

# 交通需要調査結果報告及び 今後の地域公共交通ネットワークについて

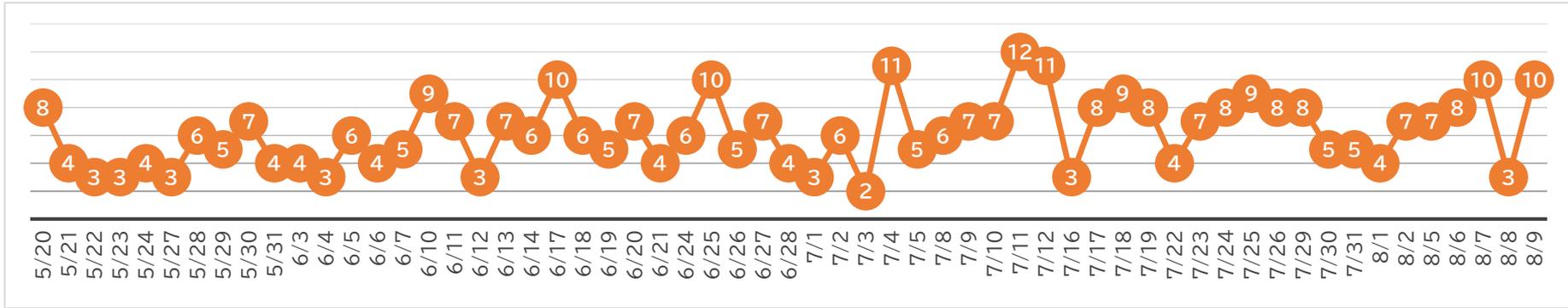
---

都市再生課 地域公共交通政策室

令和7年7月

実施調査	目的	調査概要	調査期間
通勤通学等支援 社会実装事業 (夜間臨時バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間時間帯(19～22時)の公共交通が少ない時間帯の、ニーズ把握のため、夜間バスを試験的に運行し、生活に必要な交通路線の需要有無についての検証を行う。</li> </ul>	19・20・21時台に定時定路線運行を行った(毎時1本 赤間駅北口～赤間駅北口)を運行	R6. 5. 20～8. 9 (59日間) ※土日祝日を除く
ラストワンマイル 交通需要調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化に伴い、自宅～バス停までの移動が困難な高齢者が増え、バス停の増設要望が増えていることから、ラストワンマイル需要や高齢者の公共交通のニーズを把握し、生活の質の向上に係る効果と課題を検証する。</li> </ul>	運転免許証を保有しない70歳以上を対象にアンケート付の地域公共交通利用促進券(タクシー割引券)を配布。 1回につき500円割引	<第1期> R6.6～10 (5ヶ月間)  <第2期> R6.11～R7.3 (5ヶ月間)
地域公共交通の見直しに関する調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の見直し(運行経路やダイヤの見直し等)を行うにあたり、利用実態や地域公共交通に対する意見を把握する。</li> </ul>	アンケート調査 調査項目:属性、日常移動、改善要望、代替手段、乗継、新たな交通手段、その他の交通手段など	R6. 10. 1～11. 15 ※11. 30まで延長 (2ヶ月間)

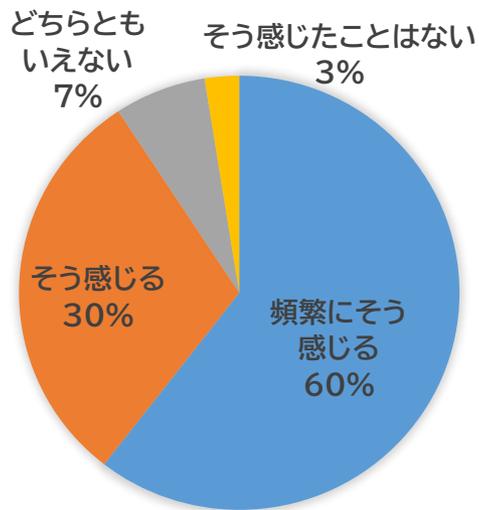
## (1) 利用者数推移



※ 一日あたりの利用者数の平均は6.1人(1便あたり、2.1人)

