

令和5年1月 日

九州運輸局長 殿

住 所 福岡県中間市中間一丁目1番1号
協議会名 中間市地域公共交通会議
代表者名 会長 村上 智裕

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の提出について（案）

令和4年度地域公共交通確保維持改善事業に伴う事業評価を行いましたので、別添のとおり報告します。

担当部署: 中間市役所建設産業部都市計画課
担当者名: 濱田 達
連絡先: Tel: 093-246-6155
E-mail: juutakukoutuu@city.nakama.lg.jp

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5年1月 日

協議会名: 中間市地域公共交通会議

評価対象事業名: R4年度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	路線の一部廃止により、運行経費の補填額が減少した事業者の負担を軽減するため、ダイヤの見直しを行った。見直しに際しては、待機時間の不均衡を解消し、利用者が多い時間帯に運行本数を集中させ、利便性が向上するよう努めた。	A 事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C 利用者率 収入 目標 : 1,630人 実績 : 343人 (R3) (879人)	イオンなかま店の閉店に伴い利用者が減少し、特に太賀地区においては利用者数(乗車・降車の平均値)が年間で59人と大幅に落ち込んでいる。収支率も他の系統に比べて極端に低いことから、運行形態を変更するなど、抜本的な収支率の改善策を検討する。
有限会社ことぶきタクシー	通谷・桜台系統	路線の一部廃止により、運行経費の補填額が減少した事業者の負担を軽減するため、ダイヤの見直しを行った。見直しに際しては、待機時間の不均衡を解消し、利用者が多い時間帯に運行本数を集中させ、利便性が向上するよう努めた。	A 事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 利用者率 収入 目標 : 1,610人 実績 : 1,181人 (R3) (1,223人)	収支率は目標値を上回っており、運行状況は良好であるが、利用者が目標値に達していないことから、効果的な周知方法等を検討し、利用者の獲得に努める。
有限会社ことぶきタクシー	垣生・下大隈系統	運行が開始されて以降、ダイヤの大幅な改定がなかったため、見直しを検討した。乗降データを分析したところ、利用時間帯が分散しており、現時点では見直しの必要はないと判断した。	A 事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C 利用者率 収入 目標 : 816人 実績 : 251人 (R3) (342人)	デマンド運行のため、収支率は落ち込んでいないものの、路線の一部廃止に伴って利用者数が大きく減少しており、目標値にも届いていないため、効果的な周知方法等を検討し、利用者の獲得に努める。
ひかり第一交通株式会社	砂山・底井野系統	運行が開始されて以降、ダイヤの大幅な改定がなかったため、見直しを検討した。乗降データを分析したところ、利用時間帯が分散しており、現時点では見直しの必要はないと判断した。	A 事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C 利用者率 収入 目標 : 808人 実績 : 385人 (R3) (426人)	デマンド運行のため、収支率は落ち込んでいないものの、路線の一部廃止に伴って利用者数が減少しており、目標値にも届いていないため、効果的な周知方法等を検討し、利用者の獲得に努める。

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5年1月 日

協議会名:	中間市地域公共交通会議
評価対象事業名:	R4年度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、北九州市、遠賀郡及び鞍手郡に隣接している。面積は15.96km²、人口は令和4年9月末現在で40,039人である。</p> <p>近年では、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が年々減少傾向にある。利用者が減少し、収支が悪化することに伴い、平成25年3月には西鉄バス中山中間線が廃止となり、鉄道では無人駅化が進むなど、利用者の利便性が低下している。利便性が低下することで、更なる利用者離れが起き、公共交通の負のスパイラルと言える状況が引き起こされている。</p> <p>このような状況の中で、バス路線の廃止等により身近な公共交通がない地域や、地形的に高低差のある地域の住民は、高齢化の進展とともに、日常生活を送るための移動手段に問題を抱えていることから、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(路線型及びデマンド型)を組み合わせ、市民が快適に利用できる持続可能な公共交通ネットワークの構築を進めているところである。</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路線定期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：40,039人(令和4年9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：38.3%

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： R1 17,960千円 R2 1,967千円

R3 11,125千円 R4 5,610千円

協議会開催数：交通会議3回(令和4年度)

計画、目標(Plan)

太賀・朝霧系統及び通谷・桜台系統を運行している中間南校区は、丘陵地を切り開いて宅地開発が行われたことから、他地区に比べて高低差があり、外出時の移動について困難と感じ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・底井野系統を運行している底井野校区は、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、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。また、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結果を踏まえ、利用者増加に向けた取組を検討する。

以上の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・朝霧系統及び通谷・桜台系統について、事業者の負担を減らしつつ、利便性を高めるため、令和3年10月1日付けで運行ルートの見直しを実施した。

垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統についても、利用時間帯別の利用者を集計するなどデータ分析を行ったが、ダイヤの見直し等は必要ないと判断した。

実施状況、目標の達成(Check)

【太賀・朝霧系統】 利用者数は、343人(目標値 1,630人)、収支率は、6.11%(目標値 20%)であった。

【通谷・桜台系統】 利用者数は、1,181人(目標値 1,610人)、収支率は、24.61%(目標値 20%)であった。

【垣生・下大隈系統】 利用者数は、251人(目標値 816人)、収支率は、21.07%(目標値 25%)であった。

【砂山・底井野系統】 利用者数は、385人(目標値 808人)、収支率は、21.72%(目標値 25%)であった。

今後の課題、対応(Action)

太賀・朝霧系統については、利用者が大幅に減少しており、予約制で運行している底井野校区の系統と同じ程度の数まで落ち込んでいる。収支率も他の3系統に比べて非常に低いため、運行形態の変更など、抜本的な改善策を検討する必要がある。

また、通谷・桜台系統、垣生・下大隈系統及び砂山・底井野系統については、利用者数が目標値に達していないことから、新規利用者の獲得に努める。