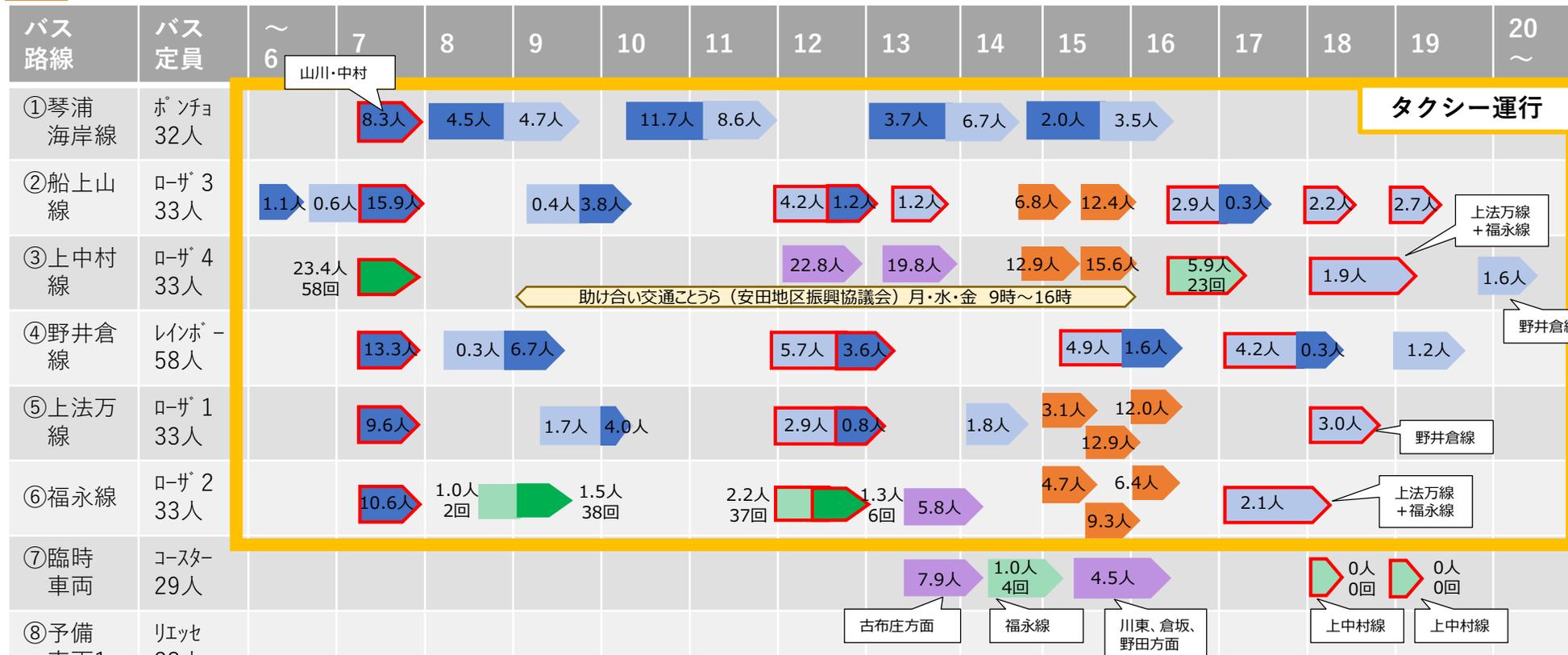
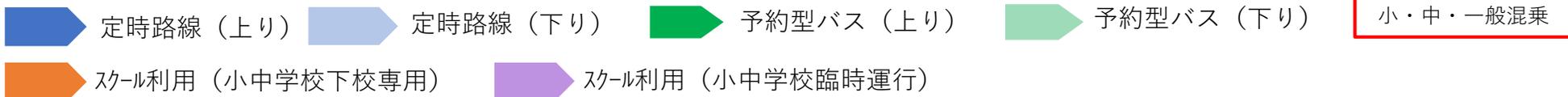


第1回
琴浦町地域交通再編計画
検討委員会

R4年8月
企画政策課

R4再編の現状と課題

R4~6年度の交通再編モデル【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】



R4交通再編の基本方針

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継続にむけ、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。

※R4年4月～6月（91日間）の利用実績を集計
 上段 1便あたりの平均乗車人数
 下段 予約型の運行回数

交通空白地

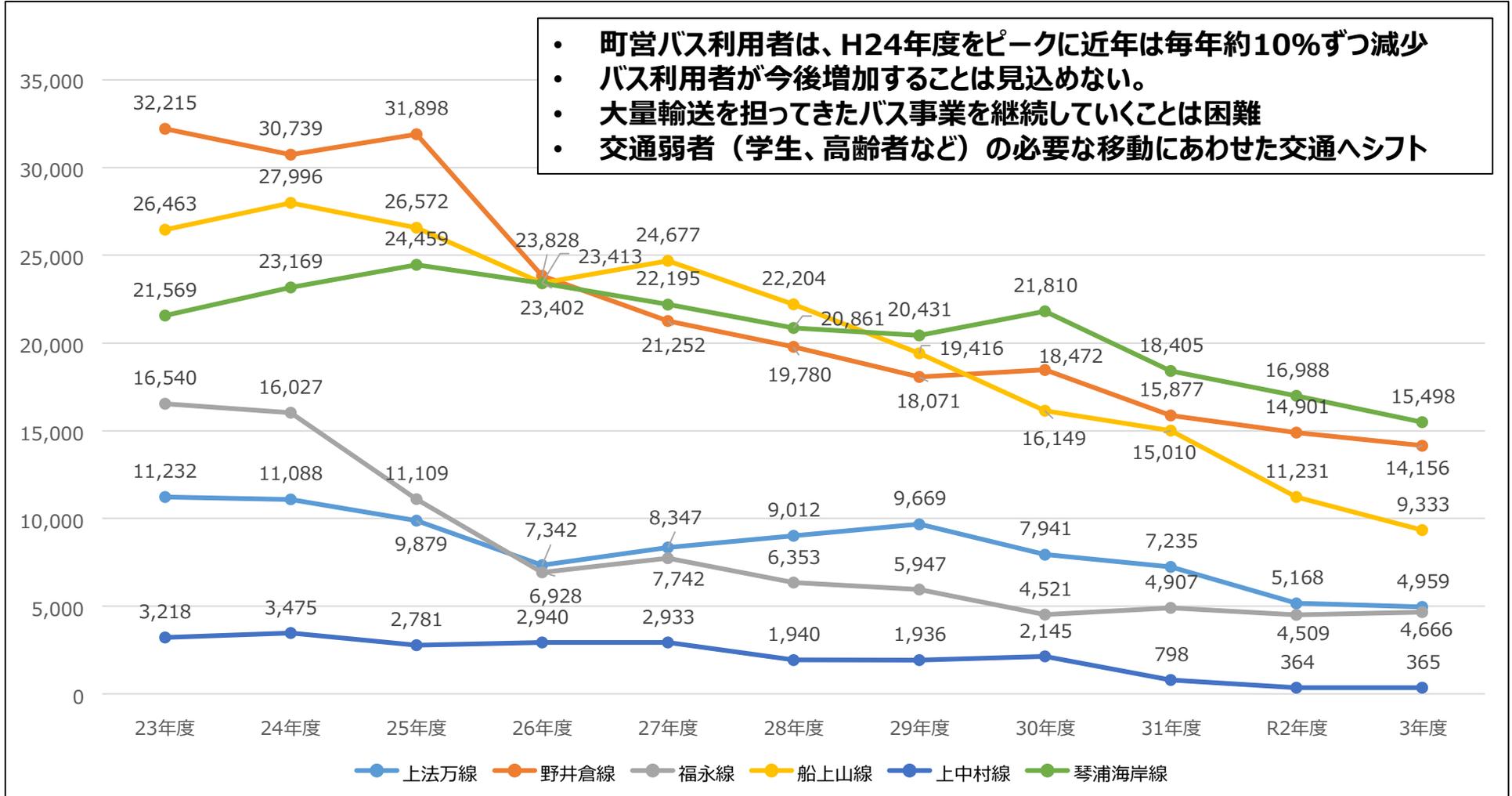
交通空白地タクシー助成

琴浦町営バス利用者数の推移（H23年度～R3年度実績）

(単位:人)

