

# 三次市民バスの再編方針(生活交通アセスメントの考え方)

## 1. 生活交通アセスメントとは

本市における公共交通づくりの基本計画「三次市地域公共交通総合連携計画」では、以下に示す基本方針が定められている。

- ① 交通機関の連携を強化します
- ② 既存の公共交通の効率化を図ります
- ③ 交通空白地域における生活交通を確保します
- ④ 公共交通の利用環境を整え、利用促進を図ります
- ⑤ 市民が公共交通を守り・育てる気運を高めます

「生活交通アセスメント」とは、この基本方針のもと、本市における持続可能な生活交通手段を確保するため、合併以前に計画（PLAN）され、これまでに実施（DO）されてきた地域内生活交通（三次市民バス、ふれあいタクシーみらさか）について、効率的なサービス提供が行われているかを検証（CHECK）し、再編方針を検討（ACTION）する一連の流れのことである。

### ＜生活交通アセスメントの対象＞

- ・三次市民バス（君田町線、布野町線、作木町線、吉舎町線、三和町線、甲奴町線）
- ・ふれあいタクシーみらさか（デマンド型バス）



▲ 三次市地域公共交通総合連携計画

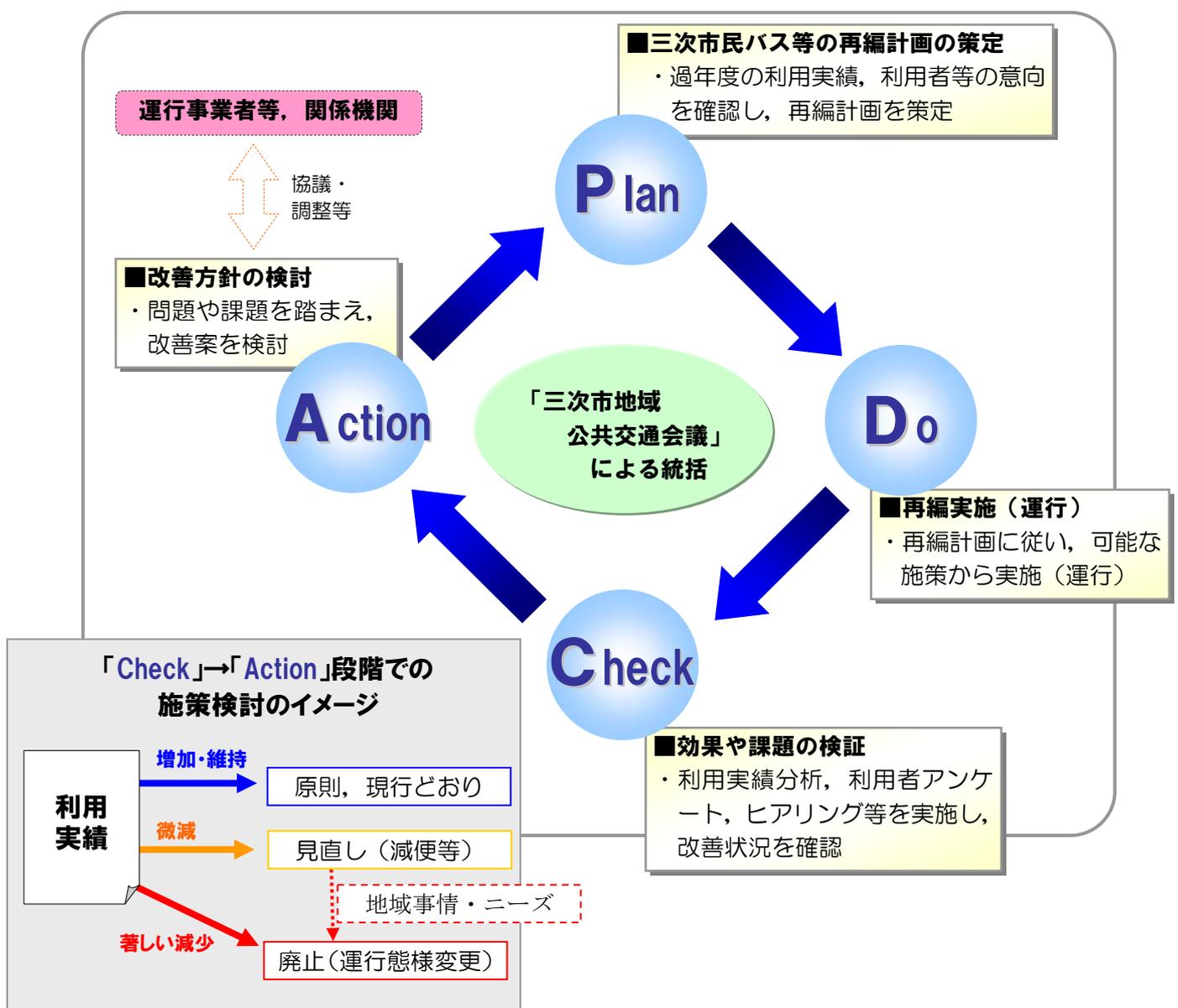
## 2. 生活交通アセスメントの流れ

「三次市地域公共交通総合連携計画」では、三次市民バスに関して、以下の目標が定められている。

- ・各路線の平均乗車人員の増加を図る（少なくとも全路線で1.0人／便以上）
- ・運行の効率化を図る

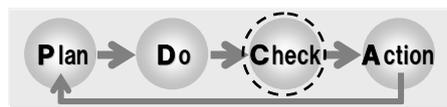
以上を踏まえ、生活交通アセスメントでは、三次市民バス等の利用実績を確認・評価するとともに、より効率的な運行を行うための再編方針について検討する。

また、この再編方針（PLAN）に関しては、可能な内容から積極的に取り組む（DO）とともに、三次市地域公共交通会議の統括のもとで内容の検証を行い（CHECK）、さらに改善を行う（ACTION）といった、PDCAサイクルの流れで進めるものである。



▲ 生活交通アセスメントの流れ(PDCAサイクル)

### 3. 君田町線の再編方針検討



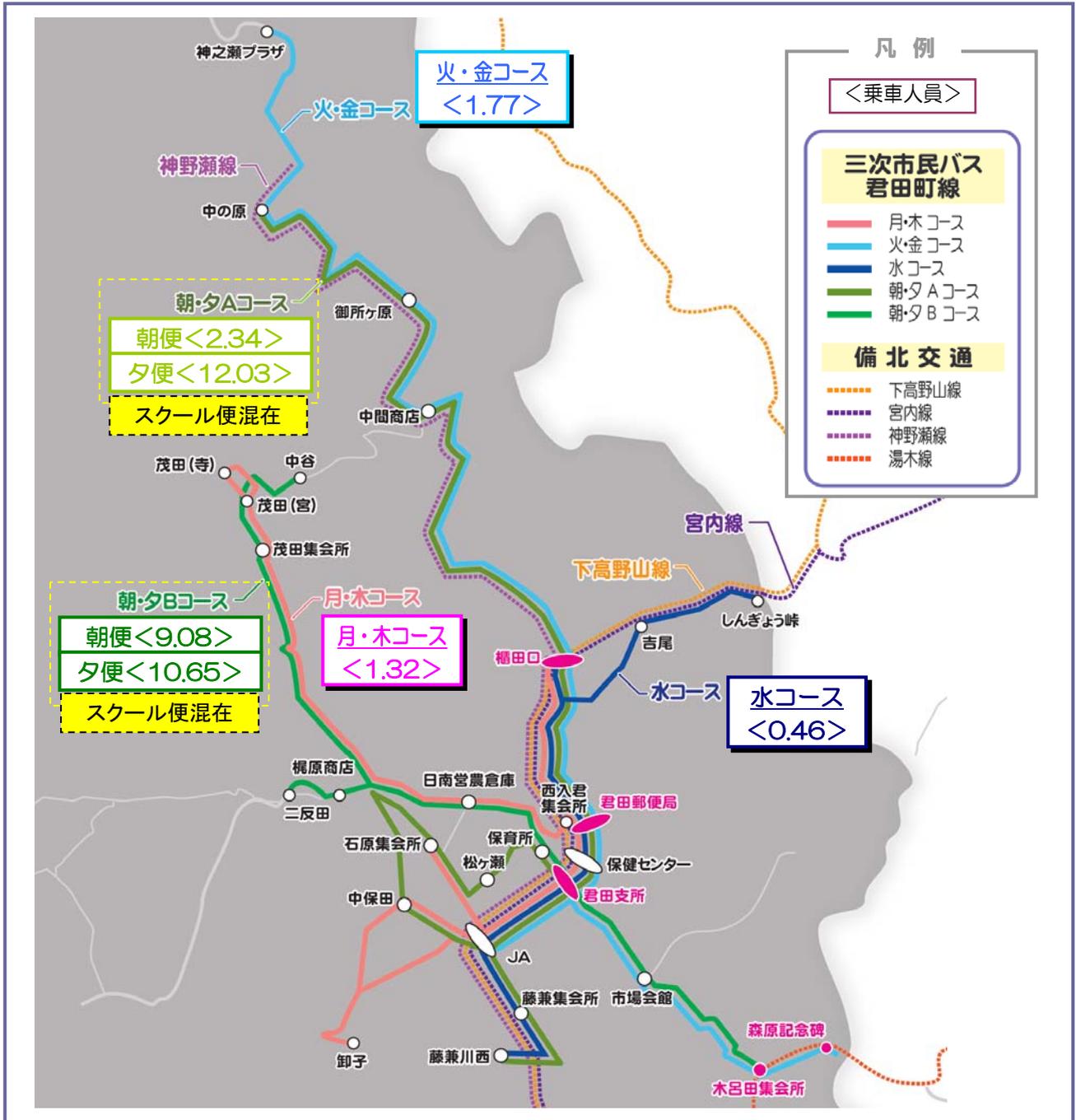
#### 3.1 現状と課題分析

##### 3.1.1 利用状況

- 平成 21 年の利用状況では、朝夕に運行する A コース・B コースは、スクールバスとしても機能するため、利用者数は多い。
- 一方、昼間の巡回便の利用者は少なく、特に水コースは 1.0 人を下回る。

