

# 鞍手町 地域公共交通網形成計画



2019(令和元)年6月  
(2023(令和5)年6月一部改訂)

福岡県鞍手町



## はじめに

現在、鞍手町では誰もが住みやすいと感じることのできるまちづくりを進めていくために、2016(平成 28)年に第5次鞍手町総合計画、鞍手町都市計画マスタープラン(改訂版)、鞍手町まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定し、“新たな力で躍動するまち くらて”をまちの将来像に据え、「まちに賑わいを」「ひとに輝きを」「しごとの創出を」を基本方針に掲げています。

公共交通においては、2011(平成 23)年に鞍手町地域公共交通総合連携計画を策定し、「効率的で利便性の高い運行体系の構築」や「高齢者等の外出機会増大」に向けて、コミュニティバス すまいるバスに加えて、予約型乗合タクシー もやいタクシーの運行を開始しました。また、2015(平成 27)年には鞍手中学校の開校に合わせてすまいるバスともやいタクシーにスクールバス機能を持たせて通学需要に対応しているところです。

一方で、本町の公共交通を取り巻く様々な課題も生じています。人口減少や少子化、高齢化の一層の進展、移動ニーズの多様化などの社会情勢や環境の変化により公共交通利用者は年々減少しており、公共交通の運営を支える財政支出の増加も重要な課題となっています。

このような状況を踏まえ、第5次鞍手町総合計画や鞍手町都市計画マスタープランに基づき地域が目指す将来像を実現していくため、「鞍手町にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにし、将来にわたって持続可能な公共交通体系を確保していくために、「鞍手町地域公共交通網形成計画」策定することといたしました。

鞍手町長 岡崎 邦博

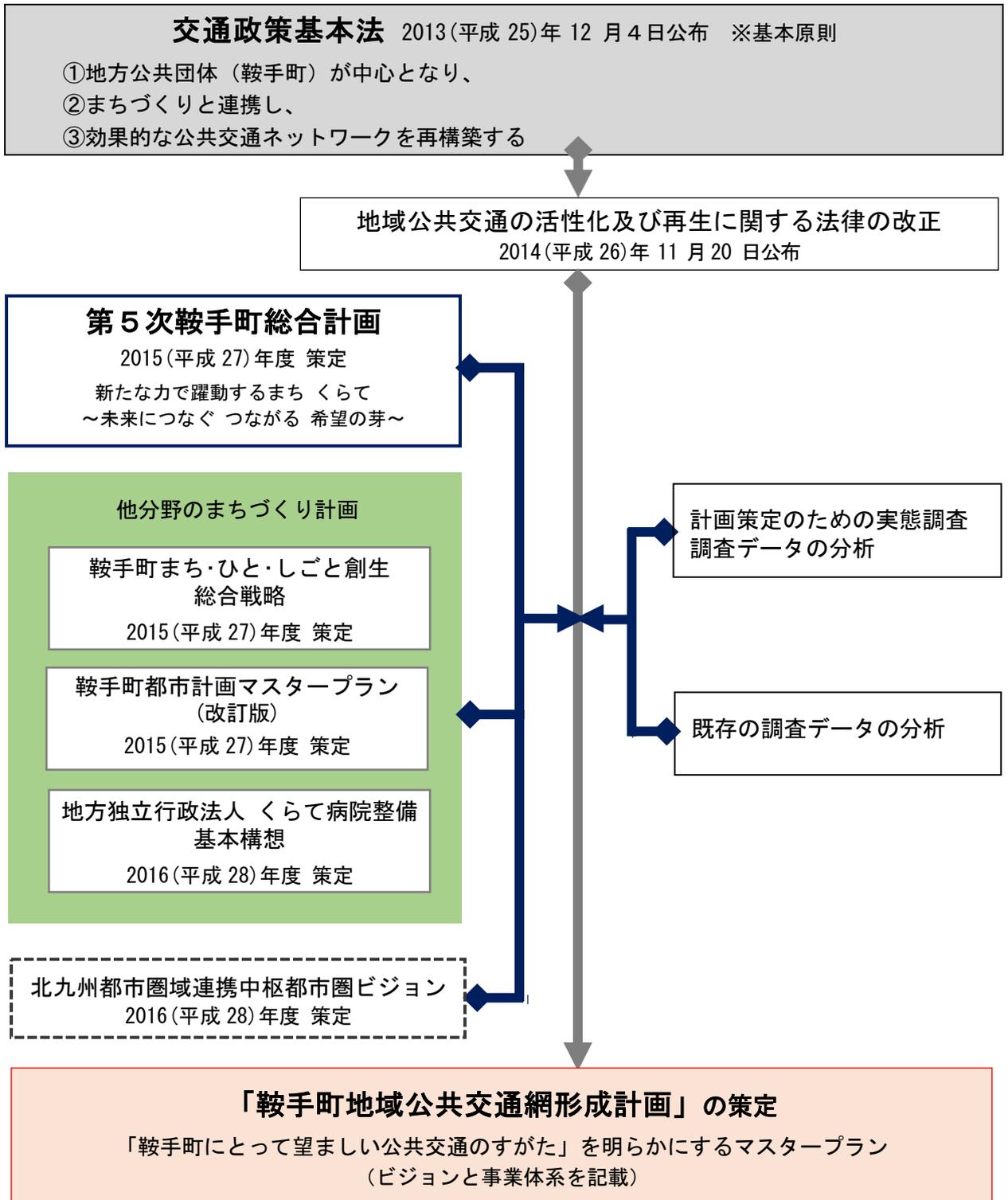
# [ 目 次 ]

1. 計画の概要	1～2
1-1 計画の目的と位置付け及び策定フロー	1
1-2 計画策定のための実態調査と既存調査	2
1-3 地域が目指す将来像	2
1-4 計画対象区域	2
1-5 計画期間	2
2. 地域特性・移動特性	3
3. 鞍手町の公共交通の現状と移動ニーズ	6～14
3-1 これまでの経緯と施策	6
3-2 利用状況と移動ニーズ	9
4. 鞍手町の地域公共交通における課題	15
5. 鞍手町の公共交通の基本方針	16～17
5-1 目指す都市像と公共交通との整合	16
5-2 公共交通の基本方針	17
6. 計画の目標と目標を達成するための事業	18～19
6-1 計画の目標	18
6-2 数値目標の設定	19
7. 鞍手町の新たな公共交通ネットワーク	20～21
7-1 公共交通ネットワークの将来イメージ	20
7-2 各公共交通機関の役割	21
8. 目標を達成するための施策	22～26
9. 事業達成に向けて	27～30
9-1 事業の実施期間と実施主体	27
9-2 目標達成に向けたマネジメントの進め方	28～29
9-3 マネジメント推進体制	30

# 1. 計画の概要

## 1-1 計画の目的と位置付及び策定フロー

鞍手町地域公共交通網形成計画は、「交通政策基本法」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、第5次鞍手町総合計画に基づき、また鞍手町都市計画マスタープランなどの各種計画と整合をとるとともに、実態調査及び既存のデータの分析等により計画を策定します。



## 1-2 計画策定のための実態調査と既存調査

### <計画策定のために実施した実態調査>

- ・町内区長、民生委員、児童委員へのアンケート調査
- ・鞍手中学校生徒および保護者へのアンケート調査
- ・公共交通利用者実態調査
- ・公共交通事業者ヒアリング

### <計画策定のために活用した既存調査>

- ・2015（平成 27）年度国勢調査
- ・2017（平成 29）年度高齢者生活アンケート（鞍手町児童人権課実施）
- ・各事業者及び鞍手町が所有する公共交通に関するデータ

## 1-3 地域が目指す将来像

鞍手町のまちづくりの基本となる第5次鞍手町総合計画では、“新たな力で躍動するまち くらて”を将来像として、「まちに賑わいを」「ひとに輝きを」「しごとの創出を」が基本方針として定められています。

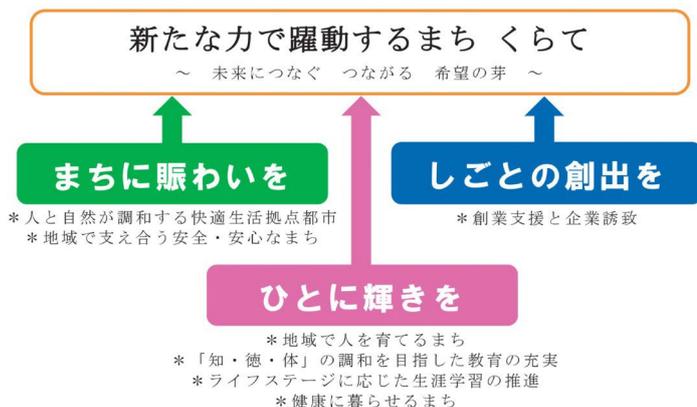
また、都市の将来像を描いた鞍手町都市計画マスタープラン(改訂版)では「豊かな自然と歴史に囲まれた、魅力あふれるコンパクトなまち」を目指すべき将来像として定めています。本計画においてもこれらを公共交通における“地域が目指す将来像”として定めます。

### ■ まちの将来像

[出典…第5次鞍手町総合計画]

### ■ 将来都市構造

[出典…鞍手町都市計画マスタープラン]



### まちづくりの目標

- ・自然的環境と都市的環境との調和を図り、限りある自然を残す
- ・先人の残した歴史と文化を保全し、将来に渡って継承していくまちづくり
- ・子供からお年寄りまでが住みやすいと思えるコンパクトなまちづくり
- ・町外への町の魅力発信と、新たな定住環境の充実

## 1-4 計画対象区域

本計画の区域は、福岡県鞍手町全域とします。

ただし、複数市町を結ぶバス路線の町外区間や町外バス停については、路線等を考慮し、必要に応じて対象とします。

## 1-5 計画期間

本計画の期間は、2019(平成 31)年度から 2023 年度までの5年間とします。

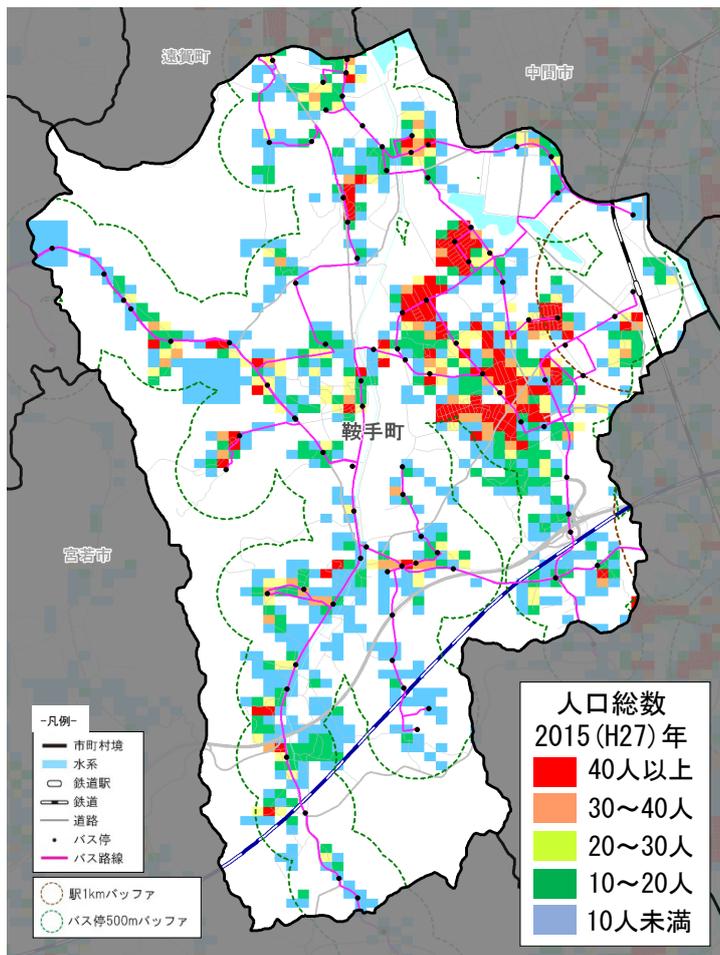
## 2. 地域特性・移動特性

### <人口推移と人口分布>

- ・商業施設や公共施設、教育施設、医療施設などが比較的近い距離に点在する地域である町中央部から北部、東部にかけて特に人口集積が高くなっています。
- ・人口減少と高齢化のさらなる進展が見込まれています。2025年には人口約14,000人となり、高齢化率は約41%となるとされています。その後も人口減少、高齢化は継続する見込みとなっています。

