

---

## 第13回 飯塚市地域公共交通協議会

---

### 資料1：H21・H22年度 実証運行の検証

－ 目 次 －

1. コミュニティバスの運行について・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
2. コミュニティバスの利用特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
3. 現状の利用状況からみた問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
4. 市民ニーズからみた問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
5. 飯塚市を取り巻く社会情勢・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
6. コミュニティバス見直しに向けた基本方針・・・・・・・・・・7

平成23年6月15日

# 1. コミュニティバスの運行について

○飯塚市地域公共交通総合連携計画の基本方針や6つの目標の実現に向けて、計13路線のコミュニティバスを平日1日6便（2路線は1日1便）、定時定路線型で運行している。  
 ○コミュニティバス運行に係わる総事業費（平成23年度）は約11,100万円で、国からの補助金が約2,300万円、市の負担が約7,900万円、運行収入が約900万円となっている。

## 飯塚市地域公共交通総合連携計画

### 【基本方針】

自宅から目的地まで、公共交通の乗り継ぎによる利用を可能とし、市民誰もが快適な生活を実現できる公共交通体系を構築する

### 【目標】

- ① 市内各地区から飯塚地区へ移動する公共交通幹線（鉄道・民間路線バス）への乗り継ぎを円滑にする
- ② 市内の主要交通結節点（複数バス路線が乗り入れる拠点）へのアクセスを向上させ、利便性の向上を図る
- ③ 市内の主要公共施設や社会福祉施設、病院を中心とした拠点を整備し、公共交通の利便性向上に努める
- ④ 地区間移動を主として担う路線バスと地区内移動を担うコミュニティバスの役割分担を明確にし、共存を図る
- ⑤ 公共交通による全市民の外出機会を増加させ、社会参加の支援を行う
- ⑥ わかりやすく、誰もが気軽に安心して利用できる路線体系を目指す

## 基本方針や目標の実現に向けたコミュニティバスの運行

- ・ 定時定路線型のコミュニティバスを計13路線運行
- ・ 平日1日6便（穂波地区ふれあいタクシー、筑穂地区ふれあいバスは平日1日1便）
- ・ 料金100円

図 連携計画の基本方針と目標

表 コミュニティバス運行 平成23年度予算

	収入内訳	支出内訳
飯塚市負担金	約7,900万円	約10,700万円 ※バス運行費：9,700万円 調査費など：1,000万円
国からの補助金	約2,300万円 ※地域公共交通活性化・再生総合事業補助金	
運賃収入	約900万円	
事業費		約400万円
事務費		
合計	約11,100万円	約11,100万円

