

平成30年度久留米市生活交通確保維持改善計画 (地域内フィーダー系統確保維持計画) について

様式第1-1（日本工業規格A列4番）

第 号
平成29年 月 日

国土交通大臣 殿

久留米市地域公共交通会議
福岡県久留米市城南町15-3
会 長 森 望

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書（案）

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。

※ 本申請に、別添の記載すべき事項を全て記載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30年度久留米市生活交通確保維持改善計画 (地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)

平成29年 8月30日
(名称) 久留米市地域公共交通会議

0. 生活交通ネットワーク計画の名称

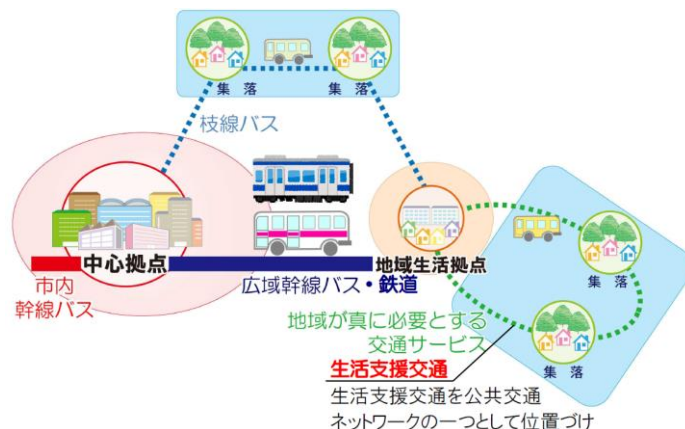
久留米市生活交通確保維持改善計画
(久留米市地域内フィーダー系統確保維持計画)

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1) 目的

本市では、平成25年2月に「久留米市都市交通マスタープラン（以下「マスタープラン」という。）を策定し、中心拠点と地域生活拠点が公共交通ネットワークにより有機的に連携したまちづくりを目指しています。

生活支援交通（よりみちバス〔迂回型コミュニティバス〕：地域内フィーダー系統に該当）の運行は、路線バス等の利用が不便な地域生活拠点周辺に居住する移動制約者（自動車を自由に運転できない高齢者等）の日常生活の移動手段を確保するとともに、本市の目指す公共交通ネットワークの末端交通を担うことを目的としています。



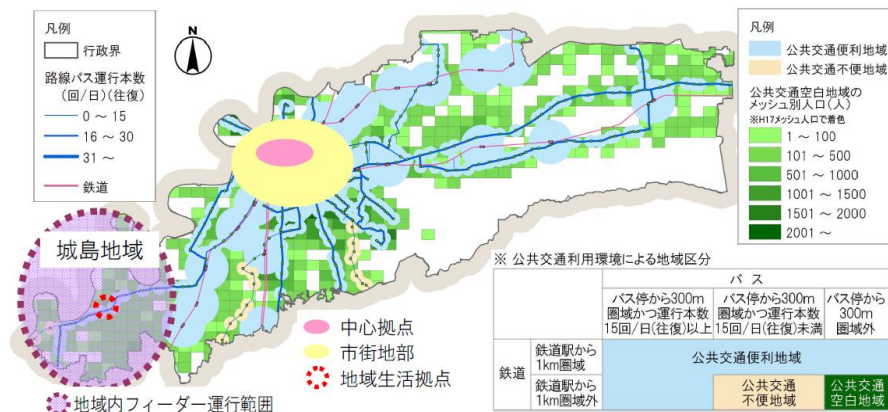
【本市の目指す公共交通ネットワーク】

2) 必要性（久留米市城島地域）

久留米市城島地域の公共交通（路線バス）は、西鉄バス久留米株の運行する大善寺線1路線であり、JR久留米～大善寺～城島新町～大川橋間を概ね1時間に1本の間隔で運行しています。

大善寺線は5校区のうち2校区を通過しており、残り3校区については公共交通の無い公共交通の空白地帯となっていること、城島地域の高齢化率は31.6%（H29.6現在）と久留米市の高齢化率（25.9%）よりも高くなっていることから、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このため、市では、地域住民と設置した検討会の中で、停留所位置や運行ルート、ダイヤを検討し、平成28年3月1日より「城島地域よりみちバス（インガット号）」の運行を開始しており、地域からも継続的な運行が求められています。



