

上市町営バス路線等再編実証運行

利用状況等 (速報)





1 再編のコンセプト

- ・スクールバスの維持（学生（生徒・児童）の足の確保）
- ・コミュニティバスの再編（交通弱者の生活の足の確保）

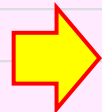


2 再編の具体的内容

スクールバスの維持の観点から、既存路線を軸としつつ、これまでよりも利便性が向上する仕組みとして、以下の方針により実証運行を本年10月1日（火）から実施中。

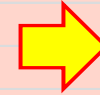
【1】路線再編

～R1/9/30		R1/10/1～	
路線形態	路線名	路線形態	路線名
定時定路線	1 柿沢・大岩線	定時定路線	1 柿沢・大岩線
	2 白萩線		2 南加積線
	3 南加積線		3 宮川線
	4 宮川線		4 相ノ木線
	5 相ノ木線		5 弓庄線
	6 弓庄線		
		乗予 合約	6 白萩線
			7 陽南線



【2】便数の増加・運行日・時間の見直し

～R1/9/30			R1/10/1～		
路線名		便数	路線名		便数
1	柿沢・大岩線	6	1	柿沢・大岩線	6
2	白萩線	4.5	2	南加積線	6
3	南加積線	4	3	宮川線	5
4	宮川線	4	4	相ノ木線	6
5	相ノ木線	5	5	弓庄線	5
6	弓庄線	4			
※柿沢大岩線は往復で計算 計27.5便			6	白萩線	4
			7	陽南線	4
			計36便（予約乗合含む）		



○運行日・時間は、利用状況、学校の登下校、地鉄との接続を考慮（別添 バスパンフレットをご参考ください）

【3】路線変更（重複解消）・停留所の新設 （路線変更（重複解消））

- 相ノ木線・弓庄線の路線を変更し重複解消
- 南加積線では日中3便を集落に近いルートを運行
- （停留所新設）（13停留所）
- 南加積線（上市高校口・広野中北）
- 相ノ木線（新相ノ木駅北・下経田北）
- 弓庄線（正印西・神田橋口・稗田）
- 白萩線（白萩西部公民館・釈泉寺公民館）
- 陽南線（新屋・女川・館・弓の里歴史文化館）

【4】利用者ニーズに対応した取り組み

- 新たなバスチケット（1日券・定期券）の発行
- バスチケットの券売所の増設
（これまでに加えてバス車内・地鉄上市駅・上市高校内でも販売）
- 郊外部における自由乗降の実施（日中のみ）

【5】再編に関する住民等への周知

- 町広報で特集号（8/9月号）・CATVでの周知（9/12月）
- パンフレットの全戸配布・町HPでの公表
- メディア（新聞）での情報発信・議会説明・地元説明会の実施

3-1 利用状況（定時定路線 全体）

○定時定路線の利用者数

定時定路線の利用者数について、前年同時期と比較したところ、便数の増加を行った相ノ木・弓庄線で減少となっているほか、柿沢・大岩線でも減少している。その一方で、南加積線・宮川線においては増加しているが、全体としては減少している。これは、小学生のスクールバス利用者数の減少が大きく影響していると考えられる。路線別の増減要因は、各路線別乗降状況等から推察を行う。

（単位：人）

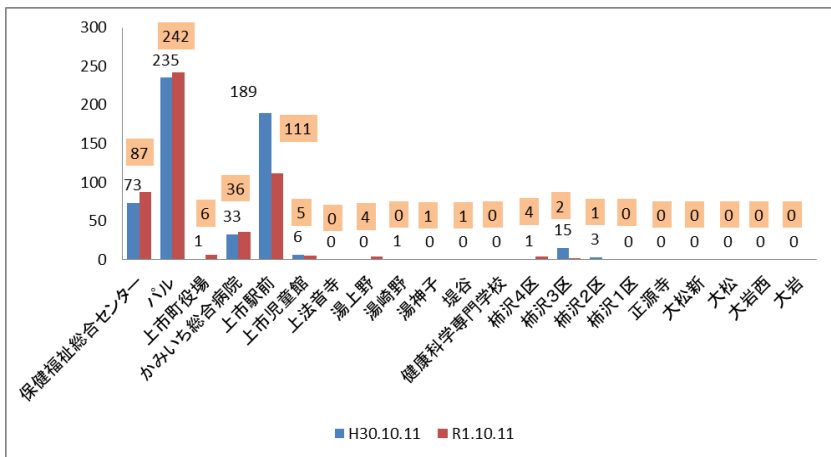
	R1.10			H30.10				平日 利用者 差引	うち小学生
	運行日数	利用者数		利用者数	利用者数		平日・土利用者数		
		うち小学生	うち小学生		うち日・祝日利用者				
柿沢・大岩線	31日	655	96	731	88	-	-	△ 76	8
南加積線	25日	583	155	576	210	35	541	42	△ 55
宮川線	25日	347	0	316	0	20	296	51	0
相ノ木線	25日	441	0	612	85	33	579	△ 138	△ 85
弓庄線	25日	1,144	916	1,255	1,036	23	1,232	△ 88	△ 120
総計		3,170	1,167	3,490	1,419	111	3,379	△ 209	△ 252

	R1.11			H30.11				平日 利用者 差引	うち小学生
	運行日数	利用者数		利用者数	利用者数		平日・土利用者数		
		うち小学生	うち小学生		うち日・祝日利用者				
柿沢・大岩線	30日	613	54	705	82	-	-	△ 92	△ 28
南加積線	24日	645	169	503	188	29	474	171	△ 19
宮川線	24日	407	0	372	0	36	336	71	0
相ノ木線	24日	663	0	839	72	37	802	△ 139	△ 72
弓庄線	24日	1,154	921	1,248	1,054	21	1,227	△ 73	△ 133
総計		3,482	1,144	3,667	1,396	123	3,544	△ 62	△ 252

