

## 佐治町生活交通会議での検討経過と検討状況等について

令和3年2月

佐治町生活交通会議

### (1) 佐治町生活交通会議の設置と経過

#### ①設置目的

人口減少や高齢化が進行している佐治町にあって、これからも安心して住み続けていくために必要なバス等の旅客輸送の検討と確保を通じ、住民福祉の向上と交通空白地域の解消その他旅客の利便の増進を図るとともに、佐治町生活交通創生ビジョンの策定と実施に係る連絡調整を行う。

#### ②委員構成等

各振興協議会、まち協、社協、老人クラブ、小中学校 PTA、NPO さじ未来、総合支所

#### ③会議等

第1回 令和2年9月17日

第2回 令和2年10月30日

第3回 令和2年12月21日

第4回 令和3年3月中旬

### (2) 移動に関するアンケート調査

①調査目的：人口減少や高齢化が進行している佐治町にあって、これからも住み続けていくために必要な地域内交通のあり方などについて、町民の意見や要望等を参考にしながら将来の地域交通ビジョンを策定するための参考とするもの。

②実施時期：令和2年7月～8月

②調査対象：佐治町に在住している中学生以上の方

③調査方法：自治会（集落）を通じての配布、回収

④回収状況：対象者：1,707人 回収数：990部 回収率：58%

※調査結果の概要版は別紙のとおり

### (3) 佐治線バス乗り降り調査

①調査目的：日ノ丸自動車が運行している路線バス・佐治線は、通学目的以外の利用者が少ない状況です。このため、佐治線の詳細な利用実態を把握し今後の共助交通等の運行の検討に活用するため。

調査対象	佐治線（日ノ丸自動車）の利用者
調査日	令和2年11月13日（金） ※通常時の利用が見込まれる平日1日を設定
調査方法	調査員がバスに乗り込み、利用者の属性（年代等）と乗車及び降車したバス停を記録
利用者数	125人 小学生：46人 中学生：35人 高校生：2人 一般：10人 高齢者：32人

※詳しい調査結果は別紙のとおり

#### (4) 共助交通試験運行

①目的：鳥取市では、バス利用者の減少、バスやタクシーの運転手不足などが深刻な問題となっており、将来的には地域の移動手段を確保していくことが困難となると予想されています。加えて佐治町においては、人口減少や高齢化が進行し地域の路線バスや鳥取市有償バスの維持が難しい状況であることなどを踏まえ、これからも住み慣れた地域で暮らし続けていけることを高めていくためにも、地域の方々の共助によって運行する「共助交通」の取り組みなど、地域に適した移動手段確保策の導入を進めていく必要があります。このため、鳥取市の補助を受け試験的に通院や買い物などへの共助交通事業に取り組み、利用者の意見や要望等を踏まえて本格運行に向けての参考とするもの。

#### ②試験運行の方法等

- ・路線を定めない予約型運行
- ・事前に電話で希望（予約）を取りまとめ、運行日程・時間・経路・目的地等を計画

#### ③試験運行の料金等 無料

#### ④試験運行での行先等 佐治町内及び用瀬町内の医院、金融機関、スーパーなど

#### ⑤利用者の状況

第1回目 令和2年11月16～22日の7日間

- ・利用実人数 29人（内訳：高齢者27人、その他2人）・利用延べ人数 55人

第2回目 令和3年1月18～24日の7日間

- ・利用実人数 43人（内訳：高齢者43人）・利用延べ人数 84人

#### (5) 今後の取り組み予定

#### ①佐治町生活交通創生ビジョンの策定

- ・策定の趣旨：基本的に、交通は地方公共団体の責務として取り組むことが定められていますが、これからも安心して住み続けていけるために必要なバス等の旅客輸送の検討と確保及び住民福祉の向上と交通空白地域の解消その他旅客の利便の増進を図り、将来にわたり持続可能な”生活交通”を維持・確保していくためには、市や交通事業者、地域住民等との連携・協働のもとに取り組むことが必要であります。このため、基本指針として「佐治町生活交通創生ビジョン」を策定し、地域のこれからのあるべき交通システムの構築に向けて取り組むものです。
- ・素案の作成：令和3年3月頃
- ・素案に対する町民からの意見募集（パブリックコメント）：令和3年4月～5月頃
- ・ビジョン案の策定：令和3年6月 ※要望（必要）に応じて説明会の実施

