

参考資料

◎平成19年度事業の概要

平成19年度実施した「農村都市を対象とした物流機能を持ったバスシステムの開発」から、実証実験等のデータ分析部分と実証実験期間中に実証実験バス乗客に対して行ったアンケート調査結果を掲載する。

実証実験概要

- | | |
|---------|---|
| ①実証実験期間 | 平成19年10月9日から27日までの17日間（日曜日は全休） |
| ②バスダイヤ | 町営バス6路線25便全て見直し、一部変更、休止して新路線の設定、スクールバス便混乗等行う全面的に「実証実験ダイヤ」を作成して行った。6路線16便のダイヤとなった。 |
| ③使用バス | 小型バス（定員 29 名） |
| ④GPS 搭載 | 全便に GPS を搭載し、バスの遅延状況を把握した。 |
| ⑤利用者数 | 1,457人 |

アンケート調査概要

- | | |
|--------|--|
| ①調査対象者 | 実証実験バスの利用者 |
| ②調査方法 | バス利用者に、乗車時にアンケート調査票を渡し、降車時に回収した。

期間中4日間に限り、調査員がバスに乗り込み、設問項目を増やして直接聞き取り調査を行った。 |

実証実験等データの分析概要

I 実証実験等データの分析

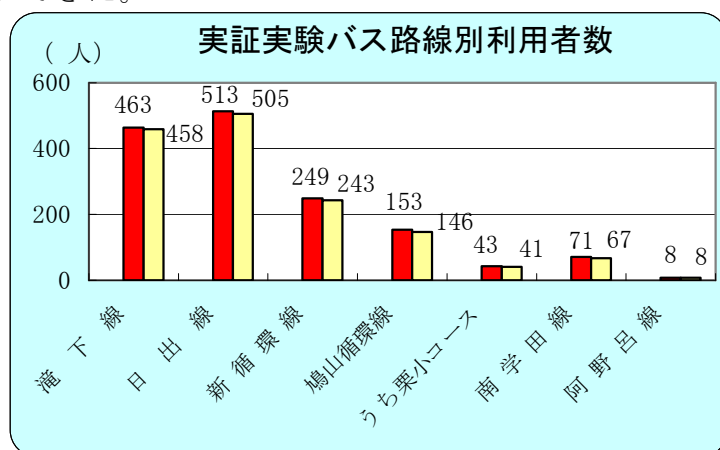
1 OD表の分析

(1) 総 体

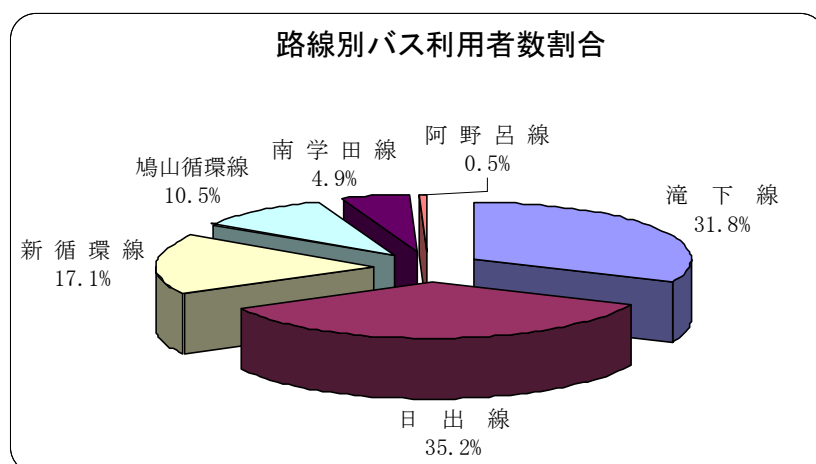
実証実験期間 17 日間の実証実験バス利用者数は、1,457 人であった。そのうち、乗降停留所を把握できた利用者数は1,427 人であった。

ちなみに、昨年（2006 年）10 月の1 日平均利用者数は133 人、実証実験期間中の1 日平均利用者数は84 人で、実証実験期間中が49 人少なかった。

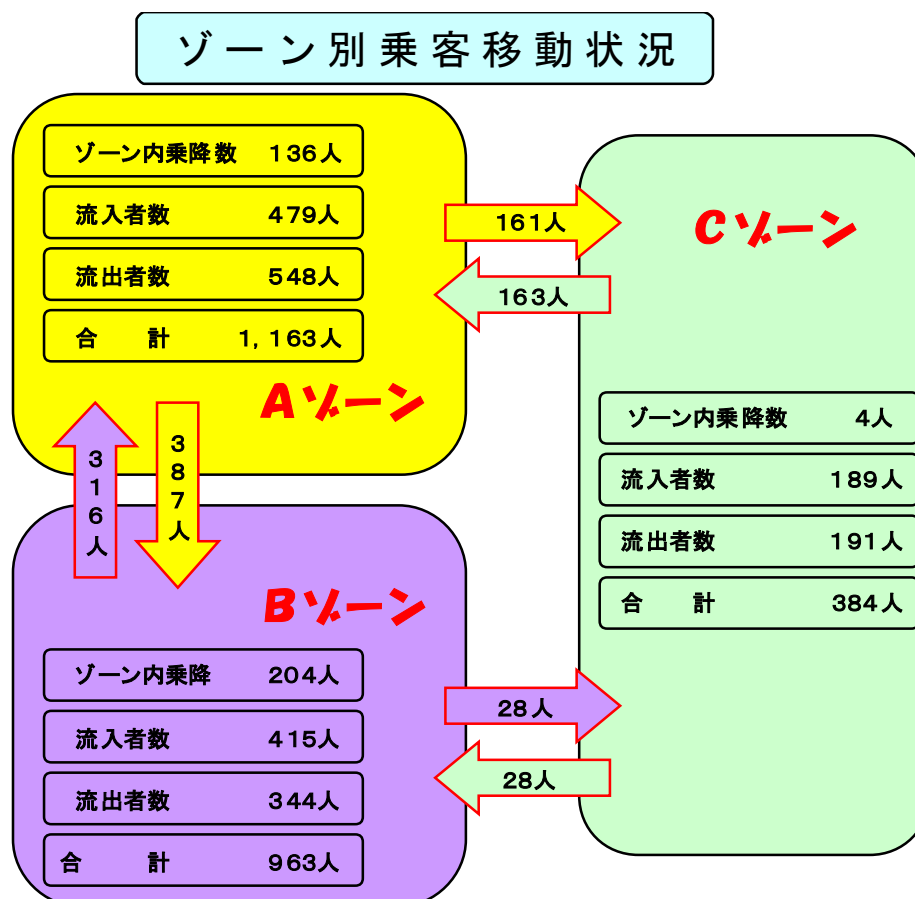
路線毎の利用者数は、日出線が最も多く513 人で全体の35.2%の利用者があり、そのうち505 人の乗降停留所を把握することができた。次いで滝下線の463 人で同じく31.8%の利用者であり、そのうち458 人の乗降停留所を把握することができた。



(注) ■ 利用者数 (1,457人)
 ■ 乗降停留所判明者数 (1,427人)



栗山町を3区分した各ゾーン（注）間の利用状況は、「Aゾーン」と「Bゾーン」間の移動が最も多く、「Aゾーン」からみて流出数が387人、流入数が316人と合わせて703人全体の49.3%と約半数を占めている。ゾーン内での移動は「Bゾーン」が204人と最も多くなっている。



