

筑紫野市地域公共交通網形成計画



平成 28 年 3 月



筑紫野市

目 次

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨及び位置付け	1
1.2 計画の区域	2
1.3 計画の期間	2
第2章 上位関連計画の整理	3
2.1 第五次筑紫野市総合計画	3
2.2 第二次筑紫野市都市計画マスタープラン	5
第3章 筑紫野市の現状	7
3.1 地勢・地理的特性	7
3.2 社会経済特性	9
3.3 公共交通の整備状況	18
3.4 公共交通の利用状況	20
3.5 市民ニーズ	29
第4章 基本的な方針	46
4.1 公共交通が果たすべき役割	46
4.2 公共交通の課題	47
4.3 目指す公共交通の将来像	50
4.4 公共交通に関する取組みの方向性	51
第5章 計画の目標	52
5.1 目標及び数値目標	52
5.2 実施期間および実施主体	55
第6章 計画達成状況の評価について	58

第1章 はじめに

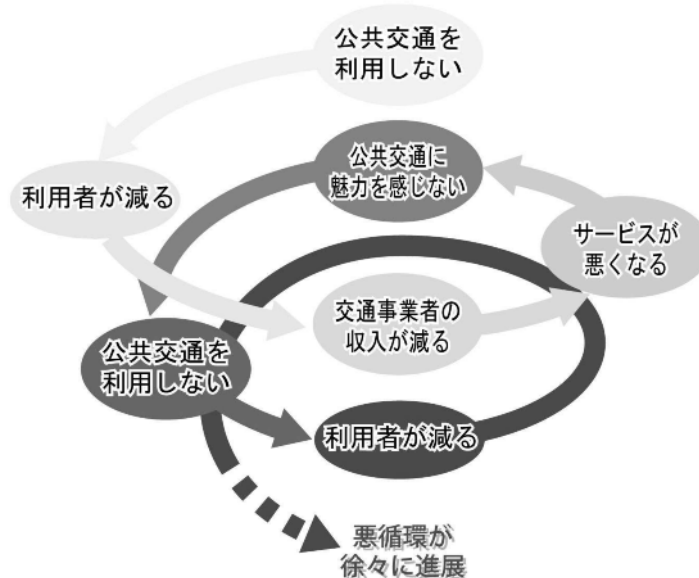
1.1 計画策定の趣旨及び位置付け

(1) 計画策定の趣旨

本計画は、将来のまちづくりを見据えた中、将来に亘り持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するために必要な取り組みを体系的に位置付け、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、今後の地域公共交通に関する取り組みを進めていくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく地域公共交通網形成計画として策定するものです。

(2) 計画策定の背景

公共交通利用者数は年々減少傾向にあり、それに伴い交通事業者の経営悪化・サービス水準の低下により、更なる利用者数の減少を招く負のスパイラルとなっている状況です。



▲公共交通における負のスパイラル

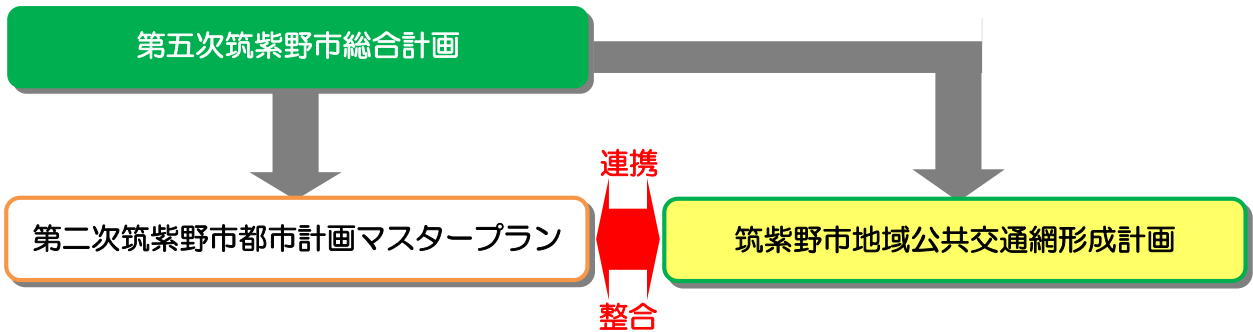
将来的な少子高齢化社会を見据えた中、現状のままの公共交通体系を将来に亘って維持していくことが困難であり、持続可能な地域公共交通網を再構築するとともに、鉄道・バス等が連携した利便性の高いものとして、住民の生活を支えていくことが必要です。

また、まちづくりにおいても、市街地の低密度化による都市機能の低下等が予測されており、地域住民の移動手段の確保とまちづくりとの連携が求められている状況です。

このような背景から、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成を進めていくための基本的な方針、取り組みの方向性、目標、事業等を取りまとめた「筑紫野市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

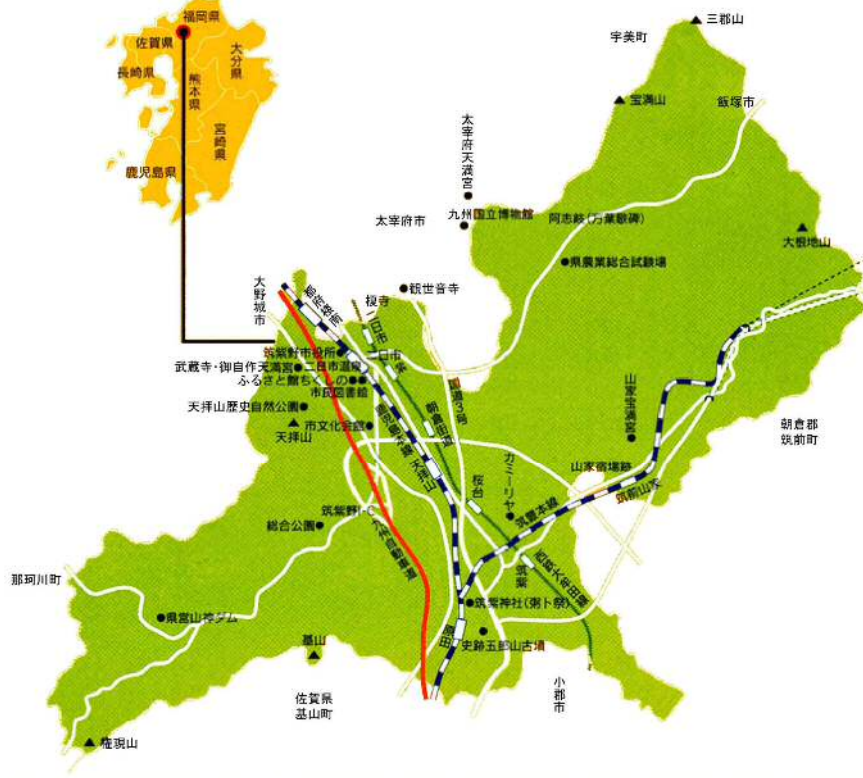
(3) 計画の位置付け

本計画は、第五次筑紫野市総合計画を最上位計画とし、まちづくりの方針を定めた第二次筑紫野市都市計画マスタープランと連携を図りつつ、その他分野を関連計画とした公共交通政策の方向性等を定める基本計画です。



1.2 計画の区域

本計画は、筑紫野市の行政区域全域を対象とします。



1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、平成 28 年 4 月から平成 32 年 3 月までの 4 か年とします。
なお、計画期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

第2章 上位関連計画の整理

2.1 第五次筑紫野市総合計画

(1) 計画の概要

本計画は、本市において効率的かつ効果的なまちづくりを進めていく上で、市のすべての施策や事業の指針となる中長期の計画は欠かすことができないと考え、筑紫野市市民自治基本条例第10条第1項を根拠として、市の政策を定める最上位の計画として策定するものです。

(2) 計画の期間

平成28年度から平成31年度（4年間）

(3) 計画の方向性等

本市の普通の都市像である「自然と街との共生都市」を基礎とした上で、地域コミュニティを核としたまちづくりの推進を図るため、「自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの」を将来都市像とします。

将来都市像		自然と街との共生都市													ひかり輝くふるさと ちくしの													
政策	行財政改革			産業・雇用をつくる			生活をまもる							共助社会づくり		未来をつくる												
	～ムダを省いた効率的な行財政の確立～			～まちを元気にする地域経済の活性化～			～安心安全のまちづくり 健康で笑顔輝くまちへ～							～いきいきと元気な協働のまちへ～		～すこやかに育つまちへ～ ～自然と都市機能が調和するまちへ～												
施策	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	計画行政と効率経営の推進	人材育成と組織の整備	適正な事務執行とサービス提供	地域に活力をもたらす産業・雇用の創出	農林業の振興	観光の振興	防災・減災対策の推進	防犯対策の推進	健康づくりの推進	高齢者福祉の充実	障害者福祉の充実	セーフティネットの推進	人権尊重のまちづくり	地域コミュニティによるまちづくり	地域福祉の推進	開かれた市政の推進	子育て支援の推進	学校教育の充実	青少年の健全育成	生涯学習・社会教育の推進	歴史・文化の継承と振興	スポーツ・レクリエーションの推進	循環型・低炭素社会の構築	生活環境の向上	安全で安心な水道水の供給	衛生的で快適な下水道の促進	交通環境の総合的な整備と充実	市街地の形成

(4) 公共交通に関する施策・事業等

施策名称	施策のめざす姿
5-27 交通環境の総合的な整備と充実	誰もが安全かつ便利に移動できる交通環境が整っています。

基本事業名称	基本事業のめざす姿
①道路の維持管理	道路の維持管理が充実し、道路の安全性が確保されています。
②道路の整備	道路の整備・改良により、安全性・利便性が向上するとともに、渋滞が緩和されています。
③駅の利便性向上	駅及び駅周辺の施設整備を促進することにより、安全で快適に利用できる施設となり、利便性が高まっています。
④交通手段の充実	交通手段に困らず、交通空白地域が解消されています。
⑤交通安全対策の推進	交通安全意識が向上し、交通安全施設が整備されることによって、交通事故の発生が抑えられています。

基本事業の構成

基本事業名	目指す姿	指標名	現状値	目標値	成果指標の方向性
1 道路の維持管理	道路の維持管理が充実し、道路の安全性が確保されています。	道路管理の瑕疵による損害賠償件数	1 件	0 件	道路の維持管理の充実を図り、事故等を予防することにより、成果の向上を目指します。
		道路陥没や倒木等の突発的な不具合に対して緊急処置を実施した割合	100%	100%	突発的な不具合に対する適切な対応を継続することによって、現状維持を目指します。
2 道路の整備	道路の整備・改良により、安全性・利便性が向上するとともに、渋滞が緩和されています。	道路の整備・改良延長（計画期間の累計）	1,169m	2,200m	平成28年度以降の整備予定路線を踏まえて、2,200mを目標値として設定し、成果の向上を目指します。
		道路の整備、改良により安全性、利便性が向上した箇所数（事業完了箇所数）	2 箇所	6 箇所	平成28年度以降の整備予定箇所を踏まえて、6 箇所を目標値として設定し、成果の向上を目指します。
3 駅の利便性向上	駅及び駅周辺の施設整備を促進することにより、安全で快適に利用できる施設となり、利便性が高まっています。	駅の利便性の満足度	77.8%	80.0%	駅利用者の利便性向上のための取組を推進することによって、成果の向上を目指します。
4 交通手段の充実	交通手段に困らず、交通空白地域が解消されています。	交通手段がなく不便だと思う市民の割合	20%	10%	地域公共交通網形成計画（平成27年度策定）に基づき交通手段の充実を図ることによって、成果の向上を目指します。
		交通空白地域箇所数 ^(※)	22 箇所	10 箇所	
5 交通安全対策の推進	交通安全意識が向上し、交通安全施設の整備がされることによって、交通事故の発生が抑えられています。	交通ルールやマナーを守っている市民の割合	63.3%	70.0%	交通安全対策を推進することにより、現状から1割以上の成果の向上を目指します。

2.2 第二次筑紫野市都市計画マスタープラン

(1) 計画の概要

本計画は、今後 20 年間の本市における都市づくりの問題・課題について分析し、本市における都市づくりの指針となる将来都市像、及び土地利用、交通体系などに関する基本的な方針を確立するとともに、地域別のあるべき市街地像、課題に対応した整備方針、土地利用、施設整備の計画などを定めたものです。

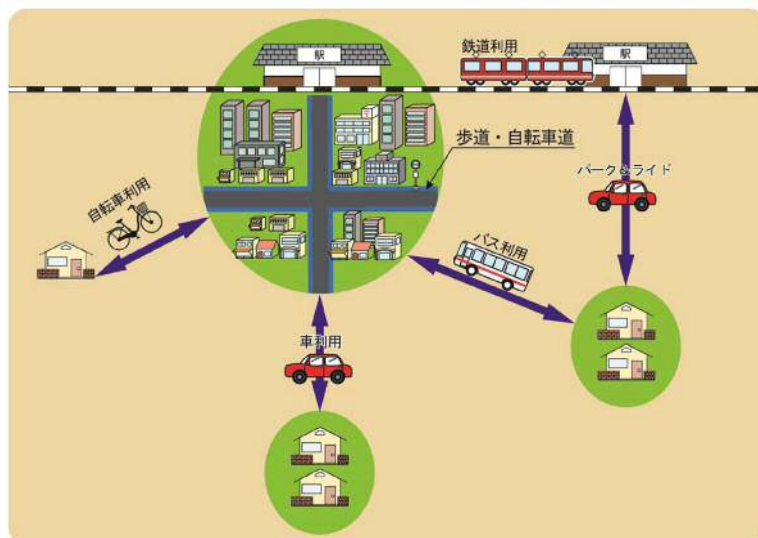
(2) 計画の期間

平成 28 年から平成 47 年（20 年間）

(3) 計画の方向性等

筑紫野市における都市づくりの課題	筑紫野市における都市づくりの目標と基本的方向
1. 市街地の活力向上と無秩序な土地利用の抑制 ① 既存市街地の活性化 ② 快適な市民生活を支える日常生活拠点の形成	1. 地域特性に応じた計画的な市街地の形成 ● 二日市地域における土地の高度利用を推進し、活力のある市街地を形成する。 ● 西鉄朝倉駅・JR 天拝山駅・西鉄筑紫駅・JR 原田駅周辺における拠点機能を強化し、生活の拠点となる市街地を形成する。
2. 安全・便利・円滑な交通体系の確立 ① 東西南北方向の円滑な交通網の形成 ② 身近な生活道路等における交通環境の改善 ③ 公共交通体系の維持	2. 道路環境の改善と公共交通体系の維持 ● 市内移動の幹線となる道路網の改善・強化を図る。 ● 既存の生活道路等における安全な歩行空間や自転車空間の確保を図る。 ● 駅前広場の整備等により交通結節点の機能強化や公共交通の利便性の向上を図り、市民の移動手段となる公共交通体系を形成する。
3. 次世代まで引き継がれる住環境の形成 ① 都市防災上の課題解消 ② 高齢化に対応した老朽化が進む郊外住宅地の再生 ③ 良好な住環境の形成	3. 既存市街地の住環境改善と郊外住宅地の再生 ● 既存市街地には、老朽化した建築物が密集する地区があるため、良好な居住環境の形成を図る。 ● 郊外に点在する老朽化が進む団地において、少子高齢化等に対応した郊外住宅地の形成を図る。 ● 計画的な土地利用を推進し、コンパクトで良好な都市環境の形成を図る。
4. 地域特性を活かしたまちの持続的発展 ① 筑紫野市に活力をもたらす産業集積地の形成 ② 長期的な成長を見据えた新しい産業の醸成 ③ 地域資源の積極的な活用	4. 産業の計画的な誘致と歴史・観光資源の活用 ● 積極的な企業の誘致により工業・商業の持続的な発展を促すとともに、筑紫野インターチェンジ周辺や幹線道路沿道へ工業や流通業務施設等を集積させることにより、産業・雇用の創出を図る。 ● 天拝山などの自然環境や武蔵寺、二日市温泉等の地域資源の保全と観光資源としての活用を図るとともに、宝満山、阿志岐山城跡、基肆（きい）城跡などの大規模史跡を地域資源として積極的な活用を推進する。
5. 豊かな自然環境と調和した都市の形成 ① 市内の良好な緑地や農地の保全・活用 ② 憩いと安らぎのある豊かな市民生活の実現	5. 自然環境の保全とレクリエーション機能の充実 ● 市域東西に広がる緑豊かな自然環境や良好な農地の保全を図る。 ● 市民の憩いの場となる公園やレクリエーション機能の充実を図る。
6. 安全で安心して暮らせる都市の形成 ① 快適な都市基盤機能の拡充 ② 市民生活を脅かす自然災害の防止 ③ 安全・安心を支える防災環境の整備	6. 防災・防犯機能の強化 ● 市民の生活と財産をまもる災害に強い都市基盤の形成を図る。 ● 治水事業等の推進により防災力を高めるとともに、市民の防災に対する意識の向上を図る。 ● 共助社会の基礎となる地域コミュニティ組織と連携しながら、防災・防犯対策を推進する。

▼多様な交通体系に対応できる道路環境と交通利便性向上のイメージ



(4) 将来都市構造図

【将来都市構造の基本的な考え方】

①「ゾーン」について

- 適切な土地量の規制・誘導に努め、都市的土地利用と自然的土地利用の明確化を図ります。
- 市街地周辺では、市街化する区域と保全する区域の明確化を図り、本市の特性の一つである豊かな自然や優良農地を保全し、市街地と自然が調和した都市の形成を目指します。
- 市域東西に広がる豊かな自然緑地や残存する農地の積極的な保全をすすめ、魅力的な本市の財産としていきます。

②「拠点」について

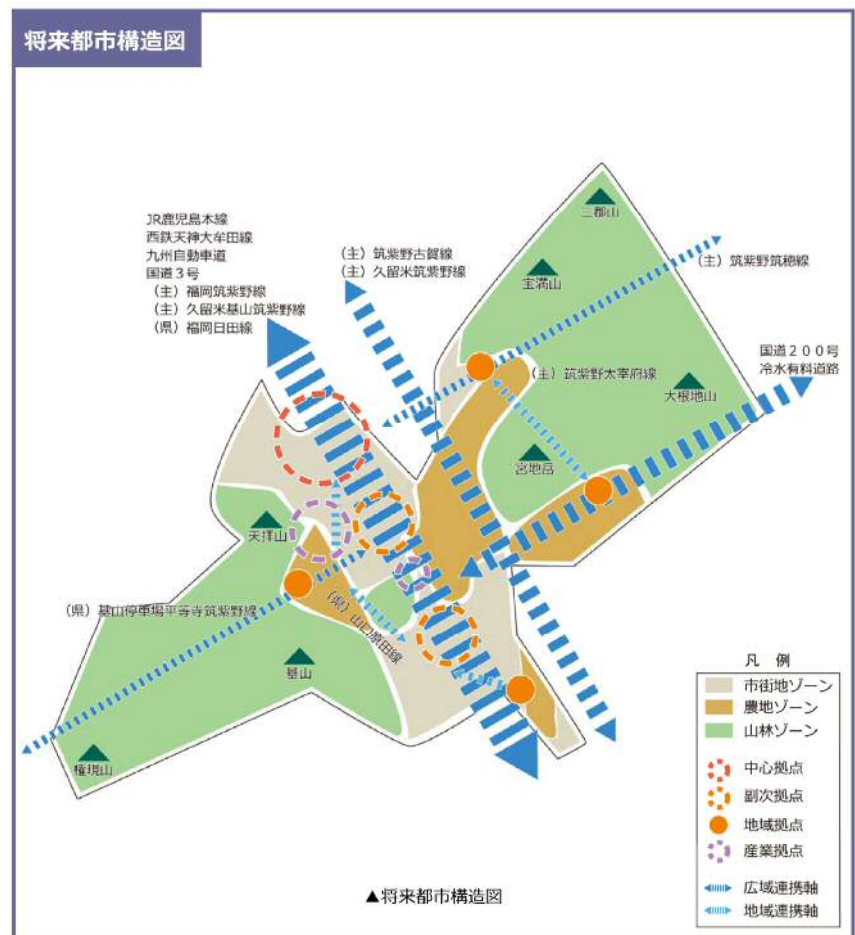
- 南北方向の鉄道や道路に沿って形成された市街地では、機能集積により活力を向上させていくとともに、中心市街地としての求心力を高めていきます。
- 本市の顔となる中心拠点と都市機能の充実を図る副次拠点を定めます。
- 市内に点在する地域の生活拠点について、各地域の特性に応じた都市機能を充実させます。

③「軸」について

- ＪＲ鹿児島本線、西鉄天神大牟田線を中心とした鉄道、及び九州自動車道、国道３号、県道福岡筑紫野線、県道福岡日田線等の既存道路における南北方向の広域的な交通網を維持・拡充します。

- 国道200号にみられる東西方向の広域的な交通網を維持・拡充するとともに、新たな東西方向の広域的な交通網を形成します。

- 市内に点在する地域の生活拠点について、各拠点間をつなぎ、拠点間の交流や連携を図る地域連携軸を形成します。



(5) 公共交通に関する施策・事業等

路線バスについては、利便性の向上策を関係機関との調整を図りながら検討します。特に、農村集落・山地部においては、路線バスの路線維持を図り、コミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。

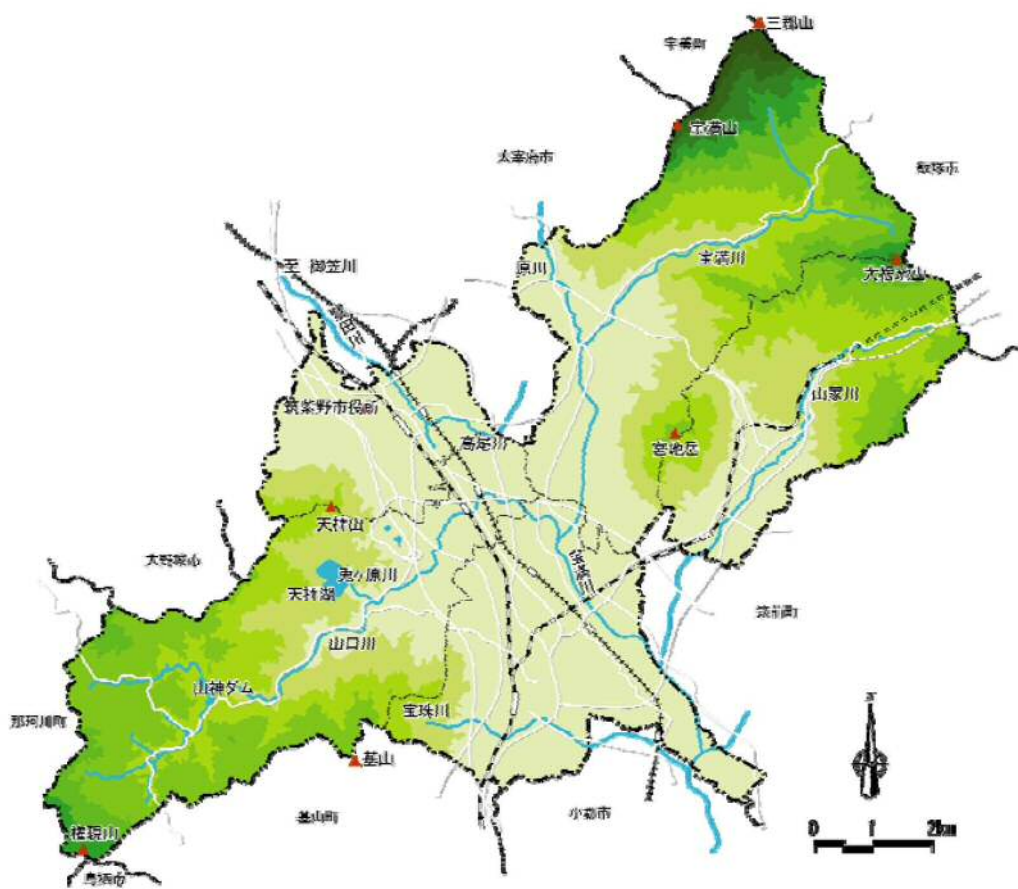
3. 筑紫野市の現状

3.1 地勢・地理的特性

(1) 地勢・地理

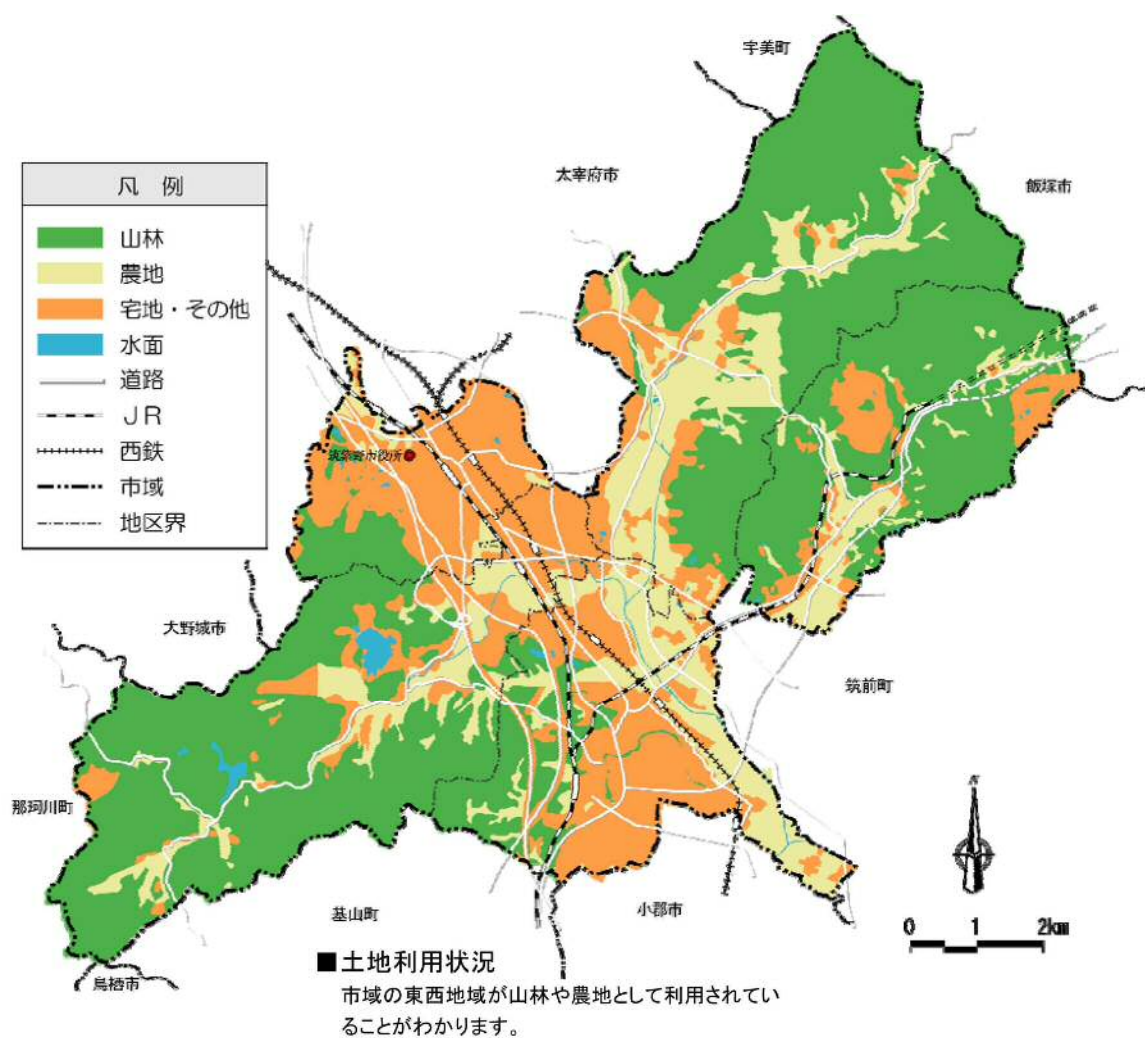
本市は、福岡県の中央部西寄りに位置し、東西方向に細長く広がり、中央部がくびれた地形となっています。市域は、東西 15.9km、南北 14.1km、総面積 87.73 km²を有し、その姿形は一匹の蝶が羽根を広げた姿に似ています。

