

コミュニティバスの現状及び課題について

はじめに

直方市の公共交通における課題として、以下の3点が挙げられます。

- ①市内外の各拠点を結ぶ公共交通軸の維持・確保
- ②地域の暮らしを支える生活交通の確保
- ③まちづくりと連携した中心拠点の再形成

なかでも地域の暮らしを支える生活交通コミュニティバスに関しては、行政と地域住民が連携し、地域の移動ニーズに応じた運行形態や路線の見直し・改善について検討を行い、効率的・持続可能な運行の実現に向けて取り組んでいきたいと考えています。

目次

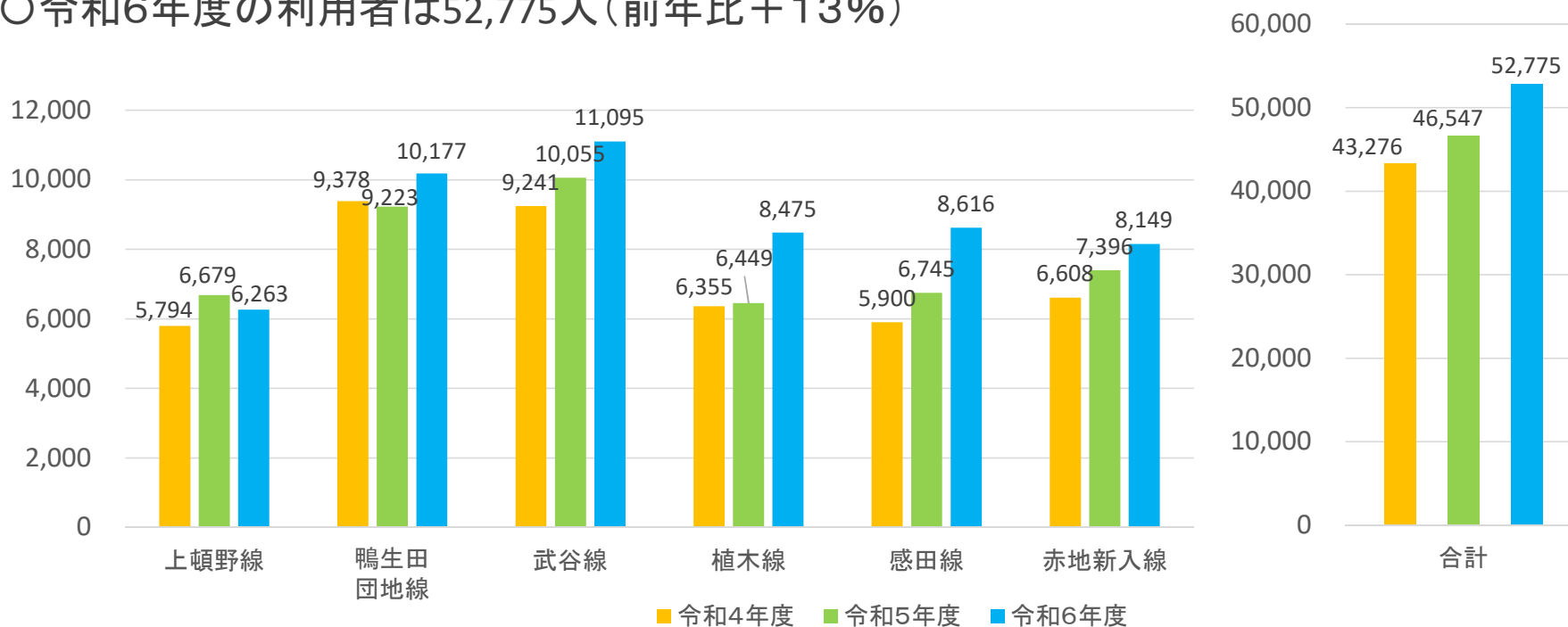
- ・コミュニティバスの現状について
- ・コミュニティバス利用者アンケート調査結果
- ・課題と今後の方向性

コミュニティバスの現状について

コミュニティバスの現状について(利用者数)

○コロナ禍以降、利用者数は全体的にみると増加傾向で推移

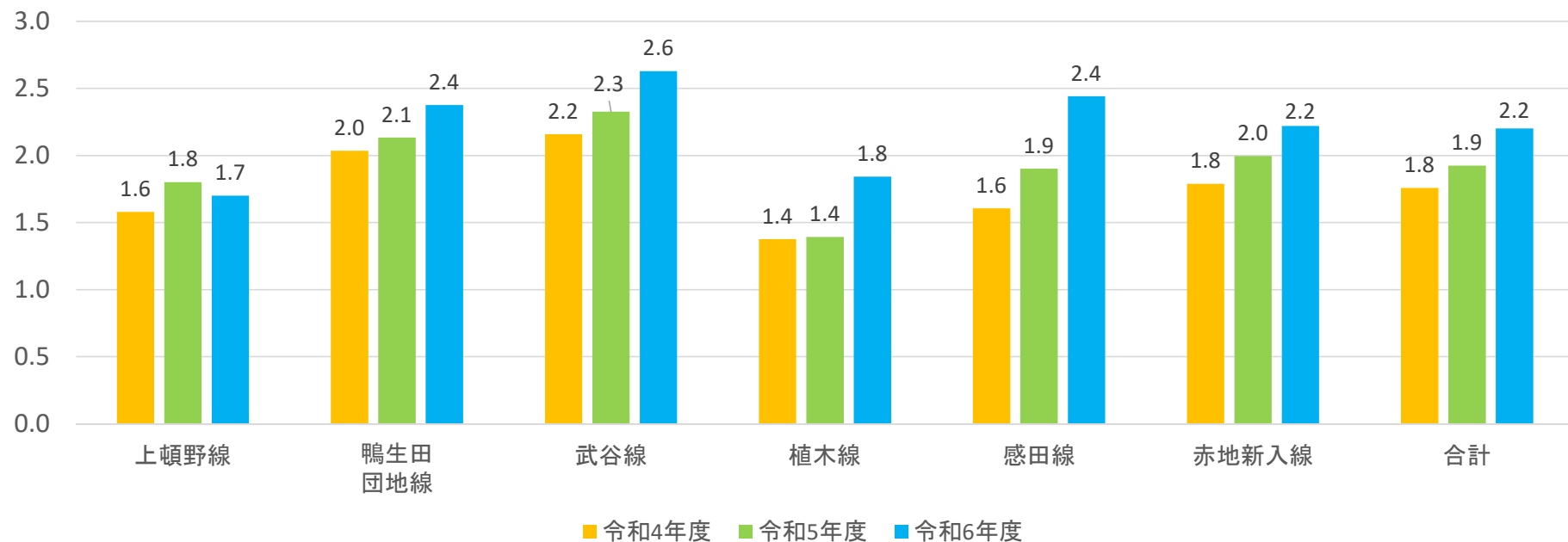
○令和6年度の利用者は52,775人(前年比+13%)



コミュニティバスの現状について(1便あたりの利用者数)

○ 1便あたりの利用者数は、近年、増加傾向で推移

○ 路線全体の平均で1便あたりの利用者数は2.2人(令和6年度)



コミュニティバスの現状について(収支、公的資金投入額)

○令和6年度の運行経費は4,667万円、収入は935万円で収支率は20.0%

○運行経費から収入を差し引いた公的資金投入額は3,732万円

単位:千円

■令和4年度

	上頓野線			鴨生田団地線			武谷線			植木線			感田線			赤地新入線			合計		
	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率
合計	6,299	761	12.1%	5,546	1,743	31.4%	6,428	1,698	26.4%	6,006	1,250	20.8%	6,242	1,115	17.9%	6,242	1,240	19.9%	36,722	8,075	22.0%

■令和5年度
















	上頓野線			鴨生田団地線			武谷線			植木線			感田線			赤地新入線			合計		
	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率
合計	6,305	1,212	19.2%	5,191	1,752	33.7%	6,489	1,848	28.5%	6,026	1,275	21.2%	6,045	1,284	21.2%	6,045	1,402	23.2%	36,101	8,772	24.3%

■令和6年度

	上頓野線			鴨生田団地線			武谷線			植木線			感田線			赤地新入線			合計		
	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率	経費	収入	収支率
合計	7,766	1,202	15.5%	7,773	1,864	24.0%	7,773	2,153	27.7%	7,822	1,497	19.1%	7,776	1,307	16.8%	7,764	1,331	17.1%	46,672	9,354	20.0%

