４章　南部地域新総合公共交通実証運行の中間評価

４－１　バス利用の状況より

（1）幹線の利用

実証運行前の「幹線区間（用瀬～鳥取駅）」の利用状況と、実証運行中の「幹線」利用状況を比較した。

なお、実証運行前の利用に関しては、佐治線・西郷線・散岐線・江波赤波線・智頭線の各路線の「幹線区間（用瀬～鳥取駅）」における、乗車・降車人数を合計しており、実証運行中の利用に関しては、智頭まで運行する便についても「幹線区間（用瀬～鳥取駅）」の利用者のみ抽出している。

○実証運行では便数を削減しながらも、各路線、通勤通学や通院、帰宅など、目的に応じたダイヤを設定した。この結果、実証運行前は上り下り合わせて乗車が 702 人、降車が 672 人に対し、実証運行中は乗車が 664 人、降車が 687 人と、便数が減少したにも関わらず利用者数の大幅な増減は見られず、一便あたりの利用者数では増加傾向となった。

○特に、実証運行中は「用瀬→鳥取駅」の一日あたり乗車人数、および「鳥取駅→用瀬」の一日あたり降車人数が実証運行前と比較して増加していることから、幹線区間の便数増加やダイヤ改正により、幹線区間居住者の利用が増加したものと考えられる

○支線と幹線の乗継に関しては、拠点での利用が平成 21 年度と比較して増えていることから、乗継による利用もある程度行われているものと考えられる。

平成 21 年度乗降調査結果より 用瀬～鳥取駅間の利用者数を抽出（平日一日当たり）

	乗車（一便あたり）	降車（一便あたり）	運行便数
用瀬→鳥取駅	257 人/日（7.3 人/便）	375 人/日（10.7 人/便）	35
鳥取駅→用瀬	445 人/日（12.7 人/便）	297 人/日（8.5 人/便）	35
計	702 人/日	672 人/日	70

※西郷線、散岐線、佐治線、智頭線の、用瀬～鳥取駅間バス停の乗車・降車人数
※平成 21 年 12 月～平成 22 年 2 月の一部期間で実施した乗降調査結果
※市立病院経由含む

平成 24 年度南部実証運行乗降調査結果（平日一日当たり）

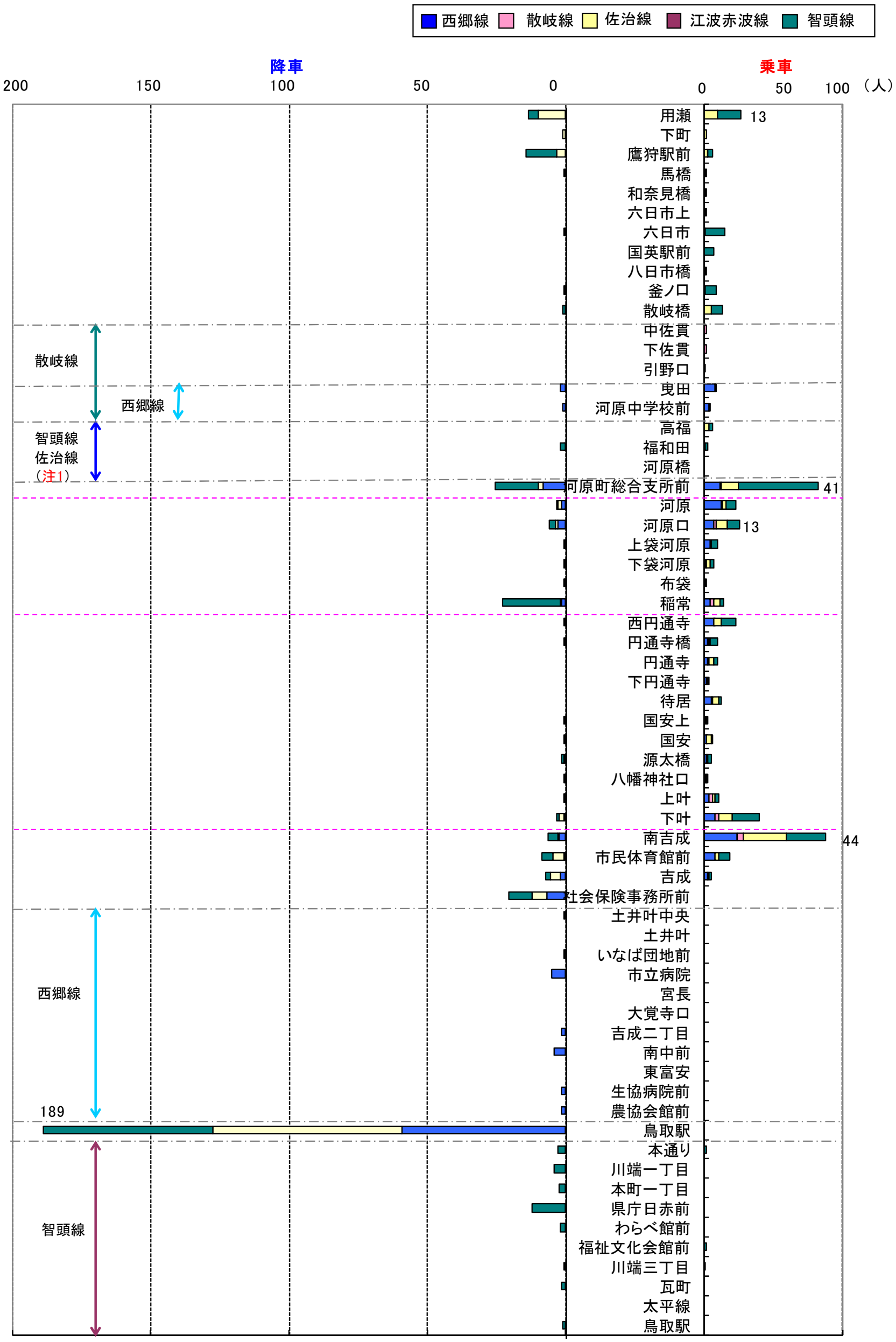
	乗車（一便あたり）	降車（一便あたり）	運行便数
用瀬→鳥取駅	303 人/日（9.8 人/便） 1 便あたり 2.5 人増加	363 人/日（11.7 人/便） 1 便あたり 1.0 人増加	31
鳥取駅→用瀬	361 人/日（11.3 人/便） 1 便あたり 1.4 人減少	324 人/日（10.1 人/便） 1 便あたり 1.6 人増加	32
計	664 人/日	687 人/日	63

