

浜田市におけるバス路線 の廃止にどう対応するか

買い物実態を考慮した検討

縁結びフォーラム
2021年2月

本報告の構成



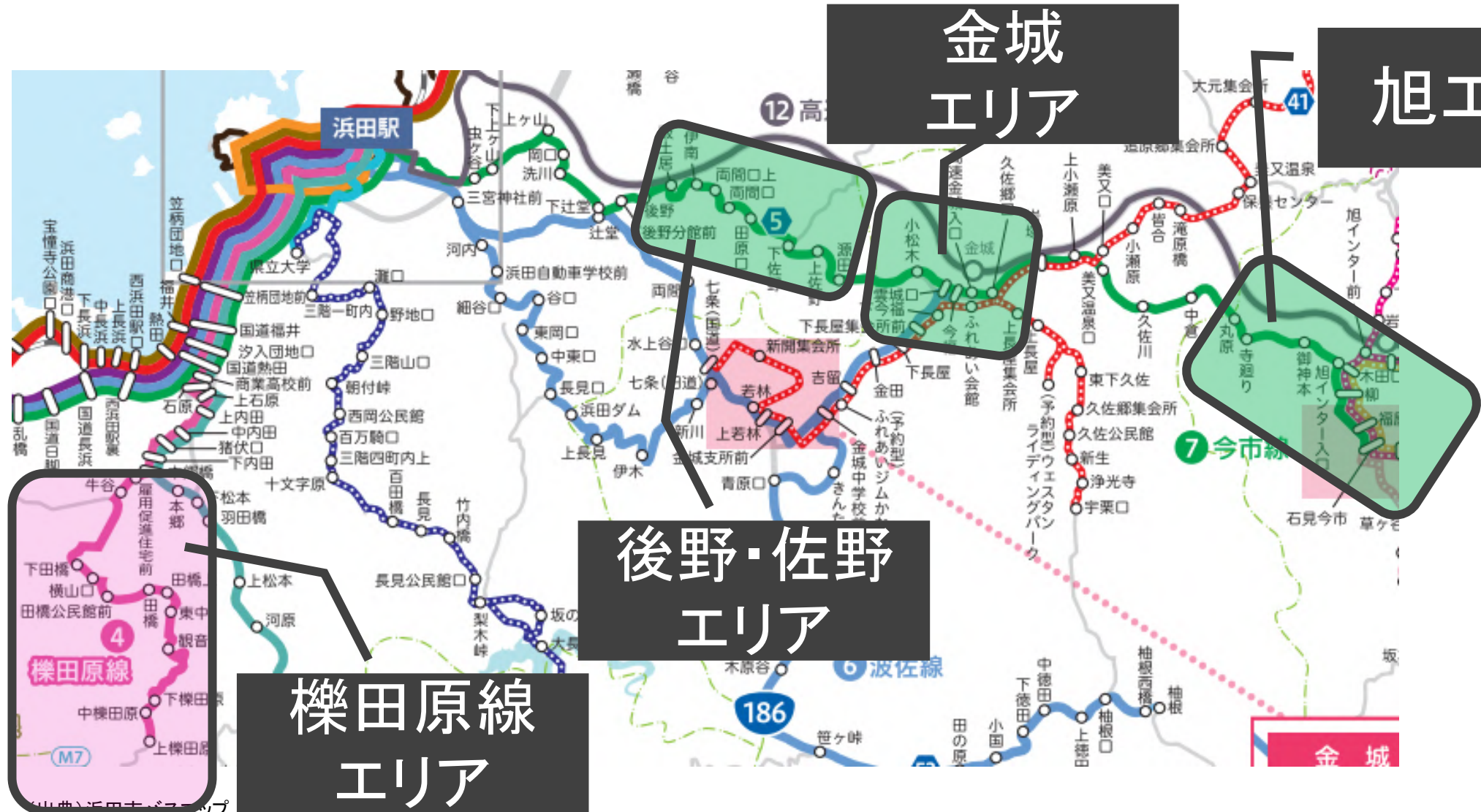
1. アンケート調査の実施概要

2. 廃止後に希望する交通

3. (通院) 買い物の実態

4. 買い物場所の選び方

調査対象：今市線と櫛田原線



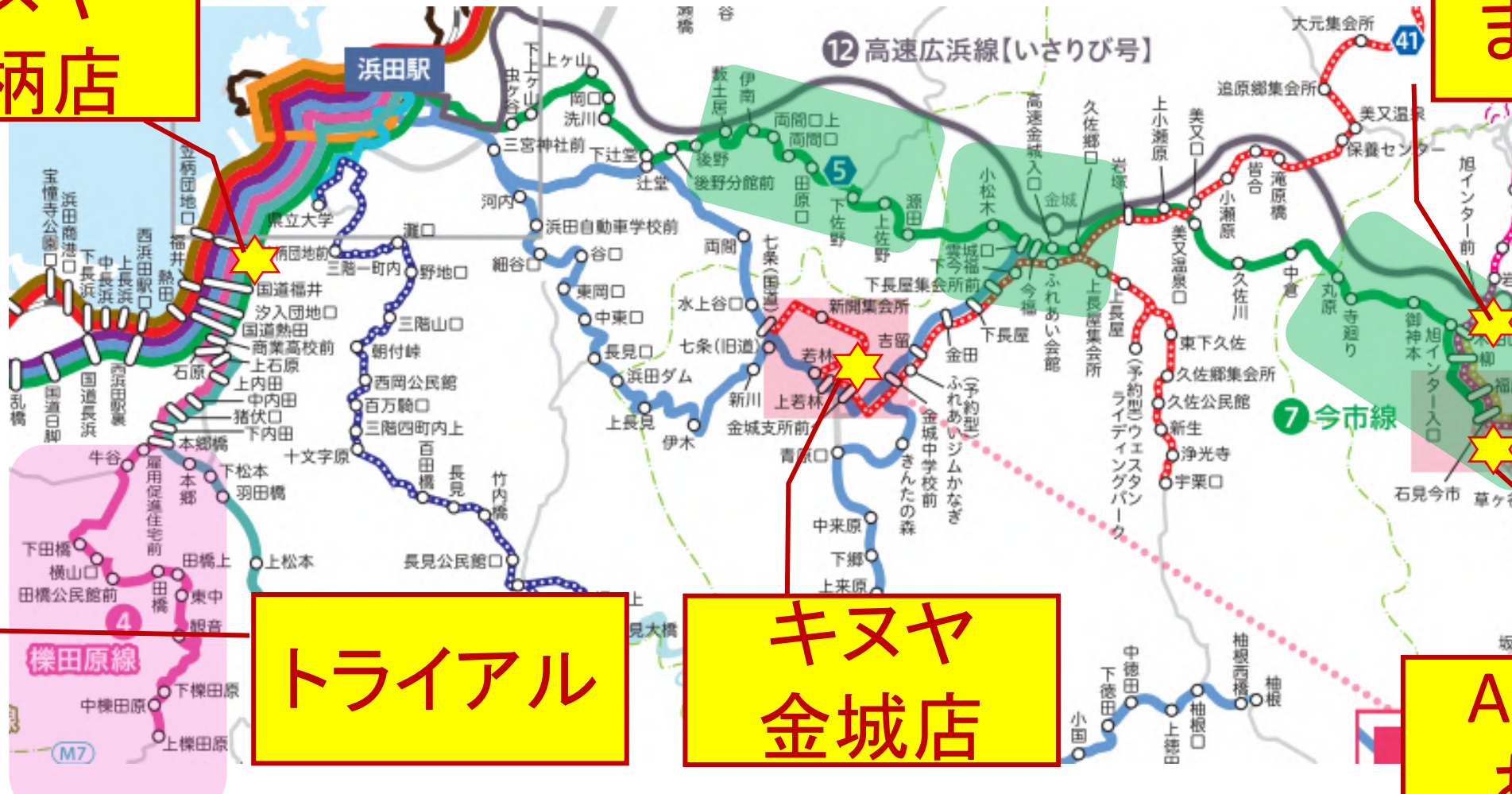
2020年12月16日をもって廃止

調査対象：今市線と櫛田原線



キヌヤ
笠柄店

まんてん



(出典) 浜田市バスマップ

トライアル

キヌヤ
金城店

Aコープ
あさひ

2020年12月16日をもって廃止

調査の概要



	第1回	第2回
実施時期	2020年7月	2020年10月
配布方法	市報とともに各戸配布	
回収方法	返信用封筒による郵送	
配布部数	949	949
回収部数	347	474
回収率	36.6%	49.9%
調査目的	交通機関選択の要因分析	買い物・通院の実態把握
	買い物場所の選択の要因分析	公共交通に対する価値評価