#### ②市営有償運送佐治線の地域での運行

- ・運行継承時期：令和3年10月
- ・運行主体：特定非営利活動法人さじ未来
- ・運行方法等：今後、町民の皆さんの意見や要望等を伺いながら、佐治町生活交通会議の中で協議検討を行う。  
※定時運行又は予約型運行・料金など

# 移動に関するアンケート調査結果について

## 1. 調査の概要

佐治町では現在、民間路線バスと市が運行している鳥取市有償バスの2路線が運行していますが、通学目的以外の利用者が少なく、バスの維持・確保に係る支出額も高止まりしています。このような状況を踏まえ、佐治町においても、効率的でかつ地域の移動実態・ニーズに対応した、持続可能な新たな移動手段確保策として、地域が主体となった移動手段である「共助交通」の検討を進めることとなりました。

今回ご協力いただいたアンケート調査は、皆さんの移動実態や「共助交通」に対するお考えを把握し、導入に向けた検討材料を得ることを目的に実施しました。この紙面では調査結果について一部抜粋してお知らせします。

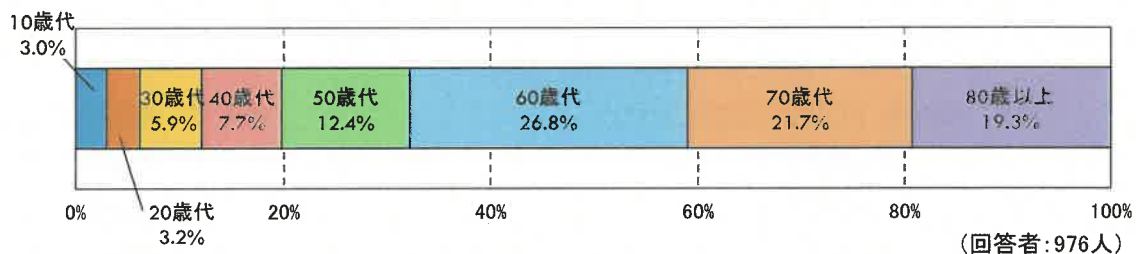
調査対象	佐治町に居住している方（中学生以上）
調査方法	自治会を通じた配布・回収（実施期間：令和2年7月～8月）
回収状況	回収票：990部 配布数：1,707（回収率：58%）

