

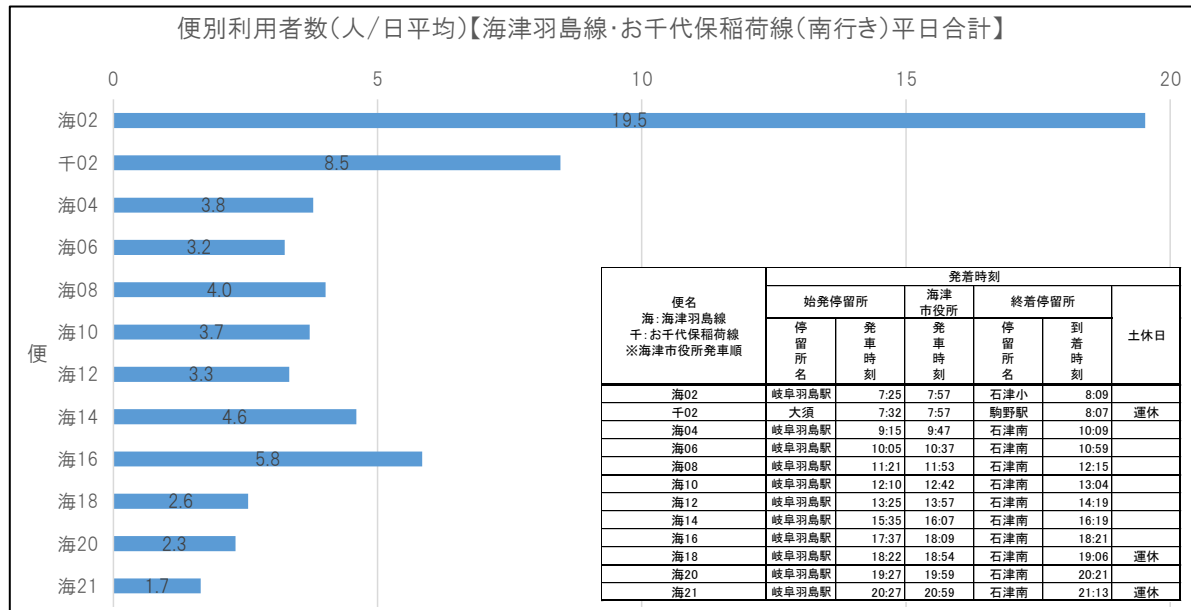
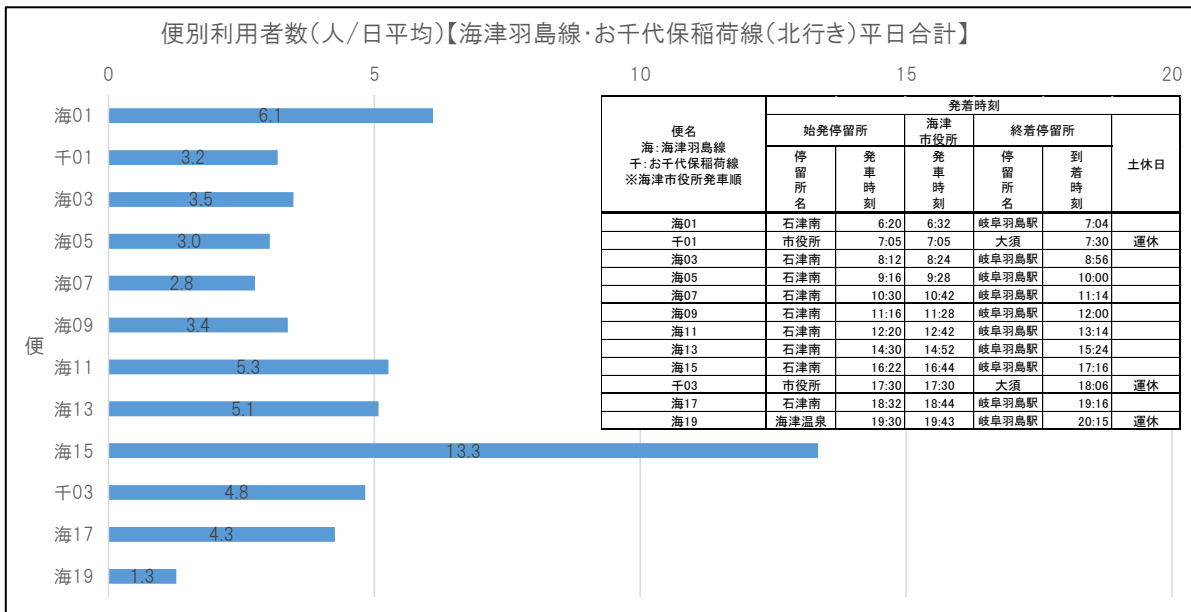
## 4. 海津市公共交通の課題

