

# 『デマンド交通』実証実験

2024年10月26日～12月1日

報告書



2025年4月

(実施主体) 養父市関宮小さな拠点づくり共創プラットフォーム

(作成) 一般財団法人日本自動車研究所

## 実証実験実施主体

養父市関宮小さな拠点づくり共創プラットフォーム

### 構成団体

養父市、NPO 法人但馬を結んで育つ会（TMS）、全但バス株式会社、  
NPO 法人養父市マイカー運送ネットワーク、社会福祉法人養父市社会福祉協議会、  
一般財団法人日本自動車研究所、セイノーホールディングス株式会社

### ご協力

大谷校区協議会、関宮まちづくり協議会、出合校区協議会、熊次地区自治協議会

## 目 次

1. 実証実験の目的 .....	1
2. 各校区協議会との調整・協議 .....	1
3. 実証実験の様子 .....	4
4. 実証実験の運行結果 .....	5
4.1 大谷校区実証実験の運行結果 .....	6
4.2 関宮校区実証実験の運行結果 .....	8
4.3 出合校区実証実験の運行結果 .....	11
4.4 熊次校区実証実験の運行結果 .....	13
4.5 考察 .....	15
5. アンケート結果 .....	16
5.1 デマンド交通評価調査 .....	16
(1) アンケート調査の概要 .....	16
(2) アンケート調査結果 .....	18
5.2 公共交通の利用実態調査 .....	22
(1) アンケート調査の概要 .....	22
(2) アンケート調査の内容 .....	27
(3) アンケート調査結果 .....	28

# 1. 実証実験の目的

令和5年度の実証実験では、住民の方々にデマンド交通を体験してもらうことを第一の目的として実施しました。そのため、体験機会を増やす方策として、通常のデマンド交通の運行に併せて、住民自治組織からの積極的な呼びかけをお願いしたり、特定のニーズに応える「お買物便」などを企画いたしました。

令和6年度の実証実験では、利用料金については令和5年度同様に無料で運行しましたが、今後、デマンド交通を実装した際の参考データを取得することを目的として実施したため、積極的な乗車の働きかけや企画便は実施しませんでした。

デマンド交通の実装に向けた基礎データとしては、

- 1) デマンド交通利用時に取得したアンケートや運行記録
- 2) 実証実験終了後に今回の実証実験の対象地域である養父市関宮地域全戸に実施したアンケート

の二種類を収集しました。詳細については、5. アンケート結果にて詳しく紹介します。

# 2. 各校区協議会との調整・協議

実証実験の実施にあたって、実証実験の日程やデマンド交通導入の背景（現状の公共交通の状況等）を各協議会に説明する場を設けました。また、第2回目の住民説明会では、図2-1に示す関宮地域における将来の交通体系案として、現状、朝夕の利用者が多い時間帯については路線バス・スクールバス・コミュニティバスを従来通り運行し、日中の利用者の少ない時間帯にデマンド交通を導入するという方針を提示し、ご意見を伺いました。

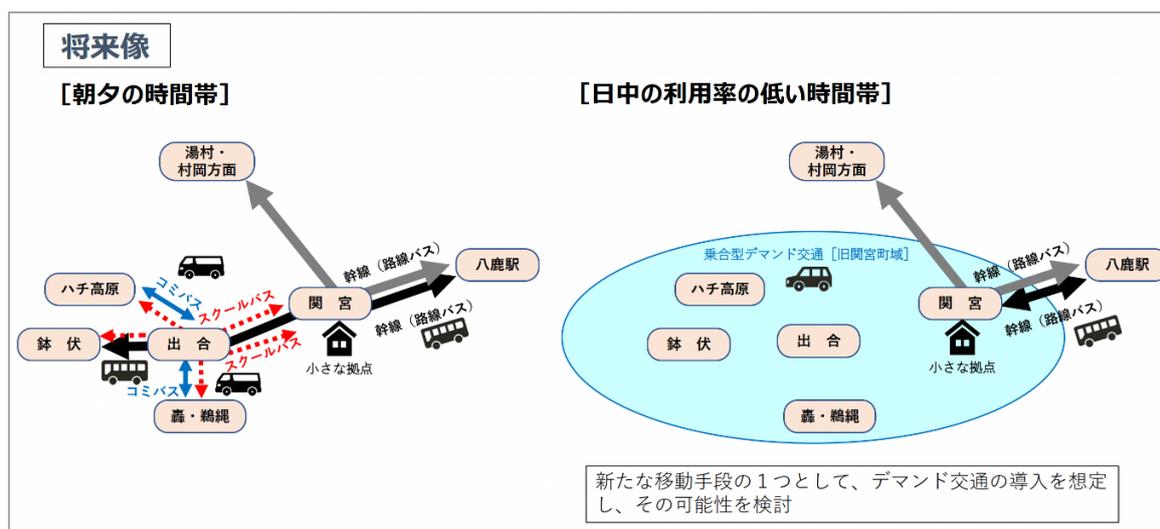


図 2-1 今後の関宮地域の交通体系(案)



各校区の協議会の役員の方、また協議会から住民の方にお声掛けいただき、以下の日程で住民との情報交換を実施しました。

① 実証実験に関する関宮地域の各校区への事前説明会（1回目）

（2024年9月12日、17日、18日開催）

実証実験の日程、デマンド交通導入の背景（現状の公共交通の状況）等について説明しました。主な意見は次の通り。

- ・地域住民に説明するのが難しい。定期的に意見交換できる仕組みが必要。
- ・2回目の実証実験だが、今後、どのように進めるのか（→関宮の小さな拠点を中心にどのような交通体系が良いか見極めていきたい。方向性としてはデマンド交通を組み入れていくことになると考えている。）
- ・乗り換えとなったときに料金はどうなるのか（→通し運賃なども検討したい。）
- ・予約については協議会が代行しても良い。
- ・減便になるということを説明し、住民に危機感をもってもらったほうが良いように思う。

② 実証実験に関する関宮地域の各校区への事前説明会（2回目）

（2024年10月9、10、11、15日開催）

前回（第1回）の住民説明会で質問があった、実証実験を踏まえた将来の関宮地域の交通体系（想定）について提示した。さらに、LINEを使った予約システム等について説明した。主な意見は次の通り。

- ・運行開始時期について（→小さな拠点の一部が供用開始となるR8年を目指す。）
- ・現在は診療所での診察終了後に移動手段がない。
- ・ドアツードアが良い（→サービス水準を挙げれば利用料金はそれに伴って高くなる。バスとタクシーの中間のサービスということで理解して欲しい。）
- ・利用料金について（→令和6年度の実証実験は無償で実施したが、令和7年度の実証実験は有償で実施する。）
- ・観光客は利用可能か（→是非利用してもらいたい。）

③ 実証実験に関する関宮地域の各校区への説明会（3回目）

（2024年12月18日～20日、23日開催）

実証実験の第一報として、実証実験の利用者数、利用実態等の速報を報告した。主な意見は次の通り。

- ・小さな拠点との兼ね合いはどうなっているのか（→令和8年度の春には、小さな拠点でデマンド運行を実施できる予定。）
- ・バスの高齢者乗車証（150円のバス）は残して欲しい（→健康福祉部との今後の検討課題としたい。）
- ・利用者のなかに免許保有者はどれくらいの比率になっているのか（→来年度の実証実験では確認できるようにする。）
- ・関宮での乗り継ぎは保証されるのか（→予約時にそうした意向も伺うこととしたい。）



・LINE 予約についてはサロン参加者に練習させてみたが、まだ難しいと思っている住民は少ないかもしれない。



### 3. 実証実験の様子



実証実験用車両



ご利用時の様子



車両用ステッカー



待合所での相談風景

昨年度に引き続き、関宮地域で  
**『予約制デマンド交通』**  
の実証実験を行います！

2024年10月26日～12月1日  
朝9時～夕方4時まで毎日運行  
10月19日から予約受付を開始します

**お申込みは簡単！**  
電話 ☎ 079-666-8089 (全但バス(株) デマンド予約センター) でも  
LINE からでもお申込みいただけます

公共交通は、人口減少・高齢化の影響を受けて**危機的状況**です。  
◇ 路線バス利用者数 → 6割減少 (1990年比較)  
◇ バスなどの自動車運送業のドライバー → 半減 (2008年比較)  
※データは、いずれも国土交通省作成資料より引用

**養父市も例外ではありません！**

このままの形で路線バスを維持するのは困難です。  
そこで、**予約制デマンド交通の導入**を検討しています。  
今回の実証実験は、住民の皆様が予約制デマンド交通に乗車していただき、その使い勝手や問題点・課題点などを検証するために行うものです (※今回は無料で乗車可能！)。

この機会に是非、乗車いただき、ご意見をお寄せください。

デマンド交通の案内リーフレット

LINE 予約システム



## 4. 実証実験の運行結果

令和5年度に引き続き、2回目となるデマンド交通の実証実験を10月26日～12月1日の37日間で実施しました。令和6年度は利用者の利便性を上げるために、期間全体を通じてフルデマンドに近い形で運行いたしました。期間中における地域外からの外来者を含めた乗車人数はのべ238名となりました。

それぞれの校区別の利用状況として、

① デマンド交通の利用回数(校区別)

校区別の利用回数を把握するため、出発場所となった乗車ポイントのみを集計

② デマンド交通の利用回数のマッピング結果(校区別)

上記①の校区別の乗車ポイントの集計結果をマッピング

③ デマンド交通利用時の目的地(校区別)

校区別にデマンド交通を利用した主な外出先(目的地)を把握するため降車ポイントのみを集計

④ デマンド交通利用時の目的地のマッピング結果(校区別)

上記③のデマンド交通利用時の降車ポイントの集計結果をマッピング



## 4.1 大谷校区実証実験の運行結果

大谷校区のデマンド交通の実証実験期間中の利用状況は次のとおりです。

### ① デマンド交通の利用回数(校区别)

校区别の利用回数を把握するために、出発場所となった乗車ポイントのみを集計しました。往復利用の場合には、往路の出発場所となった乗車場所(ミーティングポイント)のみのカウントとなっていますので、実際の運行本数とは異なります。

表 4.1-1 デマンド交通利用状況(出発場所である乗車ポイントのみ集計)【大谷校区】

乗車場所	名称	利用回数
三宅団地	三宅団地玄関前	11
大谷⑧	大谷公会堂	11
大谷⑥	カタセ	5
三宅②	2組ゴミ収集庫前	4
三宅⑦	西谷輝江宅前	3
三宅④	三宅バス停付近(八鹿方面行き)	3
大谷③	西尾正夫宅前	2
万久里③	やすらぎ公園口	2
三宅③	三宅公会堂	2
大谷④	大谷バス停付近(八鹿方面行き)	1

### ② デマンド交通利用時の出発地マッピング(校区别)

デマンド交通の出発地(乗車ポイント)を地図上にマッピングしました。各地域の地図の縮尺は異なっていますので、地域間で円の大きさを比較することはできません。



図 4.1-1 乗降ポイント(出発場所)利用状況【大谷校区】



③ デマンド交通利用時の目的地(校區別)

デマンド交通を利用した主な外出先(目的地)を校區別に集計しました。往復利用の場合には、往路の降車場所(ミーティングポイント)のみをカウントしたため実際の運行本数とは異なります。

表 4.1-2 降車ポイント(目的地)利用状況【大谷校区】

降車場所	名称	利用回数
三宅⑩	6組消火栓	11
関宮①	ふれあいの郷	10
ハチ高原①	スキーパトロールセンター	9
関宮⑬	相地橋	4
尾崎②	尾崎バス停付近(鉢伏方面)	3
関宮⑤	JA たじま前	2
関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	1
関宮⑩	福井診療所	1
大久保②	鉢伏バス停付近	1
まんの湯	まんの湯	1
吉井②	関宮学園校門前	1

④ デマンド交通利用時の目的地マッピング(校區別)

校區別のデマンド交通利用時の目的地を地図にマッピングしました。

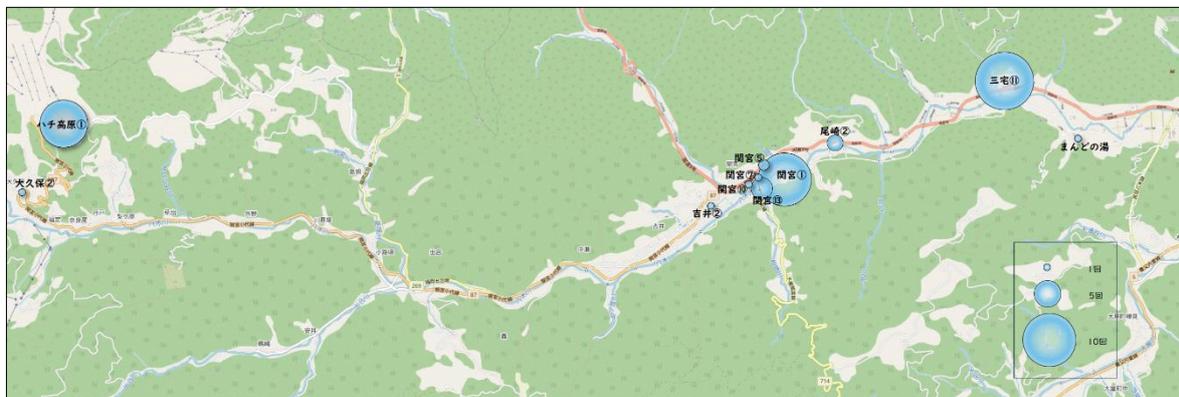


図 4.1-2 デマンド交通利用時の出発地・到着地【大谷校区出発のみ】



## 4.2 関宮校区実証実験の運行結果

関宮校区のデマンド交通の実証実験期間中の利用状況は次のとおりです。

### ① デマンド交通の利用回数(校區別)

校區別の利用回数を把握するために、出発場所となった乗車ポイントのみを集計しました。往復利用の場合には、往路の出発場所となった乗車場所(ミーティングポイント)のみのカウントとなっていますので、実際の運行本数とは異なります。

