

11-5. 南部徳洲会病院様の送迎バスの検証

1) 運行概要

□運行概要

運行日：平日は1日4便、土曜日は1日2便まで（日・祝祭日は運休）

外来受付：8：30～16：30（人工透析は17：00迄）

運行方法：1台の車両を1名配置（補助要員として応援配置）

□乗車定員数の算出（乗車人数：13名）

13名×4便＝52名（最大送迎人数）

※最大値：2018年 乗車数2,711人/年間 1日平均9.0人

□送迎車両

車両の側面に「八重瀬町送迎バス活用モデル事業」と表示	
車両タイプ：コンピューターGL 乗車定員：14人 燃費(WLTC)：8.8km/ℓガソリン 車両価格：329万円（税込）	トヨタハイエース スーパーロング   
	14人乗り

トヨタ諸元 https://toyota.jp/pages/contents/request/webcatalog/hiacecommuter/hiace_main_202108.pdf

□主な概況

コース内容の変更など → 南部徳洲会病院 事務局で対応が可能
 増車などの対応など → 徳洲会の本部への打診が必要

- ・バスが出発する10分前頃から病院内では送迎バスのアナウンスを開始
- ・過去に1日での最大乗車人数は16人（満員になっての乗車のお断りは過去にない）
- ・1便の場合では、8時出発し9時10分頃到着。9時15分から30分ほど休憩や車両の点検を行い9時50分頃から次便の待機

2) 実走による測定

①実走体験（乗車体験）によって確認できたこと

ダイヤ表では区間の移動時間は 1 時間 → 実走による平均時間は 1 時間 7 分

□現行のルート
[公表データ]

ルート	所要時間	総距離	平均時速
現行ルート	1 時間	33.89km	33.9km/h

[実走測定データ]

ルート	移動時間（実走）	総距離（算出）	平均時速（算出）
現行ルート	1 時間 7 分	33.89km	30.3km/h

※運行表では移動時間は 1 時間であるが、実走は 1 時間 7 分で平均速度が 30km/h であった。

②実走体験（乗車体験）による区間表記の方法

□各停車と直行の場合では走行時間に変化なし
・同じ区間でも、停車せずに同じ距離と速度で走行するため移動時間に違いはない。

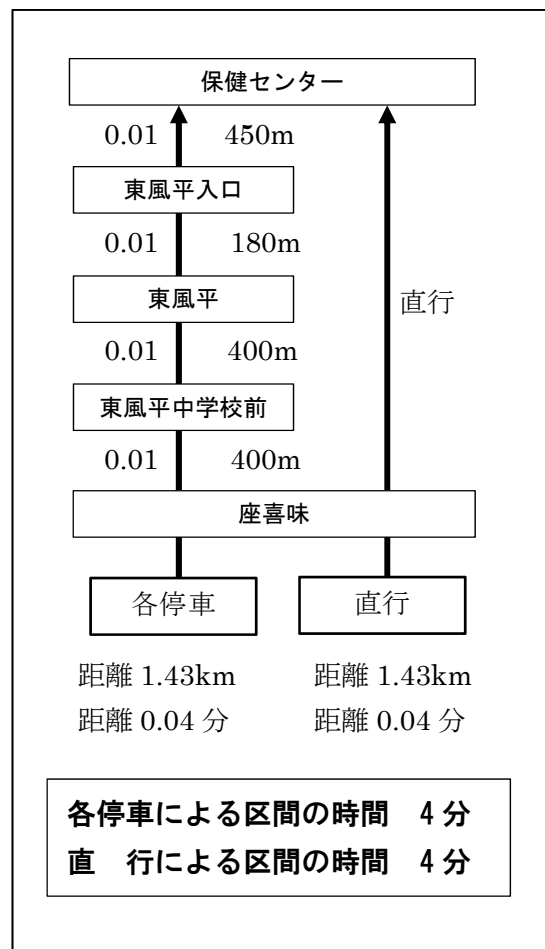
□乗車数がアップすると走行時間は変化する
・利用者数が増加し、各バス停で乗降のため停車した場合には移動時間に違いがでる。

