

海津市 バス路線再編実施計画（素案）

1. 再編の基本方針

- ・海津市コミュニティバスは、準幹線（市内移動の幹線系統）と支線（準幹線を補完し、市内特定区間内の移動）の2区分とし、次の方針で運行します。
- ・上記の2区分にするにあたり、小中学生の通学利用（現行は一部の児童・生徒がコミュニティバスを利用）は、スクールバスの運行などにより、通学便を別途運行することを検討します。

1-1 準幹線

（1）基本的な考え方

①運行ルート

- ・現行の利用者OD調査で利用者の多い区間をベースに系統を形成します。
- ・通勤・通学・通院・買い物・温泉利用等の日常生活交通としての利用のため、鉄道駅、市役所庁舎、医師会病院、温泉施設のほか、市街地内のスーパー、診療所への利用を考慮したルートとします。
- ・観光利用にも配慮するため、お千代保稲荷、木曽三川公園、海津温泉等へのアクセスを確保します。

②運行時間帯

- ・運行時間帯は、現行の海津羽島線（6時台～20時台）とほぼ同様とします。

③運行便数

- ・現行の海津羽島線の便数（1日15便）、運行間隔（2時間に1便）以上の便数を確保するものとし、概ね1時間に1便程度を目指します。

(2) ルート案の設定

次の2つのルート案を設定します。

①ルート案1

- ・現行ルートで最も利用の多い海津羽島線を南北幹線とし、主に養老鉄道駒野駅から海津明誠高校間の通学利用のための東西幹線の2系統とします。
- ・東西幹線は、昼間及び休日便のみ木曽三川公園まで延伸します。

系統	区間	運行時間帯 (想定)	運行便数(想定)	車両 台数
南北幹線	石津駅(一部は石津駅から松山グリーンハイツまで運行)～海津温泉～医師会病院～海津庁舎～お千代保稲荷～岐阜羽島駅	6 時 台 ～ 20 時台	平日 20～24 便、概ね片方向 1 時間に 1 便程度 (現行の海津羽島線は 15 便)	2 台
東西幹線	(一部は南濃庁舎)～養老鉄道駒野駅～海津庁舎～海津温泉～医師会病院～(一部は木曽三川公園まで)	6 時 台 ～ 20 時台	平日 20～24 便、概ね 1 時間に 1 便程度 (駒野駅を通る現行の南濃北回り線、南濃南回り線は、合わせて 17 便)	1 台

