

大竹市地域公共交通総合連携計画

[資料編（大竹市コミュニティバス運行計画等）]

（中間案）

大竹市地域公共交通活性化協議会

目 次

1. 大竹市コミュニティバス（幹線バス）運行計画の基本方針	2
2. フィーダー交通システム導入計画.....	13
3. 今後の検討方針	16

1. 大竹市コミュニティバス（幹線バス）運行計画の基本方針

1. 1 概要

(1) 大竹市コミュニティバス(幹線バス)とは

・沿岸地域における3つの拠点地区（玖波地区、小方地区、大竹地区）間の連絡性向上を目的とする、高いサービス水準のコミュニティバス。

(2) 基本的な考え方

幹線バスは、多くの方が居住している市の沿岸地域（玖波地区～小方地区～大竹地区）を走行するコミュニティバスです。

小方地区は、市役所や大型ショッピングセンターが位置していることから、非常に多くの市民が訪れています。しかしながら現在は、大竹地区や玖波地区から小方地区へ向かう便利な公共交通はありません（※）。そのため、大竹市コミュニティバス（以下、幹線バス）は市民の普段の足として活躍することが期待されます。そのため、高いサービス水準での運行が望ましいと言えます。

また市役所などの拠点施設を回ることから、パッケージ化された低床バスの導入、またイメージ統一が図られたバス停留所整備等により、大竹市のイメージ向上にも資する存在感を持たすことも重要です。

※ショッピングセンターの無料バスは除きます

1. 2 運行計画の基本方針

幹線バスの運行計画策定にあたっての基本方針を以下のとおり策定します。

表 大竹コミュニティバス（幹線バス）運行計画の基本方針

運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・大竹駅～市役所～広島西医療センター～玖波駅をつなぐルートとする。 ・片道約7km（所要時間約30分） ・その際、慢性的に渋滞する国道2号は走らないルートを設定する。
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・8時～18時を基本とする。 ・ただし他のバス路線等との連絡性に十分配慮の上で、時間帯の設定を行う。
バス台数	<ul style="list-style-type: none"> ・2台で運行する。
運行ダイヤ ・運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・30分ヘッドで運行する。 ・ただし利用ニーズが低いと考えられる昼間の時間帯は、60分ヘッドにするなど、利用実態に合ったダイヤとする。 ・この考え方の運行本数は、1日34便（17往復）である。
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ・平日および休日（毎日運行）。 ・ただし運行状況を鑑み、見直すことも想定する。
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・受益者負担や事業採算性を念頭に有料とする。 ・具体的な金額は今後検討する。
バス車両	<ul style="list-style-type: none"> ・小型バスとする。 ・市のイメージ向上に資するような低床バスの購入やラッピング、また利用促進につなげるため愛称（ネーミング）の募集等を念頭に置く。
バス停留所	<ul style="list-style-type: none"> ・バス運行にあわせてバス停を整備し、分かりやすい時刻表やルート図等を作成・掲載する。 ・活用可能な地点では、待合い場所として公共施設を利用する。
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> ・民間運行事業者へ委託する（4条バス）。

1. 3 運行計画の基本方針策定の考え方

(1) 運行ルート

幹線バスの運行ルートは、多くの拠点施設を経由するとともに、他の公共交通（鉄道、路線バス、阿多田航路）との連絡を念頭に設定を行います。

ルート設定にあたっての具体的な留意点は次のとおりです。

- ・大竹市の交通拠点であるJR駅（大竹駅、玖波駅）間を結びます。
- ・市役所など公共施設、ショッピングセンターや商店街などの買物施設、国立西広島医療センターなどの病院へのアクセスに活用できるルートを通ります。
- ・交通渋滞が著しい国道2号をできるだけ避けるルートを通ります。