表 4.2-1 デマンド交通利用状況(出発場所である乗車ポイントのみ集計)【関宮校区】

乗車場所	名称	利用回数
関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	9
和多田②	和多田バス停付近(鉢伏方面行き)	8
関宮⑫	養父市関宮地域局	7
関宮③	片岡バス停付近(鉢伏方面行き)	6
関宮⑳	菓子政前	5
関宮⑬	相地橋	4
八木谷①	八木谷広報掲示板前	4
関宮⑩	福井診療所	3
関宮⑮	関宮郵便局前	3
関宮⑨	山田風太郎記念館	3
吉井⑦	圓光寺	3
関宮①	ふれあいの郷	2
関宮⑤	JA たじま前	2
相地①	相地広報掲示板前	2
八木谷②	八木谷公会堂	2
関宮㉒	関宮22	2
中瀬④	足坂バス停付近	2
吉井②	関宮学園校門前	1
関宮⑥	但馬銀行関宮支店	1
吉井③	ミニフレッシュ関宮店	1
中瀬③	中瀬公民館	1
関宮②	片岡バス停付近(八鹿方面行き)	1
吉井④	吉井公会堂前	1
吉井⑩	小田垣商店前	1



② デマンド交通利用時の出発地マッピング(校区別)

デマンド交通の出発地(乗車ポイント)を地図上にマッピングしました。各地域の地図の縮尺は異なっていますので、地域間で円の大きさを比較することはできません。

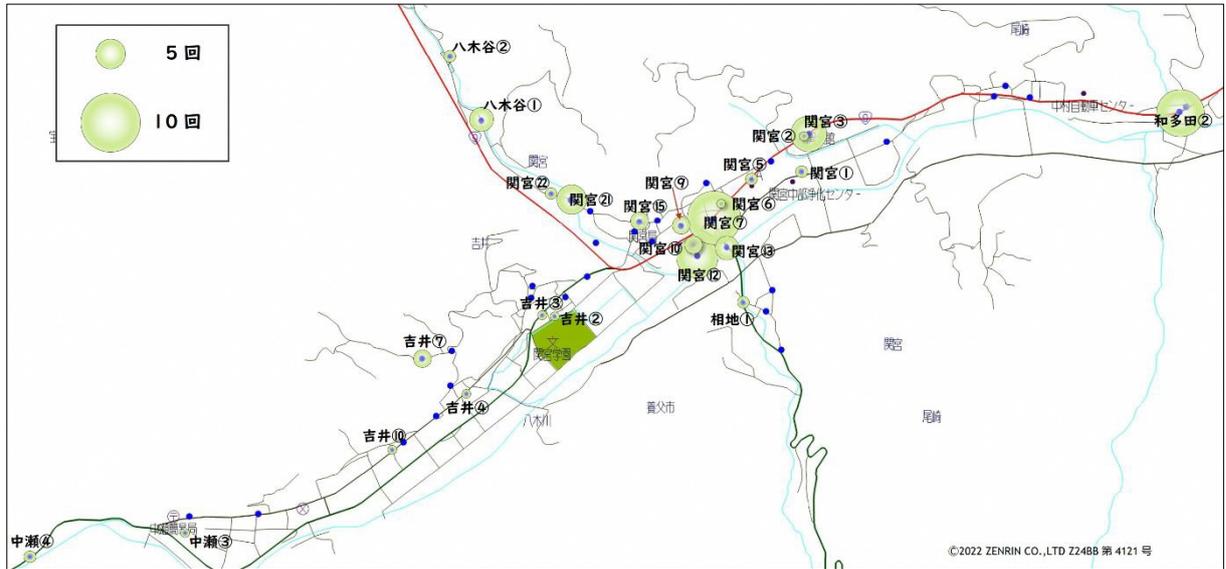


図 4.2-1 乗降ポイント(出発場所)利用状況【関宮校区】

③ デマンド交通利用時の出発地マッピング(校区別)

デマンド交通を利用した主な外出先(目的地)を校区別に集計しました。往復利用の場合には、往路の降車場所(ミーティングポイント)のみをカウントしたため実際の運行本数とは異なります。

表 4.2-2 降車ポイント(目的地)利用状況【関宮校区】

降車場所	名称	利用回数
奈良尾①	熊次小学校	12
関宮⑫	養父市関宮地域局	11
ハチ高原①	スキーパトロールセンター	8
関宮⑪	養父市農林漁業等健康増進施設	5
吉井③	ミニフレッシュ関宮店	5
別宮②	別宮2	4
三宅団地	三宅団地玄関前	3
葛畑④	葛畑 4	3
丹戸②	皇大神社	2
関宮①	ふれあいの郷	2
関宮⑤	JA たじま前	2
関宮⑩	福井診療所	2
別宮③	別宮上バス停付近	2
大谷④	大谷バス停付近(八鹿方面行き)	2
丹戸①	丹戸橋上	1
草出①	草出集会場	1

和多田①	和多田バス停付近(八鹿方面行き)	
尾崎③	尾崎公民館	
関宮③	片岡バス停付近(鉢伏方面行き)	
関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	
関宮⑮	関宮郵便局前	
八木谷②	八木谷公会堂	
出合④	出合診療所	
安井①	安井バス停	
大谷③	西尾正夫宅前	

#### ④ デマンド交通利用時の目的地マッピング(校区別)

校区別のデマンド交通利用時の目的地を地図にマッピングしました。



図 4.2-2 デマンド交通利用時の出発地・到着地【関宮校区出発のみ】



## 4.3 出合校区実証実験の運行結果

出合校区のデマンド交通の実証実験期間中の利用状況は次のとおりです。

### ① デマンド交通の利用回数(校区別)

校区別の利用回数を把握するために、出発場所となった乗車ポイントのみを集計しました。往復利用の場合には、往路の出発場所となった乗車場所(ミーティングポイント)のみのカウントとなっていますので、実際の運行本数とは異なります。

表 4.3-1 デマンド交通利用状況(出発場所である乗車ポイントのみ集計)【出合校区】

乗降場所	名称	利用回数
出合①	消火栓前	7
出合④	出合診療所	4
別宮③	別宮上バス停付近	3
安井①	安井バス停付近	3
葛畑④	葛畑 4	1
出合⑦	出合バス停付近	1
轟①	轟バス停付近	1

### ② デマンド交通利用時の出発地マッピング(校区別)

デマンド交通の出発地(乗車ポイント)を地図上にマッピングしました。各地域の地図の縮尺は異なっていますので、地域間で円の大きさを比較することはできません。

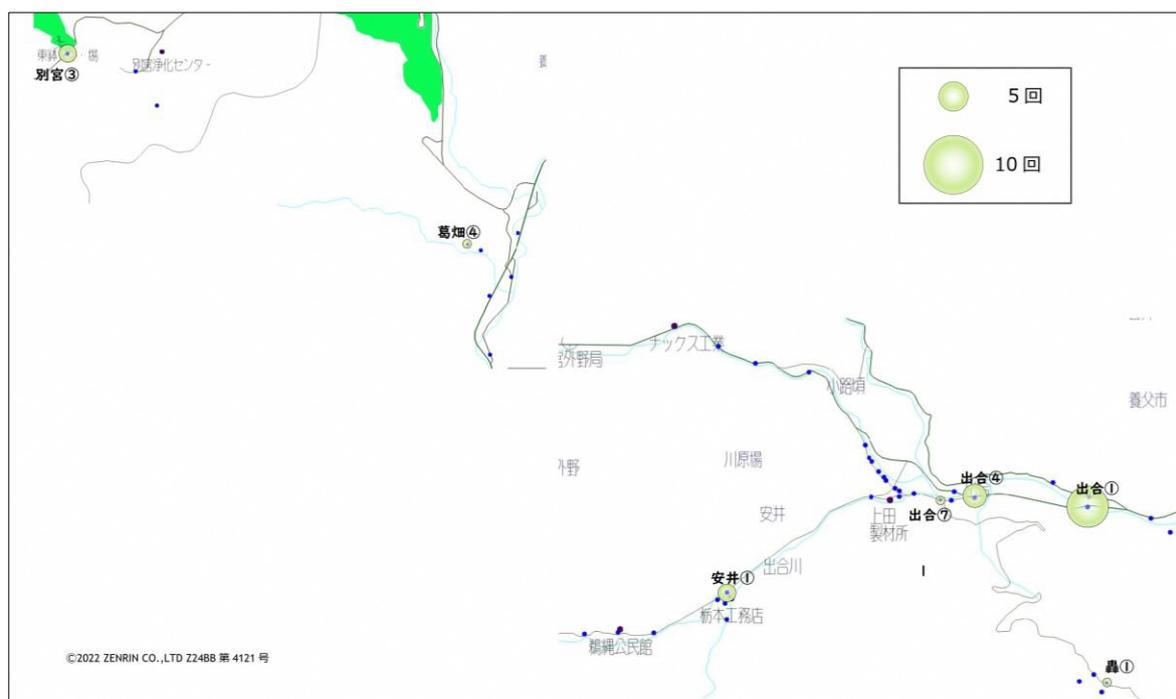


図 4.3-1 乗降ポイント(出発場所)利用状況【出合校区】

### ③ デマンド交通利用時の目的地(校區別)

デマンド交通を利用した主な外出先(目的地)を校區別に集計しました。往復利用の場合には、往路の降車場所(ミーティングポイント)のみをカウントしたため実際の運行本数とは異なります。

表 4.3-2 乗降ポイント(目的地)利用状況【出合校区】

降車場所	名称	利用回数
関宮⑭	関宮歯科診療所前	7
関宮④	せきのみや薬局	3
別宮②	別宮2	3
関宮⑫	養父市関宮地域局	2
出合④	出合診療所	2
出合⑥	であいの里	1
大久保②	鉢伏バス停付近	1
関宮⑮	関宮郵便局前	1

### ④ デマンド交通利用時の目的地マッピング(校區別)

校區別のデマンド交通利用時の目的地を地図にマッピングしました。

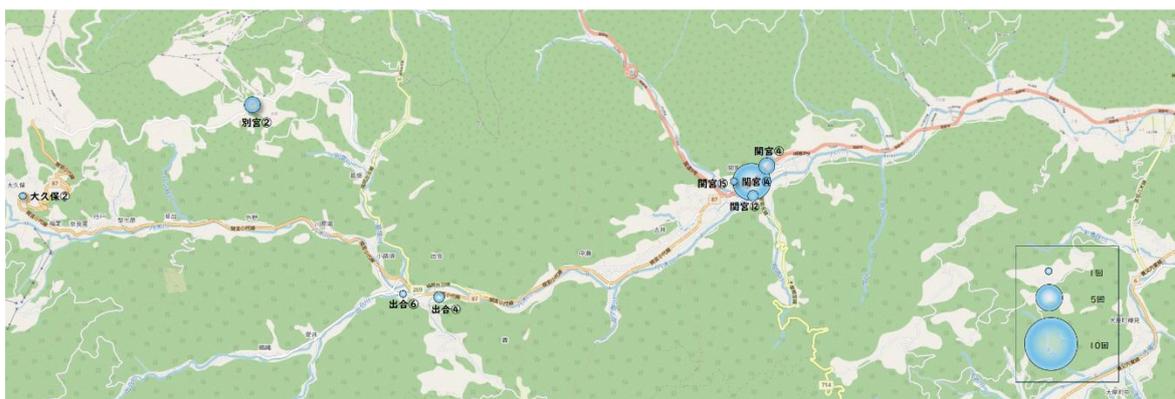


図 4.3-2 デマンド交通利用時の出発地・到着地【出合校区出発のみ】



## 4.4 熊次校区実証実験の運行結果

熊次校区のデマンド交通の実証実験期間中の利用状況は次のとおりです。

### ① デマンド交通の利用回数(校區別)

校區別の利用回数を把握するために、出発場所となった乗車ポイントのみを集計しました。往復利用の場合には、往路の出発場所となった乗車場所(ミーティングポイント)のみのカウントとなっていますので、実際の運行本数とは異なります。

表 4.4-1 デマンド交通利用状況(出発場所である乗車ポイントのみ集計)【熊次校区】

乗車場所	名称	利用回数
奈良尾①	熊次小学校	2
草出①	草出集会場	2
丹戸③	民宿白鹿前	2
丹戸②	皇大神社	1
梨ヶ原①	梨ヶ原バス停付近	1

### ② デマンド交通利用時の出発地マッピング(校區別)

デマンド交通の出発地(乗車ポイント)を地図上にマッピングしました。各地域の地図の縮尺は異なりますので、地域間で円の大きさを比較することはできません。



図 4.4-1 乗降ポイント(出発場所)利用状況【熊次校区】



### ③ デマンド交通利用時の目的地(校區別)

デマンド交通を利用した主な外出先(目的地)を校區別に集計しました。往復利用の場合には、往路の降車場所(ミーティングポイント)のみをカウントしたため実際の運行本数とは異なります。

表 4.4-2 乗降ポイント(目的地)利用状況【熊次校区】

降車場所	名称	利用回数
関宮⑫	養父市関宮地域局	3
奈良尾①	熊次小学校	2
関宮⑥	但馬銀行関宮支店	1
吉井②	関宮学園校門前	1
出合④	出合診療所	1

