

令和4年度からの飯塚市コミュニティ交通体系について

【飯塚市地域公共交通協議会(R3.6.29 及び R3.7.28 開催)提出資料】

1. 飯塚市の公共交通に関する現状・課題と方向性

種別		現状・課題	方向性（目的、検討事項等）	
民間公共交通事業		①利用者減少傾向 → 事業収益の悪化 （新型コロナウイルス感染拡大の影響が追い打ち） ②運転手不足 → 従来どおりの運行維持、継続が困難 ③事業の縮小化（路線バスの減便、廃止等） ④赤字補填を受けるバス路線の増加	①利用者の確保、増加 （利用促進につながる仕組みづくり、広報・周知等） ②運転手の確保 ③事業の確保、維持（事業運営の改善） ④利用促進による事業収益の改善	
行政による 公共交通事業	全体	①公共交通関係事業費の大幅な増加 （コミュニティ交通運行経費＋民間路線バス赤字補填） ②事業運営の効率化に関する検証 ③利用者ニーズへの対応	①民間、行政及び地域住民との協働による交通体系の構築（民間公共交通とコミュニティ交通の役割分担の見直し、地域住民の主体的な利用促進等） ②利用実績等の住民ニーズに対応した交通体系の構築 ③住民の外出機会増加（利用促進）につながるような交通体系の構築	
	地区間 輸送	コミュニティ バス	①民間路線バスとの路線の近接、重複による競合 →地区間輸送を担う交通事業の効率化	
	地区内 輸送	予約乗合 タクシー	①運行方法、利用方法に関する検証	①各地区に応じた地区内輸送の手法に関する検討 ②日常生活を維持するための身近な輸送機関の確保 ③運行の効率化に関する検討 ④地区内の生活利便施設の利用促進
		路線ワゴン	①便別の利用状況の偏り	①運行内容に関する検討（運行継続便等）
地域運行型 交通事業	買物ワゴン	①安全安心な運行の実施 （運行管理、事故発生時や緊急時の対応等） ②事業の継続性（現在は試行として、全額、市の補助金を活用して運営）	①各地区に応じた地区内輸送のあり方に関する検討 ②住民ニーズの反映 ③一定水準の安全性、利用サービス確保 ④安定的で持続可能な事業運営	