路線名		便数	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度	前年比較	備考
合計	上り	29	56,227	56,779	52,846	44,028	44,879	40,947	38,706	35,954	31,800	27,615	25,874	-1,741	
	下り	32	55,010	55,715	53,852	43,825	42,267	39,203	36,764	35,084	30,432	25,546	23,103	-2,443	
	合計		111,237	112,494	106,698	87,853	87,146	80,150	75,470	71,038	62,232	53,161	48,977	-4,184	

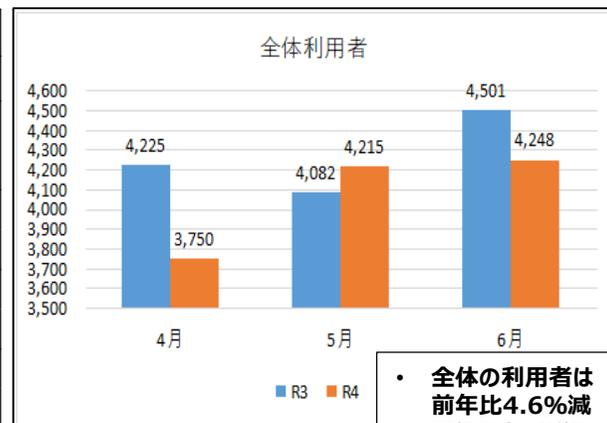
上記年度は、4月～3月である。(例) R3年度：令和3年4月～令和4年3月



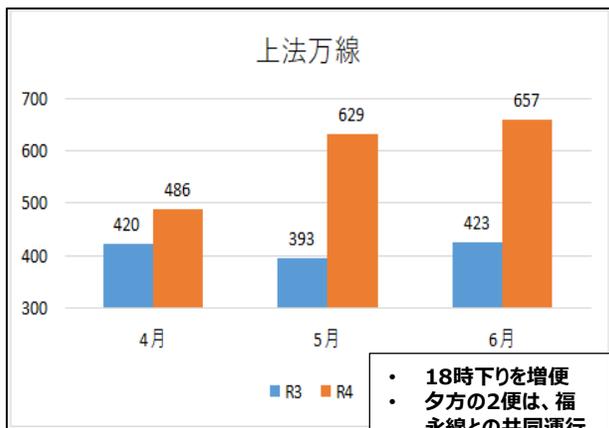
R4再編後の町営バス利用人数の変化

一般利用者増減（スクールバス利用を除く）

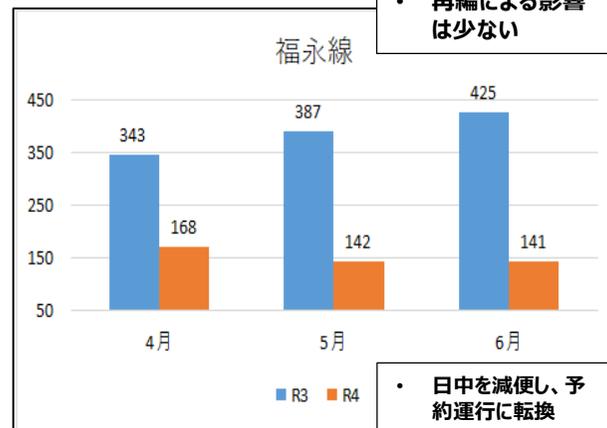
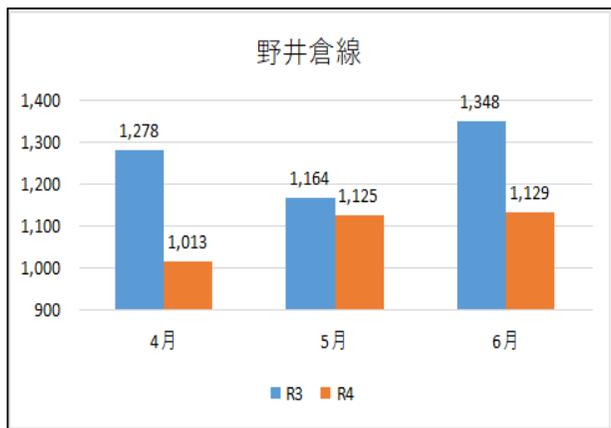
利用月	年度	上法万線			野井倉線			福永線			船上山線			上中村線			琴浦海岸線		
		利用人数	増減	前年比	利用人数	増減	前年比	利用人数	増減	前年比	利用人数	増減	前年比	利用人数	増減	前年比	利用人数	増減	前年比
4月	R3	420	66	116%	1,278	-265	79%	343	-175	49%	889	-99	89%	26	17	165%	1,269	-19	99%
	R4	486			1,073			168			790			43			1,250		
5月	R3	393	236	160%	1,164	-39	97%	387	-245	37%	878	-23	97%	21	-14	33%	1,239	218	118%
	R4	629			1,125			142			855			7			1,457		
6月	R3	423	234	155%	1,348	-219	84%	425	-284	33%	878	23	103%	17	-15	12%	1,410	8	101%
	R4	657			1,129			141			901			2			1,418		



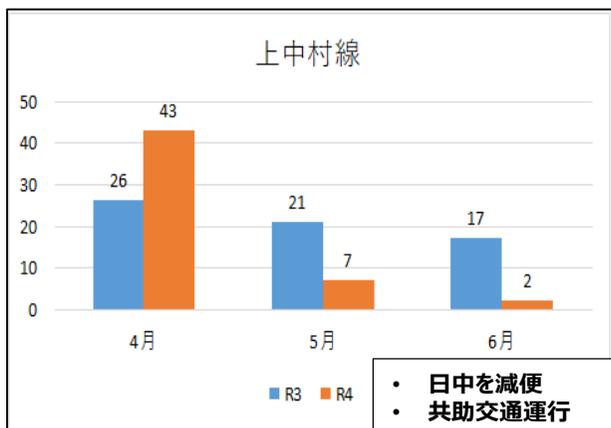
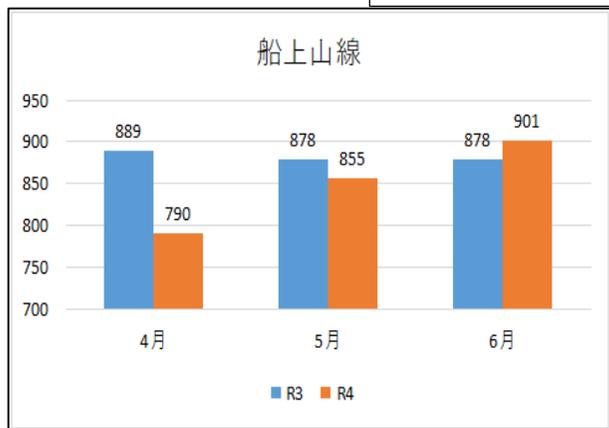
- 全体の利用者は前年比4.6%減
- 再編による影響は少ない