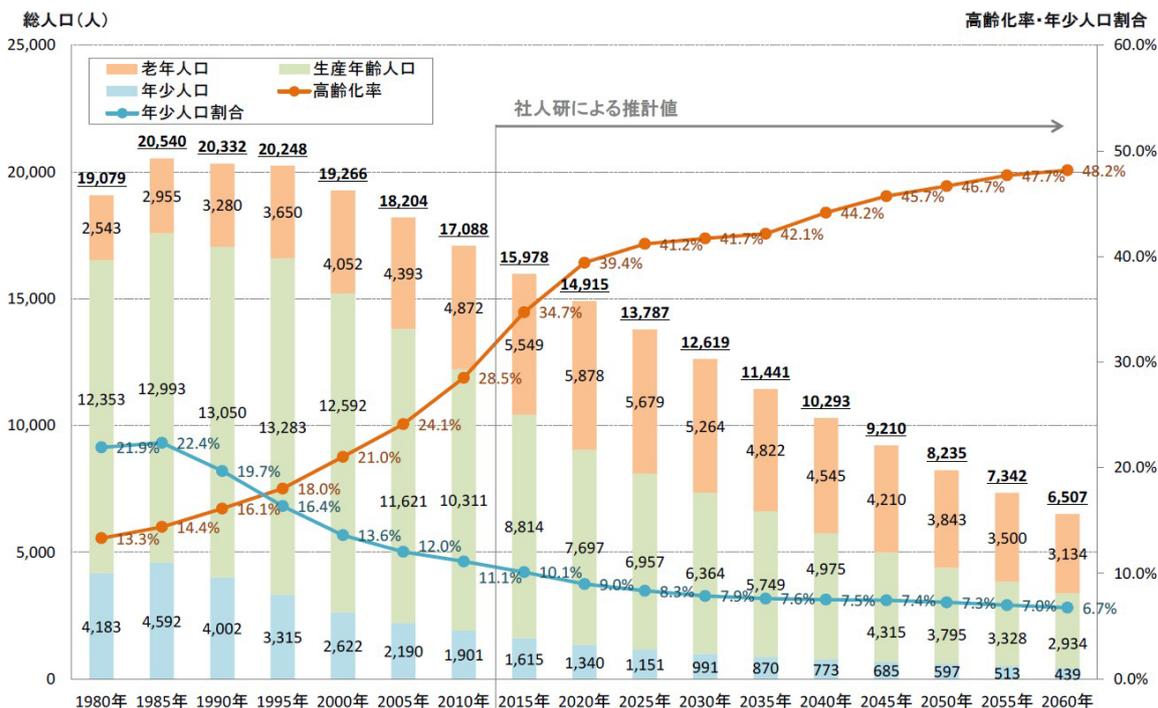
### ■ 総人口の分布状況（100mメッシュ）

[出典…2015(平成27)年 国勢調査資料]



### ■ 年齢3区分別人口の推移(社人研推計)

[出典…鞍手町まち・ひと・しごと創生総合戦略]



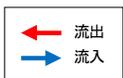
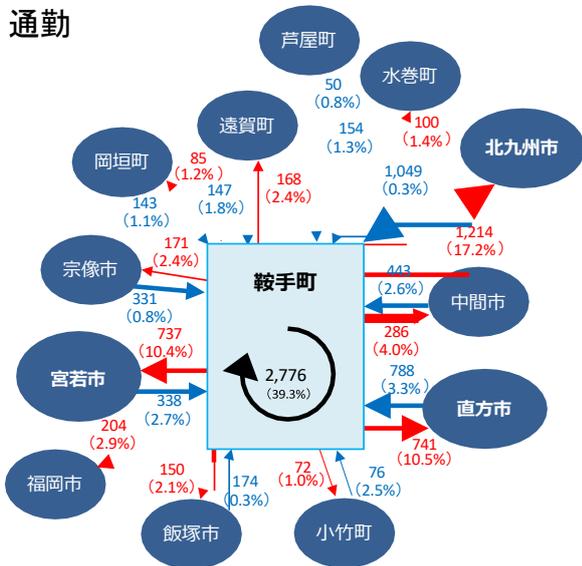
## <通勤・通学特性>

・通勤者の約6割、通学者(高校生以上)の約8割が町外に移動しています。

### ■鞍手町内よりも町外に流出する生活移動(通勤・通学)

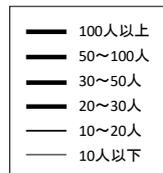
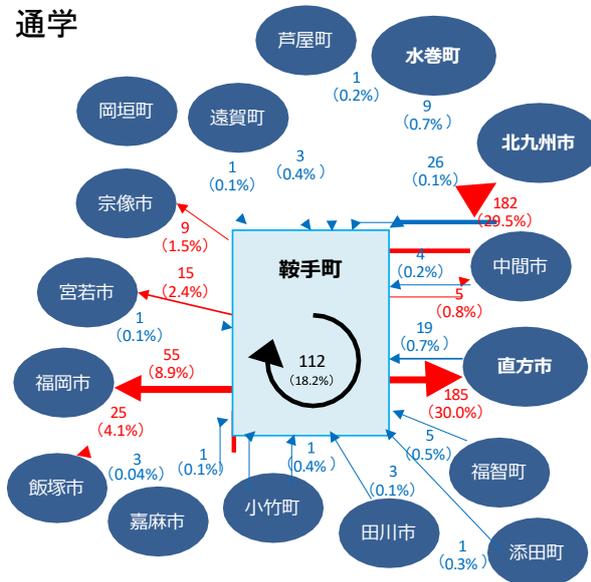
[出典…2015(平成27)年 国勢調査資料]

#### 通勤



※流出は、1.0%(およそ70名)以上の通勤者がいる市町村のみ表示

#### 通学



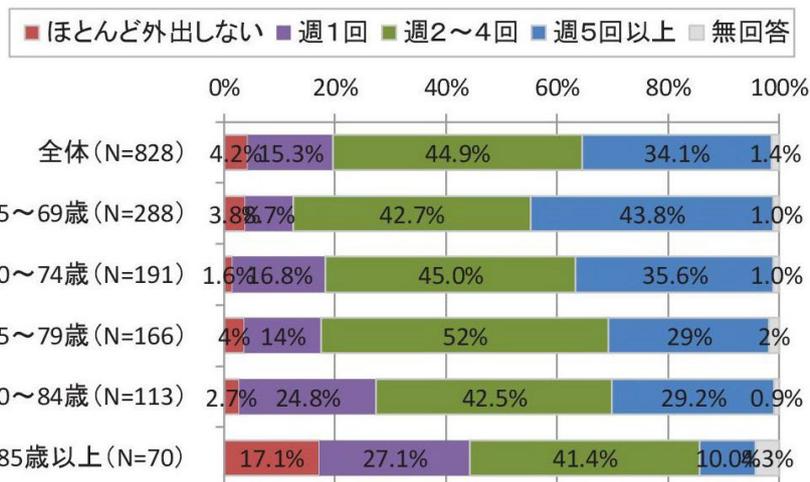
※流出は、0.8%(およそ5名)以上の通学者がいる市町村のみ表示

## <高齢者の外出特性①>

・高齢者(65歳以上)の外出頻度は85歳を境に大きく減少する傾向がみられます。

### ■外出頻度(年齢別)

[出典…2017(平成29)年度 高齢者生活アンケート]



## ＜高齢者の外出特性②＞

- ・高齢者(65歳以上)の32.0パーセントが「自動車(自分で運転)」と答えています。また「自動車(人に乗せてもらう)」という人も16.2パーセントあり、延べ回答数の5割近くが自動車を利用して移動しています。
- ・一方、公共交通では、路線バスが9.9パーセント、電車が7.1パーセント、タクシーが6.1パーセントと、いずれも1割に満たず、多くの高齢者が公共交通に頼っていない実態が見えます。

### ■ 年齢別の外出時移動手段の割合 (複数回答)

[出典…2017(平成29)年度 高齢者生活アンケート]

年齢	人数	延べ回答数	徒歩	自転車	バイク	自動車		公共交通			その他	無回答
						転自分で運	て人もにら乗うせ	電車	路線バス	タクシー		
全体	828	1,598	19.8%	4.6%	2.2%	32.0%	16.2%	7.1%	9.9%	6.1%	1.4%	0.6%
65～69歳	288	560	19.5%	4.8%	2.5%	39.8%	12.9%	9.3%	6.8%	3.6%	0.7%	0.2%
70～74歳	191	366	20.8%	4.9%	2.2%	37.2%	14.5%	6.8%	9.3%	3.3%	0.5%	0.5%
75～79歳	166	309	19.7%	5.5%	1.6%	27.5%	19.1%	6.5%	12.6%	5.8%	0.6%	1.0%
80～84歳	113	218	21.6%	2.3%	3.7%	25.7%	15.1%	5.0%	12.4%	10.1%	4.1%	0.0%
85歳以上	70	145	16.6%	4.1%	0.0%	8.3%	29.0%	3.4%	14.5%	17.9%	4.1%	2.1%

## ＜交通弱者の状況＞

- ・アンケートに回答した自治会の内87.9パーセントに交通弱者が存在していることがわかりました。その内訳としては、「高齢のため運転を控えている」が41.9パーセント、「車や免許を持たない」が28.2パーセントと大勢を占めています。

### ■ 各自治会における交通弱者の状況

[出典…区長・民生委員への公共交通に関するアンケート]

回答	件数	割合
いる	58	87.9%
今はいない	2	3.0%
今も将来もない(見込み)	0	0.0%
分からない	6	9.1%
計	66	

回答	件数	割合
高齢のため運転を控えている又は運転免許証を返納した方	49	41.9%
18歳以上で車や免許を持たない方	33	28.2%
18歳未満の未成年(児童・生徒)	5	4.3%
身体障がい者(体の不自由な方)	17	14.5%
その他	11	9.4%
無回答	2	1.7%
回答数(複数回答)	117	100.0%

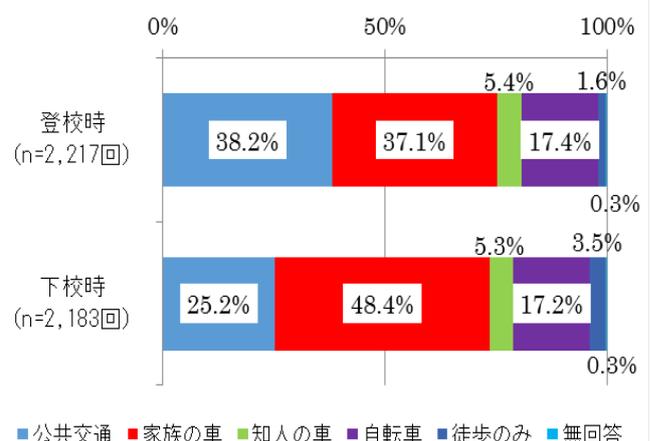
## ＜中学生の状況＞

- ・登校時は、すまいるバスなどの「公共交通」が38.2パーセント、「家族の車」が37.1パーセントと、主に「公共交通」と「家族の車」が利用されています。
- ・一方、下校時は、48.4パーセントが「家族の車」を利用していると答え、半数近くを占めていました。
- ・また登下校とも「自転車」を利用している生徒が約17パーセント。「知人の車」を利用している生徒が約5パーセントありました。

### ■ 中学生の登下校手段 (バス通学対象者)

[出典…鞍手中学校生徒・保護者アンケート]