### ④ デマンド交通利用時の目的地マッピング(校區別)

校區別のデマンド交通利用時の目的地を地図にマッピングしました。

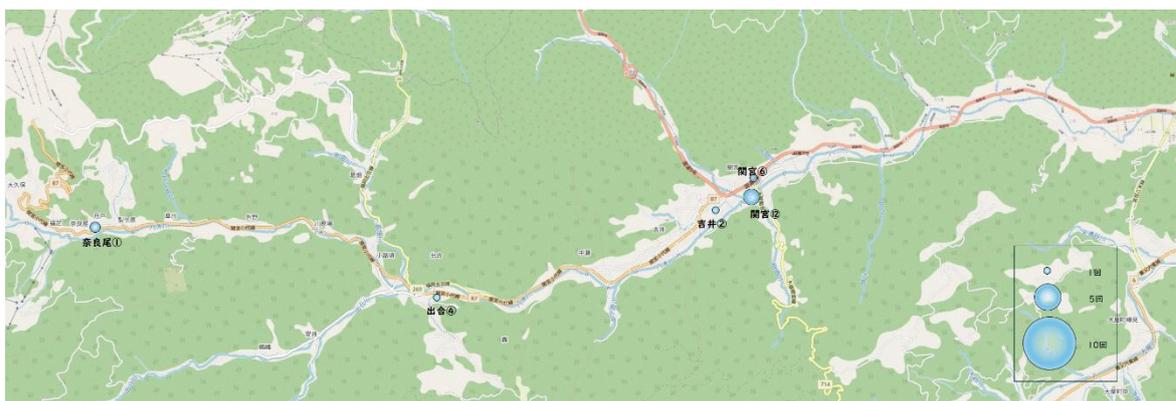


図 4.4-2 デマンド交通利用時の出発地・到着地【熊次校区出発のみ】



## 4.5 考察

少子高齢化が及ぼす人手不足などに起因するドライバー不足により、公共交通を現状のまま維持することが難しくなっている状況や、それを踏まえたデマンド運行実装時の運行体系等について住民の方々への説明を実施しました。令和7年度は、デマンド実装時の運用体制等の検討を踏まえて、実装を見据えた実証実験を実施予定となっています。

また、現在建設中の「小さな拠点」を幹線交通とデマンド交通などの支線交通の乗り換え拠点とすることを想定して検討を進めており、今後、拠点の完成に合わせて関宮地域の交通体系を構築できるよう、乗り換え・待合い室(図 4.5-1)に必要な機能の提案も併せて進めています。



図 4.5-1 「小さな拠点」での乗り換え・待合い室のイメージ

また、デマンド交通の利用状況を見ると、いくつか特徴的な使い方がされていることもわかってきました。地域活動への参加のための移動手段としての利用や、住民の方同士でハチ高原への「お出かけ」を企画した例もみられました。デマンド交通が生活に必要なお買物や通院だけでなく、「地域活動」や「楽しみ事」のために利用されることは、個人の活動範囲や機会が広がるだけでなく、外出することによるフレイル予防効果など、様々な効果が期待されています。今後は、これらの効果を可視化し、「移動手段」を確保することの重要性を示していく予定です。



## 5. アンケート結果

今回の実証実験にあたって2種類のアンケートを実施しました。

一つは「デマンド交通評価調査」として、デマンド交通を実際に体験いただいた後に第一印象としての評価を収集しました。利用した上でのデマンド交通に対する受容性や将来の利用意向等のご意見を収集することを目的に実施しました。

もう一つは、「公共交通の利用実態調査」です。こちらは現在の公共交通（路線バス、コミュニティバス、やぶくる）の利用状況、利用環境等を調査しました。今後、乗合交通等を導入するにあたっての基礎資料として、また、乗合交通を実装した場合の変化などをみるための調査です。

### 5.1 デマンド交通評価調査

#### (1) アンケート調査の概要

##### ① 調査方法

デマンド交通の乗車中にアンケート用紙を手渡して記入を依頼し、目的地到着後に回収しました。複数回利用された方は、初回乗車時の回答のみを集計しました。

##### ② 調査期間

調査期間は、実証実験期間中となる2024年10月26日～12月1日の37日間です。

##### ③ 回収結果

回収数：109件（回収率：約46%）（延べ利用者数238人）

##### ④ アンケート調査票（図5.1-1参照）



## 予約制乗り合い交通・乗車アンケート

乗車日： 月 日

予約番号

乗車場所：  
降車場所：

今回のご乗車に関して、当てはまる項目にをつけて下さい

### 1. 予約方法について

<input type="checkbox"/> 簡単だった	<input type="checkbox"/> 普通	<input type="checkbox"/> 難しかった
--------------------------------	-----------------------------	--------------------------------

### 2. 乗降場所について

<input type="checkbox"/> 分かりやすかった	↔	<input type="checkbox"/> 分かりにくかった
-----------------------------------	---	-----------------------------------

<input type="checkbox"/> 便利だった	↔	<input type="checkbox"/> 不便だった
--------------------------------	---	--------------------------------

### 3. 自宅から乗降場所までは徒歩何分ですか？

<input type="checkbox"/> 3分以内	<input type="checkbox"/> 4~9分	<input type="checkbox"/> 10~15分	<input type="checkbox"/> 15分以上
-------------------------------	-------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

### 4. 運賃として、どの程度なら負担可能でしょうか？

<input type="checkbox"/> 100円未満	<input type="checkbox"/> 100円	<input type="checkbox"/> 200円	<input type="checkbox"/> 300円
<input type="checkbox"/> 400円	<input type="checkbox"/> 500円	<input type="checkbox"/> 600円以上	<input type="checkbox"/> 無料

### 5. 今回の実験で改良すべき点を教えてください

<input type="checkbox"/> 予約方法	<input type="checkbox"/> 乗降場所	<input type="checkbox"/> 運行時間	<input type="checkbox"/> 説明資料
<input type="checkbox"/> 車両	<input type="checkbox"/> 予約締切時間	<input type="checkbox"/> その他( )	

### 6. ご年齢を教えてください。

<input type="checkbox"/> 10代	<input type="checkbox"/> 20代	<input type="checkbox"/> 30代	<input type="checkbox"/> 40代	<input type="checkbox"/> 50代
<input type="checkbox"/> 60代	<input type="checkbox"/> 70代	<input type="checkbox"/> 80代	<input type="checkbox"/> 90代	<input type="checkbox"/> 100~

### 7. その他（自由記述）

--

ご協力ありがとうございました。

〔アンケート実施者〕

養父市・全但バス(株)・(一財)日本自動車研究所・兵庫県立大学

図 5.1-1 デマンド交通評価調査アンケート調査票



## (2) アンケート調査結果

### ① 予約方法について

予約方法について、「簡単だった」、「普通」、「難しかった」の三択で質問しました(図 5.1-2 参照)。「簡単だった」との回答が 60%となり、昨年度の回答(54%)から微増しています。また、昨年度、「難しかった」と回答された方は4%ありましたが、今年度について「難しかった」と回答された方はいませんでした。昨年度は電話のみでの予約受付、今年度は電話とLINEを併用しましたが、予約については、それほど難しくなかったと受け止められていると思われます。

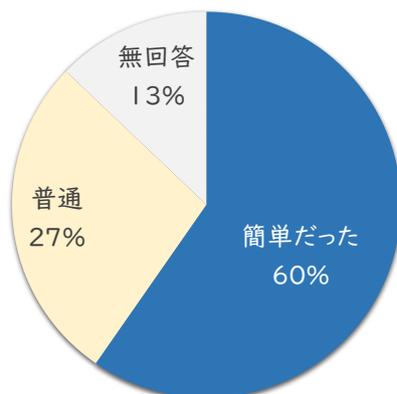
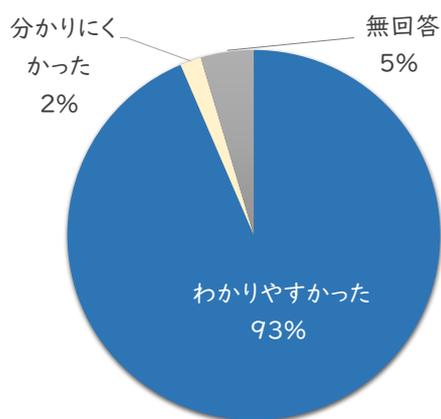


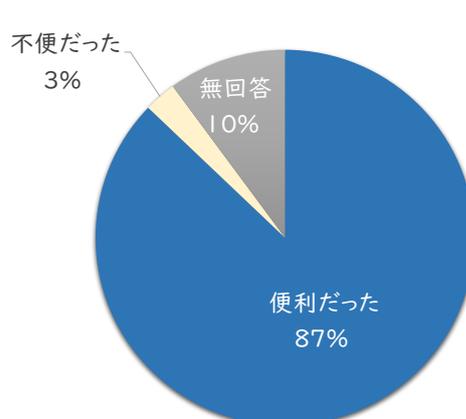
図 5.1-2 予約方法について(N=109)

### ② 乗降場所について

デマンド交通の発着地となる乗降場所について、「分かり易さ」と「利便性」の2点の設問を用意しました(図 5.1-3)。「分かりやすい」と「便利」という回答が大半を占めました。不便と回答された人が数名いらしたということで、今後、協議会を通じて乗降場所の再検討を進めていく必要があるようです。



【乗降場所の分かり易さ】



【乗降場所の利便性】

図 5.1-3 乗降場所について



### ③ 運賃としての負担額

将来、デマンド交通が実装、有料化された場合の負担額について質問しました(図 5.1-4)。200円と300円の回答が多く、次いで500円との回答となり、昨年度と同じ傾向となりました。養父市では70歳以上の高齢者、65歳以上の運転免許証返納者などを対象に、養父市内のほとんどのバスを1乗車150円で利用できる高齢者等優待乗車証の料金制度があるため、この制度が今回の結果に影響している可能性があります。住民説明会等でもデマンド交通実装時の料金を決定するうえで、この高齢者等優待乗車証の料金制度を基準にして欲しい旨の意見が複数ありました。

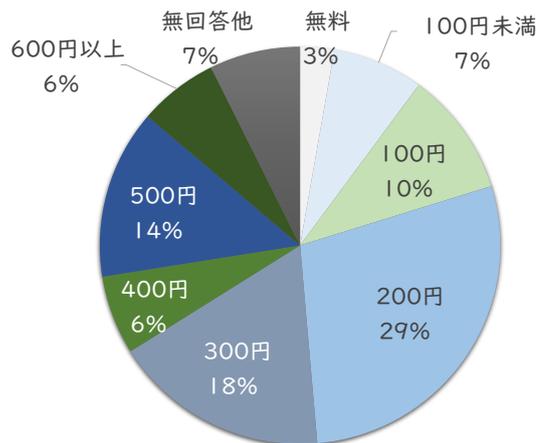


図 5.1-4 運賃の負担額について(N=109)

### ④ 実験で改良すべき点について

今回の実証実験を体験したうえで、改善が必要と思われる事項について質問しました(図 5.1-5)。一番多い回答が、予約方法で11%、他には、運行時間、乗降場所、説明資料等などが続いています。昨年度は、予約方法についての改善要望が27%、予約締切時間が22%ありましたが、今年度は予約方法についての不満は大幅に減少しています。また、無回答が多くなった理由としては、回答の選択肢に「改善要望なし」がなかったことで、無回答が多くなったのではないかと推察できます。

今年度の実証実験において満足度が高くなった要因としては、利便性を向上するため電話での予約締切を乗車当日までとしたことや、予約確定を予約申込時に伝えるなどの改善が影響したのではないかと考えられます。一方で、利用申込みを行った時期について見てみると、利用予定日より6日前に予約をする方が一番多く、当日予約は17%となりました。実際には当日に予約をするケースは多くないものの、「当日でも予約できる」という安心感が予約方法への不満が減少したことに作用したのではないかと考えられます。

また、その他の回答のなかには、

- ・運行が1か月あると知らなかった(10/26-27 だけだと思っていた)。
- ・予約時間を8:30~とか、早めにしてほしい。
- ・もう少し人が乗れる車両が良い。

などの回答もあり、周知活動については住民説明会以外の方法も今後検討していく必要があります。



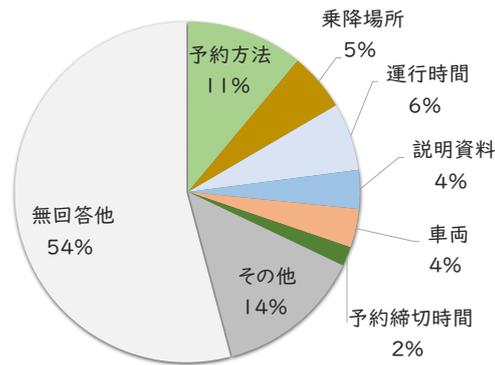


図 5.1-5 実験で改良すべき点について(N=109)

### ⑤ 利用者の年代について

実証実験利用者の年代を図 5.1-6 に示します。70 歳代が約半数となり、次いで 80 歳代、60 歳代となりました。昨年度の実証実験では、60 歳代と 80 歳代がそれぞれ 27%、70 歳代が 32% であったことから、70 歳代の利用が大きく伸びています。

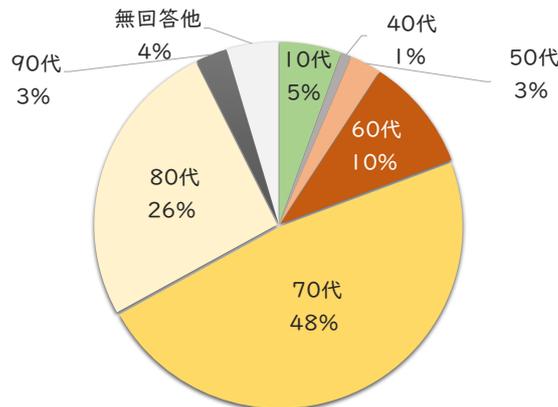


図 5.1-6 利用者の年代(N=109)

### ⑥ その他(自由記述)

自由記述欄の内容を以下に示します。居住地域ごとの集計はアンケート形式から困難なため、出発地で分類して記載しています。

#### 【大谷校区(出発地)】

- ・本格的に運行してもらいたい。
- ・車の運転が無理なときに利用したい。
- ・乗降場所には雨風のしのげる場所を作って欲しい(乗降ポイントを少なくしても良い)。
- ・本当に助かりました。
- ・楽しい思い出が作れた。



