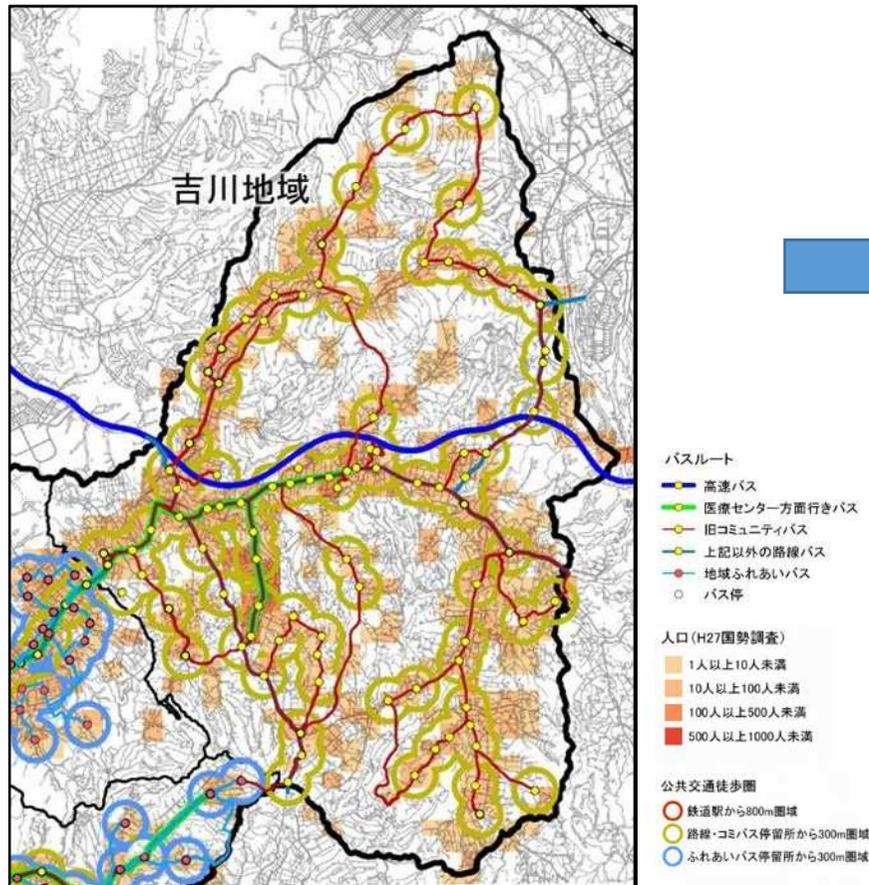


吉川地域におけるデマンド型交通の利用状況及び効果検証について

I 吉川地域の公共交通の人口カバー率

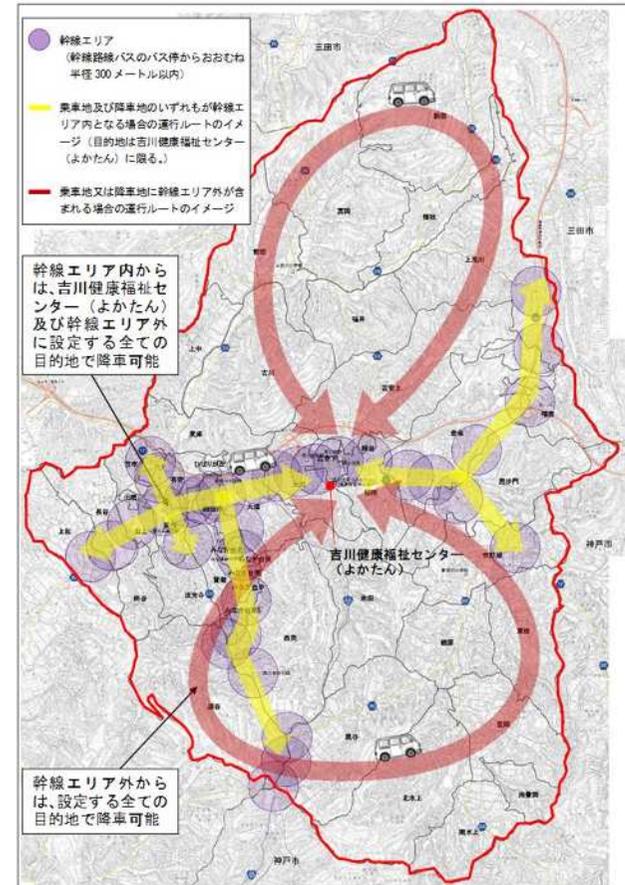
- デマンド型交通の導入前は、「よかたんバス」が吉川町内の移動手段として地域に密着した運行を行っていた。しかしながら、バス停から遠い集落があり、公共交通の人口カバー率は73.6%であった。
- デマンド型交通の導入により、吉川地域全域を対象とした自宅までの送迎が可能な区域運行を行うことで公共交通人口カバー率は100%となった。

