

資料No. 3

江田島市公共交通協議会
令和3年12月27日

令和3年度地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）の事業評価について

令和3年度地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）の事業評価を実施・報告するに当たり、協議会において構成員の意思を反映する必要があるため、次のとおり協議します。

1 計画の名称

江田島市地域内フィーダー系統確保維持計画

2 事業実施期間

令和2年10月1日から令和3年9月30日まで

3 事業評価の概要

平成22年10月から市内の交通空白不便地域の移動手段を確保する目的で運行している予約乗合型タクシー（おれんじ号）及び乗合タクシー「江田島北部朝夕便」の運行について、事業評価（自己評価）を行います。

運行系統	運行日等	便数/日	適合基準等	運行事業者
江田島北部朝夕便	毎日	3便	・補助対象地域間幹線バス系統への接続 ・過疎地域の運行	(株)江田島タクシー
おれんじ号 江田島北部線	月・水・金	5便		
おれんじ号 沖美北部線	月・水・金	4便	・過疎地域の運行	三高タクシー
おれんじ号 沖美南部線	月～土	4.5便	・補助対象地域間幹線バス系統への接続 ・過疎地域の運行	(有)能美タクシー

【主な記載事項】

- ・ 前回の事業評価結果の反映状況
- ・ 事業実施の適切性
- ・ 目標・効果達成状況
- ・ 事業の今後の改善点

4 事業評価様式

別紙(案)のとおり

5 その他

委員から提出された意見を反映させた上で、中国運輸局長に提出します。

※フィーダー系統とは

港やバス停などにおいて、地域間交通ネットワークと接続する系統で、乗り継ぎに適したダイヤ設定など、乗り継ぎの円滑化のための措置が講じられているものをいう。

「おれんじ号」及び「江田島北部朝夕便」は、港やバス停で船や路線バスとの接続を考慮したダイヤ編成を行っている。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年12月27日

協議会名: 江田島市公共交通協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
(株)江田島タクシー	江田島北部線(江田島町) 大須～切串～小用	・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。 ・令和2年10月1日から稼働率向上のために、1日4便から5便に増便させるダイヤ改正を行った。	A ・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 【目標】 系統全体の収支率は15.1%となり、目標値(15%)を達成した。 稼働率目標である上下便のいずれかの稼働率50%(朝夕便は25%)に達しない便が5便あった。 ・江田島北部線 第2便 (上り)49% (下り)48.3% 第3便 (上り)7.5% (下り)19.0% 第4便 (上り)23.8% (下り)42.9% 第5便 (上り)27.2% (下り)25.2% ・沖美北部線 第4便 (上り)35.4% (下り)42.2% ・江田島北部朝夕便・沖美南部線の全便とその他の便は、目標を達成している。 【効果】 地域内の通院や買物など、特に高齢者の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保された。 また、桟橋で広島行き航路と接続されていることにより、広島市への移動手段確保及び外出機会の創出につながった。	・江田島北部朝夕便は、通学利用が増加したため、全便で目標値を達成できた。 ・江田島北部線及び沖美北部線は、利用者が低迷したため、市民ニーズに対応した需要の掘り起こしを行う。
(株)江田島タクシー	江田島北部線(朝夕便) (江田島町) 大須～切串～小用	・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。 ・令和2年10月1日から運行見直し基準(稼働率25%以内)となっていた第2便と第6便を減便した。また、第1便の終点を延伸させるなどのダイヤ改正を行った。	A ・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。		・沖美南部線:利用者数は、ほぼ前年並みとなった。現在の運行を継続するとともに、必要に応じてサービス内容の改善を行い、より効果的な運行を図る。
三高タクシー	沖美北部線(沖美町・能美町) 美能～高田～中町	・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。 ・令和2年10月1日から中町航路と路線バスの接続に配慮したダイヤ改正を行った。	A ・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。		・フィーダー系統を利用したことがない人、特に利用の仕方が分からない人に、広報誌や出前講座などを活用して、その仕組みや利用方法を分かりやすく説明し、利用者の増加につなげる。 ・人口減少やコロナ禍の中、フィーダー系統全体利用者は、8,619人となり、前年比で308人の増加となった。令和3年11月にはおれんじ号や路線バスに無料乗車できる「おでかけ無料乗車day」を実施した。今後も運行事業者と連携しながら、利用促進策やターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントを行っていく。
(有)能美タクシー	沖美南部線(沖美町・能美町) 三吉～是長～中町	・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。 ・令和2年10月1日から中町航路と路線バスに配慮したダイヤ改正を行った。	A ・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。		

