

議案 5

コミュニティバスの運行見直しについて

みやま市地域公共交通網形成計画において、利用状況や市民の意見を基に、必要に応じてコミュニティバスの運行見直しを図る事になっています。そのため、利用状況を分析し市民にとってより利便性の高い効率的な運行となるよう、下記の利用状況、市民の意見、公共交通に対する財政負担についての考え方及びこれまでの会議の経過を基に、見直しの方向性について整理します。

記

1 コミュニティバスの利用状況等について

(1) 平成 30 年度コミュニティバスの利用者数について

コミュニティバスの利用者数は、平成 29 年度の福祉バス（平成 29 年 4 月から平成 30 年 2 月）及びコミュニティバス（平成 30 年 3 月）の利用者と比較すると年間で 2,988 人増の 45,224 人となっています。平成 30 年 7 月以降、前年の福祉バス利用者を上回る月が多くなり、平成 30 年 9 月を除いて毎月、約 200 人から 500 人、前年度より利用者が多くなっています。また、一日当たりの乗車数も運行開始から 140 人前後でしたが、平成 30 年 8 月以降は、150 人を超える月が多くなっています。

コミュニティバスが認知され、福祉バスの利用者であった高齢者や障がい者以外の利用が増加しているためだと思われます。

平成30年4月～平成31年3月 コミュニティバス 利用者数

路線番号	路線名	号車	4月 乗車	5月 乗車	6月 乗車	7月 乗車	8月 乗車	9月 乗車	10月 乗車	11月 乗車	12月 乗車	1月 乗車	2月 乗車	3月 乗車	合計利用 者数	目標利用 者数 (参考)	便あたり利 用者数	H30年度 便あたり利用 者数目標値	目標値と の乖離	
1	水・本郷線	5号車	305	406	397	422	434	329	356	365	291	283	310	377	4,275	1,848	6.94	3	3.94	
2	清水・上庄線	5号車	107	138	96	114	169	112	135	126	120	98	119	172	1,506	1,848	2.44	3	-0.56	
3	瀬高・高田線(大神・岩田経由)	3号車	249	266	306	300	324	347	428	323	304	294	300	343	3,784	4,928	3.07	4	-0.93	
4	高田・瀬高線(工浦・浜田・大江経由)	4号車	268	292	310	278	293	243	321	334	315	250	298	346	3,548	4,620	3.84	5	-1.16	
5	高田・瀬高線(国道209号経由)	1号車	1,009	1,004	953	998	1,113	889	1,055	927	1,015	816	842	843	11,464	13,552	6.77	8	-1.23	
6	山川・瀬高線	2号車	1,130	1,133	1,054	1,098	1,244	1,169	1,480	1,320	1,203	1,214	1,269	1,418	14,732	11,858	8.88	7	1.88	
		1号車	19	19	22	23	32	20	25	25	38	21	34	34	312					
7	高田南部・西部線	6号車	176	183	152	136	128	124	181	240	160	171	188	179	2,018	1,848	3.28	3	0.28	
8	山川・高田線(亀谷・竹飯経由)	4号車	144	151	136	170	217	183	162	196	193	156	171	222	2,101	2,772	2.27	3	-0.73	
9	山川・高田線(田浦・田尻経由)	6号車	128	128	130	120	132	117	152	116	143	93	120	105	1,484	2,772	1.61	3	-1.39	
合計			3,535	3,720	3,556	3,659	4,086	3,533	4,295	3,972	3,782	3,396	3,651	4,039	45,224	46,046				
前年の福祉バス(平成29年4月から平成30年2月)・コミュニティバス(平成30年3月)利用者数			3,798	3,806	4,077	3,456	3,575	3,553	3,786	3,441	3,245	2,704	3,020	3,775	42,236					
前年、同月の福祉バス(平成29年4月から平成30年2月)・コミュニティバス(平成30年3月)と比較(福祉バスの老人デイ送迎除く)			-263	-86	-521	203	511	-20	509	531	537	692	631	264	2,988					
運行日数			25	27	26	26	27	25	27	26	24	24	24	26	307					
一日当たり乗車数			141	138	137	141	151	141	159	153	158	142	152	155						

福祉バスとコミュニティバスの利用者数（月ごとの利用実績）

	4月 乗車	5月 乗車	6月 乗車	7月 乗車	8月 乗車	9月 乗車	10月 乗車	11月 乗車	12月 乗車	1月 乗車	2月 乗車	3月 乗車	合計利用 者数
平成30年度コミュニティバス	3,535	3,720	3,556	3,659	4,086	3,533	4,295	3,972	3,782	3,396	3,651	4,039	45,224
平成29年度コミュニティバス (平成30年3月)												3,775	3,775
平成29年度福祉バス (平成29年4月から平成30年2月)	3,798	3,806	4,077	3,456	3,575	3,553	3,786	3,441	3,245	2,704	3,020		38,461
平成28年度福祉バス	3,830	3,487	3,898	3,624	3,903	3,702	3,597	3,684	3,358	3,140	3,316	3,684	43,223
平成27年度福祉バス	3,812	3,283	3,769	4,010	3,326	3,550	3,862	3,385	3,345	2,868	3,583	4,243	43,036

表 福祉バスの運行サービス

	運行路線名	運行日	(参考) H29年度運行日数 (H30年3月のみ見込み)	運行本数	路線延長	バス停数
1	水上・清水路線	隔日運行	122日	2便/日	20.5km	27
2	上庄・本郷路線	隔日運行	122日	2便/日	12.5km	19
3	瀬高-高田路線(太神・岩田経由)	隔日運行	122日	4便/日	37.2km	27
4	高田-瀬高路線(江浦・浜田・大江経由)	隔日運行	122日	3便/日	24.4km	26
5	高田-瀬高路線(国道209号経由)	毎日運行	244日	5.5便/日	31.8km	24
6	山川-瀬高路線	毎日運行	244日	5.5便/日	39.2km	35
7	高田南部路線	隔日運行	122日	3便/日	12.4km	16
8	高田西部路線	隔日運行	122日	3便/日	19.0km	22
9	山川-高田路線(亀谷・竹飯経由)	隔日運行	122日	2便/日	29.5km	25
10	山川-高田路線(田浦・田尻経由)	隔日運行	122日	2便/日	26.4km	17

表 コミュニティバスの運行サービス

	運行路線名	運行日	(参考) H30年度運行日数	運行本数	路線延長	バス停数
1	水上・本郷線	毎日運行	307日	2便/日	35.1km	41
2	清水・上庄線			2便/日	34.7km	40
3	瀬高・高田線(太神・岩田経由)			4便/日	37.2km	27
4	高田・瀬高線(江浦・浜田・大江経由)			3便/日	24.4km	26
5	高田・瀬高線(国道209号経由)			5.5便/日	31.8km	24
6	山川・瀬高線			5.5便/日	39.6km	34
7	高田南部・西部線			3便/日	29.8km	35
8	山川・高田線(亀谷・竹飯経由)			3便/日	29.5km	25
9	山川・高田線(田浦・田尻経由)			3便/日	26.4km	17

(2) コミュニティバス各路線の利用状況及び特性について

平成 30 年度利用実績を基に、コミュニティバスの各路線の利用状況や特性を整理しました。利用者の特性については、コミュニティバスのバス停毎の利用者数（平成 30 年度実績）に加えて、コミュニティバスが福祉バスの路線やダイヤをベースに運行しているため、平成 29 年度実施の福祉バス利用者ヒアリング調査を参考にして整理しています。

利用者の意見については、平成 30 年 11 月 2 日開催の第 10 回みやま市地域公共交通活性化協議会及びみやま市地域公共交通会議において報告した、平成 30 年度に利用者から寄せられた意見（対面、電話、郵便、文書、メール、運転手を通じて）及び平成 30 年 6 月に意見書として提出された、行政区長及び市議会議員の方々の意見から特徴的なもの抜粋して記載しています。

