

鞍手町地域公共交通計画

令和6年3月

(令和7年1月24日改定)

(令和8年4月1日改定)

(令和8年10月1日改訂)



鞍手町

鞍手町地域公共交通計画 目次

第1章 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画対象区域	1
1-3. 計画期間	1
1-4. 計画の位置付け・策定のながれ	2
1-5. 上位・関連計画による位置付け	3
1-6. 計画策定のための実態調査と既存調査	5
1-7. 地域が目指す将来像	7
第2章 地域特性	8
2-1. 鞍手町の位置、地勢	8
2-2. 人口動向、通勤・通学流動	9
第3章 鞍手町の公共交通の現状	13
3-1. これまでの経緯と施策	13
3-2. 利用状況	17
3-3. 公共交通の財政負担状況	23
3-4. 鞍手町地域公共交通網形成計画の達成状況	25
第4章 実態調査の結果と移動ニーズ	27
4-1. 交通弱者の状況	27
4-2. 移動ニーズ	29
第5章 鞍手町の公共交通の現状と問題点・課題	35
5-1. 公共交通の現状と取組	35
5-2. 公共交通の問題点	36
5-3. 公共交通に対する町民の意向	37
5-4. 公共交通の課題	38
第6章 鞍手町の公共交通のと基本方針と将来像	39
6-1. 基本理念と基本方針	39
6-2. 鞍手町が目指す公共交通の将来像	40
6-3. 各公共交通機関の役割・必要性	41
第7章 計画の目標と達成するための施策	43
7-1. 計画の目標	43
7-2. 評価指標の設定	44
7-3. 目標を達成するための施策	45
第8章 事業達成に向けて	52
8-1. 事業の実施期間と実施主体	52
8-2. 目標達成に向けたマネジメントの進め方	54
8-3. マネジメント推進体制	56
巻末資料【用語解説】	57

第1章 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

本町では、将来にわたって持続可能な公共交通体系の確保の実現を目指し、令和元年度を初年度とする鞍手町地域公共交通網形成計画を策定し、令和元年度から令和5年度までの5年間で、中学生の通学手段のスクールバス化や路線の再編、「すまいるバス」から「もやいタクシー」への転換などを行い、交通不便地域の解消に努めてきました。

本町の高齢者人口は今後も増加が見込まれており、公共交通に対するニーズは一層高まっています。一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、町民の生活様式は大きく変わり、公共交通の利用者数は減少、公共交通の運転手不足の深刻化も加わり、公共交通運営の安定化が急務となっています。

国では、令和2年11月に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。これにより、計画の名称は、従来の「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更され、地域の移動ニーズを踏まえ、地域自ら交通をデザインしていくことの重要性が高まっています。さらに、交通の分野だけではなく、都市計画や観光振興、福祉、教育等の様々な分野を含めた地域戦略の一環として取り組むことが必要となりました。

これらの状況を受けながら、平成28年度からスタートした第5次総合計画の将来像である「新たな力で躍動するまち くらて」の実現に向けて、町民が豊かな自然環境の中で育ち、学び、働き、生きる喜びを感じ、お互いを敬いながら家族・地域の絆を大切にし、心の豊かさや幸せを感じられるまちを目指していく上で、公共交通が果たす役割を再認識し、持続可能な公共交通体系を構築することを目的に、鞍手町地域公共交通計画を策定します。

1-2. 計画対象区域

本計画は、鞍手町全域を対象とします。また、複数市町を結ぶ公共交通の移動区間も対象とします。

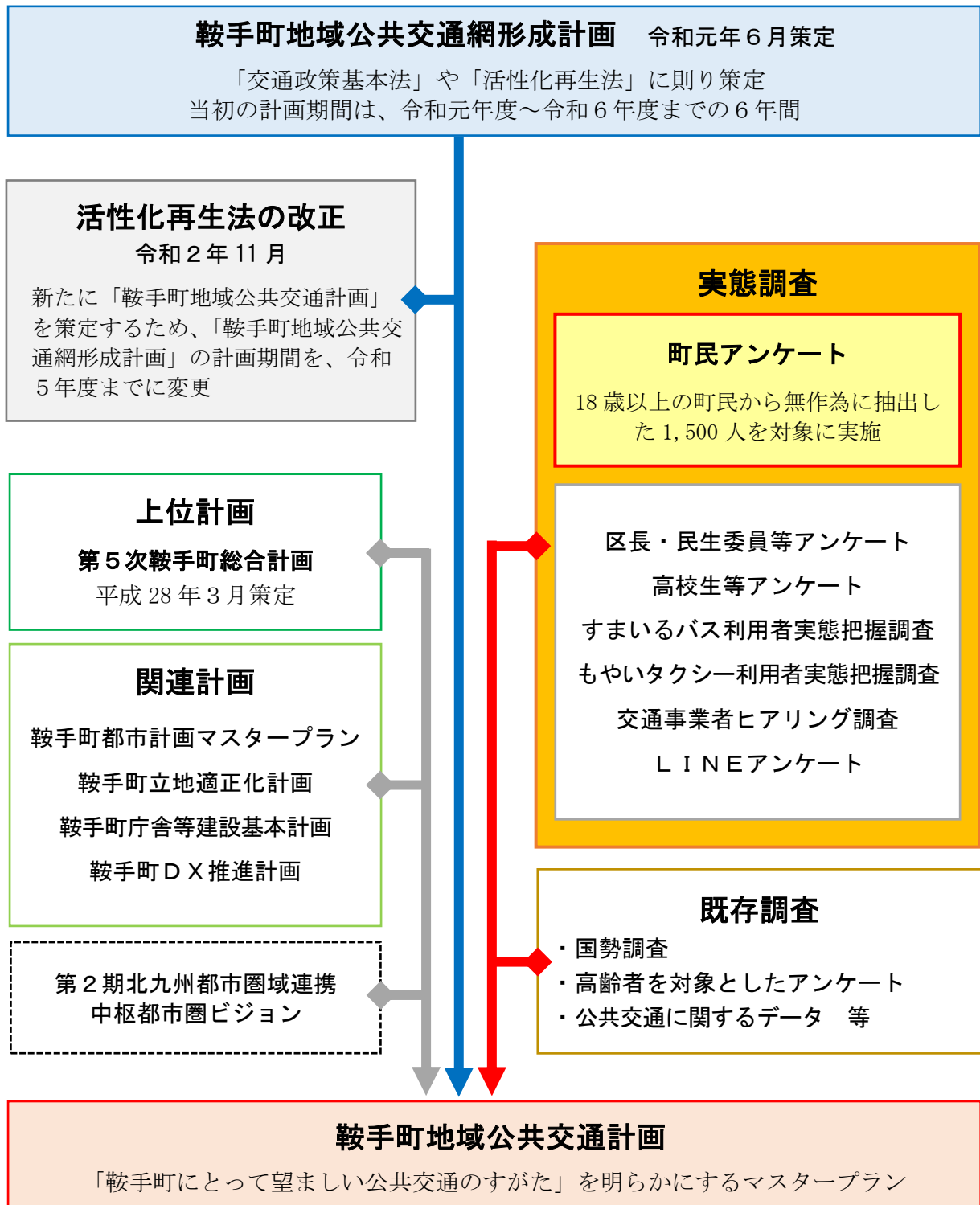
1-3. 計画期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

なお、期間内においても、必要に応じて計画の見直しを行います。

1-4. 計画の位置付け・策定のながれ

鞍手町地域公共交通計画は、「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（以下、活性化再生法という。）」に則り、第5次鞍手町総合計画をはじめとする各種計画と整合をとるとともに、町民アンケートを中心とした実態調査及び既存データの分析等により、「鞍手町にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするマスタープランとなるものです。



1-5. 上位・関連計画による位置付け

第5次鞍手町総合計画をはじめとする各種計画による公共交通の位置付け等を、以下のとおり整理します。

1-5-1 上位計画

1) 第5次鞍手町総合計画

- ・策定……………平成28年3月
- ・計画期間……………平成28年度から平成36年度までの9年間

<公共交通の位置付けなど>

- ・町民をまちなかへ誘導する環境を整備し、効果的な公共交通体系を構築する

1-5-2 関連計画

1) 鞍手町都市計画マスタープラン

- ・策定……………平成28年3月
- ・計画期間……………なし（随時策定または改定）

<公共交通の位置付けなど>

- ・まちなか（都市機能拠点）への主な施設等の集約化を図ることで、移動距離の少ないなかでの生活が可能なまちを目指す
- ・シティゲートとしてJR鞍手駅と鞍手ICを活用し、町の活性化を図る

2) 鞍手町立地適正化計画

- ・策定……………令和4年3月
- ・計画期間……………令和4年から令和16年までの13年間

<公共交通の位置付けなど>

- ・公共交通を確保・維持し、車に頼らない暮らしが可能なまちを目指す
- ・廃止や縮小が見込まれる民間路線バスの機能維持を図る
- ・路線バスを補完するコミュニティバスなどの公共交通を確保・維持する
- ・役場新庁舎を中心とした交通結節点機能の形成

3) 鞍手町庁舎等建設基本計画

- ・策定……………平成29年12月
- ・計画期間……………平成29年から新庁舎建設・開庁まで

<建設地選定における利便性の視点>

- ・公共バス路線及び幹線道路に面していることから交通アクセスがよく、高齢者などの交通弱者にも配慮した位置であること
- ・公共施設が集約されることで、地域公共交通体系を一所に集中することができ、相乗効果を生むこと

4) 鞍手町DX推進計画

- ・策定……………令和5年3月
- ・計画期間………令和5年度から令和7年度までの3年間

<公共交通が関係する事業>

- ・SNSを活用した行政サービスを行い、行政サービス満足度UPを目指す
- ・ICTを活用した次世代の交通サービスの構築などのデジタル技術を活用した取組を検討する

1-5-3 第2期北九州都市圏域連携中枢都市圏ビジョン

- ・策定……………令和3年4月
- ・取組期間………令和3年度から令和7年度までの5年間

<公共交通が関係する事業>

- ・公共交通ネットワークの確保・維持のための検討
- ・圏域内道路交通のネットワーク化にかかる連携

1-6. 計画策定のための実態調査と既存調査

本計画を策定するために行った実態調査と活用した既存調査は以下のとおりです。

1-6-1 計画策定のために行った実態調査

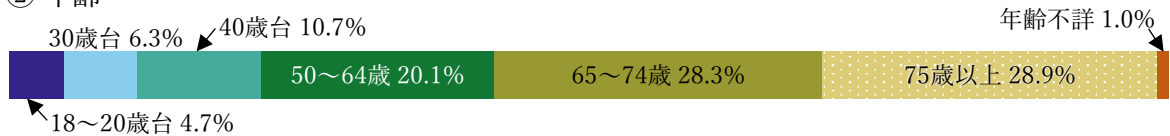
1) 町民アンケート

- ・調査目的……鞍手町の行っている交通施策に対する町民の評価を知るとともに、性別や年代、居住地等による公共交通に対するニーズを把握するため
- ・対象者……18歳以上の町民1,500人（小学校区別の人口比を考慮し無作為に抽出）
- ・調査方法……郵送による配布、回収
- ・調査期間……令和5年7月31日（月）から令和5年9月5日（火）まで37日間
- ・回答者数……512人（回答率34.1%）

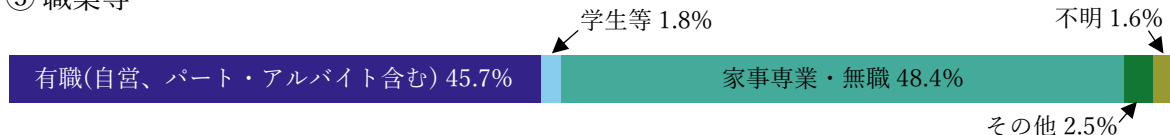
① 性別



② 年齢



③ 職業等



2) 区長・民生委員等アンケート

- ・調査目的……各区の交通弱者及び移動ニーズを把握するため
- ・対象者……区長等55人、民生委員・児童委員48人
- ・調査方法……区長等：各区配布文書に同封、郵送による回収
民生委員・児童委員：定例会にて配布〔欠席者には郵送〕、郵送による回収
- ・調査期間……令和5年7月31日（月）から令和5年8月25日（金）までの26日間
- ・回答者数……74人（回答率71.8%）

3) 高校生等アンケート

- ・調査目的……高校別の移動ニーズの違いを把握し、公共交通でカバーすべき対象者を見出すため
- ・対象者……平成17年4月2日～平成20年4月1日に生まれた町民378人
- ・調査方法……郵送による配布、回収
- ・調査期間……令和5年7月31日（月）から令和5年9月5日（火）までの37日間
- ・回答者数……128人（回答率33.9%）

4) すまいるバス利用者実態把握調査

- ・調査目的……すまいるバスの満足度などの利用者の声を収集するため
- ・対象者……すまいるバス利用者
- ・調査方法……乗込調査（2日間）
- ・調査日……令和5年9月5日（火）、令和5年9月7日（木）
- ・調査人数……131人

5) もやいタクシー利用者実態把握調査

- ・調査目的……もやいタクシーの満足度などの利用者の声を収集するため
- ・対象者……もやいタクシー利用者 90人
- ・調査方法……交通事業者による配布、郵送による回収
- ・調査期間……令和5年9月4日（月）から令和5年9月20日（水）までの17日間
- ・回答者数……32人（35.6%）

6) 交通事業者ヒアリング調査

- ・調査目的……鞍手町の公共交通における交通事業者の意向等を把握するため
- ・対象……西鉄バス筑豊株式会社、MGタクシー株式会社、九州旅客鉄道株式会社
福岡県筑豊地区タクシー協会及び鞍手町を運行しているタクシー事業者
- ・調査期間……令和5年8月4日（金）から令和5年9月5日（火）までの32日間
- ・調査方法……郵送による配布、回収

7) LINEアンケート

- ・調査目的……町民アンケート調査は、プライバシーや費用等の問題があり、今後は代替手法の導入が必要になってくる可能性がある。そこで、鞍手町のLINE公式アカウントに登録している人に対して、町民アンケートと同じ調査票をLINE上で提示して回答してもらう手法を実験的に実施した
- ・対象者……鞍手町LINE公式アカウント登録者（2,341人 ※R5.8.2時点）
- ・調査方法……LINE
- ・調査期間……令和5年8月9日（水）から令和5年8月27日（日）までの19日間
- ・回答者数……129人（回答率 5.5%）

1-6-2 計画策定のために活用した既存調査

- ・平成12年、平成17年、平成22年、平成27年、令和2年 国勢調査
- ・令和2年度 高齢者福祉についてのアンケート
- ・令和4年度 移動についてのアンケート
- ・鞍手町及び各交通事業者が所有する公共交通に関するデータ
- ・鞍手町住民基本台帳

1-7. 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”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。

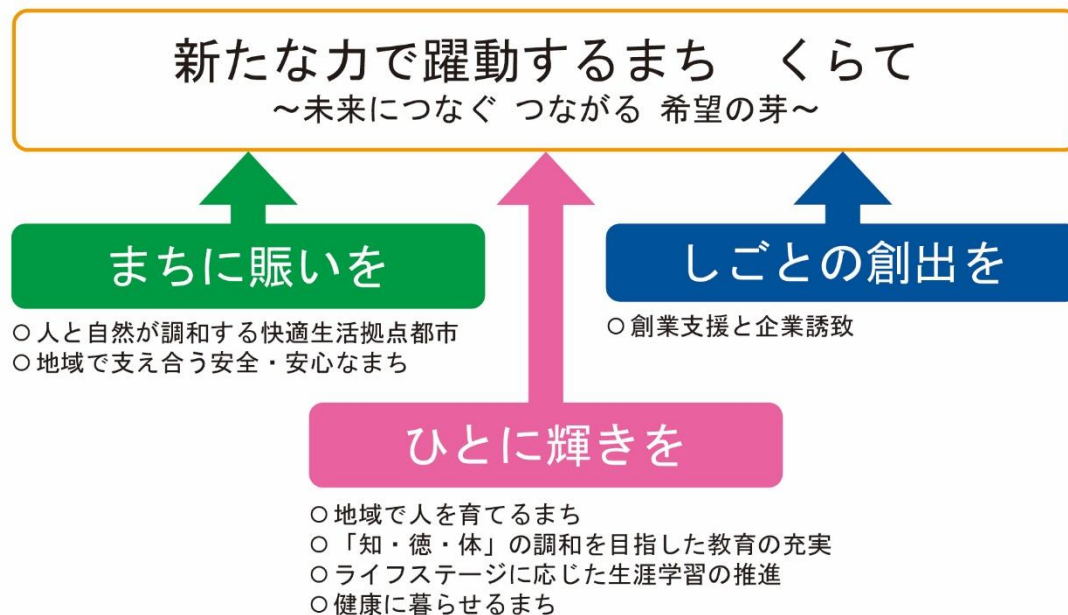


図1-1▶まちの将来像

〔出典…第5次鞍手町総合計画〕

まちづくりの理念と目標〔4つの目標と、目指すべき将来像〕

◇まちづくりの理念

鞍手の豊かな自然環境を次の世代に残し、そしてみんなが鞍手町のことを好きになるまちづくり

◇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

◇目指す将来像

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

図1-2▶まちづくりの理念と目標

〔出典…鞍手町都市計画マスタープラン〕

第2章 地域特性

2-1. 鞍手町の位置、地勢

本町は、福岡県の北部、福岡市と北九州市のほぼ中間に位置し、総面積 35.6 k m²の町です。

町域は、東部に北九州市、中間市、南部に直方市、宮若市、西部に宗像市、北部に遠賀町の6つの市町と接しており、北九州圏域都市圏に属しています。

町の東端部を遠賀川が流れており、町域中央部から北部・東部にかけては比較的平坦になっています。北西部から西部・南部にかけては山地となっており、九州自動車道と山陽新幹線が走っています。

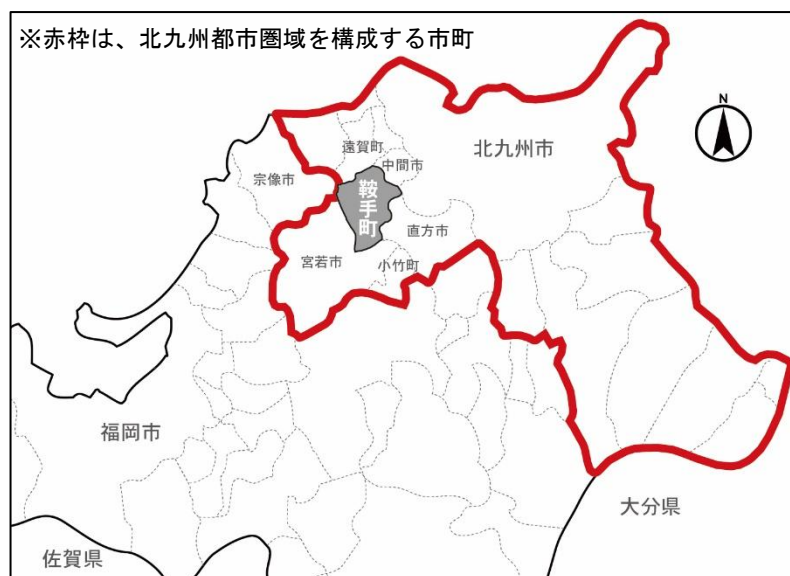


図 2-1 ▶ 鞍手町の位置図

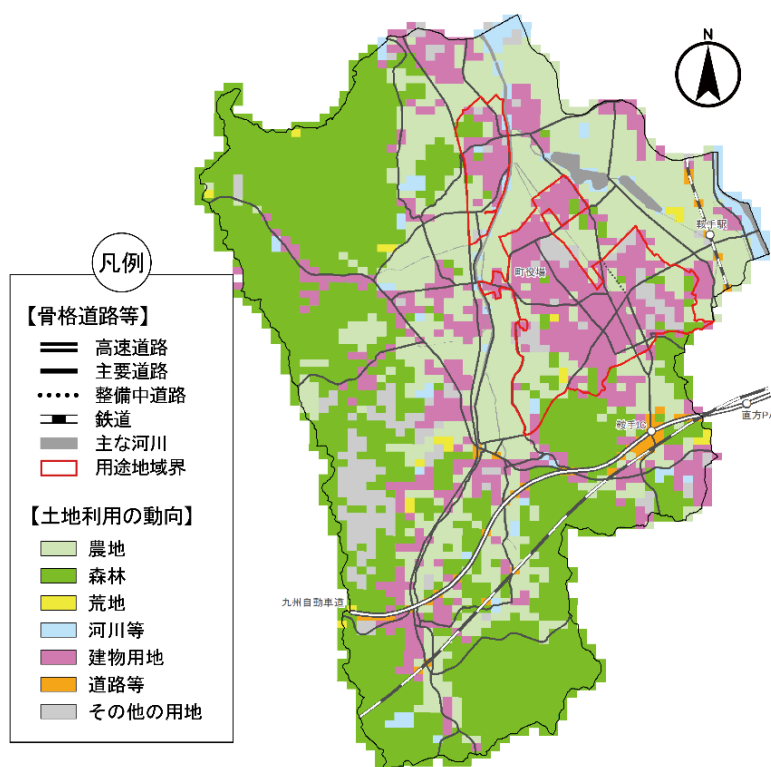


図 2-2 ▶ 鞍手町の土地利用図

〔出典…鞍手町立地適正化計画〕

2-2. 人口動向、通勤・通学流動

2-2-1 人口動向

1) 人口の推移

本町の人口は、令和2年国勢調査にて 15,080 人となっています。

昭和60年をピークに減少を続けており、今後、人口減少と高齢化のさらなる進展が見込まれています。令和12年には人口約12,000人となり、高齢化率は約41%となると推計されています。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。

