

## 議案第 1 号

令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

### 【審議事項】

令和 7 年第 4 回直方市公共交通協議会において、『令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価』につきまして、事業実施の適切性、目標・効果達成状況および事業の今後の改善点について、路線ごとにご説明致しました。

本件につきまして、目標・効果の達成（未達成）の要因について考察した上で追記する必要があるとの御意見を頂戴いたしましたので、事務局にて要因を分析し、その内容を追加致しております。

つきましては、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）（別紙）⑤目標・効果達成状況に係る考察についてご審議いただきたく存じます。

なお、審議については、別途送付の書面表決書にご回答をお願いいたします。

(別紙) ⑤目標・効果達成状況に係る考察

①補助対象事業者等	路線名	⑤目標・効果達成状況		「⑤目標・効果達成状況」に係る考察内容
MG タクシー株式会社	上頓野線	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 便あたり利用者数 目標：2.3 人/便以上 実績：1.7 人/便</li> <li>・ 収支率 目標：22.0%以上 実績：15.4%</li> <li>・ 公的資金投入額 目標：608.3 万円/年以下 実績：658.6 万円 ※経費：778.8 万円 収入：120.2 万円</li> </ul>	<p>路線が長大であることから、運行本数も他路線と比較して少なくなっている。また、利用者数が極端に少ないバス停が複数あり、収支率10%未満の月が5ヶ月あることが未達成の大きな要因となっている。</p> <p>(考察観点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 収支率10%未満が5ヶ月</li> <li>・ 乗降客数が極端に少ないバス停が複数存在 (「利用人数：1人以下/週」のバス停が4カ所)</li> <li>・ 路線バスとの接続がない</li> </ul>
筑豊タクシー株式会社	鴨生田団地線	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 便あたり利用者数 目標：2.3 人/便以上 実績：2.6 人/便</li> <li>・ 収支率 目標：22.0%以上 実績：25.1%</li> <li>・ 公的資金投入額 目標：608.3 万円/年以下 実績：583.2 万円 ※経費：778.8 万円 収入：195.5 万円</li> </ul>	<p>赤地新入線と一部重複した路線であることから、重複区間は運行密度が高くなっている。このことから、沿線利用者の利便性が高く、目標達成の要因となっている。</p> <p>(考察観点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 赤地新入線と重複する区間があり、他路線に比べ利便性が高い</li> </ul>

MG タクシー株式会社	武谷線	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 便あたり利用者数 目標：2.3 人/便以上 実績：2.8 人/便</li> <li>・ 収支率 目標：22.0% 以上 実績：28.2%</li> <li>・ 公的資金投入額 目標：608.3 万円/年以下 実績：559.3 万円 ※経費：779.0 万円 収入：219.6 万円</li> </ul>	<p>藤棚、市営住宅といった、利用人数が極端に多いバス停が複数存在する。また、利用人数が極端に少ないバス停（「利用人数：1 人以下/週」）は 1 カ所のみである。このことが目標達成の要因となっている。</p> <p>(考察観点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗降客数が極端に多いバス停が複数存在     (「利用人数：10 人以上/週」のバス停が 2 カ所)</li> </ul>
直方タクシー有限会社	植木線	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 便あたり利用者数 目標：2.3 人/便以上 実績：1.9 人/便</li> <li>・ 収支率 目標：20.0% 以上 実績：18.9%</li> <li>・ 公的資金投入額 目標：608.3 万円/年以下 実績：637.4 万円 ※経費：785.6 万円 収入：148.2 万円</li> </ul>	<p>利用者数の少ないバス停（筑前植木、塚本、光公民館バス停）について、時間帯によって立ち寄らない形でダイヤが形成されている。このことから、当該バス停利用者の利便性が低下し、全体的な利用低下を招いていることが目標未達成の要因となっている。また、応援車両の利用数が突出しており、費用面だけでなく、利便性の観点からも課題となっている。</p> <p>(考察観点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最終便が復路になっていない</li> <li>・ 予備車両 4 8 便</li> </ul>

MG タクシー株式会社	感田線	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 便あたり利用者数 目標：2.3 人/便以上 実績：2.6 人/便</li> <li>・ 収支率 目標：22.0% 以上 実績：16.9%</li> <li>・ 公的資金投入額 目標：608.3 万円/年以下 実績：647.0 万円 ※経費：778.3 万円 収入：131.3 万円</li> </ul>	<p>人口密度の高いエリアを運行している路線であり、住宅団地に複数バス停があることから、需要の高いエリアを運行しており、「1 便あたり利用者数」については目標を達成している。今後、利用者ニーズにあったバス停や路線の見直しを実施することで、改善する余地があると推察される。</p> <p>(考察観点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「イオンモール直方」への乗り入れる要望が多数</li> </ul>
直方タクシー有限会社	赤地新入線	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 便あたり利用者数 目標：2.3 人/便以上 実績：2.4 人/便</li> <li>・ 収支率 目標：22.0% 以上 実績：16.8%</li> <li>・ 公的資金投入額 目標：608.3 万円/年以下 実績：647.2 万円 ※経費：778.2 万円 収入：131.0 万円</li> </ul>	<p>鴨生田団地線と一部重複した路線であり、運行密度が高く、沿線利用者の利便性は高いことから、「1 便あたり利用者数」については目標を達成している。</p> <p>一方、本路線の始発付近の居住地として利用の多いバス停から主な目的地となる商業施設までの距離が他の路線に比べ長くなっている。今後、利用者ニーズにあったバス停や路線の見直しを実施することで、改善する余地があると推察される。</p> <p>(考察観点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主な居住エリア（緑光苑）と目的地（サンリブのおがた）が始発と終点の関係にある</li> </ul>