

町営バス路線等再編検討調査事業について

1. 町営バスの経過と運行概要

町営バスの経過

(1) 町営バスの経過

H10. 8 町営バス試行

H11. 3 町内全路線の民営バス休止

H11. 4 町営バス本格運行（四系統を二系統ずつ隔日（三回／日）

H15. 4 六系統に改編

※以降、地区住民の要望や住民アンケート、関係機関との調整によるダイヤ改正や路線再編・停留所増設等を経て現在に至る。

※町営バス根拠法 道路運送法第 79 条 自家用自動車有償運送事業

道路運送法第 4 条 一般旅客自動車運送事業（相ノ木・弓庄線）

(2) 運行概要（運行車両）

平成 29 年度は常時 6 台により運行

乗車人数等	台数	所有者	写真
32 人乗り（日野・ポンチョ）	1	上市町	
29 人乗り（いすゞ・ジャーニー）	1	上市町	
14 人乗り（トヨタ・ハイエース）	1	上市町	
9 人乗り（トヨタ・ハイエース）	1	上市町	
63 人乗り（地鉄借上げ）	1	富山地鉄	
55 人乗り（地鉄借上げ）	1	富山地鉄	

(3) 運行概要（運行形態）

上記の 6 台を富山地方鉄道の運転手 4 人体制で、町内 6 路線に分け、1 日あたり 4～6 便で定時定路線により運行されている。また、運行路線は基本的には、町中心部（上市駅又は保健福祉総合センター）を起終点とした循環型路線となっている。（別紙町営バス概要図 参照）

（運行路線名）

- ① 柿沢大岩線（大岩行き・センター行き）・・・10.4km（堤谷経由）（片道）
- ② 白萩線・・・・・・・・26.9km（釈泉寺経由）
- ③ 南加積線・・・・・・・・16.5km
- ④ 宮川線・・・・・・・・16.7km
- ⑤ 相ノ木線・・・・・・・・20.1km
- ⑥ 弓庄線・・・・・・・・14.3km