## (2) アンケート結果

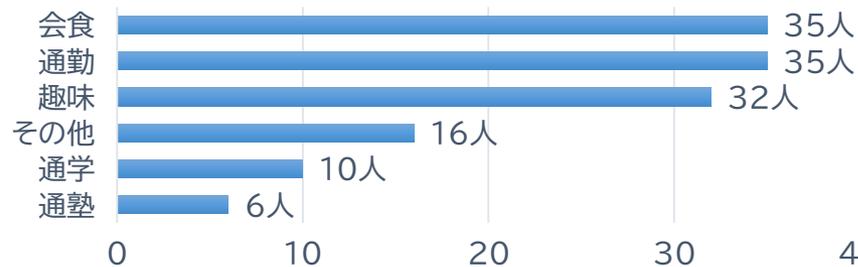
Q.夜間時間帯の交通手段について不便と感じたことがあるか



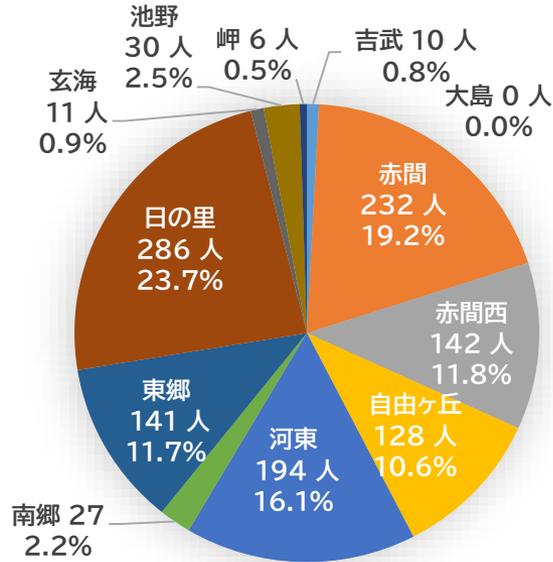
Q.夜間バスどのような目的で利用したいか(利用者)



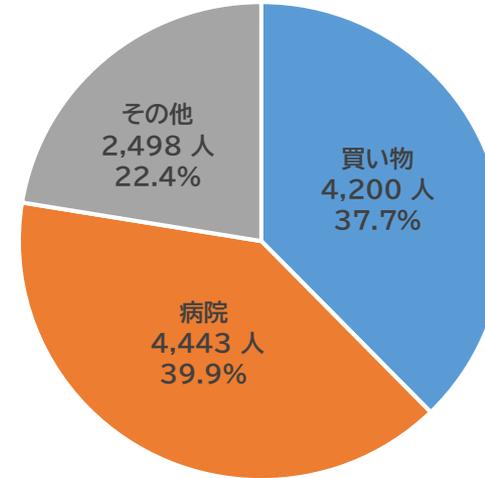
Q.夜間バスどのような目的で利用したいか(利用しなかった方)



