

赤穂市地域公共交通会議

分科会資料

- (1) ゆらのすけに関する要望等について
- (2) ゆらのすけ増便計画（案）について
- (3) ゆらのすけ運行基準について

平成25年2月19日

赤穂市地域公共交通会議 事務局

調査・審議事項

増便計画の内容（第1回地域公共交通会議）

- (1) 圏域バスの未利用日（月曜日、水曜日、金曜日）の3日間を、「ゆらのすけ」の増便に充てる。
- (2) 「ゆらのすけ」の増便決定は、圏域バスの本格運行の決定後とする。
- (3) 運行計画は分科会において検討し、改めて全体会議に諮る。

(1) ゆらのすけに関する要望等について

地図番号	要 望 事 項		方向性（案）
①	尾崎密集地への乗り入れ	路線バスは30分に1本で運行しているが、停留所まで遠いため、尾崎八幡宮前などを運行してほしい。	路線バスが充実している尾崎、御崎地区への運行は困難である。路線バスでの対応を検討してもらう。
②	赤穂中央病院経由の運行	路線バス及び圏域バスは「新町」バス停に停車しており、ゆらのすけも停車してほしい。	路線バス及び圏域バスが毎日運行しているため、困難である。
③	千鳥地区への乗り入れ	市民病院に行きたいが、路線バスだけでは不便である。	路線バスのダイヤ変更により対応する。
④	大泊地区（坂越）への乗り入れ	大泊地区は、路線バスが1日に1往復（市民病院）しているのみであり、充実してほしい。	路線バスのダイヤ変更により対応する。
⑤	富原地区（中山）への乗り入れ	富原地区の住民がバスを利用する場合、富原橋を歩いて渡らなければならぬため、乗り入れできないか。	富原橋は狭小のため、対面通行が不可能であり、乗り入れは困難である。
⑥	赤穂駅北側地区への乗り入れ	赤穂駅北側地区はバスが走っていないため、運行してほしい。	本分科会で検討する。
⑦	塩屋みどり団地への乗り入れ	団地付近から路線バスを利用する場合、国道（250号）まで行く必要があるため、乗り入れしてほしい。	本分科会で検討する。
⑧	朶山地区（福浦）への乗り入れ	直近バス停までが遠いため、地区内まで乗り入れしてほしい。	朶山地区内の道路が狭小のため、安全を考慮し、運行は困難である。

①



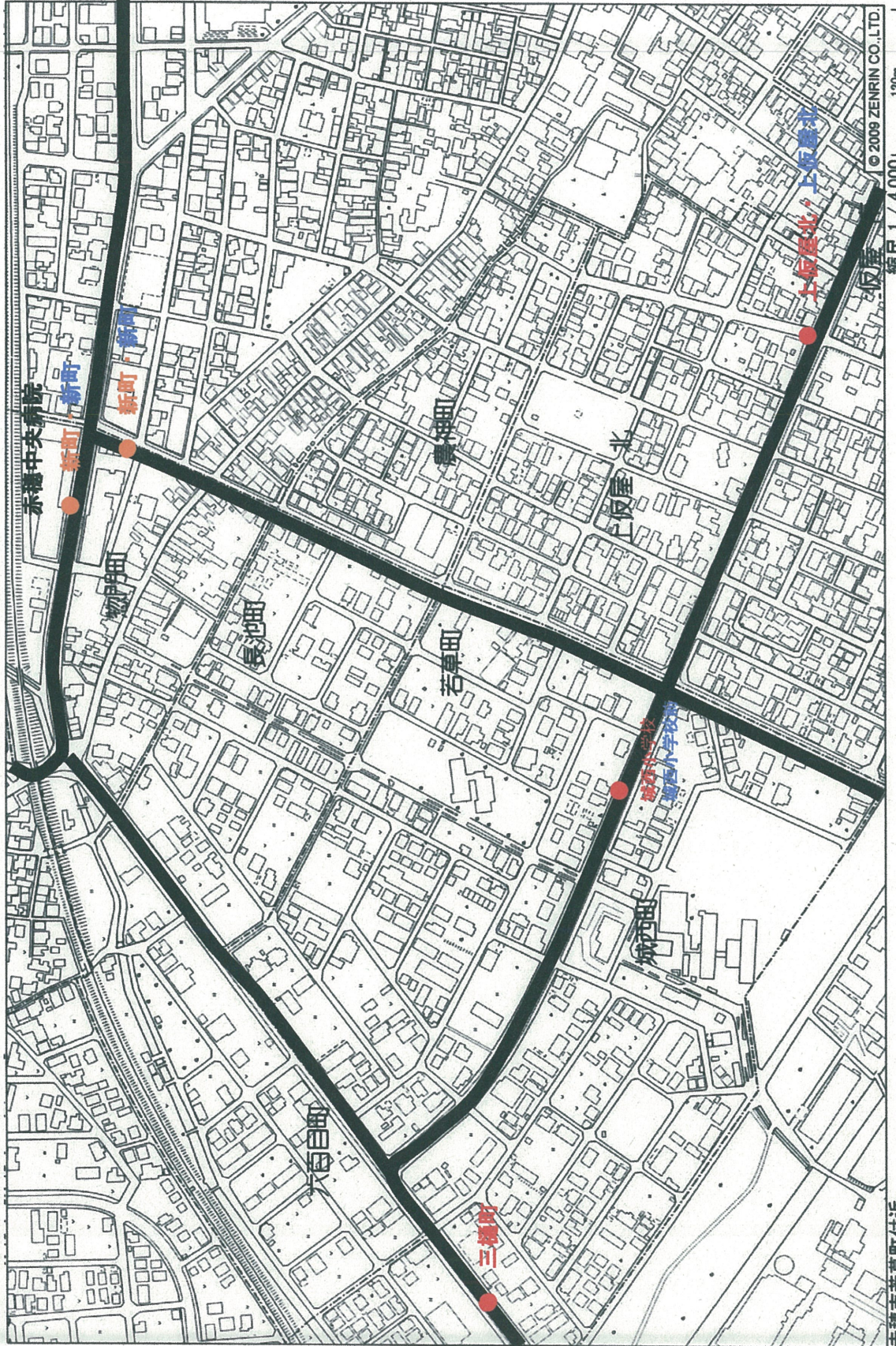
赤穂市尾崎付近

海浜公園

縮尺 1 / 6,000 180m

© 2009 ZENRIN CO., LTD.

