

地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる路線について

1 玉島中央町線

(1) 運行系統等

運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程
駅線	新倉敷駅	七島	玉島中央町	2.7km

(2) 路線図

右図のとおり

(3) 運行回数 (1便=片道0.5回として算出)

路線名	運行系統名	運行回数(回)		
		平日	土曜	日祝
玉島中央町線	駅線	5	3.5	3

※令和3年9月1日のダイヤ改正により減便(改正前は平日8回、土日祝3.5回)

※同区間を井笠バス(寄島~新倉敷線)が運行(平日6回、土日祝4回)

両備バス・井笠バスを合わせると平日11回、土7.5回、日祝7回

※両備バスが運行している便について、井笠バスの増便で対応可能かどうか打診したが、人員不足等の理由により対応不可との回答あり。

(4) 時刻表

ア 平日ダイヤ(月~金曜日)

		井笠		両備		井笠		両備		井笠		両備		
		寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備			
玉島中央町行	新倉敷駅	7:25	7:45	8:40	10:00	11:40	12:00	14:40	15:40	17:10	18:10	18:40		
	爪崎南	7:26	7:46	8:41	10:01	11:41	12:01	14:41	15:41	17:11	18:11	18:41		
	爪崎西	7:27	7:47	8:42	10:02	11:42	12:02	14:42	15:42	17:12	18:12	18:42		
	八島	7:28	7:48	8:43	10:03	11:43	12:03	14:43	15:43	17:13	18:13	18:43		
	七島	7:28	7:48	8:43	10:03	11:43	12:03	14:43	15:43	17:13	18:13	18:43		
	文化センター入口	7:29	7:49	8:44	10:04	11:44	12:04	14:44	15:44	17:14	18:14	18:44		
	玉島支所入口	7:30	7:53	8:45	10:05	11:45	12:05	14:45	15:45	17:15	18:15	18:45		
	玉島中央町	7:33	7:54	8:48	10:09	11:48	12:09	14:48	15:49	17:18	18:18	18:49		

		井笠		両備		井笠		両備		井笠		両備	
		寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備		
新倉敷駅行	玉島中央町	7:05	7:33	8:00	9:00	10:18	12:18	14:00	15:58	16:10	17:30	18:58	
	玉島支所入口	7:05	7:33	8:00	9:00	10:18	12:18	14:00	15:58	16:10	17:30	18:58	
	文化センター入口	7:06	7:34	8:01	9:01	10:19	12:19	14:01	15:59	16:11	17:31	18:59	
	七島	7:06	7:34	8:01	9:01	10:19	12:19	14:01	15:59	16:11	17:31	18:59	
	八島	7:07	7:35	8:02	9:02	10:20	12:20	14:02	16:00	16:12	17:32	19:00	
	爪崎西	7:08	7:36	8:03	9:03	10:21	12:21	14:03	16:01	16:13	17:33	19:01	
	爪崎南	7:10	7:38	8:05	9:05	10:23	12:23	14:05	16:03	16:15	17:35	19:03	
	新倉敷駅	7:17	7:42	8:12	9:13	10:27	12:27	14:11	16:07	16:21	17:43	19:07	

路線図



イ 土・日・祝日ダイヤ

		両備		井笠		両備		井笠		両備		井笠	
		寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備				
玉島中央町行	新倉敷駅	7:45	9:40	10:00	11:40	14:40	16:00	17:40					
	爪崎南	7:46	9:41	10:01	11:41	14:41	16:01	17:41					
	爪崎西	7:47	9:42	10:02	11:42	14:42	16:02	17:42					
	八島	7:48	9:43	10:03	11:43	14:43	16:03	17:43					
	七島	7:48	9:43	10:03	11:43	14:43	16:03	17:43					
	文化センター入口	7:49	9:44	10:04	11:44	14:44	16:04	17:44					
	玉島支所入口	7:53	9:45	10:05	11:45	14:45	16:05	17:45					
	玉島中央町	7:54	9:48	10:09	11:48	14:48	16:09	17:48					