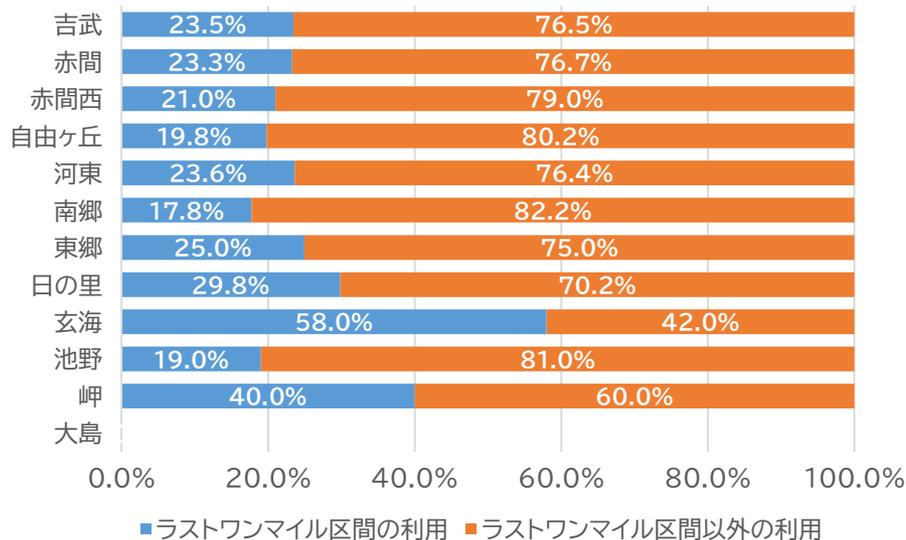
## (1) 申請者居住地区



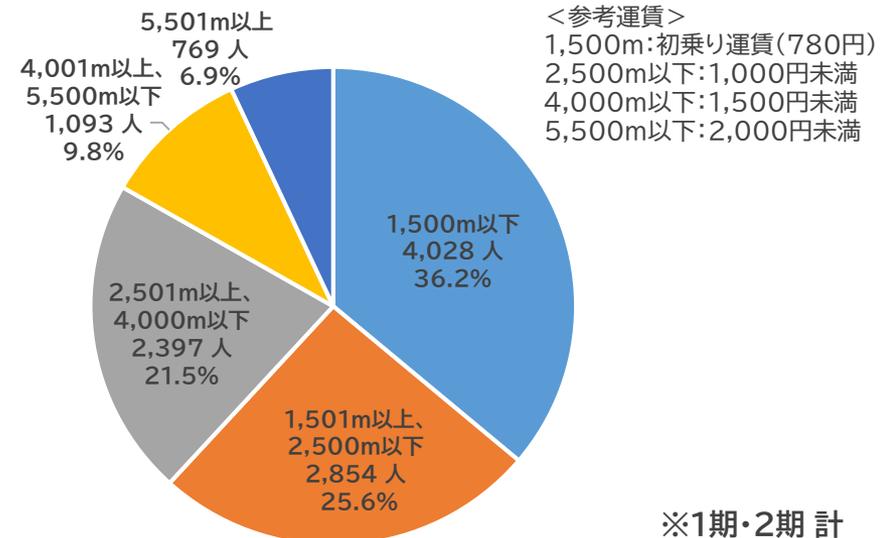
## (2) 利用目的



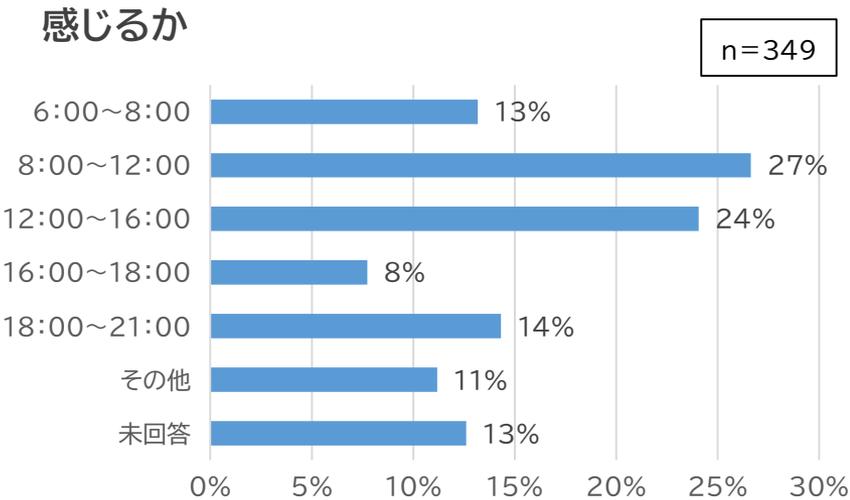
## (3) ラストワンマイル区間利用率



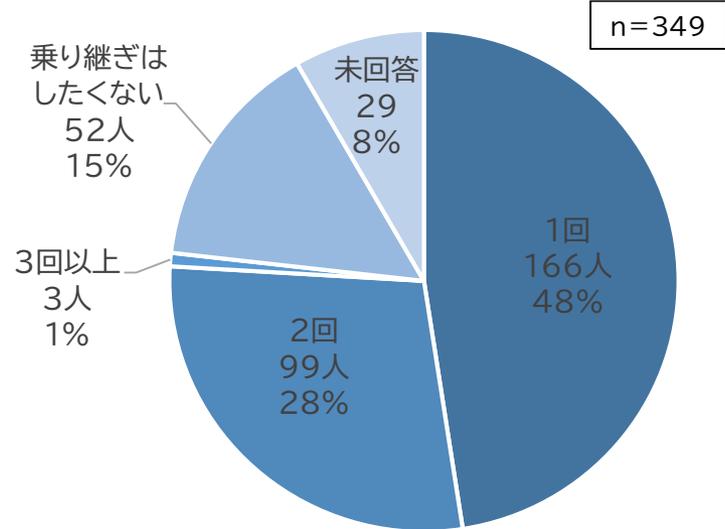
## (4) 移動距離



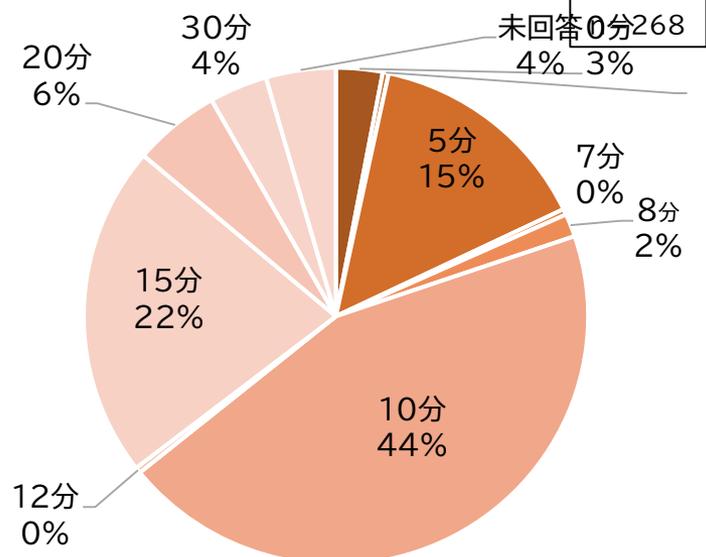
(1) どの時間帯の公共交通サービスが不足していると感じるか



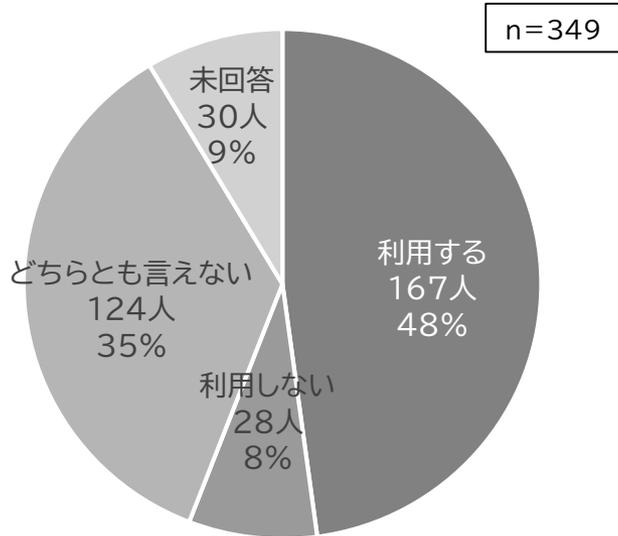
(2) 乗り継ぎを何回まで許容できるか



(3) 乗り継ぎの待ち時間は何分以内/回であれば許容できるか



(4) オンデマンドバスが導入された場合の利用意向



# 調査結果による対策案

実施調査	調査結果	課題・対策案
<b>通勤通学等支援 社会実装事業 (夜間臨時バス)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1便あたり<b>平均乗車人数 約2.1人</b>。夜間需要の移動手段として、一定の効果はあった。</li> <li>• 昼間と比べ<b>目的地や時間帯の需要が分散している。</b></li> <li>• 利用目的は通勤や会食のニーズが高かった。</li> </ul>	<p>既存の定時・定路線(大量輸送)では、利用者の多様なニーズに対応しづらく運行効率も低い。</p> <p>→ <b>デマンド型交通</b>への転換により柔軟な運行が可能</p> <p>→ <b>小型車両・シェア型交通</b>を活用し、少人数輸送に適した効率の良い運行に転換</p>