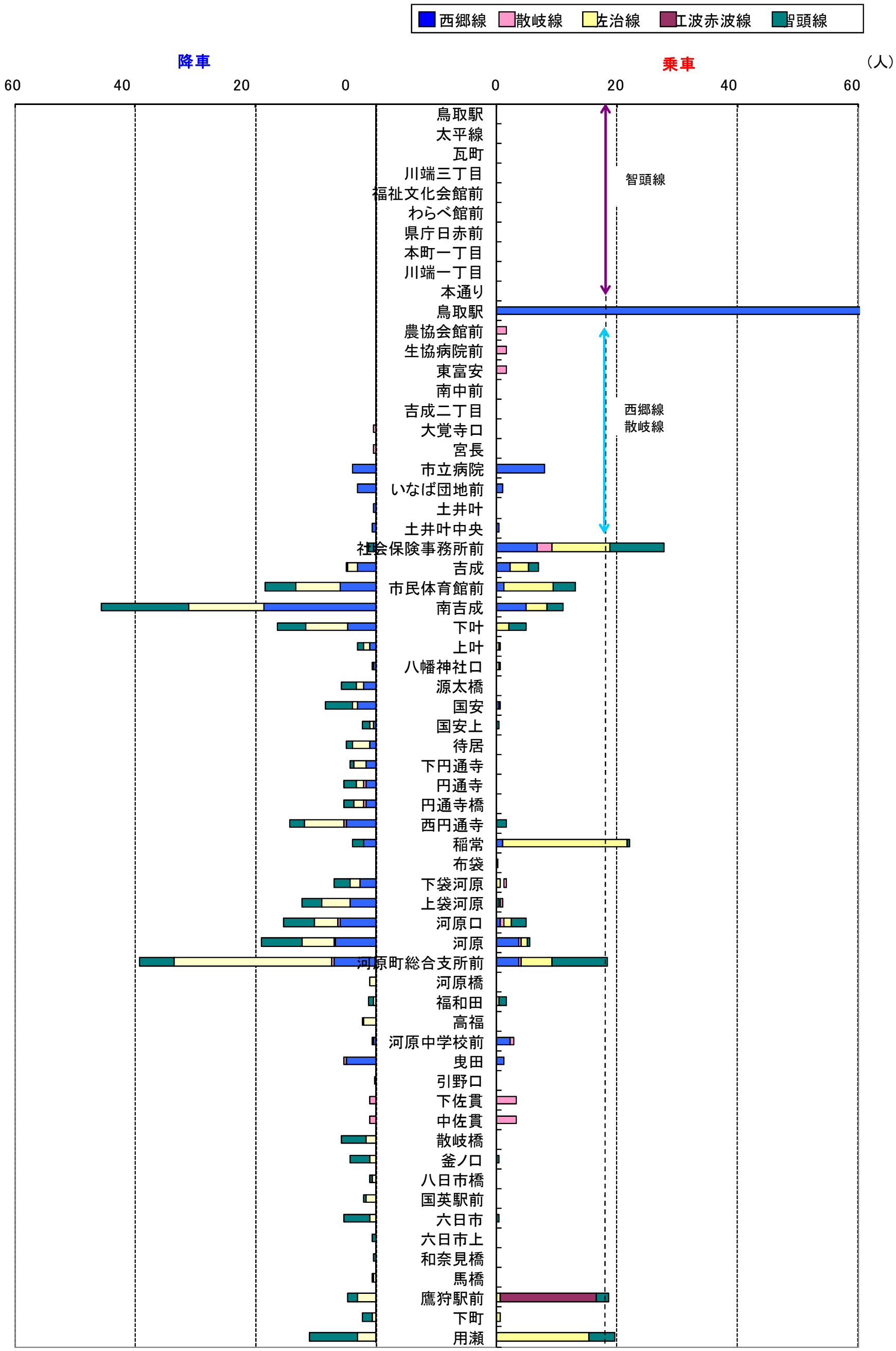
※智頭まで運行する便についても用瀬～鳥取駅間の利用者のみ抽出しているため、乗車・降車で人数が異なる
※平成 25 年 1 月～平成 25 年 2 月の一部期間で実施した乗降調査結果
※市立病院経由含む