		両備		両備		井笠		両備		井笠		両備	
		寄島行き	土のみ	寄島行き	両備	寄島行き	両備	寄島行き	両備				
新倉敷駅行	玉島中央町	7:33	8:03	9:00	10:18	11:00	14:00	16:18	17:00				
	玉島支所入口	7:33	8:03	9:00	10:18	11:00	14:00	16:18	17:00				
	文化センター入口	7:34	8:04	9:01	10:19	11:01	14:01	16:19	17:01				
	七島	7:34	8:04	9:01	10:19	11:01	14:01	16:19	17:01				
	八島	7:35	8:05	9:02	10:20	11:02	14:02	16:20	17:02				
	爪崎西	7:36	8:06	9:03	10:21	11:03	14:03	16:21	17:03				
	爪崎南	7:38	8:08	9:05	10:23	11:05	14:05	16:23	17:05				
	新倉敷駅	7:42	8:12	9:12	10:27	11:11	14:11	16:27	17:11				

地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる路線について

(5) 運賃表

全区間 170円均一

※両備バスの新倉敷駅～玉島中央町の定期券で同区間の井笠バスにも乗車可能

(6) 使用車両

大型バス（乗車定員76人：座席29人・立席47人）

(7) 利用状況

詳細は別紙のとおり

ア 平日

(ア) 玉島中央町行

- 各便の利用者数は新倉敷駅7:45発の便が最も多い。
調査期間中の平均5.3人、最大22人（雨天時は40人程度の通学利用あり）
- 上記以外の便の利用者は最大で7人
- 各便の利用者数は新倉敷駅15:40発の便が最も少ない。
調査期間中の平均0.7人
- 各停留所の乗車人数は、新倉敷駅が最も多く、爪崎南・八島で乗車する人も一定数存在する。
- 各停留所の降車人数は、玉島中央町・玉島支所入口が多く、その他の停留所で降車する人も一定数存在する。

(イ) 新倉敷駅行

- 各便の利用者数は最終便が最も少なく、調査期間中の平均0.6人
(R4.4.1改正前＝玉島中央町19:03発⇒新倉敷駅19:12着
R4.4.1改正後＝玉島中央町18:58発⇒新倉敷駅19:07着)
- 最終便を除く各便の利用者数は平均2～3人程度、最大7人（玉島中央町12:18発）
- 各停留所の乗車人数は、玉島中央町、玉島支所入口が多く、爪崎南以外の停留所で乗車する人も一定数存在する。
- 各停留所の降車人数は、新倉敷駅が最も多く、玉島支所入口以外の停留所で降車する人も一定数存在する。

イ 土・日・祝日

(ア) 玉島中央町行

- 各便の利用者数は日曜日の新倉敷駅7:45発の便が最も少ない。
調査期間中2回（2/6、10/16）とも利用者数はゼロ。
- 上記の便を除く各便の利用者数は平均1～3人程度、最大4人（10/15・土曜日新倉敷駅10:00発）
- 日曜日よりも土曜日の利用者がやや多い傾向。
- 各停留所の乗車人数は新倉敷駅が最も多い。爪崎西で乗車した人が1人いたが、その他の停留所で乗車した人はゼロ。
- 各停留所の降車人数は、玉島中央町が最も多い。玉島支所入口で降車した人が2人、七島で降車した人が1人いたが、その他の停留所で降車した人はゼロ。

(イ) 新倉敷駅行

- 各便の利用者数は平均1～4人程度、最大6人（10/16(日)※無料デー実施日、玉島中央町10:18発）
- 各停留所の乗車人数は、玉島中央町が最も多く、爪崎南・爪崎西以外の停留所で乗車する人も一定数存在する。
- 各停留所の降車人数は、新倉敷駅が最も多く、玉島支所入口・八島・爪崎南以外の停留所で降車する人も一定数存在する。

