

(1)10月再編後の利用状況について

昨年度改正時と比較すると利用者数は増加し、補助額は減少している

【10月状況比較表】

	利用実績		運行補助実績		運行経費実績	
	平成22年	平成23年	平成22年	平成23年	平成22年	平成23年
羽川線	6,124人	6,665人	764,883円	781,873円	1,705,197円	1,711,434円
間々田線	4,967人	5,350人	919,067円	852,990円	1,665,174円	1,667,298円
市民病院線	1,226人	1,306人	567,448円	574,623円	738,001円	751,748円
高岳線	4,182人	6,427人	699,126円	494,586円	1,589,706円	1,454,686円
城東中久喜線	3,483人	5,287人	503,076円	411,819円	1,400,771円	1,534,486円
大谷中央線	1,641人	2,426人	1,035,700円	865,021円	1,438,223円	1,371,181円
土塔平成通り線	656人	752人	(通勤時間帯) 336,463円	(通勤時間帯) 262,077円	(通勤時間帯) 356,513円	(通勤時間帯) 364,777円
小山駅東循環線	6,218人	6,231人	(年額) 1,658,000円	(年額) 1,958,000円	(年額) 18,013,000円	(年額) 17,990,998円
デマンドバス 桑絹エリア	(桑)47人 (絹)205人	206人	1,151,147円	791,455円	1,201,297円	831,355円
デマンドバス 大谷間々田エリア	47人	139人	691,603円	795,555円	701,203円	831,355円
間々田東西線	1,299人	1,190人	1,315,000円	1,283,359円	1,538,550円	1,471,859円
思川駅線	(思川豊田路線) 1,184人	1,330人	2,116,772円	1,022,362円	2,513,082円	1,345,645円
道の駅線	(中路線) 620人	834人		624,237円		624,237円
デマンドバス 豊田エリア		11人				
デマンドバス 中穂積エリア		87人				
デマンドバス 寒川生井エリア	(寒川路線)397人 (生井路線)528人	46人				
合計	32,777人	38,287人	10,100,285円	8,759,957円	14,847,717円	13,960,061円

小山駅東口循環線補助請求形式は年度毎請求のため、10月合計には含まれていない

(参考)デマンドバス稼働状況及び登録状況
【10月比較】

エリア名		稼働状況		登録率	
		平成22年	平成23年	平成22年	平成23年
東部	桑エリア	20%	61%	3.4%	3.3%
	絹エリア	45%		6.9%	7.8%
	大谷エリア	29%	16%	1.4%	1.2%
西部	豊田エリア	-	5%	-	1.4%
	中穂積エリア	-	36%	-	5.2%
	寒川生井エリア	-	20%	-	9.3%

桑エリア・絹エリアは平成23年10月に統合された

(2)平成23年度事業計画の評価について・・・【別紙参照】

平成23年度再編後の状況について状況調査及び乗込・電話調査を実施、地域公共交通活性化・再生総合事業の事後評価として作成する

(3)今後の予定について

平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業報告の準備をする。

日程	内容
H23.12.20	小山市地域公共交通会議(事後評価報告の承認)
H24.1 下旬	地域公共交通活性化・再生総合事業 事後評価報告
H24.4 月上旬	地域公共交通活性化・再生総合事業 実績報告

その他事項：平成24年度地域公共交通確保維持改善事業申請について運輸局と調整中

(4)その他

・小山市コミュニティバス危機管理マニュアルについて・・・【別紙素案参照】

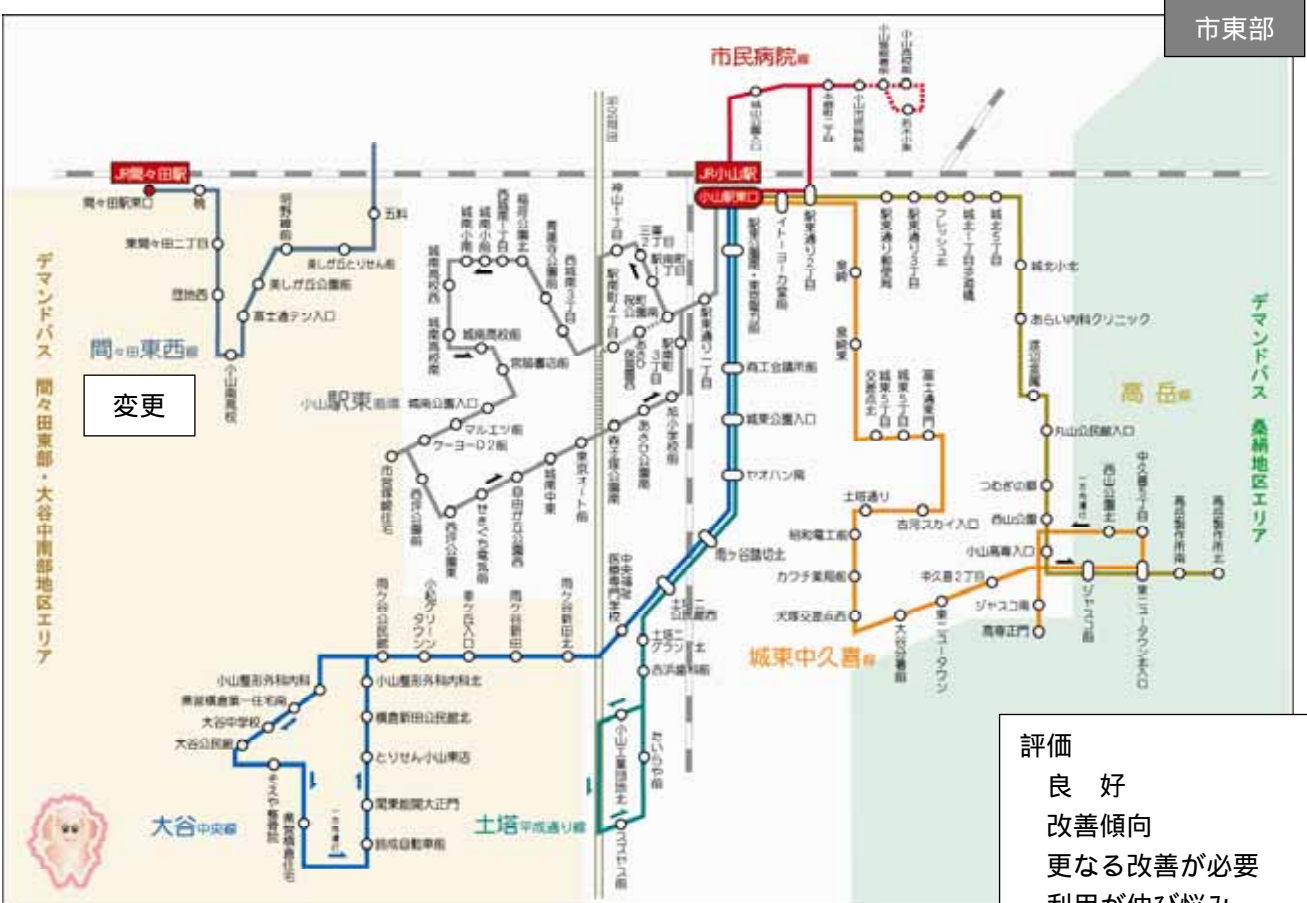
運行事業者と協議 (現在)警察による指導 運輸局による指導
小山市バス交通整備検討委員会において確定 地域公共交通会議による承認
マニュアル施行(平成24年度予定)

平成23年度 コミュニティバス再編成に伴う利用状況調査の概要

平成23年10月1日にコミュニティバスの再編成が実施されたことに伴い、各路線の乗り込み調査を実施し、利用状況や要望等の整理を行った。

主な変更点

- 1) 市西部地区 郊外部のデマンド化と思川駅線・道の駅線への再編
- 2) 市東部地区 間々田東西線のルート変更(五料地区)とダイヤ変更



羽川線 (H22/10 再編成 H23/10 継続)

1) 再編成による効果

H22年度の再編成(ルートの一部廃止や市民病院線の分離など)時の一時的な利用者減少はほぼ回復し、変更後のルート及びダイヤ等は利用者に浸透している。これに伴い収支もさらに改善してきている。

羽川線は市内全路線では最も利用者の多い路線であり、非常に混雑する便も生じている。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	220	192	215	250	前回再編成時の一部廃止と分離による利用者減は、ほぼ回復している
収支率	43%	48%	54%	65%	利用者の増加に比例して、収支率も改善傾向にある

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

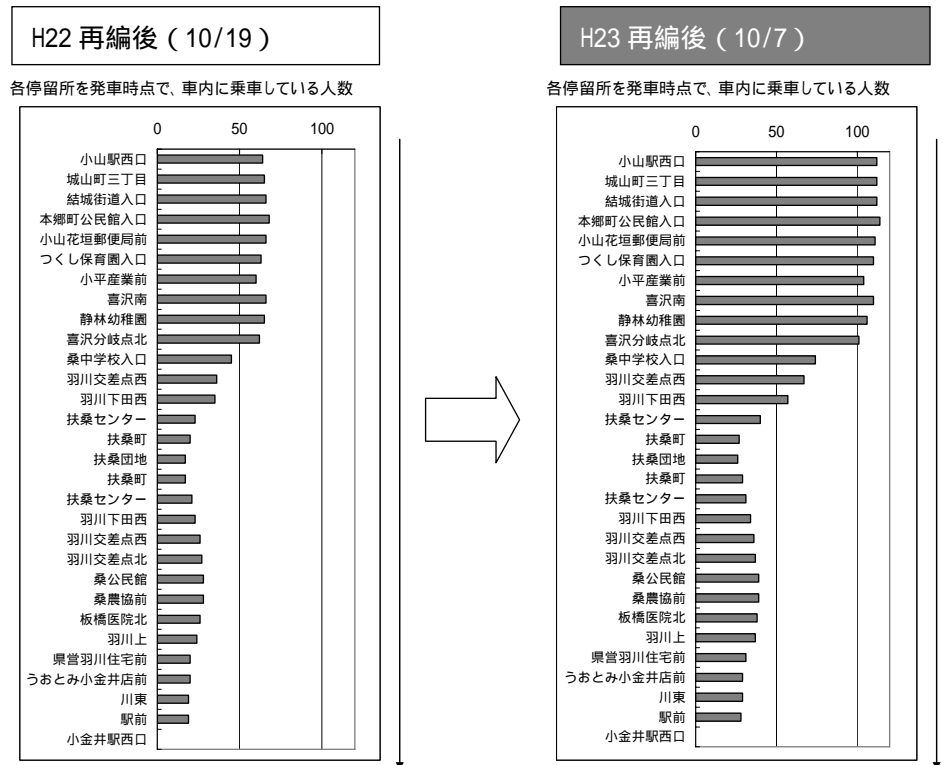
「小山駅西口」～「桑中学校入口」前後が最も利用の多い区間である。また扶桑団地から小山駅までの交通機関としても多く利用されており、時間帯によって小金井駅西口からの便と上手に併用されている。

通院利用者については、小山市市民病院線との乗り継ぎも定着してきている。

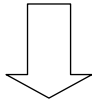
小山駅西口行きと小山駅西口発の利用者数はほぼ同数であり、非常に混雑する便もある。