平成 24 年度南部実証運行 バス停別乗降者数 （平日一日当たり） 【上り】智頭駅前→鳥取駅

平成 24 年度南部実証運行 バス停別乗降者数 （平日一日当たり） 【下り】鳥取駅→智頭駅前

平成 21 年度 用瀬～鳥取駅間のバス停別乗降者数 （平日一日当たり） 【上り】用瀬→鳥取駅




西郷線
散岐線
佐治線
江波赤波線
智頭線
降車
乗車
（人）
60
40
20
0
0
20
40
60
鳥取駅
太平線
瓦町
川端三丁目
福祉文化会館前
わらべ館前
県庁日赤前
本町一丁目
川端一丁目
本通り
鳥取駅
農協会館前
生協病院前
東富安
南中前
吉成二丁目
大覚寺口
宮長
市立病院
いなば団地前
土井叶
土井叶中央
社会保険事務所前
吉成
市民体育館前
南吉成
下叶
上叶
八幡神社口
源太橋
国安
国安上
待居
下円通寺
円通寺
円通寺橋
西円通寺
稲常
布袋
下袋河原
上袋河原
河原口
河原
河原町総合支所前
河原橋
福和田
高福
河原中学校前
曳田
引野口
下佐貫
中佐貫
散岐橋
釜ノ口
八日市橋
国英駅前
六日市
六日市上
和奈見橋
馬橋
鷹狩駅前
下町
用瀬
智頭線
西郷線
散岐線

(2) 支線の利用

実証運行前の各支線（幹線区間を除く）の乗降者数と、実証運行中の各支線乗降者数を比較した結果を下記に示す。なお、実証運行前に関しては、支線区間で乗車のみ・降車のみの利用もあるため、乗車人数と降車人数を合わせた人数で比較している。

この結果、**江波赤波線以外の支線では乗降者数が増加する結果となった**。一日あたりの利用人数で、西郷線は 5.5 人、散岐線 3.5 人、佐治線 2.5 人が増加している。

路線別一日あたり乗降者数（平日）

	実証運行前乗降者数 （平成 21 年 12 月～平成 22 年 2 月）	実証運行中乗降者数 （平成 24 年 12 月～平成 25 年 2 月）
西郷線	223 人/日	234 人/日
散岐線	62 人/日	69 人/日
佐治線	338 人/日	343 人/日
江波赤波線	267 人/日	208 人/日
津野津無線	―	8 人/日
和奈見・国英線	―	16 人/日

路線別一便あたり乗降者数（平日）

	実証運行前 支線区間の乗降者数 （平成 21 年 12 月～平成 22 年 2 月）	実証運行中乗降者数（平成 24 年 12 月～平成 25 年 2 月）	
		定時定路線	予約型乗合タクシー （運行した便のみの平均利用）
西郷線	10.1 人/便	10.2 人/便	―
散岐線	10.3 人/便	11.3 人/便	5.1 人/便
佐治線	16.9 人/便	20.2 人/便	2.7 人/便
江波赤波線	24.3 人/便	15.9 人/便	―
津野津無線	―	―	2.8 人/便
和奈見・国英線	―	7.6 人/便	2.8 人/便