以上を踏まえて設定したルートを、次頁に示します。

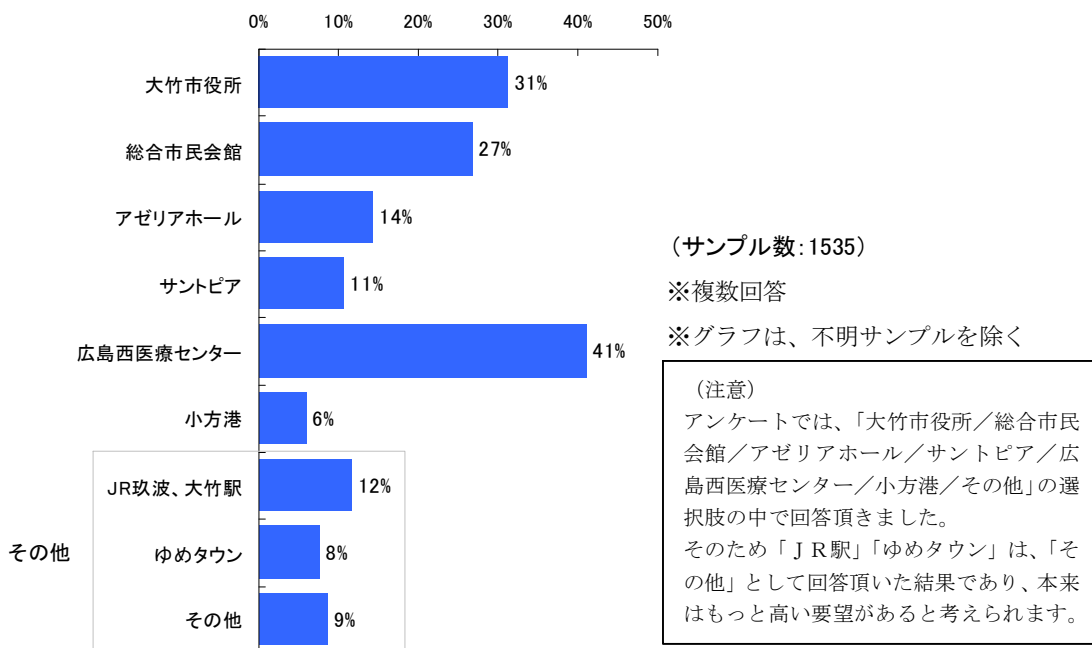


図 新しい公共交通に経由して欲しい施設（市民アンケートより）

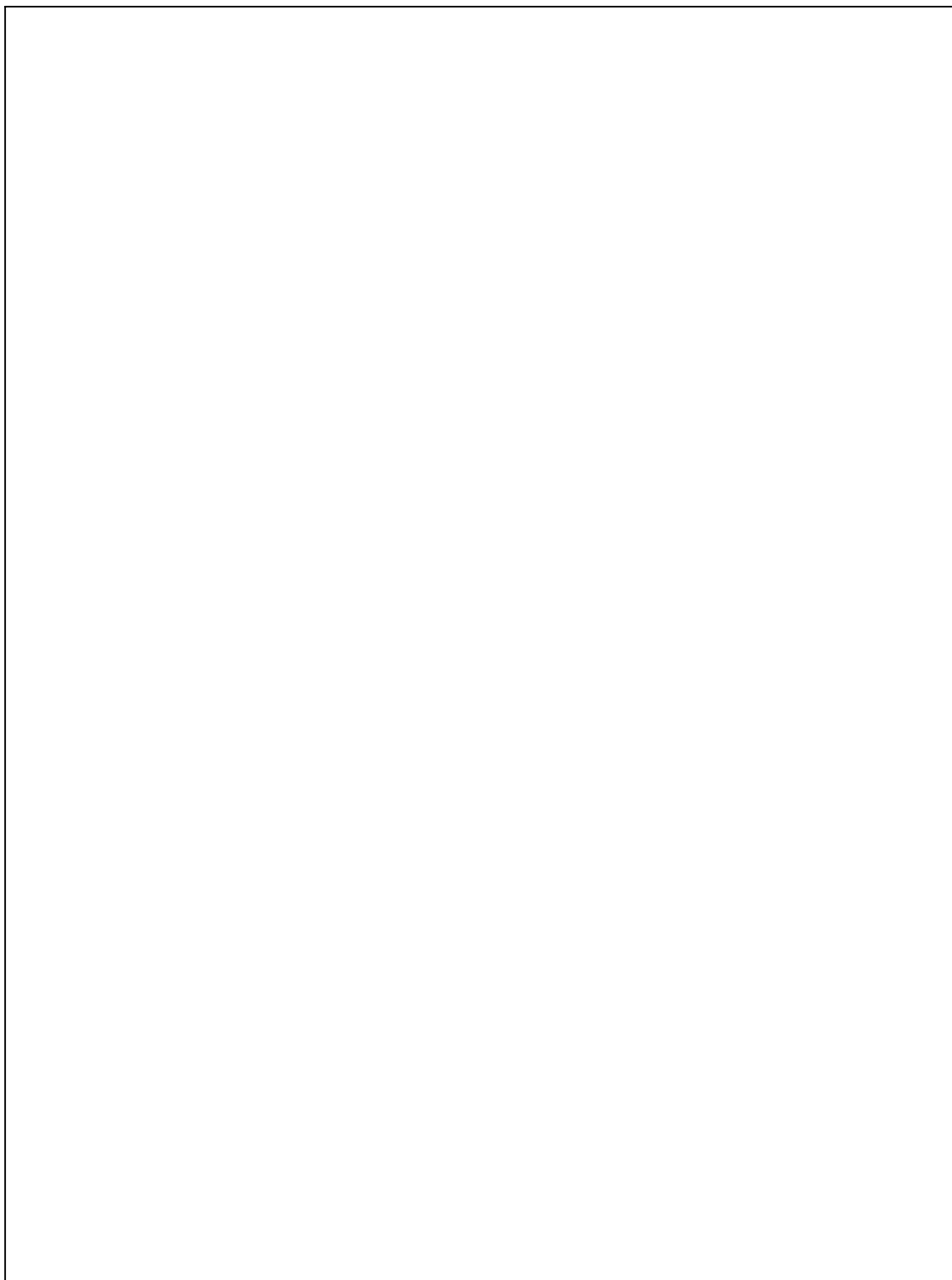


図 大竹市コミュニティバス（幹線バス）のルート（案）

(2) 運行時間帯

幹線バスの運行時間帯は、通院や買物などの生活行動支援が目的であることから、8時～18時を基本とします。