デマンド型交通導入前【人口カバー率73.6%】



バス停から半径300m圏域（○）の外側に位置する人口メッシュ（■）が散見される。

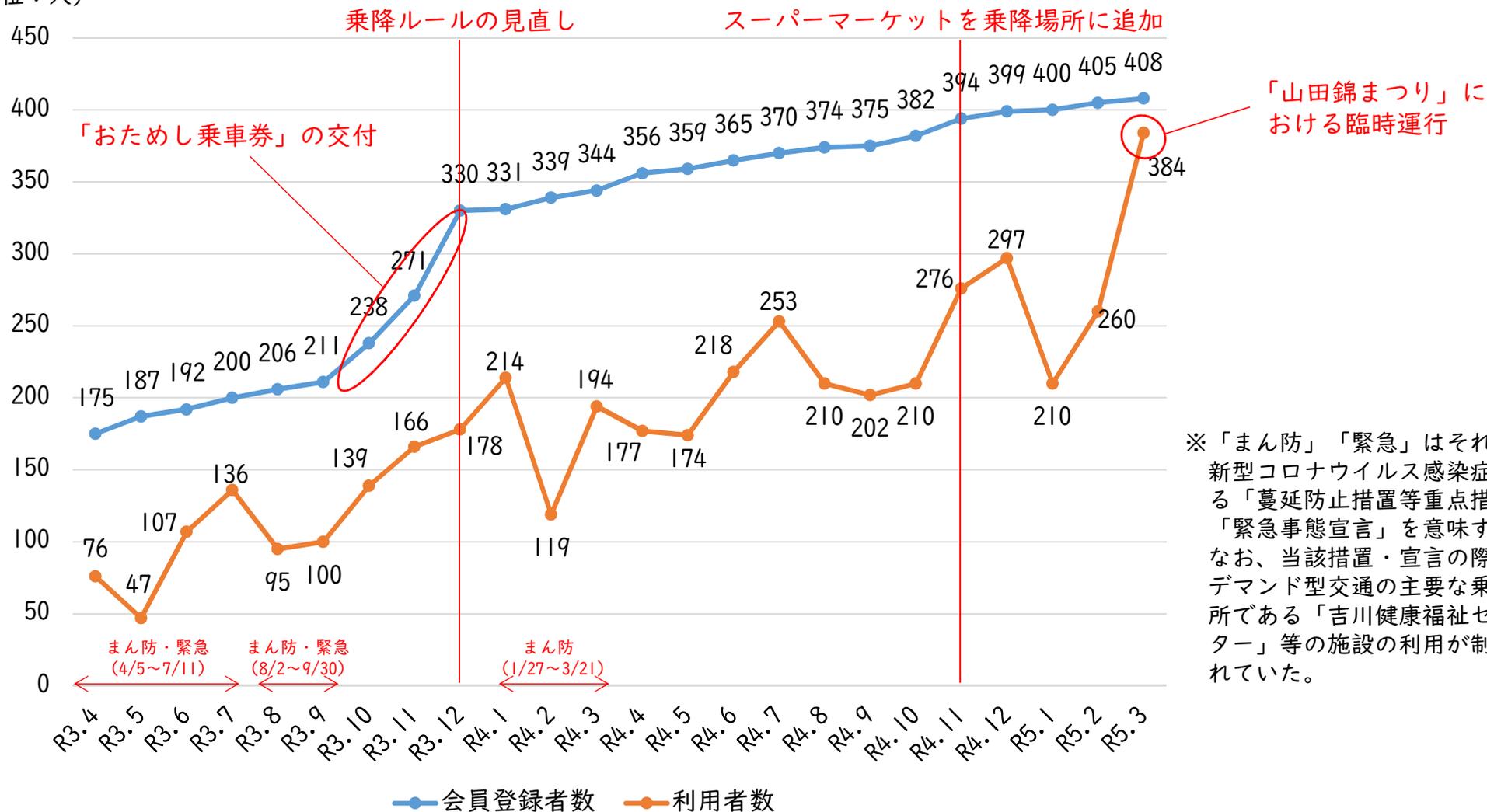
デマンド型交通導入後【人口カバー率100%】



2 会員登録者数及び利用者数の推移

- 会員登録者数及び利用者数は、いずれも増加傾向である。
- 新型コロナウイルス感染症の影響を受ける一方で、「おためし乗車券」の交付などの各種取組による利用機会の創出や利用の浸透・定着により、利用者数が伸びているものと考えられる。

(単位：人)



※「まん防」「緊急」はそれぞれ新型コロナウイルス感染症に係る「蔓延防止措置等重点措置」「緊急事態宣言」を意味する。なお、当該措置・宣言の際は、デマンド型交通の主要な乗降場所である「吉川健康福祉センター」等の施設の利用が制限されていた。

3 会員登録者数・実利用者数・利用者数

- 会員登録者の25%程度、おおむね4人に1人が実利用者となっている。
- R4年度の実利用者1人当たり年間平均利用回数は26.6回で、R3年度（18.7回）と比べ利用頻度が増加している。
- なお、会員登録しているが利用していない理由について、R3年度のアンケートでは「会員登録したが、今は車を運転できるため利用していない」などの回答がみられたほか、一度に世帯全員を会員登録できる方式としていることも影響していると考えられる。

(単位：人)

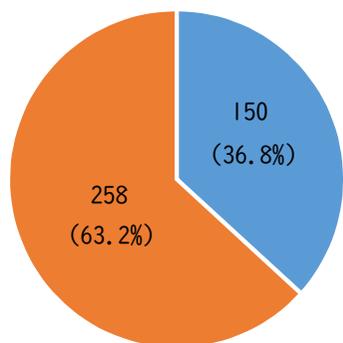
年度	会員登録者数	実利用者数 (利用経験者数)	利用者数 (利用回数)
R3	344	84	1,571 〔会員：1,446人 同乗者：125人〕
R4	408	108	2,871 〔会員：2,725人 同乗者：146人〕

※実利用者数には同乗者を含めていない（同乗者は属性不詳のため）。

4 会員登録者数・実利用者数・利用者数 【性別集計】

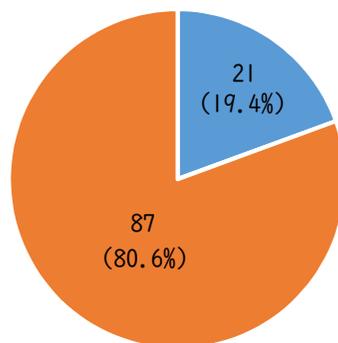
- 会員登録者の性別の内訳をみると、男性が36.8%、女性が63.2%であり、女性の割合が男性の約1.7倍となっている。
- 実利用者の性別の内訳をみると、男性が19.4%、女性が80.6%となっており、会員登録者数の男女の割合と比べ女性の割合が多い。
- 利用者の性別の内訳をみると、男性が19.4%、女性が80.6%となっており、実利用者の性別の割合と同じである。

会員登録者（合計408人）



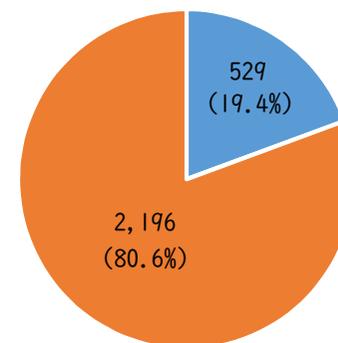
■ 男性 ■ 女性

実利用者数（合計108人）



■ 男性 ■ 女性

利用者数（合計2,725人）



■ 男性 ■ 女性

※円グラフの利用者数には同乗者数を含めていない（同乗者は性別不詳のため）。

5 会員登録者数・実利用者数・利用者数

- R5.3末時点の会員（408人）のうち、80歳代が31.4%と最も多い。次いで、70歳代の21.6%となっている。
- 人口比でも、80歳代の割合が22.4%と最も多く、吉川町の80歳代のおおむね4～5人に1人は会員登録している。次いで、90歳代の17.8%となっている。
- 実利用者及び利用者のいずれにおいても80歳代の割合が多く、全体の50%以上を占めている。
- 次いで、70歳代の利用が多く、全体の30%程度を占めている。
- 70歳代及び80歳代の利用で、実利用者数は約80%、利用者数は約90%を占めており、高齢者の利用が中心となっている。

