

西鉄バス田川（快速）小倉線の廃止にかかる検討状況について

1 路線の廃止内容・理由

平成28年6月30日付けで、西鉄バス筑豊(株)から、福岡県バス対策協議会あてに、平成29年10月1日（日）をもって、田川（快速）小倉線の廃止について申し出があり、その後、西鉄バス筑豊(株)、西日本鉄道(株)、九州運輸局福岡運輸支局、関係自治体、福岡県で構成される福岡県バス対策協議会ブロック別地区協議会（筑豊ブロック、平成28年7月28日開催）において、同路線の廃止について説明があった。

廃止の理由については、同路線について、利用者が少ない現状や、将来にわたって赤字路線からの脱却が望めない情勢で、西鉄バス筑豊(株)の内部補填による維持が限界と判断したためである。

2 廃止路線概要

路線名	系統数	輸送人員※		廃止区間							関係自治体
		(人)	影響人員 (人)	実働数 (台)	仕業数 (人)	キロ程	運行回数 (平日)	運行回数 (土曜)	運行回数 (日曜)		
田川（快速） 小倉線	2	1,136	331 (29.1%)	東町～ 三萩野	6	8	28.01	17.0	17.0	16.5	北九州市 香春町 田川市

※調査日：平成28年5月10日（火）～12日（木）の3日間平均

3 現在までの状況

日時	内容
平成28年 6月30日	西鉄バス筑豊(株)から、福岡県バス対策協議会に対し、「田川（快速）小倉線」廃止の申し入れ
平成28年 7月28日	福岡県バス対策協議会ブロック別地区協議会開催 同路線の廃止について、協議会から説明あり。
平成28年 8月19日	田川市議会建設経済委員会において事務報告
平成28年 9月 8日	西日本鉄道(株)による説明 同路線の廃止にかかる経緯等について説明あり。
平成28年 9月15日	香春町との協議 赤字負担による路線存続の可能性について協議。 北九州市は赤字補填しない方向であることについて香春町から説明あり。
平成28年 9月26日	西鉄後藤寺～呼野間運行に係る経費及び赤字額試算について、西日本鉄道(株)に対し香春町との連名で書面依頼。
平成28年10月13日	西日本鉄道(株)、北九州市、香春町との協議 北九州市は赤字補填しない方向であることについて確認。 経費及び赤字額の試算方法について確認。

日時	内容
平成28年11月9日	西日本鉄道㈱、香春町との協議 経費及び赤字額の試算結果について報告あり。
平成28年11月25日	第1回田川市地域公共交通会議バス対策分科会開催 概要説明。
平成28年12月19日	第2回田川市地域公共交通会議バス対策分科会開催 各委員からの意見集約。路線の存否、代替案等の協議。

4 赤字補填額試算

赤字補填をする場合について、次の4案の比較検討を行った。

運行系統	車両～仕業	便数 (本)	収入 (千円)	費用 (千円)	収支差 (千円)	収支差(註記) (千円)
①西鉄後藤寺～砂津	6～8	34	68,174	105,448	▲37,274	▲20,443
②西鉄後藤寺～中谷	2～2	14	12,739	28,432	▲15,692	▲10,589
③西鉄後藤寺～中谷	3～3	20	18,199	42,220	▲24,021	▲15,515
④西鉄後藤寺～頂吉越	2～2	20	9,084	28,223	▲19,139	▲15,692

①案について

他の運行系統に比べ収入額が大きいことから、収入額が減少傾向にある現状では、収支差(赤字補填額)が今後拡大していくことが想定される。

④案について

頂吉越～山ヶ迫間がバス路線の空白区間となるため、田川市内から北九州市街地までのバスによる移動が困難になる。

②案、③案について

本路線のバス停のうち、①転回が可能であること。②北九州市内を運行する路線(本路線以外)が接続しているバス停留所であること。③田川地域から最も近いバス停留所であることの3つの条件を満たす。

