

第4章 地域公共交通の課題

第4章 地域公共交通の課題

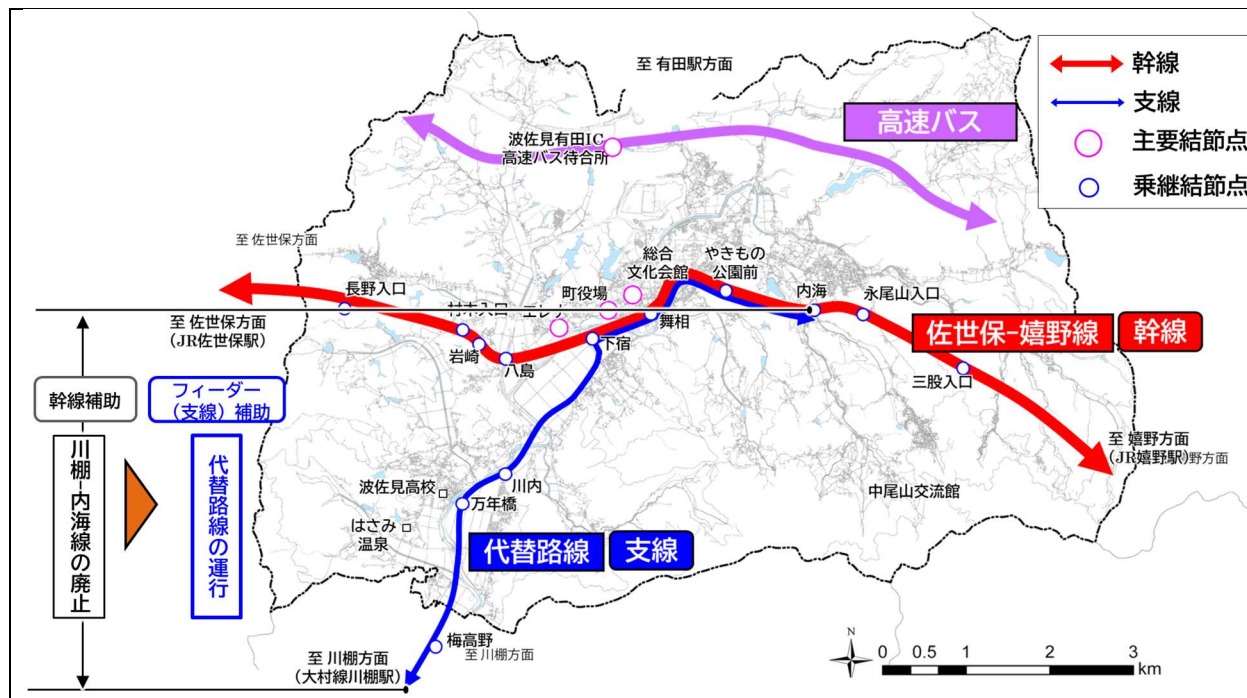
1 幹線の課題

(1) 川棚-内海線の廃止に伴う代替路線の確保

本町と川棚町を南北に結ぶ「川棚-内海線」は、交通事業者の慢性的な運転士不足、既存運転士の高齢化の進行により、改正改善基準告示を遵守した運行、現状の輸送体系及び運行規模を維持・運営していくことが困難な状況であることから、「川棚-内海線」を含む県内の14路線の乗合バス廃止を令和7年4月1日より実施する旨、西肥自動車より報道発表（令和6年11月1日付）がなされた。

川棚-内海線の廃止に伴い、「本町中心部から川棚町方面へのエリアが交通空白地化」、「町外から波佐見高校へ通学する生徒、本町から川棚高校、桜が丘特別支援学校、川棚特別支援学校、大村高校、日大高校等の町外に通学する生徒の通学手段の遮断」、「通学手段の遮断による中学3年生の進路選択への影響及び学校側への影響」、「高齢者等の交通弱者の川棚方面への移動手段の遮断」などの大きな問題が生じることとなる。