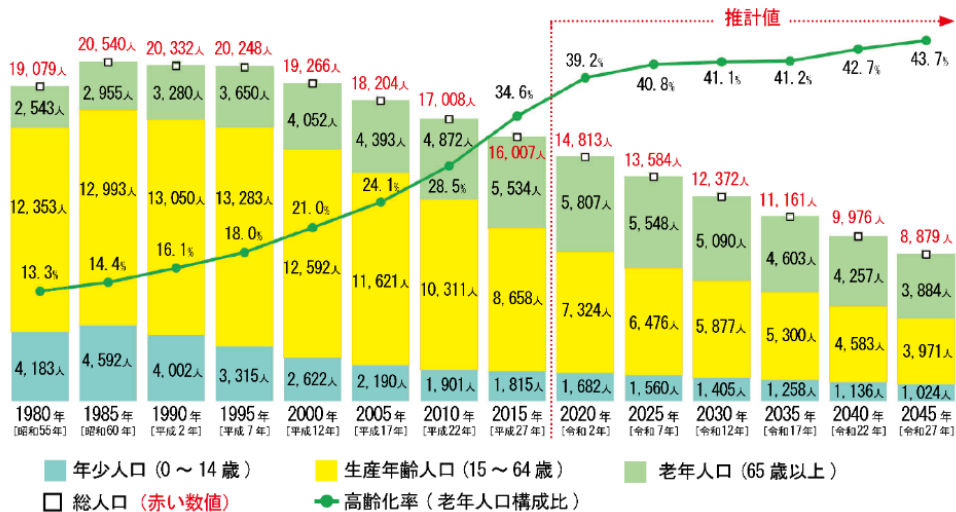
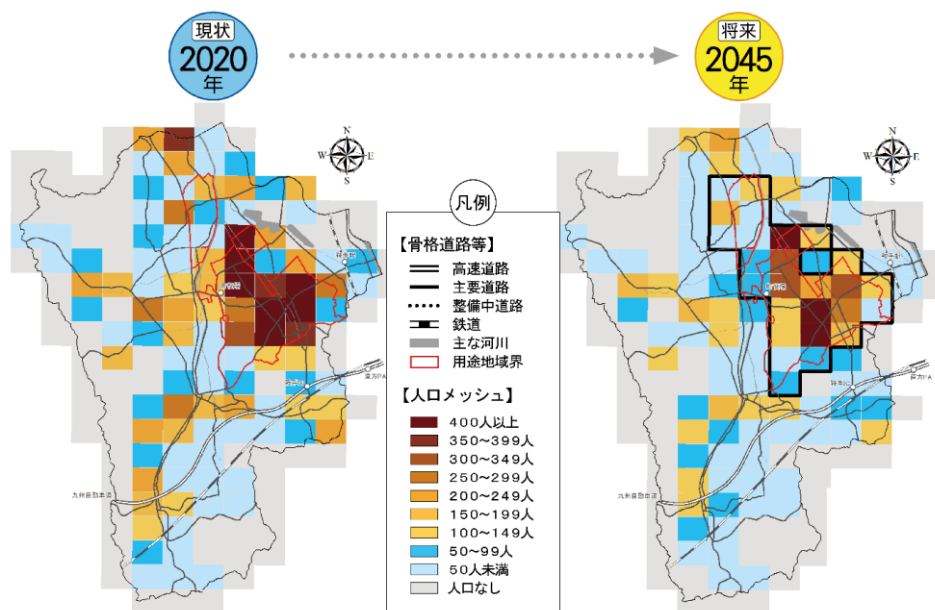


図2-3▶国勢調査と社人研推計から見た年齢3区分人口の推移〔出典…鞍手町立地適正化計画〕

2) メッシュ人口分布

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。また、この傾向は2045年も変わらないことが見込まれています。



※国土数値情報で公表されている「500mメッシュ別将来推計人口データ（H30国政局推計）」を基に作成

図2-4▶将来人口の分布（2020年→2045年）

〔出典…鞍手町立地適正化計画〕

2-2-2 通勤・通学流動

1) 通勤・通学者の流出入

令和2年国勢調査によると、鞍手町に居住する就業・通学者の約6割は町外に流出しており、鞍手町に勤める・通学する就業・通学者の約6割は町外から流入しています。

町内への流入者数は上昇傾向にあり、町外への流出者数との差が小さくなっていることから、町内に高校や大学がないため、働く場が多くなっていることが推測されます。

表2-1▶流出・流入状況

年	鞍手町に居住する就業・通学者数(人)	流出		鞍手町に勤める・通学する就業・通学者数(人)	流入	
		就業・通学者数(人)	流出率(%)		就業・通学者数(人)	流入率(%)
平成12年	9,739	5,606	57.6%	8,455	4,322	51.1%
平成17年	8,960	5,403	60.3%	7,672	4,115	53.6%
平成22年	8,008	4,984	62.2%	6,799	3,751	55.2%
平成27年	7,687	4,787	62.3%	7,030	4,125	58.7%
令和2年	7,230	4,362	60.3%	7,202	4,314	59.9%

※15歳以上の集計

〔出典…国勢調査〕

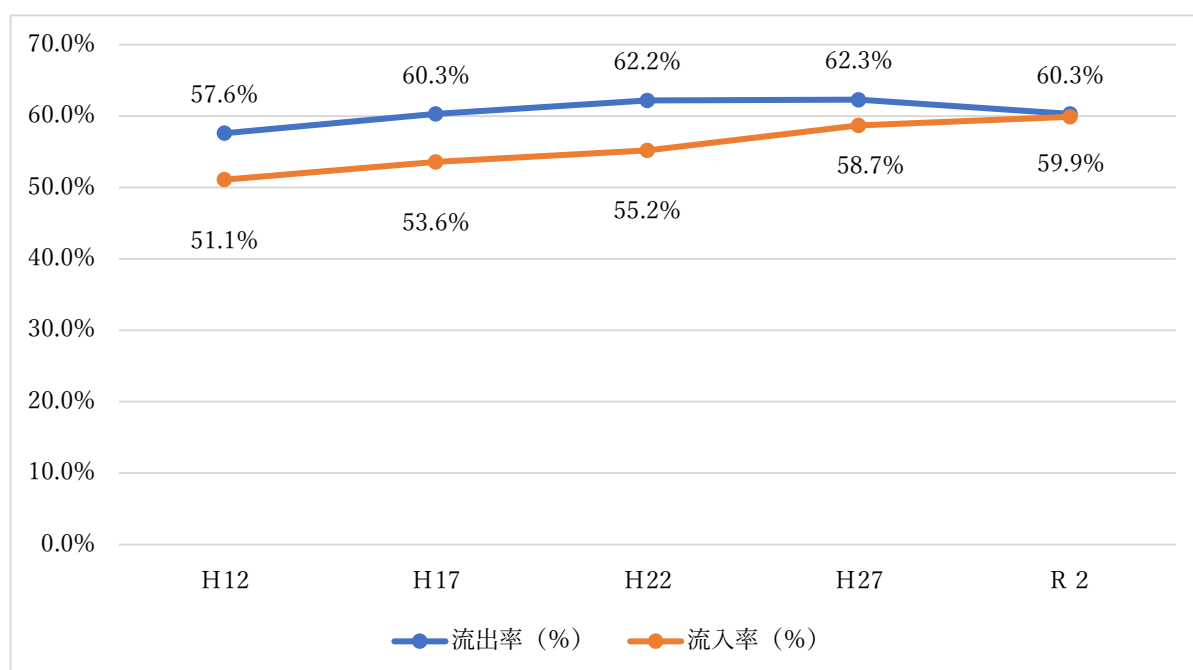


図2-5▶流出率と流入率

〔出典…国勢調査〕

2) 鞍手町と周辺市町との通勤・通学流動

通勤では、流出入に顕著な差異はなく、北九州市（出 1,129 人、入 1,106 人）、直方市（出 704、入 760 人）、宮若市（出 675 人、入 328 人）、中間市（出 269 人、入 474 人）が主な移動先となっています。

通学では、町内に高校や大学等がないため、流入者数が極端に少なくなっています。町外へ移動せざるを得ない状況にあることから、直方市（出 157 人）、北九州市（出 151 人）、福岡市（出 58 人）への流出が多くなっています。

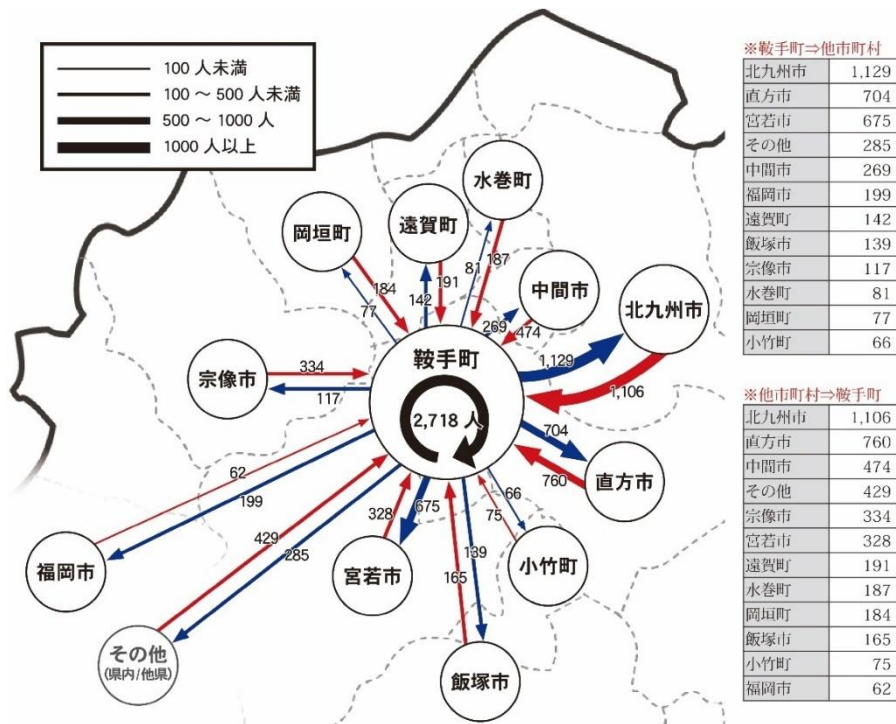


図 2-6 ▶ 通勤動向

〔出典…R2 国勢調査〕

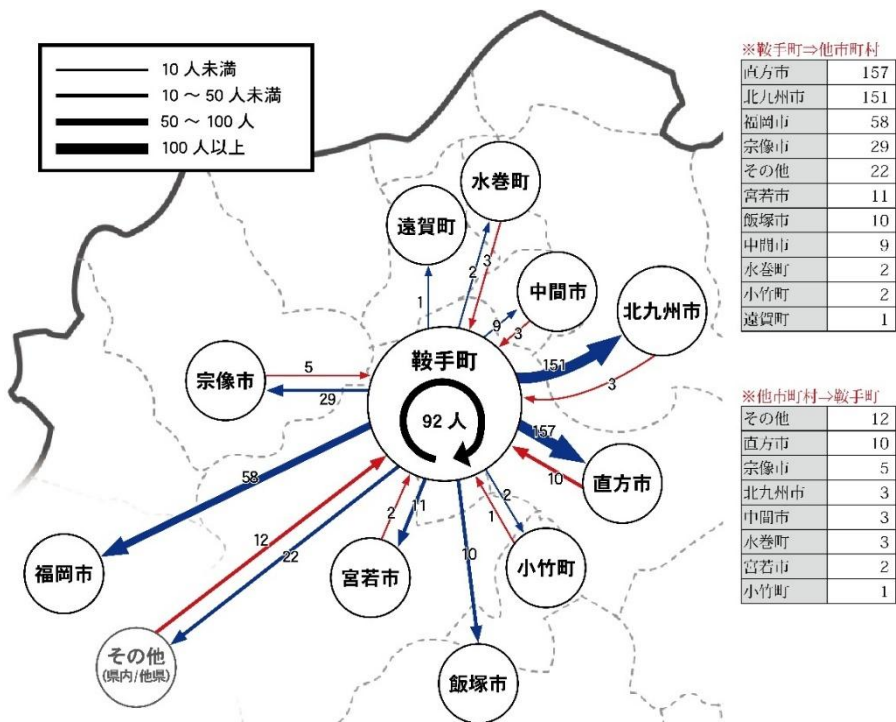


図 2-7 ▶ 通学動向

〔出典…R2 国勢調査〕

3) 通勤・通学の移動手段

町民アンケートの結果によると、鞍手町在住の人が通勤・通学で日常的に利用する移動手段は、「マイカー（自分で運転）」の171件が他の移動手段と比べ圧倒的に多くなっています。

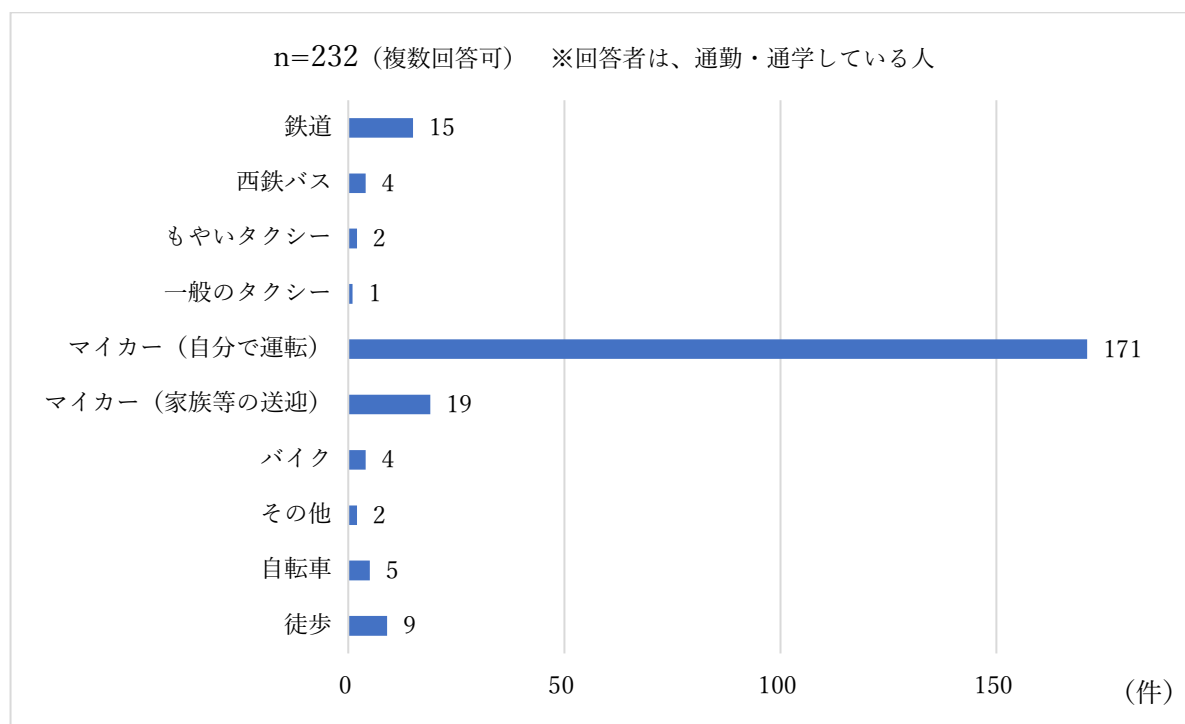


図2-8▶通勤・通学で日常的に利用する移動手段

〔出典…町民アンケート〕

第3章 鞍手町の公共交通の現状

本章では、本町の公共交通における課題を把握するために、これまでの経緯や施策、利用状況や財政状況等を収集・整理しました。

3-1. これまでの経緯と施策

3-1-1 鞍手町の公共交通再編の経緯

平成23年 3 月	地域公共交通総合連携計画を策定 ・「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
平成23年10月	すまいるバス、もやいたクシーの実証運行を開始 ・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
平成24年10月	すまいるバス、もやいたクシーのサービス見直し ・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
平成25年10月	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 ・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 ・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
平成26年10月	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 ・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費補助事業者を決定。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
平成27年 4 月	中学校統合に伴うスクールバス機能の付加 ・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運行時刻や運行経路を大幅に変更
平成28年 4 月	もやいたクシーからスクールバス機能を分離 ・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
令和元年 6 月	鞍手町地域公共交通網形成計画を策定 ・「すまいるバスからスクールバス機能の分離」や「すまいるバスからもやいたクシーへの転換」などの施策を制定

令和2年4月	すまいるバス倉坂線、泉水線をもやいたクシーに転換 ・すまいるバス（倉坂線、泉水線）をもやいたクシーに転換し、もやいたクシー上木月線と合わせて、2路線（古月線、泉水線）に再編
	すまいるバスからスクールバス機能を分離 ・すまいるバスが鞍手中学校生徒を優先した運行経路や運行時刻になっており、交通弱者等の一般利用者が利用しづらい状況になっていたため、スクールバス機能を分離 ・中学生の通学は新たに購入したスクールバス専用車両で対応
令和2年10月	西鉄バス 直方～鞍手～宗像線の廃止 ・慢性的な乗務員不足を主な要因として、西鉄バス筑豊株式会社が運行する路線バスが令和2年10月1日付けで廃止

3-1-2 各種公共交通機関と鞍手町の施策（令和6年3月時点）

J R（鉄道）	・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 ・J R鞍手駅の駅舎は、町所有のものであり、町が利用環境を確保
西鉄バス（路線バス）	・直方市と遠賀町への移動を支える広域幹線交通機関 ・路線維持のため国や県の補助金、及び沿線自治体と共同して運行維持費を赤字補てんすることで路線を維持
すまいるバス（コミュニティバス）	・路線バスを補完するため、J R鞍手駅や町内の公共施設、商業施設、医療施設などへのアクセスと宮若市への移動を支える町内幹線交通機関 ・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
もやいたクシー（予約型乗合タクシー）	・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 ・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乗降地点の増設や運行時刻の見直しを実施
スクールバス	・鞍手中学校への通学手段として、鞍手町教育委員会が交通事業者へ委託して運行する交通機関
利用促進制度	・すまいるバス、もやいたクシーで利用できる回数乗車券（100円券12枚つづり）を車内にて1,000円で販売。 ・運転免許証を自主返納した70歳以上の人を対象に①②のどちらかの特典を付与。 ①すまいるバス、もやいたクシーで利用できる回数乗車券（100円券12枚つづり）20冊 ②一般タクシーで利用できる回数乗車券（500円券10枚つづり）4冊
高速バス（直方PAバス停）	・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。現在、鞍手町からの公共交通のアクセス手段がない