バス廃止の背景



▼平成 29 年度路線別運行収支状況

路 線	系統	平 均 運行回数	乗車密度	1 日あたり 輸送量	経常収益(円)	経常費用(円)	収支率
① 浜 田 ・ 益 田 線	6	10.5	2.5	25.9	28,949,175	59,509,128	49%
② 周 布 線	4	9.2	0.8	7.3	3,912,886	16,866,663	23%
③ 櫛 田 原 線	3	4.5	0.6	2.9	1,929,650	8,968,080	22%
④ 弥 栄 線	2	6.5	2.6	16.8	17,160,173	26,036,266	66%
⑤ 市 内 循 環 線	3	9.5	1.2	11.1	3,685,116	13,396,954	28%
⑥ 波 佐 線	8	8.5	1.3	10.7	14,492,929	48,893,018	30%
⑦ 有 福 線	2	7.8	2.3	17.7	25,253,517	50,654,226	50%
⑧ 周 布 ・ 江 津 線	3	21.5	3.5	76.3	73,411,818	114,607,795	64%
⑨ 長 沢 ・ 瀬 戸 ヲ 島 線	6	5.0	0.6	3.2	1,225,463	9,404,595	13%
⑩ 大 学 線	6	16.9	4.0	67.0	9,639,018	14,523,322	66%
⑪ 今 市 線	1	4.6	1.2	5.5	6,827,345	24,877,839	27%
合 計	44	104.5	2.3	244.4	186,487,090	387,737,886	48%

利用の低迷

乗務員の高齢化
(人繰り)

車両の老朽化等

注1) 乗車密度：次式により求めた値で、平均乗車人員を表す。

乗車密度＝年間運送収入÷(年間実車走行キロ×※平均賃率)

※平均賃率：キロあたりの平均設定運賃であり、路線によって異なる。停留所相互間総運賃額を停留所相互間総キロ程で割った値。

注2) 収支率：経常費用(運行経費等)に対する経常収益(運賃収入等)の割合。

廃止後に希望する交通



代表的な3つの代替手段



市生活路線バス

決められた路線・ダイヤ・停留所を走る。主に自治区内の移動手段として運行。

従来17路線が運行
(2020年12月、櫛田原線・今市線廃止後は19路線)



