議案第１号

みやま市公共交通体系
見直し検討案について

１．検討の進め方
２．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証
３．公共交通体系の方向性検討
４．今後のスケジュール

1．検討の進め方

（1）目的

●みやま市地域公共交通計画で整理された課題認識のもと、令和5年度に「みやま市コミュニティバス運行見直し支援業務」にてコミュニティバスの利用実態の分析を行い、第2回みやま市コミュニティバス見直し検討委員会で**『令和6年度にデマンド交通実証実験を行い、令和7年度以降の交通体系の見直しに向けた検証を行う』**とする方針を整理しました。

●本検討は、この方針を受けて、**予約制乗合タクシーの実証実験と効果検証**、そして効果検証結果を踏まえた**今後のみやま市における公共交通体系を検討**したものです。

みやま市地域公共交通の課題

課題①：コミュニティバス「くすっぴー号」の利便性と持続性の向上
- ・事業収益率の向上
- ・輸送効率が低いルート、ダイヤの見直し
- ・利用ニーズが多い施設等へのアクセスの充実

課題②：広域交通手段の確保と地域内幹線との連携
- ・市域外へ・市域外からの移動の対応
- ・公共交通政策に係る近隣自治体との連携

課題③：市民生活に必要となる公共交通体系の確保・維持
- ・通勤、通学や高齢者の買い物・通院などの移動の対応」
- **・公共交通空白地域や移動手段の確保が必要な方へのサービス対応」**
- ・提供情報の充実」

令和5年度「みやま市コミュニティバス運行見直し支援業務」

コミュニティバスの主な課題

•福祉バスから移行した経緯もあり、より多くの集落を通過することを念頭に置いたことから、バス停の数は200 を超え、コミュニティバスの**ルートやダイヤに制約がある**。

•市街地の拡散・低密度化、高齢化等を背景に、ドアto ドアに近い**きめ細やかな移動支援**が現行のコミュニティバスだけでは対応が難しいニーズが増える可能性が高く、**市域全体で画一的なサービスを提供・維持することが困難**になってきている。

•コミュニティバスの運行には大きな財政負担が生じているものの、**現状の公共交通に対する市民の満足度は低い**。

今後の方針

令和6年度にデマンド交通実証実験を行い、令和7年度以降の交通体系の見直しに向けた検証を行うものとする。

令和6年度：予約制乗合タクシーの実証実験と効果検証、そして効果検証結果を踏まえた今後のみやま市における公共交通体系を検討

1．検討の進め方

（2）検討フロー

●見直し案の検討は、本年度に実施した「予約制乗合タクシー実証実験」の効果検証結果を基に本市における予約制乗合タクシーの有効性等を検証するとともに、「コミュニティバス」についても利用状況等を基に有効性を検証の上、他地域における事例等も踏まえて、みやま市における公共交通体系の方向性及び新たな交通サービスの運行内容について検討しました。