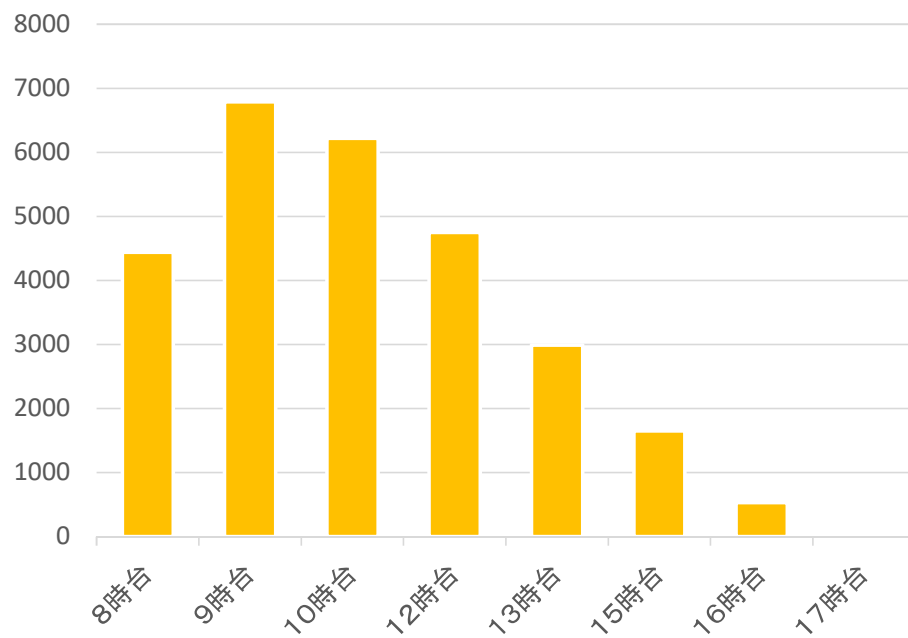
コミュニティバスの現状について(空車率)

○令和6年度の空車率は前年に比べ改善はしているものの、全体で24.7%と改善が必要

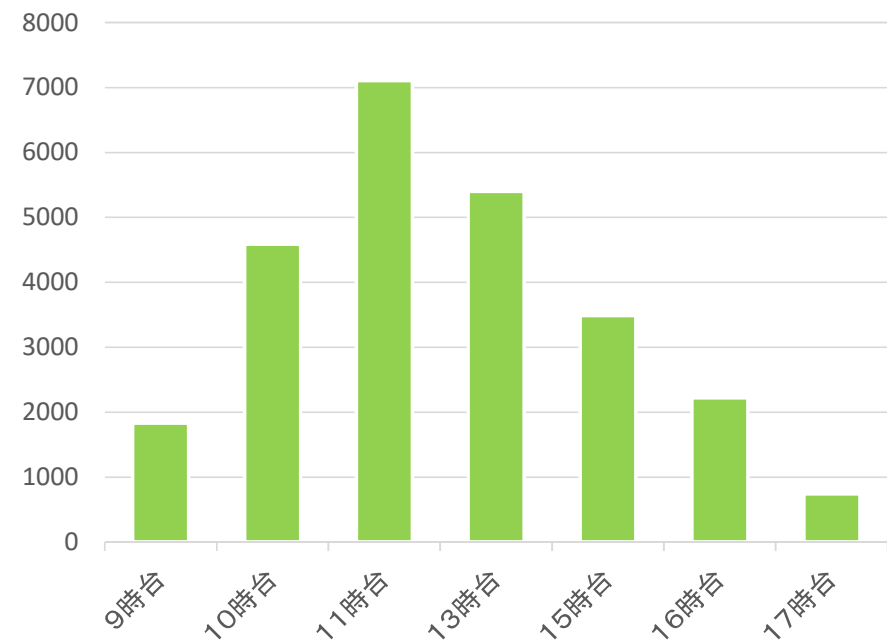
	令和6年度	令和5年度	前年比
日	 20.0%		
月	 27.8%	 30.9%	-3.1%
火	 24.3%	 26.6%	-2.3%
水	 24.5%	 31.0%	-6.5%
木	 22.7%	 27.8%	-5.0%
金	 20.8%	 28.0%	-7.2%
土	 28.0%	 31.6%	-3.6%
総計	 24.7%	 29.3%	-4.6%

コミュニティバスの現状について(時間帯別の利用状況)

直方駅方面

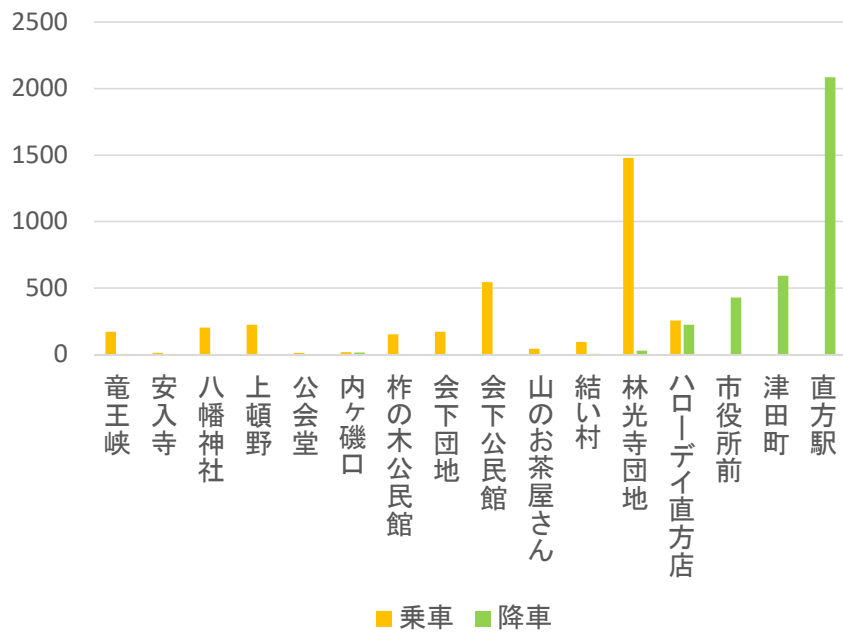


各方面

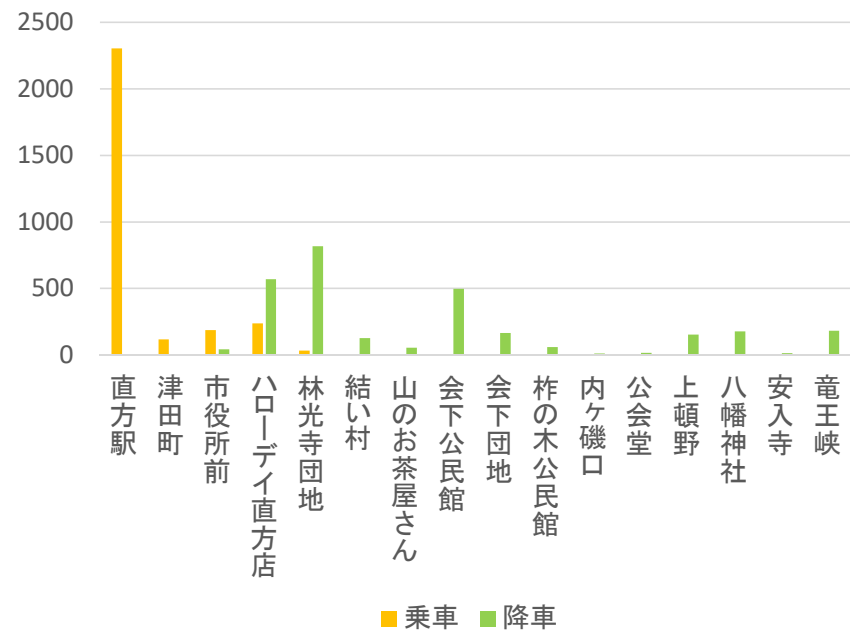


コミュニティバスの現状について(バス停毎の乗降者数)

上頓野線(直方駅方面)

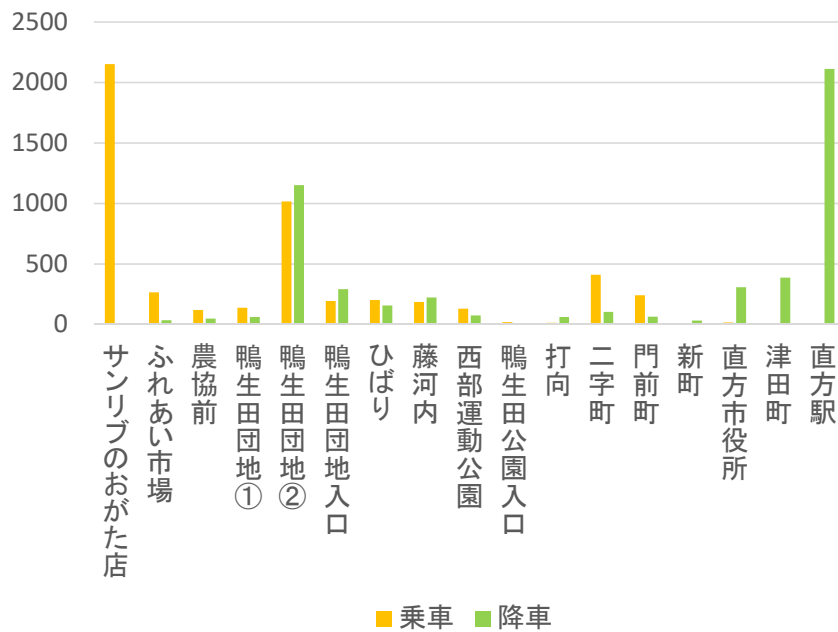


上頓野線(竜王峡方面)

