

第2回琴浦町地域交通 再編検討委員会

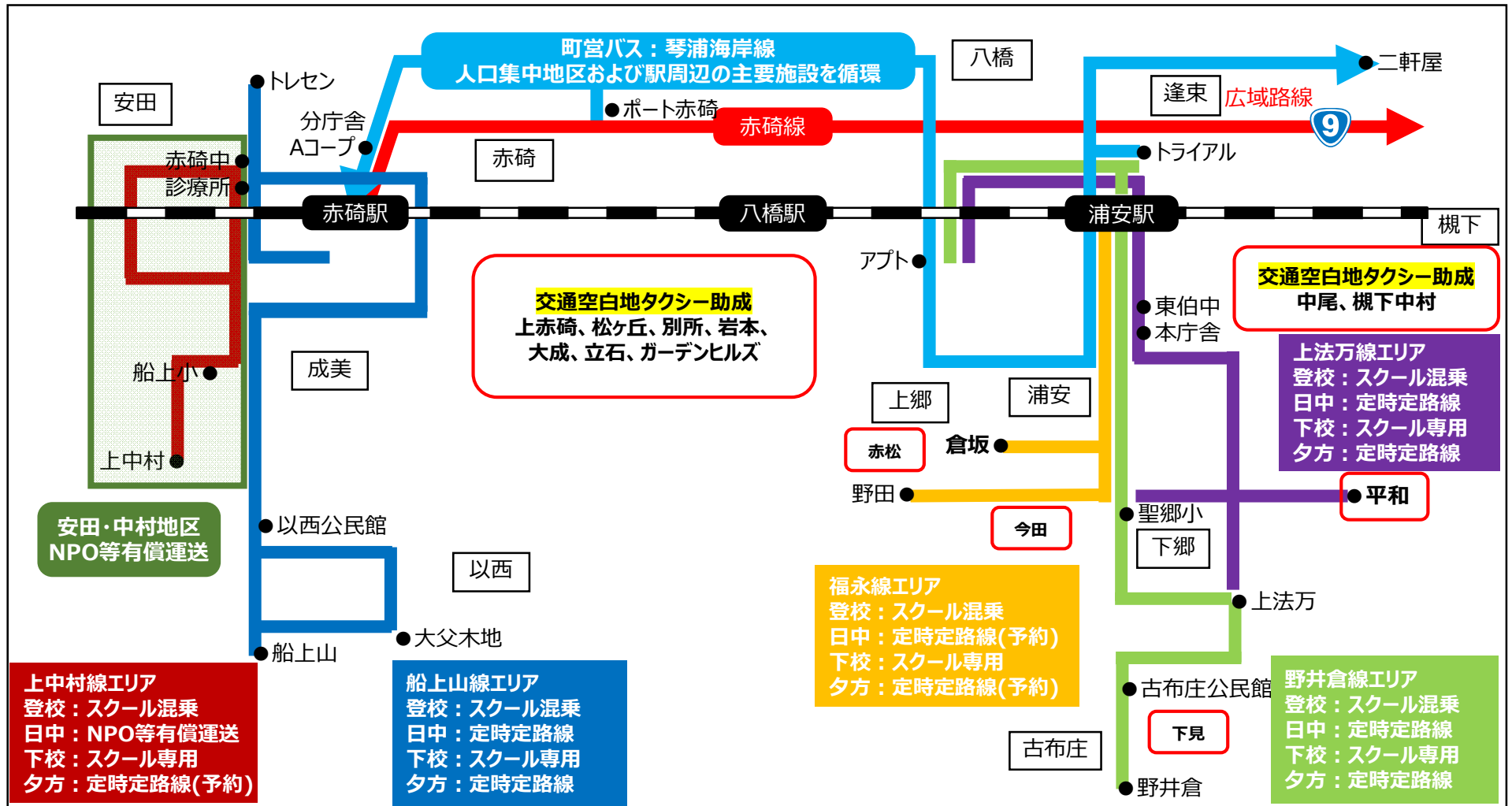
【資料項目】

- ① 琴浦町地域交通の利用状況
- ② R7交通再編の方向性
- ③ R7交通再編の概要
- ④ 車両更新計画
- ⑤ 参考資料

2023/11/17 琴浦町企画政策課

琴浦町地域交通の利用状況

現状の交通体系【町営バス（海岸線、船上山線、野井倉線、上法万線、福永線）運行継続】



R4交通再編方針

1. 小中学生の登下校（部活）に必要なバスを運行する。朝と夕方のバスは学生と一般客の混乗とする。
2. **バス利用者が少ない便（平均2.0人/日・便未満）は、減便対象として検討**する。日中のバスを減便した地区については、共助交通またはタクシー助成により対応する。
3. 町内のタクシー事業存続にむけ、町営バスとタクシーのドライバー活用を図る。
4. 支え合える地域づくりのため、共助交通を推進する。

R5年度交通モデル【町営バス（海岸線、船上山線、野井倉線、上法万線、福永線）運行継続】

➡ 定時路線 (上り)
 ➡ 定時路線 (下り)
 ➡ 登下校専用バス (予約運行)
 ➡ 混乗運行
 ➡ 予約運行
 ➡ 平日のみ
 R4実績値 平日平均乗車人数(最大乗車人数)

バス路線	バス定員	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20~
①琴浦海岸線	ポンヨ 32人		10.6(24)	4.7(14)	5.6(14)	12.2(34)	8.9(23)		4.6(14)	6.8(13)	2.4(8)	3.8(12)				
②船上山線	0-ザ 3 33人	1.0(8)	0.7(3)	19.2(28)	0.4(11)	4.2(11)		4.2(25)	1.4(10)	1.2(29)	(21)	(19)	3.8(17)	0.3(7)	3.5(13)	1.6(9)
③上中村線	0-ザ 4 33人		18.7(30)					(30)	(29)		(28)	(29)	1.1(16)	3.0(17)		1.5(7)
④野井倉線	レインボ- 58人		15.7(28)	0.2(2)	6.9(15)			5.7(24)	3.7(11)		5.8(21)	1.8(6)	4.8(29)	0.6(3)	1.2(4)	
⑤上法万線	0-ザ 1 33人		13.5(22)		1.7(5)	4.7(11)		3.0(10)	0.8(4)	1.9(6)	(18)	(19)	2.5(15)	1.7(7)		
⑥福永線	0-ザ 2 33人		12.3(20)	0.0(1)	0.8(6)		1.1(13)	0.3(4)	(24)	(14)	(12)					
⑦臨時車両	0-スター 29人								(26)	0.3(3)	(10)			0.0(0)	0.0(0)	
⑧予備車両 1	リョツ 38人		2.0人以下 = 減便・見直しの対象													
⑨予備車両 2	リョツ II 33人															
⑩予備車両 3	ハイ-ス 10人															
安田地区有償運送			助け合い交通ことうら (安田地域づくり協議会) 月・水・金 9時~16時													