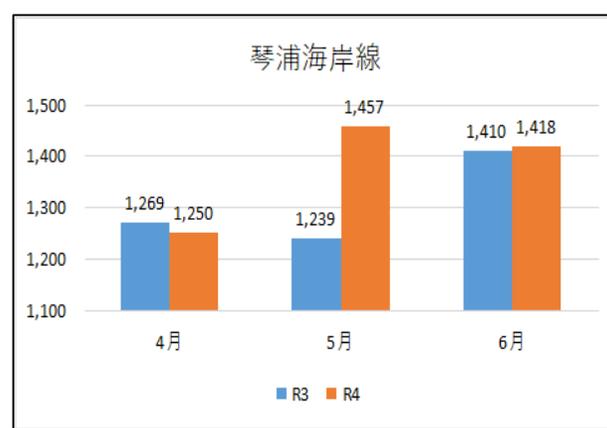
- 18時下りを増便
- 夕方の2便は、福永線との共同運行



- 日中を減便し、予約運行に転換

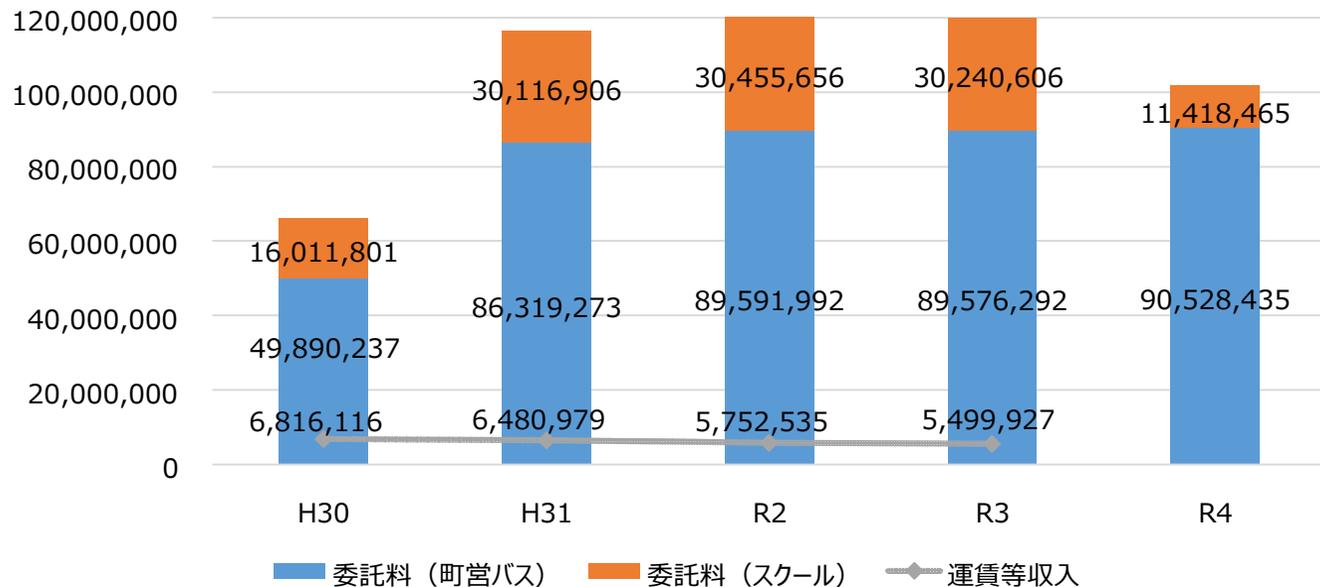


- 日中を減便
- 共助交通運行



町営バス、スクールバスの収支の推移

運賃等収入及び運行委託料推移



- 令和4年度の再編によりトータルの委託費用を年間1,700万円削減
- 一方、利用者減少に伴い、運賃収入も年々減少
- R3年度は、町営バス委託費を利用人数で割ると1人1乗車あたり**1,828円**のコストをかけている。
- 利用者負担は委託料の5%以下



現行のバス料金を
(1乗車100円)
今後も継続していくか？

(単位：円)

	H30	H31	R2	R3	R4
委託料 (町営バス)	49,890,237	86,319,273	89,591,992	89,576,292	90,528,435
委託料 (スクール)	16,011,801	30,116,906	30,455,656	30,240,606	11,418,465
合計	65,902,038	116,436,179	120,047,648	119,816,898	101,946,900

	H30	H31	R2	R3	R4
利用料金	6,816,116	6,480,979	5,752,535	5,499,927	-

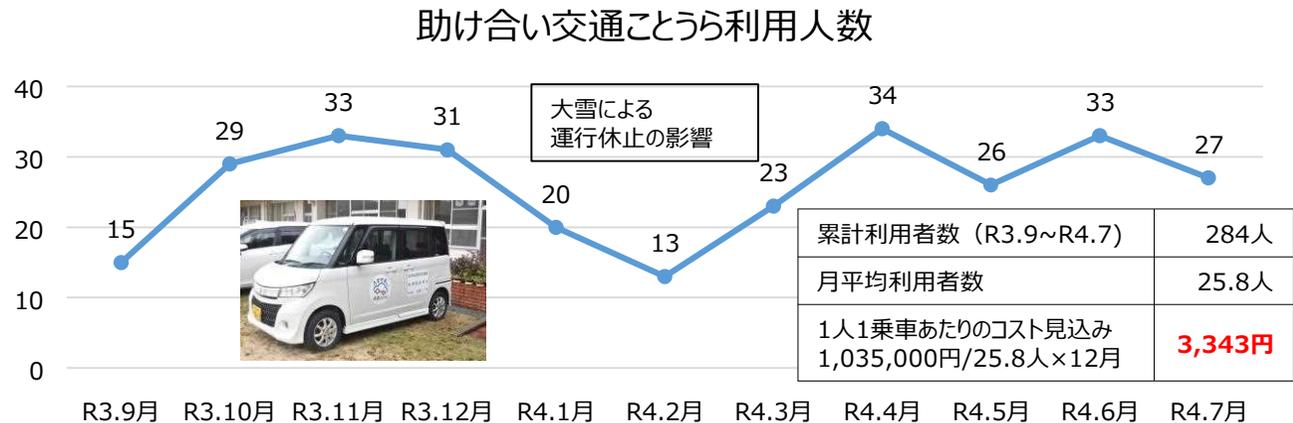
※R4については、年度途中のため未入力。

	H30	H31	R2	R3	R4
収入/支出	10.34%	5.57%	4.79%	4.59%	-

町営バス・スクールバス運行委託にかかる一般財源(町費)の概算(千円)※R4見込	
☆運行委託料	101,947
●運賃収入見込	5,822
●町営バス県補助金	27,702
●一般財源	68,423
うちスクールバス普通交付税(想定)	16,800
うち町営バス特別交付税(想定)	45,000

共助交通（NPO等自家用有償運送）の状況

助け合い交通ことうら（上中村線）	運行日時	月・水・金 9:00～16:00 ※祝日除く
	運行形式	NPO等自家用有償運送 区域運行（ドアツードア） オンデマンド 1乗車300円
	運行区域	安田地区・成美地区（一部） ⇔ 赤碓駅周辺エリア
	予約方法	電話による予約（2時間前まで）
	登録ドライバー	8人
	利用登録者数	28人
	R4運行経費	1,035,000円
	うち収入見込	219,000円
	うち町補助金	816,000円



