

# コミュニティバスの利用状況等の整理・分析

## 1 路線定期及びデマンド型運行に対する比較評価

北谷町コミュニティバスの導入時は「交通弱者等の生活の質の維持・向上」、「公共交通空白地域の改善・解消」、「観光客の移動の利便性・回遊性向上」及び「公共交通全体の活性化」といった4つの導入目的により運行している。

当初、路線定期型で運行していたが、運行計画の見直し・検討により、令和3年7月から現在のデマンド型運行へとシフトしている。

### ■項目別再編前後の比較評価

評価項目	路線定期運行 (R1)		デマンド型運行 (R3)	
収支率	8.1%	△	5.2%	△
委託料	2,843万円	△	3,485万円※	△
利用者数	18,206人(360日)	○	15,516人(350日)	△
交通事業者への影響	路線バスとの競合による影響は少ない	△	タクシー事業者への影響が懸念	△
目的地までのアクセス性 (速達性)	目的地までデマンド型運行と比較し、所要時間が掛かる場合がある	×	路線定期運行より所要時間が掛からない可能性が高い	○
老人福祉センター等への社会活動への行き易さ	4.5回/日	—	1.9回/日(コロナによるイベント中止等)	—
観光客数、観光施設等への回遊性	観光客のうち1.9%と少ない(H29調査)	—	コロナ禍の影響で未実施	—
利用の分かり易さ	路線バスと同様でし易い	○	予約が必要など	△
運行満足度	運行本数、運行時間帯でやや評価が低い	△	相対的に高い評価	○

※予約受付業務等による運行経費増加

## 2 地区別利用状況

### (1) 登録者と利用者数

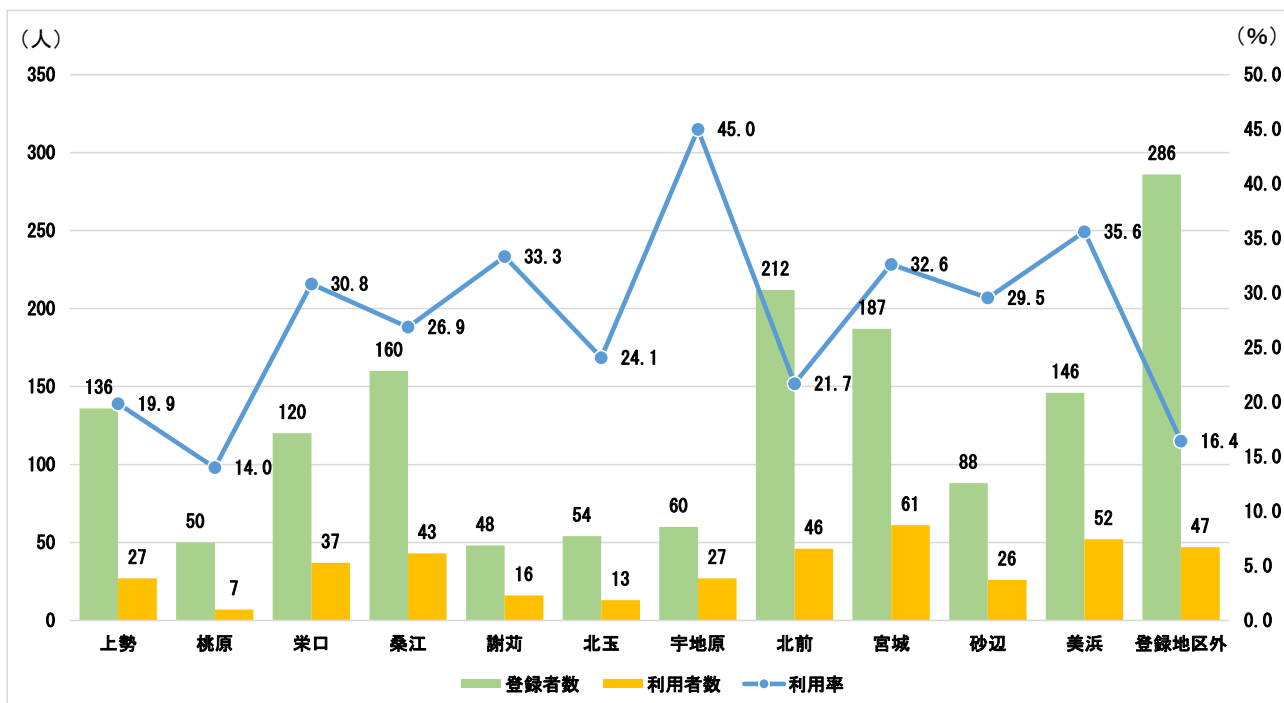
令和3年7月1日から区域運行（デマンド型）に変更となってから、令和4年8月時点までで登録者数1,547人となっている。