### (2) コミュニティバス

コミュニティバス乗降データによると、海津市コミュニティバスにおいて、海津市役所以北（海津羽島線・お千代保稲荷線）と海津市役所以南（海津羽島線・南幹線）において、1便あたりの利用者数に大きな差があります。

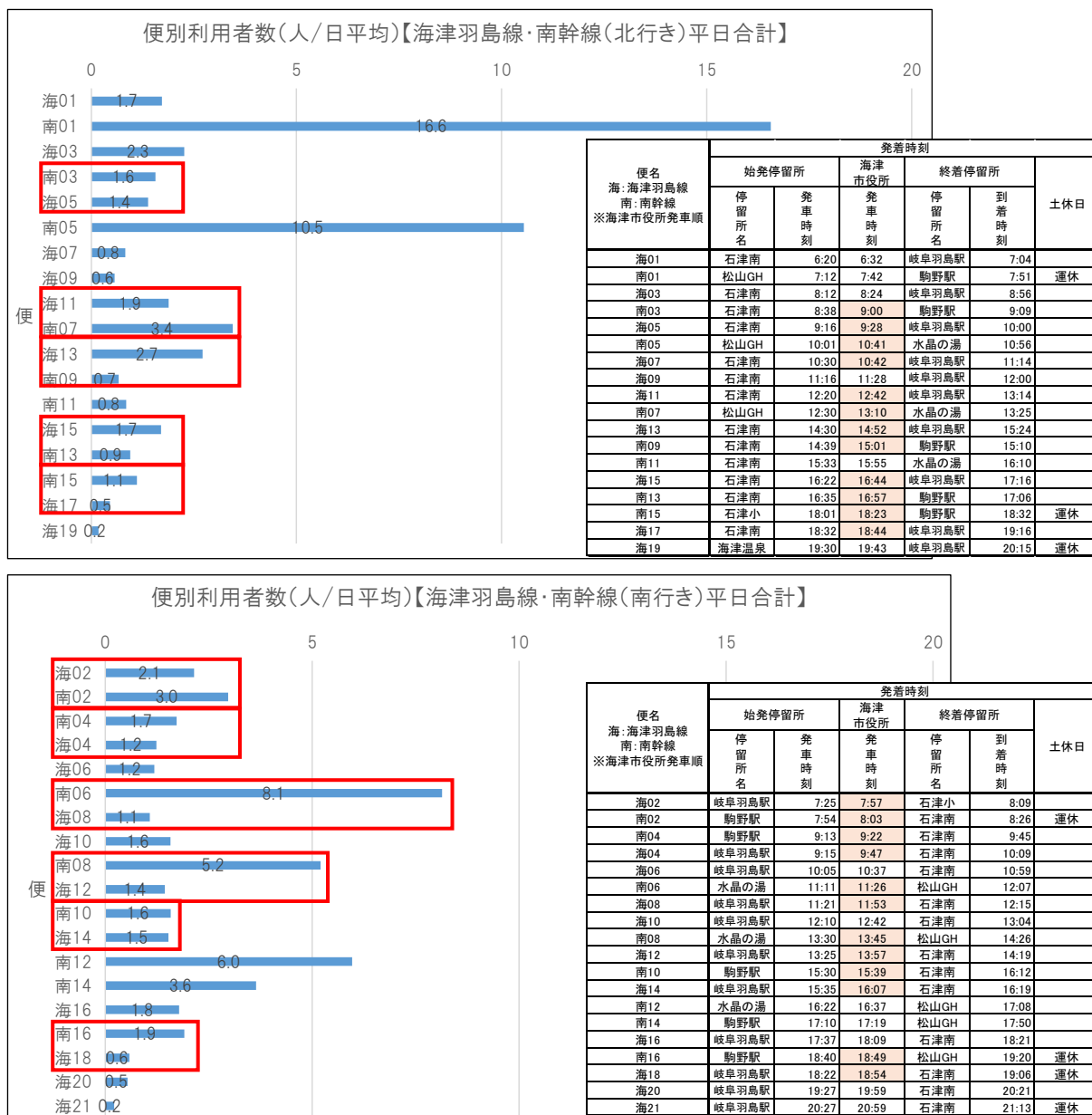
表4-1 1便あたりの利用者数

海津市役所以北	夜間を除いて1便あたり3.0人以上の乗車
海津市役所以南	37便中26便が1便あたり2.0人未満の乗車



(出典：コミュニティバス乗降データ分析結果)