1 水上・本郷線

■利用状況

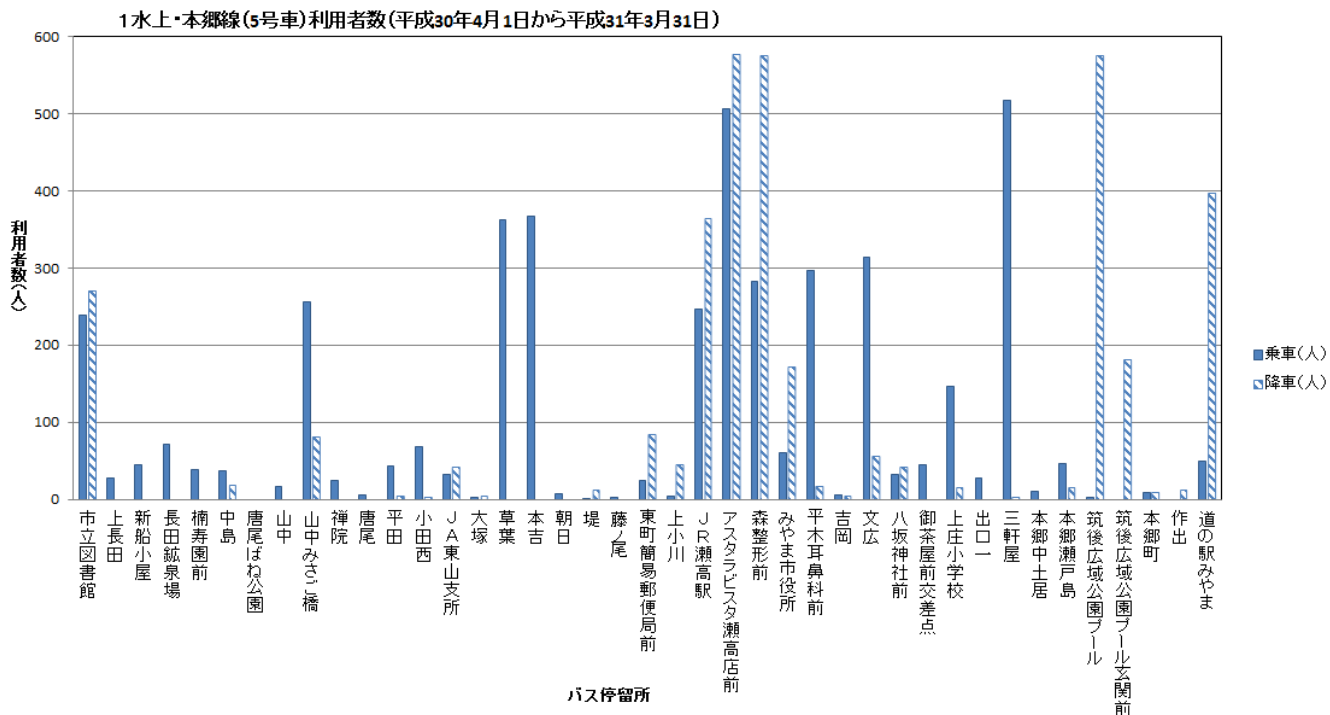
- ・ 1 便当たりの利用者が 6.94 人と目標の 3 人/便より多くなっている。
- ・ 午前中の利用が多く、午後の利用は少ない。

年間利用者数

		乗車数	降車数
午前	1 便	3,157 人	2,883 人
午後	2 便	1,118 人	717 人
合計		4,275 人	3,600 人

『2 清水・上庄線』へ乗り継ぐ利用者

		乗り継ぐ利用者
午前	1 便	274 人
午後	2 便	401 人
合計		675 人



■利用者の特性

- ・『2 清水・上庄線』と同じ車両で続けて運行しており、一体的に利用されている方が多い。
- ・主に、「アスタラビスタ瀬高店」、「道の駅みやま」、「森整形外科」、「筑後広域公園プール」、「J R瀬高駅」「市立図書館」への外出に利用されている。
- ・水上校区の山中地区、清水校区の草場地区・本吉地区、下庄校区の平木耳鼻科付近・文広地区、上庄校区の三軒屋地区の利用者が多い。
- ・主な外出目的は、「買い物」、「通院」、「駅への移動」、「娯楽レジャー（運動、図書館）」である。

■特徴・問題点・課題

- ・毎日運行となったため利便性が向上し、1便当たりの利用者が目標より多くなっている。
- ・午後の利用者の少ない区間があるため、現行のサービス水準を維持しながら、より効率的な運行を考える必要がある。ただし、便によって停車するバス停が違っていると非常に分かりづらくなるため慎重に検討しなければならない。
- ・ほぼ利用されていないバス停（唐尾ばね公園、大塚他）があるが、利用の多いバス停間のルート上にあるため、廃止してもあまり効率的な運行にならない所もある。

2 清水・上庄線

■利用状況

- ・ 1 便当たりの利用者が 2.45 人と目標の 3 人/便より少ない。
- ・ 午前中の利用が多く、午後の利用は少ない。

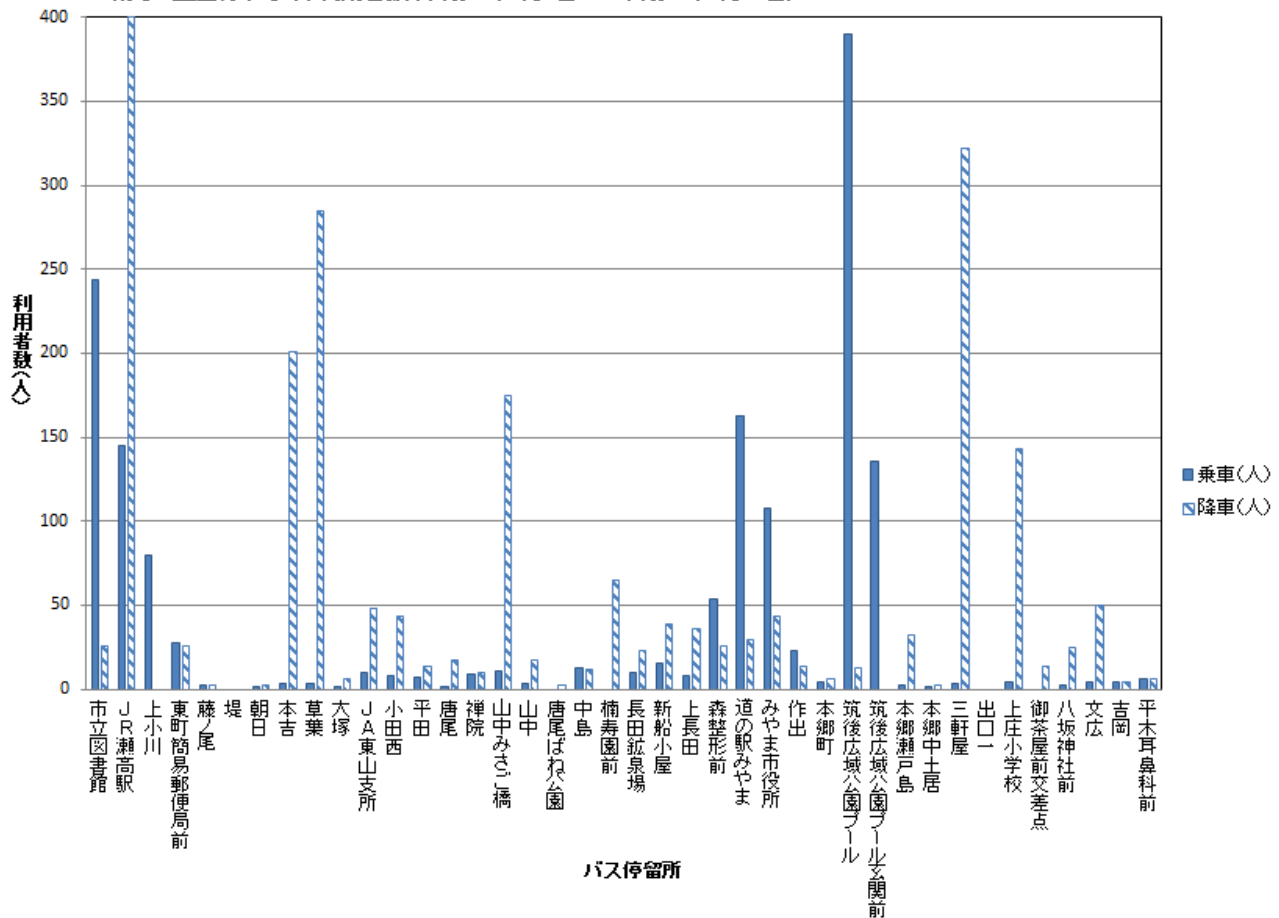
年間利用者数

		乗車数	降車数
午前	1 便	997 人	1,271 人
午後	2 便	509 人	910 人
合計		1,506 人	2,181 人

『1 水上・本郷線』から乗り継ぐ利用者

		乗り継ぐ利用者
午前	1 便	274 人
午後	2 便	401 人
合計		675 人

2清水・上庄線(5号車)利用者数(平成30年4月1日から平成31年3月31日)