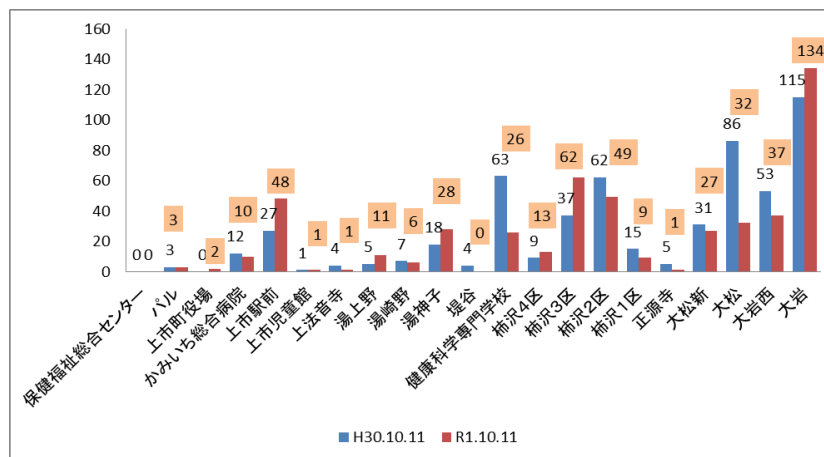
※柿沢・大岩線については、日・祝日も運行しているため、差し引きは行わない。
 ※柿沢・大岩線は大岩行き・センター行きを合算して計上している。

3-2 利用状況（定時定路線（路線別））と増減要因等（推察）

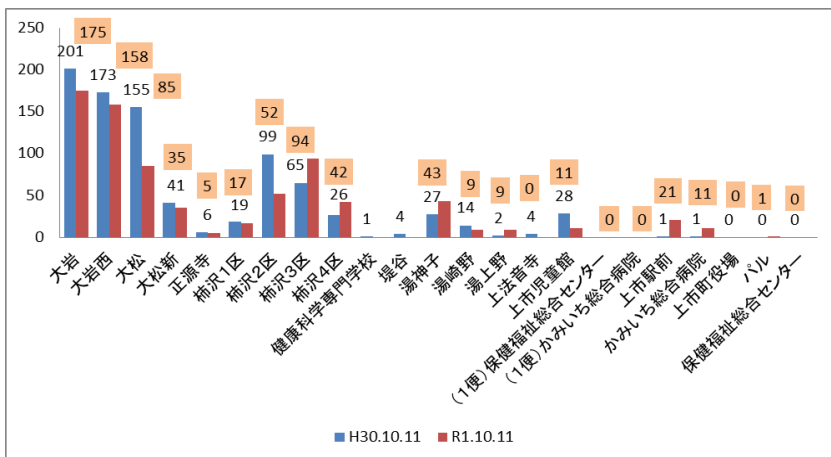
① 柿沢・大岩線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況（大岩行き）停留所別乗車状況



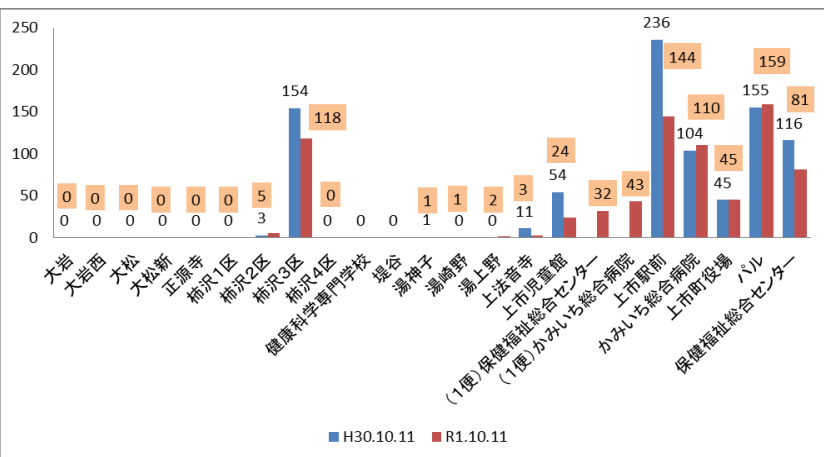
（大岩行き）停留所別降車状況



（センター行き）停留所別乗車状況



（センター行き）停留所別降車状況



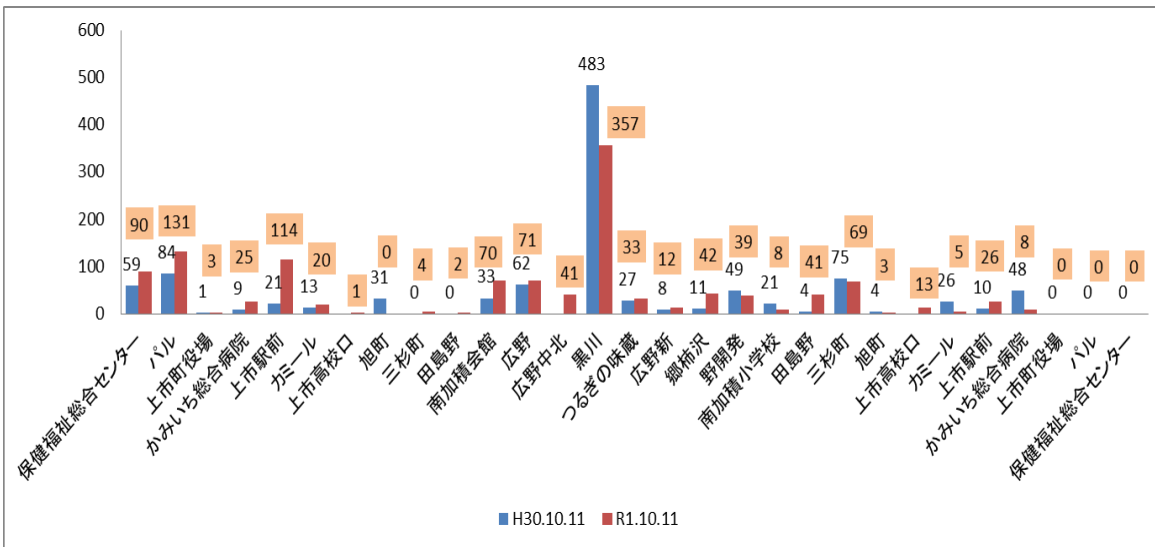
※ 柿沢・大岩線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況から見える減少要因