市乗合タクシー

運行区域内の家から目的地までの送迎を行う。民間タクシーとは違い、運行時刻や運行日、目的地が決められている。

4 自治区で12 路線が運行中



コミュニティワゴン輸送

地域住民やNPO法人などが自家用車などを活用し、自宅近くから目的地まで移動のできる運送活動。

ガソリン代な実費のみを徴収する無償(ボランティア)運送と、運賃を徴収する有償運送がある。

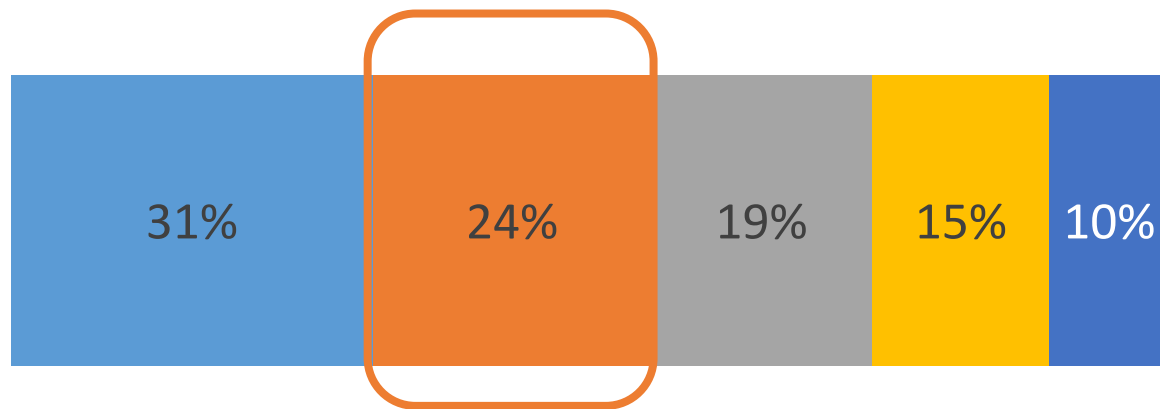
三隅町井野地区(公共交通空白地有償運送)
羽原地区・大麻地区で(自治会等無償運送)

