

平成31年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 三次市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

別添2



三次市の概要

- ・平成16年4月に1市4町3村が合併
- ・人口 53,615人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 778.14km²

三次市地域公共交通会議の構成員

三次市 広島県 中国運輸局 三次警察署 学識経験者
住民又は利用者の代表 私鉄中国地方労組備北支部
備北交通(株) (有)三和タクシー 三次みどりタクシー(株)

概 要

三次市は平成16年に旧三次市と双三郡、甲奴郡甲奴町が合併し広域な市となり、広域移動を中心として主要拠点間の移動を路線バスが担っている。しかし、急速な少子高齢化の進展や人口減少、マイカー利用を前提とした生活スタイルの定着等により、公共交通の利用は減少傾向にあり、その維持確保が困難な状況が生じている。一方で、合併による生活圏域の広域化等により市民の移動ニーズは多様化しており、こうしたニーズに対応した効果的・効率的な公共交通サービスの提供が必要である。持続可能な地域内交通を確保維持する取組として、市街地を循環するバス「くるるん」、区域運行の公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」を実施している。また広域移動として、赤名線、下高野線の運行を実施しているほか、平成30年4月からは、三江線代替交通である作木線と川の駅三次線の運行を実施している。

協議会の主な取り組み

- ・市街地循環便の整備
- ・地域内生活交通の再編
- ・路線バスの再編
- ・三次市民タクシー制度の改善(相乗りタクシー制度)
- ・車両バリアフリー化
- ・公共交通の利用促進策の推進(バスの乗り方教室等)

等網計画達成状況の評価・改善

- ・公共交通空白地域における有償運送の運営補助

協議会における検討

交通会議の開催状況 3回開催

- ▶第1回(6月27日)
令和2-4年度地域内フィーダー系統確保維持計画
移動円滑化基準適用除外認定等について協議
- ▶第2回(8月22日)
平成31-33年度フィーダー系統確保維持計画の一部変更(系統再編)
消費税率引き上げに伴うバス運賃の改定について協議
- ▶第3回(12月20日)
フィーダー系統確保維持計画事業評価を協議

定量的な目標・効果

- 市街地循環バスくるるん：（目標）1循環あたりの利用者数 7.5人以上（目標の根拠 H29.4～H30.3の利用者平均 7.2人）
（効果）市街地での通院や買い物等の移動支援
- 赤名線：（目標）1便あたりの利用者数 4.2人以上（目標の根拠 H29.4～H30.3の利用者平均 4.0人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学、通院、買い物等の利用促進
- 下高野線：（目標）1便あたりの利用者数 4.2人以上（目標の根拠 H29.4～H30.3の利用者平均 4.0人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- 作木線：（目標）1便あたりの利用者数 作木線①4.0人以上 / 作木線②3.0人以上
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- 川の駅三次線：（目標）1便あたりの利用者数 2.0人以上
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- さくぎニコニコ便：（目標）1月あたりの利用者数を36人以上（目標の根拠 H29.4～H30.3の利用者平均 26人）
（効果）三次市中心部へ移動する際の接続向上、外出機会の提供、医療機関等への移動支援

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- 市街地循環バスくるるん
市主催のイベントで時刻表等を掲載し、利用を呼び掛けた。
- 下高野線
利用実態に即して路線の再編を行った。
- 川の駅三次線
地域住民の意見をもとにダイヤ改善を行った。
- さくぎニコニコ便
運行管理システム及び予約アプリの導入により、利便性向上を模索した。

実施した利用促進策

- ・市主催イベントで、チラシやポスター等にくるるんの時刻表を掲載し、利用を呼びかけた。
- ・運行事業者の協力により、「乗り放題パス」の発売による利用促進及びモビリティマネジメントを実施した。
▶期間：2018冬、2019春、2019夏
▶対象者：小学生及び中学生 ▶発売金額：小学生1,000円、中学生2,000円
▶対象路線：備北交通ローカル線（くるるん、赤名線、下高野線、作木線等）
- ・三江線代替バス乗り継ぎマップを作成した。（川の駅三次線・作木線等）

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利便性向上による利用者増加を図るため、地域住民の意見を参考にしながら、運行事業者と連携し、ダイヤ調整を行った。
- ・引き続きバスへの関心を高める取り組みを行った。

地域住民の意見の反映

- ・各地域の住民自治組織単位で生活交通について協議を行い、ニーズや現状の把握による運行内容の見直しや利用促進を進めていくことを目的にした、地域内生活交通検討会の設立を随時行っている。
（令和元年11月末現在、6か所で設立済み）
- ・作木町の地域内生活交通検討会において提言された意見を参考に、バスダイヤの改善を行うことで、利便性向上を図った。

事業実施の適切性

すべての路線(区域)において、運行事業者並びに関係団体協力のもと、計画どおり事業は適切に実施された。

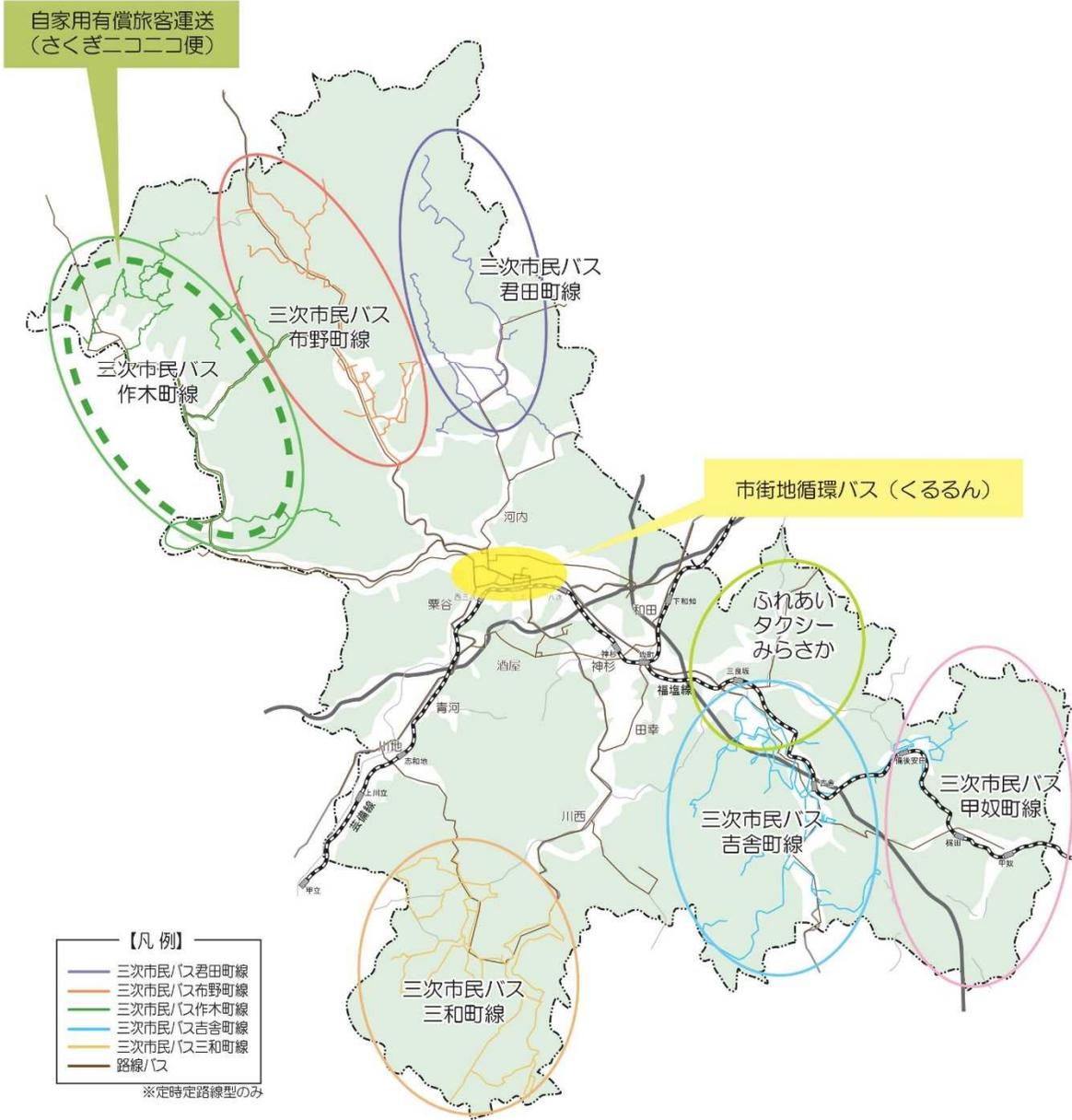
目標・効果達成状況

- 市街地循環バスくるるん：（目標）1循環あたり6.9人で、目標7.5人以上を下回った。
（効果）市街地での通院や買い物等の移動手段を確保維持することができた。
- 赤名線：（目標）1便当たりの利用者数4.3人で、目標（4.2人以上）を達成した。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学、通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 下高野線：（目標）1便当たりの利用者数は5.3人で、目標（4.2人以上）を達成した。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 作木線：（目標）1便当たりの利用者数は作木線①は7.1人、②は4.9人で、①②ともに目標（①4.0人以上、②3.0人以上）を達成した。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 川の駅三次線：（目標）1便当たりの利用者数は1.7人で、目標2.0人以上を下回った。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- さくぎニコニコ便：（目標）1月あたりの利用者数が50.4人で、目標（36人以上）を達成した。
（効果）三次市中心部へ移動する際の接続向上、外出機会の提供、医療機関等への移動支援を確保できた。

事業の今後の改善点

- 市街地循環バスくるるん：停留所周辺の施設とタイアップして利用を促す等、さらなる利便性の向上を図る。
- 赤名線：関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。
- 下高野線：再編後の利用状況を観察するとともに、沿線地域の住民（地域内交通検討会）の意見も聞きながら、利便性向上と利用促進を図る。
- 作木線：利用状況を観察するとともに、沿線自治体や運行事業者と連携しながら、必要に応じてダイヤ調整等による利便性向上を図る。
- 川の駅三次線：利用状況を観察するとともに、作木町内生活交通検討会や運行事業者と連携しながら、必要に応じてダイヤ調整等により利便性向上を図る。
- さくぎニコニコ便：他の交通手段への乗換等、作木町内生活交通検討会や運行事業者と連携しつつ、利便性の向上及び利用促進を図る。

交通体系図 別紙

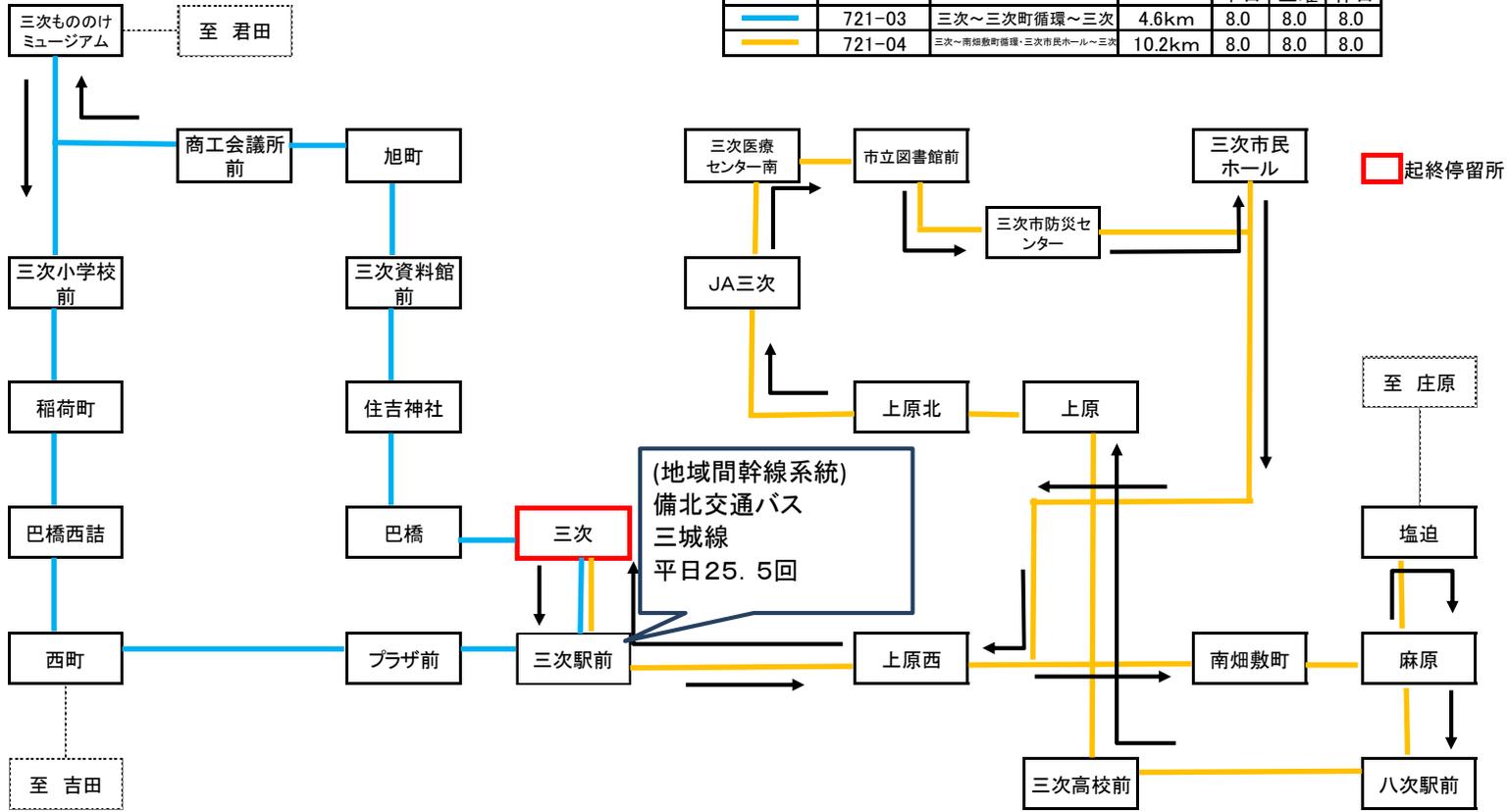


運行系統図 別紙

系統名 三次町循環, 南畑敷町循環
 運行形態 4条路線・乗合バス型(定期)
 運行日・便数 1/1, 1/2を除く毎日運行 一日8便
 運賃 一乗車200円(高校生まで100円)

運行系統図(くるるん) H31.4.26現在

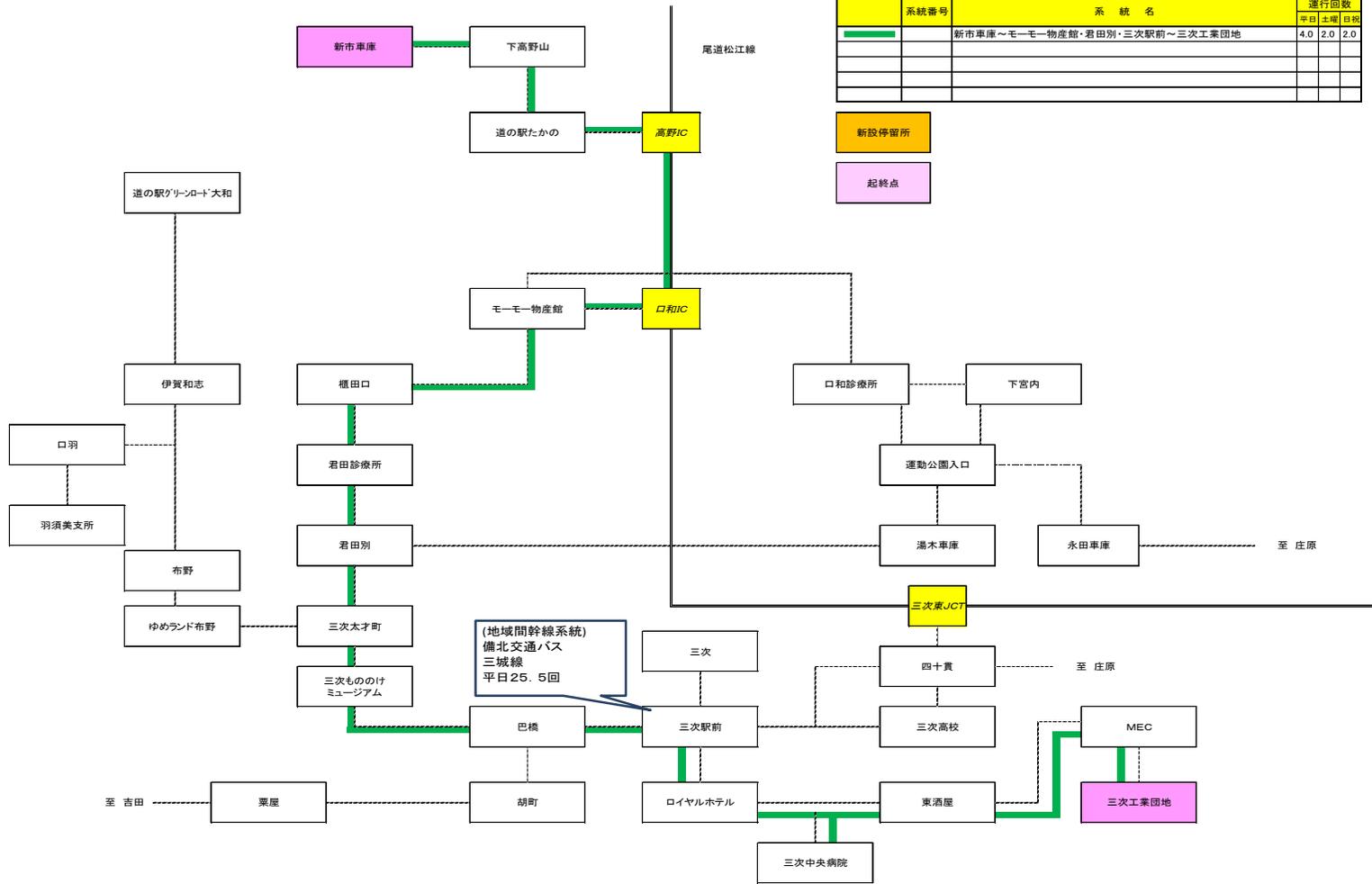
	系統番号	系統名	運行キロ	運行回数		
				平日	土曜	休日
	721-03	三次～三次町循環～三次	4.6km	8.0	8.0	8.0
	721-04	三次～南畑敷町循環・三次市民ホール～三次	10.2km	8.0	8.0	8.0



運行系統図 別紙

系統名 下高野線
運行形態 4条路線・乗合バス型（定期）
運行日・便数 1/1, 1/2を除く毎日運行 月～金：4便 土日祝：2便
運賃 対キロ区間制（160円～1580円）

運行系統図(下高野線) H31.4.26現在



運行系統図 別紙

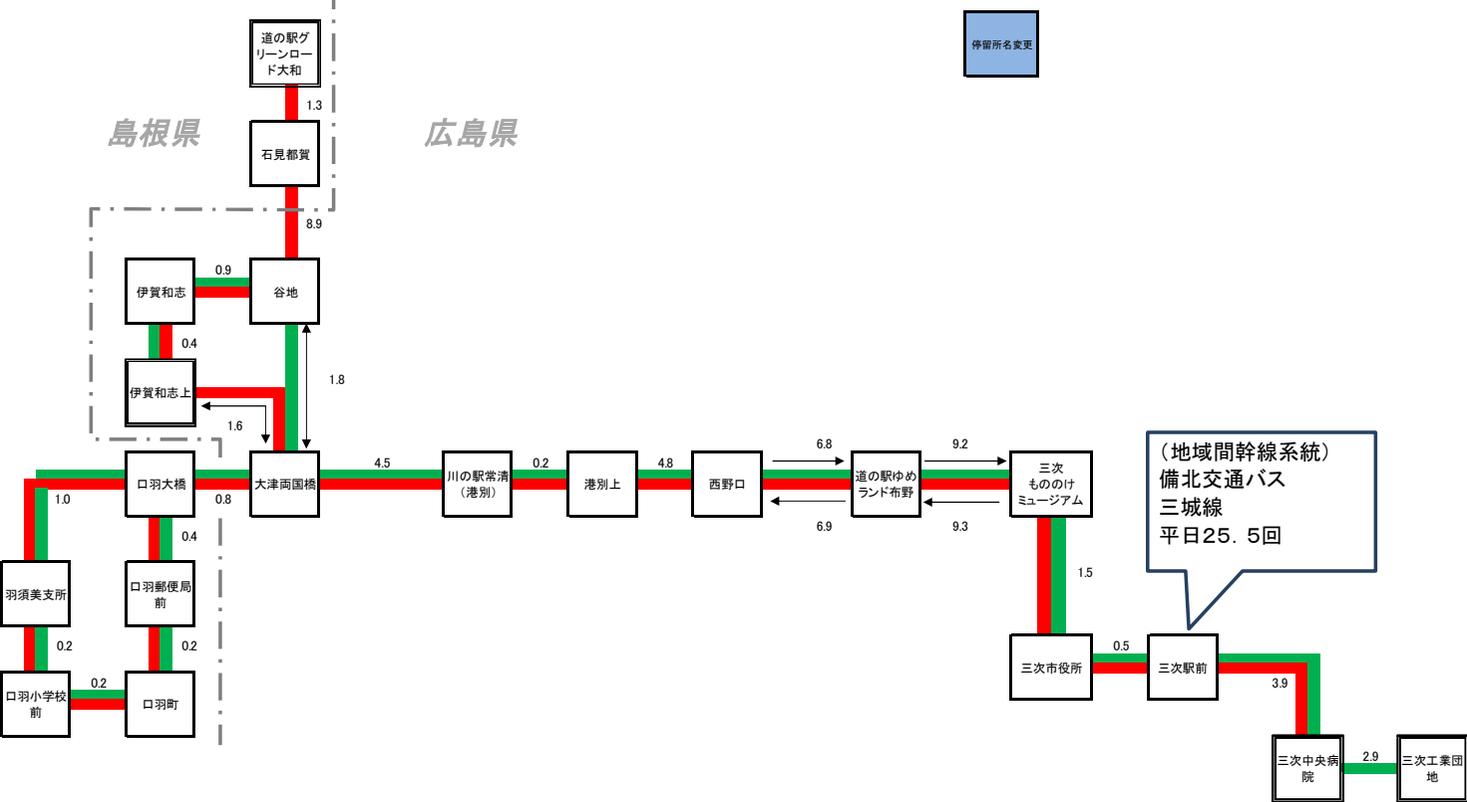
系統名 作木線
運行形態 4条路線・乗合バス型（定期）
運行日・便数 2系統（道の駅GR大和起点・伊賀和志上起点）あり。道の駅グリーンロード大和起点2便，伊賀和志上起点3便（土日は1便）※1/1, 1/2を除く
運賃 対キロ区間制（160円～1350円）

運行系統図（作木線） 平成31年4月26日現在

系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ			運行回数		
				番号	距離	備考	平日	土曜	日祝
900-32	伊賀和志上	谷地・羽須美支所・布野・三次駅前	三次工業団地	41.0	41.2		3.0	1.0	1.0
900-42	道の駅グリーンロード大和	伊賀和志・羽須美支所・布野・三次駅前	三次中央病院	48.1	48.3		2.0	2.0	2.0

※ 道の駅グリーンロード大和～作木別までフリー乗降区間

- 起終点
- 既設停留所
- 新設停留所
- 停留所名変更



運行系統図 別紙

系統名	川の駅三次線
運行形態	4条路線, 乗合バス型 (定期)
運行日・便数	毎日運行 一日5便
運賃	対キロ区間制 (170円~610円)

運行系統図 (川の駅三次線) 平成30年4月1日現在

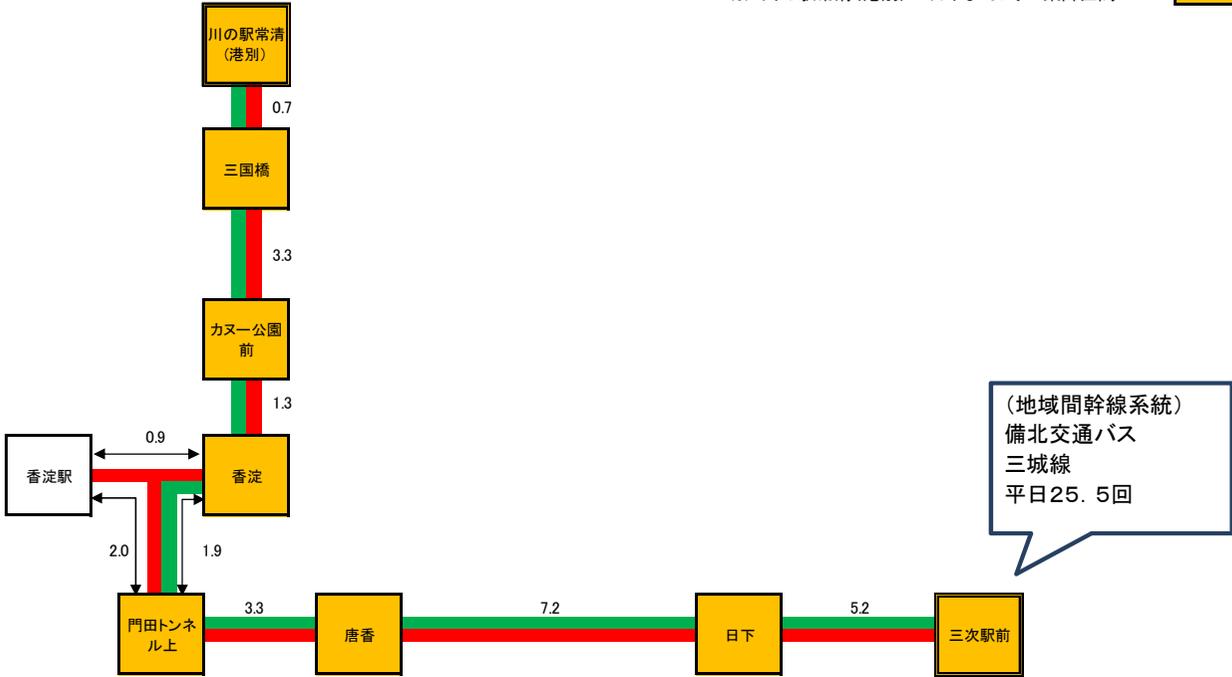
	系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ	運行回数		
						平日	土曜	日祝
	999-91	川の駅常清(港別)	香淀駅・(R375)	三次駅前	23.9	2.0	2.0	2.0
	999-92	川の駅常清(港別)	(R375)	三次駅前	22.9	3.0	3.0	3.0

起終点

既設停留所

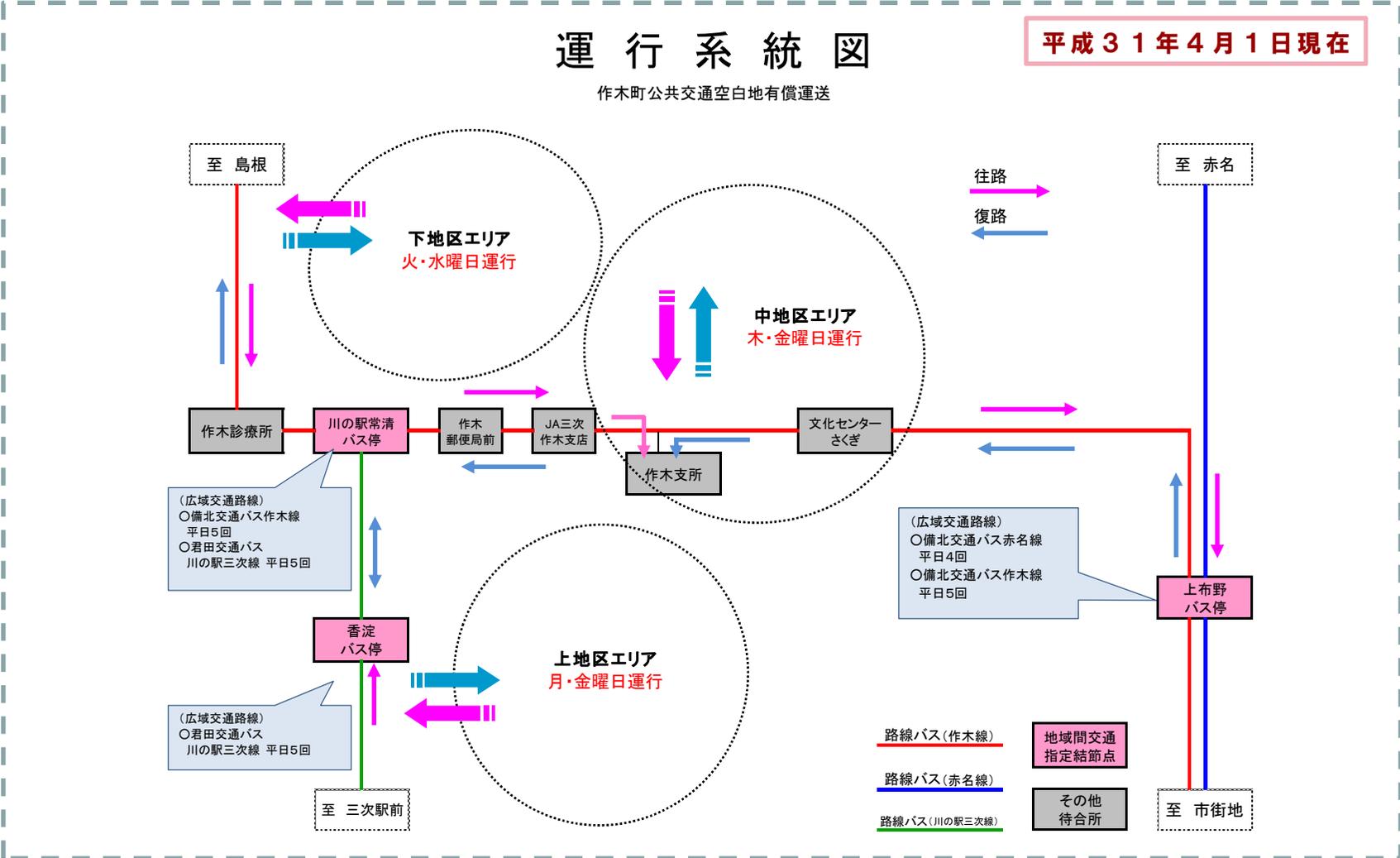
新設停留所

※ 川の駅常清(港別)~日下までフリー乗降区間



運行系統図 別紙

系統名	作木町上地区・中地区・下地区
運行形態	公共交通空白地有償運送・区域デマンド型
運行日・便数	(上地区) 月・金曜日 (中地区) 木・金曜日 (下地区) 火・水曜日 各日3便
運賃	一乗車300円



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 廿日市市公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



廿日市市の概要

- ・平成15年3月に佐伯町、吉和村が合併、平成17年11月に大野町、宮島町が合併(旧1市3町1村が合併)
- ・人口 114,906人(平成27年10月1日現在)
- ・面積 489.48平方キロメートル(平成27年国勢調査)

協議会の構成員

廿日市市、利用者・住民代表、広島県、中国運輸局、学識経験者(広島工業大学)、広島電鉄(株)バス事業本部、(社)広島県タクシー協会、私鉄中国地方労働組合、廿日市警察署、鉄道事業者、港湾管理者、道路管理者、広島市、大竹市

概要

廿日市市は平成15年と平成17年の2度の合併により、南は瀬戸内海に浮かぶ宮島から北は中国山地に位置する吉和までを市域とする広域な市となった。急速な少子高齢化の進展や人口減少、マイカー利用を前提とした生活スタイルの定着等により、公共交通の利用は減少傾向にあり、その維持存続が困難な状況が発生している。一方で、中山間部、島しょ部では高齢化が進み、マイカーを自由に利用できない高齢者、通学者等を中心に、公共交通の必要性は高まりつつある。このうち、中山間部における持続可能な移動手段を確保・維持する取組として、地域内の主要施設や幹線路線バスとの交通結節点までを区域運行によりカバーするデマンド型乗合交通「佐伯デマンドバス(佐伯地域)」「吉和デマンドバス(吉和地域)」を「地域内フィーダー系統」として平成23年12月より運行。また、民間路線から市自主運行路線に転換し、運行の効率化とともに、均一運賃を導入した「佐伯さくらバス玖島線(佐伯地域)」「吉和さくらバス(吉和地域)」を「地域内フィーダー系統」として平成31年1月より運行している。

協議会の主な取り組み

- ・効果的・効率的で持続可能な運行に向けた自主運行バス等の再編
- ・桜まつりにおけるブース出展による公共交通利用意識啓発
- ・「廿日市市地域公共交通網形成計画」の策定協議(平成28年3月策定済み)
- ・「廿日市市バス路線等再編方針」の策定協議(平成29年3月策定済み)
- ・「廿日市市地域公共交通再編実施計画」の策定協議(平成30年10月策定済み)

協議会における検討

協議会の開催状況 平成30年10月～令和元年9月 計4回開催

- ・第3回(12月28日書面) 地域内フィーダー系統事業評価
- ・第4回(1月15日書面) 地域内フィーダー系統確保維持計画の変更
- ・第1回(6月21日書面) 地域内フィーダー系統確保維持計画「令和2～4年度」の策定
- ・第2回(8月7日) 市自主運行バスの各路線収支状況等の報告
- ・第3回(9月24日書面) 一般乗合旅客自動車運動事業に係る事業計画変更の認可申請及び届け出
- ・第4回(12月18日) 地域内フィーダー系統事業評価
沿岸部のバス再編

定量的な目標・効果

区域デマンド型

<目標:年間のべ利用者数>

玖島・友和線1,890人 所山線614人 浅原線1,967人 飯山・中道線687人 吉和線1,796人

<目標値の設定方法>

各路線の年間のべ利用者数(目標値) = 佐伯地域:各路線の過去3年間の平均値(玖島・友和線、浅原線は+5%)
吉和地域:過去3年間の最大値+10%

<効果>

利便性の向上(日常生活行動に合致したダイヤの設定、幹線路線バスとの乗り継ぎ改善、既存の交通空白地域や個別施設への乗り入れ等)による高齢者等を中心とした住民の外出機会の増加

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・昨年度に続いて目標値の見直しを行い、沿線人口数を考慮して数値を設定した。
- ・はつかいち桜まつりにて、PRを行い、利用促進を図った。

実施した利用促進策

- ・中山間部における路線再編の意見交換会等において、地域住民の意見・要望の聞き取りを行った。
- ・事業者との協働のもと、吉和地域内の行事や福祉事業と連携しデマンドの活用を促進することで、利用者数が増加している。
- ・市のイベントでPRを行い、利用促進を図った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・「利用促進による効果」については、これまでの取組による効果が目標値に表れているとは言い難い状況であるため、より効果的な利用促進策について検討が必要である。
- ・「持続可能な交通ネットワークの構築」については、地域公共交通再編実施計画において、中山間部の交通ネットワークを全面的な見直しを行い、将来にわたって持続可能なものを目指し、再構築を図った。

地域住民の意見の反映

- ・地域住民代表として、協議会委員に各地域から代表者1名ずつが出席。
- ・佐伯、吉和の各地域において、路線再編に係る説明会・意見交換会を開催し、地域住民の要望や意見を聞き取った。
- ・支所や運行事業者が利用者等から聞き取った意見を踏まえ、利用促進策や運行内容の改善について検討した。

定量的な目標・効果

乗合バス(定期)型

<目標:収益率>

(佐伯地域)申請番号3:10%、申請番号4:15%、(吉和地域)津田～吉和間自主運行バス:15%

<目標値の設定方法>

各系統の収益率(目標値)＝佐伯地域:再編前の類似系統の収益率を元に、対象系統ごとに目標値を設定

吉和地域:再編前に類似系統がないため、佐伯地域自主運行バス玖島線を参考として目標値を設定

<効果>

通学・通院・買い物での移動など、日常生活を送る上で必要不可欠な移動手段の確保。均一運賃導入による利用者の負担軽減。利便性の向上による高齢者等を中心とした住民の外出機会の増加。幹線バス路線と連携したネットワーク形成による交流人口の拡大と地域活性化。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・新規路線のため、昨年度の自己評価なし。

実施した利用促進策

- ・中山間部における路線再編の意見交換会等において、地域住民の意見・要望の聞取りを行った。
- ・事業者との協働のもと、吉和地域内の行事や福祉事業と連携し乗合バス(定期)の活用を促進することで、利用者数が増加している。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・新規路線のため、昨年度の運輸局二次評価なし。

地域住民の意見の反映

- ・地域住民代表として、協議会委員に各地域から代表者1名ずつが出席。
- ・佐伯、吉和の各地域において、路線再編に係る説明会・意見交換会を開催し、地域住民の要望や意見を聴き取った。
- ・支所や運行事業者が利用者等から聴き取った意見を踏まえ、利用促進策や運行内容の改善について検討した。

事業実施の適切性

- ・佐伯地域:計画どおり実施されている。
- ・吉和地域:計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

<佐伯地域>

- ・玖島・友和2,011人(目標1,890人:達成率106.4%)は目標を達成
- ・区域は所山線497人(目標614人:達成率90.9%)、浅原線1,437人(目標1,967人:達成率73.1%)、飯山・中道線532人(目標687人:達成率77.4%)は目標未達成
- ・乗合バスは申請番号3:4.2%(目標10%:達成率42.0%)は目標未達成、申請番号4:28.3%(目標15%:達成率188.6%)は目標達成

<吉和地域>

- ・区域は1,161人(目標1,796人:達成率64.6%)は目標未達成
- ・乗合バスは3.7%(目標15%:達成率24.6%)は目標未達成

事業の今後の改善点

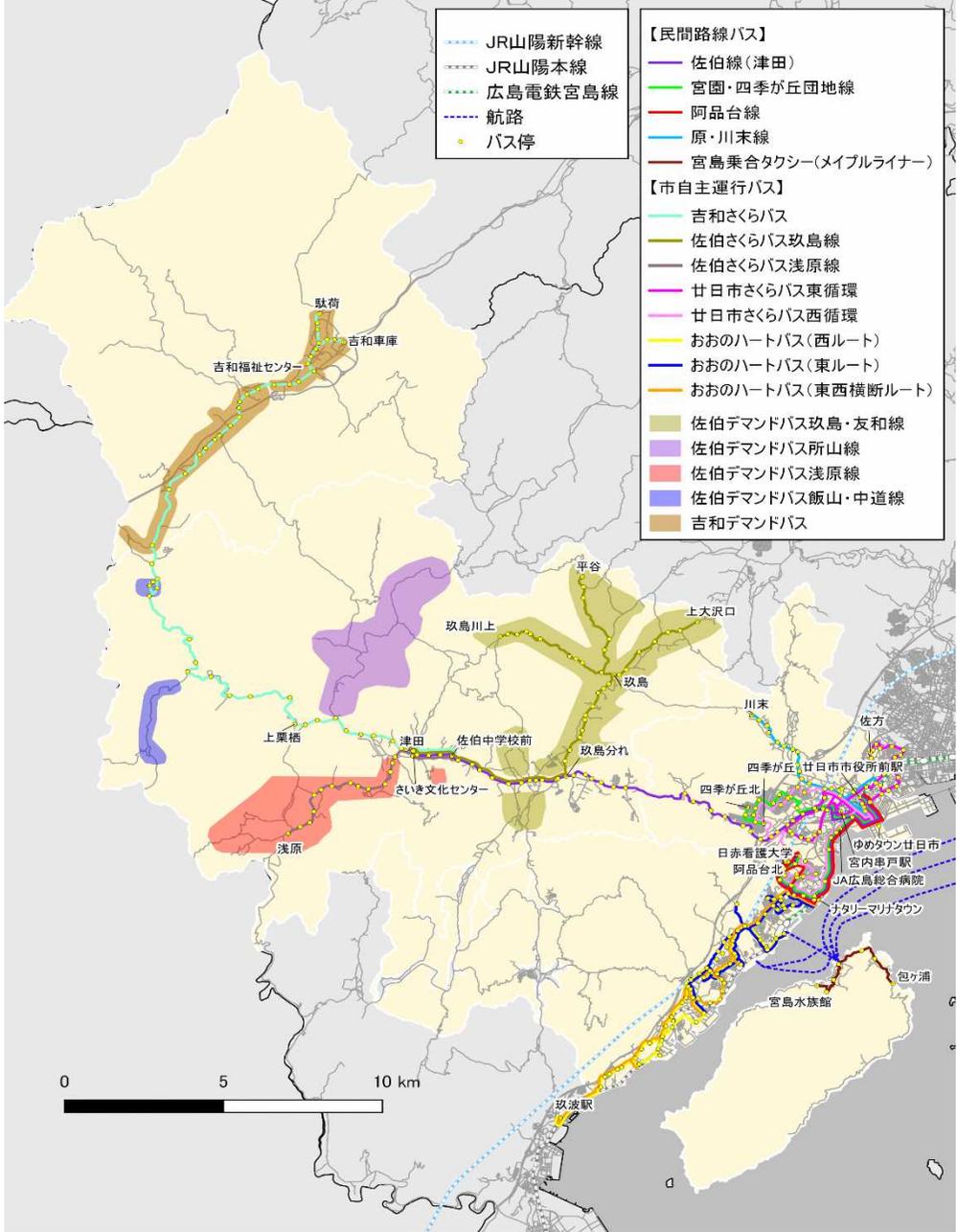
<佐伯地域>

- ・区域デマンド型は一定の稼働率を維持しているものの、利用者数は全体的に減少傾向にあるため、効果的な利用促進策について検討が必要。
- ・乗合バス(定期)型は通学・通勤などの地域の移動手段として一定の効果을あげているものの、一部の系統では収益率が目標を下回っているため、効果的な利用促進策について検討が必要。
- ・今後も対面でのPRの機会を増やすとともに、分かりやすいチラシや説明用動画を用いるなど、工夫しながら周知を図る。

<吉和地域>

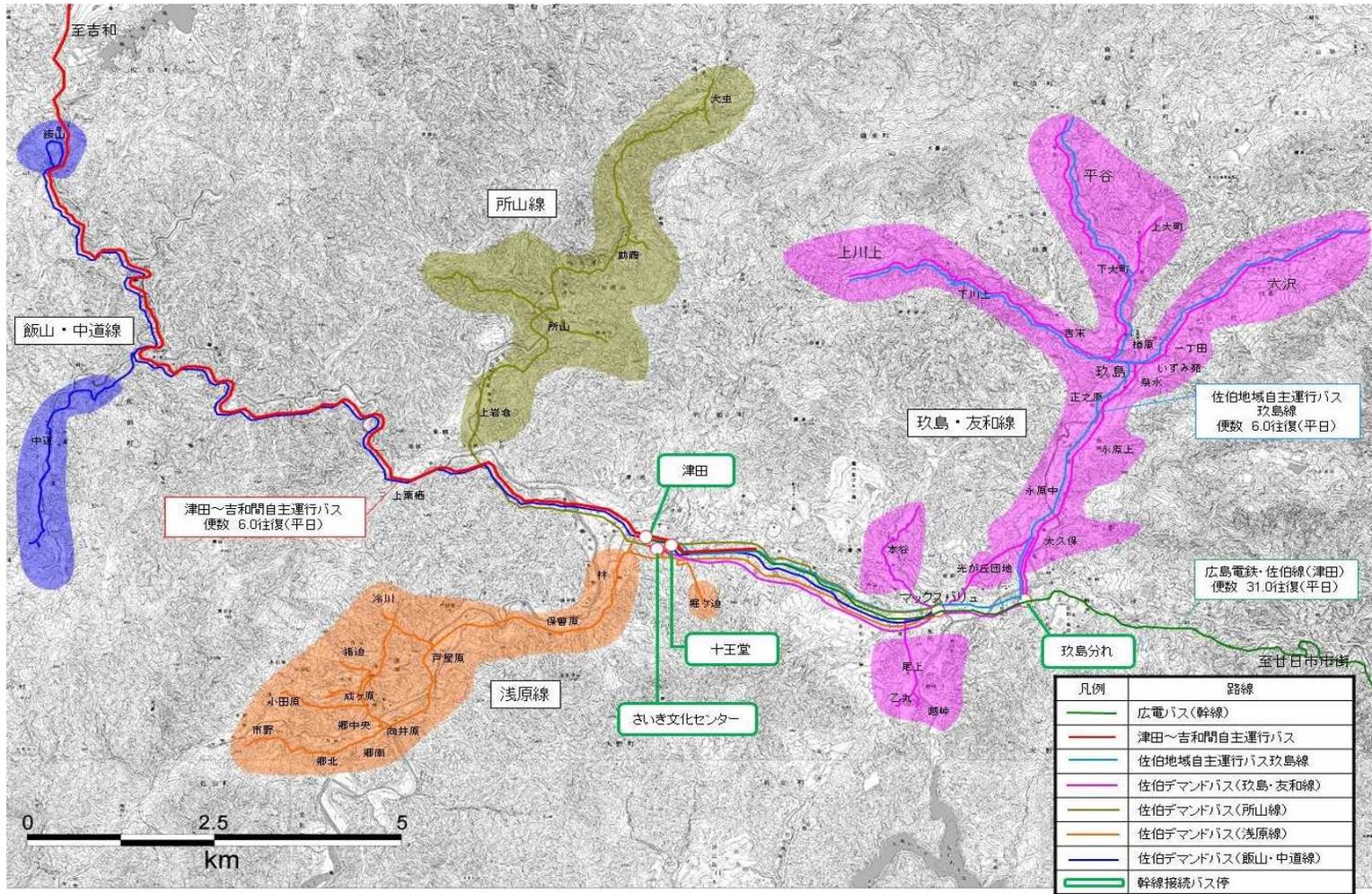
- ・区域デマンド型は引き続き地域内の行事や福祉事業及び観光施設等と連携し、運行事業者との協働のもと、利用の促進を図る。
- ・今後人口も減少傾向にあることから、地域のNPO法人による運行等を視野に入れるなど、運行体制を含めた見直しを検討する。
- ・乗合バス(定期)は一定の利用者数はいるものの、収益率は目標を下回っているため、効果的な利用促進策について検討が必要。
- ・沿岸部と佐伯地域を結ぶ広電バス佐伯線との乗継ぎの利便性を向上させるため、ダイヤ改正を検討。

交通体系図 別紙



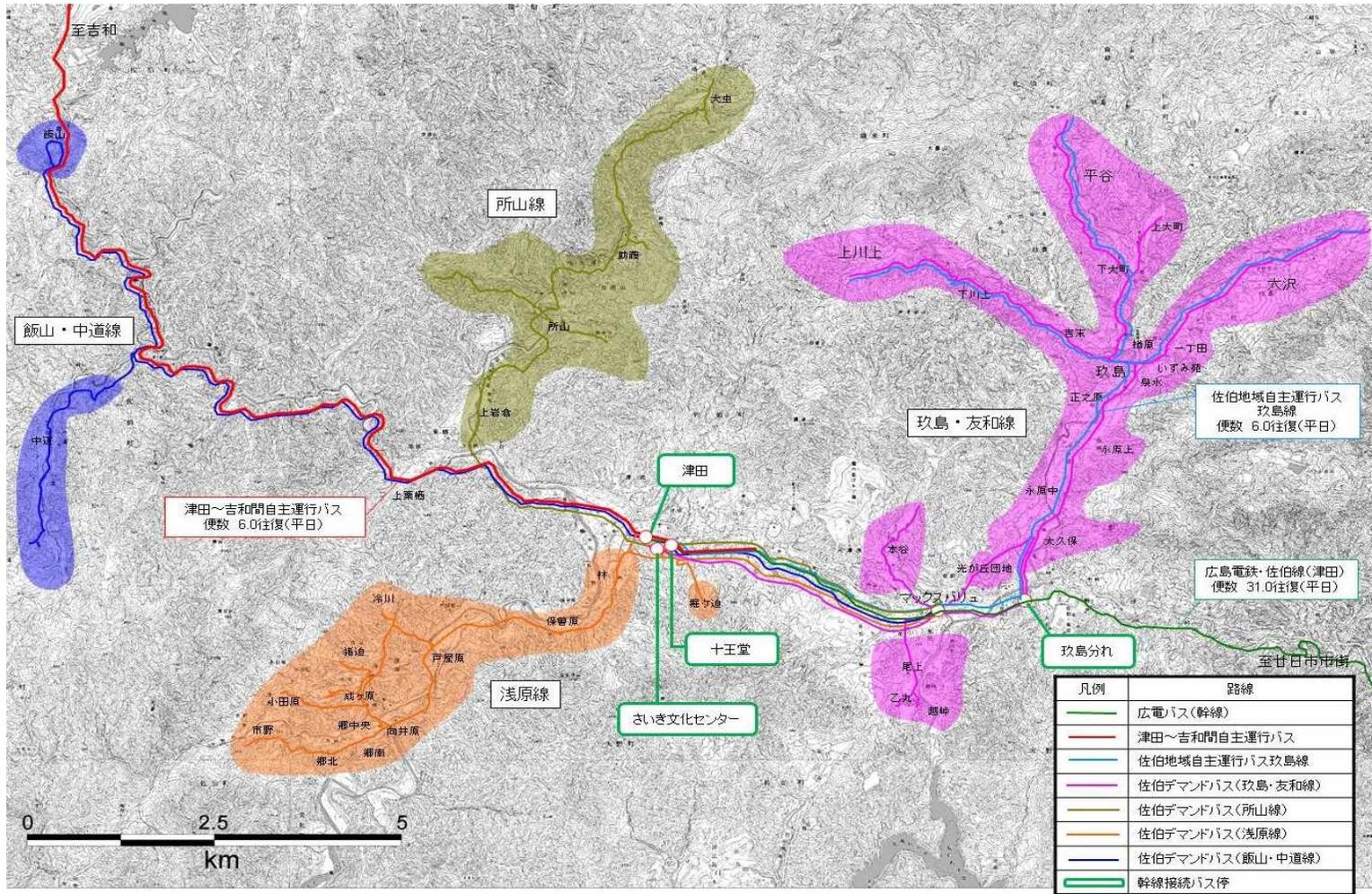
運行系統図 別紙

系統名 玖島・友和線、所山線、浅原線、飯山・中道線
 運行形態 4条路線 区域デマンド型
 運行日・便数 玖島・友和:月水金8便、所山:火木土8便、浅原:火木金土7便、飯山・中道:月水5便(いずれも祝日、12/31~1/3を除く)
 運賃 大人200円、小児100円



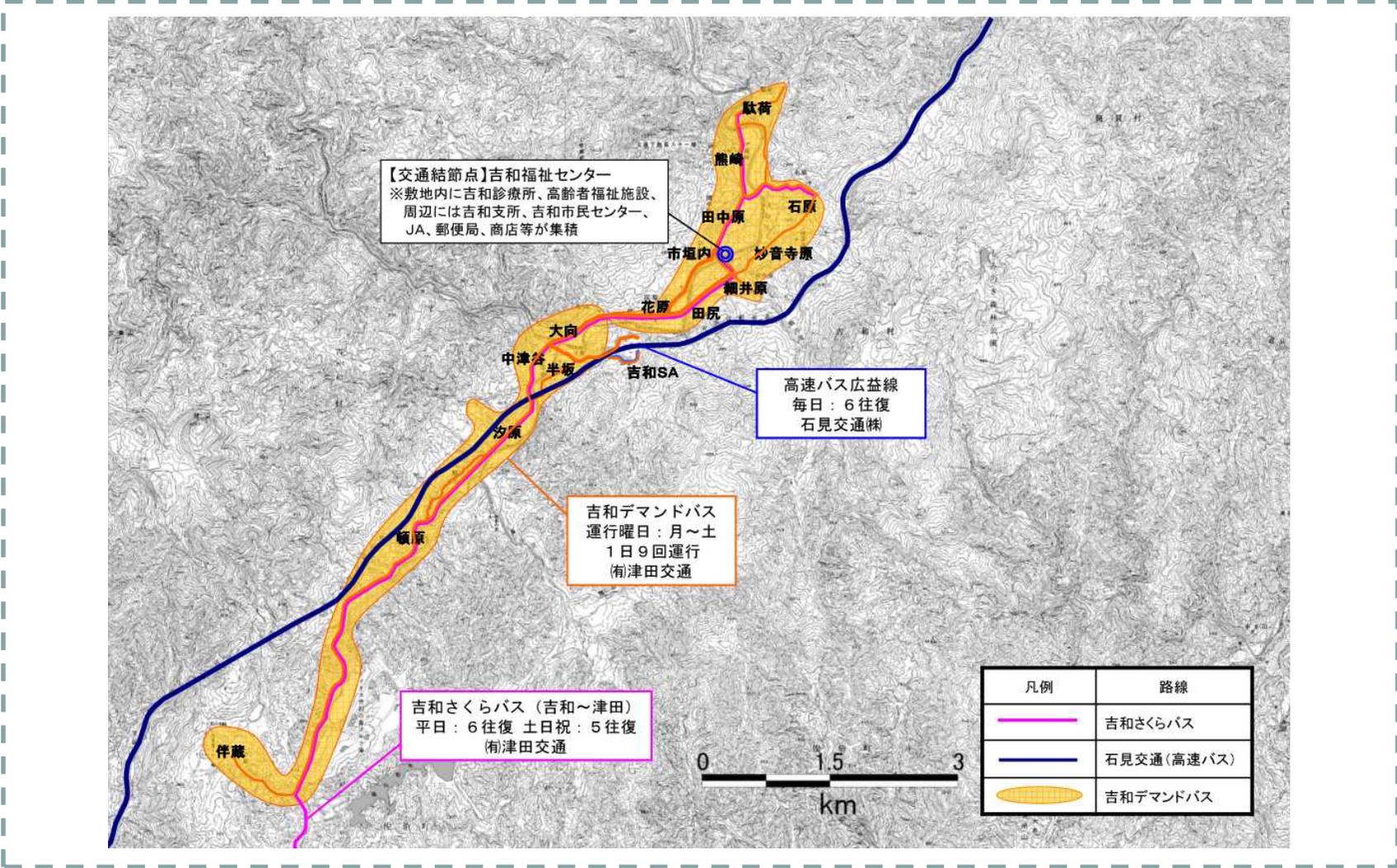
運行系統図 別紙

系統名 佐伯地域自主運行バス玖島線
 運行形態 4条路線 乗合バス(定期)型
 運行日・便数 平日(祝日を除く):6往復、土曜日(祝日を除く):5往復、日祝日:4.5往復 (12/31~1/3は運休)
 運賃 大人150円、小児100円



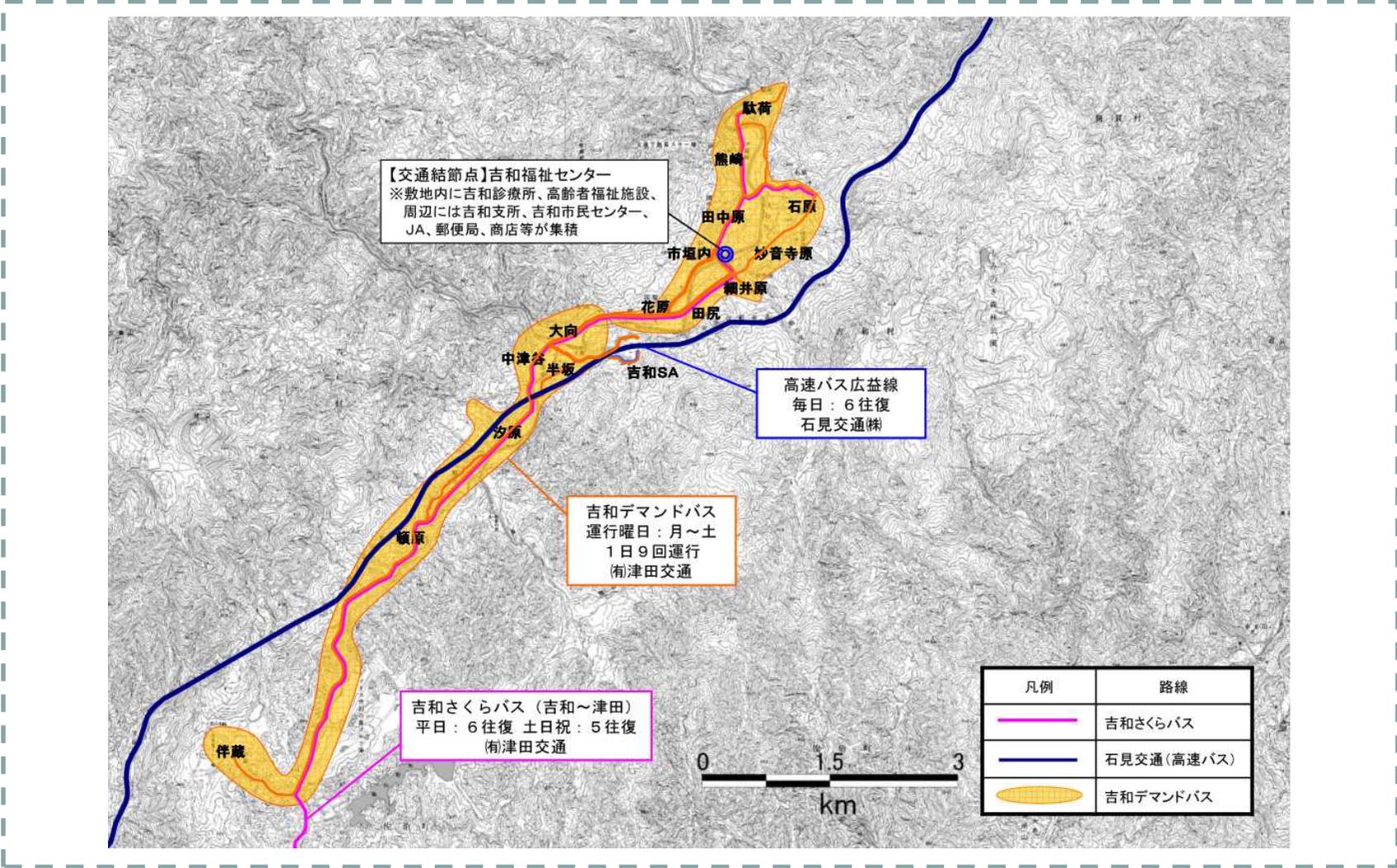
運行系統図 別紙

系統名	吉和線
運行形態	4条路線 区域デマンド型
運行日・便数	月～土曜日(祝日を除く)9便
運賃	大人200円、小児100円



運行系統図 別紙

系統名	津田～吉和間自主運行バス
運行形態	4条路線 乗合バス(定期)型
運行日・便数	月～金(祝日、12/31～1/3を除く)6往復、土日祝日:5往復
運賃	大人150円、小児100円



令和(平成)元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 府中市地域公共交通活性化協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



府中市の概要

- ・平成16年4月に1市1町が合併
- ・人口 40,069人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 195.75km²

協議会の構成員

府中市 市民・利用者代表 (株)中国バス JR西日本岡山支社 中国タクシー(株)(一社)広島県タクシー協会 労組代表
広島運輸支局 広島県 道路管理者 府中警察署 学識経験者 その他行政

概要

府中市は、平地部、中山間部を含む多様な地域特性を有している。幹線的な交通機関として、JR福塩線、福山市と府中市中心部を結ぶ路線バスが運行している。また、中心部と集落地域を結ぶ路線バスについては、民間バス事業者が撤退した路線を本市が引き継ぎ、廃止代替バスとして事業者へ委託し運行している路線が大半となっている。そのため事業の採算性は低く、市にとって大きな負担となっている。一方では、マイカーを自由に利用できない高齢者を中心に公共交通の必要性は高くなっている。特に、中心市街地には、公共施設や医療施設等の都市機能が集中しているにも関わらず公共交通機関の少ない地域であったため、中心市街地と市街化区域をカバーする地域内幹線系統として、市街地循環便「府中ぐるっとバス」の運行を開始した。

また、市中心部に道の駅びんご府中を供用開始したことに伴い、交通結節点として、市街地循環バス、集落部と結ぶ路線バス、都市部を繋ぐ高速バスの乗り入れも開始した。さらに、市街地内の交通空白地域の解消および市街地内の移動の利便性を図り、平成29年10月から市街地循環バスの逆まわり便の実証実験を行い、平成30年4月から本格運行している。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・モビリティマネージメントによる公共交通利用促進事業
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の検討・導入
- ・過疎地域や交通不便地域における区域型及び路線不定期型のデマンドタクシーの運行
- ・市街地循環便利用促進キャンペーンの実施他
- ・公共交通網計画策定に関する意見等

協議会における検討

協議会の開催状況 3回開催

- ・第1回(令和元年5月27日)「事業報告及び決算報告」「事業計画及び予算案」「地域内フィーダー系統確保維持計画」を協議
- ・第2回(令和元年8月5日)「デマンドタクシー実証実験の実施について」「フィーダー系統新車導入におけるバリアフリー適用除外認定申請について」を協議
- ・第3回(令和元年9月6日)「地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について」を书面開催
- ・第4回(令和2年1月6日)「地域公共交通確保維持改善事業 事業評価」を书面開催

府中市地域公共交通活性化協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

府中ぐるっとバス(右回り)【目標】年間当たり利用者数を20,000人とする。

府中ぐるっとバス(左回り)【目標】年間当たり利用者数を10,500人とする。

【効果】・当該路線は府中市の目指すネットワーク型コンパクトシティを実現するための、中心市街地において、都市機能である公共公益施設、医療施設及び商業施設等を接続する地域内幹線である。交通結節点であるJR府中駅や道の駅でJRや地域幹線バス、高速バスとの乗り継ぎを行うことにより、広域的な移動利便性が向上する。

・市民の日常生活に不可欠な地域内の移動の利便性向上、公共交通空白地域の削減、地域特性・利用者特性に応じた多様な地域内移動サービスが確保できる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・道の駅を交通結節点とした他路線への接続強化による、さらなる利便性向上を図った。
- ・普段は利用しない小学生等の若年層を対象にバスの飾り付けを行った。沿線の保育所に於いて6月に七夕を1箇所、12月にクリスマスの飾り付けを1箇所で開催し、バス利用を促した。

実施した利用促進策

- ・利用促進策として、7月の七夕や12月のクリスマスに合わせて保育所園児によるバス車内の飾り付けを実施した。これにより普段バスを利用しない子育て世代や新たな顧客のバス利用を促すことができた。
- ・商業施設1箇所と連携し、循環バスの利用に応じて買い物の割引を実施する特典を、今年度も引き続き行った。
- ・バスの時刻表を3,500部作成し、公共施設だけでなく循環バス沿線の商業施設や農協等に配布し、時刻や路線の周知に努めた。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・普段公共交通を利用する機会の少ない小学生等の若年層をターゲットとした、バスの乗り方教室等のモビリティマネジメントを実施して利用者層の拡大を図り、より持続可能な公共交通ネットワークの構築を図った。

地域住民の意見の反映

- ・現行の市街地循環便に平成30年4月から逆周りを加えることで、市街地内の交通不便地域の解消を図る事ができた。しかしながら、高木、中須地域への循環バスの運行は実施できていない。今後、住民からヒアリング、ニーズ調査を行い、必要性の高い地域に対しては定時定路線型、デマンド型など適応した運行形態を調査のうえで、実施を検討する。
- ・バス車両のIC対応化など、利用者の要望を聞き取り、左回り路線に新規車両の導入を検討した。(今年度事業での導入を計画していたが、令和2年度事業での導入に変更した)

事業実施の適切性

市街地循環バス:(右回り便・左回り便)

- ・計画どおり適切に実施されている。
- ・右回りは1日13便1周約40分、左回りは1日11便1周約50分の運行は利用者にも分かり易く、定着している。
- ・道の駅を交通結節点として、他の路線への接続もスムーズに行われ、利用者の利便性向上が図れている。

目標・効果達成状況

【目標】

- ・右回り便の年間利用者数は16,058人で、目標の20,000人に達しなかった。左回り便の運行による旅客の散逸が主要因として考えられる。
- ・左回り便の年間利用者数は9,306人で、目標の10,500人に達しなかった。しかし、前年度8,705人と比較すると増加傾向にあり、通院・買物・公共施設等を利用する高齢者を中心とした日常の移動手段確保につながっている。
- ・七夕、クリスマスの時期に保育園児による車内の飾りつけを実施した事により、子育て世代等の新たな利用者発掘を図る事ができた。

【効果】

- ・道の駅の交通結節点とした他路線への接続はスムーズに行われ、利用者の利便性向上が図られた。
- ・左回りの本格運行が定着してきたことにより、通院、買物、公共施設の利用など、高齢者を中心とした交通弱者の日常の移動手段確保に貢献した。また、道の駅びんご府中と府中駅前停留所において幹線バス、高速バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

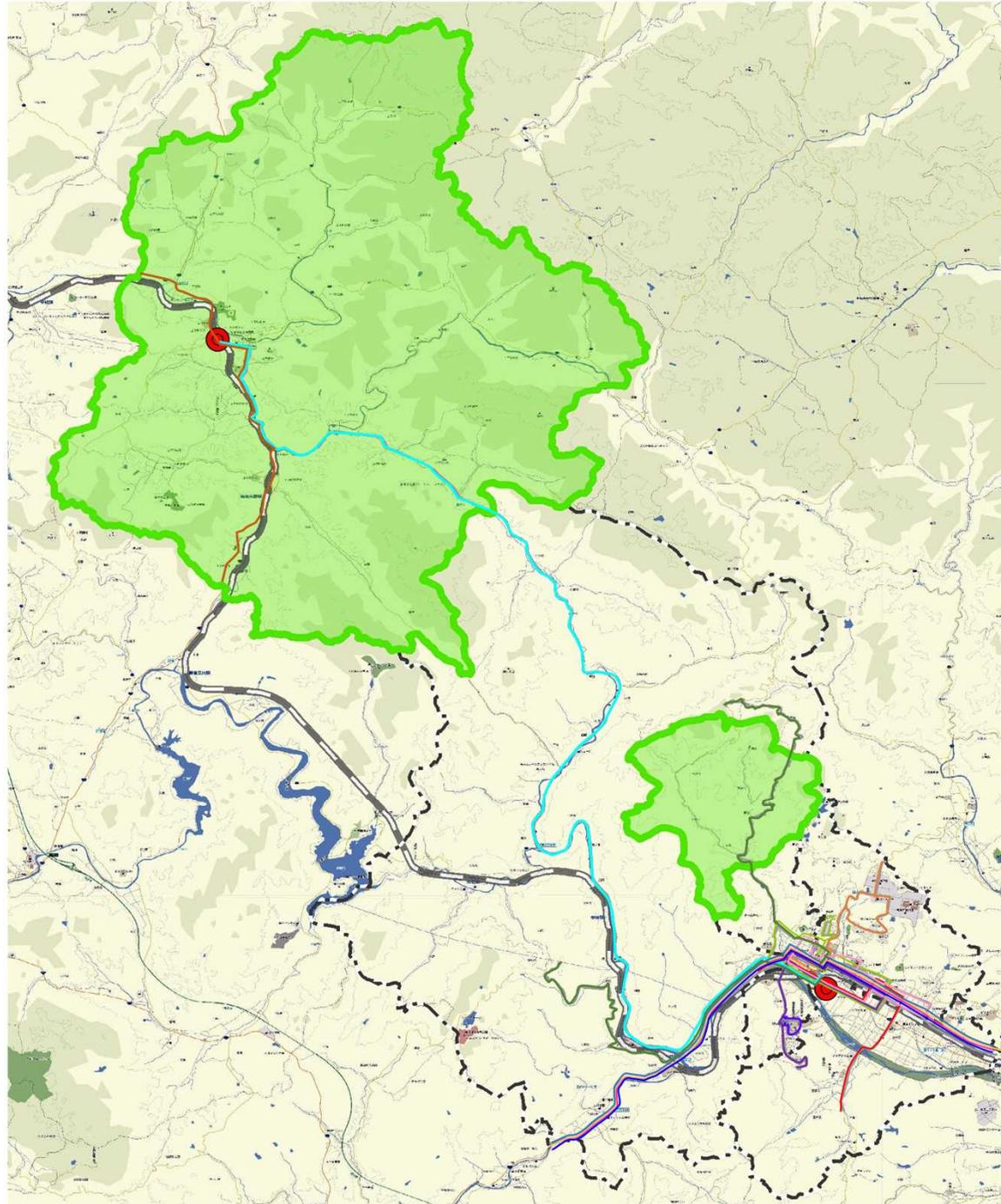
事業の今後の改善点

- ・右まわり便については左まわり便の運行開始により旅客の散逸を招き、目標数値を下回ったと推察されるが、利用者は昨年度と比較して増加しており、高齢者等の移動手段として定着している。令和2年度は年間利用者数を約500人増の16,500人を目標に利用促進を図る。
- ・左まわり便については前年比600人以上の増加となり、新規路線の利用が伸びている状況である。令和2年度も継続して年間利用者10,500人と設定する。
- ・市街地交通不便地域が存在しており住民ヒアリング、実証実験等の実施により地域の実情に適応した運行形態について検討する。
- ・市街地循環バス沿線付近の公共施設や商業施設との共同企画やイベントの開催等。沿線内には、図書館や児童会館など集客できる公共施設が点在しており、各施設でのイベント開催時に合わせ、市街地循環バスの利用を促すキャンペーンを実施し、従来とは違う新たな利用者を掘り起こす。また、沿線沿いの商業施設との共同企画等による連携を図り、住民のお出かけサポートができる路線として確立させる必要がある。

交通体系図 別紙

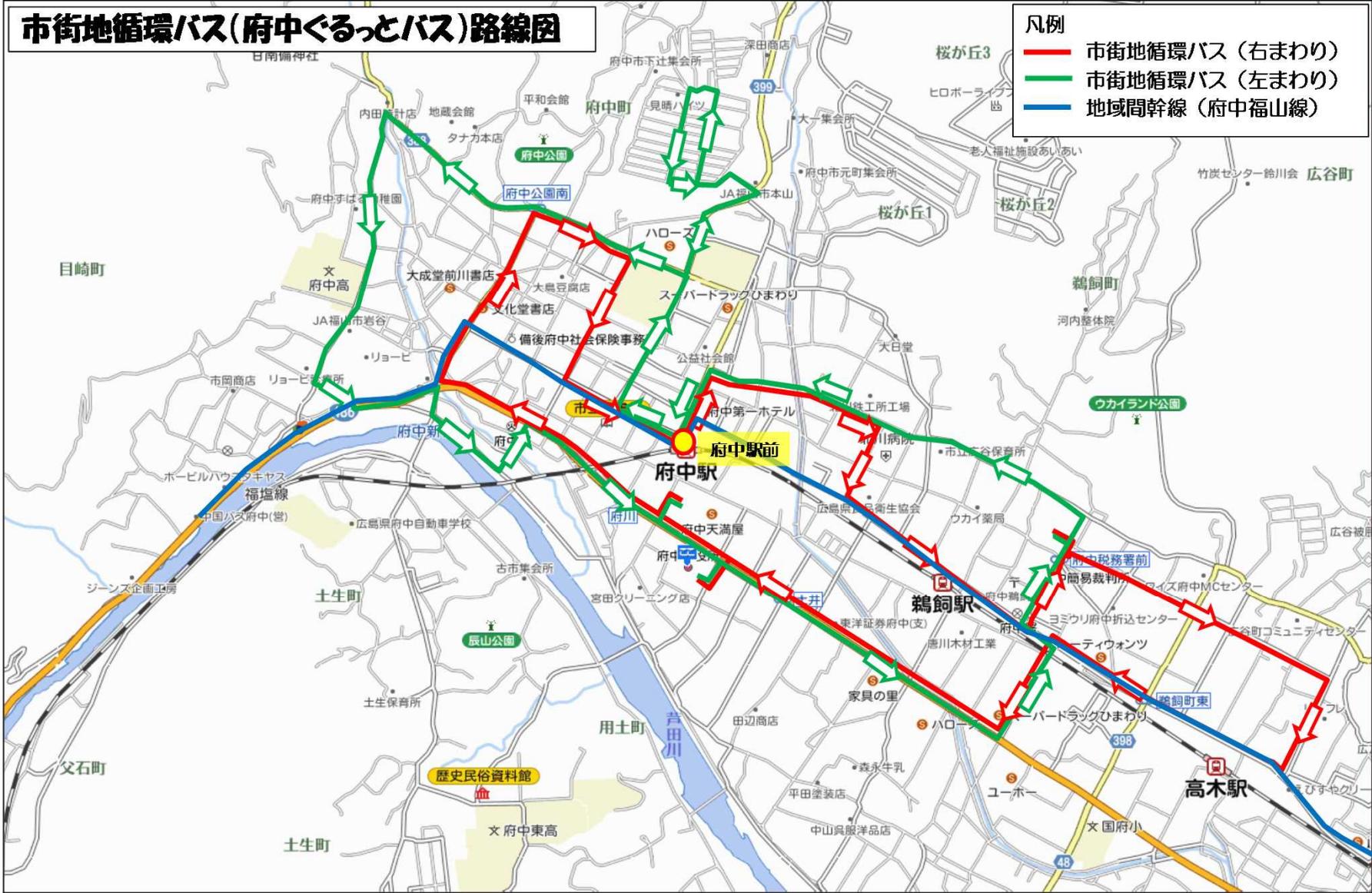
凡例

- 府中市役所・上下支所
- 市線
- 福山府中線
- 府中金丸線
- 栗柄線
- 南宮台団地線
- 上下線
- 府中ぐるっとバス(右回り)
- 府中ぐるっとバス(左回り)
- 高速バス(府中発着)
- 高速バス(上下発着)
- デマンド型乗合タクシー
- デマンド型乗合タクシー運行エリア



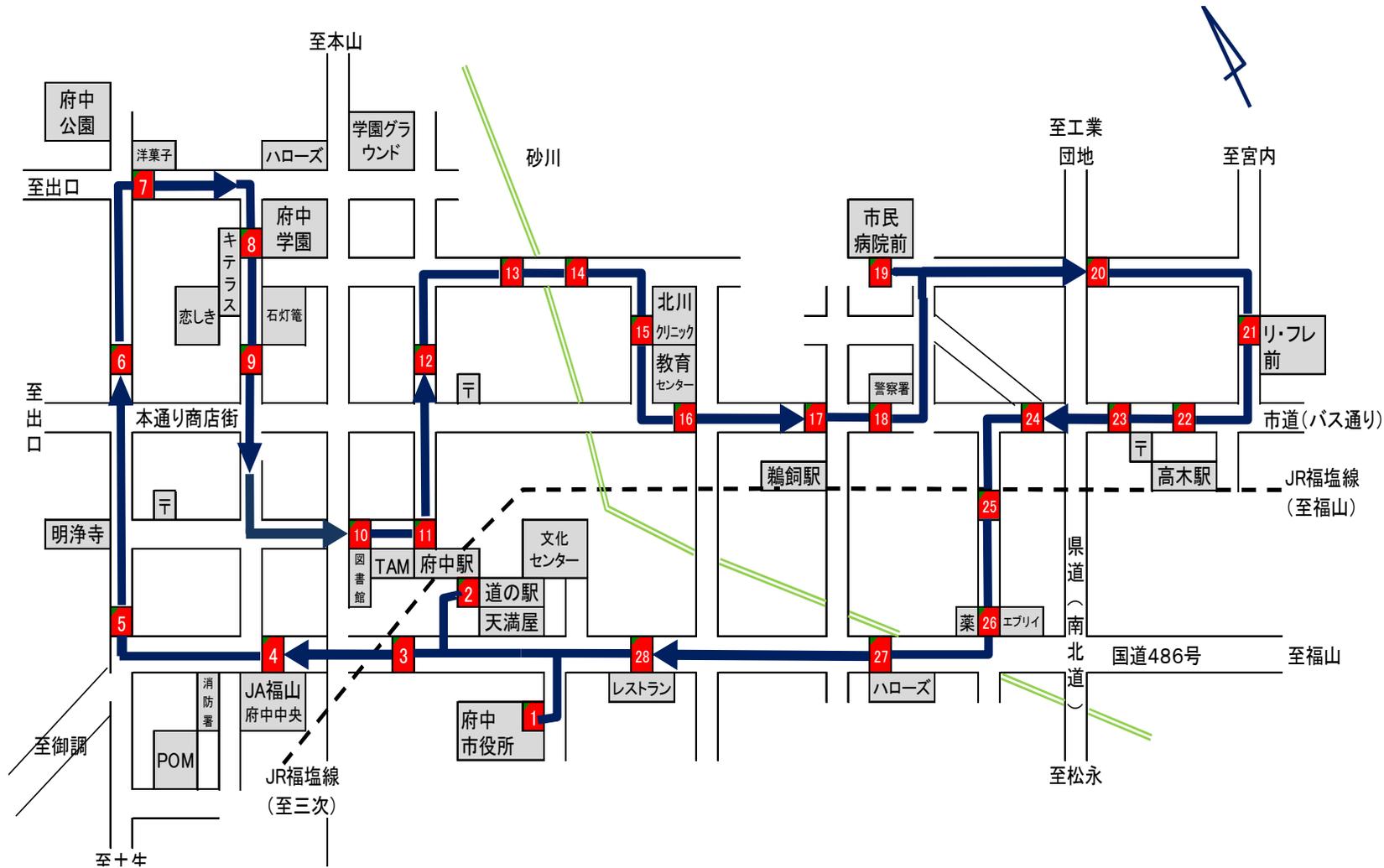
交通体系図 別紙

市街地循環バス(府中ぐるっとバス)路線図



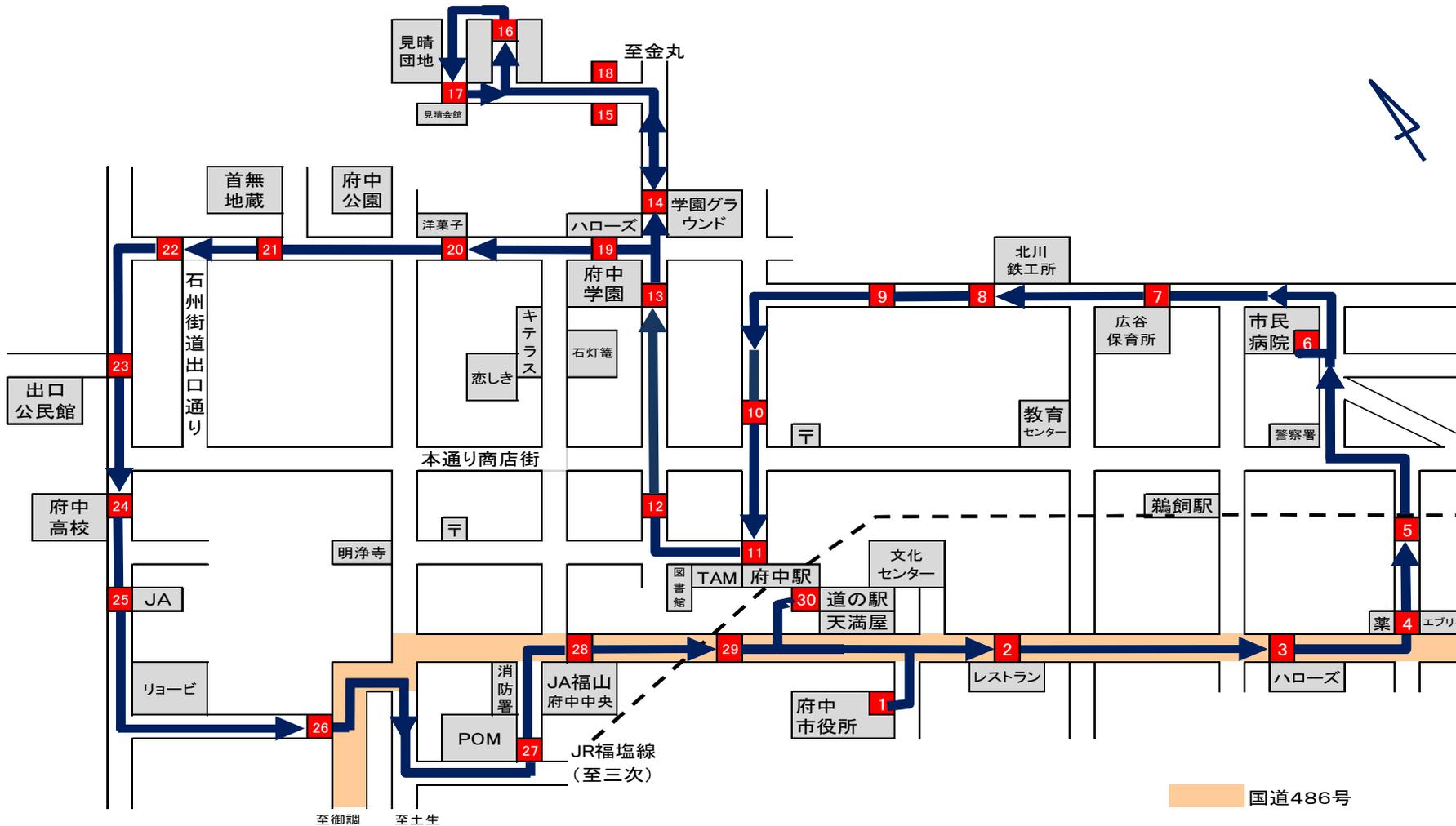
運行系統図 別紙

系統名 府中市循環バス(右回り便) 府中市役所～道の駅びんご府中～府中市民病院～リ・フレ～府中市役所
運行形態 4条路線
運行日・便数 月～土曜日(12/29～1/3 祝日除く) 1日13便
運賃 1乗車につき大人(中学生以上)150円、こども(小学生)80円、小学生未満(保護者同伴必要)無料



運行系統図 別紙

系統名	府中市循環バス(左回り便) 府中市役所～見晴団地～府中高校～道の駅びんご府中～府中市役所
運行形態	4条路線
運行日・便数	月～土曜日(12/29～1/3、祝日除く) 1日13便
運賃	1乗車につき大人(中学生以上)150円、こども(小学生)80円、小学生未満(保護者同伴必要)無料



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 安芸高田市公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



安芸高田市の概要

- ・平成16年3月に6町が合併
- ・人口 29,488人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 537.75km²

協議会の構成員

広島県 安芸高田市 備北交通株式会社 芸北タクシー
織田産業株式会社 学識経験者 住民代表
私鉄中国地方労働組合 中国運輸局 安芸高田警察署

概 要

■地域の目標

・地域、事業者、行政の連携による持続可能な生活交通体系を構築し、高齢者が使いやすく利便性の高い交通体系を確立する。

■その目標実現のための施策

- ・デマンド交通の運行(お太助ワゴン)
- ・朝夕の定時定路線バスの運行
- ・市町村運営有償運送による交通空白地の解消(川根「もやい便」、智教寺「友愛とろっこ便」)

■公共交通現況(系統数)

- ・デマンド交通(お太助ワゴン)4区域(車両10台)
- ・市内完結路線バス 10路線・20系統
- ・市町村運営有償運送(川根もやい便、智教寺友愛とろっこ便)

協議会の主な取り組み

- ・利便性の高い公共交通体系の策定
- ・アンケート等によるニーズ調査
- ・公共交通の利用を促進するPRや啓発活動の検討
- ・国の補助事業の活用
令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業
(地域内フィーダー系統補助)
(バリアフリー化設備等整備事業)

協議会における検討

協議会の開催状況

令和元年6月27日開催

協議内容

- ・地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・北広島町営バス「千代田八千代線」の見直しについて
- ・邑南町営バス「高宮線」の廃止について
- ・消費税率改定に伴うバス運賃改定について

定量的な目標・効果

- (目標) ・デマンド交通(お太助ワゴン)の1日平均利用者数160人(令和元年度実績:136.5人)
- ・デマンド交通稼働率86% (令和元年度調査:80.8%)
- ・デマンド交通の利用者アンケートにおいて「総合満足度」90% (令和元年度調査:95.0%)
- (効果) ・当該地域交通の維持により、誰もが何歳になっても、通院・買物等日常生活に必要な移動ができることに加え、温泉や趣味等生きがいにつながる活動に参加するための外出機会を創出できる。
- ・満足度が高い交通体系を確保することで、高水準の稼働率・利用者数を実現できる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・商業施設と連携し、乗車補助券を配布する取り組みを実施することで利用促進を図った。
- ・市役所総合窓口課や高齢者運転免許自主返納支援制度の担当課である危機管理課と連携し、デマンド交通の利用方法を広く周知し、利用促進を図った。

実施した利用促進策

- ・満75歳以上の市民のうち、現に所持している運転免許を自主返納した方に対し、希望者には申請により1万円相当の市内公共交通共通回数券(または市内入湯施設の入湯回数券)を交付した。
- ・市役所総合窓口課における利用方法の説明及び登録受付。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利用促進については、今後も引き続き商業施設や高齢者運転免許自主返納支援制度担当課などと連携しながら進めていく。
- ・「タクシーを活用した助成制度の導入の可否も含めご検討いただければ」とされた点については、他市町の動向を見ながらの今後の検討課題とする。

地域住民の意見の反映

- ・協議会委員に住民代表として各地域より6名選出し、地域住民の状況を事業計画に反映させる仕組みを構築。
- ・利用者などから寄せられた意見を、適宜運行事業者や受付センターへ情報提供し、運用改善を図った。

事業実施の適切性

- ・人口減少と高齢化の進行により利用者減少傾向はあるが、高い稼働率を維持しており(令和元年度80.8%)、地域に定着すると同時に生活交通としての機能を果たしている。
また、高齢者を中心に「このまちで暮らし続けられる」という安心感を提供している。

目標・効果達成状況

・目標・効果達成状況

1日あたりの利用者数が136.5人で、目標の160人を下回る。

稼働率は80.8%で、目標86%を下回る。

利用者アンケート調査の結果、「総合満足度」95.0%で目標90%を達成した。

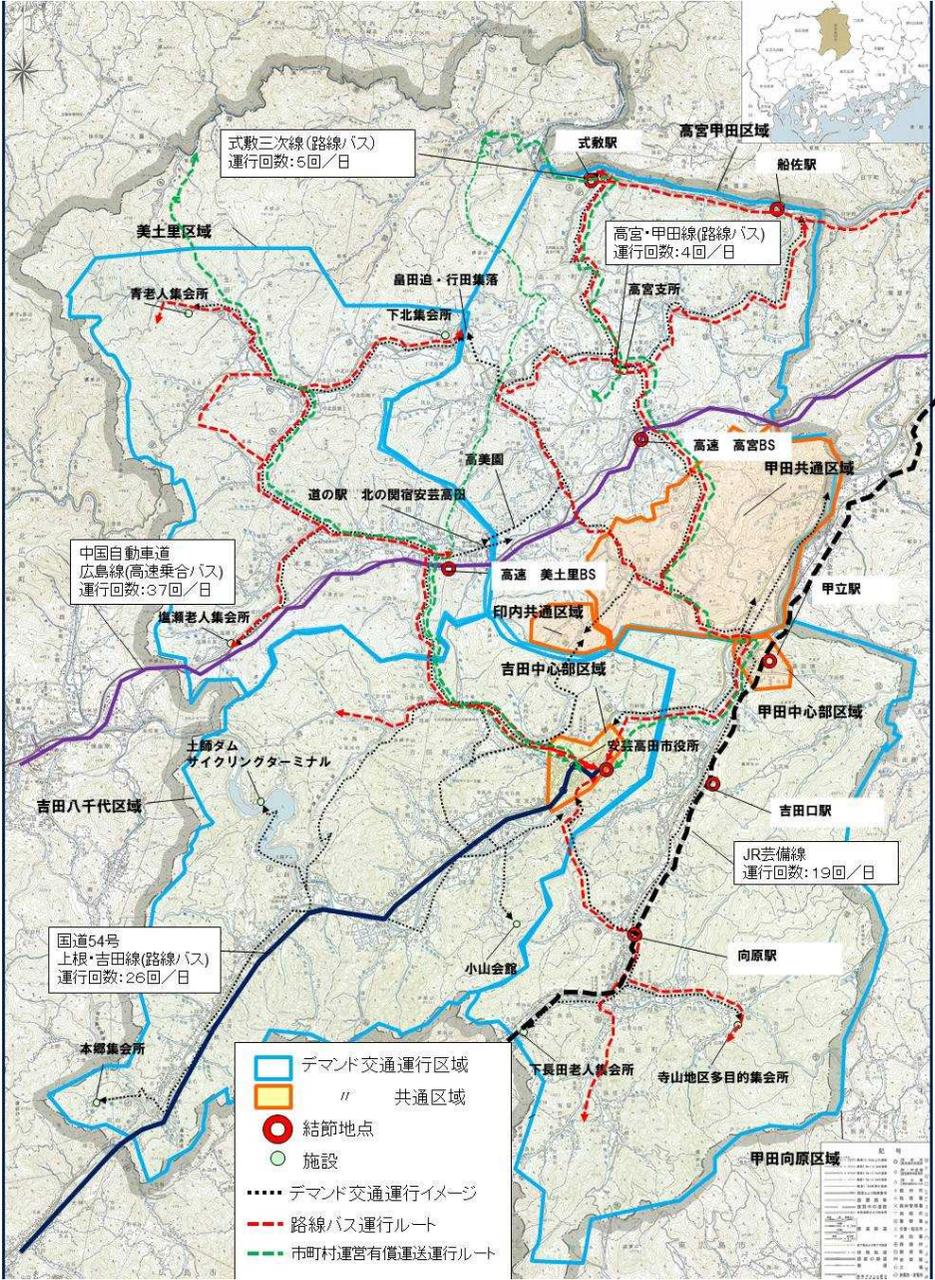
・分析・検証

人口が年間300名以上減少する中、利用者数及び稼働率ともに昨年度から微減でとどまっており、地域にとって欠かせない存在となっている。(H30年10月～R1年10月までの人口減少数348人：住民基本台帳人口)

