

# 第4回みやま市地域公共交通活性化協議会

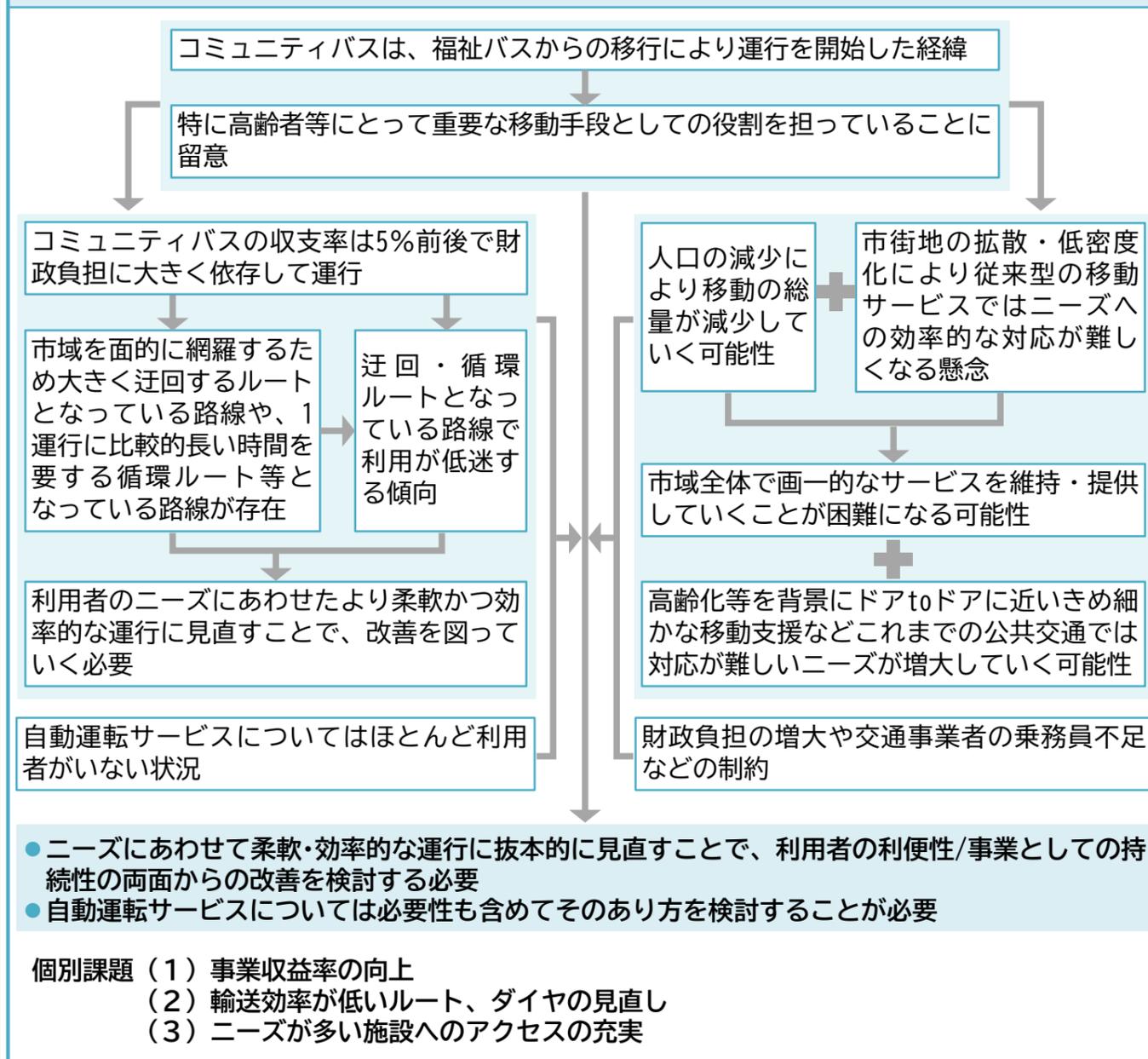
## 〔解決すべき課題～施策の概要（案）〕

1. 解決すべき課題 .....	1
2. 基本方針等 .....	2
(1) 基本方針.....	2
(2) 計画の目標と取り組みの方向性（案） .....	2
(3) 施策の概要（案） .....	3