・調査期間…平成30年10月15日から11月2日まで



### 3. 鞍手町の公共交通の現状と移動ニーズ

#### 3-1 これまでの経緯と施策

##### <鞍手町の公共交通再編の経緯>

2011(平成 23)年 3月	<p><b>地域公共交通総合連携計画を策定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「効率的で利便性の高い運行体系の構築」や、「高齢者等の外出機会増大」などを目標に設定</li> </ul>
2011(平成 23)年 10月	<p><b>すまいるバス、もやいたクシーの実証運行を開始</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間路線バス(西鉄バス)を補完する地域内フィーダー系統として、公共施設や交通結節点を集中的に運行するすまいるバス(コミュニティバス)まちなか線と、町内交通空白地域から公共・公的施設までを運行する、もやいたクシー(予約型乗合タクシー)泉水線、長谷線及び古門線の3路線の実証運行を開始</li> </ul>
2012(平成 24)年 10月	<p><b>すまいるバス、もやいたクシーのサービス見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者実態調査等の結果から、もやいたクシー泉水線、古門線を一時休止し、すまいるバスまちなか線の周回運行や均一料金制(200円)を導入。もやいたクシーの運行形態見直しを実施</li> </ul>
2013(平成 25)年 10月	<p><b>すまいるバスの再編、もやいたクシーの再編及びサービス見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すまいるバスは、まちなか線を周回運行から起終点運行に変更し、泉水線と倉坂線に再編</li> <li>・もやいたクシーは、長谷線に加え上木月線を新設。乗り場の増設、便数の増加、すまいるバスと均一の200円運賃を導入</li> </ul>
2014(平成 26)年 10月	<p><b>プロポーザル方式で運行費補助事業者を決定。低床車両を導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で便利な運行体系を構築するため、プロポーザル方式により運行補助費事業者を決定。併せて以前から利用者による要望が多かった「低床型バス」を導入</li> </ul>
2015(平成 27)年 4月	<p><b>中学校統合に伴うスクールバス機能の付加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中学校統合に伴う生徒の通学手段として、西鉄バス、すまいるバス及びもやいたクシーを位置付け、町の公共交通にスクールバスとしての機能を付加。生徒の通学と帰宅の時間や高齢者等の日常生活における交通手段の確保等を考慮した運行時刻や運行経路を大幅に変更</li> </ul>
2016(平成 28)年 4月	<p><b>もやいたクシーからスクールバス機能を分離</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・もやいたクシーとして運行していた小型ワゴン車を中学生通学用のスクールバスに切り替え、もやいたクシーからスクールバス機能を分離</li> </ul>

<各種公共交通機関と鞍手町の施策>

J R (鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に通勤や通学のために、北九州市や直方市など町外への移動を支える広域幹線交通機関</li> <li>鞍手駅駅舎は、町所有のものであり、町が利用環境を確保</li> </ul>
西鉄バス (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>遠賀町や直方市、宗像市への移動を支える広域幹線交通機関</li> <li>路線維持のため国や県、沿線自治体と共同して運行維持費を赤字補てん</li> </ul>
すまいるバス (コミュニティバス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスを補完するため、町内の公共・公的施設や商業施設、医療施設、教育施設(鞍手中学校)などへのアクセスを支える町内幹線交通機関</li> <li>町が交通事業者へ運行維持費を赤字補てんして運営。利用者の移動ニーズに合わせて運行経路や運行時刻の見直しを実施</li> </ul>
もやいたクシー (予約型乗合タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスやコミュニティバスを補完するため、町内の公共・公的施設や商業施設、医療施設などへのアクセスを支える交通機関</li> <li>町が交通事業者へ運行維持費を赤字補てんして運営。利用者の移動ニーズに合わせて運行経路や運行時刻の見直しを実施</li> </ul>
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>鞍手中学校への通学手段として、町が交通事業者へ委託して運行する交通機関</li> </ul>
高速バス (直方PAバス停)	<ul style="list-style-type: none"> <li>北九州市や福岡市などへの移動に高速バスを利用する際の最寄りバス停。路線数と運行本数が多く利便性は大きいですが、町外に位置するため、本計画ではその概要のみを記載する。</li> </ul>

<表 鞍手町の地域公共交通の概要>

路線名	区間	1日当たり運行本数 (上り・往路)			1日当たり運行本数 (下り・復路)			運行事業者
		平	土	日祝	平	土	日祝	
J R 筑豊本線・ 福北ゆたか線	若松～原田・ 小倉～博多	54	53	53	51	50	50	J R 九州
路線 バス	直方～鞍手～遠 賀線 [66.68番]	28	28	11	26	26	11	西鉄バス
	直方～鞍手～宗 像線 [75番]	12	12	12	12	12	12	西鉄バス
すま い る バ ス	みやわか線	9	6	4	8	6	4	西鉄バス
	倉坂線	7	6	4	7	6	4	西鉄バス
	泉水線	6	4	4	6	4	4	西鉄バス
タ ク シ ー	長谷線	10	10	10	10	10	10	MGタク シー
	上木月線	10	10	10	10	10	10	MGタク シー
高速バス (直方PA経由)	愛知～福岡	1	1	1	1	1	1	西日本鉄道 名鉄バス
	北九州～長崎	5	6	6	6	6	6	長崎県交通 局
	北九州～福岡	124	128	125	124	128	125	西鉄バス
	北九州～福岡空港 (国際線)	124	128	125	124	128	125	西鉄バス
	北九州～福岡空港 (国内線)	12	12	12	12	12	12	西鉄バス
	行橋～福岡	20	20	20	20	20	20	西鉄バス
	直方～福岡	15	15	15	15	15	15	西鉄バス

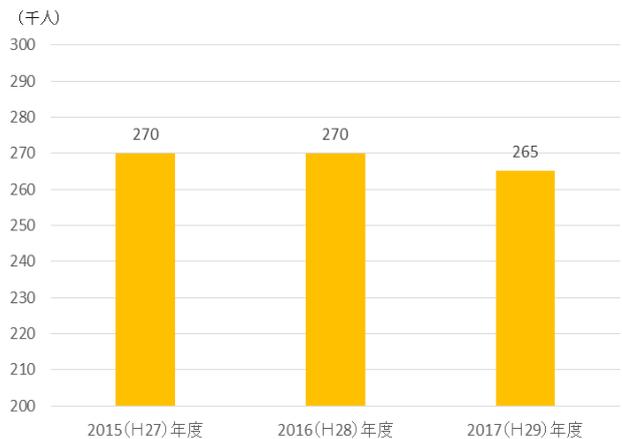


## 3-2 利用状況と移動ニーズ

### < JR (鉄道) >

- ・鞍手町の1日当たり利用者数は約730人で、近年は横ばい傾向にあります。
- ・利用目的の多くは通学や通勤です。
- ・交通事業者(JR九州)は利用状況に応じた適正な運行本数とする必要性を感じていますが、当面は現状維持のために、経費の効率化や利用促進(駅舎の活用や沿線市町と連携した企画など)に取り組みたいとの意向を持っています。

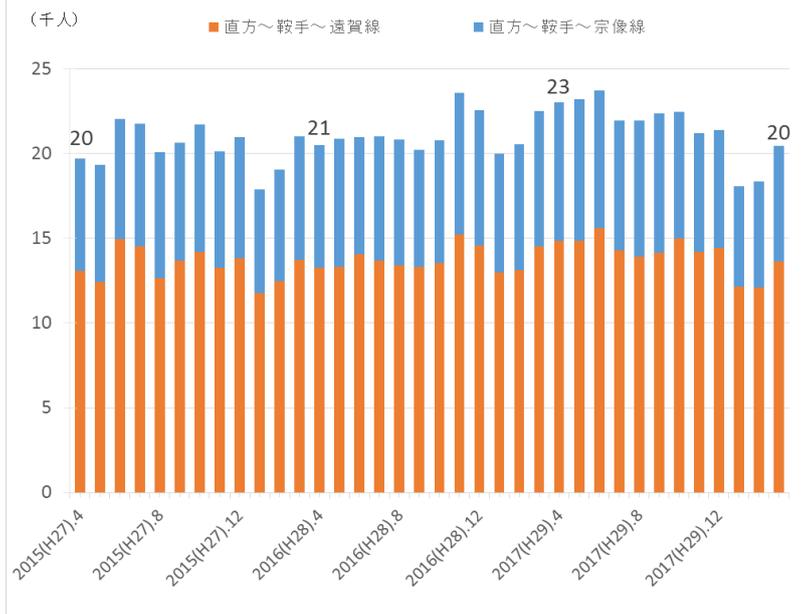
■ 鞍手駅の年間乗客数  
[出典…JR九州ホームページ]



### < 西鉄バス(路線バス) >

- ・「直方～鞍手～遠賀線」と「直方～鞍手～宗像線」の2路線で毎月約20,000人が利用しており、直近では減少傾向に転じています。
- ・利用目的は、主に通勤、通学です。日中は、高齢者などが買い物や通院に利用しています。
- ・交通事業者としては、路線、便数を維持したい意向を持っています。しかしながら、運転手確保など喫緊の課題を抱えており、補助路線の路線維持について、沿線自治体と検討を続けていく必要があると考えています。

■ 利用者数の推移  
[出典…西鉄バス筑豊株式会社資料]

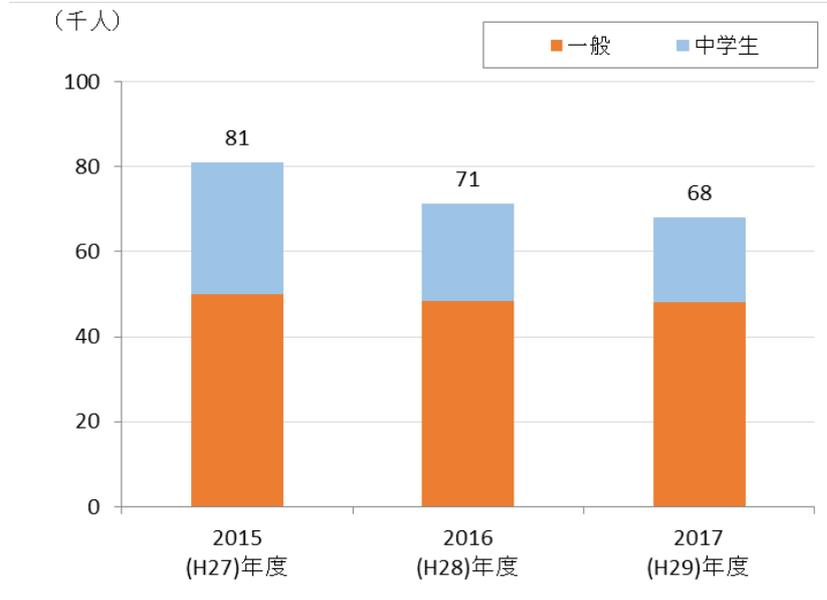


## <すまいるバス①>

- ・2017(平成 29)年度のすまいるバスの年間利用者は約 68,000 人でしたが、過去3年間では減少傾向にあります。
- ・利用者の約3割は中学生であり、通学目的です。一般の乗降者は、くらて病院などの町内の医療施設、宮若市や北九州市の医療施設への通院、町内や宮若市の商業施設への買物、町外への通勤、くらの郷でのイベントへの参加など多様な目的に利用しています。

### ■ 利用者数の推移(属性別)

[出典…西鉄バス筑豊株式会社資料]