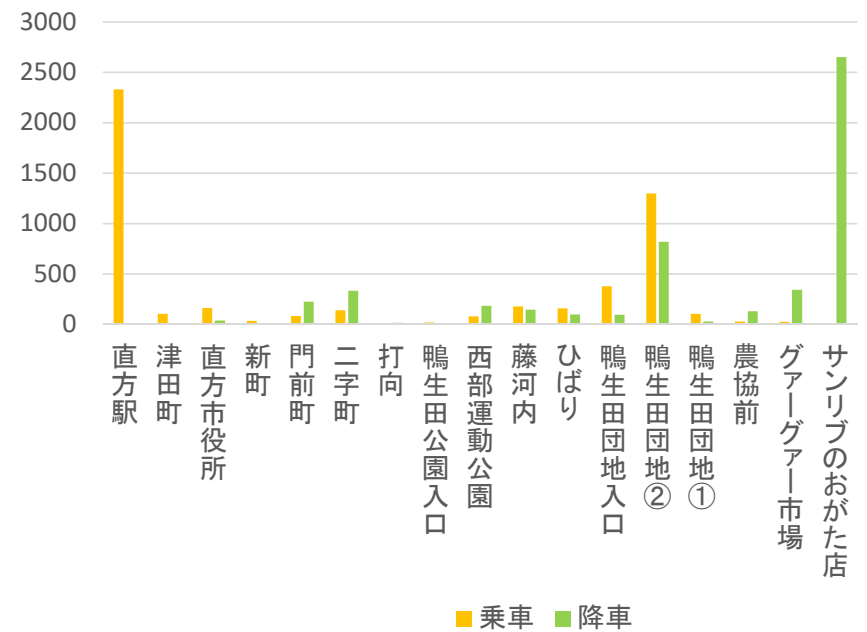


コミュニティバスの現状について(バス停毎の乗降者数)

鴨生田団地線(直方駅方面)

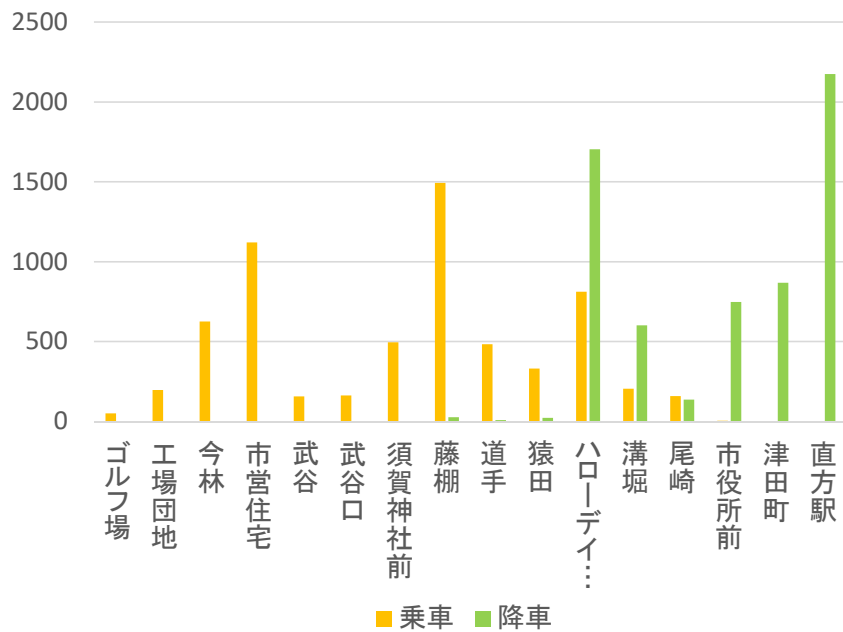


鴨生田団地線(サンリブのおがた方面)

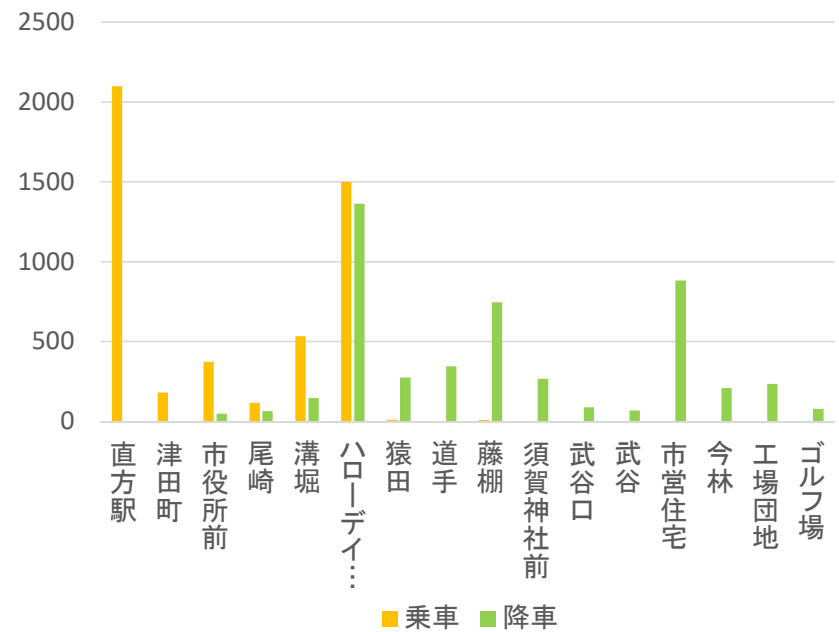


コミュニティバスの現状について(バス停毎の乗降者数)

武谷線(直方駅方面)

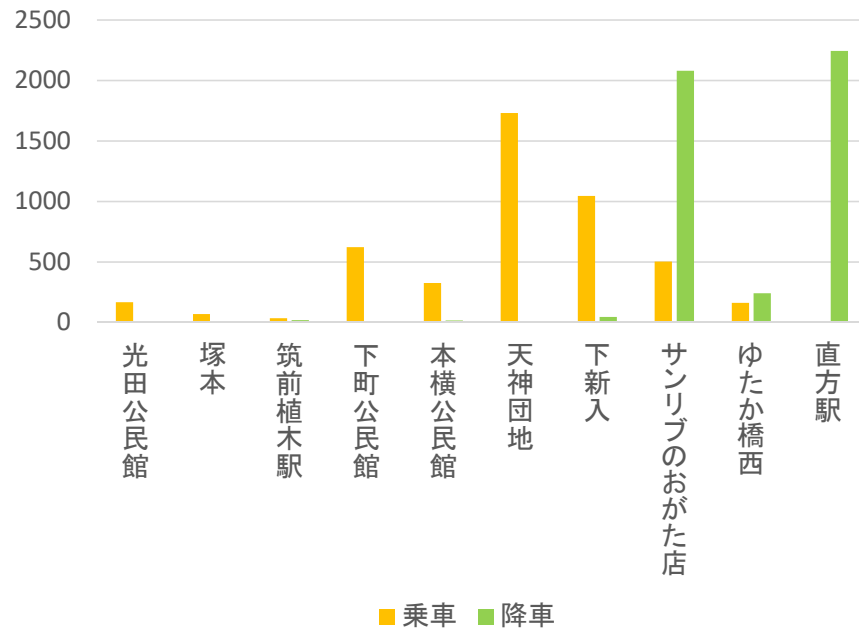


武谷線(ゴルフ場方面)

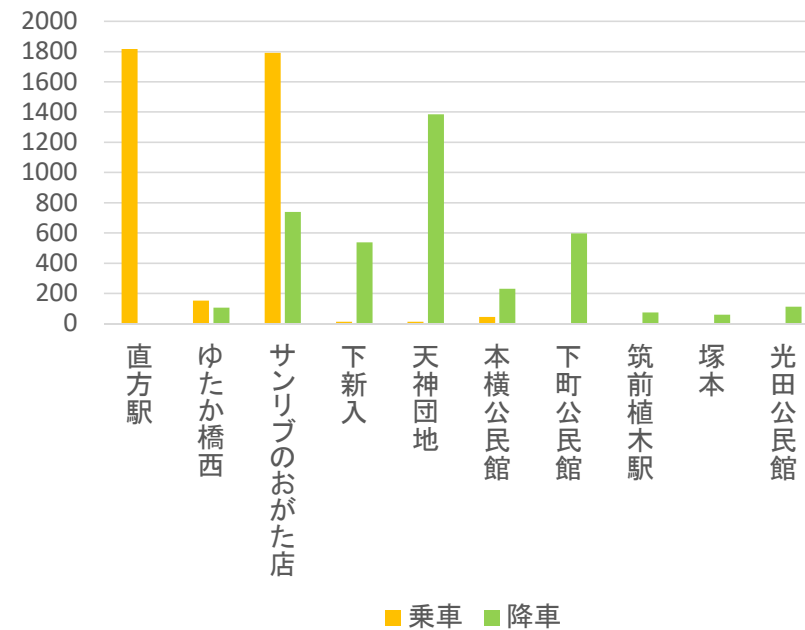


コミュニティバスの現状について(バス停毎の乗降者数)