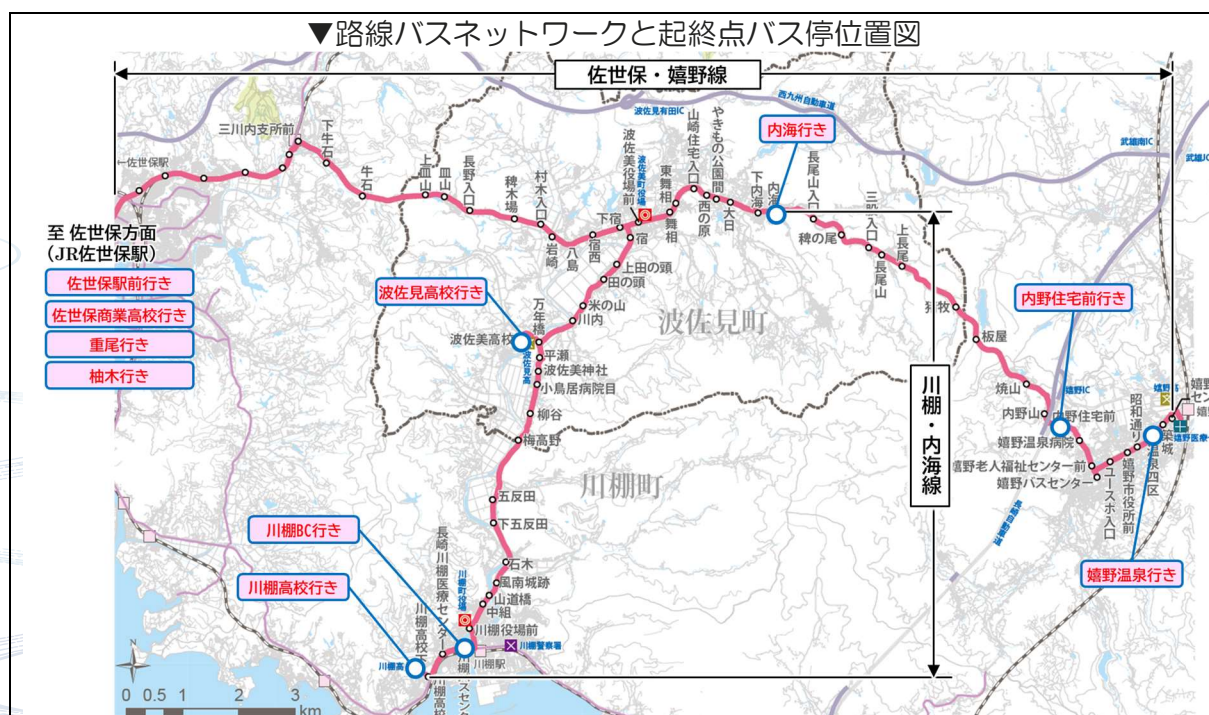
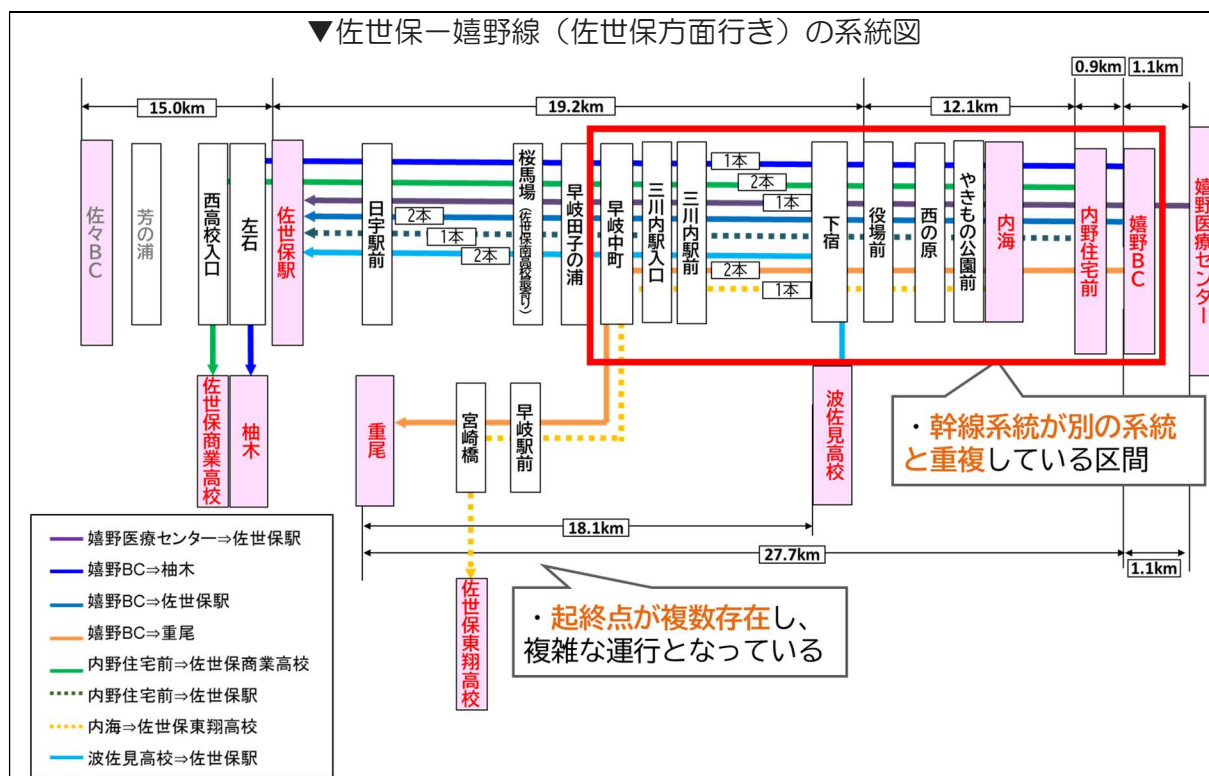
そのため、本町及び周辺自治体、交通事業者、関係事業者・団体等との協議・調整を進め、自家用有償旅客運送事業による代替路線の確保と令和7年4月1日からの運行開始に向けた検討が求められている。



(2) 行き先表示・起終点・乗継結節点が複雑化している

「佐世保－嬉野線」と「川棚－内海線」は、様々な行き先の系統に分かれており、乗継結節点が分かりにくい状況である。また、幹線系統に別の系統が重複して運行されており、路線競合にある。

そのため、系統の再整理による幹線軸の明確化、乗継を円滑にするための交通結節点（モビリティハブ）の整理や分かりやすい行き先表示への改善などが必要である。



「川棚-内海線」は、通学・通勤時間帯と買い物・通院等の利用が多い一方で、日中や夜の便の一部では利用が少ない状況であり、経由する鉄道駅との接続強化、運行便の統合やピッチ調整など、きめ細やかなサービス改善が必要である。

