

## 中間市地域公共交通網形成計画推進事業について

## 1. 事業目的

市の公共交通は、コンパクトなまちの中に、JR 筑豊本線（福北ゆたか線）と筑豊電気鉄道がそれぞれ市の中心部を走り、市内から福岡市天神までを結ぶ西鉄高速バス「なかま号」とともに、住民の広域移動を支えており、また、市内のバス路線としては、西鉄バス中間線が、通勤・通学、買い物、病院への通院などに日常生活の足として1日約460人、年間約17万人の方が利用している。さらにタクシー事業者4社によって、自宅から目的地までのドア・ツー・ドアのきめ細かな運行を行っており、鉄道駅、バス停から離れた場所にお住まいの方や、停留所までの移動が困難な方などにとって、かかすことのできない移動手段となっている。

しなしながら、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及により、地域公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、収益の悪化により、減便や路線の廃止などの影響が、公共交通の利用者離れを引き起こすなど、公共交通の負のスパイラルが引き起こされている。近年では、平成25年3月に、直方バスセンターから筑鉄中間までを運行していた西鉄バス中山中間線が廃止となり、また、路線廃止が検討された西鉄バス中間線は、平成21年4月から赤字補填を行うことで運行を継続している状況となっている。また、鉄道では、JR 筑豊本線の筑前垣生駅が、平成26年7月から無人駅となり、遠距離の切符や定期券の購入などできない状況となり、利用者の利便性が低下することとなっている。

このような状況の中で、特に高度成長期時代に、山を切り開いて宅地開発を行った地形的に標高差のある地域や、川西地区のようにバス路線の廃止により身近な公共交通のない交通不便地域の住民が、高齢化の進展とともに、日常生活の移動に困難な状況が問題となっている。

このような公共交通利用環境に対する問題等に対し、平成27年10月から地形的な高低差のため移動困難な地域であった中間南校区に乗合タクシーが運行を開始し、地域住民の日常生活を支える移動手段となっている。また、交通不便地域であった西部地区の底井野校区には、平成28年10月から路線を定めた予約型乗合タクシーの運行開始に向けた準備を進めている。

今後、社会全体が、少子高齢化に向かう中で、地域の活力を維持し、地域が活性化するよう、既存の地域公共交通との連携を図り、気軽に外出できる移動手段の環境整備を行いながらも、市が目指すコンパクトシティの形成に向け、JR 中間駅等の都市機能の集積を図る都市拠点と周辺地域との交流を図るための公共交通ネットワークを構築する中間市地域公共交通網形成計画推進事業を行う。

## 2. 地域公共交通の問題点（地域公共交通網形成計画 51ページ参照）

### （1）移動手段としての公共交通の視点から見た公共交通の問題点

- 市民の買い物や通院といった日常的な移動は主に遠賀川東部へ集中している。そのときに、西鉄バス中間線の路線バスは、JR 中間駅や筑鉄通谷駅などの主要な駅、イオンなかま店、市立病院などにアクセスしており、市民の移動手段を確保している。
- しかし、底井野校区は大部分が公共交通不便地 A（公共交通空白地）であって、校区住民の移動需要に対応する公共交通がないという問題がある。

### （2）地域特性やまちづくりの視点から見た公共交通の問題点

- 太賀や通谷、朝霧など中間南校区、中間西校区のエリアにおいては、古くに丘陵地に開発された住宅団地によって急な坂道が多い。その中で、住民の高齢化が進み、高齢者が多く住んでいる状況にある。団地内には路線バスが通るなど公共交通利用カバー圏としては満たしているが、急な坂道によってバス停へのアプローチには問題が生じている。
- 中間市は、JR 中間駅周辺地区や通谷駅周辺地区、そして両地区を結ぶ「ふれあい大通り」沿道に集積する商業施設や公益施設などが集積する地区を合わせて市の中心部として活力あるまちづくりを進めている。そして、市内のさまざまな地域と中心部との公共交通ネットワークを形成することで都市機能の拡散を抑制し、コンパクトシティとしての構築をめざしている。しかし、現時点では公共交通ネットワークの不足、不便性などの問題を有しており、めざす将来像の実現が懸念される。