廃止後に希望する公共交通



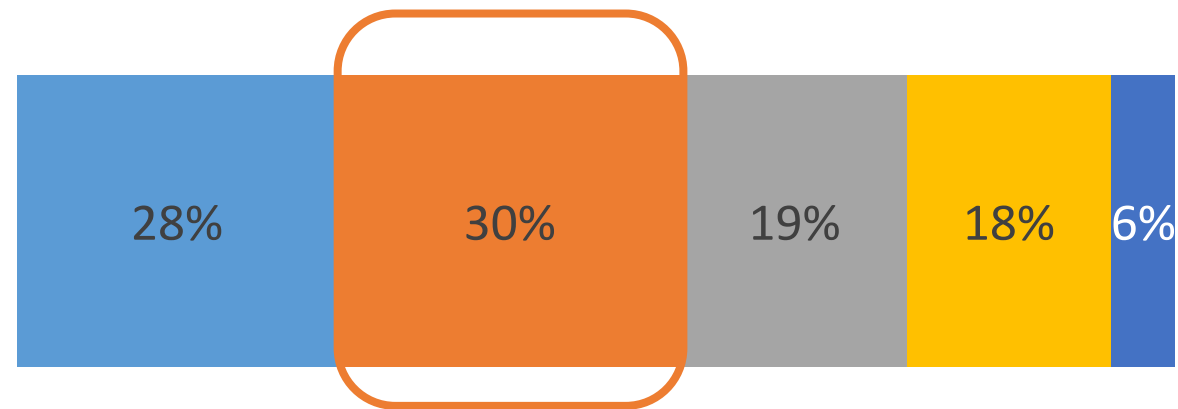
全回答者 N=671

- 乗合タクシー
- 普通バス
- 地域内限定・格安タクシー
- コミュニティワゴン
- 特に必要はない



将来は公共交通_全地域 N=181

- 乗合タクシー
- 普通バス
- 地域内限定・格安タクシー
- コミュニティワゴン
- 特に必要はない

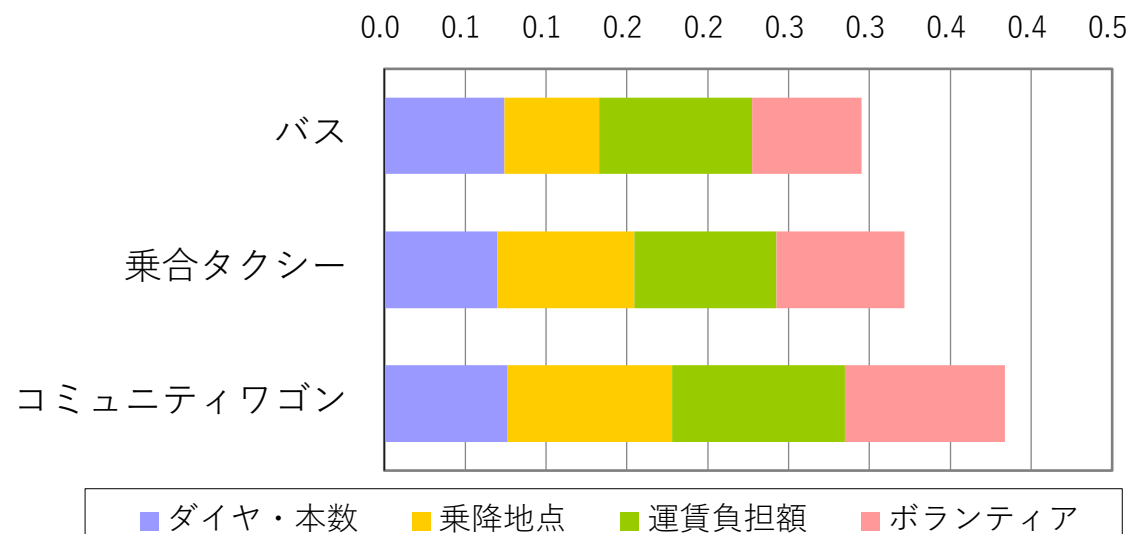


- どちらも同じ傾向のように見えるが
- 将来は公共交通を利用すると予想する人は、「普通バス」を希望する人の割合が若干多い⇒より詳細に見てみる必要はありそう・・・

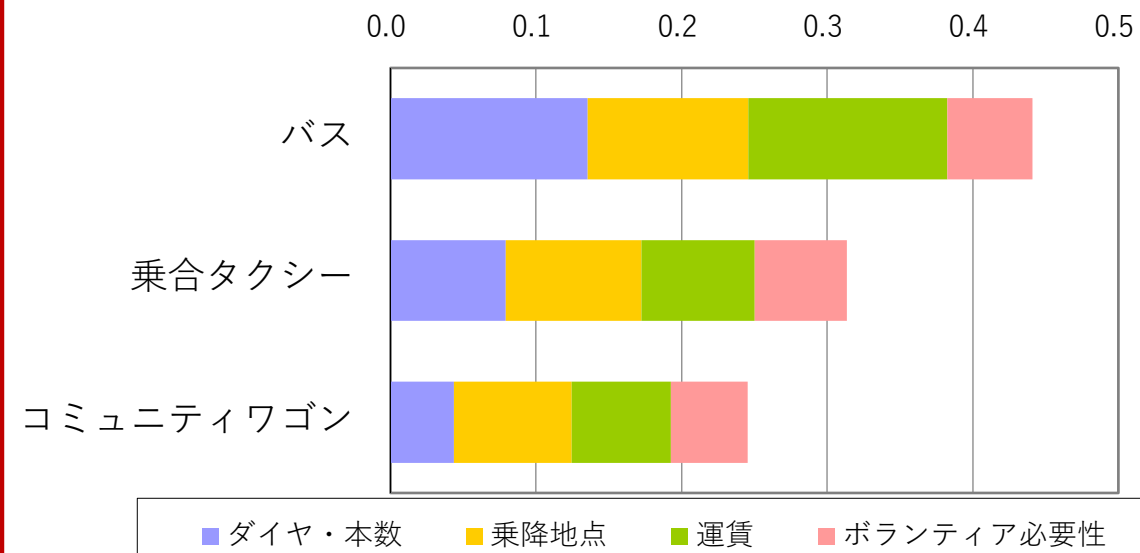
廃止後に希望する交通：AHP分析



非利用者 N=128



バス高頻度利用者 N=20



- 公共交通を利用しない人ほど、コミュニティワゴンを希望する傾向
- 公共交通を利用する人ほど、バスを希望する傾向

必要度の高い人ほど、自分に必要な交通手段のイメージができている可能性が示唆される

小まとめ



- これまでの浜田市での状況から考えられる交通手段は3つ
- いま(将来)公共交通を利用している人と、
そうでない人で希望する交通が異なる傾向にある
- 実際は使わない人の意向を反映させると
いま(将来)必要という人のニーズと整合しなくなる可能性
が高い

