資料 1-1

飯能市乗合ワゴン（原市場地区）実証運行
実績報告書

飯能市乗合ワゴン（原市場地区）実証運行の運行実績等について、以下のとおり報告する。

1　実績概要

項　目	実　績	
（1）運行期間	令和4年9月1日～令和5年8月31日（1年間）	
（2）運行便数	**総合計**	**5,636便**
	・飯能駅便	1,330便
	・原市場地区行政センター便	822便
	・新寺便	3,484便
（3）利用者数	**総合計**	**15,869人**
	・飯能駅便	9,861人
	・原市場地区行政センター便	2,462人
	・新寺便	3,546人
（4）その他	車いす利用対応件数	0件
	事故件数	0件

- 大きな事故などはなく、安全に運行ができている。また、車いす対応のための事前予約による運行は0件であった。

2　利用実績

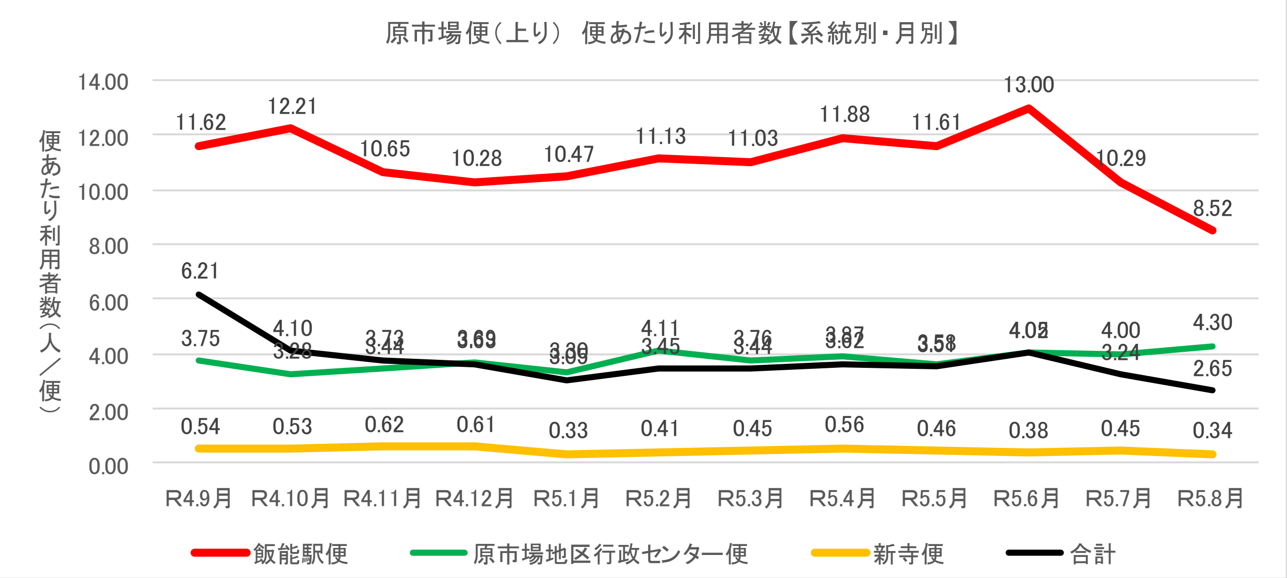
（1）系統別・便あたり利用者数　※1便＝1運行（片道）として算出

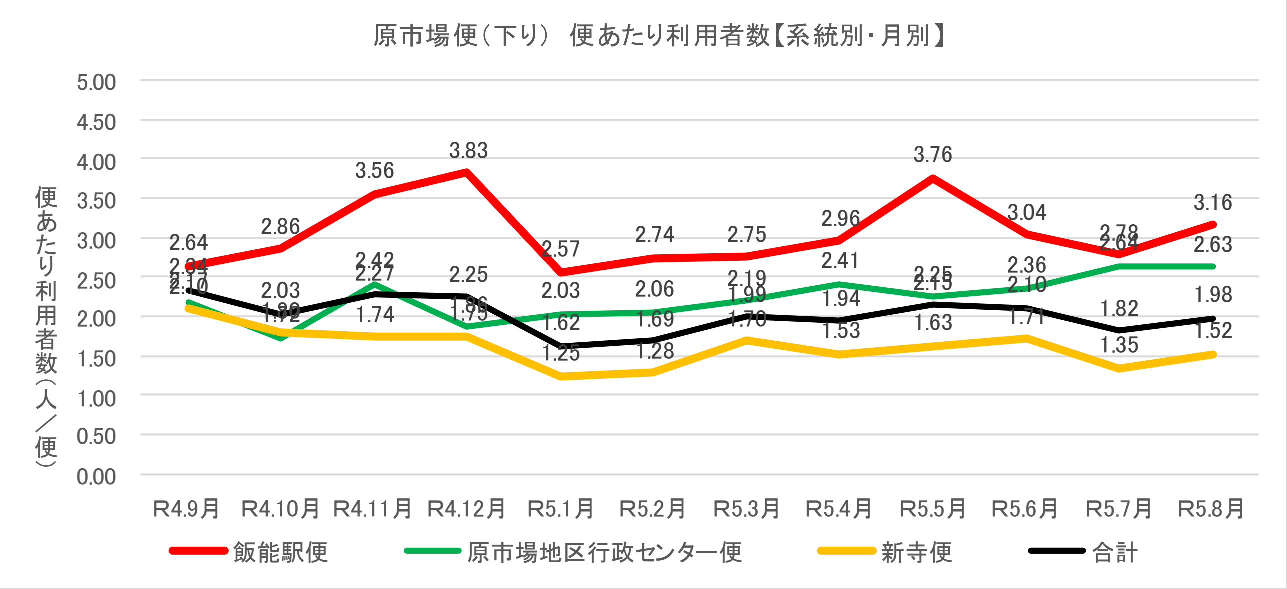
系統		便数（便）	利用者数（人）	便あたり利用者数（人/便）	
飯能駅便	上り	724	8,007	11.06	7.41
	下り	606	1,854	3.06	
原市場地区行政センター便	上り	411	1,546	3.76	3.00
	下り	411	916	2.23	
新寺便	上り	1,742	805	0.46	1.02
	下り	1,742	2,741	1.57	
合　計	上り	2,877	10,358	3.60	2.82
	下り	2,759	5,511	2.00	
				目標値	1.50