中央部は平坦地で、西は背振山系、東は三郡山系の一部の山地となっています。



(2) 土地利用状況

本市の土地利用は、中心部に店舗や事業所、宅地等が集中し、東西には山林や農地が多く広がっています。

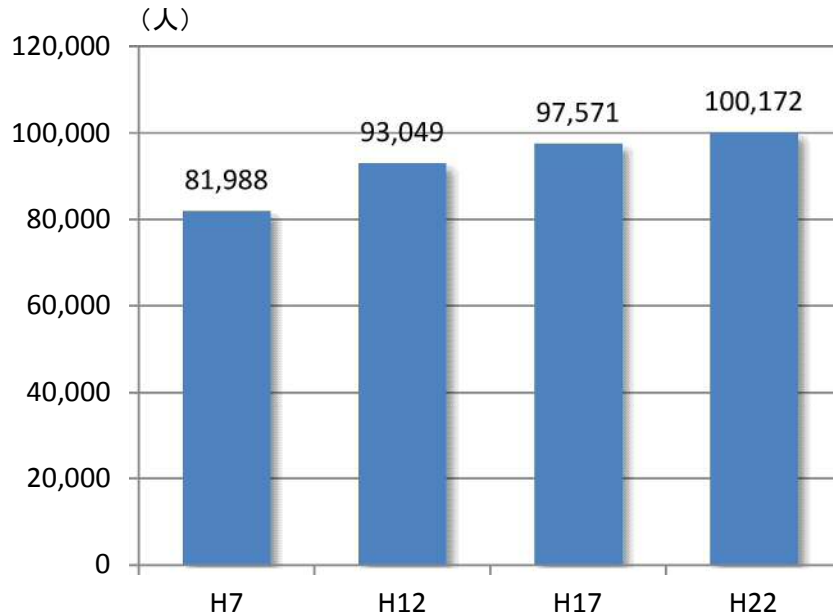


▲土地利用状況

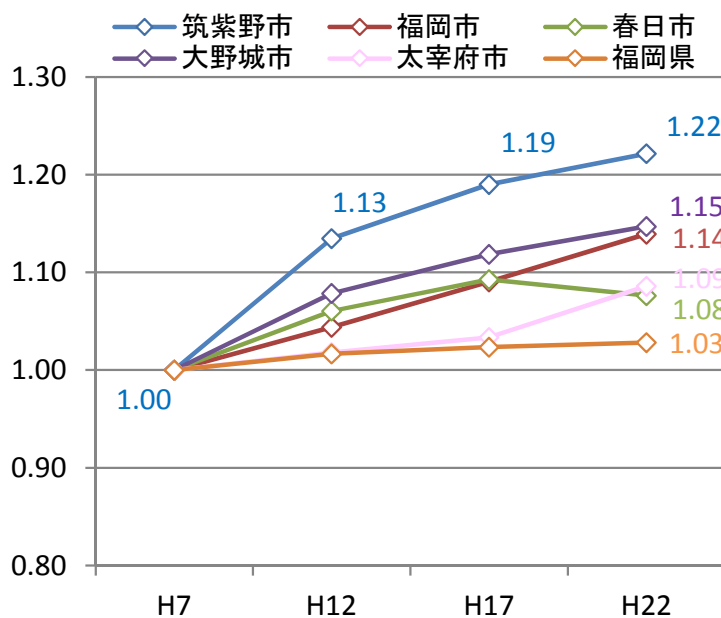
3.2 社会経済特性

(1) 人口特性

本市の人口は年々増加傾向にあり、H22 時点で約 10 万人となっており、周辺都市及び福岡県と比較して人口の伸び率が大きい状況です。



▲筑紫野市の人口推移



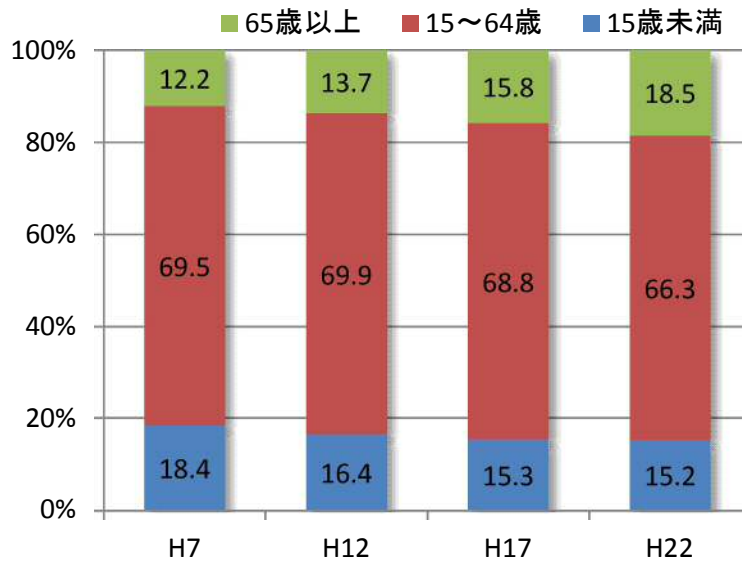
▲筑紫野市及び周辺都市の人口推移 (H7=1.0)

資料：国勢調査結果

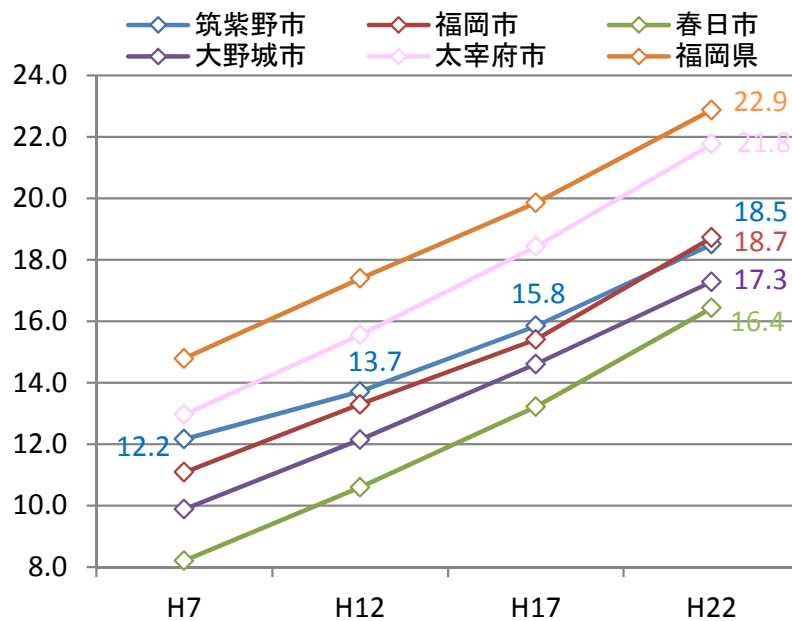
(2) 高齢化等の状況

65 歳以上の高齢化率は H22 時点で約 19% となっており年々増加しています。

高齢化率は、太宰府市や福岡県と比較すると低くなっていますが、春日市や大野城市と比較すると若干高くなっています。



▲筑紫野市の年齢3区分割合の推移



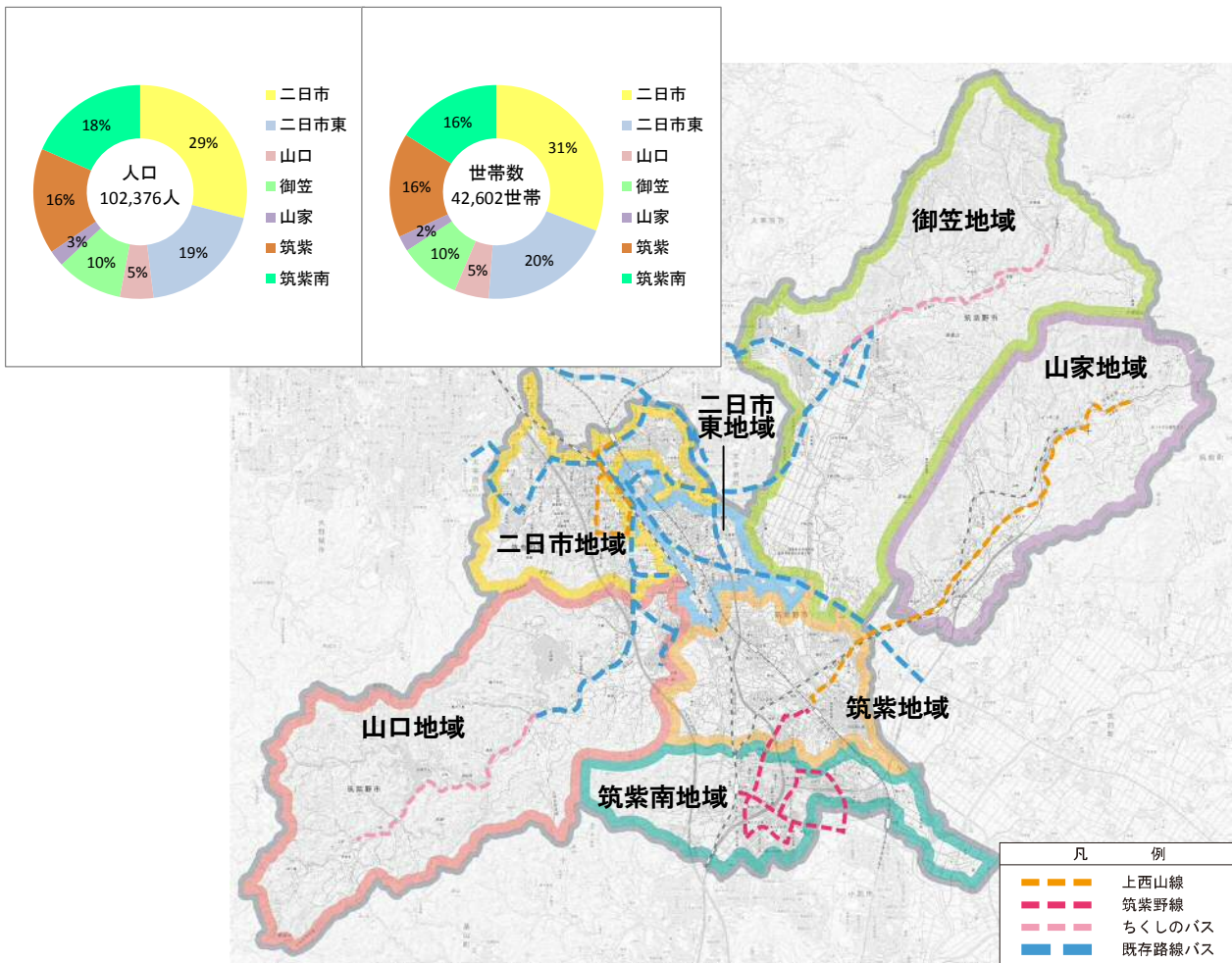
▲筑紫野市及び周辺都市の高齢化率の推移

資料：国勢調査結果

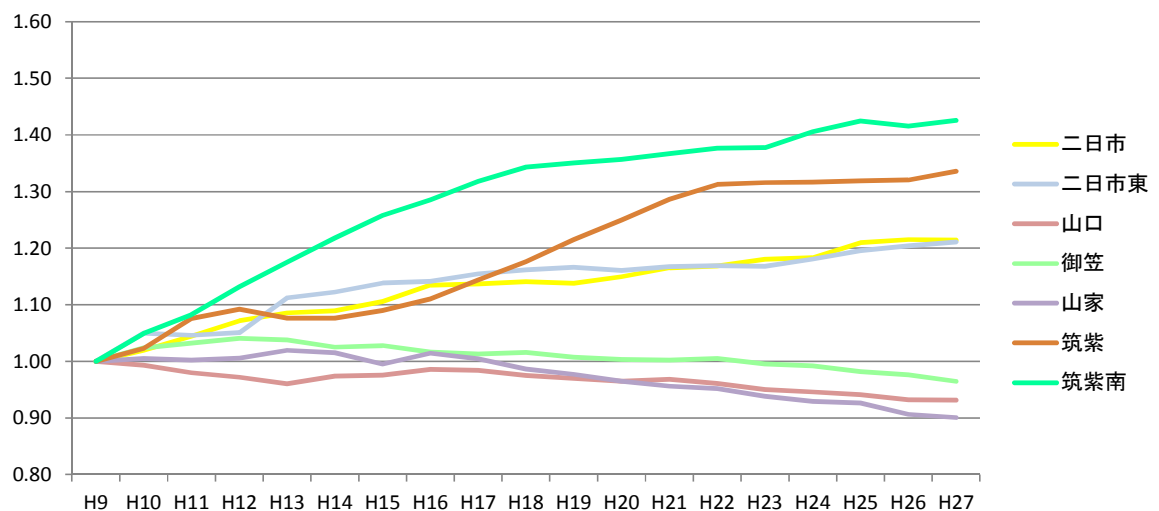
(3) 地域別の人口特性

地域別人口は、二日市地域で人口及び世帯数において約 3 割を占めており、次いで二日市東地域、筑紫南地域、筑紫地域となっています。

地域別人口の推移は、筑紫地域及び筑紫南地域の伸び率が著しく、その他二日市地域や二日市東地域でも増加しているものの、山口・御笠・山家地域では減少傾向となっています。



▲地域別の人口及び世帯数（H27.3現在）



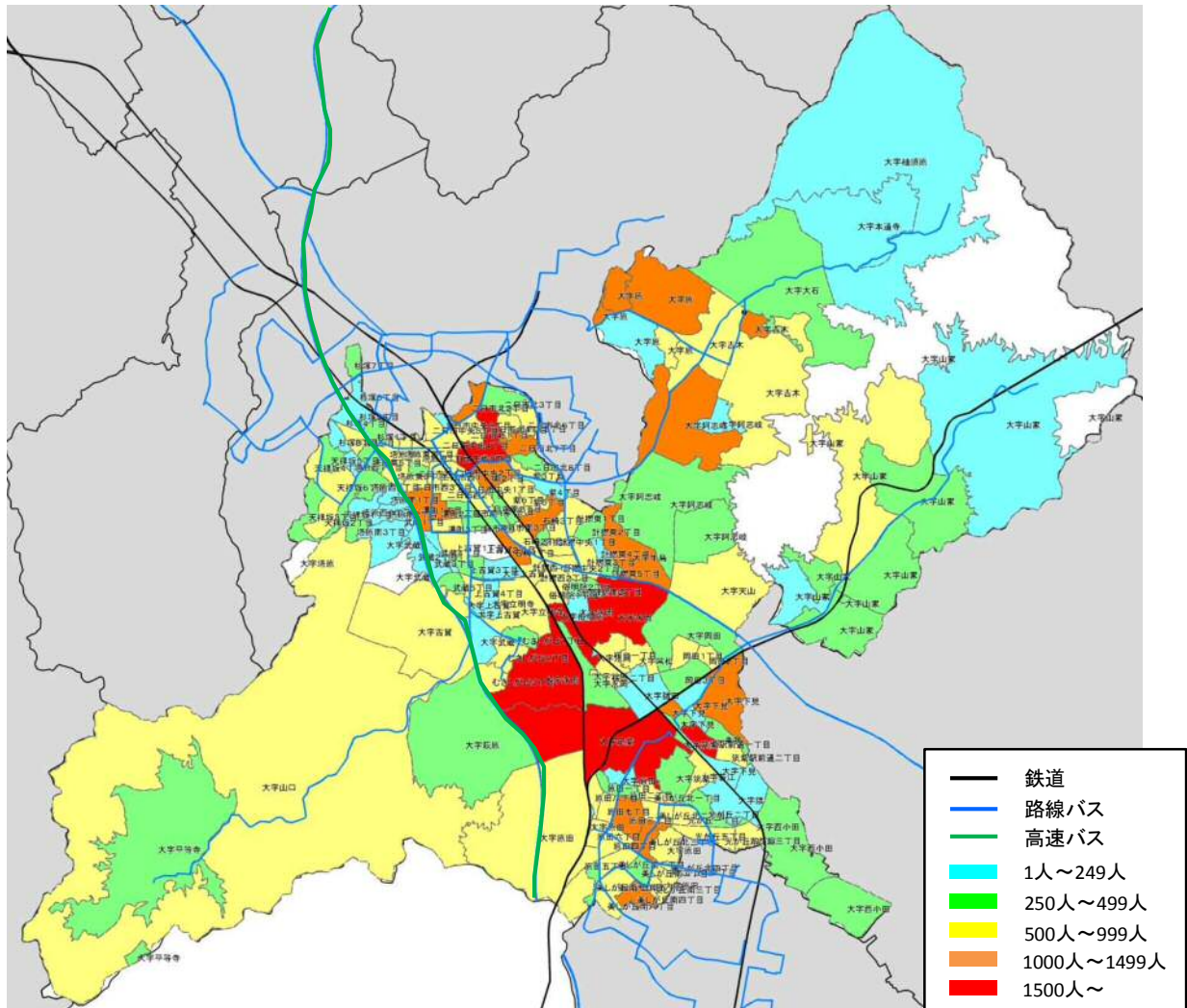
▲地域別の人口推移（H9=1.0）

資料：筑紫野市住民基本台帳（毎年 3 月時点のデータ）

(4) 人口分布

調査基本単位区別人口は、二日市中央など JR 及び西鉄の二日市駅周辺や筑紫等で多くなっており、その他、原や美しが丘などでも多い地域が見られます。

JR や西鉄などの鉄道沿線で人口が多く、その他地域では路線バスでカバーされている状況です。

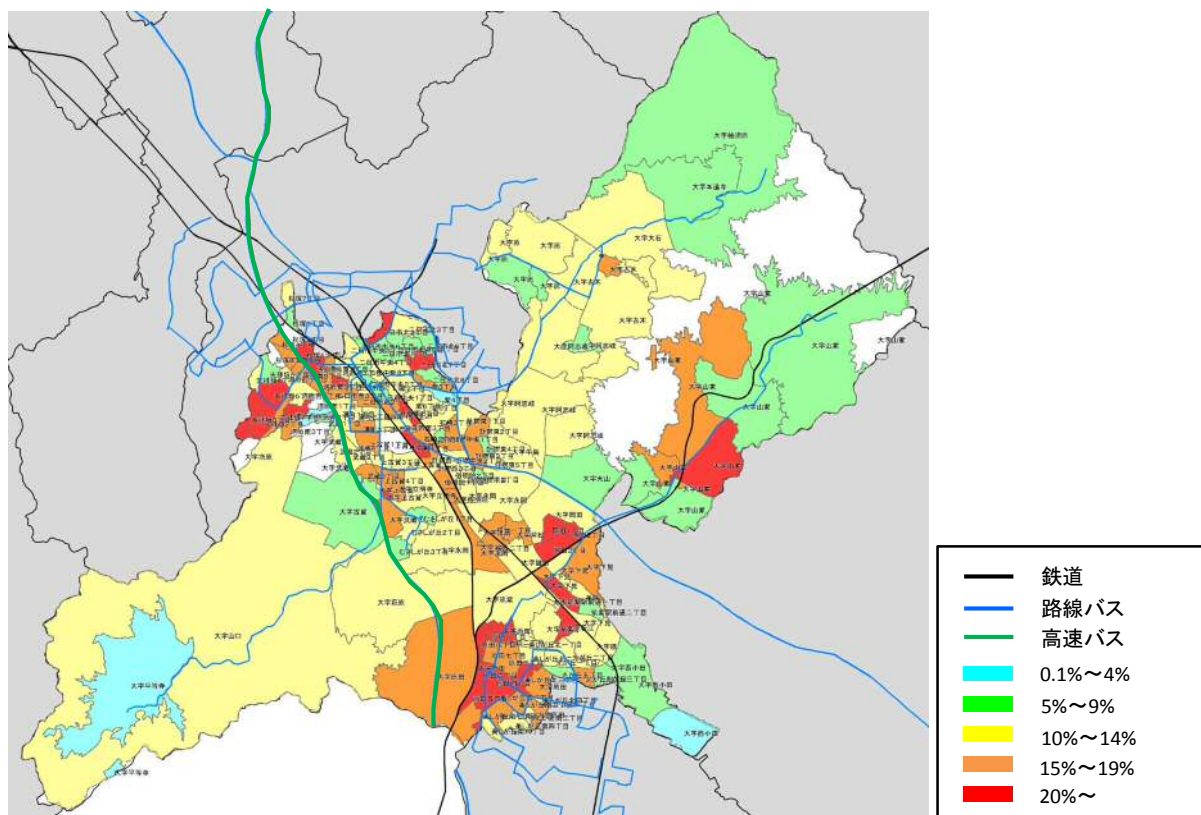


▲調査基本単位区別の人口（H22）

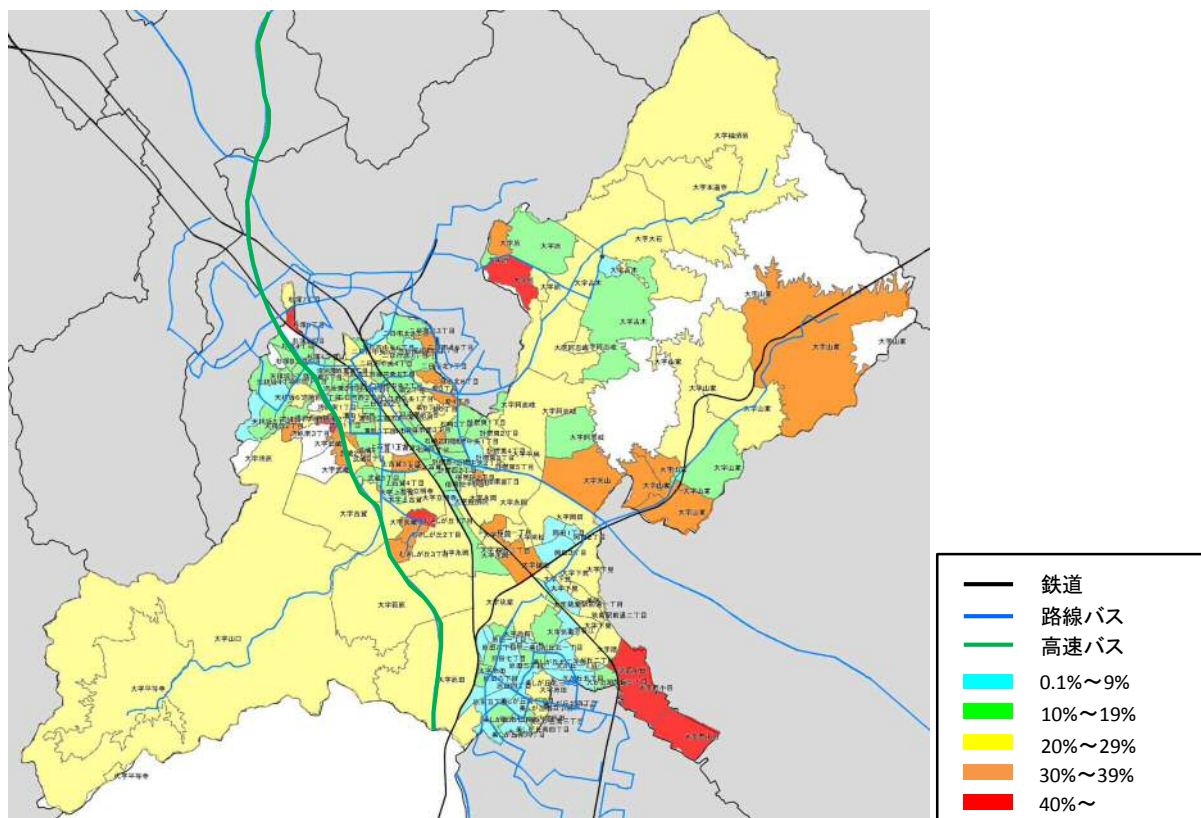
資料：H22 国勢調査 調査基本単位区データ

15 歳未満人口の割合は、二日市東や天拝坂、さらには筑紫南で高くなっており、JR や西鉄沿線では 15 歳未満人口の割合が高く、郊外部などで全体的に低くなっています。

65 歳以上人口の割合は、杉塚や原、むさしヶ丘などの一部や西小田などで 40%以上を越えており、山家などでも全体的に高くなっています。



▲調査基本単位区別の15歳未満人口の割合 (H22)



▲調査基本単位区別の65歳以上人口の割合 (H22)

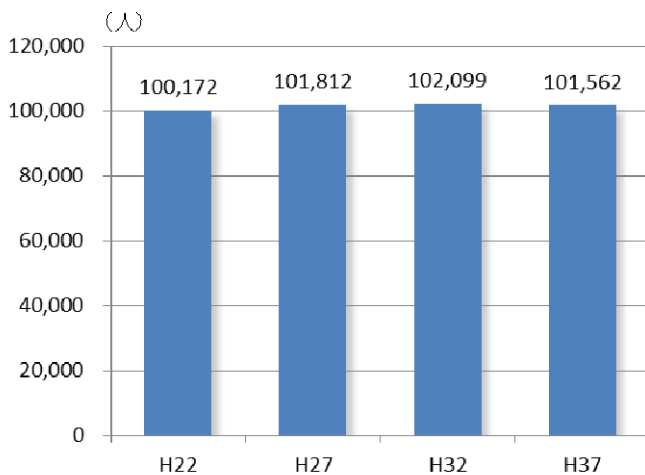
資料：H22 国勢調査 調査基本単位区データ

(5) 将来人口特性

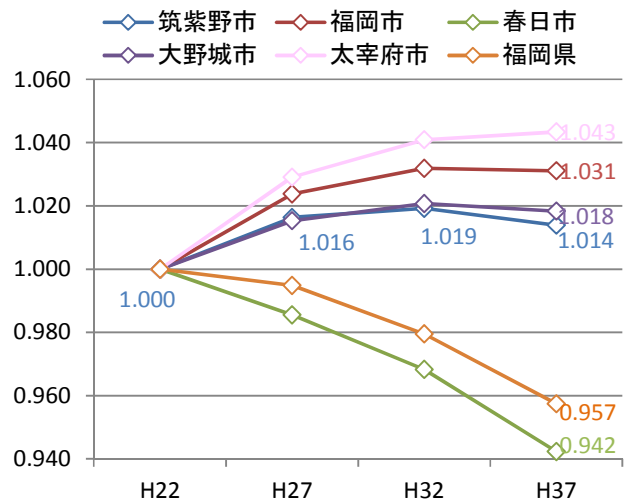
本市の将来人口は、H32 をピークに微増し、その後減少傾向が予測されており、H37 時点においてH22と同程度と予測されています。