(8) まちづくりにおける路線の位置付け

倉敷市地域公共交通網形成計画では、玉島地域内の交通拠点である新倉敷駅、乗継拠点である玉島中央町と、居住エリアや各種施設等を結ぶ「支線」に位置付けられており、広域交通であるJR西日本や幹線である路線バス（新倉敷芸大線）に接続し、地域内の移動手段を担う。

倉敷市都市計画マスタープランでは、「利便性の高い支線区間（バス路線）」とされており、倉敷市立地適正化計画では、当該路線の沿線区域は「居住誘導区域」に設定されていることから、コンパクトで持続可能なまちづくりの観点から、運行回数を維持する必要がある路線である。

地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる路線について

(9) 沿線の主な施設等

停留所	周辺施設等
新倉敷駅	公園、医院、金融機関、飲食店、マンションなど 鉄道(JR:山陽本線、新幹線)・他の路線バス(両備バス:坂田町・住友重機械西門・ハーバーアイランド行、倉敷芸術科学大学行、作陽学園・中国能開大行)・コミュニティタクシー(船穂方面行)と接続する交通拠点
爪崎南	公園、金融機関、スーパーマーケット、衣料品店、家電量販店、飲食店など
爪崎西	ホテル、葬儀場、美容院、飲食店など
八島	医院、住宅など
七島	税理士事務所、住宅など
文化センター入口	玉島文化センター、玉島市民交流センター、公園、税理士事務所、医院、住宅など
玉島支所入口	倉敷市玉島支所、玉島税務署、県立玉島高校、玉島中央病院、薬局、金融機関、郵便局、飲食店など
玉島中央町	玉島簡易裁判所、玉島図書館、玉島児童館、県立玉島商業高校、金融機関、スーパーマーケット、商店街、玉島商工会議所など

(10) 関係者の意見

ア 県立玉島高校

- ・1時間目が8時30分から開始するため、遅くとも8時20分までには校門を通過する必要がある。
- ・部活のない学生は15時30分頃、部活をする学生は18時頃(大会前は18時30分まで活動後)に下校する。
- ・7時25分「新倉敷駅」発の井笠バスは、通学利用には早すぎる。(7時30分「玉島支所入口」着)
- ・電車を利用して通学する学生は、1年生が12人、2年生が25人。このうち、定期利用は1年生が5～6人、2年生が10人弱。ただし、雨の日のみバスを利用する学生は多い。

イ 県立玉島商業高校

- ・8時40分からホームルームがあるので、遅くとも8時35分までには校門を通過する必要がある。(1時間目は8時50分から)
- ・15時10分に6時間目が終了、その後、掃除をする。部活のない学生は15時40分頃に下校する。部活は原則18時までだが、教員がいる場合は延長を認めている。
- ・電車を利用して通学する学生は、全校で約100人。このうち、定期利用は2人。ただし、雨の日は40人弱がバスを利用している。

ウ 玉島商工会議所

- ・便数がもう少し多ければありがたい。
- ・利用促進策について市と考えていくことは可能だが、利用者を増やすのは難しい。

(11) 移動手段の確保に向けた見直しのポイント

ア 路線(起点・終点・経由地の変更)

現在の利用状況は、起点の新倉敷駅の乗降者数が最も多く、これに次いで終点の玉島中央町と玉島支所入口の乗降者数が増えており、玉島商業高校・玉島高校の通学利用がメインであるが、その他の停留所の乗降者も一定数あり、沿線住民の生活のための移動にも利用されていると考えられることから、起点・終点・経由地の変更は適当ではないと考える。(通学利用がメインの路線であり、仮に経由地を追加すると、所要時間が長くなり、できるだけ短時間で目的地に到着したい利用者のニーズに応えられなくなることが懸念されるため。)

ただし、継続事業実施後においても、利用状況等を継続的に把握し、変更の必要が生じた場合においては、路線を見直す可能性がある。

イ 運行形態(運行ルート・運行ダイヤ)