令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

江田島市公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



江田島市の概要

- ・平成16年11月に4町が合併
- ・人口 21,930人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 100.72km²

協議会の構成員

広島県、江田島市、学識経験者、広島県旅客船協会、江田島バス(株)、広島県タクシー協会江能支部、利用者又は住民代表者、中国運輸局・広島運輸支局、江田島警察署

概 要

江田島市の公共交通は、市民の生活圏が広島市や呉市に及んでいることから、必然的に航路が基軸を担い、市内の主要拠点間の移動を路線バスが担っている。バスの路線体系については、路線一元化前の路線を引き継いでおり、幹線・枝線のメリハリが不明確であるなど、利用者の活動にマッチしていない部分もある。

マイカーが無ければ移動に不便を生じる地域が多く存在しており、高齢者等によりマイカーを利用できない方を中心に、通院・買物等における移動手段確保のニーズが高まりつつある。このため、路線バスを補完する公共交通として、一部の交通空白地域にフィーダー系統(予約型乗合タクシー)を導入している。

今後も引き続き、航路と路線バス、予約型乗合タクシーの連携を図り、桟橋や医療機関、商業施設など市民の移動ニーズに対応した、地域の「まとまり」と「つながり」を守る公共交通ネットワークの構築を進めている。

協議会の主な取り組み

- ・江田島市地域公共交通網形成計画の策定
- ・海上交通と陸上交通の連携強化
- ・路線バスやおれんじ号の利便性向上
- ・乗換環境の充実
- ・運賃負担感の軽減策の検討
- ・公共交通の利用促進と地域との意見交換会の開催など

協議会における検討

- 協議会の開催状況 6回開催
- ・第3回(12月16日) 地域内フィーダー系統確保維持改善事業の事業評価等について協議
 - ・第4回(3月18日) 令和3年度事業計画及び歳入歳出予算等について協議
 - ・第1回(書面審議:5月16日) 地域内フィーダー系統確保維持改善事業地域内フィーダー系統確保維持改善事業の認定申請等について協議
 - ・第2回(書面審議:8月30日) おれんじ号及び江田島北部朝夕便の運賃設定等について協議
 - ・第3回(10月20日) 江田島市地域公共交通計画等について協議
 - ・第4回(12月27日) 地域内フィーダー系統確保維持改善事業の事業評価等について協議

定量的な目標・効果

4系統【江田島北部線、江田島北部朝夕便、沖美北部線、沖美南部線】

(目標)・系統全体の収支率15%

・上下便のいずれかの稼働率が50%(大須朝夕便は25%)

(効果)当該路線を維持・確保することで、地域内の通院や買物など高齢者の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、桟橋で広島行き航路(フェリー・高速船)との接続により、広島市への移動手段の確保及び高齢者の外出機会の創出に繋がる。さらには、利用実態に応じた最低限必要な便数を確保する等により、限られた財源の中で運行を継続・維持していくことが可能となる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。
- ・令和2年10月1日から沖美北部線及び沖美南部線について、中町航路と路線バスの接続に配慮したダイヤ改正を行った。

実施した利用促進策

- ・運行区域に時刻表の配布を行った。
- ・港へのチラシ設置・掲示及びバス停への掲示を行った。
- ・ジャンボタクシー車両入替えのタイミングで、バリアフリーに対応した補助ステップ付き車両へと変更した。
- ・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・おれんじ号の時刻表の見直しを行い、各桟橋などの交通結節点に掲示し、利用者の確保を行った。
- ・令和2年10月1日から稼働率向上のために、江田島北部線及び江田島北部線(朝夕便)のダイヤ改正を行った。

地域住民の意見の反映

- ・これまでに開催した公共交通に関する出前講座の中で伺った、航路との接続や通院しやすいダイヤなどについての要望を、ダイヤ改正や区域変更等に反映させた。
- ・現在、「江田島市地域公共交通計画」を策定しており、市民に対するアンケートやヒアリングの結果、航路及び路線バスとの接続改善を望む声が多かったことから、ダイヤ改正に反映させていく。