たすけあい交通古布庄（野井倉線）※実験	運行期間	令和3年9月～11月、月～金、8:30～15:30
	運行形式	区域運行（ドアツードア）、出発時間指定
	運行区域	古布庄地区 ⇔ 浦安駅周辺、アパート周辺エリア
	予約方法	電話による予約（前日予約）
	登録ドライバー	12人
	利用登録者数	10人
のべ利用者数	29人	
検証結果	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は、想定よりも少なかった。 バス利用や家族での送迎もあり、本当に困っている人は少ない。 今回の結果により、自家用有償運送を行うことは困難と判断。 令和4年度は、実験の結果を踏まえて、ボランティアによる地域内の送迎を行う。 	

いそい助け合い交通（船上山線）※実験	運行期間	令和4年6月～7月、月～金、8:30～12:00
	運行形式	区域運行（ドアツードア）、オンデマンド
	運行区域	以西地区 ⇔ 赤碓駅周辺エリア
	予約方法	電話による予約（前日予約）
	登録ドライバー	10人
	利用登録者数	43人
のべ利用者数	15人	
ドライバー意見	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は、想定よりも少なかった。 バス利用や家族での送迎もあり、本当に困っている人は少ない。 便利だという声もあった。 今回の利用状況では、自家用有償運送を行うことは困難。 利用を遠慮している人もいるのでは。 	
今後の対応	<ul style="list-style-type: none"> 利用者（未利用者含む）アンケートを行い、実験結果について検証を行う。 検証結果を基に、R5年度以降の実施について検討する。 	

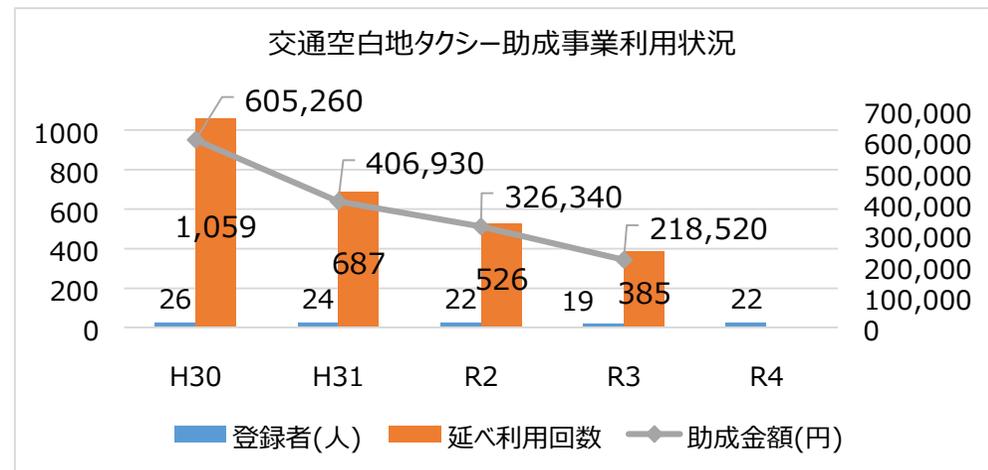
- 古布庄、以西地区では、現時点でドアツードアの交通ニーズは多くない。
- 前日予約が不便。病院でドライバーが診察終了まで待つことになった。との意見
- 町の求める2割程度の収入を確保できる事業計画とすることは困難

▶ まちづくりセンターを
拠点とした地域内送迎

交通空白地タクシー助成の状況



対象者	対象地域にお住まいで、運転免許証や自家用車を所有していない独居または高齢者 〔↑R4年7月要件変更〕 削除 （同一敷地内に、自家用車を利用することのできる親族等と同居する者を除く）※H31に追加された要件
利用範囲	琴浦町内の移動、6時～20時
チケット枚数	月6枚（上限72枚）
助成額	利用額（運賃）の半額（10円未満切捨）



	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	
助成金額(円)	605,260	406,930	326,340	218,520	
平均助成金額(円)	572	592	620	568	
1乗車の平均運賃(円)	1,150	1,190	1,240	1,140	

◎ **1人1乗車にかかるコスト**
助け合い交通 3,343円 > 町営バス 1,828円 > タクシー 1,140円
 ※共助交通 = 地域コミュニティづくり（コストだけでは比較できない）

- **公共交通空白地とは**
 - ・広域路線バス、町営バスが走行していない地域
 - ・バス停から概ね400m以上離れている地域
- **対象地域(13集落)**
 - ・松ヶ丘、別所、大成、岩本、平和、立石、ガーデンヒルズ、槻下中村
 - ・上赤碓、中尾、大杉(今田地区)、福永(赤松地区)、三本杉(下見地区)
〔↑R4年7月対象区域を追加〕

R7再編計画（素案）

琴浦町における交通の目指すかたち

前回の検討委員会での意見

R4計画は、ドアツードアを目指す 地域交通の理想にむけた過渡期の内容

- 共助やタクシーに切り替えはよいとして、その他の路線は減便となった。小中学校を優先したことによるひずみが生じている。
- 一足飛びにタクシーで全域カバーは不可能であるなかで、中山間地は共助交通それ以外はタクシー活用を検討していく。
- あくまでも将来的にはドアツードアを目指すという理想を語った上で、現時点の案として議会や住民には説明してほしい。
- 料金改正は、減便となり、住民が納得しやすいタイミングとはいえない。引き続きの議論が必要。