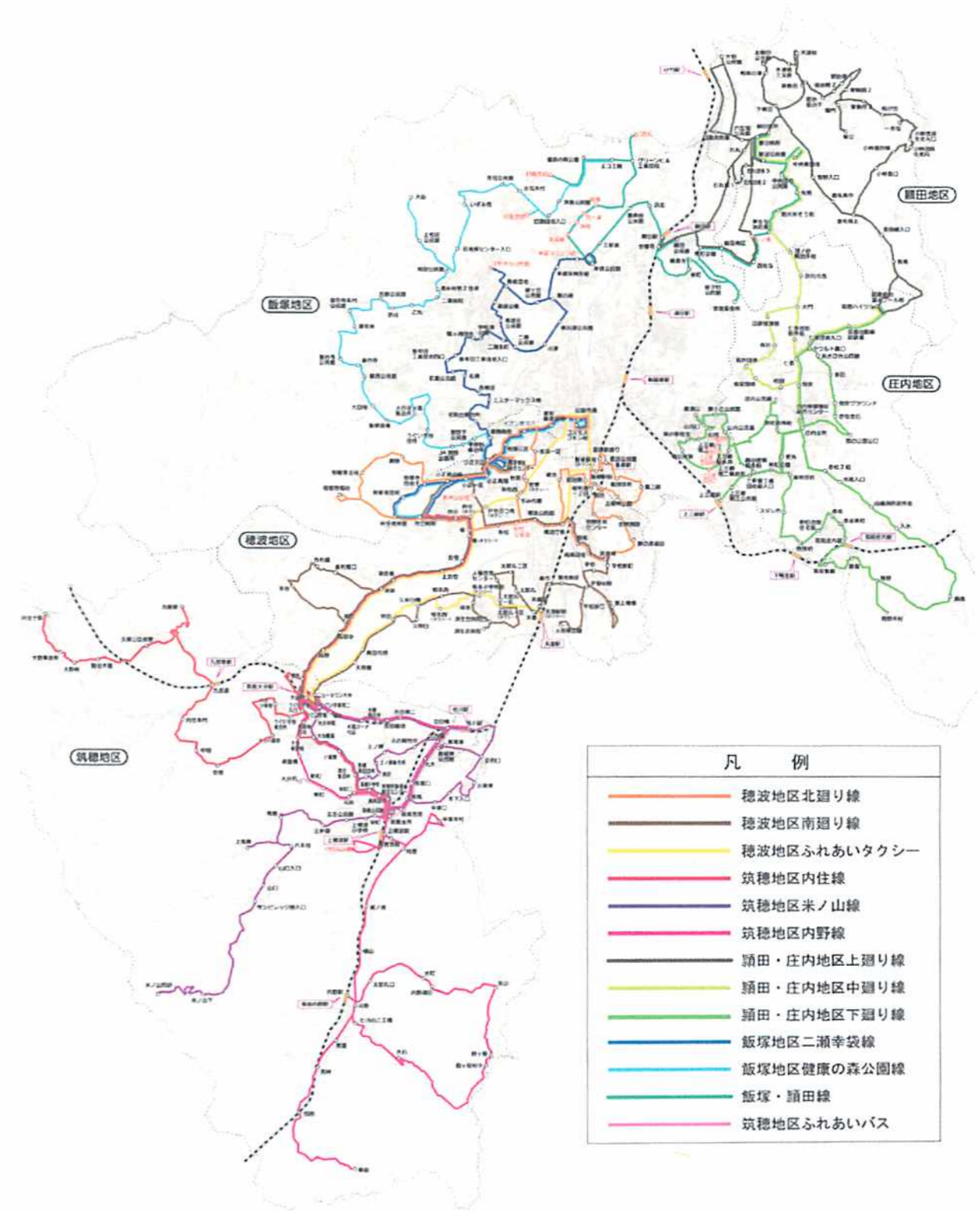


図 コミュニティバスの運行路線図

## 2. コミュニティバスの利用特性

○平成22年度の路線全体の乗車人員は94,544人であり、前年度より約2割増加となった。  
 ○平成22年度の運賃収入は約8,071,900円であり、前年度より約113.6万円増加している。

表 利用人員数と運賃収入 (H21・H22)

	H21	H22	増減	
利用人員数(人)	77,933	94,544	16,611	21.3%
運賃収入(円)	6,936,330	8,071,900	1,135,570	16.4%