町内地区別登録者数では、北前地区で200人以上、宮城地区、桑江地区で150人以上、美浜地区、上勢地区、栄口地区で100人以上となっている。

しかしながら、地区別の利用率（利用者数/登録者数）では、必ずしも登録者数の多い地域で利用者が多いといった現状ではなく、宇地原地区で45.0%と最も高い数値を示しており、次いで美浜地区（35.6%）、謝苺地区（33.3%）となっている。

また、桃原地区、上勢地区では比較的利用率が低い地域となっている。

#### ■登録者数と利用者数の推移（R3.7～R4.8）



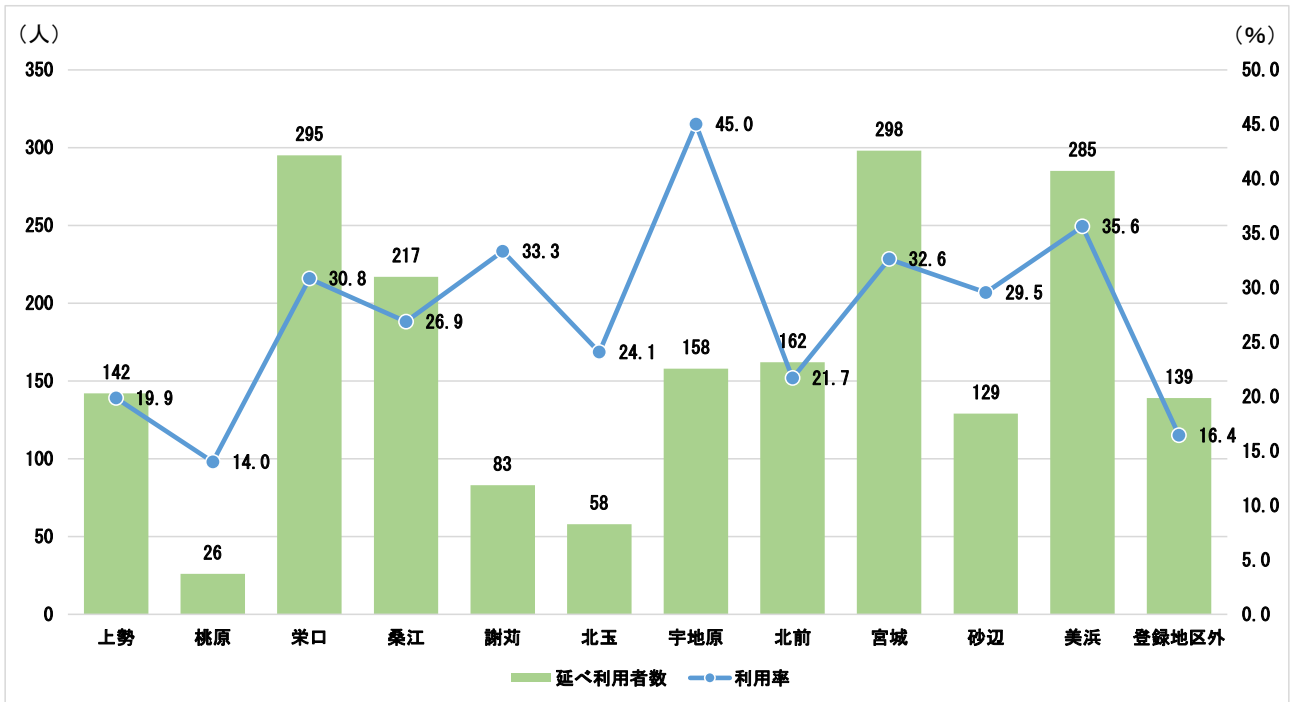
## (2) 延べ利用者数

運行開始時からの延べ利用者数では、宮城地区、栄口地区で3,000人以上、北前地区、宇地原地区、美浜地区で2,000人以上となっている。

上記地区のうち、北前地区のみ利用率30%を下回っていることから、比較的用户が固定されていることがうかがえる。

また、桃原地区、北玉地区では延べ利用者数1,000人を下回っている現状である。

■地区別延べ利用者数 (R3.7~R4.8)