2. コミュニティ交通再編の考え方

(1) コミュニティ交通のあり方（民間公共交通の「補完」の考え方）

これまで：民間路線バスの運行継続を前提とした補完。

これから：民間路線バスの運行確保・維持を支援し、民間と行政が適切に役割分担することで「公共交通事業全体」を維持していく。

(2) 「効果的」「効率的」で「持続可能」な公共交通体系構築

①拠点連携型のまちづくりと一体的な公共交通体系の構築（地域拠点と中心拠点との連携、地区内輸送の整備等）

②民間、行政及び地域住民との協働による交通体系の構築

③民間路線バスの確保・維持と、「地区間輸送」「地区内輸送」で区分したコミュニティ交通事業運営

④地区間輸送

ア) 民間公共交通とコミュニティ交通の役割分担の明確化

イ) 民間路線バスの確保、維持（利用促進）につながるような仕組みづくり

⑤地区内輸送

ア) 日常生活を確保するための住民ニーズを反映した多様な輸送手法による運行の検討

イ) 各地区に適したデマンド型（予約乗合タクシー）と定時定路線型（現行の買物ワゴン）の運行に関する検討

ウ) 地区内の生活利便施設の確保、維持（利用促進）に寄与するような交通体系の構築

3. コミュニティ交通体系案の概要

(1) 地区間輸送

民間路線バスの確保・維持を図る観点で、コミュニティバスの運行計画を再検討する（バス路線の重複部分の見直し等）。

(2) 地区内輸送（運行体制の拡充）

①地区ごとの運行計画立案

ア) デマンド型運行（予約乗合タクシー）と地区内定時定路線型運行（現行の買物ワゴン形式）を併用する。

イ) 買物ワゴン未試行地区における地区内定時定路線型運行の導入を検討する。

②地区内の定時定路線型運行（買物ワゴン形式）の本格導入

コミュニティ交通の一環として、買物ワゴン形式の運行を実施する。

行政とまちづくり協議会の協働による運営に変更

- ・まち協：民意を反映しやすくするための計画立案、変更の検討、調整
- ・行政：運行計画立案等の支援、専門的見地からの支援、運行に係る各種手続や事務処理等

(3) 「交通結節点」を活用した民間公共交通機関への乗継利用の促進

地区ごとに「交通結節点（バスや鉄道に乗り継ぐことができる地点）」を定め、地区内輸送と地区間輸送を連携させる。

飯塚市の地区間輸送・地区内輸送における特徴等一覧表

事項別		運行・利用状況の主な特徴	
地区間輸送【コミュニティバス】 (※)宮若市との共同運行である宮若・飯塚線は除く。			
路線別	全体	①市町合併前の旧4町の区域から各地区拠点・主要施設等を経由して中心市街地までを結ぶ4路線で運行している。 ②中心市街地部分(イオン穂波店、市立病院を含む)は全路線が運行している。 ③民間路線バスとの路線の近接、重複により競合している部分がある。 ④地区拠点や主要施設での乗降は多いが、居住地域での乗降は多くない傾向にある。	
	コミュニティバス 穎田・飯塚線	①利用者が最も少なく、収支率が最も低い。 ②「穎田中央団地⇄イオン穂波店」の利用が多い。 ③民間路線バスとの重複率が高い。	
	コミュニティバス 庄内・飯塚線	①菰田地区のバス停の利用者数は少ない。 ②民間路線バスとの重複率が高い。	
	コミュニティバス 筑穂・飯塚線	①全路線の中で利用者が最も多い。収支率も最も高い。 ②「筑穂支所⇄イオン穂波店」の利用が多い。 ③高田・鎮西線と役割が重複している(筑穂地区⇄中心市街地)。	
	コミュニティバス 高田・鎮西線	①高田系統(大分駅発着)は利用が多いのに対し、二瀬・鎮西系統の便は利用が非常に少ない(午後の3便)。 ②筑穂・飯塚線と役割が重複している(筑穂地区⇄中心市街地)。	
地区内輸送【予約乗合タクシー及び買物ワゴン(地域運行型交通)】			
全体	予約乗合タクシー	①新型コロナウイルス感染拡大の影響が出る前までは、利用者数が大きく増加傾向であった。 ②予約に応じて地区の全域を運行するため、分散する住民ニーズに対応できるとともに、交通空白地を解消する効果がある。 ③日常的な移動手段として頻繁に利用する人が各地区に存在している。	
	買物ワゴン	①まちづくり協議会が主体となって、各地区に適した輸送手法を検証するための試行として実施されている。 ②住民のニーズを運行内容に反映している(運行計画をまちづくり協議会が策定)。 ③決まった時刻・場所で利用(乗車)できる「定時定路線型運行」の安心感がある。	
地区別	穎田地区	予約乗合タクシー(穎田・鯉田地区)	①穎田病院を目的地とした利用が特に多い(通院、西鉄バス乗継のいずれかは不明)。 ②他地区に比べて利用者数が少ない。 ③利用者数の多い日と少ない日が分かれる傾向にあり、日々の分散した移動需要に応える形で活用されている。
		買物ワゴン	①水曜日に運行。6つの便で異なる運行ルートを設定している。 ②利用者数が多く、利用者1人あたり経費も低く抑えられている。
	鯉田地区	予約乗合タクシー(穎田・鯉田地区)	(穎田地区と一体的に「穎田・鯉田地区」として運行区域が設定されている。)
		買物ワゴン	①運行時間帯は概ね午前中の半日。事業開始が他地区より早く、利用状況は安定している。 ②利用者の満足率が高い。
	幸袋地区	予約乗合タクシー	①近年は利用者数が増加傾向にあり、認知度の向上とともに地区内の移動手段として、より活用されるようになってきているものと推測される。 ②路線ワゴンあり。
		買物ワゴン	①6つの便で異なる運行ルートを設定している。 ②利用者数が多く、利用者1人あたり経費も低く抑えられている。利用者の満足率も高い。
	二瀬地区	予約乗合タクシー	①利用者数が多く、地区の高い移動需要に応える交通機関として活用されている。 ②イオン穂波店を目的地とした利用が特に多い。
		買物ワゴン	(未運行)
	鎮西地区	予約乗合タクシー	①他の交通機関との乗継利用が比較的多い(蓮台寺バス停)。 ②路線ワゴンあり。 ③スクールバスの代替として、小中学生の下校手段に活用されている。
		買物ワゴン	(未運行)
	飯塚東地区	予約乗合タクシー	①利用者数は他地区に比べて少ないものの、令和2年度の利用者数(路線ワゴンを除く)は前年度を上回っており、必要性の高い外出に活用されているものと推測される。 ②「地区またぎ」の利用(飯塚東→庄内)が比較的多い(全体の約2割)。 ③路線ワゴンあり。
		買物ワゴン	①各便は基本的に同じルートを往復している(1日6便)。 ②利用者の満足率が全地区の中で最も高い。
	庄内地区	予約乗合タクシー	①高頻度利用者については、利用回数が全地区の利用者の中でも特に上位を占める傾向にある。 ②通勤で日常的に利用している人(現役世代)がいる。 →買物や通院以外の用途でも、繰り返し利用したい人の需要に応じて活用される傾向にある。
		買物ワゴン	①停留所は全便共通であるが、便によって停車順番が異なり、時間帯に応じた経路設定を工夫している。 ②各便の利用者数が同じくらいになっている(時間帯によるバラつきが少ない)。
	穂波地区	予約乗合タクシー	①利用者数が多い。車両は全地区の中で最も多く稼働しており、日によっては予約が飽和状態である。 →地区の高い移動需要に応える交通機関として活用されている。
		買物ワゴン	①高田校区から買物の目的施設まで運行している。 ②午前・午後約3時間ずつ運行していたが、利用者の意向等に基づき令和2年度から運行計画を見直している。
	筑穂地区	予約乗合タクシー	①地区の利用者数及び高頻度利用者数は、全地区中、最も多い。 ②面積が大きく山間部も多い地区の全体をカバーする交通機関として活用されている。 ③他の交通機関との乗継利用が比較的多い(桂川駅、筑前大分駅)。
		買物ワゴン	①運行区域を3つに分けて、それぞれ異なる曜日(火曜日・水曜日・木曜日)に運行している。 ②運行実績や地域ニーズに基づく、次期コミュニティ交通に関する提案あり。