◎ゾーン区分

ゾーン	行 政 区 域					
Aゾーン	松風	中央	錦	桜丘	朝日	
Bゾーン	富士	森	本沢	杵臼	共和	角田
	継立	中里	鳩山	桜山	旭台	三日月
	大井分	湯地	北学田			
Cゾーン	雨煙別	緑丘	阿野呂	南学田	日出	御園
	南角田	円山	東山	滝下		

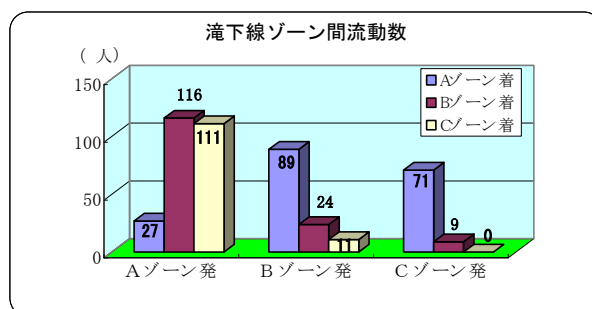
(2) 路線別

路線別に、利用状況を見てみることにする。

① 滝下線

滝下線は、停留所数 4 4 箇所と南北に長い路線である。栗山駅から滝下へ 3 便、滝下から栗山駅への 2 便運行した。

栗山駅発でみると、栗山駅から滝下行きの 3 便のあわせての利用者は 280 人で、Aゾーンからの乗車が 2 4 9 人と最も多く、降車はBゾーンで 1 1 6 人、Cゾーンで 1 1 1 人とほぼ同じであった。



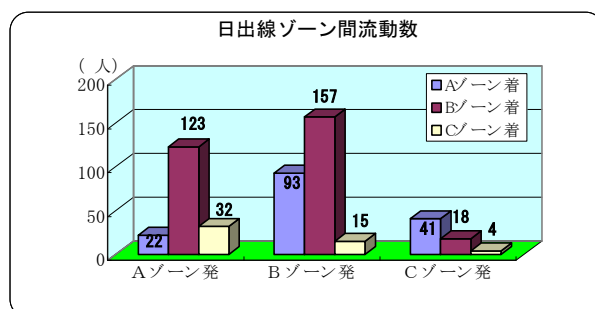
滝下発でみると、滝下から栗山駅行きの 2 便合わせて利用した人数は 1 7 8 人で、継立地区を含むBゾーンから 8 9 人、Cゾーンから 7 1 人が栗山市街地（Aゾーン）に向かう利用者であった。

停留所別にみると、利用者数 4 5 8 人中「栗山駅」から乗車したのが 1 2 0 人で最も多く、次いで「役場・とくち病院前」の 4 9 人、「継立神社」の 4 0 人と続いている。降車では、「継立神社」が 7 3 人と最も多く、次いで「役場・とくち病院前」の 4 4 人、「日赤前」の 3 3 人となっている。なお、期間中全く利用の無かった停留所が 6 箇所あった。

② 日出線

日出線は、2 9 の停留所数がある。栗山駅から仁木宅及び仁木宅から栗山駅へそれぞれ 2 便ずつ運行した。

栗山駅発でみると、栗山駅から仁木宅行きの 2 便合わせて利用者は 2 6 6 人で、うち 1 2 3 人はAゾーンからBゾーンへの利用者である。仁木宅から栗山行きの 2 便合わせて 2 3 9 人で、Bゾーン内での移動が 1 5 7 人で最も多く、次いでAゾーン行きの 9 3 人となっている。



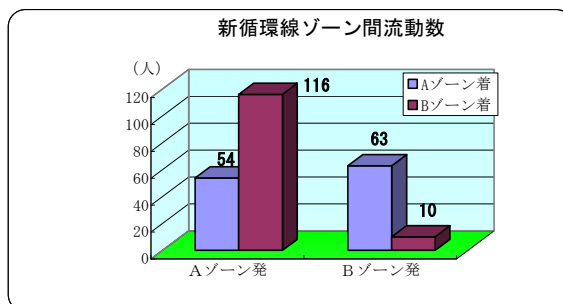
停留所別にみると、利用者数 5 0 5 人中「栗山高校」から乗車したのが 8 5 人で最も多く、次いで「継立」の 7 6 人、「栗山駅」の 5 8 人と続いている。降車

では、「継立」が106人と最も多く、次いで「栗山高校」の72人、「役場・とくち病院前」の45人となっている。栗山高校生の「栗山高校」「継立」両停留所の利用によって多くなっていて、他の路線と異なるところである。

なお、期間中全く利用の無かった停留所が2箇所あった。

③ 新循環線

新循環線は、角田循環線と南学田線阿野呂線、日出線のそれぞれ一部を吸収して設定した新しい路線で、3便運行した。ゾーンの的にはAゾーンとBゾーン内での運行で、AゾーンからBゾーンへの移動が最も多く116人で、次いでBゾーンからAゾーンへの63人の移動となっている。



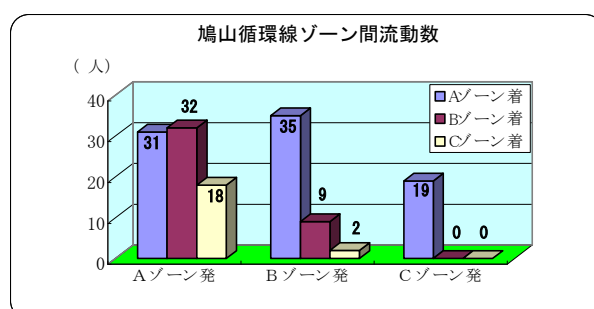
停留所別にみると、利用者数243人中「栗山駅」から乗車したのが60人で最も多く、次いで「役場・とくち病院前」の44人、「松栄団地」の23人と続いている。降車では、「角田改善センター」が45人と最も多く、次いで「栗山駅」の31人、「役場・とくち病院前」の26人となっている。

なお、期間中全く利用の無かった停留所が10箇所あった。

④ 鳩山循環線（乗客数：栗小コース含む）

鳩山循環は、42の停留所がある。

3便の運行であるが、同じようなコースを走る栗小コース4便に混乗することによって、減便した2便を補完した。



AゾーンからBゾーンへ32人、BゾーンからAゾーンへ35人とA・B間の移動で約半数を占める。

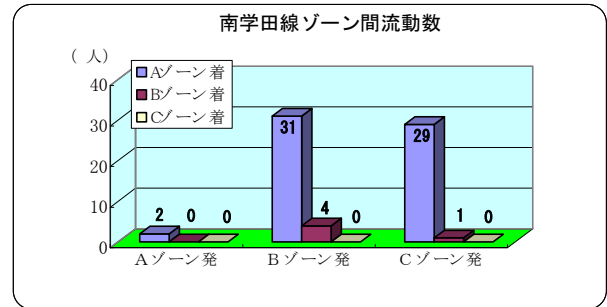
停留所別にみると、利用者数146人中「栗山駅」から乗車したのが34人で最も多く、次いで「役場・とくち病院前」の13人、「マックスバリュ前」の12人と続いている。降車では、「栗山駅」が23人と最も多く、次いで「日赤前」の19人、「役場・とくち病院前」の11人となっている。