人数的には
圧倒的に多い



買い物の実態

買い物場所の傾向：今市線沿線



地域	Aコープ あさひ	キヌヤプ リル店	キヌヤ笠 柄店	キヌヤ金 城店	シティパ ルク浜田	トライア ル	ゆめタウ ン浜田	地域交流 プラザま んてん	その他	回答数：人
旭 栄・岩地谷	23%	9%	0%	14%	11%	9%	14%	20%	0%	35
旭 下城・旭ヶ丘・柳・小場田・御神本	25%	6%	3%	13%	13%	11%	9%	14%	5%	112
旭 寺廻り・丸原町・上城・高杉谷・後谷	24%	13%	0%	20%	9%	11%	11%	9%	3%	70
旭 新町・福屋	26%	8%	0%	10%	17%	11%	15%	6%	7%	122
旭 森谷・小谷城	24%	6%	0%	16%	16%	12%	13%	10%	1%	67
旭 草ノ谷・神代屋・加古屋	26%	6%	3%	14%	10%	9%	15%	10%	6%	78
金城 雲城地区	2%	14%	0%	30%	22%	11%	14%	2%	6%	64
金城 久佐地区	10%	16%	0%	22%	22%	9%	13%	2%	5%	86
金城 今福地区	6%	16%	1%	33%	17%	9%	11%	3%	5%	232
浜田 後野町	1%	27%	0%	8%	33%	8%	18%	0%	5%	158
浜田 佐野町	1%	21%	3%	21%	29%	7%	14%	0%	4%	150
総計	12%	14%	1%	19%	20%	10%	13%	5%	5%	1174

- 「Aコープ」よりも旭の「まんてん」のほうが集客エリアとしては特化傾向にある
- 金城、後野・佐野は浜田市内へのアクセスも良く、市内に買い物に出る人の割合は高い

買い物場所(公共交通利用者のみ):今市線

地域\店	Aコープ あさひ	キヌヤプ リル店	キヌヤ金 城店	シティパ ルク浜田	トライア ル	ゆめタウ ン浜田	地域交流 プラザま んてん	その他	回答数: 人
旭 下城・旭ヶ丘・柳・小場田・御神本	63%	0%	0%	0%	0%	0%	38%	0%	8
旭 寺廻り・丸原町・上城・高杉谷・後谷	40%	0%	20%	0%	20%	0%	20%	0%	5
旭 新町・福屋	60%	0%	10%	0%	10%	0%	10%	10%	10
旭 草ノ谷・神代屋・加古屋	67%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	3
金城 久佐地区	14%	0%	29%	43%	0%	14%	0%	0%	7
金城 今福地区	0%	10%	40%	20%	0%	0%	0%	30%	10
浜田 後野町	0%	31%	8%	38%	8%	8%	0%	8%	13
浜田 佐野町	0%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	3
総計	27%	10%	17%	19%	5%	3%	10%	8%	59

- 全回答者の場合よりも、買い物場所は特定化される傾向がみられる
 - 旭は、Aコープ/まんてん
 - 金城は、キヌヤ金城店/シティパルク
 - 後野・佐野はキヌヤプリル/シティパルク/キヌヤ金城店