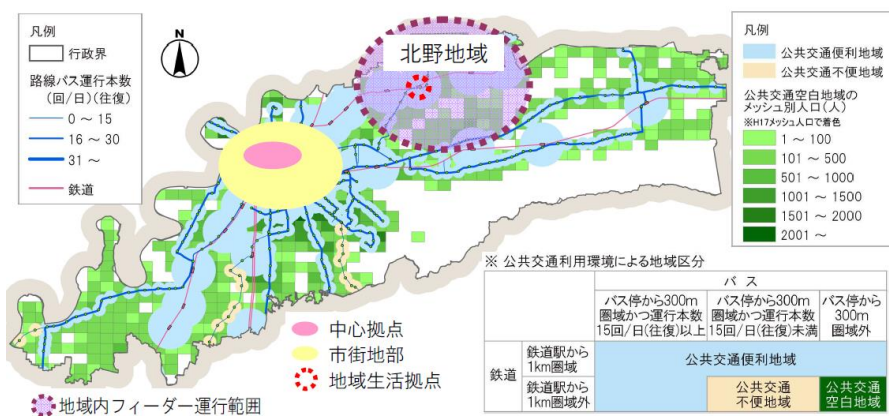
【よりみちバス導入地域位置図】

3) 必要性（久留米市北野地域）

地域内の公共交通は西日本鉄道㈱の運行する西鉄甘木線及び西鉄バス久留米㈱の運行する北野線が通っており、地域内の校区のうち公共交通の無い校区は存在しない。しかしながら、2校区（大城、金島）については、鉄道駅、バス停から1km以上離れた場所にも集落が点在しており、特に大城校区の一部（北野町大城）については筑後川の川向に位置していることもあり、公共交通の空白地帯となっています。

また、北野地域の高齢化率は28.1%（H29.6現在）と久留米市の高齢化率（25.9%）よりも高くなっていることから、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このため、市では、地域住民と設置した検討会の中で、停留所位置や運行ルート、ダイヤを検討し、平成27年12月18日より「北野地域よりみちバス（コスモス号）」の運行を開始しており、地域からも継続的な運行が求められています。



【よりみちバス導入地域位置図】

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

①平成30年度の目標

「目標1：1便あたりの平均利用者数 1.5人（循環系統は3.0人）」

【城島地域】30人/日 【北野地域】35人/日

「目標2-1：北野地域：路線バス北野線での1日乗車券の利用 1日7人」

「目標2-2：城島地域：路線バス大善寺線での1日乗車券の利用 1日10人」

「目標3-1：北野地域：公共交通機関の現状に対する北野地域の満足度 3.32ポイント超」

「目標3-2：城島地域：公共交通機関の現状に対する城島地域の満足度 2.05ポイント超」

※満足度は満足：6～不満：0としたアンケート結果の平均値（前年度のポイントを超えることを目標）

②平成31年度の目標、③平成32年度の目標

- ・目標1、目標2は平成30年度に目標に達しない場合、引き続き同指標を目標とする。
- ・目標3は、平成32年度末の公共交通の満足度目標「3.40」を達成することを最終目標とする。
O久留米市地域公共交通網形成計画 P16 参照

<目標値設置の考え方>

「よりみちバス」の運行では、幹線バス路線である北野線及び大善寺線との接続を考慮するほか、幹線バスとよりみちバスの両方で利用できる1日利用券の発行しており、路線バスと「よりみちバス」が連携して利用促進を行います。

また、路線バスと「よりみちバス」により地域の移動手段を確保し、公共交通があることの安心感を地域に与えることで、公共交通機関に対する満足度をあげていきたいと考えています。

利用促進の取り組みは、地域公共交通会議、及び運行地域で設立した検討会との協働により実施します。

＜目標値の直近の実績値＞

目標1 城島地域：11.7人/日（1便当り0.62人）

北野地域：11.2人/日（1便当り0.48人）

目標2-1：北野地域：路線バス北野線での1日乗車券の利用 2人/月

目標2-2：城島地域：路線バス大善寺線での1日乗車券の利用 2人/月

目標3-1：北野地域：公共交通機関の現状に対する北野地域の満足度 3.32ポイント

目標3-2：城島地域：公共交通機関の現状に対する城島地域の満足度 2.05ポイント

（2）事業の効果

「事業効果1 公共交通ネットワークの確保」

本市の目指す中心拠点と地域生活拠点が公共交通ネットワークにより有機的に連携したまちづくりのなかで、よりみちバスの運行は、市周辺部の公共交通利用の不便な地域の移動手段を確保するだけでなく、幹線路線へつなぐことで乗り継ぎが促進され、市域を公共交通で移動できる環境の構築に貢献します。

「事業効果2 移動制約者の日々の移動手段を確保し、地域に安心感を与える」

よりみちバスの運行により、幹線バス等の公共交通利用の不便な地域において、高齢者などの自動車を運転できない移動制約者の買物や通院などの日常の移動手段を確保することができます。また、公共交通機関があることにより、自動車を運転できなくなっても公共交通があるという安心感を地域に与えます。

