

平成 27 年 6 月 15 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 中間市地域公共交通会議
住 所 中間市中間一丁目 1 番 1 号
代表者氏名 会長 行徳 幸弘 印

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

平成27年6月15日

（名称）中間市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画の名称

中間市地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

中間市には、南北約4キロメートル、東西約6キロメートルの約16平方キロメートルの市域の中に、さまざまな公共交通機関が運行しており、通勤や通学、買い物や病院への通院など日常生活の移動に広く利用されている。

鉄道では、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いる。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、病院への通院など日常生活の足として1日約500人、年間約19万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、鉄道駅及び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、欠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、収益悪化による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、一旦は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。さらに、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高低差のある地域や、元々、地域公共交通が運行していない交通不便地域の住民より、高齢化の進展とともに、気軽に利用できる移動手段の確保についての要請が上がっている。特に、市の東部に位置する中間南校区は、隣接する北九州市のベッタウンとして、昭和30年代に山を切り開いて筑豊電気鉄道の沿線に宅地開発を行った地区であることから、地形的に高低差があり、また、高齢化率が35%を超えるなど、高齢者や障がい者等の交通弱者の方にとっては、谷間を運行するバス路線までの移動が非常に困難な状況にある。

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22年3月に策定した「中間市都市計画マスタープラン」では、これからの公共交通において「交通弱者の移動手段の確保や環境にやさしい交通施策の展開にむけて、バス路線の維持、利便性の向上」や「総合的な交通サービスの向上にむけた取組みの推進」を方針に高齢者等の身近な移動手段の確保を目指している。また、現在、明治日本の産業革命遺産の1つとして「八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室」が、世界文化遺産登録に向けた取り組みを行っており、今後、歴史遺産・近代化史跡を活用したまちづくりに取り組むことから、平成26年3月に社会資本総合整備計画「中間東部・北西部地区都市再生整備計画」を策定し魅力ある地域づくり、人と人との交流を促進する地域づくりに取り組むこととしている。

このため、地域公共交通確保維持事業により、地形的に高低差があり、高齢化率が高くなる中間南校区に、通谷団地口～中間市立病院系統と中間南小学校前～中間市立病院系統の2系統を運行する新しい地域公共交通を新設し、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に、既存の地域公共交通を補完するような気軽に外出できる新しい移動手段の環境整備を行う必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

中間南校区路線

- ①太賀・朝霧系統の利用者数を年間 1,640 人以上とするとともに、収支率を 20%以上とする。
- ②通谷・桜台系統の利用者数を年間 1,650 人以上とするとともに、収支率を 20%以上とする。

(目標設定の考え方)

1 便あたりの利用者数を 2 人とし、年間運行日数 205 日(平成 27 年 10 月から平成 28 年 9 月までを基準とする)を乗じて、3 力年を通じた年間の利用者数及び収支率の目標を設定している。

(2) 事業の効果

中間南校区路線を維持することにより、市内でもっとも標高差のある中間南校区にお住まいの方の日常生活に必要な移動手段が確保され、また、谷間を運行する幹線バス路線である西鉄バス中間線及び広域運行を行う、西鉄高速バス「なかま号」、筑豊電気鉄道といった既存の公共交通機関と連携を図ることで、効率的な運行体系の実現及び相乗効果による利用促進、さらに、外出手段の多様化、地域活力の増進、地域の活性化へとつなげることができる。

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付

- ①予定している時刻 別紙事業計画書及び運行計画書のとおり

運行予定期間 平成 27 年 10 月 1 日から

- ②運行事業者の決定の経緯

中間南校区路線については、一般社団法人北九州タクシー協会に中間市内に営業所のあるタクシー事業者の中から運行事業者の推薦を依頼し、運行主体となる事業者を決定。

- ③地域内フィーダー系統の補足

中間市には、地域間幹線系統である西鉄バス中間線が、市内を循環するように運行し、西鉄高速バス「なかま号」及び筑豊電気鉄道が、地域住民の広域移動を担っている。今回新設を行う中間南校区路線(①太賀・朝霧系統②通谷・桜台系統)は、同校区に居住する住民の日常生活における買い物と病院への通院を目的とした路線であるとともに、同校区が、山を切り開いて宅地開発を行った非常に高低差のある移動困難な地域であることから、交通不便地域における移動手段の確保を行うことを目的としている。

