

**第3回志賀町
地域公共交通活性化協議会
＜本編資料＞**

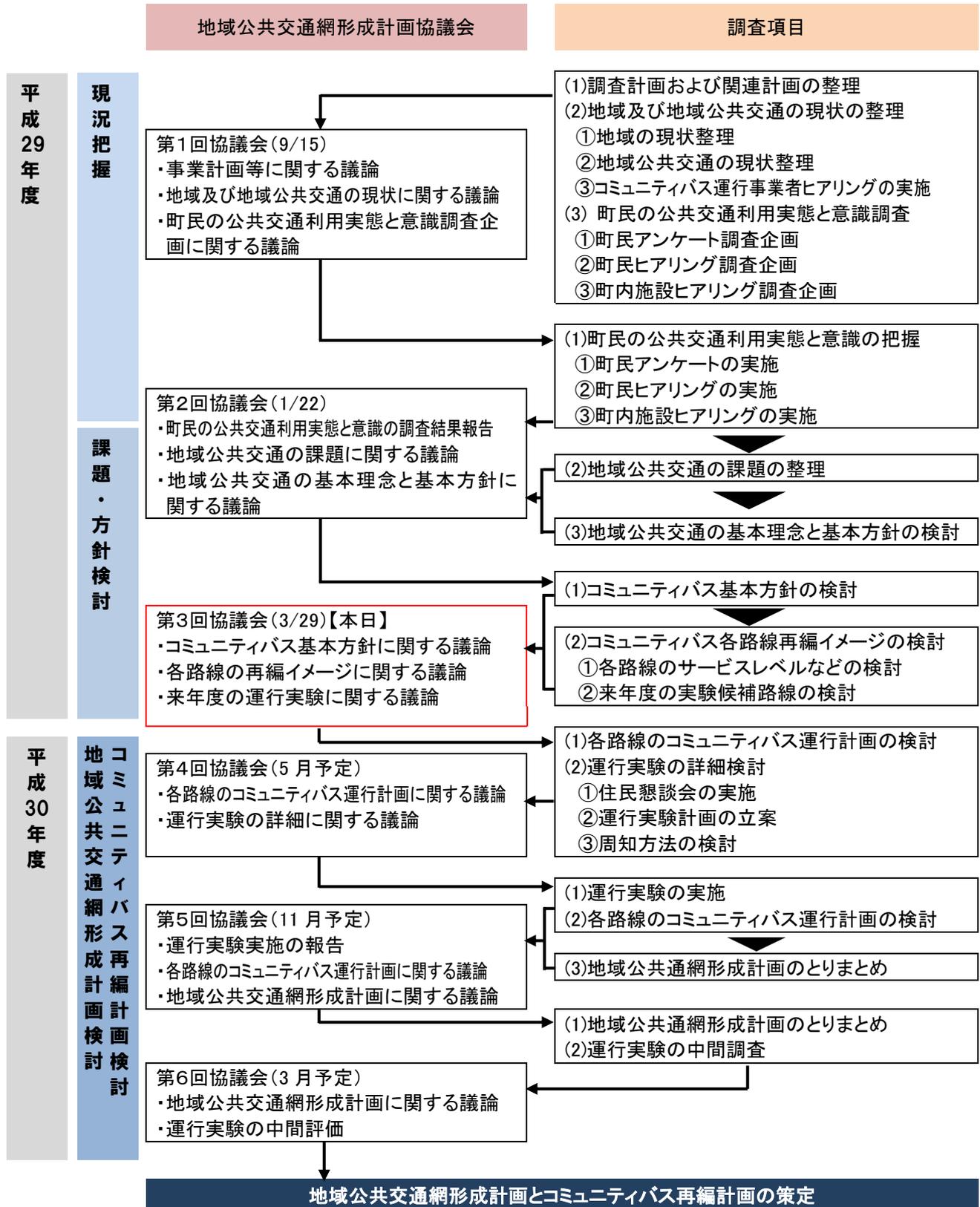
**平成30年3月29日
志賀町**

目 次

I. 本日の検討内容とスケジュール.....	1
II. 地域公共交通の課題・基本理念・基本方針（振り返り）.....	2
III. 各公共交通の位置付けの整理と今後の方向性.....	4
IV. コミュニティバスの基本方針.....	5
1. コミュニティバスが対象とする主な利用者とその目的.....	5
2. 改編のポイント.....	6
V. コミュニティバス各路線の改編イメージ検討.....	9
1. 各路線の改編の方針.....	9
(1) 富来地域.....	9
(2) 志賀地域.....	19
2. 来年度の運行実験候補路線の検討.....	40
(1) 運行概要.....	41
(2) 実験概要.....	43

I. 本日の検討内容とスケジュール

本日は、コミュニティバス基本方針、各路線の再編イメージ、及び来年度の運行実験について、議論いただく。



II. 地域公共交通の課題・基本理念・基本方針(振り返り)

地域の現況	<ul style="list-style-type: none"> 面積が 246.6 km²と広大であり全域に人口が分布、平成 17 年に旧富来町と旧志賀町の合併により、拠点が 2 つある。 平成 27 年の人口は約 2 万人。志賀地域のほうが人口は多い。また、全域的に少子高齢化がすすんでいるが、特に富来地域は顕著である。 平成 29 年度の高齢者（75 歳以上）は、約 1,800 人、高校生は約 530 人、小学生は約 800 人、5 年後には高校生で 100 人、小学生で 90 人が減少することが想定される。
-------	--

公共交通の現況	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 6 路線、コミュニティバス 16 路線、スクールバスが町内を運行している。 高齢化が進み公共交通がより重要になってくるにも関わらず、利用者数は減少している。 路線の重複が多く見られ、同じ時間帯に同じルートを運行している場合もある。 1 日あたり 1 人未満の利用しかないコミュニティバスの路線があり、収支率 2.9%と低い。（最も高い路線は 18.0%） 路線バスの補助、コミュニティバスとスクールバスの運行経費が、約 2 億円近くかかっており増加傾向である。 路線バスとコミュニティバス、路線バスと JR、コミュニティバスの各路線と市街地循環線（志賀地域）、コミュニティバスと特急バスなどの乗り継ぎが不便な状況である。 ルートやバス停が整理されておらず、バス停、時刻表、車両の情報もわかりづらくなっている。
---------	--

地域のニーズ	<p>○町民アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケートの回収率が 46%を超えており、町民の地域公共交通への関心は高い。 約 8 割が車も免許証も保有し、運転している。80 才台以上では 3 割が自分で車を運転している。 日常の買い物は、富来地域・志賀地域いずれもそれぞれの中心部（富来地域：A コープ、アスクなど、志賀地域：どんたく、ロッキーなど）で、特別な買い物と余暇の娯楽は町外に行っている。通院先は、富来地域は地域内（富来病院）が、志賀地域は町外（能登病院、羽咋病院）が多い。 路線バス利用者の約 6 割、コミュニティバス利用者の約 7 割が、移動に不都合があると回答。「使いたい時間にバスが走っていない」という理由が約 4 割を占める。 約 2 割が路線バス、約 1 割がコミュニティバスを利用している。利用している人の頻度は、路線バスで年に 1~5 回、コミュニティバスで週に 1~2 回が多い。 自身がコミュニティバスをもっと利用できるようになるためには、「路線バスと乗り継ぎしやすいダイヤにするとよい」という意見が、コミュニティバスの利用に関わらず最も多い。 公共交通維持ためにできることは、「町のイベントなどには、なるべく公共交通を利用して参加」するという意見が、公共交通の利用に関わらず最も多い。 公共交通がなくても「困らない・関心がない」が 3 割。
--------	--

<p>○町民・施設ヒアリング</p> <p><現状></p> <ul style="list-style-type: none"> 志賀中学校では、コミュニティバスや路線バスのダイヤが登下校の時間に合わず保護者が送迎することが多い。 交通手段で進学する高校を選ばざるを得ない。 富来地域では、6：50 の富来バスターミナル発の路線バスに乗せるために、志賀地域では、路線バスと JR が接続していないため、親が高校生の子どもを送迎する。 最終便が早いため、高校生が部活をできない。 サービスが悪いバスの運転手がいる。 <p><公共交通の利用者が増えるために></p> <ul style="list-style-type: none"> 親が中学生の子どもを送迎する風土を改善することが必要。 福祉施設には、9 時過ぎ着、15 時台発の便があるとよい。 買い物の時間にあった便があるとよい。 富来地域のコミュニティバスは、富来病院の受付時間前（8 時前）に到着してほしい。 志賀地域のコミュニティバスは、どの路線も志賀クリニックを通過してほしい。 コミュニティバスは、楽しい時間を過ごすための手段。 施設とコミュニティバスの連携を図りながら、相乗的に利用者数増加を目指す。 既存のイベントとの連携や、乗ってもらえるようなイベントの実施、バスマップを作成するとよい。 わかりやすい情報提供は重要。 志賀町役場以外でのコミュニティバス回数券の購入。
--

上位関連計画 第二次志賀町総合計画	
将来像	魅力と笑顔にあふれ、未来に躍進するまち ～定住と交流による、ふるさとの誇りを次代へと引き継ぐまちづくり～
基本方針 6.	安全で美しく住みよいまちづくり
6-3.	交通ネットワークの充実 コミュニティバスと路線バスの利便性の向上 需要に応じたデマンド交通の導入の検討



- 視点 1** 地域公共交通を通して、町民の生活の満足度向上を目指す
- 視点 2** 利便性の向上を図りながら、経営の効率化を図る



地域公共交通の課題	
○面積が広大で、拠点が 2 つ、ほぼ全域に人口が分布しており、効率的な運行が難しい地域特性である。	
○高齢化が進み公共交通がより重要になってくるにも関わらず、利用者数は減少している。	
○利用者数の減少とともに、地域公共交通に対する費用が増加。	
○路線が重複していたり、利用者数が極端に少ない路線があり運行方法が効率的でない。	
○病院、福祉施設、買い物施設、中学校、高校などへの移動について、運行時間帯が町民の移動特性と合致していない。	
○富来地域と志賀地域のバスターミナルが交通拠点としてうまく機能しておらず、また交通拠点、JR の駅、里山海道のパーキングエリアでの乗り継ぎができていない。	
○既存のイベントや教室との連携が図られていない。	
○ルート、ダイヤ、時刻表などがわかりづらく、利用のハードルが高い。	
○公共交通に関心は高いものの、自分たちで利用し守るものという意識が低い。	

○基本理念

豊かなくらしを、人に運ぶ、地域に運ぶ、未来に運ぶ

－バスがあってよかったね、と言われる公共交通－

- －毎週火曜日バスに乗って、福祉施設に行くおばあさん。カラオケ教室で唄を歌って、お弁当を食べて、お風呂に入って家に帰る。お友達もたくさんできた。
- －受付時間前に病院にバスで到着。すぐに診察を受けて、薬をもらって、バスの発車時刻まで開催される健康教室で風邪予防のお話を聞く。やっぱりうがいは大事。
- －もうすこしで資料が完成、あとちょっと仕事をしていたい。中学生の娘はバスで家に帰ってくれる。
- －運動会のあとのビールが最高！バスがあるし、みんなで乾杯！
- －行ってきます、と家を出る高校生の息子を、家で見送れるありがたさ。
- －巖門ってすごい迫力だね、県外から来た老夫婦。周遊バスで次はヤセの断崖へ。
- －バスに乗って、イルミネーションを見に行った初デート。
- －違う高校になったけれど、同じバスで毎日会えるね。バスから見る景色が、ふるさとの景色。
- －こんなところがあったんだね、同じ町でも知らないところがたくさん。バス沿線マップを見ながら、いつもと違うルートに乗ってみた。