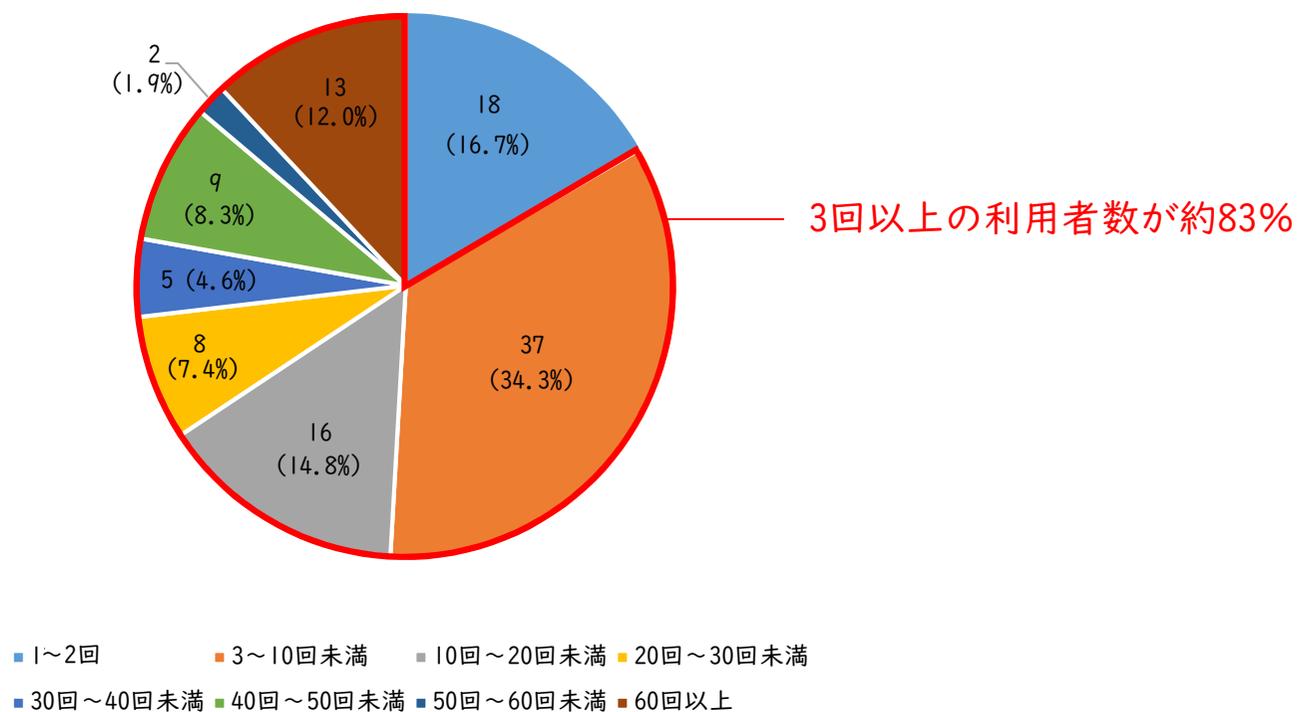
年齢	吉川町全体		会員登録者数		実利用者数		利用者数	
	人口	会員登録 比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率
0歳～	273	2.6%	7	1.7%	0	0.0%	0	0.0%
10歳～	430	2.8%	12	2.9%	0	0.0%	0	0.0%
20歳～	586	2.7%	16	3.9%	1	0.9%	8	0.3%
30歳～	481	1.0%	5	1.2%	1	0.9%	1	0.0%
40歳～	657	2.0%	13	3.2%	2	1.9%	32	1.2%
50歳～	1,059	3.9%	41	10.0%	6	5.6%	29	1.1%
60歳～	1,144	4.9%	56	13.7%	8	7.4%	71	2.6%
70歳～	1,110	7.9%	88	21.6%	29	26.9%	904	33.2%
80歳～	572	22.4%	128	31.4%	56	51.9%	1,545	56.7%
90歳～	236	17.8%	42	10.3%	5	4.6%	135	5.0%
100歳～	13	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計	6,561	6.2%	408	100.0%	108	100.0%	2,725	100.0%

6 リピーターの集計

- 利用回数が3回以上（1往復（2回）より多く利用）の実利用者数を継続的・反復的な利用のある「リピーター」とした場合、実利用者数108人のうち90人、約83%がリピーターであり、一度利用したかたは継続的・反復的に利用される可能性が高いと考えられる。

