

# 青谷町における生活交通確保の方向性について

## 1. これまでの経緯

- 青谷町の生活交通（路線バス等）は、児童・生徒以外の日中のバス利用者が少ない状況が続いており、バスの運転者不足が深刻化と相まって、近い将来に民間路線バス（日ノ丸自動車）の維持が困難になると予想されています。このような状況を踏まえ、アンケート調査等を実施し青谷地域に適した移動手段確保策の検討を進めています。
- 他地域でも同様の検討を進めており、特に、路線バスが廃止となりタクシーの営業所から距離のある地域では、地域住民が主体となった共助による交通手段の導入等が進められています。（来年度からは用瀬や佐治でも運行が開始）

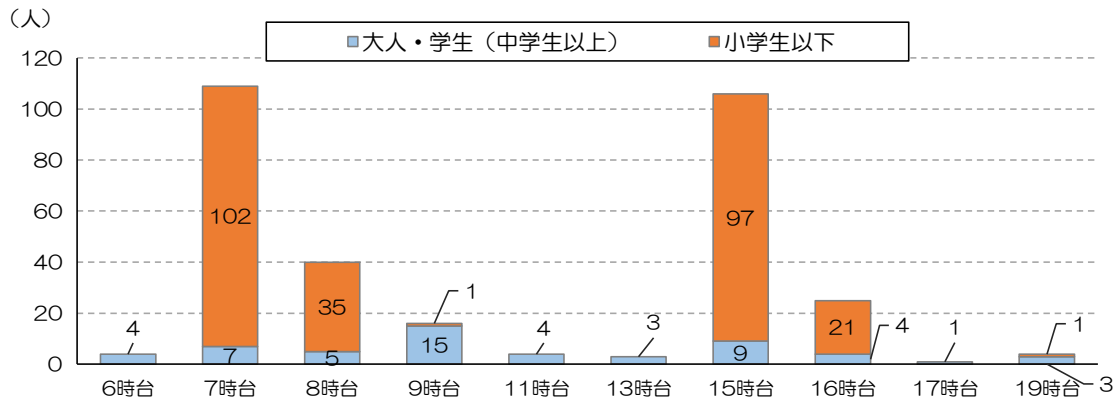
## 2. 地域で運行している生活交通の状況

- 地域の生活交通で、日ノ丸自動車が運行している路線バス「勝部線」「長和瀬線」「日置線」は、比較的広範囲で各集落と青谷中心部の間を運行しているものの、以前から児童以外の利用が非常に少なく、これらの路線を維持するために年間でおおよそ1,900万円を行政が支出し、維持している状況です。
- 勝部線・日置線・長和瀬線の平日1日の利用者数を時間帯別に見ると、7～8時台と15～16時台に利用が集中しており、日中（9時～13時）の利用はあわせて23人程度です。
- 日中（9時～13時）時間帯には現在1日12便（平日）が運行しており、利用者数を1便当たりに換算するとおおよそ1.9人/便で、大型のバス車両でなくても対応ができる人数です。（利用者が固定化していることがわかっています）
- 一方で、児童は7～8時台で計137人、15～16時台で計118人が利用しており、これらの移動を確保するためには、一定規模の大きさの車両、通学に対応できる便数（各谷から中心部まで朝2便・夕2便等）が必要です。

（表）生活交通の利用者数・運行に関わる市の支出額

区分	路線名	1便当たり利用者数	運行に係る支出額	特徴
日ノ丸自動車	勝部線・長和瀬線	5.7人/便	約983万円	主な利用者は小中学校の児童・生徒であり、日中の利用者が極端に少ない
	日置線	8.2人/便	約933万円	
市町村有償運送	絹見バス	1.2人/便	約245万円	通学利用が多いが、利用者数は年々減少傾向
	浜村・青谷線	1.1人/便	約96万円	令和2年3月までは乗合タクシーとして運行していたが、運転者不足の影響により市が運営

※日ノ丸自動車路線はH30年10月～R1年9月までの実績、市町村有償運送路線はR1年4月～R2年3月までの実績



※利用者数はH27年に日ノ丸自動車が実施した乗降調査（平日1日）より集計  
（図）勝部線・日置線・長和瀬線の時間帯別利用実態

### 3. アンケート調査結果結果のまとめ

令和2年に実施したアンケートの概要や把握した地域住民の意向、今後の留意点・課題は以下のとおりです。(調査結果より一部抜粋)

