国土交通省採択事業　令和６年度
直方市共創・MaaS実証プロジェクト
～中間報告～

直方市共創プラットフォーム

「共創・MaaS実証プロジェクト」（令和6年度）について

資料5

地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1.共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等（「共創プラットフォーム」）

【補助対象経費】
・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
・実証事業に要する経費

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

＜補助率＞ 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！ （補助上限額：１億円）

A 中小都市、過疎地など【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は**定額** 500万円超部分は**２／３**	補助率**２／３**	補助率**１／２**

2.モビリティ人材育成事業

地域公共交通のリ・デザインを推進するため、モビリティ人材（交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートのスキル等を有する人材）の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、**都道府県・市町村・交通関係団体・まちづくり団体等の民間事業者・ＮＰＯ法人等**

【補助対象経費】 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額（上限３千万円）

上記１及び２の応募にあたっては、実施地域の自治体等から推薦を得ていることを要件とします。

※「日本版MaaS推進・支援事業」については、令和６年４月以降に別途公募します。

募集期間（１次公募） 令和６年２月27日 ～ ４月５日16:00
※４月下旬以降、２次公募を予定

問合せ先 事務局（パシフィックコンサルタンツ株式会社）
各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・**問合せ先**は**特設ウェブサイト**へ！
採択審査のポイント等は「**公募要領**」をご確認ください。
【URL】https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/

地域交通 共創 検索

（持続可能な公共交通ネットワークの実証・研究）

応募様式A

（直方市共創プラットフォーム）

事業の基礎情報

実施主体	直方市
事業実施地域	福岡県直方市
共創の類型	官民共創 ・ 交通事業者間共創 ・ 他分野共創
他分野共創の類型	商業・農業 ・ 観光・まちづくり ・ その他
共創パートナー	直方市、直鞍旅客自動車協同組合、MGタクシー㈱、直方タクシー㈲、㈱筑豊タクシー、西日本鉄道㈱、西鉄バス筑豊㈱、㈱もち吉、直方五日市委員会、学校法人九州国際大学
運行形態	①乗合バス、乗合タクシー ②道路運送法第4条
運行主体	直鞍旅客自動車協同組合 西鉄バス筑豊㈱

現状・課題

（地域交通の現状・課題に関する分析）

路線バス利用者の減少によって過去4年に4線の路線バスが廃線。既存路線も部分廃線や減便等を背景に交通空白地域が拡大し、既存路線バス、直方市が運営するコミュニティバスの役割や自治体の負担経費が増大している。。また、本市が定める立地適正化計画に基づき定めた居住誘導区域や都市計画区域等との整理が必要である。
既存路線バスのルート変更、コミュニティバスへの補完や新設やダイヤ変更等の要望も年々増加している一方で、乗務員不足により限られた輸送資源によるコミュニティバス並びに路線バスの持続可能な運行は、**地域の移動実態**や**潜在的な移動需要**を捉えた効率的な運行ルートやダイヤの編成が喫緊の課題である
この課題解決を検討するために必要なICTを活用した客観的データの取得や分析ができていないこと、また、商業施設などへの移動を含め、潜在的な移動需要が捉えれてない。

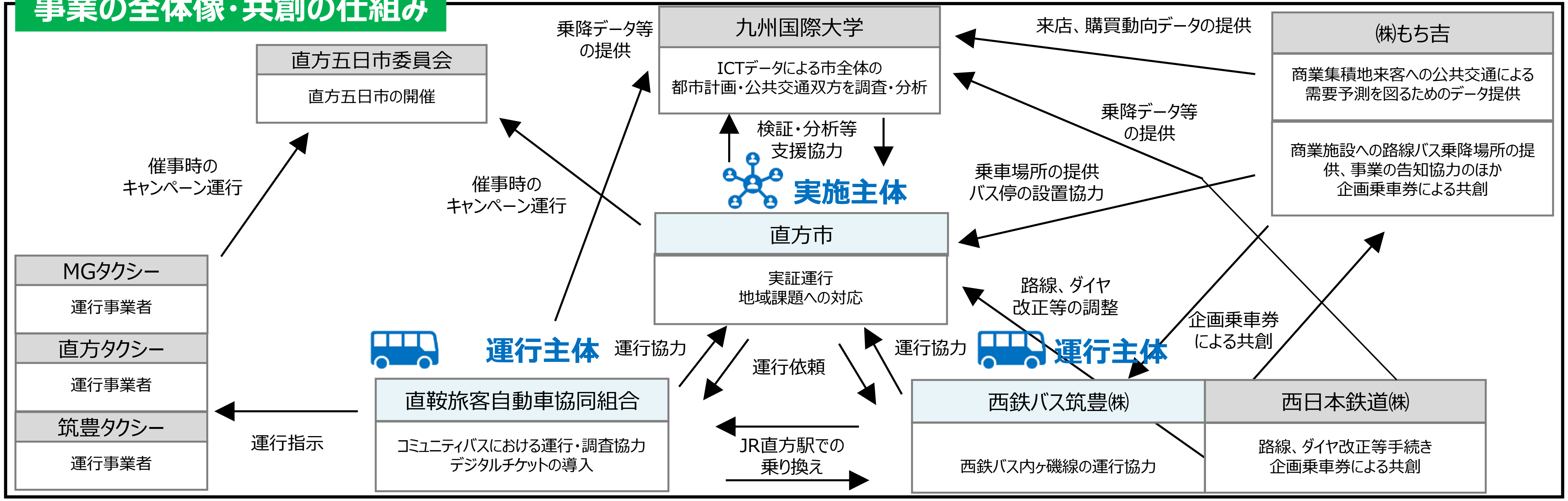
地域公共交通計画への位置づけ（位置づけ予定を含む）	有	運輸局・運輸支局への事前相談	九州運輸局・福岡運輸支局
令和５年度共創モデル実証プロジェクトの補助有無	無		

（持続可能な公共交通ネットワークの実証・研究）

応募様式A

（直方市共創プラットフォーム）

事業の全体像・共創の仕組み



取組の概要

（事業の概要）

分析：コミュニティバス内でICTを活用したOD調査を実施し、市内商業施設の来店、購買行動やRESASなどのビックデータを活用した調査分析や人口、高齢化率、地域経済等の現状と趨勢をエリアごとに把握し、社会動向と合わせて、生活機能の維持を見据えた集約すべき拠点と居住等の拠点間のシミュレーションを行い、調査分析結果を活用した既存路線の分析による日常生活拠点のルートの最適化を目指した持続可能な交通ネットワークの再編を実施。また、市内、交通ハブ拠点の可能性を探るべく、現状の西鉄バス内ヶ磯線を昨年度オープンした商業施設へ乗り入れ、移動実態を捉える。

運行：乗務員不足における業務効率の観点から、現在、現金と回数券のみのコミュニティバスの運賃支払いをキャッシュレス化し、乗務員の負担軽減、運行業務の効率化を図る。商業施設にはバスでの来場で対象店舗で特典を、商店街おける毎月5日に開催する「直方五日市」イベントと合わせ移動支援としてコミュニティバスの乗車運賃無料キャンペーンを実施。また、JR直方駅前でのそれぞれのバスが接続していることから乗り換えによる利用の促進が期待される。

（地域の関係者との連携・協働）

分析には、既存データだけでなく、コミュニティバスでのOD調査、新たなハブ拠点の可能性を秘めた商業施設への乗入れによる市民の移動実態やそれに伴った商業施設での経済動向など、それぞれが取得したデータを活用し、専門家の分析による高度で上質なデータ分析が可能となり地域課題への対応策へと繋がる。また、運行面においては、デジタル技術の提供による乗務員の業務効率化、全公共交通機関がJR直方駅前を通過、待機していることから乗り換えによる相乗効果や商業施設との企画乗車券による共創で新たな移動需要の発掘を図り、それぞれ個々では発揮できない取組みにより双方の生産性の向上、収支の改善を図る。

（地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性）

本事業による分析は次年度以降に計画する、路線バス、コミュニティバスの交通ネットワーク再編に密接に関係するものであり、本事業で得た検証結果を基に再編することで、限られた乗務員の最適分配、域内全体の交通利用者、交通事業者の収益の増加の一助となる。また、ハブ拠点の可能性のある商業施設への乗入れを行うことで、新たな利用者の獲得が期待でき、既存バスの収支改善へ繋がる。

（持続可能な公共交通ネットワークの実証・研究）

応募様式A

（直方市共創プラットフォーム）

取組の詳細

（地域交通にもたらされると想定される効果）

・コミュニティバスでのOD調査により移動実態を捉えたデータ、また商業施設関係者による来客データ、購買動向を掛け合わせ、検証、分析の幅が大きく広がり、より地域の実情を鑑みた課題解決モデルが確立可能となり商業関係者、交通事業者双方の生産性向上に繋がる。また、一部をこの研究者グループが支援することにより横展開が可能。

・デジタルチケットによる乗車運賃収受により慢性的な不足状況の乗務員の業務効率化に寄与。

・毎月5日の直方五日市に合わせたコミュニティバスの無料運行、商業施設での企画乗車券の実施により、双方の来客、利用者数の増加が期待され、新たなハブ拠点への運行により新たに交通需要が満たされ、市民満足度が向上する。

・JR直方駅前では直方市内の各公共交通モードが通過、待機しており、新たなハブ拠点（商業施設）への運行が開始されることにより、公共交通の乗り換えによる利用の促進による収支改善が期待される。

（地域全体に及ぶと想定される効果）

・データ取得や分析結果により、これまでの感覚的議論ではないデータに基づく地域住民、関係者との協議が可能となる。分析により乗務員不足などの地域交通課題に対応した持続可能な交通ネットワーク（ルートやダイヤ等）の形成が可能となる。また、本事業の成果により時代の変化に対応した新たなネットワークの再形成も可能となる。

・まちづくりと一体となった分析（居住誘導区域等と交通の融合）により、効率化した都市による生活利便性向上に繋がり、自治体運営の継続性を確保。

・デジタルチケット利用による利用者の利便性向上。無料運行による中心市街地への来訪者数増加、活性化やハブ拠点への新たな運行、企画乗車券により、近隣市町村からの来訪者の増加による経済波及効果が期待される。

※特に以下の効果が想定される場合は、その項目に○をつけ（複数選択可）、当該内容について上記に具体的に記載してください。

○	新たな移動手段の創出や各種送迎への地域住民の混乗などによる、地域住民の利便性向上	○	貨客混載や各種送迎の公共交通への集約など、交通事業者や地域の関係者の生産性向上
○	乗降データを取得する等、データを活用して、事業検証ができる環境整備	○	通院者や商業施設の利用者に関する情報など、他分野の移動需要に関するデータの利活用

（補助事業実施後の予定）

初年度　…本プラットフォームメンバーによる事業実施により課題の抽出、解決への方策等の検討を実施。

2年度目…分析に基づく課題解決への仮説（再編交通ネットワーク）及び実証運行。令和6年度の公的資金投入額見込みを上限、西鉄バス内ヶ磯線、コミュニティバス利用者数を前年の1.2倍以上とする。人材面は初年度に加え本市福祉関連、商工業関係部署、市内病院、商業施設関係者（イオン、サンリブ、もち吉など）とも連携を図った体制で実施。初年度の実績により、客観的データに基づく、地域住民、交通事業者や商業施設関係者等との関係者協議を実施するテーブルが整う。

3年度目…過去、2年間で得た課題解決の指標や分析を行う人材の育成事業を実施。市職員1名、運行事業者1名にノウハウを継承。人材面は初年度に加え市内公共交通事業者、福岡県交通政策課を予定。

資金面	本事業実施後、事業継続に向けては運賃収入に加えて、直方市の財政負担、プラットフォームメンバーによる資金、当該プロジェクトによる補助金、その他国、県の補助金の活用による運営資金を確保する。
人材面（運転手の確保）	市ホームページにてコミュニティバスの運転手募集を実施。乗務員の待遇改善による雇用の確保から、令和6年度より委託料を大幅に改定。 また、プラットフォームメンバーである㈱もち吉では社員の通勤手段として運転手を含む送迎バスを所有。通勤時間帯以外では車両などの資源が活用されていないことから、昼間時におけるバス運行に向け検討協議するなど、車両ごとの運行密度（知用目的の複層化）の高度化への協力を要請する予定。

地域の移動実態について

調査期間：１１月１日～１２月３１日

はじめに、
ICT利用者割合の確認

ICT対応割合の確認

- ICカードによるODタッチ率

11月平均**69.7%**　12月平均**49.6%**　**期間平均59.6%**

	鴨生田団地線 集計	鴨生田団地線		感田線集計	感田線		上頓野線集計	上頓野線		植木線集計	植木線		赤地新入線 集計	赤地新入線		武谷線集計	武谷線		総計
日付	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗降
241101	19	34	55.9%	20	20	100.0%	24	24	100.0%	15	16	93.8%		36	0.0%	3	40	7.5%	161
241102	18	17	105.9%	10	12	83.3%	12	11	109.1%	16	17	94.1%	16	15	106.7%		30	0.0%	145
241103	1																		2
241104	18	18	100.0%	10	10	100.0%	14	14	100.0%	13	12	108.3%	7	6	116.7%	33	27	122.2%	193