②ルート案2

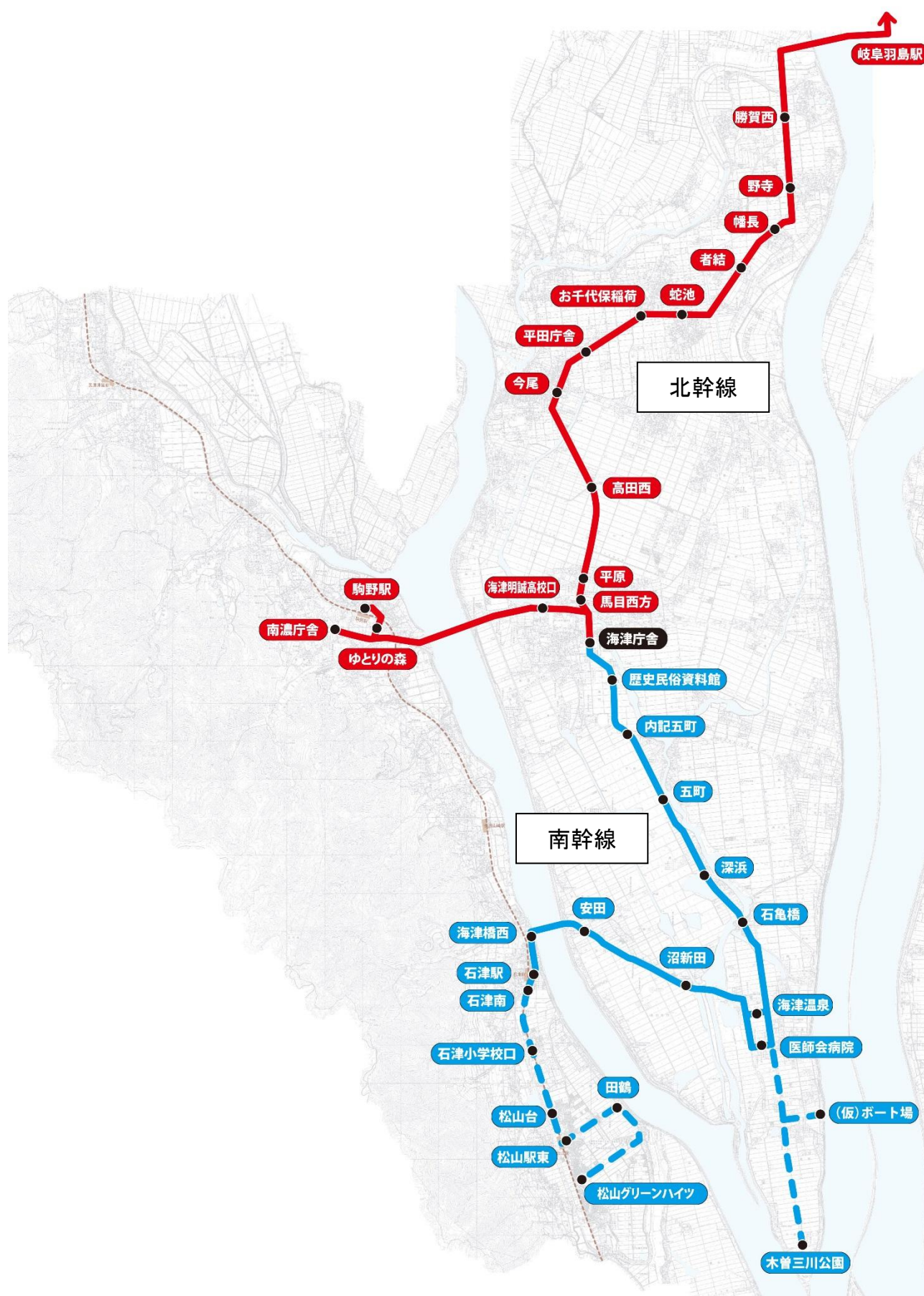
- ・バス利用者は、駒野駅～海津庁舎～今尾～岐阜羽島間が最も多く、市の南側からは海津庁舎のある中心部への移動が多いことから、幹線系統を南北に区分します。
- ・南幹線は、昼間及び休日便のみ木曽三川公園まで延伸します。

系統	区間	運行時間帯 (想定)	運行便数(想定)	車両 台数
北幹線	(一部は南濃庁舎)～駒野駅～海津庁舎～お千代保稲荷～岐阜羽島駅	6 時 台 ～ 20 時台	平日 20～24 便、概ね片方向 1 時間に 1 便程度 (現行の海津羽島線は 15 便)	2 台
南幹線	海津庁舎～海津温泉～医師会病院～(一部は木曽三川公園)～石津駅(一部は石津駅から松山グリーンハイツまで運行)	6 時 台 ～ 20 時台	平日 20～24 便、概ね 1 時間に 1 便程度 (駒野駅を通る現行の南濃北回り線、南濃南回り線は、合わせて 17 便)	1 台