- ①琴浦海岸線
- ②船上山線
- ③上中村線
- ④野井倉線
- ⑤上法万線
- ⑥福永線

普通交付税対象

0-ザ 3

0-ザ 4

0-ザ 1

0-ザ 2

0-スター

リョツ

リョツ II

ハイ-ス

山川・中村

川東、倉坂、野田方面

古布庄方面

福永線

川東、倉坂、野田方面

上中村線

上中村線

野井倉線

田中商店

日ノ丸自動車

R5増便

R5増便

交通空白地

交通空白地タクシー助成

R4年度運行実績①

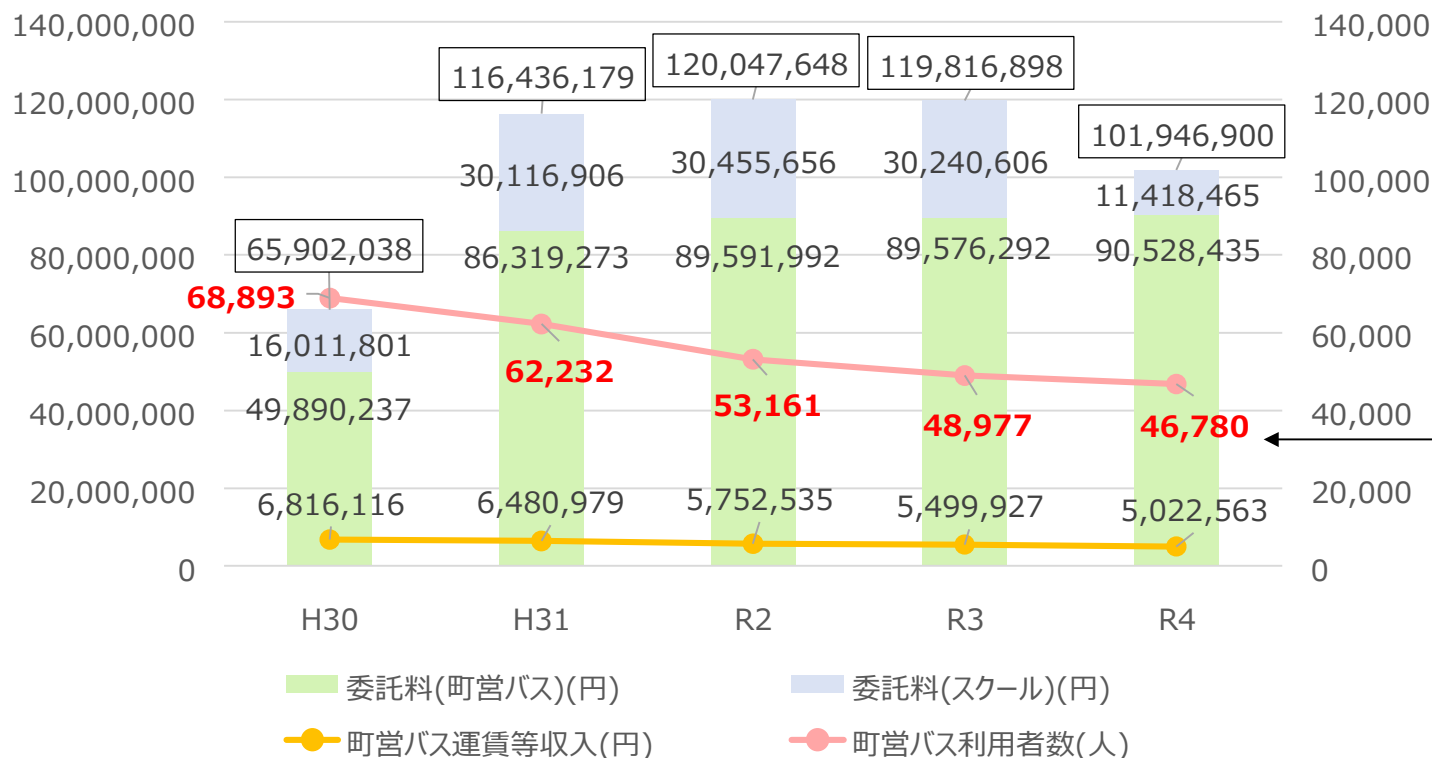
町営バス事業

項目	H30	H31	R2	R3	R4
委託料(町営バス)(円)	49,890,237	86,319,273	89,591,992	89,576,292	90,528,435
委託料(スクール)(円)	16,011,801	30,116,906	30,455,656	30,240,606	11,418,465
委託料 合計(円)	65,902,038	116,436,179	120,047,648	119,816,898	101,946,900
町営バス運賃等収入(円)	6,816,116	6,480,979	5,752,535	5,499,927	5,022,563
町営バス利用者数(人)	68,893	62,232	53,161	48,977	46,780
町営バス@1トリップ単価	625	1,283	1,577	1,717	1,828

○運行委託
6路線 + 臨時運行

○運行委託経費
90,528千円
- 5,023千円 =
85,505千円

町営バス運行委託料、運賃収入、利用者一覧表



経費を6路線で割ると
単純計算で1路線の
運行を維持するのに
14,251千円
の経費が必要

スクールバス利用者
(聖郷小・船上小)
のべ人数
R4年度 **28,787人**
が加わる

R4年4月～R5年3月（R4年度）の町営バス・スクールバス利用者実績表

路線名	区分	便数	時間	発	⇒	時間	着	1日あたり 平均利用者数			1日あたり 最大利用者数		備考
								全日	平日	休日	全日	休日	
琴浦海岸線	上り	102	8:02	赤碕車庫	⇒	8:48	二軒屋	4.4	4.7	4.0	14	10	
		104	10:19	赤碕車庫	⇒	11:05	二軒屋	11.6	12.2	10.4	34	21	
		106	13:06	赤碕車庫	⇒	13:51	二軒屋	4.3	4.6	3.8	14	10	
		108	14:52	赤碕車庫	⇒	15:38	二軒屋	2.1	2.4	1.5	8	5	
	下り	101	8:51	二軒屋	⇒	9:37	赤碕車庫	5.0	5.6	3.8	14	10	
		103	11:08	二軒屋	⇒	11:54	赤碕車庫	8.7	8.9	8.3	23	19	
		105	13:54	二軒屋	⇒	14:40	赤碕車庫	6.2	6.8	5.1	13	12	
		106	15:41	二軒屋	⇒	16:27	赤碕車庫	3.5	3.8	2.8	12	9	
船上山線	上り	202	6:17	船上山	⇒	6:43	赤碕駅	/	1.0	/	8	/	※高校生の通学のため継続
		204	7:14	船上山	⇒	7:52	赤碕駅	7.3	10.6	0.4	24	12	上中村経由、登校便
		206	7:18	大父木地	⇒	7:55	警察署駅南	13.7	19.2	2.3	28	17	登校便
		208	9:45	少年自然の家	⇒	10:20	警察署駅南	3.9	4.2	3.2	11	11	
		210	12:35	少年自然の家	⇒	13:06	赤碕中学校前	1.2	1.4	0.7	10	7	210⇒207、部活便
		212	17:10	山川北口	⇒	17:26	赤碕駅	0.3	0.3	0.4	7	7	209⇒212
	下り	201	6:53	赤碕駅	⇒	7:13	船上山	0.6	0.7	0.4	3	3	201⇒204
		203	9:14	警察署駅南	⇒	9:43	少年自然の家	0.3	0.4	0.3	11	8	203⇒208
		205	11:59	警察署駅南	⇒	12:33	少年自然の家	3.8	4.2	2.9	25	8	下校便
		207	13:15	赤碕中学校前	⇒	13:55	山川北口	0.9	1.2	0.4	29	6	船上小以降は降車のみ、下校便、※見直し
			14:45	船上小				/	7.3	/	21	/	下校スクールバス（以西方面）（134回/年）
			15:25	赤中/船上小				/	13.3	/	30	/	下校スクールバス（以西方面）（149回/年）
		209	16:30	赤碕中学校前	⇒	17:09	山川北口	2.9	3.8	0.9	17	4	下校便
211	17:59	赤碕中学校前	⇒	18:34	山川北口	2.5	3.5	0.5	13	3	船上小以降は降車のみ、下校便		
213	18:57	赤碕中学校前	⇒	19:32	山川北口	/	1.6	/	9	/	船上小以降は降車のみ、下校便、※見直し		
上中村線	左	301	7:15	赤碕駅	⇒	7:53	赤碕駅	13.0	18.7	0.3	30	25	予約運行（200回/年・23.6人）、安田経由、登校便
	右回り		12:08	赤中/船上小				/	20.0	/	30	/	下校スクールバス（上中村、安田方面）（15回/年）
			13:15	赤中/船上小				/	20.9	/	29	/	下校スクールバス（上中村、安田方面）（9回/年）
			14:45	船上小				/	13.1	/	28	/	下校スクールバス（上中村、安田方面）（136回/年）
			15:28	赤中/船上小				/	16.3	/	29	/	下校スクールバス（上中村、安田方面）（143回/年）
		302	16:30	赤碕駅	⇒	17:17	赤碕駅	0.7	1.1	0.0	16	0	予約運行（66回/年・4.1人）、下校便、※見直し
		304	17:59	赤碕駅	⇒	18:13	上中村	/	0.0	/	0	/	予約運行（0回/年・0.0人）、平日のみ、下校便、※見直し
306	18:54	赤碕駅	⇒	19:08	上中村	/	0.0	/	0	/	予約運行（0回/年・0.0人）、平日のみ、下校便、※見直し		