- 公共交通の利用者は

バスの路線ルートに沿って、

買い物場所はある程度特定化される傾向にある

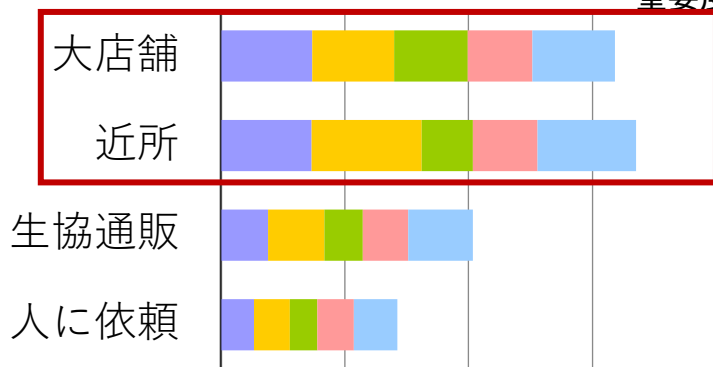
買い物場所の選び方

買い物場所の選好と理由：AHP分析



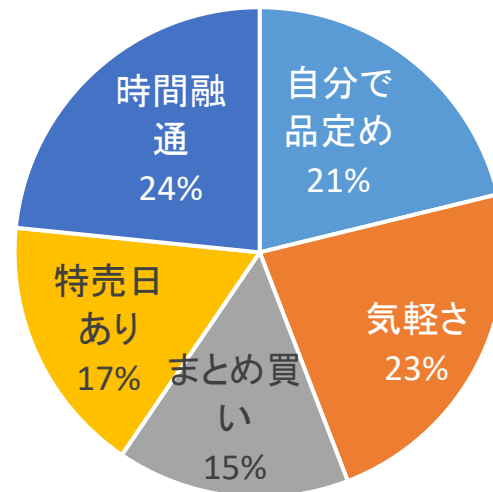
店の選好度 N=212

0.000 0.100 0.200 0.300 0.400
重要度

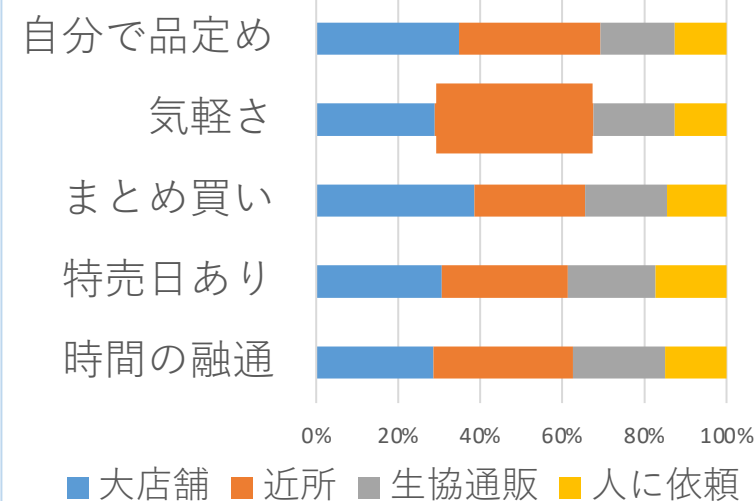


店の選択基準

N=212



選択基準別 N=212

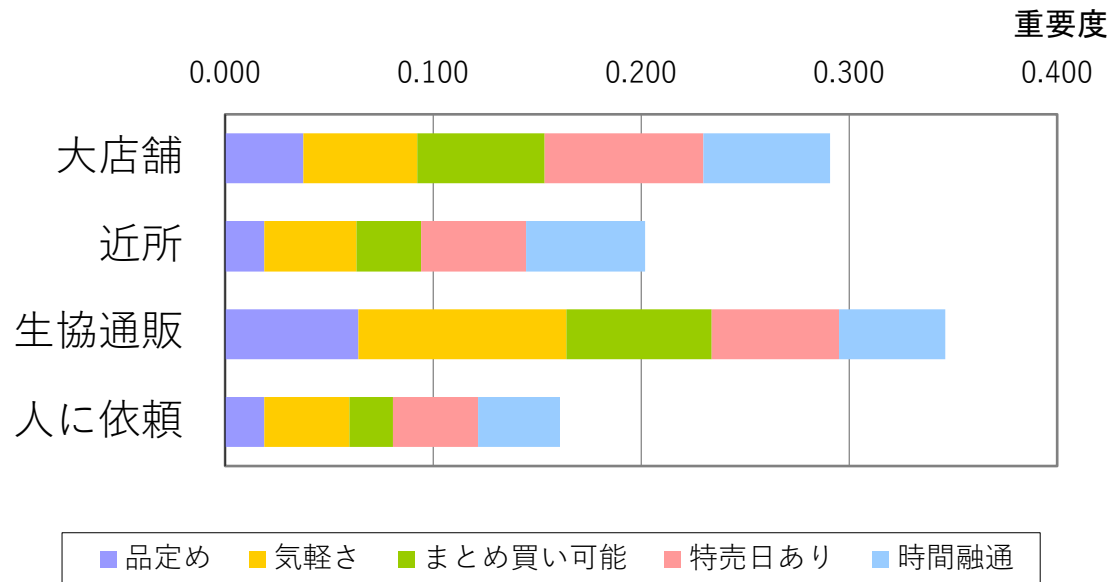


5つの選択基準の観点から、
買い物場所の重要性を整理

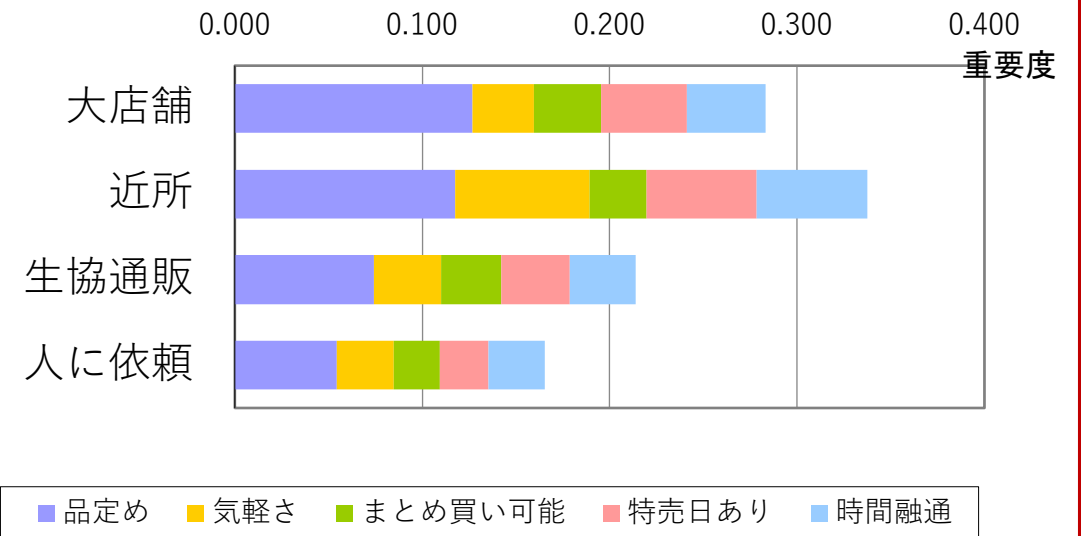
- 基本的には近所で買い物をする傾向だが、市内の大規模店舗も好まれている
 - 車が中心的な買い物交通手段という実態を反映
- 「気軽さ」の観点では、近所の店舗を好む傾向がやや強い
- 購入場所の選択基準(自分で品定め～時間の融通)から見ても、リアル店舗の重要度が高い

第1回 マイカー利用ではない人の買い物場所

バス・タクシーのみ N=7



徒歩・自転車のみ N=17



- ・ 徒歩・自転車で買い物に行ける人は、「近所」での買い物を好む