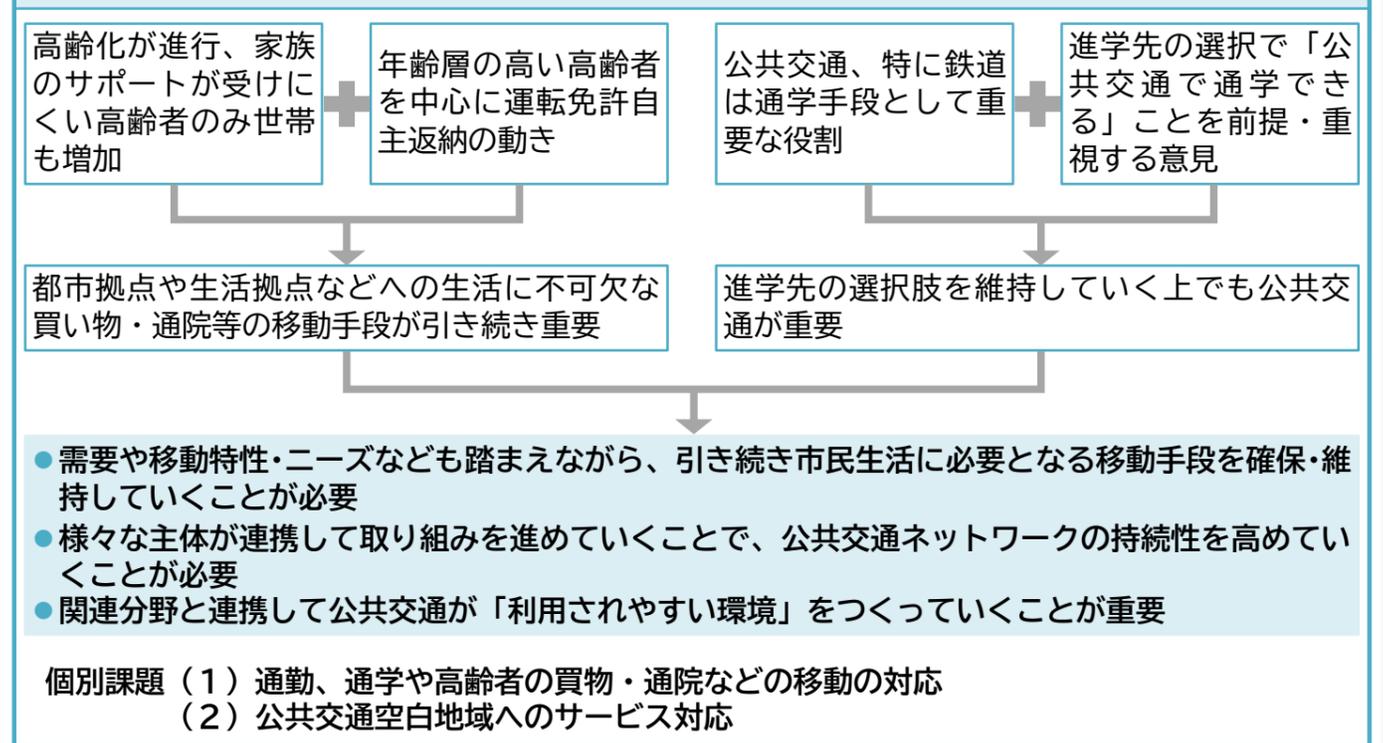
令和5年1月31日（火）

# 1. 解決すべき課題

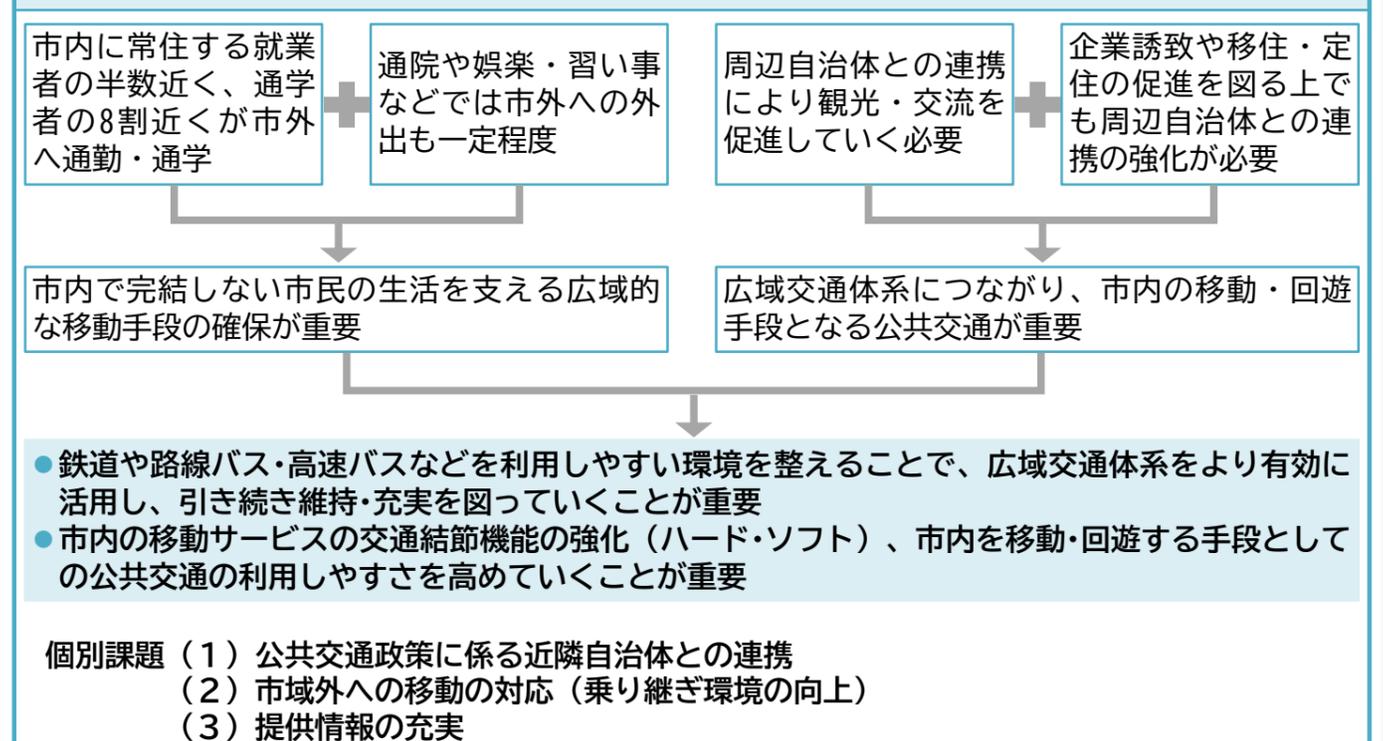
## 課題①：コミュニティバス「くすっぴー号」の利便性と持続性の向上



## 課題②：市民生活に必要な公共交通ネットワークの確保・維持



## 課題③：広域交通体系の有効活用



## 2. 基本方針等

※解決すべき課題（再掲）

### 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

- ニーズにあわせて柔軟・効率的な運行に抜本的に見直すことで、利用者の利便性/事業としての持続性の両面からの改善を検討する必要
- 自動運転サービスについては必要性も含めてそのあり方を検討することが必要

### 課題②：市民生活に必要となる公共交通ネットワークの確保・維持

- 需要や移動特性・ニーズなども踏まえながら、引き続き市民生活に必要となる移動手段を確保・維持していくことが必要
- 様々な主体が連携して取り組みを進めていくことで、公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要
- 関連分野と連携して公共交通が「利用されやすい環境」をつくっていくことが重要

### 課題③：広域交通体系の有効活用

- 鉄道や路線バス・高速バスなどを利用しやすい環境を整えることで、広域交通体系をより有効に活用し、引き続き維持・充実を図っていくことが重要