福岡県や春日市と比較すると伸び率は大きい状況であり、太宰府市や福岡市と比較すると伸び率が低い状況です。

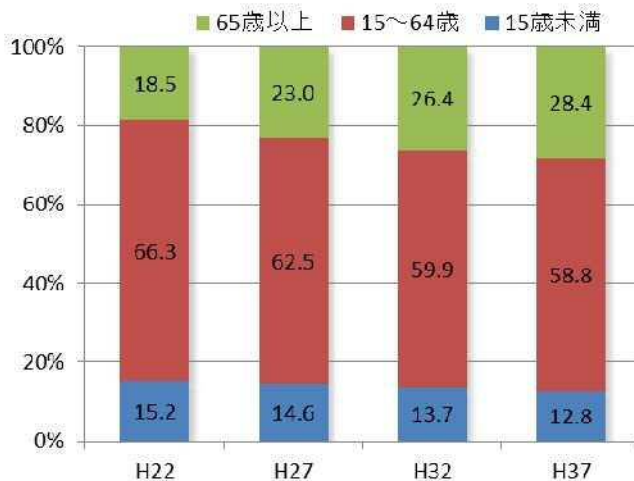
65 歳以上の高齢化率は、H37 時点で約 28%と予測され、周辺都市と比較すると若干高くなることと予測されています。



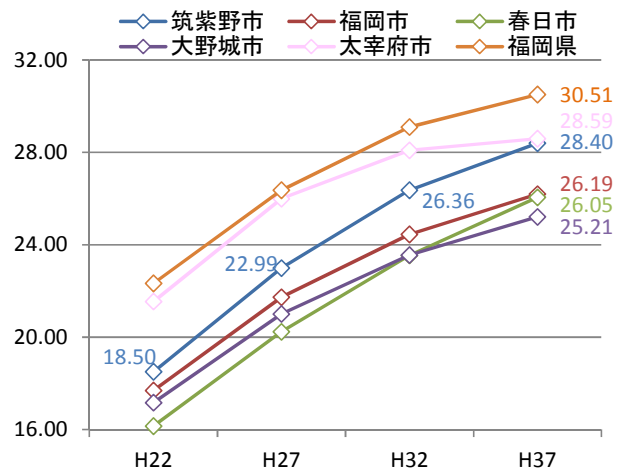
▲筑紫野市の将来人口推計結果



▲筑紫野市及び周辺都市の将来人口推移 (H22=1.0)



▲筑紫野市の年齢3区分割合の推移

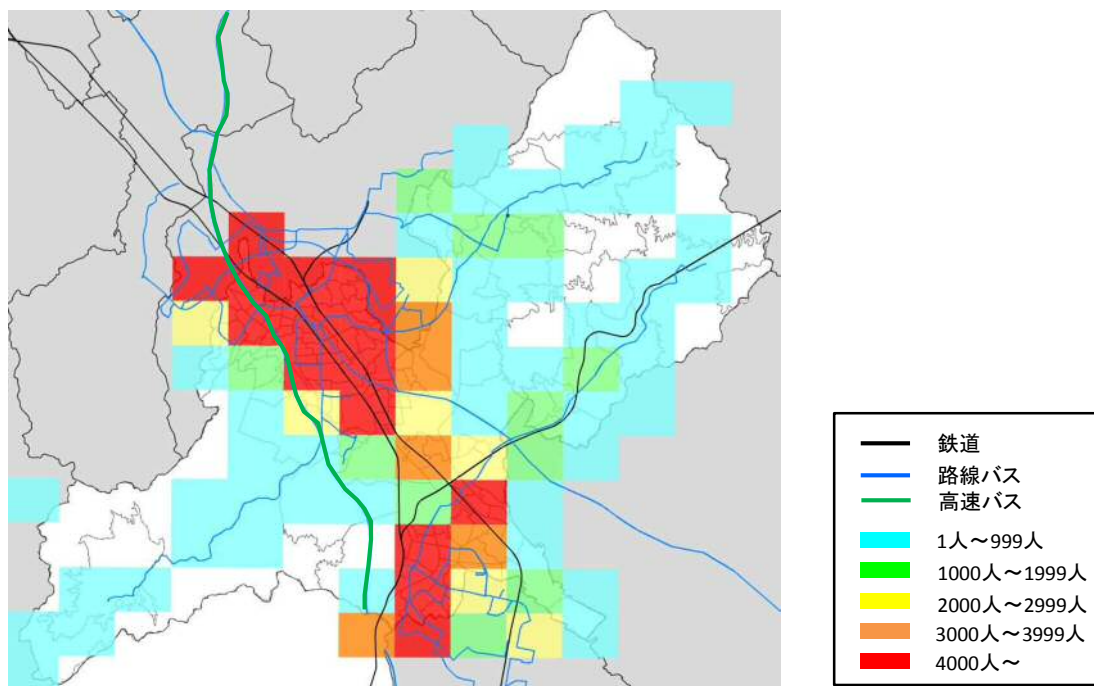


▲筑紫野市及び周辺都市の高齢化率の推移 (H22=1.0)

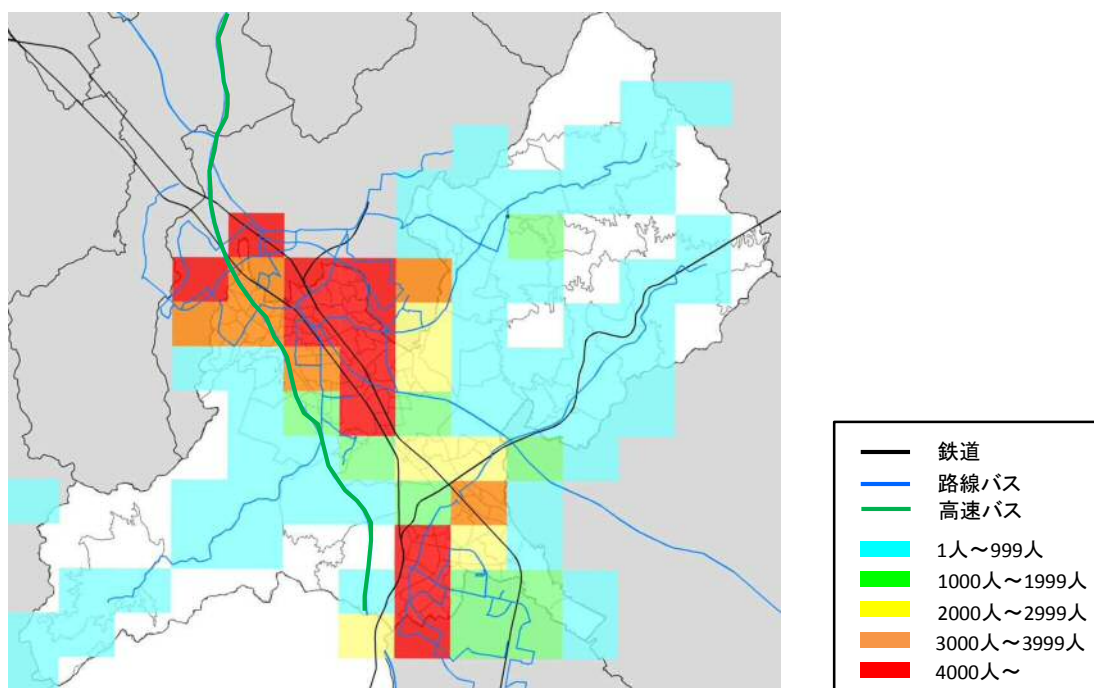
資料：国立社会保障・人口問題研究所

(6) 将来人口分布

人口分布の現況及び将来の推計値を比較すると、JR 及び西鉄などの鉄道沿線においても人口密度が高い地区で将来的には人口減少が予測されており、特に郊外部ではさらなる人口減少が懸念される状況です。



▲1kmメッシュ人口の分布 (H22)



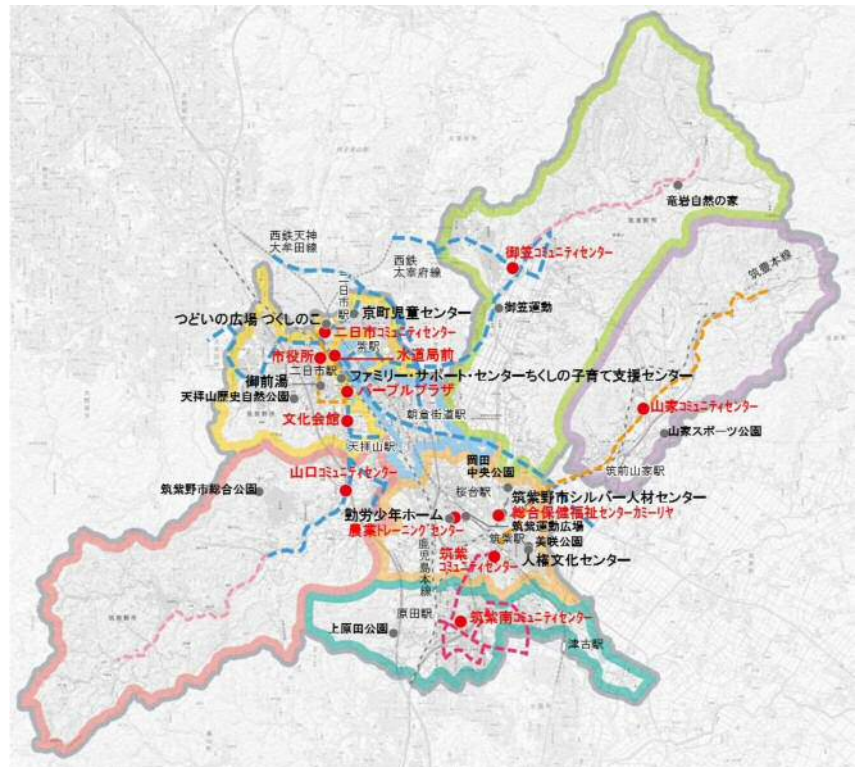
▲1kmメッシュ人口の分布 (H32)

資料：H22 国勢調査 1km メッシュデータ、国立社会保障・人口問題研究所

(7) 各種施設の立地状況

①公共施設

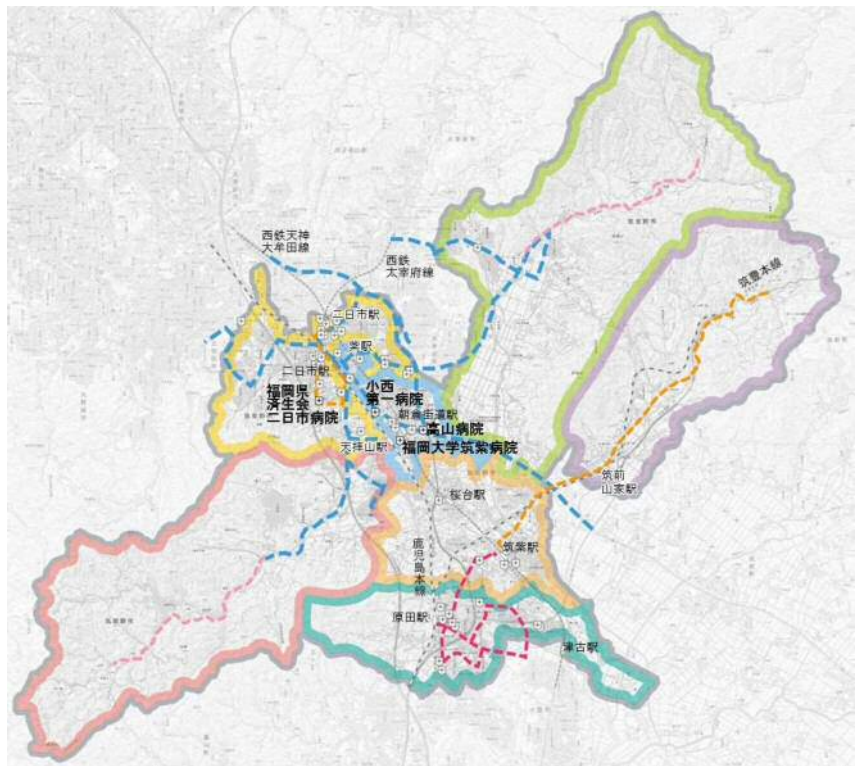
公共施設は各地域にコミュニティセンター等が分布しており、主に鉄道・路線バス沿線に立地しています。特に二日市地域及び筑紫地域への立地が多い状況です。



②医療施設

医療施設は主に二日市・二日市東地域及び筑紫南地域に集中しており、その他地域においては少ない状況です。

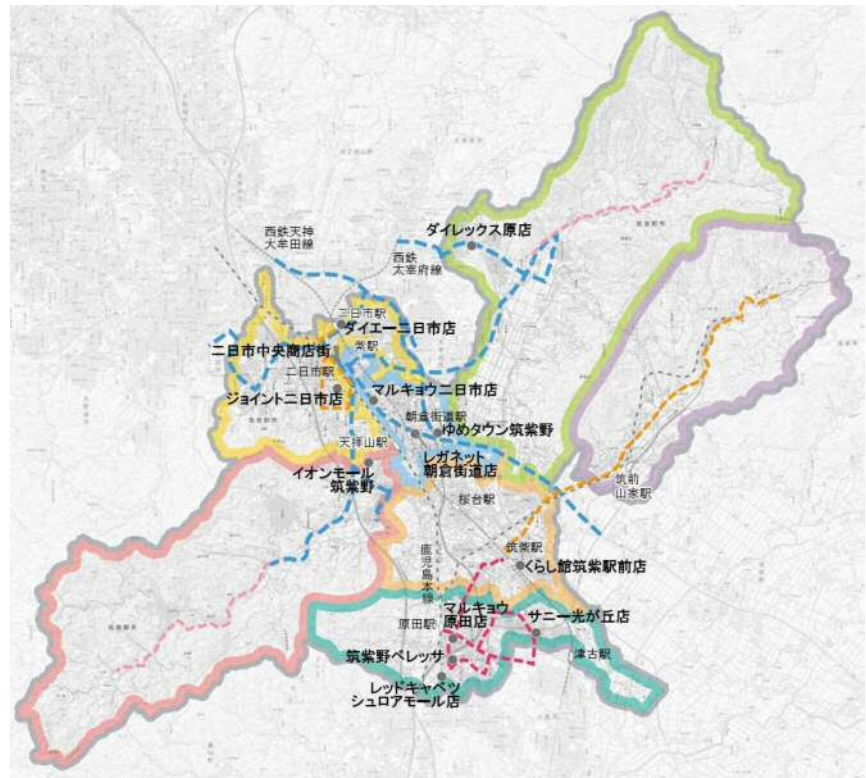
総合的な診療科目を有する病院等へは主に路線バスや路線バスと鉄道を乗り継ぐことでアクセス可能な公共交通体系となっています。



③商業施設

スーパー等の商業施設は、二日市・二日市東地域及び筑紫南地域に集中立地しており、その他の地域においては小規模なスーパー等が1件など立地しているのみです。

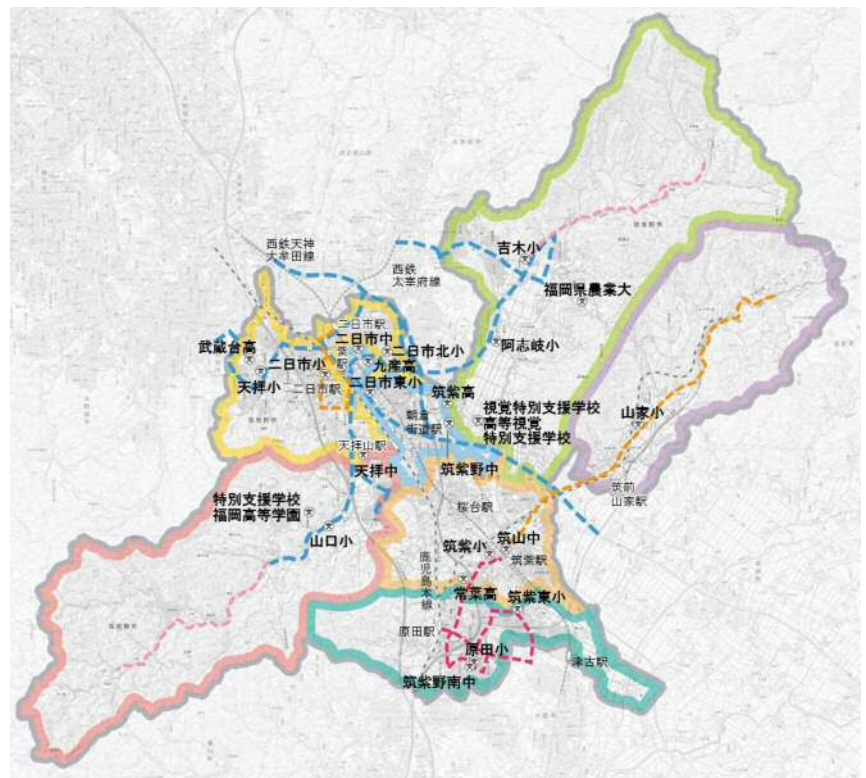
ゆめタウン筑紫野やイオンモール筑紫野は路線バス沿線に立地しているものの、沿線以外の地域から公共交通を利用したアクセスは不便な状況です。



④教育施設

本市には高校が4校立地し、その他特別支援学校が3校立地、大学・短大等は農業大のみとなっています。

武蔵台高校や九産大九州高校、常葉高校などへ最寄駅等から路線バスでアクセス可能であるものの、筑紫高校へアクセスする路線バスは運行していない状況です。



3.3 公共交通の整備状況

(1) 公共交通網

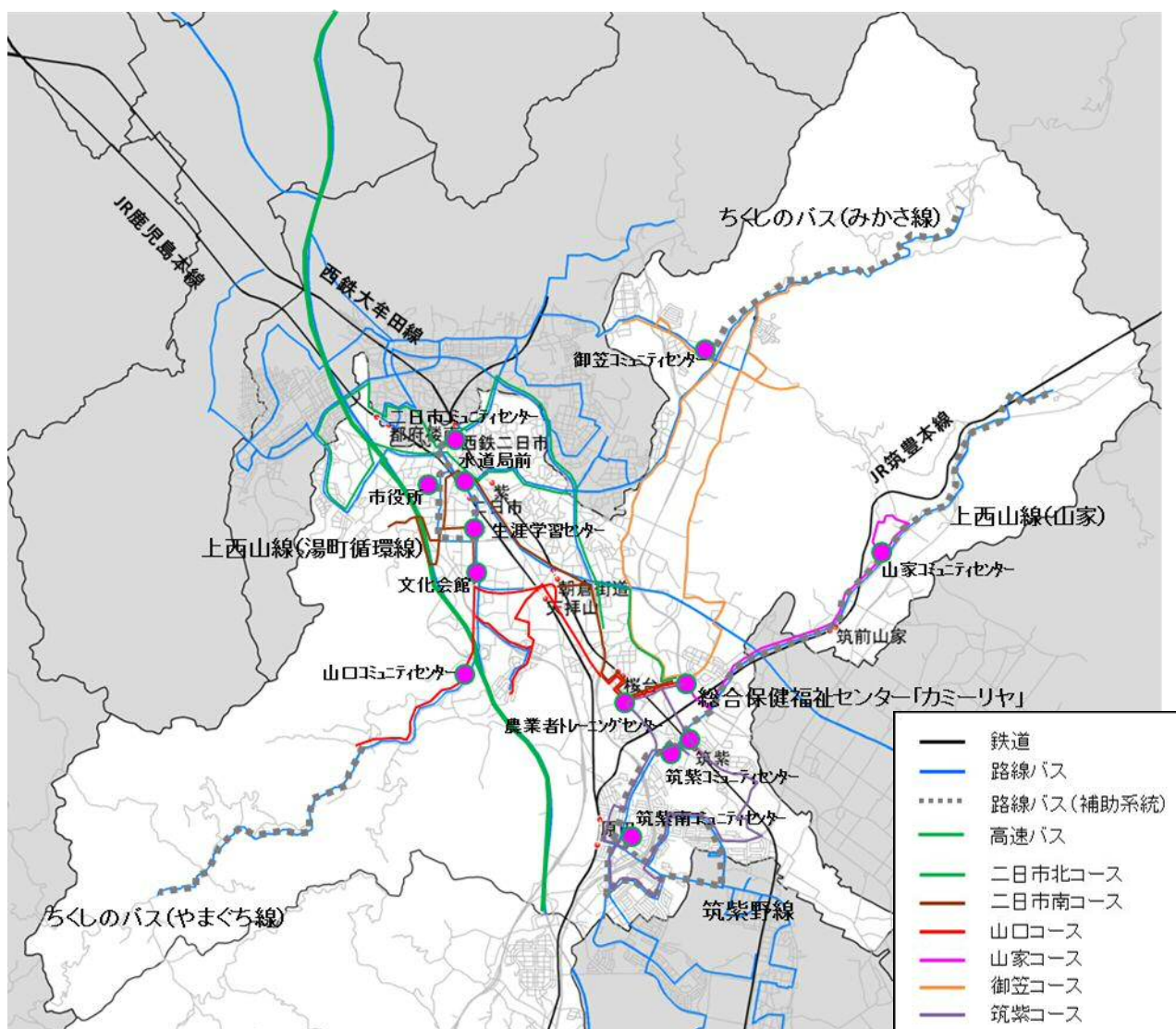
本市の公共交通網は、JR 鹿児島本線と西鉄大牟田線が南北軸を形成しており、JR 原田駅から筑豊方面に JR 筑豊本線が運行するなど、鉄道路線が幹線軸を担っています。

路線バスは、JR 及び西鉄の各駅に接続するようなバス路線網を構築しています。

上西山線、ちくしのバス、筑紫野線に対して市が負担している状況であり、その他、市内公共施設を結ぶ巡回福祉バス「カミーリヤバス」が運行しています。

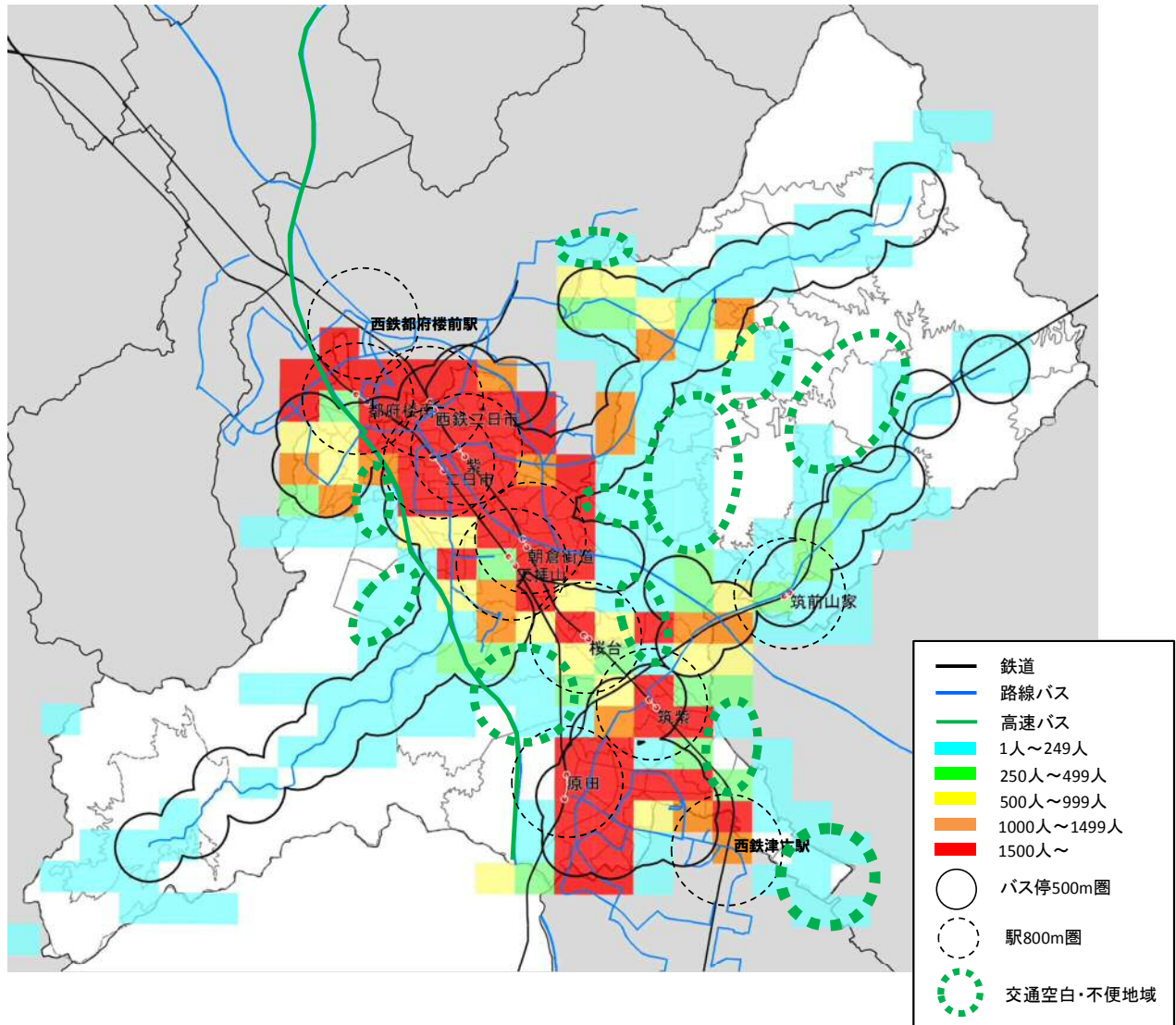
その他の地域公共交通に関しては、本市の通学支援として、天山公民館から阿志岐小学校ヘスクールバスが運行しているとともに、馬市公民館から新津古橋ヘタクシーが運行しています。

また、福祉タクシーとして、在宅の重度障害者に対し年間 48 枚（年度の中で申請する場合は 4 枚×残月数）の福祉タクシー利用券を交付し、利用したタクシーの基本料金を助成しています。



(2) 地域公共交通のカバー状況

本市の地域公共交通カバー状況は、JR 及び西鉄沿線では概ね各地域がカバーされている状況ですが、路線バス沿線の地域においてはカバーされていない、もしくは最寄りのバス停まで距離がある地域も見られます。

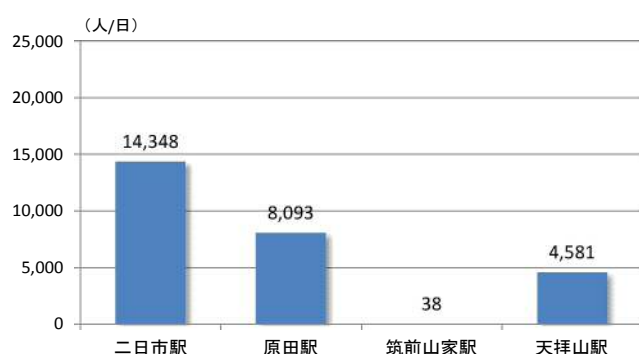


3.4 公共交通の利用状況

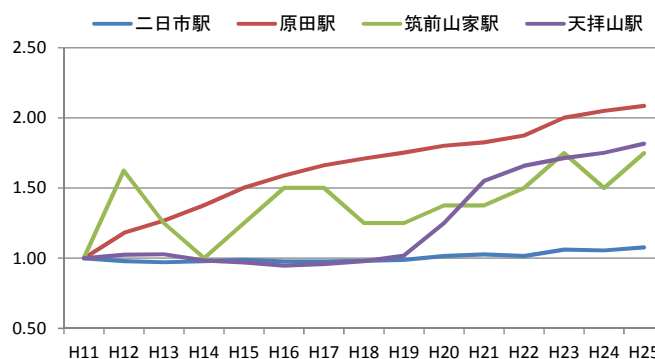
(1) 鉄道の利用状況

JR 駅の乗降者数は、二日市駅が約 14,000 人/日と最も多く、次いで原田駅が約 8,000 人/日となっていますが、筑豊本線の筑前山家駅では約 40 人/日と少なくなっています。また、乗降者数の推移では全体的に増加傾向であり、特に原田駅で乗り率が著しい状況です。