### 【関宮校区（出発地）】

- ・土曜・日曜日のバスの本数が少なくなった。
- ・これからも取組みを続けてもらいたい。
- ・3回目の利用。運賃に関係なく継続してもらいたい。
- ・バスの本数が少なく家族の送迎もできないときがある。そういうときに有難いサービス。
- ・当日予約ができると便利。
- ・便利、これからも利用したい。
- ・もっと大きく宣伝しても良い。
- ・アプリなどでキャンセルも簡単だと嬉しい。
- ・LINE 予約出来るようになり予約しやすくなった。
- ・もう少し家に近いところで乗車できると良い。
- ・便利で何度も利用している、これからも利用していきたい。
- ・バスと違い自分の時間に合わせて利用ができ、すごく助かった。
- ・運転手さんも親切で有難かった。
- ・大変温かく、優しく対応いただきとても良かった。
- ・楽しい時間が過ごせた。
- ・ドライバーの方が大変親切だった。
- ・ただただ有難い。
- ・圓光寺の下、公園あたりにバス停（乗降場所）あっても良い。

### 【出合校区（出発地）】

- ・八鹿行きの直通バスの存続を望む。
- ・有償になってもいいので実験で終わってほしくない。
- ・診察が長引いてバスに間に合わず、このデマンドがちょうど空いていて良かった。

### 【熊次校区（出発地）】

- ・これなら高齢者は外出が楽しみになる。
- ・実験で終わることがないよう運行してほしい。
- ・自転車にも乗れなくなり、大変ありがたい。是非、継続して欲しい。
- ・近いところへの利用には気が引ける。
- ・買い物にも利用したい。
- ・とても助かった。
- ・予約の確認のラインの返信が少し遅くて予約できているか困った。
- ・通院に他の交通手段を利用すると費用が高む。このデマンドの実証を非常に嬉しく思っている。



## 5.2 公共交通の利用実態調査

実証実験後、現在の公共交通（路線バス、コミュニティバス、やぶくる）の利用状況、外出の傾向、デマンド交通の認知度について実装にあたっての参考資料とすることなどを目的として、実証実験の対象地域である関宮地域にある4校区全戸にアンケートを配布し調査を実施しました。

### (1) アンケート調査の概要

養父市の広報資料の配布と併せて、2024年12月13日に関宮地域全戸（1204世帯）にアンケート用紙を配布しました。回収は2025年1月10日までに全但バス本社に返送するように依頼しました。

#### ① 調査期間

調査期間は、2024年12月13日のアンケート配布後から、翌年1月9日頃までの約1カ月としました。

#### ② 回収結果

発送数：1204世帯（件）

回収数：322件（回収率：27%）

#### ③ アンケート調査票

アンケートの調査項目を図5.2-1(a)～(d)に示します。



### アンケート調査ご協力のお願い

養父市では、今秋10月26日～12月1日の間、昨年度に引き続き関宮地域において、**予約制乗合交通（以下、デマンド交通）の実証実験**を実施いたしました。この実証実験は、関宮に建設予定の「小さな拠点」の活用を想定し、様々な世代の方が利用しやすいアクセス手段の確保を図ること、将来にわたって、関宮地域の公共交通を確保していくために、住民と行政、交通事業者などすべての関係者の間で地域の公共交通の姿を検討することを目的に実施したものです。

今回お願いするアンケートは、実証実験に参加された方だけでなく、されなかつた方も含めて、デマンド交通についての感想やご意見をお伺いし、今後の検討の参考とすることを目的に実施するものです。

お忙しいところ恐れ入りますが、是非、皆さまからの多くのご意見を頂戴したいと願っております。ご協力のほど、どうぞよろしく願いたします。

なお、今回の実証実験は、以下の実施者、各地区協議会の皆様のご協力のもと、実施いたしました。

回答締切日 令和7年1月10日

#### 実証実験実施団体

養父市、全但バス株式会社、一般財団法人日本自動車研究所  
NPO 法人養父市マイカー運送ネットワーク、社会福祉法人養父市社会福祉協議会、NPO 法人但馬を結んで育つ会、セイノーホールディングス株式会社

#### ご協力

大谷校区協議会、関宮まちづくり協議会、出合校区協議会、熊次地区自治協議会

※この実証実験は、国土交通省「令和6年度共創・MaaS実証プロジェクト」の支援を受けて実施しました。

※このアンケートでご記入いただいた個人情報、プレゼント贈呈（ご希望者のみ）の利用目的のみに使用し、他の目的使用や第三者に提供することはありません

以下、該当するものにチェック(✓)または○をつけてください。

### 1. 公共交通の利用状況についてお聞かせください。

#### 1-1 あなたは、日常的に下記交通機関を利用していますか。

- (1) 路線バス
- ① 利用していない    ② 今利用している    ③ 過去に利用したことはある  
上記②「今利用している」と回答された方、利用の頻度を教えてください。
- 毎日～1週間に数回     1週間に1回     1カ月に1回     1カ月に1回以下
- (2) コミュニティバス
- ① 利用していない    ② 今利用している    ③ 過去に利用したことはある  
上記②「今利用している」と回答された方、利用の頻度を教えてください。
- 毎日～1週間に数回     1週間に1回     1カ月に1回     1カ月に1回以下

#### 1-2 将来、下記交通機関を利用したいですか。

- (1) 路線バス
- ① 利用しないと思う    ② 5年以内には利用する可能性がある  
③ 利用するのは5年後より先だと思う    ④ 自分は利用しないが、家族は利用する
- (2) コミュニティバス
- ① 利用しないと思う    ② 5年以内には利用する可能性がある  
③ 利用するのは5年後より先だと思う    ④ 自分は利用しないが、家族は利用する

#### 1-3 あなたのお住まいから、路線バスもしくはコミュニティバスに乗りこえる場所までの距離をおしえてください。

- ① 徒歩3分以内(およそ100m以内)  
② 徒歩4～9分(およそ100m～300m)  
③ 徒歩10～15分(およそ300m～500m)  
④ 徒歩15分以上(およそ500m以上)  
⑤ わからない



図 5.2-1(a) 公共交通の利用実態調査アンケート調査票(その1)



**2. 日常的な外出についてお聞かせください。**

(1) おもな外出先について教えてください(該当するもの全部に○をつけてください)。  
 ① お買い物 ② 病院・診療所・薬局 ③ デイサービスなど介護予防のための通いの場  
 ④ 仕事場 ⑤ 趣味の集まり ⑥ 家族・友人の家 ⑦ 自治会等の活動  
 ⑧ その他(具体的に )

(2) 普段の外出頻度について教えてください。  
 ① 毎日2回以上 ② 毎日1回 ③ 2~3日に1回程度 ④ 1週間に1回程度  
 ⑤ 月に1~2回程度 ⑥ ほとんど外出しない

(3) 外出する際の移動手段を教えてください(該当するもの全部に○をつけてください)。  
 ① 徒歩 ② 自転車 ③ バイク ④ 自動車(自分で運転)  
 ⑤ 自動車(同居家族にらせてもらう) ⑥ 自動車(別居家族、友人にらせてもらう)  
 ⑦ 電車 ⑧ 路線バス ⑨ 病院や施設のバス ⑩ タクシー ⑪ やぶぐる  
 ⑫ その他(具体的に )

**3. デマンド交通実証実験について**  
 今秋10月26日~12月1日に閑宮地域において実施したデマンド交通実証実験についてお聞かせください。

**3-1 今回、デマンド交通を利用した方にお伺いします。**

(1) デマンド交通に何回ご乗車いただけましたか(往復の利用は2回とします)。  
 ① 1回 ② 2回 ③ 3回 ④ 4回 ⑤ 5回以上

(2) デマンド交通を利用してお出かけされた場所を教えてください(該当するも全部に○をつけてください)。  
 ① お買い物 ② 病院・診療所・薬局 ③ デイサービスなど介護予防のための通いの場  
 ④ 仕事場 ⑤ 趣味の集まり ⑥ 家族・友人の家 ⑦ 自治会等の活動  
 ⑧ その他(具体的に )

(3) デマンド交通利用の際の予約の申し込み時期を教えてください。  
 ① 当日予約 ② 前日に予約 ③ 2~4日以上前に予約  
 ④ 5日~1週間以上に予約

(4) 予約方法について教えてください。  
 ① 本人が電話で予約 ② 本人がLINEで予約 ③ 閑宮の待合所で予約  
 ④ 家族が代行して予約(電話) ⑤ 家族が代行して予約(LINE)  
 ⑥ 知人が代行して予約(電話) ⑦ 知人が代行して予約(LINE)  
 ⑧ その他(具体的に )

(5) 乗降場所の数はどうでしたか?  
 ① 乗降場所を増やしてほしい  
 ② 乗降場所は十分  
 ③ 乗降場所は少ななくても良い

(6) デマンド交通の乗降ポイントは、路線バス停より使いやすいですか?  
 ① 使い易かった  
 ② 使い難かった  
 上記で回答された理由を教えてください。  
 (具体的に )

(7) 乗降場所に関して、要望があれば教えてください(何でも構いません)。  
 (具体的に )

(8) デマンド交通の満足度はどうでしたか?  
 ① 大変満足 ② 満足 ③ 普通 ④ 不満 ⑤ かなり不満

(9) (8)でそのように回答された理由を教えてください。

図 5.2-1(b) 公共交通の利用実態調査アンケート調査票(その2)



(10) 今回のデマンド交通実証実験を利用することで変化があったと思うことを教えてください(該当するものを全部に○をつけてください)。

- ① 外出の範囲が広がった
- ② (気楽に)一人で外出できるようになった
- ③ 外出回数や外出時間が増えた
- ④ 通院が楽になった
- ⑤ 買物が楽になった
- ⑥ 家族での外出が増えた
- ⑦ 友人や知人との外出が増えた
- ⑧ 友人や知人と会うことが増えた
- ⑨ 路線バスの利用回数が増えた
- ⑩ 特に変わったことはない

(11) 本格運用となったとき支払っても良いと感じた運賃を教えてください。また日常的に利用が想定される、もっとも短い利用区間ともっとも長い利用区間と思われるものを書いてください。

① 利用区間 ( ) ~ ( )
② 支払っても良いと思う運賃
<input type="checkbox"/> 100 円未満 <input type="checkbox"/> 100 円 <input type="checkbox"/> 200 円 <input type="checkbox"/> 300 円 <input type="checkbox"/> 400 円
<input type="checkbox"/> 500 円 <input type="checkbox"/> 600 円以上 <input type="checkbox"/> 無料 <input type="checkbox"/> その他 ( )
① 利用区間 ( ) ~ ( )
② 支払っても良いと思う運賃
<input type="checkbox"/> 100 円未満 <input type="checkbox"/> 100 円 <input type="checkbox"/> 200 円 <input type="checkbox"/> 300 円 <input type="checkbox"/> 400 円
<input type="checkbox"/> 500 円 <input type="checkbox"/> 600 円以上 <input type="checkbox"/> 無料 <input type="checkbox"/> その他 ( )

(12) 定額制のサービス(1 カ月定額、使い放題)であれば、いくらであれ使いたいですか？

- ① 3000 円以下
- ② 3000 円
- ③ 5000 円
- ④ 5000 円以上
- ⑤ 定額制サービスは使わない…使いたくない
- ⑥ わからない

(13) 昨年度もデマンド交通の実証実験を実施しましたが、ご利用いただけましたか？

- ① 昨年度も利用した
- ② 昨年度は利用していない
- ③ 知らなかった
- ④ わからない

(14) 今回 LINE アプリを活用した WEB 予約を実施しましたがその使用感はいかがでしたか？

- ① WEB 予約が良い
- ② 電話予約が良い
- ③ どちらともいえない

(15) 今回の実証実験でデマンド交通を利用されたうえで、の感想や改善点を何でも構いませんのでお聞かせください。

3-2 今回の実証実験でデマンド交通を利用しなかった方にお伺いします。

デマンド交通を利用しなかった理由を教えてください。

- ① 知らなかった
- ② 利用の仕方がわからなかった
- ③ 予約が面倒に感じた
- ④ 必要がなかった
- ⑤ その他(具体的に )

#### 4. 関宮「小さな拠点」の機能について

養父市で進めている「関宮小さな拠点」では、さまざまな種類の移動手段が乗り入れるような乗り換え拠点としての運用を想定しています。こうした拠点で、路線バスからデマンド交通、路線バスからやぶくくるなどの乗り換えを行うことについて、どのような工夫が必要だと思われませんか？

- ① 乗り換えの時間を快適に過ごせる場所の確保
- ② ポイントや割引などのインセンティブ
- ③ 乗降時のサポート
- ④ 分かり易い乗り換えの案内
- ⑤ わからない
- ⑥ その他(具体的に )

5. 最後にあなたご自身のことについてお答えいただける範囲で結構です。お聞かせください。

(1) あなたの性別と年代について教えてください。

性別: 男 / 女 / その他

年齢: 10代/20代/30代/40代/50代/60代/70代/80代/90代以上

図 5.2-1(c) 公共交通の利用実態調査アンケート調査票(その3)



- (2)お住まいの地域を教えてください。
- ①大谷校区 (よろしければ区名を教えてください) )
  - ②関宮校区 (よろしければ区名を教えてください) )
  - ③出合校区 (よろしければ区名を教えてください) )
  - ④熊次校区 (よろしければ区名を教えてください) )

(3)免許返納のお考えについてお聞かせください。

- ①現在は返納を考えていない
- ②免許を持っていない
- ③近い内に返納する予定である
- ④返納を考えているが、時期は未定である
- ⑤今後返納を考えたい
- ⑥自分は返納を考えていないが、家族に返納してもらいたい方がいる
- ⑦分からない

(4)上記(3)の設問で⑥と回答された方に伺います。その方の年齢を教えてください。

- ①70歳前半
- ②70歳後半
- ③80歳前半
- ④80歳後半
- ⑤90歳前半
- ⑥95歳以上
- ⑦上記以外 ( )

ありがとうございます。アンケートは以上となります。  
アンケートの集計結果については、養父市のホームページ等でお知らせする予定です。

■今回のアンケート調査ご回答者の中から抽選で「全但特急バスの優待乗車券」を3名の方にプレゼントいたします。

ご応募される方は下記に住所・氏名・連絡先のご記入をお願いいたします。

ご氏名 ( )  
ご住所 (〒 - )  
連絡先 ( )

※プレゼントの当選発表は発送をもって代えさせていただきます。予めご了承ください。

図 5.2-1 (d) 公共交通の利用実態調査アンケート調査票 (その 4)