### (3) 利用者属性

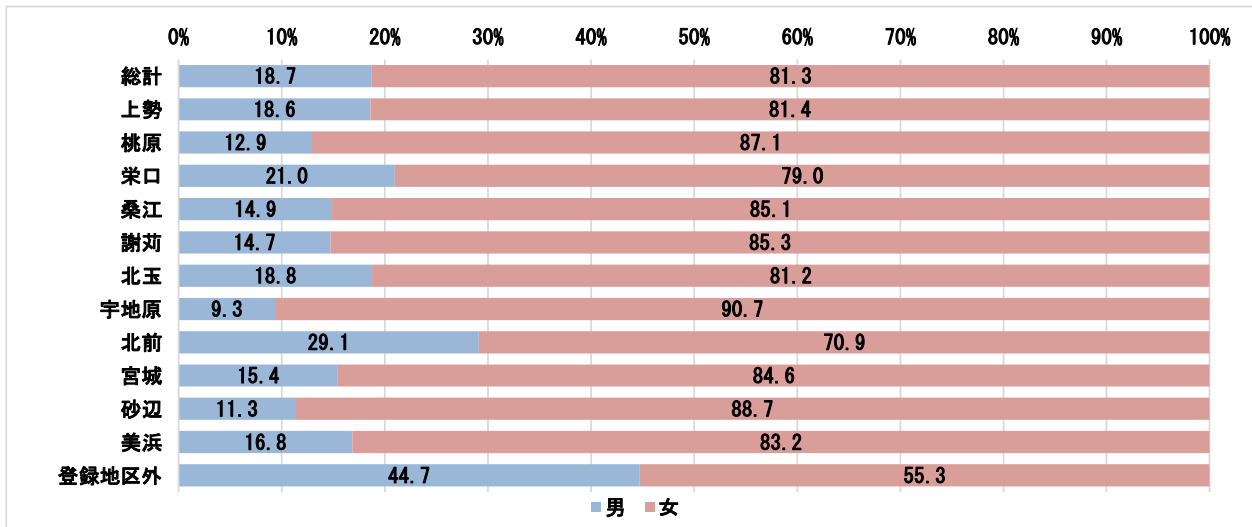
#### ①性別

運行開始から令和4年8月時点における利用者の属性について、町全体として女性の割合が多くを占めており、男性は2割程度となっている。

比較的男性客の多い地区としては、北前地区で29.1%と最も高い数値を示しており、次いで栄口地区(21.0%)となっている。

また、登録地区外の方の利用は概ね均等である。

■性別別利用状況 (R3.7~R4.8)



