

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 中間市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
ひかり第一交通株式会社 産業タクシー株式会社	太賀・朝霧系統	利用者数は前年度比98%とほぼ横ばいであったことから、変更による既存利用者への影響を考慮し、見直しを行わず運行した。なお、新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった4月から7月までの4か月の利用者数は前年比約65%であった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者 収支率 目標: 1,640人 20.00% 実績: 1,041人 13.73% (R1) (1,298人) (17.64%)	10月～1月の利用者数について、前年比で通谷団地口(約14%)や鍋山地区(約37%)の利用が特に減少している。これは通谷団地口付近にある市の福祉施設内の一部機能の利用が停止されたことに伴うものであると推察される。今後、再開する予定がないことから、当該施設への移動に利用されていた方々が利用者として戻ってくることは困難であると思われる。新型コロナウイルス感染症の拡大が続く中、密になりやすい当該事業を積極的に推進しにくい状況ではあるが、定期的な周知を行い、運行日の変更などの見直しを検討し、少しでも目標に近づけていきたい。
有限会社ことぶきタクシー	通谷・桜台系統	運行改善の取組として、令和元年10月1日付けで運行ダイヤの見直しを実施した。なお、新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった4月から7月までの4か月の利用者数は前年比約66%であった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 利用者 収支率 目標: 1,630人 20.00% 実績: 1,323人 17.77% (R1) (1,601人) (21.98%)	10月～1月の利用者数については、前年比ではほぼ同数であることから、運行ダイヤの見直し後も安定した利用状況であったことが推察される。新型コロナウイルス感染症の拡大が続く中、密になりやすい当該事業を積極的に推進しにくい状況ではあるが、定期的な周知を行い、運行ルートの変更などの見直しを検討し、少しでも目標に近づけていきたい。 なお、運行改善の取組として令和2年10月1日付けで運行ルートの見直しを実施している。
有限会社ことぶきタクシー	垣生・下大隈系統	運行改善の取組として、令和元年10月1日付けで「中間市役所」バス停留所の乗降制限を解除した。なお、新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった4月から7月までの4か月の利用者数は前年比約51%であった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者 収支率 目標: 1,030人 25.00% 実績: 394人 22.03% (R1) (621人) (22.42%)	10月～1月の利用者数について、前年比でJR筑前垣生駅(約45%)と中間市立病院(約38%)の利用が特に減少している。底井野校区は、人口が少なく利用者の絶対数が少ない上に、農業地域のため自家用車の保有世帯が多いという特徴があることから、よく利用されている方が1人増減するだけで数字が大きく変動する傾向が強い。新型コロナウイルス感染症の拡大が続く中、密になりやすい当該事業を積極的に推進しにくい状況ではあるが、定期的な周知を行い、運行日の変更や域内の商業施設への乗り入れなど利便性向上に向けた見直しを検討し、少しでも目標に近づけていきたい。
ひかり第一交通株式会社	砂山・底井野系統	運行改善の取組として、令和元年10月1日付けで「中間市役所」バス停留所の乗降制限を解除した。なお、新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった4月から7月までの4か月の利用者数は前年比約39%であった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者 収支率 目標: 1,020人 25.00% 実績: 311人 18.30% (R1) (582人) (21.39%)	10月～1月の利用者数について、前年比で中間市立病院(約37%)やJR筑前垣生駅(約54%)など利用者の減少が目立つ。底井野校区は、人口が少なく利用者の絶対数が少ない上に、農業地域のため自家用車の保有世帯が多いという特徴があることから、よく利用されている方が1人増減するだけで数字が大きく変動する傾向が強い。新型コロナウイルス感染症の拡大が続く中、密になりやすい当該事業を積極的に推進しにくい状況ではあるが、定期的な周知を行い、域内の商業施設への乗り入れなど利便性向上に向けた見直しを少しでも目標に近づけていきたい。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名：	中間市地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>中間市は、福岡県北部に位置し、約16平方キロメートルの市域の中央部を1級河川の遠賀川が流れる人口約42,000人のコンパクトなまちである。このコンパクトな市域の中に、広域移動を担うJR筑豊本線や筑豊電気鉄道、通勤・通学をはじめとする日常の買い物や通院等の幹線交通を担う西鉄バス中間線、また、ドア・ツウ・ドアのきめ細やかな運行を行うタクシー4社が市民生活に欠かすことのできない移動手段として運行を行っている。しかしながら、少子高齢化に伴う人口減少やマイカーの普及により、地域公共交通の利用者は減少しており、また、高齢化の進展とともに、丘陵地を切り開いて宅地開発を行った地形的に高低差のある交通不便地や校区の大部分が交通空白地に居住する住民の移動手段の確保が喫緊の課題となっている。そこで、交通不便地の解消と交通ネットワークの強化を重要な行政課題と位置付け、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、地域間幹線系統である既存の地域公共交通と接続する定時定路線型の乗合タクシー(フィーダー系統)を交通不便地に、そして、集落が点在し、人口密度が高くない交通空白地に予約型乗合タクシー(フィーダー系統)を導入し、交通ネットワークの強化に取り組んでいく必要がある。</p>