始発駅名	川瀬バスセンター	川瀬バスセンター	川瀬バスセンター	石巻	石巻	万寿寺	沼の口	下郷	鮎川	内海	終着駅名	運行ルート
川瀬バスセンター	07:10	07:11	07:14	07:18	07:22	07:25	07:27	07:29	07:34	内海	川瀬バ→内海	1便目
川瀬バスセンター	07:50	07:51	07:54	07:58	08:02	08:05	08:07	08:09	08:14	内海	川瀬バ→内海	2便目
川瀬バスセンター	09:25	09:26	09:29	09:33	09:37	09:40	09:42	09:44	09:49	内海	川瀬バ→内海	3便目
川瀬バスセンター	10:41	10:42	10:45	10:49	10:53	10:56	11:00	11:05	内海	川瀬バ→内海	4便目	
川瀬バスセンター	12:45	12:46	12:49	12:53	12:57	13:00	13:02	13:04	13:09	内海	川瀬バ→内海	5便目
川瀬バスセンター	14:00	14:01	14:04	14:08	14:12	14:15	14:17	14:19	14:24	内海	川瀬バ→内海	6便目
川瀬バスセンター	15:23	15:24	15:27	15:31	15:35	15:38	15:40	15:42	15:47	内海	川瀬バ→内海	7便目
川瀬バスセンター	16:00	16:01	16:04	16:08	16:12	16:15	16:17	16:19	16:24	内海	川瀬バ→内海	8便目
◆ 川瀬高校下	16:33	16:35	16:36	16:39	16:43	16:47	16:50	16:52	16:54	16:59	内海	川瀬高→内海
◇ 川瀬バスセンター	16:35	16:36	16:39	16:43	16:47	16:50	16:52	16:54	16:59	内海	川瀬バ→内海	9便目
川瀬バスセンター	17:18	17:19	17:22	17:26	17:30	17:33	17:35	17:37	17:42	内海	川瀬バ→内海	10便目
◆ 川瀬高校下	18:00	18:02	18:03	18:06	18:10	18:14	18:17	18:19	18:21	18:25	内海	川瀬高→内海
◇ 川瀬バスセンター	18:02	18:03	18:06	18:10	18:14	18:17	18:19	18:21	18:25	内海	川瀬バ→内海	11便目
◆ 川瀬高校下	18:15	18:17	18:18	18:21	18:25	18:29	18:32	18:34	18:36	18:41	内海	川瀬高→内海
◇ 川瀬バスセンター	18:17	18:18	18:21	18:25	18:29	18:32	18:34	18:36	18:41	内海	川瀬バ→内海	12便目
川瀬バスセンター	18:40	18:41	18:44	18:48	18:52	18:55	18:57	18:59	19:04	内海	川瀬バ→内海	13便目
川瀬バスセンター	19:32	19:33	19:36	19:40	19:44	19:47	19:49	19:51	19:56	内海	川瀬バ→内海	14便目

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

1便目 6.2

2便目 14.6

3便目 1.6

4便目 1.6

5便目 10.2

6便目 1.7

7便目 3.2

8便目 5

9便目 6.8

10便目 4.8

11便目 4.7

12便目 0.6

13便目 1.1

14便目 1

帰宅時間帯にJR大村線との接続（接続便 □ ）が少ない

	乗換駅名	内海	西条	下道	加茂川	大津島	佐々木	高松東区	北山	三好市役所前	比呂原駅前	新居浜駅前	瀬戸口ハロー	
	内海	06:35	06:40	06:42	06:44	06:47	06:51	06:55	06:58	06:59		川喜バスセンター 内海→川喜バ	1便目	5.7
◆	内海	07:12	07:17	07:19	07:21	07:24	07:28	07:32	07:35	07:36	07:40	川喜高校下 内海→川喜高	2便目	12
◇	内海	07:12	07:17	07:19	07:21	07:24	07:28	07:32	07:35	07:36		川喜バスセンター 内海→川喜バ	3便目	2.7
	内海	07:55	08:00	08:02	08:04	08:07	08:11	08:15	08:18	08:19	08:23	川喜高校下 内海→川喜高	4便目	1.5
	内海	08:26	08:31	08:33	08:35	08:38	08:42	08:46	08:49	08:51		川喜バスセンター 内海→川喜巴	5便目	1.5
	内海	08:54	08:59	10:01	10:03	10:06	10:10	10:14	10:17	10:18		川喜バスセンター 内海→川喜巴	6便目	1.7
	内海	11:10	11:15	11:17	11:19	11:22	11:26	11:30	11:33	11:34		川喜バスセンター 内海→川喜巴	7便目	2.5
	内海	13:14	13:19	13:21	13:23	13:26	13:30	13:34	13:37	13:38		川喜バスセンター 内海→川喜巴	8便目	1.5
	内海	14:29	14:34	14:36	14:38	14:41	14:45	14:49	14:52	14:53		川喜バスセンター 内海→川喜巴	9便目	5.5
	内海	15:52	15:57	15:59	16:01	16:04	16:08	16:12	16:15	16:16		川喜バスセンター 内海→川喜巴	10便目	2.8
	内海	16:46	16:51	16:53	16:55	16:58	17:02	17:06	17:09	17:10		川喜バスセンター 内海→川喜巴	11便目	7.1
	内海	17:04	17:09	17:11	17:13	17:16	17:20	17:24	17:27	17:28		川喜バスセンター 内海→川喜巴	12便目	3.6
	内海	18:01	18:06	18:08	18:10	18:13	18:17	18:21	18:24	18:25		川喜バスセンター 内海→川喜巴	13便目	1.3
	内海	18:50	18:55	18:57	18:59	19:02	19:06	19:10	19:13	19:14		川喜バスセンター 内海→川喜巴		