②



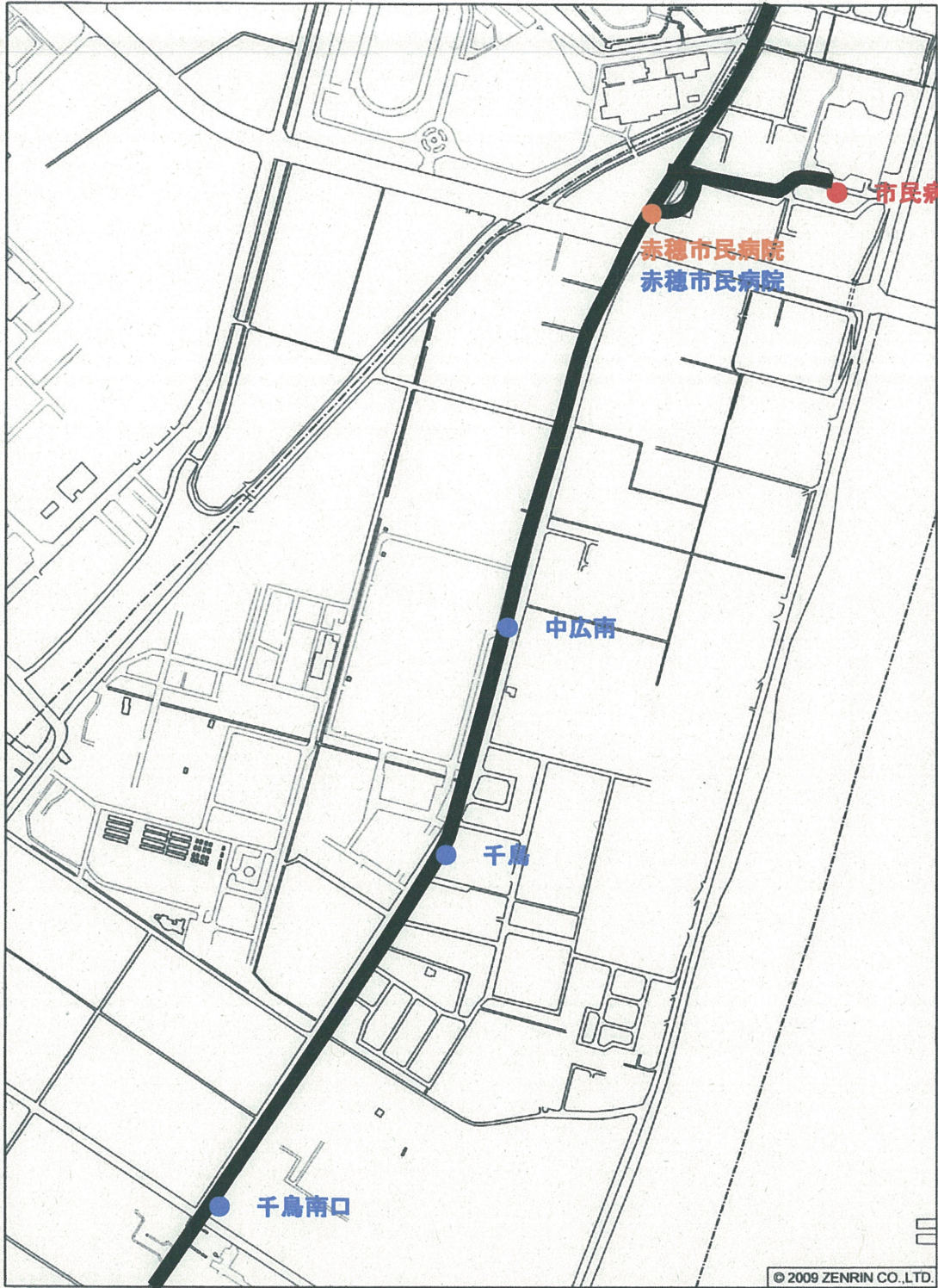
赤通市若草町付近

縮尺 1 / 4,000

120m

© 2009 ZENRIN CO., LTD.