なお、期間中全く利用の無かった停留所が4箇所あった。

⑤ 南学田線

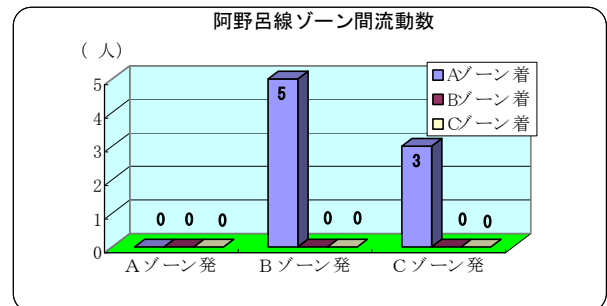
南学田線は、継立出張所から栗山駅までで、31の停留所がある。1便のみの運行でBゾーンからAゾーンへの31人となっている。

停留所別にみると、利用者数67人で「継立神社」、「継立消防署」、「御園パークゴルフ場前」などから乗車し、「栗山駅」、「日赤前」、「役場・とくち病院前」等での降車多い。
なお、期間中全く利用の無かった停留所が11所あった。



⑥ 阿野呂線

阿野呂線は、南学田公民館から栗山駅までで、20の停留所がある。1便のみの運行であったが利用は極端に少なかった。



試験運行中のバス車内風景

(3) バス停留所毎の乗降人員

期間中の 1 1 1 の停留所の利用状況を見てみる。

1 1 1 の停留所中、設定された 6 路線共通の停留所は、「栗山駅」、「中央 2 丁目」、「役場・とくち病院前」、「日赤前」、「総合福祉センター入口」及び「マックスバリュー前」の 6 箇所であった。

期間中、乗降者数が 1 0 0 人を超えた停留所は、最も多かった「栗山駅」(4 1 7 人) を始め 8 箇所であった。

なお、全く利用の無かった停留所は 1 7 箇所であった。



試験運行中利用客が最も多かったバス停「栗山駅」

(向こうに見えるバスが試験運行バス)

停留所ごとの乗降人員数

	停留所名	乗車数	降車数	計
1	栗山駅	272	142	414
2	役場・とくち病院前	155	137	292
3	継立	86	130	216
4	日赤前	60	101	161
5	栗山高校	87	72	159
6	中央2丁目	53	97	150
7	継立神社	58	82	140
8	総合福祉センター入口	65	53	118
9	マックスバリュ前	39	60	99
10	角田本通	56	15	71
11	継立消防署	45	21	66
12	継立十字街	18	45	63
13	日の出	29	24	53
14	角田改善センター	4	45	49
15	御園パークゴルフ場前	21	22	43
16	中谷前	14	20	34
17	九ちゃん記念館	14	20	34
18	二岐橋	16	18	34
19	松栄団地	23	8	31
20	御園口	15	13	28
21	南学田神社	12	15	27
22	角田小学校	16	11	27
23	王子橋	24	2	26
24	旭台生活館	7	17	24
25	大井分会館	7	15	22
26	御園十字街	9	10	19
27	南角田	12	7	19
28	南学田口	1	17	18
29	鳩山第3	9	8	17
30	滝下会館前	7	9	16
31	ふじ団地	7	9	16
32	上御園口	8	7	15
33	継立郵便局	3	12	15
34	東山入口	5	9	14
35	木工団地	7	7	14
36	滝下	8	5	13
37	長谷川の沢	6	7	13
38	昭和	7	5	12
39	木の城たいせつ	11		11
40	栗山小学校	8	3	11
41	栗山郵便局	4	6	10
42	王子研究所前	4	5	9
43	杵臼	8	1	9
44	円山文化センター	4	5	9
45	二木宅	7	2	9
46	継立小学校前		8	8
47	多良津橋	5	3	8
48	簡易郵便局	7	1	8
49	栗山公園	4	3	7
50	栗山中学校前	3	4	7
51	真教寺	2	5	7
52	中央会館	3	4	7
53	ふたまた公園	3	4	7
54	新二岐	5	2	7
55	高木前	3	4	7
56	角田郵便局	5	2	7
57	桜丘1丁目	1	5	6
58	中里第二	5	1	6
59	泉徳園		6	6
60	鳩山中央	3	3	6

	停留所名	乗車数	降車数	計
61	富塚農場	3	3	6
62	桜山会館前	3	3	6
63	金比羅前	2	3	5
64	滝下入口	4	1	5
65	南部耕地出張所	1	3	4
66	滝下本線入口	1	3	4
67	日の出第1	3	1	4
68	みなみ中里	1	3	4
69	鳩山会館		4	4
70	パークゴルフ場入口	2	2	4
71	村尾前	2	2	4
72	井内前	3	1	4
73	雨煙別小学校	3	1	4
74	地蔵前 (M)		3	3
75	西村前	2	1	3
76	杵臼南公民館	1	2	3
77	吉田前	1	2	3
78	坂井前	2	1	3
79	鳩山第1	3		3
80	緑ヶ丘		3	3
81	桜山自然の家		3	3
82	佐藤前	1	1	2
83	弘清寺		2	2
84	角田橋	2		2
85	寺西前	1	1	2
86	南学田公民館	2		2
87	中の里		1	1
88	三日月会館		1	1
89	中の沢		1	1
90	証継寺		1	1
91	桜山十字街	1		1
92	継立出張所	1		1
93	地蔵前 (A)	1		1
94	藤塚宅前	1		1
95	北学田中央			0
96	本沢口			0
97	杵臼第3			0
98	南杵臼			0
99	山田前			0
100	鈴木前			0
101	記念館入口			0
102	衛生センター			0
103	原田前			0
104	中田前			0
105	桜山第1公民館			0
106	御園入口			0
107	一本木			0
108	阿野呂会館			0
109	旧渡船場			0
110	岡宅前			0
111	藤森宅前			0
合 計		1427	1427	2854

(4) 荷物輸送

町営バスの有効活用方法の一つとして、町営バスで乗客と一緒に郊外農家で生産された小口の野菜類を運ぶことを試みた。

実証実験が10月になったことから、野菜類の収穫期の終わりに近づいていたが、栗山農業協同組合及び4軒の農家のご協力を得て、農家の戸口から栗山農業協同組合選果場までの輸送を行った。その結果を次表に示した。合計78個（折りたたみコンテナ）の実績となった。

輸送した路線は、滝下線2便（滝下発9：57、栗山駅着10：59）及び南学田線（継立出張所8：25、栗山駅着9：17）の2便であった。荷物を取扱うことによるバスの遅延状況をみると、滝下2便は、3箇所で行ったが、初日に12分の遅れとなったがその後は7分以下の遅れで、市街地に入る「王子橋」では5分以内であった。また、南学田線は1箇所で行ったが、やはり初日に14分遅れたが、その後は3～5分の遅れとなった。

町営バス実証実験に伴う物流実績									
		山田郁子(滝下線2便)		藤井吉美(滝下線2便)		金丸公雄(南学田線)		大平逸男(滝下線2便)	
		品名	オリコン数	品名	オリコン数	品名	オリコン数	品名	オリコン数
10月9日	(火)	ごぼう	3	じゃがいも	2	大根	2		
10月10日	(水)					大根	2		
10月11日	(木)	ごぼう	3			大根	2	にんじん	(ダンボール
								じゃがいも	(ダンボール
10月12日	(金)			じゃがいも	2	大根	2		
10月13日	(土)	ごぼう	3			大根	2		
10月14日	(日)	運 休							
10月15日	(月)	ごぼう	3	じゃがいも	2	大根	2		
10月16日	(火)					大根	2	ごぼう	1
10月17日	(水)	ごぼう	3			大根	2		
10月18日	(木)			じゃがいも	2	大根	2		
10月19日	(金)	ごぼう	3			大根	2	長いも	1
10月20日	(土)					大根	2		
10月21日	(日)	運 休							
10月22日	(月)	ごぼう	3	じゃがいも	2	大根	2		
10月23日	(火)								
10月24日	(水)	ごぼう	3			ミニトマト	1		
10月25日	(木)	ごぼう	3	じゃがいも	3	ミニトマト	1		
10月26日	(金)	ごぼう	3			ミニトマト	1	長いも	1
10月27日	(土)					ミニトマト	1		
合 計 78個		品目内訳	ごぼう	31	大根	24	じゃがいも	16	
			ミニトマト	4	長いも	2	にんじん	1	