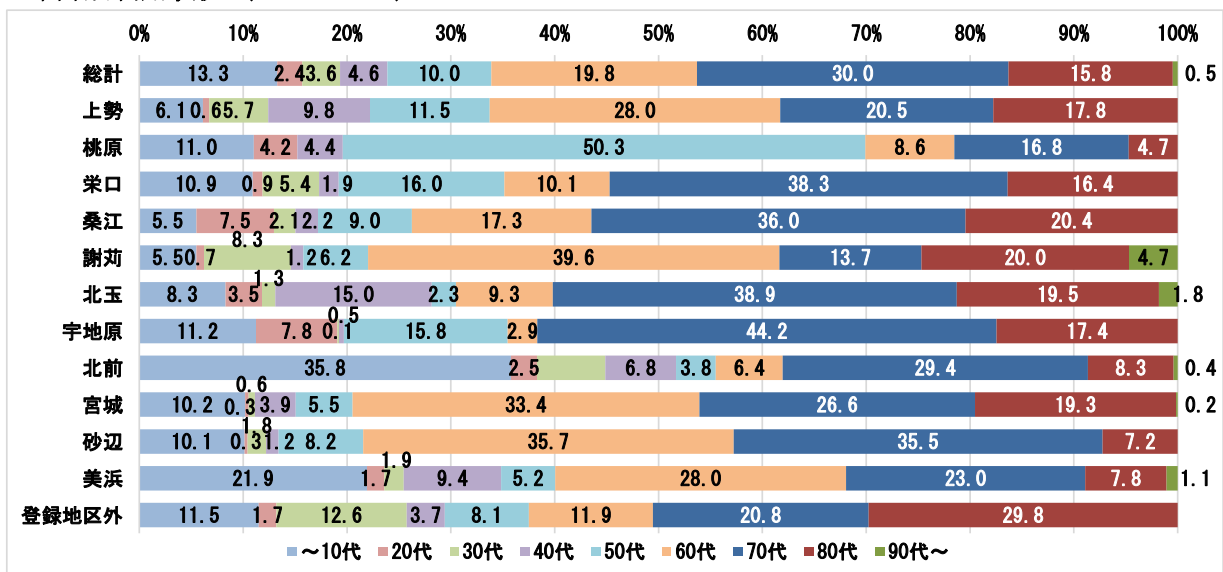
#### ②年齢構成

町全体として70代の割合が多く、70代以上の高齢者層で半数程度を占めている。

比較的10代以下の割合が多い地区としては、北前地区で35.8%と最も高い数値を示しており、次いで美浜地区(21.9%)、宇地原地区(11.2%)となっている。

また、登録地区外の方の利用は80代の方に多く利用されている。

■年齢別利用状況 (R3.7~R4.8)