【みやま市公共交通体系見直しの検討フロー】

予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

予約制乗合タクシーの効果・有効性、課題

公共交通体系の方向性検討

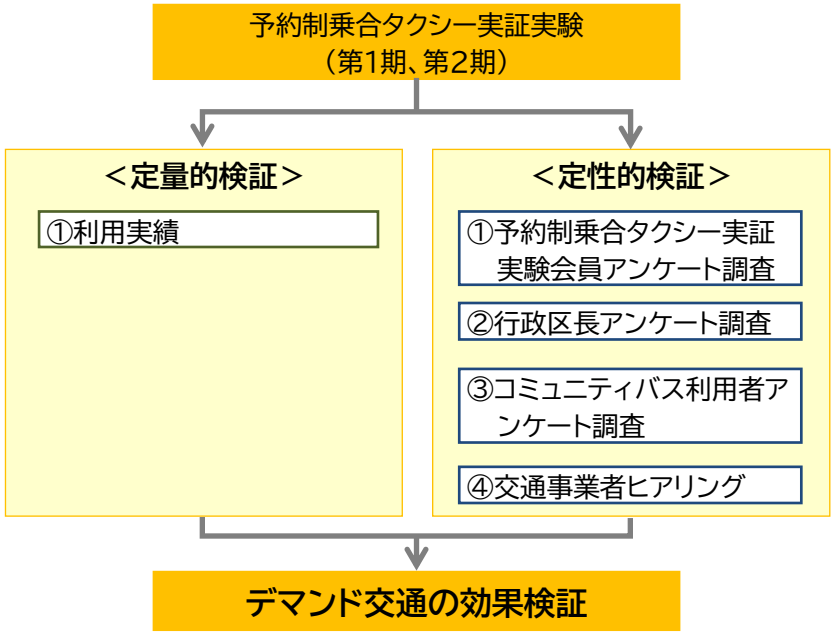
各交通モードの役割の整理、組み合わせの検討

再編後のネットワークの検討

新たな交通の運行サービス検討

コミュニティバスの代替交通サービスの運行ルート（エリア）、便数・ダイヤ、運賃、車両

【予約制乗合タクシー実証実験の効果検証の進め方】



2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

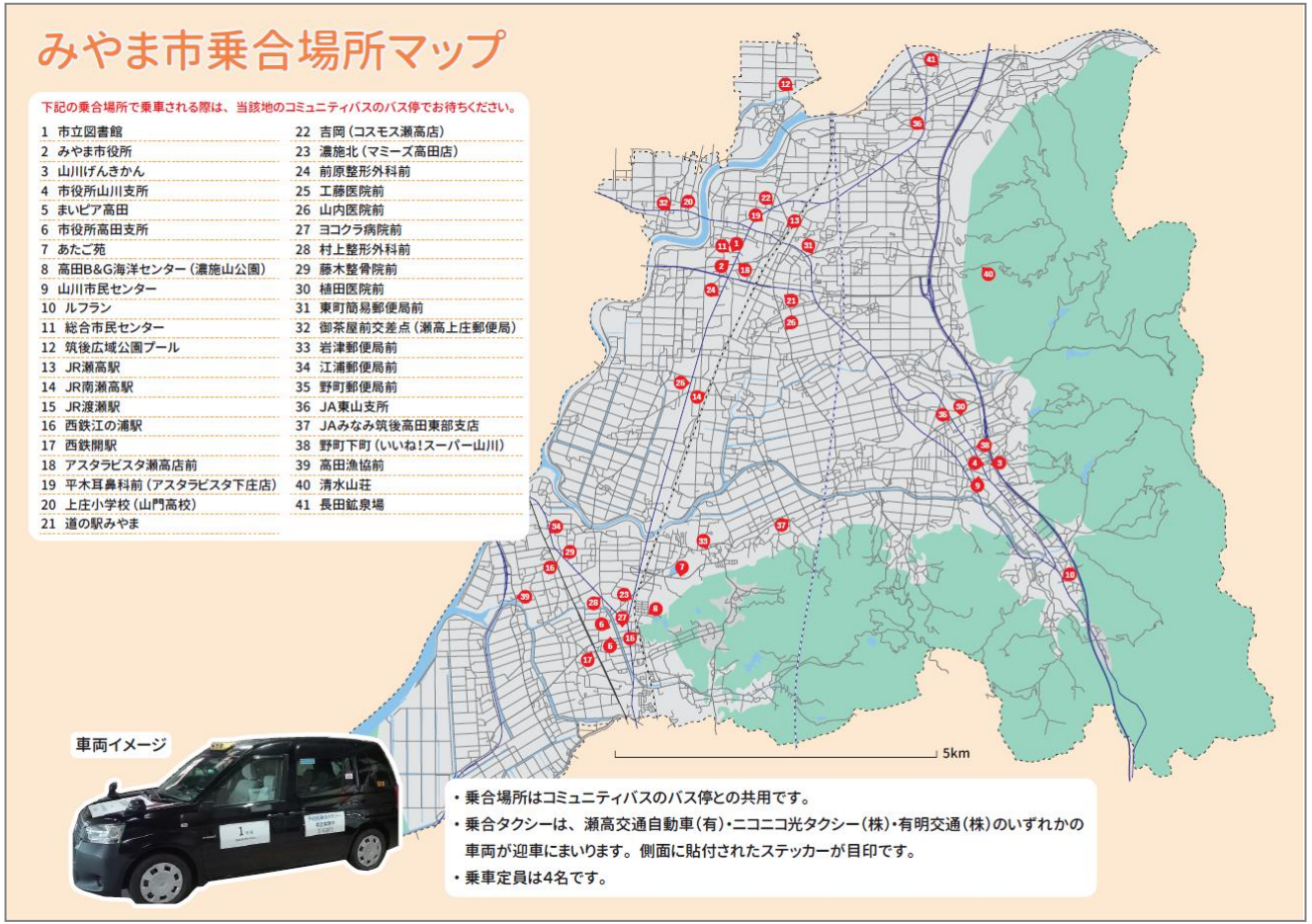
（１）予約制乗合タクシー実証実験の概要

●今年度、本市で実施したデマンド交通実証実験の概要は以下のとおりです。

	第1期		第２期
実証期間	10/1（火）～10/31（木）	11/1（金）～11/30（土）	2月1日（土）～2月28日（金）
対象者	山川・高田地区にお住まいの方	瀬高地区にお住まいの方	山川・高田地区にお住まいの方
乗降地点・制限事項	どこでも乗降可		どこでも乗降可
	乗降の内どちらかは自宅		乗降の内どちらかが自宅または乗合場所
運行業務委託事業者	市内タクシー事業者３社		市内タクシー事業者３社
運行曜日	月～土（祝日を含む。）		月～土（祝日を含む。）
予約受付時間	８:３０～１６:００		８:３０～１６:００
運行時刻 （乗車時間帯）	８:４５～１７:００		８:４５～１７:００
運行台数	３台（セダン）		３台（セダン）
利用料金	一律３００円		５キロ未満　３００円 ５キロ以上　５００円
予約方法	電話・アプリ （３日前から当日６０分前まで）		電話・アプリ （７日前から当日６０分前まで）
決済方法	現金のみ		現金のみ

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

【第２期に設定された乗合場所】



2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（2）予約制乗合タクシーの利用実績（第1期）

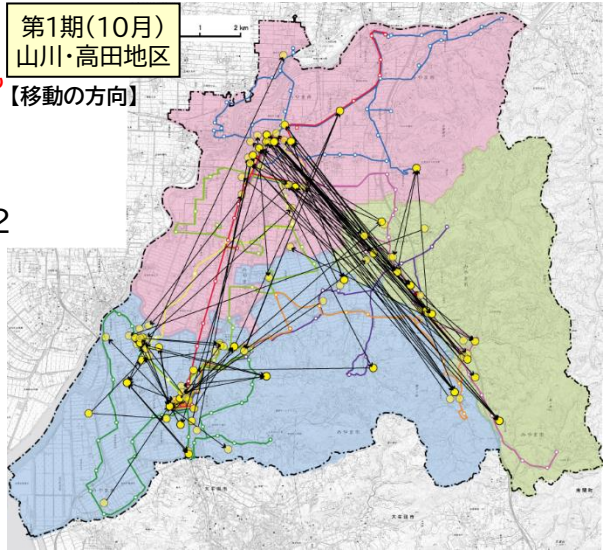
●地域内を移動する短距離ユーザーと、地域をまたぐ移動をする長距離ユーザー、どちらも確認されました。主な行き先は商業施設や病院、駅や公共施設でした。

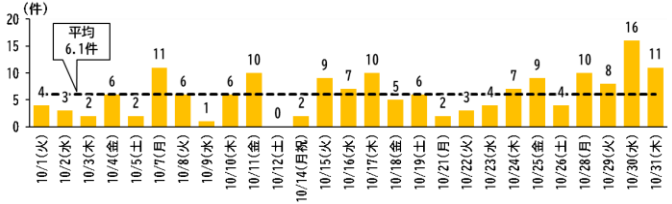
●コミバス（くすっぴー号）のルートと重ねてみると、コミバスでは乗り換えが必要で所要時間が長くなる行先への移動に、乗合タクシーが利用されている様子も確認されました。

●往復での利用や複数回利用のユーザーも確認できたことから、利用者からは一定の評価を得ているものと想定されます。

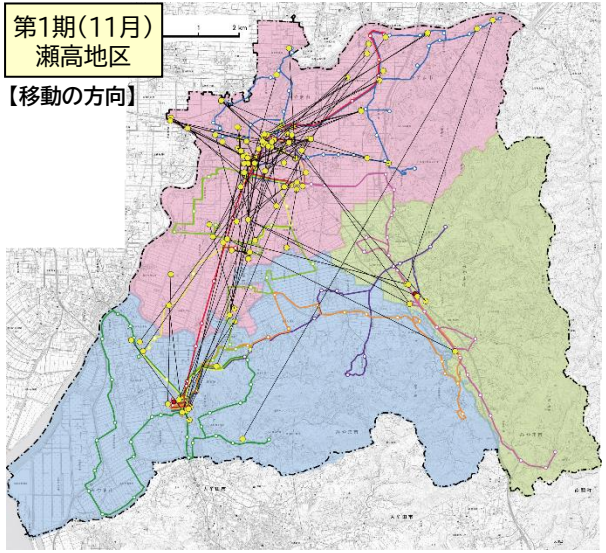
●なお、他の利用者と乗合となるケースは2割未満と、多くはありませんでした。

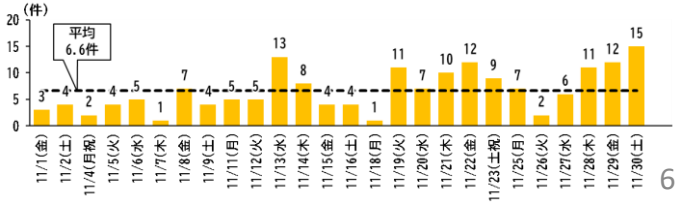
第1期（10月）
山川・高田地区
【移動の方向】





第1期（11月）
瀬高地区
【移動の方向】





〇利用総数＿336件
〇総乗車人数＿のべ391人
〇日あたり利用数＿平均6.5件/日
〇ユニーク利用者数＿100人弱
〇性別＿男性より女性が多い
〇外出時間帯＿9～11時台、14時台
〇予約方法＿電話予約がほとんど
〇予約タイミング＿前日4割、当日6割
※当日予約は1～2時間前が多い