##### ▼ 君田町線の利用状況(平成 21 年)

コース名	運行曜日	便数 ／年	利用者数 (人)	便あたり (人)	備考
朝 A コース	月・火・水・木・金	295	689	2.34	スクール混乗
朝 B コース	月・火・水・木・金	295	2,680	9.08	〃
夕 A コース	月・火・水・木・金	295	3,548	12.03	〃
夕 B コース	月・火・水・木・金	295	3,141	10.65	〃
月・木コース	月・木	285	376	1.32	
火・金コース	火・金	200	354	1.77	
水コース	水	98	45	0.46	



▲ 君田町線の利用状況(平成 21 年)

### 3.1.2 課題分析

#### (1) スクール便と市民バスとの仕分け

君田町線では、市内で運行している市民バスで唯一、スクール便との混乗を行っている。スクール便との混乗は、以下のような問題点も挙げられる。

- ・ 市民バス、朝夕便では、スクールバスと一緒に（混乗）になっており、その結果、生活バスとしての機能特化が図りにくく、効率化の推進が難しい。（スクール便は学校スケジュールに対応した運行が必要であり、時間の制約が厳しい）

しかしながら、スクール便と市民バスとの一本化は、バス本数の集約という点で運行コストの軽減に有効といえる。そのため、将来的な課題として捉え、スクールと市民バスとの分離可能性について探るものとする。

#### (2) 運行の効率化

日中に巡回運行する月・木コース、火・金コース、水コースでは、便あたり利用者数が少なく、より効率的な運行が必要である。特に水コースは、利用者が極端に少なく、利用者数ゼロで運行する日も少なくない。

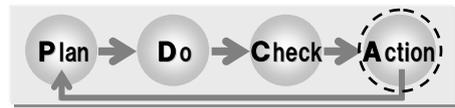
- ・ 水曜日コースは、吉尾周辺に家が7戸しかないため、非常に利用者が少ない。
- ・ 特に「吉尾～しんぎょう」間は、近年、利用者が居ない。

▲ 運行事業者へのヒアリング結果より(平成 21 年度調査)

#### (3) フィーダー機能の強化

月・木コースは、複数のバス停において路線バスへの乗り継ぎが可能であるが、一部のエリアからは、待ち時間が長いなど、容易に乗り継ぎが出来ない箇所もある。そのため、より利用しやすいサービスとするべく再編が必要である。

一方、火・金コース、水コースは、大半の区間が路線バスの経路と重複しており、沿線住民は路線バスを利用しやすい環境にある。



## 3.2 再編方針の検討

### <君田町線の再編方針>

コース名	運行曜日	再編方針
朝Aコース	月・火・水・木・金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の運行を継続する。</li> </ul>
朝Bコース	月・火・水・木・金	
夕Aコース	月・火・水・木・金	
夕Bコース	月・火・水・木・金	
月・木コース	月・木	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド方式の導入検討を進める。</li> <li>・フィーダー機能を強化し、路線バスとのネットワーク化を図る。</li> </ul>
火・金コース	火・金	
水コース	水	

#### (1) デマンド方式導入

##### ① 再編方針

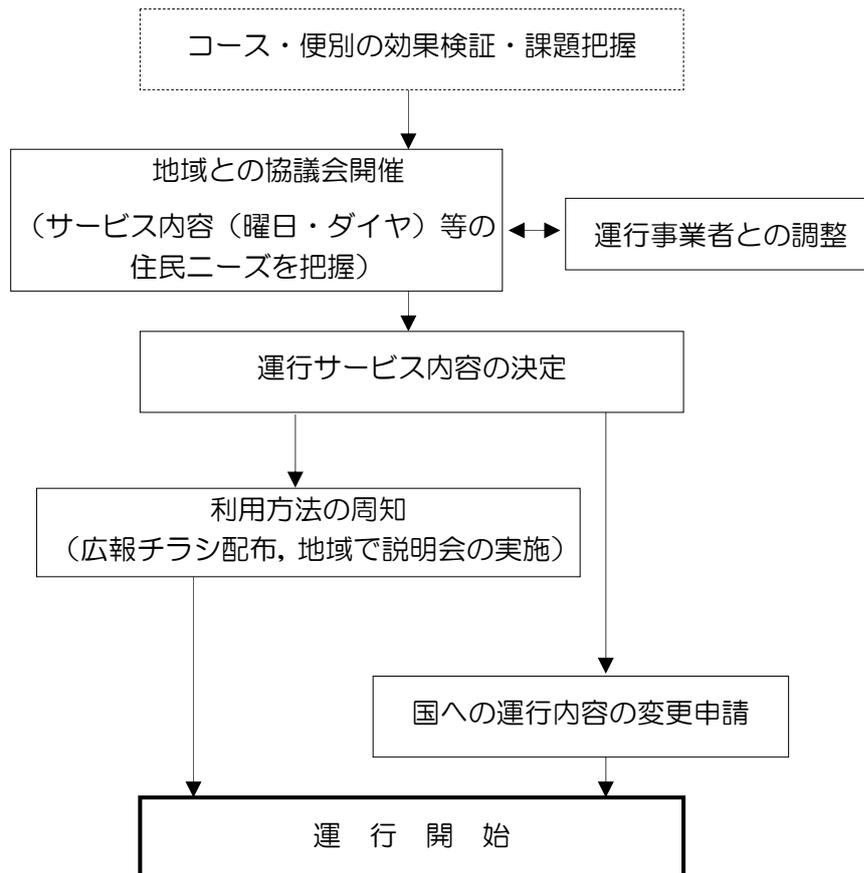
日中の巡回コースは利用者数が少ないため、予約がある便のみ運行を行う「デマンド方式」への移行を検討する。

##### ② 取組み概要

利用実績等を踏まえて、更に運行効率を高める施策としてデマンド方式の導入検討を行う。

デマンド方式を導入する場合、事前に電話予約が必要であること、またサービス内容によっては区域運行により自宅までの送迎が可能になることなど、従来の定時定路線方式とは、大きく利用方法が異なる。そのため、デマンド方式のメリット・デメリットを十分に住民に理解頂くこと、及び運行サービスに対する利用ニーズを十分に把握することが不可欠といえる。

以下に、導入までの流れイメージを示す。



▲ デマンド方式導入までの流れ

## (2) フィーダー機能の強化

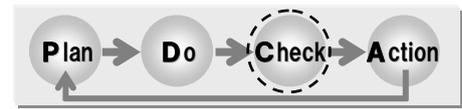
### ① 再編方針

日中のデマンド方式導入と合わせて、路線バスとの連絡強化を図る。

### ② 取組み概要

デマンド方式導入検討の際、現在、路線バスへの乗り継ぎが確保されていない地域を含めて、より公共交通の利便性が高くなる様に、路線バスとの連絡を図ることで、君田町線のフィーダー機能を強化する。

## 4. 布野町線の再編方針検討



### 4.1 現状と課題分析

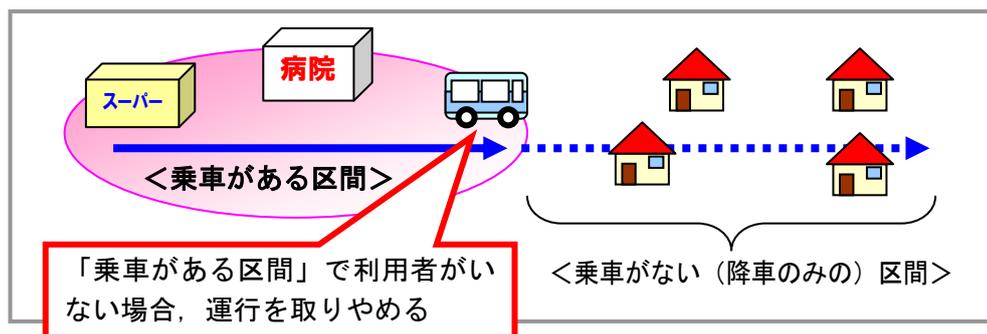
#### 4.1.1 利用状況

- 平成 21 年の利用状況では、月・金コース、水コースいずれについても便あたり利用者数が 5 人を超えるなど、多くの市民に利用されている。
- 特に、布野線では「送り便」を採用しており、効率的な運行が確保できている。

#### ▼ 布野町線の利用状況(平成 21 年)

コース名	運行曜日	便数 ／年	利用者数 (人)	便あたり (人)
月・金コース	月・金	645	3,836	5.95
水コース	水	337	2,313	6.86