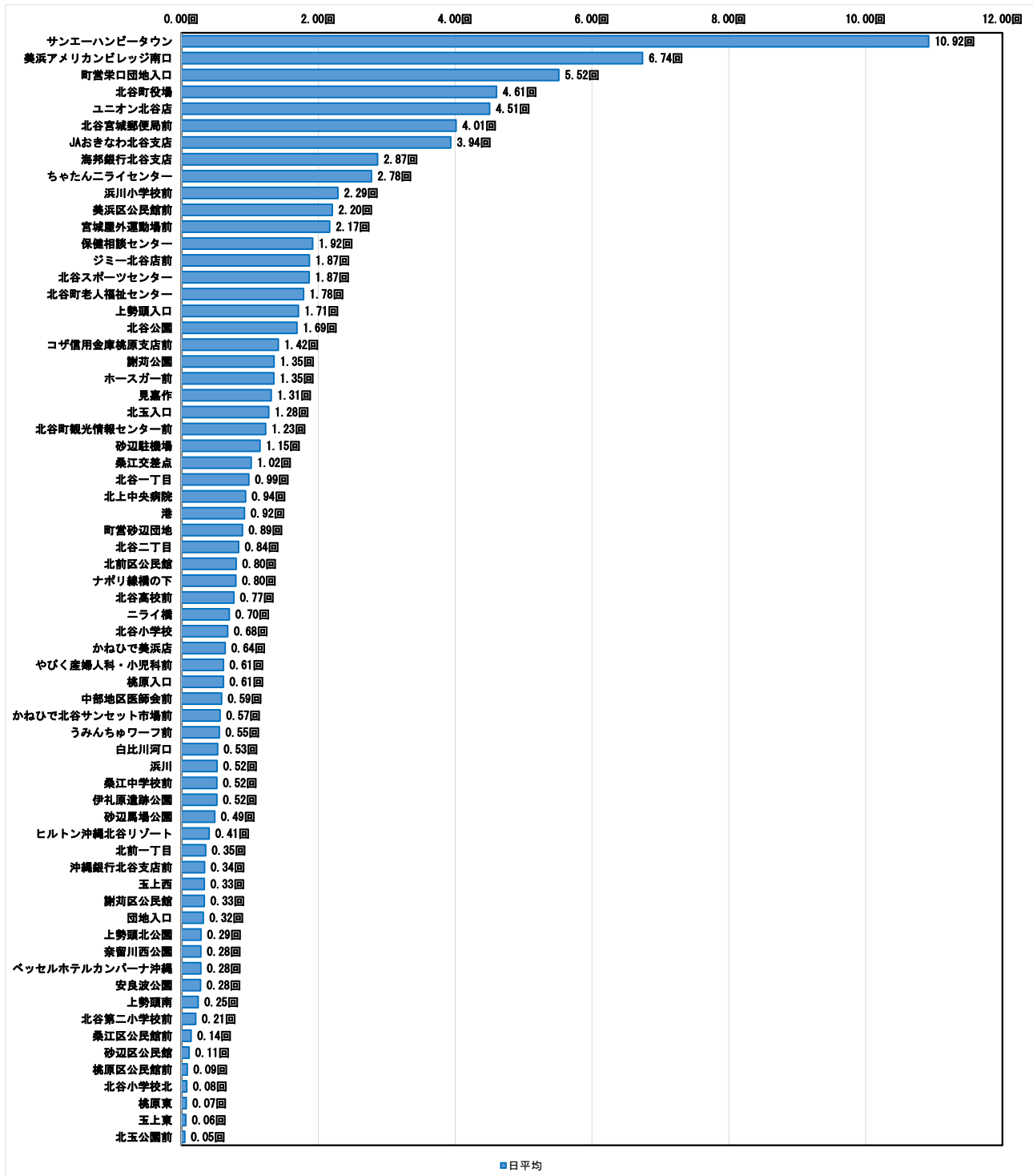


## (4) 乗降所別日平均利用回数

運行開始から令和4年8月時点における乗降所別日平均利用回数（乗降含む）について、最も利用者が多い乗降所は「サンエーハンピータウン」で10.92回となっている。

日平均利用5回以上の乗降所としては、「美浜アメリカンビレッジ南口」（6.74回）、「町営栄口団地入口」（5.52回）となっており、日平均1回以上利用されている乗降所は、全乗降所66カ所のうち26カ所であり、日平均で1回に満たない乗降所は40カ所となっている。

