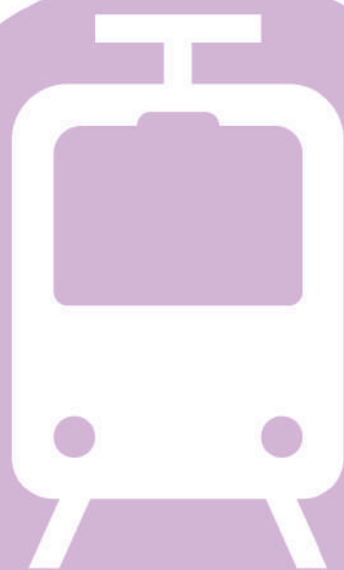




筑紫野市 地域公共交通計画



令和7年3月改訂
筑紫野市

目次

1	計画の概要	1
	1 計画の背景・目的	1
	2 計画の位置づけ	1
	3 計画の区域	2
	4 計画期間	2
2	上位・関連計画の整理	3
3	筑紫野市の地域特性	6
	1 人口等の特性	6
	2 施設分布	11
	3 流入出特性	14
	4 地域特性からの地域公共交通に関する問題点	16
4	筑紫野市の地域公共交通の現況	17
	1 地域公共交通の整備状況	17
	2 地域公共交通の利用状況	22
	3 市負担額の推移	27
	4 地域公共交通の現状からの問題点	28
5	利用実態等の調査結果	29
	1 市民アンケート調査	29
	2 公共交通利用者アンケート調査	35
	3 民生委員アンケート調査	38
	4 交通事業者・施設関係者ヒアリング調査	41
	5 利用実態等の調査からの問題点	46
6	地区別懇談会の結果	47
7	地域公共交通に関する課題	51

8	基本方針と目標	56
	1 地域公共交通の基本方針	56
	2 地域公共交通に関する方向性(目標)	58
	3 数値指標および目標値	60
9	目標を達成するための施策	62
10	計画のスケジュール・推進体制	78
	1 計画のスケジュール	78
	2 計画の推進体制	79
	3 数値指標の評価時期と評価方法	81
	附属資料	82
	1 用語解説	82
	2 筑紫野市地域公共交通計画の策定経過	84
	3 筑紫野市地域公共交通会議規約	85
	4 筑紫野市地域公共交通会議 委員名簿	89
	5 地域別カルテ	91

1

計画の概要

1

策定の背景・目的

本市では、平成28年3月に「筑紫野市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成31年1月に「コミュニティバスつくし号」及び「御笠自治会バス」の運行を開始しました。

その後、令和4年4月に都市計画道路である筑紫原田線が開通、同年12月にJR二日市駅西口が供用開始したことにより、市民の動線の大きな変化が生じています。

一方で、鉄道やバスなどの公共交通利用者は減少傾向にあり、コロナ禍による交通需要の減少も重なり、公共交通事業は存続が危うい状況です。更には、人口減少の影響により、今後も公共交通利用者の減少が続くと想定されています。

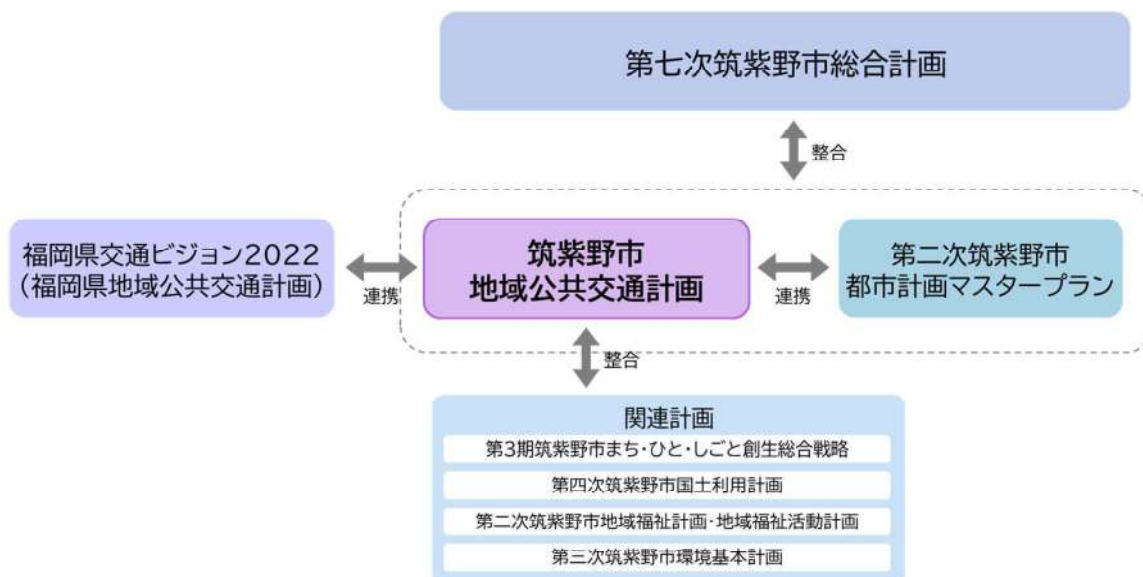
このような背景を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが求められています。

本計画は、持続可能な地域公共交通の提供・確保のために、市民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、地域の課題に応じた地域公共交通の形成を目指し、策定するものです。

2

計画の位置づけ

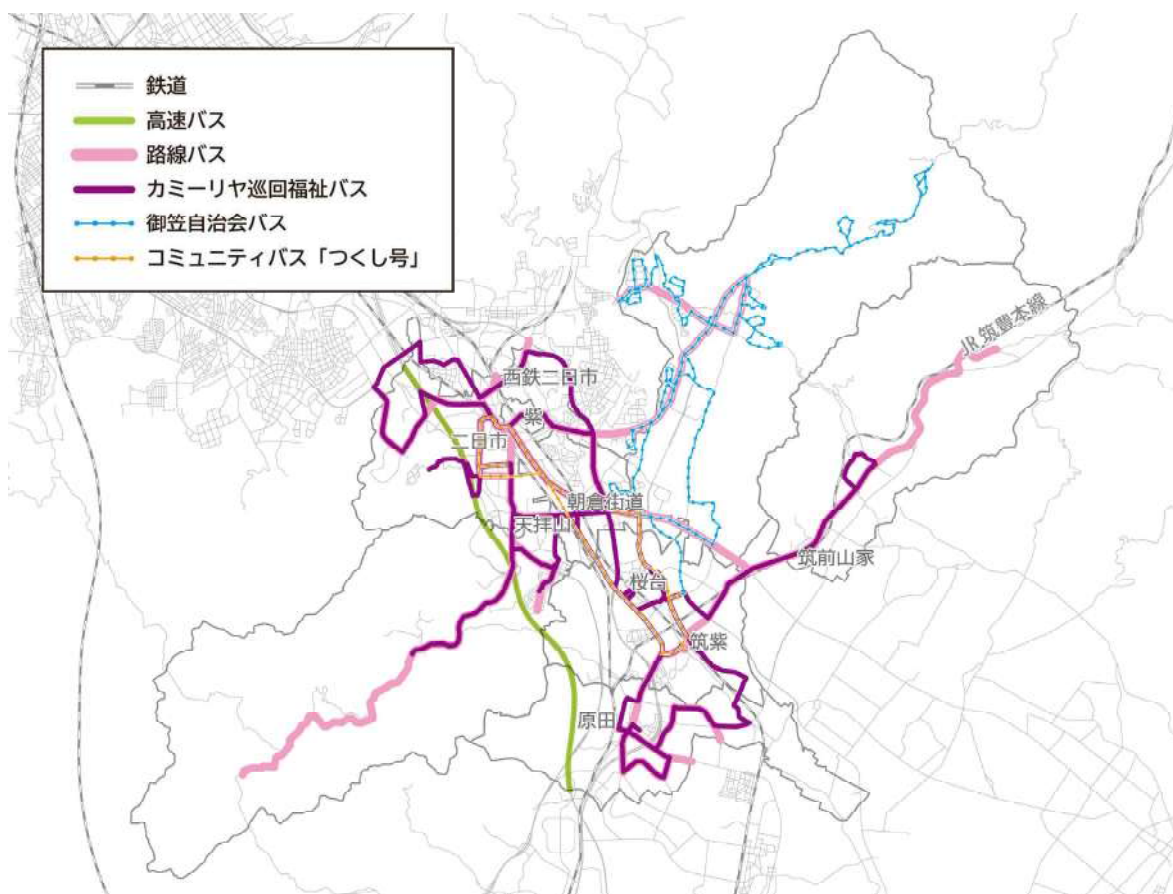
本計画は、「第七次筑紫野市総合計画」を上位計画とし、「第二次都市計画マスタープラン」をはじめとする関連計画との整合を図りながら、筑紫野市として目指すべき地域公共交通体系を実現するために定めるものです。



▲地域公共交通計画の位置づけ

3 計画区域

計画区域は、筑紫野市全域とします。



▲計画区域

4 計画期間

計画期間は、令和6年度(2024年度)から令和10年度(2028年度)までの5年間とします。
 なお、今後の社会情勢の変化や事業の進捗状況により、本計画の検証及び見直しを行います。

▼計画期間

		令和元年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	
		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	
上位関連計画				第六次筑紫野市総合計画 (2020年～2023年)				第七次筑紫野市総合計画 (2024年～2027年)				次期計画		
		第二次筑紫野市都市計画マスタープラン (2015年～2035年)												
交通計画		筑紫野市地域 公共交通網形成計画 (2016年～2019年)						筑紫野市地域 公共交通計画 (2024年～2028年)				次期計画		
県計画		福岡県交通ビジョン2017				福岡県交通ビジョン2022				次期計画				

2

上位・関連計画の整理

地域公共交通計画の策定に向け、上位計画である「第七次筑紫野市総合計画」や、計画策定において連携を図るべき関連計画である「第二次筑紫野市都市計画マスタープラン」など、地域公共交通計画を策定する上で反映すべき上位計画及び関連計画の内容より、地域公共交通の役割を整理しました。

▼上位・関連計画等一覧

	計画名	策定年	計画期間
1	第七次筑紫野市総合計画	2024年3月	2024年度～2027年度
2	第3期筑紫野市 まち・ひと・しごと創生総合戦略	2024年3月	2024年度～2027年度
3	第二次筑紫野市都市計画マスタープラン	2016年3月	2015年～2035年
4	第四次筑紫野市国土利用計画	2021年3月	2017年～2030年
5	第二次筑紫野市 地域福祉計画・地域福祉活動計画	2021年3月	2015年～2024年
6	第三次筑紫野市環境基本計画	2021年3月	2021年度～2032年度

計画名	まちづくりの基本方針	地域公共交通に関する課題
第七次 筑紫野市 総合計画 (計画期間： 2024年度～ 2027年度)	■将来都市像 ひとが輝き 自然が息づく 住み続けたい幸福実感都市	・高齢者や身体障がい者等の交通弱者にとって、交通手段の確保は社会生活を営む上で重要な問題の一つで、高齢化社会を見据え、適切な移動・交通手段の確保について長期的な視点に立った対策を講じる必要がある ・情報通信技術等の進化に伴い、デマンド交通や MaaS などの新たな交通サービスへの関心が高まっている ・公共交通の利用者は年々減少傾向にあるため、地域コミュニティや交通事業者等と更なる連携を図り、持続可能な地域公共交通網の形成に取り組む必要がある ・鉄道利用者や地域住民の利便性向上を図るため、地域や交通事業者等と連携して、駅や駅周辺施設の環境整備に取り組む必要がある
第3期 筑紫野市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (計画期間： 2024年～ 2027年)	■計画体系 政策1 まちに活力をもたらす産業の振興と雇用の創出 政策2 まちの魅力の向上と新たな人の流れを促す情報発信 政策3 子どもを生み育てやすいと感じるまちづくり 政策4 安全安心な暮らしを守る、時代にあった地域づくり ■地域ビジョン ひとが輝き 自然が息づく 住み続けたい幸福実感都市	・今後確実に進行する少子高齢化をみすえ、持続可能で適切な移動手段の確保に向けた仕組みづくりが必要となっている
第二次 筑紫野市 都市計画 マスタープラン (計画期間： 2015年～ 2035年)	■基本理念 活力あふれ 自然と都市が調和した 安全で安心して暮らせる まちづくり ■将来像 自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの	・バスの乗降客数は減少傾向にあり、自家用車等の交通量の増加による慢性的な渋滞の一因になっていることから、公共交通の利用促進を図る必要がある ・少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方を検討する必要がある 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
第四次 筑紫野市 国土利用計画 (計画期間： 2017年～ 2030年)	■基本理念 自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの ■基本方針 ・住宅、商業、工業、農業、公園などのバランスが取れた土地利用の推進 ・安全で安心して暮らせるまちづくり ・自然環境の保全と共生	
第二次 筑紫野市 地域福祉計画 ・地域福祉活動 計画 (計画期間： 2015年～ 2024年)	■基本理念 お互いを認めあい、支えあいながら、だれもが安心して暮らせる福祉のまちづくり ■基本目標 1 地域で支えあい、助けあう仕組みづくり 2 様々なニーズを受け止め、支援するための仕組みづくり 3 地域福祉を支え、推進する人や組織の担い手づくり 4 地域福祉への理解を深め、福祉の心を育む環境づくり	
第三次 筑紫野市 環境基本計画 (計画期間： 2021年度～ 2032年度)	■望ましい環境像 みんなでつくる みどり輝くふるさと 筑紫野	

■役割① 地域住民の移動手段を確保する

通勤・通学、買い物、通院など、地域住民の日常生活において必要不可欠な移動手段としての役割を持っています。また、自家用車を運転できない学生、高齢者、障がい者など交通弱者の重要な移動手段としての役割を担っています。

地域公共交通に関する目標・基本方針	地域公共交通に関する施策など	事業内容・成果指標
■政策6 安全安心で快適な暮らしを支えるまちづくり	■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る	■公共交通の利便性向上と利用促進 ・交通手段がなく不便だと思う市民の割合 21.4%(基準値)→17.4%(目標値) ・コミュニティバス等利用者数 235,611人(基準値) →244,600人(目標値) ■駅の利便性向上 ・駅の利便性に関する満足度 81.5%(基準値)→84.7%(目標値)
安全安心な暮らしを守る、時代にあった地域づくり	■質の高い暮らしのためのまちの機能の充実 ・市街地の整備や時代に応じた 公共交通の利便性の向上 、公共施設等の既存ストックの有効活用などの取り組みを推進し、 住みやすいまちの形成 を図る ・公園の満足度の向上や中心市街地の活性化に向けた取り組みなどにより、公園・広場・商店街など、ひとが集まる居心地の良い空間を創出し、質の高い魅力的なまちづくりを推進する	■公共交通の利便性向上と利用促進 ICTを活用した新たなモビリティサービスの導入を含め、暮らしやすい、安全・安心な移動環境を整える (主な取り組みの例) ・生活交通対策事業 (デジタル活用に関する取り組みの例) ・コミュニティバス等運行事業 交通手段がなく不便だと思う市民の割合 21.4%(現状)→17.4%(目標)
■道路環境の改善と公共交通体系の維持(移動の視点) ・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	・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する ・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るとともに、 コミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性 を検討する	
・交通体系の再点検・交通弱者への対応	・安全で円滑かつ快適な交通を確保するため、 交通結節点の機能強化 や道路改良等を推進し、交通渋滞等の抑制を図る ・都市機能の集約に向け、 駅周辺施設の整備や日常生活の移動に必要な公共交通手段の維持・向上 を図る ・公共交通の円滑な乗り継ぎの確保等を図り、安全・安心で便利な交通体系の形成を進める	
・人にやさしい住環境づくりの推進	■移動支援の充実 ・移動が困難な高齢者や障がいのある人などの 社会参加や日常生活の移動支援のあり方 を検討し、 コミュニティバスの運行や、重度障がい者支援のため福祉タクシーの利用助成 を行う	・心身に重度の障がいがある在宅の障がい者の日常生活の利便と社会活動の範囲の拡大を図るため、福祉タクシー利用券を交付し、運賃の一部助成を実施
	■施策3 地球温暖化対策と気候変動適応策を推進する	推進分野2 再生可能エネルギーの導入と公共交通の利用促進 ■公共交通の利用促進 ・自家用車等から排出される温室効果ガスの抑制のため、公共交通の利用促進に努めます。



■役割② 地域の魅力を活かし、活力あるまちづくりを支える

利便性が高く、持続可能な公共交通体系の維持や、交通結節点の強化により、市内だけでなく市外の移動もスムーズにし、地域住民の社会活動を創出し、充実させるとともに、人の流れを生み出すことで、地域の活力向上を促す役割を担います。

3

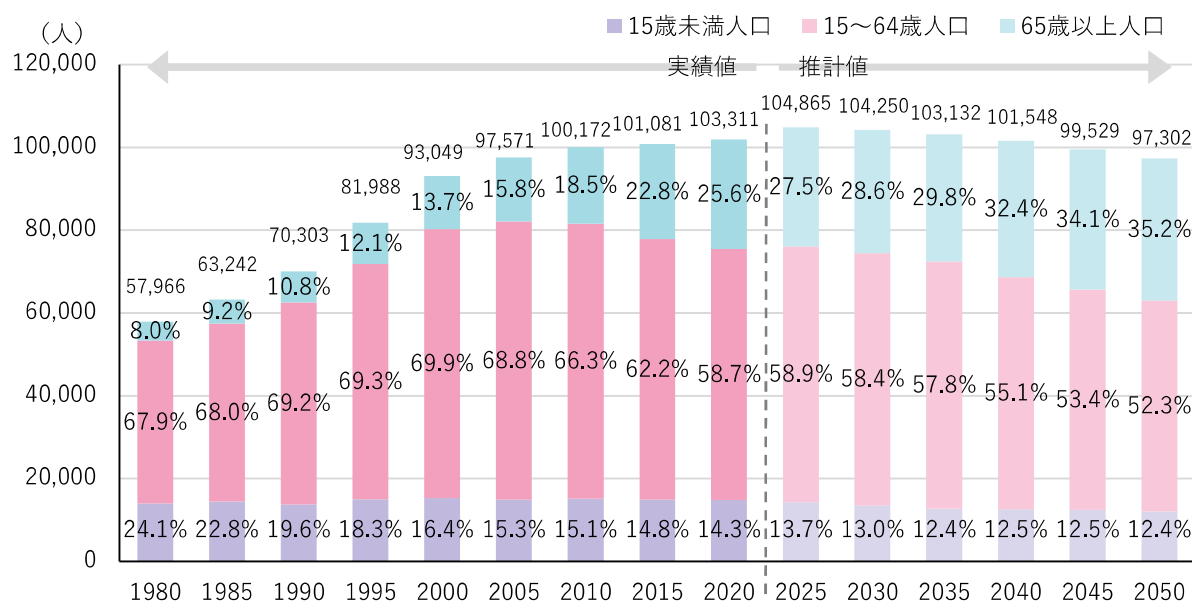
筑紫野市の地域特性

1 人口等の特性

1 人口推移

筑紫野市の人口は、2020年時点で約10万人となっており、年々微増の傾向にありますが、今後は、減少に転じると予測されています。

また、2050年の年少人口割合(15歳未満)は、全体の約12%まで低下する一方で、高齢者人口割合(65歳以上)は、約35%まで上昇し、今後も少子高齢化が進行すると予測されています。

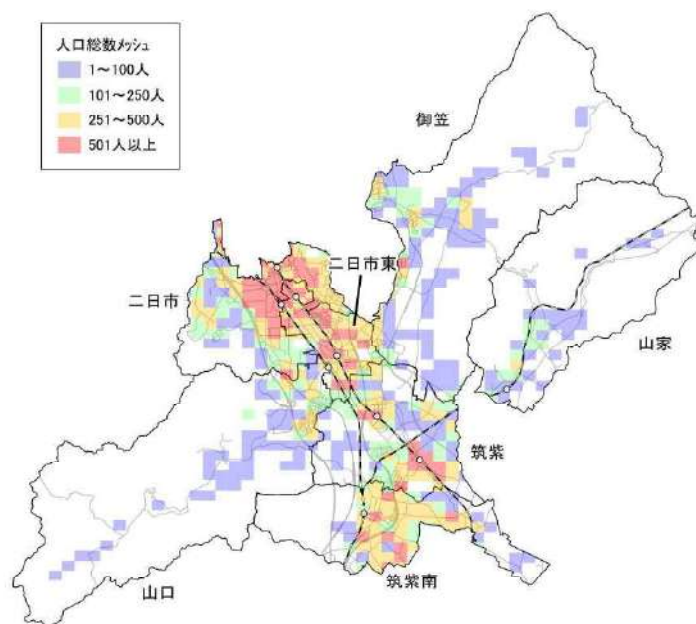


▲年齢三区分別人口割合の推移

出典：国勢調査(R2)、
国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(R5推計)』(R7～R32)

2 人口分布

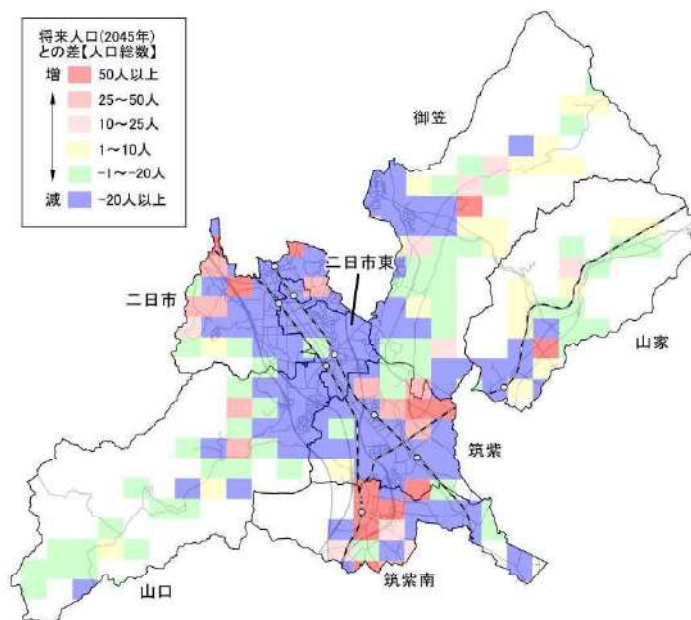
人口は、主に南北を繋ぐ鉄道沿い(JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線)に分布しており、特に二日市地域や二日市東地域に集中しています。



▲250mメッシュ人口総数(2020年)

出典:国勢調査(R2)

将来人口の増減について分布をみると、ほとんどの地区では減少すると見込まれているなかで、筑紫地域や筑紫南地域の原田駅周辺は増加すると見込まれています。

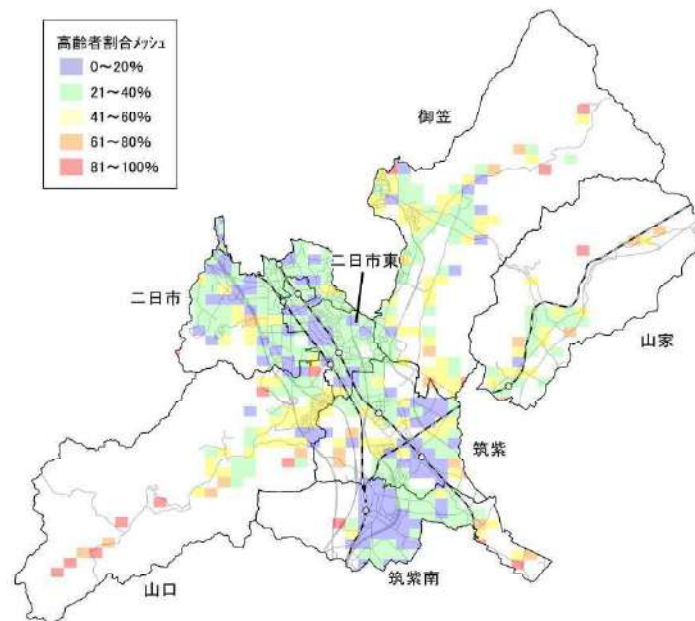


▲500mメッシュ人口総数の増減(2045年-2020年)

出典:国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ(H30国政局推計)

高齢化率については、おおむねの地区で20%以上となっているなか、筑紫南地域では、原田駅周辺にて高齢化率が20%未満の地域が見られます。当該地区は、美しが丘や光が丘などの住宅地となっています。

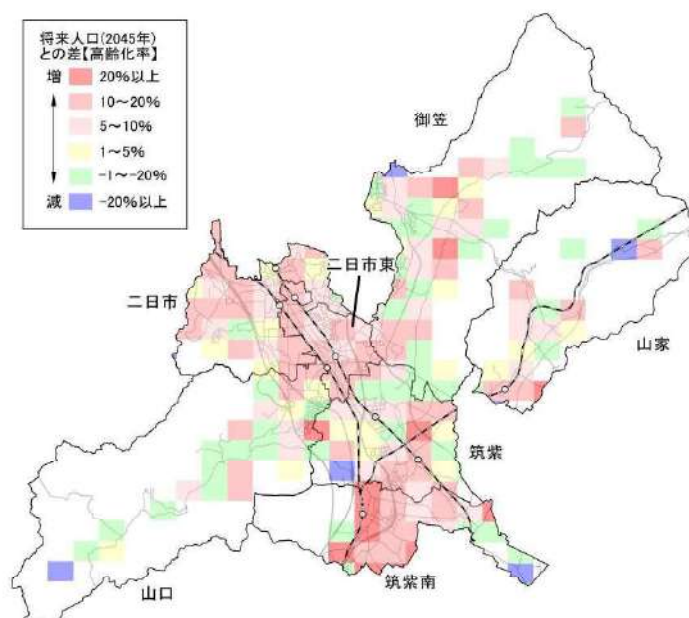
一方で、高齢化率の高い地域は、山口地域や御笠地域、山家地域に点在しています。



▲250mメッシュ高齢者割合(2020年)

出典:国勢調査(R2)

高齢化率の増減について分布をみると、ほとんどの地区で増加すると見込まれており、特に筑紫南地域の原田駅周辺は20%以上増加すると見込まれている地域が広いです。



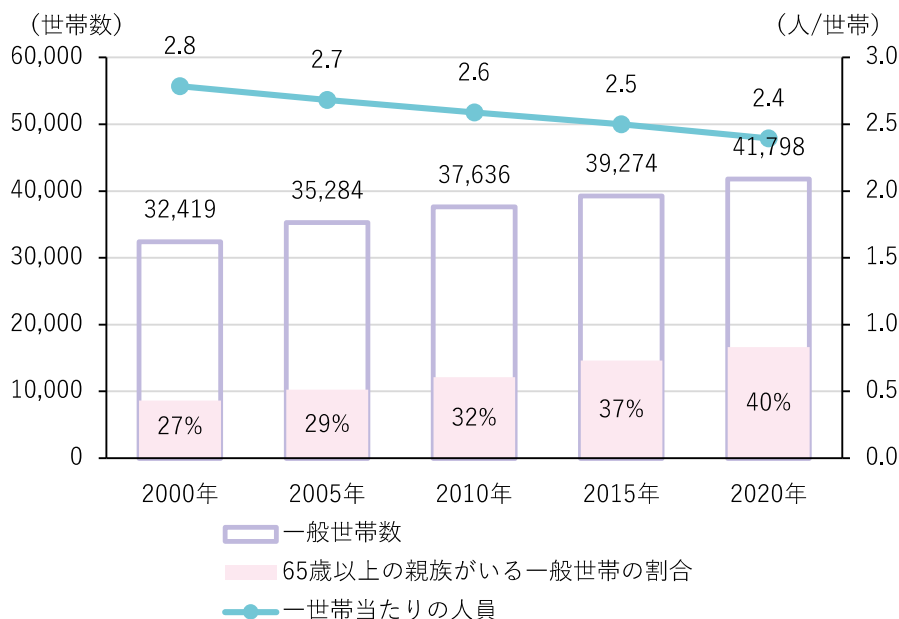
▲500mメッシュ高齢者割合の増減(2045年-2020年)

出典:国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ(H30国政局推計)

3 世帯数

筑紫野市の一般世帯数は増加傾向にありますが、一世帯当たりの人員は減少しており、単身世帯者が増加しています。

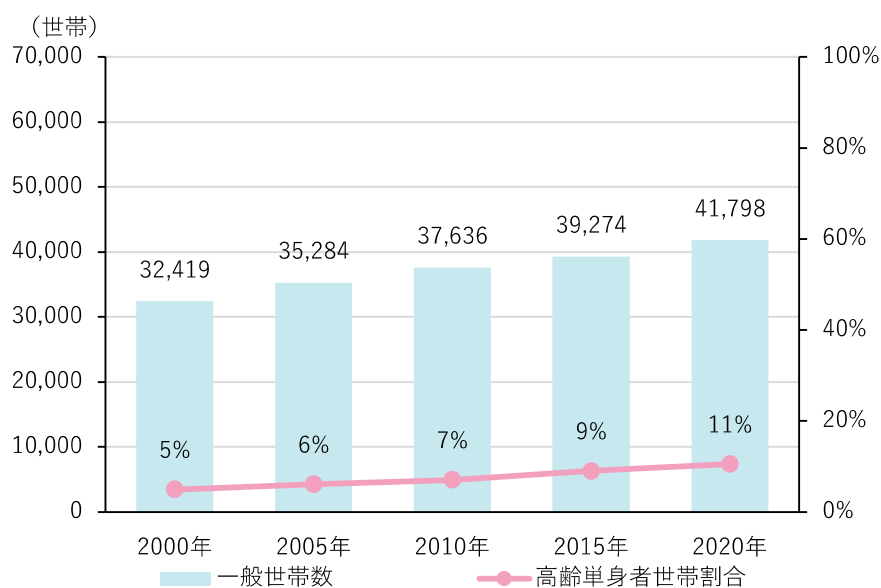
また、高齢化の進行に伴い、65歳以上の親族のいる一般世帯の割合は増加しており、2020年には約40%を占めています。



▲筑紫野市の世帯数の推移

出典：国勢調査

高齢者単身世帯についてみると、高齢化の進行に伴い、全体に対しての割合も増加しており、2020年には約11%を占めています。

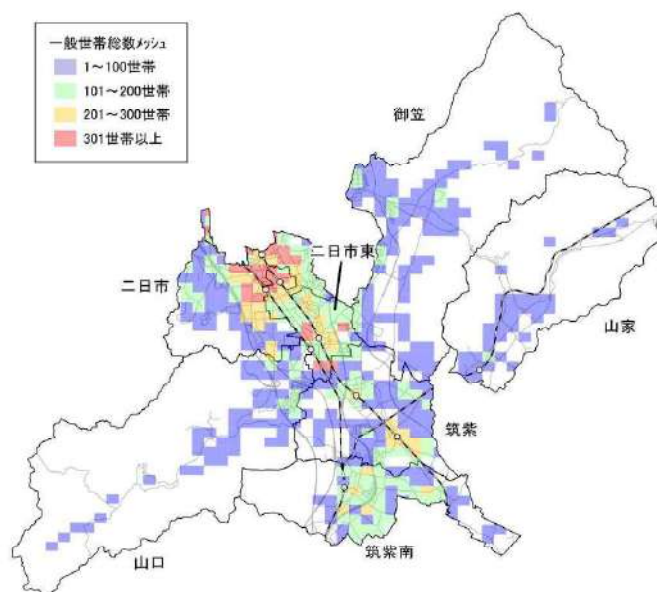


▲筑紫野市の一般世帯数と高齢者単身世帯割合の推移

出典：国勢調査

4 世帯分布

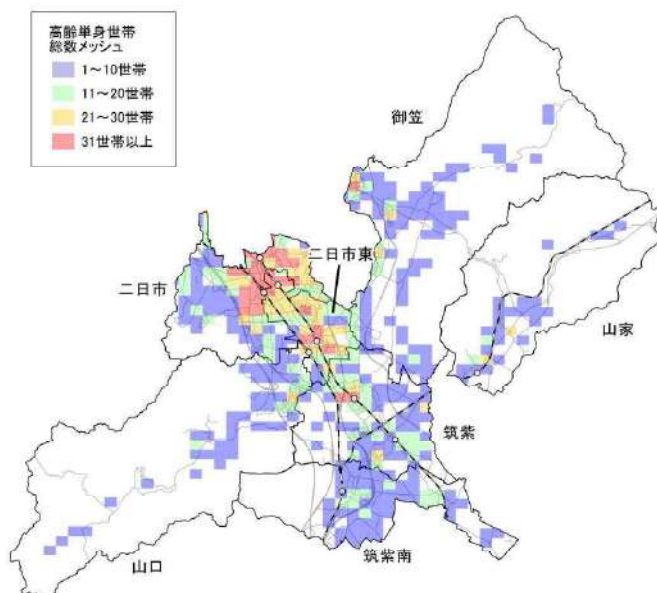
世帯分布は、人口分布と同様に、主に南北を繋ぐ鉄道沿い（JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線）に分布しており、特に二日市地域や二日市東地域に集中しています。



▲250mメッシュ一般世帯総数

出典：国勢調査(R2)

高齢者単身世帯の分布をみると、二日市地域や二日市東地域には多くの世帯が分布しているのに対して、それ以外の地域では10世帯以下の分布が点在しています。



▲250mメッシュ高齢単身世帯総数

出典：国勢調査(R2)

2 施設分布

1 公共施設

出張所は地区ごとに分布し、それ以外の公共施設は、主に鉄道の線路沿いに分布しています。



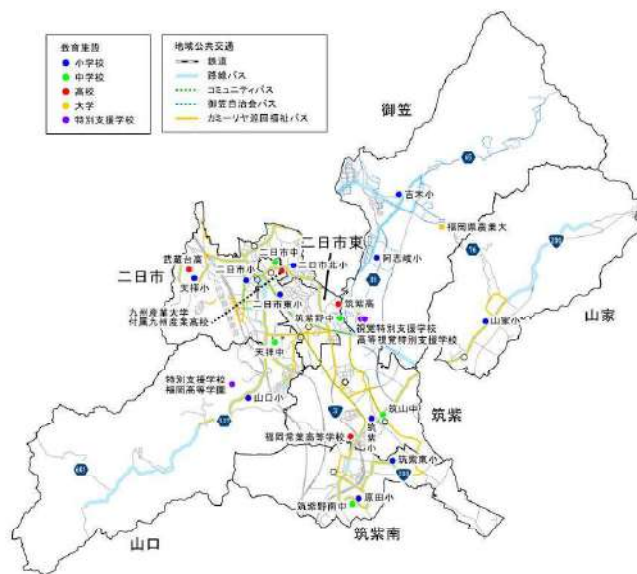
▲公共施設 分布図

出典：筑紫野市HP(施設情報)

2 教育施設

教育施設は高校が4校、その他特別支援学校が3校、大学・短大等は福岡県農業大学校のみが立地しています。

武蔵台高校や九州産業大学付属九州産業高校、福岡常葉高校は、最寄りの駅やバス停から徒歩5分以内でアクセス可能ですが、筑紫高校へは最寄り駅の西鉄朝倉街道駅から徒歩12分となっています。



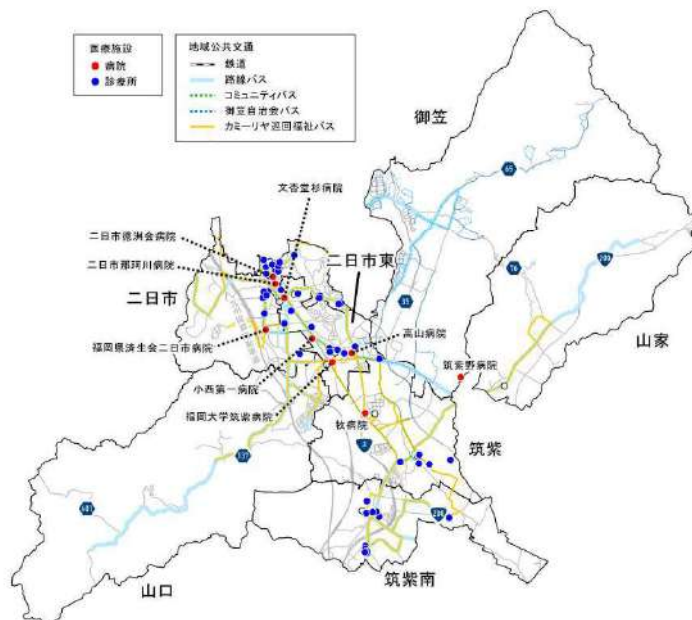
▲教育施設 分布図

出典：筑紫野市HP(施設情報)

3 医療施設

医療施設は主に二日市地域、二日市東地域を中心に、鉄道の線路沿いに集中しています。

総合的な診療が可能である総合病院等へは、主に路線バスや路線バスと鉄道を乗り継ぐことで、アクセスが可能な公共交通体系となっています。

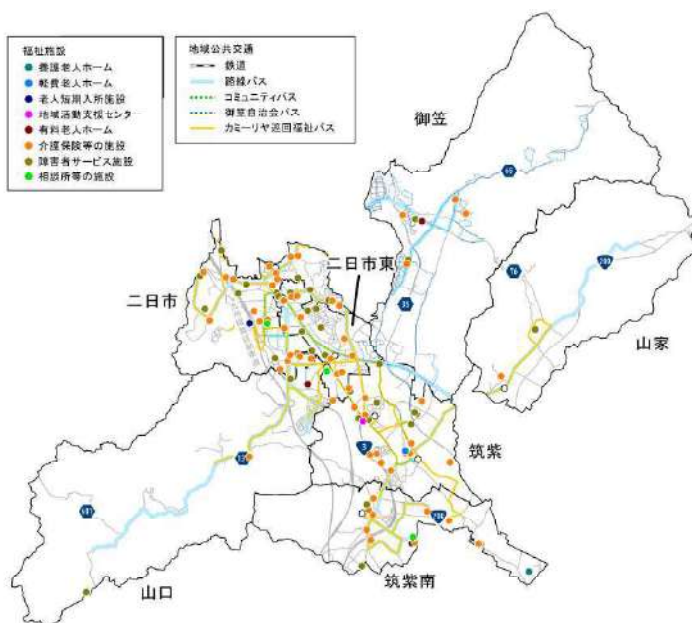


▲医療施設 分布図

出典:福岡県病院名簿(R4)

4 福祉施設

福祉施設は主に二日市地域、二日市東地域、筑紫地域、筑紫南地域を中心に、鉄道の線路沿いに集中しており、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。



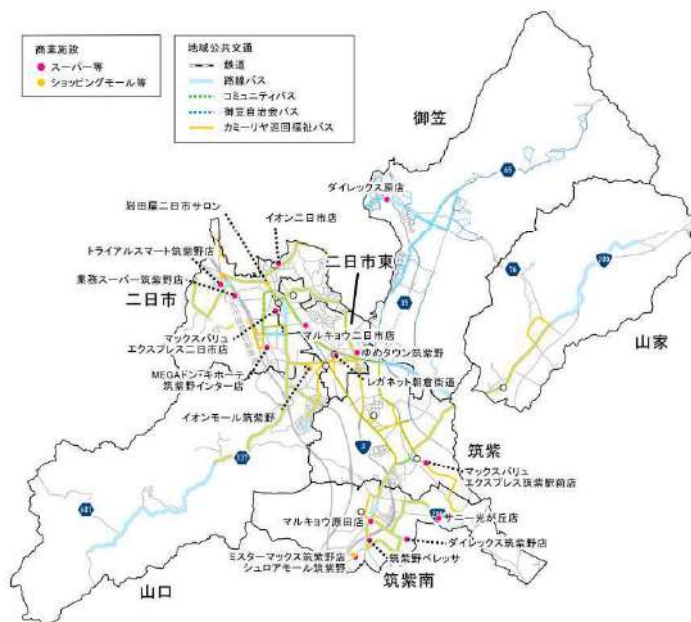
▲福祉施設 分布図

出典:国土数値情報(R3)

5 商業施設

スーパー等の商業施設は、二日市地域、二日市東地域、筑紫地域、筑紫南地域に立地しています。

大型商業施設であるゆめタウン筑紫野やイオンモール筑紫野は、最寄りの駅やバス停からのアクセスが可能です。



▲商業施設 分布図

出典：タウンページ

6 観光施設

観光施設は、武蔵寺や天拝山歴史自然公園などの観光地や、温泉施設などが、二日市地域の天拝山周辺に多く分布しており、その他は国道、県道沿いに分布しています。



▲観光施設 分布図

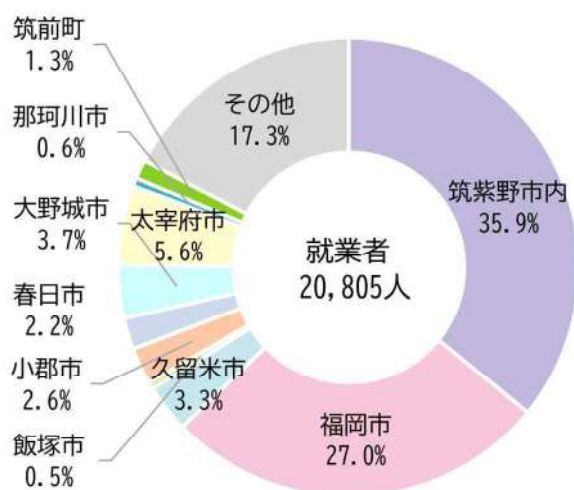
出典：筑紫野市HP(イラスト観光マップ)、筑紫野市観光協会HP

3 流入出特性

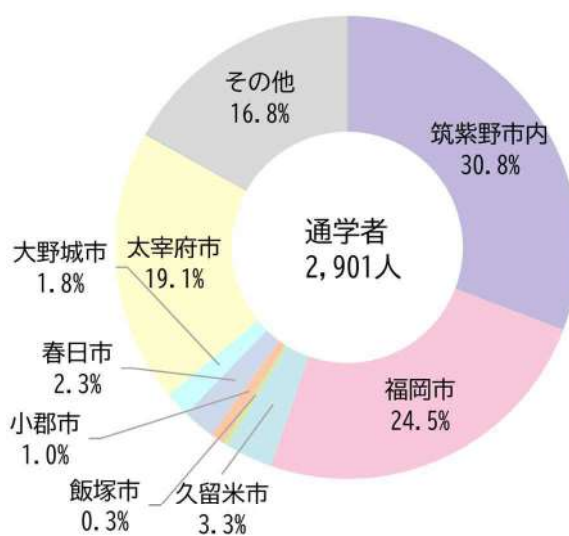
1 通勤・通学の移動状況

筑紫野市内の就業者は約2万人となっており、就業者割合をみると、筑紫野市内での就業者が約36%と最も多く、次点で福岡市への就業者が多いです。

また、通学者は約3千人で、通学者割合をみると、筑紫野市内での通学者が約31%で最も多く、次点で福岡市(約25%)、太宰府市(約19%)となっています。



▲ 行先別 就業者割合



▲ 行先別 通学者割合

出典:国勢調査(R2)