運行方式については、町営バス本格運行以降、小中学校への通学児童・生徒と一般客を混乗する方式で現在まで運行されている。

(4) 町営バス運行委託先

町営バス本格運行以降、運行は一貫して富山地方鉄道(株)に委託を行っている。

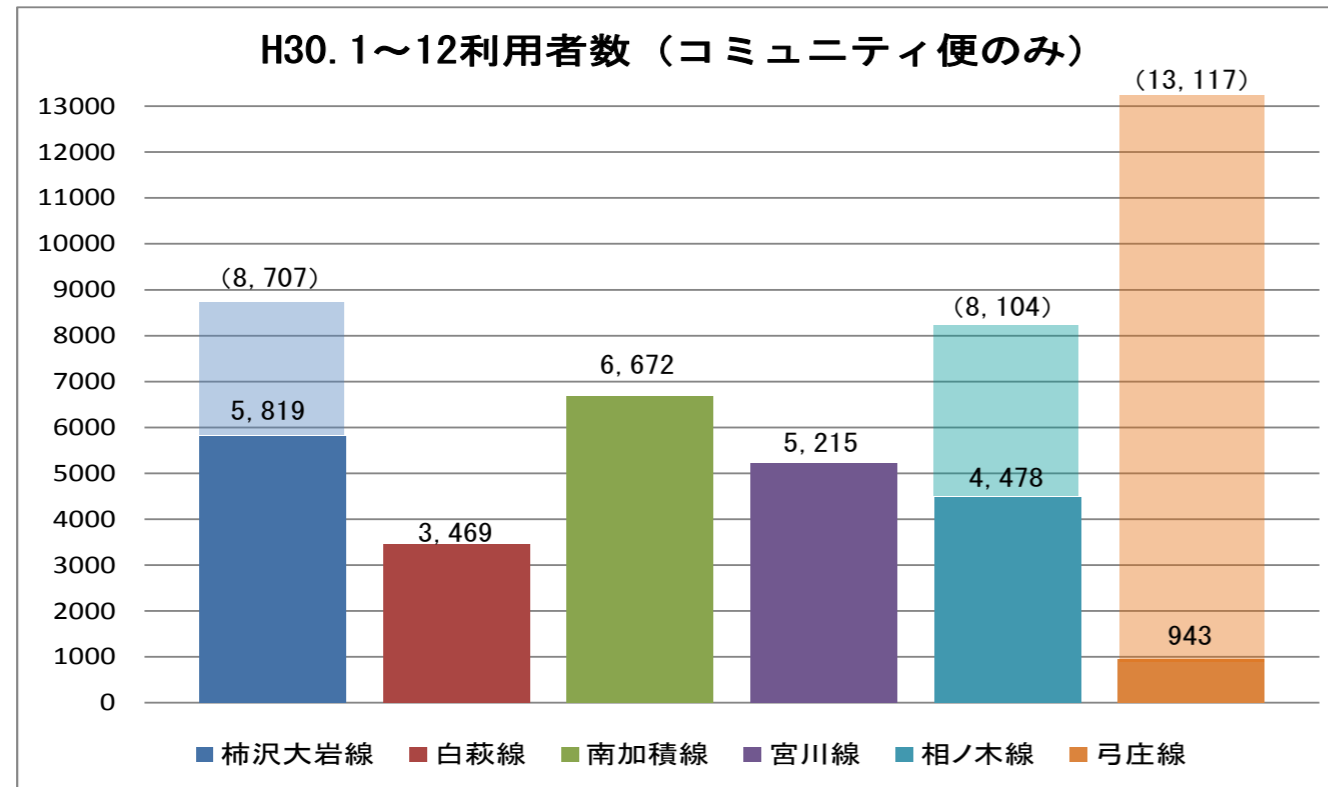
2. 町営バスの利用状況と町営バスに対する意見

町営バス利用状況（全体）

町営バスにおける利用状況を以下のグラフ及び表により分析を行った。

① 平成 30 年 1 月～12 月 路線別利用者数状況

平成 30 年の利用者数は、全体で 45,284 人、うちコミュニティ便に関しては 26,596 人（70 人余/日あたり 6 路線）であった。路線ごとの利用者数は以下のとおり。



() 数値はスクール便も含めた路線全体利用者数。

② 平成 30 年 1 月～12 月 曜日別利用者数状況

曜日別利用状況では、平日に利用が多く、土日祝日（特に日曜日）に利用者が少なくなる傾向があるが、柿沢・大岩線においては利用者数が多く、全路線の 3 割程度を占めている。

路線名	平日 運行 便数	土日祝 運行便数	曜日	祝日	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	小計
			日数	12日	52日	43日	51日	51日	51日	50日	52日	
柿沢・大岩線（往復）	12	10	利用者数	134人	681人	1,146人	1,496人	1,338人	1,455人	1,624人	833人	8,707人
			曜日別乗車割合	1.5%	7.8%	13.2%	17.2%	15.4%	16.7%	18.7%	9.6%	100.0%
白萩線	5	3	利用者数	87人	283人	314人	606人	554人	589人	618人	418人	3,469人
			曜日別乗車割合	2.5%	8.2%	9.1%	17.5%	16.0%	17.0%	17.8%	12.0%	100.0%
南加積線	4	3	利用者数	69人	303人	863人	1,365人	1,173人	1,187人	1,210人	502人	6,672人
			曜日別乗車割合	1.0%	4.5%	12.9%	20.5%	17.6%	17.8%	18.1%	7.5%	100.0%
宮川線	4	3	利用者数	75人	295人	637人	877人	929人	952人	870人	580人	5,215人
			曜日別乗車割合	1.4%	5.7%	12.2%	16.8%	17.8%	18.3%	16.7%	11.1%	100.0%
相ノ木線	5	4	利用者数	89人	253人	1,155人	1,589人	1,506人	1,650人	1,440人	422人	8,104人
			曜日別乗車割合	1%	3%	14%	20%	19%	20%	18%	5%	100%
弓庄線	4	2	利用者数	38人	168人	2,090人	2,805人	2,632人	2,709人	2,361人	314人	13,117人
			曜日別乗車割合	0.3%	1.3%	15.9%	21.4%	20.1%	20.7%	18.0%	2.4%	100.0%
全体	利用者数		492人	1,983人	6,205人	8,738人	8,132人	8,542人	8,123人	3,069人	45,284人	
	曜日別乗車割合		1.1%	4.4%	13.7%	19.3%	18.0%	18.9%	17.9%	6.8%	100.0%	