■乗降所別日平均利用回数（R3.7～R4.8）

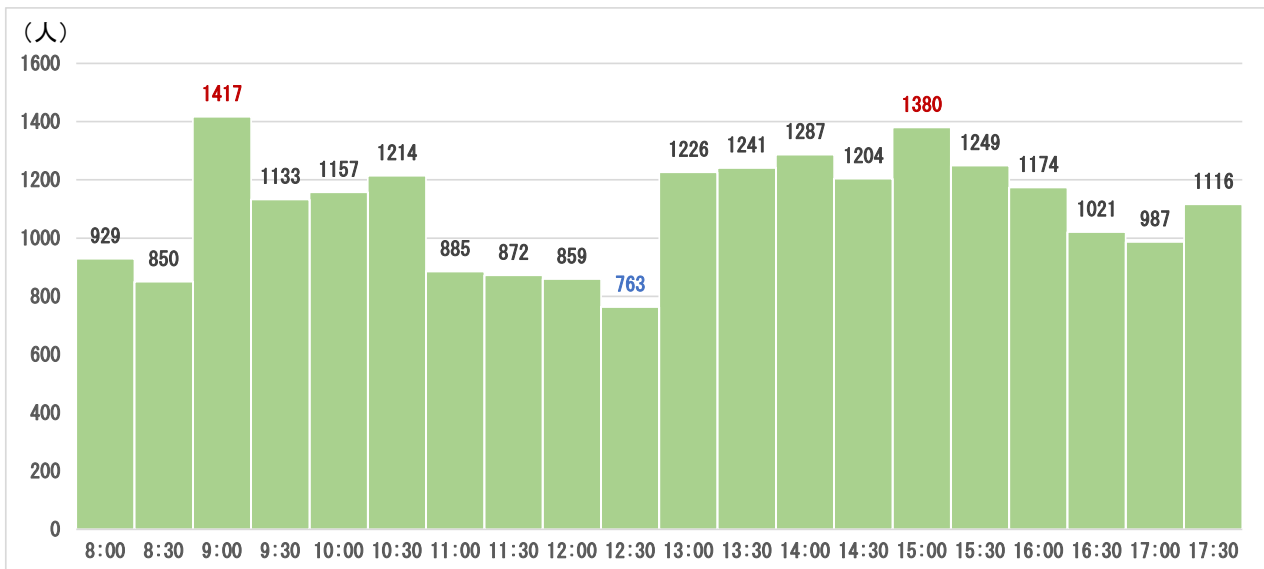


### 3 時間帯別利用状況

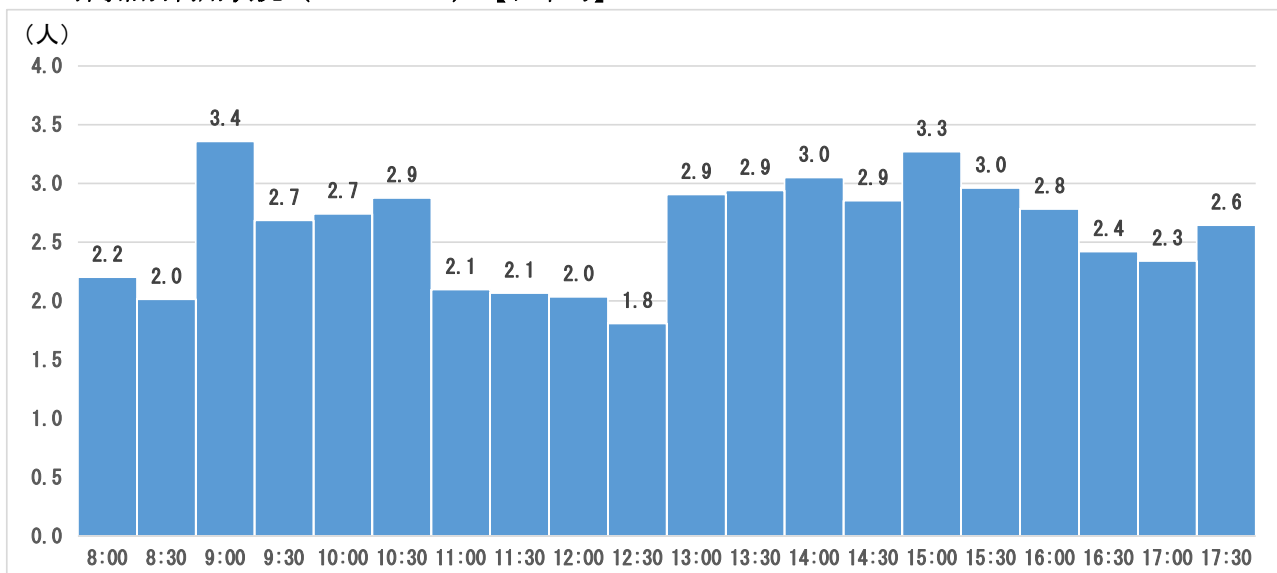
時間帯別利用状況では、9:00 発と 15:00 発の便で比較的多く利用されており、12:30 発の便が最も利用の少ない時間帯となっている。

利用の多い時間帯としては、9:00～10:30 発と 13:00～16:30 発および最終 17:30 発となっており、利用の少ない時間帯としては、始発～8:30 発と最終前 17:00 で延べ利用者数 1,000 に満たない時間帯となっている。11:00～12:30 発も同様に少ない時間帯となっているが、運転手の昼休憩時間として 11:00～13:00 まで 1 台運行をしていることが要因となっている。