植木線(直方駅方面)

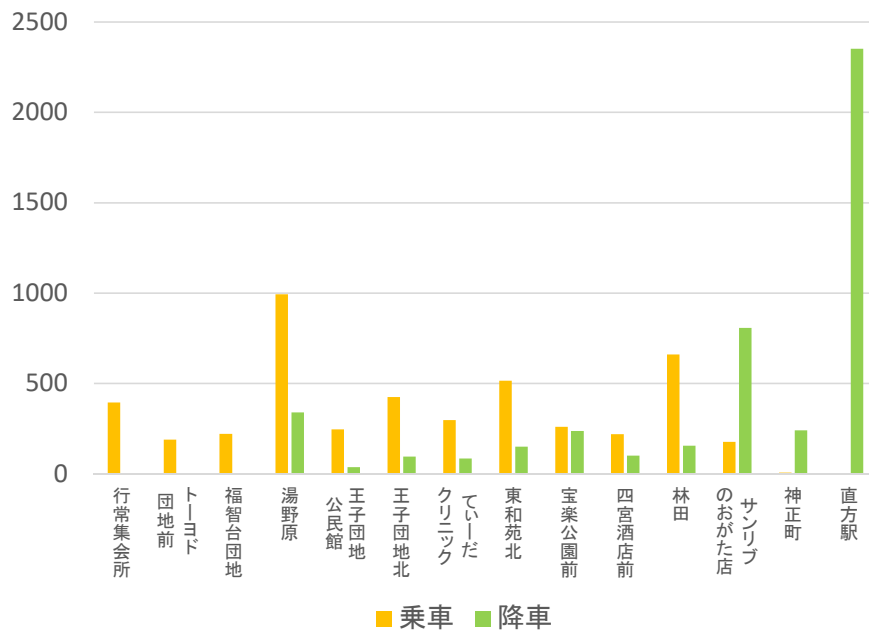


植木線(光田公民館方面)

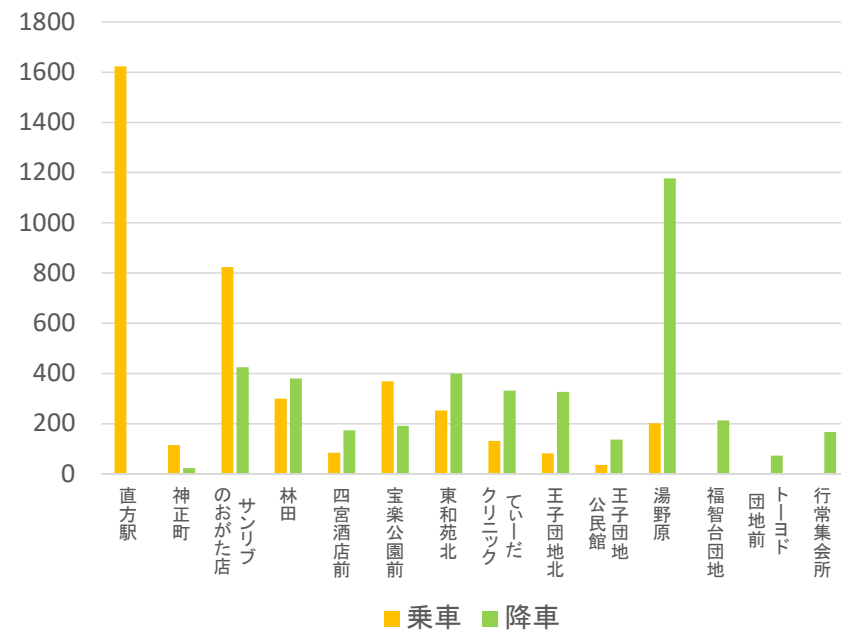


コミュニティバスの現状について(バス停毎の乗降者数)

感田線(直方駅方面)

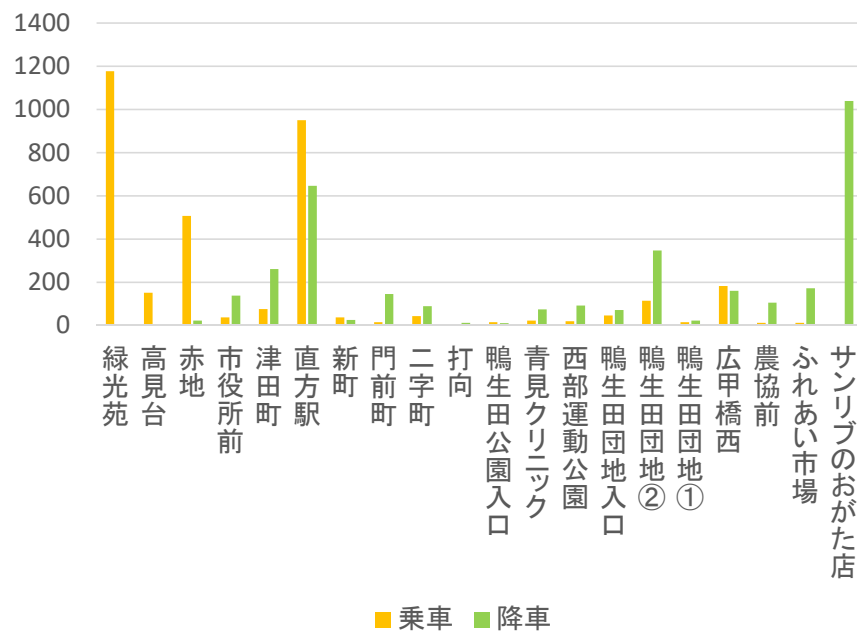


感田線(行常集会所方面)

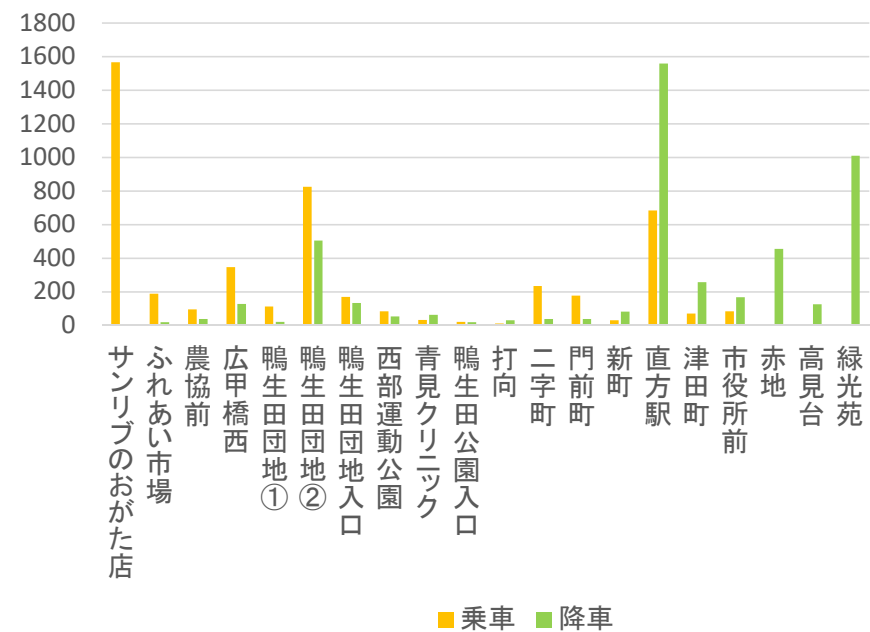


コミュニティバスの現状について(バス停毎の乗降者数)

赤地新入線(直方駅方面)



赤地新入線(緑光苑方面)



コミュニティバスの現状について(バス停毎の乗降者数)

○乗降者数の多いバス停(利用目的別)

