

1 路線バス、シーバスの見直し

(1) シーバスの新病院への運行ルート

- ・新病院の北側国道 30 号線に新たなバス停を設置し、宇野駅方面からの下り便に対応。
また、渋川方面からの上り便は、市道宇野玉線に新たなバス停を設置。
- ・これにより、現行のバス停で降車し、通院していたところ、新たなバス停で降車することが可能。
- ・小型シーバスは車両サイズが小さいため、新病院ロータリーに駐車可。



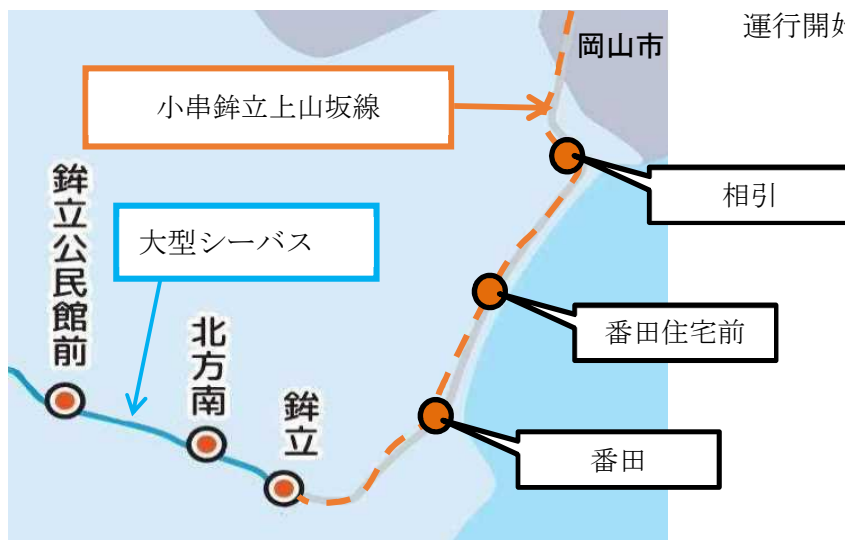
| | |
|-------|---------|
| 新設バス停 | ● |
| 現行バス停 | ○ |
| 下りルート | —— |
| 上りルート | - - - - |

運行開始 令和 7 年 1 月 4 日

(2) 路線バス（大型シーバス線の延伸）

岡山市と玉野市を結ぶ路線バスの小串鉾立上山坂線は、これまで、本市の鉾立以南を大型シーバス（運賃 200 円）として扱っていたところ、相引以南を大型シーバスとして運行する。

これにより、地域内で本路線しか運行していない中、路線の名称及び運賃体系が異なっていたことを解消し、分かりやすく、利便性の高い路線を目指す。



運行開始 令和 7 年 1 月 4 日

(3) 小型シーバス線の積み残しへの対応

小型シーバス線は、その利用状況の変化（好調）により、日比市民センター発から宇野方面行で定員を超えるなど、積み残しが発生している。また、宇野からの下りにおいても混雑している状況にある。

この課題に対して両備バスと協議を行う中、路線バスの新道渋川・王子ヶ岳線の一部の便について、地域に密着したシーバスとして経路を変更し、運行する提案があった。

これにより、小型シーバス線の積み残しの解消や、宇野方面からの移動需要への対応と併せて、これまでシーバスの走行していなかった渋川にも運行エリアを拡大することで、市内全体として一層の利用促進を図ることができるものである。



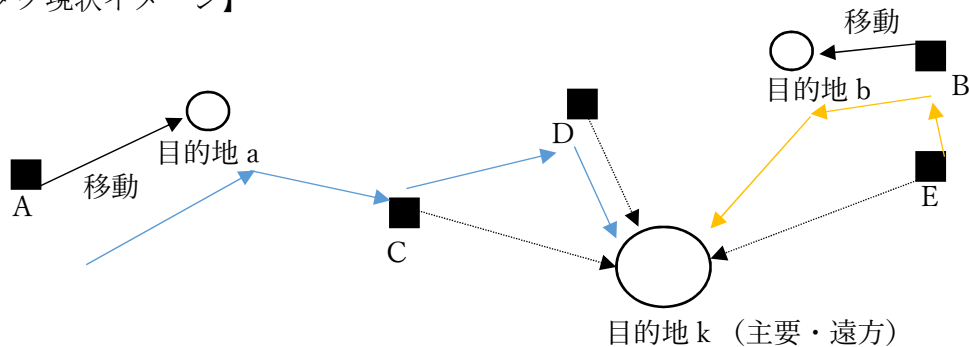
2 タクシーによる新病院（たまの病院）への運行

（１）玉野市内の運転手不足の現状

- ・平成 24 年から乗合タクシー「シータク」を運行しているが、運転手不足から、双葉タクシーが令和 6 年度末をもってシータクを運行しないこととなった。
- ・双葉タクシーが受け持っていたシータクの「東児・山田エリア」は、令和 7 年度から旭タクシーが運行することで、シータクの一部エリアが消滅する事態は避けられることになったが、旭タクシーも人員が限られており、将来的に運転手不足の深刻化を踏まえると、シータクの運行形態を含め、本市に見合った交通網への見直しやその維持が必要（課題）となる。
- ・見直しや維持にあたっては、運転手不足の中で、移動ニーズに対し効果的に運転手の配分を進めながら検討する必要がある。