	鴨生田団地線 集計	鴨生田団地線		感田線集計	感田線		上頓野線集計	上頓野線		植木線集計	植木線		赤地新入線 集計	赤地新入線		武谷線集計	武谷線		総計
日付	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗車	ｱﾅﾛｸﾞ乗車	割合	OD乗降
11月	626	864	72.5%	484	704	68.8%	505	605	83.5%	568	656	86.6%	391	781	50.1%	563	993	56.7%	0.6967
12月	528	983	53.7%	168	739	22.7%	280	498	56.2%	475	695	68.3%	505	752	67.2%	297	1,002	29.6%	0.4964
合計	1,154	1,847	62.5%	652	1,443	45.2%	785	1,103	71.2%	1,043	1,351	77.2%	896	1,533	58.4%	860	1,995	43.1%	59.6%

ICTによる情報の信頼性

- 11月に数日、12月に数日の期間、機器の不具合により乗降データが収集できていない期間があるものの、利用者の約6割のデータが取集できているという状況である。
- よって、ICTによる取得データを基本に今後の分析を進めることで、一定程度以上の利用者の特徴が表れているということを前提に調査分析を進めていくこととする。

ICTシステム
ICカード＆リーダー
乗降場所データの活用

ICカードによる乗降データ取得

タッチで乗車と降車

乗降データ

コース名	端末ID	状態	受付日	時刻	会員番号	lat	long
感田線	3C01EF2591B7	乗車	241101	64631	463195	33.73139	130.6828
感田線	3C01EF2591B7	降車	241101	64637	463195	33.73139	130.6828
感田線	3C01EF2591B7	乗車	241101	64706	463195	33.73139	130.6828
感田線	3C01EF2591B7	降車	241101	64713	463195	33.73139	130.6828
鴨生田団地線	3C01EF243F6C	乗車	241101	71729	463201	33.74621	130.7294
鴨生田団地線	3C01EF243F6C	降車	241101	71738	463201	33.74621	130.7294
植木線	3C01EF25918F	乗車	241101	71810	463218	33.75324	130.7256
植木線	3C01EF25918F	降車	241101	71814	463218	33.75324	130.7256
武谷線	3C01EF25C173	乗車	241101	73124	463225	33.73124	130.6827
武谷線	3C01EF25C173	降車	241101	73128	463225	33.73124	130.6827
植木線	3C01EF25918F	乗車	241101	80210	463232	33.77491	130.7135

- ICカードによるODデータ取得状況の一例

  端末ID：路線ごとの取付け機種

  受付日：乗降した日付　時刻：乗降した時間

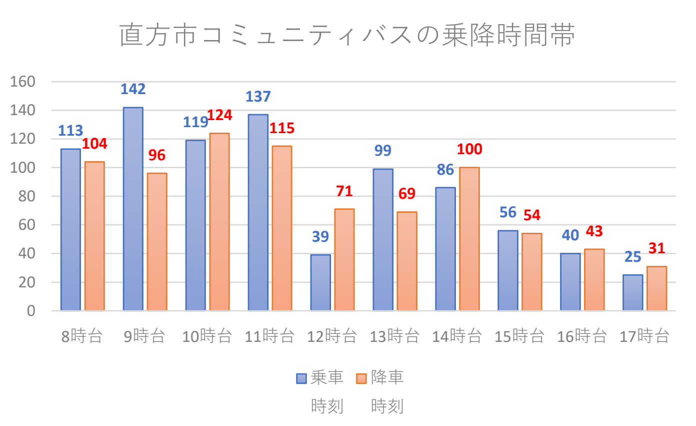
  会員番号：ICカードのユニークコード

  Latとはlatitudeで緯度、Lonとはlongitudeで経度

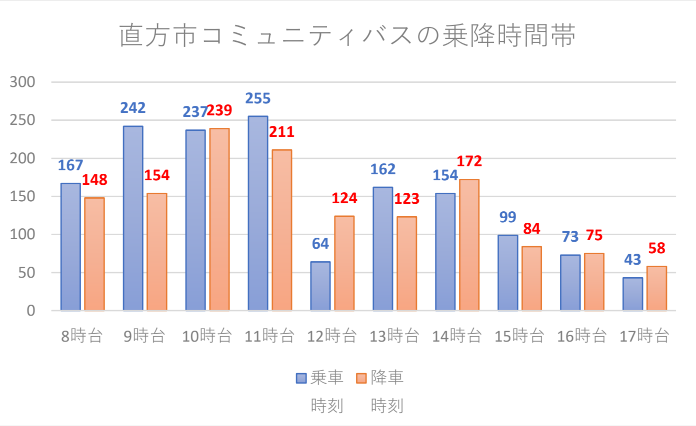
乗降データの集計

- 各路線の乗降状況　上段:11月1日から6日 下段:11月1日から12日

全ルート	乗車時刻	降車時刻	上頓野線 乗車時刻	上頓野線 降車時刻	武谷線 乗車時刻	武谷線 降車時刻	植木線 乗車時刻	植木線 降車時刻	感田線 乗車時刻	感田線 降車時刻	鴨生田団地線 乗車時刻	鴨生田団地線 降車時刻	赤地新入線 乗車時刻	赤地新入線 降車時刻
8時台	113	104	29	23	27	27	7	7	13	13	22	19	15	15
9時台	142	96	21	5	32	25	24	21	20	16	20	11	25	18
10時台	119	124	19	37	19	18	24	16	14	13	27	24	16	16
11時台	137	115	17	11	0	23	28	25	31	20	28	24	13	12
12時台	39	71	8	14	0	0	14	22	6	20	10	10	1	5
13時台	99	69	9	3	26	16	7	2	25	17	21	25	11	6
14時台	86	100	10	14	12	16	19	20	11	12	21	23	13	15
15時台	56	54	7	4	5	8	12	10	17	17	10	10	5	5
16時台	40	43	0	4	2	2	14	15	8	8	7	6	9	8
17時台	25	31	6	5	6	6	0	0	1	6	4	5	8	9
計	856	807	126	120	129	141	149	138	146	142	170	157	116	109



全ルート	乗車時刻	降車時刻	上頓野線 乗車時刻	上頓野線 降車時刻	武谷線 乗車時刻	武谷線 降車時刻	植木線 乗車時刻	植木線 降車時刻	感田線 乗車時刻	感田線 降車時刻	鴨生田団地線 乗車時刻	鴨生田団地線 降車時刻	赤地新入線 乗車時刻	赤地新入線 降車時刻
8時台	167	148	50	40	40	37	13	12	20	18	29	26	15	15
9時台	242	154	53	14	56	40	48	42	35	27	25	13	25	18
10時台	237	239	35	75	46	36	51	35	30	25	59	52	16	16
11時台	255	211	44	17	0	52	46	46	51	37	55	47	13	12
12時台	64	124	15	39	0	0	31	40	7	28	10	12	1	5
13時台	162	123	14	8	40	28	10	2	41	31	46	48	11	6
14時台	154	172	23	26	34	38	29	32	19	20	36	41	13	15
15時台	99	84	17	8	9	12	20	17	30	28	18	14	5	5
16時台	73	75	3	11	11	6	20	20	13	15	17	15	9	8
17時台	43	58	18	19	7	9	0	0	2	7	8	14	8	9
計	1,496	1,388	272	257	243	258	268	246	248	236	303	282	116	109

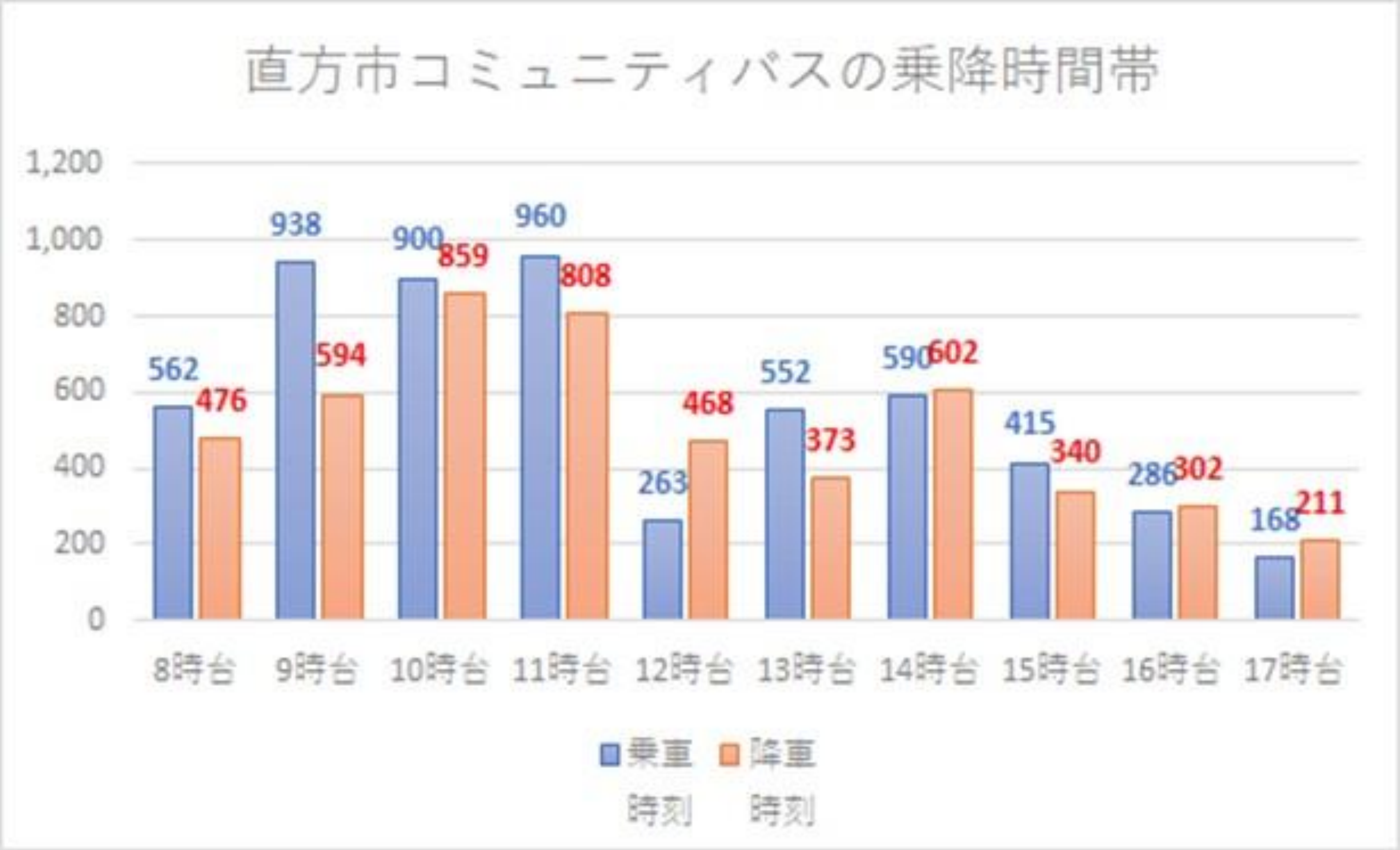


路線ごとの利用時間帯分析

	全ルート		上頓野線		武谷線		植木線		感田線		鴨生田団地線		赤地新入線	
	乗車時刻	降車時刻	乗車時刻	降車時刻	乗車時刻	降車時刻	乗車時刻	降車時刻	乗車時刻	降車時刻	乗車時刻	降車時刻	乗車時刻	降車時刻
8時台	562	476	152	117	132	120	48	41	61	56	92	83	77	59
9時台	938	594	169	46	171	120	212	178	114	68	70	43	202	139
10時台	900	859	84	193	166	109	205	147	72	72	286	231	87	107
11時台	960	808	141	48	0	167	184	184	144	94	245	235	112	80
12時台	263	468	38	102	1	0	138	164	19	75	26	51	41	76
13時台	552	373	54	34	115	74	44	4	110	85	186	160	43	16
14時台	590	602	73	76	116	122	121	140	59	42	111	128	110	94
15時台	415	340	60	19	34	41	80	76	76	80	72	52	93	72
16時台	286	302	15	37	42	34	57	53	27	34	45	42	100	102
17時台	168	211	50	49	14	21	5	4	4	13	19	36	76	88
計	5,634	5,033	836	721	791	808	1,094	991	686	619	1,152	1,061	941	833

