

## コミュニティバス路線再編成（案）について

### 【1】現在のコミュニティバス及び街なか循環バスについて

#### （1）コミュニティバス（3路線）の運行状況

路線名	運行日 (H29)	運行便数 (H29)	利用者数 (H28)	運行委託料 (H28)	事業者 (H27～29)	車両数 (台)
穎田飯塚線	平日 (月～金)	6 便/日	4,850 人	12,476,068	誠心物流	1
庄内飯塚線		6 便/日	4,342 人	8,015,064	Shonai 観光	1
筑穂飯塚線		7 便/日	13,531 人	11,592,308	西鉄バス筑豊	1
合計	242 日	19 便/日	22,723 人	32,083,440	3 社	3

#### （2）街なか循環バス（1路線・3系統）の運行状況

路線名	運行日 (H29)	運行系統	運行便数 (H29)	利用者数 (H28)	運行委託料 (H28)	事業者 (H29)	車両数 (台)
街なか 循環線	平日 +土曜日 (月～土)	街なか循環線	4 便/日	3,924 人	14,339,316	Shonai 観光	1
		川島線	2 便/日	4,125 人			
		菰田線	2 便/日	2,979 人			
合計	291 日	3 系統	8 便/日	11,028 人	14,339,316	1 社	1

### 【2】街なか循環バスについて

（1）目的：中心市街地の利便性や回遊性の向上、並びに市民の交通手段の確保。

①中心市街地活性化推進事業の効果促進事業

②予約乗合タクシーの非運行地区（立岩、飯塚、菰田）居住者の交通手段を補完する交通機関

③拠点連携型都市（中心拠点と地域拠点の連携）、公共交通網の構築。

#### （2）運行期間

○H27年4月からH29年3月までの2か年度の予定（国庫補助金活用対象期間）で運行を開始。

○本町東地区土地区画整理事業の完了やコミュニティ交通運行計画見直し時期を考慮して、H29年度まで運行を継続（1か年度延長）。

（3）H28年度運行経費 （A）運行委託料：14,339,316円

（B）運賃収入：782,500円

（C）国庫補助金：12,600,000円（社会資本整備交付金）（H29は国庫補助金はなし）

（D）市負担金：956,816円

#### （4）利用状況

①飯塚市役所、飯塚病院前、コスモスコモン前、イオン穂波店（28.6%）、飯塚バスターミナルの5か所の乗降場所で全体の66.9%。この5施設間の移動で多く利用されている。

#### ②バス停別

利用者数	川島	菰田	立岩、飯塚片島
1.0人/日以上	久世ヶ浦市営住宅、川島		徳前
0.5～1.0人/日		菰田市営住宅前、昭和通り2丁目	
0.25～0.5人/日	川島八幡宮	菰田、五穀神	明治町、片島1丁目

(5) 街なか循環バスと民間バスの運行状況

- ① 菰田地区：街なか循環バスのバス停付近に民間バスのバス停がない地域が多い。  
民間バスでは乗換が必要な施設が多い。五穀神は民間バスでは行けない。
- ② 川島地区：街なか循環バスのバス停付近に民間バスのバス停がある地域が多い。  
民間バスでほとんどの施設に行くことができる（直行便で行ける施設も多い）。
- ③ 立岩・飯塚片島地区：民間バスが充足している。なお、徳前は、民間バスが停車しない。

(6) 運行効果（H28 年度実施のアンケート調査結果）

- ① 街なか循環バスが運行する以前の主な交通手段は？ ⇒ 民間バス：58.5%  
※路線バスからの乗り換えがあり、民間バス事業に影響を与えている。
- ② 街なか循環バスの運行開始後、以前に比べ外出機会が増えたか？ ⇒ 増えた：44.6%

(7) 街なか循環バスの運行実績検証

- ① 中心市街地活性化事業の国庫補助は終了している。  
本運行は当初から期間限定の実証運行であった（平成 29 年度より国からの補助金等がない（市単費））。
- ② 当初の目的である中心市街地活性化効果については、新たな来街者の創出もうかがえるため、民間交通機関の代替手段として一定の効果があったものと思われる。
- ③ 当該バスの運行区間は、民間バス・タクシーの充足している地域であり、当該バスの運行が民間交通事業者の事業への影響も少くない。
- ④ 利用者数は横ばいか減少傾向にある。  
H27：11,859 人→H28：11,028 人（831 人減少） なお、平成 29 年度利用者数推計 10,353 人。
- ⑤ 廃止した場合に交通不便地域となるのは数か所に限定される（徳前、五穀神など）。

### 【3】コミュニティバスの路線再編成（案）について

(1) 方向性について

周辺地域から中心市街地への交通網の充実⇒コミュニティバス路線再編による集積能力の向上。  
現在の 3 路線から 4 路線に再編成。

(2) 街なか循環バス運行地域について

考慮事項) ① 菰田地区のコミュニティバスによる補完

- ・ 庄内・飯塚線の運行ルート変更（鶴三緒～菰田交流センターを鶴三緒～飯塚記念病院～五穀神～菰田市営住宅～菰田交流センターへ）
- ・ バス停新設（飯塚記念病院、五穀神、菰田市営住宅）

② 新飯塚地区への乗り入れ（全 4 路線）

③ 徳前バス停設置（全 4 路線）

④ 民間公共交通とコミュニティ交通の共存・すみわけ（民間公共交通との競合回避）。

（立岩、飯塚片島、川島地区）

(3) H29 年度の 3 路線等の課題解消、利便性向上について

① コミュニティバス 穎田・飯塚線

課題) ◇ 運行路線距離が長く、1 便あたりの運行時間が長い。

◇ コミュニティ拠点が公共交通でカバーできていない。

改善策・利便性向上) ◇ 路線分割、運行ルート変更

・ 穎田支所～穎田福祉センターの区間を新規路線で運行。

◇ バス停新設（穎田交流センター、穎田中央団地、東川津、小正高畑）

②コミュニティバス 筑穂・飯塚線

課題) ◇1路線でカバーする地区が広く、運行効率が悪い。

改善策・利便性向上) ◇路線分割、運行ルート変更

・筑穂支所～川食筑穂店の区間を新規路線で運行。

◇バス停新設(上穂波駅、平塚、川食筑穂店、小正高畑)

③コミュニティバス 庄内・飯塚線

課題) ◇コミュニティ交通が運行していないコミュニティ拠点がある。

改善策・利便性向上) ◇バス停新設(庄内交流センター、穂波交流センター、上三緒団地中央)

④予約乗合タクシー 穂波地区・鎮西地区

課題) ◇予約乗合タクシーは予約過密状態。

改善策・利便性向上) ◇新規路線運行により、予約乗合タクシーの利用者のコミュニティバス利用を促進して、新規利用者を獲得する(予約乗合タクシーの過密状態を緩和)。

◇バス停新設(安恒、小正高畑、建花寺本村、鎮西交流センター)