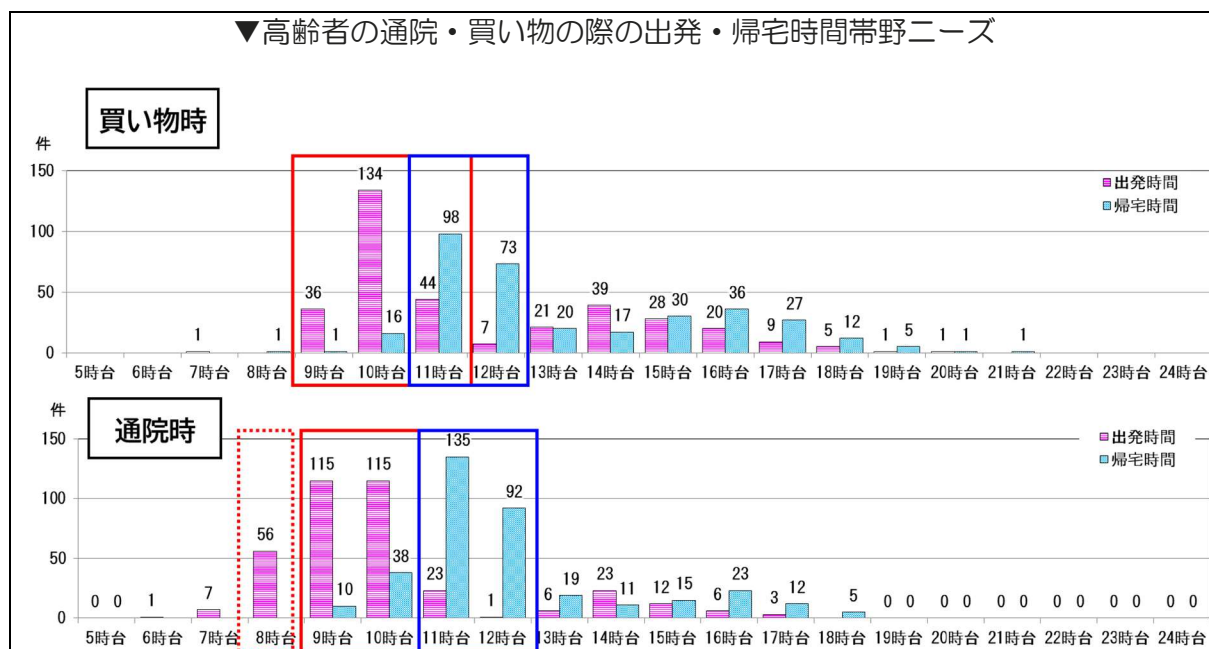
通勤・通学時間帯にJR大村線との接続（接続便 □ ）が少ない

2 支線の課題

(1) 現行ダイヤが生活時間帯に合っていない

予約制乗合タクシー12路線は、行き便が概ね9時台、10時台、12時台、13時台の4便、帰り便が概ね10時台、11時台又は12時台、13時台、14時台又は15時台の4便である。