事業の今後の改善点

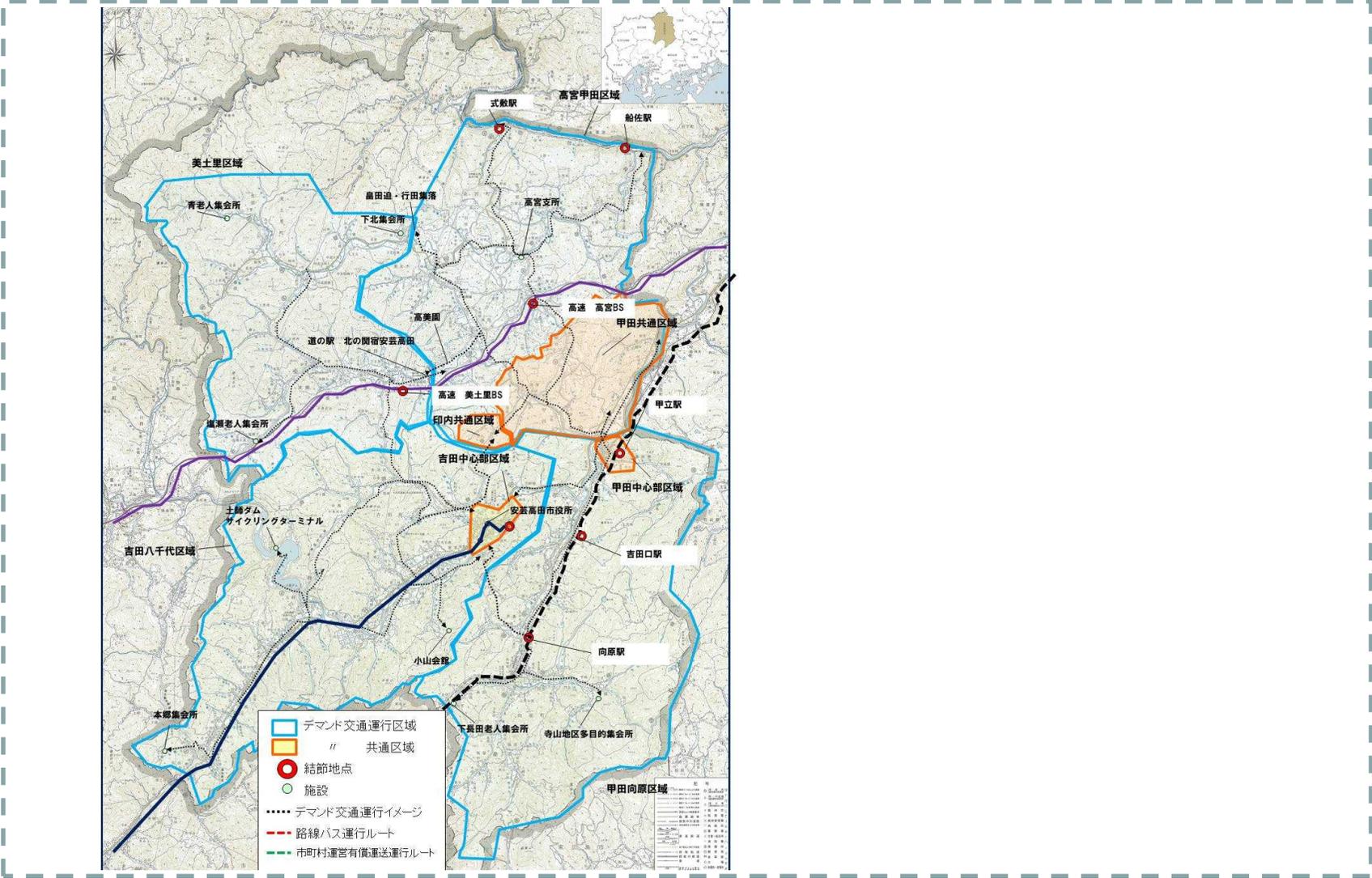
- ・網形成計画に基づき、利用促進や持続可能性が高まる効果的な改善につながる取組を検討し、随時実施する。
- ・商業施設や高齢者運転免許自主返納支援制度の担当課である危機管理課と連携し、デマンド交通の利用方法等を広く周知することで登録者数増と利用促進を図る。
- ・利用者アンケートを引き続き実施し、潜在的なニーズ等を把握する。

交通体系図 別紙

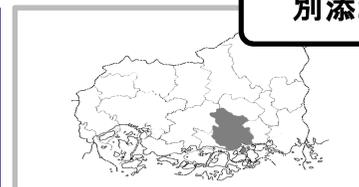


運行系統図 別紙

系統名 美土里区域、高宮甲田区域、吉田八千代区域、甲田向原区域
 運行形態 区域デマンド型
 運行日・便数 平日・12便
 運賃 町内移動:大人300円(100円)町外移動:大人500円(200円)乗継料金(2回目)大人300円引き(100円引き) ※()内:小中学生・障害者手帳提示



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 三原市地域公共交通活性化協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



三原市の概要

- ・平成17年3月に1市3町が合併
- ・人口 9万6194人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 471.55km²

三原市地域公共交通活性化協議会の構成員

市民・利用者代表, 学識経験者, 交通事業者及び労組代表者, 地方自治体(県・市), 警察, 道路管理者, 広島運輸支局

概要

市民の移動環境を守り続けるためには、今まで以上に効率的かつ健全な地域公共交通体系の構築に向けた取り組みや、定期的に地域公共交通サービスを評価・検証する仕組みづくり、更に市民を含む多様な主体が協働で地域公共交通を守る機運を高め、行動できる環境を整えることが必要となっている。上記の課題を踏まえ、本市では、平成27年3月に、将来の本市の姿を見据えた持続可能な地域公共交通体系の構築に資する具体的な仕組み、施策、事業を網羅した「三原市地域公共交通網形成計画」を策定し、市民生活の利便性と福祉の向上に資することを目的に、取り組みを行っている。

市南西部に位置する本郷地域においては、利用が低迷する市運営の本郷地域内交通バス(路線定期運行)を廃止し、町内会組織を運営主体とする区域運行のデマンド型乗合タクシーを導入し、平成28年10月から運行を開始した。

また、路線バス利用不便地域が広く分布する市北部の久井地域内においては、昭和56年度から運行してきた通院利用限定の「久井町へき地患者輸送バス」を見直し、平成23年10月から新たに誰もが利用でき、幹線交通への円滑な接続を可能とする地域内交通手段として運行している。

さらに少子高齢化が進む市東部中央に位置する八幡地域においては、民間バス事業者が運行する路線バス「御調線」が運行していたが利用が低迷していたことから、路線バスに替わり町内会が運営する区域運行のデマンド型乗合タクシーを導入し、平成30年10月から運行を開始した。

協議会の主な取り組み

- ・既存路線バス運行の検証, 見直し
- ・既存地域コミュニティ交通の検証, 見直し
- ・地域コミュニティ交通の導入(本郷, 久井, 大和, 八幡)
- ・路線バス等利用不便地区への対応
- ・地域公共交通に係る施設等の整備
- ・地域公共交通の利用促進

協議会における検討

- 協議会の開催状況 4回開催
- ・平成30年度第2回(11月29日)
フィーダー系統の平成30年4月～10月分利用実績報告, 事業評価
 - ・平成31年度第1回(5月22日)
フィーダー系統の平成30年度利用実績報告
フィーダー系統確保維持計画協議
 - ・平成31年度第3回(10月29日)
フィーダー系統の平成31年4月～9月分利用状況報告
 - ・平成31年度第4回(12月4日)
事業評価について

定量的な目標・効果

【本郷地域】(目標)収支率10%以上, 1日当たり利用者数30人以上

(効果)区域運行を導入することで, これまで路線バス利用不便地区であった住民も利用可能で, 特に高齢者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また, 幹線バス系統との接続により, 市内中心部への移動手段の確保等, 広域的な移動利便性が向上する。

【久井地域】(目標)収支率10%以上, 1日当たり利用者数13.9人以上(H29年度の利用実績を維持)

(効果)当該路線を維持・確保することで, バス利用不便地区の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また, 幹線バス系統との接続により, 市内中心部への移動手段の確保等, 広域的な移動利便性が向上する。

【八幡地域】(目標)収支率10%以上, 1日当たり利用者数10人以上

(効果)区域運行の導入により, 全ての地域住民が利用可能となり, 特に高齢者を中心とした日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また, 幹線バス系統との接続により, 市内中心部への移動手段の確保等, 広域的な移動利便性が向上する。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

【本郷地域】【久井地域】

「利用者のニーズ把握に努め, 必要に応じ運行内容の見直しを行うなど活性化を図る」とした点については, 地域における生活支援に取り組む組織と, 現行の運行サービスや地域が望む交通サービス等について意見交換等を行った。

実施した利用促進策

【本郷地域】【久井地域】

毎年作成配布する地域別の路線バス時刻表の裏面に, フィーダー系統の時刻表などの概要を併せて掲載し, 路線バスとの接続をPRした。

【八幡地域】

接続する路線バスが時刻改正したため, 運行時刻を見直した。また, 変更後の利用リーフレットを作成し, 地域の全世帯へ配付した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

「今後もニーズに対応した運行内容への見直しや利用リーフレットの配布等の利用促進に取り組むことで利用者の増加につなげ, 目標の達成, それによる持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する」とされた点については, 路線バス, コミュニティ交通の概要を掲載した時刻表を作成し新聞折込により各戸へ配付し, 利用促進に取り組んだ。また, 今後, 久井地域の運行内容の見直し(乗合タクシーへの転換)を検討する。

地域住民の意見の反映

【八幡地域】

9月に地域の全世帯を対象としたアンケートを実施した結果(回収率76.3%), 予約や利用方法が分からないという意見があったことから, 地域のイベント開催に合わせ, 運行車両の展示とともに利用方法を周知した。

三原市地域公共交通活性化協議会 事業の評価

事業実施の適切性

3地域で計画どおり運行し、事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 【本郷地域】(目標)収支率は14.9%(平成30年度)と目標の10%以上を達成できた。また、1日当たりの利用者数も47.5人で、目標の30人以上を達成できた。地域住民の移動手段として定着し、年々利用者は増加している。
(効果)区域運行の導入により、特に高齢者の移動負担の軽減が図られ、日常の移動手段を確保することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- 【久井地域】(目標)収支率は9.5%(平成30年度)、1日当たりの利用者数は10.6人で、目標の収支率10%以上と平成29年度の利用実績である13.9人の維持を達成することができなかった。
利用者数が年々減少している。(平成29年度13.6人/日、平成30年度13.1人/日)
(効果)高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- 【八幡地域】(目標)収支率は6.2%(平成30年度)、1日当たりの利用者数は7.2人と目標の収支率10%以上と1日当たりの利用者数10人以上を達成できなかった。運行開始から徐々に利用者は増加している。
(効果)区域運行の導入により、特に高齢者の移動負担の軽減が図られ、日常の移動手段を確保することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

- 【本郷地域】
・利用者数も年々増加しており、今後も運営主体の町内会長連合会、運行を担うタクシー事業者、市が協働して利用PRなどの普及・利用促進を継続して行う。また、必要に応じてサービス内容の改善を行い、より効果的な運行を図る。
- 【久井地域】
・引き続き、利用実態や事業収支の状況等から評価・検証を行うとともに、利用者のニーズ把握に努め、必要に応じ運行内容の見直しを行うなど活性化を図る。また、地域から運行内容に対して要望があれば、要望内容の実施について検討する。
・利用者も年々減少しており、三原市地域公共交通網形成計画で定めた地域コミュニティ交通の見直し基準収支率10%を下回ったことから、区域運行の乗合タクシーへの転換を検討する。
- 【八幡地域】
・利用者は徐々に増加している状況にあり、運営主体の八幡町内会、運行を担うタクシー事業者、市が協働で利用PRなどの普及・利用促進を継続して行う。

交通体系図 別紙

大和ふれあいタクシー

久井ふれあいバス

八幡町民タクシーさくら号

本郷ふれあいタクシー

幸崎町渡瀬奥三地区
おでかけ号

佐木島循環バス

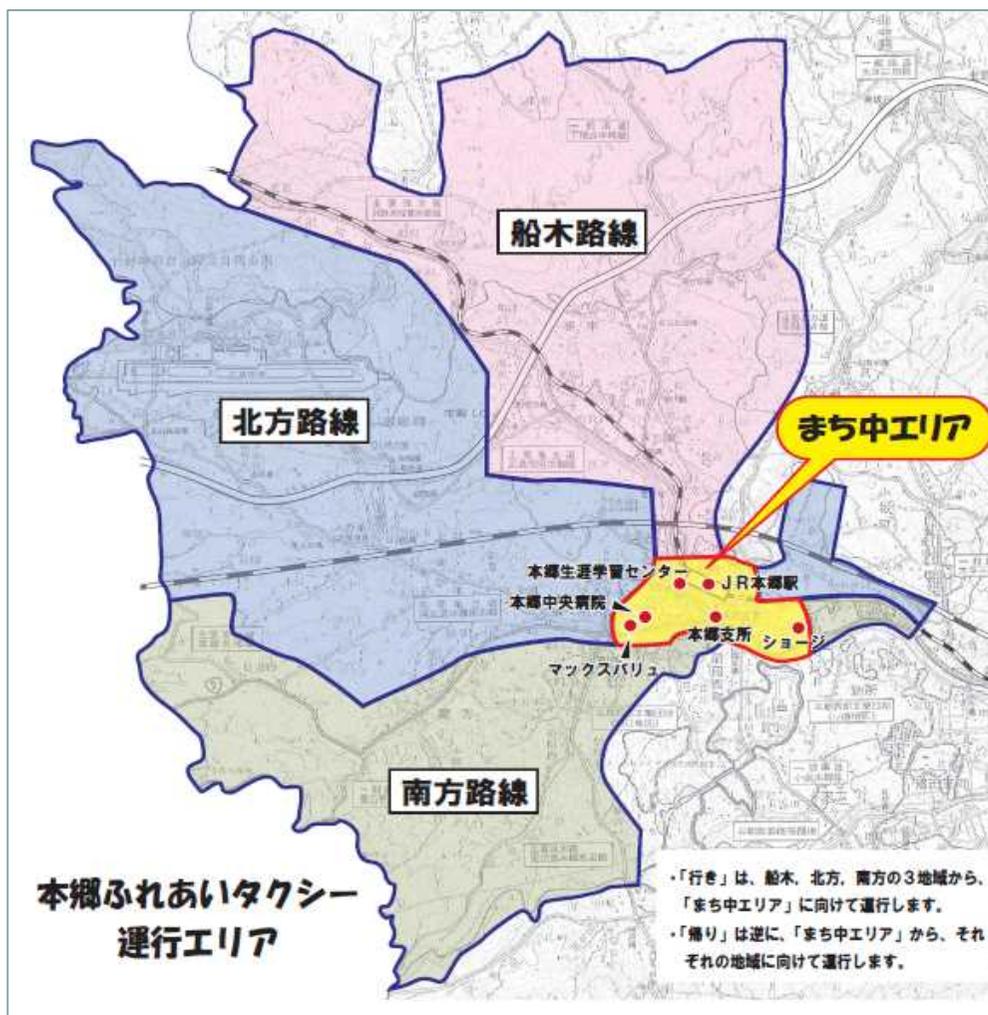


凡例

- 山陽新幹線
- JR在来線
- 路線バス
- 地域コミュニティ交通
- 本郷ふれあいタクシー(デマンド交通エリア)
- 大和ふれあいタクシー(デマンド交通エリア)
- 八幡町民タクシーさくら号(デマンド交通エリア)
- 航路

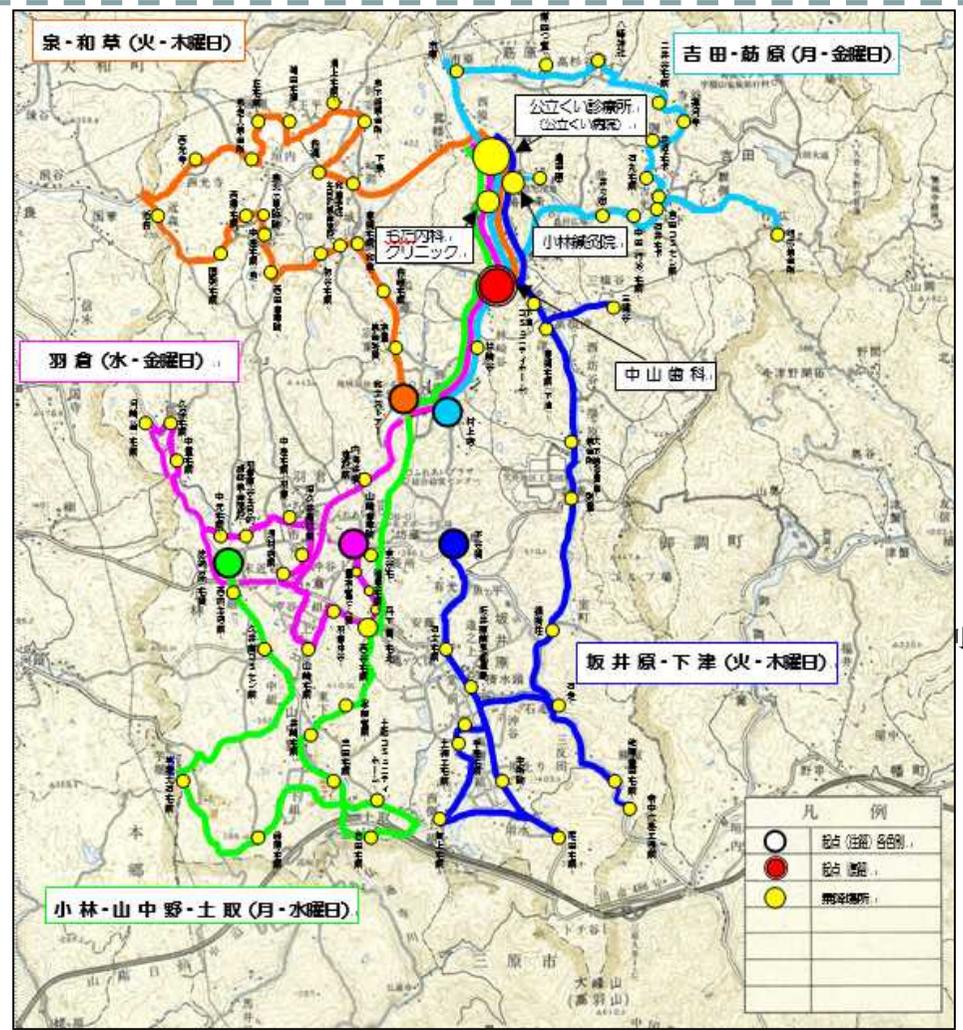
運行系統図 別紙

系統名	船木路線, 北方路線, 南方路線
運行形態	一般乗合旅客自動車運送(区域運行)
運行日・便数	月曜日, 水曜日, 金曜日(祝日, 12/29~1/3は運休) 各路線1日12便(外出便7便, 帰宅便5便)
運賃	1乗車300円, 敬老優待:200円, 障害者優待:無料



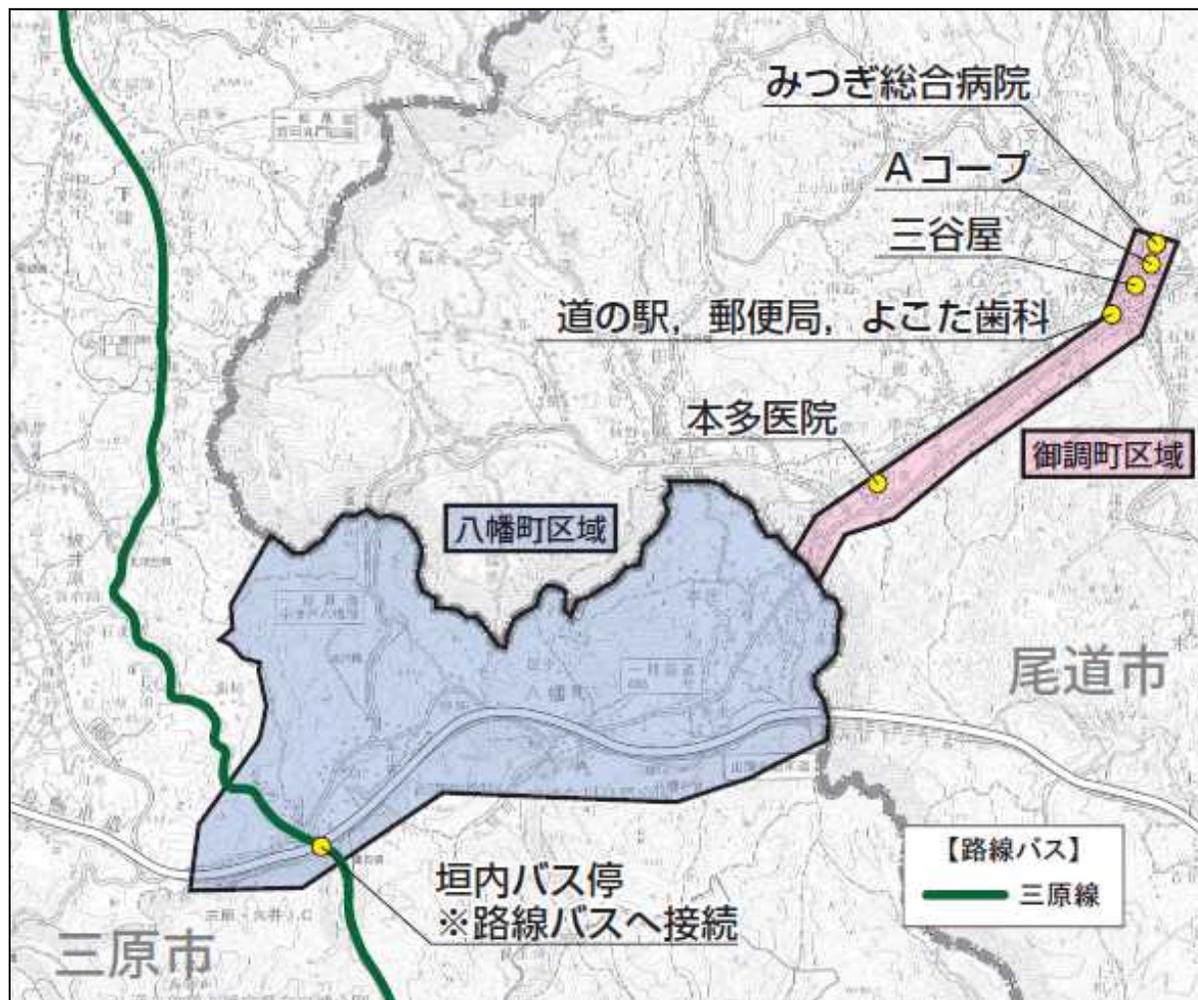
運行系統図 別紙

系統名	吉田・筋原経路, 泉・和草経路, 羽倉経路, 小林・山中野・土取経路, 坂井原・下津経路
運行形態	市町村運営有償運送, 乗合バス型(路線定期運行)
運行日・便数	吉田・筋原経路(月・水), 泉・和草経路(火・木), 羽倉経路(水・金), 小林・山中野・土取経路(月・水), 坂井原・下津経路(火・木) 1日4便(往路2便, 復路2便)
運賃	1乗車200円, 敬老優待:100円, 障害者優待:無料, 通院目的:無料



運行系統図 別紙

系統名	八幡路線
運行形態	一般乗合旅客自動車運送(区域運行)
運行日・便数	月曜日, 水曜日, 金曜日(祝日, 12/29~1/3は運休) 1日11便
運賃	1乗車300円, 敬老優待:200円, 障害者優待:無料





令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

江田島市公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

江田島市の概要

- ・平成16年11月に4町が合併
- ・人口 27,031人(平成22年度国勢調査)
- ・面積 100.74km²

協議会の構成員

広島県、江田島市、学識経験者、広島県旅客船協会、江田島バス株、広島県タクシー協会江能支部、利用者又は住民代表者、中国運輸局・広島運輸支局、江田島警察署

概 要

江田島市の公共交通は、市民の生活圏が広島市や呉市に及んでいることから、必然的に航路が基軸を担い、市内の主要拠点間の移動を路線バスが担っている。バスの路線体系については、路線一元化前の路線を引き継いでおり、幹線・枝線のメリハリが不明確であるなど、利用者の活動にマッチしていない部分もある。

マイカーが無ければ移動に不便を生じる地域が多く存在しており、高齢者等によりマイカーを利用できない方を中心に、通院・買物等における移動手段確保のニーズが高まりつつある。このため、路線バスを補完する公共交通として、一部の交通空白地域にフィーダー系統(予約型乗合タクシー)を導入している。

今後も引き続き、航路と路線バス、予約型乗合タクシーの連携を図り、棧橋や医療機関、商業施設など市民の移動ニーズに対応した、地域の「まとまり」と「つながり」を守る公共交通ネットワークの構築を進めている。

協議会の主な取り組み

- ・江田島市地域公共交通網形成計画の策定
- ・海上交通と陸上交通の連携強化
- ・路線バスやおれんじ号の利便性向上
- ・乗換環境の充実
- ・運賃負担感の軽減策の検討
- ・公共交通の利用促進と地域との意見交換会の開催など

協議会における検討

協議会の開催状況 3回開催

- ・第2回(3月12日) 平成31年度事業計画及び歳入歳出予算等について協議
- ・第1回(6月12日) 地域公共交通網形成計画の評価指標の中間検証等について協議
- ・第2回(12月19日) 令和2年度江田島市乗合タクシー運行业務委託事業者の選定等について協議
- ・第3回(書面審議:12月26日) 地域内フィーダー系統確保維持改善事業の事業評価について

定量的な目標・効果

4系統【江田島北部線、江田島北部朝夕便、沖美北部線、沖美南部線】

(目標)・系統全体の収支率15%

・上下便のいずれかの稼働率が50%(大須朝夕便は25%)

(効果)当該路線を維持・確保することで、地域内の通院や買物など高齢者の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、棧橋で広島行き航路(フェリー・高速船)との接続により、広島市への移動手段の確保及び高齢者の外出機会の創出に繋がる。さらには、利用実態に応じた最低限必要な便数を確保する等により、限られた財源の中で運行を継続・維持していくことが可能となる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・災害による県道通行止めに対応するため、利用者の移動ニーズに対応した折り返し運行を実施した。
- ・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・市内の公共交通全般を網羅した「公共交通マップ」を改訂し、市民に全戸配付するとともに、棧橋待合所内等で配布した。
- ・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。

実施した利用促進策

- ・運行区域に時刻表の配布を行った。
- ・港へのチラシ設置・掲示及びバス停への掲示を行った。
- ・ジャンボタクシー車両入替えのタイミングで、バリアフリーに対応した補助ステップ付き車両へと変更した。
- ・公共交通を守り・育てるため、公共交通に関する出前講座(自治会2回)を行った。

地域住民の意見の反映

- ・「江田島市地域公共交通網形成計画」の策定に当たり、地域住民へのアンケート調査を実施し(回収率 31.4%)、航路との接続改善を望む声が多かったことから、ダイヤ改正にこれを反映させた。
- ・これまでに開催した公共交通に関する出前講座の中で伺った、航路との接続や通院しやすいダイヤなどについての要望を、ダイヤ改正や区域変更等に反映させた。

事業実施の適切性

- ・江田島北部線、江田島北部朝夕便、沖美北部線、沖美南部線：
計画どおり実施されている。チラシ配布や地元自治会への利用呼びかけを行い、地元自治会や事業者を中心に利用促進・維持が図られており、地域にとって必要な移動手段となっている。

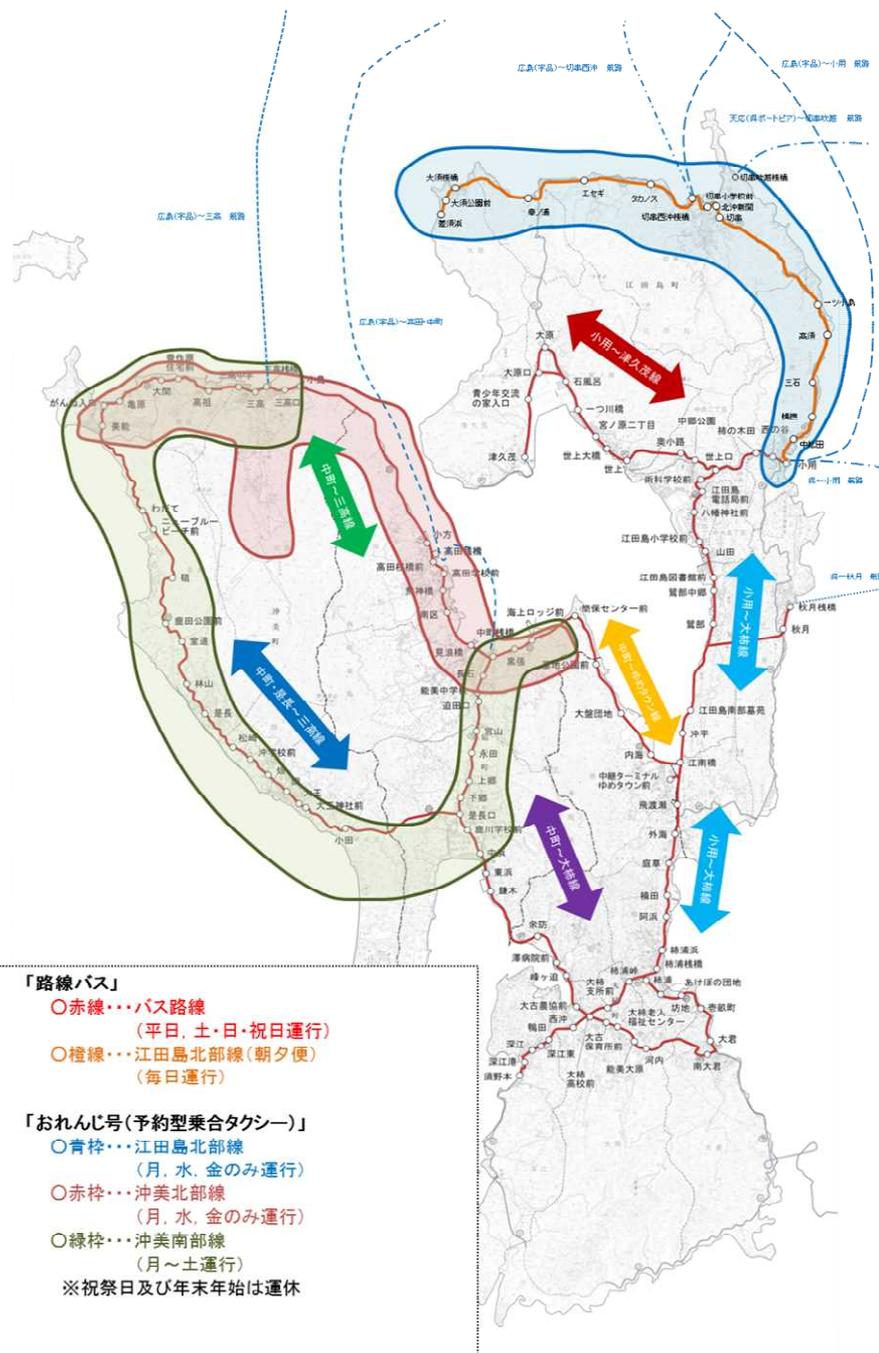
目標・効果達成状況

- 【目標】系統全体の収支率は13.6%で、目標15%には届かなかった。また、稼働率目標に達しない便が4便あった。(江田島北部線第3便(上)2.8%(下)34.5%、江田島北部朝夕便第2便(上)4.4%(下)0.0%、同第5便(上)5.5%(下)6.0%、同第6便(上)0.3%(下)8.8%)
- ・沖美北部・南部線の全便とその他の便は目標を達成している。
- 【効果】地域内の通院や買物など特に高齢者の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保された。また、棧橋で広島行き航路と接続されていることにより、広島市への移動手段確保及び特に高齢者の外出機会の創出に繋がった。

事業の今後の改善点

- ・江田島北部線、江田島北部朝夕便:稼働率が目標を下回る便を中心として、市民の移動ニーズに対応したダイヤ改正を検討する。
- ・沖美北部線、沖美南部線:利用者数が増加していることから、現在の運行を継続するとともに、必要に応じてサービス内容の改善を行い、より効果的な運行を図る。
- ・フィーダー系統を利用したことがない人、特に利用の仕方が分からない人に、広報誌などを活用して、その仕組みや利用方法を分かりやすく説明し、利用者の増加につなげる。
- ・出前講座の取組みを行い、宣伝・広報活動も兼ねて積極的に住民の声を取り入れ、より使いやすく、便利なものに改善する。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 江田島北部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月・水・金曜日運行(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休)・8便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)



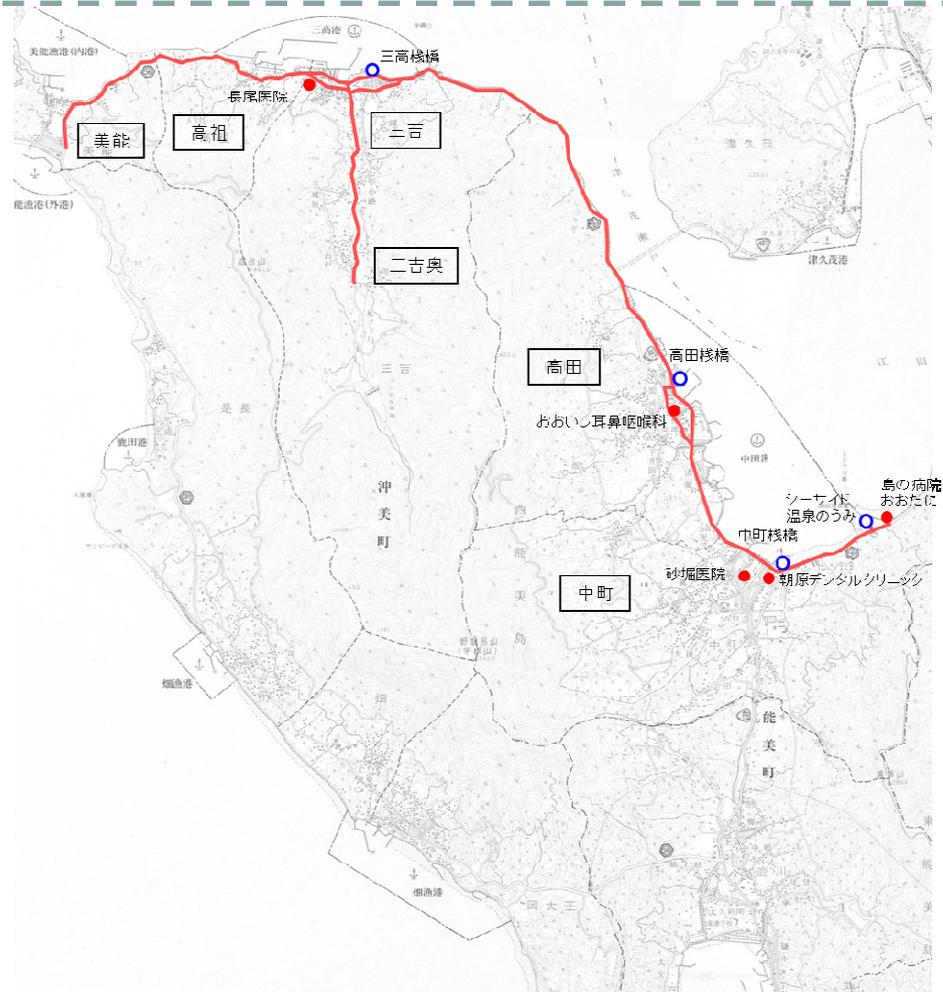
運行系統図 別紙

系統名 江田島北部朝夕便
 運行形態 路線定期型
 運行日・便数 毎日運行・10便
 運賃 1乗車につき200円(小学生以下及び障害者は半額)



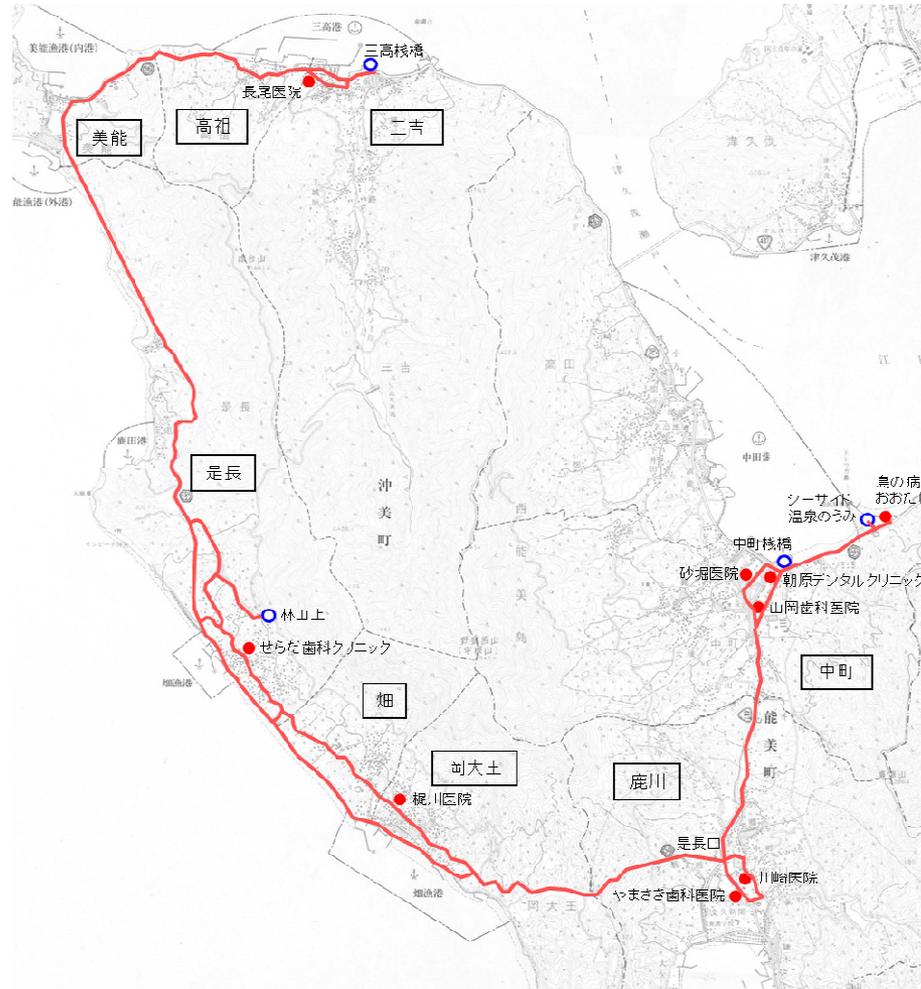
運行系統図 別紙

系統名 沖美北部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月・水・金曜日運行(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休)・8便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)

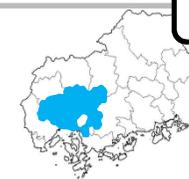


運行系統図 別紙

系統名 沖美南部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月～土曜日(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休)・9便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)



平成31年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 広島市陸上交通地域協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



広島市の概要

- ・人口 1,194,034人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 905.41km²

協議会の構成員

(公社)広島県バス協会 (一社)広島県タクシー協会
 (有)カープタクシー (有)やぐちタクシー (有)中野タクシー
 (株)フォーブル (有)カオル交通
 中国運輸局広島運輸支局 広島市

概 要

広島市は、人口約119万人、面積約900km²で、平地部を中心にJR山陽本線・可部線・芸備線・呉線、路面電車、広島電鉄宮島線、新交通システム(アストラムライン)等の様々な軌道系公共交通機関と約600系統の路線バスがある。しかしながら、平地部周辺の丘陵地などでは住宅団地が数多く開発されており、こうした団地での高齢化など、幹線交通や医療機関・商業施設等への移動手段の確保が課題となってきている。

こうしたことから、広島市においては、路線バス等公共交通サービスの提供されていない地域において、地域が主体となって生活交通を確保しようとする取組を支援しており、現在、安佐北区口田地区、南区黄金山地区、安芸区中野・中野東地区、佐伯区美鈴が丘地区、安佐南区大塚西地区、安佐北区可部・亀山地区の6地区で乗合タクシーが運行されている。

協議会の主な取り組み

- ・交通不便地域におけるフィーダー交通の導入
- ・低床バス及び福祉タクシーの導入

協議会における検討

協議会の開催状況	計3回開催
・平成31年1月10日	事業評価について書面審議
・令和元年6月25日	地域内フィーダー系統確保維持計画策定について協議
・令和元年11月12日	地域内フィーダー系統確保維持計画変更について書面審議

広島市陸上交通地域協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

(目標) 口田地区	1便当たりの平均利用者数を3.4人以上とする(昨年度実績3.2人)
黄金山地区	1便当たりの平均利用者数を2.3以上とする(昨年度実績1.8人)
中野・中野東地区	1便(片道)当たりの平均利用者数を5.0人以上とする(昨年度実績4.0人)
大塚西地区	1便当たりの平均利用者数を4.1人以上とする
可部・亀山地区	1便当たりの平均利用者数を3.1人以上とする

(効果) 当該路線を維持・確保することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

・「周知活動を行うなど、利用促進に努める」とした点については、利用者の利便性向上のため、路線・ダイヤの改正を行った

実施した利用促進策

- ・15周年記念イベントを実施し、新規利用者の獲得に努めた(口田地区)
- ・協賛商業施設との運賃割引制度を開始した(黄金山地区)
- ・協賛商業施設等との運賃割引制度を開始した(中野・中野東地区)
- ・町内会が運賃を負担する形で無料乗車日を設けた(大塚西地区)
- ・新型車両を導入し、利用者層拡大に努めた(可部・亀山地区)

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・「ニーズに対応した運行内容への見直しや地域と連携して周知活動等の利用促進に取り組むことで、利用者の増加につなげ、目標の達成、それによる持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する」とされた点については、住民にとって利用しやすく、かつ効率的な運行とするための運行計画見直しについて検討した

地域住民の意見の反映

- ・町内会や社協の代表者、行政等で構成される、各地区の支援協議会等において、利用者の意見をもとに、運行計画の見直しやサービス向上について検討した
- ・利用促進策については、地域住民や社協の代表者らが自ら発案および関係者との調整を行い、実施した

広島市陸上交通地域協議会 事業の評価

事業実施の適切性

口田地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
黄金山地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
中野・中野東地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
大塚西地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
可部・亀山地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

(目標)

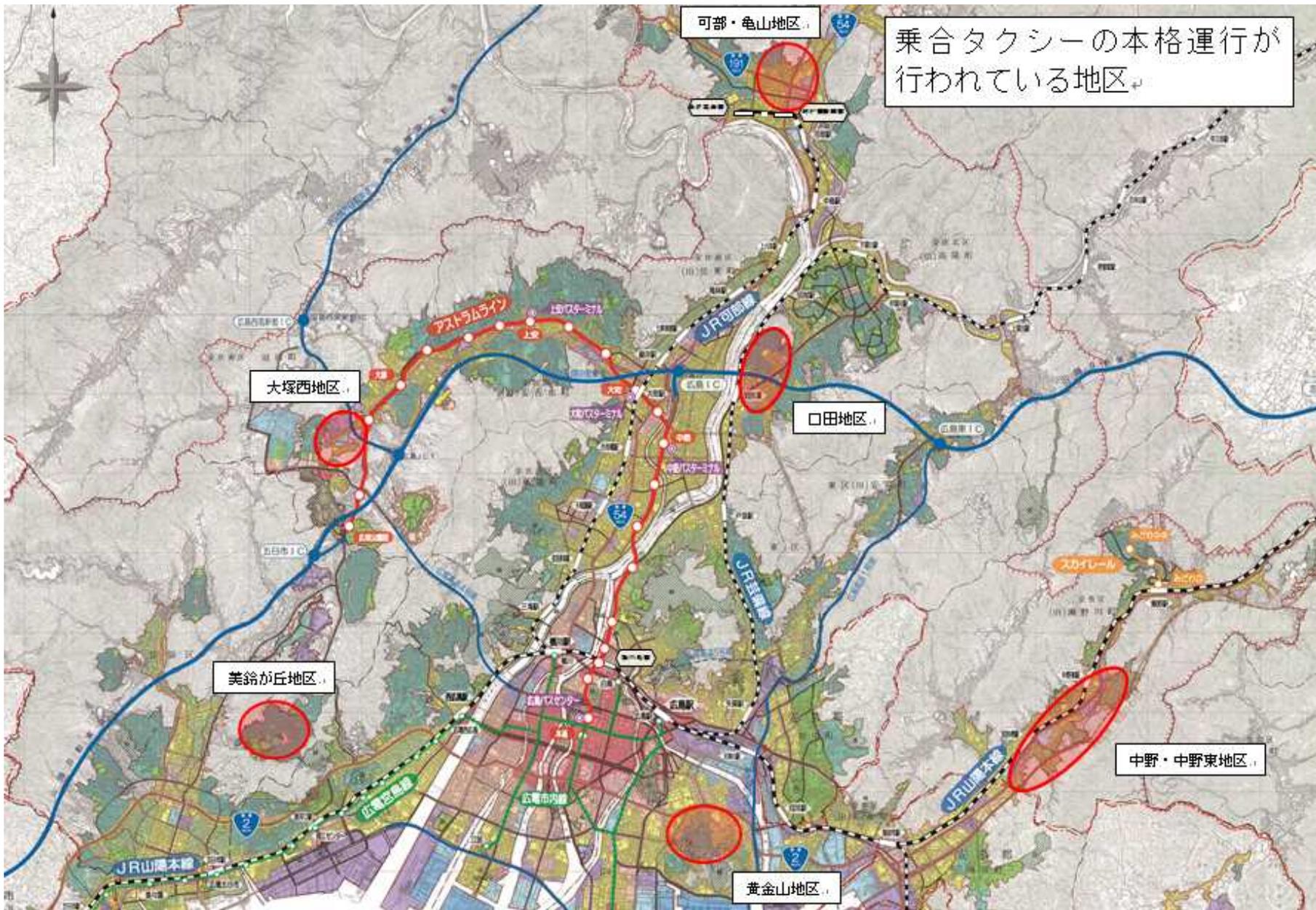
口田地区	1便当たりの平均利用者数3.4人という目標に対し、平成31年度の実績は3.0人であり、目標は達成されなかった
黄金山地区	1便当たりの平均利用者数2.3人という目標に対し、平成31年度の実績は3.9人であり、目標は達成された
中野・中野東地区	1便(片道)当たりの平均利用者数5.0人という目標に対し、平成31年度の実績は3.7人であり、目標は達成されなかった
大塚西地区	1便当たりの平均利用者数4.1人という目標に対し、平成31年度の実績は3.9人であり、目標は達成されなかった
可部・亀山地区	1便当たりの平均利用者数3.1人という目標に対し、平成31年度の実績は4.8人であり、目標は達成された

(効果) 交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段の確保については、運行を継続することにより達成された

事業の今後の改善点

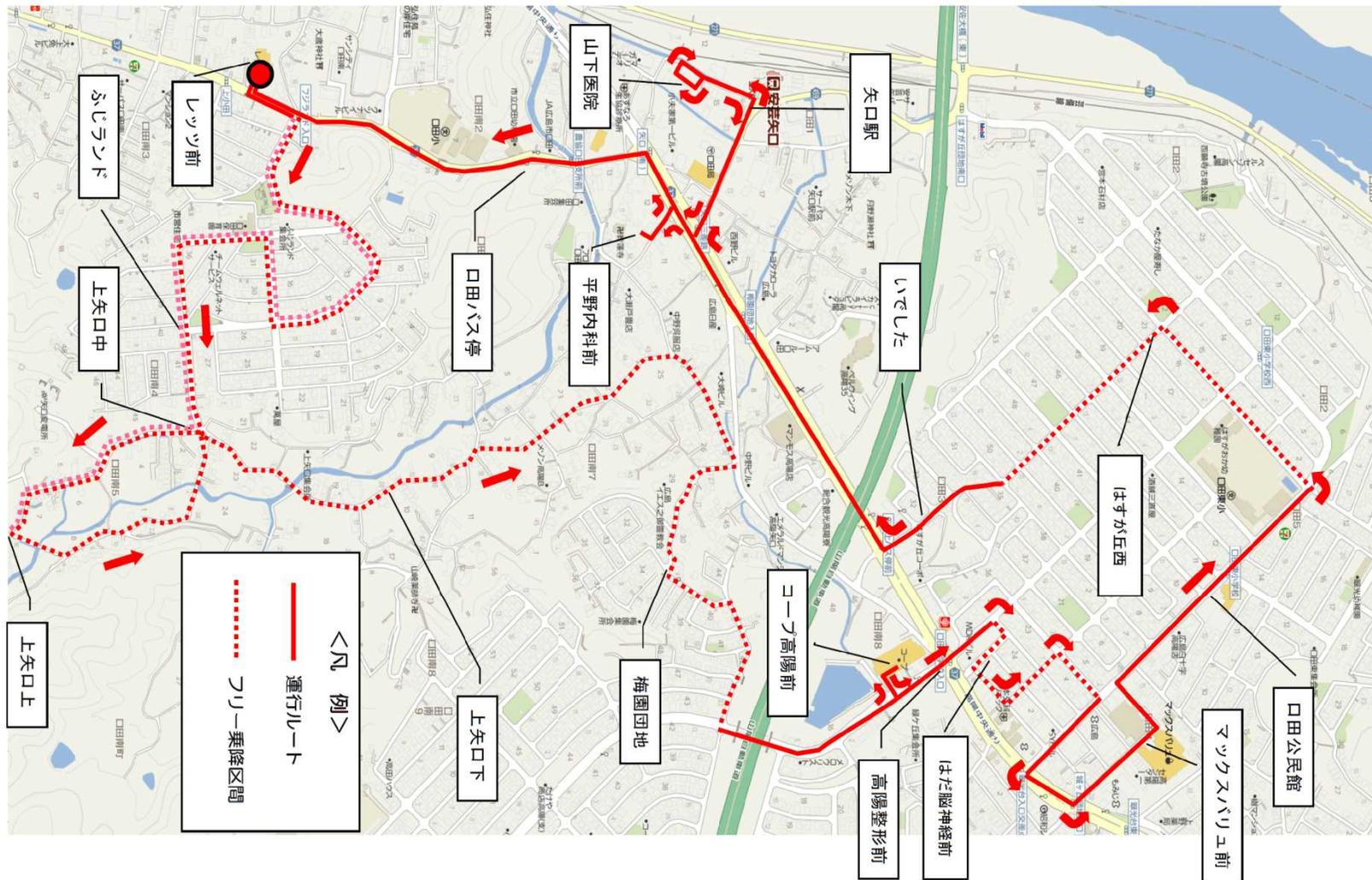
口田地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
黄金山地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
中野・中野東地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
大塚西地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
可部・亀山地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

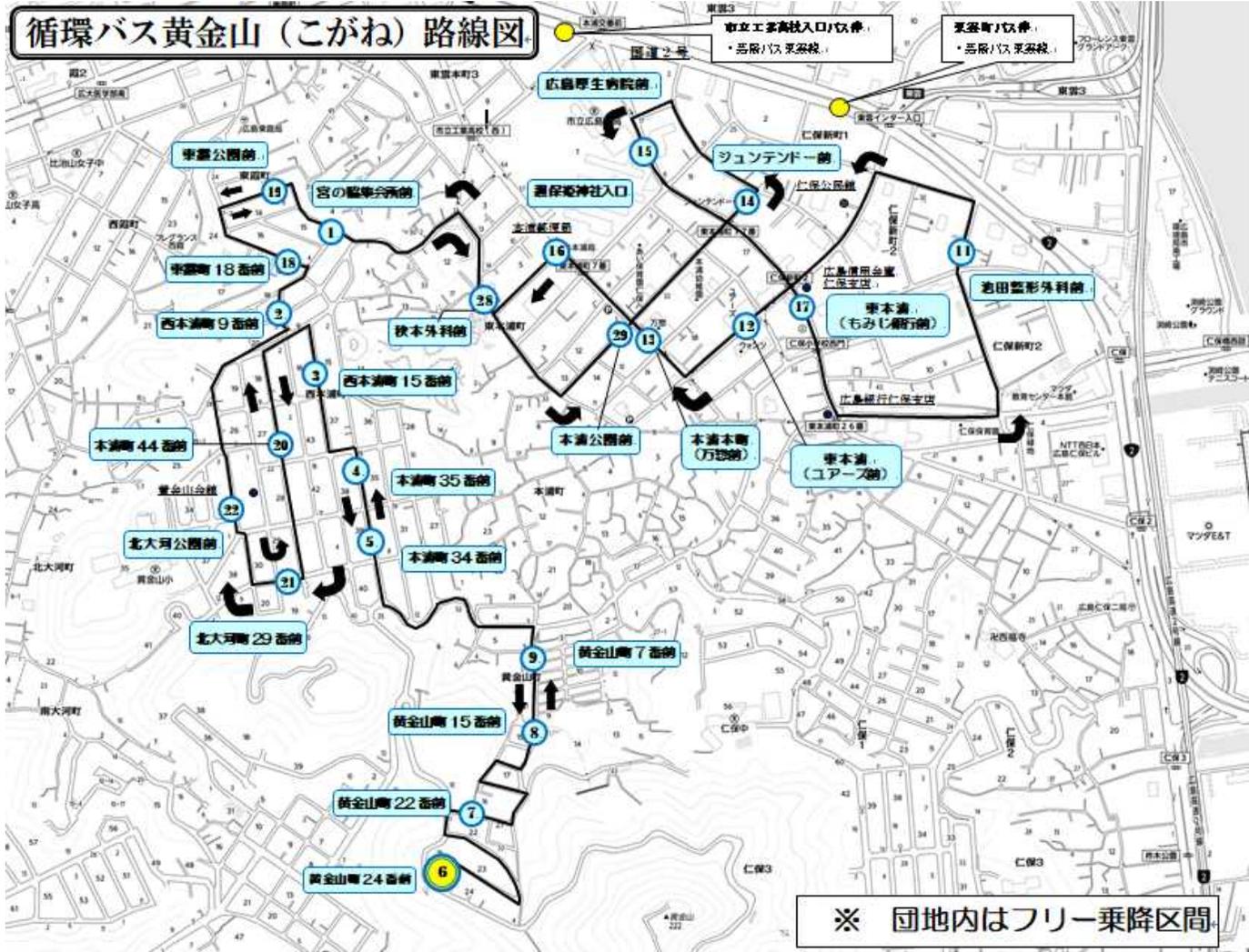
系統名	口田地区 系統①, ②
運行形態	4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数	平日 各日10便
運賃	大人300円(往復利用の場合、復路は100円(当日限り))、小学生以下無料



やびちおもいやりタクシー路線図

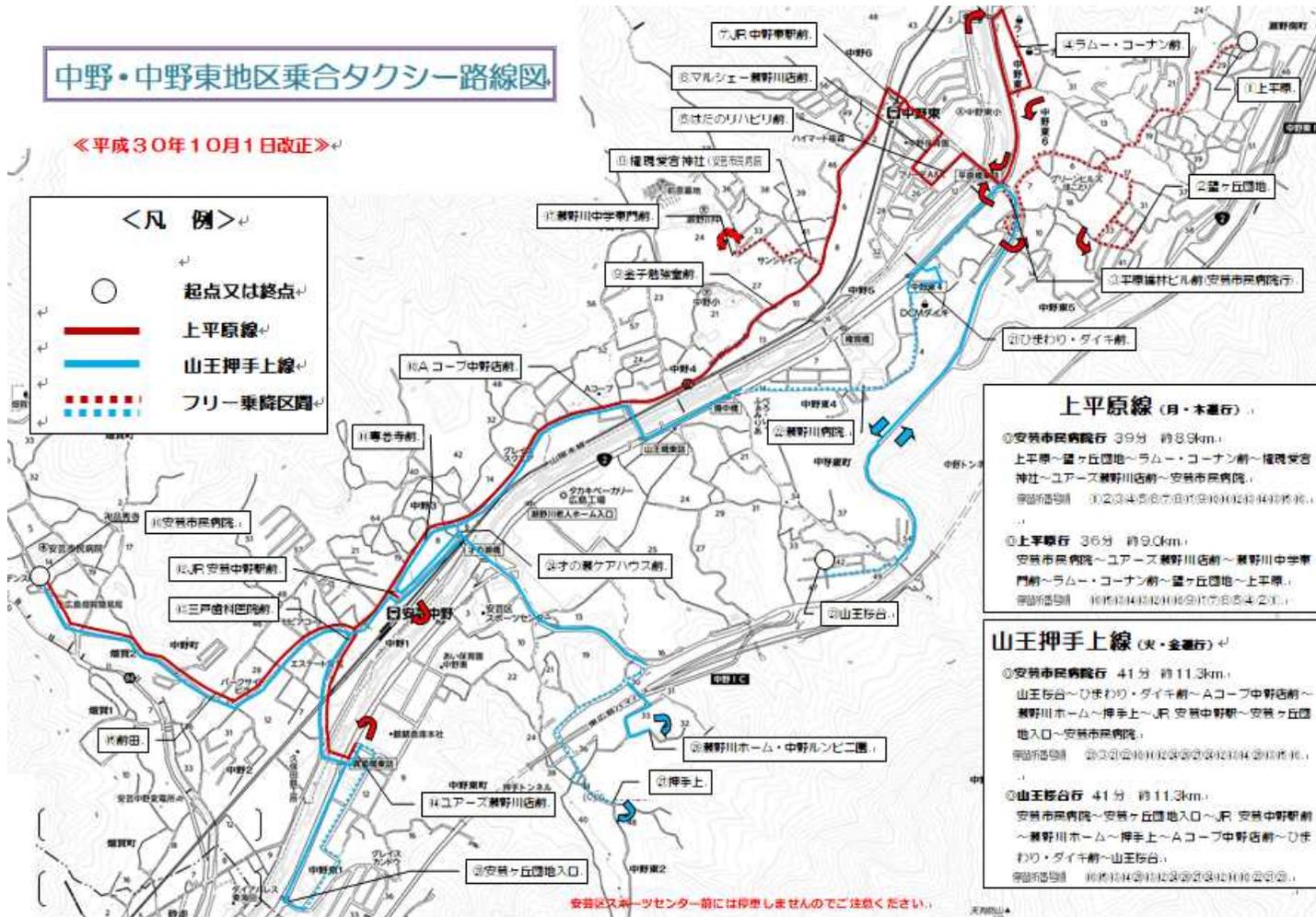
運行系統図 別紙

系統名	黄金山地区 本浦系統
運行形態	4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数	本浦系統 月・水・金曜日 各日8便
運賃	大人250円、小学生100円(小学生未満無料)



運行系統図 別紙

系統名 中野・中野東地区 上平原線、山王押手上線
運行形態 4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数 上平原線 月・木曜日 各日4便(4往復)
 山王押手上線 火・金曜日 各日4便(4往復)
運賃 大人300円、小学生100円(小学生未満無料)



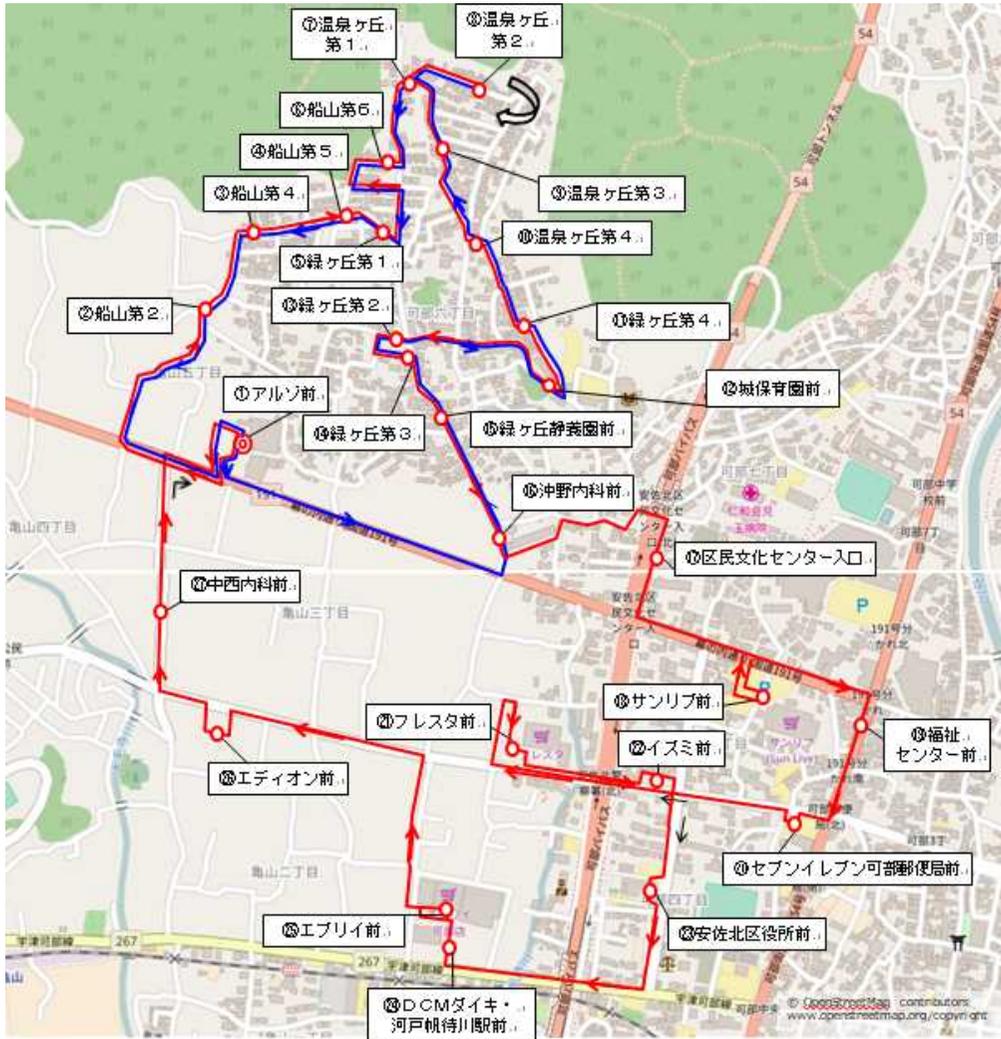
運行系統図 別紙

系統名 大塚西地区 系統1、2
 運行形態 4条路線 乗合バス型(定期)
 運行日・便数 系統1 月・水・金 各日1便
 系統2 月・水・金 各日4便
 運賃 大人200円、小学生100円(保護者同伴の場合、1人無料)



運行系統図 別紙

系統名	可部・亀山地区 系統1,2
運行形態	4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数	系統1 月・水・金 各日1便 系統2 月・水・金 各日4便
運賃	大人300円、小学生100円





令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

東広島市地域公共交通会議

地域内フィーダー系統確保維持計画(地域内フィーダー系統)の概要

東広島市の概要

- ・平成17年2月に1市5町が合併
- ・人口 192,907人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 635.32km²

東広島市地域公共交通会議の構成員

広島県 東広島市 西日本旅客鉄道(株) 芸陽バス(株)
 中国ジェイアールバス(株) 広島電鉄(株) 広島県タクシー協会
 市民代表 学識経験者 広島運輸支局 東広島警察署

概 要

【西条地域】

西条地域は官公庁、大学、病院、商業施設などの様々な施設が集積しており、今後の本市の発展を牽引する地域として、JR西条駅を中心に都市機能強化に向けた取り組みを推進しており、こうした施設を結ぶ交通ネットワークの構築を進める必要がある。また、中心市街地へは比較的近隣から来ている(来街者の約5割は3km圏内)ことを考慮し、中心市街地へのアクセシビリティや回遊性の向上のため、中心市街地の賑わい創出に寄与する公共交通として、平成29年10月から当該地域の主要施設を結ぶ循環バスを新たに運行している。

【黒瀬地域】

黒瀬町は東広島市の南部に位置し、幹線道路を路線バスが運行しているものの、周辺の住宅地は交通不便地域となっている状況から、交通不便地域を解消し、地域住民の日常生活の移動手段の確保と、地域間幹線系統との接続による広域的な移動手段の確保を目的として、地域を運行主体とした、フィーダー系統を平成26年6月23日から運行している。

協議会の主な取り組み

- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関すること
- ・地域公共交通再編実施計画の策定及び実施に関すること

協議会における検討

- 協議会の開催状況 (3回開催)
- ・令和元年6月17日 地域内フィーダー系統確保維持計画(R2~R4)について(書面審議)
- ・令和元年9月5日 MONETと連携した新モビリティサービス実証実験の実施について、カーシェアを活用した社会実験の実施について、平成30年度東広島市地域公共交通会議決算の承認について、入野地区のデマンド交通の導入について
- ・令和元年12月18日 事業評価について(書面審議)

定量的な目標・効果

【西条地域】

西条市街地循環バス

(目標)

1便当たり平均利用者数を12.9人以上とする

(効果)

- ・ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性向上
- ・中心市街地の賑わい創出
- ・都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築

※車両減価償却費補助:補助対象車両数1台

【黒瀬地域】

黒瀬地域内フィーダー系統

(目標)

1日当たり平均利用者数を23.2人以上とする
(運行委託費に地元負担が生じないための利用人数)

(効果)

- ・交通不便地域の解消 ・買い物弱者支援
- ・医療施設への移動手段の確保
- ・外出機会が増えることによる高齢者の健康増進、生きがい創出

※車両減価償却費補助:補助対象車両数1台

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

【西条地域】

「路線沿線の協力店舗と連携した利用促進策を実施する」とした点については、路線沿線の協力店舗と連携して市街地循環線運行開始1周年記念イベントを実施し、利用促進を図った。

【黒瀬地域】

「地域のニーズに応じた改善を実施する」とした点については、地元運行協議会による利用状況調査を実施して利用者ニーズを把握した。調査結果をもとに既存ルート上にバス停を新設し、利便性の向上を図った。

実施した利用促進策

【西条地域】

・路線沿線の商業施設等を掲載したバスのガイドブックを更新・配布した。
・1日乗車券を購入すると参加ができるイベントを協力店舗と連携して実施した。

【黒瀬地域】

・地元運行協議会が主体となって地域の高齢者に直接働きかけ、路線図・時刻表等の配布・PR活動を実施した。
・地域行事において、車両を展示するとともに、路線図・時刻表等を配布・PR活動を実施した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

【西条地域】

「協賛店舗の増加等を目指すなど、新たな取り組みを講じていただくことを期待します」という点については、路線沿線の協力店舗と連携して市街地循環線運行開始1周年記念イベントを実施し、利用促進を図った。

【黒瀬地域】

「利用状況の分析等を行いながら地域のニーズに即した取り組みを実施することを期待します」という点については、地域住民の意見を反映して運行内容を変更し、利用実態や地域の声に合わせた運行とした。

地域住民の意見の反映

【西条地域】

地元住民からバス停新設の要望があった箇所について、一定の利用ニーズがあると判断できたため、新規バス停を設置し、利用促進を図った。

【黒瀬地域】

運行主体を地元運行協議会としており、運行ルート、ダイヤについては、地域住民の意見を取り入れたものとなっている。
※地元運行協議会は、住民自治組織を母体としている。

事業実施の適切性

【西条地域】

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

- ・計画どおり実施されている。
- 車両減価償却費等国庫補助金
- ・計画通り実施されている。

【黒瀬地域】

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

- ・計画どおり実施されている。
- 車両減価償却費等国庫補助金
- ・計画通り実施されている。

目標・効果達成状況

【西条地域】

(目標)

1便当たりの平均利用者数は11.1人で、目標12.9人以上を達成できなかった。

(効果)

ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性が向上し、地域住民の日常生活の移動手段として活用されている。

【黒瀬地域】

(目標)

1日当たりの平均利用者数は24.7人で、目標23.2人以上を達成できた。

(効果)

地域の公共交通空白地域が解消され、特に高齢者の生活(買物・通院)の移動手段として活用されている。

事業の今後の改善点

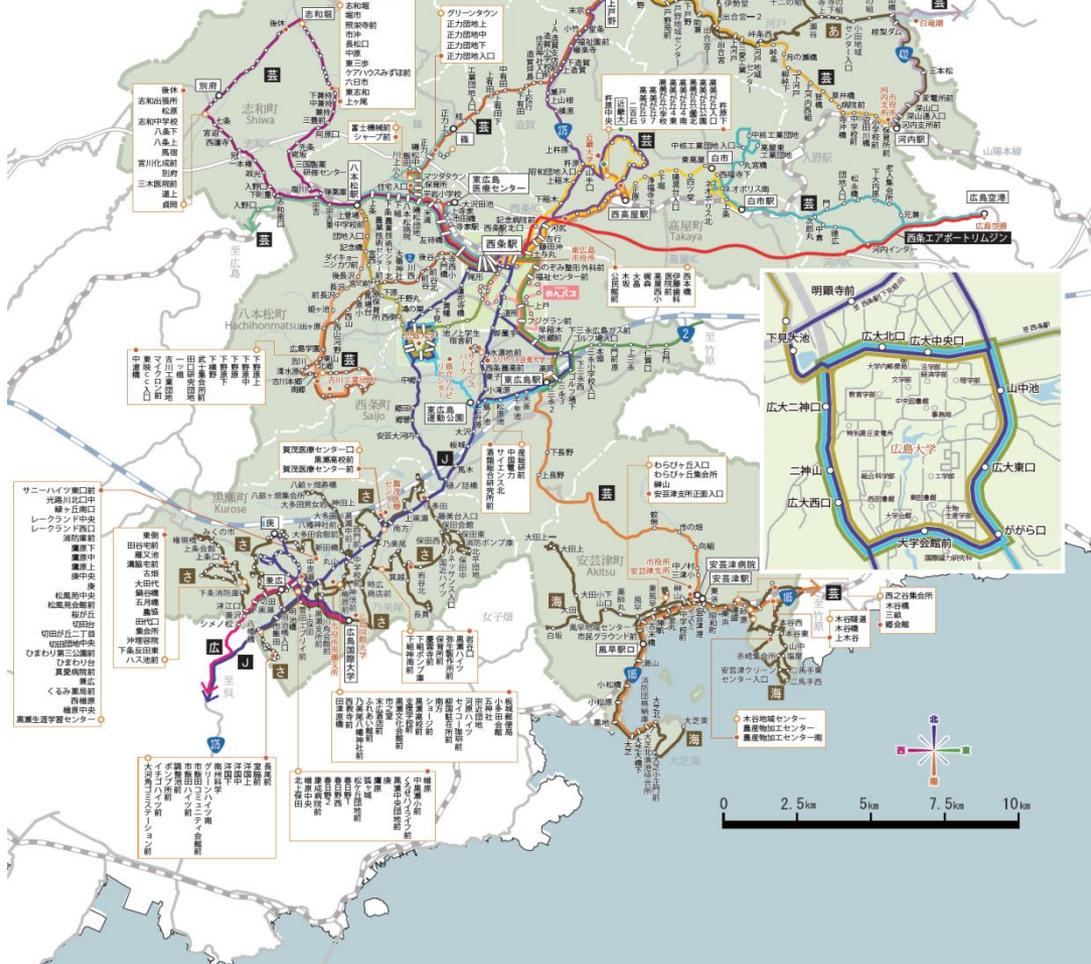
【西条地域】

路線沿線の協力店舗と連携して公共交通利用のイベントを実施し、利用促進を図っていく。

【黒瀬地域】

利用者を確保するため、引き続き地元運行協議会による利用ニーズ調査を実施し、その結果を運行内容へ反映させていく。

交通体系図 別紙



芸 芸陽バス J 中国J Rバス 広島電鉄
 そよかぜ号 あゆびチふれあい号
 さくらバス 海風バス

運行系統図 別紙

系統名 ① 渋・長貴～ショージ～黒瀬支所線、② 渋・長貴～黒瀬支所線、③ 八畝ヶ畑～黒瀬支所線、④ 洋国団地～黒瀬支所線、⑤ 楢原～黒瀬支所線、⑥ 上条～黒瀬支所線

運行形態 4条路線、乗合バス型(定期)

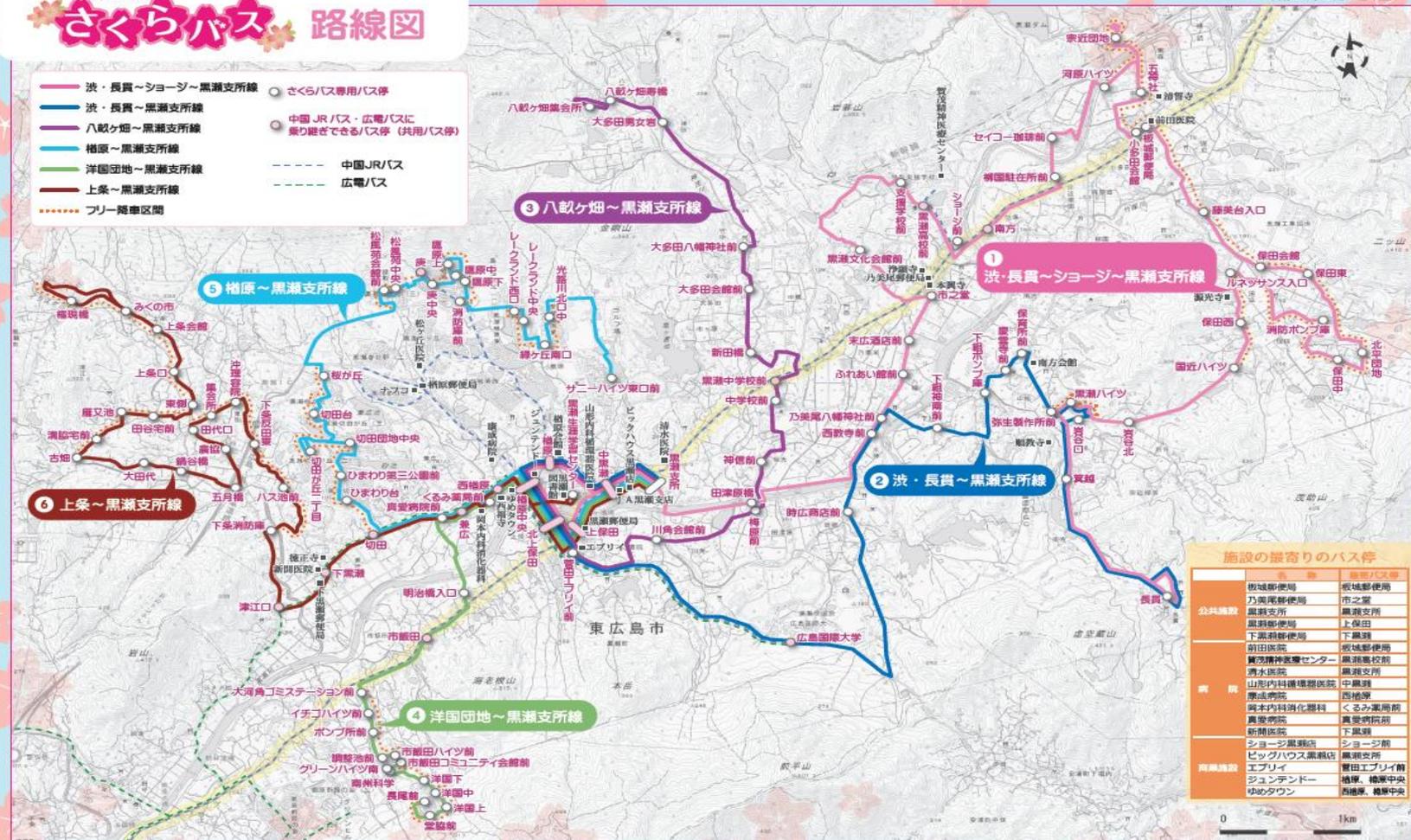
運行日・便数 月曜日④⑤系統、火曜日②⑥系統、水曜日①系統、木曜日③⑥系統、金曜日④⑤系統 各系統1日4便

運賃 一律200円(小児割引、障害者等は100円、乳児は無料)

黒瀬 さくらバス 路線図

平成26年6月23日運行開始
平成29年2月1日改正

- 渋・長貴～ショージ～黒瀬支所線 ● さくらバス専用バス停
- 渋・長貴～黒瀬支所線 ● 中国JRバス・広電バスに乗り継ぎできるバス停(共用バス停)
- 八畝ヶ畑～黒瀬支所線 ● 中国JRバス
- 楢原～黒瀬支所線 ● 広電バス
- 洋国団地～黒瀬支所線 ● 中国JRバス
- 上条～黒瀬支所線 ● 広電バス
- フリー随車区間



施設	バス停	乗合バス線
公共施設	板城郵便局	板城郵便局
	乃美尾郵便局	市之堂
	黒瀬支所	黒瀬支所
	黒瀬郵便局	上保田
病院	下黒瀬郵便局	下黒瀬
	新田病院	板城郵便局
	腎臓科検査センター	黒瀬支所
	清水医院	黒瀬支所
	山形内科循環器科	中黒瀬
	厚成病院	西地原
	岡本内科消化器科	くるみ薬局前
	真愛病院	真愛病院前
	新開病院	下黒瀬
	シヨージ黒瀬店	シヨージ前
商業施設	ビッグハウス黒瀬店	黒瀬支所
	エブリイ	豊田エブリイ前
	ジョンチンドー	楢原、楢原中央
	味のタウ	西地原、楢原中央

運行系統図 別紙

系統名 ①赤ルート②青ルート
 運行形態 4条路線、乗合バス型(定期)
 運行日・便数:①赤ルート1日24便 ②青ルート1日24便
 運賃 一律200円(小児割引、障害者等は100円、乳児は無料)

路線図

〈バス停の凡例〉

- ◎ バス停 (両ルート)
- バス停 (赤ルートのみ)

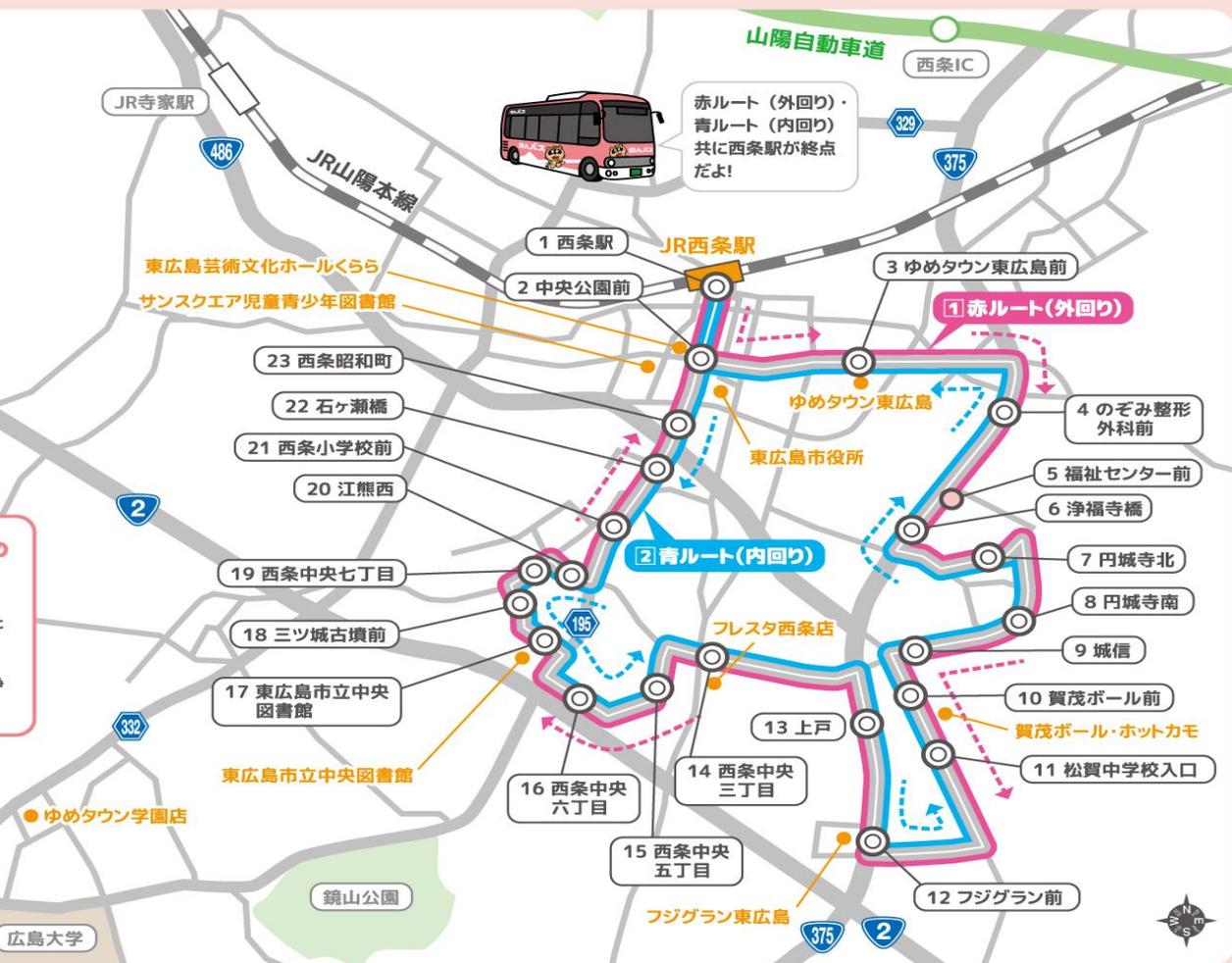
西条駅 バス停名

〈矢印の凡例〉

- ① 赤ルート (外回り)
- ② 青ルート (内回り)

① 赤ルート(外回り)専用のバス停について

「5福祉センター前」バス停のみ、
 ①赤ルート(外回り)専用のバス停となっています。
 ②青ルート(内回り)ご利用の場合は停車しませんので、
 「4のぞみ整形外科前」または「6浄福寺橋」でお降りください。





令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 庄原市地域公共交通会議 生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)の概要

庄原市の概要

- ・平成17年3月に1市6町が合併
- ・人口 37,000人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 1,246.49km²

交通会議の構成員

庄原市 広島県 中国運輸局広島運輸支局 学識経験者 住民または利用者の代表 備北交通(株) (有)石田タクシー 庄原市社会福祉協議会 私鉄中国地方労組 備北支部

概要

庄原市は、中国山地のほぼ中央に位置する中山間地域で、近畿以西で最大の面積を有する広大な”まち”です。本市の生活交通は、鉄道についてはJR芸備線とJR木次線、バスについては、事業者が運行する路線バスと、これを補完する移動手段として、市営バス、廃止代替バス、乗合タクシー、市民タクシーなどがあります。これらの生活交通は、高齢者や児童生徒など、自ら移動手段を持たない市民にとって必要不可欠なものであり、高齢化が進む本市では、ますますその必要性が高まっています。一方、マイカーの普及や過疎化による利用者の減少など、生活交通を取り巻く環境はとてつもない状態が続いています。こうした中、合併により広域となった生活圏域の移動における市民ニーズに対応する取り組みとして、旧高野・口和地域から交通結節点である三次とを結ぶ下高野線を設定し、地域内フィーダー系統として運行しています。

交通会議の主な取り組み

- ・地域内生活交通の再編
- ・市街地循環バスの整備
- ・市民タクシー制度の改善
- ・公共交通の利用促進策の推進
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
など

交通会議における検討

- 庄原市地域公共交通会議の開催状況 4回開催
- ・第1回(R01.6.28)
庄原市ネットワーク再編計画H31実施計画を協議
フィーダー系統確保維持計画を協議
 - ・第2回(R01.8.23)
消費税率の見直しに伴うバス運賃の変更を協議(書面協議)
 - ・第3回(R01.9.3)
庄原市先進過疎地対応型MaaS検討・実証プロジェクト
事業について協議
 - ・第4回(R02.1.10)
フィーダー系統確保維持計画事業評価を協議(書面協議)

定量的な目標・効果

【下高野線】

(目標)・1便あたりの利用者数を4.2人以上とする。(目標の根拠:H29.4~H30.3の利用者平均4.0人)
(効果)・庄原市高野町及び口和町から三次市中心部への移動支援。通勤や通学、通院、買い物等の利用促進。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

利用実態に即した促進策を継続的に実施、また、利用者及び運行事業者と協議を行った。

実施した利用促進策

- ①運行事業者の協力により「乗り放題パス」の発売による利用促進及びモビリティマネジメントを実施した。
- ②バスマップを作成し、全停留所の時刻、運賃額、付近の公共施設の案内等、該当路線それぞれのマップの配布により利用を案内。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利用促進については、
 - ①バスマップの作成
 - ②小学生、高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催。

今後も、こうした利用促進策を継続的に行う。

地域住民の意見の反映

- ・利用状況やニーズ等を精査し、課題の洗い出しや見直し等の検討を行った。

事業実施の適切性

- ・下高野線は、運行事業者・関係団体協力のもと、計画どおり事業は適切に実施された。

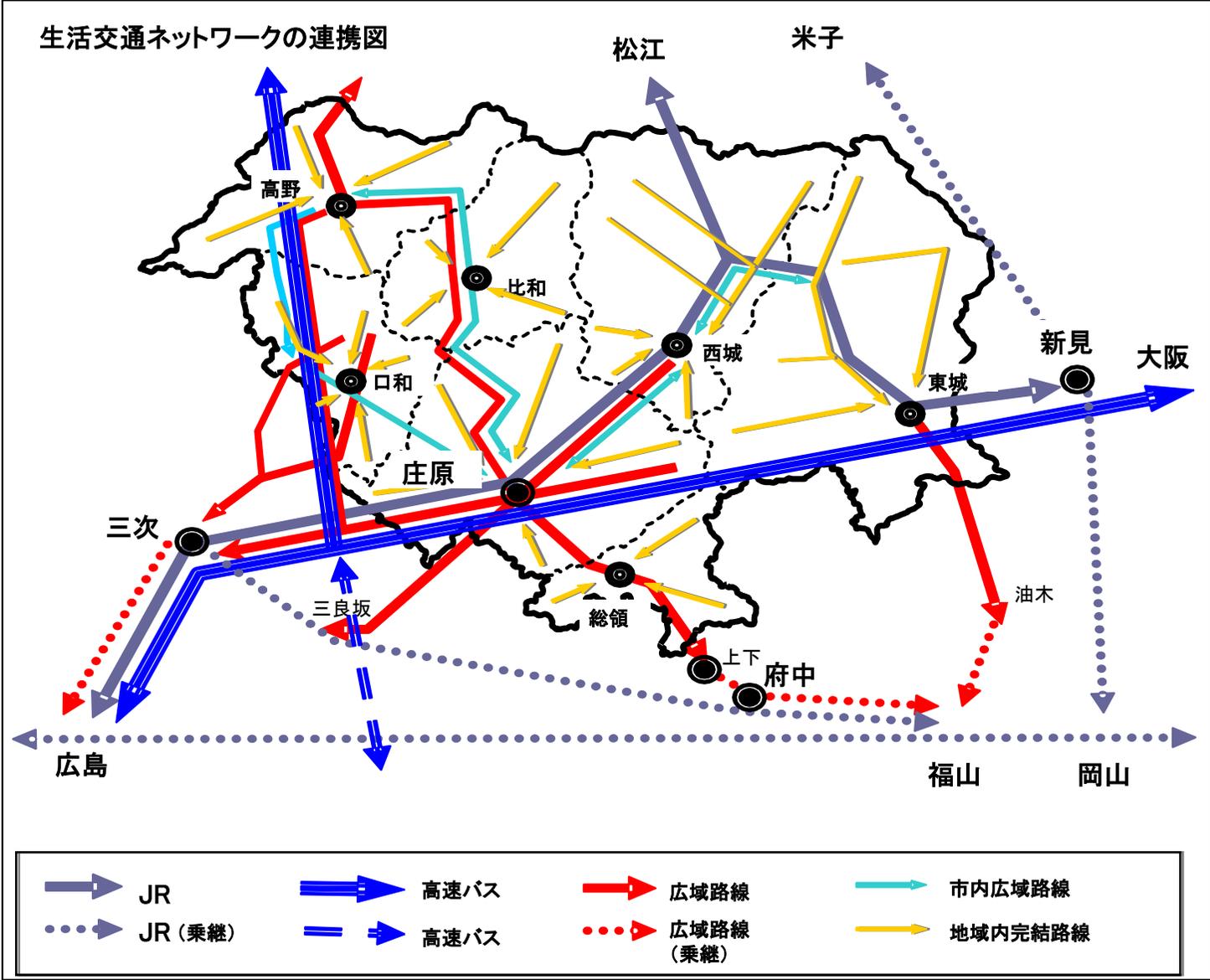
目標・効果達成状況

- ・下高野線:(目標)1便当たりの利用者数は5.3人で、目標(4.2人以上)を達成した。
(効果)地域住民の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