4－2　住民アンケート調査より

住民アンケート調査では、より具体的な課題・改善点を探るため、記述による回答を求める質問を通常よりも多く実施した。この回答結果から各路線別の課題の抽出を行った。

（1）幹線

■快速便について、幹線沿いバス停が最寄バス停だった人には便数が減少

・　「バス停が遠くなった」、「近くのバス停に停まらなくなり不便になった（歩いていくのも遠い、送迎が必要に）」、「各バス停で乗り降りしたい」といった意見

■バスの混雑

・　特に朝の通勤時間帯について、混雑で座れないという意見

・　降雪時には積み残しがあったという意見も

・　朝の通勤時間帯、混雑する時間帯とバスの便数が多い時間帯がずれている（特に降雪時にはより早く通勤する人が多い）

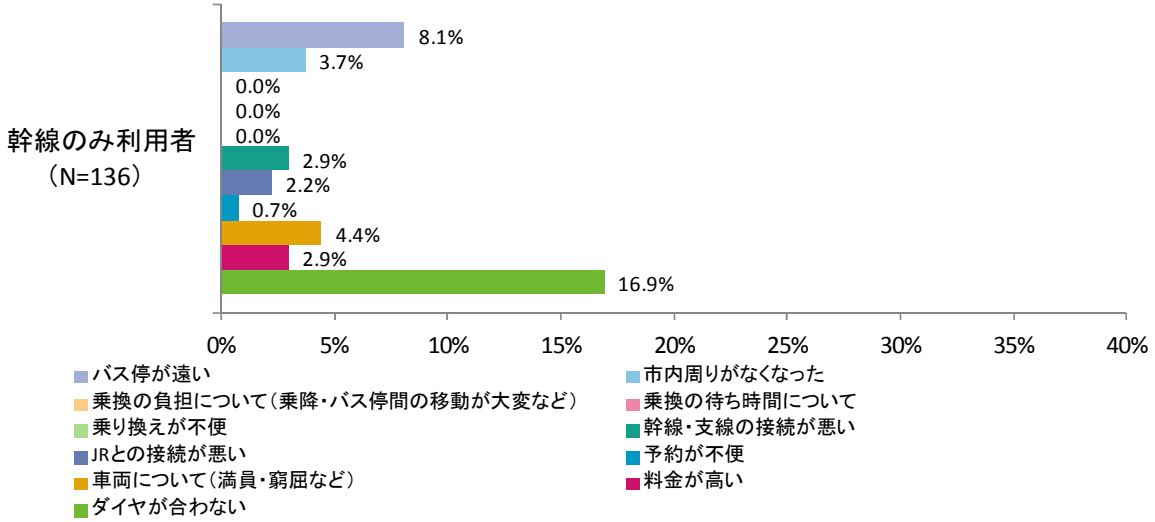
■ダイヤ

・　「JR との接続が悪い」「支線との接続が悪い」「日の便数が少ない」といった意見

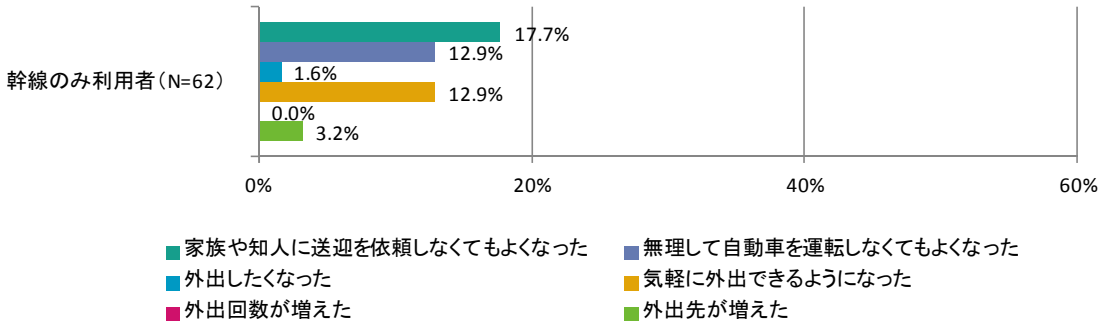
・　夜間、遅い時間のバスがほしいとの意見（夜間乗合タクシーによる対応）

■市内廻り

・　市内廻りがなくなり不便になったとの意見（くる梨「緑コース」での対応）



▲幹線のみ利用者が「利用の際に不便を感じる点」（住民アンケート調査　記述意見より集計）



▲幹線のみ利用者が「公共交通が新しくなったことによる外出の変化」（住民アンケート調査より）

（2）佐治線

■幹線と佐治線の接続（幹線遅延への対応）

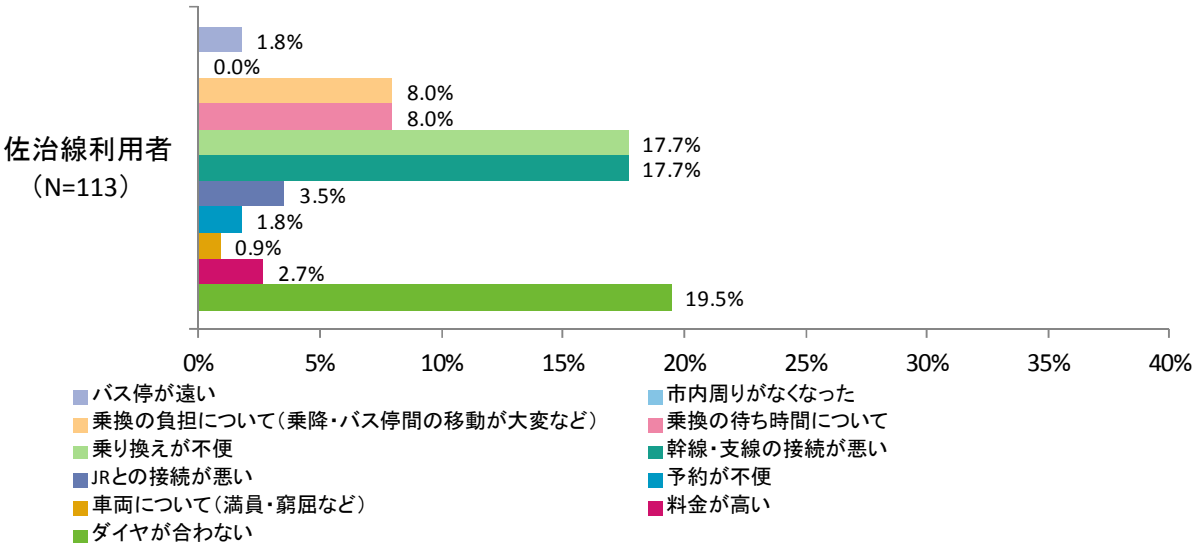
・　幹線から佐治線への乗換えの際、「幹線バスが遅れて支線に乗り継げない」「急いで乗り継がなくてはならず大変」という意見（特に降雪時など）（幹線が遅れた場合の対応を検討する必要）

■別府地区からの利用

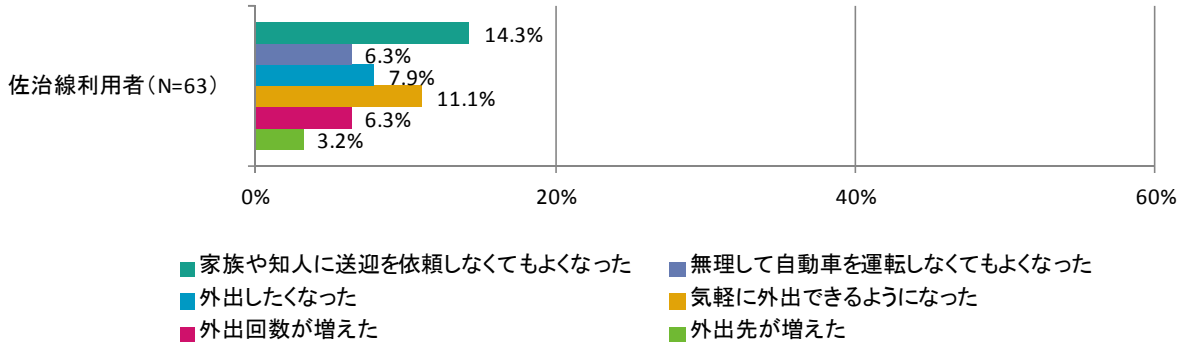
・　別府地区では、これまでより料金が高くなり、短距離での乗り換えが不便になったとの意見（用瀬までも歩くのが大変）