□現行のバス停はもれなく対象
・現行ルートで停車するバス停や公民館、施設は全ルート案で対象としている。
※全ルート案はすべてのバス停を対象に作成

□すべてのルートで中心地を循環
・八重瀬町役場やスーパー及び銀行などが集中する中心地の循環ルートは全ルートで対象としている。

□各ルート案の所要時間の算出
・各ルート案の所要時間の算出は、区間距離の総距離から走行速度 30km/h で算出

例) 座喜味から保健センターの区間



3) 送迎ルート案の検討

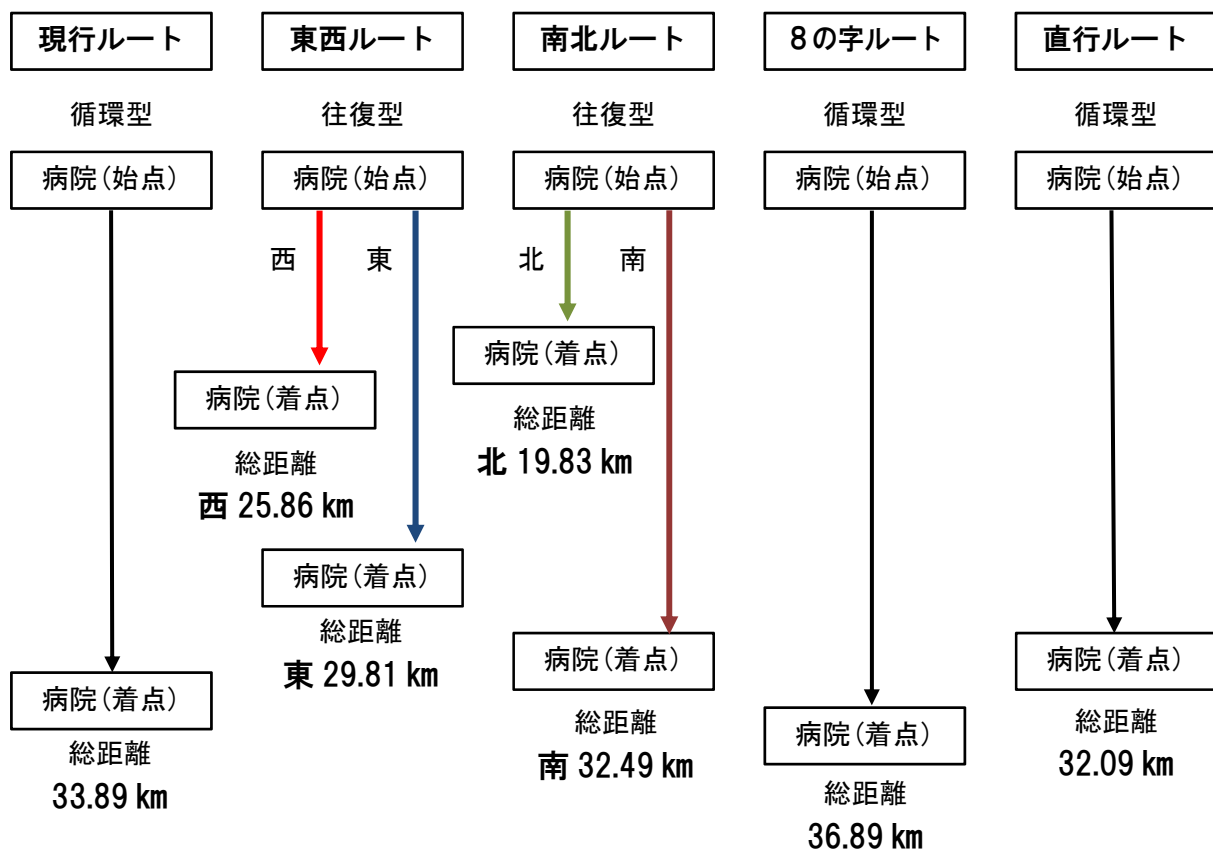
①送迎ルート案

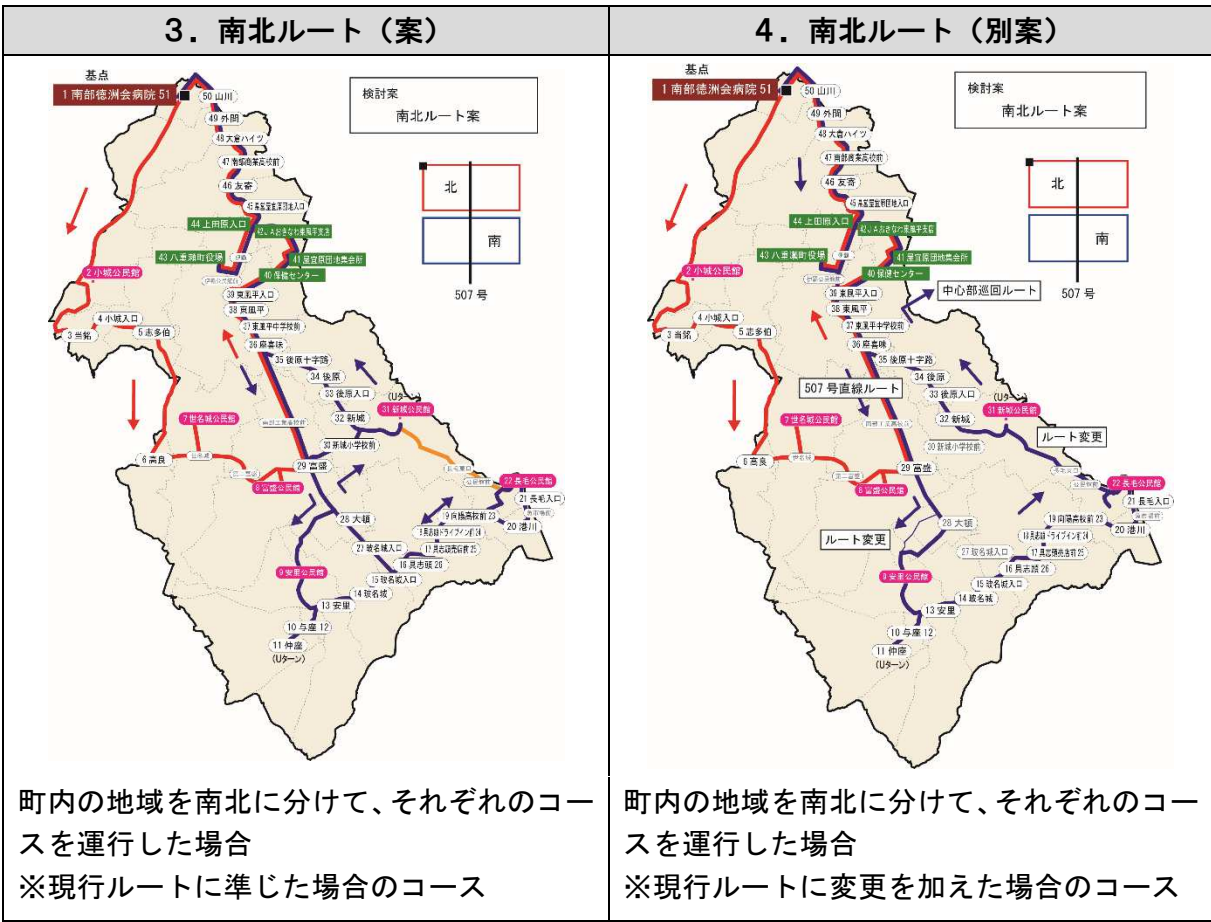
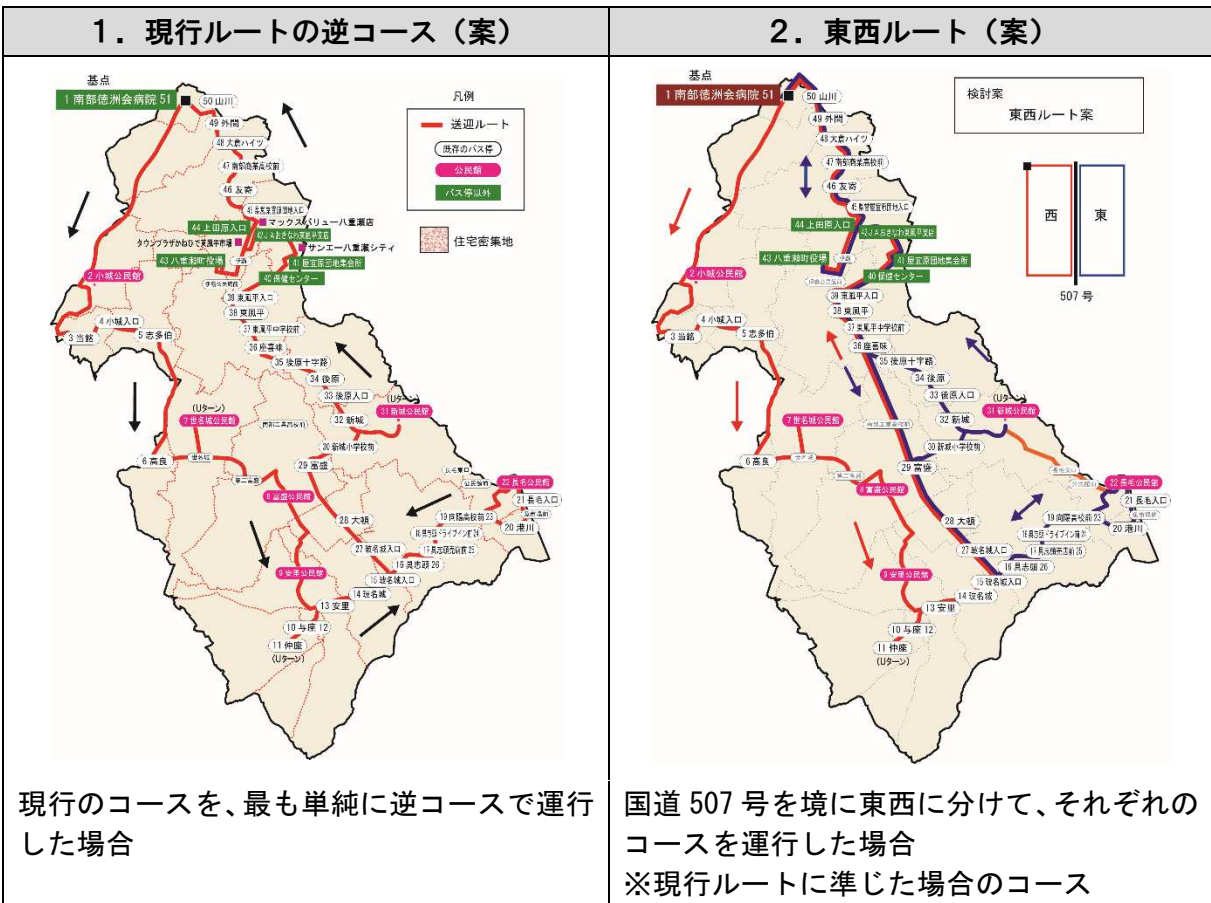
送迎ルートの検討にあたって、さまざまなルートを検証し、それぞれのコースの特徴や利便性などについて検証し、最もルート見直しの可能性のあるコースを検証する。

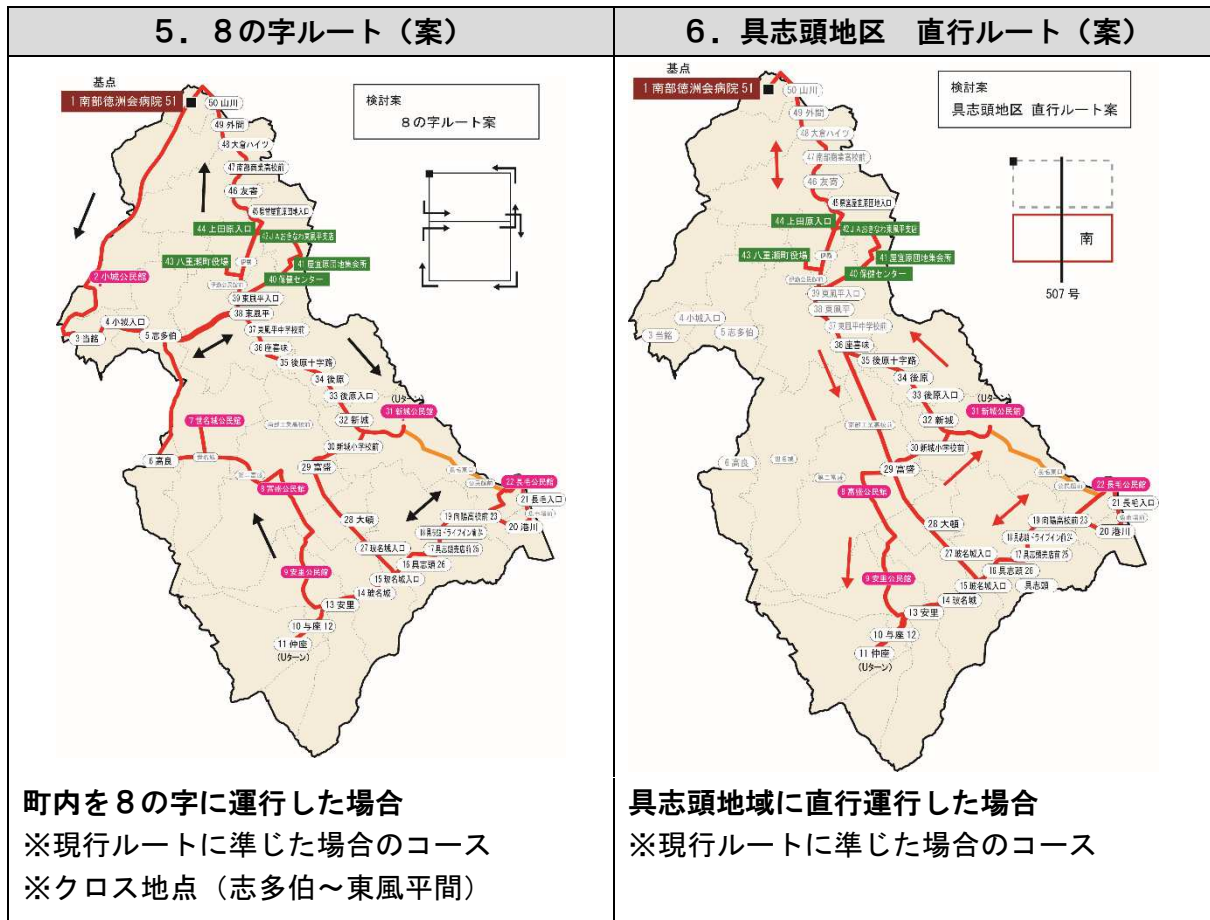
資料 1. 南部徳洲会病院の送迎ルートの検討を参照

ルート案	コース名	移動時間	総距離 (算出)	備考
1. 逆ルート案 循環型	順行	1 時間 7 分	33.89km	現行コースを逆順に設定
	逆順			
2. 東西ルート案 往復型	東コース	59 分	29.81km	地域により 2 コースに設定
	西コース	51 分	25.86km	
3. 南北ルート案 往復型	北コース	39 分	19.83km	地域により 2 コースに設定
	南コース	1 時間 4 分	32.49km	
4. 南北ルート案 往復型	北コース	39 分	19.83km	地域により 2 コースに設定
	南コース	51 分	25.58km	
5. 8の字ルート案 循環型	順行	1 時間 12 分	36.39km	同経路に順行と逆順を設定
	逆順			
6. 具志頭直行ルート案 循環型	順行	1 時間 04 分	32.09km	同経路に順行と逆順を設定
	逆順			