<b>ラストワンマイル 交通需要調査</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 中心地に近い地域の申請が多く、<b>中心地から離れた地域では申請が少なかった。</b></li> <li>• <b>利用期限がある</b>ため、利用割合が低かった。</li> <li>• ラストワンマイル区間の利用よりも、<b>自宅～目的地まで行きたいニーズが高かった。</b></li> <li>• 約8割程度が<b>病院や買い物での利用</b>し、その利用の殆どが<b>近距離(5km程度)の移動</b>であった。</li> </ul>	<p>タクシー券補助は限定的、一時的な移動支援策として一定の効果があったが、地域間の偏りや継続的な運用面で課題があった。</p> <p>→ 日常生活の中で、<b>誰でも気軽に安価で利用できるデマンド型交通</b>を導入することで、地域の交通弱者の持続可能な移動手段の確保。</p> <p>→ <b>自宅から目的地(5km程度)までスムーズに移動</b>できる、地域公共交通ネットワークを構築</p>
<b>地域公共交通の見直しに関する調査</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>日中(8時～16時)の増便</b>を望む声が3割弱と他の時間帯に比べ多かった。</li> <li>• デマンド型交通の利用意向は5割程度あり、<b>好きな時間に好きな場所に行きたいニーズが高かった。</b></li> <li>• 目的地までの<b>乗り継ぎは、1回であれば8割の人が許容</b>。乗継の待ち時間は15分以内であれば8割以上が許容。</li> </ul>	<p>既存の広範囲を運行する定時定路線では、日中の増便は難しい。また、居住地域によって目的地(買い物場所など)が異なり柔軟な移動手段の検討が必要。</p> <p>→ <b>デマンド型交通</b>への転換により柔軟な運行や日中の移動需要の対応が可能</p> <p>→ 乗継1回なら許容できるという意見が多いことから、<b>“ハブ&amp;スポーク型”の交通体系</b>とし、自宅～拠点～目的地などを柔軟につなぎ、<b>1乗継/10～15分以内の待ち時間を目安</b>に、幹線とシームレス接続できる地域公共交通ネットワークを構築</p>