西鉄駅の乗降者数は、二日市駅が約 22,000 人/日と最も多く、次いで朝倉街道駅で 13,000 人/日と多くっており、乗降者数の推移では紫駅を除き全体的に減少している状況です。ただし、筑紫駅では近年若干増加傾向となっています。



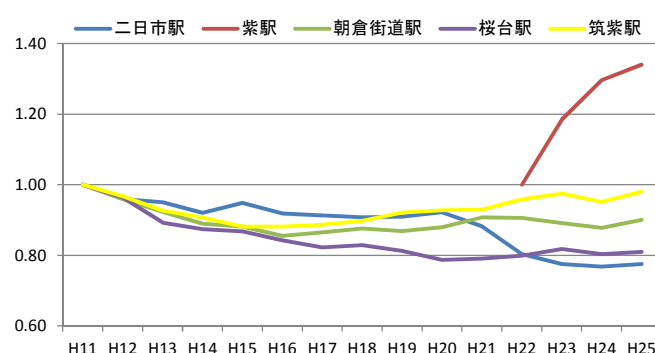
▲JR駅別の乗降者数 (H25)



▲JR駅別の乗降者数の推移 (H11=1.0)



▲西鉄駅別の乗降者数 (H25)



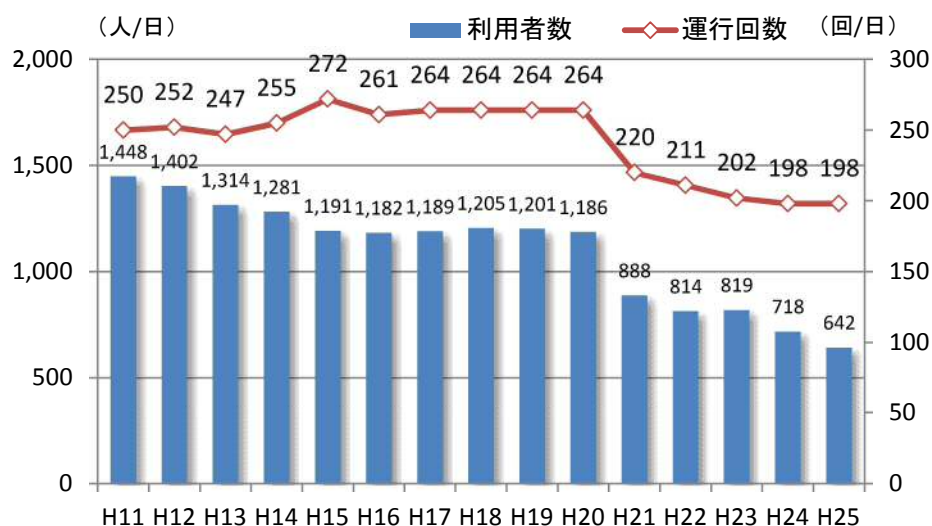
▲西鉄駅別の乗降者数の推移 (H11=1.0)

資料：筑紫野市統計書

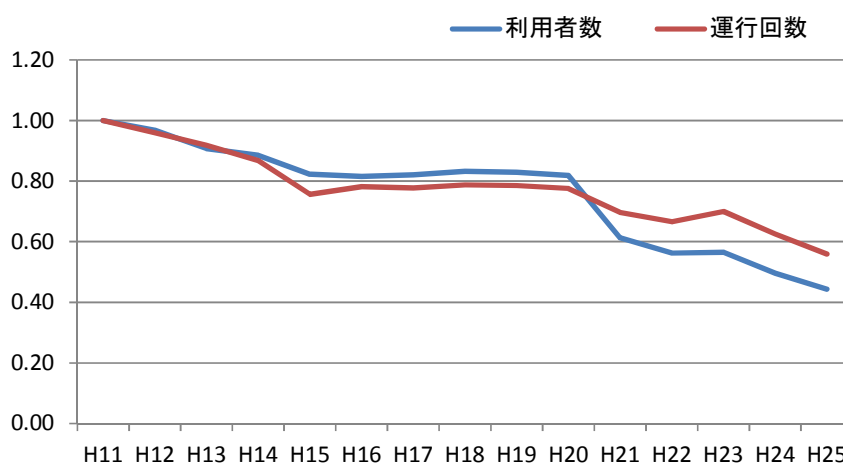
(2) 路線バスの利用状況

路線バスの平日1日あたり利用者数(二日市線、上西山線(湯町循環))は年々減少しており、H11においては約1,450人/日がいたものの、15年後のH25においては半分以下となっています。

同様に、利用者数の減少に伴い運行回数も減少していますが、利用者数の推移よりも減少率が小さくなっており、1回あたりの乗車人員の減少など、運行効率性の低下が伺えます。



▲路線バスの平日1日あたり利用者数及び運行回数の推移



▲路線バスの平日1日あたり利用者数及び運行回数の推移 (H11=1.0)

資料：筑紫野市統計書

※利用者数は二日市線及び上西山線(湯町循環)を対象

※運行回数は、西鉄二日市バス発着所のバス発車回数

(3) 巡回福祉バス「カミーリヤバス」の利用状況

【概 要】 「筑紫野市巡回福祉バス管理運行要綱」に基づき、管理・運営

目 的	高齢者及び障害者等に対する福祉施策の一環として、カミーリヤ及び公共施設利用者の交通手段の確保を図る
利用できる者	カミーリヤ及び公共施設利用者
運 休	月曜日、年末年始(老人福祉センターの閉館日)
料 金	無 料
車両台数	マイクロバス（27人乗り、ステップあり）：2台

【巡回福祉バス利用状況】 ○平成10年11月より運行開始



注) ①H15年度 カミーリヤの利用促進を図るため、乗降対象者を「高齢者及び障害者」から「カミーリヤ利用者」に拡大
 ②H22年度 利用実績等から、「週1回コース」を廃止し「毎日コース」のみの運行開始。乗車対象者を「公共施設利用者」へ

【巡回福祉バス利用者過去5年間の実績】

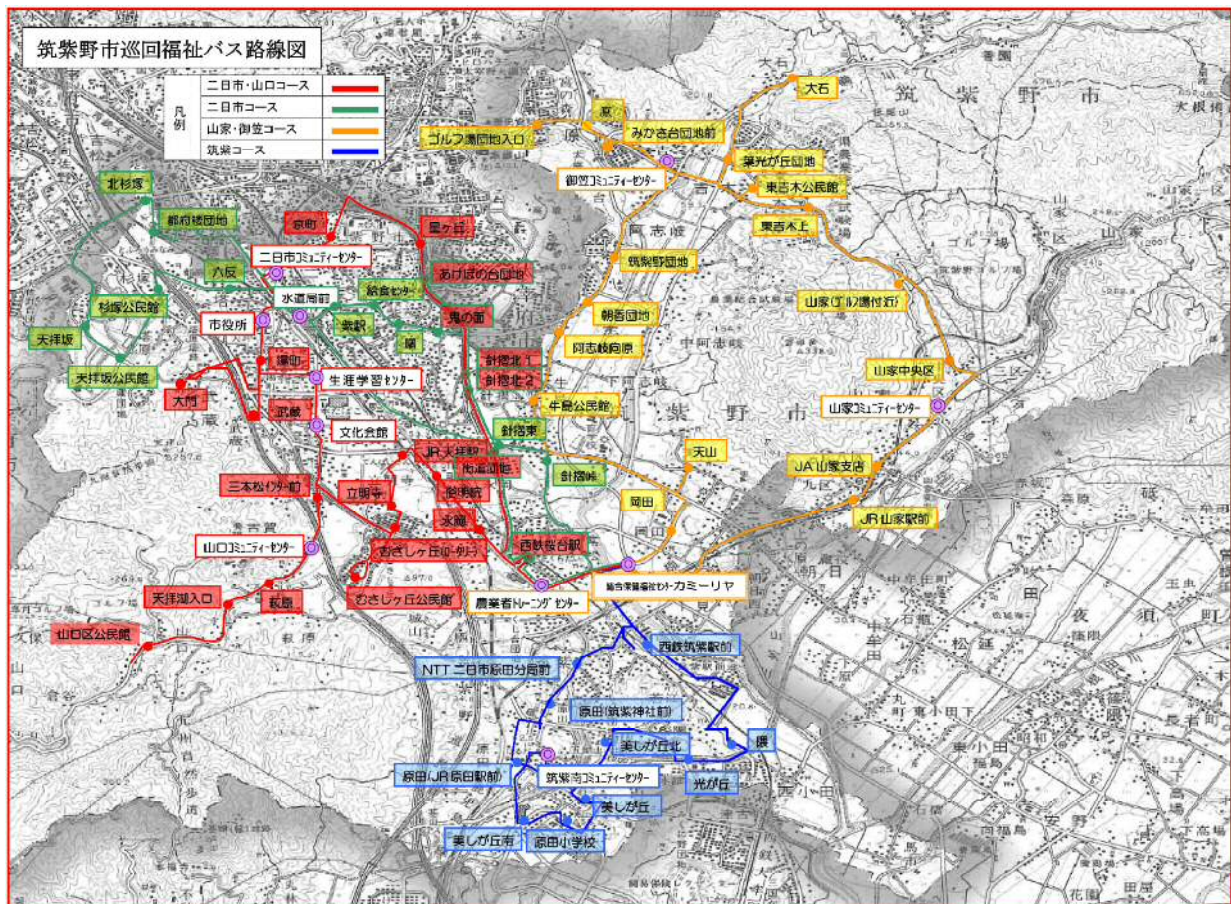
年度	H22	H23	H24	H25	H26
利用者数	31,219人	35,508人	39,706人	42,812人	45,397人

【コース別年間利用者】

	H25	H26	増減
二日市・山口(左)コース	5,927人	6,564人	637人
二日市・山口(右)コース	9,070人	9,459人	389人
二日市(左)コース	4,482人	4,626人	144人
二日市(右)コース	6,106人	6,227人	121人
御笠・山家コース	7,061人	7,338人	277人
筑紫コース	9,948人	11,027人	1,079人
臨時運行	218人	156人	▲62人
合 計	42,812人	45,397人	2,585人

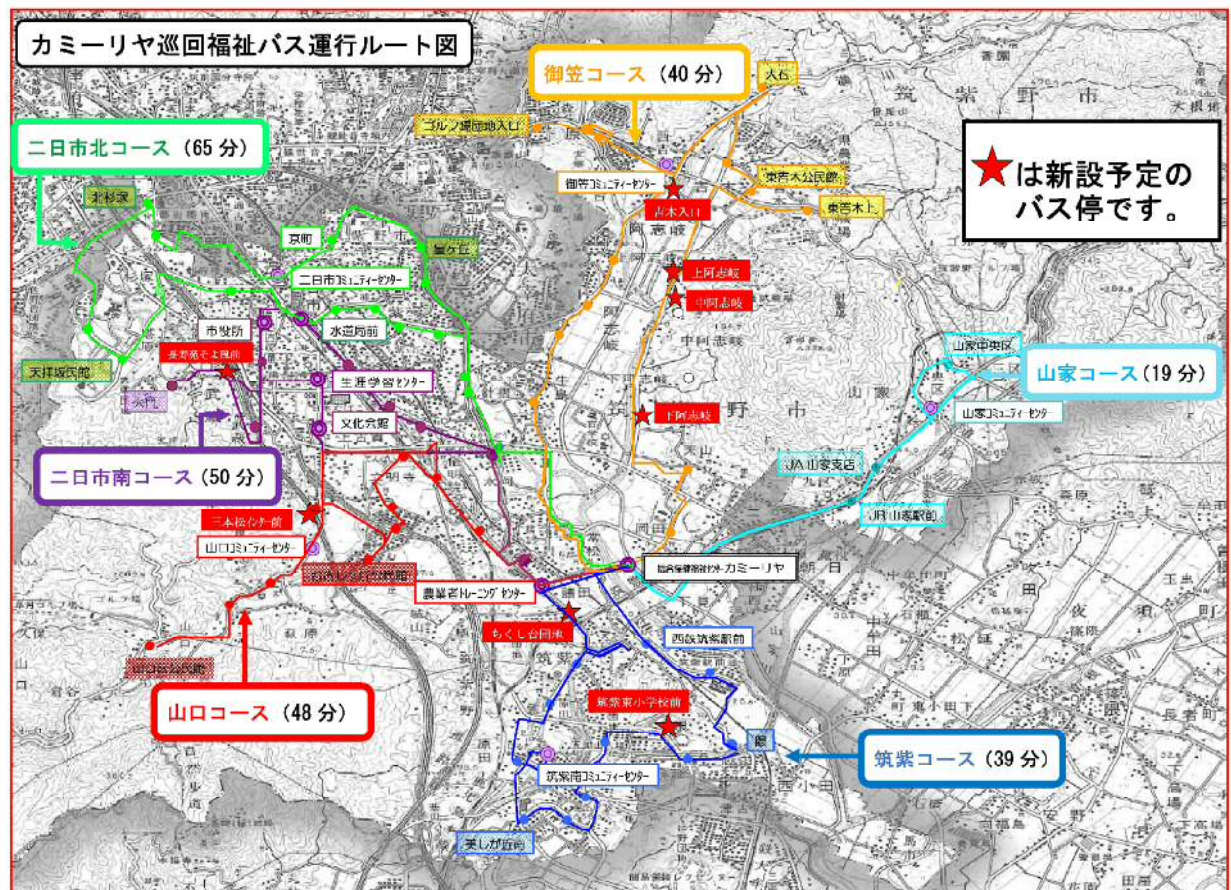
資料：筑紫野市健康推進課資料

【H27.12 末までの運行ルート】



【H28.1 からの運行ルート】 ※効率的な運行と利便性の向上を図るため、ワゴン車を1台追加し、現状4コースを6コースに見直し。

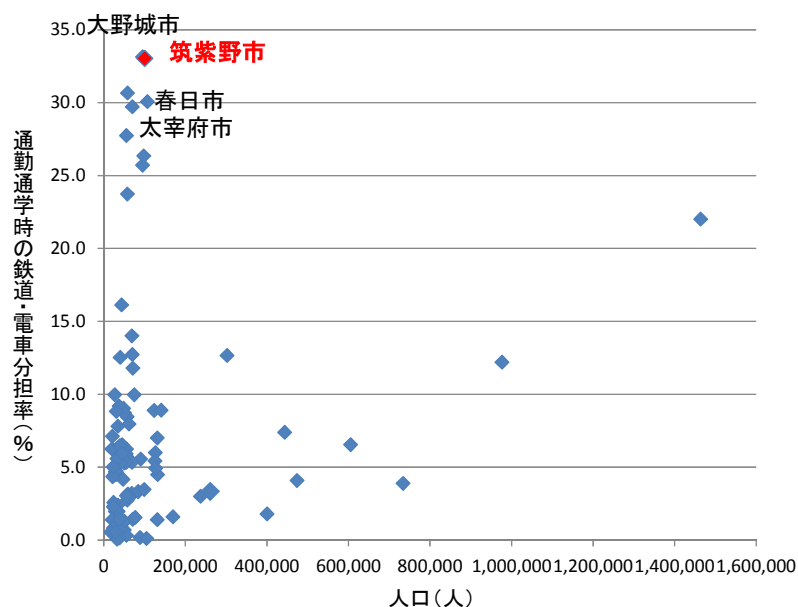
※併せてバス停を8ヶ所新設し、便数を15便から24便に増便。



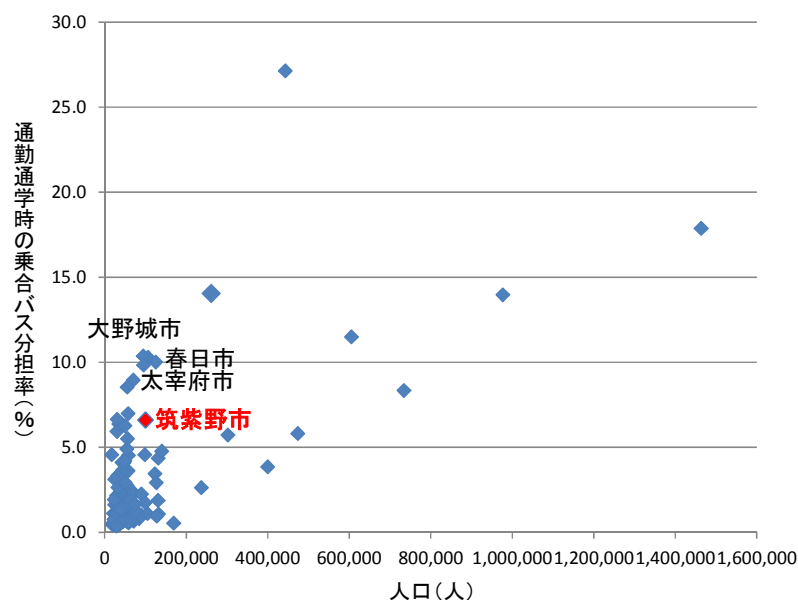
(4) 通勤通学時の公共交通の利用状況

通勤通学時における鉄道・電車の分担率は 33% となっており、筑紫野市と同規模及び近隣都市と比較して同程度の分担率となっており、九州内の他都市と比較して高くなっています。

一方、乗合バスの分担率は 6.0% となっており、春日市（10.3%）や大野城市（10.4%）、太宰府市（8.9%）と比較して分担率は低くなっていますが、その他九州内の同規模の都市と比較すると若干高くなっています。



▲通勤通学時の鉄道・電車分担率（H22）

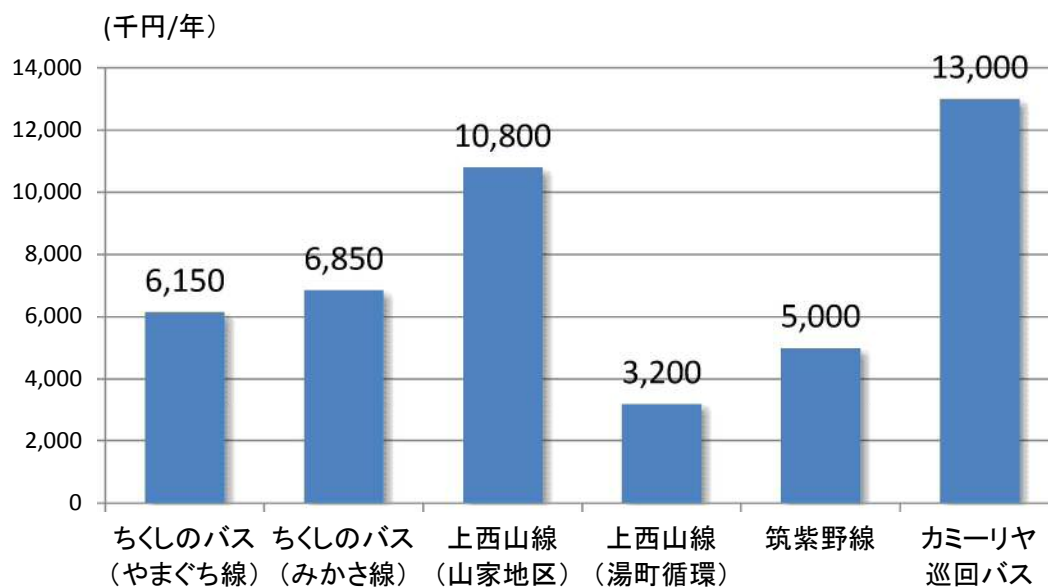


▲通勤通学時の乗合バス分担率（H22）

資料：H22 国勢調査、九州内各都市との比較

(5) 路線バス等への負担状況

本市において路線バスやカミーリヤバスへの委託・補填額は、H26 年度で年間約 45,000 千円となっています。

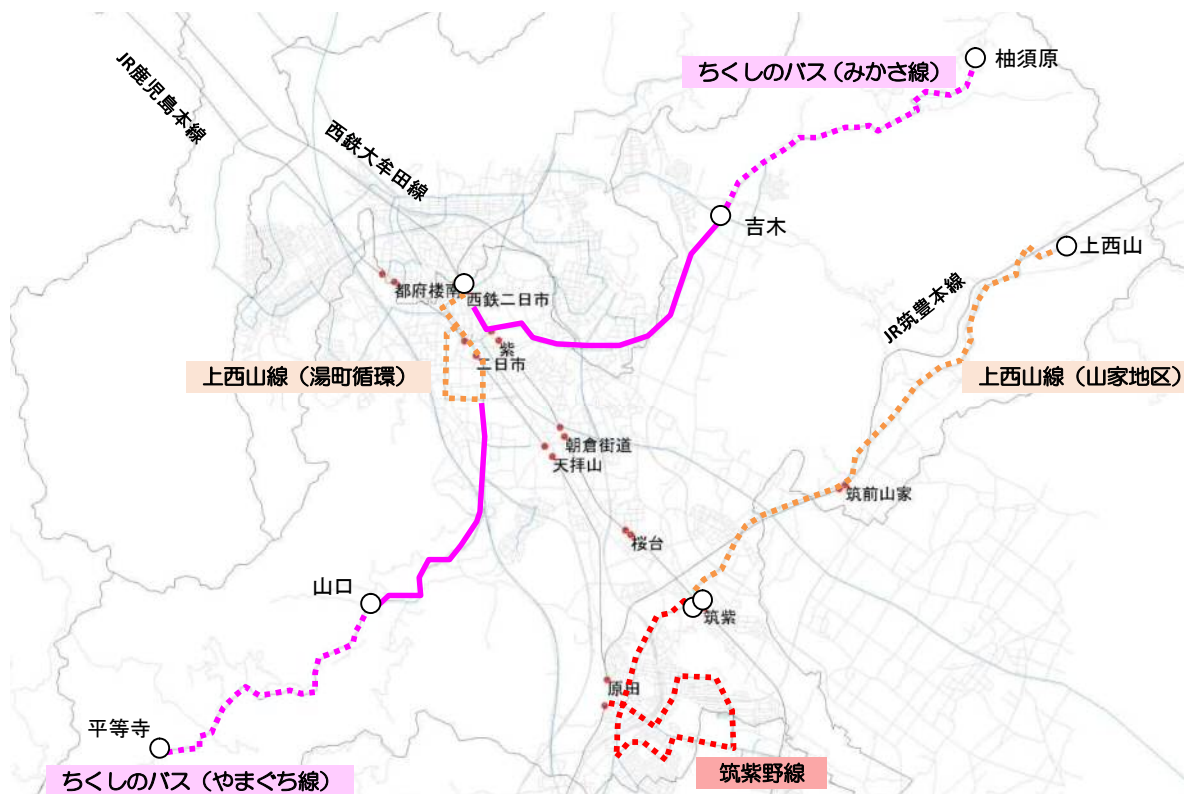


▲路線バスへの委託・補填額 (H26)

資料：筑紫野市安全安心課資料、筑紫野市健康推進課資料

(6) 行政支援バスの利用実態

本市において、市の支援により運行する路線バスは以下の通りであり、廃止代替路線としての委託バスが2路線（ちくしのバス（みかさ線、やまぐち線））、運行費補助（赤字補填）によるバスが3路線（筑紫野線、上西山線（山家線、湯町循環線））、合計5路線が運行しています。



▲ 行政支援による路線バス

▼ 行政支援による路線バスの概要

路線	ちくしのバス		筑紫野線	上西山線	
	みかさ線	やまぐち線		山家地区	湯町循環
運行回数 (平日)	西鉄二日市～柚須原 4.5 回／日 西鉄二日市～本導寺 0.5 回／日 ※委託区間 吉木～柚須原	西鉄二日市～平等寺 5.0 回／日 ※委託区間 山口～平等寺	筑紫野駅西口～筑紫野駅西口 (循環：反時計回り) 4.0 回／日 筑紫野駅西口～筑紫野駅西口 (循環：時計回り) 7.5 回／日 光が丘四丁目～筑紫野駅西口 1.0 回／日 筑紫野駅西口～光が丘四丁目 0.5 回／日	筑紫駅前～上西山 9.0 回 筑紫駅前～浦の下 3.0 回	西鉄二日市～西鉄二日市 (循環：反時計回り) 12.0 回／日 西鉄二日市～西鉄二日市 (循環：時計回り) 19.0 回／日
運賃	100～410 円 (委託区間内：100 円) (委託区間外：対距離制)	100～380 円 (委託区間内：100 円) (委託区間外：対距離制)	160～320 円 (対距離制)	160～350 円 (対距離制)	150～160 円 (対距離制)
年間輸送人員	4,562 人	3,315 人	56,500 人	50,864 人	133,771 人
支援内容	運行委託（廃止代替）		運行費補助（赤字補填）		
備考	・日曜日運休	・日曜日運休	・土曜・日祝日は別ダイヤ	・土曜及び日祝日は各々別ダイヤ	・土曜及び日祝日は各々別ダイヤ

※ 運行回数：1 回は 1 往復を示す。循環線は 1 周を 1 往復としている。

※ 年間輸送人員は、西鉄バス二日市(株)及び西鉄バス佐賀(株)の資料による H26 年度 (H25.10～H26.9) データ

※ ちくしのバスの年間輸送人員は、委託区間分のみの数値。

①利用実態調査の概要

本市の支援により運行している路線バスについて、利用者数や利用区間、利用者属性、利用目的等の利用特性を把握するため、調査員の乗り込みによる実態調査を実施しました。

▼ 実態調査の実施概要

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ちくしのバス（みかさ線、やまぐち線） ■筑紫野線 ■上西山線（山家地区、湯町循環） 全便、全路線を対象
調査日	■7日間（平日5日、土、日） ・平日：平成27年8月3日（月）～8月7日（金） ・土曜：平成27年8月1日（土） ・日曜：平成27年8月2日（日）
調査内容	■バス停間乗降状況調査（バス停間OD調査） ■利用実態調査（利用者アンケート調査） ・属性（性別、年齢、住所、職業、免許保有状況） ・他の交通機関への乗り換え状況 ・利用頻度 ・利用理由 ・満足度
調査方法	■調査員が車内に乗り込み調査 ・利用者アンケートは、車内で利用者に記入していただく方法を基本とし、状況に応じて聞き取りによる方法も併用した。