※祝日は土日以外の祝日のみ計上
 ※町営バス運休日（12/31, 1/1, 1/2）は除く。

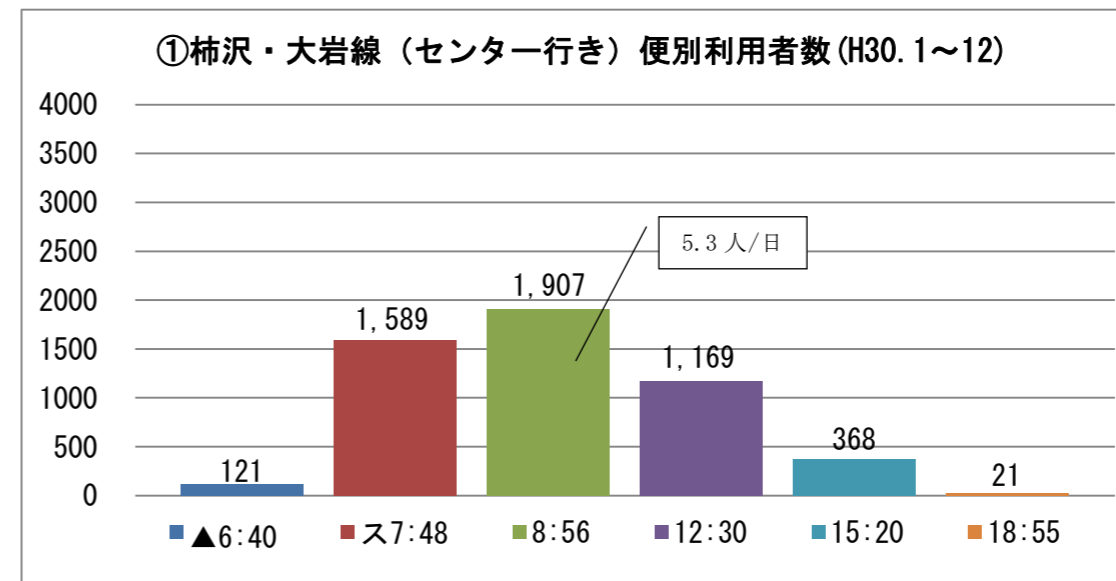
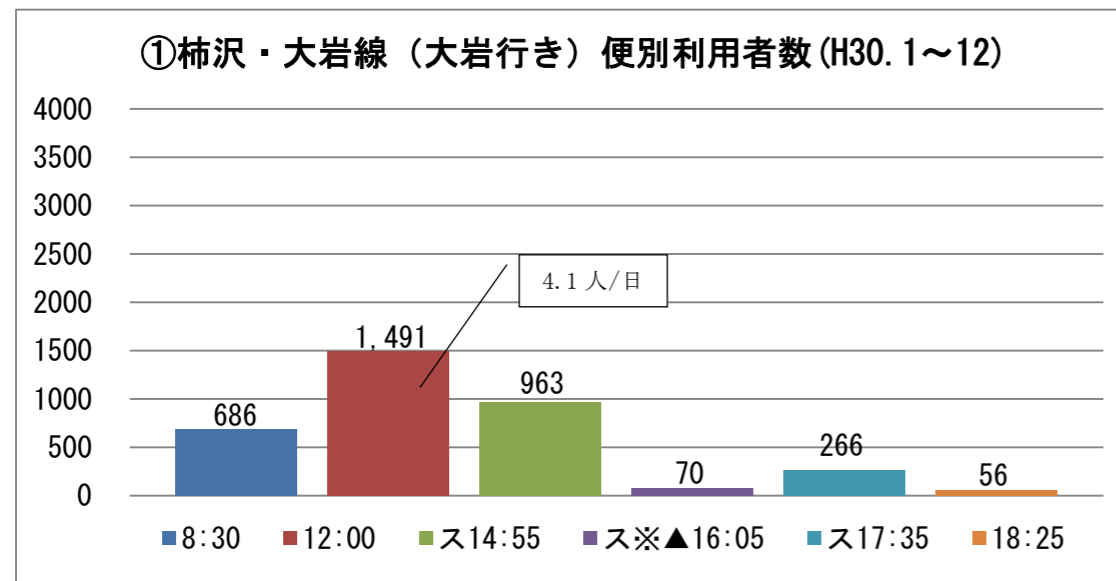
各路線における利用状況 ※以下のグラフはいずれもH30.1~12月の数値を活用したもの

(柿沢・大岩線)

・大岩行きでは午後の便の利用者が多く、センター行きでは午前の便の利用者が多くなっているが、両方とも早朝と夕方の便の利用は少なく、特に18時以降便及の利用は極めて少ない。

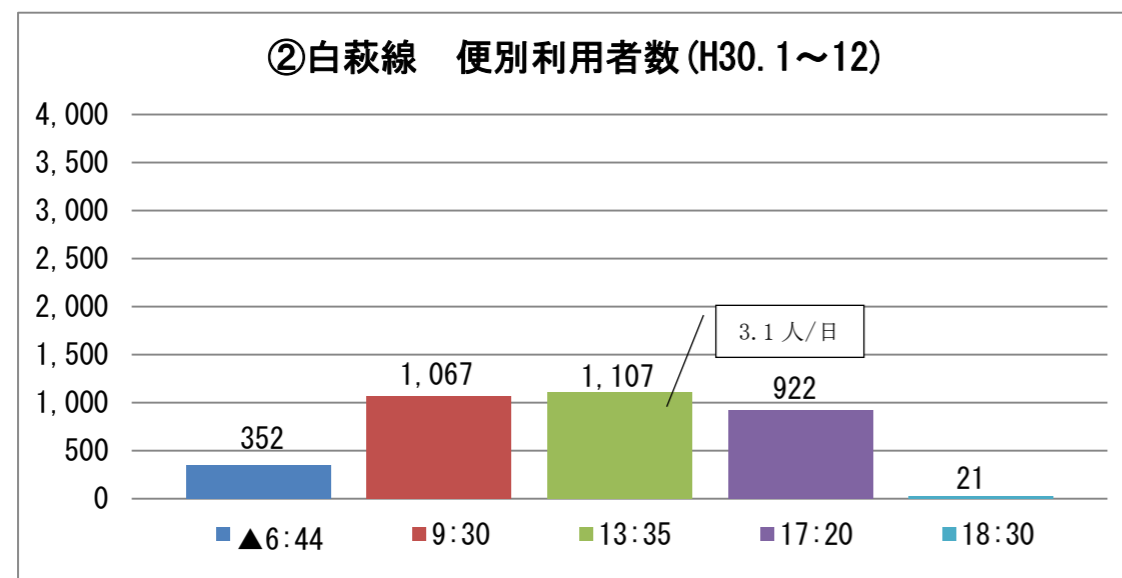
なお、大岩行き第4便（スクール）については、柿沢四区発であり陽南小学校通学児童用となっている。