- 大岩行きでは、上市駅での乗車が減少し、健康科学専門学校、大松、大岩西停留所の降車の減少が大きい。
⇒健康科学専門学校生徒や職員の移動手段の変更や、定期利用者の何らかの事情による利用の減少が推察される。
- センター行きの乗車では、大松・柿沢2区での減少が大きく、また降車では柿沢3区、上市駅前での減少が大きい。
⇒降車における柿沢3区の減少は付近小学校に通う小学生のスクールバス利用の減少と推察できる。
⇒降車における上市駅前の減少は、大松・柿沢2区の定期利用者の何らかの事情による利用の減が考えられるが、更なる調査が必要
- 上市駅との接続見直しを図っているが、現時点では乗降状況からその効果を見ることは難しく、今後とも注視が必要。

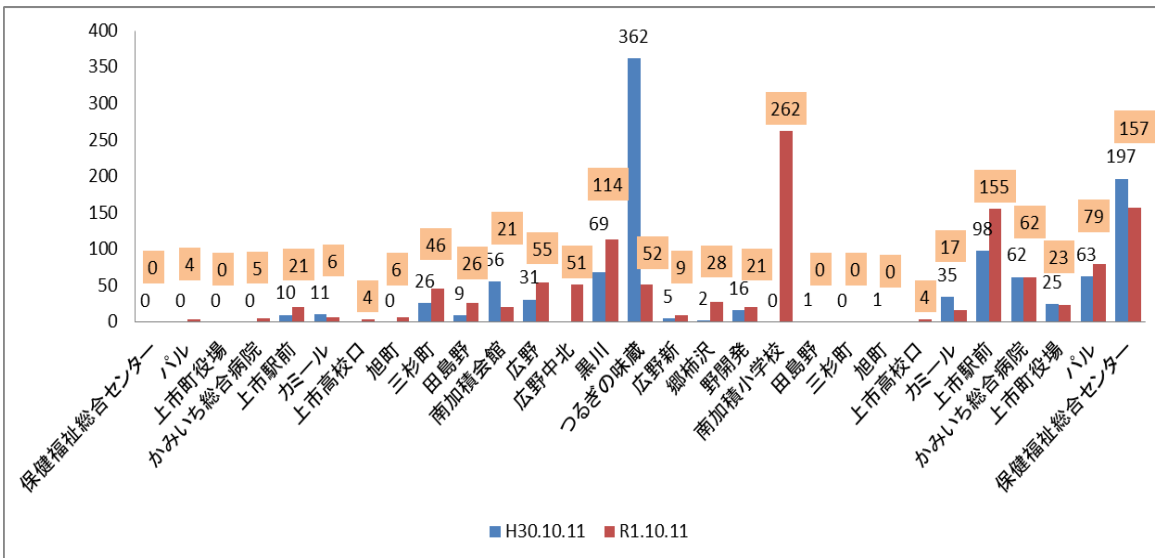
3-2 利用状況（定時定路線（路線別））と増減要因等（推察）

② 南加積線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況

停留所別乗車状況（H30日祝含む）



停留所別降車状況（H30日祝含む）



便別乗車状況（H30日祝含まず）

	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	合計
H30	7:00発	8:50発	13:10発	18:10発			1,015
	547	228	191	49			
R1	7:15発	8:05発	9:55発	13:00発	15:50発	17:35発	1,228
	422	96	231	199	200	80	