※R4年度において利用回数が1～2回の実利用者であっても、再度利用し「リピーター」となる可能性があることに留意する。

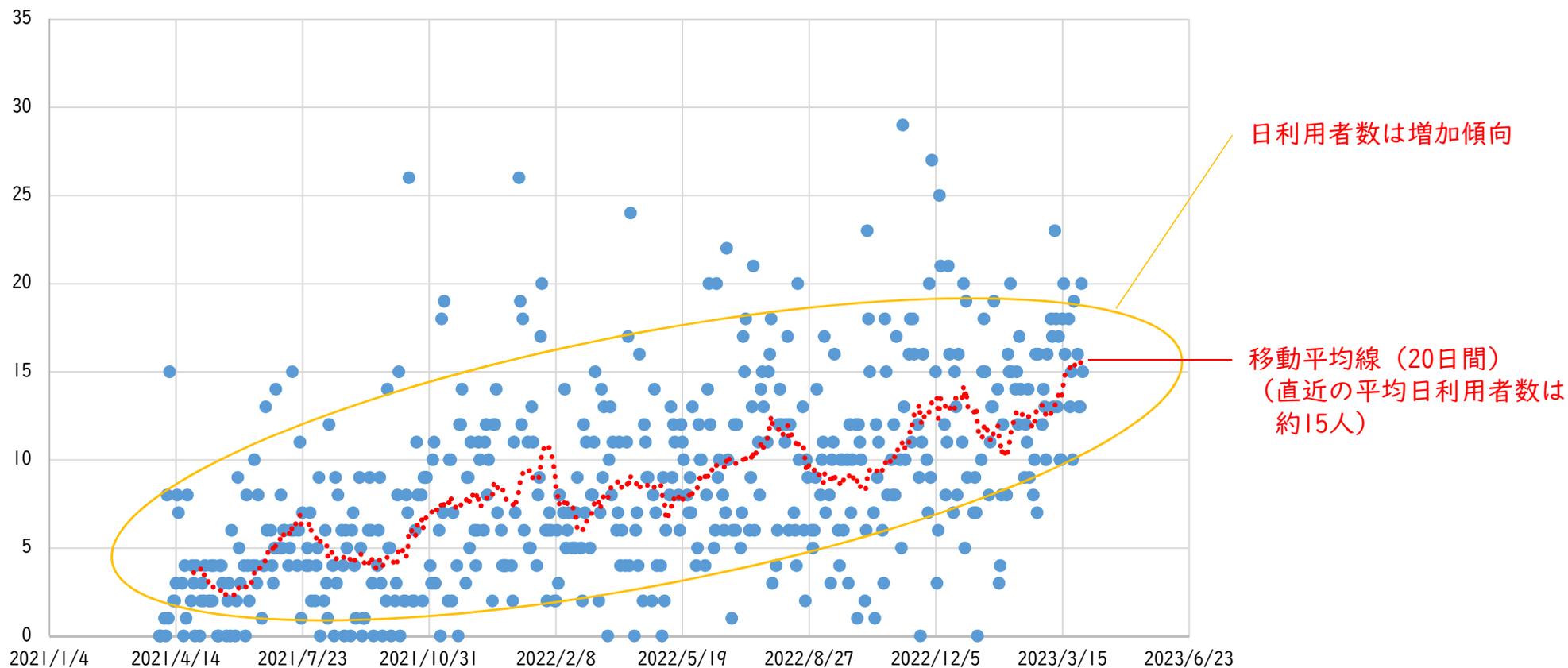
利用回数別実利用者数（合計108人）



7 日利用者数の集計

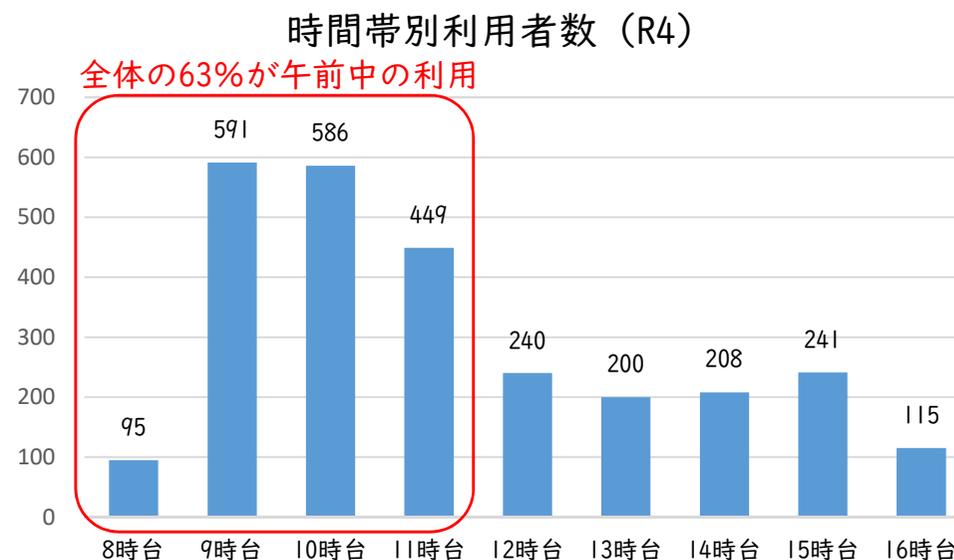
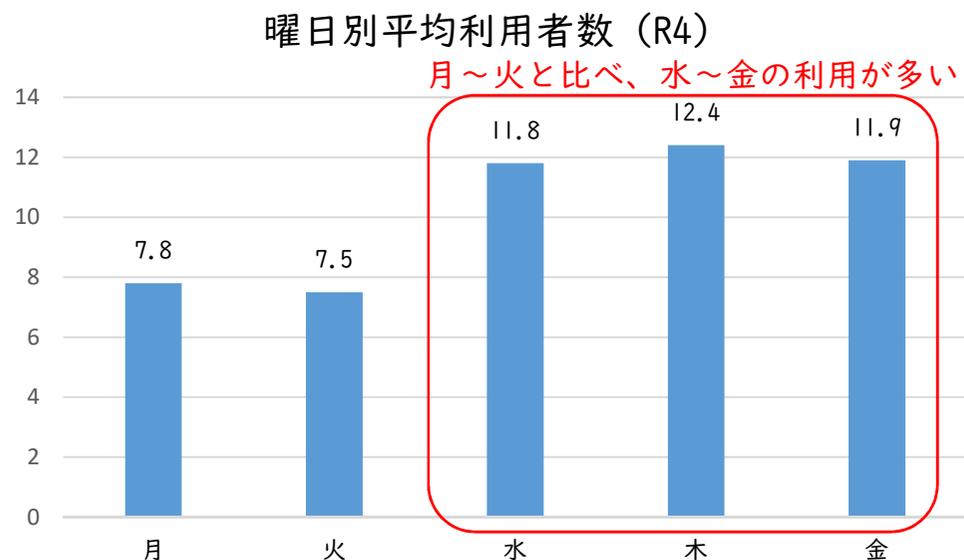
- 日利用者数は増加傾向にあり、直近の平均日利用者数は約15人程度となっている。
- 利用の比較的多い日として、20人以上となる頻度も増えてきている。また、利用の比較的小さい日については、単発的に5人未満の日もあるものの、おおむね5人以上の利用がみられる。
- 運行開始当初は利用者数0人の日も多くみられたが、直近ではおおむね毎日利用されている。

(単位：人)



8 曜日別利用者・時間帯別利用者の集計

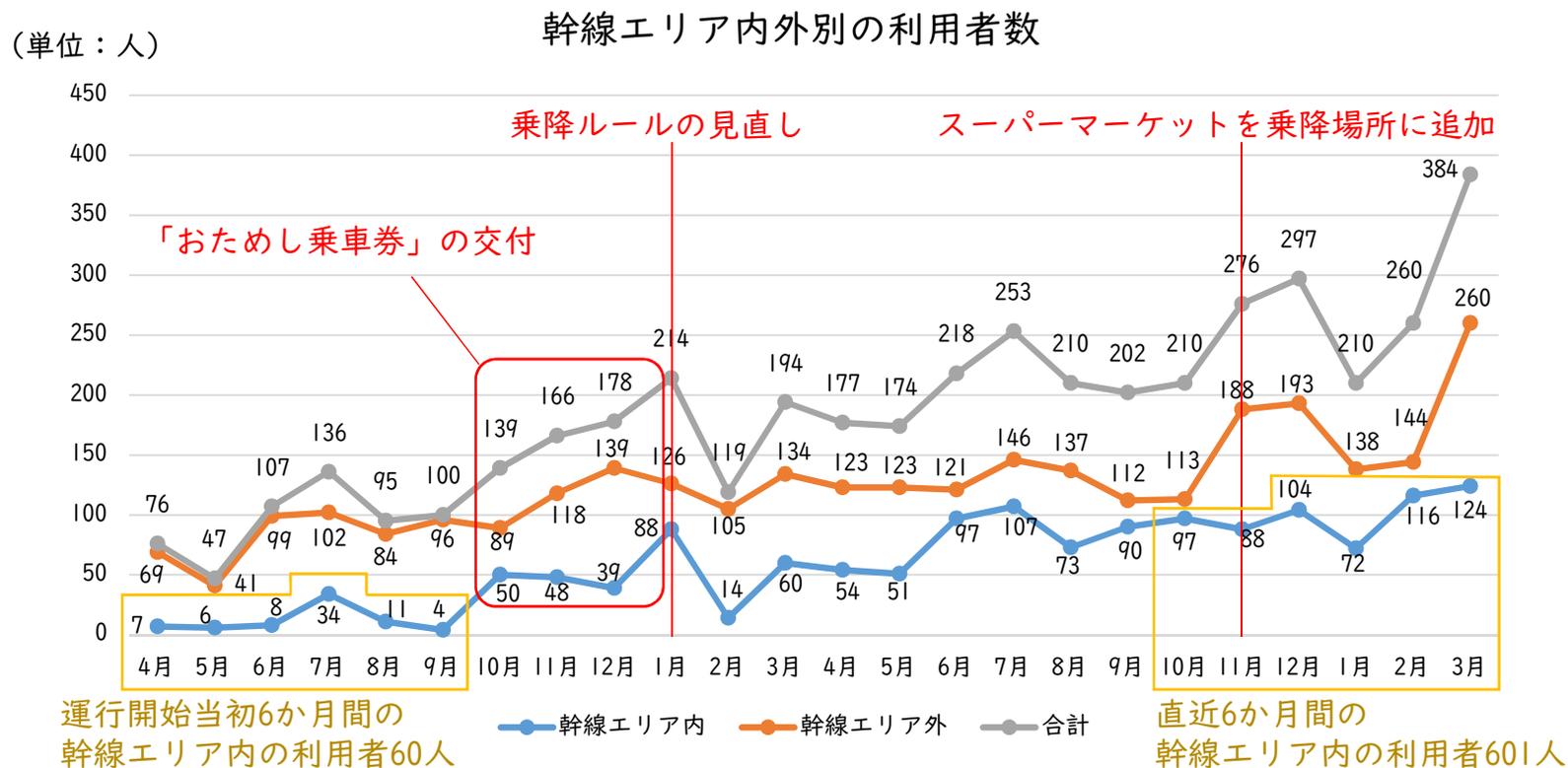
- 月曜～火曜日の利用は比較的少なく、水曜～金曜日の利用が多くみられる。主要な乗降場所である「山田錦の館・吉川温泉よかたん」が月曜日に休館していることなどが考えられる。
- 午前中の利用が多く、利用者数全体の63%を占めている。