ただし、既存の路線バスである坂上線の鮎谷始発が、概ね午前7時に大竹駅に到着するため、これとの連絡性も含めて検討します。

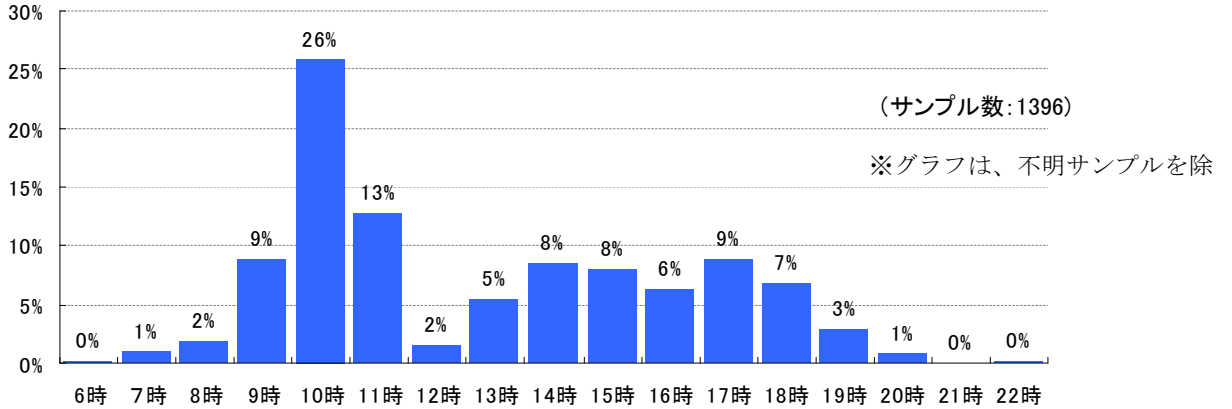


図 現在の買物行動の出発時間（市民アンケートより）

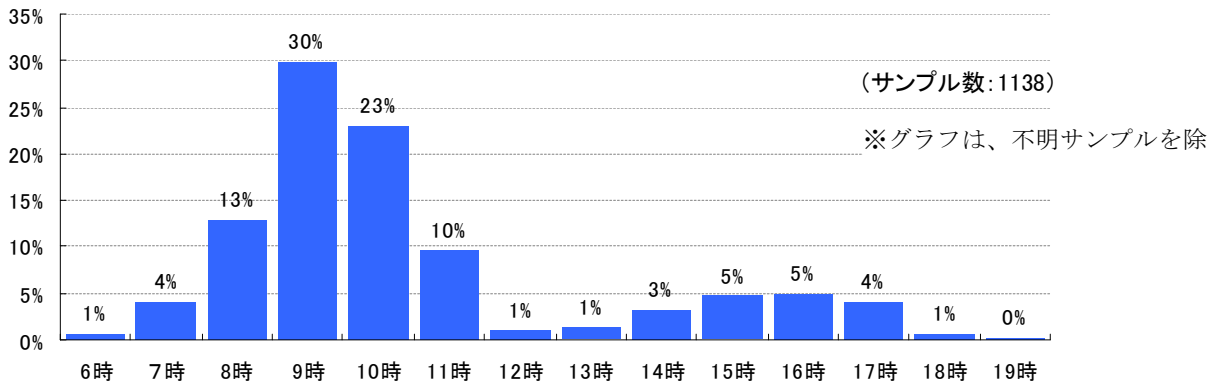


図 現在の通院の出発時間（市民アンケートより）

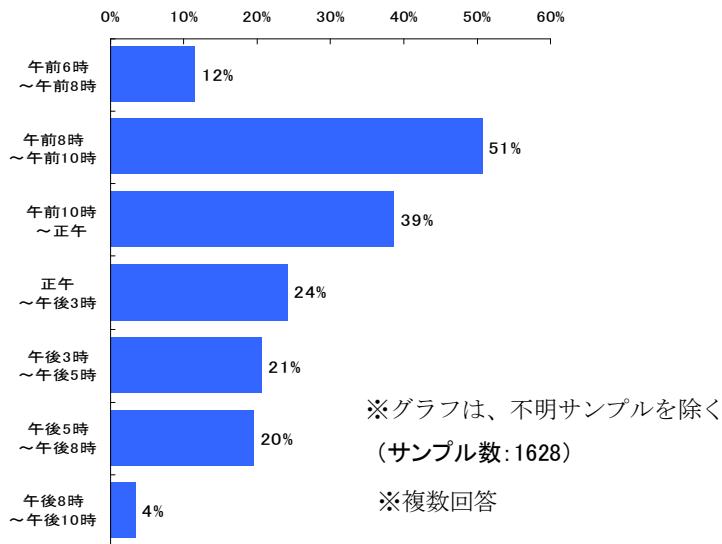


図 新しい公共交通を利用する時間帯（市民アンケートより）

(3) 運行ダイヤ・本数

幹線バスのダイヤ・本数は、高いサービス水準の確保を念頭に設定します。また交通手段の連携の観点から、他の公共交通（鉄道、路線バス、阿多田航路）との連絡性を重視したダイヤの構築を目指します。

ダイヤ・本数の設定にあたっての具体的な留意点は次のとおりです。

- ・ピーク時には30分間隔の運行を確保します。（覚えやすいパターンダイヤを組みます）
- ・バス2台で運行します。
- ・利用者が多い朝夕は便数が多く、逆に昼間は少ないなど、効率的なダイヤにします。
- ・鉄道や路線バス、阿多田航路、フィーダー交通との接続性を念頭におくダイヤにします。