※ 南加積線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況から見える増減要因

○乗車状況の「南加積会館」の増加は小学生利用が多く、下校時刻に合わせた運行時刻の設定効果がみられる。

○乗車状況の黒川の減少はスクールバス対象児童の減少（△2）が主な要因と推察される。

○降車状況のつるぎの味蔵の減少と南加積小学校の増加は、スクールバス対象児童の降車停留所の変更に伴うものが主な要因と考えられる。

○乗車・降車状況の上市駅前の増加は、これまで白萩線（眼目寺下停留所）を利用していた利用者が南加積線の利用に移ったことが主な要因と推察できる。

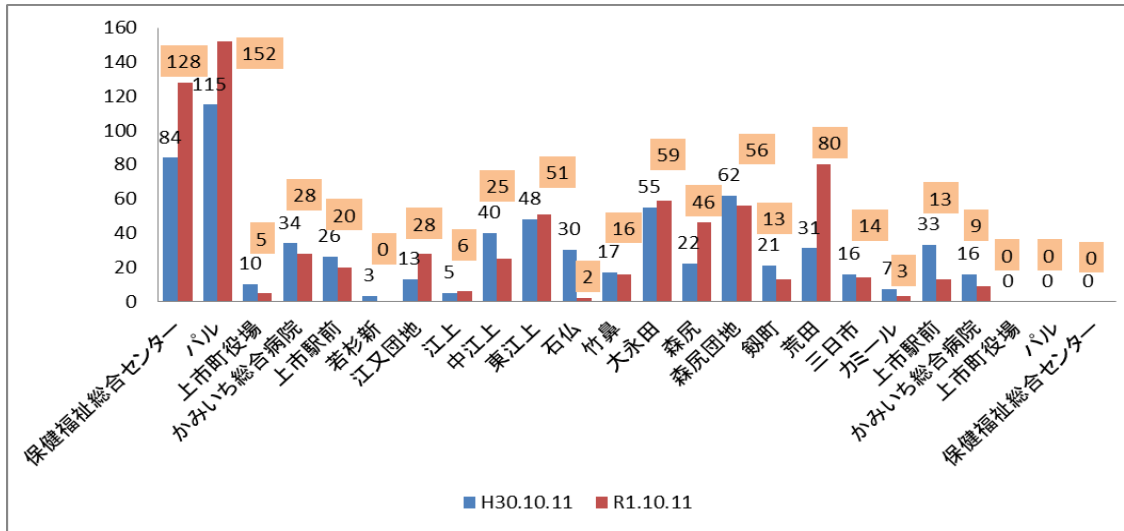
○新設した停留所では、「広野中北」では一定の利用実績がある。その一方で、上市高校口においては、高校生の利用を見込んだが、現時点において大きな利用増とはなっておらず、今後、調査検討が必要と考えられる。

○便別乗車状況において、午前の便の利用者数と午後の便の利用者数の差異について、H30は535人であったが、本年度は270人に縮まっており、利用者の移動手段の確保に一定の効果があったものと考えられる。

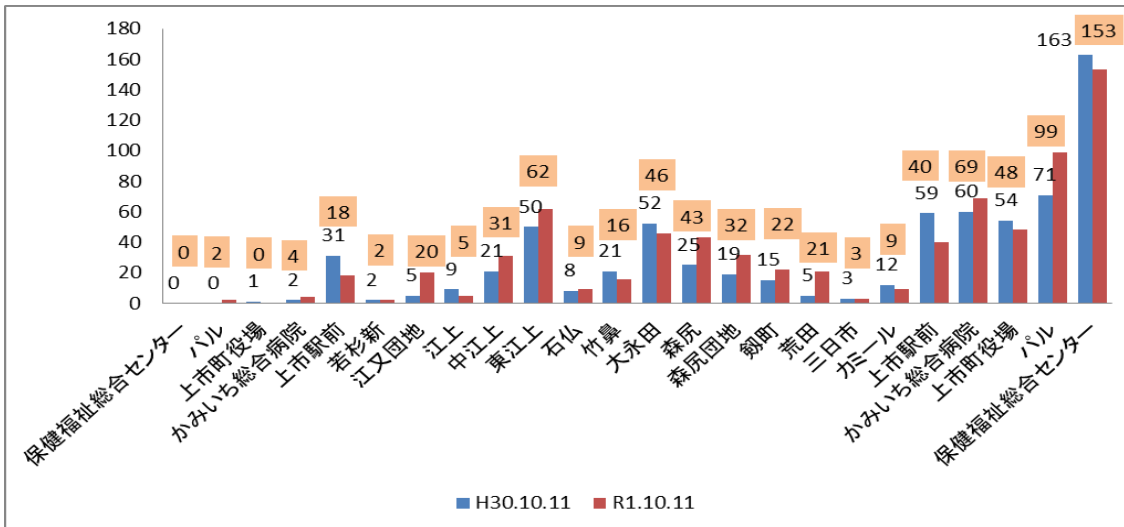
3-2 利用状況（定時定路線（路線別））と増減要因等（推察）

③ 宮川線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況

停留所別乗車状況（H30は日祝含む）



停留所別降車状況（H30は日祝含む）



便別乗車状況（H30日祝含まず）

	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	合計
H30	7:32発	10:40発	12:50発	17:30発		622
	157	194	188	83		
R1	7:00発	10:30発	12:30発	14:45発	17:30発	754
	108	240	199	100	107	