- 市内の移動サービスの交通結節機能の強化（ハード・ソフト）、市内を移動・回遊する手段としての公共交通の利用しやすさを高めていくことが重要

## (1) 基本方針（案）

### コミュニティバス「くすっぴー号」の抜本的な見直しにより公共交通の持続性を高め、安心感をもって暮らし続けられるまちをつくる

- マイカーを使用するのが困難な（運転できない）住民等の移動を支える交通基盤として、コミュニティバス「くすっぴー号」を位置づける。
- 高齢者等を交通主体とするみやま市内での移動需要に対応するとともに、路線バス・鉄道と連携した広域移動にも対応するため、2023年度にコミュニティバス「くすっぴー号」の抜本的な見直しを図り、新たな運行形態を検討したうえで、2024年度以降導入する。
- コミュニティバス「くすっぴー号」を補完する公共交通手段としてタクシーの活用を図る。タクシーの相乗りシステムの導入検討により、コミュニティバス「くすっぴー号」の役割の一翼を担うとともに、本来の乗用旅客輸送機能を維持する。
- それぞれの移動サービスが担う役割を明確にした上で、多様な移動に対応できる・社会の「基盤」として機能するネットワークを形成することで、公共交通の利用促進・持続性向上を図る。
- 住民や様々な法人・団体と連携して、コミュニティバス「くすっぴー号」を中心とする公共交通手段の利用を促進するとともに、体系の見直しを継続的に行うことで、利用しやすい公共交通として持続させる。
- 様々な移動サービスを組み合わせることで外出できる、マイカーに頼りすぎずに安心感をもって暮らし続けられるまちをつくる。
- 自動運転サービスの利用状況・実態等を踏まえ、今後の運行形態のあり方について検証する。

