

嘉麻市地域公共交通計画

令和5年3月

嘉麻市地域公共交通会議

目次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1 はじめに..... | 1 |
| 2 地域の現状..... | 3 |
| 2.1 人口 | 3 |
| 2.2 通勤・通学の状況..... | 9 |
| 2.3 施設分布 | 12 |
| 2.4 道路・自動車 | 13 |
| 2.5 新型コロナ危機による変化(ニューノーマル) | 16 |
| 2.6 観光 | 17 |
| 2.7 財政 | 19 |
| 3 公共交通の現状 | 20 |
| 3.1 体系・役割 | 20 |
| 3.2 サービス・取組状況 | 22 |
| 3.3 利用状況 | 36 |
| 3.4 収支・財政負担状況 | 39 |
| 3.5 事業環境・担い手..... | 41 |
| 3.6 先進技術 | 42 |
| 3.7 前回の地域公共交通網形成計画の評価..... | 43 |
| 3.8 地域公共交通網形成計画において実施した主な事業 | 45 |
| 4 上位・関連計画 | 46 |
| 4.1 福岡県及び嘉飯地域に関する計画..... | 46 |
| 4.2 嘉麻市の上位・関連計画..... | 48 |
| 5 計画策定のために行った調査..... | 54 |
| 5.1 調査の概要..... | 54 |
| 5.2 市民アンケート調査 | 55 |
| 5.3 高校生アンケート調査..... | 65 |
| 5.4 利用者ヒアリング調査..... | 67 |
| 6 公共交通に関する課題..... | 69 |
| 7 基本方針と目標 | 72 |
| 7.1 基本方針 | 72 |
| 7.2 目標 | 75 |
| 8 目標の実現に向けて実施する施策・事業..... | 76 |
| 9 実施プログラム..... | 84 |

| | |
|------------------------|------------|
| 10 評価指標・目標値 | 86 |
| 10.1 評価指標・目標値一覧 | 86 |
| 10.2 各指標及び目標値について..... | 87 |
| 11 計画の推進 | 98 |
| | |
| 参考資料 | 100 |
| 計画策定の経緯 | 100 |
| 地域公共交通会議設置条例..... | 101 |
| 地域公共交通会議委員名簿..... | 104 |
| 用語解説..... | 105 |

1 はじめに

1) 計画策定の趣旨

市内の公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化、車社会の進展、さらにはバスやタクシーの運転手不足などにより、非常に厳しい状況です。一方で、運転免許返納後の高齢者や学生などの移動手段の確保、また、定住促進や市の魅力向上に向けてその重要性は年々高まっています。

本市では平成29年度に策定した嘉麻市地域公共交通網形成計画に基づき、バス路線網の再編、総合バスステーションの開設、デマンド運行型バスの導入、通学定期に対する補助など様々な取組を進めており、結果として市バスの収支率が改善するなど一定の成果が上がってきました。

そのような中、新型コロナ危機が発生し、新たな生活様式に伴う移動の減少など公共交通を取り巻くより一層厳しい状況も踏まえ、令和2年11月に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、既存の公共交通サービスの改善の徹底、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保などの方針が盛り込まれました。

以上のような背景を踏まえ、本計画は、嘉麻市の公共交通に関するマスタープランとして、これまでの取組をより一層効果的・効率的に展開し、嘉麻市の活力・魅力の維持・向上に資するための計画として策定するものです。

2) 計画の区域

嘉麻市全域及び関連する周辺地域

3) 計画の期間

令和5（2023）年度～令和9（2027）年度の5年間

4) 計画の位置づけ

本計画は、「第2次嘉麻市総合計画」等を上位計画とし、「第2期嘉麻市地域福祉計画」、「第3次嘉麻市観光振興基本計画」等の関連計画と整合を図っております。

また、福岡県の「福岡県交通ビジョン 2022」、嘉飯圏域の「第2次嘉飯圏域定住自立圏共生ビジョン」等とも整合を図りながら策定しています。

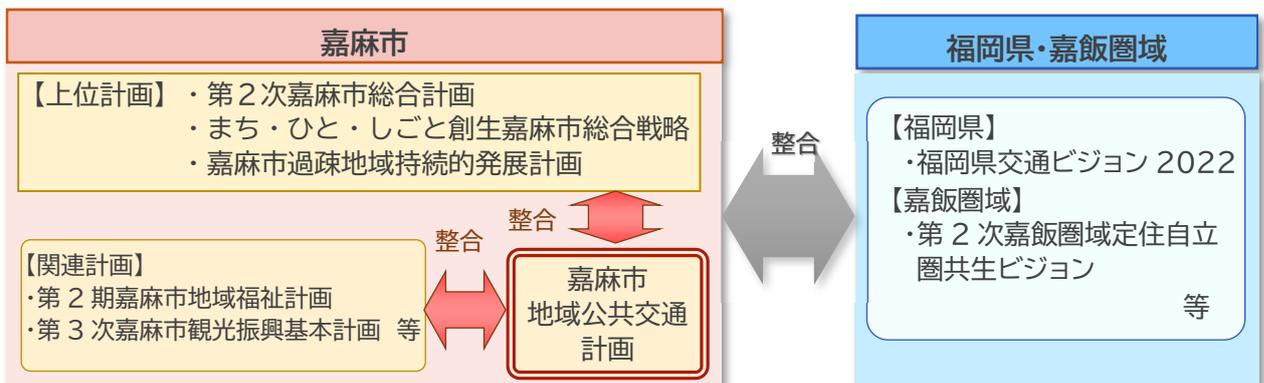


図 1.1 計画の位置づけ

5) 計画策定の流れ

本計画は、以下の流れで策定しました。

※数字は本計画における章番号

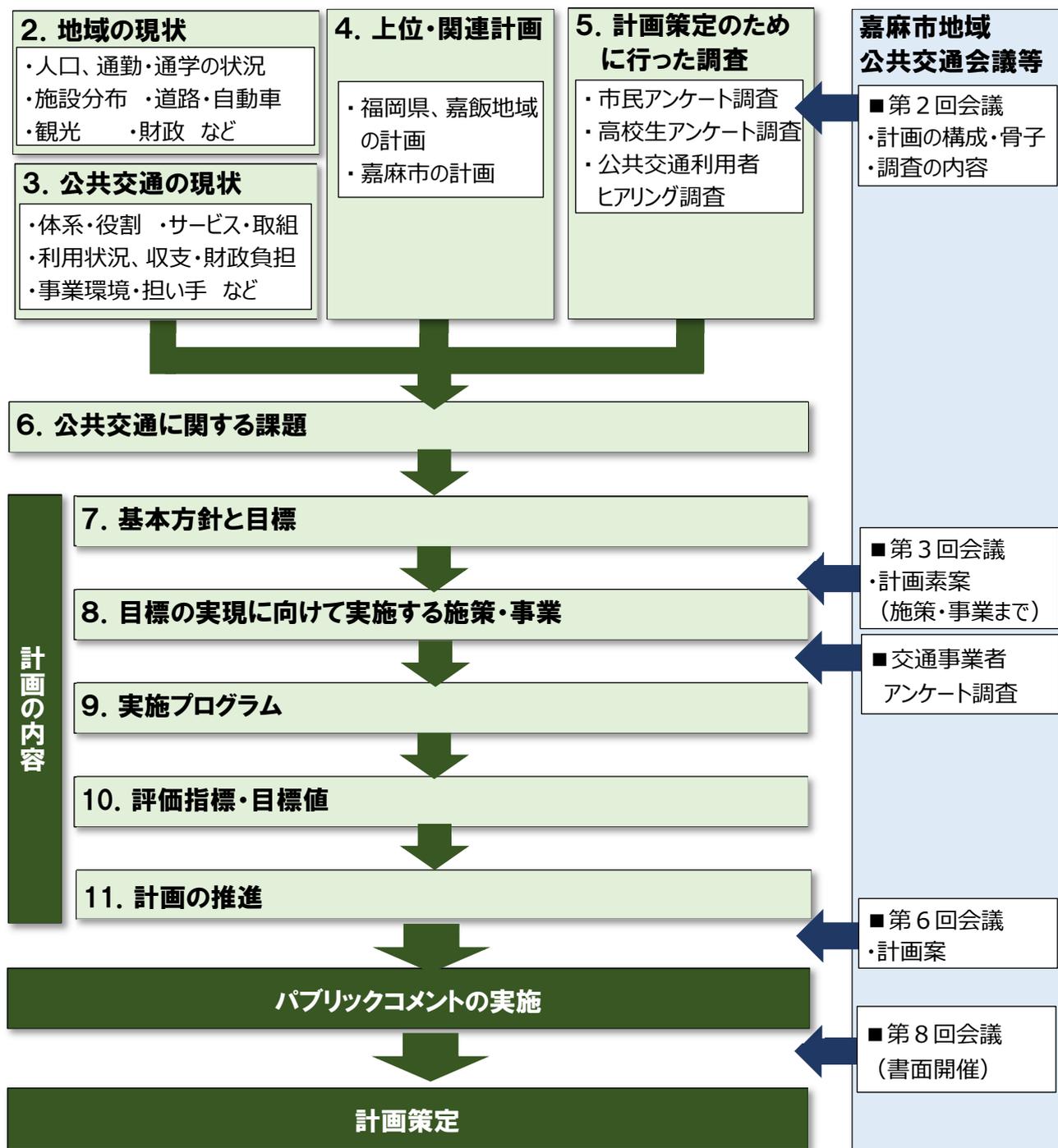


図 1.2 計画策定の流れ

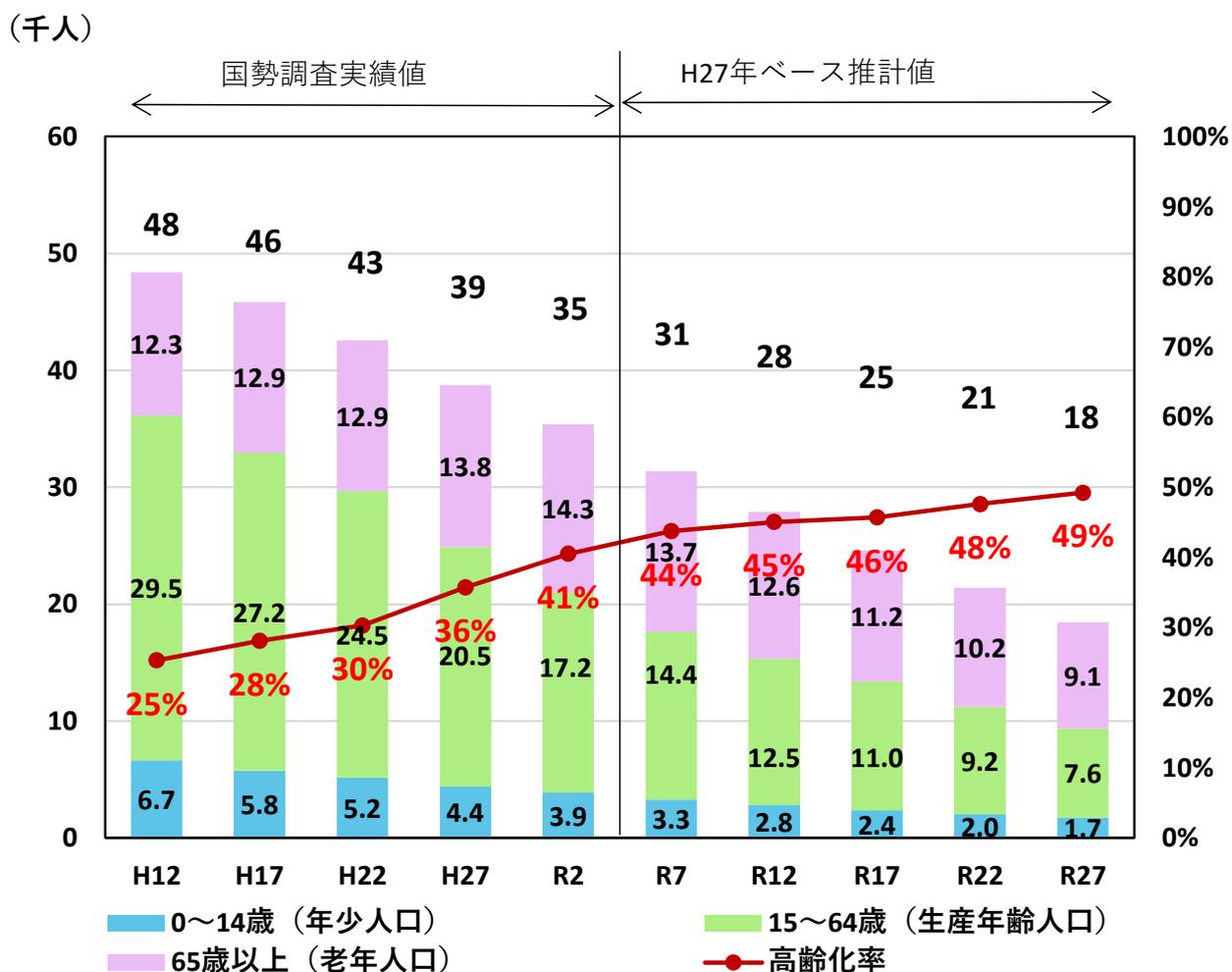
※地域公共交通会議は本計画以外の内容においても開催

2 地域の現状

2.1 人口

1) 人口推移・構成

- 本市の人口は、令和2年時点で約3万5千人と既に減少傾向が続いており、このまま推移すると概ね20年後（令和22年）には約2万人と一層の減少が見込まれている。
- 高齢化率は、令和2年時点で約41%と全国平均（約29%）を大幅に上回り、概ね20年後（令和22年）には約半数が高齢者となる見込みとなっている。

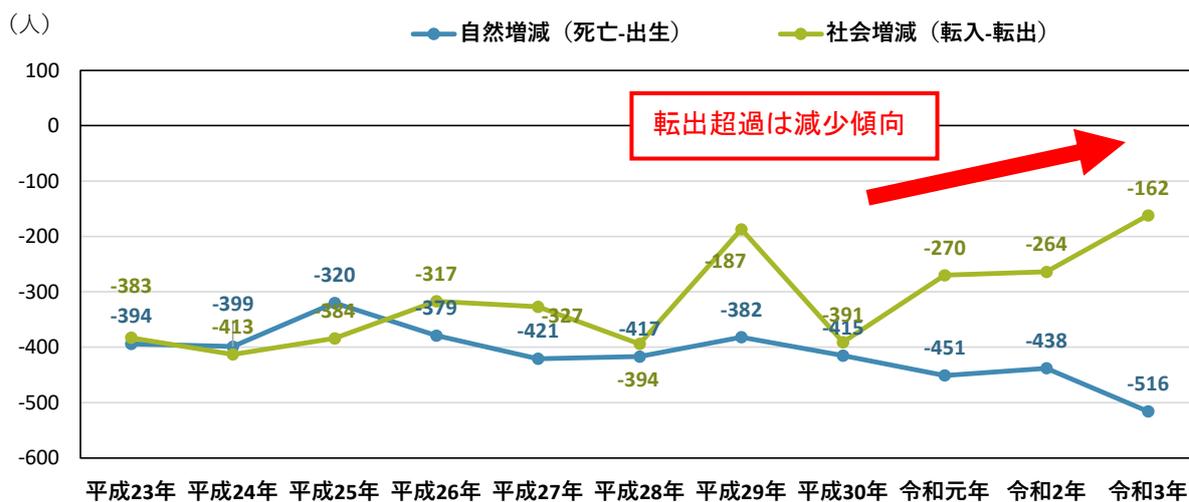


出典 実績値：国勢調査 推計値：国立社会保障・人口問題研究所

図 2.1 嘉麻市の年齢3区分別人口推移

2) 人口動態(自然増減、社会増減)の状況

- 本市の人口動態は、自然増減（死亡-出生）に加え、社会増減（転入-転出）も減少しており、人口減少に拍車がかかっている。
- ただし、社会増減については、転出超過が続いているものの減少傾向にあり、直近の令和3年では子ども（未就学、小中学生）は転入超過となっている。



出典：嘉麻市統計書

図 2.2 嘉麻市の人口動態の推移

表 2.1 嘉麻市の年齢別社会増減(令和3年)

| | 総数 | 未就学 0~6 | 小学生 7~12 | 中学生 13~15 | 高校生 16~18 | 19~40 | 41~64 | 65~69 | 70~ |
|----|-------|------------|-------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-----|
| 転入 | 948 | 100 | 43 | 13 | 20 | 447 | 232 | 29 | 64 |
| 転出 | 1,110 | 75 | 41 | 12 | 37 | 637 | 192 | 30 | 86 |
| 差引 | -162 | 25 | 2 | 1 | -17 | -190 | 40 | -1 | -22 |

子どもは転入超過

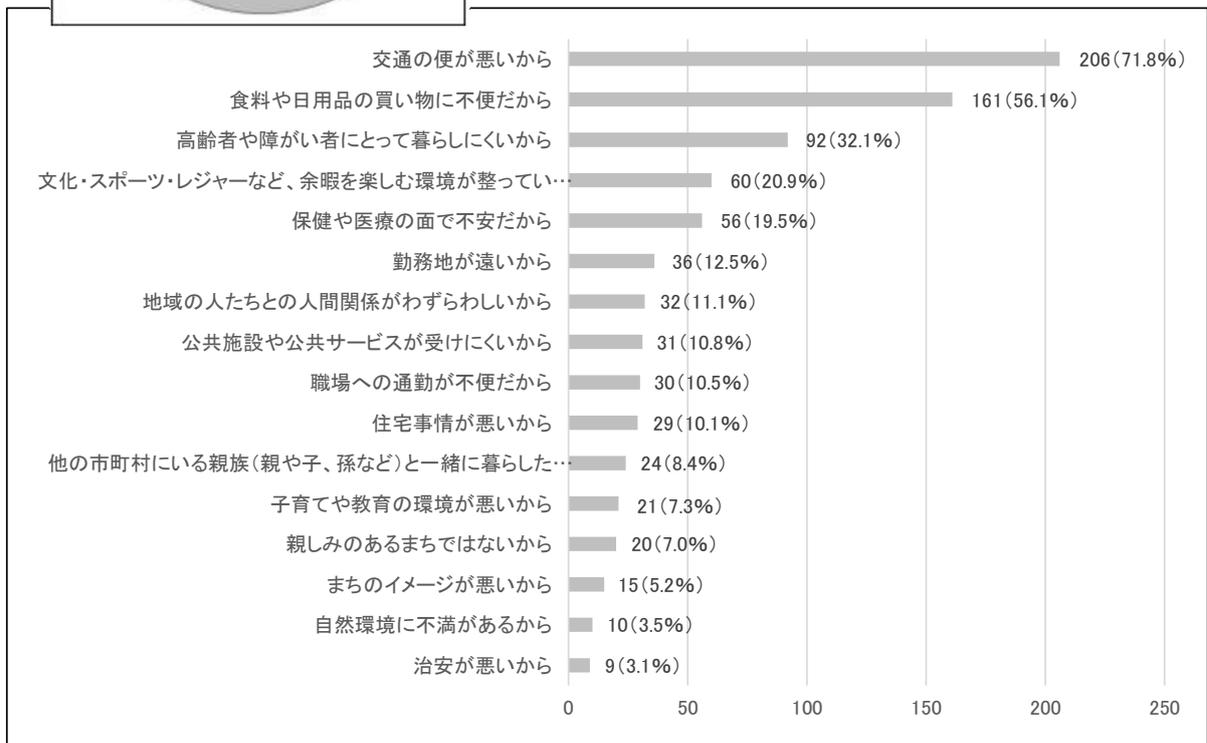
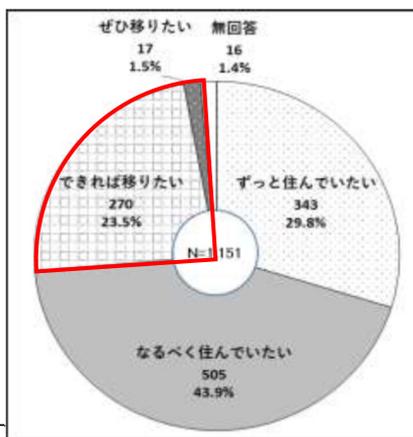
出典：嘉麻市統計書

- 本市からの転出先に着目すると、隣接する飯塚市及び桂川町への転出数が大きくなっている。
- 市外に転出したい市民は約 25%存在し、転出したい理由は「交通の便が悪いから」、「食料や日用品の買い物に不便だから」と交通関連の項目がワースト 1 位・2 位となっている。

表 2.2 嘉麻市の転入・転出先

| | 転入数(人) | 転出数(人) | 純移動数(人) |
|-------------------|--------|--------|---------|
| 県内(飯塚市、桂川町) | 402 | 624 | -222 |
| 県内(福岡市) | 111 | 139 | -28 |
| 県内(飯塚市・桂川町・福岡市以外) | 255 | 309 | -54 |
| 県外 | 177 | 234 | -57 |
| 合計 | 945 | 1,306 | -361 |

資料：「市町村別 転入元市町村別・性別・5歳階級別転入数(平成30(2018)年)」
(総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」を特別集計したもの)



出典：嘉麻市人口ビジョン・第2期総合戦略(令和2年3月)

図 2.3 嘉麻市外に転出したい理由

3) 地域別の人口

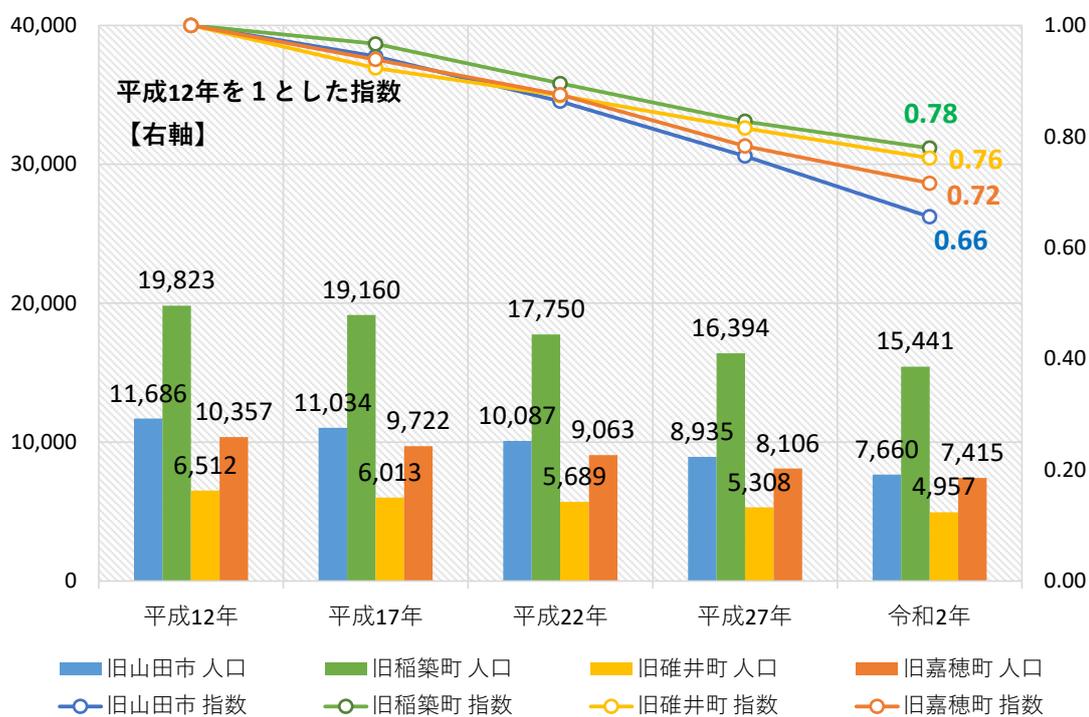
(1) 旧4市町別

- 旧4市町別の人口は、旧稲築町が約1万5千人と最も多く、次いで旧山田市、旧嘉穂町が約7千～8千人、旧碓井町が約5千人となっている。
- 高齢化率は、どの地域も約4割と高くなっているが、特に旧山田市は約46%と特に少子高齢化が進行している。
- 近年の人口減少割合は、旧稲築町、旧碓井町が比較的緩やかに対して、旧山田市が最も著しい。

表 2.3 嘉麻市の旧4市町別人口

| | 人口 | | | | 構成比 | | | |
|---------|--------|-------|--------|--------|-----|-------|--------|-------|
| | 総数 | 15歳未満 | 15～64歳 | 65歳以上 | 総数 | 15歳未満 | 15～64歳 | 65歳以上 |
| 嘉麻市 | 35,473 | 3,893 | 17,155 | 14,340 | 100 | 11.0 | 48.5 | 40.5 |
| (旧：山田市) | 7,660 | 698 | 3,452 | 3,505 | 100 | 9.1 | 45.1 | 45.8 |
| (旧：稲築町) | 15,441 | 1,850 | 7,609 | 5,958 | 100 | 12.0 | 49.4 | 38.6 |
| (旧：碓井町) | 4,957 | 554 | 2,519 | 1,880 | 100 | 11.2 | 50.9 | 38.0 |
| (旧：嘉穂町) | 7,415 | 791 | 3,575 | 2,997 | 100 | 10.7 | 48.6 | 40.7 |