小山駅西口 小金井駅西口

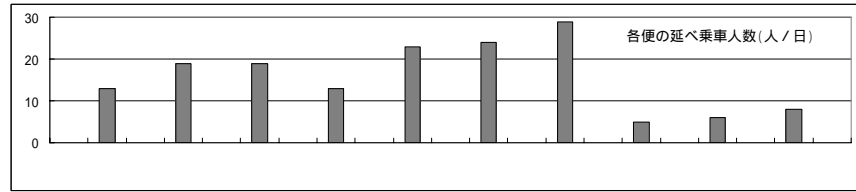
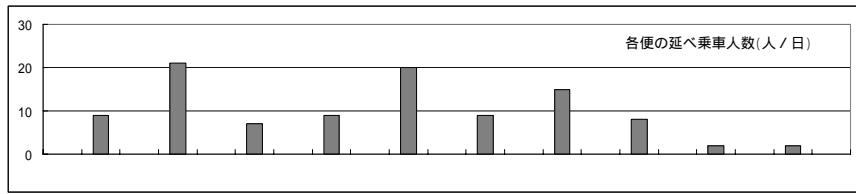
午前中は駅からの通勤、午後は買い物等からの帰宅で利用者が多いが、18時以降の利用者は少ない。



H22 再編後 (10/19)



H23 再編後 (10/7)

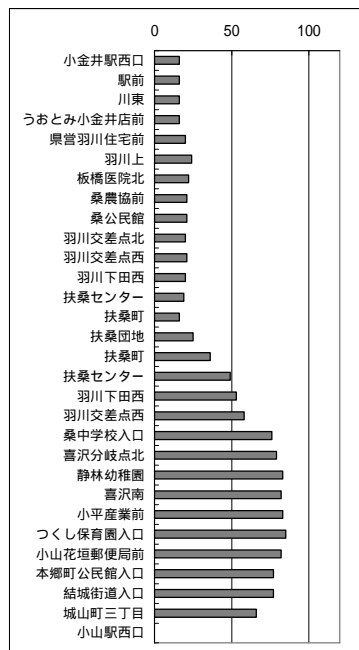


小金井駅西口 小山駅西口

10:00 着 (便) ~ 13:30 着 (便) が小山駅への通勤・買い物、18:00 着 (便) が通勤帰り等で利用者が多いが、18 時以降の利用者は少ない。

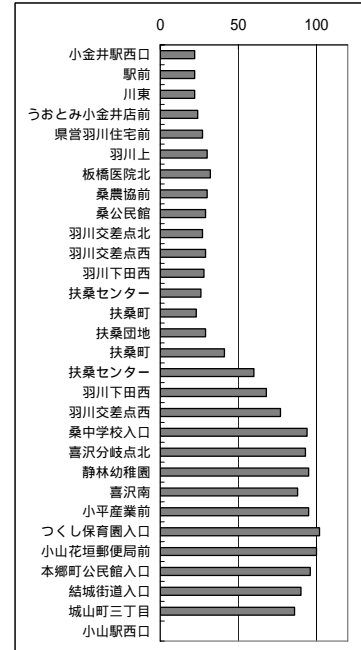
H22 再編後 (10/19)

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数

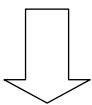


H23 再編後 (10/7)

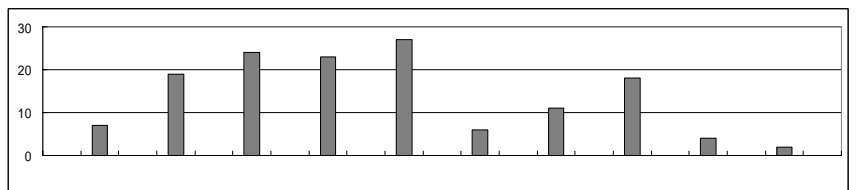
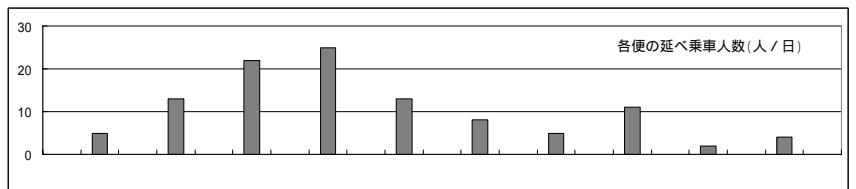
各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



H22 再編後 (10/19)



H23 再編後 (10/7)



3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など
H22 再編成時の変更内容については、利用者に浸透しており、大きな問題もない。
間々田線、病院線へと上手に乗り継ぐ人も多く見られる。
高齢者を中心に大きな買い物袋を持った利用者が多く見られる。
桑地区では、高齢者が簡単な買い物をするために近距離利用もされている。
料金の200円についても、ほぼ理解されている。
日や便によっては非常に混雑するため、大きなバスならないかとの声がある。
9時台に間隔が空いてしまうので、区間運転でもいいから増便して欲しい。
小山駅西口の停留所に待合室が欲しい。夜間、雨天時、冬期はつらい。ロブレにも適当な待機場所がない。

4) 運行事業者の課題と目標（事業者からの申告）

課題	対応方法	時期
午前中の便、便の混雑の解消に対する利用者の要望が強い	ロングボディ車両への買い換えを行う	現行車両の買い換え時期

間々田線 (H22/10 再編成 H23/10 継続)

1) 再編成による効果

H22年度の再編成後と比べて利用者は徐々に増加してきており、ほぼ目標に近づいてきている。

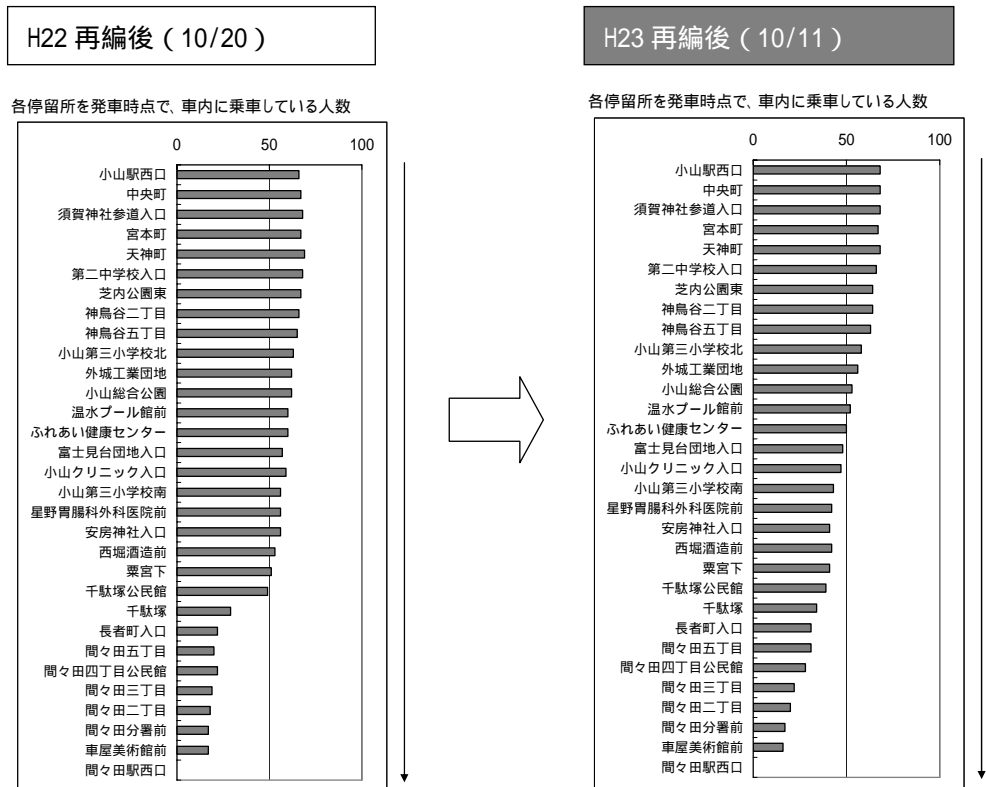
	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	163	151	173	180	利用者は徐々に増加し、ほぼ目標に近づいて来ている
収支率	33%	31%	49%	55%	ルート統合と増便による効果が、表れてきている

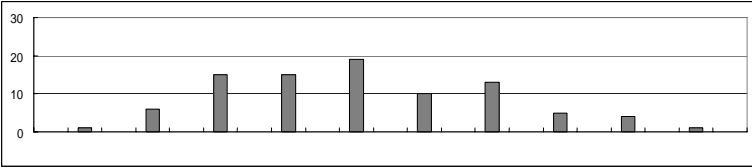
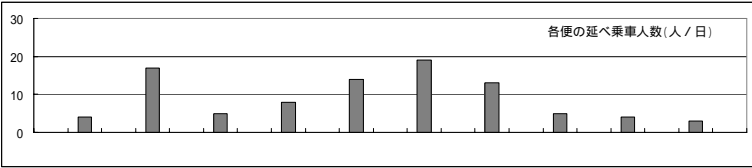
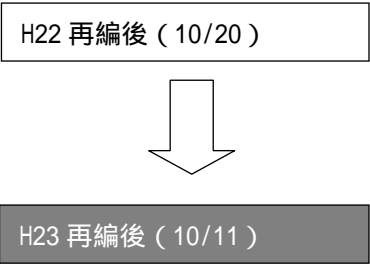
2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

「小山駅西口」～「千駄塚」までが利用の多い区間であり、千駄塚以南の区間は間々田駅への利用が多い。小山駅西口発の便と小山駅西口行きの便の利用者数はほぼ同数である。

小山駅西口 間々田駅西口

10:00 発 (便) ~ 13:30 発 (便) の利用が多く、早朝及び夜間の利用は少ない。

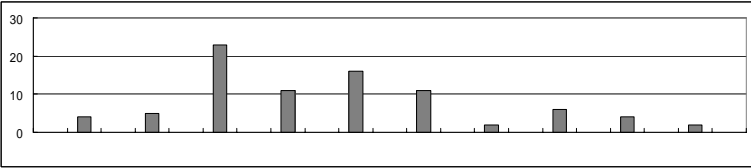
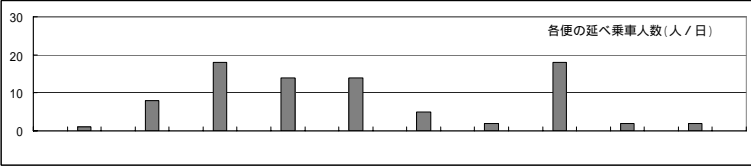
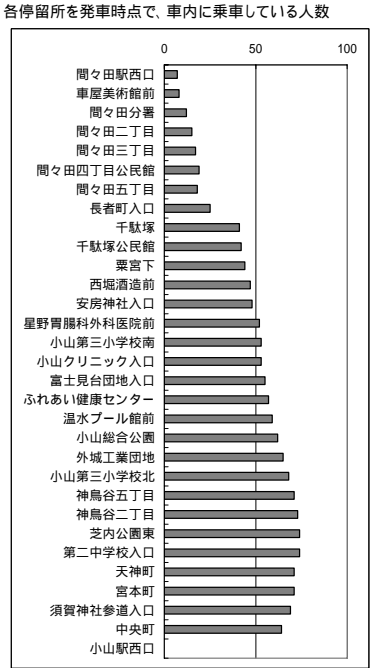