利用時間帯分析（全路線）

- 利用時間帯は、午前9－11時
- 乗車の数が多く降車の数が少ない要因は何か
- 午後の時間帯は13時―14時

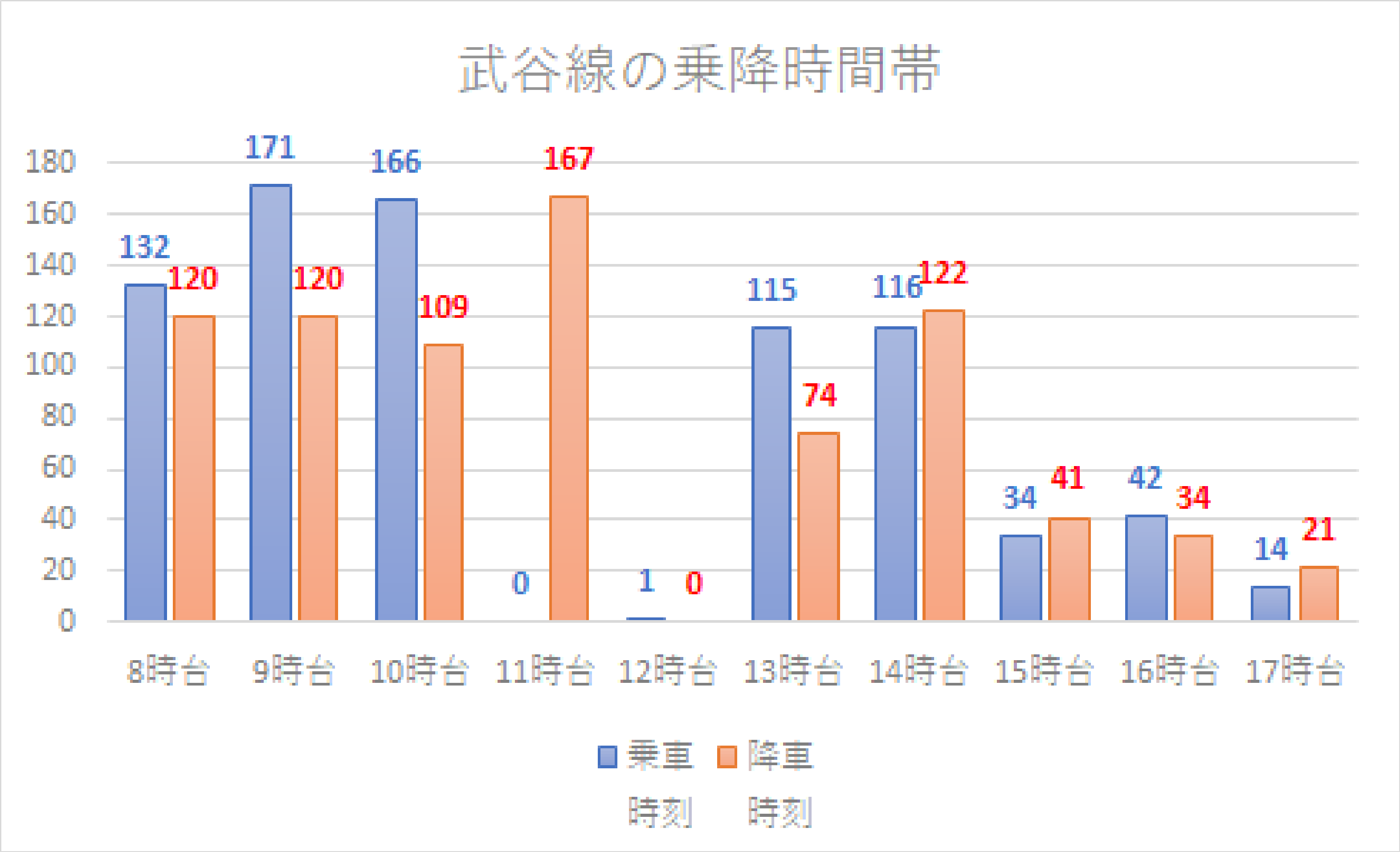


利用時間帯分析（上頓野線）

- 利用時間帯は、午前9－11時
- 8－ 9 時台にお出かけして、10時台に帰宅する行動と分析できる

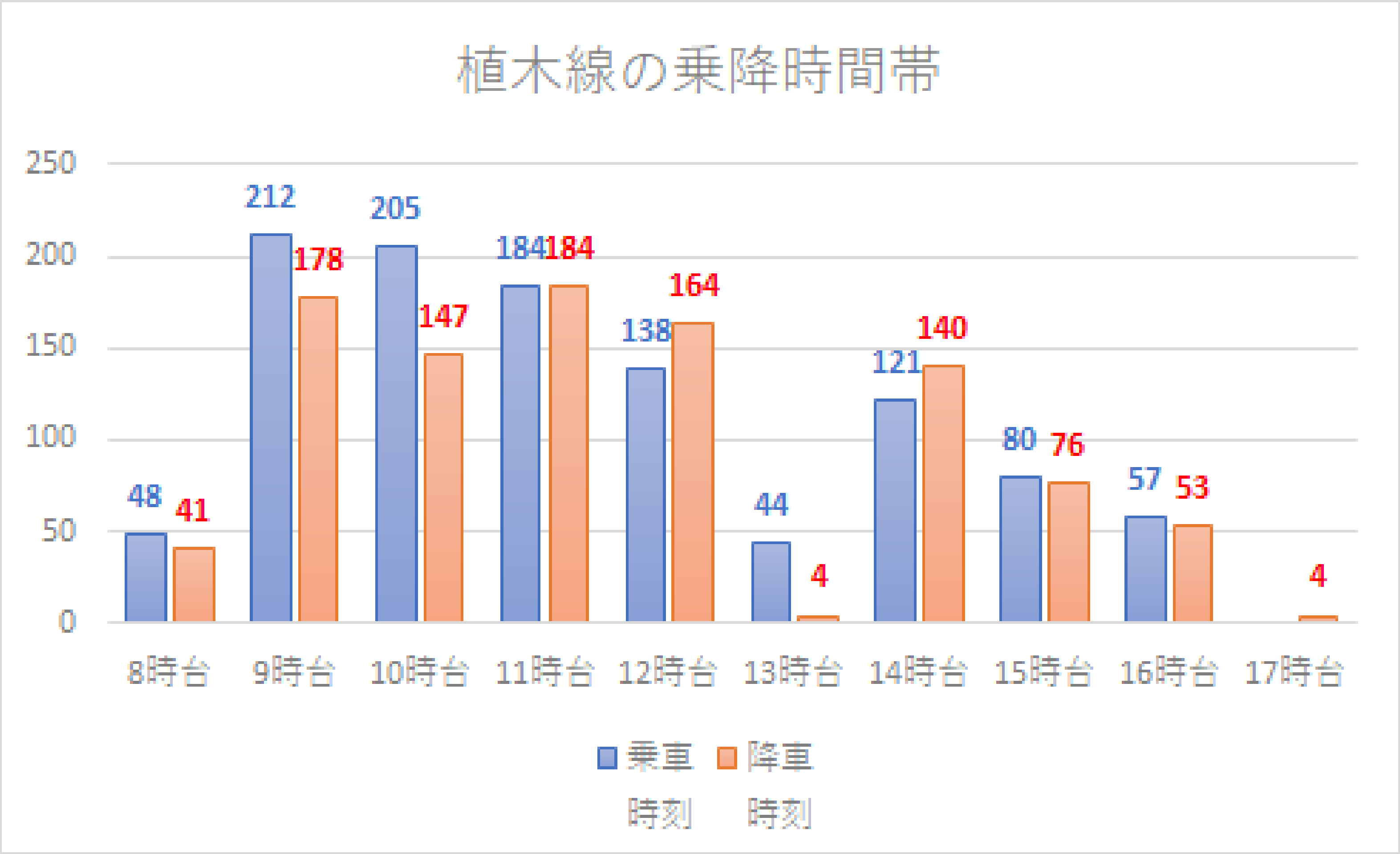
利用時間帯分析（武谷線）

- 利用時間帯は、午前9－10時と13時台と14時台
- 8－10時台にお出かけして、11時台に帰宅する行動と13－14時台にお出かけして14時台に帰宅する行動とに分析できる