平成22年度に実施したアンケート調査により、以下の利用者特性が確認された。

- 利用者の約8割が「女性」で占める。
- 利用者年齢は「70代」が約4割と最も多く、「60代以上」の高齢層が全体の約8割を占める。
- 利用目的は、「通院」が約3割、「買い物」が約2割と比較的多く、「通院」と「買い物」が全体の約6割を占める。
- 利用頻度は「週2回」の利用が3割と最も多いなど、「週1回以上」の利用が全体の約8割を占める。

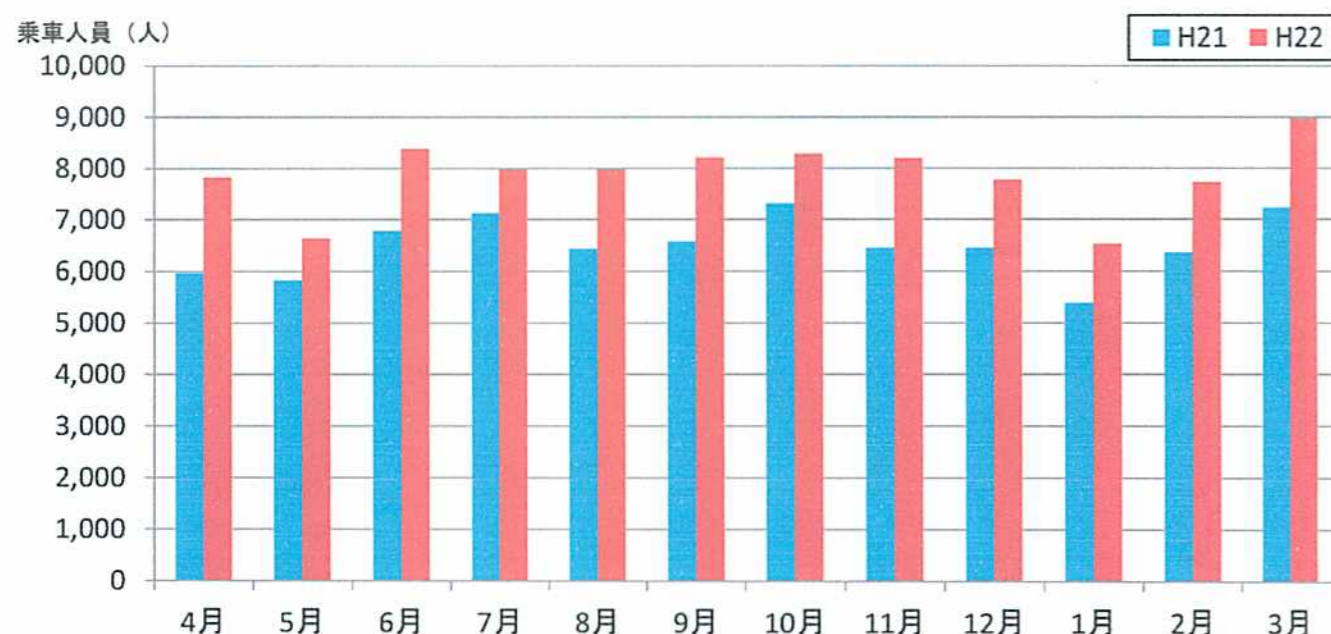
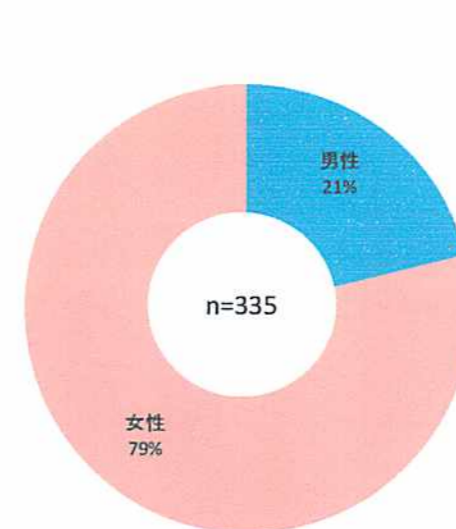