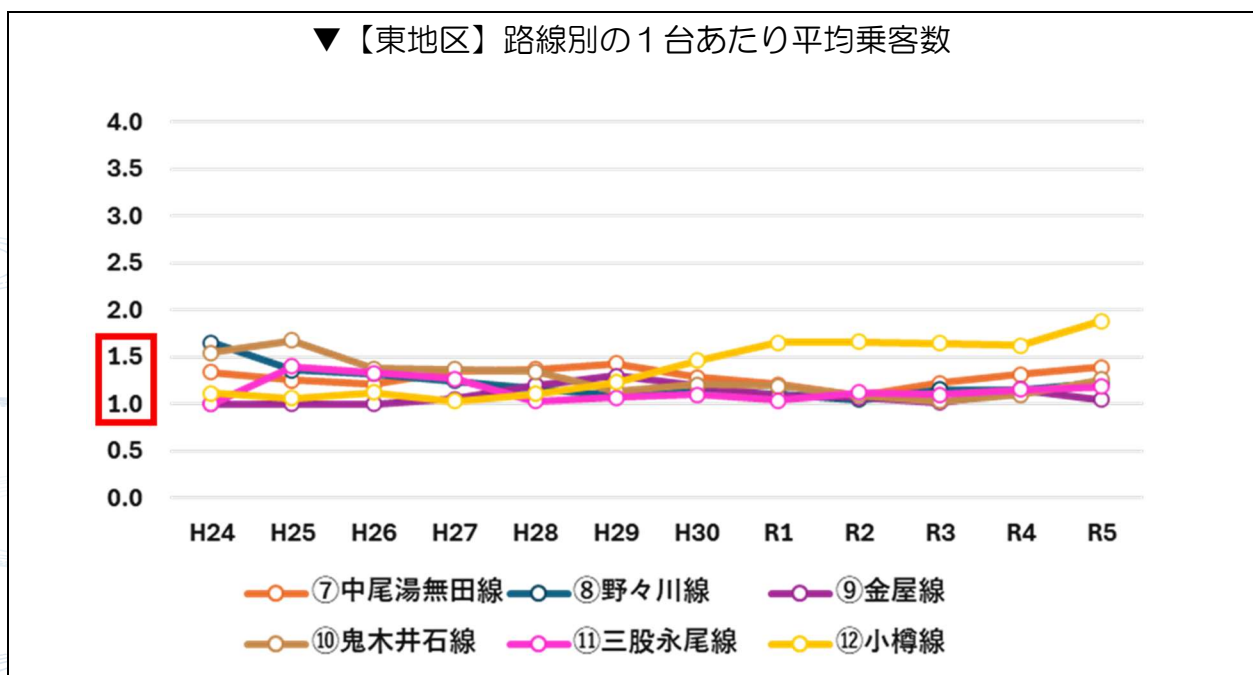
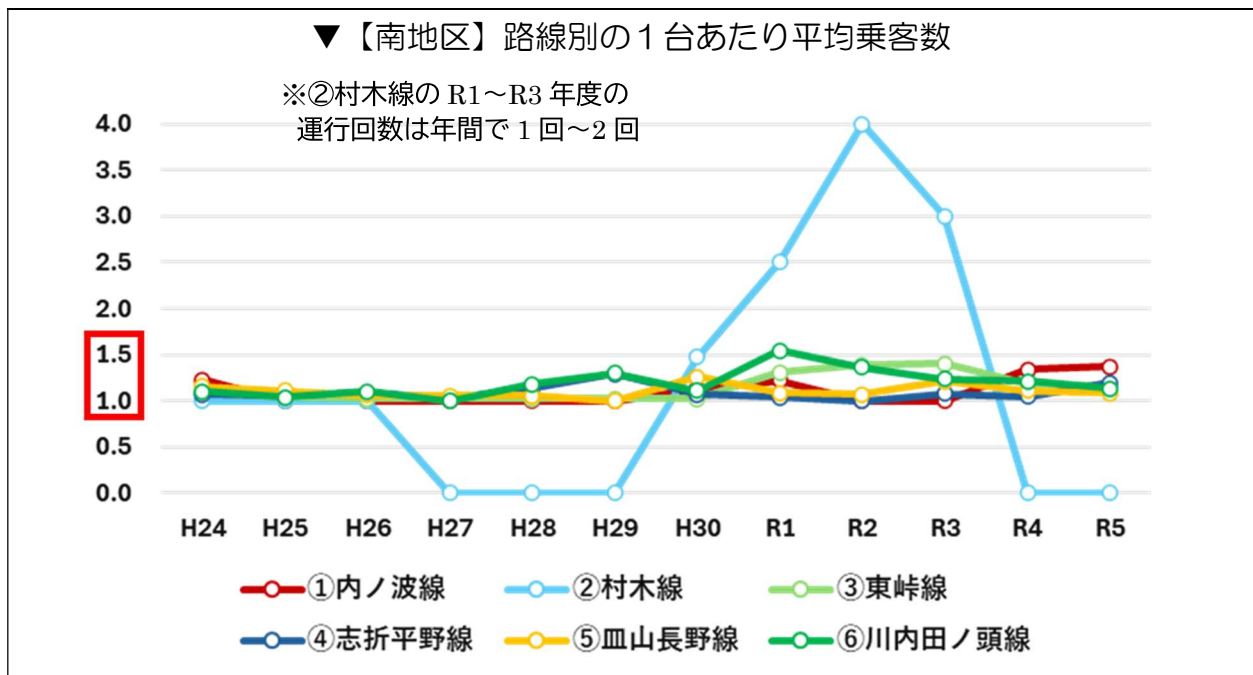
通院目的による高齢者の出発時間帯は「8時台」のニーズも高く、多くの高齢者が午前中に外出を済ませているため、地域の移動ニーズに合った再編が必要である。



(2) 1台あたりの乗合率（平均乗客数）が低い

予約制乗合タクシー1台あたりの平均乗客数は、多くの路線で1.5人前後であり、乗客数が最も多い小樽線は1.9人である。すなわち、概ね1回の予約で1人の利用がメインであり、乗合率が低い状況である。