多くの皆さまにご協力いただきありがとうございました。

## 2. ご回答いただいた方の属性

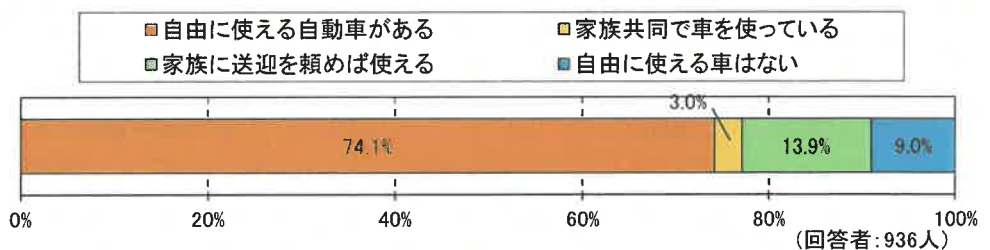
### (1) 回答者の年齢層

- 60歳以上の回答者が全体のおよそ7割以上を占めています。



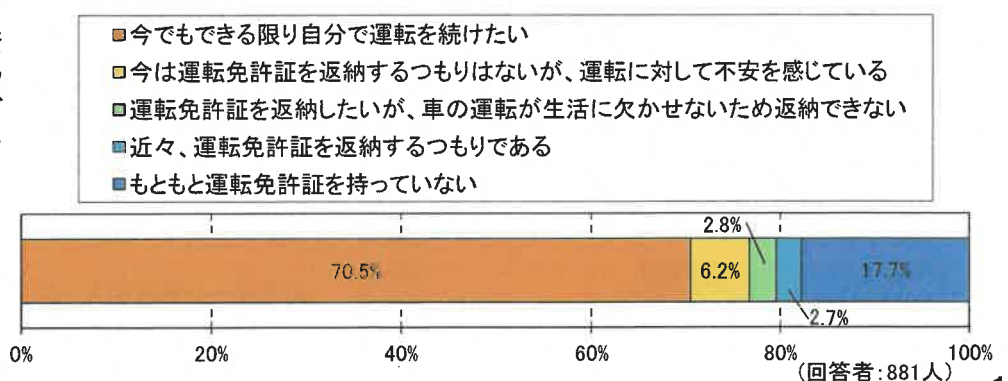
### (2) 自由に使える車の有無

- およそ1割の人は、送迎も含めて自由に車を使うことができません。



### (3) 運転免許証返納の意向

- 車の運転に対して不安を抱えている人や、返納したくてもできない人が合わせて1割程度います。



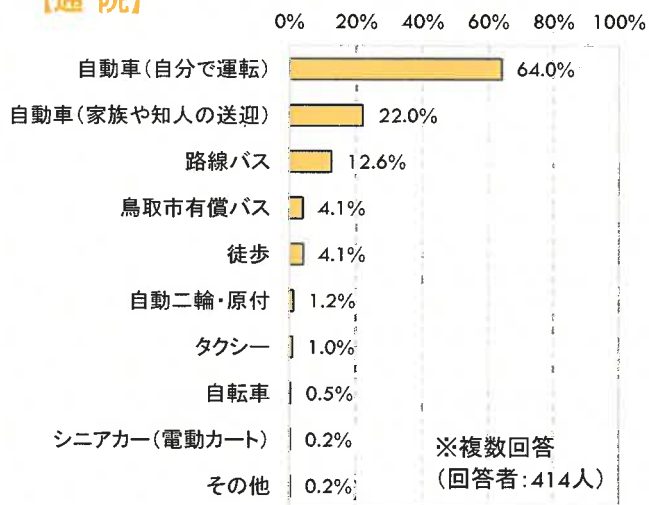
### 3. 外出（通院・買い物）の状況や移動の実態

#### (1) 外出時に利用している交通手段

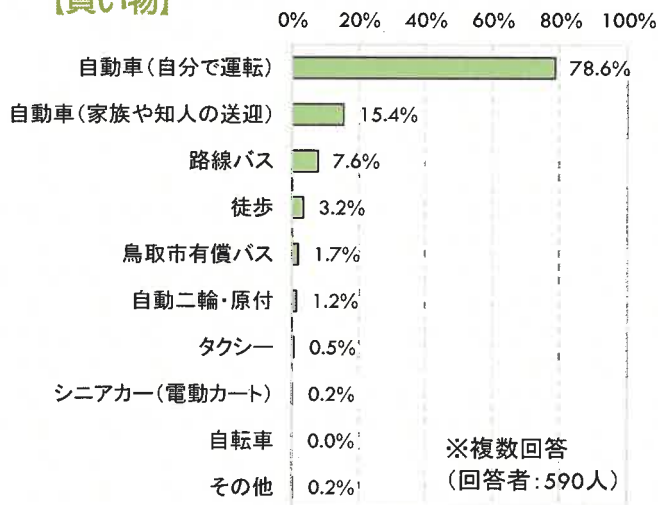
##### ① 全回答者の集計

- 多くの方は自動車（自分で運転や送迎）で外出しています。
- バス（路線バス・鳥取市有償バス）で移動する人の割合は、買い物より通院が高くなっています。

##### 【通院】



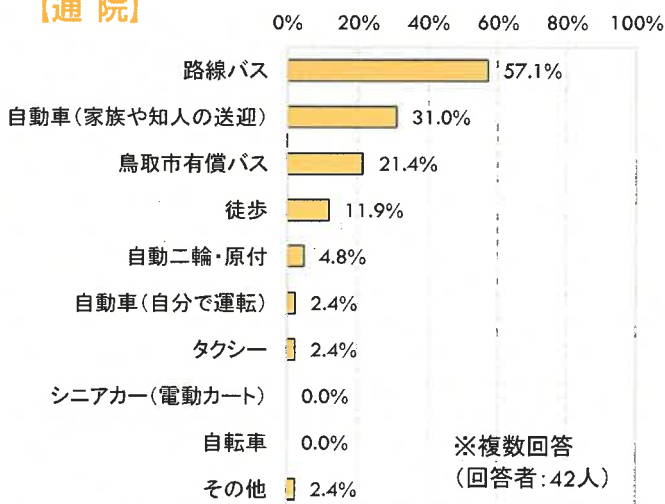
##### 【買い物】



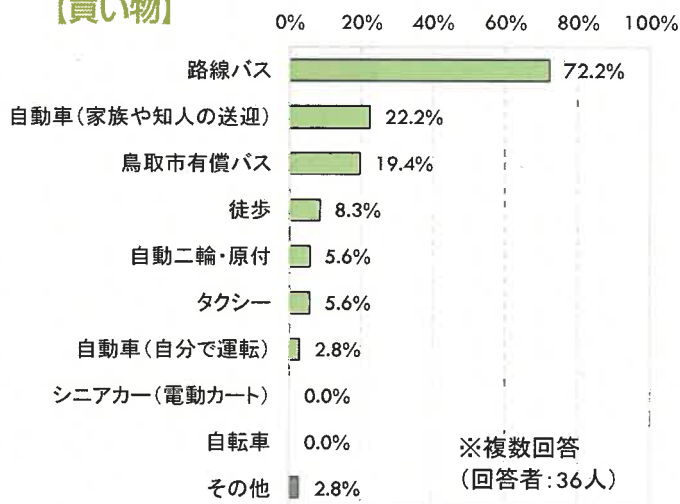