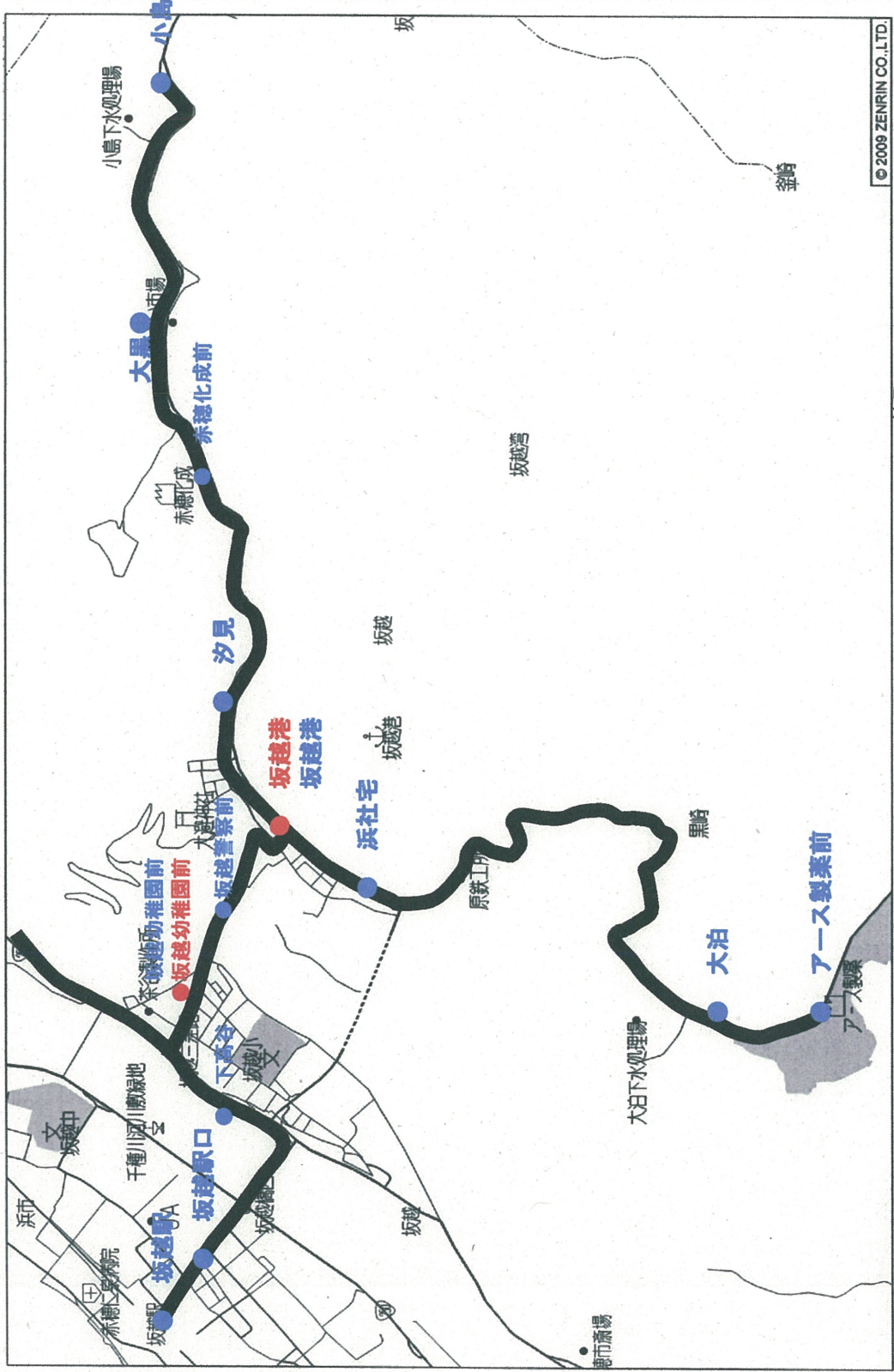
③



赤穂市中広付近

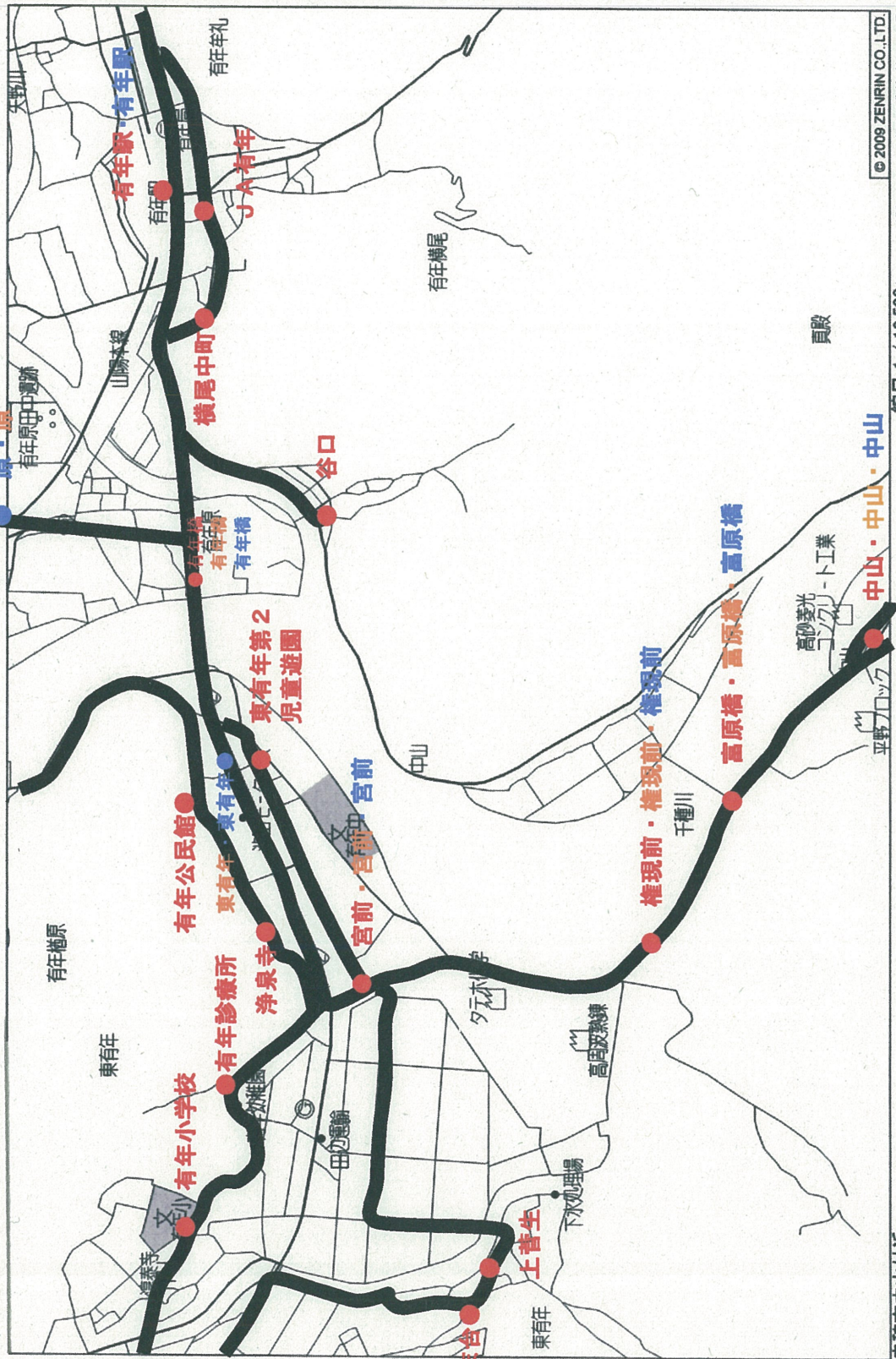
縮尺 1 / 6,000 180m

④



住所が不明瞭な地域です
縮尺 1 / 12,500 | 375m | © 2009 ZENRIN CO.,LTD. | 〒204 第204-4号

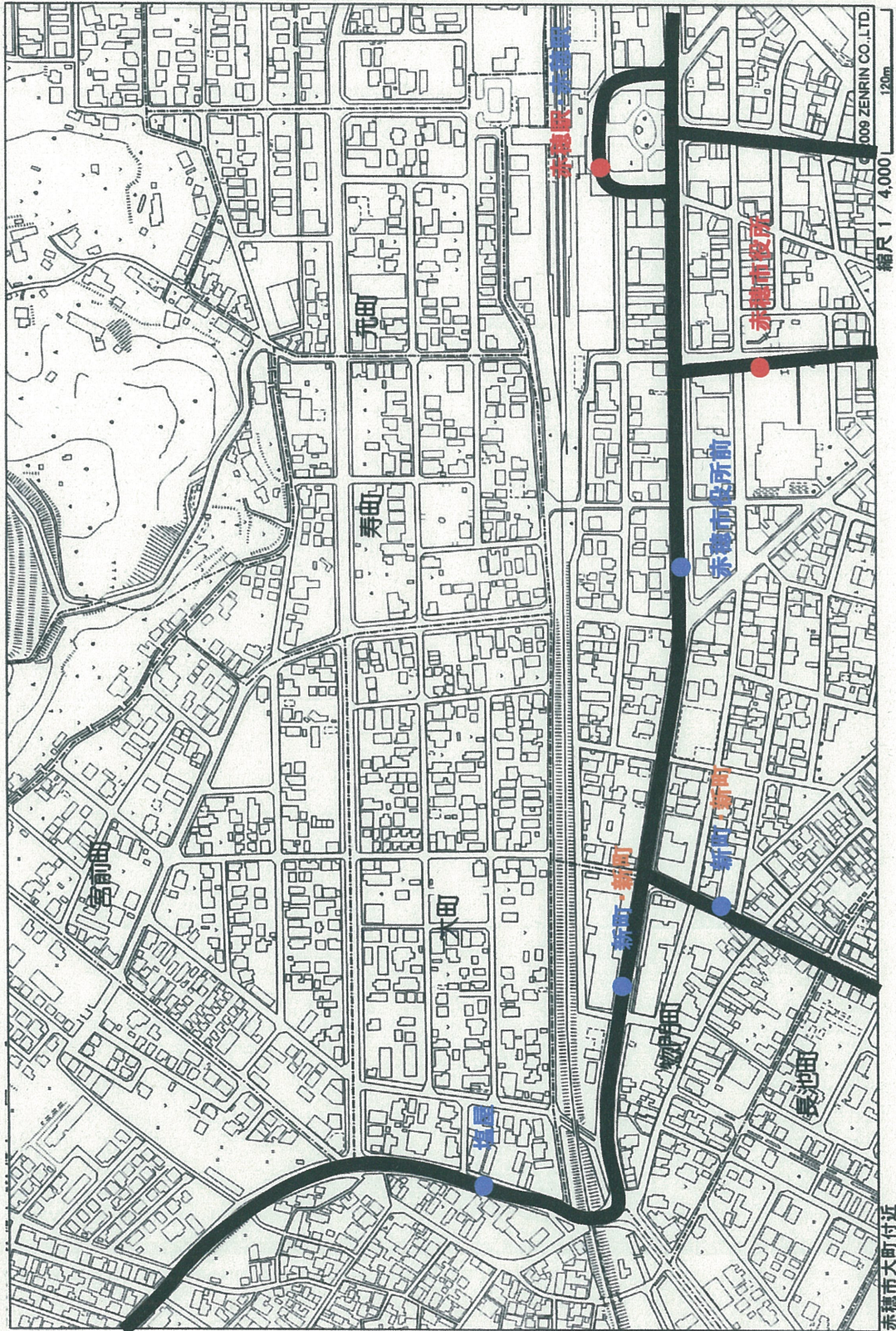
