

3 作陽学園・中国能開大線

(1) 運行系統等

運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程
中国能開大	新倉敷駅北口	作陽大学正門	中国能開大	2.2km

(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
作陽学園・中国能開大線	中国能開大	6 (4)	0	0

※平日の()内は作陽学園・中国能開大休講日の運行回数
 ※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6.5(4.5)回、土日祝0回)

(4) 時刻表 平日ダイヤ(月～金曜日) ※土・日・祝日は運行なし

◎印: 作陽学園・中国能開大休講日運休		◎	◎			
作陽大学 行←	新倉敷駅北口	8:30	8:55	9:10	10:40	16:55
	作陽学園正門	8:32	8:57	9:12	10:42	16:57
	作陽学園北	8:33	8:58	9:13	10:43	16:58
	中国能開大	8:37	9:02	9:17	10:47	17:02

◎印: 作陽学園・中国能開大休講日運休		◎	◎					
新倉敷駅 行←	中国能開大	8:37	9:02	9:17	10:47	16:42	17:03	18:25
	作陽学園北	8:39	9:04	9:19	10:49	16:44	17:05	18:27
	作陽学園正門	8:40	9:05	9:20	10:50	16:45	17:06	18:28
	新倉敷駅北口	8:44	9:09	9:24	10:54	16:49	17:10	18:32

路線図



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

		新倉敷駅 北口	
	作陽学園正門		100
	作陽学園北	100	100
中国能開大	160	160	160

(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) 作陽大学行

- 各便の利用者数は新倉敷駅北口8:30発の便が最も多い。
調査期間中の平均20.8人、最大31人（10/17）
 - 新倉敷駅北口8:55発の便の利用者数も多い。
調査期間中の平均10.8人、最大38人（10/18）
 - 新倉敷駅北口16:55発の便の利用者数が最も少ない。
調査期間中2回のみ1人、その他の日はゼロ。
- ※比較的利用者の多い中国能開大16:42発の便と中国能開大17:03発の便の折返し、迎いの便に当たるため運行が必要。
- 各停留所の乗車人数は、新倉敷駅が最も多い。（その他の停留所はゼロ）
 - 各停留所の降車人数は、作陽学園正門・作陽学園北・中国能開大のいずれも多い。

(イ) 新倉敷駅行

- 各便の利用者数は中国能開大16:42発の便と中国能開大17:03発の便が多い。
調査期間中の平均4.3人、最大10人（16:42発の2/4、10/20）
 - 午前の各便の利用者数は平均1人未満、最大2人
- ※利用者の多い新倉敷駅北口8:30発の便、新倉敷駅北口8:55発の便、新倉敷駅北口9:10発の便、新倉敷駅北口10:40発10:47着の便の折返しの便に当たるため運行が必要。
- 各停留所の乗車人数は、中国能開大が最も多く、作陽学園北・作陽学園正門で乗車する人も一定数存在する。
 - 各停留所の降車人数は、新倉敷駅北口が最も多い。

(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）のほか、玉島地域内の他の路線バス（玉島中央町線など）に接続し、地域内の移動手段を担う。

当該路線の沿線には、くらしき作陽大学、作陽短期大学、中国職業能力開発大学校が立地しており、倉敷市都市計画マスタープランでは、玉島支所周辺、くらしき作陽大学・作陽短期大学・中国職業能力開発大学校が立地するエリアを「文化・公共ゾーン」に位置付けている。

このエリアの各学校に在学中の学生や勤務中の職員の通学・通勤のため、また、公共交通による通学の利便性は各学校の学生募集において有利に働くと考えられることから、運行を維持する必要がある路線である。

(9) 沿線の主な施設等

停 留 所	周 辺 施 設 等
新 倉 敷 駅 北 口	幼稚園、小学校、中学校、作陽学園高校(2023年4月～)、郵便局、飲食店、医院、不動産仲介業、住宅など JR(山陽本線・新幹線)・他の路線バス(玉島中央町行き、坂田町・住友重機械西門・ハーバーアイランド行き、倉敷芸術科学大学行き)・コミュニティタクシー(船穂方面行き)と接続する交通拠点
作 陽 学 園 正 門	くらしき作陽大学、附属認定こども園、英会話教室
作 陽 学 園 北	コンビニエンスストア、中国職業能力開発大学校
中 国 能 開 大	中国職業能力開発大学校

(10) 関係者の意見

ア 学校法人作陽学園

- 新入学生は地理が分からない学生が一定数いることから、新年度はバス利用が多いが、徐々に徒歩での通学に移行している模様。
- 電車を利用して通学する学生は大学が約360人、短大が約60人。このうち、定期利用は大学・短大を合わせて5人しかいないが、雨の日はバス利用が多い。
- 1時間目は9時30分、2時間目は11時10分に授業開始。新倉敷駅北口8時55分または9時10分発のバスを利用する学生が多い。8時30分発は中国能開大のためにあるダイヤではないか。
- 3時間目は14時55分、4時間目は16時35分、5時間目は18時15分に終了する。現在のダイヤは終業時間に合わせてくれている模様。
- 時刻表に書かれている「作陽学園休講日運休」とは、春休みと夏休みの約4か月間のことを指す。両備から学園に休講日に関する問い合わせがある。
- 学生数は、大学（院を含む）が約1200人、短大が約130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

イ 中国職業能力開発大学校

- ・授業時間は、人にもよるが9時00分から16時45分まで。職員の終業時間も17時00分のため、中国能開大17時03分の便の利用が多い。18時25分発の便は遅い時間帯のため、あまり利用者は少ない。
- ・学生数は約300人で、電車を利用して通学する学生は約80人。このうち、定期利用は40人程度。
- ・雨の日は利用が多く、新倉敷駅北口8時30分発の便は、座席に座れず立って乗るほど利用者が多い。
- ・駅から近いので、通学バスの予算がつかない。市と協調しての補助はできないが、学生募集の車体広告くらいであれば支援できるかもしれない。
- ・これまでどおりのダイヤを維持してもらいたい。

(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、作陽学園・中国能開大の通学利用がメイン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。（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）

作陽学園・中国能開大の通学のため定期的に利用する人が多いと考えられるため、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）

作陽学園・中国能開大の授業時間に合わせたダイヤ設定となっていることを踏まえ、更なる減便等が行われた場合、利用者離れが危惧されることから、現行の運行回数・時間を維持することが適当であると考えられる。

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38人であるが、作陽学園・中国能開大への聞き取り調査によれば、雨の日はさらに多くの学生が利用しているとのことであり、午前の便については、大型バスでなければ対応できない。午後の便は午前の便より利用者は少ないものの、最大で10人の利用がある。小型バスでも対応可能と考えられるが、使用車両の選定に当たっては、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）

オ 運賃（値上げ、値下げ、均一制など設定方法の変更）

乗降地のいずれかが中国能開大の場合は160円、それ以外は100円に設定されている。市内の他の路線より安価な水準となっているが、他の路線並みの水準に値上げをした場合、利用者離れが危惧されることから、現在の運賃設定を維持継続することが適当であると考えられる。

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られる。

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・時間を維持
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

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

(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