ス スクールバス
▲ 土・日・祝日運休
◎ 4/1~11/30の間は 土・日・祝日運休
※ 学休日運休



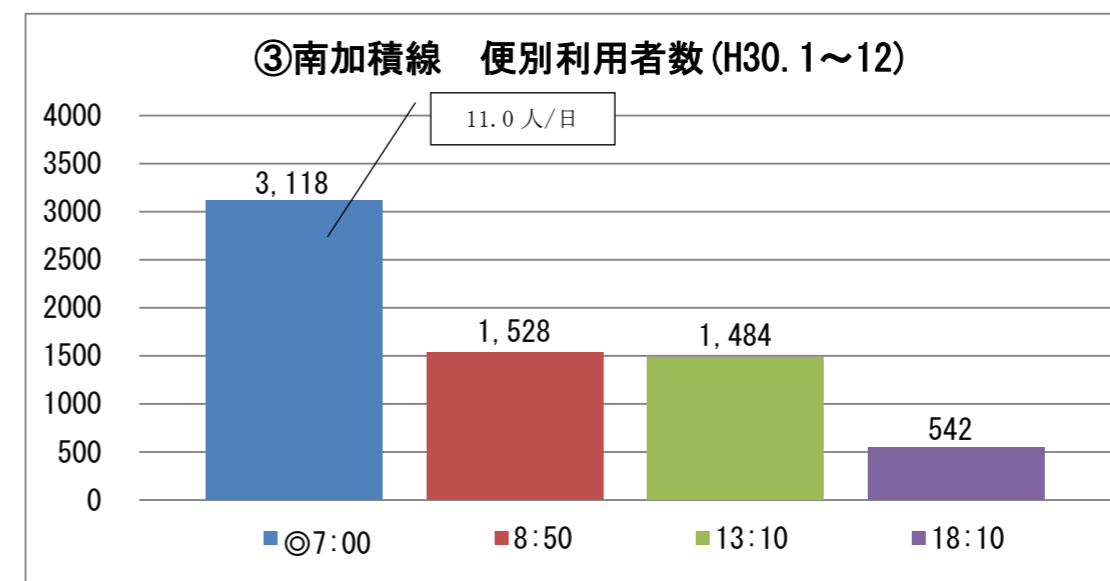
(白萩線)

- ・日中～夕方には一定の利用があるが、全体を通して利用者が少ない。
- ・早朝及び18時以降便が少なく、特に18時以降便は利用がわずかである。



(南加積線)

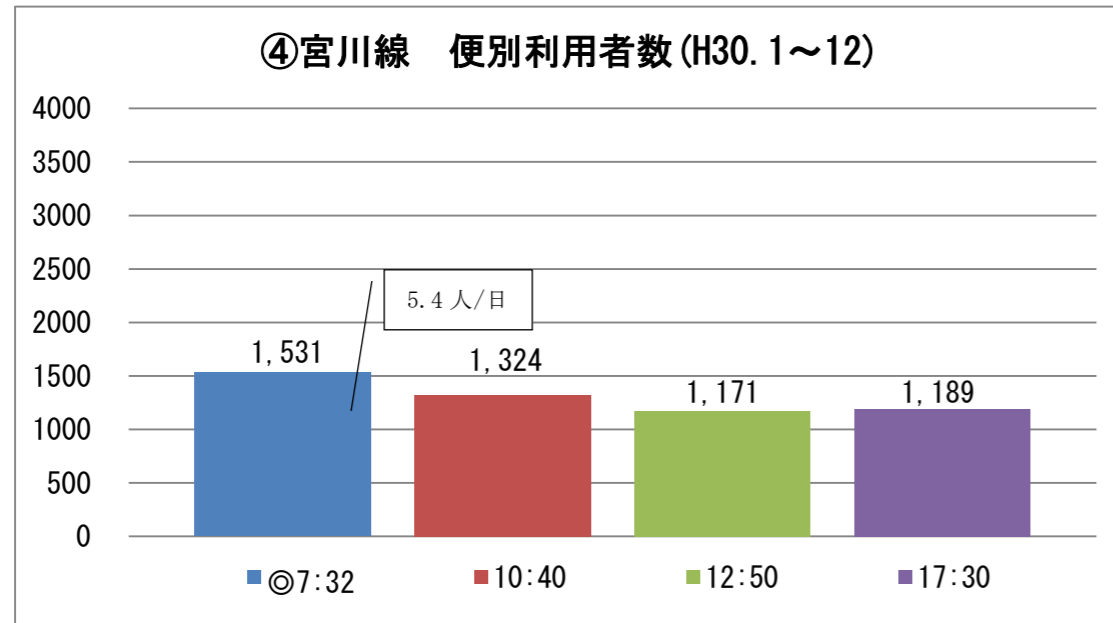
- ・午前中の便の乗客が多いが、午後の便は少なく、帰宅において別の手段が使われている可能性がある。
- ・利用状況においては、第一便は黒川地区在住の児童の利用が多い。



※「◎」の運行日数は283日（4/1~11/30の間土日祝日運休）

(宮川線)