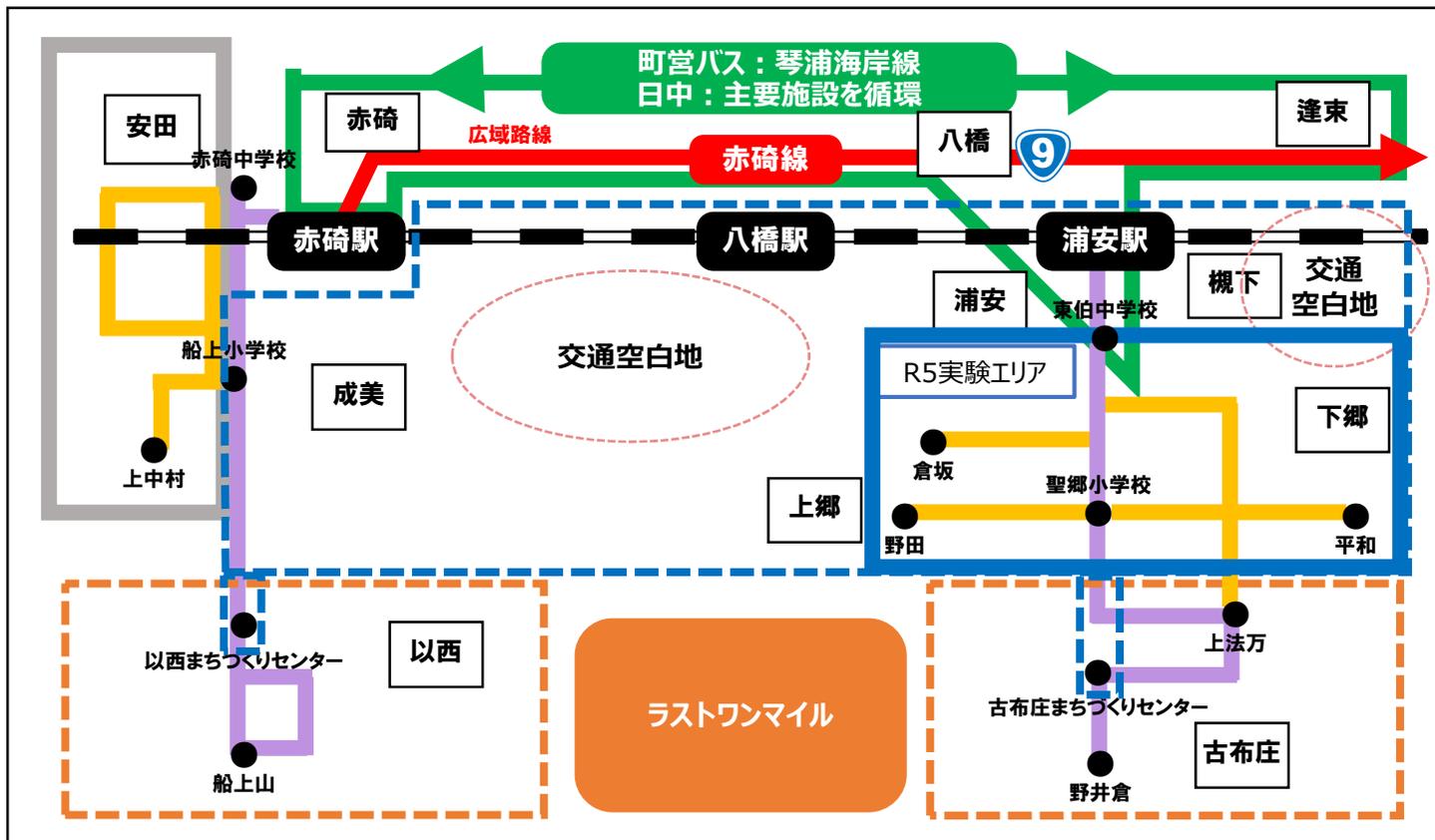
現状の課題

- ① 小・中学校の登下校時間に合わせたダイヤであり、高齢者の移動ニーズとマッチしていない。
- ② 船上山線で14～15時の下りを希望の声がある。
- ③ 上中村線18、19時下り便の予約がない。
- ④ 福永線の利用者が大幅減。2時間前の予約が面倒との声
- ⑤ 利用者、収入が減少。毎年約1割ずつの減
- ⑥ アプト～浦安駅間の同時刻での路線重複
- ⑦ 高齢者はドアツードアの移動を希望
- ⑧ 交通空白地が存在（現在はタクシー助成対応）

琴浦町の地域交通の理想形

- ① 高齢者が日中ドアツードア、オンデマンドでの移動可能
- ② 小中学校の通学移動に必要なバスを確実に運行
- ③ 町外、早朝夜間および障がい者、要介護者の移動に対応するため、町内でタクシー事業が継続
- ④ 共助による移動支援が充実
- ⑤ 経費を含め持続可能な交通が成立

琴浦町地域交通モデル（素案）



予約型小型乗合交通

集落内乗降ポイント
⇔ 中心部乗降ポイント

※出発時間及び乗降場所
が指定された乗合タクシー

※将来的に交通空白地
への拡大を検討

町営バス

朝 スクール混乗
夕 スクール混乗

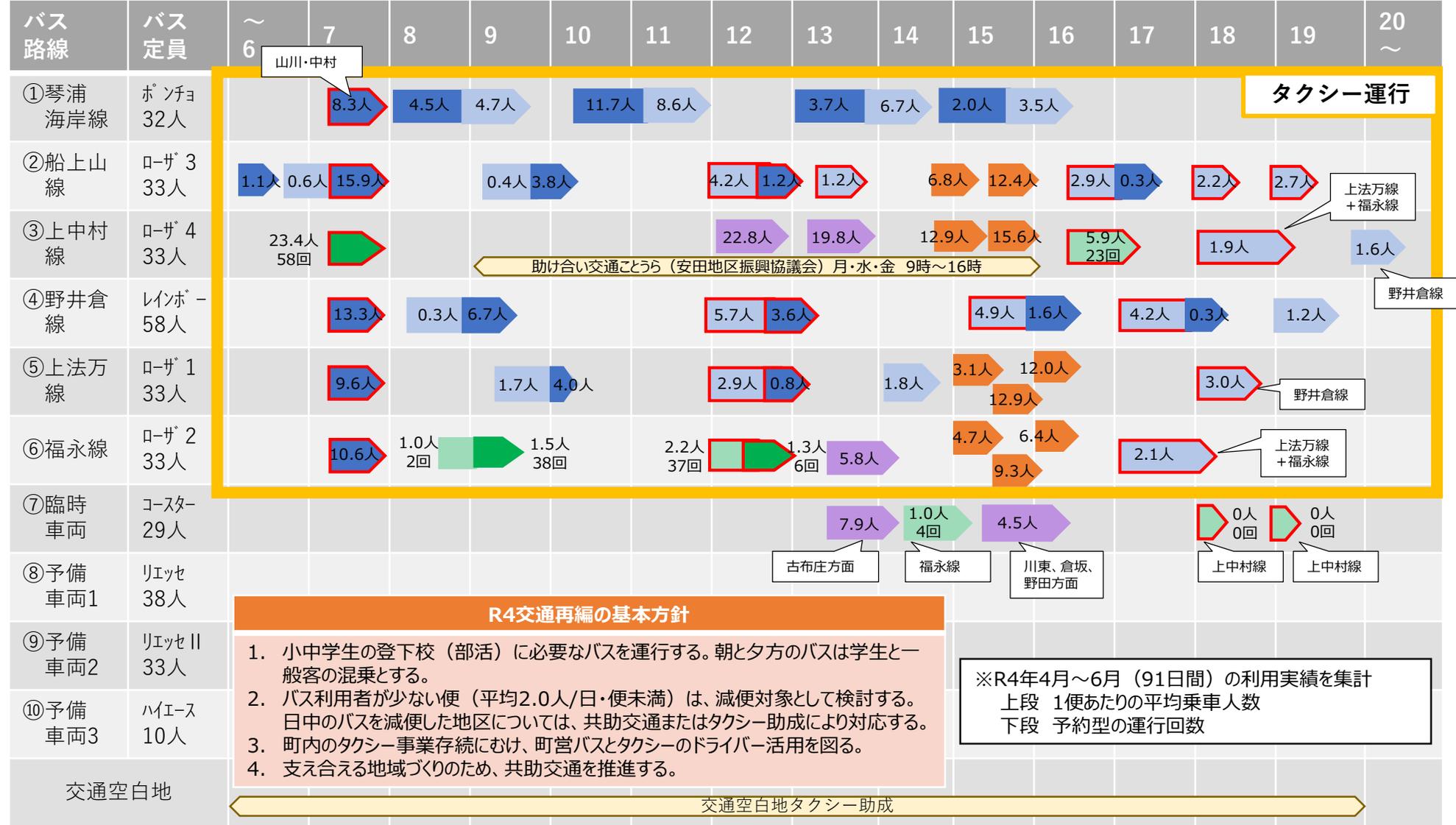
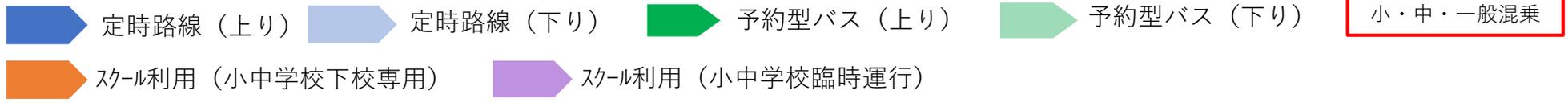
町営バス