※ 宮川線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況から見える増減要因

○乗車状況の「保健福祉総合センター」「パル」の増加及び降車状況の郊外部（若杉新～荒田）の増加は午後の増便により、移動手段の確保につながったものと推察される。

○乗車状況の「荒田」で大きく増加しているが、降車状況では同様に増加していないことから、利用者が別の手段を活用している可能性がある。

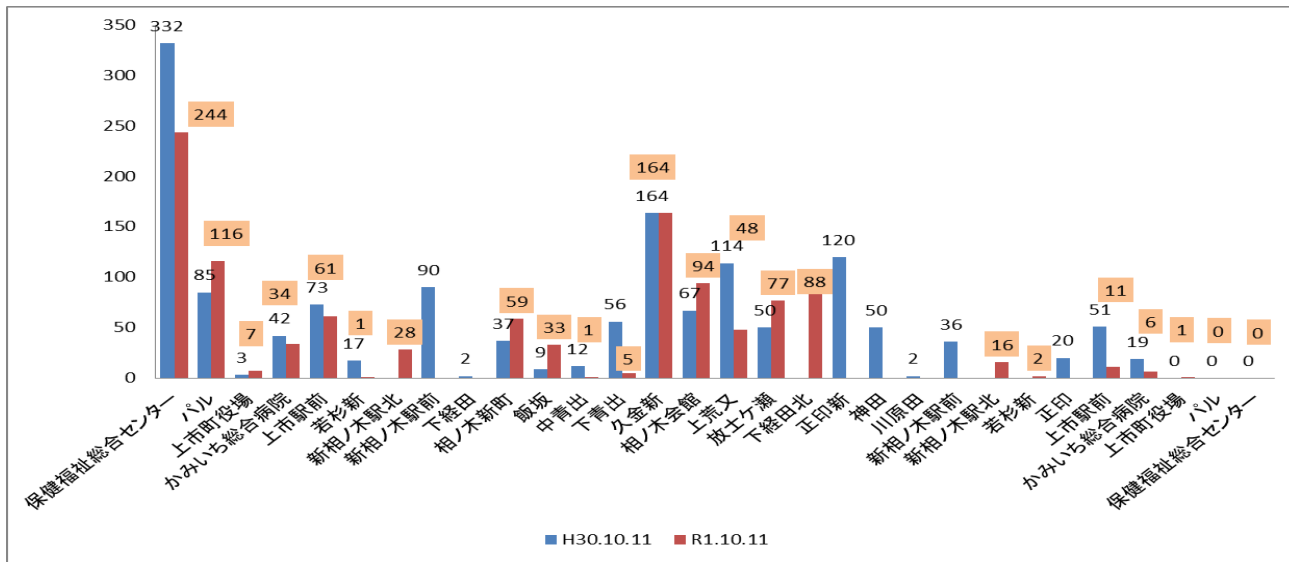
○乗車状況の「石仏」において減少がみられており、調査が必要と考えられる。

○便別乗車状況では、便ごとの平均乗車人数がH30と本年度がともに150～155人であることから、便数の増加が利用者の増加（往復の移動手段の確保、もしくは新規需要の掘り起こし）に直接的につながっている可能性があると考えられる。

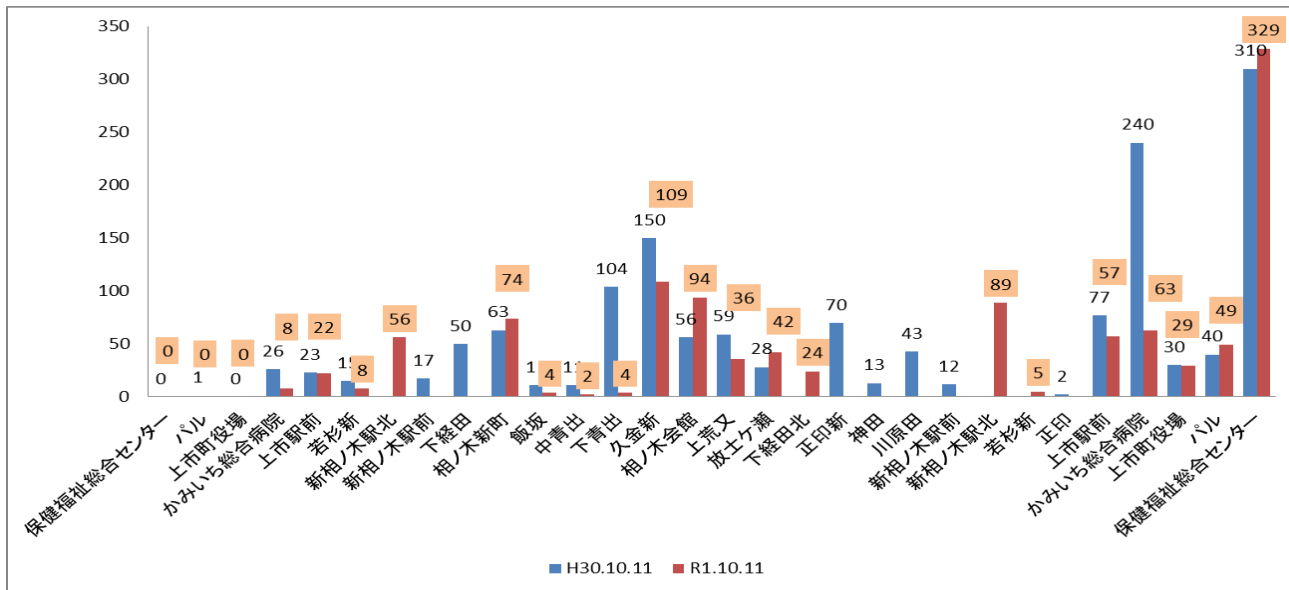
3-2 利用状況（定時定路線（路線別））と増減要因等（推察）

④ 相ノ木線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況

停留所別乗車状況（H30は日祝含む）



停留所別降車状況（H30は日祝含む）



便別乗車状況（H30日祝含まず）

	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	合計
H30	7:04発	8:55発	11:50発	16:15発	17:32発		1,381
	470	311	180	230	190		
R1	7:05発	8:55発	11:30発	14:00発	16:15発	17:32発	1,104
	303	254	164	108	198	77	

※ 相ノ木線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況から見える増減要因

○正印新、神田、川原田（乗車△172名、降車△126名）、かみいち総合病院（降車△177名）に関しては、弓庄線との重複解消に伴う減少が主な要因であり弓庄線で分析する。

○新相ノ木駅、下経田については、路線再編により新設した新相ノ木北に統合する形となっているが、利用状況が乗車において計△84名と大きく減少しており調査が必要と考えられる。