図 月別乗車人員の推移 (H21・H22)

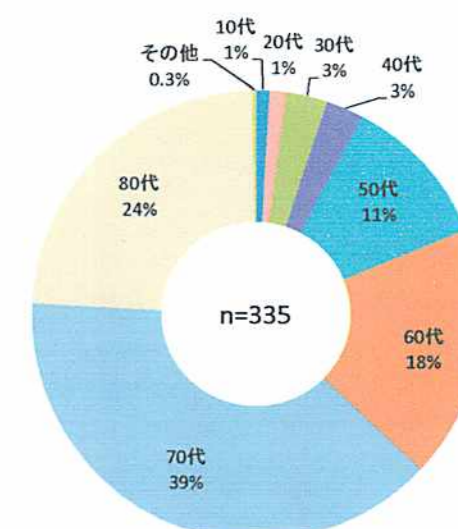


図 月別運賃収入の推移 (H21・H22)



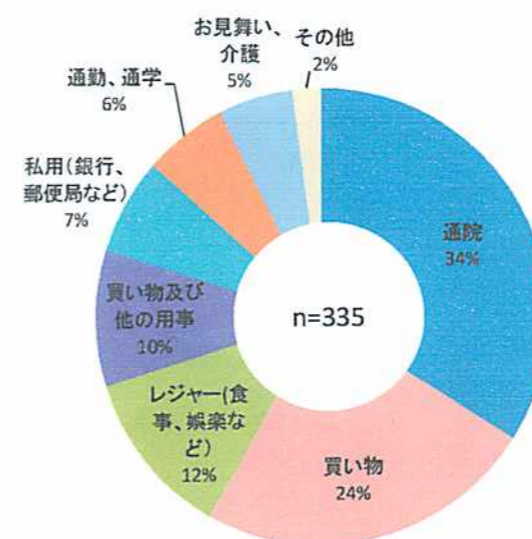
出典：H22年度利用者アンケート調査

図 バス利用者の性別



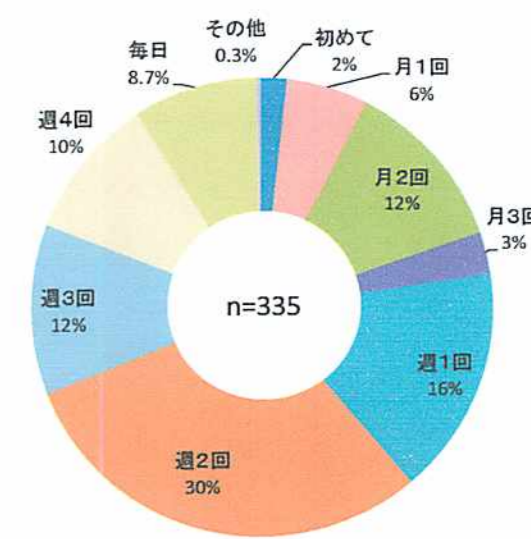
出典：H22年度利用者アンケート調査

図 バス利用者の年齢



出典：H22年度利用者アンケート調査

図 バス利用者の目的



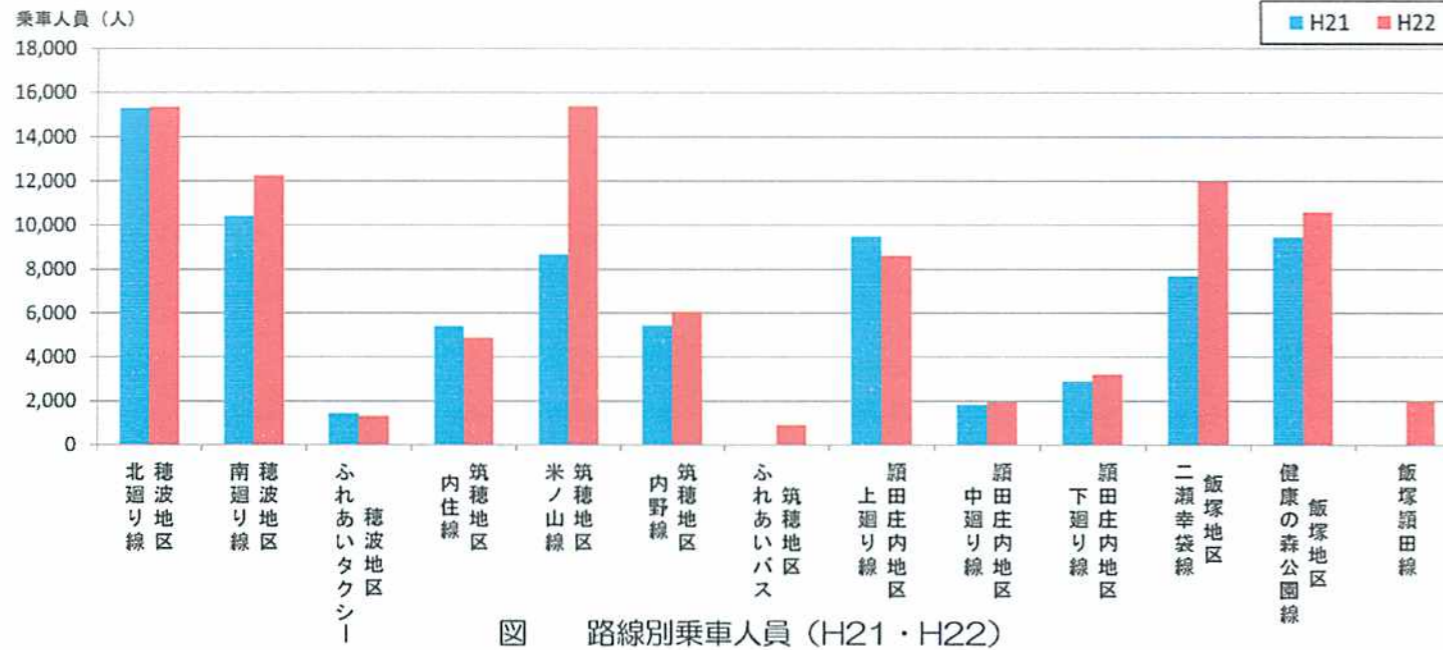
出典：H22年度利用者アンケート調査

図 バス利用者の利用頻度

### 3. 現状の利用状況からみた問題点

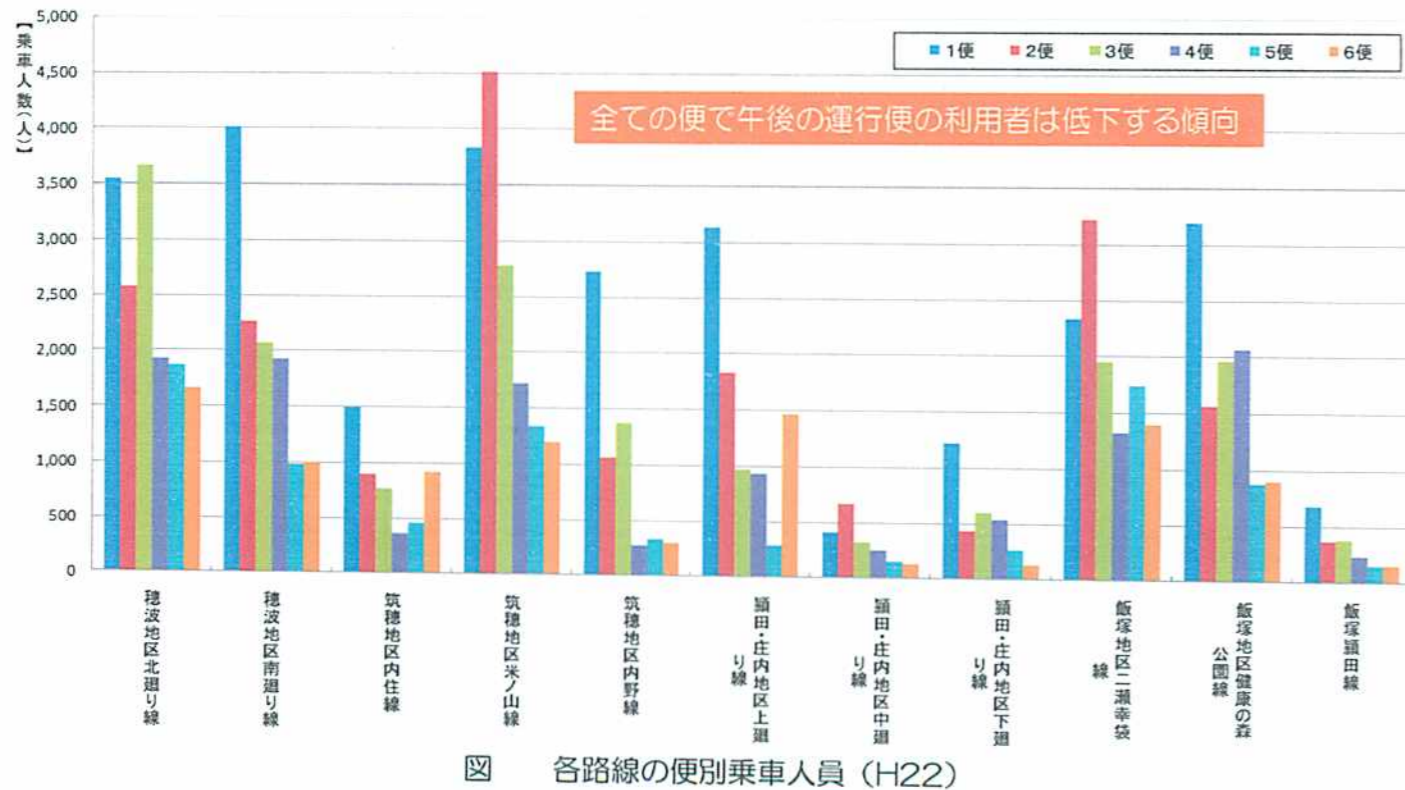
#### 問題点1：路線ごとの利用格差の存在

○バスの利用状況を見ると、路線別に利用格差が見られ、市中心部周辺や、中心部方面へ連絡している路線にて一定の利用が見られる。  
 ○一方で、筑穂地区内住線や穎田庄内地区中廻り線・下廻り線、飯塚穎田線など、郊外部を運行する路線では利用は低迷している。



#### 問題点2：便ごとの利用格差の存在

○便毎の格差も見られ、午前中の便では一定の利用が見られる一方、午後以降、特に夕方の運行便では利用が少ない傾向にあり、利用時間にも格差が生じている。



#### 問題点3：需要の高い拠点施設への連結強化

○拠点性の高い施設（病院、駅、公共施設、商業施設）へのアクセス路線、主要施設の連結区間にて利用者が多く、これら需要が大きく拠点性の高い施設への連結強化が必要といえる。

表 利用の多いバス停一覧（1日あたり利用者数上位 単位：人/日）

バス停名	平成21年度	平成22年度	バス停名	平成21年度	平成22年度