3-1-3 各種公共交通の概要（令和6年3月時点）

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	47	47	47	47	47	47	J R 九州
西鉄バス 直方～ 鞍手～遠賀線		直方～遠賀川駅前	22	22	11	22	22	11	西鉄バス
すまいるバス みやわか線		宮田バス停～鞍手 駅	11	6	4	12	6	4	西鉄バス
もや い タ ク シ ー	長谷線	神田公民館～鞍手 駅	10	10	10	11	11	11	MG タクシー
	古月線	古門栄町～くらじ の郷	10	10	10	11	11	11	MG タクシー
	泉水線	永谷公民館～鞍手 駅	10	10	10	11	11	11	MG タクシー
高速バス (直方P A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	3	3	3	3	3	3	長崎県交通 局
		北九州～福岡	96	90	90	96	90	90	西鉄バス
		行橋～福岡	16	16	16	16	16	16	西鉄バス
		直方～福岡	11	11	11	11	11	11	西鉄バス

3-1-4 鞍手町の交通体系

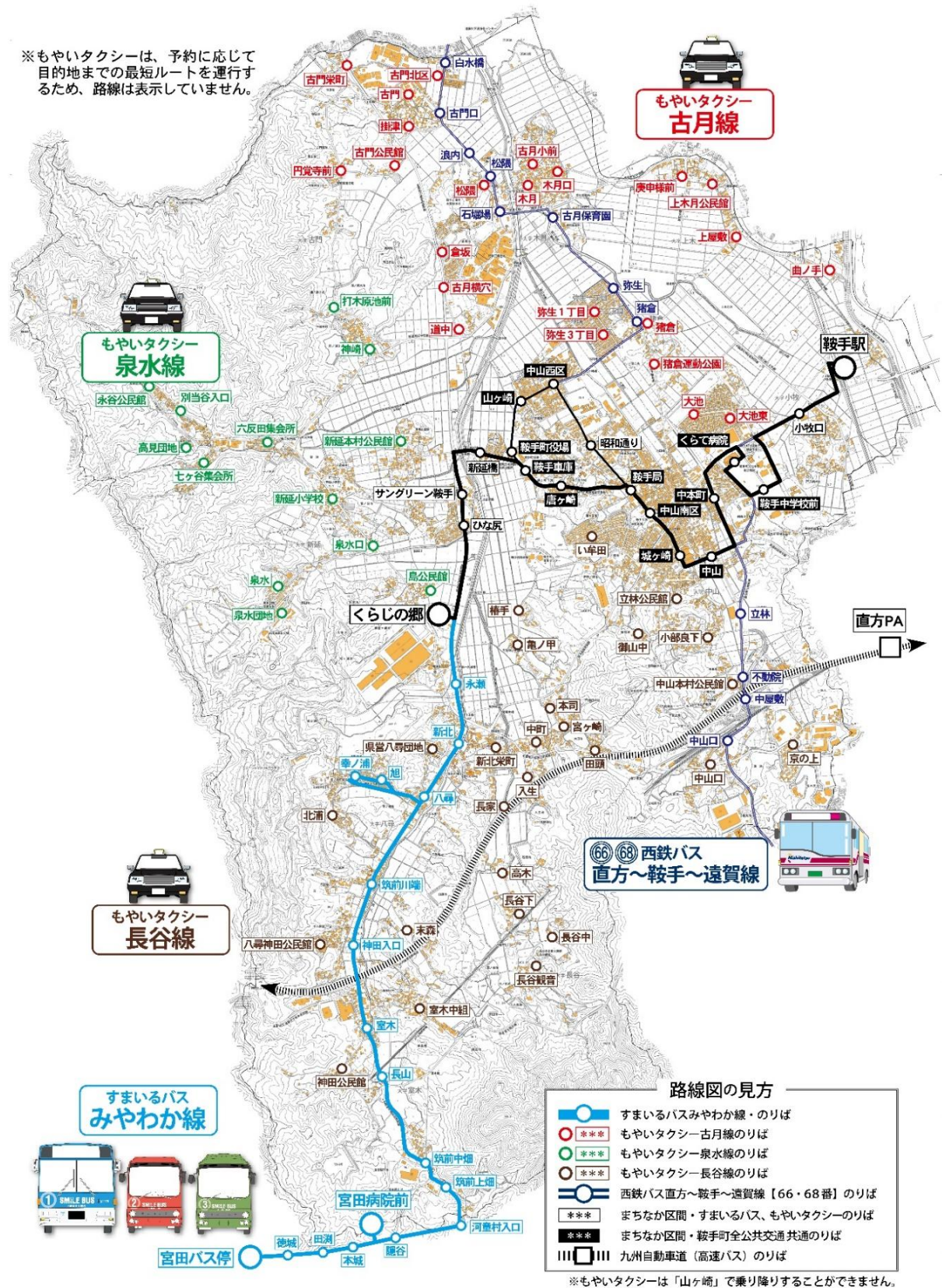


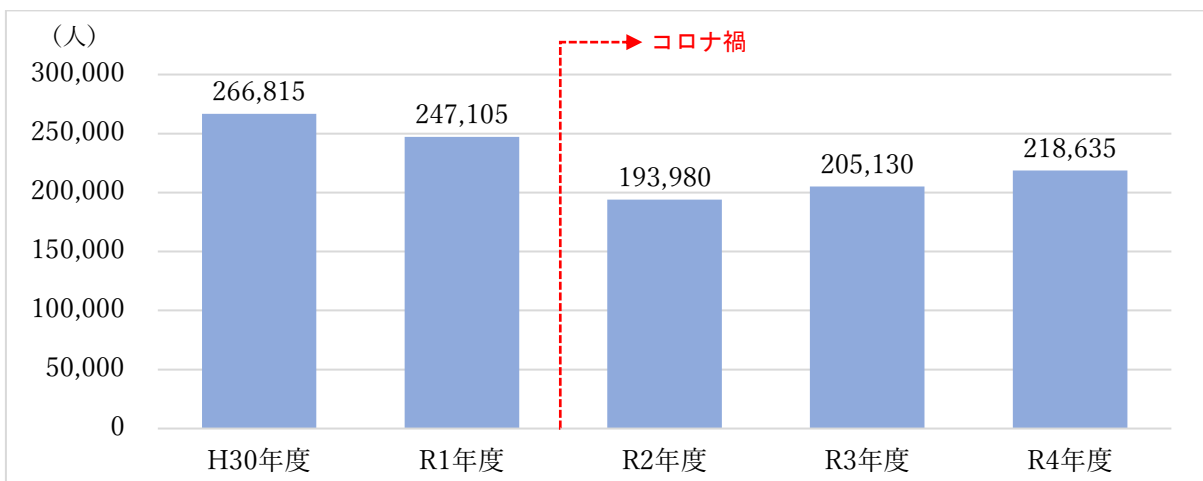
図3-1▶路線図（令和6年3月時点）

3-2. 利用状況

3-2-1 J R鞍手駅

1) 年間乗客数

- ・ J R鞍手駅の令和4年度の乗客数は218,635人です。コロナ禍（令和2年）以降に減少した乗客数は徐々に増加しつつありますが、テレワークの普及などもあり、コロナ禍以前まで回復はしていません。
- ・ 定期非定期の利用割合について、交通事業者ヒアリング調査の結果によると、定期券の利用が多く、特に通学定期券の利用が多い傾向にあるとのことです。
- ・ 交通事業者（J R九州）は、鉄道の利用促進につながる取組（イベント開催の情報共有、町内交通とJ Rとの結節、駅周辺整備）を行いたいとの意向を持っています。



※乗客数は、J R鞍手駅から乗車した人数であり、降車した人数を含みません。

図3-2▶ J R鞍手駅の年間乗客数

〔出典… J R九州ホームページ〕

2) J Rを利用するために公共交通を利用した年間人数

- ・ 令和4年度「J R鞍手駅」乗客数218,635人のうち、公共交通を利用しバス停・乗降場所「J R鞍手駅」で降車した人数は5,284人であることから、J Rを利用するための移動手段として公共交通を利用する人が極端に少ないことが分かります。
- ・ 乗車人数と降車人数に大きな差がないため、J Rを利用する際に公共交通を利用する人は、概ね往復で利用されている傾向が見受けられます。

表3-1▶ 令和4年度バス停・乗降場所「J R鞍手駅」で乗降した人数

公共交通		乗車人数	降車人数	計
すまいるバス みやわか線		3,130	3,531	6,661
もやいタクシー	長谷線	509	509	1,018
	古月線	93	99	192
	泉水線	1,350	1,145	2,495
計		5,082	5,284	10,366

〔出典…西鉄バス筑豊株式会社資料、MGタクシー株式会社資料〕

3-2-2 西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線

1) 年間利用者数

- ・令和4年度の利用者数は143,353人で、コロナ禍によるマイカー利用への移行によりコロナ禍以前と比べると大きく減少しています。
- ・利用目的は主に通勤・通学で、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、運転手の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。

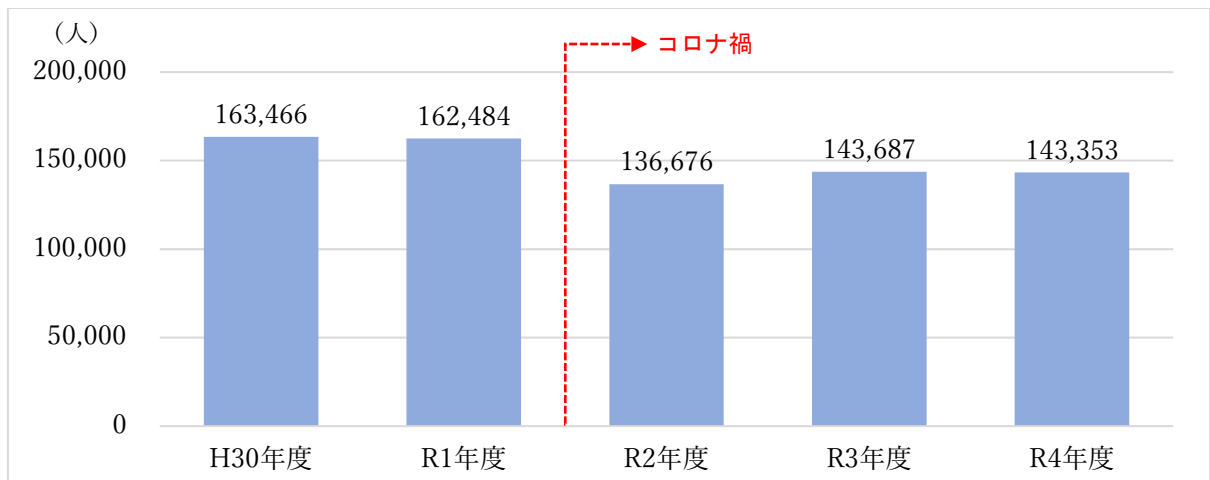


図3-3▶利用者数の推移「西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線」

〔出典…西鉄バス筑豊株式会社資料〕

2) ICカード利用者の移動区間

- ・西鉄バス全体の利用者143,353人のうち、ICカード利用者が88,379人で、全体の6割を超えています。
- ・鞍手町内で乗車または降車する利用者が約5割を占めており、本町にとって欠くことができない路線であることから、今後も広域幹線軸として維持していくことが重要です。

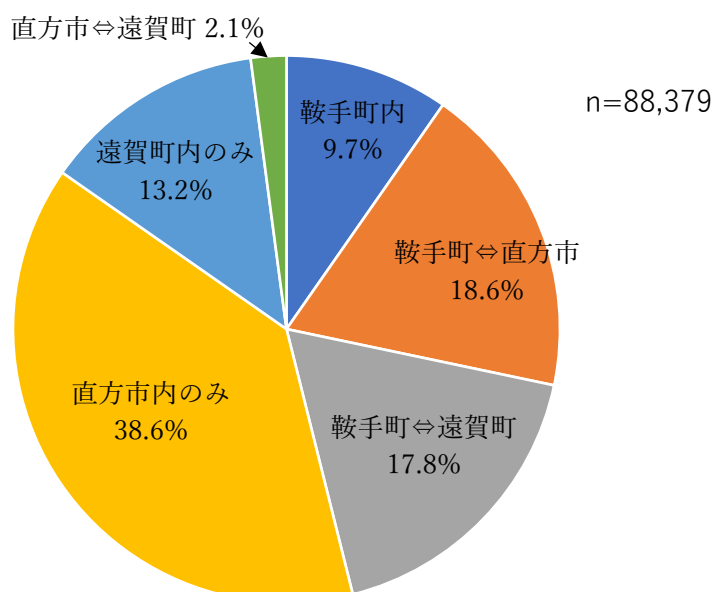


図3-4▶R4年度ICカード利用者の移動区間〔出典…西鉄バス筑豊株式会社資料〕

3-2-3 すまいるバス みやわか線

1) 年間利用者数の推移

- ・すまいるバスの年間利用者数は、令和元年度の 38,915 人に対し、令和2年度は 26,627 人となっており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け大幅に減少しています
- ・令和4年度の利用者数は 30,496 人で、ここ2年は横ばいですが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を最も受けた令和2年度と比較すると 3,869 人増加しています。

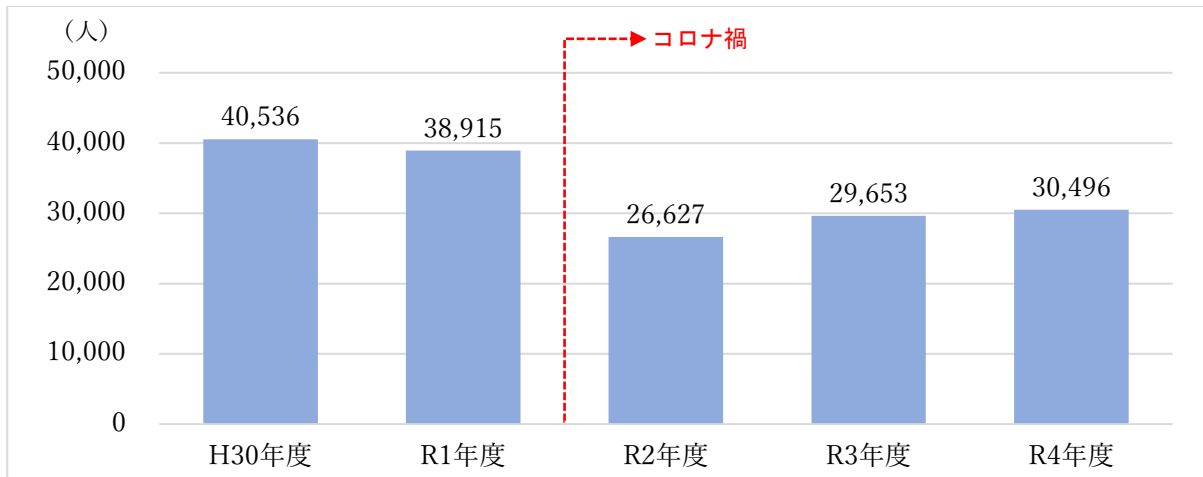


図3-5▶すまいるバス みやわか線の年間利用者数の推移

〔出典…西鉄バス筑豊株式会社資料〕

2) 年齢別利用割合

- ・すまいるバス利用者実態把握調査における年齢別の利用割合は、前期高齢者が 17.6%、後期高齢者が 33.5%となっており、65 歳以上の高齢者が 5 割を超えています。



図3-6▶すまいるバス みやわか線の年齢別利用割合

〔出典…すまいるバス利用者実態把握調査〕

3) 1便あたりの平均利用者数

- ・系統「くらの郷⇄鞍手駅」の令和4年度の1便あたりの平均利用者数が0.6人となっていることから、空バスで運行している便があります。

表3-2▶令和4年度 系統別の利用者数

系統名	項目	平日	土曜	日祝	計
宮田バス停 ⇄ 鞍手車庫 ⇄ 鞍手駅	年間利用者数（人／年）	9,553	1,526	807	11,886
	運行便数（便／年）	1,715	250	198	2,163
	平均利用者数（人／便）	5.6	6.1	4.1	5.5
宮田バス停 ⇄ 鞍手町役場 ⇄ 鞍手駅	年間利用者数（人／年）	4,391	1,472	1,122	6,985
	運行便数（便／年）	490	250	198	938
	平均利用者数（人／便）	9.0	5.9	5.7	7.4
宮田病院前 ⇄ 鞍手車庫 ⇄ 鞍手駅	年間利用者数（人／年）	3,759	93	222	4,074
	運行便数（便／年）	980	50	66	1,096
	平均利用者数（人／便）	3.8	1.9	3.4	3.7
宮田病院前 ⇄ 鞍手町役場 ⇄ 鞍手駅	年間利用者数（人／年）	6,481	260	209	6,950
	運行便数（便／年）	1,470	50	66	1,586
	平均利用者数（人／便）	4.4	5.2	3.2	4.4
くらの郷 ⇄ 鞍手駅	年間利用者数（人／年）	601	—	—	601
	運行便数（便／年）	980	—	—	980
	平均利用者数（人／便）	0.6	—	—	0.6
計	年間利用者数（人／年）	24,785	3,351	2,360	30,496
	運行便数（便／年）	5,635	600	528	6,763
	平均利用者数（人／便）	4.4	5.6	4.5	4.5

〔出典…西鉄バス筑豊株式会社資料〕

3-2-4 もやいたクシー 長谷線・古月線・泉水線

1) 利用登録者の内訳

- ・令和5年9月末時点の利用登録者数は894人となっており、町人口の約6%の人が登録しています。
- ・登録している人の年齢割合は、後期高齢者が5割を超えており、65歳以上の高齢者が約7割を占めています。