○新設した下経田北においては、乗車において利用が大きく増加しているが、降車は大きな増加ではないため、調査検討が必要と考えられる。

○上荒又の乗車の減少はスクールバス利用児童の減少が考えられる。

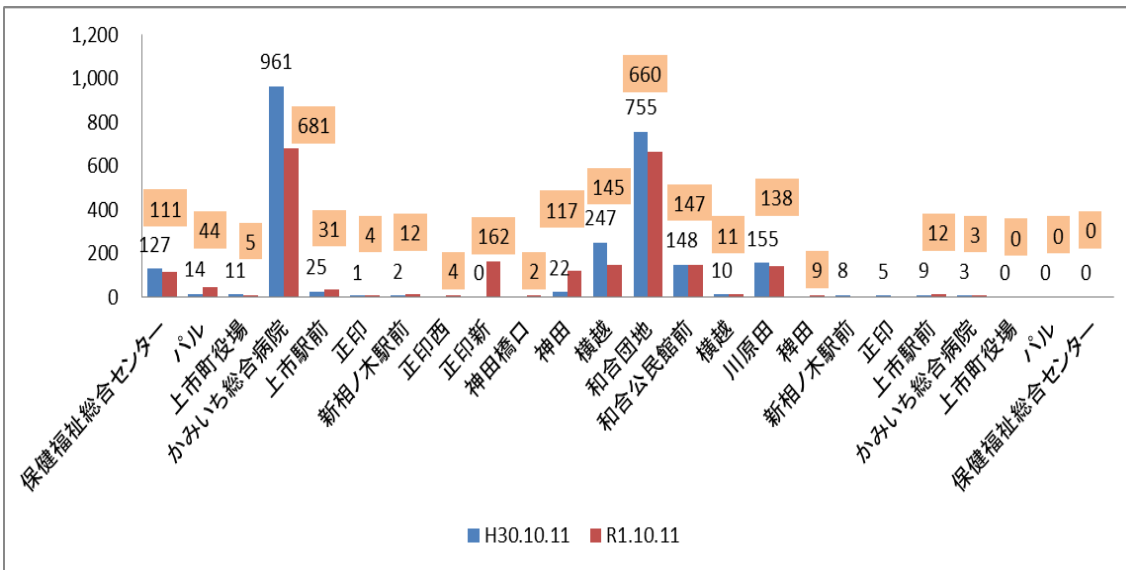
○下青出、上市駅前の乗降者数の減少は、下青出付近の工場閉鎖に伴うことが考えられる。

○パルの乗降状況は他の路線と比べて、少ない状況であり、地区の事情として相ノ木地区付近のスーパーへの需要も推察されるため、調査が必要と考えられる。

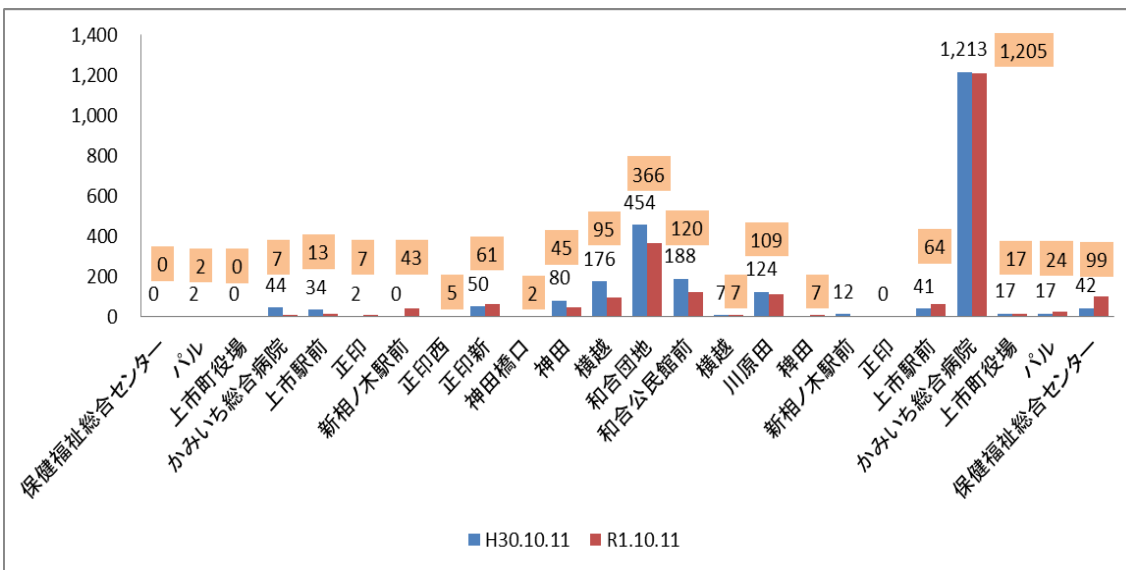
3-2 利用状況（定時定路線（路線別））と増減要因等（推察）

⑤ 弓庄線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況

停留所別乗車状況（H30は日祝含む）



停留所別降車状況（H30は日祝含む）



便別乗車状況（H30日祝含まず）

	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	合計
H30	7:16発	9:10発	15:10発	16:15発		2,459
	1205	134	318	802		
R1	7:22発	9:00発	13:15発	15:10発	16:05発	2,298
	1217	159	81	295	546	

※ 弓庄線（10月・11月合算）の停留所別乗降状況から見える増減要因

○相ノ木線との重複解消により、弓庄地区の児童は全て弓庄線を利用することになったが、スクールバス対象児童数が少なくなった（H30より△3）。児童は毎日バスを利用することから、延べ利用者とした場合には3人×2（往復）×20日（登校日）×2＝240名の減少が発生するため、相ノ木線の重複解消しても利用者数が減少となっていると推察される。

○一般市民の利用が高い第2便（9：00発）及び第3便（13：15発）の便の利用者数は若干の増加が図られている。

○新設した正印西、神田橋口、稗田の各停留所では利用が少ない状況であり、注視する必要がある。

○新相ノ木駅での降車が増加しており、町中心部から新相ノ木駅付近への移動が新たに発生している。

3-3 利用状況と収支状況（予約のりあいバス）全体

① 予約のりあいバス全体の利用状況及び収支状況

10月1日より実証運行を開始している「予約のりあいバス」の利用状況及び収支状況に関しては、下表のとおりであり、今後、地元との意見交換会を開催し、利用が進まない理由などを調査し、可能な範囲で運行改善を図る。