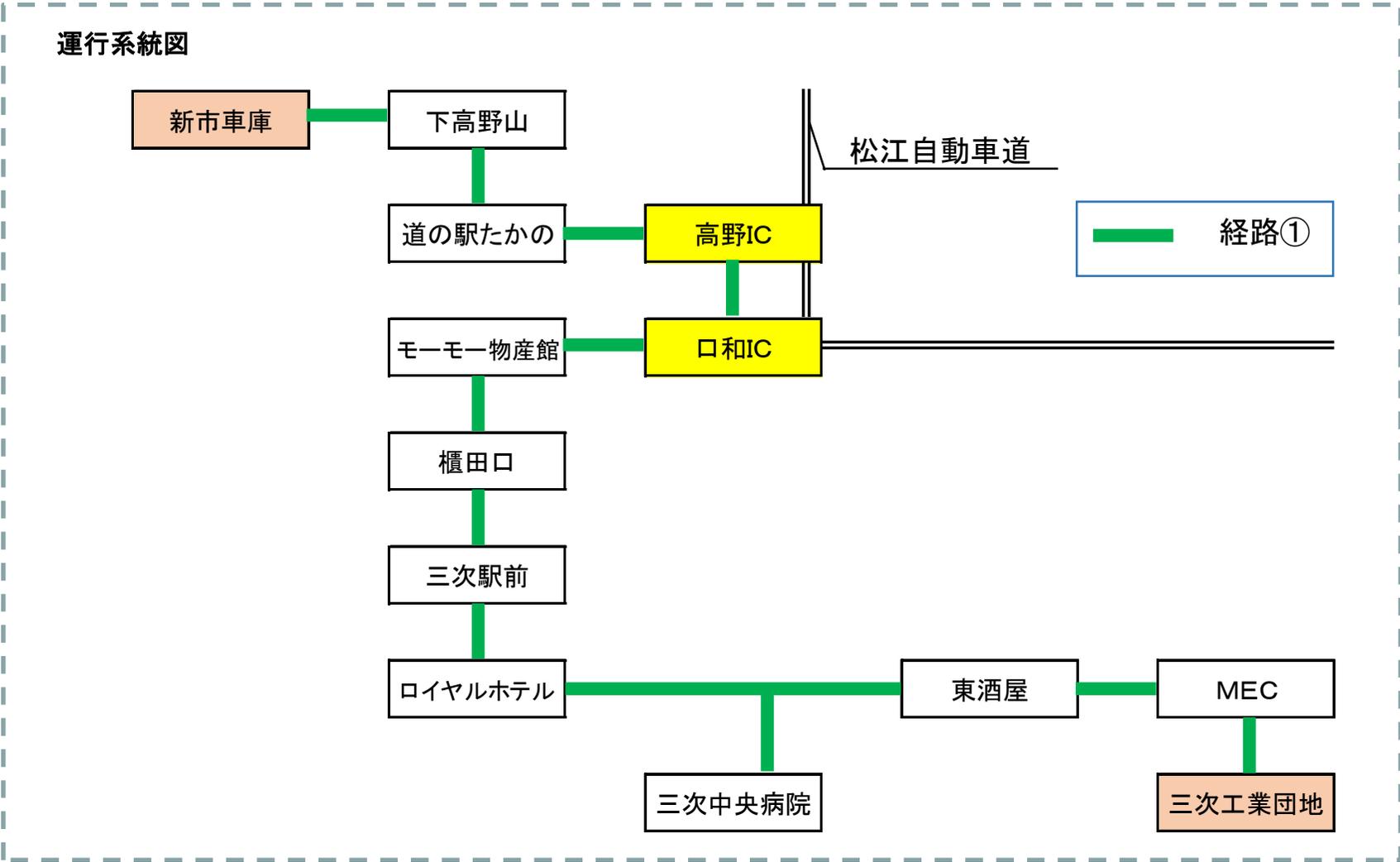
- ・再編後の利用状況を観察するとともに、沿線地域の住民の意見も聞きながら、利便性向上と利用促進を図る。
- ・高齢者など、自ら移動手段を持たない人の通院・買物などの日常生活に係る移動など、利用者のニーズや地理的条件を踏まえて、利用しやすい交通体系を構築していく。
- ・自ら移動手段を持たない人だけでなく、自動車等、自らの移動手段をもっている人など、より多くの人たちに利用してもらうため、バスマップの配布、バスの乗り方教室実施などの取り組みを継続するとともに、さらなるソフト施策の充実を図っていく。

交通体系図 別紙

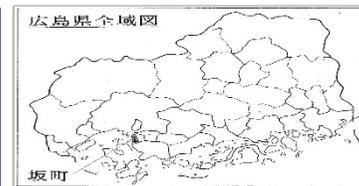


運行系統図 別紙

系統名： 下高野線
 運行形態： 4条路線・乗合バス型(定期)
 運行日・便数：1/1、1/2を除く毎日運行 月～金 4便 土日祝 2便
 運賃： 対キロ区間制(160円～1,580円)



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 坂町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



坂町の概要

- ・人口 12,747人(平成27年国勢調査)
- ・面積 15.69km²

坂町地域公共交通会議の構成員

広島県 坂町 広島電鉄(株) (株)矢野カープタクシー
学識経験者 坂町住民福祉連絡協議会 坂町交通安全協会
中国運輸局広島運輸支局 広島安芸商工会坂支所
私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 海田警察署

概 要

坂町は沿岸部と内陸部集落からなる人口約1.3万人の町であり、町内の東側には標高494.3mの明神山をはじめとする山々が広がり、西側と北側には広島湾の海岸線が続いており、土地が急峻で平地が少ないのが特徴である。また、町全体の高齢化率は25.2%となっており、特に町の南側に位置する小屋浦エリアの高齢化率は35%以上突出して高くなっている。

坂町循環バスは、高齢者をはじめとする交通弱者の買い物や通院など外出支援の役割を担っており、住民の生活交通手段として運行することによって町内の全域をカバーする。しかしながら、自家用車利用を前提とした生活スタイルの浸透、人口減少社会の到来などを背景として循環バス利用者は減少傾向にあり、効率的な運行について検討・実施を行っているものの、依然として採算性については厳しい状況にある。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入

協議会における検討

平成30年11月28日

・地域内フィーダー系統確保維持計画について事業評価
令和元年6月14日

・地域内フィーダー系統確保維持計画について協議
・坂町循環バス使用料の改正について協議

・坂町第2次地域公共交通網形成計画の策定について協議
令和元年7月30日書面会議

・坂町第2次地域公共交通網形成計画策定に係るアンケート
調査票(案)について

令和元年8月22日書面会議

・生活交通改善事業計画(案)について

坂町地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

坂・北新地線

(目標)

【1便の利用者数】5.8人

【年間利用者数】17,000人

【収支率】35.13%

(効果)・当該路線を維持することにより公共交通空白地域を解消し、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。

(車両数)・全体 3台 補助対象 1台

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

平成30年4月に見直した運行形態について、満足度や新たな課題を整理するため、町民やバス利用者を対象としたアンケートを令和元年9月に実施した。課題を整理し、さらなる改善策を検討中である。

実施した利用促進策

・路線ごとにわかりやすい路線図を入れた時刻表チラシを役場窓口、各出張所、主要施設への配置や町HPへの掲載を継続している。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

「引き続き、地元の要望を踏まえながらより利便性が高い移動手段となるようご尽力いただくことを期待する」とされた点については、現在の地元のニーズや新たな課題を把握するため、令和元年9月にアンケートを実施した。結果を踏まえ、改善策を検討し、第2次地域公共交通網形成計画に反映させるとともに、利用促進に取り組み、利用者の増加につなげたい。

地域住民の意見の反映

令和元年9月に坂町の公共交通に関するアンケートを、町民、循環バス利用者に対し実施した。アンケート結果は第2次坂町地域公共交通網形成計画に反映させる。

事業実施の適切性

・坂・北新地線

平成30年4月から改善された運行形態で運行しており、計画どおり実施されている。地元の要望に応じた運行が実施できているか検証するため、令和元年9月にアンケートを実施した。

目標・効果達成状況

・坂・北新地線

【1便の利用者数】

5.4人 未達成(目標:5.8人)

【年間利用者数】

15,840人 未達成(目標:17,000人)

【収支率】38.0% 達成(目標:35.13%)

1便当たり利用者数については、若干目標値に届かなかった。併せて、計画運行日数が運休が2日あったことで減少したこともあり、年間利用者数については目標値と実績値に開きがある。

(効果)高齢者を始めとする交通弱者の日常の移動手段を確保維持することができており、また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

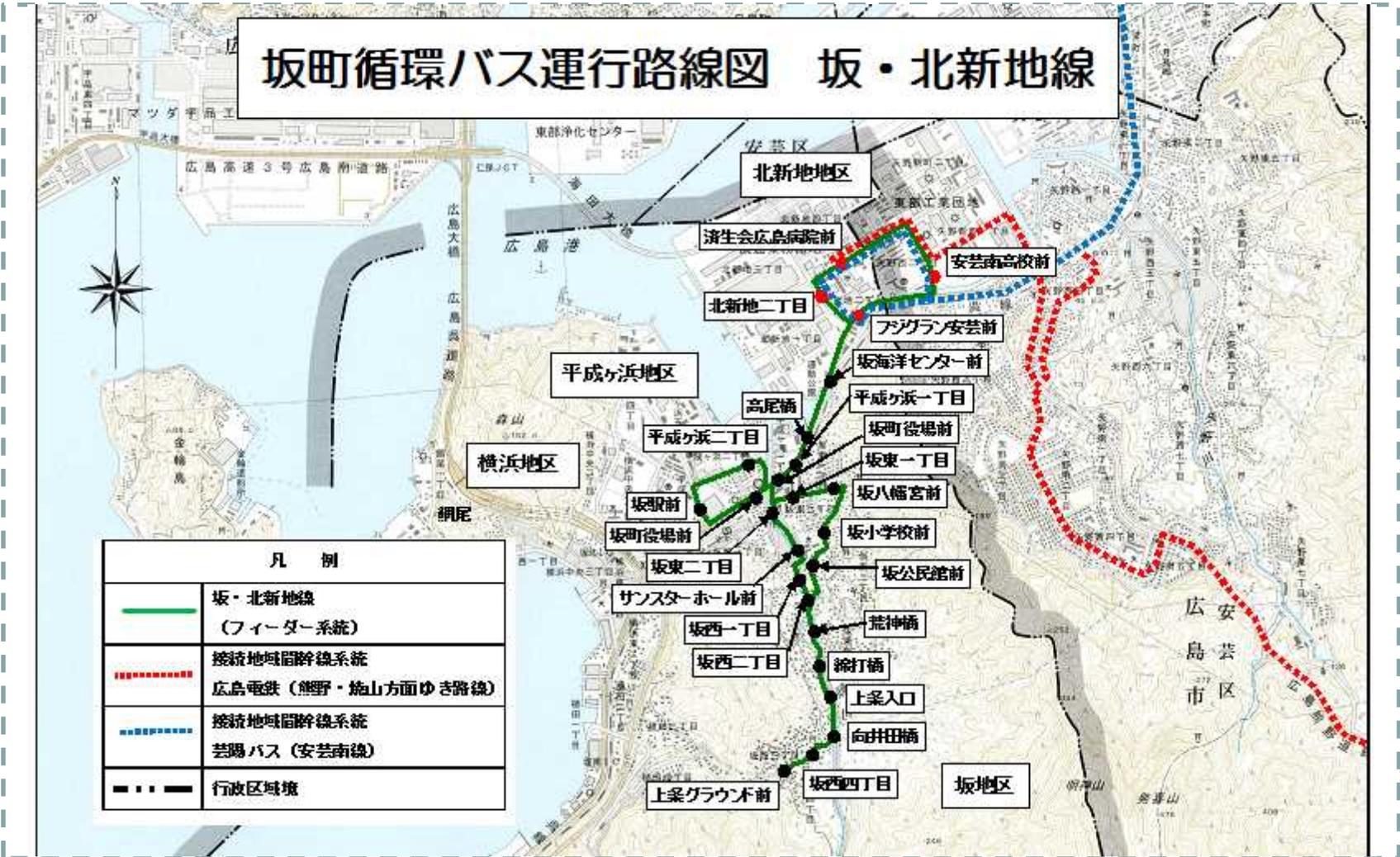
事業の今後の改善点

・坂・北新地線

平成30年4月に見直した運行形態で現在運行実施しているが、これに対する満足度や新たな課題を把握するため、令和元年9月にアンケートを実施した。大きな課題はないが、地域住民及び利用者の循環バスに対するニーズが多様化している状況である。引き続き循環バスを運行し、併せて今後は、さらなる改善策を検討し、第2次坂町地域公共交通網形成計画及び地域内フィーダー系統確保維持計画に反映させる。策定した計画に則って、坂町循環バスの利用促進を図り、将来に渡って存続可能な公共交通とする。

運行系統図 別紙

市町村運営有償運送
 運行日:月～金曜日 1日の便数:12便
 運賃:中学生以上150円 中学生以上減免70円 小学生以下70円 小学生以下減免50円



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 尾道市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



尾道市の概要

- ・平成17年3月、平成18年1月に1市3町が合併
- ・人口 138千人(平成27年国勢調査)
- ・面積 285.09km²

協議会の構成員

中国運輸局 広島県 尾道市 福山市立大学 尾道市社会福祉協議会
尾道市老人クラブ連合会 尾道市PTA連合会 商工団体 私鉄中国地方労働組合 警察署 交通事業者(広島県バス協会、広島県タクシー協会、尾道地区旅客船協会、
JR西日本、本州四国連絡高速道路) 全21名で構成

概要

尾道市の地域公共交通は、鉄道・路線バス・タクシーからなる陸上交通や旅客船・フェリーの海上交通等の多様な交通手段で構成され、市民、来訪者の移動を支える重要な役割を担っている。

尾道市の北部に位置する御調地域では、中心部に交通結節拠点でもある道の駅クロスロードみつぎや行政機関の尾道市役所御調支所、公立みつぎ総合病院などの医療機関、商業施設等が集中して立地しており、日常生活において主要な目的地となっている。

しかし、路線バスの支線は、利用者は少なく、自宅から停留所までの距離が尾道市内で最も遠い地理的要因などにより利便性の低い状況にあった。加えて、民間事業者から支線の見直しが提案され、御調地域の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な交通手段を存続させていくため、本地域の地域公共交通のあり方として、地域ニーズにあった新たな交通手段の導入が必要となっていた。

そのため、平成30年10月1日から、従来の路線バスを、ドアツードアのデマンド型乗合タクシーへ移行することにより、自宅から停留所までの距離が遠いといった利便性の低い状況を改善し、これまで路線バス利用不便地域であった住民も利用することが可能となった。

協議会の主な取り組み

- ・地域の実情に応じた移動手段の検討
- ・利便性の強化
- ・情報提供の充実
- ・意識啓発による利用喚起
- ・区域運行型乗合タクシー(御調地域)の導入 など

協議会における検討

- 協議会の開催状況 3回開催(フィーダー関連)
- ・令和元年度第2回(5月29日)
平成30年度事業報告、令和元年度事業計画
令和2年度フィーダー系統確保維持計画について
 - ・令和元年度第3回(8月21日)
令和2年度フィーダー系統確保維持計画の変更について
 - ・令和元年度第5回(1月9日)
令和元年度フィーダー系統確保維持計画の事業評価について

尾道市地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

「菅野・上川辺」、「河内・今津野」、「綾目・大和」系統

(目標)1日当たり利用者数を6人以上とする

廃止路線バス1日利用者19人(他市町含む)/3系統≒6.3人

(効果)区域運行(デマンド型乗合タクシー)を導入することで、これまで路線バスを利用しにくかった住民(特に高齢者)も利用することが可能となり、利用しにくさや不便さの解消、地域内移動手段の改善、地域外交通への接続といった地域公共交通の課題解決につながり、「尾道市地域公共交通網形成計画」で定めた、路線バス・航路利用者の利用満足度の向上や地域公共交通機関を利用しやすいと感じる市民の割合の向上といった目標達成につながる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

※新規の場合は、記載不要

実施した利用促進策

- ・3地区を「月・木」「火・金」「水・土」に分けて週2日運行し、週単位でローテーションしているため、3か月ごとに運行カレンダーを市広報誌に織り込んで周知している。
- ・定期的に町内放送で運行日をお知らせしている。
- ・社会福祉協議会と連携して利用登録が困難な高齢者へ登録手続きを支援した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

※新規の場合は、記載不要

地域住民の意見の反映

※時期や収集方法、結果等意見の反映状況を記載

- ・4月に社会福祉協議会が利用者へアンケート調査し、利用ニーズの把握を行った。
地域と協議しながら、利用しやすい運行内容を検討していく。

事業実施の適切性

※確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施された（されている）、計画どおり実施されなかった（されていない）について記載

・3系統とも、当初の計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

※確保維持改善計画に掲げた目標・効果について、その内容や達成度合いを記載
結果に対する分析・検証等を記載
必要であれば前年度実績とも比較
検証

（目標）1日当たりの利用者数は4.1人で、目標6人以上を下回った。

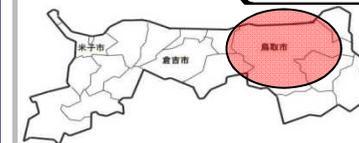
（効果）目標利用者数は、廃止となった路線バスの域外からの利用者も含めていたため、6人/日と設定したが、3地区の平均利用者は4.1人/日と下回った。
しかしながら、1日22便運行していた路線バスを、予約型にすることによって、1日平均1.83便の運行となり、1便あたりの利用者数は大きく向上した。
高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。
また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

※実施した事業について、今後の改善点や次年度以降の取組み、自己評価から得られた課題やその対策などを記載

・地域団体や社会福祉協議会と連携することで、利用者は少しずつ増加傾向にあり、引き続き制度の周知に努めてく。

平成31年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 鳥取市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



鳥取市の概要

- ・平成16年11月に1市8町が合併
- ・人口 193,717人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 765.31km²

鳥取市生活交通会議の構成員

学識経験者、住民代表、事業者、事業者団体、事業者労働組合、鳥取県、鳥取市、鳥取運輸支局、警察署、道路管理者

概要

鳥取市における主要な公共交通機関であるバス交通は、日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり、地域生活を支える根幹的な基盤である。今後、さらに高齢化が進むと予想される中、地域生活の持続的発展のためには健全な地域公共交通の確保が求められる。

しかし、人口減少やマイカーの普及に伴うバス利用者の減少や深刻な乗務員不足により、バス路線の廃止・縮小が進行している。米里線と浜村青谷線については平成21年9月、中河原線については一部区間(雨滝・上地区)の運行が、平成28年3月をもって廃止されたため、交通手段を確保する必要があった。そこで、地域公共交通確保維持改善事業により乗合タクシーを運行することで、上記地区における住民の生活交通手段を確保している。

協議会の主な取り組み

下記の事項について協議。

- ・路線バス等の廃止・縮小に伴う代替手段に関する事
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通に関する事
- ・生活交通創生ビジョンに関する事
- ・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事
- ・自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事
- ・網計画に位置づけられた事業の実施に関する事
- ・鳥取市生活交通会議の運営に関する事

協議会における検討

年6回程度開催(本事業に係るものは下記)

- 平成30年5月9日
 - ・越路地区の交通不便地域指定について
- 平成30年6月27日
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について(平成31～33年度)
- 平成30年12月7日
 - ・平成30年度事業評価について
- 平成31年2月4日
 - ・乗合タクシー浜村青谷線の減便について
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
- 令和元年6月10日
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について(令和2～4年度)
- 令和元年12月25日
 - ・令和元年度事業評価について

鳥取市地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

路線不定期運行(予約型)3系統、区域運行(予約型)1系統

(目標)

本乗合タクシー導入地域の人口減少率は高く、少子化の影響等によりその状況は加速するものと想定されるため、目標は、乗合タクシーの前年度利用者数を参考に現状維持とした。

・年間利用者数の目標値:米里線432人以上、浜村青谷線1,224人以上、雨滝・上地線8,796人以上

(効果)

市・運行事業者・地域住民が一体となって目標達成に取り組むことで、地域住民自らの手で交通手段を確保するという気運の醸成、高齢者の外出機会の創出による健康増進、都市部への人口流出抑制により地域の活性化等に効果が得られた。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・事業者や各支所との意見交換に加え、利用者アンケートや利用者との意見交換会を通じた、利用状況・ニーズ等の把握を実施した。
- ・路線バスやJRとの接続改善、時刻表の張替や配布など公共交通の利用促進に取り組んだ。

実施した利用促進策

- ・利用者、事業者、各支所の交通担当者との意見交換会を通じた、利用状況・ニーズ等の把握
- ・JRとの接続に係るダイヤ改正
- ・時刻表・運賃・運行ルート等を市HPへ掲載。
- ・幹線等ダイヤを改善し、バス停時刻表の張替。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利用者アンケートや利用者との意見交換会を通じて、利用状況・ニーズ等を把握した。
- ・地元より上地方面への増便の要望を受け、運行事業者である日ノ丸ハイヤー(株)と検討したが、ダイヤが合わず実現できなかった。

地域住民の意見の反映

- 平成30年10月19日
タクシー事業者との意見交換会
- 令和元年5月
国府地域からの要望を受け、増便について検討
- 令和元年9月24日
バス・タクシー事業者との意見交換会
- 令和元年12月19日
浜村青谷線利用者との意見交換会

事業実施の適切性

- ・米里線:計画どおり実施されている。
- ・浜村青谷線:計画どおり実施されている。
- ・雨滝上地線:計画どおり実施されている。
- ・本乗合タクシーの運行は、地域の需要に見合った車両サイズで、一定のサービス水準を維持している。さらに、デマンド運行とすることにより費用の削減が可能となり、持続可能な運行形態で地域生活交通を確保している。

目標・効果達成状況

(目標)

- ・米里線
目標432人に対し実績238人であった。
- ・浜村青谷線
目標1,224人に対し実績869人であった。
- ・雨滝上地線
目標8,784人に対し実績は8,365人であった。

(効果)

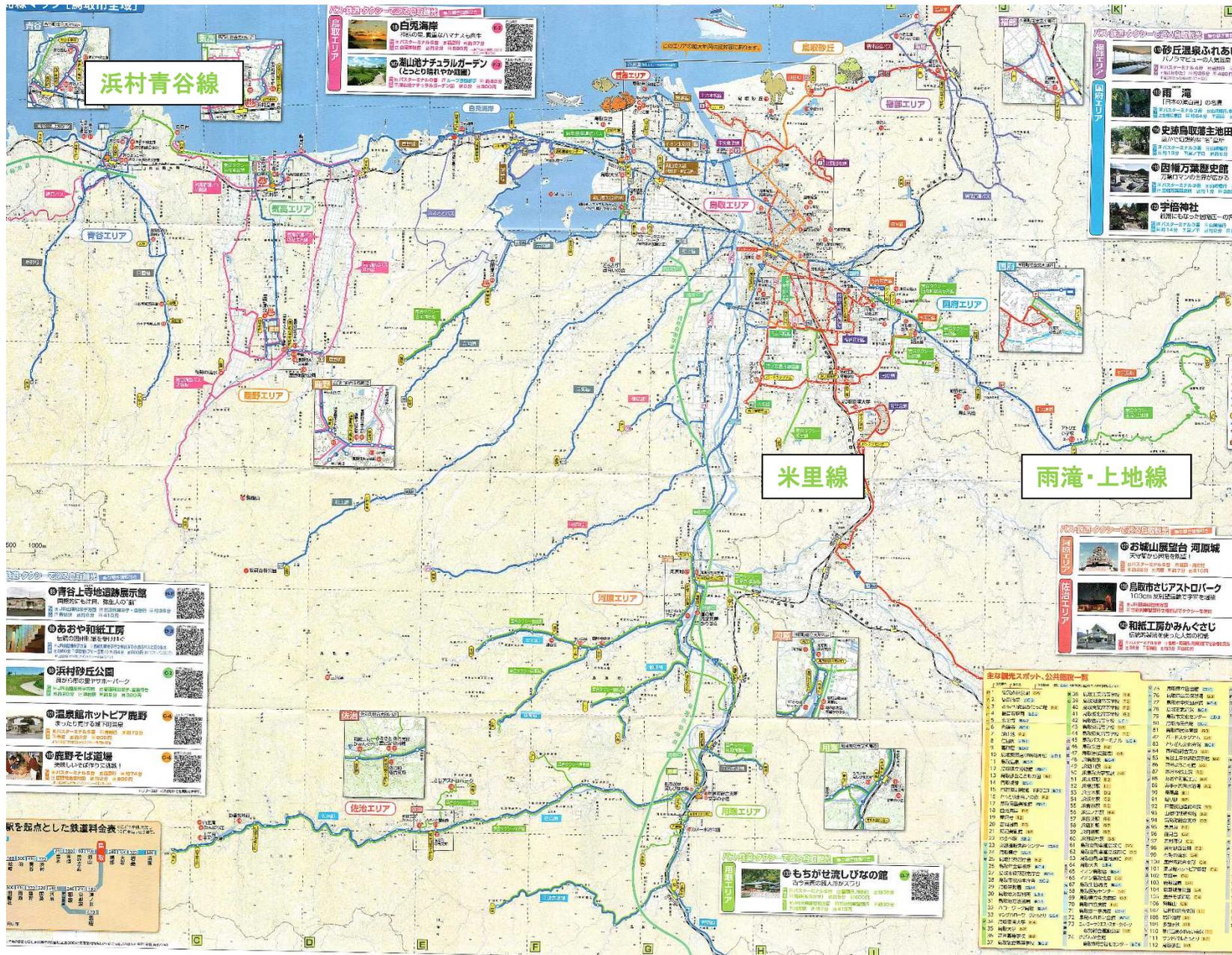
フィーダー系路線として、幹線交通へのアクセスを重視したダイヤを設定しており、地域住民の広域移動を可能とする交通手段となっている。

事業の今後の改善点

(改善点)

- ・米里線
実利用者数が5名程度と非常に少ないため、新たなニーズの発掘に取り組む必要がある。
利用者のニーズ、利用実態を把握し、広報等の利用促進に取り組む。
- ・浜村青谷線
利用者の利用状況やニーズを考慮して減便が行われたが、利用者は減少した。
利用者の意見を参考するなど、利便性の高いダイヤについて検討する。
- ・雨滝上地線
地元からの要望事項について、引き続き地元・事業者と協議を進め、地域のニーズに応じた運行を行う。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

<p>系統名 米里線 運行形態 4条路線、路線不定期運行(予約型) 運行日 1月1日・2日以外 便数 市立病院便 平日11便、土日祝日10便 桜谷口便 平日2便、土日祝日2便 運賃 上限200円</p>	<p>系統名 浜村青谷線 運行形態 4条路線、路線不定期運行(予約型) 運行日 1月1日・2日以外 便数 減便前:平日13便、土日祝日7便 減便後:平日5便、土日祝日3便 運賃 上限200円</p>
--	--

米里線



浜村青谷線



運行系統図 別紙

系統名 雨滝・上地線
運行形態 4条路線、区域運行(予約型)
運行日・便数 毎日運行、34便
運賃 上限200円



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 南部町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

別添2



南部町の概要

- ・平成16年10月に2町が合併
- ・人口 10,950人(平成27年国勢調査現在)
- ・面積 114.03km²

交通会議の構成員

鳥取県 南部町 社会福祉協議会 日ノ丸自動車(株)
日本海観光(株) 福祉タクシー協会 鳥取県バス協会
鳥取運輸支局 米子警察署 学識経験者

概 要

米子市へ通じる唯一の幹線交通である日ノ丸バスを軸に、町内広範に自家用有償運送(市町村運営有償運送:交通空白地)による公共交通網が広がっている。これらの公共交通については、米子市の総合病院・大規模な商店等が当町民の日常生活機能を担い、又町内に高等学校がないため高校生の通学についても、幹線交通が米子市に向かう唯一の手段として、車を運転できない高齢者や学生を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。

この幹線交通に通じる支線として市町村運営有償運送南さいはく地域5系統が役割を果たすこととなり、南さいはく地域の住民の通院・買い物・通学の為、不可欠な当該路線を安定運営していくことが必要である。このため、地域公共交通確保維持事業により、南さいはく地域路線の確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス・コミュニティバス再編の協議
- ・米子～南部町に至る4条路線バスの統合・短縮に伴いエリアのフィーダー系統の整備に関する協議
- ・フィーダー系統用小型車両2台の導入に関する協議

協議会における検討

交通会議の開催状況

- ・平成30年5月22日
確保維持改善計画に関する協議
自家用有償旅客運送の変更(運行区域拡大)
- ・平成30年9月3日
確保維持改善計画(令和元年度～令和3年度)の承認
- ・平成31年3月13日
自家用有償運送旅客運送の更新
- ・令和元年6月19日
確保維持改善2年目計画(令和2年度～4年度)の承認
- ・令和元年12月24日
令和元年度事業評価について

南部町地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

路線定期2系統 路線不定期運行(予約型)3系統 車両減価償却 補助車両2台/全体車両2台

(目標)路線短縮前の日ノ丸バス利用から市町村運営有償運送に移行する人数(約10,000人)に、新たに運行する沿線の利用者増加分を加え、5系統で年間3,000回、運行1回あたり平均4人の乗降を見込み、年間12,000人を目標値とします。

年度推移については維持とします。

(効果:路線)市町村運営有償運送5系統の南さいはく地域路線を維持することにより、南さいはく地域全体の高齢者や学生の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

(効果:車両)小型車両を導入したことにより谷部への乗り入れが可能になり交通空白地を大幅に解消した。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

新規のため記載なし

実施した利用促進策

- ・地域別に分けた時刻表チラシを全戸に配布
- ・地域内の高齢者集まり等での利用説明会(延13回)を開催
- ・地域自治組織との意見交換を通じた利用状況・ニーズ等の把握
- ・管内小中学校での利用促進PR
- ・ケーブルテレビ・町報での利用促進
- ・お試し乗車キャンペーンの実施

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

新規のため記載なし

地域住民の意見の反映

- ・地域自治組織内での毎月の意見交換
- ・自治組織と行政との意見交換年2回
- ・事業者への定期的なヒアリング
- ・利用者アンケート調査を実施
 - 念願だった谷部集落バス導入の感謝(小学生の保護者)
 - 幹線バスとの接続の不便さの指摘(高齢女性)
 - 見直し等の検討を行います

南部町地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

路線定期 上長田線 : 計画どおり実施されている。
路線不定期 上長田線デマンド : 計画どおり実施されている。
路線定期 東長田線 : 計画どおり実施されている。
路線不定期 東長田線デマンド : 計画どおり実施されている。
路線不定期 東長田線-上長田線デマンド : 計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

路線定期 上長田線 目標1,300人:1,746人/年間
路線不定期 上長田線デマンド 目標2,500人:1,312人/年間
路線定期 東長田線 目標700人:1,155人/年間
路線不定期 東長田線デマンド 目標4,600人:1,176人/年間
路線不定期 東長田線-上長田線デマンド 目標2,900人:2,105人/年間 目標計12,000人:7,494人/年間

(効果)地域の公共交通空白は解消している。通院等の交通手段確保、外出機会が増えたとの声もあり住民生活の質的向上が図られている。
・予約が分かりにくい、面倒だという意見がある。
・導入シュミレーション時の利用者の高齢化によるバス離れが著しく、新規開拓が必要

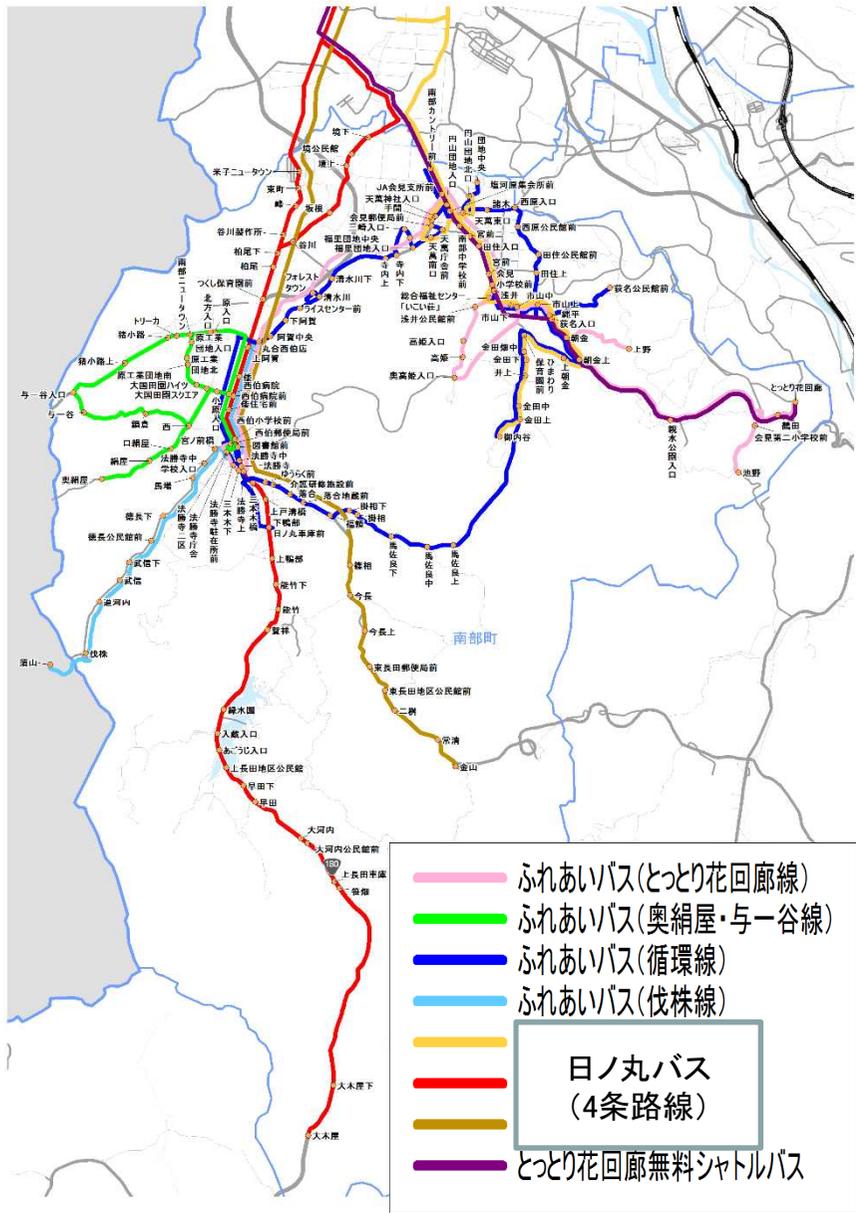
事業の今後の改善点

初年度実績は目標値を下回ったが、今後人口も減少傾向にあることから、目標値の設定を含め検証し直し、必要に応じ見直しを図る。

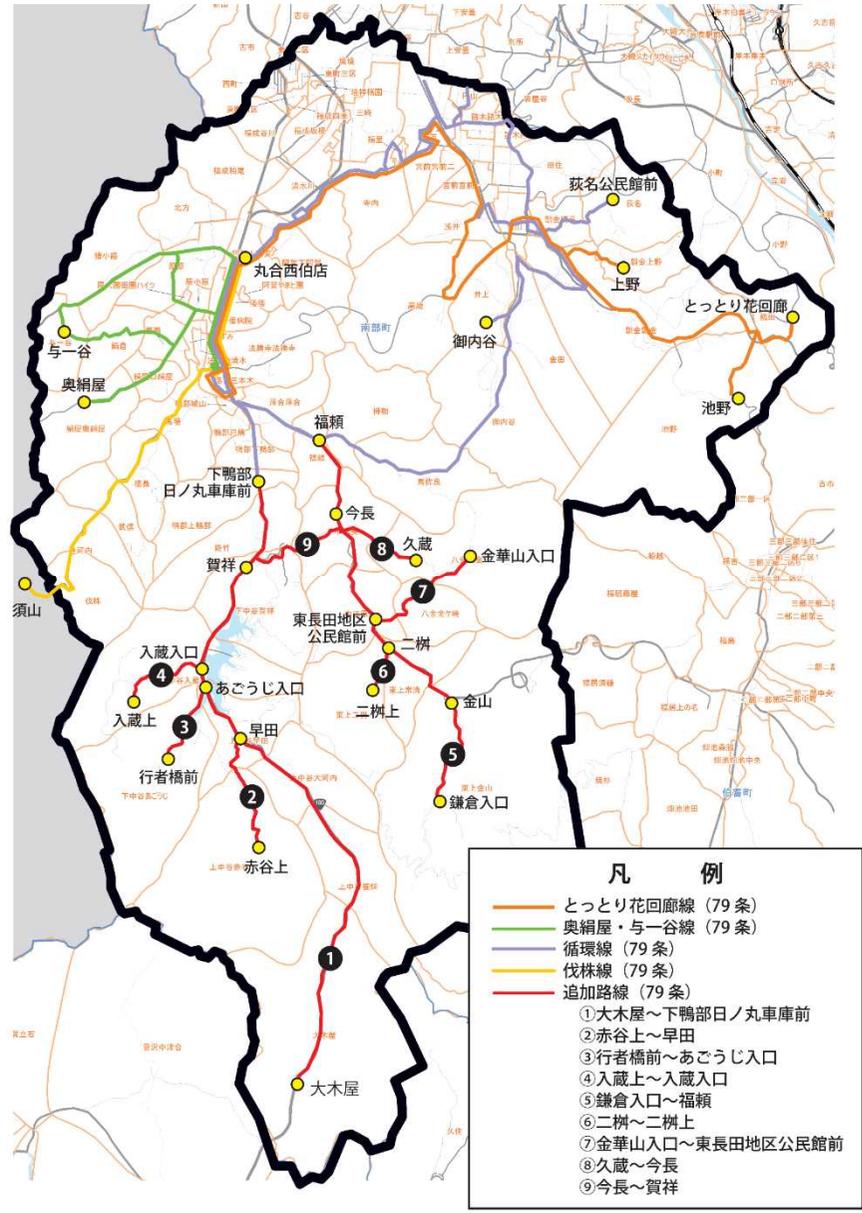
要望の多かった、法勝寺地内の路線バス結節点のバス停整備を計画している。
日中デマンド利用の多数を占める高齢者向けの出前講座を引き続き開催する。

今後も必要に応じて住民要望を踏まえたダイヤ改正やルート改善等のサービスの見直しを行い、利用者の利便性向上を図る。地域に対しては、行事等における公共交通の利用を呼びかける等、地域と協働で利用促進活動を推進する。

交通体系図



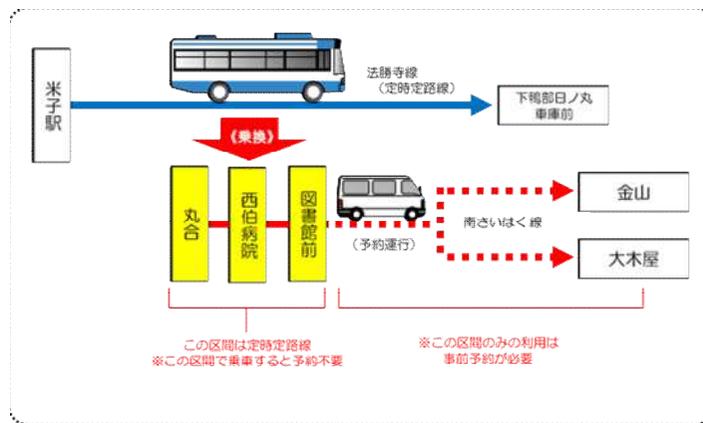
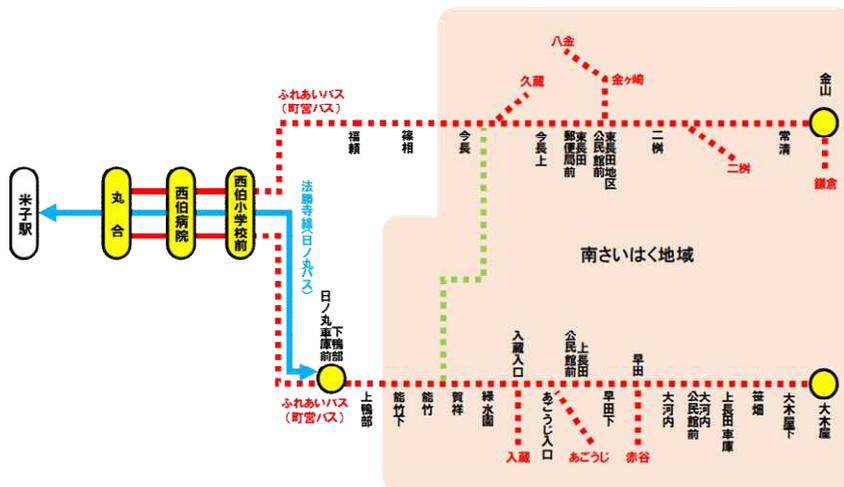
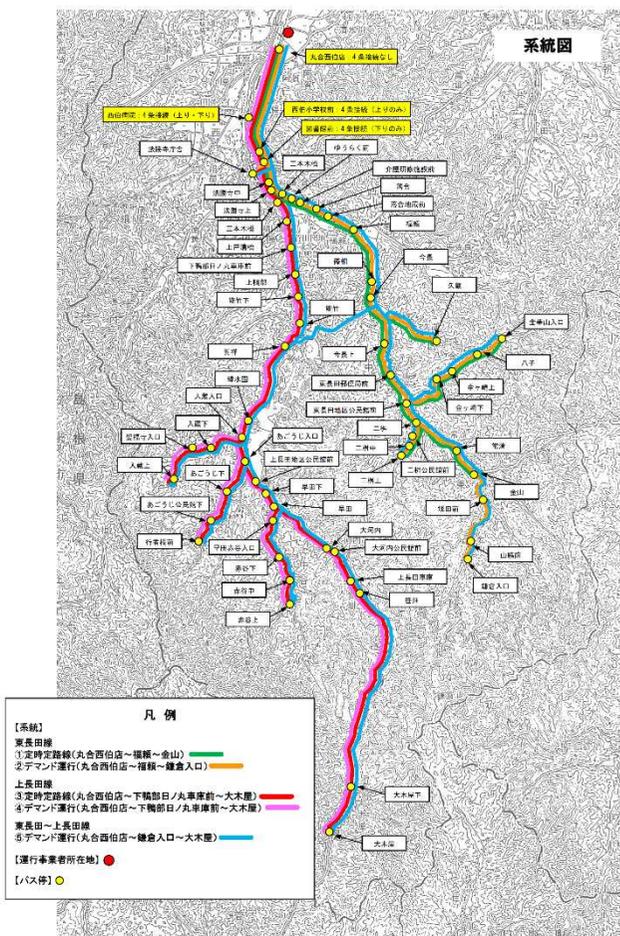
南部町営有償運送路線図



運行系統図

系統名 上長田線 上長田線デマンド 東長田線 東長田線デマンド
運行形態 路線定期、路線不定期(予約型)
運行日・便数 路線定期平日1便・休日0便 路線不定期平日7便・休日8便
運賃 1乗車150円

系統名 東長田線—上長田線デマンド
運行形態 路線不定期(予約型)
運行日・便数 路線不定期平日6便・休日1便
運賃 1乗車150円



平成31年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 米子市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



米子市の概要

- ・平成17年3月に1市1町が合併
- ・人口 149,313人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 132.42km²

協議会の構成員

学識経験者 日本交通(株) 日ノ丸自動車(株)
鳥取県ハイヤータクシー協会 米子市老人クラブ連合会
米子市自治連合会 米子市連合婦人会 米子商工会議所女性会
鳥取運輸支局 私鉄中国地方労働組合 米子警察署 鳥取県 米子市

概 要

米子市は、平成17年3月31日に米子市と淀江町が合併して誕生した。

本市の公共交通は、JR山陰本線・伯備線・境線といった鉄道、米子駅を起点とした路線バス、市中心部や淀江地区を運行するコミュニティバス、タクシーによって市内全域に公共交通サービスが提供され、本市はもとより周辺市町村の住民の移動手段として利用されている。しかし、少子高齢化や自家用車の普及等に伴い公共交通の利用者の減少が続いており、路線バスの減便などの公共交通サービスの低下を招いている。

これに対応すべく策定された鳥取県西部地域公共交通再編実施計画では、幹線となる市町村間循環線を導入し、これと重複する既設系統をこの循環線のフィーダー系統とすることで、将来に亘って持続可能な公共交通の維持・確保を図っている。

協議会の主な取り組み

- ・コミュニティバスの運行
- ・コミュニティバスの車両更新
- ・路線バスのダイヤ改善
- ・公共交通の利用促進策の検討 など

協議会における検討

協議会の開催状況

- ・平成30年8月28日開催
生活交通確保維持改善計画の協議(H31～33)
- ・平成31年3月18日開催(書面審査)
生活交通確保維持改善計画の計画運行回数変更の協議(H31～33)
- ・令和元年5月30日開催(書面審査)
生活交通確保維持改善計画の協議(R2～4)
- ・令和2年1月10日開催
生活交通確保維持改善計画の評価

米子市地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

フィーダー系統: 大山線、福万線

(目標)

大山線: 1日当たりの地域住民の利用者比率0.11%以上

福万線: 1日当たりの地域住民の利用者比率0.29%以上

(目標値の設定)

過去3年間の実績を踏まえ、目標値を現状維持とする。

(効果)

幹線路線である市町村間循環線及びJRと接続することで、目的地となる主要な施設との移動時間の短縮を図ることができ、外出機会を促進し、利用者の拡大が期待できる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

新規のため記載なし

実施した利用促進策

- ・運転免許自主返納者に対するバス定期券の取得補助
- ・老人クラブ会員へのバスマップの配布
- ・沿線住民へのチラシの配布
- ・バスの乗り方教室の実施
- ・高齢者等に優しい低床バスでの運行

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

新規のため記載なし

地域住民の意見の反映

- ・地域住民の意見を参考に4月に福万線のダイヤ改正を行った。
- ・バス車内にて聞き取り調査を令和2年1月頃に実施し、ニーズにあった運行に努める。

事業実施の適切性

- ・大山線:計画どおり実施されている。利用者数が減少し、目標を達成できなかった。
- ・福万線:計画どおり実施されている。利用者数が減少し、目標を達成できなかった。

目標・効果達成状況

- ・大山線:(目標)1日当たりの地域住民の利用者比率は0.02%で、目標0.11%以上を達成できなかった。
 - ・1日の運行便数が2本と少ないため利用者数が減少した。
 - (効果)高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- ・福万線:(目標)1日当たりの地域住民の利用者比率は0.21%で、目標0.29%以上を達成できなかった。
 - ・利用者数が減少し、新たな利用につながっていなかった。
 - ・利用者がいない便もあった。
 - (効果)高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

- ・大山線、福万線
 - ・ニーズにあったダイヤになるように検討する。
 - ・外出機会を創出するための高齢者の移動に対する支援策を検討する。
 - ・フィーダー路線の利用を促すチラシを作成して配布する。
 - ・利用者等への聞き取り調査を実施し、ニーズの把握を行い運行改善に努める。

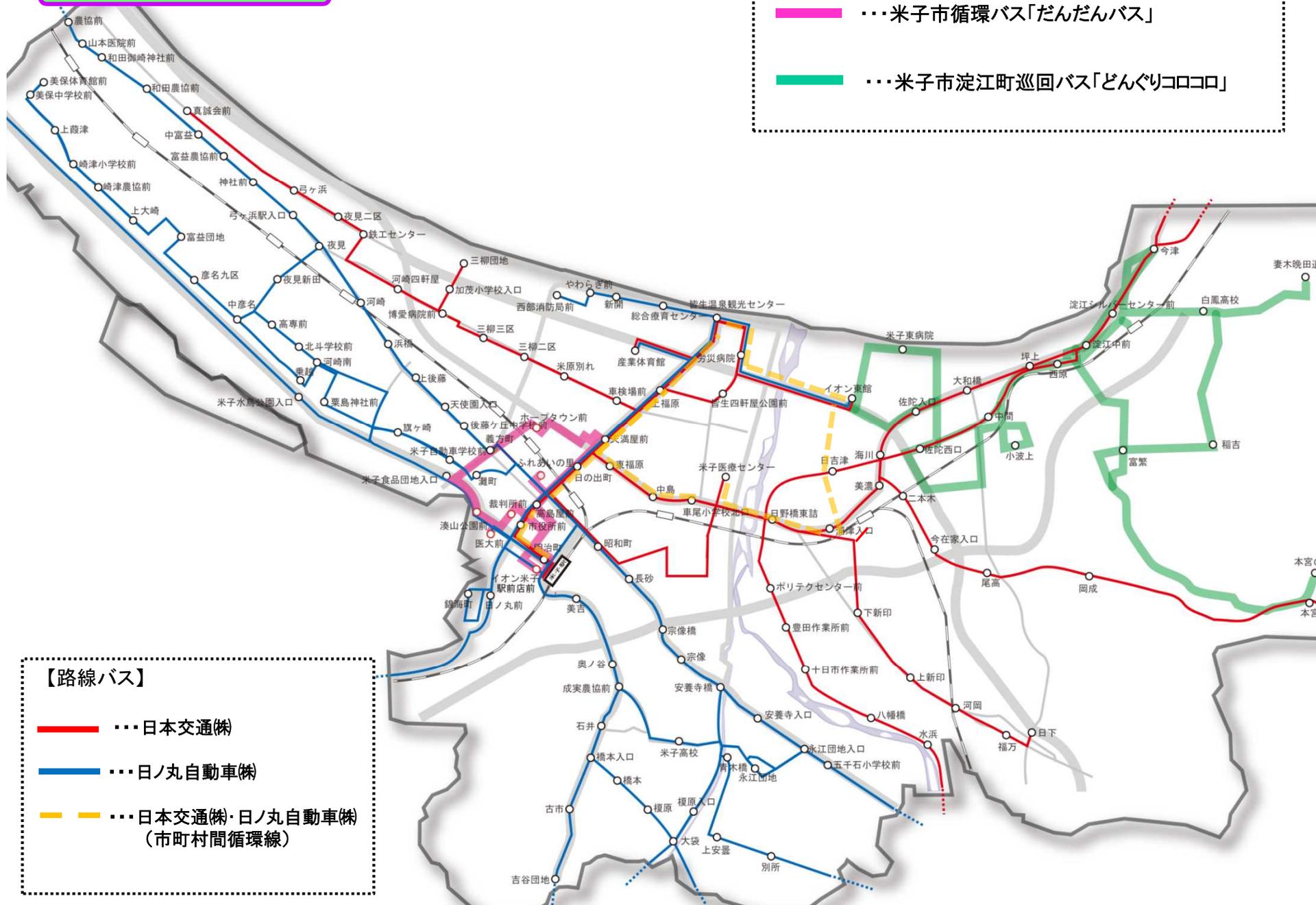
交通体系図 別紙

【コミュニティバス】

- …米子市循環バス「だんだんバス」
- …米子市淀江町巡回バス「どんぐりコロコロ」

【路線バス】

- …日本交通(株)
- …日ノ丸自動車(株)
- …日本交通(株)・日ノ丸自動車(株)
(市町村間循環線)



運行系統図 別紙

系統名：大山線
 運行形態：4条路線
 運行日・便数：毎日・2便
 運賃：170円～420円

系統名：福万線
 運行形態：4条路線
 運行日・便数：毎日・7便
 運賃：170円～260円



平成31年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 江津市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



江津市の概要

- ・平成16年10月に1市1町が合併
- ・人口 24,468人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 268.24km²

交通会議の構成員

江津市 石見交通(株) (有)浜田ハイヤー Kーサポート(株)
島根県旅客自動車協会 中国運輸局島根運輸支局 島根県
江津警察署 島根県交通運輸産業労働組合協議会 住民代表
商工会議所 商工会 社会福祉協議会 JR西日本 学識経験者

概 要

・公共交通の現況

鉄道は、海岸線を東西に結ぶJR山陰本線と市の中央部を南北に流れる江の川に沿ってJR三江線が運行していたが、平成30年3月31日をもって三江線は廃止された。4路線バスは、石見交通が、国道9号や江の川沿いの国道261号など、市内主要な幹線道路で16系統を運行している。また、南側の中山間地域を中心として市町村運営有償運送によって15系統を運行している。

・公共交通の問題点や課題

中山間地域の公共交通不便地域の解消のため、平成21年度から地域間交通ネットワークへ接続するデマンド型コミュニティバスの3系統の実証運行を行い、その後本格運行へ移行している。また、平成27年3月に国の認定を受けた「江津市中心市街地活性化基本計画」を進める中で、コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくりの必要性がさらに増しており、中山間地域の生活を維持する最低限の交通手段を確保し、加えて、都市機能の集約を進めている中心市街地に乗り入れる地域間幹線系統とフィーダー系統を組み合わせることによって交通ネットワークを構築することとしている。

交通会議の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせたバス路線の検討
- ・交通不便地域におけるフィーダー交通の検討
- ・利用促進策の検討

交通会議における検討

交通会議の開催状況 5回開催

- ・第1回公共交通会議(12月) ①市町村運営有償運送の変更について
- ・第2回公共交通会議(1月:書面) ①事業評価について
- ・第3回公共交通会議(2月:書面) ①運賃改定および運賃の特例について
- ・第4回公共交通会議(6月:書面) ①地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ・第5回公共交通会議(8月:書面) ①消費税率改定に伴う運賃の改定について

定量的な目標・効果

(目標)

松川波積線…H 30年度実績を維持し、利用者数を1運行当たり5.2人以上にする。
有福千田線…H 30年度実績を維持し、利用者数を1運行当たり2.0人以上にする。
川平線 ……H 30年度実績を維持し、利用者数を1運行当たり3.6人以上にする。
鹿賀線、江津川平線、田津線…利用者数を1運行当たり2.0人以上にする。

(効果)

生活バスの運行により、公共交通を利用した移動可能性を拡大し、交通不便地域の縮小、解消に繋がる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・利用頻度の低い有福千田線について、この路線による需要が極めて少なくなったことを踏まえ、運行のあり方について地元との協議を開始した。

実施した利用促進策

・市内生活交通のバスマップを作成し、市内全世帯に配布した。鉄道からバスへ交通手段の転換がスムーズに進むよう努めた。
・サービス水準の見直しの一環で、乗り込み調査を実施するとともに、運転手に気づいた点等、利用者の状況を確認した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・利用頻度の低い有福千田線について、この路線による需要が極めて少なくなったことを踏まえ、運行のあり方について地元との協議を開始した。
・三江線代替交通については、再編実施計画の変更に合わせて、運行について地元と協議した。

地域住民の意見の反映

・運行事業者への聞き取りを行った。
・公共交通会議に住民、利用者の代表として自治会や婦人会から出席を求めた。
・新たに運行を開始した鹿賀線、江津川平線、田津線において乗り込み調査を実施し、利用者の声を聞いた。

江津市地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

- ①松川波積線：計画どおり事業は適切に実施された。 ②有福千田線：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった
③川平線：計画どおり事業は適切に実施された。 ④鹿賀線：計画どおり事業は適切に実施された。
⑤江津川平線：計画どおり事業は適切に実施された。 ⑥田津線：計画どおり事業は適切に実施された。

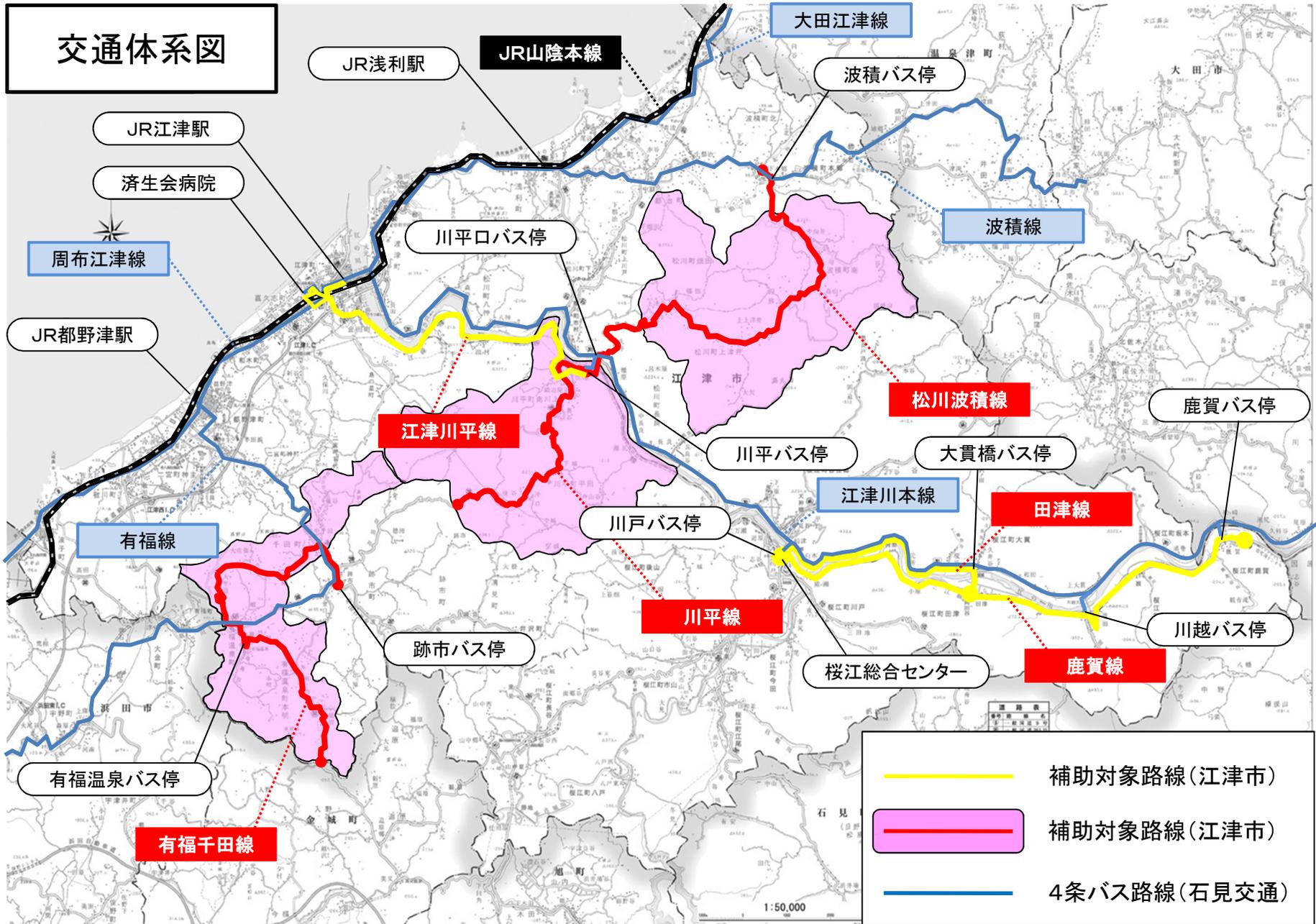
目標・効果達成状況

- ①松川波積線：(目標)利用者数を1運行当たり5.2人以上に対して、4.0人であった。
(効果)高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ②有福千田線：(目標)目標の利用者数を1運行当たり2.0人以上に対して、年度を通して利用がなかった。
(効果)地域の交通需要を満たしていると言えない状況である。
- ③川平線：(目標)利用者数を1運行当たり3.6人以上に対して、3.5人であった。
(効果)高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ④鹿賀線：(目標)利用者数を1運行当たり2.0人以上に対して、0.9人であった。
(効果)高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ⑤江津川平線：(目標)利用者数を1運行当たり2.0人以上に対して、3.7人であった。
(効果)高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ⑥田津線：(目標)利用者数を1運行当たり2.0人以上に対して、0.0人であった。
(効果)地域の交通需要を満たしていると言えない状況である。

事業の今後の改善点

- ①松川波積線：集落の人口減少の影響もあり、目標どおりの成果が見られなかったため、住民との連携に一層努めていく。
- ②有福千田線：この路線による需要は極めて少なくなったことを踏まえ、地元との協議を進め、近隣の路線とあわせて見直していく。
- ③川平線：集落の人口減少の影響もあり、目標どおりの成果が見られなかったため、住民との連携に一層努めていく。
- ④鹿賀線：集落の人口減少の影響もあり、目標どおりの成果が見られなかったため、住民との連携に一層努めていく。
- ⑤江津川平線：乗り込み調査で出た意見などを反映し、住民と連携しながら、目標数の維持に努める。
- ⑥田津線：この路線による需要は極めて少なくなったことを踏まえ、令和2年3月末で廃止する。

交通体系図



- 補助対象路線(江津市)
- 補助対象路線(江津市)
- 4条バス路線(石見交通)

運行系統図 別紙

系統名 松川波積線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線不定期型)
- ・運行日・便数 川平駅-波積診療所(月・木)8便/日
川平駅-上津井 (火・金)2便/日
- ・運賃 200円/回

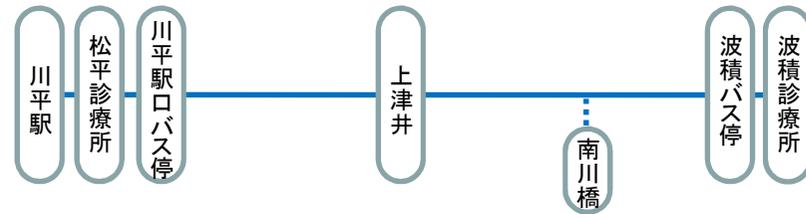
系統名 有福千田線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線不定期型)
- ・運行日・便数 (火・木)2便/日
- ・運賃 200円/回

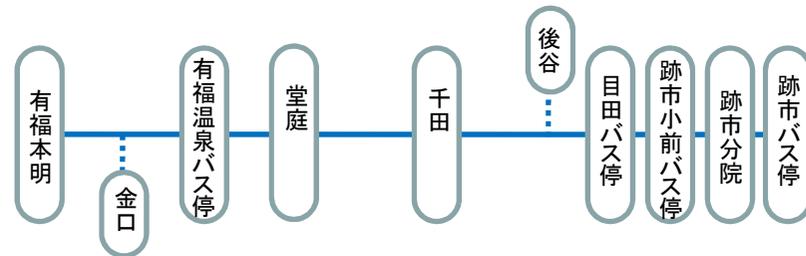
系統名 川平線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線不定期型)
- ・運行日・便数 (火・金)4便/日
- ・運賃 200円/回

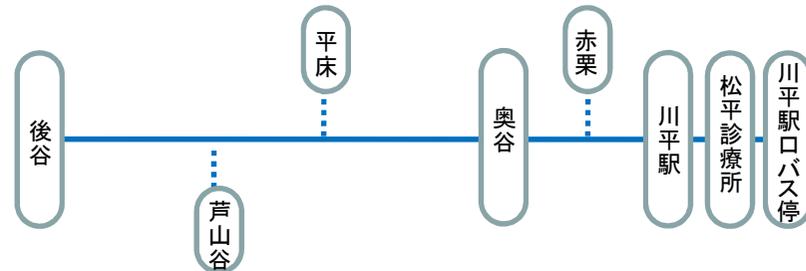
松川波積線



有福千田線



川平線



運行系統図 別紙

系統名 鹿賀線

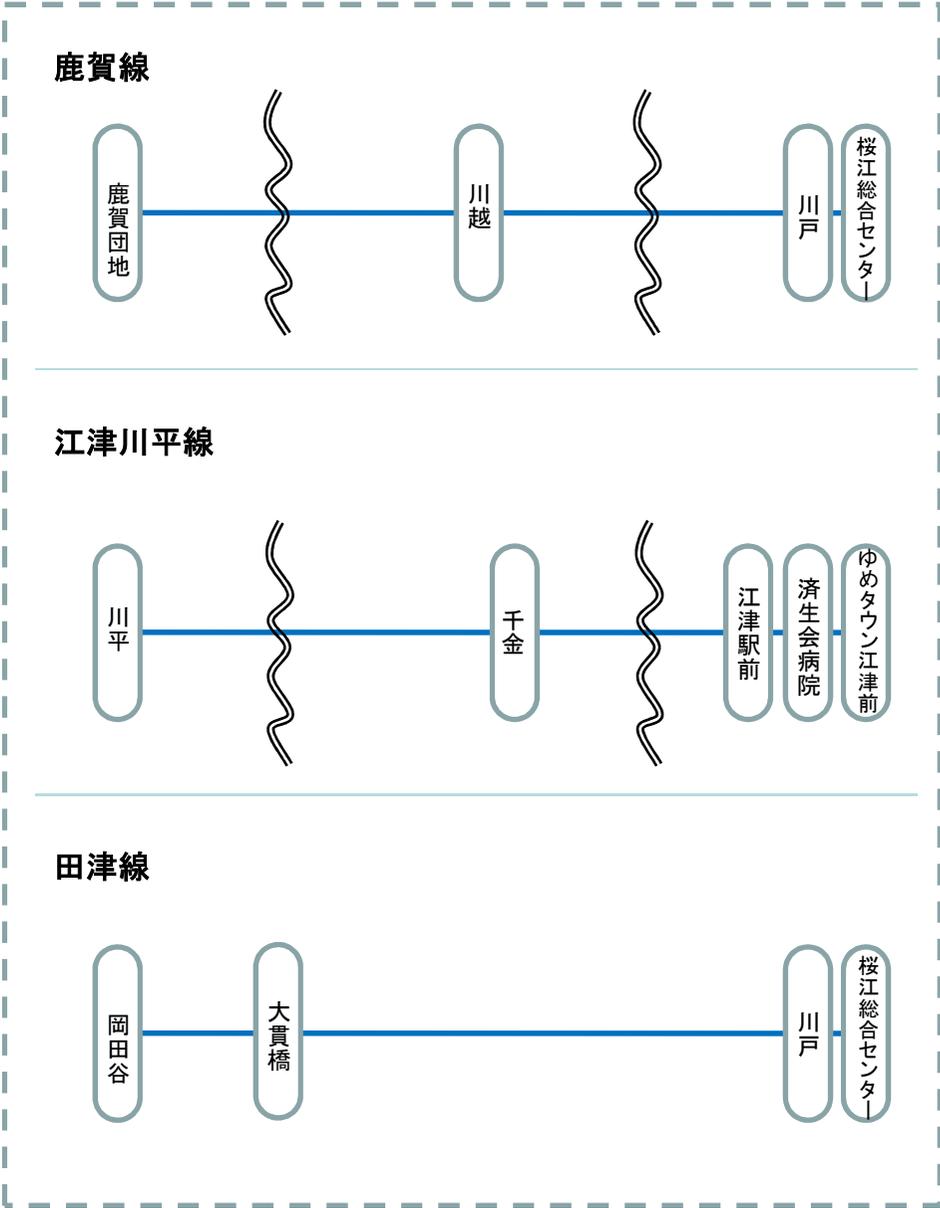
- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線定期型)
- ・運行日・便数 (月・木)2便/日
- ・運賃 160円～490円/回

系統名 江津川平線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線定期型)
- ・運行日・便数 (火・金・日)2便/日
- ・運賃 160円～450円/回

系統名 田津線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線定期型)
- ・運行日・便数 (月～金)1便/日
- ・運賃 200円/回





令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

雲南市地域公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

雲南市の概要

- ・平成16年11月に5町1村が合併
- ・人口 39,032人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 553.18km²

協議会の構成員

雲南市、島根県、島根運輸支局、旅客自動車協会、一畑バス(株)、中国JRバス(株)、JR西日本、交通運輸産業労働組合、社会福祉協議会、中国地方整備局、市教育委員会、地域代表、利用者代表、学識経験者

概要

雲南市は、島根県の東部に位置し、松江市、出雲市に隣接し、南部は広島県に接している。市の南部は中国山地に至り、北部は出雲平野に続いていることから、標高差が大きくなっている。市内には、斐伊川本流とその他支流が流れている。加茂町から大東町、木次町、三刀屋町にかけて平野部が広がっているが、吉田町、掛合町では中国山地に至る広範な山間部を形成している。雲南市の公共交通状況は、山陰と山陽を結ぶ国道54号が雲南市内を南北に貫き、国道314号が三刀屋町から南東に伸びている。国道54号により南北の幹線道路軸は充実しているが、現在県道・町道などによって結ばれている東西の幹線道路軸が不足している。また、雲南市中心部を南北に貫く中国横断自動車道尾道松江線の整備が進んでおり、平成24年3月に三刀屋～吉田インターチェンジ間が開通し、平成25年4月には広島県三次市まで開通した。今後は高速バス路線が高速道路に移行することにより、広島県域への移動が短時間になり速達性が高まる一方で、木次及び吉田高速バス停へのアクセスの確保を図ることによる利便性の向上が期待されている。

雲南市内の公共交通機関としては、JR木次線とバス交通がある。JR木次線は大東町・加茂町・木次町を經由している。バス交通については、平成25年4月より松江・出雲～広島間的高速バスが、国道54号から中国横断自動車道尾道松江線に路線変更し運行されている。また、大東町松江市間は一畑バスが、三刀屋町出雲市間は民間委託バスがそれぞれ運行している。近年、民間バス路線の廃止・撤退等が相次いでいるため、市営バスを運行して交通手段を確保しており、幹線となる広域バス「吉田大東線」の運行や旧町時代の各町村営バス路線を引き継いだ地域バス、吉田町での自家用自動車でのデマンド運行や掛合町での路線バスとタクシーの中間的交通機関「だんだんタクシー」による乗合自動車でのデマンド運行など、工夫を凝らしたバス運行を行っている。

協議会の主な取り組み

- ・効果的・効率的な地域内交通(市民バス再編計画)
- ・公共交通の役割分担の明確化(JR競合回避)
- ・利用促進と利便性向上(公共結節点・情報提供の充実)

協議会における検討

(平成30年度)

- 第1回(6月28日)生活交通ネットワーク計画
- 第2回(11月22日)デマンド本格運行
- 書面審議(1月10日)地域公共交通確保維持改善事業(二次評価)
- 第3回(2月19日)市民バス路線変更

(令和元年度)

- 第1回(6月25日)生活交通ネットワーク計画
- 第2回(12月23日)地域公共交通確保維持改善事業(二次評価)

定量的な目標・効果

- 【目標】
- ・1運行当たり利用者数を1.5人以上とする。
 - ・住民満足度59%以上とする。
- 【効果】
- ・当該路線を維持することにより、日常生活における移動手段及び地域間交通ネットワークとの接続による中心市街地等への移動手段を確保する。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

・「地域組織との連携し運行内容の改善に努め、利用促進を図る」とした点については、自治会長会を通じ利用促進と更なる運行内容の周知を行った。

実施した利用促進策

- ・路線図を記載した市民バス時刻表を市内全戸に配布した。
- ・自治会長会において、利用状況を説明し、利用促進への協力要請を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・「持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する」とされた点については、自治会長会等の地域組織と連携し、周知による利用促進を図り、合わせて利用者ニーズの把握による運行内容の改善に努めた。

地域住民の意見の反映

- ・自治会長会や地域住民代表が参画する雲南市地域公共交通協議会、関係団体からの聞き取りにより意見の把握と反映に努めた。

事業実施の適切性

- ・吉田区域デマンドバス:計画どおり実施されている。時刻表の配布等の周知活動により新規の利用者は増えているが、少子高齢化による人口減の影響もあり、全体として利用者は減少した。
- ・田井区域デマンドバス:計画どおり実施されている。時刻表の配布等の周知活動により新規の利用者は増え、利用者は増加した。

目標・効果達成状況

- ・吉田区域デマンドバス:(目標)1運行当たりの利用者数は3.3人で、目標1.5人以上を達成した。
- ・田井区域デマンドバス:(目標)1運行当たりの利用者数は6.1人で、目標1.5人以上を達成した。
- ・共通(吉田区域・田井区域) : (目標)アンケートによる住民満足度は55.1%で目標値59%に届かなかった。
:(効果)日常生活における移動及び中心市街地への移動手段を確保できた。

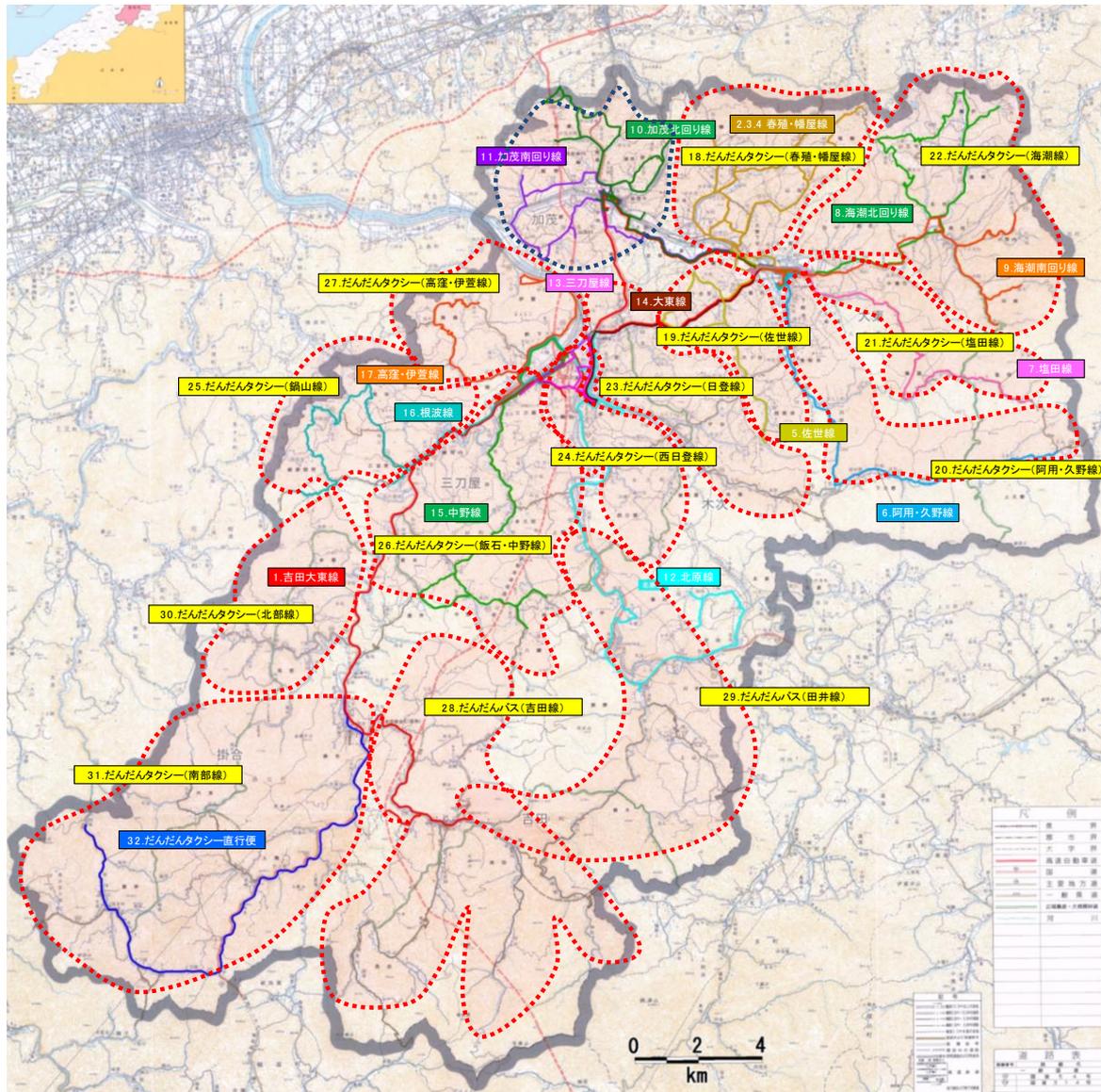
事業の今後の改善点

- ・共通(吉田区域・田井区域):地域組織と連携し、運行内容改善に努め、利用促進を図る。

交通体系図 別紙

雲南市民バス路線図(市民バス、デマンド)

運行形態	地域名	路線名	運行事業者
雲南市民バス	広域	吉田大東線	㈱吉田ふるさと村
		春殖線	大新東・かみしろ
	大東地域	幡屋線	特別共同企業体
		春殖・幡屋線	
		佐世線	
		阿用・久野線	
		塩田線	
		海潮北回り線	
		海潮南回り線	
	加茂地域	北回り線	
		南回り線	
	木次地域	北原線	
		三刀屋線	
		大東線	
		斐伊・木次線	
		東大谷・西日登線	
		真野・宇谷線	
		木次・宇山線	
	三刀屋地域	木次・熊谷線	
		高窪・伊萱線	
中野線			
根波線			
乗合タクシー	大東地域	春殖・幡屋線	㈱キネマタクシー
		佐世線	㈱成和自動車商会
		阿用・久野線	㈱かみしろ
		海潮線	㈱成和自動車商会
		塩田線	㈱かみしろ
	加茂地区	加茂線	(有)加茂タクシー
	木次地域	日登線	㈱かみしろ
		西日登線	
	三刀屋地域	鍋山線	三葉タクシー(有)
		飯石・中野線	
		高窪・伊萱線	
	吉田地域	音谷・高殿・川尻線	㈱吉田ふるさと村
		民谷・宇山・大吉田線	
芦谷・梅木線			
杉戸・梅木線			
田井線			
掛合地域	田井地区内線	掛合タクシー	
	北部線		
	南部線		

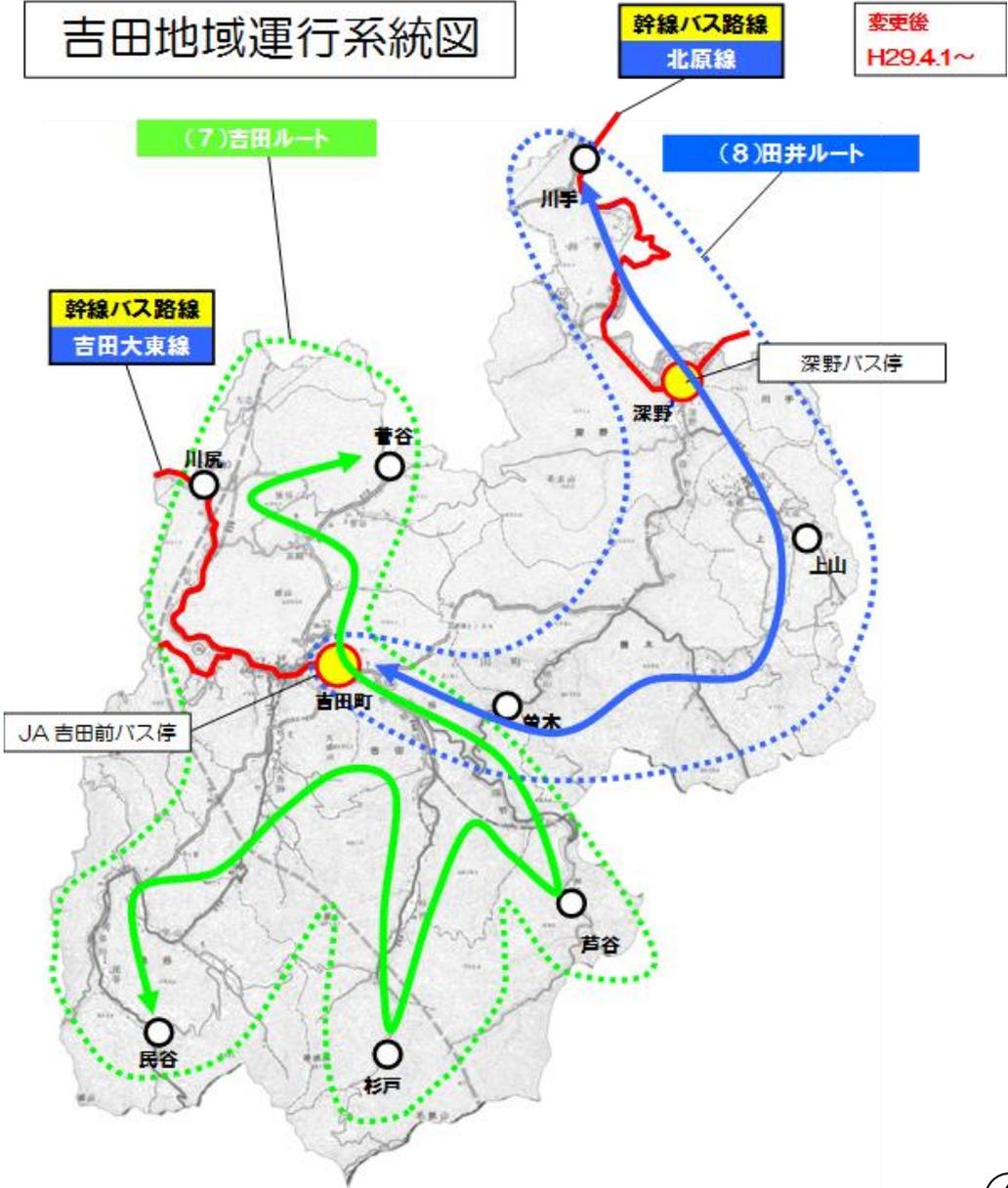


運行系統図 別紙

系 統 名:吉田ルート
 運 行 形 態:不定期運行
 運行日・便数:平日運行・10便
 運 賃:300円

系 統 名:田井ルート
 運 行 形 態:不定期運行
 運行日・便数:平日運行・10便
 運 賃:300円

吉田地域運行系統図



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 飯南町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



飯南町の概要

- ・平成17年1月に2町が合併
- ・人口 5,031人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 242.84km²

交通会議の構成員

島根県 飯南町 備北交通(株) (有)赤来交通 (株)とんぼら総合開発
島根県旅客自動車協会 島根県交通運輸産業労働組合協議会
飯南町社会福祉協議会 中国運輸局島根運輸支局
島根県中山間地域研究センター 住民代表者

概 要

飯南町では雲南市・出雲市・美郷町へ接続する合計9系統のバス路線により運行しており、利用者は、主に町内、雲南市・美郷町から県立飯南高校へ通学する生徒と、飯南病院や、県立中央病院等の医療機関へ向かう高齢者となっている。
また、飯南町の中心には松江・出雲と広島を結ぶ国道54号線が縦断し、この国道を利用して松江・広島間、出雲・広島間の高速バスが運行されてきた。しかし、平成25年3月30日に中国横断自動車道尾道松江線の吉田掛合ICから三次JC・IC間が開通し、今まで国道54号線を運行していた高速バスが通過しなくなり、通院・通学・買物等に高速バスを利用していた住民のため、高速バスの代替えとして松江・出雲・三次・広島への移動手段として新たに赤名吉田線の運行を開始した。
課題として、①時間帯による乗車密度を解消するためのバス小型化の検討 ②都市部への交通連絡手段の確保・維持 が大きく上げられる。

交通会議の主な取り組み

- ・住民ニーズに配慮した町営バス等の交通再編等
- ・住民生活水準確保のための公共交通体系維持、確保

交通会議における検討

- 第1回(平成30年6月21日)
地域内フィーダー系統確保維持計画(H31)を協議
- 第2回(平成30年8月24日)
平成30年度デマンド型乗合タクシーの社会実験の検証結果について及び生活路線バス等の時刻改正について協議
- 第3回(平成31年2月26日)
飯南町地域公共交通計画の実施状況、デマンド型乗合タクシーの利用状況について協議
- 第1回(令和元年6月24日)
地域内フィーダー系統確保維持計画(R1)を協議
- 第2回(令和元年9月6日)
自家用有償旅客運送の更新登録申請について協議

定量的な目標・効果

- 赤名吉田線
(目標)・1便たりの利用者数を3.2人とする。
- 赤名線
(目標)・1便あたりの利用者数を4.2人とする。
(効果)・中高生の遠距離通学の支援
 - ・高齢者の通院・買物等の外出支援による生活水準の維持
 - ・利用者の満足向上に伴う利用実績の向上
 - ・利用者実績の向上に伴う地域公共交通の活性化
 - ・利用者実績の向上に伴う地域・住民活動の活性化

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- 赤名吉田線
 - ・町内で開催されるイベント時へのバス利用の促進を行った。
- 赤名線
 - ・周知策を検討する点については、広島方面出身者と関西方面出身者へ時刻表等を送付し、帰省の際の利用拡大を行った。

実施した利用促進策

- 赤名吉田線
 - ・町内で開催されるイベント時に来場者のバス利用を観光協会へ依頼した。
- 赤名線
 - ・ダイヤ改正時に併せて全世帯へ時刻表を配布した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- 赤名吉田線
 - ・利用促進に取り組むことで目標達成等を期待するとされた点については、町内で開催されるイベント時に来場者のバス利用を観光協会へ依頼した。
- 赤名線
 - ・利便性向上による利用者増加を図るため、地域住民の意見を参考にしながら、運行事業者と連携し、ダイヤ調整を行った。

地域住民の意見の反映

- ・利用者から、広島方面へのアクセス確保について改善していくよう要望があり検討する。

事業実施の適切性

- ・赤名吉田線:計画どおり実施されている。
- ・赤名線:計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

- ・赤名吉田線
(目標)1便あたりの利用者数は3.6人で、目標の3.2人以上を達成した。
 - ・全便に対して一定数の利用者が確保できた。(効果)高速バスを利用した松江・出雲方面へのアクセス手段を確保することができ、広域的な移動が維持できた。
- ・赤名線
(目標)1便あたりの利用者数は4.3人で、目標の4.2人以上を達成した。
 - ・全便に対して一定数の利用者が確保できた。(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学、通院、買い物等の利用促進を図ることができた。

事業の今後の改善点

- ・赤名吉田線:利用者数の目標を達成するため、必要があれば改善を図る。
 - ・ニーズの掘り起こしを行うとともに、必要に応じてダイヤ改正等により利便性の向上を図る。
- ・赤名線:利用者数の目標を達成するため、関係自治体で協議を行い、必要があれば改善を図る。
 - ・ニーズの掘り起こし、接続路線との乗り継ぎを考慮しながらダイヤ改正の検討を行う。