※8 時及び 13 時発便の便数は、それぞれ 2 便としてカウント



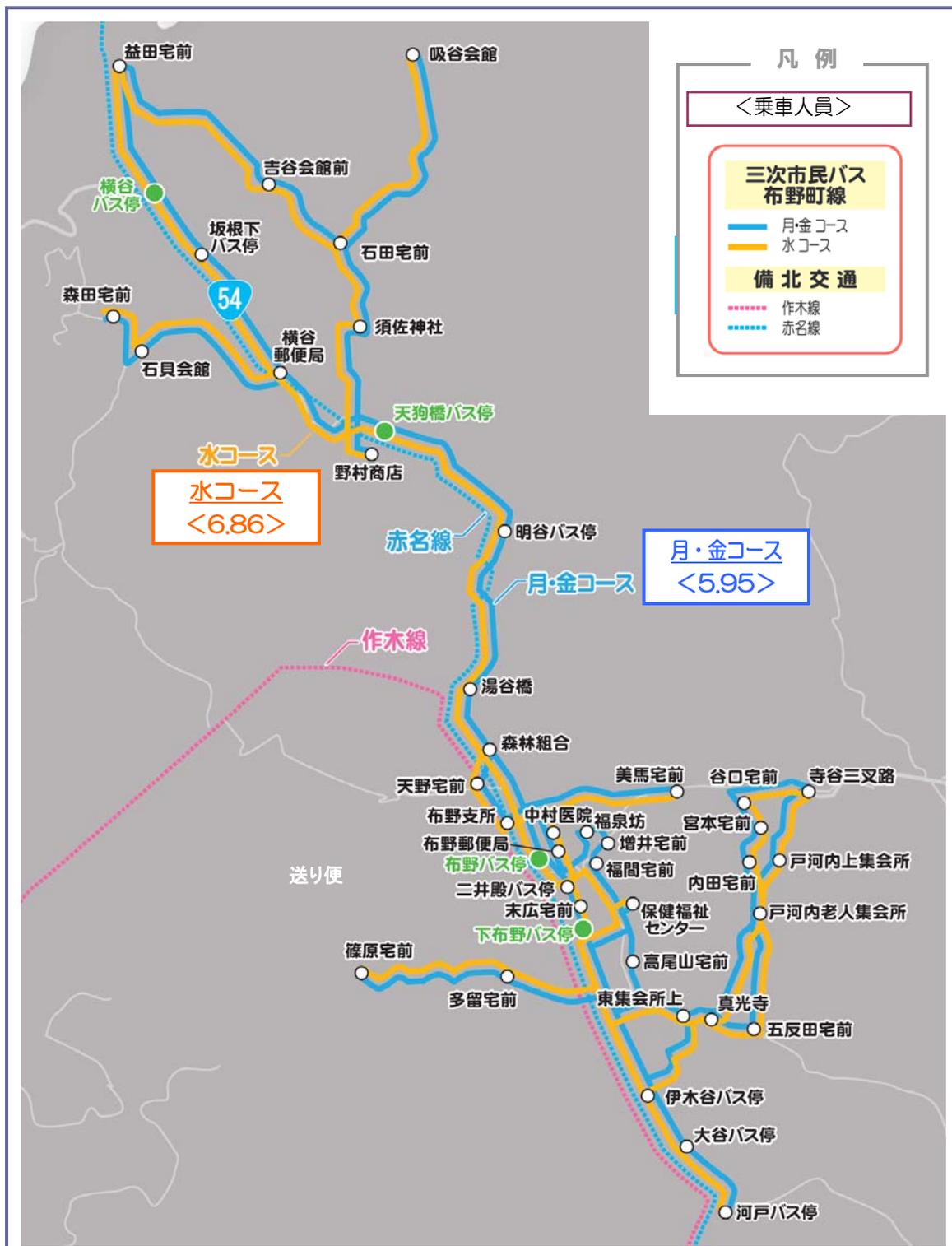
#### ▲ 送り便のイメージ

#### 4.1.2 課題分析

##### (1) フィーダー機能の強化

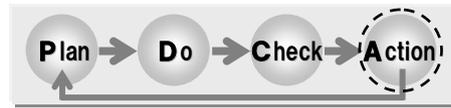
布野線は、全てのコースで利用者数が多く、また「送り便」を採用するなど、高い効率性も確保できている。

ただし、一部地域では、路線バスとの連絡が図られていない状況にあり、さらにフィーダー機能を強化することも考えられるが、その場合、利用実績が良好な現行ダイヤの変更を余儀なくされことから、実施に際しては十分なニーズ調査、検討が必要である。



▲ 布野町線の利用状況(平成 21 年)

## 4.2 再編方針の検討



### (1) 現行サービスの維持

#### ① 再編方針

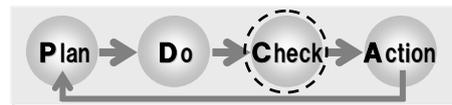
利用状況が良好であるため、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持する。

#### ② 取組み概要

路線バスとの連絡に関しては改善の余地があるものの、利用実績を鑑みると、現行のサービス内容で多くの住民ニーズに対応できていると考えられる。

そのため、現行サービスを維持しつつ利用実績の状況を注視し、仮に今後、明確な利用者の減少傾向が確認できるならば、対策を検討する。

## 5. 作木町線の再編方針検討



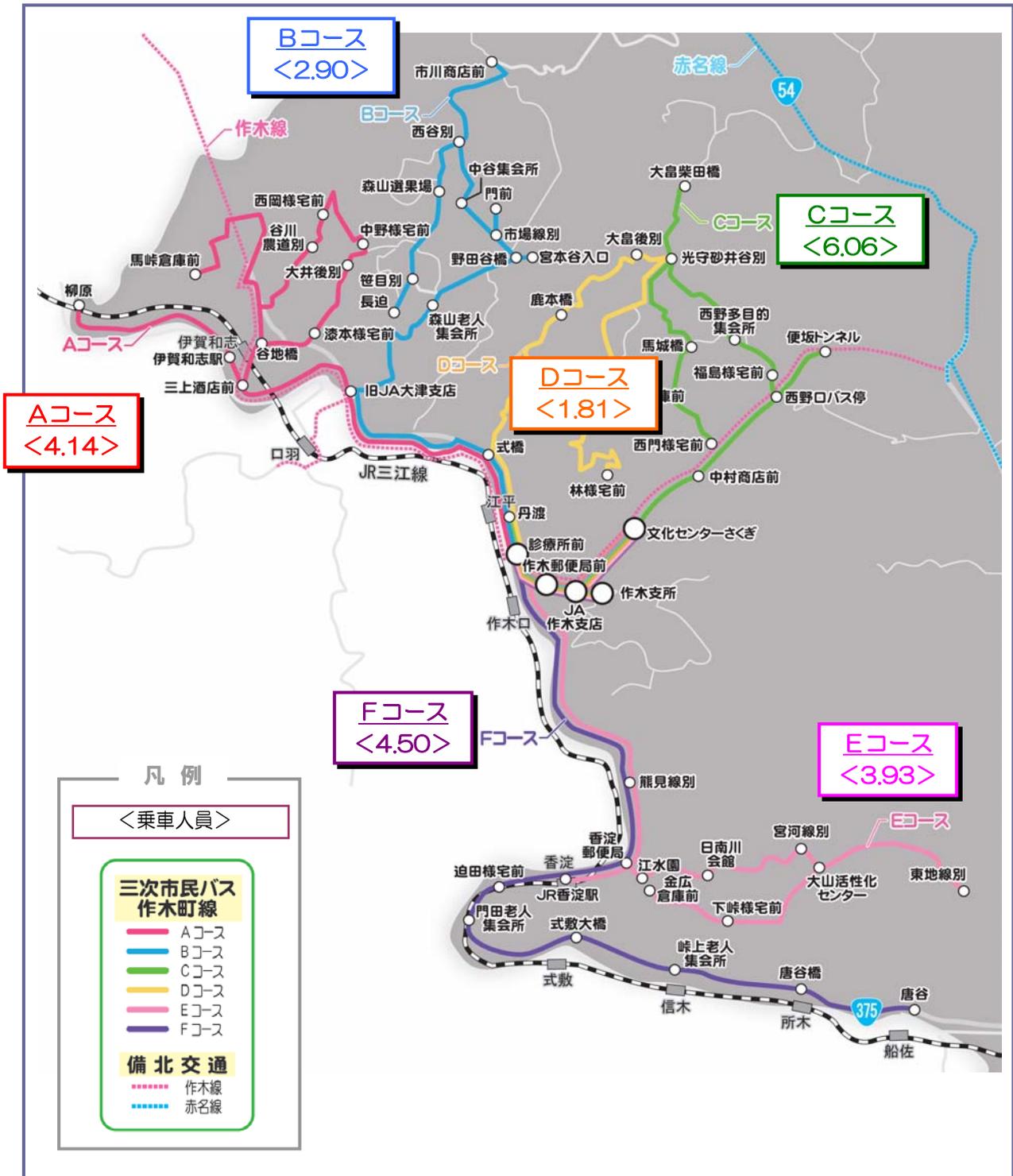
### 5.1 現状と課題分析

#### 5.1.1 利用状況

- 平成 21 年の利用状況では、Dコースで若干少ないものの、全てのコースにおいて便あたり利用者数が 1.0 人を上回っている。
- 便別の利用者数では、Dコースを除く全てのコースにおいて第 3 便の利用が殆どみられず、運行日の大半が利用者数ゼロで運行している状況にある。(Dコースは第 3 便の運行がなく、水曜日の第 2 便で利用者が少ない。)