■利用者の特性

- ・『1 水上・本郷線』と同じ車両が続けて運行しており、一体的に利用されている方が多い。
- ・主に、『1 水上・本郷線』の「アスタラビスタ瀬高店」、「森整形外科」からの帰宅、『2、清水・上庄線』の「筑後広域公園プール」、「道の駅みやま」からの帰宅及び「JR瀬高駅」への移動に利用されている。
- ・水上校区の山中地区、清水校区の草葉地区・本吉地区、下庄校区の平木耳鼻科付近・文広地区、上庄校区の三軒屋地区、上庄小学校付近の利用者が多い。
- ・主な利用目的は、「買い物」、「通院」、「娯楽レジャー（運動、図書館）」からの帰宅及び「JR瀬高駅」への移動のためである。

■特徴・問題点・課題

- ・毎日運行となったが、1便当たりの利用者が目標より少ない。
- ・『1 水上・本郷線』から乗り継ぐ利用者が多く、乗車人数より降車人数が多い。
- ・午後の利用者の少ない区間があるため、現行のサービス水準を維持しながらより効率的な運行を考える必要がある。ただし、便によって停車するバス停が違くと非常に分かりづらくなるため慎重に検討しなければならない。
- ・『1 水上・本郷線』と一体的な利用がされているため、見直しの際は慎重に検討しなければならない。
- ・ほぼ利用されていないバス停（藤ノ尾、堤、朝日、唐尾ばね公園、本郷中土居、出口一他）がいくつかあるが、利用の多いバス停間のルート上にあるため、廃止してもあまり効率的な運行にならない所もある。

3 瀬高・高田線（太神・岩田経由）

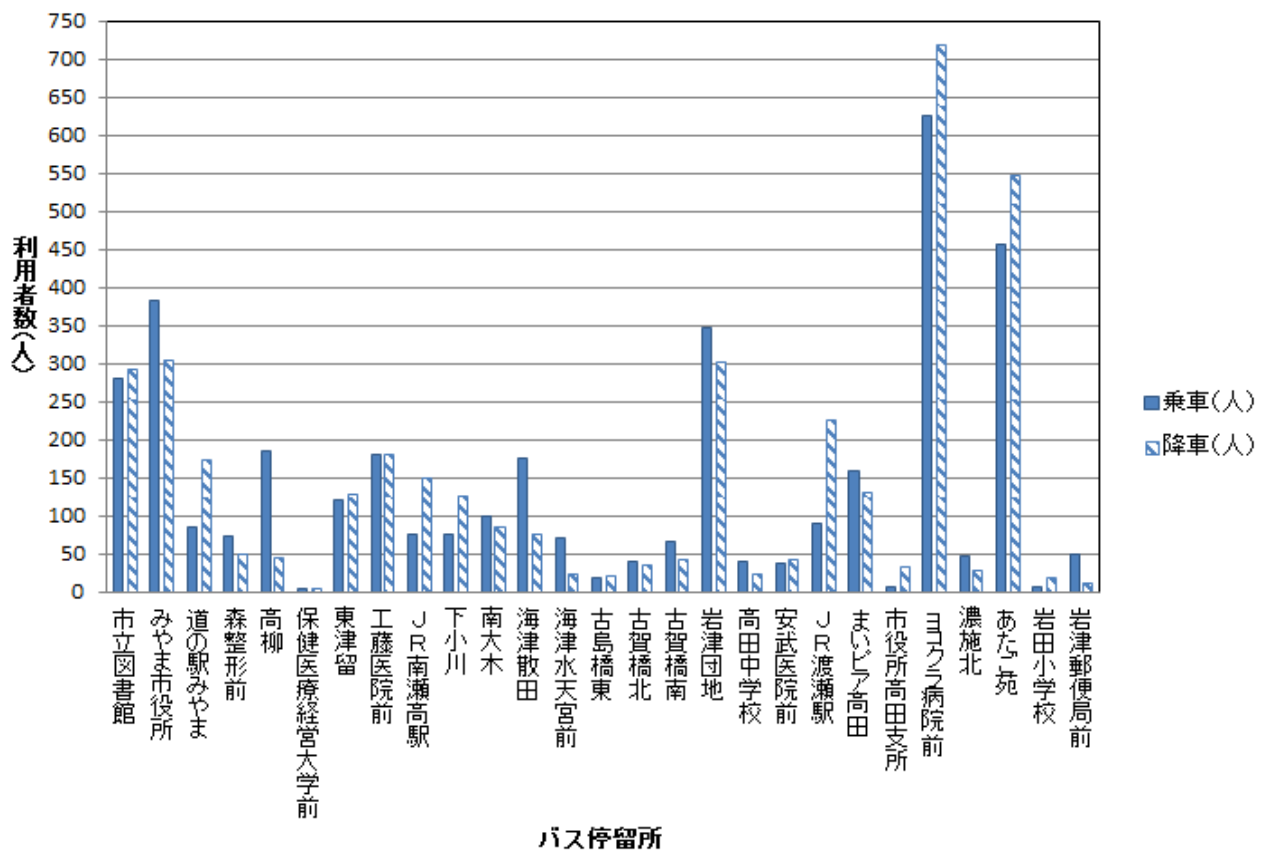
■利用状況

- ・ 1 便当たりの利用者が 3.07 人と目標の 4 人/便より少ない。
- ・ 午前中の利用が多く、午後の利用は少ない。

年間利用者数

		乗車数		降車数	
午前	1 便	1,673 人	2,633 人	1,314 人	2,633 人
	2 便	960 人		1,319 人	
午後	3 便	862 人	1,151 人	694 人	1,151 人
	4 便	289 人		457 人	
合計		3,784 人		3,784 人	

3瀬高・高田線(太神・岩田経由) (3号車)
利用者数(平成30年4月1日から平成31年3月31日)



■利用者の特性

- ・主に、「ヨコクラ病院」、「あたご苑」、「市立図書館」、「みやま市役所（近くのアスタラビスタ瀬高店）」、「道の駅みやま」、「工藤医院」への外出に利用されている。
- ・主な利用目的は、沿線の利用者の「買い物」、「通院」、「娯楽レジャー（図書館）」である。

■特徴・問題点・課題

- ・毎日運行となったが、目標より利用者が少ない。
- ・ほぼ利用されていないバス停（保健医療経営大学前）があるため、運行ルートの見直しを考える必要がある。
- ・午後の利用者の少ない区間があるため、現行のサービス水準を維持しながらより効率的な運行を考える必要がある。ただし、便によって停車するバス停が違くと非常に分かりづらくなるため慎重に検討しなければならない。