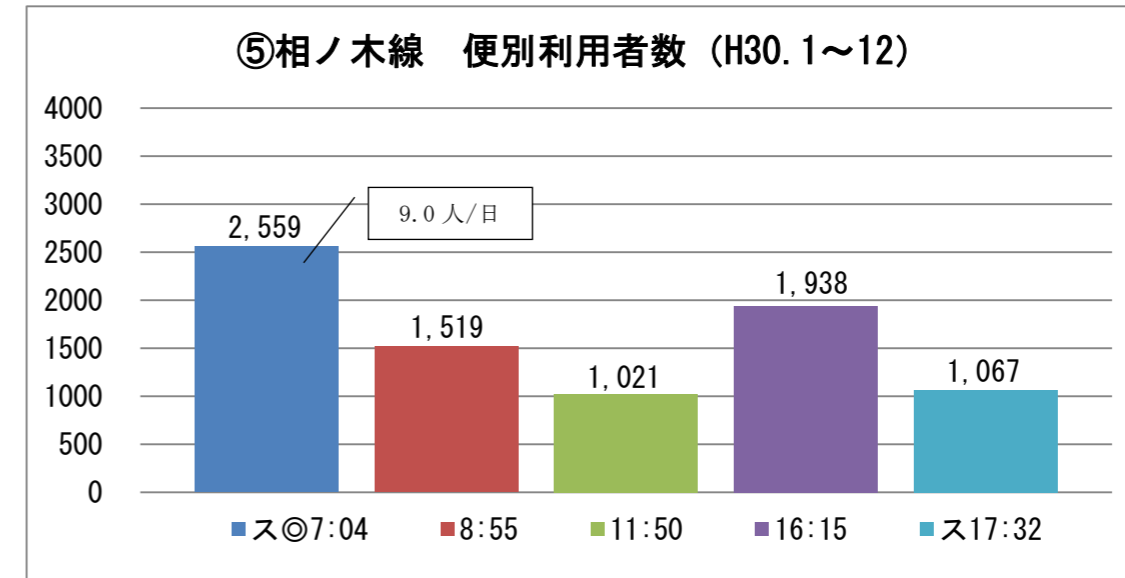
- ・いずれの時間帯においても一定の利用がみられ、偏りなく利用されている。



※「◎」の運行日数は 283 日 (4/1~11/30 の間土日祝日運休)

(相ノ木線)

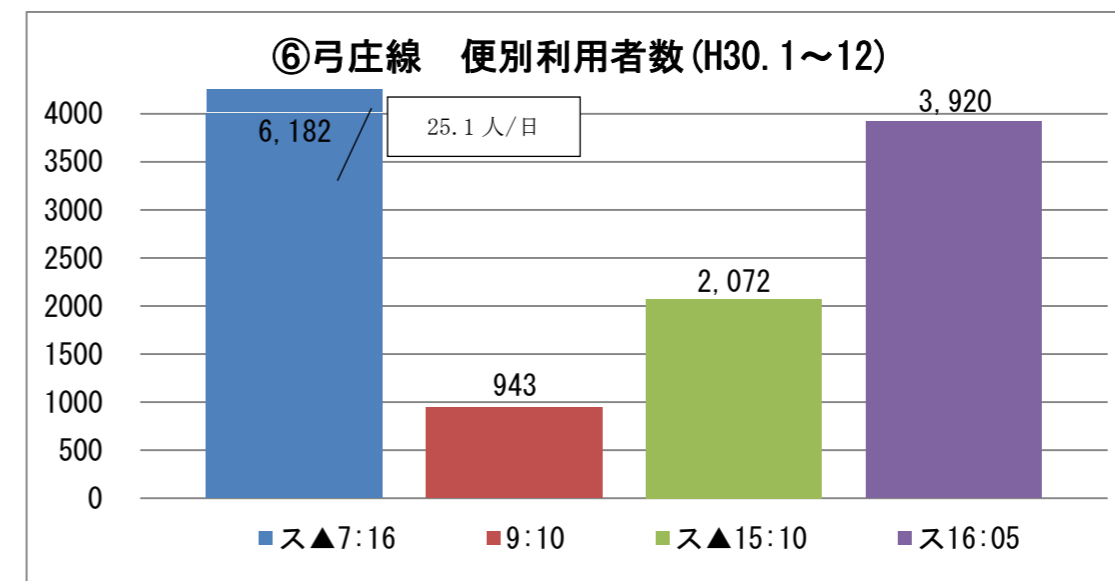
- ・朝夕(登下校時間帯)の便のスクールバス利用者が多い。
- ・日中においては、宮川線、南加積線と同程度の利用があるが、11 時台及び 17 時台の利用が若干少ない。



※「◎」の運行日数は 283 日 (4/1~11/30 の間土日祝日運休)

(弓庄線)