野井倉線	上り	402	7:18	野井倉	⇒	7:57	浦安駅	11.0	15.7	1.3	28	16	登校便
		404	8:53	野井倉	⇒	9:32	アプト前	6.2	6.9	4.8	15	10	
		406	12:41	野井倉	⇒	13:20	アプト前	3.6	3.7	3.3	11	9	部活便
		408	15:53	野井倉	⇒	16:32	アプト前	1.6	1.8	1.0	6	4	405⇒408
		410	17:48	野井倉	⇒	18:22	浦安駅	0.5	0.6	0.4	3	2	407⇒410
	下り	401	8:17	浦安駅	⇒	8:51	野井倉	0.2	0.2	0.2	2	2	401⇒404
		403	11:55	アプト前	⇒	12:39	野井倉	5.1	5.7	3.8	24	16	下校便
		405	15:12	アプト前	⇒	15:51	野井倉	4.9	5.8	3.2	21	11	下校便
		407	17:02	アプト前	⇒	17:46	野井倉	3.6	4.8	1.0	29	7	下校便
		409	18:00	アプト前	⇒	18:39	野井倉	2.3	3.0	0.7	17	3	聖郷小以降は降車のみ、下校便
		411	19:03	浦安駅	⇒	19:37	野井倉	1.1	1.2	1.1	4	4	聖郷小以降は降車のみ、※見直し
		413	19:47	浦安駅	⇒	20:18	三本杉上		1.5		7		平日のみ、聖郷小以降は降車のみ、※見直し
上法万線	上り	502	7:19	平和	⇒	7:58	浦安駅	9.3	13.5	0.6	22		登校便
		504	9:57	杉下東口	⇒	10:19	アプト前	3.8	4.7	1.8	11		
		506	12:41	平和	⇒	13:07	アプト前	0.8	0.8	0.8	4		503⇒506、部活便
	下り	501	9:22	浦安駅	⇒	9:57	杉下東口	1.5	1.7	1.2	5	4	501⇒504
		503	11:55	アプト前	⇒	12:39	平和	2.6	3.0	1.8	10	6	下校便
			13:20	東中/聖郷小					7.0		26		下校スクールバス（古布庄方面）（30回/年）
		505	14:10	アプト前	⇒	14:39	杉下東口	1.7	1.9	1.2	6	6	※見直し
			15:00	聖郷小					3.7		18		下校スクールバス（古布庄方面）（145回/年）
			15:30	聖郷小					14.1		18		下校スクールバス（古布庄方面）（34回/年）
			16:00	聖郷小					11.4		19		下校スクールバス（古布庄方面）（120回/年）
		507	17:00	アプト前	⇒	18:22	倉坂	1.9	2.5	0.5	15	3	聖郷小以降は降車のみ、上法万線+福永線、下校便
		509	18:05	浦安駅	⇒	19:20	倉坂		1.7		7		平日のみ、聖郷小以降は降車のみ、上法万線+福永線、下校便、※見直し
福永線	上り	602	7:20	野田	⇒	7:58	浦安駅	8.5	12.3	0.7	20	14	登校便
		604	9:02	野田	⇒	9:35	アプト前	0.6	0.8	0.1	6	2	予約運行（138回/年・1.6人）、※見直し
		606	12:27	野田	⇒	13:00	アプト前	0.3	0.3	0.2	4	3	予約運行（73回/年・1.4人）、部活便、※見直し
	下り	601	8:39	浦安駅	⇒	9:00	野田	0.0	0.0	0.1	1	1	予約運行（12回/年・0.9人）、※見直し
		603	11:57	アプト前	⇒	12:25	野田	0.8	1.1	0.1	13	2	予約運行（140回/年・2.0人）、下校便、※見直し
			13:20	東中/聖郷小					5.3		24		下校スクールバス（下郷、上郷方面）（31回/年）
		605	14:25	アプト前	⇒	15:09	倉坂	0.2	0.3	0.2	3	3	予約運行（69回/年・1.3人）、※見直し
			15:00	聖郷小					4.9		14		下校スクールバス（下郷、上郷方面）（146回/年）
			15:20	東伯中					4.2		10		下校スクールバス（下郷、上郷方面）（66回/年）
			15:30	聖郷小					9.7		12		下校スクールバス（下郷、上郷方面）（34回/年）
	16:00	聖郷小					6.9		12		下校スクールバス（下郷、上郷方面）（122回/年）		

R4年度運行実績の分析②

交通空白地タクシー助成事業

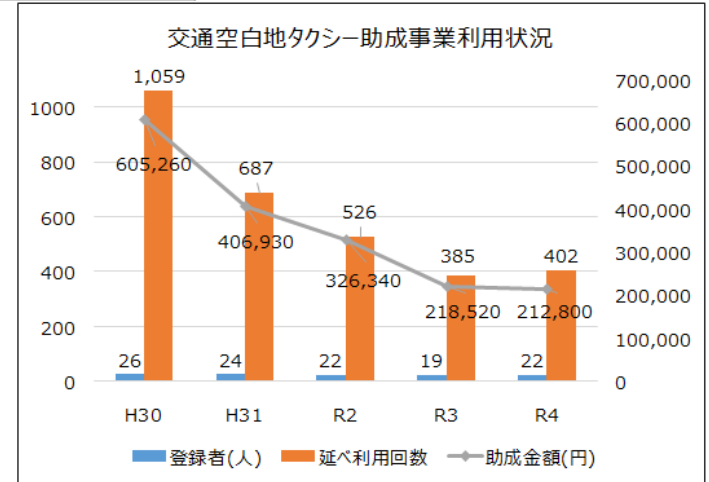
タクシー助成	H30	H31	R2	R3	R4
登録者(人)	26	24	22	19	22
延べ利用回数	1,059	687	526	385	402
助成金額(円)	605,260	406,930	326,340	218,520	212,800
1回あたり助成額(円)	572	592	620	568	529

- 交通空白地
バス停から概ね400m外の地区
- 補助額 タクシー料金の1/2
- 補助回数(チケット制)
72枚/年(6枚/月)

NPO等交通空白地有償運送事業

安田地区 有償運送	R3	R4
登録ドライバー(人)	8	12
利用登録者(人)	26	34
延べ乗車人数	164	399
事業費(円)	598,654	843,100
運賃収入(円)	51,000	126,900
町補助金額(円)	547,000	716,200
有償運送@1トリップ単価	3,335	1,795

- R4実績(補足)
R5.3.31現在
- 運行日数 146日
 - 実利用者 8人
 - 対象地区人口 1,238人
 - 利用者割合 0.65%



福永線代替交通の検討 (利用者を4人と想定、R5.3.31現在の対象地区人口549人)

交通手段	町営バス	タクシー助成 助成額1,000円/回と仮定	NPO等交通空白地有償運送 月・水・金 9~16時限定
町事業費	14,251千円	4人×1,000円×72回=288千円	R4 安田地区有償運送 716千円
県補助金、特別交付税を 加味した町の実負担見込み	14,251×0.67×0.3=2,864千円	288×0.5=144千円	716×0.53×0.3=113千円
利用者の利便性	定時路線、バス停乗降 × 料金100円で低額 ○	曜日・時間制限なし、ドアツードア ○ 自己負担1,000円で高額 ×	曜日・時間制限あり、ドアツードア △ 料金300~500円で普通 △
地域の関わり	特になし	特になし	住民ドライバー、集落支援員が必要
評価	×	○	○