4 高田・瀬高線（江浦・浜田・大江経由）

■利用状況

- ・ 1 便当たりの利用者が 3.84 人と目標の 5 人/便より少ない。
- ・ 午前中の利用が多く、午後の利用は少ない。

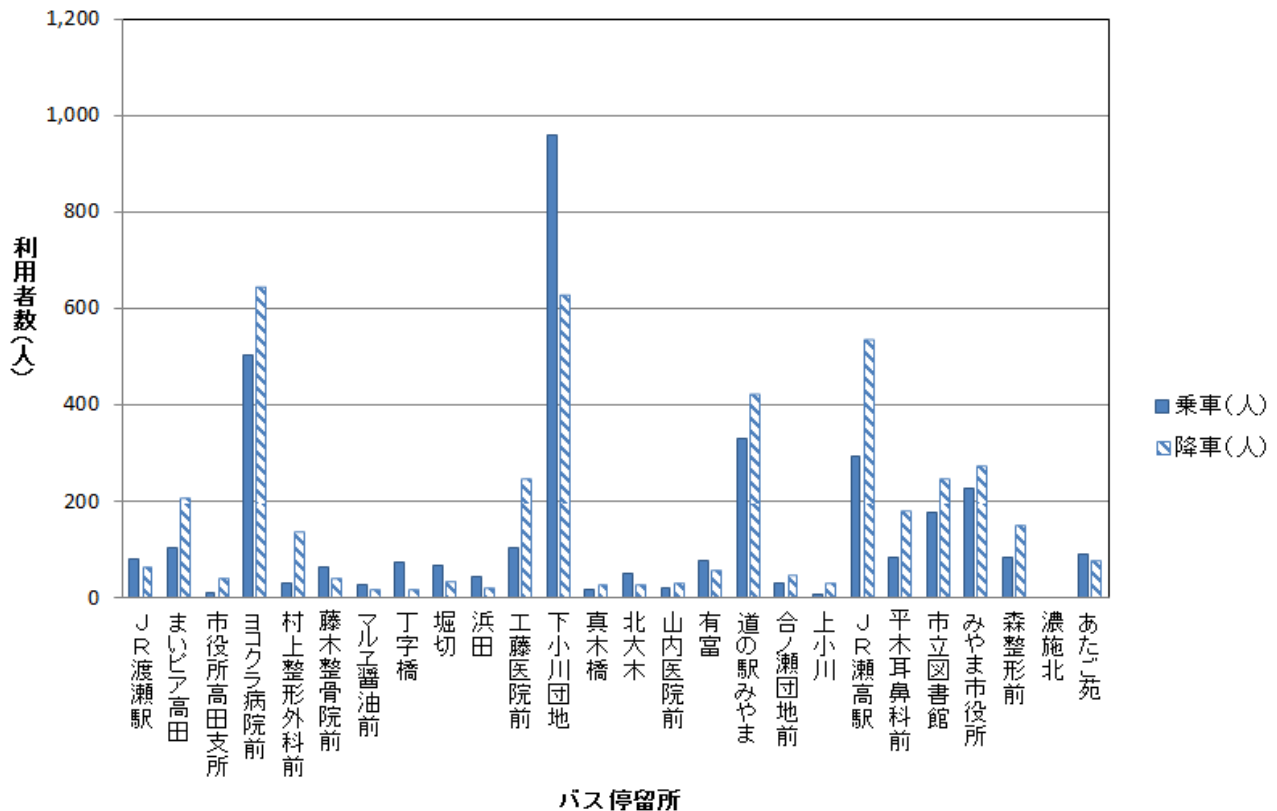
年間利用者数

		乗車数		降車数	
午前	1 便	1,013 人	2,677 人	1,640 人	3,055 人
	2 便	1,664 人		1,415 人	
午後	3 便	871 人	871 人	1,038 人	1,038 人
合計		3,548 人		4,093 人	

『8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由）』と乗り継ぐ利用者

		8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由） から乗り継ぐ利用者	8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由） へ乗り継ぐ利用者
午前	1 便	670 人	0 人
	2 便	0 人	292 人
午後	3 便	326 人	159 人
合計		996 人	451 人

4高田・瀬高線(江浦・浜田・大江経由)(4号車)
利用者数(平成30年4月1日から平成31年3月31日)



■利用者の特性

- ・主に、「ヨコクラ病院」、「道の駅みやま」、「市立図書館」、「みやま市役所（近くのアスタラビスタ瀬高店）」、「まいピア高田（または近くのアスタラビスタ高田店）」、「工藤医院」、「平木耳鼻科」、「森整形」、「村上整形外科」への外出に利用されている。
- ・主な利用目的は、沿線の利用者の「通院」、「買い物」、「娯楽レジャー（図書館）」である。
- ・目的地からの帰りは、別の路線やJRの電車を利用する利用者も多い。行きに比べて、帰りが利用しづらいとの意見がある。

■特徴・問題点・課題

- ・毎日運行となったが、目標より利用者が少ない。
- ・利用されていないバス停（濃施北）があるため、運行ルートの見直しを考える必要がある。ただし、利用の多いバス停間のルート上にあるため、廃止してもあまり効率的な運行にならない。
- ・午後の利用者の少ない区間があるため、現行のサービス水準を維持しながらより効率的な運行を考える必要がある。ただし、便によって停車するバス停が違くと非常に分かりづらくなるため慎重に検討しなければならない。

5 高田・瀬高線（国道209号経由）

■利用状況

- ・利用者の人数が年間1万人を超える利用者の多い路線。しかし、1便当たりの利用者6.77人と目標の8人/便より少ない。
- ・午前中の利用が多く、午後の利用は少ない。

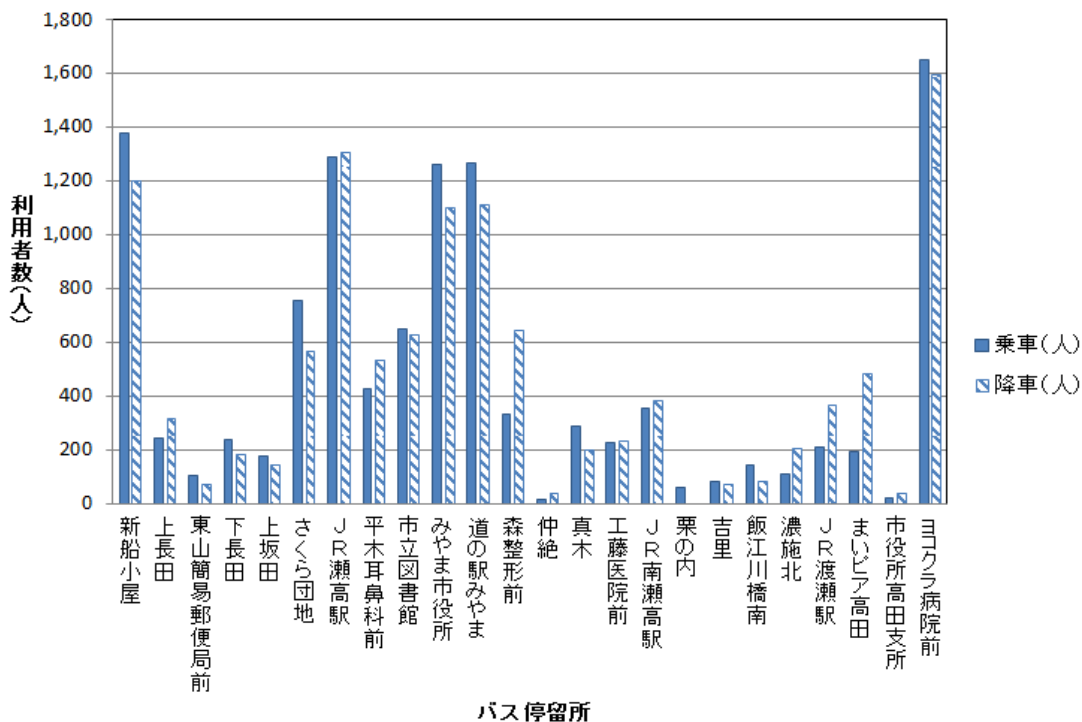
年間利用者数

		乗車数		降車数	
午前	1便	1,996人	7,190人	1,978人	7,190人
	2便	4,027人		4,026人	
	3便（午前）	1,167人		1,186人	
午後	3便（午後）	1,334人	4,274人	1,311人	4,259人
	4便	1,676人		1,680人	
	5便	1,245人		1,253人	
	6便	19人		15人	
合計		11,464人		11,449人	

『6 山川・瀬高線』へ乗り継ぐ利用者

		乗り継ぐ利用者
午後	5便	11人
	6便	4人
合計		15人

5高田・瀬高線(国道209号経由)(1号車)
利用者数(平成30年4月1日から平成31年3月31日)



■利用者の特性

- ・主に「ヨコクラ病院」、「JR瀬高駅」、「道の駅みやま」、「みやま市役所（または近くのアスタラビスタ瀬高店）」、「市立図書館」、「平木耳鼻科」、「森整形」、「工藤医院」、「まいピア高田（または近くのアスタラビスタ高田店）」、「JR渡瀬駅」、「JR南瀬高駅」への外出に利用されている。
- ・水上校区の上長田地区（新船小屋バス停、上長田バス停付近）、市営住宅さくら団地付近の利用者が多い。
- ・主な利用目的は、「通院」、「駅までの移動」、「買い物」、「娯楽レジャー（図書館）」である。
- ・目的地からの帰りは、別の路線やJRを利用する利用者もいる。

■特徴・問題点・課題

- ・他の路線が毎日運行となったことにより、以前の福祉バスではこの路線を利用していた利用者が他の路線を利用するようになったため、目標より利用者が少ない。ただし、1万人を超える利用の多い路線である。
- ・区間によっては、帰りにJR及び他の複数の路線を利用できる便利のよい路線である。
- ・ほぼ利用されていないバス停（仲絶等）があるが、利用の多いバス停間のルート上にあるため、廃止してもあまり効率的な運行にならないバス停もある。
- ・午後は利用者が少なくなるが、一定の利用者がいるため、見直しは慎重に行う必要がある。
- ・便数も多く、他の路線に比べると分かりやすく乗車時間も短いので、利用しやすいとの意見がある。

6 山川・瀬高線

■利用状況

- ・利用者の人数が年間1万4千人を超える最も利用者の多い路線。1便当たりの利用者数が8.88人と目標の7人/便より多い。
- ・午前中の利用が多く9千人以上の利用者がある。午後の利用は午前の半分程度だが、年間5千人程度と利用は多い。