#### ▼ 作木町線の利用状況(平成 21 年)

コース名	運行曜日	便数 ／年	利用者数 (人)	便あたり (人)
Aコース	月・木	285	1,179	4.14
Bコース	火・金	300	870	2.90
Cコース	月・木	235	1,424	6.06
Dコース	火・水	194	352	1.81
Eコース	水・木	294	1,154	3.93
Fコース	火・金	300	1,349	4.50



▲ 作木町線の利用状況(平成 21 年)

## 5.1.2 課題分析

### (1) 運行の効率化

便当たりの利用者数は、全てのコースにおいて1.0人を上回っている。しかし、運行経路の一部区間において、乗り降りが無くなった箇所で開催されているなど、不効率な運行になっている。

また、便別の利用では、第3便（午後14時～15時頃）の利用が極端に少ない。

以上より、今以上に効率化を図り、便あたり利用者数を増加させるためには、運行区間や時間等の見直しが必要である。

- ・ Bコースの長迫～森山選果場は、道路が狭く、坂も急なため、積雪時の運行は困難。この区間の利用者は居ない。
- ・ Dコース、林様宅前からの利用はない。

#### ▲ 運行事業者へのヒアリング結果より(平成21年度調査)

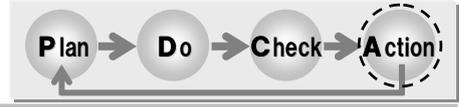
### (2) フィーダー機能の強化

作木町線では、E・Fコースの沿線はJR三江線が利用しやすい地域といえるが、A～Dコースにおいては、午前中に三次市街地方面へ向かうような路線バス・JRへの乗り継ぎができない、すなわち多くの町民が、例えば市街地で医療サービス等を受けられる環境に無い状況にある。

逆に三次市街地から作木町方面へは、A・Bコースでは適当な乗り継ぎ便があるものの、Cコースでは待ち時間が長くなり、またDコースでは乗り継ぎできる便が無い。

そのため、市民バスのフィーダー機能を強化し、市民バスと路線バスとを一体的なネットワークとする必要がある。

## 5.2 再編方針の検討



### <作木町線の再編方針>

コース名	運行曜日	再編方針	
Aコース	月・木	・第3便の運行を見直す。	・不効率区間の見直し ・フィーダー機能を強化し、路線バスとのネットワーク化を図る。
Bコース	火・金	・第3便の運行を見直す。	
Cコース	月・木	・第3便の運行を見直す。	
Dコース	火・水	—	
Eコース	水・木	・第3便の運行を見直す。	
Fコース	火・金	・第3便の運行を見直す。	

#### (1) 不効率区間の見直し

##### ① 再編方針

低利用区間の除外による効率化（走行距離や時間の短縮）の可能性について検討する。

##### ② 取組み概要

現在、利用者が少ない区間を抽出し、これら区間への運行の見直しを行う。検討の際には、利用者へのヒアリング等により、利用ニーズを十分に把握し、判断材料とする。

#### (2) 第3便の見直し

##### ① 再編方針

利用者が極端に少ない各コースの第3便の見直し検討を行う。

##### ② 取組み概要

平成21年度の利用実態を踏まえて、各コースの第3便の運行を見直す。

#### ▼ 作木町線の再編イメージ

再編対象	変更点	備考
○Aコース 13:55 発便	見直し	・ H21 実績 1便あたり 0.31人
○Bコース 13:55 発便	〃	・ 〃 〃 0.50人
○Cコース 15:05 発便	〃	・ 〃 〃 0.13人
○Eコース 14:27 発便	〃	・ 〃 〃 0.48人
○Fコース 14:25 発便	〃	・ 〃 〃 0.12人

### (3) フィーダー機能の強化

#### ① 再編方針

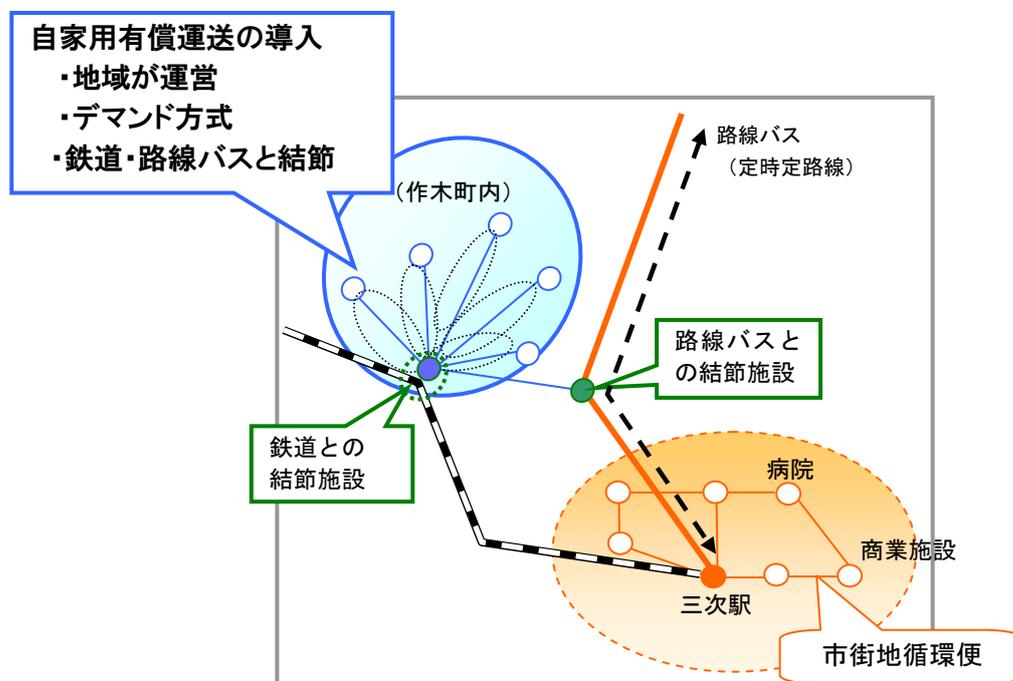
新たな交通手段を導入して、JRまたは路線バスと連絡するフィーダー交通を確保する。

#### ② 取組み概要

作木町線A～Dコースにおいては、午前中にJRや路線バスとの連絡が図られていないため、公共交通を乗り継いで三次市街地に行くことができない。その要因として、当地域では入り組んだ山間部に点在して集落があるため各コースの運行時間が長いこと、また事業者が町内に居ないこと等から、ダイヤ編成が困難であることが挙げられる。

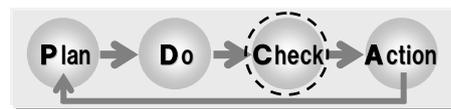
一方、本町では交通空白地域の交通手段を確保する目的で、NPO「元気むらさくぎ」が中心となり、過疎地有償運送の導入を検討している。