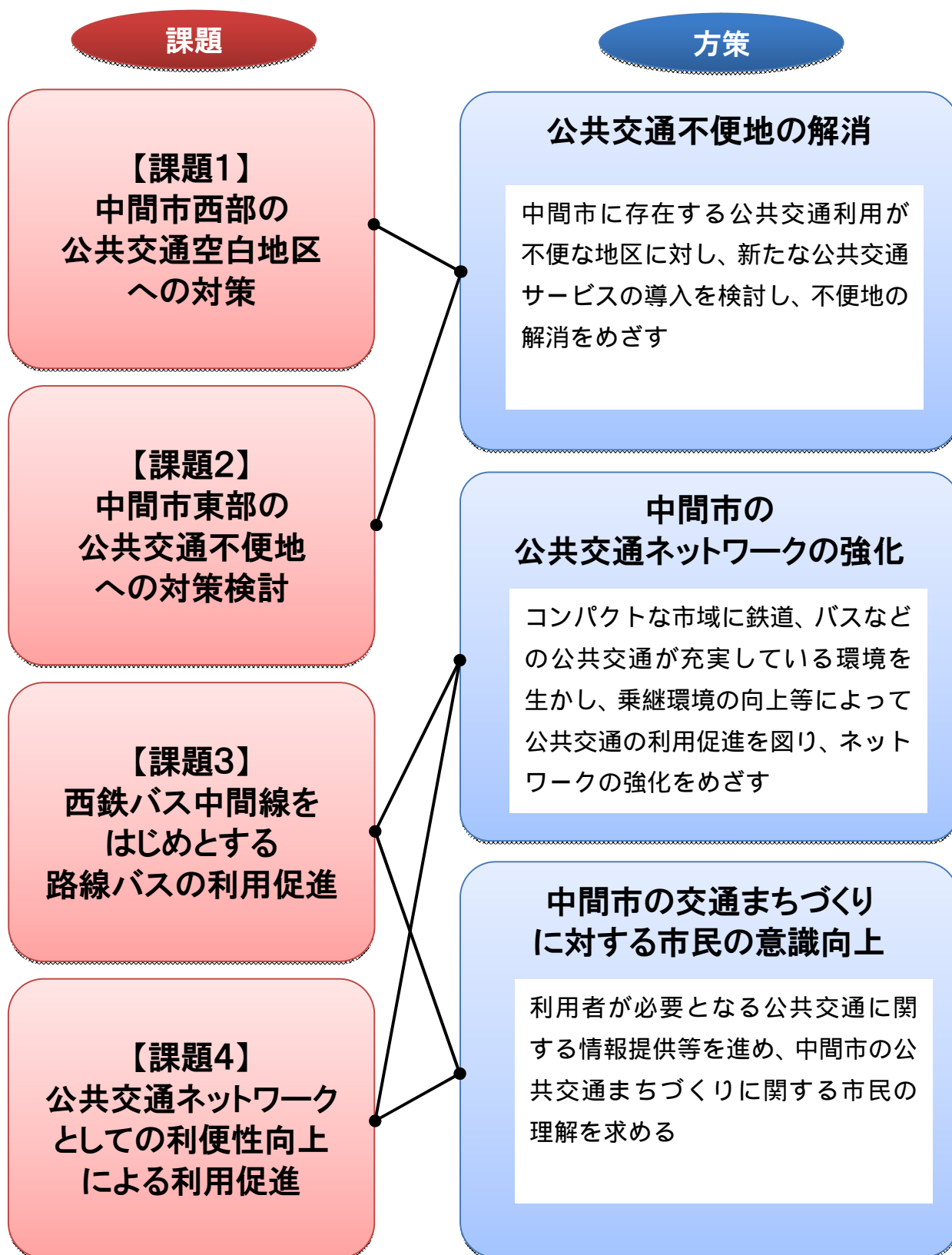
### （3）持続可能な地域公共交通網形成の視点から見た問題点

- 今後、高齢化が進むことが予想される中間市にとって、持続可能な公共交通ネットワークは必要なものであるが、現在の公共交通ネットワークを維持していくという市民の公共交通に対する意識が弱い。
- そのため、高齢者の普段の外出時の移動手段においても自家用車を利用する傾向が強く、公共交通を利用することが少ないという状況があって、将来的に公共交通ネットワークを維持していける可能性が低いことが懸念される。