⑤



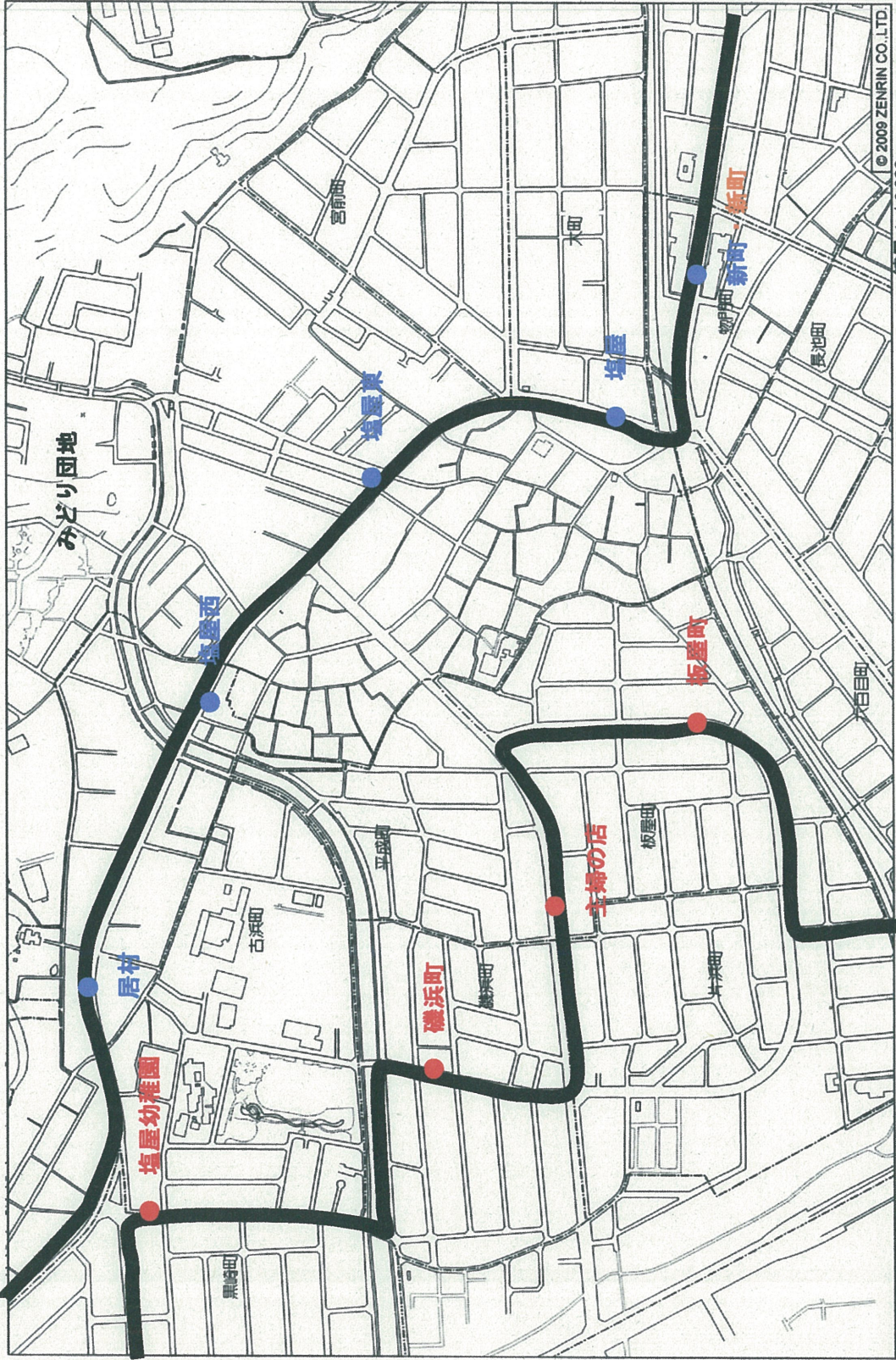
6

はりま舎

⑥



7

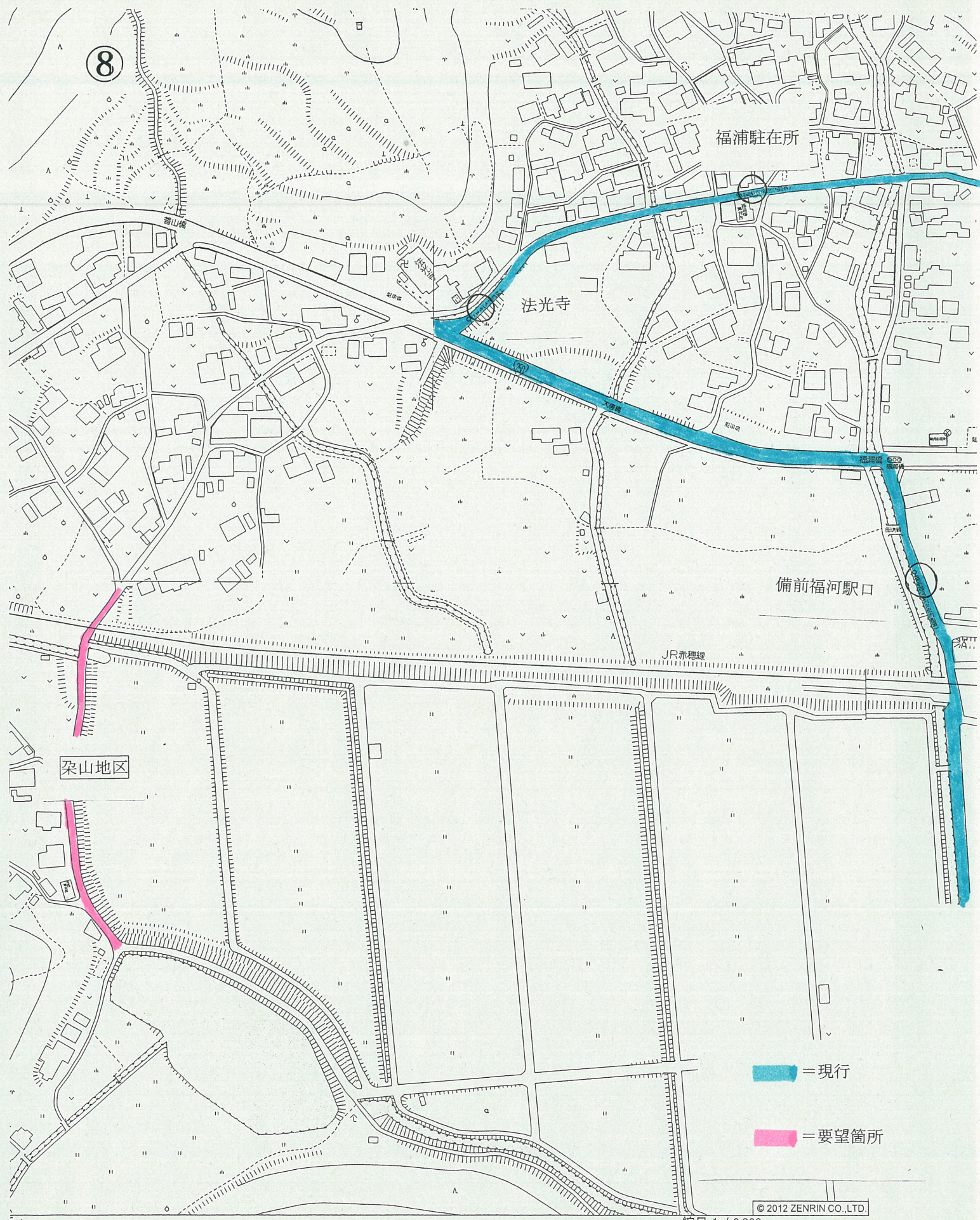


縮尺 1 / 6,000

赤穂市板屋町付近

© 2009 ZENRIN CO., LTD.

8



■ = 現行

■ = 要望箇所

© 2012 ZENRIN CO.,LTD.

縮尺 1 / 2,000 60m

(2) ゆらのすけ増便計画(案)について

①東西ルートと高野ルートの運行が過密になっているため、運行日を分けて運行する。
(別紙のとおり)

②①の運行日を変更することに伴い、東西ルート及び高野ルートの便数を増やす。

東西ルート 1日2.5往復 ⇒ 3往復

高野ルート 1日2往復 ⇒ 3往復

③有年西部地域(西有年地区)からの充実を図るため、運行日を増やす(南北B)。

(有年東部地域は圏域バスの運行により拡充済)

週2日(月、木曜日) ⇒ 週3日(月、木、金曜日)

④市民病院～塩屋みどり団地ルート(赤穂駅北側広場経由)を新設する。

(別紙〈ルート(案)〉のとおり)

ア 運行ルート 〈みどり団地ルート〉12.1km(往復)

市民病院 ⇄ 赤穂駅北 ⇄ みどり団地

イ 運行日及び便数 ◆月曜日、水曜日

◆1日3往復

ウ 運賃 均一制 1回の乗車につき100円(小学生以上)