表 運行ダイヤの例（具体的な時間は今後検討します）

バス	大竹駅発	玖波駅着・発	大竹駅着
1号		7:00	7:30
2号	7:00	7:30	8:00
1号	7:30	8:00	8:30
2号	8:00	8:30	9:00
1号	8:30	9:00	9:30
2号	9:00	9:30	10:00
1号	9:30	10:00	10:30
2号	10:00	10:30	11:00
1号			
2号	11:00	11:30	12:00
1号			
2号	12:00	12:30	13:00
1号			
2号	13:00	13:30	14:00
1号			
2号	14:00	14:30	15:00
1号			
2号	15:00	15:30	16:00
1号	15:30	16:00	16:30
2号	16:00	16:30	17:00
1号	16:30	17:00	17:30
2号	17:00	17:30	18:00
1号	17:30	18:00	

7時～11時は
30分ヘッド

11時～15時は
60分ヘッド

15時～18時は
30分ヘッド

※上記の場合、34便（17往復）

(4) 運行日

運行日は、既存バス路線との連携を念等に、毎日運行（月曜～日曜日）を基本とします。

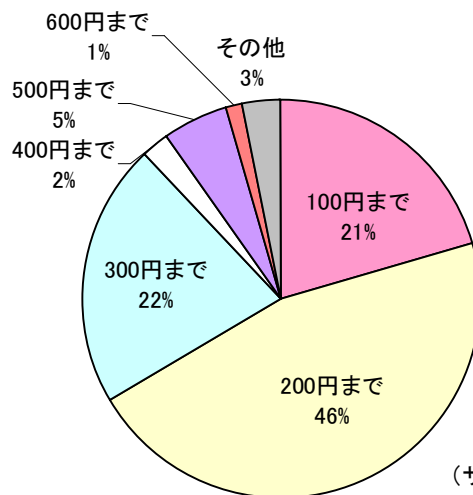
ただし、実証運行において、休日の利用者数が極端に少ない等の状況が確認できれば、ダイヤの見直し、及び平日運行への移行も考えられます。

(5) 運賃

幹線バスの利用にあたっては、事業採算性を踏まえる（持続する交通手段とする）こと、また受益者負担の考えから、有料とします。また具体的な運賃は併走するJR山陽本線の運賃、また市民アンケート結果等の条件を踏まえ、検討します。

また別途、利用促進を図る目的で、次の運賃サービスの導入など、利用回数が多いほど運賃が安価になる仕組みについて検討します。

- ・一日乗車券
- ・回数券
- ・路線バスとの乗り継ぎ券 など



(サンプル数:1777)

※グラフは、不明サンプルを除く

図 新しい公共交通に払っても良い金額（市民アンケートより）

(6) バス車両

幹線バスの車両は、小型バスとします。

運行当初は、運送事業者所有の車両を活用しますが、整備の基本的な考え方を踏まえ、低床バス購入や既存車両のラッピング化を行います。

また利用促進のため、ラッピング化の時期に併せ、市民公募等の手段等により愛称（ネーミング）も検討します。



図 ラッピングバスの例（ハートバス／大野町）

表 代表的な小型バスの概要

車種名称	リエッセ（日野自動車）	ポンチョ（日野自動車）	
		ショート	ロング
定員（人） （座席・立席・乗務員） シートレイアウト	37 (13・23・1) 前向き	25 ～ 29 (14・10・1) (10・18・1) 横向き 前向き	31 ～ 36 (14・16・1) (11・24・1) 横向き 前向き
サイズ（mm）	全長 6,990 全幅 2,080 全高 2,820	全長 6,290 全幅 2,080 全高 3,100	全長 6,990 全幅 2,080 全高 3,100
乗客乗降用扉数	2扉	1扉	2扉
ステップ数	2ステップ（ステップリフト）	ノンステップ	