## (2) アンケート調査の内容

アンケート調査項目とその内容を表 5.2-1 に示します。

表 5.2-1 アンケート調査項目と内容一覧

アンケート調査項目	集計項目
1. 公共交通の利用状況	1-1 日常的な利用の有無
	1-2 将来の公共交通を利用する見込みの有無
	1-3 居住場所からバス停までの距離
2. 日常的な外出先や移動手段	2-1 主な外出先
	2-2 外出頻度
	2-3 外出する際の移動手段
3. デマンド交通実証実験について ・3-1~3-12 は、デマンド交通利用した方への設問 ・3-13 はデマンド交通を利用しなかった方への設問	3-1 デマンド交通の利用回数
	3-2 デマンド交通を利用した外出先
	3-3 予約申し込み時期
	3-4 予約方法
	3-5 乗降場所の数
	3-6 乗降ポイントの使いやすさ・要望
	3-7 デマンド交通の満足度・理由
	3-8 デマンド交通利用による変化
	3-9 本格運用の際の運賃
	3-10 定額制のサービス
	3-11 昨年度の利用の有無
	3-12 LINE アプリの使用感
	3-13 デマンド交通を利用しなかった理由
4. 関宮「小さな拠点」について	4-1 乗り換え拠点として必要な工夫・機能
5. 属性	5-1 性別・年代・住まいの地域
	5-2 免許保有の有無、免許返納の意思の有無



### (3) アンケート調査結果

#### ① 公共交通の利用状況(路線バス、コミュニティバス)

##### (i) 日常的な利用の有無

路線バスについては、「現在利用している」、「利用したことがある」と回答した人を併せると約40%が利用経験はあるものの、コミュニティバスについては90%近くが利用したことがないとの回答となりました(図5.2-2)。この傾向は昨年度とほぼ同じです。

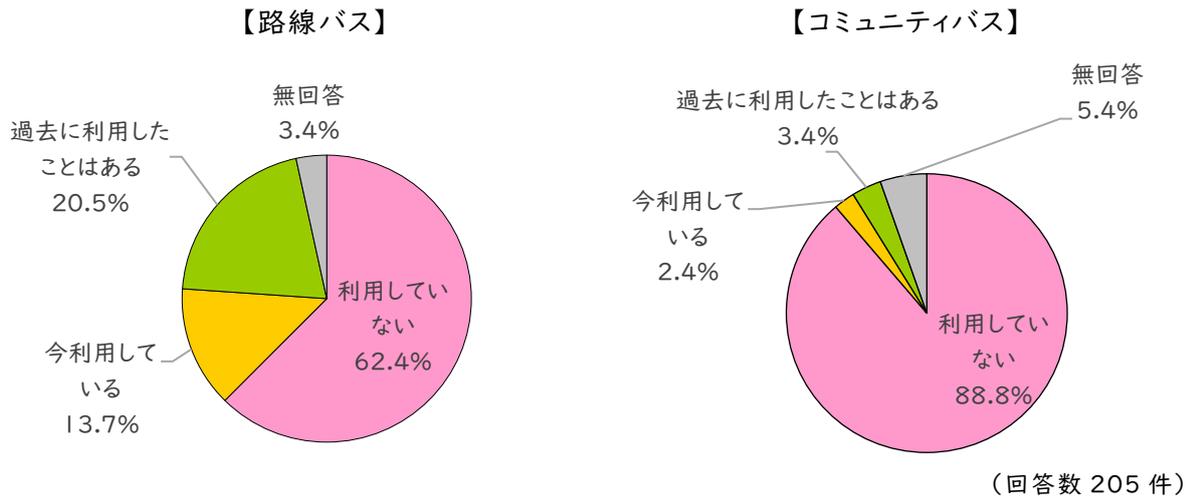


図 5.2-2 公共交通(路線バス、コミュニティバス)の利用状況について

上記質問で公共交通機関を「今利用している」と回答した人の利用頻度を図5.2-3に示します。昨年度と比較すると、路線バスの利用で「毎日～1週間に数回」という回答が6%程度増えましたが大きな変化は見られません。

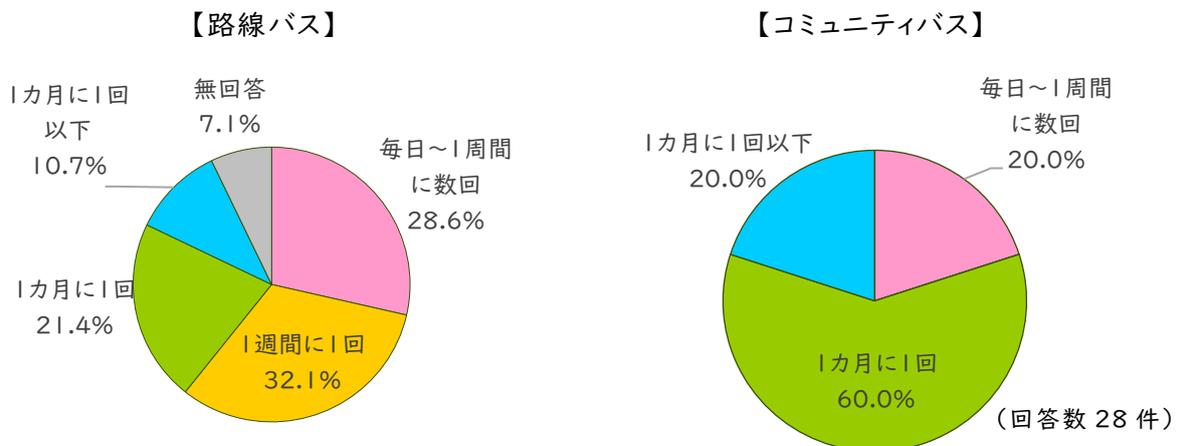
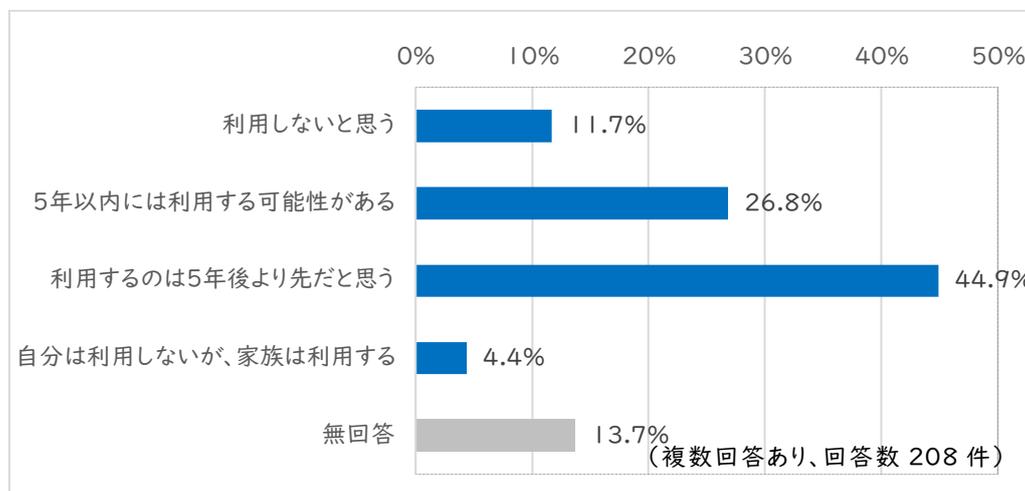


図 5.2-3 「現在公共交通を利用している」と回答した人の「利用頻度」



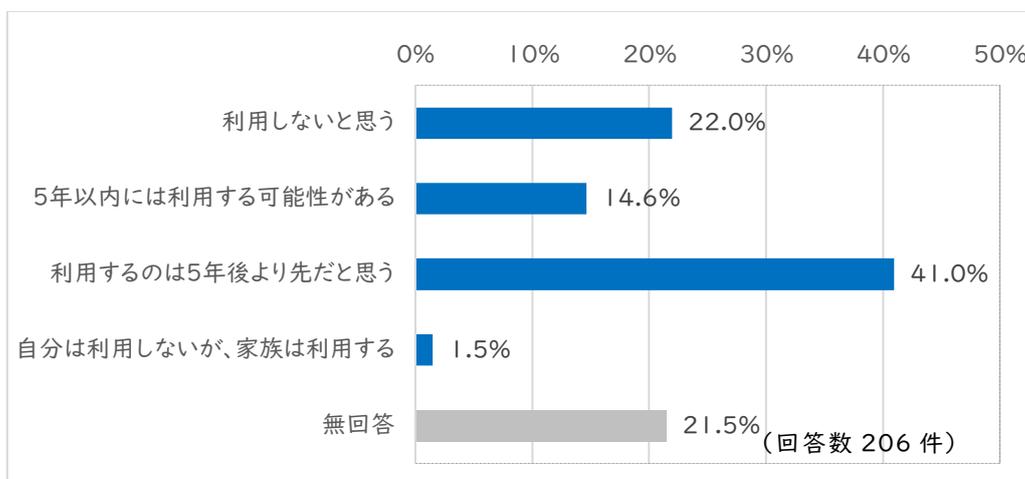
(ii) 将来の公共交通を利用する見込みの有無

「5年以内には利用する可能性がある」という回答が、路線バスで約 27%、コミュニティバスでは 15%程度の回答となりました。「5年後より先との回答」は路線バスもコミュニティバスも 40%を超えており、公共交通の利用はまだ遠い先と考えている方が多い結果となりました。



※%は回答者数(205件)を分母とした

図 5.2-4 将来の公共交通を利用する見込みの有無(路線バス)



※%は回答者数(205件)を分母とした

図 5.2-5 将来の公共交通を利用する見込みの有無(コミュニティバス)

(iii) 住まいからバスに乗車できる場所(バス停等)までの距離

この設問は、公共交通の利用が進まないことの原因に「バスに乗車できる場所までの距離」が原因となっている可能性の有無について伺うために設定しました。「徒歩3分以内」にバスに乗車できる場所(バス停)が設定されているとの回答が約半数で最も多い結果となりました。また、徒歩4~9分(100m~300m)という回答も 36.1%あり、これらの傾向は昨年度と同様です。一方で、10分以上



かかるという方も 10%程度あることから、高齢者や冬場等の季節の厳しい時期には利用しにくい環境の方も一定数いることが見えてきました。

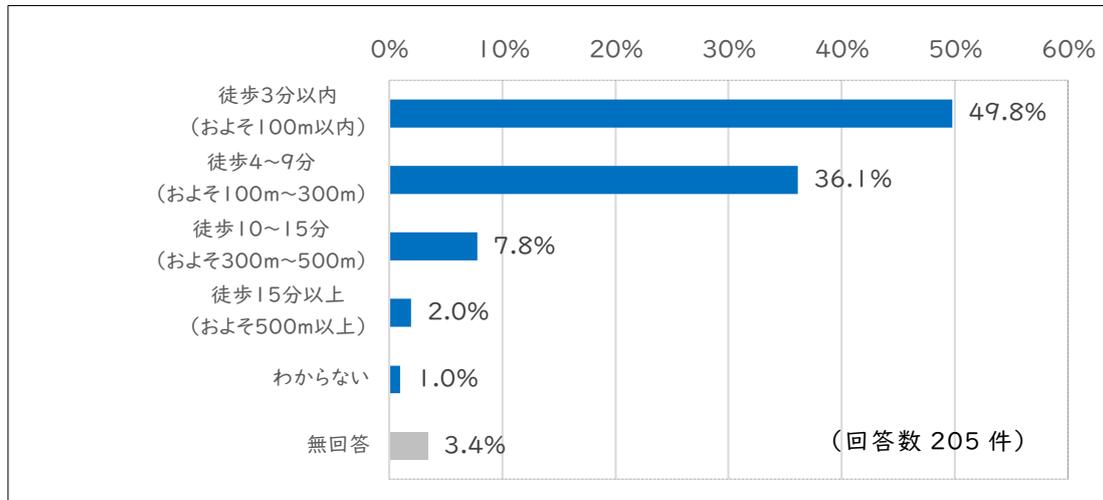
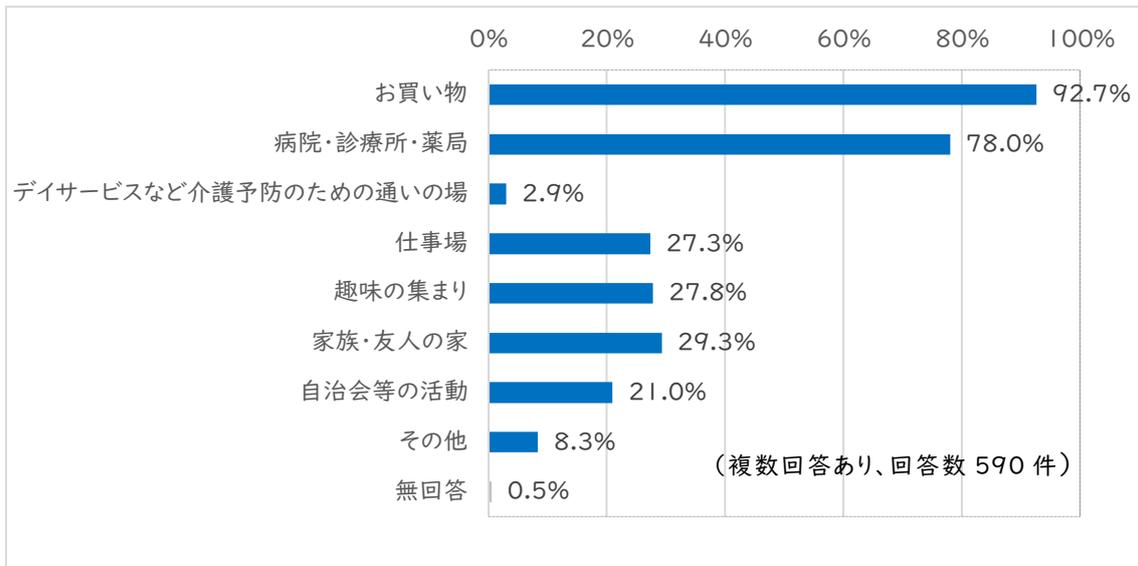