概要



1 運行主体

- ①太賀・朝霧系統(月・水曜日運行) ひかり第一交通(株)
産業タクシー(株)※(3か月交代)
 - ②通谷・桜台系統(火・金曜日運行) (有)ことぶきタクシー
 - ③垣生・下大隈系統(月・水曜日運行)(有)ことぶきタクシー
 - ④砂山・底井野系統(火・金曜日運行)ひかり第一交通(株)
- ※①と②は定時定路線運行。③と④は予約制による運行。

2 公共交通の現状

中間市は、広域移動を担う鉄道、幹線バス路線、タクシーなどさまざまな公共交通が約16km²のコンパクトな市域の中で運行されているが、高齢化の進展とともに、丘陵地を切り開いて宅地開発を行った地形的な高低差による交通不便地や、校区の広い地域に集落が点在している交通空白地の移動手段の確保が喫緊の課題となり、生活交通ネットワークの構築を図るため、それぞれの地域の特性に合わせた定時定路線運行の乗合タクシーと予約型の乗合タクシーの導入を行った。

基礎データ

合併状況：なし

人口：41,029人(令和2年11月末現在)

面積：15.96平方キロメートル

過疎地域等指定：なし

高齢化率：34.9%(平成27年国勢調査)

補助対象の系統数：5系統(地域間幹線系統 1 フィーダー系統 4)

自治体負担額：H29 18,081千円 H30 19,635千円

R01 19,091千円

協議会開催数：交通会議4回(令和2年度)※いずれも書面開催予定

計画、目標(Plan)

太賀・朝霧系統及び通谷・桜台系統が運行する中間南校区は、丘陵地を切り開いて宅地開発を行ったため、他地区に比べ地形的な高低差により日常生活の移動が困難に感じている人の割合が高い地域である。また、垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統が運行する底井野校区は、校区の大部分が田畑と工業団地であり、集落が広範囲に点在している地域である。

太賀・朝霧系統及び通谷・桜台系統については、引き続き利用実態を分析しつつ利用者増加に向けた取組を検討する。

垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統については、令和元年度に実施した地域住民を対象とする住民座談会の開催結果を踏まえ、利用者増加に向けた取組を検討する。

これら4系統と地域間幹線系統であるバス路線との接続を行うことで、生活交通としての機能を高め、コンパクトな都市核と周辺地域の利便性の高い連携ネットワークの形成を行う。

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

太賀・朝霧系統については、前年度と比較すると微減であったもののほぼ横ばいであったことから、運行改善は見送った。

通谷・桜台系統については、令和2年10月1日付けの運行ルート及びダイヤの見直しに向けた準備に取り組んだ。

垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統については、運行改善の取組として令和元年10月1日付けで「中間市役所」バス停留所の乗降制限を解除した。

実施状況、目標の達成(Check)

【太賀・朝霧系統】 利用者数は、1,041人(目標値 1,640人)、収支率は、13.73%(目標値 20%)であった。

【通谷・桜台系統】 利用者数は、1,323人(目標値 1,630人)、収支率は、17.77%(目標値 20%)であった。

【垣生・下大隈系統】 利用者数は、394人(目標値 1,030人)、収支率は、22.03%(目標値 25%)であった。

【砂山・底井野系統】 利用者数は、311人(目標値 1,020人)、収支率は、18.30%(目標値 25%)であった。

今後の課題、対応(Action)

利用者が減少傾向にある太賀・朝霧系統、垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統については、定期的に周知を行うとともに、運行日、運行ダイヤや運行ルートなどの見直しを検討し、地域に適した運送サービスとなるよう改善に向けた見直しを検討する。

通谷・桜台系統については、令和元年10月から運行ダイヤを改定したが、新型コロナウイルス感染症の拡大前の利用者数は、前年とほぼ同水準であった。今後は、定期的に周知を行うとともに、令和2年10月からの運行ルート見直し後の利用状況に注視することとする。