# 地域公共交通の方向性

通勤通学等支援社会実装事業

ラストワンマイル交通需要調査

地域公共交通の見直しに関する調査



## 地域公共交通の課題

### 効率性の低い運行経路

1便で広範囲かつ多数の停留所を経由した運行のため、遠回りとなり目的地への移動時間が長い

### 運転手不足

運転手の不足や労働時間規制(R6.4～)により既存の運行形態では地域公共交通の維持が困難

### 利用者減少に伴う財政負担の高騰

民間路線やコミュニティ路線の利用者減少に伴う市からの補助金など、財政負担が高騰

## 課題解決に向けた対策・方向性

これまでの調査結果と地域が抱える課題を踏まえ、効率性・柔軟性・持続性を兼ね備えた「[ハブ&スポーク型交通ネットワーク](#)」へ再編し、[公共ライドシェア](#)・[BRT](#)・[自動運転](#)といった新たな交通手段を段階的に導入することで、地域住民の移動を支え続ける持続可能な公共交通体制の構築を目指す。

### ハブ&スポーク型(乗り継ぎ型)の交通ネットワークの構築

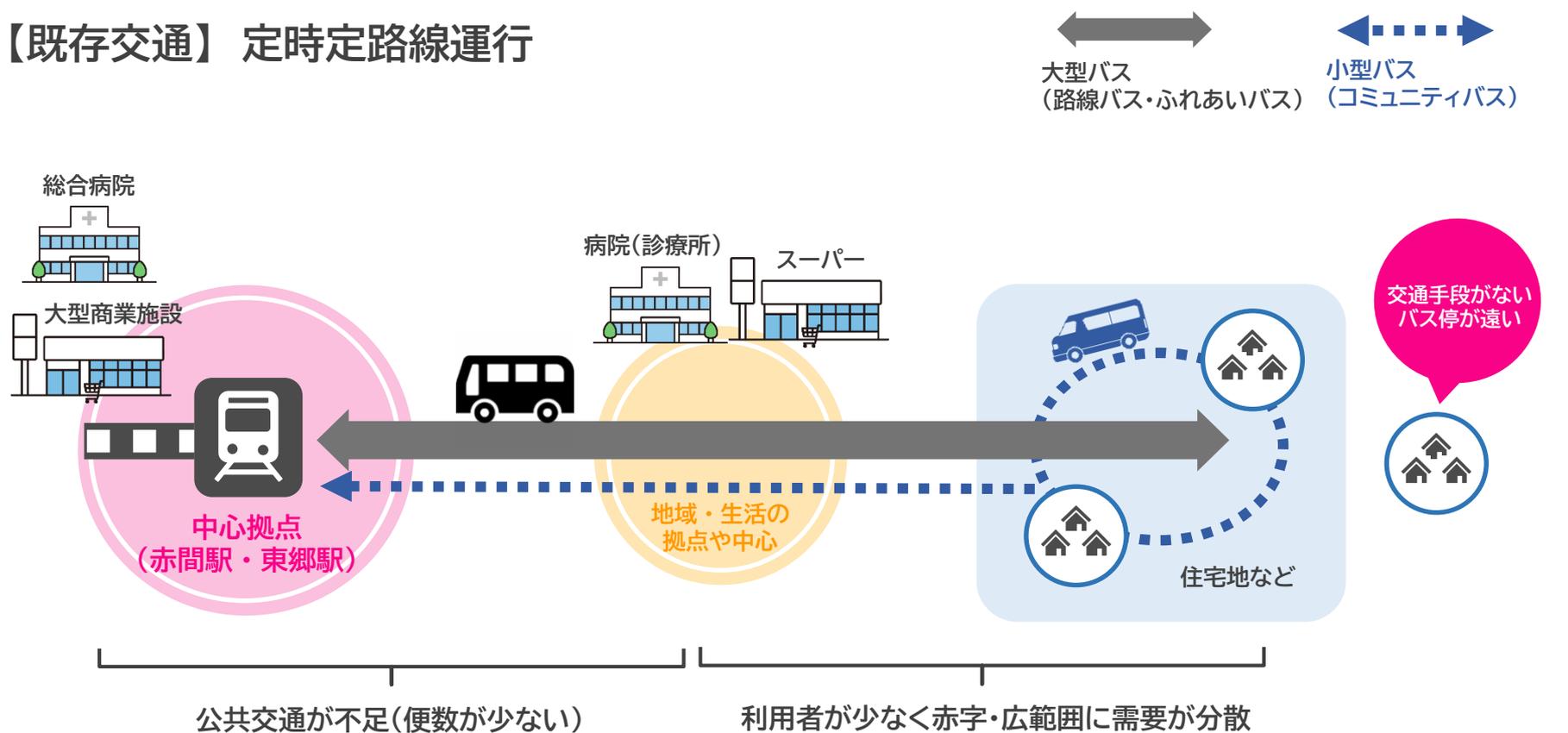
路線の重複や遠回りを解消するため、乗り継ぎ拠点を設け、生活拠点へ運行する路線へ変更。時間帯など交通需要に応じた車両や便数の適正化