#### (1) アンケート調査の概要

調査対象	青谷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9月～10月）
回収状況	配布数：6,132部（2,044世帯に3枚ずつ配布） 回収票：2,433部 回収率：39.7%

#### (2) アンケート調査より把握した地域住民の意向

調査項目	調査結果（概要）	留意点・課題
車の運転や免許返納に関する意識・意向	日置や日置谷、勝部といった山間部では、車の運転に不安を感じている人や、運転に対して不安を感じている人の割合が他の集落より高い	現在車を持っているが運転に対して不安を感じている人が一定数いることから、 <b>運転免許証返納後でも自立（安心）して移動できる仕組みが必要</b>
移動の目的地（買い物や通院）	通院は青谷町中心部、買い物は青谷町中心部と気高町（浜村）まで移動している人が比較的多い	生活交通は通院や買い物で利用されており、路線バスが維持できなくなった場合は、 <b>通院先・買い物先までの移動を確保</b> する必要がある
路線バスが無くなった際に困ること	現在バスを利用している人の多くは、バスの廃止された場合、「買い物や通院ができなくなること」や「移動に対する費用負担が増えること」等を困りごととして回答している	
日中のバスがどのような運行になれば有難いと思うか	「便数が確保されていること」や「需要に応じて無駄なく運行すること」が求められている 現在のバスが「自宅の近くでバスに乗降できるようになった場合」「自分の好きな時間にバスに乗降できるようになった場合」は一定の利用が見込まれる	新たな移動手段等を検討する際には、 <b>「便数・利用したい時間帯での運行」「需要に応じた無駄のない運行」</b> 等が大きなポイント

### 4. 生活交通の方向性（案）

- 現在の**路線バス利用者のおよそ8割は通学目的（児童・生徒）**であり、多くの児童生徒がバスを利用していることから、**民間路線バス撤退後は一定規模の車両や便数が確保できる移動手段が必要**です。
- 一方で、利用は非常に少ないながらも**買い物や通院**で生活交通を必要としている人がいる中、路線バスの廃止により生活交通の空白地域を生まないためにも、**日中の移動手段を確保し、効率的に運用していく必要があります。**

→ 以上のことから、**朝・夕は通学に対応できる移動手段（定時定路線型）をこれまで通り確保し、日中は高齢者や一般の利用者の需要に応じて無駄のない運行ができる移動手段（現在のバスとは異なる移動手段）で地域をカバーしていく形を今後検討していきます。**

(表) 日中に運行する生活交通の例

施策・対策の例	運行の概要やメリット	留意点・課題
タクシーを活用した 移動手段確保策 (タクシー補助・定額 制タクシー制度の導 入等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスや乗合タクシー等の運行が困難な地域において、タクシーを活用し、移動手段を確保</li> <li>● 地域のタクシー事業者の収益増加・事業拡大に繋がる</li> <li>● 自宅の近くから目的地まで輸送できる等、自由度の高い(よりニーズに対応した)運行が可能</li> <li>● アンケートでは、車を持っていない人のうち8割程度(144人)、タクシー補助ができた際、利用したいと回答</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 該当するサービスの形態や支援内容等について、全市で統一した基準が必要</li> <li>● 市の支出額が大きくなるような工夫が必要</li> <li>● <u>タクシー事業者の体制構築、それに関わる支援</u>が必要</li> </ul>
共助交通 (交通空白地有償運 送)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● NPO法人や地域の自主組織等の非営利団体が自家用自動車(市の補助により購入)を使用して運送</li> <li>● 地域住民が主体となって運行計画を作ることができるため、地域の実情に合わせた、きめ細やかな運行が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域住民で運転や運行管理を担う必要がある</li> <li>● 青谷で導入した場合、<u>カバーしなければならない範囲(現在の民間路線バスの運行区域)が広い</u></li> <li>● <u>現状のバスと同じ(定時運行)では効率化が図れない</u></li> <li>● 自由度の高い運行も可能だが、その場合、<u>タクシーとの競合を避ける等の制約がある</u></li> </ul>
無償輸送 (ボランティア輸送)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● NPO法人や地域の自主組織)等の非営利団体が自家用自動車を使用して無償で利用者を運送</li> </ul>	※共助交通と同様 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者は燃料代や道路通行料、駐車場代以外を運送の代価(運賃)として支払うことができないため、共助交通に比べると持続性が低い</li> <li>● 道路運送法によらない運行であるため、安全確保や利用者保護の面が有償運送に比べて不十分</li> </ul>

以上