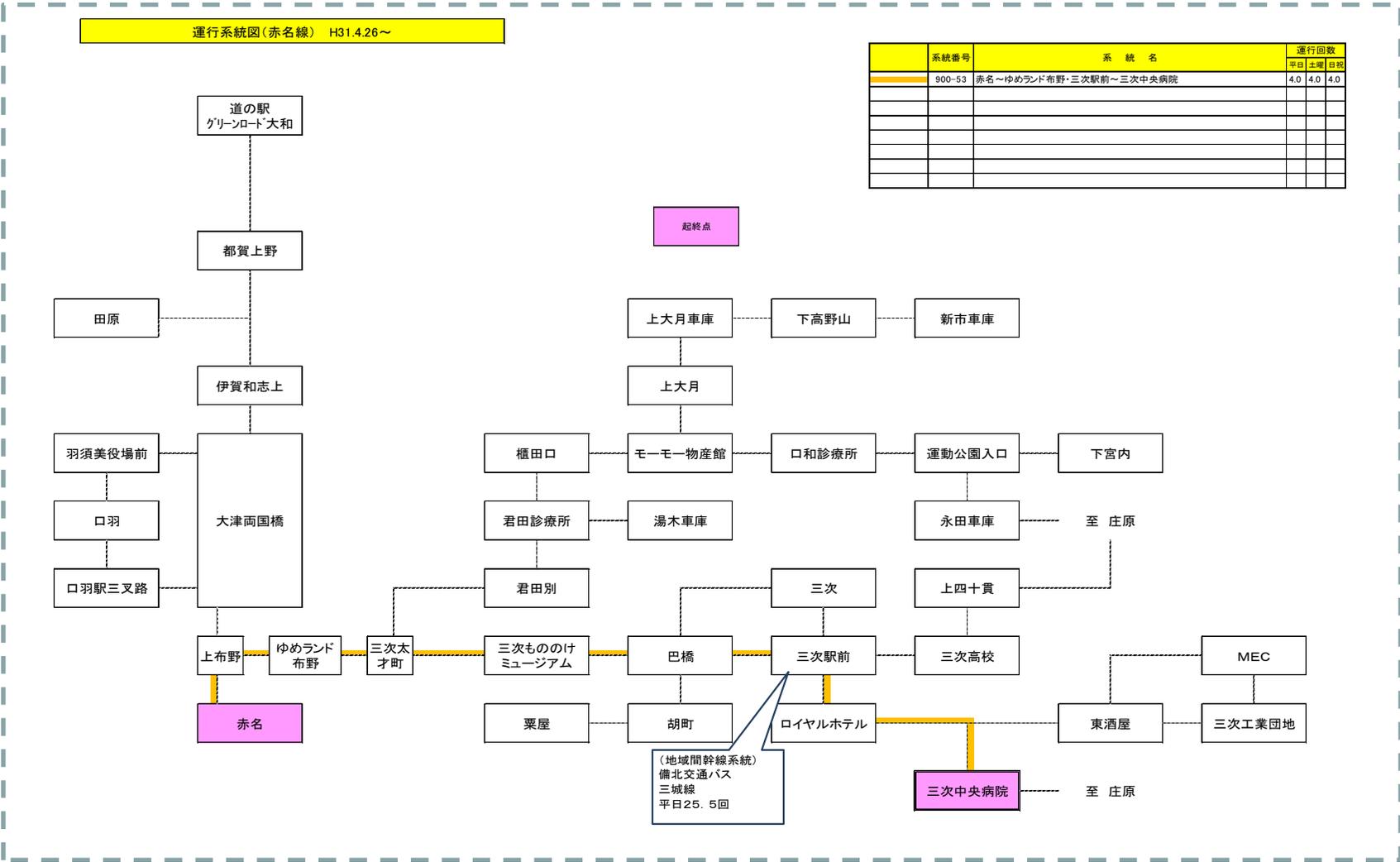
運行系統図 別紙

系統名	赤名吉田線
運行形態	市町村運営有償運送・乗合バス型(定期)
運行日・便数	365日(うるう年は366日)・1日4便
運賃	町内利用:200円・他市町間利用:400円

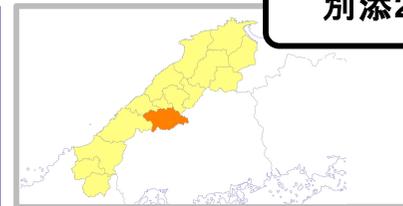


運行系統図 別紙

系統名	赤名線
運行形態	4条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数	1/1, 1/2を除く毎日運行 一日4便
運賃	対キロ区間制(160円～1220円)



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 邑南町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



邑南町の概要

- ・平成16年10月に2町1村が合併
- ・人口 11,101人(平成27年10月1日国勢調査)
- ・面積 419.29km²

邑南町地域公共交通会議の構成員

邑南町 島根県 中国運輸局 川本警察署 学識経験者
住民代表又は利用者代表 島根県交通運輸産業労働組合協
議会 一般社団法人島根県旅客自動車協会 石見交通(株)
備北交通(株) 邑南町タクシー組合

概 要

邑南町は平成16年旧石見町、旧瑞穂町、旧羽須美村が合併し広域な面積をもつ町となった。広域移動を中心として主要拠点間の移動を路線バスが担っている。町内には高速バスのいさびり(広浜線)、石見銀山号や4条バス路線の備北交通バスの乗継拠点を有し、自家用有償運送(市町村有償運送・市町村福祉輸送)や自家用有償運送(福祉輸送)が行われている。

また、タクシー事業者が3社存在し、通院タクシー助成の対象地域もある。

平成30年4月1日にJR三江線が廃止となり、三江線代替交通の運行が開始された。本町に関係する部分は、備北交通作木線①及び作木線②、町営バス宇都井口羽線、引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行であり、住民の通院及び買物などの利便性の確保が必要である。

協議会の主な取り組み

- ・平成31年2月
邑南町地域公共交通網形成計画の策定
- ・平成31年4月～
邑南町地域公共交通網形成計画の事業実施

協議会における検討

平成30年度

- ・第2回(6月25日書面審議)平成31～33年度地域内フィーダー系統確保維持計画(協議)
- ・第6回(12月20日)地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について(協議)、平成31～33年度地域内フィーダー系統確保維持計画に係る運行回数の変更について(協議)

令和元年度

- ・第1回(6月28日書面審議)令和2～4年度地域内フィーダー系統確保維持計画(協議)
- ・第4回(12月27日)地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について(協議)

定量的な目標・効果

- 備北交通作木線①
 (目標)・1便あたりの利用者4.0人以上
 (効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。
- 備北交通作木線②
 (目標)・1便あたりの利用者3.0人以上
 (効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。
- 宇都井口羽線
 (目標)・1便あたりの利用者1.0以上
 (効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。
- 引城区域運行
 (目標)・年間104人以上とする。(目標の根拠 週2日利用 2人/回×1回/日×52日)
 (効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。
- 江平上ヶ畑区域運行
 (目標)・年間208人以上とする。(目標の根拠 週4日利用 2人/回×1回×104日)
 (効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・ダイヤ調整により利用者の確保に努めた。
- ・利用者のニーズ調査や意見聴取を行った。

実施した利用促進策

- ・地域に対して、時刻表を配布し、バス利用を呼び掛けた。
- ・地元団体と連携し、地域イベントでのバス利用促進を図った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利用が極めて少ないため、調査を実施し、利便性向上となるよう運行の見直しの参考とした。

地域住民の意見の反映

- ・地域に出向き、ニーズ調査や意見聴取を行い、運行見直しの参考とした。

事業実施の適切性

- ・宇都井口羽線は、運行事業者並びに関係団体協力のもと、計画どおり事業は適切に実施された。
- ・引城区域運行は、計画どおりの運行が実施された。
- ・江平上ヶ畑区域運行は、全く利用が無かった。

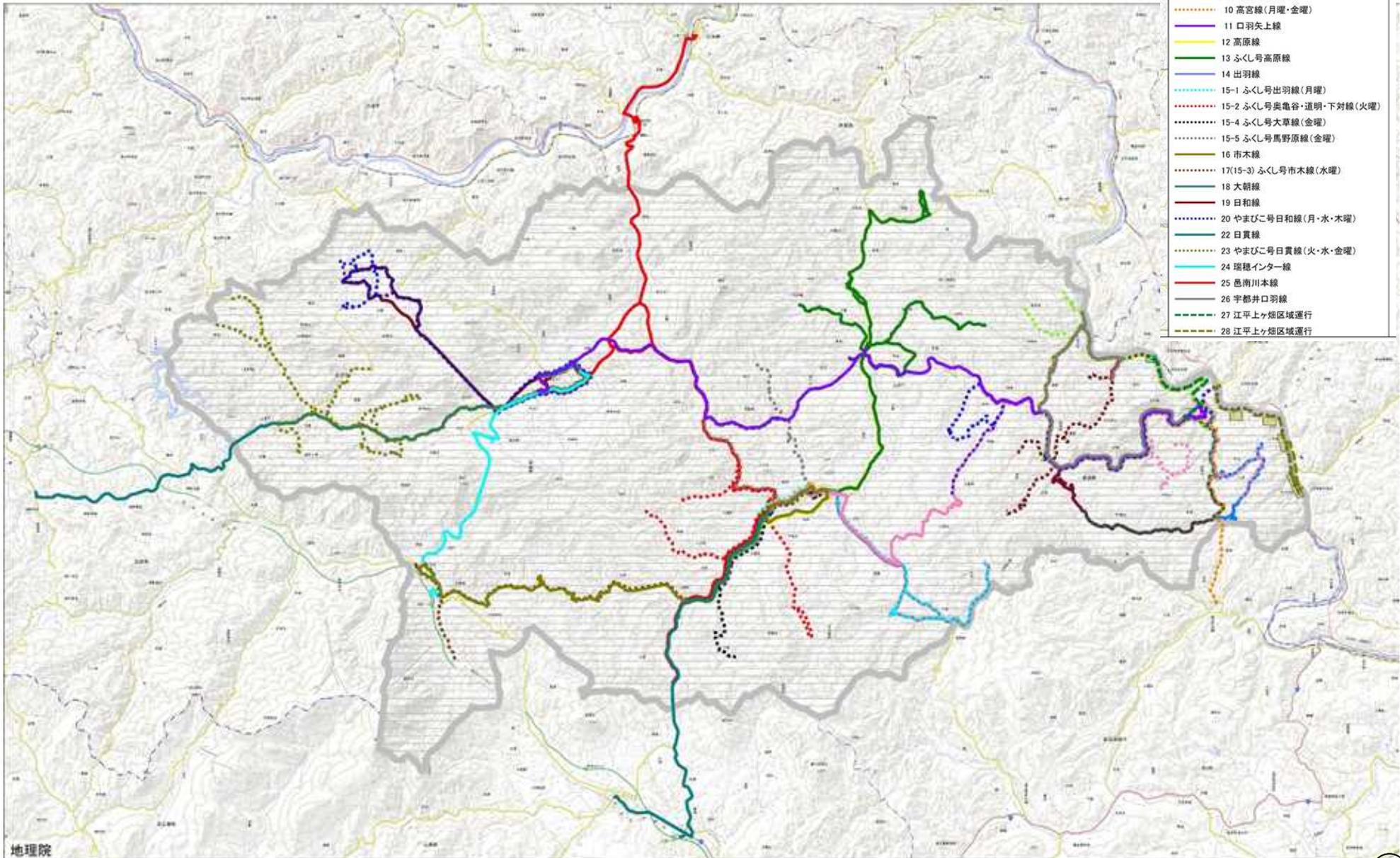
目標・効果達成状況

- ・備北交通作木線①: (目標) 1便あたり4.0人以上としていたが、実績7.1人以上で上回った。
(効果) 沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れた。
- ・備北交通作木線②: (目標) 1便あたり3.0人以上としていたが、実績4.9人以上で上回った。
(効果) 沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れた。
- ・宇都井口羽線: (目標) 1便あたり1.0以上としていたが、実績は0.2人と目標を下回った。
(効果) 沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れた。
- 引城区域行: (目標) 年間104人以上としていたが、実績は105人と目標と同程度だった。
(効果) 沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れた。
- ・江平上ヶ畑区域運行: (目標) 年間208人以上としていたが、利用が無く、目標を大幅に下回った。
(効果) 期間を通じて利用が無く、効果が上がらなかった。

事業の今後の改善点

- ・備北交通作木線①: 目標を上回った。引き続き、沿線市町、関係団体と連携し、利用促進を図る。
- ・備北交通作木線②: 目標を上回った。引き続き、沿線市町、関係団体と連携し、利用促進を図る。
- ・宇都井口羽線: 地域への意見聴取や利用者ニーズ調査を実施し、運行の見直しを行う。
- ・引城区域運行: 地域への意見聴取や利用者ニーズ調査を実施し、運行の見直しを行う。
- ・江平上ヶ畑区域運行: 地域への意見聴取や利用者ニーズ調査を実施し、運行の見直しを行う。

交通体系図 別紙



地理院

運行系統図 別紙

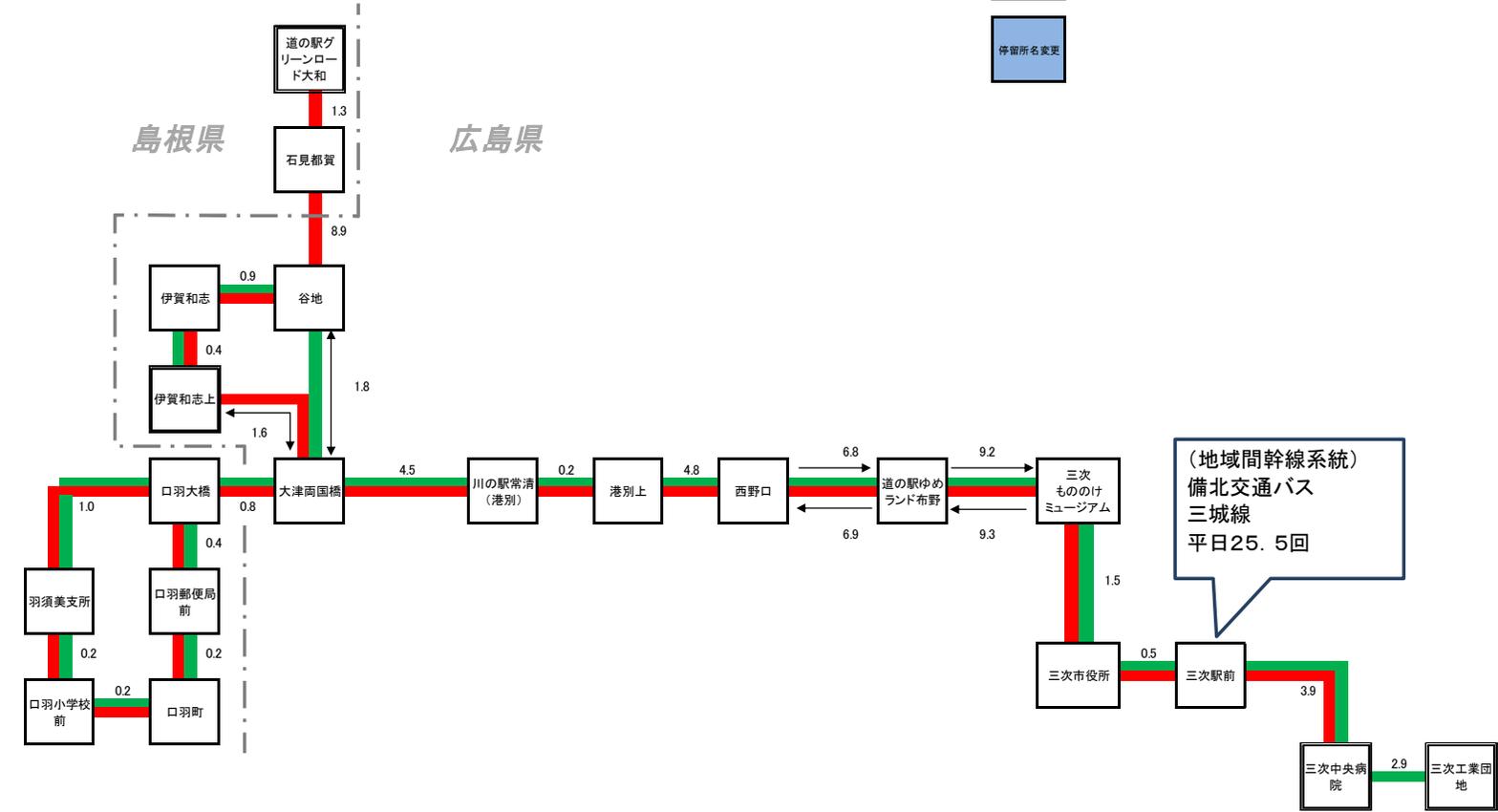
系統名 備北交通作木線
運行形態 4条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数 2系統(道の駅GR大和起点・伊賀和志上起点)あり。道の駅GR大和2便、伊賀和志上起点3便(平日は1便)※1/1、1/2を除く
運賃 1乗車200円

運行系統図 (作木線) 平成31年4月26日現在

系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
900-32	伊賀和志上	谷地・羽須美支所・布野・三次駅前	三次工業団地	平日 41.0 土曜 41.2	3.0	1.0	1.0
900-42	道の駅グリーンロード大和	伊賀和志・羽須美支所・布野・三次駅前	三次中央病院	平日 48.1 土曜 48.3	2.0	2.0	2.0

※ 道の駅グリーンロード大和～作木別までフリー乗降区間

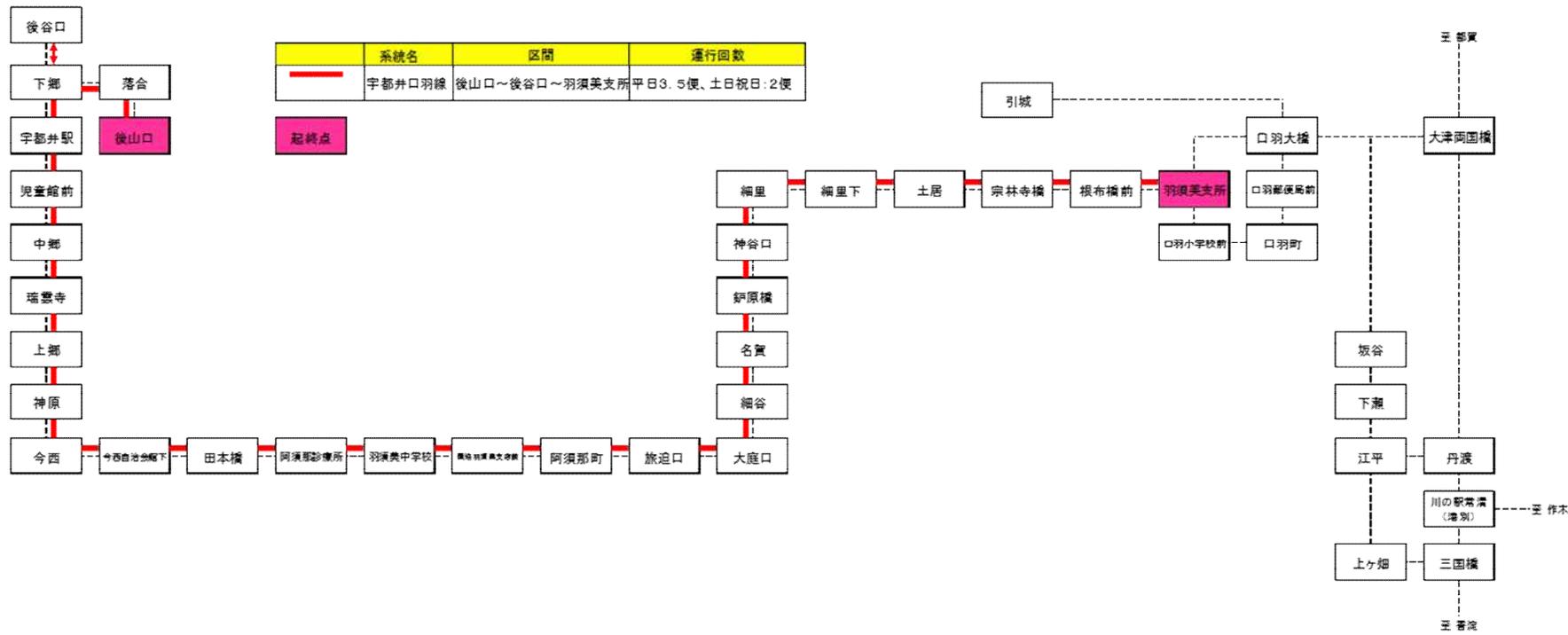
-
 起終点
-
 既設停留所
-
 新設停留所
-
 停留所名変更



運行系統図 別紙

系統名 宇都井口羽線
 運行形態 市町村運営有償運送(定期路線運行)
 運行日・便数 月～金:3便、土日祝:2便
 運賃 1乗車200円

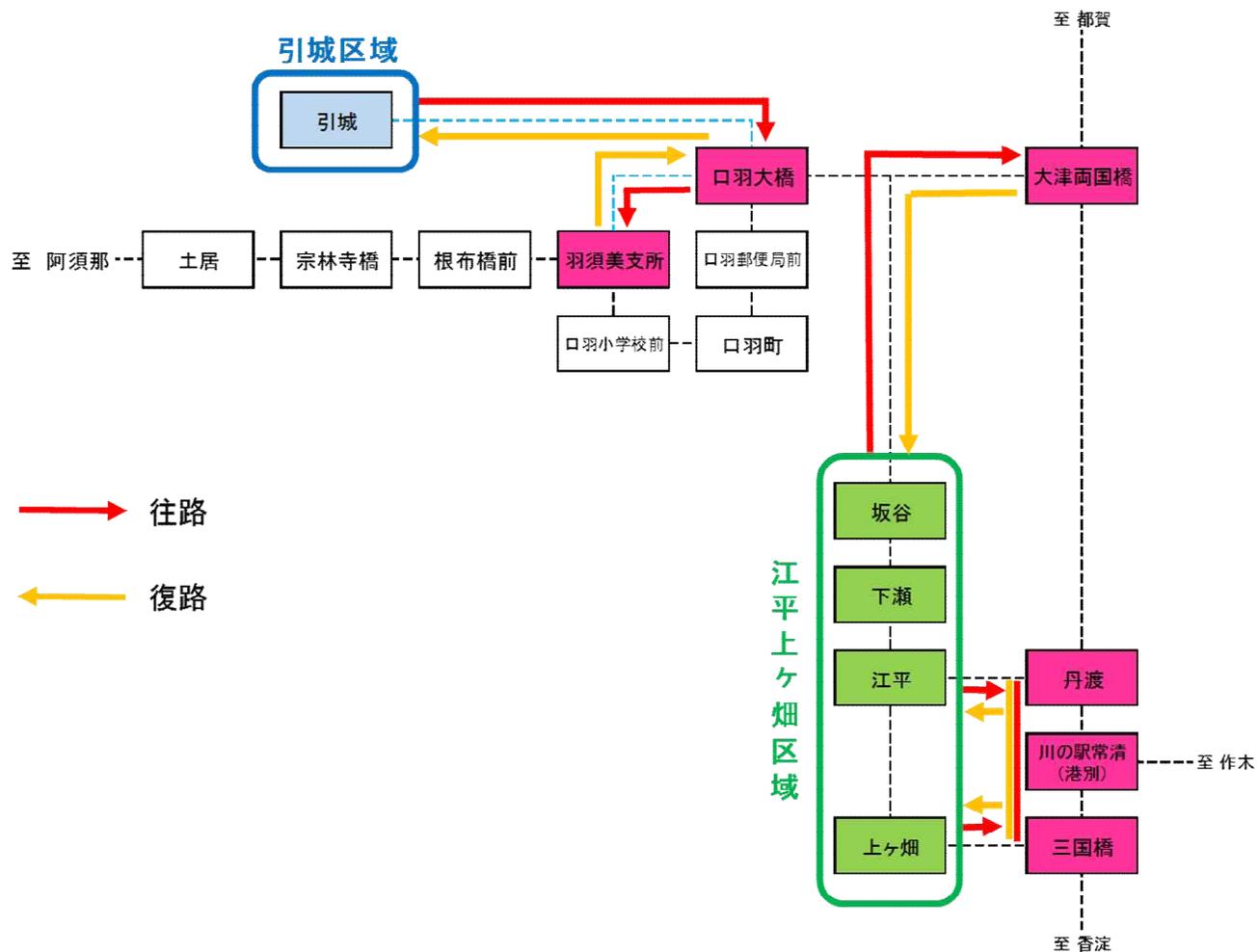
運行系統図(宇都井口羽線) H31.4.1現在



運行系統図 別紙

系統名	引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行
運行形態	市町村運営有償運送(区域デマンド運行)
運行日・便数	毎日
運賃	1乗車200円

運行系統図(引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行) H31.4.1現在



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 川本町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



川本町の概要

- ・人口 3,442人(平成27年10月現在)
- ・面積 106.43km²

交通会議の構成員

川本町 島根運輸支局 島根県 石見交通(株) 大和観光(株)
邑智自動車(有) 島根県旅客自動車協会 自治会連合会長
島根県交通運輸産業労働組合協議会 川本町教育課

概 要

川本町は、島根県のほぼ中央に位置しており、人口減少と少子高齢化が進行する典型的な過疎地域である。町内の公共交通は、スクールバスとデマンド型乗合タクシーを運行しており、運転が難しい高齢者や学生の町内移動の手段を確保している。また、近隣市町とのアクセスを確保するため、平成30年3月をもって廃止されたJR三江線に代わる新たな公共交通として路線バスの運行が行われており、双方を安定的に維持することによって交通弱者の生活交通の確保を図る。

協議会の主な取り組み

- ・地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
- ・三江線代替交通(路線バス)などの運行計画及び運賃・料金等の策定
- ・その他、地域のニーズに即した適切な公共交通運営方法等の検討

協議会における検討

- 協議会の開催状況 3回開催
- ・第1回(2月26日)利用促進策に伴う特例措置について
 - ・第2回(6月28日)確保維持改善計画を協議
 - ・第3回(8月21日)川本美郷線障害者割引等について

定量的な目標・効果

川本美郷線 系統2(上野～石見川本)
(目標)・1便当たり利用者数を4人以上とする(昨年度実績4.1人)
(効果)・高齢者等の買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を確保できる
・島根中央高校及び邑智中学校に通学する生徒の通学手段を確保できる

川本美郷線 系統6(石見川本～浜原駅前)
(目標)・1便当たり利用者数を4人以上とする(昨年度実績4.5人)
(効果)・高齢者等の買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を確保できる
・島根中央高校及び邑智中学校に通学する生徒の通学手段を確保できる

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・沿線自治体や運行事業者と連携し、利用状況を観察しながら、ダイヤ調整等により利便性向上を図った。

実施した利用促進策

・バスマップ、時刻表を作成し、配布を行った。
・島根中央高校生の通学に係るバス定期券の全額補助を実施した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・利用状況を鑑み、令和2年4月よりダイヤ改正を行う予定にしている。

地域住民の意見の反映

・令和元年7月2日(火)に行った三江線代替交通の乗降調査から出た意見をもとにダイヤの改正を計画した。

事業実施の適切性

- ・川本美郷線 系統2(上野～石見川本):計画に位置づけられた事業は適切に実施された。
- ・川本美郷線 系統6(石見川本～浜原駅前):計画に位置づけられた事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- ・川本美郷線 系統2(上野～石見川本)
 - (目標)1便当たりの利用者数は7.9人だったため、目標としていた利用者数4.0人以上を達成した。
 - (効果)高校生の部活動移動手段や、買い物、通院などの日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。
- ・川本美郷線 系統6(石見川本～浜原駅前)
 - (目標)1便当たりの利用者数は9.8人だったため、目標としていた利用者数4.0人以上を達成した。
 - (効果)高校生の通学や、買い物、通院などの日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。

事業の今後の改善点

- ・川本美郷線 系統2(上野～石見川本)
 - 令和2年度より新ダイヤとなることを鑑み、事業者と沿線自治体と連携して利用状況を引き続き観察する。また、未実施だった学生へのモビリティマネジメント事業を実施する
- ・川本美郷線 系統6(石見川本～浜原駅前)
 - 令和2年度より新ダイヤとなることを鑑み、事業者と沿線自治体と連携して利用状況を引き続き観察する。また、未実施だった学生へのモビリティマネジメント事業を実施する。

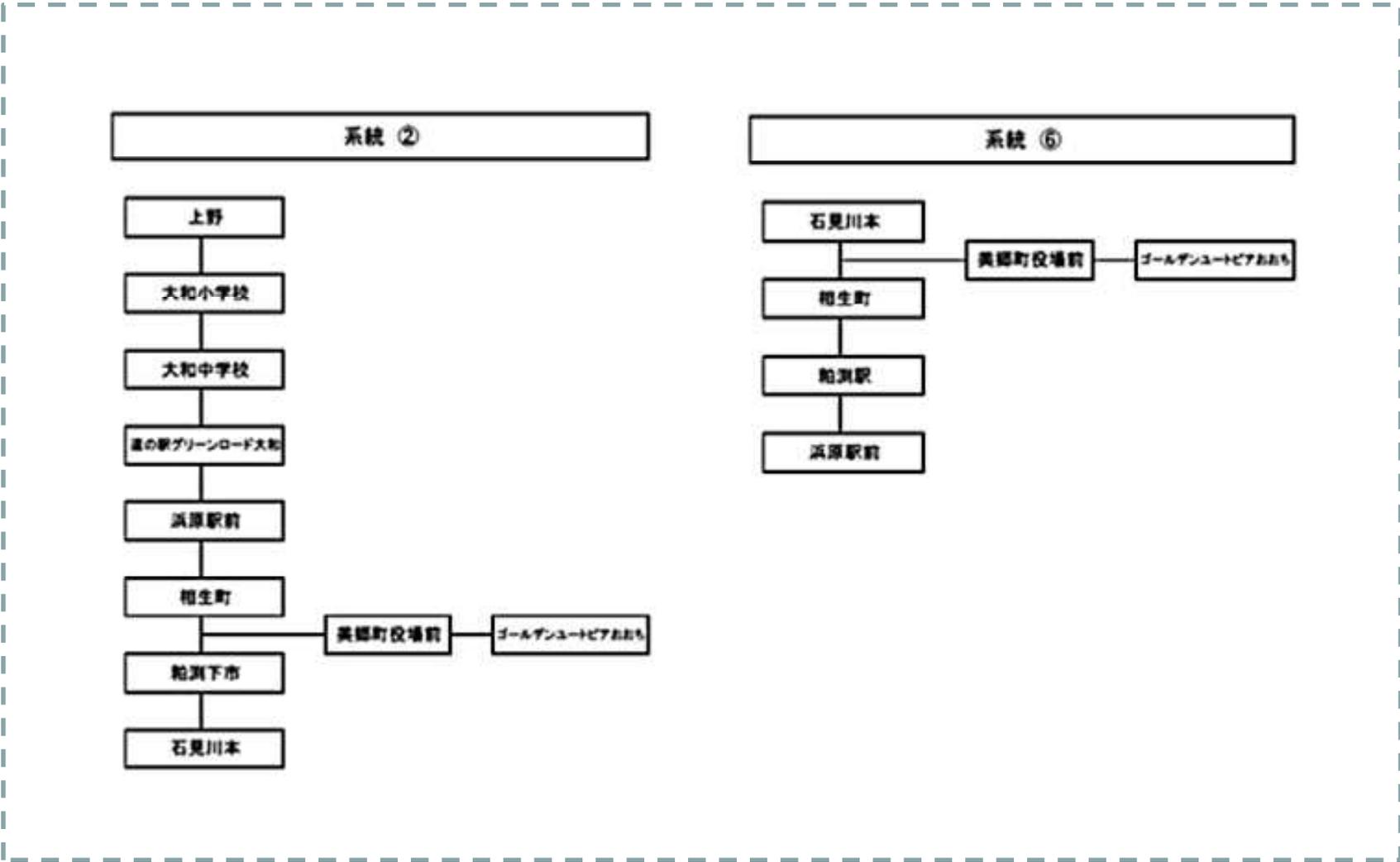
交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

運行形態(4条路線、市町村運営有償運送、過疎地有償運送の別)
 (乗合バス型(定期)(不定期)、区域デマンド型の別)、
 運行日、1日の便数、運賃について記入願います。

系統名	川本美郷線 系統2・系統6	
運行形態	定時運行	
運行日・便数	系統2: 平日1便、土日祝3便	系統6: 平日5便
運賃	系統2: 160円～1,320円	系統6: 160円～740円



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 美郷町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



美郷町の概要

- ・平成16年10月に1町1村が合併
- ・人口 4,900人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 282.92km²

協議会(or交通会議)の構成員

島根県 美郷町 島根運輸支局 川本警察署
 美郷町教育委員会 石見交通(株) 大和観光(株) 駅トタクシー(有)
 備北交通(株) おおちハイヤー 島根県旅客自動車協会
 島根県交通運輸産業労働組合協議会 美郷町連合婦人会
 美郷町連合自治協議会 美郷町老人クラブ連合会
 NPO法人別府安心ネット (株)バイタルリード

概 要

美郷町は平成16年に邑智町と大和村が合併し、行政範囲が広域となった。合併後は民間バス路線の撤退により市町村有償運送によるバス路線維持、高齢者の移動手段の確保のためのデマンド型乗合タクシーの導入を行ってきたが、平成30年4月から、三江線代替交通の運行を開始している。現在の公共交通の状況は、町外への移動として民間路線バス4路線、飯南町営バス1路線が運行している。町内移動として町営バス1路線、デマンド型乗合タクシー3路線が運行している。移動のニーズである通学、通院、買物、通勤に配慮し、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指した事業に取り組んでいる。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるデマンドタクシーの導入
- ・公共交通結節点における待合所などの環境整備
- ・低床バス利用導入によるバリアフリー化
- ・バス路線利用促進のための運賃助成
- ・令和2年度に向けてのダイヤ改正、運行方法の検討
- ・公共交通空白地域における有償運送運営補助

協議会における検討

協議会の開催状況 4回開催

- ・第3回(H31.1.8)平成30～32年度美郷町地域内フィーダー系統確保維持改善計画の事業評価他 合意
- ・第4回(H31.3.11)生活交通改善事業計画案 福祉タクシー導入
書面審議 合意
- ・第1回(R1.6.28)令和2～4年度美郷町地域内フィーダー系統確保維持改善計画案 他 書面審議 合意
- ・第2回(R1.8.22)川本美郷線全区間フリー乗降開始案 備北交通増税に伴う運賃改定案
書面審議 合意

定量的な目標・効果

- 川本美郷線(系統2 上野～石見川本) : (目標)1便あたりの利用者数を4.0人以上とする。
(効果)小中学生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要不可欠な移動手段を確保できる。
- 川本美郷線(系統3 上野～GUおおち) : (目標)1便あたりの利用者数を3.0人以上とする。
(効果)小中学生、高校生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要不可欠な移動手段を確保できる。
- 川本美郷線(系統6 石見川本～浜原駅前) : (目標)1便あたりの利用者数を4.0人以上とする。
(効果)高校生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要不可欠な移動手段を確保できる。
- 明塚線(系統8 区域運行) : (目標)1便あたりの乗車人数を2人とする。
(効果)三江線の代替交通としての役割を担い、自宅から目的地までドアツードア運行により利便性が向上。
- 作木線(系統9 GR大和～三次中央病院) : (目標)1便あたりの利用者数を3.0人以上とする。
(効果)三次市中心部への移動支援, 通勤・通学・通院, 買い物等の利用促進

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・バスの乗り方教室については未実施。老人会、自治会等に向けた教室についても働きかけができていない。
- ・通勤者に配慮したダイヤ設定について検討、川本美郷線(系統2, 3, 6)について令和2年度から新ダイヤでの運行とする。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・利用状況を鑑み、川本美郷線の2・3・6系統については令和2年4月よりダイヤ改正を実施予定。

実施した利用促進策

- ・バス路線(町内区間)を、200円で乗車できるよう運賃助成。
- ・デマンド型乗合タクシーのチラシを対象地域に配布した。
- ・デマンド型乗合タクシーについては個別に利用者に状況を聞き取り、個別に問合せのある未利用者については時刻表やチラシを郵送し、利用啓発に努めた。
- ・総務課実施の免許返納者支援事業と併せ、バス・タクシーの利用啓発に努めた。

地域住民の意見の反映

- ・明塚線(系統8、区域運行)について、地域における聞き取りを実施。令和2年度からより利便性が高く、町負担の少ないタクシー利用助成に切り替えを図る。
- ・事業者との観察状況のやりとりや8月に実施した三江線代替交通の乗降調査から出た意見をもとにバスダイヤの改正を計画した。

美郷町地域公共交通協議会 事業の評価

事業実施の適切性

全ての路線、区域において、運行事業者並びに関係団体協力のもと、計画どおり事業は適切に実施されている。未実施である学生に対するモビリティマネジメントについては要望の呼びかけを行ったが、現状の学校行事以外に、新たな取組として時間を取ることは困難であるとの回答を得たため、未実施となった。

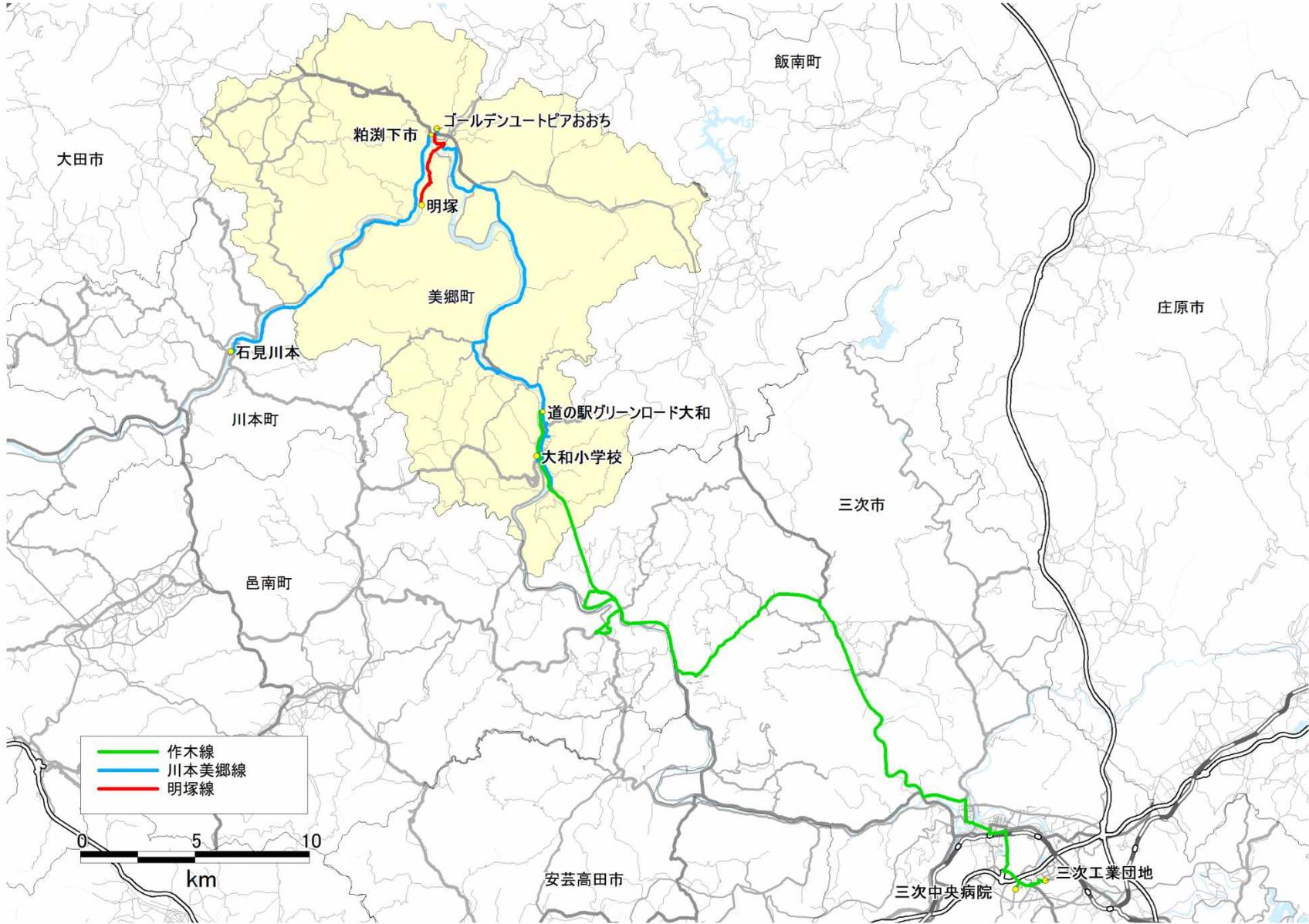
目標・効果達成状況

- 川本美郷線(系統2 上野～石見川本) : (目標)1便あたりの利用者数7.9人、目標4.0人以上を上回った。
(効果)小中学生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保できた。
- 川本美郷線(系統3 上野～GUおおち) : (目標)1便あたりの利用者数6.2人、目標3.0人以上を上回った。
(効果)小中学生、高校生の通学や、買物、通院、通勤などの日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保できた。
- 川本美郷線(系統6 石見川本～浜原駅前) : (目標)1便あたりの利用者数9.8人、目標4.0人以上を上回った。
(効果)高校生の通学や、買物、通院、通勤などの日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保できた。
- 明塚線(系統8 区域運行) : (目標)1便あたりの乗車人数1.3人、目標の2人を下回った。昨年より乗り合わせの件数は増加しているが個人の利用目的と利用時間帯が合致しないため、目標には達さなかったと考えられる。
(効果)三江線の代替交通としての役割を担い、自宅から目的地までドアツードア運行により利便性が向上した。
- 作木線(系統9 GR大和～三次中央病院) : (目標)1便あたりの利用者数4.9人、目標3.0人以上を上回った。
(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。

事業の今後の改善点

- ・川本美郷線(系統2・3・6)については令和2年4月から新ダイヤ運行、バス停再編を検討中。利用の状況については引き続き事業者と連携し、観察を継続する。未実施となっている住民向けバスの乗り方教室、学生向けモビリティマネジメントを実施する。
- ・デマンド型乗合タクシー明塚線(系統8)については令和2年4月からタクシー利用助成事業に切り替えを検討中。
- ・作木線(系統9)については利用状況を観察するとともに、沿線自治体や運行事業者と連携しながら、必要に応じてダイヤ調整等による利便性向上を図る。
- ・公共交通運賃助成事業(町内区間一律200円乗降、学生無料)は全路線において継続とする。

交通体系図 別紙

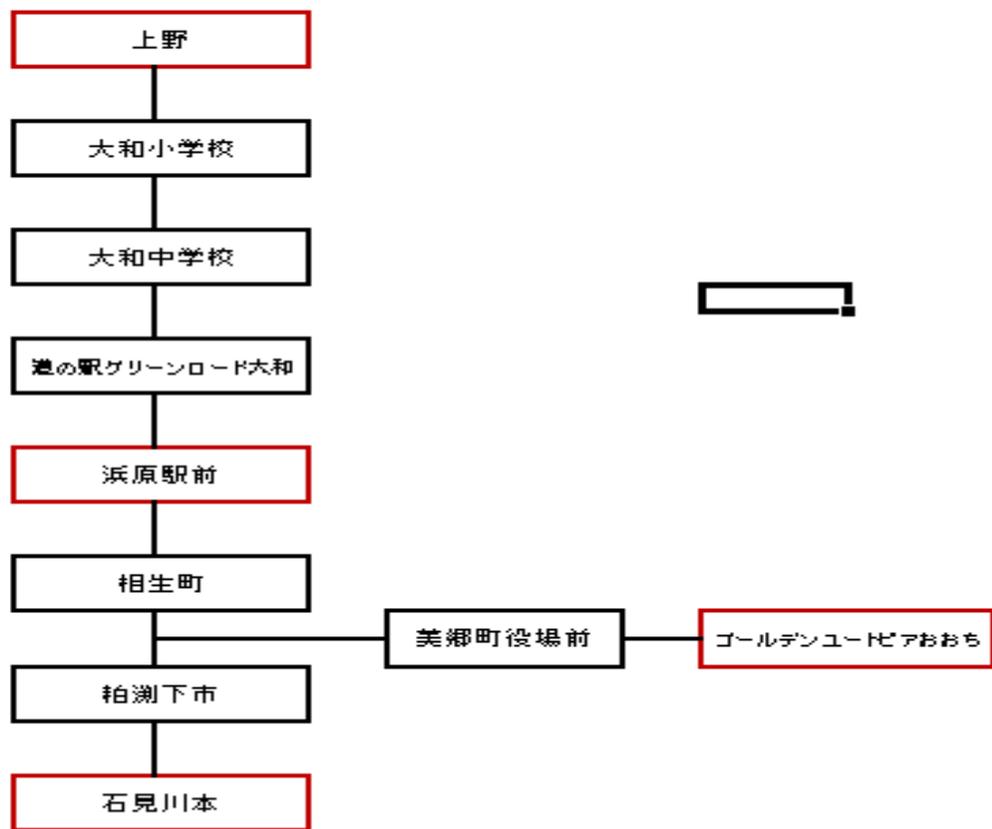


運行系統図 別紙

運行形態(4条路線、市町村運営有償運送、過疎地有償運送の別)
 (乗合バス型(定期)(不定期)、区域デマンド型の別)、
 運行日、1日の便数、運賃について記入願います。

系統名	系統2 川本美郷線(上野～石見川本)
運行形態	4条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数	毎日運行(平日1往復 土日祝日3往復)
運賃	対キロ区間制 (160円～1320円)

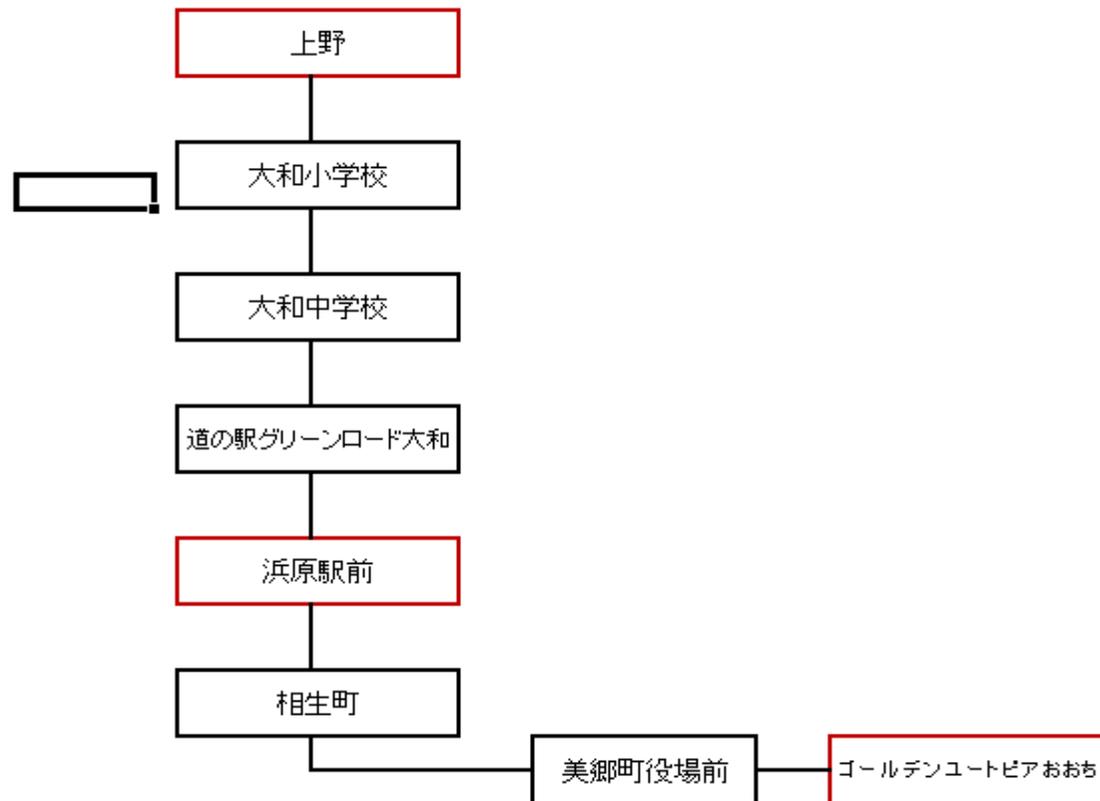
大和観光川本美郷線 運行系統図 ②



運行系統図 別紙

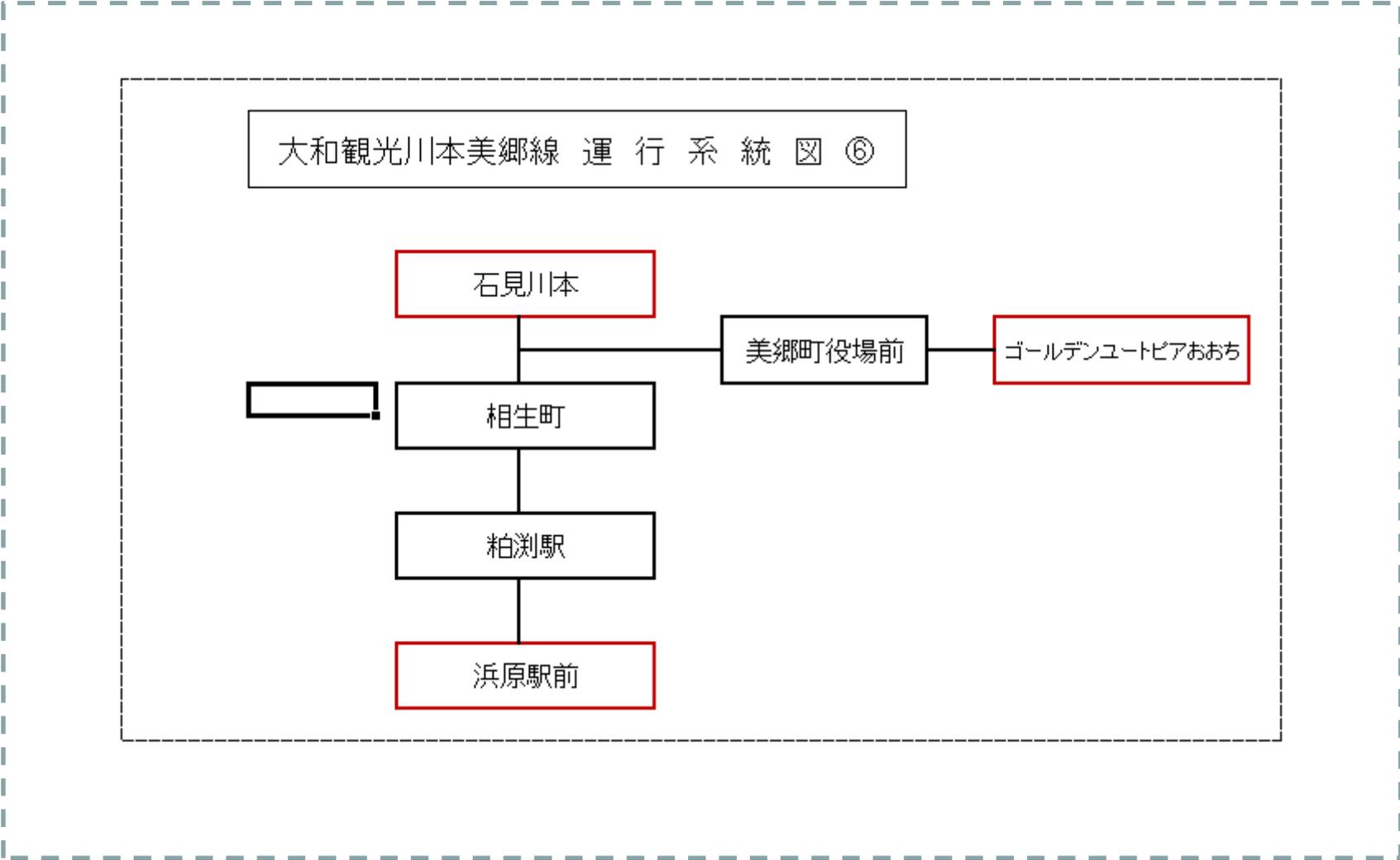
系統名	系統3 川本美郷線(上野～ゴールデンユートピアおおち)
運行形態	4条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数	毎日運行(平日7.5往復)
運賃	対キロ区間制(160円～1320円)

大和観光川本美郷線 運行系統図 ③



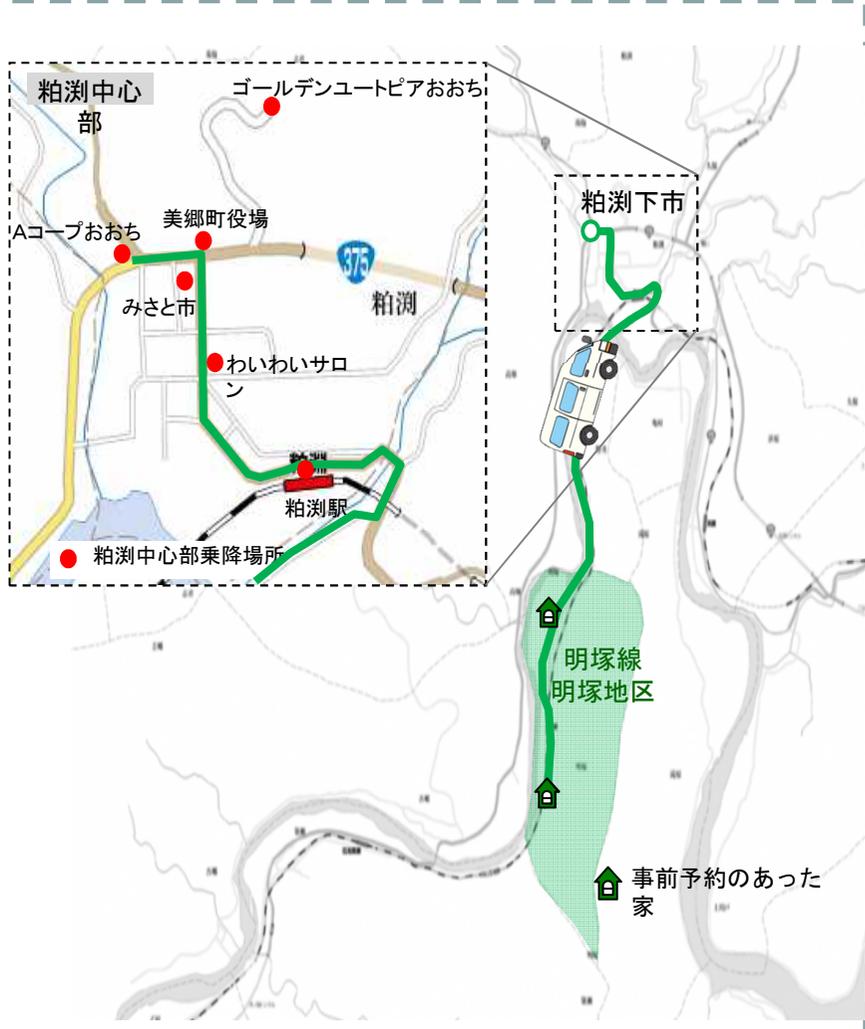
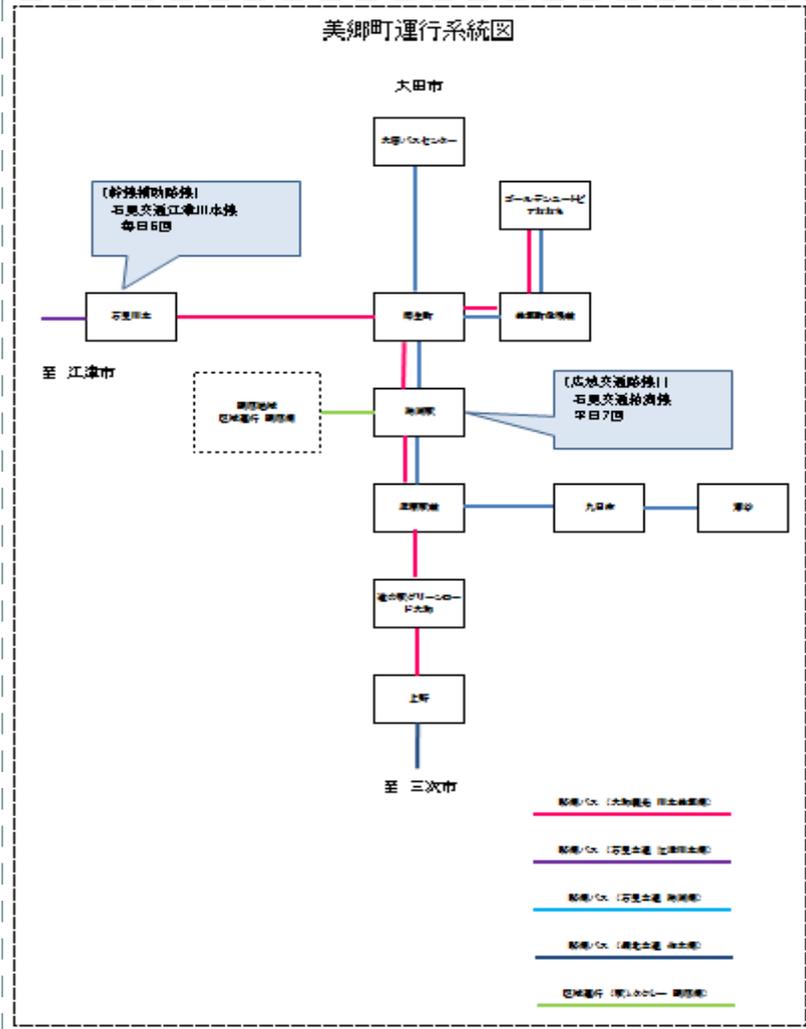
運行系統図 別紙

系統名	系統6 川本美郷線(石見川本～浜原駅前)
運行形態	4条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数	毎日運行(平日5往復)
運賃	対キロ区間制(160円～1320円)



運行系統図 別紙

系統名	系統8 明塚線(明塚地域～粕淵地域)
運行形態	区域デマンド型
運行日・便数	毎日運行(平日2往復 予約時のみ運行)
運賃	1乗車400円



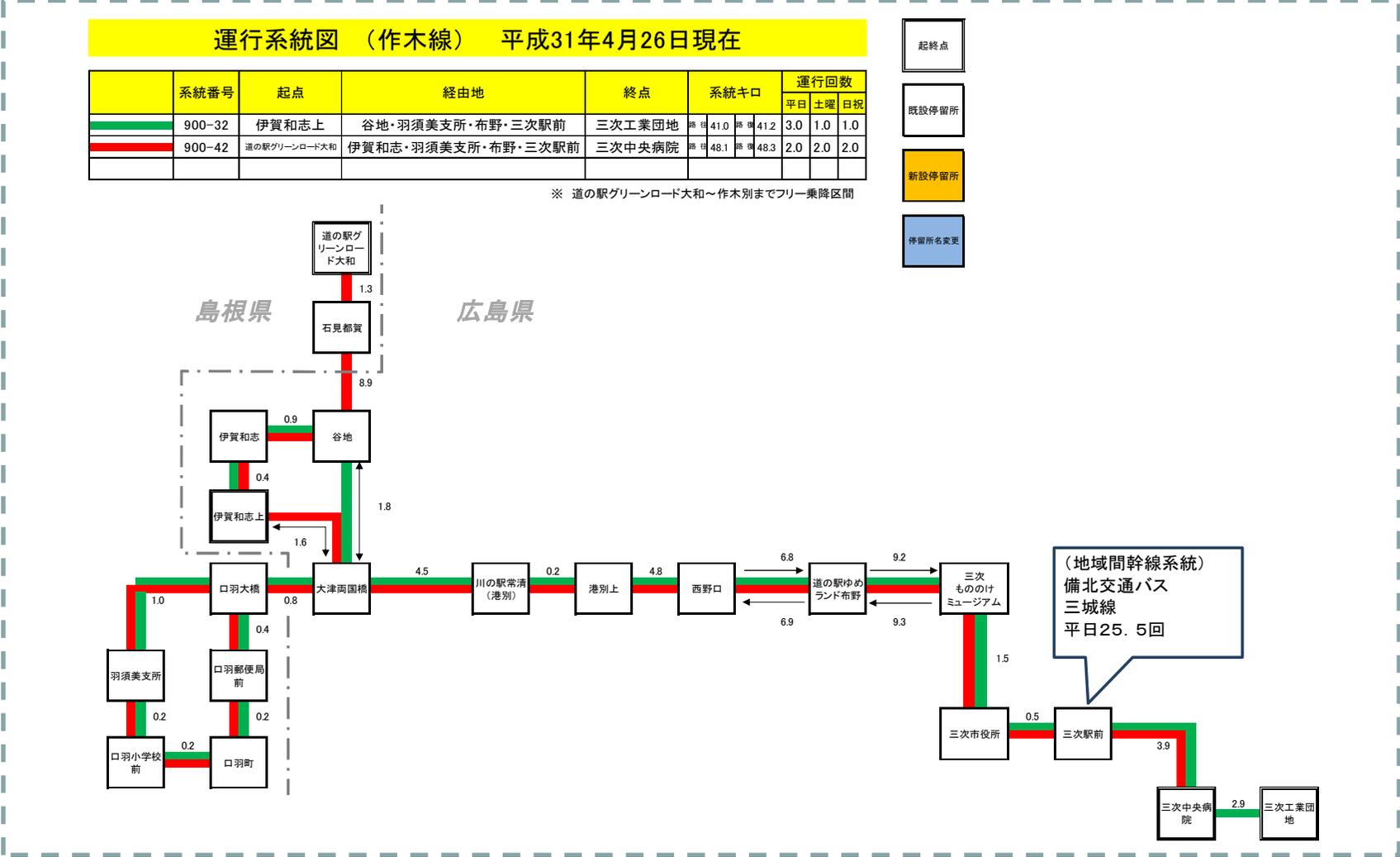
運行系統図 別紙

系統名 作木線
運行形態 4条路線・乗合バス型（定期）
運行日・便数 2系統（道の駅GR大和起点・伊賀和志上起点）あり。道の駅グリーンロード大和起点2便，伊賀和志上起点3便（月～金は1便）※1/1, 1/2を除く
運賃 対キロ区間制（160円～1350円）

運行系統図（作木線） 平成31年4月26日現在

系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
900-32	伊賀和志上	谷地・羽須美支所・布野・三次駅前	三次工業団地	平日 41.0 土曜 41.2	3.0	1.0	1.0
900-42	道の駅グリーンロード大和	伊賀和志・羽須美支所・布野・三次駅前	三次中央病院	平日 48.1 土曜 48.3	2.0	2.0	2.0

※ 道の駅グリーンロード大和～作木別までフリー乗降区間



- 起終点
- 既設停留所
- 新設停留所
- 停留所名変更

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 津山市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

津山市の概要

- ・平成17年2月に1市3町1村が合併
- ・人口 103,746人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 506.36km²

津山市地域公共交通会議の構成員

学識経験者、地域住民の代表、中鉄北部バス(株)、JR西日本(株)、岡山県タクシー協会津山支部、事業者労組、津山警察署、津山市、岡山県、岡山運輸支局

概要

津山市では、不採算路線のバス廃止の可能性の増大、合併前に旧市町村がそれぞれ独自に行っていた路線の混在と不均衡、周辺市町村からの多数の乗り入れ路線のわかりにくさ、また、住民ニーズの多様化に伴うコミュニティバスの運行委託による自治体の負担増大など様々な問題が平行して混在していた。

これらの問題を改善すべく、平成22年3月に「津山市地域公共交通総合連携計画」を策定した。この計画では、整理・是正により効率的な公共交通体系に再編を実施、公共交通の利便性向上と利用促進により、維持継続出来る地域公共交通体系づくりを目的とした。利用者が減少する中、事業者収支の逼迫により、行政からの補助により維持している状況であったが、将来的にも継続可能な公共交通体を維持していくために、地域内フィーダー系統確保維持事業を活用した市内の地域公共交通の維持継続に取り組んだ。

平成22年10月に加茂支所線、勝北支所線、(奥津川)勝北支所線、東循環線、平成23年12月から小循環線、平成24年10月から阿波交通空白地有償運送の運行を開始し、平成25年4月には西循環線の運行と、東循環線等の改正を実施した。

平成29年3月には「津山市地域公共交通網形成計画」を策定。3つの基本方針を定め「①みんなに『やさしい』『持続可能』な公共交通」として、引き続き路線の維持継続を目的とした事業を実施。あわせて、「②『まちづくり』と『にぎわい』を進める公共交通」、「③『交流』と『にぎわい』を創り出せる公共交通」では、「まちづくり」や「交流」の観点からの公共交通の利便性向上や利用促進事業を実施している。引き続き地域の状況の把握と、実施内容の評価検証を実施し、必要な改善を行いながら、利用しやすい交通体系の構築を進め、地域内フィーダー路線の運行維持と利用の促進を進めていく。

協議会の主な取り組み

- ・効率的運行体系構築、競合路線の解消等
- ・公共交通結節点における停留所整備
- ・わかりやすい情報案内の提供
(バス電光掲示板、バスロケーションなど)
- ・交通空白地へのフィーダー交通の導入
- ・利用者の意見に基づく経路変更
(東循環線のイオン津山店バス停の変更、小循環線の津山駅南への延伸、西循環線の鏡野町延伸など)
- ・公有民営型による車両更新(東循環線)
- ・公共交通空白地の小型乗合交通導入 検討

協議会における検討

協議会の開催状況 (合計8回)

- ・平成30年11月20日開催 路線バス正月運休について(書面審議)
- ・平成30年12月21日開催 H30年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価 他2件協議
- ・平成31年2月12日開催 加茂地域路線バス 経路・時刻変更(書面審議)
- ・平成31年3月14日開催 小型乗合交通について 他2件協議
- ・令和元年6月6日開催 R2年度地域公共交通確保維持改善計画、小型乗合交通について 他9件協議
- ・令和元年8月2日開催 阿波交通空白地有償運送の料金改定について審議(書面審議)
- ・令和元年8月26日開催 小型乗合交通について協議(分科会)
- ・令和元年9月10日開催 かめっちバスの経路変更について(書面審議)
- ※ その他に公共交通にかかる報告案件(時刻改正など)を書面報告により実施

定量的な目標・効果

運行補助	<p>(目標) 中鉄北部バス株式会社によるフィーダー路線(系統(1)~(7)) について、系統(1)はR元路線利用者9,660人(H29対比8%増) 系統(2)~(7)はR元路線利用者を、H29利用者同等に維持。</p> <p>(効果) 当該路線を維持することにより公共交通空白地域の拡大を抑制、高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。通学手段が確保されることにより、送迎の負担軽減及び自動車利用の抑制が図れる。</p>
公有民営車 両更新補助	<p>(目標) 低床小型バス車両3台購入(系統(7))</p> <p>(効果) 系統(7)は、人口密集地、主要施設を結ぶ利用者の多いコミュニティバス路線であり、これを維持することにより日常生活に必要な移動手段が確保される。幹線系統とのネットワークを更に強化し、外出促進・地域活性化・観光促進につながる。</p>

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

循環線だけでなく、接続する幹線路線やその他枝線についても、乗降調査などを実施し、乗り継ぎの状況や利用目的、利用者ニーズの把握にあたっている。また、鏡野町との共同事業による西循環線の鏡野町延伸状況を、毎日単位で把握し、検証実施した。

実施した利用促進策

- ・H30年11月 市内商店街でのフリーマーケット会場にて啓発活動
- ・H31年4月 市内高校向け「帰宅用バス時刻表」の配布。
- ・R元年5月 希望町内会にて「バス乗り方教室」の開催。
- ・R元年6月 公有民営型 車両更新のお披露目式、利用啓発を実施
- ・R元年8月 市内図書館にて、「バス・タクシーの現在展」を開催。併せて岡山県バス協会協力による幼稚園・保育園児による「バス塗り絵」展示も実施。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

さらなる接続の改善、利用促進に向けて、循環線だけでなく、接続する幹線路線やその他枝線についても、乗降調査も行い、他の循環系統との乗り継ぎのニーズなど広域的な実態を検証している。

また、利用者が多いバス停や施設に「バス電光掲示板」を拡充し、利便性の向上を図るとともに、「バス電光掲示板」に、適宜イベント情報などの掲載を行い、バス利用促進に努めた。

1日フリー乗車券の販売も、利用周知が浸透しつつあり、引き続き、販売を実施していく。

地域住民の意見の反映

- ・H27年10月開始、「津山市バス利便性向上及び利用促進事業」で、東循環線車内、バス停等において利用ニーズの聞き取り調査。
- ・H28年9月~11月に「網形成計画」市民アンケート、事業者ヒアリング実施。
- ・H29年6月に幹線も含めた市内路線の乗降調査を実施。
- ・H29年11月の啓発イベントにて、公共交通意識調査を実施。
- ・H29年12月に「津山・鏡野間バス連携事業」として、津山市、鏡野町にて、OD的手法を用いたアンケート調査を実施。(広域連携事業)
- ・H30年4月に幹線なども含めた市内路線の乗降調査を実施。
- ・H30年10月、H31年2月に「西循環線」で、乗込による動態調査を実施。
- ・H30年11月~R元年9月「西循環線」で詳細乗降調査を実施。
- ・R元年6月に幹線も含めた市内路線の乗降調査を実施。
- ・R元年10月に、地域住民から要望に応え、加茂支所線、勝北支所線、(奥津川)勝北支所線の運行経路を変更。

事業実施の適切性

すべての路線において、計画どおり実施された。

西循環線、マルナカ西循環線：

旧津山市西部地区の基幹となる路線で、久米地域からの接続路線である。鏡野町間の移動ニーズに対応するため、西循環線の鏡野町延伸を実施し、多くの利用が発生した。

小循環線：ニーズに対応し、新たに「まなびの鉄道館」「津山駅南の公共交通空白地」を新たに運行。一方で、延伸時間確保のための減便により大きく利用者減少となっていたが、周知により定常利用者は復元傾向にある。

加茂支所線、勝北支所線、同(奥津川)線：

要望・運行状況を踏まえ、ダイヤ改正・経路変更を図っているが、路線区域の人口減少が大きく影響しており、更なる利用促進や経路検討を行う必要がある。

東循環線：減少した利用者はH29年度利用者にほぼ復元した。R元年7月以降は、公有民営補助による車両更新により、利用者が増加しており、引き続き利用周知を実施していく。

阿波区域：運転手確保の課題により、利用ニーズに対応しきれず乗車実績が減少した。

目標・効果達成状況

達成・未達成の理由については別添資料を参考

西循環線	:H29年度利用者8%増 9,660人	R元年度利用者 11,990人(約24.1%増)	利用者増の目標を達成した。
マルナカ西循環線	:H29年度利用者 8,897人	R元年度利用者 9,272人(約4.2%増)	H29の利用者維持の目標を達成した。
小循環線	:H29年度利用者 6,615人	R元年度利用者 5,434人(約17.9%減)	H29の利用者維持の目標達成とはならなかった。
加茂支所線	:H29年度利用者 14,683人	R元年度利用者 12,357人(約15.8%減)	H29の利用者維持の目標達成とはならなかった。
勝北支所線	:H29年度利用者 5,553人	R元年度利用者 4,442人(約20.0%減)	H29の利用者維持の目標達成とはならなかった。
勝北支所(奥津川)線	:H29年度利用者 2,307人	R元年度利用者 2,064人(約10.5%減)	H29の利用者維持の目標達成とはならなかった。
東循環線	:H29年度利用者 84,815人	R元年度利用者 84,778人(約0.01%減)	H29の利用者維持の目標をほぼ達成した。
阿波区域	:H29年度利用者 1,124人	R元年度利用者 850人(約24.3%減)	目標1日あたり利用者3.1人/日を達成できなかった。

事業の今後の改善点

(西循環線、マルナカ西循環線)西循環線の鏡野町延伸効果により利用者が増加しているが、より広域的な利用と、幹線接続の方策を検討する。

(小循環線)延伸に伴う減便の影響からは復元傾向にあるが、観光側面の利用がすすんでいない。経路運行、時間設定を今後検討していく。

(加茂支所線、勝北支所線、同(奥津川)線)いずれの路線も、経路上人口の減少が進んでいる。利用・移動動向の調査を継続するとともに、引き続き運行経路と利用者ニーズにマッチする運行ダイヤの検討・実施を行っていく。

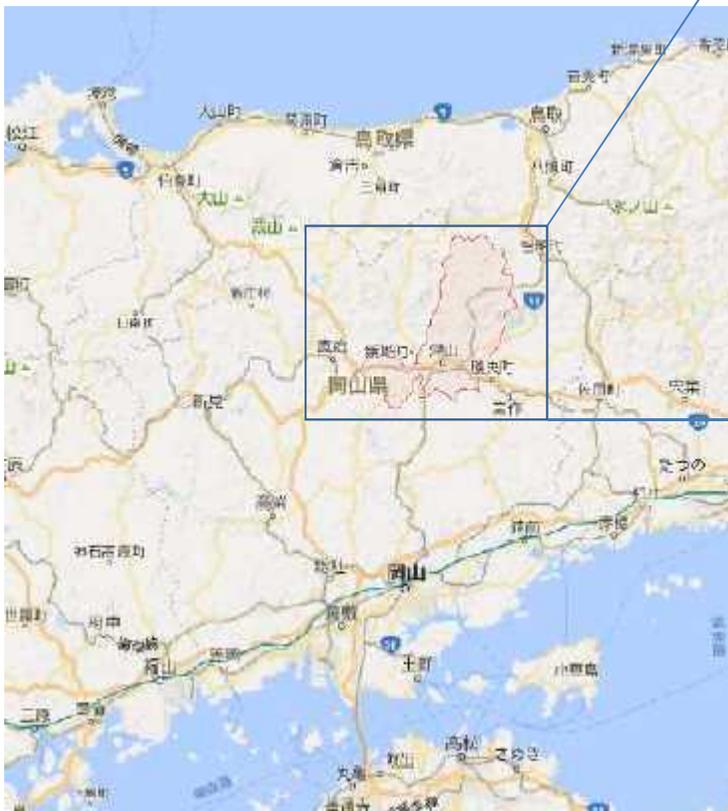
(東循環線)「公有民営補助」による低床化車両の導入により、利用者満足度も高まっており、車両更新後に新たな利用者層(通学者)も発生している。引き続き、利用周知を継続していく。

(阿波区域)運転手の高齢化がすすんでおり、後継者の育成等を検討する。また、NPO法人による実施以外の運行方式も研究していく。

全体：「津山市地域公共交通網形成計画」に基づく、「公共交通利用啓発」を引き続き実施し、利用啓発・促進・周知をすすめていく。

交通体系図 別紙

【津山市の位置】

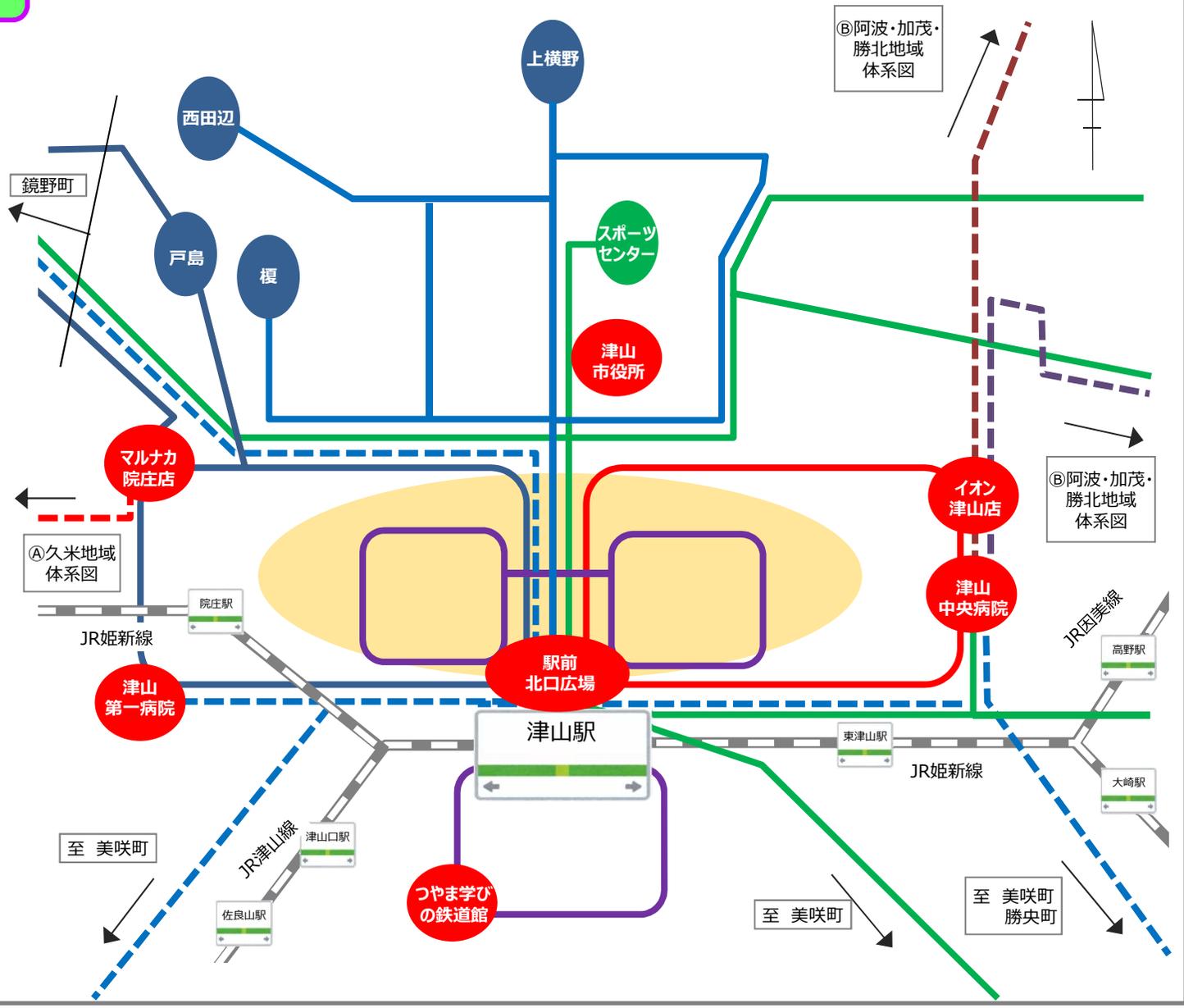


【津山市の公共交通】

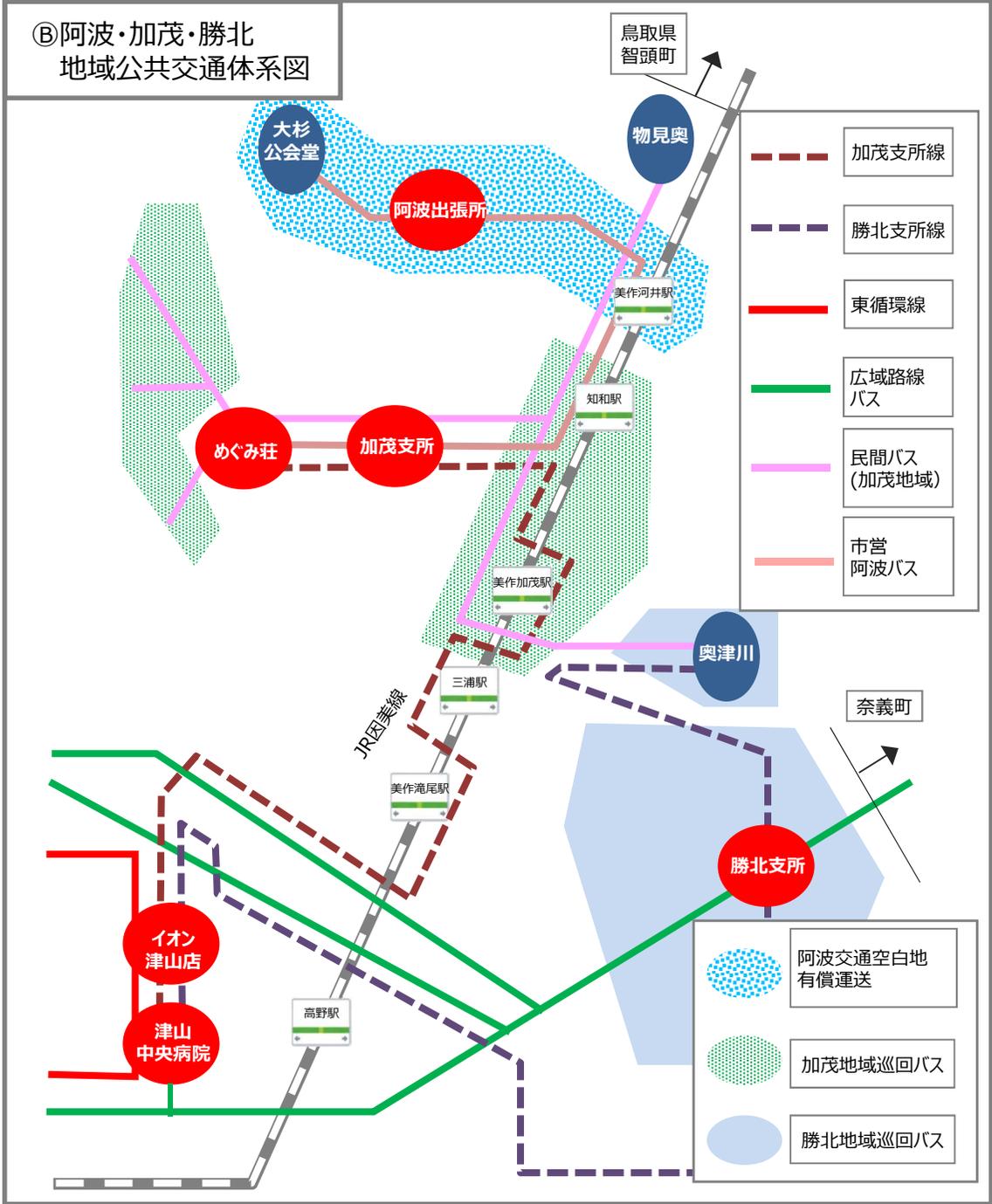
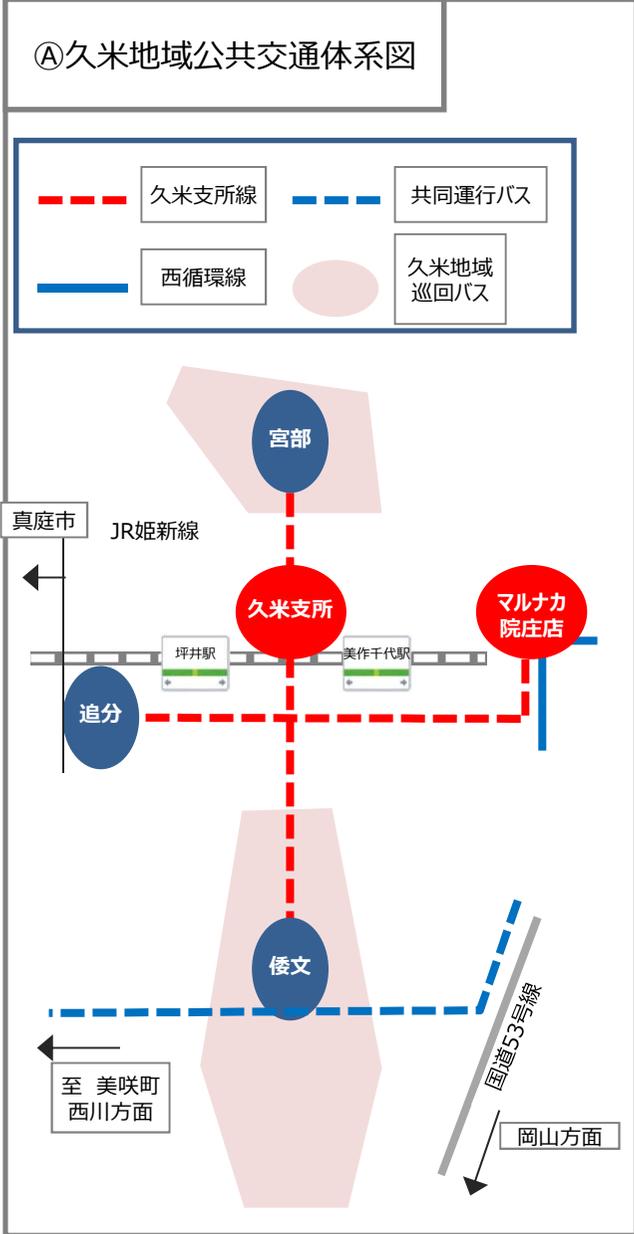
- 鉄道：JR津山線、JR因美線、JR姫新線
- 4条バス路線：中鉄北部バス、加茂観光バス 計28系統
- 市営阿波バス、地域巡回バス(有償3路線)、他自治体との共同バス(3路線)
- 交通空白地有償旅客運送(阿波地域)
- 市内タクシー事業者13社

交通体系図 別紙 2

- 東循環線
- 西循環線
- 小循環線
- - - 加茂支所線
- - - 勝北支所線
- - - 久米支所線
- - - 共同運行バス
- 広域路線バス (民間)
- 市内路線バス (民間)
- - - JR線
- 中心市街地