地域公共交通は、医療、福祉、商業、交通安全、教育、観光、まちづくり、地域コミュニティなど多岐にわたる分野に関係しており、町民の日々の暮らしの満足度を向上させる可能性は大きい。日々のちょっとした「バスがあってよかったね」を増やすことで、町民がより豊かなくらしをおくることができ、それにより地域が活性化し、そんなくらしが持続していくことを、地域公共交通の運行により目指すこととする。

○基本方針

町民のニーズにあった利便性の高い交通ネットワークを形成する

- ・富来バスターミナルと高浜バスターミナルを拠点とし、コミュニティバスを路線バスの支線と位置付け、町民のニーズにあった利便性の高い交通をネットワーク化させる。

まちづくりと公共交通を一体化させ相乗効果を目指す

- ・福祉、観光、祭りや町のイベント、中心市街地活性化の取り組みなどと公共交通を連携させ、誰もが気軽に利用できるような環境をととのえ、町民の生活満足度を相乗的に高める。

予約制のりあい交通などの新たな運行形態の導入を視野に入れながら、地域全体で考えた運行方法と経営の効率化を行う

- ・持続可能な公共交通維持のために、路線バス、コミュニティバス、スクールバスを一体的に検討し、地域全体での運行方法の効率化が必要である。その際、既存の運行形態にとどまらず、予約制のりあい交通など新しい運行形態での運行実験を行いながら検討を進める。

公共交通が利用される風土をつくる

- ・公共交通維持のためには、地域で支え育てていくという風土をつくることが必要であり、町民の意識の醸成とその仕組みづくりを行う。
- ・また検討にあたっては、誰もが理解しやすいわかりやすさを大事にし、効果的な方法で情報提供を行う。

継続的な評価を行い改善する

- ・公共交通が持続的にその役割を果たすために、地域公共交通に関わる人たちが、継続的に利用状況や収支などの状況を評価し、改善することが必要であり、そのための体制や仕組みをつくる。

Ⅲ. 各公共交通の位置付けの整理と今後の方向性

○現在の位置付け

現在、志賀町では路線バスとコミュニティバスが運行している。以下に、その特徴や公共交通のなかでの位置付けをまとめる。

種類	特徴	路線名	位置付け	備考
路線バス	町域を超える運行	北鉄外浦線 北鉄富来急行・富来線 北鉄高浜線 北鉄後山線	幹線	
	町内での運行	北鉄志加浦線 北鉄加茂循環線	支線	コミュニティバスとの役割分担が曖昧
コミュニティバス	きめ細かいエリアで運行	16 路線	支線	

○今後の方向性

運転手の不足等の理由から、平成 31 年度 3 月末で路線バスの志加浦線と加茂循環線が廃止の予定である。そのため、対象となる地域ではコミュニティバスの代替運行が必要となる。また、経営の効率化を図るため、平成 28 年度の平均の利用が 0.8 人/便と少なく、1 年間の運行便数 1,346 便のうち 632 便しか利用者がいなかった増穂線で、利用希望があったときにのみ運行する予約制のりあい交通を平成 30 年度から実験的に行いたい。

種類	特徴	路線名	位置付け	再編方針
路線バス	町域を超える運行	北鉄外浦線 北鉄富来急行・富来線 北鉄高浜線 北鉄後山線	幹線	JR との接続向上 わかりやすいダイヤ
	町内での運行	北鉄志加浦線 北鉄加茂循環線	支線	H31 年度末で廃止予定
コミュニティバス	きめ細かいエリアで運行	増穂線を除く路線	支線	幹線との接続向上
	路線バスの代替	志加浦線（朝夕） 加茂循環線（朝夕）	支線	路線バスと同等のサービスレベル
予約制のりあい交通	きめ細かいエリアで運行	増穂線 （利用が少ない路線）	支線	H30 年度から運行実験 幹線との接続向上 運行経費の削減

IV. コミュニティバスの基本方針

平成 31 年度 10 月からの運行を目指し、コミュニティバスの改編を行う。改編のための検討は、以下のようなステップで行い、必要であればステップを遡って修正・改編を行う。

STEP1	コミュニティバスの対象者と目的の検討	本日議論
STEP2	改編のポイントの検討	本日議論
STEP3	各路線の改編イメージ検討	本日議論
STEP4	各路線の詳細な運行方法の検討	来年度検討
リニューアル運行	改編した路線で運行	平成 31 年度 10 月

1. コミュニティバスが対象とする主な利用者とその目的

利用者	目的	目的を満たすための運行時間帯
高齢者	通院、買い物、福祉施設利用	昼間
中学生・高校生	通学	朝夕
北鉄志加浦線沿線住民 北鉄加茂循環線沿線住民	廃止させる路線バスの代替	路線バスの運行時間帯
観光客	志賀の郷の利用者の観光	朝から昼

2. 改編のポイント

町民の移動意向を反映させることで利便性の向上を図りつつ、持続可能な公共交通実現のため効率的な運行を目指す。改編のためのポイントを以下のように設定し、今後の検討を進める。

ー大きなポイントー

全体的な利便性を向上させつつ、特に利用の多い部分についてはさらに利便性向上を図り、利用の少ない部分については効率的な運行を行なうなど、メリハリのある改編を行う。

①町内全体

概要

- ・運行本数と運行ルートは基本的に現状を維持するが、ダイヤ、ルート、バス停名など利用者にわかりやすいように改善を行う。
- ・現在の利用状況に合わせた車両や運行方法に変更する。

- ・現在の運行本数を基本的に維持
 - ・現在の運行ルートを基本的に維持
 - ・路線バスとの接続を向上
 - ・特急バスとの接続を向上
 - ・覚えやすいダイヤの設定
 - ・わかりやすいルートの設定
 - ・利用者数が多い路線について乗降しやすい車両を導入
 - ・利用者数が少ない路線について車両の小型化を図ったり、予約制ありのり交通を実験導入
 - ・ルート上にあるバス停は、すべての路線で停車
- （ 現在、コミュニティバス間でルートが重複する区間において、同じルート上にあるにも関わらず、路線によって停車するバス停が違う箇所がいくつか見られる。利用者にとっては、目の前をバスが通っているにも関わらず停車しなかったり、どのバス停でどの路線のバスを待ってよいのかなど、大変わかりづらい現状である。 ）
- ・北鉄路線バスとバス停名を統一

※路線バスと連携し、富来バスターミナルと高浜バスターミナル間の移動の利便性向上策を検討中

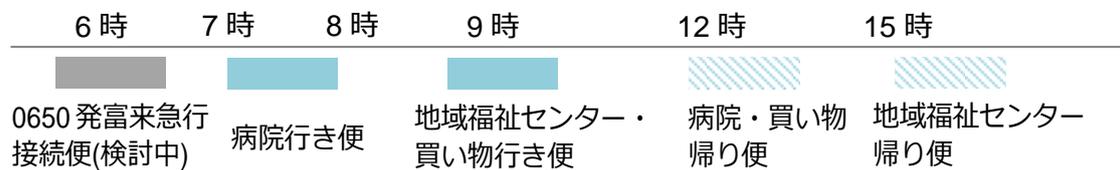
②富来地域

概要

- ・富来バスターミナルを拠点とする。
- ・朝の1便目を病院便とし、富来病院の受付時間前に到着できるようにする。
- ・地域福祉センターの利用に便利な時間に運行する。
- ・利用の多い買い物施設をバス停に追加する。

- ・富来バスターミナルを拠点とする
- ・富来病院の受付時間前（8時前）に到着し11・12時台に発車
- ・地域福祉センターに9時過ぎに到着し15時台に発車
- ・ロッキー富来店に停車
- ・通学や金沢医科大学への通院のために、富来バスターミナル6:50発の路線バス富来急行に接続（検討中）
- ・上記のポイントをもとにダイヤを組むと以下の形が基本となる。

<富来地域の基本ダイヤ>

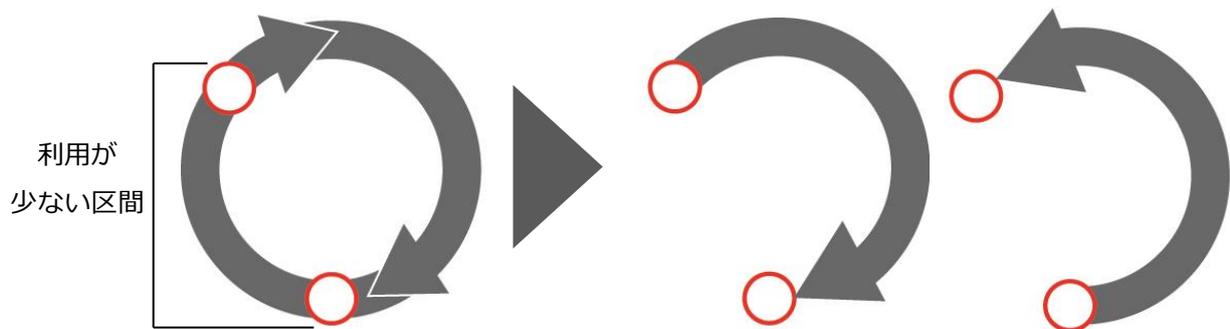


③志賀地域

概要

- ・高浜バスターミナルを拠点とする。
- ・シ・オン、やすらぎ荘、シルバーハウスの利用に便利な時間に運行する。
- ・定住促進、観光振興を目指したルートと運行時間の設定を行う。
- ・循環ルートを利用状況に合わせて直通化させ、わかりやすく効率的なルートにする。
- ・利用の多い買い物施設をバス停に追加する。

- ・高浜バスターミナルを拠点とする
- ・シ・オン、やすらぎ荘、シルバーハウスに9時過ぎに到着し15時台に発車
- ・循環ルートを利用状況に合わせて直通化させ、わかりやすく効率的なルートにする。



- ・ロッキー志賀の郷店、どんたく、志賀クリニック（現在一部路線のみ停車）に停車
- ・定住促進のため、市街地循環線を西山台とみらいとうぶに運行
- ・志賀中学校への通学に適したダイヤ
- ・志賀の郷利用者の観光に適したダイヤ（市街地循環線）
- ・北鉄志加浦線と北鉄加茂循環線の代替を運行

V. コミュニティバス各路線の改編イメージ検討

1. 各路線の改編の方針

先の改編ポイントを踏まえ、路線の実情に合わせて路線ごとの改編の方針を設定する。ただし、検討の結果により内容が変更になる場合もあり、その場合は次回協議会で再度協議していただきたい。