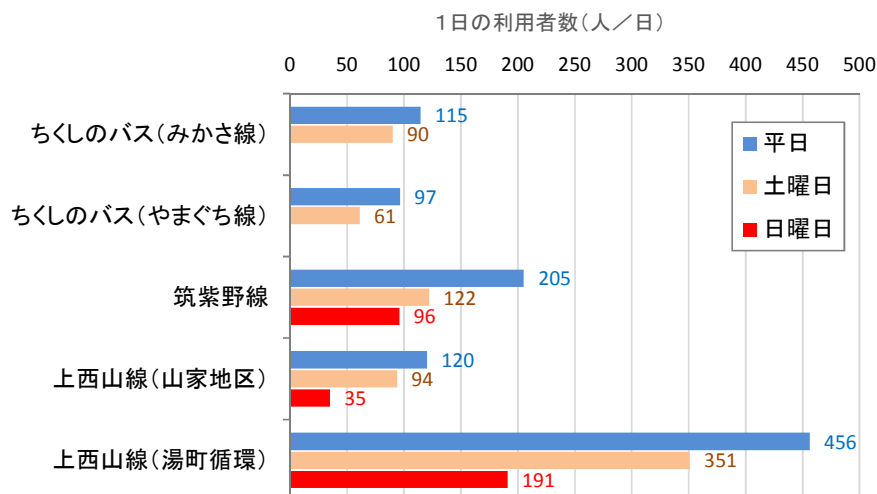
※ちくしのバスの利用者数等は、委託区間外も含んだ数値

②利用状況

・1日の利用者数

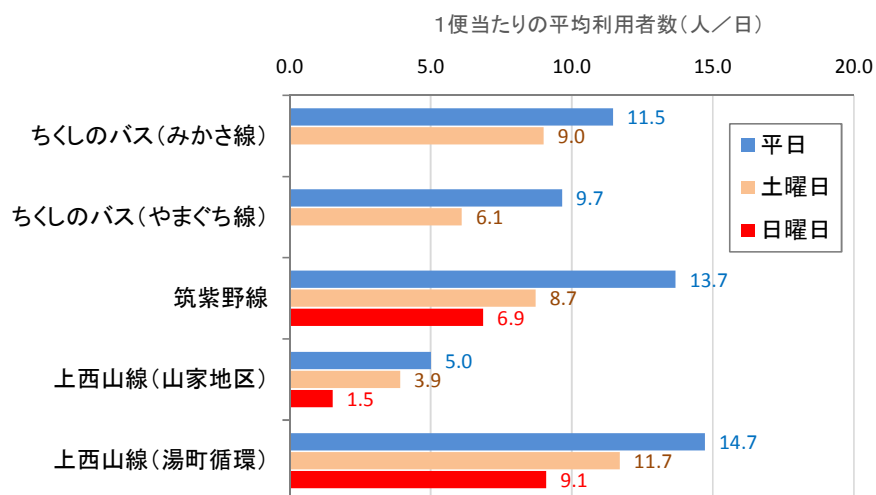
1日の利用者数は下図の通りであり、上西山線（湯町循環）が最も多く平日で456人／日、人口が低密な地域を運行するちくしのバス（みかさ線、やまぐち線）、上西山線（山家地区）は100人／日前後の利用状況です。

全路線ともに、平日に比べ土曜日・日曜日は利用者が少ない状況です。



• 1 便当たりの平均利用者数

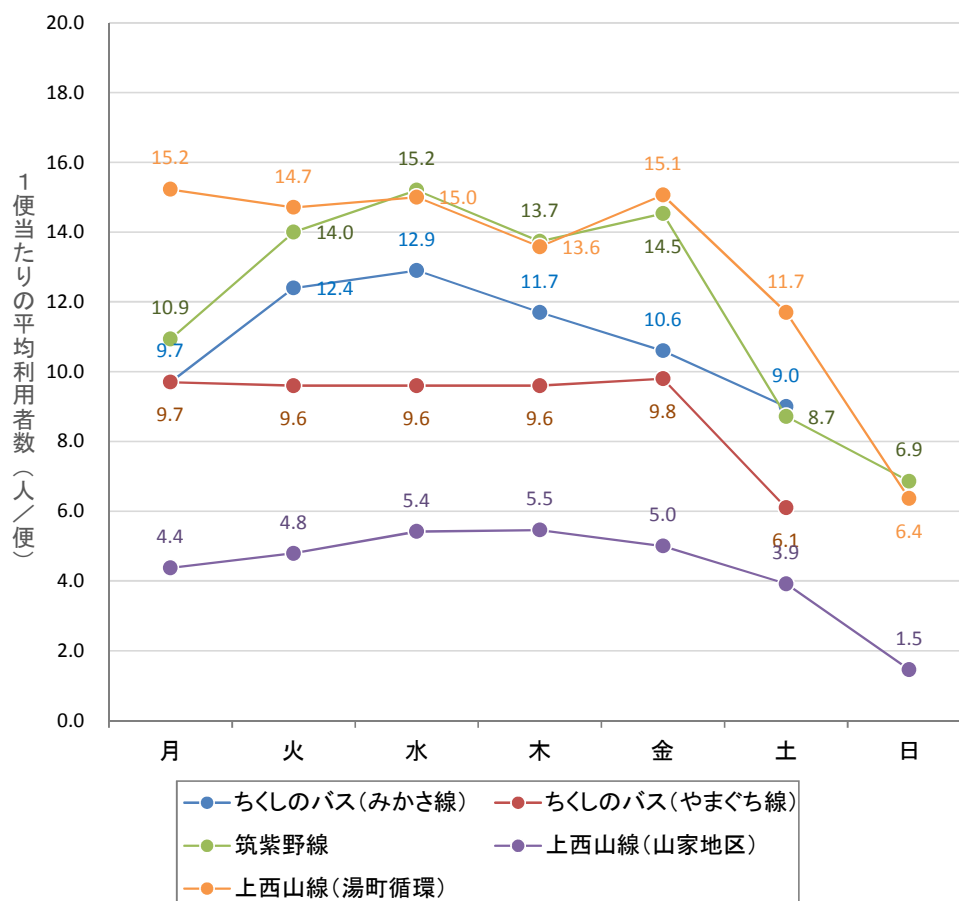
1 便当たりの平均利用者数でみると、上西山線（湯町循環）、筑紫野線で平日 14～15 人／便の利用者があるが、上西山線（山家地区）は平日 5.0 人／便と他と比べて少ない状況です。



• 曜日別の 1 便当たりの平均利用者数

曜日別の1便当たりの平均利用者数は下図の通りであり、全路線ともに土曜日・日曜日の利用が少ない状況です。

平日の曜日変動は、各路線でばらつきがありますが、市街地部を運行する上西山線（湯町循環）や筑紫野線では水曜日、金曜日に比較的用户者多い傾向にあります。



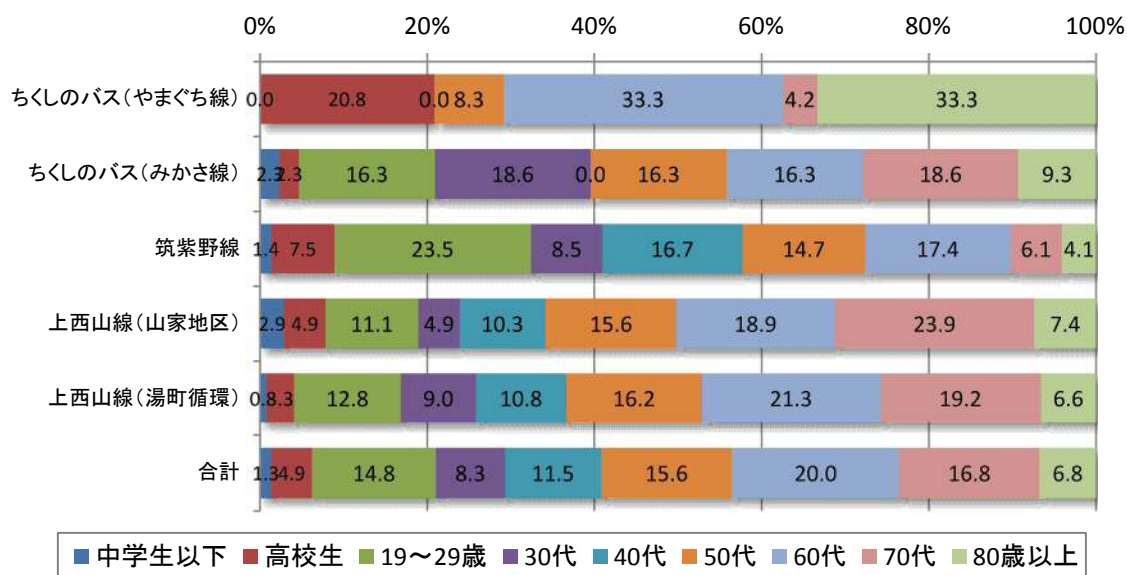
3.5 市民ニーズ

(1) 行政支援バス利用者のニーズ

①利用者の年齢

路線によりばらつきがありますが、総じて60代以上が4割程度、50代以下が5割強を占め、年齢的にも分散傾向にあります。

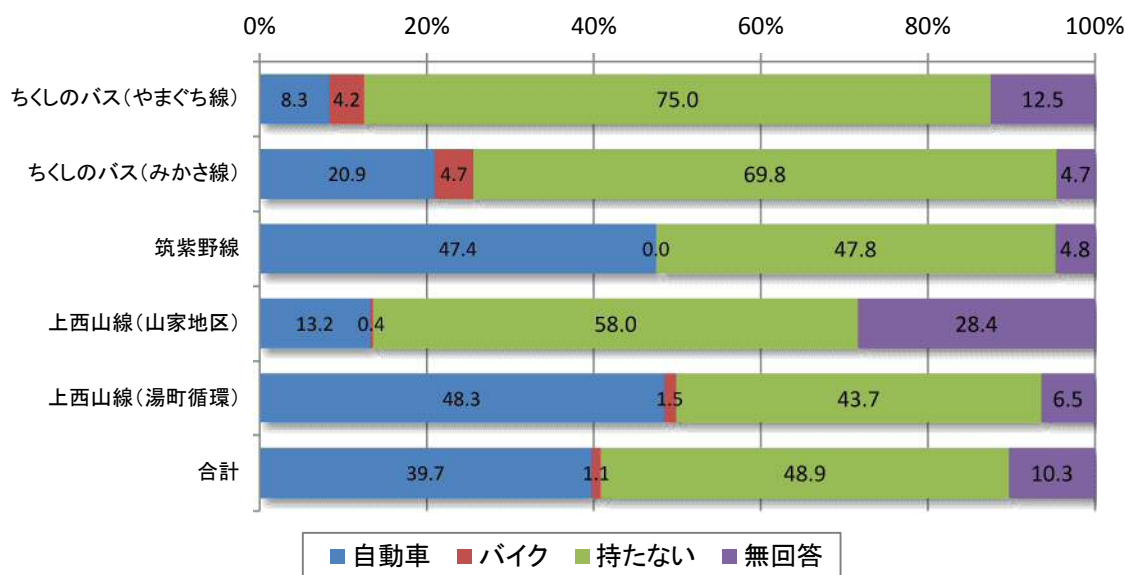
なお、やまぐち線は他の路線に比べて高校生、高齢者（80歳以上）が多い状況です。



②利用者の免許保有状況

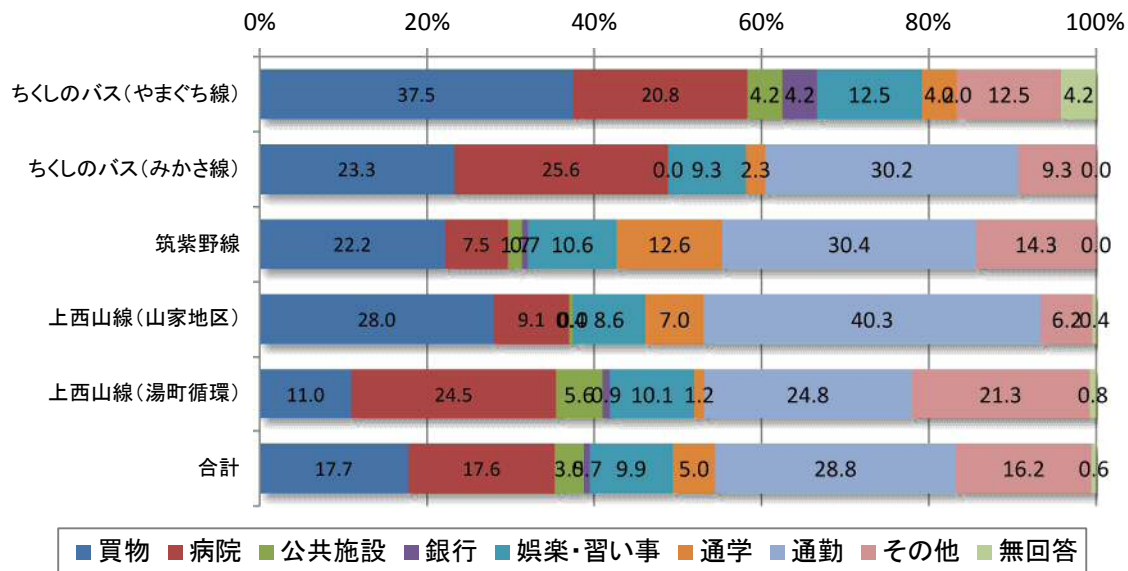
路線によりばらつきがありますが、合計で約5割の人が運転免許を保有していない状況です。

なお、市街地部を運行する上西山線（湯町循環）や筑紫野線では、他の路線に比べ運転免許保有率が高く、5割程度の人が運転免許を保有している状況です。



③利用者の利用目的

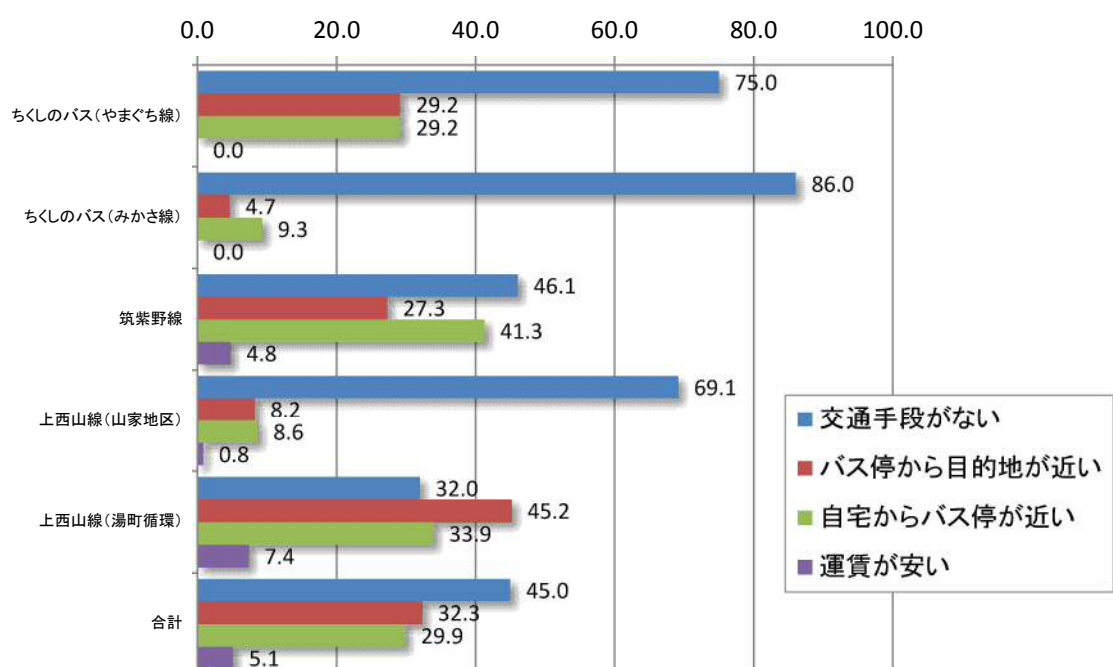
ちくしのバス（やまぐち線）、ちくしのバス（みかさ線）では、買物・病院・公共施設・銀行・娯楽・習い事といった私用目的による利用が他に比べて多く、6～8割を占めている状況です。



④利用理由

利用理由は各路線でばらつきがあり、人口が低密な地域を運行するちくしのバス（やまぐち線）、ちくしのバス（みかさ線）、上西山線（山家地区）の利用者は、「交通手段がない」をあげる人が突出して多く概ね7割以上を占める状況です。

一方、筑紫野線は「自宅からバスが近い」、上西山線（湯町循環）は「バス停から目的地が近い」をあげる人が多い傾向にあります。



(2) 公共交通アンケート調査結果

①調査概要

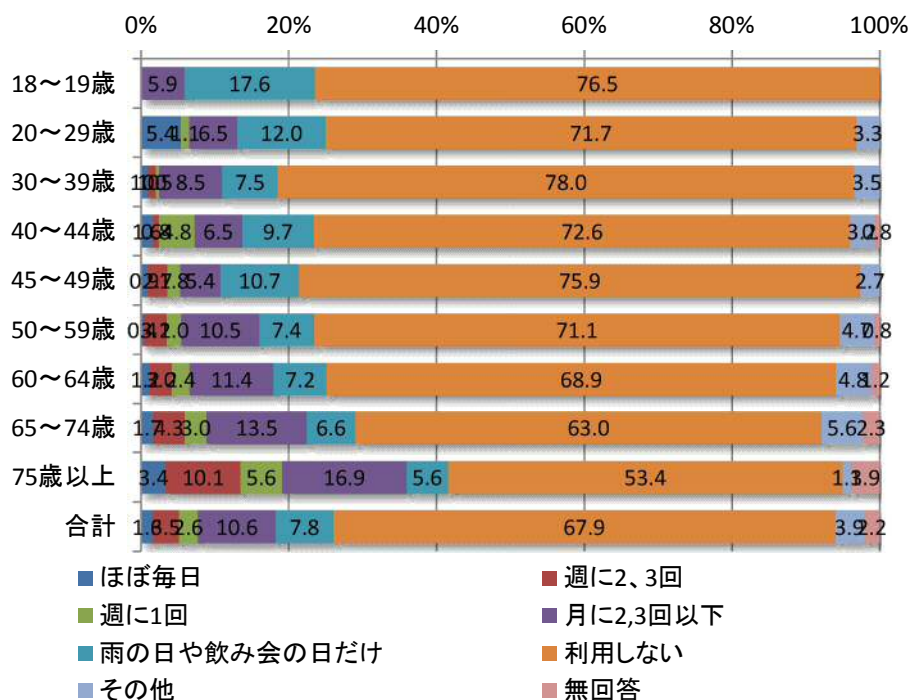
▼ 実施概要

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■筑紫野市全域の 18 歳以上
調査時期	■平成 27 年 7 月～8 月
調査方法	■郵送配布・回収
調査結果	■配布枚数：3,000 票 ■有効サンプル数：1,467 票 （回収率：48.9%）
調査内容	・個人属性 ・路線バスの利用状況 ・路線バスを利用する理由 ・路線バスの各サービスへの満足度 ・バス等の公共交通が無い場合の日常生活での移動制約の有無 ・路線バスを利用しない理由 ・コミュニティバスの運行の必要性及び理由 ・コミュニティバス導入にあたって重要視すべき事項 ・コミュニティバス導入時の利用意向及び頻度 ・コミュニティバスの利用目的 ・コミュニティバスに求めるサービス など

②年齢別の利用状況

路線バスの利用状況は、「利用しない」人が約 7 割を占めており、「月に 2,3 回以下」や「雨の日や飲み会の日だけ」の人が約 2 割となっており、週に 1 回以上利用する人は約 8%と非常に少ない状況である。

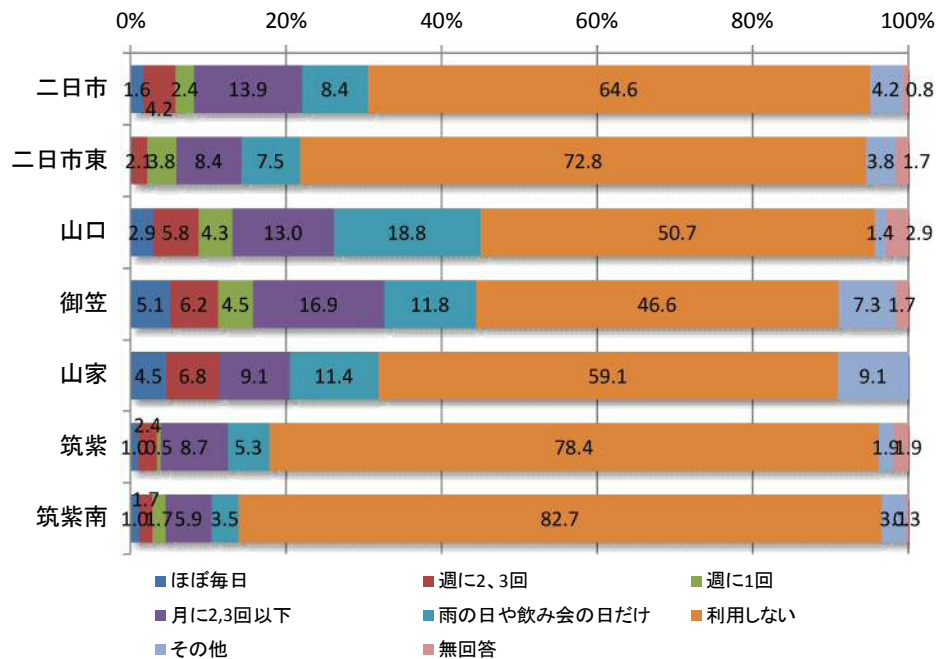
年齢別では、高齢者になるほど「利用しない」人の割合が少なくなる傾向となっています。



③居住地別の利用状況

居住地別では、山口、御笠、山家など鉄道が運行していない地域ほど利用頻度が高くなっており、路線バス等を日常生活の移動手段として必要としていることが伺えます。

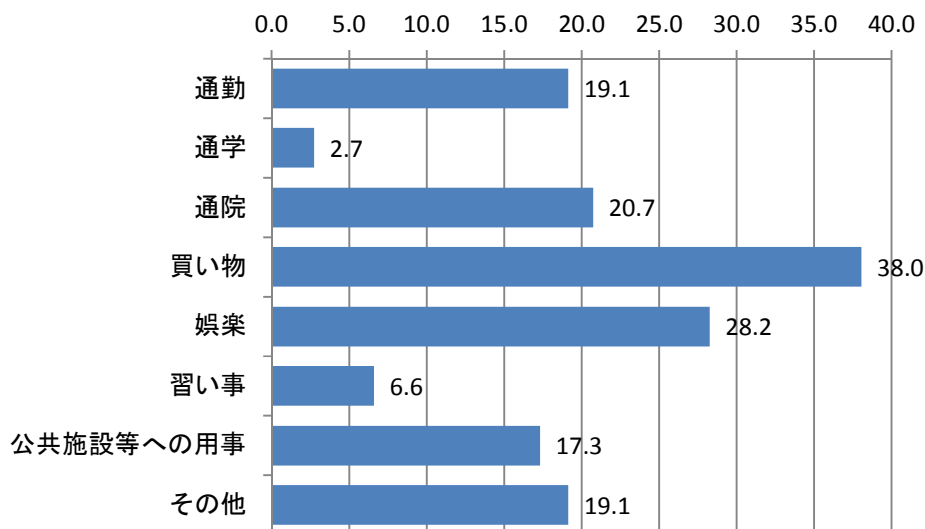
また、上記の地域においては「ほぼ毎日」利用している人が他地区と比較して多くなっており、通勤通学時の手段としても利用されていることが伺えます。



④路線バスの利用目的 ※複数回答、②・③で「利用しない」以外の人のみが回答

路線バスの利用目的は、「買い物」が約40%と最も多く、次いで「娯楽」、「通院」が多くなっており、高齢者の買い物等で路線バスが利用されていることが伺えます。

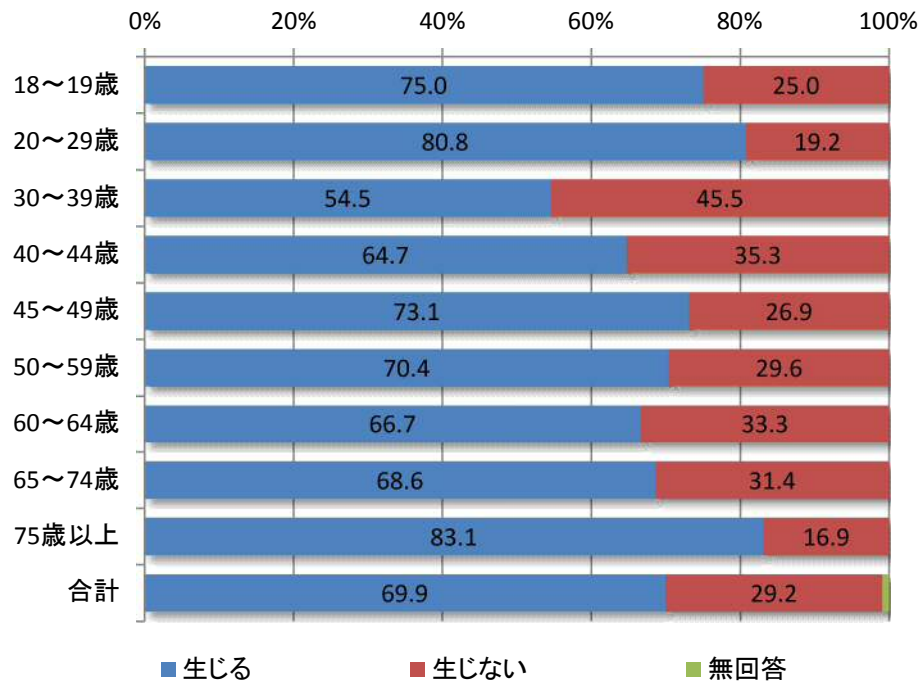
ただし、通学が約3%と少なく、通学目的で利用できない路線体系であることが伺えます。



⑤路線バスが無い場合の移動制約の有無 ※②・③で「利用しない」以外の人のみが回答

路線バスが無いことで移動制約が生じると回答した人は、現在の路線バス利用者の約 7 割となっており、路線バスは市民の移動手段として欠かせないことが伺えます。

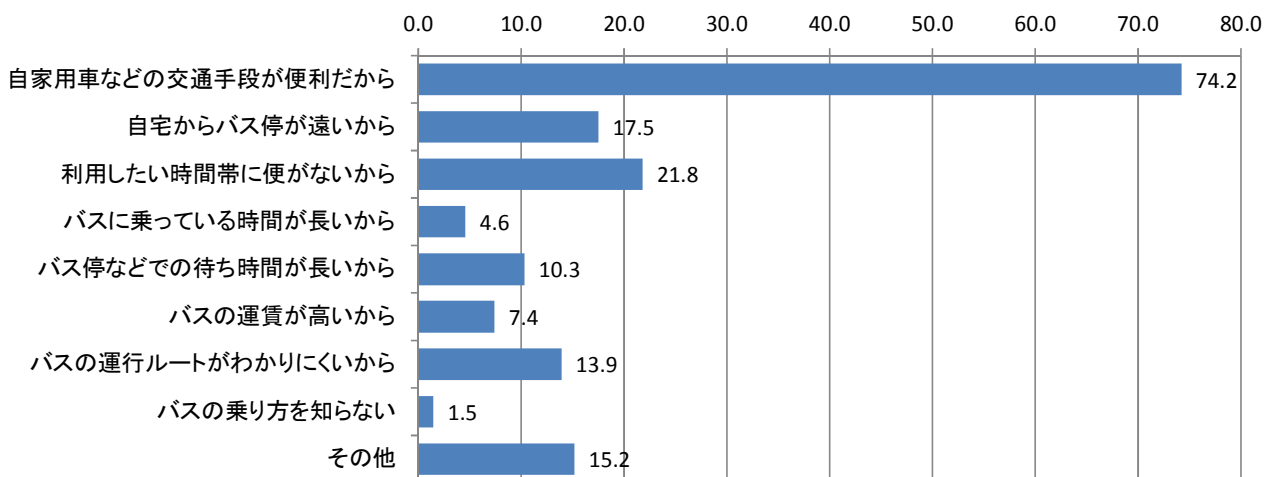
年齢別では、高齢者もしくは 29 歳以下などの学生などにおいて移動制約が生じる割合が高くなっています。



⑥路線バスを利用しない理由 ※複数回答、②・③で「利用しない」人のみが回答

路線バスを利用しない理由としては、「自家用車などの交通手段が便利だから」が 7 割以上となっている。

一方で、「自宅からバス停が遠いから」や「利用したい時間帯に便がないから」も約 2 割となっていることから、路線バスのサービス水準等の改善による利用が期待されます。