## (2) 計画の基本目標と施策（案）

### 1 目標

#### 目標1 コミュニティバスを新しい姿へ

既存のデータ、新しく行う実態調査で得られる利用者の声を基に検討を実施し、コミュニティバス「くすっぴー号」の新しい運行形態を定める。また、自動運転サービスの利用状況、実態等を踏まえ、今後の運用形態のあり方を検証する。

〔コミュニティバスの現状と新しい姿（案）〕

	コミュニティバスの現状	新しい姿（案）
車両	マイクロバス、大型ワゴン	マイクロバス、タクシー
機能分担	幹線と支線の機能が混在	幹線と支線の機能分担の導入
運行形態	定時定路線	定時定路線 (ニーズに応じて) デマンドの導入
鉄道等との接続	駅前バス停の設置	駅前バス停の設置、鉄道ダイヤに合わせた運行
事業免許	自家用有償運行	乗合旅客運送も検討
運賃	100円	収支率改善のための適正価格を検討
運行日	月～土（年末年始、GW、お盆を除く）	実態調査で得られた利用者のニーズを基に運行日、運行時間帯、便数について検討
運行時間帯	7：48～18：29	
便数	2～5便	

#### 目標2 多様な移動ニーズを充足させる

コミュニティバス「くすっぴー号」と路線バス・鉄道等の広域移動手段との連携とネットワーク化により、市内移動から広域移動まで多様な移動ニーズに対応する。

#### 目標3 公共交通の持続性を確保する

多様な主体や関連分野との連携により地域全体で公共交通を支える仕組みをつくる。また、公共交通の利用促進や情報提供の充実を図るとともに、移動ニーズを把握する仕組みを導入し、コミュニティバスをはじめ各公共交通手段の持続性確保に努める。

〔移動サービスの区分と役割（案）〕

区分	移動サービス	担う役割
広域幹線	・ JR鹿児島本線（瀬高・南瀬高・渡瀬）	・ 主として、市民の日常生活における市内外の移動や、観光・交流などの広域移動を担う
	・ 西鉄大牟田線（江の浦・開）	
	・ 路線バス（柳川～瀬高）	
	・ 高速バス（瀬高・山川）	
地域内幹線	・ コミュニティバス	・ 主として、市内の拠点間の円滑な移動、広域幹線の二次交通としての役割を担う
		・ 市内各所から各地域の拠点や主要施設への移動、広域幹線・地域内幹線の二次交通としての役割を担う
支線等	・ 自動運転サービス	・ 上記での役割+ 上記では対応しにくい状況における移動を担う
	・ タクシー等	

(3) 施策の概要 (案) ※現時点の案であり、具体の施策は今後の協議会等および関係機関等との協議により決定します。

### コミュニティバスの抜本的な見直しと多様な移動に対応できる一体的なネットワークの構築

#### 施策①：拠点間を結ぶ地域内幹線の強化

- 拠点間における速達性や運行頻度の維持・向上に向け、高校への通学手段としての活用も視野に、地域内幹線（コミュニティバス）の運行ルートやダイヤ、便数、バス停位置等を見直し
- 広域幹線・地域内幹線・支線の乗り継ぎポイントとなる箇所の状況確認を行うとともに、必要に応じて待合環境の整備を推進（周辺施設との連携も視野）

#### 施策②：コミュニティバスと鉄道・路線バスとの接続（乗り継ぎ）改善

- 鉄道や路線バスへの乗り継ぎ需要が高い時間帯を中心に、コミュニティバスのダイヤ見直しを行うことで乗り継ぎ利便性を向上
- 広域幹線の二次交通としての機能を高めることで、鉄道・路線バス等の利用を促進し、広域幹線のサービス水準を維持

#### 施策③：自動運転サービスの必要性・あり方の検討

- 自動運転サービスの利用状況・事態を踏まえ、今後のあり方を検討

#### 施策④：支線部分のデマンド型乗合タクシー等への転換等の検討・推進

- 需要に応じたデマンド型乗合タクシーへの転換など、運行形態（路線定期/区域運行等）やサービス水準の抜本的な見直しを実施
- 周辺への公共交通空白地域へのサービス圏域の拡大なども視野に、AIオンデマンド※1なども含めた新たな移動サービスへの転換を段階的に検討・推進