(1) 富来地域

①福浦線（平成 28 年度利用者数：2.8 人/便）

改編の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、福浦線と熊野線の 2 路線を 1 台の車両で運行している。朝 1 便目の病院便については、両路線とも富来病院の受付時間に間に合うようにするため、福浦線と熊野線を合わせたルートで運行することとする。 ・路線バス志加浦線の廃止に伴い、コミュニティバス志加浦線が福浦まで延伸し、福浦から高浜バスターミナルまで直通となる。福浦線での福浦－赤住間を志加浦線での運行にふりかえる。
-------	---

	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 2 便	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：2 便 ※平日朝 1 便目は病院直行便とし、熊野線と合わせて 1 便とする
車両	コムーター（定員 12 名、座席 12 名）	変更なし ※平成 28 年度の最大乗車人数 10 名
ルート	赤住～福浦～富来病院～地域福祉センター (35 分)	<p><考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤住－福浦間の路線を、志加浦線に振りかえ、福浦の高浜バスターミナルまでの直通化を図る。 ・平日朝 1 便目は病院直行便とし、熊野線と合わせた路線とする。



図 現在の福浦線と熊野線と運行する路線が変わる区間

③稗造線（平成 28 年度利用者数：2.4 人/便）

改編の方針

・現在の運行形態から変更なし

	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 2 便	変更なし
車両	通勤車（定員 12 名、座席 12 名）	変更なし ※平成 28 年度の最大乗車人数 11 名
ルート	切留～広地～東小室～富来病院～地域福祉センター（57 分）	変更なし



図 現在の種造線

④増穂線（平成 28 年度利用者数：0.8 人/便）

改編の方針

・平成 28 年度の利用実績が 0.8 人/便と少なく、1,346 便/年のうち 632 便しか利用者がいなかったため、予約制のりあい交通の導入を行ない、効率的な運行を目指す。そのため、10 月からの運行実験を予定している。詳細を P40 に記載。

	現在	改編案（実験案）
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 2 便	変更なし
車両	コムーター（定員 12 名、座席 12 名）	小型タクシー（4 名、のりあい） ※平成 28 年度の最大乗車人数 7 名
ルート	高爪山口~八幡~富来病院~地域福祉センター（46 分）	予約のあった自宅最寄りバス停と決められた目的地をつなぐ
備考	定時運行	予約があった場合のみ運行

⑤西海・西浦線

(平成 28 年度利用者数：西海・西浦線その 1…6.3 人/便、西海・西浦線その 2…3.3 人/便、西浦線…5.5 人/便)

改編の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が最も多い路線である。他の路線と同様、朝 1 便目の病院便を運行することに加え、病院便とは別に 4 便を確保することで、さらなる利便性向上を図る。 ・現在、西海・西浦線その 1 は、富来バスターミナルー地域福祉センター間を折り返して運行している。一方西海・西浦線その 2 は、富来支所から運行している。両路線とも富来バスターミナルを拠点とし、折り返さないルートに統一することで、利用者にとってわかりやすい路線にする。同様の理由から、西海・西浦線その 2 で香能バス停を経由をしないこととする。 ・現在の中型車両を、ノンステップで乗り降りのしやすいポンチョに変更する。
-------	--

	現在	改編案
便数	<ul style="list-style-type: none"> ○西海・西浦線その 1・その 2 合計 平日：午前 2 便、午後 3 便 日曜：午前 2 便、午後 1 便 ○西浦線 平日：午前 1 便 日曜：午前 1 便 	<ul style="list-style-type: none"> ○西海・西浦線 平日：午前 2 便、午後 3 便 日曜：午前 2 便、午後 1 便 ○西浦線 平日：午前 1 便 日曜：なし ※平日朝 1 便目の西浦線は病院直行便とし、休診日の日曜日は運行しない
車両	<p>中型 (定員 33 名、座席 17 名+立席 16 名)</p>	<p><考え方> 高齢者の利用が多いため、ノンステップの車両を導入し、乗り降りのしやすさを確保。</p> <p><改編案> ポンチョ (定員 32 名、座席 18 名+立席 14 名) ※平成 28 年度の最大乗車人数 23 名</p>
ルート	<ul style="list-style-type: none"> ○西海・西浦線その 1 (61 分) 前浜~久喜~地域福祉センター~里本江~富来病院~里本江~地域福祉センター ○西海・西浦線その 2 (57 分) 香能~風無~地域福祉センター~富来病院~富来支所 ○西浦線 (34 分) 前浜~香能~地域福祉センター~富来病院~富来バスターミナル 	<p><考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ・その 1 とその 2 のルートを、富来バスターミナルの拠点化、利用者にとってわかりやすくするため、富来バスターミナルを拠点とし、折り返さないルートにする。(その 1 では 1 便あたり 15 分程度短縮) ・西海・西浦線その 2 で香能には行かない。(1 便あたり 10 分程度短縮、平成 28 年度の利用 3 名/年)

バス停名	下り						年間		1日あたり		バス停別 1便/日あたり		
	下り (日曜運休)	乗降客数/年		3便 (日曜運休)	乗降客数/年		乗車数	降車数	乗車数	降車数	乗車数	降車数	
		乗	降		乗	降							
1 香能	15:59 着		1	17:29 着		2	0	3	0.00	0.01	0.00	0.00	
2 前浜	15:49	0	82	17:19	0	16	0	98	0.00	0.32	0.00	0.16	
3 大笹波	15:47	0	248	17:17	0	34	0	282	0.00	0.91	0.00	0.45	
4 玄徳岬	15:46	0	16	17:16	0	2	0	18	0.00	0.06	0.00	0.03	
5 笹波	15:45	0	172	17:15	2	40	2	212	0.01	0.68	0.00	0.34	
6 鹿頭	15:42	0	96	17:12	2	37	2	133	0.01	0.43	0.00	0.21	
7 農協前	15:41	0	89	17:11	1	2	1	91	0.00	0.29	0.00	0.15	
8 鹿頭浜出	15:40	0	7	17:10	0	4	0	11	0.00	0.04	0.00	0.02	
9 小窪	15:38	7	91	17:08	0	12	7	103	0.02	0.33	0.01	0.17	
10 赤崎下出	15:37	0	86	17:07	0	22	0	108	0.00	0.35	0.00	0.17	
11 赤崎上出	15:36	1	40	17:06	0	16	1	56	0.00	0.18	0.00	0.09	
12 久喜	15:31	0	98	17:01	0	20	0	118	0.00	0.38	0.00	0.19	
13 千ノ浦西	15:29	2	74	16:59	15	8	17	82	0.05	0.26	0.03	0.13	
14 千ノ浦	15:28	0	78	16:58	0	2	0	80	0.00	0.26	0.00	0.13	
15 風無瀧出	15:27	0	2	16:57	0	1	0	3	0.00	0.01	0.00	0.00	
16 風無	15:26	0	183	16:56	0	66	0	249	0.00	0.80	0.00	0.40	
17 風戸	15:25	0	135	16:55	0	2	0	137	0.00	0.44	0.00	0.22	
18 文学碑前	15:24	0	99	16:54	2	7	2	106	0.01	0.34	0.00	0.17	
19 富来漁港	15:22	1	12	16:52	0	12	1	24	0.00	0.08	0.00	0.04	
20 地域福祉センター	15:21	607	13	16:51	42	15	649	28	2.09	0.09	1.04	0.05	
21 龍護寺前	15:20	3	11	16:50	0	11	3	22	0.01	0.07	0.00	0.04	
22 酒見	15:19	0	4	16:49	0	4	0	8	0.00	0.03	0.00	0.01	
23 酒見東	15:18	0	18	16:48	0	1	0	19	0.00	0.06	0.00	0.03	
24 相神	15:17	0	3	16:47	0	1	0	4	0.00	0.01	0.00	0.01	
25 中浜	15:16	0	12	16:46	0	2	0	14	0.00	0.05	0.00	0.02	
26 里本江	15:15	4	0	16:45	0	0	4	0	0.01	0.00	0.01	0.00	
27 モ子の木団地	15:14	27	6	16:44	1	5	28	11	0.09	0.04	0.05	0.02	
28 とぎ保育園前	15:13	8	13	16:43	4	5	12	18	0.04	0.06	0.02	0.03	
29 領家北	15:12	4	2	16:42	6	0	10	2	0.03	0.01	0.02	0.00	
30 富来駅	15:09	4	0	16:39	73	0	77	0	0.25	0.00	0.12	0.00	
31 富来病院	15:08	471	1	16:38	96	0	567	1	1.82	0.00	0.91	0.00	
32 地頭町	15:07	34	0	16:37	5	3	39	3	0.13	0.01	0.06	0.00	
33 領家南	15:06	29	0	16:36	0	0	29	0	0.09	0.00	0.05	0.00	
34 領家北	15:05	13	1	16:35	11	0	24	1	0.08	0.00	0.04	0.00	
35 道の駅・渤海	15:02	5	0	16:32	0	0	5	0	0.02	0.00	0.01	0.00	
36 アスク	15:01	426	0	16:31	83	0	509	0	1.64	0.00	0.82	0.00	
37 富来支所	15:00 発	47		16:30 発	9		56	0	0.18	0.00	0.09	0.00	
計			1,693	1,693		352	352	2,045	2,045	6.58	6.58	—	—

1便/日あたり 3.29 3.29

図 西海・西浦線その2のバス停別利用者数

⑥富来地域の市街地の移動について

改編案	
考え方	<p>富来地域ではコミュニティバスのすべての路線が、交通結節点である富来バスターミナルと地域福祉センターの間を運行している。</p> <p>現在、里本江を経由する路線と増穂浦リゾートを経由する路線がある。できる限り富来地域全体でルートを一統し、かつ、それぞれの路線のダイヤを覚えやすいものに整理し、わかりやすい情報提供をする。利用者にとって、市街地線ができたように市街地内の移動がしやすくなることを目指す。</p>
便数	<p>13 便（現在の改編案の場合）</p> <p>富来地域のコミュニティバスの運行本数の合計となる（朝の 1 便目の病院直行便を除く）</p>
車両	運行する路線によって異なる
ルート	各路線の地域福祉センター～富来バスターミナル

