターに貼る場合は大きなポスター、卓上設置する場合はカードサイズがよい。

（飲食店ヒアリング調査）

- みろく横丁などで出発アナウンスがあってもよいのではないか。

（飲食店ヒアリング調査）