有償運送を推進

R5年5月 町営バス乗降調査 (OD調査) 結果

琴浦海岸線 5/15,17,19		琴浦海岸線 (上り) 赤碕→二軒屋				琴浦海岸線 (下り) 二軒屋→赤碕			
		102(8:02)	104(10:19)	106(13:05)	108(14:52)	101(8:51)	103(11:08)	105(13:54)	107(15:41)
利用者数	最大	9.0	16.0	10.0	4.0	11.0	11.0	6.0	4.0
	平均	6.3	13.3	9.0	2.3	7.0	9.3	5.0	3.0
同時乗車数	最大	8.0	9.0	7.0	4.0	5.0	7.0	6.0	3.0
	平均	5.7	8.0	6.0	2.3	3.7	6.0	4.7	2.7

船上山線 5/15,17,19		船上山線 (上り) 船上山→赤碕						船上山線 (下り) 赤碕→船上山						
		202(6:17)	204(7:14)	206(7:18)	208(9:40)	210(12:35)	212(17:10)	201(6:53)	203(9:09)	205(11:59)	207(13:22)	209(16:30)	211(17:59)	213(19:07)
利用者数	最大	2.0	17.0	24.0	6.0	3.0	0.0	0.0	0.0	7.0	13.0	12.0	3.0	7.0
	平均	1.3	16.7	23.3	5.0	1.7	0.0	0.0	0.0	4.0	4.3	6.7	1.0	3.0
同時乗車数	最大	2.0	17.0	22.0	6.0	3.0	2.0	0.0	0.0	7.0	13.0	11.0	3.0	7.0
	平均	1.3	16.7	22.0	5.0	2.0	1.0	0.0	0.0	4.0	4.3	6.0	1.0	3.0

※204便 海岸線車両で運行

上中村線 5/22,24,26		上中村線 (左) 上中村線 (右回り)			
		301(7:15)	302(16:30)	304(17:59)	306(18:54)
利用者数	最大	22.0	1.0	0.0	0.0
	平均	21.7	1.0	0.0	0.0
同時乗車数	最大	22.0	1.0	0.0	0.0
	平均	21.7	1.0	0.0	0.0

野井倉線 5/22,24,26		野井倉線 (上り) 野井倉→浦安					野井倉線 (下り) 浦安→野井倉						
		402(7:18)	404(8:53)	406(12:41)	408(15:53)	410(17:48)	401(8:17)	403(11:55)	405(15:12)	407(17:02)	409(18:15)	411(19:03)	413(19:57)
利用者数	最大	17.0	8.0	3.0	2.0	1.0	1.0	6.0	15.0	3.0	9.0	3.0	2.0
	平均	16.3	7.3	1.3	1.3	0.3	0.3	4.7	5.3	1.3	6.3	1.7	1.3
同時乗車数	最大	16.0	8.0	3.0	2.0	1.0	1.0	6.0	15.0	2.0	9.0	3.0	2.0
	平均	15.7	7.0	1.3	1.3	0.3	0.3	4.7	5.3	1.0	6.3	1.7	1.3

※402便 杉地・法万の乗車人数を加えると4~7人追加

上法万線 5/22,24,26		上法万線 (上り) 上法万→浦安				上法万線 (下り) 浦安→上法万			
		502(7:19)	504(9:57)	506(12:41)	501(9:22)	503(11:55)	505(14:10)	507(17:15)	509(18:25)
利用者数	最大	21.0	9.0	2.0	7.0	5.0	1.0	4.0	4.0
	平均	18.3	7.7	1.3	4.0	4.0	0.3	2.0	2.3
同時乗車数	最大	19.0	8.0	2.0	7.0	4.0	1.0	4.0	4.0
	平均	17.0	6.0	1.3	3.7	3.7	0.3	2.0	2.3

※502便 杉地・法万の乗車人数を減ると4~7人減少

福永線 5/22,24,26		福永線 (上り) 野田→浦安				福永線 (下り) 浦安→野田			
		602(7:20)	604(9:02)	606(12:27)	601(8:39)	603(11:57)	605(14:25)	607(17:10)	609(18:15)
利用者数	最大	15.0	1.0	1.0	0.0	1.0	2.0	1.0	1.0
	平均	14.7	0.3	0.7	0.0	0.3	0.7	0.7	0.7
同時乗車数	最大	15.0	1.0	1.0	0.0	1.0	2.0	1.0	1.0
	平均	14.7	0.3	0.7	0.0	0.3	0.7	0.7	0.7

琴浦町の交通に対する意見

- 船上山線から乗り継ぎなしで、赤碕診療所や東宝ストアに行けるようにしてほしい。
- トライアルでの買物時間が取れないので、海岸線の時刻表を見直してもらいたい。
- 福永線の継続運行を希望する。
- 16時30分の船上山線をJRの到着時間と調整してもらいたい。JR到着前にバスが発車している。
- タクシーを夜間利用できるようにしてもらいたい。
- 誰も乗せていないバスが走っている。

琴浦海岸線			船上山線			上中村線			野井倉線			上法万線			福永線		
便(発車時刻)	空車便数	空車率	便(発車時刻)	空車便数	空車率	便(発車時刻)	空車便数	空車率	便(発車時刻)	空車便数	空車率	便(発車時刻)	空車便数	空車率	便(発車時刻)	空車便数	空車率
102(8:02)	1	0.3%	202(6:17)	110	30.6%	301(7:15)	166	46.1%	402(7:18)	54	15.0%	502(7:19)	48	13.3%	602(7:20)	43	11.9%
101(8:51)	5	1.4%	201(6:53)	142	39.4%	302(16:30)	301	83.6%	401(8:17)	295	81.9%	501(9:22)	70	19.4%	601(8:39)	354	98.3%
104(10:19)	2	0.6%	204(7:14)	124	34.4%	304(17:59)	283	100.0%	404(8:53)	4	1.1%	504(9:57)	29	8.1%	604(9:02)	229	63.6%
103(11:08)	0	0.0%	206(7:18)	14	3.9%	306(18:54)	283	100.0%	403(11:55)	14	3.9%	503(11:55)	40	11.1%	603(11:57)	229	63.6%
106(13:05)	9	2.5%	203(9:09)	284	78.9%				406(12:41)	14	3.9%	506(12:41)	160	44.4%	606(12:27)	296	82.2%
105(13:54)	3	0.8%	208(9:45)	9	2.5%				405(15:12)	11	3.1%	505(14:10)	70	19.4%	605(14:25)	296	82.2%
108(14:52)	52	14.4%	205(11:59)	29	8.1%				408(15:53)	85	23.6%	507(17:15)	123	34.2%			
107(15:41)	12	3.3%	210(12:35)	138	38.3%				407(17:02)	66	18.3%	509(18:25)	166	58.7%			
			207(13:22)	205	56.9%				410(17:48)	220	61.1%						
			209(16:30)	71	19.7%				409(18:15)	82	22.8%						
			212(17:10)	262	72.8%				411(19:03)	104	28.9%						
			211(17:59)	120	33.3%				413(19:57)	57	20.1%						
			213(19:07)	54	19.1%												

空車率
2.9%

空車率
36.9%

空車率
19.6%

空車率
20.5%

空車率
78.0%

R7交通再編の方向性

利用者のニーズに合わせた便利な交通

+

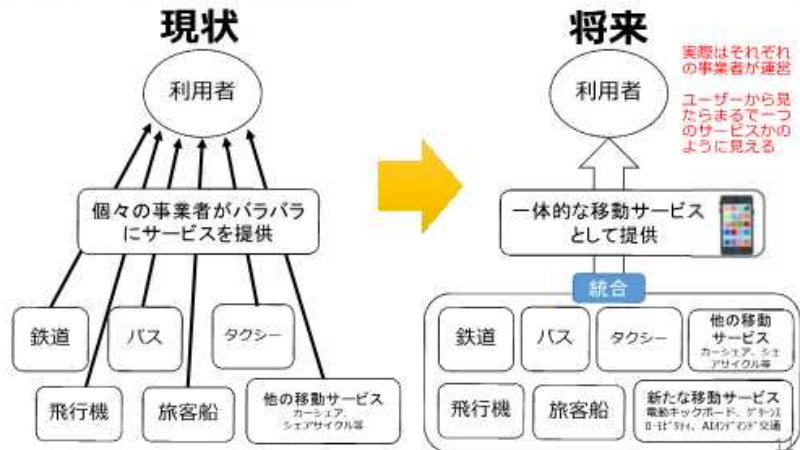
効率的な運行による持続可能な交通

**地域交通が通勤、通学、通院、買物など
日常生活の基盤インフラとなるだけでなく、
地域共助、健康寿命、経済循環、観光振興といった
地域課題解決の一助として機能する**

鳥取県の地域特性を踏まえたMaaS (R5年8月鳥取県西部地域公共交通計画《案》より抜粋)