公共交通不便地 A とは、公共交通カバー圏域<sup>1</sup>に含まれていない地区

#### 1) 公共交通カバー圏域

隣接する北九州市の「北九州市環境首都総合交通戦略」に示される圏域で、「鉄道駅から 500m 以内またはバス停から 300m 以内の地域」と定義がされており、本計画においても同じ圏域とする。



4 . 実施施策の概要 ( 地域公共交通網形成計画 57 ページ参照 )

中間市の公共交通まちづくりに向けた施策の概要

方 策	実施施策の概要
公共交通不便地の解消	<b>中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通不便地である底井野校区へ公共交通を導入する。</li> </ul>
	<b>中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 南校区コミュニティバスを検証することで、高低差による公共交通不便地の改善を検討する。</li> </ul>
中間市の公共交通ネットワークの強化	<b>乗継拠点における乗継ダイヤの改善</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通のネットワークとしての一体性を高め、各拠点へのアクセスの利便性向上や拠点間の連携強化のため、交通結節点での乗り継ぎに配慮したダイヤを検討する。</li> </ul>
	<b>- 1 乗継環境の改善 ( 拠点バス停のバス待ち環境の向上 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗継の拠点となるバス停において、バスを待つ環境の向上を検討する。</li> </ul>
	<b>- 2 乗継環境の改善 ( 乗継拠点駅におけるバス情報の充実 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス利用者がバスを利用するときに必要な情報を、手軽にわかりやすく提供し、利便性向上を図る。</li> </ul>
	<b>- 3 乗継環境の改善 ( IC カードの利用促進 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● nimoca 及び SUGOCA カードの利用環境拡大による利便性向上を図り、都心部での利便性向上や公共交通利用促進をめざす。</li> </ul>
	<b>- 4 乗継環境の改善 ( バス接近情報の提供 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● いつバスが来るかわからないという心理的抵抗感を軽減することで利用促進をめざす。</li> </ul>
	<b>- 5 乗継環境の改善 ( 移動環境の改善 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ノーマライゼーションの理念に基づき、公共交通利用環境の改善をめざす。</li> </ul>
	<b>他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元企業との連携によって、公共交通の維持に向けた取り組みをめざす。</li> </ul>
	<b>中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上</b>
<b>- 1 交通まちづくりの周知 ( 公共交通マップの配布 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民の公共交通への意識向上及び利用促進に向けて、公共交通まちづくりに関する情報提供を行う。</li> </ul>	
<b>- 2 交通まちづくりの周知 ( モビリティ・マネジメントの展開 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民一人ひとりのライフスタイルに公共交通の利用が定着するよう、モビリティ・マネジメント※ (MM) 等の広報・啓発活動を行う。</li> </ul>	
<b>- 3 交通まちづくりの周知 ( 高齢者の免許返納施策 )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者の免許返納に対して、公共交通の利用の支援策を検討する。</li> </ul>	

平成 28 年度国補助金を活用した事業

❖ 交通まちづくりの周知 ( 公共運行マップの配布 )

市民の公共交通への意識向上及び利用促進に向けて、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーに関する情報を整理し、市内の公共交通が網羅されたマップ配布することで、利用者へ情報提供を行う。

公共運行マップは、市内全戸配布、公共施設、交通事業者営業所窓口等へ設置する。

(掲載する情報)

- 市の公共交通ネットワーク図
- バスやコミュニティバスの乗り方
- 主な行き先への乗り継ぎのための情報提供
- 利用者への特典がある乗車サービス
- 公共交通事業者(タクシー事業者も含める)の連絡先など

❖ 中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討(南校区モニタリング)

南校区を運行するコミュニティバス(太賀・朝霧系統、通谷・桜台系統の2系統)に対し、運行から1年経過後の評価・検証を行う。

なお、モニタリングの目標値は網計画に記載したものとし、乗降データ等の既往データと住民アンケート調査によるデータで検証を行う。

また、検証するにあたり、乗降データ等の資料は市から受託者へ提供することとし、アンケート調査票は市が配布を行う。

(検証項目)

- 1便あたりの利用者数(人/便)
- 利用者1人あたりの市の財政負担(円/人便)
- 住民のお出かけ回数
- 公共交通の利用割合

❖ 中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討(南校区アンケート調査)