年間利用者数

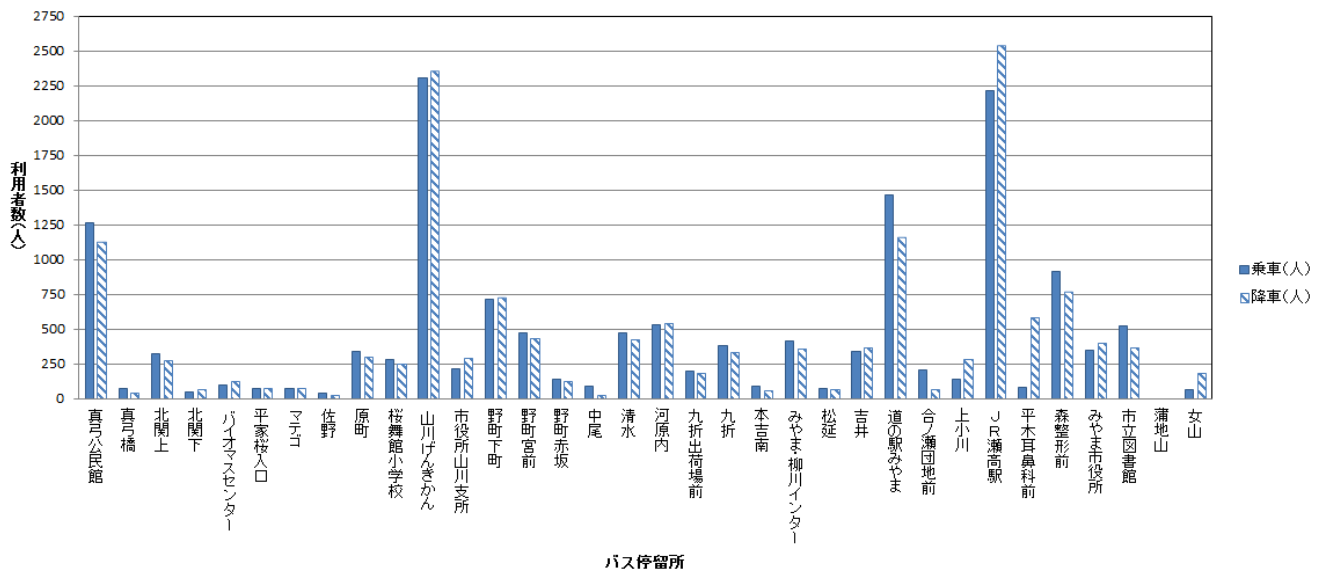
		乗車数		降車数	
午前	1便	3,278人	9,657人	3,258人	9,657人
	2便	5,509人		5,526人	
	3便(午前)	870人		873人	
午後	3便(午後)	1,329人	5,387人	1,321人	5,402人
	4便	3,204人		3,191人	
	5便	542人		563人	
	6便	312人		327人	
合計		15,044人		15,059人	

『5 高田・瀬高線(国道209号経由)』から乗り継ぐ利用者

		乗り継ぐ利用者
午後	6便	15人
合計		15人

6山川・瀬高線(2号車)

利用者数(平成30年4月1日から平成31年3月31日)



■利用者の特性

- ・主に、山川町から瀬高町の「JR瀬高駅」、「道の駅」、「森整形」、「平木耳鼻科」への外出及び瀬高町から「山川げんきかん」への外出に利用されている。
- ・最奥の真弓地区の利用者が一番多く、続いて野町下町地区・野町本町地区・野町赤坂地区や、清水（しみず）地区・河原内地区・九折地区（つづら）の利用者が多い。
- ・主な利用目的は、「JR瀬高駅までの移動」、「福祉施設（山川げんきかん）への通所」、「買い物」、「通院」、「娯楽レジャー（図書館）」である。

■特徴・問題点・課題

- ・利用者が1万4千人を超える利用の多い路線である。
- ・福祉バスの頃に、利用者の意見により経由するバス停を増やし、それに伴い利用者も増加した路線である。ただし、そのため距離も時間も長すぎる路線となっている
- ・利用されていないバス停（蒲池山）があるため、見直しを検討する必要がある。
- ・一部ルートの廃止を行うことで時間短縮ができるが、利用が多い区間（中尾～道の駅みやま間、野町赤坂～河原内間など）が多いため、見直しは慎重に行う必要がある。（中尾～道の駅みやま間、野町赤坂～河原内間）

7 高田南部・西部線

■利用状況

- ・ 1 便当たりの利用者数は 3.38 人とほぼ目標どおりとなっている。(目標 3 人/便)
- ・ 午前中の利用に比べて、午後の利用が非常に少ない。

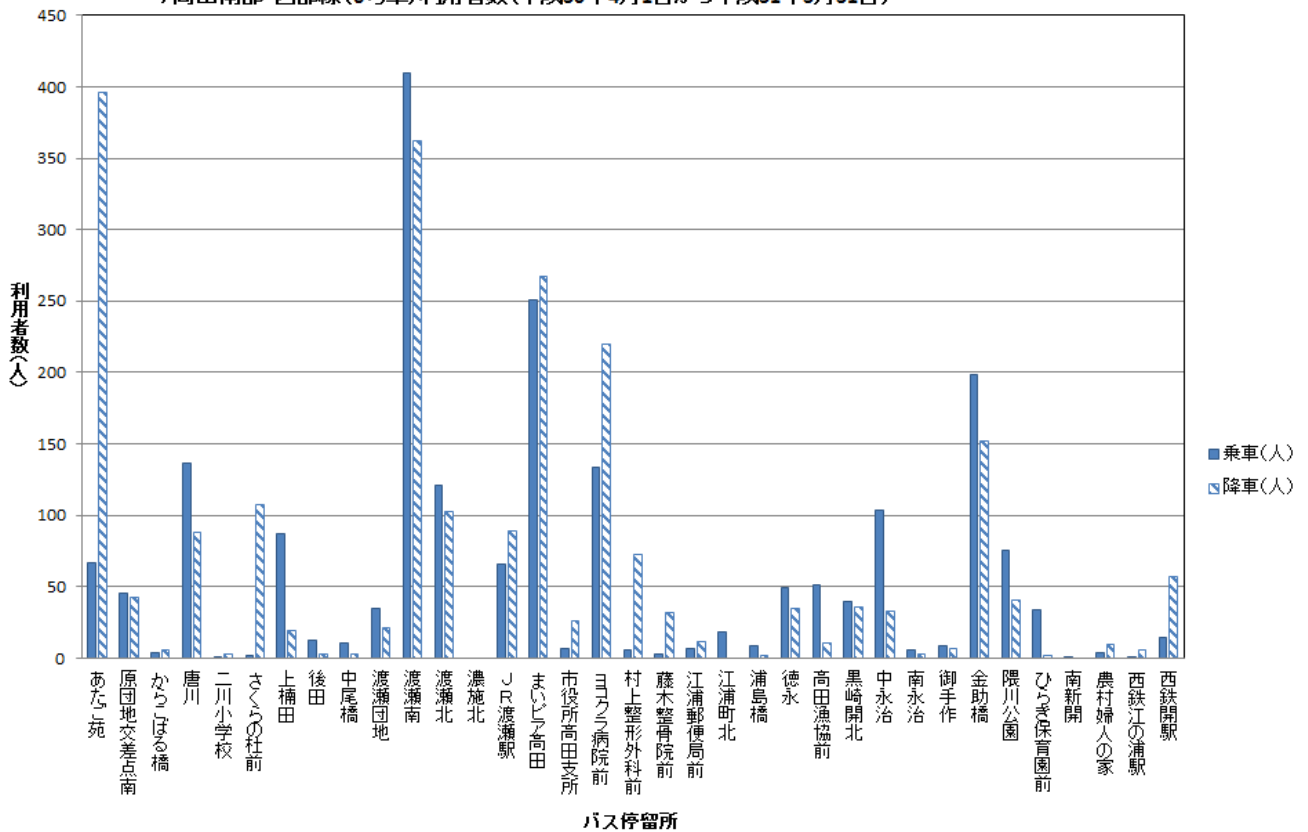
年間利用者数

		乗車数		降車数	
午前	1 便	962 人	1,785 人	1,096 人	1,832 人
	2 便	823 人		736 人	
午後	3 便	233 人	233 人	439 人	439 人
合計		2,018 人		2,271 人	