出典：国勢調査（令和2年）

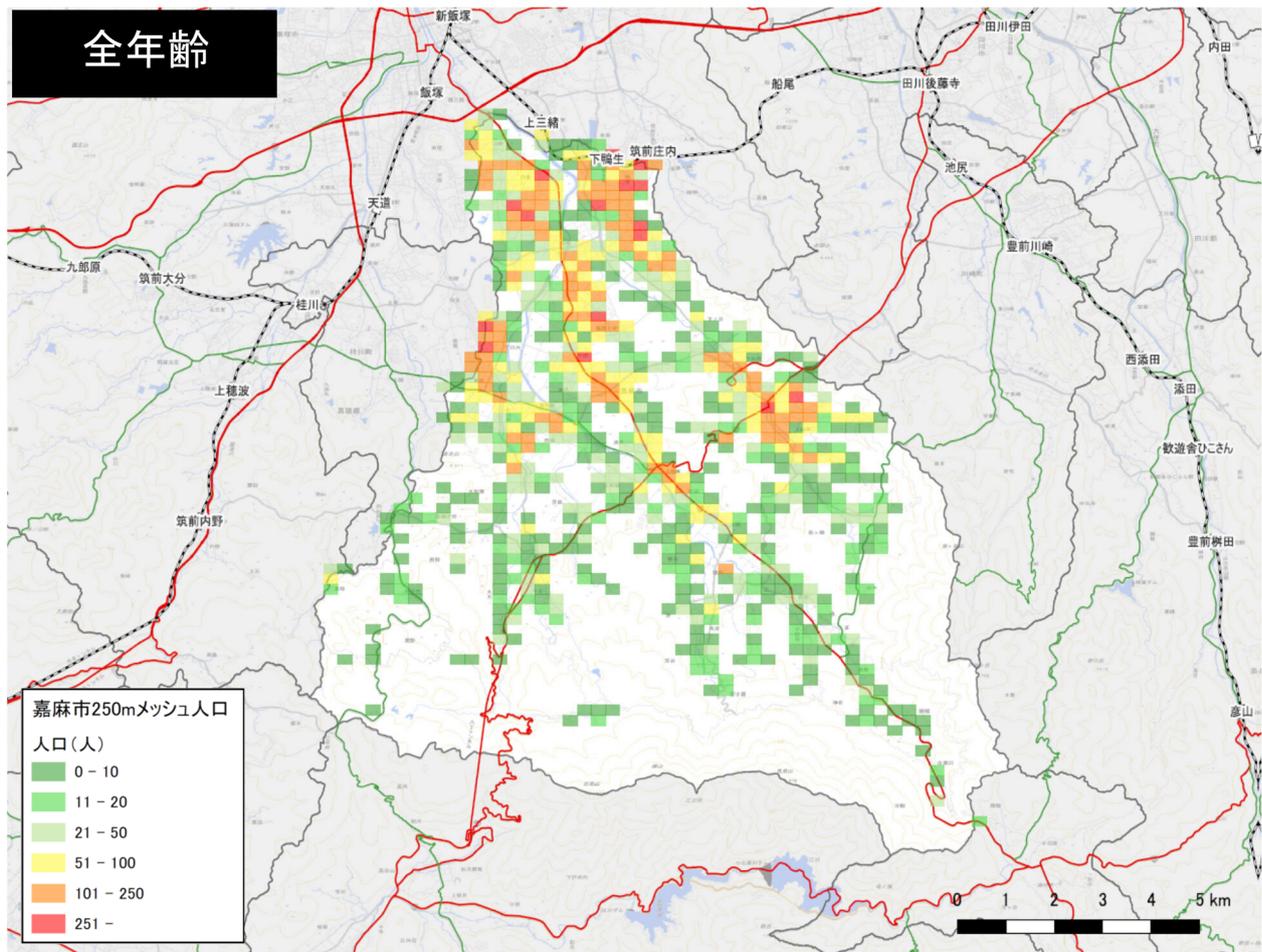


出典：国勢調査

図 2.4 嘉麻市の旧4市町別人口推移

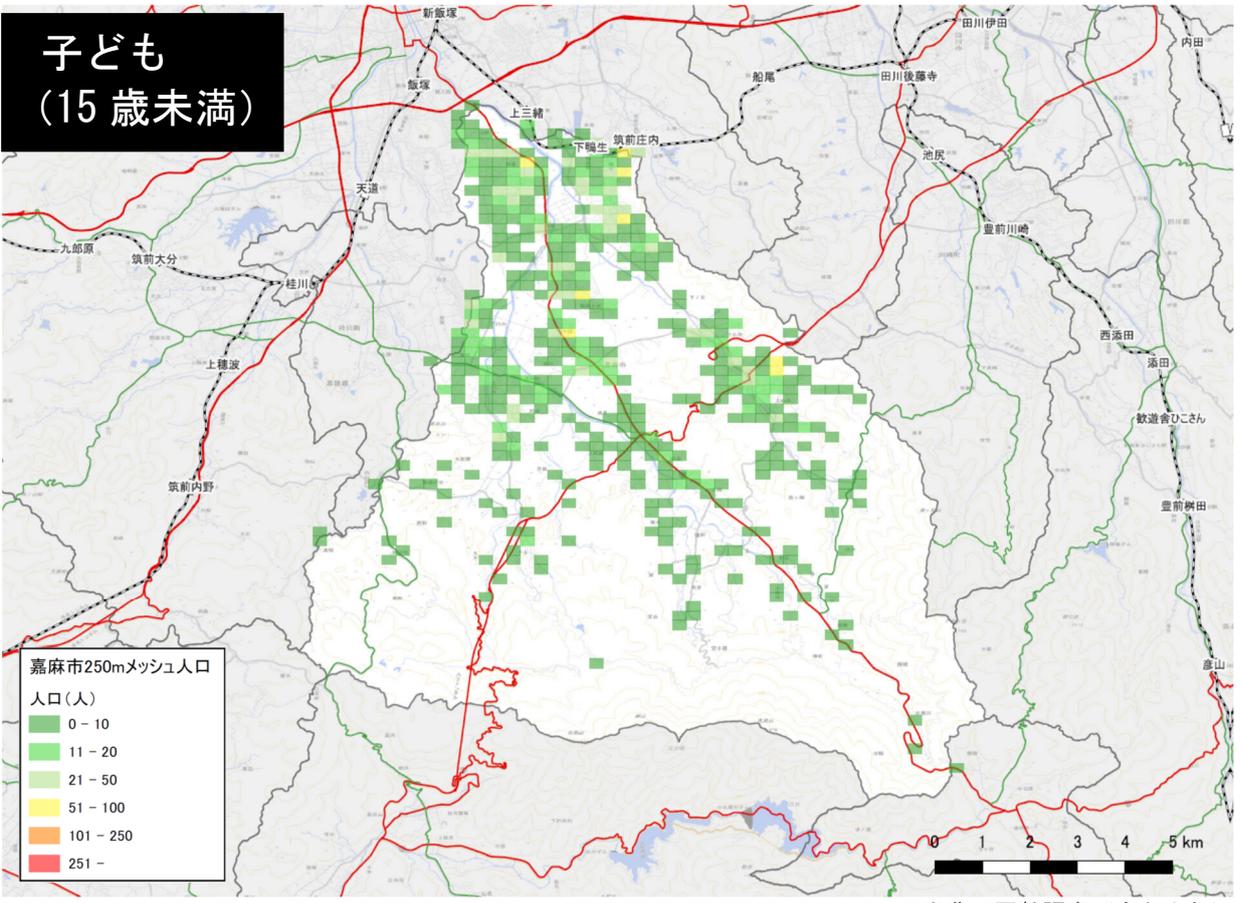
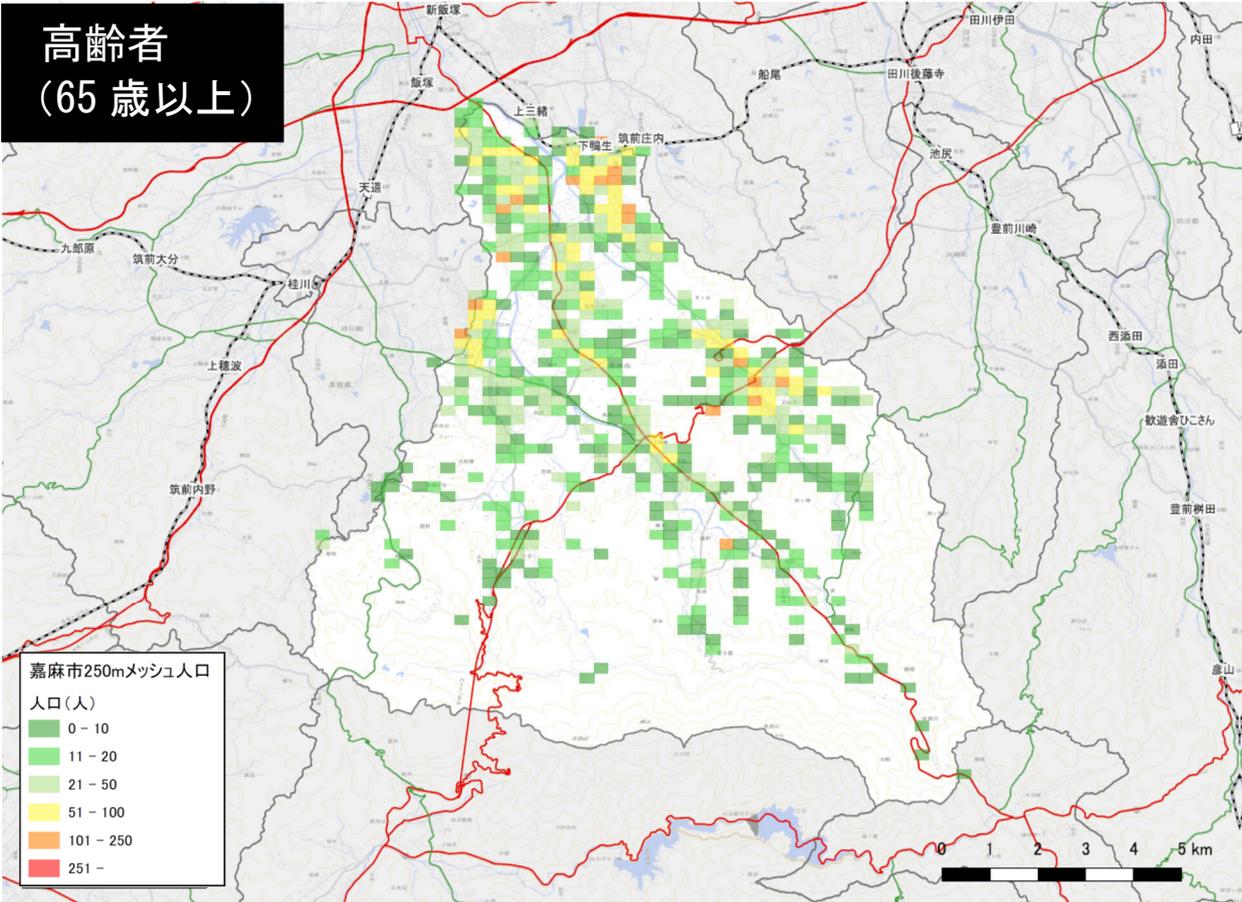
(2) 人口分布

- 旧 4 市町の中心部に人口が集積しているほか、稲築～嘉穂にかけて国道 211 号沿線に人口集積が見られる。
- 交通弱者や転入のターゲットとなりうる高齢者、子ども（生徒、子育て世代）についても、概ね全市域的に分布している。（次ページ参照）。



出典：国勢調査（令和2年）

図 2.5 人口分布(全年齢)



出典：国勢調査（令和2年）

図 2.6 人口分布(高齢者、子ども)

2.2 通勤・通学の状況

1) 市民の通勤・通学先、市外からの通勤・通学

- 嘉麻市民の通勤・通学先（自宅を除く）は、市内約 5,804 人に対して、市外が約 8,051 人と多くなっている。
- 市外では、飯塚市が約 4,300 人と半数以上を占め、次いで福岡市が約 800 人と多くなっている。
- 市外からの通勤・通学は、飯塚市、桂川町の順が多くなっている。

表 2.4 嘉麻市民の通勤・通学先

| 通勤・通学先 | | 就業者 通学者 計 | うち就業者 | うち通学者 (15歳以上) |
|--------|---------------|--------------|-------|------------------|
| 市内 | 嘉麻市内 (自宅外) | 5,804 | 5,371 | 433 |
| | 市外計 | 8,051 | 7,278 | 773 |
| 市外 | 飯塚市 | 4,316 | 3,954 | 362 |
| | 福岡市 | 799 | 610 | 189 |
| | 田川市 | 566 | 554 | 12 |
| | 桂川町 | 497 | 437 | 60 |
| | 北九州市 | 265 | 211 | 54 |
| | 直方市 | 225 | 203 | 22 |
| | 宮若市 | 168 | 168 | - |
| | 川崎町 | 133 | 131 | 2 |
| | その他 | 1,082 | 1,010 | 72 |

出典：国勢調査（令和2年）

表 2.5 市外から嘉麻市への通勤・通学

| 常住地 | 就業者 通学者 計 | うち就業者 | うち通学者 (15歳以上) |
|-----|--------------|-------|------------------|
| 合計 | 4,401 | 4,115 | 286 |
| 飯塚市 | 2,942 | 2,717 | 225 |
| 桂川町 | 845 | 787 | 58 |
| 田川市 | 321 | 320 | 1 |
| 川崎町 | 153 | 151 | 2 |
| 福岡市 | 140 | 140 | - |

出典：国勢調査（令和2年）

2) 主要都市への通勤・通学における利用交通手段

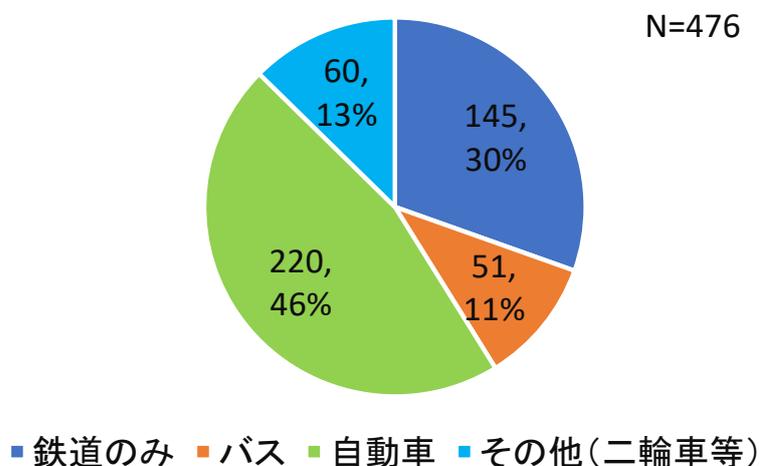
- 飯塚市への通勤・通学の利用交通手段は、「自家用車のみ」が 3,754 人と圧倒的に多く、公共交通では「乗合バスのみ」が 161 人と多くなっている。
- 福岡市へは、「鉄道利用」が 476 人と最も多く、内訳として「鉄道とバス」が 51 人に対して、「鉄道と自動車」が 220 人と、家族等の送迎や駅周辺への駐車を伴っていると推察される。

表 2.6 主要都市への通勤・通学における利用交通手段

| 通勤・通学先 | 総数 | 鉄道利用 | | | | | 乗合バスのみ | 勤め先・学校のバスのみ | 自家用車のみ |
|--------|-------|------|------|-------|--------|---------|--------|-------------|--------|
| | | 総数 | 鉄道のみ | 鉄道とバス | 鉄道と自動車 | 鉄道(その他) | | | |
| 北九州市 | 265 | 61 | 29 | 5 | 20 | 7 | 1 | 2 | 185 |
| 飯塚市 | 4,316 | 86 | 40 | 14 | 19 | 13 | 161 | 40 | 3,754 |
| 福岡市 | 799 | 476 | 145 | 51 | 220 | 60 | 13 | - | 263 |



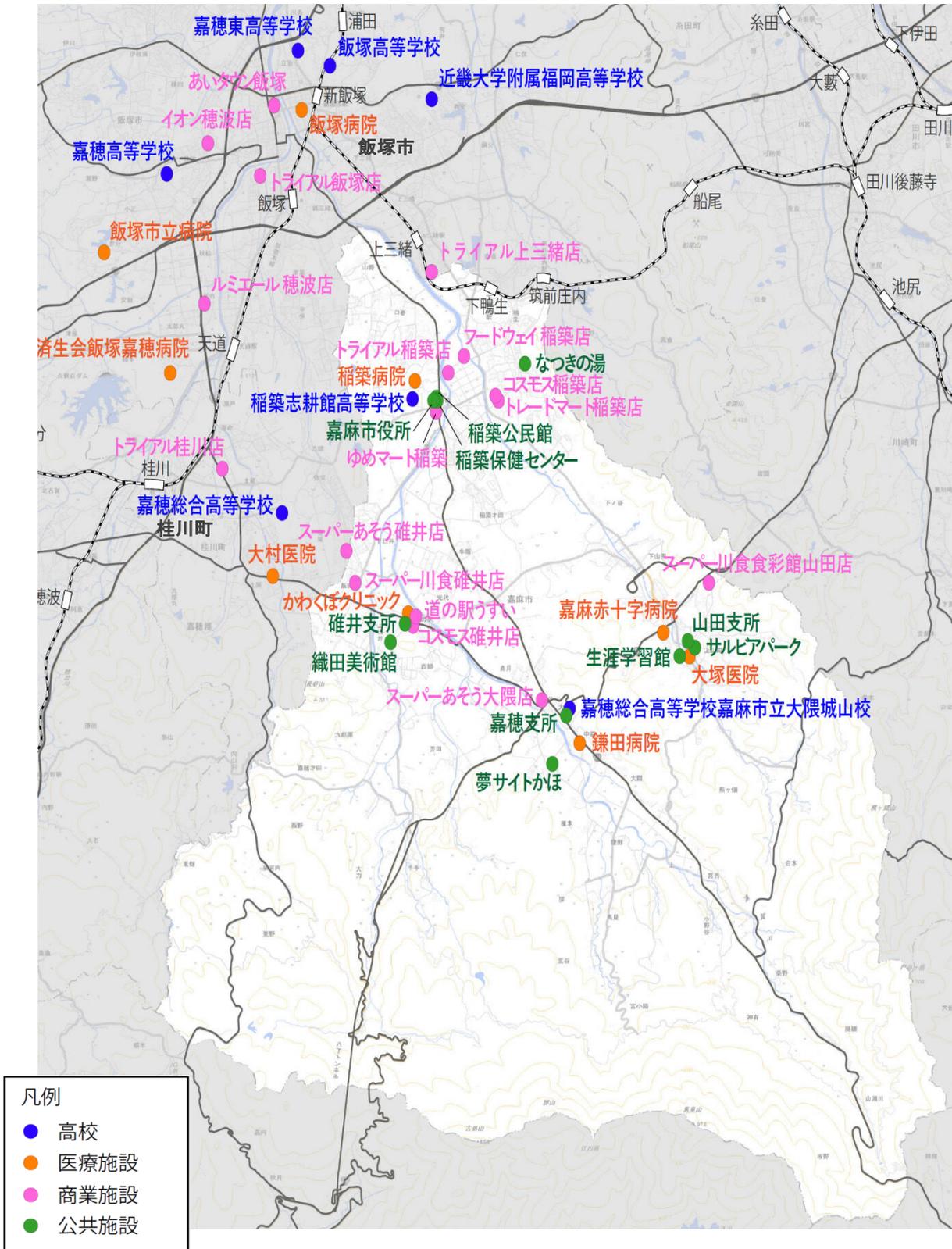
福岡市への通勤・通学における 鉄道利用者のアクセス手段



出典：国勢調査（令和2年）

2.3 施設分布

- 市民が多く利用する主要な日常施設は、市内各地域や飯塚市など広く立地しており、市内各地域間や飯塚市へのアクセス確保が求められる。



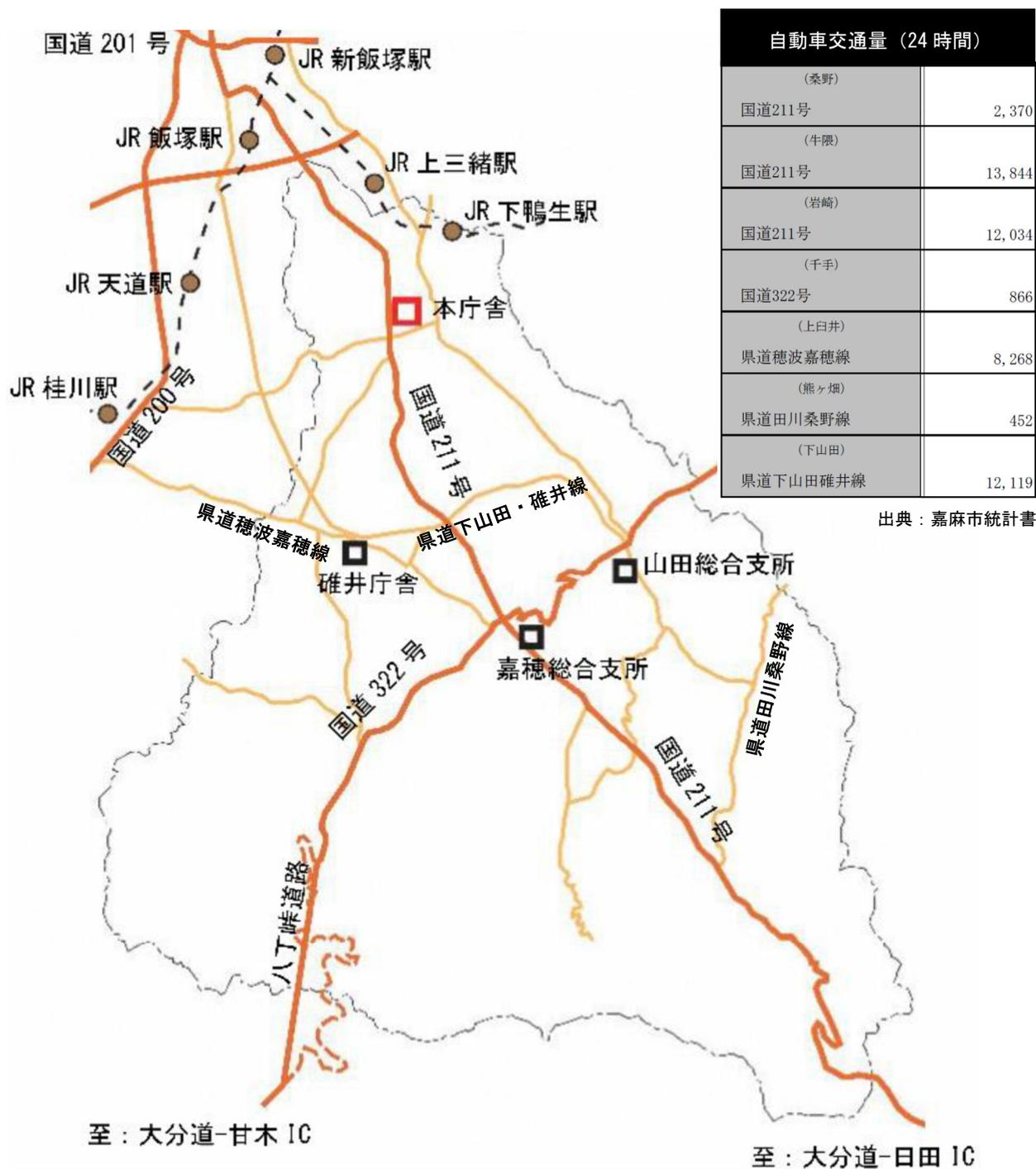
※市役所・支所、高校に加え、市民アンケート調査の移動が多い施設を基に作成（令和4年9月～10月実施）

図 2.7 市民の移動が多い施設

2.4 道路・自動車

1) 道路網、自動車交通量

- 市内の道路網は、市内4地域拠点及び飯塚市、JR 桂川駅、朝倉、日田、田川方面を結ぶような形で、国道と県道によって形成されている。
- 自動車交通量は、国道 211 号（牛隈、岩崎）、県道下山田碓井線が1万台/日以上と多くなっている。