朝 スクール混乗
昼 町営バス（定時）
夕 スクール混乗

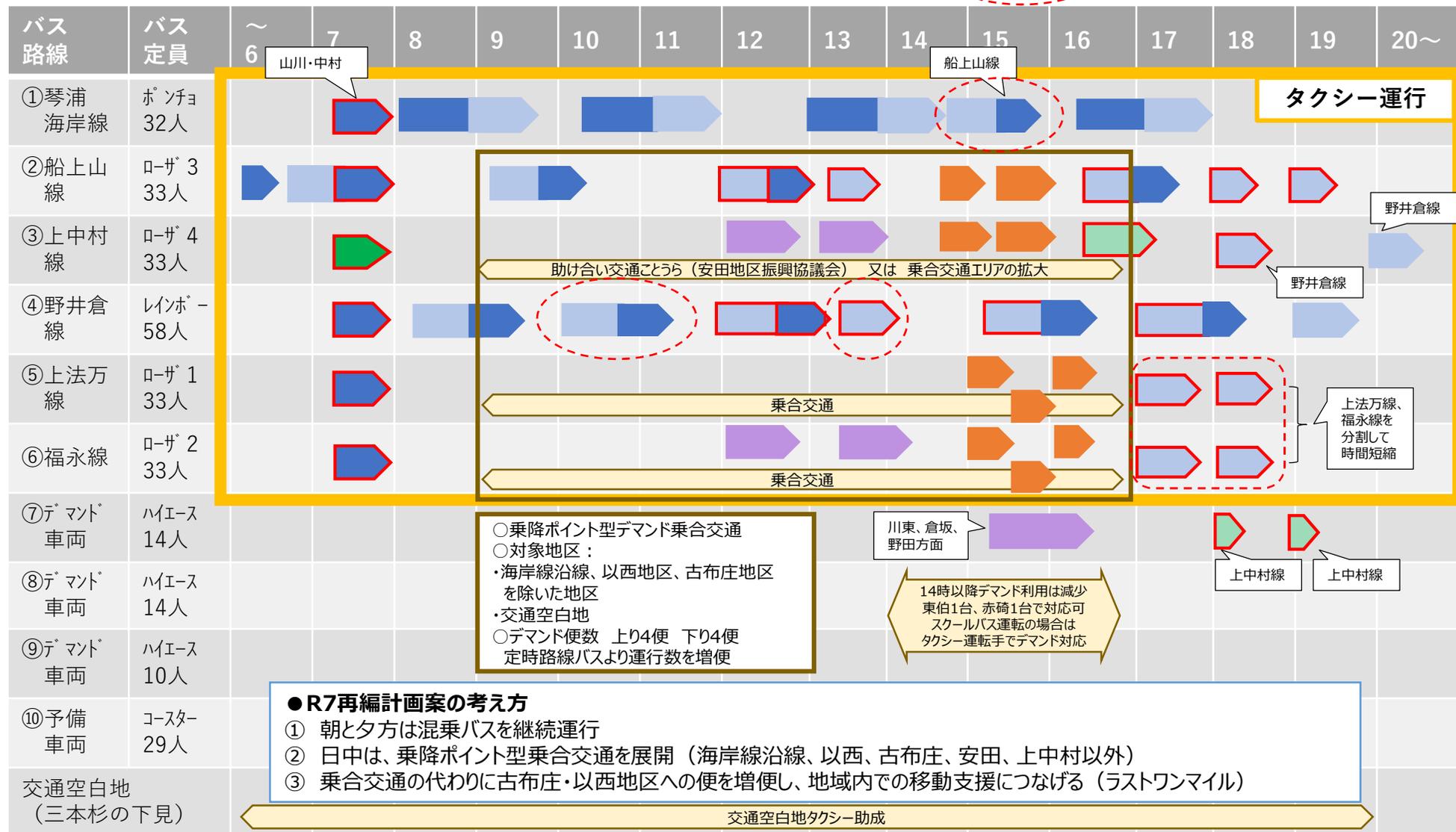
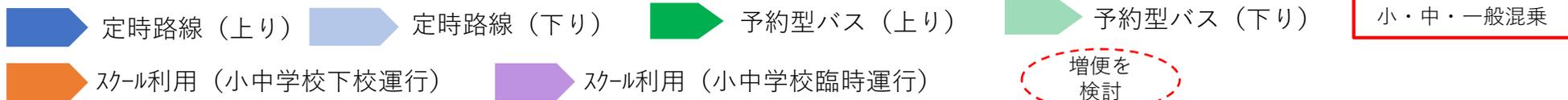
助け合い交通ことうら