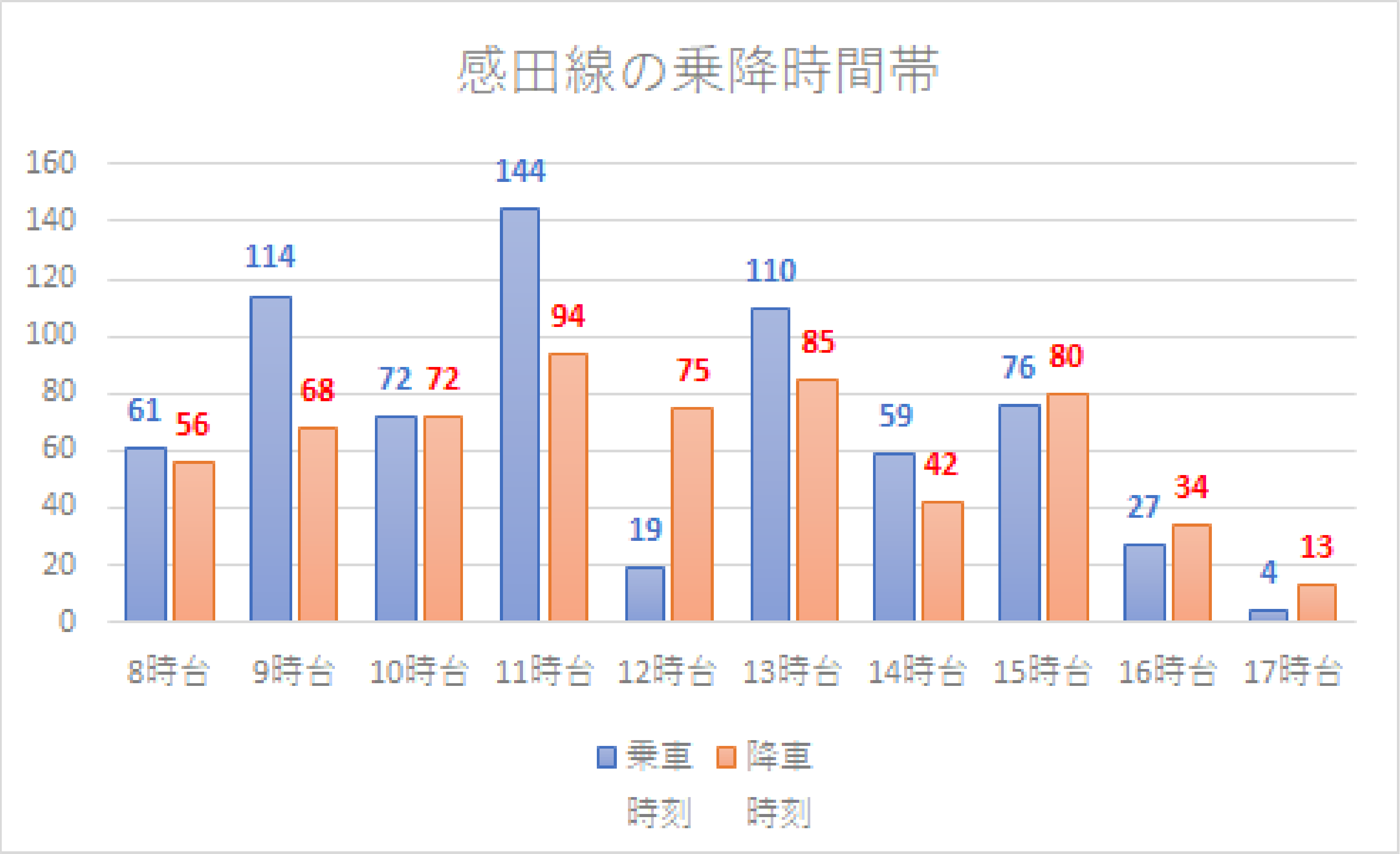
利用時間帯分析（植木線）

- 利用時間帯は、午前9－12時と14時台
- それぞれの時間帯内にお出かけし、帰宅する行動分析できる



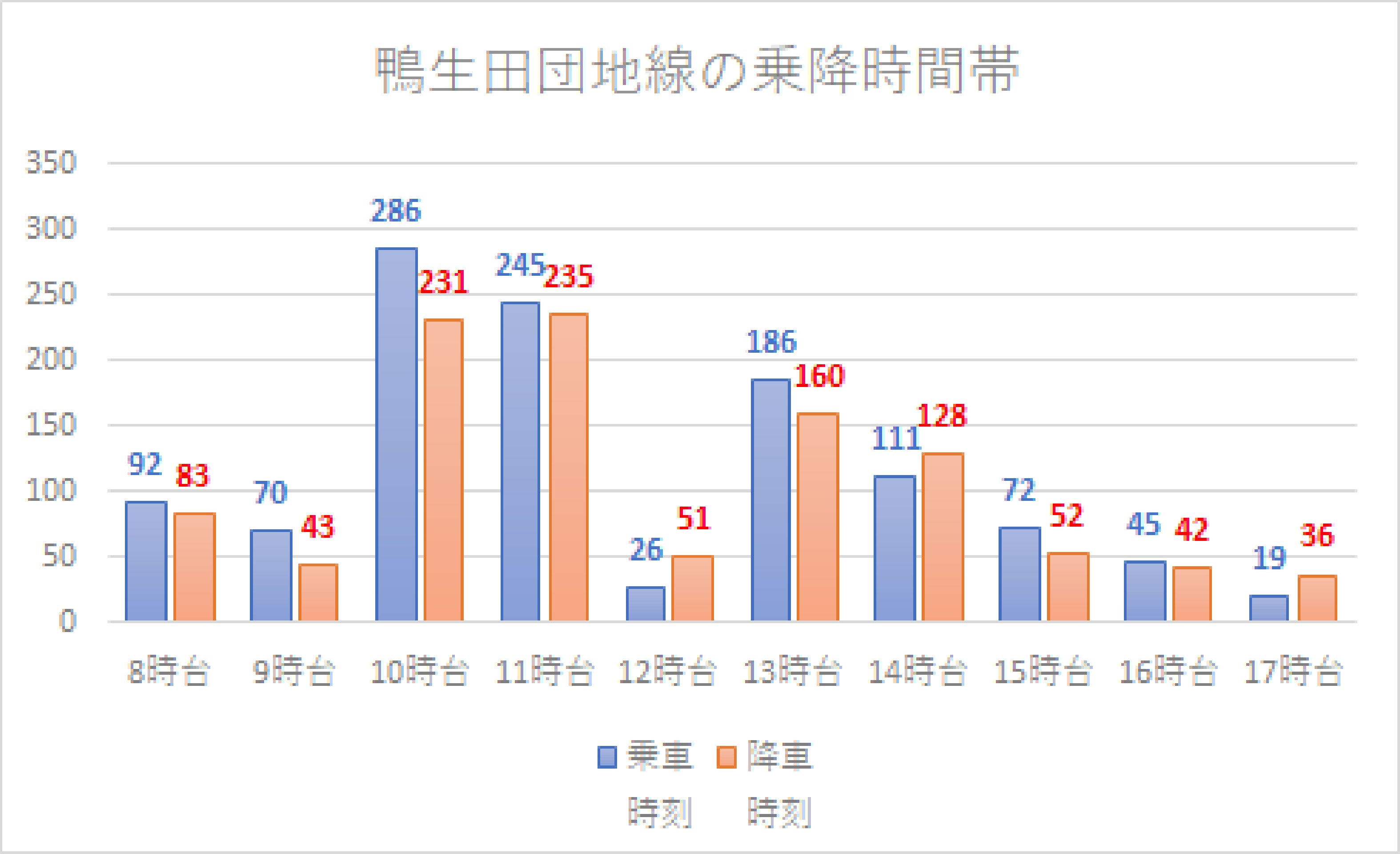
乗降時間分析（感田線）

- 全般的に利用者が他の路線と比較して少ない。
- 午前中にお出かけして、12までに帰宅する行動を分析できる。



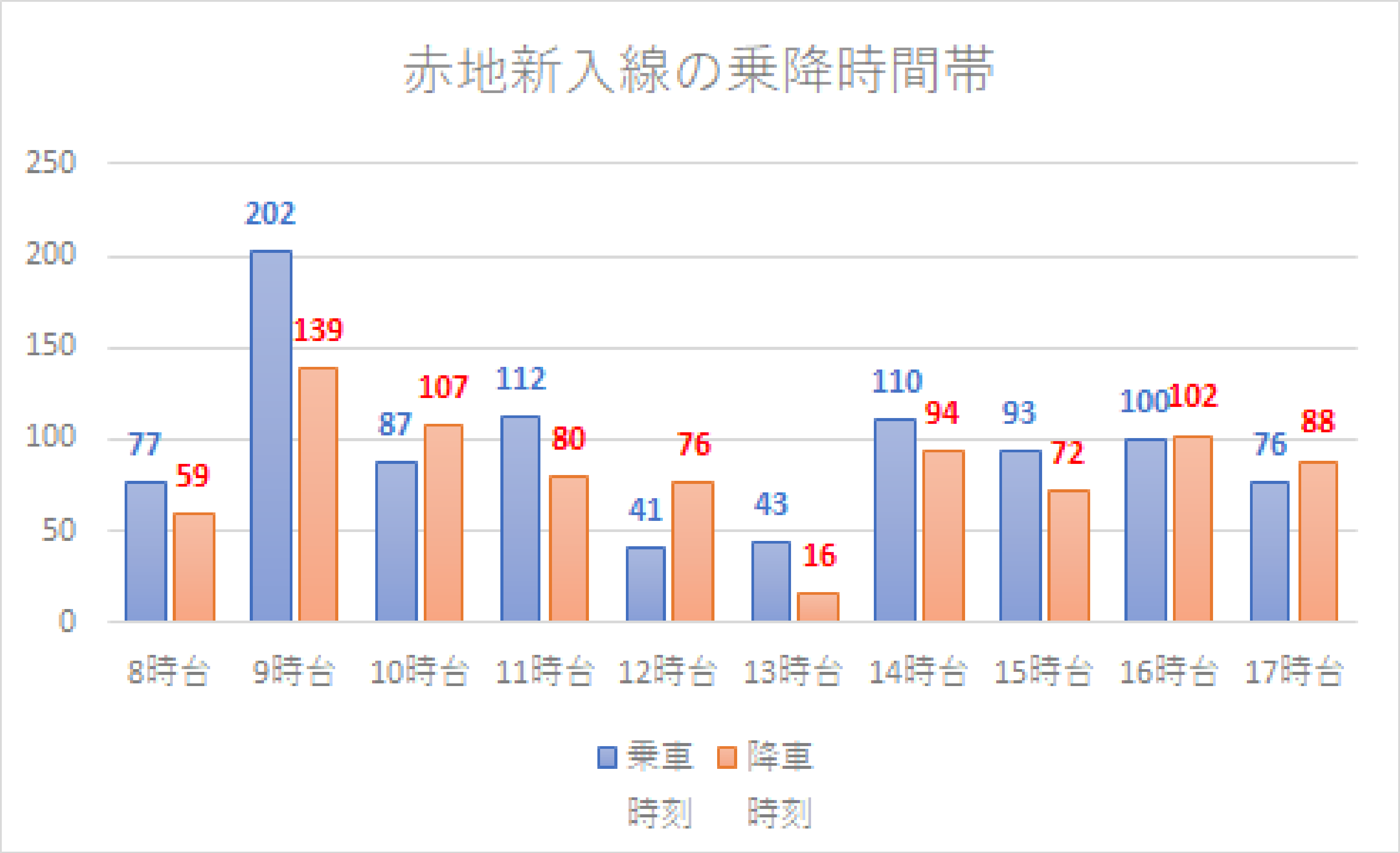
乗降時間分析（鴨生田団地線）

- 利用時間帯は、午前10－11時と13時台
- それぞれの時間帯内にお出かけし、帰宅する行動分析できる



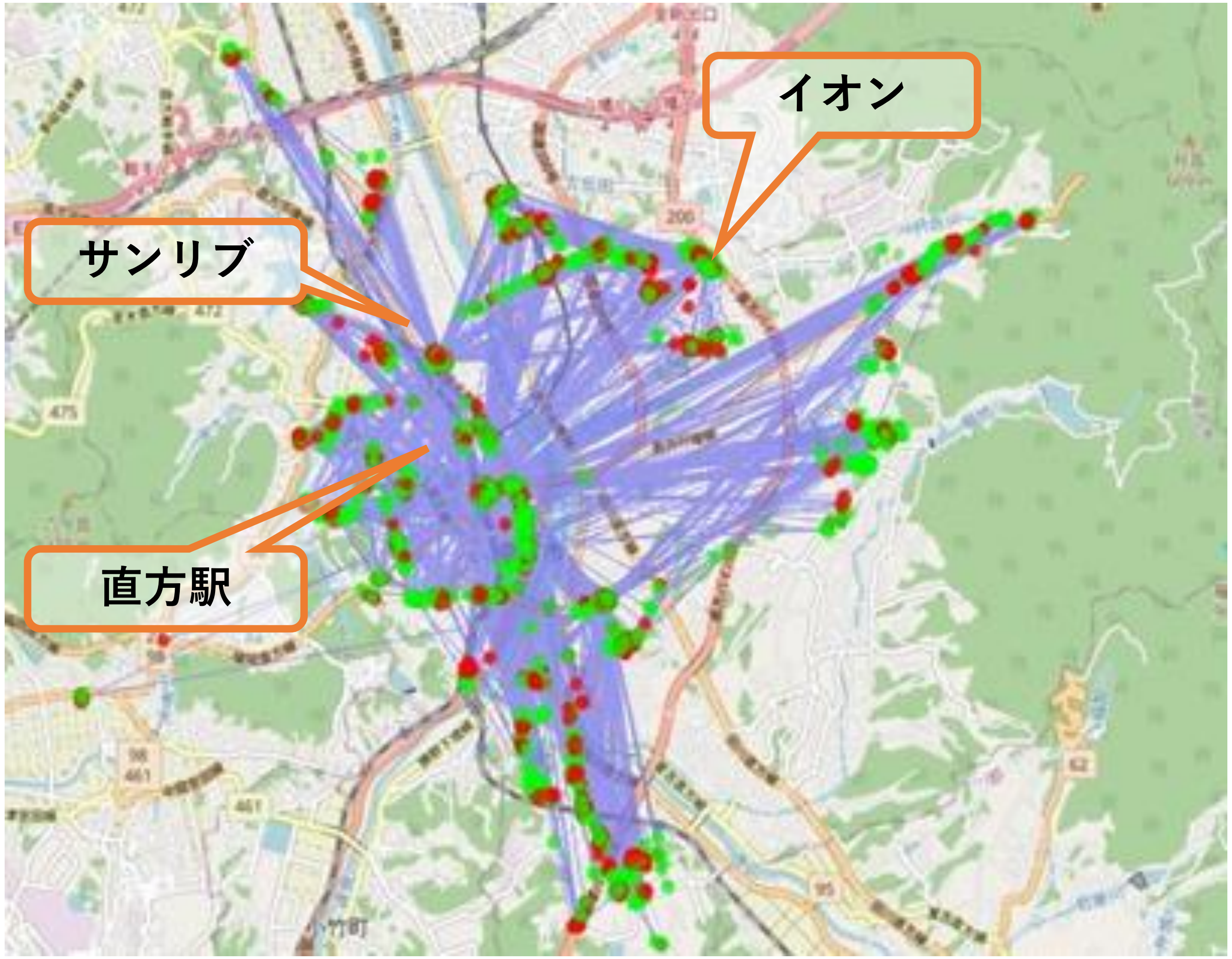
乗降時間分析（赤池新入線）

- 利用時間帯は、午前9時台
- それぞれの時間帯内にお出かけし、帰宅する行動分析できる



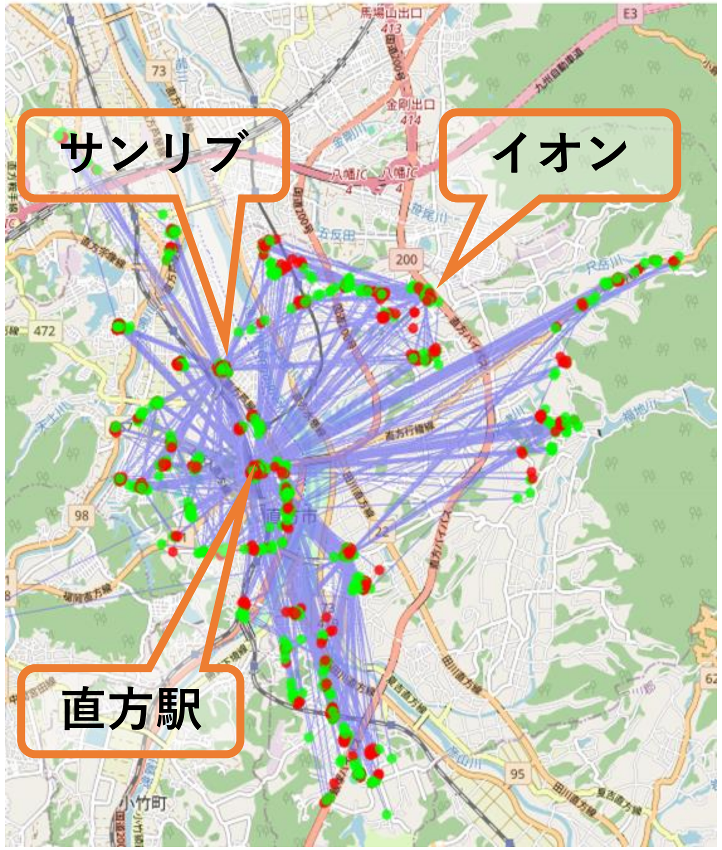
ODマップ（全期間）

- 11月1日から12月30日
- ●が乗車、●が降車

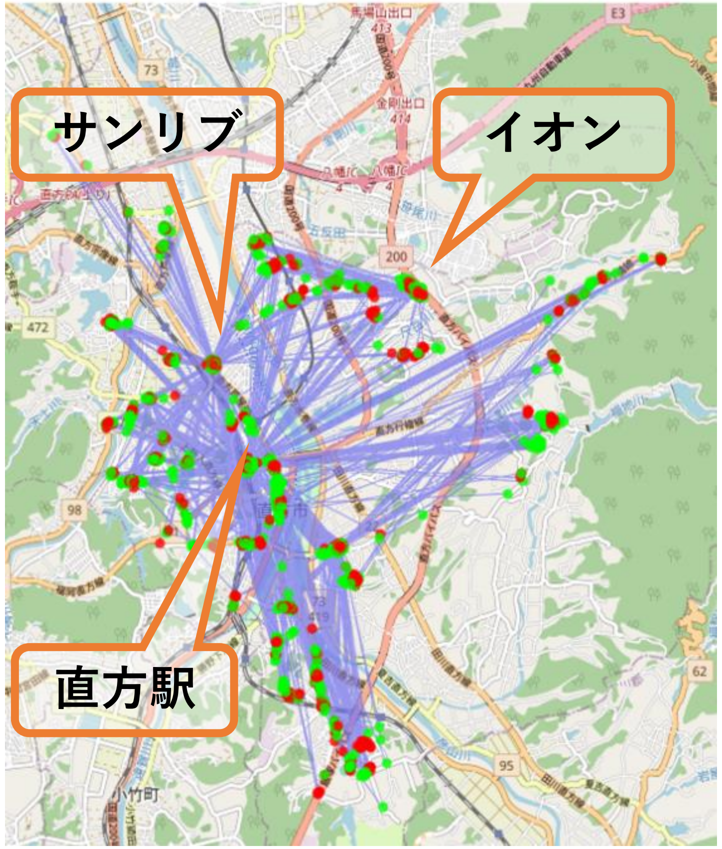


11月ODの状況

実証実験 令和6年11月1日～11月12日

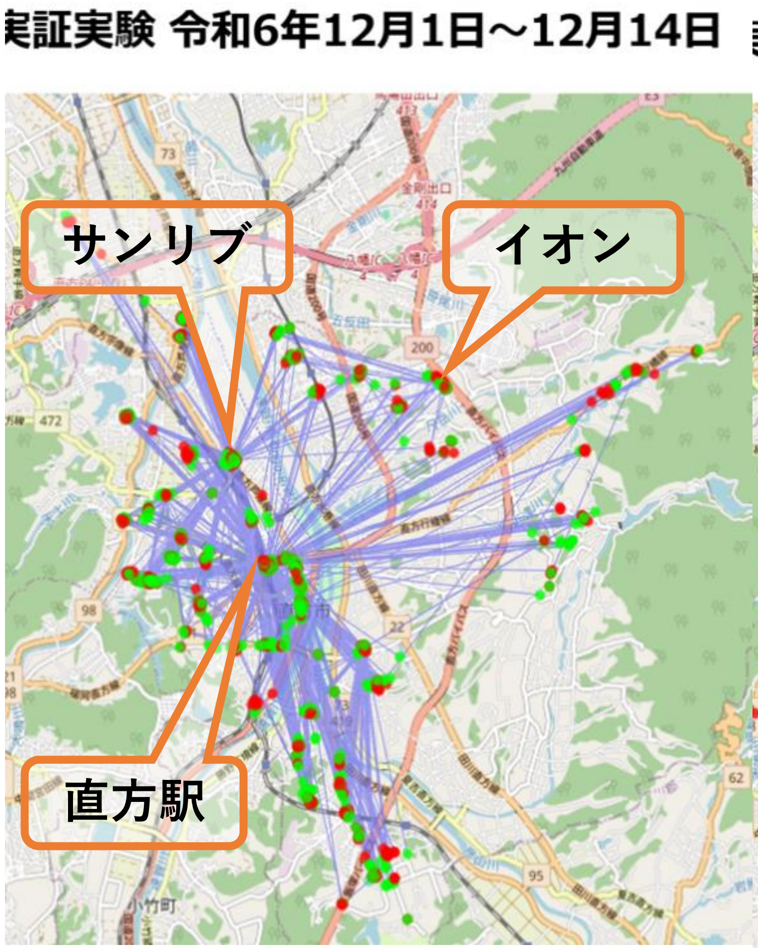


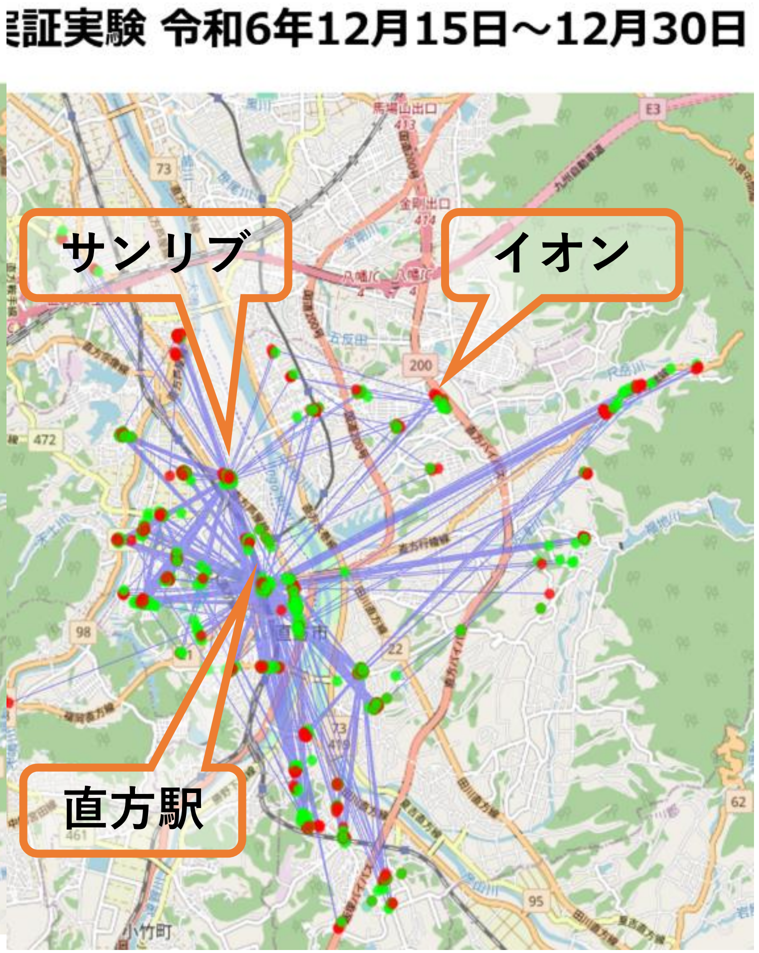
実証実験 令和6年11月13日～11月30E