事業実施の適切性

- ・江田島北部線、江田島北部朝夕便、沖美北部線、沖美南部線：計画どおり実施されている。チラシ配布や地元自治会への利用呼びかけを行い、地元自治会や事業者を中心に利用促進・維持が図られており、地域にとって必要な移動手段となっている。

目標・効果達成状況

【目標】系統全体の収支率は15.1%となり、目標値(15%)を達成した。また、稼働率目標に達しない便が5便あった。(江田島北部線第2便(上)49%(下)48.3%、同第3便(上)7.5%(下)19.0%、同第4便(上)23.8%(下)42.9%、同第5便(上)27.2%(下)25.2%、沖美北部線第5便(上)35.4%(下)42.2%、)
・沖美北部・南部線の全便とその他の便は目標を達成している。

【効果】地域内の通院や買物など特に高齢者の日常生活に必要な移動手段が確保された。また、棧橋で広島行き航路と接続されていることにより、広島市への移動手段確保及び特に高齢者の外出機会の創出に繋がった。

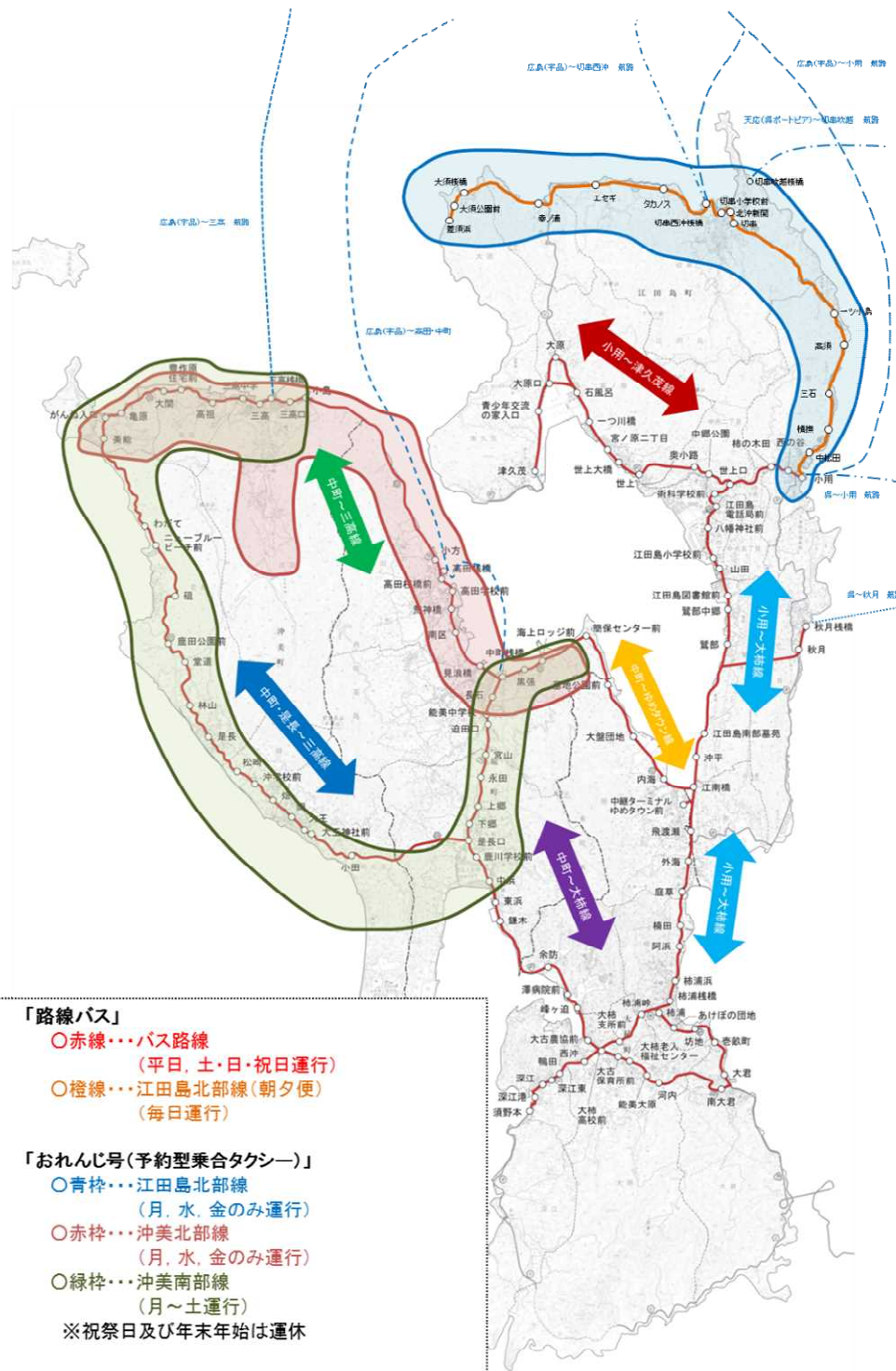
事業の 今後の改善点

- ・江田島北部朝夕便は、通学利用が増加したため、全便で目標値を達成できた。
- ・江田島北部線及び沖美北部線は、利用者が低迷したため、市民ニーズに対応した需要の掘り起こしを行う。