出典：嘉麻市第2次総合計画・後期基本計画

図 2.8 主要道路網と自動車交通量

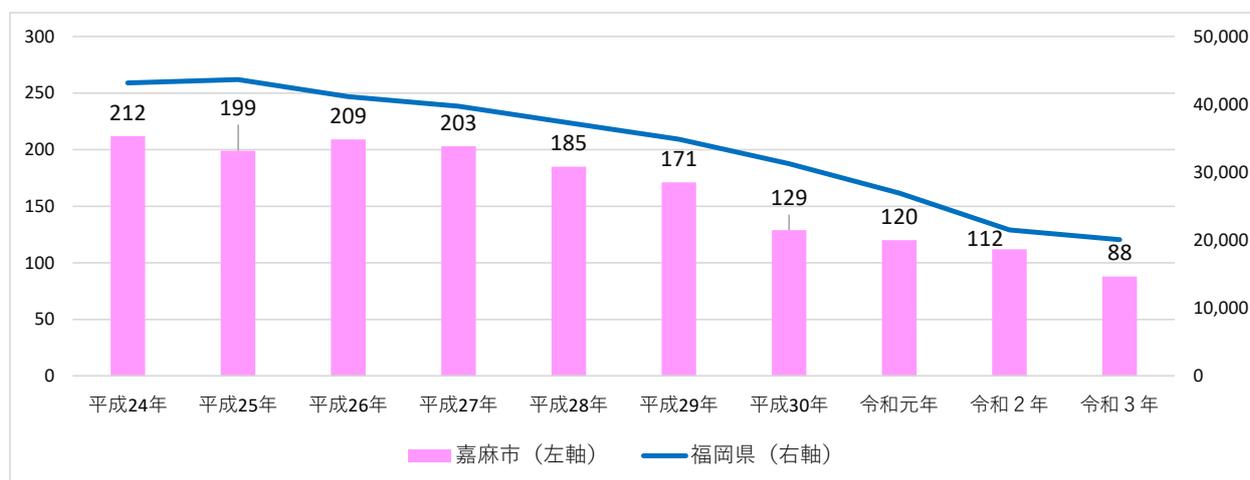
2) 自動車保有台数、交通事故

- 嘉麻市における自動車保有台数は、世帯数や人口が減少している一方で、概ね横ばいから微増で推移している。
- 嘉麻市における交通事故件数は、令和3年に88件であり、福岡県と概ね同様に近年大幅な減少傾向にある。

表 2.8 市内の自動車保有台数の推移

| | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 平成31年 | 令和2年 | 増減率 (H28→R2) |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------|
| 自動車保有台数 (乗用の自家用) | 10,468 | 10,530 | 10,535 | 10,562 | 10,653 | 1.8% |
| 世帯数 | 18,930 | 18,834 | 18,706 | 18,598 | 18,435 | -2.6% |
| 人口 | 39,742 | 39,173 | 38,367 | 37,646 | 36,944 | -7.0% |

出典：嘉麻市統計書

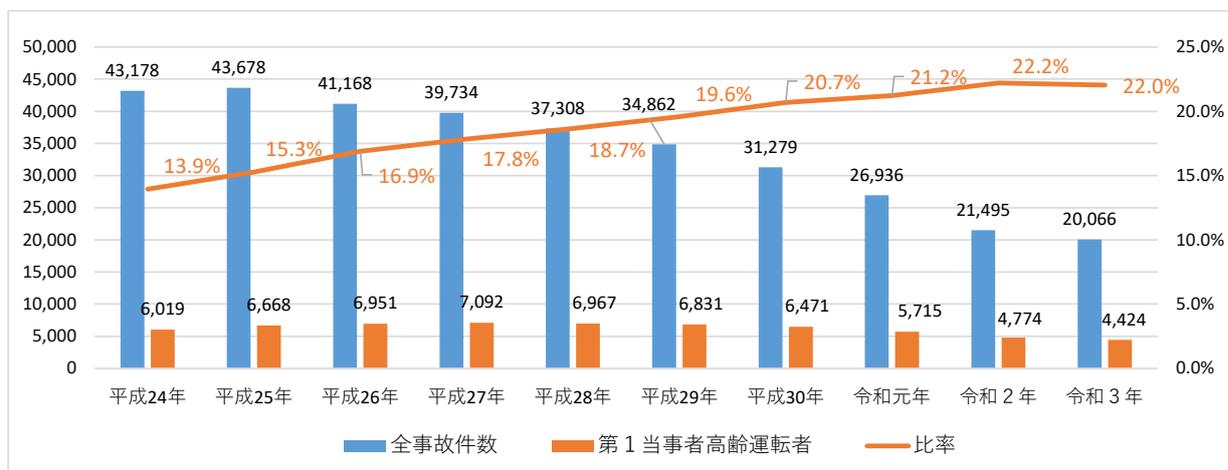


出典：福岡県警察交通年鑑

図 2.9 嘉麻市における交通事故件数(福岡県との比較)

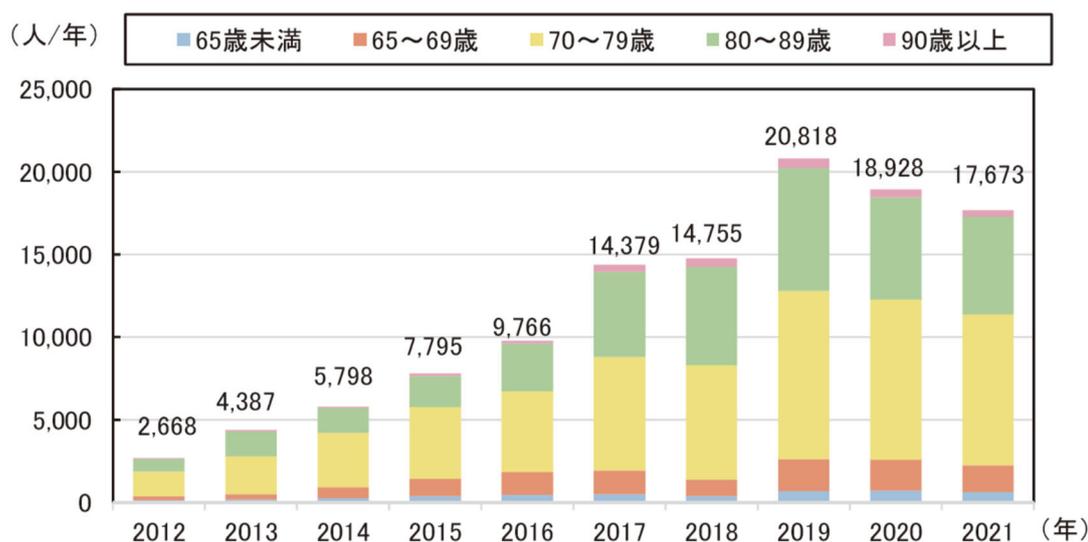
3) 高齢ドライバーによる交通事故、免許返納

- 福岡県における交通事故件数は、近年大幅な減少傾向にあるが、高齢ドライバーが占める割合は増加傾向にある。
- 福岡県の免許返納者数は、高齢者人口の増加に加え、高齢ドライバーによる交通事故が社会問題化したことも影響していると想定され、近年は増加傾向にある（2020年以降は新型コロナウイルスの影響により減少したと推察される）。



出典：福岡県警察交通年鑑

図 2.10 福岡県における交通事故件数(全事故、第1当事者高齢者)



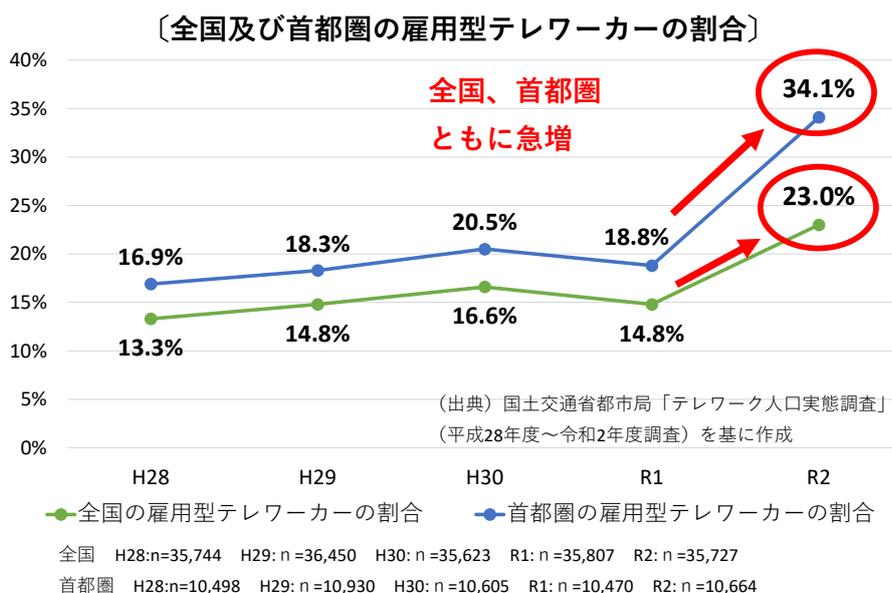
資料：福岡県警察本部

出典：福岡県交通ビジョン 2022

図 2.11 福岡県の免許返納者数の推移

2.5 新型コロナ危機による変化(ニューノーマル)

- ニューノーマルに対応した「都市の特性に応じたまちづくり」として、「地方都市は、テレワークの進展等により働く場所や住む場所の制約が少なくなりつつあることを優位性を生み出すチャンスと捉え、地域固有の魅力や価値を高める」ことが求められている。
- また、「多様な働き方や暮らし方の選択肢」に対応するためにも、「市民参加の充実」を図り、「双方向のコミュニケーションを発展させ、市民のニーズやアイデアをまちづくりに積極的に取り込む仕組みが必要」と言及されている。



(C) 都市の特性に応じたまちづくり

- ・ 地方都市では、豊かな自然を備えた周辺環境や歴史文化・景観などの魅力ある地域資源を活かしながら、中心市街地の再生、良好な街並みの維持・改善などを図り、まちなかにおいて様々な人々が出会い、交流し、滞在できる空間を形成する必要がある。また、郊外と同様に、様々な機能を備えた居心地の良い空間などの充実も必要である。地方都市は、テレワークの進展等により働く場所や住む場所の制約が少なくなりつつあることを地方都市の優位性を生み出すためのチャンスと捉え、クリエイティブな活動を行う場として地域固有の魅力や価値を高めていくことが求められる。
- ・ こうした方向性を踏まえつつ、それぞれの都市で、それぞれの特性を活かし、人々のニーズを的確に捉えながら、都市アセットを最大限に利活用した人間中心・市民目線のまちづくりを機動的に展開することで、二地域居住をはじめ複数拠点での生活など人々のライフスタイルに応じた多様な働き方や暮らし方の選択肢を提供していくことが必要である。

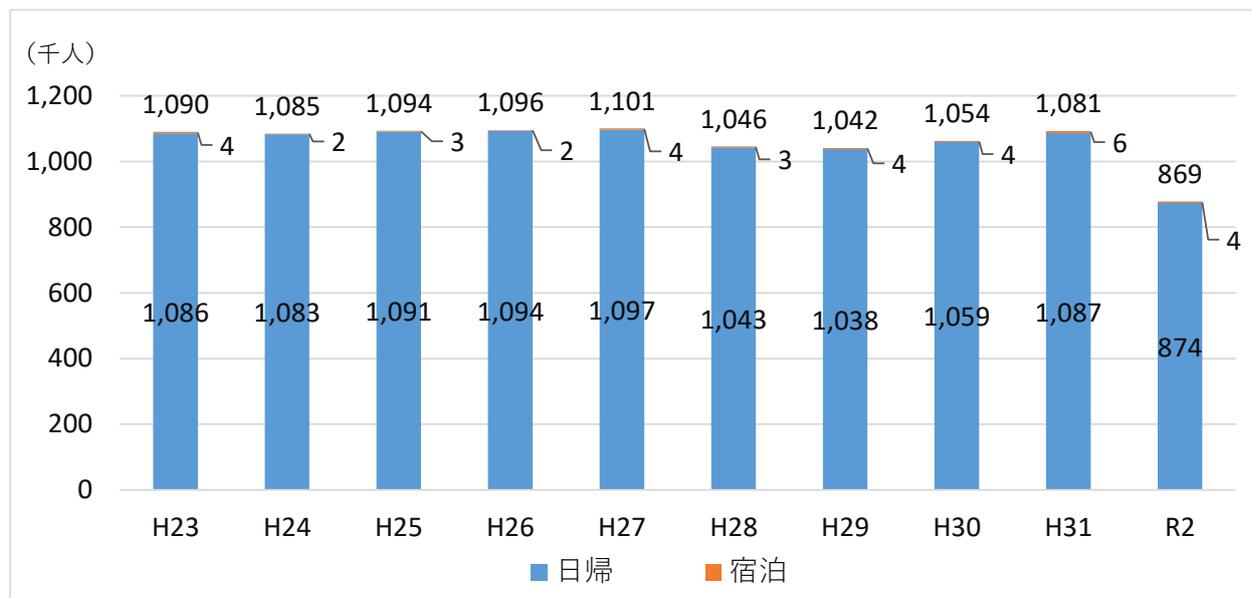
出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ報告書資料
(国土交通省ホームページ、令和3年4月)

図 2.12 ニューノーマルに対応した都市政策のあり方(抜粋)

2.6 観光

1) 観光入込客数

- 本市の観光入込客数は、平成 28（2016）年以降微増傾向で推移してきたが、令和 2（2020）年には新型コロナウイルスの影響で減少している。
- 一方、コロナ禍による変化として、「ワーケーション」、「近隣地域観光（マイクロツーリズム）」、「アウトドア志向の高まり」などが指摘されており、本市の観光誘客にプラスに働く可能性がある。



出典：福岡県観光入込客数推計調査

図 2.14 嘉麻市の観光入込客数の推移

コロナ禍による新たな旅行市場①（ワーケーション）



- テレワークの普及に伴い、リゾート地や温泉地、国立公園など普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごす「ワーケーション（Work+Vacation）」の実施が拡大。
- 働き方改革の推進と新たな旅行市場の開拓の両面から今後一層の普及が期待される。

コロナ禍による新たな旅行市場③（マイクロツーリズム）



- 国内旅行においては、県内等、近隣地域内での観光（いわゆるマイクロツーリズム）の割合が増加。宿泊数別構成比では「1泊」の割合が増加。
- 同行者については「夫婦・パートナー」の割合が増加する一方、「友人」の割合が減少。旅行形態では「個人旅行」の割合が増加。

出典：観光庁資料

図 2.15 コロナ禍による新たな観光需要

2) 主要観光施設

- 本市の主要観光施設は、中山間地域にあるアウトドア施設（キャンプ場）などに加え、各地域拠点周辺に交流・文化・スポーツ施設や神社・仏閣等が立地している。



出典：嘉麻市市勢要覧

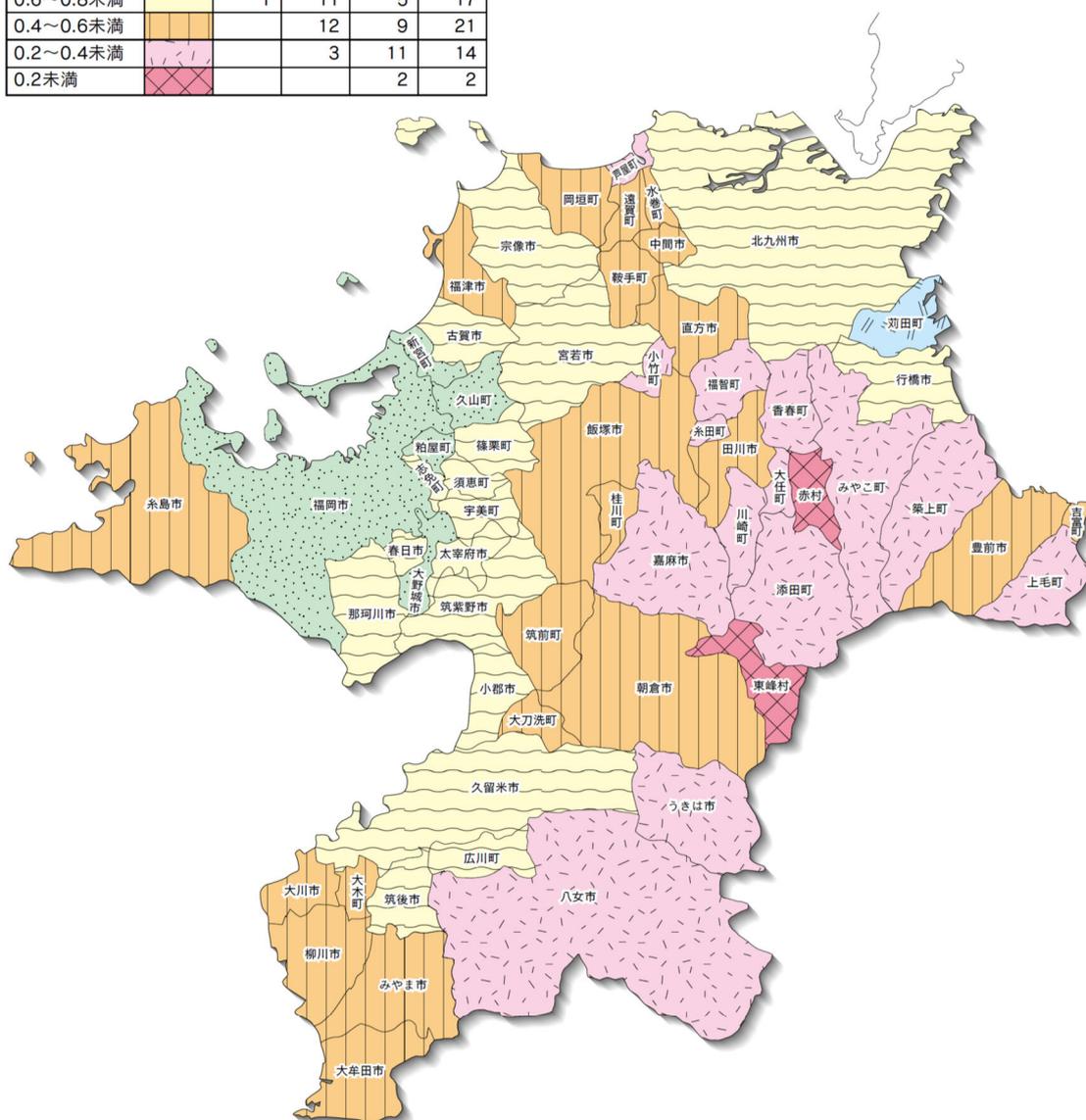
図 2.16 主要観光施設

2.7 財政

- 嘉麻市の財政構造を示す財政力指数※は、0.28（平成 30（2018）～令和 2（2020）年度平均）と、県内でも低く、自主財源に乏しい状況であると言える。
- また、今後は人口減少による税収の減少、さらには、高齢化の進行等に伴う社会保障経費の増加や、老朽化した公共施設等の維持・更新経費の増加など、引き続き厳しい財政状況が見込まれる（第 2 次嘉麻市総合計画・後期基本計画より）。

| 区 分 | 団 体 色 | 団 体 数 | | | |
|-----------|-------|-------|-----|-----|----|
| | | 政令市 | 27市 | 町 村 | 計 |
| 1.0以上 | | | | 1 | 1 |
| 0.8～1.0未満 | | 1 | 1 | 3 | 5 |
| 0.6～0.8未満 | | 1 | 11 | 5 | 17 |
| 0.4～0.6未満 | | | 12 | 9 | 21 |
| 0.2～0.4未満 | | | 3 | 11 | 14 |
| 0.2未満 | | | | 2 | 2 |

県内市町村財政の現状



財政力指数

当該団体の財政力を表す指標で、「1」に近く、さらに「1」を超えるほど財源に余裕があるとされます。

出典：令和 2 年度市町村財政のすがた（福岡県ホームページ）

図 2.17 福岡県内市町村の財政力指数

3 公共交通の現状

3.1 体系・役割

- 市民の日常移動に関する公共交通は、「鉄道」「路線バス」「市バス幹線路線」、「市バス枝線路線（デマンド型運行を含む）」「タクシー」と、多様なモード・運行形態によって構成されている。
- 役割としては、「鉄道」「路線バス」は主に市外拠点（福岡市、飯塚市、桂川町、田川市等）へのアクセス、「市バス幹線路線」は主に市内4地域間及び桂川駅へのアクセス、「市バス枝線路線」は主に4地域内の移動、「タクシー」は個別輸送を担っている。
- 運営主体についても、「鉄道」「路線バス」「タクシー」がそれぞれの民間事業者、「市バス」は嘉麻市（運行は委託）と多くの事業者が担っている。
- 「その他の輸送資源」として、嘉穂小学校・中学校スクールバス等が運行されている。

表 3.1 市民の日常移動に関する公共交通の体系・役割

| 種別 | 路線 | 役割(担う移動) | 運営主体 | 補助対象 ^{※1} | |
|----------------------|--|--|--|------------------------------|----------------------------------|
| 公共交通 | 鉄道 | ・JR 福北ゆたか線 ・JR 後藤寺線 | ・市外拠点への移動 (福岡市、飯塚市等) | JR 九州 | — |
| | 路線バス (西鉄バス) | ■3路線 ・飯塚～大隈線(12番) ・上山田線(23番) ・碓井線(27番) | ・市外拠点への移動 (飯塚市、桂川町) ・鉄道駅アクセス(桂川駅等) | 西鉄バス筑豊 (国・県・市が補助) | 地域間幹線系統 |
| | 市バス 幹線路線 | ■4路線 ・稲築桂川線 ・熊ヶ畑桂川線 ・市内循環線(東回り) ・市内循環線(西回り) | ・市内4地域間の移動 ・路線バスの補完(鉄道駅アクセス) | 嘉麻市 (運行は委託) ^{※3} | 地域内 フィーダー 系統 ^{※2} |
| | 市バス 枝線路線 | ■6路線 ・山田北回線、南回線 ・稲築北回線、南回線 ・碓井線 ・嘉穂線 ※定時定路線型とデマンド型運行の併用 | ・市内4地域内の移動 ・路線バス、市バス幹線路線へのアクセス | | |
| | タクシー | ・3事業者 | ・個別輸送 | 民間事業者 | — |
| その他輸送資源 (スクールバス等) | ・嘉穂小学校・中学校スクールバス ・外出支援サービス ・障がい者福祉タクシー | ・バスの補完 ・福祉輸送 | 嘉麻市 | — | |

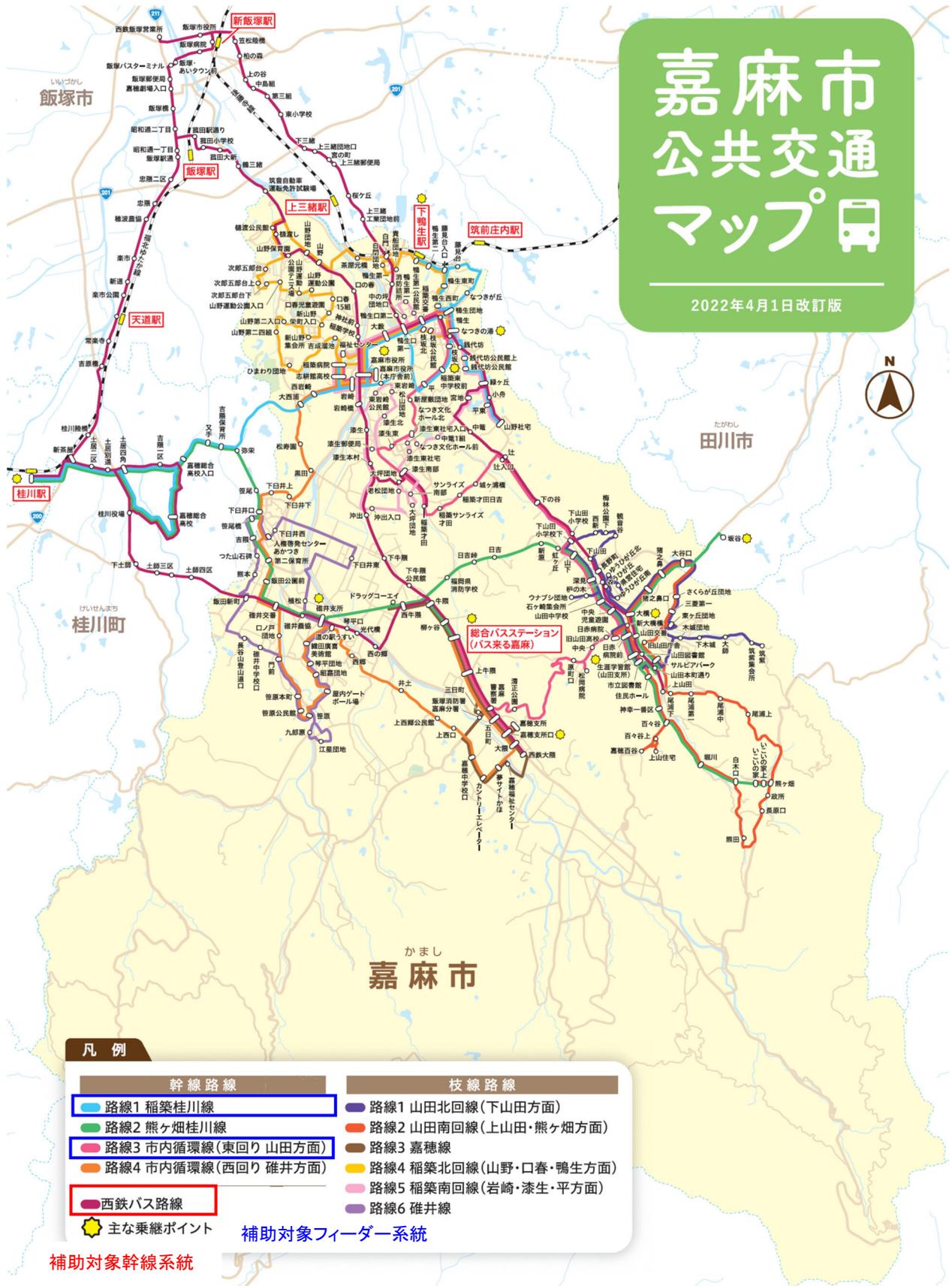
※1：国土交通省による「地域公共交通確保維持事業」による補助対象

※2：地域内フィーダー系統の補助対象は稲築桂川線、市内循環線（東回り）

※3：幹線路線は貸切・観光バス事業者、枝線路線はタクシー事業者に委託

嘉麻市 公共交通 マップ

2022年4月1日改訂版



出典：嘉麻市総合時刻表（2022年4月改定版）

図 3.1 嘉麻市の公共交通路線図

3.2 サービス・取組状況

1) 鉄道

- 市内に関する鉄道として、J R 福北ゆたか線が桂川駅等から福岡市や飯塚市、北九州市方面、J R 後藤寺線が下鴨生駅から飯塚市や田川市方面へのアクセスを担っている。
- 運行本数は、J R 福北ゆたか線が1時間当たり3～4本、JR 後藤寺線は1時間当たり1～2本程度の運行となっている。
- 市バスのうち鉄道駅にアクセスする稲築桂川線は桂川駅・下鴨生駅で、熊ヶ畑桂川線は桂川駅で鉄道とのダイヤ接続を図っている。