※R5.3.11 (土) 及びR5.3.12 (日) における「山田錦まつり」に合わせた臨時運行のデータは記載を省略。

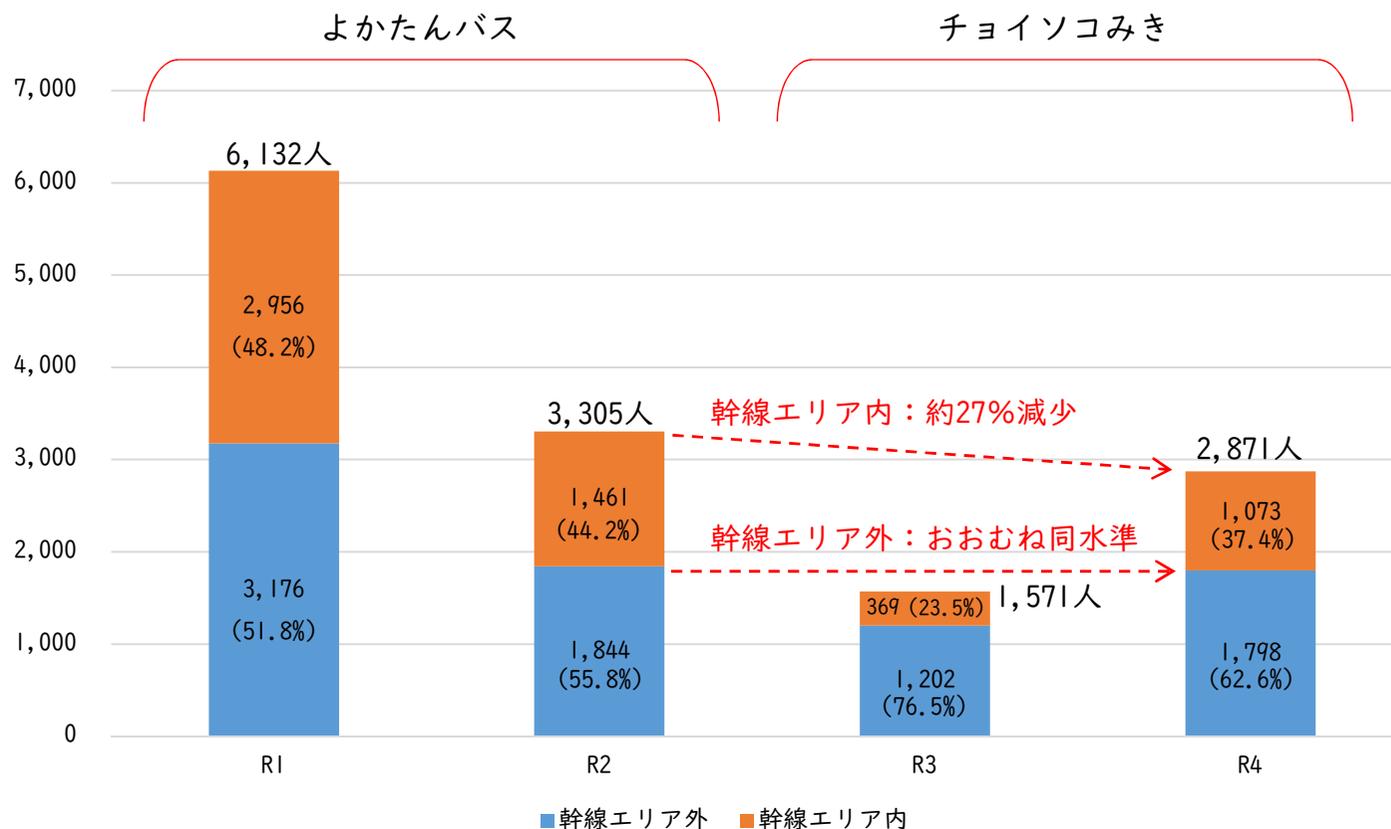
9 幹線エリア内外別の利用状況

- 幹線エリア外の会員による利用が多い。
- 運行開始当初は幹線エリア内の利用者はほとんどみられなかったが、R3年度の「おためし乗車券」の交付や、幹線エリア内外の乗降ルールの見直しなどを機に、幹線エリア内の利用も増えてきている。



10 「よかたんバス」(吉川第1～第4ルート)の利用者数との比較

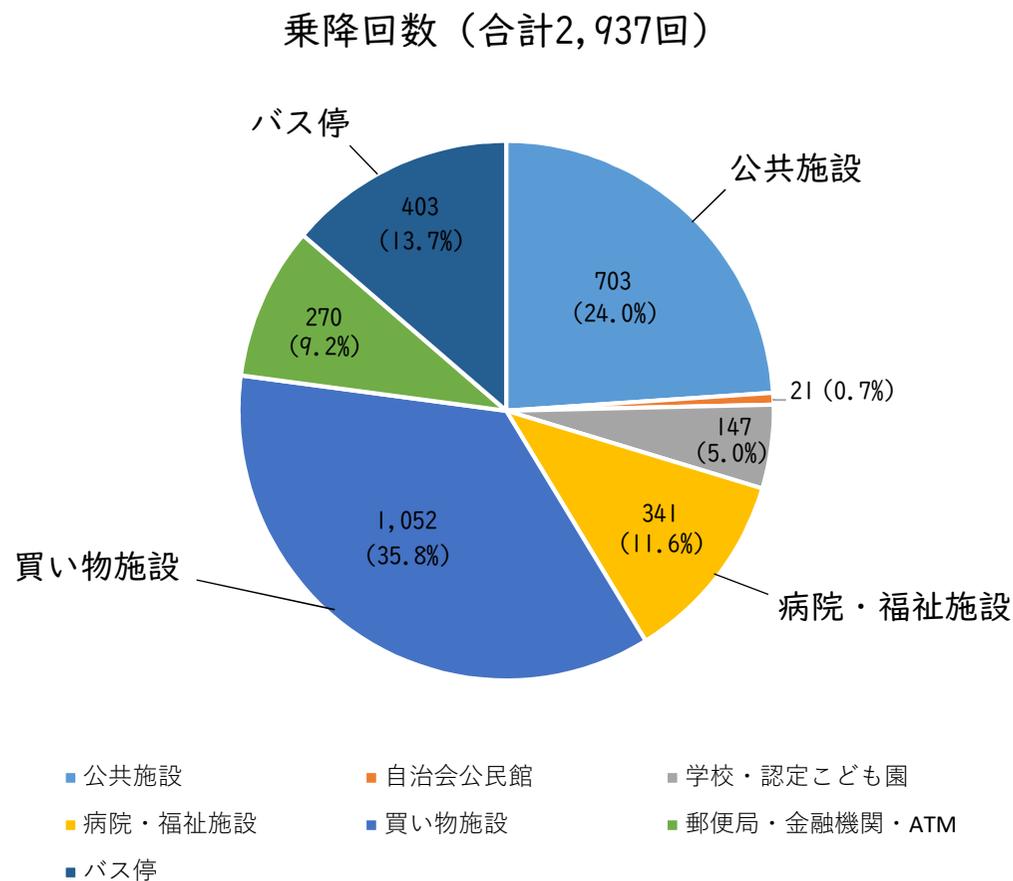
- R2年度(4月～3月)の「よかたんバス」の利用者数は3,305人であった。これに対し、デマンド型交通の利用者数については、R3年度は1,571人と大きく減少したものの、R4年度は2,871人まで持ち直した。
- 幹線エリア外の利用について、R4年度はおおむねR2年度と同水準まで持ち直している。
- 幹線エリア内の利用について、R4年度はR2年度と比べ約27%減少している。幹線エリア内の利用は増加傾向であるが、路線バスとの役割分担のための幹線エリア内外の乗降ルールの下で、一定数は路線バス等で移動している可能性が考えられる。



※よかたんバスの利用者数は年度集計(4月～3月の利用者数の集計)。
 ※バス停ごとの乗降者数から幹線エリア内外別利用者数を推計。

1 | 乗降場所別集計

- 買い物施設の割合が最も多く、35.8%となっている。
- 次いで、公共施設（24.0%）、バス停（13.7%）、病院・福祉施設（11.6%）の順に割合が高くなっている。