流動人口をみると、流入は福岡市と太宰府市が多く、流出は福岡市が特に多くなっています。



▲ 通勤・通学 流入図



▲ 通勤・通学 流出図

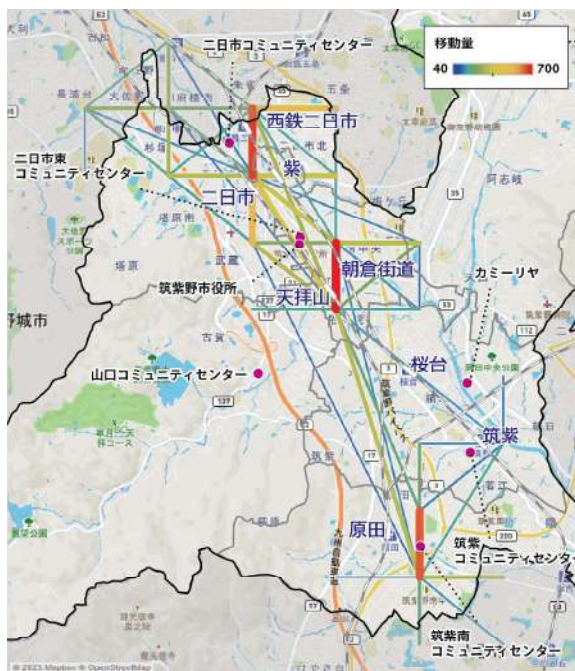
出典:国勢調査(R2)

2 人流データ分析

一か月の流動人口を平日・休日別にみると、平日では二日市地域と二日市東地域内、筑紫南地域内での移動が多くなっています。

特に、二日市地域と二日市東地域では、西鉄二日市駅周辺とJR二日市駅周辺を結ぶ移動と、天拝山駅周辺と朝倉街道駅周辺を結ぶ動きが多くなっています。一方、休日においても移動の多い区間の傾向は変わりません。

■平日(全時間帯・上位100位)



■休日(全時間帯・上位100位)



▲ 流動人口図(平日・休日別)

- ※流動を整理した線に関しては、メッシュの重心同士を結んだものであるため、施設などとは一致しない
- ※平日は計23日分、休日は8日分の合計値
- ※移動の多い上位100位までを整理・掲載

■データの概要

[使用データ] Agoop社 ポイント型流動人口データ

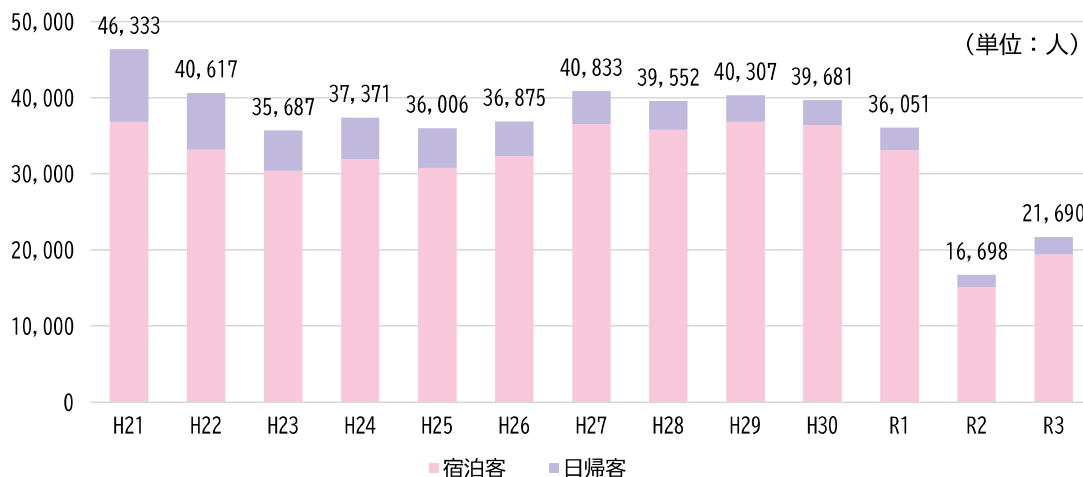
[対象期間] 令和5年7月11日(火)～8月10日(木)

[データ整理方法]

スマートフォンやGPSなどの位置情報を利用して収集された、特定の場所や地点での人々の移動や滞在に関する情報を示す「ポイント型流動人口データ」をメッシュ単位で集計

3 観光客数

温泉施設への観光入込客数の推移をみると、令和元年度までは約4万人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度以降は約2万人まで減少しています。



▲ 温泉施設への観光入込客数の推移

出典：筑紫野市統計書(R4)

4 地域特性からの地域公共交通に関する問題点

■地域特性からの問題点

- ・ 人口減少および少子高齢化が進行することにより、公共交通利用者がより減少することが予想されます
- ・ 御笠地域や山家地域などの山間部だけでなく、二日市地域や筑紫地域などの中心部においても高齢者が居住する地区が点在しており、高齢者の安心・安全な移動が制約される可能性があります
- ・ 通勤・通学、買い物などの日常生活では、二日市地域、二日市東地域、筑紫地域、筑紫南地域を中心とした市内以外に、福岡市や太宰府市など南北方向の移動の繋がりが強く、学生をはじめとした市民の移動手段として、公共交通を確保する必要があります

4

筑紫野市の地域公共交通の現況

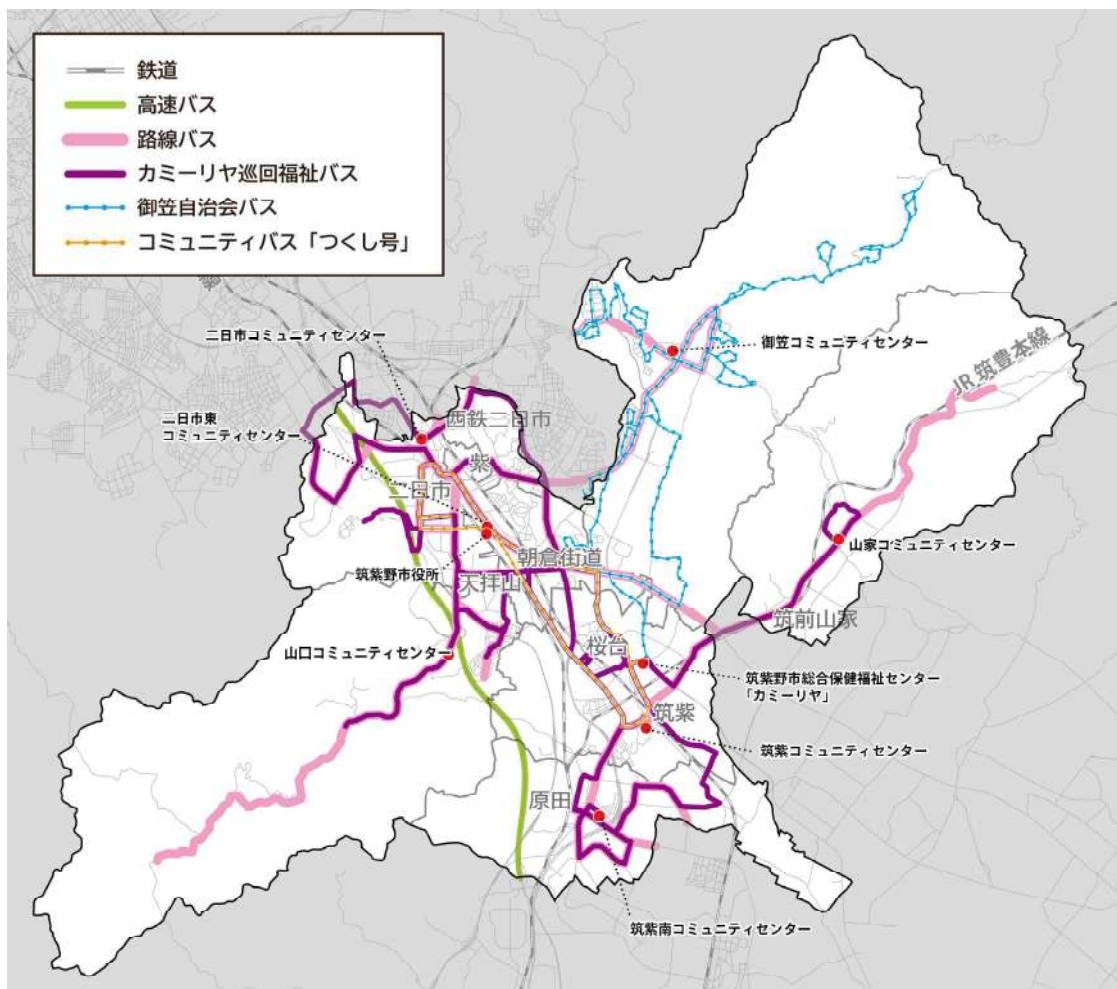
1 地域公共交通の整備状況

1 地域公共交通網

筑紫野市の公共交通網は、市の中央部にJR鹿児島本線と西鉄天神大牟田線、筑豊方面へJR筑豊本線が運行しており、鉄道が幹線軸を担っています。

路線バスは、各地区とJR及び西鉄の各駅を繋げるように運行しています。

その他、市街地を周回するコミュニティバス「つくし号」、市内の公共施設等を結ぶ巡回福祉バス「カミーリヤバス」、御笠地域内を回る御笠自治会バスが運行しています。



2 公共交通のサービス水準

■ 鉄道

種別	系統	行先	区分	始発から終点までの 所要時間	運行本数(便/日)			始発から終点までの 最大運賃
					平日	土曜	日祝	
JR	鹿児島本線	(上り) 博多・小倉・ 門司方面	特急	11～12分 (博多～二日市)	27	27	27	780円 (博多～二日市)
			快速・区間快速	16～20分 (博多～二日市)	32	32	32	280円 (博多～二日市)
			普通	22～26分 (博多～二日市)	59	58	58	280円 (博多～二日市)
			計		118	117	117	
		(下り) 久留米・ 大牟田方面	特急	12～14分 (博多～二日市)	34	34	34	780円 (博多～二日市)
			快速・区間快速	16～20分 (博多～二日市)	24	24	24	280円 (博多～二日市)
			普通	21～24分 (博多～二日市)	46	46	46	280円 (博多～二日市)
			計		104	104	104	
	筑豊本線	(上り) 桂川方面		28分	8	9	9	480円
		(下り) 原田方面		28分	8	9	9	480円
西鉄	天神大牟田線	福岡方面	特急	14分 (二日市～西鉄福岡)	17	29	29	370円 (二日市～西鉄福岡)
			急行	16～19分 (二日市～西鉄福岡)	75	63	60	370円 (二日市～西鉄福岡)
			普通	25～31分 (二日市～西鉄福岡)	116	102	98	370円 (二日市～西鉄福岡)
			計		208	194	187	
		大牟田方面	特急	48分 (二日市～大牟田)	21	32	32	870円 (二日市～大牟田)
			急行	55分 (二日市～大牟田)	61	52	49	870円 (二日市～大牟田)
			普通	98分 (二日市～大牟田)	110	94	92	870円 (二日市～大牟田)
			計		192	178	173	
	太宰府線	太宰府方面(上り)		7分 (二日市～太宰府)	79	73	73	170円
		太宰府方面(下り)		7分 (太宰府～二日市)	79	73	73	170円

出典：JR九州HP、にしてい時刻表より作成(2023年7月時点)

■ 路線バス

種別	行先番号	行先	経由	始発から終点までの 所要時間	運行本数(便/日)			始発から終点までの 最大運賃
					平日	土曜	日祝	
西鉄バス	急行	山口	急行	16分	1	1	1	320円
	普通1-1	原営業所前	葉光ヶ丘団地	29分	24	26	25	350円
		西鉄太宰府駅	葉光ヶ丘団地	39分	7	-	-	470円
	普通1-2	原営業所前	吉木入口	21分	13	18	18	350円
		西鉄太宰府駅	吉木入口～宮の森 ～国立博物館	33分	21	27	27	470円
	普通2-1	山口	むさしヶ丘団地	22分	-	1	1	320円
		山口	三本松	20分	24	25	30	320円
		平等寺	山口		10	10	-	-
	普通2-2	むさしヶ丘三丁目	三本松	19分	10	8	6	260円
	普通2-3	イオンモール筑紫野		14分	2	6	6	240円
		むさしヶ丘三丁目	三本松～イオンモール 筑紫野	25分	37	22	22	260円
	普通3	西鉄二日市駅	済生会病院～二日 市温泉	24分	19	17	17	210円
		西鉄二日市駅	二日市温泉～済生 会病院	24分	12	13	6	210円
	普通22	下大利駅	天拝坂	34分	38	22	22	360円
	普通40	甘木営業所	朝倉街道	46分	31	12	12	750円
		杷木	朝倉街道～原鶴	80分	13	8	5	1,250円
		杷木	朝倉街道～原鶴温泉	80分	6	14	14	1,250円
	400	博多駅	3号線バイパス～都 市高速～呉服町	80分	54	43	43	950円
	普通24	浦の下	西鉄バス二日市～ 山家道	11分	15	16	16	300円
		上西山	西鉄バス二日市～ 山家道	17分	18	16	14	420円
	普通17	光が丘四丁目	原田郵便局～老人 ホーム前	14分	1	-	-	360円
		光が丘四丁目	筑紫野ニュータウン 公園前	23分	14	14	14	360円
		光が丘四丁目	筑紫野ニュータウン 老人ホーム前	19分	11	12	12	360円
	無番	原営業所前		10分	5	2	4	240円
		西鉄二日市東口	星ヶ丘・太宰府高校 入口・君畑	20分	69	62	60	330円

出典: にしてつ時刻表より作成(2024年1月時点)

■ 行政支援バス(路線バス)

種別	系統	始発から終点までの 所要時間	運行本数 (便/日)	始発から終点までの 最大運賃	運行日
ちくしのバス	やまぐち線	11分	平日 10 土曜 10	100円	月～土 (日祝・お盆・年末 年始は運休)
西鉄バス	上西山線(山家地区)	16分	平日 24 土曜 24 日祝 23	420円	毎日
	上西山線(湯町循環)	24分	平日 31 土曜 30 日祝 17	210円	毎日
	筑紫野線	20～37分	平日 15 土曜 14 日祝 14	360円	毎日

出典:筑紫野市HP、にしてつ時刻表より作成(2024年1月時点)

■ コミュニティバス「つくし号」

種別	始発から終点までの 所要時間	運行本数 (便/日)	始発から終点までの 最大運賃	運行日
筑紫野市コミュニティバス「つくし号」	50分	9	一律 150円 (こども・障がい者 100円)	毎日

出典:筑紫野市HPより作成(2023年7月時点)

■ カミーリヤバス

種別	コース		始発から終点までの 所要時間	運行本数 (便/日)	始発から終点までの 最大運賃	運行日
カミーリヤ 巡回福祉バス	二日市北	左回り	65分	1	無料	火～日 (月曜・年末年始 は運休)
		右回り	69分	2		
	二日市南	左回り	55分	2		
		右回り	57分	2		
	山口	左回り	52分	2		
		右回り	51分	2		
	山家		23分	4		
	筑紫		40分	5		

出典:筑紫野市HP(2023年7月時点)

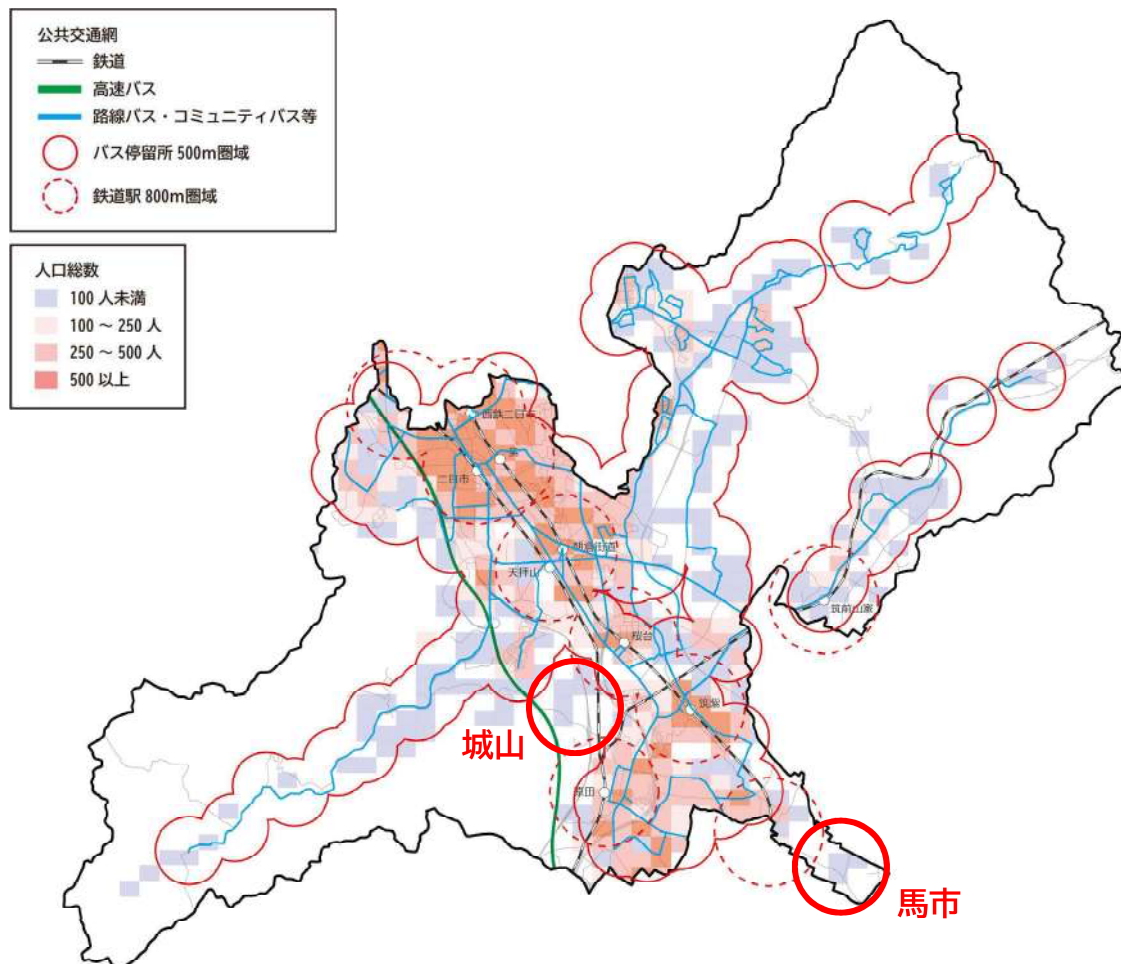
■ 御笠自治会バス

種別	ルート		始発から終点までの 所要時間	運行本数 (便/日)	始発から終点までの 最大運賃	運行日
御笠自治会 バス	宝満川東	南行き	55分	4	おとな 200円 こども・障がい者 100円 (100円区間あり、 カミーリヤ利用者 無料)	毎日 (予約運行あり)
		北行き	55分	4		
	宝満川西	南行き	49分	3		
		北行き	50分	4		

出典:筑紫野市HPより作成(2023年7月時点)

3 地域公共交通のカバー状況

筑紫野市においては、鉄道沿線や路線バス・コミュニティバス沿線の地域においては、おおむねカバーされていますが、城山地区や馬市地区など部分的にカバーされていない地域が存在します。また、面的にはカバーされていても、運行本数が少ないことにより、アクセス性が低い地域も存在します。



出典：国勢調査(R2)

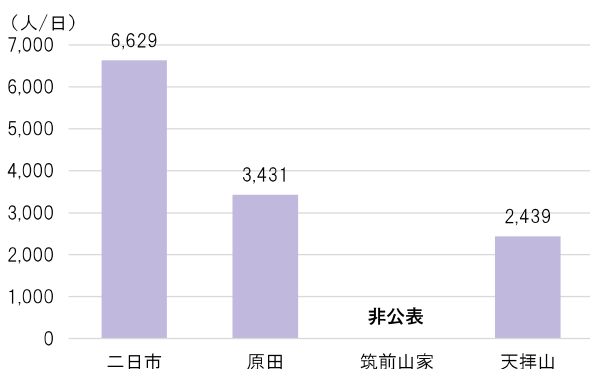
2 地域公共交通の利用状況

1 鉄道の利用状況

JR駅の乗車人員は、二日市駅が約6,600人/日と最も多く、次いで原田駅が約3,400人/日となっています。

また、乗車人員の推移をみると、天拝山駅は令和元年まで増加傾向にありましたが、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人員は減少しました。

二日市駅や原田駅においても、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人員が減少しています。

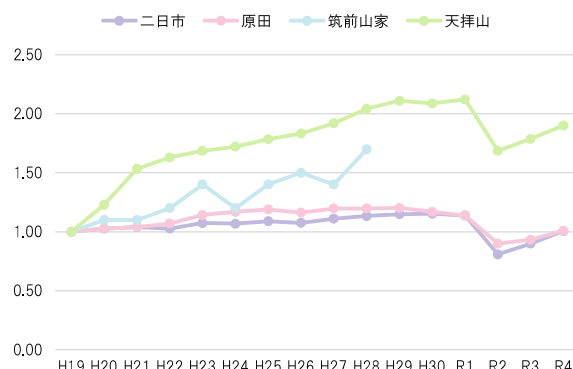


▲ JR線 駅別の乗車人員(R4)

※H29より降車人員数が非公表となったため、H29以前は乗降人員数を半分にして整理

※H29より筑前山家駅の乗車人員が非公表

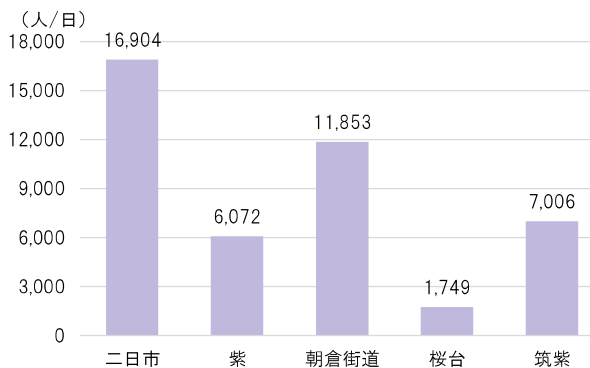
出典: 筑紫野市統計書、JR九州HP



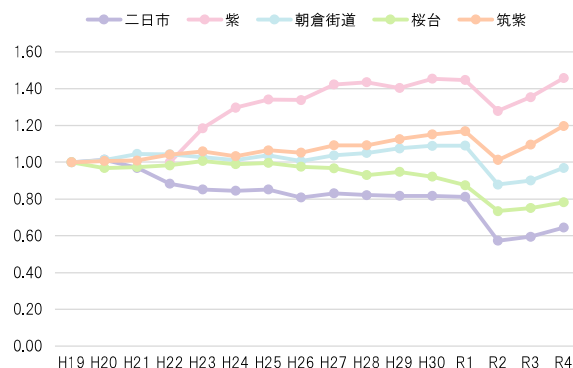
▲ JR線 駅別の乗車人員の推移(H19=1.0)

西鉄駅の乗降者数は、二日市駅が約17,000人/日と最も多く、次いで朝倉街道駅で約12,000人/日と多くなっています。

どの駅でも、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗降者数は減少しましたが、紫駅と筑紫駅はやや回復傾向にあります。



▲ 西鉄線 駅別の乗降者数(R4)



▲ 西鉄線 駅別の乗降者数の推移(H19=1.0)

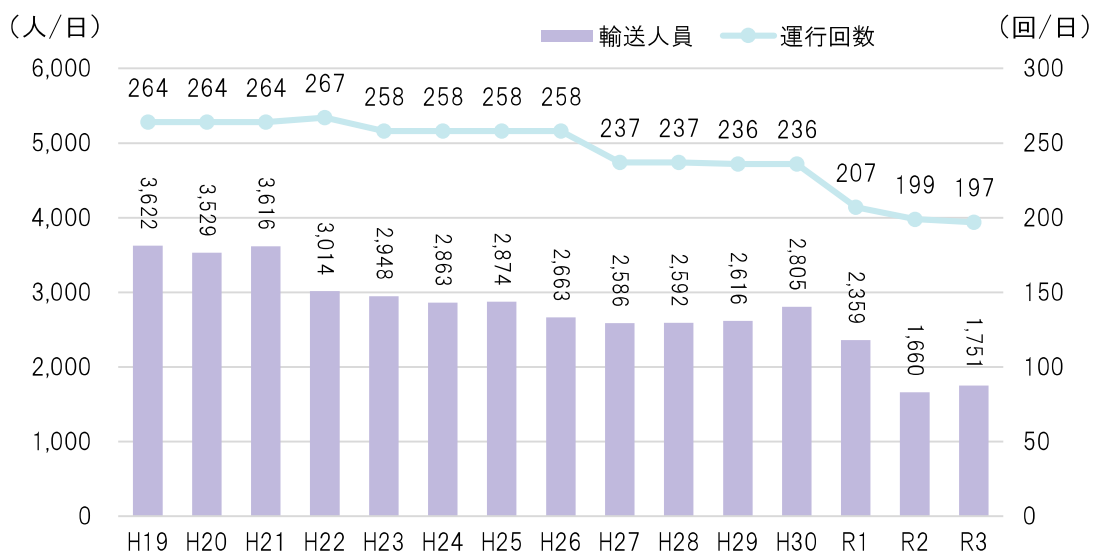
※紫駅は、H22.3月27日に開業

出典: 筑紫野市統計書、西日本鉄道株式会社HP

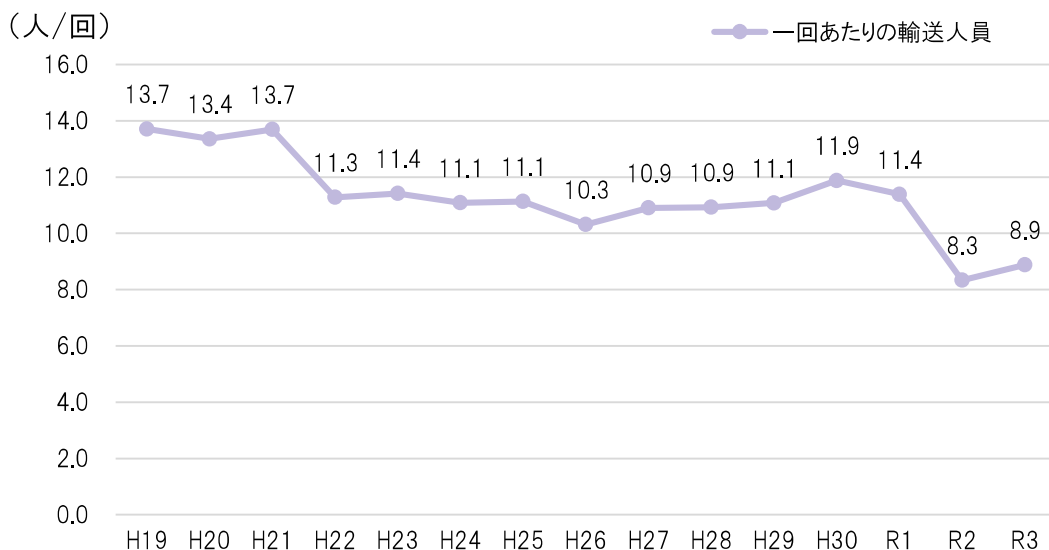
2 路線バスの利用状況

路線バスの平日1日あたりの輸送人員は年々減少しており、令和3年度においては約1,800人/日となっています。同様に、利用者数の減少に伴い運行回数も減少しており、令和3年度においては197回/日となっています。

また、一回あたりの輸送人員をみると、令和元年度までは約11人/回で運行していましたが、令和2年度以降は約8人/回となっており、運行効率性が低下しています。



▲ 路線バスの輸送人員及び運行回数の推移



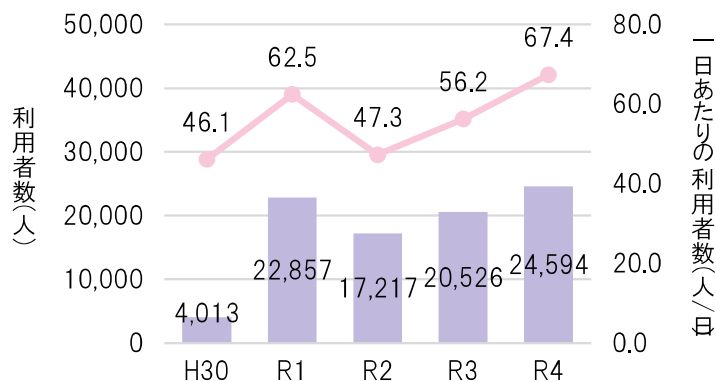
▲ 一回あたりの輸送人員の推移

※輸送人員は「二日市線・上西山線」の合計値
 ※運行回数は、西鉄二日市バス発着所のバス発車回数
 出典：筑紫野市統計書

3 コミュニティバス「つくし号」の利用状況

コミュニティバスの利用者数は、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が約17,000人まで減少しましたが、令和4年度にはコロナ禍前程度に回復しています。

1日あたりの利用者数は、令和4年度時点で、約67人/日で、運行開始後、最も多くなっています。



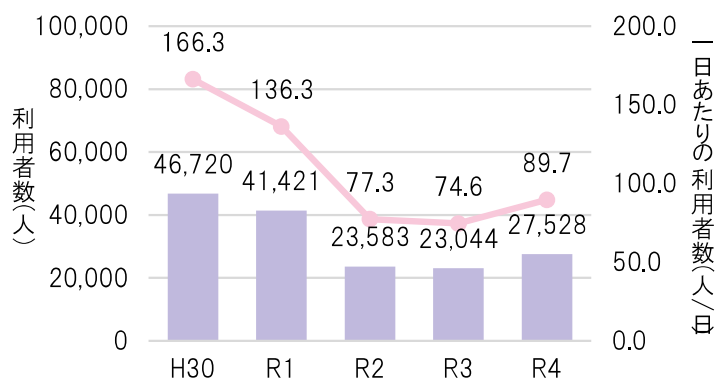
▲ コミュニティバスの利用者数の推移

※コミュニティバス「つくし号」は、H31.1月から運行開始

4 カミーリヤバスの利用状況

カミーリヤバスの利用者数は、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が約23,000人まで減少したまま、コロナ禍前の水準まで戻っていない状況です。

1日あたりの利用者数は、令和4年度時点で、約89人/日となっており、コロナ禍前の約6割まで減少しています。

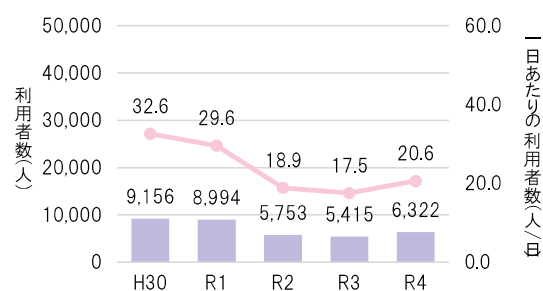


▲ カミーリヤバス（全体）の利用者数の推移

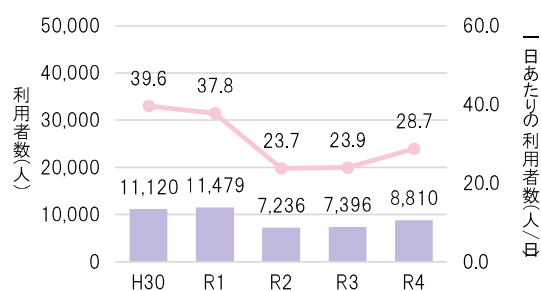
※H30は御笠ルートを含む

1日あたりの利用者数をコース別にみると、二日市北コース・二日市南コース・筑紫コースは、20人以上となっていますが、山家コースは10人以下となっており、令和4年度には3.8人となっています。

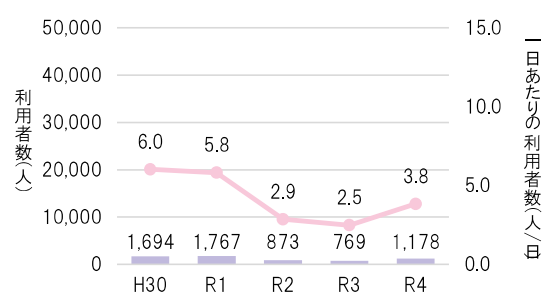
■ 二日市北コース



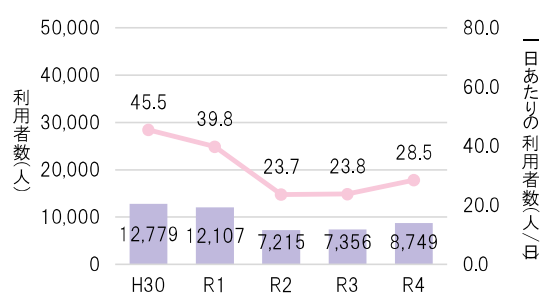
■ 二日市南コース



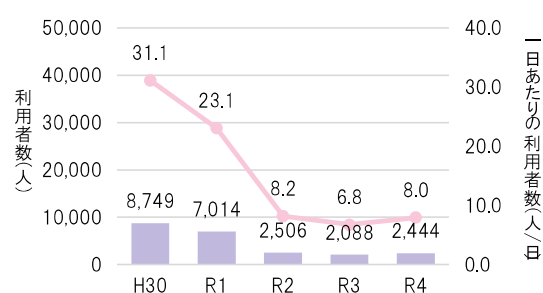
■ 山家コース



■ 筑紫コース



■ 山口コース

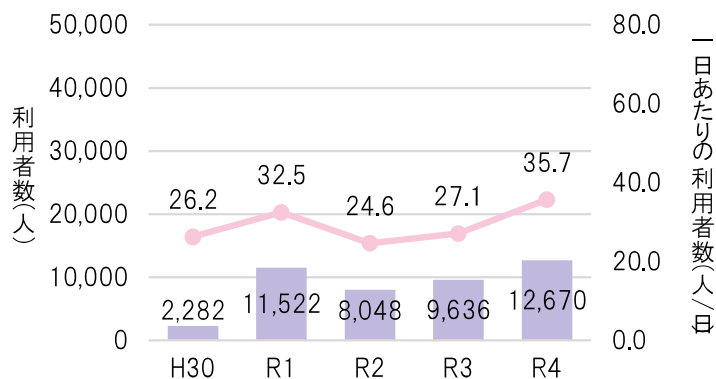


▲ カミーリヤバス(コース別)利用者数の推移

5 御笠自治会バスの利用状況

御笠自治会バスの利用者数は、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が約8,000人まで減少しましたが、令和4年度にはコロナ禍前程度に回復しています。

1日あたりの利用者数は、令和4年度時点で、約36人/日で、運行開始後、最も多くなっています。

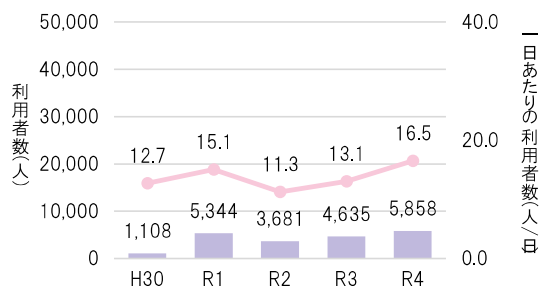


▲ 御笠自治会バス(全体)の利用者数の推移

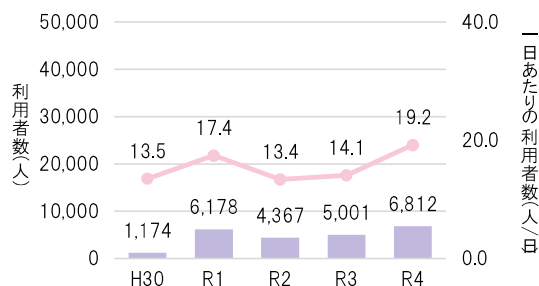
※御笠自治会バスは、H31.1月から運行開始

1日あたりの利用者数をルート別にみると、どちらのルートも15人/日前後で推移しています。

■ 宝満川東ルート



■ 宝満川西ルート

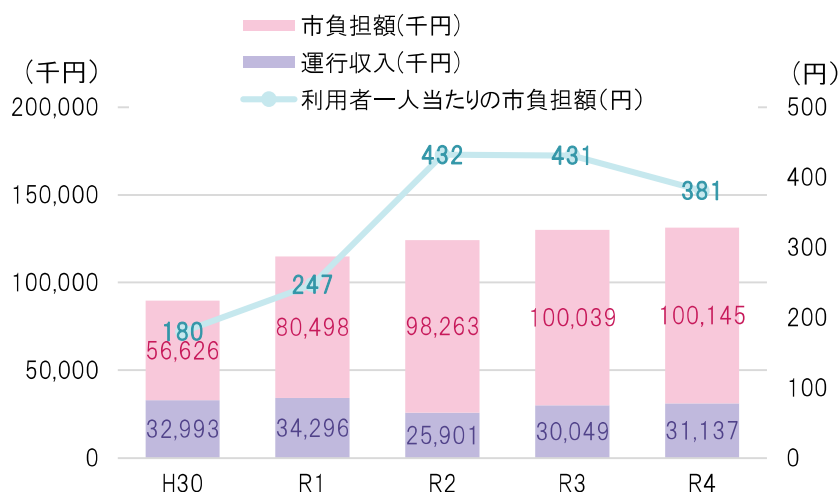


▲ 御笠自治会バス(コース別)利用者数の推移

3 市負担額の推移

利用者一人あたりの市負担額は、令和2年度以降、微減傾向にあります。市負担額の総額は増加傾向にあります。

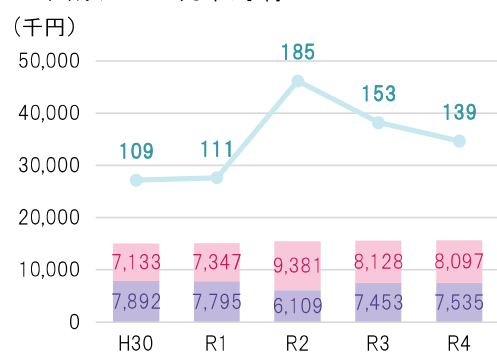
市負担額の推移を路線別にみると、カミーリヤバスの増加額が最も多く、令和4年度の市負担額は約3千万円となっています。



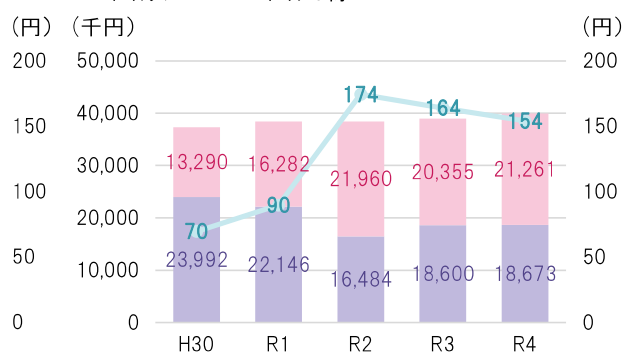
▲ 市負担額の推移

また、利用者一人あたりの市負担額をみると、コミュニティバスは減少傾向にある一方で、ちくしのバスは、高止まりの傾向にあり、令和4年度時点で約6,300円となっています。

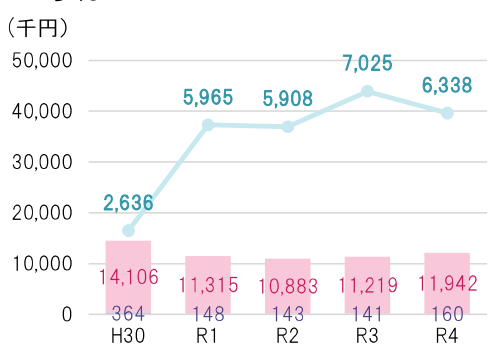
■ 西鉄バス 筑紫野線



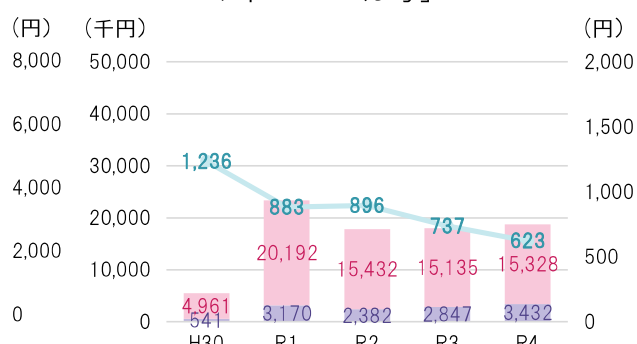
■ 西鉄バス 上西山線



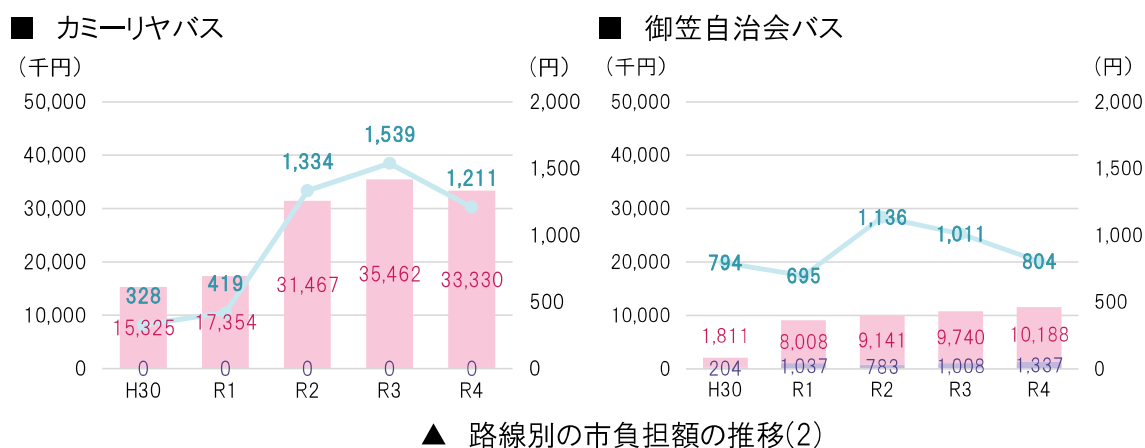
■ ちくしのバス



■ コミュニティバス「つくし号」



▲ 路線別の市負担額の推移(1)



4 地域公共交通の現状からの問題点

■地域公共交通の現状からの問題点

- ・ 公共交通が運行していても、便数やルートが少ないことで、日常移動の際に自家用車に頼らざるを得ない状況が考えられます
- ・ 新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、公共交通利用者数は減少・低迷しており、今後も市負担額が増加する可能性があります