そのため、当該事業の活用を想定して、作木町線第3便の廃止による代替交通手段として、JRや路線バスとストレス無く乗り継ぐことが出来るフィーダー交通を導入する。



▲フィーダー交通の導入イメージ

## 6. 吉舎町線の再編方針検討



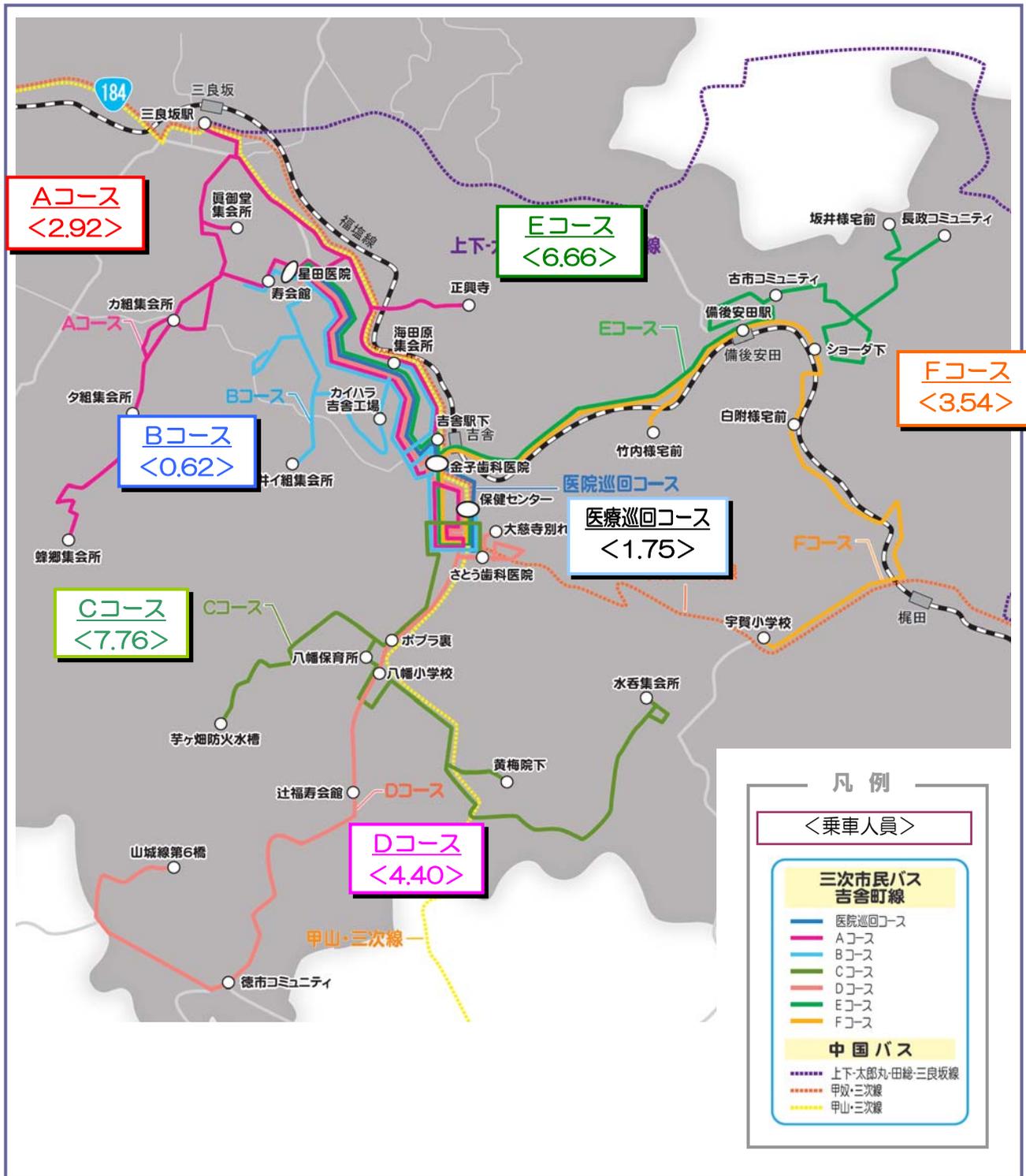
### 6.1 現状と課題分析

#### 6.1.1 利用状況

- 平成 22 年の利用状況では、Bコースを除く全てのコースにおいて、便あたり利用者数が 1.0 を上回っている。

#### ▼ 吉舎町線の利用状況(平成 22 年※2月まで)

コース名	運行曜日	便数 /年	利用者数 (人)	便あたり (人)
Aコース	月・水	178	520	2.92
Bコース	月・水	178	110	0.62
Cコース	月・木	176	1,365	7.76
Dコース	火・木	182	800	4.40
Eコース	火・金	184	1,226	6.66
Fコース	火・金	184	652	3.54
医療巡回コース	月～金	450	788	1.75



▲ 吉舎町線の利用状況(平成 22 年※2月まで)

## 6.1.2 課題分析

### (1) 運行の効率化

殆どのコースにおいて便あたりの利用者数が1.0人を上回っている（Bコース除く）が、一部、乗り降りが無くなった区間もあり、不効率な運行になっている。

また、運行コースの途中（中間付近以降）から乗車が見込めないコースでは、最初に利用客が居ない場合、利用者ゼロのまま運行することになる。

そのため、これら不効率な運行区間の再編等を行うことで、便あたり利用者数の向上を図る必要がある。

- ・ Dコース，山城線第6橋～堂垣内は，利用者が殆どいない。
- ・ Bコース，カイハラ吉舎工場～川崎様宅横の道は，道が狭く，利用も少ない。
- ・ Aコースの午後便は，途中で利用者がいなくなれば，明らかに乗る人がいないため，布野町で運行中の「送り便」の導入が良い。他の路線も同様のことが言える。

▲ 運行事業者へのヒアリング結果より(平成21年度調査)

### (2) 運行曜日等の見直し

Eコース，Fコースは，運行する方面が同じで，かつ運行曜日も同じである（火曜・金曜）。そのため，一部の区間では2台のバスが重複して運行する状況にあるが，これらコースの運行曜日を変更することで，より利便性が高まる可能性がある。

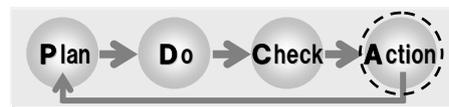


▲ EコースとFコースの重複区間

### (3) フィーダー機能の強化

吉舎町線では、全てのコースの午前便が保健センターで医療巡回コースと連絡しており、これを経由して、三次市街地方面へのJRとの連絡が図られている。しかしながら、医療巡回コースの駅到着時刻がJR発車時刻と同じため、高齢者の利用が多い実態を踏まえると、乗り遅れ等の発生も考えられ、よりよいダイヤ設定が求められる。

逆に、午後に三次市街地から戻る場合は、吉舎中学校前バス停において、路線バスとの乗り継ぎが確保されている。



## 6.2 再編方針の検討

### <吉舎町線の再編方針>

コース名	運行曜日	再編方針	
Aコース	月・水	—	・送りを設定 ・フィーダー機能を強化し、JRや路線バスとのネットワーク化を図る。
Bコース	月・水	—	
Cコース	月・木	—	
Dコース	火・木	—	
Eコース	火・金	・運行曜日の調整、見直し	
Fコース	火・金		
医療巡回コース	月～金	—	

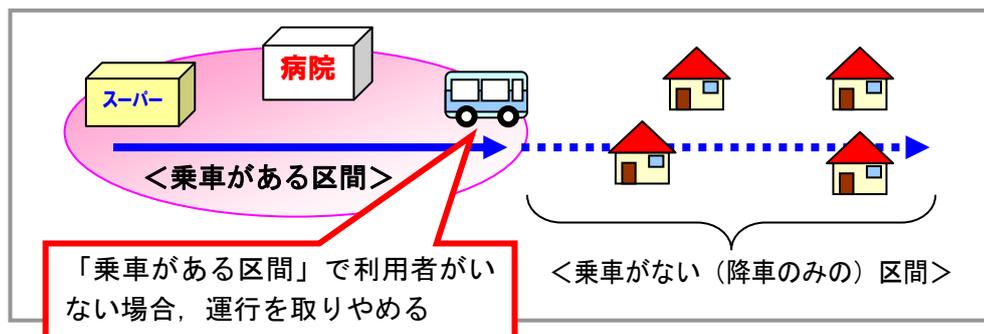
#### (1) 送りを導入

##### ① 再編方針

午後の運行に「送り便」を導入して効率化を図る。

##### ② 取組み概要

できるだけ効率的な運行を確保するため、布野町線において実施している「送り便」の導入を検討する。



▲ 送り便のイメージ

## (2) Eコース・Fコースの運行曜日見直し

### ① 再編方針

運行区間及び曜日が重複するEコース、Fコースの運行曜日の変更可能性を検討する。(重複区間からの利用者が、できるだけ多くの曜日にバス利用ができるように見直す。)

### ② 取組み概要

沿線からの利用者の移動手段を、より多い曜日で確保するため、Eコース、Fコースにおける運行曜日の見直しを行う。

ただし、曜日によって移動ニーズが変わることも想定できるため、曜日変更により不便にならないように、利用者の意向を十分踏まえた上で、見直し検討を行うものとする。

## (3) フィーダー機能の強化

### ① 再編方針

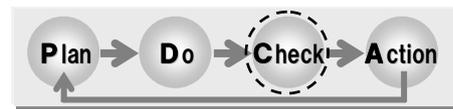
JRや路線バスへの連絡性を高めるダイヤ設定を検討する。

### ② 取組み概要

現在、全コースにおいて医療巡回コースを介することでJRと連絡できるが、乗り換え時間が確保されていないことから、より利用しやすいダイヤへと改善を行う。

また検討に際しては、路線バス甲山三次線や甲奴三次線への連絡の可能性も踏まえ、より利便性の高いサービスとなるように工夫する。

## 7. 三和町線の再編方針検討



### 7.1 現状と課題分析

#### 7.1.1 利用状況

- 平成 21 年の利用状況では、全てのコースにおいて便あたり利用者数が 4.0 人を上回っており、利用状況は良好と言える。
- 一方、便別の利用者数では、敷名コース、上山コースの第 3 便の利用が殆どみられず、運行日の大半が利用者数ゼロで運行している状況にある。

#### ▼ 三和町線の利用状況(平成 21 年)

コース名	運行曜日	便数 ／年	利用者数 (人)	便あたり (人)
下板木コース	火・金	246	1,929	7.84
敷名コース	月・水	232	947	4.08
上山コース	火・木	246	1,776	7.22
板木コース	水・金	249	1,514	6.08

#### 7.1.2 課題分析

##### (1) 運行の効率化

三和町線全体では多くの利用者が確保できているが、便別で見ると、一部利用ニーズに合っておらず、不効率な運行を行っている便もある。そのため、より利用ニーズが高くなるように運行時間等の見直しを行い、更に利用者を増やすことが必要である。

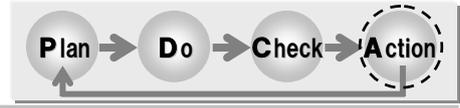
##### (2) フィーダー機能の強化

現在の三和町線は、午前中に三次市街地方面へ、午後に三次市街地から三和町へ戻る場合に利用できる路線バスとの乗り継ぎが全く図られていない。そのため、多くの町民が、市街地で医療サービス等を受けられる環境を整えるためには、市民バスのフィーダー機能を強化し、市民バスと路線バスとを一体的なネットワークとする必要がある。



▲ 三和町線の利用状況(平成 21 年)

## 7.2 再編方針の検討



### <三和町線の再編方針>

コース名	運行曜日	再編方針
下板木コース	火・金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第3便目の見直し(第0便へ移行)</li> <li>・フィーダー機能を強化し、路線バスとのネットワーク化を図る。</li> </ul>
敷名コース	月・水	
上山コース	火・木	
板木コース	水・金	