##### ② 自由に使える車を持っていない人に絞った集計

- 自由に使える車を持っていない人の多くは路線バスを利用して外出しており、通院より買い物でバスを使う人が多いことがわかりました。

##### 【通院】



##### 【買い物】



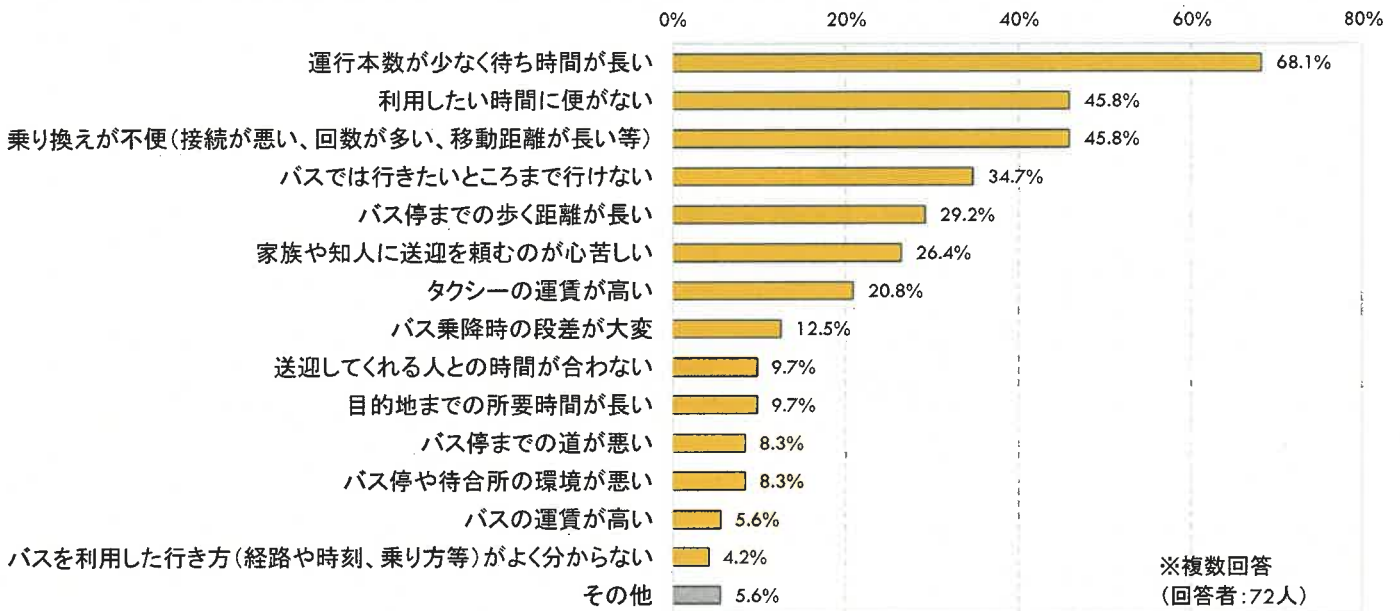
#### (2) よく行く通院先・買い物先

- 通院先は佐治町内、買い物先は用瀬地域の施設が比較的多く挙げられました。

よく行く通院先 (回答件数の多い施設を抜粋)	よく行く買い物先 (回答件数の多い施設を抜粋)
佐治町国民健康保険診療所 (佐治) . . . . . 164 件	トスク用瀬店 . . . . . 153 件
井上医院 (用瀬) . . . . . 64 件	トスク佐治店 . . . . . 47 件
鳥取市立病院 (旧市域) . . . . . 56 件	(店名未記入 145 件)
林医院 (用瀬) . . . . . 53 件	ゴガイドラッグ用瀬店
鳥取赤十字病院 (旧市域) . . . . . 32 件	. . . . . 48 件 (店名未記入 128 件)
鳥取県立中央病院 (旧市域) . . . . . 29 件	エスマート鳥取南 IC 店 (河原)
	. . . . . 49 件 (店名未記入 101 件)

#### 4. 移動について不便を感じている点や困りごと（自由に使える車を持っていない人に絞った集計）

- 「運行本数が少なく、待ち時間が長いこと」「利用したい時間に便がないこと」「乗り換えが不便であること」などが困りごととして多く挙げられています。