居住エリア

- 林光寺団地
- 鴨生田団地②
- 市営住宅
- 藤棚
- 天神団地
- 緑光苑

商業施設

- サンリブのおがた
- ハローデイ直方店
- 湯野原

医療機関

- 直方駅
- 津田町

交通結節点

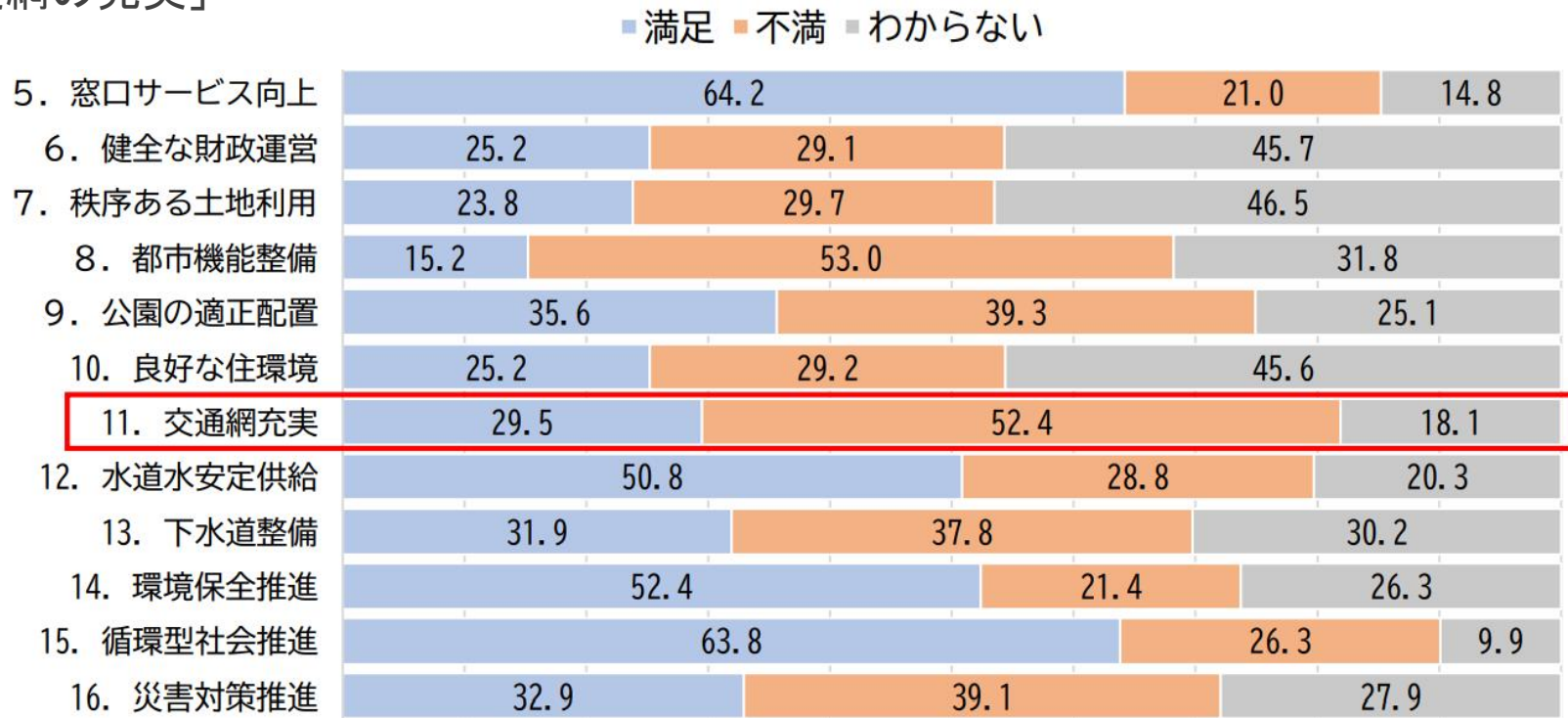
- 直方駅

⇒利用の多いバス停やエリアへの利便性向上が重要

コミュニティバス利用者アンケート調査結果

(参考)直方市第6次総合計画に係る市民意識調査

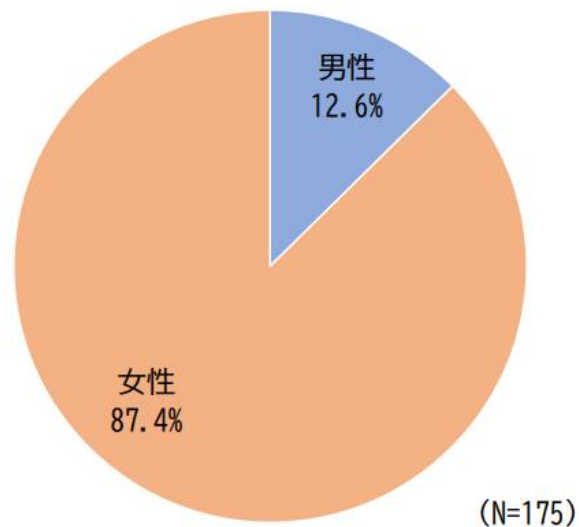
「交通網の充実」



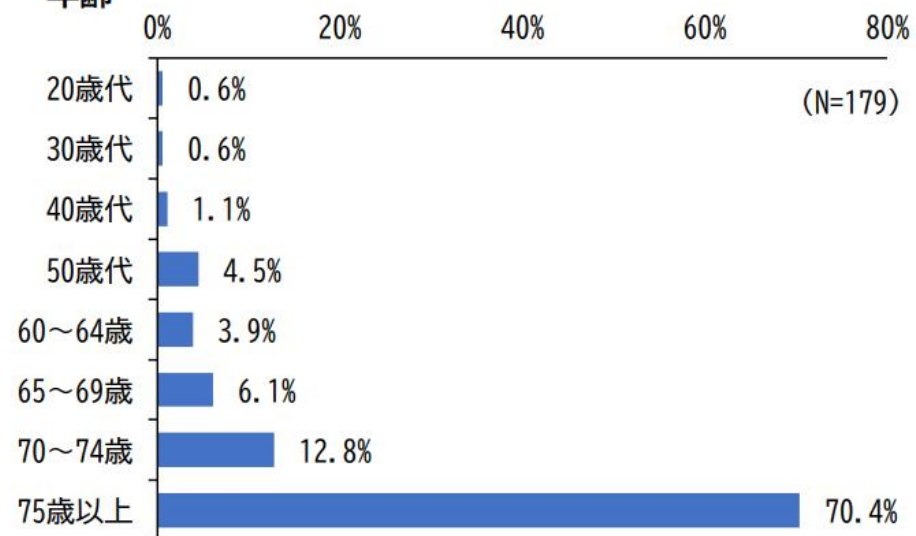
コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【回答者の属性】