- 11月1日から12日と
- 11月13日から30日
- ●が乗車、●が降車

12月ODの状況





- 12月1日から14日と
- 12月15日から30日
- ●が乗車、●が降車

リピーター

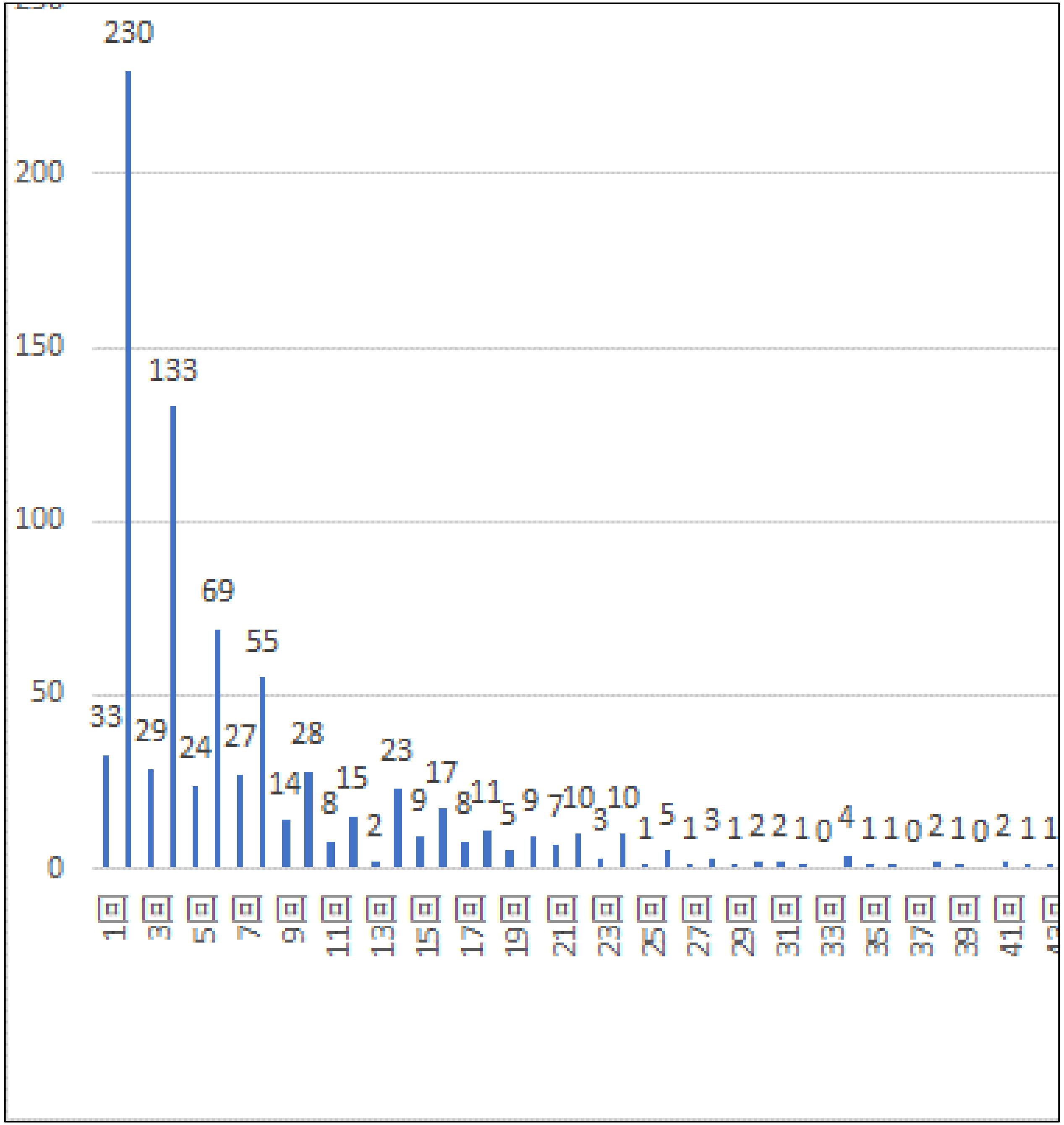
- 最も多い利用者は乗降回数74回

50回以上	40回代	30回代		乗継有			
行ラベル	鴨生田団地線	感田線	上頓野線	植木線	赤地新入線	武谷線	総計
464727			4			70	74
463959	6			54	2	1	63
463287			62				62
463669	21		14		11	14	60
463560	26	24			7		57
464697	54						54
463683	38				14		52
463850					50		50
464147	42				8		50
466479		50					50

リピーター

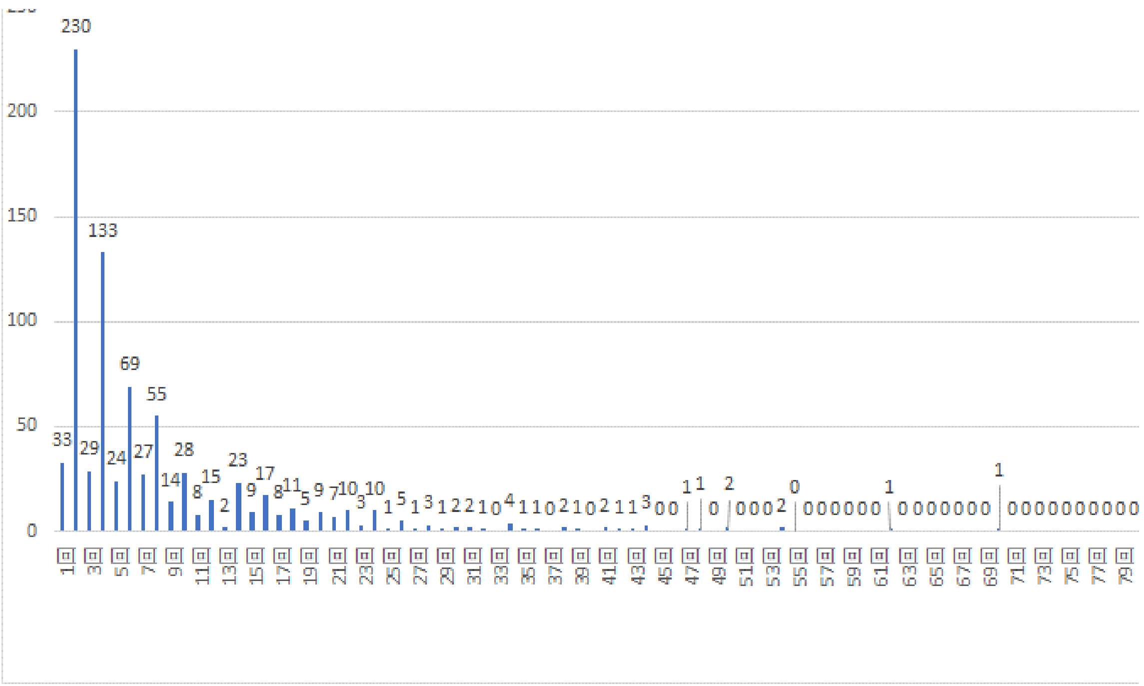
- 乗降回数41回以上の利用者が22名

463874			48				48
464659				47			47
463201	39				6		45
463713		44					44
466271						44	44
466363				44			44
464796				43			43
464215			8			34	42
466844	34	2			6		42
463591				41			41
463881					41		41
464185		6	21			14	41