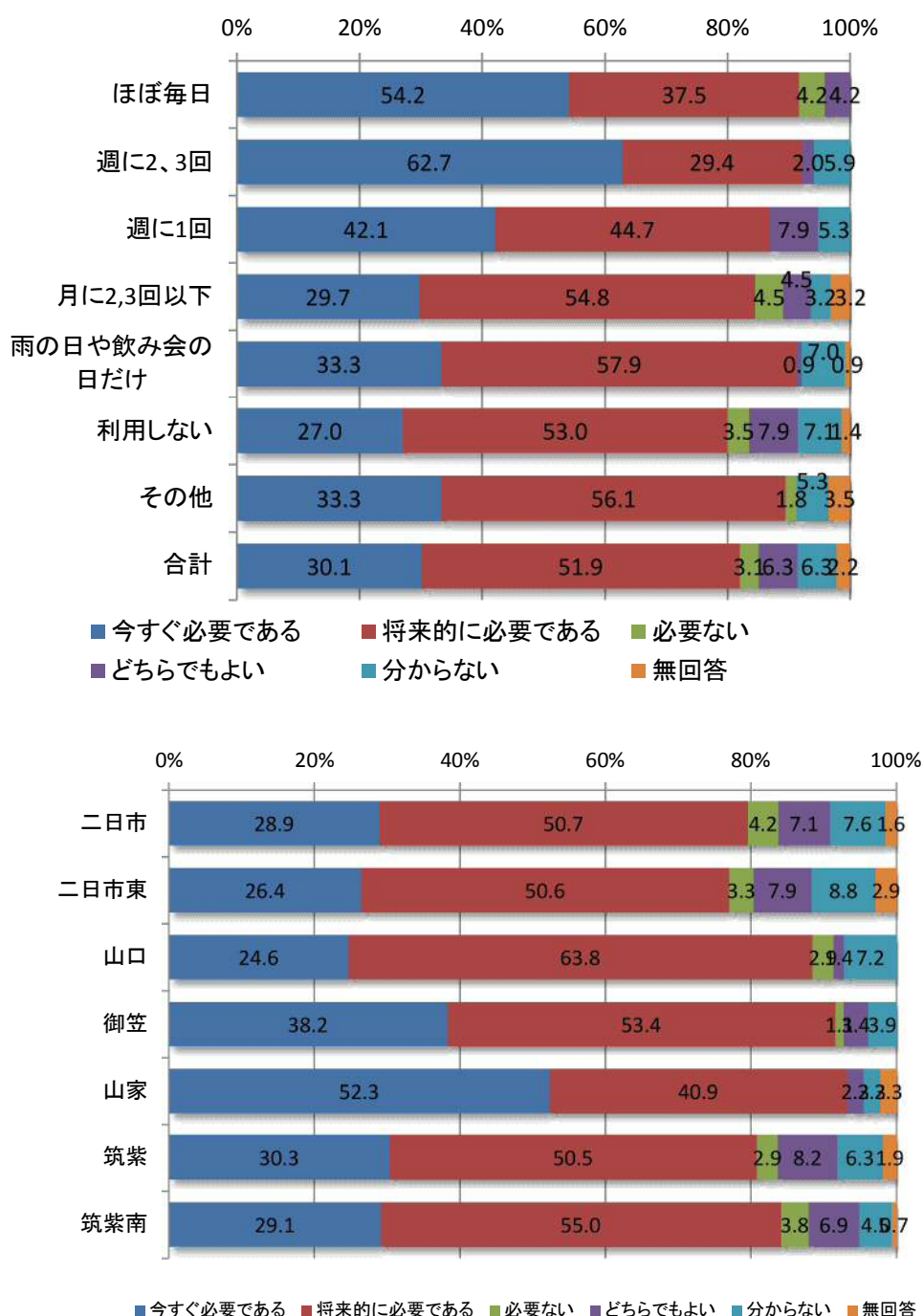


⑦コミュニティバス等の新たな交通手段の運行の必要性

コミュニティバス等の新たな交通手段の運行については、約3割が「今すぐ必要である」と回答しており、今は利用しないが「将来的に必要である」と回答した人が約5割となっており、必要性に対する意向が非常に高くなっています。

現在の路線バスの利用状況別では、「ほぼ毎日」や「週に2、3回」など路線バスの利用頻度が高い人ほど必要性が高くなっており、「雨の日や飲み会の日だけ」・「利用しない」人においては将来的に必要であるという回答が多い状況です。

地区別では、御笠や山家など比較的路線バスの路線網密度が低い地区において必要性が高くなっています。



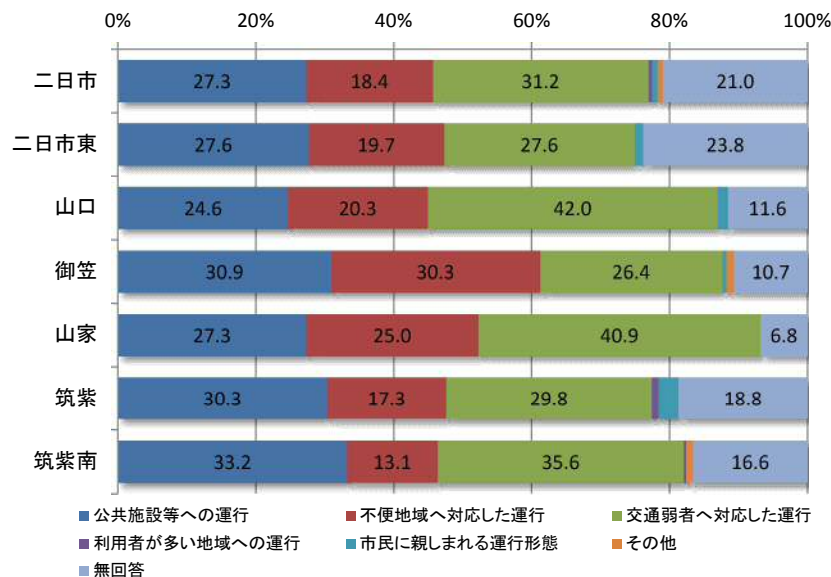
⑧コミュニティバス等の新たな交通手段の導入に際して重要視すべき事項

※⑦で「今すぐ必要である」「将来的に必要である」を選択した人のみが回答

コミュニティバス等の導入に際して重要視すべき事項としては、「交通弱者へ対応した運行」が約 4 割と多くなっており、同様に「公共施設等への運行」が多く、導入に際しては高齢者の公共施設への利用等に十分留意が必要です。

地区別では、御笠において「不便地域へ対応した運行」が他の地区と比較して多くなっており、山口や山家では「交通弱者へ対応した運行」に対するニーズが特に高い状況です。

その他地区では、全体と大きな違いは見られない状況です。



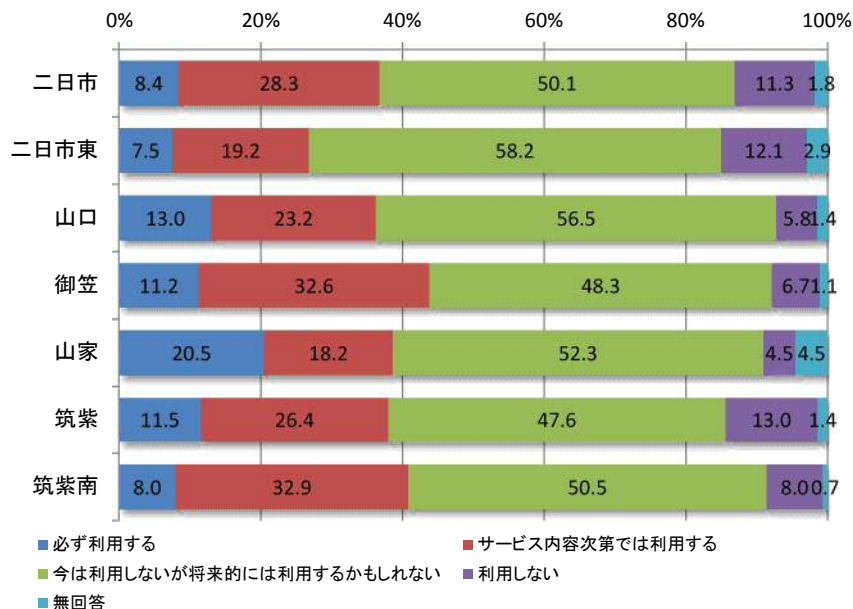
⑨コミュニティバス等の新たな交通手段運行時の利用意向

※⑦で「今すぐ必要である」「将来的に必要である」を選択した人のみが回答

コミュニティバス等の新たな交通手段を運行した際に「必ず利用する」と回答した人は約 1 割程度となっており、その後はサービス内容次第や将来的な利用意向となっています。

導入時に利用が見込めるのは、1 割程度と想定されます。

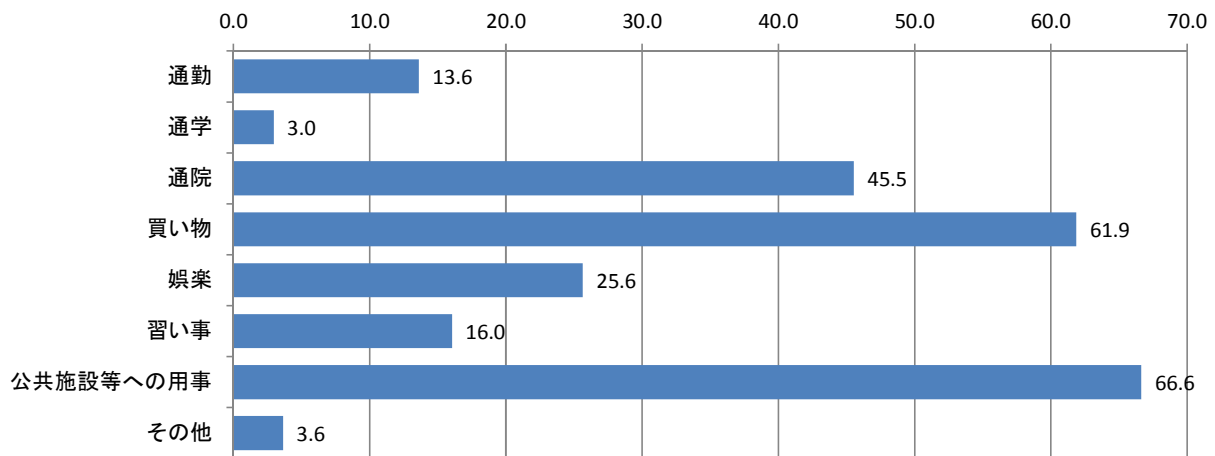
地区別に見た場合、「今は利用しないが将来的には利用するかもしれない」と回答した人は約 5 ～6 割と大きく変わらないものの、「必ず利用する」と回答した人は、山口、山家などで多くなっており、現在の公共交通サービス水準の影響が伺えます。



⑩コミュニティバス等の新たな交通手段の利用目的

※複数回答、⑨で「利用しない」以外の人のみが回答

コミュニティバス等の利用目的としては、「公共施設等への用事」が最も多くなっており、次いで「買い物」、「通院」が多い状況であり、通勤通学等での利用意向は低い状況です。

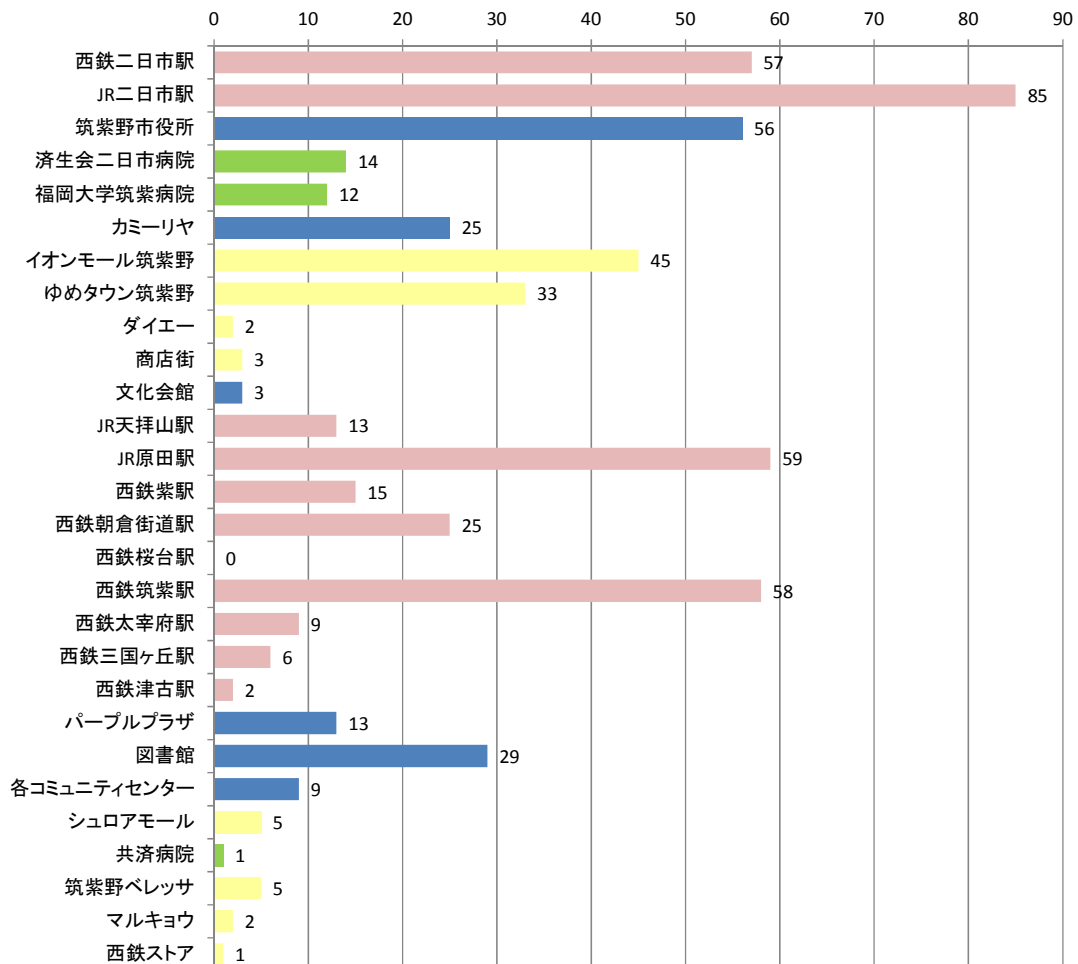


⑪希望する目的地・経由地

※⑨で「必ず利用する」「サービス次第で利用する」と回答した人を対象に集計

具体的な目的地や経由地としては、西鉄及びJRの各駅へのニーズが高いものの、公共施設として市役所、カミーリヤ、図書館等も多くなっています。

その他、商業施設としてイオンモールやゆめタウンへのニーズが高い状況です。



(3) 地区別懇談会開催結果

①実施概要

▼ 実施概要

項 目	実施方法・内容等
対象地区	■地域コミュニティ 7箇所
実施回数	■1回
実施時期	■9月～10月
実施方法	■ワークショップ形式
実施規模	■30名/地区・回程度(6名程度/1テーブル) ※5テーブル
実施場所 及び 参加人数	■二日市 : 平成27年10月16日(金) 20:00～ 22名(男性17名、女性5名) ■二日市東 : 平成27年 9月30日(水) 19:00～ 28名(男性27名、女性1名) ■山口 : 平成27年 9月10日(木) 19:30～ 26名(男性18名、女性8名) ■山家 : 平成27年 9月15日(火) 19:00～ 27名(男性19名、女性8名) ■御笠 : 平成27年10月 1日(木) 19:00～ 22名(男性22名) ■筑紫南 : 平成27年 9月16日(水) 19:00～ 37名(男性26名、女性11名) ■筑紫 : 平成27年10月 2日(金) 19:00～ 29名(男性24名、女性5名)
実施内容	■日常生活について(目的地、移動手段など)、公共交通について 等

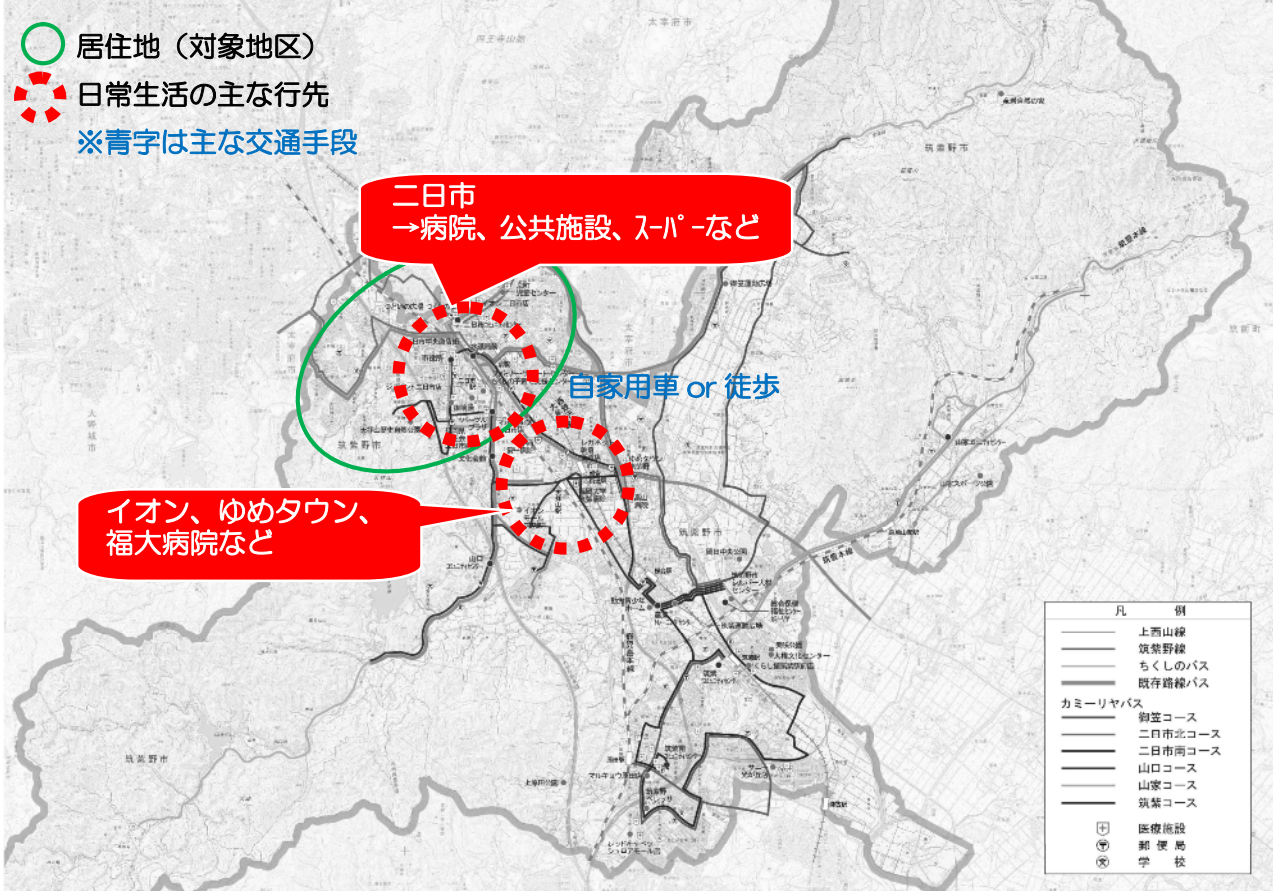
②開催状況



③実施結果

・二日市

①日常生活の実態

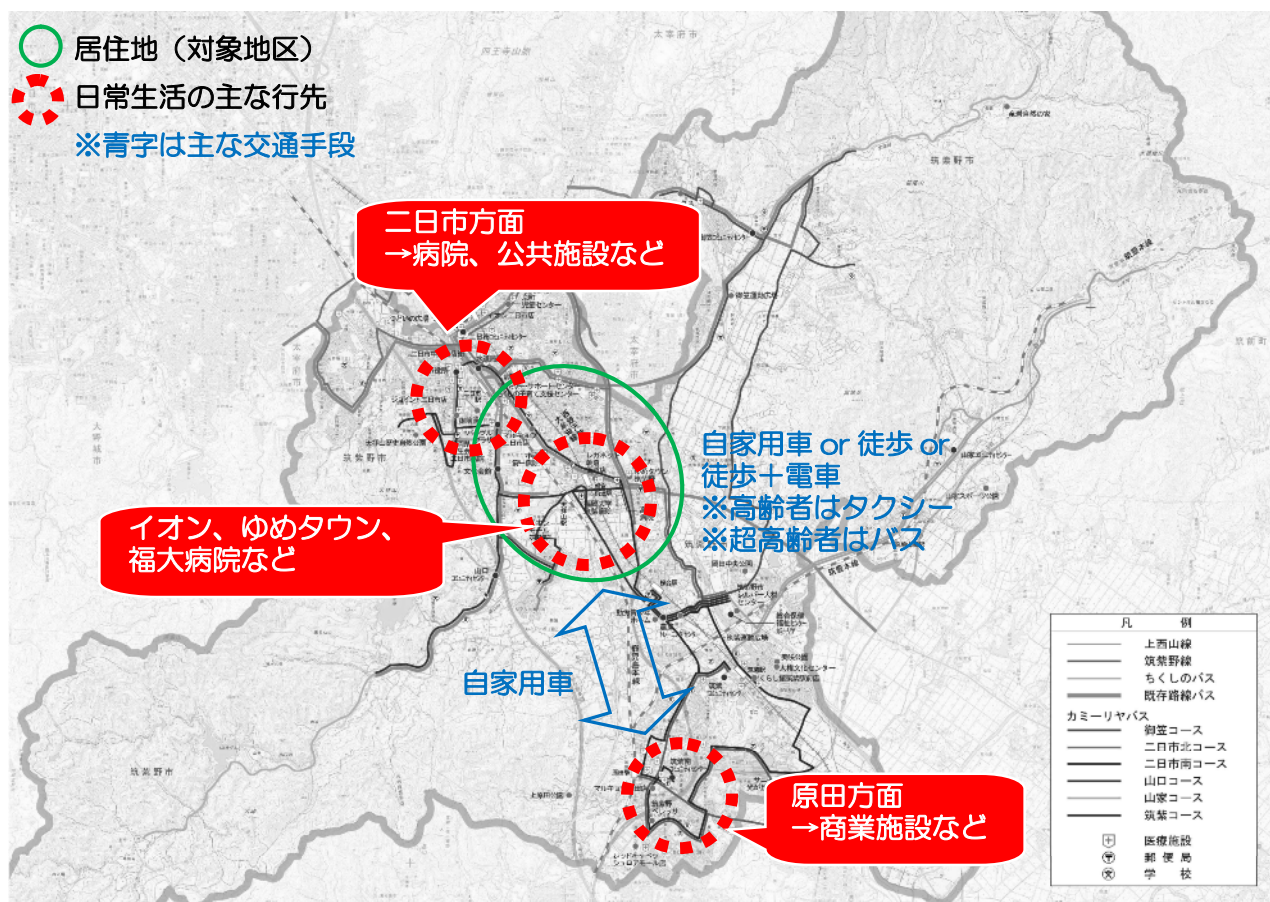


②公共交通に対する問題点

項目	利用する際の問題点
運行ダイヤ	・バスの定時性が未確保 ・運行本数が少ない（特に休日） ・最終便が早い
運行ルート	・買い物施設等にバスで行けない ・路線バス少ない ・丘陵地でバスは時間がかかる
乗降場所	・バス停まで遠い ・バス停が少ない
待合環境	・行き先が分かりにくい
カミーリヤバス	・本数が少ない ・迂回が大きく乗車時間が長い ・公共施設のみしか利用できない
新たな取組 （利用促進など）	・車両の小型化（マイクロバスや福祉タクシーの活用） ・「まちづくり」「観光」「福祉」の視点から公共交通のあり方を検討 ・天拝小校区へのコミュニティバスの運行 ・高齢者無料券や世帯への割引券の配布

・二日市東

①日常生活の実態

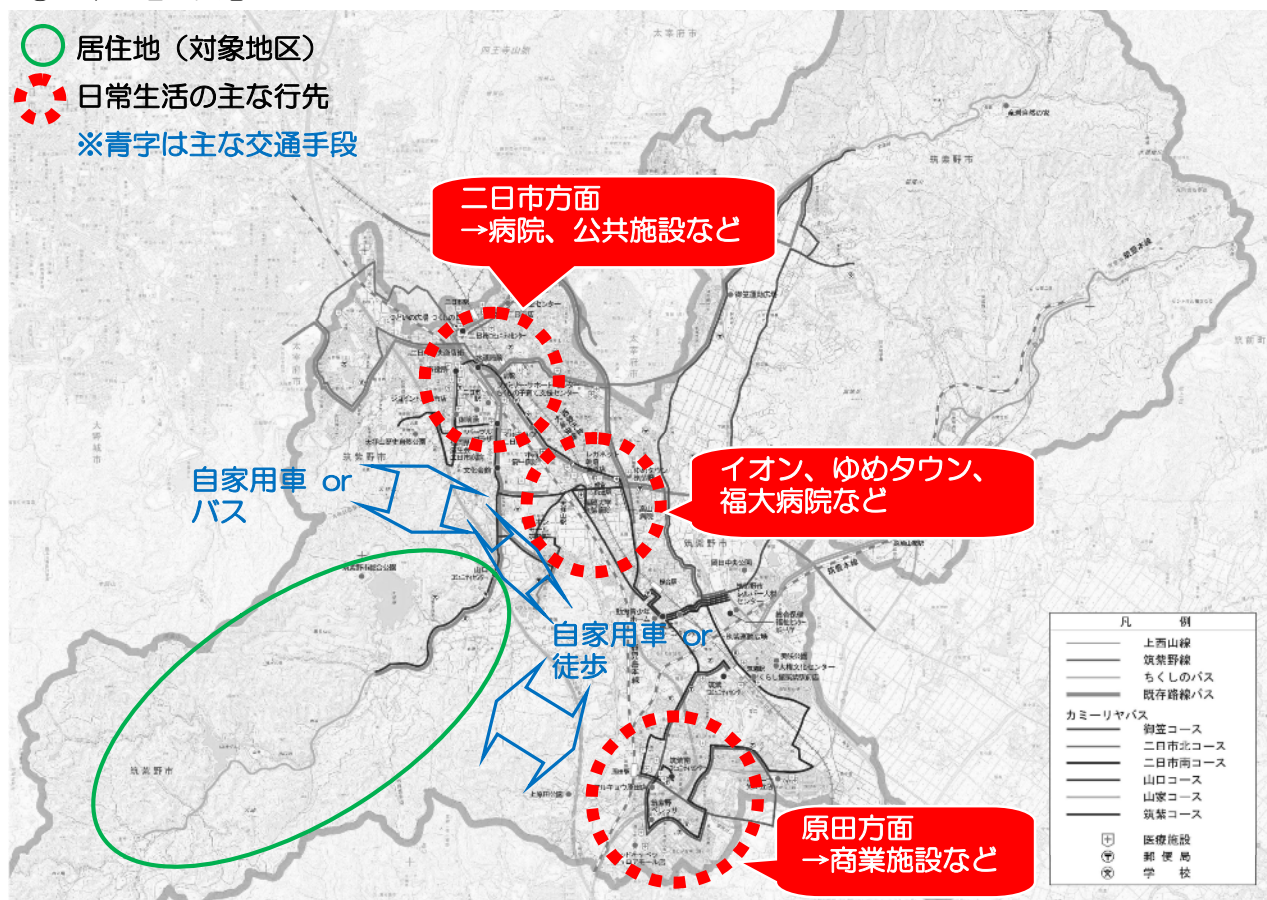


②公共交通に対する問題点

項目	利用する際の問題点
運行ダイヤ	・バスの定時性が未確保 ・バスの到着時刻が集中 ・ダイヤが分からない
運行ルート	・道路が狭く事故の危険性高い ・駅～市役所～病院を結ぶ路線がない ・家の近くにバス路線がない ・通学バスが無い
乗降場所	・バス停が遠い (バスを待つより徒歩の方が早い)
待合環境	・バス停に上屋未設置 ・時刻表の文字が小さくて見えない
カミーリヤバス	・運行本数が少ない ・運行ルートが分かりにくい（遠回り） ・カミーリヤに行くしか使えない ・目的地まで時間がかかる
新たな取組 (利用促進など)	・免許返納者への補助券発行 ・定額、月額制の検討（費用面でのメリット創出、利用者へのポイント付与） ・地元のひとと路線を考える、往復をセットで考えた路線の検討