5

利用実態等の調査結果

1

市民アンケート調査

1

調査結果概要

市民の日常の交通行動特性及び地域公共交通の利用実態を把握するとともに、地域公共交通の問題・課題、ニーズや利用意向等を把握するため、市民アンケート調査を行いました。

▼ 調査概要

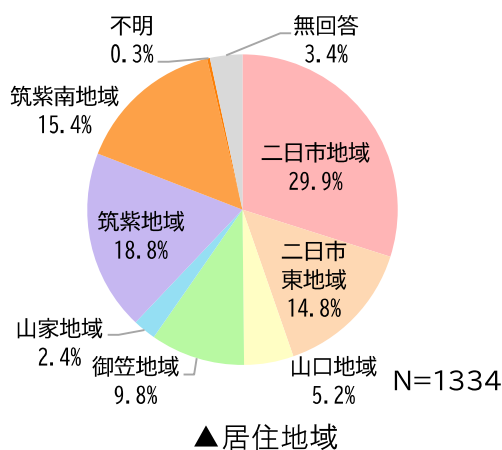
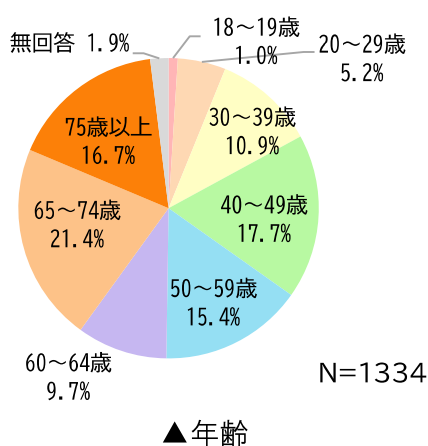
項目	実施方法・内容等
調査対象	■ 地域住民(18歳以上) ■ 配布数:3,000人 ■ 回収数:1,334票 (郵送:1,268票 WEB:66票) ■ 回収率:44.4%
調査方法	■ 郵送配布・郵送回収 ■ Webアンケートによる記入式
調査期間	■ 令和5年6月19日(月)～7月7日(金)
調査内容	■ 回答者属性 (居住地、性別、年齢、職業、免許証有無、使用可能な車両保有状況) ■ 日常生活における行動特性 ■ 地域公共交通の利用実態 ■ 地域公共交通に対する満足度 ■ 今後の運転継続意向 ■ 地域公共交通を便利にするための取り組み ■ その他・自由意見 など

2 調査結果

1) 基本属性

年齢については、「65～74歳」(約21%)が最も多く、次点で「40～49歳」(約18%)、「75歳以上」(約17%)が多く、65歳以上の高齢者が約38%を占めています。

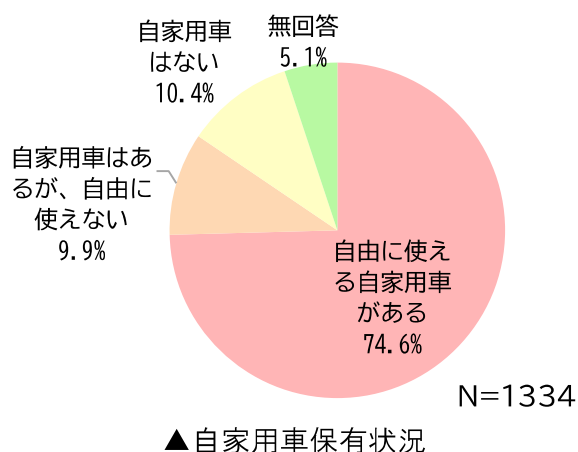
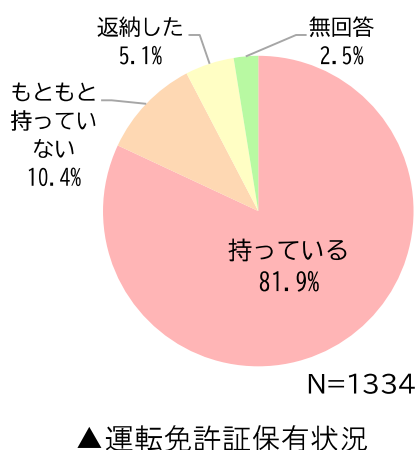
居住地域については、「二日市地域」(約30%)が最も多く、次点で「筑紫地域」(約19%)、「筑紫南地域」(約15%)、「二日市東地域」(約15%)が多く、これら4地域で約79%を占めています。



2) 運転免許証・自家用車の保有状況

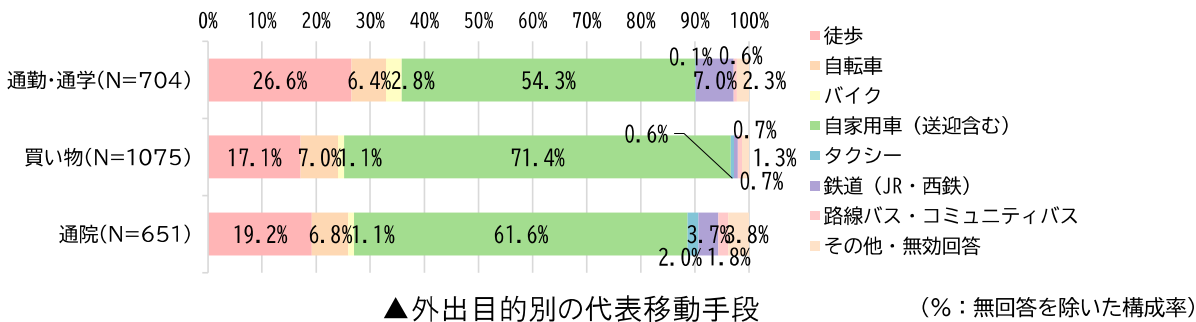
運転免許証については、約82%の方が保有しており、「もともと持っていない」(約10%)と「返納した」(約5%)を合わせた約15%の方が保有していません。

自家用車の保有状況については、「自由に使える自家用車がある」方が約75%を占めており、「自家用車はあるが自由に使えない」(約10%)、「自家用車はない」(約10%)などの移動に制限がある方が約20%存在しています。



3) 外出目的別の代表移動手段

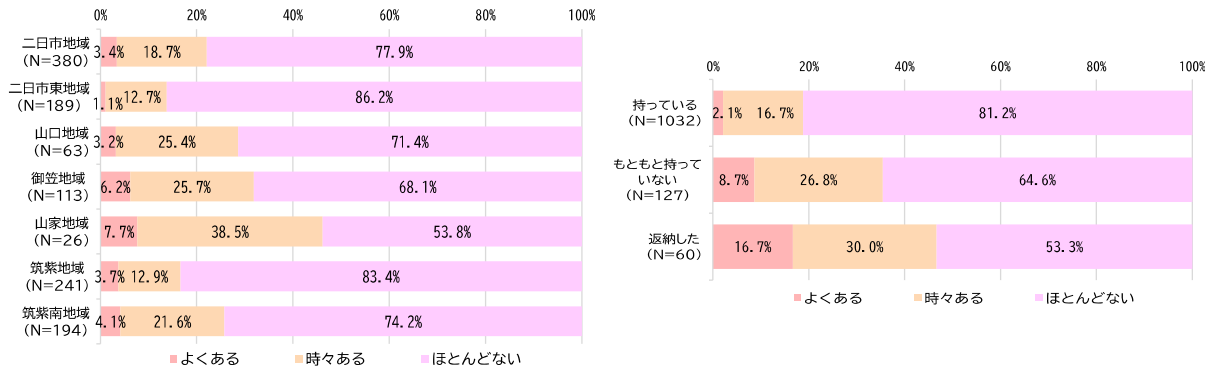
移動手段については、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



4) 公共交通が原因による外出断念状況

公共交通が原因による外出断念状況について、地域別に見ると、「御笠地域」と「山家地域」で「よくある」が多く、「山口地域」を含めた3地域で「時々ある」が多いです。特に「山家地域」の外出断念比率が高いです。

免許証保有状況別に見ると、「もともと持っていない」、「返納した」を合わせた現在免許非保有者の外出断念比率が高く、特に「返納した」方で「よくある」(約17%)が多いです。

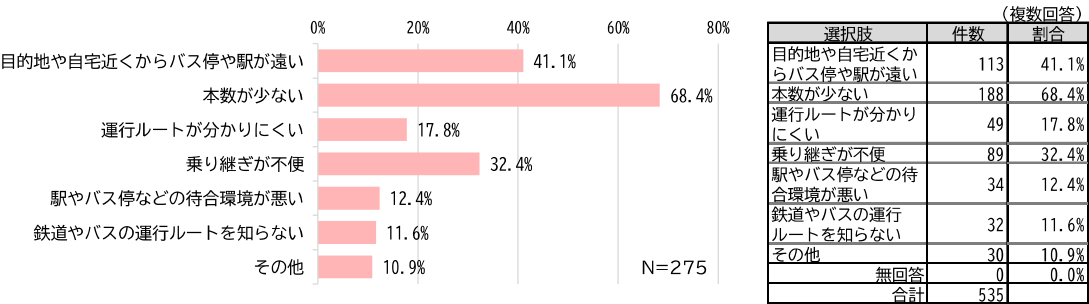


▲地域別の公共交通が原因による外出断念状況 ▲免許保有状況別の公共交通が原因による外出断念状況

5) 外出を諦めた理由(複数回答)

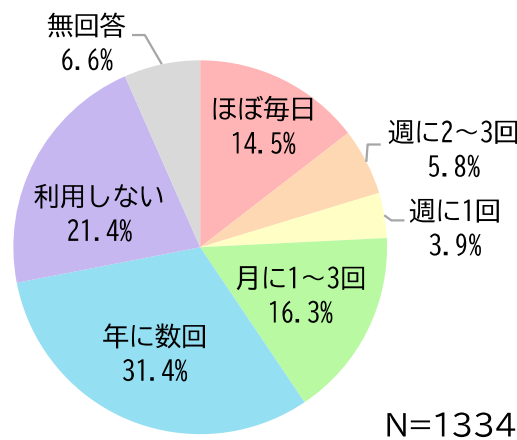
【前問で、『外出を諦めたことが「よくある」あるいは「時々ある」方のみ対象】

外出を諦めた理由としては、公共交通の「本数が少ない」が約68%で最も多く、次点で「バス停や駅が遠い」(約41%)、「乗り継ぎが不便」(約32%)が多い状況です。



6) 公共交通の利用頻度

普段の公共交通の利用頻度については、「年に数回利用する」方が約31%で最も多く、次点で「利用しない」方が約22%で多いです。「ほぼ毎日利用する」方は約15%に留まっています。

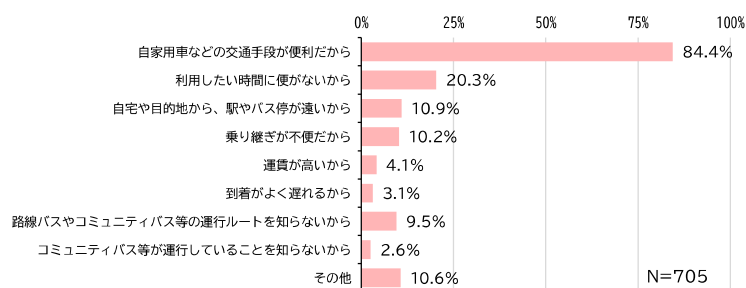


▲ 公共交通の利用頻度

7) 公共交通を利用しない理由について(複数回答)

【前問にて、『公共交通の利用頻度が「年数回」あるいは「利用しない」(非利用者)』方のみ対象】

公共交通を利用しない理由を見ると、「自家用車などの交通手段が便利」が約84%で最も多く、次点で「利用したい時間に便がない」(約20%)、「駅やバス停が遠い」(約11%)、「乗り継ぎが不便」(約10%)、「バスの運行ルートを知らない」(約10%)が多くなっています。



▲ 公共交通を利用しない理由(複数回答)

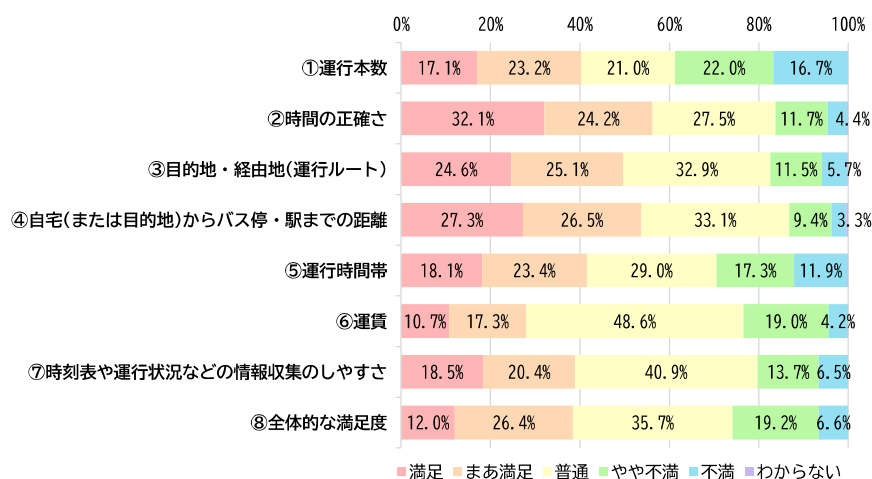
(複数回答)		
選択肢	件数	割合
自家用車などの交通手段が便利だから	595	84.4%
利用したい時間に便がないから	143	20.3%
自宅や目的地から、駅やバス停が遠いから	77	10.9%
乗り継ぎが不便だから	72	10.2%
運賃が高いから	29	4.1%
到着がよく遅れるから	22	3.1%
路線バスやコミュニティバス等の運行ルートを知らないから	67	9.5%
コミュニティバス等が運行していることを知らないから	18	2.6%
その他	75	10.6%
無回答	18	2.6%
合計	1116	

8) 現在の公共交通サービスに対する満足度について

公共交通利用者:公共交通の利用頻度が「月に1～3回」以上の方を対象

公共交通非利用者:公共交通の利用頻度が「年数回」あるいは「利用しない」方を対象

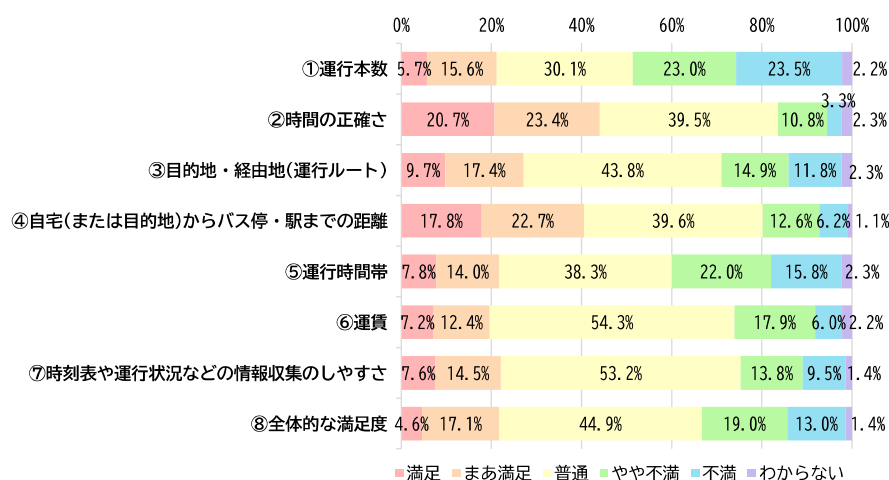
公共交通利用者の満足度を見ると、「満足」と「まあ満足」を合わせた比率が最も高い項目は「②時間の正確さ」(約56%)であり、次点で「④バス停・駅までの距離」(約54%)、「③目的地・経由地(運行ルート)」(約50%)となっており、「⑥運賃」(約28%)のみが他の項目に比べて満足度が低くなっています。



▲現在の公共交通サービスの満足度(公共交通利用者)

※無回答を除く

一方、公共交通非利用者の不満足度を見ると、「不満」と「やや不満」を合わせた比率が最も高い項目は「①運行本数」(約47%)であり、次点で「⑤運行時間帯」(約38%)、「③目的地・経由地(運行ルート)」(約27%)となっており、「②時間の正確さ」(約14%)は他の項目に比べて不満足度が低くなっています。

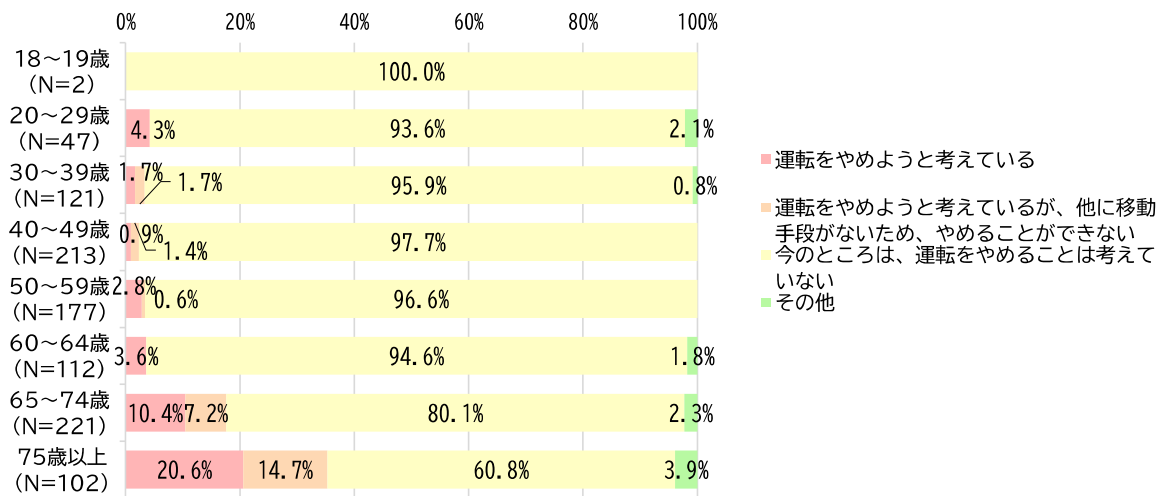


▲現在の公共交通サービスの満足度(公共交通非利用者)

※無回答を除く

9) 今後の運転継続の意向について

今後の運転継続の意向について、年齢階層別に今後の運転継続意向を見ると、「64歳以下」は「今のところやめることは考えていない」が約90%以上を占めていますが、「65歳以上」の年齢層では「やめようと考えている」と「やめようと考えているが、やめることができない」が増加しています。

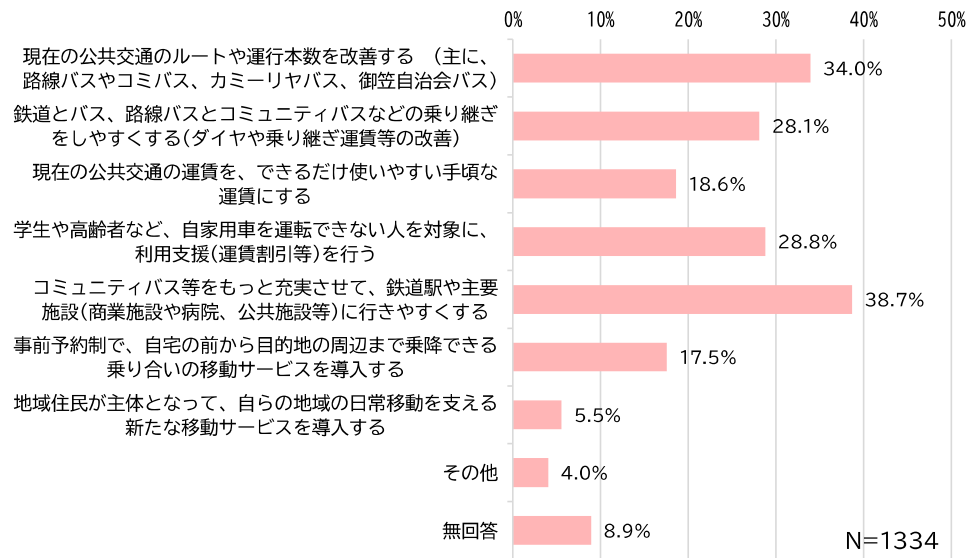


▲年齢階層別の今後の運転継続意向

※無回答を除く

10) 普段の生活をより便利にするための公共交通の取組について

普段の生活をより便利にするための公共交通の取組については、「コミュニティバス等をもっと充実させて、鉄道駅や主要施設に行きやすくする」(約39%)が最も多く、次点で「現在の公共交通のルートや運行本数を改善する」(約34%)、「自家用車を運転できない人を対象に利用支援(運賃割引等)する」(約29%)が多い状況です。



▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組(2つまで回答)

2 公共交通利用者アンケート調査

1 調査結果概要

市内を運行する公共交通の利用者における、移動特性及び地域公共交通の利用実態を把握するとともに、地域公共交通の問題・課題、ニーズや利用意向等を把握するため、公共交通利用者アンケート調査を行いました。

▼ 調査概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	■コミュニティバス「つくし号」、カミーリヤバス、御笠自治会バス、路線バスの利用者 ■回収数:518票
調査方法	■聞き取り調査 ■留め置き調査
調査期間	■聞き取り調査:令和5年8月4日(金) ※ちくしのバスは令和5年8月29日(火) ■留め置き調査: 令和5年8月4日(金)~8月10日(木)
調査内容	■バス停間乗降状況調査(バス停間OD) 乗降バス停を調査員の目視で把握 ■利用実態調査(利用者アンケート調査) 地域公共交通の利用実態などを把握、調査員がアンケート調査票をもとに聞き取りを行う ※適宜、調査票を配布し、郵送にて回収を行う

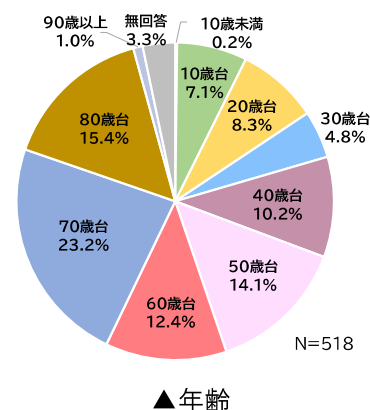
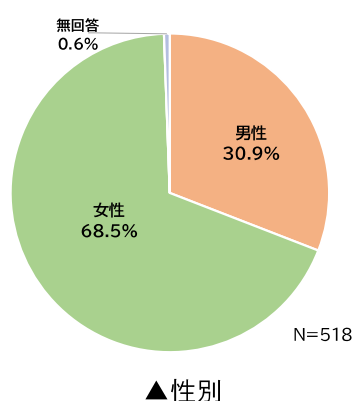
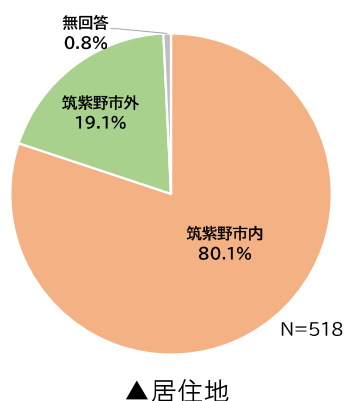
2 調査結果

1) 基本属性

バス利用者の居住地については、「筑紫野市内」が約80%、「筑紫野市外」が約19%となっています。

性別については、「女性」が約69%、「男性」が約31%で、女性が約7割となっています。

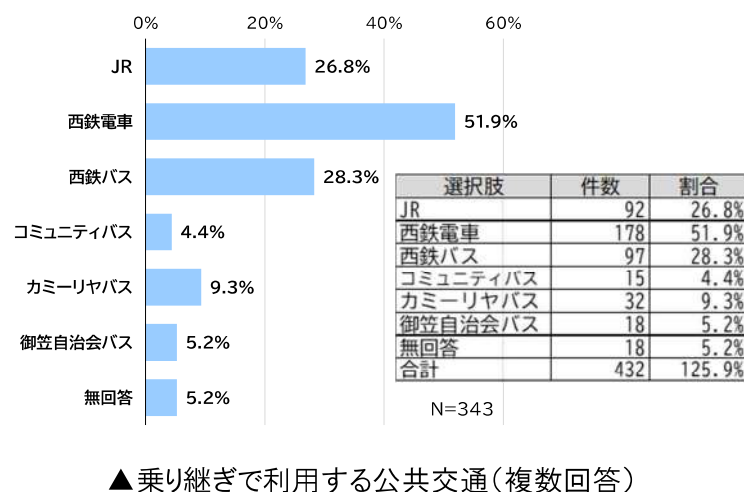
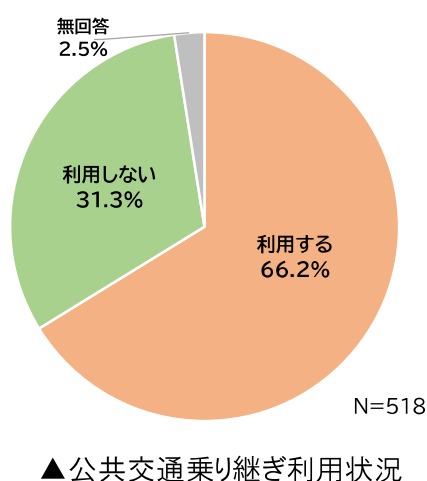
年齢については、「70歳台」が約23%で最も多く、次点で「80歳台」(約15%)、「50歳台」(約14%)、「60歳台」(約12%)が多く、60歳以上で5割を占めています。



2) 調査日当日の移動における公共交通乗り継ぎ利用状況

調査日当日の移動における公共交通乗り継ぎ利用については、「利用する」方が約66%あり、利用者の多くが他の公共交通も利用しています。

乗り継ぎで利用する公共交通については、「西鉄電車」(約52%)が最も多く、次点で「西鉄バス」(約28%)、「JR」(約27%)となっています。

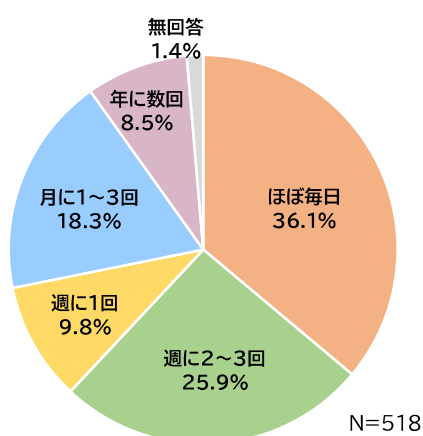


3) 普段の筑紫野市内バスの利用頻度

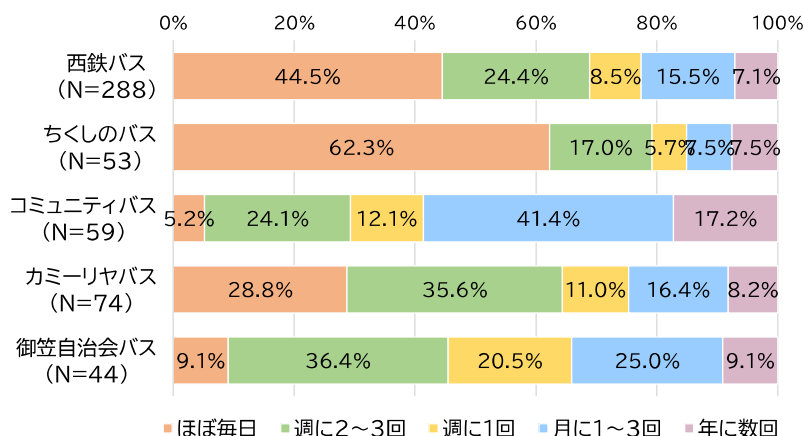
普段の筑紫野市内バスの利用頻度については、「ほぼ毎日」利用する方が約36%で最も多く、次点で「週2～3回」利用(約26%)が多く、日常的に利用している方が約6割となっています。

バス種別にみると、「ほぼ毎日」利用する方が多いバスは「ちくしのバス」(約62%)と「西鉄バス」(約45%)であり、「ちくしのバス」、「西鉄バス」、「カミーリヤバス」の利用頻度は高いです。

一方、「コミュニティバス」は「ほぼ毎日」利用(約5%)が少なく、「月に1～3回」(約41%)が非常に多くなっています。



▲ 普段の筑紫野市内バスの利用頻度



▲ バス種別筑紫野市内バスの利用頻度

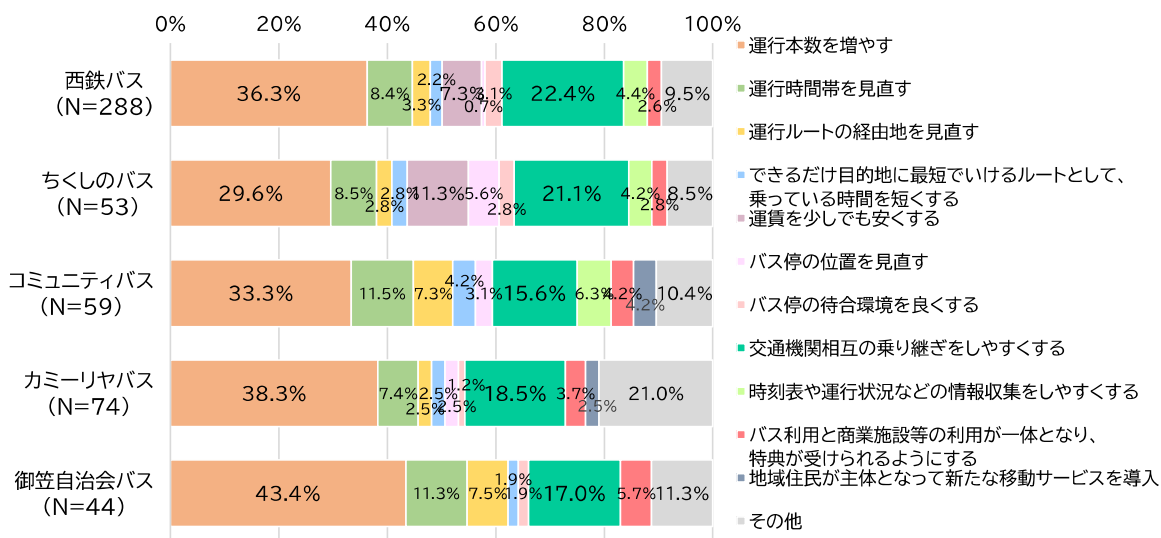
※無回答を除く

※ちくしのバス利用者には、二日市線利用者の一部を含む

4) 筑紫野市内バスを利用するための取組(複数回答)

筑紫野市内バスを利用するための取組について、バス種別にみると、「運行本数を増やす」が各バスとも約3～4割で最も多く、特に「御笠自治会バス」が約43%で多くなっています。

次点で「交通機関相互の乗り継ぎをしやすいにする」が約2割で多く、また「ちくしのバス」の「運賃を少しでも安くする」(約11%)が他のバスよりも比率が高いです。



▲ 筑紫野市内バスを利用するための取組(複数回答)

※無回答を除く

※ちくしのバス利用者には、二日市線利用者の一部を含む

3 民生委員アンケート調査

1 調査結果概要

地域内の高齢者の移動状況や地域公共交通の問題・課題を把握するため、民生委員アンケート調査を行いました。

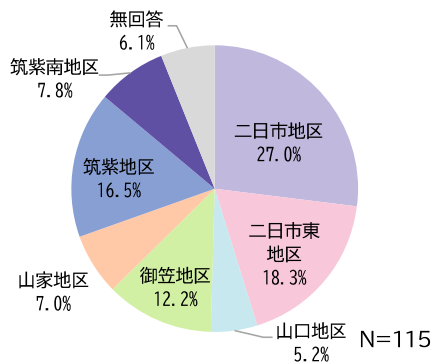
▼調査概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	■市内の民生委員児童委員 ■配布数：143票 ■回収数：115票 ■回収率：80.4%
調査方法	■直接配布・郵送回収 ■Webアンケートによる記入式
調査期間	■令和5年8月17日(木)～8月31日(木)
調査内容	■受け持ち地区内の高齢者の移動手段 ■外出が困難な人の移動支援状況 ■受け持ち地区内での移動の問題点 など

2 調査結果

1) 基本属性

活動地区については、「二日市地区」が約27%で最も多く、次点で「二日市東地区」(約18%)、「筑紫地区」(約17%)となっています。



	回答数	割合
二日市地区	31	27.0%
二日市東地区	21	18.3%
山口地区	6	5.2%
御笠地区	14	12.2%
山家地区	8	7.0%
筑紫地区	19	16.5%
筑紫南地区	9	7.8%
無回答	7	6.1%
合計	115	100.0%

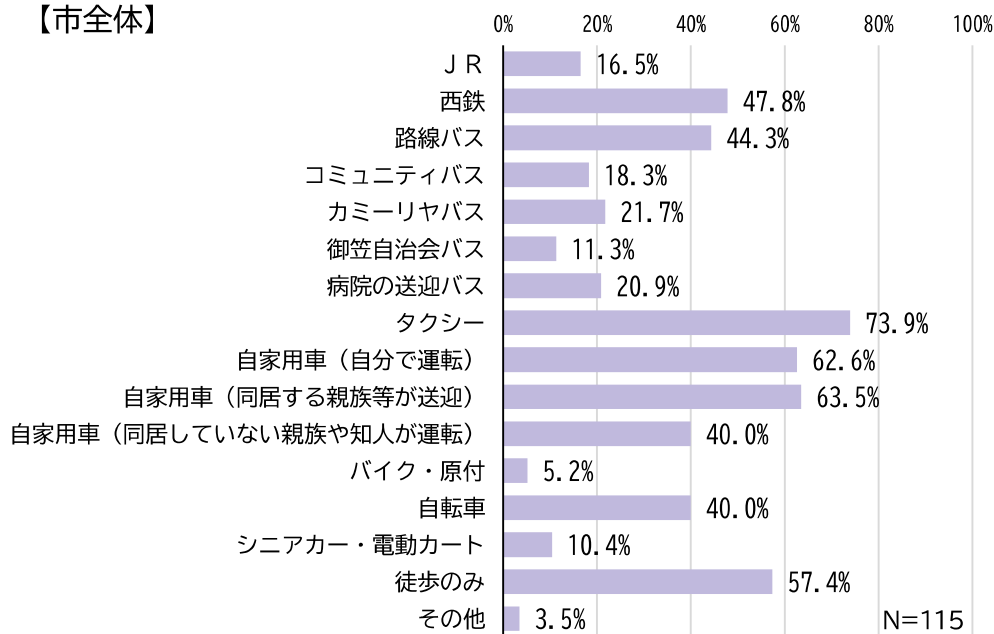
▲受け持ち地区

2) 1人で外出できる方の交通手段(複数回答)

1人で外出できる方の交通手段については、「タクシー」が約74%で最も多く、次点で「自家用車(同居親族等が送迎)」(約64%)、「自家用車(自分で運転)」(約63%)、「徒歩のみ」(約57%)が多い状況です。

一方、「西鉄」(約48%)、「路線バス」(約44%)の公共交通は半数を下回っています。

【市全体】



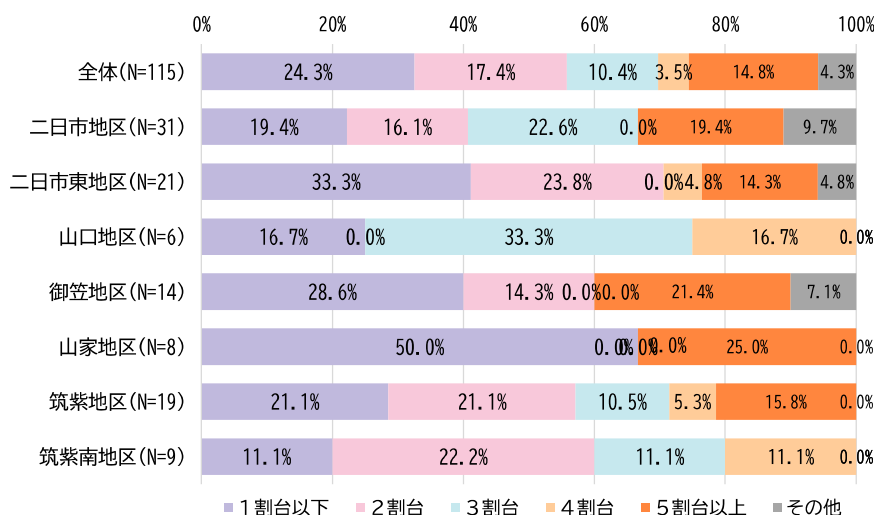
▲1人で外出できる方の交通手段(複数回答)

※無回答を除く

3) 受け持ち地区の移動でお困りの高齢者世帯の割合

移動で困っている高齢者世帯数の割合については、「1割台以下」が約24%で最も多く、次点で「2割台」(約17%)、「3割台」(約10%)となっており、「5割台以上」は約15%を占めています。

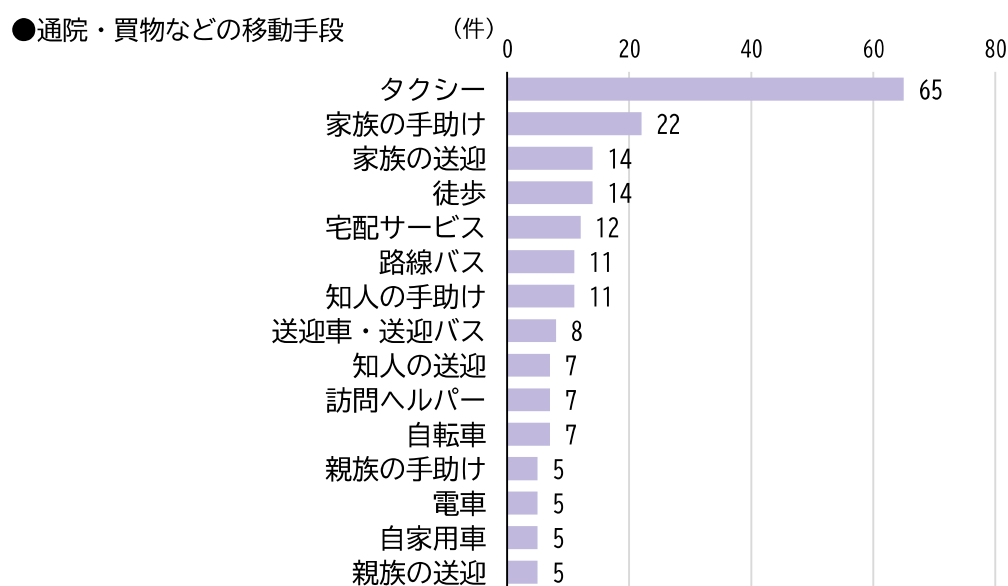
受け持ち地区別に見ると、「5割台以上」が多い地区は「山家地区」(約25%)、「御笠地区」(約21%)、「二日市地区」(約19%)であり、「山口地区」と「筑紫南地区」はお困りの世帯の割合が他地区よりも低い状況です。



▲ 受け持ち地区における移動で困っている高齢者世帯割合(地区別)

4) 移動でお困りの高齢者世帯における通院や買い物等の移動手段

移動で困っている高齢者世帯における通院や買い物等の移動手段については、「タクシー」が突出して最も多く、次点で「家族の手助け」、「家族の送迎」の家族による移動が多くなっています。



▲ 移動でお困りの高齢者世帯における通院や買い物等の移動手段(5件以上のみ抜粋)

4 交通事業者・施設関係者ヒアリング調査

1 調査結果概要

地域公共交通利用者の実態や傾向、利用者から寄せられる意見やニーズのほか、運行上の問題点や課題、将来展望などを把握するため、交通事業者・施設関係者ヒアリング調査を行いました。

▼ 調査概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	【交通事業者】 ■ 鉄道 九州旅客鉄道(株)、西日本鉄道(株) ■ 路線バス・コミュニティバス・カミーリヤバス 西日本鉄道(株)、(有)つくしの観光バス、御笠まちづくり協議会 ■ 民間タクシー 二日市交通(株)、(有)つくしの交通 ■ 介護タクシー シバタ介護タクシー、みくに介護タクシー ■ 子育て支援 ファミリーサポートセンター、学校教育課(スクールバス) 【施設関係者】 ■ 医療施設 福岡大学筑紫病院、済生会二日市病院、小西第一病院 ■ 福祉施設 カミーリヤ ■ 商業施設 イオンモール筑紫野、ゆめタウン筑紫野、筑紫野ベレッサ ■ 観光施設 大丸別荘、博多湯、大観荘
調査方法	■ 事務所へ訪問し、直接またはWEBでのヒアリング ※調査票への記入のみの対応あり
調査期間	■ 令和5年8月中旬～9月
調査内容	【交通事業者】 ■ 地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ■ 運行上の問題、運行に関するドライバーの意見(改善点等) ■ 将来展望 など 【施設関係者】 ■ 地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ■ 地域公共交通に対する意見・要望 ■ 地域公共交通との連携に関する可能性 など

2 調査結果

1) 交通事業者ヒアリング調査

		鉄道	路線バス・コミバス・カミーリヤバス・御笠自治会バス
利用者からの意見・要望		・駅のバリアフリー化・老朽化対策(二日市駅、天拝山駅など) ・駅周辺の駐輪場・駐車場対策 ・乗り継ぎの見直し(鉄道から鉄道、鉄道からバスの乗り継ぎ)	■バス全体 ・遅延改善、増便 ・乗り継ぎの改善 ■コミュニティバス「つくし号」 ・逆回りのコース増設 ・運賃や支払い方法等の見直し →高齢の利用が多いため、端数を払う際に慌てる人がいる ■カミーリヤバス ・カミーリヤバスの乗降ルールの廃止または厳格化
事業者が抱える課題	運行面・経営面	・職員(乗務員・駅係員・技術員など)不足 ・エネルギーや原材料の高騰による、費用負担・維持管理費の増加 ・自然災害による運行休止に伴う収入減少や復旧費用の増加 →激甚化により頻度・負担ともに増加	■バス全体 ・運転者不足 ■コミュニティバス「つくし号」、カミーリヤバス ・車両の更新、入替
	利用促進・需要創発	・人口減少及び新しい生活様式(テレワーク等、働き方やライフスタイルの多様化)の定着による鉄道利用者の減少 ・移動需要、観光需要の創出	■西鉄バス ・免許返納者や高齢者、通勤・通学者の利用促進 ・将来的な需要創発 →子どもの頃から公共交通に乗る習慣をつけてもらう(マイバス意識) ■コミュニティバス「つくし号」、カミーリヤバス、御笠自治会バス ・認知度の向上
	交通事業者相互の連携	・二次交通のスムーズな設定 ・交通事業者相互の連携 →事業者間での乗り継ぎの調整など	■西鉄バス ・JRの鉄道駅との相互案内 ■コミュニティバス「つくし号」、カミーリヤバス、御笠自治会バス ・市が管理するバス間での事業者同士の意見交換会
	事業を継続するにあたっての将来展望	・通常業務からメンテナンス作業も含めた各部門における生産性向上 →駅集中管理方式、チケットレスやゲートレス、センシング・モニタリングなどICTを活用したメンテナンスの効率化など ・需要に応じた柔軟なダイヤの設定	■バス全体 ・乗務員の確保 →待遇改善や募集要項の見直し ■西鉄バス ・ICTを活用した運行管理の効率化
事業を継続するにあたっての将来展望	運行面・経営面	・物流による鉄道の新たな活用方法の検討 ・日常利用を増加させるための施策の検討 ・沿線自治体や他事業者と連携した利用促進策の実施	・マイカーに頼らないまちづくり、公共交通体系づくり ・公共交通に関する地道な情報発信
	利用促進・需要創発	・交通ネットワーク全体としての利便性向上 →MaaSの推進による公共交通の利用促進 ・商業施設などとの共同企画による移動需要の創出	・バスや鉄道だけでなく、他モビリティ導入も含めた移動しやすいまちづくり(MaaSの活用) ・支払い方法の統一
	交通事業者相互の連携	・市民のマイレール意識の醸成、公共交通の積極的な利用促進 →イベント関連での情報提供や連携・協力 ・沿線も含めた他事業者との話し合いの場の創出 ・沿線地域の魅力づくりなど来訪者・定住者を増やす取り組み	・利用が少ない地域での代替モビリティへの転換 →コミバスや自治会バスの展開、普及など ・運転者不足等、交通事業者の抱える課題解決や対応等への検討
筑紫野市の地域公共交通に対する提案		・市民のマイレール意識の醸成、公共交通の積極的な利用促進 →イベント関連での情報提供や連携・協力 ・沿線も含めた他事業者との話し合いの場の創出 ・沿線地域の魅力づくりなど来訪者・定住者を増やす取り組み	・利用が少ない地域での代替モビリティへの転換 →コミバスや自治会バスの展開、普及など ・運転者不足等、交通事業者の抱える課題解決や対応等への検討