性別



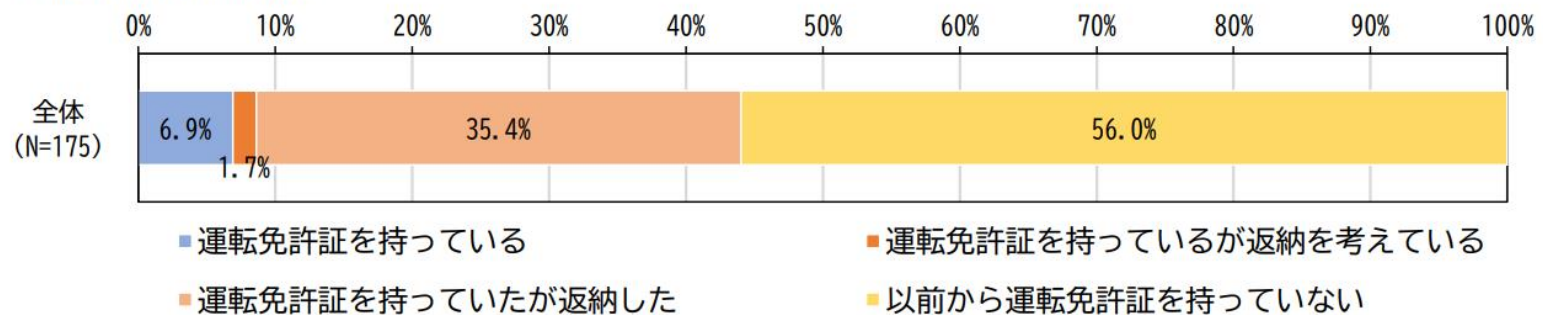
年齢



コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

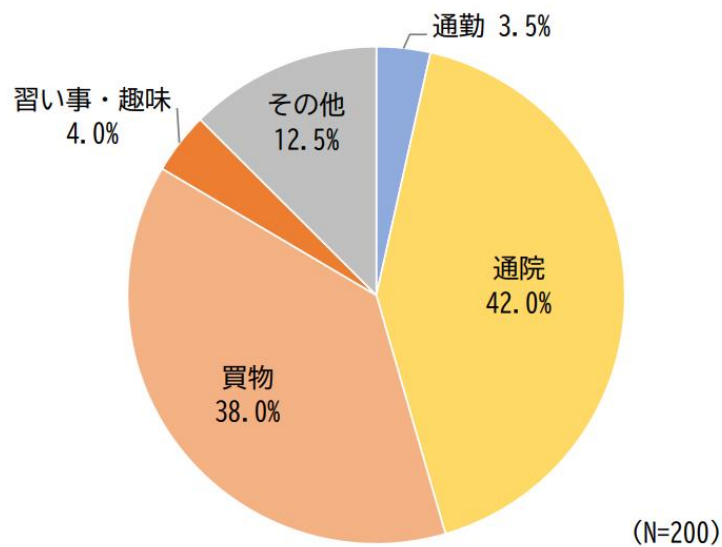
【運転免許証の保有状況】

運転免許証の保有状況

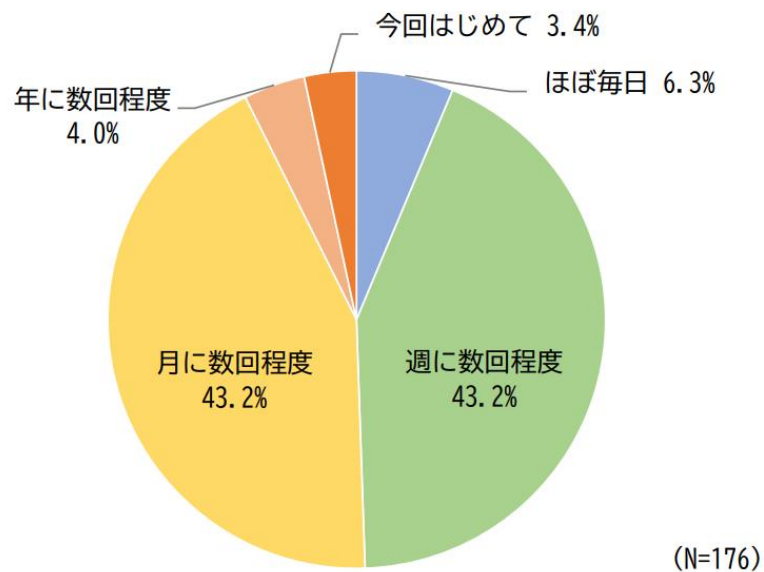


コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【主な利用目的】

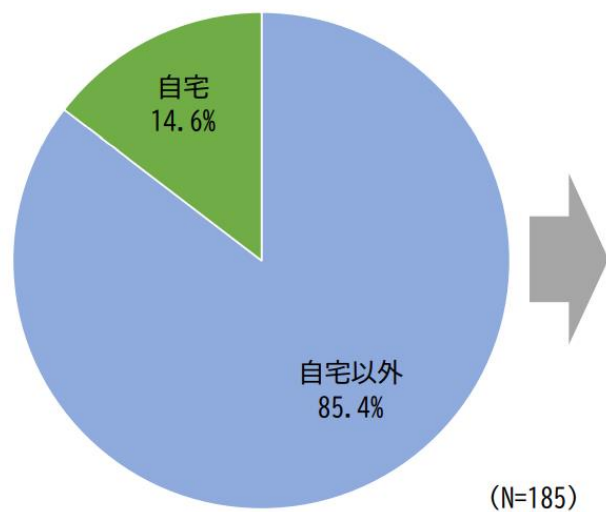


【利用頻度】

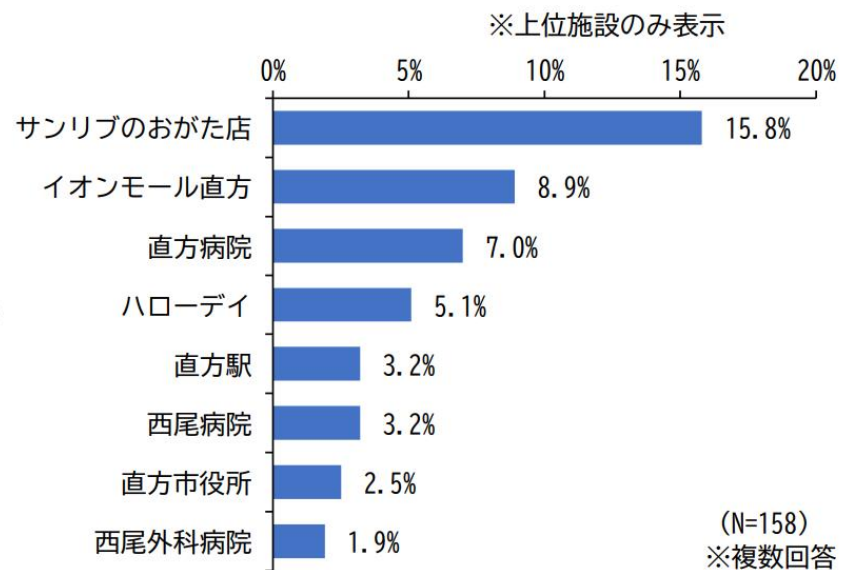


コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【目的地】

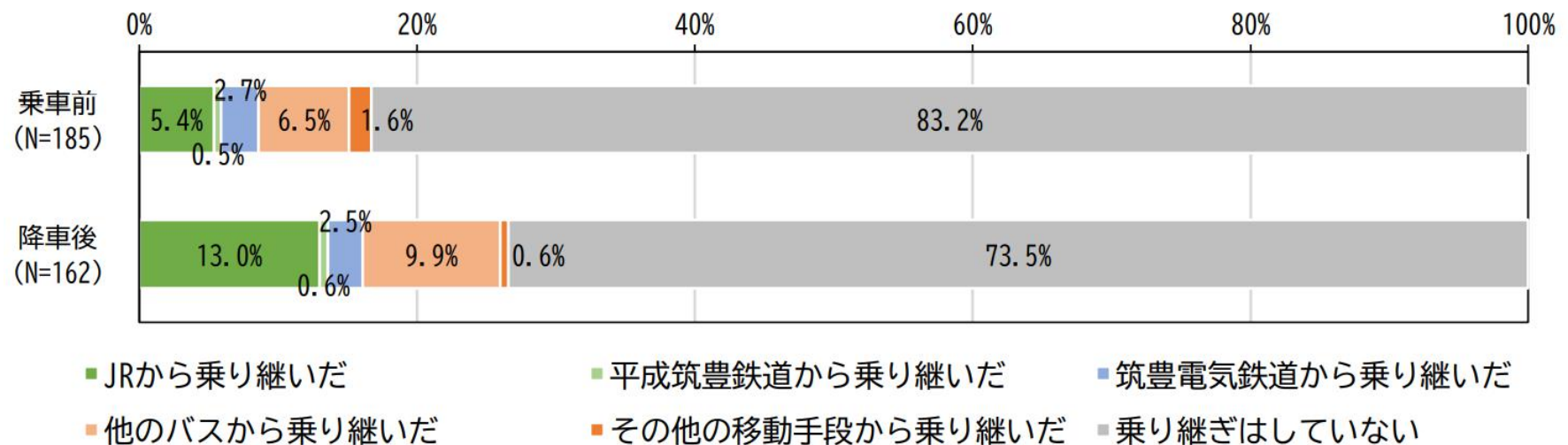


【主な目的施設(自宅以外)】



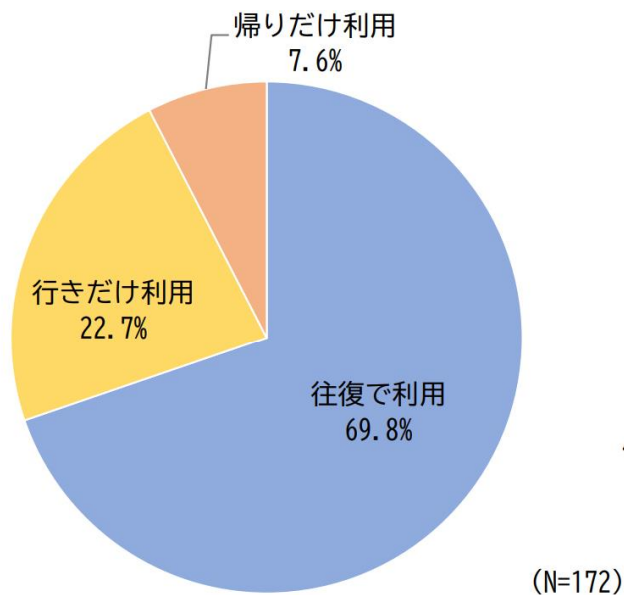
コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【他の交通手段との乗り継ぎ利用】



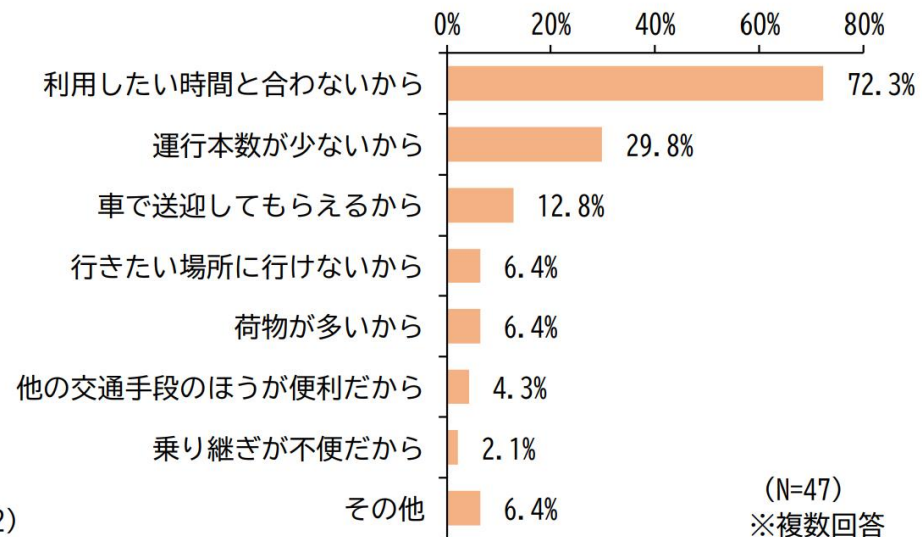
コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【往復利用の状況】