②各コース比較



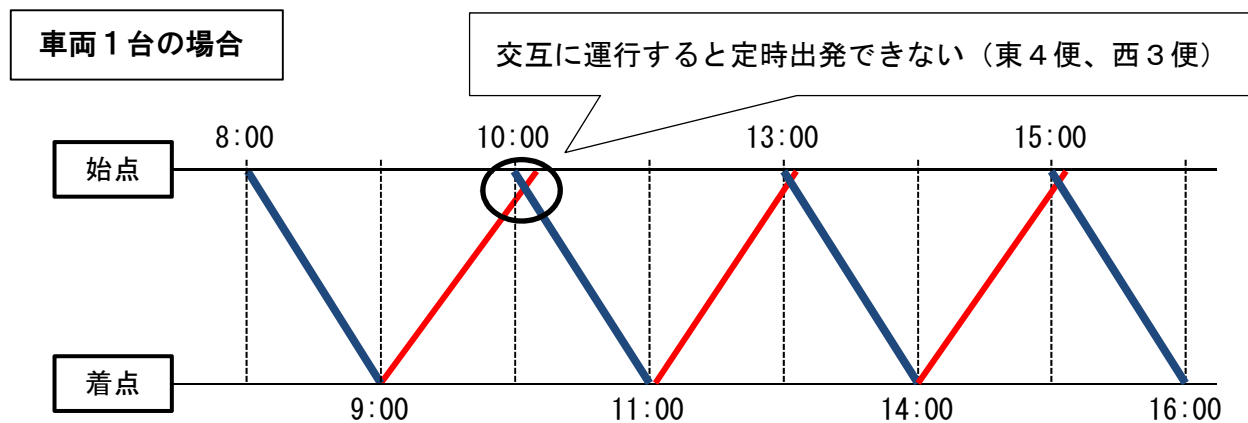




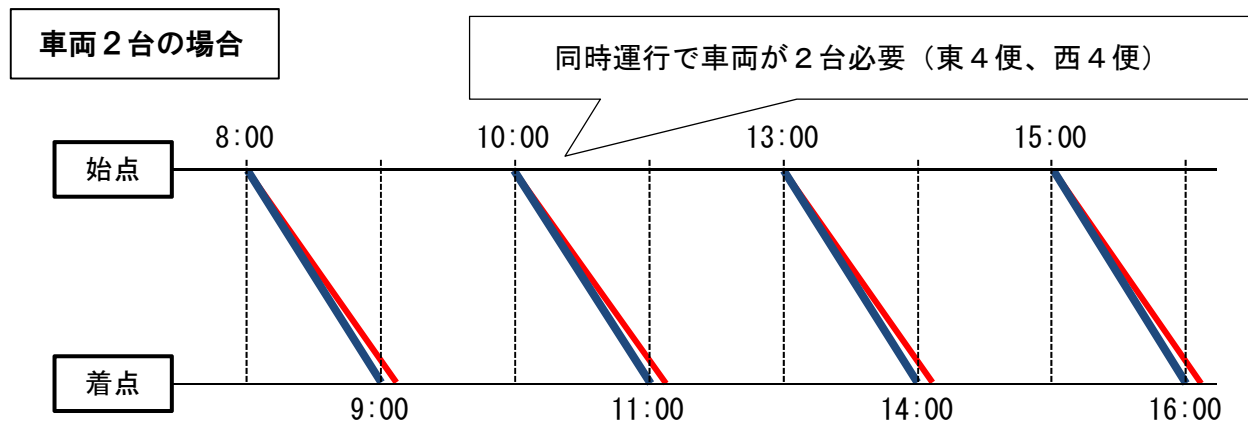
③各ダイヤ比較

		便	1 便	2 便	3 便	4 便	待機時間	備考
		出発時間	8:00	10:00	13:00	15:00		
到着時間	現行(逆)		9:07	11:07	14:07	16:07	53 分	全 4 便
	東西	東 —	8:59	10:59	13:59	15:59	1 時間 1 分	全 8 便
		西 —	8:51	10:51	13:51	15:51	1 時間 9 分	
	南北	北 —	8:39	10:39	13:39	15:39	1 時間 21 分	全 8 便
		南 —	9:04	11:04	14:04	16:04	56 分	
	8 の字			9:12	11:12	14:12	16:12	48 分
具志頭直行			9:04	11:04	14:04	16:04	56 分	全 6 便

④ダイヤグラム (例示: 東西ルートの場合)



- ※東西の 2 コースを各 1 時間で運行すると、休憩時間がとれない (昼間の 1 時間あり)
- ※ 1 日を現在の 4 便とすると、東コース往復 2 便、西コース往復 2 便となる



- ※東西の 2 コースを同時に運行すると各 4 便となる

11-6. 送迎ルート 検討案 中間まとめ

1) 中間まとめ

①主な検証項目

検討する視点は「通院者の視点」「病院施設側の視点」「外出利用者の視点」としている

通院者の視点	病院施設側の視点	外出利用者の視点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行ルートと比較して通院の利便性の向上が図れること ・ すべての地域で通院機会を失う場所がないこと ・ 乗車時間が短いほうが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 午前及び午後の受付時間 ・ 運行時間 8:00～16:00 ・ これまでの利用者が利用できない状況がないこと ※増便などによる費用負担増については別途検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ごとに役場やスーパーなどの外出機会が図れること ・ 便を活用して目的地へ訪問し帰宅便が設定できること ・ 乗車時間が短いほうが望ましい
共通の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ダイヤの管理がわかりやすい（パターンダイヤ） ・ 現行ダイヤと比較して利便性の向上が図られること 	

②主なメリット・デメリット

ルート案	メリット	デメリット
1. 逆ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 逆行便を活用することで、病院帰りのお立ち寄りに便利 ・ 運行ルートを逆にするのみなのでわかりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2便と4便で、一部の地域では病院到着が遅くなる ※到着が早まる地域もある
2. 東西ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 逆行便を活用することで、病院帰りのお立ち寄りに便利 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東西コースともに乗車時間はあまり現行と変わらない
3. 南北ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 逆行便を活用することで、病院帰りのお立ち寄りに便利 ・ 北コースは乗車時間が短くなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南コースの乗車時間はあまり現行と変わらない
4. 8の字ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 順行と逆順ともに、一部の地域は到着時間が早まる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 便によって順行や逆順がありわかりづらい ・ 順行と逆順ともに、一部の地域は到着時間が遅くなる
5. 具志頭直行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 具志頭地区には便数が増え便利になる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車時間はあまり現行と変わらない

③レーダーチャート分析 (導入の可能性度 1～5段階)

1. 現行ルートの逆コース (案)	2. 東西ルート (案)
<p>わかりやすい (パターン化)</p> <p>コース改善の余地が少ない</p> <p>利用者の機会損失がない</p> <p>利用者増加が見込める</p> <p>長距離運行ではない</p> <p>外出利用の利便性が向上</p> <p>現行より利便性が向上</p>	<p>わかりやすい (パターン化)</p> <p>コース改善の余地が少ない</p> <p>利用者の機会損失がない</p> <p>利用者増加が見込める</p> <p>長距離運行ではない</p> <p>外出利用の利便性が向上</p> <p>現行より利便性が向上</p>
<p>導入の可能性度</p> <p>5 (導入の合意あり)</p>	<p>導入の可能性度</p> <p>2</p>
3-1. 南北ルート (案)	3-2. 南北ルート (案)
<p>わかりやすい (パターン化)</p> <p>コース改善の余地が少ない</p> <p>利用者の機会損失がない</p> <p>利用者増加が見込める</p> <p>長距離運行ではない</p> <p>外出利用の利便性が向上</p> <p>現行より利便性が向上</p>	<p>わかりやすい (パターン化)</p> <p>コース改善の余地が少ない</p> <p>利用者の機会損失がない</p> <p>利用者増加が見込める</p> <p>長距離運行ではない</p> <p>外出利用の利便性が向上</p> <p>現行より利便性が向上</p>
<p>導入の可能性度</p> <p>3</p>	<p>導入の可能性度</p> <p>4</p>
4. 8の字ルート (案)	5. 具志頭地区 直行ルート (案)
<p>わかりやすい (パターン化)</p> <p>コース改善の余地が少ない</p> <p>利用者の機会損失がない</p> <p>利用者増加が見込める</p> <p>長距離運行ではない</p> <p>外出利用の利便性が向上</p> <p>現行より利便性が向上</p>	<p>わかりやすい (パターン化)</p> <p>コース改善の余地が少ない</p> <p>利用者の機会損失がない</p> <p>利用者増加が見込める</p> <p>長距離運行ではない</p> <p>外出利用の利便性が向上</p> <p>現行より利便性が向上</p>
<p>導入の可能性度</p> <p>1</p>	<p>導入の可能性度</p> <p>4 (南北ルートの南部)</p>
<p>検証の継続</p> <p>現行コースと南北コースの検証を引き続き行う</p>	

3) 現行の逆コースおよび南北コース案の検証

①検証内容

送迎ルートの検討にあたって、さまざまなルートを検証し、それぞれのコースの特徴や利便性などについて検証し、最もルート見直しの可能性のあるコースを検証する。

[検証目的]

- ・ 現行逆ルートおよび南北ルートについて次の前提を加えて検証することとする。

[前提要件]