ルート案 1



ルート案2



(3) ルート案の特性の比較

- ・ルート案 1 及び 2 の特性は次のとおりです。

	ルート案 1	ルート案 2
利点	・現行の海津羽島線をベースとしているので、利用者にとってわかりやすい。	・駒野駅から海津庁舎～岐阜羽島駅間の利用の多い区間の運行を充実できる。
欠点	・南北及び東西幹線が通る海津庁舎～海津温泉・医師会病院間の運行本数が多くなるが、その間の利用者は、あまり多くないので、過大なサービスとなる。 ・東西幹線は、駒野駅周辺の道路幅員が狭いため、小型のバス車両とする必要がある。	・市の南部（石津地区）から岐阜羽島方面への利用がしづらくなる。ただし、養老鉄道を利用することはできる。 ・北幹線は、駒野駅周辺の道路幅員が狭いため、小型のバス車両とする必要がある。

(4) 運賃

- ・現行の運賃は、大人 1 乗車 100 円ですが、住民意見交換会では料金が安いという意見があり、また、現行よりも運行本数が増えるので、運賃を 200 円程度にアップすることを検討します。

□現行の料金等の概要

区 分		料 金
基本料金	大人（高校生以上）	100 円
	小・中学生	50 円
	市内 65 歳以上の方で海津市発行の高齢者身分証明書を呈示された方	50 円
	障がい者の方で障害者手帳を呈示された方／その介助者（介助者 1 名まで）	50 円
	小学生未満	無料
定期券	通学（1 ヶ月）	750 円
	（2 ヶ月）	1,450 円
	（3 ヶ月）	2,100 円
	通勤（1 ヶ月）	3,600 円
	（2 ヶ月）	7,050 円
	（3 ヶ月）	10,250 円
キッズパスポート	義務教育課程にある学校に通学する児童・生徒（養老線（美濃松山駅～美濃津屋駅）と海津市コミュニティバス全線が 1 箇年乗り降り自由となる定期乗車券）	5,000 円

(5) 運行日

- ・運行日は、**年末年始を除く毎日の運行**とします。

1-2 支線

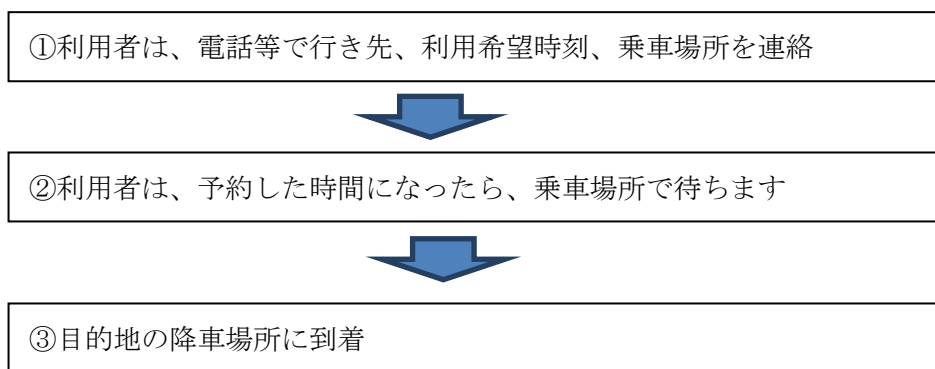
- ・デマンド型と定時定路線の2種類の運行方法が考えられますが、現行は利用区間が分散しており、かつ少量であることから、区域運行型デマンドとします。

※区域型デマンドとは、指定したエリア内でバス等のルートを決めずに運行する方法です。

①デマンドの基本的な利用手順

基本的な利用手順は以下の通りです。自宅からの行き、目的地からの帰りともに、同様の手順となります。

タクシーとは異なり、相乗りが基本です。このため、他の利用者から予約が入れば、他の乗車場所も回って目的地に向かいます。原則、到着予定時刻に間に合うように運行します。



②乗降場所

- ・幅員の狭い道路が多いため、車両が運行できる道路が限定されること、タクシーとの差別化を図るため、市内のバス停での乗降とします。バス停は、現行よりも増やします。

③運行時間帯

- ・運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、現行のコミュニティバスの運行時間帯を考慮し、**概ね午前8時から午後5時の間**とします。
- ・上記の時間内であれば、予約すれば利用できます。