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（3）予約制乗合タクシー実証実験会員アンケート

●予約制乗合タクシーの利用者、非利用者の評価を把握することを目的に、予約制乗合タクシー実証実験の会員を対象にアンケートを実施しました。

	概要			
調査対象	第1期デマンド実証実験　利用登録者			
配布票数	利用登録者全員（山川・高田地区＿10/10時点の登録者、瀬高地区＿11/11時点の登録者）			
調査手法	郵送配布・郵送回収			
実施期間	山川・高田地区　令和6年10月25日～11月7日（回答期間：2週間） 瀬高地区　令和6年11月24日～12月7日（回答期間：2週間）			
把握項目	属性	年齢、性別、居住地、家族構成、免許保有状況、自動車運転状況		
	利用実態	利用経験・利用頻度、利用目的、実証実験前の交通手段、利用理由、外出機会		
	意向	サービスに対する満足度、高評価の要因、改善要望、今後の利用意向、利用しない理由、改善要望		
回収状況		配布票数（利用登録者数）	回収票数	回収率
	山川	50 票	34 票	68.0%
	高田	63 票	45 票	71.4%
	瀬高	136 票	94 票	69.0%
	計	249 票	173 票	69.0%

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（3）予約制乗合タクシー実証実験会員アンケート

アンケート回答数：173名（瀬高94名、山川34名、高田45名）

●利用者の満足度は高く、本格導入時の利用意向に対しても、ほとんどの方が「利用したい」と回答するなど、利用者からは一定の評価を得られたことが確認できました。

●一方で、運行時間帯の拡大に対する要望や、コミバスユーザーからは「事前予約なく利用したい」や「外出先～外出先の移動ができるようにしてほしい」といった意見も出ていました。

利用した方（68名）の主な意見 ※登録者の約4割	利用回数	1回の利用＿約4割　2回以上のリピート利用＿約5割　※山川地区のリピート率が高い	
	外出目的	買物、通勤、趣味・私用での外出	
	普段の交通手段	くすっぴー号やタクシー	
	利用した理由	「家と目的地を直接移動できるのが便利だと思ったから」 「好きな時間に出かけられるのが便利だと思ったから」　「料金が安かったから」	
	外出機会の変化	「増えた」　瀬高・高田地区＿5割　山川地区＿9割	
	満足度	「満足・概ね満足」　瀬高地区＿8割　高田地区＿約9割　山川地区＿全員	
	便利と感じた点	若い方＿「アプリ予約」 高齢者＿「自宅まで来てくれること」　「外出が短時間でできるようになったこと」 「重い荷物を持たなくてよいこと」	
	運行時間帯	開始時刻「もっと早く」＿約3割　終了時刻「もっと遅く」＿約6割	
	運賃	現行金額（300円）で満足＿約半数　もっと安く＿約2割　もう少し高くてもいい＿約1割	
	本格導入時の利用意向	利用したい＿約9割　※地域住民が運転手を担う場合でも利用したい＿約8割	
	実証中にコミバスも使っていた方の意見	コミバスを使う理由	料金が安い、自宅からバス停までが近い
		乗合タクシーに対する要望	「事前予約なく利用したい」　「早朝・深夜も利用したい」 「外出先～外出先の移動ができるようにしてほしい」

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（4）行政区長アンケート

●普段、公共交通をあまり利用しない市民の実証実験に対する意向を把握するために、行政区長を対象としたアンケートを実施しました。

	概要			
調査対象	みやま市の全行政区長 ※対象者設定の理由：全市域の意向を効率的に把握することを狙い、行政区長を設定。			
配布票数	150票			
調査手法	郵送配布・郵送回収			
実施期間	山川・高田地区　令和6年10月25日～11月14日（回答期間：3週間） 瀬高地区　令和6年11月24日～12月14日（回答期間：3週間）			
把握項目	属性	行政区、性別、年齢、家族構成、運転免許保有状況、自動車運転状況		
	利用実態	利用経験・利用頻度、利用目的、実証実験前の交通手段、利用理由、外出機会		
	周囲の評価	認知状況、利用者・非利用者からの評判、利用者の行動変容		
	移動に関する困り事	地域で把握している課題、望ましい交通サービス		
	意向	サービスに対する満足度、高評価の要因、改善要望、今後の利用意向、利用しない理由、改善要望		
回収状況		配布票数（全行政区長）	回収票数	回収率
	山川	31 票	22 票	71.0%
	高田	30 票	26 票	86. 7%
	瀬高	89 票	66 票	74. 2%
	計	150 票	114 票	76. 0%

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

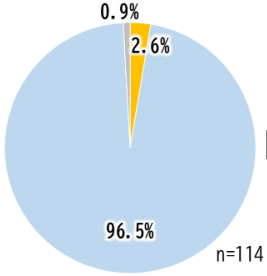
（4）行政区長アンケート

アンケート回答数：114名

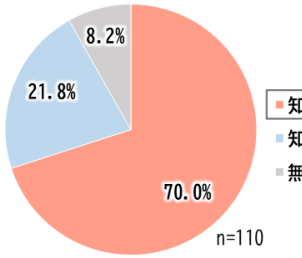
●行政区長の多くは免許を保有し自身で運転する人であり、予約制乗合タクシーの利用登録をした日はごく少数でした。予約制乗合タクシーを7割が認知していたものの、利用に至らなかった理由には、「今は自分で移動できるため必要ない」をほとんどの人が回答しています。

●公共交通の利用が少ない本市においても、大半の市民は同様の考えを持っているものと推察されます。

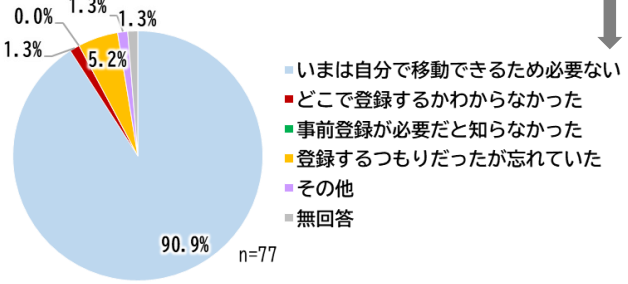
■利用登録の有無



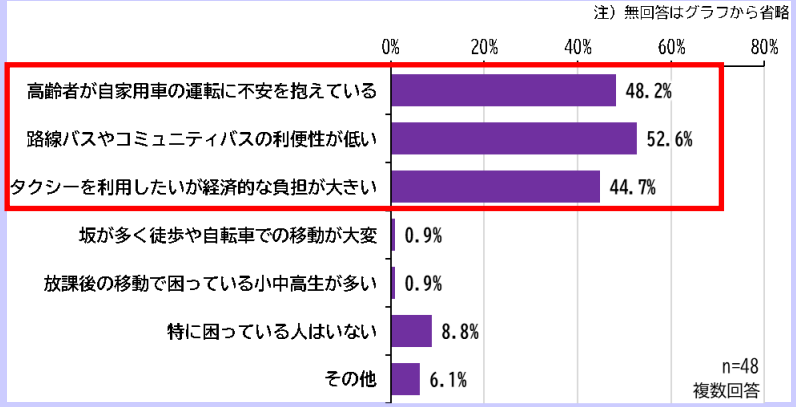
■予約制乗合タクシーの認知度



■利用しなかった理由



■行政区内における移動に関する困り事



●一方で、行政区内における移動に関する困り事としては、「路線バスやコミュニティバスの利便性が低い」や「高齢者が自家用車の運転に不安を抱えている」、「タクシーを利用したいが経済的な負担が大きい」などの意見が上がっていました。