- ・ 一部の地域で道順を変更、複数のルート設計を検討している。
- ・ 原則的に 1 台で運行し運行時間帯は 8 時～16 時の時間帯としている。
- ・ 南北ルートともに、中心地域を巡回している
- ・ 各ダイヤ案は、午前の受付 11 時 30 分までに到着できるよう設定している。
- ・ 運行計画（コース変更や増便など）に伴って「車両台数を増した場合の検証」は別途行う。

②現行の逆ルート（案）の検証

□前回検証済み（実走距離 33.8km 所要時間 67 分）

③南北ルート（案）の検証

資料 2. 南部徳洲会病院の送迎ルートの検討（南北ルート）を参照

□北側ルート（案）

ルート名	実走距離	所要時間	主な変更点	備考
ルート①	約 19.8km	約 45 分	現行ルートをもとに変更 変更点：①小城公民館～当銘 ②富盛公民館～富盛	距離および時間が最も長い
ルート②	約 16.5km	約 37 分	ルート①をもとに変更 変更点：③世名城～東風平間	距離および時間が最も短い
ルート③	約 17.5km	約 42 分	ルート②をもとに変更 変更点：④世名城～東風平間 ⑤友寄～南部徳洲会病院間	—

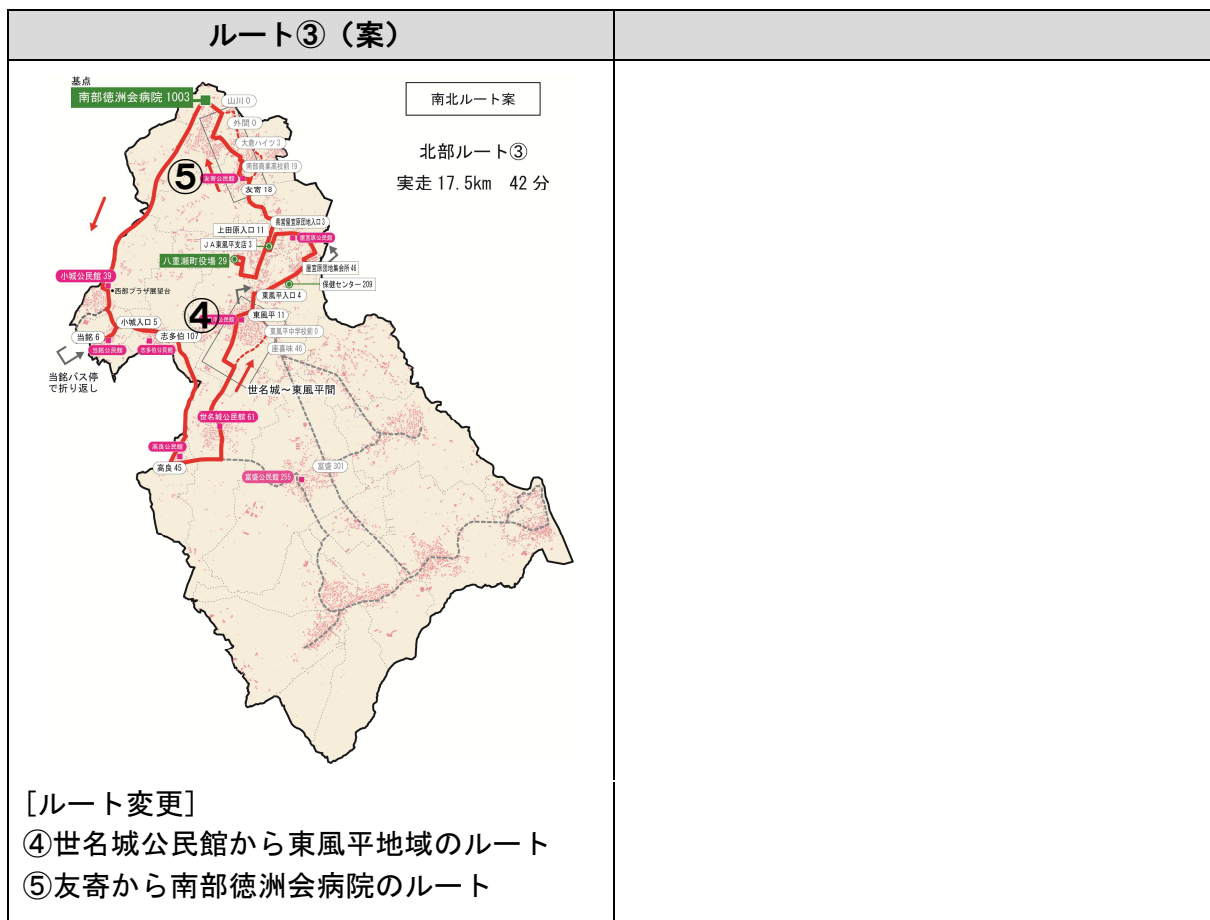
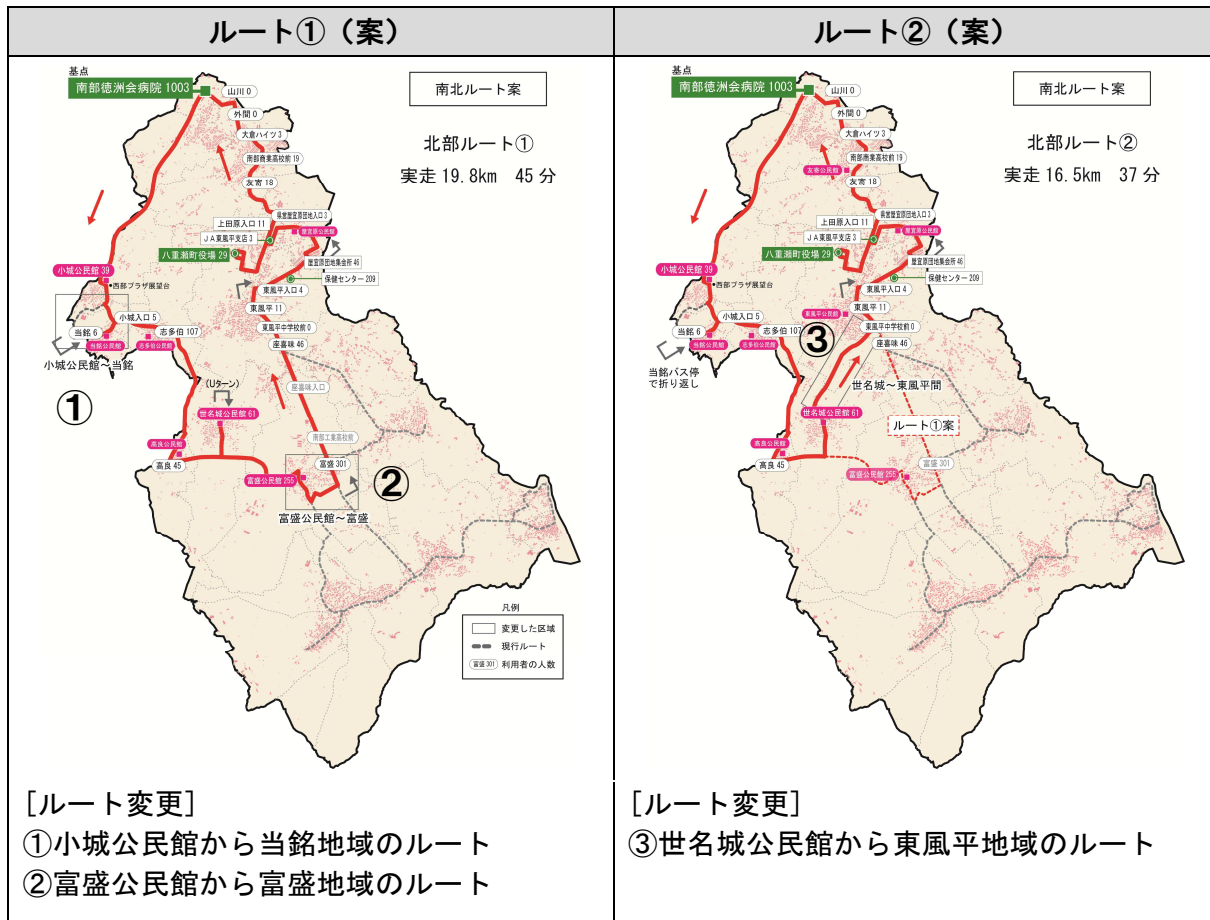
検証の継続	北部ルートではルート②をベースに検討する
-------	----------------------

□南側ルート（案）

ルート名	実走距離	所要時間	主な変更点	備考
ルート①	約 26.2km	約 65 分	現行ルートをもとに変更 変更点：①大頓～安里公民館間 ②長毛周辺 ③長毛～新城公民館間	距離および時間が最も長い
ルート②	約 25.6km	約 57 分	ルート①をもとに変更 変更点：④後原～サザンプラント経由	距離および時間が最も短い
ルート③	約 25.8km	約 61 分	ルート②をもとに変更 変更点：大頓～安里公民館間	富盛および大頓地域の乗車ポイント
ルート④	約 27.1km	約 63 分	ルート③をもとに変更 変更点：富盛および大頓周辺	—