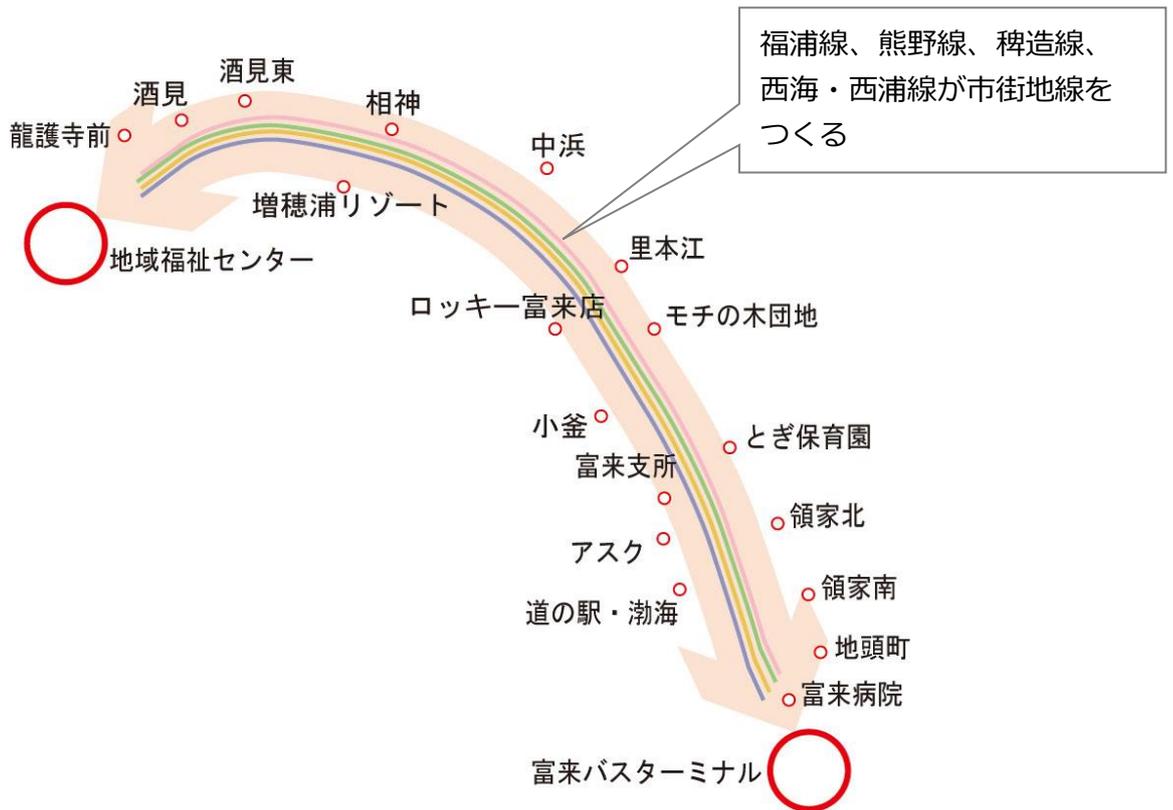


図 改編案の富来地域の何本もの路線でつくる市街地線のイメージ

(2) 志賀地域

①市街地循環線（平成 28 年度利用者数：市街地循環線 A…8.3 人/便、市街地循環線 B…4.3 人/便）

改編の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の市街地循環線の便数と同程度する。 ・志賀の郷方面、現在の市街地循環線の海側部分、西山パーキング・みらいとうぶ、西山台方面を巡る 3 ルートを設定し、高浜バスターミナルを拠点に運行する。 ・現在の小型車両を、ノンステップで乗り降りのしやすいポンチョに変更する。
-------	---

	現在	改編案
便数	○市街地循環線 A・B 合計 平日：午前 2 便、午後 4 便 日曜：午前 2 便、午後 4 便	現在と同程度
車両	小型 （定員 43 名、座席 19 名+立席 24 名）	<考え方> 高齢者の利用が多いため、ノンステップの車両を導入し、乗り降りのしやすさを確保。 <改編案> ポンチョ（定員 32 名、座席 18 名+立席 14 名） ※平成 28 年度の最大乗車人数 21 名
ルート	○市街地循環線 A（46 分） 高浜バスターミナル~志賀中学校前~高浜バスターミナル~シ・オン~能登ロイヤルホテル~シ・オン~高浜バスターミナル（高浜バスターミナルを拠点とした八 8 の字ルート） ○市街地循環線 B（42 分） 高浜バスターミナル~志賀中学校前~能登ロイヤルホテル~シ・オン~高浜バスターミナル	<考え方> 3 ルートを設定し、高浜バスターミナルを拠点に運行する。 <改編案> ○志賀の郷ルート（約 40 分） 高浜バスターミナルから志賀の郷方面を周るルート ○浜方ルート（約 20 分） 現在の市街地循環線の高浜バスターミナルから海側を周るルートを基本とするルート ○山方ルート（約 20 分） 高浜バスターミナルから西山パーキング、みらいとうぶ、西山台方面を周るルート。特急バスとの接続を図る

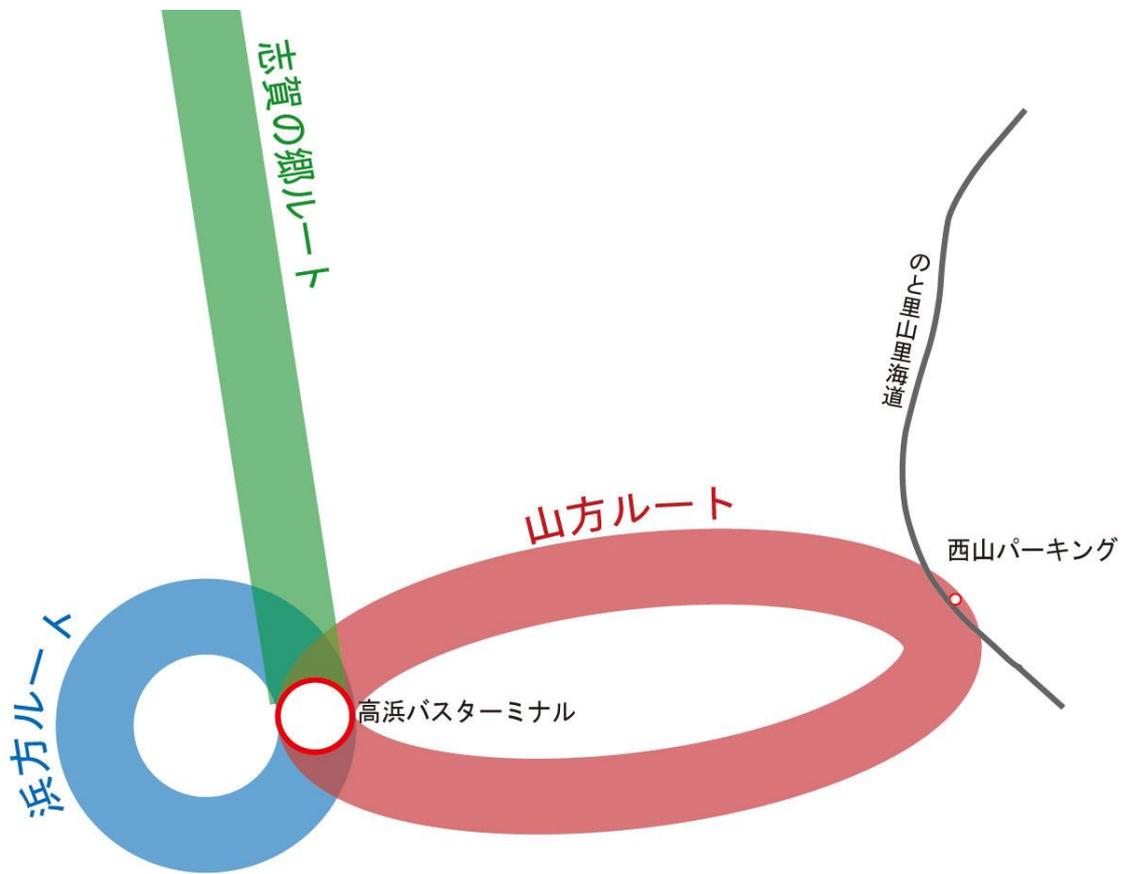


図 改編案の志賀地域の市街地循環線のイメージ



図 現在の市街地循環線 A



図 現在の市街地循環線 B

②志加浦線（平成 28 年度利用者数： 4.0 人/便）

改編の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス志加浦線の廃止に伴いコミュニティバス志加浦線を福浦まで延伸し、高浜バスターミナルから福浦まで直通化する。 ・路線バスの代替運行を行う。 ・現在の中型車両を、ノンステップで乗り降りのしやすいポンチヨに変更する。
-------	---

	現在	改編案
便数	平日：午前 3 便、午後 1 便 日曜：午前 2 便	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：2 便 ※なお、これらの便に加えて路線バスの代替運行の便が追加される
車両	中型 （定員 38 名、座席 16 名+立席 22 名）	ポンチヨ（定員 32 名、座席 18 名+立席 14 名） ※平成 28 年度の最大乗車人数 15 名（コミュニティバス）、20 名（路線バス志加浦線）
ルート	フローリィ~アリス館志賀~赤住~百浦~川尻~志賀中学校前~高浜バスターミナル~シ・オン~文化ホール（41 分）	<考え方> ・路線バス志加浦線の廃止に伴いコミュニティバス志加浦線を福浦まで直通可する。運行時間が 5 分ほど増加する。



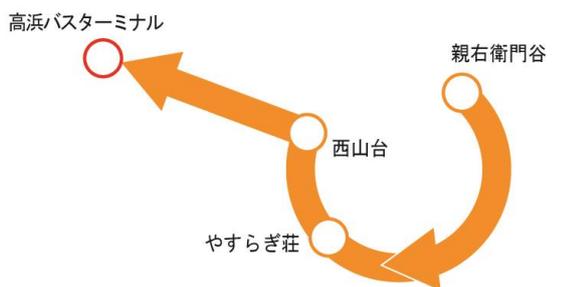
図 現在のコミュニティバスと路線バスの志加浦線とコミュニティバスの延伸区間

③加茂循環線（H28 年度利用者数： 5.8 人/便）

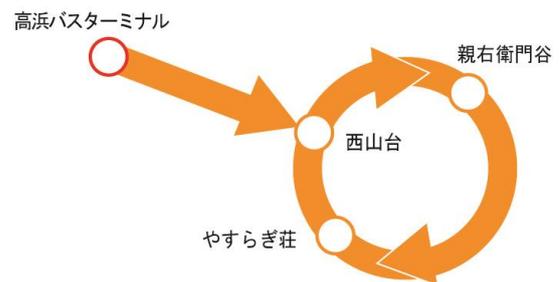
改編の方針

- ・現在、加茂循環線のルートは循環している。最終便の 2 回目の高浜バスターミナル～親右衛門谷間は、利用の少ない区間であり、親右衛門谷を終点とし、運行の効率化を図る。現在の朝 1 便目の志賀中学校通学快速便は、親右衛門谷～志賀行学校間のみ運行しており、昼間の 2 便のみ循環線となる。
- ・現在の中型車両を、ノンステップで乗り降りのしやすいポンチョに変更する。
- ・路線バスの代替運行を行う。

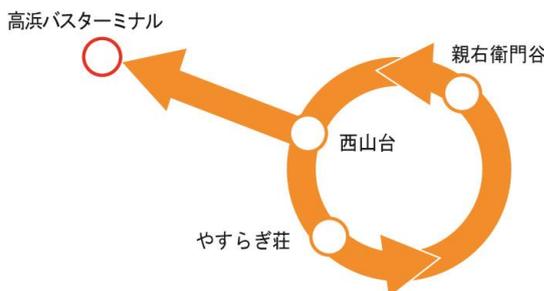
	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 2 便	平日：午前 3 便、午後 1 便 日曜：2 便 ※なお、これらの便に加えて路線バスの代替運行の便が追加される
車両	中型 (定員 38 名、座席 16 名+立席 22 名)	ポンチョ (定員 32 名、座席 18 名+立席 14 名) ※平成 28 年度の最大乗車人数 22 名(コミュニティバス)、13 名(路線バス加茂循環線)
ルート	文化ホール～高浜バスターミナル～シ・オン～西山台～安津見谷内～穴口～やすらぎ荘～西山台～シ・オン～高浜バスターミナル～文化ホール～ (55 分)	<考え方> ・1 便目と 4 便目：親右衛門谷を始点・終点に ・2 便目と 3 便目：現在と同様に循環