リピーター

- 利用回数が最も多いのは、２回の２３０名
- 次いで利用回数４回が１３３名
- 第３位が利用回数６回が６９名



人気の路線と乗降場所

- ICTによるODデータ取得回数は10,679回
- それぞれの路線利用者数は表の通り
- サンリブのおがた店での乗降者数が最も多い

行ラベル	総計	サンリブのおがた店（植木線）降車	サンリブのおがた店（植木線）乗車	直方駅（鴨生田団地線）乗車	直方駅（上頓野線）乗車	サンリブのおがた店（鴨生田団地 降車
鴨生田団地線	2,217			308		274
感田線	1,305					
上頓野線	1,557				298	
植木線	2,085	313	308			
赤地新入線	1,780					
武谷線	1,735					
総計	**10,679**	**313**	**308**	**308**	**298**	**274**

人気の路線と乗降場所

- 居住地(●●団地)□
- 商業施設 □

直方駅（植木線）降車	天神団地（植木線）乗車	サンリブのおがた店（鴨生田団地 乗車	ハローデイ直方店（武谷線）降車	直方駅（植木線）乗車	ハローデイ直方店（武谷線）乗車	直方駅（赤地新入線）乗車	鴨生田団地②（鴨生田団地線）乗車
		229					211
274	240			217			
						216	
			224		216		
274	**240**	**229**	**224**	**217**	**216**	**216**	**211**

人気の路線と乗降場所

直方駅（赤地新入線）降車	直方駅（上頓野線）降車	サンリブのおがた店（赤地新入線）乗車	鴨生田団地②（鴨生田団地線）降車	直方駅（鴨生田団地線）降車	林光寺団地（上頓野線）乗車	天神団地（植木線）降車	緑光苑（赤地新入線）乗車
			186	183			
	193				181		
						176	
195		186					150
195	**193**	**186**	**186**	**183**	**181**	**176**	**150**

人気の路線と乗降場所

直方駅（感田線）降車	直方駅（武谷線）乗車	直方駅（感田線）乗車	直方駅（武谷線）降車	下新入（植木線）乗車	藤棚（武谷線）乗車	サンリブのおがた店（感田線）降車	下町公民館（植木線）乗車
143		127				113	
				118			104
	137		124		117		
143	**137**	**127**	**124**	**118**	**117**	**113**	**104**

人気の路線と乗降場所

鴨生田団地②（赤地新入線）乗車	鴨生田団地②（赤地新入線）降車	林光寺団地（上頓野線）降車	サンリブのおがた店（感田線）乗車	サンリブのおがた店（赤地新入線）降車	緑光苑（赤地新入線）降車	津田町（上頓野線）降車	市役所前（武谷線）降車
			98				
		100				93	
103	100			97	95		
							92
103	**100**	**100**	**98**	**97**	**95**	**93**	**92**

利用状況のよる分析

- 路線の距離
- キロ当たりの運賃収入
- 今後の運行方策（効率の良い運行経路・時間帯）
- その他

鴨生田団地線		走行キロ			回数			走行キロ				金額	乗車数									
													子供・障がい者			大人				乗車計	回数券販売数	運行経費
日付	曜日	開始	終了	計	空車回数	実車回数	計	1回キロ	空車キロ	実車キロ	実車率		現金	回数券	DT	現金	回数券	回数券+現金	DT			
11月1日	金曜	530,320	530,449	129	2	12	14	9.21	18.43	110.57	85.71%	2,300	1	3		11	18			34	7	25,330

感田線		走行キロ			回数			走行キロ				金額	乗車数							乗車計	回数券販売数	運行経費
													子供・障がい者			大人						
日付	曜日	開始	終了	計	空車	実車	計	1回K	空車	実車	実車率		現金	回数券	DT	現金	回数券	回数+現	DT			
11月1日	金	212,814	212,945	131	3	9	12	12.4	37.2	111.6	75.0	2,100	1	1	0	10	8			20	3	25,330

利用状況のよる分析

上頓野線		走行キロ			回数			走行キロ				金額	乗車数							乗車計	回数券販売数	運行経費
													子供・障がい者			大人						
日付	曜日	開始	終了	計	空車	実車	計	1回K	空車	実車	実車率		現金	回数券	DT	現金	回数券	回数+現	DT			
11月1日	金	460,072	460,242	170	5	7	12	12.4	62.0	86.8	58.3	2,600	6	2	0	10	6	0	0	24	2	25,330

植木線		走行キロ			回数			走行キロ				金額	乗車数							乗車計	回数券販売数	運行経費
													子供・障がい者			大人						
日付	曜日	開始	終了	計	空車回数	実車回数	計	1回キロ	空車キロ	実車キロ	実車率		現金	回数券	DT	現金	回数券	回数券+現金	DT			
11月1日	金曜	199,955	200,087	132	4	11	15	8.80	35.20	96.80	73.33%	1,400				7	9			16	1	25,330

赤地新入線		走行キロ			回数			走行キロ				現金収入額（回数券外）	乗車数							乗車計	回数券販売数	運行経費
													子供・障がい者			大人						
日付	曜日	開始	終了	計	空車回数	実車回数	計	1回キロ	空車キロ	実車キロ	実車率		現金	回数券	DT	現金	回数券	回数券+現金	DT			
11月1日	金曜	281,771	281,917	146	0	12	12	12.17	0.00	146.00	100.00%	2,600	1	2		12	20	1		36	1	25,330

武谷線		走行キロ			回数			走行キロ				金額	乗車数							乗車計	回数券販売数	運行経費
													子供・障がい者			大人						
日付	曜日	開始	終了	計	空車	実車	計	1回K	空車	実車	実車率		現金	回数券	DT	現金	回数券	回数+現	DT			
11月1日	金	451,617	451,758	141	1	11	12	12.4	12.4	136.4	91.7	6,700	1	1	0	32	4	2	0	40	1	25,330

地域の潜在的な移動需要について

直方市の現状把握を深める

地域経済循環について

① 「地域経済循環率」とは、生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値であり、地域経済の自立度を示している。（値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い。）

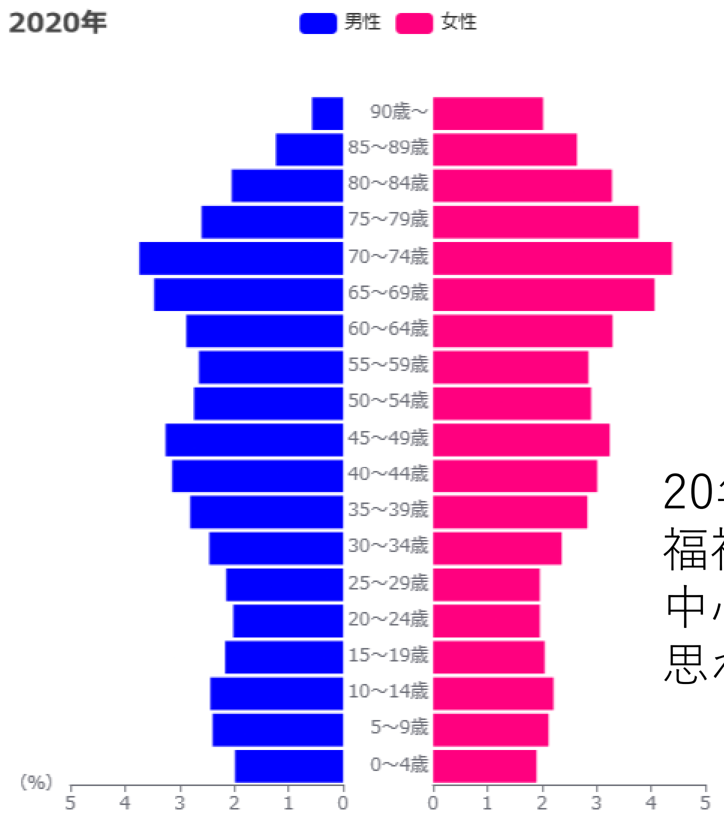
② 「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金や給料等をいう。

③ 「その他所得」は、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得により構成される。
「その他支出」は、「政府支出」+「地域内産業の移輸出-移輸入」により構成される。
例えば、移輸入が移輸出を大きく上回り、その差が政府支出額を上回る場合（域外からの財・サービスの購入を通じた所得流出額が政府支出額よりも大きい場合）は、「その他支出」の金額がマイナスとなる。

④ 「支出流出入率」とは、地域内に支出された金額に対する地域外から流入・地域外に流出した金額の割合で、プラスの値は地域外からの流入、マイナスの値は地域外への流出を示す。

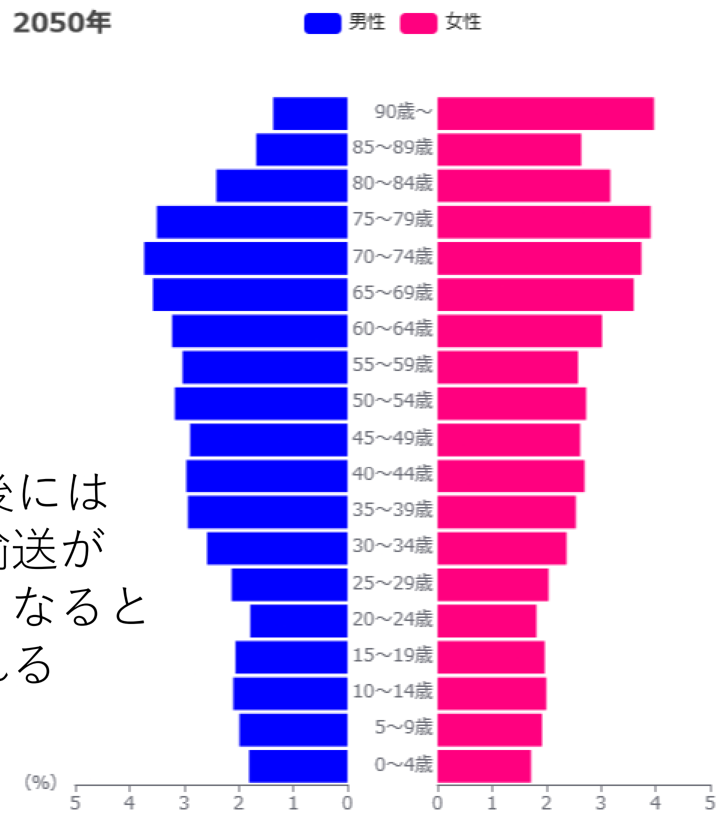
地域分析システムRESAS & e-stat
& jSTAT MAPの活用

直方市人口ピラミッド
RESAS地域経済分析システム



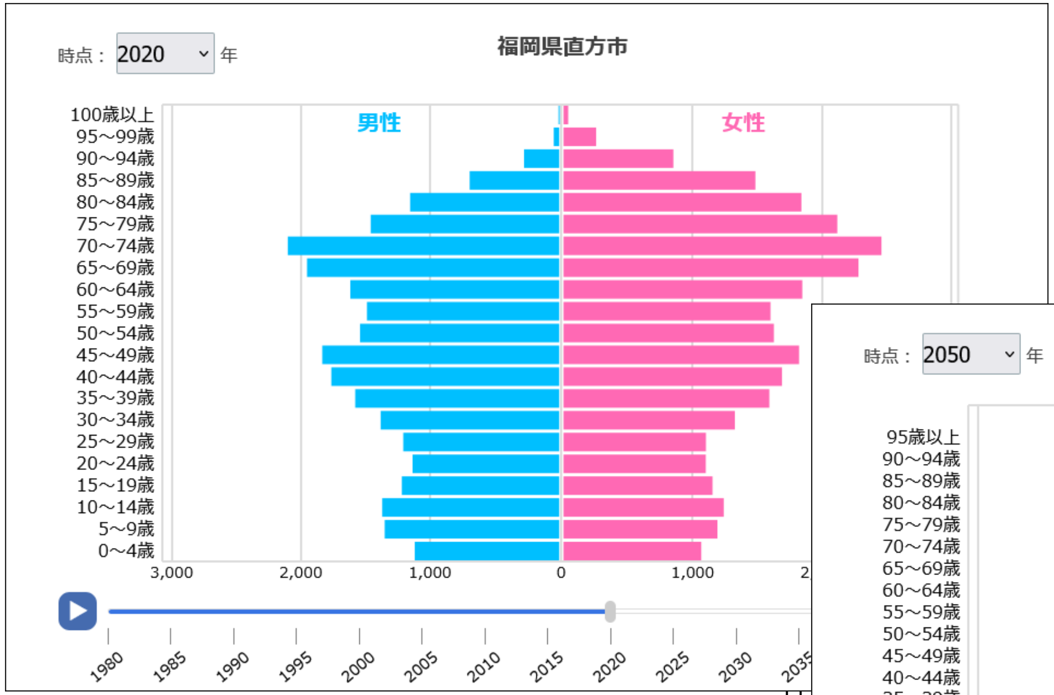
老年人口（65歳以上）：19,005人（33.81%）
生産年齢人口（15歳～64歳）：29,633人（52.72%）
年少人口（0歳～14歳）：7,336人（13.05%）