図4-1 便別利用者数（海津市役所以北利用）



(出典：コミュニティバス乗降データ分析結果)

図4-2 便別利用者数（海津市役所以南利用）

海津市役所以南では海津羽島線と南幹線のダイヤが重複（37便中、運行間隔が30分未満のケースが12ケース）しています。

南幹線は駒野駅、石津駅の両方で養老鉄道に結節し、一方の駅の接続を考慮してダイヤを設定すると、もう一方の駅での接続時間が長くなります。

参考までに、コミュニティバス（定時定路線）の市負担額は下表のとおりです。

表4-2 コミュニティバス（定時定路線）運行の市負担額（平成30年度）

市負担額	延べ年間利用人数	利用者1人あたり市負担額
4,923万円	78,799人	約625円/人

**【事業1-5】 定時定路線バスの再構築**

[事業分類：運行形態を変更・改変するための事業]

[事業主体：海津市交通部署、名阪近鉄バス、交通事業者(コミュニティバス)]

コミュニティバス海津羽島線については、海津市役所以南の利用が少ないことから、以下の方向で見直しを行います。

- 拠点間連絡バスとしての石津駅（一部松山）～海津温泉間、温泉・観光利用を目的とした海津羽島線海津温泉発着便に2分割します。その際、海津温泉を乗り換え拠点とし、路線間の乗り継ぎ割引を実施します。
- 西小島経由便については、中間バス停の利用が少ないことから、デマンド交通による代替とします。

海津明誠高校への通学需要を除いて利用の比較的小さいコミュニティバス南幹線については、以下の方向で見直しを行います。

- 拠点間連絡バスとしての駒野駅～高須（海津市役所）間、石津駅（一部松山）～海津温泉間、温泉・観光利用を目的とした海津羽島線海津温泉発着便に3分割します。その際、高須（海津市役所）、海津温泉を乗り換え拠点とし、路線間の乗り継ぎ割引を実施します。
- 南幹線の駒野駅～水晶の湯間は、現在運行している水晶の湯の送迎バスで対応します。 【事業1-7参照】

上記以外の対応として、名阪近鉄バス海津線とコミュニティバス海津羽島線の結節を図るため、海津羽島線を「名阪近鉄バス今尾バス停」経由とします。

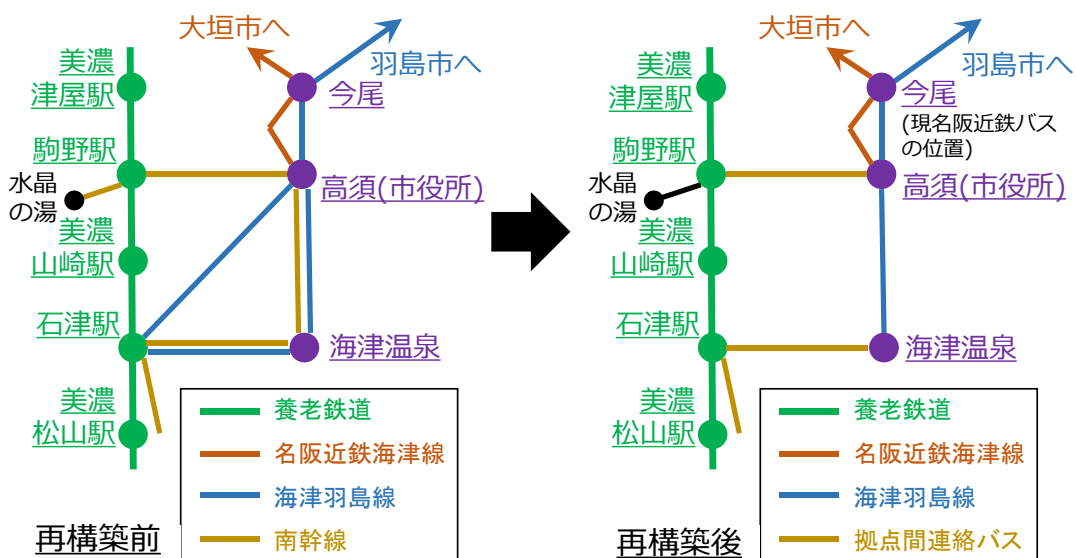


図4-3 定時定路線バス再構築のイメージ