■時間帯別利用状況（R3.7～R4.8）【総計】



■時間帯別利用状況（R3.7～R4.8）【日平均】



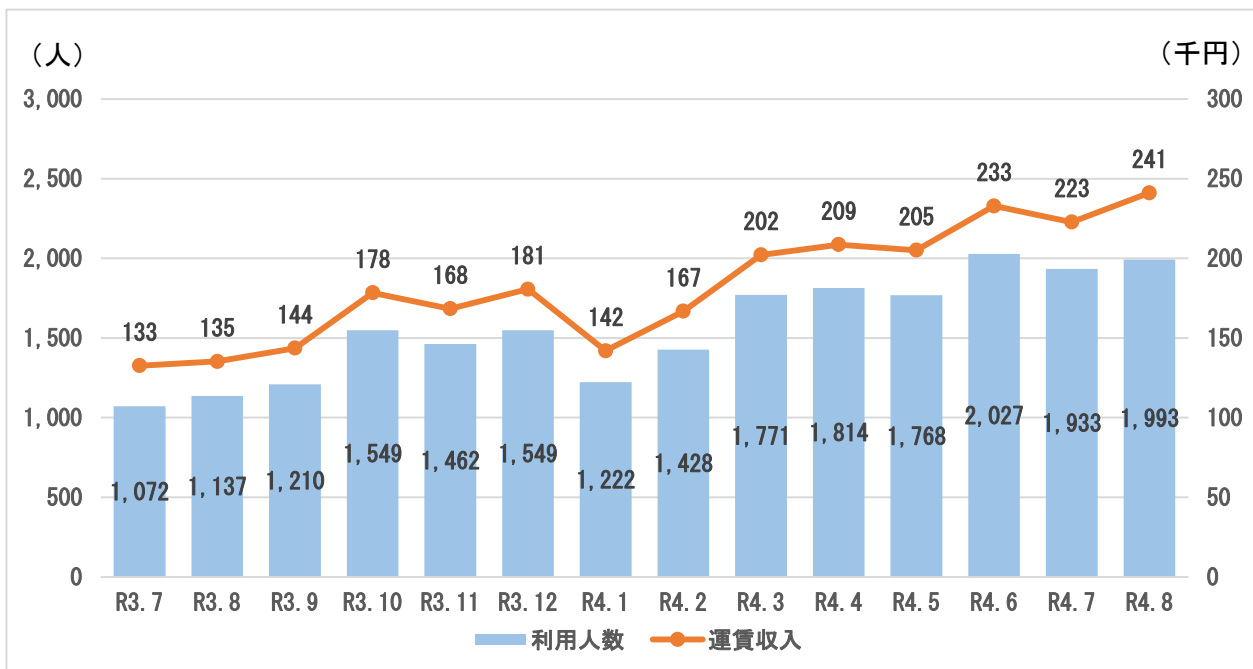
## 4 収支率の状況

運行開始から現在まで利用人数および運賃収入は概ね毎月増加傾向にあり、令和3年8月と令和4年8月の比較では、利用者数1.75倍、運賃収入1.79倍となっている。

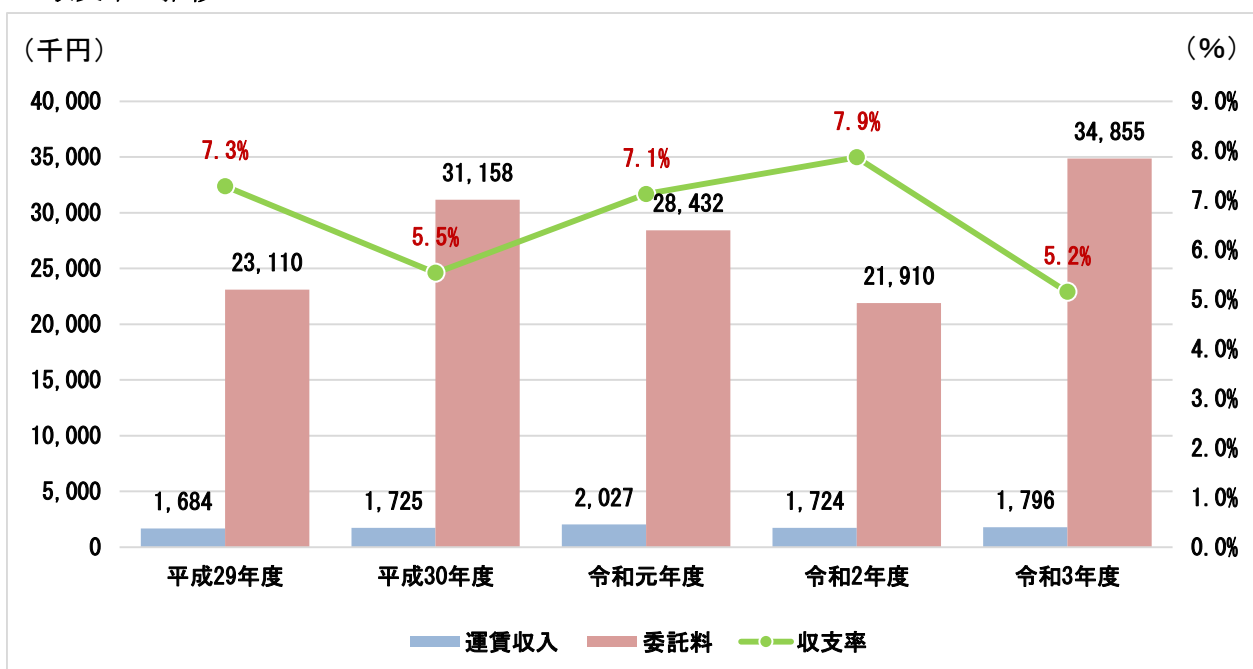
しかしながら収支状況は令和3年度時点で5.2%となっており、路線バス型として運行していた令和2年度以降よりも低い数値となっている。

運賃収入は再編前と比べてもあまり差は見られないが、運行委託料が約35,000千円と大幅に増加しており、改善が急務となっている。

■月別利用人数と運賃収入の推移



■収支率の推移



## 5 相乗り率の状況

相乗りの状況を見ると、1便あたり「1人乗り」で利用する方が42.1%と最も多くなっているが「2人乗り」以上では、約60%を占めている状況である。

また、1便あたり「5人乗り」以上で利用する便は極めて少ない。

■相乗り率 (R3.7~R4.8)