検証の継続	南部ルートではルート③をベースに検討する
-------	----------------------

□北部ルート図



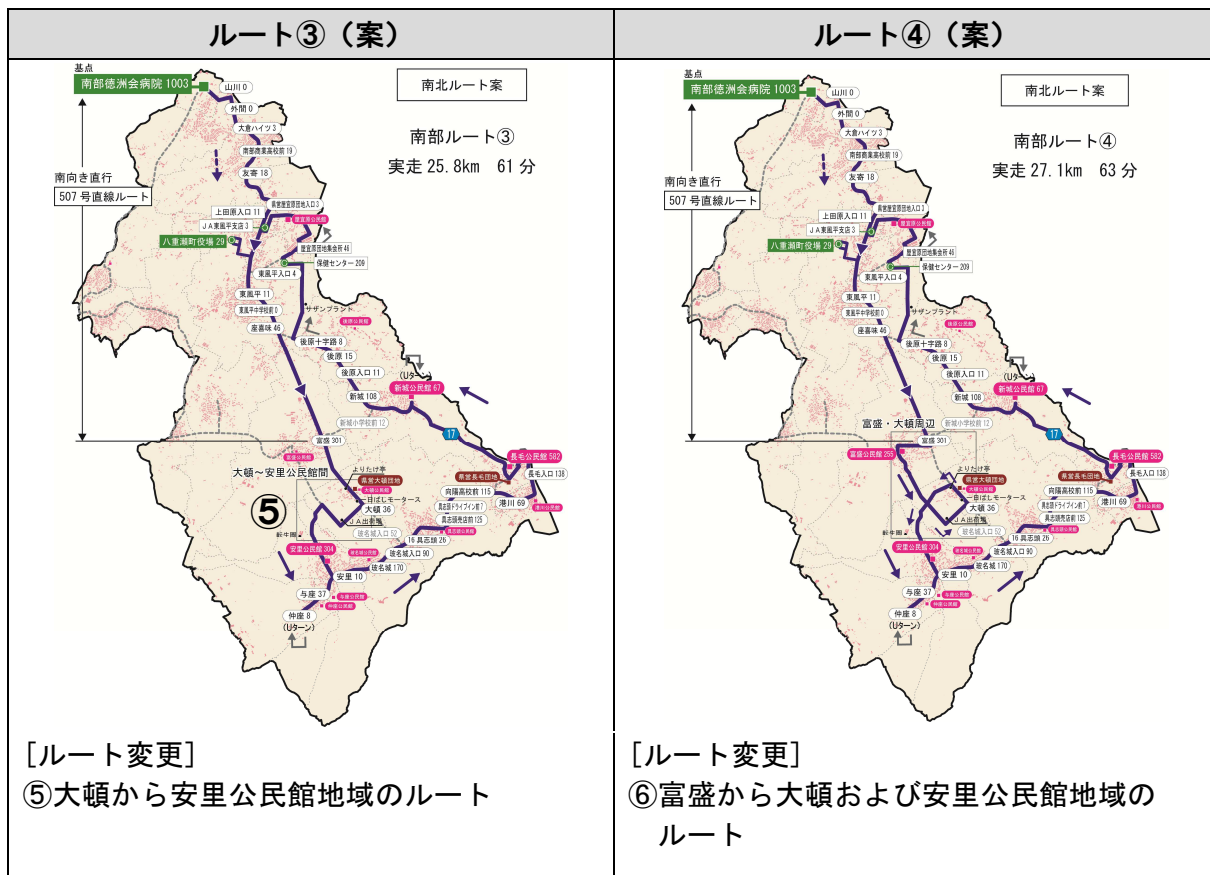
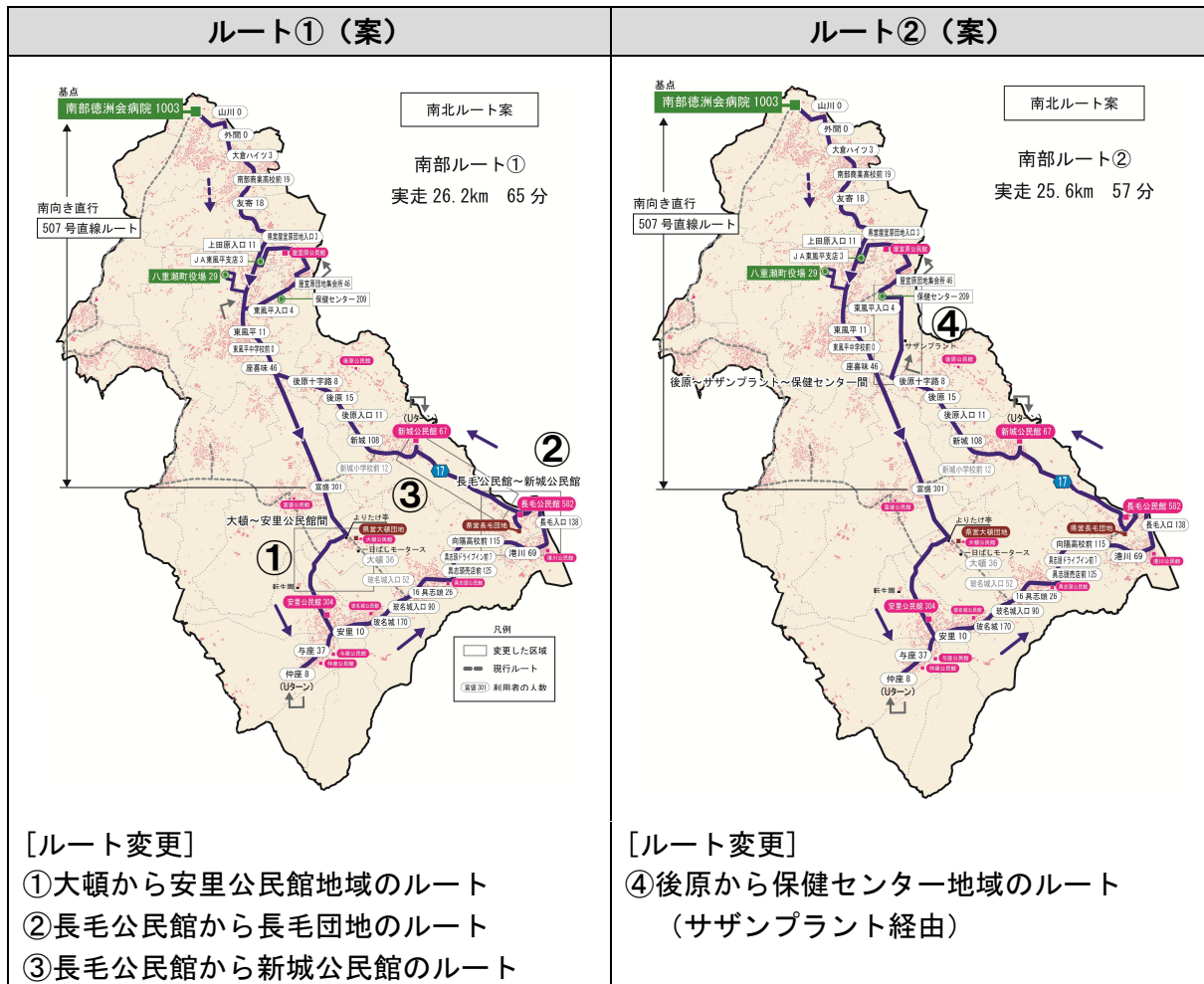
□北部ルートの変更ルート図



□北部ルートの間時間の設定（案）

停車場所		ルート①	ルート②	ルート③
		約 19.8 km 約 45 分	約 16.5km 約 37 分	約 17.5km 約 42 分
区間を移動する所要時間（分）		区間時間	区間時間	区間時間
1	【始発】 南部徳洲会	00	00	00
2	小城公民館	05	05	05
3	当銘	08	08	08
4	小城入口	08	08	08
5	志多伯	09	09	09
6	高良	14	14	14
7	世名城公民館	17	17	17
8	富盛公民館	19	-	-
9	富盛	23	-	-
10	座喜味	26	-	-
11	東風平中学校前	26	-	20
12	東風平	27	-	21
13	東風平入口	27	19	21
14	保健センター	29	21	23
15	屋宜原団地集会所（サンエー）	29	21	23
16	JAおきなわ東風平	33	25	27
17	八重瀬町役場	39	31	33
18	上田原入口	40	32	34
19	県営屋宜原団地	42	34	35
20	友寄	43	35	36
21	第一団地集落内（新設）	-	-	38
22	白川ハイツ内（新設）	-	-	40
23	南部商業高校前	43	35	-
24	大倉ハイツ	44	36	-
25	外間	44	36	-
26	山川	-	-	-
27	南部徳洲会病院	45 分	37 分	42 分

□南部ルート図



□南部ルートの変更ルート図



□南部ルートの間時間の設定(案)

停車場所		ルート①	ルート②	ルート③	ルート④
		約 26.2km 約 65分	約 25.6km 約 57分	約 25.8km 約 61分	約 27.1km 約 63分
区間を移動する所要時間(分)		区間時間	区間時間	区間時間	区間時間
1	【始発】 南部徳洲会	00	00	00	00
2	山川	—	—	—	—
3	外間	01	01	01	01
4	大倉ハイツ	03	03	03	03
5	南部商業高校前	04	04	04	04
6	友寄	06	06	06	06
7	県営屋宜原団地前	08	08	08	08
8	東風平入口	10	10	10	10
9	東風平	10	10	10	10
10	東風平中学校前	13	13	13	13
11	座喜味	14	14	14	14
12	富盛	17	17	17	17
13	富盛公民館	—	—	—	18
14	大頓(よりたけ横)	18	17	17	—
15	J Aおきなわ出荷場	—	—	19	22
16	大頓	—	—	—	23
17	安里公民館	23	21	22	26
18	与座(糸満向け)	25	22	24	27
19	仲座(Uターン)	26	22	24	27
20	与座(安里向け)	26	23	25	28
21	安里	27	24	26	29
22	玻名城	28	25	27	30
23	玻名城入口	29	25	27	30
24	具志頭(南の駅やえせ)	29	26	27	31
25	具志頭売店	30	26	28	32
26	具志頭ドライブイン前	31	27	29	33
27	向陽高校前	32	29	31	34
28	港川	32	30	31	34
29	長毛入口	33	31	32	35
30	長毛団地	34	32	34	36
31	長毛公民館	35	33	35	37
32	新城公民館	38	36	38	40
33	新城	40	38	40	42
34	後原入口	41	39	41	43
35	後原	42	39	42	43
36	後原十字路	42	40	42	44
37	座喜味	43	—	—	—
38	東風平中学校	44	—	—	—
39	東風平	45	—	—	—
40	東風平入口	47	—	—	—
41	保険センター	48	43	45	47
42	屋宜原団地集会所(サンエー)	49	44	46	48
43	J Aおきなわ	52	47	50	52
44	東風平町役場	54	50	53	55
45	上田原入口	58	52	56	57
46	県営屋宜原団地	59	53	57	58
47	友寄	01	54	58	59
48	南部商業	02	55	58	00
49	大倉ハイツ	02	56	59	00
50	外間	03	56	00	01
51	山川	—	—	—	—
52	【終点】 南部徳洲会	65分	57分	61分	63分