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（5）コミュニティバス利用者アンケート

●コミュニティバス「くすっぴー号」を予約制乗合タクシーに転換した際の利用者への影響を把握するため、コミュニティバスの利用者を対象にアンケートを実施しました。

	概要	
調査対象	コミュニティバス「くすっぴー号」_全路線・全便（全8路線6台）	
調査方法	留め置き調査__アンケート調査票を車両内に留め置く	
実施期間	10月7日（月）～26日（土） ※上記実施期間は山川・高田に居住する利用者を回答の対象とする。そのため、瀬高地区内を運行する「5号車_清水・上庄線」は調査を実施しない。 11月5日（月）～23日（土） ※上記実施期間は瀬高に居住する利用者を回答の対象とする。そのため、山川・高田地区内を運行する「6号車_山川・高田線」「6号車_高田南部・西部線」は調査を実施しない。	
把握項目	属性	利用路線、家からバス停までの距離、年齢、性別
	予約制乗合タクシーの利用状況	予約制乗合タクシーの利用経験 コミュニティバスを利用する理由（利用した方） 予約制乗合タクシーの改善点（利用した方） 予約制乗合タクシーを利用しない理由（利用していない方）
回答状況	115名	

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（5）コミュニティバス利用者アンケート

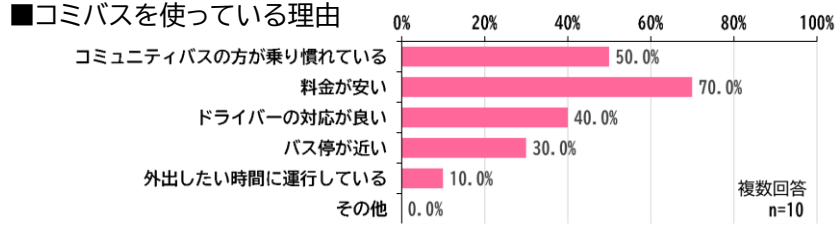
アンケート回答数：115名

●コミュニティバスの利用者は、バス停近くにお住いの高齢者が多く、利用頻度は週に3日以下、料金の安さや乗り慣れていること、ドライバーの対応の良さからリピート利用につながっているようです。

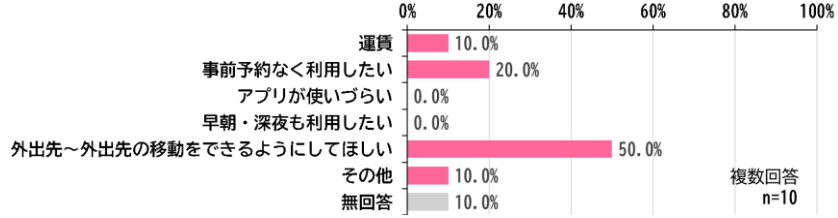
●予約制乗合タクシーについては、認知はされているものの、事前予約やサービスがよくわからないと言った理由から、利用までは至っていない状況がうかがえました。

	主な意見
年齢	●65歳以上の高齢者が約8割、かつ、75歳以上の後期高齢者が約5割 ➡コミバス利用者の大半は高齢者
自宅からバス停までの所要時間	●バス停から徒歩5分以内の方が7割以上 ➡バス停近くに居住
コミバスの利用頻度	●毎日利用が約1割、週2～3日が約4割、時々利用も約4割 ➡利用頻度は週3日以下 ※11月調査で追加の質問（48名のみ回答）
予約制乗合タクシー利用の有無と認知度	●予約制乗合タクシーを利用してみた方は9% ●実証実験の認知度は、知っていた方が75% ➡認知はされているものの、利用まで至っていない

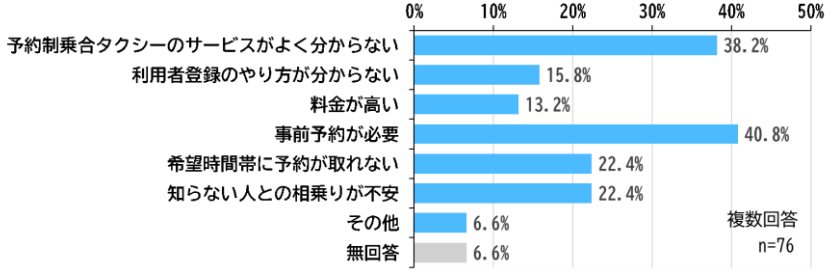
■コミバスを使っている理由



■予約制乗合タクシーの使いづらい点



■予約制乗合タクシーに対する懸念や不安



2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（6）交通事業者ヒアリング

●予約制乗合タクシーの利用特性や運行オペレーション状況、システム運用状況、一般タクシーへの影響等を把握するために、市内タクシー事業者を対象としたヒアリングを実施しました。

項目	概要	
対象	福岡県筑後地区タクシー協会（みやま地区） ①瀬高交通自動車（有）　②ニコニコ光タクシー株式会社　③有明交通株式会社	
調査方法	直接訪問による聞き取り方式	
把握項目	デマンド実証実験の利用者からの評価	利用者の特徴、好意的意見、否定的意見（改善要望含む）
	デマンド運行内容に対する評価	運行エリア、運行時間帯、運賃、車両、予約締切などの妥当性
	オペレーション状況	予約、配車時のトラブルの有無
	予約システム運用状況	指定ルート、相乗り状況などの効率的な運行に関する意見
	一般タクシーの利用状況	デマンド実証実験中のタクシー利用状況の変化
実施状況	12月20日（金）　3社全て実施	

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（6）交通事業者ヒアリング

■利用者からの評価

山川に住んでいる方は、「タクシーだと数千円かかる距離を予約制乗合タクシーで移動できるのは便利だ。」と言っていました。
実際に何度も乗せました。

「乗合いだから、JRの時刻に間に合わなかった」とか「みやま市以外には行けないのか」とか「予約の受付は30分前くらいまでにできないか」など、利用者からの要望もありました。

■デマンド運行内容

・本格運行前に、全域での実証を行って運転手のオペレーションを検証した方がいい。今回の実証は結果的に余裕があったが、どこまでの需要に答えられるか限界を把握してもよかったのではないか。