民間タクシー	子育て支援(スクールバス・ファミリーサポート)	介護タクシー
・タクシーの確保 →運転者不足のため、猛暑や雨天時の依頼に急行ができない	■ファミリーサポート ・自家用車の運転が不慣れな会員から、送迎に対する不安の声がある	・福祉タクシー券の配布
・運転者不足 →労働時間も長くなり、急便などの対応が困難な状況	■ファミリーサポート ・送迎のためにバスを運行することは、費用面的に厳しい ・一般的なバスでは、チャイルドシートに対応していないため利用しにくい ・送迎には、付き添いが必要となる	・物価高による経費の高騰 →価格改定により対応
・人員不足のため、新しい取り組みに対応できるかは難しい		・介護、福祉タクシーの存在を知らない人が多い ・病院等からも具体的な紹介などはない
・同事業者間での連携はなし(災害緊急時は除く)		・同事業者間で依頼があっても、人数不足などもあり対応ができない
・運転者の確保 →待遇改善や外国人労働者の雇用推進 →二種免許の取得支援	■スクールバス ・現在、定員の半数程度の利用だが、混乗化は検討していない →運行ルートの需要が少ない ・スクールバス以外での車両の活用についても検討していない ・今後、生徒数の減少に伴い、車両のダウンサイズやタクシーへの転換の必要はある	
・地域貢献の一環として、デマンド交通などの運行協力		
・一定水準のバス路線の確保 ・車両購入や燃料費の支援 ・人員確保への支援		・免許返納者への福祉タクシー券の配布 ・地域限定の自家用有償運送の普及による、運転者の確保 ・介護、福祉タクシーの周知、広報

2) 主要施設ヒアリング調査

	医療施設	商業施設
利用者の 来訪手段	・自家用車での来訪が多い →高齢の方でも自分で運転される方が多い ・車いすの方や転院で来られる方は介護タクシーを利用 ・市内だけでなく、市外からも来院される	・自家用車での来訪が多い →買い物の荷物があるため、近場でも車を利用される方が多い
利用者からの 意見・要望	・最寄駅(JR天拝山駅、西鉄朝倉街道駅)のバリアフリー化 ・バスの乗り入れ	・増便 ・バスの乗り入れ ・分かりやすいバス停の表示(バス停名の統一)
利用者 に対して 実施している 支援	・時刻表の掲示 ・タクシーへの直通電話の設置 ・送迎サービスは、運転者や車両の確保、事故への対応などが課題となり、検討が進んでいない	・路線バスの乗り入れ ・配達サービスの実施 ・時刻表の掲示
筑紫野市の 地域公共交通 に対する 意見・要望	・最寄駅(JR天拝山駅、西鉄朝倉街道駅)のバリアフリー化 ・バスの乗り入れ ・増便	・最寄駅(JR天拝山駅)のバリアフリー化 ・バスの乗り入れ ・増便 ・コミュニティバス等の分かりやすい告知、広報の実施 ・コミュニティバスの活用 →配達サービスの実施、商業施設との企画の実施 ・他店舗や他自治体で行っている事例紹介
地域公共交通 との連携に関す る 可能性	・運行情報などの情報提供スペースの充実化	・アプリ等を活用した、クーポン券などの特典の配布

カミーリヤ	観光施設
・自家用車での来館が多い ・全体(8,000人)のうち2,000人(1/4)が、カミーリヤバスでの来館	・自家用車の利用が多い ・鉄道駅からタクシーに乗り継いで来館される方もいる
■カミーリヤバスについて ・乗り継ぎが悪い ・ルートがわからない ・施設の場所等がわからない ・JR二日市駅での乗り継ぎ時に、乗降場所がコミバスと違うため、困惑する(コミバスは駅内のロータリーに乗り入れているが、カミーリヤバスは乗り入れていないため) ・カミーリヤバスが遅延し、コミバスへの乗り継ぎに間に合わない ・カミーリヤバスとコミバスの使い分けが分かりにくい ・カミーリヤバスの便数が少ない、運行時間があわない	・タクシーの確保 ・二日市温泉への増便 ・高速バスの「筑紫野停留所」の改善 →階段での昇り降りが厳しい →降車した際の誘導案内が不十分
・カミーリヤバス以外の送迎はない ・JAがデイサービスを行っている	・送迎サービスの実施 ・ゆうパックでの配達サービスの実施 ・時刻表の掲示 ・タクシーの手配
■運行について ・円滑な乗り継ぎの実施 ・カミーリヤバスの乗降ルールの見直し ■車両について ・車両の更新 ・車椅子対応の車両の導入 ■運行ルートについて ・馬市地域に経由するルート ・フリー乗降の実施 ・筑紫コース：左回りの運行	・二日市温泉への増便 ・施設周遊バス等の運行
・公共施設以外にも利用できる、わかりやすい柔軟なシステムの運用	・連携に関する提案があれば検討を行う

5 利用実態等の調査からの問題点

■市民アンケート調査からの問題点

- ・ 市民の運転免許証の保有率は高く、通勤・通学や買い物、通院などの移動においても自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっており、公共交通の利用機会が少なくなっています
- ・ 免許を保有していない人や返納者を中心に、便数が少ないことや、バス停までが遠いことなどにより、外出を断念する状況にあり、今後更なる高齢化の進展に伴い、その傾向が強くなる可能性があります
- ・ 「運行本数」や「運行時間帯」に関する不満足度が高く、今後の公共交通の取組としては「コミュニティバス等の拡充」や「ルートや運行本数の見直し」を希望する傾向にあります。
- ・ 高齢ドライバーの交通事故が多発し、免許証返納が推進される中で、「他に移動手段がないため、運転をやめることができない」方がいます

■公共交通利用者アンケート調査からの問題点

- ・ 公共交通を乗り継いで利用する方が半数以上である中で、「交通機関相互の乗り継ぎをしやすくする」ことを今後の取組として希望する人が多く、乗り継ぎの利便性が十分に確保されていないと考えられます
- ・ バス種別ごとに利用頻度に差が発生していることから、特にコミュニティバスにおいて、運行ルートや運行時間帯などが利用者の移動ニーズに対応していない可能性があります

■民生委員アンケート調査からの問題点

- ・ 高齢者は加齢により、バス停等の乗降場所までの歩行が苦痛になるため、タクシー利用が多くなる傾向にありますが、運転者不足により十分な台数が確保できず、移動が困難になる人が増加することが想定されます
- ・ 山家地域や御笠地域では、傾斜地に住宅団地があることにより、バス停までの歩行も困難となることで、高齢者の移動が困難となっている可能性があります
- ・ 現在、移動に困っている高齢者が少ない筑紫南地域などの住宅団地においても、今後、高齢化が進むことにより、日常生活での移動が困難になる状況が危惧されます

■交通事業者の現状からの問題点

- ・ 交通事業者では運転者等の人材不足が深刻化しており、今後は現状の地域公共交通サービスの維持が困難になり、縮小されることが懸念されます。また、新規サービスを導入することも厳しい状況です。
- ・ 運行面や利用促進・需要創発の視点からも、交通事業者間での連携が必要だと考えられていますが、市内で連携に関する具体的な取組は行われていません

■主要施設の現状からの問題点

- ・ 市内には、各地に医療施設や商業施設、観光施設が点在しており、最寄駅や最寄バス停からの乗り継ぎでアクセスが不便な施設があり、ほとんどの施設で自家用車の来訪が多い状況です
- ・ 各施設ともに、公共交通との連携を図る意向はあるものの、連携に関する事例を知らないため、具体的な案を検討できず、取組みづらい傾向にあります

1 地区別懇談会の概要

地域公共交通の問題点や、地域公共交通に対する意識や期待を、地域ごとに市民の声として聞き、今後の地域公共交通の方向性を検討するために、地区別懇談会としてワークショップを行いました。

▼ 調査概要

項目	実施方法・内容等
目的	■市内での公共交通（筑紫野市コミュニティバスほか）の問題点や、公共交通に対する意識や期待を聞き出し → どこに、どのようなサービスが必要とされているのか？ → 現在の公共交通の不便なこと、利用しづらいことはあるか？ それは何か？ → どのような見直し・対策を行えば、利用していただけるのか？ を分析し、公共交通（筑紫野市コミュニティバスほか）の改善・見直しの方向性を見出す
方法	■参加者から、公共交通に関する意見を付箋紙に書いてもらい、大判図や地図に貼って、意見を取りまとめる
期間	1)二日市東：令和5年9月4日(月)15:30～17:30 2)御笠：令和5年9月6日(水)19:00～21:00 3)二日市：令和5年9月13日(水)14:00～16:00 4)山家：令和5年9月15日(金)19:00～21:00 5)筑紫南：令和5年9月23日(土)10:00～12:00 6)山口：令和5年9月26日(火)18:00～20:00 7)筑紫：令和5年9月28日(木)16:00～18:00
内容	■テーマ：地域公共交通を利用しやすくするためには？ ワーク①：自己紹介、よく行く場所と交通手段は？ ワーク②：公共交通を利用する理由/利用しない理由は？ ワーク③：公共交通をどのように改善すればよいか？ ワーク④：公共交通を維持するために、地域ができることは？



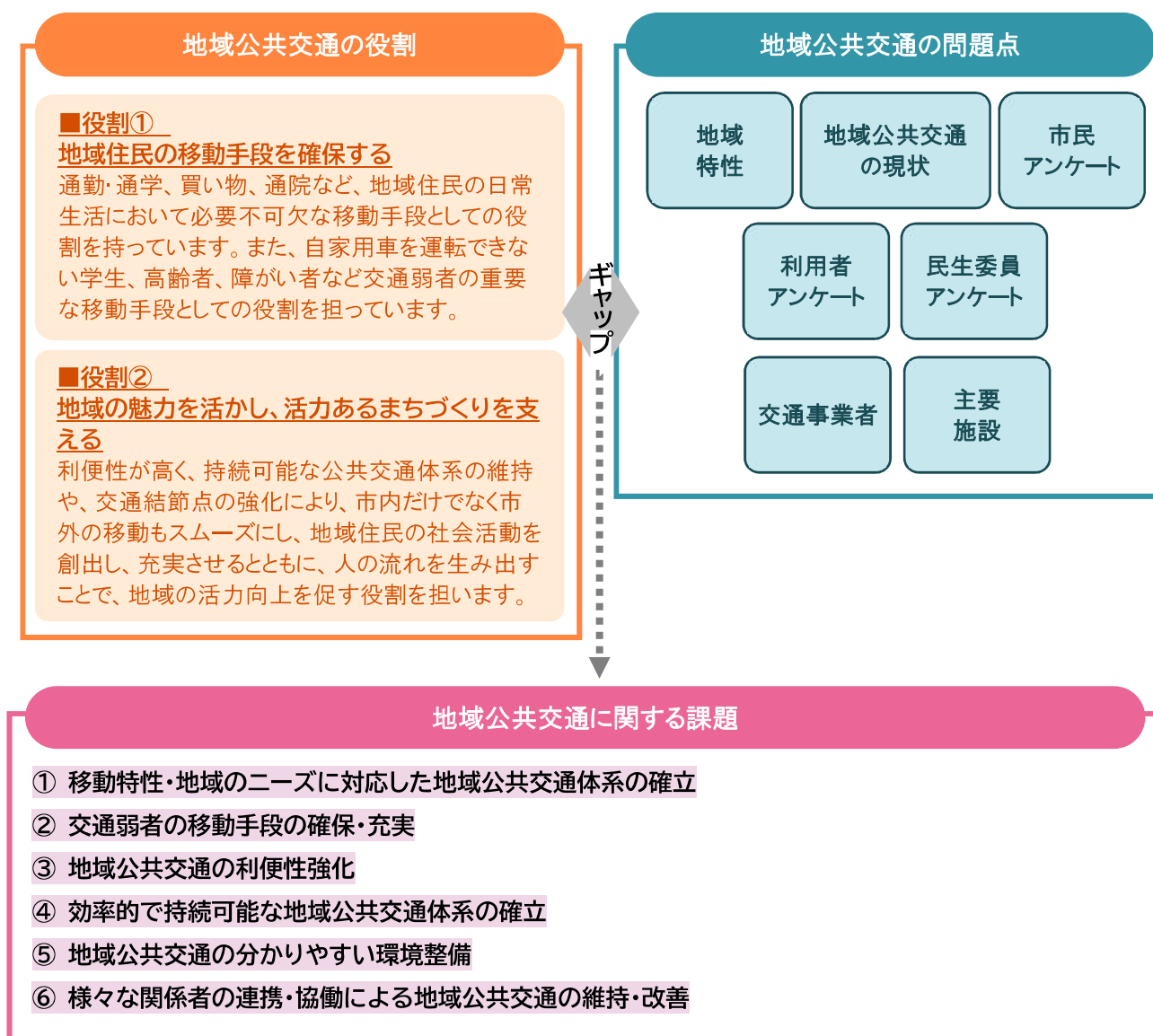
▲ 地区別懇談会の様子

		二日市	二日市東
【問題点】	公共交通を利用する理由	・遠方(福岡市内)へ行くから ・飲酒をするから ・免許がない(返納した)から ・通勤などで駅を利用するから ・運賃が安いから	・飲酒をするから ・運賃が安いから ・利便性が良い(駅まで近い)から ・遠方(福岡市内)へ行くから ・駐車場が不要だから ・免許証がない(返納した)から
	公共交通を利用しない理由	・荷物があるから ・他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い・時間がかかる・便数が少ない、分かりにくい) ・障がい者には利用しにくいから	・荷物があるから ・他の移動手段(車・徒歩・自転車)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(便数やルートが少ない・運行時間帯が合わない・バス停がない) ・子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから
【改善策】	既存の見直し	・車両サイズの見直し ・乗り継ぎの改善 ・増便 ・タイヤの改善、増便 ・タクシー運転者の確保 ・コミバスの改善(運行本数やルートの見直し)	・ルート・停留所を増やす ・コミバスの改善(支払い方法、啓発活動、運行本数やルートの見直し) ・乗り継ぎの改善
	新規サービスの追加	・デマンド交通(小型の乗合タクシー)の導入 ・アプリの導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行	・デマンド交通(乗合タクシー)の導入
	運賃	・運賃の見直し ・カミーマリアバスの有料化	・運賃の見直し
	情報提供	—	・啓発活動を行う
	待合環境	・駅やバス停のバリアフリーを行う	・駅のバリアフリー化
	その他	・市の職員が利用する ・高齢者にとっても使いやすい見直し	—
【地域でできる取組】	公共交通を維持するために地域ができることは？	・地域での助け合いをする(運転者として協力、買い物ボランティア) ・公共交通の利用回数を増やす ・自治会バスの運行	・公共交通に関するイベントの実施 ・公共交通の利用に関する広報・周知活動 ・公共交通の利用回数を増やす ・場所に適した移動手段の運行 ・地域をつくる ・地域での助け合いをする(運転者として協力)
全地区共通の改善策		・タイヤの改善・見直し ・分かりやすい運賃制度などへの見直し ・デマンド交通(乗合タクシー)や、新規の交通サービスの導入	
地区ごとの特徴的な改善策		・目的地への公共交通の確保 ・駅のバリアフリー化	・小型車両での細やかな運行 ・主要施設への直通便の運行

		山口	御笠
【問題点】	公共交通を利用する理由	・遠方(福岡市内)へ行くから ・飲酒をするから	・遠方(福岡市内)へ行くから ・飲酒をするから ・利便性が良い(バス停が近い)から ・他の交通手段が使えないから ・公共交通の方が、コストが低いから ・駐車場が不要だから ・免許証がない(返納した)から ・安心・安全だから ・車の運転が不安だから
	公共交通を利用しない理由	・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い・便数が少ない) ・子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・荷物があるから ・車が便利(自由に動ける)から ・バス停に屋根がないから	・荷物があるから ・他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・自治会バスが駅まで接続していないから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い・時間がかかる・便数が少ない)
【改善策】	既存の見直し	・ダイヤの改善、増便(日祝の便) ・運行時間の見直し ・バス停の位置の見直し ・朝倉街道の乗継拠点化 ・経費削減	・車両サイズの見直し ・バス停の位置の見直し ・ダイヤの改善、増便 ・定時性の確保 ・主要施設への乗り入れ
	新規サービスの追加	・病院・買物先の巡回バス ・荷物の送迎サービス ・デマンド交通等の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・免許返納者への特典	・デマンド交通(予約制の乗合タクシー)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行
	運賃	—	・タクシーチケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミィリヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助
	情報提供	—	—
	待合環境	・バス停を新設	・駅の近くに駐車場を確保(パークアンドライド) ・乗り入れできるようにする
	その他	—	・子どもが使いやすい
	公共交通を維持するために地域ができることは？	・公共交通の利用促進(意識啓発・バスの無料券配布・免許返納後の利用) ・地域でコミバスの運行する ・地域での助け合いをする(送迎・誘い合って乗る) ・イベントの実施 ・(朝倉街道への)自治会バスの運行	・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転者として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施 ・(地域で声掛け・魅力発信・個人の発想の転換)
全地区共通の改善策		・ダイヤの改善・見直し ・分かりやすい運賃制度などへの見直し ・デマンド交通(乗合タクシー)や、新規の交通サービスの導入	
地区ごとの特徴的な改善策		・病院や買い物施設の巡回バス ・荷物の送迎サービス	・御笠自治会バスの乗り継ぎ改善 ・定期券やICカードの導入

		山家	筑紫	筑紫南
【問題点】	公共交通を利用する理由	・公共交通が廃止になると困るから ・飲酒するから ・バスの利用で見えてくるものがあるから ・免許証がない(返納した)から ・遠方(福岡市内)へ行くから ・自家用車が利用できないから ・時間合えば便利だから ・駐車場が不要だから ・車の運転が不安だから	・遠方(福岡市内)へ行くから ・飲酒をするから ・通院時などは、便利だから ・本数が多く、早いから	・遠方(福岡市内)へ行くから ・飲酒をするから ・利用時の練習をしたいから ・車の移動が適さないから ・運賃が安いから
	公共交通を利用しない理由	・荷物があるから ・他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い・便数やルートが少ない・乗り継ぎが悪い) ・子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・運賃が高いから	・荷物があるから ・コミバスの利用方法が分かりにくいから ・送迎があるから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い・便数が少ない) ・子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・車が便利(自由に動ける)から ・利用の必要がないから	・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い・時間がかかる・便数が少ない) ・荷物があるから ・他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・公共交通に関する情報が不足しているから ・タクシーが来ないから ・タクシー運賃の割引が不満だから
【改善策】	既存の見直し	・ダイヤの改善、増便 ・主要施設への乗り入れ ・市民の意見が反映された見直し ・地域内のきめ細かいルート・バス停の設定 ・朝倉街道駅行きのバスの復活	・カミーリヤバスとコミバスのルールの統一 ・ダイヤの改善、増便 ・ルート改善 ・各バスの連携 ・停留所の改善 ・コミバスの改善 ・接続性の向上	・車両サイズの見直し ・乗り継ぎの改善 ・ダイヤの改善、増便 ・ルート改善 ・コミバスの改善(カミーリヤバスのコミバス化)
	新規サービスの追加	・デマンド交通(小型の乗合タクシー)の導入 ・市役所や駅などへの直通便の運行 ・周遊バスの運行	・デマンド交通(乗合タクシー)の導入	・デマンド交通(乗合タクシー)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・乗り遅れ防止対策
	運賃	・割引制度などの導入 ・均一運賃制度、サブスクの導入	・バス・タクシー利用券を支給 ・運賃の見直し	・フリー乗降の導入 ・運賃のワンコイン化 ・定期券やバスカードの販売
	情報提供	・歴史資源を使ったPR	・情報をわかりやすく提供	・PR・情報提供 ・啓発活動を行う
	待合環境	・駅・バス停の新設	・バス停の環境改善	・バス停や駅の改善
	その他	・車両のバリアフリー化	—	・高齢者・障がい者へのサービス向上
【地域でできる取組】	公共交通を維持するために地域ができることは？	・公共交通を使う意識・習慣をつくる ・地域でPRを行う ・地域での助け合いをする(運転者として協力) ・乗合タクシーの運行(他地区とも協働) ・地域で改善策を提案する	・地域で改善策を提案する ・コミバスの利便性の向上と利用料金の徴収 ・ポイント制での利用促進 ・地域でコミバスの運行・充実 ・自治会バスの運転者手当の発行	・公共交通を使う意識・習慣をつくる ・地域での助け合いをする(乗り方の周知) ・イベントの実施(意識啓発やルートの紹介等) ・ポイント制で利用促進 ・運転者の確保 ・寄付・スポンサー制度
全地区共通の改善策		・ダイヤの改善・見直し ・分かりやすい運賃制度などへの見直し ・デマンド交通(乗合タクシー)や、新規の交通サービスの導入		
地区ごとの特徴的な改善策		・周遊バスの運行 ・均一運賃制度、サブスクの導入	・カミーリヤバスとコミュニティバスのルール統一	・スポンサー制度の導入 ・高齢者・障がい者へのサービス向上

上位・関連計画より整理した「地域公共交通の役割」と各現況分析から抽出した「地域公共交通の問題点」間のギャップより、地域公共交通に関する課題を整理しました。



地域公共交通の問題点

地域特性

- 人口減少および少子高齢化が進行することにより、公共交通利用者がより減少することが予想されます。 →①
- 御笠地域や山家地域などの山間部だけでなく、二日市地域や筑紫地域などの中心部においても高齢者が居住する地区が点在しており、高齢者の安心・安全な移動が制約される可能性があります。 →①、②
- 通勤・通学、買い物などの日常生活で、市内以外に福岡市や太宰府市など南北方向の移動の繋がりが強く、公共交通は学生をはじめとした市民の移動手段として確保する必要があります。 →②

地域公共交通の現状

- 公共交通が運行していても、便数やルートが少ないことで、日常移動の際に自家用車に頼らざるを得ない状況が考えられます。 →③
- 新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、公共交通利用者数は減少・低迷しており、今後も市負担額が増加する可能性があります。 →④

市民アンケート

- 市民の運転免許証の保有率は高く、通勤・通学や買い物、通院などの移動においても自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっており、公共交通の利用機会が少なくなっています。 →②、⑤
- 免許を保有していない人や返納者を中心に、便数が少ないことや、バス停までが遠いことなどにより、外出を断念する状況にあり、今後更なる高齢化の進展に伴い、その傾向が強くなる可能性があります。 →②
- 「運行本数」や「運行時間帯」に関する不満足度が高く、今後の公共交通の取組としては「コミュニティバス等の拡充」や「ルートや運行本数の見直し」を希望する傾向にあります。 →③
- 高齢ドライバーの交通事故が多発し、免許証返納が推進される中で、「他に移動手段がないため、運転をやめることができない」方がいます。 →②

利用者アンケート

- 公共交通を乗り継いで利用する方が半数以上である中で、「交通機関相互の乗り継ぎをしやすくする」ことを今後の取組として希望する人が多く、乗り継ぎの利便性が十分に確保されていないと考えられます。 →③
- バス種別ごとに利用頻度に差が発生していることから、特にコミュニティバスにおいて、運行ルートや運行時間帯などが利用者の移動ニーズに対応していない可能性があります。 →③

民生委員アンケート

- 高齢者は加齢により、バス停等の乗降場所までの歩行が苦痛になるため、タクシー利用が多くなる傾向にありますが、運転者不足により十分な台数が確保できず、移動が困難になる人が増加することが想定されます。 →②、④
- 山家地域や御笠地域では、傾斜地に住宅団地があることにより、バス停までの歩行も困難となることで、高齢者の移動が困難となっている可能性があります。 →②
- 現在、移動に困っている高齢者が少ない筑紫南地域などの住宅団地においても、今後、高齢化が進むことにより、日常生活での移動が困難になる状況が危惧されます。 →②

交通事業者

- 交通事業者では運転者等の人材不足が深刻化しており、今後は現状の地域公共交通サービスの維持が困難になり、縮小されることが懸念されます。また、新規サービスを導入することも厳しい状況です。 →④
- 運行面や利用促進・需要創発の視点からも、交通事業者間での連携が必要だと考えられています。市内で連携に関する具体的な取組は行われていません。 →⑥

主要施設

- 市内には、各地に医療施設や商業施設、観光施設が点在しており、最寄駅や最寄バス停からの乗り継ぎでアクセスが不便な施設があり、ほとんどの施設で自家用車の来訪が多い状況です。 →③
- 各施設ともに、公共交通との連携を図る意向はあるものの、連携に関する事例を知らないため、具体的な案を検討できず、取組づらいつ傾向にあります。 →⑥

地域公共交通に関する課題

① 移動特性・地域のニーズに対応した地域公共交通体系の確立

地域住民の社会活動は、地域の活力向上を促すものであり、市の持続的な発展へと繋がります。しかし、地域公共交通の利用者数は減少・低迷しており、今後の人口減少及び少子高齢化が進行することで、更に利用者が減少し、地域公共交通の維持・存続が困難となる可能性があります。

そのうえ、公共交通空白地の残存や、運行ルートや運行時間帯が利用者のニーズに十分対応していない状況も見受けられます。

⇒地域公共交通の基本的な役割を再認識し、地域住民の円滑な社会活動を支えるため、利用者の移動ニーズに対応した地域公共交通体系を確立することが求められます。

② 交通弱者の移動手段の確保・充実

加齢とともに身体能力が低下する高齢者や車椅子利用者などの要介護者にとっては、駅やバス停までの歩行や乗降時の動作等が苦痛になる傾向にあります。

⇒高齢者や要介護者などが安心して日常生活を過ごすためには、既存の地域公共交通の形態によらない柔軟な移動サービスの提供や、車両や駅舎等のバリアフリー化など、移動ニーズや行動特性に応じた移動手段を確保することが必要です。

⇒学生など自家用車を運転できない人が、市内や近隣自治体にある学校へ通学できるよう、学生の移動ニーズに応じた地域公共交通を確保することも必要です。

③ 地域公共交通の利便性強化

地域公共交通の維持には、利用者数の維持・増加が必要です。

⇒利用者ニーズに応じた地域公共交通体系の形成とともに、ダイヤ・便数の見直しや待合い環境の改善、情報提供の充実、乗り継ぎの改善など、サービス内容の改善により、利便性を強化することが必要です。

また、本市には太宰府市と歴史的にも縁のある観光地や温泉地がありますが、回遊性が乏しく、タクシーに依存した移動状況となっています。

⇒様々な公共交通を連携させ、観光客の移動手段を充実させるとともに、初めて筑紫野市の公共交通を使う人でも使いやすいようなサービスへ見直す必要があります。

④ 効率的で持続可能な地域公共交通体系の確立

各交通事業者においては、運転者不足が深刻な問題となっており、利用者が少なく、非効率な運行となっている区間は、減便や廃線を検討せざるを得ない状況です。

また、地域公共交通を維持するための市負担額は増加傾向にあり、人口減少による税収低下が見込まれる厳しい財政状況の中では、非効率な運行区間は、維持や存続が危惧されます。

⇒既存サービス内容の見直しや新たな輸送手段の導入により、地域公共交通サービスの効率化を図る必要があります。

⇒市全体として、多数の地域公共交通を組み合わせることにより、利便性が高く効率的な地域公共交通体系を形成していくことが求められます。

⑤ 地域公共交通の分かりやすい環境整備

地域公共交通の利便性を強化しても、利用方法や運行状況についての情報提供が不十分な場合、新規利用者の公共交通の利用を妨げる要因となります。

- ⇒各施設や市ホームページでの運行状況の掲載や乗り方教室の実施など、安心して地域公共交通を利用できる環境の整備が必要です。
- ⇒地域公共交通利用者を維持・増加させるために、日常的な利用習慣等がない市民に対して、地域公共交通に乗ってみたいくなる仕掛けや工夫等により利用を誘発させる必要があります。
- ⇒地域公共交通の現状と維持の困難さ、移動手段としての必要性についても喚起し、市民のマイレール・マイバス意識を醸成することも重要です。

⑥ 様々な関係者の連携・協働による地域公共交通の維持・改善

現在、利用者の減少や人員不足等から、従来の交通事業者主体での地域公共交通の維持・確保は困難となっております。

- ⇒今後は交通事業者と行政だけでなく、観光、商業、教育、医療、福祉などの関係機関、そして利用者である市民と連携・協働して、地域公共交通の維持及び改善による高品質化に取り組む必要があります。
- ⇒連携の際には、特定の事業者には過度の負担がかからないよう、適切な役割分担を行い、取組を進めることが重要です。

1 地域公共交通の基本方針

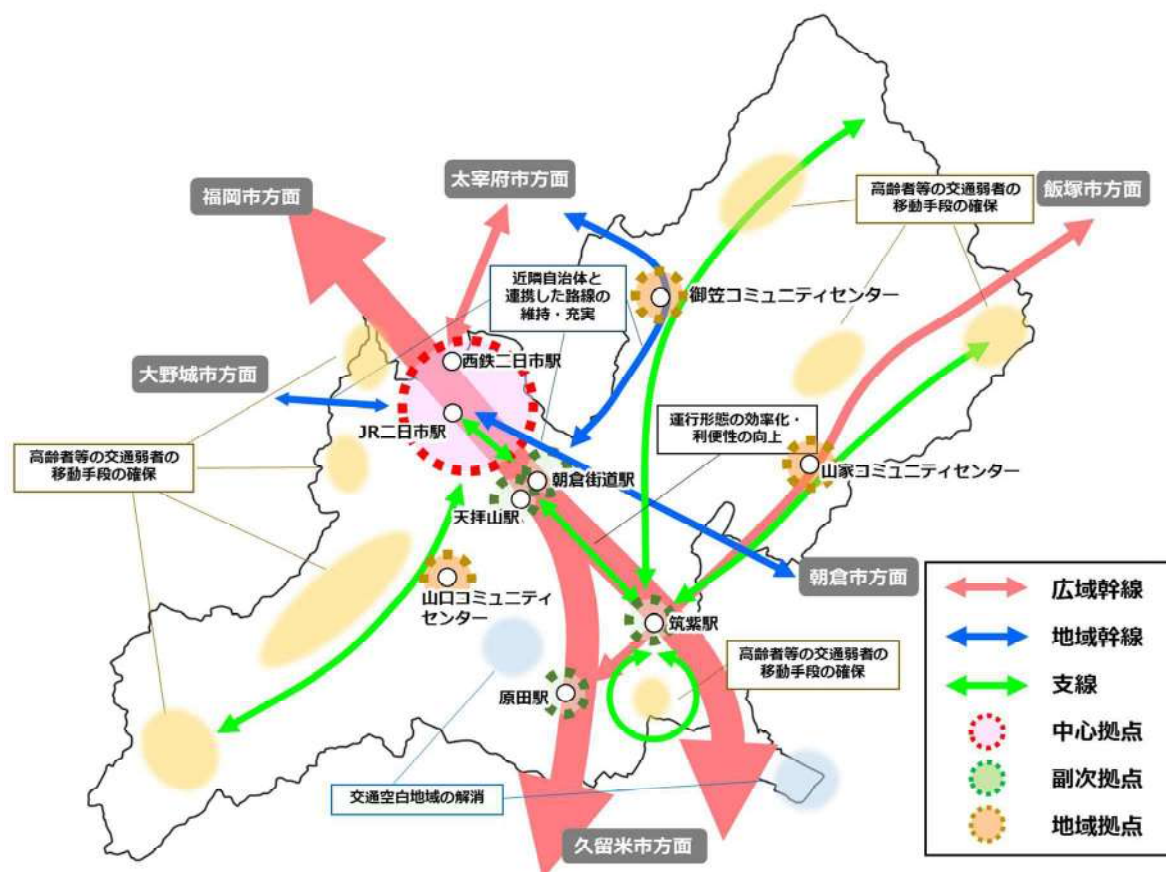
1 地域公共交通の基本方針

みんなで創る持続可能で 安全安心な公共交通の実現

都市計画マスタープラン等の関連計画にある将来都市への発展に資するため、市民・交通事業者・市が力を合わせて、地域公共交通が果たすべき役割を果たします。

2 地域公共交通の将来像

総合計画や都市マスタープランが目指す将来都市構造の実現に向け、拠点の考え方及び地域公共交通ネットワークを以下のように設定します。



▲地域公共交通の将来像

■ 拠点の考え方

第二次筑紫野市都市計画マスタープランを踏まえ、以下のように拠点を設定します。

▼ 拠点別の対象箇所・位置付け

拠点名	対象箇所	位置付け
中心拠点	JR・西鉄二日市駅及びその周辺の地域	- 高次都市機能を集積し、本市の発展を牽引する拠点 - 本市の玄関口として、周辺市街地を含む広域的な交流を促進する核として、地域公共交通が結節する拠点
副次拠点	西鉄朝倉街道駅、JR天拝山駅及びその周辺の地域 西鉄筑紫駅、JR 原田駅及びその周辺の地域	- 必要な高次都市機能や日常生活に必要な生活利便施設が集積し、日常生活圏の中心となる拠点 - 広域交通の要として市内の各地域との連携を促進する核として、地域公共交通が結節する拠点
地域拠点	山口地域、御笠地域、山家地域の中心部（コミュニティセンター周辺）	日常生活に必要な生活利便施設が集積し、日常生活圏の中心となる拠点

■ 地域公共交通ネットワーク考え方

上記の中心拠点・地域拠点の設定、並びに利用状況をもとに、地域公共交通ネットワークを設定します。

▼ 地域公共交通種別の役割と確保・維持の考え方

種別	交通手段	役割	確保・維持の考え方
広域幹線	JR鹿児島本線	筑紫野市と周辺都市を連絡し、福岡市や久留米市等の広域的な人流を支える	利用状況に応じた運行本数等について、適宜交通事業者と協議を行い、一定水準以上の運行を確保する
	西鉄天神大牟田線		
	JR筑豊本線	筑紫野市から桂川町や飯塚市、直方市等の都市を連絡し、広域的な人流を支える	
	西鉄太宰府線	筑紫野市と太宰府市を連絡し、通勤・通学や観光客の移動を支える	
地域幹線	西鉄バス（二日市線（吉木）、星ヶ丘線、南ヶ丘線、甘木幹線）	中心拠点と周辺市町を連絡し、市域を超える移動を中心に、住民の生活を支える	地域公共交通確保維持事業（幹線補助・フィーダー補助）等を活用し、交通事業者と協議の上、一定水準以上の交通手段を確保する
支線	西鉄バス（上西山線、筑紫野線、二日市線（山口））	住宅団地等と中心拠点や副次拠点を連絡し、幹線を補完する	
	コミュニティバス カミーリヤバス	中心拠点と副次拠点を連絡し、幹線を補完する	交通事業者と協議の上、費用対効果を踏まえつつ、利便性向上を図りながら、一定水準以上の交通手段を確保する
	御笠自治会バス	幹線・支線からの枝線として、郊外の住宅団地等と副次拠点を連絡する	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、コミュニティ運営協議会と協議の上、一定水準以上の交通手段を確保する
	筑紫野のーと	住宅団地等と中心拠点や副次拠点を連絡し、幹線を補完する	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、交通事業者と協議の上、一定水準以上の交通手段を確保する
	タクシー	自宅から目的地までドアツードアで移動できるサービスを担う	交通事業者と協議の上、一定水準以上の運行を確保する

2 地域公共交通に関する方向性(目標)

地域公共交通に関する課題

① 移動特性・地域のニーズに対応した地域公共交通体系の確立

- 地域公共交通の基本的な役割を再認識し、地域住民の円滑な社会活動を支えるため、利用者の移動ニーズに対応した地域公共交通体系を確立することが求められます。

② 交通弱者の移動手段の確保・充実

- 高齢者や要介護者などが安心して日常生活を過ごすためには、既存の地域公共交通の形態によらない柔軟な移動サービスの提供や、車両や駅舎等のバリアフリー化など、移動ニーズや行動特性に応じた移動手段を確保することが必要です。
- 学生など自家用車を運転できない人が、市内や近隣自治体にある学校へ通学できるよう、学生の移動ニーズに応じた地域公共交通を確保することも必要です。

③ 地域公共交通の利便性強化

- 利用者ニーズに応じた地域公共交通体系の形成とともに、ダイヤ・便数の見直しや待合い環境の改善、情報提供の充実、乗り継ぎの改善など、サービス内容の改善により、利便性を強化することが必要です。
- 様々な公共交通を連携させ、観光客の移動手段を充実させるとともに、初めて筑紫野市の公共交通を使う人でも使いやすいようなサービスへ見直す必要があります。

④ 効率的で持続可能な地域公共交通体系の確立

- 各交通事業者においては、運転者不足が深刻な問題となっており、利用者が少なく、非効率な運行となっている区間は、減便既存サービス内容の見直しや新たな輸送手段の導入により、地域公共交通サービスの効率化を図る必要があります。
- 市全体として、多数の地域公共交通を組み合わせることにより、利便性が高く効率的な地域公共交通体系を形成していくことが求められます。

⑤ 地域公共交通の分かりやすい環境整備

- 各施設や市ホームページでの運行状況の掲載や乗り方教室の実施など、安心して地域公共交通を利用できる環境の整備が必要です。
- 地域公共交通利用者を維持・増加させるために、日常的な利用習慣等がない市民に対して、地域公共交通に乗ってみたいくなる仕掛けや工夫等により利用を誘発させる必要があります。
- 地域公共交通の現状と維持の困難さ、移動手段としての必要性についても喚起し、市民のマイレール・マイバス意識を醸成することも重要です。

⑥ 様々な関係者の連携・協働による地域公共交通の維持・改善

- 今後は交通事業者と行政だけでなく、観光、商業、教育、医療、福祉などの関係機関、そして利用者である市民と連携・協働して、地域公共交通の維持及び改善による高品質化に取り組む必要があります。
- 連携の際には、特定の事業者にも過度の負担がかからないよう、適切な役割分担を行い、取組を進めることが重要です。

地域公共交通に関する方向性(目標)

① 将来まちづくりの軸となる利便性の高い地域公共交通網の形成

- ◇ 将来の都市構造や機能配置を踏まえて、拠点間や地域間を連絡し、かつ利用者のニーズに対応した、地域の社会活動を支える、利便性の高い地域公共交通網を形成

② 各種行政課題への対応を視野に入れた総力戦による施策体系の構築

- ◇ 児童や学生など教育面からの対応や、高齢者や要介護者など介護・福祉面からの対応、商業・観光事業の活性化、地域コミュニティ強化など、多様な行政課題への対応を視野に入れ、地域公共交通の施策体系を構築

③ 多様なモード連携による効率的かつ有機的な地域公共交通網の形成

- ◇ 新たな地域公共交通システム(デマンド交通、ボランティア輸送(事業者協力型自家用有償運送)など)を含めて、多様な移動手段を適材適所に配置
- ◇ 相互の連携による効率的かつ有機的な地域公共交通網を形成

④ 利便性を維持しつつも持続可能性を備えた地域公共交通体系の実現

- ◇ 過度な負担(経済的・人的等)を伴わない、持続可能な地域公共交通体系を実現
- ◇ 交通事業者のドライバー不足を考慮した地域公共交通サービスの構築

⑤ 地域公共交通の利用促進・需要創出の推進

- ◇ 地域住民や観光客などの来訪者の地域公共交通利用の促進のための取組を推進

⑥ 地域住民・事業者・行政の連携・協働による地域公共交通の形成

- ◇ 官民や他分野間の連携・協働、地域住民の主体的な関わりを推進

3 数値指標および目標値

① 将来まちづくりの軸となる利便性の高い地域公共交通網の形成

- ☆ 新たな地域公共交通システムを含めた多様な移動手段を活用し、利用者のニーズに対応した地域の社会活動を支える、利便性の高い地域公共交通網を形成

	数値指標	現況値	目標値(R10)
1	路線バスの1便の運行あたりの利用者数	8.89人/便 (令和3年度)	9.54人/便
2	コミュニティバス等の利用者数	235,611人 (令和4年度)	244,600人

② 各種行政課題への対応を視野に入れた総力戦による施策体系の構築

- ☆ 児童や学生など教育面からの対応や、高齢者や要介護者など介護・福祉面からの対応、商業・観光事業の活性化、地域コミュニティ強化など、多様な行政課題への対応を視野に入れ、地域公共交通の施策体系を構築

	数値指標	現況値	目標値(R10)
3	免許返納者数	324件/年 (令和4年)	333件/年
4	交通手段がなく不便だと思う市民の割合	21.4% (令和5年度)	16.4%
5	観光入込客数	1,547人/年 (令和4年)	1,597人/年
6	温泉入込客数	21,690人/年 (令和3年度)	36,000人/年

③ 多様なモード連携による効率的かつ有機的な地域公共交通網の形成

- ◇ 新たな地域公共交通システム(デマンド交通、ボランティア輸送(事業者協力型自家用有償運送)など)を含めて、多様な移動手段を適材適所に配置
- ◇ 相互の連携による効率的かつ有機的な地域公共交通網を形成