- ・ マイカーを使えず、バス・タクシーを使わざるを得ない人は・・・
 - ・ **生協・通販**をもっとも好む
 - ・ 近所のお店より、市内の大店舗を選好する(**バスルート**の関係?)

自宅から買い物場所までの距離



	買い物場所までの距離 (平均値)
回答者全体	約9Km
バス・タクシーのみ利用	約10Km
徒歩・自転車のみ利用	約670m

小まとめ



- 買い物場所は、「近所」「市内の大店舗」を希望する人が多く、通販や人に依頼する方法はあまり好まれていない
- 公共交通を利用する人（ほかに手段のない人）は、**通販・生協**を選択する傾向が最も強い
- 徒歩・自転車のみの人、**近所**で買い物は済ませる人が多い
- 将来、交通に不自由する人が増えた場合には移動販売は有力な選択肢になることが示唆される

自分で品定め
できる！



廃止後に住民が求める交通

- 普段から公共交通を利用する人とそうではない人の求める交通は異なる
- 普段から利用する人を中心に考えたほうがよさそう

まとめ②



買い物の実態

- 公共交通を利用する人の買い物場所・通院先は特定の
- それに応じた交通を用意するのが効果的

買い物場所の選び方

- 自分の利用できる交通手段によって買い物場所を変えている
- バスしか利用できない人にとっては、通販等も有力な選択肢
- ただし、目で見て品定めしたいニーズはある
 - ➡ 地域のお店はとても大切！ + 将来は移動販売も？