※乗合交通エリア拡大と選択

R4～6年度の交通再編モデル【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】

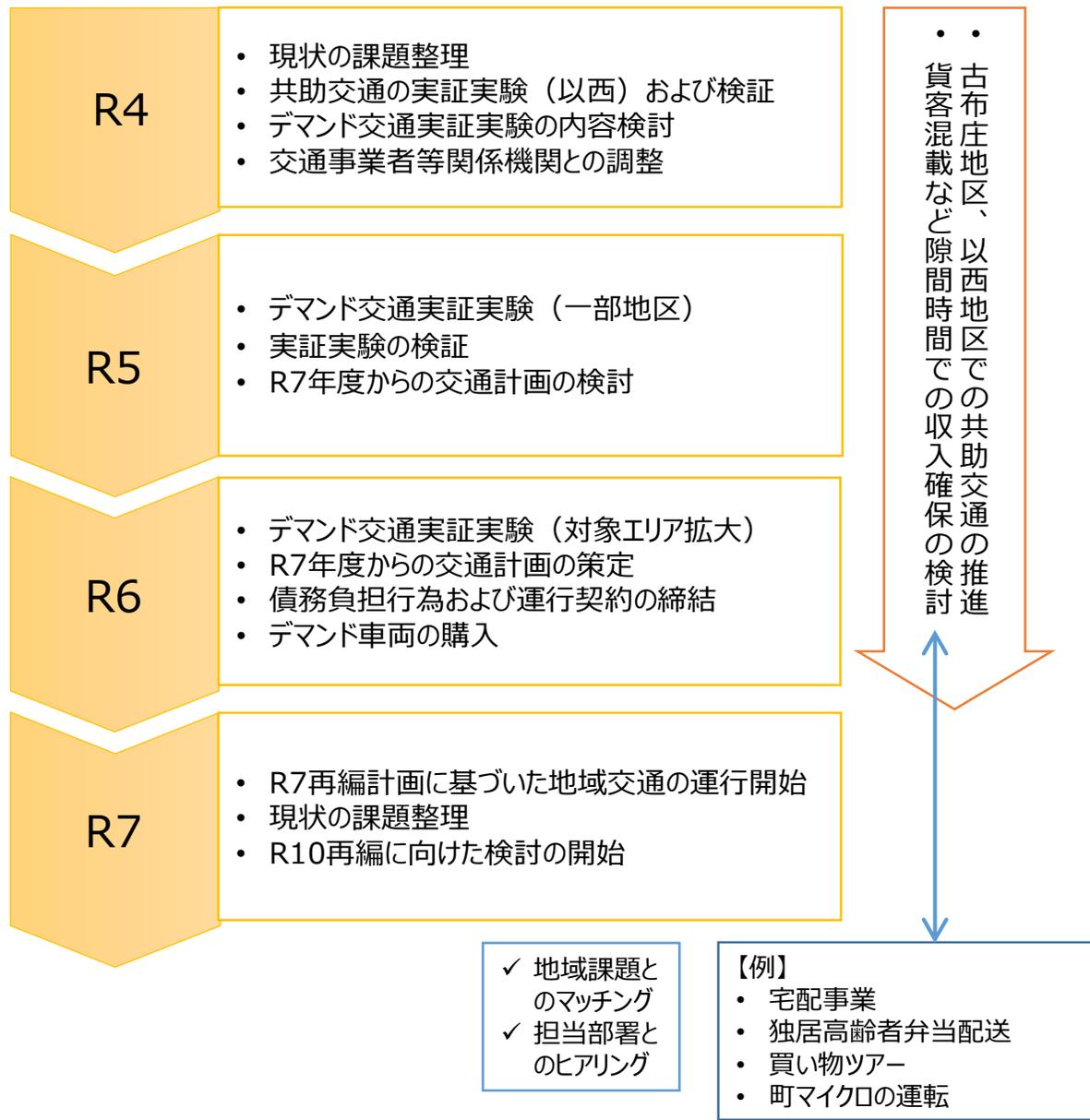


R7年度の交通再編モデル案【町営バス（海岸線、船上山線、野井倉線）運行継続＋デマンド交通】



R7に向けた交通再編の検討

琴浦町地域交通再編計画検討委員会		
米子工業高等専門学校	教授	加藤 博和
鳥取大学工学部	教授	谷本 圭志
日ノ丸自動車株式会社 倉吉営業所	所長	徳丸 淳史
株式会社田中商店	専務取締役	田中 富恵美
古布庄まちづくり協議会	会長	馬野 忠篤
以西地区振興協議会	地域福祉部長	高力 英明
安田地区振興協議会	会長	小泉 傑
鳥取運輸支局	主席運輸 企画専門官	柏木 実
県地域交通政策課	課長	野坂 明正
副町長		田邊 正博
教育総務課	課長	桑本 真由美
すこやか健康課	課長	中井 裕子
福祉あんしん課	課長	大田 晃弘
事務局 企画政策課	課長	山根 利恵
事務局 企画政策課	課長補佐	住吉 康弘
事務局 企画政策課	係長	河上 和誠
計		16人
※必要に応じて参加		
商工観光課		



R5デマンド乗合交通実証実験事業

目的

- ・ デマンド乗合交通の実証実験を行い、利用者ニーズ、導入効果を検証する。
- ・ 次期交通再編にむけて町内の他地区へとエリアを拡大していく。

実証実験エリア



C自由経路ミ
ーティング
ポイント型

運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。



出発時刻と乗降場所を指定する
乗合タクシーのイメージ

デマンド交通の手引き
(H25年3月国土交通省中部運輸局)
県内事例
大山町営バス：スマイル大山号

対象地区	<p>○町営バス上法万線、福永線沿線地区</p> <p>下伊勢東、下伊勢西1～4区、上伊勢、町住上伊勢団地、中尾、伊勢野、槻下中村、齊尾、齊尾団地、槻下北団地、槻下南団地、金屋、下大江、松井、杉下、平和、森藤、(上光好、下光好、上劬、劬、美好、三保) 倉坂、公文、山田、大杉、福永、野田</p>
対象者	<p>対象地区の住民(全員) ※年齢、免許の有無等の制限なし</p> <p>野井倉線の沿線にあたるため、対象外とするか？</p>
実験期間	R5年7月からR6年3月までの9カ月間、毎日運行(予定)
利用料金	1乗車 300円～500円で設定
利用方法	<p>①電話により利用予約(利用の1時間前まで)</p> <p>②オペレーターにより乗合の調整</p> <p>③集落内【施設】乗降ポイントにハイエースを配車</p> <p>④浦安駅周辺の目的地施設【集落内】まで乗車(町内限定)</p> <p>※目的地(日常生活に必要な施設) 浦安駅、アプト、トライアル、Aコープ、コスモス、ウェルネス、いない、郵便局、銀行、農協、病院、薬局、小中学校、役場、公共施設など</p> <p>※浦安駅⇄アプトといった施設の横移動は不可。町営バスまたは通常のタクシーを利用</p>
運行時間	<p>9時～17時</p> <p>【集落内出発便】①9:00 ②10:30 ③12:45 ④15:00 上り4便</p> <p>【目的地帰宅便】①9:45 ②11:45 ③14:15 ④15:45 下り4便</p>
事業経費(検討)	<ul style="list-style-type: none"> ・運転については、現行契約の変更で対応 ・デマンド用車両(ハイエース)のレンタル料 ・乗降ポイントに貼り付けるステッカー作成
スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・R4年8～R5年3月 内容調整(事業者協議、公共交通会議、地元・施設説明) ・R5年4～6月 準備作業(補助申請、車両契約、周知) ・R5年7～R6年3月 デマンド乗合交通事業の実験、検証

デマンド乗合交通の想定人数と出発時刻設定（町営バスおよびタクシー利用者数より検討）

●バスとタクシーの利用者数よりデマンド乗合交通の内容を検討

●数値は、町営バス（R4/4月～6月）、タクシー（R4/6/26～7/7）利用者の平均人数

		8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
野井倉線（バス）	行き		6.7			3.6				1.6
野井倉線（バス）	帰り	0.3				5.7			4.9	
野井倉線沿線（タクシー）	行き	0.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
野井倉線沿線（タクシー）	帰り	0.1	0.0	0.6	0.2	0.1	0.1	0.0	0.3	0.0
上法万線（バス）	行き			4.0		0.8				
上法万線（バス）	帰り		1.7			2.9		1.8		
上法万線沿線（タクシー）	行き	0.0	0.2	0.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
上法万線沿線（タクシー）	帰り	0.2	0.4	0.2	0.3	0.1	0.2	0.0	0.1	0.1
福永線（バス）	行き		1.5			1.3				
福永線（バス）	帰り	1.0				2.2		1.0		
福永線沿線（タクシー）	行き	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
福永線沿線（タクシー）	帰り	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0
全体移動ニーズ	行き	0.2	8.5	4.5	0.5	5.7	0.0	0.1	0.0	1.6
全体移動ニーズ	帰り	1.6	2.2	0.9	0.6	11.1	0.3	3.0	5.3	0.1

全体移動ニーズ	行き	0.2	8.5	4.5	0.5	5.7	0.0	0.1	0.0	1.8
---------	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

デマンド乗合交通への移行	行き		8.7	5.0		5.7			1.9	
	運行時刻		9:00	10:30		12:45			15:00	

全体移動ニーズ	帰り	1.6	2.2	0.9	0.6	11.1	0.3	3.0	5.3	0.1
---------	----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----