	数値指標	現況値	目標値(R10)
7	地域公共交通のカバー率(人口)	96.3% (令和5年度)	100.0%
8	情報提供の改善やMaaSに関わる事業の件数	0件 (令和5年度)	5件以上

④ 利便性を維持しつつも持続可能性を備えた地域公共交通体系の実現

- ◇ 過度な負担(経済的・人的等)を伴わない、持続可能な地域公共交通体系を実現
- ◇ 交通事業者のドライバー不足を考慮した地域公共交通サービスの構築

	数値指標	現況値	目標値(R10)
9	コミュニティバス等に対する利用者一人当たりの市財政負担額	381円/人 (令和4年度)	369円/人
10	コミュニティバス等の収支率	23.7% (令和4年度)	30.0%
11	コミュニティバス等の委託業者における運転者数	31人 (令和5年度)	31人
12	近所への移動に自家用車を利用しない人の割合	26.8% (令和5年度)	32.7%

⑤ 地域公共交通の利用促進・需要創出の推進

- ◇ 地域住民や観光客などの来訪者の地域公共交通利用の促進のための取組を推進

	数値指標	現況値	目標値(R10)
13	利用促進・需要創出のために行った取組の件数	4件 (令和5年度)	15件以上

⑥ 地域住民・事業者・行政の連携・協働による地域公共交通の形成

- ◇ 官民や他分野間の連携・協働、地域住民の主体的な関わりを推進

	数値指標	現況値	目標値(R10)
14	関係者等と連携し行った地域公共交通に関する取組の件数	0件 (令和5年度)	5件以上

基本方針と目指す将来像を実現するために、実施する施策を、以下のとおり設定します。



地域公共交通網の維持・充実

事業主体 筑紫野市、交通事業者、地域コミュニティ、商業施設関係者、観光関係者、医療関係者

施策概要

新たな地域公共交通システムを含めた多様な移動手段を活用し、利用者のニーズに対応した地域の社会活動を支える、利便性の高い地域公共交通網の形成を目指します。

事業・取組

利用者ニーズに即したサービス水準の見直し

- ◆ 学生や高齢者などの交通弱者をはじめとする地域公共交通利用者の利用パターンや需要について把握し、利用者のニーズに対応した運行本数の確保に努めます。
- ◆ ちくしのバスや山家地区 上西山線など、利用者数が少ない路線については、利用者数に対応した車両の見直しやデマンド交通等への転換を検討し、需要とサービス提供のバランスを保ちながら、利用者のニーズに対応します。

コミュニティバスのサービス水準の見直し

- ◆ 鉄道とコミュニティバス間やコミュニティバスとカミーリヤバス間などを対象に、乗り継ぎできる路線の増便や最適な乗り換え時間を確保することで、利用者がスムーズに乗り継げるダイヤの見直しを行います。
- ◆ コミュニティバスのルートやダイヤ等を見直し、利用需要の高い中心拠点、副次拠点等へのアクセスの向上を図ります。また、日常的に市民の利用頻度の高い商業施設等への乗り入れや左回りルートの導入など、利用者のニーズや地域の特性に応じた運行形態への見直しを行います。

カミーリヤバスの総合的な見直し

- ◆ 総合保健福祉センターへの送迎のための福祉バスであるカミーリヤバスの利便性の向上を図るため、乗合バスへの転換やデマンド化等を含め、運行形態の総合的な見直しを行います。
- ◆ また、見直しに際しては、乳幼児を連れた保護者や障がいのある人でも利用しやすいバリアフリー対応車両の導入等を検討します。



▲オンデマンド交通の利用方法

出典：オンデマンドバス「のるーと」HP

支払い方法の統一及び充実化

- ◆ 現在、現金支払いが主となっているコミュニティバス、御笠自治会バスにおいて、回数券や定期券の発行について検討を行います。
- ◆ コミュニティバス等の運行支援を目的とし、定期券や乗車券などを特別な料金で購入できる、地域限定の会員制プログラムについて検討を行います。
- ◆ 交通系ICカードやQRコード決済などのキャッシュレス化に対応し、乗客の支払い手段を多様化することで、より利便性の高い地域公共交通サービスの提供に努めます。

情報提供環境の改善

- ◆ 鉄道とバスの運行情報を駅構内にて掲示することにより、鉄道とバス相互の情報案内の強化を図ります。
- ◆ 利用需要の高い施設において、バスの乗り方や運行案内に係る情報発信を促進します。



▲鉄道駅構内でのバス停案内情報（北九州市・JR下曽根駅）

出典：株式会社YEデジタルHP

バス停の適切な維持管理

- ◆ 老朽化したバス停・傷んだベンチ・待合所の補修やバス停の案内板や路線図の更新など、適切なバス停の維持管理により、利用しやすい環境づくりを目指します。



▲老朽化したバス停の案内板（R5年8月時点）

施策 2

MaaS等の新技術の有効活用

事業主体 筑紫野市、県、交通事業者、商業施設関係者、観光関係者

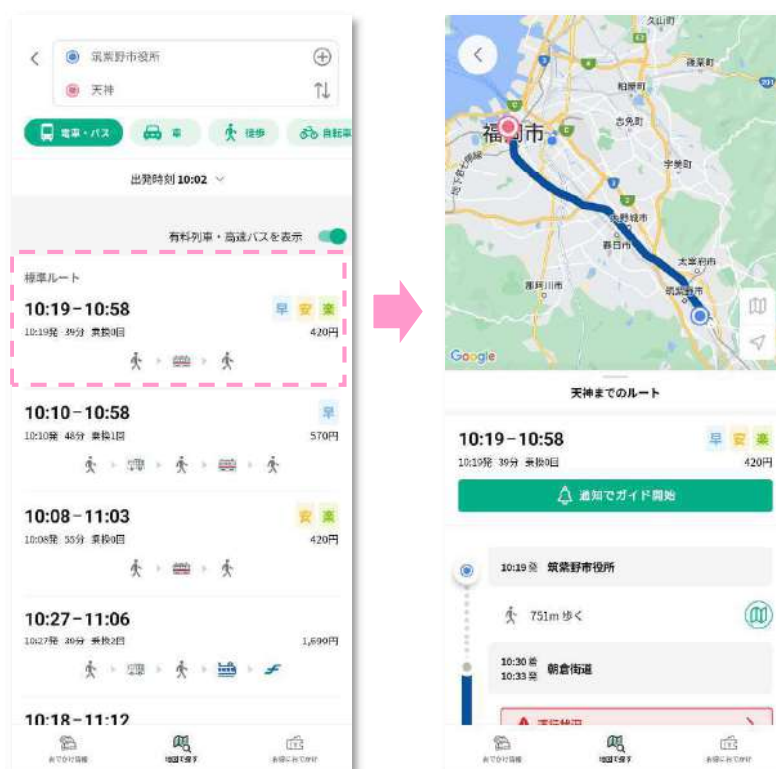
施策概要

MaaS等の新技術を活用し、多様なモード連携により、地域公共交通をシームレスに繋ぐことで、各種行政課題に対応した地域公共交通体系の構築を図ります。

事業・取組

MaaSサービスの普及及びICT等を活用した新モビリティ導入の検討

- ◆ MaaSサービスとして、西鉄やJRも対応している「my route」などのMaaSアプリに、コミュニティバス等の情報を掲載することによる一括した地域公共交通の情報提供について検討します。
- ◆ 自動運転車両や交通管理システム、電動マイクロモビリティなど、ICT等を活用した新モビリティについて、社会動向や利用需要に注視し、導入の検討を行います。



▲事例：MaaSアプリによるルート検索機能

出典：my routeアプリ

コミュニティバス等の運賃と施設入場料の企画乗車券の販売の検討

- 福岡県が推進している官民連携によるMaaSアプリを活用した事業に参画し、コミュニティバス等の運賃と施設入場料がセットとなった企画乗車券の販売を検討します。



▲ 事例：一日乗車券と地域限定クーポンがセットになった企画乗車券(久留米市)

出典：福岡県MaaS(福岡の移動がにつながる！MaaSでまっすぐ)HP、my routeアプリ

施策 3

効果的な情報発信の推進

事業主体 筑紫野市、交通事業者、商業施設関係者、医療関係者、観光関係者

施策概要

子育て世帯、高齢者、障がいのある人や観光客など様々な人を対象に、わかりやすく、きめ細やかな情報を発信し、地域公共交通の利用を促進します。

事業・取組

ベビーカーや子ども連れ利用の円滑化支援

- ◆ 子育て世帯が集まる施設や地域公共交通の駅やバス停、保育園や子育て支援センターにて、ポスターやチラシ等を配布し、「ベビーカー利用にあたってのお願い」と「ベビーカーマーク」についての周知を図ります。
- ◆ ベビーカーでの地域公共交通の使い方ガイドの作成など、利用者向けの情報提供を行います。



▲ 外出先で泣いてしまう子ども連れを受け入れ、温かく見守るプロジェクトの車内広告(福島県)

出典: WEラブ赤ちゃんプロジェクトHP

▲ ベビーカー利用に関するポスター

出典: 国土交通省HP

高齢者や障がい者を対象とした地域公共交通の乗り方の周知・啓発

- ◆ 普段、地域公共交通を利用しない高齢者や障がい者を対象に、コミュニティセンターでの講座や広報紙の掲載を通して、地域公共交通の乗降の仕方や運賃の支払い方、路線図や時刻表の見方など、地域公共交通の乗り方について周知・啓発を行います。

地域公共交通全種を網羅した地域公共交通マップの作成

- ◆ 筑紫野市内を運行する鉄道、路線バス、コミュニティバス等を全て網羅し、利用頻度の高い施設や観光地などの位置や時刻表や地域公共交通の利用方法、時刻表など利用者が必要とする情報を掲載した分かりやすい「地域公共交通マップ」を作成します。



▲事例：公共交通マップ(飯能市)

出典：飯能市HP

地域公共交通の情報を取得しやすいホームページの構成、タイトルなどの見直し

- ◆ 現在、筑紫野市ホームページでは、路線バスやコミュニティバス等の路線図や時刻表、利用方法等について掲載しています。
- ◆ 路線図、時刻表等の更新については継続しつつ、地域公共交通事業者が行う利用促進のためのイベントやキャンペーン等の紹介など、交通に関する情報が充実するように見直しを行います。

観光等のモデルコースを構築し、各SNS(InstagramやYouTube等)にて発信

- ◆ 日常生活で利用する施設や筑紫野市内の観光地を地域公共交通で回る際のモデルコースや地域公共交通に関する新規サービスやエコ通勤に関するキャンペーンなど、各SNS(InstagramやYouTube等)にて発信します。



▲筑紫野市公式チャンネルでの原田線の紹介動画

免許返納者に対する移動支援の継続・見直し

- ◆ 現在、本市では70歳以上の高齢者を対象に、運転免許証自主返納支援として、コミュニティバスまたは御笠自治会バスの回数券、もしくは交通系ICカードのポイント付与を行っております。
- ◆ 引き続き、運転免許証自主返納者の移動を支援するため、同支援の周知を図るとともに、高齢者の意見や社会情勢を踏まえながら支援内容の見直しを行います。

施策 4

モビリティ・マネジメントの推進

事業主体 筑紫野市、交通事業者、市民・地域コミュニティ

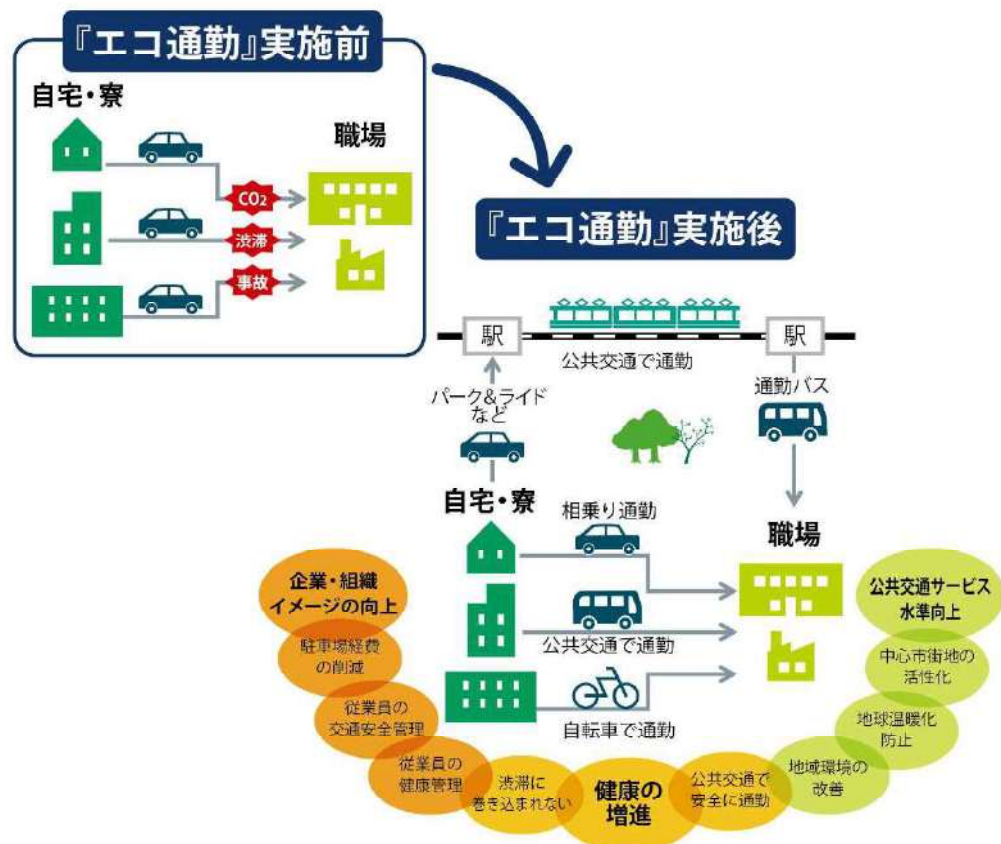
施策概要

自動車利用から公共交通を利用する方向へ変化を促し、交通渋滞の軽減や環境負荷の軽減を図るため、モビリティ・マネジメントの取組を推進します。

事業・取組

環境に優しいエコ通勤の普及

- ◆ 九州運輸局では、エコ通勤に関する取組を積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組を広く紹介する「エコ通勤優良事業所認証制度」を実施しており、「エコ通勤」を推進しています。
- ◆ 本市では、第三次筑紫野市環境基本計画にて、自家用車等から排出される温室効果ガスの抑制のため、地域公共交通の利用促進を図っています。
- ◆ ノーマイカーデーやエコ通勤に関する広報、キャンペーン等の実施により、環境に優しいエコ通勤の普及啓発に努めます。



▲事例：エコ通勤のイメージ・メリット

出典：国土交通省HP

パーク・アンド・ライドの推進

- ◆ 現在、筑紫野市内ではイオンモール筑紫野が福岡市と連携して、パーク・アンド・ライドを実施しています。また、二日市駅立体駐車場では、JRの定期券利用者への月極駐車場代の割引を、二日市東口駐車場では西鉄電車利用による利用料金割引を行っております。
- ◆ 現在行われているパーク・アンド・ライドの取組をチラシや広報紙において広く周知を図るとともに、中心拠点や副次拠点である駅周辺において、パーク・アンド・ライドの促進を図ります。

地域公共交通の利用促進を図る周知・啓発

- ◆ 小学生や中学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育の実施や、利用者の少ない路線のある地区での利用に関する出前講座の実施など、バスに親しみを持ってもらう活動を行い、利用促進を図る周知・啓発活動を行います。
- ◆ 地域公共交通網を分かりやすく示した「地域公共交通マップ」やコミュニティバスの使い方ガイドなどを、免許返納者や転入者、移住検討者へ配布します。



▲事例：小学生を対象とした乗り方教室
(愛媛県)

出典：伊予鉄HP



▲事例：小学校低学年モビリティ・マネジメント教材
出典：福岡市HP

持続可能な公共交通基盤の形成

事業主体 筑紫野市、国、県、交通事業者、地域コミュニティ

施策概要

国・県補助金等を活用した運行経費の支援による持続可能な公共交通体系の実現を目指します。
また、運転者不足解消のための取組を推進します。

事業・取組

コミュニティバスのサービス水準の見直し(再掲)

- ◆ コミュニティバスのルートやダイヤ等を見直し、利用需要の高い中心拠点、副次拠点等へのアクセスの向上を図ります。また、日常的に市民の利用頻度の高い商業施設等への乗り入れや左回りルートの導入など、利用者のニーズや地域の特性に応じた運行形態への見直しを行います。(再掲)

カミーリヤバスの総合的な見直し(再掲)

- ◆ 総合保健福祉センターへの送迎のための福祉バスであるカミーリヤバスの利便性の向上を図るため、乗合バスへの転換やデマンド化等を含め、運行形態の総合的な見直しを行います。(再掲)
- ◆ また、見直しに際しては、乳幼児を連れた保護者や障がいのある人でも利用しやすいバリアフリー対応車両等の導入を検討します。(再掲)

運行経費の補助

- ◆ 地域幹線や支線に位置付ける路線は、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの日常生活の移動手段を担う重要な路線ですが、交通事業者の経営努力だけでは継続運行が厳しいため、運行経費補助により路線を確保し、地域公共交通の維持を図ります。
- ◆ 以下の路線については、国の補助制度である「地域公共交通確保維持事業」等を活用して、日常生活における交通手段となる路線を確保・維持を図ります。

交通機関	系統	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス (西鉄バス二日市(株))	星ヶ丘線(西鉄二日市駅東口～太宰府高校入口)	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	地域間幹線系統
	南ヶ丘線(平田～西鉄二日市)				
	南ヶ丘線(西鉄二日市～平田)				
	二日市線(太宰府～吉木入口～西鉄二日市)				
	二日市線(原営業所前～吉木入口・吉木～西鉄二日市)				
筑紫野のるーと	山口地域⇄市街地地域 山口地域⇄山口地域	4条乗合	区域運行	筑紫野市	フィーダー系統

営業外収入の検討

- 地域公共交通サービスの維持のため、車内やバス停、デジタルサイネージなどへの広告掲載による広告収入やスポンサー制度など、営業外収入について検討を行います。

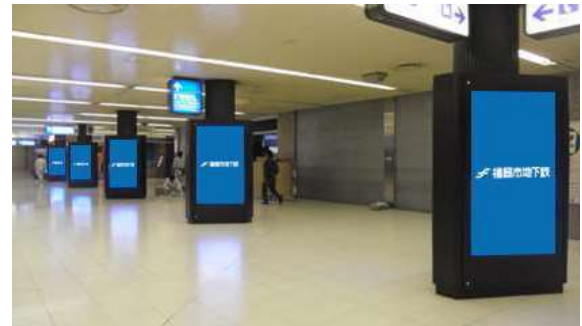
エリアスポンサー制度について

エリアスポンサーからの協賛・広告料により、運営費用の一部を支えていただくことで、持続可能なサービスの提供を目指します。

- ✓ 停留所設置等による集客効果
停留所設置による高齢者等の移動手段確保や利便性向上、チョイスコと連携したイベント開催等により集客効果が見込めます。
- ✓ チョイスコ会員への情報発信
ホームページや会報誌(チョイスコ通信)等による広告/宣伝が可能です。
- ✓ 地域貢献PR
地域住民の外出機会の創出や免許をお持ちでない方の交通手段の確保など、地域で運行を支えてくださる事業者様を各種媒体により広報・周知します。

▲事例：デマンド交通のエリアスポンサー制度(福岡市)

出典：チョイスコふくおかHP



▲事例：駅構内のデジタルサイネージ広告(福岡市)

出典：福岡市HP

EDOBUS

協賛メニュー・メリット

ご協力をお願いする協賛は、下記のとおり、6コースあります。

コース(3年更新) 年額 3,600,000円

AW
チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示

バス車体のフルカラー広告ができます(1台)。
バス停の名前には企業名又は関連施設名をつけることができます。
車内液晶表示に企業名をバス1周につき1回以上案内します。
中央区が作成するマップ(路線図)に掲載企業として案内します。
各バス1台につき企業・後援者数表示のLEDディスプレイを4台設置します。

コース(3年更新) 年額 3,000,000円

A
チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示

バス車体のフルカラー広告ができます(1台)。
バス停の名前には企業名又は関連施設名をつけることができます。
車内液晶表示に企業名を1周につき1回以上案内します。
中央区が作成するマップ(路線図)に掲載企業として案内します。

コース(3年更新) 年額 360,000円

B
チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示

バス車体のフルカラー広告ができます(1台)。
バス停の名前には企業名又は関連施設名をつけることができます。
車内液晶表示に企業名を1周につき1回以上案内します。
中央区が作成するマップ(路線図)に掲載企業として案内します。

コース(1年更新) 年額 240,000円

C
チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示

車内液晶表示に企業名を1周につき1回案内します。
中央区が作成するマップ(路線図)に掲載企業として案内します。

コース(1年更新) 年額 120,000円

D
チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示

中央区が作成するマップ(路線図)に掲載企業として案内します。

コース(1年更新) 年額 30,000円

個人
チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示

協賛者情報(フルカラー)のLEDディスプレイを1台設置します。

協賛企業 PR内容のご案内

コース	年額	PR内容	備考
AW	3,600,000円	チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示	3年更新
A	3,000,000円	チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示	3年更新
B	360,000円	チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示	バス車体はフルカラー広告(1台) 中央区が作成するマップ(路線図)に掲載
C	240,000円	チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示	1年更新
D	120,000円	チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示	1年更新
個人	30,000円	チャレンジバス(バス乗車・乗降ラッシュ) 企業名を車内後部に表示。マップ企業名表示	個人向け 10年更新

CHUO CITY COMMUNITY BUS

▲事例：コミュニティバスの企業協賛の内容(東京都中央区)

出典：中央区HP

人材確保・育成のための支援

- ◆ 筑紫野市内の路線バスおよびタクシー事業等を維持するため、第二種運転免許の取得に係る費用の助成制度等による運転者の確保・育成支援策を検討します。

若年層や女性運転者の雇用のための情報提供

- ◆ 市ホームページやSNS、広報紙だけでなく、交通事業者と連携して地域公共交通に関するイベント時において、運転者という職業に対する魅力向上に向けた情報提供を行います。
- ◆ 女性が運転者として働きやすい環境づくりのため、国土交通省が行う「女性ドライバー応援企業」認定制度をはじめとした女性の雇用に関する情報を、各交通事業者に提供します。

安平町からのお知らせ

バス・ハイヤー 二種免許の取得費を助成します

まちでの生活に必要な公共交通を支える人材の育成確保を図り、もってバス及びハイヤーの維持確保及び持続可能な公共交通を実現するため、第二種運転免許の取得に係る費用に対して、町の予算の範囲内で助成金を交付します。

R5新規事業

助成金の交付対象者 (安平町第二種運転免許取得費助成金)

助成金の交付対象者は、交付申請時において次に掲げる条件を全て満たしている必要があります。

- ① 第二種運転免許の受験資格を有する方 (受験資格特例講習を受講又は修了する予定の者を含む)
- ② 65歳以下の方
- ③ 市町村税の滞納がない方
- ④ 町内を運行するバス及びハイヤー事業者の従業員として内定又は決定し、町長及び事業者との三者協定を締結した個人

助成金の対象となる経費

助成金の交付の対象となる経費及び額は、次表のとおりとなります。
国等から同様の目的による補助金等を受ける場合は、これを対象経費から除くものとします。

助成対象経費	交付額
(1) 第二種運転免許の取得までに必要な教習所料金及び運転免許試験場に係る費用 (法定等不合格による補習料金及び再検定費用、資格取得に係る旅費は除く)	町民 10分の10以内 町民以外 3分の2以内
(2) 第二種運転免許の取得に係る諸費用 ((1)の交付の対象となる場合に限る)	通学形式の場合 1日当たり1,000円、 通算20,000円を限度 合宿形式の場合 1日当たり2,000円、 通算20,000円を限度
(3) その他町長が特に必要と認めた費用	実費額を限度

詳しくはこちら
「安平町第二種運転免許取得費助成金実施要綱」

助成金手続きの流れ 申請期限：第二種運転免許の取得予定日の属する年度の2月15日まで

- ① 町又は事業者へ相談
- ② 事業者との面接
- ③ 採用内定、三者協定締結
- ④ 助成金申請・第二種運転免許取得通学
- ⑤ 就業・運転業務開始、助成金実績報告

12か月以内に就職等があった場合には助成金の返還請求がありますので、詳しくは実施要綱をご覧ください。

問合せ先 (町担当課) 安平町役場 政策推進課 政策推進グループ ☎ 0145-22-2751

2023.5



▲事例：女性ドライバー応援企業
認定ステッカー

出典：国土交通省HP

▲事例：二種免許取得支援制度(安平町)

出典：安平町HP

地域住民・事業者・行政の連携・協働による 地域公共交通の形成

事業主体 筑紫野市、交通事業者、市民・地域コミュニティ、観光関係者
教育関係者、介護福祉関係者、商業施設関係者

施策概要

官民や他分野間の連携・協働、地域住民の主体的な関わりを推進します。

事業・取組

施策等の進捗管理

- ◆ 地域公共交通計画の進捗状況を定期的にモニタリングし、目標に対する進捗状況を数値目標等で確認し、関係者が把握しやすい形で情報共有を行います。

同業種の交通事業者の話し合いの機会の創出

- ◆ コミュニティバスの委託事業者と御笠自治会バスの運行事業者である御笠まちづくり協議会同士など、乗り継ぎ等で連携が重要となる交通事業者同士で、利用実態や運行上の課題について話し合うための機会をつくり、複数の交通事業者同士で連携し行う取組等について検討を行います。

営業外収入の検討(再掲)

- ◆ 地域公共交通サービスの維持のため、車内やバス停、デジタルサイネージなどへの広告掲載による広告収入やスポンサー制度など、営業外収入について検討を行います。(再掲)

利用者アンケート等の定期的な実施

- ◆ 市民が地域公共交通に関する事業・取組に主体的に参画できるように、市民の声やニーズを把握し、地域公共交通サービスの改善や運営に役立てるための利用者アンケート等を定期的の実施します。

1 計画のスケジュール

▼施策別の実施期間

目標達成に向けた 施策	実施期間				
	R6	R7	R8	R9	R10
施策 1 地域公共交通網の維持・充実					
施策 2 MaaS等の新技術の有効活用	県の動向に応じて検討				
施策 3 効果的な情報発信の推進					
施策 4 モビリティ・マネジメントの推進					
施策 5 持続可能な公共交通基盤の形成					
施策 6 地域住民・事業者・行政の連携・協働による 地域公共交通の形成					

2 計画の推進体制

1 推進体制

「筑紫野市地域公共交通会議」は、地域公共交通計画の作成に関する協議及び本計画の実施に係る連絡調整等を目的とした組織であり、地域公共交通利用者（市民）の代表である筑紫野市コミュニティ連絡会や筑紫野市シニアクラブ連合会などに加えて、交通事業者、学識経験者、行政機関等から構成されています。

本計画の基本方針を実現するため、法定協議会である「筑紫野市地域公共交通会議」が主体となり、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

▼計画の推進体制



▼目標達成に向けた役割分担

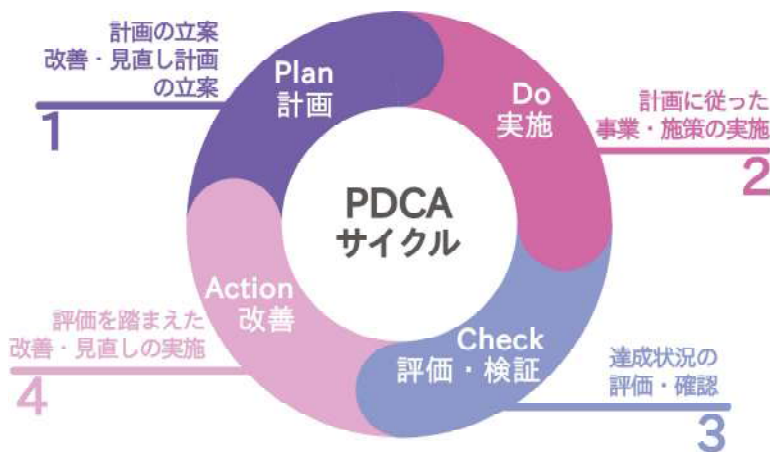
構成	主な役割
筑紫野市 地域公共交通会議	- 地域の現状及び課題の把握 - 目標達成に向けた施策・事業の実施 - PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価
地域 (市民・企業など)	- 地域公共交通を支える取組への主体的な関与・協力 - 地域公共交通の積極的な利用
行政 (筑紫野市、 道路管理者、交通管理者)	- 地域や交通事業者との協力体制づくり - 地域公共交通に関わる施策・事業の実施 - 地域公共交通サービス提供の支援等(運行経費補助) - 筑紫野市地域公共交通会議の運営(事務局)
交通事業者	- 地域公共交通の事業遂行(交通サービスの維持・確保、情報提供) - 運行管理(安全性の確保) - 地域公共交通に対する積極的な協力

2 計画の推進及び達成状況の評価と見直し

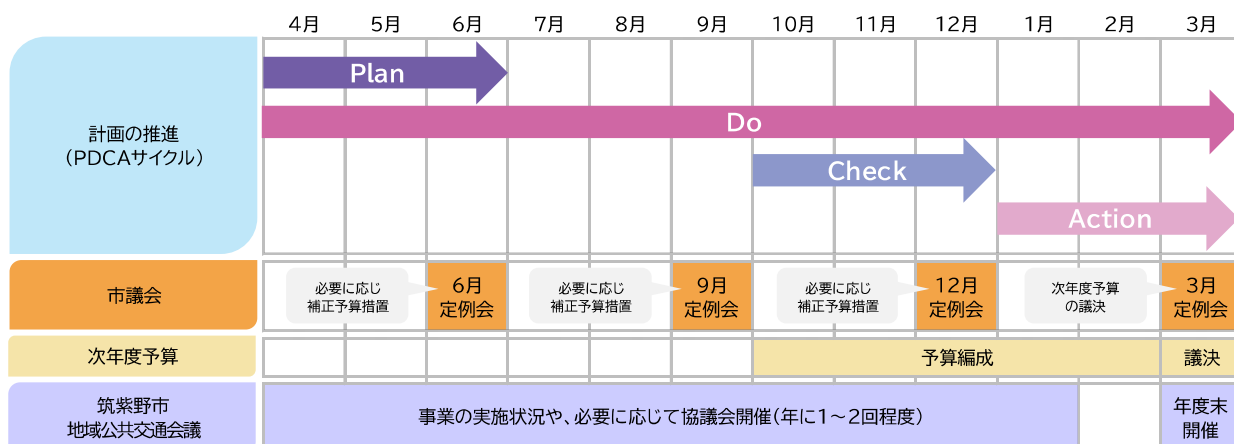
計画の推進については、「実施計画の作成(Plan)」、「事業実施(Do)」、「モニタリング・評価(Check)」、「計画の改善(Action)」、「見直し計画の立案(Plan)」に従って行います。

また、毎年度の地域公共交通確保維持事業の内容や補助系統に関する定量的な目標等については、協議会等で協議・決定します(別紙にて記載)。

- ◆ 計画の達成状況の評価については、計画期間を通じた長期的な評価及び短期的な評価を、PDCAサイクルにおいて実施します。
- ◆ 長期的な評価では、数値目標の達成状況について評価を実施します。
- ◆ 地域公共交通を取り巻く環境が変化することも見込まれるため、筑紫野市地域公共交通会議等において、関係者間での状況確認も実施しながら、計画期間満了時まで目標を達成することが困難であると推測される場合には、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- ◆ 短期的な評価は、毎年度、施策の実施状況について評価を行います。



▼年間の本計画における評価の方法・手順(イメージ)



3 数値指標の評価時期と評価方法

目 標	数値指標		評価時期	評価方法
①	1	路線バスの1便の運行あたりの利用者数	毎年度	筑紫野市統計書より整理
	2	コミュニティバス等の利用者数	毎年度	企画政策課で確認
②	3	免許返納者数	毎年度	福岡県警より情報提供
	4	交通手段がなく不便だと思う市民の割合	毎年度	まちづくりアンケートより整理
	5	観光入込客数	毎年度	商工観光課より情報提供
	6	温泉入込客数	毎年度	筑紫野市統計書より整理
③	7	地域公共交通のカバー率(人口)	最終年度	企画政策課で確認
	8	情報提供の改善やMaaSに関わる事業の件数	中間・最終年度	企画政策課で取組状況を記録
④	9	コミュニティバス等に対する利用者一人当たりの市財政負担額	毎年度	企画政策課で財政状況を記録
	10	コミュニティバス等の収支率	毎年度	企画政策課で財政状況を記録
	11	コミュニティバス等の委託業者における運転者数	中間・最終年度	交通事業者より情報提供
	12	近所への移動に自家用車を利用しない人の割合	毎年度	まちづくりアンケートより整理
⑤	13	利用促進・需要創出のために行った取組の件数	中間・最終年度	企画政策課で取組状況を記録
⑥	14	関係者等と連携し行った地域公共交通に関する取組の件数	中間・最終年度	企画政策課で取組状況を記録



1 用語解説

ICT(インフォメーション アンド コミュニケーション テクノロジー : Information and Communication Technology)

メールやチャット、SNS、オンラインショップといったWebサービスなど、インターネット等の情報技術・通信技術などの総称。

MaaS(マース:Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人一人の移動需要に対応して、複数の地域公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

QRコード決済

スマートフォンなどのデバイスを使って支払いを行う方法。

SNS(ソーシャル・ネットワーキング・サービス : Social Networking Service)

インターネット上で、コミュニケーションを取ることができる場所を提供するサービスの総称。

駅集中管理方式

駅係員がいない無人駅などに自動券売機や自動改札機、インターホンなどを設置し、係員のいる駅から遠隔監視・制御するシステム。

キャッシュレス

クレジットカードや電子マネー、スマートフォンを使った決済など、お金のやり取りや支払いを現金以外の手段で行うこと。

高次都市

駅や市街地、教育施設、医療施設、文化施設などが集まる、重要性が高い都市。

交通系ICカード

公共交通機関での乗車券や運賃の支払いに利用できる電子マネーカード。

交通結節点

電車やバス、タクシー、自動車、自転車など、さまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点。

交通弱者

年少者、要介護者、高齢者や障がい者など、自動車中心の社会において、移動を制約される人。

自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない地域において、輸送手段の確保が必要な場合に、安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

上位計画

総合計画など、まちづくりを進めていく上で、地域の将来像を掲げ、それを実現するための基本的な指針を示した計画。

スポンサー

特定の事業やイベントなどに資金的な支援を行う個人や企業、団体。

生活利便施設

スーパーやコンビニエンスストア、銀行、郵便局、医療機関など日常生活を便利にするための施設。

デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関などの場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。

デマンド交通

定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態のこと。

電動マイクロモビリティ

電動スクーターや電動アシスト自転車、電動スクートボード、電動ホバーボードなど、自動車よりコンパクトで機動性が高く地域の手軽な移動手段となる1人または2人乗り程度の車両。

留め置き調査

事前に調査票を施設等に設置し、調査協力を依頼し、郵送やWEBなどで調査票を回収する方法。

パーク・アンド・ライド

市街地に自動車の流入を抑制するため、自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。

ファミリーサポート

行政が行っている子育て支援の取り組みで、地域の中で、子育てを手助けしてほしい人と子育てのお手伝いをしたい人が会員となって、子育てを助け合う取り組み。

フィーダー

交通網において幹線と接続し、支線の役割をもって運行される路線バスまたはその路線。

マイレール・マイバス意識

一般の利用者や地域住民が、「自分たちの鉄道」、「自分たちのバス」と自分事と捉え、地域の鉄道やバスを積極的に利用する意識や動き。

マスタープラン

全体の方向付けを示す基本計画・基本設計。

モード連携

複数の異なる交通手段を組み合わせ、効率的でスムーズな移動を実現するための取り組みやシステム。

モニタリング

調査や観測により状況を把握すること。

2 筑紫野市地域公共交通計画の策定経過

時期		項目	内容
令和5年	6月	令和5年 第4回 筑紫野市議会定例会	筑紫野市議会総務市民委員会へ地域公共交通計画策定事業の概要について報告
	6月	市民アンケート調査	市民の日常の交通行動特性及び地域公共交通の利用実態を把握するため、市民アンケート調査を実施
	7月	第1回 筑紫野市地域公共交通会議	筑紫野市地域公共交通計画策定業務の進め方について協議を依頼
	8月	公共交通利用者アンケート調査	市内を運行する公共交通の利用者における移動特性及び地域公共交通の利用実態を把握するため、公共交通利用者アンケート調査を実施
	8月	民生委員アンケート調査	市内の高齢者の移動状況や地域公共交通の問題・課題を把握するため、民生委員アンケート調査を実施
	8月	交通事業者・施設関係者 ヒアリング調査	地域公共交通の利用実態や運行上の問題点、将来展望を把握するため、ヒアリング調査を実施
	9月	令和5年 第5回 筑紫野市議会定例会	筑紫野市議会地域公共交通検討協議会へ地区別懇談会の進め方について報告
	9月	地区別懇談会	地域公共交通の問題や地域公共交通に対する意識や期待を市民の声として取り入れるため、地域ごとにワークショップを実施
	10月	筑紫野市議会から 提案書受領	筑紫野市議会がまとめた地域公共交通計画に関する提案書を受領
	11月	第2回 筑紫野市地域公共交通会議	地域公共交通計画の基本方針・取組の方向性について協議を依頼
	12月	令和5年 第6回 筑紫野市議会定例会	筑紫野市議会地域公共交通検討協議会へ地域公共交通計画の策定状況について報告
令和6年	1月	第3回 筑紫野市地域公共交通会議	筑紫野市地域公共交通計画(素案)について協議を依頼
	1月	パブリック・コメント	1月15日(月)～2月14日(水)までの期間で、「筑紫野市地域公共交通計画(案)への意見募集(パブリック・コメント)」を実施
	3月	令和6年 第2回 筑紫野市議会定例会	筑紫野市議会予算審査常任委員会へ筑紫野市地域公共交通計画の策定について報告
	3月	第4回 筑紫野市地域公共交通会議	パブリック・コメントの実施結果及び筑紫野市公共交通計画(案)について協議を依頼

3 筑紫野市地域公共交通会議規約

平成27年10月2日制定

(目的)

第1条 筑紫野市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、次に掲げる事項を協議するため設置する。

- (1) 道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項
- (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成に関する事項及び交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項

(事務所)

第2条 交通会議の事務所は福岡県筑紫野市石崎一丁目1番1号に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事
- (2) 生活交通確保・維持・改善のための事業に関する事
- (3) 活性化再生法第5条に規定される交通計画の策定及び変更の協議に関する事
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事
- (5) 交通計画に定められた事業の実施に関する事
- (6) 前5号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要な事
- (7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事

(組織)

第4条 交通会議の委員は、次の各号に掲げる者とする。

- (1) 筑紫野市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送業者その他の一般旅客自動車運送事業者を代表する者
- (3) 市民又は利用者の代表
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
- (5) 道路管理者
- (6) 公安委員会又は交通管理者
- (7) 国土交通省九州運輸局長又はその指名する者
- (8) 学識経験者
- (9) 前各号に掲げる者のほか、交通会議が必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、再任は妨げない。

- 2 委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- 3 前号以外の委員については、欠員により新たに委員になった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 交通会議に会長及び副会長各1人を置く。

- 2 会長は、筑紫野市長又はその指名する者とする。
- 3 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(臨時委員)

第7条 特定の地域に関する事、または、特別な事項を協議・調整させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

- 2 臨時委員は、前項に関する事項の協議・調整が必要な場合に会長の要請に応じて交通会議に出席する。
- 3 臨時委員は、第1項に関する事項の協議・調整が終了したときは、解任されるものとする。

(会議)

第8条 交通会議の会議は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 やむを得ない理由により会議に出席できない委員は、代理人をもって議決権を行使することができる。
- 5 会議は原則として公開する。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 会長が必要と認めたときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は資料の提供を求めることができる。
- 7 前6項に掲げるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面による議決)

第9条 交通会議は、会長が認め、次の事由に該当するものは、書面による決議を行うことができる。

- (1) 交通会議に提案され、協議・調整を行った地域の需要に即した乗合運送サービス事業のうち、軽微な事業計画の変更その他必要と認められる措置の変更
- (2) 至急の決議が必要で会議を開催する余裕がない事項
- (3) 事前に交通会議において書面による決議の了承を受けている事項
- 2 会長は、書面による決議を行った場合、次回の交通会議において、その内容を報告しなければならない。

(協議結果の取扱い)

第10条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第11条 交通会議は、協議又は調整をするため幹事会を置くことができる。

2 幹事会は、第4条に定める委員の中から交通会議が必要と認めた者を幹事とする。

3 幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

(分科会)

第12条 第3条各号に定める事項について、特定地域の取り組みを行うため、専門的な調査、検討を行うため、又は、道路運送法第9条第4項に規定する乗合旅客運送の運賃又は料金に関する事項について、協議するため、必要に応じ分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 交通会議の運営に要する経費は、補助金、負担金、その他収入をもって充てる。

(監査)

第14条 交通会議に監査委員を2名置く。

2 交通会議の出納の監査は、会長が指名する第4条の委員がこれを行う。

3 前項の規定により指名を受けた監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第16条 委員、臨時委員及び第8条の規定による委員以外の者は、会議に出席したときに報酬及び費用弁償を受けることができる。

2 報酬及び費用弁償の額は、会長が別に定める。

(事務局)

第17条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、筑紫野市企画政策部企画政策課に置く。

3 事務局には事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第18条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この規約は、平成27年10月2日から施行する。

附 則

この規約は、平成28年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成30年7月31日から施行する。

附 則

この規約は、令和2年9月30日から施行する。

附 則

この規約は、令和5年3月27日から施行する。

附 則

この規約は、令和6年3月14日から施行する。

4 筑紫野市地域公共交通会議 委員名簿

令和5年11月17日現在

	団体名	氏名
1	筑紫野市 副市長	平嶋 義伸
2	西日本鉄道(株) 自動車事業本部営業部 営業第二課 課長	中島 将吉
3	(有)つくしの観光バス 事業統括部 部長	今雪 寛治
4	(有)つくしの交通代表取締役	森岡 壯一
5	二日市コミュニティ運営協議会 会長	山元 光長
6	筑紫野市シニアクラブ連合会 会長	島村 紀生
7	筑紫野市身体障害者福祉協会 会長	溝田 喜彦
8	筑紫野市立学校PTA協議会 会長	鳥谷 昇司
9	西鉄グループバス労働組合 書記長	高瀬 徹二
10	福岡県那珂県土整備事務所 用地課 課長	尋木 陽子
11	筑紫野市 建設部維持管理課 課長	菊武 秀明
12	福岡県警察 筑紫野警察署 交通課 課長	前島 雅一
13	九州運輸局 福岡運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	辻 美貴善
14	九州運輸局 福岡運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整担当)	井料 達己
15	九州大学工学研究院 環境社会部門 都市システム工学講座 准教授	大枝 良直
16	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 交通総務係長	田辺 好徳
17	筑紫野市健康福祉部 部長	嘉村 千穂
18	九州旅客鉄道株式会社 南福岡駅長	野田 一洋
19	九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課 課長	木場 和俊