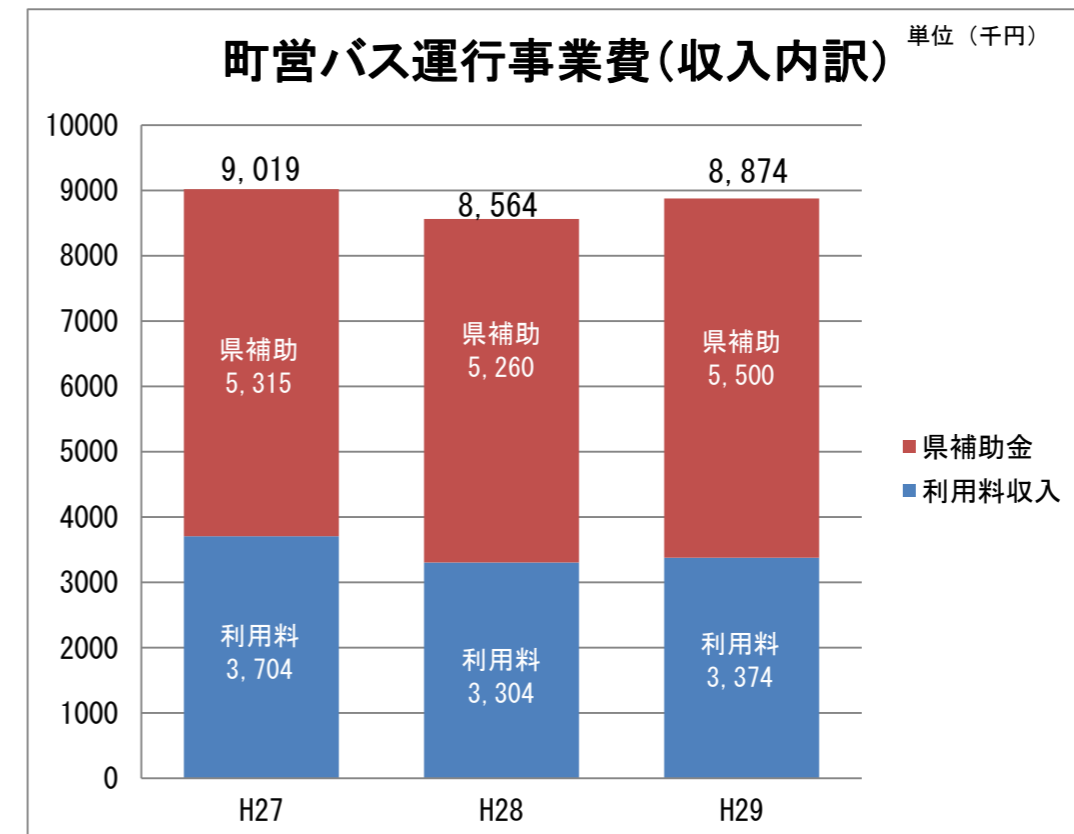
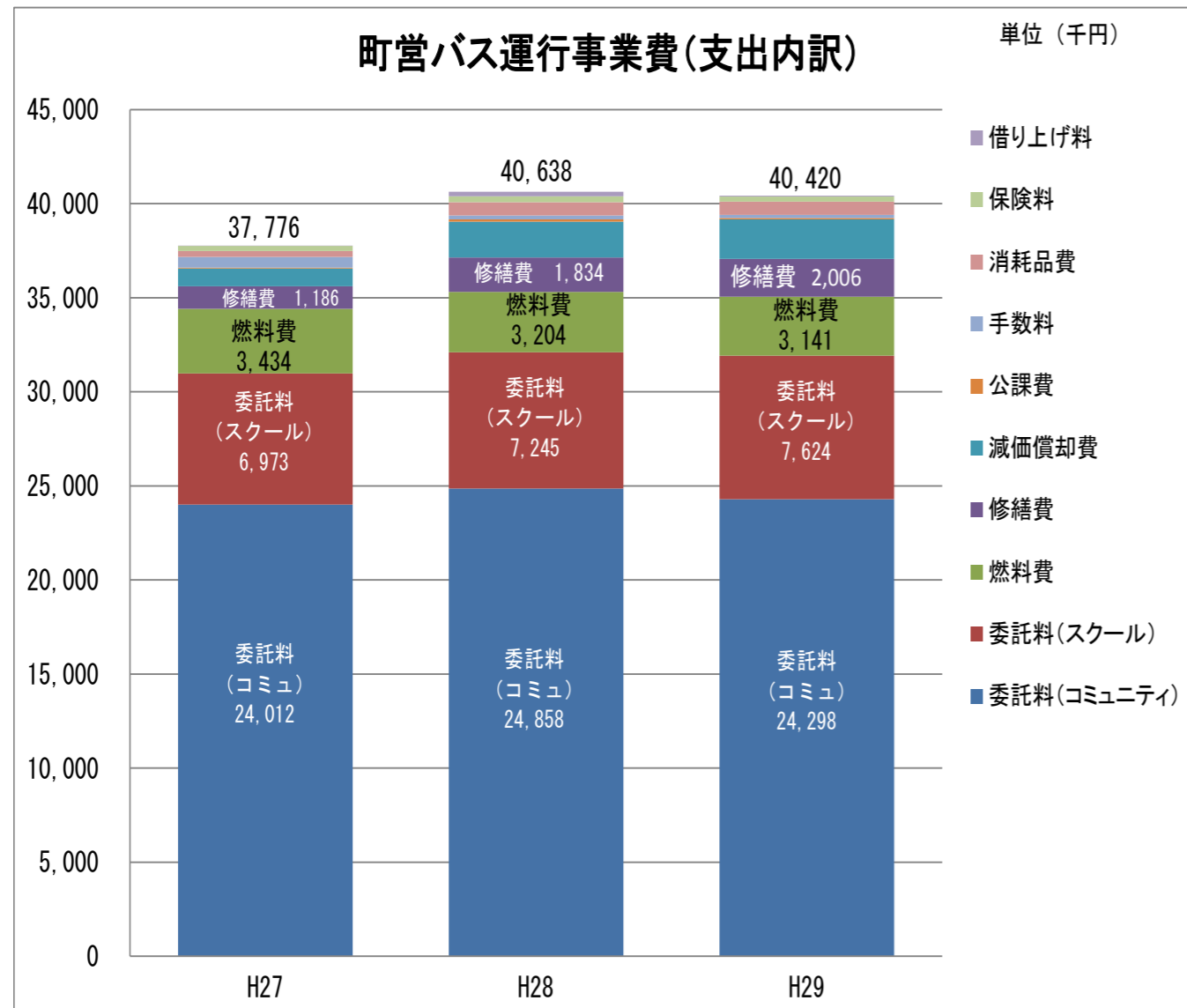
- ・スクールバス便が 4 便中 3 便と大部分を占める。
- ・スクールバス利用便 (第 1 便、第 3 便、第 4 便) については、平均乗車最大は 25.1 人/日となるが、利用の多い日には 40 人以上の乗車があり、大型バスによる対応が必要な状況となっている。