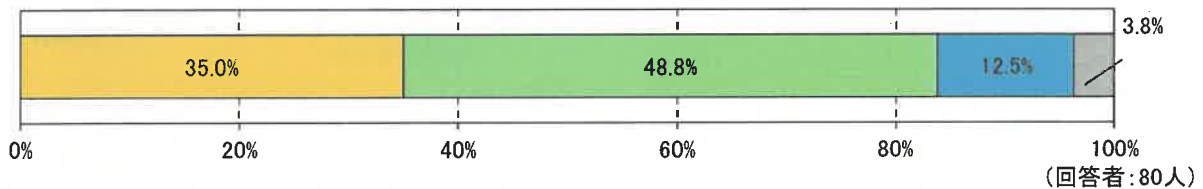


#### 5. 佐治町で運行している路線バスや市有償バスについて（バスを利用している人に絞った集計）

##### (1) 費用（市の補助金）や利用状況を踏まえた今後のバスに対する考え

- 「バスと同じ費用をかけるなら、地域に適した別の交通手段を検討すべき」の割合が高くなっています。
- 全回答者で集計した結果においても、「バスと同じ費用をかけるなら、地域に適した別の交通手段を検討すべき」の割合が高くなっています。（全回答者のおよそ57%）

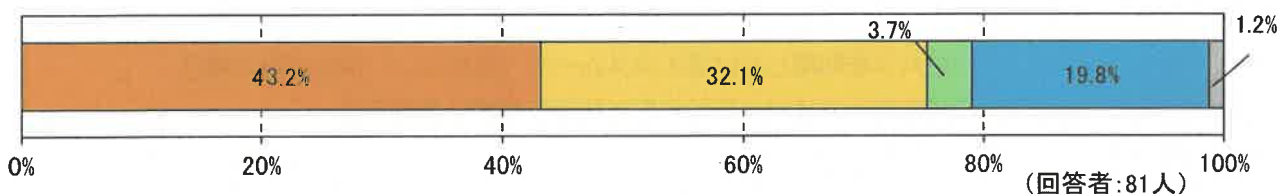
- 費用(補助金)が多額になっても、引き続き現在のバス路線を維持すべき
- 費用(補助金)をかけるのなら、今のバスではなく、地域に適した利便性の高い別の移動手段を検討していくべき
- よくわからない
- その他



##### (2) 運転者不足を踏まえた今後のバスに対する考え

- 「地域で運転者を確保し、バスより利便性の高い移動手段を導入する」の割合が高くなっています。

- 地域で運転者を確保し、かつ現在のバスよりも利便性の高い移動手段を導入する
- 地域で運転者を確保し、現在のバスの運行を維持する
- 運転する人がいないのであれば、現在より不便になっても仕方ない
- よくわからない
- その他