（２）運転手不足の課題対応（課題対応イメージ）

【シータク現状イメージ】



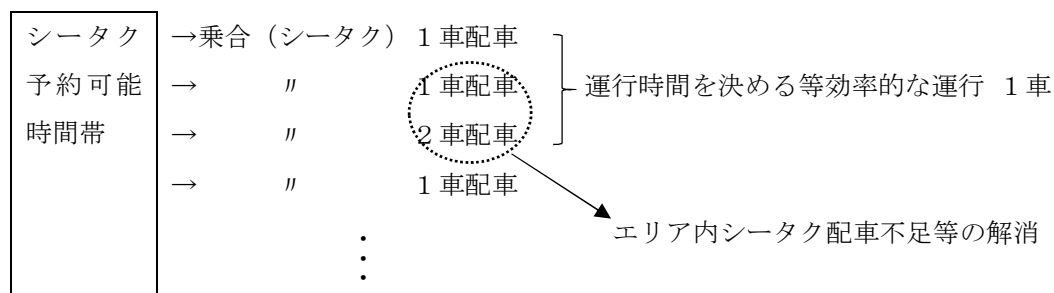
＊ ■ A、B の移動需要は 2 車が必要。

＊ 目的地 k への移動需要 C、D、E は、タイミングが合えば「A→目的地 a→C→D→目的地 k」、「E→B→目的地 b→目的地 k」の送迎が可能。この場合は 2 車対応可。

ただし、走行距離が長ければ片道 30 分/往復 60 分は、当該地区内から 2 車が不在。

また、実際の走行は、D の場所や到着時間のニーズ次第で「A→目的地 a」、「C→目的地 k」といった単発配車（1 人乗車）もある中、タイミング次第で、「A」、「B」、「C」の単発対応、「E・D」乗合対応による 4 車配車などもある。

【課題対応のイメージ】



- ・課題対応のイメージにおいて、シータクによる通院者の多い三井病院が閉院し、令和7年1月から「たまの病院」に統合されることを機に、通院に係る移動ニーズを基に人材配分を実験整理するとともに、路線バスへの影響等、本市交通網の維持、見直しに係る基礎データを入手したいと考えている。

（３）新病院（たまの病院）への運行について（実証実験）

- 「たまの病院への通院」を移動目的とし、時間や便数等を制限して、効率的な運行を目指す実証実験を行う。
- ・現行のシータク（一般乗合旅客自動車運送）では、移動目的を制限できないことから、利用者を「たまの病院への通院」に制限できないため、新たな運行形態を設ける必要がある。

乗合運送・・・本市のシータク。利用者が乗り合って、区域内を自由に移動できる。（移動の目的（理由）は問われない。）

乗用運送・・・「行き先や移動の目的等」（契約）に応じて移動できる。

（例１）乗客「食料品店まで行ってください」 →

乗客と運送事業者の「食料品店に行く」契約。よくある通常のタクシー。

（例２）市「講演会の講師Aを八浜駅に迎えに行き、市役所まで。途中、清水橋で講師Bを乗せてください。」

→ 市と運送事業者で、「講師A、講師Bを乗せて市役所に行く」契約。

講師A、講師Bは、市との関係において「講演をする」目的を果たすために移動できる。

⇒ 今回の実証実験の方法。例の講師A、講師Bが「新病院に行く方々」となり、その方々を全員迎えに行き、移動するもの。

- ・上記の（例２）の方法により、市（契約者）が目的と運行時間を決めて利用者が乗り合うことで、効率的な運行や、各地域内に残って稼働するシータク及びタクシー車両数の確保を目指すもの。

- ・利用者目線では、予約から移動について、現行と変わることはない。

| | 現行_シータク (三井病院行き) | たまの病院行き |
|-----|-----------------------|---------|
| 予 約 | 利用者が直接、コールセンターに電話予約 | |
| 乗り場 | シータク乗り場 | |
| 移 動 | 予約の便ごとに、利用者の全員が乗車して移動 | |

(4) 三井病院に係る利用状況の傾向

- ・病院に向かう時間帯は、9 時台、10 時台を中心にまとまっており、この度の取組で集約した際に一定の成果が考えられる。(ある程度絞った運行が可能であり、日によっては1 便1 車で足りる。)
- ・一方で、病院から帰る時間帯は、診療が終わるタイミングが人それぞれで異なることから、その利用は10 時台、11 時台、12 時台と分散傾向にある。
この点において、人数としては1 便1 車運行が可能でも、帰りは2 便の方が利便性(満足度)が高くなるものと考えられる。(反対に、集約効果は薄れる。)



<イメージ例1>

1 便運行に集約可能だが、診療終了のタイミングが異なることから、帰り便を2 便設けて利便性を向上。



<イメージ例2>

予約人数が多い場合は、行きの1 便運行において2 車を配車。

(帰りは、「行きと同じく荘内、渋川方向にそれぞれ1 便1 車ずつ」ではなく、時間をずらした2 便として利便性を持たせながら運行。)