※「◎」の運行日数は 246 日 (土日祝日運休)

町営バスの運行事業費及び収支状況

・委託料（コミュニティバスとスクールバスの合算）が運行費の約 8 割を占めている。また、年間 4, 0 0 0 万円程度の支出に対して事業費収入は県補助金を活用しても 25%未満となっている。



町営バスに対する意見（H27～H29 年度に実施したアンケート調査より抜粋）

町営バスに対する自由意見の総数：91 件のうち意見が多かった分類を抜粋し、主な意見を抽出

○公共交通の充実に対する意見：13 件

- ・自動車を持たない（運転できない）人でも暮らしやすい町づくりを進めるべきだ。
- ・郊外に買い物に出なくても町内で買い物できるように企業の誘致や町営バス等を有効利用してほしい。
- ・免許返納しても、公共交通（バスなど）を利用して、いろんな所へ行きたい。

○運行時間、運行形態の見直し：12 件

- ・中学生の息子が登下校の際に利用し助かっているが、冬場等、学校への着時間がギリギリもしくは遅刻の状態にある。
- ・バスについて、ずっと遠回りして回っている。その地区全体を一周しているので時間がかかる。（70 代）

○本数（回数）増便：11 件

- ・コミュニティバスの本数を増やしてほしい（南加積線）。市街地から遠いので、買いものや駅までの交通手段として、多世代で利用したいと思いますが本数が少なく利用できない。

○料金見直し：8 件

- ・バスを 100 円にして、もっと乗り易く考えてほしい。

(その他意見)

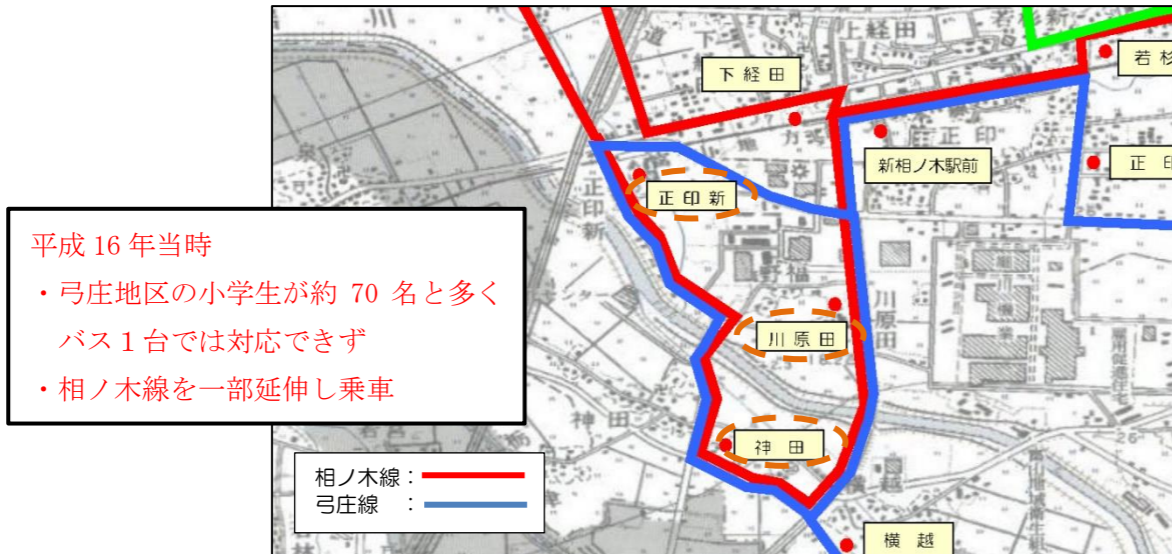
・バス停や路線の周知	7 件
・バスの小型化	7 件
・バス停以外での自由乗降	5 件
・バス停の増設（改修）	4 件
・路線拡大（延伸）	4 件
・スクールバスの見直し	3 件

**スクールバスの現状と検証
定期券の交付状況について**

- ・児童（小学生）へは、柿沢・大岩線、南加積線、弓庄線、相ノ木線において定期券が交付されている。
- ・生徒（中学生）へは、全路線において定期券が交付されている状況。