### 新たな交通手段(BRT・公共ライドシェア・自動運転等)の導入

人口減少、高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保

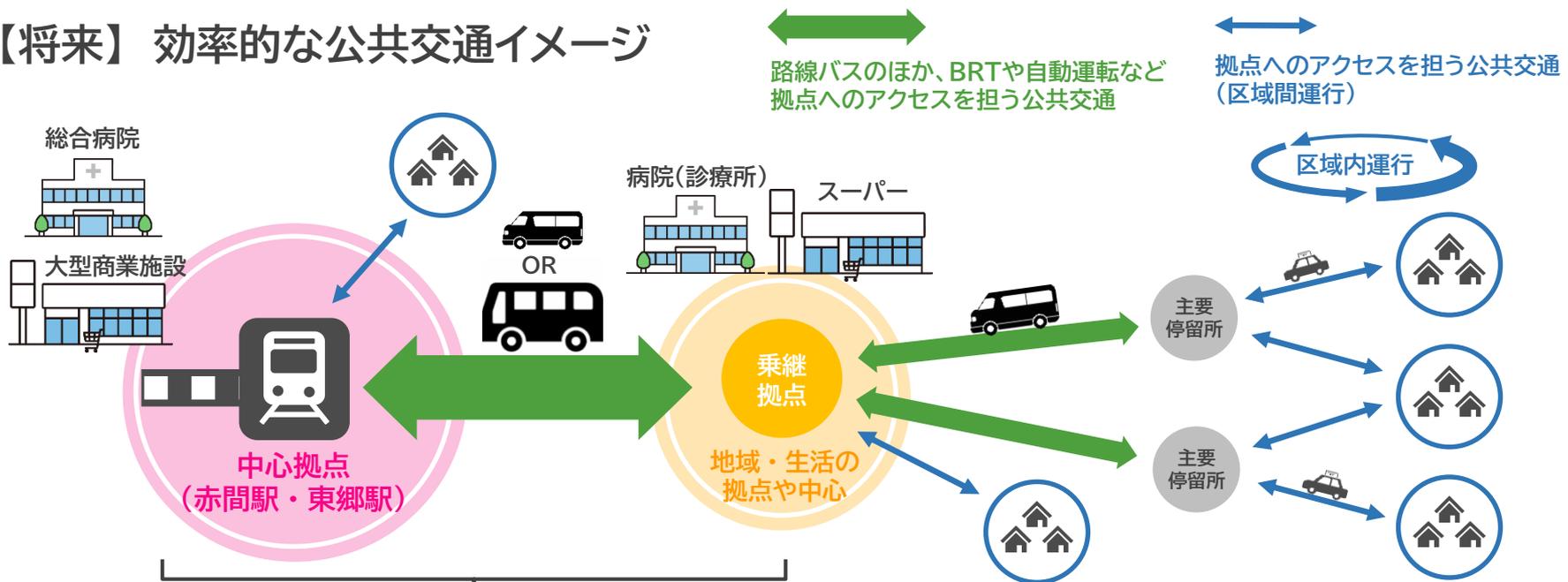
- ① [公共ライドシェア・デマンド型交通](#)
  - ・ドアツードアの柔軟なルート設定、予約制で運行効率を最大化
  - ・法定講習を修了した一般ドライバーを活用することで運転手不足の解消
- ② [BRT\(バス高速輸送システム\)](#)
  - ・幹線交通の定時性・速達性を担保
- ③ [自動運転車両\(段階的導入\)](#)
  - ・運転手不足への中長期的対策
  - ・国の補助事業など活用し、持続的に展開

## 【既存交通】 定時定路線運行



- ・ 路線バスやふれあいバスは、地域や時間帯などに要因する需要の大小にかかわらず、大型バスで同じ場所を同じ時間に一定運行しているため、効率が悪く便数が少ない。
- ・ 広範囲に需要が分散しているため、交通空白を解消しづらい。

## 【将来】 効率的な公共交通イメージ



短い距離を効率的に運行することで便数が増加が期待できる

デマンド型+区域内運行  
→交通空白地の解消と必要な分だけ交通手段を提供

日常生活圏域外(高次都市機能へアクセス) ※乗り継ぎ0~2回以上

日常生活(都市機能へアクセス) ※乗り継ぎ0~1回程度

- ・ 時間帯や区間(区域)によって車両サイズを変更することで、運行の最適化が図れる。
- ・ 車両や運行方式に応じた乗務員(大型・普通の2種や1種免許)を活用できるため、確保がしやすくなる。