デマンド乗合交通への移行	帰り		3.8		12.6			3.3	5.4	
	運行時刻		9:45		11:45			14:15	15:45	

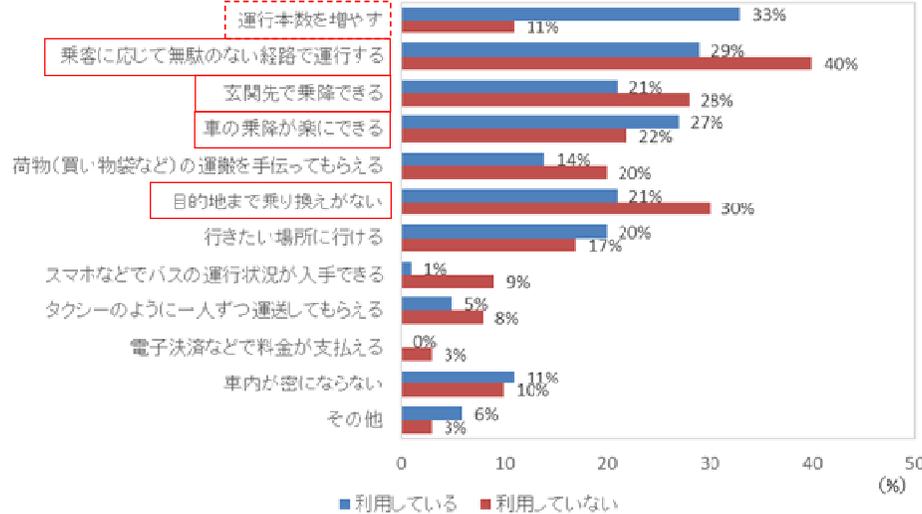
※デマンド車両は、14人乗り1台、10人乗り1台で運行

・ピーク時および乗合による乗車時間（30分程度）を考慮して2台活用

・町営バスの一般客利用による最大乗車人数の実績が上法万線10人、福永線5人であり、14人乗り車両が1台は必要

琴浦町地域交通に関するアンケート調査報告書（R2年10月、鳥取大学）より抜粋

バス利用者の改善ニーズ



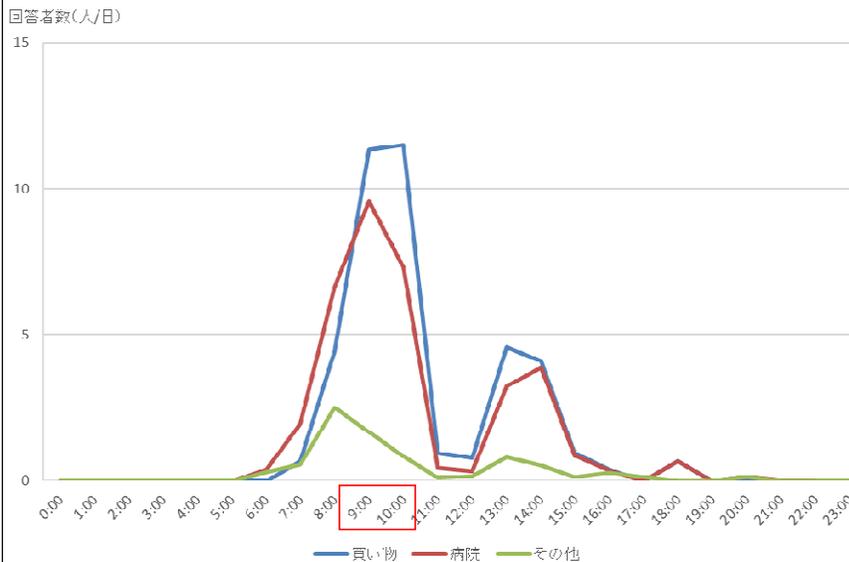
- ・アンケート実施日：2020年8月3日～26日
- ・対象とする世帯：60歳以上の方がいるすべての世帯
- ・回答世帯率 40.8%（配付世帯数：4,327，回答世帯数：1,764）
- ・回答率 40.0%（配付人数：6,742，回答人数：2,698）

町営バスの利用の有無別では、現在の利用者については「運行本数を増やす」が最も上位に位置しているが、これを除けば、年代別と同様に「乗客に応じて無駄のない経路で運行する」「玄関先で乗降できる」「目的地まで乗り換えがない」が上位であり、さらにこれらに加えて「車の乗降が楽にできる」が含まれる。

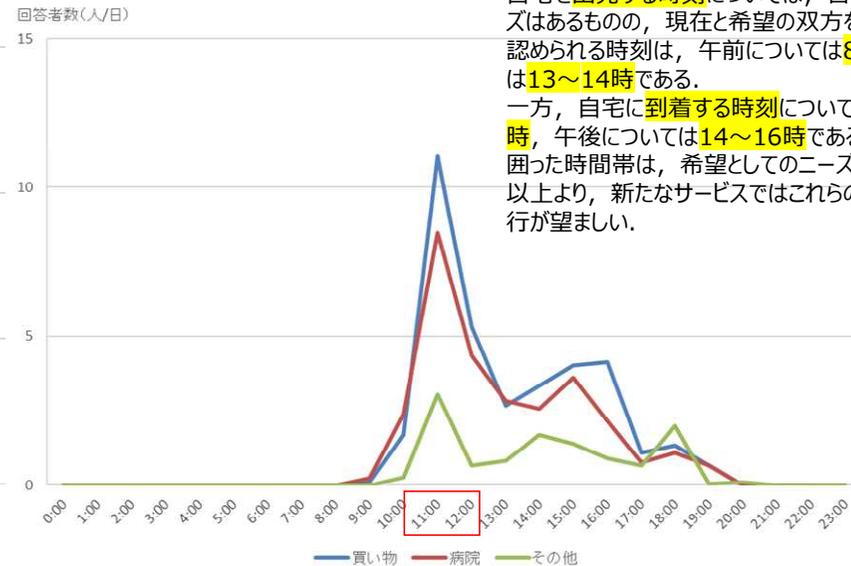
新たなサービスでは以下の要件を満たすことが有効と考えられる。

- ・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

バス利用者の自宅を出発する時刻（希望）



バス利用者の自宅に到着する時刻（希望）



自宅を出発する時刻については、日中に満遍なく移動のニーズはあるものの、現在と希望の双方を踏まえて多くのニーズが認められる時刻は、午前については8～11時、午後については13～14時である。

一方、自宅に到着する時刻については、午前では11～12時、午後については14～16時である。特に、図の赤枠で囲った時間帯は、希望としてのニーズが高い。

以上より、新たなサービスではこれらの時間帯をカバーする運行が望ましい。

バス車両更新計画案 (R4年8月時点)

番号	車種	定員	登録	経過	写真	R4 現在
1	ポンチ	32人	R3	1年		琴浦海岸線
2	ローザ 3号車	33人	H26	8年		船上山線
3	ローザ 4号車	33人	H26	8年		上中村線
4	レイホー 167	58人	H14	20年		野井倉線
5	ローザ 1号車	33人	H26	8年		上法万線
6	ローザ 2号車	33人	H26	8年		福永線
7	コスター	29人	H28	6年		臨時運行 バス
8	リエッ 96	38人	H15	19年		予備車①
9	リエッⅡ 255	33人	H16	18年		予備車②
10	ハイース 2634	10人	H24	9年		予備車③

番号	R7
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
7	予備車両①
(11)	予備車両②
	廃車
8	デマンド車両①
9	ハイース14人乗 (購入) デマンド車両②
10	ハイース14人乗 (購入) デマンド車両③

番号	R10
1	琴浦海岸線
2	船上山線
3	上中村線
	廃車
4	野井倉線
5	福永線
6	予備車両①
	廃車
	-
7	デマンド車両① (購入)
8	上法万線 兼 デマンド車両②
9	デマンド車両③