市立病院	38.3	50.8	小峠改良住宅内	5.9	10.6
大分駅	33.6	48.9	穎田公民館	11.9	10.5
筑穂支所	34.0	35.5	上穂波駅	7.6	9.1
穂波庁舎	45.0	34.9	明星寺団地	5.8	9.0
桂川駅	6.0	33.8	庄内保健福祉総合センター	8.0	8.4
穂波福祉総合センター	30.4	30.2	弁分彼岸原	4.0	7.8
ジャスコ穂波店	18.9	30.0	穎田支所	7.4	7.1
公設市場	24.2	27.7	長尾東公民館	4.5	6.6
穎田病院	21.9	25.0	筑穂保健福祉総合センター	4.5	6.4
コスモスコモン前	24.7	23.2	武道場	7.3	6.4

#### 問題点4：バス停ごとの利用格差

○一方で、\*バス停廃止基準未満（0.2人/日）となるバス停が80箇所と全バス停329か所の約1/4を占める。

\*飯塚市地域公共交通総合連携計画で設定された基準

表 地区ごとのバス停廃止基準未満のバス停（乗降者数1日あたり0.2人/日を下回るバス停）(H21・H22)

地区名	平成21年度		平成22年度	
	全バス停数	廃止基準 該当バス停数	全バス停数	廃止基準 該当バス停数
飯塚	3	0	3	0
菟田	7	0	7	0
立岩	0	0	0	0
飯塚東	14	10	14	6
鯨田	9	4	9	3
二瀬	21	3	22	1
幸袋	13	4	13	4
鎮西	22	4	22	2
穂波	63	13	64	12
筑穂	87	19	91	20
庄内	43	19	43	17
穎田	41	17	41	15
合計	323	93	329	80

問題点5：市全域に面的に広がる需要

○利用の低いバス停の分布状況を見ると、市界付近の郊外部はもとより、市の中心部や、支庁周辺などの各地域拠点周辺にも点散している。  
 ○乗降に利用されているバス停は、市全域にわたり広く面的に分布している（各地区内で分散していて、一方向や特定地に集中していない）状況となっている。