○利用状況	運行概要	最大運行可能日/便			運行日/便（実績）			延べ利用者数				（参考）延べ利用者（前年同月）							
		10月	11月	合計	10月	11月	合計	10月	無料	11月	無料	合計	10月	無料	差引	11月	無料	差引	合計
		白萩線	月～土運行 （日・祝運休）	25日/ 100便	24日/ 96便	49日/ 196便	16日/ 35便	17日/ 35便	33日/ 70便	46人	2人	51人	5人	97人	258人	1人	-212人	250人	17人
陽南線	月・水・金運行 日4便 運行可	12日/ 48便	12日/ 48便	24日/ 96便	8日/ 8便	6日/ 13便	14日/ 31便	18人	6人	18人	12人	36人							

※午後の便の予約が少ない。

※白萩線の定期利用者は、南加積線での※月～土の利用者数で計上利用を継続している。

○収入（単位：千円）

	10月	11月	計
白萩線	12	5	17
陽南線	1	1	2

○支出（単位：千円）

	10月	11月	計
白萩線	225	206	431
陽南線	106	112	218

○収支

	10月	11月	計	収支率
白萩線	-213	-201	-414	3.94%
陽南線	-105	-111	-216	0.92%

※回数券等の車内販売を含めて現金収受があったものを計上（回数券利用は含まない）

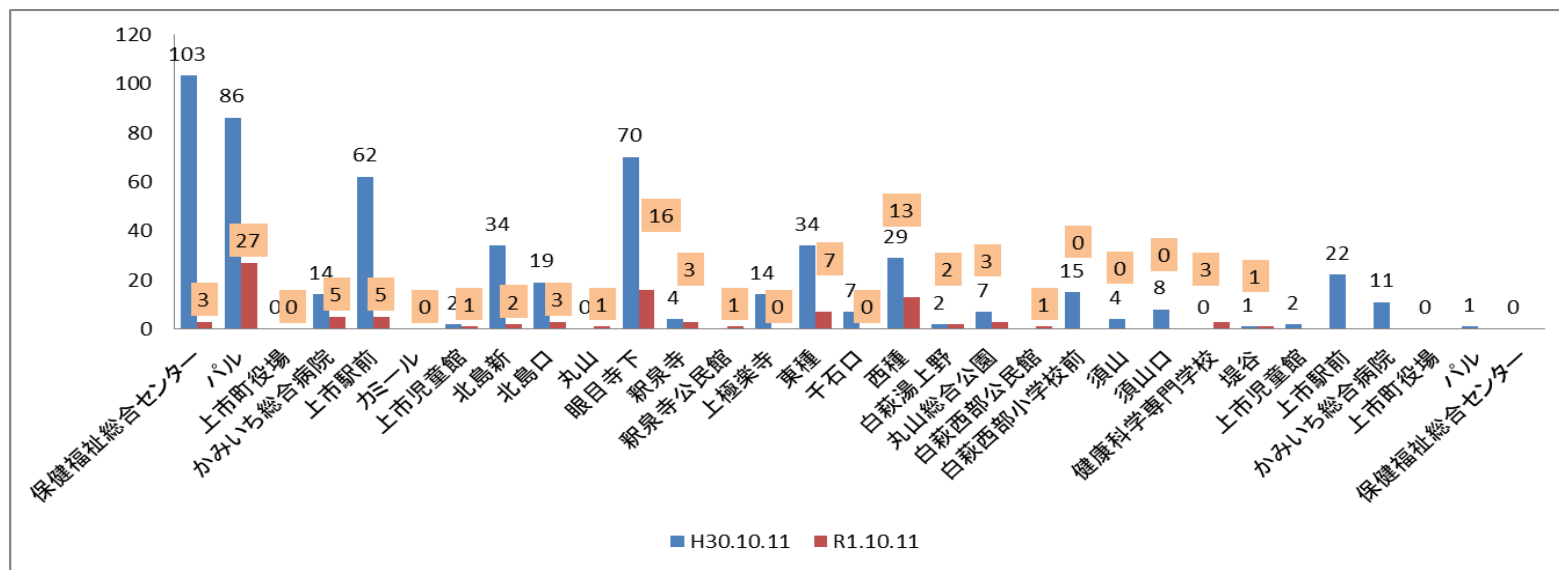
※H30年度の白萩線収支率は3.1%

※参考 H30年度の路線別収支（全体費用を運行キロ程で割り返した場合で試算）では白萩線は年間12,415（千円）の赤字を出しており、平均すると月1,000（千円）の赤字となっていた。（網形成計画資料より）（総費用となるので単純比較はできない）