・山口

①日常生活の実態

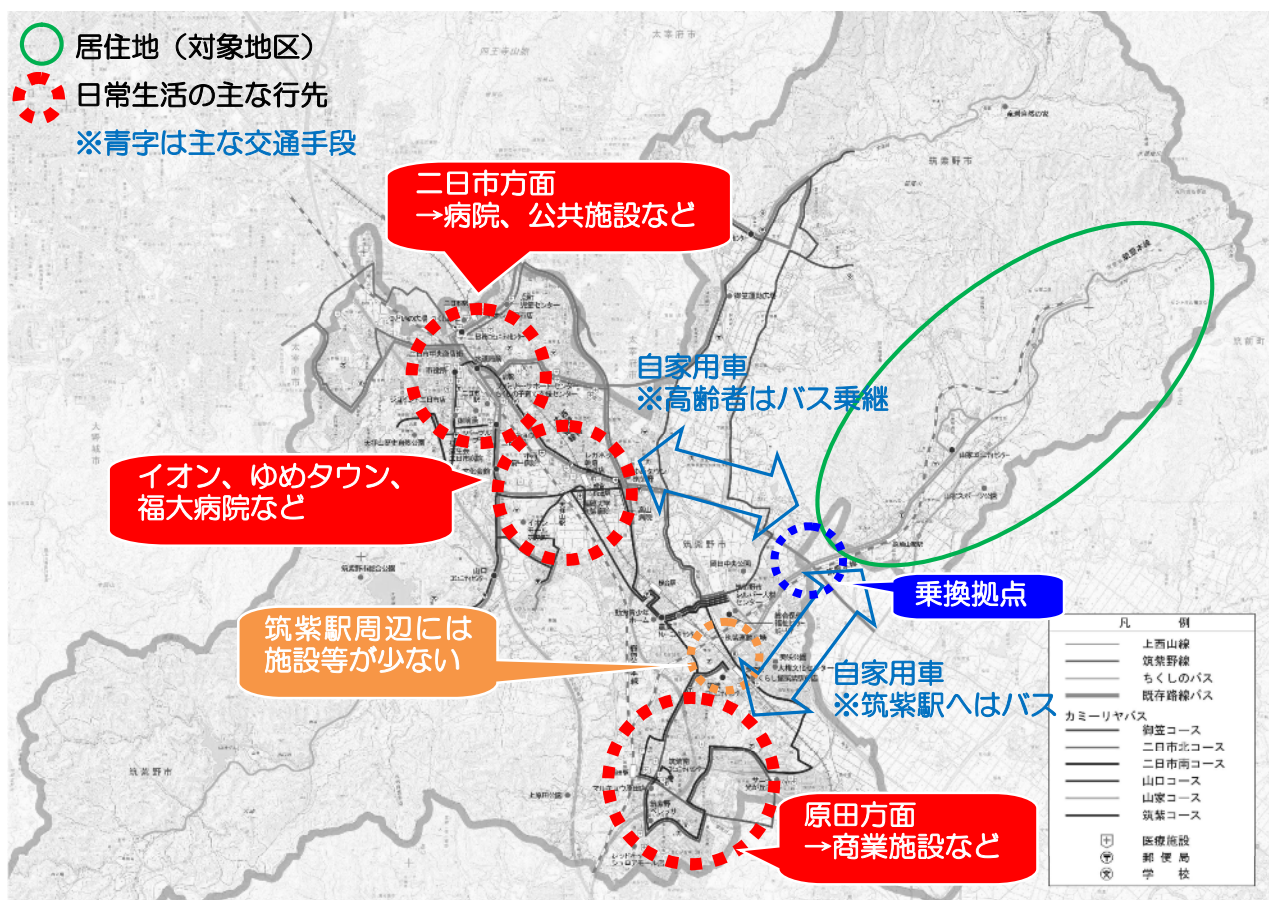


②公共交通に対する問題点

項目	利用する際の問題点
運行ダイヤ	・高校生の登下校に合わない ・電車との接続が悪い ・深夜の便がない ・運行本数が少ない（病院へ）
運行ルート	・イオンモールに乗り入れが無い ・天拝山と朝倉街道が繋がらない ・原田方面への路線が無い ・乗車時間が長い
乗降場所	・バス停が少なく乗降しにくい ・バス停まで遠い（高齢者は歩いて行けない）
待合環境	・定時性が悪い ・バス待ち環境が悪い（雨の日など）
カミーリヤバス	・途中下車できず使い勝手が悪い ・乗降場所が不一致 ・福祉専用車両とされている
新たな取組 （利用促進など）	・地区コミュニティを活用した地域公共交通の運行 ・商業施設や病院と連携したメリットの創出、高齢者割引料金の設定 ・バスに乗ることが楽しくなる企画の実施（バス停周辺でのイベント実施） ・会合時にバス利用など、声掛け・啓蒙

・山家

①日常生活の実態

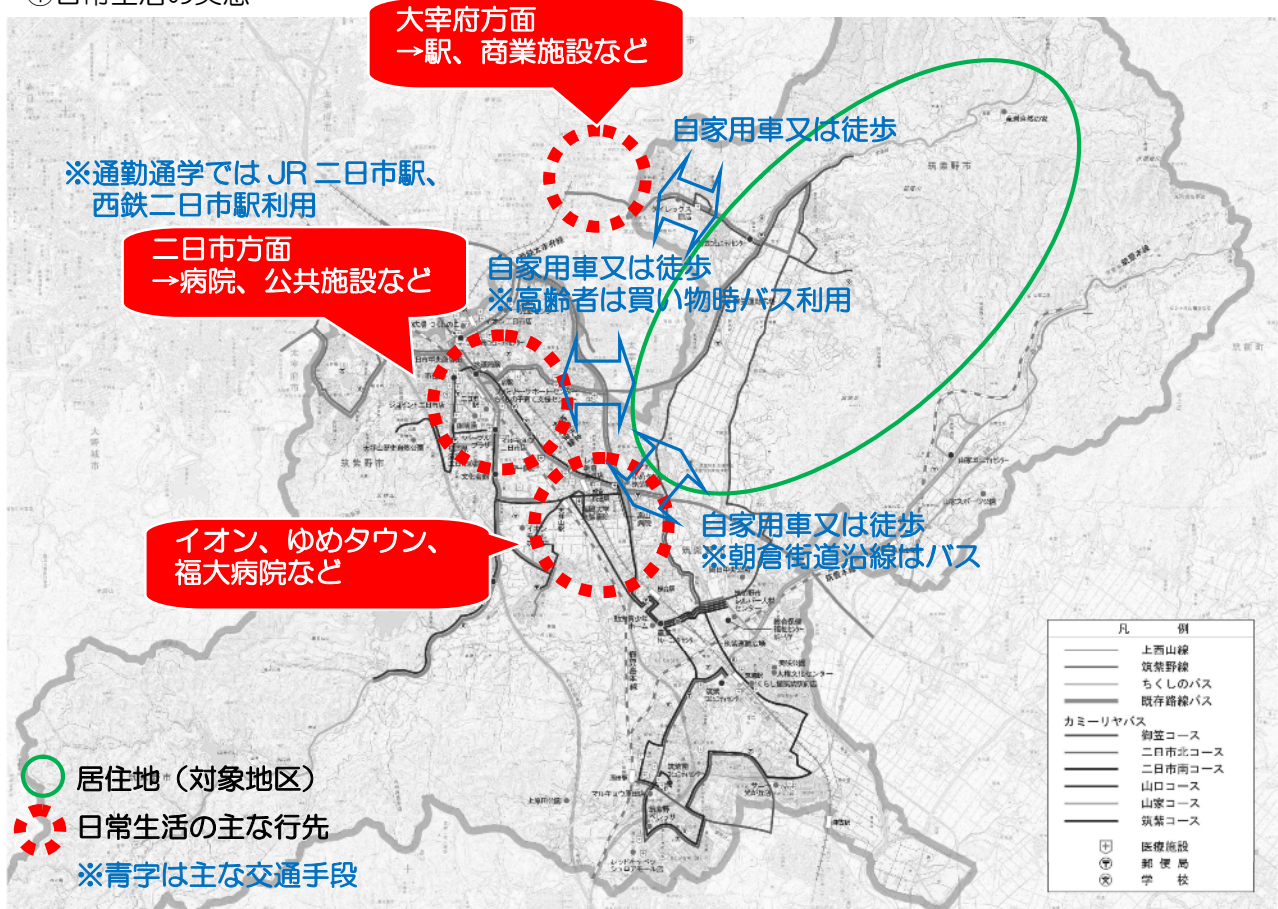


②公共交通に対する問題点

項目	利用する際の問題点
運行ダイヤ	- 朝の通勤通学で利用不可 - 本数が少ない - 最終便が早い
運行ルート	- 二日市方面や原田方面への乗換発生 - ゆめタウンへ乗換発生 - 筑前山家駅でバスと電車の乗継悪い - 乗換はコスト増加
乗降場所	- バス停まで遠い集落が存在（交通空白地域の存在） - 公共施設とバス停が遠い
待合環境	- 乗換環境が悪い - 待ち時間が長い
カミーリヤバス	- 公共施設で降りられるのが知らない - 路線が分かりにくい - 片方向回りで時間がかかる
新たな取組 （利用促進など）	- 市で車両等を確保し地域運行する仕組みの構築 - コミュニティバス及びルートについての周知活動 - 高齢者にもやさしい乗り物へ（ノンステップバスの導入など） - 駅の近くに駐車場を設置、地元でのPRなどソフト面の対応

・御笠

①日常生活の実態

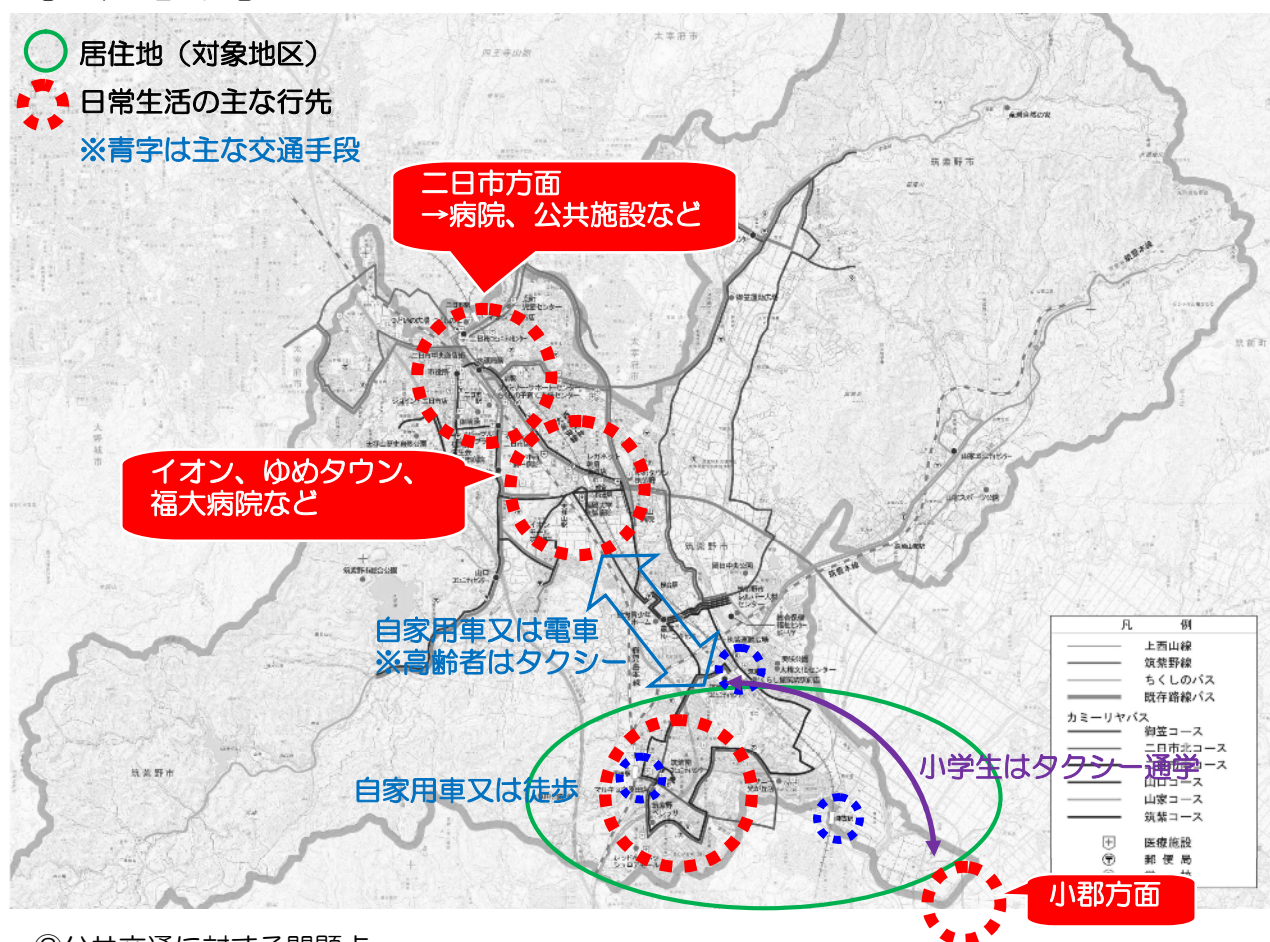


②公共交通に対する問題点

項目	利用する際の問題点
運行ダイヤ	・日曜日にバスが無い ・本数が少なく、スクールバス化 ・時間どおりにバスが来ない
運行ルート	・ニーズに応じた路線設定 ・交通空白地域が存在 ・地域で運行する仕組み作り ・団地は丘陵地で坂が多く、高齢者には負担 ・行きたい所に路線がない
乗降場所	・バス停が遠く、高齢者が利用しにくい
待合環境	・雨の日などバス待ち環境が悪い ・乗換が必要
カミーリヤバス	・カミーリヤに行く人のみ利用 ・路線が悪い ・バス停が少ない
新たな取組 (利用促進など)	・隣接自治体と連携したコミュニティバスの区間拡大 ・タクシー会社と提携したデマンドタクシーの運行 ・地域でマイクロバスを運行

・筑紫南

①日常生活の実態

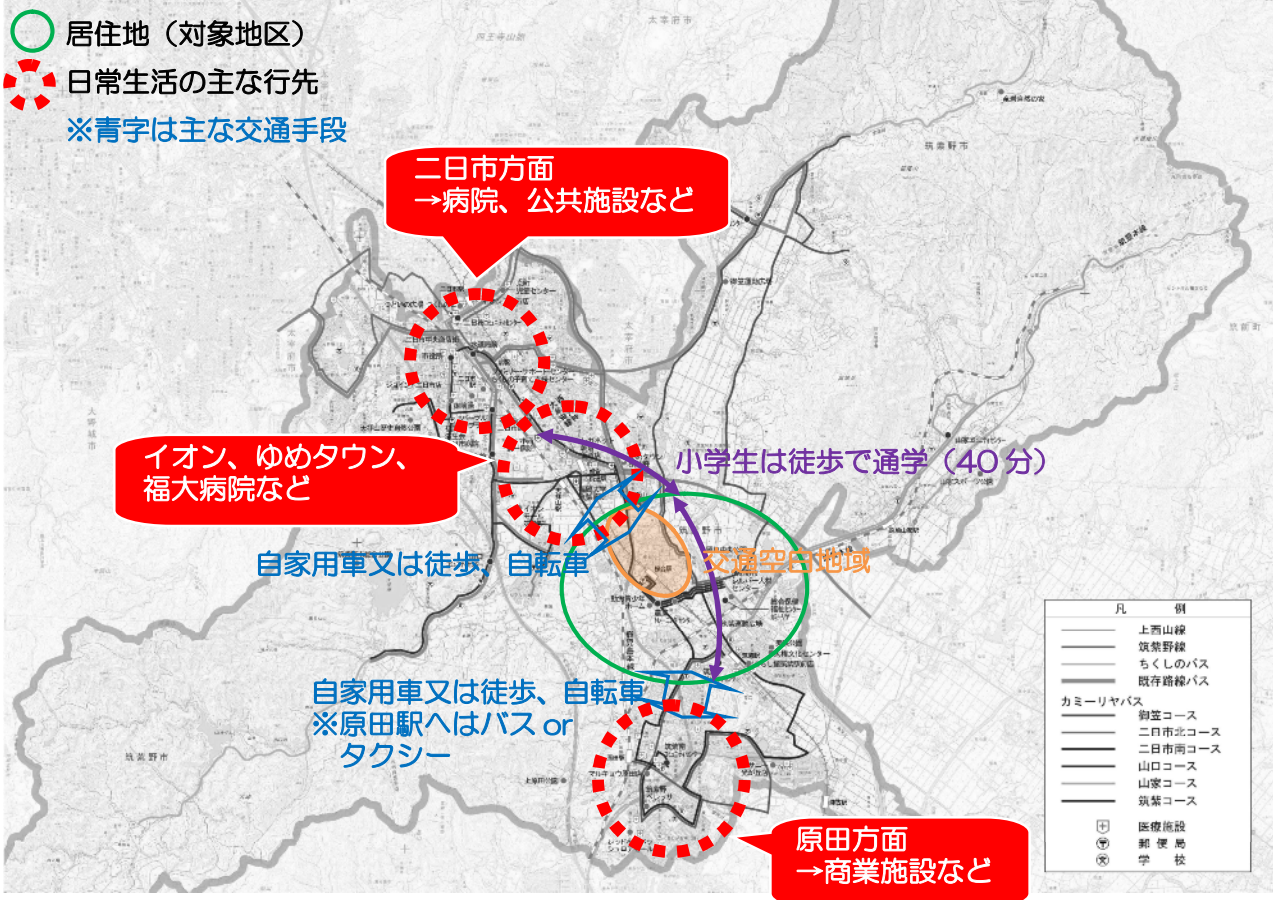


②公共交通に対する問題点

項目	利用する際の問題点
運行ダイヤ	・運行本数が少ない ・最終便が早い ・バスと電車の乗継が悪い ・時間が読めない
運行ルート	・駅へのアクセス手段がない ・筑紫南～朝倉街道エリア～二日市エリア間の路線がない ・バス車両が大きく通行が困難
乗降場所	・バス停が少ない ・住宅密集地にバス停がない
待合環境	・バスが遅れているのか分からず不明 ・路線図などが分かりにくい
カミーリヤバス	・カミーリヤに行く以外使えない ・途中下車できない ・行きたい所に行けない ・普通の人は乗れないイメージ
新たな取組 (利用促進など)	・周辺施設と連携したコミュニティバスの運行 ・利用者の意識改革（赤字補填をバスカードへ変更など） ・今後、車椅子利用などの増加が見込まれるため、福祉バスの導入 ・カミーリヤバスのPR、バス停デザインコンテストの実施

・筑紫

①日常生活の実態



②公共交通に対する問題点

項目	利用する際の問題点
運行ダイヤ	・ 定時性が低い ・ 運行本数が少ない（特に朝） ・ 夜の便がない
運行ルート	・ 交通空白地域が存在（以前バス路線が廃止） ・ 筑紫野線の利便性向上 ・ 道路が狭くバスが入れない箇所存在
乗降場所	・ バス停まで遠い ・ 乗換拠点（山家道まで遠い）
待合環境	・ バスの時間や路線が不明 ・ バス停の位置が不明
カミーリヤバス	・ 迂回が大きく所要時間が長い ・ 途中下車できない ・ PR不足
新たな取組 （利用促進など）	・ 予約型のデマンドバスの運行 ・ 施設や商店街がバスを運行するとともに、複数施設で共同運行 ・ 利用者へのポイント付与制度の導入 ・ 筑豊本線の有効活用（新駅設置、鉄道でなくバス等を運行） ・ 自治会が独自にバスを運行 ・ 地域で全市を挙げて利用促進のPR

第4章 基本的な方針

4.1 公共交通が果たすべき役割

第2章～第3章にて整理した事項を踏まえ、公共交通が果たすべき役割を次のように定めます。

役割① 将来都市構造の実現への貢献

- ・地域公共交通は将来的なまちづくりの方向性である「コンパクト＋ネットワーク」を担う重要な移動手段です。
- ・限られた都市空間の中で、多くの方が乗り合うことが出来る地域公共交通において効率的かつ快適に地域間及び都市間等を移動できることは本市が目指す将来都市構造の実現において大変重要なことです。
- ・このため、『将来都市構造の実現への貢献』を公共交通が果たすべき役割とします。

役割② 誰もが日常生活を送ることができる移動手段の確保

- ・通勤、通学、通院、買い物など誰もが日常生活を送る上で、様々な場面で自宅と目的地間を移動する必要があります。
- ・地域公共交通は、自動車等の運転免許を保有していない方々が日常生活を送る上で欠かせない交通手段であるとともに、今後の高齢社会において担う役割はますます高まってくると考えます。
- ・このため、『誰もが日常生活を送ることができる移動手段の確保』を公共交通が果たすべき役割とします。

役割③ まちの賑わい創出

- ・地域公共交通は、住民の移動手段のみならず観光客や地域外からの来訪者にとっても重要な移動手段です。
- ・地域公共交通の利便性が向上することで、地域間交流の促進等にもつながります。
- ・このため、『まちの賑わい創出』を公共交通が果たすべき役割とします。

4.2 公共交通の課題

4.1 公共交通が果たすべき役割に対して本市の地域公共交通等の現状や市民ニーズ等を踏まえ、本市の公共交通が抱える課題を抽出しました。

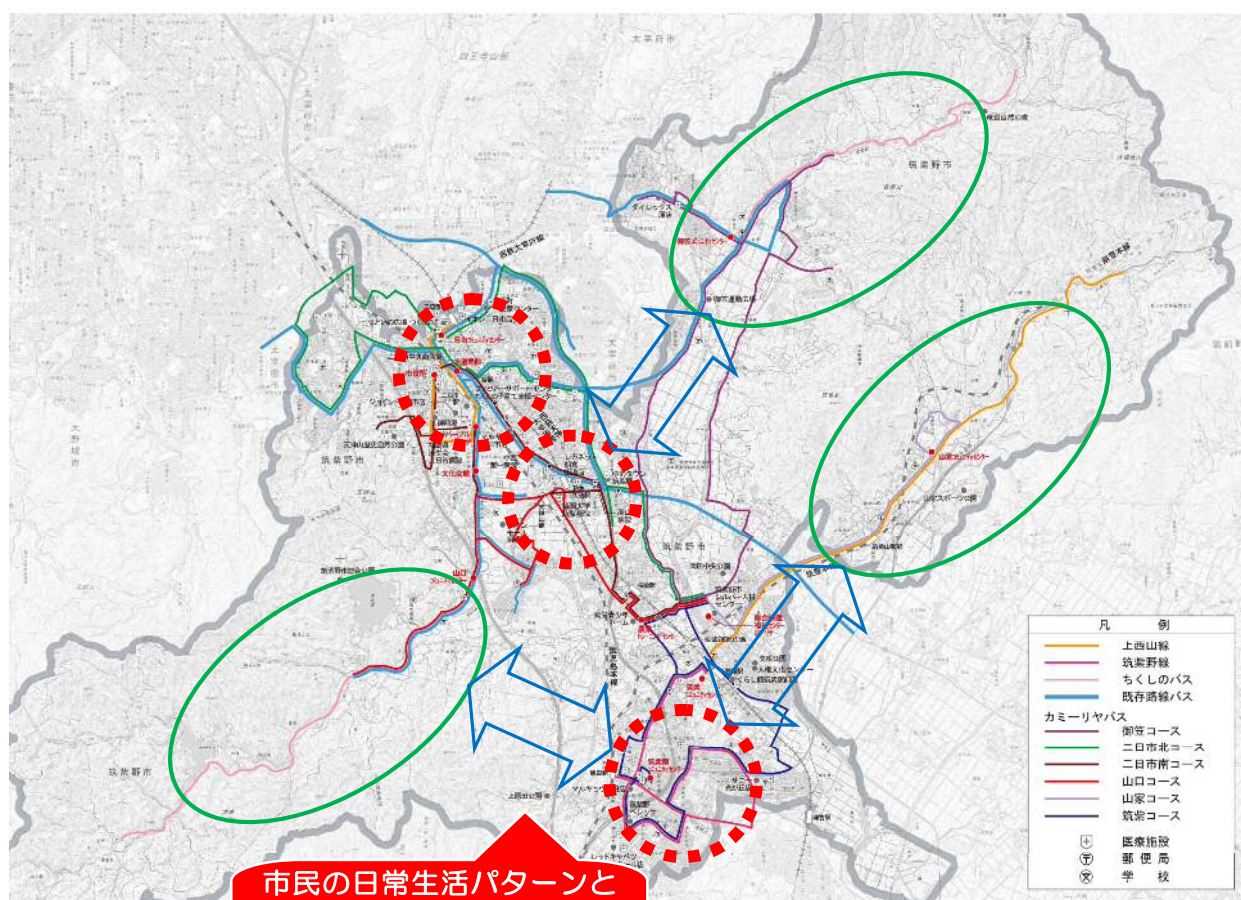
課題①：地域公共交通網の再構築

○現在の筑紫野市の公共交通網は、JR 及び西鉄の幹線軸を基軸に路線バス及び巡回福祉バス「カミーリヤバス」から形成されていますが、市民の日常生活パターン（移動時間帯、移動目的先など）と一部不整合が生じている状況です。

○既存の公共交通等を活用しながら、市民の日常生活パターンに整合した地域公共交通網の再構築が求められます。

(例)