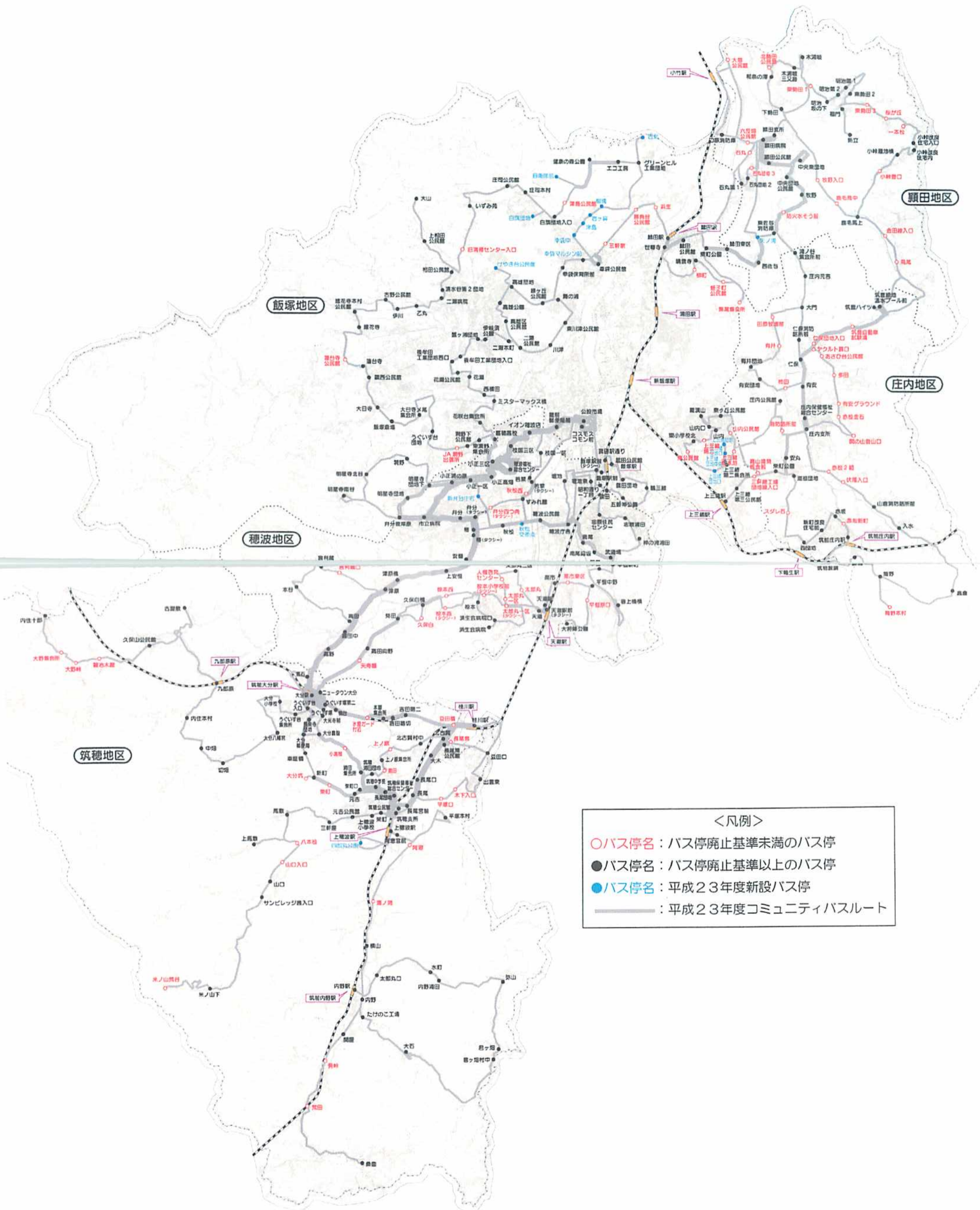
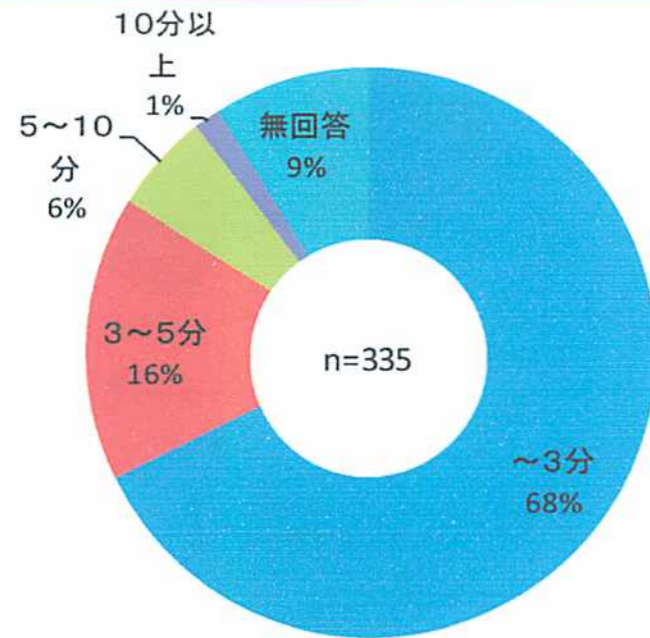


図 乗降車数別バス停表示図

## 4. 市民ニーズからみた問題点

### 問題点 1：バス停まで遠い地域の存在

○利用者アンケートによると、利用者の8割が「自宅からバス停までの距離が5分以内」に居住しており、居住地とバス停の近接がバス利用の必要条件となっていると考えられる。  
○さらに、きめ細かいバス停設置は実施しているものの、バス停までアクセスしにくいとの意見が寄せられている。