間々田駅西口 小山駅西口
 9:15 発(便)での小山駅への利用者が最も多い。一方、早朝と夕方以降の利用者は少ない。

H22 再編後 (10/20)

H23 再編後 (10/11)



3) 利用者の評価及び要望

	利用者からの評価及び要望など
	H22年の再編成後の運用については、利用者に浸透しており、大きな問題もない。
	羽川線、病院線へと上手に乗り継ぐ人も多く見られる。
	光南病院は乗り継ぎが必要になったが、運行しているだけでもありがたい。

4) 運行事業者の課題と目標（事業者からの申告）

課題	対応方法	時期
ルート上の危険箇所や不便なバス停を再確認し、安全性を高める必要がある	運転手へのヒアリングで危険箇所を特定し、行政と再検討を行う	平成25年3月までに

高 岳 線 (H22/10 再編成 H23/10 継 続)

1) 再編成による効果

H22 年度再編成によって東ニュータウン・高岳・高専利用者の利便性が向上したことから、利用者は増加傾向にあり、ほぼ目標に届いてきた。

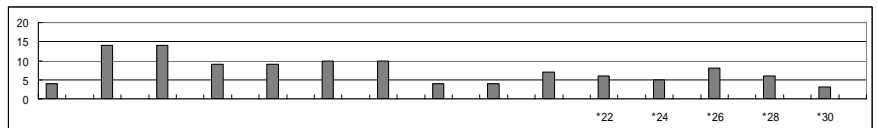
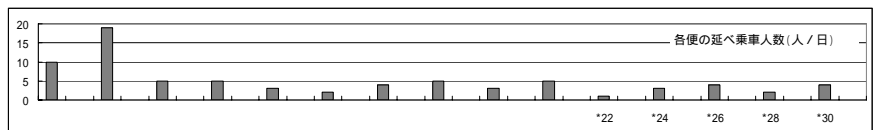
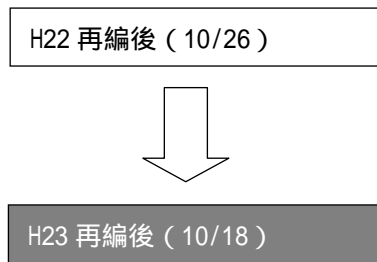
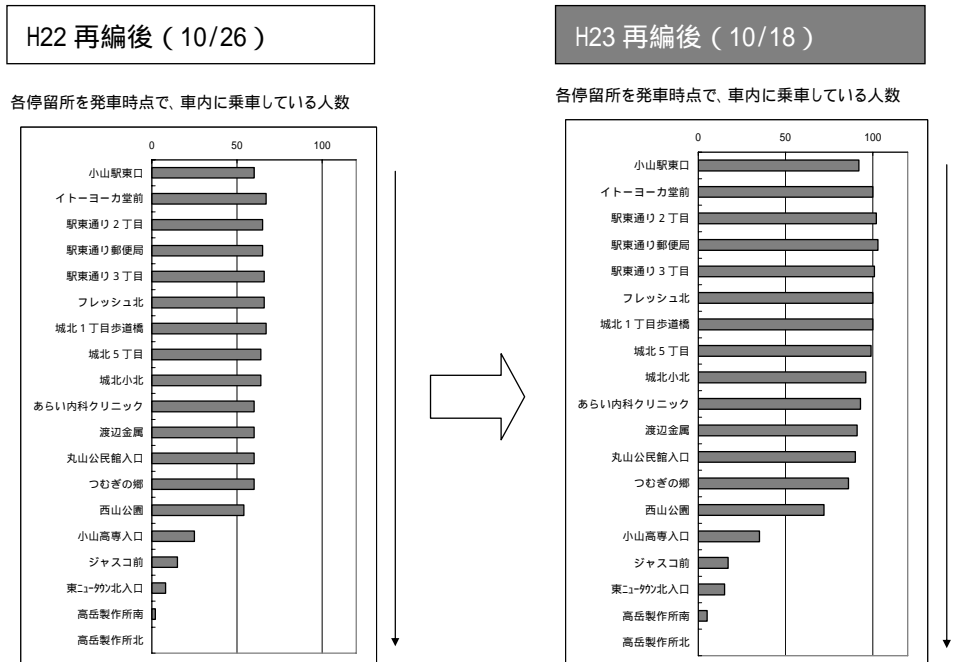
	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目 標	効 果
利用者 (人/日)	82	153	207	225	再編成の効果が定着し、ほぼ目標を達成している
収支率	38%	34%	66%	68%	同上

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

「小山駅東口」～「小山高専入口」までが最も利用の多い区間である。東ニュータウン住民、高岳製作所、小山高専の通勤通学として定着しており、時間帯によって城東中久喜線と上手に併用されている。

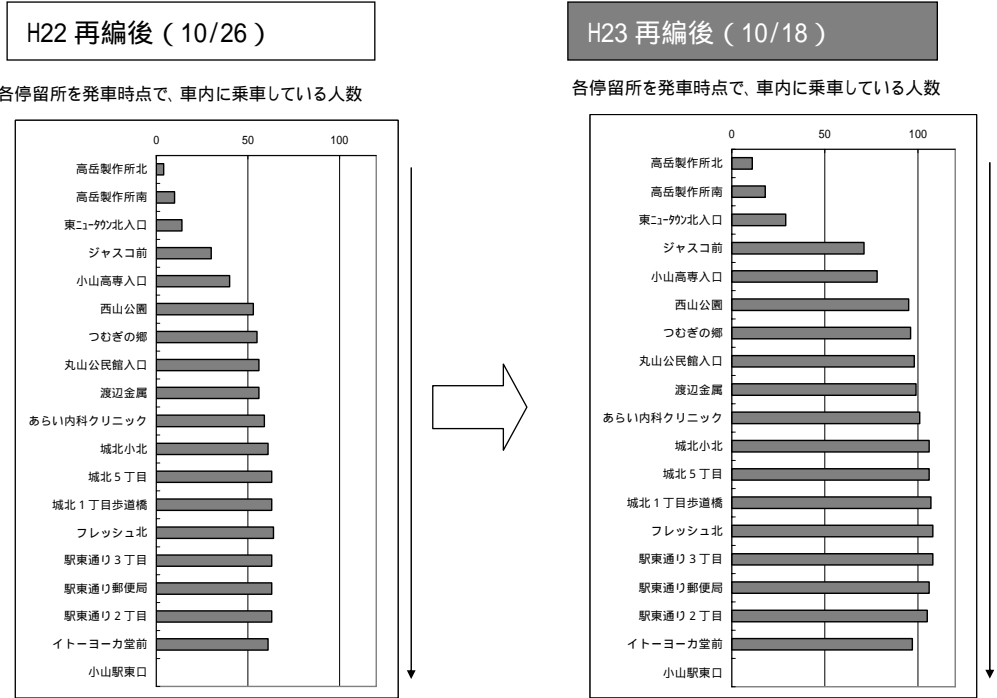
小山駅東口 高岳製作所北

7:57 発 (便) 8:50 発 (便) が高岳製作所への通勤、高専への通学に多く利用されている。また、日中の利用者も増えてきている。



高岳製作所北 小山駅東口

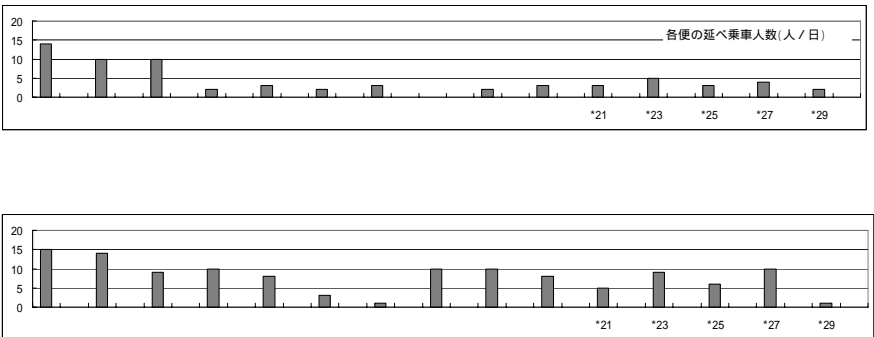
6:30 発 (便) ~ 8:20 発 (便) が駅へ向かう通勤通学者等で利用が多い。また、日中の利用者も増えてきている。



H22 再編後 (10/26)

↓

H23 再編後 (10/18)



3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など
基本的に、通勤通学を主体に生活の基本的な足としての役割を増している。
高専の学生は時間によって城東中久喜線と併用して利用している。
ほぼ1時間ヘッドのダイヤなので、わかりやすく好評である。
通勤利用が多いため、運賃の200円はそれほど負担に感じていない人が多い。

4) 運行事業者の課題と目標 (事業者からの申告)

課題	対応方法	時期
26人/日の利用者増加をはかる	沿線の企業及び自治会からの情報収集と、車内での情報発信を進める	次回契約更新の平成24年9月末までに

城東中久喜線（H22/10 再編成 H23/10 継続 ）

1) 再編成による効果

高岳線とともにニュータウン・高岳・高専利用者を中心に便利に利用されており、概ね改善目標を達成した。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	150	131	170	170	再編成の効果が定着し、目標を達成した
収支率	38%	45%	62%	55%	同上

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

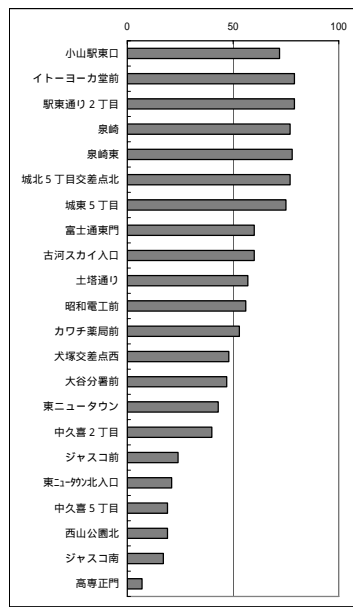
「小山駅東口」～「ジャスコ前」までが多い区間である。東ニュータウン住民、富士通、小山高専の通勤通学として定着しており、時間帯によって高岳線と上手に併用されている。

小山駅東口 高専正門

7:40 発（便）が富士通への通勤で平均的に最も利用者が多く、その他に夕方の帰宅時間帯の利用者も多い。

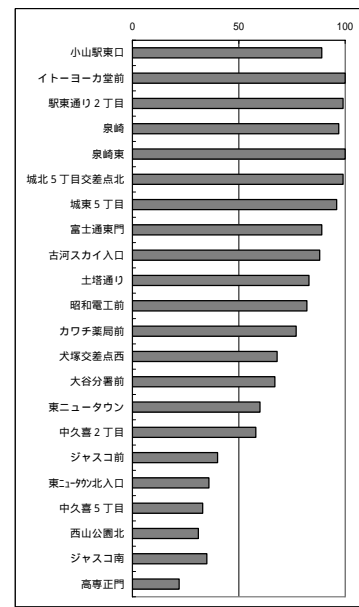
H22 再編後（10/27）

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数

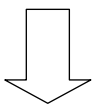


H23 再編後（10/21）

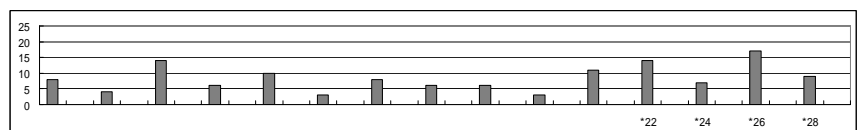
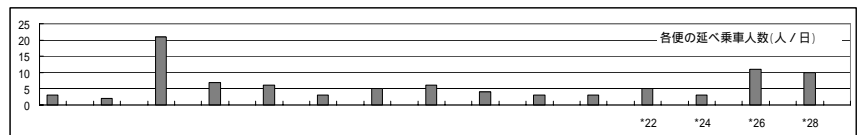
各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