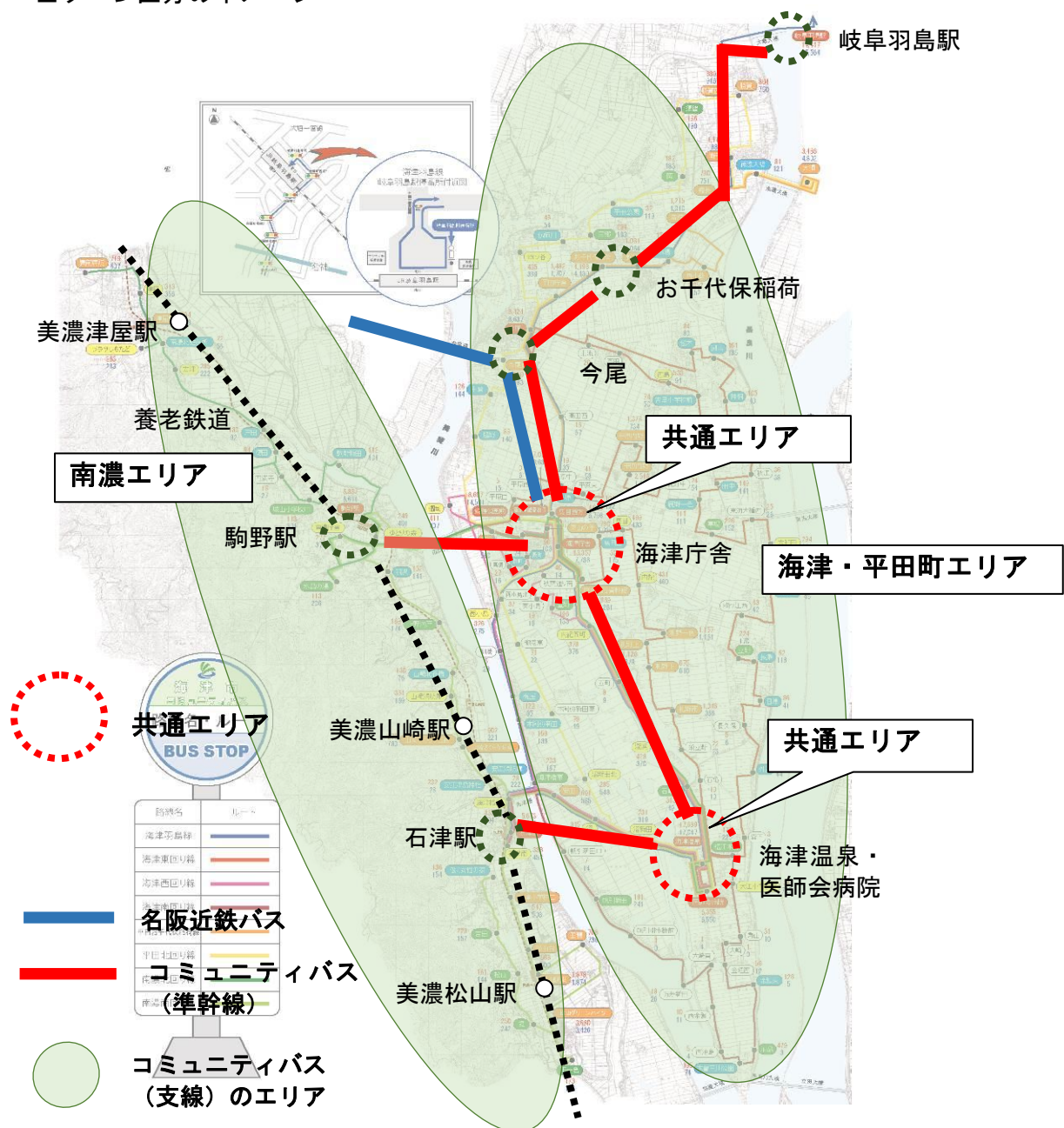
④運行日

- ・現行の休日利用は少ないので、**運行日は、平日のみ（年末年始は除く）**とします。

⑤運行区域（ゾーン区分）

- ・海津市の市域は広いので、利用距離によって運賃に差を設けます。このため、市内をゾーン区分します。
- ・ゾーンは、住民の生活圏、利用者の行き先を考慮して、次のように設定します。
 - デマンドを利用できる区域は、市内全域とします。
 - ゾーン区分は、海津町・平田町、南濃町の2区分とします。
 - 海津・平田町エリアに含まれる海津庁舎付近（中心部）は、海津都市計画マスタープランで都市機能拠点に位置づけられており、市民の行き先として利用の多い区域なので、共通エリアとします。また、海津温泉・医師会病院は、市民の利用が多い施設になるので、これも共通エリアとします。

■ゾーン区分のイメージ



⑥利用運賃

- ・利用運賃については、次のように設定します。
○ゾーン内は 300 円（共通ゾーンまでも 300 円）
○ゾーン間は、500 円程度
- ・子供・高齢者・障がい者などの運賃は割引し、回数券・定期券の発行も検討します。
- ・幹線系統やデマンド間の乗り継ぎは、割引します。
- ・また、車内における運賃支払いを簡素化するために、回数券や路線バスなどと連携した共通パスなどの企画乗車券などを検討します。

⑦利用方法

- ・対象者は、予め**利用登録**を行ったものとします。（市民に限定せず、市外の人でも登録可能）