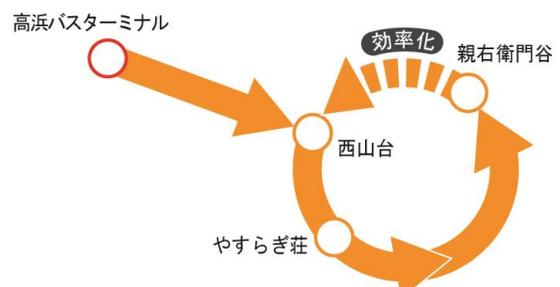
●1 便目（現在も親右衛門谷発）



●2 便目（右回り）



●3 便目（左回り）



●4 便目

④土田東回り線（平成 28 年度利用者数： 3.4 人/便）

改編の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・現在一台ずつの車両で、土田東回り線、土田西回り線、上熊野線をそれぞれ運行しているが、3 台とも運行していない時間は空き車両となっており、町内全体での効率的な運行とするため 3 路線で 2 台の車両で運行する。 ・土田東回り線と土田西回り線のどちらかの路線で、シルバーハウスよりも奥の部分を、上熊野線の車両を用いて運行する。シルバーハウスでもう一方のルートに接続させて、シルバーハウスで乗り換える。 ・現在の小型車両を、ノンステップで乗り降りのしやすいポンチョに変更し、土田東回り線と共用する。シルバーハウスから奥の部分は、上熊野線の通勤車両を共用する。
-------	---

	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 2 便、午後 0 便	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 1 便、午後 1 便
車両	小型 (定員 28 名、座席 19 名+立席 9 名)	ポンチョ (定員 32 名、座席 18 名+立席 14 名) ※平成 28 年度の最大乗車人数 16 名
ルート	徳田~青谷~赤坂~火打谷~出雲~梨谷~北吉田~北吉田中央~清水今江集会所~シ・オン~高浜バスターミナル~文化ホール (48 分)	<p><考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在一台ずつの車両で、土田東回り線、土田西回り線、上熊野線をそれぞれ運行しているが、3 路線で 2 台の車両で運行する。 ・土田東回りと土田西回りのどちらかの路線で、シルバーハウスよりも奥の部分を、上熊野線の車両を用いて運行し、シルバーハウスでもう一方のルートに乗り換える。 ・シルバーハウスと高浜バスターミナル間のバス停は、土田東回り線、土田西回り線の両方で経由する。

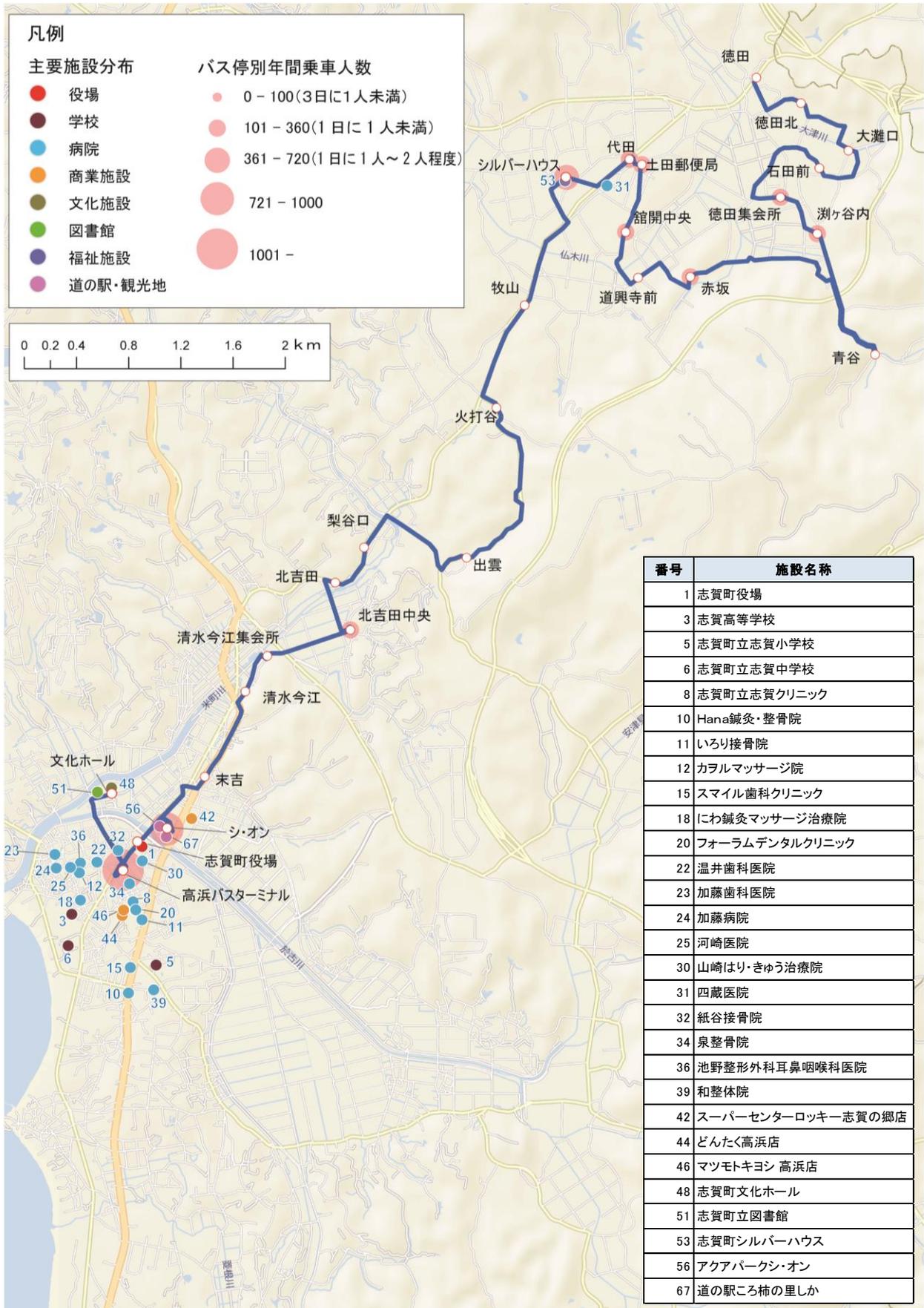


図 現在の土田東回り線

⑤土田西回り線（平成 28 年度利用者数：2.6 人/便）

改編の方針

- ・現在一台ずつの車両で、土田東回り線、土田西回り線、上熊野線をそれぞれ運行しているが、3 台とも運行していない時間は空き車両となっており、町内全体での効率的な運行とするため 3 路線で 2 台の車両で運行する。
- ・土田東回り線と土田西回り線のどちらかの路線で、シルバーハウスよりも奥の部分を、上熊野線の車両を用いて運行する。シルバーハウスでもう一方のルートに接続させて、シルバーハウスで乗り換える。
- ・現在の通勤ターを、ノンステップで乗り降りのしやすいポンチョに変更し、土田東回り線と共用する。シルバーハウスから奥の部分は、上熊野線の通勤ター車両を共用する。

	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 2 便、午後 0 便	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 1 便、午後 1 便
車両	通勤ター（定員 13 名、座席 13 名）	ポンチョ（定員 32 名、座席 18 名+立席 14 名） ※平成 28 年度の最大乗車人数 14 名
ルート	矢田集会所~印内~代田山手~土田支所前~梨谷小山橋~小山~堀松南~シ・オン~高浜バスターミナル~文化ホール（46 分）	<p><考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在一台ずつの車両で、土田東回り線、土田西回り線、上熊野線をそれぞれ運行しているが、3 路線で 2 台の車両で運行する。 ・土田東回りと土田西回りのどちらかの路線で、シルバーハウスよりも奥の部分を、上熊野線の車両を用いて運行し、シルバーハウスでもう一方のルートに乗り換える。 ・シルバーハウスと高浜バスターミナル間のバス停は、土田東回り線、土田西回り線の両方で経由する。