■鷹狩までの利用

・　鷹狩までの行くのに乗換えが不便との意見



▲佐治線利用者が「利用の際に不便を感じる点」（住民アンケート調査　記述意見より集計）



▲佐治線利用者が「公共交通が新しくなったことによる外出の変化」（住民アンケート調査より）

（3）和奈見・国英線

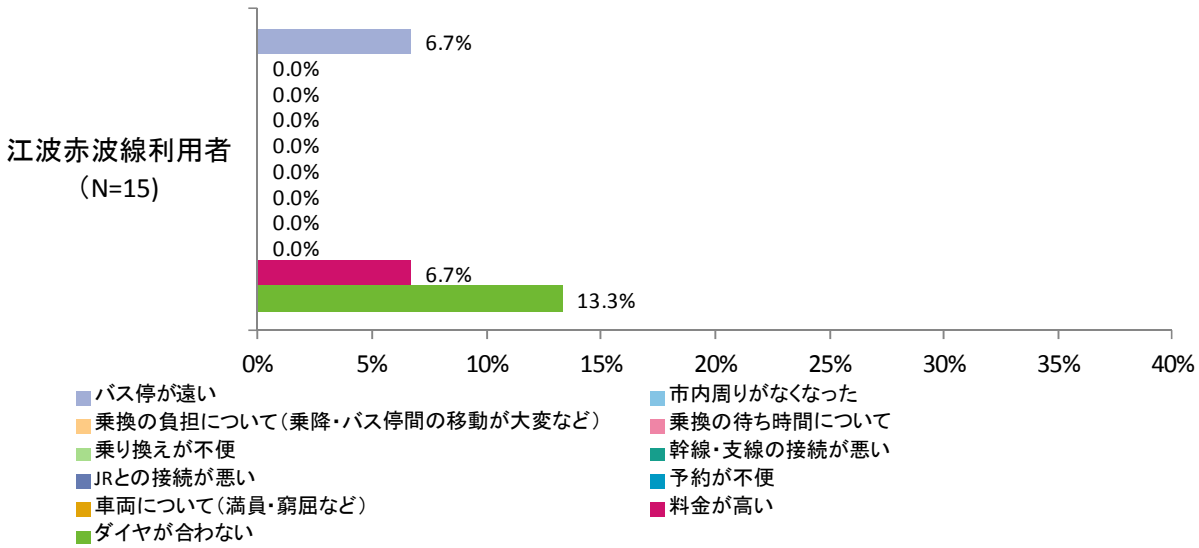
- 全く不便を感じない。とても便利との意見
- バス停を遠くて困る。部落の下を通ればいいとの意見

（4）津野・津無線

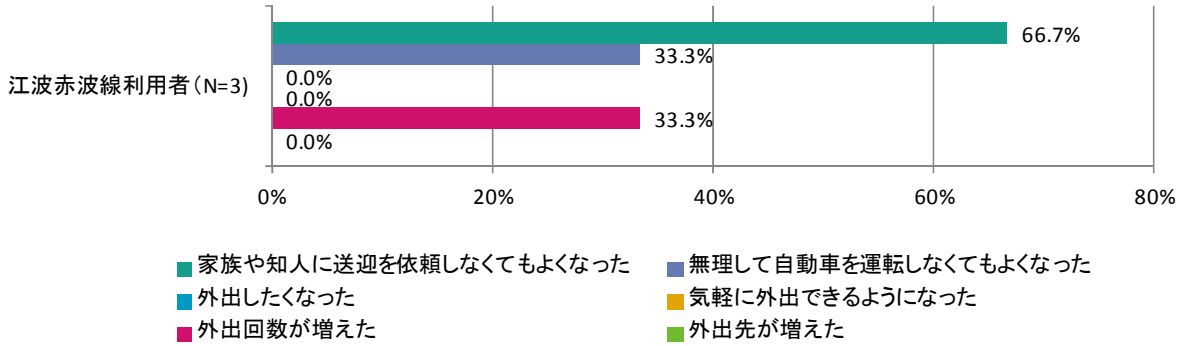
- 「午後の便が少ない」「津無口まで出るのが大変」といった意見

（5）江波・赤波線

- 中学生の利用時間に、より合わせたダイヤへの変更要望（5 分程度）



▲江波・赤波線利用者が「利用の際に不便を感じる点」（住民アンケート調査　記述意見より集計）



▲江波赤波線利用者が「公共交通が新しくなったことによる外出の変化」（住民アンケート調査より）

（6）西郷線

■幹線と西郷線の接続（西郷線遅延への対応））

・　特に降雪時には西郷線が遅れて、幹線に間に合わないとの意見（目の前で出発した、待たされたなど）

・　「乗り換えで時間がかかり、学校に遅刻するようなり、仕方なく自家用車で出ることが増えた（18 歳男性）」「降雪時、定時にバスが運行せず学校に遅刻してしまう（15 歳男性）」