「中谷」まで運行することで、乗り換えは必要になるものの、田川市内から北九州市街地までバスによる移動が可能となる。

5 分科会での検討状況

(1) 第1回 【平成28年11月25日(金)14時、田川市役所1階15会議室、出席者6人/11人】

ア 内容

西日本鉄道㈱から田川(快速)小倉線の廃止の申し入れがあったことについて説明。各委員からの意見聴取。

イ 主な意見等

① 「快速」にもかかわらずバス停が多く時間がかかり過ぎるため利用者が敬遠しているのではないか。田川市内や香春町内で乗客を乗せて、北九州市街地まで北九州市内は停車しない提案は良いと思う。もっとスピードアップできないか。

- ② 田川(快速)小倉線と金田・方城線が同時刻に到着出発する便がある。ダイヤを離せば利用者は増えると思う。毎時定刻発車にするなど分かりやすいダイヤにしてはどうか。

ウ 結論

次回分科会において改めて意見聴取し、結論をまとめていくこととした。

(2) 第2回【平成28年12月19日(月)10時、田川市役所1階15会議室 出席者11人/11人】

ア 内容

各委員から意見を聴取した。委員から、香春町との協議状況について質問があったため、田川市と香春町で赤字補填を行う場合の検討している負担割合の資料を提示した。その後分科会としての結論をまとめた。

イ 主な意見等

- ① 利用者確保のため、多くの停留所に停車していると思うが、スピードアップなど利用者の立場で考えないと赤字補填をしても良くならないのではないか。バス利用を促す方策を検討する必要があるのではないか。
- ② 赤字補填をする場合は中谷までの運行で良い。運行時間が長いという意見が多いのであれば、北九州市内はバイパスを走るなどルート変更を西日本鉄道(株)に要望して、利便性を向上させた方が良い。また中谷での乗り継ぎが重要になる。30分も待たされたら利用者は逸走する。
- ③ 利用者の状況から判断して、長距離利用は少ない。今後は近距離利用と長距離利用をどのように組み合わせたら最適な交通手段にできるのか、西日本鉄道(株)から意見をいただきたい。
- ④ 利用者がいる中で、赤字補填をしないという理由付けをするのが難しい。赤字補填を恒久的に行うかという問題も出てくる。ある程度期間を設けて、検証していく必要がある。

6 分科会としての結論

- (1) 分科会の意見としては、廃止ではなく、赤字補填を行う。
- (2) 赤字補填按分・赤字補填については、運行本数は減るものの赤字補填額を1千万円程度に抑えることができる試算②(運行区間：西鉄後藤寺～中谷、車両：2、仕業：2)を軸に検討を進めていく。なお、この場合の赤字負担額は、田川市が4,384千円、香春町が6,205千円となる。
- (3) 永続的に赤字補填をするのではなく、3年を一つの区切りとした検証期間を設け試行的に運行する。

7 今後の流れ

地域協議会等(交通会議)での協議結果を、平成29年2月上旬開催予定の県バス対策協議会ブロック別地区協議会(筑豊ブロック)に報告し、協議を行う。その協議結果をもって、廃止、休止、存続を西鉄バス筑豊(株)が決定する。

8 今後の検討スケジュール

日時	内容
平成29年1月上旬	<p>第3回田川市地域公共交通会議開催</p> <p>分科会での協議結果報告</p> <p>田川市としての方針決定（別途決裁）</p>
平成29年2月上旬 （予定）	<p>県バス対策協議会ブロック別地区協議会（筑豊ブロック）開催</p> <p>各自治体の協議結果を報告。廃止、休止、存続の検討</p>
平成29年3月末	<p>西日本鉄道㈱が運輸局に廃止申請書を提出。</p> <p>（沿線自治体が路線の存続を決定していない場合）</p> <p>※平成29年5月に開催される福岡県バス対策協議会に地域間幹線系統としての国庫補助金申請を提出する関係から、この時期までには、廃止、休止、存続を決定する必要がある。</p>
平成29年5月初旬	<p>【赤字補填（路線の存続）を行う場合】</p> <p>地域間幹線系統としての国庫補助金申請を福岡県に提出</p>
平成29年5月初旬	<p>【赤字補填（路線の存続）を行う場合】</p> <p>運輸局に対して、廃止申請の取り下げを行う。</p>
平成29年8月末	<p>【赤字補填（路線の存続）を行う場合】</p> <p>運行計画変更（運行系統・運行便数）の申請を運輸支局に提出。</p>