「事業効果3 外出機会の創出と地域コミュニティの活性化」

よりみちバスの運行により移動制約者の外出機会が増加するとともに、車内や停留所、待合施設で住民間の交流が生まれ、地域コミュニティが活性化します。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

1) 目標を達成するために行う事業

- 1日乗車券の「よりみちバス」、路線バス相互利用の継続実施（実施主体①）
- バス停別、目的地別のマイ時刻表の作成、体験乗車等の実施（実施主体②）
- 地域施設と連携した利用促進の取り組みの実施（実施主体②）
- 利便性向上のための運行ルート、ダイヤ改正検討（実施主体②）
- ダイヤ改正時の利用お試しキャンペーン実施（実施主体①、②）

2) 事業の実施主体

- ①「よりみちバス」及び路線バス運行事業者
- ②久留米市地域公共交通会議及び城島地域・北野地域生活交通検討会

4. 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

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
○ 久留米市 (久留米市から運行経費から運行収入を差引いた額を委託費として運行事業者に支払います。国庫補助金は久留米市地域公共交通会議が受領し、久留米市に戻入します。)
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
○ 久留米市地域公共交通会議
7. 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】
○ OD 把握の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が乗車する際に運転手に降車停留所を知らせ、運転手が乗降場所をチェックする方式により、利用者全数の OD を把握します。
○ 地域検討会を通じてのヒアリングを実施 <ul style="list-style-type: none"> ・よりみちバスの利用促進、継続的な見直しを行うために運行地域に設置した生活交通検討会を通じて、住民ヒアリングや利用者アンケートを実施します。
○ 市民意識調査（郵送アンケート）を実施 <ul style="list-style-type: none"> ・全市民を対象に無作為抽出により公共交通機関の満足度などに関するアンケート調査を実施します。
8. 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
9. 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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
○ 該当なし
10. 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
11. 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
12. 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
13. 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
14. 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
15. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> 平成29年6月23日（H29第1回交通会議）： 城島地域、北野地域の計画について構成員からの合意を得る
16. 利用者等の意見の反映
<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度に久留米市城島地域で実施した生活支援交通（城島地域デマンド乗合タクシー試験運行）において、登録者約500名（主な登録者は高齢者で城島地域の高齢者の約1割が登録）に対し、利用目的や日常の移動需要についてヒアリングを行いました。 平成25年度久留米市買物支援調査業務において、買物やお出かけに関する市民アンケート、ヒアリング、商業者アンケート及び介護福祉事業関係団体ヒアリングを行い、移動需要（特に買物に関するもの）の把握を行いました。 平成26年8月に北野地域、平成26年9月に城島地域に「よりみちバス」の導入・運営について検討する生活交通検討会を開催。検討会は民生委員や利用者の代表等、利用者意見を反映できるメンバー構成とするとともに、地域（全世帯）に対するアンケート調査を実施し、詳細な移動需要等の把握を行いました。 生活交通検討会は、「よりみちバス」運行開始後も適宜開催し、利用状況や利用者、地域意見等を基に事業計画の見直しを行うことにしており、城島地域は平成29年3月、北野地域は平成29年4月に運行ルート、ダイヤの大幅な改正を行っております。

17. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	・福岡県広域・地域振興部交通政策課
関係市区町村	(該当なし)
交通事業者・交通施設管理者等	<ul style="list-style-type: none"> ・西日本鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社、西鉄バス久留米(株)株式会社、堀川バス株式会社、株式会社甘木観光バス ・九州地方整備局福岡国道事務所、福岡県県土整備部久留米県土整備事務所、久留米市都市建設部 ・福岡県久留米警察署、福岡県うきは警察署
地方運輸局	・九州運輸局福岡運輸支局
その他協議会が必要と認める者	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡大学工学部教授、大分大学経済学部准教授 ・久留米商工会議所 ・一般社団法人福岡県バス協会、福岡県筑後地区タクシー協会、久留米市タクシー協会 ・西鉄グループバス労働組合 ・久留米市校区まちづくり連絡協議会、久留米市男女共同参画推進ネットワーク、NPO 法人高齢者快適生活づくり研究会、NPO 法人ル・バトー、子育て支援団体 もーりえ ・久留米市身体障害者協会 ・城島地域生活交通検討会、北野地域生活交通検討会

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 福岡県久留米市城南町15-3

(所 属) 久留米市役所 都市建設部 交通政策課

(氏 名) 京野 利勇

(電 話) 0942-30-9328

(e-mail) tkyouno@city.kurume.fukuoka.jp