#### 施策⑤：タクシー等の効果的な活用

- 高齢者等運転免許自主返納支援事業の継続的な実施、バス等の利用が困難な市民に対する新たな移動支援策の検討などによりタクシーの効果的な活用を推進
- タクシーを活用した「定額制の移動サービス※2」や「相乗り」利用の仕組みなど、新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保を検討

#### 施策⑥：広域交通手段の利用促進と維持・確保

- 乗り換え環境の整備を実施することで、路線バス、JRや西鉄、九州新幹線の利用しやすさを確保するとともに、施策⑧⑨と併せてサービスや情報提供を充実することで利用を促進
- 路線バス、JRや西鉄、九州新幹線の運行体制の維持（ダイヤ、便数、管理体制等）
- 広域移動を可能とする周辺自治体との接続・結節に向けた取組みの検討

### 情報提供の充実と様々な主体との連携による利用促進策等の展開

#### 施策⑦：情報提供の充実と複数の移動サービス間の利用環境構築

- 移動サービス間の乗り継ぎも含めた公共交通に対する一元的・総合的な情報提供
- 新たな移動サービスの導入にあわせた「乗り方教室」「出前講座」の開催や、利用意識の啓発に向けた取り組みの推進（モビリティマネジメント※3）
- コミュニティバスのオープンデータ化※4の推進とMaaS※5導入の検討

#### 施策⑧：観光周遊促進策の展開

- 周辺自治体とも連携した広域的な観光キャンペーンの展開や、移動サービスと目的地となる施設のサービス等を組み合わせた企画乗車券・周遊観光メニューの開発を推進

#### 施策⑨：関連分野・地域活動と連携した利用促進、移動需要の創出

- 各種イベントへの公共交通での来訪促進の強化や、公共交通の運行ルート・ダイヤを考慮した関連分野での催しや地域活動の実施など、公共交通と外出目的との連動やイベントなどと公共交通をあわせた一体的な情報提供を図ることで利用を促進

#### 施策⑩：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの検討

- 施策②などにあわせて、公共交通での外出の目的地となる施設が負担金・協賛金などの形で運行費用の一部を負担する、利用者に対する公共交通運賃割引サービスを実施するなど、多様な主体が公共交通を支える仕組みの構築を検討

※1【AIオンデマンド】AI（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者予約に対してリアルタイムに最適配車を行うシステム

※2【定額制の移動サービス】タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う「一括定額運賃」制度など。「一括定額運賃」は、あらかじめ利用回数の上限と利用時間帯を制限し、適用地点またはエリア、期限等の条件が設定され、条件に応じた価格を定める

※3【モビリティマネジメント】1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

※4【オープンデータ化】機械判読に適したデータ形式、二次利用が可能な利用ルールでのデータを公開すること（バス時刻等の検索や、遅延状況の確認などへの活用が期待される）

※5【MaaS】Mobility as a Service（マース）地域住民や旅行者など個別の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約等を一括で行うサービス（移動利便性の向上や、交通以外のサービスとの連携による施策⑧⑨の推進が期待される）

(3) 施策の事業 (案) ※現時点の案であり、具体の施策は今後の協議会等および関係機関等との協議により決定します。

2. 施策の事業 (案)

目標① コミュニティバス「くすっぴー号」を新しい運行形態へと転換する

- 施策①：拠点間を結ぶ地域内幹線の強化
- 施策②：コミュニティバスと鉄道・路線バスとの接続（乗り継ぎ）改善
- 施策③：自動運転サービスの必要性・あり方の検討
- 施策④：支線部分のデマンド型乗合タクシー等への転換等の検討・推進

目標② コミュニティバスと路線バス・鉄道等の広域移動手段との連携とネットワーク化により、市内移動から広域移動まで多様な移動ニーズに対応する

- 施策④：支線部分のデマンド型乗合タクシー等への転換等の検討・推進
- 施策⑤：タクシー等の効果的な活用
- 施策⑥：広域交通手段の利用促進と維持・確保
- 施策⑦：情報提供の充実と複数の移動サービス間の利用環境構築

目標③ 多様な主体や関連分野との連携により地域全体で公共交通を支える仕組みづくりの検討、公共交通の利用促進や情報提供の充実を図り、公共交通手段の持続性の確保に努める

- 施策⑥：広域交通手段の利用促進と維持・確保
- 施策⑦：情報提供の充実と複数の移動サービス間の利用環境構築
- 施策⑧：観光周遊促進策の展開
- 施策⑨：関連分野・地域活動と連携した利用促進、移動需要の創出
- 施策⑩：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの検討

■施策展開イメージ (案)