- ・沖美南部線：利用者数は、ほぼ前年並みとなった。現在の運行を継続するとともに、必要に応じてサービス内容の改善を行い、より効果的な運行を図る。

・フィーダー系統を利用したことがない人、特に利用の仕方が分からない人に、広報誌や出前講座などを活用して、その仕組みや利用方法を分かりやすく説明し、利用者の増加につなげる。

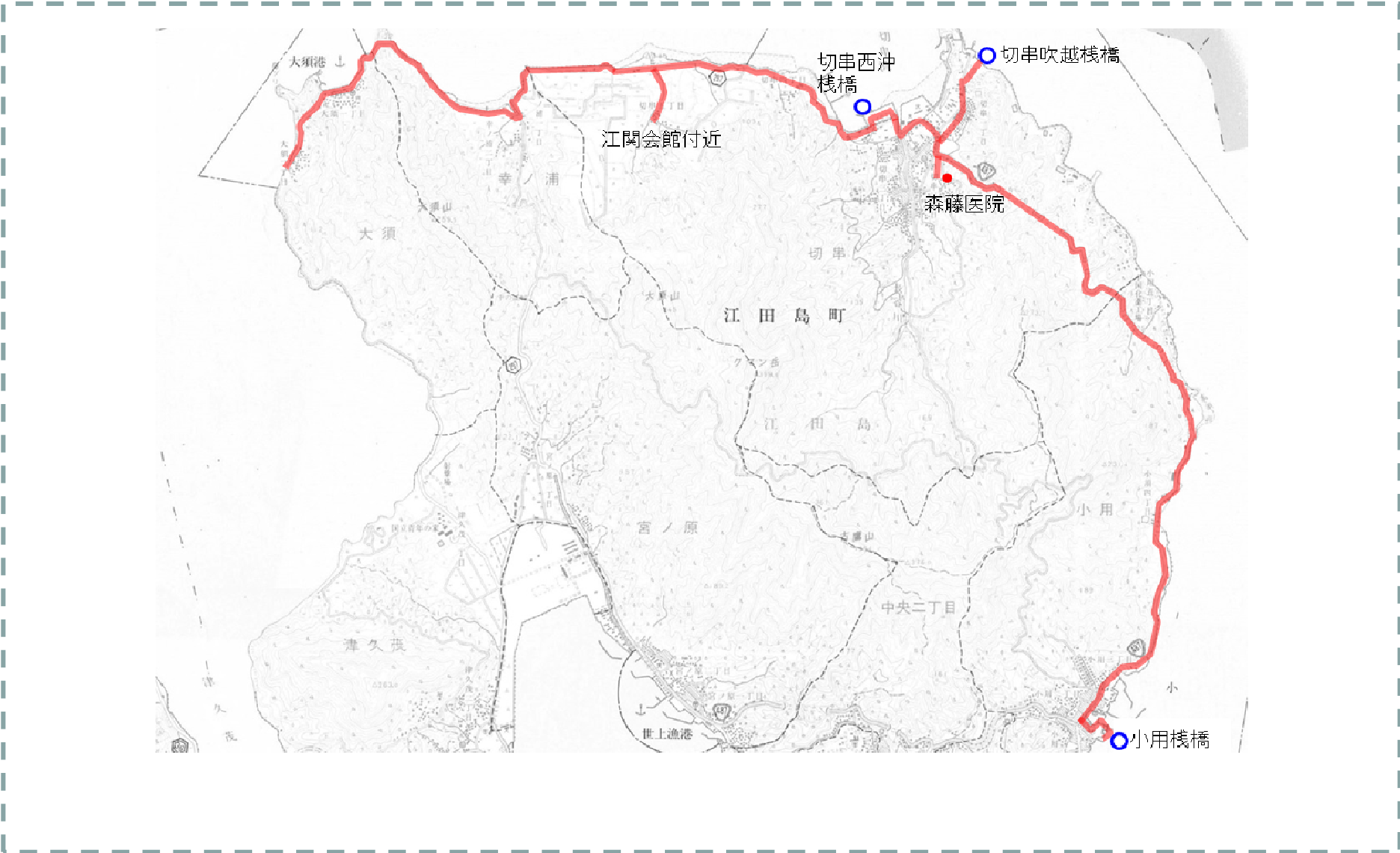
・人口減少やコロナ禍の中、フィーダー系統全体利用者は、8,619人となり、前年比で308人の増加となった。令和3年11月にはおれんじ号や路線バスに無料乗車できる「おでかけ無料乗車day」を実施した。今後も運行事業者と連携しながら、利用促進策やターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントを行っていく。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名	江田島北部線
運行形態	区域デマンド型
運行日・便数	月・水・金曜日運行(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休) ・ 10便
運賃	1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)