図3-7 ▶ もやいたクシー各路線の利用割合（令和5年9月末時点）〔出典…鞍手町都市整備課資料〕

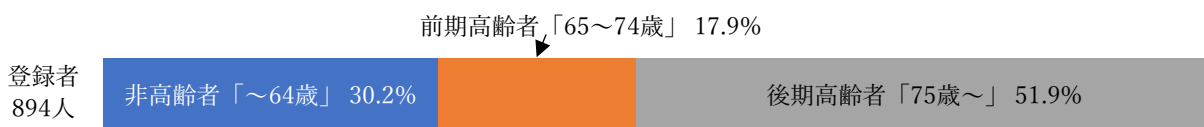


図3-8 ▶ もやいたクシーの年齢別利用割合（令和5年9月末時点）〔出典…鞍手町都市整備課資料〕

2) 年間利用者数の推移

- ・もやいたクシー全路線の利用者数は、令和4年度に9,517人の利用があり、令和2年度の再編以降は、コロナ禍にも関わらず上昇傾向にあります。

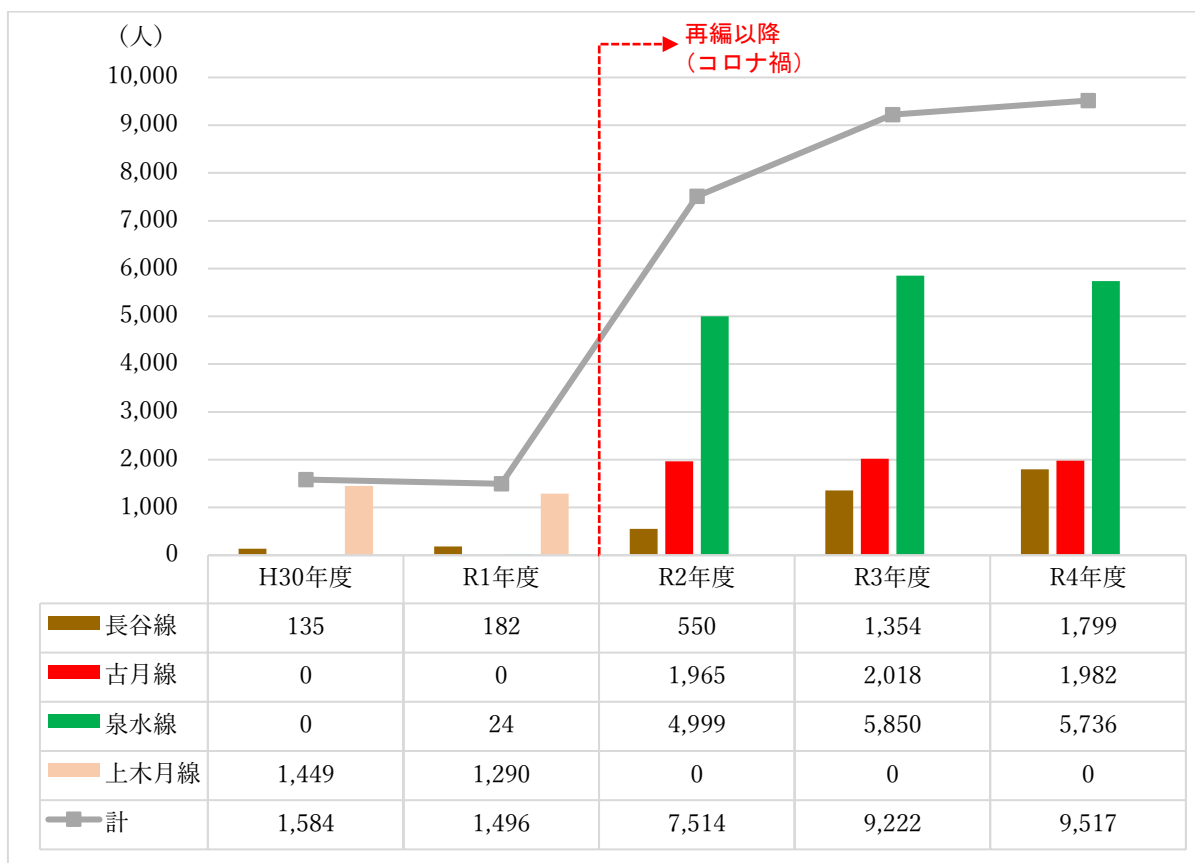


図3-9 ▶ もやいたクシー年間利用者数の推移

〔出典…MGタクシー株式会社資料〕

3) 年齢別利用割合

- ・令和5年7月から9月までのもやいタクシー利用実績における年齢割合は、前期高齢者が16.3%、後期高齢者が45.7%であり、65歳以上の高齢者の利用が6割を超えています。



※令和5年7月から9月までの利用実績に基づき算出

図3-10▶もやいタクシー年齢別利用割合

〔出典…鞍手町都市整備課資料〕

4) 1運行あたりの乗合人数

- ・もやいタクシーの各路線における令和4年度の1運行あたりの乗合人数は、泉水線が最も多く、3,715回の運行で5,736人利用しており、乗合人数が1.5人となっています。

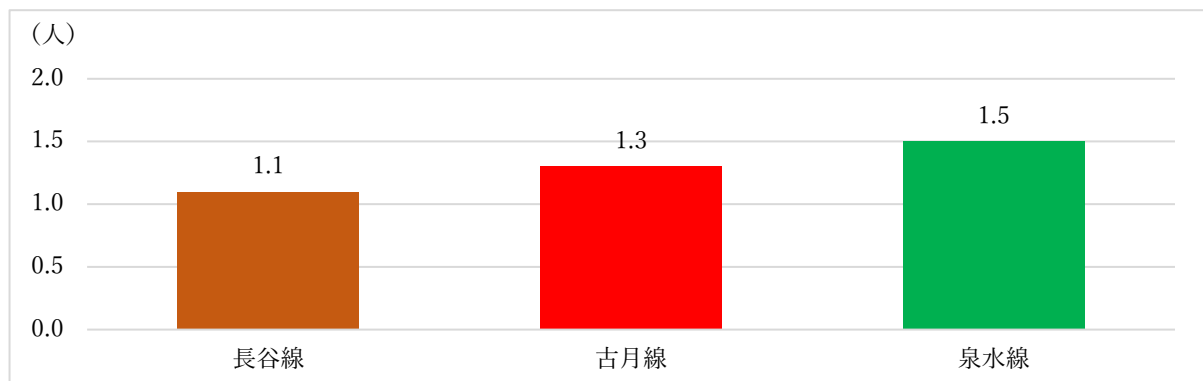


図3-11▶令和4年度もやいタクシー各路線の1運行あたりの乗合人数

〔出典…MGタクシー株式会社資料〕

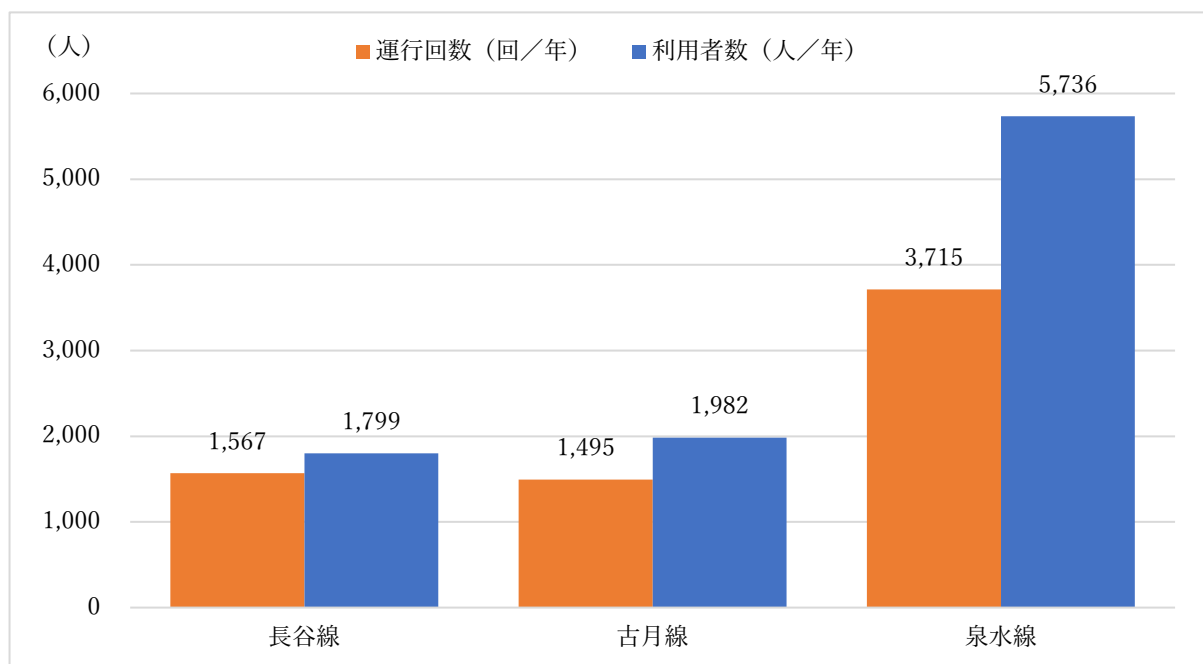


図3-12▶令和4年度もやいタクシー各路線の運行回数と利用者数〔出典…MGタクシー株式会社資料〕

3-3. 公共交通の財政負担状況

3-3-1 町主体で運行する公共交通の収支率

- ・町主体で運行する公共交通（すまいるバス、もやいタクシー）の収支率は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大幅に減少しています。
- ・令和元年度の収支率が18.3%に対し、令和2年度は13.1%となっており、その後も横ばい傾向が続いています。
- ・回復の兆しが見られていないことから、収支の回復に向けた戦略や対策の検討が喫緊の課題となっています。

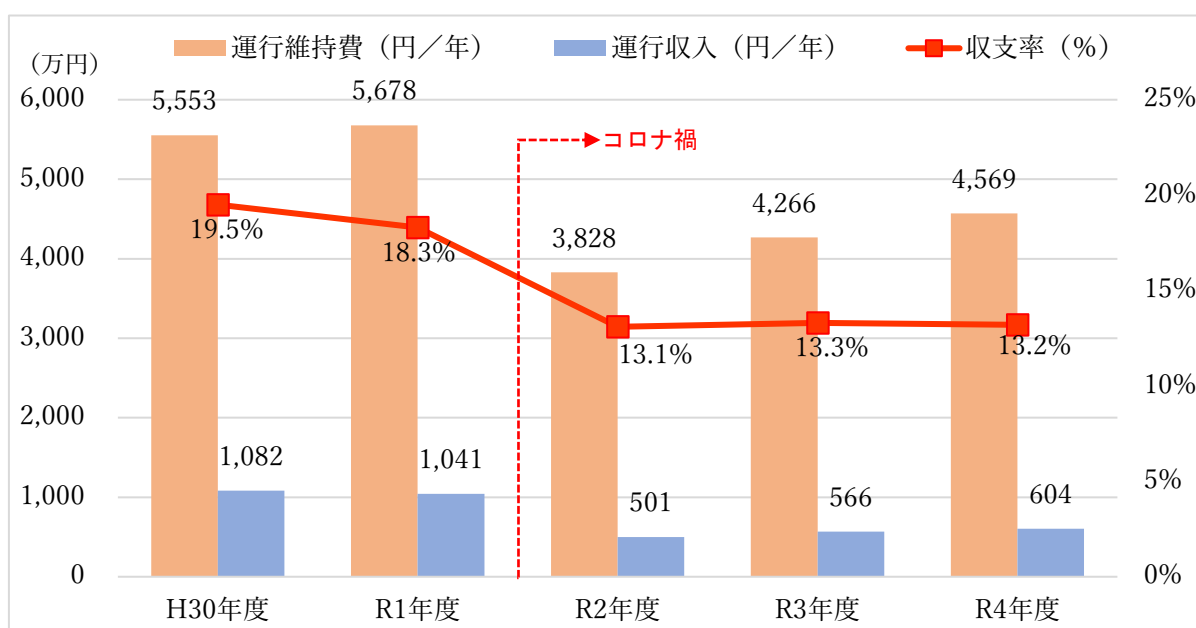


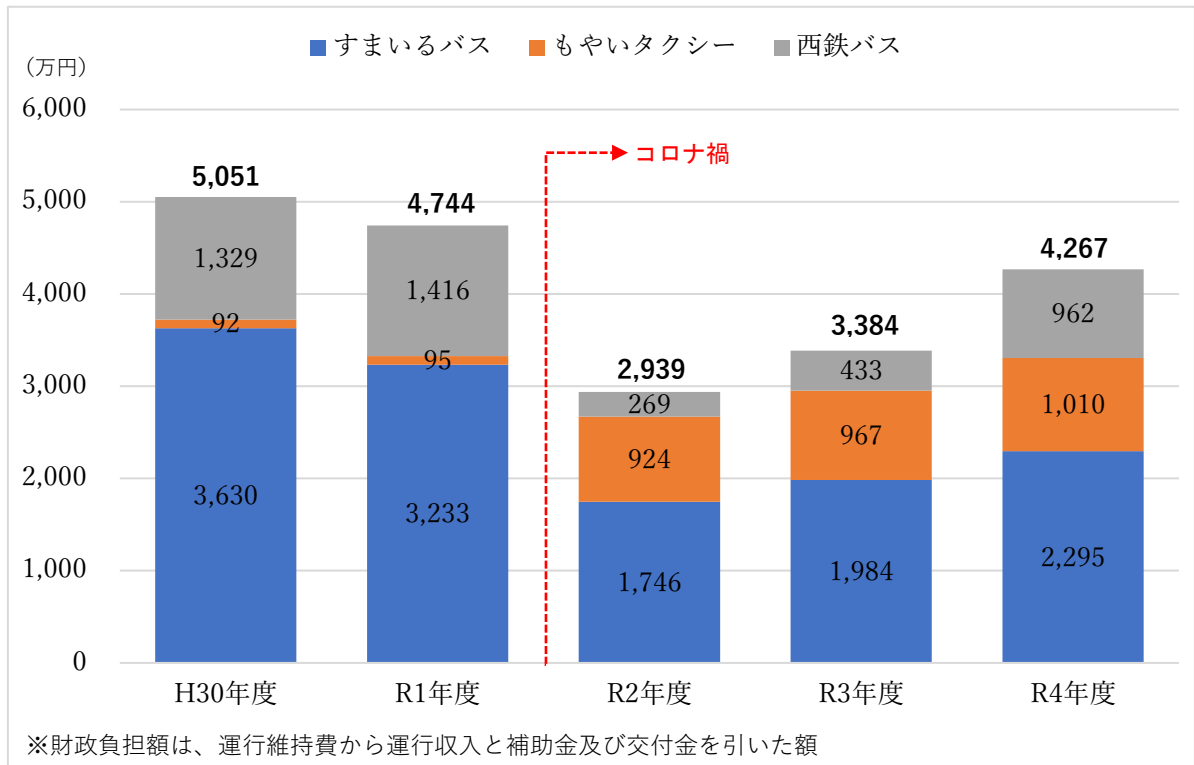
図3-13▶町主体で運行する公共交通（すまいるバス、もやいタクシー）の収支率

〔出典…鞍手町都市整備課資料〕

3-3-2 財政負担額の推移

- ・令和4年度の本町が公共交通に負担している額は、合計で約4,267万円となっており、年々増加しています。
- ・「西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線」は赤字運行となっており、国や県の補助金、及び路線を構成する直方市・遠賀町と共同で赤字額を補てんして維持しています。令和4年度の本町の財政負担額は、年間約962万円となっており、今後も燃料価格の高騰や運転手不足による人件費の増加、車両の老朽化による入替などの理由により、町の財政負担の増加が見込まれます。
- ・「すまいるバス みやわか線」は、国や県の補助金を受けながら、路線を構成する宮若市と共同で赤字額を補てんして運行しています。令和4年度の本町の財政負担額は、年間約2,295万円となっており、今後も燃料価格の高騰や運転手不足による人件費の増加などの理由により、町の財政負担の増加が見込まれます。

・「もやいたクシー 長谷線・古月線・泉水線」は、国からの補助金を差し引いた赤字額を、本町が交通事業者に補てんし、運行を維持しています。令和4年度の本町の財政負担額は、1,010万円となっており、利用者数の増加に応じて財政負担額も増加する仕組みとなっていることから、今後も町の財政負担の増加が見込まれます。



令和2年度から令和4年度までの西鉄バスの財政負担額は、国及び県から新型コロナウイルス感染症関連の事業者支援金の交付があったことにより大幅に減少しています。

図3-14▶財政負担額の推移

[出典…鞍手町都市整備課資料]

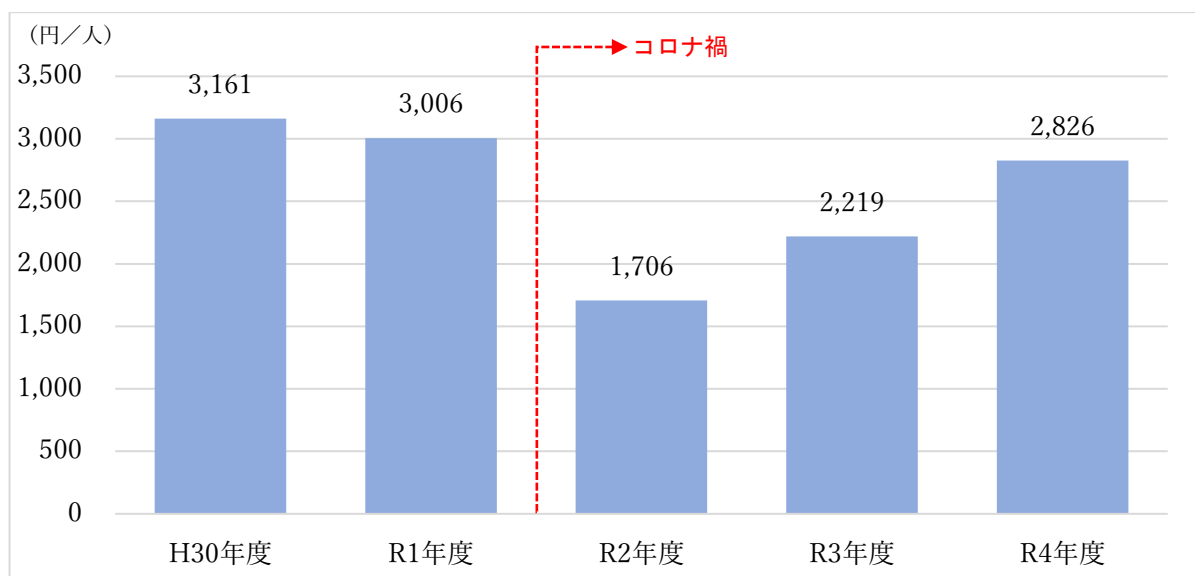


図3-15▶住民1人当たりの公共交通に係る公的資金投入額

[出典…鞍手町都市整備課資料]

3-4. 鞍手町地域公共交通網形成計画の達成状況

令和元年6月に策定した「鞍手町地域公共交通網形成計画」の目標達成状況と目標を達成するための施策の実施状況は以下のとおりです。

3-4-1 目標達成状況

目標	評価指標	現況値	数値目標 (2023年度)	達成状況	評価
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	[鉄道] 路線数…1 [路線バス] 路線数…2 ・直方～遠賀線 ・直方～宗像線 (平成29年度)	[鉄道] 路線数…1以上 [路線バス] 路線数…2以上	[鉄道] 路線数…1 [路線バス] 路線数…1 ・直方～遠賀線	B
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)	まちなか区間の通過便数の維持	26便	26便以上	42便	A
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	—	6事業	6事業	A
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)	19回/人 (平成29年度)	19回/人	12.1回/人	B
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	26.0% (平成30年度)	50%以上	[すまいるバス] 82.4% [もやいたクシー] 68.8%	A
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	4,560万円/年 (平成29年度)	3,390万円/年	4,267万円/年	B

※1 目標①, ②, ③, ④, ⑥は、計画期間中であるため令和4年度の数字を用いる。

※2 目標⑤は、令和5年9月に実施した利用者実態把握調査の結果を用いる。

【評価基準】 A：目標達成

B：目標未達成（関連施策を実施し、目標達成に努めた場合。）

C：目標未達成（関連施策の実施が不十分な場合。）

3-4-2 目標を達成するための施策の実施状況

	施策	①	②	③	④	⑤	⑥	実施状況	実施内容
1	まちなか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	実施済	・ R3. 10. 1のくらの病院の移転に伴い、運行経路等の見直しを行った
2	通学需要に応じた公共交通手段の見直し		●					実施済	・ R2. 4. 1付で、スクールバスの運行を開始した。加えて、すまいるバスの運行時刻を一般利用者に合わせるよう変更した
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		●					実施済	・ R2. 4. 1付で、すまいるバス（倉坂線、泉水線）をもやいタクシーに転換し再編した
4	公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上	●	●					実施済	・ J R 筑豊本線の時刻の改正があった際は、すまいるバスの運行時刻を改定した
5	駅舎やバス停などの待合環境改善	●		●				実施済	・ 9か所の停留所にベンチを設置した ・ R3. 10. 1のくらの病院の移転にあたり、敷地内に停留所の新設及び待合スペースを設置した
6	ユニバーサルデザインの導入			●				未実施	・ 車両更新のタイミングで検討することとした
7	ICT技術を活用した情報提供の推進			●				実施済	・ 「バスがいど」に、にしてつバスナビのQRコードを掲載している
8	スムーズで分かりやすい料金収受方法の検討			●				未実施	・ 令和3年度に交通系ICカードの導入を検討したが、設置費用や回数乗車券の利用状況を考慮し、見送ることとした
9	公共交通の分かりやすい時刻表やマップの作成	●	●		●			未実施	・ J Rや西鉄バスなどを含めた「バスがいど」の作成を検討したが、運行時刻の改正時期が同一ではないことから、作成していない
10	公共交通にかかる情報の発信	●	●		●			実施済	・ 交通計画策定に係る各種アンケートを実施する際、依頼文に公共交通の利用者数や財政状況などを記載した
11	公共交通利用促進のための啓発	●	●		●			実施済	・ 毎年、福岡県公共交通利用促進キャンペーンやバスの日（9/20）には、公共交通利用促進に係る啓発物を庁舎内に掲示・配布している
12	乗り方教室の開催	●	●		●			未実施	・ 乗り方教室等の開催はできていないが、出前講座等で依頼があった際に、もやいタクシーの乗り方等の説明を行っている
13	イベントなどでの周知	●	●		●			未実施	・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、イベントが開催されていないため未実施