・　以上のような理由から、特に朝の通勤時間帯で鳥取駅までの直行便を要望する意見が多い。

■車両について（ハイエース）

・　「乗客がいっぱいで、次の便に乗ってと言われた」「荷物を持っての乗車に困る」「狭くて、座席から停車ボタンが押せない」「一般車との見分けがつきにくい」「暗いとわかりにくい」「降雪時には不安」といった意見

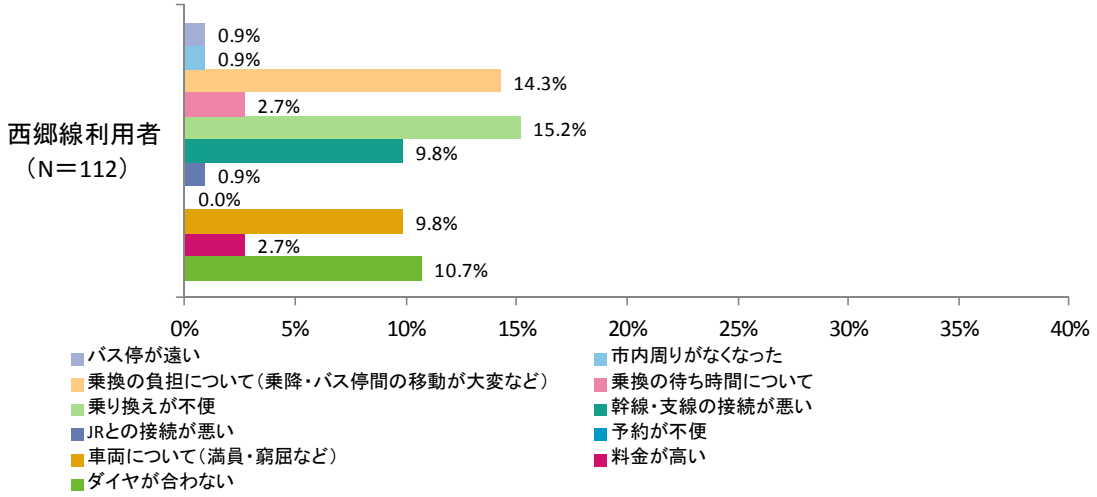
■サービス向上

・　ハイエースの際に両替の準備をしてほしいとの意見

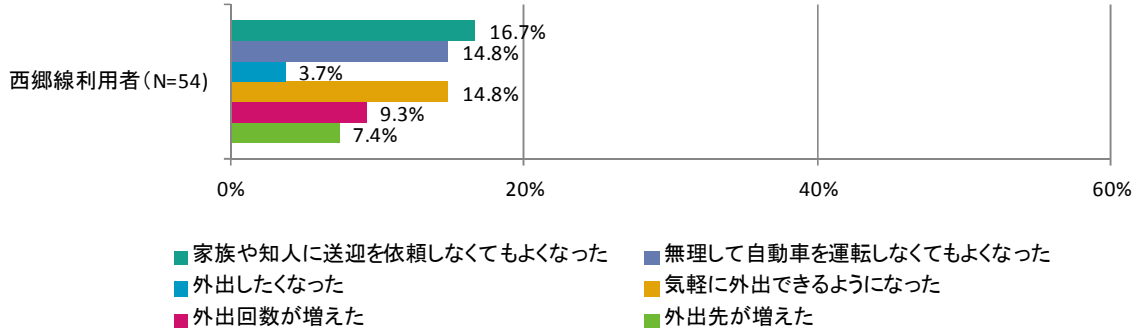
・　時刻表が２種類（日の丸ハイヤー・日の丸バス）ありわかりにくいとの意見

■バス停

・　河原口バス停にベンチがほしい



▲西郷線利用者が「利用の際に不便を感じる点」（住民アンケート調査　記述意見より集計）



▲西郷線利用者が「公共交通が新しくなったことによる外出の変化」（住民アンケート調査より）

（7）散岐線

これまで便数の少なかった散岐線では、「外出の変化」が他の線と比較して高い傾向

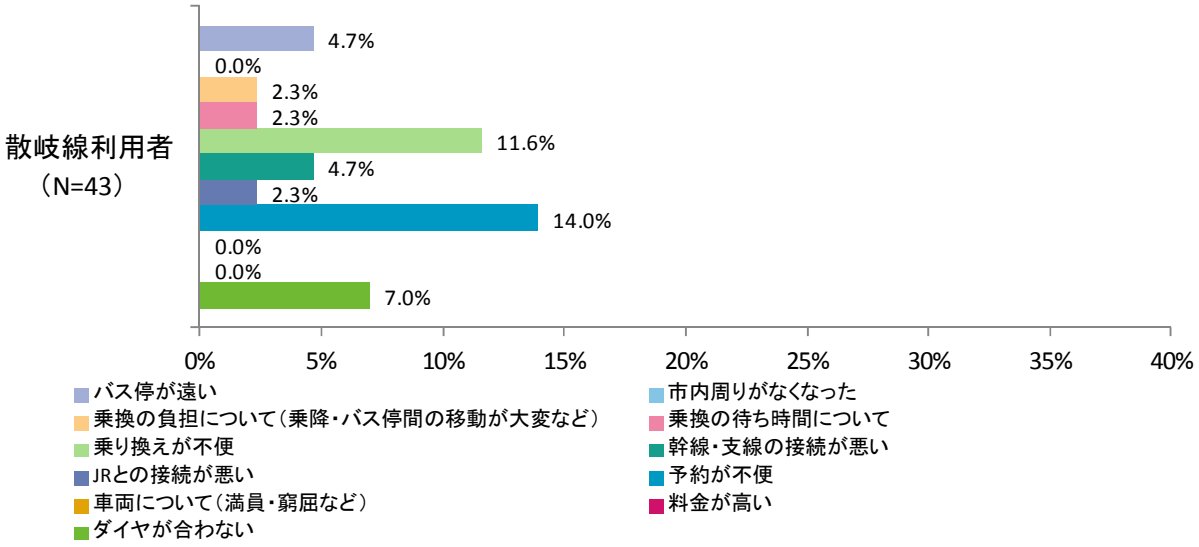
■予約便

・　「予約型と定時便で混乱する」「17 時台の便が予約しなくてもよければ安心する」といった意見

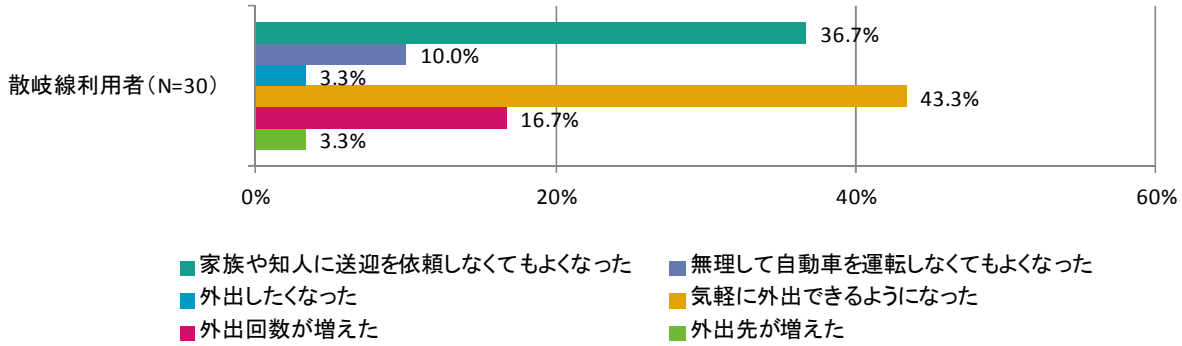
■サービス向上

・　バスの出発時間厳守（5 分くらい早く出発されたとの意見も）

・　冬の寒い時には、早めにタクシーの中に入らせてほしいといった意見



▲散岐線利用者が「利用の際に不便を感じる点」（住民アンケート調査　記述意見より集計）



▲散岐線利用者が「公共交通が新しくなったことによる外出の変化」（住民アンケート調査より）

(8) その他　実証運行全般について

■乗継

・　乗継割引を知らなかったとの意見

・　乗り継ぎが発生することによる不便・・これを少しでも解消するための工夫が必要

■サービスの向上

・　運転手が親切で良いとの意見がある一方、「バスの運転手に次に来るバスの時間を聞いてもわからないと言われた」「乗り継ぎ割引のことを伝えてくれない。運転手がよくわかっていない」といった意見もある。