## 6. 新たな地域の移動手段確保策「共助交通」について

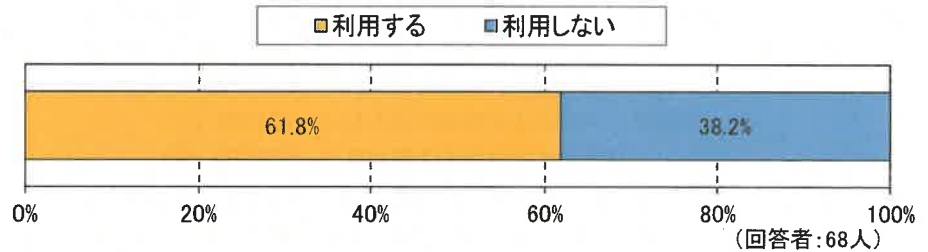
### 共助交通（公共交通空白地有償運送）とは

地域の移動手段（バスやタクシーなど）が確保できない場合に、NPO 法人や地域組織などの団体（地域住民）が自家用車両を使用し、有償で運送する運行形態。地域住民が主体で運行するため、きめ細やかな運行計画を立てることができる。（現在は、末恒地域や大和地域では導入済）

### (1) 共助交通が運行した場合の利用意向

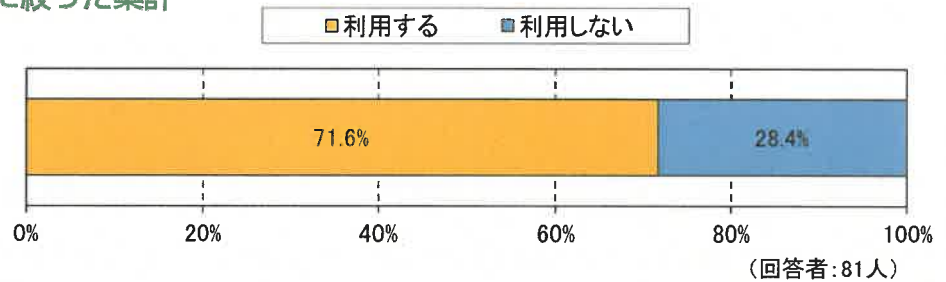
#### ① 自由に使える車を持っていない人に絞った集計

- 自由に使える車を持っていない人のうち、およそ6割の人の利用意向を確認しました。



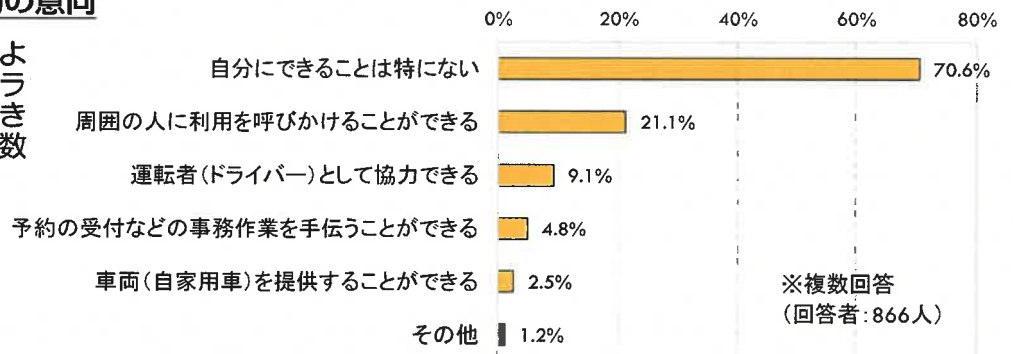
#### ② バスを利用している人に絞った集計

- 現在バスを利用している人のうち、およそ7割の人の利用意向を確認しました。



### (2) 共助交通に対する協力の意向

- アンケート回答者のおよそ1割は、「運転者（ドライバー）としての協力できる」と回答しており、実数では79人になります。



## 7. 調査結果のまとめ

今回のアンケート結果を基に、「共助交通」の導入に向けて検討を進めていきます。なお、アンケート調査結果から把握した共助交通導入に関する留意点は以下のとおりです。

### 〈共助交通の導入に向けて検討すべき点〉

移動の実態から	実態に即したルートや移動目的（通院や買い物）に対応できるダイヤの設定
移動に関する不便や困りごとから	他の交通手段（路線バス・鉄道等）との乗り継ぎへの配慮 利用したい時間帯の運行や運行便数の確保
バスの現状に対する意識から	バスとは異なる交通（共助交通）に対する理解の促進（丁寧な説明、地域と連携した利用方法のレクチャー等が必要）
共助交通の利用意向から	現在バスを利用している人のスムーズ（負担ない）移動手段の移行 予約制運行の検討と高齢者等が利用しやすい予約方法
共助交通への協力意向から	持続可能な移動手段を目指すための運転者確保策、地域との協力体制の構築