通学・通勤等で定期的に利用する人が一定数存在していることから、予約不要で、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停で乗降を行う定路線型で、固定ダイヤ型の運行形態(=路線定期運行)が適当であると考えられる。

路線バスやコミュニティバス(自家用有償運送)が選択肢として考えられるが、サービスの品質や安全性の確保などを総合的に判断し、事業用自動車での路線バス運行を第一に検討したい。

ウ 運行回数・時間(減便・運行時間の変更)

当該路線は、沿線区域が「居住誘導区域」に設定されており、コンパクトで持続可能なまちづくりの観点から運行回数を維持する必要があることや、令和3年9月のダイヤ改正時に平日3便、日祝0.5便の減便が行われていること、地域の移動手段として現行のサービス水準の維持を望む声が寄せられていることなどを踏まえると、現行の運行回数を維持することが適当であると考えられる。

ダイヤについては、井笠バスの運行時間と調整が可能であれば、現状よりも利便性が高く、利用者の増加が見込める時間帯での運行に向け、実施計画策定時にダイヤ調整の余地はあるものと考えられる。

エ 使用車両(大型バス、小型バス、ジャンボタクシー)

調査期間中の最大利用者数は22人であるが、高校への聞き取り調査によれば、雨の日は40人近い生徒が利用しているとのことであり、少なくとも通学時間帯の便については、大型バスでなければ対応できない。それ以外の便については、小型バスまたはジャンボタクシーでも対応可能と考えられるが、ジャンボタクシーの場合はバリアフリー対応について配慮が必要になる。使用車両については、バリアフリー対応や、玉島地区内の他の路線の運行も含めた効率性を踏まえ、検討する必要がある。

【参考】車両ごとの乗車定員の一例 ※乗務員を除く。
 ・バス車両(大型車)エルガ(いすゞ)郊外I型2ドア 76人(座席29人・立席47人)
 ・バス車両(小型車)ポンチョ(日野)ロングボディ2ドア 35人(座席11人・立席24人)
 ・ジャンボタクシー ハイエース(トヨタ)ワゴン 9人(座席9人)

地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる路線について

オ 運賃（値上げ、値下げ、均一制など設定方法の変更）

全区間170円均一であり、利用者にとってわかりやすく、利用しやすい運賃設定となっていることや、新倉敷駅～玉島中央町の定期券で同区間の井笠バスにも乗車可能であり、運賃に差が生じることは好ましくないことから、現在の運賃設定を維持継続するのが適当であると考えます。

ただし、継続事業実施後においても、変更の必要が生じた場合においては、運賃を見直す可能性がある。

カ その他（運行主体・事業区分など）

路線定期運行で不特定多数の旅客を運送するサービスであることから、運行管理や車両の維持管理のノウハウ、乗務員その他の人的資源を有している乗合バス事業者が、一般乗合旅客自動車運送事業として運行を継続することが適当であると考えます。

見直しのポイントまとめ

項目	考察
ア 路線（起点・終点・経由地の変更）	変更は適当ではない
イ 運行形態（運行ルート・運行ダイヤ）	路線定期運行が適当
ウ 運行回数・時間（減便・運行時間の変更）	現行の運行回数を維持
エ 使用車両（大型バス、小型バス、ジャンボタクシー）	大型バスが適当
オ 運賃（値上げ、値下げ、均一制など設定方法の変更）	現在の運賃設定を維持継続
カ その他（運行主体・事業区分など）	現行の運行主体・事業区分を継続

(12) 令和4年度収支見込み

経常収支			
収入 (千円/年)	支出 (千円/年)	収支差 (千円/年)	経常収支率
13,809.9	17,077.9	△3,268	80.9%

※地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる4路線の合計

(13) 市の支援の状況

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
経常収支計	△2,625.5	△6,658	△7,751.7
市補助金額	247	1,357	1,631

※地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる4路線の合計