第4章 実態調査の結果と移動ニーズ

本章では、本計画を策定するために実施した実態調査から把握することのできる交通弱者の状況と移動ニーズを整理しました。

4-1. 交通弱者の状況

4-1-1 各区が把握している交通弱者の状況

- ・区長・民生委員等への調査の結果、55区のうち45区（全体の81.8%）に交通弱者が存在していることが分かりました。交通弱者の人数は約1,300人であり、町人口の8.8%を占めています。
- ・交通弱者の内訳として、「高齢のため運転を控えている、または運転免許証を返納した方」の42.2%が最も多く、次いで「18歳以上で車や免許を持たない方」の24.4%が多くなっています。

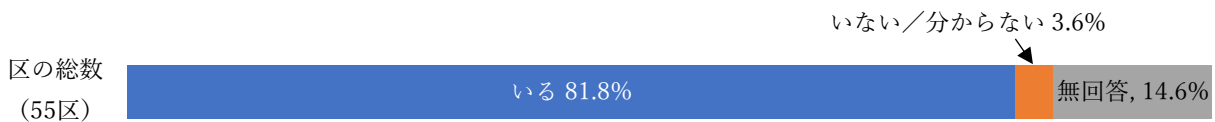


図4-1▶交通弱者の有無

〔出典…区長・民生委員等アンケート〕

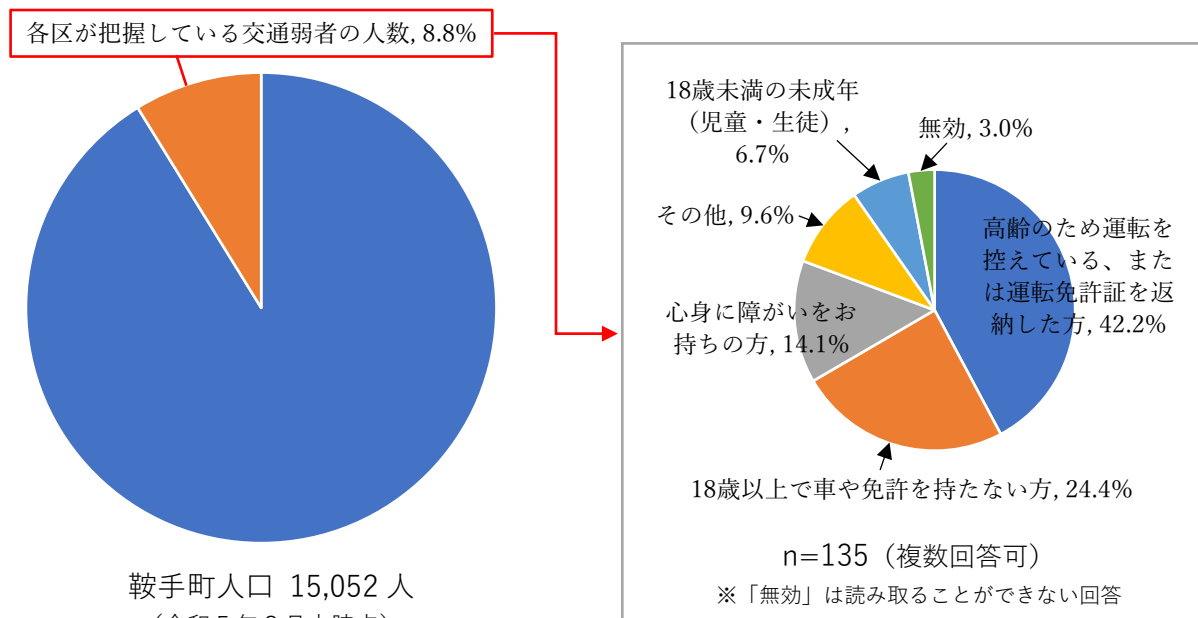


図4-3▶交通弱者の内訳

〔出典…区長・民生委員等アンケート〕

※人数は、区長・民生委員等アンケートの結果をそのまま記載しているため、重複している可能性があります。

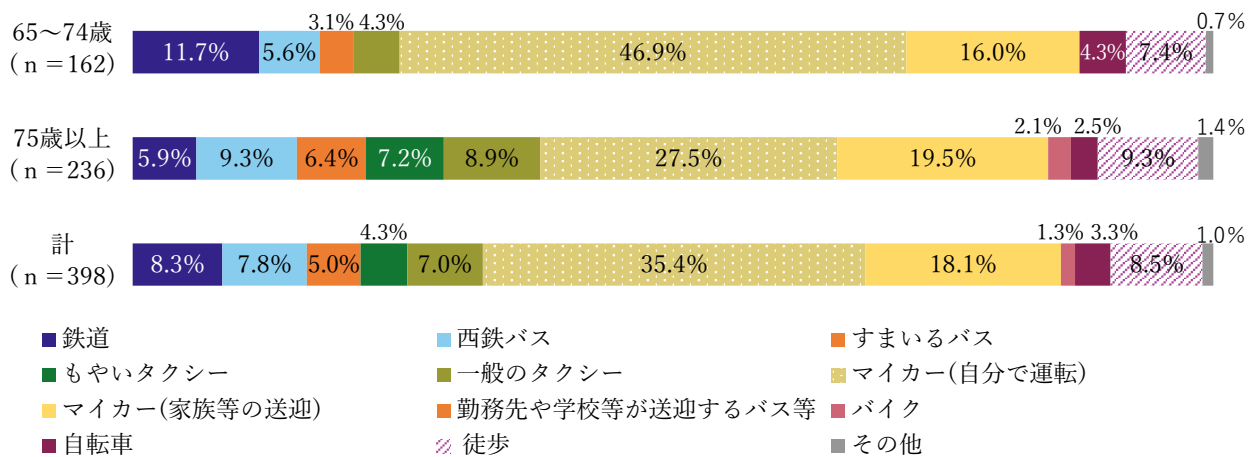
図4-2▶交通弱者の人数

〔出典…区長・民生委員等アンケート、鞍手町住民基本台帳〕

区長・民生委員等アンケートでは、交通弱者のことを「自家用車や運転免許を持っておらず、車を自由に運転できない方々」と定義しています。

4-1-2 高齢者の移動特性

- ・町民アンケートの結果によると、65歳以上の高齢者の外出をする際の交通手段は、「マイカー（自分で運転）」の35.4%が最も多く、次いで「マイカー（家族等の送迎）」の18.1%が多い結果となっており、自動車を利用して移動している人が5割を超えています。
- ・一方、公共交通では、「鉄道」が8.3%、「西鉄バス」が7.8%、「すまいるバス」が5.0%、「もやいタクシー」が4.3%といずれも1割に満たず、65歳以上の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。



※職業が「自営業や家事専業・無職等」の人のうち、65歳以上の高齢者の回答結果を抜粋

※複数回答可 ※総回答数に対する割合

図4-4▶高齢者の外出時の移動手段

〔出典…町民アンケート〕

4-1-3 高校生の移動特性

- ・高校生等アンケートの結果によると、高校生が晴天日に通学で利用している移動手段は、「鉄道」の74件が最も多く、次いで「マイカー（家族等の送迎）」60件が多い結果となっています。このことから、JRまでの移動手段の多くが家族からの送迎であることが見受けられます。

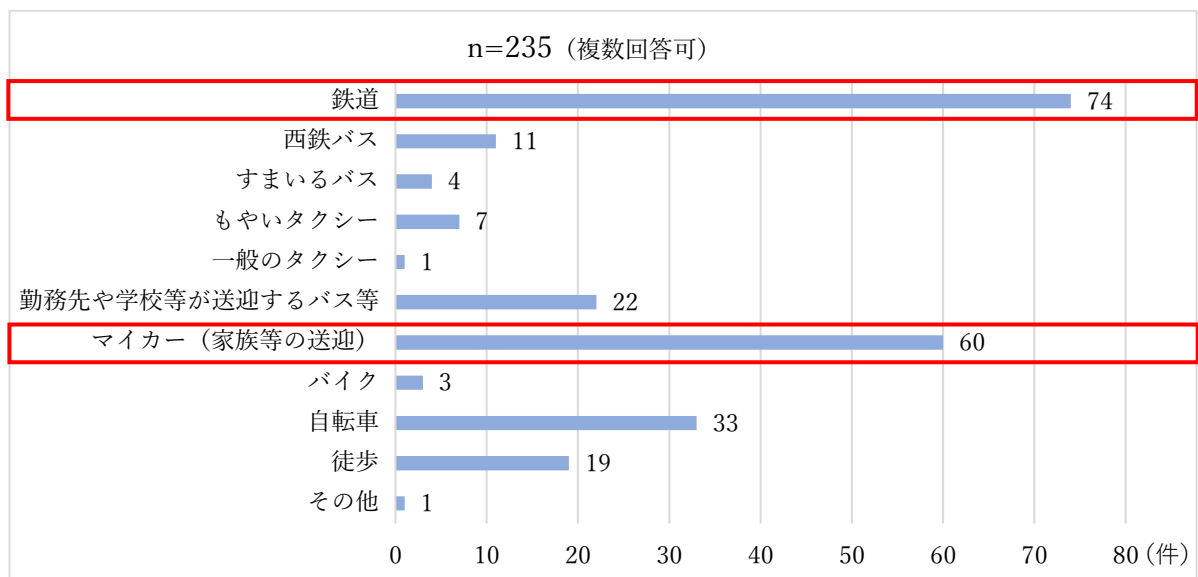


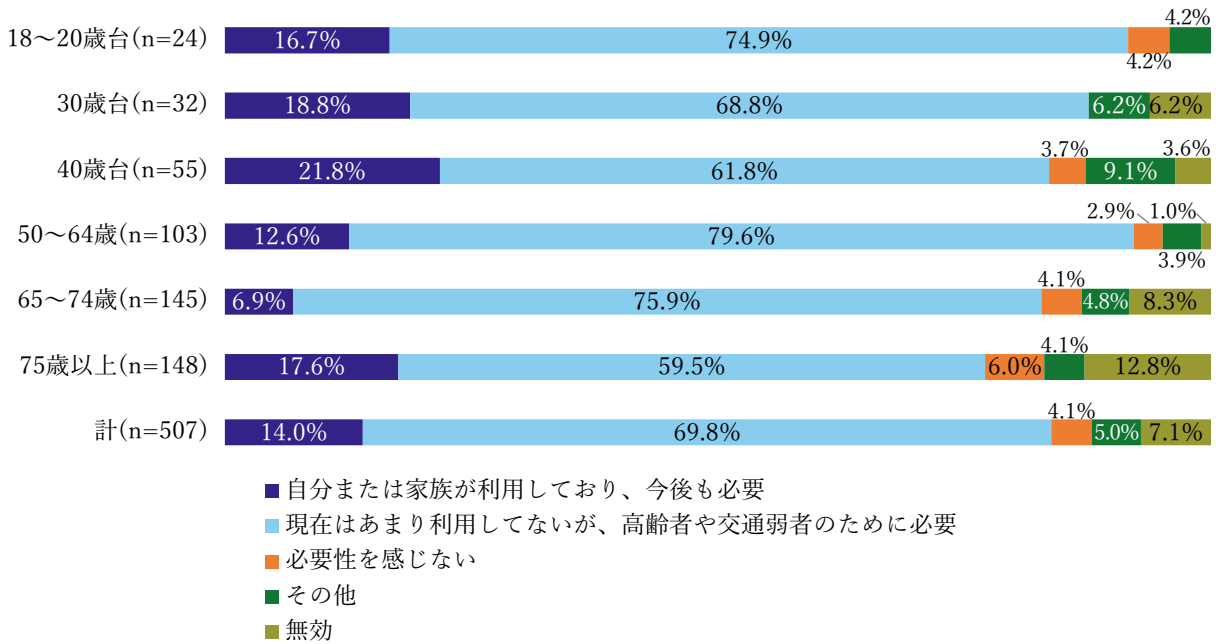
図4-5▶晴天日に高校生が通学で利用している移動手段

〔出典…高校生等アンケート〕

4-2. 移動ニーズ

4-2-1 公共交通の必要性

- ・町民アンケートの結果では、各年齢ともに「自分または家族が利用しており、今後も必要」と「現在はあまり利用していないが、高齢者や交通弱者のために必要」が約8割を占めています。
- ・区長・民生委員等アンケートの結果では、概ね全員が将来的な公共交通の必要性を挙げています。また、約8割は「今も将来も必要である」と回答しています。



※年齢不詳者を除く ※「無効」は読み取ることができない回答

図4-6▶年齢別 公共交通の必要性

〔出典…町民アンケート〕

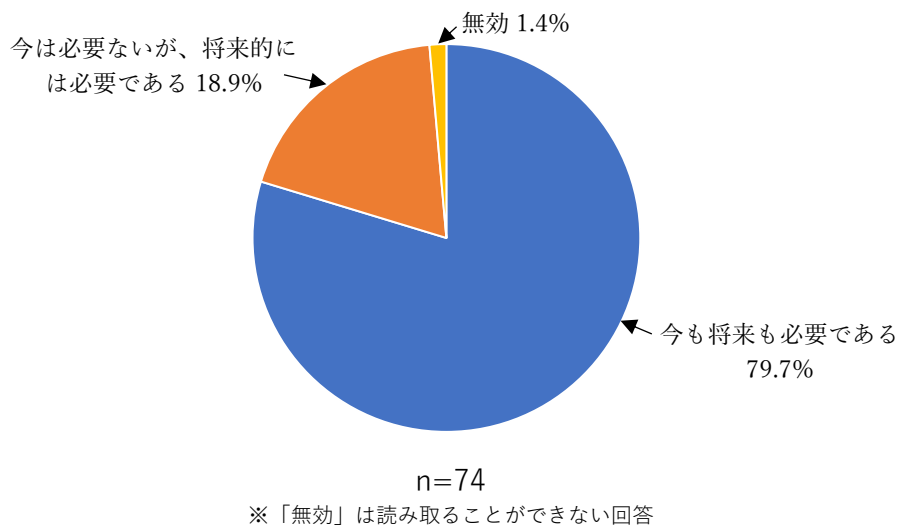
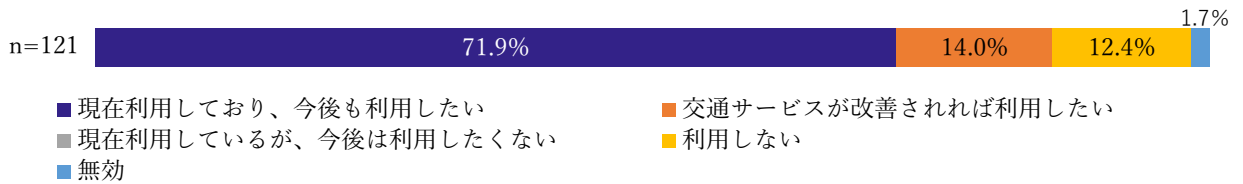


図4-7▶各区における公共交通の必要性 〔出典…区長・民生委員等アンケート〕

4-2-2 高校生の通学における公共交通の利用意向

- ・通学の移動手段として「公共交通を利用したい」という人が8割以上いることから、公共交通をより充実させつつ維持していくことが重要です。



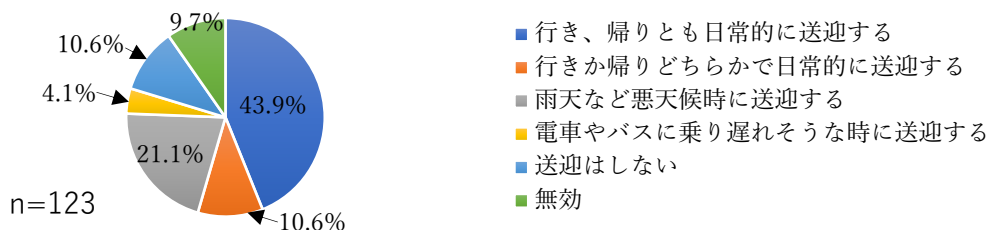
※「無効」は読み取ることができない回答

[出典…高校生等アンケート]

図4-8▶通学における公共交通の利用意向

4-2-3 高校生が通学する時の保護者の送迎

- ・高校生が通学する時に保護者が送迎する頻度は、「行き、帰りとも」及び「行きか帰りどちらかで」日常的に送迎すると回答された人が5割を超えています。また、約8割の保護者が送迎に負担を感じていることが見受けられます。
- ・日常的に送迎する理由として、「自宅から最寄り駅や最寄りバス停までが遠いから」が最も多く42.6%、次いで多いのは「公共交通は便数が少ないなど不便だから」の27.9%と、公共交通に関する理由が7割を超えていることから、公共交通の利便性を向上させ、安心して利用できる交通体系を構築することが必要です。



※「無効」は読み取ることができない回答

[出典…高校生等アンケート]

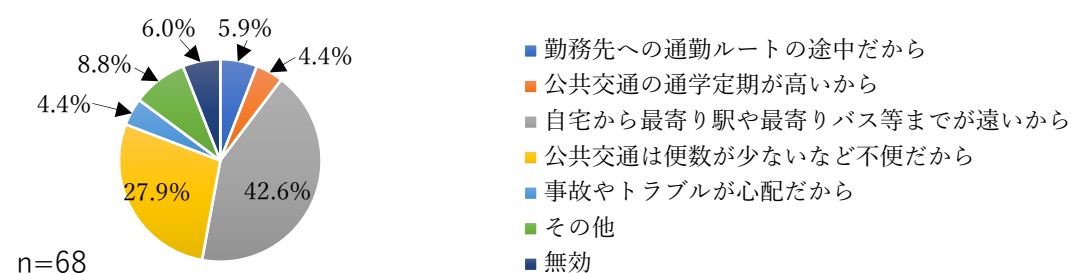
図4-9▶送迎する頻度



※回答者は、日常的に送迎している高校生の保護者

図4-10▶送迎の負担感

[出典…高校生等アンケート]



※回答者は、日常的に送迎している高校生の保護者

※「無効」は読み取ることができない回答

図4-11▶日常的に送迎している理由

[出典…高校生等アンケート]

4-2-4 公共交通を利用するための重要なサービス

- ・町民アンケートの結果では、通勤・通学時および外出時に公共交通を利用するための重要なサービスとして、「今よりも運行本数が増える」、「鉄道やバスとの乗り継ぎがしやすい」、「自宅や目的地の近くから利用できる」の3つが多くなっています。