4－3　評価結果の整理と見直し方針

（1）評価結果の整理

前頁までの結果を踏まえ、実証運行の評価検証を行った。評価検証にあたっては、南部地域新総合公共交通計画において定められた評価の視点に基づき検証を行っている。なお、④健全性、⑤持続可能性については、現時点での把握ができないため、本評価にあたっては対象から外す。

評価の視点

① 必要性：公共交通によって活動の機会を確保する人々が一定以上いるのか
② 適切性：導入した乗合交通の運行方法やサービスが地域の状況に即しているか
③ 有効性：利用者にとって使いやすいサービスか
④ 健全性：経費が過大ではないか
⑤ 持続可能性：今後に亘ってサービスを維持できるか

以下に評価検証の視点と、前項までの結果を踏まえた評価検証結果を示す。

実証運行の評価検証結果

評価の視点	評価の項目	結果
必要性 適切性	・路線別一日当たり平均利用者数 ・便別平均利用者数	・幹線区間、西郷線、佐治線、散岐線の利用は実証運行前とほぼ同程度 ・利用者のほとんどが小学生である江波赤波線では利用者が減少
有効性	・「公共交通が不便なために生活に支障をきたしたり、我慢している活動がある」への回答率	・平成 21 年度「ある」21.8%→22.6%とやや増加 ・佐治線、江波赤波線、西郷線で「ある」が 50%を超える
	・外出のしやすさ	・特に散岐線利用者で、「送迎を依頼しなくても良くなった」「気軽に外出できるようになった」など外出のしやすさに変化があった。
	・外出回数の増減	・全体で「減った 8.5%」が「増えた 3.5%」を上回る ・散岐線・江波赤波線の利用者で「増えた」とする人の割合が増加 ・佐治線利用者で「減った」が 40.7%と高い

(2) 改善点と対応方針

以下に、アンケート調査や乗降調査結果から得られた改善点と、それに対する対応方針を示す。なお、現時点では実証運行開始からの期間も短く、利用者も新公共交通に対して十分慣れていないと考えられる。また、用瀬駅前のバス停が平成 25 年 3 月に完成予定であることなども踏まえ、平成 25 年 4 月時点の見直しではダイヤ等の微修正に留める。