南校区のモニタリングにおける検証に必要なデータを収集するため、また、南校区コミュニティバスについて住民のニーズを把握するため、アンケート調査を行い、地形的な高低差による公共交通不便地の改善に向けた検討を行う。

5. 実施施策スケジュール(地域公共交通網形成計画 70から71ページ参照)

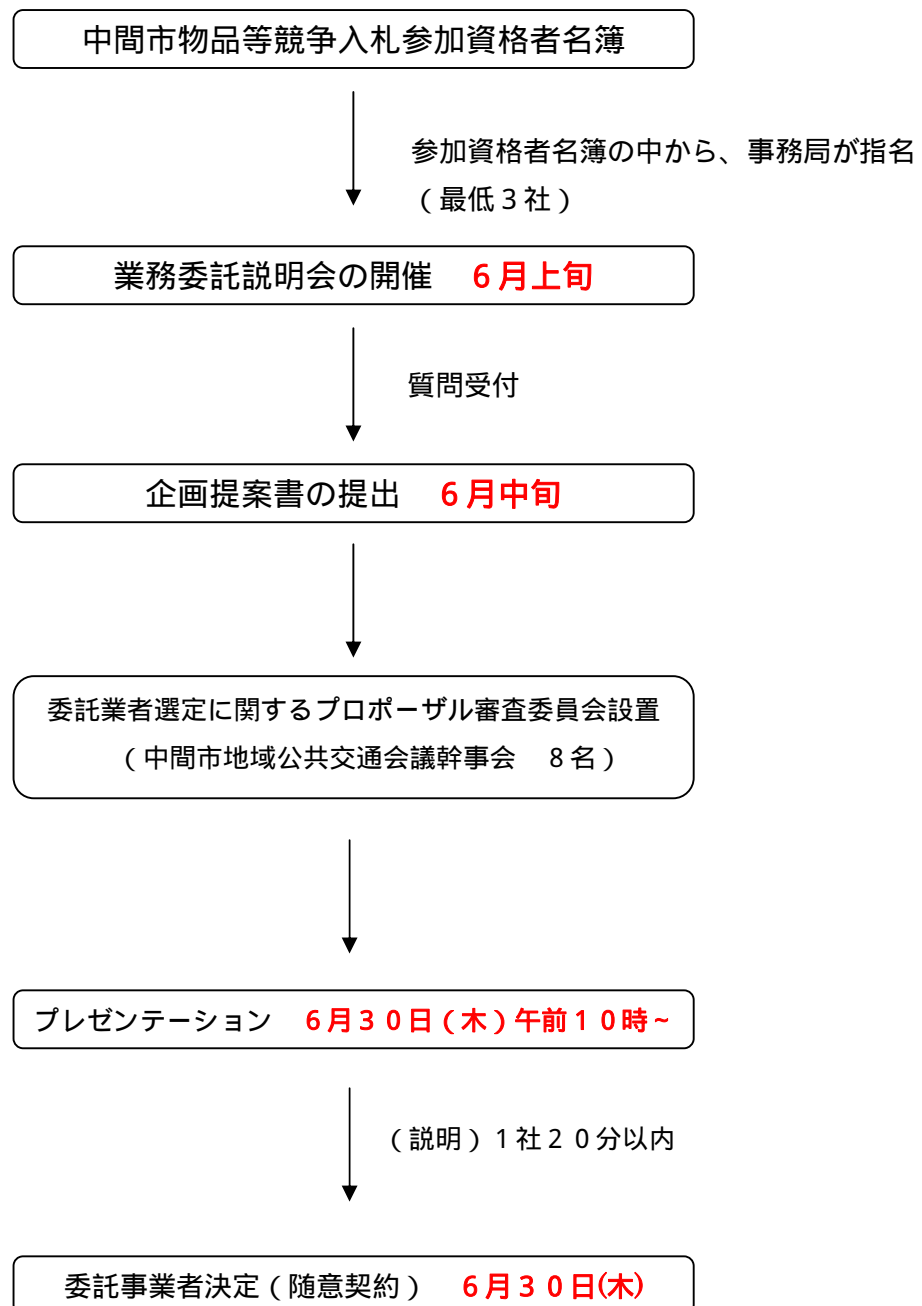
施策の実施スケジュールと主な実施主体

方策 及び 具体施策	スケジュール					主な実施主体
	H28	H29	H30	H31	H32	
<b>1. 公共交通不便地の解消</b>	関係地区におけるモニタリングによる検証		見直し及び他地区への運用検討			
施策 中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入	導入	住民アンケート	住民座談会	評価見直し		事業者、市
	底井野校区への新たな公共交通導入とモニタリング結果による評価			見直し運行		
施策 中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討	住民アンケート	住民座談会	評価見直し			事業者、市
	南校区コミュニティバスのモニタリング結果による評価			見直し運行。および他地区への運用検討		
<b>2. 中間市の公共交通ネットワークの強化</b>	実施準備・実施期間				評価	

方策 及び 具体施策	スケジュール					主な実施主体
	H28	H29	H30	H31	H32	
施策 乗継拠点における乗継ダイヤの改善	協議・準備・実施		適宜、ダイヤ見直し		市民利用の検証	事業者、市
事業者と協議及び実施					評価	
施策 -1 乗継環境の改善（拠点バス停のバス待ち環境の向上）	協議・準備・実施		乗継改善の継続実施		市民利用の検証	事業者、市
事業者と協議及び実施					評価	
施策 -2 乗継環境の改善（乗継拠点駅におけるバス情報の充実）	協議・準備・実施				市民利用の検証	事業者、市
					評価	
施策 -3 乗継環境の改善（ICカードの利用促進）	実施				市民利用の検証	事業者、市
ICカード利用の促進に向けた情報発信に取り組む					評価	
施策 -4 乗継環境の改善（バス接近情報の提供）	協議・準備・実施				市民利用の検証	事業者、市
西鉄バスと調整・検討を行う。					評価	
施策 -5 乗継環境の改善（移動環境の改善）	協議・準備・実施					事業者、市
バリアフリーまちづくりへの検討を進め、取り組めるところから実施する。						
施策 他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくり	協議・準備・実施					事業者、市