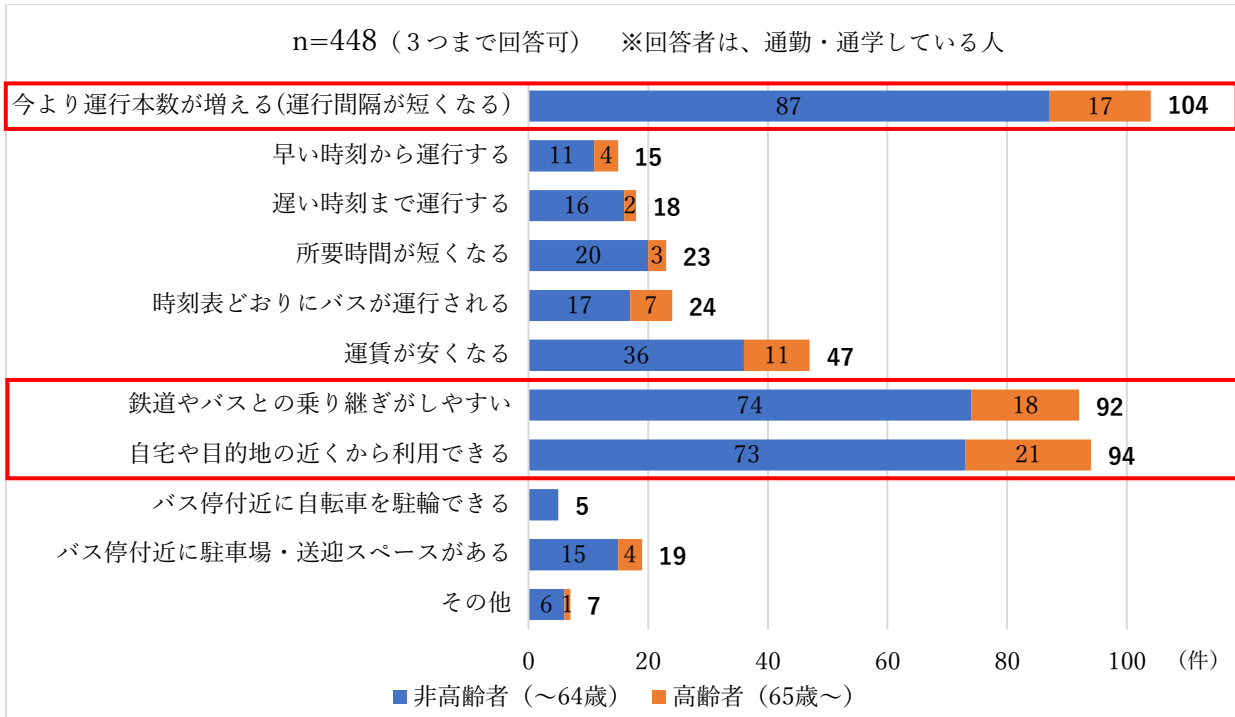


図4-12▶通勤・通学で公共交通を利用するための重要なサービス

〔出典…町民アンケート〕

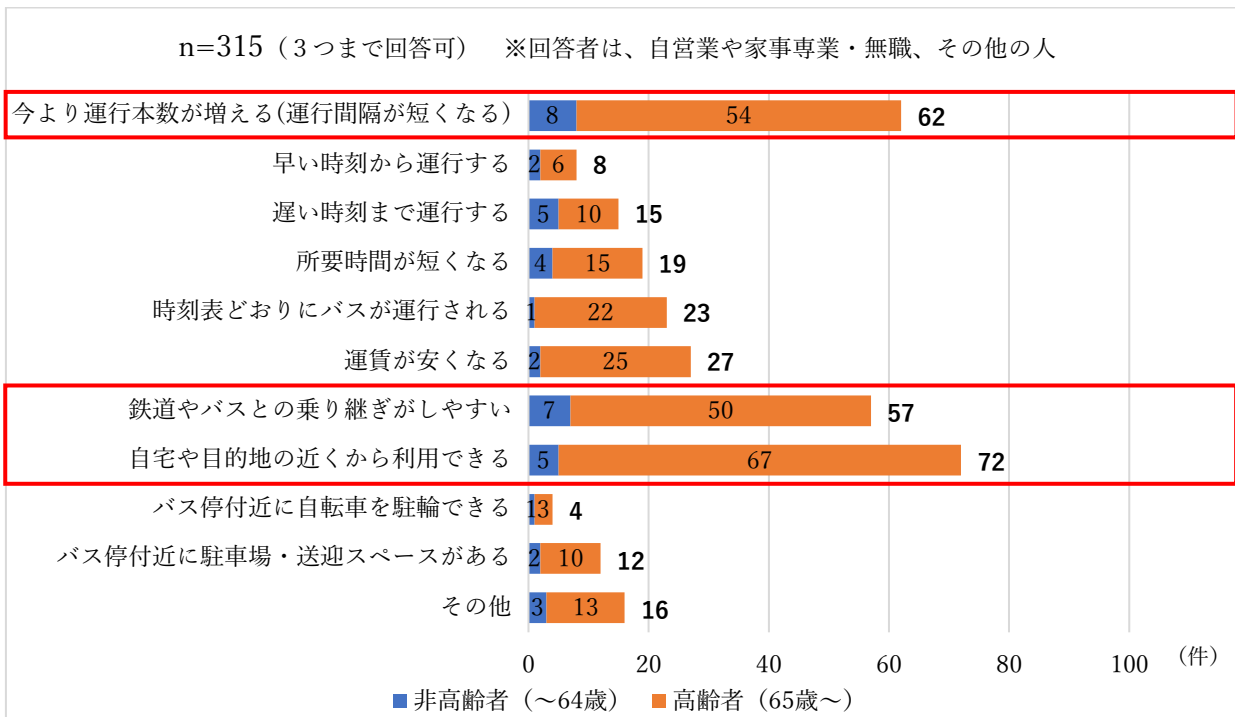


図4-13▶外出時に公共交通を利用するための重要なサービス

〔出典…町民アンケート〕

町民アンケートでは、外出のことを「買い物や通院、私用」と定義しています。
 また、通院を「受診・治療・リハビリなどの外出」と定義し、私用を「買い物、通院以外のすべての外出（食事・娯楽・習い事など）」と定義しています。

4-2-5 すまいるバス、もやいタクシーに必要なサービスの改善

- ・すまいるバスに求められるサービスの改善として最も多いのは、「運行本数を増やす」の 77 件であり、全体の半数を占めています。
- ・もやいタクシーに求められるサービスの改善として最も多いのは、「運行本数を増やす」「予約できる時間を短縮する」の 11 件です。

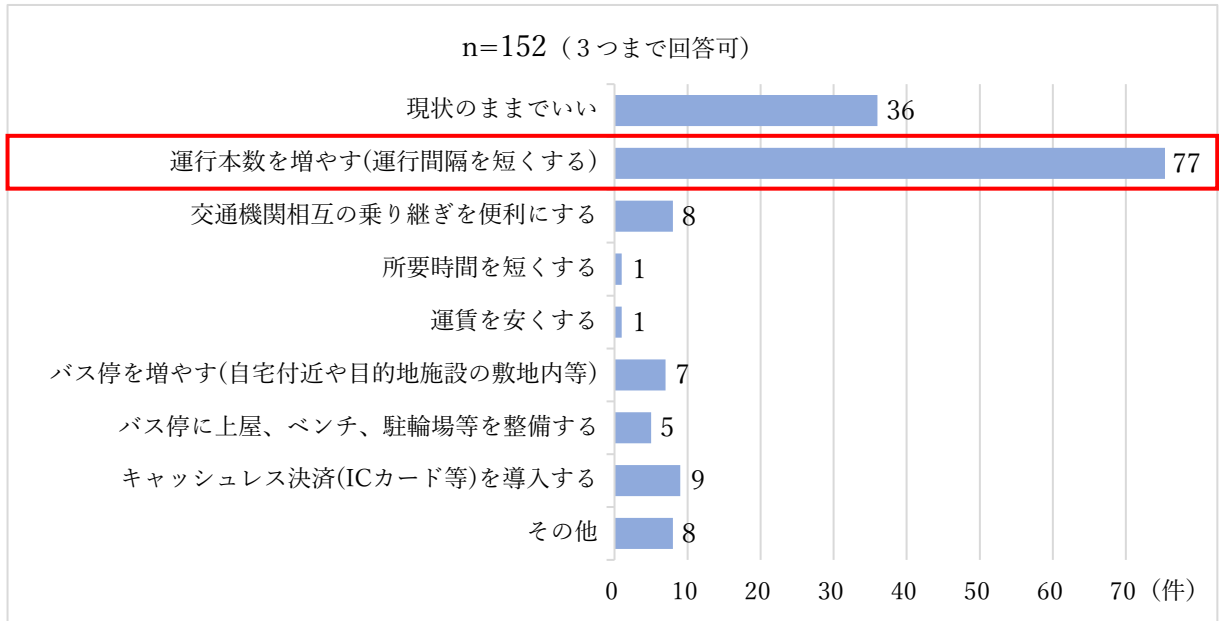


図 4-14▶すまいるバスに必要なサービス改善

〔出典…すまいるバス利用者実態把握調査〕

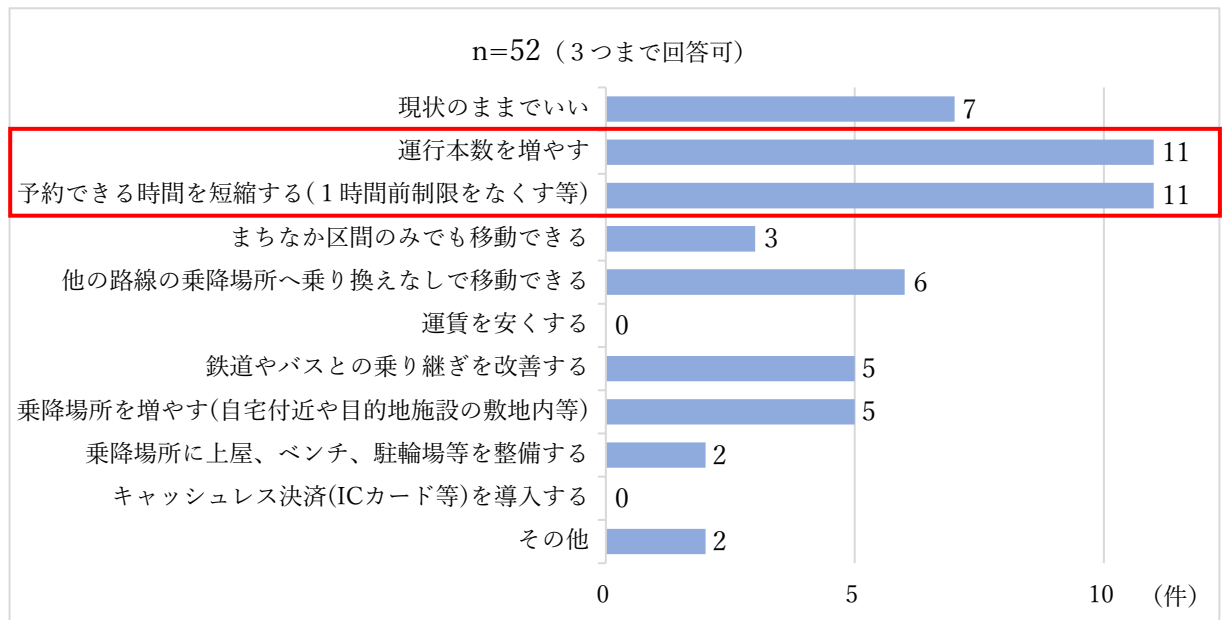


図 4-15▶もやいタクシーに必要なサービス改善

〔出典…もやいタクシー利用者実態把握調査〕

4-2-6 公共交通に必要と思われる取組

- ・町民アンケートの結果では、公共交通に必要と思われる取組として「交通機関相互の乗り継ぎを便利にする」が172件と最も多く、次いで「もやいタクシーをもっと利用しやすくする」「バス停や乗降地点を増やす」「運行本数を増やす」が多くなっています。
- ・もやいタクシーの不便な点を解消しつつ、他の交通機関との連携を強化する仕組みの検討が必要です。

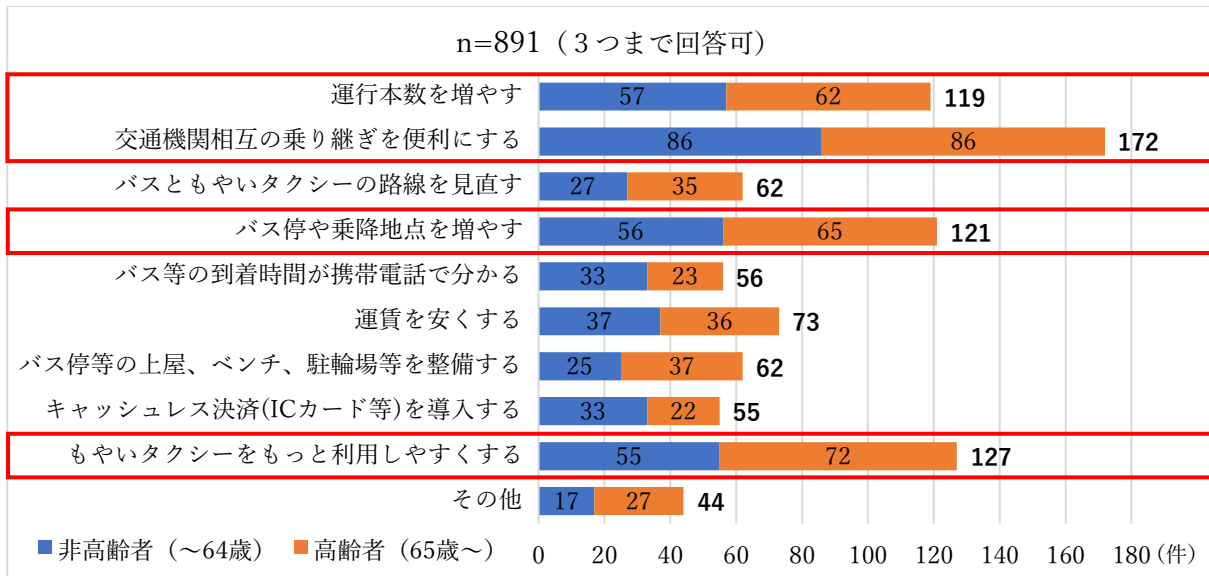
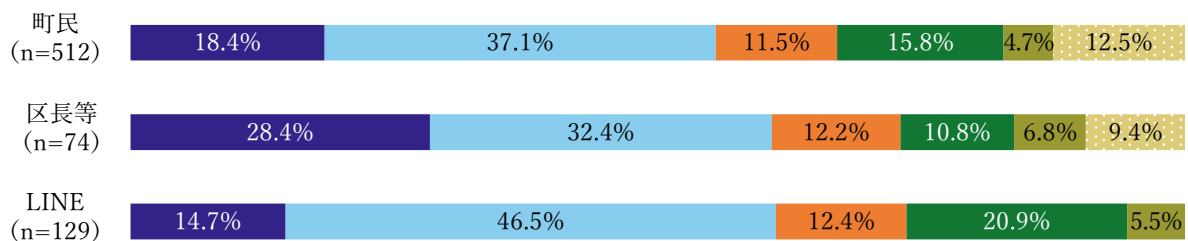


図4-16▶公共交通に必要と思われる取組

〔出典…町民アンケート〕

4-2-7 交通施策の方向性

- ・財政負担については現状維持を望む声が多く、サービスレベルについては、現状以上を求める声が多い結果となっています。町の交通施策の方向性として、現状なみの財政負担を維持し、サービスレベルを充実させていくことが求められています。

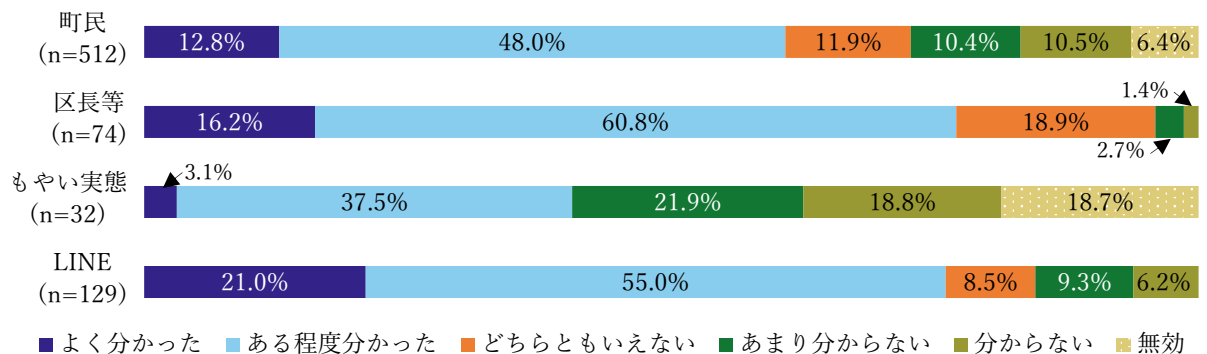


- 町民の利便性や鞍手町の魅力向上のため、さらなる財政負担を伴っても、現状より充実させていく
- 高齢者や学生などにターゲットを絞って公共交通を確保・維持する一方、利用者が少ない路線や時間帯はサービスを削減するなどして、現状なみの財政負担を維持する
- 財政負担やサービスレベルの現状をできるだけ維持する
- 人口減少や利用者数の減少などにより、公共交通の縮小はやむを得ない
- その他

図4-17▶今後の公共交通のサービス水準と財政負担〔出典…町民、区長・民生委員等、LINE アンケート〕

4-2-8 AI活用型オンデマンド交通の理解度と導入の賛否

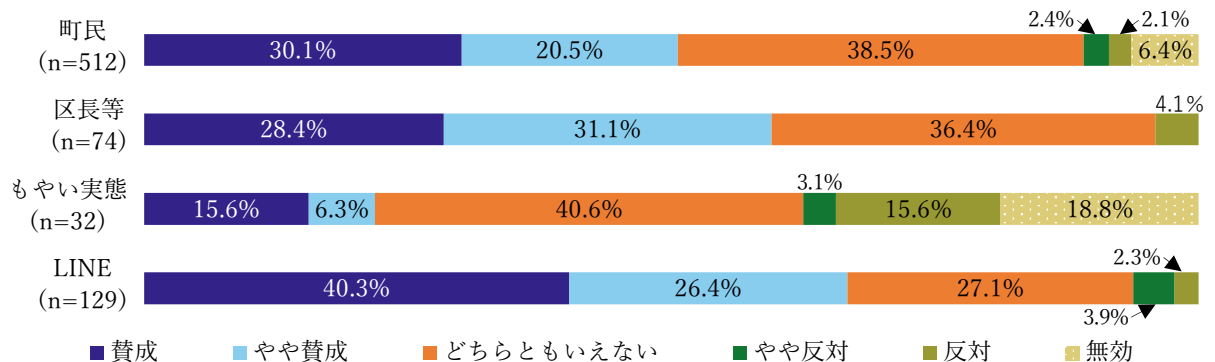
- ・各アンケート実施の際に、AI活用型オンデマンド交通の概要を掲載した資料を添付し、理解度について調査したところ、概ねの調査において「よく分かった」「ある程度分かった」が半数以上を占めています。
- ・導入の賛否について、概ねの調査で、「賛成」「やや賛成」が半数以上を占めています。また、「どちらともいえない」の回答比率が多くなっており、「高齢者ではアプリを利用するのが困難」や「実際に導入してみないと分からない」という理由が多く見られました。
- ・もやいたクシー利用者実態調査について、「理解度」「導入の賛否」ともに他調査の回答結果と異なる傾向が見られ、「高齢者には新しいシステムを理解するのは不可能」という意見が多く見られました。



※「無効」は読み取ることができない回答

〔出典…町民アンケート、区長・民生委員等アンケート、もやいたクシー利用者実態把握調査、LINE アンケート〕

図4-18▶理解度



※「無効」は読み取ることができない回答

〔出典…区長・民生委員等アンケート、町民アンケート、もやいたクシー利用者実態把握調査、LINE アンケート〕

図4-19▶導入の賛否

<AI活用型オンデマンド交通とは>

- ・従来のバスのように時刻表や決まった運行ルートがなく、AI（人工知能）が予約状況に応じて配車や運行ルートを考えながら運行する、バスとタクシー両方を持ち合わせた交通手段です。
- ・現在のもやいたクシーを進化させたシステムと言えます。利用者の需要に応じて、時間とコースを柔軟に設定できることから、人口が減少している地域に有効な手段だと言われています。

第5章 鞍手町の公共交通の現状と問題点・課題

本章では、第1～4章で整理した本町の地域特性や公共交通の現状、鞍手町地域公共交通網形成計画の検証結果を基に、地域公共交通の現状の問題点及び課題を整理しました。

5-1. 公共交通の現状と取組

1) 鉄道

- 「JR鞍手駅」をシティゲートとして、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を形成。

2) 路線バス

- 広域幹線軸を担う「西鉄バス 直方～鞍手～宗像線」が令和2年10月1日に廃止され、「西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線」の1路線が運行。