⑧予約方法

- ・予約は、WEB または電話連絡による事前予約制とします。
- ・予約運行の手法、予約期限、予約受付場所等はシステム能力をみながら、運行予定事業者と協議しながら検討します。

■利用登録票の例

利 用 登 録 票

※電話番号を複数お持ちの場合は、複数分ご記入ください。また、携帯電話番号もご記入ください。

住 所	〒			地区・ 広域区
フリガナ ご利用者 氏名	性別 男・女	生年月日	(明治・大正・昭和・平成) 年 月 日	
電話番号	携 帯 電話番号		- -	
フリガナ ご利用ご家族氏名	性別	生 年 月 日	携帯電話番号	
	男・女	(明治・大正・昭和・平成) 年 月 日	- -	
	男・女	(明治・大正・昭和・平成) 年 月 日	- -	
	男・女	(明治・大正・昭和・平成) 年 月 日	- -	
	男・女	(明治・大正・昭和・平成) 年 月 日	- -	
	男・女	(明治・大正・昭和・平成) 年 月 日	- -	
	男・女	(明治・大正・昭和・平成) 年 月 日	- -	

運転手に知っておいてもらいたい事項

⑨運行車両

- ・使用車両は、現行のコミュニティバス車両あるいはワンボックス車両とします。

⑩デマンド運行システム内容

- ・市域が広く、乗車場所と行き先が多いこと、受付の確実性ととも地形特性などを考慮して運行ルートの設定が複雑になるので、携帯電話のインターネット回線やGPS等を活用したIT型の配車システムの導入を検討します。