図 5.2-6 バスに乗車できる場所 (バス停等) までの距離

## ② 日常的な外出先や移動手段

### (a) 主な外出先

日常の主な外出先について伺いました。買物や通院など生活に必要な外出以外の「娯楽・楽しみごと」の選択肢である「趣味の集まり」「家族・友人の家」「自治会等の活動」はそれぞれ 20%台となりました。一方で、その他は8.3%であり、アンケートで用意した選択肢以外の外出先がそれほど多くないことが伺えます。



※%は回答者数(205件)を分母とした

図 5.2-7 日常の主な外出先



(b) 外出頻度

普段の外出頻度について伺いました。毎日外出するという回答が合計で約 35%である一方で、1週間に1回以下、ほとんど外出しないと回答された方が約 20%となり一定程度の方が外出していない状況にあることが推察されます。

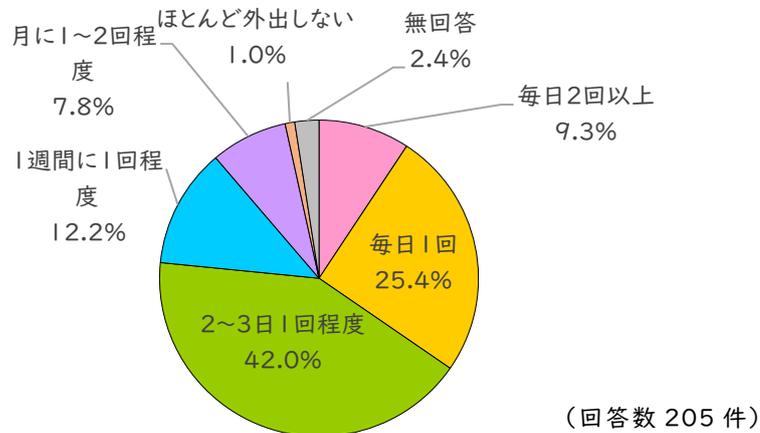
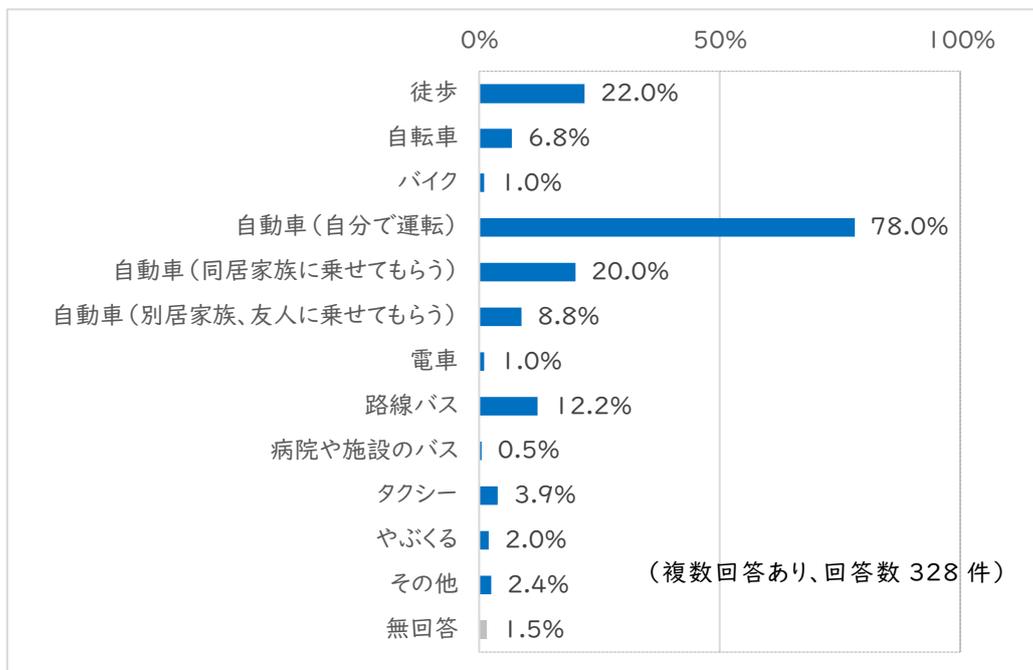


図 5.2-8 普段の外出頻度

(c) 外出する際の移動手段

外出する際の移動手段について伺いました。自分で自動車を運転している方が 78%と圧倒的に多く、次いで徒歩、3番目に家族や知人の自動車に乗せてもらうという回答となりました。公共交通機関としては路線バスを利用すると回答した人が約 12%いる一方で、タクシー約 4%、やぶくる2%となっており、全体数としてはあまり多くない状況です。



※%は回答者数(205件)を分母とした

図 5.2-9 外出する際の移動手段



### ③ デマンド交通実証実験について

関宮地域で実施したデマンド交通実証実験について伺いました。デマンド交通を利用された方には利用回数や外出先などを、利用されなかった方には、その理由を伺いました。

#### (a) 実証実験期間中のデマンド交通利用回数

デマンド交通を利用した方を対象に、デマンド交通の利用回数について伺いました。複数回以上利用された方も多く、5回以上というヘビーユーザーの方もおられることから、一度利用していただければ、予約の手間などに対するハードルも下がるのではないかと推察されます。

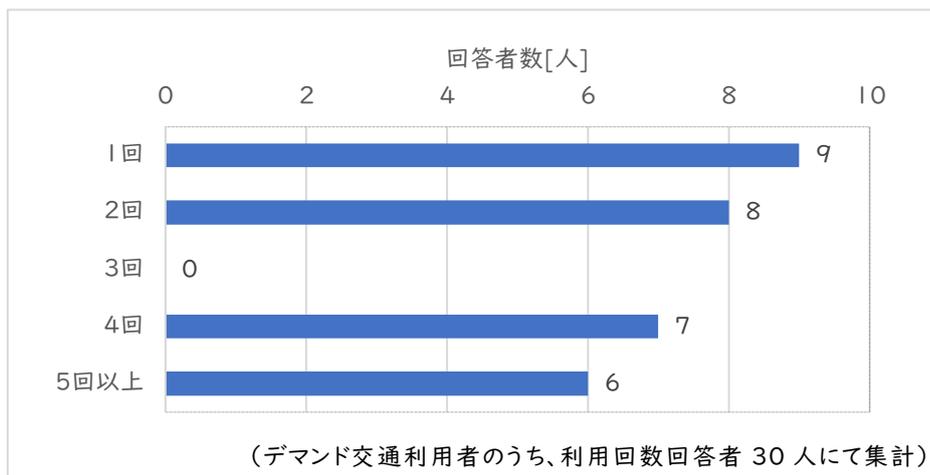
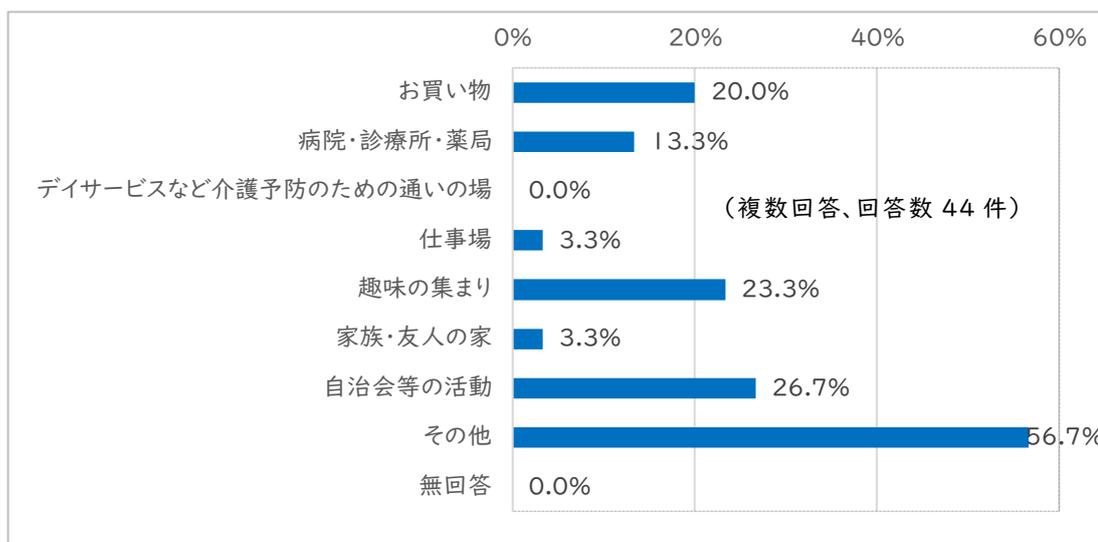


図 5.2-10 デマンド交通の利用回数

#### (b) デマンド交通を利用したお出かけ先

デマンド交通を利用した目的地・お出かけ先について伺いました。日常的な外出先と同じ設問でしたが、日常のお出かけ先として上位にきていた買物や通院はそれほど多くはなく、その他の外出先が半数を超えた点に大きな違いがあり、興味深い結果となりました。



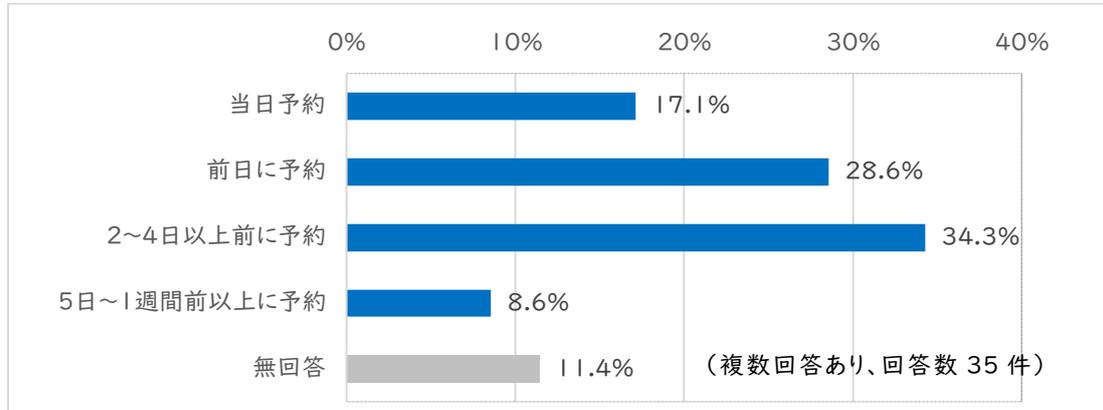
※%は、デマンド交通の利用者(30人)を分母とした。

図 5.2-11 デマンド交通を利用したお出かけ先



(c) 予約の申込み時期について

予約の申込み時期について伺いました。昨年度は予約締切時間が前日だったことで使い勝手が悪いという声があったため、今年度の実証実験では当日予約も可能としました。しかし、実際に当日予約で利用された方は約 17%で、2日から1週間前以上の予約が 40%を超える結果となりました。

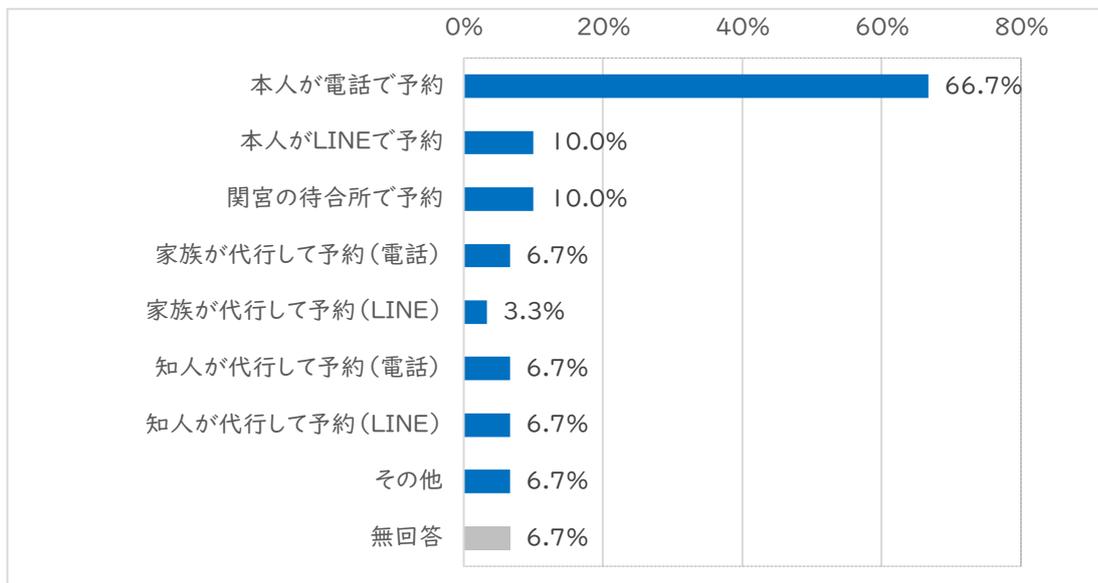


※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図 5.2-12 デマンド交通予約の申込み時期

(d) 予約方法について

今回は LINE アプリを用いた簡易な予約システムを構築しました。この設問では利用にあたって誰が予約をしたのか伺いました。本人が電話で予約したという回答が全体の 2/3 となり、もっとも多い結果となりました。一方で、LINE 経由の予約については、利用者本人が LINE を使うことができなくても、家族や知人が代行するケースも一定程度あったことがわかりました。



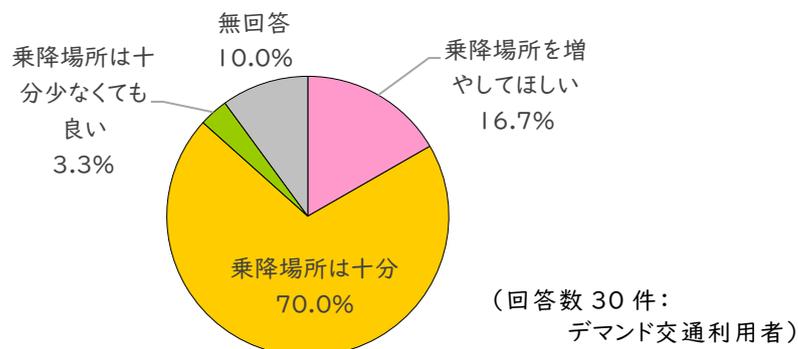
※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図 5.2-13 デマンド交通の予約方法