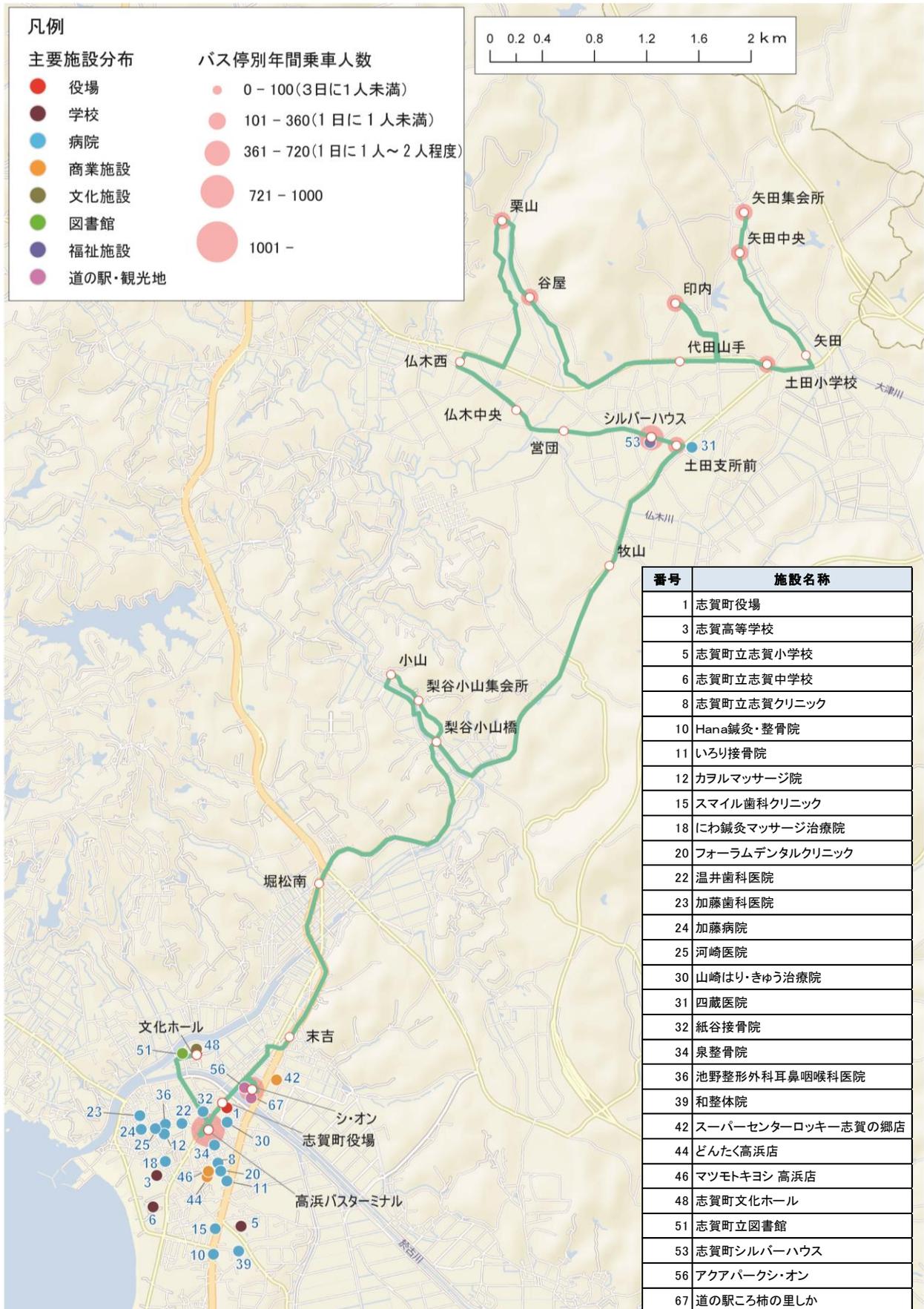


図 現在の土田西回り線

●土田東回り線、土田西回り線、上熊野線の乗り換えや車両共用の考え方

- ・1路線を1台ずつの車両で運行していると、運行していない時間が長く効率的ではない。
- ・比較的運行エリアが近い土田東回り線と土田西回り線を1台の車両で運行しようとするすると、どちらかの路線がシルバーハウス、シ・オン、買い物などの利用に不便なダイヤとなってしまう。
- ・上熊野線を含めた3路線を2台の車両で運行すると、シルバーハウスでの乗り換えは必要となるが、3路線とも比較的利便性の高い時間帯の運行が可能となる。

<3路線を3台の車両で運行する車両と運行時間のイメージ（現在）>



<土田東回り線と土田西回り線を1台の車両で運行する車両と運行時間のイメージ>



<土田東回り線、土田西回り線、上熊野線を2台の車両で運行する車両と運行時間のイメージ（改編案）>



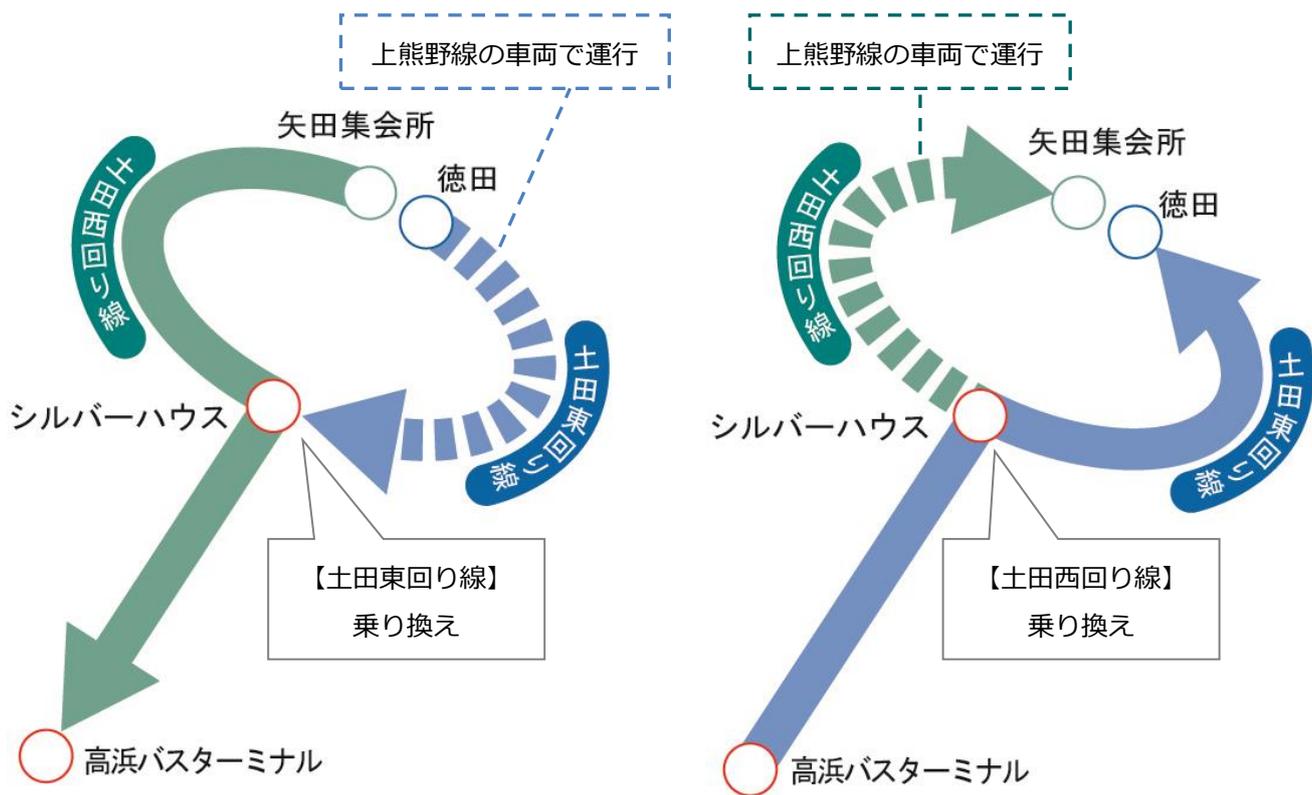


図 現在の土田東回り線、土田西回り線、改編案の考え方（乗り換えする路線の向きは今後検討）

⑥上熊野・堀松線（旧：上熊野線）（平成 28 年度利用者数： 3.0 人/便）

改編の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・上熊野線は、上熊野地区だけではなく、堀松地区も運行している。利用者のわかりやすさ向上のため路線名を「上熊野線」から「上熊野・堀松線」と変更する。 ・平成 28 年度の利用実績から、現在の車両である小型車両を、より小さいサイズとなるコミューターに変更する。
-------	---

	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 2 便、午後 0 便	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 1 便、午後 1 便
車両	小型 (定員 28 名、座席 14 名+立席 14 名)	コミューター（定員 13 名） ※平成 28 年度の最大乗車人数 12 名
ルート	長田~釈迦堂~松木~シルバーハウス~ 米町集会所~田原~牛ヶ首集会所~堀松 ~高浜バスターミナル~文化ホール (53 分)	変更なし



小型車両



コミューター

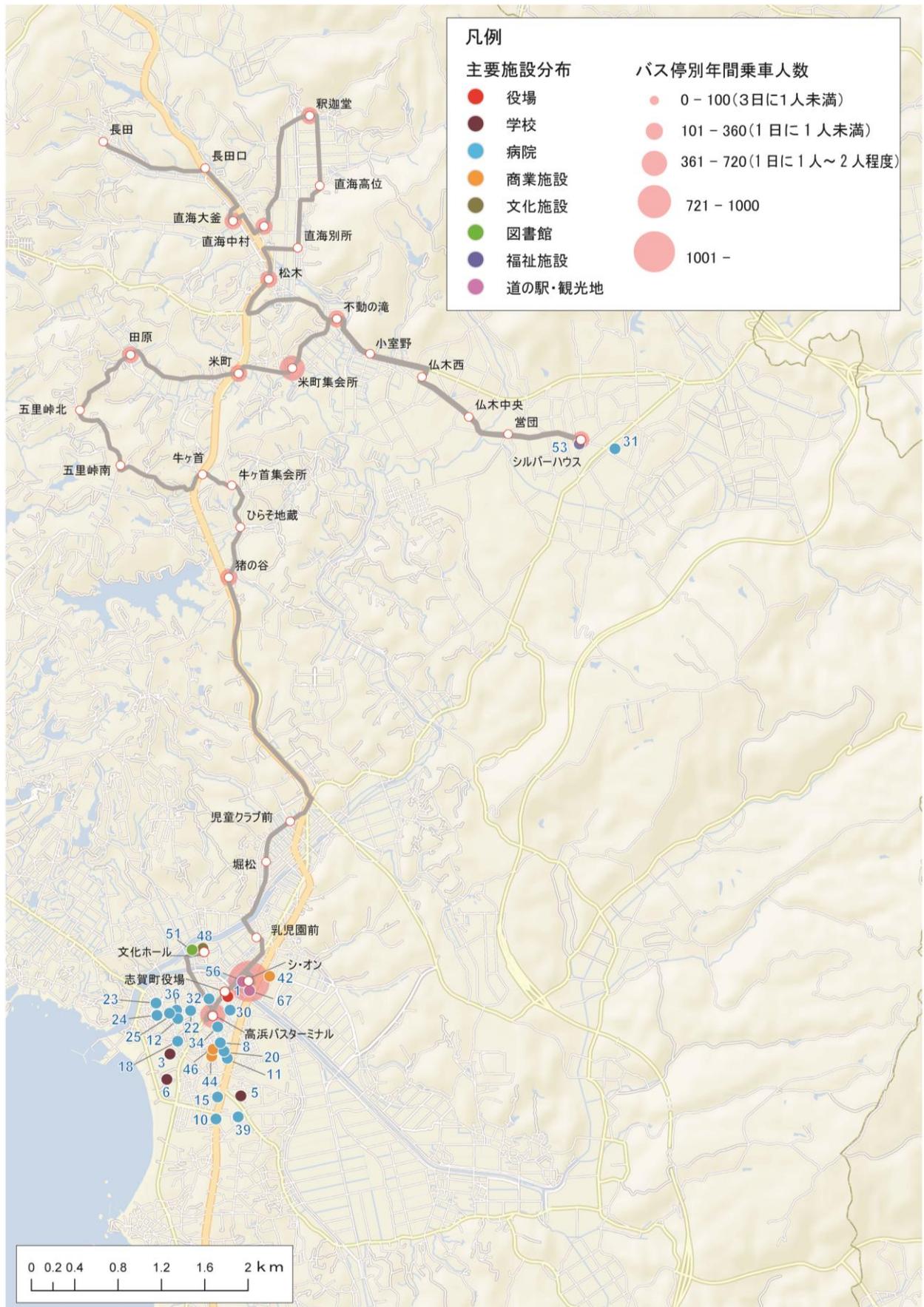
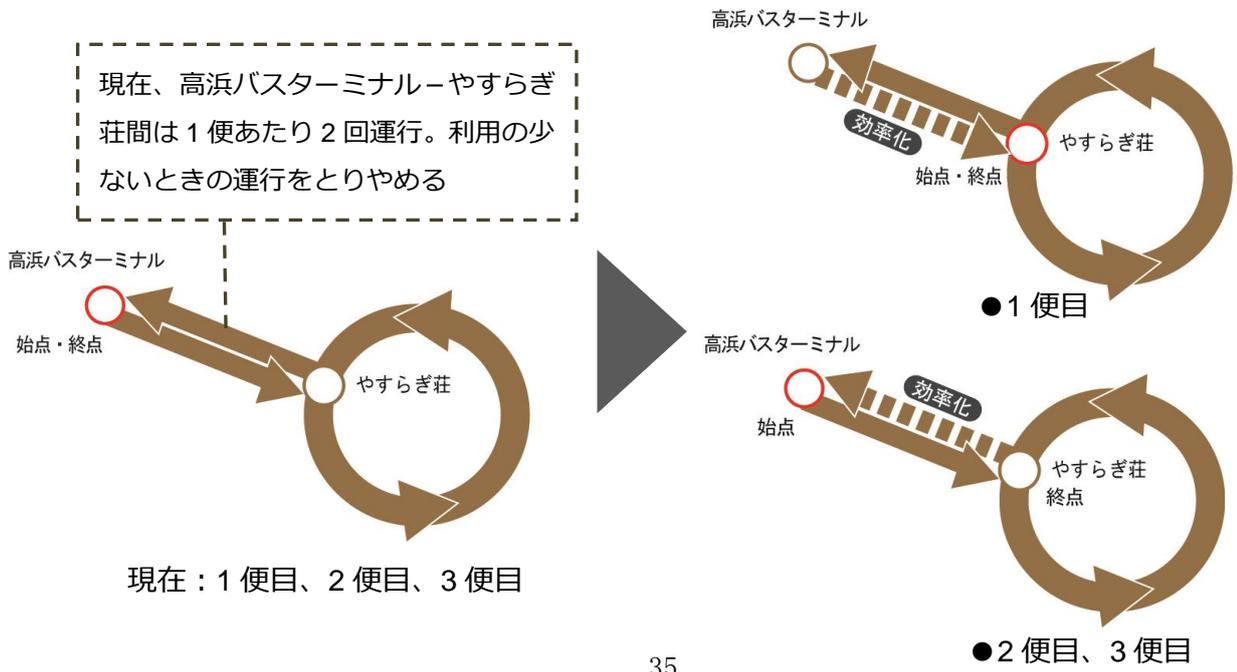