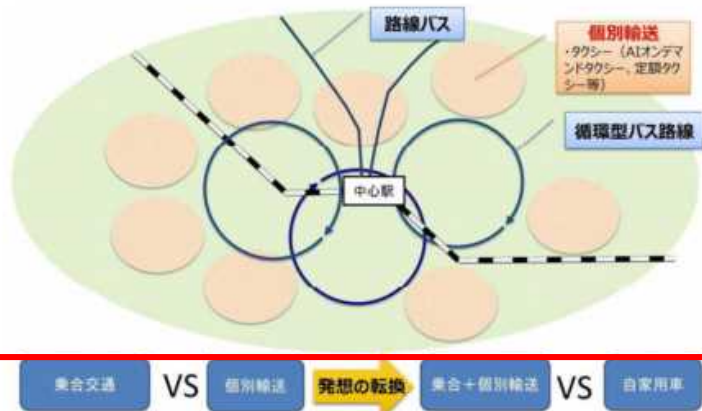
【抜本的な路線再編のコンセプト 1/6】 交通の統合、シームレス化 (MaaS)

個々の交通事業者がバラバラに移動サービスを提供していたものを統合することにより、出発地から目的地までシームレスに移動可能とすることにより、交通のサービスレベルを飛躍的に向上させるのがMaaS (Mobility as a Service) であり、この概念を踏まえた再編を行う。



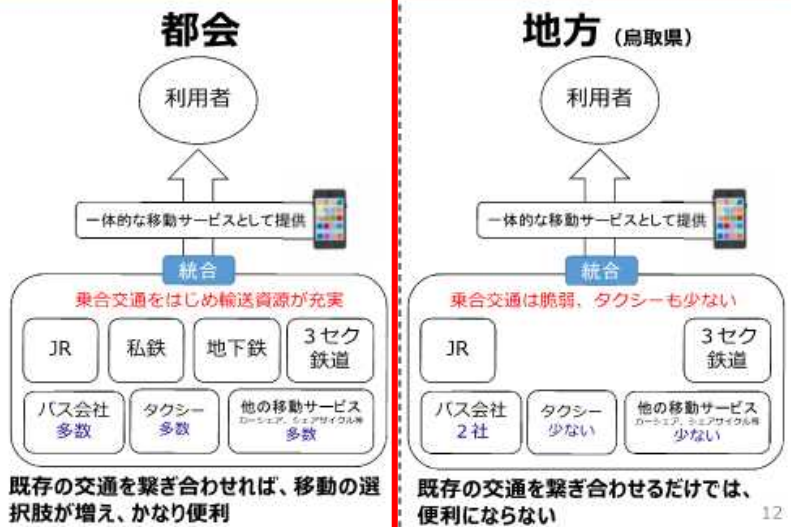
【抜本的な路線再編のコンセプト 3/6】 乗合交通と個別輸送のベストミックス

- 乗合交通 (鉄道、バス等) = 大量輸送が可能、かつ、利用料金が比較的安価。ただし、目的地まで直接行けない。
 - 個別輸送 (タクシー等) = 目的地まで直接行けるが、輸送力が低い、かつ、利用料金が高い。
- 両者を上手くミックスしてシームレスに繋ぎ、利便性と効率性の両立を図るのがMaaSのポイント。



13

【抜本的な路線再編のコンセプト 2/6】 鳥取の地域特性を踏まえたMaaS



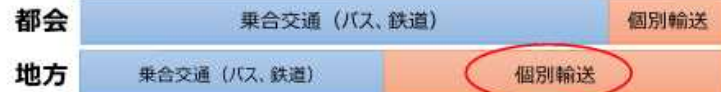
12

【抜本的な路線再編のコンセプト 4/6】 鳥取の地域特性を踏まえたMaaS

個別輸送に比重を置いたMaaS

- ・MaaSのポイントは乗合交通と個別輸送をベストミックスして効率化を図ることであるが、都会と地方、あるいは地方同士でも地域ごとに人口密度や生活利便施設の立地状況などが異なるため、そのベストな比率は異なると思われる。
- ・鳥取県は乗合交通はあまり発達しておらず、病院などの主な社会インフラも交通結節点からは離れているため、個別輸送の比率が高くなるのではないかと考える。

<MaaSにおける乗合交通と個別輸送の比率イメージ>



地方では個別輸送の比率が高くなると思われる

<クモ戦略>とハチ戦略> 鳥取大学 谷本圭志 教授より

- ・都市は獲物 (お客さん) がたくさん飛んでいる状態なので、クモのように網 (乗合交通網) を張って待っているだけでも経営が成り立つ。
- ・一方、地方は獲物 (お客さん) がたくさん飛んでいないので、蜂のように自ら獲物を捕まえるに行かなくてはならない。(さらに、蜂は花 (お客さんや目的地) にとっても花粉を運んでくれるという良い影響 (需要喚起、お出かけによる健康など) をもたらす。)

