

コミュニティバスの課題解決に向けた取組について

目次

- 路線再編の基本的な考え方(前回内容のふり返し)
- 乗換拠点を結ぶ環状線について
- 支線(各路線)の再編について

路線再編の基本的な考え方(前回内容のふり返し)

コミュニティバスの課題について (収支率、公的資金投入額、空車率)

○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

■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%

○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
総計	24.7%	29.3%	-4.6%

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

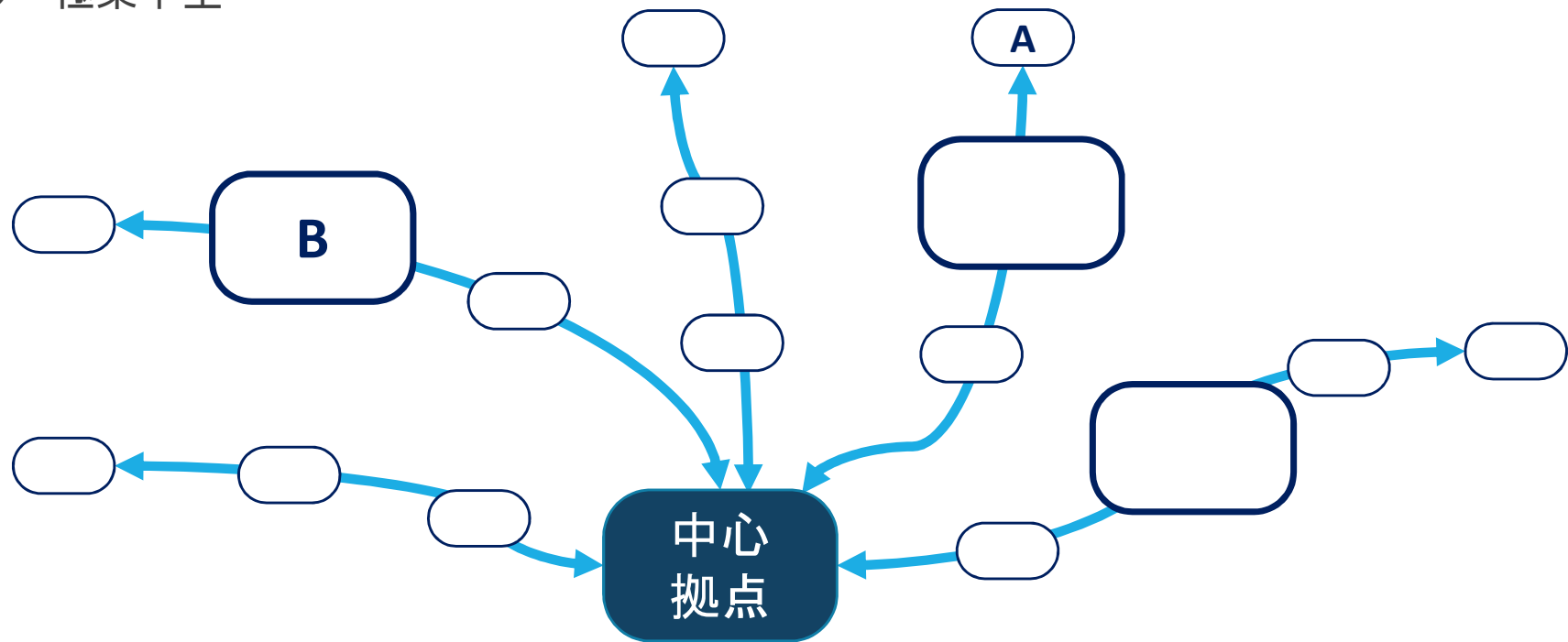
- 利用者の多くが女性かつ高齢者
- 主な利用目的は「通院」と「買い物」
- 9割以上が運転免許を保有しない交通弱者
- 乗車前降車後のいずれも、多くの利用者が他交通手段との乗り継ぎをはしていない
- 「運行本数」に対する不満の声が最も多い
⇒導入以降、地域や利用者からの要望に応え、延伸やバス停増設を行った結果、総延長が長くなり、このことが利便性の低下を招いている