(7) バス停留所

幹線バスの整備にあわせて、時刻やルートが分かりやすく、景観面でも優良なバス停留所を整備します。

また可能な場所においては、待合場所として既存の公共施設を活用し、安心・快適にバス利用ができる環境を整えます。

活用が想定できる待合場所としては、次の施設が考えられます。

- ・大竹市役所
- ・玖波コミュニティサロン
- ・広島西医療センター など

(8) 運行主体

運行主体は、民間事業者とします。具体的な事業者は、協議会の公募により決定します。

また幹線バス運行により損失が発生した場合は、サービス改善努力を、事業者・市双方の協働で実施するとともに、損失分は市が事業者に補填し、運行の維持に努めます。

1. 4 事業採算性

(1) 運行経費の見込み

幹線バス（2台運行）の運行経費について、以下の条件で想定します。

- ・ 時間当たり経費：4,600円/時間
- ・ 毎日運行（平休同一ダイヤ）
- ・ 運行本数34便（17往復）
- ・ 所要時間 片道30分

幹線バス（2台）の年間運行経費

＝時間当たり経費4,600円×運行本数34便×所要時間0.5時間×365日
＝約2,854万円

※時間当たり経費は、既存の路線バスの経費より設定

・ 大竹・栗谷線

経常経費 12,284,346円（平成18年度）

運行時間 平日8.1時間、休日5.6時間（平成20年4月ダイヤより）

年間運行時間 8.1時間×250日＋5.6時間×115日＝2,669時間

時間当たり経費＝12,284,346円÷2,669時間＝4,603円/時間

・ 坂上線

経常経費 14,447,816円（平成18年度）

運行時間 平日7.7時間、休日6.1時間（平成20年4月ダイヤより）

年間運行時間 7.7時間×250日＋6.1時間×115日＝2,627時間

時間当たり経費＝14,447,816円÷2,627時間＝5,500円/時間

・ 両者のうち、安価な単価を使用 ＝ 約4,600円/時間

※参考までに、ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価（国土交通省 H20年10月公表）の単価を用いて、運行経費を算出すると、次の通り。

幹線バス（2台）の年間運行経費

＝西中国ブロックの走行キロあたり運送原価335.81円/km

×走行距離約7km×運行本数34便×365日

＝約2,917万円

よって、大竹・栗谷線、坂上線の実績を用いて算出した経費と同程度になります。

(2) 運行経費に見合う利用者数

幹線バスの運賃を仮に1回乗車あたり 200 円として、想定した運行経費に見合う利用者数を算出すると、結果は次のようになります。

運行経費に見合う利用者数

＝運行経費約 2,854 万円÷運賃 200 円÷365 日＝1 日あたり 391 人

→1 日あたり 391 人÷34 便 ＝ 1 便あたり約 12 人

2. フィーダー交通システム導入計画

2. 1 概要

(1) フィーダー交通システム(タクシー等活用)とは

・居住者が少ない地域の生活交通を守るため、小型車両（タクシー等）を活用した定路線の予約型交通システムを運行。

(2) 基本的な考え方

沿岸地域の山手側には、高齢者が多く居住する古い住宅団地等が点在しています。ショッピングセンター等拠点地域への距離はそれほど遠くない団地もありますが、多くが高台に位置しているため、高齢者が徒歩等で往来することは困難な状況です。

そのため小型車両を活用した予約型交通システムを導入し、生活の上で必要な交通手段を確保します。

その際、各地域の特徴やニーズに対応するとともに、また導入後の利用促進にもつなげるため、住民主体での導入を促進します。

2. 2 システム導入の仕組み

(1) フィーダー交通の定義

ここでの「フィーダー交通システム」は次の内容を示します。

- ・フィーダー交通とは、民間事業者が運行する、乗り合い型タクシーを指します。
- ・フィーダー交通の対象は、各地域と「大竹市コミュニティバス（幹線バス）」の主要バス停集所とを結ぶ区間とします。