・車両はセダンでいいのかという点も議論した方がいい。一般タクシーとのすみ分けという意味でも車両は変えた方がいい。

・コミバスの代替と考えるなら、ダイヤがある方が本市には合っているのではないか。

・AIのルート設定は運転手よりも未熟だったが、値段が一律なので利用者からのクレームはなかった。

■予約受付オペレーション状況

・今いるところを伝えるのが難しい。
電話してきたスマホ等のGPSで、
位置情報がスポットで分かると良い。

・専用の人員を配置しているので利用が増えたとしても、配車を受ける負荷はそれほど大きくない。ただ、事前登録をしていない方からの予約は時間がかかる。

・江浦〇-〇 / 江浦町〇-〇　など似ている住所があるので、住所登録は正確にしてもらいたい。

■ドライバーのオペレーション状況

・住宅地図ベースで配車されないため、自宅のお迎えでお客様と会えないトラブルがあった。

・大型商業施設の場合、施設内のどこでお客様が待っているのかがわからないことがあった。

・お客様と会えない時は電話をかけて確認するが、発信番号が海外の番号になるため、不審に思われて電話に出てもらえず連絡が取れないことがあった。

■本業への影響

・一部見られるものの、一般タクシー客が大きく流れている感触まではない。常連はそのままタクシーを利用している傾向。

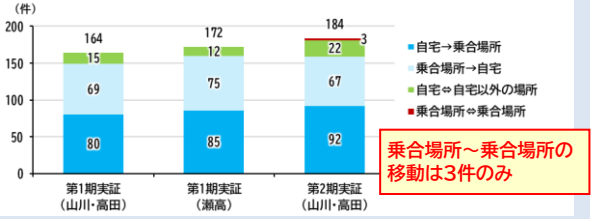
・タクシーを選択される方は、時間通りの利用ができる、プライベートな空間、ベビーカーを乗せたい、荷物を下ろすのを手伝ってほしいなどの理由があると思う。

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（7）第二期実証実験の検証結果

乗降地点：乗合場所の設定と外出先間の利用可

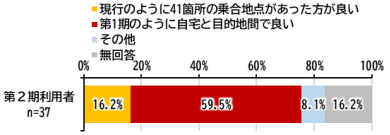
■利用実績：乗車場所と降車場所の組合せ別利用件数



乗合場所～乗合場所の移動は3件のみ

■利用者の評価（利用者アンケート）

- 乗合地点があった方が良いという意見はあまり多くなかった。



■運用側の評価（電話オペレーターヒアリング）

- 乗合場所を設定したことで、予約受付や配車の作業が第1期よりもスムーズになった。
- 外出先間の利用が増えた場合に、作業の負担が大きくなることは懸念される。

■有効性に関する考察

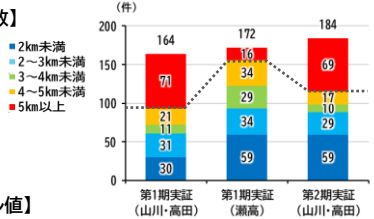
- 利用実績や利用意向は少なかったものの、運用側の負担軽減など運用の円滑性への寄与が確認された。今後も利用の多い施設等を乗合場所として設定することでスムーズな予約受付・配車が可能となることが期待される。

利用料金：5km未満300円、5km以上500円

■利用実績

【利用距離別利用件数】

5km未満の移動は全体の63%（第2期実証）



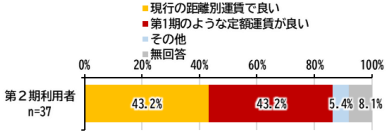
【利用距離の%タイル値】

	平均値	中央値	60%タイル値	70%タイル値	80%タイル値	最大値
第1期実証（山川・高田）	4.52	4.49	5.50	6.38	7.11	8.60
第1期実証（瀬高）	2.96	2.44	3.23	3.79	4.46	11.34
第2期実証（山川・高田）	4.07	3.37	4.80	5.97	7.11	10.27
実証全体	3.84	3.23	4.40	4.98	6.45	11.34

実証全体の70%タイル値 4.98km

■利用者の評価（利用者アンケート）

- 距離別運賃に対する利用者の意見は、半々に分かれた。

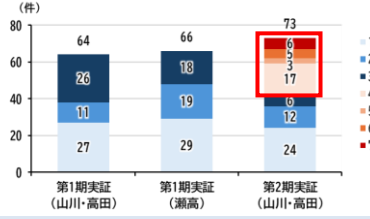


■有効性に関する考察

- アンケート結果は半々であるものの、第1期から第2期での利用数の伸びや継続利用者の利用状況等から、距離別運賃への一定の受容は見受けられる。
- 実証全体で見ても、5キロ未満の移動が約7割、5キロ以上の移動が約3割となり、わかりやすさの観点からも5キロの基準は妥当であったと考えられる。

予約開始日：7日前から1時間前まで予約可能

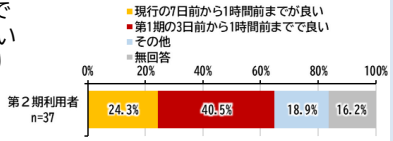
■利用実績：前日までの予約日分布



3日前よりも早く予約をした31件

■利用者の評価（利用者アンケート）

- 7日前から予約できた方が良いという意見は、あまり多くはなかった。



■運用側の評価（電話オペレーターヒアリング）

- 予約受付の前倒しによって予約が分散化して作業負担が軽くなった。

■有効性に関する考察

- アンケートの意向はあまり高くはなかったものの、利用実績からは早めの利用をしている実態が確認されており、ニーズはあると考えられる。また、予約が分散することで受付の負担が軽減されるなど運用面でもメリットが確認されており、有効であったと考えられる。

2．予約制乗合タクシー実証実験の効果検証

（7）予約制乗合タクシー実証実験の評価

●予約制乗合タクシー実証実験の検証の結果、「利用者にとっての利便性が向上している」、「利用者の満足度が高い」、「利用者への負担が過度ではない」ことが確認でき、「予約制乗合タクシー」は、みやま市における有効な交通サービスであると考えられます。

	得られた結果
＜定量的検証＞ （利用実績より）	●地域内を移動する短距離ユーザーと、地域をまたぐ移動をする長距離ユーザー、どちらも確認されました。 ●コミバス（くすっぴー号）のルートと重ねてみると、コミバスでは乗り換えが必要で所要時間が長くなる行先への移動に、乗合タクシーが利用されている様子も確認されました。 ●往復での利用や複数回利用のユーザーも確認できたことから、利用者からは一定の評価を得ていると想定されます。
＜定性的検証＞ （各種アンケート、ヒアリングより）	●利用者の満足度は高く、本格導入時の利用意向に対しても、ほとんどの方が「利用したい」と回答するなど、利用者からは一定の評価を得られたことが確認できました。 ●公共交通に関心の低い層からは、「今は自分で移動できるため必要ない」との意見が多数でしたが、行政区内における移動に関する困り事に対しては、「路線バスやコミュニティバスの利便性が低い」や「高齢者が自家用車の運転に不安を抱えている」、「タクシーを利用したいが経済的な負担が大きい」などの意見が上がっていました。 ●コミュニティバスの利用者は、予約制乗合タクシーに対して、事前予約やサービスがよくわからないと言った理由から、利用まで至っていない状況もうかがえました。