1 2 乗降場所別集計

- 「吉川支所・吉川健康福祉センター」が最も多く、次いで、買い物施設が上位に位置している。
- そのほか、病院・福祉施設やバス停の乗降利用が大半を占めている。

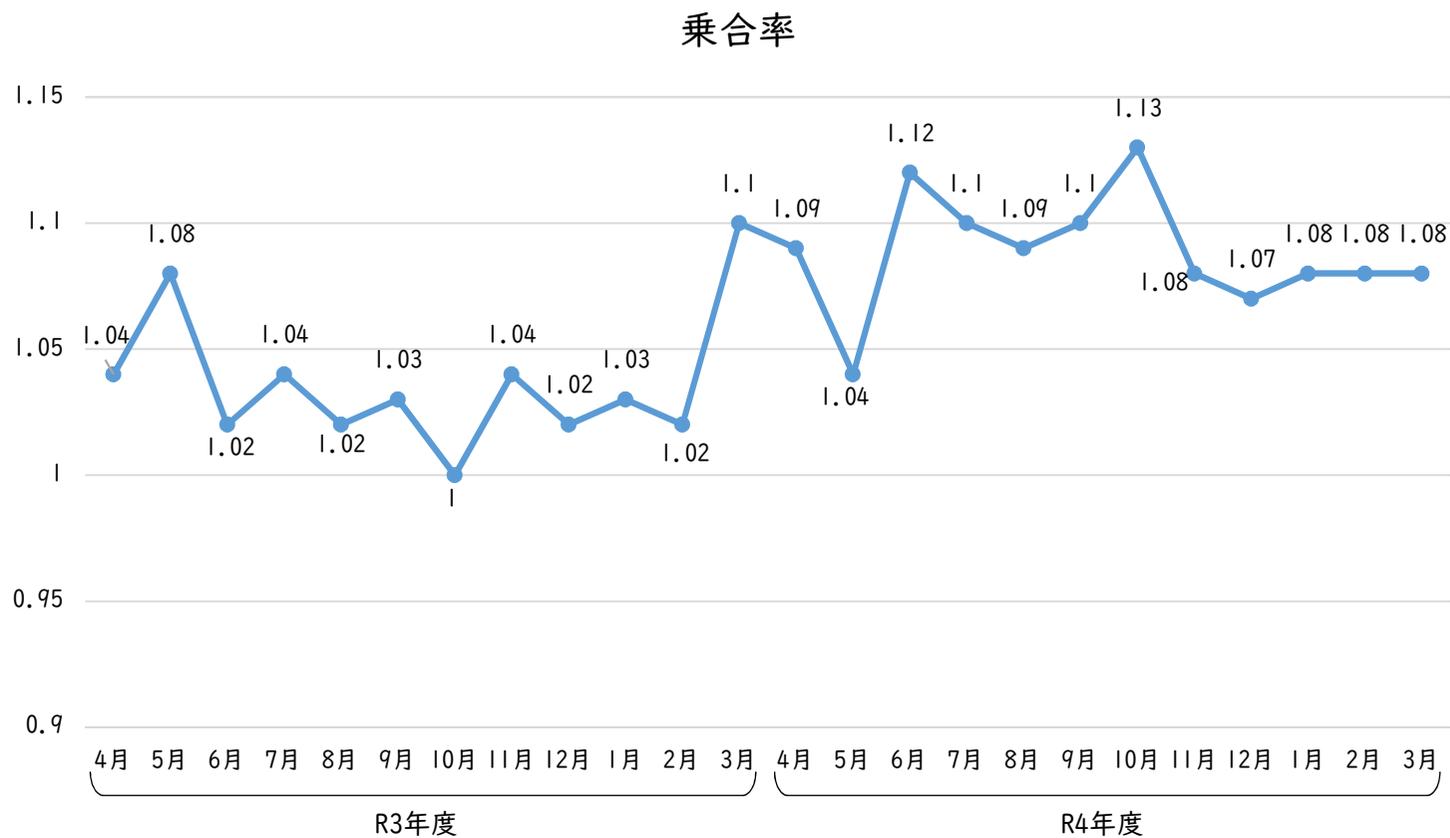
乗降場所	乗降件数	比率
吉川支所・吉川健康福祉センター	489	16.6%
山田錦の館・吉川温泉よかたん	367	12.5%
セブンイレブン吉川町店	202	6.9%
フレッシュバザール三木吉川店	198	6.7%
吉川小学校（みなぎ台小学校）	147	5.0%
JAみのり吉川支店	138	4.7%
メルカート美奈木台店	128	4.4%
吉川町公民館	107	3.6%
松本医院渡瀬診療所	101	3.4%
吉川図書館	99	3.4%
コメリハード&グリーン吉川店	88	3.0%
三木吉川郵便局	86	2.9%
市野瀬バス停留所	71	2.4%
吉川病院	70	2.4%
吉川庁舎前バス停留所	66	2.2%
渡瀬バス停留所	60	2.0%
稲田バス停留所	56	1.9%
つねます歯科医院	52	1.8%
高瀬歯科医院	50	1.7%
ローソン吉川鍛冶屋店	42	1.4%
島谷歯科医院	39	1.3%
吉川インターチェンジ高速バス停留所	31	1.1%
吉川総合公園バス停留所	27	0.9%
みなぎ台バス停留所	24	0.8%
あきら歯科	22	0.7%
ファミリーマート吉川町大沢店	16	0.5%
中兵庫信用金庫吉川支店	15	0.5%

乗降場所	乗降件数	比率
上松バス停留所	15	0.5%
渡瀬郵便局	13	0.4%
脇田公民館	11	0.4%
セブンイレブン吉川町渡瀬橋店	11	0.4%
みなぎ台1丁目バス停留所	11	0.4%
JAみのりATM市野瀬	10	0.3%
潮橋バス停留所	10	0.3%
さざんかの郷	7	0.2%
稲田郵便局	7	0.2%
古市バス停留所	7	0.2%
吉川総合公園（バストラルホール玄関前）	6	0.2%
大畑バス停留所	5	0.2%
中吉川小学校前バス停留所	5	0.2%
北水上公民館	4	0.1%
長谷バス停留所	4	0.1%
宮村公民館	3	0.1%
みなぎ台2丁目バス停留所	3	0.1%
三木市消防署吉川分署	2	0.1%
貸潮公会堂	2	0.1%
桃尾バス停留所	2	0.1%
吉川中学校前バス停留所	2	0.1%
有安バス停留所	2	0.1%
上松公会堂	1	0.0%
北谷郵便局	1	0.0%
教会前バス停留所	1	0.0%
山の上バス停留所	1	0.0%
合計	2,937	100.0%



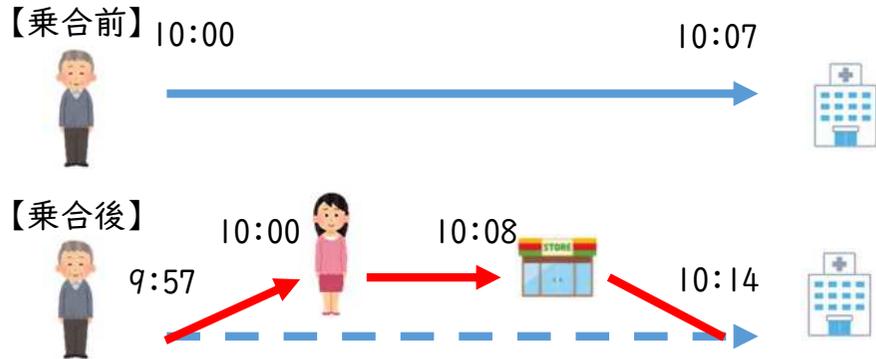
1.3 乗合率

- R4年度末（R5.3月）の乗合率は1.08で、100運行区間に対し延べ108人が乗車（平均すると12区間に1区間は乗合が発生）している。
- R4年度の乗合率は、R3年度と比べやや増加している。利用者数が増加する中で、車両台数を3台から2台に縮減したことが影響していると考えられる。