4) ダイヤ・シミュレーション (ダイヤ設計)

現行ルートを見直すにあたって、最も運行効率や経済的変動および利用者に対して、最小限の変化によって運行でき、かつ「通院」や「買い物や役場の利用」などの面でも利用が可能なルートの見直し案は、現行ルートを「逆ルートで走行」することが考えられた。

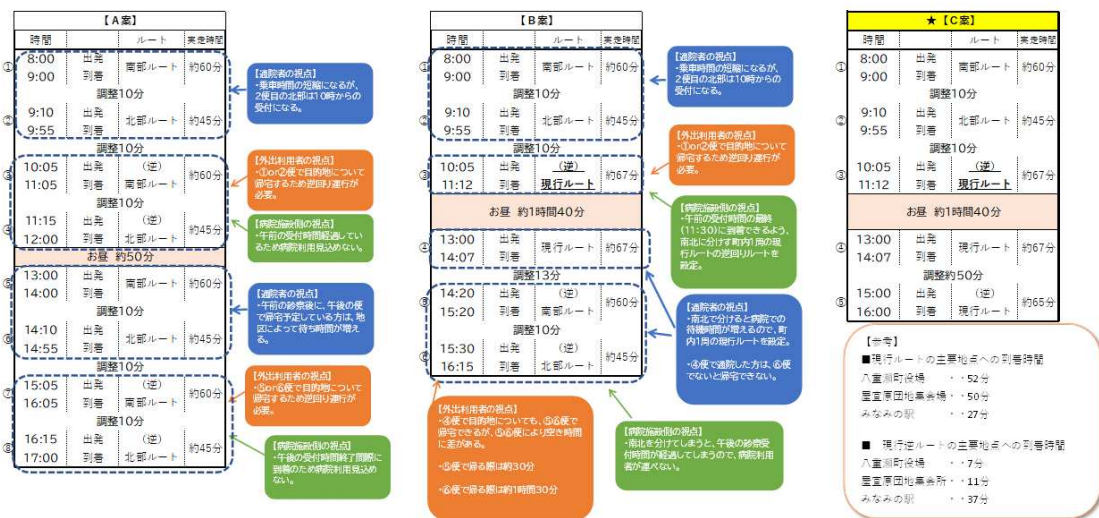
また、これらの要素に、「複数の見直し(案)」を講ずるにあたって、「通院者の視点」「病院施設側の視点」「外出利用者の視点」を加えて、「北部ルート案」「南部ルート案」を組み合わせることで、より利便性が高まる可能性を踏まえて、ダイヤシミュレーションを実施した。

①ベースとなった組み合わせ

起案名	主な内容
A案	午前および午後ともに、北部と南部に分けて設定 課題：午前の受付時間 11:30 分に病院に到着できない (4 便) 午後の最終便の病院到着が 17:00 (現在 16:00) に到着できない 各便の到着と次発便との間にゆとりのある時間設定ができない
B案	午前および午後を、それぞれ南北ルートと現行ルートを組み合わせ 課題：午前の受付時間には間に合うが便数が全 6 便となる 特徴：北部および南部の一部の地域で乗車時間が短くなる。 午前と午後の便を活用することで、通院に加え「買い物」などの帰路便としての活用が可能になる。便の選択肢が増える。
C案	午前便に南北ルートを設定し午後便は現行便の組み合わせ 課題：午前の受付時間には間に合うが便数が全 5 便となる 特徴：比較的組み合わせが分かりやすく、B案の特徴に加え、3 者の視点から最も効率的な運行方式と考えられる。

検討視点 通院者の視点 病院施設側の視点 外出利用者の視点

- 現行の運行ダイヤ： 8:00 10:00 13:00 15:00
- 午前受付時間： 9:00 (8:30) ~ 11:30 (11:00)
- 午後受付時間： 13:30 (14:00) ~ 16:00 (16:30)
- 利用者が多いルート： 南部ルート (旧具志頭地区)
- 利用者が多い地点： 長毛団地 安里公民館 富盛バス停 富盛公民館
- ※ 調整を10分とした理由： 5分 (信号等の誤差) + 5分 (2,3名利用すると仮定した乗降時間)



検証の継続 **ダイヤの組み合わせは、C案をベースに検証していく**

②シミュレーション (案 : C-1、C-2)

最も距離と時間が「長い」組み合わせ

北部ルート① 19.8km 44分

南部ルート① 26.2km 65分

現行ルートの組み合わせ 33.8km 67分

最も距離と時間が「短い」組み合わせ

北部ルート② 16.5km 38分

南部ルート② 25.6km 57分

現行ルートの組み合わせ 33.8km 67分

C-1 (案)				
出着	時間	ルート	実走時間	
1	出発	8:00	南部①	約 65 分
	到着	9:05		
調整 10 分				
2	出発	9:15	北部①	約 44 分
	到着	9:59		
調整 11 分				
3	出発	10:10	(逆)	約 67 分
	到着	11:17	現行	
お昼 約 1 時間 43 分				
4	出発	13:00	現行	約 67 分
	到着	14:07		
調整約 50 分				
5	出発	15:00	(逆)	約 67 分
	到着	16:07	現行	
午前の受付 11 時 30 分までに到着 [主な特徴] ・ 1 便と 2 便は南北コース ・ 3 便と 5 便は現行の逆コース ・ 4 便は現行のコース				
※午前の 1 便と 2 便で、南北をそれぞれ往復し、「最も長い距離」と「最も短い距離」の場合を比較すると、両者間でおおよそ 10 分の差が生じ、どちらも 11:30 の診察受付時間には間に合う。(ただし C-1 は残余時間 13 分、C-2 は 23 分となる)				

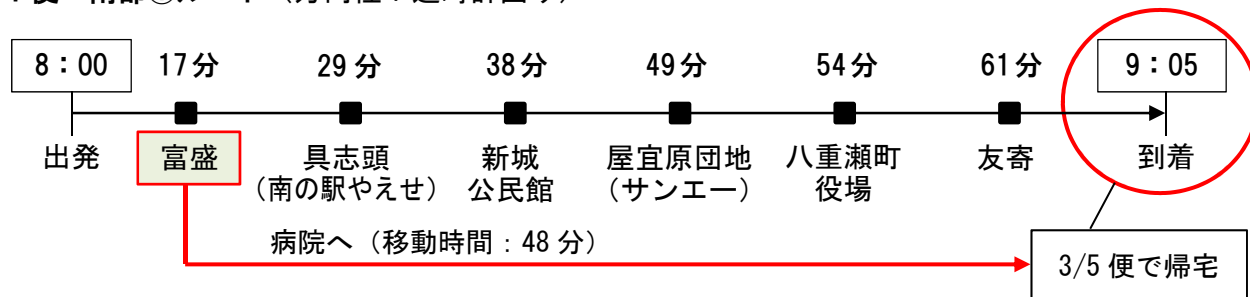
C-2 (案)				
出着	時間	ルート	実走時間	
1	出発	8:00	南部②	約 57 分
	到着	8:57		
調整 13 分				
2	出発	9:10	北部②	約 38 分
	到着	9:48		
調整 12 分				
3	出発	10:00	(逆)	約 67 分
	到着	11:07	現行	
お昼 約 1 時間 53 分				
4	出発	13:00	現行	約 67 分
	到着	14:07		
調整約 50 分				
5	出発	15:00	(逆)	約 67 分
	到着	16:07	現行	
午前の受付 11 時 30 分までに到着 [主な特徴] ・ 1 便と 2 便は南北コース ・ 3 便と 5 便は現行の逆コース ・ 4 便は現行のコース				
※午前の 1 便と 2 便で、南北をそれぞれ往復し、「最も長い距離」と「最も短い距離」の場合を比較すると、両者間でおおよそ 10 分の差が生じ、どちらも 11:30 の診察受付時間には間に合う。(ただし C-1 は残余時間 13 分、C-2 は 23 分となる)				

現行ダイヤ : 8:00 10:00 13:00 15:00 午前受付時間 : 9:00 (8:30) ~ 11:30 (11:00) 午後受付時間 : 13:30 (14:00) ~ 16:00 (16:30)
--