表 3.2 鉄道のサービス状況

| 路線 区間 | 福北ゆたか線 | | 後藤寺線 |
|----------|------------------------------------|--------------|--------------------------|
| | 桂川駅～博多駅 | 桂川駅～新飯塚駅 | 下鴨生駅～新飯塚駅 |
| 運行本数 | 1時間当たり3～4本程度(15～20分間隔) | | 1時間当たり1～2本 (30～60分間隔) |
| 所要時間 | 30～47分(快速、普通) ※特急は27～30分(1往復のみ) | 9～14分(停車駅同じ) | 7～8分 |
| 運賃・料金 | 570円 ※特急は自由席500円、グリーン席740円 | 230円 | 210円 |

桂川⇒博多 午前

| 時台 | ダイヤ | | 所要時間 | 接続する 市バス路線 |
|----|-------|-------|------|---------------|
| | 桂川 | 博多 | | |
| 5 | 5:38 | 6:16 | 0:38 | |
| | 5:58 | 6:31 | 0:33 | |
| 6 | 6:14 | 6:52 | 0:38 | |
| | 6:41 | 7:16 | 0:35 | |
| | 6:56 | 7:33 | 0:37 | 熊ヶ畑桂川線 |
| 7 | 7:12 | 7:50 | 0:38 | 稲築桂川線 |
| | 7:19 | 7:58 | 0:39 | |
| | 7:32 | 8:02 | 0:30 | |
| | 7:46 | 8:24 | 0:38 | 稲築桂川線 |
| 8 | 8:07 | 8:40 | 0:33 | 熊ヶ畑桂川線 |
| | 8:22 | 9:09 | 0:47 | |
| | 8:40 | 9:18 | 0:38 | 稲築桂川線 |
| 9 | 9:10 | 9:53 | 0:43 | 熊ヶ畑桂川線 |
| | 9:26 | 10:02 | 0:36 | 稲築桂川線 |
| | 9:53 | 10:25 | 0:32 | |
| 10 | 10:09 | 10:49 | 0:40 | |
| | 10:43 | 11:17 | 0:34 | |
| | 10:55 | 11:34 | 0:39 | |
| 11 | 11:18 | 12:03 | 0:45 | 稲築桂川線 |
| | 11:43 | 12:17 | 0:34 | 熊ヶ畑桂川線 |
| | 11:54 | 12:34 | 0:40 | |

青字: 快速
赤字: 特急

博多⇒桂川 16時以降

| 時台 | ダイヤ | | 所要時間 | 接続する 市バス路線 |
|----|-------|-------|------|-----------------|
| | 博多 | 桂川 | | |
| 16 | 16:22 | 16:54 | 0:32 | 稲築桂川線 |
| | 16:31 | 17:07 | 0:36 | |
| 17 | 17:00 | 17:34 | 0:34 | |
| | 17:08 | 17:49 | 0:41 | |
| | 17:24 | 17:58 | 0:34 | 稲築桂川線 熊ヶ畑桂川線 |
| | 17:33 | 18:16 | 0:43 | |
| 18 | 18:00 | 18:34 | 0:34 | |
| | 18:08 | 18:48 | 0:40 | |
| | 18:26 | 18:56 | 0:30 | 熊ヶ畑桂川線 |
| 19 | 18:33 | 19:11 | 0:38 | |
| | 19:01 | 19:34 | 0:33 | 稲築桂川線 |
| | 19:09 | 19:49 | 0:40 | |
| | 19:26 | 19:58 | 0:32 | 熊ヶ畑桂川線 |
| 20 | 19:34 | 20:13 | 0:39 | |
| | 19:57 | 20:36 | 0:39 | |
| | 20:09 | 20:50 | 0:41 | 稲築桂川線 |
| | 20:27 | 20:59 | 0:32 | |
| 21 | 20:34 | 21:12 | 0:38 | |
| | 20:59 | 21:31 | 0:32 | |
| | 21:12 | 21:45 | 0:33 | |
| | 21:36 | 22:03 | 0:27 | |
| 22 | 21:42 | 22:18 | 0:36 | |
| | 22:06 | 22:41 | 0:35 | |
| | 22:24 | 23:05 | 0:41 | |
| 23 | 23:02 | 23:44 | 0:42 | |
| | 23:24 | 23:59 | 0:35 | |
| | 23:44 | 0:20 | 0:36 | |

出典：JR九州ホームページ、嘉麻市総合時刻表（令和4年10月時点）

図 3.2 桂川・博多駅間の運行ダイヤ

2) 路線バス(西鉄バス)

- 路線バスは、嘉麻市と飯塚市を結ぶ（碓井線は桂川町を經由）「飯塚～大隈線（12番）」「上山田線（23番）」「碓井線（27番）」の3系統が運行されている。
- 運行本数は、「飯塚～大隈線」が他2路線と比べて多い一方、「上山田線」の上山田発着便、「碓井線」は、1日10便程度で運行間隔が2時間程度空く時間帯もある。
- 運行本数が少ない「上山田線」「碓井線」は、近年運行本数が大幅に減少しており、利用者の減少や運転手不足がサービスの低下に繋がっている状況にある。

表 3.3 路線バス(地域間幹線系統バス)のサービス状況

| 路線 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | 所要時間 | 運行本数 (上り方向) | | | 運賃 |
|-----------------|---------------------------|-----------------------------|-------------|--------------|----------------|--------|--------|--------------|
| | | | | | 平日 | 土曜 | 日曜 | |
| 飯塚～大隈線 (12番) | 飯塚バスターミナル (一部は西鉄飯塚営業所) | 嘉麻市役所、 総合バスステーション | 西鉄大隈 | 約48分 | 27 | 19 | 15 | 530円 |
| 上山田線 (23番) | 飯塚バスターミナル | 鴨生 新飯塚駅 | 山野社宅 上山田 | 約35分 約52分 | 8 11 | 8 8 | 8 8 | 410円 590円 |
| 碓井線 (27番) | 飯塚バスターミナル | 桂川駅、 碓井支所、 総合バスステーション | 西鉄大隈 | 約54分 | 8 | 8 | 8 | 660円 |

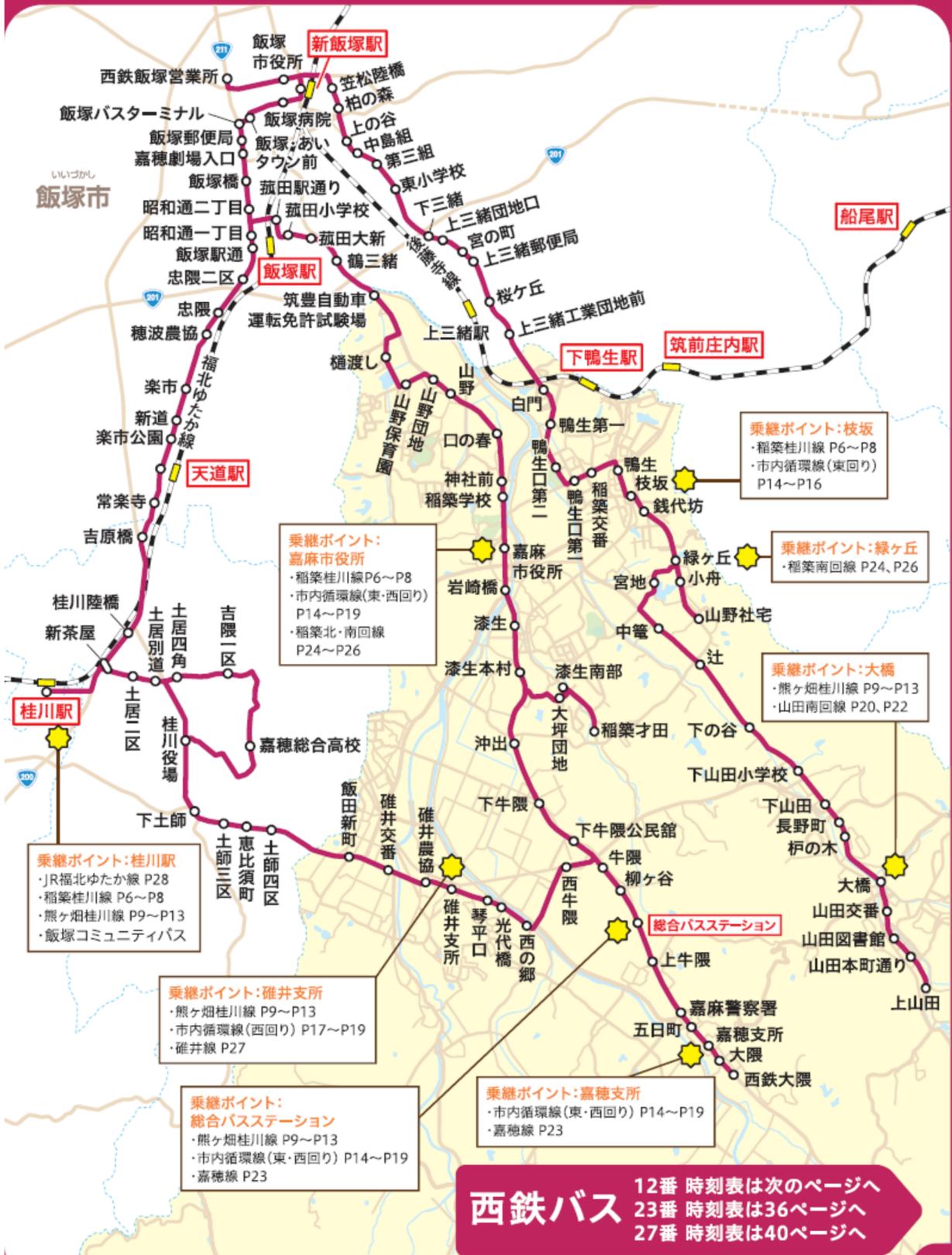
※全ての路線が補助対象幹線系統

※令和4年10月時点

表 3.4 路線バス(地域間幹線系統バス)の運行本数の変化

| 路線 | 運行本数 (平日・上下両方向) | | |
|-----------------------|--------------------|----------------|------|
| | 2015年 (平成27) | 2021年 (令和3) | 減少率 |
| 飯塚～大隈線 | 61 | 54 | -11% |
| 上山田線 | 56 | 38 | -32% |
| 碓井線 ※2015年は碓井・大分抗線 | 60 | 16 | -73% |
| 計 | 177 | 108 | -39% |

西鉄バス 12番・23番・27番



西鉄バス 12番 時刻表は次のページへ
 23番 時刻表は36ページへ
 27番 時刻表は40ページへ

出典：嘉麻市総合時刻表（2022年4月改定版）

図 3.3 路線バス(地域間幹線系統バス)の路線図

3) 市バス

(1) 幹線路線の運行サービス

- 市バス幹線路線は、山田、稲築、碓井、嘉穂の市内4地域間の移動及び、桂川駅アクセスを担う4路線が運行されている。
- 総合バスステーション等で路線バスとの接続を図る一方、重複をできる限り回避するような路線設定を図っているものの、熊ヶ畑桂川線の嘉穂・碓井地区～桂川駅間などの拠点間では路線バスと一部サービスが重なっている。
- 運行日は、平日・土曜・日祝日となっている（年末年始12月29日～1月3日は運休）。

表 3.5 市バス幹線路線のサービス状況(令和4年10月時点)

| 路線 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | 延長 | バス停数 ※()は市外 の内数 | 所要時間 | 運行本数 |
|-------------------------|----------------|---------------------------------------|-----------|--------|------------------------|--------------|--------------|
| 稲築桂川線※ | 下鴨生駅 | 嘉麻市役所、 嘉穂総合高校 | 桂川駅 | 13.3km | 37 (6) | 約32分 | 上り14 下り12 |
| 熊ヶ畑桂川線 | 桂川駅 碓井支所 | 碓井支所 総合バスステーション 生涯学習館 (山田支所) | 熊ヶ畑 坂谷 | 18.5km | 48 (10) | 約45分 約27分 | 上り16 下り16 |
| 市内循環線※ (東回り 山田方面) | 総合バス ステーション | 嘉穂支所 生涯学習館 (山田支所) 嘉麻市役所 | 稲築病院 | 20.0km | 45 (0) | 約50分 | 上り7 下り6 |
| 市内循環線 (西回り 碓井方面) | 総合バス ステーション | 嘉穂支所 碓井支所 | 嘉麻市役所 | 18.1km | 42 (0) | 約45分 | 上り6 下り6 |

※「稲築桂川線」「市内循環線(東回り)」が補助対象フィーダー系統

(2) 枝線(デマンド運行型バスを含む)

- 市バス枝線路線は、4地域内それぞれを運行する6路線が運行されている。
- 運行形態は、利用が多い時間帯は定時定路線型、少ない時間帯はデマンド運行型の併用となっている。
- 6路線ともに左右両回りの循環型で、運行形態や運行本数は概ね全地域同様・同程度で設定されている。

表 3.6 市バス枝線路線のサービス状況

| 地域 | 路線 | 運行形態・運行本数 | | 運行日 |
|----|----------------|--|------------------------------------|---|
| | | 定時定路線型 | デマンド型(予約性) | |
| 山田 | 山田北回線 山田南回線 | 8・9 時台： 左・右回り各 2 便 12～13 時台： 左・右回り各 2 便 | 運行時間 10:00～11:30 13:30～18:00 | 平日・土曜 ※日祝日、年末年始 (12月29日～ 1月3日)運休 |
| 稲築 | 稲築北回線 稲築南回線 | | | |
| 碓井 | 碓井線 | | | |
| 嘉穂 | 嘉穂線 | 運行時間 8:30～18:00 | | |

※令和4年10月時点



出典：嘉麻市総合時刻表(2022年4月改定版)

図 3.5 市バス枝線路線の路線図

- デマンド運行型バスは、4 地域内においては自宅付近から目的地付近まで乗車可能であるほか、総合バスステーションへは4 地域すべてからアクセス可能となっている。
- また、これまで利便性向上策として、予約時間を2 時間前から1 時間前までに変更、予約センターの設置等に取り組んできた。
- ただし、デマンド運行型バスを利用しない理由として、「地区を超えた利用ができないから」が多く、総合バスステーション以外への地区を超えた利用などのニーズも高くなっている。

■デマンド運行型バスとは…

1回の運行で複数人を乗せるバスの要素と、バスのように定められた場所に降車するのではなく、利用者の要望に応じた場所で降車することができるタクシーの要素を持ち合わせた**予約制乗合バス**です。各旧市町単位を運行範囲とし、路線バスなどが走っていない市内の隅々まで運行が可能です。

自宅付近から目的地付近まで
自宅からスーパーへ。自宅から病院へなど、運行区域内なら希望する場所へどこでも行ける!

1回につき
大人 **300円**
子ども **150円**
(回数券利用可能)

乗り合いだからお得!

利用者が1人でも運行します!

区域外への移動は、嘉麻市総合バスステーション等で乗継ができる!

運行範囲は旧市町単位を区域とします
※(例) 稲築地区から山田地区などのエリア外へは運行できません。

乗り継ぎをして行動範囲が広がる / 旧市町を跨いでのお出かけの場合は、嘉麻市総合バスステーションまたは乗り継ぎポイントでの乗り継ぎが便利です。

※乗り継ぎの場合は各地区の事業者に予約が必要です。
※乗車することに料金が必要です。
(2台のデマンド運行型バスを乗り継ぐ場合は片道600円)

デマンド運行型バスと市バスの乗り継ぎも可能です!

出典：嘉麻市総合時刻表（2022年4月改定版）

図 3.6 デマンド運行型バスの概要

表 3.7 デマンド型運行バスを利用しない理由(利用登録者)

| 利用していない理由 | 件数 |
|--------------------------|-----|
| ①将来的な利用に備えて登録のみ | 192 |
| ②地区を超えた利用ができないから | 123 |
| ③車やバイクを自分で運転しているから | 110 |
| ④デマンド運行型バスの利用方法をよく知らないから | 83 |
| ⑤予約してすぐに使えないから(2時間前予約) | 81 |
| ⑥予約の電話が面倒だから | 74 |
| ⑦市バスや西鉄バスで事足りているから | 44 |
| ⑧送迎等で事足りているから | 34 |
| ⑨利用登録していることを知らなかった | 22 |
| ⑩料金が安いから | 14 |
| ⑪その他 | 29 |
| 合計 | 806 |

出典：デマンド運行型バスアンケート調査結果(令和3年12月実施)

(3) 運賃

- 市バスの運賃は、市内乗降が 200 円（デマンド運行は 300 円）、市外乗降が 400 円と一律に設定されている。
- 市外乗降が 400 円で一律設定されていることで、例えば市内から桂川町の嘉穂総合高校や、桂川町内では利用しにくい可能性がある。

運賃

■ 市内乗降市バス運賃

| 区分 | 運賃 |
|----------|----------------|
| 大人 中学生以上 | 1乗車につき 200円 |
| 小児 小学生 | 1乗車につき 100円 |
| 幼児 小学生未満 | 無料 |

笹尾橋
及び坂谷
を含む

■ 市外乗降市バス運賃

| 区分 | 運賃 |
|----------|----------------|
| 大人 中学生以上 | 1乗車につき 400円 |
| 小児 小学生 | 1乗車につき 200円 |
| 幼児 小学生未満 | 無料 |

■ デマンド運行運賃

| 区分 | 運賃 |
|----------|----------------|
| 大人 中学生以上 | 1乗車につき 300円 |
| 小児 小学生 | 1乗車につき 150円 |
| 幼児 小学生未満 | 無料 |

※幼児は大人1人につき2名まで無料。2名を超えた幼児は小児料金となります。 ※幼児単独での乗車はできません。
※バス車両内には両替機はありません。あらかじめ運賃を用意してバスをご利用ください。

定期乗車券料金

■ 市内乗降市バス運賃

| 区分 | 料金 | | |
|--------|---------------|------------|-------------|
| 大人 | 中学生以上 | 一般 | 1ヶ月 6,000円 |
| | | 通学 | 2ヶ月 10,000円 |
| | | | 3ヶ月 14,000円 |
| | 高齢者 満70歳以上 | | 1ヶ月 4,000円 |
| | | 2ヶ月 6,000円 | |
| | | 3ヶ月 8,000円 | |
| 小児 小学生 | 大人料金の半額 | | |

※笹尾橋及び坂谷を含む

※通学定期乗車券料金は、学校教育法第1条に規定する学校その他市長がこれに類するものと認める学校に通学する者に対して適用します。
※通学定期乗車券をご購入の際は、学生証をご持参ください。

■ 市外乗降市バス運賃

| 区分 | 料金 | | |
|--------|---------|-------------|-------------|
| 大人 | 中学生以上 | 一般 | 1ヶ月 11,000円 |
| | | 通学 | 2ヶ月 19,000円 |
| | | | 3ヶ月 27,000円 |
| | 小児 小学生 | | 1ヶ月 7,000円 |
| | | 2ヶ月 11,000円 | |
| | | 3ヶ月 15,000円 | |
| 小児 小学生 | 大人料金の半額 | | |

■ 販売場所

嘉麻市役所総務課総務係/
山田支所/嘉穂支所/碓井支所



回数乗車券料金

| 種別 | 料金 |
|-------------|--------|
| 100円券 12枚綴り | 1,000円 |
| 50円券 24枚綴り | 1,000円 |

■ 販売場所

嘉麻市役所総務課総務係/
山田支所/嘉穂支所/碓井支所
および、車内でも販売しております

割引

身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人及びこれらの人と同乗している介護者1名の運賃は、**半額**とします。

※乗車の際に手帳を提示してください。
※提示なき場合は、割引運賃は適用できませんのでご注意ください。

出典：嘉麻市総合時刻表（2022年4月改定版）

図 3.7 市バスの運賃

4) 運賃割引・支援制度

- 定期券・回数券以外の運賃割引（支援制度）は、学生向けに「嘉麻市通学等補助金」、高齢者向けに「嘉麻市高齢者交通支援事業」、「グランドパス 65 購入補助」が実施されている。
- 一方、子育て世代（小中学生）や、現役世代に対する運賃割引や支援制度は設定されていない。
- 乗継に対する運賃割引がなく、例えば、碓井地区内からデマンド運行型バス及び路線バス・市バスを乗り継いで嘉麻市役所や桂川駅に行く場合の運賃は片道 600～700 円となる。

| 嘉麻市通学等補助金※令和4年5月一部改正 | |
|--|---|
| <p>嘉麻市では、「安心して子どもを産み育てられるようなまち」を目指しています。 このため、第2次嘉麻市総合計画において、子育て支援、定住促進、公共交通利用促進等の一環として、嘉麻市にお住まいで、通学等に公共交通機関（嘉麻市バス・西鉄バス・JR等）を利用している方を対象に定期券及び学生向けのエリア定期券の購入金額の補助を実施しています。</p> | |
| 1. 補助対象者 （通学者） | 1. 申請定期券の有効期間内において嘉麻市の住民基本台帳に登録されている者 2. 対象となる学校に公共交通機関が発行する定期券及び学生向けのエリア定期券を利用して通学している者 3. 申請定期券の購入時に生活保護世帯に属していない者 上記すべてを満たす者 ※年齢制限を撤廃しました。（令和4年5月1日交付規程改正） |
| 2. 対象学校 | 市外に設置されている中学校（私立、国立、県立） 高等学校 大学 専門学校 予備校 等 |
| 3. 補助金額 | 補助対象となる定期券の5割程度 |

出典：嘉麻市ホームページ

図 3.8 嘉麻市通学等補助金の概要

嘉麻市高齢者交通支援事業

『嘉麻市高齢者交通支援証明書』を運転手又は職員に提示すると、回数乗車券を1冊購入ごとに追加でもう1冊交付!

★購入時に『嘉麻市高齢者交通支援証明書』をご提示ください。

嘉麻市に住民登録をしている60歳以上(申請時の年齢)の方が対象です。

『嘉麻市高齢者交通支援証明書』をお持ちの方で、有効期限切れの方
嘉麻市役所高齢者介護課又は各支所にて再度申請手続きをお願いします。

嘉麻市高齢者交通支援事業を初めてご利用の方
初回の購入前に嘉麻市役所高齢者介護課又は各支所にて申請手続きをお願いします。

申請場所 高齢者介護課(25番窓口)又は各支所
※申請の受付時間は8時30分～17時です。
土・日・祝日、年末年始(12月29日～1月3日)を除く

必要なもの 本人と確認できる書類
マイナンバーカード、運転免許証、健康保険証、運転経歴証明書、年金手帳、身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳など
※代理の方が申請する場合は委任状が必要です

ご注意
◎再申請後の『嘉麻市高齢者交通支援証明書』の有効期限は令和7年3月31日までとなります。
◎本事業を通じてご購入される市バス回数乗車券は60歳以上の方限定となります。

問合せ 嘉麻市役所 高齢者介護課 高齢者支援係 〒820-0292 嘉麻市岩崎1180番地1(本庁舎2F) ☎0948-42-7432

出典：嘉麻市総合時刻表（2022年4月改定版）

図 3.9 嘉麻市高齢者交通支援事業

嘉麻市在住の65歳以上の方へ

グランドパス65
にしてつ路線バス乗り放題定期券の購入補助を実施しています!