公共交通まちづくりへの理解を事業者等へ図り、取り組めるところから実施する。						
方策 及び 具体施策	スケジュール					主な実施主体
	H28	H29	H30	H31	H32	
3. 中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上	市民への啓発・取組み促進の期間			効果検証期間		
施策 -1 交通まちづくりの周知（公共交通マップの配布）	実施				市民利用の検証	市民、事業者、市
最初に市民への啓発活動としてマップ作製を行う。続いて、利用環境の改善などの実施状況に合わせてMMツールとして作成					評価	
施策 -2 交通まちづくりの周知（モビリティ・マネジメントの展開）	MMの準備・実施				市民利用の検証	市民、事業者、市
路線バス沿線住民等を対象にMMを実施する					評価	
施策 -3 交通まちづくりの周知（高齢者の免許返納施策）	協議・準備・実施					市民、事業者、市
関係部署と協議を進め、取り組みを検討する。						

## 6. 地域公共交通網形成計画推進事業委託事業者の選定

### (1) 事業者選定の流れ



## (2) 参加者の資格要件

平成28年5月1日時点で、中間市競争入札参加資格を有する者でありかつ、下記の要件に該当する者でないこと。

地方自治法施行令（昭和22年政令第16号）第167条の4の規定に該当する一般競争入札の資格を有しない者。

手形交換所による取引停止処分を受けてから2年間を経過しない者または提案書の提出期限前6カ月以内に手形、小切手を不渡りした者。

会社更生法（平成14年法律第154号）の適用を申請した者で、裁判所から更生手続き開始決定がなされていない者。

民事再生法（平成11年法律第225号）の適用を申請した者で、裁判所から再生手続き開始決定がなされていない者。

国税、都道府県税及び市区町村税の滞納がある者。

暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号から第6号までに該当する団体または団体に属している者。

公共の安全及び福祉を害するおそれのある団体に属する者。

中間市物品等供給契約参加者の指名停止要綱による指名停止または指名除外措置を受けた者。

## (3) 選定方針

選定は、委員会においてプロポーザル参加者の企画提案書、プレゼンテーションにより審査を行い、内容を総合的に審査したうえで、もっとも優秀な提案を行った委託業者を選定する。審査は、各委員が審査基準に基づき採点を行う。各委員の採点結果を集計した点数が最も高い提案者を第一位とし、随意契約に向けて協議を行う。なお、集計した点数が同点の場合は、委員会委員の多数決により順位を決定する。