(5) バスの遅延状況

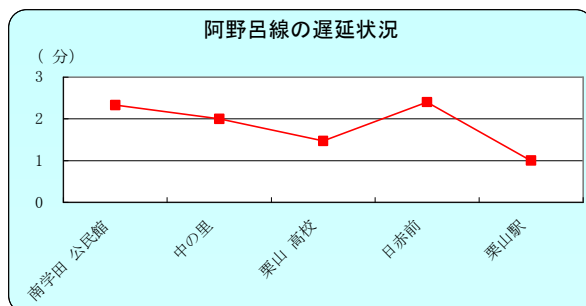
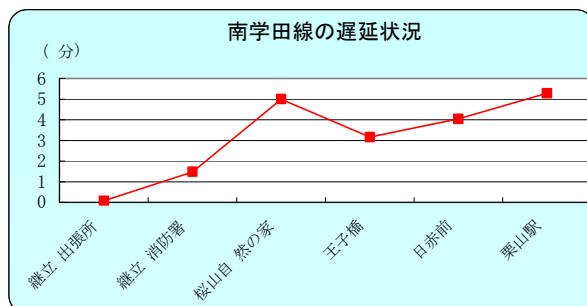
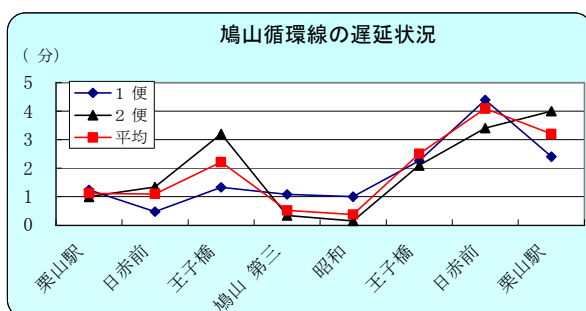
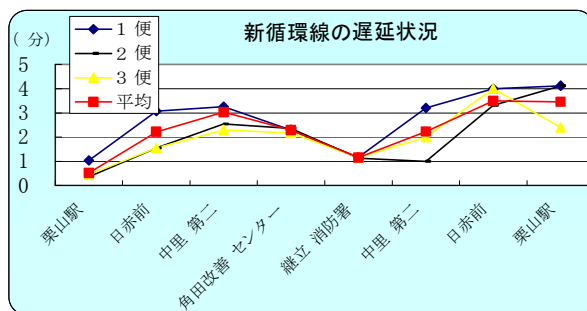
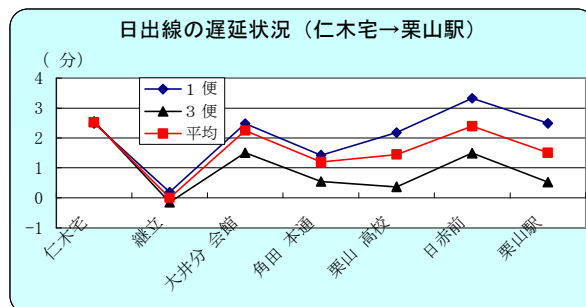
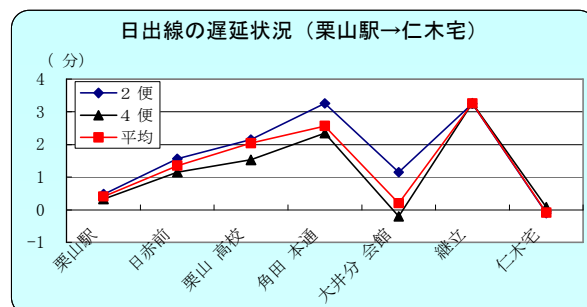
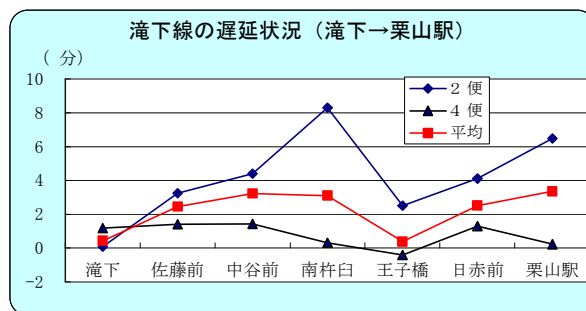
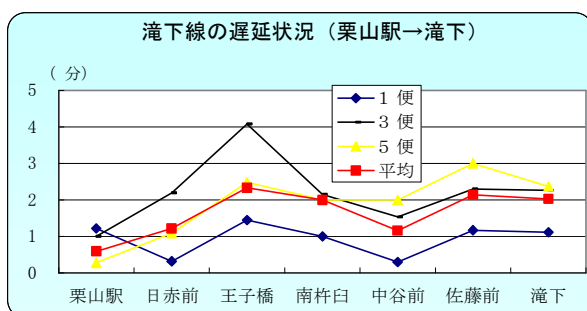
実証実験バスには、GPS を全便に搭載して所定時間との差異を調べた。

(注) 時分は、便別の平均値で示した。

滝下線は、3 便（栗山駅発 13：10）が乗客数の多い市街地で遅れが見られるが、郊外に出ると回復し、1・5 便は 1～2 分の遅れに終わっている。2 便（滝下発 10：59）は先にみたように荷物の取扱いによる遅れが見られた。