嘉麻市では、高齢者が買い物、趣味などで出かける外出促進及び路線バスの利用促進を目的として、市内の65歳以上の方が「グランドパス65」を購入する際の費用の一部補助する事業を実施しています。ご購入の際に補助額を差し引いた額で購入いただけます。

グランドパス65とは...
西鉄が発売している65歳以上の方限定の乗り放題定期券です!
さらに、高速・特急バスの対象路線の運賃も半額になるお得な定期券です!

嘉麻市役所 高齢者介護課にて受付中!! 各支所でも受付できます

| 補助内容 | 券種 | | 定価 | 補助額 | 本人負担額 |
|--------------|----------|------|---------|---------|---------|
| | グランドパス65 | 3ヶ月券 | | 15,000円 | 4,000円 |
| 6ヶ月券 | | | 28,000円 | 8,000円 | 20,000円 |
| 1年券 | | | 51,000円 | 16,000円 | 35,000円 |
| おひるのグランドパス65 | 3ヶ月券 | | 13,000円 | 3,000円 | 10,000円 |
| | 6ヶ月券 | | 23,000円 | 6,000円 | 17,000円 |
| | 1年券 | | 42,000円 | 12,000円 | 30,000円 |

※おひるのグランドパス65には、利用時間の指定があります。詳しくは西鉄にご確認ください。
※nimocaカードをお持ちでない方は別途500円が必要です。

出典：嘉麻市総合時刻表（2022年4月改定版）

図 3.10 グランドパス 65 購入補助

5) バスの乗継・待ち環境

- バスの乗継・待ち環境は、平成 29 年に策定した嘉麻市公共交通網形成計画に基づき、牛隈地区に乗継拠点として総合バスステーションの開設、市バスの公共施設や病院等への敷地内乗入れを行う等の取組みを行ってきた。
- 路線バス・市バスを問わず、「上屋やベンチが設置されていない」、「上屋が老朽化している」など、待ち環境が不十分なバス停も多く、整備を求めるニーズが高い。



嘉麻市総合バスステーション



玄関前に乗り入れるバス停(碓井支所、日赤病院)



上屋やベンチがないバス停
(市バス平バス停)



上屋が老朽化しているバス停
(西鉄琴平口バス停)

6) 情報提供

- 公共交通に関する情報提供は、平成 29 年に策定した嘉麻市公共交通網形成計画に基づき、嘉麻市総合時刻表の作成・全戸配布、時刻表のオープンデータ化による経路検索 WEB サイト等の充実、市バスバス停の表記統一等、わかりやすさ向上につながる取り組みを行ってきた。
- ただし、リアルタイム運行情報については市バスでは提供されておらず、路線バスは WEB 上にアクセスする必要がある、高齢者等には入手しにくい可能性がある。



嘉麻市総合時刻表



市バスのバス停デザイン、時刻表



西鉄バスの運行情報提供

スマホで QR コードを読み込む必要がある

嘉麻市バスをお得に利用しよう!

嘉麻市バスは市内運賃が1乗車につき200円、市外(桂川町)400円、デマンド運行型バス300円ですが…

毎日使うなら断然お得!

嘉麻市バスでは断然お得な定期券をご用意しております。頻繁に市バスをご利用の方はぜひ活用をご検討ください。

通学利用で更にお得! 嘉麻市民限定! **嘉麻市通学等補助金** 詳しくは市ホームページで検索!

【身体障害者手帳などをお持ちの方へ】身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人およびこれらの人と同乗している介護者1名の運賃は半額とします。乗車の際に必ず手帳を提示してください。

●問/交通政策課 ☎42-7404

市バスのご利用が不定期な方には回数券がお勧め!

1,000円のお支払いで1,200円分の回数券を販売。回数券には使用期限もないので不定期に市バスをご利用いただく方にもお勧めです。※デマンド運行型バスでも使えます。

さらに60歳以上 **高齢者交通支援証明書の提示**の方には… 購入分の回数乗車券を追加でもう一冊交付します!

例えば **回数券1,200円分+追加分1,200円=合計2,400円分の回数券をゲット!**

★市内バス利用で換算すると1,000円で12回乗車可能(1乗車換算約84円)
★デマンド運行型バスで換算すると、1,000円で8回乗車可能(1乗車換算約125円)

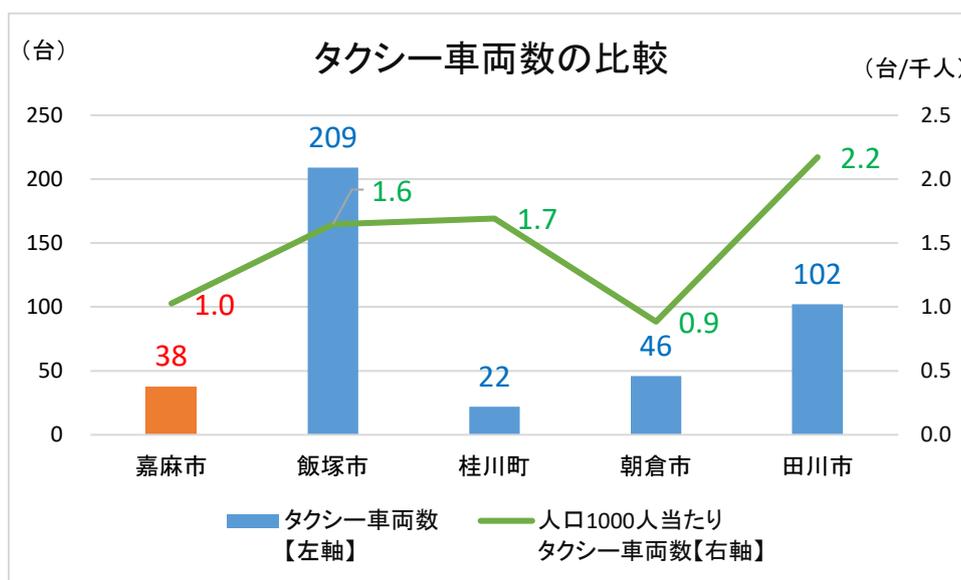
※高齢者交通支援証明書は本庁舎2階 高齢者介護課および各総合支所窓口で発行できます。年齢が確認できる証明書と印鑑をご持参ください。

【定期券や回数券の販売場所について】市バス定期券、回数券の販売は嘉麻市役所各総合支所「市民サービス課」または本庁舎3階「交通政策課」(旧地域活性化推進課)で販売しています。※回数券は嘉麻市バス車内でも販売しています。

「広報嘉麻」による情報提供

7) タクシー

- 市内に拠点をもつタクシー車両数は令和3年3月時点で38台となっているが、その後事業者1社（登録台数8台）が撤退して3社になるなどサービスの縮減が進んでいる。
- 人口1000人当たりの車両数は1.0台（令和3年3月時点）と周辺市町と比べても低い水準であり、サービスの維持が課題となっている。



| | 人口 (千人) | タクシー車両数 【左軸】 | 人口1000人当たり タクシー車両数 【右軸】 |
|-----|------------|-----------------|-------------------------------|
| 嘉麻市 | 37 | 38 | 1.0 |
| 飯塚市 | 127 | 209 | 1.6 |
| 桂川町 | 13 | 22 | 1.7 |
| 朝倉市 | 52 | 46 | 0.9 |
| 田川市 | 47 | 102 | 2.2 |

※令和3年3月時点

出典：国土交通省九州運輸局資料

図 3.11 タクシー車両数の比較

8) 公共交通以外の輸送資源

- 公共交通以外の輸送資源として、嘉穂小学校・嘉穂中学校のスクールバス、病院の送迎バスが運行されている（ホームページで確認できたもの）。
- 嘉穂小学校・中学校スクールバスは、車両数 11 台で、登校時 1 便・下校時 2 便、利用者数（登校時）は 1 路線当たり 11～18 名程度となっている。

表 3.8 市内で運行されている施設送迎バス

| 地域 | 施設種別 | 施設 |
|----|------|-----------|
| 嘉穂 | 学校 | 嘉穂小学校・中学校 |
| | 病院 | 鎌田病院 |

※ホームページで確認できたもの

○運営形態 専用スクールバス委託型

嘉麻市が所有する車両の運行業務のみを民間事業者に委託。児童生徒のみ利用。運営費用は市が負担し、利用者の費用負担なし。

○導入の概略

平成 26 年 4 月の小学校の学校統合（5 校を統合し 1 校）により、嘉穂小学校スクールバス運行開始した。小学校統合以前から嘉穂中学校の一部地域（千手小学校区・泉河内小学校区）においてスクールバスを運行していた。

車両：11 台（小学校統合時 10 台購入＋中学校 1 台保有）

○運行状況

校区内に嘉穂小学校が建設された大隈小学校区の児童については徒歩通学、それ以外の 4 小学校（宮野小学校・足白小学校・千手小学校・泉河内小学校）についてはスクールバス通学区域とした。

（便数） 登校時 1 便／朝 8 路線（小・中学校同乗）

下校時 2 便／夕 8 路線（中学校 1 路線：2 便／夕）

（登校時、路線名及び利用者数）【令和 3 年 4 月時点】

| 路線名 | ながの | いづみごうち | ハル | さいた | えだくに | いちの | おのだに | あしじろ | 合計 |
|------|-----|--------|----|-----|------|-----|------|------|-----|
| 利用者数 | 11 | 18 | 14 | 15 | 17 | 14 | 18 | 18 | 125 |
| 小学生 | 6 | 11 | 10 | 9 | 11 | 13 | 16 | 17 | 93 |
| 中学生 | 5 | 7 | 4 | 6 | 6 | 1 | 2 | 1 | 32 |

出典：嘉麻市資料

図 3.12 嘉穂小学校・嘉穂中学校スクールバスの概要

3.3 利用状況

- 市内のバス乗車人員は、西鉄バスと市バスを併せて年間約 28.8 万人（令和 3 年度）となっており、市民 1 人あたりに換算すると年間約 7.8 回となる。
- 市バス再編後の令和 2 年度からの推移では、西鉄バスは 3 路線とも減少している一方、市バスは増加傾向で推移しており、両者を合わせても微増となっている。
- 路線別では、路線バス・市バスを含め、西鉄バス「飯塚～大隈線」の利用者数が最も多い。

表 3.9 市内のバス利用状況

| 年度 | バス乗車人員 | | | 人口 ※住民基本台帳 12月末時点 | 市民1人当たりの バス利用回数 (回/年) |
|----|------------------|---------|---------|-------------------------|-----------------------------|
| | 西鉄バス (市内区間利用) | 市バス | 計 | | |
| R2 | 191,101 | 91,345 | 282,446 | 36,944 | 7.6 |
| R3 | 179,081 | 109,031 | 288,112 | 36,266 | 7.8 |

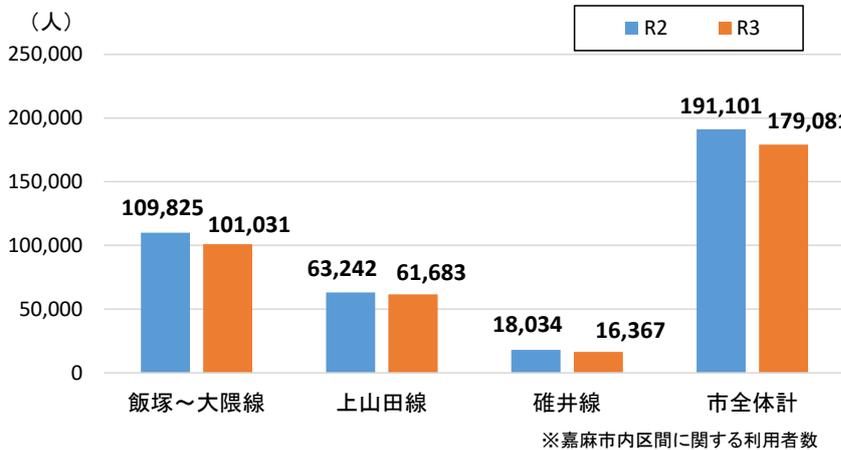


図 3.13 西鉄バスの乗員人員

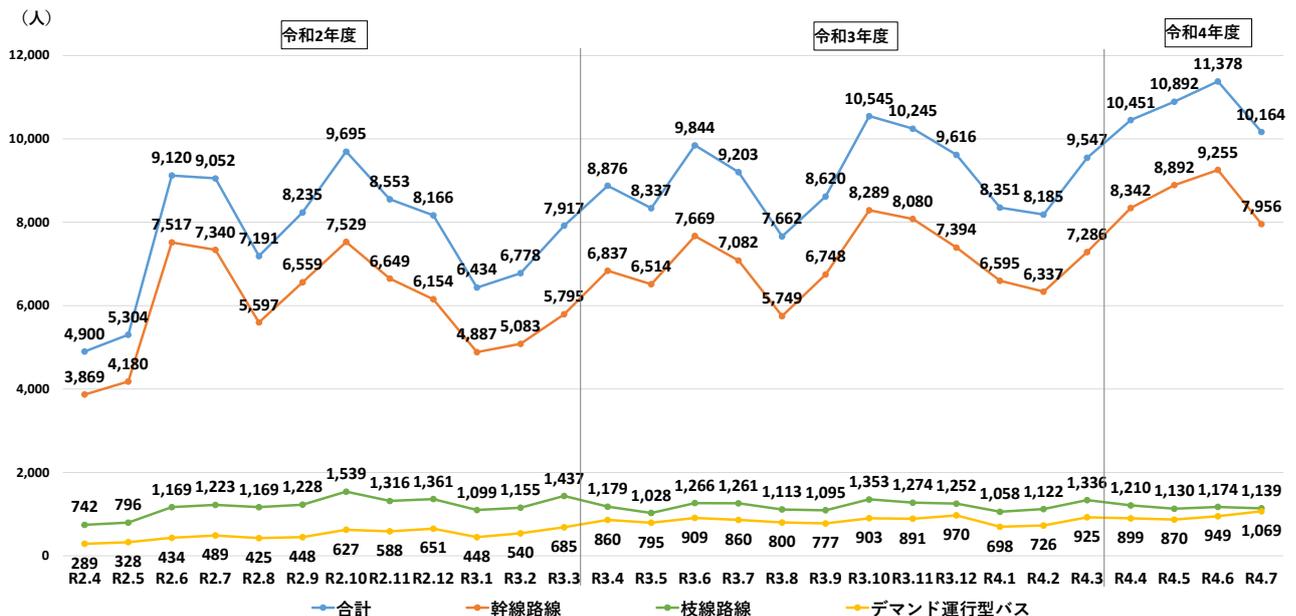


図 3.14 市バスの乗車人員推移

- 市バス枝線路線（定時定路線型）とデマンド運行型バスの乗車人員は、「稲築地区」「山田地区」では定時定路線型が多い一方、「碓井地区」は概ね同程度、「嘉穂地区」ではデマンド運行型バスの方が多く、地域によって傾向が異なる。

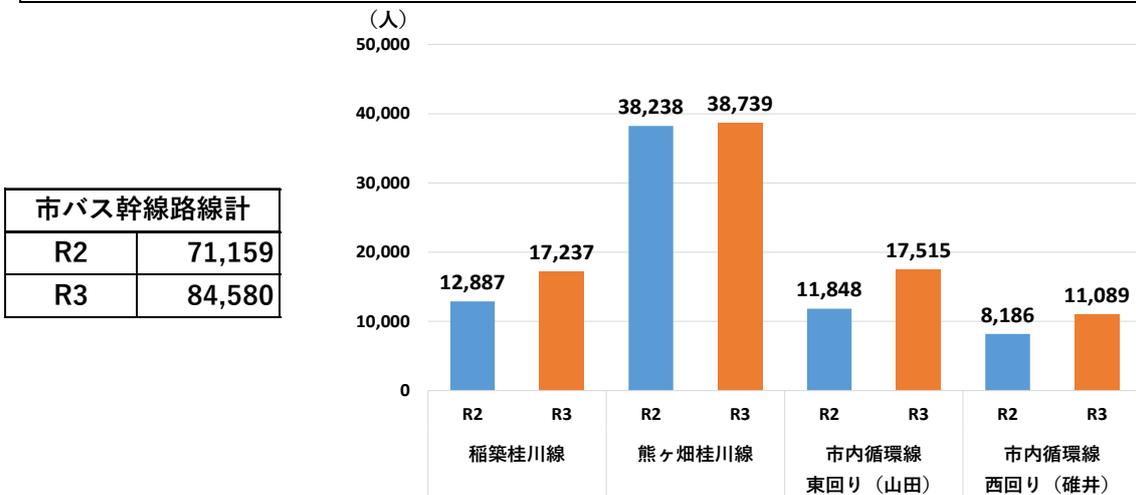


図 3.15 市バス幹線路線の乗車人員 (R2、3 年度)

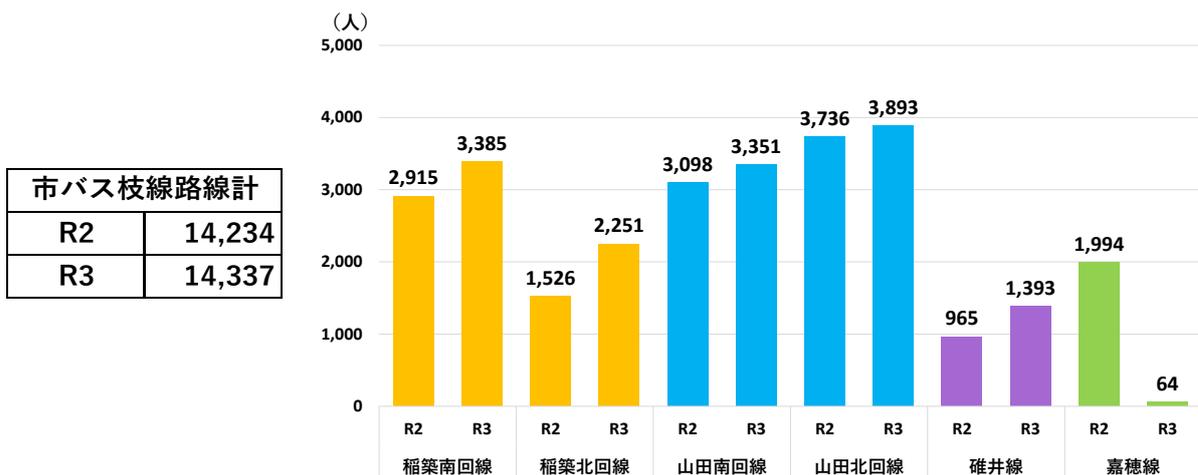


図 3.16 市バス枝線路線の乗車人員 (R2、3 年度)

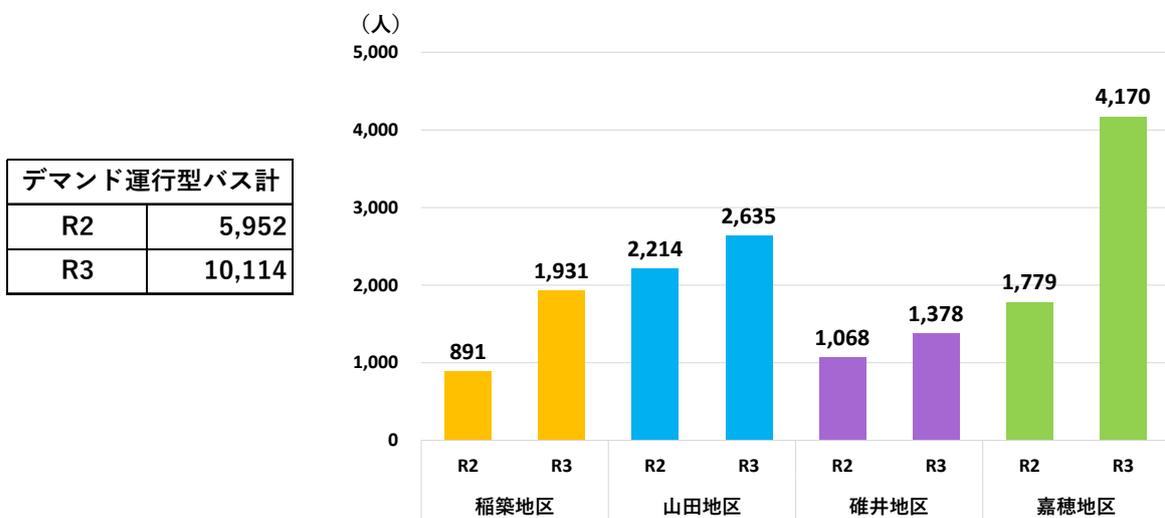


図 3.17 デマンド運行型バスの乗車人員 (R2、3 年度)

- 市バスの平均乗車密度は、幹線路線が約 1.1 人となっている。
- 枝線路線（デマンド型運行を含む）は、山田地区以外で 1.0 人を下回り、需要に応じて運行するデマンド型運行の方が効率的な可能性がある。
- デマンド運行型バスの 1 運行当たりの乗車人数（乗合率）は約 1.2 人、1 日 1 台当たりの運行回数は令和 3 年度で約 4.0 回と令和 2 年度から大幅に増加している。

表 3.10 市バス幹線路線の運行実績(令和 3 年度)

| | 走行キロ (キロ) | 輸送人員 (人) | 1人平均 乗車キロ (キロ) | 輸送人キロ (人キロ) | 平均乗車密度 (人) |
|------------------|--------------|-------------|----------------------|----------------|---------------|
| 稲築桂川線 | 111,434 | 17,237 | 5.4 | 93,080 | 0.84 |
| 熊ヶ畑桂川線 | 165,176 | 38,739 | 5.9 | 228,560 | 1.38 |
| 市内循環線 東回り(山田) | 100,520 | 17,515 | 7.0 | 122,605 | 1.22 |
| 市内循環線 西回り(碓井) | 77,544 | 11,089 | 4.6 | 51,009 | 0.66 |
| 合計 | 454,674 | 84,580 | 5.9 | 495,254 | 1.09 |

表 3.11 市バス枝線路線の運行実績(令和 3 年度)

| | 走行キロ (キロ) | 輸送人員 (人) | 1人平均 乗車キロ (キロ) | 輸送人キロ (人キロ) | 平均乗車密度 (人) |
|------|--------------|-------------|----------------------|----------------|---------------|
| 稲築地区 | 51,251 | 7,567 | 3.6 | 27,241 | 0.53 |
| 山田地区 | 54,873 | 9,879 | 5.6 | 55,322 | 1.01 |
| 碓井地区 | 20,688 | 2,771 | 3.3 | 9,144 | 0.44 |
| 嘉穂地区 | 52,510 | 4,234 | 7.3 | 30,908 | 0.59 |
| 合計 | 179,322 | 24,451 | 5.0 | 122,616 | 0.68 |

※各地区のデマンド運行型バスを含む

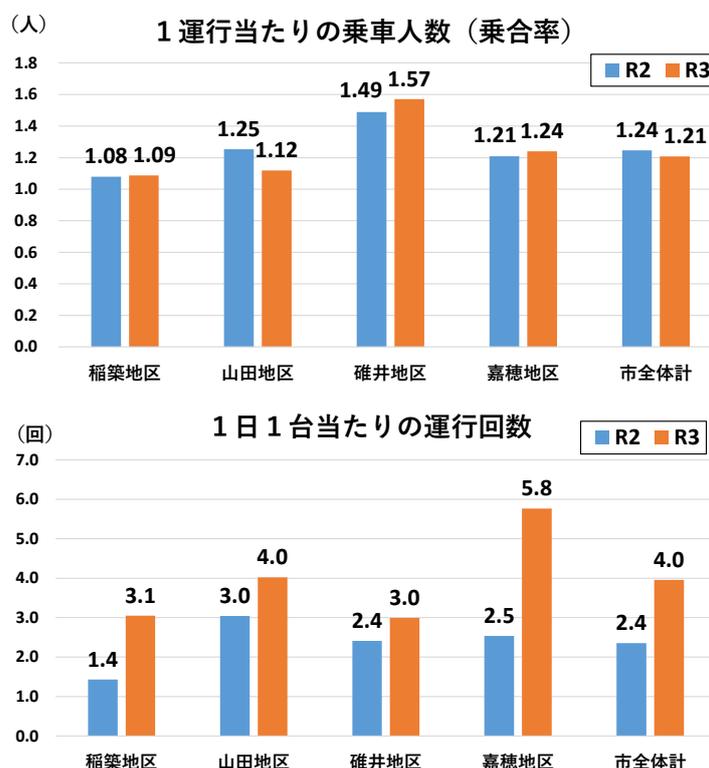


図 3.18 デマンド運行型バスの 1 運行当たりの乗車人数、1 日 1 台当たりの運行回数

3.4 収支・財政負担状況

- 市バスの収支は、収入（補助除く）を経費で割った収支率は約 17%（令和 3 年）、国・県の補助を含めても約 28%で年間約 7,800 万円の赤字と自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 民間で運営されている路線バスに対しては、飯塚市・桂川町と連携した赤字補填として、嘉麻市は年間約 2,100 万円（令和 3 年度）を負担しており、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 市バスと路線バスを併せた市の財政負担は年間約 1 億円となっており、有利な財源を活用して公共交通の維持を図っているが、今後の人口減少等で利用者が減少した中でサービスを維持するにはさらに財政負担が拡大する恐れがある。