3-3 利用状況と収支状況（予約のりあいバス）全体

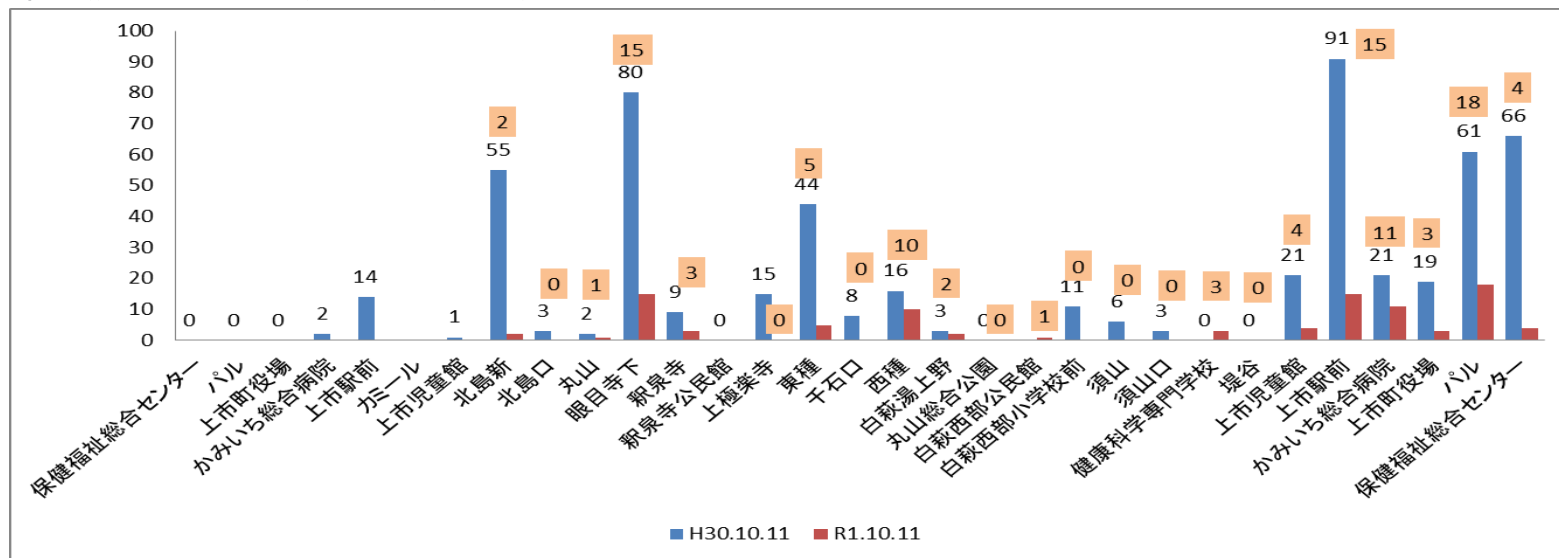
① 白萩線（10・11月合算）の停留所別状況

停留所別乗車状況（H30は日祝含む）



※ 白萩線における減少要因については、今後の地元との意見交換等開催後に分析を行うものとし、利用者の声について後述する。

停留所別降車状況（H30は日祝含む）



4-1 利用者ニーズに対応した取り組み

町営バス再編実証運行に伴い、利用者ニーズに対応し、車内販売をはじめとした回数券販売場所の増設、定期券、一日券といった新たなバスチケットも導入し、利便性向上を図っており、その状況は下表のとおり。

券種	売り上げ実績	(備考) 販売場所等
定期券	4枚	上市駅 1枚 (1年間 障害)
		役場 (企画課) 2枚 (1か月×2)
		(福祉課) 1枚 (1か月×1)
一日券	0枚	
回数券 (車内販売)	62枚	定時路線バス 58枚 (一般49、障8、小1)
		予約のりあいバス 4枚 (一般4枚)

※ 11/27時点

上市町営バス 1日券

一般

有効年月日

1日券



年 月 日限り

上市町長 

※本券を使用して乗車することができるのは、上市町営バスに限ります。

上市町営バス定期券


一般

か月

年 月 日から

年 月 日まで

円 お名前 様

上市町長 

※本券を使用して乗車することができるのは、上市町営バスに限ります。

6 再編実証運行に寄せられた利用者の声 等（抜粋）

No.	月日	利用者等からのご意見（抜粋）
1	全体	電車と町中心部への乗り継ぎが悪くなった便がある。
2	【電車接続】	大岩発第3便と上市駅発電車の接続待合が2分間しかなく、交通状況によっては間に合わない可能性がある。
3	全体 【定期券】	【定期券】 （定期券購入者）定期券だと、会社の交通費の対象になるのでありがたい。
4	柿沢・大岩線	バス利用者で車内で両替ができないことを知らずに利用してしまう場合がある。 地鉄電車との接続をよくするならば、そのようなことも検討していく必要があるのではないかと。
5	南加積線	第1便・第2便がカミール停留所降りれない。
6		雨や雪の日に乗る確率が高いので、定期券よりも回数券のほうが使いやすい。
7		第2便（8:05発）は電車通学の高校生も使えるが、もう15分あとの電車との接続のほうが、バス利用しやすい高校生が多い可能性がある。
8		（上市高校にて）第5便及び第6便は10～15分遅い方が、生徒が乗りやすい時間になると思う。
9		（利用者より）日祝のバスが運休になり乗りにくくなった。土曜日に乗車しようとしたが、祝日だったため運休だった。
10	相ノ木線	路線変更によりマックスバリュ・わかき医院にこれまで利用していた方が、行きづらくなった。（日中便）、その方は、新相ノ木駅北から歩いている。そういった方も考慮できれば。
11		14時台の便ができて助かる。先日も14時台のバスに乗って上市駅（郵便局）に行ってパルまで歩いて買い物して16時台で帰ってきた。
12		現行の「新相ノ木駅北」から「相ノ木新町」のルート上には、バス停も無く、自由乗降する客もいない。そのため、「新相ノ木駅北」から「下経田北」を経由して「相ノ木新町」へ向かうルートにした方が、「下経田北」からの乗客が早く下車することができ、お客が喜ぶのではないかと。
13	予約のりあい	【白萩線】これから予約しないと乗れなくなるので不便。駅に行っているのが最後だと不都合。
14		予約した後に停留所の変更やキャンセルはいつまでにすればよいのか。
15		パル停留所に経路図がないので、どのバスに乗ればよいかわからない。経路図などを表示できないか？
16		柿沢・大岩線の朝の便が児童館を経由しなくなり残念。夏場はあまり利用しないが、冬場は湯上野周辺から児童館周辺に向かうのに利用していた。

7 自由乗降の実施状況について

実証運行に合わせて、郊外部において自由乗降を実施しているが、その状況をバス運転手に聞き取りしたところ、以下の内容であった

○定時定路線及び予約のりあいバス路線の全路線で自由乗降されており、「乗り」より「降り」が多い。

○利用者からは「家の付近で降りれる」など好意的な意見が多い。

○運転する側にとっても、基準（中心部は禁止など）を示されているので説明がしやすく、理解も得やすい。