#### (1) 第3便の見直し

##### ① 再編方針

利用が少ない第3便を、利用ニーズが高いと考えられる朝便（第0便）に繰り上げる。

##### ② 取組み概要

利用者数が少ない第3便（13：45 発）では、沿線地域の住民は当該時間における移動ニーズが低いと考え、他地域の利用実態を踏まえ、より利便性が高い時間帯への時間変更を行う。

#### ▼ 三和町線の再編イメージ

平成 21 年度時点の内容	変更点	備考
○下板木コース 13:45 発便	<b>第0便へ移行</b>	・ H21 実績 1 便あたり 1.88 人
○敷名コース 13:45 発便	<b>※路線バス(敷名バス停 7:23)に連絡</b>	・ " 0.08 人
○上山コース 13:45 発便		・ " 0.92 人
○板木コース 13:45 発便		・ " 6.04 人

ただし、板木コースについては第3便の利用者数が少なくないため、主な利用パターンやニーズを調査し、再編により不具合が生じないように留意が必要である。

#### (2) フィーダー機能の強化

##### ① 再編方針

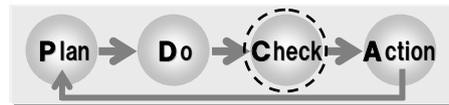
“第0便” 導入の際に、路線バスとの連絡を図る。

##### ② 取組み概要

現在の三和町線は、路線バスとの連絡が図られていないため、第0便導入と合わせて、路線バスとの連絡強化を図る。

その際、当地の実情を踏まえると、交通事業者における車両運用の観点よりスクールバス運行時間帯を外すのが現実的である。そのため、路線バス敷名廻神線・敷名バス停 7:23 分発に連絡するダイヤが想定できる。ただし、早い時間帯であるため、町民の利用ニーズを確認した上で、ダイヤ検討を行うこととする。

## 8. 甲奴町線の再編方針検討



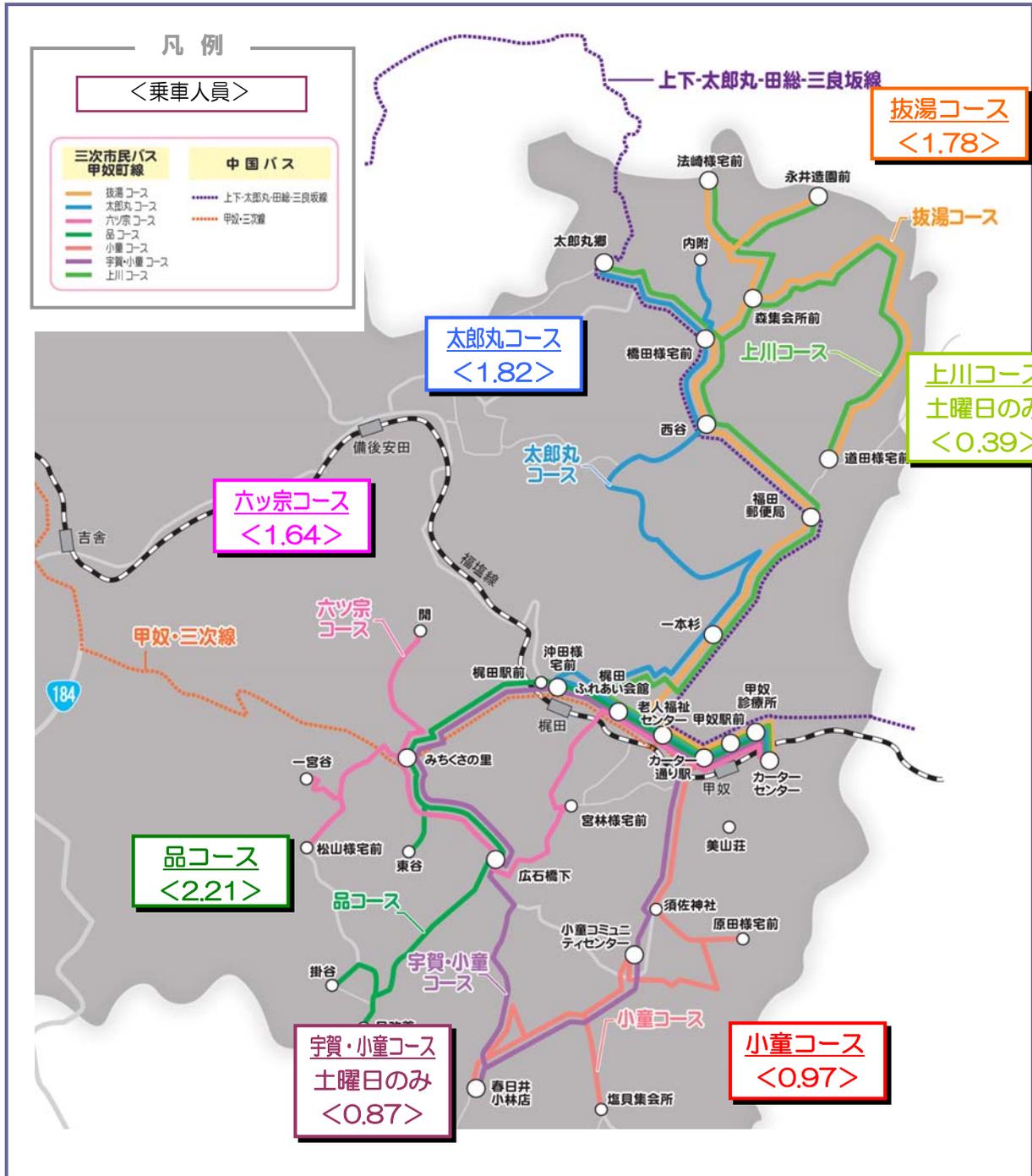
### 8.1 現状と課題分析

#### 8.1.1 利用状況

- 平成 21 年の利用状況では、小童コース、また土曜日運行の上川コース、宇賀・小童コースにおいて、便あたり利用者が 1.0 人を下回っている。
- 便別の利用者数では、特に早朝便（7 時発）の利用者数が極端に少ない。
- 地域別の運行本数では、太郎丸コース及び小童コースが週 5 便と他地域よりも多く、サービス水準に格差が生じている。同様に平日コースと土曜日コースが重なる地域でも便数が多くなっており、特に小童では月～土曜日の運行であり、結果的に便あたりの利用者数が少なくなっている。

#### ▼ 甲奴町線の利用状況(平成 21 年, 再編前)

コース名	運行曜日	便数 ／年	利用者数 (人)	便あたり (人)
抜湯コース	月・水・木・金	488	869	1.78
太郎丸コース	月・火・水・木・金	530	963	1.82
六ッ宗コース	月・火・水・金	470	772	1.64
品コース	月・水・木・金	486	1,073	2.21
小童コース	月・火・水・木・金	530	512	0.97
上川コース	土	102	40	0.39
宇賀・小童コース	土	102	89	0.87



▲ 甲奴町線の利用状況(平成 21 年※再編前)

## 8.1.2 課題分析

### (1) サービス水準の平準化

平成 21 年時点では、同じ市民バスでも地域により運行便数が行っており、サービス水準に格差が生じている。さらに、便数が多い地域では、結果的に便当たりの利用者数が少ないコースもみられる。そのため、地域間でのサービス水準の平準化を図ることが必要である。

### (2) 運行の効率化

朝 7 時発の便は、利用ニーズが時間とマッチしていないことから、殆ど利用がみられていない。また土曜日のコースも、同様に利用が少ない状況にある。そのため、効率化を図るためにも運行見直しが必要である。

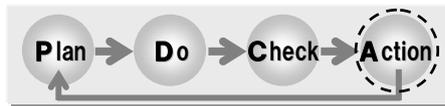
### (3) フィーダー機能の強化

甲奴町線では、午前中に三次市街地方面へ向かう場合は J R との連絡が図られているが、逆に三次市街地から甲奴町方面への乗り継ぎでは、待ち時間が長く、不便な状況にある。

さらに、全てのコースにおいて、行きと帰りとで、乗り継ぎ可能な便の運行曜日が異なるため、公共交通を乗り継いで三次市街地方面へ向かうことは困難といえる。

そのため、市民バスのフィーダー機能を強化し、市民バスと路線バスとを一体的なネットワークとする必要がある。

## 8.2 再編方針の検討



### <甲奴町線の再編方針>

コース名	運行曜日	再編方針
抜湯コース	月・水・木・金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド方式の導入</li> <li>・フィーダー機能を強化し、JRや路線バスとのネットワーク化を図る。</li> </ul>
太郎丸コース	火・水・木・金	
六ツ宗コース	月・火・水・金	
品コース	月・水・木・金	
小童コース	火・水・木・金	

#### (1) 再編実施結果の検証

##### ① 再編方針

平成 23 年 2 月に再編を実施。一定期間が経過した後、効果検証や課題把握を行う。

##### ② 取組み概要

平成 21 年度の利用実態から得られた課題を踏まえ、平成 23 年 2 月に、以下に示す運行見直しを実施した。

#### ▼ 甲奴町線の再編内容(平成 23 年 2 月再編)

平成 21 年度時点の内容	変更点	備考
○抜湯コース 7:00 発便	廃止	・ H21 実績 1 便あたり 0.20 人
○六ツ宗コース 7:00 発便	廃止	・ " 0.16 人
○品コース 7:00 発便	廃止	・ " 0.30 人
○太郎丸コース 月～金	月曜日廃止	・ 週 5 便から週 4 便へ
○小童コース 月～金	水曜日廃止	・ "
○土曜上川コース	廃止	・ 他の地域と同様な運行とする。
○土曜小童宇賀コース	廃止	・ "