- 居住地
- ⊕ 日常生活の主な行先

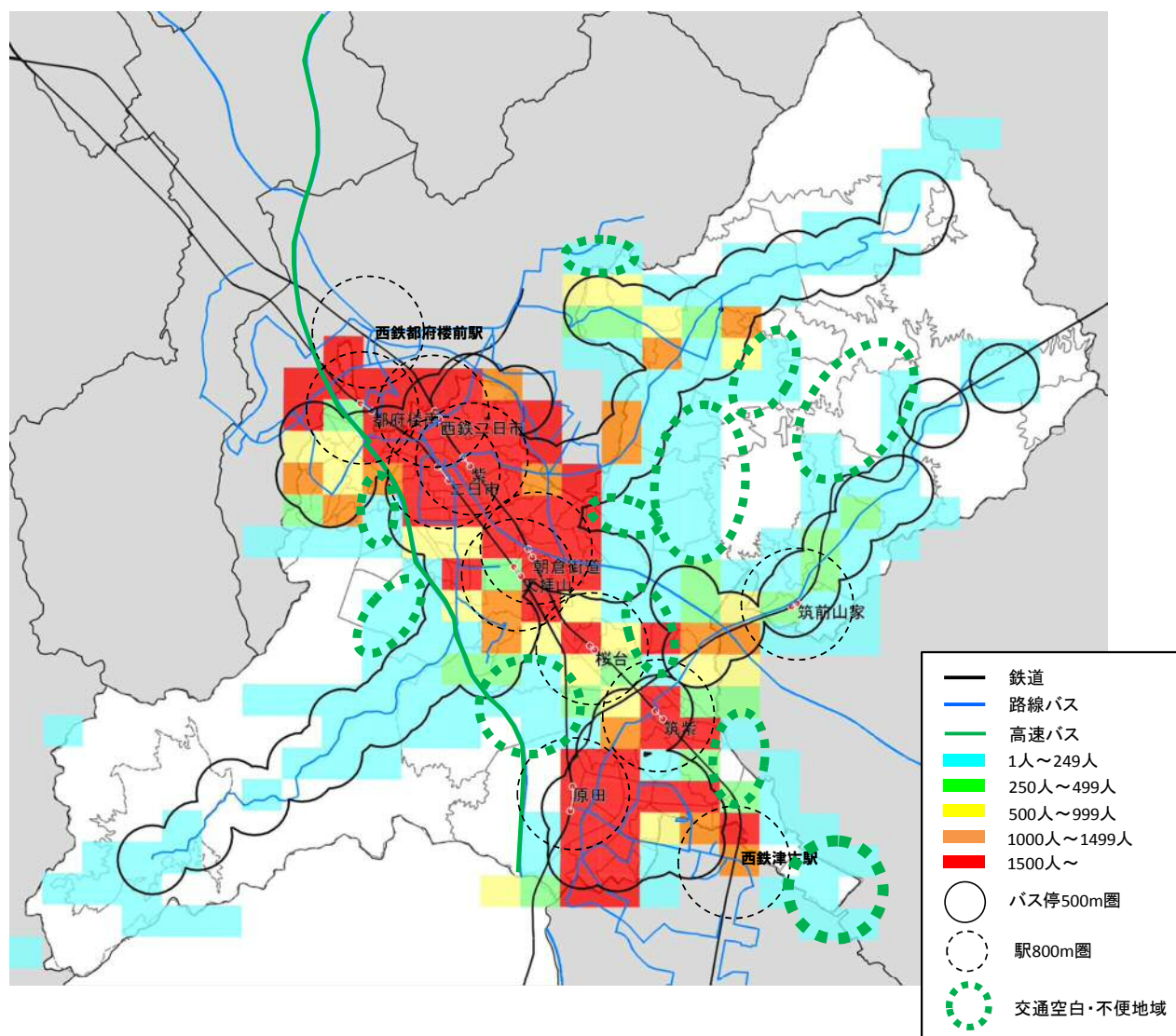


課題②：公共交通空白・不便地域の解消

○筑紫野市においては、JR 及び西鉄沿線では概ね各地域がカバーされていますが、路線バス沿線の地域においてはカバーされていない、もしくは最寄りのバス停まで距離がある地域が存在します。

○今後は、そのような地域において増々高齢化の進展が予測されることから、市民の移動手段及び外出機会の確保に向けた公共交通空白・不便地域の解消が求められます。

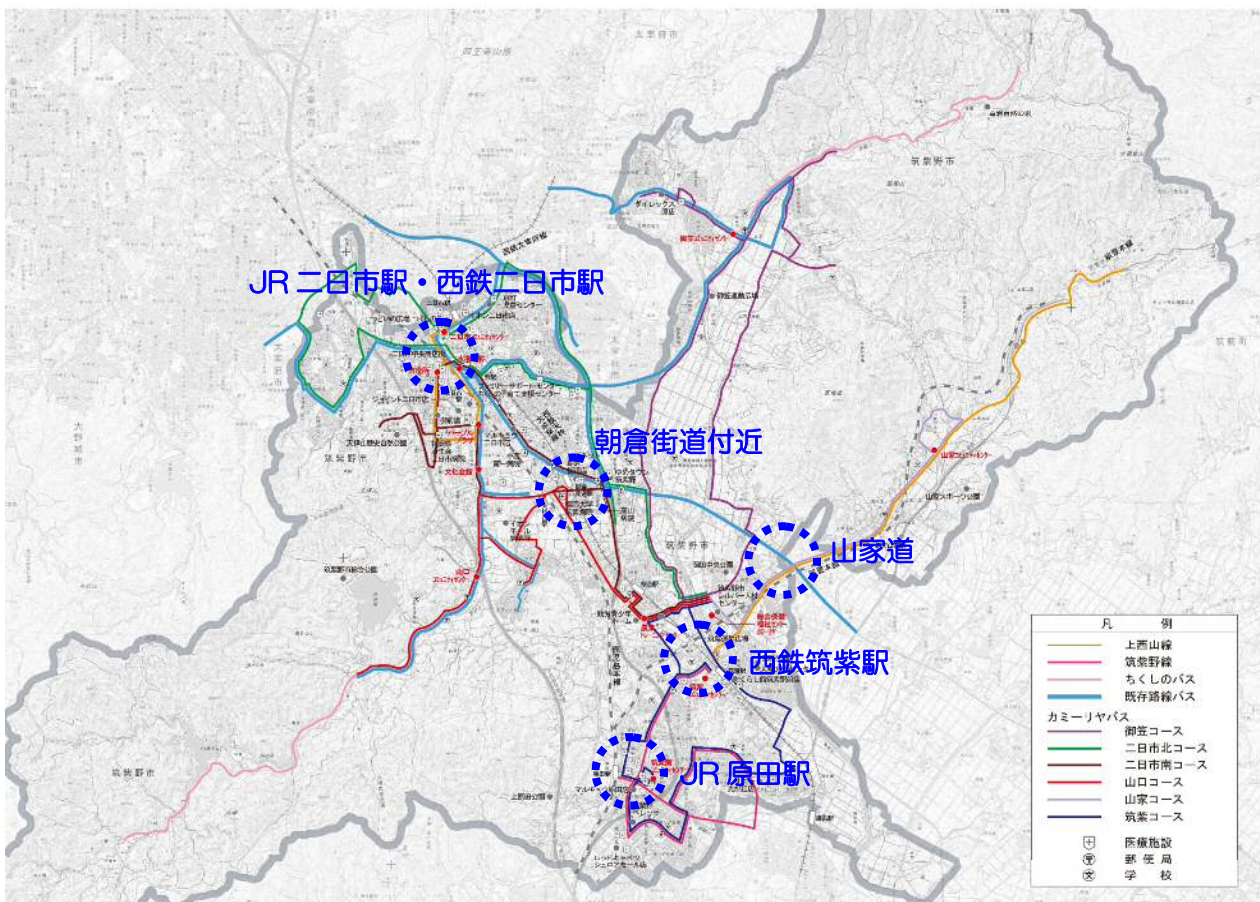
(例)



課題③：公共交通利用環境の改善

- 現在の公共交通に対しては、運行本数や運行ダイヤ、バス停利用環境や乗換環境など利用環境に対する様々な改善点が挙げられている状況です。
- 公共交通の利用環境は、現在の利用者の維持・利便性向上に加え、新たな公共交通利用者の発掘などにもつながることから、実情等に応じて公共交通利用環境の改善が求められます。

(例：乗換拠点候補地)



課題④：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

- 筑紫野市においては、地域公共交通を交通事業者に依存している一方、地域コミュニティ活動が活発な状況です。
- また、地形的制約等から従来の路線バスでは地域のニーズにきめ細かく対応することが困難な状況です。
- そのため、地域住民等と一体となった地域公共交通に関する新たな仕組みづくりを行うことで、市民ニーズに整合した地域公共交通の実現が求められます。

4.3 目指す公共交通の将来像

公共交通が果たすべき役割や公共交通の課題等を踏まえた場合、現在の地域公共交通を将来にわたって持続可能なものへと取り組んでいくことが重要であることから、目指す公共交通の将来像は以下のように定めます。

目指す公共交通の将来像

持続可能で、安全・安心な移動環境の構築

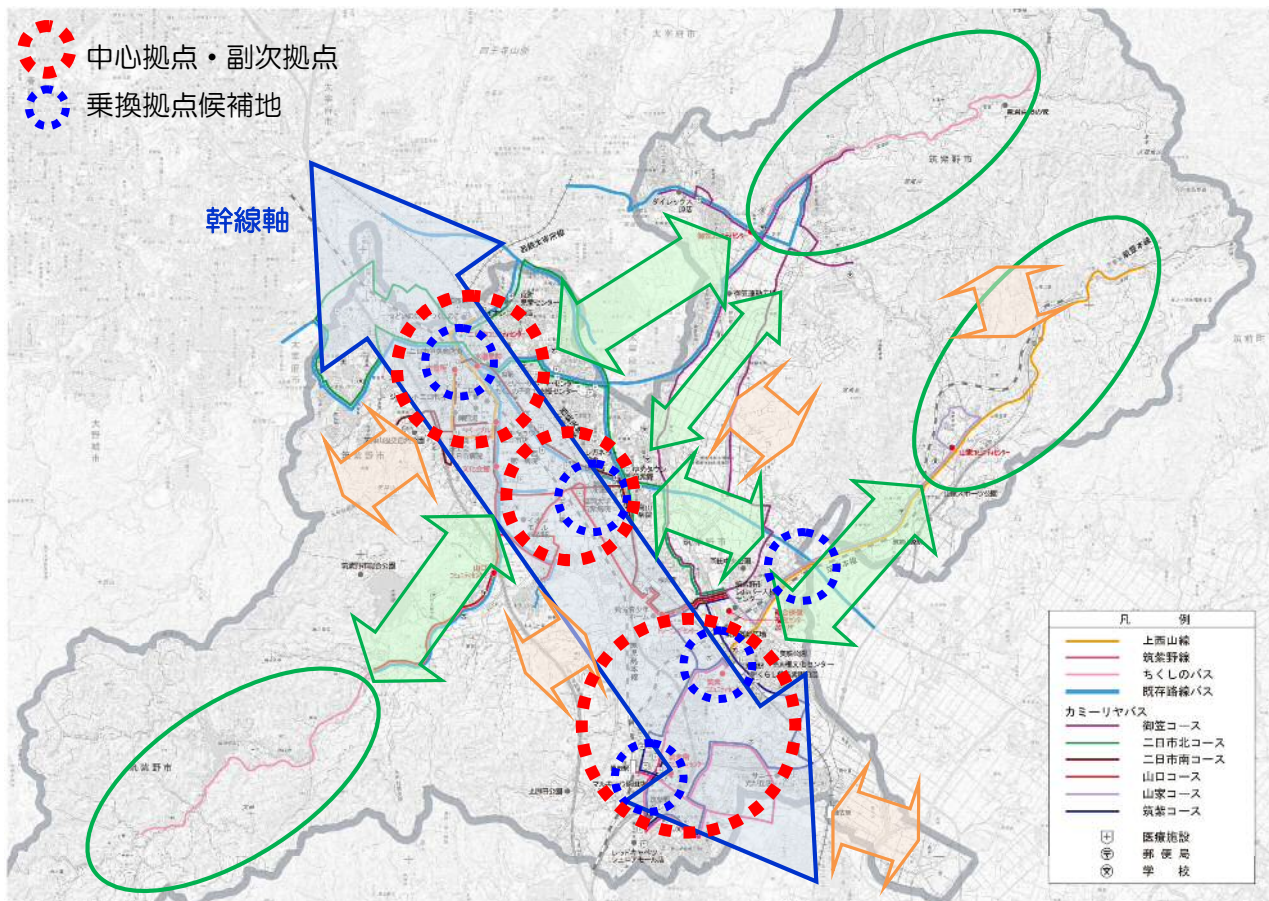
持続可能で安全、安心な移動環境の構築は、以下の3つの考えを軸に推進します。

①公共交通空白・不便地域の解消

②持続可能な公共交通網の構築

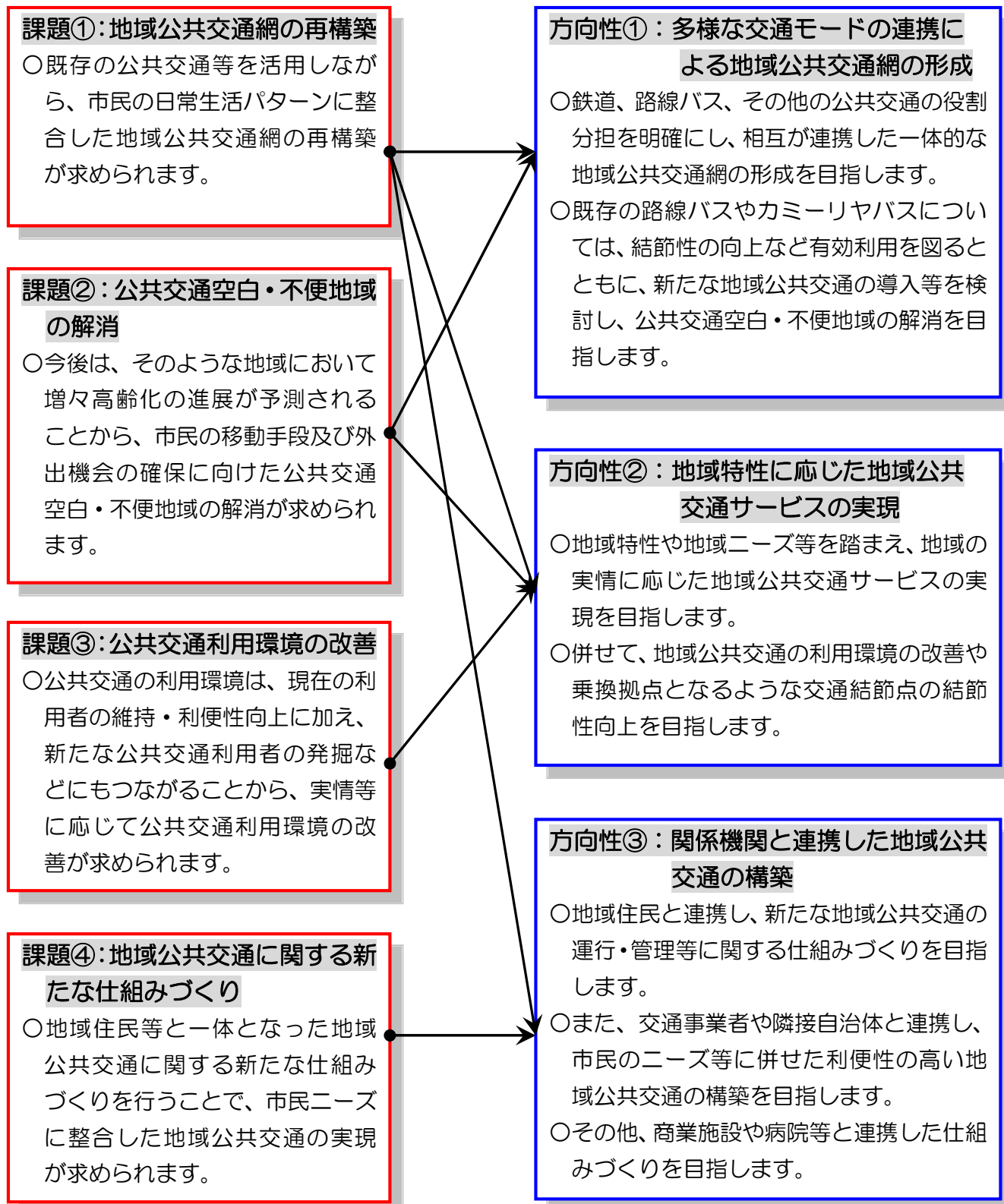
③幹線軸を活かした公共交通網の形成

目指す公共交通の体系イメージ



4.4 公共交通に関する取組みの方向性

本計画において、『持続可能で、安全・安心な移動環境の構築』の実現を図るため、その取り組みの方向性として以下の3項目を定めます。



第5章 計画の目標

5.1 目標及び数値目標

(1) 計画の目標

目指す公共交通の将来像や、将来像の実現に向けた取組みの方向性を踏まえ、本計画の目標を以下の通り定めます。

方向性①：多様な交通モードの連携による地域公共交通網の形成

- 鉄道、路線バス、その他の公共交通の役割分担を明確にし、相互が連携した一体的な地域公共交通網の形成を目指します。
- 既存の路線バスやカミーリヤバスについては、結節性の向上など有効利用を図るとともに、新たな地域公共交通の導入等を検討し、公共交通空白・不便地域の解消を目指します。

方向性②：地域特性に応じた地域公共交通サービスの実現

- 地域特性や地域ニーズ等を踏まえ、地域の実情に応じた地域公共交通サービスの実現を目指します。
- 併せて、地域公共交通の利用環境の改善や乗換拠点となるような交通結節点の結節性向上を目指します。

方向性③：関係機関と連携した地域公共交通の構築

- 地域住民と連携し、新たな地域公共交通の運行・管理等に関する仕組みづくりを目指します。
- また、交通事業者や隣接自治体と連携し、市民のニーズ等に併せた利便性の高い地域公共交通の構築を目指します。
- その他、商業施設や病院等と連携した仕組みづくりを目指します。

目標①：地域公共交通網の見直し

- 幹線軸となる路線バスの機能強化や、路線バスとカミーリヤバスの連携強化のあり方を検討します。
- 併せて、既存路線バスの見直しや、新たな地域公共交通の導入を検討し、駅・拠点へのフィーダー路線※や、交通空白・不便地域への対応を図ります。
- 地域特性や地域ニーズ等を踏まえ、複数の公共交通の結節など利用環境のあり方を検討し、利便性の向上を図ります。

目標②：公共交通利用の促進

- 多様な媒体を活用した情報提供のあり方について検討します。
- 公共交通の利用促進を検討します。

目標③：新たな地域公共交通の仕組み

- 地域の特性を活かした、地域の連携による公共交通の仕組みについて検討します。

※フィーダー路線とは、地域公共交通網において幹線部分と支線部分に役割分担した際に、各集落等から幹線部分までの輸送を担う路線。

(2) 数値目標

(1) 計画の目標で掲げた目標の達成度を数値として確認・検証し、更に効果的な取り組みにつなげるため、以下の数値目標を設定します。

【数値目標】

項 目	現状	目標値 H31 年	出典等
①平日 1 日あたりの利用者数 (二日市線、上西山線(湯町循環))	642 人	維持	市及び 交通事業者
②年間の公共交通利用者数 (筑紫野線、上西山線(山家地区))	111,346 人	維持	市及び 交通事業者
③年間の公共交通利用者数(カミーリヤバス)	45,397 人	60,000 人	市
④公共交通空白地域箇所数	22 箇所	10 箇所	市
⑤実証実験の実施箇所数	-	1 箇所	市及び 交通事業者

【数値目標の考え方】

①今後も現在のサービス水準を維持することを目的に、本市の将来人口動向等を考慮し、利用者数を維持することを目標とします。

②同上

③現状、利用者数が 3,000 人/年程度増加していることから、今後も有効活用等を図り、現在のトレンドを維持することを目標とします。

(数値目標の現状は H26 の実績値であり、5 年後の H31 では 15,000 人/年程度の増加を目指します。)

④公共交通空白地域は、計画期間内において現在の箇所数を半分以下に減らすことを目標とします。

※残る地域においても、計画期間後においても引き続き対応を図ることで、公共交通空白地域の解消を目指します。

⑤新たな公共交通手段などの具体的な内容等について検討を行うことを目的に、計画期間内において実証実験を 1 箇所で実施することを目標とします。

（３）目標達成に向けた施策メニュー

目標達成に向けた施策メニューは下記の通りです。

目標①	地域公共交通網の見直し
-----	-------------

- カミーリヤバスと他の交通手段の乗り継ぎ検討
- 新たな公共交通手段の検討
- ハブ※機能を持つ拠点の検討

※ハブとは、同一もしくは複数の交通手段が接続する場所で交通結節点のこと。

目標②	公共交通利用の促進
-----	-----------

- 公共交通マップ等の情報提供の検討
- 商業施設等と連携した公共交通キャンペーン等の研究

目標③	新たな地域公共交通の仕組み
-----	---------------

- 地域・交通事業者と連携した交通手段の検討

5.2 実施期間および実施主体

(1) 全体

本計画において、目標達成に向けた施策展開は以下のようなスケジュールで進めていきます。

目標	施策	実施主体	H28	H29	H30	H31
①地域公共交通網の見直し	カミーリヤバスと他の交通手段の乗り継ぎ検討	市、交通事業者				
	新たな公共交通手段の検討	市、交通事業者				
	ハブ機能を持つ拠点の検討	市、交通事業者				
②公共交通利用の促進	公共交通マップ等の情報提供の検討	市、交通事業者				
	商業施設等と連携した公共交通キャンペーン等の研究	市、商業施設等、交通事業者				
③新たな地域公共交通の仕組み	地域・交通事業者と連携した交通手段の検討	市、地域コミュニティ、交通事業者				

(2) 施策毎

目標① 地域公共交通網の見直し

項 目	内容等
施策名	カミーリヤバスと他の交通手段の乗り継ぎ検討
実施概要	カミーリヤバスと他の交通手段（鉄道、路線バス等）に関して、乗り継ぎ等の検討を行い、地域公共交通相互の連携強化を図ります。
実施主体	市、交通事業者
実施時期	H28 以降

項 目	内容等
施策名	新たな公共交通手段の検討
実施概要	地域の特性を活かした新たな公共交通手段としてコミュニティバス等の導入検討を行い、地域住民の利便性向上を図ります。 実証実験を含めた運行の際は、路線の見直し基準を設定する「トリガー方式※」を導入するなど、地域と協働した公共交通の確保に向けた取り組みを図ります。
実施主体	市、交通事業者
実施時期	H28 以降

※トリガー方式とは、新規取組のリスク軽減と継続のための利用者等の積極利用に向けた意識醸成を目的に、継続条件等を設定し、それを下回った場合は取り組みをやめる方式

項 目	内容等
施策名	ハブ機能を持つ拠点の検討
実施概要	鉄道駅や乗り継ぎバス停等において交通結節機能の強化や情報提供の充実によるハブ機能の付加の検討を行い、利用者の利便性向上を図ります。
実施主体	市、交通事業者
実施時期	H28 以降

目標②	公共交通利用の促進
-----	-----------

項 目	内容等
施策名	公共交通マップ等の情報提供の検討
実施概要	ホームページや紙媒体、其他媒体等を活用し公共交通マップ等の情報提供の検討を行い、利用環境の向上を図ります。 また、バスラッピングを行うことで地域住民への意識の醸成による利用促進等について検討します。
実施主体	市、交通事業者
実施時期	H28 以降

項 目	内容等
施策名	商業施設等と連携した公共交通キャンペーン等の研究
実施概要	商業施設等と連携した公共交通キャンペーンや割引制度などを研究し、地域住民の意識啓発による公共交通の利用促進を図ります。
実施主体	市、商業施設等、交通事業者
実施時期	H28 以降

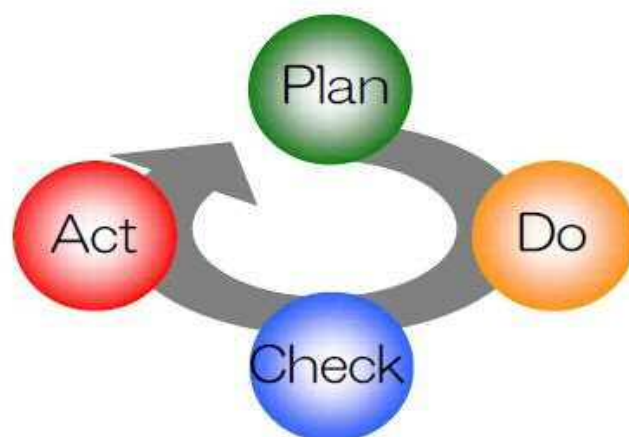
目標③	新たな地域公共交通の仕組み
-----	---------------

項 目	内容等
施策名	地域・交通事業者と連携した交通手段の検討
実施概要	地域コミュニティによる地域内の運行など、地域住民、交通事業者、行政の三者で地域公共交通を支える仕組み作りについて検討します。 実証実験を含めた運行の際は、路線の見直し基準を設定する「トリガー方式」を導入するなど、地域と協働した公共交通の確保に向けた取り組みを図ります。
実施主体	市、地域コミュニティ、交通事業者
実施時期	H28 以降

第 6 章 計画達成状況の評価について

公共交通を取り巻く状況（利用者ニーズ、交通事業者の状況、行政の財政状況等）は、今後変化するものと考えられるため、施策導入後においても検証・評価を行い、目指す公共交通の将来像や目標達成に向けて PDCA を実践しながら検討を進めていきます。

本計画の推進体制は、筑紫野市地域公共交通会議で計画の推進等を図っていきます。



	考え方	実施項目
計画 (Plan)	地域の実情や目指す将来像を基に計画を作成	・運行計画の策定 ・利用促進施策などの展開
実施・実行 (Do)	計画に基づき、各種施策の実施	・地域公共交通の運行 ・利用促進策などの展開
点検・評価 (Check)	実施した施策の効果を計測し計画に則しているか確認	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
改善 (Action)	計画に則していない部分や社会情勢の変化等に併せて見直し	・運行の見直し ・利用促進施策などの見直し

参考資料

【筑紫野市地域公共交通会議について】

筑紫野市地域公共交通会議は、道路運送法、及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、平成 27 年 10 月 2 日に設立されました。

この会議では、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項や、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、及び、地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関し必要な事項について協議を行うものです。

（構成員）

	区分	組織・役職	備考
1	(1)市長又はその指名する者	副市長	
2	(2)一般乗合旅客自動車運送事業者 その他の一般旅客自動車運送業者	西日本鉄道株式会社自動車事業本部営業部	地域営業課長
3		西鉄バス二日市株式会社	代表取締役社長
4		タクシー事業者代表	有限会社つくしの交通
5	(3)市民又は利用者の代表	筑紫野市区長会代表	副会長
6		筑紫野市老人クラブ連合会代表	会長
7		筑紫野市身体障害者福祉協会代表	会長
8		筑紫野市立学校PTA協議会代表	会長
9	(4)運転者組織代表	西鉄バス二日市株式会社運転者組織団体	分会長
10	(5)道路管理者	国土交通省福岡国道事務所	計画課長
11		那珂県土整備事務所	用地課長
12		筑紫野市建設部維持管理課長	
13	(6)公安委員会又は交通管理者	筑紫野警察署	交通課長
14	(7)九州運輸局長又はその指名する者	福岡運輸支局首席運輸企画専門官(輸送担当)	
15		福岡運輸支局首席運輸企画専門官(企画調整担当)	
16	(8)学識経験者	大学教授	福岡大学工学部社会デザイン工学科教授
17	(9)会議が必要と認める者	金融機関代表	福岡銀行二日市支店長
18		報道機関代表	西日本新聞 筑紫支局
19		筑紫野市商工会	会長
20		福岡県企画・地域振興部交通政策課	交通総務係長
21		筑紫野市健康福祉部長	

（会議の開催経緯）

①第 1 回会議：平成 27 年 10 月 2 日

- ・各規程（案）及び予算（案）の承認について
- ・筑紫野市内の公共交通にかかる現状について
- ・筑紫野市地域公共交通網形成計画作成にかかる今後のスケジュールについて

②第 2 回会議：平成 27 年 10 月 23 日

- ・筑紫野市地域公共交通網形成計画策定にかかる取組の報告について

③第 3 回会議：平成 27 年 12 月 1 日

- ・筑紫野市地域公共交通網形成計画（素案）の承認について

～パブリックコメントの実施：平成 27 年 12 月 24 日～平成 28 年 1 月 29 日～

④第 4 回会議：平成 28 年 2 月 25 日

- ・筑紫野市地域公共交通網形成計画（案）の承認について
- ・筑紫野市地域公共交通会議規約及び事務局規程の一部改正について