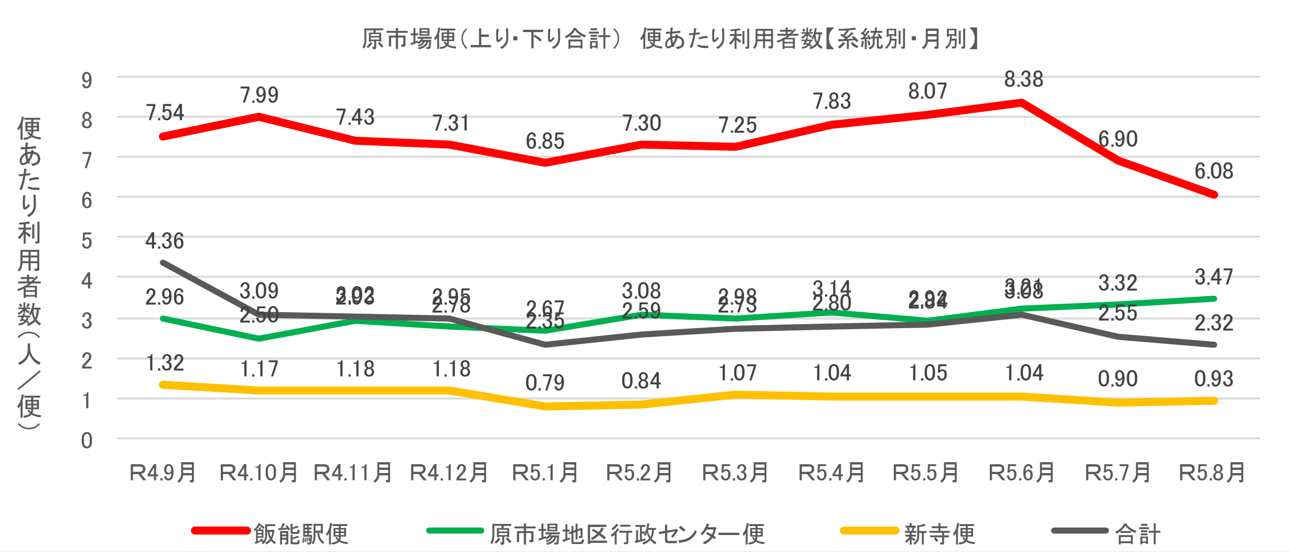
※1往復あたり3人

- 全体としては、当初設定した目標値（＝1.50人以上）を達成している。
- 今後、目標値の再設定が必要である。

(2) 系統別・便あたり利用者数（月別グラフ）







※R4.9 月はデータがない期間が存在するため参考数値

- 朝の飯能駅便（上り）については、学生の長期休み期間に減少する傾向にある。
- 原市場地区行政センター便について、新型コロナウイルス感染症の 5 類移行（令和 5 年 5 月）から若干増加傾向にある。

（3）便別・便あたり利用者数　※1 便＝1 運行（片道）として算出

①上り（平日・土休日別）

便目	系統	発時刻（平日）	便あたり利用者数（平日）	発時刻（土休日）	便あたり利用者数（土休日）
1	飯能駅便	6:20	※ 13.27	7:00	※ 6.59
2	飯能駅便	7:00		9:00	
3	原市場地区行政センター便	9:00	5.54		
4	原市場地区行政センター便	9:58	2.62		
5	原市場地区行政センター便	10:56	3.12		
6	新寺便	17:57	1.10	17:06	1.24
7	新寺便	18:37	0.41	17:56	0.31
8	新寺便	19:20	0.55	18:36	0.05
9	新寺便	20:00	0.02		
10	新寺便	20:41	0.05		

※飯能駅便は合算値

- 飯能駅便（平日）は朝の通勤・通学需要により依然として多くの利用があり、ワゴン車両での対応は難しい状況である。
- 新寺便の上り便（中沢発、新寺方面行）は、夕方から夜間の運行のため、利用者は少数である。