上記の再編内容等は、事前にチラシ等を用いて十分周知を行ったことから、1 ヶ月経過した現時点では、再編後に利用者からの苦情等は見られず等は、円滑に運行している。

今後、利用状況や利用者の意見把握を実施し、再編の効果検証や課題把握を行う予定である。

## (2) デマンド方式の導入

### ① 再編方針

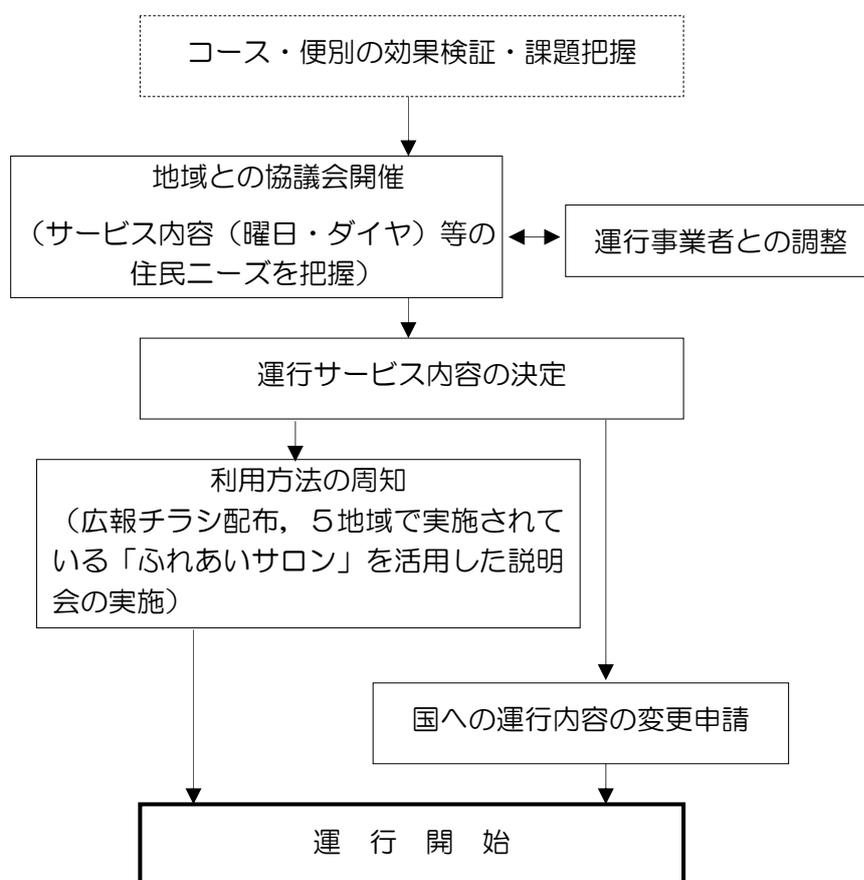
利用者ゼロでの運行を避けて効率を上げるため、予約がある便のみ運行を行う「デマンド方式」の導入を検討する。

### ② 取組み概要

今年度の再編による効果検証等を踏まえて、更に運行効率を高める施策としてデマンド方式の導入検討を行う。

デマンド方式を導入する場合、事前に電話予約が必要であること、またサービス内容によっては区域運行により自宅までの送迎が可能になることなど、従来の定時定路線方式とは、大きく利用方法が異なる。そのため、デマンド方式のメリット・デメリットを十分に住民に理解頂くこと、及び運行サービスに対する利用ニーズを十分に把握することが不可欠といえる。

以下に、導入までの流れイメージを示す。



▲ デマンド方式導入までの流れ

## (3) フィーダー機能強化

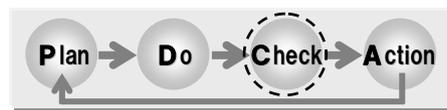
### ① 再編方針

デマンド方式導入と合わせて、JRや路線バスとの連絡強化を図る。

### ② 取組み概要

デマンド方式導入検討の際、JR駅や主要バス停までの運行を確保する、その際乗り継ぎダイヤを念頭におく等、フィーダー機能の強化を図る。

## 9. ふれあいタクシーみらさかの再編方針検討



### 9.1 現状と課題分析

#### 9.1.1 利用状況

○ デマンド方式を採用しているため、運行は効率的に行われており、さらにいずれのエリアでも日あたり 10 人以上の市民が利用している。

#### ▼ ふれあいタクシーみらさかの利用状況(平成 21 年)

コース名	運行曜日	利用者数 (人)	日あたり (人)
①エリア	月・水・金	3,416	23.7
②エリア		1,995	13.8

#### 9.1.2 課題分析

##### (1) 収入と運行経費とのバランス改善

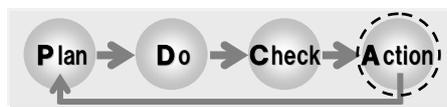
デマンド方式の採用により、便あたりの利用者数も多く、効率的な運行が行われている。

しかし、平成 19 年～21 年の推移をみると利用者数は減少しており、一方で、今以上の運行の効率化には限界があると考えられることから、今後、運賃収入と運行経費のバランスが悪化する可能性がある。

よって、今後もサービスを持続し、生活交通を守るためには、収入を増やし、収支率の維持に努める必要がある。

#### ▼ 利用者数の推移

	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年
利用者数 (H19 からの伸び)	6,199 人 (1.00)	5,978 人 (0.96)	5,411 人 (0.87)



### 9.2 再編方針の検討

#### (1) 運賃体系の見直し

##### ① 再編方針

運賃体系を見直し、利用者が減少しても運行が維持できる方法を検討する。

##### ② 取組み概要

現時点で、運行サービスは高い効率性を確保できており、運行経費の抜本的な見直しは困難といえる。この状況で収支率を維持するために、利用促進を図ることに加えて、運賃体系の見直しについて検討を行う。

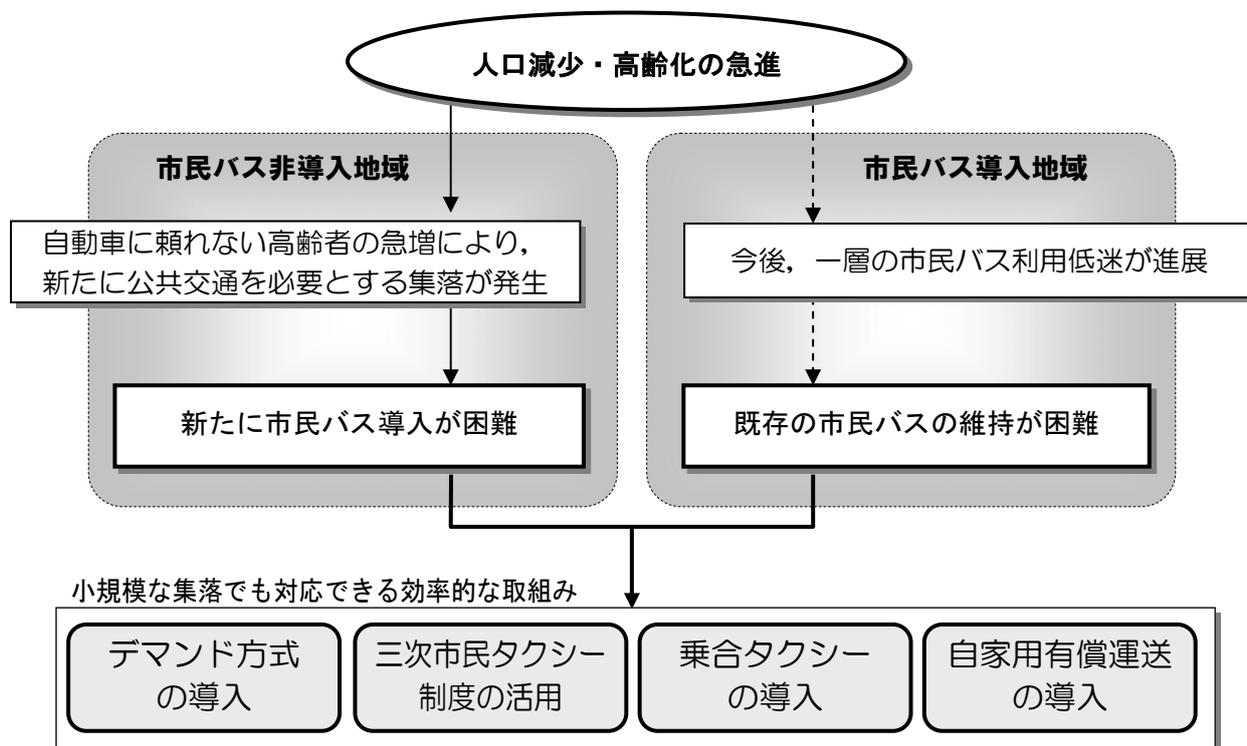
## 10. 非導入地域等における対策

### 10.1 基本的な考え方

人口減少や高齢化が急進する市内周辺町では、三次市民バス等が多くの市民の生活交通を支えており、そのサービス維持・確保を図るために、これまでに再編方針を検討した。

しかしながら、今後、自動車に頼れない高齢者の急増により、新たに公共交通を必要とする集落が発生する状況や、既存の三次市民バスの利用が低迷し、サービス維持が困難になる状況も想定される。