利用状況等を考慮した路線の統合などにより、1台あたりの乗合率の向上が必要である。

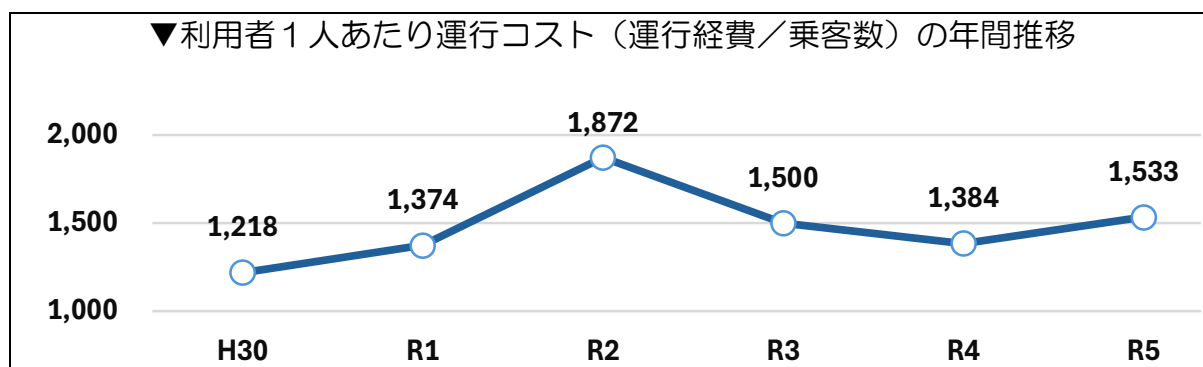
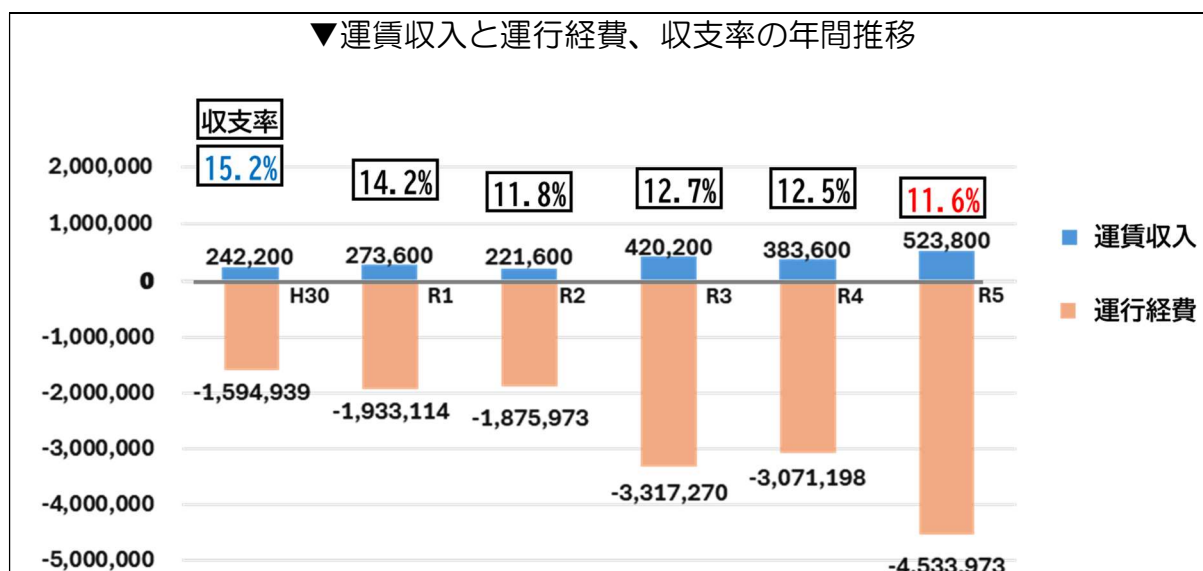


(3) 収支率が低く、需要や地域特性に合った効率的な運行でない

予約制乗合タクシーの運賃収入は、前述した乗客数の増加に伴い増加傾向にあり、令和5年度は52万3,800円とここ数年で最も高い。

しかし、運行経費も増大しており令和5年度で453万3,973円とここ数年で最も高く、収支率は11.6%と下がっている。

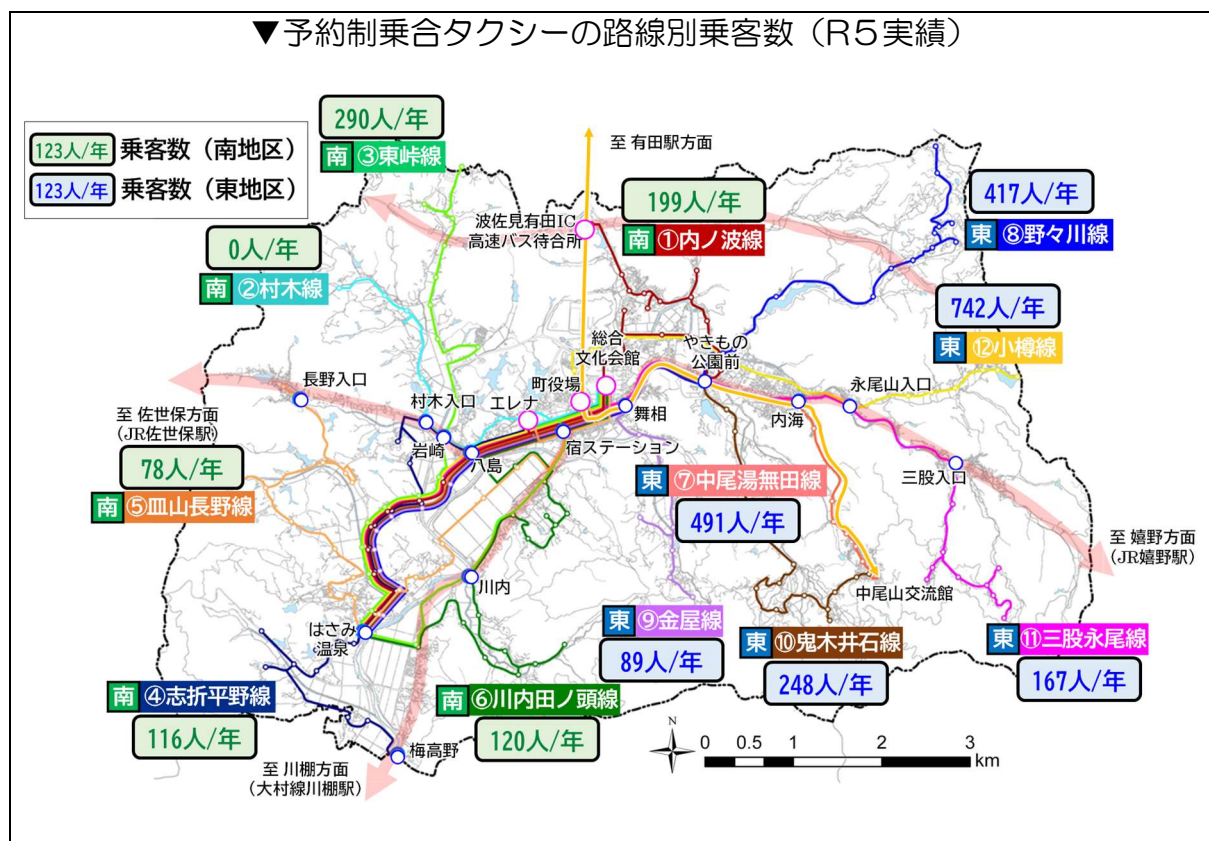
サービス水準の向上による利用者数の増加及び運賃の値上げ、運行エリアの統合や運行便の時間帯の制限による乗合率の向上を図るなど、収支率の改善が必要である。