3) コミュニティバス

- まちなか（都市機能拠点）と町郊外部や宮若市をつなぐ町内幹線軸として、町が「すまいるバス みやわか線」を運行。

4) 予約型乗合タクシー

- 路線バスとコミュニティバスを補完する形で、町が「もやいたクシー 長谷線・古月線・泉水線」の3路線を運行。

5) 公共交通の利用促進制度

- すまいるバス、もやいたクシーで利用できる回数乗車券を車内で販売。
- 運転免許証を自主返納した70歳以上の人を対象に、すまいるバス、もやいたクシー、一般タクシーで利用できる回数乗車券を交付する取組を実施。

6) その他

- 町内にはタクシー事業者が2社営業。
- 鞍手町教育委員会がスクールバスを運行。
- 鞍手町社会福祉協議会が移送サービス事業を実施。

5-2. 公共交通の問題点

1) 非効率的なすまいるバスの運行

- 1時間～2時間に一本しか走っていない。
- 平均乗車人数が1人未満の系統がある。
- 時間によっては誰も乗車していない便がある。

2) 非効率的なもやいタクシーの運行

- 乗降時間（便数）を定めており、原則1時間前に予約しなければ利用できない。
- まちなか区間内の移動ができない。
- 地区ごとに走っており、別の地区に移動する場合は乗換が必要。
- すまいるバスの運行区間内の移動ができない。
- 役場で利用登録が必要。また、登録は鞍手町に住民票がある人に限定。

3) 財政負担額の増加

- 路線バス及びコミュニティバスは、運転手不足による人件費の増加や燃料価格の高騰などの要因により、町の財政負担額が増加傾向。
- もやいタクシーは、利用者数の増加とともに町の財政負担額も増加傾向。

4) 交通事業者の運転手不足

- 交通事業者各社とも乗務員不足等の課題を抱え、今後は、限られたリソースでの効率的な運行が求められる。

5) 新型コロナウイルス感染症による外出機会の減少

- コロナの影響によって公共交通の利用者数が激減しており、回復の先行きが不透明。

6) 町外に移動せざるを得ない学生の移動手段

- 中学卒業後の学生は、町内に学校がなく町外に移動せざるを得ないため、移動手段の確保が必要。

5-3. 公共交通に対する町民の意向

1) 実態調査から分かる公共交通全般に求められるサービスの改善

- 運行本数を増やす（運行間隔を短くする）。
- 交通機関相互の乗り継ぎを便利にする。
- 自宅や目的地の近くから利用できる。

2) すまいるバスの運行継続

- 利用満足度が82.4%と高く、利用者にとっては欠かせない公共交通であることから、継続的な運行が求められる。また、利用者実態把握調査時に「すまいるバスを廃止しないでほしい」等の要望が多数。
- 一方で、誰も乗車していない便があることや利用者が少ないと感じている人からは、路線の廃止や車両の小型化を要望する意見がある。

3) もやいタクシーのサービス改善

- 利用者から「1時間前の予約制限及び運行本数が少ないため、行きは良いが帰りは利用しづらい」、「役場に行く移動手段がないのにも関わらず登録するには役場に行かなければならない」などの指摘がある。

4) AI活用型オンデマンド交通の導入

- 「高齢者ではアプリを利用するのが困難」など懸念が挙げられているものの賛成意見が多数。

5) 普通自動車運転免許証の返納後の移動への不安

- 「運転免許証を返納した後の移動に不安がある」等の理由から、公共交通への関心が高まっており、町の公共交通に関する出前講座の要望が増加している。
- 出前講座を受講した人からは「現在の公共交通のままだでは移動手段がなくなるため、運転免許証を返納できない」等の意見がある。

5-4. 公共交通の課題

本町の公共交通の現状や問題点を踏まえ、課題を以下のとおり整理しました。

課題① 住民の生活を支える公共交通の確保

- ・本町は公共施設や教育施設、医療機関などの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おり、これらの施設を集約した中心拠点へ町内各地からアクセスするための移動手段を確保する必要があります。
- ・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。
- ・令和2年の新型コロナウイルス感染症の影響によって、公共交通の利用者数が減少しており、回復の先行きが不透明です。コロナ禍収束後の公共交通のあり方について、考えていく必要があります。
- ・交通事業者ヒアリング調査では、運転手不足と高齢化問題が深刻となっている状況があり、公共交通の担い手不足の問題がより顕著となっています。

課題② 鞍手町主体で運行する公共交通の不便さの解消

- ・運行本数の増加や交通機関相互の乗り継ぎの利便性の向上など、公共交通全般に対してサービスの改善が求められています。
- ・すまいるバスは非効率的な運行が問題点として挙がっているものの、利用者からは運行の継続を望む声が多いことから、ニーズに対応した効率的な運行が求められます。
- ・1時間前の予約制限など、もやいタクシーのサービス改善を要望する声が多く聞かれることから、より利用しやすい仕組みの導入が求められます。
- ・運転免許証返納後の移動への不安から免許証の自主返納をためらう高齢者が増加しているため、安心して外出できる公共交通の確保が必要です。

課題③ 鞍手町内外の移動ニーズへの対応

- ・令和2年の国勢調査によると、鞍手町に居住する就業・通学者の約6割は町外に移動しており、鞍手町に勤める・通学する就業・通学者の約6割は町外から移動していること、及び現在、中学卒業後に進学する人は町外に移動せざるを得ないことから、広域的な移動手段の確保は欠かせないため、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。
- ・すまいるバス、もやいタクシーは、広域幹線軸へのアクセスとして重要な交通機関であることから、乗り継ぎを考慮した効率的な運行への見直しを考えていく必要があります。

第6章 鞍手町の公共交通のと基本方針と将来像

本章では、本町が抱える課題を解決するため、以下のとおり公共交通の基本理念と基本方針を定め、目指す公共交通の将来像と各公共交通機関が果たす役割等を示します。

6-1. 基本理念と基本方針

本町が抱える、3つの大きな課題を解決するために、本計画では、以下のとおり公共交通の基本理念と基本方針を定めます。

公共交通の課題

- ① 住民の生活を支える公共交通の確保
- ② 鞍手町主体で運行する公共交通の不便さの解消
- ③ 鞍手町内外の移動ニーズへの対応

公共交通の基本理念

**幹線軸を確保・維持し、誰もが利用しやすい
効率的な鞍手町の公共交通**

基本方針① 効率的な運行と利用促進

都市機能の集約化と連動した交通網を形成することで効率化を図るとともに、利用促進施策に取り組むことで持続可能な公共交通の運行を目指します。

基本方針② 誰もが利用しやすい公共交通の整備

子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通になるよう、便利で分かりやすい仕組みを導入するなど、不便さの解消に努めます。

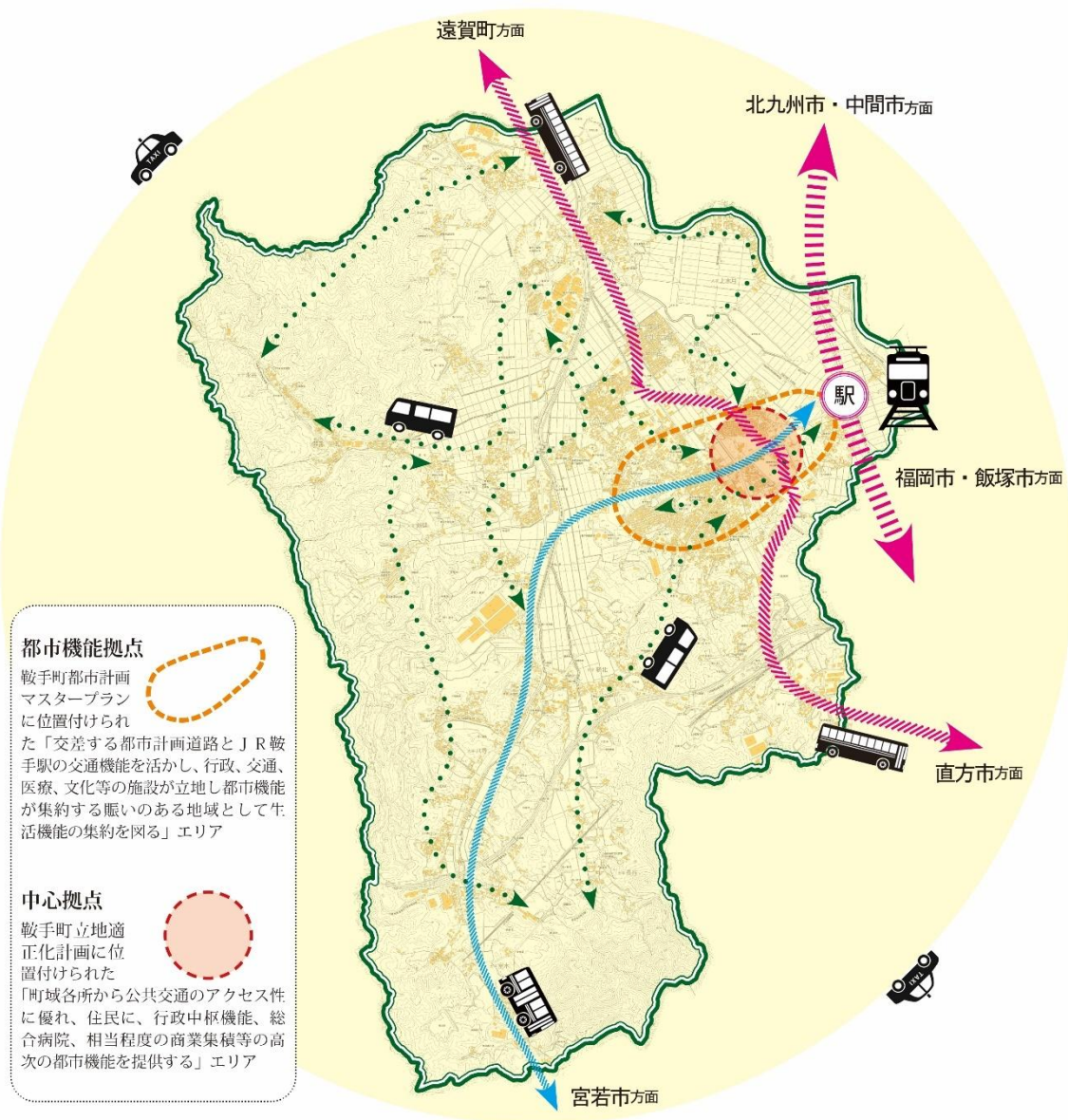
基本方針③ 広域の移動を支える公共交通の確保・維持

広域の移動を支えるJR、西鉄バス、コミュニティバスの確保・維持に努め、移動手段の円滑化を図ります。

6-2. 鞍手町の目指す公共交通の将来像

広域幹線軸と町内幹線軸を確保・維持するとともに、町内フィーダー軸としてA I（人工知能）を活用した新たなモビリティサービス「A I活用型オンデマンド交通」を導入することで、縮小化・個別化する需要への対応と、サービス全体の効率化を図ります。

また、まちづくりの方針を示す鞍手町立地適正化計画との整合を図るため、「中心拠点」を核とした交通ネットワークを構築することで、将来にわたり持続可能な公共交通を確保・維持していきます。



広域幹線軸	町内幹線軸	町内フィーダー軸	その他
 鉄道（JR）	 コミュニティバス（すまいるバス）	 AI活用型オンデマンド交通	 タクシー
 路線バス（西鉄バス）			

図6-1▶鞍手町の目指す公共交通の将来像

6-3. 各公共交通機関の役割・必要性

6-3-1 各公共交通機関の位置付け・役割

位置付け	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
広域 幹線軸	J R 筑豊本線 (福北ゆたか線)	鞍手町と北九州市や福岡市など主要都市間を結び、広域の通勤や通学、買い物、娯楽など、日常生活の多様な外出を支える	交通事業者と連携した取組により、一定以上の利用者を確保
	西鉄バス 直方 ～鞍手～遠賀線	鞍手町のまちなかと直方市と遠賀町を結び、地域住民の通勤や通学、買い物、通院などの日常生活を支える	交通事業者、直方市、遠賀町と連携し、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）等を活用しながら、持続可能な運行を目指す
町内 幹線軸	すまいるバス みやわか線	鞍手町のまちなかと町郊外部や宮若市を結び、地域住民の通勤や通学、買い物、通院などの日常生活を支える。また、J R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	交通事業者及び宮若市と連携し、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）等を活用しながら、持続可能な運行を目指す
町内 フィーダー軸	もやいタクシー 長谷線・古月線 ・泉水線 (R7.3.23 まで)	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を結び、町内に居住する交通弱者の多様な外出を支える	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、持続可能な運行を目指す
	A I 活用型オンデマンド交通 のるーと鞍手 (R7.3.24 から)	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を補完し、町内に居住する交通弱者の多様な外出を支える	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、持続可能な運行を目指す
その他	一般タクシー	町全域でドアツードア型のサービスを展開し、個別の移動ニーズに対応可能な交通機関	運転免許自主返納者向けの特典付与など交通事業者と連携し、持続可能な運行を目指す
公共交 通以外 の移動 サービ ス	スクールバス	鞍手中学校の生徒の登下校を担う	教育委員会及び交通事業者と連携した取組により、持続可能な運行を目指す
	移送サービス事業	鞍手町社会福祉協議会が運営し、公共交通機関の利用が困難な障がい者等の移動を支える	社会福祉協議会と連携し、継続的な事業の実施を目指す

6-3-2 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置 付け	系統名		起点	経由地	終点	事業許 可区分	運行 態様	実施主体	補助事業 の活用
広域幹線軸	西鉄バス 直方～鞍手 ～遠賀線		直方	五反田 ・鞍手 車庫	遠賀川 駅	4条 乗合	路線定 期運行	交通事業 者	幹線補助
			くらて 病院	—	遠賀川 駅	4条 乗合	路線定 期運行	交通事業 者	なし
			くらて 病院	—	直方	4条 乗合	路線定 期運行	交通事業 者	なし
町内幹線軸	すまいるバス みやわか線		宮田バ ス停	鞍手車 庫	鞍手駅	4条 乗合	路線定 期運行	鞍手町 (運行は交 通事業者)	幹線補助
町内フィーダー軸	もやいた クシー (R7.3.23 まで)	長 谷 線	長谷・新北地区			4条 乗合	区域 運行	鞍手町 (運行は交 通事業者)	フィーダ ー補助
		古 月 線	古門・木月地区			4条 乗合	区域 運行	鞍手町 (運行は交 通事業者)	フィーダ ー補助
		泉 水 線	永谷・泉水地区			4条 乗合	区域 運行	鞍手町 (運行は交 通事業者)	フィーダ ー補助
	AI 活用型オ ンデマンド 交通 のるーと鞍手 (R7.3.24 から)		鞍手町全域及び直方市の 一部			4条 乗合	区域 運行	鞍手町 (運行は交 通事業者)	フィーダ ー補助

(備考)

上記系統については、地域公共交通確保改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。

第7章 計画の目標と達成するための施策

本章では、本計画の基本方針の実現化を目指すために、以下のとおり目標と評価指標を設定し、目標達成に向けて取り組む施策・事業を示します。

7-1. 計画の目標

本計画の基本理念と3つの基本方針の実現化を目指すため、以下のとおり公共交通の目標を設定します。

公共交通の基本理念と基本方針

〔基本理念〕

幹線軸を確保・維持し、誰もが利用しやすい効率的な鞍手町の公共交通

〔基本方針〕

- ① 効率的な運行と利用促進
- ② 誰もが利用しやすい公共交通の整備
- ③ 広域の移動を支える公共交通の確保・維持

目標① 持続可能な交通体系の構築

まちなか（都市機能拠点）へのアクセスの確保や、公共交通に関する情報提供・啓発活動を実施し、公共交通の利用者数を増やすことで、持続的な公共交通を確保します。

目標② 利便性向上に向けた公共交通の再編

A I 活用型オンデマンド交通の導入や、すまいるバス運行時間の効率化などに取り組み、町主体で運行する交通機関の利便性を高め、多様な移動ニーズに対応できる柔軟な公共交通に再編します。

目標③ 幹線軸の確保・維持

幹線交通サービスの確保維持や、J R 鞍手駅や西鉄バスとのアクセス向上などに取り組み、広域への移動手段を確保することで、公共交通の利便性を高め、シームレスな利用環境の構築に努めます。

7-2. 評価指標の設定

「6-1 基本理念と基本方針」を踏まえ、鞍手町地域公共交通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。

目標	評価指標	現況値	目標値 (R10)	目標設定 の考え方
目標① 持続可能な 交通体系の 構築	【指標1】 住民1人当たりの公共交通 に係る公的資金投入額	2,826円/人 (R4実績)	3,000円/人 以下	コロナ禍前 の水準
	【指標2】 町主体で運行する公共交通 の年間利用者数	40,013人/年 (R4実績)	40,000人/年 以上	現況以上
	【指標3】 町主体で運行する公共交通 の収支率	13.2%/年 (R4実績)	15.0%/年 以上	現況値から 約10%増
目標② 利便性向上に 向けた公共交 通の再編	【指標4】 町内幹線軸に対する満足度 (※)	82.4% (R5すまいるバ ス利用者実態把握 調査)	85%以上	現況以上
	【指標5】 町内フィーダー軸に対する 満足度(※)	68.8% (R5もやいたク シー利用者実態把 握調査)	70%以上	現況以上
目標③ 幹線軸の 確保・維持	【指標6】 鞍手町を運行する幹線交通 の路線数	3路線 (JR、西鉄バス、 すまいるバス)	3路線以上	現況以上
	【指標7】 西鉄バスの年間利用者数	143,353 人/年 (R4実績)	160,000人/年 以上	コロナ禍前 の水準
	【指標8】 公共交通利用者がJR鞍手 駅にて乗降した年間人数	10,366 人/年 (R4実績)	11,400人/年 以上	現況から約 10%増

※指標4及び指標5の満足度の定義は、「満足している」等の肯定的な意見の割合と「特に改善点はない」等の不満に感じていない意見の割合の合計

7-3. 目標を達成するための施策

目標達成に向けて取り組む施策・事業を以下のとおり示します。

目標	施策		事業
目標① 持続可能な 交通体系の 構築	施策 1	中心拠点を核とした交通網の形成	1) 役場庁舎の新築移転に伴う路線の見直し
	施策 2	公共交通の利用を促す制度の推進	1) 公共交通割引制度の継続
			2) 運転免許自主返納者に対する支援の継続
			3) 新たな公共交通割引制度の導入の検討
	施策 3	公共交通利用促進のための啓発及び利用状況等の情報発信	1) 出前講座等の実施
			2) 公共交通にかかる情報発信
			3) 公共交通利用促進のための啓発
目標② 利便性向上に向けた公共交通の再編	施策 4	AIやICTを活用した新たなモビリティサービスの提供	1) AI活用型オンデマンド交通の導入 2) AI活用型オンデマンド交通のサービスの充実
	施策 5	すまいるバス みやわか線の効率的な運行	1) 路線の確保・維持
			2) 運行時刻、運行経路、便数の見直し
目標③ 幹線軸の 確保・維持	施策 6	広域幹線を主軸とした交通ネットワークの確保・維持	1) JR筑豊本線（福北ゆたか線）の確保・維持
			2) 西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線の確保・維持
	施策 7	広域幹線との乗り継ぎの利便性向上	1) JR鞍手駅とのアクセス向上
			2) 西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線とのアクセス向上

施策1 中心拠点を核とした交通網の形成

公共施設や教育施設、医療施設をまちなか（都市機能拠点）へ集約するコンパクトなまちづくりに合わせ、中心拠点を核とした交通網を形成することで、効率的な公共交通の運行の実現を目指します。