(参考) 乗合率の計算方法

1 乗合の仕組み

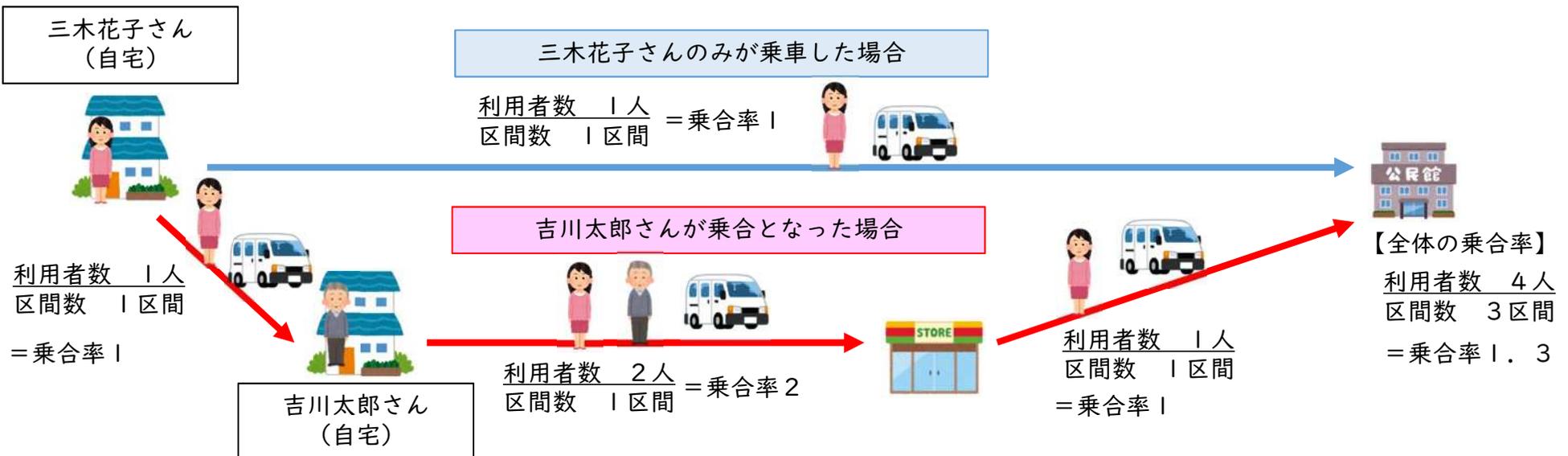


※最大でも10分の長期化までが許容範囲（設定変更可能）。

2 乗合率の計算方法

※「乗合率」については統一的な定義（算出方法）が定められていないため、他市町と比較する場合は注意が必要。

【乗合区間を基準とした計算方法（チョイソコ）】



1.4 移動距離・時間距離

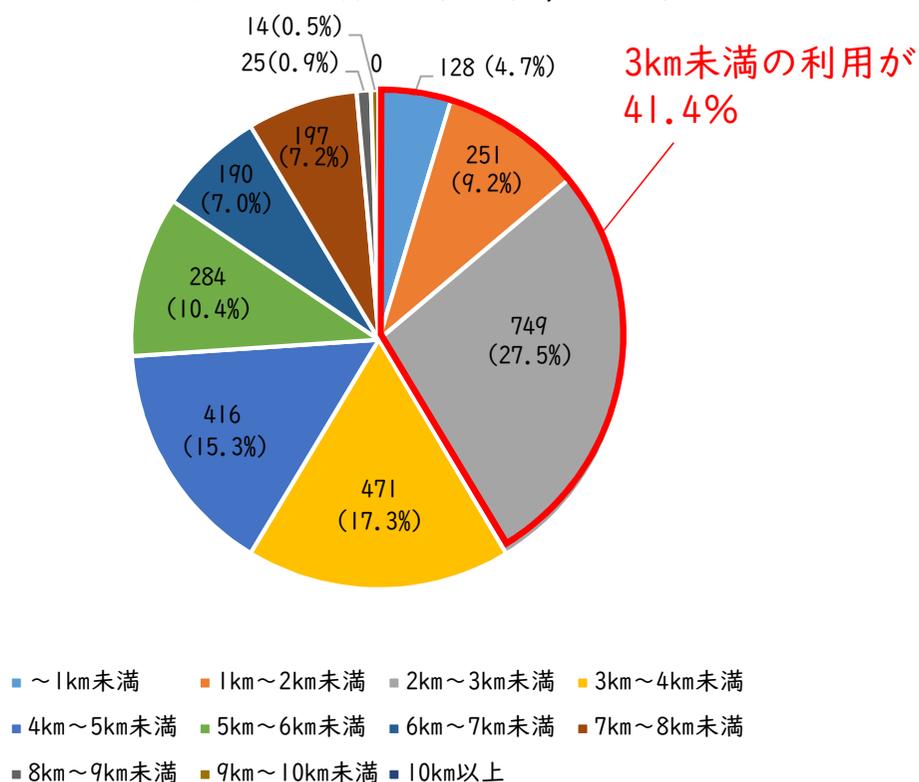
【移動距離】

- 3km未満の利用者数の割合は約4割であり、3km以上の利用者数の割合は約6割である。

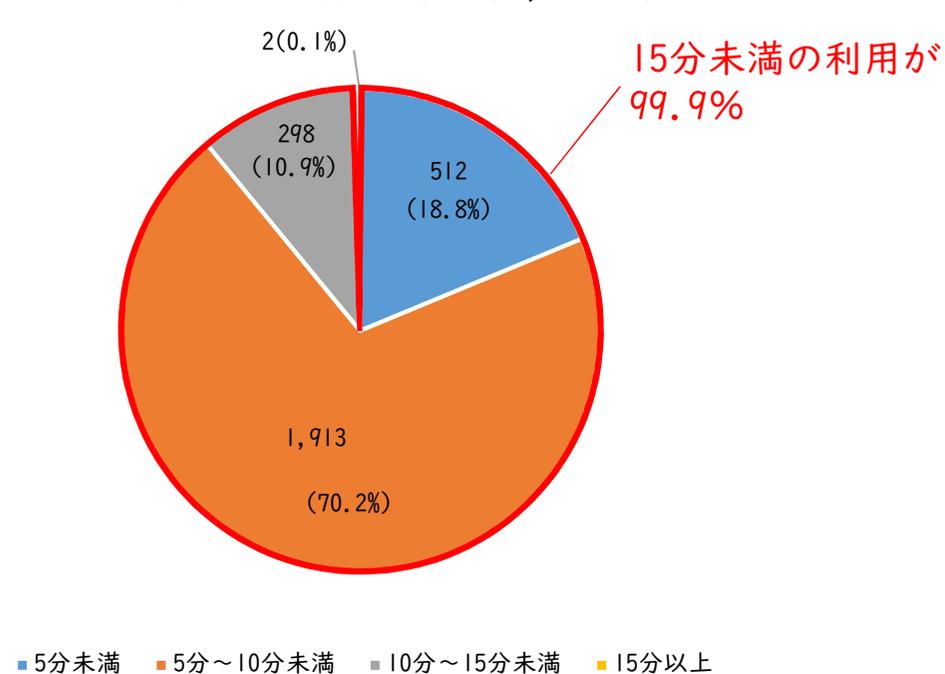
【時間距離】

- 5～10分未満の利用が最も多く70.2%を占めている。また、ほぼ全ての利用が15分未満の移動となっている。

移動距離別利用者数（合計2,725人）

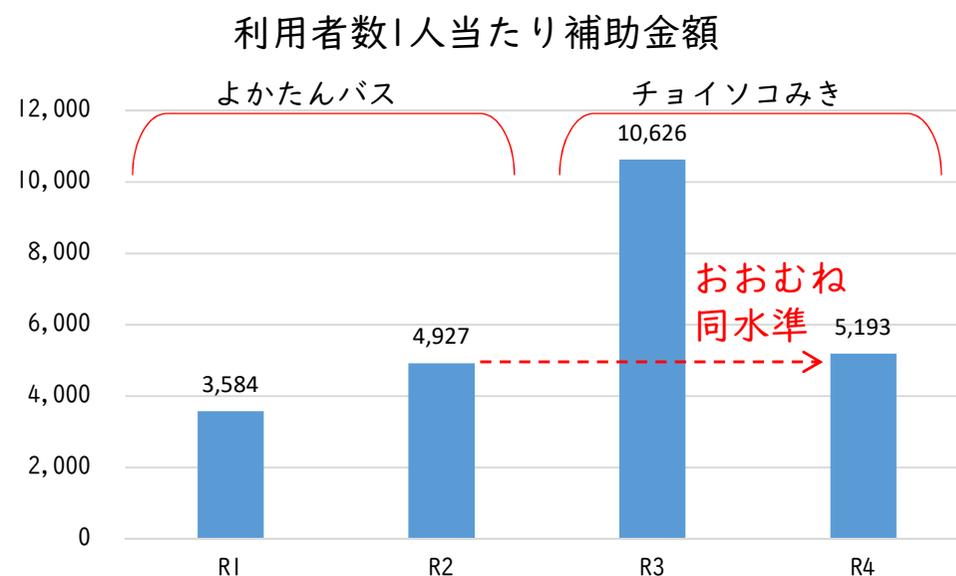
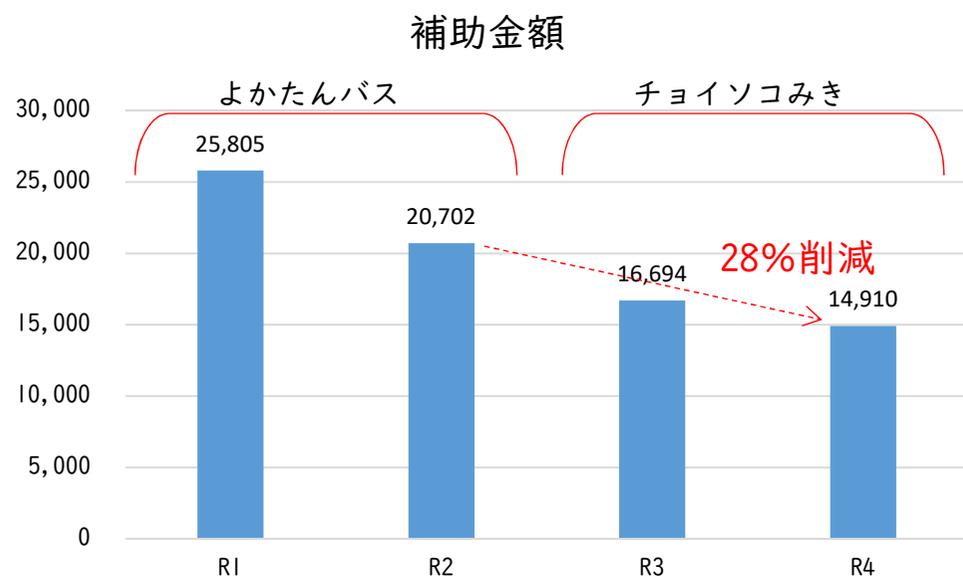


時間距離別利用者数（合計2,725人）



1.5 デマンド型交通運行補助金

- 市では、デマンド型交通の運行に係る運行経費から運賃収入を差し引いた損失部分を「デマンド型交通運行補助金」として運行事業者に補助しており、補助額はR3年度16,694千円、R4年度は14,910千円であった。
- 補助金額については、デマンド型交通の運行開始前の「よかたんバス」への補助額（R2）と比べ、約28%の削減が図られた。
- デマンド型交通の運行を開始したR3年度は利用者数が少なく、利用者数1人当たり補助金額は10,626円で、従来の「よかたんバス」と比べ大幅に増加したが、R4年度はおおむね従来程度の水準に持ち直している。
- デマンド型交通の利用者数は増加傾向であり、引き続き、利用者数1人当たり補助金額の更なる低減が期待できる。



1.6 吉川地域におけるデマンド型交通の効果検証

【デマンド型交通の主たるターゲット】

高齢者等の通院、買い物利用

- 70歳代～80歳代の利用が中心であり、高齢者の移動手段として利用されている。
- 主な乗降場所は「買い物施設」をはじめ「公共施設」「病院・福祉施設」となっている。加えて、「バス停」の乗降利用も多くみられ、路線バスへの乗継強化にも寄与している。