南学田線は、荷物の取扱いによる遅れも一度回復に向かうが市街地に入り再び遅れが見られる。

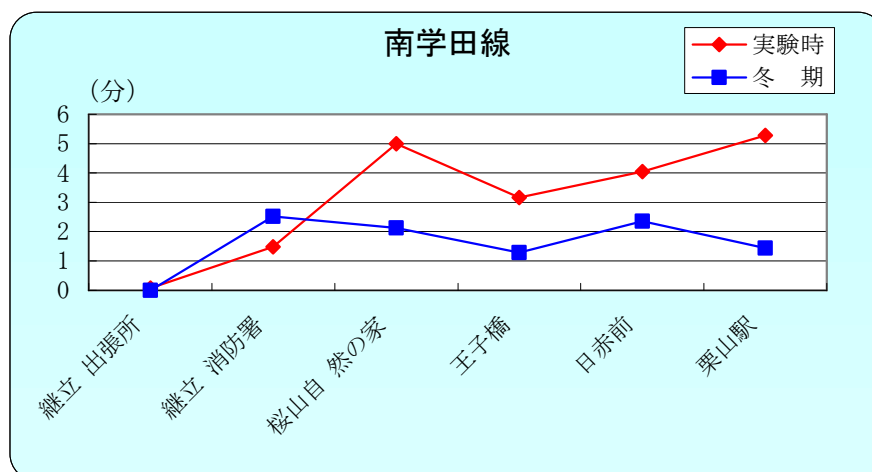
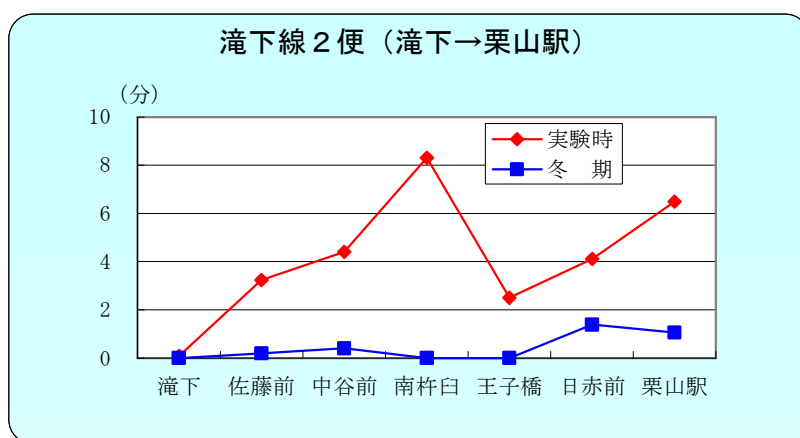
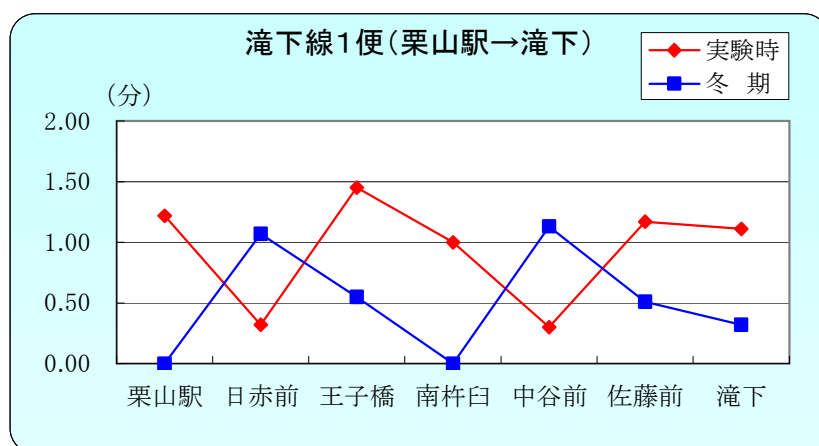
他の路線においても、遅れは 5 分以内であり、複数便のある路線では遅れの形はほぼ似通っている。



滝下線 1・2 便と南学田線について、雪道走行時の遅れ状況を把握するために、GPS を搭載して走行を行い、所定時間（設定時間）との差をだし、10 月の実証実験値（平均値）と比較した。

滝下線 2 便は、停留所「中谷」、「杵臼」手前で、荷物の取扱いがあり、実証実験時の遅れが大きくなっている。また、南学田線についても停留所「桜山自然の家」手前で荷物の取扱いがあったので遅れが大きくなっている。

荷物の取扱い箇所以外では大きな変化みられなかった。



(6) 燃料消費

今回の実証実験は、乗客数が少ないことから小型バスを使用して行った。路線によっては一部立つこともあったが、殆どは座席を利用することができた。この使用バスの小型化によって燃料の消費量がどのように変わったかを見てみた。

日々の燃料消費量は、次表のとおりであり1リットル当たりの走行キロは6～9kmとバラツキはあるが、平均すると7.41kmとなった。

日々運行しているバス（平成19年9月実績）は、5.46kmであったので、36%燃費は向上した。

栗山町営バス実証実験期間の走行キロ&燃料使用量

1401号車						1402号車					
単位	発キロ	着キロ	走行キロ km	1リットル当り走行キロ km	給油 リットル	単位	発キロ	着キロ	走行キロ km	1リットル当り走行キロ km	給油 リットル
10月1日	146,895	147,195	300	11.5	26	10月1日					
10月2日	147,495	147,572	77	—		10月2日					
						10月4日	140,009	140,073	64	—	
10月5日	147,572	147,784	212	4.8	44	10月5日	140,073	140,262	189	5.9	32
10月6日	147,784	147,973	189	8.2	23	10月6日	140,262	140,262	0	—	
10月7日	147,973	148,211	238	6.4	37	10月7日	140,262	140,471	209	7.0	30
10月8日	148,211	148,211	0	—		10月8日	140,471	140,701	230	7.4	31
10月9日	148,211	148,484	273	7.0	39	10月9日	140,701	141,035	334	8.4	40
10月10日	148,484	148,756	272	6.2	44	10月10日	141,035	141,368	333	8.3	40
10月11日	148,756	149,030	274	8.3	33	10月11日	141,368	141,701	333	7.2	46
10月12日	149,030	149,303	273	6.2	44	10月12日	141,701	142,032	331	7.4	45
10月13日	149,303	149,576	273	9.1	30	10月13日	142,032	142,366	334	8.6	39
10月15日	149,576	149,849	273	5.6	49	10月15日	142,366	142,700	334	9.0	37
10月16日	149,849	150,120	271	6.8	40	10月16日	142,700	143,032	332	6.6	50
10月17日	150,120	150,394	274	6.7	41	10月17日	143,032	143,362	330	6.9	48
10月18日	150,394	150,666	272	8.0	34	10月18日	143,362	143,695	333	7.9	42
10月19日	150,666	150,938	272	6.5	42	10月19日	143,695	144,028	333	8.3	40
10月20日	150,938	151,211	273	8.0	34	10月20日	144,028	144,360	332	6.9	48
10月22日	151,211	151,484	273	6.3	43	10月22日	144,360	144,695	335	9.1	37
10月23日	151,484	151,757	273	6.1	45	10月23日	144,695	145,027	332	6.8	49
10月24日	151,757	152,030	273	7.8	35	10月24日	145,027	145,360	333	7.4	45
10月25日	152,030	152,303	273	7.2	38	10月25日	145,360	145,695	335	7.3	46
10月26日	152,303	152,576	273	6.5	42	10月26日	145,695	146,027	332	7.7	43
10月27日	152,576	152,848	272	8.0	34	10月27日	146,027	146,359	332	9.8	34
実験期間計			5,653	7.1	797	実験期間計			6,350	7.7	822
10月28日	152,848	152,910	62			10月28日	146,359	146,421	62		

実験期間 10月9日から10月27日まで

総走行キロ 12,003 km
 総油使用料 1619 リットル
 1リットル当り走行: 7.4 km

◎燃費の比較

19. 9実績(町営バス)

		定員数	燃料使用量	走行距離	燃費
		人	l	km	km/l
丸幸ハイヤー	No.122	54	1,070	6,202	5.80
	No.1512	54	565	3,275	5.80
栗山ハイヤー	No.195	58	583.6	2,858	4.90
栗山交通	No.235	51	418.3	2,047	4.89
	No.743	29	321.2	2,320	7.22
	No.954	57	101.2	717	7.08
	No.1401	53	573.5	2,403	4.19
計		－	3,633	19,822	5.46

実証実験実績(10月の17日間)

		定員数	燃料使用量	走行距離	燃費
		人	l	km	km/l
JHB	1401号車	28	797	5,653	7.09
JHB	1402号車	28	822	6,350	7.73
計			1,619	12,003	7.41