スクールバスのルートについて

- ◆相ノ木線と弓庄線の重複路線について
- ・重複路線の経緯



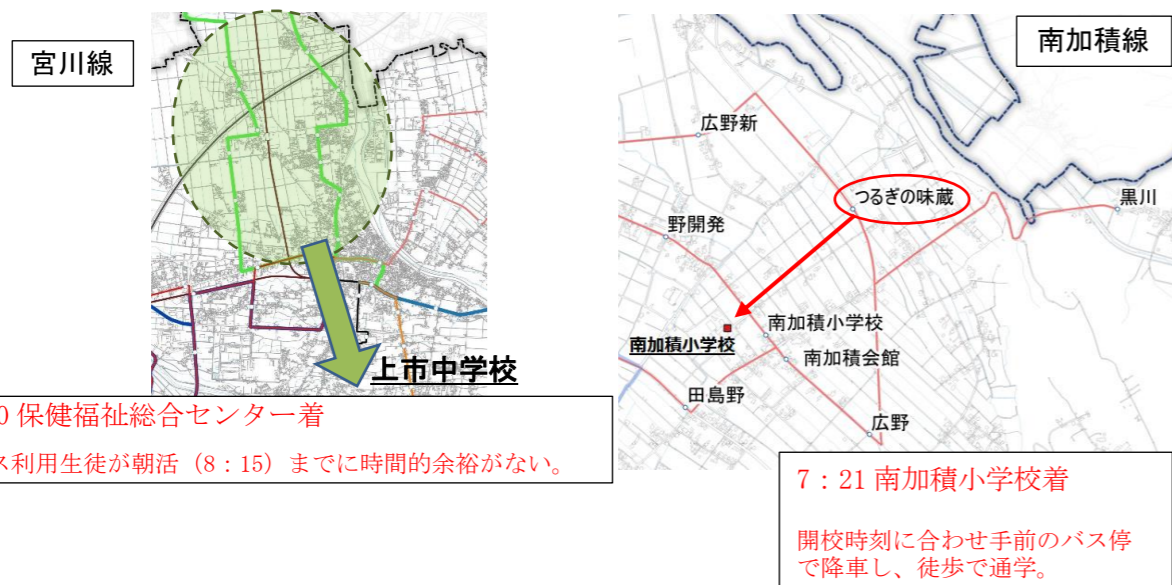
・現在の利用状況
⇒正印新・神田・川原田+弓庄地区におけるスクールバスの最大乗車数は41名

（大型バス1台で運行可能な人数）での見込み。

	重複区間			弓庄地区		合計
	正印新	神田	川原田	横越	和合	
児童・生徒数	4	2	4	5	26	41名

登下校実態と運行ダイヤとの不整合

- ・現路線には登下校時刻にマッチングしきれていない便が存在する。



8:10 保健福祉総合センター着
→バス利用生徒が朝活（8:15）までに時間的余裕がない。

7:21 南加積小学校着
開校時刻に合わせ手前のバス停で降車し、徒歩で通学。

町営バスの現状と問題点

これまでの状況分析の結果、現状と問題点については以下のとおり。

【現状】

- ・スクールバスとの混乗型での利用。
- ・バス全体の利用者数は46,000人弱であり、そのうちコミュニティバス便の年間利用者は26,000人程度。（日あたり70人弱/6路線）
- ・利用者の行動は、（午前中）自宅等⇒町中心部、（午後）中心部⇒自宅等が主となっている。
- ・早朝・夕方（18時以降）の利用率は低い。
- ・平日と土日の利用を見ると、土日（特に日曜日）に利用者が減る傾向にある。

【問題点】

（全体）

- ・公共交通空白地がある。（町南部エリア、南加積地区ほか）（添付資料7）

（コミュニティバス）

- ・路線延長が長く利便性が低い。
- ・利用者が少ないエリアや便がある。
- ・路線によっては、次便との間隔が長く、住民の行動とミスマッチの可能性はある。
- ・郊外部の重複路線では利用率が低い。

（スクールバス）

- ・運行ルート及び運行車両の規模がミスマッチしている可能性。
- ・登下校実態とダイヤとの不整合が存在。

町営バスの再編方針

1 コンセプト

- ・ 学生（小中学生）の足の確保（スクールバスの維持）
- ・ 移動困難者の生活の足の確保（コミュニティバスの再編）

2 方針

① デマンド運行方式の導入

- ・ 利用者の少ない既存路線は予約式乗り合い運行を導入（タクシー会社（想定）によるデマンド運行）

② 既存路線については、以下を実施

- ・ 郊外部の路線沿線上での自由乗降の実施（安全性確保が前提）
- ・ 重複路線の解消
- ・ 便数の増加
- ・ 電車との接続性を向上
- ・ 利用者の少ない便や運行日の見直し

3 実証運行開始時期

本年秋以降



○ 予約乗り合い方式（デマンド方式）について

現状の町営バスとの大きな違いは『予約がないと走らないこと』

○ 予約乗り合い方式の分類について

デマンド型交通を運行方式から見た際には、定められたルートを実行する「定路線型」から一般的なタクシー事業者のように運行ルートを定めず、需要に応じ、乗降り場所の指定も行わない「自由経路ドアツードア型」まで幅広い運行方式がある。

現在、町で検討しているデマンド方式

A 定路線型

路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。



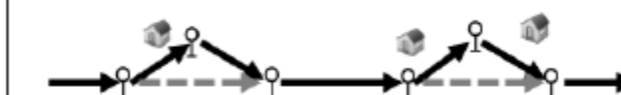
C 自由経路ミーティングポイント型

運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。



B 迂回ルート・エリアデマンド型

定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。



D 自由経路ドアツードア型

運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約があったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。