14

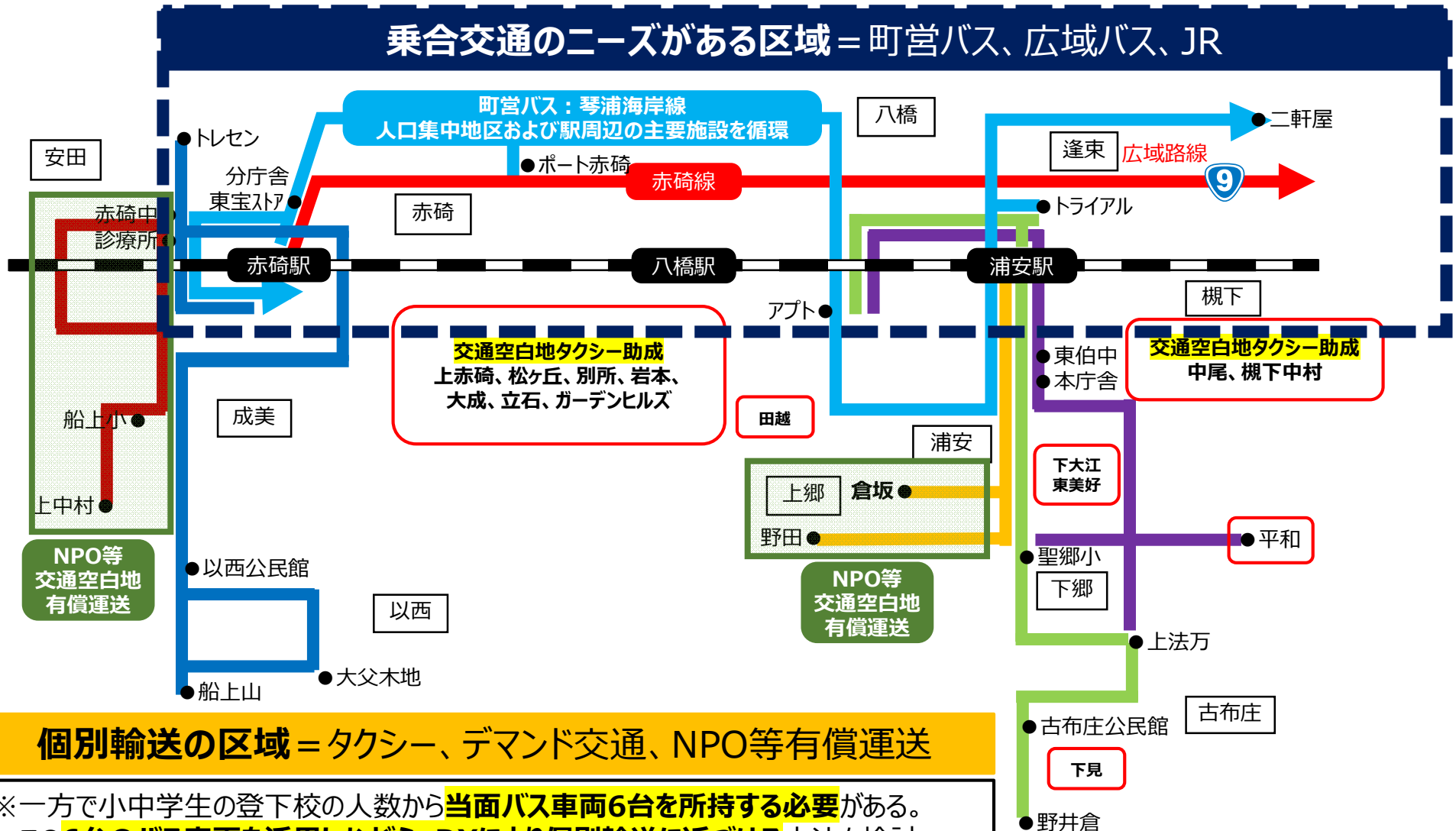
琴浦町の地域・移動特性を踏まえたMaaS

再編の
コンセプト

中心部における乗合交通と中山間部における
個別輸送をつなぐ交通ネットワークの構築

+

DX
(デジタル活用)



※一方で小中学生の登下校の人数から**当面バス車両6台を所持する必要がある**。
この**6台のバス車両を活用しながら、DXにより個別輸送に近づける**方法を検討

R7交通再編の概要

R4年度の利用実績から見える「現状と課題」およびR7年度の再編内容

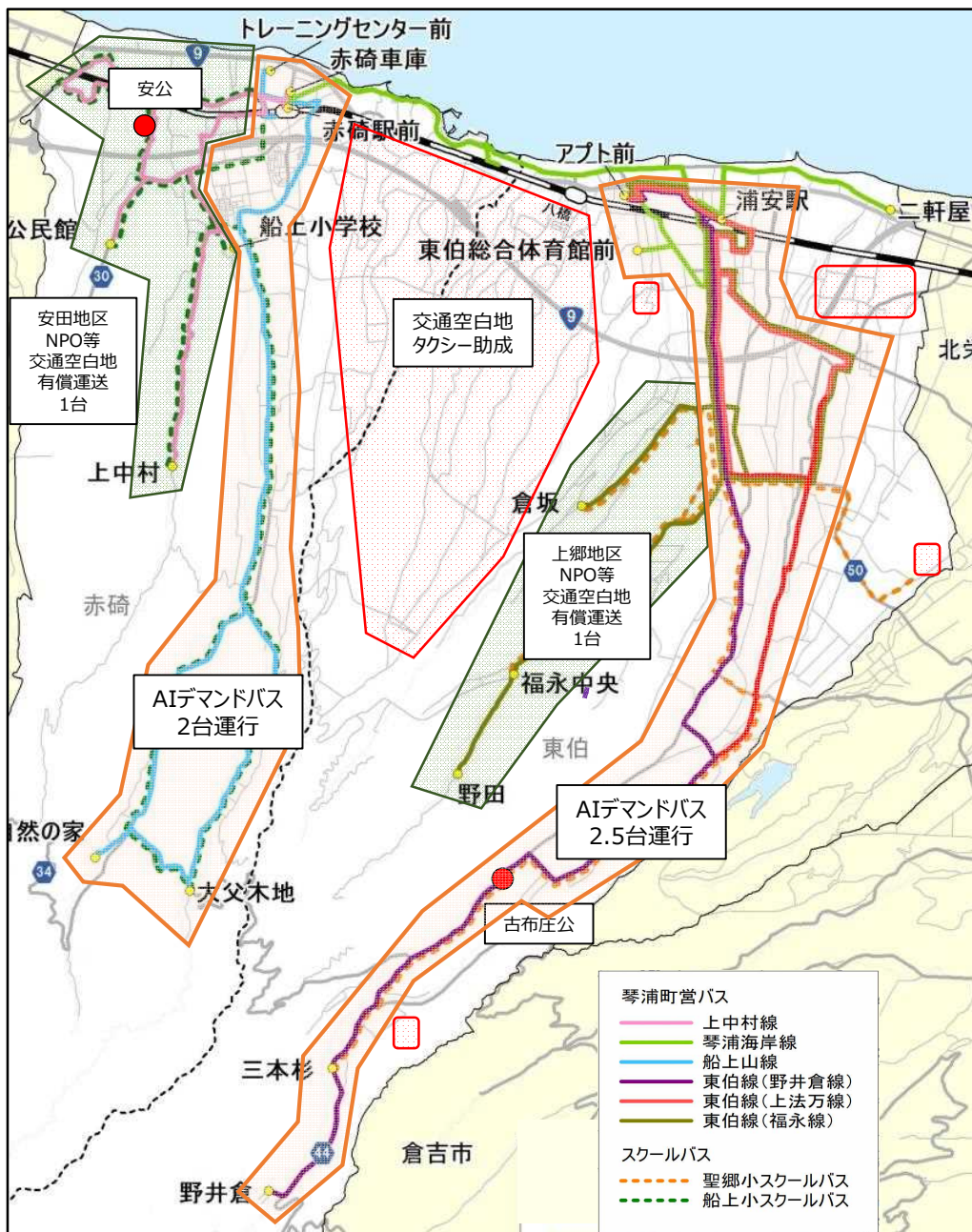
利用実績より見える現状と課題

- 小中学校の登下校、一般利用のため、朝6台の運行が必須。
- 琴浦海岸線は、年間を通じて継続したバス利用がある。
- 船上山線、野井倉線は、平日、土日祝日を通じて午前中にバス利用が多い。
- 上法万線は、平日の午前中にバス利用が多い。
- 福永線は、小中学生の登下校便以外は、全便で平均2.0人未満であり、R4再編方針より減便対象として検討。



運行関連	<ul style="list-style-type: none">① 福永線（上郷・倉坂地区）は、NPO等交通空白地有償運送を推進（または交通空白地タクシー助成に転換）（朝を除く全便で平均2.0人/日・便未満）② 船上山線、野井倉線、上法万線区域にバス車両によるAIデマンドシステムを導入し、空車を生じないニーズに合わせた効率的運行を行う。WEB（アプリ）、電話による予約に対応③ タクシー助成制度の拡充（現行制度では距離に応じて自己負担が大きくなる）④ 琴浦海岸線は、日中（8時～16時）を定時定路線のバスで運行継続⑤ 登校時、下校時はスクールバスを運行（登校時：混乗バス、下校時：専用バス）⑥ 上中村線（安田・中村）は、NPO等交通空白地有償運送を継続
契約関連	<ul style="list-style-type: none">① 運行管理体制の一元化（デマンド切替えに伴う予約、配車等管理上一元化が必要となる）② 契約内容の見直し<ul style="list-style-type: none">● 委託契約に計上する車両修繕費を消耗部品等（オイル、電球、タイヤ、チェーンなど）の軽微な修繕費に限定● エンジン、ブレーキ、サスペンション、電気設備など車両本体の構造に関する大規模修理については、直営予算で別途で計上● 燃料費を委託契約内に計上せず、月払いでの実績に基づく請求に切り替え<ul style="list-style-type: none">> 予約型となり運行回数・距離が設定できないため。> 燃料単価の変動が大きく長期契約での単価設定が困難であるため。