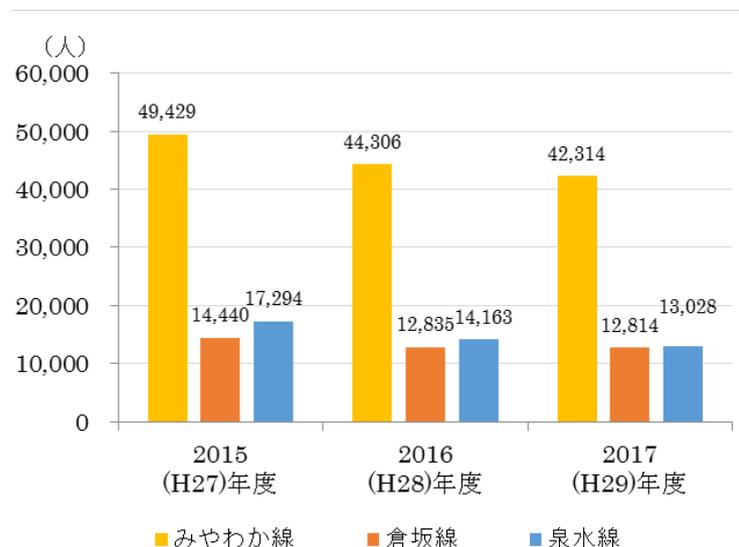


## <すまいるバス②>

- ・みやわか線は年々減少しており、2017(平成 29)年度は年間約 42,000 人です。30 歳以下から 80 歳代まで幅広い年齢層が利用しています。
- ・倉坂線の利用者は、2015(平成 27)年度から年間約 1,600 人減少しましたが、2018(平成 29)年度は前年と同程度を維持しています。利用者は主に 60~70 歳代です。
- ・泉水線の利用者は、すまいるバス3路線の中でも減少幅が大きく、2015(平成 27)年度から2016(平成 28)年度は約 3,100 人、2016(平成 28)年度から2017(平成 29)年度は約 1,100 人減少しました。利用者は主に 60~70 歳代です。

### ■ 利用者数の推移(路線別)

[出典…西鉄バス筑豊株式会社資料]



### <すまいるバス③>

- ・バス停別の調査日の利用者数をみると、鞍手中学校前(91 人/日)、くらの郷(71 人/日)などが多くなっています。また、便数に対して1人でも乗降の利用があった割合を見てみると、「室木」が70.6 パーセント、JR利用者が乗降する「鞍手駅」が62.8 パーセント、宮若市の商業施設前に位置する「本城」が61.5 パーセントと高くなっています。
- ・その一方で、調査日に1人も利用しなかったバス停が9か所、5人以下が14か所あり、効率的な運行ができていない状況がみられます。
- ・交通事業者のヒアリングでは、利用促進策のアイデアとして、交通系ICカード等の導入による支払いの円滑化などの意向が聞かれました。

■バス停別乗降客の状況 [出典…西鉄バス筑豊株式会社資料]

分類	バス停	1日あたり乗降客数(人/日)	便数(便/日)	乗降1人以上の便数(便/日)	便数の内、1人以上に利用されている便の割合	
みやわか線沿線	3路線重複	くらの郷	71	43	14	32.6%
		くらの郷	15	43	10	23.3%
		サングリーン鞍手	8	43	6	14.0%
		ひな尻	11	43	9	20.9%
		鞍手駅	43	43	27	62.8%
		鞍手局	24	43	17	39.5%
		鞍手中学校前	91	43	14	32.6%
		小牧口	1	43	1	2.3%
		新延橋	3	43	3	7.0%
		中山	8	43	6	14.0%
		中山南区	7	43	7	16.3%
		中本町	18	43	16	37.2%
		全体	300	516	130	25.2%
		みやわか線のみ	旭	10	17	7
	鞍手車庫		16	17	9	52.9%
	隠谷		2	17	2	11.8%
	永瀬		0	17	0	0.0%
	河童村入口		0	17	0	0.0%
	宮田バス停		6	13	3	23.1%
	宮田病院前		1	17	1	5.9%
	幸ノ浦		8	17	4	23.5%
室木	23		17	12	70.6%	
新北	16		17	10	58.8%	
神田入口	14		17	7	41.2%	
筑前上畑	0		17	0	0.0%	
筑前川端	6		17	5	29.4%	
筑前中畑	4		17	2	11.8%	
長山	10		17	7	41.2%	
田淵	5		13	3	23.1%	
唐ヶ崎	53		17	2	11.8%	
徳城	4	13	3	23.1%		
八尋	5	17	5	29.4%		
本城	18	13	8	61.5%		
全体	201	324	90	27.8%		
みやわか線沿線外	全体	501	840	220	26.2%	
	泉水線・倉坂線	鞍手町役場	0	26	0	0.0%
		山ヶ崎	0	26	0	0.0%
		昭和通り	9	26	3	11.5%
		新延小学校	6	26	3	11.5%
		泉水口	3	26	3	11.5%
		中山西区	6	26	5	19.2%
	全体	24	156	14	9.0%	
	倉坂線のみ	古月横穴	0	14	0	0.0%
		古門栄町	0	14	0	0.0%
		古門公民館	1	14	1	7.1%
		常足翁旧宅前	1	14	1	7.1%
		新延本村	8	14	5	35.7%
		神崎	0	14	0	0.0%
		倉坂	6	14	3	21.4%
		道中	0	14	0	0.0%
	全体	16	112	10	8.9%	
	泉水線のみ	グローバルアリーナ	1	12	1	8.3%
		永谷	3	12	1	8.3%
		七ヶ谷	15	12	6	50.0%
		泉水	2	12	2	16.7%
泉水団地		11	12	7	58.3%	
六反田		13	12	4	33.3%	
全体	45	72	21	29.2%		
全体計	85	340	45	13.2%		
計	586					

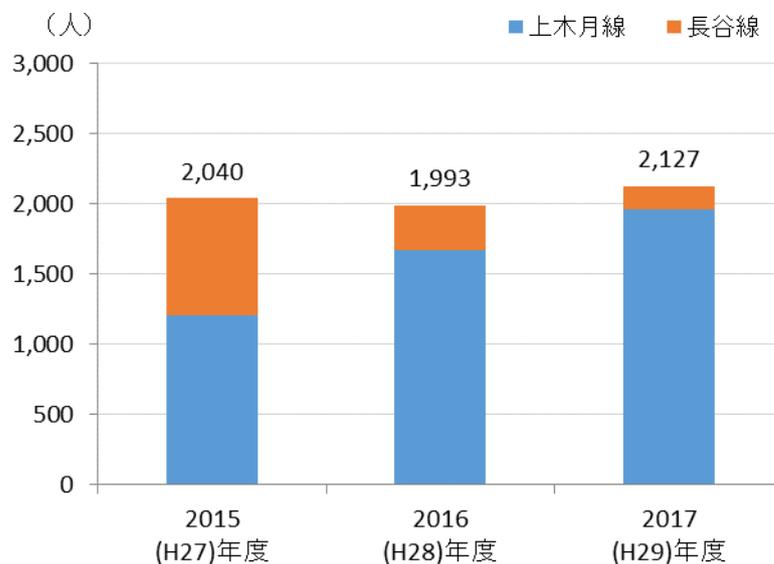
※唐ヶ崎(53人日)は調査当日に小学校の社会見学により利用者が増加しているため、特異値として取り扱う

## <もやいタクシー①>

- ・もやいタクシーは、年間約 2,200 人の利用があり、近年の一般利用者数はほぼ横ばいで推移しています。
- ・上木月線は一般利用者が年々増加傾向にあり、年間約 2,000 人、1日当たり 5.5 人が利用しています。また、長谷線は減少傾向にあり、年間 160 人、1日当たりの利用は 0.4 人となっています。

### ■ 利用者の推移

[出典…MGタクシー株式会社資料]



## <もやいタクシー②>

- ・利用者は 75 歳以上の高齢者が中心で、リピーターが多く利用しています。主な利用目的は、通院や買い物、JR利用です。

### ■ 利用者の概要 [出典…MGタクシー株式会社資料]

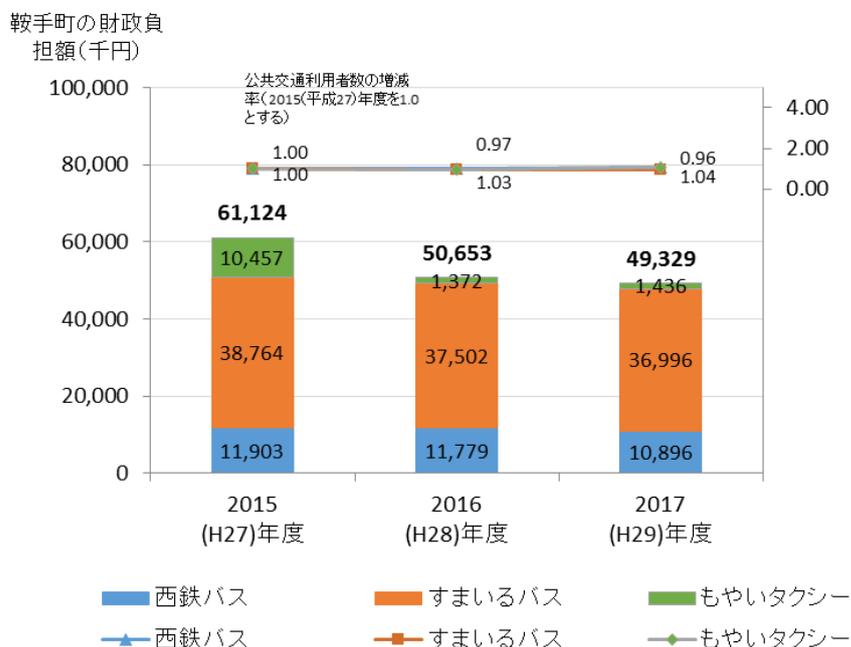
	利用登録者数	実際の利用者数		延べ利用者数		一人当たりの利用回数
		人数	平均年齢	人数	平均年齢	
長谷線	89 人	4 人	81.3 歳	62 人	82.2 歳	15.5 回
上木月線	196 人	43 人	72.7 歳	717 人	77.7 歳	16.7 回

## <財政負担状況>

- ・ 鞍手町内を運行する西鉄バス(路線バス)は赤字運行となっており、国や県、路線を構成する近隣市町で赤字額を補てんして維持しています。2017(平成 29)年度の鞍手町の負担額は、年間約 1,100 万円となっており、ここ 3 年間は横ばい傾向でしたが、利用者の減少による収入減や燃料費の高騰などにより、平成 30 年度は負担額が増加する見込みです。
- ・ すまいるバスは、国や県の補助を受けながら、路線を構成する宮若市と共同で赤字額を補てんし交通事業者が運行しています。2017(平成 29)年度の赤字額は、約 4,240 万円で、国等の補助額を除いた鞍手町の実質負担額は約 3,700 万円です。赤字額は、利用者数の減少や燃料費の高騰などもあり、年々増加しています。
- ・ もやいたクシーは、国からの補助を差し引いた赤字額を、鞍手町が交通事業者に補てんし、運行を維持しています。2017(平成 29)年度の鞍手町の負担額は約 144 万円。予約のある便、区間のみを運行する特性から、利用者の増加とともに負担額も増加傾向にあります。
- ・ 2017(平成 29)年度の鞍手町が公共交通に負担している額は合計で約 4,940 万円となっています。

### ■ 一般利用者にかかる公共交通の財政負担と利用者数増減率の推移

[出典…鞍手町地域振興課資料]



## <利用者ニーズ>

### ①交通弱者の状況

- ・ 回答した区長、民生委員・児童委員の約 9 割が将来的な公共交通の必要性を挙げており、特に約 7 割の自治区長等は「今も必要」と回答し、喫緊の課題として捉えています。
- ・ 公共交通の維持、活性化に向けてできることとして、約 7 割の自治区長等が「住民や行政、交通事業者が協働し、地域にあった公共交通の運行方法を検討する」を挙げており、公共交通への高い関心がうかがえます。

### ■ 各区における公共交通の必要性

[出典…区長、民生委員・児童委員アンケート]

回答	件数	割合
今も将来も、継続して必要不可欠である	48	72.7%
今は必要ないが、将来的には必要である	13	19.7%
今も将来も、特に必要としない	2	3.0%
無回答	3	4.5%
計	66	100.0%

## ②公共交通機関に対する要望

- ・ JR (鉄道)……鞍手駅の待合室の環境改善やバリアフリー化を望む声がありました。
- ・ すまいるバス……運行時刻の見直し(増便、外出にあった時間の設定など)やJRとの接続の改善、運行経路の見直し(経由地の追加など)などを望む声がありました。
- ・ もやいたクシー…予約受付の締め切り時間を変更してほしい(1時間前までから 30 分前までに)という声やJRとの乗継を改善してほしいという要望がありました。