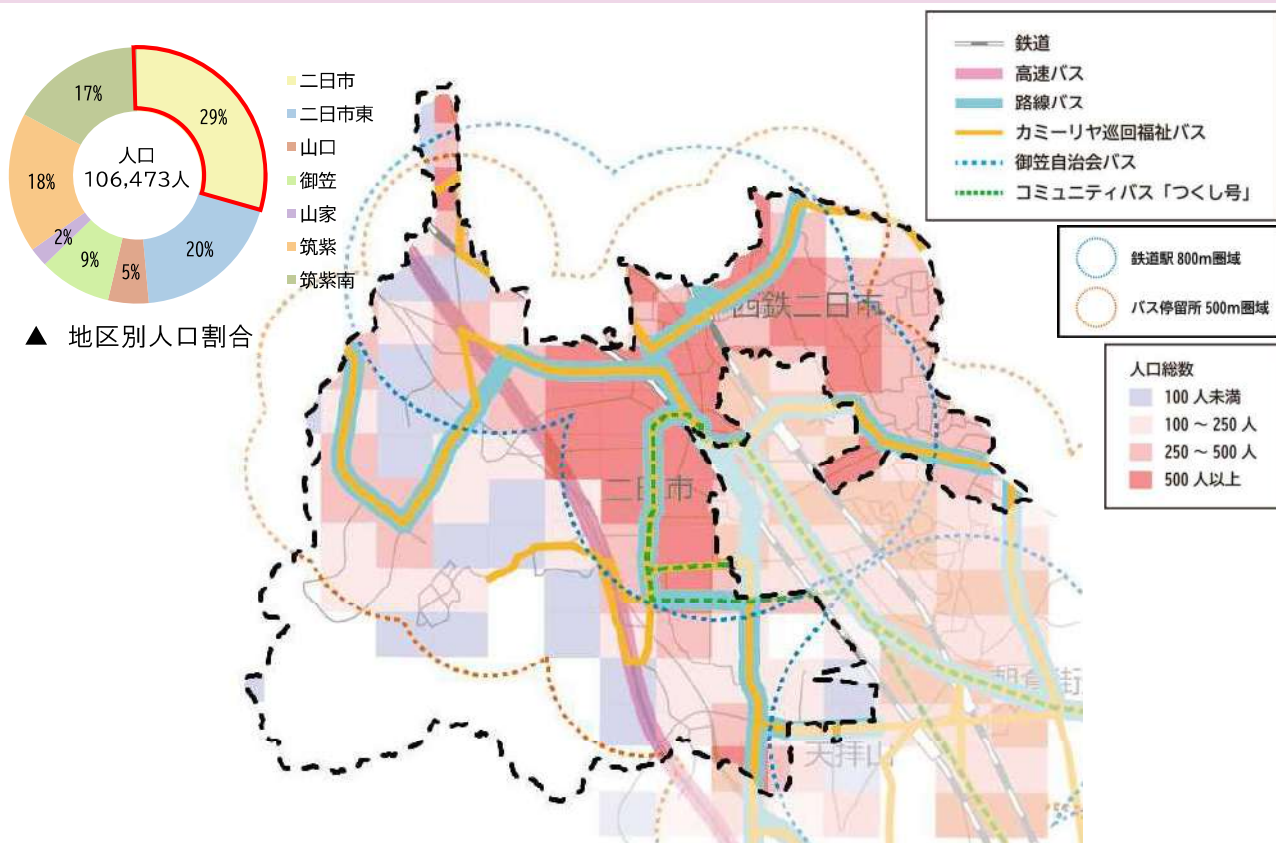
5 地域別カルテ

地域特性、地域公共交通の実態、まちづくりの方向性、地域公共交通に関する問題点を整理するために、地域別(7地区)のカルテを作成しました。

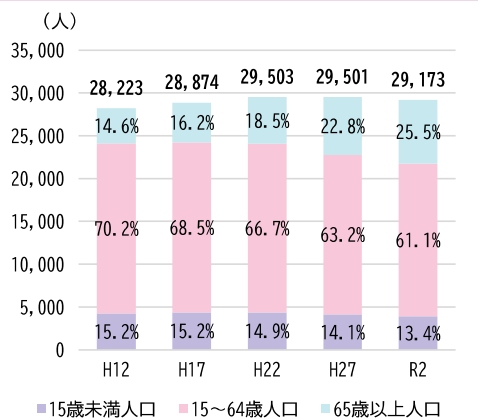
地域別カルテ：二日市地域（1/2）

① 人口特性・地域概況

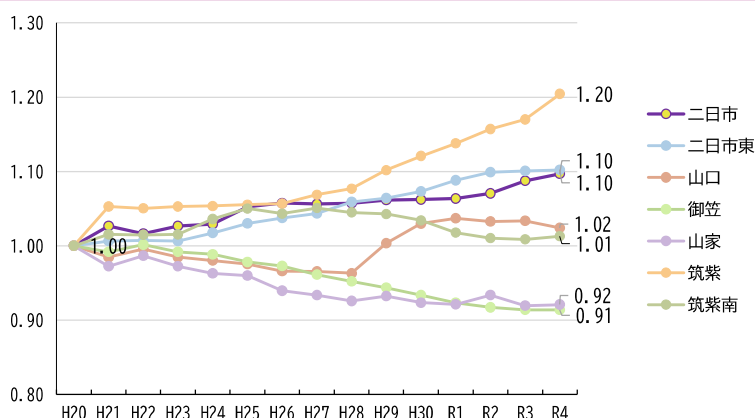
- ・ 二日市地域は、市全体の約29%の人口を占めており、西鉄二日市駅やJR二日市駅の周辺に人口が集中している。
- ・ 地域内は路線バス、高速バス、コミュニティバス「つくし号」、カミーリヤバスが運行している。
- ・ バス停圏域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしている。



- ・ 人口の推移をみると、H12(2000年)から約28,000人～約30,000人程度で推移している。
- ・ 一方で、15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加していることから、二日市地域でも少子高齢化が進行している。
- ・ 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、二日市地域は緩やかに増加しているが、今後は市全体の人口が減少するにあたり、二日市地域でも人口が減少することが予想される。



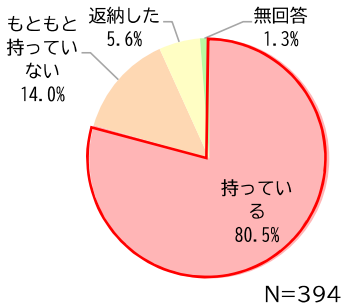
▲ 人口推移(年代3区分別)



▲ 地域別 人口の伸び率の推移

② 移動手段・移動実態

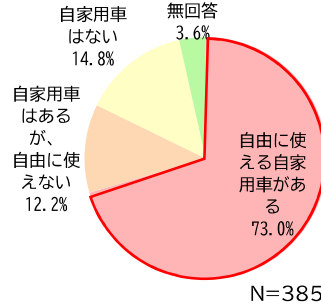
- ・ 二日市地域では、運転免許証を約81%の人が保有している。



資料：市民アンケート調査

▲ 運転免許保有状況

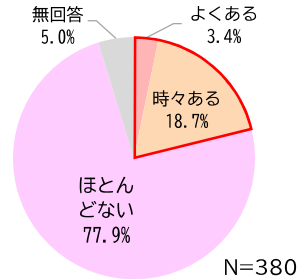
- ・ 二日市地域では、約73%の人が自家用車を保有している。



資料：市民アンケート調査

▲ 自動車保有台数

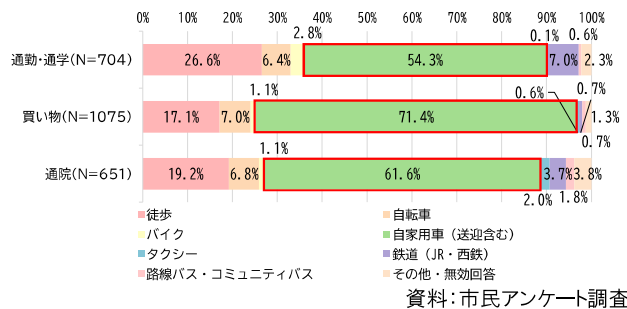
- ・ 二日市地域では、約22%の人が外出を断念したことがある。



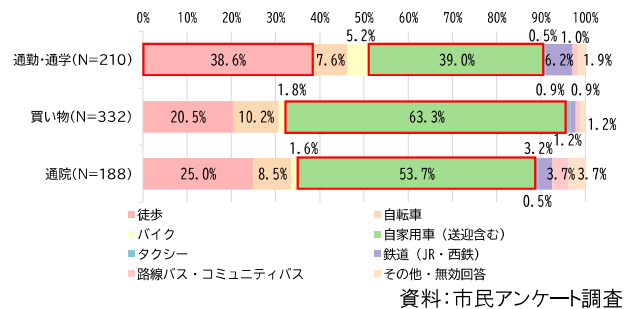
資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通が原因による外出断念状況

- ・ 二日市地域では、通勤・通学では徒歩と自家用車、買い物と通院では自家用車での移動が多い。
- ・ また、市全体と比較して、通院での路線バス・コミバス利用が多い。

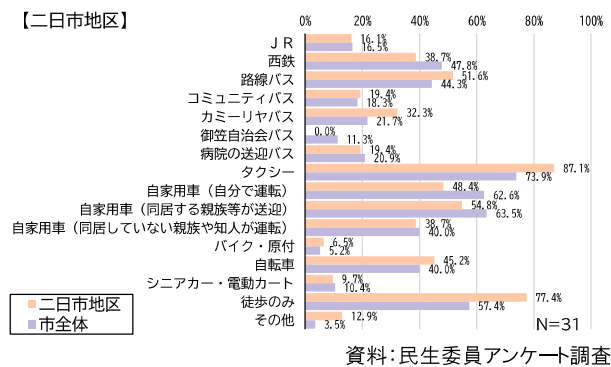


▲ 外出目的別の代表交通手段（市全体）

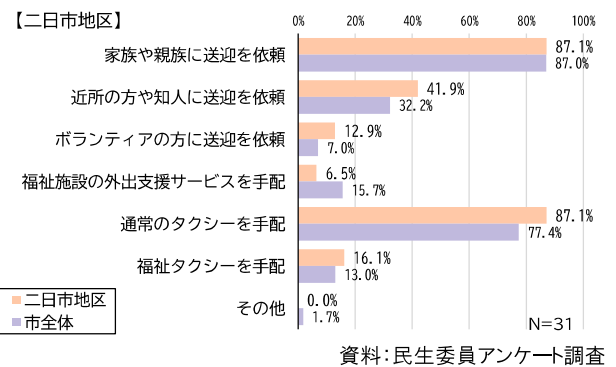


▲ 外出目的別の代表交通手段（二日市地域）

- ・ 二日市地域の高齢者は、タクシー、徒歩のみ、路線バス、自転車、カミリーバスの利用が市全体より多い。
- ・ また、外出困難な高齢者の移動手段は、家族等に送迎を依頼や、通常タクシーの手配が多い。



▲ 1人で外出できる高齢者の交通手段（複数回答）



▲ 1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援（複数回答）

- ・ 二日市コミュニティセンターから各施設への公共交通の移動時間は約20分前後となっており、運賃は150円～240円である。
- ・ 待ち時間は、戻りの際に発生しており、最も長くて35分となっている。

目的地		公共施設		医療施設		商業施設		最寄り駅・駅までの距離
		筑紫野市役所 (8:30開業・施設での所要時間30分)	福岡大学筑紫病院 (8:40開業・施設での所要時間50分)	福岡県済生会二日市病院 (8:00開業・施設での所要時間50分)	イオンモール筑紫野 (10:00開業・施設での所要時間80分)			
二日市コミュニティセンター (二日市出張所)	最寄駅・バス停での待ち時間	-	-	-	-	-	-	西鉄二日市駅 350m(4分)
	目的地までの移動手段	徒歩(5分)→西鉄バス(10分)→徒歩(10分)→始業までの待ち時間(5分)	徒歩(5分)→西鉄電車(3分)→徒歩(6分)→開業までの待ち時間(3分)	徒歩(5分)→路線バス(12分)→開業までの待ち時間(18分)	徒歩(5分)→路線バス(16分)→徒歩(2分)→開業までの待ち時間(6分)			
	運賃	210円	170円	210円	240円			
	最寄駅・バス停での待ち時間	18分	7分	35分	2分			
	出発地までの移動手段	待ち時間(18分)→コミュニティバス(5分)→徒歩(9分)	徒歩(6分)→待ち時間(7分)→西鉄電車(4分)→徒歩(4分)	待ち時間(35分)→路線バス(10分)→徒歩(4分)	徒歩(2分)→待ち時間(2分)→路線バス(15分)→徒歩(4分)			
		150円	170円	210円	240円			

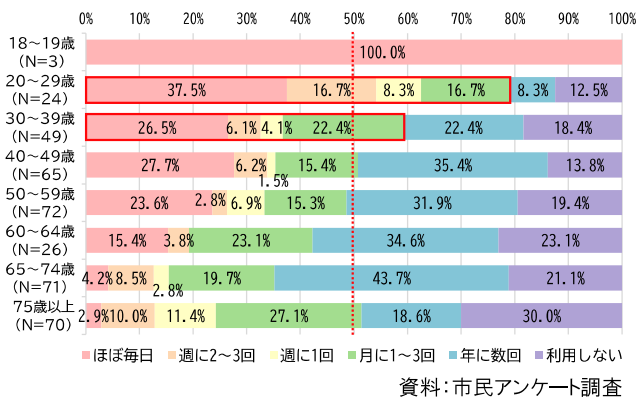
▲ コミュニティセンターから各施設へ公共交通で往復する際の移動手段・移動時間・待ち時間・運賃

地域別カルテ：二日市地域（2/2）

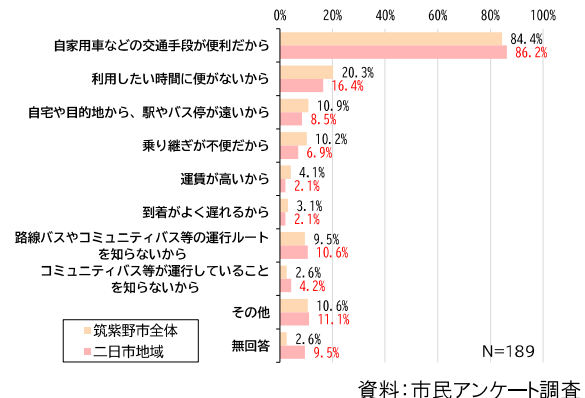
③ 地域公共交通の利用状況・今後の取組について

- 二日市地域では、20～39歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況。

- 市全体と比較して、自家用車などの交通手段が便利という理由で、公共交通を利用しない方が多い状況。



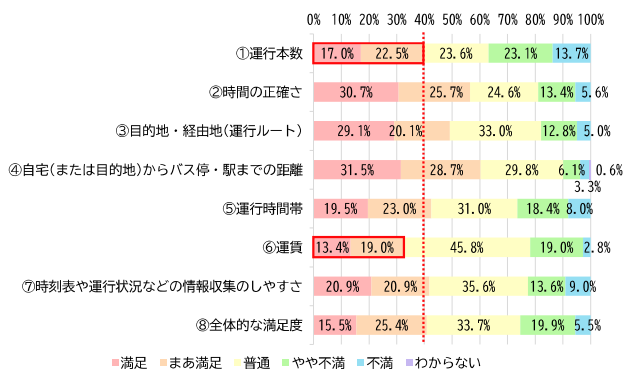
▲ 公共交通の利用頻度（年代別）



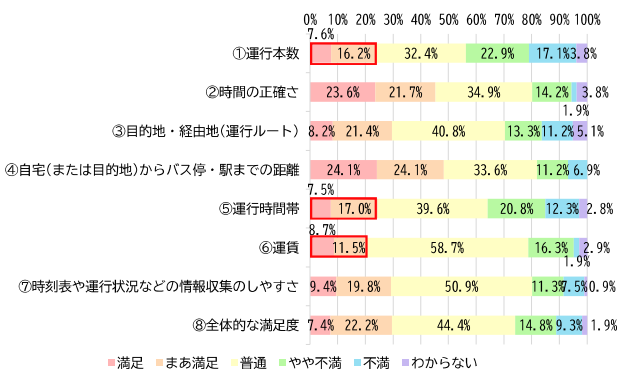
▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

- 公共交通利用者の満足度は、まあ満足されている方がおおむね40%以上だが、運行本数や運賃については満足度がやや低くなっている。

- 公共交通非利用者は、公共交通利用者よりやや満足度が低く、特に運行本数や運行時間帯、運賃が低くなっている。



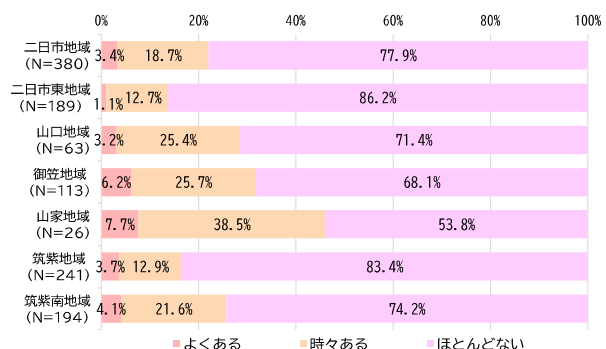
▲ 公共交通の満足度（公共交通利用者）



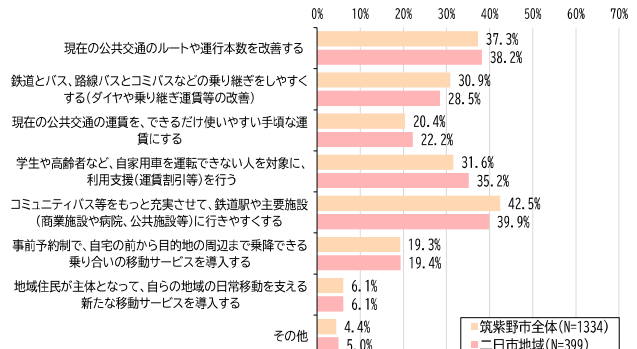
▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）

- 公共交通が原因による外出断念は、ほとんではない方が約78%を占めており、二日市東地域、筑紫地域に次いで多い。

- 市内バスを利用するためには、コミュニティバス等の充実や既存公共交通の運行ルート・本数の改善が多く、市全体と同様の傾向にある。



▲ 公共交通が原因による外出断念状況



▲ 筑紫野市内バスを利用するための取り組み（複数回答）

④ 地区別懇談会からの市民の声

問題点	
公共交通を利用する理由	公共交通を利用しない理由
・ 遠方(福岡市内)へ行くから ・ 飲酒をするから ・ 免許がない(返納した)から ・ 通勤などで駅を利用するから ・ 運賃が安いから	・ 荷物があるから ・ 他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・ 利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い・時間がかかる・便数が少ない、分かりにくい) ・ 障がい者には利用しにくいから
改善策	
■【既存の見直し】に関する意見 ・ 車両サイズの見直し ・ 乗り継ぎの改善 ・ 増便 ・ ダイヤの改善、増便 ・ タクシー運転者の確保 ・ コミバスの改善(運行本数やルートの見直し) ■【待合環境】に関する意見 ・ 駅やバス停のバリアフリーを行う	■【新規サービスの導入】に関する意見 ・ アプリの導入 ・ フリー乗降ができるようにする ・ 市役所や駅などへの直通便の運行 ・ デマンド交通(乗合タクシー)の導入 ■【運賃】に関する意見 ・ 運賃の見直し ・ カミーマリヤバスの有料化 ■【その他】に関する意見 ・ 市の職員が利用する ・ 高齢者にとっても使いやすい見直し
公共交通を維持するために地域でできる取組	
・ 地域での助け合いをする(運転者として協力、買い物ボランティア) ・ 公共交通の利用回数を増やす ・ 自治会バスの運行	

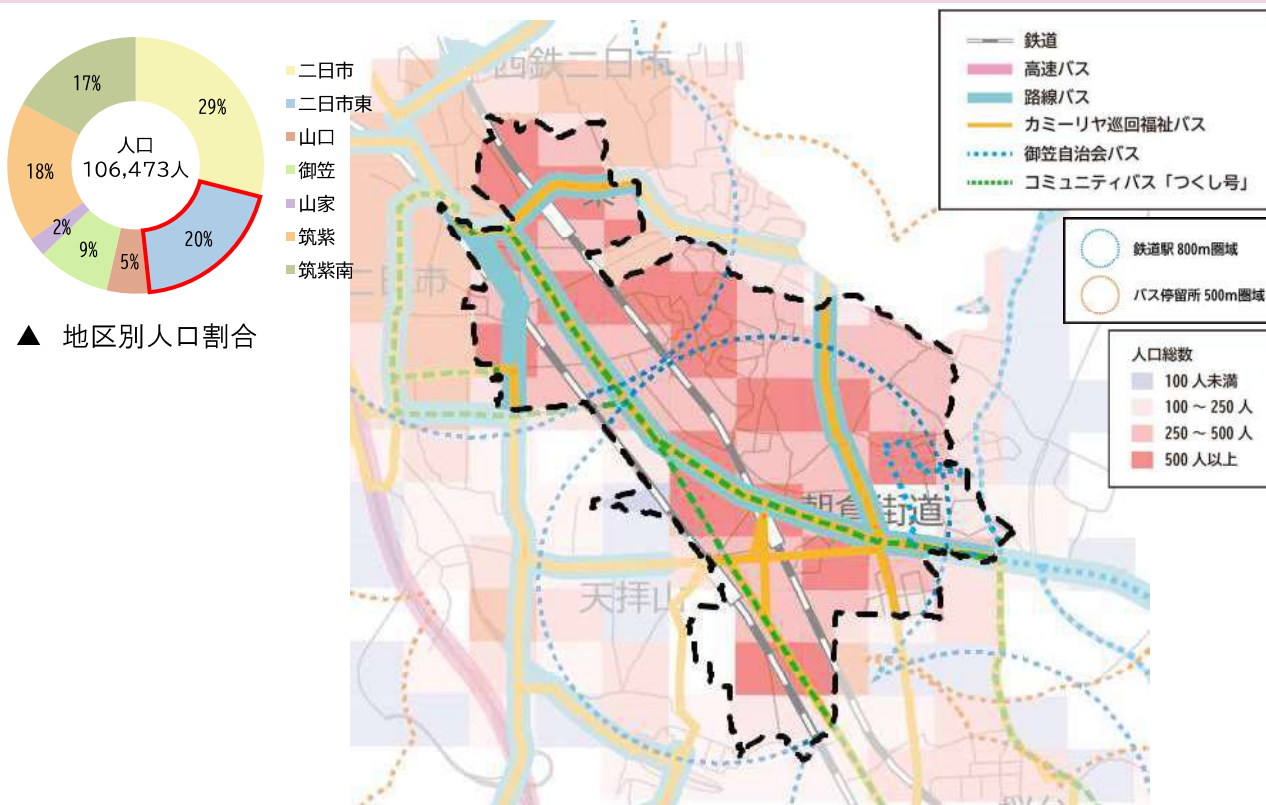


▲地区別懇談会(二日市地域)開催状況 開催日:2023年9月13日(水) 14:00~16:00

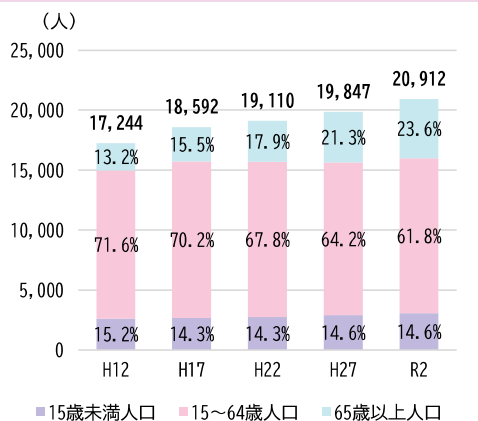
地域別カルテ：二日市東地域（1/2）

① 人口特性・地域概況

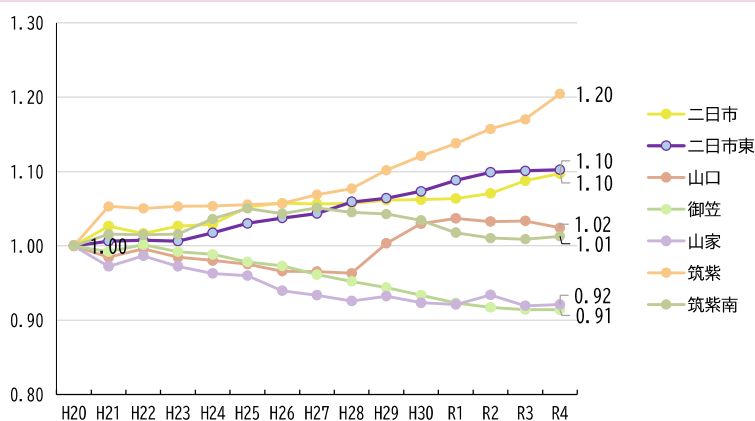
- ・ 二日市東地域は、市全体で約20%の人口を占めており、西鉄紫駅や朝倉街道駅、JR二日市駅の周辺に人口が集中している。
- ・ 地域内は路線バス、コミュニティバス「つくし号」、カミーリヤバスが運行している。
- ・ バス停圏域をみると、面的には、人口が分布している地域をカバーしている。



- ・ 人口の推移をみると、H12(2000年)から約3,700人増加している。
- ・ 一方で、15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加していることから、二日市東地域でも少子高齢化が進行している。
- ・ 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、二日市東地域は緩やかに増加しているが、今後は市全体の人口が減少するにあたり、二日市東地域でも人口が減少することが予想される。



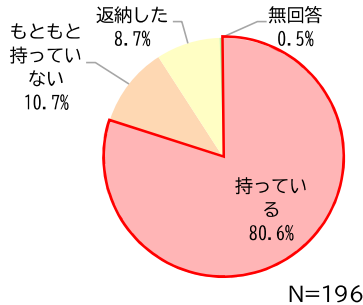
▲ 人口推移(年代3区分別)



▲ 地域別 人口の伸び率の推移

② 移動手段・移動実態

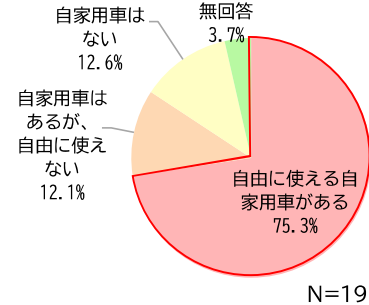
- 二日市東地域では、運転免許証を約81%の人が保有している。



資料：市民アンケート調査

▲ 運転免許保有状況

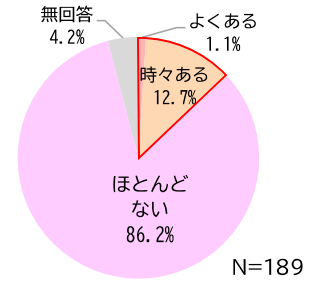
- 二日市東地域では、約75%の人が自家用車を保有している。



資料：市民アンケート調査

▲ 自動車保有台数

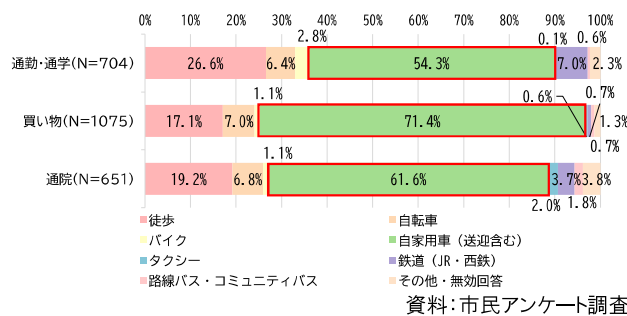
- 二日市東地域では、約14%の人が外出を断念したことがある。



資料：市民アンケート調査

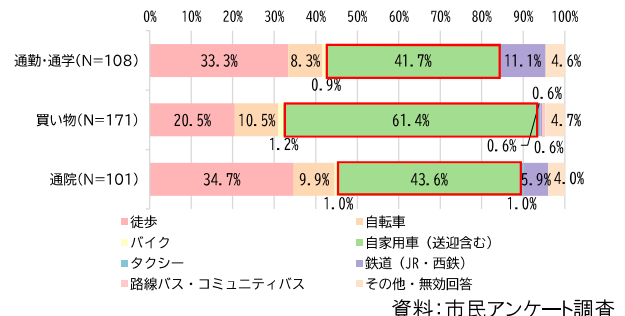
▲ 公共交通が原因による外出断念状況

- 二日市東地域では、通勤・通学や通院では徒歩と自家用車での移動が多くなっている。
- また、市全体と比較して、鉄道での移動が多い。



資料：市民アンケート調査

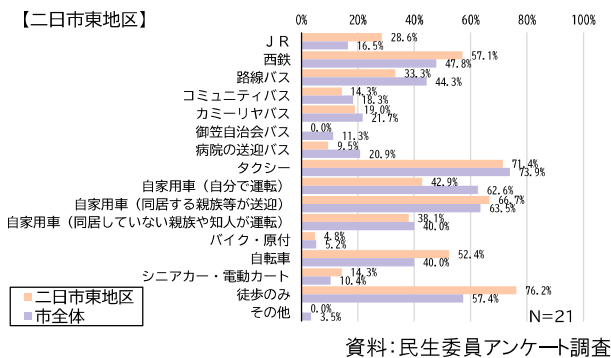
▲ 外出目的別の代表交通手段(市全体)



資料：市民アンケート調査

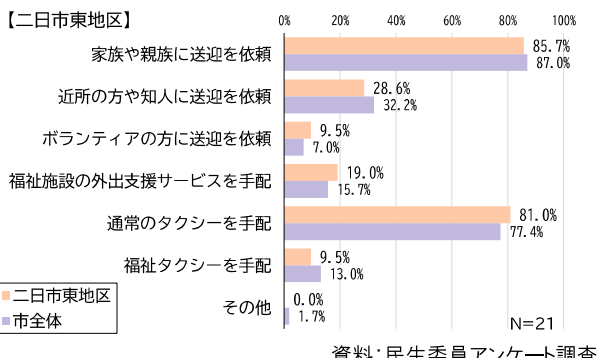
▲ 外出目的別の代表交通手段(二日市東地域)

- 二日市東地域の高齢者は、徒歩のみ、自家用車(送迎)、西鉄、自転車、JRの利用が市全体より多い。
- また、外出困難な高齢者の移動手段は、家族等に送迎を依頼や、通常タクシーを手配が多い。



資料：民生委員アンケート調査

▲ 1人で外出できる高齢者の交通手段(複数回答)



資料：民生委員アンケート調査

▲ 1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援(複数回答)

- 二日市東コミュニティセンターと各施設間の移動手段は徒歩のみで、移動時間は市役所が1分で、他の施設は約10分程度となっている。
- 徒歩による移動のため、待ち時間はなし。

出発地	目的地	施設				最寄り駅・駅までの距離
		公共施設	医療施設	商業施設		
二日市東コミュニティセンター	最寄り駅・バス停での待ち時間	-	-	-	-	西鉄朝倉街駅 800m(10分)
	目的地までの移動手段	徒歩(1分)	徒歩(12分)	徒歩(13分)	徒歩(14分)	
	運賃	-	-	-	-	
	最寄り駅・バス停での待ち時間	-	-	-	-	
二日市東コミュニティセンター	目的地までの移動手段	徒歩(1分)	徒歩(12分)	徒歩(13分)	徒歩(14分)	西鉄朝倉街駅 800m(10分)
	運賃	-	-	-	-	
	最寄り駅・バス停での待ち時間	-	-	-	-	
	目的地までの移動手段	徒歩(1分)	徒歩(12分)	徒歩(13分)	徒歩(14分)	

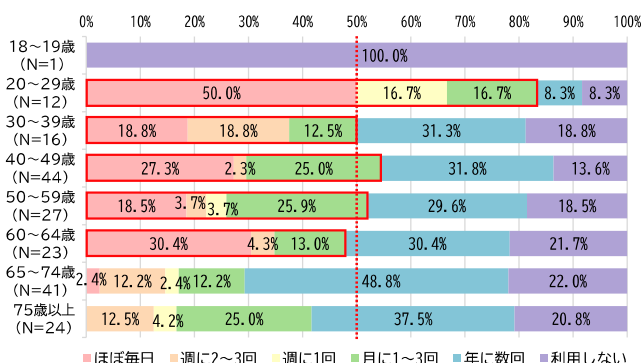
▲ コミュニティセンターから各施設へ公共交通で往復する際の移動手段・移動時間・待ち時間・運賃

地域別カルテ：二日市東地域（2/2）

③ 地域公共交通の利用状況・今後の取組について

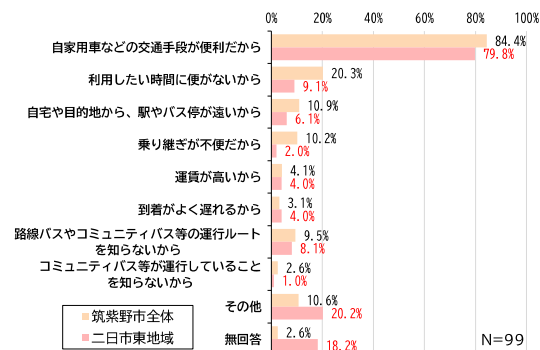
- 二日市東地域では、20～64歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況。

- 自家用車などの交通手段が便利という理由で、公共交通を利用しない方が多く、市全体と比較して同様の状況。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の利用頻度（年代別）

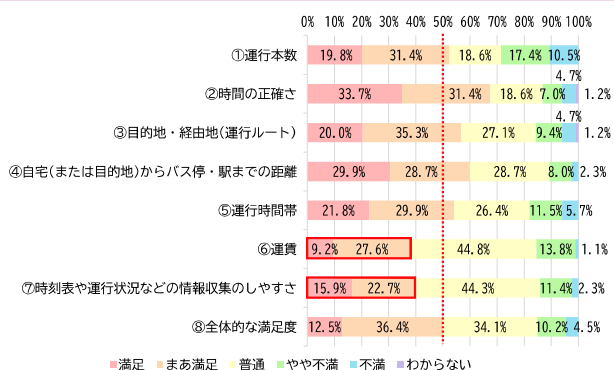


資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

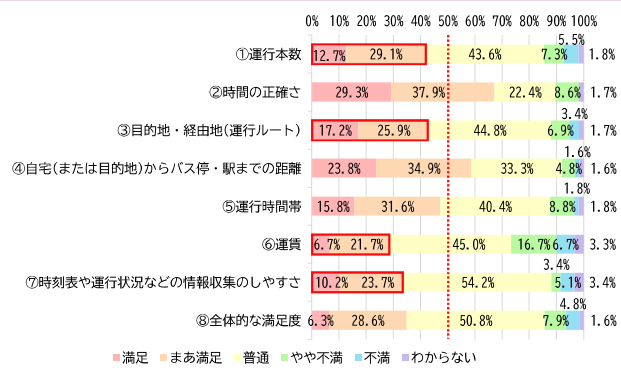
- 公共交通利用者の満足度は、まあ満足されている方が半数以上だが、運賃や情報収集のしやすさについては満足度がやや低くなっている。

- 公共交通非利用者は、公共交通利用者よりやや満足度が低く、特に運行本数や運行ルート、運賃、情報収集のしやすさが低くなっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度（公共交通利用者）

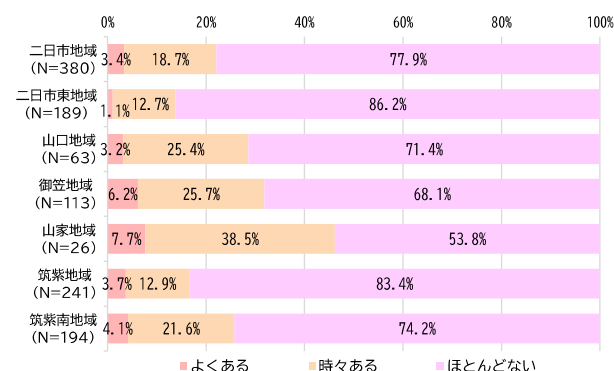


資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）

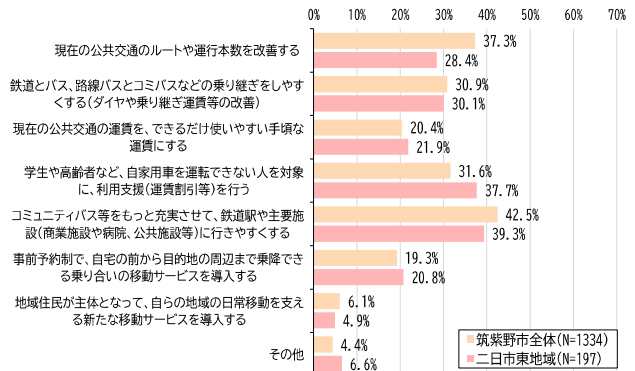
- 公共交通が原因による外出断念は、ほとんどない方が約86%を占めており、最も多い地域となっている。

- 市内バスを利用するためには、コミュニティバス等の充実が最も多く、学生や高齢者等への利用支援の実施が市全体よりも多い。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通が原因による外出断念状況



資料：市民アンケート調査

▲ 筑紫野市内バスを利用するための取り組み（複数回答可）

④ 地区別懇談会からの市民の声

問題点	
公共交通を利用する理由	公共交通を利用しない理由
・ 飲酒をするから ・ 運賃が安いから ・ 利便性が良い(駅まで近い)から ・ 遠方(福岡市内)へ行くから ・ 駐車場が不要だから ・ 免許がない(返納した)から	・ 荷物があるから ・ 他の移動手段(車・徒歩・自転車)が便利、十分だから ・ 利便性、サービス水準が低いから (便数やルートが少ない・運行時間帯が合わない・バス停がない) ・ 子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから
改善策	
■【既存の見直し】に関する意見 ・ ルート・停留所を増やす ・ コミバスの改善 (支払い方法、啓発活動、運行本数やルートの見直し) ・ 乗り継ぎの改善 ■【待合環境】に関する意見 ・ 駅のバリアフリー化	■【新規サービスの導入】に関する意見 ・ デマンド交通(乗合タクシー)の導入 ■【運賃】に関する意見 ・ 運賃の見直し ■【情報提供】に関する意見 ・ 啓発活動を行う
公共交通を維持するために地域でできる取組	
・ 公共交通に関するイベントの実施 ・ 公共交通の利用に関する広報・周知活動 ・ 公共交通の利用回数を増やす ・ 場所に適した移動手段の運行 ・ 地域をつくる ・ 地域での助け合いをする(運転者として協力)	



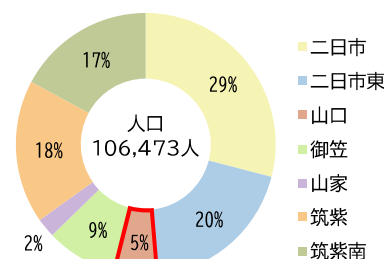
▲地区別懇談会(二日市東地域)開催状況

開催日:2023年9月4日(月) 15:30~17:30

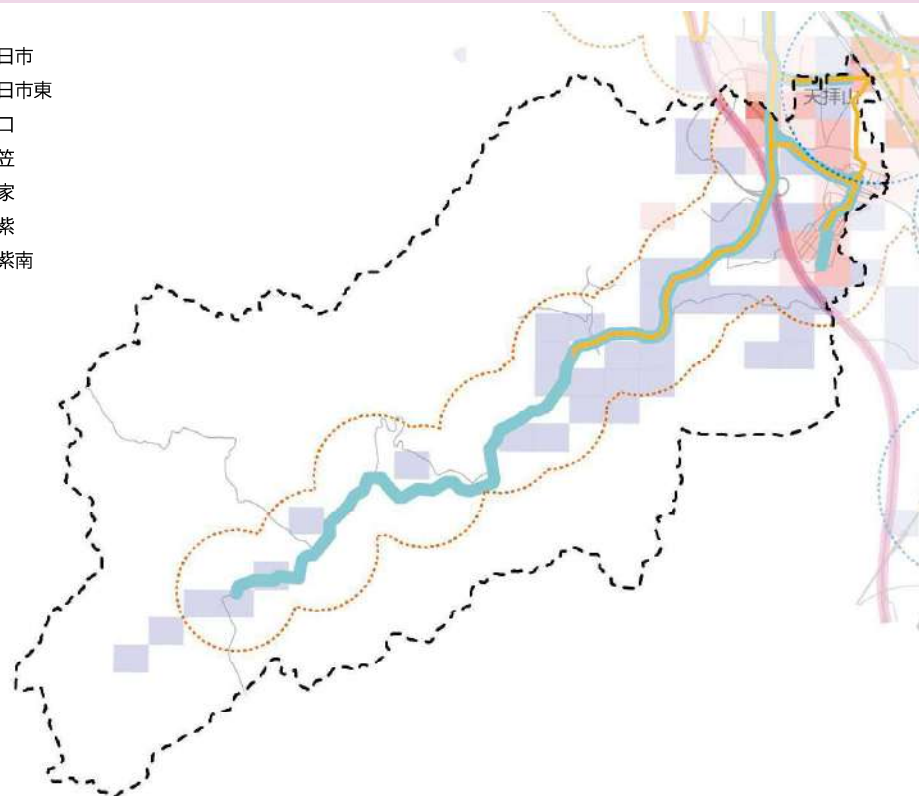
地域別カルテ：山口地域（1/2）

① 人口特性・地域概況

- 山口地域は、市全体で約5%の人口を占めており、県道137号線や県道582号線沿いに人口が分布している。
- 地域内は路線バス、カミーリヤ巡回福祉バスが運行している。
- バス停圏域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしている。



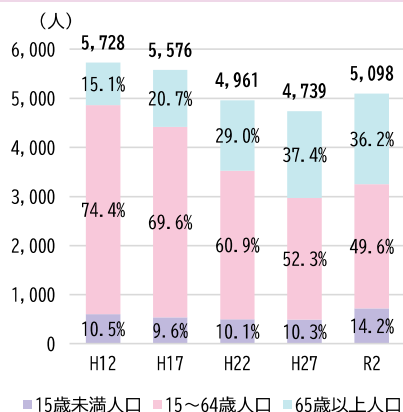
▲ 地区別人口割合



出典：国勢調査(R2 250m)