# 佐治線（日ノ丸自動車）の乗降調査結果について

## 1. 佐治線（日ノ丸自動車）の概要

日ノ丸自動車が運行している民間路線バス・佐治線は、通学目的以外の利用者が少なく、バスの維持・確保に係る支出額も高止まりしています。このような状況を踏まえ、民間の路線バスに代わり、効率的でかつ地域の移動実態・ニーズに対応した、持続可能な新たな移動手段確保策として、地域が主体となった移動手段である「共助交通」の検討を今年度から進めています。

表 佐治線の利用者数と市の支出額

1 便当たりの利用者数（H30 年度）※用瀬地域の利用を含む	11.4 人/便
市の補助金額（H30 年度）	2,005 万円

## 2. 乗降調査の概要

佐治線の詳細な利用実態を把握し、基礎資料として今後の共助交通等の運行に活用するため、乗降調査を実施しました。調査の概要は次の通りです。

表 乗降調査の概要

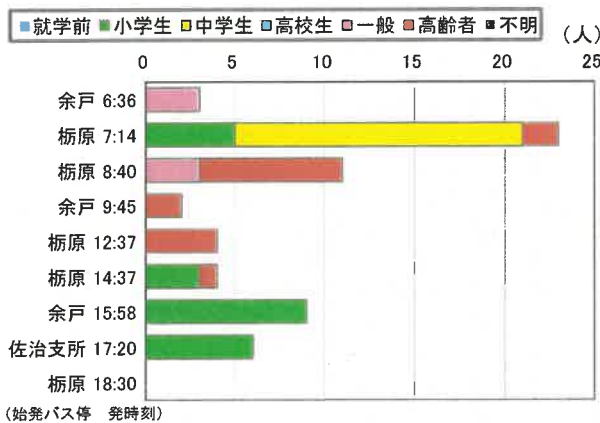
調査対象	佐治線（日ノ丸自動車）の利用者
調査日	令和2年11月13日（金） ※通常時の利用が見込まれる平日1日を設定
調査方法	調査員がバスに乗り込み、利用者の属性（年代等）と乗車及び降車したバス停を記録
利用者数	125 人 小学生：46 人 中学生：35 人 高校生：2 人 一般：10 人 高齢者：32 人

## 3. 調査結果

### (1) 便別の利用状況

- 7時台と16時台前後の利用者が多く、主に小学生と中学生が利用しています。
- 9時～14時（日中）の利用者が比較的少なく、この時間帯の利用者の多くは高齢者です。
- 高齢者と一般の利用者が多い時間帯は、朝の8時台と昼の13時台です。特に8時台の「佐治→用瀬」は高齢者と一般の利用者あわせて、11人利用しています。
- 18時台の最終便の利用者が少なく、「佐治→用瀬」と「用瀬→佐治」の両便を合わせた利用は2人でした。（季節によっては、同時帯の「用瀬→佐治」は学生の利用があります）