⑤運行ダイヤ

別紙〈運行ダイヤ(案)〉のとおり

○南北Aルート 変更なし

○南北Bルート 運行日を1日追加

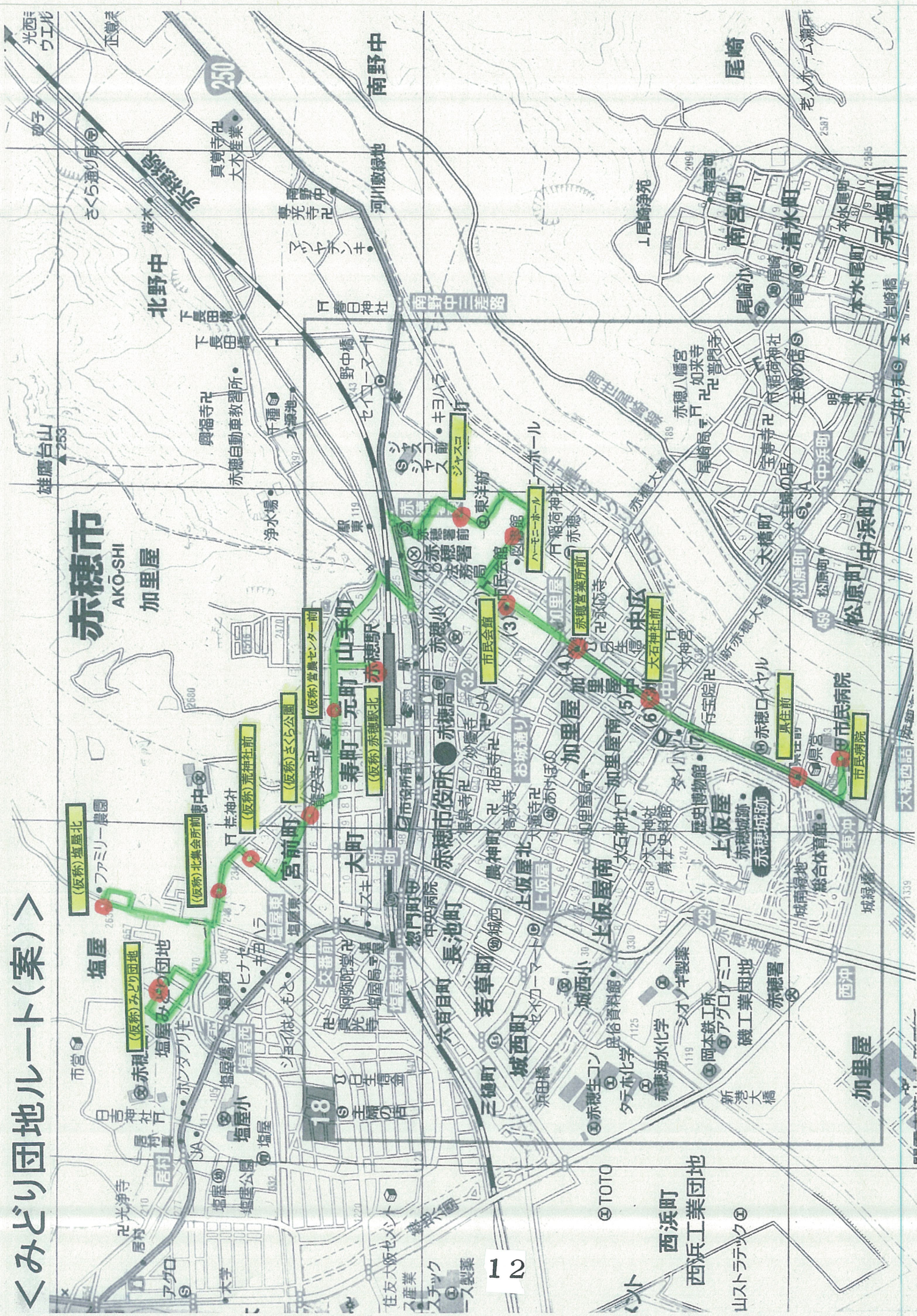
○東西ルート 変更あり 始発 7時45分 ⇒ 7時50分 ほか

○高野ルート 変更あり 始発 8時55分 ⇒ 7時40分 ほか

○みどり団地ルート 新設

	現行	見直し(案)	
		現在のバス	新たなバス
月曜日	南北Bルート (有年西部～市街地を3往復)	(現行どおり)	高野ルート(高野～市街地を3往復) 新 みどり団地ルート (市民病院～みどり団地を3往復)
火曜日	東西ルート (福浦・古池地区～市街地を2.5往復) 高野ルート (高野～市街地を2往復)	東西ルート (福浦・古池地区～市街地を3往復)	
水曜日	南北Aルート (有年東部～市街地を3往復)	(現行どおり)	高野ルート(高野～市街地を3往復) 新 みどり団地ルート (市民病院～みどり団地を3往復)
木曜日	南北Bルート (有年西部～市街地を3往復)	(現行どおり)	
金曜日	東西ルート (福浦・古池地区～市街地を2.5往復) 高野ルート (高野～市街地を2往復)	東西ルート (福浦・古池地区～市街地を3往復)	増 南北Bルート (有年西部～市街地を3往復) ...ルートは同じ
土曜日	南北Aルート (有年東部～市街地を3往復)	(現行どおり)	

くみどり団地ルート(案) >



赤穂市
AKO-SHI
加里屋

(仮称)塩屋北
ファミリー農園

(仮称)みどり団地
塩屋みどり団地

(仮称)荒神社前
荒神社

(仮称)さくら公園
善安寺

(仮称)赤穂駅前
赤穂駅前

(仮称)市民会館
市民会館

(仮称)赤穂営業所前
赤穂営業所前

(仮称)大石神社前
大石神社前

(仮称)具住前
具住前

塩屋

赤穂

塩屋小

塩屋

宮前町

寿町

元町

山手町

赤穂市役所

赤穂

加里屋

加里屋南

加里屋北

上板屋

上板屋南

塩屋

赤穂

塩屋小

塩屋

宮前町

寿町

元町

山手町

赤穂市役所

赤穂

加里屋

加里屋南

加里屋北

上板屋

上板屋南

西浜町
西浜工業団地
山ストラテック

TOTO

加里屋

赤穂市役所

赤穂市立病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

赤穂市立市民病院

<ゆらのすけ運行ダイヤ(案)>

(1)南北Aルート運行日【水・土】

赤穂駅	市民病院	宮前	成林	宮前	市民病院	赤穂駅
		7:42	8:00	8:13	8:45	8:53
11:25	11:34	12:05	12:23	12:36	13:08	13:16
14:25	14:34	15:05	15:23	15:36	16:08	16:16
16:30	16:39	17:10	17:28	17:41		

(2)南北Bルート運行日【月・木・金】

赤穂駅	市民病院	宮前	横山	宮前	市民病院	赤穂駅
		7:44	7:56	8:11	8:45	8:53
11:25	11:34	12:07	12:19	12:34	13:08	13:16
14:25	14:34	15:07	15:19	15:34	16:08	16:16
16:30	16:39	17:12	17:24	17:39		

(3)東西ルート運行日【火・金】

古池	赤穂駅	市民病院	市民病院	赤穂駅	古池
7:50	8:30	8:41	11:00	11:11	11:51
11:52	12:32	12:43	14:00	14:11	14:51
14:52	15:32	15:43	16:00	16:11	16:51

(4)高野ルート運行日【月・水】

市民病院	赤穂駅	ジャスコ	田端集会所	坂越港	ジャスコ	赤穂駅	市民病院
			7:40	7:51	8:01	8:04	8:12
10:18	10:26	10:30	10:39	10:50	11:00	11:03	11:11
15:18	15:26	15:30	15:39	15:50	16:00	16:03	16:11
16:15	16:23	16:27	16:36	16:47			