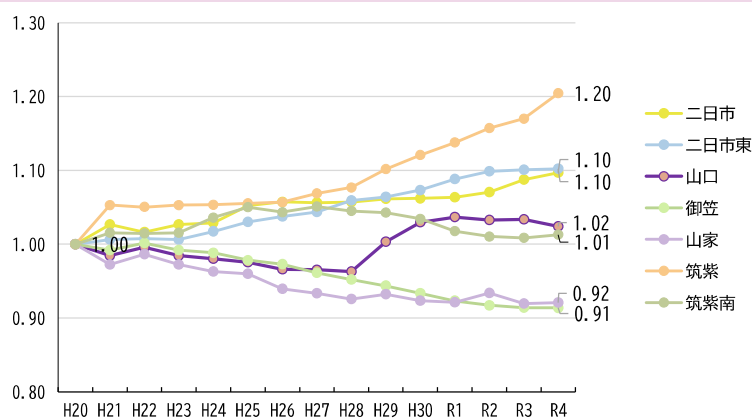
▲ 人口分布及び公共交通の圏域図

- 人口の推移をみると、H12(2000年)からH27(2015年)まで減少し、R2(2020年)には約360人増加。
- 一方で、15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加しており、山口地域でも少子高齢化が進行している。
- 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、山口地域はH28までは減少していたものの、近年は同程度で推移しているが、今後は市全体の人口が減少するにあたり、山口地域でも人口が減少することが予想される。



出典：国勢調査

▲ 人口推移(年代3区分別)

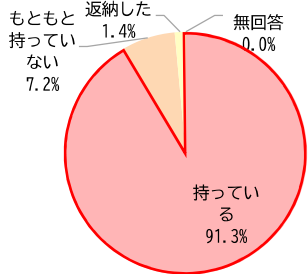


出典：住民基本台帳

▲ 地域別人口の伸び率の推移

② 移動手段・移動実態

- 山口地域では、運転免許証を約91%の人が保有している。

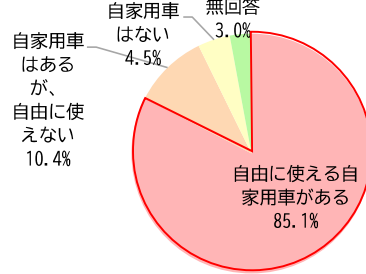


N=69

資料：市民アンケート調査

▲ 運転免許保有状況

- 山口地域では、約85%の人が自家用車を保有している。

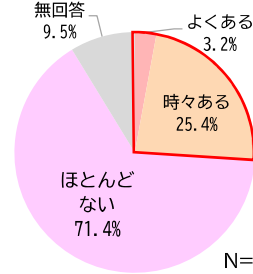


N=67

資料：市民アンケート調査

▲ 自動車保有台数

- 山口地域では、約29%の人が外出を断念したことがある。

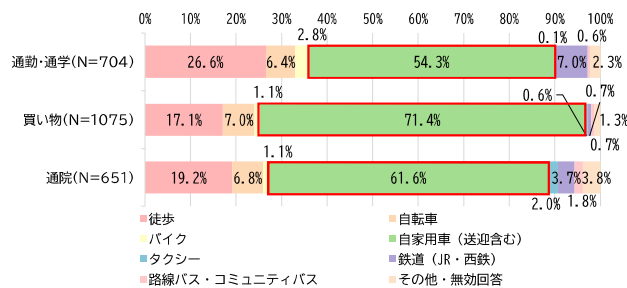


N=63

資料：市民アンケート調査

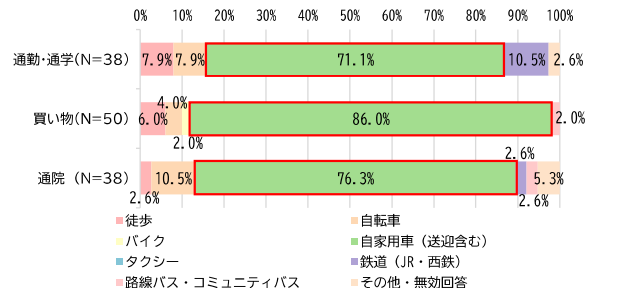
▲ 公共交通が原因による外出断念状況

- 山口地域では、市全体と比較して、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっている。



資料：市民アンケート調査

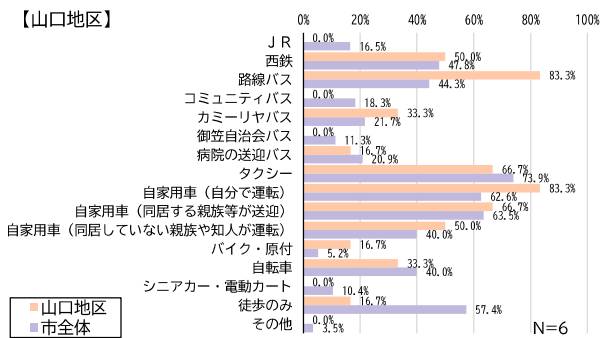
▲ 外出目的別の代表交通手段(市全体)



資料：市民アンケート調査

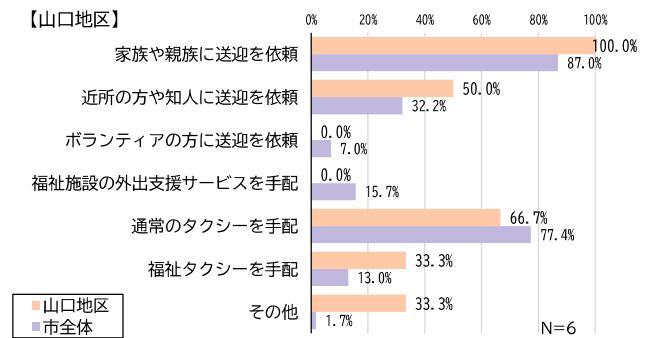
▲ 外出目的別の代表交通手段(山口地域)

- 山口地域の高齢者は、路線バス、自家用車、カミリーヤバスの利用が市全体より多い。
- また、外出困難な高齢者の移動手段は、家族等に送迎を依頼や、通常タクシーを手配が多い。



資料：民生委員アンケート調査

▲ 1人で外出できる高齢者の交通手段(複数回答)



資料：民生委員アンケート調査

▲ 1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援(複数回答)

- 山口コミュニティセンターから各施設への公共交通の移動時間は約10~20分となっており、運賃は210円~370円である。
- 待ち時間に関しては、公共施設と医療施設では5分程度ではあるが、商業施設では約30分となっている。

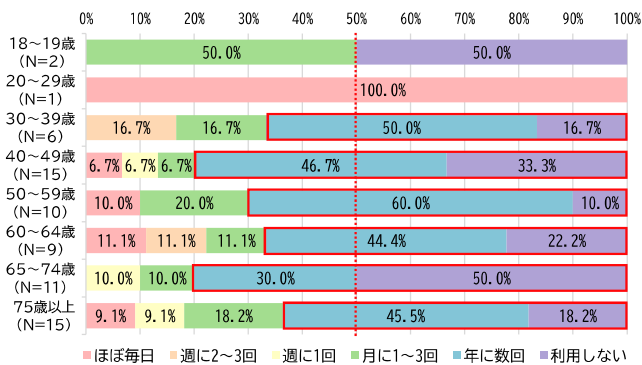
出発地	目的地	公共交通				最寄り駅・駅までの距離
		公共施設 (8.30商業施設での所要時間30分)	医療施設 (8.40開院・施設での所要時間50分)	商業施設 (9.00開院・施設での所要時間60分)	イオンモール筑紫野 (10.00開院・施設での所要時間60分)	
山口コミュニティセンター (山口出張所)	最寄り駅・バス停までの待ち時間	-	-	-	-	JR天神山駅 1.9km(22分)
	目的地までの移動手段	徒歩(10分)→路線バス(4分)→徒歩(10分)→始業までの待ち時間(13分)	徒歩(3分)→路線バス(3分)→徒歩(15分)→開院までの待ち時間(29分)	徒歩(10分)→路線バス(4分)→徒歩(7分)→開院までの待ち時間(12分)	徒歩(3分)→路線バス(3分)→徒歩(8分)→開院までの待ち時間(58分)	
	運賃	210円	210円	210円	210円	
	最寄り駅・バス停までの待ち時間	5分	5分	6分	26分	
山口コミュニティセンター (山口出張所)	出発地までの移動手段	待ち時間(18分)→コミュニティバス(5分)→徒歩(1分)→待ち時間(5分)→路線バス(9分)→徒歩(2分)	待ち時間(54分)→コミュニティバス(9分)→徒歩(1分)→待ち時間(5分)→路線バス(9分)→徒歩(2分)	徒歩(7分)→待ち時間(6分)→路線バス(4分)→徒歩(12分)	徒歩(9分)→待ち時間(26分)→路線バス(3分)→徒歩(11分)	
	運賃	370円(150円+220円)	370円(150円+220円)	210円	210円	

▲ コミュニティセンターから各施設へ公共交通で往復する際の移動手段・移動時間・待ち時間・運賃

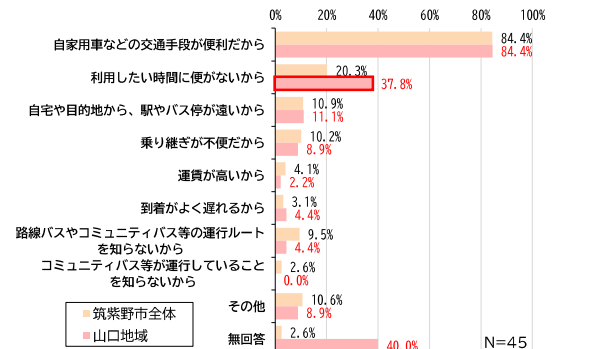
地域別カルテ：山口地域（2/2）

③ 地域公共交通の利用状況・今後の取組について

- 山口地域では、ほとんどの年代で、半数以上が年数回の利用もしくは公共交通を利用されていない状況。
- 市全体と比較して、利用したい時間に便がないため公共交通を利用しない方が多い状況。

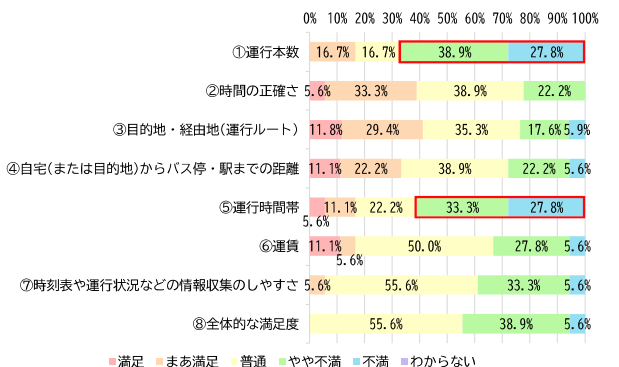


▲ 公共交通の利用頻度（年代別）

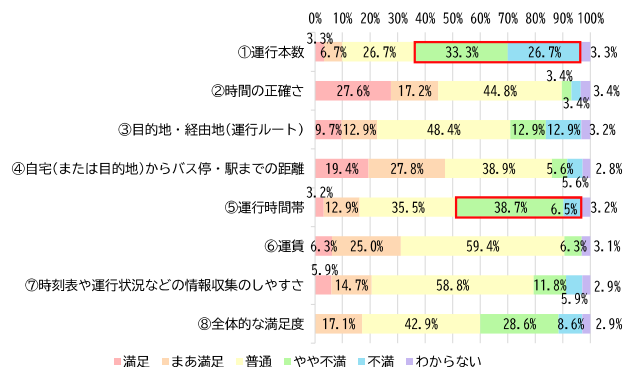


▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

- 公共交通利用者の満足度は、普通との回答が多いが、運行本数や運行時間帯については満足度が低くなっている。
- 公共交通非利用者は、公共交通利用者と同様に普通との回答が多く、運行本数や運行時間帯については満足度が低くなっている。

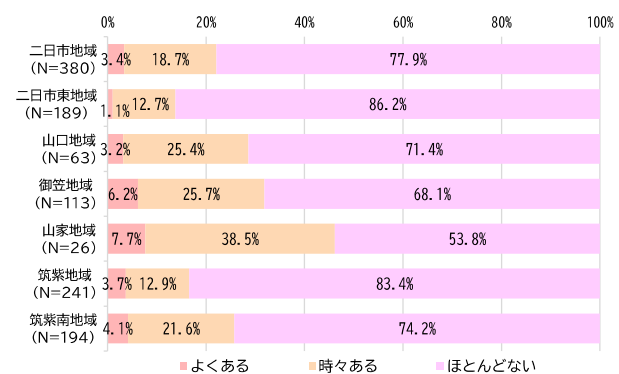


▲ 公共交通の満足度（公共交通利用者）

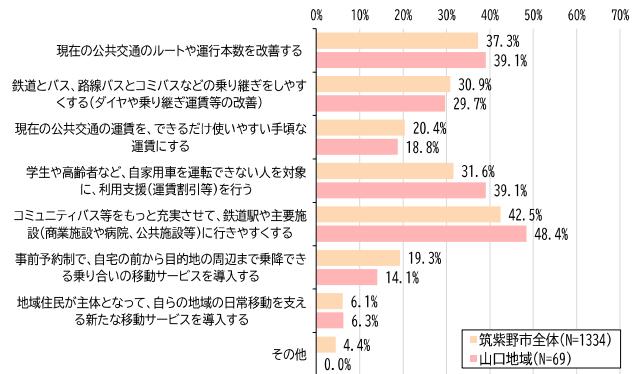


▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）

- 公共交通が原因による外出断念は、ほとんどない方が約71%と多いが、山家地域、御笠地域に次いで外出断念が多い地域となっている。
- 市内バスを利用するためには、コミュニティバス等の充実、公共交通のルートや運行本数の改善、高齢者等への利用支援が市全体よりも多い。



▲ 公共交通が原因による外出断念状況



▲ 筑紫野市内バスを利用するための取り組み（複数回答）

④ 地区別懇談会からの市民の声

問題点	
公共交通を利用する理由	公共交通を利用しない理由
・ 飲酒をするから ・ 遠方(福岡市内)へ行くから ・ 自家用車が運転できないから	・ 利便性、サービス水準が低いから (バス停が遠い・便数が少ない) ・ 子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・ 荷物があるから ・ 車が便利(自由に動ける)から ・ バス停に屋根がないから
改善策	
■【既存の見直し】に関する意見 ・ ダイヤの改善、増便(日祝の便) ・ 運行時間の見直し ・ バス停の位置の見直し ・ 朝倉街道の乗継拠点化 ・ 経費削減 ■【待合環境】に関する意見 ・ バス停を新設	■【新規サービスの導入】に関する意見 ・ 病院・買物先の巡回バス ・ 荷物の送迎サービス ・ デマンド交通等の導入 ・ フリー乗降ができるようにする ・ 免許返納者への特典
公共交通を維持するために地域でできる取組	
・ 公共交通の利用促進(意識啓発・バスの無料券配布・免許返納後の利用) ・ 地域でコミュバスの運行する ・ 地域での助け合いをする(送迎・誘い合って乗る) ・ イベントの実施 ・ (朝倉街道への)自治会バスの運行 ・ 免許返納後の利用	

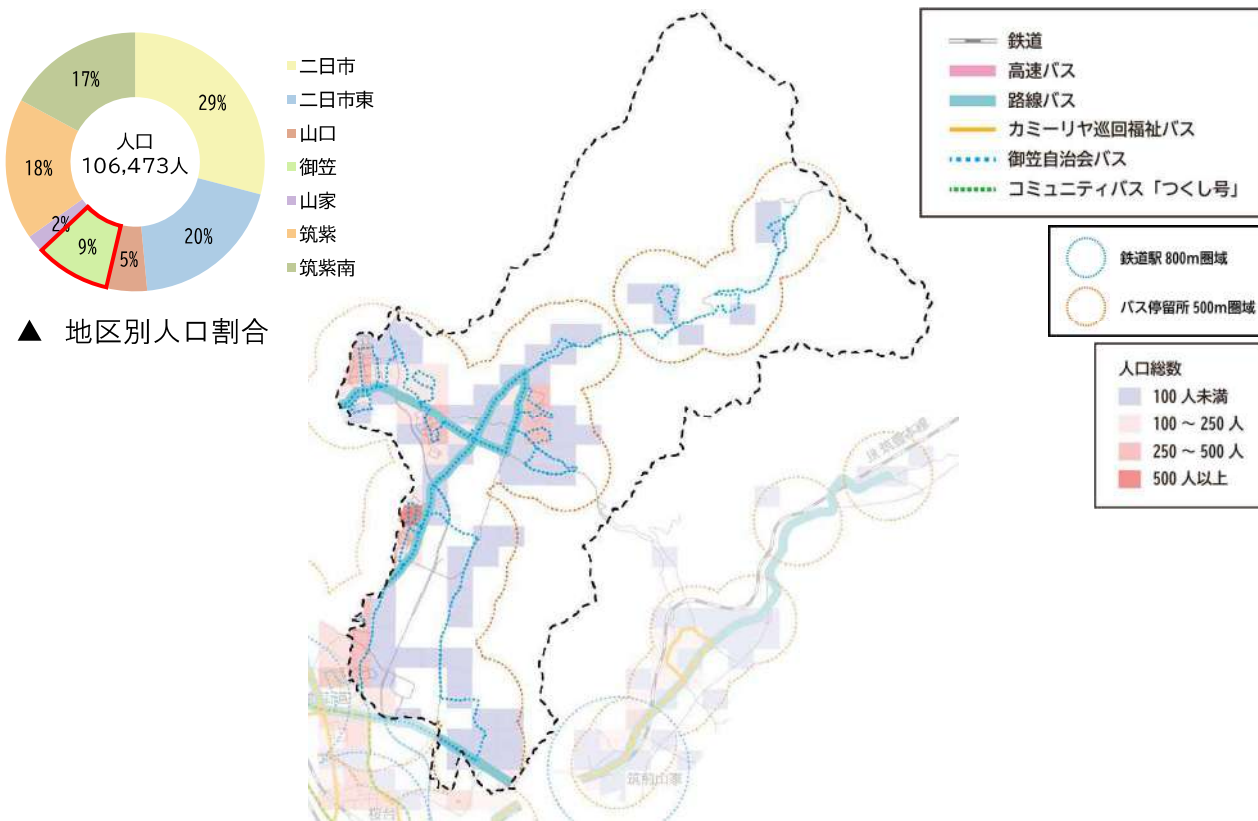


▲地区別懇談会(山口地域)開催状況 開催日:2023年9月26日(火) 18:00~20:00

地域別カルテ：御笠地域（1/2）

① 人口特性・地域概況

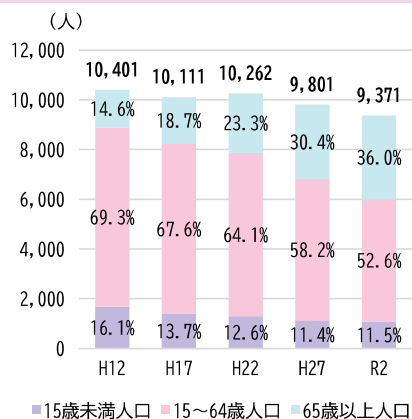
- ・ 御笠地域は、市全体で約9%の人口を占めており、県道沿いに人口が集中している。
- ・ 地域内は路線バス、御笠自治会バスが運行している。
- ・ バス停圏域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしている。



出典：国勢調査(R2 250m)

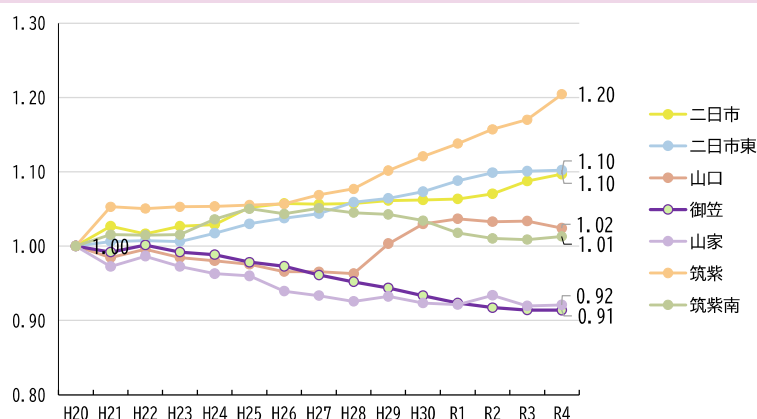
▲ 人口分布及び公共交通の圏域図

- ・ 人口の推移をみると、H12(2000年)から約1,000人減少している。
- ・ 一方で、15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加していることから、御笠地域でも少子高齢化が進行している。
- ・ 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、御笠地域は緩やかに減少しており、今後は市全体の人口が減少するにあたり、御笠地域でも人口がさらに減少することが予想される。



出典：国勢調査

▲ 人口推移(年代3区分別)

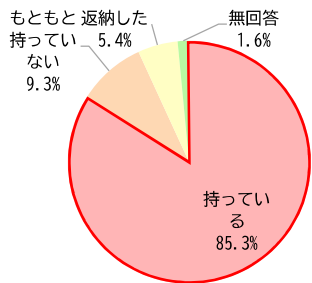


出典：住民基本台帳

▲ 地域別 人口の伸び率の推移

② 移動手段・移動実態

- 御笠地域では、運転免許証を約85%の人が保有している。

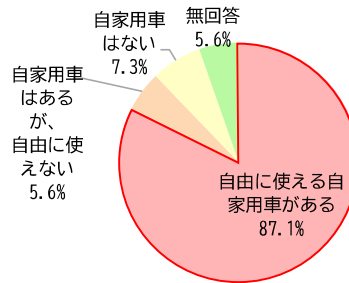


N=129

資料：市民アンケート調査

▲ 運転免許保有状況

- 御笠地域では、約87%の人が自家用車を保有している。

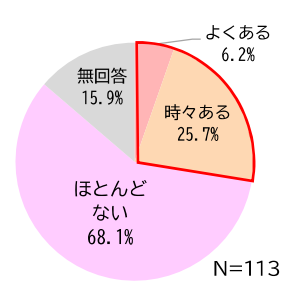


N=124

資料：市民アンケート調査

▲ 自動車保有台数

- 御笠地域では、約32%の人が外出を断念したことがある。

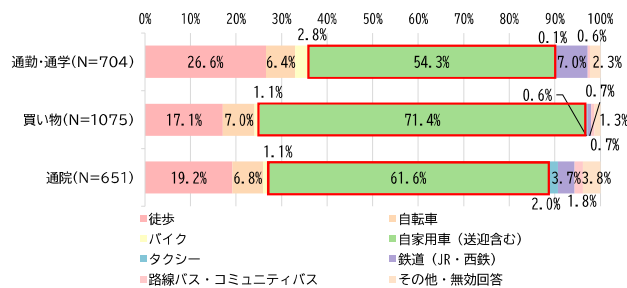


N=113

資料：市民アンケート調査

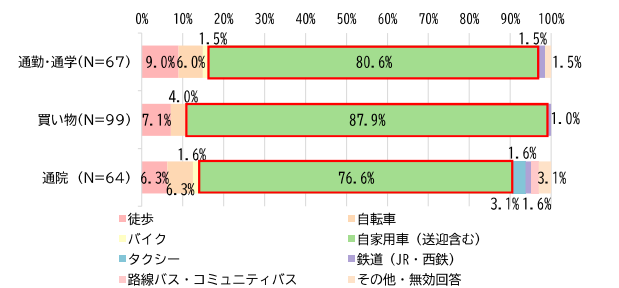
▲ 公共交通が原因による外出断念状況

- 御笠地域では、市全体と比較して、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっている。



資料：市民アンケート調査

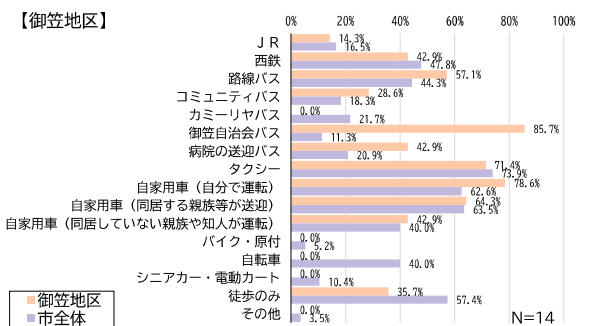
▲ 外出目的別の代表交通手段(市全体)



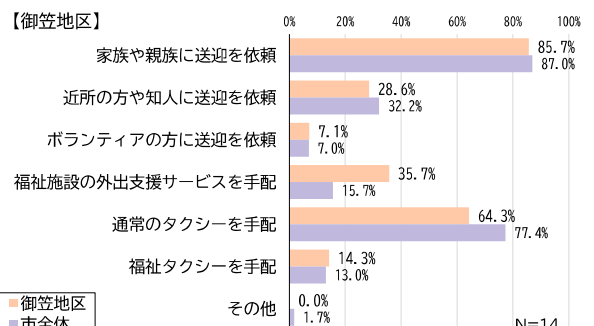
資料：市民アンケート調査

▲ 外出目的別の代表交通手段(御笠地域)

- 御笠地域の高齢者は、御笠自治会バス、自家用車(運転)、路線バス、病院の送迎バスの利用が市全体より多い。
- また、外出困難な高齢者の移動手段は、家族等に送迎を依頼や、通常タクシーを手配が多い。



資料：民生委員アンケート調査



資料：民生委員アンケート調査

- 1人で外出できる高齢者の交通手段(複数回答)
- 1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援(複数回答)

- 御笠コミュニティセンターから各施設への公共交通の移動時間は約30~40分となり、運賃は200円~650円である。
- 待ち時間に関しては、戻りの際の公共施設と商業施設を除き、15分前後となっている。

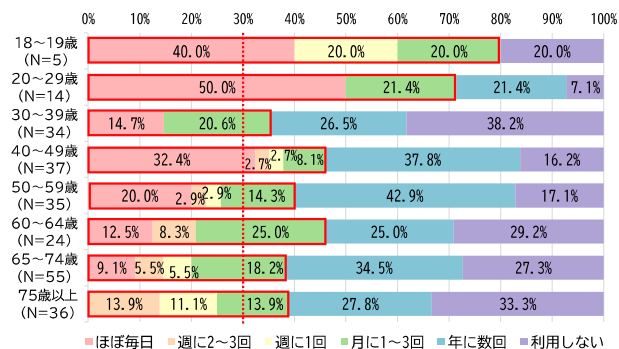
目的地		公共施設				医療施設				商業施設		最寄り駅・駅までの距離
		筑紫野市役所 (8:30始発・施設までの所要時間30分)	福岡大学筑紫病院 (8:40開院・施設までの所要時間50分)	福岡県済生会二日市病院 (8:00開院・施設までの所要時間50分)	イオンモール筑紫野 (10:00開院・施設までの所要時間60分)							
御笠コミュニティ センター (御笠出張所)	最寄りバス停 までの待ち時間	-	11分	9分	-					西鉄太宰府駅 3.1km(38分)		
	目的地までの 移動手段	徒歩(4分)→路線バス(13分)→徒歩(15分)→始業までの待ち時間(10分)	徒歩(5分)→路線バス(13分)→徒歩(1分)→待ち時間(11分)→西鉄電車(2分)→徒歩(6分)→開館までの待ち時間(15分)	徒歩(5分)→路線バス(16分)→徒歩(1分)→待ち時間(9分)→路線バス(6分)→開館までの待ち時間(15分)	御笠自治会バス(16分)→徒歩(20分)→開館までの待ち時間(7分)							
	運賃	250円	420円(250円+170円)	490円(280円+210円)	200円							
	最寄りバス停 までの待ち時間	25分	17分	26分	15分							
	出発地までの 移動手段	待ち時間(18分)→コミュニティバス(5分)→徒歩(1分)→待ち時間(7分)→路線バス(14分)→徒歩(4分)	徒歩(7分)→待ち時間(17分)→西鉄電車(2分)→徒歩(1分)→路線バス(11分)→徒歩(4分)	徒歩(15分)→待ち時間(26分)→路線バス(14分)→徒歩(4分)	徒歩(2分)→待ち時間(2分)→路線バス(15分)→徒歩(1分)→待ち時間(7分)→西鉄電車(7分)→待ち時間(6分)→路線バス(9分)→徒歩(5分)							
	運賃	430円(150円+280円)	320円(170円+250円)	280円	650円(240円+170円+240円)							

▲ コミュニティセンターから各施設へ公共交通で往復する際の移動手段・移動時間・待ち時間・運賃

地域別カルテ：御笠地域（2/2）

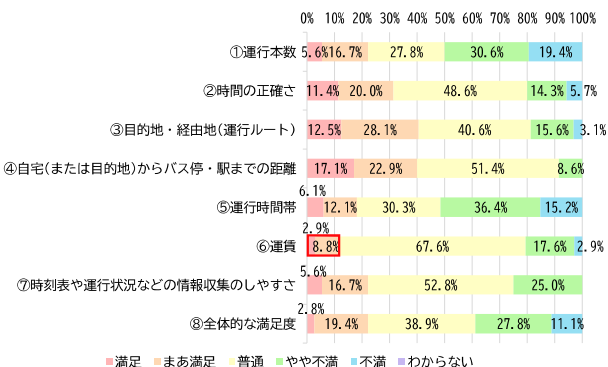
③ 地域公共交通の利用状況・今後の取組について

- 御笠地域では、20～39歳と60歳以上の方、月に数回以上、公共交通を利用。



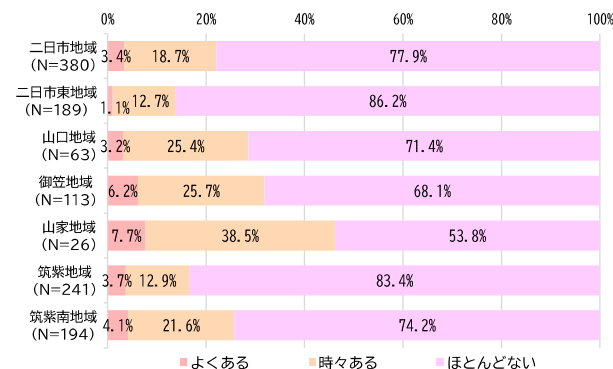
▲ 公共交通の利用頻度(年代別)

- 公共交通利用者の満足度は、全体的にどの項目でも満足度が低く、特に運賃についての満足度が低くなっている。



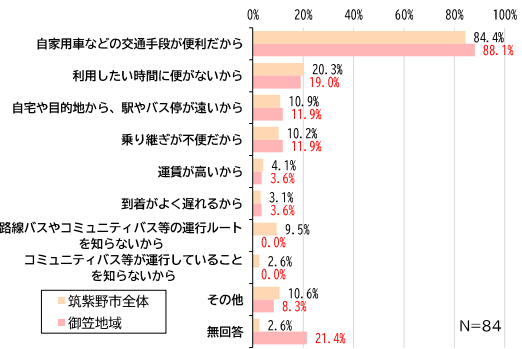
▲ 公共交通の満足度(公共交通利用者)

- 公共交通が原因による外出断念は、ほとんではない方が約68%と山家地域に次いで少なく、断念者が多い地域となっている。



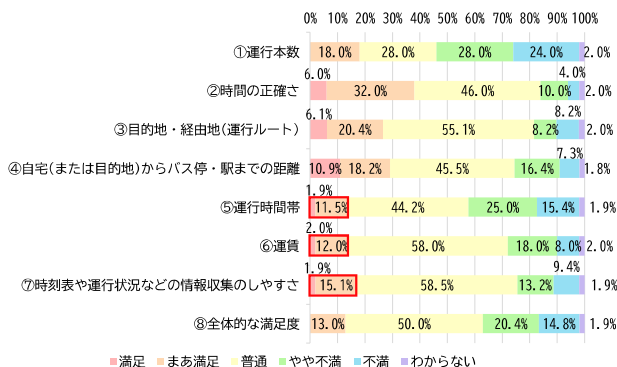
▲ 公共交通が原因による外出断念状況

- 市全体と比較して、自家用車などの交通手段が便利という理由で、公共交通を利用しない方が多い状況。



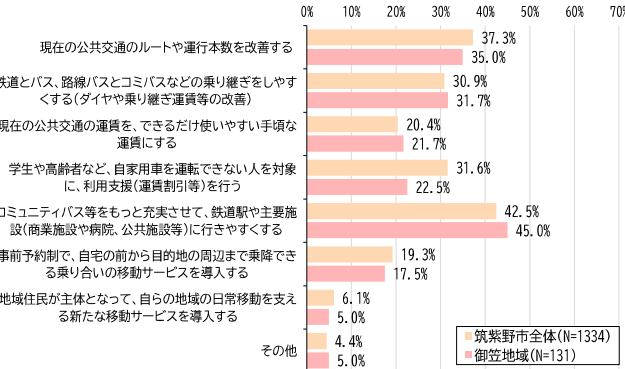
▲ 公共交通を利用しない理由(複数回答可)

- 公共交通非利用者は、公共交通利用者より一層満足度が低く、特に運行時間帯や運賃、情報収集のしやすさが低くなっている。



▲ 公共交通の満足度(公共交通非利用者)

- 市内バスを利用するためには、コミュニティバス等の充実、公共交通の乗り継ぎしやすくするが市全体よりも多い。



▲ 筑紫野市内バスを利用するための取組み(複数回答可)

④ 地区別懇談会からの市民の声

問題点	
公共交通を利用する理由	公共交通を利用しない理由
・ 遠方(福岡市内)へ行くから ・ 飲酒をするから ・ 利便性が良い(バス停が近い)から ・ 他の交通手段が使えないから ・ 公共交通の方が、コストが低いから ・ 駐車場が不要だから ・ 免許がない(返納した)から ・ 安心・安全だから ・ 車の運転が不安だから	・ 荷物があるから ・ 他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・ 自治会バスが駅まで接続していないから ・ 利便性、サービス水準が低いから (バス停が遠い・時間がかかる・便数が少ない)
改善策	
■【既存の見直し】に関する意見 ・ 車両サイズの見直し ・ バス停の位置の見直し ・ ダイヤの改善、増便 ・ 定時性の確保 ・ 主要施設への乗り入れ ■【待合環境】に関する意見 ・ 駅の近くに駐車場を確保(パークアンドライド) ・ 乗り入れできるようにする	■【新規サービスの導入】に関する意見 ・ デマンド交通(予約制の乗合タクシー)の導入 ・ フリー乗降ができるようにする ・ 市役所や駅などへの直通便の運行 ■【運賃】に関する意見 ・ タクシーチケットなどを支給 ・ 利用につながるサービスの提供 (ICカード、定期券、カミィリヤバスの有料化) ・ 高齢者への運賃補助 ■【その他】に関する意見 ・ 子どもが使いやすい
公共交通を維持するために地域でできる取組	
・ 自治会バスの運行継続(運転者として協力する) ・ イベントで利用のきっかけを作る、PRをする、地域で利用の声掛けをする ・ スポンサー制度を取り入れる ・ コミュニケーションの場として、バス停を整備する	

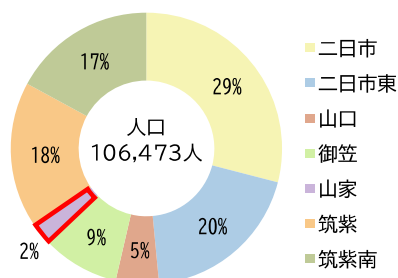


▲地区別懇談会(御笠地域)開催状況 開催日:2023年9月6日(水) 19:00~21:00

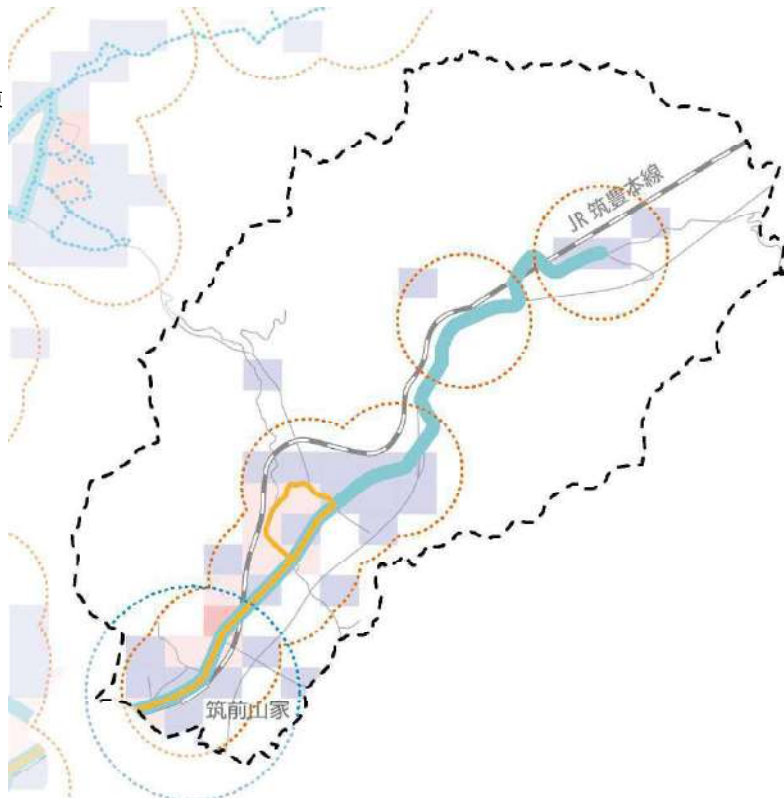
地域別カルテ：山家地域（1/2）

① 人口特性・地域概況

- ・ 山家地域は、市全体で約2%の人口を占めており、県道沿いに人口が集中している。
- ・ 地域内は路線バス、カミーリヤ巡回福祉バスが運行している。
- ・ バス停圏域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしている。



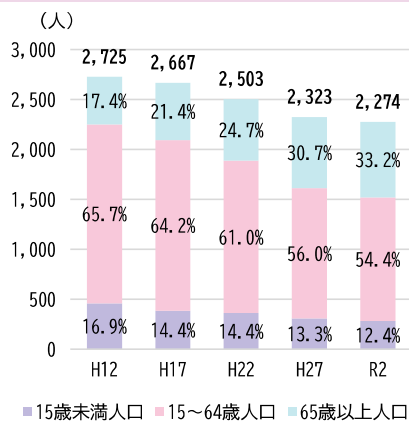
▲ 地区別人口割合



出典：国勢調査(R2 250m)

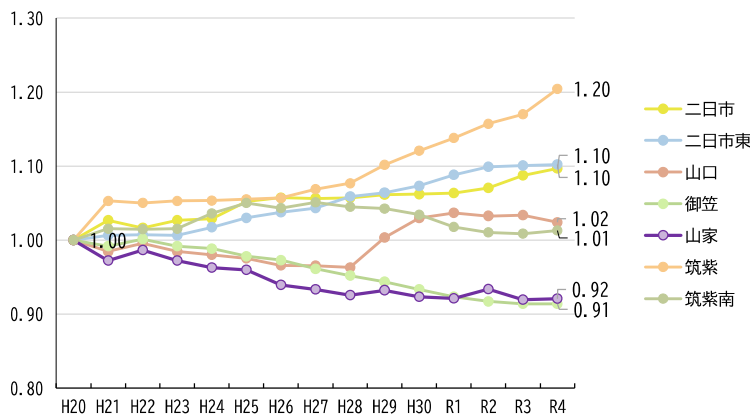
▲ 人口分布及び公共交通の圏域図

- ・ 人口の推移をみると、H12(2000年)から約450人減少している。
- ・ 一方で、15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加していることから、山家地域でも少子高齢化が進行している。
- ・ 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、山家地域は、近年では緩やかに減少しており、今後は市全体の人口が減少するにあたり、山家地域でも人口がさらに減少することが予想される。



出典：国勢調査

▲ 人口推移（年代3区分別）



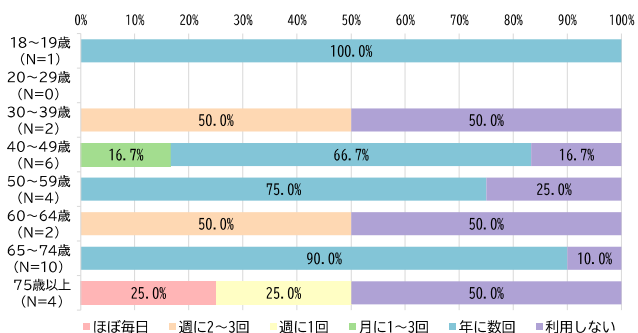
出典：住民基本台帳

▲ 地域別 人口の伸び率の推移

地域別カルテ：山家地域（2/2）

③ 地域公共交通の利用状況・今後の取組について

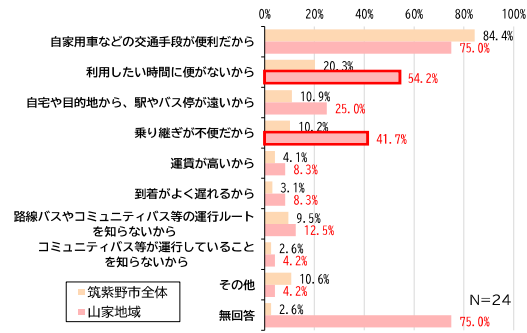
- 山家地域では、どの年代も公共交通を利用される頻度が低く、年数回利用や利用しない方が多い状況。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の利用頻度（年代別）

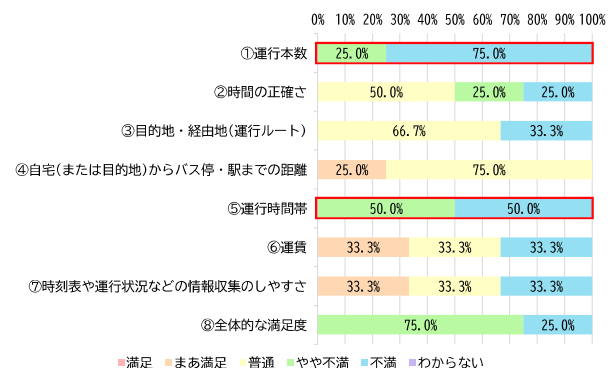
- 市全体と比較して、利用したい時間に便がない、乗り継ぎが不便で、公共交通を利用しない方が多い状況。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

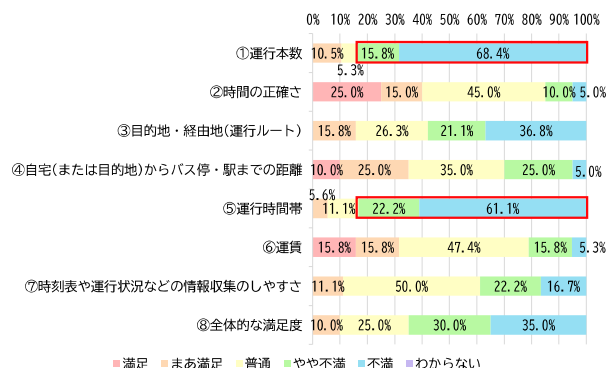
- 公共交通利用者の満足度は、どの項目でも不満度が高く、特に運行本数や運行時間帯については不満度が高くなっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度（公共交通利用者）