図 現在の上熊野線

⑦下甘田線（平成 28 年度利用者数： 2.6 人/便）

改編の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、下甘田線のルートは循環しており、高浜バスターミナル-やすらぎ荘の区間を 1 便あたり 1 往復している。1 便目の高浜バスターミナルからやすらぎ荘まで、2 便目と 3 便目のやすらぎ荘から高浜バスターミナルまでの区間が、利用が少ない部分であるため、やすらぎ荘を拠点としたルートし、運行の効率化を図る。 ・中甘田・甘田線の福野口バス停周辺住民のやすらぎ荘へのアクセス向上のため、下甘田線でも福野口を経由する。 ・平成 28 年度の利用実績から、現在の車両である小型車両を、より小さいサイズのコミューターに変更する。
-------	--

	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 1 便 日曜：午前 2 便、午後 1 便	変更なし
車両	小型（定員 22 名、座席 22 名）	コミューター（定員 13 名） ※平成 28 年度の最大乗車人数 12 名
ルート	文化ホール~高浜バスターミナル~志賀クリニック~福野~米浜~やすらぎ荘~下甘田保育園~上棚中村~上棚宮ノ下~東谷内~矢駄中野~やすらぎ荘~米浜~志賀クリニック~高浜バスターミナル~シ・オン（62 分）	<考え方> <ul style="list-style-type: none"> ・1 便目の高浜バスターミナルからやすらぎ荘まで、2 便目と 3 便目のやすらぎ荘から高浜バスターミナルまでの区間を運行しない。（1 便あたり約 13 分の短縮） ・現状、中甘田・甘田線の午前中に福野口を運行する便が左回りのみであるため、福野口の住民が 9 時過ぎにやすらぎ荘に行けない。下甘田線において、福野口を追加する。





中甘田・甘田線

図 下甘田線と中甘田・甘田線

バス停名	上り						年間		1日あたり		バス停別 1便/日あたり				
	1便	乗降客数/年 乗 降		2便	乗降客数/年 乗 降		3便	乗降客数/年 乗 降		乗車数	降車数	乗車数	降車数	乗車数	降車数
1 文化ホール				11:37 発	3		16:30 発	4		7	0	0.02	0.00	0.01	0.00
2 シ・オン				11:41	320	0	16:34	110	0	430	0	1.19	0.00	0.59	0.00
3 志賀町役場				11:42	0	0	16:35	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00
4 高浜バスターミナル	8:35 発	5		11:45	308	13	16:38	463	1	776	14	2.14	0.04	0.71	0.01
5 志賀クリニック	8:36	3	0	11:46	82	5	16:39	20	0	105	5	0.29	0.01	0.10	0.00
6 大念寺	8:38	8	0	11:48	5	1	16:41	9	1	22	2	0.06	0.01	0.02	0.00
7 福野	8:40	11	0	11:50	5	37	16:43	0	1	16	38	0.04	0.10	0.01	0.03
8 米浜	8:43	2	0	11:53	1	7	16:46	0	35	3	42	0.01	0.12	0.00	0.04
9 穴口	8:45	0	5	11:55	0	44	16:48	0	29	0	78	0.00	0.22	0.00	0.07
10 館	8:46	0	1	11:56	0	2	16:49	0	24	0	27	0.00	0.07	0.00	0.02
11 やすらぎ荘	8:48	0	16	11:58	142	14	16:51	6	1	148	31	0.41	0.09	0.14	0.03
12 福井	8:49	0	0	11:59	0	9	16:52	0	91	0	100	0.00	0.28	0.00	0.09
13 雨谷	8:50	1	0	12:00	12	49	16:53	0	29	13	78	0.04	0.22	0.01	0.07
14 下甘田保育園	8:52	0	0	12:02	0	41	16:55	2	19	2	60	0.01	0.17	0.00	0.06
15 二所宮	8:53	267	1	12:03	26	166	16:56	0	108	293	275	0.81	0.76	0.27	0.25
16 上棚	8:54	22	2	12:04	3	62	16:57	1	73	26	137	0.07	0.38	0.02	0.13
17 上棚中村	8:55	4	0	12:05	0	9	16:58	1	37	5	46	0.01	0.13	0.00	0.04
18 上棚中央	8:56	224	0	12:06	13	170	16:59	2	49	239	219	0.66	0.60	0.22	0.20
19 樋下橋	8:58	6	0	12:08	9	5	17:01	13	9	28	14	0.08	0.04	0.03	0.01
20 上棚宮ノ下	8:59	7	1	12:09	3	4	17:02	0	1	10	6	0.03	0.02	0.01	0.01
21 東谷内	9:02	118	6	12:12	8	137	17:05	0	69	126	212	0.35	0.59	0.12	0.20
22 上棚中村	9:04	6	1	12:14	6	4	17:07	1	2	13	7	0.04	0.02	0.01	0.01
23 矢駄中野口	9:07	4	0	12:17	25	4	17:10	0	4	29	8	0.08	0.02	0.03	0.01
24 矢駄中野	9:08	128	0	12:18	9	90	17:11	0	29	137	119	0.38	0.33	0.13	0.11
25 雨谷	9:10	33	15	12:20	0	2	17:13	0	0	33	17	0.09	0.05	0.03	0.02
26 福井	9:11	36	1	12:21	14	0	17:14	0	0	50	1	0.14	0.00	0.05	0.00
27 やすらぎ荘	9:12	1	212	12:22	23	12	17:15	0	0	24	224	0.07	0.62	0.02	0.21
28 館	9:14	12	1	12:24	5	0	17:17	3	0	20	1	0.06	0.00	0.02	0.00
29 穴口	9:15	55	0	12:25	2	0	17:18	0	0	57	0	0.16	0.00	0.05	0.00
30 米浜	9:17	4	0	12:27	9	2	17:20	0	0	13	2	0.04	0.01	0.01	0.00
31 福野	9:21	125	1	12:31	14	2	17:24	3	0	142	3	0.39	0.01	0.13	0.00
32 大念寺	9:23	0	27	12:33	0	15	17:26	0	7	0	49	0.00	0.14	0.00	0.05
33 志賀クリニック	9:25	8	241	12:35	7	30	17:28	2	6	17	277	0.05	0.77	0.02	0.26
34 高浜バスターミナル	9:27	5	210	12:37	0	76	17:30	0	5	5	291	0.01	0.80	0.00	0.27
35 志賀町役場	9:28	0	37	12:38	0	7	17:31	0	0	0	44	0.00	0.12	0.00	0.04
36 シ・オン	9:29 着		317	12:39 着		35	17:32 着		10	0	362	0.00	1.00	0.00	0.33
計		1,095	1,095		1,054	1,054		640	640	2,789	2,789	7.70	7.70	—	—