(5)みどり団地ルート運行日【月・水】

市民病院<発>	8:17	12:30	14:30
県住前	8:18	12:31	14:31
大石神社前	8:19	12:32	14:32
赤穂営業所前	8:20	12:33	14:33
市民会館	8:21	12:34	14:34
ハーモニーホール	8:22	12:35	14:35
ジャスコ	8:24	12:37	14:37
(仮称)赤穂駅北	8:28	12:41	14:41
(仮称)宮農センター前	8:29	12:42	14:42
(仮称)さくら公園	8:30	12:43	14:43
(仮称)荒神社前	8:31	12:44	14:44
(仮称)北集会所前	8:32	12:45	14:45
(仮称)塩屋北	8:33	12:46	14:46
(仮称)みどり団地<着>	8:35	12:48	14:48
(仮称)みどり団地<発>	8:35	12:50	14:50
(仮称)北集会所前	8:36	12:51	14:51
(仮称)荒神社前	8:37	12:52	14:52
(仮称)さくら公園	8:38	12:53	14:53
(仮称)宮農センター前	8:39	12:54	14:54
(仮称)赤穂駅北	8:40	12:55	14:55
ジャスコ	8:44	12:59	14:59
ハーモニーホール	8:46	13:01	15:01
市民会館	8:47	13:02	15:02
赤穂営業所前	8:48	13:03	15:03
大石神社前	8:49	13:04	15:04
県住前	8:50	13:05	15:05
市民病院<着>	8:51	13:06	15:06

(3) ゆらのすけ運行基準について

コミュニティバスゆらのすけ運行に関する基準を次のとおり定めるものとする。

運行基準

基準 全ルート of 1 便あたり利用者数 4 人以上/便
 考 え 方 下記指針 (A) 利用率による評価に基づく
 判 定 期 間 10 月～9 月 (1 年間)

基準を下回った場合の対応 基準を下回るルートの見直しまたはデマンド型の検討

[参考] 収支率換算 平均収支率 ÷ 1 便あたり平均利用者数 ÷ 2% 2% × 4 人 = 8%
 直近の実績 10.3 人/便 (平成 23 年 10 月～平成 24 年 9 月)

参考：兵庫県コミュニティバス・アセスメント指針

評価の区分	評価項目	評価基準
運行事業の評価 (A)	利用率による評価	10 便/日以上 of 路線:利用率 1%以上
		10 便/日未満 of 路線:利用率 0.5%以上、かつ 1 便あたり利用人数 4 人/便以上
	1 人当たりの助成額による評価	助成額 > タクシー運賃…見直し必要 タクシー運賃 > 助成額 > タクシー運賃の 5 割…市町の財政力により見直し必要 タクシー運賃の 5 割 > 助成額…見直し不要
運行方法 (ルート) に関する評価 (B)	運行所要時間による評価	運行所要時間 40 分以内、かつ運行距離 20km 以内 …これより長ければ見直し必要
	迂回率による評価	迂回率 3.0 以内…上回れば見直し必要 (迂回率=運行距離/起終点間の直線距離)
部分的改善項目 に関する評価 (C)	運賃水準に関する評価	収支率が 50%未満の場合…「路線バス並の運賃水準」に近づける
	鉄道、高速バスとの接続に関する評価	ダイヤ調整で幹線交通に接続できる場合は積極的に接続させ、乗降時間 5 分以上を確保する。
	運行車両等の選択に関する評価	平均乗客数 7 人/便以上…中型バス (定員 50 人程度) を検討
		平均乗客数 4 人/便以上…小型バス (定員 35 人程度) を検討
		平均乗客数 2 人/便以上…マイクロバス (定員 20 人程度) を検討
平均乗客数 1 人/便以上…ワゴン車 (定員 10 人程度) を検討		
運行情報提供に関する評価	平均乗客数 1 人/便未満…セダン (定員 5 人程度) でデマンド運行を検討	
	市町のホームページ…路線図/ダイヤをあわせて掲示	
	パンフレット…市役所・役場等に設置 広報誌…毎年 1 回以上掲載	

① コミュニティバスの役割

コミュニティバスの役割は、公共交通不便地域を縮小することにあると言えます。各自治体によって、導入の契機は様々ですが、従来の路線バスでは運行できない地域で、市町によって運行され、地域の足となっている乗合型の公共交通と定義することができます。

～兵庫県「コミュニティバス・アセスメント指針」より

② コミュニティバスの課題

コミュニティバスは、不特定多数の住民が共同で利用する乗合型の公共交通であり、便利で効率的に運行することが重要です。そのため、利用しにくいバスをただ運行させるだけでは、不便地域の解消にはなりません。適切な地域に、タクシーなども含め、それぞれの守備範囲に応じた公共交通を利用できる環境づくりが求められています。具体的な課題として、ルートやダイヤに係ることや、利用促進・周知方法に係ることのほか、最も大きな課題として、財政投資額に対する利用者数の問題が挙げられます。効率の低い事業の継続→サービス水準が低下→利用者の減という負のスパイラルに陥れば、最終的に運行継続さえも難しくしてしまいます。

そこで、コミュニティバスの役割に関する誤解や計画の弱さなどが利用者数低迷の要因として指摘されることから、各自治体が主体となり、コミュニティバスの課題について再検証する動きが出てきています。また、県からは、実績を評価し、運行形態等を必要に応じて見直しが行えるよう、コミュニティバス運行基準を設定することが求められています。