【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

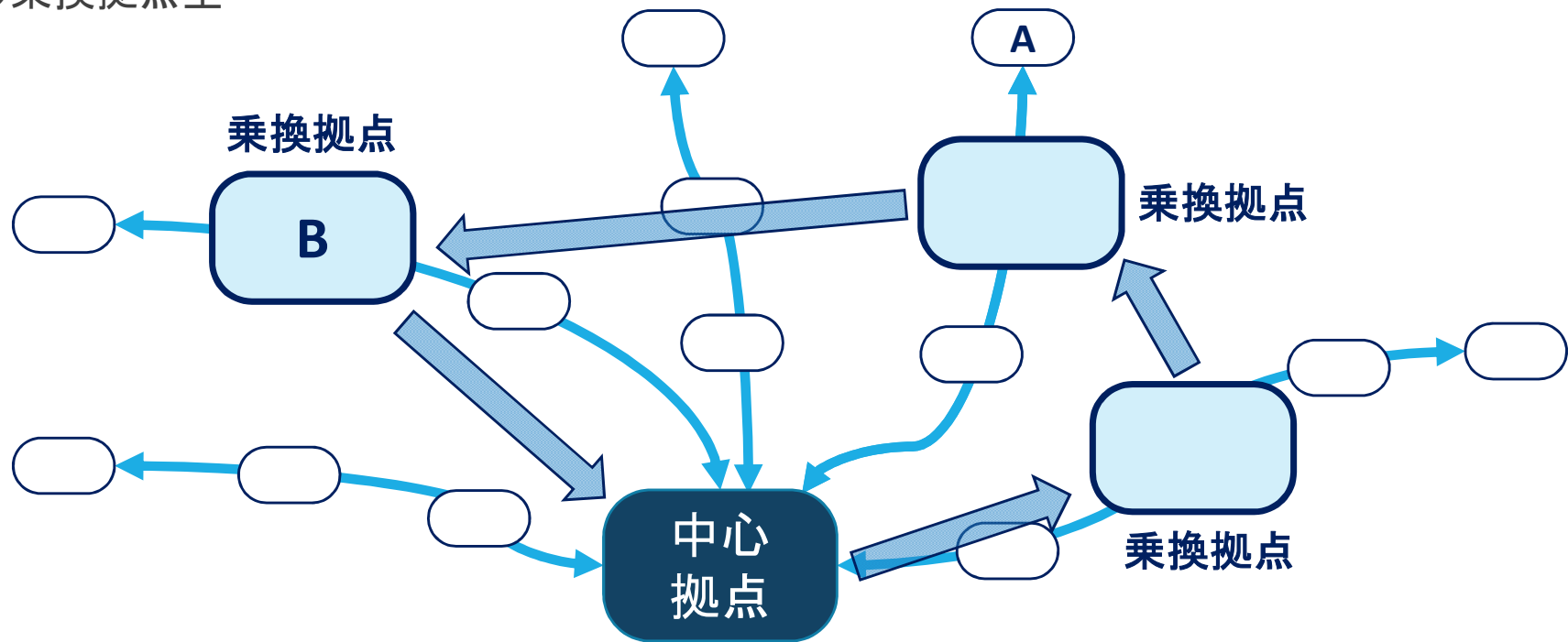
中心拠点と乗換拠点によるネットワーク形成

○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創出を図る
- ・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(新たな交通空白への対応)

【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

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(第2回)

②環状線・乗換拠点案、支線再編のポイントの提示(第3回)

③路線再編(素案)の提示・意見集約(第4回)

第2回協議会における意見(抜粋)

(路線代表者)

- ・「のogaた元気ポイント事業」と連携し、集めたポイントを回数券と交換できるようにするなど利用促進につながる取組を検討してはどうか
- ・路線によって目的地までの利便性に差があるように感じる(立ち寄れる商業施設等)
- ・バス停同士が離れており、路線バスからコミュニティバスへの乗換が困難
⇒バス停を共有することで利便性が向上するのではないか
- ・新入駅周辺(新入パワータウン)へ立ち寄ることができないか
- ・全路線が直方駅を起点としているが、その必要があるのかは疑問

第2回協議会における意見(抜粋)

(交通事業者)

- ・地元要望を反映した結果、現在の経路となっている。家の近くから乗りたいといった細かなニーズに対してはタクシーの利用も検討いただきたい。
- ・新たに環状線を導入する場合、運転手不足が深刻化するなかで、いかに運転手を確保できるかが課題
- ・利用のピークとなる通勤、通学時間帯は路線バスを、その他の時間帯をコミュニティバスでカバーするような、運行事業者間での棲み分けも必要
- ・利用者の少ない地域はデマンド等で補うなどの工夫も必要

乗換拠点を結ぶ環状線について

乗換拠点の設定【資料4-2】

○乗換拠点の条件

- ①環境の整った待合場所
- ②待ち時間を過ごすコンテンツ
- ③利用が多く、目的地としての需要が高いこと

⇒直方駅、イオンモール直方、サンリブのおがた、もちだんご村モール

○エリアを設定し、最寄りの乗換拠点へ接続

EX)上頓野エリア↔イオンモール直方、植木・下新入エリア↔サンリブのおがた

○ルート上に副拠点を設定(居住者や利用が多い場所)

乗換拠点と環状線のルート案 【資料4-2】

- 総延長距離：約13km
- 所要時間：約30分（平均速度25km/hとした場合）
- 右回り、左回りの2系統を想定
- 環状線は通勤通学の移動手段となりうる可能性も模索

支線(各路線)の再編について

支線(各路線)再編のポイント【資料4-3】

- 乗換拠点を中心に円を描くようなルート設定
- 高齢者人口の多いエリア、利用者の多いバス停を効率良く結ぶ
- 高齢者の買い物・通院に特化
 - ⇒現在立ち寄っていないクリニックや農産物直売所等にもバス停を設置
- 必要に応じて、ルートやバス停の変更について柔軟に検討

データやデジタルツールを活用したルート案の検討 【資料4-3】

○コミュニティバス路線(利用者数・70才以上人口)

○統計データや利用実績を活用

⇒ UMAS-System、人口分布等のデータ、利用者数等

⇒ 既存のルートやバス停にとらわれないルート設定

【UMAS-System】

対象地域のデジタル地図上に、年齢による人口分布や標高差、行き先となる施設の情報など客観的なデータをインプットし、いつどの年齢層の住民が各施設に行けるようになるかをAI的にデジタル地図上にモデルルートをシミュレーションで示すことができる。

⇒ **ルートやバス停位置の検討、合意形成に活用**

今後の進め方

①支線(各路線)の素案を作成の提示(第4回協議会)

②利用者(路線代表者)との協議・意見聴取

⇒意見交換会議を実施し、支線(案)について精査

③交通事業者との協議・確認

④協議会での議論を経て方針決定

⇒協議会で議論を重ねブラッシュアップ

⇒モビリティ人材育成事業との連携