## ③中学生の保護者・生徒の声

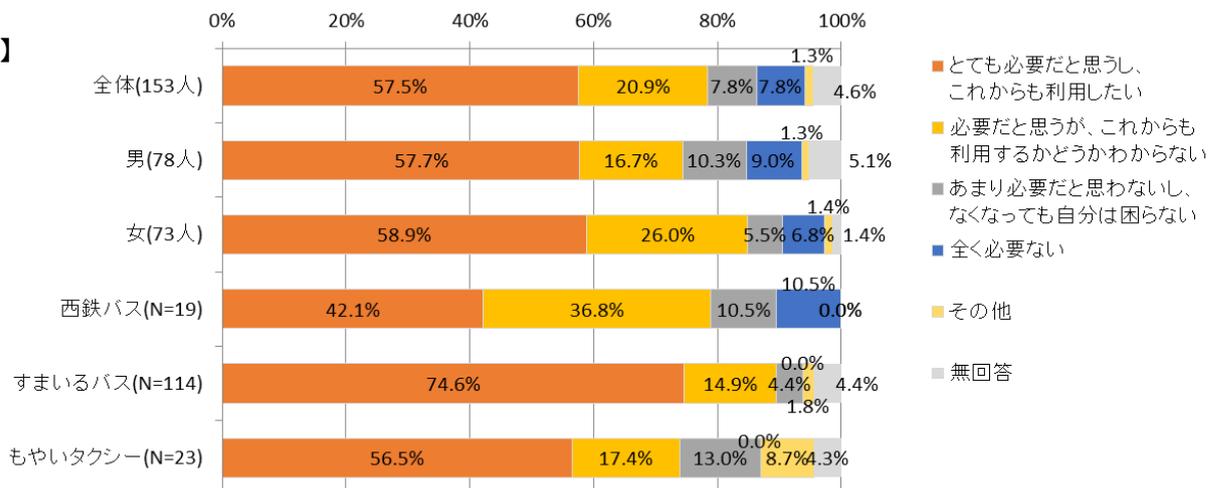
- ・ 通学に公共交通を利用しない理由として、保護者からは「朝、晩の部活動の時間帯と運行時刻が合わない」等の意見が挙げられています。また、女子生徒の保護者からは「下校時に夜暗くなったら怖い、危ない」との意見も挙げられました。そのほか「子どもに送迎してほしいと言われたから」といった意見も挙げられています。
- ・ 通学時の公共交通の廃止の影響について、保護者の約5割が「とても影響がある」と回答しています。
- ・ 一方で、西鉄バスを利用している生徒からは「通学に公共交通は必要だと思いますが、これからは利用するかどうかわからない」との回答が約4割ありました。

### ■ 登下校における公共交通の必要性・家庭への影響 [出典…公共交通に関する中学生生徒・保護者アンケート]

#### 【保護者】



#### 【生徒】



## 4. 鞍手町の地域公共交通における課題

本町の地域公共交通における課題を以下の4つに整理しました。

### 課題① 住民の生活を支える交通体系の構築

- ・鞍手町は、総合計画や都市計画マスタープランにおいて、まちに賑わいをつくり、誰もが暮らしやすい生活環境を整えるため、町の中心部に公共施設や教育施設、医療機関などの様々な都市機能を集約するコンパクトなまちづくりを推進しています。
- ・町内各地域からのアクセスを確保することで、まちづくりと連携し、住民の生活を支える交通体系の構築が求められています。

### 課題② 通学需要の低迷と一般利用者の利便性低下への対応

- ・平成27年4月の鞍手中学校の開校に合わせて生徒の通学手段を確保するため、町内の公共交通(西鉄バス、すまいるバス、もやいたクシー)の運行経路を再編し、運行時刻を見直しました。
- ・開校から3年が経過した現在、中学生の通学利用は低迷している状況にあります。
- ・一方で、中学生の通学に対応した運行経路や運行時刻となっていることから、一般の利用者にとっては利用しづらい状況となっており、またJRへの乗り継ぎへの対応なども不十分となっています。
- ・これらに加え、町の公共交通に対する財政負担も年々増加しています。このような現状を踏まえ、より多様な利用者にとって、便利で持続可能な公共交通ネットワークを再検討する必要があります。

### 課題③ 町内外の移動ニーズへの対応

- ・通勤者の約6割、高校生以上の通学者の約8割は町外に通勤、通学しており、町外への広域的な移動を支える鉄道や路線バスを引き続き維持していくことが必要です。
- ・町内移動では、買い物や通院などに公共交通を利用する一般利用者にとってストレスのない移動手段の維持・確保に努めるとともに、中学生の安心安全な通学手段の確保も必要となっています。

### 課題④ 人口減少・高齢化の進展などの社会変化への対応

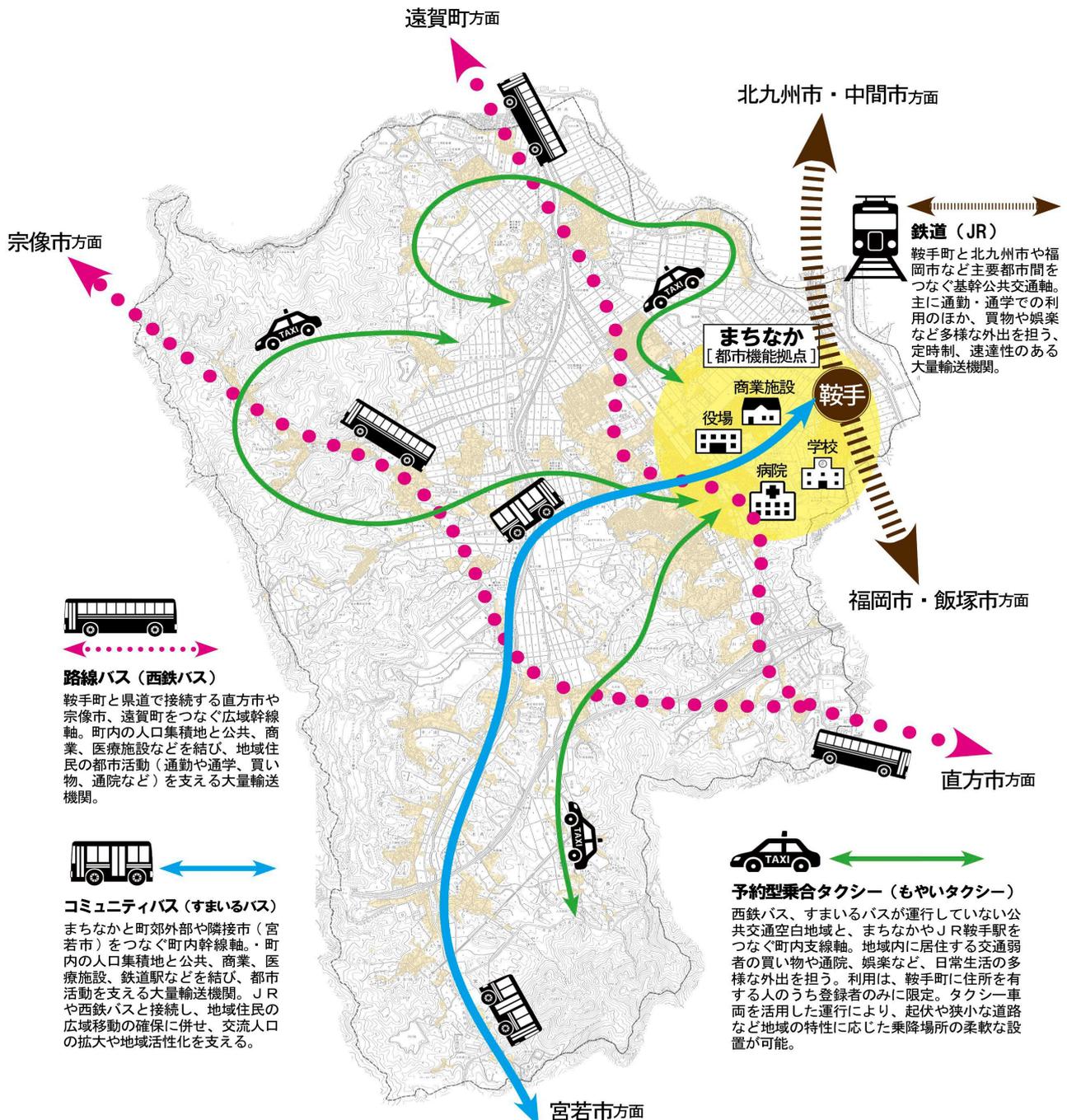
- ・人口減少に比例し、利用者が減少していく中で、公共交通を維持していくための財政負担の増加が問題となっています。
- ・一方で、高齢者の増加はピークを迎えるとともに、高齢者の自動車事故抑制の必要性が高まっています。今後、運転免許証を自主返納しやすくする環境を整えていくためにも、公共交通への期待や果たすべき役割は大きくなっていくと考えられます。
- ・人口減少や高齢化の進展などの社会変化や鞍手町の特性に応じた、持続可能な公共交通サービスの維持、確保が求められています。

## 5. 鞍手町の公共交通の基本方針

### 5-1 目指す都市像と公共交通との整合

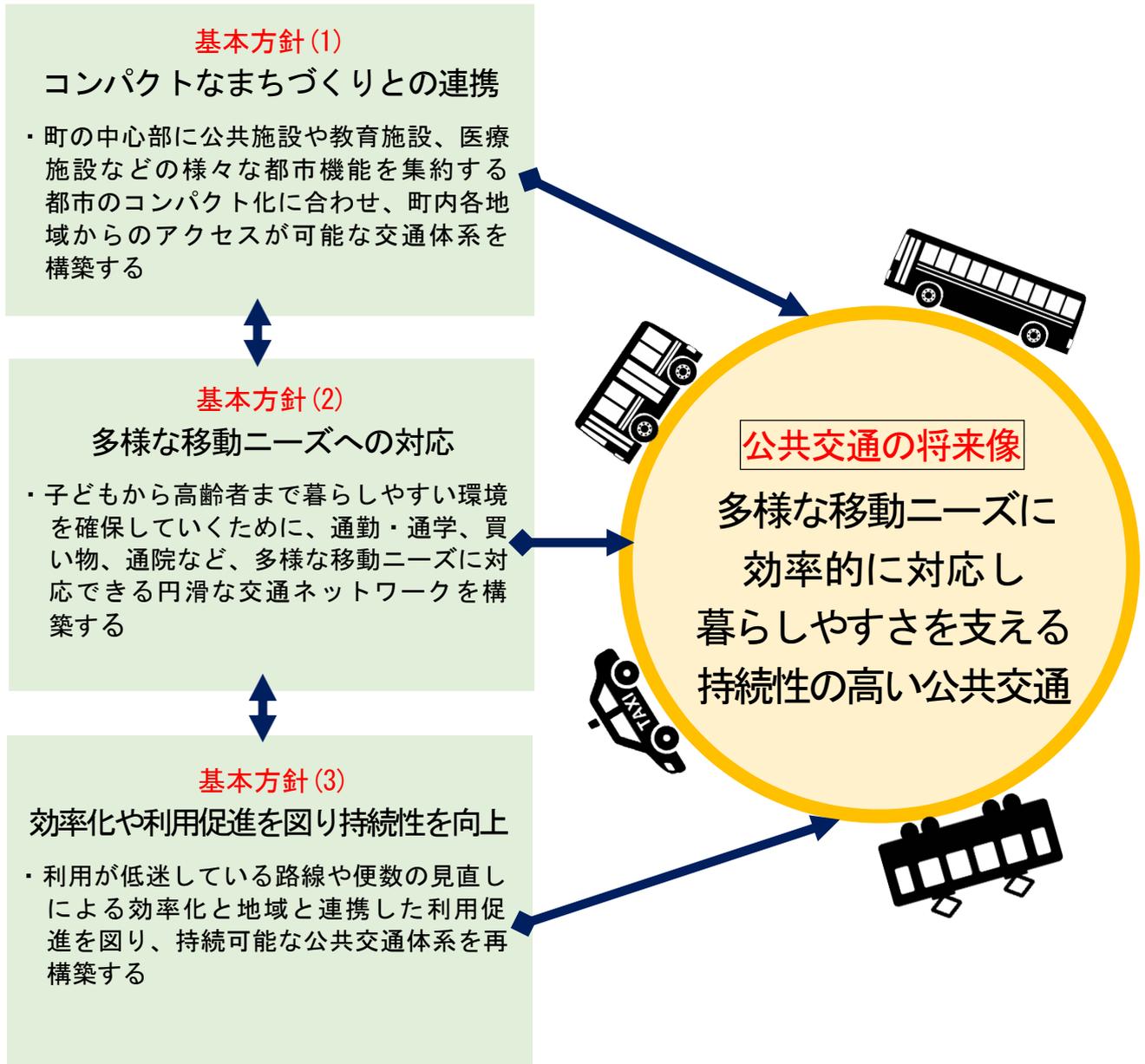
第5次総合計画や都市計画マスタープランなどに基づき、鞍手町が目指す都市像を実現していくためには、地域公共交通との整合を図ることが必要不可欠です。そこで本計画では、次の3点を考え方の柱とし、鞍手町の公共交通の基本方針を定めることとしました。

