

本格運行へ向けたポイント

実証運行（1日5便）の調査結果

運行ルート

西回り：「実証運行ルートが良い」と「どちらでも良い」で、乗り込み調査は70%程度、アンケート調査は40%程度の回答があった。

西	乗込：	現行18%	・	実証46%	・	どっち32%
	アンケ：	現行35%	・	実証35%	・	どっち11%

東回り：「実証運行ルートが良い」と「どちらでも良い」で、乗り込み調査は60%程度、アンケート調査は40%程度の回答があった。

東	乗込：	現行21%	・	実証29%	・	どっち36%
	アンケ：	現行40%	・	実証20%	・	どっち25%

新設バス停

西回り：市役所の起終地点を除き、保健センター、萩商工高校前での利用が多い（8の字運行の効果）。なお、JR東萩駅の利用も見られる。

東回り：市役所の起終地点を除き、萩反射炉での利用が多く見られる。

乗車時間

西回り：「乗車時間は短くなった」と「変化なし」で40%程度の回答があった。

西	乗込：	長い36%	・	短い22%	・	変化なし21%
	アンケ：	長い24%	・	短い28%	・	変化なし9%

東回り：「乗車時間は短くなった」の回答は、乗り込み調査で70%程度、アンケート調査で10%、「変化なし」は、アンケート調査で30%の回答があった。

東	乗込：	長い21%	・	短い79%	・	変化なし－
	アンケ：	長い30%	・	短い10%	・	変化なし30%

運行便数

西回り：「現行の運行便数から少なくなっても問題ないと感じる」と「どちらでも良い」で20%～30%程度の回答があった。

西	乗込：	現行46%	・	実証18%	・	どっち25%
	アンケ：	現行56%	・	実証17%	・	どっち9%

東回り：「現行の運行便数から少なくなっても問題ないと感じる」と「どちらでも良い」で、乗り込み調査は60%程度、アンケート調査は20%の回答があった。

東	乗込：	現行36%	・	実証43%	・	どっち21%
	アンケ：	現行70%	・	実証15%	・	どっち5%

運行ダイヤ

・実証運行では、早着・早発防止が必要であることから、遅延も生じた。

・1便80分で設定した所要時間は、概ね定刻で運行できた。

本格運行へ向けたポイント

- ・中心部への移動時間短縮等により利便性を向上
- ・西回りは**実証運行ルート(8の字運行)**により**単純周回を解消**
- ・**交通空白地の解消等**を踏まえた運行ルートにより利便性を向上
- ・これまでの**住民からの利便性向上等**の意見を踏まえて**バス停を確保（土原、上野）**
- ・東回り、西回りの**両ルートへJR東萩駅への乗り入れ**
- ・**観光利用の促進、利用実態**によるバス停の設置（萩反射炉）

・西回りでも**効果的であった実証運行ルート（8の字運行）**の実施により、**1周80分の運行**となり、**45分間隔（90分サイクル）**での運行便数で設定

・実証運行ルートは、**1周80分の運行時間が必要**となることから、現行の**23便から減便**となる。このため、**現行の7:00始発～18:00最終発の運行時間帯の中で運行することとし、1日15便の運行便数により、運行事業者と調整**

【運行時間例】

始発便 7:00発～8:20着 （現行 始発便 7:00発～8:00着）

最終便 17:30発～18:50着 （現行 最終便 18:00発～19:00着）

- ・1便の**所要時間は80分とし、90分サイクル(2台/45分間隔)**とする
- ・各バス停の時刻設定は、実証運行の結果から、改めて**運行事業者と調整**