問題点に対する具体的な対応に関しては、平成 25 年度の利用状況や収支状況等も見ながら検討を行う。

【改善点①】 通勤･通学時間帯の遅延･混雑

○ 幹線では、朝の通勤時間帯（特に降雪時）において混雑・遅延が発生

○ 特に朝の通勤時間帯について、支線区間から鳥取駅までの直行便要望の意見が多数

【対応方針】 幹線ルートの再検討

○ 利用者のニーズや車両台数等を踏まえて、幹線ルートの見直しを検討する

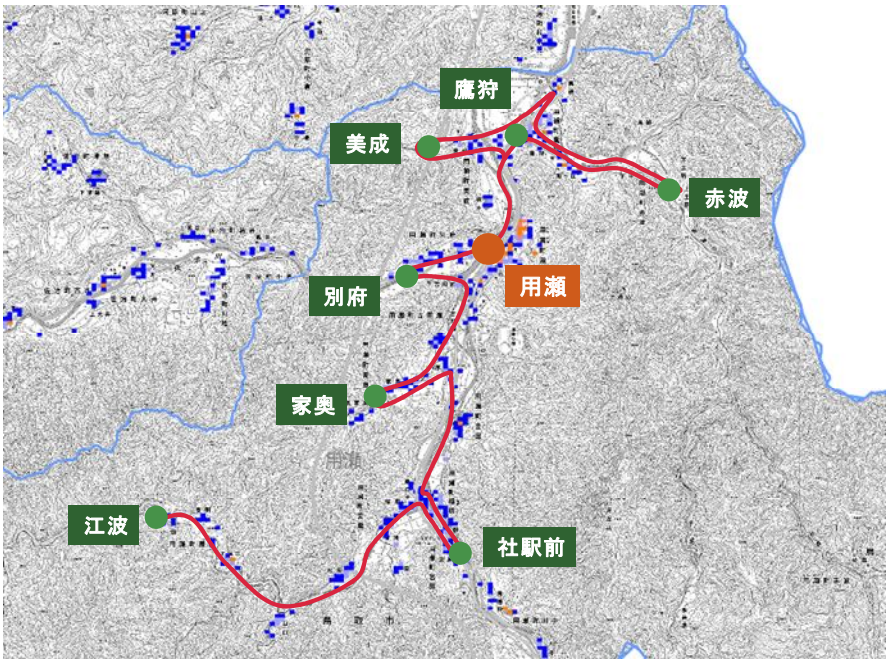
【改善点②】 乗継拠点周辺利用者の利便性低下

○ 乗継拠点周辺居住者には短距離での乗り換えが発生し利便性が低下（特に佐治線沿線の別府地区など）

【対応方針】 江波赤波線の改善（用瀬循環線の導入）

○ 用瀬バス停周辺居住者への対応として、江波赤波線の運行ルート・運行方法を見直す。

○ 朝はスクール便として定時便を運行し、昼間は別府地区、家奥地区、美成地区などへの予約型乗合タクシーとする。



【改善点③】降雪時の遅延

○　降雪時では遅延が発生し、幹線と支線の接続がダイヤ通りに行なわれない

【対応方針】幹線を軸に接続を改善

○　冬季遅延に対しては、幹線を基本とし幹線到着後に支線が出発することを徹底する

【改善点④】快速便設定による利用者満足度低下

○　幹線（快速便）のバス停が最寄バス停の居住者は利便性が低下

○　バスが通過するのに「乗れない・降りれない」ため、利用者の不満が大きい

【対応方針】快速便の見直し

○　運行時間の検証、利用状況、車両台数等を勘案して、快速便の設定について見直しを検討する

○　快速便による時間短縮効果と沿線利用者の利便性確保とのトレードオフの関係について、検証を行う必要がある

【改善点⑤】支線（ハイエース）の混雑

○　支線の車両（ハイエース）で混雑が発生

○　このため、荷物等を持っての乗車も難しい状況

【対応方針】適切な車両サイズの検討

○　見込まれる利用者数や、車両台数等を踏まえて、各路線・各ダイヤ適切な車両の設定を見直す

【改善点⑥】わかりにくい車両（ハイエース）

○　支線で使用されるハイエースに関して、一般車との見分けがつきにくい（特に夜間）

【対応方針】車両やマグネットデザインの見直し

○　利用者にわかりやすいデザインとするため、車両のラッピングやマグネットシートの見直しを検討する

○　利用促進や民間と連携も含めて、デザインを検討する（デザインの募集や車両広告の募集など）

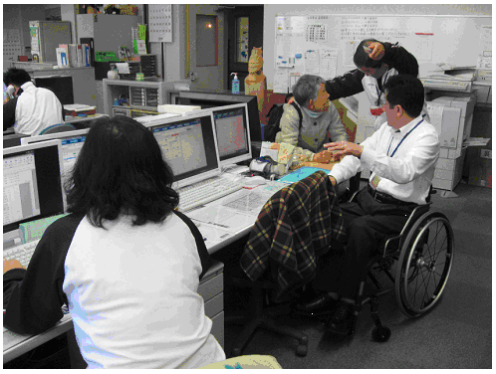
車両デザインを目立たせた乗合タクシーの例（やぐちおもいやりタクシー）

【改善点⑦】 予約型乗合タクシーの利便性

○　「電話による予約が手間」や「施設での予約ができれば良い」といった意見

【対応方針】 施設との連携強化

○　目的地となるような支所、病院、スーパーなどと連携し、各施設で予約をしてもらえるサービスの実施を検討する



施設で予約対応を行う例（三重県玉城町）