1便/日あたり 2.57 2.57

図 下甘田線のバス停別利用者数

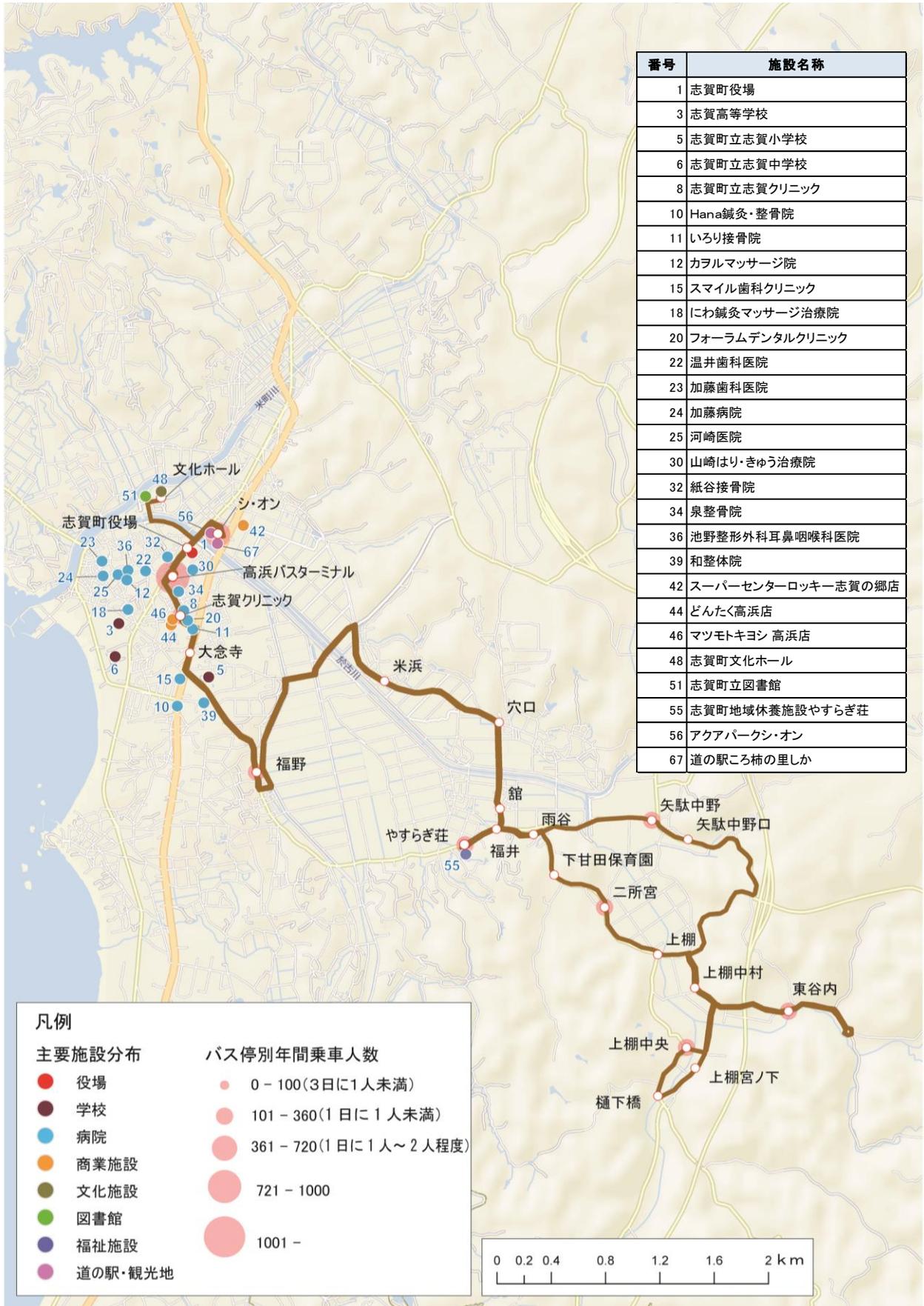


図 現在の下甘田線

⑧中甘田・甘田線（平成 28 年度利用者数： 3.5 人/便）

改編の方針	・平成 28 年度の利用実績から、現在の車両である小型車両をより小さいサイズの通勤車に変更する。
-------	--

	現在	改編案
便数	平日：午前 2 便、午後 2 便 日曜：午前 1 便、午後 1 便	変更なし
車両	小型（定員 22 名、座席 22 名）	通勤車（定員 13 名） ※平成 28 年度の最大乗車人数 13 名より多い利用は 11 回/年（14 名 8 日/年、15 名 3 日/年）。乗車定員を上回る場合は、臨時のタクシー車両で運行
ルート	○左回り 高浜バスターミナル~大島中央~くるみ谷~岩田~坪野~やすらぎ荘~福野口~志賀クリニック~高浜バスターミナル~シ・オン~文化ホール（45 分） ○右回り 文化ホール~シ・オン~志賀町役場~高浜バスターミナル~志賀クリニック~福野~やすらぎ荘~坪野~岩田~くるみ谷~大島中央~志賀クリニック~高浜バスターミナル~志賀町役場~シ・オン~文化ホール（47 分）	○左回り 変更なし ○右回り 変更なし



図 現在の中甘田・甘田線

2. 来年度の運行実験候補路線の検討

現在、増穂線の利用者数が 0.8 人/便（平成 28 年度）と極端に少なく、1,346 便/年のうち 632 便しか利用者がいなかった。効率的な運行を行い、運行費用を抑えるために、増穂線の予約制のりあい交通の導入のために来年度運行実験を行う。

	路線名	便数/日		運賃	車両 (定員・席数)	利用者数	
		平日	日曜			人/年	人/便
富来地域	福浦線	4 便	2 便	100 円	コミューター (12 名、12 席)	3,752 人	2.8 人
	熊野線	3 便	2 便	100 円		2,178 人	2.1 人
	稗造線	4 便	2 便	100 円	コミューター	3,215 人	2.4 人
	増穂線	4 便	2 便	100 円	(12 名、12 席)	1,114 人	0.8 人
	西海西浦線 1	3 便		100 円	中型 (33 名、17 席)	10,845 人	5.4 人
	西海西浦線 2	2 便	0 便	100 円			
	西浦線	1 便		100 円			
志賀地域	市街地循環線 A	3 便		無料	小型	8,975 人	8.3 人
	市街地循環線 B	3 便		無料	(43 名、19 席)	4,641 人	4.3 人
	志加浦線	4 便	2 便	100 円	中型	5,456 人	4.0 人
	加茂循環線	4 便	2 便	100 円	(38 名、16 席)	7,706 人	5.8 人
	土田東回り線	4 便	2 便	100 円	小型 (28 名、19 席)	4,609 人	3.4 人
	土田西回り線	4 便	2 便	100 円	コミューター (13 名、13 席)	3,526 人	2.6 人
	上熊野線	4 便	2 便	100 円	小型 (28 名、14 席)	4,064 人	3.0 人
	下甘田線	3 便		100 円	小型	2,789 人	2.6 人
	中甘田・甘田線	4 便	2 便	100 円	(22 名、22 席)	4,629 人	3.5 人

(1) 運行概要

町内の公共交通としての位置付けはコミュニティバスと同等とし、コミュニティバスと同じ条件（目的地・運賃・便数）での運行とする。コミュニティバスと同じ条件を基本としつつ、今後、地元住民や運行事業者との協議を重ね、地元住民には公共交通利用に対する意識を高めてもらいながら、利用しやすい、運行に無理のない内容に改善を行う。

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・増穂線沿線地域 (増穂線がなくなった場合に交通空白地域となる領家住宅バス停以北)
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・小型タクシー 定員 4 名 ・平成 28 年度の増穂線の運行実績から、小型タクシー車両 1 台では足りない 5 人以上の利用のあった区間は年間 25 便であった。利用が多い日の対応方法や適切な車両について、運行実験期間中について適宜把握する。
運行方式	<ul style="list-style-type: none"> ・一般のタクシーと差別化を図るため、増穂線の既存バス停（領家住宅バス停以北）とまちなかに設定した目的地をつなぐこととする。
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運賃に準ずる
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・他のコミュニティバスのダイヤに準じ、路線バスとの接続を考慮するため、ダイヤを固定する。 <p><ダイヤ案></p> <p>全 4 便（休日は 2 便目と 4 便目）</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 便目：富来病院の受付時間に間に合う便 2 便目：地域福祉センターに 9 時台に到着する便 3 便目：通院や買い物から帰る便 4 便目：地域福祉センターから 15 時台に発車する便
目的地	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地は、コミュニティバスのバス停に準ずる。 <p><目的地案></p> <p>富来バスターミナル、地頭町、富来病院、富来支所、道の駅・渤海、アスク、ロッキー富来店、地域福祉センター</p>
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ①前日など事前に電話をして予約 ②タクシーが自宅最寄りのバス停まで迎えに来る ③目的地についたら運賃を支払う

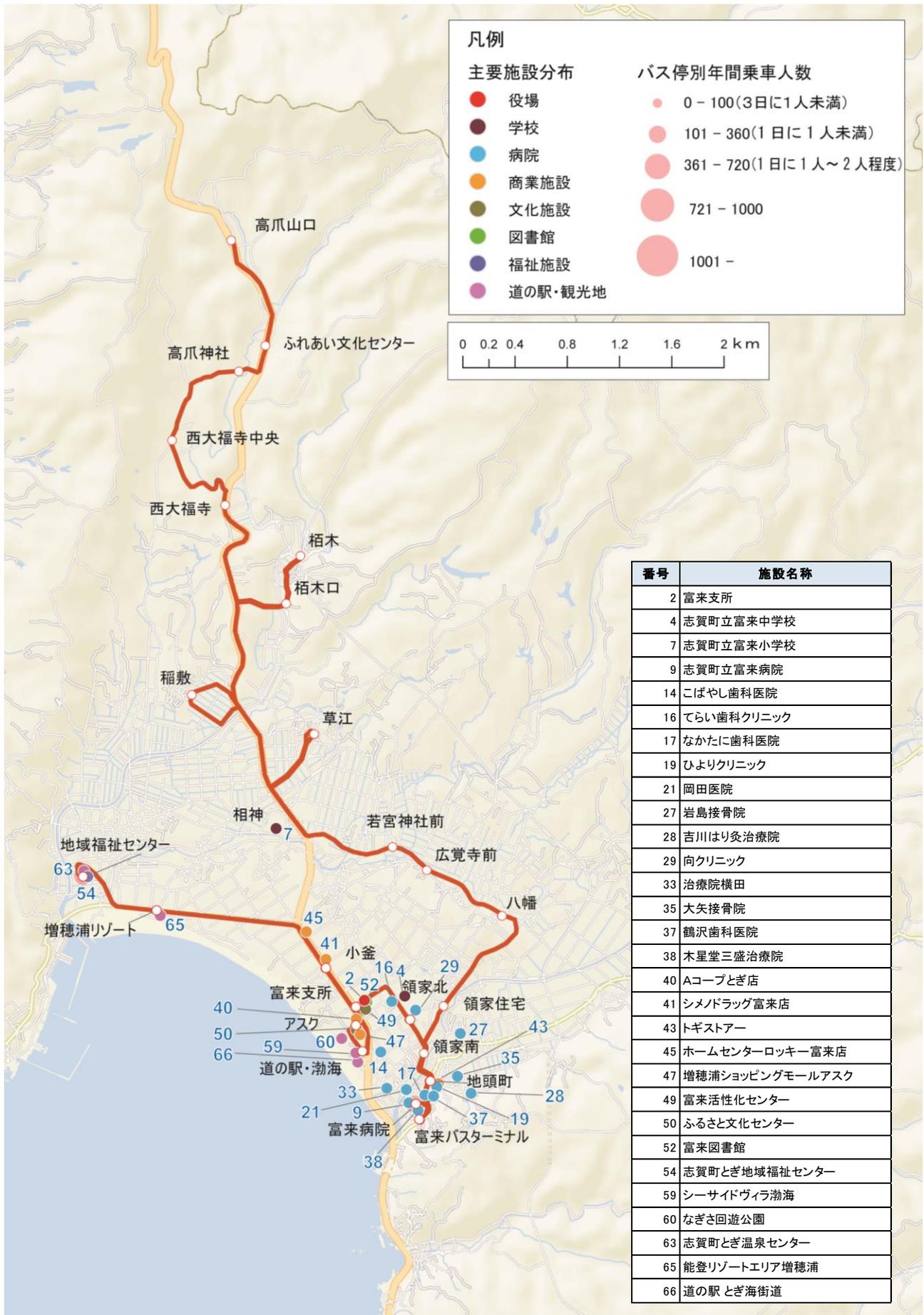


図 増穂線 路線

(2) 実験概要

利用者にとっての利便性、運行経費の削減可能性等を把握するため、来年度 10 月から 1 年間予約制のりあい交通の運行実験を行う。

時期	・平成 30 年 10 月～平成 31 年 9 月末日
実験の目的	・利用者にとって利用しやすいダイヤになっているかの把握 ・運行経費の削減効果の把握 ・運行方法の課題の把握
評価方法	・利用状況調査（利用者数、発地と目的地など） ・利用者ヒアリングなど ・運行事業者ヒアリング
評価時期	・平成 30 年 12 月頃に中間評価 ・平成 31 年 3 月頃（第 6 回協議会）において中間協議
コミュニティバスの運行 に戻す判断基準	○予約制のりあい交通がうまく機能しなかった場合 ・利用者数が大きく減少し、住民の外出に支障をきたしていると考えられる場合 ○住民の公共交通利用に対する意識が高まり利用者が増加した場合 ・地域住民と行政で利用の目標値を決め、それ以上であった場合 ・利用者が増加し、運行経費が H28 年度のコミュニティバスの運行経費と変わらなくなった場合