- 自宅から目的地まで直接送迎できる利便性を有し、リピート率は高く、利用頻度も増加傾向であることから、日常生活に必要不可欠な移動手段として定着してきている。

【市内間を運行する一部の路線バス】

利用実態により即した見直しの必要性

- 利用者数が低下していた吉川第1～第4ルート（よかたんバス）を休止し、デマンド型交通を導入したことにより、吉川地域の人口カバー率は100%となった。
- 市の補助金額については、よかたんバスの運行時（R2）と比べ約28%の削減が図られた。

【デマンド型交通の位置付け】

既存のバスを補完又は代替し、主として高齢者等の移動ニーズに即した新たな交通手段

- デマンド型交通の導入により吉川地域の公共交通の人口カバー率は100%となったほか、市の財政負担を抑えながら、自宅から目的地まで直接送迎できる利便性を発揮することで、高齢者を中心とした継続的・反復的な利用を呼び込み、公共施設、病院、買い物のみならず路線バスへの乗継利用として、日常生活に必要不可欠な移動手段として定着してきている。
- 市の財政負担は減少しているが、利用者数1人当たり補助金額は5,193円であり、おおむね「よかたんバス」運行時の水準に持ち直しているものの、依然として高額である（参考：市のバス路線の見直し基準「利用者数1人当たり補助金額2,000円」）。したがって、継続的な利用促進により利用者数のより一層の増加を図るなど、運行の更なる効率化に取り組む必要がある。

1 6 吉川地域におけるデマンド型交通の効果検証

【委員からの意見】

- 利用者数が増加した場合、車両台数やコールセンターの人員が不足するおそれもあり、それらを増台・増員をすると、今度は市の財政負担が増えるため、需要と供給のバランスに注意が必要である。
- 新たな地域に展開する時に予約運行システムや運行事業者をどのように決定し、構築していくのか検討することが必要である。

【部会のまとめ】

- 吉川地域におけるデマンド型交通の効果検証の結果、高齢者の移動手段の確保や財政負担の軽減に関し、一定の効果が認められる。
- 他地域へ展開する場合は、各地域の実情を踏まえた上で、慎重に議論を進める必要がある。

【今後のスケジュール】

7月中 三木市デマンド型検討部会の開催し、他地域への展開について協議する。