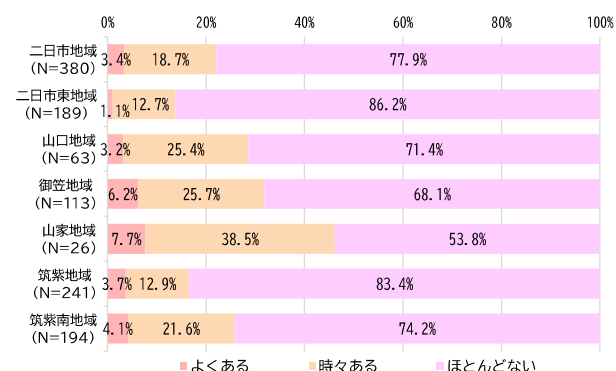
- 公共交通非利用者は、公共交通利用者よりやや満足度が高くなっていますが、運行本数や運行時間帯については不満度が高くなっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）

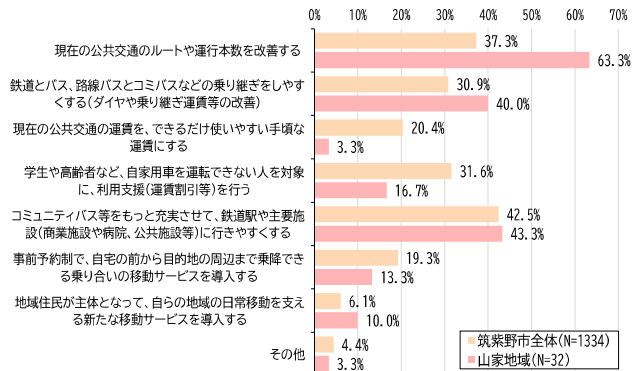
- 公共交通が原因による外出断念は、ほとんどない方が約54%と最も少なく、外出断念者が最も多い地域となっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通が原因による外出断念状況

- 市内バスを利用するためには、公共交通のルートや運行本数の改善、公共交通の乗り継ぎしやすくするが市全体よりも多い。



資料：市民アンケート調査

▲ 筑紫野市内バスを利用するための取組み（複数回答可）

④ 地区別懇談会からの市民の声

問題点	
公共交通を利用する理由	公共交通を利用しない理由
・ 公共交通が廃止になると困るから ・ 飲酒するから ・ バスの利用で見えてくるものがあるから ・ 免許がない(返納した)から ・ 遠方(福岡市内)へ行くから ・ 自家用車が利用できないから ・ 時間合えば便利だから ・ 駐車場が不要だから ・ 車の運転が不安だから	・ 荷物があるから ・ 他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・ 利便性、サービス水準が低いから (バス停の環境が悪い・便数やルートが少ない・乗り継ぎが悪い) ・ 子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・ 運賃が高いから
改善策	
■【既存の見直し】に関する意見 ・ ダイヤの改善、増便 ・ 主要施設への乗り入れ ・ 市民の意見が反映された見直し ・ 地域内のきめ細かいルート・バス停の設定 ・ 朝倉街道駅行きのバスの復活 ■【待合環境】に関する意見 ・ 駅・バス停の新設	■【新規サービスの導入】に関する意見 ・ デマンド交通(小型の乗合タクシー)の導入 ・ 市役所や駅などへの直通便の運行 ・ 周遊バスの運行 ■【運賃】に関する意見 ・ 割引制度などの導入 ・ 均一運賃制度、サブスクの導入 ■【情報提供】に関する意見 ・ 歴史資源を使ったPR ■【その他】に関する意見 ・ 車両のバリアフリー化
公共交通を維持するために地域でできる取組	
・ 公共交通を使う意識・習慣をつくる ・ 地域でPRを行う ・ 地域での助け合いをする(運転者として協力) ・ 乗り合いタクシーの運行(他地区とも協働) ・ 地域で改善策を提案する	

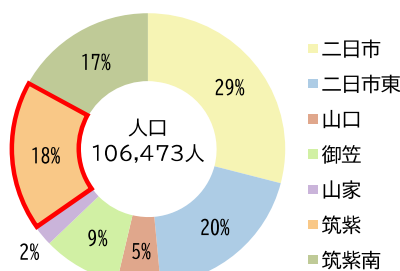


▲地区別懇談会(山家地域)開催状況 開催日:2023年9月15日(金) 19:00~21:00

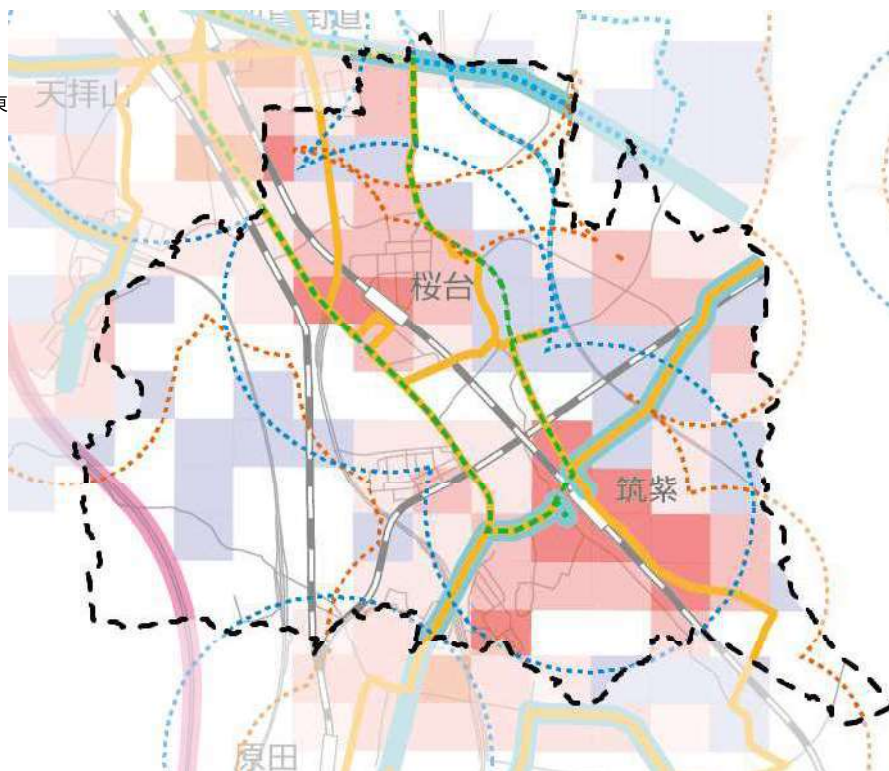
地域別カルテ：筑紫地域（1/2）

① 人口特性・地域概況

- ・ 筑紫地域は、市全体で約18%の人口を占めており、西鉄桜台や筑紫駅の周辺に人口が集中している。
- ・ 地域内は路線バス、カミーリヤ巡回福祉バス、コミュニティバスが運行している。
- ・ バス停圏域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしているが、城山地区にカバーしていない箇所が存在している。

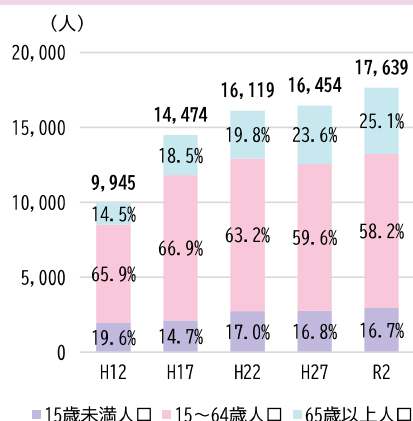


▲ 地区別人口割合



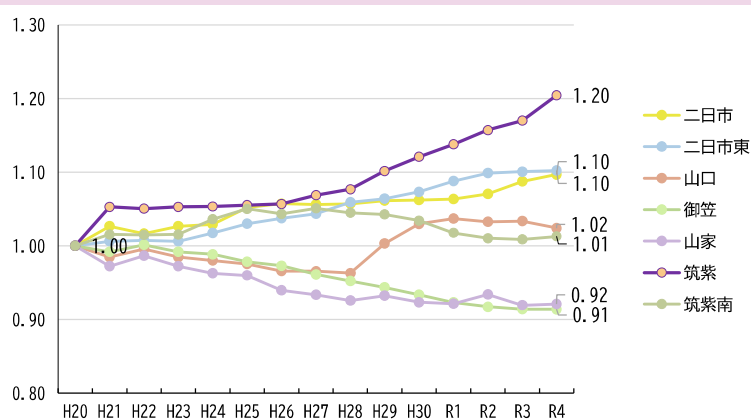
▲ 人口分布及び公共交通の圏域図

- ・ 人口の推移をみると、H12(2000年)から、約7,700人増加している。
- ・ 一方で、15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合は増加しており、筑紫地域でも少子高齢化が進行している。
- ・ 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、筑紫地域は人口が右肩上がりに増加しているが、今後は市全体の人口が減少するにあたり、筑紫地域でも人口増加が緩やかになり、将来的には減少することが予想される。



出典：国勢調査

▲ 人口推移(年代3区分別)

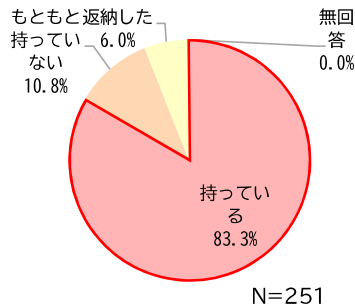


出典：住民基本台帳

▲ 地域別人口の伸び率の推移

② 移動手段・移動実態

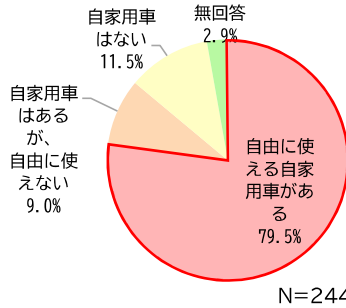
- ・ 筑紫地域では、運転免許証を約83%の人が保有している。



資料：市民アンケート調査

▲ 運転免許保有状況

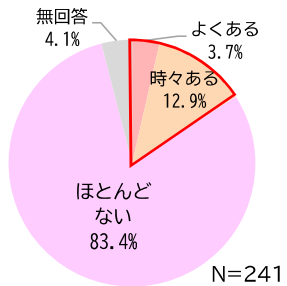
- ・ 筑紫地域では、約80%の人が自家用車を保有している。



資料：市民アンケート調査

▲ 自動車保有台数

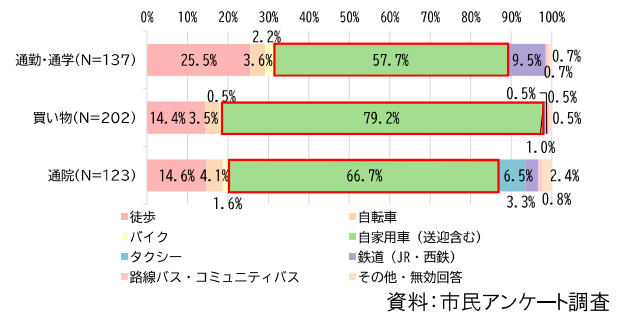
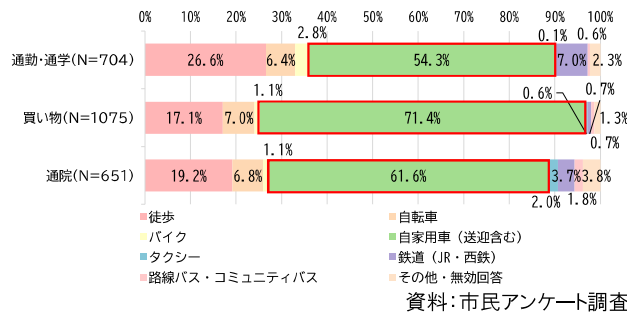
- ・ 筑紫地域では、約17%の人が外出を断念したことがある。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通が原因による外出断念状況

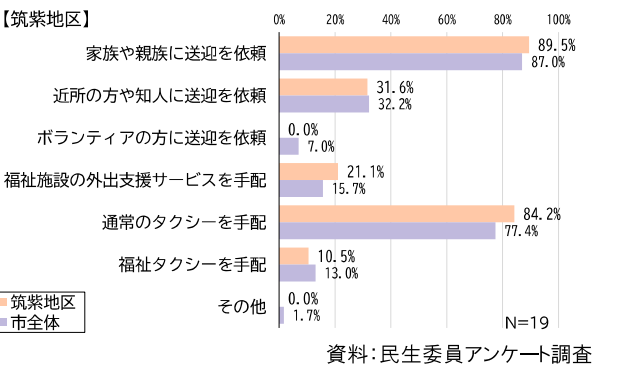
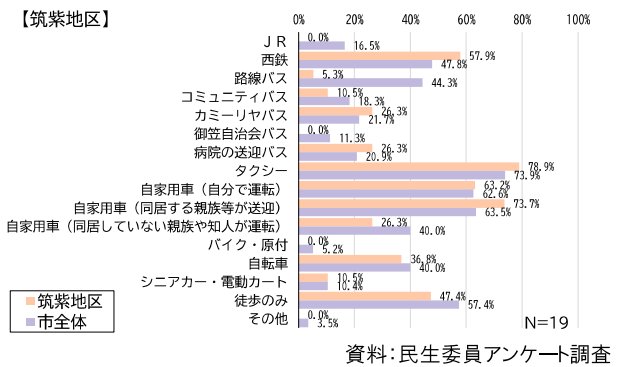
- ・ 筑紫地域では、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっている。
- ・ また、市全体と比較して、通勤・通学時の鉄道での移動が多い。



▲ 外出目的別の代表交通手段(市全体)

▲ 外出目的別の代表交通手段(筑紫地域)

- ・ 筑紫地域の高齢者は、タクシー、自家用車(送迎)、西鉄、カミーリヤバスの利用が市全体より多い。
- ・ また、外出困難な高齢者の移動手段は、家族等に送迎を依頼や、通常タクシーを手配が多い。



▲ 1人で外出できる高齢者の交通手段(複数回答)

▲ 1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援(複数回答)

- ・ 筑紫コミュニティセンターから各施設への公共交通の移動時間は10~30分となっており、運賃は150円~430円である。
- ・ 待ち時間に関しては、医療施設では5~30分程度、公共施設と商業施設では戻りの際に、10分以下となっている。

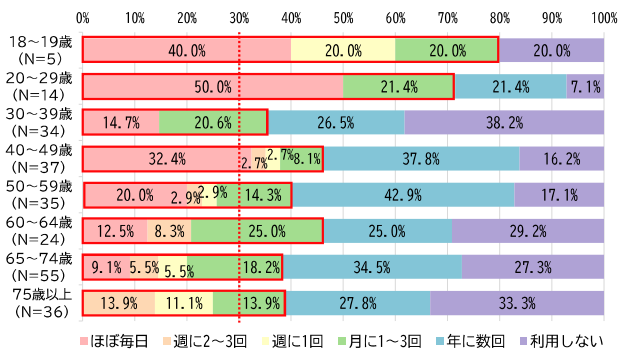
目的地		公共施設		医療施設		商業施設		最寄り駅・駅までの距離
		筑紫野市役所 (8:30始業・施設での所要時間30分)	福岡大学筑紫病院 (8:40開院・施設での所要時間50分)	福岡県済生会二日市病院 (8:00開院・施設での所要時間50分)	イオンモール筑紫野 (10:00開業・施設での所要時間60分)			
出発地	最寄り駅・バス停での待ち時間	-	-	6分	-			西鉄筑紫駅 190m(2分)
	目的地までの移動手段	徒歩(3分)→西鉄電車(4分)→徒歩(11分) →始業までの待ち時間(3分)	徒歩(3分)→西鉄電車(5分)→下車→徒歩(6分) →開院までの待ち時間(6分)	徒歩(3分)→西鉄電車(6分)→徒歩(1分) →待ち時間(6分)→路線バス(12分)→開院までの待ち時間(18分)	徒歩(3分)→西鉄電車(4分)→徒歩(12分) →開館までの待ち時間(4分)			
	運賃	220円	220円	430円(220円+210円)	220円			
	最寄り駅・バス停での待ち時間	8分	2分	43分	7分			
	出発地までの移動手段	徒歩(11分)→待ち時間(8分)→西鉄電車(4分)→徒歩(3分)	徒歩(6分)→待ち時間(2分)→西鉄電車(3分)→徒歩(3分)	待ち時間(43分)→コミュニティバス(32分)→徒歩(2分)	徒歩(12分)→待ち時間(7分)→西鉄電車(3分)→徒歩(3分)			
		220円	220円	150円	220円			

▲ コミュニティセンターから各施設へ公共交通で往復する際の移動手段・移動時間・待ち時間・運賃

地域別カルテ：筑紫地域（2/2）

③ 地域公共交通の利用状況・今後の取組について

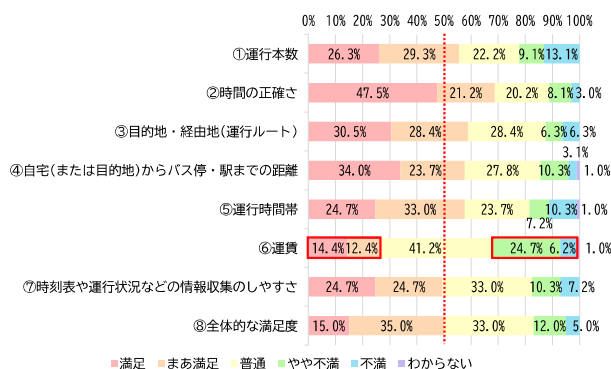
- 筑紫地域では、どの年代においても約30%以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の利用頻度（年代別）

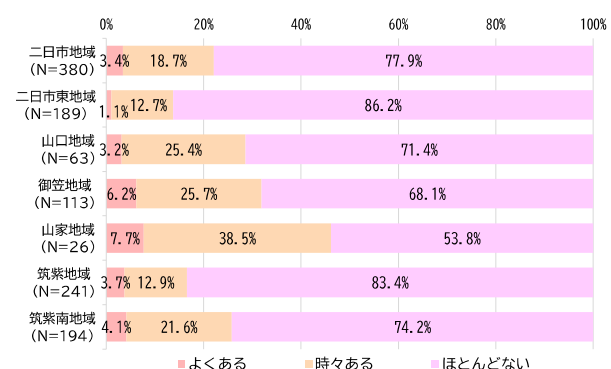
- 公共交通利用者の満足度は、まあ満足されている方がほとんどの項目で半数以上だが、運行本数や運賃については満足度が低くなっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度（公共交通利用者）

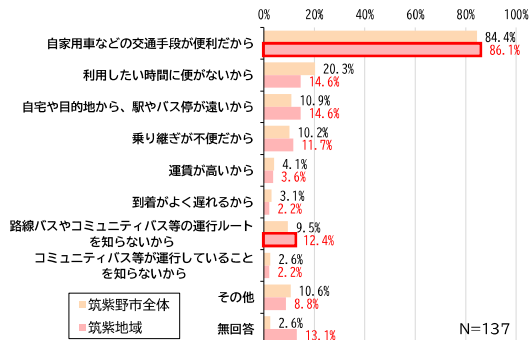
- 公共交通が原因による外出断念は、ほとんどの方が約83%と多く、二日市東地域に次いで外出断念が少ない地域となっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通が原因による外出断念状況

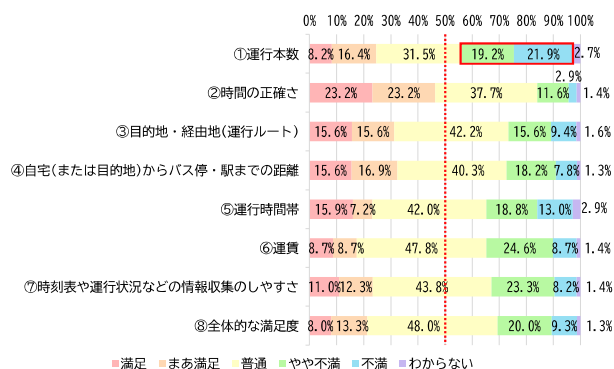
- 市全体と比較して、自家用車等の交通手段が便利、運行ルートを知らないため、利用しない方が多い状況。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

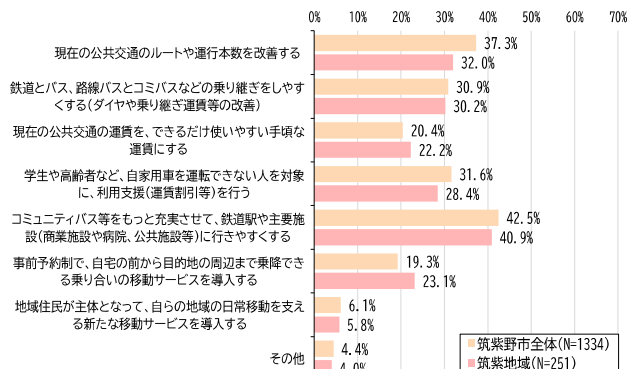
- 公共交通非利用者は、公共交通利用者よりやや満足度が低く、特に運行本数について満足度が低くなっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）

- 市内バスを利用するためには、乗合移動サービスの導入、公共交通を使いやすい手頃な運賃にするが市全体よりも多い。



資料：市民アンケート調査

▲ 筑紫野市内バスを利用するための取り組み（複数回答可）

④ 地区別懇談会からの市民の声

問題点	
公共交通を利用する理由	公共交通を利用しない理由
・ 遠方(福岡市内)へ行くから ・ 飲酒をするから ・ 通院時などは、便利だから ・ 本数が多く、早いから	・ 荷物があるから ・ コミバスの利用方法が分かりにくいから ・ 送迎があるから ・ 利便性、サービス水準が低いから (バス停が遠い・便数が少ない) ・ 子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・ 車が便利(自由に動ける)から ・ 利用の必要がないから
改善策	
■【既存の見直し】に関する意見 ・ カミィリヤバスとコミバスのルール統一 ・ ダイヤの改善、増便 ・ ルート改善 ・ 各バスの連携 ・ 停留所の改善 ・ コミバスの改善 ・ 接続性の向上 ■【待合環境】に関する意見 ・ バス停の環境改善	■【新規サービスの導入】に関する意見 ・ デマンド交通(乗合タクシー)の導入 ■【運賃】に関する意見 ・ バス・タクシー利用券を支給 ・ 運賃の見直し ■【情報提供】に関する意見 ・ 情報をわかりやすく提供
公共交通を維持するために地域でできる取組	
・ 地域で改善策を提案する ・ コミバスの利便性の向上と利用料金の徴収 ・ ポイント制での利用促進 ・ 地域でコミバスの運行・充実 ・ 自治会バスの運転者手当の発行	

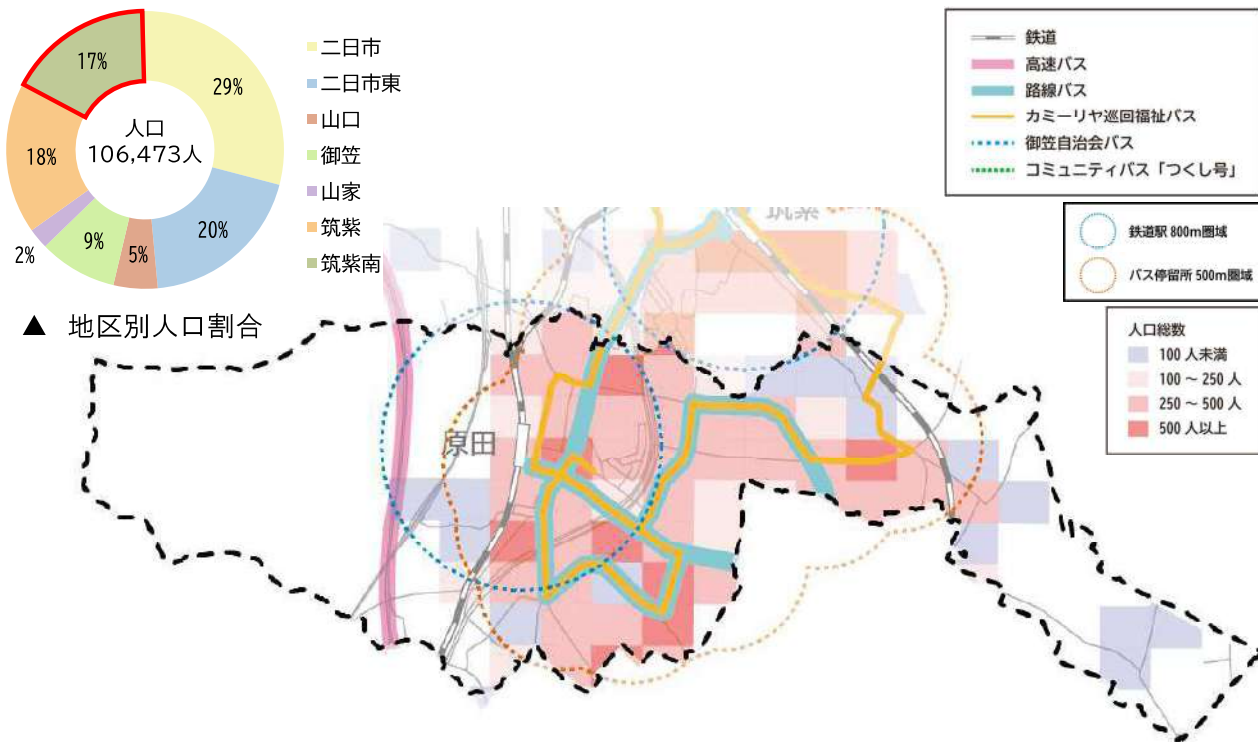


▲地区別懇談会(筑紫地域)開催状況 開催日:2023年9月28日(木) 16:00~18:00

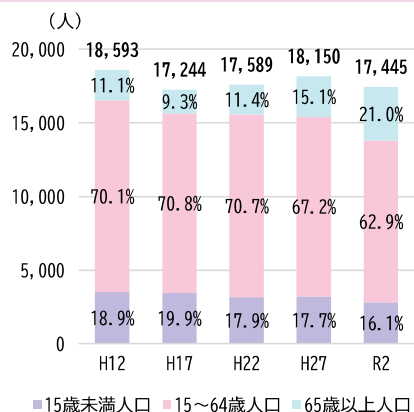
地域別カルテ：筑紫南地域（1/2）

① 人口特性・地域概況

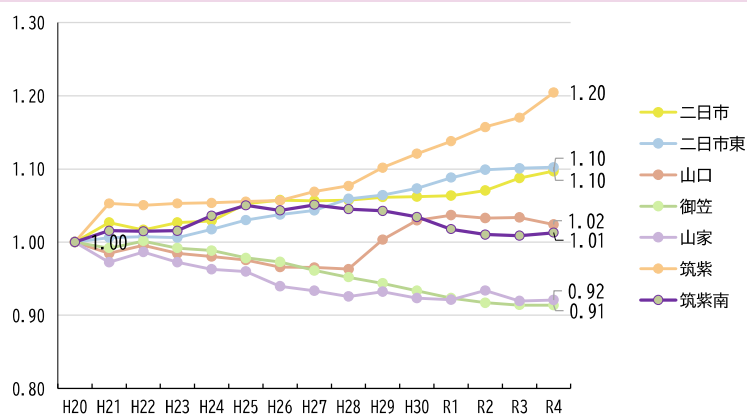
- ・ 筑紫南地域は、市全体で約17%の人口を占めており、JR原田駅や国道3号、国道200号の周辺に人口が集中している。
- ・ 地域内は路線バス、カミーリヤ巡回福祉バスが運行している。
- ・ バス停圏域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしているが、馬市地区にカバーしていない箇所が存在している。



- ・ 人口の推移をみると、H12(2000年)から、約1万8千人程度で推移している。
- ・ 一方で、15歳未満の人口割合は減少し、高齢者の人口割合は増加しているため、筑紫南地域でも少子高齢化が進行している。
- ・ 地区別人口の伸び率の推移をみると、筑紫南地域は若干の増減はあるものの、現状を維持しているが、今後は市全体の人口が減少するにあたり、筑紫南地域でも人口が減少することが予想される。



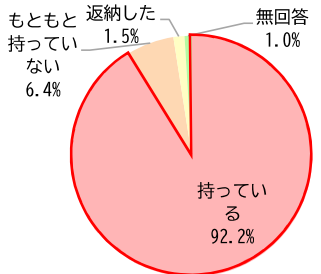
▲ 人口推移(年代3区分別)



▲ 地域別 人口の伸び率の推移

② 移動手段・移動実態

- ・ 筑紫南地域では、運転免許証を約92%の人が保有している。

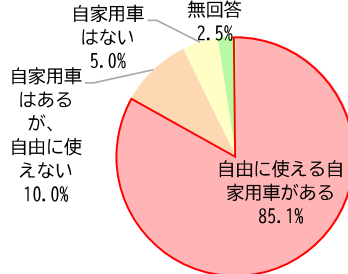


N=204

資料：市民アンケート調査

▲ 運転免許保有状況

- ・ 筑紫南地域では、約85%の人が自家用車を保有している。

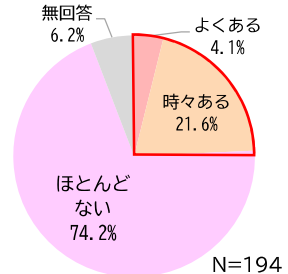


N=201

資料：市民アンケート調査

▲ 自動車保有台数

- ・ 筑紫南地域では、約26%の人が外出を断念したことがある。

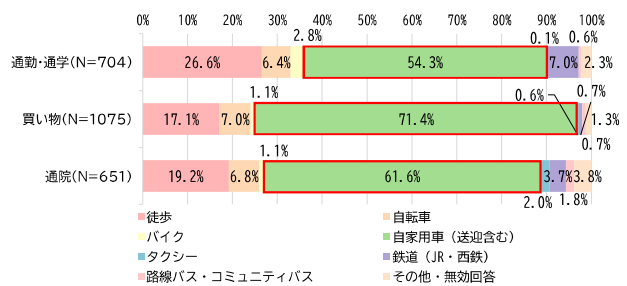


N=194

資料：市民アンケート調査

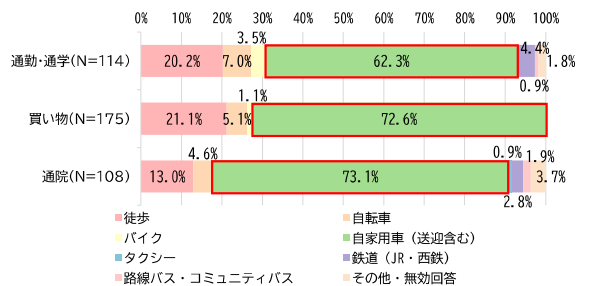
▲ 公共交通が原因による外出断念状況

- ・ 筑紫南地域では、市全体と比較して、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっている。



資料：市民アンケート調査

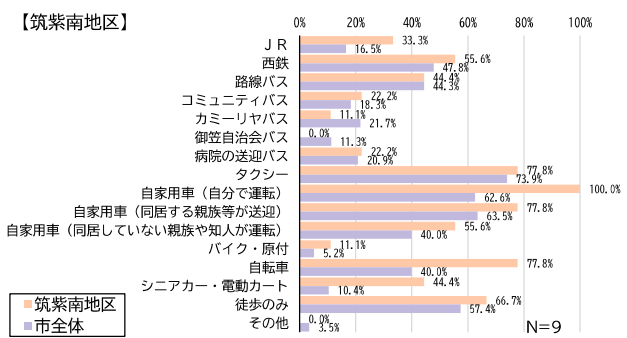
▲ 外出目的別の代表交通手段(市全体)



資料：市民アンケート調査

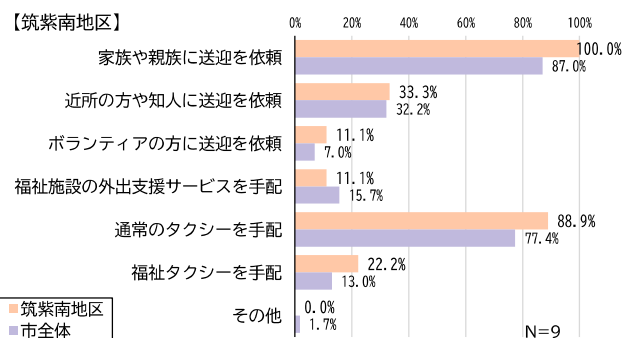
▲ 外出目的別の代表交通手段(二日市地域)

- ・ 筑紫南地域の高齢者は、自家用車、自転車、タクシー、徒歩の利用が市全体より多い。
- ・ また、外出困難な高齢者の移動手段は、家族等に送迎を依頼や、通常タクシーを手配が多い。



資料：民生委員アンケート調査

▲ 1人で外出できる高齢者の交通手段(複数回答)



資料：民生委員アンケート調査

▲ 1人で外出が困難な高齢者が受けている移動支援(複数回答)

- ・ 筑紫南コミュニティセンターから各施設への公共交通の移動時間は20~30分となっており、運賃は210円~420円である。
- ・ 待ち時間に関しては、どの施設においても20分以下となっている。

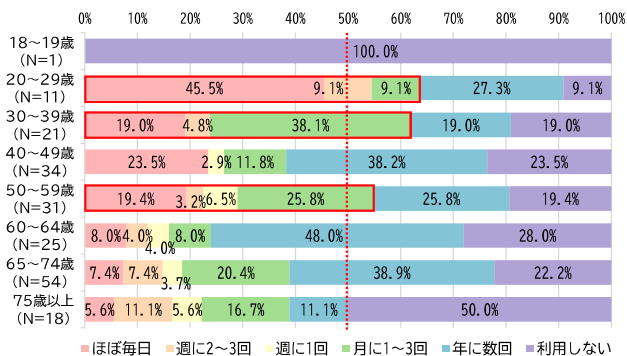
目的地	公共施設	医療施設			商業施設	最寄り駅・駅までの距離
		福岡大学筑紫病院 (8.40開院・施設での所要時間50分)	福岡県済生会二日市病院 (8.00開院・施設での所要時間50分)	イオンモール筑紫野 (10.00開院・施設での所要時間60分)		
筑紫南コミュニティセンター (筑紫南出張所)	最寄り駅・バス停での待ち時間	-	-	5分	-	JR原田駅 500m(6分)
	目的地までの移動手段	徒歩(6分)→JR(6分)→徒歩(18分)→始業までの待ち時間(5分)	徒歩(6分)→JR(3分)→徒歩(5分)→開院までの待ち時間(17分)	徒歩(6分)→JR(6分)→徒歩(3分)→待ち時間(5分)→路線バス(6分)→開院までの待ち時間(18分)	徒歩(6分)→JR(3分)→徒歩(7分)→開院までの待ち時間(7分)	
	運賃	210円	210円	420円(210円+210円)	210円	
	最寄り駅・バス停での待ち時間	11分	17分	13分	3分	
目的地までの移動手段	徒歩(13分)→待ち時間(11分)→JR(3分)→徒歩(6分)	徒歩(6分)→待ち時間(17分)→JR(3分)→徒歩(7分)	徒歩(19分)→待ち時間(13分)→JR(6分)→徒歩(7分)	徒歩(7分)→待ち時間(3分)→JR(3分)→徒歩(7分)		
	運賃	210円	210円	210円	210円	

▲ コミュニティセンターから各施設へ公共交通で往復する際の移動手段・移動時間・待ち時間・運賃

地域別カルテ：筑紫南地域（2/2）

③ 地域公共交通の利用状況・今後の取組について

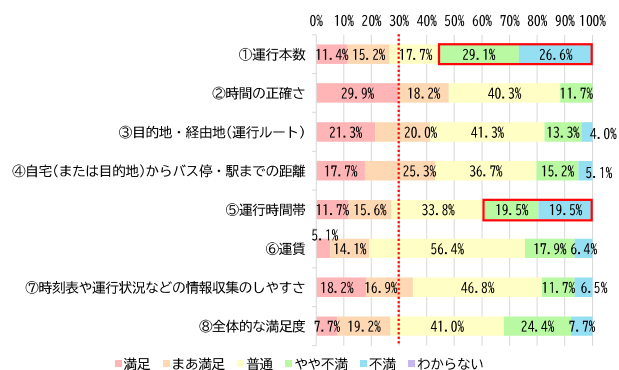
- 筑紫南地域では、20～39歳と50～59歳の半数以上の方が、月数回以上、公共交通を利用する状況。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の利用頻度(年代別)

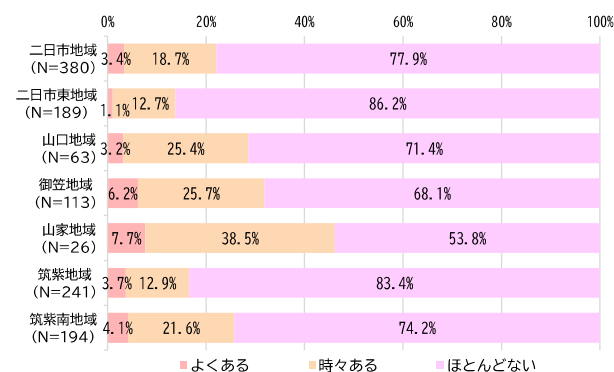
- 公共交通利用者の満足度は、まあ満足されている方が4つの項目で30%以上だが、運行本数や運行時間帯、運賃については満足度がやや低くなっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度(公共交通利用者)

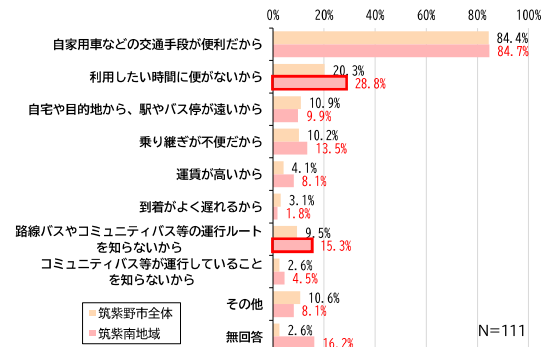
公共交通が原因による外出断念は、ほとんどない方が約74%と7地域のうち、4番目に多い地域となっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通が原因による外出断念状況

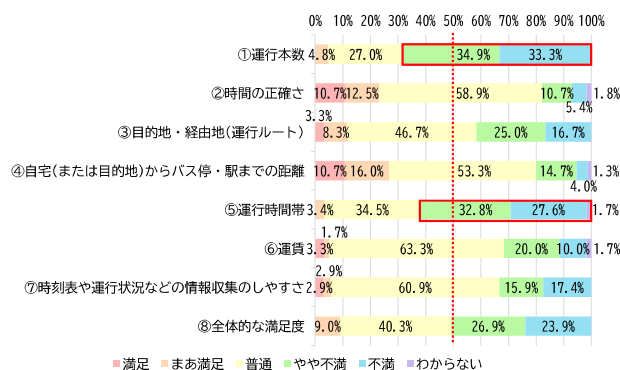
- 市全体と比較して、利用時間に便がない、運行ルートを知らないため、公共交通を利用しない方が多い状況。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通を利用しない理由(複数回答可)

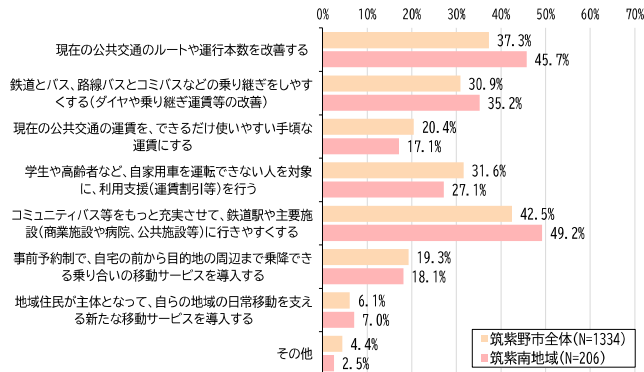
- 公共交通非利用者の満足度は、どの項目でも公共交通利用者より不満足度が高く、運行本数や運行時間帯の不満足度は半数以上となっている。



資料：市民アンケート調査

▲ 公共交通の満足度(公共交通非利用者)

- 市内バスを利用するためには、公共交通のルートや運行本数の改善、公共交通の乗り継ぎしやすくするが市全体よりも多い。



資料：市民アンケート調査

▲ 筑紫野市内バスを利用するための取り組み(複数回答可)

④ 地区別懇談会からの市民の声

問題点	
公共交通を利用する理由	公共交通を利用しない理由
・ 遠方(福岡市内)へ行くから ・ 飲酒をするから ・ 利用時の練習をしたいから ・ 車の移動が適さないから ・ 運賃が安いから	・ 利便性、サービス水準が低いから (バス停が遠い・時間がかかる・便数が少ない) ・ 荷物があるから ・ 他の移動手段(車・徒歩)が便利、十分だから ・ 子育て世代・障がい者・高齢者にとって利用しにくいから ・ 公共交通に関する情報が不足しているから ・ タクシーが来ないから ・ タクシー運賃の割引が不満だから
改善策	
■【既存の見直し】に関する意見 ・ 車両サイズの見直し ・ 乗り継ぎの改善 ・ ダイヤの改善、増便 ・ ルート改善 ・ コミバスの改善 (カミーリヤバスのコミバス化) ■【待合環境】に関する意見 ・ バス停や駅の改善	■【新規サービスの導入】に関する意見 ・ デマンド交通(乗合タクシー)の導入 ・ フリー乗降ができるようにする ・ 乗り遅れ防止対策 ■【運賃】に関する意見 ・ フリー乗降の導入 ・ 運賃のワンコイン化 ・ 定期券やバスカードの販売 ■【情報提供】に関する意見 ・ PR・情報提供 ・ 啓発活動を行う ■【その他】に関する意見 ・ 高齢者・障がい者へのサービス向上
公共交通を維持するために地域でできる取組	
・ 公共交通を使う意識・習慣をつくる ・ 地域での助け合いをする(乗り方の周知) ・ イベントの実施(意識啓発やルートの商会等) ・ ポイント制で利用促進 ・ 運転者の確保 ・ 寄付・スポンサー制度	



▲地区別懇談会(筑紫南地域)開催状況 開催日:2023年9月23日(土) 10:00~12:00

筑紫野市地域公共交通計画

策 定 令和 6 年 3 月

改 訂 令和 7 年 3 月

編集・発行 筑紫野市 企画政策部 企画政策課

〒818-8686 筑紫野市石崎1-1-1

電話 092-923-1111(内線271)

FAX 092-923-1134

email kikaku@city.chikushino.fukuoka.jp