- ・ 今後整備を進める、くらすて病院や役場庁舎などの公共的な社会インフラ施設は、まちなか(都市機能拠点)エリアへ集約し、機能的でコンパクトなまちづくりを推進する。
- ・ 現在、住民の就労の受け皿となる企業や事業所は多くを町外に依存し、また、中学卒業者は高校や大学の進学のため、町外に移動せざるを得ない。このようなことから、周辺の中核市や政令市を通勤・通学の主たる場所と位置付け、交通網の整備や移動手段の円滑化を図っていく。
- ・ 地理的要因や利用者の減少などによって公共交通が空白となっている地域に、予約型乗合タクシーを拡充し、まちなかへの移動ニーズに的確に対応していく。



## 5-2 公共交通の基本方針

鞍手町の公共交通の基本方針を以下のとおり定めます。



## 6. 計画の目標と目標を達成するための事業

### 6-1 計画の目標

「鞍手町の公共交通の基本方針」を踏まえ、地域公共交通網形成計画の目標と目標達成状況を評価するための指標を以下のとおり定めます。

#### 〈鞍手町の公共交通の基本方針〉

##### [将来像]

多様な移動ニーズに効率的に対応し、暮らしやすさを支える持続性の高い公共交通

##### [基本方針]

- (1) コンパクトなまちづくりとの連携
- (2) 多様な移動ニーズへの対応
- (3) 効率化や利用促進を図り持続性を向上



#### 〈鞍手町地域公共交通網形成計画の目標〉

目標	内容	評価指標
① 広域の移動を支える公共交通の確保維持	町外への移動を確保するために、広域交通機関を維持していきます	広域幹線交通の路線数
② 多様な移動ニーズに応じた、すまいるバス、もやいたクシーの再配置(町内移動手段の確保維持)	町内各地域から都市機能拠点(まちなか)へのアクセスを確保し、多様な移動ニーズに応えるため、すまいるバス、もやいたクシーを再配置します	まちなか区間の通過便数の維持
③ 誰もが利用しやすい公共交通環境の形成	待合環境などの改善を進め、住民や来町者の誰もが利用しやすい公共交通環境を形成します	公共交通環境改善の取り組み数
④ 公共交通の利用促進	公共交通の維持、活性化に向けて様々な利用促進事業に取り組みます	全公共交通に対する住民1人当たりの利用回数(利用率)



⑤ 公共交通に対する満足度の向上	各種施策の実施により、公共交通の利用しやすさを実感することで、利用者の満足度の向上を図ります	公共交通利用者意向調査で「満足している」人の割合
⑥ 公共交通の持続可能性の向上	移動ニーズに応じたサービスの見直しと利用促進により、財政負担の軽減を図り、公共交通の持続性向上を図ります	公共交通に支出する町の財政負担額

## 6-2 数値目標の設定

本計画の目標達成状況を評価するための数値目標を以下のとおり定めます。

目 標	評価指 標	上段：評価指標の定義		現況値	数値目標 (2023 年度)
		下段：数値目標の考え方			
①	広域の移動を支える公共交通の確保維持	広域幹線交通の路線数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鞍手町を運行する広域幹線交通の路線数の維持</li> <li>・今後も広域幹線交通のサービスを維持していくことを目標に、路線数の現状値維持を目指します</li> </ul>	[鉄道] 路線数…1  [路線バス] 路線数…2 ・直方～遠賀線 ・直方～宗像線 (2017 年度)	[鉄道] 路線数 …1 以上  [路線バス] 路線数 …2 以上
②	多様な移動ニーズに応じた、すまいるバス、もやいたクシーの再配置 (町内移動手段の確保維持)	まちなか区間※の通過便数の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在のすまいるバス倉坂線、泉水線のまちなか区間のバス停の通過便数を再編後の路線においても同等数以上維持する。</li> <li>・路線を再編し、現在のすまいるバス倉坂線、泉水線及びもやいたクシー上木月線を再編した後も、再編前のまちなか区間へのアクセス性が維持若しくは向上されていることを目指します。</li> </ul>	26 便	26 便以上
③	誰もが利用しやすい公共交通環境の形成	公共交通環境改善の取り組み数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用しやすい公共交通環境の形成に向けた取り組み数</li> <li>・年間 1 件の取り組みを目指します</li> </ul>	—	6 事業
④	公共交通の利用促進	全公共交通に対する住民 1 人当たりの利用回数(利用率)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通全体(西鉄バス、すまいるバス、もやいたクシー)の年間利用者数を全人口で除した数値</li> <li>・人口減少に伴い公共交通利用者の減少が予想される中、公共交通の利用促進を図り、住民 1 人当たりの利用回数の維持を目指します</li> </ul>	19 回/人 (2017 年度)	19 回/人
⑤	公共交通に対する満足度の向上	公共交通利用者意向調査で「満足している」人の割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すまいるバス、もやいたクシー利用者意向調査における「満足している」、「便利に利用している」などの肯定的な意見の割合、「特に改善点はない」などの不満に感じていないとの意見の割合の合計</li> <li>・上記合計数値が 50 パーセント以上になることを目指します</li> </ul>	26.0% (2018 年度)	50%以上
⑥	公共交通の持続可能性の向上	公共交通に支出する町の財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西鉄バス、すまいるバス、もやいたクシーを運行している交通事業者に対し、町が支出している財政負担額(年間)</li> <li>・公共交通再編や効率的な利用促進に取り組み、財政負担額の減少を目指します</li> </ul>	4,560 万円/年 (2017 年度)	3,390 万円/年

注)本計画の目標を達成するために、必要に応じて事業内容や数値目標値を修正、追加する場合があります。

※まちなか区間とは、くらの郷から、サングリーン鞍手、鞍手車庫、鞍手局、くらて病院、中本町、鞍手中学校前を通過し、鞍手駅までを走行する区間です。

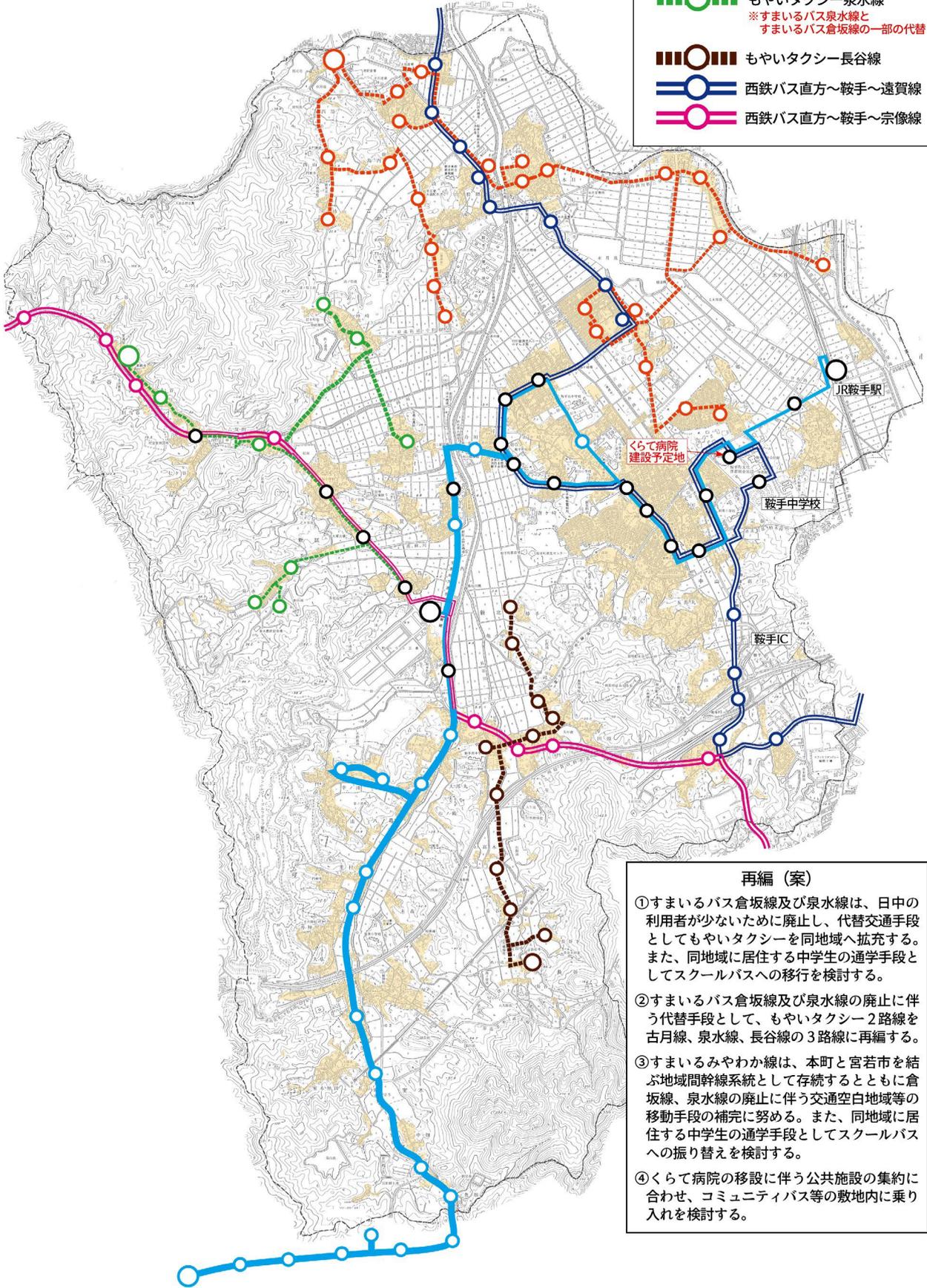
# 7. 鞍手町の新たな公共交通ネットワーク

## 7-1 公共交通ネットワークの将来イメージ

本計画の基本方針に基づく、公共交通ネットワークの将来イメージを次のとおりとします。

【凡例】

	すまいるバスみやわか線 ※すまいるバス泉水線、倉坂線の廃止に伴う運行ルートの補完
	もやいたクシー古月線 ※すまいるバス倉坂線の代替、もやいたクシー上月線と再編
	もやいたクシー泉水線 ※すまいるバス泉水線とすまいるバス倉坂線の一部の代替
	もやいたクシー長谷線
	西鉄バス直方～鞍手～遠賀線
	西鉄バス直方～鞍手～宗像線



**再編（案）**

- ①すまいるバス倉坂線及び泉水線は、日中の利用者が少ないために廃止し、代替交通手段としてもやいたクシーを同地域へ拡充する。また、同地域に居住する中学生の通学手段としてスクールバスへの移行を検討する。
- ②すまいるバス倉坂線及び泉水線の廃止に伴う代替手段として、もやいたクシー2路線を古月線、泉水線、長谷線の3路線に再編する。
- ③すまいるみやわか線は、本町と宮若市を結ぶ地域間幹線系統として存続するとともに倉坂線、泉水線の廃止に伴う交通空白地域等の移動手段の補完に努める。また、同地域に居住する中学生の通学手段としてスクールバスへの振り替えを検討する。
- ④くらて病院の移設に伴う公共施設の集約に合わせ、コミュニティバス等の敷地内へ乗り入れを検討する。