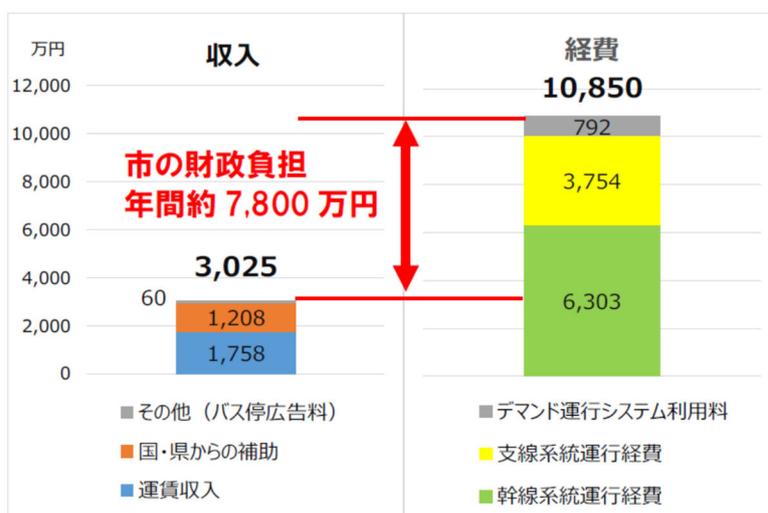


図 3.19 市バスの収支と財政負担状況(令和3年度)

表 3.12 路線バスに対する嘉麻市の財政負担額(令和3年度)

| 路線 | 嘉麻市の運行赤字補填金額 (万円) |
|--------|-------------------|
| 飯塚～大隈線 | 1,233 |
| 上山田線 | 604 |
| 碓井線 | 273 |
| 計 | 2,110 |

市の財政負担 年間約 2,100 万円

**市バスと路線バスを併せた市の財政負担
⇒年間約 1 億円**

- 市バスの路線別収支状況を見ると、幹線路線の収支率は約 20～40%である一方、枝線路線は全て 1 割を下回っており、一層の利用促進や効率性の向上が求められる。

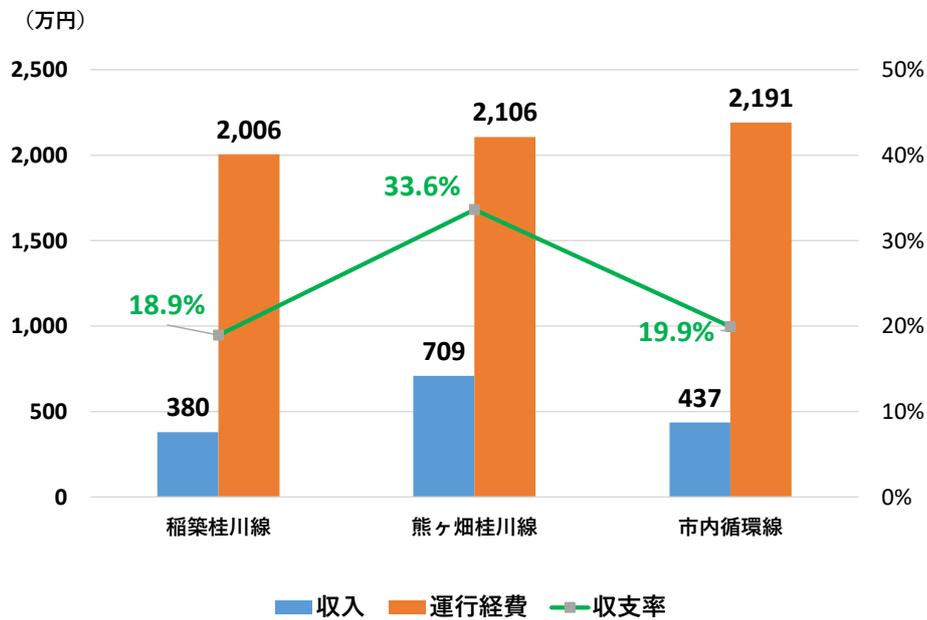
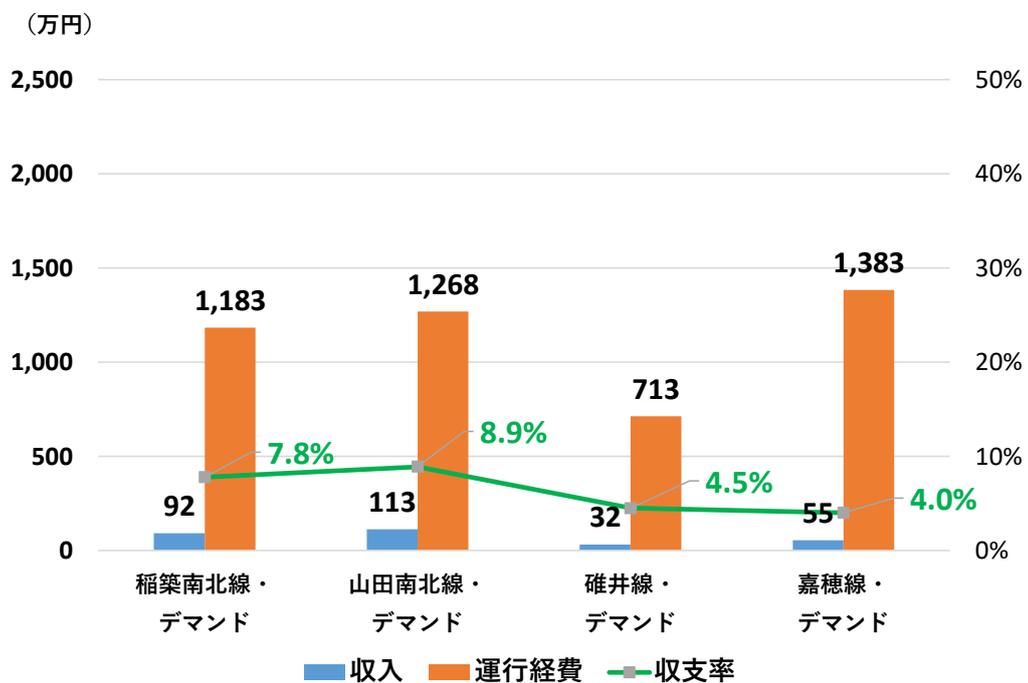


図 3.20 市バス幹線路線の収支状況(令和3年度)



※各地区のデマンド運行型バスを含む

図 3.21 市バス枝線路線の収支状況(令和3年度)

3.5 事業環境・担い手

- 市内を運行するバス事業者においては、運転手の確保が喫緊の課題となっており、今後は運転手の高齢化によりさらに深刻化することが懸念される。
- 収支面は、コロナ禍や人件費・燃料費の高騰により一層厳しさを増している。
- 嘉麻市では、運転手確保に向け、第二種運転免許取得助成事業を実施しているが、労働面や待遇面向上につながる、さらなる収支改善が求められている。

表 3.13 公共交通運行事業者の課題・意見

| | バス事業者 | | タクシー事業者 (市バス枝線路線 運行事業者) |
|-------------------------------|---|---|---|
| | 路線バス運行事業者 | 市バス幹線路線運行事業者 | |
| 経営資源に関する課題 (運転手、車両の確保など) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手の確保、高齢化対策が大きな課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手、運行管理者の確保、高齢化対策が大きな課題 ・ 運行時間が少ない系統に対しても拘束時間が長い ・ 市バス予備車両の不足 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手の不足 ・ 最低賃金ベースでは、人材の確保が難しい |
| 収支に関する課題 (利用者減少に伴う収支の悪化など) | <ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍により厳しい状況 ・ 大規模な企業誘致等がないと好転は難しい | <ul style="list-style-type: none"> ・ 人件費、燃料費の高騰により厳しい状況 ・ 安定的な運行(乗務員確保)のためにはもう少し余裕が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 採算の問題があり、タクシー事業を廃止した(令和4年に廃止した事業者) |
| その他の意見 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性と安全性をバランス良く運行できるダイヤを心がけるべき | <ul style="list-style-type: none"> ・ 若年層からも雇用確保出来る魅力的な雇用条件の創出 ・ 利用者が少ない昼の時間帯は小型車としての運行などバスの運行形態の見直しをすることもあってはならないか ・ 夜間のバスの表示灯がないため、利用者がバスの運行がわかりにくい | — |

出典:公共交通運行事業者アンケート調査(令和4年12月実施)

嘉麻市第二種
運転免許取得
助成事業

バス運転手・タクシー運転手 になる方を応援します!



嘉麻市では市民の就労機会の拡大および乗務員の確保を図り、市内を運行する乗合バス路線およびタクシー事業を維持するため、乗務員になる上で必要な、大型・中型・普通第二種運転免許の取得に係る費用を助成します。

補助対象

申請者本人が免許を取得し、申請時に次の要件を**全て満たす者**を対象とする。

- ①市の住民基本台帳に登録されている者
- ②21歳以上65歳未満の者
- ③資格の取得に要した費用の支払いを行った者
- ④市内を運行する乗合バス事業者、または市内に事業所を置くタクシー事業者に、乗合バス乗務員もしくは市内を運行するタクシー乗務員として採用されている者

補助金額

対象資格取得に係る教習料金を対象経費とし、1/2以内の額(千円未満切り捨て)を助成。

対象経費

大型・中型または普通第二種運転免許取得に係る教習料金。ただし補助金の交付を申請する日の前日から起算して6ヵ月前までの経費を対象とする。

申請書類

嘉麻市第二種運転免許取得補助金交付申請書(様式第1号)に下記の書類を添えて提出してください。

- ①運転免許証の写しなど資格取得を証明する書類
- ②資格取得に要した費用の領収書の写し
- ③乗合バス事業者またはタクシー事業者に乗務員として採用されたことを証明する書類

※場合により、補助金の返還を求められることがあります。

●問/交通政策課 ☎42-7404

詳しくは、嘉麻市第二種運転免許取得補助金交付規程(嘉麻市ホームページ掲載)をご確認ください。

出典:嘉麻市ホームページ

図 3.22 嘉麻市第二種運転免許取得助成事業

3.6 先進技術

- ICT を活用した交通分野の先進技術として、「キャッシュレス決済（ICカード、二次元コード等）」、「AI による配車」、「MaaS」、「自動運転」などがあり、本市においてはキャッシュレス決済を路線バスに加え、市バス幹線路線において令和 2 年 11 月から導入、市バスのデマンド運行型バスで AI による配車システムを令和 2 年 4 月から導入している。
- MaaS については、多様なモード間の情報提供、決済等を一元化したもので、移動の利便性向上に加え、健康・観光分野等との連携による地域の活性化も期待されている。
- 自動運転は、担い手不足の緩和に向け、全国各地で実験が行われているとともに、法規制の整備も進められている。

※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは：スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービス。

【参考】MaaS とは

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の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
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能



出典：国土交通省資料

図 3.23 MaaS の概要

3.7 前回の地域公共交通網形成計画の評価

- 前回の嘉麻市地域公共交通網形成計画に位置付けた実施事業に対する進捗状況は、概ねすべての事業を実施しており、改定時に新規に追加した事業については今後実施していく予定としている。
- 数値目標に対する達成状況では、「市バスの収支率」が目標 20%に対して、実績 17%と未達成であり、今後より一層の利用促進や効率性の向上が求められる。

表 3.14 実施事業に対する進捗状況(概要)

| 進捗状況 | 件数 | 主な内容 |
|-------------------------------------|------------|--|
| 完了 | 11 | ・福祉バス、市バスの統合及びデマンド運行型バスの運行開始 ・稲築桂川線、市内循環線の構築 ・交通結節点（BS、支所）の整備 等 |
| 継続 | 17 | ・市外へのアクセス（接続）の検討 ・すべての利用者に利用しやすい車両等の整備 ・将来にわたって持続可能な運行を確保するための取組 等 |
| 新規 (令和3年度改訂時に追加したもの。今回は評価を行わない。) | 3 | ・市バス運行状況の周知 ・地域等小さな単位に向けた嘉麻市バスの情報周知 ・次世代のバス利用者の育成 |
| 事業数合計 | 28 (31) | ※ () 内は令和3年度追加事業を含む数 |

表 3.15 数値目標に対する達成状況

| 目標 | | 現状(計画策定当初) | 当初目標値(H33) | 達成状況(R2) | 達成状況(R3,R4) | 最終目標値(R4) | 備考 |
|---------------------------------|-----------------------------|----------------|--------------|-----------|-------------|-----------|-------------------------------------|
| 評価指数 | 指標の設定根拠 | | | | | | |
| 目標1：嘉麻市の活性化政策を推進する安心・安全な公共交通の構築 | | | | | | | |
| 高校生の通学時の市バス・民間バス利用率 | 路線の再編により通学時のバス利用の定着・改善状況を計る | 26.7% (H25) | 30% (H33) | 令和4年度調査実施 | 51% | 30% | 令和4年9～10月実施の高校生アンケート調査より |
| 目標2：分かりやすく利用しやすい公共交通の実現 | | | | | | | |
| 市バスの停留所表示の統一 | 施策の実施状況进行评估する | 統一されていない | 統一済 | 統一済 | 統一済 | 統一済 | 達成済であるため今後停留所を新設した際にも統一した表示を行う。(維持) |
| 目標3：利便性の高い交通環境の構築 | | | | | | | |
| 交通結節点の設置箇所数 | 施策の実施状況进行评估する | 0箇所 (H27) | 5箇所 (H33) | 5箇所 | 5箇所 | 5箇所 | 達成済 |
| 公共交通人口カバー率 | 交通空白地域解消に向けた施策の効果を計る | 74% (H22) | 85% (H33) | 100% | 100% | 100% | 達成済であるため今後も100%を維持する。 |
| 目標4：持続性のある交通体系への転換 | | | | | | | |
| 市バスの収支率 | 持続性の改善に向け、公共交通投資の効率化状況を計る | 10.0% (H27) | 20% (H33) | 14% | 17% 未達成 | 20% | |

※色が付いた項目が令和3年度末時点で未達成のもの。

表 3.16 実施事業一覧と進捗状況

| 目標 | 実施事業 | 進捗状況 (R4) |
|---------------------------------------|--|--------------|
| 目標 1 : 嘉麻市の活性化政策を推進する安心・安全な公共交通の構築 | 嘉麻市と周辺市町村に設置される学校への通学手段確保 | 完了 |
| | 広域通勤・通学需要に対する移動手段の検討 | 完了 |
| | 通学者に対する負担軽減策の検討 | 継続 |
| | 運転免許自主返納者に対する公共交通利用促進策の検討 | 継続 |
| | 庁舎整備に伴う4つの地域の活性化・連携につながる交通網の整備 | 完了 |
| | 各支所を交通結節点とする地域内交通網の再編 | 完了 |
| 目標 2 : 分かりやすく利用しやすい公共交通の実現 | 嘉麻市内外の観光周遊を可能とする路線の検討 | 継続 |
| | 利用者ニーズや目的に的確に応じることのできる公共交通体系の整備 | 継続 |
| | 市バスのカラーリングの統一・分かりやすいバスの行き先表示等運行車両の改善 | 継続 |
| | 車両更新時におけるみんなにやさしいバス等の導入の推進 | 継続 |
| | 老朽化したバス停等の待合環境の整備 | 完了 |
| | 官民一体となった、わかりやすい情報の提供（公共交通マップの配布等） | 完了 |
| | 市バスの運行状況の周知 | 新規 |
| 目標 3 : 利便性の高い交通環境の構築 | 地域等小さな単位に向けた嘉麻市バスの情報周知 | 新規 |
| | すべての市民が制限なく利用できる公共交通体系の整理（福祉バスの市バス統合等） | 完了 |
| | 交通空白地に対する移動手段の確保 | 完了 |
| | 稲築から桂川方面への公共交通路線の設定 | 完了 |
| | 近隣市町との接続路線の維持・確保 | 継続 |
| | 牛隈地区にバスの乗継拠点を設置 | 完了 |
| | 生活利便施設（病院やスーパー等）への乗り入れの推進 | 継続 |
| 目標 4 : 持続性のある交通体系への転換 | 市バスと西鉄バスやJRとの乗継ぎを考慮した運行ダイヤの改善 | 継続 |
| | 乗継割引や高齢者割引の導入（ICカード装置の設置）の検討 | 継続 |
| | 幹線・枝線の役割分担と重複する路線の見直し | 完了 |
| | デマンド型運行等を含めた最適なサービスの提供を検討 | 継続 |
| | 公共交通に対する財政負担を考慮した運営方針の検討 | 継続 |
| | 安全・安定的な運行の支障となる路線の見直し（狭隘な道路等の回避等） | 継続 |
| | 市バスラッピングや車内広告等による収入の確保 | 継続 |
| | 地元商店等と公共交通の連携による商業の活性化及び市バス利用者の増進 | 継続 |
| | 公共交通をみんなで維持する意識の醸成 | 継続 |
| 次世代のバス利用者の育成 | 新規 | |
| 高齢者・運転免許自主返納者等に対する公共交通利用促進策の検討 | 継続 | |

3.8 地域公共交通網形成計画において実施した主な事業

地域公共交通網形成計画における「一体性」「安全性」「利便性」「持続性」の4つの基本的な方針に基づき、平成29年度から令和4年度にかけて、嘉麻市の公共交通体系の整備等を実施した。

令和2年4月に4つの基本方針を実現するために市バスの運行計画を抜本的に見直し、桂川駅や市内全域を運行範囲とする幹線路線と合併前の旧市町内を運行範囲とする枝線路線に区分し、旧市町を運行範囲とするデマンド運行型バスの導入も実施した。

令和2年4月の運行開始以降、利用者数は毎年増加しており、利用者の6割（P68 参考）が便利に利用できるとの評価を受けるまでに改善した。

運行計画の変更以外にも利便性や効率性の向上を図るため、嘉麻市独自の事業を展開し、公共交通の利用を促進し、将来に向けて維持確保できるよう取り組んでいる。

《通学等補助金事業》

通学時における公共交通の利用促進及び市内定住を目的として通学定期購入費用の半額相当を補助する事業を実施している。



《デマンド運行予約受付運行管理システム》

デマンド運行型バスに必須の乗車予約の管理に関し、MONETテクノロジーズの人工知能（AI）を活用した予約受付運行計画策定システムを導入し、予約受付管理の簡素化及び効率的運行を実現している。



《嘉麻市公共交通の事例紹介》

嘉麻市で実施するデマンド運行型バスの取り組みが、全国展開する行政向け雑誌「自治体ワークス」で先進的な事例として紹介され、多くの自治体から視察を受け入れる状況となっている。



01 地域交通特集 福岡県嘉麻市

バス利用者数が約1.7倍になった 定時定路線×デマンド運行とは。

平成18年に導入が開始して以来、利用者数は約1.7倍に増加した。これは、定時定路線とデマンド運行の組み合わせによる効果である。定時定路線は、市内全域をカバーし、デマンド運行は、旧市町内をカバーする。この組み合わせにより、バス利用の利便性が大幅に向上し、利用者数が増加している。

交通課題の解決に重要なのは、地道な対話と利用者分析。

「回」 市では少人数のバスを運行するのではなく、大規模なバスを運行する。これは、定時定路線とデマンド運行の組み合わせによる効果である。定時定路線は、市内全域をカバーし、デマンド運行は、旧市町内をカバーする。この組み合わせにより、バス利用の利便性が大幅に向上し、利用者数が増加している。

「進」 市では少人数のバスを運行するのではなく、大規模なバスを運行する。これは、定時定路線とデマンド運行の組み合わせによる効果である。定時定路線は、市内全域をカバーし、デマンド運行は、旧市町内をカバーする。この組み合わせにより、バス利用の利便性が大幅に向上し、利用者数が増加している。

4 上位・関連計画

4.1 福岡県及び嘉飯地域に関する計画

1) 福岡県交通ビジョン 2022(令和4年3月)

- 福岡県交通ビジョン 2022 では、本市の公共交通に関する施策の方向として、『地域公共交通の維持・確保』、『誰もが移動しやすい交通環境の推進』、『まちづくりと連携した交通環境の整備』などが位置付けられている。

| I 施策の体系 | | |
|---|-----------------------------------|--|
| 基本方針 | 施策の方向 | 主要施策 |
| 【基本方針1】 世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる | 1 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進 | (1) 福岡空港、北九州空港の機能強化 (2) 福岡空港、北九州空港の連携強化 |
| | 2 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備 | (1) 北九州港、博多港の機能強化 (2) 県営港湾の整備・利用促進 |
| | 3 空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化 | (1) 空港、港湾へのアクセス整備 (2) 物流の円滑化・強靱化 |
| | 4 都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実 | (1) 広域道路ネットワークの整備 (2) 鉄道ネットワークの強化 (3) 地域の自立促進のための道路網の整備 |
| 【基本方針2】 未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する | 1 交通分野のデジタル化の推進 | (1) ICT（情報通信技術）等を活用した交通システムの普及 (2) 交通インフラ分野のDXの推進 (3) 次世代自動車の普及・促進 |
| | 2 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現 | (1) 道路交通の円滑化の推進 (2) 地球環境にやさしい交通手段の普及と利用促進 (3) 交通インフラ分野の脱炭素化 |
| 【基本方針3】 住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる | 1 地域公共交通の維持・確保 | (1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現 (2) 地域公共交通の利用促進 |
| | 2 誰もが移動しやすい交通環境の推進 | (1) 目的地へアクセスしやすい交通環境の整備 (2) 歩行空間や公共交通施設のバリアフリー化の推進 |
| | 3 まちづくりと連携した交通環境の整備 | (1) まちづくりと連携した交通網の整備 (2) 生活道路の整備 (3) 自転車利用環境の整備 |
| 【基本方針4】 強靱で安全安心な交通を確保する | 1 災害からの早期復旧の実現 | (1) 災害からの復旧 |
| | 2 大規模災害に備えた交通基盤の構築 | (1) 自然災害対応能力の向上 (2) 交通施設の耐震化の推進 (3) 防災体制の強化 |
| | 3 交通施設の適切な維持管理の推進 | (1) 交通施設の安全性向上 (2) 交通施設の老朽化対策の推進 |
| | 4 安全で安心して暮らすための交通安全対策、飲酒運転撲滅対策の推進 | (1) 交通安全対策の推進 (2) 飲酒運転撲滅対策の推進 |

出典：福岡県交通ビジョン 2022（令和4年3月）

図 4.1 福岡県交通ビジョン 2022 の施策体系

2) 第2次嘉飯圏域定住自立圏共生ビジョン

- 第2次嘉飯圏域定住自立圏共生ビジョンでは、公共交通に関する施策として、『赤字路線バス運行補助』、『地域公共交通連携の推進』が位置付けられている。
- 『赤字路線バス運行補助』では、成果指標（KPI）として、『便数』及び『事業費』の維持を目指している。

| | |
|-----|---|
| 将来像 | (1) 地域の魅力を積極的に発信できる圏域をめざします (2) 地域の資源を有効活用し、住民の活力あふれる圏域をめざします (3) 様々な世代の住民が安心して暮らせる圏域をめざします (4) 各市町の人口ビジョン推計以上の人口となる圏域をめざします |
|-----|---|

| | | | | | |
|------------|---|------------|-------------|--|--------------|
| 公共交通関連施策 | <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%; text-align: center;">(8) 地域公共交通</td> <td style="border: 2px solid orange; padding: 5px;">⑮赤字路線バス運行補助</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="border: 2px solid orange; padding: 5px;">⑯地域公共交通連携の推進</td> </tr> </table> | (8) 地域公共交通 | ⑮赤字路線バス運行補助 | | ⑯地域公共交通連携の推進 |
| (8) 地域公共交通 | ⑮赤字路線バス運行補助 | | | | |
| | ⑯地域公共交通連携の推進 | | | | |

| 施策の概要 | 赤字路線バス運行補助 | <p>【事業の概要】 ○通勤・通学を含む日常生活における移動の手段として必要な、市町をまたぐバス路線について、関係機関と連絡調整のうえ適切に赤字補填等の方策を講じ、当該バス路線の維持を図る。</p> <p>【成果指標 (KPI)】 ○赤字バス路線の便数(片道) (単位: 便)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8(2026)</th> <th>令和9(2027)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目標</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> </tr> </tbody> </table> <p>【2市1町合計 事業費見込 (単位: 千円)】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8(2026)</th> <th>令和9(2027)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予算</td> <td>9,740</td> <td>9,740</td> <td>9,740</td> <td>9,740</td> <td>9,740</td> </tr> </tbody> </table> | 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | 目標 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | 予算 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 |
|-------------|--|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----|----|----|----|----|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 予算 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地域公共交通連携の促進 | <p>【事業の概要】 ○圏域内の買い物や通院等の利便性向上をめざすため、コミュニティ交通の相互乗入、共同利用について体系の構築を図る。 ○圏域内を運行する民間交通事業者との適切な役割分担のもと、持続可能な公共交通網の形成を図る。 ○交通結節点の設置及び機能強化を図るとともに、公共交通機関利用促進のための啓発活動を行う。</p> <p>【成果指標 (KPI)】 ○連携に係る担当者会議 (単位: 回)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8(2026)</th> <th>令和9(2027)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目標</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>○圏域内の乗換ポイントにおける発着便数 (単位: 便)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8(2026)</th> <th>令和9(2027)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目標</td> <td>79</td> <td>79</td> <td>79</td> <td>79</td> <td>79</td> </tr> </tbody> </table> | 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | 目標 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | 目標 | 79 | 79 | 79 | 79 | 79 | |
| 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 年度 | 令和5(2023) | 令和6(2024) | 令和7(2025) | 令和8(2026) | 令和9(2027) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標 | 79 | 79 | 79 | 79 | 79 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