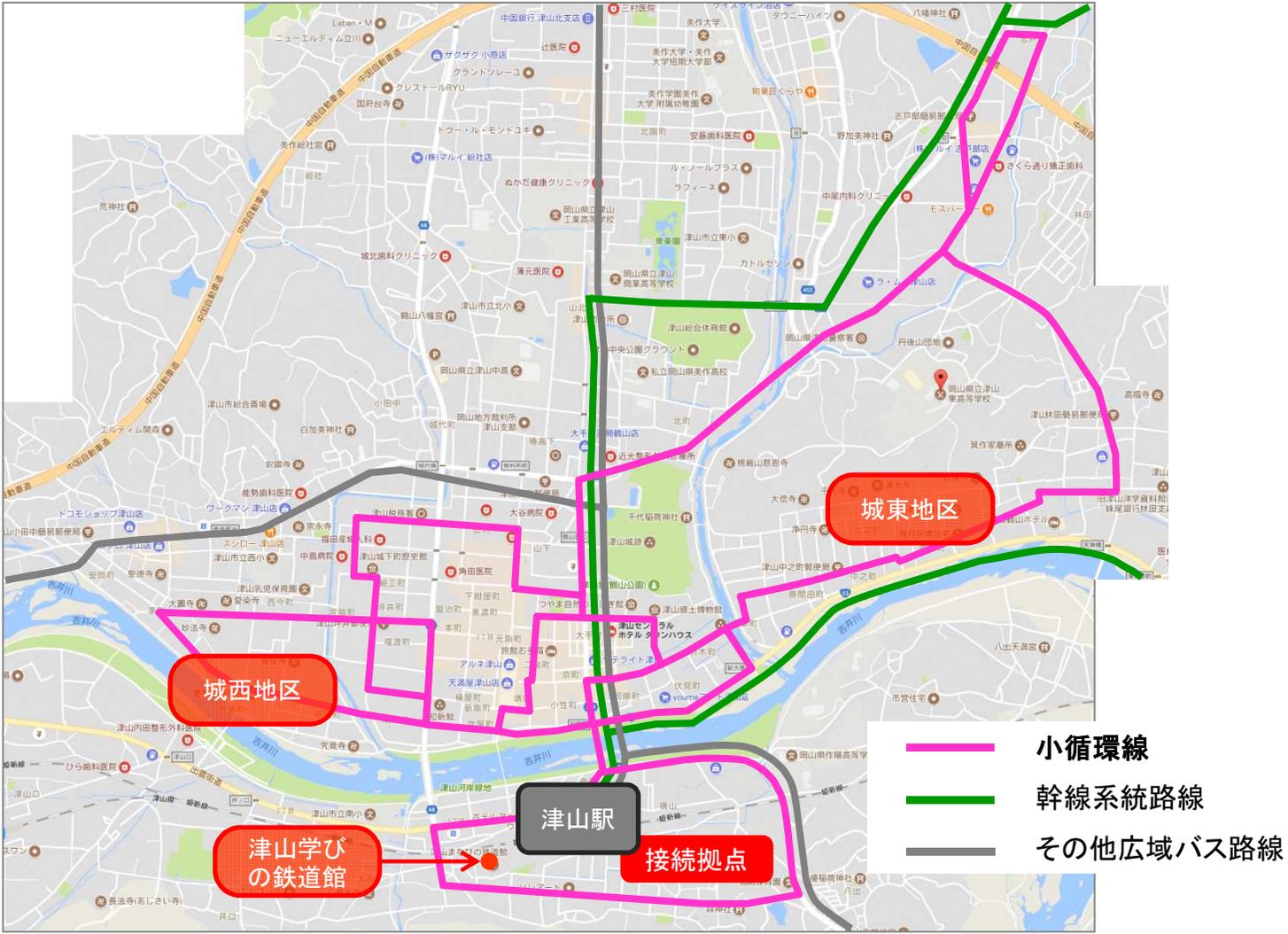
交通体系図 別紙3



運行系統図 別紙

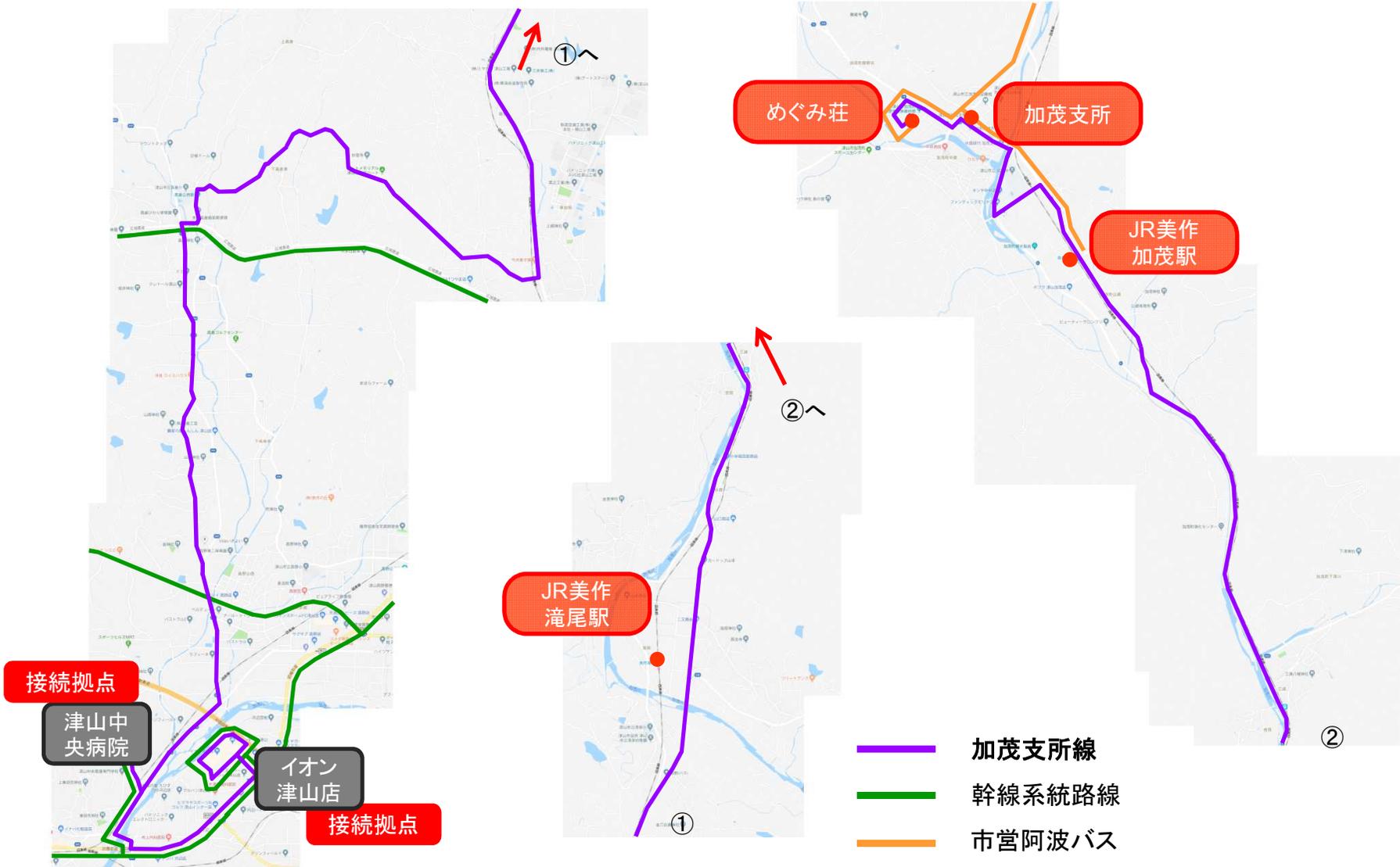
系統名 : 小循環線
 運行日 : 毎日運行
 運賃 : 大人200円、こども100円

運行形態 : 4条路線
 便数 : 7便/日 (H29.10.6から)



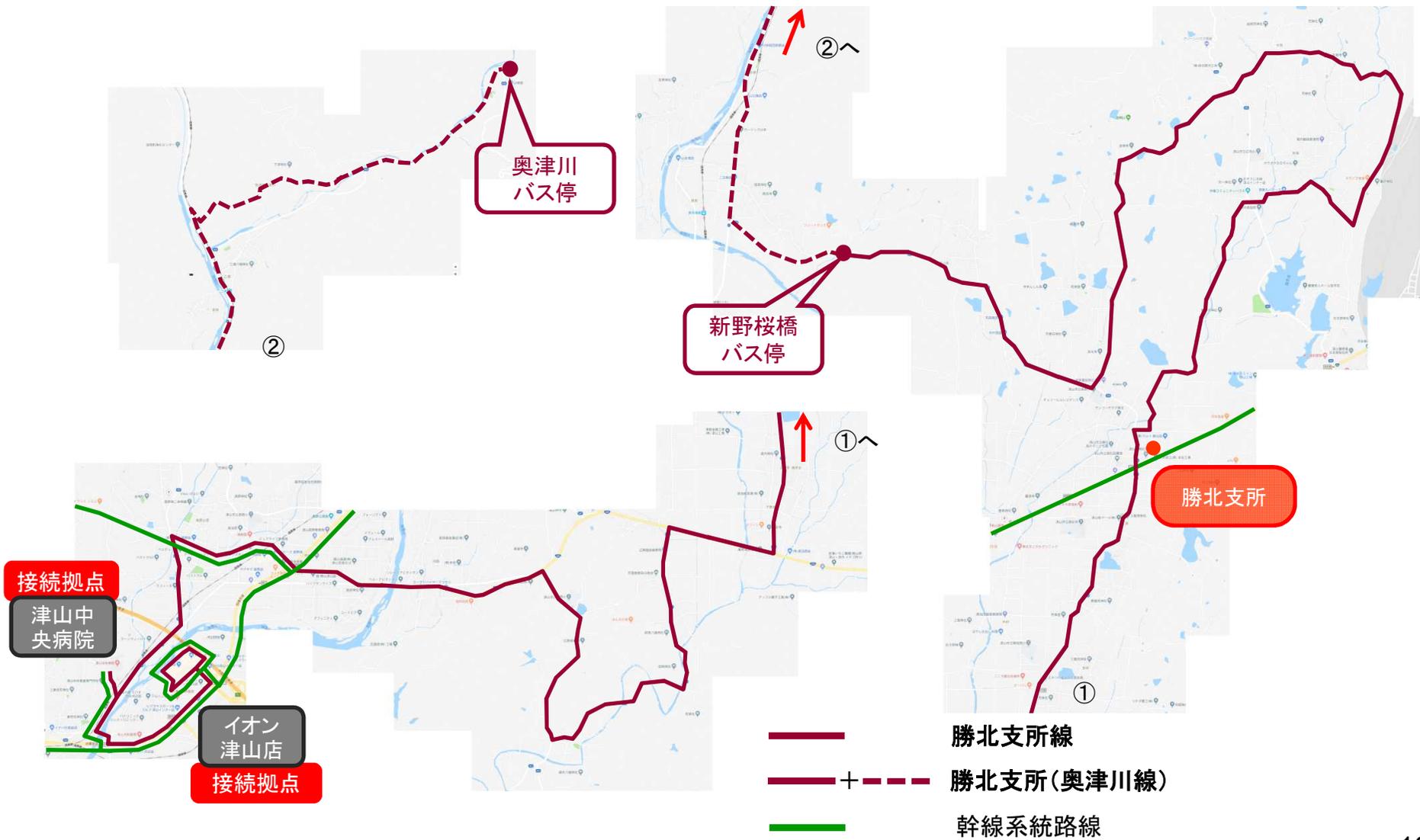
運行系統図 別紙

系統名	: 加茂支所線	運行形態	: 4条路線
運行日	: 毎日運行	便数	: 6便/日
運賃	: 大人200円、こども100円		



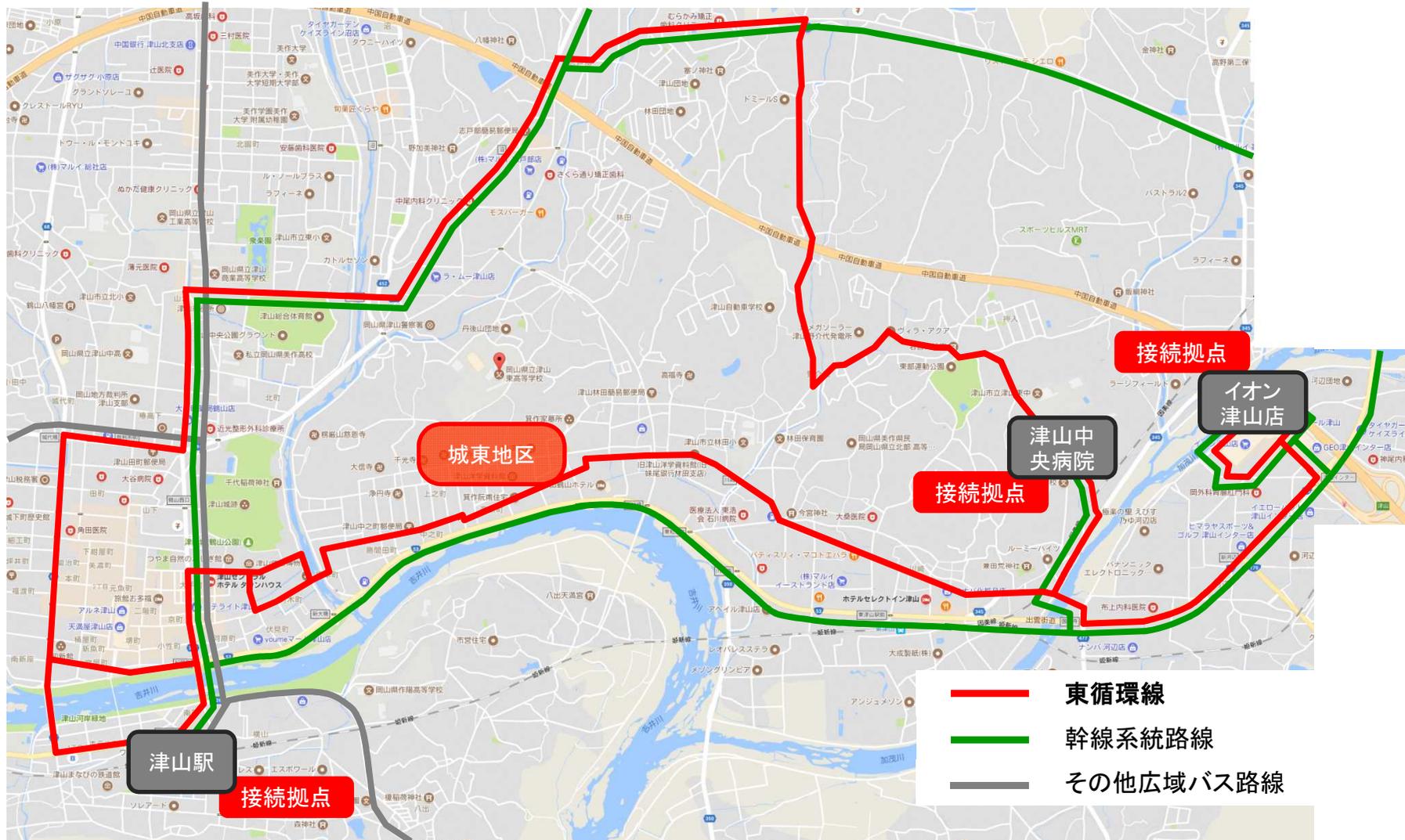
運行系統図 別紙

系統名 : 勝北支所線、勝北支所(奥津川)線 運行形態 : 4条路線
 運行日 : 勝北支所線は日、火、水、金、土運行、勝北支所(奥津川)線は月、木のみ運行 便数 : いずれも6便/日
 運賃 : 大人200円、こども100円



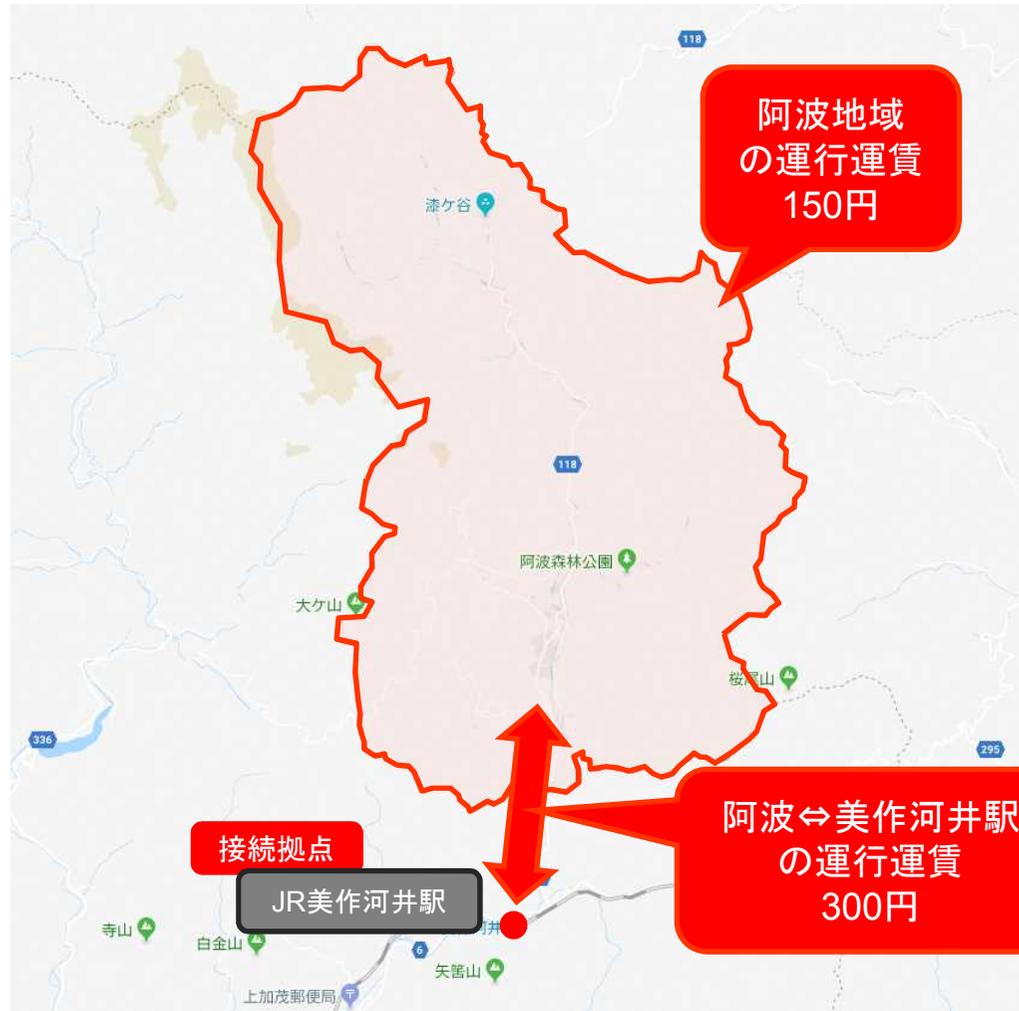
運行系統図 別紙

系統名	: 東循環線	運行形態	: 4条路線
運行日	: 毎日運行	便数	: 18便/日
運賃	: 大人200円、こども100円		



運行系統図 別紙

系統名 : 阿波地域
運行形態 : 79条路線
運行日 : 毎日運行
便数 : 不定期運行(デマンド)
運賃 : 阿波地域内150円、阿波地域から美作河井駅300円



別添資料

【目標達成の要因】

系統（１）津山西循環線

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(10~9)
H28	740	767	890	791	900	827	836	808	822	706	653	807	9,632
(累計)	740	1,507	2,397	3,188	4,088	4,915	5,751	6,559	7,381	8,087	8,740	9,547	
H29	737	755	810	648	700	739	757	859	815	673	671	818	9,021
(累計)	737	1,492	2,302	2,950	3,650	4,389	5,146	6,005	6,820	7,493	8,164	8,982	
H30	727	846	892	785	777	689	780	972	1,004	908	953	1,005	9,309
(累計)	727	1,573	2,465	3,250	4,027	4,716	5,496	6,468	7,472	8,380	9,333	10,338	
H31	1,085	1,101	1,059	1,090	987	1,046	1,706						11,990
(累計)	1,085	2,186	3,245	4,335	5,322	6,368	8,074	8,074	8,074	8,074	8,074	8,074	

系統（２）マルナカ西循環線

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(10~9)
H28	761	735	738	771	797	692	804	757	841	693	703	805	8,779
(累計)	761	1,496	2,234	3,005	3,802	4,494	5,298	6,055	6,896	7,589	8,292	9,097	
H29	755	784	716	630	698	711	711	742	700	681	653	782	8,897
(累計)	755	1,539	2,255	2,885	3,583	4,294	5,005	5,747	6,447	7,128	7,781	8,563	
H30	710	774	794	804	810	623	769	779	871	713	739	818	8,784
(累計)	710	1,484	2,278	3,082	3,892	4,515	5,284	6,063	6,934	7,647	8,386	9,204	
H31	796	792	719	755	749	772	804	0	0	0	0	0	9,272
(累計)	796	1,588	2,307	3,062	3,811	4,583	5,387	5,387	5,387	5,387	5,387	5,387	

系統(1)・平成30年11月～令和元年9月の「鏡野町 延伸実証運行」により、自治体間の利用者が増加。主に新規設定した「鏡野病院」「PLANT5(スーパーマーケット)」での**利用者が新規発生**されたものと考えられる。

(H31.2月 乗込乗降調査では、およそ利用者の**27.3%が津山市・鏡野町間の移動に利用**している。)

- ・津山市域で交通空白地であった「戸島」を運行することにより、定常利用者が発生しており、今後も増加するものと考えている。
- ・運行開始前(H30.9月)と運行開始後(H31.2月)での乗込乗降調査での対比では、いままでには無かった学生利用者も発生。

系統(2)・系統(1)の延伸運行に合わせる様に、利用者が増加。鏡野町へは乗り入れしていないにもかかわらず増加している。

系統(1)とは並行運行部分が多いため、**相乗効果が発生**していると推測される。

別添資料

【目標未達成の要因】

系統(3)小循環線

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計 (10~9)
H28	614	518	573	624	641	654	521	538	500	451	478	483	6,566
(累計)	614	1,132	1,705	2,329	2,970	3,624	4,145	4,683	5,183	5,634	6,112	6,595	
H29	666	600	542	670	636	530	534	358	363	302	320	477	6,615
(累計)	666	1,266	1,808	2,478	3,114	3,644	4,178	4,536	4,899	5,201	5,521	5,998	
H30	470	409	432	343	492	404	464	467	468	385	416	502	4,904
(累計)	470	879	1,311	1,654	2,146	2,550	3,014	3,481	3,949	4,334	4,750	5,252	
H31	508	411	427	475	484	427	413	0	0	0	0	0	5,434
(累計)	508	919	1,346	1,821	2,305	2,732	3,145	3,145	3,145	3,145	3,145	3,145	

- 系統(3) ・目標を「H29年度実績 6,615人と同数の利用者」と設定したが、平成29年11月の運行経路変更に伴う、便数減の影響によりH30年度から大きく利用者が減少しており、令和元年度(H31年度)は目標まで利用者が復元しなかった。**(目標設定が高すぎた)**
- ・平成30年度利用者との比較では、利用者は増加傾向であり、今後は利用者は増えていくものと考えている。
 - ・中心市街地や観光地を運行する系統であり、運行経路やダイヤを工夫することで、利用者増をめざしていく。

系統(4)加茂支所線

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計 (10~9)
H28	1,311	1,176	1,315	1,090	1,258	1,202	1,302	1,148	1,397	1,404	1,191	1,457	14,635
(累計)	1,311	2,487	3,802	4,892	6,150	7,352	8,654	9,802	11,199	12,603	13,794	15,251	
H29	1,146	1,140	1,179	1,091	1,208	1,020	1,140	1,019	1,070	977	952	1,230	14,683
(累計)	1,146	2,286	3,465	4,556	5,764	6,784	7,924	8,943	10,013	10,990	11,942	13,172	
H30	1,123	1,020	975	1,238	1,363	967	1,019	1,020	1,136	927	972	1,112	13,074
(累計)	1,123	2,143	3,118	4,356	5,719	6,686	7,705	8,725	9,861	10,788	11,760	12,872	
H31	1,116	999	981	1,043	1,023	1,006	962	0	0	0	0	0	12,354
(累計)	1,116	2,115	3,096	4,139	5,162	6,168	7,130	7,130	7,130	7,130	7,130	7,130	

- 系統(4) ・目標を「H29年度実績14,683人と同数の利用者」と設定したが、12,354人と大きく利用者が減少した。
- 加茂地域の人口はH28:4,513人からH31:4,167人と約7.6%減少、また、利用ターゲットとする、後期高齢者もH28:1,055人からH31:976人と約7.5%減少しており、**定常的に利用する層が大きく減少**していることが原因と思われる。
- ・また、加茂地内の温泉施設利用者をターゲットとした、旧津山から加茂方面を重視したダイヤ変更が、利用実態にあまり即していないことが判明した。今後、加茂から旧津山方面への移動者のニーズに即したダイヤを検討していく。

別添資料

【目標未達成の要因】

系統(5)勝北支所線、系統(6)(奥津川)勝北支所線

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計 (10~9)
H28	718	668	670	721	664	631	621	606	689	623	606	711	8,729
(累計)	718	1,386	2,056	2,777	3,441	4,072	4,693	5,299	5,988	6,611	7,217	7,928	
H29	648	630	653	717	706	650	712	688	659	578	497	640	7,860
(累計)	648	1,278	1,931	2,648	3,354	4,004	4,716	5,404	6,063	6,641	7,138	7,778	
H30	591	591	644	512	513	436	565	641	562	460	415	565	7,061
(累計)	591	1,182	1,826	2,338	2,851	3,287	3,852	4,493	5,055	5,515	5,930	6,495	
H31	568	476	510	550	593	581	497	0	0	0	0	0	6,486
(累計)	568	1,044	1,554	2,104	2,697	3,278	3,775	3,775	3,775	3,775	3,775	3,775	

系統(5),(6) ・目標を「H29年度実績 7,860人と同数の利用者」と設定したが、6,486人と大きく利用者が減少した。

勝北地域の人口はH28:6,397人からH31:6,112人と約4.4%減少。大きく影響している。

・遠大な運行ルートには、要望・苦情もあり、利用者減には目的地までの所要時間が影響している側面がある。今後の検討課題。

系統(7)津山東循環線

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計 (10~9)
H28	7,920	7,303	7,069	7,420	7,375	6,795	7,138	6,944	7,221	7,192	7,039	7,849	88,722
(累計)	7,920	15,223	22,292	29,712	37,087	43,882	51,020	57,964	65,185	72,377	79,416	87,265	
H29	7,163	6,818	6,515	7,022	7,156	6,758	7,103	6,497	6,966	6,664	6,281	7,952	84,815
(累計)	7,163	13,981	20,496	27,518	34,674	41,432	48,535	55,032	61,998	68,662	74,943	82,895	
H30	7,203	6,968	6,956	6,356	6,947	6,400	7,012	6,778	7,434	6,290	6,157	7,602	82,293
(累計)	7,203	14,171	21,127	27,483	34,430	40,830	47,842	54,620	62,054	68,344	74,501	82,103	
H31	7,552	6,858	6,860	7,442	7,706	7,087	7,024						84,778
(累計)	7,552	14,410	21,270	28,712	36,418	43,505	50,529	50,529	50,529	50,529	50,529	50,529	

系統(7) ・わずかに、目標の「H29年度実績 84,815人と同数の利用者」設定には、37人減と及ばなかった。

・R元. 7月の「公有民営補助」による車両更新後は、大きく利用者が上昇している。

R元. 9月～10月にかけては、大きな替え道運行が発生したにも関わらず、利用者は増えており、大きな効果があったと思われる。

別添資料

【目標未達成の要因】

系統(8)阿波地域(交通空白地郵送運送)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計 (10~9)
H28	55	62	73	73	63	106	105	108	80	84	119	134	860
(累計)	55	117	190	263	326	432	537	645	725	809	928	1,062	
H29	88	98	82	74	62	90	76	103	146	111	79	130	1,124
(累計)	88	186	268	342	404	494	570	673	819	930	1,009	1,139	
H30	106	100	107	74	82	95	86	75	101	105	71	60	1,209
(累計)	106	206	313	387	469	564	650	725	826	931	1,002	1,062	
H31	64	47	55	56	74	56							850
(累計)	64	111	166	222	296	352	352	352	352	352	352	352	

系統(8) ・運行にたずさわる、運転手が大きく減少したことが原因。(9人⇒4人)
 運転手と利用者との関係性による利用が大きく、そのため一部運転手についていたヘビーユーザーが離れた。

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 新見市地域公共交通会議 生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)の概要



新見市の概要

- ・平成17年3月に1市4町が合併
- ・人口 30,658人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 793.29km²

新見市地域公共交通会議の構成員

岡山県 新見市 備北バス(株) (株)クラタク 市民代表
学識経験者 岡山運輸支局 新見警察署

概 要

新見市は平成17年に旧新見市と大佐町、神郷町、哲多町、哲西町の1市4町が合併により誕生。793.29平方キロメートルという広大な市域を有するため、市民生活には移動手段の確保が欠かせない状況となっている。市内の公共交通は、伯備線・姫新線・芸備線のJR3線を中心に、民間路線バス・市営バスが、その役割を担っているが、少子高齢化の進展や人口の減少、マイカー利用を前提とした生活スタイルの定着等により、公共交通の利用は減少傾向にあり、その維持が困難な状況が生じている。一方で高齢化によりマイカーを利用できない高齢者を中心に、公共交通へのニーズは高まりつつある。こうしたニーズに対応するため、エリア方式で事前予約型の市営バス(ふれあいバス)を運行するなど、きめ細かな交通体系の導入を図ってきた。

また、現在使用している市営バスは、29人乗り車両が中心であるが、周辺部の集落まで対応するため道路幅員を考慮した小型車両への更新や、運行方法について検討していくことにしている。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるエリア型デマンド交通の導入
- ・ふれあいバスの運行形態変更

協議会における検討

協議会の開催状況 3回開催

- ・第1回(10月10日)地域内フィーダー系統時刻変更
(6月18日)ネットワーク計画の書面承認
- ・第2回(7月 3日)ネットワーク計画を報告
- ・第3回(1月16日)事業評価を協議・承認

新見市地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

地域内フィーダー系統

(目標)・1日当たりの利用者数を110人以上を目指す (昨年度実績103.29人)

(効果)・中心市街地において利便性の高い生活交通を確保することで、地域住民の外出頻度が上がり、生活の質が向上する。また、利用者の増加は、新見駅周辺や中心市街地での買い物客等の増加にもつながり、中心市街地の活性化に寄与することになる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

・「利用者ニーズに合った運行形態、ダイヤの見直しを行うことによって、持続可能な運行を実施する。」とした点については、随時ダイヤの見直しを行った。

実施した利用促進策

- ・運行時刻や停留所をわかりやすく記載した時刻表チラシの配布を行った。(市内全世帯、公立大学受験者等)
- ・新見市ホームページに時刻表を掲載した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・「潜在的な利用者は確保できているので、今後も乗降調査等の実施により、ニーズに対応した運行内容への見直しや利用促進に取り組むことで、新たな利用者の獲得につなげることを期待する。」とされた点については、広報誌や新見市ホームページ、新見市観光協会等を通じて利用促進啓発を行うとともに、随時ダイヤの見直しを行った。

地域住民の意見の反映

- ・市広報誌を通じて、事業の概要、目的を周知し、それに対する意見等を事業の参考とした。
- ・新見市地域公共交通会議の議論を通じ、市民代表委員の意見を取り入れながら事業計画に反映した。

事業実施の適切性

市街地循環線:計画どおり実施されている。ダイヤの見直しや利用PRを行ったが、昨年より減少し、目標の1日110人は達成できなかった。
公共交通(バス)を利用しての市街地での移動が容易となり、市民の利便性は向上している。また、JR線との接続に配慮することにより、JRの利用促進にも効果が期待できる。

目標・効果達成状況

市街地循環線

(目標) 1日当たりの利用者数については、目標(110人以上)は達成できなかった。
(今年度実績101.85人)

(効果) 地域住民の日常的な移動手段を確保することは出来た。また、路線バス(幹線)にも接続しているため、広域的な移動も可能であった。また、4大化される新見公立大学の学生や新見市内の高校の生徒が利用できるよう時間調整を行った。

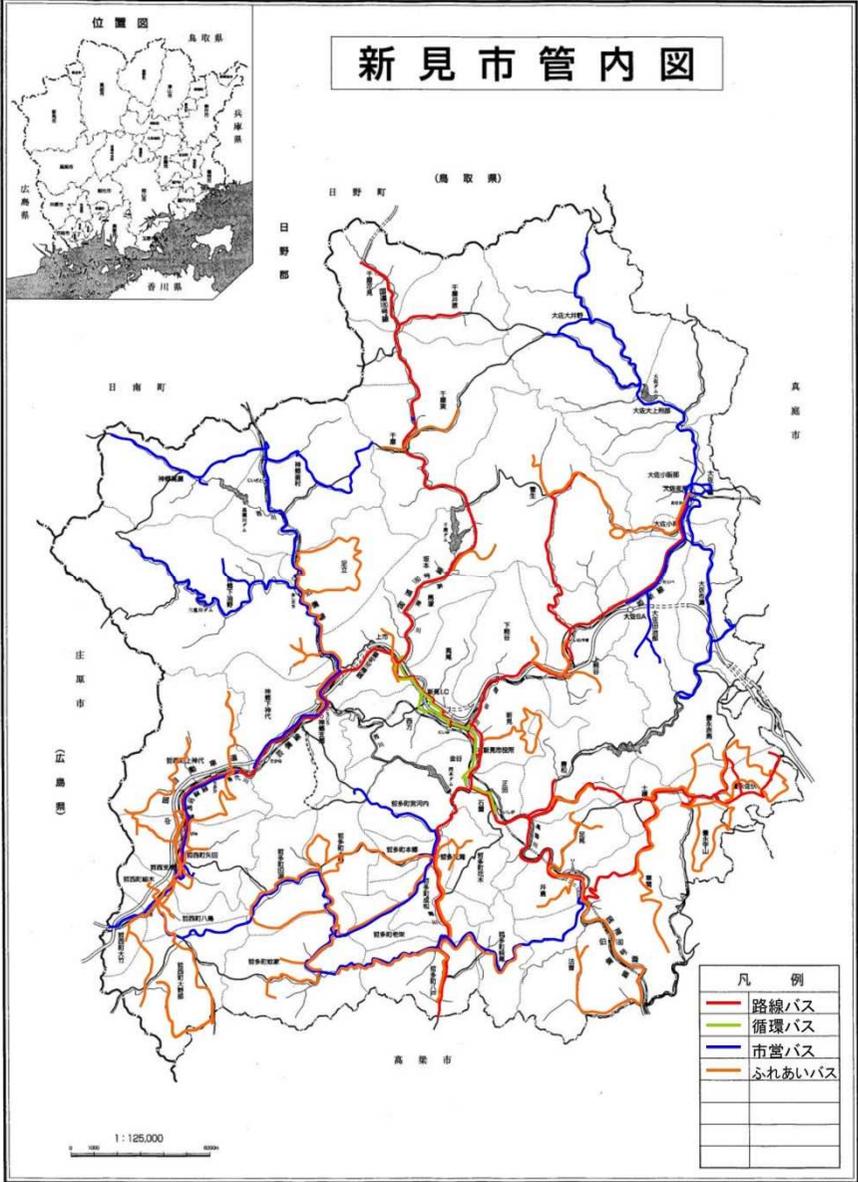
事業の今後の改善点

市街地循環線

より一層の利用者の確保を行うため、今後も観光協会等とも連携し、引き続き啓発活動を行い、潜在的な利用者の掘り起こしを行う。
また、利用者ニーズを活かして、路線バスとの接続など運行形態や、ダイヤの見直しを行うことによって、持続可能な運行を実施する。

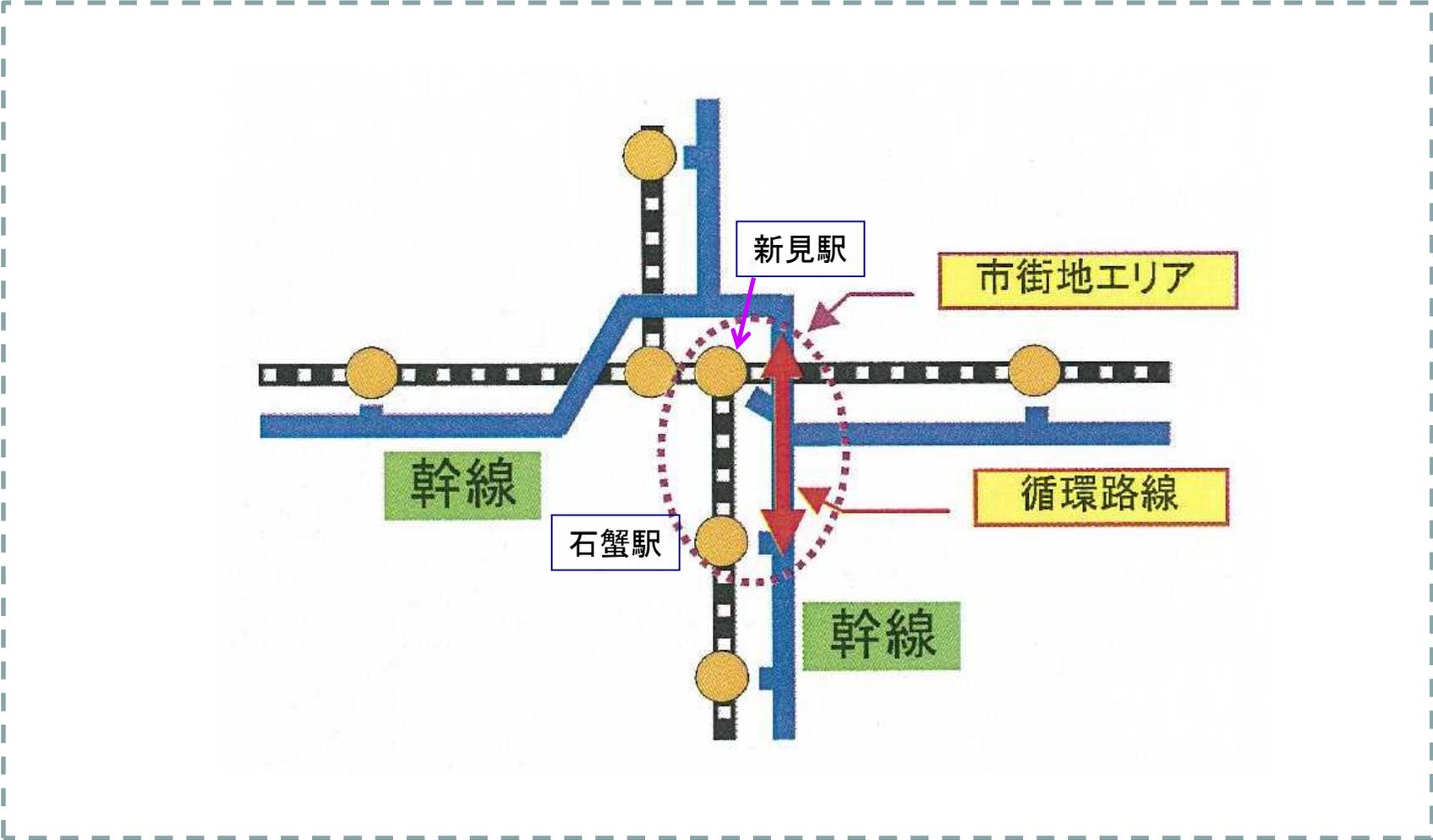
交通体系図 別紙

新見市内 路線バス・市街地循環バス・市営バス・ふれあいバス 路線図



運行系統図 別紙1

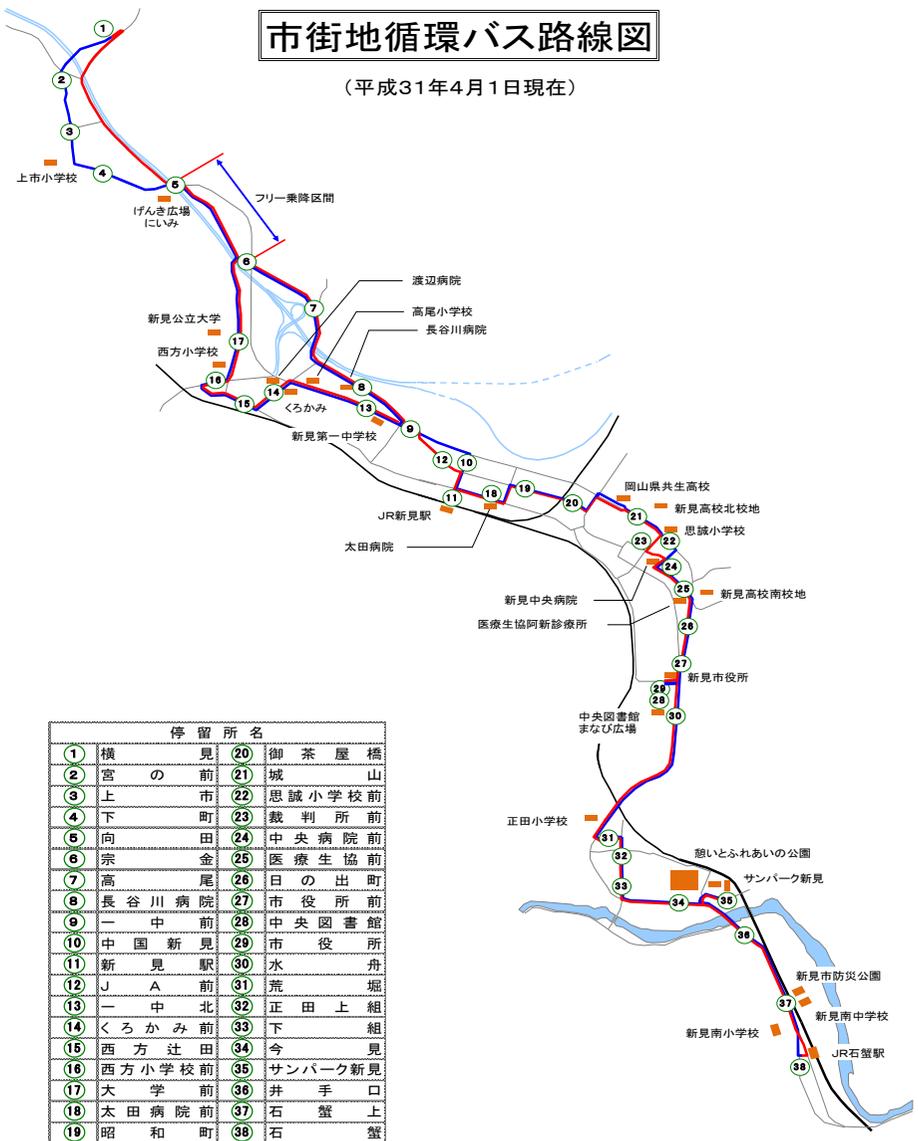
系統名	市街地循環線
運行形態	4条路線
運行日・便数	毎日運行、1日7便
運賃	100円(区間内)



運行系統図 別紙2

市街地循環バス路線図

(平成31年4月1日現在)



停留所名	
①	横見
②	宮の前
③	上市
④	下町
⑤	向田
⑥	宗金
⑦	高尾
⑧	長谷川病院
⑨	一中前
⑩	中国新見
⑪	新見駅
⑫	J A 前
⑬	一中北
⑭	くろかみ前
⑮	西方辻田
⑯	西方小学校前
⑰	大学前
⑱	太田病院前
⑲	昭和町
⑳	御茶屋橋
㉑	城山
㉒	思誠小学校前
㉓	裁判所前
㉔	中央病院前
㉕	医療生協前
㉖	日の出町
㉗	市役所前
㉘	中央図書館
㉙	市役所
㉚	水舟
㉛	荒堀
㉜	正田上組
㉝	下組
㉞	今見
㉟	サンパーク新見
㊱	井手口
㊲	石蟹上
㊳	石蟹

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 真庭市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

別添2



真庭市の概要

- ・平成17年3月に9町村が合併
- ・人口 46,124人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 828.53km²(平成27年3月国土地理院発表)

地域公共交通会議の構成員

真庭市 中鉄北部バス(株) 中鉄美作バス(株) 備北バス(株) 岡山県タクシー協会
私鉄労組 PTA 老人クラブ 民生委員協議会 自立支援協議会 商工会
観光局 学校(小・中・高) 社会福祉協議会 学識経験者
中国運輸局(岡山運輸支局) 岡山県 福祉有償運送運営協議会 真庭警察署

概要

真庭市は平成17年3月31日に県北の5町4村(北房町、落合町、久世町、勝山町、湯原町、美甘村、中和村、八束村、川上村)の合併により、岡山県下で最も広い面積の市として誕生した。

平成19年度から合併前の9ヵ町村の交通施策をほぼ受け継ぐ形で、真庭市コミュニティバスの運行(市町村運営有償運送 交通空白輸送)を開始し、平成21年10月からは民間乗合バスを代替する地域間幹線3路線(現フィーダー系統)の路線の運行も開始し、現在も継続。

現在は、真庭市コミュニティバスで幹線3ルート、枝線29ルートを運行しており、将来に亘って持続可能な公共交通を維持・確保するために地域内フィーダー系統確保維持事業を活用して運行している。

協議会の主な取り組み

- 地域公共交通網形成計画に基づいた事業の実施(H28.5策定)
 - ・コミュニティバスの運行
 - ・利用者ニーズの把握と路線、ダイヤ等の改善
 - ・車両の更新
 - ・バス停の整備
 - ・利用促進策の検討
 - ・バスロケーションシステムの構築
(平成31年4月に運用開始。対象は幹線のみ)
 - ・枝線運行見直し検討

協議会における検討

- ・第39回地域公共交通会議分科会(平成30年12月)
生活交通確保維持計画事業評価、アンケート結果報告
- ・第40回地域公共交通会議分科会(平成31年2月)
コミュニティバス運行計画承認、共助による地域のあし確保に関する方針(案)協議
- ・第41回地域公共交通会議分科会(平成31年3月)
「まにわくん」の運賃減免(利用促進)について承認
- ・第27回地域公共交通会議(令和元年6月)
地域公共交通確保維持計画及び令和元年度事業計画承認

定量的な目標・効果

■フィーダー系統 ①蒜山・久世ルート ②新庄・久世ルート ③北房・久世ルート

(目標)・年間利用者数を、「16歳以上の運転免許非保有者数に対する年間利用者 12倍以上」とする。

(効果)・当該路線を確保・維持し、公共交通空白地域を生じさせず、高齢者や学生にとって通院や通学、買物等の日常生活に不可欠な交通手段が確保できる。

・JR中国勝山駅や民間路線・高速バスとの接続により、市外への移動手段の確保、市民の活動機会の増加、交流人口の増加に繋がる。

・高齢者の社会活動の参加と活動及び交通安全促進。(高齢者交通事故抑止効果)

■車両減価償却補助

運行車両数 : 21台 補助対象車両数 : 4台(①蒜山・久世ルート:3台、③北房・久世ルート:1台)

(目標)・バリアフリー対応車両(独自基準)台数を運行車両数の50%以上とする。

(効果)・高齢者等の乗降負担軽減(利用のしやすさの向上)や事故防止。

・車両の不具合や故障の減少による運行の安全性と安定性の向上と修理代等経費節減。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ①蒜山久世ルートの11便ダイヤ改正
蒜山振興局バス停位置の変更
- ②新庄久世ルートの7便ダイヤ改正
- ③北房久世ルートの3便ダイヤ改正

実施した利用促進策

- 時刻表(交通マップや民間路線バスの時刻も掲載)の全戸配布
- バスロケーションシステム構築
- 免許返納者のバス運賃半額
- 小中学生の乗り放題パスポートの発行

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- 利用促進策である免許返納者への回数券の交布は平成31年4月からバス運賃半額へ制度変更し、恒常的な支援へと変更した。補助対象路線以外の枝線について、運行計画を見直し、一部運行ルートの廃止をおこなった。
- 夏休み期間中小中学生の乗り放題パスポートの発行をおこなった。

地域住民の意見の反映

- 市内にある高校等と連絡を密にし、運行状況の聞き取り・運行時間の調整を行った。
- 各自治会長と市民を対象(2,700人を無作為抽出)にしたアンケート調査を実施し、利用者の状況や意見を把握した。(コミュニティバス利用頻度、外出回数、満足度など)

事業実施の適切性

- ・計画どおり実施されている。
- ・鉄路(地域幹線)の無い地域住民にとって、フィーダー系統のコミュニティバスは必要不可欠な路線であり、重要な役割を果たしている。
- ・アンケート調査や利用者の意見に基づくダイヤ改正の実施。
- ・時刻表を全戸へ配布し、周知を行った。
- ・市民の移動手段を確保するため、利便性の向上と持続可能なサービスを提供。
- ・市内高校へ通学する生徒数は少子化と人口の自然減の影響で減少しており、これに比例して利用者・運転免許非保有者も減少している。

目標・効果達成状況

■フィーダー系統

(目標)対象ルートの年間利用者数を、「16歳以上の運転免許非保有者 12倍以上」としており、目標に対して、令和元年9月末の実績は14.2倍となり、目標を達成した。

※16歳以上免許非保有者数:8,354人(R1.9末時点) H30.10~R1.9利用者数 118,213人

(効果)運転免許非保有者の割合は年々増えており、乗降調査・アンケートの結果からもコミュニティバスの利用は、高校生の通学を除くと高齢者の利用頻度が高く、主な目的である通院や買い物に欠かせない交通手段として効果が確認されている。そのため現行運行形態を持続し、より使いやすい形としていくことが必要である。

■車両減価償却

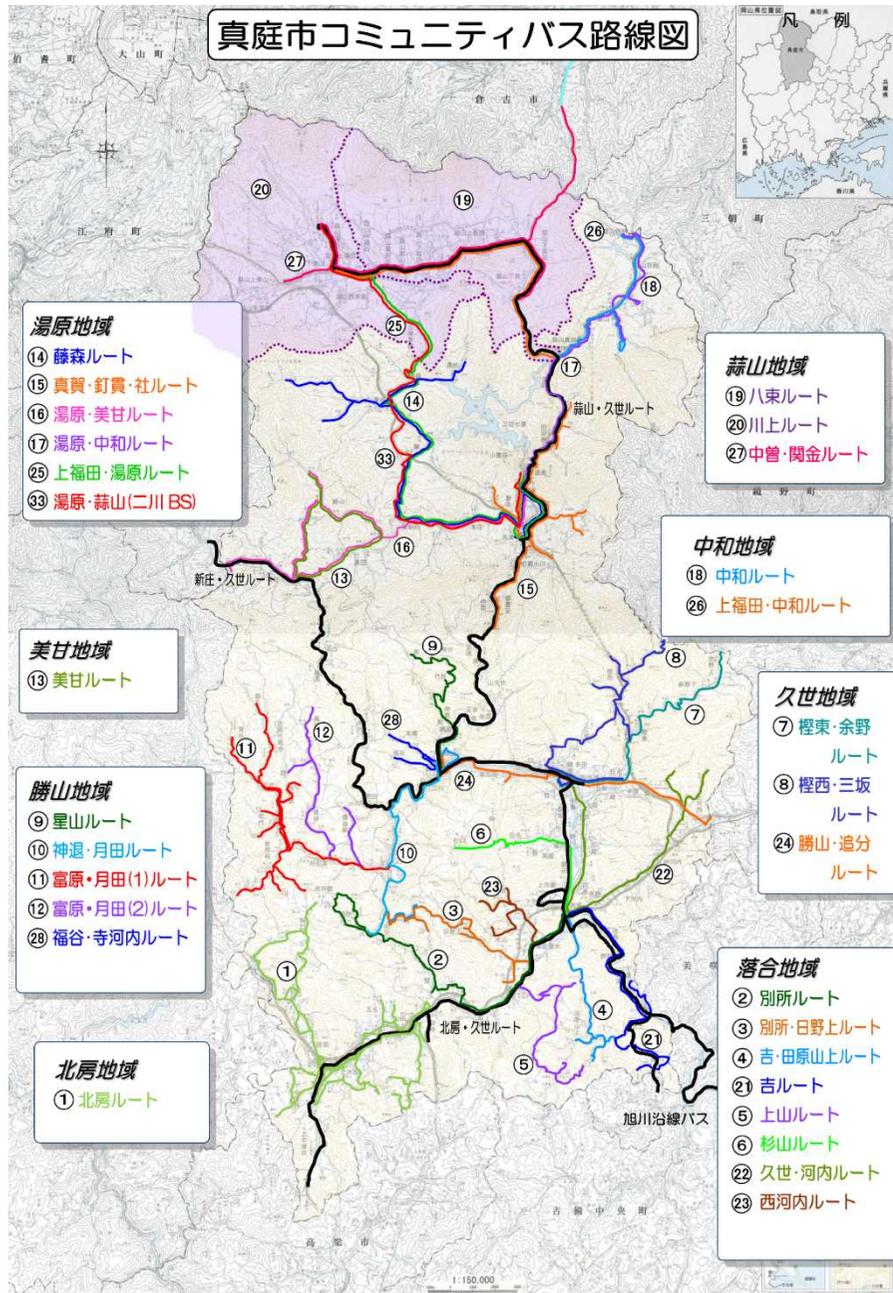
(目標)「バリアフリー対応車両(独自基準)台数を運行車両数の50%以上とする」の目標に対して、令和元年9月末で61.9%(21台中13台)を達成した。(令和元年11月にさらにノンステップバスを納入。)

(効果)高齢者等の乗降に配慮した車両が増え、サービス向上につながっている。今後も適切な車両更新を実施する。

事業の今後の改善点

- ・公共交通を利用してもらうため、モビリティ・マネジメントの推進。
- ・運行を維持していくためには市の財政負担の軽減に関し、運行の効率化や運賃体系の見直しが必要だが、市が実施する公共交通施策は限界にある。今後、様々な運行主体による「共助による地域の”あし”構築事業」の検討、実施を進める。
- ・高齢者が自家用車に依存しなければ生活できない状況を、「頼れる公共交通」にしていくため、事業者連携(定期や回数券の共通化や運行の役割分担等)等をさらに進める必要がある。
- ・利用者の動向や事業効果を検証し、引続き利便性の高い運行となるよう検討する。

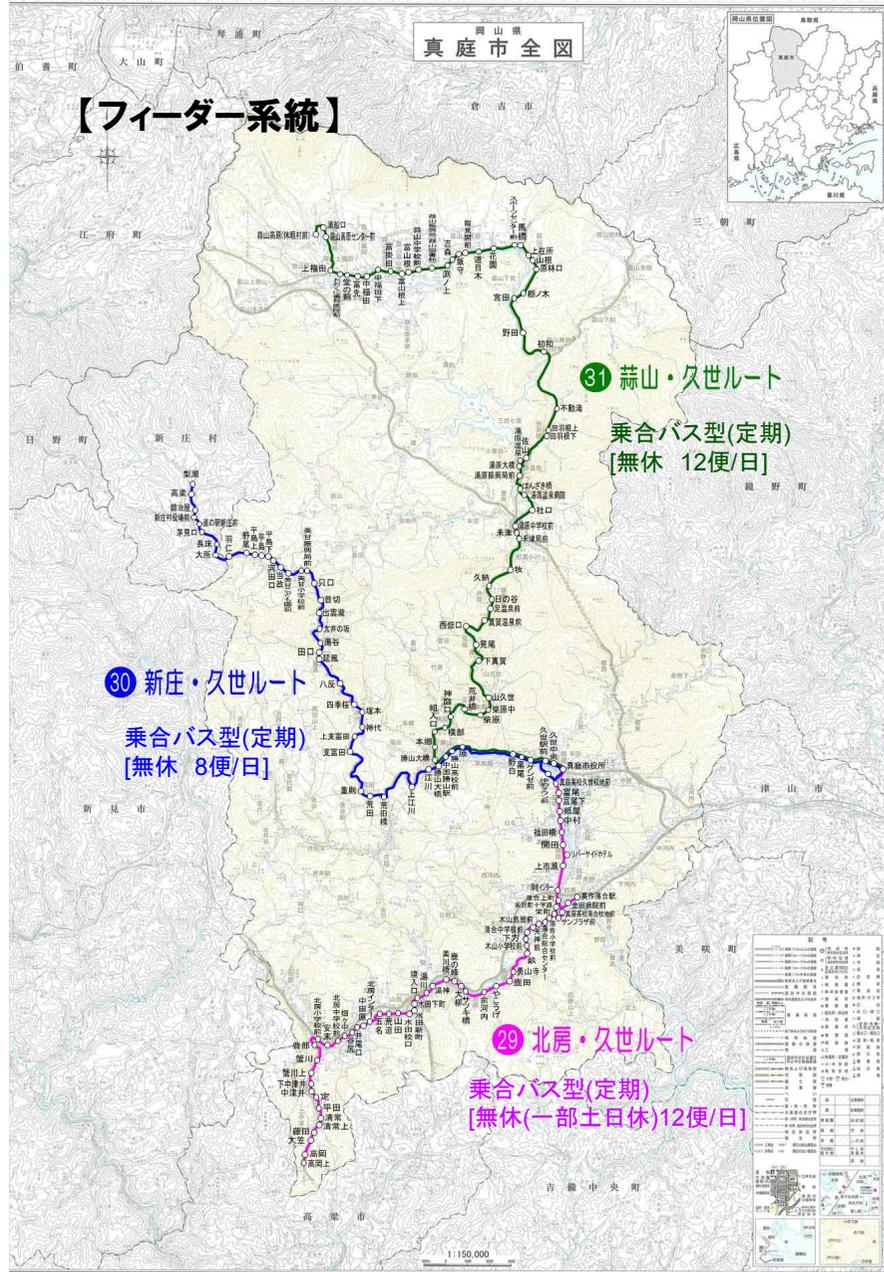
交通体系図・運行系統図 別紙



運行形態:市町村運営有償運送 運賃:1乗車200円

真庭市コミュニティバス幹線ルート図

平成31年4月以降





令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価(案) 玉野市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

玉野市の概要

- ・田井、中央(宇野・築港)、玉、玉原、和田、日比、荘内、八浜、山田、東兎の10地区で構成
- ・人口 60,782人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 103.63km²

交通会議の構成員

玉野市、住民・利用者代表、岡山大学大学院(学識経験者)、両備HD(株)、下津井電鉄(株)、(社)岡山県タクシー協会玉野支部、西日本旅客鉄道(株)岡山支社、玉野運行管理者協議会、岡山県、中国運輸局岡山運輸支局、玉野警察署等

概要

<地域の課題>

- ・交通不便地域の解消
- ・非効率な公共交通体系の効率化
- ・各種交通機関の連携
- ・利用者ニーズへのきめ細かな対応
- ・新たな公共交通利用者の開拓
- ・観光における移動利便性の向上

1-1. 基本理念

元気で安心して暮らせるまち、活気あるいきいきとしたまちを支える公共交通網

1-2. 基本方針

基本方針1 持続可能で利便性の高い公共交通網の構築

既存の公共交通資源を活かし、それらを持続可能なものにするために、効率化や利便性の向上を図り、市民の日常生活の移動や広域連携・交流を支える公共交通網を構築します。

基本方針2 誰でも利用しやすい利用環境の整備

市民だけでなく来訪者を含む全ての人が公共交通を利用しやすくするため、環境整備や交通結節点の機能向上、初めて利用する人でも分かりやすい情報提供・情報ツールの構築を図ります。

基本方針3 関係者の連携による公共交通の維持・確保

交通事業者、市民、行政といった公共交通の関係者が連携し、一丸となって取組を推進することで、新たな利用者を掘り起こし、公共交通の維持・確保を図ります。

基本方針	目標	評価指標	事業
1 持続可能で利便性の高い公共交通網の構築	1-1 利便性の高い公共交通を維持する	<ul style="list-style-type: none"> ・シーバス、シータク、石島航路の総利用者数 ・シーバス、シータク、石島航路の運賃制度の見直し ・公共施設や病院への移動手段が不便を感じている人の割合 	<ul style="list-style-type: none"> 1 シーバスのルートダイヤの見直し 2 シーバス、シータク、石島航路の運賃制度の見直し 3 シータクの効率的な運行の検討 4 周辺市と連携した広域移動手段確保の検討
			<ul style="list-style-type: none"> 5 宇野駅における分かりやすい情報提供ツールの整備 6 バスロケーションシステムの導入 7 シータク乗り場の情報提供システムの構築 8 各種メディアやツールを活用した情報発信
2 誰でも利用しやすい利用環境の整備	2-1 利用者の目線に立った分かりやすい情報提供を行う	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する情報が分かりやすいと感じる人の割合 ・公共交通に関する情報発信件数 	<ul style="list-style-type: none"> 9 施設や車両のバリアフリー化 10 J・R宇野みなと線へのICカード導入の研究
	2-2 公共交通のバリアフリー化、シームレス化を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を運行するバス車両のバリアフリー化率 	<ul style="list-style-type: none"> 11 観光施設や商業施設、学校との連携強化 12 高齢者の介護予防事業等との連携 13 公共交通や交通安全に関する出前講座の開催 14 運転免許返納と連携した利用促進
3 公共交通の維持・確保	3-1 他事業者や関係者との連携を強化し新規利用者を増やす	<ul style="list-style-type: none"> ・シータク、石島航路の新規登録者数 ・外出する頻度が週1日以下の高齢者(65歳以上)の割合 	

協議会の主な取り組み

- ・シータクの運賃見直しの協議
- ・シータクの運行実態調査
- ・シーバスのルートダイヤ見直しのための乗降調査
- ・広報紙や出前講座等による利用促進
- ・アンケート調査によるニーズ把握 等

協議会における検討

- ・平成30年度第3回地域公共交通会議(平成31年2月15日)
シータクの運賃見直し、地域公共交通の現状把握・課題抽出に掛かる調査研究、石島航路の運航ダイヤ見直しについて等
- ・令和元年度第2回地域公共交通会議(令和元年7月25日)
シーバスのダイヤ・ルートの見直しについて
(第1回は書面による会議を実施)

玉野市地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

評価指標	現状値(H30年度)	目標値(R元～3年度)
公共交通の年間利用者数	H29実績 乗合タクシー(シータク) 50,797人/年 コミュニティバス(シーバス) 69,020人/年 計 119,817人/年	シータク 52,000人/年 シーバス 65,500人/年 計 117,500人/年

評価指標	現状値(H30年度)	目標値(R元～3年度)
市内の公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている市民の割合	5.6%(H28年度市民意識調査結果)	5.0%(玉野市地域公共交通網形成計画で定めた目標に整合)
外出機会がほとんどない市民の割合	8.0%(H28年度市民意識調査結果)	6.0%(玉野市地域公共交通網形成計画で定めた目標に整合)
公共交通の収支率	17.4%(H29年度実績)	25.0%(玉野市地域公共交通網形成計画で定めた目標に整合)

- ・既存の路線バス、コミュニティバスだけでは対応できなかった周辺部や高低差のある団地等の住民への移動手段を確保
- ・十分な運行便数の確保による様々な活動(通院、買い物、余暇活動等)への対応と外出機会の増加

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・シーバスの乗降調査及びシータク配車システムのデータを活用し、利用者の移動状況を分析することにより、効率的な運行形態の検討を行った後、一部シーバスの路線を新設し、実証運行を開始した。

実施した利用促進策

- ・シータクの運賃制度見直しの実施。
- ・シーバスのルート・ダイヤ見直しの実施。
- ・コミュニティバス(シーバス)にクリスマスとバレンタインデーに合わせ、市内高校生による車両デコレーションを実施。
- ・市内小学生を対象としたバス・電車乗り方教室を開催。
(R元年度: 7回181人参加)

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・持続可能な公共交通とするための、より意欲的な目標設定として、「公共交通の収支率」の評価指標を新規に設定した。
- ・利用者の利便性向上のため、シーバス・シータクの乗り場移設の検討を行った。

地域住民の意見の反映

- ・サービスの利用状況や満足度を把握するため、利用者アンケートを実施。
- ・市民を対象に利用方法など、出前講座を実施するとともに、地域住民からの改善要望等を把握した。
(R元年度: 出前講座 7会場 約290人参加)

事業実施の適切性

- ・計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。
- ・広報紙やホームページ、出前講座、PR動画を通じた周知広報により、地域住民に対する利用促進が図られている。

目標・効果達成状況

- ・シータク、シーバスの目標117,500人／年に対して、平成30年4月から平成31年3月までの1年間の実績が122,889人であり、目標を達成できている。
- ・市内の公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている市民の割合や、外出機会がほとんどない市民の割合については、目標を達成できておらず、要因の検証が必要である。
- ・公共交通の収支率について、目標を達成できていないものの、生活交通の維持、確保の観点から平成31年4月よりシータク運賃の値上げを実施したため、今後上昇が見込まれる。

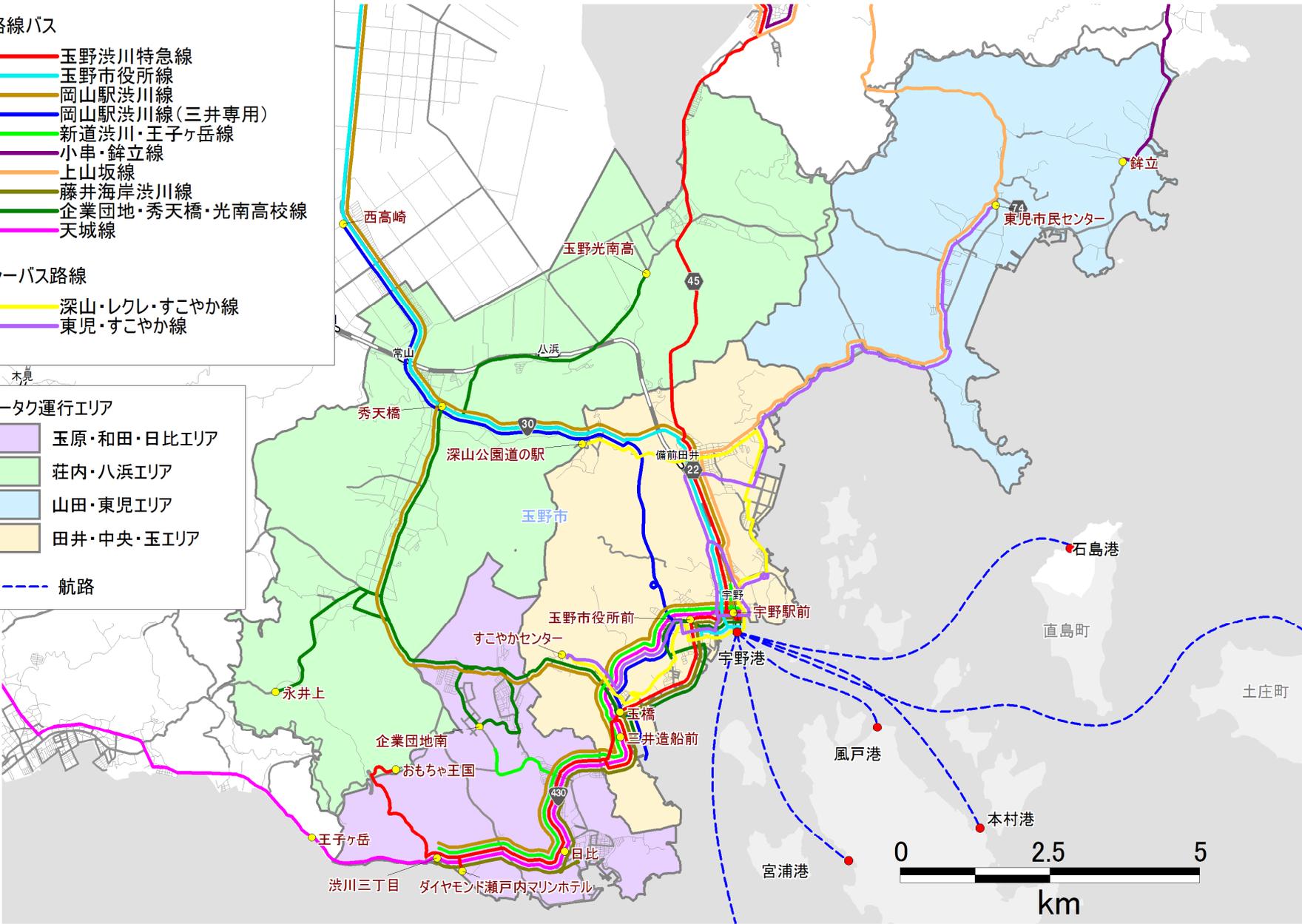
事業の今後の改善点

- ・平成29年3月に策定した「玉野市地域公共交通網形成計画」に基づき、市民からの要望、シータクの時間帯別の流動分析やシーバスの乗り場別の乗降実態、居住地の分布状況、道路幅員、地理的要素等を踏まえた最適な交通体系(シーバスとシータクの運行配分など)への大幅な見直しの実施を検討する。
- ・コールセンターにおけるシータク予約による受電件数は増加傾向であり、またシータクが利用者に一定程度浸透したことによる要望の多様化などにより、オペレーターによる利用者1人あたりの対応時間が長くなる傾向があることから、コールセンターオペレーターの業務が多岐にわたり、人員不足等が問題になっているため、効率的なコールセンター運営の在り方を検討する。

交通体系図 別紙

- 路線バス**
- 玉野渋川特急線
 - 玉野市役所線
 - 岡山駅渋川線
 - 岡山駅渋川線(三井専用)
 - 新道渋川・王子ヶ岳線
 - 小串・鉾立線
 - 上山坂線
 - 藤井海岸渋川線
 - 企業団地・秀天橋・光南高校線
 - 天城線
- シーバス路線**
- 深山・レクレ・すこやか線
 - 東児・すこやか線

- シータク運行エリア**
- 玉原・和田・日比エリア
 - 荘内・八浜エリア
 - 山田・東児エリア
 - 田井・中央・玉エリア
 - 航路



運行系統図 別紙

系統名 シータク(デマンド型乗合タクシー)
 運行形態 区域デマンド型(4エリア)
 運行日・便数 毎日運行(12/29~1/3は運休日)・1日11便
 運賃 300円(65歳以上、16歳未満、高校生、障がい者及び重度障がい者の付添人は200円)

シートク乗り場マップ 平成31年4月1日改正

各エリア①~④を乗合タクシー(シートク)が運行します。

② 荘内・八浜エリア

セクシ(4-5人乗) ワコシ(9人乗)

③ 山田・東児エリア

ワコシ(9人乗)

④ 田井・中央(宇野・築港)・玉野エリア

セクシ(4-5人乗)

① 玉原・和田・日比エリア

セクシ(4-5人乗)

シーバスルート

- 東児〜すこやか線
- 深山〜すこやか線

- 拠点乗換施設(シーバス⇄シートク)
- シータク乗換施設(八浜⇄山田・東児)
- シータク乗り場
- シータク乗り場(中心部主要施設)
- バス停(路線バス含む)
- エリア内のサブエリアの境界

シートク 料金: 1乗車 300円

※65歳以上・16歳未満・高校生・障害者及び重度障害者の付添人は200円
 ※6歳未満のこども無料(大人同乗で1人まで)
 ※年齢確認のできる物や、各種証明書をお持ち下さい。

運行時刻表(各エリア共通)

便名	予約受付
7時便	前日17:00まで
8時便	前日17:00まで
9時便	8:00まで
10時便	9:00まで
11時便	10:00まで
12時便	11:00まで
13時便	12:00まで
14時便	13:00まで
15時便	14:00まで
16時便	15:00まで
17時便	16:00まで

※毎日運行
 ※年末年始(12/29~1/3)は運休
 ※シートクは予約が必要です

コールセンター
TEL: 0863-31-1411
 (予約受付時間 7:00~17:00)

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 笠岡市地域公共交通活性化協議会 生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)の概要



笠岡市の概要

- ・人口 50,568人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 136.39km²

協議会の構成員

笠岡市 学識経験者 利用者 西日本旅客鉄道(株) ㈱井笠バスカンパニー 笠岡地区旅客船協会 (社)岡山県タクシー協会 岡山国道事務所 岡山県 笠岡警察署 中国運輸局岡山運輸支局

概 要

笠岡市は、岡山県の南西部に位置し、特徴として有人7島からなる笠岡諸島を抱えており、公共交通機関もバスを始めとする陸上交通、旅客船・フェリーなどの海上交通を有している。

陸上交通・海上交通ともに、市民生活を支える重要な移動手段であるが、そのほとんどが赤字を抱える路線・航路で、国・県・市での補助金に依存している。路線バスでは、平成24年に井笠鉄道(株)がバス事業を廃止後、(株)井笠バスカンパニーにより事業が引き継がれ、現在20系統(笠岡市関係分)が運行されている。また、平成25年度末には、市においてバスターミナル機能をもった交通交流センターを整備し、バス路線の維持を図っているところである。

こうした状況下で、市民生活に欠かせない公共交通を将来にわたって維持するため、利用者の満足度の向上と利用促進を図り、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

協議会の主な取り組み

- ・地域公共交通総合連携計画の策定
- ・公共交通総合マップ、総合時刻表や案内看板による情報提供
- ・持続可能な離島航路維持のための航路再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・利用者ニーズに合わせた路線バスの経路変更
- ・笠岡駅前への乗換案内デジタルサイネージの設置
- ・乗り方教室の開催
- ・福山・笠岡地域公共交通活性化協議会笠岡地域部会として地域意見のとりまとめ
- ・利便性向上及び運行効率化のためのダイヤ変更

協議会における検討

- 協議会の開催状況 2回開催
- ・第1回(令和元年6月19日)
令和2年度地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請について
- ・第2回(令和2年1月 9日)
フィーダー系統に係る事業評価、令和2年度地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)の変更認定申請について、グリーンスローモビリティ実証運行の結果報告についてなど

定量的な目標・効果

(目標)	<平均乗車密度>	(前回実績)
・デマンド大島中線	1.0人以上	(1.5人)
・デマンド尾坂線	1.0人以上	(0.3人)
・美の浜線	1.4人以上	(1.2人)
・大島線	2.0人以上	(2.3人)
・神島寺間線	2.0人以上	(2.0人)
・神島見崎線	3.6人以上	(2.4人)
・神島外浦線	1.3人以上	(0.9人)
・城見台線	2.0人以上	(1.5人)
・今井循環線	1.5人以上	(1.2人)
・広東線	1.0人以上	(1.1人)
・尾坂線	1.0人以上	(0.5人)
・大井ハイランド・尾坂線	1.1人以上	(0.9人)

(効果)

- ・当該路線を確保、維持することで、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。
- ・幹線バスやJR駅との接続により、近隣主要都市(岡山市,倉敷市,福山市)への移動手段の確保、高齢者の外出促進、地域住民の活動機会の増加、地域活性化につながる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・目標として平均乗車密度の向上を設定した。
- ・イベントの開催を通じて公共交通のPRを行った。
- ・利用促進を目指して市民有志との協働によってバスの利用促進策について検討を行った。
- ・メッセージバスへ積極的に参加(メッセージの書き込み)してもらうことで、マイバス意識の醸成へのきっかけ作りを行った。
- ・利便性向上と運行の効率化を目指し、ダイヤを全面的に改定した。

実施した利用促進策

- ・交通安全フェスティバルへのバス車両の出展
- ・企画切符の発行による観光地への臨時バスの運行
- ・公共交通マップの配布, 市民団体と共同して実施したプロジェクトをホームページ及び広報紙に掲載し, 広く周知を図った。
- ・ラッピングバスや季節ごとのメッセージバスを運行し, 広くバスのPRを行った。
- ・公共交通総合時刻表を作成して, 配布した。また, 警察に協力をしてもらい, 免許返納者にも配布し, 積極的な利用を呼びかけた。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・福山・笠岡公共交通総合時刻表を作成し, 広く配布することで, バスのみならず電車や船の利用促進を行った。
- ・大幅なダイヤ改正に先立ち, 路線バスに乗り, 乗降調査を行うことで, 利用状況や利用の年齢層などを把握し, ダイヤ改正の参考とした。

地域住民の意見の反映

- ・大島中地区においては, 住民組織(大島公共交通改善推進協議会)で運行計画の策定協議を行い, 利用者の立場からの意見が十分に反映されている。
- ・尾坂地区においては, 広域の住民組織(吉田地区まちづくり協議会)で利用促進に向けて継続的に協議を行っている。
- ・美の浜地区においては, 住民組織(横江・美の浜まちづくり協議会)と笠岡市交通交流センターの利活用や回数券の販売及び利用促進を実施している。
- ・観光客をターゲットとして美の浜線を延伸(フィーダー対象外)するなど, 活発に展開がされている。
- ・その他の地区においても, 利用者や沿線住民, 法人の意見を随時聴取し対応している。

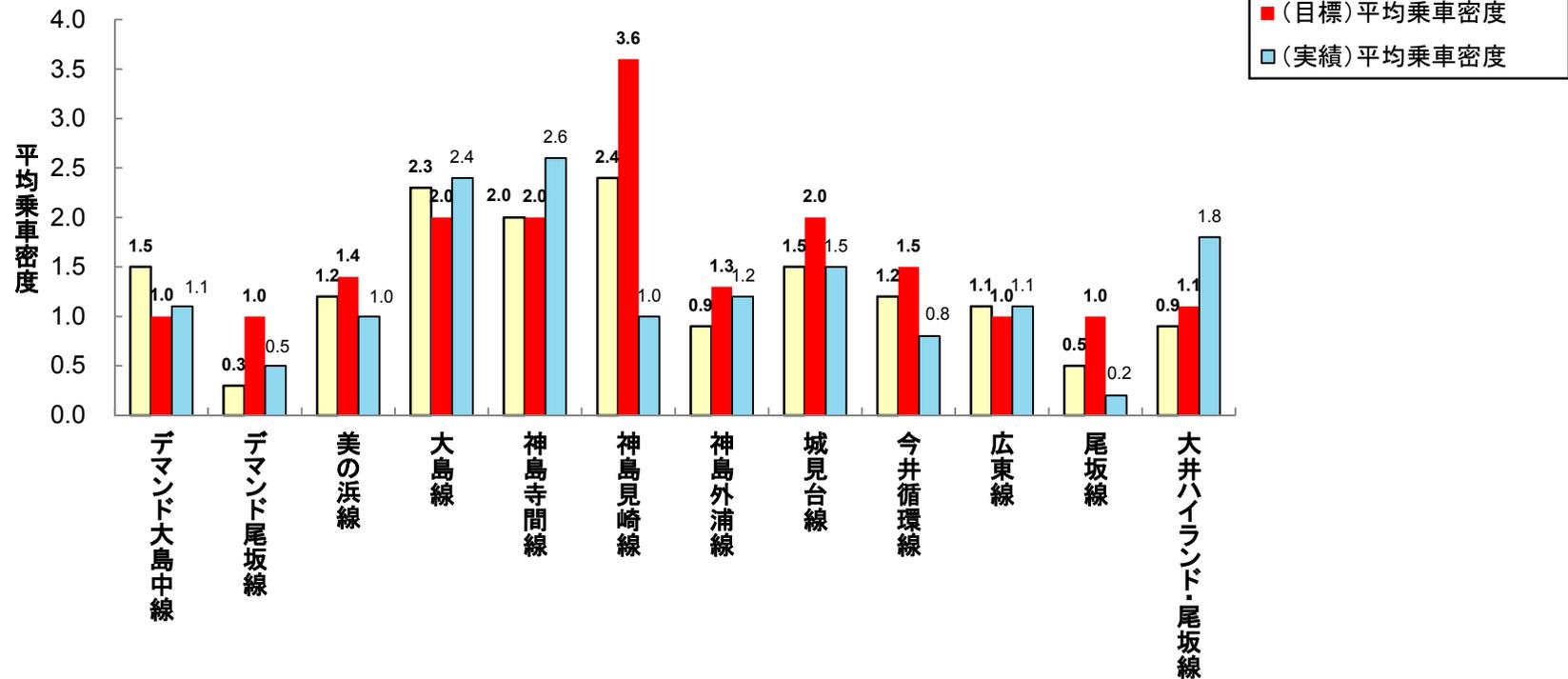
事業実施の適切性

- ・デマンド大島中線
- ・デマンド尾坂線
- ・美の浜線
- ・大島線
- ・神島寺間線
- ・神島見崎線
- ・神島外浦線
- ・城見台線
- ・今井循環線
- ・広東線
- ・尾坂線
- ・大井ハイランド尾坂線

計12系統

計画どおり適切に運行されている。

目標・効果達成状況



総じて、公共交通の空白地域の解消，駅・病院へのアクセス向上，住民生活の質的向上，路線の維持が図られ，幹線系統路線への接続できる交通手段の確保ができた。

事業の今後の改善点

・デマンド大島中線(A)	目標は達成できたが、指標は低下した。より利用促進、マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い、さらなる指標の改善を図ってまいりたい。
・デマンド尾坂線(B)	前回の実績より指標は若干回復したが、尾坂地区の人口減少で、利用者が減っており、目的達成には至っていない。尾坂地区を含めた沿線の市民団体と協働で、利用促進、マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い、また、ダイヤ改正等の検討を行い指標の改善を図ってまいりたい。
・美の浜線(B)	ダイヤ改正によって便数が増え、利便性は向上したが、目標値の達成には至らなかった。便の効率化を検討するとともに、笠岡市交通交流センターの利用啓発を含めて、地域住民の利用促進及びマイバス意識の醸成に向けた啓発を行い、利用定着を図ってまいりたい。
・大島線(A)	さらなる利便性向上及び、利用促進に向けた啓発を行い、指標の維持を図ってまいりたい。
・神島寺間線(A)	路線近隣にある道の駅を訪れる乗客がいるため、目標の達成ができたが、今後、離島航路との接続を考慮した、ダイヤの調整等を行い、利用促進、マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い、指標の維持を図ってまいりたい。また、見崎線、外浦線と併せて利用の動向を注視したい。
・神島見崎線(B) ・神島外浦線(B)	離島航路との接続を考慮した、ダイヤの調整等を行い、利用促進、マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い、指標の維持を図ってまいりたい。また、寺間線と併せて利用の動向を注視したい。
・城見台線(B) ・今井循環線(B) ・広東線(A)	利用状況の調査を行い、利用者の声を聞くとともに、ダイヤ改正による利便性向上及び、利用促進、マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い、指標の改善を図ってまいりたい。
・尾坂線(C)	ダイヤ改正によって、早朝の尾坂行きのみとなり、便数の減少とともに利用者が減少した。大井ハイランド尾坂線との統合に向け、検討・協議を進めていきたい。
・大井ハイランド・尾坂線(A)	ダイヤ改正で増便し、利用者が増えた。さらなる利用促進、マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い、指標の改善を図ってまいりたい。

※括弧内は自己評価値

交通体系図・運行系統図 別紙

交通体系図・運行系統図 別添フィーダー系統路線図のとおり

系統名 ①デマンド大島中線, ②デマンド尾坂線
 運行形態 4条路線・乗合バス型(不定期)
 運行日・回数 大島中線[火・木・土曜日運行 1日4.0回], 尾坂線[月・金曜日運行 1日3.0回]
 運賃 利用区間により, 300円または500円

系統名 ③美の浜線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 3月まで[平日15.0回, 土曜日14.0回, 日祝日13回], 4月から[平日18.5回, 土曜日13.5回, 日祝日13.5回]
 運賃 利用区間により, 150円から190円

系統名 ④大島線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日4.0回, 土曜日2.0回, 日祝日0.0回
 運賃 利用区間により, 150円から400円

系統名 ⑤神島寺間線, ⑥神島見崎線, ⑦神島外浦線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日4.5回, 土曜日4.0回, 日祝日4.0回
 運賃 利用区間により, 150円から530円

系統名 ⑧城見台線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日4.0回, 土曜日2.0回, 日祝日2.0回
 運賃 利用区間により, 150円から330円

系統名 ⑨今井循環線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日3.0回, 土曜日2.0回, 日祝日0.0回
 運賃 利用区間により, 150円から270円

系統名 ⑩広東線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日2.5回, 土曜日2.0回, 日祝日2.0回
 運賃 利用区間により, 150円から420円

系統名 ⑪尾坂線, ⑫大井ハイランド・尾坂線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日3.0回[4月から尾坂線0.5回, 大井ハイランド・尾坂線2.5回], 土曜日0.0回, 日祝日0.0回
 運賃 利用区間により, 150円から460円

平成31年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 倉敷市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



倉敷市の概要

- ・平成17年8月に1市2町が合併
- ・人口 477,118人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 355.63km²

交通会議の構成員

公募市民、高齢者団体の代表、障害者団体の代表、商工業団体の代表、観光団体の代表、学識経験者、岡山県バス協会、岡山県タクシー協会、岡山県交通運輸産業労働組合協議会、両備ホールディングス(株)、岡山電気軌道(株)、下津井電鉄(株)、(株)井笠バスカンパニー、西日本旅客鉄道(株)、水島臨海鉄道(株)、井原鉄道(株)、中国地方整備局、中国運輸局岡山運輸支局、岡山県警本部、岡山県、(株)日の丸タクシー、倉敷市

概 要

- 地域の概況
 - ・岡山県南西部に位置し、市の中心となる倉敷地域をはじめ、水島・児島・玉島地域、庄・茶屋町・船穂・真備地区の8拠点を中心に、都市機能が点在する多核型都市
- 公共交通の現状
 - ・鉄道6路線、路線バス48系統、コミュニティタクシー9地区(庄新町、西坂、大室・高室・菰池団地、倉敷ハイツ、東酒津、真備、イトーピア団地、船穂、水島)
- 公共交通の問題点・課題
 - ・特にバス路線の利用者はH13～H27で36%減少
 - ・非常に低いバス路線のサービスレベル(48系統の内33系統で平日の運行回数が10回/日未満)
 - ・バス路線の廃止が拡大(H17～H27年度の10年間で33系統の路線バスが廃止)
- 生活交通に関する基本目標
 - ・日常生活に必要な移動手段として、市民の暮らしを支える生活交通
 - ・環境負荷の少ない“くるまに頼り過ぎないまちづくり”の基盤となる便利で快適な生活交通
 - ・市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、みんなで「つくり」「守り」「育てる」生活交通
- 目標実現のための施策
 - ・幹線となる路線バスの維持・充実を図るとともに、交通不便地域では地域が主体になり運行するコミュニティタクシーにより移動手段を確保

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズを踏まえ効率的なコミュニティタクシーの運行形態に変更
- ・交通不便地域におけるコミュニティタクシーの導入や再編
- ・交通網形成計画に基づく事業の推進

協議会における検討

- 協議会の開催状況 4回開催(確保維持改善事業に関する)
- ・H31.1.11 運行再開について報告
 - ・R1.6.20 事業計画について(書面審議)
 - ・R1.7. 1 運行状況について報告
 - ・R2.1. 8 事業評価について(書面審議)

倉敷市地域公共交通会議 事業の評価 (真備コミュニティタクシー)

定量的な目標・効果

(目標)

- ・年間利用者数:西ルート4,900人/年(H30年度実績2,939人),東ルート1,960人/年(H30年度実績1,280人),南ルートA4,500人/年(H30年度実績3073人),南ルートB300人/年(H30年度実績200人) 計11,660人(H30年実績7,492人)
- ・運行1回当たりの平均乗車人数:西ルート3.1人/回(H30年度実績2.5人/回),東ルート1.7人/回(H30年度実績1.6/回),南ルートA3.0/回(H30年度実績2.9人/回),南ルートB1.2人/回(H30年度実績1.2人/回)
- ・運行割合:西ルート90%(H30年度実績85%),東ルート60%(H30年度実績58%),南ルートA85%(H30年度実績78%),南ルートB15%(H30年度実績10%)

(効果)・当該路線を確保・維持することで,公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

- ・当該路線と鉄道駅での乗り継ぎにより,倉敷市中心市街地等への移動手段が確保される。
- ・高齢者の外出促進,地域住民の活動機会の増加,地域活性化に繋がる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・建設型仮設住宅全6か所に立ち寄りを開始した。
- ・運営委員会でフリー乗降区間について明確に広報すべきという意見があり,チラシ及びホームページにより図面に明示し,新規利用者の獲得に努めた。

実施した利用促進策

- ・地域の各委員が地域へのパンフレット・チラシ等を配布し,利用促進のための広報活動を実施した。
- ・運営委員会でフリー乗降区間について明確に広報すべきという意見があり,チラシ及びホームページにより図面に明示し,新規利用者の獲得に努めた。
- ・予約時間を1時間前から30分前に変更した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・運営委員会で地域ごとのニーズや現況の把握を実施したが,地区により被害状況がまちまちであり,川辺地区,箭田地区など利用者が減少している地区もあるが,早期の復興を目指し現行の運行形態を維持することとなった。地域の各委員が予約時間・フリー乗降区間を明示したパンフレットを地域へ配布した。

地域住民の意見の反映

- ・運営委員会での要望を受け,新設された建設型仮設住宅への立ち寄りを1月21日より開始した。
- ・フリー乗降区間を分かりやすく示したパンフレットを作製した。
- ・予約時間の締め切りを1時間前から30分前に変更した。

倉敷市地域公共交通会議 事業の評価 (真備コミュニティタクシー)

事業実施の適切性

- ・事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- ・7月6日の豪雨災害により西・東・南Aルートは、運行休止していたが、本年1月から9月までの9か月間運行した。
- ・南ルートBは、昨年8月1日より運行を再開しているため、12か月間運行した。