## 7-2 各公共交通機関の役割

各公共交通機関が、本計画に基づく新たな公共交通ネットワークに果たす役割を次のとおりまとめました。

各公共交通機関の特性と果たす役割		
広域交流軸	JR	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鞍手町と北九州市や福岡市など主要都市間をつなぐ基幹公共交通軸</li> <li>・町外から町内に交流者を呼び込む役割を担う</li> <li>・地域住民の通勤や通学、買い物、娯楽など、日常生活の多様な外出を担う定時性、速達性のある大量輸送機関</li> <li>・町や関係者と連携し、地域活性化につながるイベントの創出や駅舎の有効活用を図る</li> </ul>
	西鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鞍手町と県道で接続する直方市や宗像市、遠賀町をつなぐ広域幹線軸</li> <li>・町内の人口集積地と公共、商業、医療施設などを結び、地域住民の都市活動(通勤や通学、買い物、通院など)を支える</li> <li>・まちなか(都市機能拠点)のにぎわいづくりに寄与する定時性のある大量輸送機関</li> <li>・町外から町内に交流者を呼び込む役割を担う</li> </ul>
町内幹線軸	すまいるバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかと町郊外部や隣接市(宮若市)をつなぐ町内幹線軸</li> <li>・町内の人口集積地と公共、商業、医療施設、鉄道駅などを結び、都市活動を支える</li> <li>・まちなかのにぎわいづくりに寄与する定時性のある大量輸送機関</li> <li>・地域住民の通勤や通学、買い物、娯楽など、日常生活の多様な外出を担う</li> <li>・JRや西鉄バスと接続し、地域住民の広域移動の確保に併せ、交流人口の拡大や地域活性化を支える</li> </ul>
町内支線軸	もやいたクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西鉄バス、すまいるバスが運行していない公共交通空白地域と、まちなかやJR鞍手駅をつなぐ町内支線軸</li> <li>・地域内に居住する交通弱者の買い物や通院、娯楽など、日常生活の多様な外出を担う</li> <li>・利用できる人は、鞍手町に住所を有する人のうち登録者のみに限定</li> <li>・乗合許可を取得したタクシー事業者が、予約のある便、区間のみを運行する効率的で財政負担の軽減につながる交通システム</li> <li>・タクシー車両を活用した運行により、起伏や狭小な道路など地域の特性に応じた乗降場所の柔軟な設置が可能</li> </ul>
一般タクシー		<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通が運行していない時間帯や公共交通が不便な地域など、多様な移動ニーズに365日対応</li> <li>・鉄道やバスでの対応が困難な地域や人における「最後の公共交通」</li> <li>・来町者のほか、高齢者や障がい者、子どもなどきめ細かい配慮が求められる交通弱者へ、ドアツードアのサービスを提供</li> </ul>

### <公共交通機関以外の移動サービス>

スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鞍手中学校の生徒の登下校に利用する移動手段</li> <li>・学校行事など、必要に応じた様々な用途に活用</li> </ul>
障がい者・高齢者 外出支援 送迎サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出支援が必要な障がい者や高齢者の送迎サービス</li> <li>・鞍手町社会福祉協議会が利用料無料で運営</li> <li>・病院の通院や入退院、福祉施設への通所や入退所、公共機関への手続き、研修会の参加などに利用が可能</li> </ul>

## 8. 目標を達成するための施策

本計画の目標を達成するための 13 の施策を以下のように定めます。

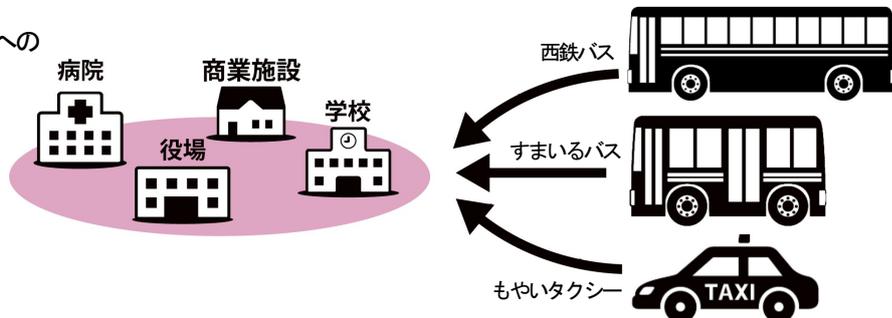
- ・ 目標① 広域の移動を支える公共交通の確保維持
- ・ 目標② 多様な移動ニーズに応じた、すまいるバス、もやいタクシーの再配置  
(町内移動手段の確保維持)
- ・ 目標③ 誰もが利用しやすい公共交通環境の形成
- ・ 目標④ 公共交通の利用促進
- ・ 目標⑤ 公共交通に対する満足度の向上
- ・ 目標⑥ 公共交通の持続可能性の向上

施策		目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤	目標⑥
<1>	まちなか(都市機能拠点)へのアクセス機能強化に向けた路線の見直し		●			全ての施策の総合評価	全ての施策の総合評価
<2>	通学需要に応じた公共交通手段の見直し		●				
<3>	すまいるバス倉坂線、泉水線のもやいタクシーへの転換		●				
<4>	公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上	●	●				
<5>	駅舎やバス停などの待合環境改善	●		●			
<6>	ユニバーサルデザインの導入			●			
<7>	ICT技術を活用した情報提供の推進			●			
<8>	スムーズで分かりやすい料金收受方法の検討			●			
<9>	公共交通の分かりやすい時刻表やマップの作成	●	●		●		
<10>	公共交通にかかる情報の発信	●	●		●		
<11>	公共交通利用促進のための啓発	●	●		●		
<12>	乗り方教室の開催	●	●		●		
<13>	イベントなどでの周知	●	●		●		

### 〈施策1〉 まちなか(都市機能拠点)へのアクセス機能強化に向けた路線の見直し

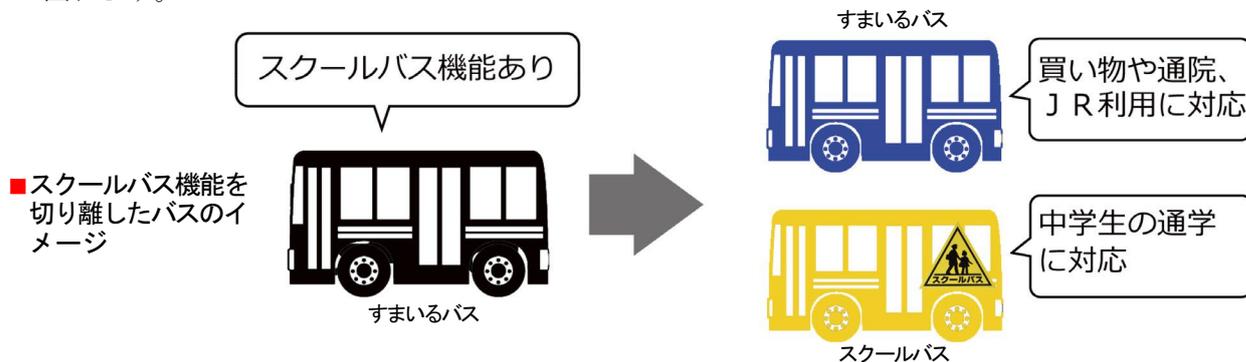
- ・ 公共施設や教育施設、医療施設をまちなかへ集約するコンパクトなまちづくりに合わせ、町内各地域からまちなかへスムーズにアクセスできるよう、西鉄バス、すまいるバス、もやいたクシーの運行経路、運行時刻を見直します。
- ・ まずは、平成 32 年度末までにくらべて病院がまちなかへ新築移転することから、西鉄バスなど公共交通の敷地内乗り入れに向けた運行経路等の見直しを検討します。

#### ■まちなか(都市機能拠点)へのアクセスイメージ



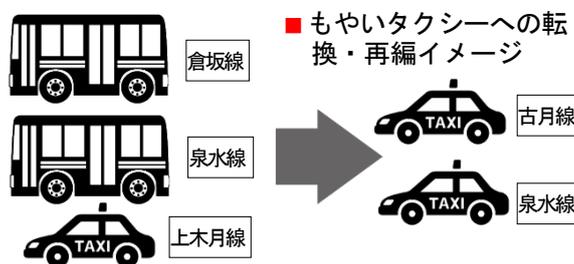
### 〈施策2〉 通学需要に応じた公共交通手段の見直し

- ・ 現在のすまいるバスは、鞍手中学校生徒の通学を優先した運行経路、運行時刻になっており、高齢者等の一般利用者が利用しづらい状況です。一方で、中学生の利用者数も年々減少しており、非効率な運行となっていることから、スクールバスとしての機能切り離しを検討します。
- ・ スクールバスが中学生の通学手段を担うことで、スクールバス機能を切り離れたすまいるバスは、一般利用者の幅広いニーズへの対応が可能となり、通学利用、一般利用のどちらにも利便性の向上が図れます。



### 〈施策3〉 すまいるバス倉坂線、泉水線のもやいたクシーへの転換

- ・ 一般利用者が少ない、すまいるバス倉坂線と泉水線の2路線を、もやいたクシーに転換し、現在運行している上木月線と合わせて2路線(古月線、泉水線)に再編。利用者の移動ニーズに対応しながら、持続可能性の向上を図ります。



#### 〈すまいるバスから、もやいたクシーへ再編、転換するメリット〉

- ・ もやいたクシーに再編、転換した場合、便数が平日、休日ともに1時間に1便、合計 10 便となるため、多様な目的、幅広い時間帯での利用に対応できます(現在のすまいるバスは、平日 7 便、休日 4 便)。
- ・ 再編、転換後、もやいたクシーの車両は、3 路線を予約に応じて流動的に運行するため、利用人数の多少にかかわらず、柔軟な対応が可能となります。
- ・ もやいたクシーは、普通自動車のタクシー車両を活用するため、道路幅が狭い、駐車場がないなどの理由により、すまいるバスが運行できていない倉坂線、泉水線沿線の交通空白地域での利用が可能となります。

#### 〈施策4〉 公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上

- ・ J R 鞍手駅利用者の乗り継ぎ利便性を向上させるため、J R の到着・発着時刻に合わせた、すまいるバス運行時刻の設定に努めます。
- ・ 西鉄バスとすまいるバスとの円滑な乗り継ぎに配慮し、運行時刻を見直します。



■ J R、すまいるバス、西鉄バスの乗り継ぎイメージ

#### 〈施策5〉 駅舎やバス停などの待合環境改善

- ・ J R 鞍手駅駅舎の中に、通学者の学習スペースを整備するなど、待合環境の改善について検討します。また、駅舎内を地域住民のイベントスペースとして、有効活用が図れるよう J R などの関係者と検討していきます。
- ・ まちなか(都市機能拠点)に位置する西鉄バスやすまいるバスのバス停に、ベンチや上屋の設置を検討します。
- ・ 西鉄バスからすまいるバスへ、また、すまいるバスから西鉄バスへ、バス待ち時間の負担軽減が図られるよう、待合機能の充実などの環境整備を検討します。



■ 学習スペースのイメージ (九州産交バス)



■ バス停環境改善イメージ (福岡県久留米市)

#### 〈施策6〉 ユニバーサルデザインの導入

- ・ 身体が不自由な人でも利用できるよう、バスやタクシーの車両更新に合わせ、低床車両やUDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)の導入について、関係交通事業者との検討を進めていきます。

■ ユニバーサルデザインタクシーのイメージ (国土交通省ホームページから)



#### 〈施策7〉 ICT技術を活用した情報提供の推進

- ・ 現在、すまいるバスや西鉄バスなどの運行時刻や位置情報は、「にしてつバスナビ」や「Yahoo!交通機関検索」、「駅すぱあと(アプリ)」などを通して、パソコンやスマートフォンなどから知ることができます。しかし、活用していない利用者も多いことから、周知を強化するとともに、交通情報のサービス提供事業者と連携して、もっと使いやすい情報環境の構築を進めていきます。