第一位の提案者と随意契約に向けて協議を行った結果、不調となった場合は、次に点数の高かった提案者を随意契約の相手方とする。

## (4) 審査基準（配点計 100）

審査項目	審査基準	配点
業務履歴 （同種又は類似業務の実績）	委託先としてふさわしい業務実績があるか。	5
実施体制 （担当者の能力、経歴等）	業務実施責任者等は、同種業務や類似業務の経験を十分に有しているか。	5
実施体制 （業務を実施するうえでの体制等）	業務遂行のため適切な組織体制があり、交通会議等への支援内容や体制が適切か。	10



企画提案の内容 (公共交通マップ)	公共交通マップを作成するにあたり、市の公共交通の現状、地域の特性を十分に理解し、利用者にわかりやすい明瞭な情報が盛り込まれているか。	10
企画提案の内容 (南校区モニタリング)	資料収集・分析、アンケート調査等の手法が明確に示され適切かつ独創性があるか。	10
企画提案の内容 (南校区モニタリング)	南校区の現状、地域特性を十分に理解し、南校区コミュニティバスの運行開始1年後の検証・分析が明確に説明されているか。	20
企画提案の内容 (南校区アンケート調査)	モニタリングにて効果検証を行うために必要となる調査項目が設定されており、今後の見直しを含めた基礎資料となる項目も設定されているか。	20
企画提案の内容	交通会議の運営等の支援や手法が適切でノウハウを持ち合わせているか。	10
企画提案の内容	業務の進行過程を工夫し、効率のよい工程表となっているか。	5
見積書	提案内容に対して適切な価格と判断できるか。	5

中間市地域公共交通網形成計画推進事業委託業者選定に関するプロポーザル審査委員会設置要領（案）

（設置）

第1条 中間市地域公共交通網形成計画の推進事業に係る業務の委託業者に関するプロポーザルの実施により参加業者から提出された提案内容等を審査し、契約予定者の選定を行うため、中間市地域公共交通網形成計画推進事業委託業者選定に関するプロポーザル審査委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- （1） 企画提案書等及び見積書等の評価
- （2） プロポーザル方式により契約予定者を選定すること
- （3） 中間市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）会長に対して、選定した業者、審査経過及び選定理由を報告すること
- （4） 前3号に掲げるもののほか、委託業者選定の実施に関して必要と認める事項（委員会の委員）

第3条 委員会の委員は、次に掲げる交通会議幹事会委員をもって組織する。

- （1） 中間市総合政策部長
- （2） 西鉄バス北九州株式会社営業本部計画課長
- （3） 九州旅客鉄道株式会社筑豊篠栗鉄道事業部長
- （4） 筑豊電気鉄道株式会社運輸車両課長
- （5） 一般社団法人北九州タクシー協会副会長
- （6） 中間市自治会連合会会長
- （7） 中間商工会議所副会頭
- （8） 中間市社会福祉協議会事務局長

2 前項第2号から第8号までに掲げる委員については、委員会に代理人を出席させることができる。

（委員長）

第4条 委員会に委員長を置く。

- 2 委員長は、総合政策部長とする。
- 3 委員長は委員会を総理し、委員会の会議（以下「会議」という。）の議長となる。

（会議）

第5条 会議は、必要に応じて委員長が招集する。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、委員長の決するところによる。
- 4 会議の議事及び会議録は、必要に応じてその全部又は一部を公表しないことができる。

（意見の聴取）

第6条 委員長は、必要があると認められるときは、随時委員以外の者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(守秘義務)

第7条 委員会の委員及び前項の規定により出席した者は、その職務上知り又は知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

(事務局)

第8条 プロポーザル方式による委託業者の選定業務を処理するため、事務局を中間市総合政策部住宅都市交通対策課に置く。

(委任)

第9条 この要領に定めるもののほか、業務の実施について必要な事項は、交通会議の会長が別に定める。

#### 附 則

この要領は、平成28年5月27日から施行する。