H22 再編後（10/27）



H23 再編後（10/21）

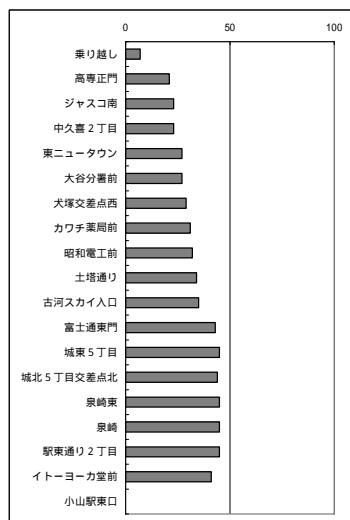


高専正門 小山駅東口

早朝と夕方の小山駅への通勤通学利用者が多い。

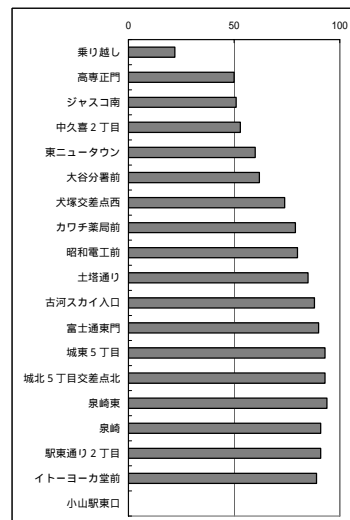
H22 再編後 (10/27)

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数

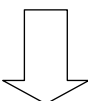


H23 再編後 (10/21)

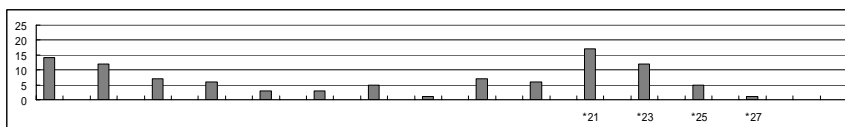
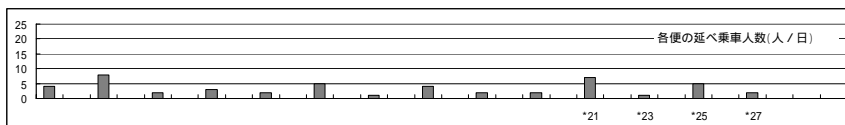
各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



H22 再編後 (10/27)



H23 再編後 (10/21)



3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など
富士通、ジャスコ前、高専正門への通勤・通学・買い物を中心に利用されている。
高専の学生は時間によって高岳線と併用して利用している。
ほぼ1時間ヘッドのダイヤなので、わかりやすく好評である。
通勤利用が多いため、運賃の200円はそれほど負担に感じていない人が多い。

4) 運行事業者の課題と目標 (事業者からの申告)

課題	対応方法	時期
利用人数目標は達成しているが、更なる利用者の増加をはかる	車内広告などの営業、沿線自治会・老人会からの情報収集などを進める	次回契約更新の平成24年9月末までに

1) 再編成による効果

H22 年度に城東・中久喜線の一部を分離して往復型に再編成し利便性向上をはかったが、利用は低迷しており、さらに継続したPRが必要であるとともに、状況によっては運用の見直しも必要と考えられる。

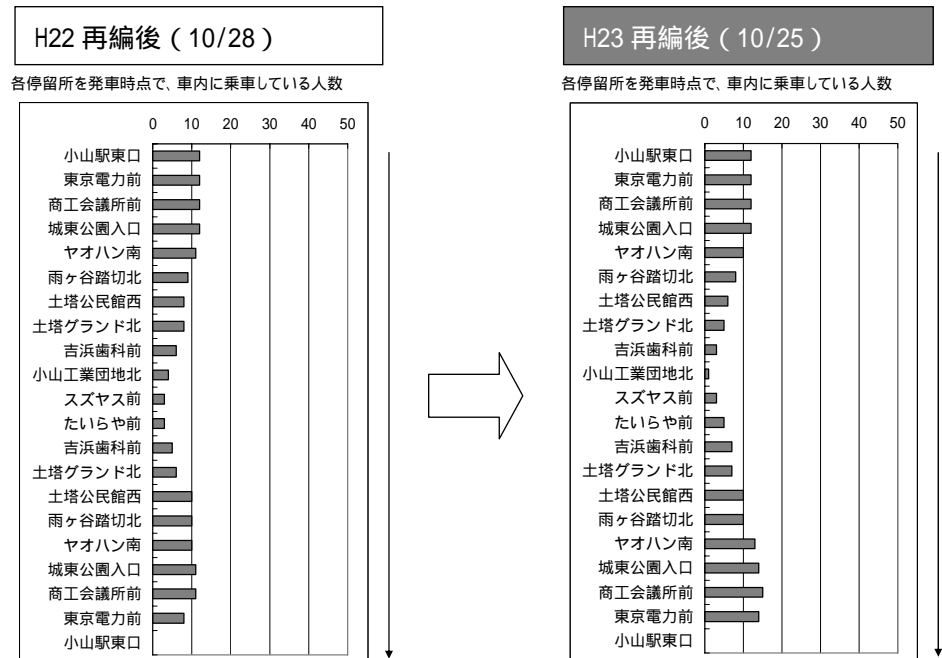
	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	80 (21)	102 (24)	190	土塔平成通り線単独では24人の利用に留まっており、改善策の検討も必要である * 数値は大谷中央線との合計 ()は土塔平成通り線単独の数値
収支率	38%	23% (11%)	34%	50%	全体の収支率はまだ厳しい状態にある * 数値は大谷中央線との合計 ()は土塔平成通り線単独の数値

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

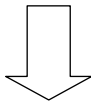
大谷中央線との重複区間(「小山駅東口」～「土塔公民館西」)までの利用者が多く、土塔平成通り線単独の区間の利用者は少ない。

小山駅東口 スズヤス 小山駅東口

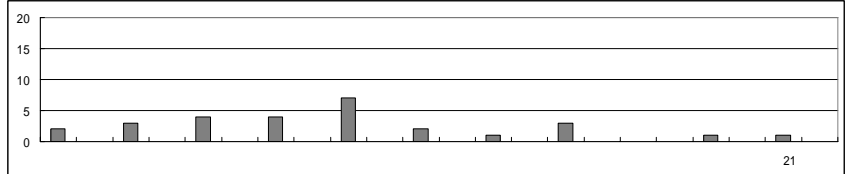
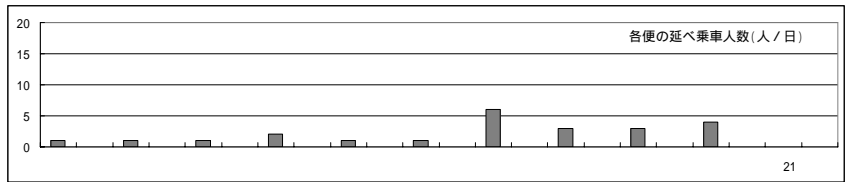
10:50 発の便の利用者が比較的多いが、全体として利用者は少ない。



H22 再編後 (10/28)



H23 再編後 (10/25)



3) 利用者の評価及び要望

	利用者からの評価及び要望など
	大谷中央線と重複する区間の利用者が多く、土塔平成通り線単独の区間での乗り降りは非常に少ない。工業団地への通勤者が時折見られるが、その他は単発的な利用者が多い。
	上記の状況が変わらないようであれば、大谷中央線と路線を統合して運行頻度を高くすることで利便性の向上と、利用者の増加を図れる可能性がある。

4) 運行事業者の課題と目標 (事業者からの申告)

課題	対応方法	時期
利用人数及び収支率が目標に達していないため、利用者の増加をはかる	沿線の各地区へ、路線時刻表などのPR資料を配付し、周知に努める	次回契約更新の平成24年9月末までに

大谷中央線 (H22/10 再編成 H23/10 継続)

1) 再編成による効果

H22 年度に、旧大谷路線の大谷地区の需要に対応すべく新規路線として再編成を実施したもので、目標には届かないがこれから増加してくるものと思われる。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	80 (59)	102 (78)	190	大谷中央線単独では78人の利用があり、増加してきている * 数値は土塔平成通り線との合計 ()は大谷中央線単独の数値
収支率	-	23% (27%)	34%	50%	全体の収支率はまだ厳しい状態にある * 数値は土塔平成通り線との合計 ()は大谷中央線単独の数値

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

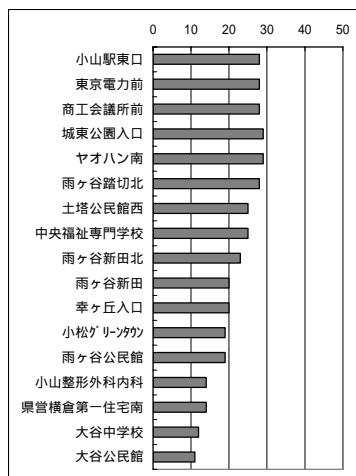
「大谷地区」の各停留所から「小山駅東口」までの利用者が平均してみられ、特に小山整形外科内科での乗降が多い。

小山駅東口 大谷公民館

14:10 発 (便) の利用者が最も多い。

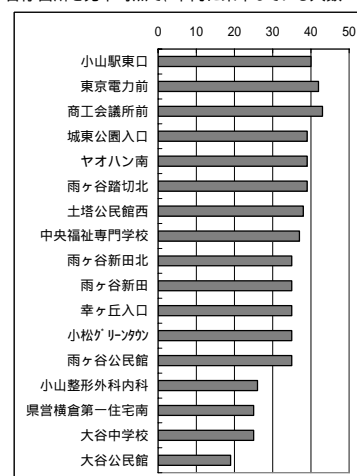
H22 再編後 (10/28)

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数

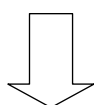


H23 再編後 (10/26)

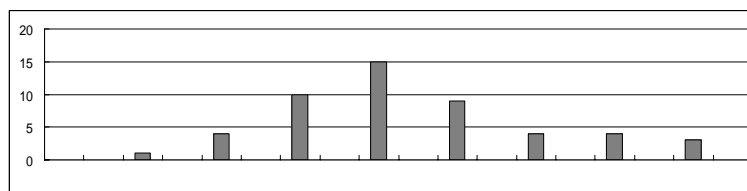
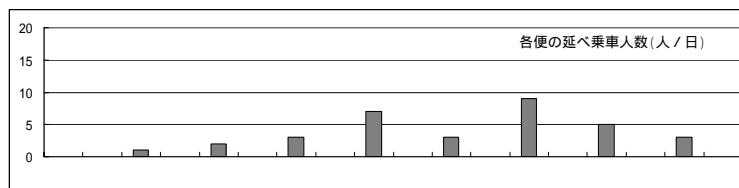
各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



H22 再編後 (10/28)