(e) デマンド交通の乗降場所の数について

乗降場所の数については、現状で良いという回答が 70%で大半を占めました。増やして欲しいという要望も約 17%ありました。

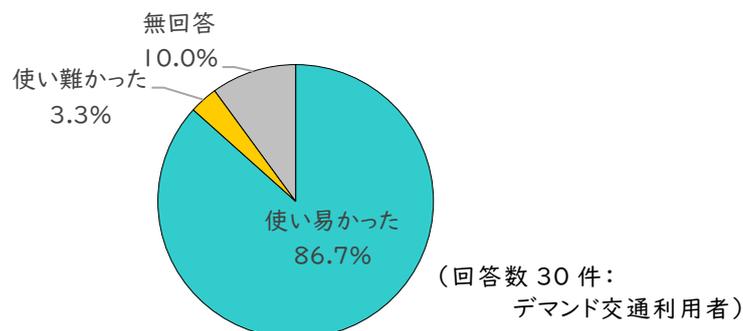


※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図 5.2-14 デマンド交通の乗降場所の数

(f) 乗降ポイントの使い易さ

デマンド交通の乗降ポイントの使い易さについて、路線バス停との比較で伺いました。無回答者を除くとほぼ大多数となる 87%の利用者が路線バスよりも使い易いとの回答となりました。



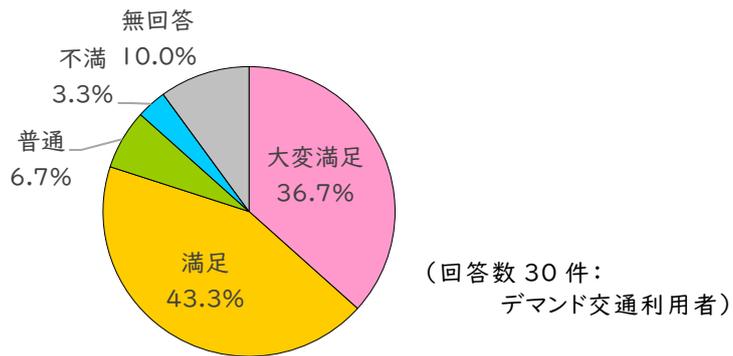
※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図 5.2-15 デマンド交通の乗降ポイントの使い易さ

(g) デマンド交通の満足度

デマンド交通を利用した上での満足度について伺いました。大変満足と満足の回答併せて約 80%の利用者の方が満足と回答しており、実証実験での取り組みについては一定の評価を得たといえそうです。



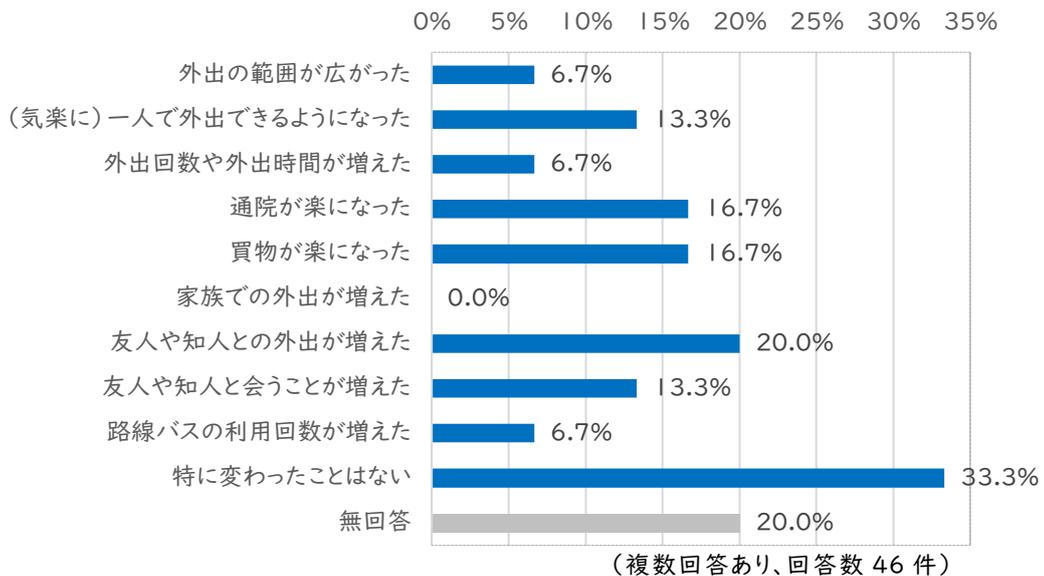


※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図 5.2-16 デマンド交通の満足度について

(h) デマンド交通実証実験を利用することによる変化

今年度のデマンド交通実証実験を利用したことによる変化について伺いました。特に変わらないという回答は33%となったものの、友人や知人との外出が増えたという回答が20%、通院や買い物が楽になった、一人で外出できるようになったなど、路線バスとは異なる利用価値や日常生活の利便性向上などの効果が得られることが示唆される結果となりました。



※%は、デマンド交通を利用した方(30人)を分母とした。

図 5.2-17 デマンド交通実証実験を利用したことによる変化について



(i) 本格運用の際の運賃

本格運用となったときに支払っても良いと考える運賃について伺いました。今回は、日常的に利用が想定される、もっとも短い利用区間ともっとも長い利用区間ごとの質問としましたが、地区を特定できる回答は 67 件であり、そのうち 35 件が関宮地域外の施設や地名の回答となったため、今回は、関宮地域内の区間で完結する回答と、関宮地域外を含む回答を分けて集計しました。

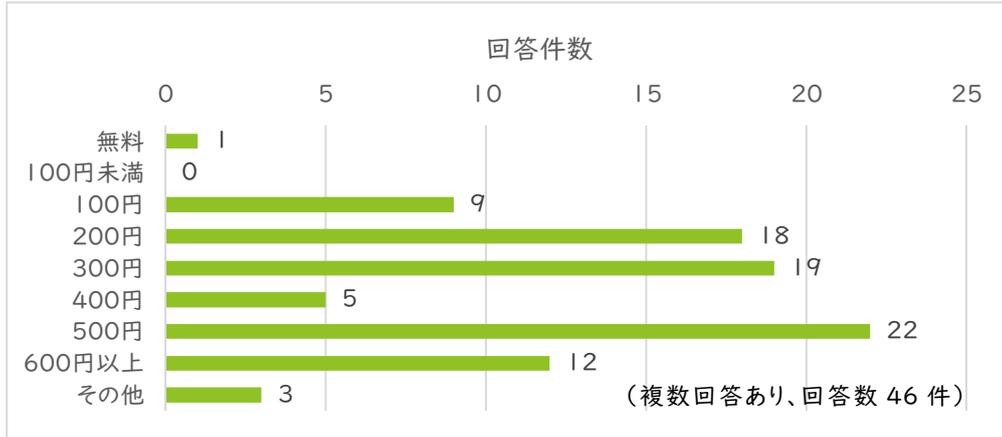


図 5.2-18 本格運用となった際に支払っても良い運賃(全体)

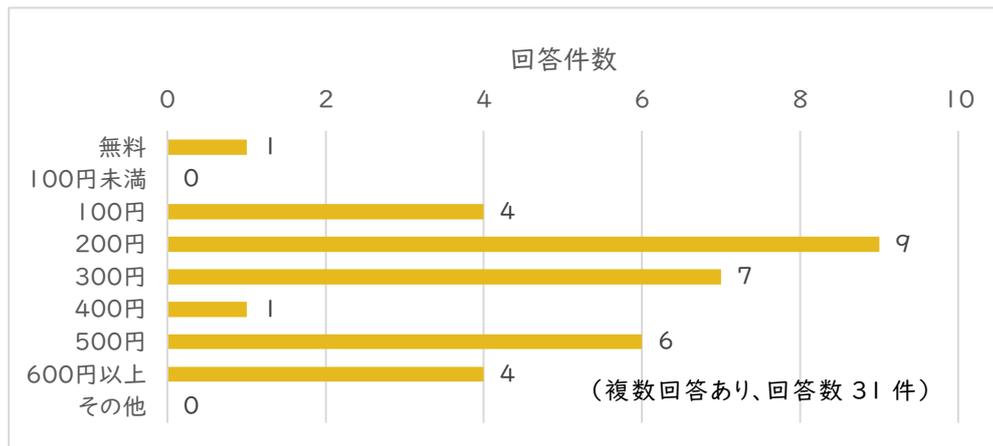


図 5.2-19 本格運用となった際に支払っても良い運賃(関宮地域内)

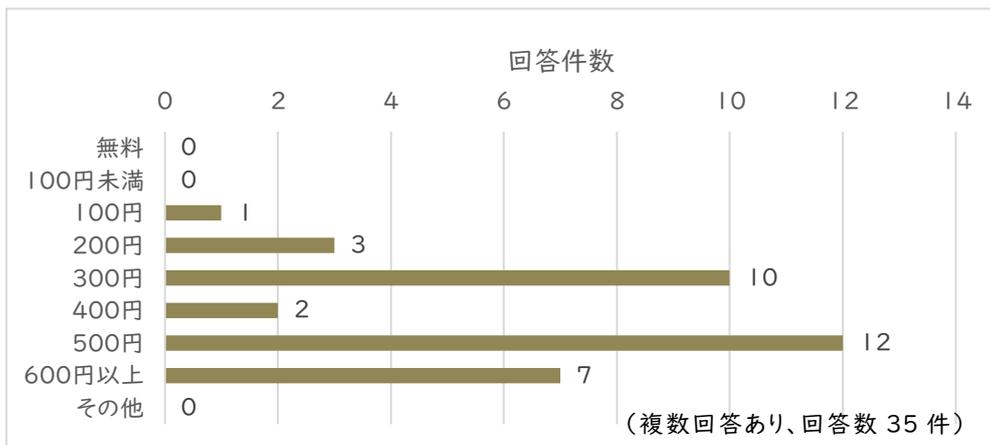
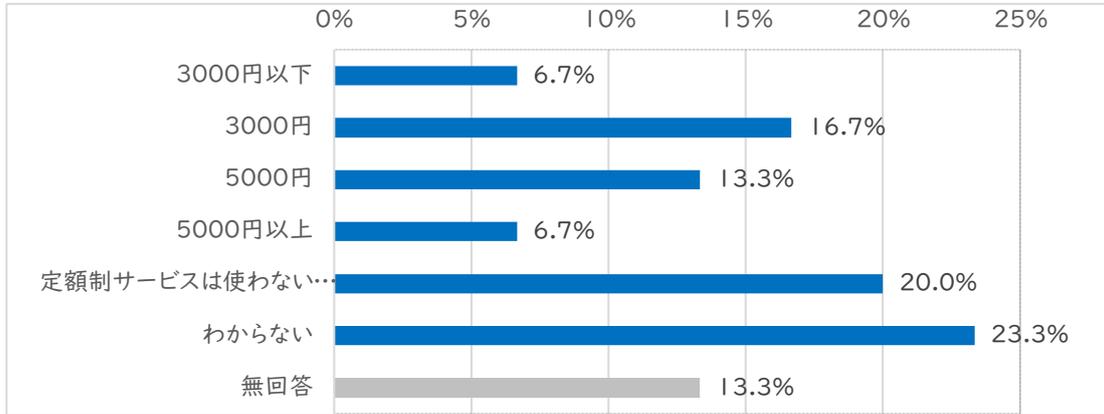


図 5.2-20 本格運用となった際に支払っても良い運賃(関宮地域外を含む区間)



(j) 定額制の運賃

定額制サービス(1 カ月定期、使い放題)の利用料金について伺いました。3000 円から 5000 円程度であれば支払っても良いという回答が 30%程度となりましたが、定額制サービスは使わないという回答も 40%を超えており、今後導入する場合には、サービスの説明や「お得感」などを丁寧に周知していくことが必要になると思われます。

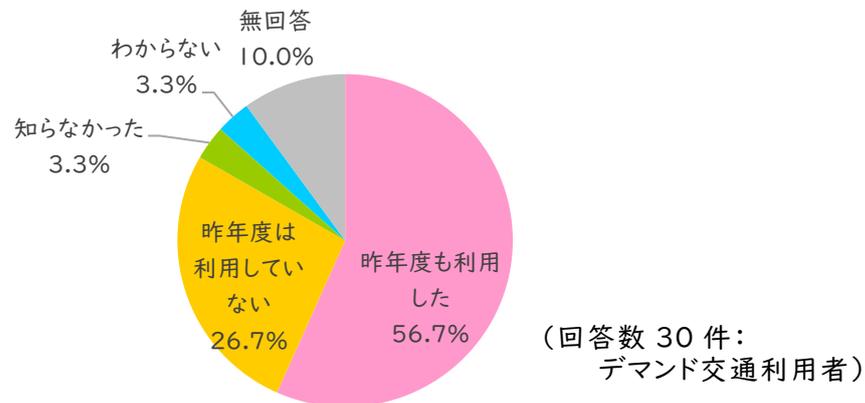


(回答数 30 件: デマンド交通利用者)

図 5.2-21 定額制サービスとして支払っても良い運賃

(k) 昨年度の実証実験でのデマンド交通利用の有無

昨年度(2023 年度)のデマンド交通実証実験時の利用実態について伺いました。昨年度も利用したとの回答が半数を超えていることから、一度利用してデマンド交通の便利な点などを体験していただければ、事前予約等のハードルを下げることは可能だと思われます。