出典：第2次嘉飯圏域定住自立圏共生ビジョン

図 4.2 第2次嘉飯圏域定住自立圏共生ビジョンの将来像と公共交通関連の取組み

4.2 嘉麻市の上位・関連計画

1) 第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画(令和4年9月)

- 第2次嘉麻市総合計画では、基本方針「自然と共生する安全・安心なまちづくり」として、基本施策『公共交通の利便性の確保』が位置付けられている。

【将来像】

いきたい 住みたい つながりたい 遠賀川源流のまち 嘉麻
 ～ みんなで創る “誇れるふるさと” “未来のふるさと” ～

【まちづくりの視点】

将来を見据えた段階的なまちづくり

地域の資源を活かし、地域の魅力を高める

目的に応じた柔軟な連携によるまちづくり

健全な行財政運営

| 基本方針 | 基本施策 |
|-----------------------------|---|
| I. 豊かな暮らしを支える活力あるまちづくり | 1. 地域の特性を活かした農林業の振興 2. 活気ある商業の振興 3. 活力ある工業の振興 4. 創業支援・企業誘致の推進 5. 観光まちづくりの推進と交流人口の拡大 6. 雇用対策・勤労者福祉・消費者保護の充実 |
| II. 誰もが健やかに暮らせる福祉のまちづくり | 1. 生涯にわたるいきいきした健康社会の実現 2. いつまでも笑顔で元気に暮らせる高齢者福祉の充実 3. 子育て支援の充実 4. ノーマライゼーション※の理念に基づく障がい者福祉の充実 5. 安心・ゆとりのある地域福祉の充実 |
| III. ふるさとに誇りを持てる教育・文化のまちづくり | 1. 少人数指導等による学力向上 2. 個性又は能力を育成する学校教育の充実 3. 豊かな人間性及び志をもってたくましく生きる力を培う教育の推進 4. 生涯学習の実現を目指す社会教育の推進 5. 体力及び運動能力向上の推進 6. 市民文化の創造 |
| IV. 自然と共生する安全・安心なまちづくり | 1. 計画的な土地利用 2. 暮らしや産業を支える道路網の整備 3. <u>公共交通の利便性の確保</u> 4. 特色ある公園・緑地の整備と適切な維持管理 5. 快適な住環境の形成 6. 安心して暮らせるまちづくり 7. 環境にやさしいまちづくり |
| V. 市民と行政による協働のまちづくり | 1. 人権教育・啓発の推進 2. 男女共同参画の推進 3. 市民参画の推進 4. 公共施設の適切な維持管理 5. 組織機構改革と人材育成 6. 財政健全化の推進 |

出典：第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画（令和4年9月）

図 4.3 第2次嘉麻市総合計画の施策体系

- 基本施策『公共交通の利便性の確保』では、成果指標として「市民の満足度」「市バスの利用者数」を設定している。
- また、今後の取組のキーワードとして、『安全・安心』、『分かりやすく利用しやすい』、『利便性の高い』、『持続性のある』などが示されている。

公共交通の利便性の確保

施策の方針

- 利用しやすく安全性の高い交通体系の整備に取り組みます。
- 市の一体的なまちづくりの推進の観点で、質の高い輸送サービスが提供できる地域公共交通の整備に取り組みます。

成果指標

| 指標の名称 | 指標の説明 | 基準値 R3 (2021) 年 | 目標値 R8 (2026) 年 |
|----------------------|--|--------------------|--------------------|
| 公共交通網整備の取組に対する市民の満足度 | 市民満足度調査において、「嘉麻市の公共交通網整備に満足している、まあ満足している」と回答した人の割合 | 27.6% (R1) | 50% |
| 市バスの利用者数 | 市バスの年間利用者数（年間延べ人数） | 109,031 人 | 120,000 人 |

今後の取組

(1) 活性化政策を推進する安全・安心な公共交通の構築

定住化の促進に資する通学・通勤等への負担軽減や広域的な視点による観光資源の活用、各地域の活性化と一体感の醸成を図るなど、多くの利用者を安全・安心に輸送できる公共交通体系の整備に取り組みます。

(2) 分かりやすく利用しやすい公共交通の実現

現状の運行形態を基本として、利用者ニーズに応じた改善を図るとともに、各運行形態の運行状況や乗り継ぎに関する路線図・時刻表などの情報の提供やデマンド運行型バスの利用方法などの周知を強化し、また、車両更新時には、乗降時に支障がなく利用しやすい車両の導入に取り組みます。

(3) 利便性の高い交通環境の構築

広域移動に伴う各種交通機関の維持確保を図るとともに、市バスの各種交通機関への乗継利便性の向上や主要な病院や商業施設等への車両の乗り入れなど、より利便性の高まる運行のあり方について検討します。

(4) 持続性のある交通体系への転換

効率的な運行を実施するため、利用状況に応じた運行計画の見直しを行うとともに、デマンド運行型バスのより有効な活用方法についても検討を進めます。また、市バス利用等の増進を図るため、利用者のニーズ把握を積極的に行うとともに、運行収入だけでなく、企業広告等の掲載などによる収入確保など、将来にわたり公共交通の持続的な運行が継続できるような効果的な対応を検討します。

出典：第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画（令和4年9月）

図 4.4 第2次嘉麻市総合計画の基本施策「公共交通の利便性の確保」の内容

2) まち・ひと・しごと創生嘉麻市人口ビジョン総合戦略(令和2年3月)

- まち・ひと・しごと創生嘉麻市人口ビジョン・総合戦略では、公共交通に関する施策として、『子育てに伴う負担軽減等、子育て支援の充実』、『公共交通機関等生活基盤の確保、買い物弱者支援』、『小さな拠点の推進』などが位置付けられている。

- 基本目標1 「嘉麻市で働きたい」を叶える、安定した雇用を生み出す
- 基本目標2 「嘉麻市に行きたい！住みたい！」と思える魅力あるまちづくりを行う
- 基本目標3 安心して結婚・出産・子育てすることが出来る、切れ目のない支援を行う
- 基本目標4 誰もが住みやすい、安心・安全なまちをつくり、地域と地域を連携する

施策3-② 子育てに伴う負担軽減等、子育て支援の充実

中学3年生までの子どもについて、健康保険が適用される医療費の自己負担分を全額助成し、病気の早期発見や重症化予防を図り、子どもの健康維持につなげるとともに、子育て世代の経済的負担軽減を図ります。

子育て総合支援センターの充実や待機児童対策、病後児保育、学童保育等により、妊娠から出産、育児へと切れ目のない支援を行うことで、子育てしやすい環境を作り、出生数の増加を図ります。

また、高校等への通学のための定期代等を補助することにより、子育て世代の経済的負担を軽減し、子育て世代の転入促進と転出抑制を図ります。

施策4-① 公共交通機関等生活基盤の確保、買い物弱者支援

民間バス路線の維持に努めるとともに、コミュニティバスやデマンドバスの運行等、市民の生活の利便性を高める公共交通網を形成します。日々の買い物や通院など、市内外への移動を便利にし、総合バスステーション「バス来る嘉麻」の運用により、市バス、民間バスへの乗り継ぎを便利にします。また、交通手段を提供することにより、買物支援と地域の商店街の活性化を図ります。

施策4-② 小さな拠点の推進

人口減少や高齢化により、市民生活に必要な生活サービスや機能が維持できなくなっている地域があります。暮らしを守り、地域コミュニティを維持し、持続可能な地域づくりのため、地域で多様なサービスを提供する「小さな拠点」の形成を推進し、地域人材の育成、地域運営組織等の発足支援に取り組みます。

出典：まち・ひと・しごと創生嘉麻市人口ビジョン・総合戦略（令和2年3月）

図 4.5 まち・ひと・しごと創生嘉麻市人口ビジョン総合戦略の公共交通関連施策

3) 嘉麻市過疎地域持続的発展計画(令和3年度～令和7年度)

- 嘉麻市過疎地域持続的発展計画では、人口減少や厳しい財政状況下において、公共交通を「移動手段を持たない市民の支え」として、「地域・事業者・行政が一体となった取組み」を行い、利用促進や効率的な運行、利便性向上を図ることで、「定住促進に繋げる」ことなどが示されている。

5 交通施設の整備、交通手段の確保

市民の生活圏は広域的なものになっており、本市の活力を育むため地域内はもとより、地域を越えた交流の促進が重要な課題であり、今後についても、より一層、市内各地域間の交流と連携を深めながら本市の生活・文化の向上や産業の活性化が必要である。

道路の整備は、地域の活性化にとって最も根幹となる基盤であるため、市内外の交通アクセスを向上させ、均衡ある発展を目指した計画的な整備が必要である。

また、市の公共交通は、民間バス路線、民間タクシー、市バス、デマンド型バスなどが運行されているが、人口減少及び自家用自動車の普及に伴う公共交通利用者の減少が続いており、民間交通事業者の経営悪化や市の財政負担の増加など、地域公共交通を取り巻く現状は一層厳しさを増している。こうした状況の中、交通移動手段を持たない市民の支えとなる地域公共交通の確保・維持をする必要があり、路線バスの利用促進、交通不便地域の解消のための施策などについて地域・事業者・行政が一体となった取組みを行い、公共交通の整備充実を図る。

(1) 現況と問題点

本市では、一般国道211号、322号の2本の国道が骨格を形成し、3本の主要地方道が国道を補完し、さらに、一般県道、市道が市内外の主要市街地を結んでいる。

道路及び公共交通の広域的な整備は、地域の活性化にとって最も根幹となる基盤であるため、市内外の交通アクセスを向上させ、均衡ある発展を目指した計画的な整備が必要である。

特に、本市の骨格をなす地域間幹線道路である一般国道211号の改良、一般国道322号バイパスの建設の早期実現を目指すとともに、国道と同様に県道の早期改良・整備が必要である。

また、生活道路については、安全を確保するための整備が必要である。

市の公共交通は、民間バス会社の状況について、乗組員不足や待遇向上、労働環境の改善など乗務員確保に努めるための収益性の向上が課題となっているが、公共交通利用者の減少により経営は逼迫している状況である。

そのため、民間バス会社は収支改善のため、減便や赤字補填等による路線の維持確保を図っている。市バス、デマンド型バスにおいては、多様な要望に答えるべく利便性の向上や効率化を図るため運行計画の見直しを図っているが、事業の歳出に対する収入の割合が20%程度となっており、より一層の利用者増加の取組み及びバス運行の効率化に向けた取組みが必要である。

(2) その対策

交流を支える基盤である道路については、本市の骨格をなす一般国道211号の改良、一般国道322号バイパスの建設などの国道の整備とともに、県道の早期整備を関係機関に積極的に要望するとともに国・県道と連絡する市道の整備や住民の安全性・利便性の向上のための整備を図る。

公共交通機関については、民間バス会社への赤字補填を行い、広域的運行の確保に努める。また、交通弱者や通勤・通学者など日常生活の移動手段としての市バス、デマンド型バスなどの利用促進及び効率的な運行を図るとともに、利便性の向上を図ることで、定住化の促進に繋げる。

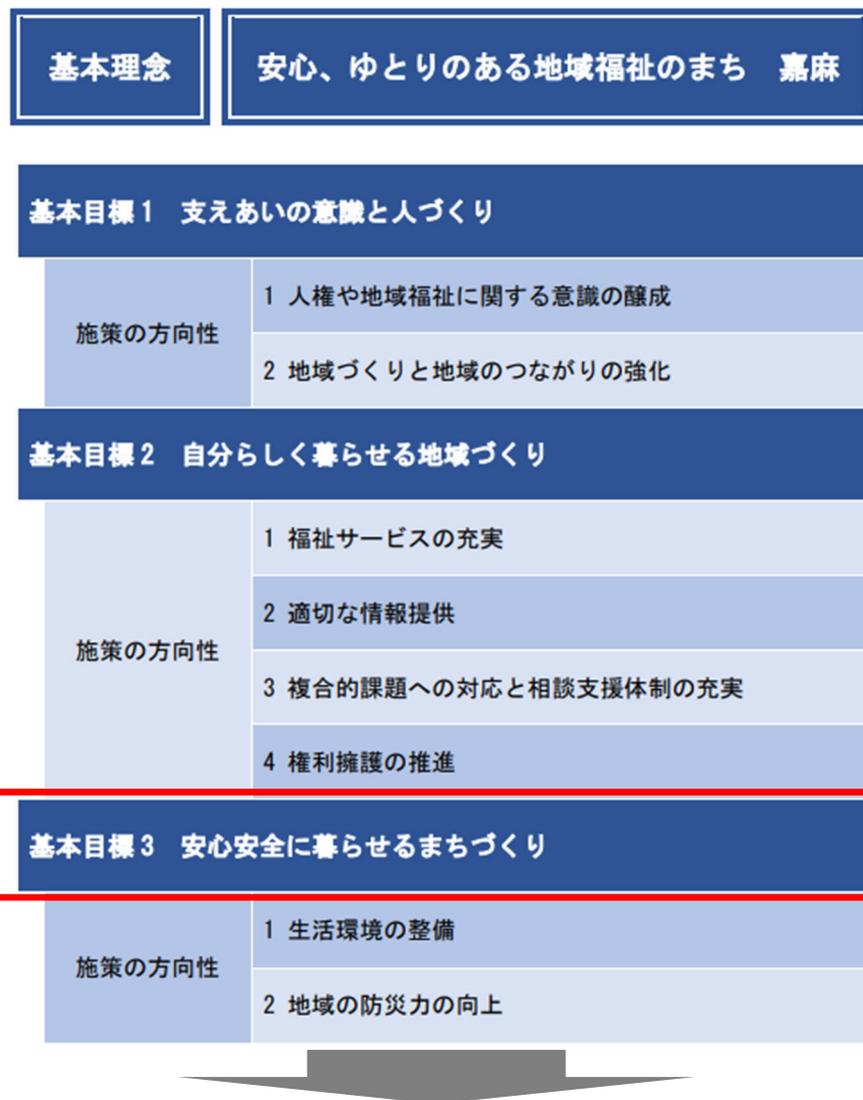
- 国道の早期整備充実に対する国への要請
- 主要地方道、一般県道の計画的道路整備に対する県への要請
- 国・県道へのアクセス道路の整備
- 生活に密着した安全で人に優しい市道整備の推進
- 民間バス会社への赤字補填を行い広域路線の確保を図る。
- デマンド型バス運行システムの導入によるバス運行効率性の向上を図る。
- 公共交通機関を利用した通学に対する補助を行い、負担軽減、定住促進、利用促進を図る。

出典：嘉麻市過疎地域持続的発展計画（令和3年度～令和7年度）

図 4.6 嘉麻市過疎地域持続的発展計画の交通関連の取組み

4) 第2期嘉麻市地域福祉計画(令和3年3月)

- 第2期嘉麻市地域福祉計画では、基本目標3「安全安心に暮らせるまちづくり」における公共交通に関する取組として、市民や地域は「公共交通の要望の声の報告」、行政は「ニーズ把握や改善に努める」ことなどが示されている。



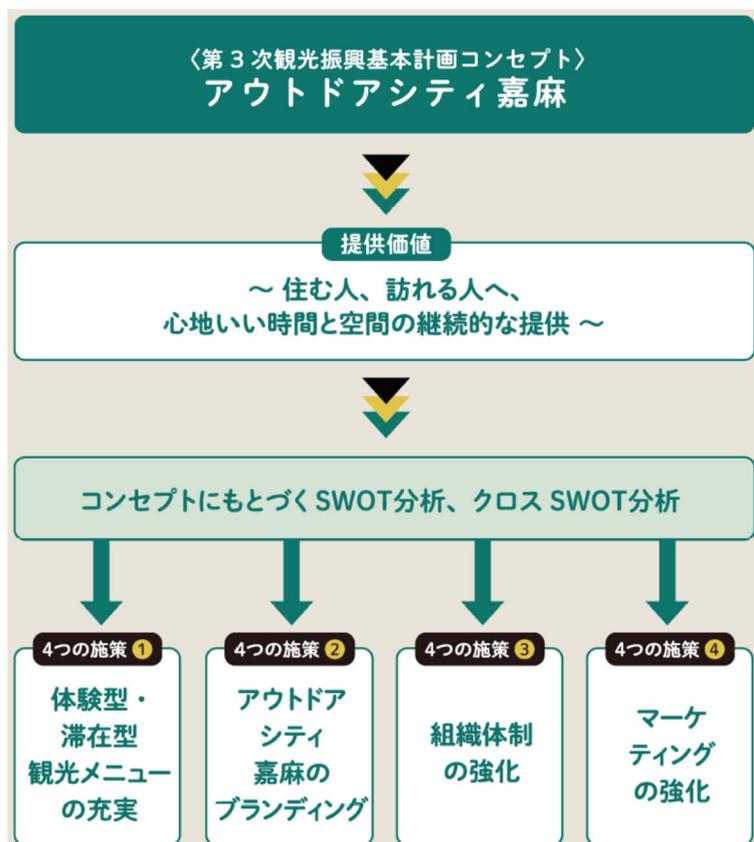
| 役割分担 | 具体的な取組 |
|--------------------|---|
| 身近な人たちや地域全体で取り組むこと | <ul style="list-style-type: none"> ・地域で買い物に困っている人を把握し、支え合います。特に、バス停から家までの高齢者の移動に協力するなどの手助けを行います。 ・<u>地域で公共交通の要望の声があれば市に報告</u>します。 |
| 行政が取り組むこと | <ul style="list-style-type: none"> ・市民のニーズを把握し、生活に欠かせない買い物や通院、通学に活用でき、<u>利便性の高い公共交通となるよう改善に努めます</u>。 |

出典：第2期嘉麻市地域福祉計画（令和3年3月）

図 4.7 第2期嘉麻市地域福祉計画の施策体系と公共交通関連の取組み

5) 第3次嘉麻市観光振興基本計画(令和4年4月)

- 第3次嘉麻市観光振興基本計画では、コンセプトとして「アウトドアシティ嘉麻」を掲げ、目標数値として「観光消費額」や「観光入込客数」、「来訪者・市民満足度」などが設定されている。
- 公共交通としても、来訪や回遊しやすい環境づくり面などから貢献することが求められる。



3-2 目標数値

| | (年度) | | | | | |
|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | 2021 (令和3) 現状値 | 2022 (令和4) 目標値 | 2023 (令和5) 目標値 | 2024 (令和6) 目標値 | 2025 (令和7) 目標値 | 2026 (令和8) 目標値 |
| ① 全体観光消費額 (千円) | 305,125 | 316,445 | 328,185 | 340,361 | 352,988 | 366,150 |
| ② 宿泊者数 (人) | 3,920 | 4,253 | 4,615 | 5,007 | 5,433 | 5,900 |
| ③ 観光入込客数 (千人/年) | 297 | 303 | 309 | 315 | 321 | 330 |
| ④ 観光消費額/人 (円) | 1,028 | 1,041 | 1,055 | 1,069 | 1,083 | 1,110 |
| ⑤ 来訪者満足度 (%) | 未計測 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 |
| ⑥ 来訪者リピーター率 (%) | 未計測 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 |
| ⑦ Webサイト訪問者数 (人/月) | 73,700 | 77,400 | 81,300 | 85,400 | 86,700 | 92,200 |
| ⑧ 住民満足度 (%) | 未計測 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 | 今後設定 |

出典：第3次嘉麻市観光振興基本計画（令和4年4月）

図 4.8 第3次嘉麻市観光振興基本計画の施策体系と目標数値

5 計画策定のために行った調査

5.1 調査の概要

本計画の策定にあたり、市民の移動実態、公共交通の利用実態やニーズ等を把握するためのアンケート調査を実施しました。

調査は、「①市民アンケート調査」、「②高校生アンケート調査」、「③利用者ヒアリング調査」の3種類を下表のとおり実施しました。

各調査の主要な結果を次ページ以降に示します。

表 5.1 アンケート調査の概要

| | ① 市民アンケート調査 | ② 高校生アンケート調査 | ③ 利用者ヒアリング調査 |
|---------|---|--|--|
| 調査対象 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用の有無に関わらず無作為抽出した市民（18歳以上） | <ul style="list-style-type: none"> 市内の高校に通学している高校生 市内から近隣の高校に通学する高校生 | <ul style="list-style-type: none"> 市内を運行するバスの利用者 |
| 調査目的 | <ul style="list-style-type: none"> 市民の移動実態及びバス利用ニーズの把握 嘉麻市の公共交通の方向性、取組等に関する市民ニーズの把握 | <ul style="list-style-type: none"> 通学における移動実態及びバス利用ニーズの把握 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者の満足度及び具体的な改善内容の把握 |
| 調査方法 | <ul style="list-style-type: none"> 郵送配布、郵送回収 | <ul style="list-style-type: none"> 高校を通じた配布、回収 | <ul style="list-style-type: none"> 主要バス停におけるヒアリング調査 |
| 配布・回収数 | <ul style="list-style-type: none"> 配布 3,000 票 回収 890 票 ※回収率 29.7% | <ul style="list-style-type: none"> 配布 410 票 回収 373 票 | <ul style="list-style-type: none"> 回収 83 票 |
| 調査時期・日時 | <ul style="list-style-type: none"> 令和4年9月～10月 | <ul style="list-style-type: none"> 令和4年9月～10月 | <ul style="list-style-type: none"> 令和4年9月28日（木）、9時～17時 |

5.2 市民アンケート調査

1) 利用状況

- 市内におけるバスの利用頻度は、「5.ほとんど利用することがない」が 84%を占め、「年に数日程度」が 7%、「月に数日程度」が 5%、「概ね週に1日以上」が 2%、「概ね週に4日以上」が 1%となっている。
- 地域・年齢別に見ると、「山田地区」「稲築地区」を中心に、高齢者の利用割合が高い。