『9 山川・高田線（田浦・田尻経由）』と乗り継ぐ利用者

		9 山川・高田線（田浦・田尻経由） から乗り継ぐ利用者	9 山川・高田線（田浦・田尻経由） へ乗り継ぐ利用者
午前	1 便	159 人	0 人
	2 便	0 人	112 人
午後	3 便	239 人	33 人
合計		398 人	145 人

7高田南部・西部線(6号車)利用者数(平成30年4月1日から平成31年3月31日)



■利用者の特性

- ・主に、「あたご苑」、「まいピア高田（もしくは近くのアスタラビスタ高田店）」、「ヨコクラ病院」、への外出に利用されている。
- ・高田町の渡瀬（渡瀬南）、黒崎開南（金助橋付近）、唐川（からこ）、永治の利用者が多い。
- ・主な利用目的は、沿線の利用者の「福祉施設（あたご苑）への通院」、「買い物」、「通院」、「娯楽レジャー（図書館）」である。

■特徴・問題点・課題

- ・ほぼ利用されていないバス停（二川小学校、濃施北、南新開他）があるため、運行ルートの見直しを考える必要がある。ただし、利用の多いバス停間のルート上にあるバス停もあるため、廃止してもあまり効率的な運行にならないバス停もある。
- ・午後の利用者の少ない区間があるため、現行のサービス水準を維持しながらより効率的な運行を考える必要がある。ただし、便によって停車するバス停が違くと非常に分かりづらくなるため慎重に検討しなければならない。
- ・行きに比べて、帰りが利用しづらいとの意見がある。

8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由）

■利用状況

- ・ 1 便当たりの利用者が 2.27 人と目標の 3 人/便より少ない。
- ・ 午前中と午後の利用は、あまり変わらない。

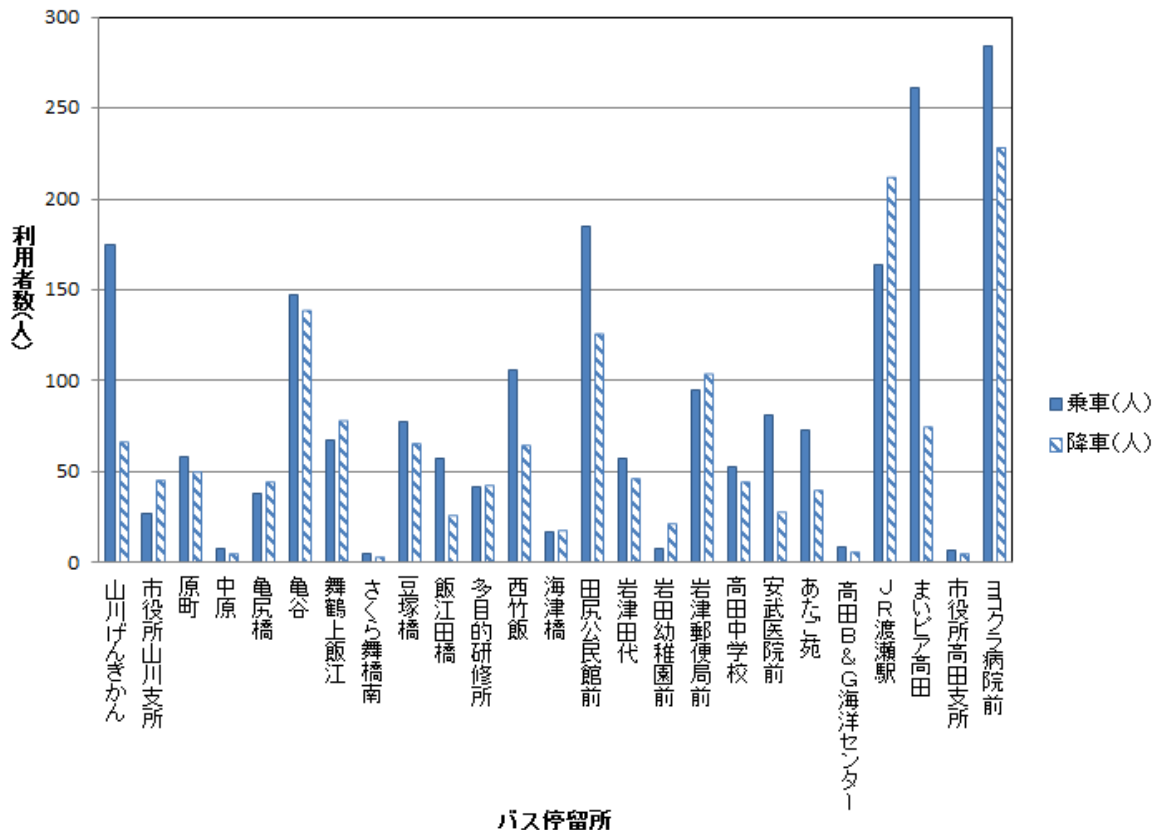
年間利用者数

		乗車数		降車数	
午前	1 便	1,135 人	1,135 人	757 人	757 人
	午後	2 便	966 人	508 人	799 人
	3 便	289 人		291 人	
合計		2,101 人		1,556 人	

『4 高田・瀬高線（江浦・浜田・大江経由）』と乗り継ぐ利用者

		4 高田・瀬高線（江浦・浜田・大江経由） から乗り継ぐ利用者	4 高田・瀬高線（江浦・浜田・大江経由） へ乗り継ぐ利用者
午前	1 便往路	0 人	670 人
	1 便復路	292 人	0 人
午後	2 便往路	0 人	326 人
	2 便復路	159 人	0 人
合計		451 人	996 人

8山川・高田線(亀谷・竹飯線経由) (4号車)
利用者数(平成30年4月1日から平成31年3月31日)



■利用者の特性

- ・主に、「ヨコクラ病院」(『4 高田・瀬高線 (江浦・浜田・大江経由)』含む)、「JR 渡瀬駅」への外出に利用されている。
- ・山川町の「山川げんきかん」付近及び、亀谷地区、舞鶴地区、西竹飯地区、田尻地区、岩津地区の利用者が多い。
- ・主な利用目的は、沿線の利用者の「通院」、「JR 渡瀬駅への移動」である。
- ・目的地からの帰りは、別の路線やJRの電車を利用する利用者も多い。

■特徴・問題点・課題

- ・毎日運行となったが、目標より利用者が少ない。
- ・ほぼ利用されていないバス停 (中原、さくら舞橋南、高田B&G海洋センター) があるため、運行ルートの見直しを考える必要がある。ただし、利用の多いバス停間のルート上にあるバス停もあるため、廃止してもあまり効率的な運行にならないバス停もある。
- ・『9 山川・高田線 (田浦・田尻経由)』とともに沿線人口が少なく近隣に店舗や病院もなく、特に不便な地域を運行する。そのため、利用者が少ないが沿線住民にとっては非常に重要な路線である。
- ・バス停から亀尻地区の最奥までの距離が遠いため、路線の延長の検討が必要である。
- ・『9 山川・高田線 (田浦・田尻経由)』と近い時間に似通ったルートを運行するため、整理が必要である。