琴浦町 時間帯、エリア別の地域交通



	上中村線	船上山線	琴浦海岸線	福永線	野井倉線	上法万線
上段： 交通手段 下段： 平日平均 乗車人数	安田中村	成美以西	赤碕八橋逢東	倉坂上郷	浦安下郷古布庄	槻下川東上法万
6時～8時	町営バス兼スクール 18.7人	町営バス兼スクール 20.9人	町営バス兼スクール 山川・中村 10.6人	町営バス兼スクール 12.3人	町営バス兼スクール 15.9人	町営バス兼スクール 13.5人
8時～13時	NPO等交通空白地有償運送 2.7人	AIデマンドバス 10.2人	町営バス 31.4人	NPO等交通空白地有償運送 2.5人	AIデマンドバス 16.5人	AIデマンドバス 10.2人
13時～17時		AIデマンドバス 1.2人	町営バス 17.6人		AIデマンドバス 7.6人	AIデマンドバス 1.9人
15時～17時	スクールバス	スクールバス	-	スクールバス	-	スクールバス
17時～20時	AIデマンドバス 1.1人	AIデマンドバス 9.2人	-	AIデマンドバス 2.1人	AIデマンドバス 11.1人	AIデマンドバス 2.1人

AIデマンドバスの概要

【事業概要】

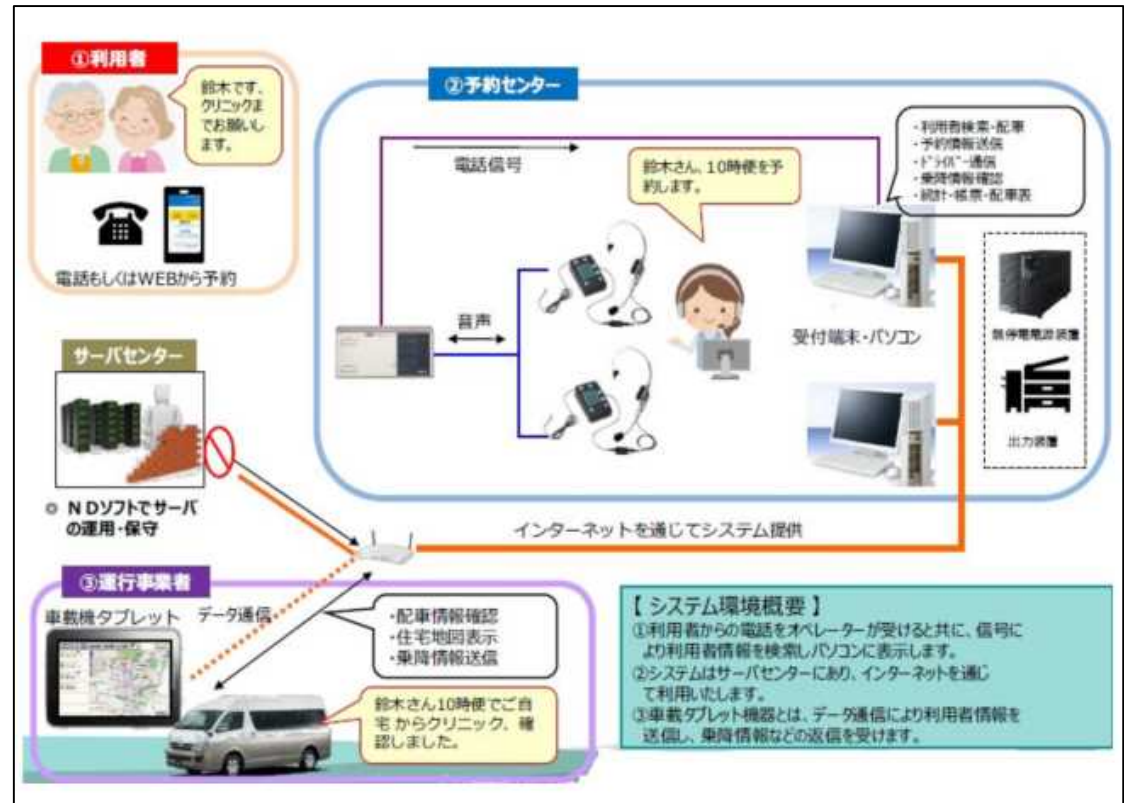
AIデマンドバス（利用者の予約に応じて、AIが経路を選び走行する乗合のデマンド型交通）を運行し、生活や観光移動の利便性向上や、現在運行しているコミュニティバスとの役割分担（終日の定時定路線運行から朝・夕の通勤・通学時間帯のみの運行とする）による効率的な運行と経費の節減を図る。

【具体サービス】

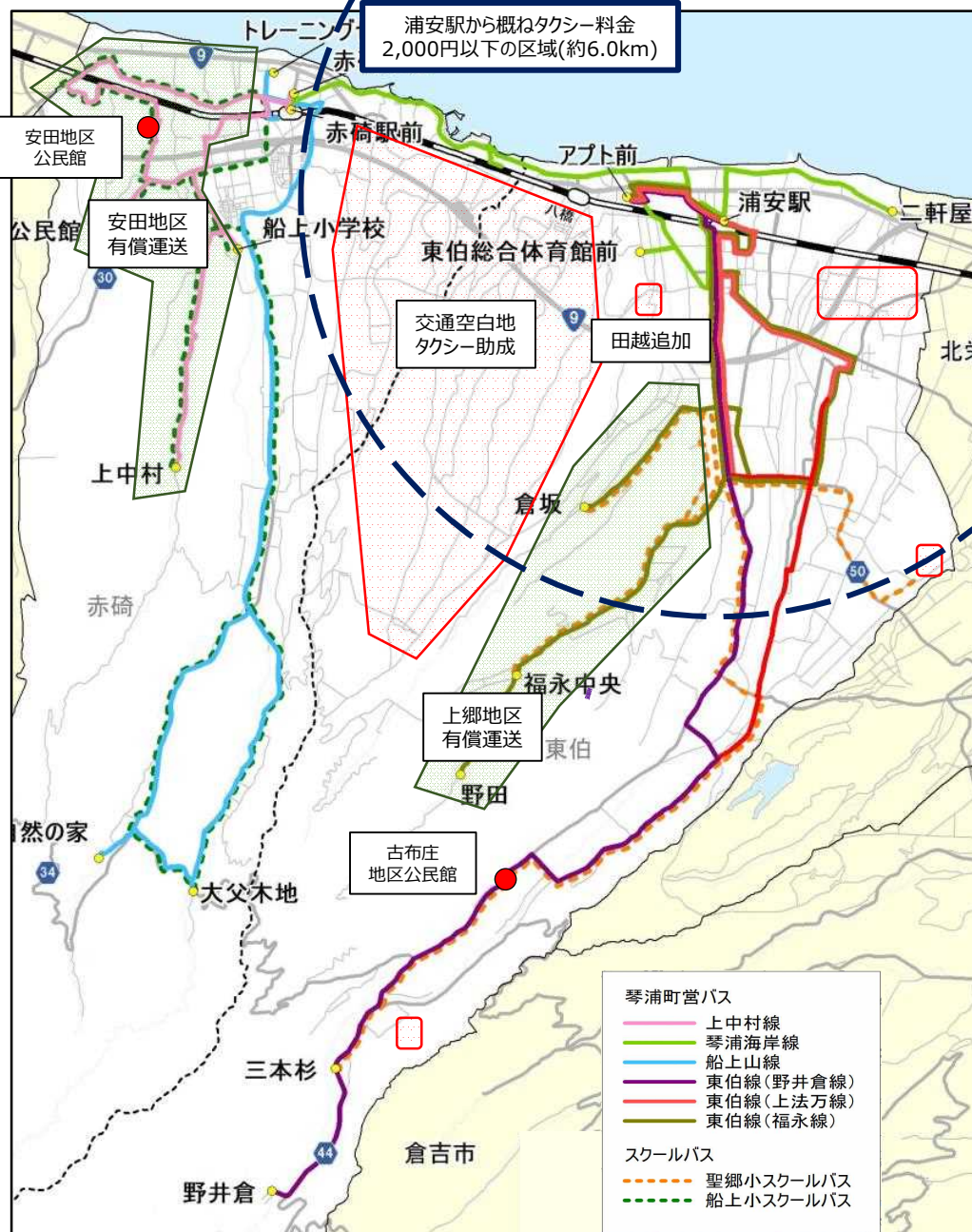
- ① オンライン（公式LINE、WEBページ）で、いつでも予約可能
- ② 電話予約も対応（8～17時）
- ③ 予約に応じた区域運行により、最寄りのバス停から目的地のバス停まで乗り換えなしで移動
- ④ 発車時刻を指定することで、乗合率を向上させ、効率的な運行を実施
- ⑤ AIによる最適なルート選定を行うため、無駄のない配車により、運行経費を削減し、持続可能な運行体制を確保
- ⑥ 発車時間を増便し、利便性向上による公共交通の満足度を高める