運行方法は第二期実証の仕様が有効

「利用者にとっての利便性が向上している」
「利用者の満足度が高い」
「利用者への負担が過度ではない」

『予約制乗合タクシー』は
みやま市において有効性が高い

※ただし、全域での実証による供給量の限界値の確認や観光客等来街者への適応性については今後も検討が必要

3．公共交通体系の方向性の検討

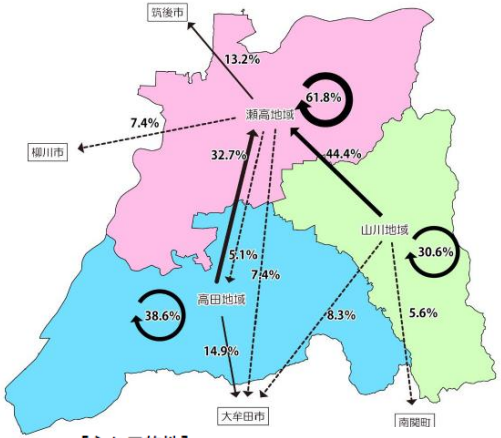
（１）みやま市コミュニティバス（くすっぴー号）の評価

①　市民の移動ニーズと運行サービスとの整合性

●現在運行しているコミュニティバスの問題点や課題の詳細を明らかにするために、運行サービスの市民の移動ニーズに対する整合性、利用実績に基づく運行効率性の観点から分析を行いました。

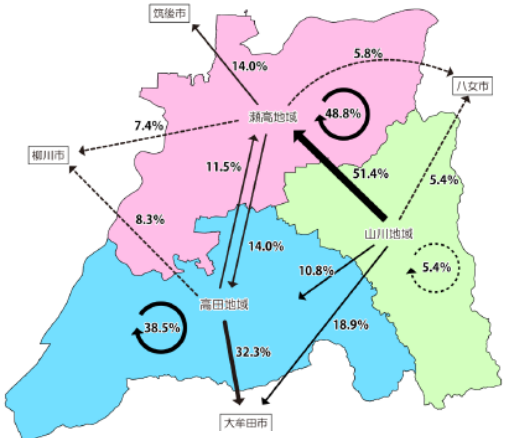
●みやま市地域公共交通計画から、コミュニティバスの主な利用者となる高齢者の移動特性をみると、瀬高地域の方は自地域内での移動が多く、山川や高田地域の方は自地域内だけではなく、瀬高地域へも移動する傾向にありました。

【高齢者の移動特性（買物）】



［主な目的地］
・道の駅みやま
・アスタラビスタ高田店
・アスタラビスタ下庄店
・Aコープ山川店
・アスタラビスタ瀬高店　　など

【高齢者の移動特性（通院）】



［主な目的地］
・ヨコクラ病院
・きくち胃腸科内科クリニック
・前原整形外科リハビリクリニック
・石橋眼科
・江の浦医院　　など

瀬高	買物	自地域内：6割
	通院	自地域内：5割
	娯楽・習い事	自地域内：5割
	金融機関・郵便局	自地域内：9割
山川	買物	自地域内：3割 瀬高へ：4割
	通院	瀬高へ：5割
	娯楽・習い事	自地域内：6割 瀬高へ：2割 高田へ：2割
	金融機関・郵便局	自地域内：5割 瀬高へ：5割
高田	買物	自地域内：4割 瀬高へ：3割
	通院	自地域内：4割 市外へ：3割
	娯楽・習い事	瀬高へ：3割
	金融機関・郵便局	自地域内：7割

資料：みやま市地域公共交通計画（R5年6月策定）

3．公共交通体系の方向性の検討

（1）みやま市コミュニティバス（くすっぴー号）の評価

① 市民の移動ニーズと運行サービスとの整合性

●コミュニティバスの沿線集落にお住まいの方の利用を想定したコミュニティバスの利便性について評価を行ったところ、比較的利用しやすいと思われる路線は1号車のみでした。

【市民の移動ニーズと運行サービスの整合性評価】

青文字：高評価　赤文字：低評価

		コミバスを使って外出する時の滞在時間	コミバスを使って外出する時の移動時間	コミバスを使って外出できる時間帯	評価
1号車	高田・瀬高線	・日常の買物や単独の用事を済ませる場合にはちょうどいい滞在時間。 ・また、複数の用事や時間のかかる用事など、2～3時間滞在する場合にも利用しやすい。	・車での移動時間と比べると、約2～3倍。		△
2号車	山川・瀬高線	・日常の買物や単独の用事のみの短時間滞在時には利用しづらい。	・車での移動と比べると、約2～7倍。		×
3号車	瀬高・高田線	・日常の買物や単独の用事のみの短時間滞在時には利用しづらい。	・車での移動と比べると、約2～5倍。		×
4号車	山川・高田線	・日常の買物や単独の用事のみの短時間滞在時には利用しづらい。	・各集落を経由するルートのため市の中心部に行くにはかなり遠回りとなり、車での移動と比べると約3～5倍。	・最終便の時間帯が早いため、外出できる時間帯が非常に限られて、利用しづらい。	×
4号車	高田・瀬高線	・日常の買物や単独の用事のみの短時間滞在時には利用しづらい。	・各集落を経由するルートのため市の中心部に行くにはかなり遠回りとなり、車での移動と比べると約3～5倍。	・最終便の時間帯が早いため、外出できる時間帯が非常に限られて、利用しづらい。	×
5号車	清水・上庄線	・日常の買物や単独の用事のみの短時間滞在時には利用しづらい。	・利用する便によってはかなり遠回りとなり、便によって移動時間に大きな差が生じる。	・最終便の時間帯が早いため、外出できる時間帯が非常に限られて、利用しづらい。	×
6号車	高田南部・西部線	・日常の買物や単独の用事のみの短時間滞在時には利用しづらい。	・各集落を経由するルートのため高田町中心部に行くにはかなり遠回りとなり、車での移動と比べると約2～5倍の時間がかかる。	・最終便の時間帯が早いため、外出できる時間帯が非常に限られて、利用しづらい。 ・市中心部どころか、高田町内の移動でさえも不便な状況。	×
6号車	山川・高田線	・日常の買物や単独の用事のみの短時間滞在時には利用しづらい。	・各集落を経由するルートのため、高田町中心部に行くには若干遠回りとなり、車での移動と比べると約2倍の時間がかかる。	・高田町内の移動でさえも不便な状況。	×