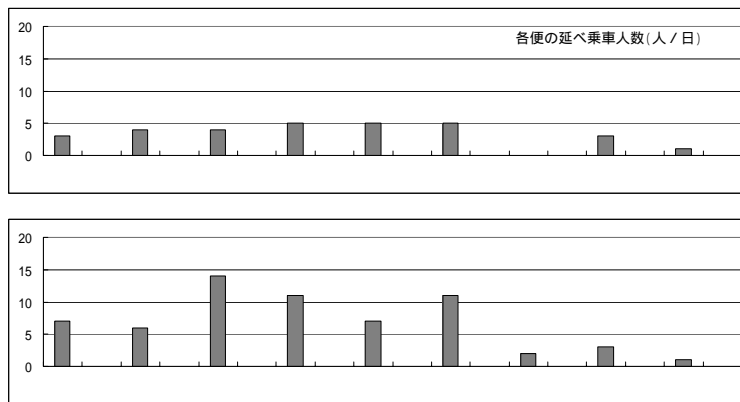
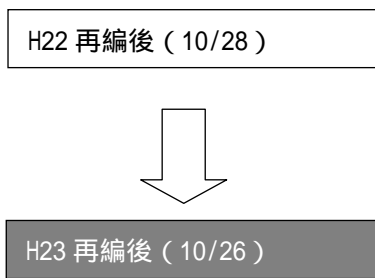
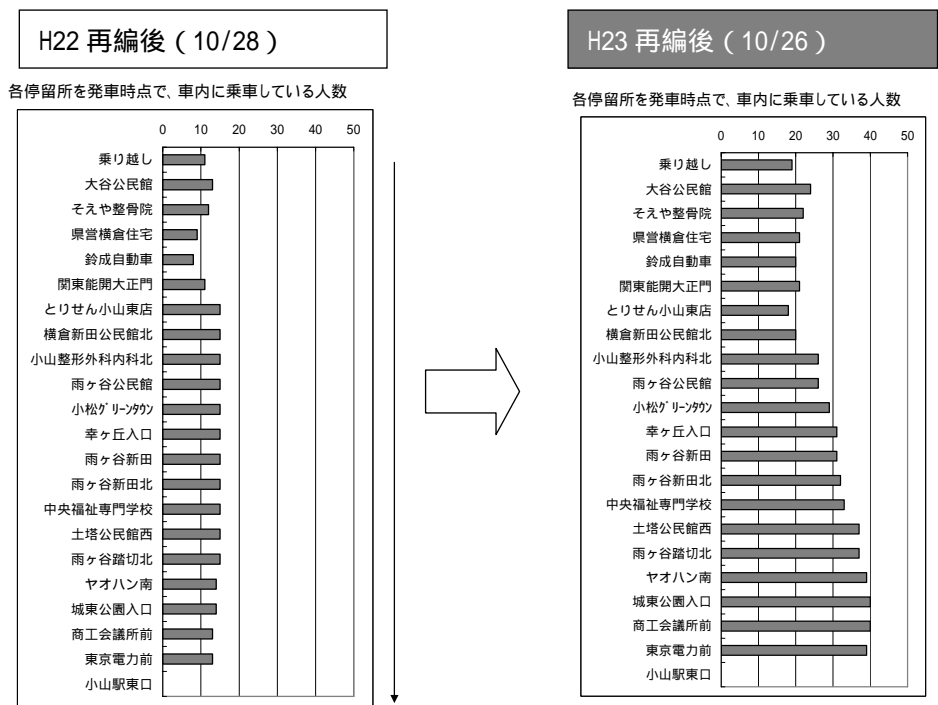


H23 再編後 (10/26)



大谷公民館 小山駅東口

日中は平均的に利用者がみられるが、夕方以降の利用者は少ない。



3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など
朝の始発便を、小山駅発から大谷地区発に変更したので、より便利になった。
徐々に周知されて、利用者も増加してきている。

4) 運行事業者の課題と目標 (事業者からの申告)

課題	対応方法	時期
目標達成に向けて利用者は徐々に増加しているが、更なる利用者の増加をはかる	クチコミ、営業、自治会への情報収集などで、利用者増加をはかる	次回契約更新の平成24年9月末までに

1) 再編成による効果

西部地区の全面デマンド化により、思川豊田路線を縮小し、デマンドバスから市街地中心部への乗り継ぎ路線として再編成した。現状ではデマンドバスからの乗り継ぎ利用者は少なく、従前の利用者が継続している状態である。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	-	70 (43)	130 (80)	再編直後であるが、目標の約半分に留まっている ()は思川駅線単独の数値
収支率	-	-	20%	33%	同上

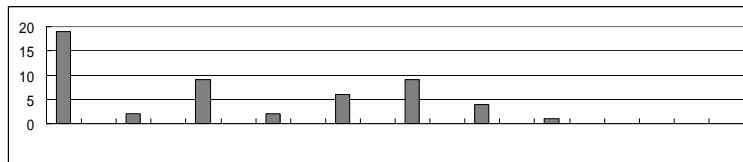
2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

基本的に小学生の通学バスとしての役割を引き続き担っており、その他に沿線住民の小山駅西口までの交通機関として利用されている。

小山駅西口 思川駅 小山駅西口

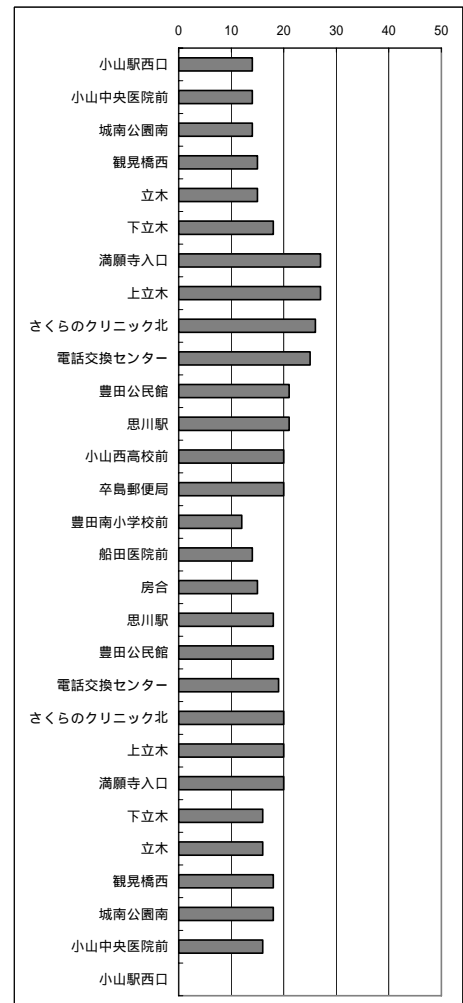
小学生の登校に利用される第 便（7:20 発）が最も多い。

H23 再編後（11/8）



H23 再編後（11/8）

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など
小山市民病院へ直接行けなくなって不便になったが、乗り継ぎ便があるので、運行してもらっているだけでもありがたい。

4) 運行事業者の課題と目標（事業者からの申告）

課題	対応方法	時期
需要に併せたダイヤにより、乗客サービスの向上に努める	時間帯別・停留所別の乗降数の調査を行い改善策を検討する	未定

1) 再編成による効果

西部地区の全面デマンド化により、寒川・生井路線を縮小し、デマンドバスから市街地中心部への乗り継ぎ路線として再編成した。従前からの沿線利用者と、デマンドバスからの乗り継ぎ利用者が見られる。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	-	70 (27)	130 (50)	再編直後であるが、目標の約半分に留まっている () は道の駅線単独の数値
収支率	-	-	20%	33%	同上

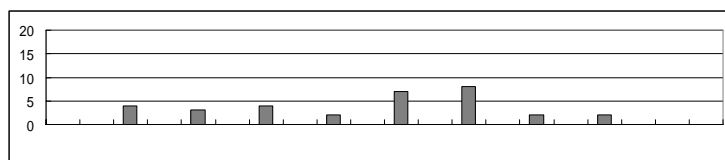
2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

道の駅（デマンドの乗り継ぎを含む）への利用者、白鷗大学周辺の地域住民の小山駅西口への交通機関として利用されている。

小山駅西口 道の駅 小山駅西口

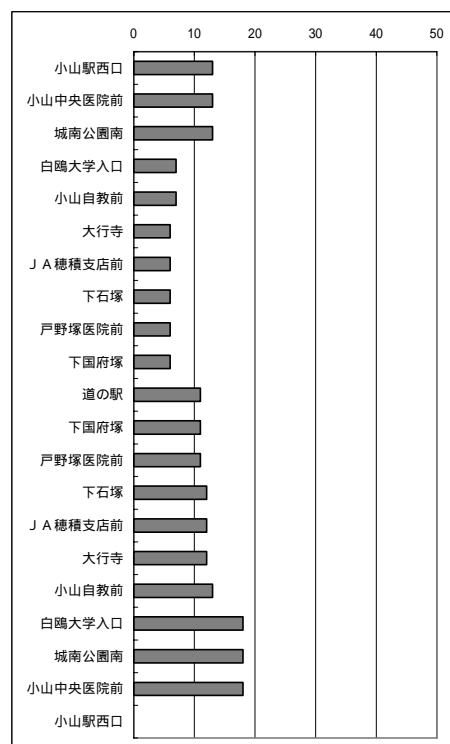
時間帯別では、昼過ぎの買い物客の利用が多い。

H23 再編後（11/8）



H23 再編後（11/8）

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など
特になし

4) 運行事業者の課題と目標（事業者からの申告）

課題	対応方法	時期
需要に併せたダイヤにより、乗客サービスの向上に努める	時間帯別・停留所別の乗降数の調査を行い改善策を検討する	未定

1) 再編成による効果

H22年度の再編成で新規設定された路線であり、通院利用者に定着しているが、利用者は微増である。ほとんどの利用者が通院かつ他の路線からの乗り継ぎである。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	58	65	100	定着はしているが、利用者は微増である
収支率	-	21%	22%	35%	高齢者、乗り継ぎ利用者などの割引利用が多いため、収支率はあまり改善されていない

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

「小山駅西口」～「市民病院」までが最も利用の多い区間であり、実質的に通院用の専用路線として機能している。小山駅東口からの利用者も昨年度より増えており、周知されてきている。