■ にしてつバスナビ



## 〈施策8〉スムーズで分かりやすい料金收受方法の検討

- ・通勤や通学、買物、通院など町内外の移動において、各交通機関の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上を図るため、交通系ICカードによる支払いやバーコード決済などの導入について検討していきます。
- ・これらの電子決済が実現されることで、現在の回数券にかかる事務処理などが省力化されます。



■ バーコード決済イメージ

## 〈施策9〉公共交通の分かりやすい時刻表やマップの作成

- ・現在町では、すまいるバスやもやいタクシーの運行時刻をお知らせする「バスがいど」を発行していますが、これに、JRや西鉄バスなどを含めた、町のすべて公共交通情報を提供する総合的な時刻表を作成します。
- ・また利用者からの要望に応じて、その利用者に変化した「マイ時刻表(利用する停留所とその時刻、乗り換えるバス停と時間などが記載された専用の時刻表)」を作成するなど、きめ細やかな情報を利用者へ提供することで、地域公共交通のPRと利用促進を図ります。



■ 公共交通時刻表  
(鹿児島県南さつま市)

様のマイ時刻表	
(日野公民館 ~ 佐野町豊後高田店)	
行き	
バス名	市営東谷タクシー (往線路)
のるどころ	日野公民館 8:39
おりどころ	豊田駅前 8:50
(のりかえ)	
バス名	大分東部バス (伊勢線)
のるどころ	美光駅前 (豊田駅前) 9:01
おりどころ	佐野町豊後高田店 9:21
帰り	
バス名	大分東部バス (伊勢線)
のるどころ	佐野町豊後高田店 12:38
おりどころ	美光駅前 (豊田駅前) 12:55
(のりかえ)	
バス名	市営東谷タクシー (往線路)
のるどころ	豊田駅前 13:16
おりどころ	日野公民館 13:27

(平成28年10月1日改訂版)

■ マイ時刻表  
(大分県豊後高田市)

## 〈施策10〉公共交通にかかる情報の発信

- ・町の広報等を活用し、地域公共交通の置かれている現状をきちんと伝え、住民に広く周知することで、地域公共交通に対する理解を促し、利用促進を図ります。
- ・また、利用状況等を定期的に周知し、地域公共交通の維持に向けた気運の醸成を図ります。



■ 広報誌の有効活用 (鹿児島県霧島市)



## 〈施策 11〉公共交通利用促進のための啓発

- 子どもから高齢者まで住民一人ひとりが地域の公共交通に興味や関心を持ち、公共交通を使ってみようという意識を醸成していくために、利用啓発活動を展開していきます。



## 〈施策 12〉乗り方教室の開催

- J Rや西鉄バス、すまいるバス、もやいタクシーの乗り方教室を開催し、乗車体験を通じて、公共交通への興味や関心を引き起こすとともに、利用促進を図ります。



■ 路線バス試乗会をセットにした市民ワークショップ（鹿児島県霧島市）



■ バス試乗会（鹿児島県南さつま市）

## 〈施策 13〉イベントなどでの周知

- 町内で開催される祭りなどのイベントで、PRブースを出店したり、利用促進チラシを配布したりするなど、広く公共交通への利用促進を働きかけます。
- 鞍手町やJ R九州、地域関係者などと共同で、J R筑豊本線（福北ゆたか線）の利用促進やまちづくりへの活用に向けた取り組みを進めていきます。



■ 利用促進イベント（青森県三沢市）

## 9. 事業達成に向けて

### 9-1 事業の実施期間と実施主体

本計画では、目標達成に向けた各事業の実施期間や実施主体は、以下のとおりとします。

施策	事業名	目標						実施主体 赤字は中心的立場	実施時期				
		①	②	③	④	⑤	⑥		2019	2020	2021	2022	2023
<1>	まちなか(都市機能拠点)へのアクセス機能強化に向けた路線の見直し		●					<ul style="list-style-type: none"> <li>・鞍手町</li> <li>・交通事業者</li> <li>・地域住民等</li> </ul>	←検討	→実施	←必要に応じて見直し		
<2>	通学需要に応じた公共交通手段の見直し		●						←検討	→実施	←必要に応じて見直し		
<3>	すまいるバス倉坂線、泉水線のもやいたクシーへの転換		●						←検討	→実施	←必要に応じて見直し		
<4>	公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上	●	●							←実施	→運行時刻の改編に合わせて実施		
<5>	駅舎やバス停などの待合環境改善	●		●					←検討	→実施	←必要に応じて実施		
<6>	ユニバーサルデザインの導入			●					←車両更新に合わせて検討				
<7>	ICT技術を活用した情報提供の推進			●					←随時実施				
<8>	スムーズで分かりやすい料金收受方法の検討			●					←検討	→検討状況に応じて随時実施			
<9>	公共交通の分かりやすい時刻表やマップの作成	●	●		●				→継続実施(必要に応じて見直し)				
<10>	公共交通にかかる情報の発信	●	●		●				→継続実施(必要に応じて見直し)				
<11>	公共交通利用促進のための啓発	●	●		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>・鞍手町</li> <li>・交通事業者</li> </ul>		→継続実施(必要に応じて見直し)				
<12>	乗り方教室の開催	●	●		●				→随時実施				
<13>	イベントなどでの周知	●	●		●				→随時実施				

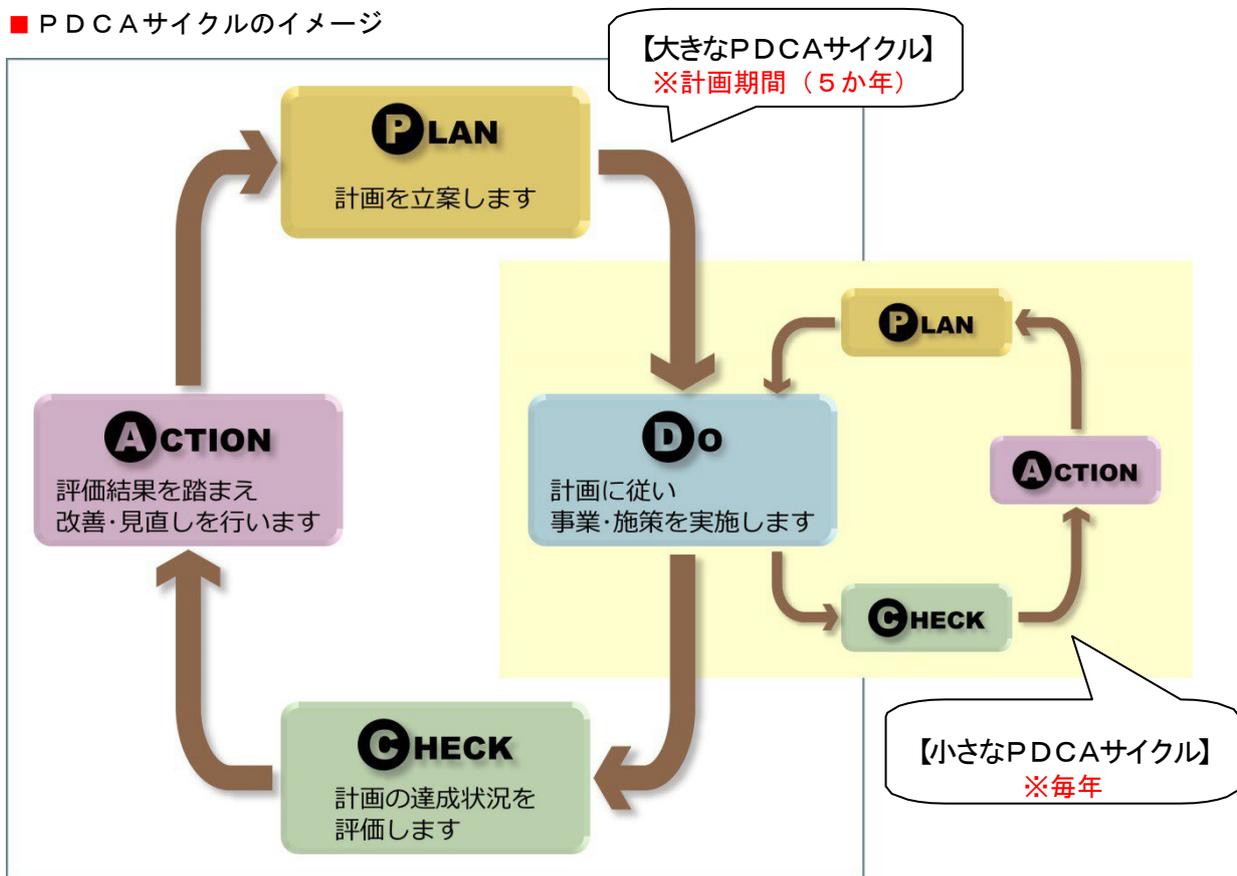
## 9-2 目標達成に向けたマネジメントの進め方

町では、本計画の5か年(2019～2023年度)の検討・実施期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を行います。

### ■ PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間(5か年)	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

### ■ PDCAサイクルのイメージ



### ■ PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P(計画)	・ 地域公共交通網形成計画の策定	・ 各路線の運行計画の策定 ・ 利用促進施策等の実施計画の策定
D(実行)	・ 計画に掲げる各種施策の実行	・ 地域公共交通の運行 ・ 利用促進施策等の展開
C(評価)	・ 各種施策の実行による、町民の移動への効果等の評価	・ 利用状況の評価 ・ 施策実施効果の評価
A(改善)	・ 地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・ 運行の見直し ・ 利用促進施策の見直し

■ 目標に対するモニタリングの実施時期

目標	評価指標	モニタリングの実施時期
目標① 広域の移動を支える公共交通の確保維持	広域幹線交通（鉄道・路線バス）の運行本数	毎年実施 ※交通事業者が所有するデータによる
目標② 多様な移動ニーズに応じた、すまいるバス、もやいたクシーの再配置(町内移動手段の確保維持)	まちなか区間の通過便数の維持	毎年実施 ※町が所有するデータによる
目標③ 誰もが利用しやすい公共交通環境の形成	公共交通環境改善の取り組み数	毎年実施 ※町が所有するデータによる
目標④ 公共交通の利用促進	全公共交通に対する住民1人当たりの利用回数(利用率)	毎年実施 ※町や交通事業者が所有するデータによる
目標⑤ 公共交通に対する満足度の向上	公共交通利用者意向調査で「満足している」人の割合	毎年実施 ※すまいるバス、もやいたクシー利用者意向調査による把握
目標⑥ 公共交通の持続可能性の向上	公共交通に支出する町の財政負担額	毎年実施 ※町が所有するデータによる

注) 表中の※印は評価値の入手方法を記載

### 9-3 マネジメント推進体制

鞍手町の地域公共交通をマネジメント(管理)する主体は、「鞍手町地域公共交通会議」です。

マネジメントにおいては、行政、住民それぞれが、公共交通に対する意識を共有化し、単に評価することに留まらず、**公民協働でより良い地域公共交通に向けた改善に取り組む**ことを目的とします。

#### ■ 鞍手町の地域公共交通推進体制

- ・地域の公共交通のあり方を自ら主体的に検討
- ・地域公共交通を支える持続的な取り組みに協力
- ・地域公共交通の担い手として積極的に公共交通を利用



- ・利用者のニーズを踏まえた交通サービス、情報の提供
- ・地域公共交通のあり方の検討への積極的な参加や連携、協力

- ・協力体制づくり
- ・住民などへの積極的な働きかけ
- ・公共交通施策の実施
- ・公共交通サービス提供の支援など



## 鞍手町地域公共交通網形成計画

2019(令和元)年6月  
(2023(令和5)年6月一部改訂)

発行・編集：鞍手町都市整備課  
〒807-1392 福岡県鞍手郡鞍手町大字中山 3705 番地  
TEL 0949-42-2111 FAX 0949-42-5693  
Email [tohsi@town.kurate.lg.jp](mailto:tohsi@town.kurate.lg.jp)  
HP <http://www.town.kurate.lg.jp/>