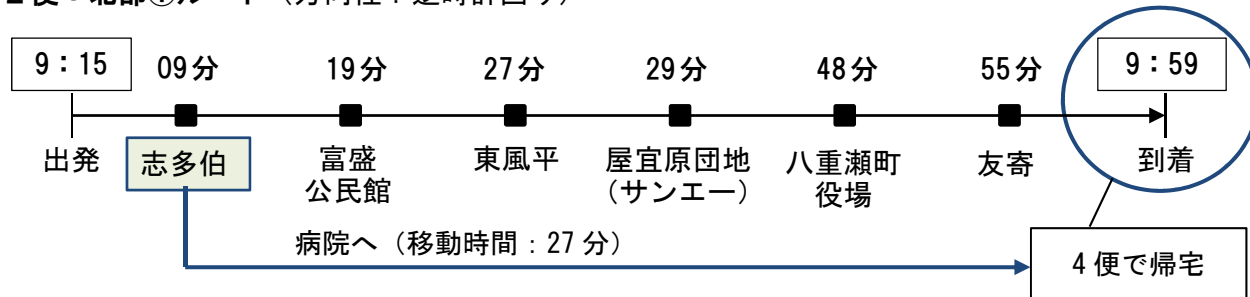
検証：C-1（案）の通院利用者の利便性

最も距離と時間が「長い」組み合わせの場合

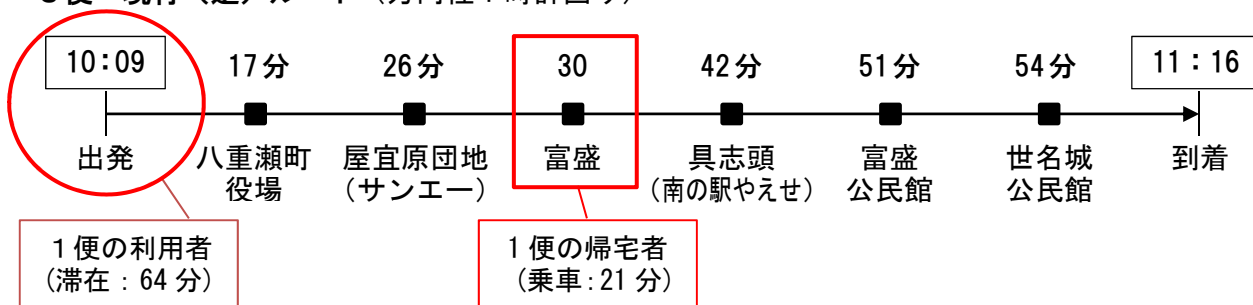
1 便：南部①ルート（方向性：逆時計回り）



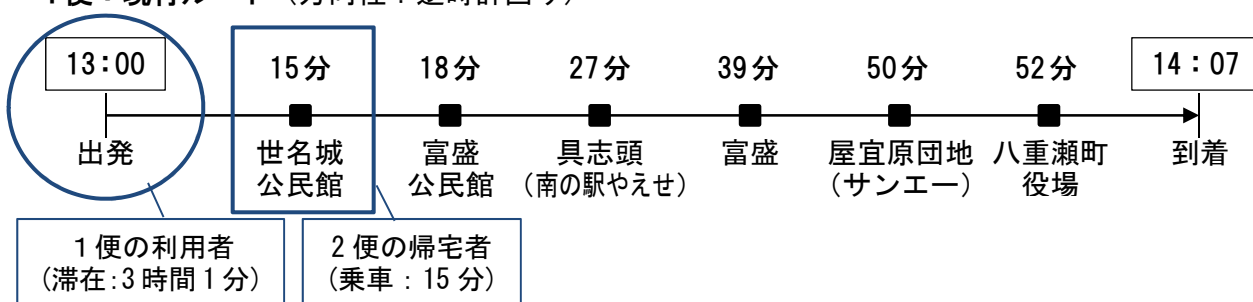
2 便：北部①ルート（方向性：逆時計回り）



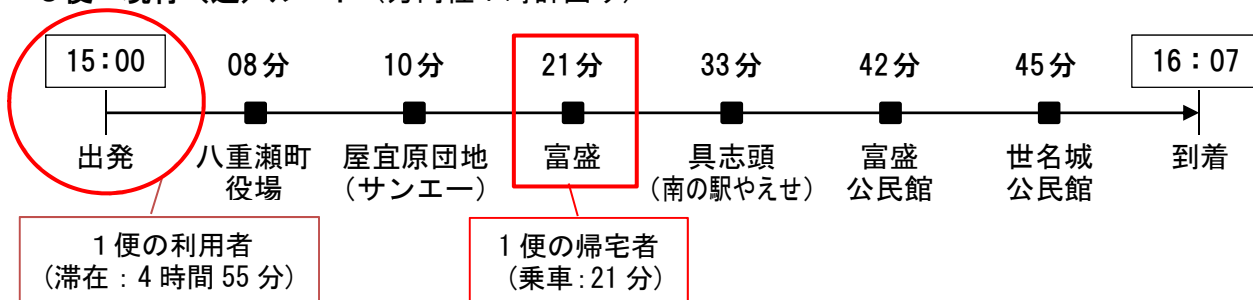
3 便：現行（逆）ルート（方向性：時計回り）



4 便：現行ルート（方向性：逆時計回り）



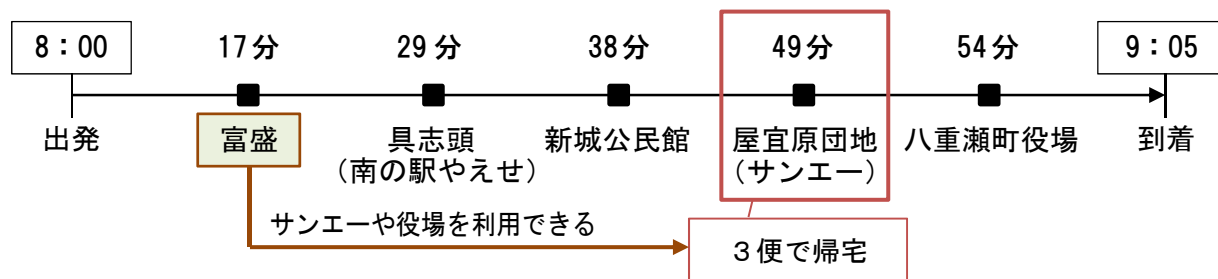
5 便：現行（逆）ルート（方向性：時計回り）



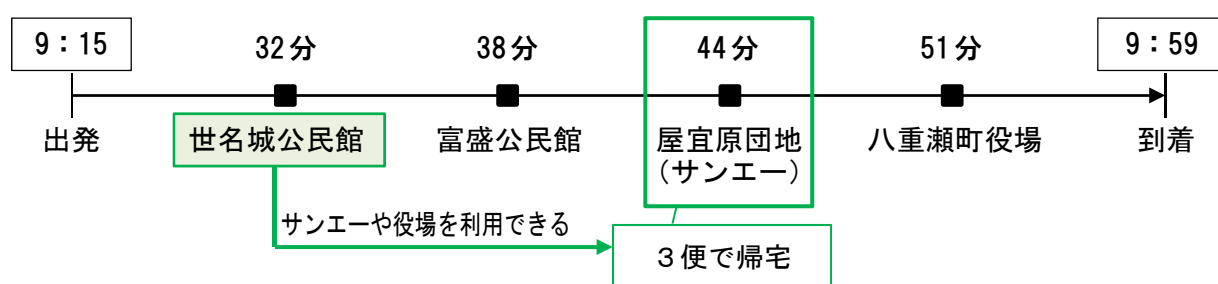
検証：C-1（案）の外出利用者の利便性

最も距離と時間が「長い」組み合わせの場合

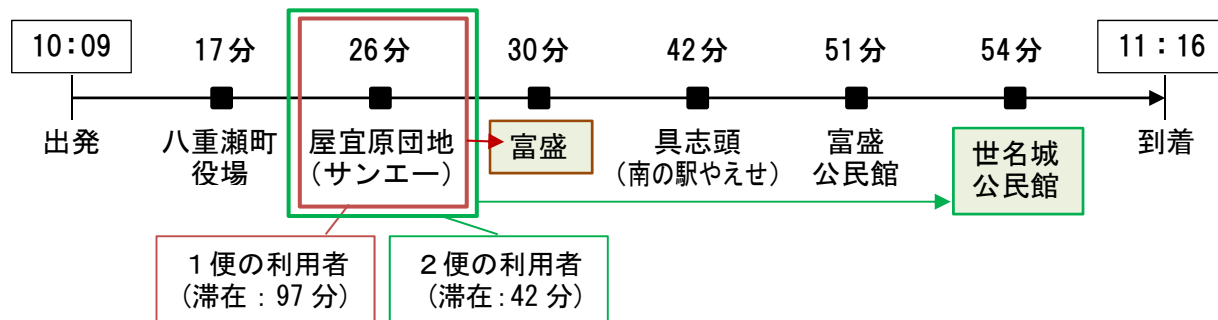
1 便：南部①ルート（方向性：逆時計回り）



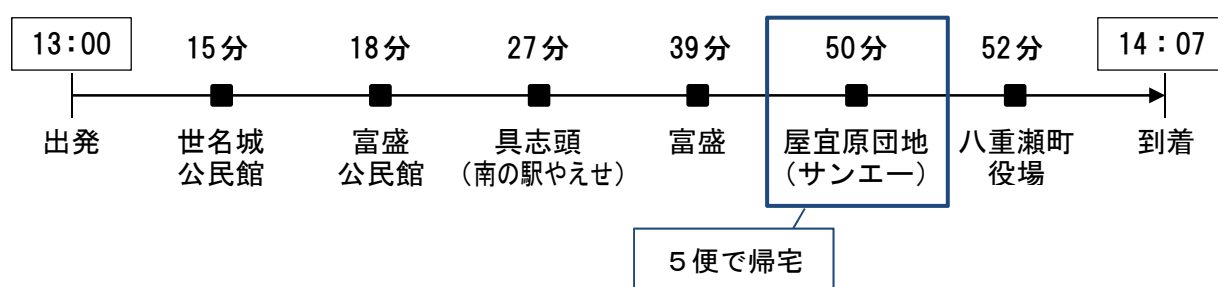
2 便：北部①ルート（方向性：逆時計回り）



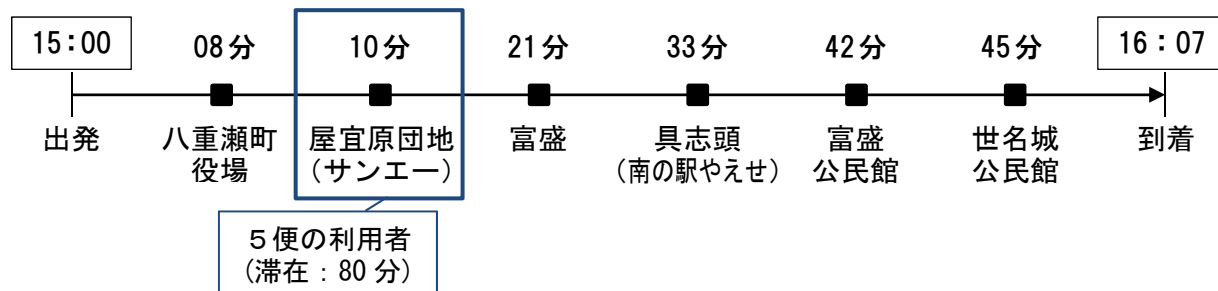
3 便：現行（逆）ルート（方向性：時計回り）



4 便：現行ルート（方向性：逆時計回り）



5 便：現行（逆）ルート（方向性：時計回り）



③ダイヤ・シミュレーション

最も「最適と考えられる」組み合わせ

北部ルート②	16.5km	37分
南部ルート④	27.1km	63分
現行ルートの組み合わせ	33.8km	67分

C-1 (案)				
出着	時間	ルート	実走時間	
1	出発	8:00	南部④	約 63 分
	到着	9:03		
調整 7 分				
2	出発	9:10	北部②	約 37 分
	到着	9:47		
調整 13 分				
3	出発	10:00	(逆)	約 67 分
	到着	11:07	現行	
お昼 約 1 時間 43 分				
4	出発	13:00	現行	約 67 分
	到着	14:07		
調整約 50 分				
5	出発	15:00	(逆)	約 67 分
	到着	16:07	現行	
午前の受付 11 時 30 分までに到着 午後の受付時間帯はこれまでの現行通り				

主な設定ポイント

- ・ 現在利用中の方も引き続き利用できる
- ・ 北部と南部に分けることで利便性が向上
- ・ 買い物などの利便性が向上

午前便	
南部ルート④ 当銘や大頓地域および長毛地域などは利用者数が多く、ルートを見直すことで通院や買い物などの利便性を高めている。	
北部ルート② 当銘や世名城地域では利用者数が多く、ルートを見直すことで通院や買い物などの利便性を高めている。	
午後便	
[現行ルートを設定] ・ 3 便は現行ルートの逆ルートを設定 ・ 4 便は現行ルート ・ 5 便は現行ルートの逆ルートを設定	
通院の場合、1 便や 2 便で通院し 3 便から 5 便で帰宅便として活用する。	

[主な課題]

- ・ 1 便の南部地域の利用者は、これまでの 1 便の利用と移動時間帯や利便性に大きな変化はないが、地域によって病院までの乗車時間が短くなり利便性は高まる。
※南部（主に具志頭地域）の地域は、国道 507 号を南下する距離を要し、港川や新城などの迂回経路によって、循環移動には一定の時間を要することになる。
- ・ 2 便の北部地域の利用者は、これまでの 1 便の利用に比べて、病院に通院する時間帯が約 1 時間程度遅くなるが、病院までの乗車時間が短くなり利便性は高まる。

徳州会バスを 2 台で運行するパターン

1 台で運行する場合と比較して、車両 2 台（増車）した場合の運行について検証した。

【前提条件】

- ・増車分の 1 台は、「八重瀬町」から貸与または自主運行などを想定しているが、増車が必須ではなく、2 台車両の運行によって利便性や運行形態などの変化について検証しているものとする。

北部ルート②案 + 南部ルート④案 + 現行ルート + (逆) 現行ルート

		★【D案】									
		A				B					
便	時間	出発	ルート	到着	実走時間	便	時間	出発	ルート	到着	実走時間
1便	8:00	出発	南部ルート	9:03	約63分	①	8:00	出発	北部ルート	8:37	約37分
		調整7分						調整23分			
2便	9:10	出発	北部ルート	9:47	約37分	②	9:00	出発	南部ルート	10:03	約63分
		調整13分						調整7分			
3便	10:00	出発	(逆) 南部ルート	11:03	約67分	③	10:10	出発	(逆) 北部ルート	10:47	約37分
		調整約57分						調整約23分			