目標・効果達成状況

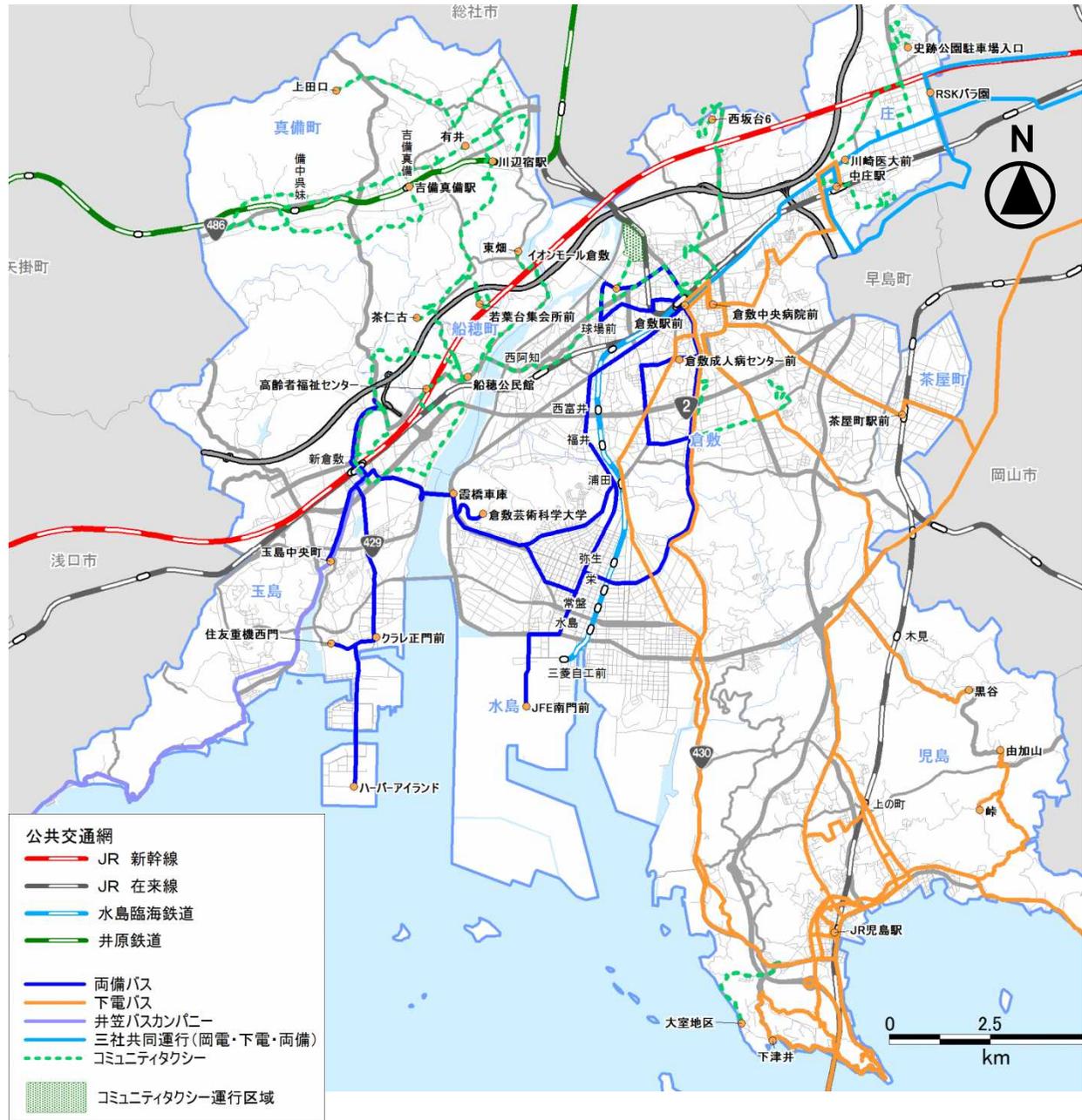
- (目標)・西ルートについては、利用者目標4,900人に対し1,073人(対目標比21.9%)、運行平均乗車人数は目標3.1人/回に対し1.1人/回(対目標比35.5%)、運行割合は、目標90%に対し38%(対目標比42.2%)、であり目標を達成できなかった。
- ・東ルートについては、利用者目標1,960人に対し623人(対目標比31.8%)、運行平均乗車人数は目標1.7人/回に対し0.7人/回(対目標比41.2%)、運行割合は、目標60%に対し25%(対目標比41.7%)、であり、目標を達成できなかった。
 - ・南ルートAについては、利用者目標4,500人に対し2,033人(対目標比45.2%)、運行平均乗車人数は目標3.0人/回に対し1.9人/回(対目標比63.3%)、運行割合は、目標85%に対し50%(対目標比21.9%)、であり、目標を達成できなかった。
- 南ルートBについても、利用者目標300人に対し251人(対目標比83.7%)、運行平均乗車人数は目標1.2人/回に対し1.3人/回(対目標比108%)、運行割合は、目標15%に対し11%(対目標比73.3%)、であり、一部目標を達成できなかった。

- (効果)・70歳以上の高齢者の利用率が90.0%であり、通院、買い物等を目的とした交通手段の確保が図られている。また、建設型仮設住宅へ停留所を新設し、282人の利用があり移動の利便性が図られている。

事業の今後の改善点

- ・集会等で要望がある場合は、パンフレットを持参し、利用説明を行う。
- ・今後も地元運営委員会と連携して継続的な広報活動、利用促進活動に取り組んでいく。
- ・商業施設や災害公営住宅等の新たな施設への立ち寄り、利用増につなげていきたい。

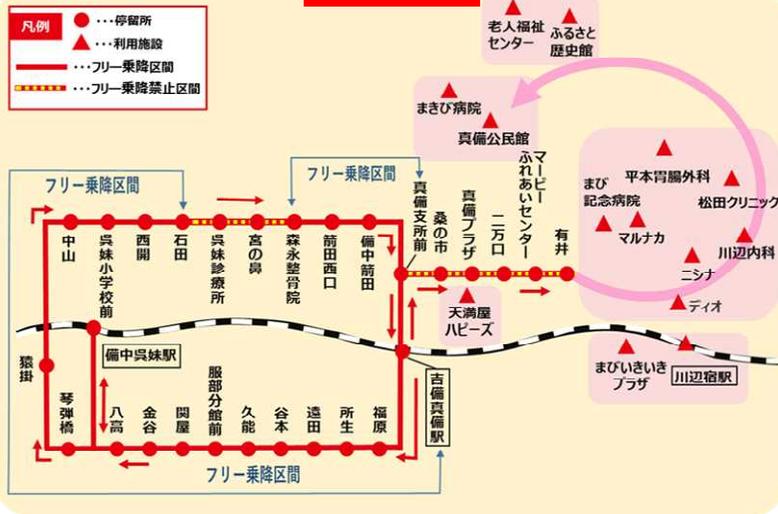
交通体系図 別紙



真備地区コミュニティタクシー運行系統図 別紙

平成31年1月21日から再編運行開始

西ルート



南ルートA (吉備真備駅行)

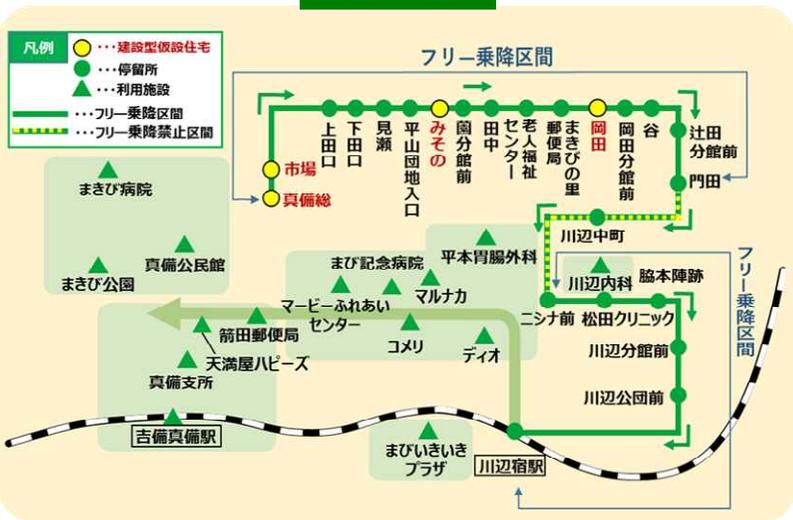


●料金 1回300円

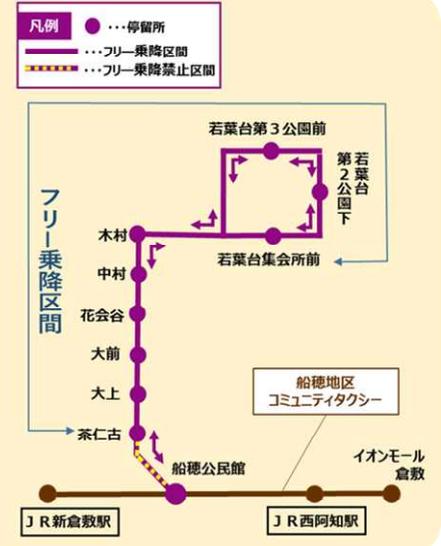
運休期間を除く実績
 西ルート ①1.1人②1,073人 (9か月間)
 東ルート ①0.7人②623人 (9か月間)
 南ルートA ①1.9人②2,033人 (9か月間)
 南ルートB ①1.3人②251人 (12か月間)

※①1便当たりの利用者数
 ②利用者数

東ルート



南ルートB (船穂公民館行)



全ルート：1日6便 平日・土 (行き3便 (定時)・帰り3便 (予約) 但し、南ルートBは全便予約)

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 赤磐市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



赤磐市の概要

- ・平成17年3月に4町が合併
- ・人口 43,214人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 209.36 km²

交通会議の構成員

赤磐市、岡山県、警察署、学識経験者、(株)宇野自動車、(有)皿井タクシー、熊山タクシー、(株)宇野自動車運転手代表者、市自治連合会、赤磐市社会福祉協議会、赤磐商工会、岡山運輸支局

概 要

本市は岡山県の南東部に位置し、南部は岡山市に隣接している。市中央部から南部の平野には市街地が広がり、都市的な集積が見られる一方、北部には緑豊かな丘陵地が広がり、一部の地域は起伏の激しい地形を有している。

○公共交通現況

市の南部をJR山陽本線が運行するほか、市内の主要幹線や人口が集中する団地を中心に民間事業者が路線バスを運行しており、そこへ接続する支線部分を赤磐市が運行するバス(赤磐市民バス)が運行している。

主要幹線は、民間事業者が運行しているが、利用者減少のため減便又は廃止が進み、交通空白の時間帯又は地域が発生したため、それらを補う目的で市が一部運行を担っている。

○公共交通の問題点や課題

マイカーの普及や人口減等に伴う利用者数の減少を受けて、事業者による路線の確保・維持が困難な状況となっている。また、赤磐市民バスについても、維持に多くの行政負担が必要な一方で、利用者は減少傾向にあり、市内に点在する交通不便地域への移動手段の確保を含め、市民にとって利用しやすく持続可能な公共交通体系の構築が課題となっている。

交通会議の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の整備
- ・広報紙等による公共交通利用促進事業
- ・赤磐市地域公共交通網形成計画の策定

交通会議における検討

- 協議会の開催状況 3回開催(4~5回程度開催予定)
- ・第1回(令和元年6月25日)令和2年度フィーダー補助申請に係るネットワーク計画の認定について他
 - ・第2回(令和元年9月24日)赤磐市地域公共交通網形成計画の評価検証業務について他
 - ・第3回(令和元年11月12日)赤磐市バス運行に関する条例の改正について他
 - ・第4回(令和2年2月開催予定)

定量的な目標・効果

地域内フィーダー系統

(目標)・年間利用者数を 1,664人(H30.10~R1.9)以上とする。

(根拠)・デマンド化運行の利用圏域人口を基に調整した人口増減率により算出

(効果)

- ・既存の路線バス、市民バスだけでは対応できなかった周辺部に住む住民の移動手段の確保
- ・ドア・ツー・ドア化による停留所までの徒歩負担軽減
- ・運行頻度の向上による様々な活動(通院、買物、余暇活動等)への対応

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・平成30年10月より行き先を追加し、市営の医療機関へ接続した。
- ・予約利便性の向上の観点から、平成31年4月より午後の便については当日予約を受け付けることとした。
- ・利用促進事業の一環で市の広報紙においてバス利用の呼びかけを行った。

実施した利用促進策

- ・市の広報紙上で市民バスの利用促進記事を継続して掲載している。
- ・令和元年8月に、地元区長との意見交換会を実施したところ、PRが足りていないのではないかとの意見があり、時刻表と利用登録票を対象地域内の全戸へ配布した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・目標年間利用者数には到達しなかったが、引き続き利用促進策を実施し、新規利用者開拓を目指すとともに、より利便性が高く維持可能な公共交通を検討していきたい。

地域住民の意見の反映

- ・随時運行事業者や地域住民の代表などと連絡をとり、利用者の要望・意見を把握するよう努めている。
- ・地域住民から要望のあった、市営の医療機関への接続について、平成30年10月から路線を延伸することにより、実現している。

事業実施の適切性

- ・事業計画に従い、適切に事業が実施された。
- ・デマンド化による運行範囲の拡大により、市民バスを定時定路線で運行していた頃と比較して、バス停までが遠い、あるいは高低差がある等でバスを利用できなかった住民への移動手段を確保している。
- ・日常生活における通院や買い物等を利用の目的として一定の利用者数を維持しており、地域住民の重要な交通手段として定着していることが伺える。

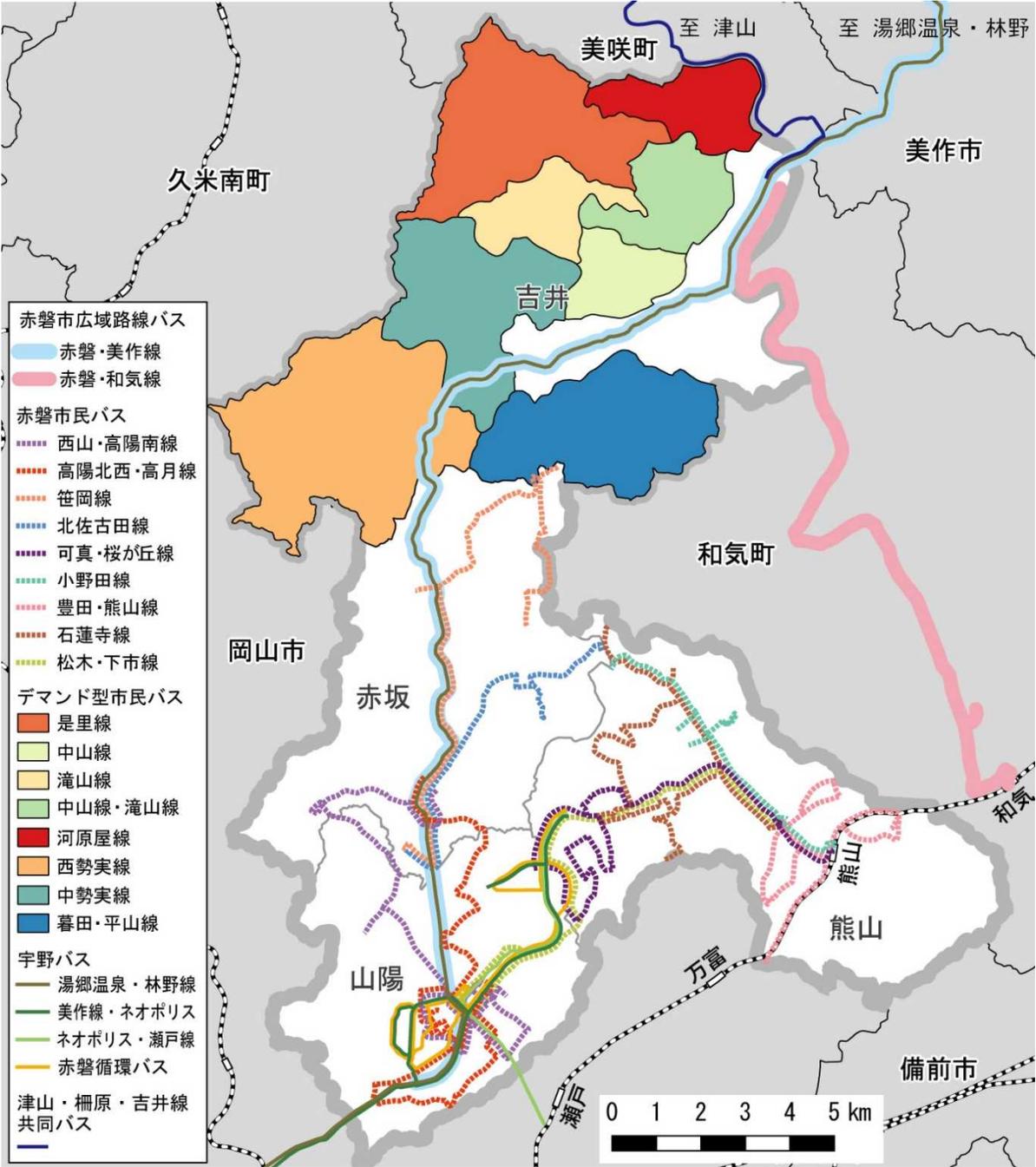
目標・効果達成状況

- ・目標である年間利用者数1,664人に対し、1,355人(達成率81.4%)が利用。目標年間利用者数が達成できなかった。
- ・吉井地域北部においては比較的人口が密集して存在しており、利用率の低下は見られないものの、地域南部においては人口減少等により利用率の低下が見られた。利用者減となる要因があるにもかかわらず一定の利用者数を維持していることから、地域にとって必要な公共交通手段であると言える。

事業の今後の改善点

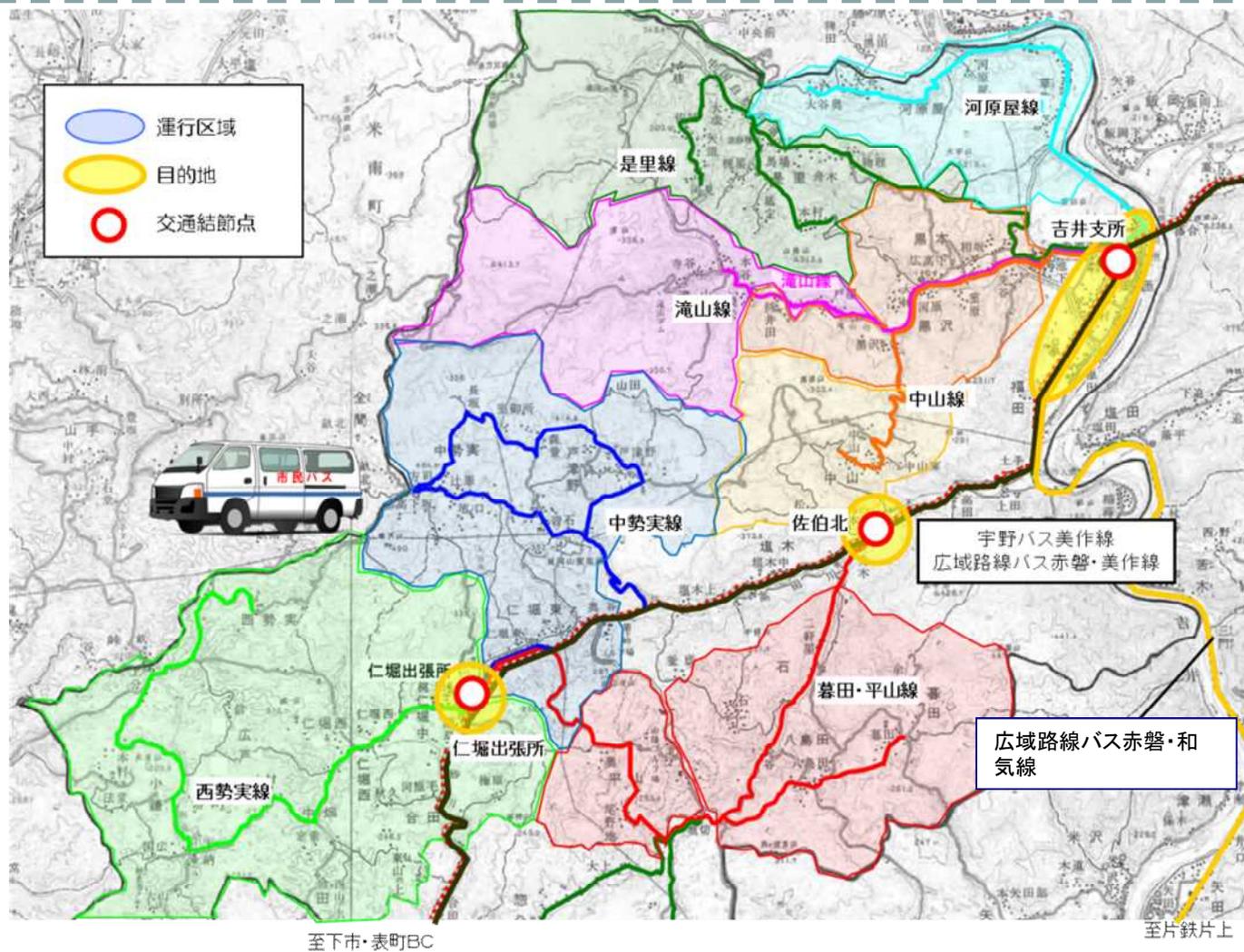
- ・地元区長との意見交換会では、初回利用時の登録が一つのハードルとなっており、利用者が固定される傾向にあるとの声があった。まずは、利用促進に向けた啓発を継続して実施し、デマンド型市民バスの利用者の実人数拡大に努めることが重要であると認識している。
- ・地域住民のニーズをヒントとして、持続可能な交通手段確保に努めることで、ひいては地域を活性化することに寄与していきたい。
- ・赤磐市地域公共交通網形成計画により設定した平均輸送人員等の定量的な基準に基づき、バス路線の増便、減便、運行形態の変更等を検討していく予定である。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 ①是里線、②中山線、③滝山線、④河原屋線、⑤西勢実線、⑥中勢実線、⑦暮田・平山線
 運行形態 区域デマンド型
 運行日・便数 ①月水木 2回 ②月水木2回 ③火金3回 ④火金3回 ⑤火水金2回 ⑥火水金2回 ⑦月木4回
 祝日、年末年始(12/29～1/3)運休
 運賃 大人200円 小学生と障害者とその付添者100円 乳幼児無料



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 鏡野町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

別添2



鏡野町の概要

- ・平成17年3月に2町2村が合併
- ・人口 12,847人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 419.69km²

交通会議の構成員

町民の代表者 バス事業者 タクシー事業者
輸送事業者の運転手団体
岡山運輸支局 津山警察署 岡山県 鏡野町

概 要

平成17年3月に町村合併し、様々なバスが十分な総合調整を図ることなく運行を続け、路線の競合・運賃の混在など様々な問題を抱えるとともに、利用者にとっても、不便で利用しにくい体系となっていた。町の中心部には役場本庁に加え病院や大規模商業施設などが集中し、公共交通のみならず公共サービスレベルが大きく異なり、特に周辺部の奥津・上齋原・富地域の住民について買い物や通院に不便をきたしている状況になっていた。こうしたことから、バス運行の状況を整理し、津山市から鏡野町の石越間を運行している中鉄北部バスの主要なバス停へのアクセスを可能とすることを目的とし、平成25年度より運行を開始している上齋原～マルナカ線については、ニーズと利用頻度から月曜、水曜日に1往復運行しており、その路線に箱の停留所で接続させるため富・箱線乗合タクシーについては、月曜、水曜日に2回運行している。また、津山ごんごバス西循環線の町内乗入れの実証実験運行を行った。

協議会の主な取り組み

乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等
市町村有償旅客運送の必要性及び運賃等
交通会議の運営方法等
利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
公共交通結節点における待合所などの環境整備
情報案内板整備

協議会における検討

- ・第 9回(平成28年8月) 自家用旅客運送者登録更新 路線の一部時刻変更協議
- ・第10回(平成29年1月) 生活交通確保維持改善計画事業評価協議
- ・第11回(平成29年11月) フィーダー系路線運休日追加協議
- ・第12回(平成30年1月) 生活交通確保維持改善計画事業評価協議
- ・第13回(平成30年6月) 生活交通確保維持改善計画協議
- ・第14回(平成30年9月) 津山ごんごバス西循環線の鏡野町への延伸及び生活交通確保維持改善計画の変更協議
- ・第15回(令和元年6月)
フィーダー系統確保維持計画協議
- ・第16回(令和元年7月)
フィーダー系統路線の説明及びごんごバス西循環線の実証実験運行の現状報告
- ・第17回(令和元年8月)
6月に協議したフィーダー系統確保維持計画の変更協議

鏡野町地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

フィーダー系統

- (目標) ・公共交通に対する満足度を53.0%以上に上げる(昨年度実績:52.6%)
・マルナカ線の1回当たり利用者数を12人以上とする (昨年度実績:10.4人)
・西循環線の利用者を11,990人以上とする (昨年度実績:9,660人)
・乗合タクシーの1回当たり利用者数を5人以上とする (昨年度実績:2.5人)
- (効果) ○ 町域に広く散在する交通不便地域の解消
○ 公共交通サービスの満足度の向上
○ 高齢者等の外出が容易になることにより、元気な高齢者の増加に伴う医療費の削減
○ 地域間格差の是正と、地域間交流の増加による町の活性化
○ 医療・商業施設へのアクセスが確保され、生活環境が向上
○ 町民の生活不安の解消と定住意識の向上

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

すべての路線について、継続して乗降調査を行い、利用者の声にも注目した。

実施した利用促進策

- ・夏季と冬季運行の変更時に時刻表を広報紙とともに配布
- ・広報誌、ケーブルテレビでの路線バス利用広報
- ・地域ぐるみ、保育園の遠足での利用の呼びかけ
- ・中学校卒業生(高校入学予定者)に対し、学校に出向き通学にバスを利用してもらうよう広報活動を行った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・引き続き広報紙、テレビ、インターネットなどを通じて広報活動を行うとともに、学校や高齢者組織、団体など個別に周知を行い、利用促進につなげていく。また、津山市との連携を一層強めて、利用者のニーズの掘り起こしを推進する。
- ・持続可能な公共交通の再編成を行うため、地域公共交通会議の法定協議会への移行を行い、令和2年中を目途に福祉バスなども含めた新たな交通計画の策定を実施する。

地域住民の意見の反映

- ・運行日の見直しについて、影響の有無を含め、他路線の利用状況を確認した。
- ・利用者の声にこたえられるよう、乗合タクシーのサービス向上を事業者に指導した。
- ・住民意見や要望に基づき、民間事業者の幹線系路線の縮小を補完するため、フィーダー系統路線の便数拡大を行った。

鏡野町地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

- ・マルナカ線:計画どおり実施されている。
当初からの買い物ツアーとしての利用が定着したうえ、より多くのバス停からの新規需要も獲得している。
- ・西循環線:計画どおり実施されている。
津山市間との移動ニーズに対応するため、西循環線の延伸を実施し、多くの利用が発生した。
- ・乗合タクシー:計画どおり実施されている。
地域的に利用者が偏る傾向にあるが、運行日数・回数は平成29年度より大きく伸びており、定着してきている。

目標・効果達成状況

公共交通に関する満足度(目標) ・公共交通に対する満足度は46.9%で、目標値の53.0%を下回った。
(昨年度目標値:37.0%)

マルナカ線(目標) ・1回当たり利用者数は、11.1人で、目標12人以上は達成できなかった。

- (効果)○ 上齋原地域、奥津地域の交通不便地域の解消
○ 外出が容易になり、元気な高齢者の増加とその社会性の向上
○ 地域格差の是正と、地域間交流の増加による町の活性化
○ 医療・商業施設へのアクセスが確保され、生活環境が向上

西循環線(目標) ・令和元年度の利用者は11,990人で、目標値の9,660人を達成した。(24.1%増)

- (効果)○ 地域格差の是正と地域間交流の促進による町の活性化

乗合タクシー(目標) ・1回あたり利用者数は、2.7人で、目標5人以上を達成できなかった。

- (効果)○ 地域格差の是正と、地域間交流の増加による町の活性化
○ 医療・商業施設へのアクセスが確保され、生活環境が向上

事業の今後の改善点

マルナカ線:バスの利用により生まれた、コミュニティー活動が継続しており、他の地域でも、広がっていくよう、多方面から図っていく。

- ・地域格差の是正のため開設した路線であり、今後も利用促進を図り、便数を拡大する。
- ・町北部地域での人口減少が著しく、利用者的大幅な増加は見込めないが、免許返納者は今後増えると見込まれるため、外出支援策を確保していく必要がある。

西循環線:町内のフィーダー系統路線の便数拡大に合わせ、乗継時刻調整などにより利用者増を図る。

- ・現在町内4か所のバス停から、さらにバス停を増やし、利用者の増加と利便性の向上を図る。

乗合タクシー:1回あたりの乗車人数は少ないが、運行予定日の運行率が伸びてきている。

- ・地域住民の足となる乗合タクシーとして利用促進の在り方、乗り継ぎ方法等を検討する。

上記3路線のほか、町営バスや民間バスを含め、町全体の公共交通のあり方を検討し、交通空白地域の解消をはじめ高齢者、障がい者等が利用しやすい総合的な「交通計画」を早期に策定する。

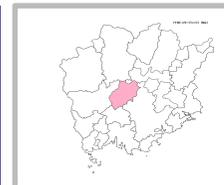
交通体系図 ・ 運行系統図 別紙

系統名 : 上齋原～マルナカ線
運行形態 : 4条路線、乗合バス型
運行日・便数 : 週2回各1往復(月曜日、水曜日) ～平成26年4月から運行開始 運行日が祝日、振替休日の場合は運休～
運賃 : 1回おとな200円(こども、障がい者100円)

系統名 : 津山ごんごバス 西循環線
運行形態 : 4条路線、乗合バス型
運行日・便数 : 毎日6便運行(平成30年11月～令和元年10月まで実証実験運行)
運賃 : 1回 100円

系統名 : 富～箱線乗合タクシー
運行形態 : 区域運行
運行日・便数 : 予約運行(マルナカ線の運行日に予約のあった場合運行)
運賃 : 1回 100円

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 吉備中央町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



吉備中央町の概要

- ・平成16年10月に2町が合併
- ・人口 11,950人(平成27年国勢調査)
- ・面積 268.78km²

交通会議の構成員

岡山県 吉備中央町 中鉄バス(株) 備北バス(株) (有)加茂川タクシー 賀陽タクシー(有)
(有)難波タクシー 賀陽交通(株) (有)賀陽自動車教習所 町議会 町老人クラブ連合会
町障害者等地域自立支援協議会 住民代表 学識経験者 岡山運輸支局
岡山北警察署

概 要

岡山県のほぼ中央に位置し、町内全域が過疎地域で中山間部が大部分を占めており、高齢化率は40.40%である。町全体では、バス利用者は減少傾向で、民間路線バス事業者は年々赤字額が増加している。それに伴い、路線維持に係る町の経費も増加している。

総社南校北～宮前線及び総社駅～妙仙寺前線は、高校生の通学や地域住民の通院、買い物等に利用されており、鉄軌道のない当町にとって、総社市への唯一の交通手段であり必要不可欠なものである。

平成27年10月から利用の少ない便を廃止するとともに、高校生のニーズ(部活動終了時刻)に合わせたダイヤ改正を行い、当該路線の利用者は増加傾向にあったが、今年度については前年対比で減少となっている。今後も、利用者のニーズを定期的に把握し、より効率的な時刻設定を目指している。

交通会議の主な取り組み

- ・利用者のニーズに合わせた時刻設定の検討
- ・効果的な周知方法の検討

交通会議における検討

交通会議の開催状況 3回開催

- ・第1回(平成30年12月27日)平成30年度事業の事業評価(書面協議)
- ・第2回(令和元年6月19日)地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
- ・第3回(令和元年12月25日)令和元年事業の事業評価

定量的な目標・効果

総社南校北～宮前線、総社駅～妙仙寺前線

(目標)・利用者数を4,368人(1月当たり364人)とする。(平成29年度の1.0倍)

(効果)・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域が解消されるとともに、高校生、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、JR総社駅へ接続することにより、広域的な移動の利便性が向上する。

- ・高校生の通学手段が確保されることにより、保護者における遠距離送迎の負担軽減及び自動車利用の抑制が図れる。
- ・総社方面から吉備中央町への公共交通が存在することで、総社方面からの観光客等の移動手段が確保される。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

地域公共交通網形成計画に沿った当該フィーダー路線とを連携させた施策を実施できていない。

実施した利用促進策

- ・中学3年生を対象に中学校で行われた高校進路説明会に出向き、保護者や生徒に対して当該路線を含む路線バスの説明、利用促進及び周知を行った。
- ・町広報紙(H31年3月号)に利用促進記事を掲載した。
- ・運行区域の一部となる総社市の地域住民に周知を図ることを目的に同市を通じて各町内会長へ各戸回覧を依頼した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

地域公共交通網形成計画に沿った当該フィーダー路線とを連携させた施策の実現に向けた新規又は既存の制度を拡充する事業を開始するための検討を開始している。

地域住民の意見の反映

- ・地域住民の意見を参考にし、本町から総社市等の町外へバス通学する生徒に対する通学費補助制度(定期券等購入費用の2分の1の額を補助)について、令和2年4月から対象となるバス路線を拡大し、又電車での通学費も新たに対象とすることとした。それらと本路線との乗り継ぎ等により利用者の拡大を図ることとしている。

事業実施の適切性

- ・総社南校北～宮前線 、 総社駅～妙仙寺前線
総社南高校の通学者数の減少により利用者数が減少しているものの、地域住民の唯一の公共交通を確保できている。月ごとの全便の利用者数を注視しながら、必要に応じて事業者に対し利用状況の説明を求めている。中学校に出向いての利用促進及び周知、広報紙への記事掲載等により公共交通に対する住民意識の向上を図られている。

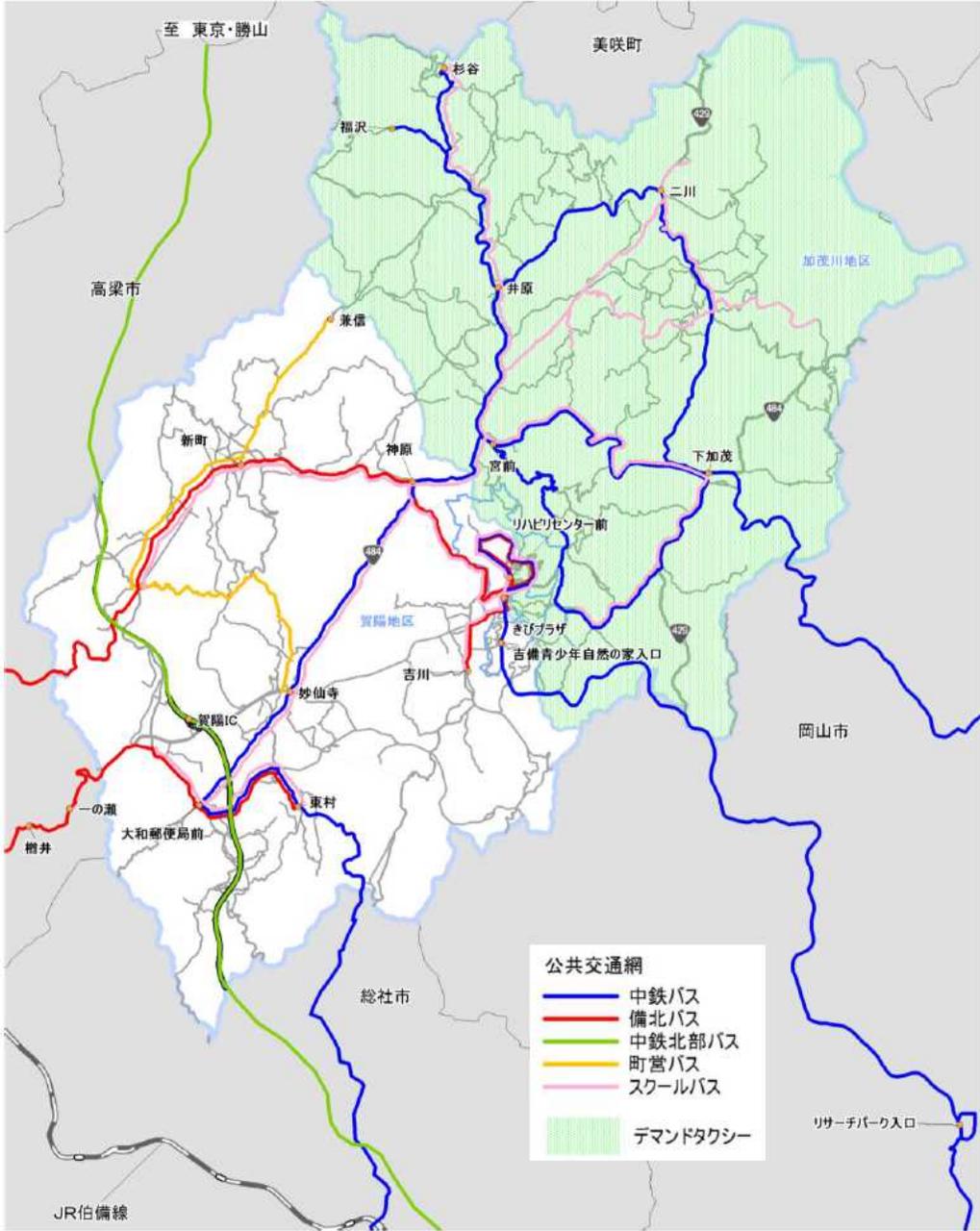
目標・効果達成状況

- ・総社南校北～宮前線 、 総社駅～妙仙寺前線
(目標) 1か月当たり利用者数は277人で、目標364人を大きく下回った。これは、総社南高校の通学者数の減少により利用者数が減少していることが主な要因である。このことから、高校生以外の交通弱者等の新規利用者を掘り起こすための施策を積極的に実施し、持続可能な路線を目指すことを考えている。
(効果) 当該路線地域の公共交通空白は解消している。
高校生通学者の交通手段が確保されているとともに、高校生保護者の送迎負担の軽減が図られている。

事業の今後の改善点

- ・総社南校北～宮前線 、 総社駅～妙仙寺前線
高校生通学者に対しては、引き続き増加又は現在の推移を維持するよう、ニーズの把握をしながら、より利用しやすい路線を目指す。
運行区域の一部となる総社市の交通担当者と密に連携を取り、同市の地域住民への利用を増加させるための施策を検討していくこととしている。

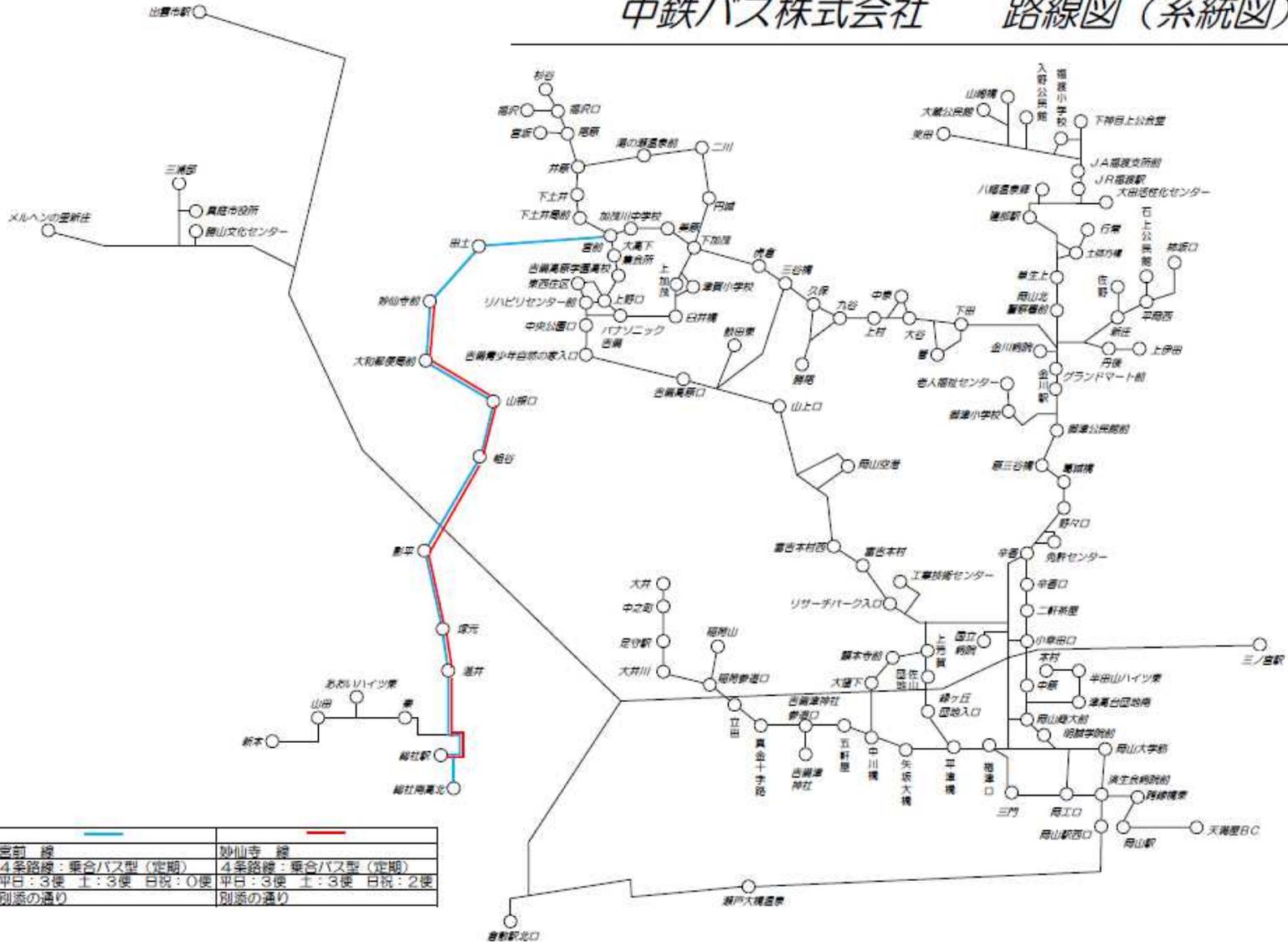
交通体系図 別紙



▲公共交通網

運行系統図 別紙

中鉄バス株式会社 路線図 (系統図)



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 久米南町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



久米南町の概要

- 昭和29年4月に、弓削町、誕生寺村、龍山村及び神目村の1町3村が合併
- 人口 4,907人(平成27年国勢調査)
- 面積 78.65km²

協議会の構成員

西日本旅客鉄道(株)岡山支社、(一社)岡山県タクシー協会、自治会連合会、久米南町校長会、久米南町PTA連合協議会、久米南町民生児童委員協議会、久米南町老人クラブ連合会、中国運輸局岡山運輸支局、岡山大学大学院、岡山県、美咲警察署、久米南町

概要

【現況】 鉄道：JR津山線(町内に3駅)、バス：混乗型スクールバス5路線、デマンド交通「カッピーのりあい号」5区域

【課題】 地形や移動ニーズと、町民バス(従来)の運行形態との不整合、公共交通空白地域の存在等

【目標】 町民だれもが日常的に利用できる公共交通(具体的な事業：デマンド交通の導入、スクールバスの運行、近隣市町とを結ぶ交通サービスの充実)

まちの魅力を高め、「ひと」がいきいきと交流できる公共交通(事業：地域と連携した公共交通の利活用による外出促進、「ひと」が集う交通拠点づくり)

協働により守り、育て、未来につなげる公共交通(事業：公共交通を地域で支える仕組みの構築、公共交通を利用するきっかけづくり)

協議会の主な取り組み

【公共交通体系の再編】

- 平成26年度から試験運行を行っていたデマンド交通「カッピーのりあい号」について、平成28年4月から町全域における本格運行を開始した。
- デマンド交通の本格運行に伴い、町民バスを混乗型スクールバスへ転換するにあたり、運行経路や車両等について、町教育委員会とともに検討を行った。

【公共交通マップ・時刻表の作成】

- 平成28年4月から本格運行を開始したデマンド交通を含めた町内全域の公共交通マップ・時刻表を作成した。(平成28年度より全戸配布後、説明会等で適宜配布)

【計画の達成状況の評価・検証】

- 久米南町地域公共交通網形成計画に掲げる目標と評価指標のうち、年度ごとに検証を行う項目について評価検証を行った。

協議会における検討

協議会の開催状況年度：2回開催

- 令和元年度第1回(6月21日開催)
- デマンド交通「カッピーのりあい号」の運行実績等について
- 生活交通確保維持改善計画について
- 令和元年度第2回(12月3日開催)
- カッピーのりあい号の運行形態変更について
- 生活交通確保維持改善計画の変更について議論及び承認等

久米南町地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

(目標)

- デマンド交通「カッピーのりあい号」の平成30年10月～平成31年9月における利用実績：9,500人（昨年度実績8,908人）
- デマンド交通「カッピーのりあい号」の乗合率：1.54人（昨年度実績1.53人）

(効果)

- 町内の公共交通空白地域が解消され、通院や買い物等のために日常的に利用できる移動手段を確保することができる。
- 幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系を構築することができる。
- 高齢者等の住民の外出機会を増やし、健康寿命を延ばすことで、地域住民の活動機会の増加等による地域の活性化が期待される。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- 20歳以上の町民を対象としたアンケート調査の実施と、利用登録者を対象とした利用実態調査の実施を行い、利用実態とニーズに対応した新たな運行形態の検討を行った。
- これを元に令和2年1月よりAIを用いた配車システムの導入をおこない、新たな形態での運行を開始する。

実施した利用促進策

- 町全体の公共交通に関する活用のしおりやデマンド交通のチラシを作成し、全戸配布ののち必要に応じて適宜配布を行った。
- デマンド交通の主要乗降場所にステッカーを掲出した。
- 説明会や講習会などを独自開催のほか、各団体等の総会などの場を活用し行った。
- 利用者数の増加と来町者の移動ニーズへの対応を目的に、利用対象者を町民以外へも拡大した。
- 運行事業者により利用促進のための啓発グッズの配布を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- 「利用状況の把握に努め、より持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待します。」とされたことに関しては運行形態の変更により生産性を向上することや、配車システムの導入により、より正確で精細な利用情報の収集を行うこととしている。
【令和2年1月中旬より運行開始予定】

地域住民の意見の反映

- 平成31年12月と令和元年6月に地域公共交通会議を開催し、地域住民代表である委員の意見を伺った。
- 20歳以上の住民向け及びデマンド交通利用登録者向けアンケート実施を実施した。

事業実施の適切性

- 計画どおり実施されている。住民に対する利用促進活動を行ったが、利用者数は全体として前年と比較して減少した。

目標・効果達成状況

(目標)

- 死亡や施設入居などによって、ヘビーユーザーが減少し、デマンド交通「カッピーのりあい号」の利用実績は8,470人と目標を大きく下回った。
- 利用者数の減少によりデマンド交通の乗合率も1.39人と未達成に終わった。

(効果)

- デマンド交通「カッピーのりあい号」町内の公共交通空白地域が解消され、通院や買い物等のために日常的に利用できる移動手段を確保することができた。
- デマンド交通「カッピーのりあい号」の全便についてJR津山線との接続を図ったほか、町民バスを混乗型スクールバスに再編したことにより、幹線・支線のネットワークが連携した効率的な運行体系を構築することができた。

事業の今後の改善点

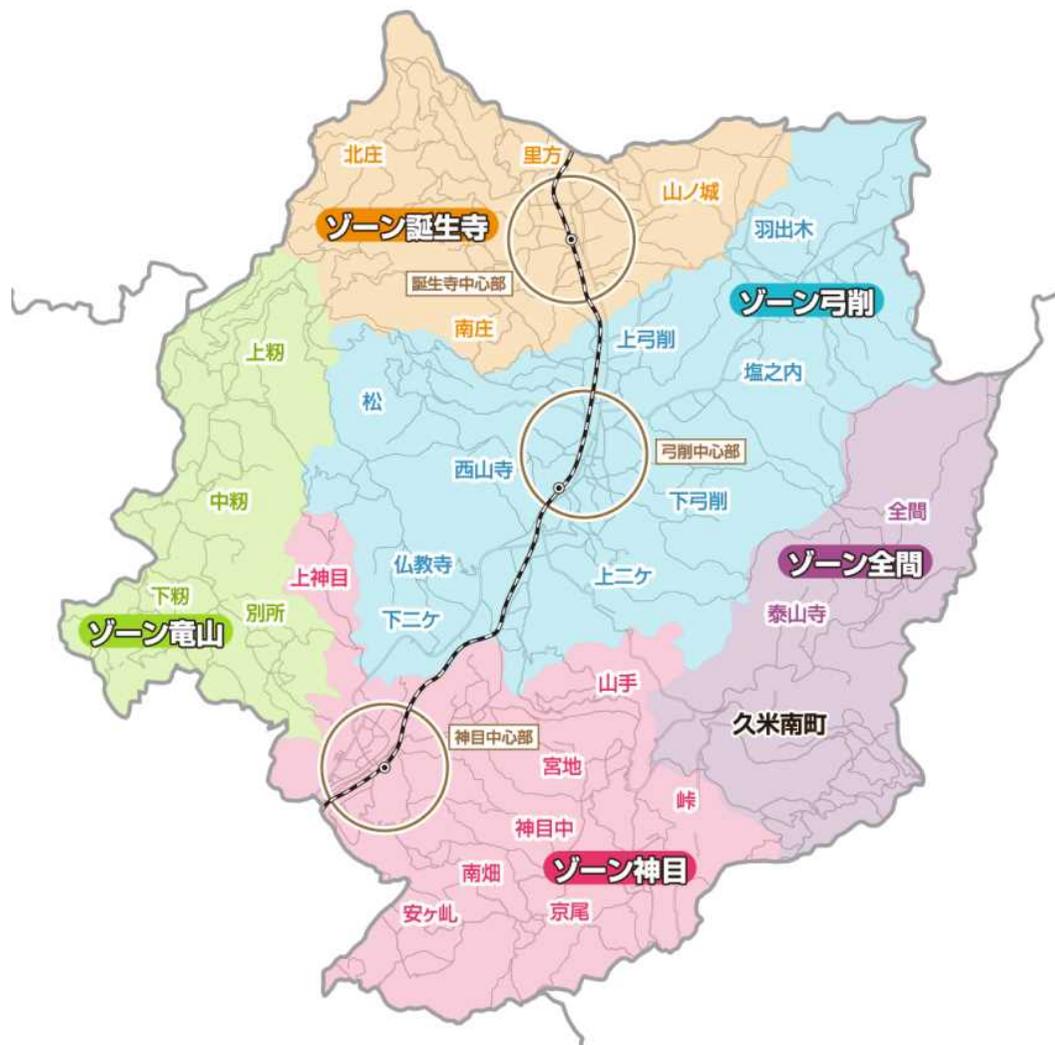
- 利用者数は、前年と比較して総数として減少した。利用のコア層が高齢者であり、延べ利用者数ではなく実利用者数は増加していることから、これまで週に複数回利用しているヘビーユーザーであった人が、死亡したり施設入所すると総数減に直結しているものと考えられる。今後も同様の現象が想定されるため、利用実態の詳細な把握と分析に努める。
- 平成30年11月に実施している住民アンケート調査と平成31年1月に実施予定の利用者アンケート調査を用いて、現状のニーズをあらためて把握した。デマンド交通カッピーのりあい号の利用実態分析とあわせて、あらたな運行形態を用いて利用者利便と生産性向上を図る。
- また、デマンド交通をベースとした貨客混載など、新たな活用方法を模索し、経費圧縮を図っていく。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名	ゾーン弓削、ゾーン竜山、ゾーン誕生寺、ゾーン神目、ゾーン全間
運行形態	ドア・ツー・ドア方式による区域デマンド型（各区域～弓削中心部間）
運行日・便数	月曜日～金曜日（平日のみ） 6往復12便
運賃	一乗車につき大人300円、小学生未満は無料



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 美祢市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



美祢市の概要

- ・平成20年3月に1市2町が合併
- ・人口 26,166人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 472.64km²

協議会の構成員

美祢市 学識経験者 山口運輸支局 JR西日本
路線バス事業者 タクシー事業者
山口県警察署 公募委員 等

概 要

美祢市は平成20年に美祢市、美東町及び秋芳町との合併により広域な市となった。市を水平、垂直に国県道があり、近隣の市を結ぶように路線バスが横断している。しかしながら、市全域が中山間地域である当市において、路線バスによる生活交通のみでは、自由な移動を確保できない地域が無数に存在しており、効果的、効率的な公共交通サービスの構築が急務となっている。このような状況の中、当市の望ましい公共交通体系の構築に向けた、持続可能な各種事業を実施する。

このうち持続可能な地域内交通を確保・維持する取組として、地域内フィーダー系統確保維持計画を構築している。また、路線バス・JR美祢線の利用促進と市街化区域等をカバーするため、事前予約型・区域運行の乗合タクシー「ジオタク」を地域間幹線系統に接続させるため、平成21年10月から山中・堀越外地域、平成22年10月から美東地域北部、平成23年10月から秋芳地域南部、平成24年10月から豊田前・西厚保地区、平成25年10月から美東地域南部、平成26年10月から秋芳地域北部、平成27年10月から川東・西分地区にて順次運行を開始している。なお、平成30年10月からの再編により、田代・奥分地区の新設や秋芳地域北部、美東地域南部の運行内容の見直しを行うことで、可能な限り地域の実情に応じた運行を行った。さらに、豊田前・西厚保地区、川東・西分地区、秋芳地域南部については、令和2年4月からの再編に向けて取組んでいる。

協議会の主な取り組み

- R2.4月の再編実施計画の実施に向けた取り組み
- あんもないと号(コミュニティバス)の導入
- 交通不便地域におけるフィーダー交通の導入
- 待合環境改善
- 公共交通時刻表や公共交通ガイドの見直しによる市民への周知等
- バス停留所の整備

協議会における検討

- 協議会の開催状況
- R元. 6. 7 H30年度事業報告等や地域内フィーダー系統認定申請内容等承認
- R元.12.17 再編実施計画等承認、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価等承認

美祢市地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果	路線名	目標値	事業効果
事業目標	山中・堀越外地区	日当り17人	
	美東地域北部	日当り12人	
	秋芳地域南部	日当り5人	
	豊田前・西厚保地区	日当り15人	
	美東地域南部	日当り5人	
	秋芳地域北部	日当り7人	
	川東・西分地区	日当り6人	
	田代・奥分地区	日当り14人	

事業効果

- 地域内フィーダー路線を確保することにより、以下のような効果が期待される。
 - ・通勤・通学、通院・買物等の市民にとって日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。
 - ・ジオタク(乗合タクシー)運行により、高齢者等の外出機会が増え、社会参加促進及び地域活性化に繋がる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

○美東地域南部、秋芳地域北部：平成30年10月からの再編に向けて、住民説明会や民生委員定例会など、市民への周知を行った。

○山中・堀越外地区、川東・西分地区、豊田前・西厚保地区、美東地域北部、秋芳地域南部：乗降場所や今後の対象エリア拡大など、事業者との新たな事業連携について検討し、周知チラシを配布するなど利用促進を行った。

実施した利用促進策

○利用方法等を記載した時刻表チラシの配布を行った。

○他の公共交通との接続について記載した資料の配布を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

○「今後もニーズに対応した運行内容の見直しや地域と連携して利用促進に取り組むこと」とされた事に対して、平成30年10月から再編に向けて地域住民や運行事業者と連携し、ダイヤ調整や運行形態の見直しの調整を図った。今後も、ニーズに合った運行内容の見直しを図り、目標の達成につなげていく。

地域住民の意見の反映

○平成30年10月からの再編に向けた住民意見交換会や住民説明会等を開催し、運行内容の見直しについて、地域住民の意見の反映を行った。

美祢市地域公共交通協議会 事業の評価

事業実施の適切性

- 山中・堀越外地区：利用者は減少傾向にあるが、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。
- 美東地域北部：利用者は減少傾向にあるが、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。
- 秋芳地域南部：利用者は横ばい傾向にあり、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。
- 豊田前・西厚保地区：利用者は減少傾向にあり、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。
- 美東地域南部：利用者は減少傾向にあるが、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。
- 秋芳地域北部：利用者は増加傾向にあり、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。
- 川東・西分地区：利用者は減少傾向にあるが、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。
- 田代・奥分地区：新規に実施した地域であり、交通不便地域への運行によって、住民の生活交通は確保できている。

目標・効果達成状況

○秋芳地域北部以外の区域については、目標達成には至らなかった。利用状況は年々減少傾向にあるなか、ジオタクの運行によって、日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保され、一定の効果は生じている。

路線名	目標値	平成30年10月～令和元年9月 利用実績
山中・堀越外地区	日当り17人	日当り13人
美東地域北部	日当り12人	日当り8人
秋芳地域南部	日当り5人	日当り4人
豊田前・西厚保地区	日当り15人	日当り13人
美東地域南部	日当り5人	日当り4人
秋芳地域北部	日当り7人	日当り11人
川東・西分地区	日当り6人	日当り3人
田代・奥分地区	日当り14人	日当り4人

事業の今後の改善点

- 山中・堀越外地区：運行事業者や福祉部門等との連携強化に努め、利用方法等を市民へ積極的に周知する必要がある。
- 美東地域北部：福祉部門等との連携強化に努め、地域の実情に応じた運行内容を検討するとともに、利用方法等を市民へ積極的に周知する必要がある。
- 秋芳地域南部：再編(R2.4月)に向けて、運行事業者等と連携し、地域の実情に応じた運行内容等の見直しを行う。
- 豊田前・西厚保地区：再編(R2.4月)に向けて、運行事業者等と連携し、地域の実情に応じた運行内容等の見直しを行う。
- 美東地域南部：再編(H30.10月)内容について、引き続き、福祉部門等と連携し、利用方法等を市民へ積極的に周知するとともに、地域の実情に応じた運行内容の見直しを検討していく必要がある。
- 秋芳地域北部：再編(H30.10月)内容について、引き続き、福祉部門等と連携し、利用方法等を市民へ積極的に周知し、利用促進を図る必要がある。
- 川東・西分地区：再編(R2.4月)に向けて、運行事業者等と連携し、地域の実情に応じた運行内容等の見直しを行う。
- 田代・奥分地区：再編(H30.10月)内容について、引き続き、福祉部門等と連携し、利用方法等を市民へ積極的に周知する必要がある。

交通体系図 別紙

市内路線図

図中のページ番号は、「美祿市公共交通時刻表」の掲載ページです。

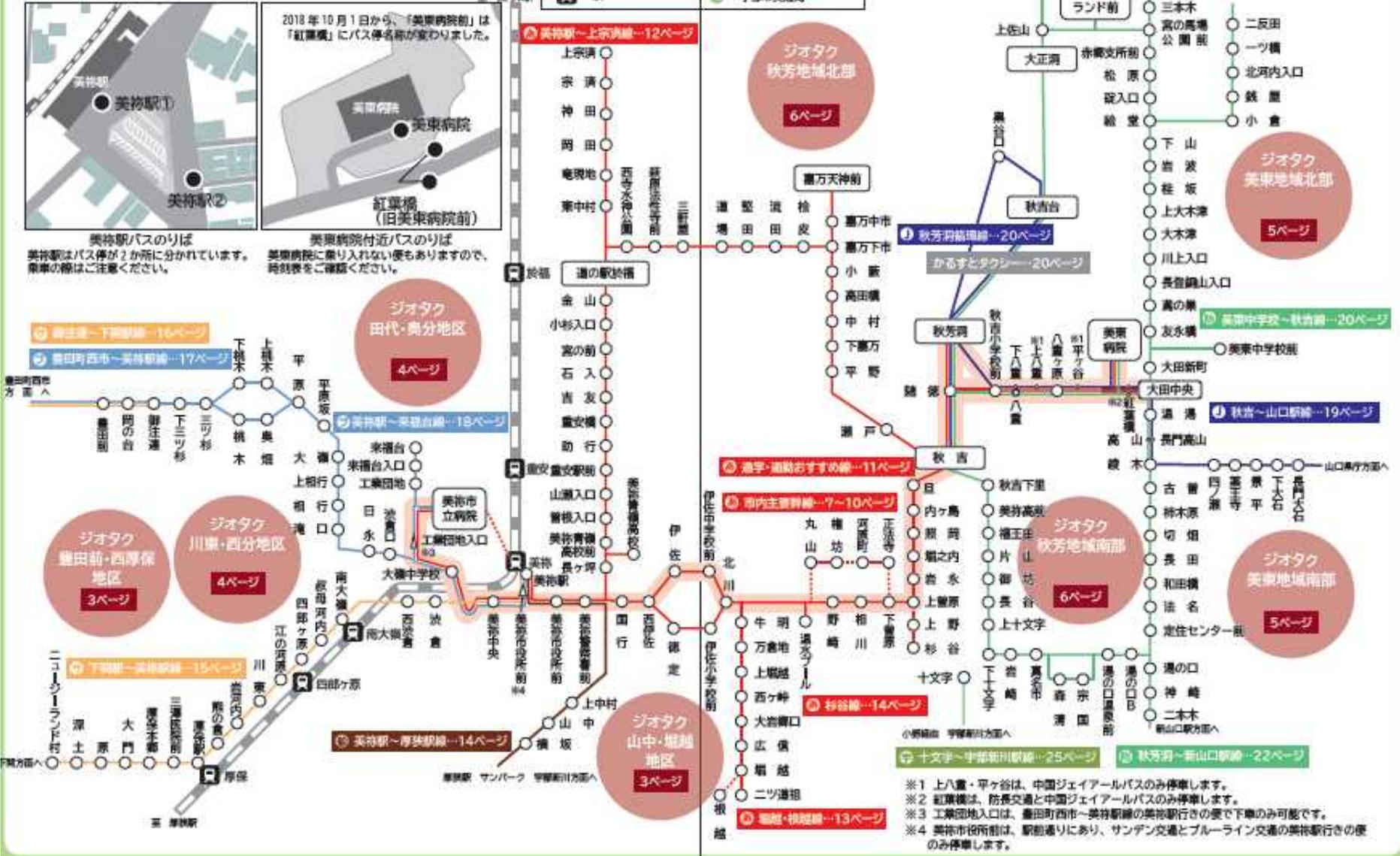


美祿駅バスのりば
美祿駅はバス停が2か所に分かれています。乗車の際はご注意ください。



2018年10月1日から、「美東病院前」は「紅葉橋」にバス停名称が変わりました。
美東病院付近バスのりば
美東病院に乗り入れない便もありますので、時刻表をご確認ください。

- 市内主要幹線区間
- フリー乗降区間
- バス停
- のりあいジオタクシー (乗車料金420円)
- JR美祿線
- 駅
- あんもないと号
- ブルーライン交通線
- サンデン交通線
- 船木鉄道線
- 中国ジェイアールバス線
- 防長交通線
- 宇都宮市交通局



※1 上八重・平ヶ谷は、中国ジェイアールバスのみ停車します。
 ※2 紅葉橋は、防長交通と中国ジェイアールバスのみ停車します。
 ※3 工業団地入口は、豊田町西市～美祿駅線の美祿駅行きのみ下車が可能です。
 ※4 美祿市役所前は、駅前通りにあり、サンデン交通とブルーライン交通の美祿駅行きのみ停車します。

別紙 運行体系図

①山中・堀越地区



山中・堀越地区

横坂上、横坂下、中村、西の谷、天子、上中村、長谷、引塚、根越、山ヶ峠、堂下、広信、下堀越、岩奥、上堀越、東中峠、南原、上万倉地、下万倉地、万倉地団地、中万倉地、第二万倉地、第一万倉地

美祿駅周辺の乗降場所

- 交通機関**
 - J R美祿駅
- 公共施設**
 - 美祿市役所
 - 伊佐公民館
- 医療機関**
 - 美祿市立病院
 - 野間クリニック
 - 原田外科医院
- 商業施設**
 - ザ・ビッグ美祿店
 - ウェスタまるき美祿店
 - ホームプラザナフコ美祿店
- 金融機関**
 - JA 山口美祿 伊佐支所



正 厚狭駅・宇都中央

運行日 月・水・金 祝日は運休

運賃 一乗車につき **300円**

系統	発	着	月水金	火木	土日祝
あんもないと号 根越→美祿市立病院★	7:32	7:56	●	●	
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	9:47	10:11		●	
ジオタク(要予約) 市立病院→山中→万倉地→市立病院	8:00	(9:00)	●		
ジオタク(要予約) 市立病院→山中→万倉地→市立病院	11:00	(12:00)	●		
ジオタク(要予約) 市立病院→山中→万倉地→市立病院	14:00	(15:00)	●		
船木鉄道 厚狭駅→美祿駅	13:40	14:05	●	●	
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	7:32	7:56			●
船木鉄道 厚狭駅→美祿駅	9:10	9:35			●
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	9:52	10:16			●
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	13:22	13:46			●
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	15:47	16:11			●

系統	発	着	月水金	火木	土日祝
ジオタク(要予約) 市立病院→万倉地→山中→市立病院	9:30	(10:30)	●		
ジオタク(要予約) 市立病院→万倉地→山中→市立病院	12:30	(13:30)	●		
あんもないと号 美祿市立病院→ニツ道祖※	15:19	15:43	●	●	●
あんもないと号 美祿駅→根越★	16:23	16:43	●		
ジオタク(要予約) 市立病院→万倉地→山中→市立病院	17:00	(18:00)	●		
あんもないと号 美祿駅→堀越★※	17:50	18:07	●	●	
船木鉄道 美祿駅→厚狭駅	14:20	14:45	●	●	
あんもないと号 美祿市立病院→ニツ道祖※	9:20	9:44			●
船木鉄道 美祿駅→厚狭駅	9:50	10:15			●
あんもないと号 美祿市立病院→ニツ道祖※	12:20	12:44			●

※根越は通りません。 ★ニツ道祖は通りません。

ジオタクは乗りたい便の30分前までに8:00発の便は前日までに

52-0776 予約

予約センター：美祿構内タクシー(株) 担当課/美祿市総合政策部地域振興課

②豊田前・西厚保地区



豊田前・西厚保地区

1区、2区、3区、12区、13区、6区、7区、8区、9区、10区、長尾、平沼田、駒ヶ坪、大日、梅香、本久、沓野1区、沓野2区

豊田前周辺の乗降場所

- 交通機関**
 - 御注連バス停
 - 豊田前バス停
- 公共施設・学校**
 - 豊田前公民館
 - 豊田前保育園(美祿社会福祉促進センター)
 - 豊田前小学校



西厚保周辺の乗降場所

- 交通機関**
 - J R厚保駅
 - 原バス停
 - 厚保本郷バス停
- 公共施設・学校**
 - 厚保公民館
 - 厚保小学校
- 医療機関**
 - 三澤医院
- 金融機関**
 - JA 山口美祿 西厚保支所

運行日 月～金 祝日は運休

運賃 一乗車につき **200円**

御注連バス停～JR厚保駅線	
御注連バス停(発)	J R厚保駅(発)
※7:20	8:30
9:00	10:30
11:30	※14:50
15:20	※16:20

1区(石屋形)～豊田前小学校線	
1区(石屋形)(発)	豊田前小学校(発)
※7:20	12:30
8:30	※13:30
13:00	15:30
	※16:10

10区(嶽・古烏帽子)～御注連バス停線	
10区(嶽・古烏帽子)(発)	御注連バス停(発)
※7:40	※13:50
	※16:30

※スクールバス併用便

乗りたい便の30分前までに7:20発の便は前日までに

52-0776 予約

予約センター：美祿構内タクシー(株) 担当課/美祿市総合政策部地域振興課

③川東・西分地区

のりあい
シオタクシー
美祿3号車

川東・西分地区

奥畑、金山、僧部、熊の倉一区、熊の倉二区、柳井川、植松一区、植松二区、小杉、嘉木、杉原、中村、草井川

美祿駅周辺の乗降場所

- 交通機関**
 - J R 美祿駅
- 公共施設**
 - 美祿市役所
 - 美祿市武道館
 - サンワーク美祿
- 医療機関**
 - 美祿市立病院
 - 野間クリニック
 - 原田外科医院
 - 藤村内科クリニック
- 商業施設**
 - サンマート美祿店
 - ザ・ビッグ美祿店
 - ディスカウントドラッグコスモス美祿店
 - クスリ岩崎チェーン美祿店
 - 藤井薬局美祿店
 - ホームプラザナフコ美祿店
- 金融機関**
 - 山口銀行美祿支店
 - 美祿郵便局

美祿駅周辺の乗降場所

- 美祿市民会館
- 美祿市立図書館
- 勤労青少年ホーム
- 植田救急クリニック
- 山本医院
- 札幌クリニック
- ウェスタまるき美祿店
- ダイレックス美祿店
- JA 山口美祿 美祿支所

運行日 月・水・金 祝日は運休

運賃 一乗車につき **300円**

奥畑(発)→厚保駅→
熊の倉、植松、小杉、嘉木、
杉原、中村、草井川→
桃木バス停→美祿市立病院(着)

8:00(発)
10:00(発)
13:30(発)

美祿市立病院(発)→桃木バス停→
熊の倉、植松、小杉、嘉木、
杉原、中村、草井川→
厚保駅→奥畑(着)

11:30(発)
15:00(発)
17:00(発)

乗りたい便の
30分前までに
8:00発の便は
前日までに

52-0776 予約

予約センター：美祿構内タクシー(株)
担当課／美祿市総合政策部地域振興課

④田代・奥分地区

のりあい
シオタクシー
美祿4号車

田代・奥分地区

<田代>平野・栗ヶ原・岡田・西寺・上田代・下田代・横道・大明・神田
<奥分>藤ヶ河内・荒川1区・荒川2区・白岩・麦川上・麦川下・上麦川
・桑原・相行

道の駅おふく周辺の乗降場所

- 交通機関**
 - J R 於福駅
- 公共施設**
 - 道の駅おふく
 - 於福公民館
- 医療機関**
 - 白井クリニック
- 商業施設**
 - あぐりプラザおふく
- 金融機関**
 - 於福郵便局
 - JA 山口美祿 於福支所

美祿駅周辺の乗降場所

- 美祿市民会館
- 美祿市立図書館
- 勤労青少年ホーム
- 植田救急クリニック
- 山本医院
- 札幌クリニック
- ウェスタまるき美祿店
- ダイレックス美祿店
- JA 山口美祿 美祿支所

運行日 月・水・金 祝日は運休

運賃 一乗車につき **300円**

田代・奥分(発)→
美祿駅周辺
→田代・奥分

8:00(発)
11:30(発)
14:00(発)

美祿駅周辺(発)
→田代・奥分

10:30(発)
12:50(発)
15:45(発)

乗りたい便の
30分前までに
8:00発(美祿駅方面)
8:30発(道の駅おふく
方面)は前日までに

52-0776 予約

予約センター：美祿構内タクシー(株)
担当課／美祿市総合政策部地域振興課

⑤美東地域北部



美東地域北部

植山・碓・台山・長登・岩波・桂坂



大田中央周辺の乗降場所

交通機関	商業施設
・大田中央バス停	・サイサイみとう大田店
公共施設	・ホームプラザナフコ美東店
・美東総合支所	金融機関
医療機関	・JA 山口美祢 美東大田店
・美祢市立美東病院	
・吉崎内科医院	

運行日 月・火・木
祝日は連休

運賃 一乗車につき **300円**

植山(発)→絵堂バス停→美東病院
7:30(発)
9:00(発)
11:00(発)
14:00(発)

美東病院(発)→絵堂バス停→植山
10:00(発)
12:30(発)
15:30(発)

乗りたい便の30分前までに7:30発の便は前日までに

予約センター：美祢第一交通街 担当課/美祢市総合政策部地域振興課

予約 **08396-2-0072**

⑥美東地域南部



美東地域南部

薬王寺・大石・町絵・沖田・武士ヶ河内・宮の河内・宗国・森清・徳坂・山田・瀬々川・九瀬原・御山・目畑・間波・郷・立石・法名・神崎・東二区・東一区・真名市・岩崎・西区



まずはご相談ください！
居住地の立地条件や環境によりのりあいジオタクシーをご利用いただけるかどうかを市が判断します。

対象地区が変わります

大田中央周辺の乗降場所

交通機関	・大田中央バス停
公共施設	・美東総合支所
医療機関	・美祢市立美東病院 ・吉崎内科医院
商業施設	・サイサイみとう大田店 ・ホームプラザナフコ美東店
金融機関	・JA 山口美祢 美東大田店

運行日 月・水・金
祝日は連休

運賃 一乗車につき **300円**

薬王寺・大石(発) →美東総合支所
7:30(発)
9:00(発)
13:00(発)

美東総合支所(発) →薬王寺・大石
12:00(発)
14:00(発)
15:30(発)

乗りたい便の30分前までに7:30発の便は前日までに

時刻が変わります

●場合によっては、運行時間等が多少前後する可能性があります。

予約センター：美祢第一交通街 担当課/美祢市総合政策部地域振興課

予約 **08396-2-0072**

⑦秋芳地域北部

のりあい
シオタクシー
秋芳1号車

秋芳地域北部

美祿駅周辺の乗降場所

- 交通機関
 - ・JR美祿駅
- 公共施設
 - ・美祿市役所
 - ・美祿市武道館
 - ・サンワーク美祿
 - ・美祿市民会館
 - ・美祿市立図書館
 - ・美祿市勤労青少年ホーム
- 医療機関
 - ・美祿市立病院
 - ・野間クリニック
 - ・原田外科医院
 - ・藤村内科クリニック
 - ・植田救急クリニック
 - ・山本医院
 - ・札幌クリニック
- 商業施設
 - ・サンマート美祿店
 - ・ザ・ビッグ美祿店
 - ・ディスカウトドラッグコスモス美祿店
 - ・クスリ岩崎チェーン美祿店
 - ・藤井薬局美祿店
 - ・ホームプラザナフコ美祿店
 - ・ウェスタまるき美祿店
 - ・ダイレックス美祿店
 - ・ドラッグストアモリ美祿店
- 金融機関
 - ・山口銀行美祿支店
 - ・美祿郵便局
 - ・西京銀行美祿支店
 - ・JA 山口美祿 美祿支所

秋吉周辺の乗降場所

- 交通機関
 - ・秋吉バス停
- 公共施設
 - ・秋芳総合支所
- 商業施設
 - ・コメリ ハード&グリーン秋芳店
- 金融機関
 - ・JA山口美祿秋芳支所
- 医療機関
 - ・さかい内科クリニック
 - ・あきよし竹尾クリニック

運行日 月・水・金 祝日は連休

運賃 一乗車につき **300円**

●悪天候等の場合は、運行ができないことがあります。

国秀・外勢・麓・坂水・焼の河内・半田・中辺・栢木・江原上・江原下・芹田・前水上
入見久保・入見北・河内

山領・芝尾・早二・寺家・殿河内・水の上・迫・殿治屋・小野・宮地・日華・戸青・信大・秀十・小藪・森方椋皮・二末・下市・中市・上市・井手口
門村・中村・平野・共榮・江良・真木・湯の上・水上・流田・別府椋皮・郷の原
萩原

栢木方面→美祿駅周辺	美祿駅周辺→栢木方面	別府・山嶺→美祿駅周辺	美祿駅周辺→別府・山嶺
9:10(発)	10:40(発)	9:10(発)	10:40(発)
12:10(発)	12:40(発)	12:10(発)	12:40(発)
13:40(発)	15:20(発)	13:40(発)	15:20(発)
栢木方面→秋吉方面	秋吉方面→栢木方面	別府・山嶺→秋吉方面	秋吉方面→別府・山嶺
7:40(発)	11:40(発)	7:50(発)	11:40(発)

乗りたい便の30分前までに7:40~7:50発の便は前日までに
予約 **62-0033** 予約センター：(有)秋芳タクシー
担当課/美祿市総合政策部地域振興課

⑧秋芳地域南部

のりあい
シオタクシー
秋芳2号車

秋芳地域南部 片山、内ヶ島、新管、平佐、中下郷、下郷、追挙、岩永市、大朝、松橋、秋南、杣田

内ヶ島にお住まいの方は 居住地の立地条件等により、のりあいシオタクシーを
まずご相談ください！ をご利用いただけるかどうかを市が判断します。

秋吉周辺の乗降場所

- 交通機関
 - ・秋吉バス停
- 公共施設
 - ・秋芳総合支所
- 医療機関
 - ・さかい内科クリニック
 - ・あきよし竹尾クリニック
- 商業施設
 - ・コメリ ハード&グリーン秋芳店
- 金融機関
 - ・JA 山口美祿 秋芳支所

運行日 月・水・金 祝日は連休

運賃 一乗車につき **300円**

片山、内ヶ島、新管、平佐、中下郷、下郷、追挙、岩永市	大朝、松橋、秋南、杣田
各地区(発)→秋吉方面	各地区(発)→秋吉方面
※7:45(発)	※7:45(発)
※11:30(発)	※11:30(発)
※14:00(発)	※14:00(発)
各地区(発)→美東病院方面	美東病院方面(発)→各地区
※8:30(発)	※8:30(発)
※10:30(発)	※10:30(発)
※13:00(発)	※13:00(発)

※他の地区を回るため掲載時刻よりも遅くなることがあります。

乗りたい便の30分前までに7:45発の便は前日までに
予約 **62-0033** 予約センター：(有)秋芳タクシー
担当課/美祿市総合政策部地域振興課

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 岩国市地域公共交通活性化再生法協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



岩国市の概要

- ・平成18年3月に1市6町1村が合併
- ・人口 136,757人(平成27年国勢調査)
- ・面積 873.72km²

協議会の構成員

岩国市、いわくにバス(株)、防長交通(株)、錦川鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、山口県タクシー協会、岩国柱島海運(株)、中国地方整備局、山口県、住民代表、山口運輸支局、岩国警察署、中国運輸局、学識経験者

概 要

岩国市では、広域移動となる拠点間の移動は鉄道及び広域路線バスが、各拠点内の移動は地域内路線バスが担っているが、公共交通の利用者数の減少や慢性的な運転手不足等から、公共交通を取り巻く状況は大変厳しい状況にあり、また、高度経済成長期に開発された住宅団地における住民の高齢化や、公共施設の移転や再編等に伴う移動ニーズの変化等、対応が必要な課題が多く発生している状況にある。

このような状況の中、持続可能な公共交通を確保・維持する取組として、地域住民の通院・買物等、日常生活に必要な地域内交通移動を維持することにより地域を活性化させ、また、広域移動となる鉄道等と地域内移動となる地域内路線バスとの接続を図ることにより、利便性を維持しながら、持続可能で効果的、効率的な公共交通体系とするための確保維持改善事業計画を構築している。

その他の施策として、利用者が少なく集落が散在する山間地域をカバーするため、事前予約型・区域運行の乗合バス(デマンドバス)を地域内幹線系統へ接続、スクールバスへの一般利用者の混乗化等、地域の状況や要望等を勘案しながら、順次利便性の向上に向けた取組を実施している。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた生活交通バス等の再編
- ・目的限定輸送サービスの統合
- ・錦川清流線の維持・活性化のための事業
- ・中山間空白地域におけるデマンドバスの導入
- ・岩国市公共交通総合時刻表及びマップの作成と配布
- ・HP等による時刻表等の情報提供
- ・公共交通教室の実施による利用促進事業
- ・高校生へのモビリティ・マネジメント事業
- ・その他網形成計画に位置づけられた事業の実施

協議会における検討

協議会の開催状況 6回開催

- ・第1回(5月24日)H31確保維持改善計画等を協議
- ・第3回(12月12日)(書面)H31確保維持改善計画変更届出について、H31確保維持改善計画に係る事業評価について
- ・第1回(5月22日)R2確保維持改善計画認定申請について
- ・第2回(6月20日)(書面)R2確保維持改善計画認定申請について(再審議)
- ・第3回(7月30日)(書面)R1確保維持改善計画変更届出について
- ・第5回(1月9日)(書面)R1確保維持改善計画に係る事業評価について

定量的な目標・効果

(目標)

<玖珂地域>

- ・JR岩徳線、広域路線バスへの乗り継ぎに適したダイヤの設定。
- ・1運行当たり利用者数を1.25人(平成29年度実績1.25人)以上とする。

<叶木・二鹿・持ヶ峠線>

- ・1運行当たり利用者数を7.89人(平成29年度実績7.62人)以上とする。

(効果)

当該路線を維持することで、隣接市や市中心部への移動手段の確保、高齢者の外出促進、地域住民の活動機会の増加などで地域活性化に繋がる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

「JR岩徳線・広域路線バスへの乗り継ぎに適したダイヤ設定及び啓蒙活動等の利用促進を行う」とした点については、時刻表の全戸配布や主要施設等への設置、また、ホームページ、総合時刻表及び公共交通マップへの情報掲載等を行った。また、引き続き、JR岩徳線のダイヤ改正があればそれに合わせダイヤの調整を行う。「利用状況に即した運行体系となるよう、引き続き利用者ニーズの把握に努め、利用促進を図る施策を講じていく」とした点については、地域住民の意見から運行日数を増加した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

地域のニーズに対応した運行内容の見直しや、乗り継ぎの利便性を考慮したダイヤ改正を行うとともに、総合時刻表及び公共交通マップにおいては、2019年4月版に発行した総合時刻表に同封したアンケート結果を参考に、より利用しやすい時刻表やマップとなるよう見直す等効果の実現に向けた取組を継続的に実施した。

実施した利用促進策

JR岩徳線のダイヤ改正があればそれに合わせダイヤの調整を行うことで利用促進を図るとともに、協議会で作成配布している総合時刻表と公共交通マップを10月と4月に発行し、利用者の利便性の向上を図った。

本マップについては、70歳を迎える高齢者に敬老優待乗車証を送付する際に同時配布を行ったり、高校生を対象としたモビリティ・マネジメント事業の一環としても配布を行い、利用促進を図っている。

また玖珂地域においては、ダイヤ改正時において地域に特化した時刻表と路線図を全戸配布している。

地域住民の意見の反映

<叶木・持ヶ峠線>

地元住民から運行日数の増加の要望があったことから、運行事業者等と調整を行い、平成31年1月から運行日数を週1日から2日に増加して実施した。

事業実施の適切性

<玖珂地域>

事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された。

JR岩徳線のダイヤ改正に合わせた時刻への調整や時刻表等の情報を各種媒体を通じて周知した。

1運行当たり利用者数は、見直し前の1.03人を上回る利用であった。

<叶木・二鹿・持ヶ峠線>

事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された。

目標・効果達成状況

<玖珂地域>

(目標)全系統における1運行当たりの利用者数は1.38人で、目標の1.25人を達成できた(対前年比+0.15人)。また、目標数を各系統別に置き換えた場合の利用者数としては、臼田線の利用者(1.43人)、玖西循環線の利用者(2.58人)において目標の数値を達成したが、欽明路・上谷線の利用者(0.90人)、谷津上線の利用者(0.84人)、上市北・千束線の利用者(0.67人)となり、目標の数値を達成することはできなかった。

(効果)隣接市や市中心部への移動手段の確保、高齢者等の外出促進、地域住民の活動機会の増加などに繋がった。

<叶木・二鹿・持ヶ峠線>

(目標)全系統における1運行当たりの利用者数は5.42人(対前年比-1.51人)となり、目標の7.89人を達成することはできなかった。各系統の個別の1運行当たりの利用者数としては、叶木線が4.64人(対前年比-0.94人)、二鹿線9.01人(対前年比+0.22人)、持ヶ峠線2.42人(対前年比-2.21人)となり、叶木線、持ヶ峠線の2路線で目標を達成することができなかった。

(効果)地域の公共交通空白地が解消され、高齢者等の移動手段の確保に繋がった。

事業の今後の改善点

<玖珂地域>

今後も引き続きJR岩徳線・広域路線バスへの乗り継ぎに適したダイヤの設定及び啓蒙活動等の利用促進を行う。また、利用状況に即した内容での運行便数に変更することで1運行あたりの利用者数の向上を図ることにより、持続可能な運行を目指す。

<叶木・二鹿・持ヶ峠線>

今後も引き続きJR岩国駅への接続を行い、利用者への啓蒙活動等の利用促進を行う。また、利用者からの要望についても、運行事業者等と調整を行いながら、利便性の向上に努めることで、持続可能な運行を目指す。

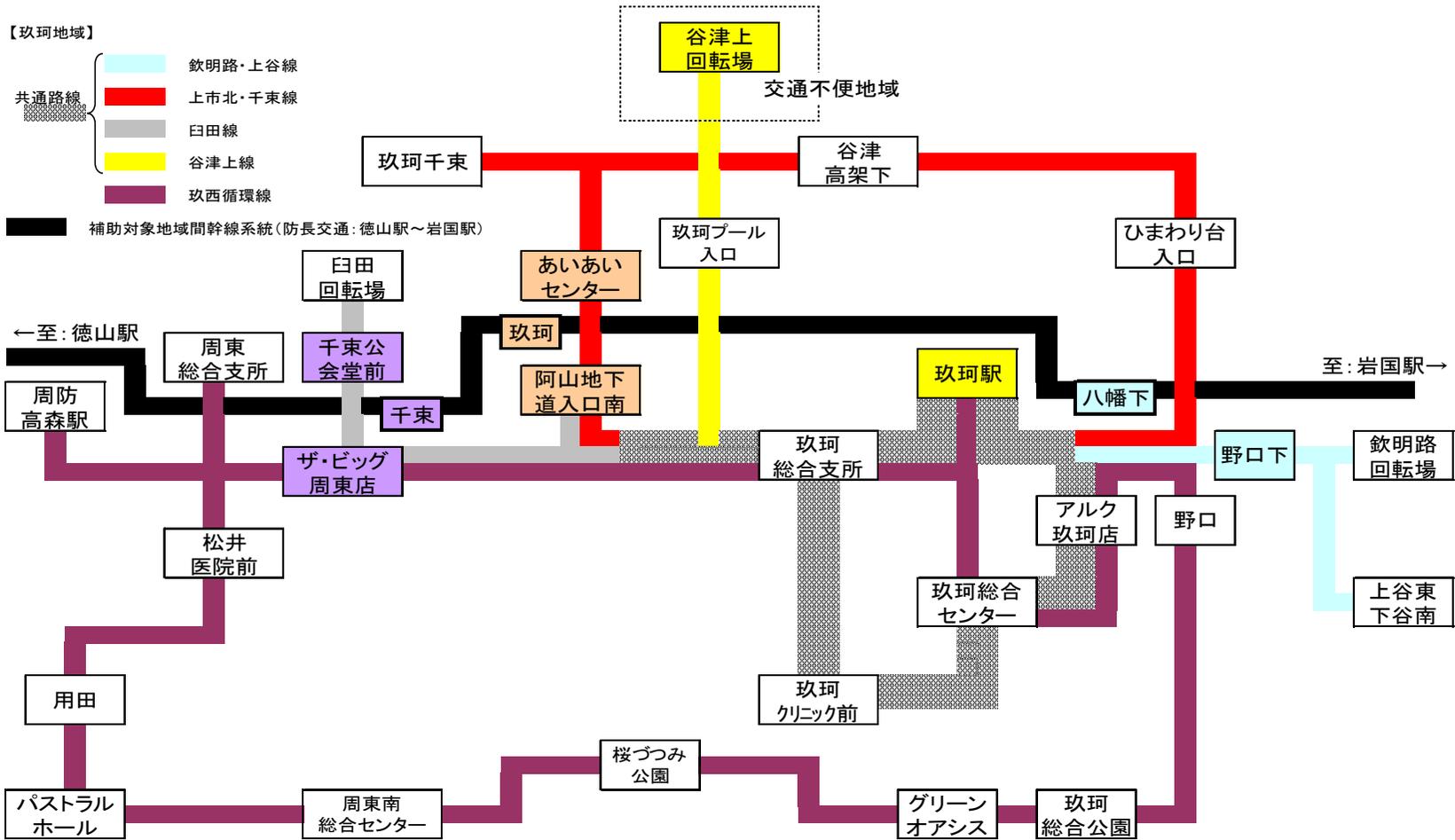
運行系統図

系統名	欽明路・上谷線、谷津上線、臼田線、上市北・千束線、玖西循環線
運行形態	市町村運営有償運送 - 乗合バス型(定期)
運行日・便数	欽明路・上谷線 9便、上市北・千束線、8便 - 月木金土(祝日及び年末年始12/31~1/2運休) 谷津上線 9便、臼田線 8便 - 火水木土(祝日及び年末年始12/31~1/2運休) 玖西循環線 8便 - (毎日(日祝及び年末年始12/31~1/2運休))
運賃	欽明路・上谷線、谷津上線、臼田線、上市北・千束線(対キロ制) 玖西循環線(200円均一)

