資料6

日宇地区における超小型バス運行について

（１）市街地周辺の住宅地における超小型バスの導入可能性について

・市街地周辺の住宅地における不便地区対策として、最寄バス停より 500 メートル超、及び 400 メートル超でＤＩＤ地区（人口集中地区）含む候補地の条件からエリアを抽出し、現地調査のうえ、導入検討の必要性について整理した。

・その結果、日宇地区において導入に向けた具体的な検討をすることとした。

■最寄りバス停より５００m超のエリア

エリア	現状	評価	
陣の内町	坂上で奥まった一角については不便であること認識したが、全体的に家の張り付きが少なかった。	ルートを組むなら陣の内町のみでは赤字幅が大きくなるため、２町をセットとして１台で２路線の運行が想定されるが、田の浦町は現時点では需要が少ないと思われる。	将来的に検討
田の浦町	家の張り付き多く坂上の地区もあったが、全体的に車庫付の新しい家が多く、若い世帯と思われる。		将来的に検討

■最寄りバス停より４００m超のエリア

エリア	現状	評価	
日宇町	地区全体が坂上の地区であり、広範囲に家の張り付きもかなり多かった。	一定の需要が見込まれ、事業化に向けて検討するに値する。日宇支所と黒髪営業所を結ぶルートを検討。	今回検討
白岳町	川でバス道路と分断されているような状況だが、川からの奥行きは狭く家も分散しているような状況。	小型バスを走らせる必要性は感じられないと判断。	
中原町	川でバス道路と分断されており、川からの奥行も距離があったが途中は道幅が狭くきめ細やかには走行できない。	下の原路線（小森橋～終点）を廃止した場合、廃止区間と中原町の道幅のあるルートを１本にして早岐地区につなぐ検討を行う。	将来的に検討
早苗町	国道から急坂をのぼる地区は範囲が狭くルートが短すぎる。踏切を超えて入る地区はバス路線と並行に位置し平坦な地形。家の張り付きは多いが鋭角に曲がる狭い道も多く安全運行が難しい。	小型バスを走らせる必要性は感じられないと判断。	

（２）日宇地区における簡易収支試算

・運行ルートは次ページに示した。

・一日３便の運行を想定した。

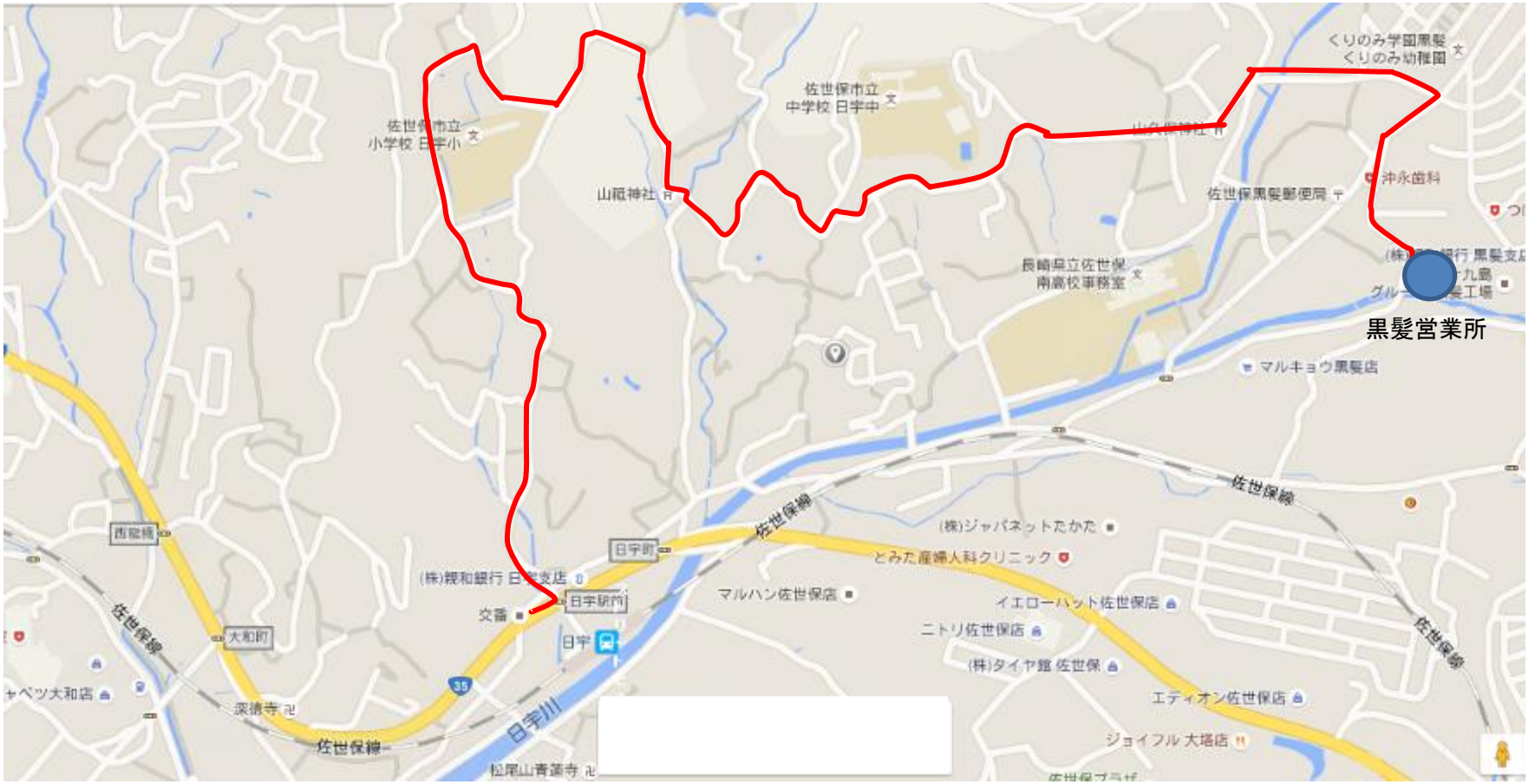
・まめバスのキロ当たり運行費用及び利用傾向（沿線戸数当たり利用者数）を前提とした。
（沿線戸数については既存バス路線と重複するエリアは除いた）

経路		黒髪営業所～日宇中学校南側 ～日宇小学校～日宇駅前
路線延長		3.5km
所要時間		12分
1日運行本数		3本
実車走行キロ／日		21.0km
年間運行日数（土日祝除く）		247日
年間総走行キロ		5,187km
運行計画（発車時刻）	1便	
	2便	
	3便	
キロ当たり運行費用		237.1円/km
年間費用		1,229,838円
沿線世帯数	200m圏	635戸
世帯当たり年間利用者数	200m圏	5.41人/世帯
年間利用者数（想定）		3,435人
運賃		310円
年間収入		1,064,850円
収支		▲164,988円

（まめバスの2地区の平均値）

≪参考≫まめバスの収支等（平成26年度）

運送費用	7,362,580円
年間総走行キロ	31,047.9km
キロ当たり運行費用	237.1円/km

		才牟田	岩下洞穴・瀬戸越団地
沿線戸数	200m圏	972戸	487戸
年間利用者数		5,727人	2,395人
戸数当たり年間利用者数	200m圏	5.89人/戸	4.92人/戸

日宇地区・超小型バス運行ルート検討