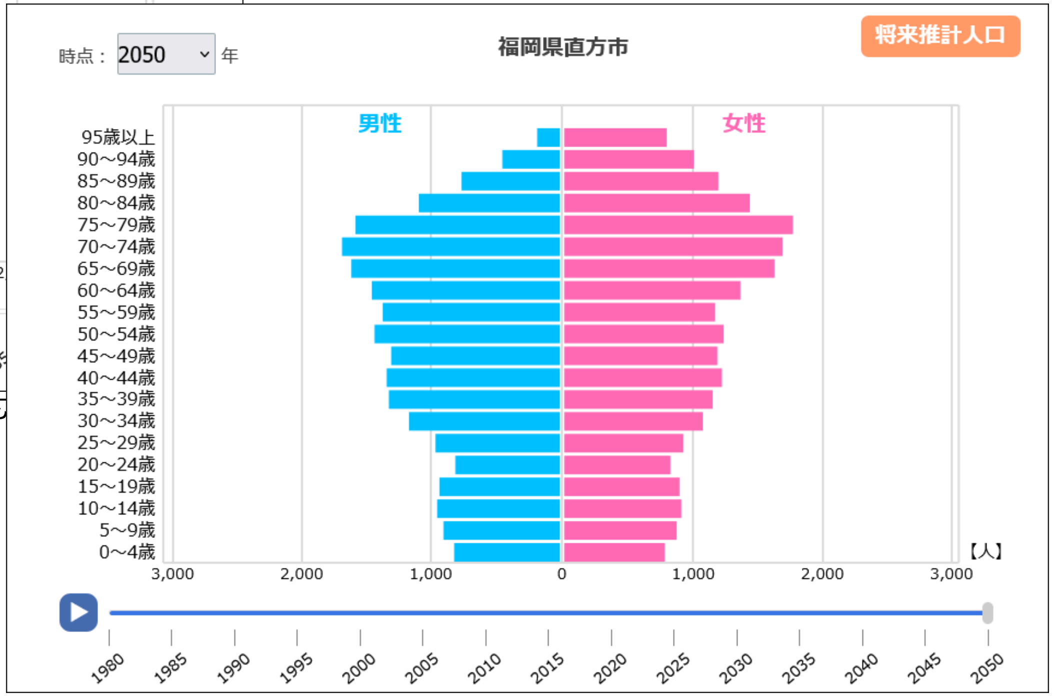
20年後には
福祉輸送が
中心となると
思われる



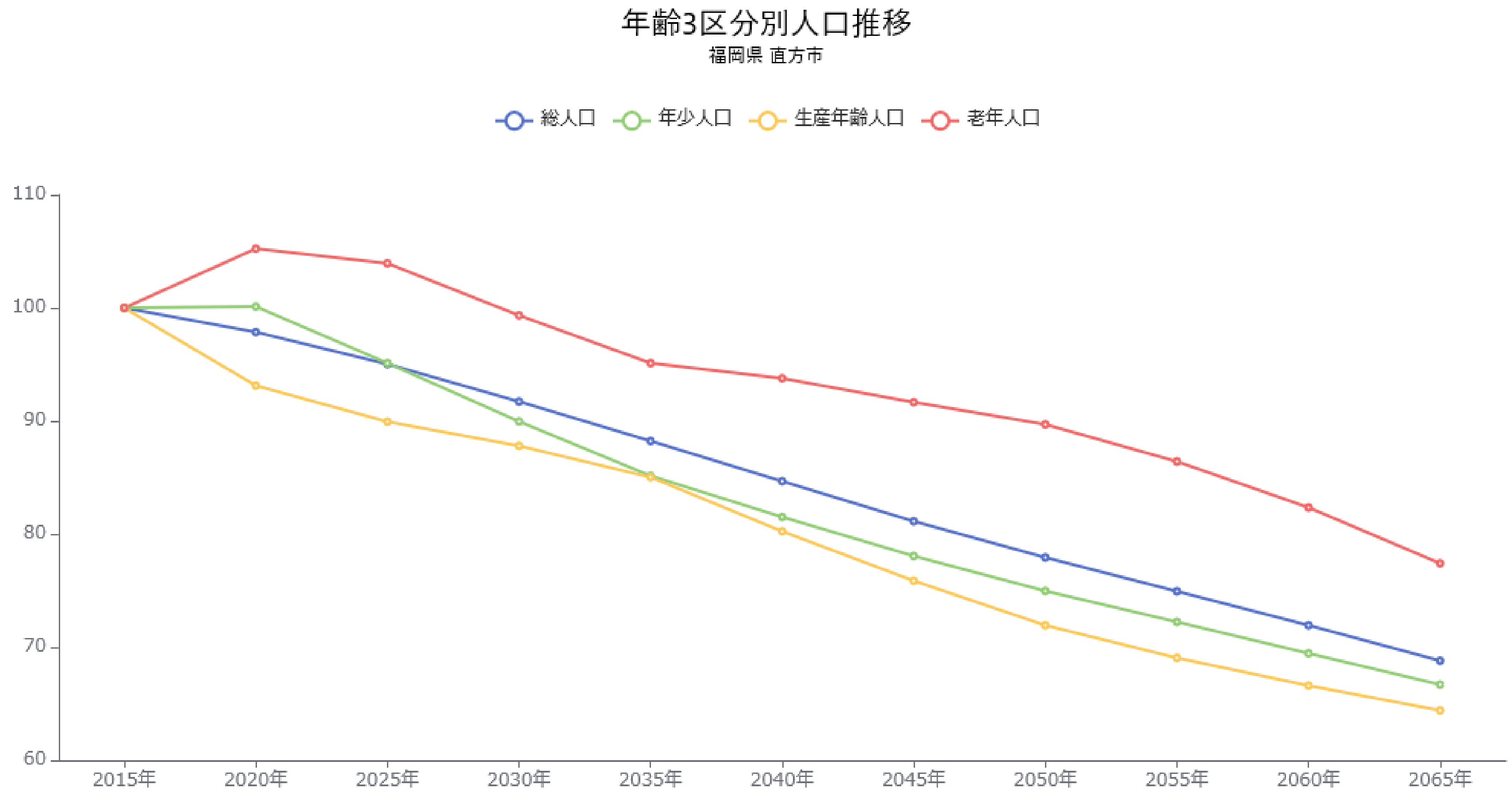
老年人口（65歳以上）：16,885人（37.3%）
生産年齢人口（15歳～64歳）：23,150人（51.15%）
年少人口（0歳～14歳）：5,228人（11.55%）

直方市人口ピラミッド
e-stat 統計でみる日本

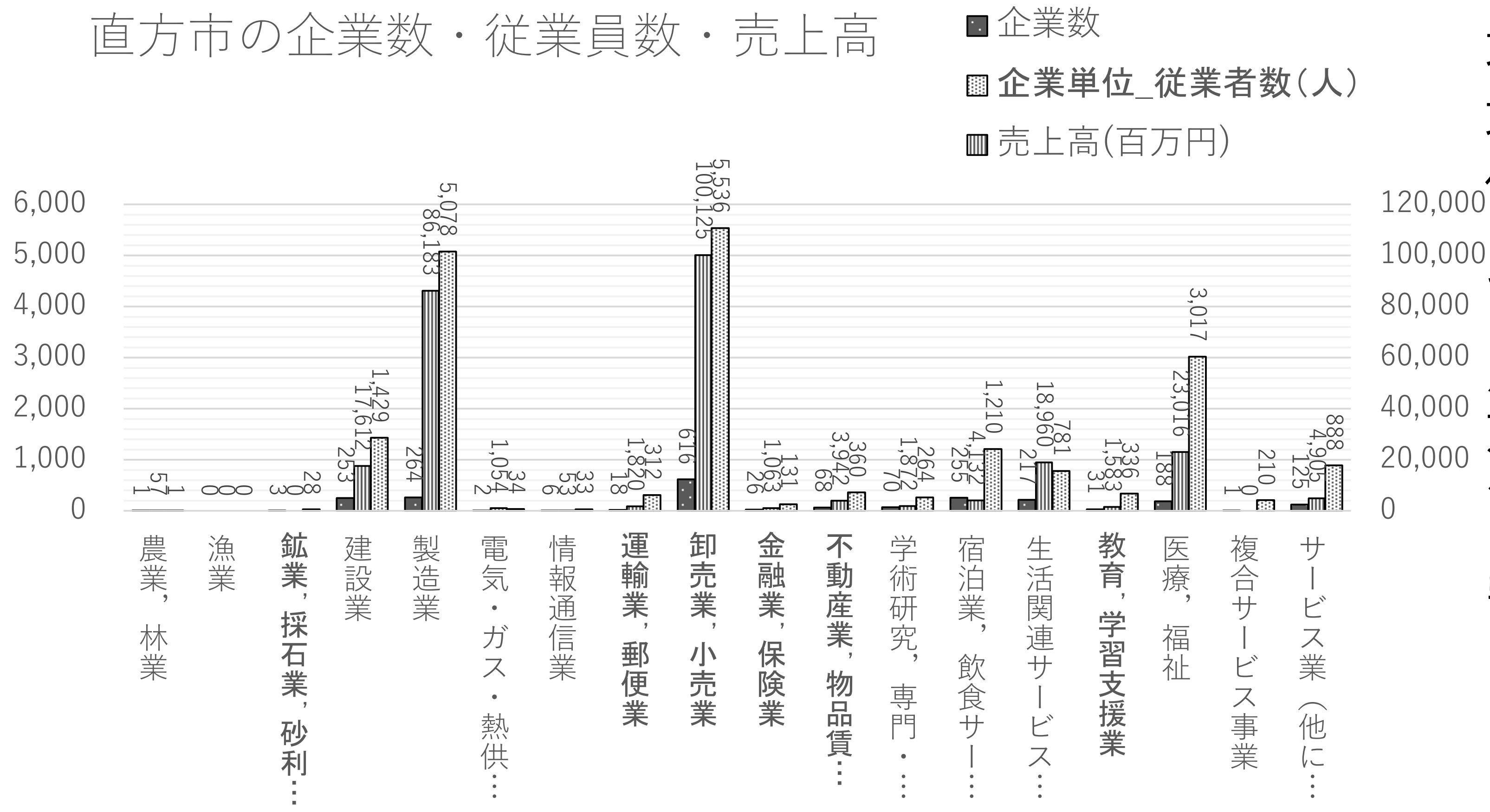




直方市人口推移
RESAS地域経済分析システム

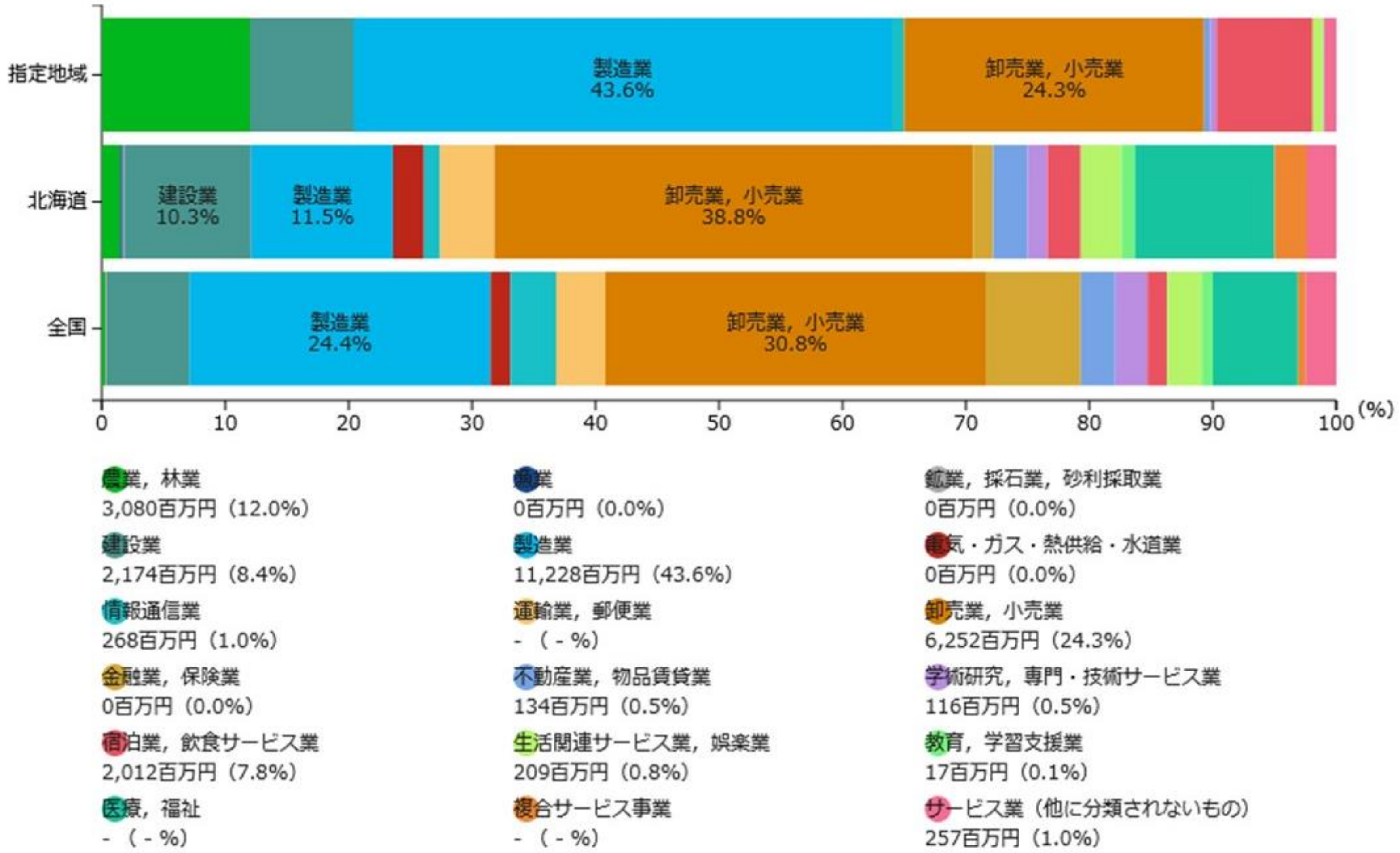


直方市2016年企業数
RESAS地域経済分析システム



地域産業を守ることで、
地域住民の生活を守る

直方市2016年売上高（サンプル）
RESAS地域経済分析システム



直方市2018年地域経済循環 RESAS地域経済分析システム

付加価値額（一人当たり） 2018年

指定地域：福岡県直方市

	第１次産業	第２次産業	第３次産業
付加価値額（一人当たり）	233万円	808万円	790万円
付加価値額（一人当たり）順位	1,018位	920位	996位

地域経済循環率

94.1%

地域内企業の経済活動を通じて「生産」された付加価値は、労働者や企業の所得として「分配」され、消費や投資として「支出」されて、再び地域内企業に還流します。このいずれかの過程で地域外にお金が流出した場合、地域経済
が縮小する可能性があるため、上記の地域経済の循環を把握し、どこに課題があるのかを分析する