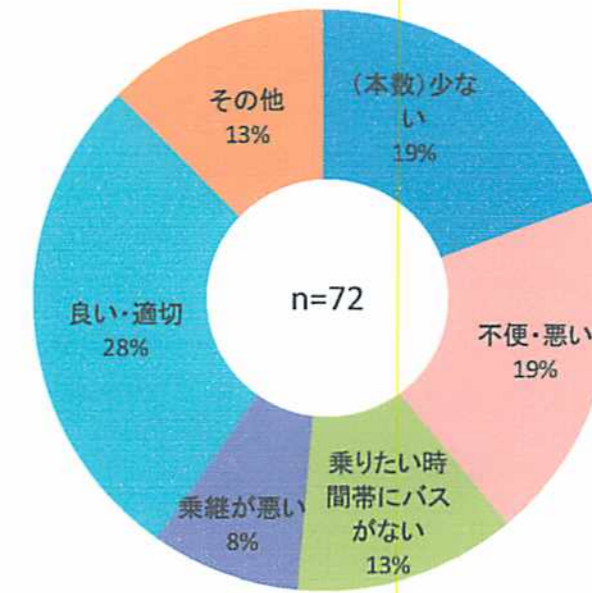


出典：H22年度利用者アンケート調査

図 自宅から最寄りバス停までの時間

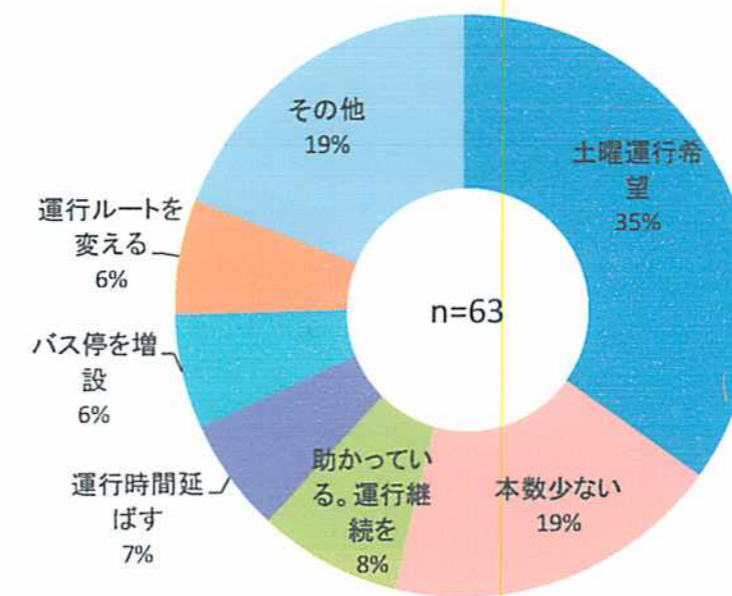
### 問題点 2：利用者ニーズを踏まえた運行方法への改善

- アンケート調査結果や、市へ寄せられた意見・要望内容を見ると、平成22年度においても、「運行本数の変更」や「運行ルートの変更」、「バス停の新設」、「乗り継ぎ」といった、運行方法に対する不満が生じている。
- また、土日の運行についても、平成21～22年度にて要望が寄せられている。



出典：H22年度利用者アンケート調査

図 コミュニティバスの運行時間に対する指摘内容



出典：H22年度利用者アンケート調査

図 コミュニティバスに対する改善要望・意見

## 5. 飯塚市を取り巻く社会情勢

〇市の高齢化率は増加傾向にあり、交通弱者が増加していく事が想定されるとともに、民間バスの運行路線は年々縮小傾向にあり、交通空白地帯のさらなる増加が想定されるなど、公共交通サービスの果たすべき役割は今後も高まる事が考えられる。

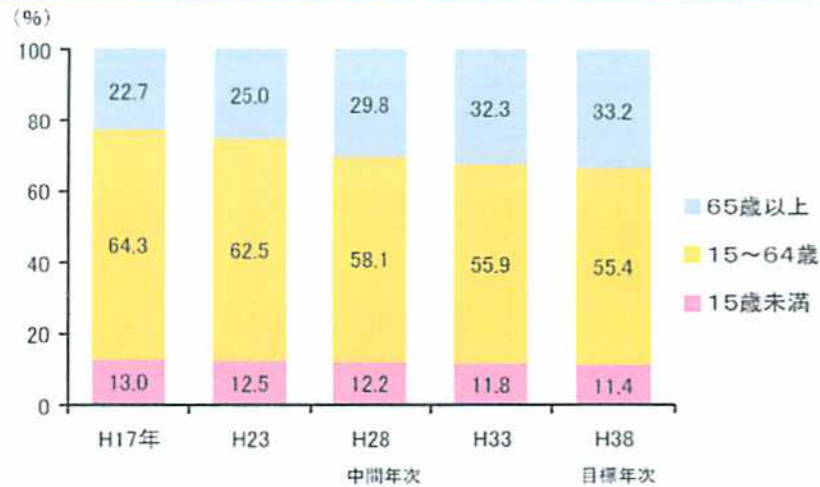


図 年齢三区分別人口比率推計

出典：飯塚市都市計画マスタープラン

〇今後の市のまちづくりの方向性を見ると、中心拠点と生活圏の中心となる地域を核とした「拠点連携型の都市」を将来の姿として目指しており、その中では、地区内の円滑な移動と地区間の連結強化といった機能が、公共交通サービスに求められている。