②下り（平日・土休日別）

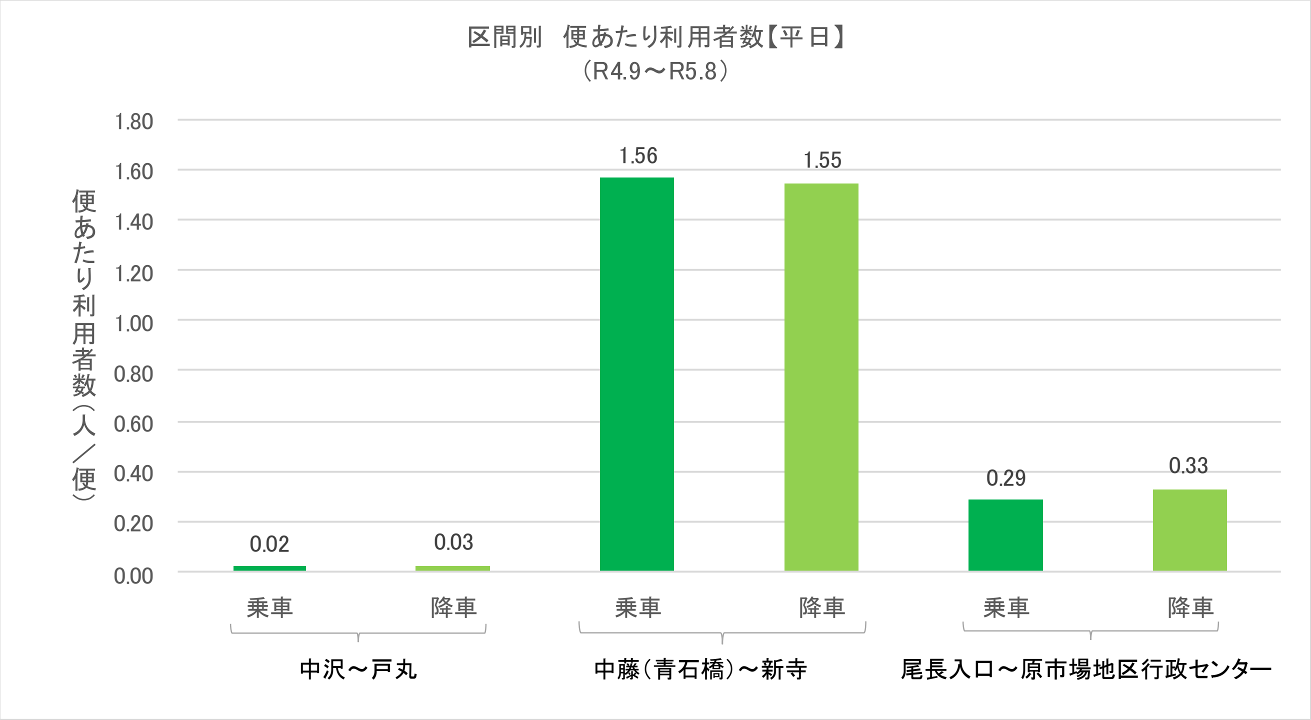
便目	系統	平日 発時刻【飯能駅方面からの接続時間】	平日 便あたり利用者数	土休日 発時刻【飯能駅方面からの接続時間】	土休日 便あたり利用者数
1	飯能駅便	6:24	※ 2.42	8:22	5.59
2	飯能駅便	7:12			
3	原市場地区行政センター便	9:29	0.31		
4	原市場地区行政センター便	10:27	0.31		
5	原市場地区行政センター便	11:38	6.06		
6	新寺便	17:38【接続 7 分】	4.36	17:37【接続 5 分】	1.36
7	新寺便	18:18【接続 16 分】	0.97	18:17【接続 9 分】	0.39
8	新寺便	18:58【接続 27 分】	1.10	19:15【接続 5 分】	0.88
9	新寺便	19:41【接続 6 分】	2.37		
10	新寺便	20:21【接続 16 分】	0.88		