【導入経費】R6のみ	5,000千円
・システム導入費	2,600千円
・乗降ポイント作成、時刻表作成、利用の手引き作成等	2,400千円

【ランニングコスト】R7以降	
・システム利用料	2,400千円/年



タクシー助成の拡充



対象地区	上赤碕、松ヶ丘、別所、岩本、大成、立石、ガーデンヒルズ、中尾、槻下中村、平和、今田、赤松、下見
対象者	次の①と②に両方該当する者 ①独居または65歳以上の高齢者 ②免許返納・不所持者または自家用車不所持
制度内容	助成額 タクシー利用料の1/2 チケット 年72枚(6枚/月) 町内限定 6時～20時
利用人数	25人 (R5/7/10現在)
予算	R5予算：951千円 R4実績：213千円

対象地区	上赤碕、松ヶ丘、別所、岩本、大成、立石、ガーデンヒルズ、中尾、槻下中村、平和、下見(今田、赤松)、 田越
対象者	次の①と②に両方該当する者 ①独居または65歳以上の高齢者 ②免許返納・不所持者または自家用車不所持
制度内容	拡充案(長距離利用の補助を拡充) 助成額 タクシー利用料の1/2を助成 ただし、運賃が2,000円を超えた場合は、自己負担を一律1,000円とする チケット 年96枚(8枚/月) 週1(往復)の移動を確保 町内限定 6時～20時
利用人数	25人程度(想定)
予算想定	R7予算：951千円 R7実績見込： 572千円

想定料金	距離	運賃	自己負担	町補助額
	4.0km(浦安駅～岩本)	1,410円	710円	700円
	7.0km(浦安駅～平和)	2,220円	1,000円	1,220円
	13.0km(浦安駅～下見)	4,020円	1,000円	3,020円

車両更新計画

バス車両更新計画案 (R5年4月時点)

番号	車種	定員	登録	経過	写真	R5 現在
1	ポンチヨ	32人	R3	2年		琴浦海岸線
2	ローザ 3号車	33人	H26	9年		船上山線 (スクール)
3	ローザ 4号車	33人	H26	9年		上中村線 (スクール)
4	レイホー- 167	58人	H14	21年		野井倉線
5	ローザ 1号車	33人	H26	9年		上法万線 (スクール)
6	ローザ 2号車	33人	H26	9年		福永線 (スクール)
7	ユースター	29人	H28	7年		臨時運行 バス
8	リエット 96	38人	H15	20年		予備車①
9	リエットII 255	33人	H16	19年		予備車②
10	ハイース 2634	10人	H24	11年		予備車③
	ハイース 14人乗	14人				
	ハイース 14人乗	14人				

番号	R7
1	琴浦海岸線+デマント (朝：山川・上中村)
2	船上山線(スクール) +デマント
3	上中村・安田線(スクール) +デマント (朝：安田)
-	売却
4	上法万線(スクール) +デマント
5	野井倉線(スクール) +デマント
6	デマント (福永線：朝のみ)
7	予備車両①
-	売却
8	予備車両②
-	-
-	-

番号	R10 (予定)
1	野井倉線(スクール)+デマント
2	船上山線(スクール)+デマント 33人乗[更新]
3	安田線(スクール)+デマント 33人乗[更新]
-	-
4	上法万線(スクール)+デマント 33人乗[更新]
-	売却
5	予備車両①
-	売却
6	予備車両②
7	琴浦海岸線[購入] (上中村：朝)
8	デマント[購入] (福永線：朝)



概算購入費用
500万円/台



※参考
R3購入費用
2,200万円/台

最終的には8台体制

- ・バス車両 4台
- ・小型車両 2台
- ・予備車両 2台

參考資料

【参考資料】 距離別タクシー料金の想定

タクシー料金（小型、距離制・時間併用の場合）				計算式				～1.5	1.5～	10km/h以下		
出発	到着	距離	想定料金	～1.5	1.5～			640円	90円/333m	90円/2分		合計
	1km地点	1.0	640	1.00	0.00			640.00	0.00			640.00
	2km地点	2.0	780	1.50	0.50			640.00	135.14			775.14
	3km地点	3.0	1,050	1.50	1.50			640.00	405.41			1,045.41
	4km地点	4.0	1,410	1.50	2.50			640.00	675.68	90.00		1,405.68
	5km地点	5.0	1,680	1.50	3.50			640.00	945.95	90.00		1,675.95
	6km地点	6.0	1,950	1.50	4.50			640.00	1,216.22	90.00		1,946.22
	7km地点	7.0	2,220	1.50	5.50			640.00	1,486.49	90.00		2,216.49
	8km地点	8.0	2,580	1.50	6.50			640.00	1,756.76	180.00		2,576.76
	9km地点	9.0	2,850	1.50	7.50			640.00	2,027.03	180.00		2,847.03
	10km地点	10.0	3,120	1.50	8.50			640.00	2,297.30	180.00		3,117.30
	11km地点	11.0	3,390	1.50	9.50			640.00	2,567.57	180.00		3,387.57
	12km地点	12.0	3,750	1.50	10.50			640.00	2,837.84	270.00		3,747.84
	13km地点	13.0	4,020	1.50	11.50			640.00	3,108.11	270.00		4,018.11
	14km地点	14.0	4,290	1.50	12.50			640.00	3,378.38	270.00		4,288.38
	15km地点	15.0	4,560	1.50	13.50			640.00	3,648.65	270.00		4,558.65

1. アンケート調査の目的

琴浦町における日中の公共交通の利用実態ならびに新たなサービスに転換した場合の利用意向を把握するもの

2. アンケート調査の実施方法

- ・アンケート実施日：2020年8月3日～26日
- ・対象とする世帯：60歳以上の方がいるすべての世帯
- ・回答世帯率40.8%（配付世帯数：4,327, 回答世帯数：1,764）
- ・回答率40.0%（配付人数：6,742, 回答人数：2,698）

3. 新たなサービスを見据えたアンケート調査の分析結果

（1）日中の町営バスに関する改善のニーズ

新たなサービスでは以下の要件を満たすことが有効

- ・乗客に応じて経路や目的地を柔軟に設定できる
- ・なるべく玄関先に近い場所で乗降できる
- ・車の乗降が楽にできる中・小型の車両を用いる
- ・なるべく多くの時刻に運行する

（5）必要な車両台数

・交通空白地を含めたJRより南側エリア（海岸線を除いたエリア）を乗合交通により運行した場合

➢ **東伯地域では4台、赤碕地域では3台が必要**

※モデルダイヤ、10人乗り車両による運行とした場合の検討

上り：8:00,9:00,10:00,13:00,14:00 下り：10:30,11:30,12:30,15:30,16:30

・通常のタクシーのように一人一人の顧客を運送する形態とした場合

➢ **東伯地域では7台、赤碕地域では3台が必要であり、現実的にこの台数を安定的に確保することは困難したがって、乗り合わずに運送する形態の導入は困難**

（6）料金

・**現行の料金（100円）はやや安価に過ぎており**、現行の料金に基づいた支払い意思もやはり安価な額に偏っている

・玄関先までのサービスであればタクシーに近い料金でも妥当であるが、一方でタクシーは高すぎるとの声があること、乗り合いであることを踏まえると、**片道で300円、往復割引で500円という水準**が考えられる