効率性向上	空便・低利用路線の見直しと需要に応じた運行で運営効率が大幅改善
持続可能性	省人化・小型車両化により、財政負担を抑えた運行体制が可能に
利便性向上	利用者の実態(病院・買い物)に即した移動支援で利用率向上
地域格差解消	中心地と周辺部の移動格差を縮小。郊外高齢者等に対する交通弱者対策

# 役割に応じた地域公共交通ネットワークの考え方

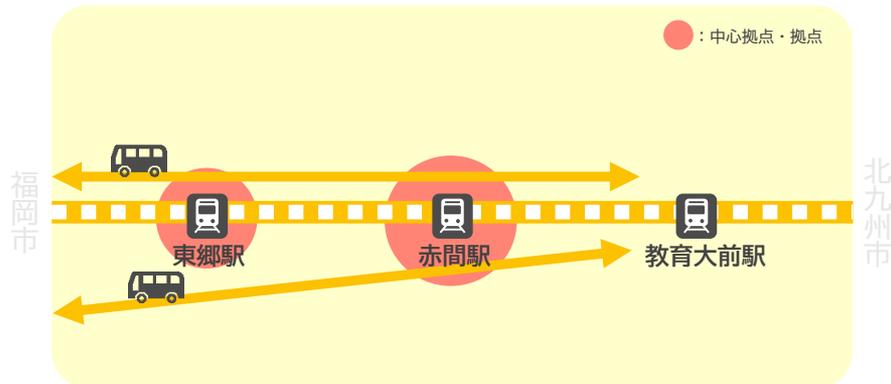
## 幹: 広域交通

市の基幹交通

主に市外や中心拠点・拠点間を移動するための交通手段  
 広域交通へ繋ぐ路線を増やすことで、広域交通の維持を図る

<交通サービス例>

- ・JR鹿児島本線
- ・広域路線バス(赤間(急行)線)