9 山川・高田線（田浦・田尻経由）

■利用状況

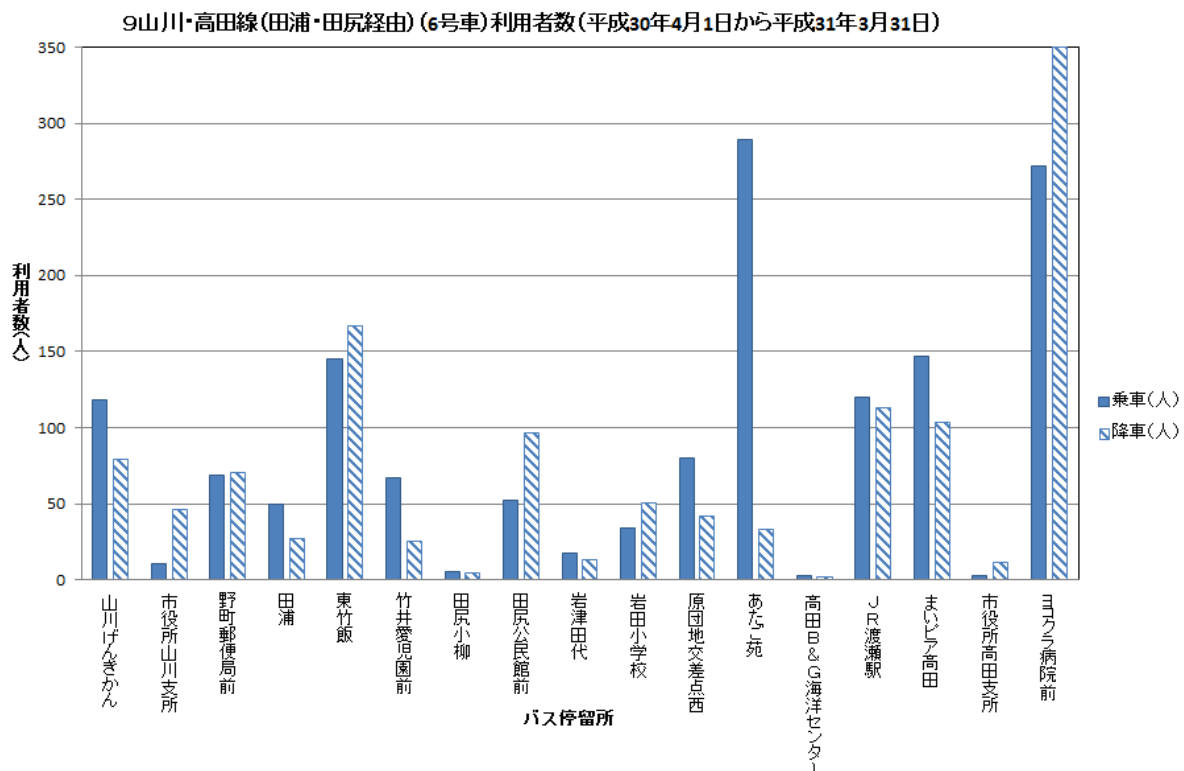
- ・ 1 便当たりの利用者が 1.54 人と目標の 3 人/便より少ない。
- ・ 午前中と午後の利用は、あまり変わらない。

年間利用者数

		乗車数		降車数	
午前	1 便	731 人	731 人	684 人	684 人
午後	2 便	560 人	753 人	352 人	547 人
	3 便	193 人		195 人	
合計		1,484 人		1,231 人	

『7 高田南部・西部線』と乗り継ぐ利用者

		7 高田南部・西部線 から乗り継ぐ利用者	7 高田南部・西部線 へ乗り継ぐ利用者
午前	1 便往路	0 人	159 人
	1 便復路	112 人	0 人
午後	2 便往路	0 人	239 人
	2 便復路	33 人	0 人
合計		145 人	398 人



■利用者の特性

- ・主に、「ヨコクラ病院」、「JR 渡瀬駅」、「まいピア高田（もしくは近くのアスタラビスタ高田店）」への外出に利用されている。また、あたご苑から『7 高田南部・西部線』を利用しての帰宅のための利用されている。
- ・山川町の「山川げんきかん」付近及び、東竹飯地区、田尻地区、『7 高田南部・西部線』沿線の利用者が多い。
- ・主な利用目的は、沿線の利用者の「通院」、「福祉施設からの帰宅」、「JR 渡瀬駅への移動」、「買い物」である。
- ・あたご苑利用者は、『7 高田南部・西部線』と一体的な利用をしている。行き『7 高田南部・西部線』を利用し、帰りは『9 山川・高田線（田浦・田尻経由）』を利用している。

■特徴・問題点・課題

- ・毎日運行となったが、目標より利用者が少ない。
- ・ほぼ利用されていないバス停（田尻小柳、高田B&G海洋センター、市役所高田支所）があるため、運行ルートの見直しを考える必要がある。ただし、利用の多いバス停間のルート上にあるバス停もあるため、廃止してもあまり効率的な運行にならないバス停もある。
- ・『8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由）』とともに、沿線人口が少なく近隣に店舗や病院もなく、特に不便な地域を運行する。そのため利用者は少ないが、沿線住民にとっては非常に重要な路線である。
- ・バス停から飯田地区までの距離が遠いため、路線の延長の検討が必要である。
- ・『8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由）』と近い時間に似通ったルートを運行するため、整理が必要である。

2 市民の公共交通に対する財政負担についての考え方及びこれまでの議論経過

(1) 市民の公共交通に対する財政負担についての考え

平成29年度実施の市民アンケートにおいて、公共交通に対する市の財政負担について尋ねたところ、市民の大半は「公共交通の規模を縮小してでも、積極的に財政負担を削減すべき」とは考えていません。一方で、「財政負担を増やしてまでも公共交通を充実させるべき」といった意見も多くはありません。しかし、「公共交通サービスも財政負担も現状のままでよい」とは考えておらず、改善を望んでいます。

最も多い回答は、「財政負担を増やさないようにしながらも、公共交通がより良いものになるように工夫していくべき」となっており、財政負担を念頭に公共交通の改善策を検討していくことに留意する必要があります。

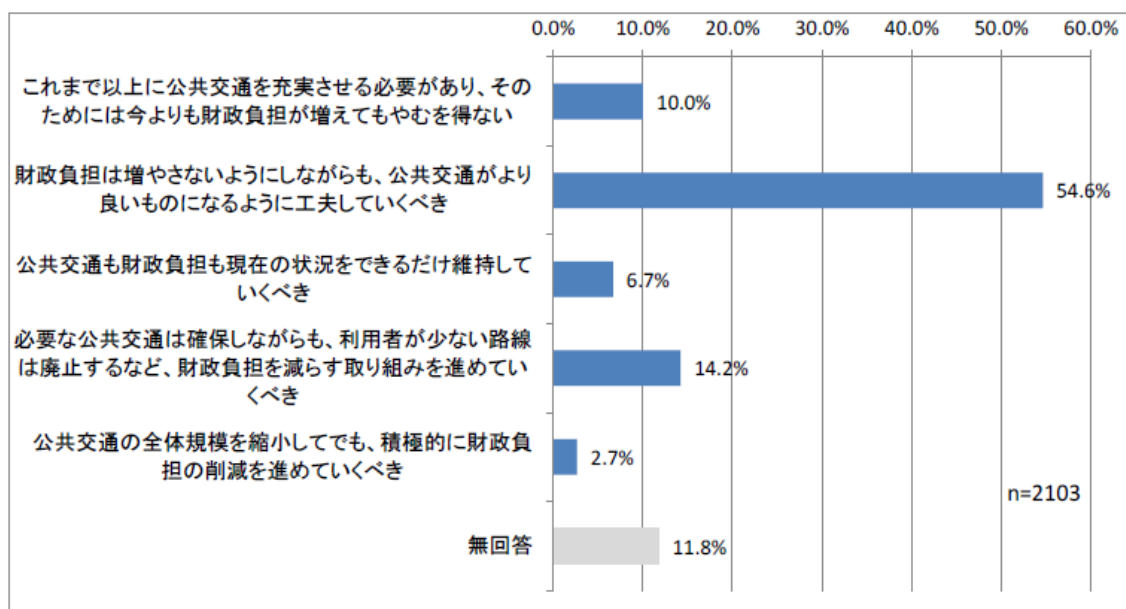


図 財政負担についての考え

(みやま市地域公共交通網形成計画 P 45 市民の公共交通に対する財政負担についての考えより)

(2) これまでの議論経過について

前回までの会議において、「利用状況を分析し、効率的な運行が出来るように検討し、利用の少ないバス停の廃止及びルート変更を行って利便性を高める。」「コミュニティバスの見直しの方向性をこの会議で決定する。」と確認しております。また、「バス停の新設・移設・廃止については基準を設定した方がよいのではないか。」との意見が概ね肯定的に受け入れられています。