所得（一人当たり） 2018年

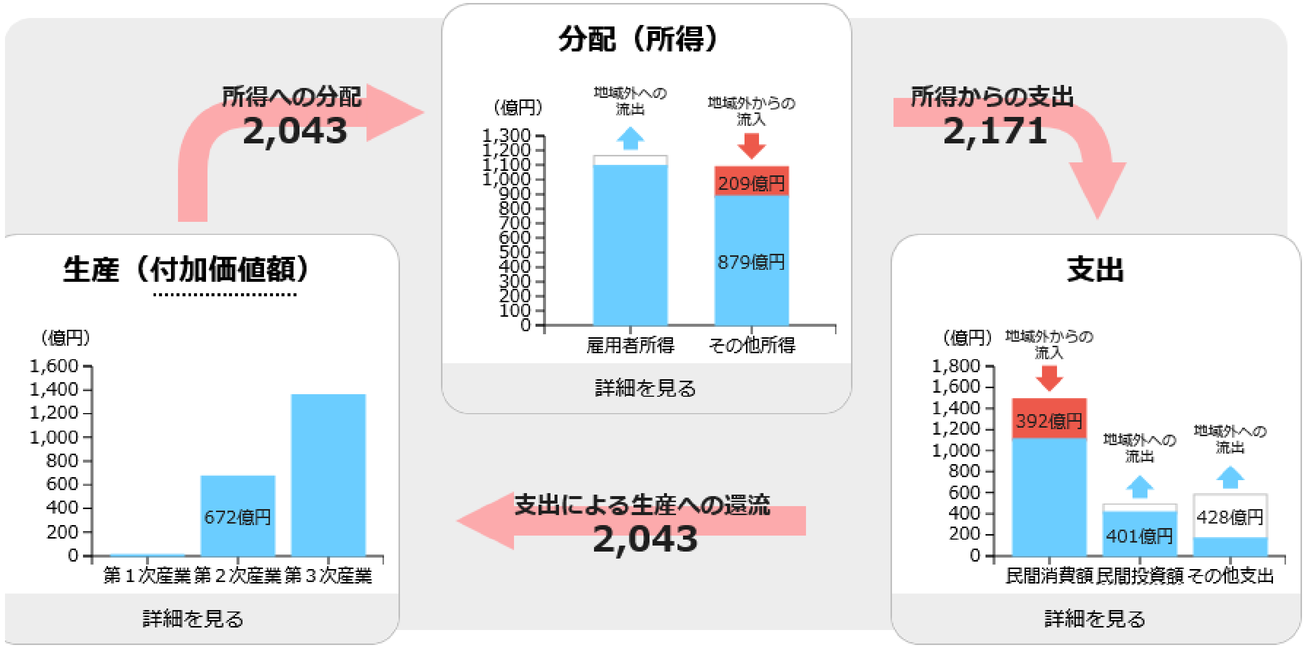
指定地域：福岡県直方市

	雇用者所得	その他所得
所得（一人当たり）	193万円	194万円
所得（一人当たり）順位	1,238位	1,215位

支出流出入率 2018年

指定地域：福岡県直方市

	民間消費	民間投資	その他支出
支出流出入率	35.8%	-18.6%	-73.4%
支出流出入率順位	112位	869位	1,044位



https://resas.go.jp/regioncycle/#/map/40/40204/2/2018/-

直方市人口分布図

- 人口分布（中範囲）
- 人口分布（中心地）
- 65歳以上分布（広範囲250m）
- 65歳以上分布（中心地250m）

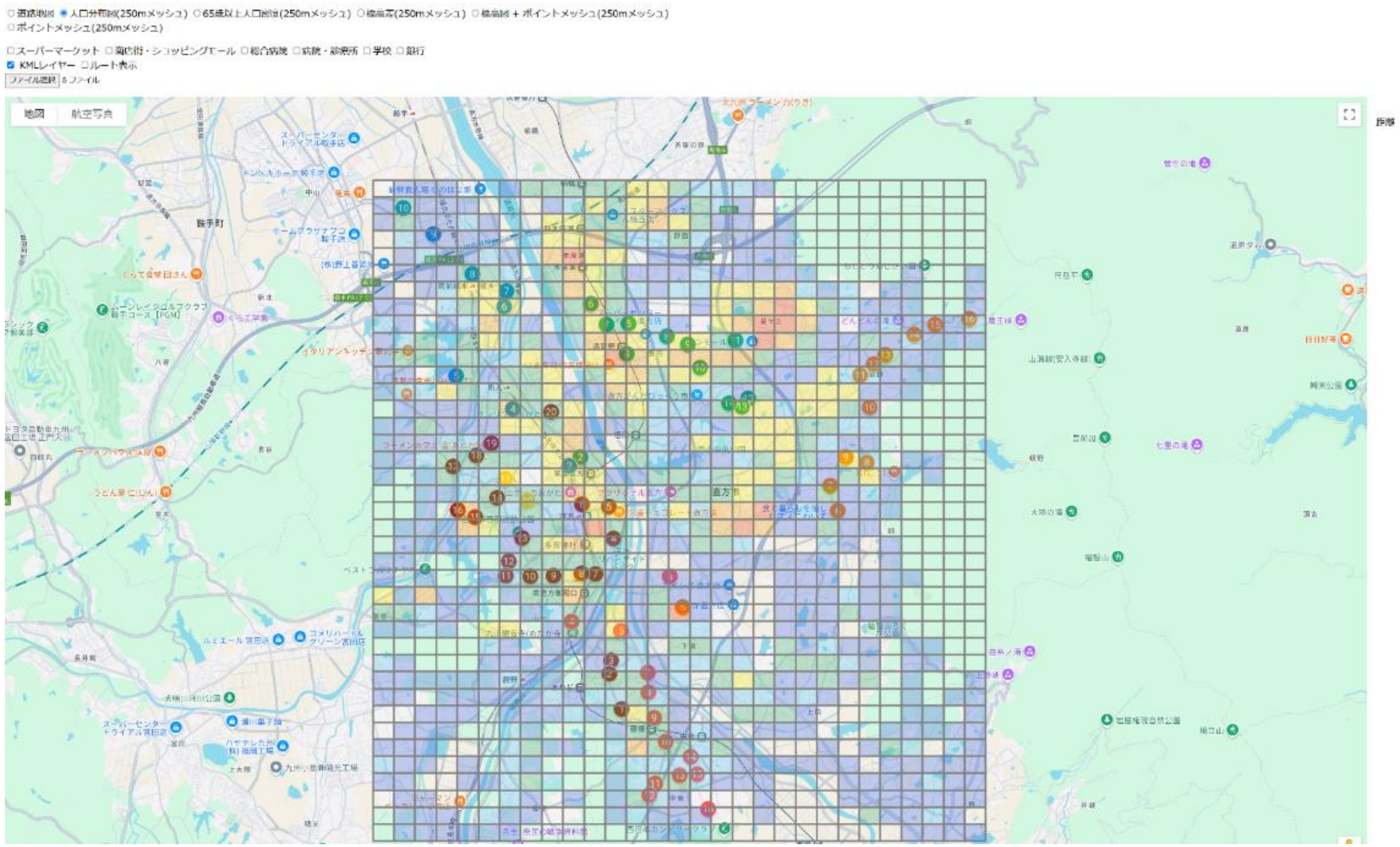
- 直方市の標高差
- スーパーマーケット

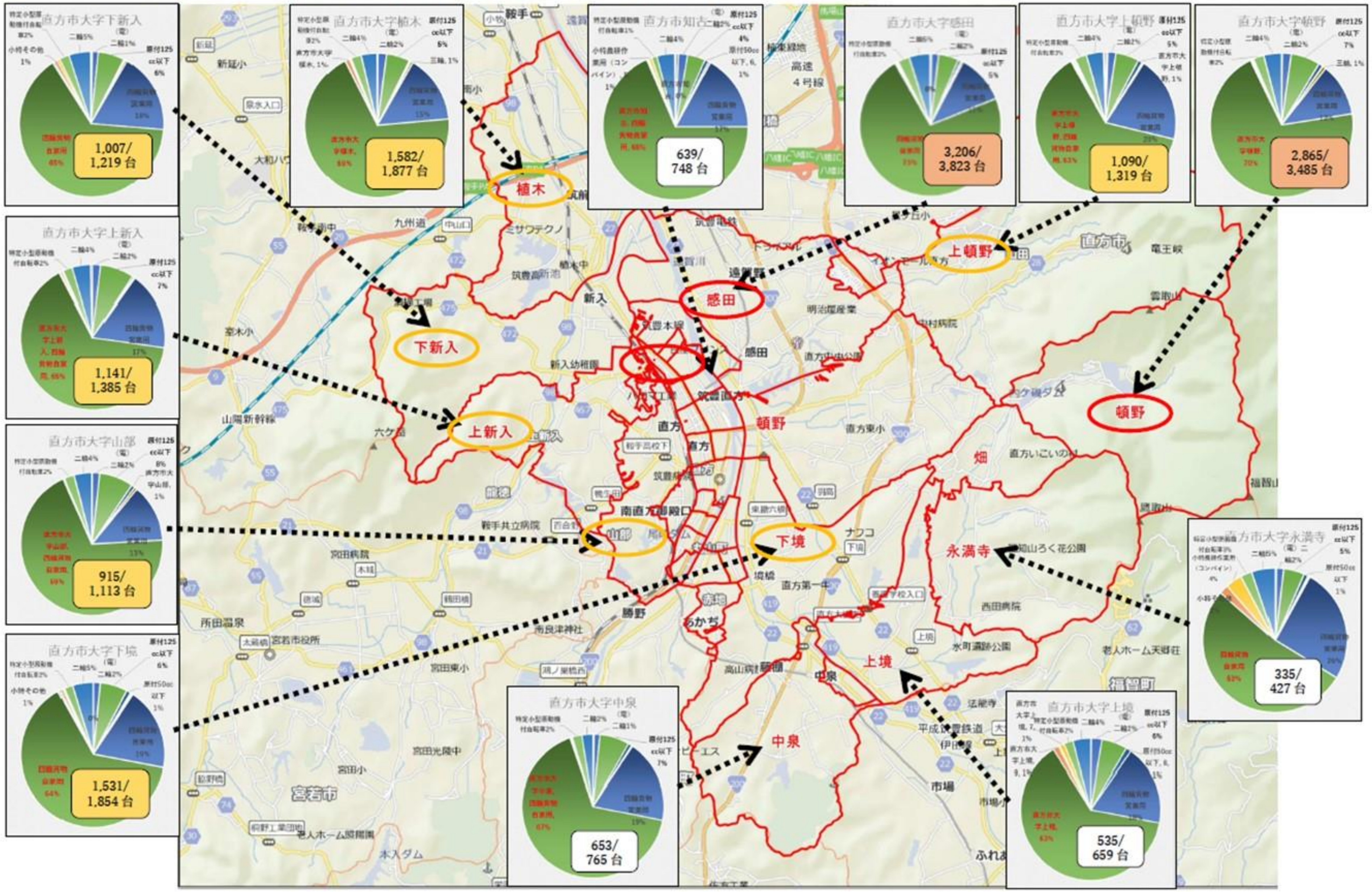
地図で見る統計（jSTAT MAP）の活用

- 直方市 本社企業立地（広範囲）
- 直方市企業立地（中心地）
- 集会所、文化施設、医療機関、学校、企業の立地
- 集会所、文化施設、医療機関、学校、企業の立地（中心地）
- 町丁目毎の軽自動車保有状況

3.直方市 Google マイマップ取り込み

- 直方市が公開している実証実験対象路線のGoogle マイマップを地図上に反映
    - 現行ルートの確認が可能



地域別自家用車などの保有状況

軽自動車などの地域別保有状況（保有台数合計 400 台以上）□内の数値は四輪貨物自家用＋四輪乗用自家用／総数を表す