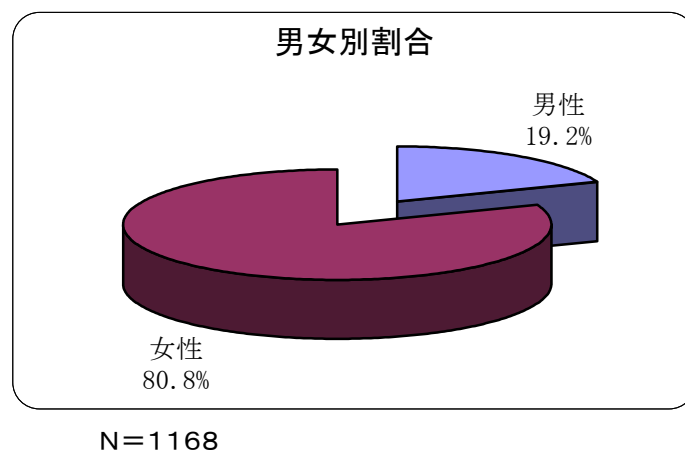
Ⅱ アンケート調査

実証実験期間中、バス利用者に対してアンケート調査を行った。

調査方法は、バスに乗車の際にアンケート調査表を取って乗車し、下車までの間に記入していただき、下車の際に回収袋に入れて下車することとした。回収数はバス利用者数 1,457 人中 1,168 人(80.2%)から回答を得た。

1 男女別

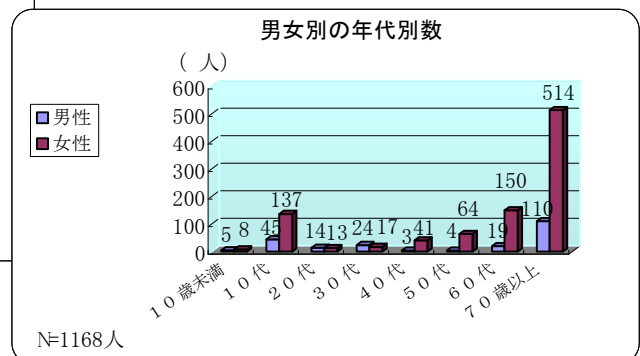
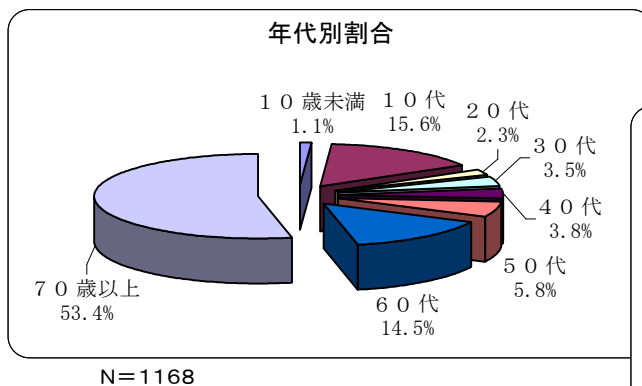
回答者の 1,168 人を男女別に分けると、女性が 8 割を超えていた。



2 年代別

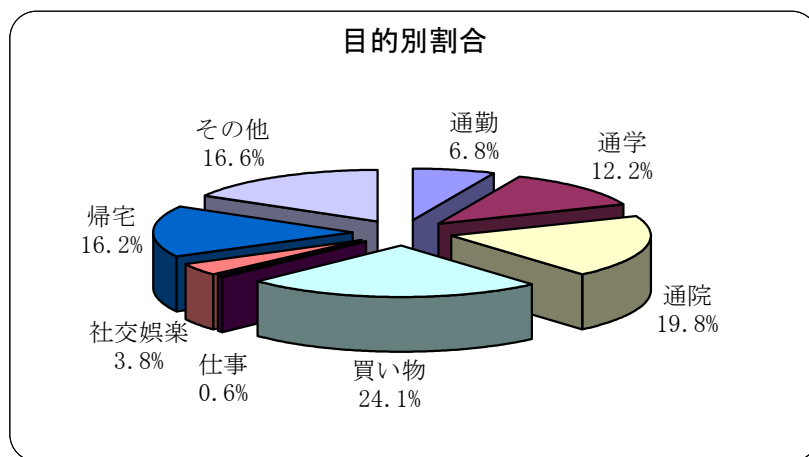
回答者数 1,168 人の年代別にみると、「70 歳以上」が最も多く、53.4%と半数を超えている。次いで「60 歳代」が 14.5%で両者を合わせると 67.9%になる。

日出線で、高校生が利用していることから「10 代」が 15.6%となっている。



3 バス利用目的

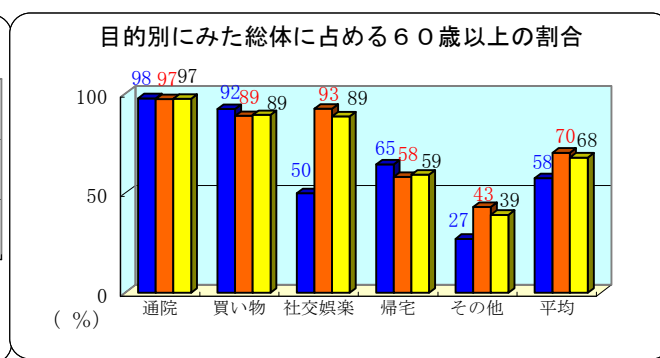
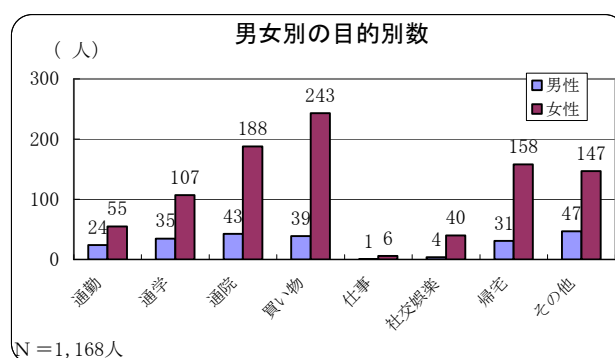
バスの利用目的は、1,168人中「買い物」が282人24.1%と約4分の1を占めている。次いで「通院」の231人19.8%、「帰宅」の189人16.2%と続いていて、この3目的で6割を超えている。



N=1168

男女別に分けてみると、男性は、「通院」：43人、「買い物」：39人、「通学」：35人と差は少ないが、女性は、「買い物」が243人、「通院」188人、「帰宅」158人と差がある。

目的別に60歳以上の割合をみると、「通院」では男女ともほぼ全員に近く、「買い物」でも男女とも9割程度を占めている。しかし、「社交娯楽」では男性が50%であるのに女性は93%と高くなっている。



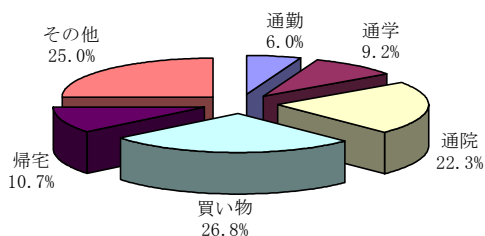
男性	129人	16%
女性	664人	84%
計	793人	100%

路線別にみると、「買い物」が多いが、日出線は栗山高校の生徒が利用していることから、「通学」が最も多くなった。

なお、阿野呂線はデータ数が少なく5人であった。

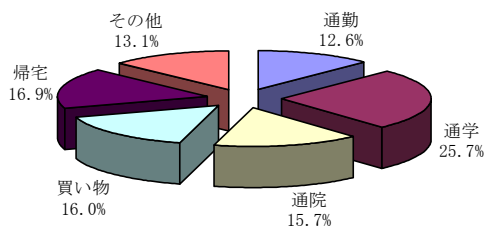
滝下線	買い物	26.8%	通院	22.3%	帰宅	10.7%
日出線	通学	25.7%	買い物	16.0%	通院	15.7%
新循環線	買い物	30.3%	帰宅	27.6%	通院	15.4%
鳩山循環線	買い物	29.3%	通院	22.8%	帰宅	15.4%
南学田線	通院	44.6%	買い物	35.7%		