■デマンドシステムのイメージ（コンビニクル）

○予約端末イメージ



タッチパネル式予約端末
：利用者が集まる病院や公民館などの設置に最適



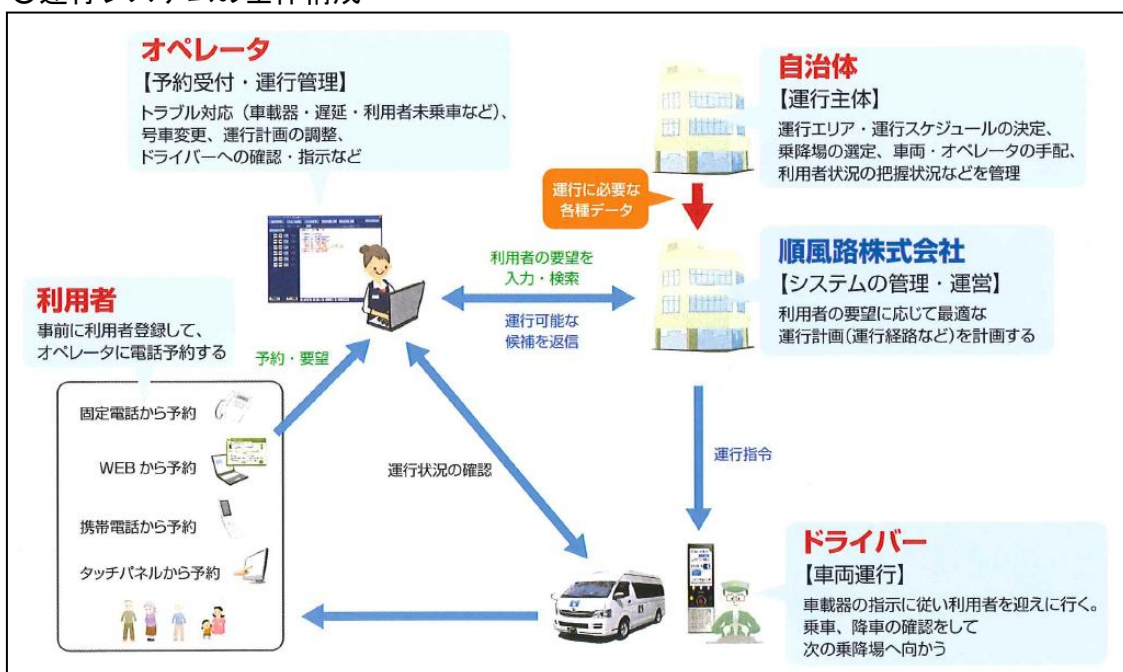
携帯電話向け予約画面



PC向けWEB予約画面

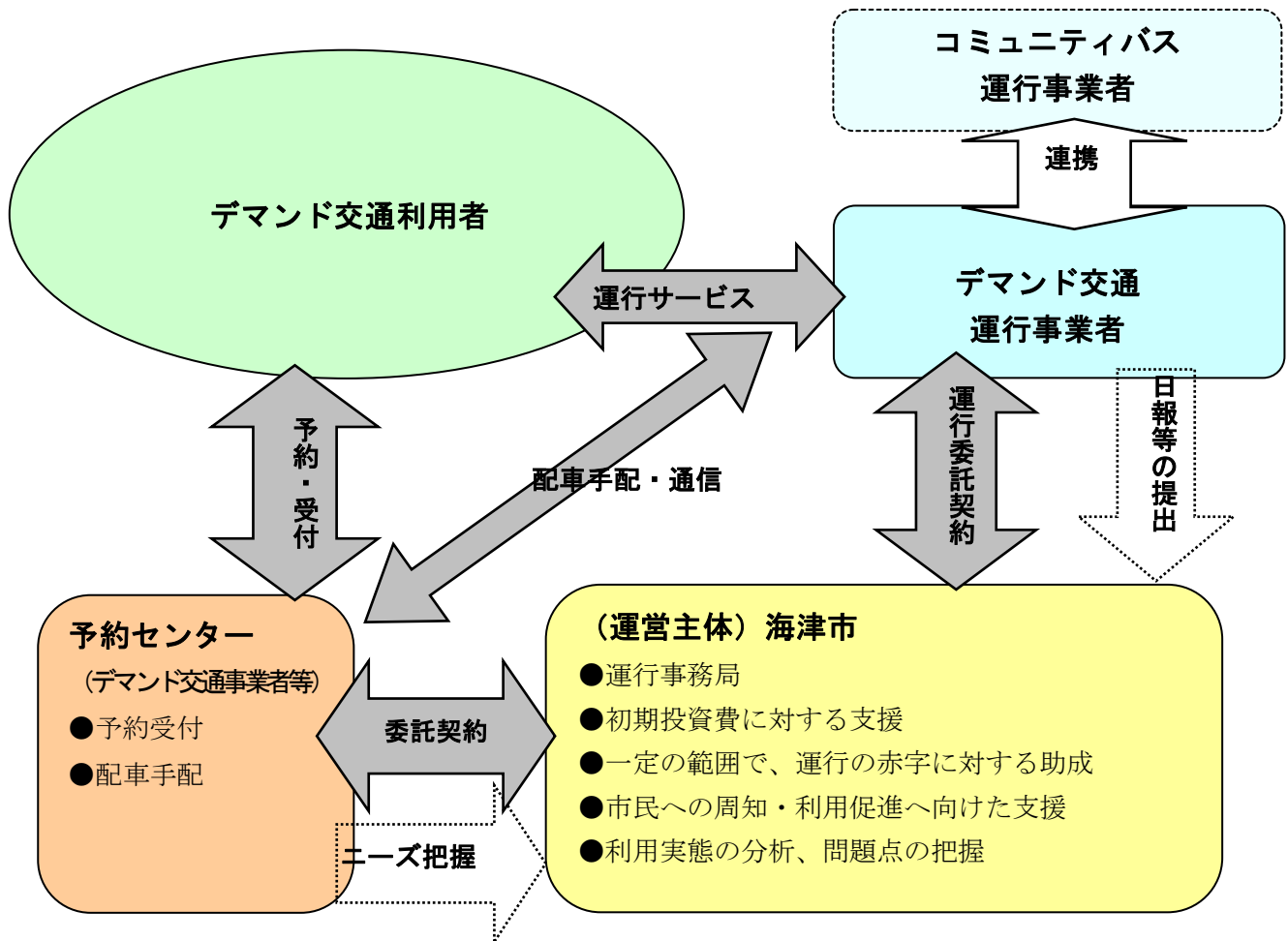


○運行システムの全体構成



⑪運行体制

- ・運営主体は海津市、運行主体は交通事業者とします。
- ・予約センターは交通事業者などへの外部委託を検討します。



参考 運行方式の分類

バス路線は、「定時・定路線型（路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー）」と「デマンド型交通」に分類され、地域特性や道路条件及び運行システムなどから次のような利点・欠点があります。

■システムの種類と主な特性

種類		特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
定時・定路線型	路線バス	・ 中型・大型バス（車両定員 11 人以上）の利用 ・ ルート、ダイヤが固定	バス事業者等	バス事業者等	・ 人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能 ・ バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる	・ 一定の需要がないと事業性が低下 ・ 近年、利用者の減少により行政の財政負担が増加
	コミュニティバス	・ 中型・大型バス（車両定員 11 人以上）の利用 ・ ルート、ダイヤが固定は一般の路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通空白地域の解消等という観点でサービスを乗合で提供	市町村、地元協議会等	バス事業者等	・ 小型バスの場合、路線バスと比較して道路の狭い地域へも入り込みやすい ・ 運営主体である市町村等がバス事業者との協議・調整の上で運賃や経路等を設定できる	・ 既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する ・ 行政の財政負担が大きくなるケースが多い
	乗合タクシー	・ 車両定員 11 人未満の車両（ワンボックスカーやセダン型車両）を利用。ルート、ダイヤが固定	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者	・ バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能 ・ 車両コスト・燃料費等直接的経費は低い	・ 車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される ・ 定員が少ないので収入が限られ、採算ベースに乗りにくい
デマンド型交通	定路線型	・ 運行ルートを定めて運行。利用する場合はルート上の停留所等で乗降	バス・タクシー事業者、市町村等	バス・タクシー事業者	・ 予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる ・ 需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある	・ 乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある ・ 利用に際して事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある ・ 一般タクシーと競合する場合がある
	区域運行型	・ 運行ルートを定めず区域内で運行。				

