

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	アンケート調査及び座談会の結果を踏まえ、住民ニーズの把握に努め、効率的な運行となるよう計画の見直しに取り組んだ。	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: 1,298人 17.64% (H30) (1,328人) (18.58%)	運行開始から3年目まで利用者が増加していたが、4年目で微減していることから、改善に向けた取組を検討する。
有限会社ことぶきタクシー	通谷・桜台系統	アンケート調査及び座談会の結果を踏まえ、住民ニーズの把握に努め、効率的な運行となるよう、運行ダイヤの改正に取り組んだ。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 利用者 収支率 目標: 1,630人 20.00% 実績: 1,601人 21.98% (H30) (1,273人) (18.64%)	令和元年10月1日付けでダイヤを改正したことから、今後の利用状況を注視するとともに、更なる改善の検討も併せて行う。
有限会社ことぶきタクシー	垣生・下大隈系統	アンケート調査の結果を基に座談会を開催し、住民ニーズの把握に努め、効率的な運行となるよう計画の見直しに取り組んだ。	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: 1,220人 30.00% 実績: 621人 22.42% 運行率 42.2% (H30) (661人) (19.78%)	運行開始から3年が経過していることから、ダイヤ改正やルート改正などの運行方法の見直しを検討する。
ひかり第一交通株式会社	砂山・底井野系統	アンケート調査の結果を基に座談会を開催し、住民ニーズの把握に努め、効率的な運行となるよう計画の見直しに取り組んだ。	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: 1,220人 30.00% 実績: 582人 21.39% 運行率 44.6% (H30) (753人) (20.68%)	運行開始から3年が経過していることから、ダイヤ改正やルート改正などの運行方法の見直しを検討する。

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)	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、筑豊電気鉄道、西鉄高速バスや、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。

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

中間市の公共交通は、広域移動を担う鉄道や高速バス、幹線バス路線、タクシーなどさまざま公共交通が約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。

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、平成29年度のモニタリング調査及び平成30年度の住民座談会を踏まえ、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とともに、垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統について、平成30年度に実施したモニタリング調査結果を踏まえ、地域住民を対象とした住民座談会を開催し住民の生の声を聴き、交通不便地の解消に取り組み、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)

通谷・桜台系統については、令和元年10月1日付けのダイヤ改正に向けた準備に取り組んだ。太賀・朝霧系統については、これまでの運行状況を分析した結果、運行便別、停留所別で極端な傾向な特徴が見受けられなかったためダイヤ改正等の改善は見送った。

垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統については、底井野校区の住民を対象とした住民座談会を5自治会で開催し、現在利用されている方も含め意見を聴くことができた。

実施状況、目標の達成(Check)

- 【太賀・朝霧系統】 利用者数は、1,298人(目標値 1,630人)、収支率は、17.64%(目標値 20%)であった。
- 【通谷・桜台系統】 利用者数は、1,601人(目標値 1,630人)、収支率は、21.98%(目標値 20%)であった。
- 【垣生・下大隈系統】 利用者数は、621人(目標値 1,220人)、収支率は、22.42%(目標値 30%)であった。
- 【砂山・底井野系統】 利用者数は、582人(目標値 1,220人)、収支率は、21.39%(目標値 30%)であった。

今後の課題、対応(Action)

太賀・朝霧系統及び通谷・桜台系統については、ダイヤ改正を行った通谷・桜台系統の運行状況を注視するとともに、太賀・朝霧系統については、より地域に適した運送サービスとなるよう運行の形態、ダイヤやルートなどの改善に取り組む。

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住民座談会で把握した住民ニーズを交通会議で検証を行いながら、今後の効率的な運送サービスの提供に向けた運行計画の改善に取り組む。

基礎データ

合併状況：なし
 人口：41,477人(令和元年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：H28 17,520千円 H29 18,081千円
 H30 19,635千円
 協議会開催数：交通会議1回、幹事会0回(令和元年度)