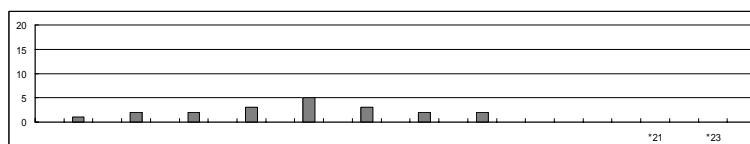
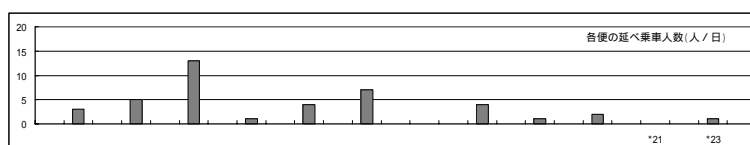
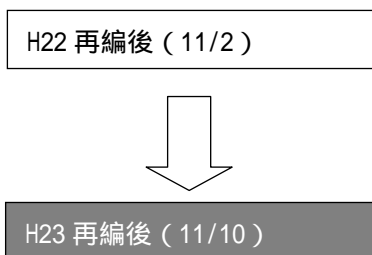
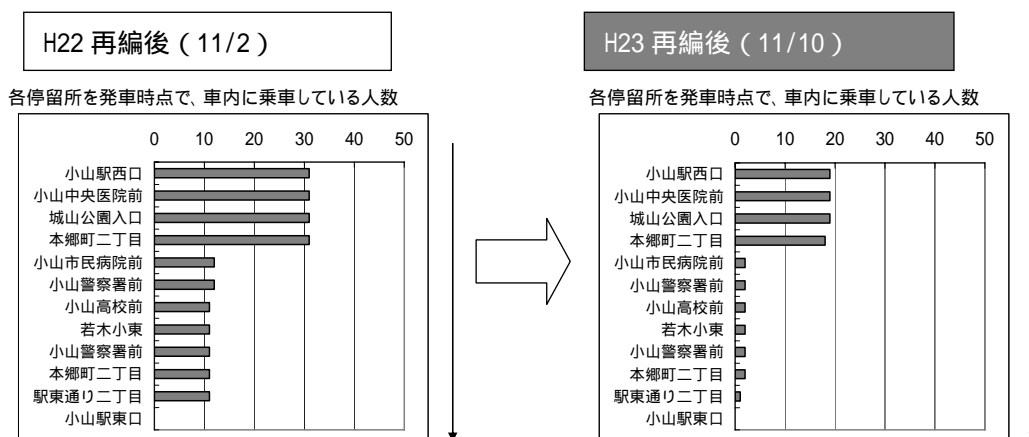
時間帯別では、午前中の通院とお昼から午後にかけての帰宅の利用が平均して見られるが、夕方以降は非常に少ない。

また、病院以外の住宅地内の停留所の乗降は非常に少ない。

小山駅西口 市民病院 小山駅東口

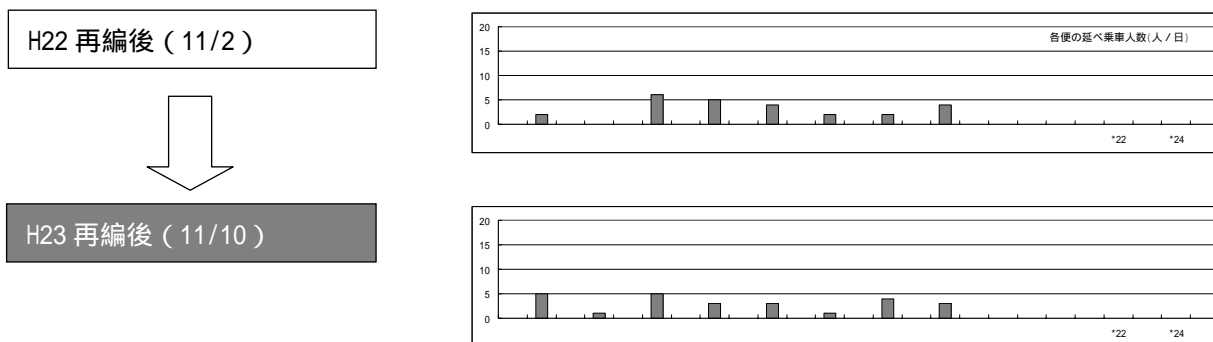
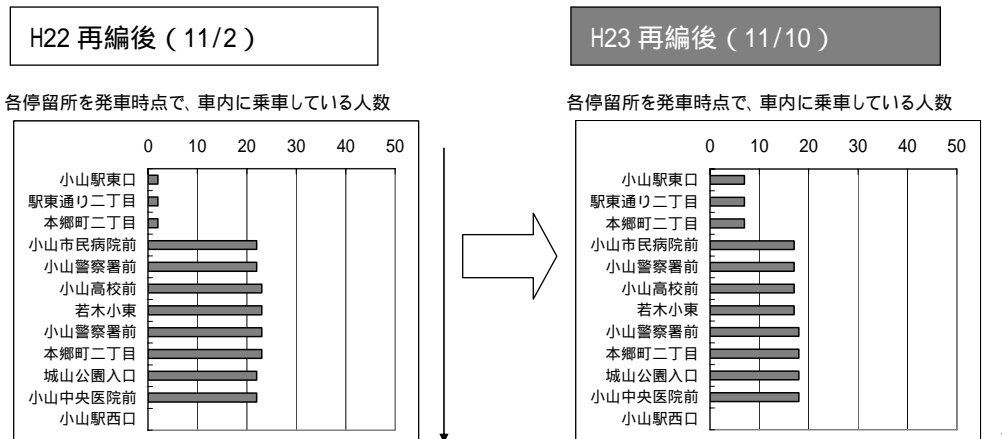
午前中の通院とお昼から午後の帰りの利用が平均して見られるが、夕方以降の利用者は非常に少ない。

また、病院から東口に帰る利用者は少ない。



小山駅東口 市民病院 小山駅西口

午前中の通院とお昼から午後の帰りの利用が平均して見られるが、夕方以降の利用者は非常に少ない。
また、東口から病院への利用者は増えて来ている。



3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など
市民病院の停留所と待合所が移設整備されて、場所がわかりやすくなり、また安全に乗降が可能になった。
高齢者の利用が大半であり、乗り継ぎで実質無料となるため非常に好評である。
かなり身体の不自由な高齢者も時々おり、乗り降りが大変そうであるが、運転手が臨機応変にサポートをしている。
乗り継ぎ券も周知されてきており、上手に乗り継ぐ人が多く見られる。
病院専用便として、高齢者にもわかりやすい。周知されてきている。
小山駅東口からの利用も増えて来ており、周知が進んでいる。
駅及び病院以外の停留所の利用はさらに少なくなっている。
診療のほぼ終了する午後4時以降はほとんど利用者がいない。
土日、年末も市民病院便を運行して欲しい。(との希望があるが利用者は未知数)

4) 運行事業者の課題と目標 (事業者からの申告)

課題	対応方法	時期
より利便性と効率性の向上により、10人/日の利用者増加を図る	利用者アンケートを実施し、ルート及びダイヤの検討を行う	小山駅中央自由通路完成時まで

1) 再編成による効果

五料地区の宇都宮線のアンダーパスの開通により、一部のルートを短縮した。またH22年度の再編成で通勤通学利用者が減少したことから、見直しを再度実施した。

その結果、通勤利用者に対してはその効果が見られたが、通学の高校生については運賃が200円になった影響が回復しない。また、ルート短縮により乗り入れなくなった五料住宅地の利用者が減少した。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	71	37	38	165	前回再編成時の通勤・通学利用の減少は、今回の再編成でも回復していない
収支率	-	12%	13%	55%	収支率は非常に厳しい状態にある

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

「間々田駅」～「小山南高校」(通学)「富士通テン入口」(通勤)までが最も利用の多い区間である。

間々田駅東口 間々田駅西口 光南病院

7:45 発 (便) が富士通テンへの通勤で、8:30 発 (便) が小山南高校への通学で多い。

H22 再編後 (10/21)

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数

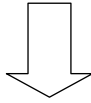


H23 再編後 (11/2)

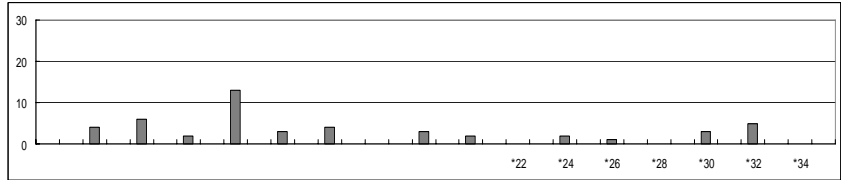
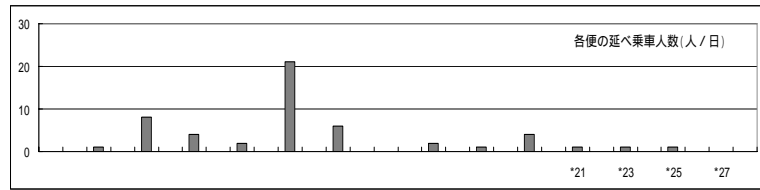
各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



H22 再編後 (10/21)



H23 再編後 (11/2)



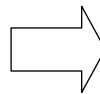
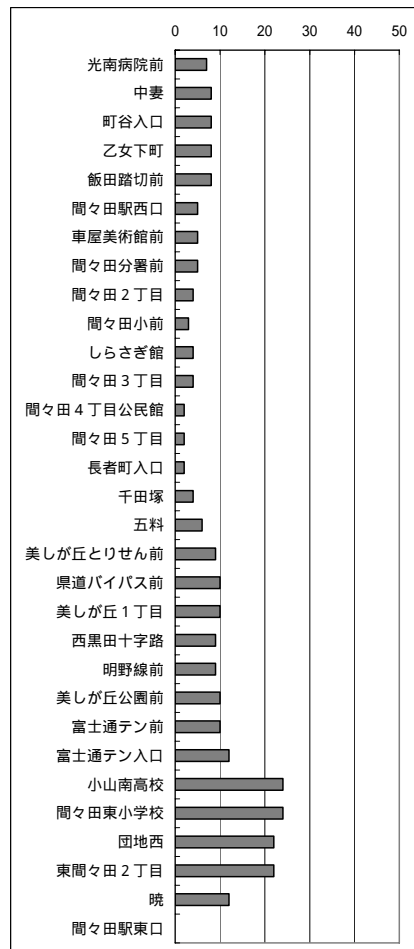
光南病院 間々田駅西口 間々田駅東口

17:15 発 (25 便) が富士通テンからの帰宅利用者で最も多く、小山南高校の下校時の利用は登校時の利用者と比較して非常に少ない。

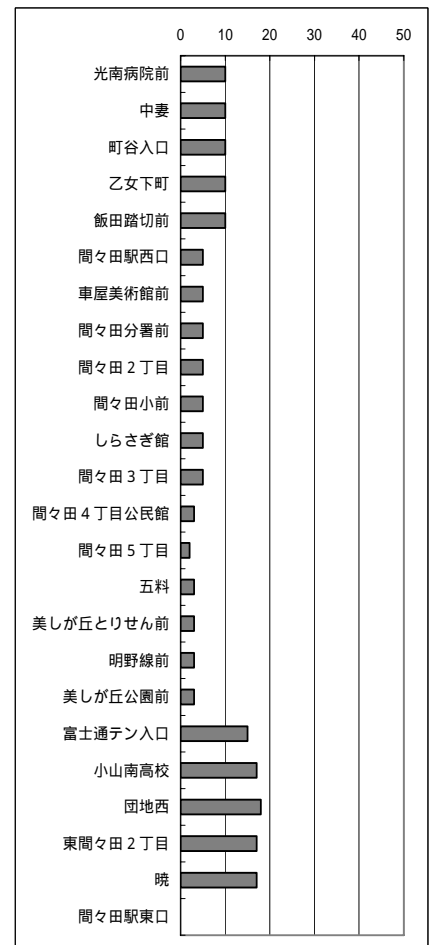
H22 再編後 (10/21)

H23 再編後 (11/2)

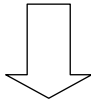
各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