(4) 路線別の利用状況に大きな差異が生じている

予約制乗合タクシーの利用状況は、南地区の6路線より東地区の6路線の乗客数が多く、路線別にみても乗客数の多い路線と少ない路線で差異が生じており、年度ごとの委託費に大きな差異が発生し、委託事業者を悩ませている。

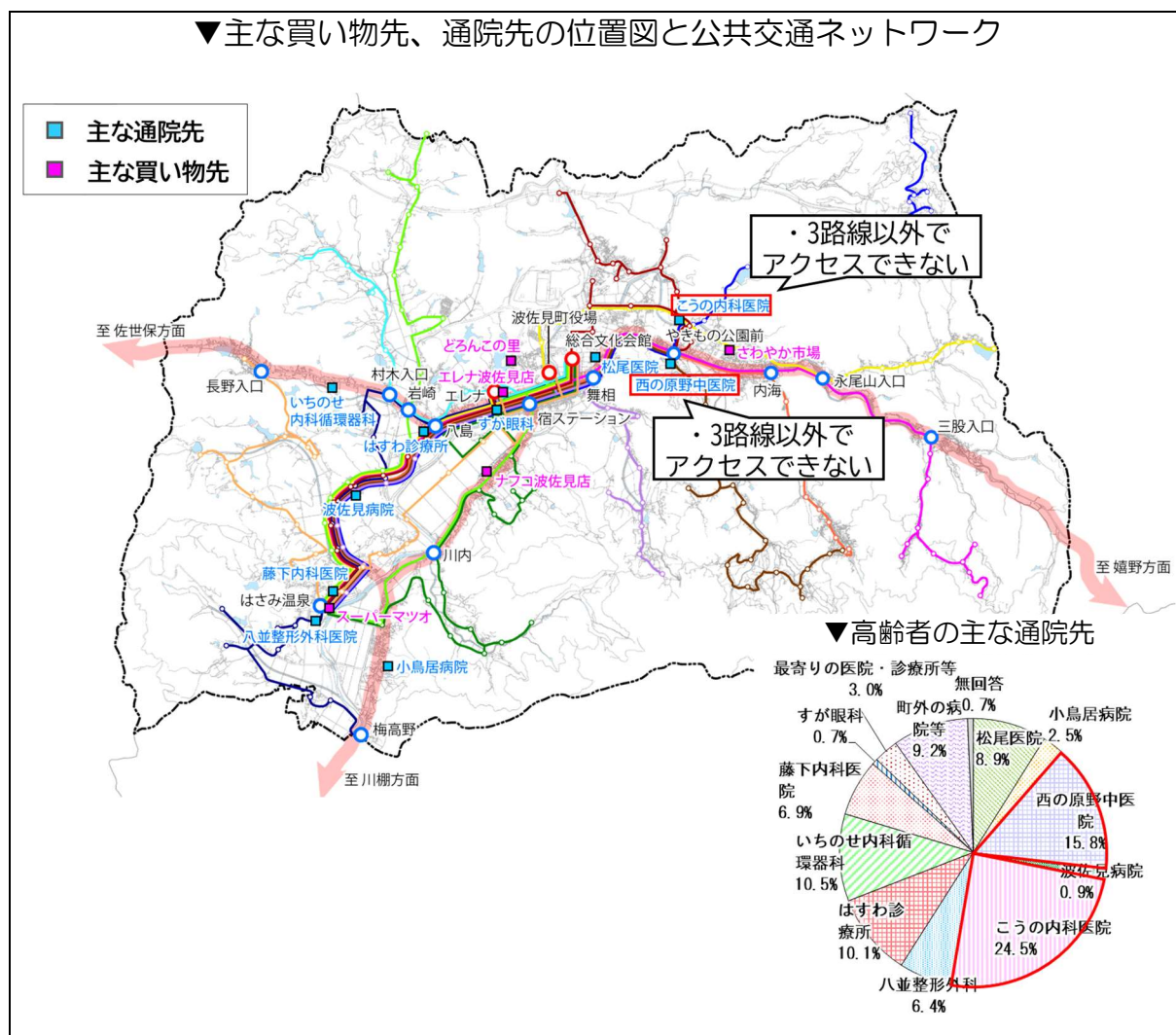
利用状況等を考慮した路線の統合など、バランスの取れた効率的な運行形態への見直しが必要である。