また、中間南区路線を新設するにあたり、既存の公共交通機関の利用促進を第 1 の基本方針に定め、経由地である通谷電停において、西鉄バス中間線及び西鉄高速バス、筑豊電気鉄道を接続することで、生活交通路線としての機能を高めている。

さらに、既存の公共交通機関、特に西鉄バス中間線との競合を避けるため、運行時間帯については、8 時台から 16 時台までと通勤通学者の利用時間帯を避け、日常の買い物、病院への通院する利用者をターゲットとした運行としており、運賃についても、定額 200 円と西鉄バス中間線の初乗り運賃 170 円を下回らないよう設定している。

| |
|--|
| 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付 ※なお、中間市から運行事業者への補助金額については、運行経費から運行収入を差し引いた差額分を交付することとし、国庫補助金についても運行収入と同様、運行経費から差し引くものとする。 |
| 5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称 |
| 有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 産業タクシー株式会社 |
| 6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】 |
| 該当なし |
| 7. 別表1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 8. 別表1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付 |
| 10. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |
| 11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| (1) 事業の目標 |
| 該当なし |
| (2) 事業の効果 |
| 該当なし |
| 12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |
| 13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |

14. 協議会の開催状況と主な議論

【平成26年度】

- ・平成26年5月20日（第1回）交通会議設立、市の概要、交通体系の概要説明。
- ・平成26年7月23日（第2回）小学校区別の地理的な特性について説明
- ・平成26年9月26日（第3回）モデル地区となる地域の選定
- ・平成26年10月～11月 中間南校区を対象としたアンケート調査の実施
- ・平成26年12月22日（第4回）アンケート調査の結果報告、事業計画及び運行計画案の説明。
- ・平成27年2月2日（第5回）事業計画及び運行計画について合意。生活交通ネットワーク計画素案の説明。

【平成27年度】

- ・平成27年5月26日（第1回）生活交通確保維持改善計画（旧生活交通ネットワーク計画）全体の合意

15. 利用者等の意見の反映状況

中間南校区を対象としたにアンケート調査を実施し、買い物、病院への通院のための移動手段の確保を求める意見と、午前9時から11時、午後13時から15時までの間の運行を希望する意見が多かったことから、そちらに重点を置いた計画とした。

16. 協議会メンバーの構成員

| | |
|----------------|--|
| 関係都道府県 | 福岡県企画・地域振興部交通政策課 |
| 関係市区町村 | 中間市総合政策部住宅都市交通対策課 |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 九州旅客鉄道株式会社、西鉄バス北九州株式会社、筑豊電気鉄道株式会社、有限会社ことぶきタクシー、有限会社ホームタクシー、ひかり第一交通株式会社、産業タクシー株式会社、一般社団法人北九州タクシー協会、一般社団法人福岡県バス協会、西鉄バス北九州労働組合、福岡県北九州県土整備事務所、福岡県折尾警察署 |
| 地方運輸局 | 福岡運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | 北九州市立大学都市政策研究所教授、中間市自治会連合会、中間市自治会連合会中間北校区、中間市自治会連合会中間東校区、中間市自治会連合会中間南校区、中間市自治会連合会中間校区、中間市自治会連合会中間西校区、中間市自治会連合会底井野校区、南校区バス運用協議会、中間市社会福祉協議会、中間商工会議所 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）福岡県中間市中間一丁目1番1号

（所 属）中間市住宅都市交通対策課

（氏 名）山口 研治

（電 話）093-246-6155

（e-mail）juutakukoutuu@city.nakama.lg.jp

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【平成28・29・30年度】

| | |
|------|-----|
| 市町村名 | 中間市 |
|------|-----|

(単位:人)

| | 人口 |
|----------|-------|
| 人口集中地区以外 | 5,618 |
| 交通不便地域 | |

交通不便地域の内訳

| 人口 | 対象地区 | 根拠法 |
|----|------|-----|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

国庫補助上限額の算定

| 対象人口 | 算定式 | 国庫補助上限額 |
|-------|----------------------------|-----------|
| 5,618 | $5,618 \times 100円 + 50万円$ | 1,061,000 |

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

人口集中地区 (D I D) 地図