滝下線の目的別割合



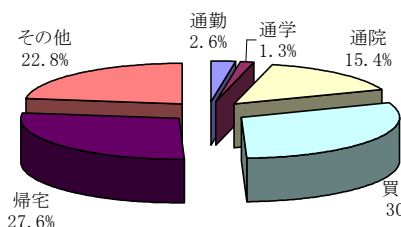
N=336

日出線の目的別割合



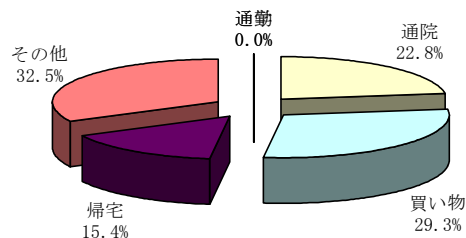
N=420

新循環線の目的別割合



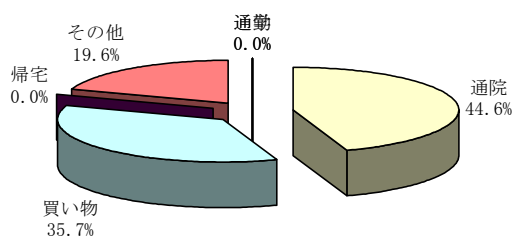
N=228

鳩山循環線の目的別割合



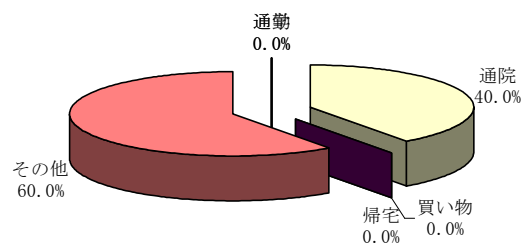
N=123

南学田線の目的別割合



N=56

阿野呂線の目的別割合



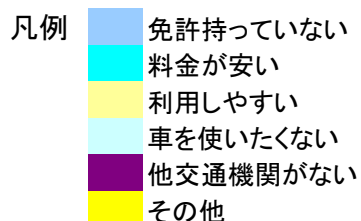
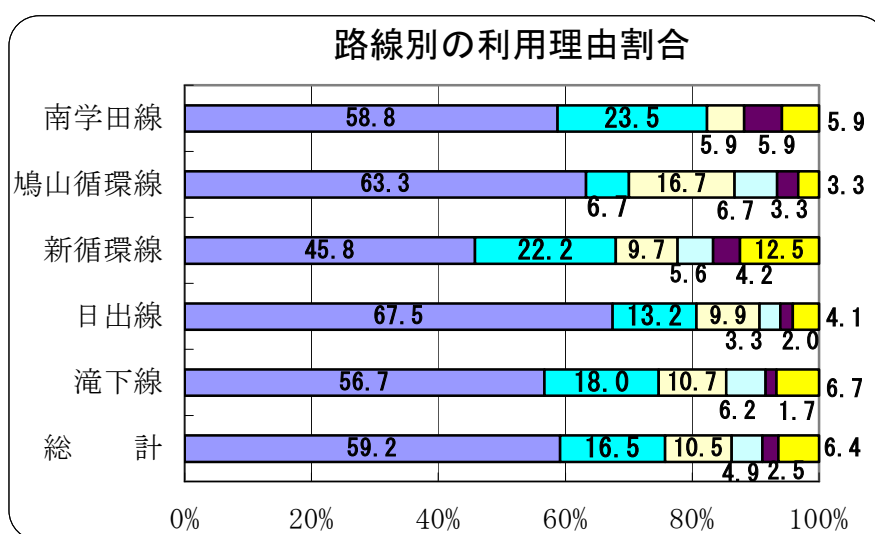
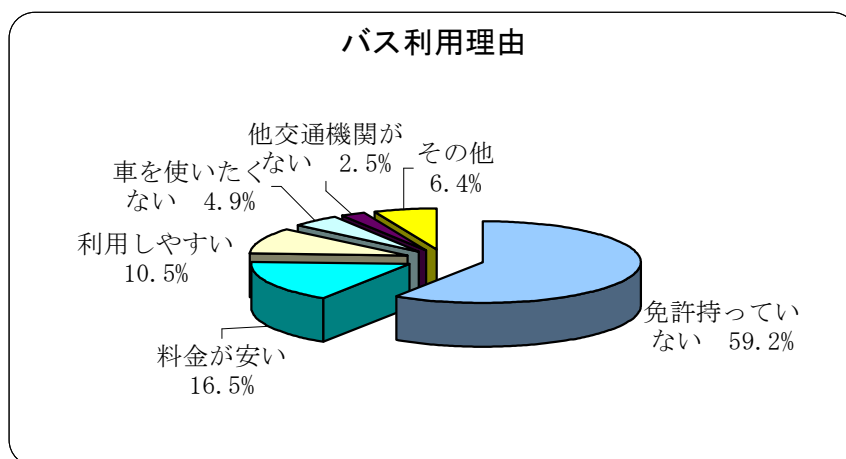
N=5

以下は、実証実験中の10日（水）、11日（木）、25日（木）及び26日（金）の4日間、調査員が直接バスに乗り込み乗客から聞き取り調査を行ったものである。設問は、「利用理由」、「利用回数」、「バス停までの所要時分」、「利用しての感想」及び「自由記載」とした。

4 利用理由

バスを利用する理由は、「免許証をもっていない」ので利用するとするものが最も多く、448人中265人59.2%を占めている。先に年齢別をみたときに70歳以上が53.4%を占めていることとも関連している。次いで、「料金が安い」が74人16.5%となっている。