【玖珂地域】

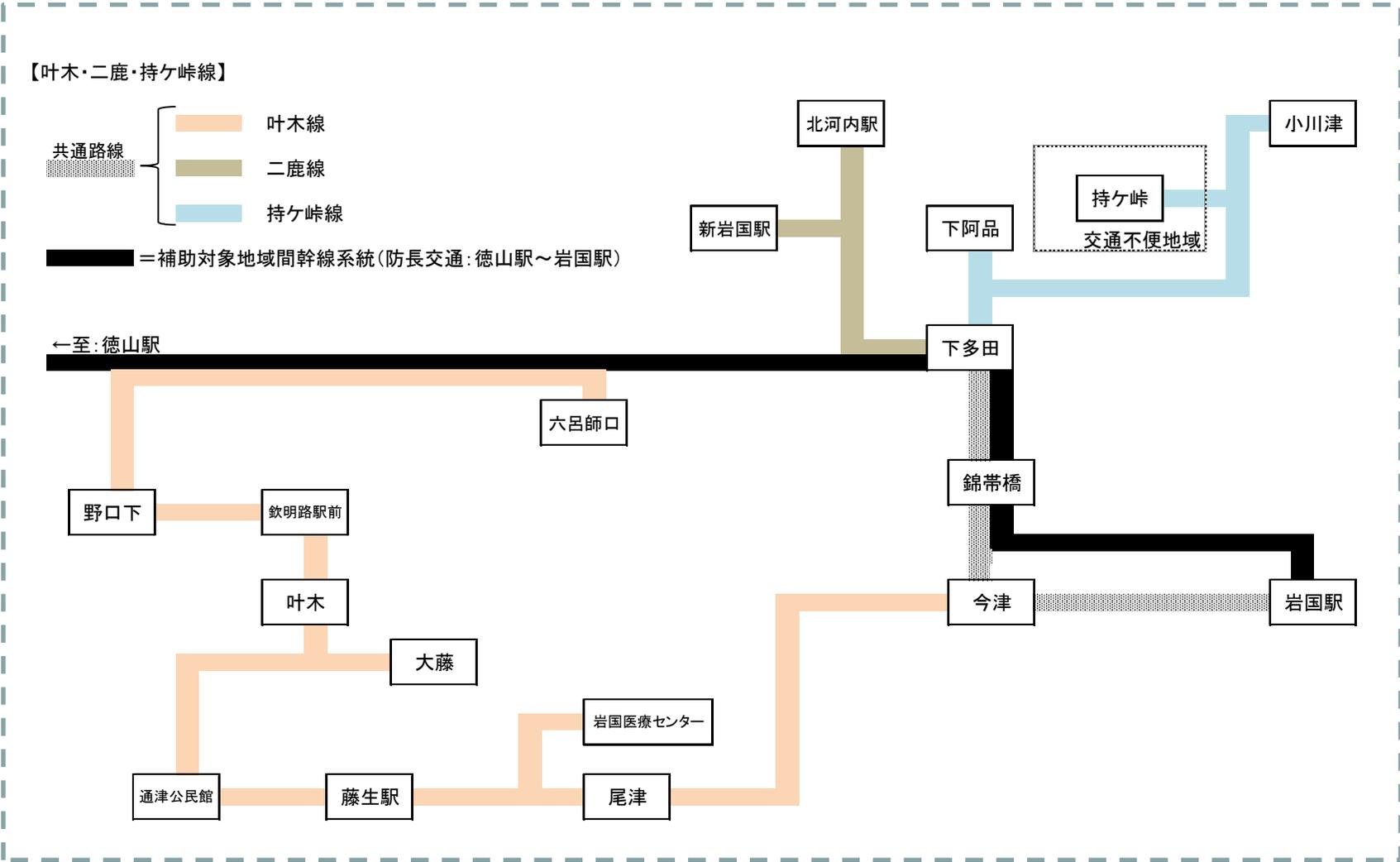
- 欽明路・上谷線
- 上市北・千束線
- 臼田線
- 谷津上線
- 玖西循環線

補助対象地域間幹線系統(防長交通: 徳山駅~岩国駅)

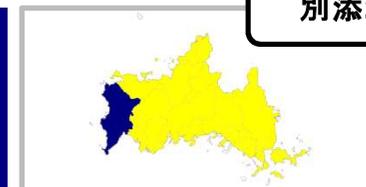


運行系統図

系統名	叶木・二鹿・持ヶ峠線		
運行形態	4条路線 — 乗合バス型(定期)		
運行日・便数	叶木線 2便 — 月木(祝日運休)、二鹿線 2便 — 火金(祝日運休)、持ヶ峠線 2便 — 水金(祝日運休)	なお、12/29～1/3(年末年始)、5/3～5/6(GW)は全線運休。二鹿線は、8/13～8/16(お盆)は運休。	
運賃	対キロ制		



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 下関市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



下関市の概要

- ・平成17年2月に1市4町が合併
- ・人口 26万1千人(令和元年11月現在)
- ・面積 715.89平方キロメートル
※平成27年国勢調査

下関市地域公共交通会議の構成員 下関市連合自治会 サンデン交通(株)
ブルーライン交通(株) 山口県タクシー協会 西日本旅客鉄道(株)
交通労連山口県支部 中国運輸局山口運輸支局 下関商工会議所
下関警察署 山口県下関土木建築事務所 下関市社会福祉協議会
下関市立大学 山口河川国道事務所 下関市(都市整備部・建設部・港湾局)

概 要

下関市は、平成17年に旧下関市と旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町の1市4町が合併し、広い市域を持つ事となった。
合併前の4町地域では、住民の移動手段としてそれぞれの態様で生活バスが運行されていたが、合併後においてサービス水準の統一と地域間における公平性のため、制度の見直しを行い、日常生活に必要な地域内移動及び広域移動を担う鉄道や幹線バスへの接続手段確保等、運行方法の検討と構築を行って来た。
こうした地域内の移動や、広域の交通機関などへ持続可能な地域内交通を確保・維持する取組みとして地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し運行を行っている。

協議会の主な取り組み

- ・ 交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・ 「下関市総合交通戦略」進捗管理
- ・ 公共交通利用促進

協議会における検討

- ・ 第22回(令和元年6月24日)
平成30年度市町村運営有償運送の運行状況について
地域内フィーダー系統確保維持計画について
下関市総合交通戦略(下関市地域公共交通網形成計画)の
進捗管理について
- ・ 第23回(令和元年8月16日)
生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)案について
- ・ 第24回(令和元年12月24日)
令和元年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
下関市地域公共交通再編推進事業の事業評価について
菊川町生活バス「縦ノ木・保木線」貨客混載試行運行の実施について
菊川児童クラブ移転に伴う菊川地区生活バスの一部経路について

定量的な目標・効果

○豊田・菊川地域（目標）：利用者数 豊田地域合計2,190人/年 菊川地域(縦ノ木保木線)1,910人/年
(効果) 生活バスを維持することで、買物や通院など各地域内における生活のための移動手段が確保され、高齢者等の外出促進が図られると共に、幹線系統に接続することで広域移動の機会についても確保される。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

地域のイベント等で、生活バスについての説明を行い、チラシや時刻表の配布を実施し、利用促進に努めた。
また、網形成計画に合わせ、運行ダイヤ等の見直しに着手した。

実施した利用促進策

○豊田：地域の敬老会会場にて、生活バス利用についての説明を行い、チラシや時刻表の配布を実施した。
○菊川：自治会を通じてチラシ及び時刻表を配布し、イベント（文化産業祭）開催時にはバス教室を実施し、新たな利用者の確保に努めた。
◎全域：使用料金ワンコイン化を継続。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

イベント等でも積極的にバスの周知に努める等、住民への意識啓発活動に努め、利用促進と収支率の改善に取り組んだ。
平成30年3月に策定された網形成計画に合わせ、地域のニーズを踏まえた運行経路や運行形態、運行本数、車両の大きさ等の見直しを含めた、生活バスの再編の検討に着手している。

地域住民の意見の反映

○豊田：地域の集会等にて、普及活動と合わせ、意見の聞き取りを行った。
○菊川：地域のイベント等で利用者に直接聞き取り等を行い、利用状況等確認。

事業実施の適切性

- 豊田 空路子線：計画どおり事業は適切に実施された。
一の俣線：計画どおり事業は適切に実施された。
今出線：計画どおり事業は適切に実施された。
一の瀬線：計画どおり事業は適切に実施された。
- 菊川 縦ノ木・保木線：計画どおり事業は適切に実施された。

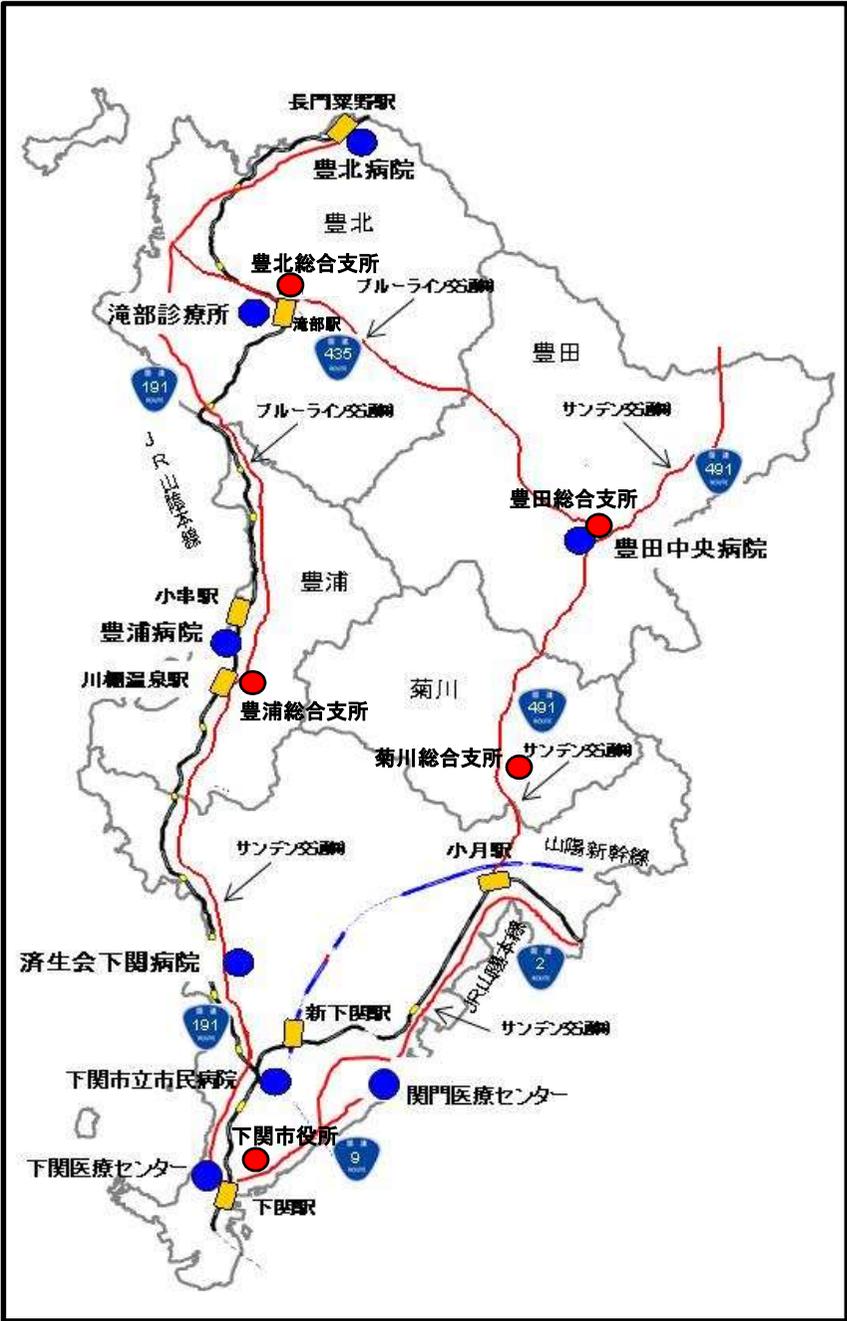
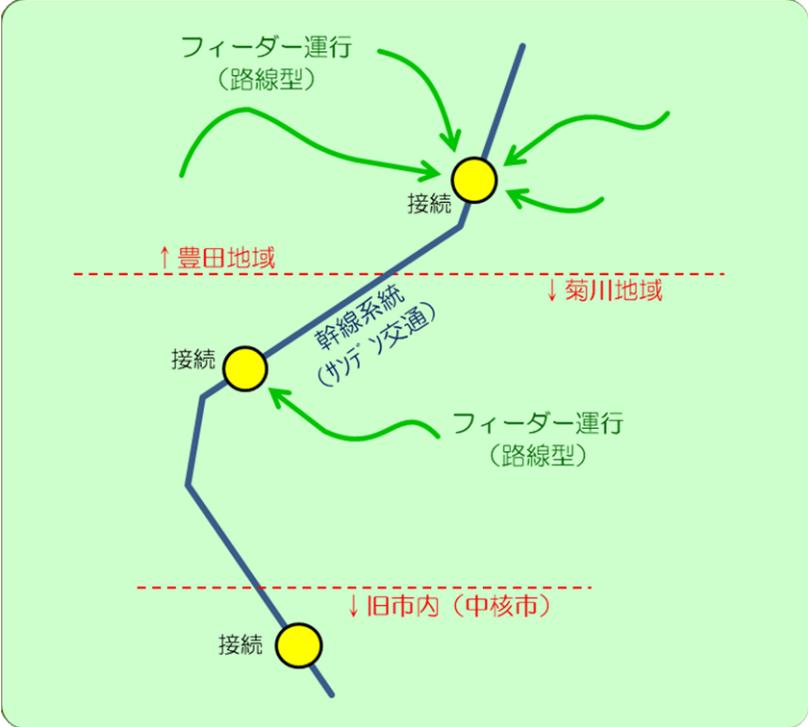
目標・効果達成状況

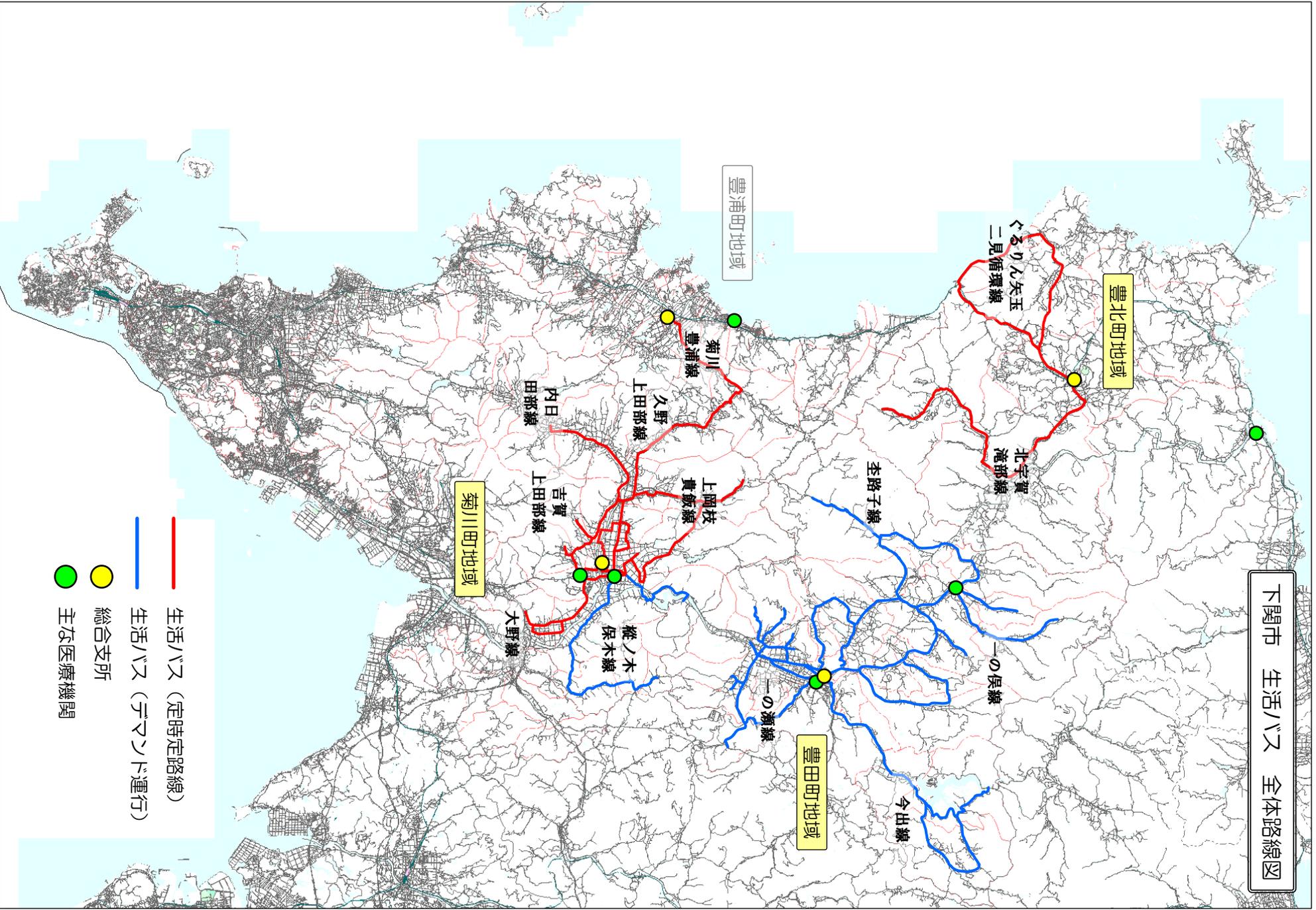
- 豊田 : H30年度利用者数:1,985人/年 R1(H31)年度目標利用者数:2,190人/年 R1(H31)年度実績:2,928人/年
ワンコイン化後、利用者が増加し、目標を達成する事ができた。
- 菊川(縦ノ木・保木線)
: H30年度利用者数:1,783人/年 R1(H31)年度目標利用者数:1,910人/年 R1(H31)年度実績:1,535人/年
利用者が減少し、目標は達成できなかった。
ただし、ワンコイン化後、菊川地域7路線全体では微増となっている。

事業の今後の改善点

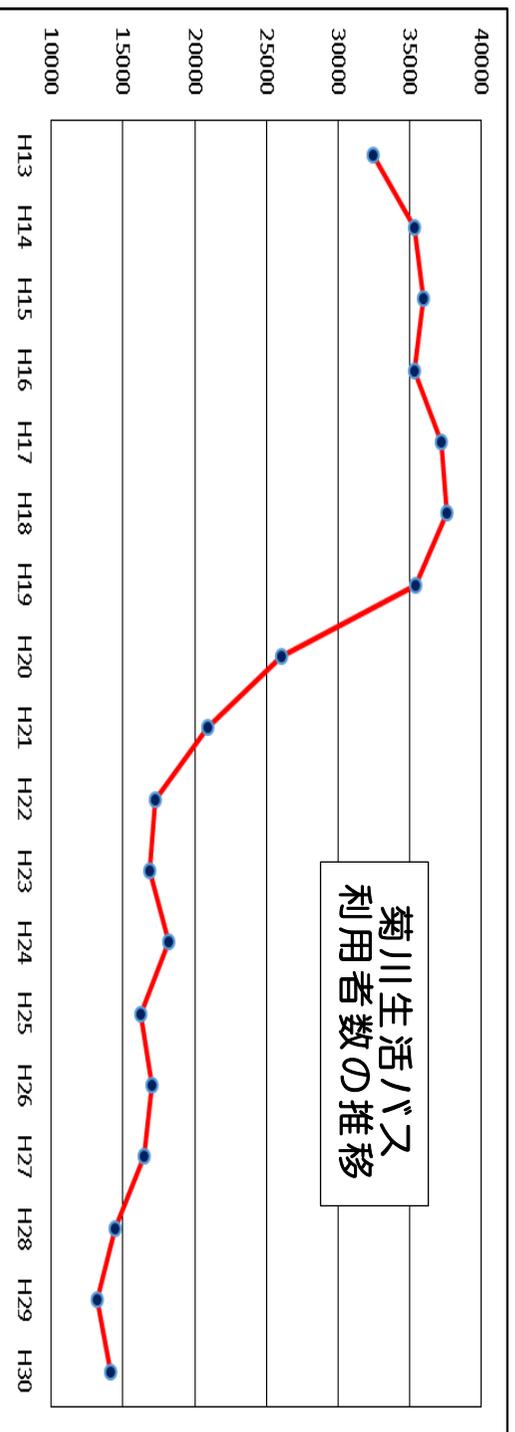
- ・生活バス全路線1乗車ワンコイン(100円)化を継続。
- ・自治会へのチラシ配布や、イベント時の意識啓発活動を行い、更なる利用促進を図る。
- ・網形成計画に合わせ、地域のニーズを踏まえた運行経路や運行形態、運行本数、車両の大きさ等の見直しを行い生活バス路線の再編案を検討する。

交通体系図 別紙





下関市 生活バス 全体路線図



近年は利用者数が減少傾向にあり、利用率が低い状態が続く路線については地域全体の効率的運送の観点から、廃止や減便等の検討も行わなくてはなりません。地域内の移動手段である生活バスを守って行くためには、住民みんなで利用し、支えて行く事が重要です。生活バス維持のため、積極的なご利用をよろしくお願いいたします。

お得な回数券を、バスターミナル、生活バス車内、菊川総合支所地域政策課で販売しています。
 50円券 × 11枚 = 500円 (1セット)
 100円券 × 11枚 = 1,000円 (1セット)

お問い合わせは 菊川バスターミナル 287-4312
 菊川総合支所地域政策課 287-1115

生活バスをご利用ください！

予約によって、各路線1日3便運行します。

利用料金は、距離に関係なく1回の乗車につき**大人100円・小学生以下50円**です。

回数券または現金でお願いします。

(現金の場合おつりは出ないのでご注意ください。)

回数券はバス車内または豊田総合支所地域政策課窓口で購入できます。

障害者等割引＝手帳等提示により料金が半額になります。

自宅登録対象自治会の方は、登録すればご自宅近くで乗降できます。

ご自宅近くでの乗降車を希望される方は、事前に豊田総合支所地域政策課で申請してください。

○お問合せ先 豊田総合支所地域政策課：083-766-1056

生活バスは予約制です。
ご利用の際は、まずご予約を！
およその到着時間をお知らせ
します。
(バスの中でも予約できます。)



生活バス時刻表

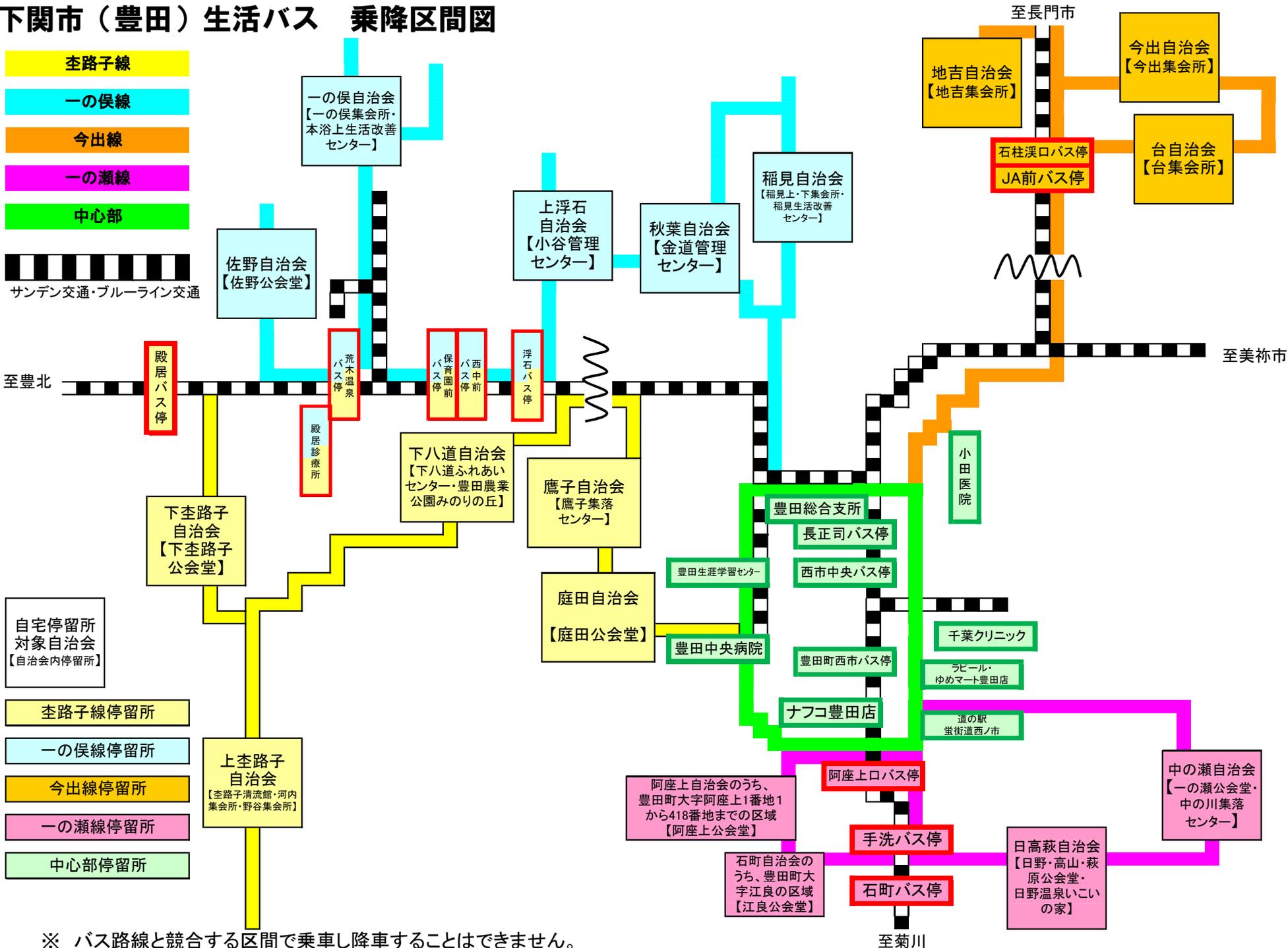
運行：月～土(年末年始と祝日除く)

系統名	空路子線		一の俣線		今出線		一の瀬線	
行先	該当自治会	停留所	該当自治会	停留所	該当自治会	停留所	該当自治会	停留所
	庭田 鷹子 下八道 下空路子 上空路子	庭田公会堂 鷹子集落センター 下八道ふれあいセンター 豊田農業公園みのりの丘 下空路子公会堂 空路子清流館 河内集会所 野谷集会所	稲見 秋葉 上浮石 一の俣 佐野	稲見上集会所 稲見下集会所 稲見生活改善センター 金道管理センター 小谷管理センター 一の俣集会所 本浴上生活改善センター 佐野公会堂	台 今出 地吉	台集会所 今出集会所 地吉集会所	日高萩 中の瀬 石町 (江良地区) 阿座上 (1番地1か ら418番地)	日野温泉いこいの家 日野公会堂 高山公会堂 萩原公会堂 中の川集落センター 一の瀬公会堂 江良公会堂 阿座上公会堂
予約電話番号	0120-39-1142		0800-200-8220		0800-200-8220		0800-200-8220	
西市車庫発時刻	8:00 13:00 15:00		8:00 11:30 13:30		8:00 11:30 13:30		8:30 13:00 16:30	
予約〆切時間等	※3日前から当日出発時刻の30分前まで(1便は前日の午後7時まで) ※受付時間 午前9時から午後7時まで							

下関市（豊田）生活バス 乗降区間図

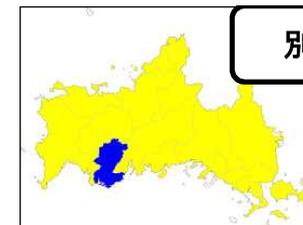
- 空路子線
- 一の俣線
- 今出線
- 一の瀬線
- 中心部

サンデン交通・ブルーライン交通



※ バス路線と競合する区間で乗車し降車することはできません。

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 宇部市地域公共交通確保維持改善協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

宇部市の概要

- ・平成16年11月に1市1町が合併
- ・人口 169,429人(平成27年国勢調査)
- ・面積 287.71km²

協議会の構成員

宇部市、中国運輸局山口運輸支局、山口県、
(有)嘉川タクシー、船木鉄道(株)、宇部山電タクシー(株)、
中央交通(株)、宇部市交通局、宇部第一交通(株)

概要

宇部市は平成16年に楠町と合併した。楠町は、過疎地域の指定を受けており、中山間地域は拡大した。特に、高齢化の著しい中山間地域を中心に持続可能な地域内交通を確保・維持する取組みとして、事前予約型・区域運行の乗合タクシー、バスを地域内幹線系統に接続させるため平成21年10月から実施している。元気で安心な暮らしを支え、「使いやすく、持続可能な地域公共交通網」を形成するため、平成28年3月に宇部市地域公共交通網形成計画を策定し、平成29年8月に国土交通省から宇部市地域公共交通再編実施計画の認定を受けた。平成30年8月と令和元年8月に事業を追加し、宇部市地域公共交通再編実施計画の変更認定を受けた。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・ユニバーサルデザインタクシー導入に向けた協議
- ・利用促進に向けた地域での啓蒙活動
- ・バリアフリーの車両導入

協議会における検討

協議会の開催状況

平成30年度

- ・第1回 平成30年6月21日～27日
平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画の文書協議・合意
- ・第2回 平成31年1月8日
平成30年度地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価
- ・第3回 平成31年2月15日～22日
平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更の文書協議・合意

令和元年度

- ・第1回 令和元年6月19日～26日
令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の文書協議・合意
- ・第2回 令和2年1月9日
令和元年度地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価

定量的な目標・効果

○二俣瀬線 (有)嘉川タクシー、宇部市交通局

【目標】・収支率5.0%、年間利用者数770人、稼働率35.0%のいずれかの達成
(平成29年度実績 収支率4.5%、年間利用者数915人、稼働率33.3%)

【効果】・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。
・小学生の通学手段が確保されることにより、保護者等における送迎の負担軽減が図れる。

○吉部・万倉線 船木鉄道(株)

【目標】・収支率5.1%、年間利用者数1,427人、稼働率66.0%のいずれかの達成
(平成29年度実績 収支率5.1%、年間利用者数1,427人、稼働率66.0%)

【効果】・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。

○西宇部線 宇部山電タクシー(株)

【目標】・収支率35.4%、年間利用者数2,196人のいずれかの達成(平成29年度実績 収支率35.4%、年間利用者数2,196人)

【効果】・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、電車や路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。

○厚南線 宇部山電タクシー(株)

【目標】・収支率20.0%、年間利用者数2,500人のいずれかの達成(平成29年度実績 収支率10.5%、年間利用者数1,664人)

【効果】・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、電車や路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。

○原線 中央交通(株)

【目標】・収支率40.0%、年間利用者数1,600人のいずれかの達成

(平成29年度実績(平成29年10月から平成30年3月までの6か月間) 収支率40.0%、半年間利用者数815人)

【効果】・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、電車や路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。

○東部市内循環線(めぐりーな) 宇部市交通局

【目標】・収支率36.0%、年間利用者数40,000人のいずれかの達成(平成29年度実績 収支率34.4%、年間利用者数38,687人)

【効果】・交通空白地域からの移動手段の確保、市街地の公共施設への移動手段の確保ができ、さらなる利用者の安全性・利便性が向上する。

定量的な目標・効果

○市街地循環線 宇部市交通局

【目標】・収支率15.0%、年間利用者数7,200人のいずれかの達成

(平成29年度実績(平成29年10月から平成30年3月までの6か月間) 収支率10.4%、年間利用者数3,628人)

【効果】・まちなかの円滑な移動手段の確保ができ、結節点で電車やバスと連携することで、広域的な移動利便性が向上する。

○黒石線 宇部市交通局

【目標】・収支率60.0%の達成(平成29年度実績 収支率58.41%)

【効果】・都市拠点、地域拠点を高頻度・等間隔で結び、結節点で電車やバスと連携することで、広域的な移動利便性が向上する。

○桃山線 中央交通(株)

【目標】・収支率20.0%、年間利用者数3,000人

(平成29年度実績(平成30年1月から平成30年3月までの3か月間) 収支率12.3%、年間利用者数645人)

【効果】・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。
また、電車や路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。

○東岐波線 宇部第一交通(株)

【目標】・収支率20.0%、年間利用者数1,600人(平成30年10月から本格運行のため、平成29年度の実績なし)

【効果】・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。
また、路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。

実施した利用促進策

○二俣瀬線 (有)嘉川タクシー・宇部市交通局、西宇部線 宇部山電タクシー(株)、桃山線 中央交通(株)
チャシの全戸配布等を行った。

○西宇部線 宇部山電タクシー(株)

地域内の専門学校との利用促進コラボイベント、クリスマスキャンペーンを行った。

○東岐波線 宇部第一交通(株)

運行開始にあたり出発式を開催し、新聞で取り上げられ、地域での認知度が高まった。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- 二俣瀬線 (有)嘉川タクシー、宇部市交通局
地域支援員や事業者へのヒアリング、ワークショップにより、利用者ニーズの把握に努めた。平成31年4月の事業者の変更に合わせて、運行区域、運行日、運行時間・便数の見直しを行った。
- 吉部・万倉線 船木鉄道(株)
地域住民や事業者へのヒアリングにより利用者ニーズの把握に努め、令和元年10月に降車場所を追加した。引き続き接続する路線バスとの一体的な見直しを検討している。
- 西宇部線 宇部山電タクシー(株)
「イベントなどの周知活動を継続する。」とした点については、地域内の専門学校とのコラボイベントやクリスマスキャンペーンを継続した。チラシ等を全戸配布や回覧した。
- 厚南線 宇部山電タクシー(株)
集会や地域のイベントで変更内容の周知を行った。
- 原線 中央交通(株)
自治会単位で、きめ細やかな周知活動を実施した。
- 東部市内循環線 宇部市交通局
「周知活動を継続する。」とした点について、市広報紙、総合時刻表、ホームページなどで情報提供を行った。
- 市街地循環線 宇部市交通局
「周知活動を継続する。」とした点について、市広報紙、総合時刻表、ホームページなどで情報提供を行った。
- 黒石線
「利用動向や要望を踏まえて改善を図る。」とした点について、市民要望を受けタ方のダイヤを見直した。
- 桃山線
利用実態に合わせ、令和元年10月に運行内容の見直しを実施した。
- 東岐波線
平成30年10月から本格運行したため、前回の事業評価なし。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

「地域と連携した利用促進による効果が発現することを期待する。」とされた点については、地域と連携した利用促進は継続しており、成功事例は他系統の地域と情報共有し、利用促進に生かしている。

「利用者ニーズに合わせた利用促進に取り組むことで、利用者の増加、運行の効率化につなげ、目標の達成、それによる持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する。」とされた点については、地域や運行事業者へのヒアリングで利用やニーズを把握し、持続可能なネットワークを構築できるよう利用促進や見直しに努めている。

地域住民の意見の反映

- 吉部・万倉線 船木鉄道(株)
地域住民や事業者へのヒアリングにより利用者ニーズの把握し、令和元年10月に降車場所を追加した。
- 原線 中央交通(株)
令和元年10月に地域住民の要望により、系統新設などの見直しを行った。
- 東岐波線 宇部第一交通(株)
地域住民の要望により、話し合いを重ね運行計画を作成し、本格運行を開始した。

事業実施の適切性

- 二俣瀬線 (有)嘉川タクシー、宇部市交通局
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 吉部線、万倉線 船木鉄道(株)
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 西宇部線 宇部山電タクシー(株)
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 厚南線 宇部山電タクシー(株)
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 原線 中央交通(株)
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 東部市内循環線 宇部市交通局
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 市街地循環線 宇部市交通局
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 黒石線 宇部市交通局
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 桃山線 中央交通(株)
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。
- 東岐波線 宇部第一交通(株)
事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。

目標・効果達成状況

○二俣瀬線 (有)嘉川タクシー、宇部市交通局

目標は収支率5.0%、年間利用者数770人、稼働率35.0%のいずれかの達成であったが、実績は収支率4.9%、年間利用者数573人、稼働率28.9%で、収支率がわずかに目標に届かなかった。

○吉部線、万倉線 船木鉄道(株)

目標は収支率5.1%、年間利用者数1,427人、稼働率66.0%のいずれかの達成であったが、実績は収支率2.8%、年間利用者数860人、稼働率51.3%で、いずれの目標も達成できなかった。

○西宇部線 宇部山電タクシー(株)

目標は収支率35.4%、年間利用者数2,196人のいずれかの達成であったが、実績は収支率24.4%、年間利用者数1,431人で、いずれの目標も達成できなかった。

○厚南線 宇部山電タクシー(株)

目標は収支率20.0%、年間利用者数2,500人のいずれかの達成であったが、実績は収支率16.1%、年間利用者数1,913人で、いずれの目標も達成できなかった。

○原線 中央交通(株)

目標は収支率40.0%、年間利用者数1,600人のいずれかの達成であったが、実績は収支率39.4%、年間利用者数1,636人で、年間利用者数で目標を達成した。

○東部市内循環線 宇部市交通局

目標は収支率36.0%、年間利用者数40,000人のいずれかの達成であったが、実績は収支率42.1%、年間利用者数40,212人で、いずれの目標も達成した。

○市街地循環線 宇部市交通局

目標は収支率15.0%、年間利用者数7,200人のいずれかの達成であったが、実績は収支率18.1%、年間利用者数8,307人で、いずれの目標も達成した。

目標・効果達成状況

○黒石線 宇部市交通局

目標は収支率60.0%の達成であったが、実績は収支率56.0%で、目標は達成できなかった。

○桃山線 中央交通(株)

目標は収支率20.0%、年間利用者数3,000人のいずれかの達成であったが、実績は収支率13.7%、年間利用者数3,067人で、年間利用者数で目標を達成した。

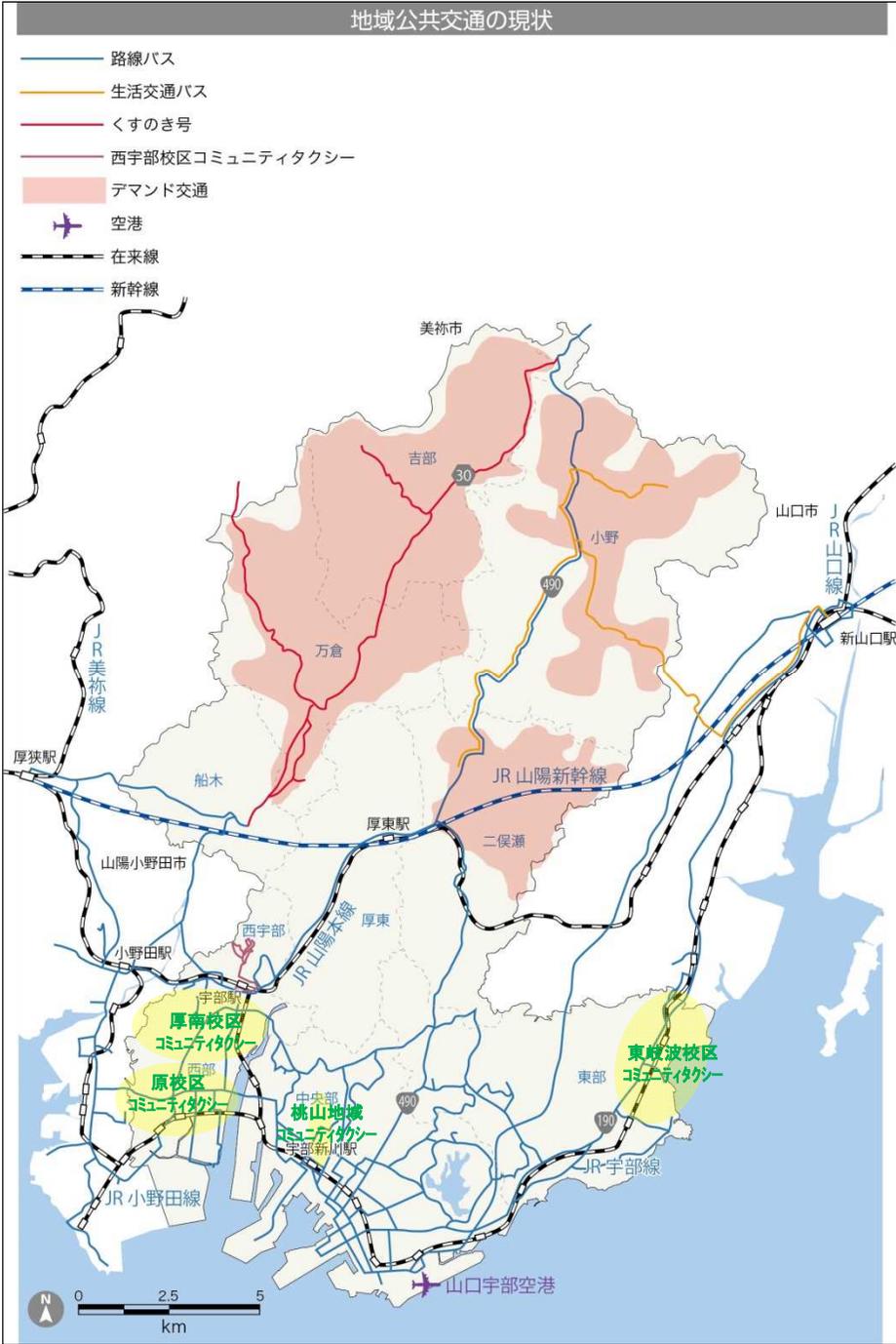
○東岐波線 宇部第一交通(株)

目標は収支率20.0%、年間利用者数1,600人のいずれかの達成であったが、実績は収支率9.9%、年間利用者数792人で、いずれの目標も達成できなかった。

事業の今後の改善点

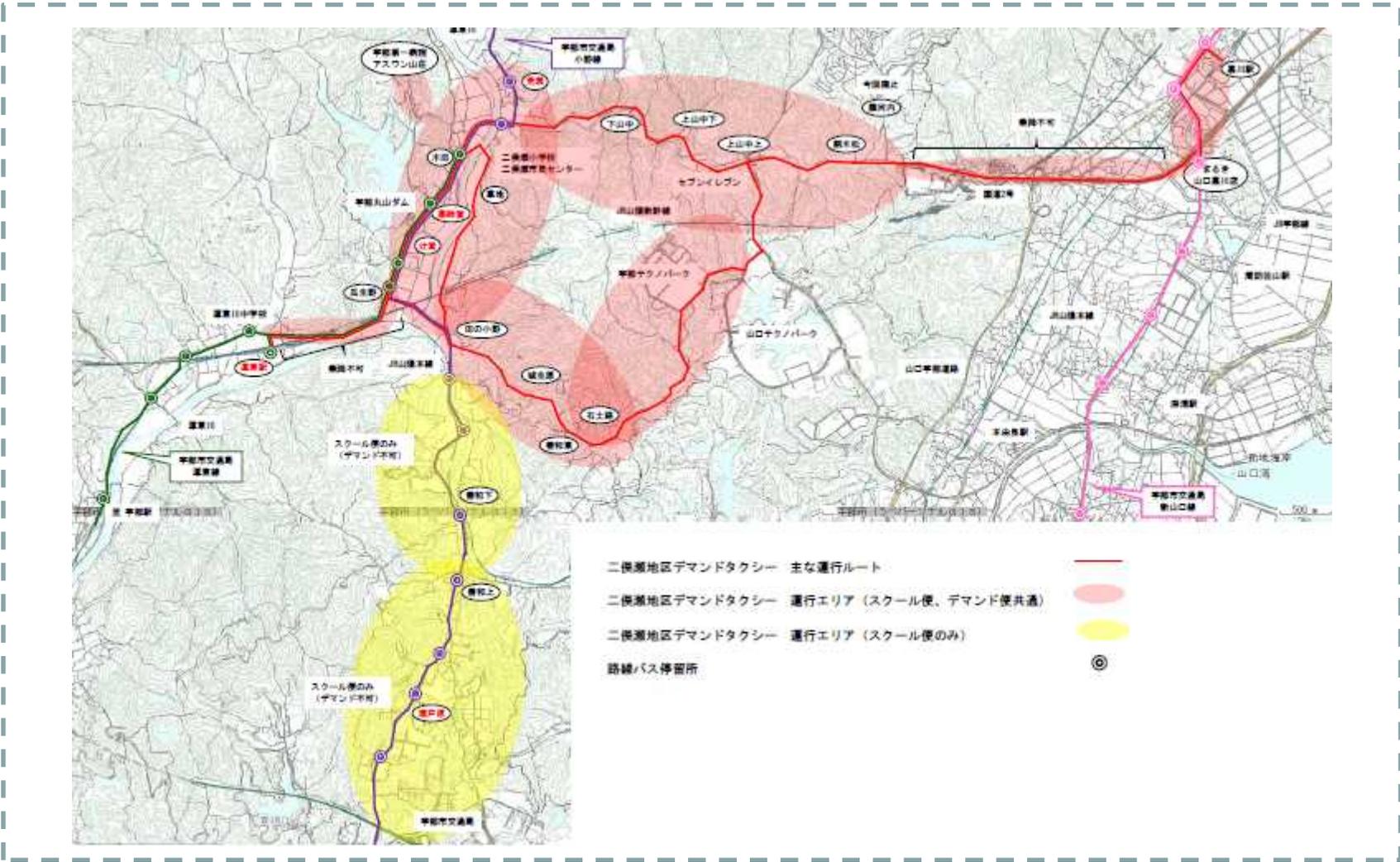
- 二俣瀬線 (有)嘉川タクシー
利用モデルコースの提案などを通じて利用促進を図る。
- 吉部・万倉線 船木鉄道(株)
引き続き利用実態と利用者ニーズの把握に努め、接続する路線バスと一体的な利用促進や見直しを実施する。
- 西宇部線 宇部山電タクシー(株)
イベントなどによる周知活動を継続し、収支率の改善、利用者数の増加を図る。
- 厚南線 宇部山電タクシー(株)
校区だより、集会等で周知し、新規利用者の獲得を図る。
- 原線 中央交通(株)
令和元年10月に実施した地域住民からの要望による系統新設などの見直し内容を周知する。
- 東部市内循環線 宇部市交通局
運行内容が定着し、利用者が増加しているので、周知活動を継続する。
- 市街地循環線 宇部市交通局
利用者が増加しているので、周知活動を継続する。
- 黒石線 宇部市交通局
宇部市地域公共交通再編実施計画に基づき都市拠点、地域拠点を高頻度・等間隔運行で結ぶ主要幹線として、今後も利用動向や要望を踏まえて改善を図っていく。
- 桃山線 中央交通(株)
お買い物ツアーなどの企画で、新規利用者の獲得を図る。
- 東岐波線 宇部第一交通(株)
令和元年10月に実施した利用実態に合わせた見直し内容を周知する。

交通体系図 別紙



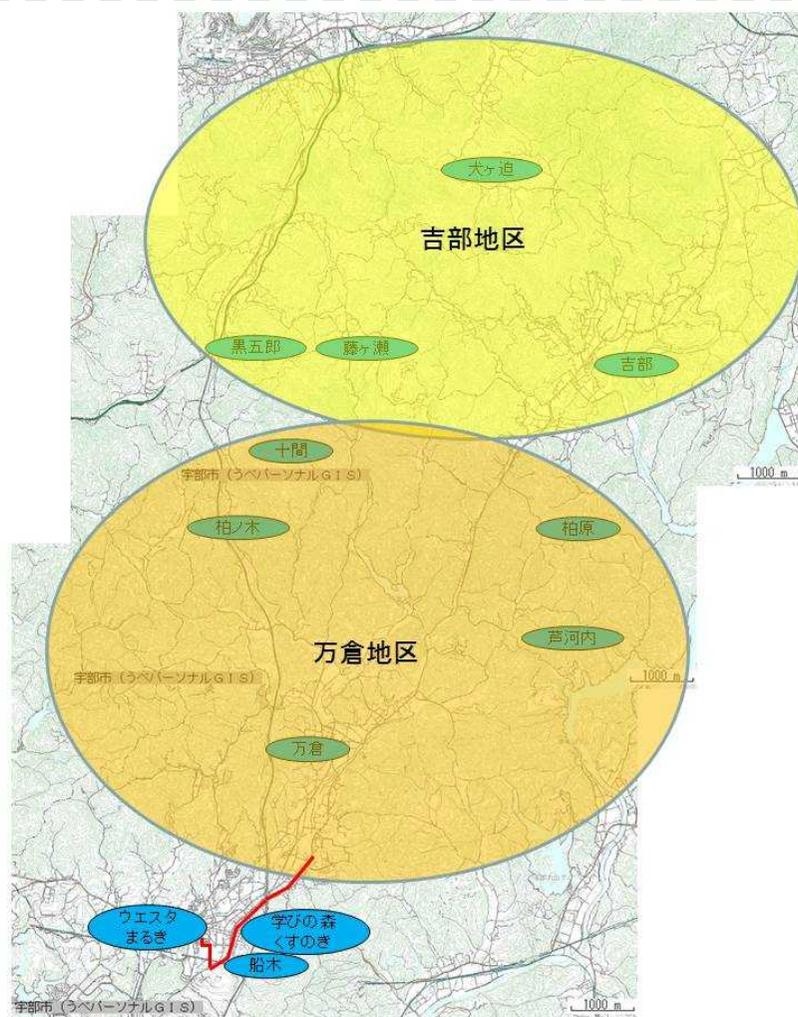
運行系統図 別紙

【系 統 名】 二俣瀬線 (有)嘉川タクシー、宇部市交通局
【運 行 形 態】 4条路線 区域デマンド型
【運行日・便数】 月～金 (祝日、12/31～1/3運休) 1日4便
【運 賃】 200円



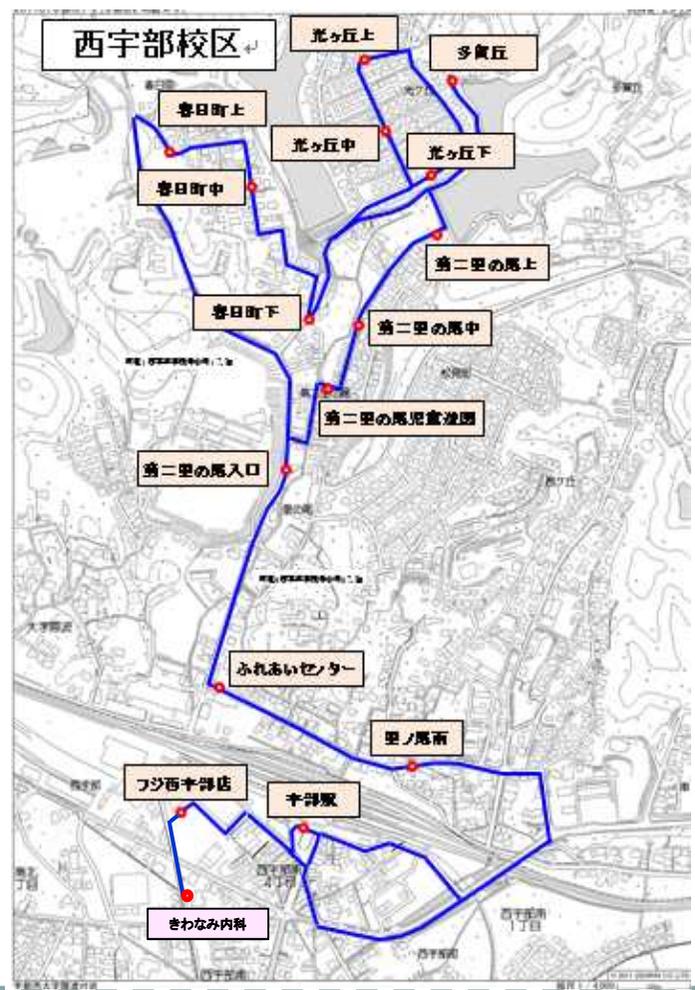
運行系統図 別紙

【系 統 名】 吉部線、万倉線 船木鉄道(株)
【運 行 形 態】 4条路線 区域デマンド型
【運 行 日・便 数】 月～金（祝日、12/31～1/3運休） 1日4便
【運 賃】 200円



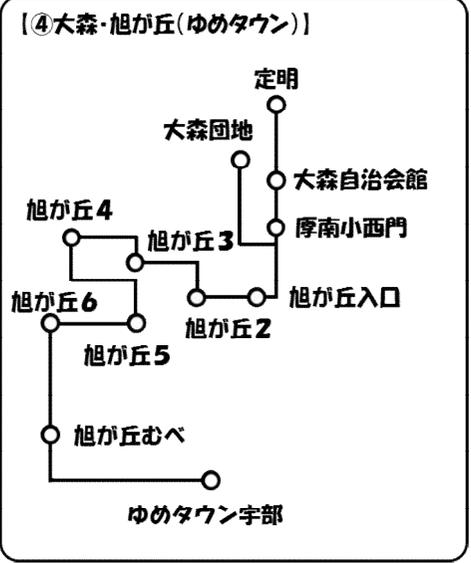
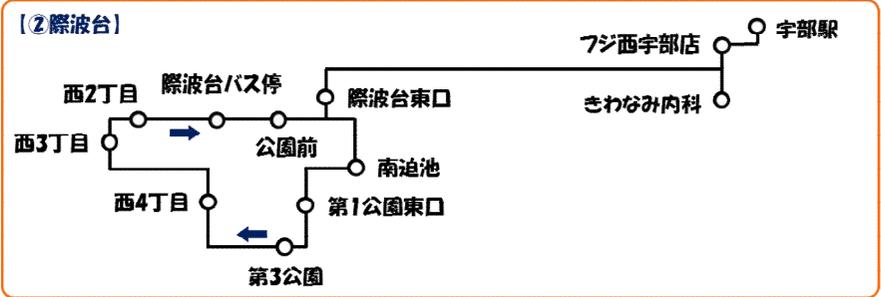
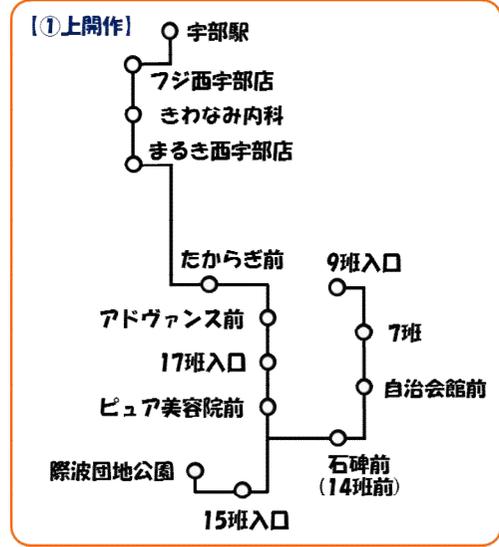
運行系統図 別紙

【系 統 名】 西宇部線 宇部山電タクシー(株)
【運 行 形 態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
【運行日・便数】 月～金及び日祝(土曜、祝日、12/29～1/3運休)
 月～金 往路2便 復路1便、循環1便、日祝 往路1便 復路1便
【運 賃】 300円、200円、100円



運行系統図 別紙

【系統名】 厚南線 宇部山電タクシー(株)
【運行形態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
【運行日・便数】 ①上開作 火・金(祝日、12/29~1/3除く) 往復2便
 ②際波台 月~金(12/29~1/3除く) 往復2便、土日祝(12/29~1/3除く) 往復1便
 ③大森・旭が丘(宇部駅) 水(祝日、12/29~1/3除く) 往復1便
 ④大森・旭が丘(ゆめタウン) 火・土(祝日、12/29~1/3除く) 往復1便
【運賃】 200円



運行系統図 別紙

【系統名】 原線 中央交通(株)
 【運行形態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
 【運行日・便数】 火・金(祝日、12/29~1/3除く) 往復1便
 ①北上梅田・光陽台
 ②第二原・第一原
 ③新開作
 【運賃】 300円

① 北上梅田～光陽台～かとう整形外科～ゆめタウン宇部



③ 新開作東～新開作西～まるき西割店～くろいし内科～ゆめタウン宇部

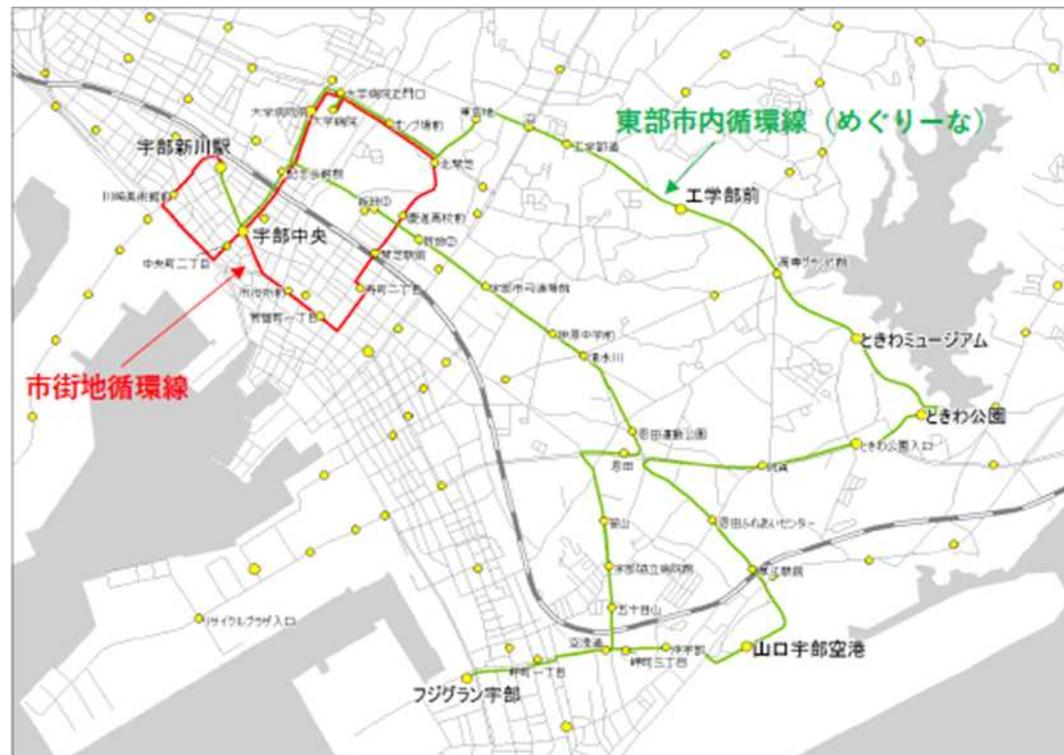


② 第二原ニュータウン～第一原～妻崎～まるき西割店～くろいし内科～ゆめタウン宇部



運行系統図 別紙

- 【系統名】 東部市内循環線 宇部市交通局
- 【運行形態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
- 【運行日・便数】 毎日 沼・工学部まわり1日4便 恩田・空港回り1日4便
- 【運賃】 区間運賃制 130円～300円



運行系統図 別紙

- 【系 統 名】 市街地循環線 宇部市交通局
【運 行 形 態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
【運 行 日・便 数】 毎日 琴芝駅・大学病院回り1日5便 大学病院・空港回り1日5便
【運 賃】 区間運賃制 130円～190円



運行系統図 別紙

- 【系統名】 黒石線 宇部市交通局
- 【運行形態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
- 【運行日・便数】 毎日 15往復
- 【運賃】 区間運賃制 130円～400円



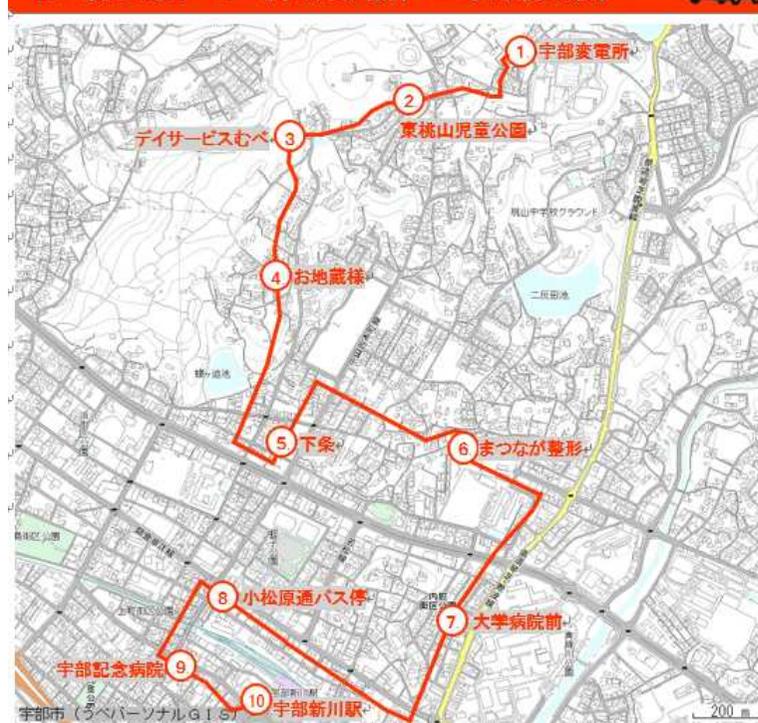
運行系統図 別紙

- 【系 統 名】 桃山線 中央交通(株)
 【運 行 形 態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
 【運行日・便数】 月～金(祝日、12/29～1/3除く)
 ①新川 往路4便 復路3便
 ②鶉の島 往路3便 復路2便
 【運 賃】 250円

A: 新川ルート (二反田 ～ 宇部新川駅)

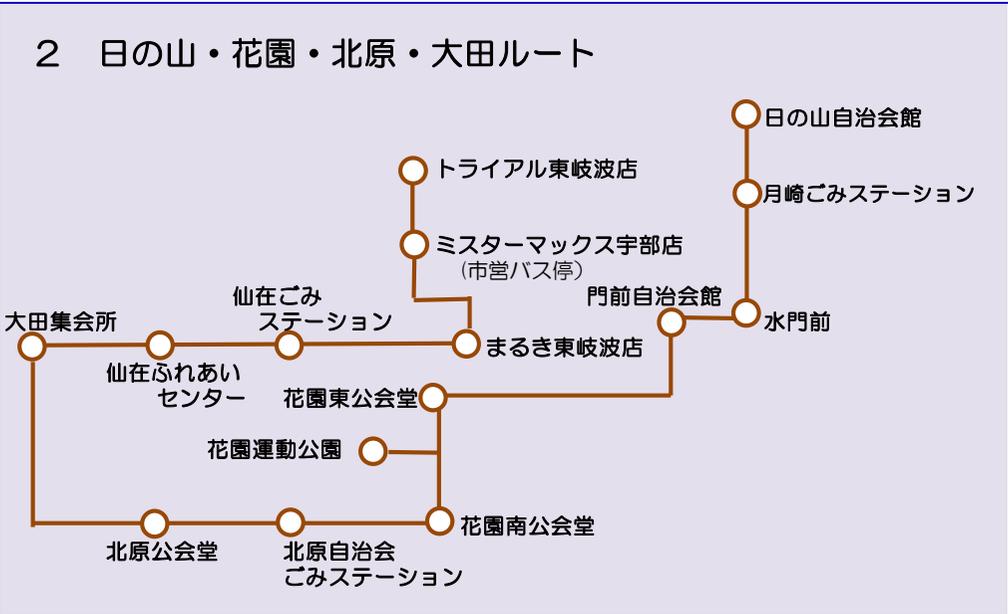
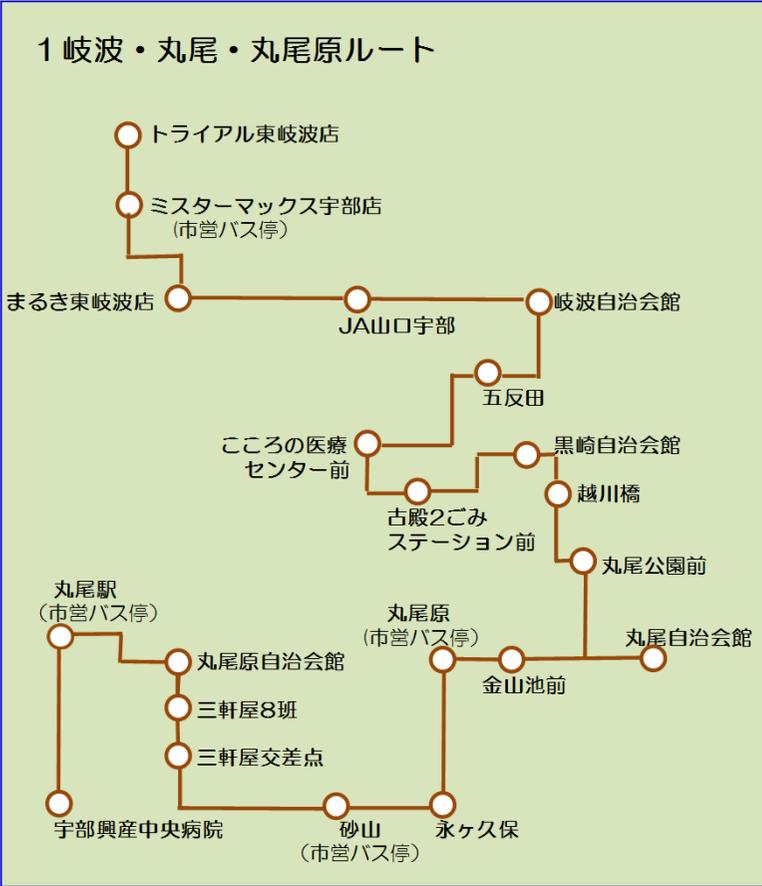


B: 鶉の島ルート (宇部変電所 ～ 宇部新川駅)



運行系統図 別紙

【系統名】 東岐波線 宇部第一交通(株)
【運行形態】 4条路線 乗り合いバス型(定期)
【運行日・便数】 火、金(祝日、12/29~1/3除く)
 ①岐波・丸尾・丸尾原(JA山口宇部) 往路1便 ②岐波・丸尾・丸尾原(トライアル) 往路1便 復路2便
 ②日の山・花北大 往復1便
【運賃】 300円



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 阿武町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



阿武町の概要

- ・昭和30年1月に1町2村が合併
- ・人口 3,463人(平成27年国勢調査)
- ・面積 115.95km²

阿武町地域公共交通会議の構成員

山口県 阿武町 防長交通(株) 萩近鉄タクシー(株)
山口県バス協会 阿武町議会議員 利用者代表 私鉄
中国地方労働組合防長支部 山口運輸支局

概 要

阿武町における公共交通機関であるバス交通は、交通不便地域を中心に身近な交通手段として重要な役割を果たし、特に車の免許を持たない高齢者や高校生にとって唯一の移動手段となっており、通院・通学・買い物等の生活に必要不可欠な交通手段である。

海岸部はJR山陰本線に奈古・木与・宇田郷の3駅があり1日9回運行。またバス交通では、国道191号で萩市との間に防長交通が10.2回、道の駅阿武町と惣郷間を5回運行。さらに、道の駅阿武町と山間部の福賀地区宇生賀間を5回運行し、奈古駅をハブとして、町内3地区を結ぶバス路線ネットワークを構築している。

一方、各地区内でコミュニティワゴンを交通空白輸送の方式で実施し、バスと接続して総合病院や高校のある萩市へ向かう移動ニーズの対応を図る。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編を検討
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・住民自らの交通支援体制の検討

協議会における検討

- 協議会の開催状況 2回開催
- ・第1回(6月21日)確保維持改善計画を協議
 - ・第2回(1月7日～9日)事業評価について
(書面協議)

阿武町地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

- (目標)・道の駅阿武町～宇生賀系統 :1月当たり利用者数を150人以上とする
- ・道の駅阿武町～福賀小前系統 :1月当たり利用者数を150人以上とする

(効果)・当該路線を維持・確保することで、公共交通空白地域の高齢者及び奈古や萩方面の高校へ通う生徒等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。
また、幹線バスやJR線との接続により、萩市への移動手段の確保、高齢者の外出促進、地域住民の活動機会の増加、地域活性化に繋がる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・道の駅阿武町での買い物などバスの利用と併せた促進を図るとともに、ふるさと祭りや町内中学生のボランティア町内行事での町内バス料金無料化を行い、子どもや高齢者などの日中の利用促進を図った。
- ・JR山陰本線との円滑な接続のため、町内バスのダイヤを令和元年10月1日に一部改正を行った。

実施した利用促進策

- ・各公共交通を一覧とした時刻表を作成し配布やウェブサイトでの情報発信を行い、利用促進に取り組んだ。
- ・道の駅へのバスロケーションシステム導入により、利便性の向上を図った。
- ・学生ボランティアや町内ふるさと祭りの際に、町内バス料金の無料化を実施し利用促進を図った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・「勉強会や個別ヒアリングにより利用者のニーズを見極めており、これらの取り組みによる効果が発現することを期待します。」「今後これらの取組で得た利用実態などを検討し、効果的な改善策に取り組むことで利用者の増加につなげ、目標の達成、それによる持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待します。」とされた点については、R元年10月に民生児童委員へのヒアリングから自宅から公共交通までの接続が困難であったり、乗り継ぎが非常に大変であったりと利用者の意見や現状などにより見極め、ダイヤの見直しや町内交通時刻表の作成、バスロケーションシステムの導入、住民共助の交通支援体制構築の検討などを行い、利用促進と持続可能な交通ネットワーク構築への試みを行っている。

地域住民の意見の反映

- ・バス運転手や防長交通萩営業所、阿武町役場にて利用者からの意見については随時受け付けている。
- ・10月に民生児童委員へのヒアリングを実施した結果、公共交通空白地域での自宅からの交通への支援の必要性が高く、コミュニティワゴンの経路の再考や地域住民の共助による既存の地域公共交通への接続の実現に向け検討を重ねている。

事業実施の適切性

・福賀地区と町の中心地である奈古地区を結ぶ唯一の幹線として機能しており、通学のほか、地区間の交流事業や奈古地区への買い物や通院等の利用も図られ、適切に実施されている。

目標・効果達成状況

・道の駅阿武町～宇生賀系統：

（目標）1月当たりの利用者数は114人で、目標150人以上を達成しなかった。

・利用を想定していた学生は部活動等で保護者の送迎による通学もあり利用が少なかった

・道の駅阿武町～福賀小前系統：

（目標）1月当たりの利用者数は157人で、目標150人以上を達成した。

（効果）

・高齢者や学生、子ども達の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能となっている。

事業の今後の改善点

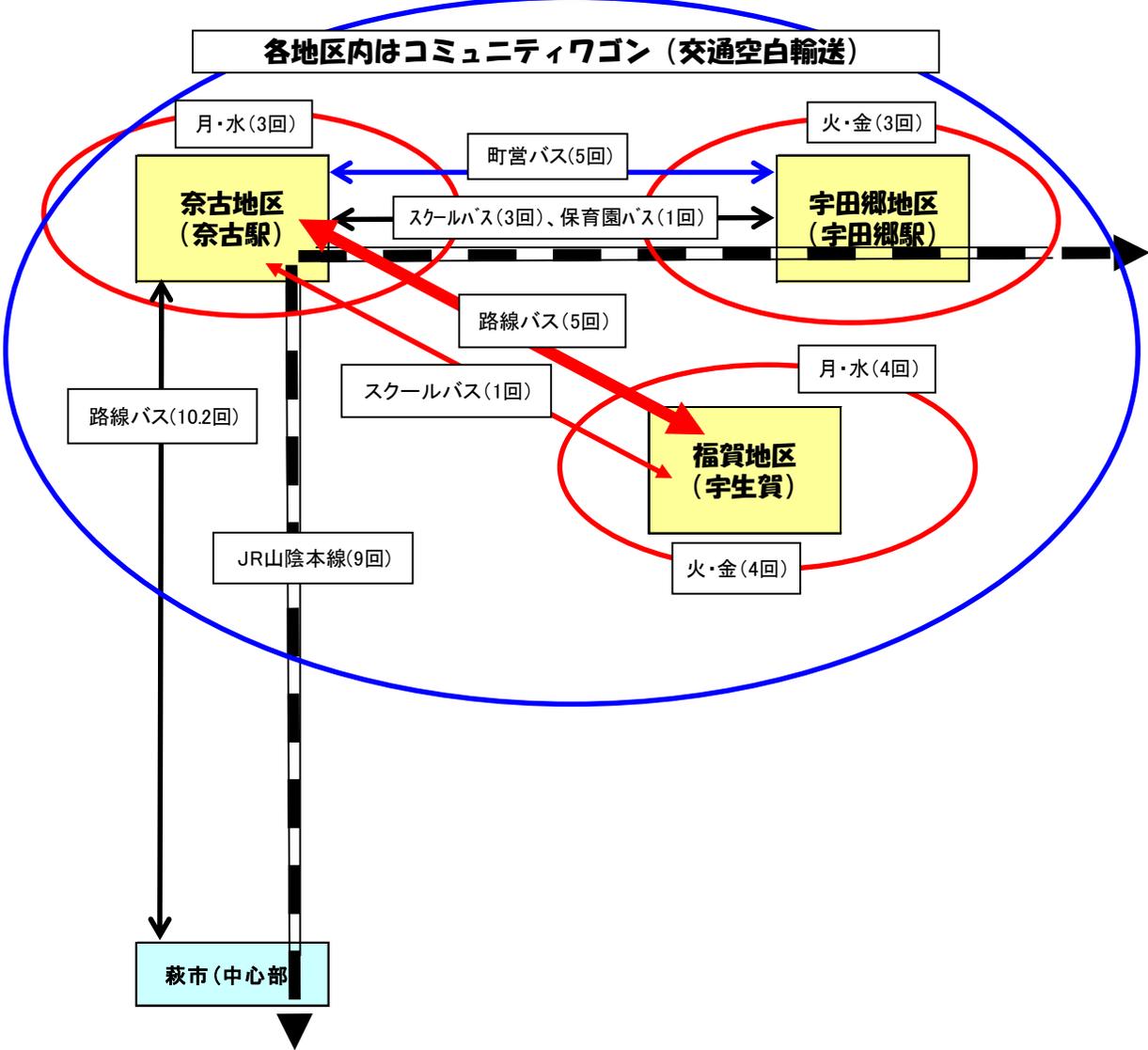
・通勤、通学、通院などの朝夕の利用者ニーズを把握するとともに、ダイヤの見直しや公共交通の情報発信などの事業PRも行う。

・ダイヤの見直し、利便性の向上について、今後も引き続き利用実態を注視し、適宜地域住民との勉強会を開催し住民自らの交通支援体制の構築を検討するなど、町内の地域公共交通体系の見直しも検討していく。

・道の駅阿武町での温泉入浴や買い物、食事などの利用や学生ボランティアやふるさと祭りなどの町内行事とタイアップし、利用増に向けて新たな需要創出に取り組む。

阿 武 町

阿武町における生活交通等概略図

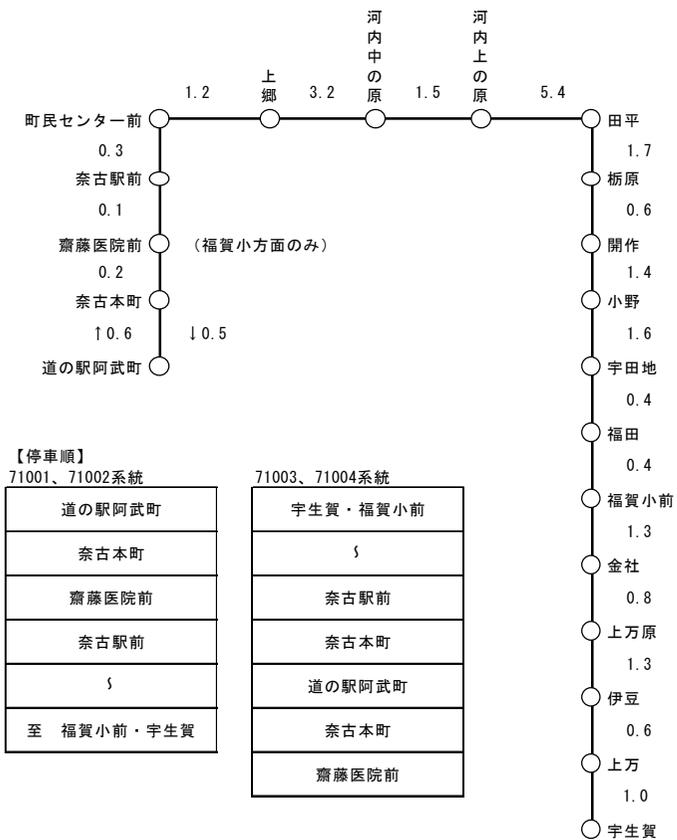


運行系統図 別紙

系統名 道の駅阿武町～宇生賀 及び 道の駅阿武町～福賀小前
運行形態 4条路線(乗合バス型(定期))
運行日・回数 毎日・5回
運賃 片道一律300円(同一地区内100円)、小学生以下及び障がい者手帳所持者はこの半額、乳幼児は無料。

運行系統略図

系統番号	運行系統名			系統キロ	備考
	起点	経由地	終点		
71001	道の駅阿武町	河内	宇生賀	23.6	
71003	宇生賀	河内・道の駅阿武町	齋藤医院前	24.3	
71002	道の駅阿武町	河内	福賀小前	18.6	
71004	福賀小前	河内・道の駅阿武町	齋藤医院前	19.3	



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 長門市地域公共交通計画策定協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



長門市の概要

- ・平成17年3月に1市3町が合併
- ・人口 35,439人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 357.9km²

協議会の構成員

山口県 長門市 地域住民・利用者代表 学識経験者 サンデン交通(株) 防長交通(株) ブルーライン交通(株) JR西日本長門鉄道部
(一社)山口県タクシー協会 (公社)山口県バス協会 山口運輸支局
長門警察署 山口河川国道事務所

概 要

- ・**地域の概要** 長門市の人口は35,439人(2015年度国勢調査)。高齢化率(65歳以上人口率)は約40%(2015年度国勢調査)であるが、2025年には45%に達し、生産年齢人口と拮抗する見込みであり、**平成31年3月末現在**で、油谷向津具、油谷後畑、油谷角山、俵山、**洪水・真木**では既に50%を超えており、**年々進行している状況である。**
- ・**公共交通の現況(系統数)** ア. 鉄道(JR山陰本線、JR美祢線)、イ. 路線バス(46系統)、ウ. 乗合タクシー(2系統)、エ. 新たな公共交通(地域内フィーダー) 3系統(NPO法人による公共交通空白地有償運送2系統と一般乗合旅客運送事業者による区域内運行1系統)
- ・**公共交通の問題点や課題** ア. 交通弱者の移手段の確保、イ. 望ましい交通体系の構築、ウ. 財政負担の抑制、エ. 公共交通の利便性確保、オ. 公共交通の利用促進、カ. 基幹交通体系(鉄道、幹線バス路線)の維持、利用促進、キ. 生活交通体系(市内完結バス路線、乗合タクシー)の見直し、ク. 中心部における交通体系(バス路線)の変更の検討
- ・**地域の目標** ア. 公共交通不便地域における新たな公共交通の導入、イ. 基幹交通体系の維持と利便性向上、ウ. 既存の公共交通の運行見直し、エ. 公共交通利用促進のための仕組みづくり
- ・**その目標実現のための施策、方向性** ア. 重点エリアにおける新たな公共交通の導入、イ. 公共交通不便地域における公共交通サービスの導入検討、ウ. 幹線バス路線の維持、エ. 交通結節点の待合環境の整備、オ. スムーズな乗り換えが可能なダイヤの設定、カ. 車両や駅のバリアフリー化、キ. 市中心部の路線バスの効率的な運行の検討、ク. 利用の少ないバス路線の見直し、効率化、ケ. 乗合タクシーの利便性向上・効率化、コ. 公共交通の維持に関する市民意識の醸成、サ. 運行ダイヤやルートなどが分かりやすい情報提供、シ. 観光、商業、福祉等の他分野とのサービスの連携、ス. 地域協働推進事業

協議会の主な取り組み

- ・交通空白地域におけるフィーダー交通等導入の検討。
- ・総合時刻表作成等、分かりやすい情報提供の検討。
- ・公共交通結節点における待合所などの環境整備・情報案内板整備の検討。

協議会における検討

協議会の開催状況

- ・令和元年度 第1回(6月25日)確保維持改善計画を協議
- ・令和元年度 第2回(12月25日) 事業評価承認・R1事業計画進捗確認・協議
- ・令和元年度 第3回(3月中旬予定)R1事業計画に基づく各事業実績報告

定量的な目標・効果

【目標】

- 俵山系統・・・1日当たり利用者数を**2.4人**以上、年間利用者数**370人**以上。
- 向津具系統・・・1日当たり利用者数**5.2人**以上、年間利用者数**800人**以上。
- 日置系統・・・1日当たり利用者数**5.4人**以上、年間利用者数**1,310人**以上。
- 洪水・真木系統・・・1日当たり利用者数を**8.6人**以上、年間利用者数**3,130人**以上。
- 津黄・後畑系統・・・1日当たり利用者数を**9.8人**以上、年間利用者数**2,890人**以上とする。

【効果】

・交通不便地域の解消となり、医療・商業施設等への住民の移動手段を確保するとともに、住民の外出機会を増やし、福祉の向上に資することができる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・事業者と利用促進について協議を行い、引き続き地区住民に利用の呼びかけを行った。また、検討案がまとまっていない事項については、継続協議をしているところである。
- ・周知活動を実施し、俵山・向津具・日置系統においては利用者の増加に繋げることができた。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・「利用者の増加・目標の達成・持続可能な交通ネットワークの構築について」事業者による利用者ヒアリングの継続的实施と併せて、協議会においても公共交通空白地域又は乗合・デマンド交通の利用率の低い地域におけるアンケート調査を実施し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、引き続き検討を行っていく。

実施した利用促進策

- ・JR、路線バス、乗合タクシーを網羅した時刻表を作成し市内全戸に配布を行った。
- ・向津具・俵山地区では、戸別訪問を継続的に実施し、利用者の更なる増加となった。

地域住民の意見の反映

- ・各系統利用者の意見等を事業者においてヒアリング。併せて地区住民に利用を呼びかけた。
- ・協議会において、アンケート調査を実施。
 - H30(3地区)・・・洪水・真木地区、伊上・久富地区、日置地区
 - R1(2地区)・・・津黄・後畑地区、俵山地区とりまとめた意見を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、引き続き検討を行っていく。

事業実施の適切性

- 俵山地区：計画どおり実施されている。事業者による住民周知を継続的に実施しており、今年度も目標を上回った。
- 向津具地区：計画どおり実施されている。事業者による戸別訪問等を継続的に実施しており、今年度も目標を上回った。
- 日置地区：計画どおり実施されている。行政・運行事業者によるパンフレット配布等地域内への周知を行い、今年度は目標を達成することができた。
- 渋木・真木地区：計画どおり実施されている。行政・事業者によるチラシ配布等地域内への周知を行ったが、本年度も目標を達成することができなかった。
- 津黄・後畑地区：計画どおり実施されている。行政・事業者によるチラシ配布等地域内への周知を行ったが、本年度も目標を達成することができなかった。

目標・効果達成状況

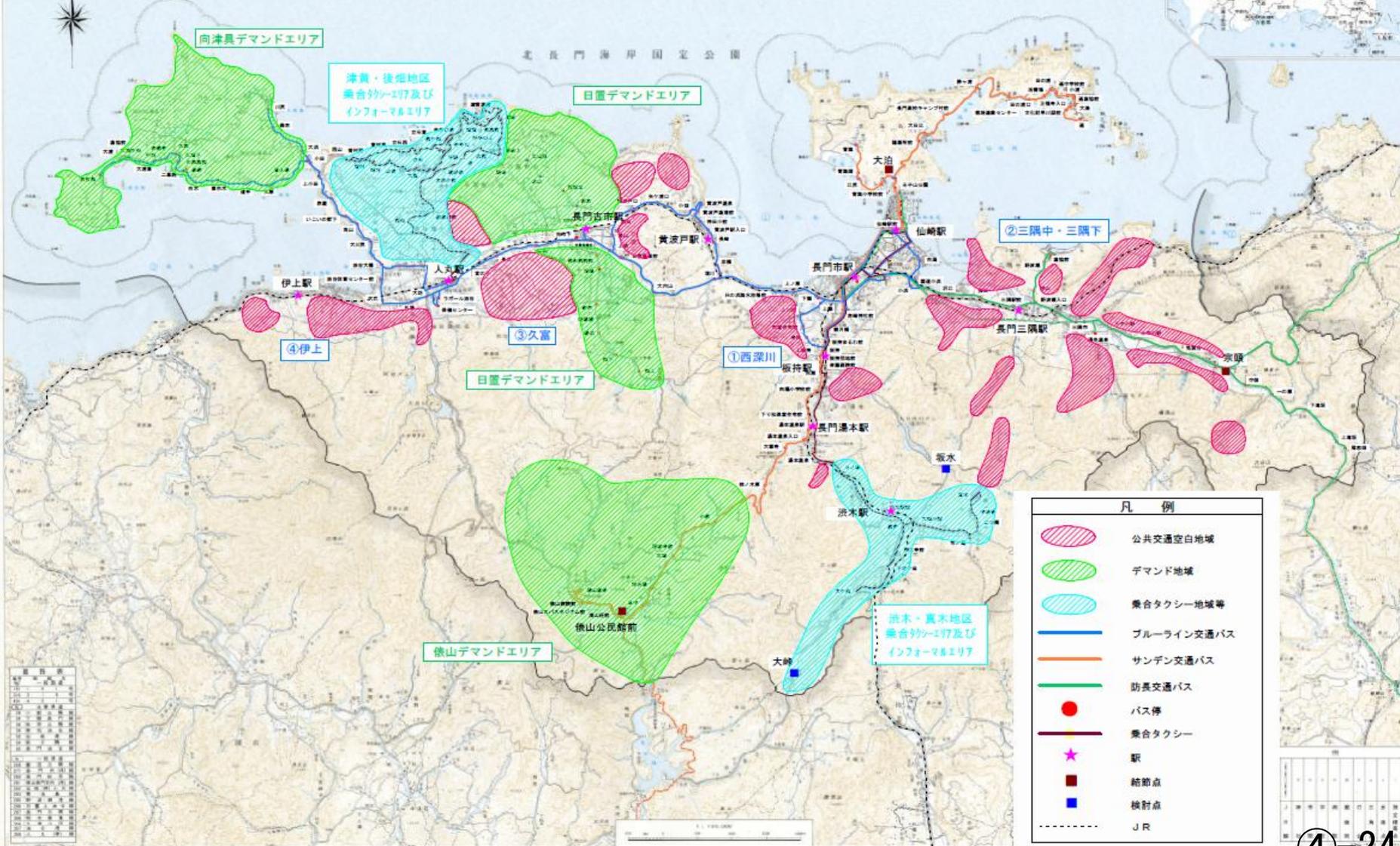
- 俵山系統：運行日1日当たりの利用者数4.5人。年間利用者数541人(昨年度483人)。達成率：146.2%。
・事業者による住民周知の効果が徐々に現れ、利用が増加している。
 - 向津具地区：運行日1日当たりの利用者数6.3人。年間利用者数928人(昨年度910人)。達成率：116.0%。
・地域内完結型の利用が主となっている。(JA購買部への買い物、地域内医療施設への通院等)
・口コミや運行事業者の戸別訪問によるPRにより利用が増加している。
 - 日置地区：運行日1日当たりの利用者数9.9人。年間利用者数2,081人(昨年度1,427人)。達成率：158.6%。
・小学生の通学利用が主。その他の利用は、JR駅までが多く市中心部へ向かうフィーダー系統として利用されている。
 - 渋木・真木地区：運行日1日当たりの利用者数は7.1人で、年間利用者は2,574人(昨年度3,061人)。達成率は82.2%。
 - 津黄・後畑地区：運行日1日当たりの利用者数は6.5人で、年間利用者は1,899人(昨年度2,323人)。達成率は65.7%。
- (効果)地域の公共交通空白が削減され高齢者等の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バス等に接続しているため広域的な移動も可能であるほか、通院、買物等外出機会が確保され、住民生活の利便性向上が図られている。

事業の今後の改善点

- 利用者が増えている系統もあるが、全体的にはやはり利用者の減少傾向が否めない状況である。
- 地域の移動ニーズに変化が生じていることも充分想定されるため、平成30年度に3地区・令和元年度に2地区、いずれも公共交通空白地域か或いは既にデマンド交通等は運行しているが、利用率の低い地域をターゲットにアンケート調査を実施した。アンケート調査の結果、必要であれば今後ダイヤ・路線等の見直しを含む運行体系の見直しを図り、より利用しやすい公共交通ネットワークの再構築に向け、福祉・介護サービスの移動手段も含め検討を行っていく。

長門市交通体系図

S=1:100,000



凡例

	公共交通空白地域
	デマンド地域
	乗合タクシー地域等
	ブルーライン交通バス
	サンデン交通バス
	防長交通バス
	バス停
	乗合タクシー 駅
	結節点
	検討点
	JR