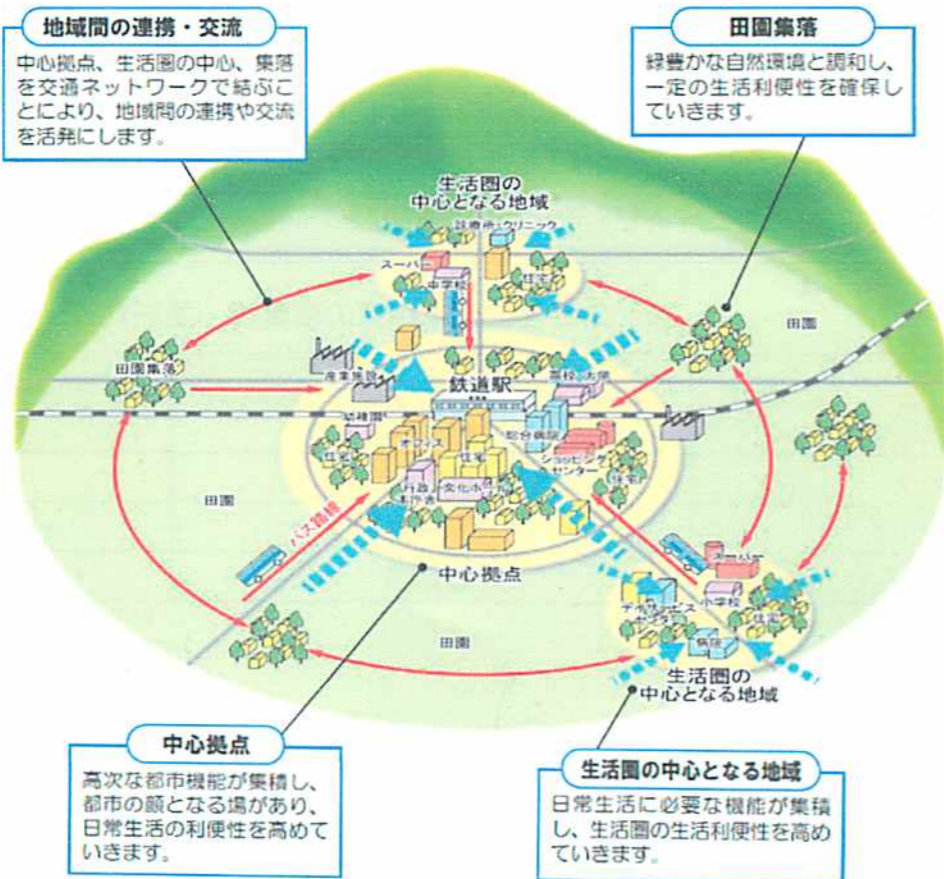


図 将来の飯塚市の姿（「拠点連携型の都市」のイメージ）

出典：飯塚市都市計画マスタープラン

〇飯塚市の財政状況は厳しい状況であり、また、昨年度実施された事業仕分けでは、コミュニティバスに対して「実施方法の見直し」や「経費削減」が指摘されており、「負担している費用に見合った利便性の向上や利用者の獲得」や「市負担額の低減」などが求められているといえる。

表 コミュニティバスに対する事業仕分け結果概要

	事業仕分け結果					評価判定理由
	結果	委員意見数				
		不要	見直し	現行	拡充	
委員の意見	見直し	2	4			<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の趣旨・目的に妥当性がない。</li> <li>・利用者が少なく、無くなっても大きな問題ではない。</li> <li>・事業規模を縮小できる可能性がある。</li> <li>・事業の目標や目標期限など見直しが必要である。</li> <li>・実施方法の見直しにより経費削減の余地がある。</li> <li>・財源確保について検討すべきである。</li> <li>・外部委託、市民協働・参画などを検討する必要がある。</li> <li>・コンサル依存ではなく、出来るだけ自前のデータ分析をやる必要がある。</li> <li>・他の政策分野（他の部署）との相互補完的発想がほしい。（例：まちづくり、協働、商業振興との連携）</li> </ul>

〇コミュニティバスは1回の乗車を100円としているが、一人あたりの運行経費（運行経費/利用者数で算出）をみると、路線平均で1,000円を上回っている状況であり、持続可能な事業運営のためには、「経費削減・収入増加」が必要である。

図 コミュニティバスの事業費・委託料等

	H21	H22
事業費（千円）	97,704	100,515
委託料（千円）	86,776	94,986
利用者（人）	77,933	94,544
1人当たり委託料（円/人）	1,113	1,005

〇合併前から実施していた福祉バスや、H21年3月より実証運行を開始したコミュニティバスの市民への定着を踏まえると、現状のサービス水準の継続や拡充が求められている。

## 6. コミュニティバス見直しに向けた基本方針

○今後の運行に向けたコミュニティバスの問題の解消、さらには、連携計画にて設定した基本方針の実現に向けて、以下に示す5つの基本方針をベースとした改善が求められるといえる。