3．公共交通体系の方向性の検討

（１）みやま市コミュニティバス（くすっぴー号）の評価

② 利用実績

●令和3年10月の実績データをもとにコミュニティバスの利用状況をみたところ、利用が多いといえる路線は1号車と2号車のみでした。

【利用実績評価】

青文字：高評価　赤文字：低評価

		便数	車両	①日平均利用者数 ②最大乗車人数（R3年10月）	バス停別の利用状況	評価
1号車	高田・瀬高線	5便/日	マイクロバス（定員25名）	① 29人/日 ② 11人/便	ほとんど利用がないバス停もいくつかはあるものの、起点から終点を通して、ほぼまんべんなく利用がある。	○
2号車	山川・瀬高線	11便/日		① 35人/日 ② 13人/便	ほとんど利用がないバス停もいくつかはあるものの、起点から終点を通して、ほぼまんべんなく利用がある。	○
3号車	瀬高・高田線	8便/日	大型ワゴン（定員11人）	① 11人/日 ② 4人/便	ほとんどのバス停が2.0人/日以下と利用が少ない。	×
4号車	山川・高田線	6便/日		① 21人/日 ② 6人/便	「下小川団地」と「道の駅みやま」バス停の利用者は多いものの、それ以外のバス停は利用が少ない。特に、山川・高田線の利用は非常に少ない。	×
4号車	高田・瀬高線	6便/日				
5号車	清水・上庄線	8便/日		① 14人/日 ② 9人/便	0.5人/日以上のバス停もポツポツとあるものの、途中区間の複数のバス停では利用者0人/日。	×
6号車	高田南部・西部線	3便/日		① 10人/日 ② 6人/便	「JR渡瀬駅」や「まいピア高田」、「渡瀬南」バス停の利用者が1.0～1.3人/日程度いるつものの、それ以外のバス停は利用が少ない状況にある。特に、山川・高田線の利用は非常に少ない。	×
6号車	山川・高田線	6便/日				

3．公共交通体系の方向性の検討

（1）みやま市コミュニティバス（くすっぴー号）の評価

③　みやま市コミュニティバスの評価と再編時に想定される問題点

●「①市民の移動ニーズと運行サービスとの整合性評価」と「②利用実績評価」を総合すると、1号車は①②両方の観点から、2号車は②の観点からの評価ポイントが確認されました。一方、3～6号車は、抜本的なサービスの見直しが必要であると考えられます。

【評価のまとめと再編時に想定される問題点】

	便数	車両	上：ニーズとサービスの整合性評価 下：利用実績評価	再編時に想定される問題点
1号車＿高田・瀬高線	5便/日	マイクロバス（定員25名）	△ ○	・2便の利用者数が多い傾向にあり、大型ワゴンでは定員オーバーになる可能性がある。ただし、午後の時間帯になると利用者数は減少する。
2号車＿山川・瀬高線	11便/日		× ○	・1・4・5便の利用者数が多い傾向にあり、大型ワゴンでは定員オーバーになる可能性がある。ただし、午後の時間帯になると利用者数が極端に減少する。 ・どのバス停もまんべんなく利用が見られるため、路線の分割など再編にあたっては慎重な検討が必要である。
3号車＿瀬高・高田線	8便/日	大型ワゴン（定員11人）	× ×	・利用者は少なく、ほとんど利用が見られないバス停もあるものの、路線の見直しなど再編にあたっては慎重な検討が必要である。
4号車＿山川・高田線	6便/日		× ×	・「下小川団地」バス停より南方面は利用者が非常に少なく、特に利用が少ない山川・高田線区間をどうするかは検討する必要がある。
4号車＿高田・瀬高線	6便/日		× ×	
	8便/日			
5号車＿清水・上庄線	3便/日		× ×	・利用者は少なく、ほとんど利用が見られないバス停もあるものの、瀬高町北部を東西方向に横断しながら細かく集落を経由するルートであり、路線の見直しなど再編にあたっては慎重な検討が必要である。
6号車＿高田南部・西部線	6便/日		× ×	・高田町の中心部バス停以外は利用者が非常に少なく、特に利用が少ない山川・高田線区間をどうするかは検討する必要がある。
6号車＿山川・高田線	5便/日		× ×	

3．公共交通体系の方向性の検討

（3）みやま市の公共交通体系の方向性

●「予約制乗合タクシー実証実験の効果検証」と「コミュニティバスの評価」を踏まえ、みやま市の公共交通体系の方向性を整理しました。

●そして、新たな交通サービスを比較検討するため、❶～❹の4つの検討パターンを設定しました。

	みやま市の公共交通体系の方向性
予約制乗合タクシー実証実験の効果検証	●「利用者にとっての利便性が向上している」、「利用者の満足度が高い」、「利用者への負担が過度ではない」ことを踏まえ、**『予約制乗合タクシー』は、みやま市における有効な交通サービスである**
コミュニティバスの評価	●**1号車と2号車は、利便性や費用面を踏まえ、再編検討を行う　→コミバスとして残す可能性あり** ●**3～6号車は、コミュニティ交通から別の交通サービスへの転換を図る　→コミバスとしての路線は廃止**
その他	●**『一般タクシーの活用』として、タクシーチケットの配布**

検討パターン	検討パターンを比較する際の条件
❶ コミバス（1号及び2号）＋予約制乗合タクシー	コミバスは1号、2号の2系統に縮小して運行。 予約制乗合タクシーは3台導入。
❷ コミバス（2＋α系統）＋予約制乗合タクシー	コミバスは2系統に縮小、かつ、新規あるいは既存路線の一部を運行。 予約制乗合タクシーは3台導入。
❸ 予約制乗合タクシー	予約制乗合タクシーは4台導入。
❹ 一般タクシーの活用	後期高齢者（180人分※）が、週に2回外出するためのタクシーチケットを配布。

※タクシーチケット対象者の考え方 ： コミバスに変わる交通サービスを提供するという観点から試算
コミバスの主なユーザー層：後期高齢者7，160人（R2国調人口） × 市民のコミバス利用割合：2.5%（公共交通計画の市民アンケート）

3．公共交通体系の方向性の検討

R6年度　コミバス経常費用 4,908万円
※運賃収入及び国庫補助金は含まない

（４）検討パターンの比較

		❶コミバス（1号及び2号）＋予約制乗合タクシー	❷コミバス（2+α系統）＋予約制乗合タクシー	❸予約制乗合タクシー	❹一般タクシーの活用
利便性	利用者	誰でも利用可能		誰でも利用可能	タクシーチケットを配布された市民のみ
	利用時間	コミバス＿時刻表の始発便～最終便まで　　乗合タクシー＿8:45～17:00		8:45～17:00	タクシー会社による
	予約	コミバス＿予約不要　　乗合タクシー＿予約必要（アプリor電話）		利用時間帯（8:45～17:00） 予約必要（アプリor電話）	予約必要（電話）
	運賃	コミバス＿100円　　乗合タクシー＿５㎞未満300円、５㎞以上500円		５㎞未満300円、５㎞以上500円	無料
	定時性	コミバス＿ダイヤあり（時刻表） 乗合タクシー＿ダイヤなし（予約時に目安時刻を設定）		ダイヤなし（予約時に目安時刻を設定）	ダイヤなし
	速達性	コミバス＿運行ルート次第。バス停での停車時間もあるため速達性は低い。 乗合タクシー＿乗合いが生じて遠回りになる可能性もあるため、速達性はやや低い。		乗合いが生じて遠回りになる可能性もあるため、速達性はやや低い。	最短距離での移動が可能となるため、速達性は高い。
	バス停	コミバス＿あり 乗合タクシー＿乗降の内どちらかが自宅または乗合場所		乗降の内どちらかが自宅または乗合場所	なし（ドアtoドア）
運行・管理面	行政のコスト	コミバス＿ランニング費用 乗合タクシー＿ランニング費用 ＋ システム導入費用※		ランニング費用 ＋ システム導入費用※	使用済チケット分の費用 （タクシー会社に清算）
	安全面	高い（プロドライバーが運転）		高い（プロドライバーが運転）	高い（プロドライバーが運転）
財政負担（経費のみ）		総額＿4,940万円 ●コミバス＿２台 ●予約制乗合タクシー_３台	総額＿5,740万円 ●コミバス＿３台 ●予約制乗合タクシー_３台	総額＿4,300万円 ●予約制乗合タクシー＿４台	総額＿7,200万円 ●対象者＿１８０名 ●週２回の外出を想定