運行系統図 別紙

系統名 向津具系統
 運行形態 公共交通空白地有償運送(区域デマンド型)
 運行日・便数 火、水、金・4便/日
 運賃 200円



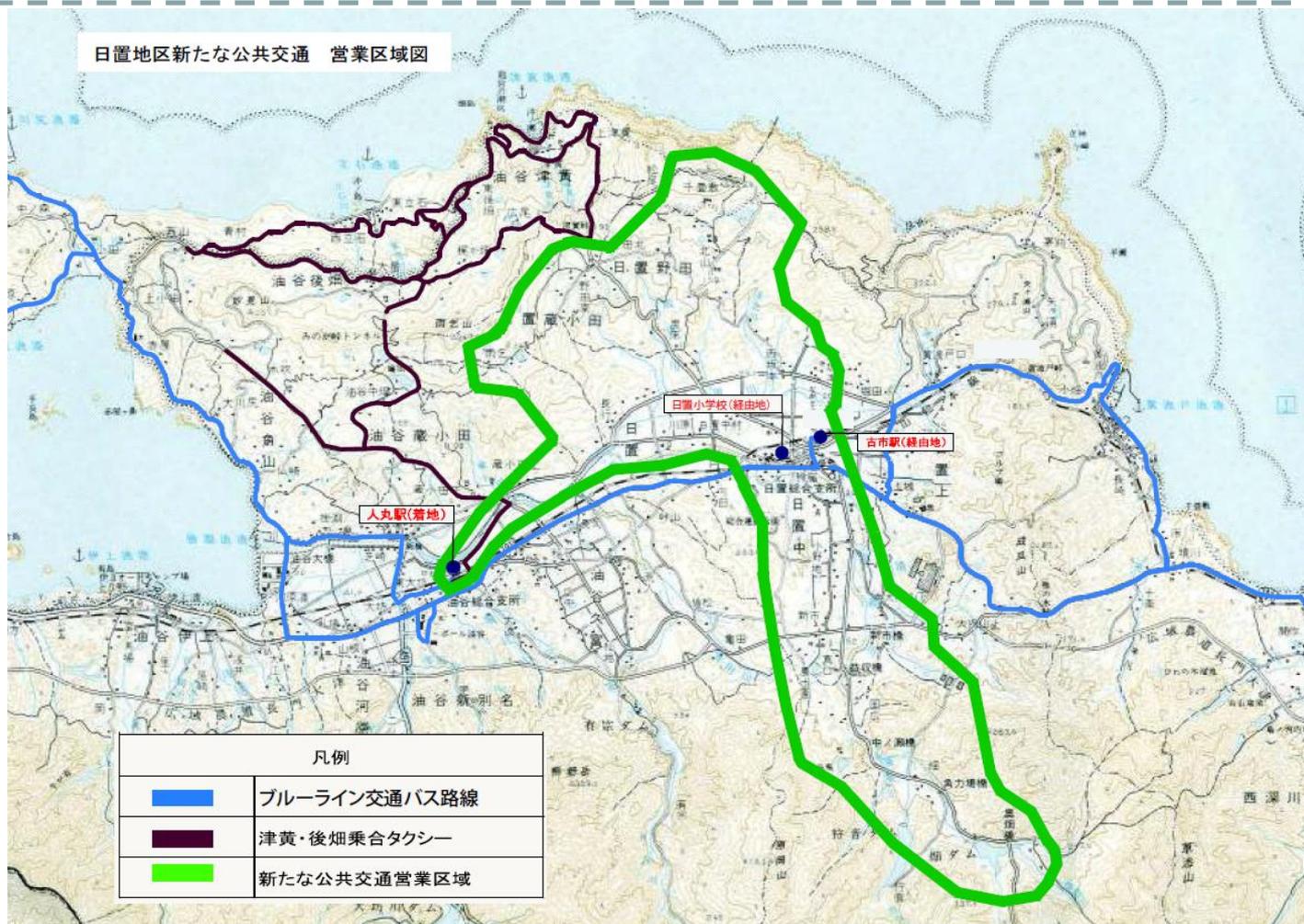
運行系統図 別紙

系統名 日置系統

運行形態 一般乗合旅客自動車運送事業(区域デマンド型)

運行日・便数 月～金曜日(※土日祝日は運休。)
・3便/日

運賃 大人200円、小人100円



運行系統図 別紙

系統名 真木・渋木系統(復路)

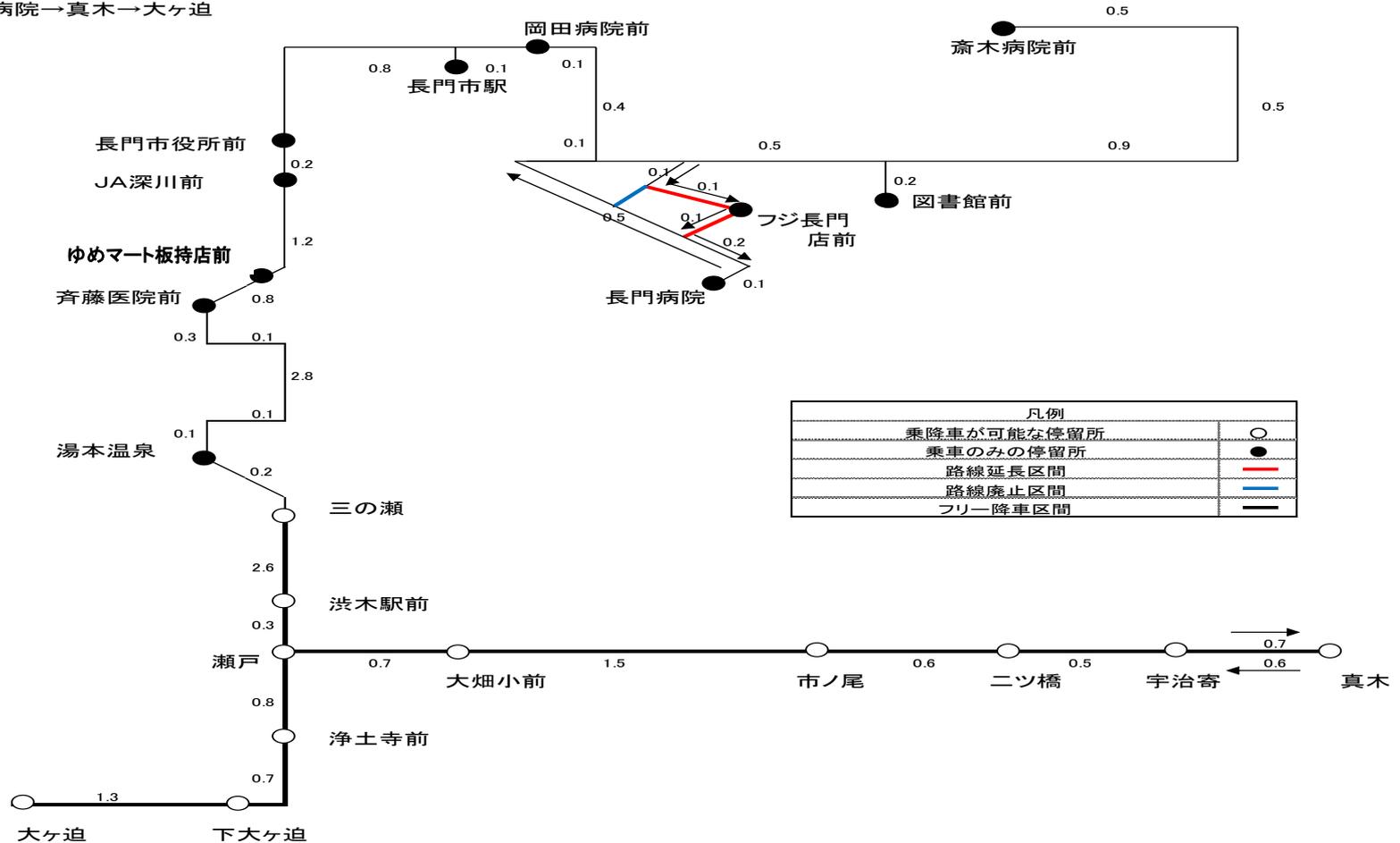
運行形態 一般乗合旅客自動車運送事業(定時定路線・一部フリー降車区域あり)

運行日・便数 毎日運行・6便/日(上り3便、下り3便)

運賃 100円~500円

【停留所新設】

齋木病院→真木→大ヶ迫



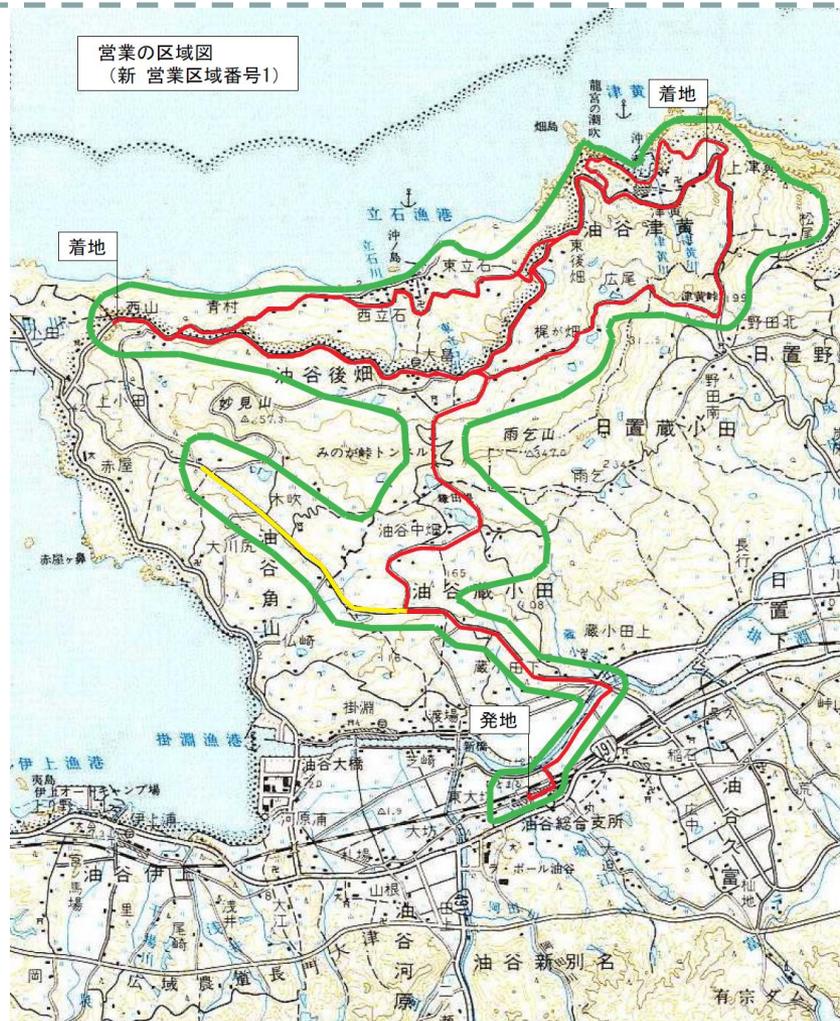
運行系統図 別紙

系統名 津黄・後畑系統

運行形態 一般乗合旅客自動車運送事業(出便:路線不定期・戻り便:区域運行)

運行日・便数 月～金・6便/日(出便3便、戻り便3便) 土2便/日(出便1便、戻り便1便) (日曜、祝日、年始年末(12/31～1/3)は運休)

運賃 100円～300円



運行系統図 別紙

系統名 津黄・後畑系統

運行形態 一般乗合旅客運送事業(出便:路線不定期・戻り便:区域運行)

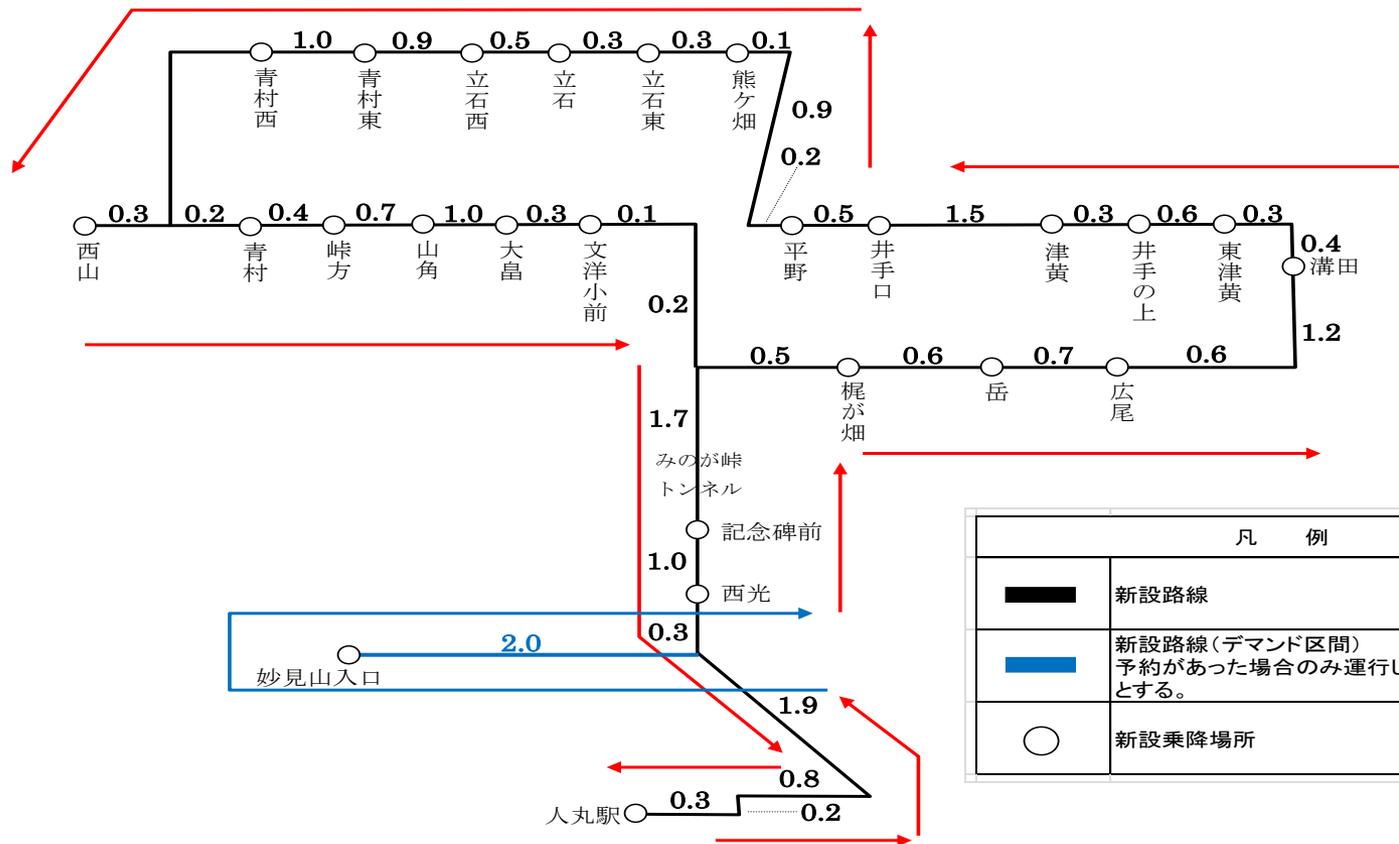
運行日・便数 月～金・6便/日(出便3便、戻り便3便) 土2便/日(出便1便、戻り便1便) (日曜、祝日、年始年末(12/31～1/3)は運休)

運賃 100円～300円

乗合タクシー運行系統略図 (往路: 平日第2便)

【系統新設】

人丸駅→妙見山入口→梶が畑→津黄→大島→人丸駅



凡 例	
	新設路線
	新設路線(デマンド区間) 予約があった場合のみ運行し、フリー乗車区間とする。
	新設乗降場所

運行系統図 別紙

系統名 津黄・後畑系統

運行形態 一般乗合旅客自動車運送事業(出便:路線不定期・戻り便:区域運行)

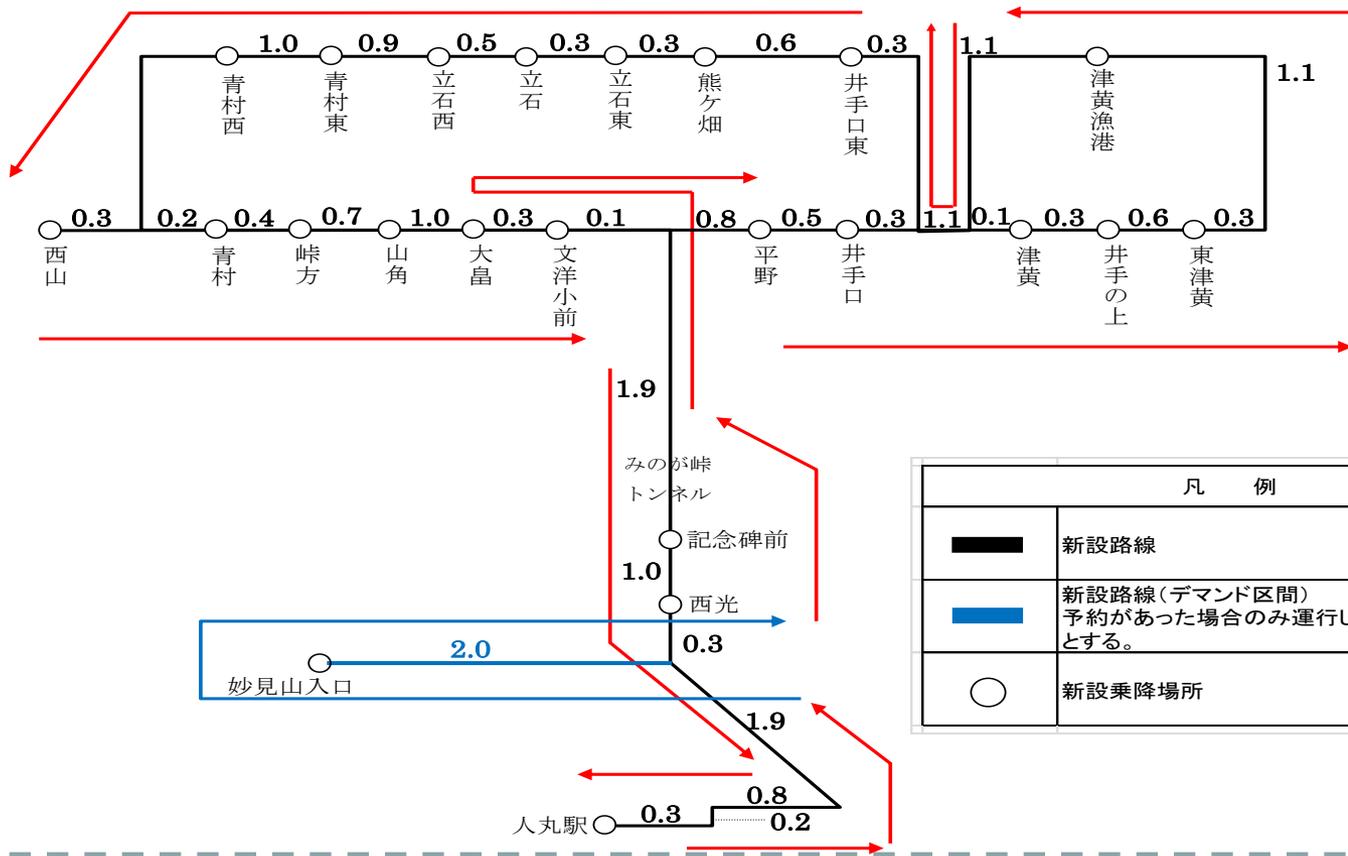
運行日・便数 月～金・6便/日(出便3便、戻り便3便) 土2便/日(出便1便、戻り便1便) (日曜、祝日、年始年末(12/31～1/3)は運休)

運賃 100円～300円

乗合タクシー運行系統略図 (往路: 平日第3便)

【系統新設】

人丸駅→妙見山入口 (予約があった場合のみ) →津黄→大島→人丸駅



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 柳井市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

柳井市

柳井市の概要

- ・平成17年2月に1市1町が合併
- ・人口 32,945人(平成27年国勢調査)
- ・世帯数 14,170世帯
- ・面積 140.05km²

交通会議の構成員

- 山口県 柳井市 防長交通(株) 防長交通(株)労働組合
- 柳井地区タクシー協会 JR西日本(株) 平郡航路(有)
- 学識経験者 地区社会福祉協議会 市民代表
- 山口運輸支局 山口河川国道事務所 柳井警察署

概要

本市は、山口県の南東部に位置し、東と北は岩国市、西は田布施町及び平生町、南は室津半島の半ばで上関町に接し、瀬戸内海に面している。瀬戸内海型気候区に属し、冬も温暖で比較的雨が少なく過ごしやすい。

柳井市日積地域では、生鮮食品を扱う商店が無く、開業医が在住しておらず、市内中心部まで移動しないと日々の生活に事困る状況である。当地域には、廃止代替バス路線はあるが、バス路線(バス停)からは距離があることや、高低差のある地形であることに加え高齢化率が高い集落が点在していることから、路線バスを利用したくてもできない交通弱者が多く居住している。当地域の通勤・通学・通院先、商業施設等の生活圏が、市内中心部や、近隣市町に集中していることから、国庫補助バス路線との接続等を考慮し、その主たる起点となっているJR柳井駅及びJR大島駅を結節点として結びつける必要がある。

このため、柳井市生活交通活性化計画に基づき地域公共交通確保維持事業により、柳井市日積地域で予約制乗合タクシーを開始した。交通手段を確保・維持することは、地域住民の生活を安定的に存続させていく事への支援施策となり、住民が地域に安心して生活していく事へ繋がる。

特に、高齢者を含む交通弱者の外出を促進することは、健康の管理面に寄与するとともに、住民同士の交流を促進し、地域の再生や活性化に繋がって行くものと考えらる。

交通会議の主な取り組み

- ・利用実態に合わせ路線バスのダイヤの再編
- ・交通空白時間帯における予約制乗合タクシー事業を導入
- ・フィーダー交通の乗り入れ施設との調整
- ・民生児童委員、福祉員の各戸訪問によるPR活動

交通会議における検討

- ・第1回地域公共交通会議文書協議 (H27.6.16)
- ・運行事業評価審議 (H28.1.7)
- ・第1回地域公共交通会議(確保維持計画審議) (H28.5.19)
- ・運行事業評価審議(文書協議) (H29.1.13)
- ・第1回地域公共交通会議(確保維持計画審議) (H29.6.21)
- ・運行事業評価審議(文書協議) (H30.1.10)
- ・第1回地域公共交通会議(確保維持計画審議) (H30.6.25)
- ・運行事業評価審議 (H30.12.25)
- ・第1回地域公共交通会議(確保維持計画審議) (R1.6.6)
- ・運行事業評価審議 (R1.12.20)

定量的な目標・効果

- ・ I 系統(柳井駅便) 割石～日積地域～柳井駅(月～土)
(目標)

地域住民の利便性を向上させるため、ダイヤの設定などのサービス内容を確立する。また利用実績値の向上として、月80人以上の利用者の確保と月40回以上の稼働となるよう、ポスターの掲示やロコミなどにより、利用促進を促す。

- ・ II 系統(大畠駅便) 水梨～大原・坂川経由～大畠駅(金)
(目標)

地域住民の利便性を向上させるため、ダイヤの設定などのサービス内容を確立する。また利用実績値の向上として、月10人以上の利用者の確保と月4回以上の稼働となるよう、ポスターの掲示やロコミなどにより、利用促進を促す。

- ・ I 系統、II 系統
(効果)

乗合タクシーを維持し、高齢者を含む交通弱者の外出を促進することで、健康の管理面に寄与すると考えられることや住民の交流促進に伴い地域再生や活性化に繋がる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・利便性確保のため、平成29年度運行から柳井駅便を統合して運行日を拡大、また、柳井駅便・大畠駅便の料金の引き下げ(1乗車800円→700円)を行い、平成30年度、令和元年度も継続して実施した。

実施した利用促進策

- ・柳井市のホームページや窓口等での案内により、地域住民に事業の周知を図った。
- ・チラシを活用し、民生児童委員、福祉員による個別利用促進を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利便性確保と更なる利用促進のため、平成29年度運行から柳井駅便を統合して運行日を拡大、また、柳井駅便・大畠駅便の料金の引き下げを行い、令和元年度も継続して実施した。
- ・その結果、平成29年度、30年度、令和元年度ともに、柳井駅便は目標を上回る利用があった。今後も持続可能な交通ネットワークの構築に向け利用促進に取り組むこととする。

地域住民の意見の反映

- ・地区社会福祉協議会総会において利用促進に向けPRを行うと共に、制度の改善目標を設定。
- ・制度改正に向けて協議を行い、平成28年5月の柳井市地域公共交通会議の承認を得て、平成29年度運行からの制度改正(柳井駅便の統合、運行日の拡大、運行料金値下げ)を実施し、平成30年度、令和元年度も継続して運行した。

事業実施の適切性

- ・ I 系統(柳井駅便):計画どおり実施された。地域住民に戸別周知を行い、大切な路線であることの意識付け活動を行った結果、利用回数・利用者数共に計画した利用回数を達成した。
- ・ II 系統(大島駅便):計画どおり実施された。利用の仕方パンフレットの配付を随時行い、利用促進の意識付けを行ったが、顧客の固定化は改善されず、計画した利用回数に達しなかった。

目標・効果達成状況

- ・ I 系統:(目標)月平均利用者数82.2人、稼働回数43.0回(年間利用者数986人、運行回数516回・稼働率58.7%)で、
目標月80人以上、40回以上を達成した。
 - ・ 中心市街地への移動等、グループでの利用が増えている。(効果)高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、駅・幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- ・ II 系統:(目標)月平均実績利用者数0.2人、稼働回数0.2回(年間利用者数2人、運行回数2回・稼働率1.3%)で、
目標月10人以上、月4回以上に達しなかった。
 - ・ 午前便での利用は、目的先の施設に十分な時間が確保できない。
 - ・ 通院等の時間的な制約により、路線バスの活用が主体となっている。(効果)地域の公共交通空白時間帯は解消している。

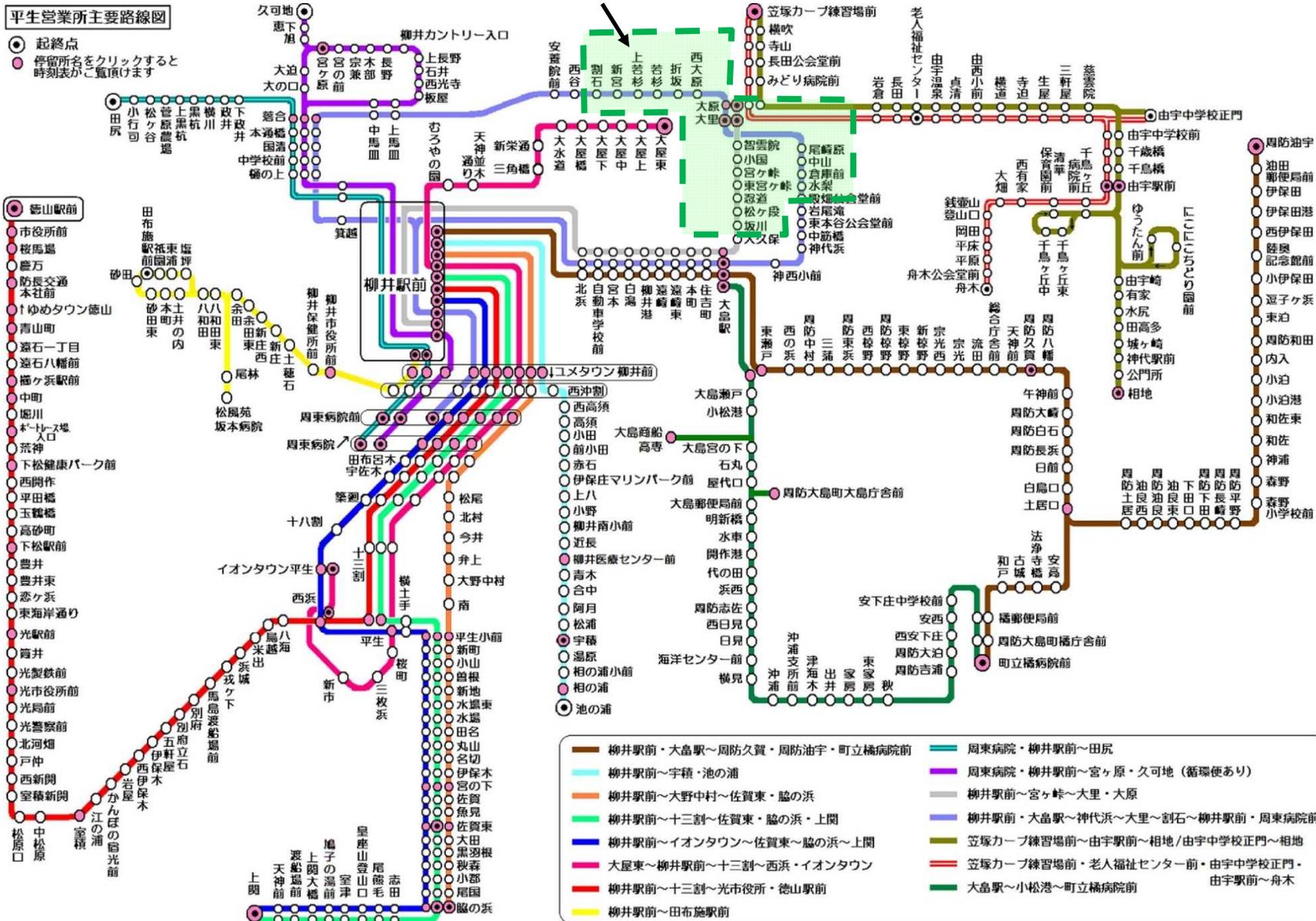
事業の今後の改善点

- ・ I 系統:利便性の確保のため、平成29年度運行から2系統の統合、運行日拡大、料金の引き下げを行った。今後の利用状況を注視しながら当面継続していく。今後隣接地区のフィーダー系統導入の進捗に合わせ、今後の方向性を地元地区社会福祉協議会と協議したい。
- ・ II 系統:利用の促進を図りつつ、路線バス及びJRダイヤとの接合を考慮していきたい。今後隣接地区のフィーダー系統導入の進捗に合わせ、今後の方向性を地元地区社会福祉協議会と協議したい。
 - ・ 地域住民の移動手段となる乗合タクシーとして利用促進の在り方を検討する場を持つ。

交通体系図 別紙

平生営業所主要路線図

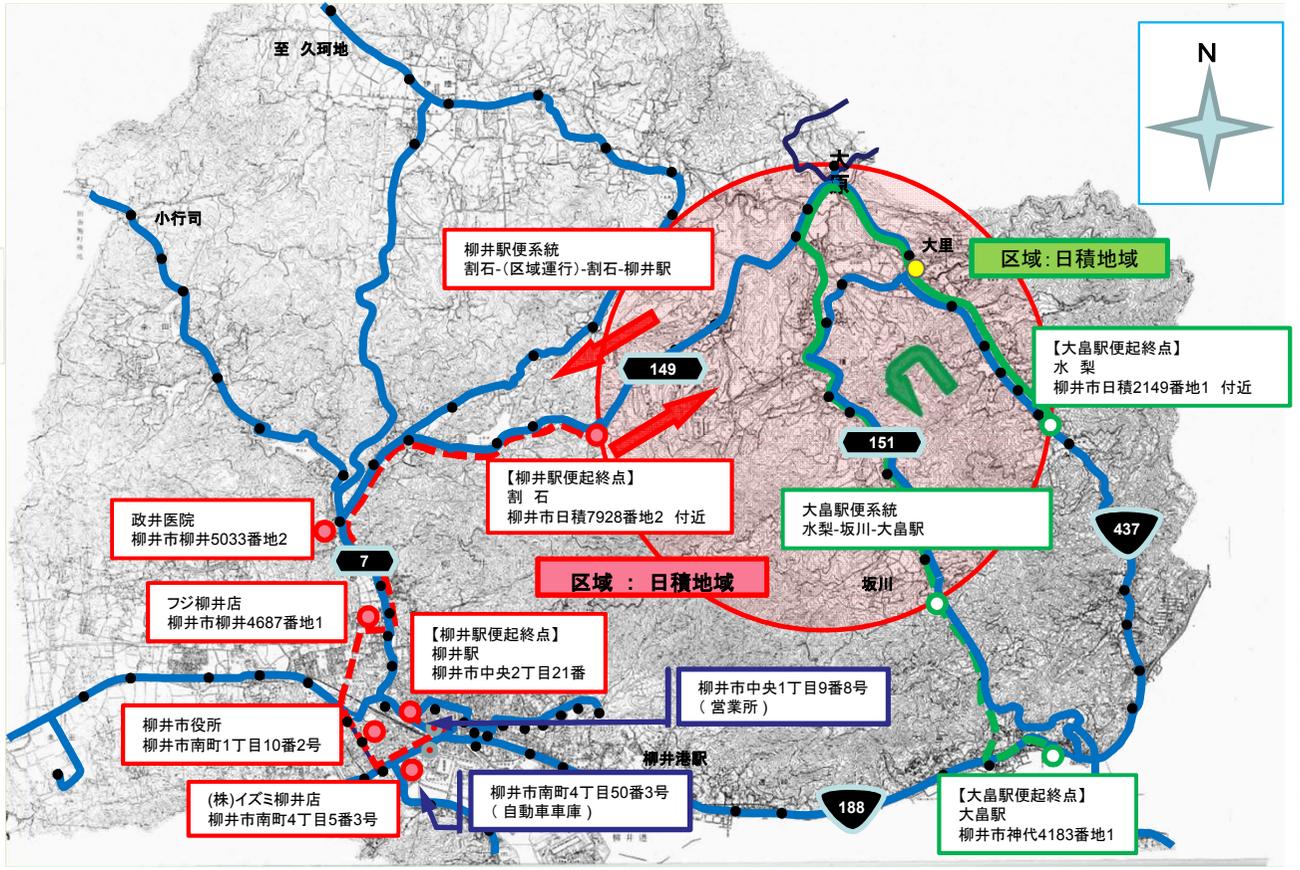
- 起終点
- 停留所名をクリックすると時刻表がご覧頂けます



路線バス系統運行図

運行系統図 別紙

系統名 I 系統(割石発一日積地域内運行-柳井駅)、II 系統(水梨発-大原・坂川・大畠出張所経由-大畠駅)
 運行形態 4条路線、区域デマンド型
 便数 午前1便、午後2便
 運行日 I 系統:月~土、II 系統:金(運休:祝祭日・年末年始(12/29~1/3))
 運賃 700円/回・人



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 山陽小野田市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



山陽小野田市の概要

- ・平成17年3月に1市1町が合併
- ・人口 62,671人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 133.09km²

地域公共交通会議の構成員

山陽小野田市 船木鉄道(株) サンデン交通(株) 宇部市交通局 西日本旅客鉄道(株) 山陽小野田タクシー協会 山口運輸支局 宇部国道維持出張所 宇部土木建築事務所 山陽小野田警察署 市民 学識経験者

概 要

本市では、鉄道や路線バス、コミュニティバス等が運行され、地域住民の日常生活における移動手段の確保を行っているが、高齢化の進展や合併に伴う生活圏域の広域化等により市民の移動ニーズは多様化しており、こうしたニーズに対応した効率的、効果的な公共交通サービスの構築が必要となっている。

厚狭北部地域においては、マイカーの普及や人口減等に伴う利用者の減少を受けて民間事業者による路線バスが運行廃止となり、現在、市が計画主体となって「厚狭北部便」を運行しているが、利用者は減少傾向にある。一方で、高齢化等によりマイカーを利用できず、日常生活における移動に支障をきたす高齢者は増加しており、地域に適した効果的・効率的な移動サービスの提供が課題となっている。こうした中、平成27年1月から、当該地域においてデマンド型交通の運行を開始し、市民の移動手段確保に努めている。

協議会の主な取り組み

地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送を確保し、その他旅客の利便の向上を図るため、地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・路線バス再編後のフィーダー交通などの導入
- ・公共交通利用促進に向けた取組 など

協議会における検討

○協議会の開催状況

- ・第16回(H30年1月12日)
市内バス路線の再編について
地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
- ・第17回(H30年6月28日)
労災病院への路線バスの乗入について
公共交通不便地域の考え方について
- ・第18回(H30年10月11日)
地域内フィーダー系統確保維持計画について(※運行エリア拡大に伴う計画内容の変更)
- ・第19回(H31年2月26日)
山陽小野田市バス路線再編計画について

山陽小野田市地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

運行系統 ①厚狭北部1(松ヶ瀬・平沼田・不動寺原線)、②厚狭北部2(湯の峠・陽光台・山川線)

(目標) ・1日当たり利用者数 31人以上

※目標値については、これまでの利用実績に加え、運行エリアの拡大による両エリア3~4人/日の利用増を見込んで設定した。

- (効果) ・高齢者等、マイカーを自由に利用できない住民の日常生活(通院、買い物等)における移動手段の確保ができる。
- ・地域内に存在する公共交通不便地域への移動手段が確保できる。
 - ・結節点をJR厚狭駅とすることで、鉄道や広域路線バス、地域間幹線系統バスとの接続が可能となり、市街地などへの広域的な移動手段の確保ができる。
 - ・地域住民(特に高齢者)の外出機会の増加につながり、住民の健康福祉の増進、地域の活性化に寄与することができる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・利用者ニーズに基づき、区域内の公共交通不便地域を包含する形で運行エリアを拡大した。
- ・運行対象自治会に対し、パンフレットを配布することにより事業周知を図った。

実施した利用促進策

- ・実際に運行車両に乗車し、利用者と接する機会を設けることにより、利用実態の把握に努めた。
- ・運行に当たっての課題や利用者ニーズの把握を目的とし、運行事業者と随時意見交換を行うよう努めた。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

【二次評価への対応】

「目標を達成できなかったものの、利用者ニーズに基づいた運行内容見直しにより、利便性を向上させた点は評価できる。今後も、利用者のニーズを十分に把握し更なる利用者の増につなげ、より持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する。」

(二次評価)

→利用者ニーズに基づき運行エリアを拡大するなどし、利用促進に繋がるよう努めている。

地域住民の意見の反映

- ・平成25年12月に自治会長、民生児童委員へ、アンケート調査を実施し、移動ニーズや利用意向等を把握し、運行計画に反映させた。
- ・平成26年11月、運行対象地域の自治会において、デマンド型交通についての概要、利用方法などの説明会を開催した。
- ・平成27年9月、対象地区の500世帯を対象にアンケート調査を実施(回収率79%)した。本事業については概ね好評であった。
- ・平成28年12月~平成29年1月に、運行事業者を通じて利用者からの聞き取り調査を実施し、翌年度からの運行内容に反映させた。
- ・平成30年7月、デマンド運行エリア付近の公共交通不便地域自治会を対象に、アンケート及び聞き取り調査を実施し、運行エリアの拡大といった形で反映させた。

事業実施の適切性

- ・計画どおり実施されている。平成27年1月の運行開始から、利用者数、稼働率ともに順調に推移しており、地域内の日常生活を支える交通手段としての役割を十分に果たしている。また、平成31年1月からは、運行エリアを近隣の公共交通不便地域まで拡大し、更なる利用促進に努めている。

目標・効果達成状況

(目標)

- ・厚狭北部地域の2つの系統を合わせ、1日当たり31人の利用者数を目標値として設定した。

(達成状況)

- ・平成30年10月から令和元年9月末までの1日当たりの利用者数は25人であった。

(効果)

- ・平成30年10月から令和元年9月末までの運行実施日の全日を運行し、高齢者等、マイカーを自由に利用できない住民の日常生活(通院、買い物等)における移動手段として活用されている。

事業の今後の改善点

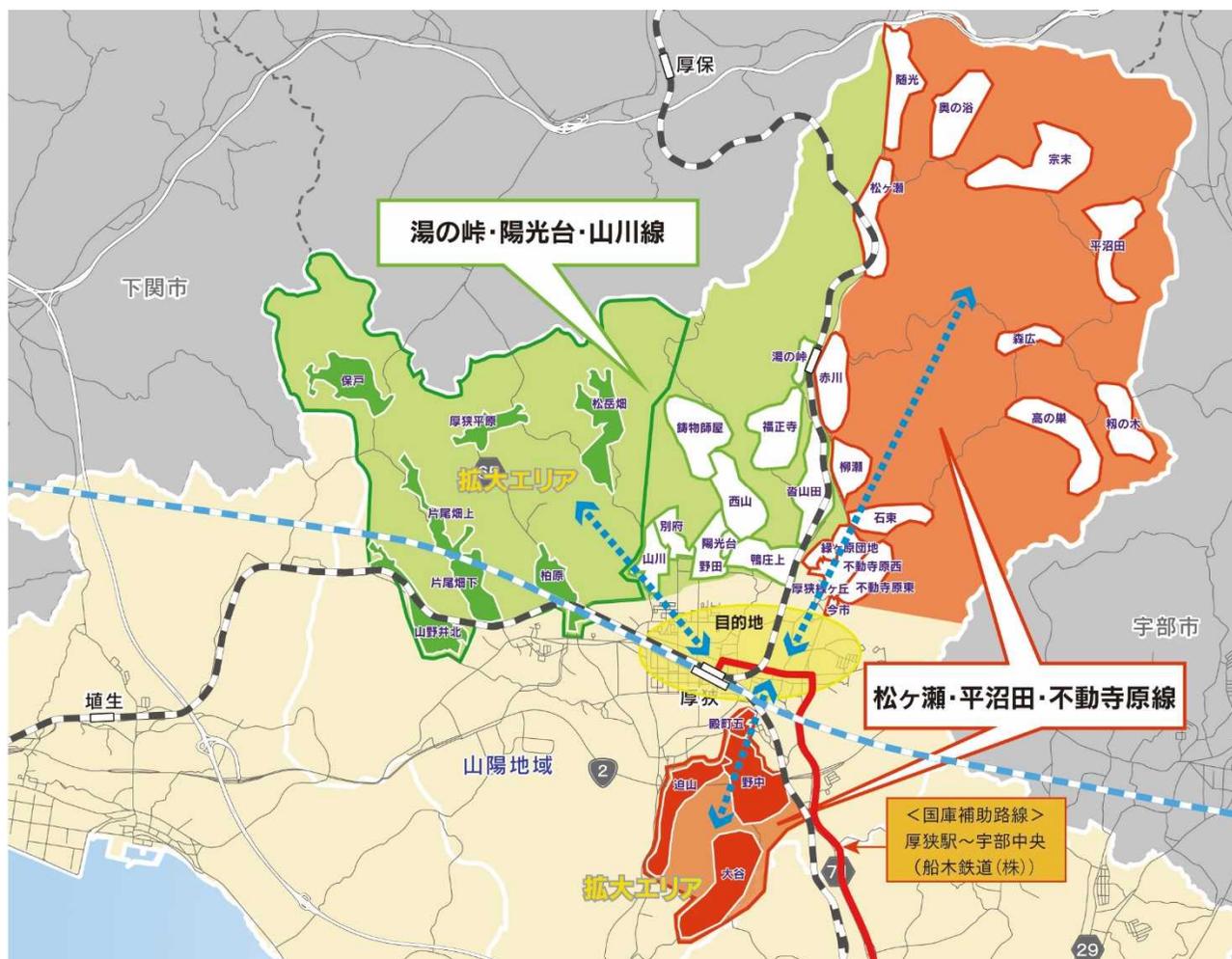
- ・デマンド型交通について、分かりやすいPRを行い、登録者および利用者の増加を図る。利用者及び地域住民からの意見をもとに、運行ダイヤ等の見直しについて検討を行う。
- ・稼働率は73%となっており、地域住民の交通手段として十分に機能していると考えられる。しかし、松ヶ瀬・平沼田・不動寺原線エリアについては利用者が伸び悩んでおり、引き続き運行事業者や地域内の関係団体の協力を得ながら、利用促進に向けて取り組む必要がある。
- ・運行エリアの拡大やダイヤの改正など、制度的な側面からの働きかけはできる限り行ってきている。今後は、利用に向けた意識の醸成など、ソフト面から利用を促すような取組の検討が必要である。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名	①松ヶ瀬・平沼田・不動寺原線 ②湯の峠・陽光台・山川線
運行形態	市町村運営有償運送
運行日・便数	月・水・金曜日(祝日・年末年始を除く)
運賃	1乗車 300円(小学生以下は150円 1歳未満の乳児:無料)



殿様号 山陽小野田市デマンド(予約)型乗合タクシー 松ヶ瀬・平沼田・不動寺原線

運行日

月・水・金

祝日と年末年始(12/29~1/3)は運休します。

運賃

一乗車 **300円**

- 1歳～小学生は150円、乳児は無料。
- 身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者福祉手帳の交付を受けている者、及びこれらの者を介助する者は150円。

お得な回数券もどうぞ！

回数乗車券
300円券 11枚つづり **3,000円**

有効期限 0日

1乗車分 お得！

150円券 11枚つづり **1,500円**

有効期限 H29年9月30日

途中下車別途無効

車内で販売します。

運行エリア



対象地域内のご自宅と厚狭中心部の乗降ポイント(右図の26ヶ所)の間を運行します。これ以外の場所では乗降できません。

時刻表

時刻は目安です。予約状況などにより変わることがあります。お一人も予約がない場合は、運行しません。

上り1便	上り2便	上り3便	便名	下り1便	下り2便	下り3便
8:00 予約締切7:30	9:00 予約締切8:30	13:30 予約締切13:00	柳瀬	↑	↑	↑
↓	↓	↓	随光	↑	↑	↑
↓	↓	↓	初の木	↑	↑	↑
↓	↓	↓	今市	↑	↑	↑
↓	↓	↓	厚狭地域 中心部	10:30 予約締切10:00	11:30 予約締切11:00	15:00 予約締切14:30

厚狭地域中心部の乗降ポイント

- 厚狭駅 在来線口
- 厚狭駅 新幹線口
- 厚狭地区複合施設
- 不二輸送機ホール(※)
- 山陽勤労青少年ホーム
- JA山口宇部厚狭支店
- ウエスタまるき厚狭店
- マックスバリュ厚狭店
- 丸久厚狭店
- 厚狭郵便局
- あさ歯科クリニック
- 厚狭セントヒル泌尿器科
- あさひクリニック
- いとうクリニック
- 河野内科
- 河村医院
- 久保整形外科医院
- 紫苑リハビリ内科クリニック
- しもかど歯科
- 田中としろう眼科
- たみに内科・循環器科
- てらい内科クリニック
- 耳鼻咽喉科伯野医院
- はせがわ耳鼻科クリニック
- 吉武医院
- 吉武内科クリニック

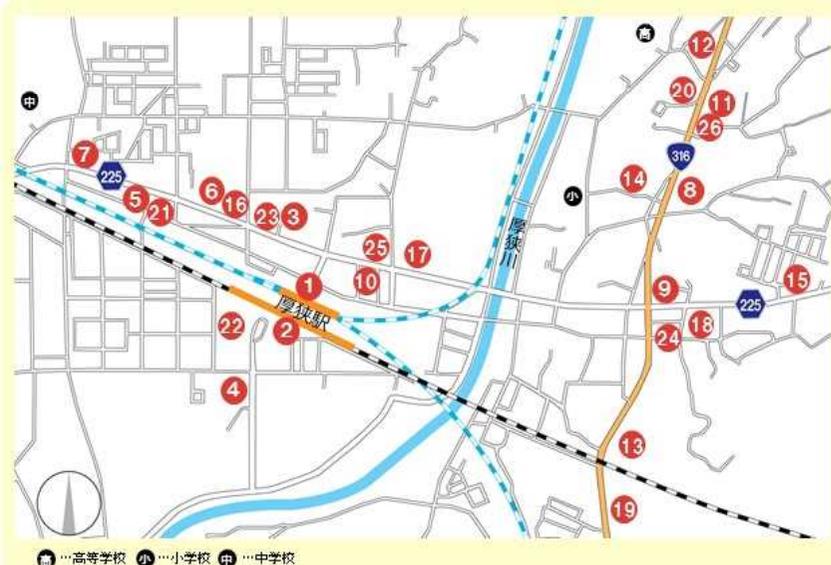
乗降場所標識



このマークが目印です！

各施設の出入口周辺を乗降場所としています。

※=山陽小野田市文化会館



姫様号 山陽小野田市デマンド(予約)型乗合タクシー 湯の峠・陽光台・山川線

運行日

月・水・金

祝日と年末年始(12/29~1/3)は運休します。

運賃

一乗車 **300円**

- 1歳~小学生は150円、乳児は無料。
- 身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者福祉手帳の交付を受けている者、及びこれらの者を介助する者は150円。

お得な回数券もどうぞ!

回数乗車券
300円券 11枚つづり 3,000円
有効期限 0日

1乗車分お得!
150円券 11枚つづり 1,500円
有効期限 H29年9月30日
途中下車前送無効

車内で販売します。

時刻表

時刻は目安です。予約状況などにより変わることがあります。
お一人も予約がない場合は、運行しません。

上り1便	上り2便	上り3便	便名	下り1便	下り2便	下り3便
8:00 予約締切7:30	9:00 予約締切8:30	13:30 予約締切13:00	湯の峠	↑	↑	↑
↓	↓	↓	鴨庄上			
			鋳物師屋			
			山川			
			厚狭地域 中心部	10:30 予約締切10:00	11:30 予約締切11:00	15:00 予約締切14:30



対象地域内のご自宅と厚狭中心部の乗降ポイント(右図の26ヶ所)の間を運行します。これ以外の場所は乗降できません。

厚狭地域中心部の乗降ポイント

- | | |
|---------------|-----------------|
| ① 厚狭駅 在来線口 | ⑭ いとうクリニック |
| ② 厚狭駅 新幹線口 | ⑮ 河野内科 |
| ③ 厚狭地区複合施設 | ⑯ 河村医院 |
| ④ 不二輸送機ホール(※) | ⑰ 久保整形外科医院 |
| ⑤ 山陽勤労青少年ホーム | ⑱ 紫苑リハビリ内科クリニック |
| ⑥ JA山口宇部厚狭支店 | ⑲ しもかど歯科 |
| ⑦ ウエスタまるき厚狭店 | ⑳ 田中としろう眼科 |
| ⑧ マックスバリュ厚狭店 | ㉑ たみにに内科・循環器科 |
| ⑨ 丸久厚狭店 | ㉒ てらい内科クリニック |
| ⑩ 厚狭郵便局 | ㉓ 耳鼻咽喉科伯野医院 |
| ⑪ あさ歯科クリニック | ㉔ はせがわ耳鼻科クリニック |
| ⑫ 厚狭セントヒル泌尿器科 | ㉕ 吉武医院 |
| ⑬ あさひクリニック | ㉖ 吉武内科クリニック |

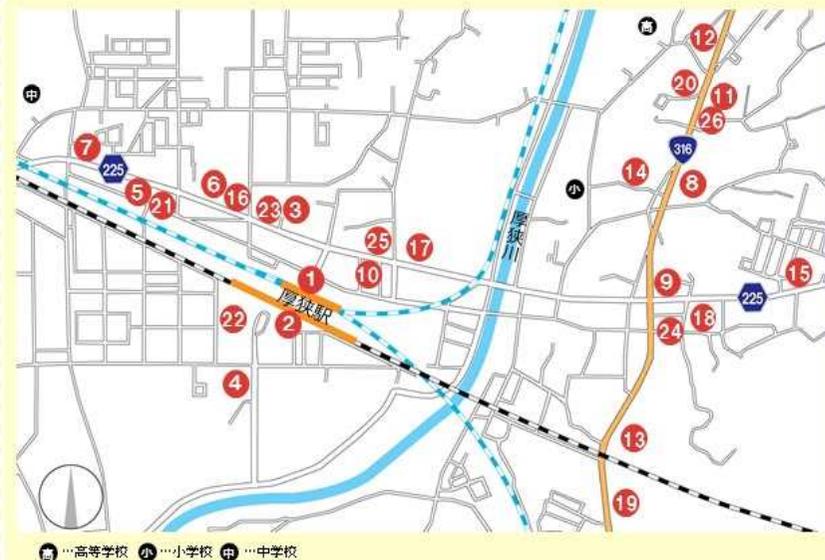
乗降場所標識



このマークが目印です!

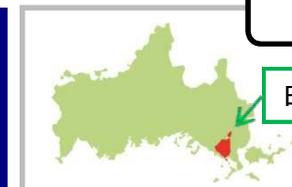
各施設の出入口周辺を乗降場所としています。

※ = 山陽小野田市文化会館



高 高等学校 小 小学校 中 中学校

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 田布施町有償運送運営協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



田布施町

田布施町の概要

- ・昭和30年1月に1町3村が合併
- ・人口 15,325人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 50.42km²

協議会の構成員

山口県 田布施町 防長交通(株) 防長交通(株)労働組合
柳井地区タクシー協会 JR西日本(株) 老人クラブ連合会
町社会福祉協議会 原田タクシー(株) 山口運輸支局
町民代表

概要

路線バスは、町内の一部地域しか走っておらず、便数が少ない路線もある。また、町中心部に向けた路線や町内を南北に縦断する路線はない。路線バスの利用者は、通学者以外は高齢者が中心と思われるが、家から

バス停までの距離が遠く高低差のある地域では利用が難しく、町内外の医療機関への通院や買い物などに利用しにくい。

こうしたことから、田布施町地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく地域公共交通確保維持改善事業を実施する。この事業は、交通弱者である高齢者に対して、買い物等による日常生活の維持だけでなく、閉じこもりがちな高齢者への健康増進など、総合的な福祉サービスの向上にもつながる可能性を備えている。また、田布施駅や国道188号線幹線系統を含めた路線バスへの乗り継ぎが可能で、町外への広域的な移動手段となるため、総合病院や商業施設への利便性が向上すると考えられる。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・フィーダー交通の乗り入れ施設との調整 など

協議会における検討

(※最新の実施から順に記載)

- ・運行事業評価審議(R02.1.8)
- ・田布施町有償運送運営協議会(文書協議、R01.6.12)
- ・運行事業評価審議(H31.1.9)
- ・田布施町有償運送運営協議会(文書協議、H30.6.29)
- ・運行事業評価審議(H30.1.10)
- ・田布施町有償運送運営協議会(文書協議、H29.8.21)
- ・運行事業評価審議(H29.1.11)
- ・田布施町有償運送運営協議会(文書協議、H28.6.29)
- ・運行事業評価審議(H28.1.8)
- ・田布施町有償運送運営協議会(H27.12.25)
- ・田布施町有償運送運営協議会(文書協議、H27.6.29)

以下省略

田布施町有償運送運営協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

城南・西・東田布施系統 麻郷・麻里府系統

(目標)

利用実績として、月15日以上稼働し、月70人以上の利用者を確保する。また、鉄道や路線バスへの乗り継ぎは、田布施駅及び最寄りのバス停とし、月10人以上の利用実績値が出るよう、町と社会福祉協議会で広報活動に取り組むとともに、関係団体にも利用促進を促す。

(効果)

自宅に閉じこもりがちな高齢者の外出機会を増やすことにより、健康増進に寄与すると共に、住民の交流促進ができ、地域の活性化につながる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

昨年度の自己評価を踏まえ、引き続き登録者・利用者の増加を目的に周知活動等を行った。

実施した利用促進策

- ・福祉員集会、民生委員協議会での周知
- ・民協だより「ふれあい」への情報掲載
- ・社協だより7月号への情報掲載
- ・高齢者ふれあいいいききサロンでの周知

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

上記の「実施した利用促進策」に記載のとおり、福祉関係会議での周知、広報の活用等有償運送を広くPRした。

地域住民の意見の反映

※時期や収集方法、結果等意見の反映状況を記載

利用者に対し現行の有償運送運営について意見を伺った。内容について精査し、今後の運営に対して意見を反映させていく予定。

田布施町有償運送運営協議会 事業の評価

事業実施の適切性

※確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施された（されている）、計画どおり実施されなかった（されていない）について記載

・城南・西・東田布施系統、麻郷・麻里府系統
計画どおり実施された。利用の仕方パンフレットの配付や広報を用いた周知などを実施し、登録者は増加している。今後は、より対象者及び対象者の関係者（家族等）に向けたPRを行い、さらなる利用客の確保に努める必要がある。

目標・効果達成状況

※確保維持改善計画に掲げた目標・効果について、その内容や達成度合いを記載
結果に対する分析・検証等を記載
必要であれば前年度実績とも比較
検証

・城南・西・東田布施系統、麻郷・麻里府系統

（目標）稼働日数月15日以上、利用者月70人以上、乗り継ぎ者月10人以上

（実績）月平均実績利用者数 45人（両系統合計）
稼働日数 11.5日（両系統合計）
JR田布施駅やバス停への乗継ぎ者数 3.3人（両系統合計）

いずれも目標が未達成となった。

（効果）買い物送迎バスサービスの実施により地域の公共交通空白は解消していると同時に、高齢者の日常の移動手段も確保維持できている。買い物送迎バスの利用に向けた登録者が増加している一方で、実績が目標に到達していない現状がある。

事業の今後の改善点

※実施した事業について、今後の改善点や次年度以降の取組み、自己評価から得られた課題やその対策などを記載

・城南・西・東田布施系統、麻郷・麻里府系統
今後は、引き続き実施する社協だより等での広報、関係者への情報提供に加え、ポスター・チラシを活用した経路地等での周知、回覧での周知を行う。さらに、対象者の一部に向けてアンケート等を実施することで、利用につながらない原因を把握し、今後の運用に反映する。

運行系統図 別紙

系統名	城南・西・東田布施系統 麻郷・麻里府系統
運行形態	4条路線、区域デマンド型
運行日・便数	午前1便、午後1便
運賃	500円/回・人



令和1年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 周南市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



周南市の概要

- ・平成15年4月に2市2町が合併
- ・人口 144,842人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 656.29km²

周南市地域公共交通会議の構成員

市民・利用者代表、学識経験者、交通事業者及び労組代表者、地方自治体(県・市)、警察、道路管理者、山口運輸支局、福祉関係事業者

概要

本市は山口県の東南部に位置し、北の中国山地を背に、南に瀬戸内海を望む面積656.29km²の広大な市域を有する、人口約14万5千人の都市である。JR徳山駅を中心に市街地が広がっており、鉄道・路線バス・航路・コミュニティ交通によって、市街地とその周辺部、中山間部、島しょ部を結ぶ公共交通網が形成されている。

その中でも特に、過疎化・高齢化が進行する中山間部において、スーパーや病院などの生活利便施設が多く立地している地域への移動手段を確保することは、地域の活力を維持していくために必要不可欠であり、既存バス路線の見直しと合わせた効率的で、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向け、地域公共交通確保維持事業に取り組んでいる。

また、フィーダー系統と地域間幹線系統のスムーズな接続により、中山間部と中心市街地等のアクセス性の確保を図り、生活の質の向上と外出機会の創出を目指している。

協議会の主な取り組み

- ・地域公共交通網形成計画に係る事業の実施
- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編検討
- ・交通不便地区におけるフィーダー交通の導入検討
- ・公共交通結点における待合環境の整備
- ・地域公共交通再編方針の策定

協議会における検討

- 地域公共交通会議会の開催状況 6回開催
- ・第2回(平成30年11月5日) 市街地循環線の運行について
 - ・第3回(平成31年2月25日) コミュニティ交通の見直し及び自家用有償旅客運送の変更登録の申請について 等
 - ・第1回(令和1年5月17日) H30年度決算・H31年度予算について等
 - ・第2回(令和1年8月26日) バス路線の見直しについて 等
- 【文書協議】
- ・第2回(平成30年12月26日)平成30年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
 - ・第3回(平成31年2月28日)平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について

定量的な目標・効果

(目標)

○大道理・須々万線 1か月当たりの利用者数を74人以上とする

※目標はH28年10月～H29年9月までの利用実績の月平均から設定。H30年度目標値より増加

○八代・高水線 1か月当たりの利用者数を165人以上とする

※目標はH27年11月～H27年12月までの運行エリア内の路線バスの乗降数から設定

(効果) 主に一人暮らしの高齢者や障がい者の病院や商業施設などへの移動手段を確保するとともに、外出機会を増やし心身の健康を維持することができる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・1便増便し、乗りこぼしの発生を抑制を図った。(大道理)
- ・午前中を充実させた運行時間や地区内の乗降ルールの見直しを行い、利便性の向上を図った。(八代)
- ・隣接自治体が導入した路線バスに替わるコミュニティ交通へ接続するため運行ルートの見直しを行った。(八代)

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利用が伸び悩む八代・高水線について、運行車両内で利用者への聞き取り調査を行い、運行時間や地区内の乗降ルールの見直しを行い、利便性の向上を図った。

実施した利用促進策

- ・回数乗車券や障がい者割引などを導入し、さらなる利用促進を行った。(大道理)
- ・地元協議会と連携した「買い物ツアー」を実施し、新規利用者の掘り起こしを行った。(八代)

地域住民の意見の反映

- (平成30年11月30日)大道理をよくする会 互助部会
平成31年4月からの割引運賃の導入と利用者増加に伴う運行便数の拡大に向け、調整を図ることとなった。
- (平成30年11月16日)八代地区生活交通検討協議会
運行ダイヤや運行ルールの見直し、木曜便の運行エリア指定の廃止について意見交換を行った。
- (平成31年2月6日)八代地区生活交通検討協議会
前回協議の見直し内容について意見交換を行い、平成31年4月からの運用に向け調整を進めていくこととなった。

事業実施の適切性

大道理・須々万線

計画通り事業は適切に実施された。利用者数は目標値を大きく上回っている。

八代・高水線

計画通り事業は適切に実施されていると判断するが、平成30年7月豪雨災害時の折り返し運行が原因で離れた定期利用者が戻らないため計画目標には達しなかった。

目標・効果達成状況

大道理・須々万線

(目標)1か月当たりの平均利用者数は106人で、目標値74人以上を達成した。

(効果)地域サロンの送迎用としての利用が定着したことにより、もやい便の利用者が増加している。また、1便増便したことにより、利便性が向上し利用者の増加につながっている。

八代・高水線

(目標)1か月当たりの平均利用者数は94人で、目標値165人以上に達しなかった。

(効果)平成30年7月豪雨災害時の折り返し運行が原因で離れた定期利用者が戻らない。

事業の今後の改善点

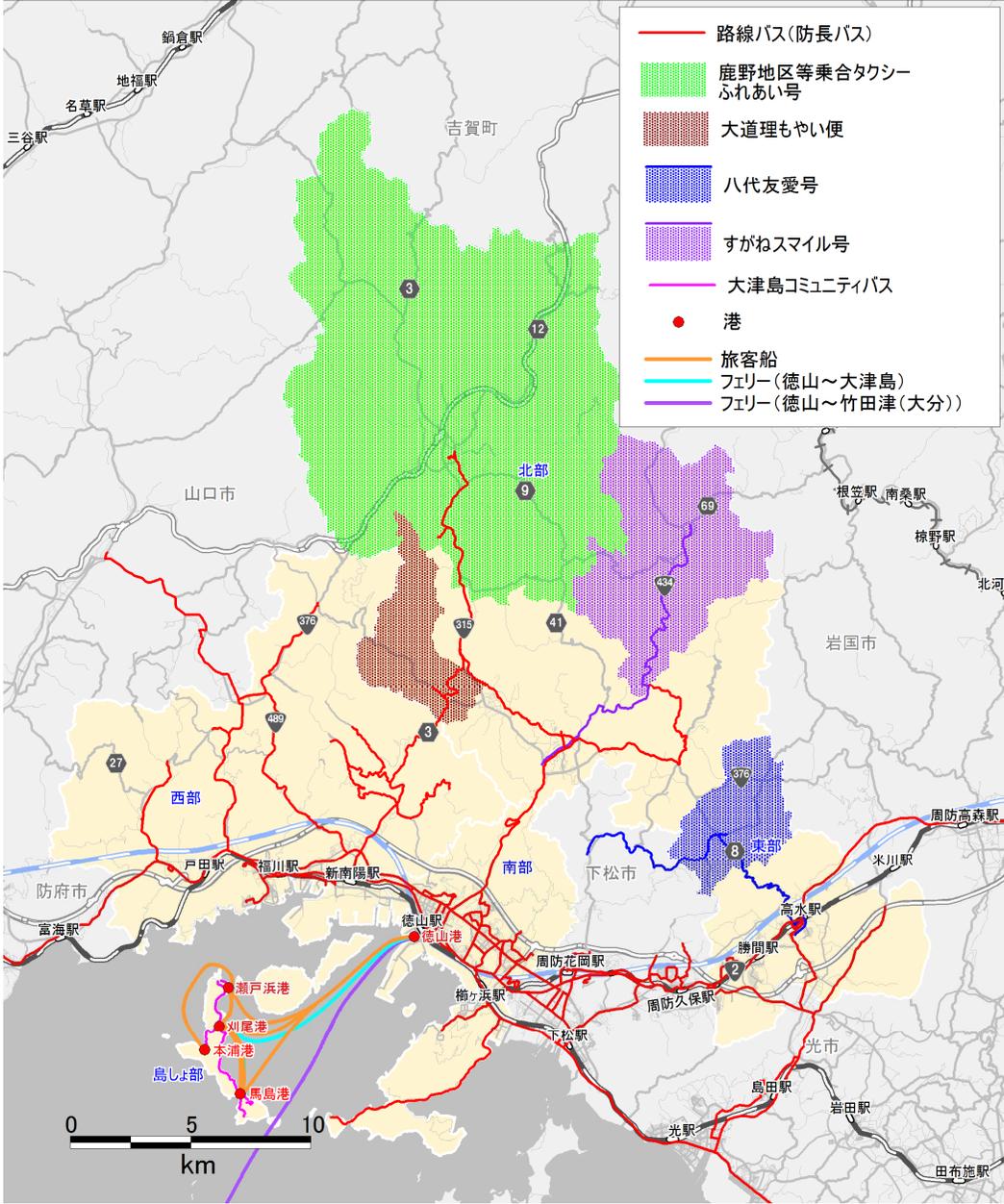
大道理・須々万線

- ・目的地である須々万地区では、ここ数年間で、ドラッグストアや個人病院などが相次いでオープンしており、そうした施設への乗り入れを含めた乗降場所の見直しを行う。

八代・高水線

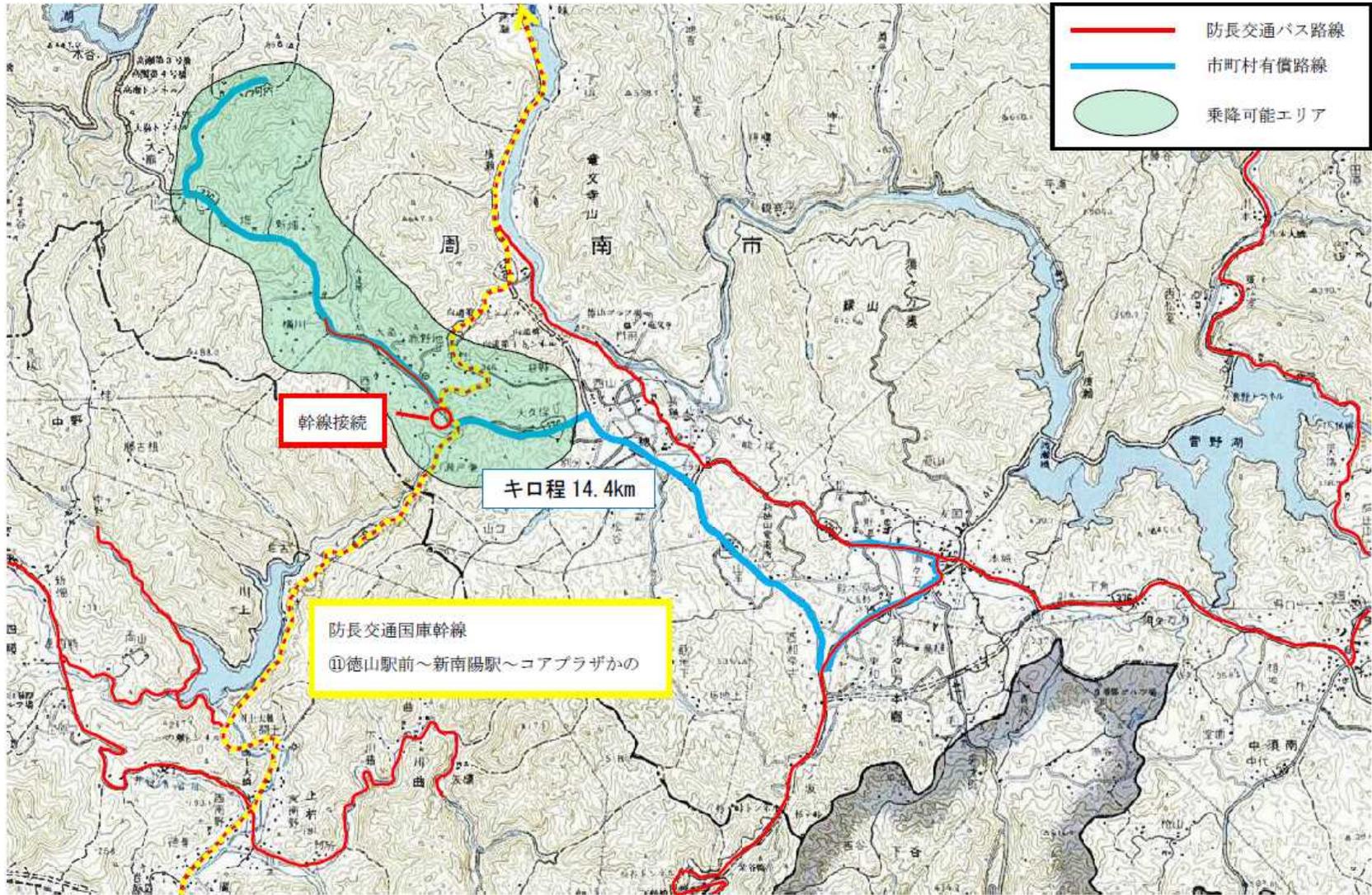
- ・利用者などから要望があるスーパーへの乗り入れを検討する。
- ・利便性の向上を図るため地区内のミーティングポイントの見直しを検討する。
- ・隣接自治体のコミュニティ交通へ接続したルートの特長をPRし、新規利用者の獲得を図る。

交通体系図 別紙

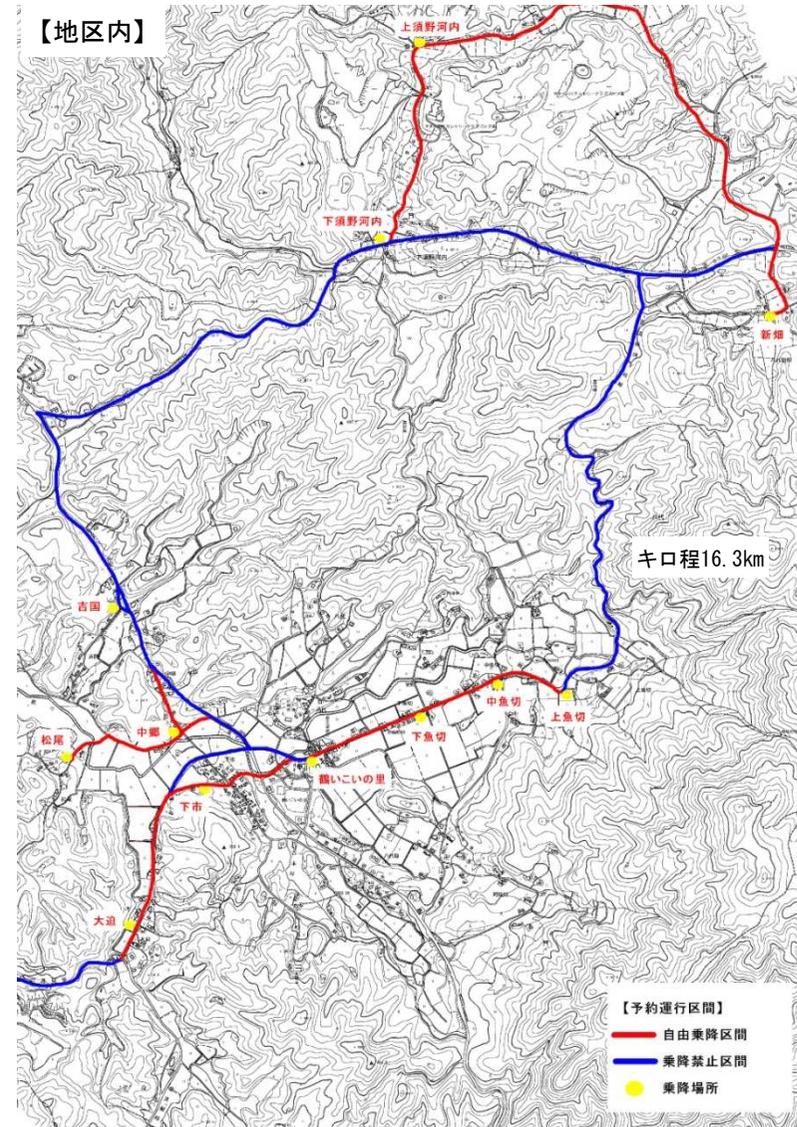
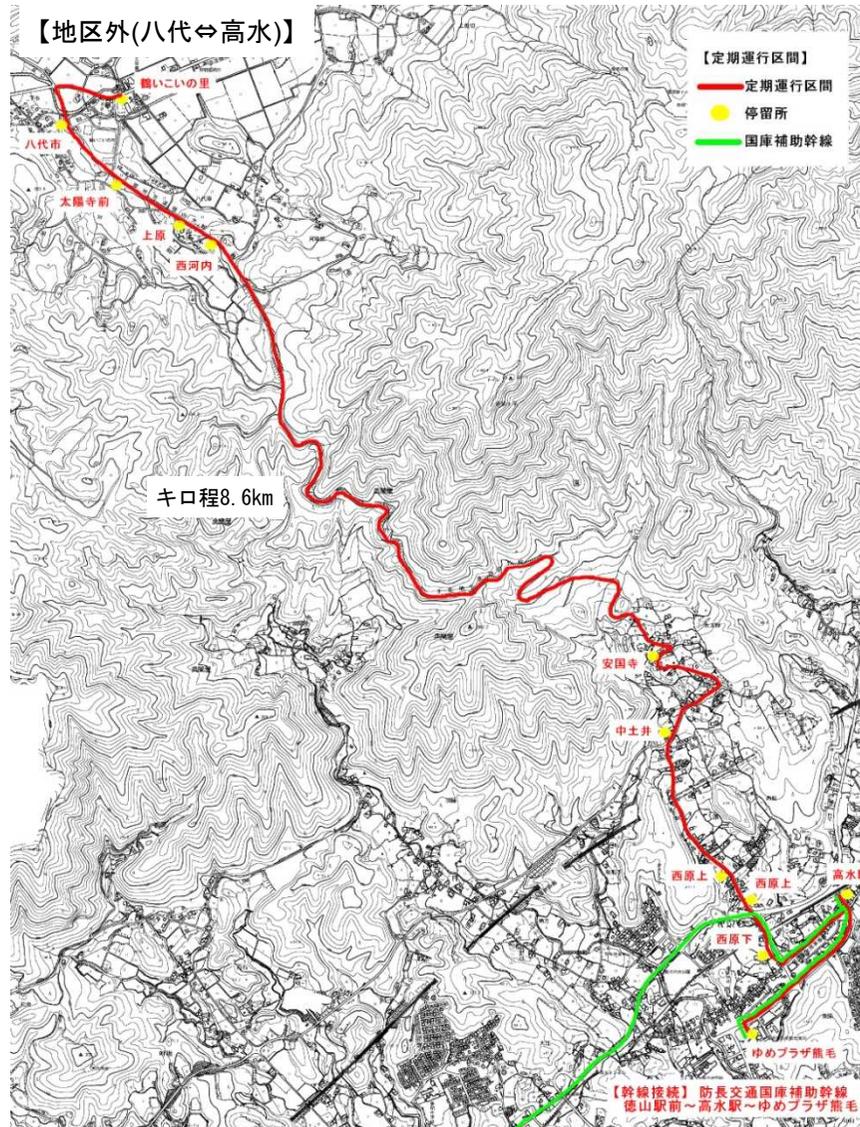


運行系統図 別紙

系統名	大道理・須々万線「もやい便」
運行形態	市町村運営有償運送「交通空白輸送」
運行日・便数	月・水・金曜日(祝日、8/13~8/16、12/30~1/5は運休)・1日10便(往路5便、復路5便)
運賃	地区内片道 100円 地区外(大道理⇄須々万)片道 200円



系統名	八代・高水線「友愛号」
運行形態	市町村運営有償運送「交通空白輸送」
運行日・便数	月～土曜日(祝日、12/29～1/3は運休)・1日6便(往路3便、復路3便)
運賃	地区内片道 100円 地区外(八代⇄高水)片道 300円



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 光市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



光市の概要

- ・平成16年10月に1市1町が合併
- ・人口 51,369人(平成27年10月現在)
- ・面積 92.13km²

協議会の構成員

市民・利用者の代表者、交通事業者、山口運輸支局、道路管理者(国・県・市)、警察、労組代表者、学識経験者、地方自治体(県・市)

概要

光市は、山口県の東南部に位置し、面積は、92.13km²で、市内を流れる島田川、田布施川の両河川を中心にまとまった平地が広がっている。人口は51,369人(平成27年度国勢調査)、65歳以上の高齢者の占める割合は33.7%となっている。

光市の公共交通の現状は、市民の「バス交通網の整備」へのニーズが高まっているものの、バス利用者の減少に伴う、市営バスや民間交通事業者への財政負担の増加、あるいは、バス運行便数の減少など、様々な課題を抱えている。加えて、令和元年5月に光総合病院が移転新設され、移転先がバス路線の運行していない郊外地となり、当病院までの移動手段の確保が強く望まれていた。

このため、地域公共交通確保維持事業により、ひかりぐるりんバス路線を変更することで、市民の生活交通手段を確保・維持していくことが必要である。

協議会の主な取り組み

- ・市内バス路線の再編
(光総合病院までの交通アクセスの整備)
- ・交通結節点の環境整備
(光駅、島田駅への路線バスの乗入促進)
- ・わかりやすい乗継情報の提供
(バスロケーションシステムの導入整備支援)
- ・光市公共交通利用促進冊子の作成
- ・市民へのモビリティ・マネジメントの実施
- ・牛島航路の観光客の利用促進
(船の乗り方教室の実施) など

協議会における検討

協議会の開催状況 6回開催

平成30年度

- ・第1回(6月27日)平成29年度事業計画・決算報告
平成30年度事業計画(案)・予算(案)
※地域内フィーダー系統確保維持計画協議
- ・第2回(1月15日)ひかりぐるりんバスの運賃
計画推進事業評価
- ・第3回(2月12日)市内バス路線の再編について
- ・第4回(3月15日)地域内フィーダー系統確保維持計画の変更

令和元年度

- ・第1回(6月27日)平成30年度事業計画・決算報告
令和元年度事業計画(案)・予算(案)
※地域内フィーダー系統確保維持計画協議
- ・第2回(7月26日)地域内フィーダー系統確保維持計画の変更

定量的な目標・効果

2系統(右回り・左回り)

(目標)・1便当たり利用者数を13.1人以上とする(昨年度実績11.2人)

※目標は、光市地域公共交通網形成計画に掲げる年間利用者数目標値より設定

664,540人(平成27年度) → 700,000人(平成33年度)+105.3%

ひかりぐるりんバス1便あたりの利用者数

12.4人/便(平成27年度) → 13.1人/便(平成33年度)+105.3%

(効果)・西部地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段であるひかりぐるりんバス路線を再編し、運行を継続することにより、利用者の外出機会を確保し、心身の健康を維持する。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

※新規のため、記載なし

実施した利用促進策

- ・沿線の施設への時刻表の配布
- ・県及び市の実施するノーマイカーデーへの協力

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

※新規のため、記載なし

地域住民の意見の反映

・平成28年9月に市内2,000世帯を対象に公共交通に関するアンケートを実施(郵送配布・回収)するとともに、平成28年、平成29年9月にひかりぐるりんバス乗降調査を実施し、利用者の意見を反映した。調査の結果、利用者の7割が高齢者であり、その多くが通院、買物目的での利用を行っている。この結果を元に、通院・買物に重点を置いた計画とした。

事業実施の適切性

- ・台風10号の影響により、運休が1日発生したが、計画通り事業は適切に実施された。

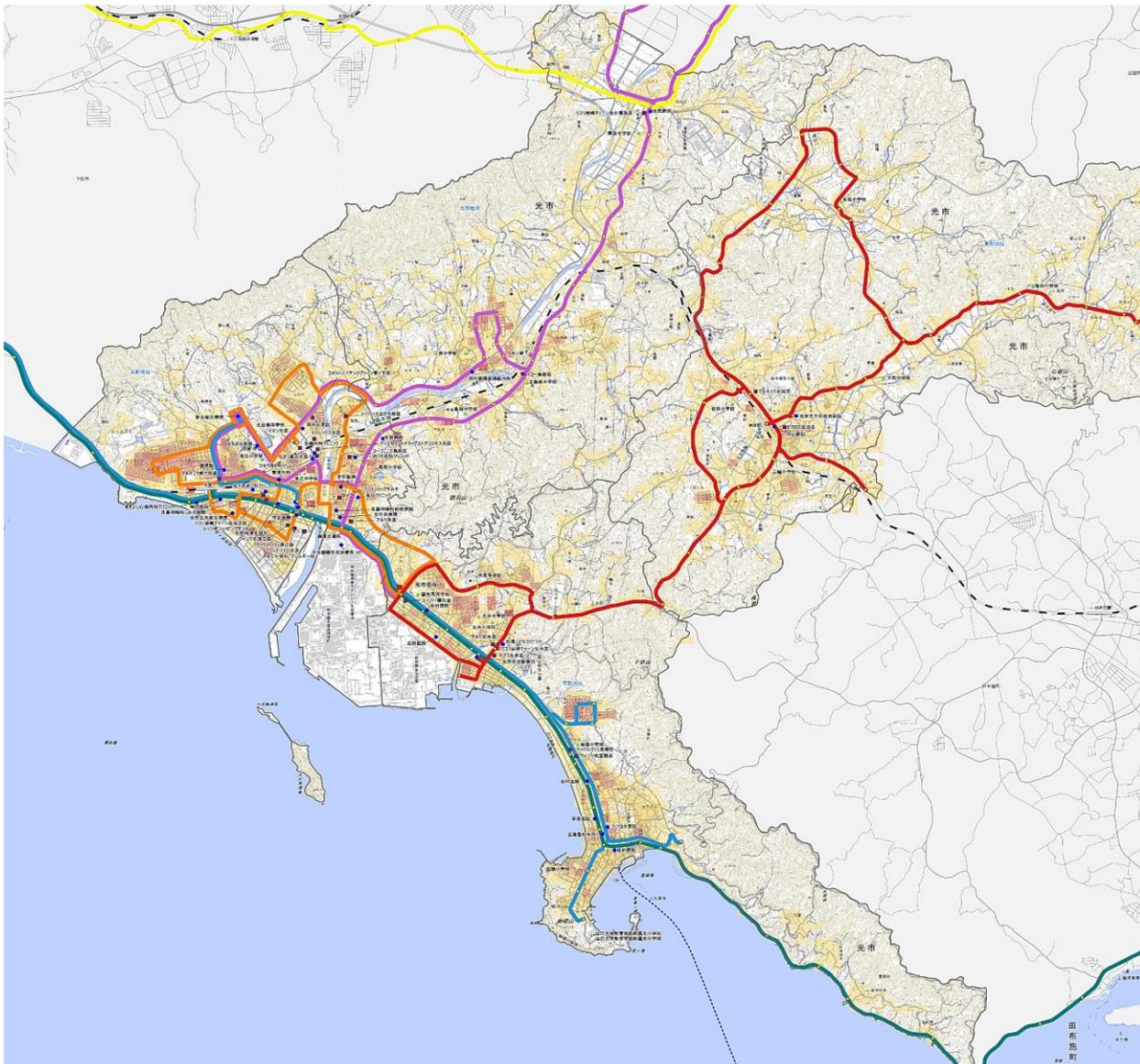
目標・効果達成状況

- ・(目標)1便あたりの利用者13.1人の目標設定に対し、11.4人/便となり目標値を達成できなかった。
- ・(効果)路線を新たに移転新設された光総合病院や浅江ショッピングセンター経由としたことで、利用者の外出機会の確保と心身の健康維持に寄与した。

事業の今後の改善点

- ・目標値は達成できなかったが、病院乗入れ後1便あたりの利用者数(11.4人/便)は路線変更前の同時期の利用者数(10.7人/便)と比較し改善傾向にあるため、当路線の運行を継続し、利用者数の把握に努める。
- ・今後も、利用者が増加するよう、沿線施設への時刻表の配布や山口県及び光市の実施するノーマイカーデー(バス利用料半額)に協力するなど、利用促進策を実施する。

交通体系図 別紙



鉄道

山陽本線



路線バス

中国JRバス



防長バス

徳山駅前～柳井駅前



徳山駅前～兼清



光市役所前～兼清・筏場・高水駅



ひかりぐるりんバス



光市営バス

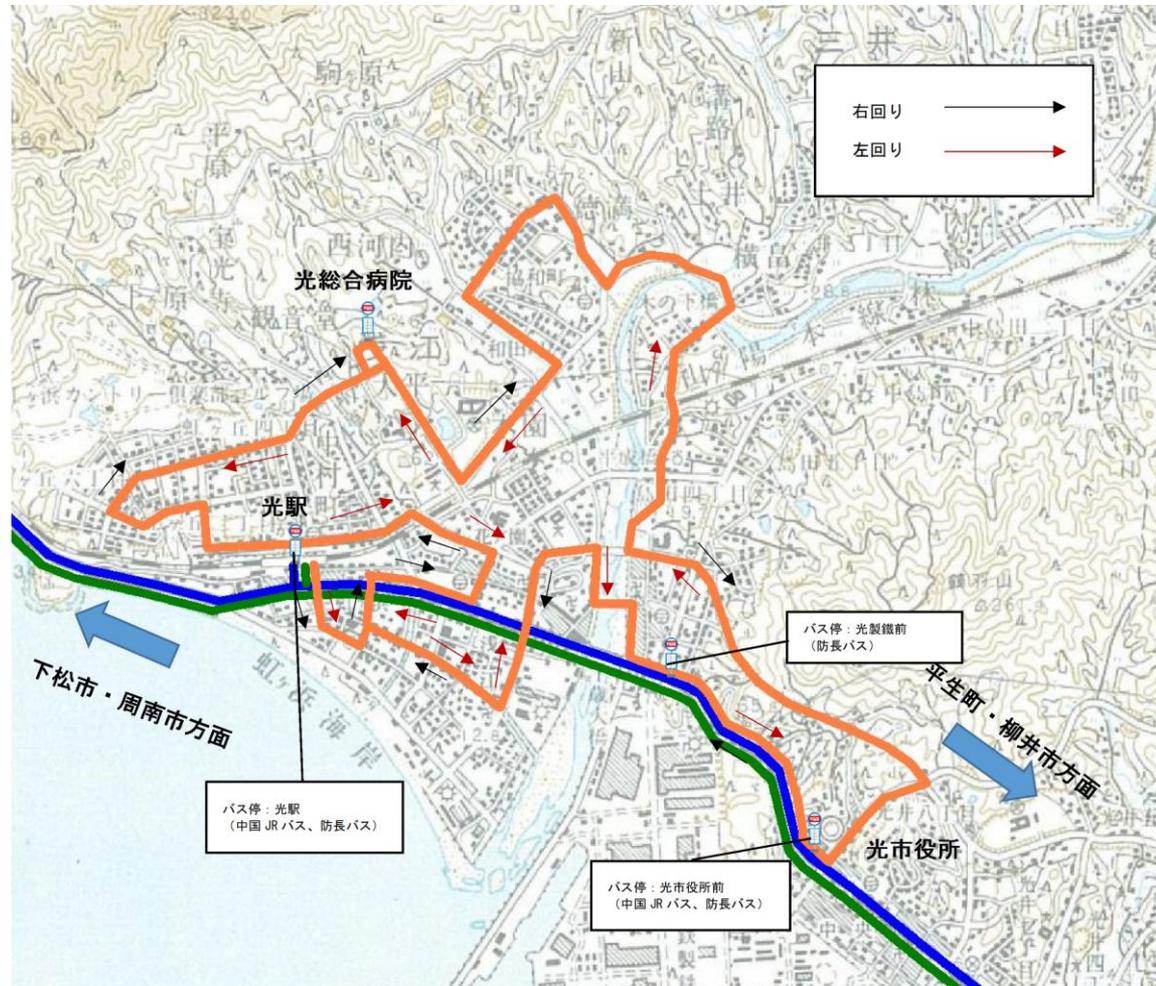


うしま丸(離島航路)



運行系統図 別紙

系統名	右回り・左回り
運行形態	4条路線
運行日・便数	右回り(平日3便/日、土日祝2便/日、12月29日～1月3日1便/日)、左回り(日～土3便/日)、7月花火大会臨時便(両系統各+2便/日)
運賃	200円



路線バス

ひかりぐるりんバス

※中国JRバス

防長バス

と接続