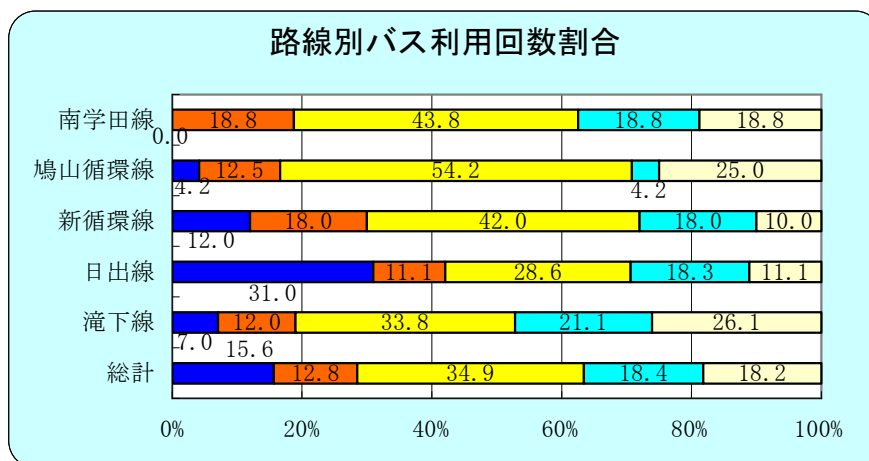
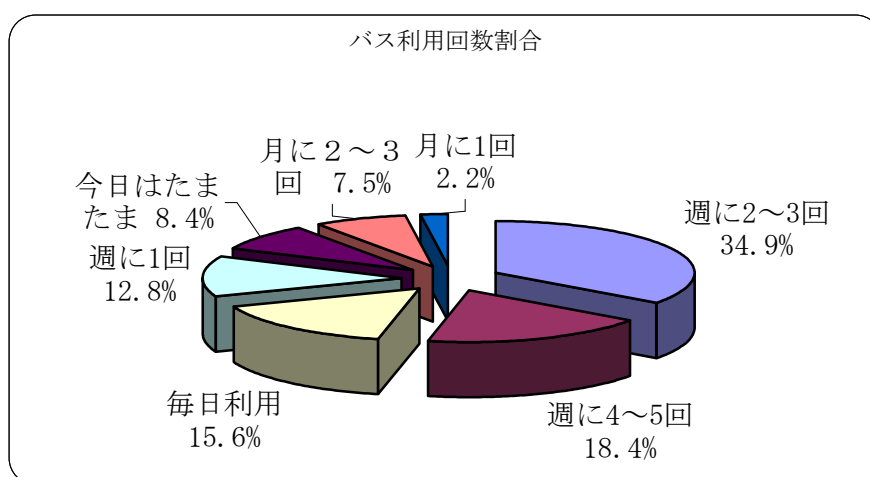
路線別にみると、日出線は、高校生が利用していることから「免許を持っていない」が多く63.3%あり、新循環線や南学田線は「料金が安い」が比較的多い路線である。



5 利用回数

バスの利用回数は、「週に2～3回」とするものが最も多く358人中125人34.9%を占めている。次いで、「週に4～5回」とするもの66人18.4%、「毎日利用する」が56人15.6%と続いている。

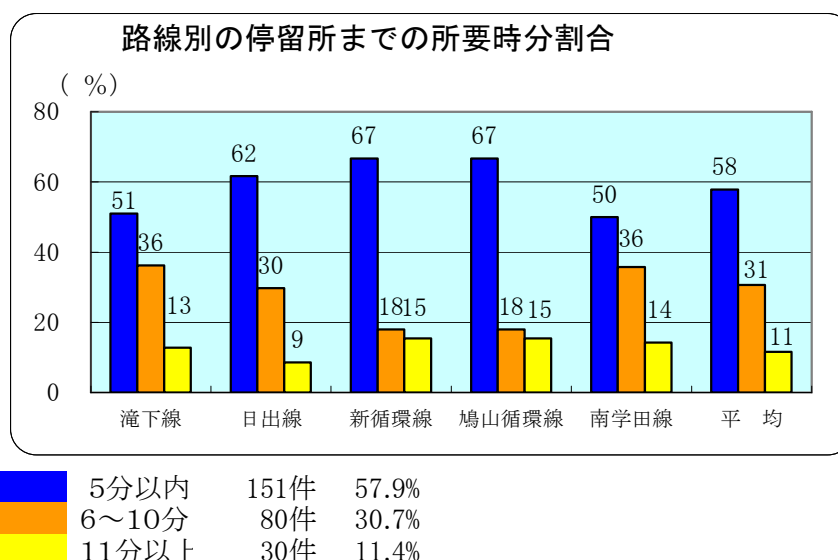
路線別にみると、日出線は高校生の利用があるので「毎日利用」が31.0%を占めている。また、南学田線は、利用目的が「通院」及び「買い物」で80.3%を占めていることもあり毎日利用するものは居なかった。



毎日利用	56 件
週に1回	46 件
週に2～3回	125 件
週に4～5回	66 件
その他	65 件

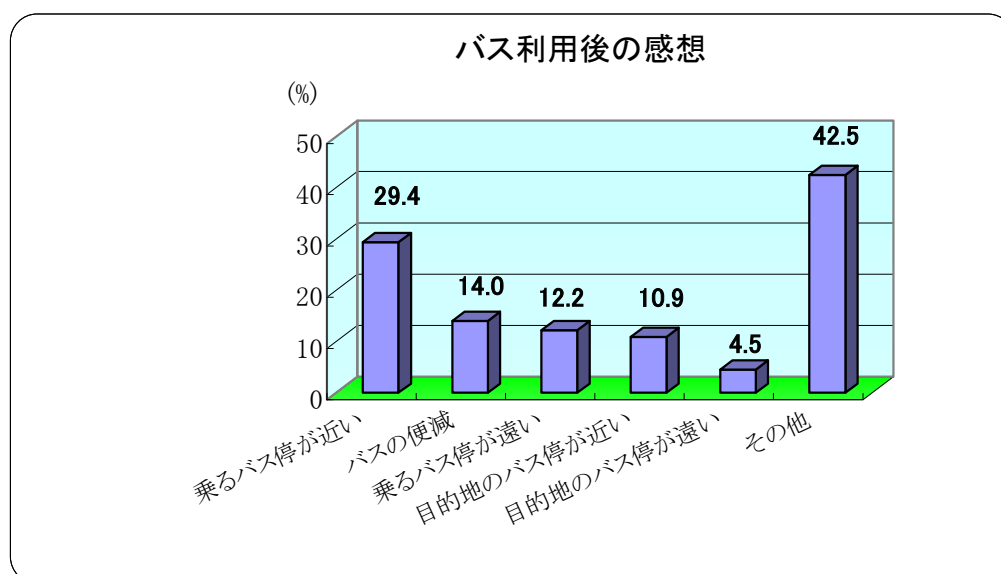
6 バス停までの所要時分

バス停までの所要時分は、「5分以内」とするものが261人中151人57.9%と半数以上を占めている。年齢構成からみると、バス停は近いことが求められる。滝下線及び南学田線は6～11分とするものが比較的多くなっている。



7 利用しての感想

バスを利用した感想は、221人中65人29.4%が「乗るバス停が近い」と回答したが、「バスの減便」とする回答も31人14.0%あった。各路線共に「乗るバス停が近い」とする回答が一番多かった。



8 自由意見のまとめ

町営バスに関して自由に意見を求めた結果を要約すると次のとおりである。

- ① 継立に行く便が増え便利になった。
- ② 車内放送が分かりやすくて良かった。特に冬場は助かると思う（外が暗くなり分からない）。
- ③ ノンステップバスは乗りやすかった。
- ④ 普段マイカーを利用しているが、こういうバスがあれば利用しやすい。後は料金がどうなるかである。
- ⑤ バスが小型化され車内が狭かった（他に11件）。
- ⑥ 新循環線は時間がかかりすぎる（他に2件）。
- ⑦ JRへの接続等で不便になったり、今までと異なる時間帯に対する苦情（7件）。
- ⑧ 他のバスと時間を調節し、同じ時間帯にならないようにして欲しい。
- ⑨ 玄関先まで入ってくれるのは助かる。冬は滑るのでなお良いと思う。
- ⑩ 少し不便になっても絶対バスはなくさないで欲しい（2件）。

栗山町地域公共交通総合連携計画

発 行	栗 山 町
年月日	平成 2 1 年 3 月
事務局	栗山町地域公共交通活性化協議会 栗山町経営企画課 〒 0 6 9 - 1 5 1 2 夕張郡栗山町松風 3 丁目 2 5 2 番地 電話 （ 0 1 2 3 ） 7 2 - 1 1 1 1