3．公共交通体系の方向性の検討

（４）検討パターンの比較

●新たな交通の比較検討パターンに設定した❶～❹ について財政負担を比較すると、❸の予約制乗合タクシー（4台導入）が最も安価となりました。

●一方で、財政負担が最も大きくなるのは❹のタクシーチケットの配布となりました。財政負担抑制策としては、利用者のさらなる限定や1人当りのチケット配布数の減少などが考えられますが、サービスを縮小せざるを得なくなり、意に反して、市民の外出を制限することにつながる懸念が生じます。

比較検討パターン	概要	財政負担（経費のみ）
❶ コミバス（1号及び2号）＋予約制乗合タクシー	コミバスは1号、2号の2系統に縮小して運行。 予約制乗合タクシーは3台導入。	4，940万円
❷ コミバス（2＋α系統）＋予約制乗合タクシー	コミバスは2系統に縮小、かつ、新規あるいは既存路線の一部を運行。 予約制乗合タクシーは3台導入。	5，740万円
❸ 予約制乗合タクシー	予約制乗合タクシーは4台導入。	4，300万円
❹ 一般タクシーの活用	後期高齢者（180人分※）が、週に2回外出するためのタクシーチケットを配布。	7，200万円

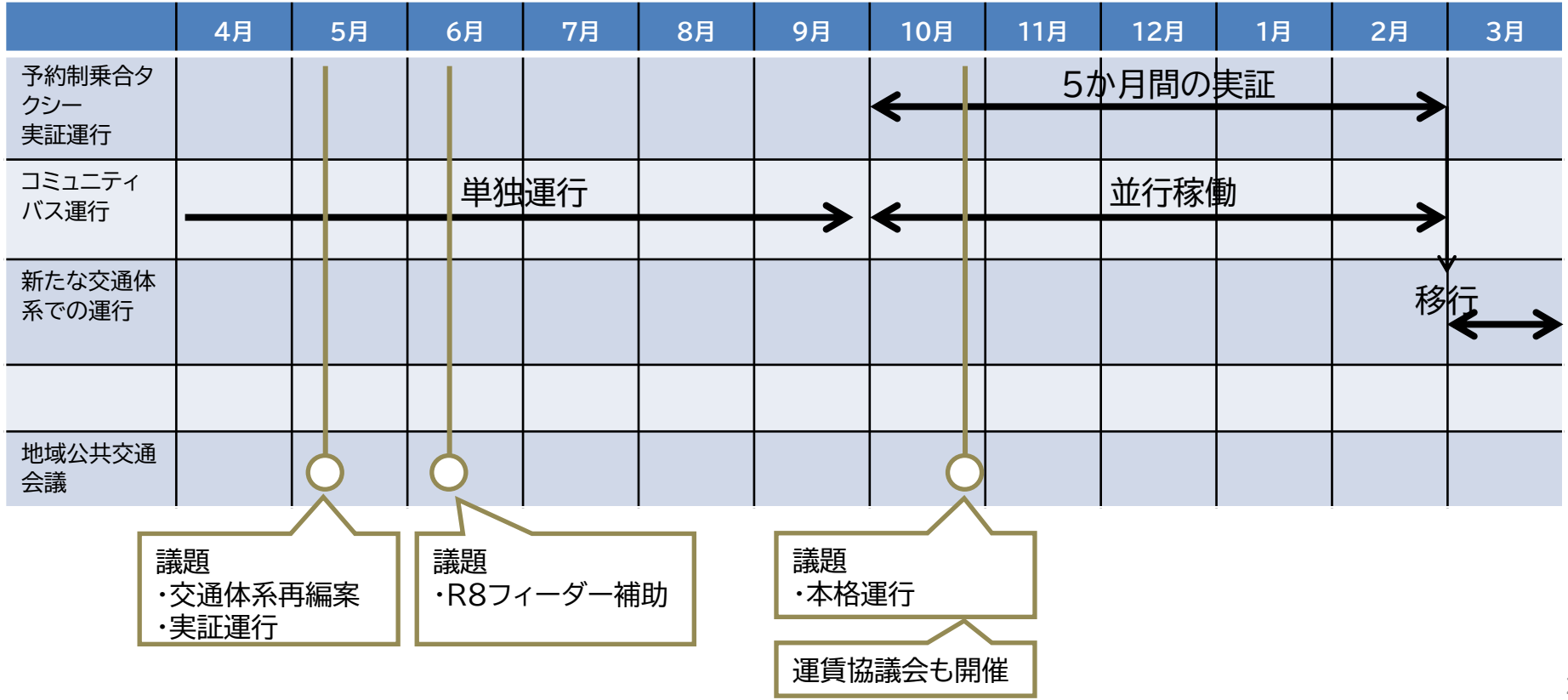
3．公共交通体系の方向性の検討

（５）みやま市の公共交通体系の方向性

●新たな交通の検討パターンの比較を基に、

- 現在のコミュニティバスにかかる運行経費約4,800万円に対して、コミバス（2系統＋予約制乗合タクシー）、予約制乗合タクシーは運行経費の抑制が可能。
- 利用者の運賃は、タクシー活用（タクシーチケット）が優位であるが、コミバス＋予約制乗合タクシーは低廉で利用しやすい。
- 安全面においても、タクシー運転士が担う、コミュニティバス、予約制乗合タクシー、タクシーは安全性が高い。
- 利用者を限定しない、コミュニティバス、予約制乗合タクシーは広くサービス提供が可能。
- 速達性は、タクシー活用（タクシーチケット）が優位であるが、他の案も現在コミュニティバスよりは格段に改善が図られる。
- コミュニティバスと予約制乗合タクシーを組み合わせは、定時定路線の特徴でもあるルートとダイヤのわかりやすさと、区域運行の特徴でもある自宅や目的地近くまで輸送してもらえる便利さを兼ね備えており、運営的においても現状よりも改善されるため、有意である。

今後のみやま市の公共交通体系は
コミバス（1号及び2号）と予約制乗合タクシーの組み合わせを基本的な方向性とする。

4．今後のスケジュール

●令和7年度は、本年度の検討結果を踏まえた、より実装に近い実証運行に取り組みます。その中で予約制乗合タクシーの利用定着を図りながら、効果や課題を確認し、本格運行への移行の可能性を検討します。