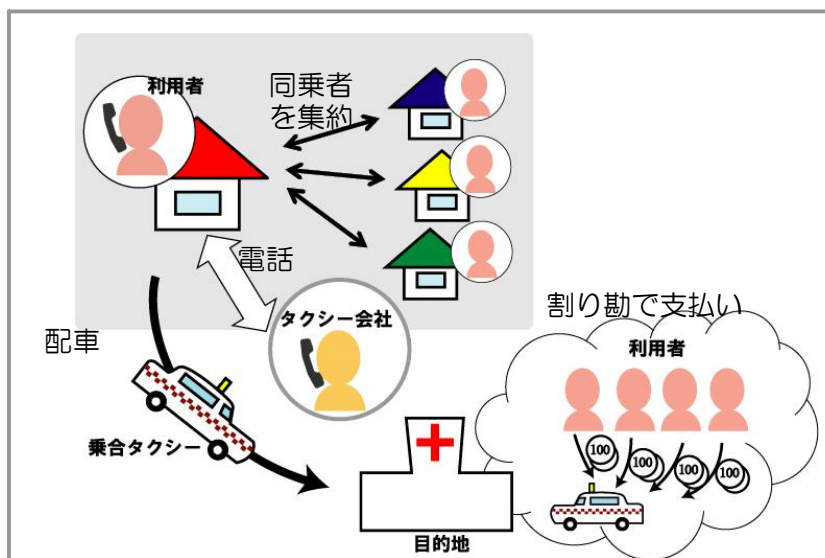


図 フィーダー交通イメージ

(2) システム導入の基本方針

フィーダー交通システム導入の基本方針は次のとおりです。

- 導入を希望する自治会等において、地域住民主体の検討会を開催し、システム内容（ルート、運賃等）の検討を行います。
- その検討会が中心となり、タクシー事業者と調整を実施します。
- 大竹市は、地域住民主体の検討会に対して、システム導入検討の支援、タクシー事業者との調整支援を行います。（また、一定の基準内における運賃に対する補助を検討）

図 システム導入スキーム

(3) 地域住民主体の検討会での協議内容

フィーダー交通システム導入にあたって、地域住民主体の検討会で協議・検討する項目としては、次のようなものが挙げられます。

- 運行方法（定時／デマンド）
- 運行曜日
- 乗り場（停留所／家屋前）
- 乗り合い希望者の集約方法
- 運行ルート、目的地
- 利用運賃 など

上記の項目は、運行を依頼するタクシー事業者と調整が必要です。（まずは検討会で住民の要望を把握した上でシステム案を考え、タクシー事業者と調整する方法が良いと思います。）また検討の際には、導入検討を先進的に進めている地区の状況も参考になると思います。これらのノウハウについては、大竹市（市民生活部市民課）が支援します。

(4) 運賃補助の申請

地域住民主体の検討会がタクシー事業者と調整し、適切なフィーダー交通システムを導入した場合に限り申請できる運賃補助を検討します。

3. 今後の検討方針

幹線バスの導入にあたり、具体的なルートやバス停留所の位置を検討することを目的として、「幹線バス導入検討分科会（仮称）」を開催します。

(1) 「幹線バス導入検討分科会（仮称）」設置について

大竹市地域公共交通活性化協議会規約第 11 条に従い、分科会を設置します。

(分科会)

第 11 条 第 3 条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他の必要な事項は、会長が別に定める。

(事業)

第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 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・料金等に関すること
- (5) 市運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること
- (6) 前 5 号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(2) 検討事項

① 幹線バスの運行に係る基本事項

- ・ 運行ルート
- ・ 乗降施設
- ・ ダイヤ

② 運賃

③ 利用促進方法

④ フォローアップ（実証運行後の評価、改善方針）

(3) 当面のスケジュール

幹線バスは、平成 21 年 10 月の導入を目指します。そのため、平成 21 年 4 月中に第 1 回分科会を開催し、その後、必要に応じて開催を行います。

また実証運行までの当面の実施スケジュールは、以下のとおりです。