※飯能駅便は合算値

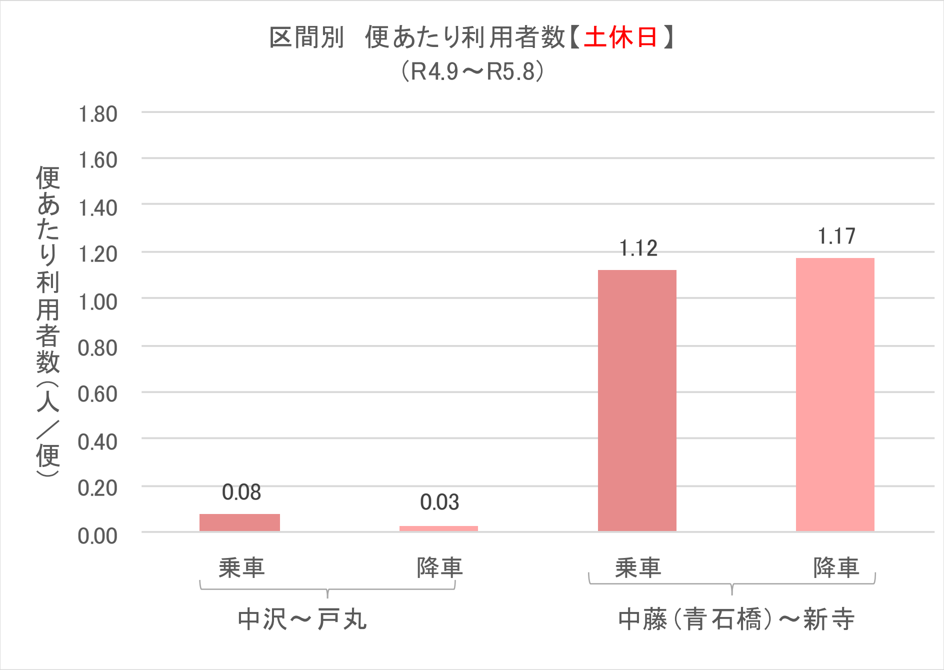
- 飯能駅便について、平日より土休日の方が利用者数が多い。主な要因として、飯能河原（天覧山）エリアへの観光目的による利用が多いことが挙げられる。
- 原市場地区行政センター便について、利用者が 11：38 便に集中している。午前中の買い物・通院利用の利用者の帰り便として利用されている。
- 新寺便について、飯能駅方面からの大型バスからの接続時間が短い便（17：38 便、19：41 便）の利用が比較的多く、接続待ち時間が 10 分を超える他の便は利用者が少ない傾向にある。

(4) 区間別・便あたり利用者数　※1 便＝1 運行（片道）として算出

①平日



②土休日



- 中沢～戸丸間（＝青石橋から奥）について、利用者がごく少数であった。（便あたり 0.03 人程度）
- 中藤地区から原市場方面に直接行けることを重視して原市場地区行政センター便を設定しているが、尾長入口～原市場地区行政センター間（＝新寺から名栗方面）の利用は少数であった。（便あたり 0.3 人程度）

3　課題・問題点の整理（利用者からの意見を含む）

No.	項目	課題・問題点
(1)	運行経路	●中沢～戸丸間の輸送 ・利用者がごく少数である。（1便あたり利用者数　約0.03人） ●尾長入口～原市場地区行政センター間の輸送 ・利用者が少数である。　（1便あたり利用者数　約0.3人）
(2)	待合環境	●乗換拠点である「新寺」バス停の安全性 ・バス停付近に用地が少なく、車両が出入庫しづらい状況である。
(3)	便数・時刻表	●日中の空白時間帯の存在 ・昼過ぎに空白時間帯（13時～16時）が存在する。 ・原小スクールバスの運行があるが、不定期である。 ●時刻表がタイト　▸　R5.9.1～本格運行のダイヤ改正により是正 ・運転士の安全確認や休憩のための十分な時間が確保されていない。
(4)	運賃	●実質値上げとなった区間の存在（野口～下郷間） ・新寺便一律100円設定により、飯能駅までの運賃が合計480円となった。 ・再編前との運賃比較 （区間）　（前）　（後）　（差額） 「野口」　380円　→　480円　＋100円 「堂西」～「下郷」　440円　→　480円　＋ 40円 「中郷」～「中藤」　500円　→　480円　－ 20円 「戸丸」～「中沢」　550円　→　480円　－ 70円
(5)	その他	●時刻表のわかりずらさ、見ずらさ ・系統ごとの行先の違いや名栗本線との接続などの関係から理解が難しい。

※以下、南高麗地区との共通事項

No.	項目	課題・問題点
(1)	持続的な運営	●運行収入以外の収入源の確保 ・R4年度の収支率　原市場系統　7.0%　南高麗系統　8.7% ・持続性の観点から地域からの協賛制度などの検討が必要である。
(2)	ＤＸ	●運行情報のオープンデータ化 ・スマホなどで経路検索できない状態である。（大型バス運行の飯能駅便以外） ●乗降データの収集方法 ・現状、運転士がメモで記録しており、収集できるデータが限られている。 ・利用状況のモニタリングや運行内容の見直しのためのデータが適切に収集できない。