【デマンド型交通システムの概要】

デマンド型交通システムは利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、乗降時間、乗降場所等を柔軟に対応させる仕組みであり、配車方法や運行ルート設定等により、様々な種類があります。

なお、一般のタクシーは個別の需要に対して24時間運行しますが、デマンド型は乗合が原則であること、運行時間帯や便数に制限があることが異なります。

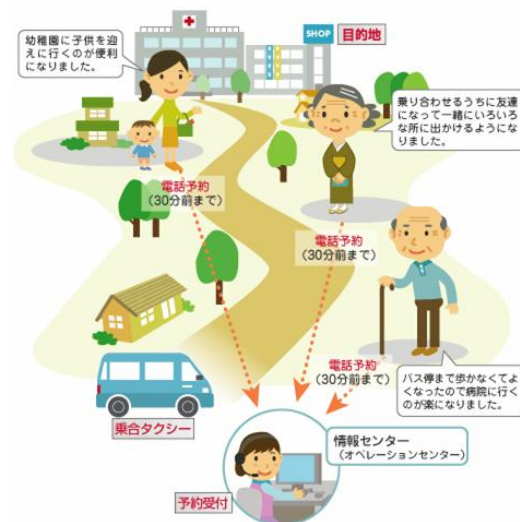
①配車・運行ルート決定方法

- ・ I T 型：カーナビ等の I T 技術を活用した配車方法（養老町で導入）
- ・ 非 I T 型：タクシー無線等による配車方法

②運行路線等

- ・ 定路線型：運行ルートを定めて運行
- ・ 区域運行型：運行ルートを定めず、乗車場所から目的地まで直行で運行（ただし、乗合型のため、複数の利用者に対応）

■運行イメージ



□デマンド型交通システムの運行サービスイメージ

	特徴	サービスイメージ
定路線型	● 運行ルート固定。 ● 運行ダイヤを決定しておくが、デマンド（需要）があるときだけ運行。 ● 利用する場合はルート上のバス停等で乗降。	
区域運行型	● 運行ルートを定めず区域内で運行。 ● デマンド（需要）があるときだけ運行。 ● ドアツードアと、バス停で乗降する方式の2つの方式がある。 ● 基本的な運行ダイヤを設定する場合と設定しない場合がある。	ドアツードア型 バス停型

●→ バス走行ルート → 徒歩

■デマンド型運行システムの比較

		定路線型	区域運行型
利便性（利用者）	アクセス性	●乗降場所まで移動が必要となる。 ●固定ルートのためルートから離れた施設へのアクセス性が低下。	●各地域内の需要を面的にカバーできるため、定路線型と比較して、ルート以外の主要施設へのアクセス性が向上。
	利用のし易さ	●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●運行サービスとしては、バス路線と同様に、運行回数が減少し、利用のし易さが低下。	●利用者にとって予約が必要で、利用の煩わしさがある。 ●自宅から目的地までドアトゥドアに近いサービスのため、高齢者等にとって安全に外出が可能。 ●乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時間が変化する可能性がある。
	速達性	●運行ルートは固定で、利用する場合はルート上のバス停等で乗降するため、速達性の改善は見込めない。	●運行ルートを定めず区域内で運行するため、定路線型と比較して、目的地への移動時間を大幅に短縮することが可能。
事業性（行政・事業者）	運行経費	●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。	●需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ●デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、オペレーター人件費や通信費等が必要。
	交通事業者への影響	●ワゴン車等を確保する必要がある。	●ワゴン車等を確保する必要がある。 ●一般タクシー利用者と運行サービスの面で競合する可能性がある。

※◎：優れている、○：やや優れている、△：やや劣る、×：劣る