（５）通院ニーズの高い主要施設の一部はアクセスし難い

アンケート調査結果による高齢者の主な通院先として「この内科」や「西の原野中医院」のニーズが高いが、すべての路線でアクセスできるわけではない。

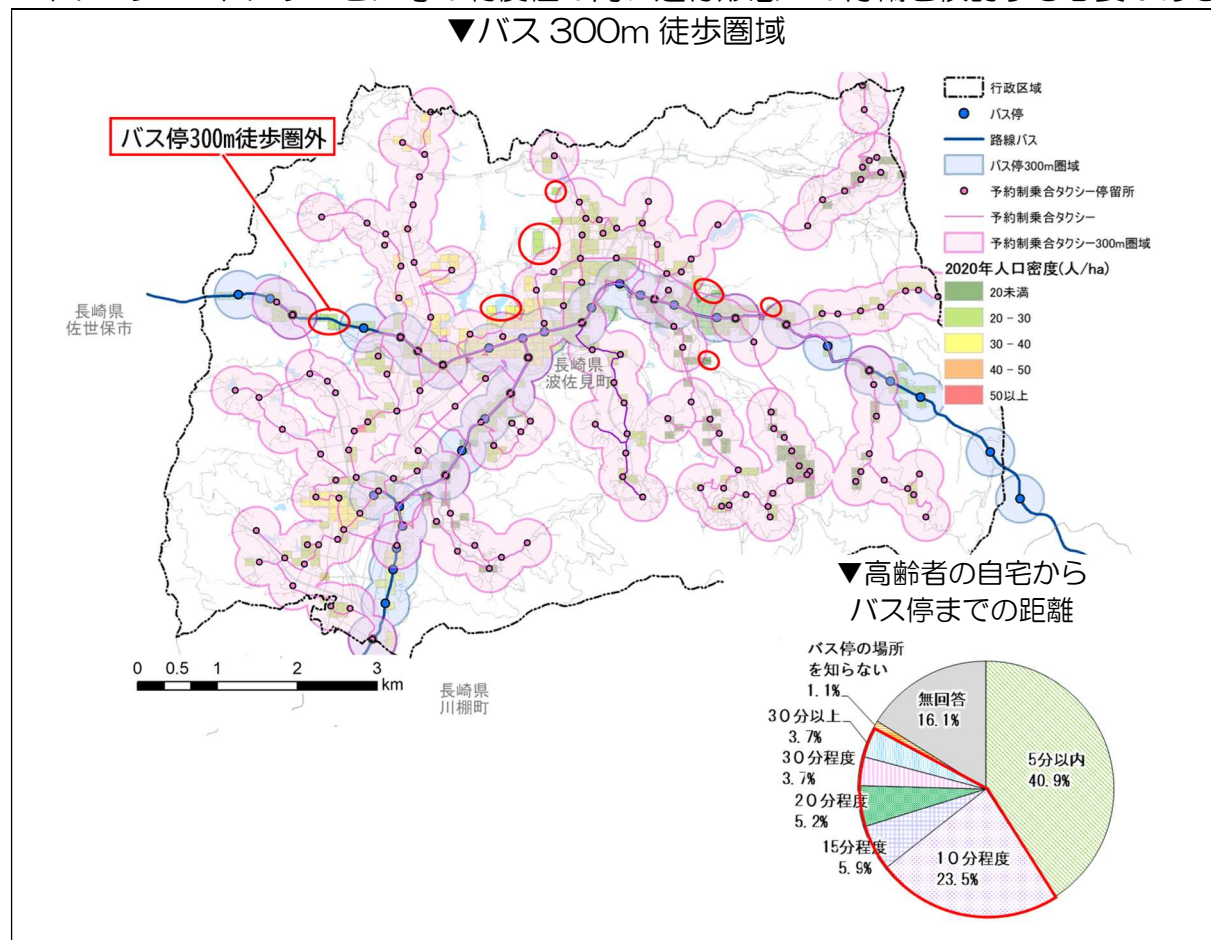
予約制乗合タクシーによる町内の主要目的施設へのアクセス利便性の向上が必要である。



(6) 自宅からバス停までの距離が遠く、乗車困難なエリアがある

定路線運行であるため、自宅からバス停までの距離が遠いエリアが存在するとともに、各地区の特性上、集落が低密度に分散する地区や高低差のある地区では、高齢者等がバス停までアクセスしにくい。

ドア・ツー・ドアサービス等の利便性の高い運行形態への再編を検討する必要がある。



▼路線バスを利用しない理由（高齢者アンケート調査結果）

選択肢	件数	0	50	100	150
1. 近くにバス停がないから	34	34			
2. 目的地まで時間がかかるから	16	16			
3. 運賃が高いから	6	6			
4. 乗り継ぎが悪く、不便だから	41	41			
5. 車、バイク、自転車等での移動の方が便利だから	139	139			
6. 利用したい時間帯にバスが少ないから	20	20			
7. 行きたい目的地へ向かう・通るルートがないから	19	19			
8. 予約の仕方が分からない・予約が面倒だから	40	40			
9. 路線バスや予約制乗合タクシーの運行時刻や運行ルートを知らないから	10	10			
10. 病院送迎・デイサービス等の送迎車を利用するから	2	2			
11. 一般タクシーを利用するから	67	67			
12. 外出する機会がないから	12	12			
13. その他	32	32			
無回答	0	0			
計	438				