以上の場合、対策としては、小規模な集落にも対応できる効率的な取組みであるデマンド方式の導入、三次市民タクシー制度の活用、乗合タクシーの導入、自家用有償運送の導入が考えられる。



▲ 非導入地域等における対策イメージ

### 10.2 具体的な対策

#### (1) デマンド方式の導入

デマンド方式は、三次市民バス甲奴町線、君田町線において導入する方針としているが、それ以外の地域でも、効率性が悪いコースや区間の対策、また交通空白地域への対策として有効である。

当方式は、事前に運行予約を行うことから、利用者が居る場合だけ運行することが可能であり、特に利用者数が少ない地域において、効率性が確保できる。

また、定時定路線を基本とするが、コースの一部だけデマンド方式を採用することも考えられる。その場合、予約の有無により運行経路や時間が変わるため、沿線住民や利用者の理解が必要である。

## (2) 三次市民タクシー制度の活用

三次市民タクシー制度は、バス等の公共交通が無い地域において、2人以上でタクシー利用を行う場合、運賃の一部を補助する制度である。

### ① 利用条件

- ・公共交通が運行していない地域であり、医療施設、福祉施設等から原則4 km以上離れている地域であること
- ・交通手段を有していない住民が利用組合を設置し、タクシー会社との連絡調整や会計処理、市への補助申請等を行うこと。(ただし、利用組合の役割を、連合自治会等が担う手法について検討中。)

### ② 運行主体

利用組合が民間運送事業者へ運行を委託する。

### ③ 運行日数

運行日数は、地域により異なっているが、最大週2日の運行が可能。(創設当初は週1日であったが、利用者の要望に応え、平成19年に利用条件を緩和。)

### ④ 運賃補助

当事業を利用すると運賃の半額が、市から利用組合へ補助される。

今後、高齢化が一層進展する場合、独居老人の増加などにより、通院等の移動が困難になる市民の増加が懸念される。そのため、三次市民タクシー制度の利便性をさらに高めるため、タクシー事業者と連携し、乗合タクシー導入の検討を進める。

## (3) 乗合タクシーの導入

三次市民タクシー制度に比べて、より柔軟で自由度が高い交通手段として、乗合タクシーの導入が挙げられる。これは、タクシー車両で運行するが、バスと同じく、一般的に特定のダイヤ、停留所がある移送サービスである。

乗合タクシーは、バス運行が困難な交通空白地帯の移動手段確保や高齢者等の生活施設への移動手段確保等を目的として、全国各地で運用が行われている。

## (4) 自家用有償運送の導入

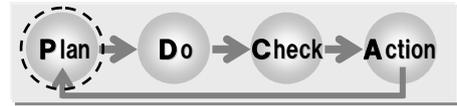
交通事業者によるバス運行が困難な場合に、自家用車を用いた有償運送を活用して、住民自らが生活交通を守る地域が、全国各地で増加している。

このような自家用有償運送は、交通事業者による運行よりも経費が安価になる場合が多く、また住民が運用に携わることから、一般的に住民の利用意識も高く、サービス維持に積極的に取り組むケースが多いといえる。

また地域に精通している住民が運営するため、地域の実情に合うきめ細やかなサービスの提供が可能といえる。

なお本市では、作木町において、交通空白地域の交通手段を確保する目的で、NPO「元気むらさくぎ」が中心となり、過疎地有償運送の導入を検討している。

# 11. 三次市民バス等の再編計画



## 11.1 三次市民バス等の再編内容

### ▼ 再編計画(その1)

	問題・課題	再編内容
全般的 取組み	<p><u>①運行の効率化</u> ・人口減少・高齢化が進む中、地域内生活交通を維持するためには、一層の運行効率化が必要。</p> <p><u>②フィーダー機能の強化</u> ・市民バス等の地域内生活交通と、JR・路線バスとの連絡強化（フィーダー機能強化）を図ることで、利用を促進させることが必要。</p>	<p>■運行の効率化 ・「デマンド方式や送り便の導入」、「自家用有償運送との連携」、「低利用区間の見直し」等、地域の実情に応じた方策で、運行の効率化を推進する。</p> <p>■フィーダー機能の強化 ・「乗り継ぎを想定したダイヤ設定」や「待合い環境整備」などにより、地域内生活交通のフィーダー機能を強化する。</p>
君田町 線	<p><u>①スクール便と市民バスとの仕分け</u> ・生活バスとしての機能特化が図り難く、効率化の推進が難しい。 ・機能分離は経費の増大になる。</p> <p><u>②運行の効率化</u> ・日中の巡回便、特に「水コース」の利用者が少ない。</p> <p><u>③フィーダー機能の強化</u> ・一部地域で、路線バスとの連絡が図られていない。</p>	<p>■デマンド方式の導入 ・日中の巡回コースは利用者数が少ないため、「デマンド方式」への移行を検討する。</p> <p>■フィーダー機能の強化 ・日中のデマンド方式導入と合わせて、路線バスとの連絡強化を図る。</p>
布野町 線	<p><u>①フィーダー機能の強化</u> ・利用状況は良好だが、一部地域で、路線バスとの連絡が図られていない。</p>	<p>・利用状況が良好であるため、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持する。</p>
作木町 線	<p><u>①運行の効率化</u> ・便当たりの利用者数は1.0人を上回っているが、一部、不効率なルートになっている箇所がある。 ・便別の利用では、第3便の利用が極端に少ない。</p> <p><u>②フィーダー機能の強化</u> ・午前中に、JR、路線バスとの連絡が図られていない。</p>	<p>■不効率区間の見直し ・低利用区間の除外による効率化（走行距離や時間の短縮）の可能性について検討する。</p> <p>■第3便の見直し ・利用者が極端に少ない各コースの第3便の見直し検討を行う。</p> <p>■フィーダー機能の強化 ・新たな交通手段を導入して、JRまたは路線バスと連絡するフィーダー交通を確保する。</p>

▼ 再現計画(その2)

	問題・課題	再編計画
吉舎町線	<p>①運行の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・便当たりの利用者数は1.0人を上回るが、一部区間で不効率なルートになっている。</li> <li>・運行の半ばから乗車が見込めないコースでは、最初に利用客が居ない場合、利用者ゼロを余儀なくされる。</li> </ul> <p>②運行曜日等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Eコース及びFコースは運行の方面・曜日が同じため、一部区間で運行が重複しており、不効率。</li> </ul> <p>③フィーダー機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとの連絡が図られているが、乗り換え時間の余裕がない。</li> </ul>	<p>■送り便導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・午後の運行に「送り便」を導入して効率化を図る。</li> </ul> <p>■E・Fコースの運行曜日見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行区間及び曜日が重複するEコース、Fコースの運行曜日の変更可能性を検討する。</li> </ul> <p>■フィーダー機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JRや路線バスへの連絡性を高めるダイヤ設定を検討する。</li> </ul>
三和町線	<p>①運行の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・便別で見ると、一部利用ニーズに合っておらず、不効率な運行を行っている便もある。</li> </ul> <p>②フィーダー機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとの連絡が全く図られていない。</li> </ul>	<p>■第3便の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が少ない第3便を、利用ニーズが高いと考えられる朝便（第0便）に繰り上げる。</li> </ul> <p>■フィーダー機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・“第0便”導入の際に、路線バスとの連絡を図る。</li> </ul>
甲奴町線	<p>①サービス水準の平準化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域により運行日数が違うため、サービス水準に格差が生じている。</li> </ul> <p>②運行の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝7時台、土曜日コースでは、利用者が極端に少ない。</li> </ul> <p>③フィーダー機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・午前中に三次市街地方面に向かう場合はJRと連絡が図られているが、午後に戻る場合は、JR、路線バスともに連絡できない。</li> </ul>	<p>■再編実施結果の検証</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年2月に再編を実施。</li> <li>・一定期間が経過した後、効果検証や課題把握を行う。</li> </ul> <p>■デマンド方式の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者ゼロでの運行を避けて効率を上げるため、「デマンド方式」の導入を検討する。</li> </ul> <p>■フィーダー機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド方式導入と合わせて、JRや路線バスとの連携強化を図る。</li> </ul>
ふれあいタクシーみらさか	<p>①収入と運行経費とのバランス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数は減少しており、一方で運行効率化も既に進んでいることから、今後、運賃収入と運行経費のバランスが悪化する可能性がある。</li> </ul>	<p>■運賃体系の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃体系を見直し、利用者が減少しても運行が維持できる方法を検討する。</li> </ul>

### 11.1.1 再編実施スケジュール

市民バスにおける各路線の再編スケジュールは以下のとおりである。なお再編後は、先に述べた「PDCAサイクル」に準じて検証を実施し、問題点があれば見直しを行う。

#### ▼ 再編実施スケジュール

	H23	H24	H25	H26	備考
君田町線			● 実施	▲ 検証	デマンド化検討及びフィーダー強化
布野町線					利用動向を確認しつつ維持
作木町線	● 実施	▲ 検証			第3便見直し、効率化推進及びフィーダー強化
吉舎町線		● 実施	▲ 検証		増便等再編及びフィーダー強化
三和町線		● 実施	▲ 検証		第3便見直し及びフィーダー強化
甲奴町線	▲ 検証	● 実施	▲ 検証		H22再編検証及びデマンド化検討
ふれあいタクシーみらさか			● 実施	▲ 検証	運賃見直し検討

※ -----> : 利用動向を確認し、必要に応じて対策検討

※ 「検証」では、再編による効果や改善点を確認するため、アンケート・ヒアリング等を実施