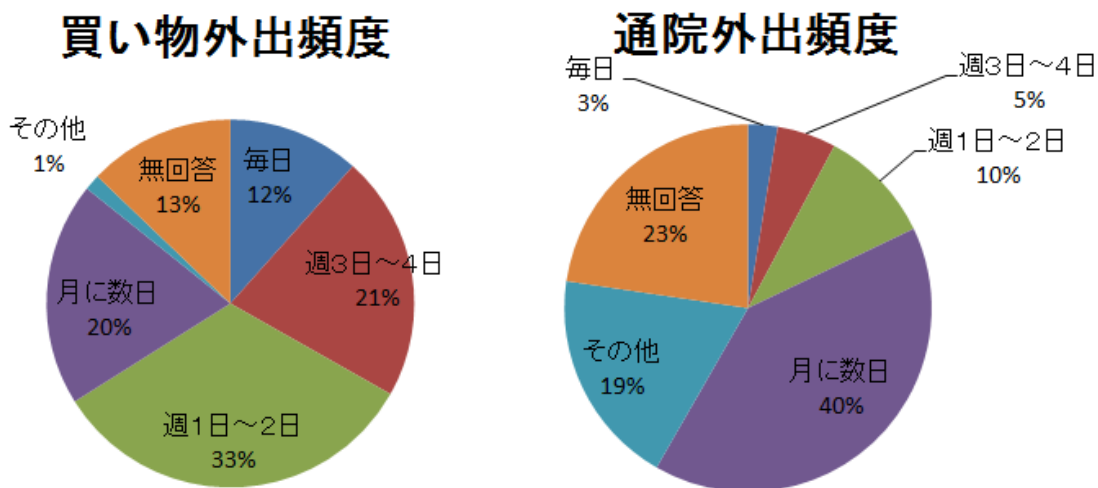
(3) 見直しを検討するバス停について

利用の少ないバス停について、見直し及びルート変更を行って利便性を高めるためには、見直しを検討するバス停の判断基準が必要です。市民アンケート及び利用状況によると、コミュニティバス利用者の利用目的の主なものは、「買い物」と「通院」となっています。そのため、「買い物」と「通院」のために利用されている利用者を考慮しなければならないと考えます。他の自治体（豊後大野市）でも、市民の買い物外出頻度及び通院外出頻度から見直し基準を設定している事例があります。

①市民の外出頻度について

市民の買い物のための外出頻度は、週1日以上買い物する人が大部分であり、週に1人以上の利用者がいないバス停を廃止又は、路線によってはルート変更をしても、コミュニティバス利用者が買い物に困る事はないと考えられます。

また、市民の通院のための外出頻度は月に数日が多いですが、月に数日であればタクシーの利用でも利用者の経済的負担はそこまで重くないと考えられます。そのため、こちらも週に1人以上の利用者がいないバス停を廃止又は、路線によってルート変更をしても、通院に困る利用者はほぼいないと考えられます。



平成29年度 市民アンケート調査より

②バス停の見直し基準について

バス停別の1日あたりの平均利用者数が0.14人未満（1週間に1人が利用）の場合、見直しを検討すべきだと考えます。

ただし、完全にバス停を廃止する場合には、地域住民への十分な説明及び、利用啓発を事前に行う必要があります。また、利用が少ないバス停でも利用が多いバス停間のルート上にあり、廃止をしても効率的な運行にならないバス停や、運行上時間調整のための停車場所として適しているバス停（公共施設など）もあるため、慎重に検討する必要があります。

3、コミュニティバスの運行見直しの方向性（案）について

利用状況の分析、市民の意見、市民の公共交通に対する財政負担についての考え方及びこれまでの会議での意見を集約整理すると、下記のとおりとなります。

（1）全路線共通の見直しの方向性（案）

- ・利用の少ないバス停の廃止及びルート変更を行って利便性を高める。
- ・利用者が増加していない状況での増便は行わない。ただし、財政負担は増やさないようにしながら、運行の見直し等で対応できる場合は対応する。
- ・バス停の新設・移設・廃止に関しては、設置基準等を設けて検討する。
- ・バスルートの大幅な延長、所要時間の増加、運行経費の増大につながるもの、一定の利用が見込めないものは行わない。
- ・比較的容易で、利用者の利便性の向上となる見直しについては、その都度見直しを行う。

(2) 路線ごとの見直し案について

バスルート的大幅な延長、所要時間の増加、運行経費の増大につながるもの及び一定の利用が見込めないものは除いています。

市民意見よりの見直し案については、平成30年11月2日開催の第10回みやま市地域公共交通活性化協議会及びみやま市地域公共交通会議において報告した、平成30年度に市民から寄せられた意見（対面、電話、郵便、文書、メール、運転手を通じて）及び平成30年6月に意見書として提出された行政区長及び市議会議員の方々の意見から案を作成しました。

1 水上・本郷線

■利用状況より

・ほぼ利用されていないバス停（唐尾ばね公園他）の廃止及び効率的なルートを検討する。

※福祉バスの頃から、利用者の満足度が高く、平成29年度実施の福祉バス利用者ヒアリング調査の回答者の約9割が「現状のままでよい」と回答しているため、既存利用者の利便性が悪くならないように注意が必要である。

■市民意見より

・女山バス停への運行

（理由）

現在、『6 山川・瀬高線』が運行しているが、女山バス停からは通院、買い物の主な目的地である瀬高方面へ行けないため、地域より見直しを強く望まれている。

・大塚バス停の移設

（理由）

現在、大塚バス停は、福祉バスの利用者が住んでいた大塚地区の外れにあるため、もっと利便性の良い場所への移動を地域より強く望まれている。

・清水山（ボタン園、清水山荘）への運行

（理由）

ボタン園・清水山荘への移動手段がないため、コミュニティバス運行開始直後から市民及び市外からの来訪者から強く望まれているため。

2 清水・上庄線

『1 水上・本郷線』と同じ。（同じ車両で一体的な運行をしているため。）

3 瀬高・高田線（太神・岩田経由）

■利用状況より

・ほぼ利用されていないバス停（保健医療経営大学前）があるため、運行ルートの見直しを検討する。ただし、みやま市唯一の大学であるため慎重に検討する必要がある。

■市民意見より

・瀬高農村環境改善センターへの運行

（理由）

瀬高町の南校区の校区公民館として利用されており、施設利用者が多く、地域から強く望まれているため。

4 高田・瀬高線（江浦・浜田・大江経由）

■利用状況より

・利用されていないバス停（濃施北）があるため、運行ルートの見直しを検討する。

■市民意見より

・病院への通院、買い物がしやすいダイヤの見直し。

（理由）

買い物の時間が確保できない。帰りの便がないため。

5 高田・瀬高線（国道 209 号経由）

■バスルートの大幅な延長、所要時間の増加、運行経費の増大につながらない一定の利用が見込めるもので緊急の課題と判断できる要望はない。

※増便、バス停新設、移設の要望があったが、バスルートの大幅な延長、所要時間の増加、運行経費の増大につながる要望や実現が不可能なものだった。

6 山川・瀬高線

■利用状況より

・利用されていないバス停（蒲池山、女山）があるため、見直しを検討する。

・距離も時間も長すぎる路線となっているため、利用の少ないバス停の廃止及びルート変更を行って利便性を高める。

■市民意見より

- ・産交バスで利用の多かった時間帯の山川・瀬高間の快速便の運行。

(理由)

距離も時間も長すぎる路線となっているため、コミュニティバスが運行する前より市民から非常に多くの意見があり、緊急の課題である。

- ・山川市民センターにバス停の設置。

(理由)

みやま市の主要な文化施設であり、コミュニティバスの利用者の主な目的地の一つであるが、コミュニティバスが経由しない。一番近いバス停の「市役所山川支所」及び「山川げんきかん」から 400m程度離れているため、施設利用者は歩いて移動しており不便だとの意見が多く要望が寄せられている。

- ・植田医院バス停新設もしくは移設

(理由)

地域住民より強い要望があるため。

7 高田南部・西部線

■利用状況より

- ・ほぼ利用されていないバス停（濃施北他）が複数あるため、運行ルートの見直しを検討する。

■市民意見より

- ・買い物がしやすいダイヤの見直し。

(理由)

買い物の時間が確保できない。帰りの便がないため不便との意見が多いため。

8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由）

■利用状況より

- ・ほぼ利用されていないバス停（中原、さくら舞橋南、高田B&G海洋センター）があるため、運行ルートの見直しを検討する。

・『9 山川・高田線（田浦・田尻経由）』と重複する区間が多いため、運行ルート及びダイヤの整理を行う。

■市民意見より

- ・亀尻地域の路線の延長

(理由)

バス停から亀尻地区の最奥までの距離が 1.3 k m 以上あるため、特に高齢者・障がい者がコミュニティバスを利用できないと地域より強い要望があるため。

9 山川・高田線（田浦・田尻経由）

■利用状況より

・ほぼ利用されていないバス停（田尻小柳、高田 B & G 海洋センター、市役所高田支所）があるため、運行ルートの見直しを検討する。

・『8 山川・高田線（亀谷・竹飯経由）』と重複する区間が多いため、運行ルート及びダイヤの整理を行う。

■飯田地区への路線の延長

(理由)

福祉バスでは、飯田地区を回る利用者がある場合は、バス停以外の場所でも柔軟に乗降させていた。しかし、コミュニティバスに移行した際、田浦公民館のみにバス停を設置したため、飯田地区から一番近くのバス停までの距離が 1 k m 近くになった。この地域は、坂道が多く平地より歩行による移動が大変な地域である。そのため、高齢者・障がい者がバスを利用できるように、路線の延長の強い要望があるため。