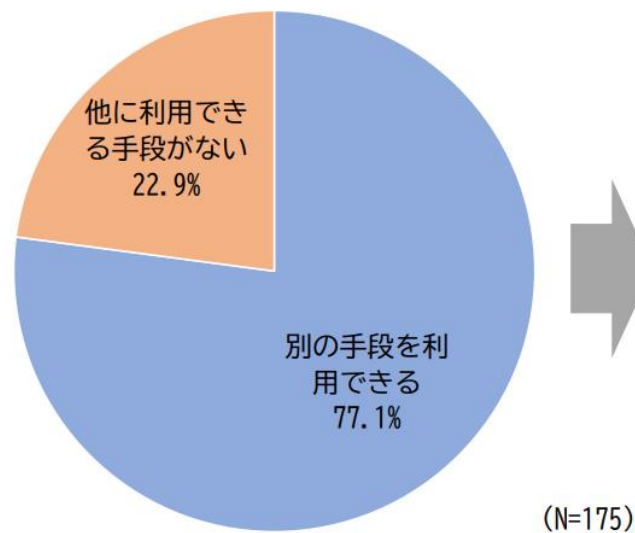
注) 無回答を除いて集計

【往復で利用しなかった理由】

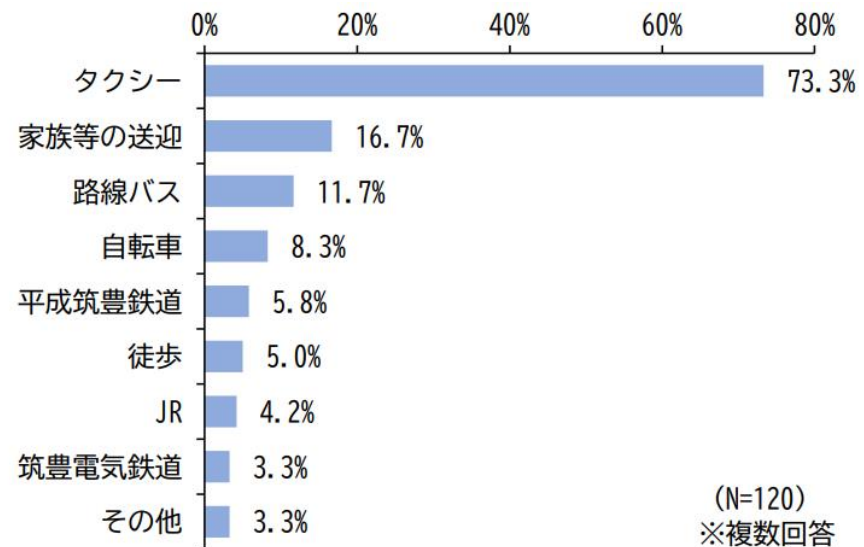


コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【代替手段の有無】

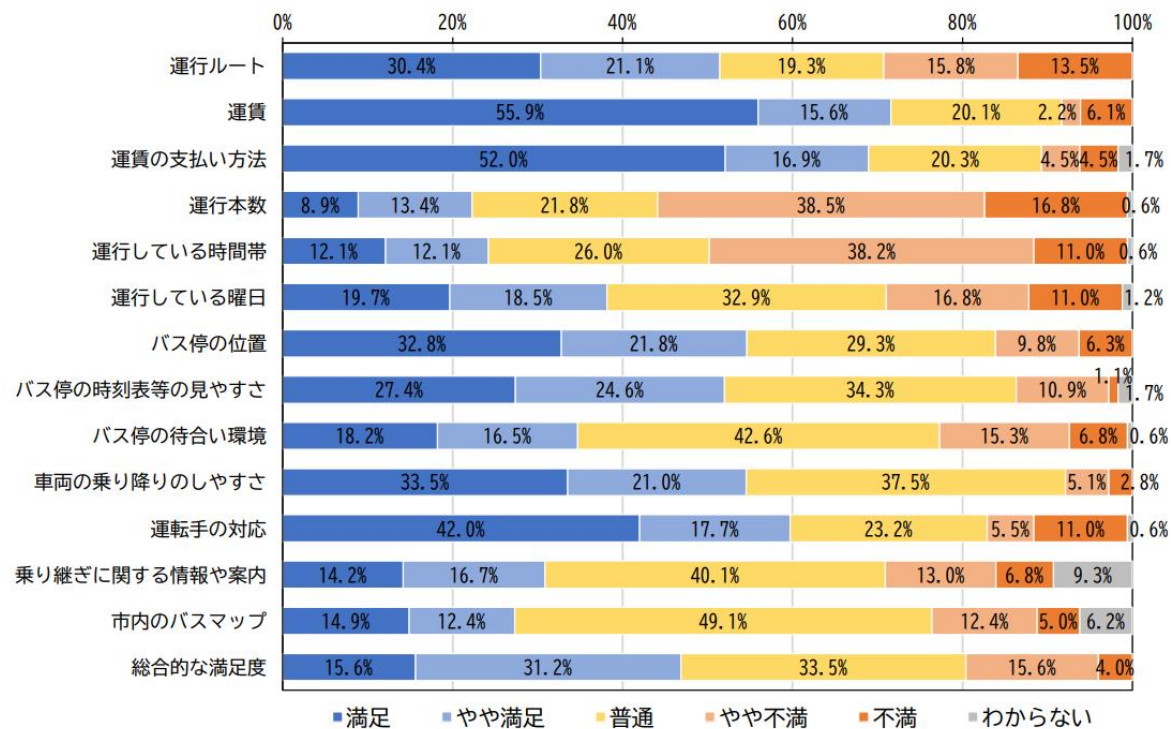


【代替手段の内容】



コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【利用している路線の満足度】



課題と今後の方向性

利用実績と公共交通計画における戦略目標

- 公共交通計画における戦略目標のうち、コミュニティバスに係る評価指標を設定
- 令和6年度の実績では、全ての項目において目標未達成

公共交通計画 戦略目標(令和15年度)

【評価指標③】利用者数を1便あたり2.3人以上にする

⇔ 1便あたりの利用者数 2.2人(令和6年度)

【評価指標④】収支率を22%以上にする

⇔ 収支率 20.0%(令和6年度)

【評価指標⑤】公的資金投入額を3,650万円／年以下にする

⇔ 公的資金投入額 3,732万円(令和6年度)

課題解決に向けた取組みの方向性 (公共交通計画における戦略目標)

戦略目標 2

拠点と地域を効果的に結ぶ
日常を支える生活交通の確保・維持

取組2-1 生活拠点へのアクセス性向上

- 多様な交通手段で生活拠点にアクセスできるように、コミュニティバスの運行を維持するとともに、需要や地域の特性に合わせ、タクシーや新たなモビリティサービスの活用に取り組めます。

具体的な取組み内容

- ▶ コミュニティバス路線の再編・見直し【◆】
- ▶ 新たなモビリティサービスの導入検討【◆】
- ▶ 新たな運賃制度等の導入検討【◆】
- ▶ バスへの愛着（マイバス意識）の醸成
- ▶ 情報のオープン化