お昼						お昼					
4便	13:00	出発	北部ルート	14:03	約63分	④	13:00	出発	南部ルート	13:37	約37分
		調整約57分						調整約23分			
5便	15:00	出発	(逆) 南部ルート	15:37	約37分	⑤	15:00	出発	(逆) 北部ルート	16:03	約63分

		往路 (自宅⇒目的地)				復路 (目的地⇒自宅)						
利用	ルート	病院発	バス停	通過	病院着	乗車時間	現行との比較	ルート	病院発	バス停	通過	乗車時間
通院利用	A-1 南部	8:00	富盛公民館 8:18 安里公民館 8:26 長毛入口バス停 8:35	→	9:03	約45分 約37分 約28分	約47分 (2分減) 約44分 (6分減) 約35分 (7分減)	A-④ 北部	13:00	当銘バス停 13:08 世名城公民館 13:17 友寄バス停 13:35	→	約8分 約17分 約35分
	B-1 北部	8:00	当銘バス停 8:08 世名城公民館 8:17 友寄バス停 8:35	→	8:37	約29分 約20分 約2分	約59分 (31分減) 約50分 (30分減) 約4分 (顕差?)	B-④ 南部	13:00	富盛公民館 13:13 安里公民館 13:25 長毛入口バス停 13:35	→	約18分 約26分 約35分
外出利用 (役場)	A-1 南部	8:00	友寄バス停 8:06 富盛公民館 8:18 安里公民館 8:26 長毛入口バス停 8:35	→	8:55	約49分 約37分 約29分 約20分	約50分 (1分減) 約38分 (1分減) 約35分 (6分減) 約26分 (6分減)	A-③ (逆) 南部	10:00	→	→	→
	B-1 北部	8:00	当銘バス停 8:08 世名城公民館 8:17	→	8:31	約23分 約14分	約50分 (27分減) 約41分 (27分減)	B-③ (逆) 北部	10:10	→	→	→
	A-2 北部	9:10	当銘バス停 9:18 世名城公民館 9:27	→	9:41	約23分 約14分	約50分 (27分減) 約41分 (27分減)	→	→	→	→	→

※友寄は3便の(逆)北部ルートでは乗れないが、2便の北部ルートが9:41 2便の南部ルートが9:55 に役場を通過するのでその便に乗れば帰宅が可能。

例) 8:06 (①南部) 友寄バス停より乗車
8:55 (①南部) 役場下車
9:41 (②北部) 役場より乗車
9:45 (②北部) 友寄バス停下車 (滞在時間約50分)

主な特徴: 1便および2便ともに、通院や外出利用(役場)までの乗車時間が短くなり、目的への訪問から帰宅(復路の活用)の利用が可能となるため利便性が高まる。
運行車両が2台になると便数が増えることから、通院や外出利用の利便性はより一層高まり、ダイヤの組み合わせは、さらに多様な方法を検討することができる。

主な課題: 八重瀬町役場から以南の地域では、5便による帰宅ができない状況を解消できる。

11-7. 送迎ルート見直し案のまとめ

①利用者の増加をはかる

・車体ラッピング

同様の車両が多数あり、走行中の送迎バスの接近時に識別が難しい（正面に八重瀬町ロゴ、両側面に事業名）

・利用者数の増加対策

全町民に向けて「広報やえせ」に掲載

自治会（公民館）および関連団体などにご利用案内

・走行中の乗車意思の確認

走行中に「送迎バス」に乗降する人を目視判断しているため、手を挙げるなど乗車の意思表示が必要



②利用者条件の緩和（案）

現在の利用条件：町内在住の 65 歳以上で乗車券が発行された高齢者など

[条件緩和]

- ・対象年齢を 60 歳以上 ⇒ 利用者数の増加で効果を検証
- ・乗車券を発行しない ⇒ 発行枚数の増加で効果を検証できるため発行は必要
※乗車時に利用者要件者の確認のために必要

③ダイヤシミュレーション

検証されたダイヤシミュレーションをもとに、南部徳洲会病院様とも協議を図り、それぞれのコース設計を引き続き再検証していくことが求められる。また、運行ルートの見直しによって、現行に比べて増加する運行経費については、双方協議していく。さらに、運行ルートの見直しによって、「通院客の増加」に加えて、「一般の外出利用者」の利便性および利用者の増加が見込まれる場合においては、運行経費の増加分については、八重瀬町からの支出を踏まえて、今後引き続き検討していくこととする

④ご提案に対する返答（スーパーへの乗り入れ）

趣旨：お買い物の方の利便性を高めるため各施設への乗り入れをご提案

回答：町からの提案で、総務から大まかな内容を聞いているが、商業施設への敷地への乗り入れをルートに加えることは以下の理由で難しい

- a) スーパー 3 店への乗り入れを行うと所要運行時間が 15 分増える。
- b) 利用者への説明が運転手だけでは対応できない。
- c) 現在でも乗車の際に要望がある場合には、商業施設の付近で安全を確認して降車するなどの対応を行っている。