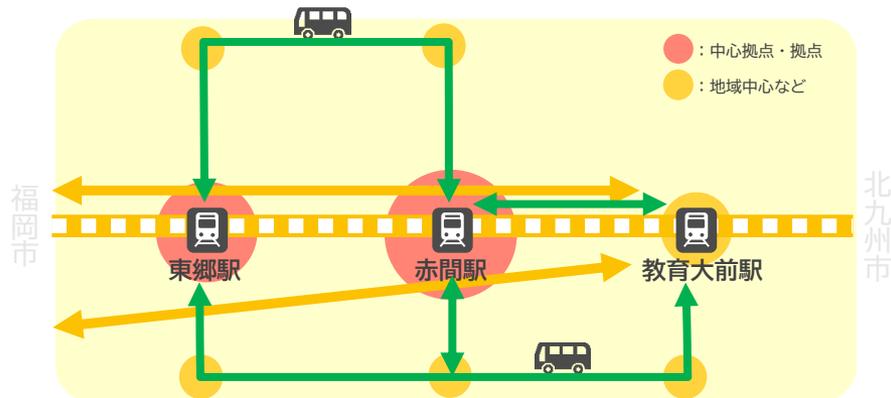


## 枝: 幹線交通

広域交通(幹)と地域中心間を移動するための交通手段  
 中心拠点・拠点や地域中心へ効率よく到着するための交通サービスを導入する。

<交通サービス例>

- ・路線バス
- ・航路
- ・BRT 新たな交通サービス

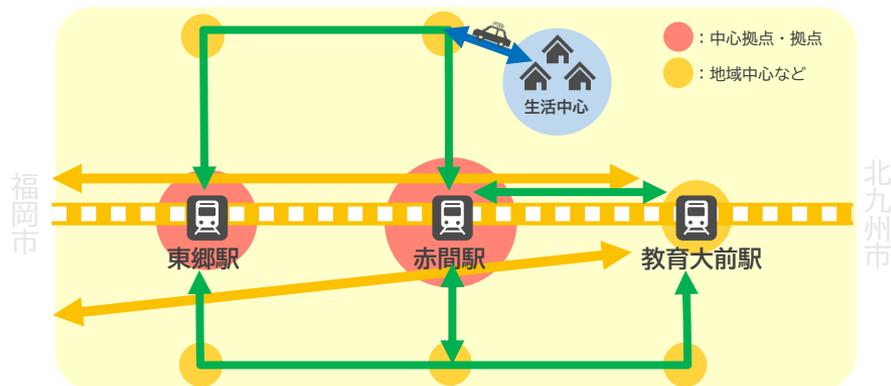


## 葉: 支線交通

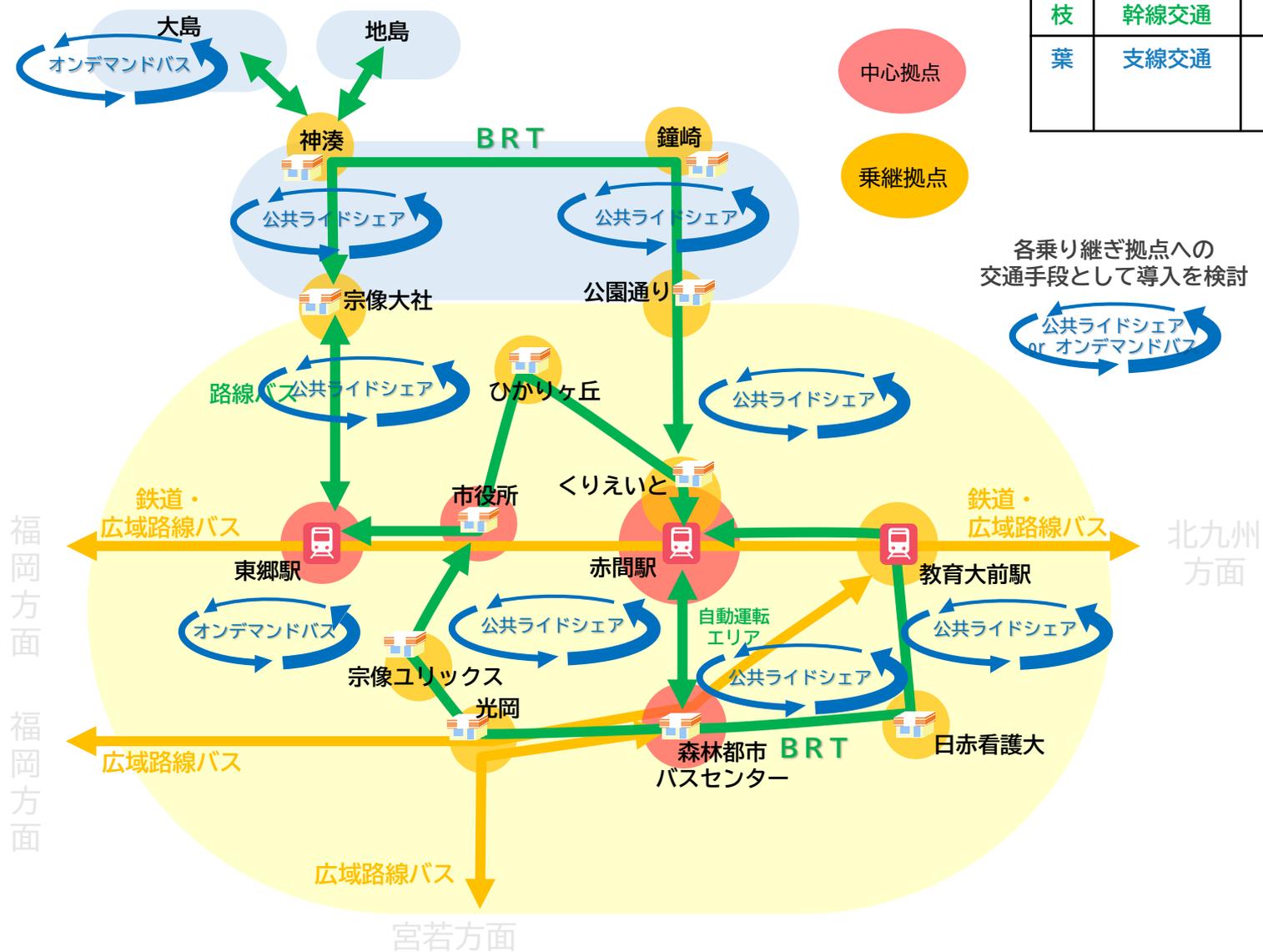
幹線交通(枝)と生活中心を移動するための交通手段  
 地域中心を結節点とし生活中心と接続  
 利便性向上のため、地域の実情に応じた柔軟な交通網と利用しやすい運賃設定を図る

<交通サービス例>

- ・公共ライドシェア 新たな交通サービス
- ・オンデマンドバス
- ・タクシー など
- ・コミュニティバス



## 将来イメージ図



	役割	交通サービス
幹	広域交通	鉄道、広域路線バス
枝	幹線交通	路線バス、BRT
葉	支線交通	公共ライドシェア オンデマンドバス タクシー

各乗り継ぎ拠点への交通手段として導入を検討