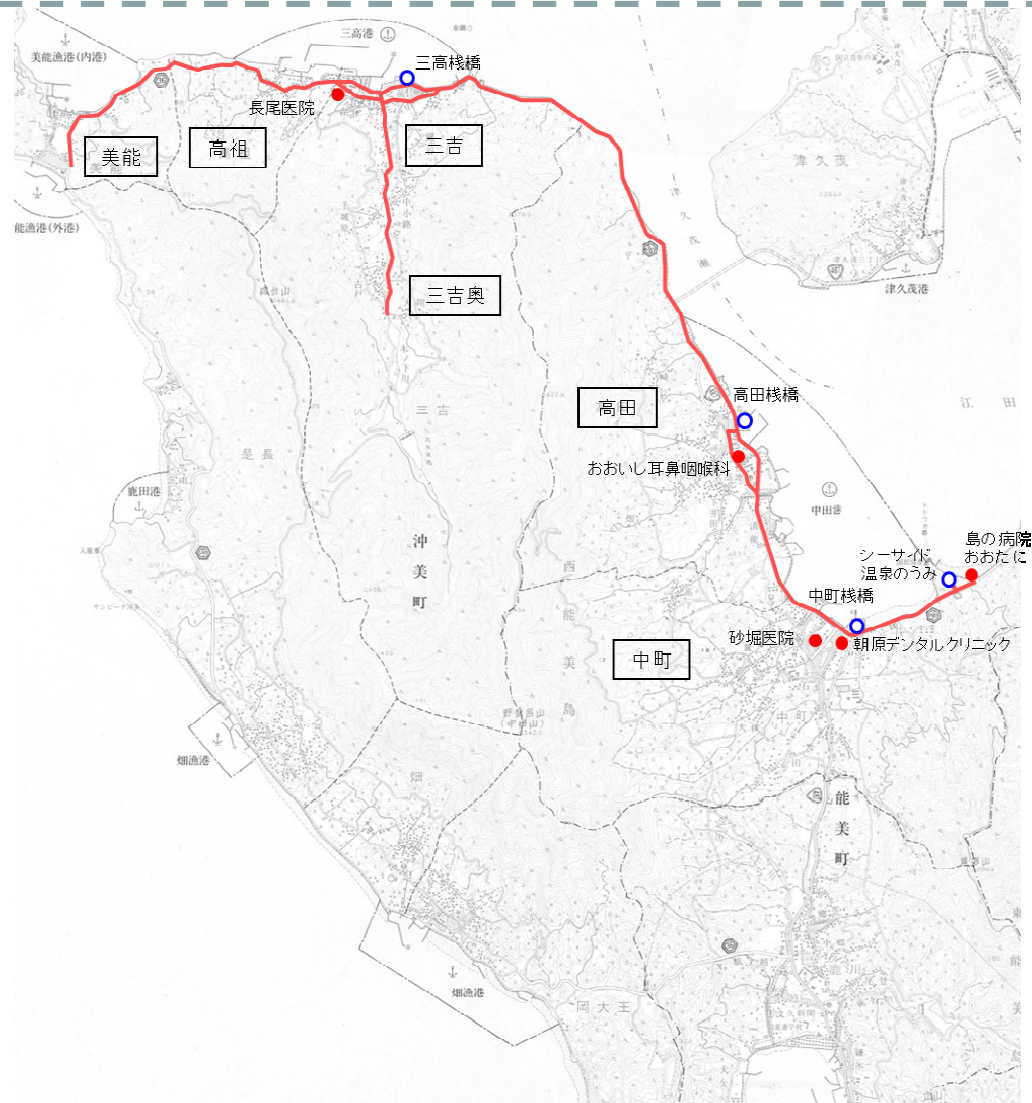
運行系統図 別紙

系統名 江田島北部朝夕便
運行形態 路線定期型
運行日・便数 毎日運行 ・ 6便
運賃 1乗車につき200円(小学生以下及び障害者は半額)



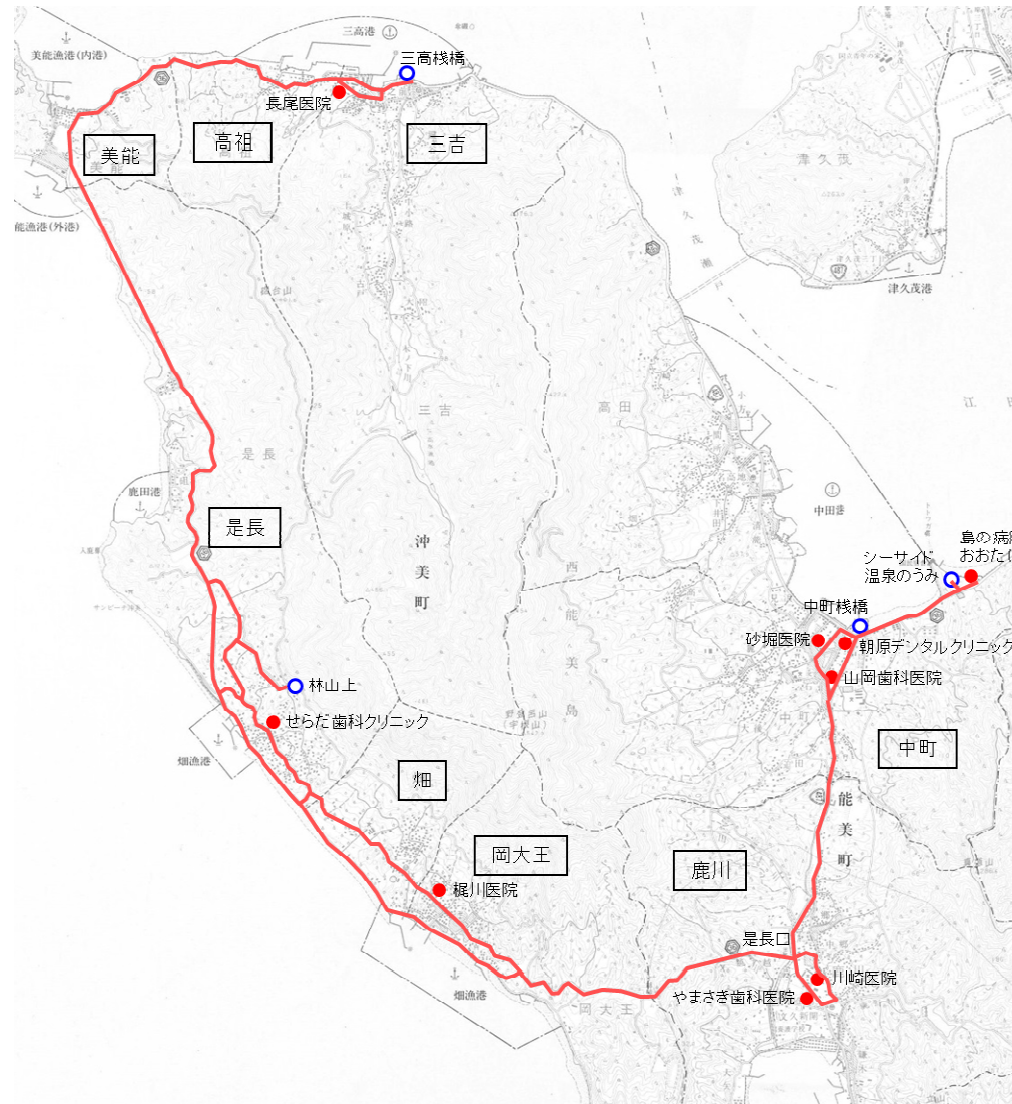
運行系統図 別紙

系統名 沖美北部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月・水・金曜日運行(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休) ・ 8便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)