#### <佐治→用瀬>



#### <用瀬→佐治>

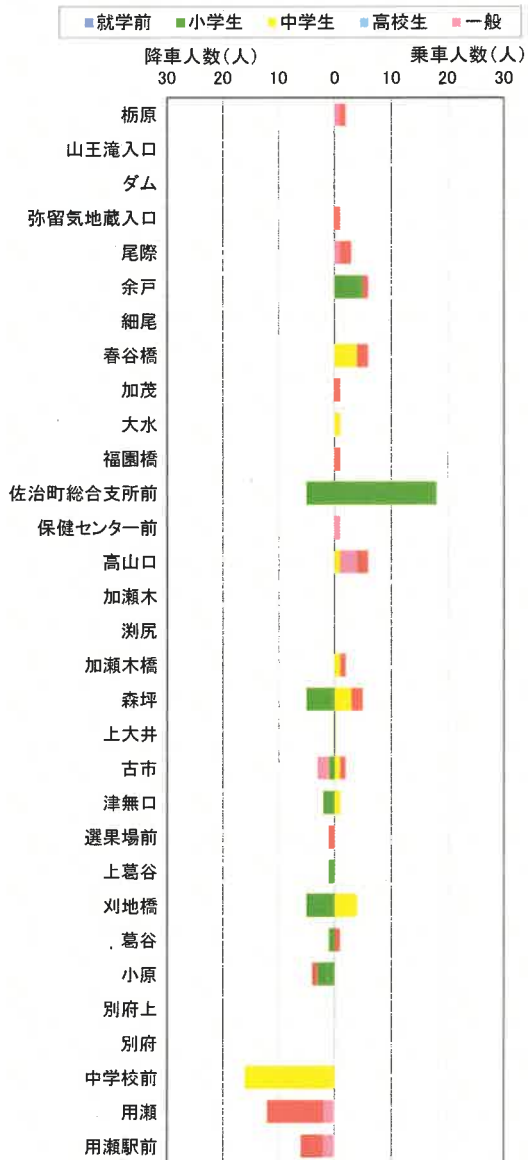


図 佐治線(日ノ丸自動車)の便別利用者数(平日1日)

## (2) 各バス停における乗降者数

- 「佐治→用瀬」のバス停別の利用者数を見ると、用瀬や用瀬駅で降車する利用者が比較的多く、利用者の属性はいずれも高齢者と一般の利用者です。
- 「佐治→用瀬」「用瀬→佐治」ともに、栃原から尾際の末端区間の利用者が少なく、利用者の属性は高齢者と一般です。

### <佐治→用瀬>



### <用瀬→佐治>

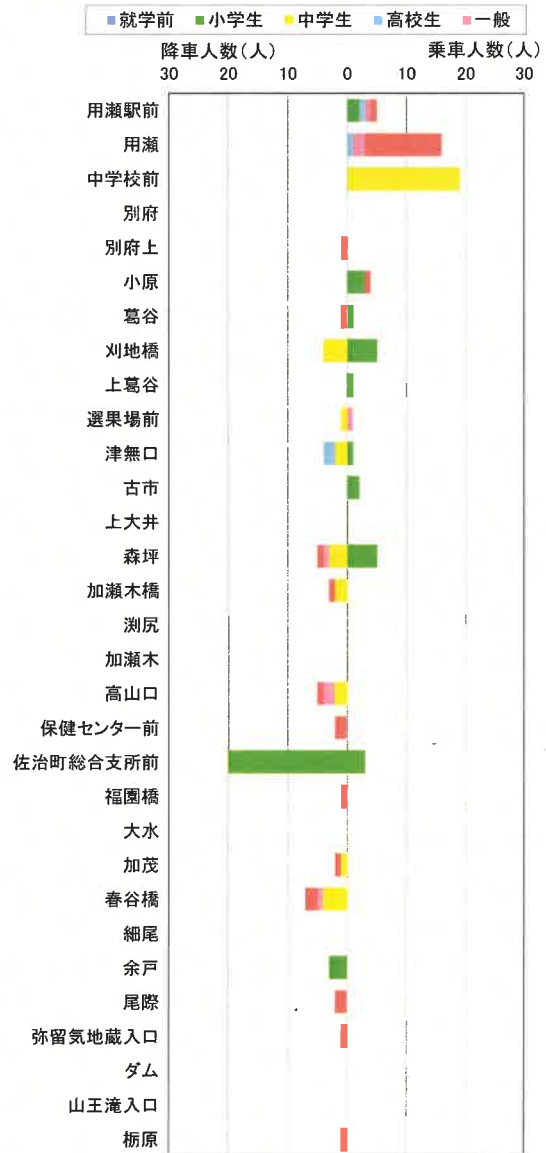


図 佐治線(日ノ丸自動車)のバス停別乗降者数(平日1日)

## 4. 調査結果のまとめ

- 高齢者と一般の利用者の多くは用瀬と用瀬駅で乗り降りしており、一部の買い物先（トスク以外）や通院先に行くにはバス停から一定の距離を歩く必要があります。（11月の共助交通の実証運行ではトスク以外の買い物先や各集落の公民館までの利用を確認しました）
- 9時から14時の時間帯（日中）の1便当たりの平均利用者は4.6人、最大利用者は7人（用瀬駅前 13:54発）で、仮に小型の車両（共助交通）で代替した場合でも、利用の多い時間帯の便を需要に応じて便を細かく区切る等すれば対応が可能です。
- 来年度からの予定している共助交通導入に向けて、本調査結果を踏まえ時間帯や地域によっては需要に応じた運行（予約制等）等も含めて検討を進めていきます。