取組2-2 高齢者や障がい者等が安心して外出するための支援

- 高齢者や障がい者等が安心して、気軽に移動できる交通環境づくりを進めるため、福祉等の関連部署と連携し、外出に困難を伴う高齢者などへの外出支援に取り組めます。

具体的な取組み内容

- ▶ 運転免許返納者への支援【◆】
- ▶ 福祉車両の導入推進・支援
- ▶ 障がい者等への外出支援

コミュニティバス利用者アンケート調査結果を踏まえた方向性

アンケート結果の要旨

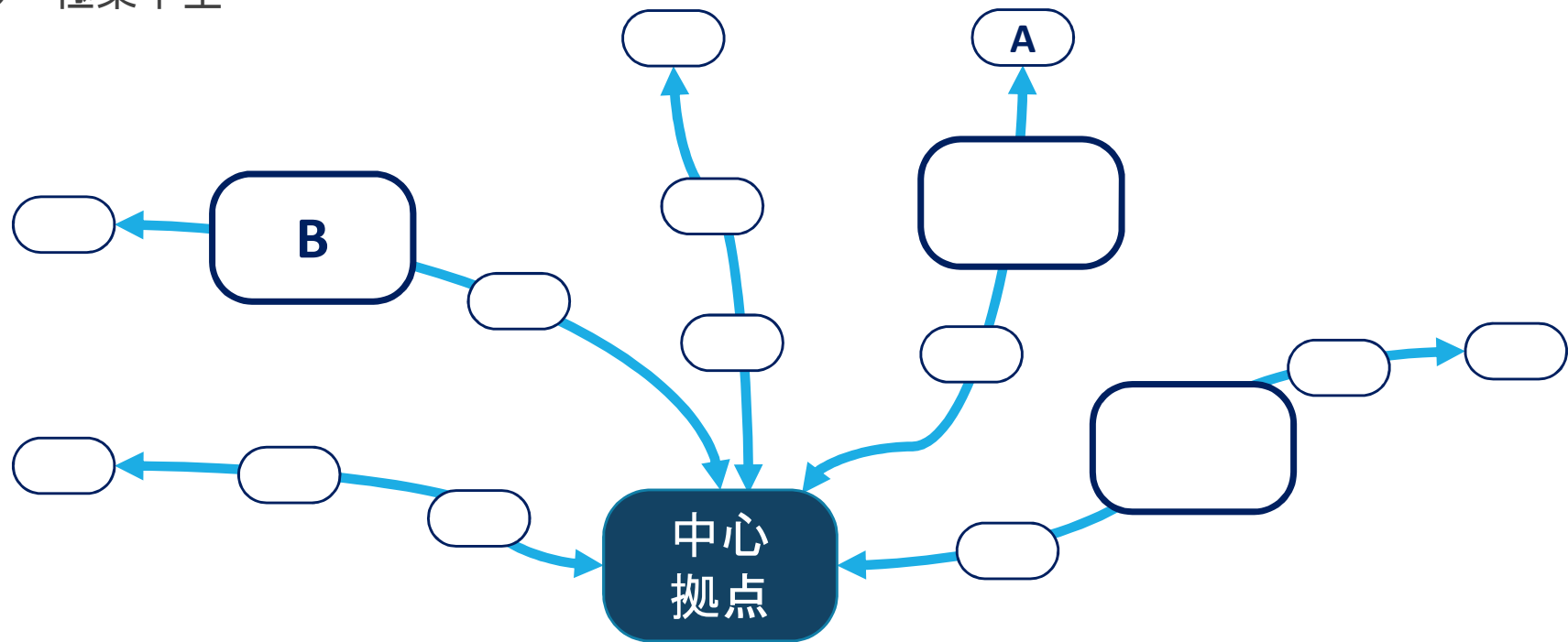
- 利用者の多くが女性かつ高齢者
- 主な利用目的は「通院」と「買い物」
- 9割以上が運転免許を保有しない交通弱者
- 乗車前降車後のいずれも、多くの利用者が他交通手段との乗り継ぎをはしていない
- 「運行本数」に対する不満の声が最も多い
⇒導入以降、地域や利用者からの要望に応え、延伸やバス停増設を行った結果、総延長が長くなり、このことが利便性の低下を招いている

【利用改善のポイント】

- 「買い物」「通院」の利便性向上
- 目的地への立ち寄りのしやすさ
⇒選択肢の拡大、新たな需要の創出

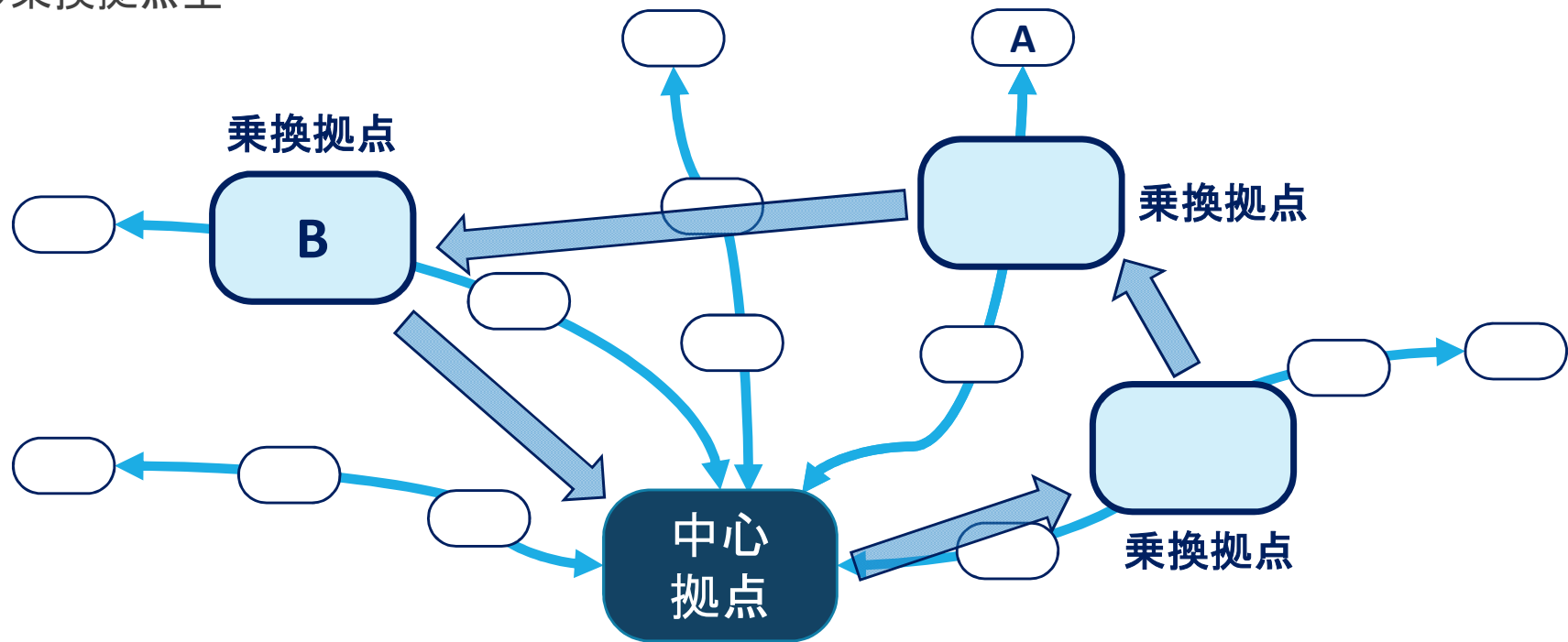
中心拠点と乗換拠点によるネットワーク形成

○一極集中型



中心拠点と乗換拠点によるネットワーク形成

○乗換拠点型



乗換拠点型のメリットとデメリット

【メリット】

- ・総移動距離が短くなり必要となるルートの数
が少なくて済む
- ・需要の高いエリアへのアクセス向上
- ・最終的な行き先に関わらず一度乗換拠点を
経由することで効率化や需要の安定化が図
れる
- ・乗換拠点を発着点とすることで、より地域の
ニーズに寄り添った柔軟なルートの見直しが
可能

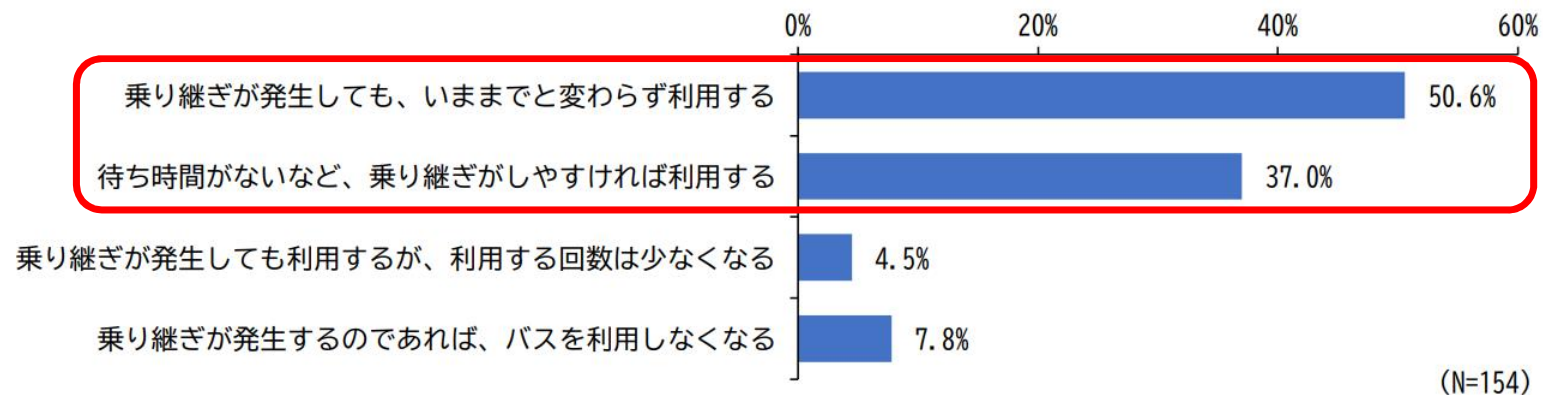
【デメリット】

- ・移動に際して乗り換えが前提となる
- ・乗り換え時の料金精算方法について改善は
必要

コミュニティバス利用者アンケート調査(令和5年度実施)

【乗り継ぎが発生した場合の利用意向】

○乗り継ぎの条件次第ではあるが、87.6%が「利用する」と回答



今後の方向性

- 利用の多いエリアへのアクセスを向上させることで全体の利用者増加を図る
- 需要の高いスポットを**乗換拠点**として設定
- 需要の高い各乗換拠点を往来することで利便性を向上させ、利用促進を図る
⇒**戦略目標**の達成につなげる

- ①利用者数の増加
- ②収支率向上
- ③公的資金投入額の縮小

○乗換拠点の条件

⇒環境の整った待合場所や待ち時間を過ごせるコンテンツが必要

今後の進め方

①路線再編考え方の提示・協議(本日)

②路線再編(素案)の提示・意見集約(第3回)

③路線再編方針決定(第4回)