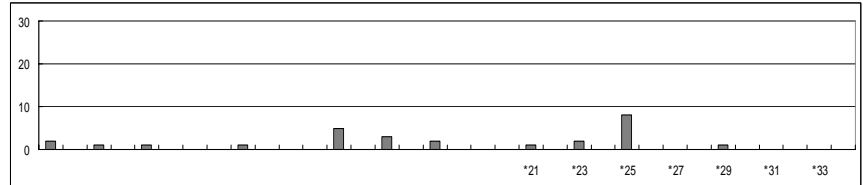
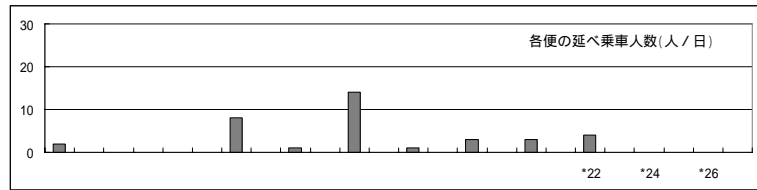
各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



H22 再編後 (10/21)



H23 再編後 (11/2)



3) 利用者の評価及び要望

	利用者からの評価及び要望など
	富士通テンへの通勤に配慮したダイヤ編成に戻した結果、通勤利用が回復した。
	寒川生井線からの光南病院への便がデマンド化で廃止になり、間々田東西線のみとなったため、通院利用者には不便になった。
	とりせん周辺に大規模なJRのデータセンターが開業し、訪問者の利用が見られるようになったが、通勤者は専用のバスを利用しているため、多くの利用増にはつながらなかった。
	150円 200円で学生が激減した影響が続いており、利用者は回復していない。(学割があってもいいのではないかとの声も)
	アンダーパスの開業により、五料の住宅内を周回しなくなったため、従前から利用者が減ってしまった。
	しらさぎ館への乗客はほぼ0である状態が、再編成以来続いている。

4) 運行事業者の課題と目標(事業者からの申告)

課題	対応方法	時期
30人/日の利用者増加を図る	学生以外の需要を掘り起こすため、時間帯別の乗客数及び乗降停留所を調査する	平成24年3月末までに

1) 再編成による効果

実験運行を経て、関東バスが運行を継続してきた路線である。基本的には安定した利用客があり、大きな再編成等は行われていなかったが、平成22年に、それまでの距離別運賃体系から定額運賃に変更し、他路線との乗り継ぎなども導入することで、名実ともに小山市コミュニティバスの一員として統一をはかった。

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	効果
利用者 (人/日)	204	193	201	安定的に利用者がある路線である。関東バスが主体に運行してきたため、特に目標を定めていないが、輸送能力には余裕があるので、引き続き利用者増と収支向上に努めていく。
収支率 (年間の数値)	86%		84%	

2) 区間別及び時間帯別の乗降の状況

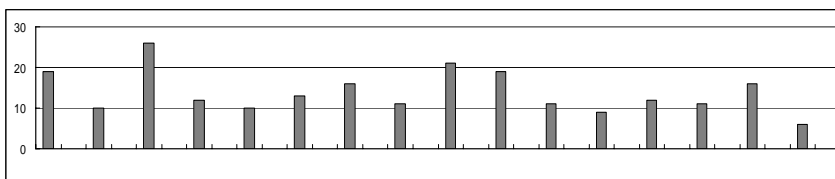
小山駅東口を起終点とした左回りのみの循環形式であり、小山駅と各停留所間で乗客がコンスタントに乗り降りしている。

ただし、駅～国道50号までの近距離区間の乗降客は非常に少ない。

小山駅東口 城南地区 小山駅東

時間帯別では、便(6:25)が小山駅への通勤、便(8:00)が小山駅からの通勤、便(14:00)が買い物帰り、便(19:20)が通勤帰りでの利用が多い。

H23 再編後 (12/7)

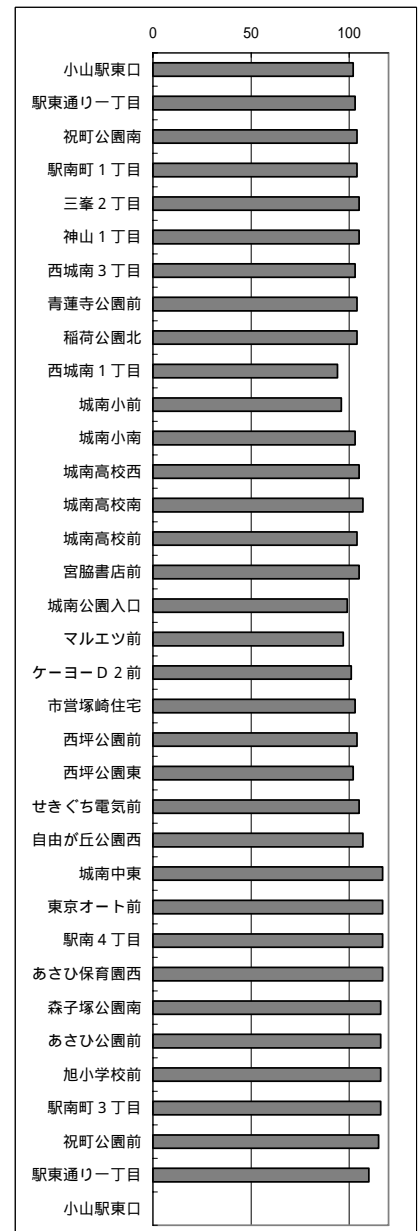


3) 利用者の評価及び要望

利用者からの評価及び要望など	ほぼ1時間ヘッドのダイヤで使いやすい
	運賃体系の変更も特に問題はない

H23 再編後 (12/7)

各停留所を発車時点で、車内に乗車している人数



デマンドバス

市東部地区

(H22/10 桑絹地区 / 大谷中南部・間々田東部地区をデマンド化 H23/10 継続)

市西部地区

(H23/10 豊田地区 / 中・穂積地区 / 寒川・生井地区をデマンド化)

1) 再編成による効果

市東部地区は昨年度のデマンド化からちょうど1年を経過したが、利用者は目標には届かず、継続した利用促進PRなどが必要となっている。

桑・絹地区

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	10	9.8	60	利用者は横ばいで、さらに沿線居住者へのPRをはかる必要がある
収支率	-	3%	4.8%	23%	同上

大谷中南部・間々田東部地区

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	6	6.6	30	利用者は横ばいで、さらに沿線居住者へのPRをはかる必要がある
収支率	-	4%	4.3%	23%	同上

昨年度の東部地区デマンド化から1年を経過した時点で、今年度は西部地区のデマンド化を実施した。エリアは「豊田地区エリア」「中・穂積地区エリア」「寒川・生井地区エリア」の3地区に分けているが、実際の需要に合わせて配車などの一体運用を行っている。

該当地区の住民にとっては導入したばかりのシステムであるため、今後の継続した利用促進PRなどが必要である。

西部地区(3エリア合計)

	H22 再編前	H22 再編後	H23 再編後	目標	効果
利用者 (人/日)	-	-	6.9	100	沿線居住者へのPRをはかる必要がある
収支率	-	-	4.5%	23%	同上

2) 利用者登録の状況

利用者の登録は、「絹・大字中久喜地区」及び「寒川・生井地区」などの、市街地中心部から遠い地区の登録率が高くなっている。

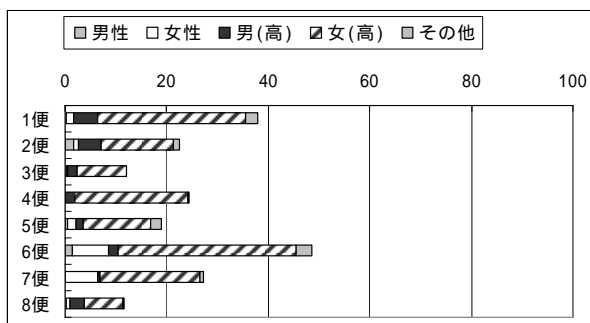
また、昨年度にデマンド化を実施した東部地区の登録率はほぼ横ばいである。引き続き、長期的に周知と改善を継続して利用者増をはかっていくことが必要である。

地区名		市東部（平成23年8月現在）				市西部（平成23年10月現在）			合計
		桑	絹・大字中久喜	大谷中南部	間々田東部	豊田	中・穂積	寒川・生井	
総数	世帯数	7,201	2,234	6,445	3,609	2,312	2,618	1,165	25,584
	登録世帯数	327	264	148	32	48	151	150	1,120
	＼（％）	4.5%	11.8%	2.3%	0.9%	2.1%	5.8%	12.9%	4.4%
	人口	20,929	7,132	17,173	10,177	7,349	7,154	3,734	73,648
	登録人数	690	553	299	54	105	374	349	2,424
	＼（％）	3.3%	7.8%	1.7%	0.5%	1.4%	5.2%	9.3%	3.3%
うち65歳以上	人口	4,498	1,927	2,419	738	1,898	1,966	1,050	14,496
	目標登録者数	1,100	960	730	220	569	590	315	4,484
	＼（％）	25%	50%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	実登録者数	417	329	176	36	84	189	121	1,352
	＼（％）	9.3%	17.1%	7.3%	4.9%	4.4%	9.6%	11.5%	9.3%
	＼（昨年度）	9.1%	15.0%	9.1%	4.9%	-	-	-	-

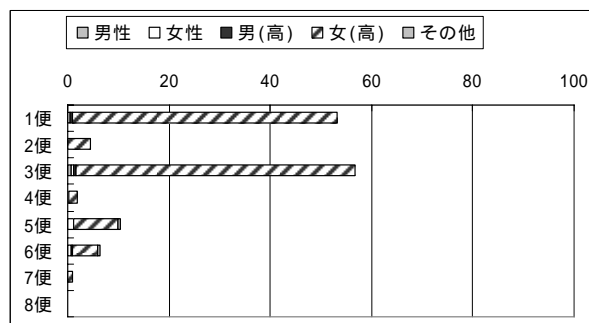
3) 利用状況

各地区ともに65歳以上の高齢者（特に女性）の利用が圧倒的に多い。大谷中南部地区・間々田東部地区は1便と3便に集中している。また西部地区での「道の駅」乗り継ぎ利用者は少ない。

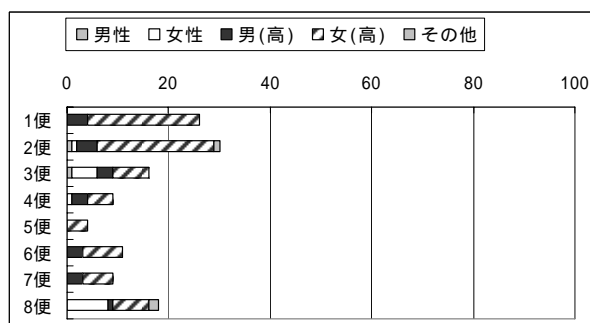
桑・絹地区（今年度の月平均）



大谷中南部・間々田東部地区（今年度の月平均）



西部3地区合計（H23年10月）



注) 男性：65歳未満の男性
 女性：65歳未満の女性
 男(高)：65歳以上の男性
 女(高)：65歳以上の女性
 その他：小学生・幼児・障がい者

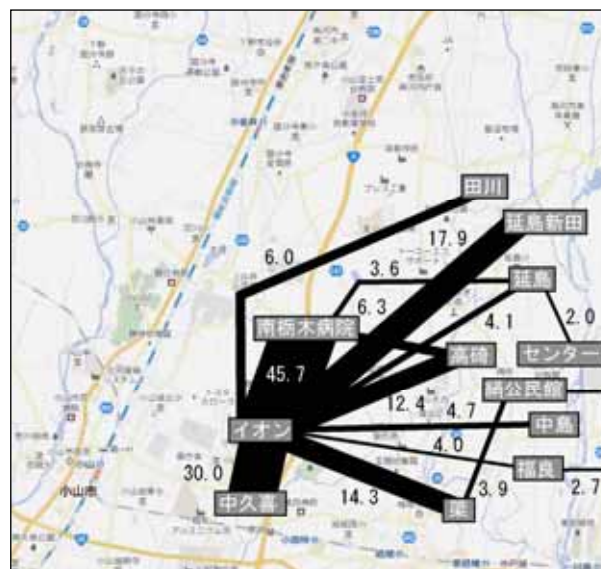
4) 具体的な利用区間

各デマンドエリアについて、比較的利用の多い区間を下图に表示した。

桑地区(人/月)