運行系統図 別紙

系統名 沖美南部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月～土曜日(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休) ・ 9便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)



フィーダー系統 経常損益

フィーダー系統全体

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
経常収益	2,079	2,087	2,373	2,176	2,018	2,011
経常費用	16,232	13,282	15,944	15,903	13,733	13,270
経常損益	-14,153	-11,195	-13,571	-13,727	-11,715	-11,259
経常収支比率	12.8%	15.7%	14.8%	13.6%	14.6%	15.1%
キロ当たり単価	180.6円	132.9円	160.5円	181.1円	137.9円	138.7円

江田島タクシー（江田島北部朝夕便(H29.4以降)）

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
営業収益						
運送収入		131	239	234	178	275
運送雑収		0	0	0	0	0
計		131	239	234	178	275
営業費用						
運送費		2,352	4,950	4,635	2,817	2,735
一般管理費		1,481	2,173	2,163	1,181	1,485
計		3,833	7,123	6,798	3,998	4,220
営業損益		-3,702	-6,884	-6,564	-3,820	-3,945
経常収益		131	239	234	178	275
経常費用		3,833	7,123	6,798	3,998	4,220
経常損益		-3,702	-6,884	-6,564	-3,820	-3,945
経常収支比率		3.4%	3.3%	3.4%	4.4%	6.5%

江田島タクシー（江田島北部線、江田島北部朝夕便(H29.3まで)）

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
営業収益						
運送収入	681	395	272	252	191	165
運送雑収	0	0	0	0	0	0
計	681	395	272	252	191	165
営業費用						
運送費	7,834	2,062	1,840	1,695	1,263	907
一般管理費	3,754	1,298	808	791	529	491
計	11,588	3,360	2,648	2,486	1,792	1,398
営業損益	-10,907	-2,965	-2,376	-2,234	-1,601	-1,233
経常収益	681	395	272	252	191	165
経常費用	11,588	3,360	2,648	2,486	1,792	1,398
経常損益	-10,907	-2,965	-2,376	-2,234	-1,601	-1,233
経常収支比率	5.8%	11.7%	10.2%	10.1%	10.6%	11.8%

三高タクシー（沖美北部線）

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
営業収益						
運送収入	153	179	366	517	459	413
運送雑収	0	0	0	0	0	0
計	153	179	366	517	459	413
営業費用						
運送費	703	746	842	952	813	795
一般管理費	0	0	0	0	0	0
計	703	746	842	952	813	795
営業損益	-550	-567	-476	-435	-354	-382
経常収益	153	179	366	517	459	413
経常費用	703	746	842	952	813	795
経常損益	-550	-567	-476	-435	-354	-382
経常収支比率	21.7%	23.9%	43.4%	54.3%	56.4%	51.9%

能美タクシー（沖美南部線）

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
営業収益						
運送収入	1,245	1,382	1,496	1,173	1,190	1,158
運送雑収	0	0	0	0	0	0
計	1,245	1,382	1,496	1,173	1,190	1,158
営業費用						
運送費	2,804	4,418	4,349	4,436	4,503	4,372
一般管理費	1,137	925	982	1,231	2,627	2,485
計	3,941	5,343	5,331	5,667	7,130	6,857
営業損益	-2,696	-3,961	-3,835	-4,494	-5,940	-5,699
経常収益	1,245	1,382	1,496	1,173	1,190	1,158
経常費用	3,941	5,343	5,331	5,667	7,130	6,857
経常損益	-2,696	-3,961	-3,835	-4,494	-5,940	-5,699
経常収支比率	31.5%	25.8%	28.0%	20.6%	16.6%	16.8%

※事業年度…前年10月1日～翌年9月30日，単位…表示がないものは千円