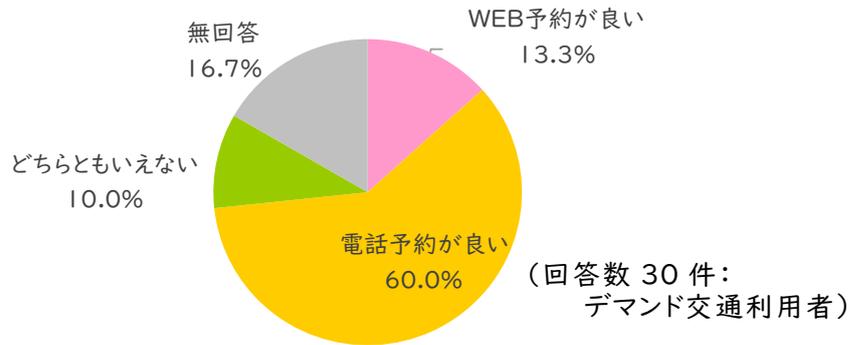
(回答数 30 件: デマンド交通利用者)

図 5.2-22 昨年度の実証実験でのデマンド交通利用の有無



### (l) LINE アプリの使用感

今回新しく構築した LINE アプリの使用感について伺いました。60%の利用者が「電話予約が良い」との回答となっており、電話での申し込みのほうを受け入れやすかったという結果になっています。ただし、今回の LINE 予約システムについては、周知の期間も短かったこと、13%の利用者は LINE が良いと回答していることなどを踏まえると、LINE 予約システムの使い易さの改善、周知活動を丁寧に重ねることで、利用を増やしていくことも可能と思われます。なっており

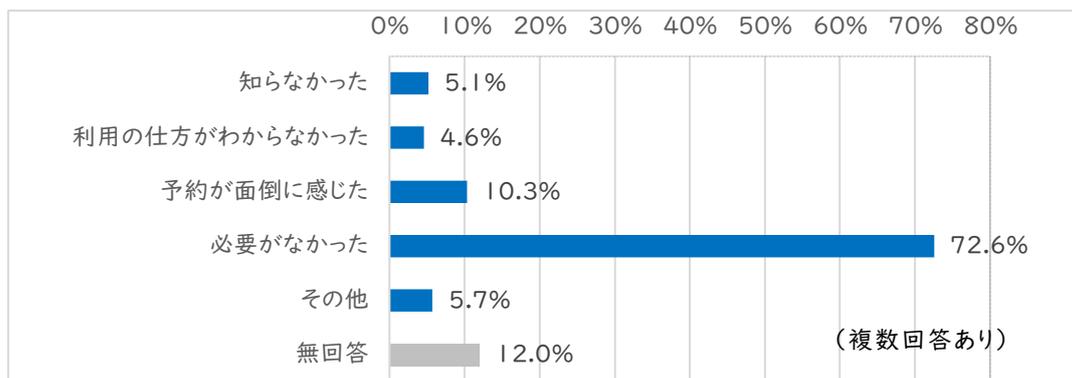


※%は、デマンド交通を利用した方(30人)を分母とした。

図 5.2-23 LINE アプリの使用感

### (m) 実証実験でデマンド交通を利用しなかった理由

実証実験でデマンド交通を利用しなかった理由について伺いました。「必要がなかった」という回答が大半で、「知らなかった」「予約が面倒だった」という回答はそれぞれ5%程度となりました。実証実験の周知はある程度できたと考えられますが、「必要がなかった」という大半の方に一度体験していただく工夫は必要だと思われます。



※%はデマンド交通を利用していない人(175人)を分母とした

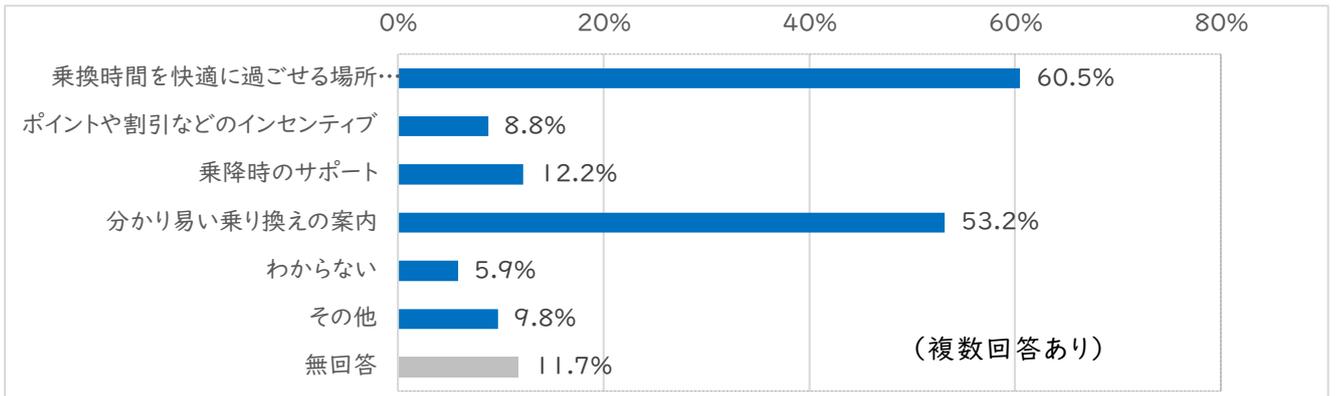
図 5.2-24 実証実験でデマンド交通を利用しなかった理由



④ 「小さな拠点」の機能について

(a) 公共交通の「乗り換え」に必要な機能

路線バスからデマンド交通、路線バスからやぶくるなどの乗換えを行う際に必要な機能や工夫する点について伺いました。乗換えの時間を過ごす快適な場所の確保と分かり易い乗換えの案内が必要との回答が多くありました。この点については、関宮に建設予定の「小さな拠点」を、乗換えターミナルとして整備する際の重要なポイントになると考えており、今後、関係者間で認識を共有していくことが重要と考えています。



※%はデマンド交通を利用していない人(205人)を分母とした

図 5.2-25 交通乗換え拠点として必要な機能

⑤ 属性

(a) 性別

男女比はほぼ 1:1 です。

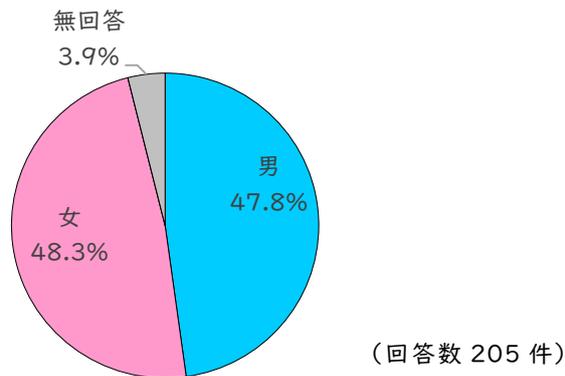


図 5.2-26 回答者の性別



(b) 年齢

回答者の年代は70歳代が40%近くとなっている。次いで60歳代、80歳代で、この比率は養父市全体の高齢者割合と同じ傾向となっています。

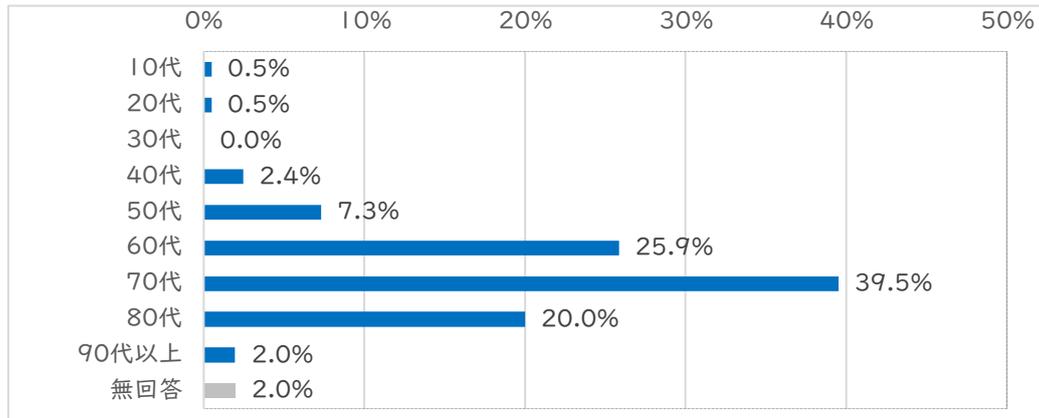


図 5.2-27 回答者の年齢

(c) 回答者の居住地

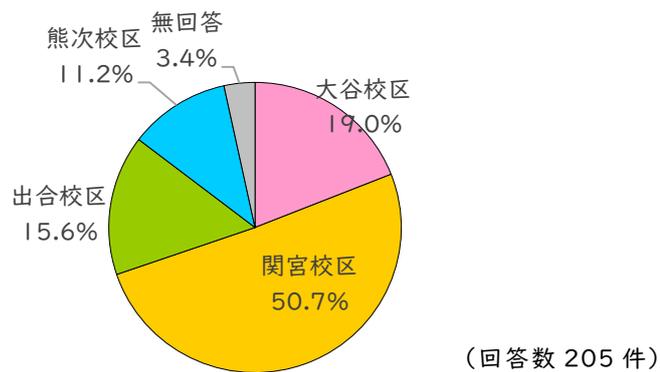
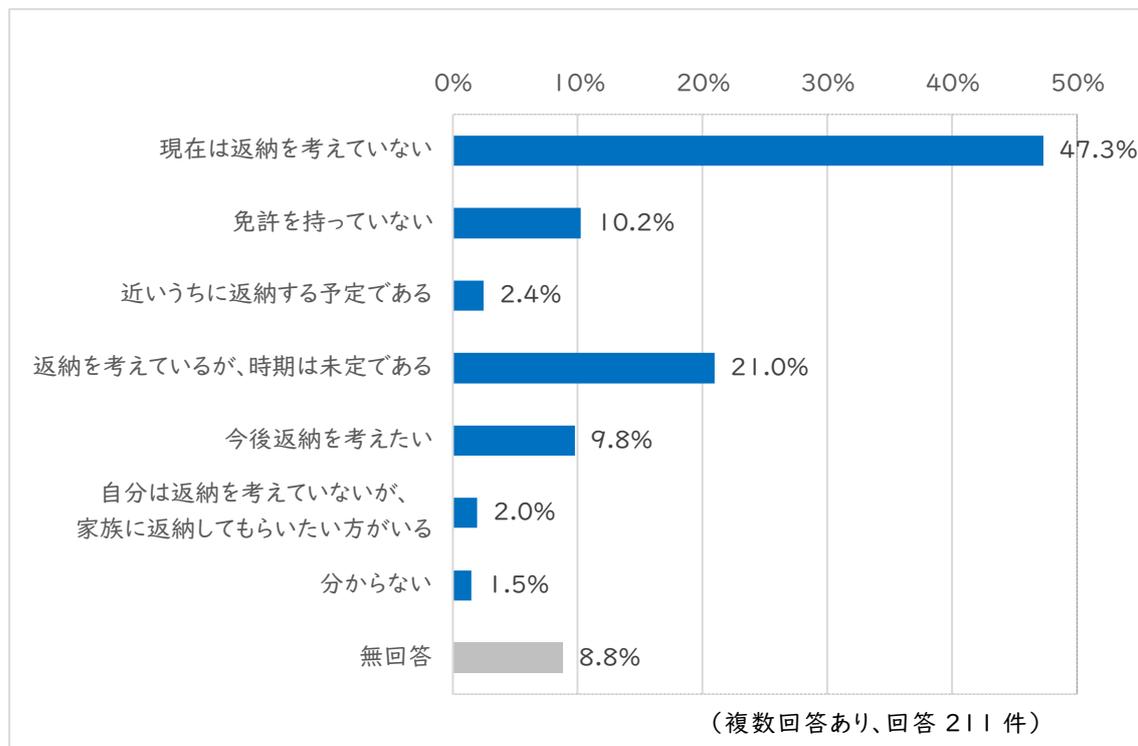


図 5.2-28 回答者の居住地



(d) 免許返納について

免許の返納や保有の状況について伺いました。回答者の60%以上が70代以上であるなかで、現在返納を考えていないという回答が47%となっています。一方で、返納の意向については、近いうちに返納予定である、返納を考えている、今後返納を考えたいという方は併せて32.2%になっており、免許返納時に移動しやすい仕組みの手当てが喫緊の課題となっていると推察できます。



※%はアンケート回答者(205人)を分母とした

図 5.2-29 免許返納の時期や保有状況



(e) 免許返納をしてもらいたい年齢

上記(d)の質問にて、家族に免許を返納してもらいたい人がいる、と回答した人に、その返納してもらいたい家族の年齢について伺いました。家族と同居されていても80歳代でも運転を継続されている方も見受けられます。

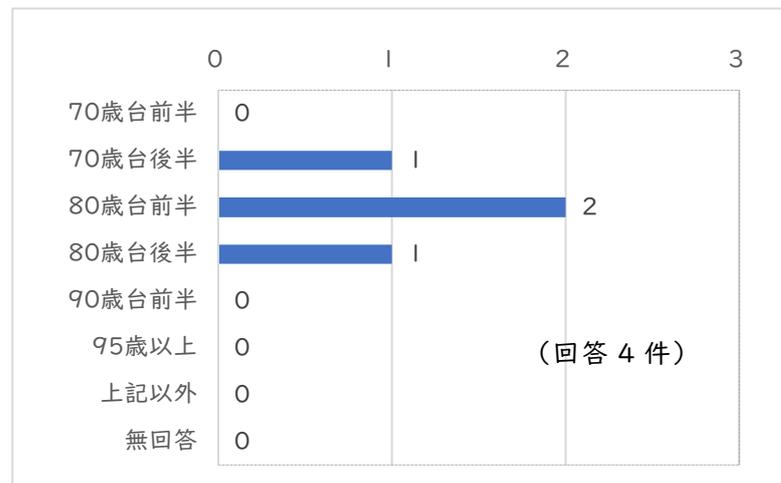


図 5.2-30 免許返納をしてもらいたい家族の年齢



—禁無断転載—

「デマンド交通」実証実験  
(2024年10月26日～12月1日)  
報告書

2025年4月

作成

一般財団法人 日本自動車研究所  
東京都港区芝大門一丁目1番30号  
TEL 03(5733)7925