絹地区(人/月)



大谷中南部・間々田東部地区(人/月)



西部3地区(人/月)

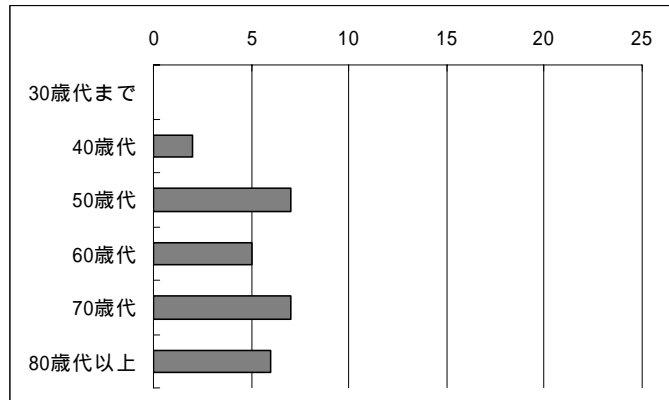


5) 利用者の反応

10月にデマンドバスのサービスを開始した西部地区における27人の利用者に個別アンケートを行った結果が以下の通りである。

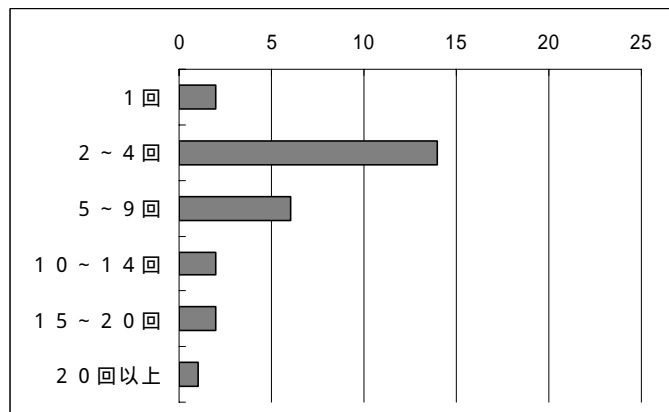
年齢は？

50歳以上の各年齢層に平均して登録者がいることがわかる。



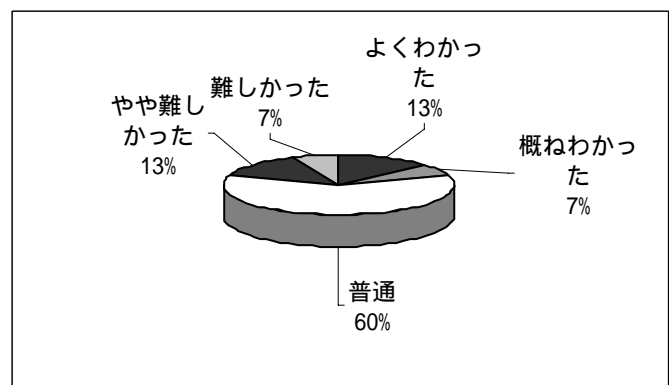
利用回数は？

2～4回の利用者が多い一方、20回以上(実質的に毎日)利用している人も1人いる。



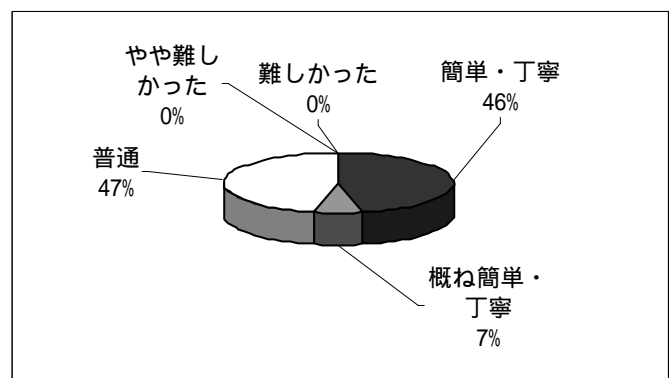
利用者登録は簡単でしたか？

「良くわかった」～「普通」を合計すると約80%となり、概ね理解されたと思われる。



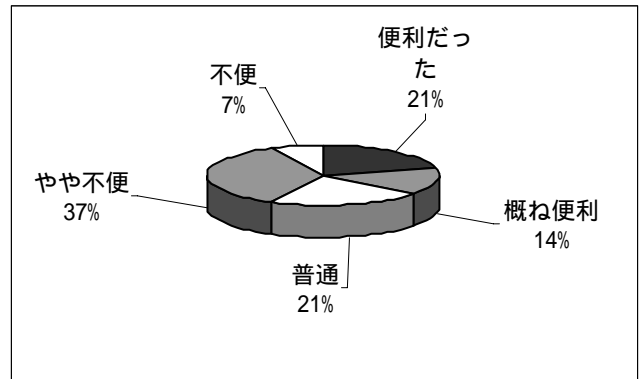
利用の予約は簡単でしたか？

「難しかった」「やや難しかった」がなかったため、概ね問題はないと思われる。



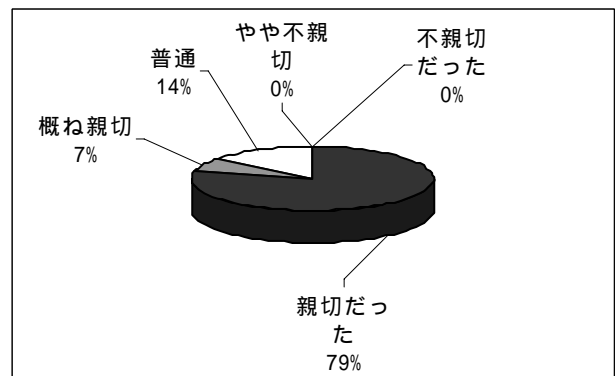
利用してみてどうでしたか？

「普通」の 21%を中心に、「便利」と感じた人と「不便」と感じた人に分かれることがわかる。



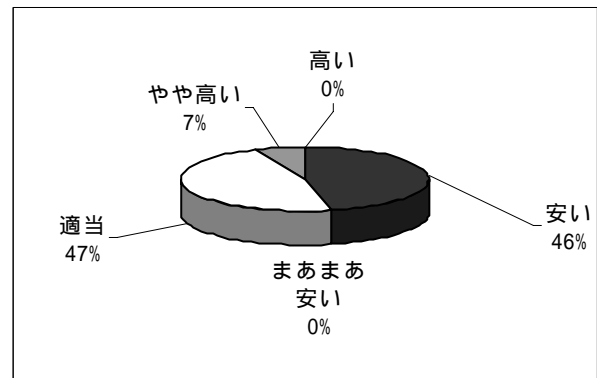
運転手の対応はどうでしたか？

「親切」が 79%と、対応は評価されている。



料金（おとな 300 円、65 歳以上及び障がい者など 200 円）はどのように思いますか？

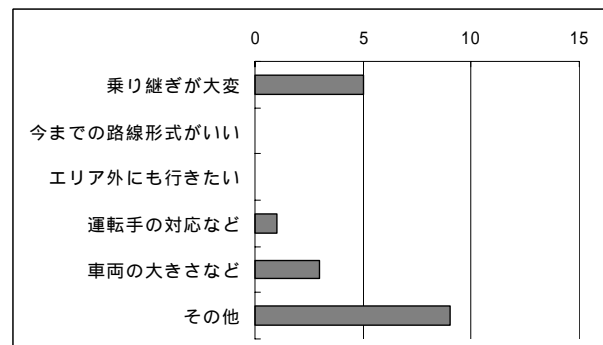
「やや高い」が 7%ある他は、概ね受け入れられていると思われる。



その他、要望はありますか？

「乗り継ぎが大変」との感想が多く、小山駅まで乗り換え無しで行きたいとの要望が多い。

その他では「待ち時間を短くして欲しい」「予約受付時間を拡大して欲しい」「直前まで予約を可能にして欲しい」との声があった。



小山市コミュニティバス（おーバス）危機管理マニュアル【素案】

1. 基本方針

(1) 危機管理の必要性

おーバスは公共交通として、常に安心・安全な運行に努めなければならない。しかし、ときとして利用者の安全を脅かす事件・重大事故・災害が発生する。そのようなときに備えて、適切かつ確実な危機管理体制を確立する。

(2) 危機管理の目的

日頃の安全確保に努め、利用者の安全を守る。

危険をいち早く察知し、事件・事故の発生を未然に防ぐ。

万一、事件・事故が発生したときは、適切かつ迅速に対応し、被害を最小限に抑える。

事件・事故の再発防止対策を講じる。

2. 危機管理体制の整備

(1) 運行事業者における危機管理体制の整備

社内緊急連絡網を整備する。

対策本部を整備する。

(2) おーバス事務局への緊急連絡体制

3. 日頃の安全確保対策

(1) 乗務員及び整備管理者による、毎日の始業点検・終業点検・車内清掃の実施

(2) 飲酒運転防止対策マニュアルに基づく、厳正な点呼及び飲酒チェックの実施

(3) 運行管理者の出庫前点呼による乗務員の健康把握、及び医師による定期的な健康診断の受診

(4) 独立行政法人自動車事故対策機構が実施する適性診断の受診

(5) 月1回以上の安全教育の実施

(6) 正常な運転を妨げる異常気象、道路障害、交通混雑などの情報の収集・伝達

(7) おーバス運行事業者合同による年1回の危機管理講習会の実施

4. 個別事案への対処要領

(1) バスジャック発生時への対応

(2) 無差別殺傷、テロ等発生時への対応

(3) 交通重大事故発生時への対応

(4) 大規模地震発生時への対応

(5) 台風等暴風発生時の対応

5. 事後の対応・報道機関への対応

(1) 事後の対応

負傷者やその家族に対するケア

再発防止策の検討と危機管理マニュアルの改善

取材記録、新聞記事等の整理

運輸局へ報告書を提出

(2) 報道機関への対応

基本的な対応方針

- ・ 広報班（コミュニティバス対策担当含む）を立ち上げ、報道対応窓口を一本化する。
- ・ 個人のプライバシーや人権に配慮しながら、誠意をもって迅速に取材対応する。
 - ・ 多数の取材が予想される場合には、事案の状況把握を勘案しながら、市秘書広報課と連携して記者会見の設定をできるだけ早く行う。
- ・ 正確な受け答えをするために、説明資料・想定問答等を準備する。
記者会見の開催