飯塚市コミュニティ交通体系の変更案

		現行 (令和3年度)		令和4年度～【案】	
【 コ ミ ユ ニ テ ィ バ ス 】 地区間輸送	穎田・飯塚線	車両1台(平日6便/日)		西鉄バス利用への移行等を検討する。	
	庄内・飯塚線	車両1台(平日6便/日)			
	筑穂・飯塚線	車両1台(平日7便/日)		西鉄バス利用への移行、路線統廃合、運行ルート変更等を検討する。	
	高田・鎮西線	車両1台(平日7便/日)			
	宮若・飯塚線	車両1台(平日10便/日、土日祝6便/日)			
地区内輸送		予約乗合タクシー	買物ワゴン	予約乗合タクシー	地区内定時定路線型運行
	穎田地区	車両1台	1日/週 12便/日	現在(R3年度)の運行を継続する。 路線ワゴンは運行・利用実績をもとに検証する。	現行の買物ワゴン運行計画を基本として、 運行日数等を検討する。
	鯉田地区		1日/週 3便/日		
	幸袋地区	車両1台 (路線ワゴンあり)	1日/週 6便/日		
	二瀬地区	車両3台 (各地区1台・共有1台)	未運行	現在(R3年度)の運行を継続する。 路線ワゴンは運行・利用実績をもとに検証する。	地区間輸送の検討結果も含めて、新規定 時定路線型運行を検討する。
	鎮西地区		未運行		
	飯塚東地区	車両2台 (飯塚東地区で 路線ワゴンあり)	1日/週 6便/日	デマンド型運行と定時定路線型運行(路 線ワゴン)の配分等について調整を行 う。	現行の買物ワゴン運行計画を基本として、 運行日数等を検討する。
	庄内地区		1日/週 4便/日(往復2便)		
	穂波地区	車両2台	1日/週 2便/日 高田校区対象	現在(R3年度)の運行を継続する。	地区間輸送の検討結果も含めて、運行区 域、運行日数等を検討する。
	筑穂地区	車両3台	3地域各1日/週 各4便/日	現在(R3年度)の運行を継続する。	まちづくり協議会提案をもとに、運行区域・ ルート、運行日数等を検討する。