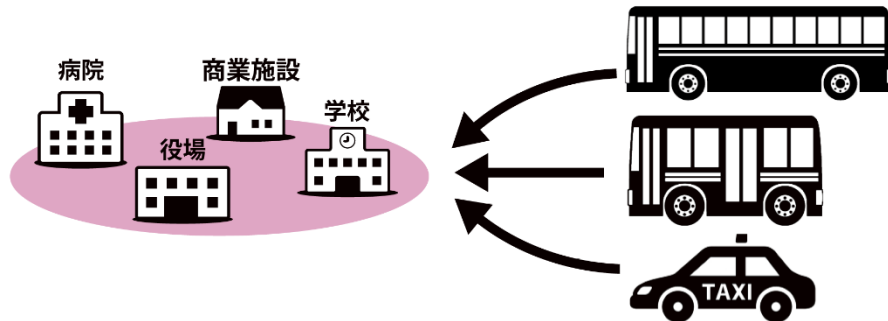


図7-1▶中心拠点へのアクセスイメージ

事業1) 役場庁舎の新築移転に伴う路線の見直し

- ・令和6年度中に鞍手町役場が中心拠点へ新築移転することから、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実施します。



図7-2▶新庁舎建設地 [出典…鞍手町庁舎等建設 実施設計説明書]



図7-3▶新庁舎建設イメージ [出典…鞍手町庁舎等建設 実施設計説明書]

施策2

公共交通の利用を促す制度の推進

運賃の割引や地域の旅客輸送サービスの活用など、公共交通を利用しやすい制度を検討します。



図7-4▶すまいるバス、もやいタクシー
回数乗車券

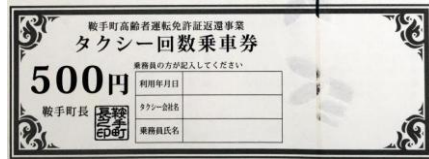


図7-5▶タクシー回数乗車券

事業1) 公共交通割引制度の継続

- ・すまいるバス、もやいタクシーで利用できる回数乗車券（100円券12枚つづりを1,000円）の販売について、今後もサービスを継続し、利用しやすい環境を維持します。

事業2) 運転免許自主返納者に対する支援の継続

- ・運転免許証を自主返納した70歳以上の人を対象に実施している特典付与を引き続き実施し、高齢者による交通事故の減少を図るとともに、公共交通の利用を促します。

＜特典内容＞

次のどちらかを助成。

- ①すまいるバス、もやいタクシーで利用できる回数乗車券（100円券12枚つづり）20冊
- ②一般タクシーで利用できる回数乗車券（500円券10枚つづり）4冊

事業3) 新たな公共交通割引制度の導入の検討

- ・現在行っていない運賃割引サービスなどの公共交通を利用しやすい制度の導入を検討します。

施策3**公共交通利用促進のための啓発及び利用状況等の情報発信**

持続可能な公共交通を運行するため、公共交通に関する啓発活動や情報発信を通じ、公共交通を使ってみようという意識の醸成を図ります。

**事業1) 出前講座等の実施**

- ・公共交通に関する出前講座を要望に応じ開催します。
- ・公共交通の利用方法や、スマートフォン等を使った路線・時刻検索の方法についての説明会を、必要に応じて開催します。

事業2) 公共交通にかかる情報発信

- ・公共交通の再編やダイヤの見直しを行う際は、事前に町の広報紙やホームページなどを活用し、住民に対して十分な周知を行うことで、最新で正確な情報を得られるように努めます。
- ・町の広報等を活用し、地域公共交通の利用状況を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。

事業3) 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行きます。

施策4

A I や I C T を活用した新たなモビリティサービスの提供

誰もが利用しやすい交通体系を構築するため、A I や I C T を活用した便利で分かりやすい仕組みの導入を検討します。

事業1) A I 活用型オンデマンド交通の導入

- ・現在のもやいタクシーは、乗降時間（便数）を定めており、原則1時間前に予約しなければ利用できないことや、利用登録するために役場に来庁しなければ利用できないことなどの不便さを解消することが課題として挙がっています。
- ・これらの不便さを解消するため、A I（人工知能）を活用した新たなモビリティサービス「A I 活用型オンデマンド交通」の導入を検討します。

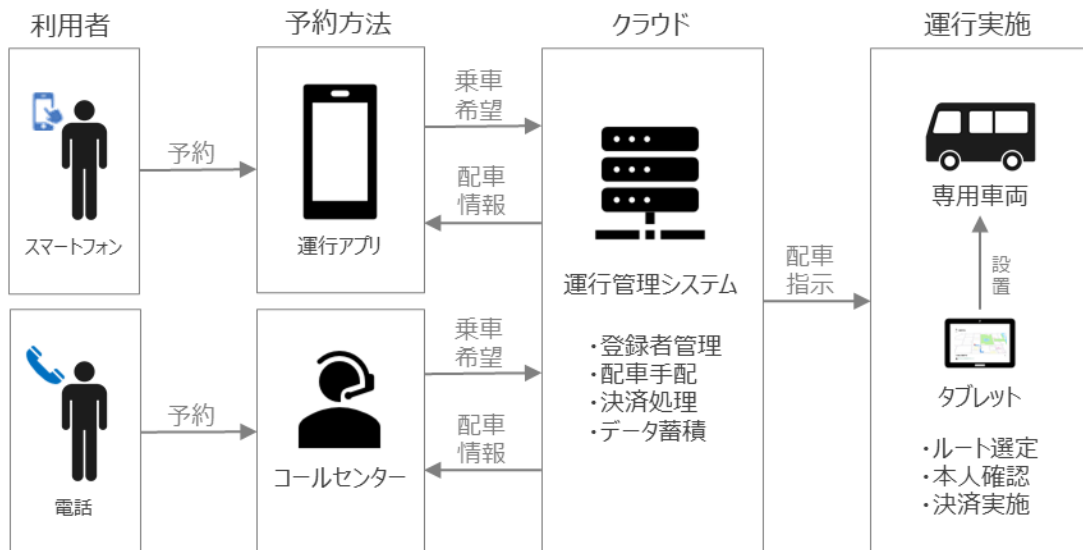


図7-6▶ A I 活用型オンデマンド交通サービス概要（例）

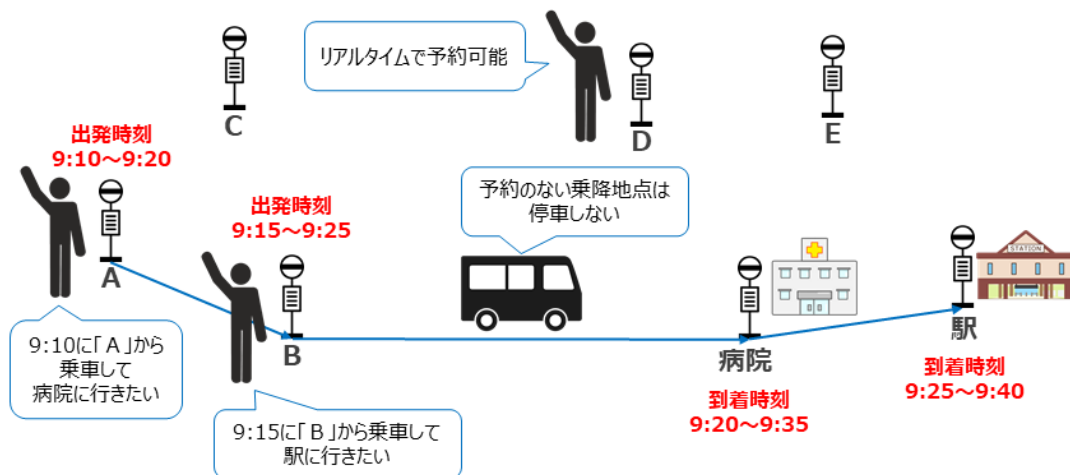


図7-7▶ A I 活用型オンデマンド交通の運行実施（例）

事業2) A I 活用型オンデマンド交通のサービスの充実

- ・A I 活用型オンデマンド交通を導入する際は、さらなるサービスの充実を図るため「専用車両の購入」「I Cカード決済の導入」「L I N Eで予約できるシステムの構築」「コールセンターの設置」「乗降地点の増設」を検討します。
- ・乗降地点の増設を検討する際は、商業施設や医療施設の敷地内に設置することも視野にいれ事業を展開していきます。

<A I 活用型オンデマンド交通の導入により実現したい地域像>

- ・乗換不要で町内全域を移動可能
- ・幹線交通と結節することにより町外への移動手段を確保
- ・運行時間内であれば、リアルタイムに予約可能（便、予約時間等の制限がない）
- ・利用登録はアプリまたは電話で簡単にできる（役場に行く必要がない）
- ・利用登録は誰でも可能（観光目的等の町外の人も利用可能）
- ・乗降地点を柔軟に設置（交通弱者にやさしい）

施策5**すまいるバス みやわか線の効率的な運行**

町内幹線軸として、すまいるバスの確保・維持に努めるとともに、町民のニーズに応じた運行に見直すことで、運行の効率化を図ります。

事業1) 路線の確保・維持

- ・町内幹線軸として位置づけて、地域間幹線系統の補助金（国・県）を活用するとともに、宮若市と連携して路線の確保・維持を行います。

事業2) 運行時刻、運行経路、便数の見直し

- ・町民のニーズに応じたより移動しやすいサービスの実現に向け、すまいるバスの利便性を高めるべく、運行時刻や運行経路、便数の見直しを実施します。

施策6**広域幹線を主軸とした交通ネットワークの確保・維持**

広域への移動手段を確保するため、ＪＲ、西鉄バスを主軸とした公共交通ネットワークの確保・維持を図ります。

事業１）ＪＲ筑豊本線（福北ゆたか線）の確保・維持

- ・町主体の公共交通と「ＪＲ鞍手駅」のアクセスを改善するとともに、現サービス水準の維持について、沿線自治体と連携しＪＲ九州に対して要望を行います。

事業２）西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線の確保・維持

- ・西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線を主軸とした交通網を形成するとともに、現サービス水準の維持について、沿線自治体と連携して西鉄バスに対し要望を行います。
- ・広域幹線として位置づけて、地域間幹線系統の補助金（国・県）を活用するとともに、沿線自治体で赤字を補てんすることにより、路線の確保に努めます。

施策7**広域幹線との乗り継ぎの利便性向上**

シームレスな交通環境を構築するため、公共交通機関相互のダイヤ接続の確保に努め、サービス水準の向上に努めます。



図7-8▶公共交通相互の円滑な乗り継ぎイメージ

事業１）ＪＲ鞍手駅とのアクセス向上

- ・ＪＲ鞍手駅利用者の乗り継ぎ利便性を向上させるため、ＪＲ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。

事業２）西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線とのアクセス向上

- ・町主体の公共交通における運行時刻や運行経路の設定、バス停や乗降地点の設置の見直しについて、西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線との円滑な乗り継ぎに配慮し実施します。

第8章 事業達成に向けて

8-1. 事業の実施期間と実施主体

計画期間内に取り組む施策に関するスケジュールを以下のとおり示します。

施策	事業	実施主体	実施時期					
			R 6	R 7	R 8	R 9	R 10	
【施策 1】 中心拠点を核とした交通網の形成	1) 役場庁舎の新築移転に伴う路線の見直し	鞍手町 交通事業者	調整	庁舎移転に併せて実施				
【施策 2】 公共交通の利用を促す制度の推進	1) 公共交通割引制度の継続	鞍手町 交通事業者	継続実施					
	2) 運転免許自主返納者に対する支援の継続	鞍手町 交通事業者	継続実施					
	3) 新たな公共交通割引制度の導入の検討	鞍手町 交通事業者	検討結果による実施					
【施策 3】 公共交通利用促進のための啓発、及び利用状況等の情報発信	1) 出前講座等の実施	鞍手町 地域	随時実施					
	2) 公共交通にかかる情報発信	鞍手町	実施	実施	実施	実施	実施	
	3) 公共交通利用促進のための啓発	鞍手町	実施	実施	実施	実施	実施	

施策	事業	実施主体	実施時期				
			R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
【施策4】 A I や I C T を活用した新たなモビリティサービスの提供	1) A I 活用型オンデマンド交通の導入	鞍手町 交通事業者 民間事業者	実証	結果次第で本格運行			
	2) A I 活用型オンデマンド交通のサービスの充実	鞍手町 交通事業者 民間事業者	検討・可能なものから実施				
【施策5】 すまいるバスみやわか線の改善	1) 路線の確保・維持	鞍手町 交通事業者 国・県 宮若市	継続実施				
	2) 運行時刻、運行経路、便数の見直し	鞍手町	検討	実施			
【施策6】 広域幹線を主軸とした交通ネットワークの確保・維持	1) J R 筑豊本線（福北ゆたか線）の確保・維持	鞍手町 交通事業者 県 沿線自治体	継続実施				
	2) 西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線の確保・維持	鞍手町 交通事業者 国・県 沿線自治体	要望	要望	要望	要望	要望
【施策7】 広域幹線との乗り継ぎの利便性向上	1) J R 鞍手駅とのアクセス向上	鞍手町 交通事業者	ダイヤ改正に併せて実施				
	2) 西鉄バス 直方～鞍手～遠賀線とのアクセス向上	鞍手町 交通事業者	必要に応じて見直し				

8-2. 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(R6～R10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。

表8-1▶PDCAサイクルによる継続的な改善

項目	期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間 (5か年)	対象期間全体を通した数値目標の達成状況や事業の実施状況、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

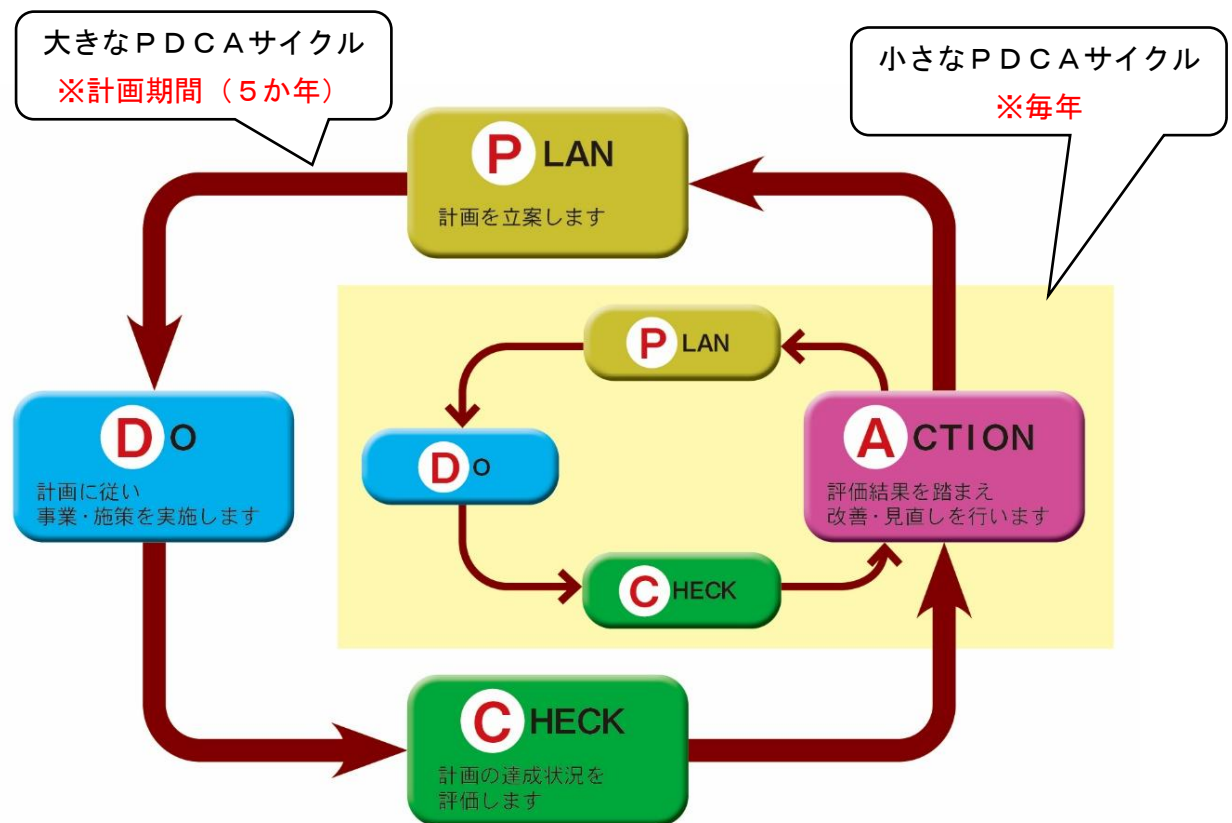


図8-1▶PDCAサイクルのイメージ

表8-2▶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

表8-3▶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 実施時期	把握方法
目標① 持続可能な 交通体系の 構築	指標 1	住民1人当たりの公共交通に 係る公的資金投入額	毎年実施	実績値を整理
	指標 2	町主体で運行する公共交通の 収支率	毎年実施	実績値を整理
	指標 3	町主体で運行する公共交通の 利用者数	毎年実施	実績値を整理
目標② 利便性向上 に向けた公 共交通の再 編	指標 4	町内幹線軸に対する満足度	計画期間の最 終年度(R10)に 実施	町民アンケー トを実施
	指標 5	町内フィーダー軸に対する満 足度	計画期間の最 終年度(R10)に 実施	町民アンケー トを実施
目標③ 幹線軸の 確保・維持	指標 6	鞍手町を運行する幹線交通の 路線数	毎年実施	実績値を整理
	指標 7	路線バスの年間利用者数	毎年実施	交通事業者か らの報告
	指標 8	公共交通利用者の「鞍手駅」年 間乗降人数	毎年実施	実績値を整理

8-3. マネジメント推進体制

本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、公民協働に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。



図 8-2 ▶ 鞍手町の地域公共交通推進体制

巻末資料【用語解説】

カ行

● 幹線軸（かんせんじく）

複数市町村間にまたがる公共交通のこと

● コミュニティバス（こみゆにていばす）

自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バス

タ行

● 地域公共交通（ちいきこうきょうこうつう）

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通のこと

● 地域公共交通確保維持改善事業（ちいきこうきょうこうつうかくほいじかいぜんじぎょう）

国土交通省が行っている地域公共交通の確保・維持や、利便性の向上等の取組における支援事業

● 中心拠点（ちゅうしんきょてん）

鞍手町立地適正化計画に位置づけられている「町域各所から公共交通のアクセス性に優れ、住民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積等の高次の都市機能を提供する」拠点のこと

● デマンド交通（でまんどこうつう）

利用者のニーズに応じて、地域のタクシー会社や自治体のワゴン車などを乗合で利用すること

● 都市機能拠点（としきのうきょてん）

鞍手町都市計画マスタープランに位置づけられている「交差する都市計画道路とＪＲ鞍手駅の交通機能を活かし、行政、交通などの施設が立地し、都市機能拠点が集積する賑わいの在る地域として生活の集約を図る」拠点のこと

ハ行

● フィーダー軸（ふいーだーじく）

幹線軸と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担う公共交通のこと

ヤ行

● 予約型乗合タクシー（よやくがたのりあいたくしー）

タクシー車両を使用した予約制のデマンド交通

A ～ Z

● A I

「Artificial Intelligence」の略で「人工知能」を意味する。一般的には、人間の言葉の理解や認識、推理などの知的行動をコンピューターに行わせる技術を指す

● A I 活用型オンデマンド交通

従来のバスのように時刻表や決まった運行ルートがなく、A I が予約状況に応じて配車や運行ルートを考えながら運行する、バスとタクシー両方を持ち合わせた交通手段のこと

● I C T

「Information and Communication Technology」の略で「情報通信技術」のこと。情報通信技術とは、P Cだけでなくスマートフォンやスマートスピーカーなど、様々な形状のコンピューターを使った情報処理や通信技術の総称

鞍手町地域公共交通計画

令和6年3月

(令和7年1月24日改定)

(令和8年4月1日改定)

発行・編集 鞍手町

〒807-1392

福岡県鞍手郡鞍手町大字小牧 2080 番地 2

TEL 0949-42-2119 FAX 0949-42-5693

町公式 HP <https://www.town.kurate.lg.jp>

町公式 FB <https://m.facebook.com/town.kurate>