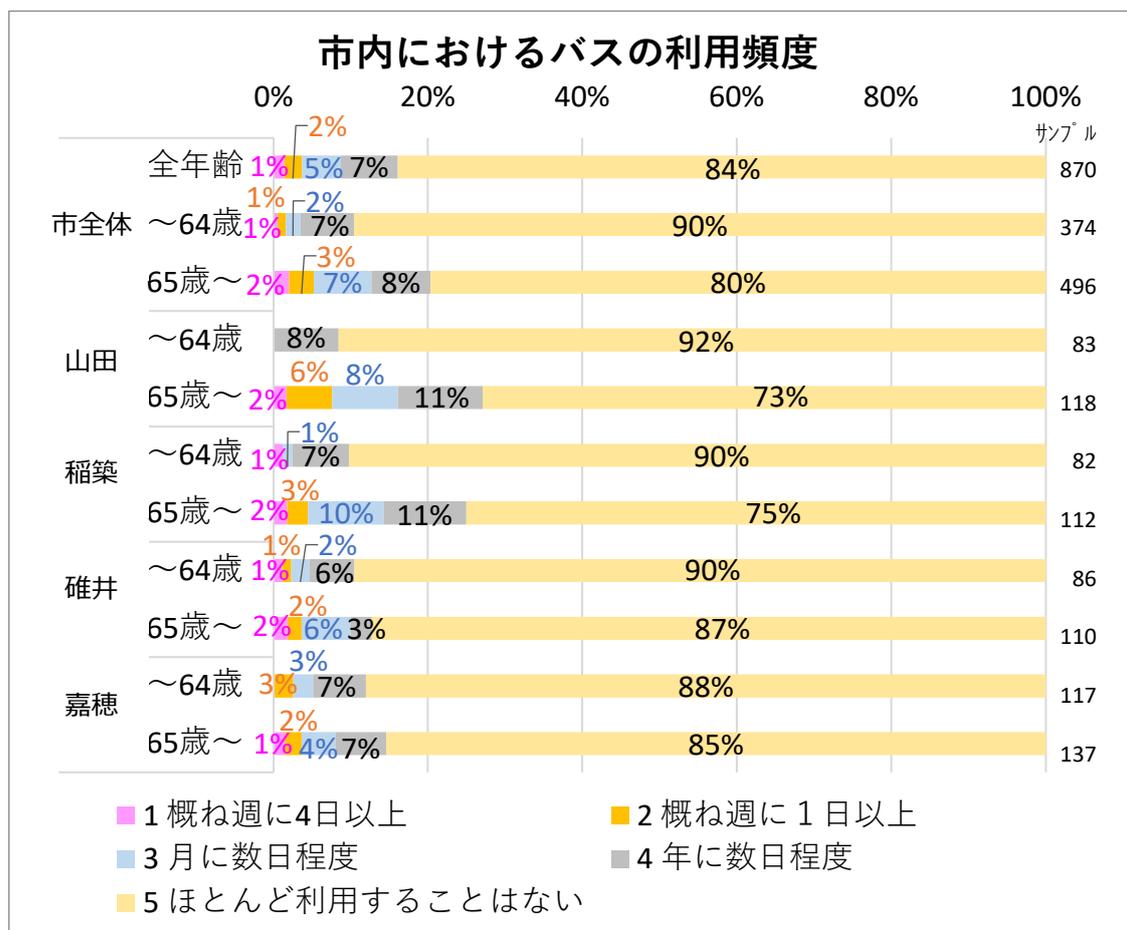


図 5.1 市内におけるバスの利用頻度

2) 認知状況

(1) 財政負担の認知状況

- 財政負担の認知状況は、「すべて知っていた」「一部知っていた」を合わせて約 8 割となっており、一定の認知度はあるが「知らなかった」も約 2 割存在する。

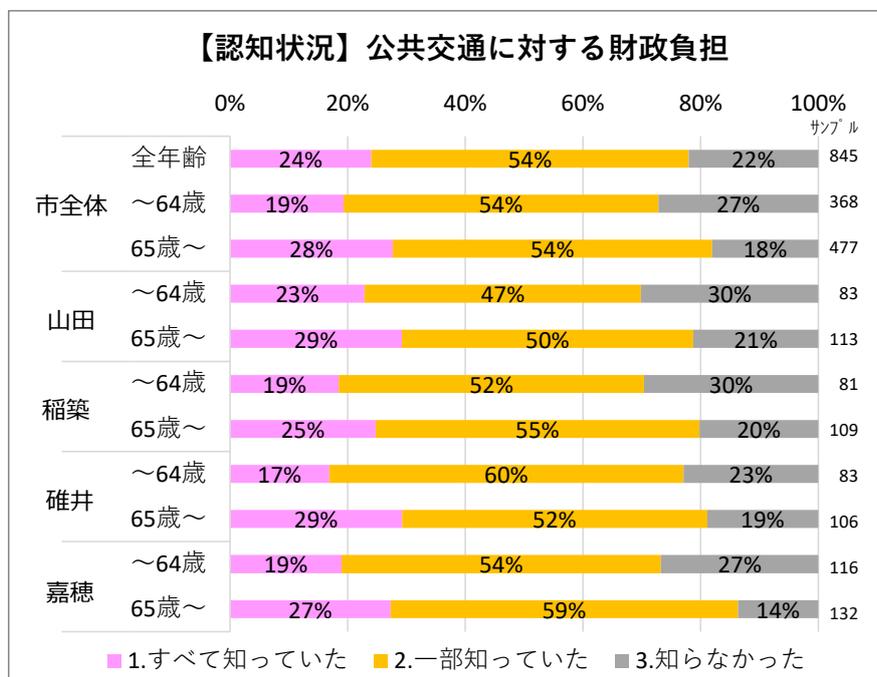


図 5.2 財政負担の認知状況

(2) サービスの認知状況

- 自宅から利用可能な路線やサービスの認知状況は、「すべて知っている」「一部知っている」を合わせて約 6 割に留まっており、約 4 割は「知らない」と回答。

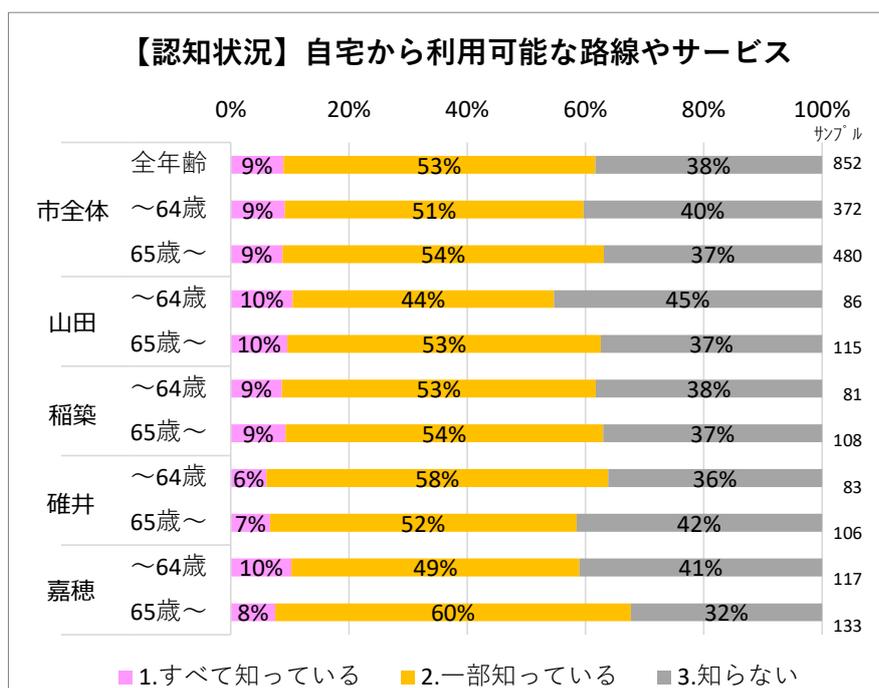


図 5.3 サービスの認知状況

(3) 取組の認知状況

- 取組の認知状況は、「嘉麻市総合時刻表の配布」が 64%と最も高く、次いで「総合バスステーションの開設」、「デマンド運行型バスの運行」などが比較的高い。
- 一方、「公共交通に関する出前講座、説明会」は 5%に留まっている。

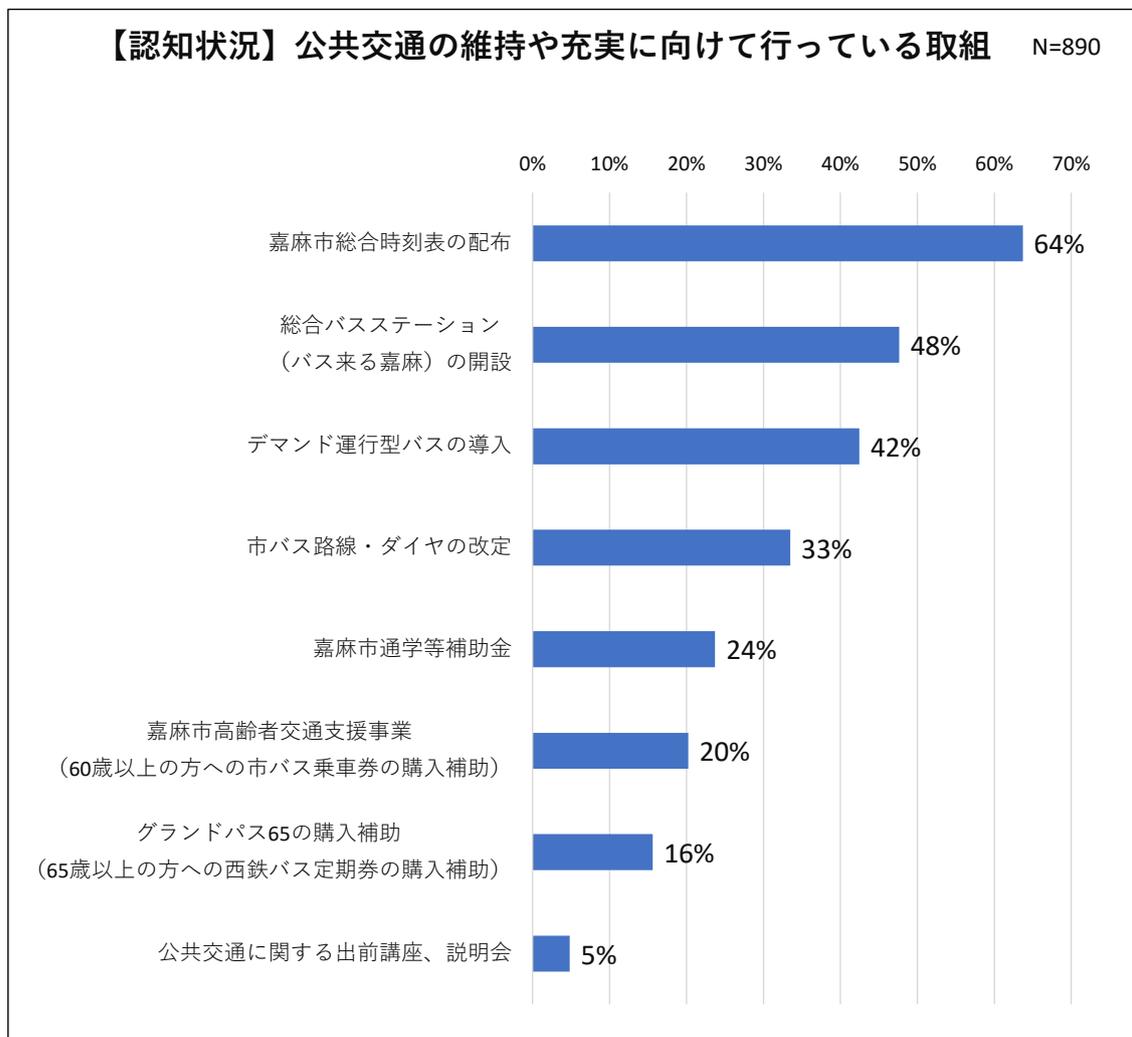


図 5.4 取組の認知状況

表 5.2 取組の認知状況(年齢・地域別)

| | 市全体計 | | | 山田 | | 稲築 | | 碓井 | | 嘉穂 | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 全年齢 | ～64歳 | 65歳～ |
| 嘉麻市総合時刻表の配布 | 64% | 55% | 70% | 63% | 79% | 56% | 65% | 48% | 72% | 56% | 69% |
| 総合バスステーション (バス来る嘉麻)の開設 | 48% | 53% | 44% | 53% | 45% | 39% | 31% | 40% | 35% | 74% | 62% |
| デマンド運行型バスの導入 | 42% | 41% | 44% | 39% | 42% | 35% | 41% | 36% | 38% | 50% | 55% |
| 市バス路線・ダイヤの改定 | 33% | 33% | 34% | 38% | 42% | 26% | 31% | 35% | 37% | 34% | 28% |
| 嘉麻市通学等補助金 | 24% | 36% | 15% | 40% | 14% | 29% | 13% | 36% | 15% | 38% | 18% |
| 嘉麻市高齢者交通支援事業 (60歳以上の方への市バス乗車券の購入補助) | 20% | 17% | 23% | 17% | 29% | 20% | 23% | 15% | 19% | 16% | 22% |
| グランドバス65の購入補助 (65歳以上の方への西鉄バス定期券の購入補助) | 16% | 15% | 16% | 16% | 15% | 18% | 18% | 13% | 12% | 15% | 18% |
| 公共交通に関する出前講座、説明会 | 5% | 6% | 4% | 7% | 2% | 6% | 4% | 5% | 4% | 5% | 7% |

: 市全体より5%以上高い項目
 : 市全体より5%以上低い項目

3) 公共交通の必要性

- 公共交通の必要性は、「1.自分または家族が利用しており、現在でも必要」、「2.現在はあまり利用していないが、高齢になった際や自動車が利用できなくなった際に必要」を併せて8割以上が必要性を感じている。
- ただし、「1.自分または家族が利用しており、現在でも必要」は13%に留まっており、必要性を感じている人に対する利用促進が求められる。

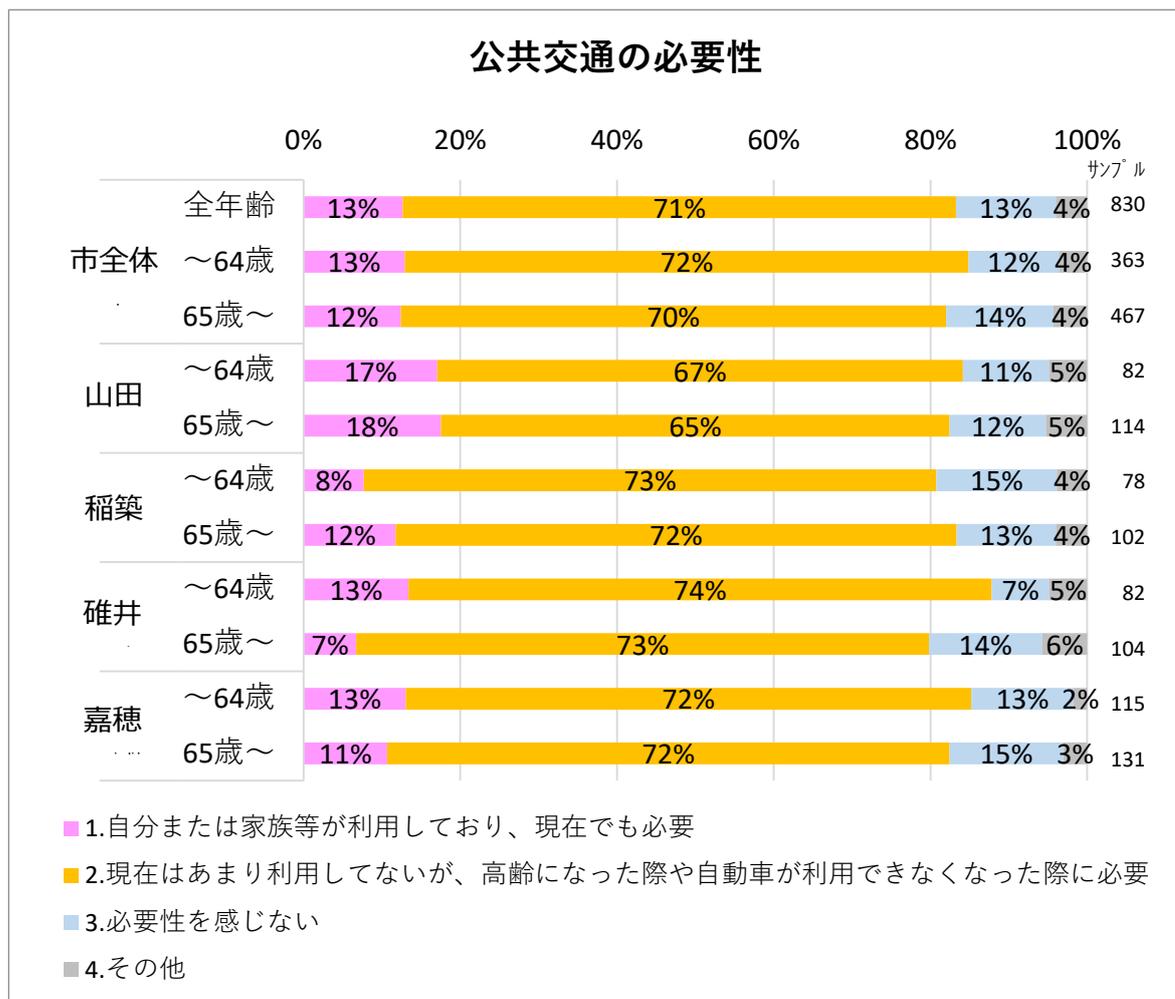


図 5.5 公共交通の必要性

4) 今後の公共交通サービスの方向性

- 今後の公共交通サービスの方向性として「2.高齢者や学生、子育て世代などにターゲットを絞って維持・充実する一方、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効率化すべき」が44%と最も多くなっている。
- 次いで、「1.市民の利便性や嘉麻市の魅力向上のため、さらなる費用負担を伴っても、現状より充実させていくべき」が22%と多くなっている。

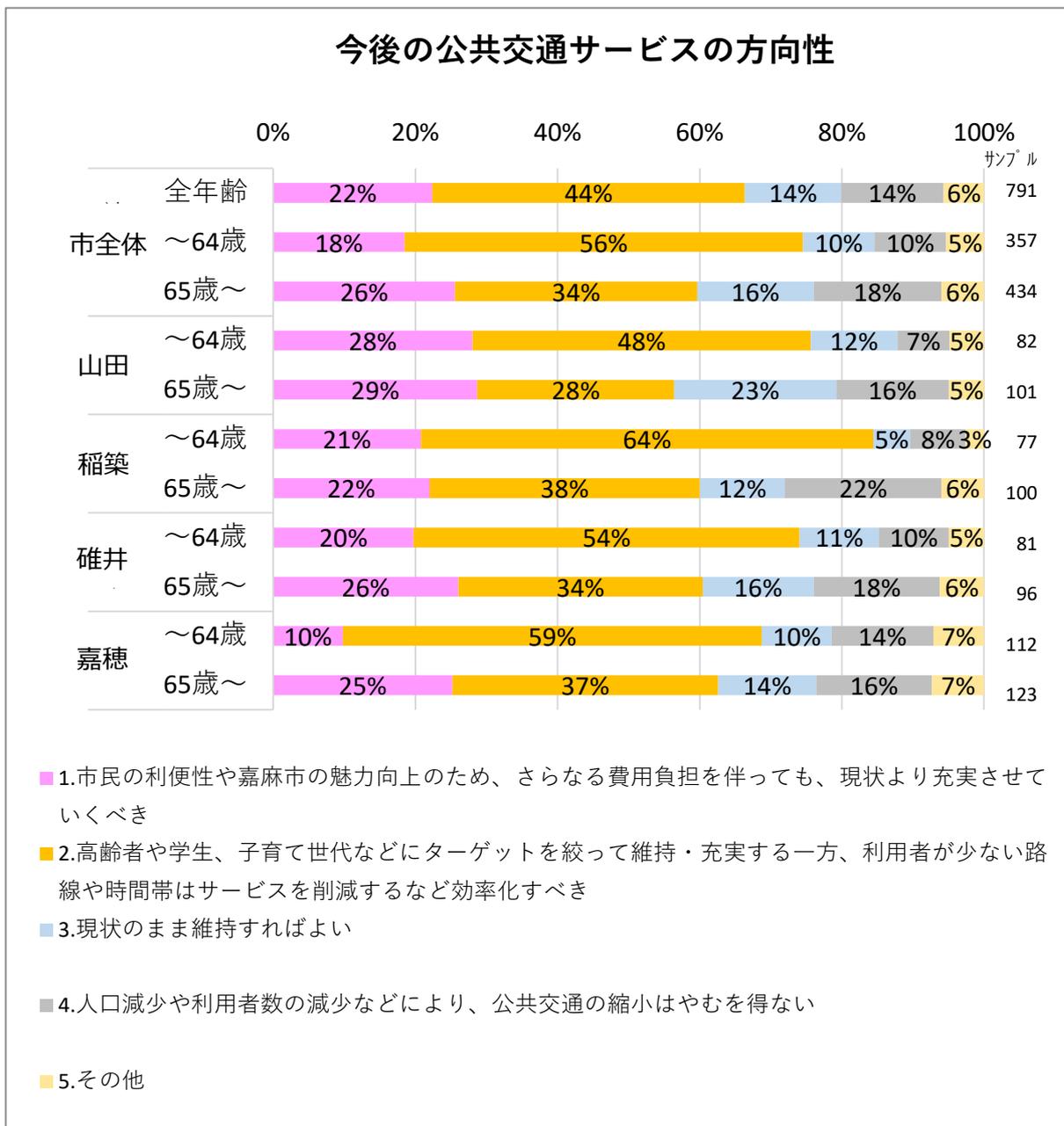


図 5.6 今後の公共交通サービスの方向性

5) バスの利用意向・利用するうえで重視するサービス

(1) 通勤・通学

- 通勤・通学において、現在バスを利用している人は 3%に対して、サービスが改善されたら利用意向がある人は 11%となっている。
- バスを利用するうえで重視するサービスは、「自宅や目的地の近くから利用できる」、「鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい」、「遅い時間まで運行」、「運賃が安い（通勤手当、補助金で支給される）」が特に多くなっている。

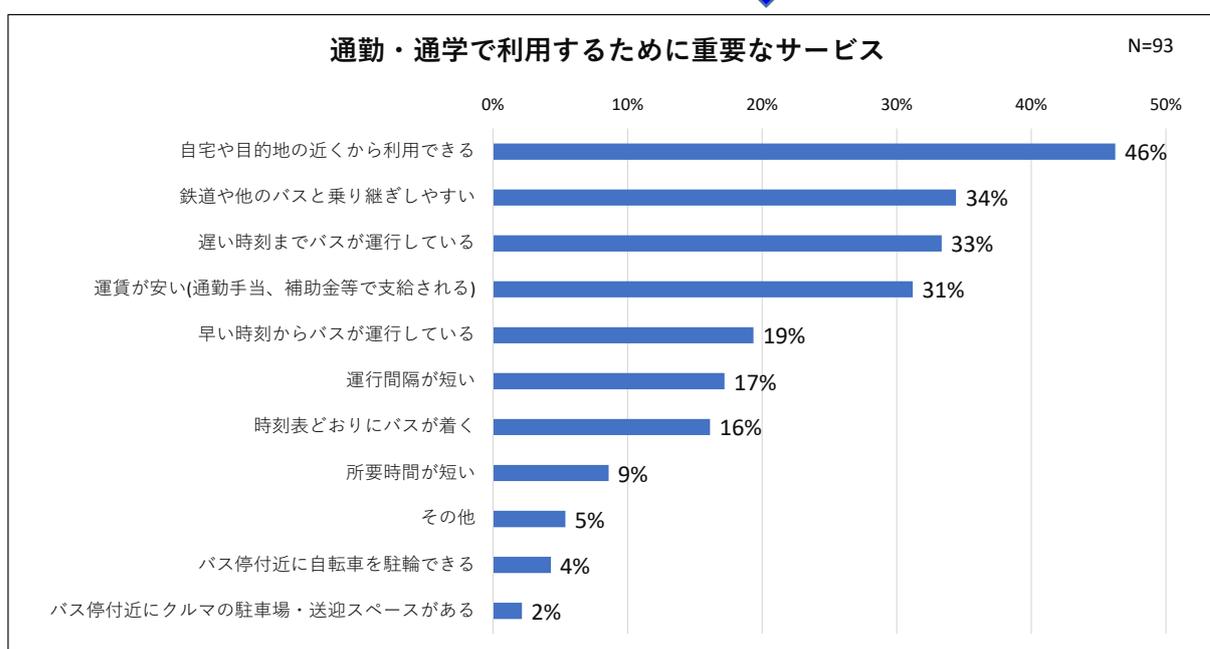
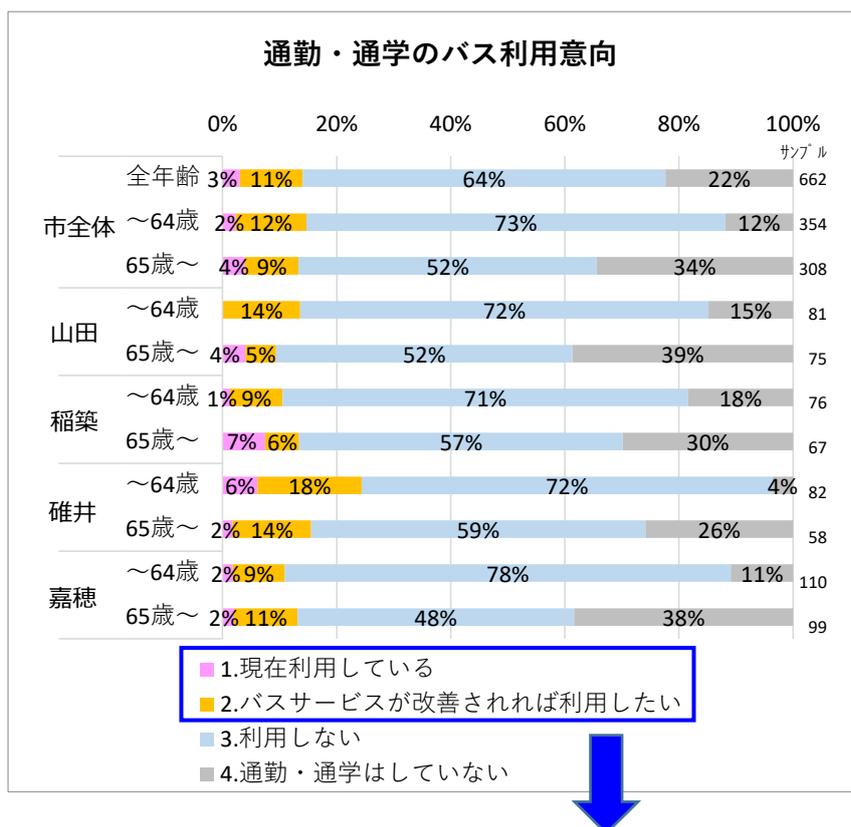


図 5.7 通勤・通学のバス利用意向、利用するために重要なサービス

(2) 私用(通勤・通学以外)

- 通勤・通学以外の私用において、現在バスを利用している人は 6%に対して、サービスが改善されたら利用意向がある人は 26%となっている。
- バスを利用するうえで重視するサービスは、「自宅や目的地の近くから利用できる」、「鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい」、「運賃が安い(割引等がある)」が特に多くなっている。

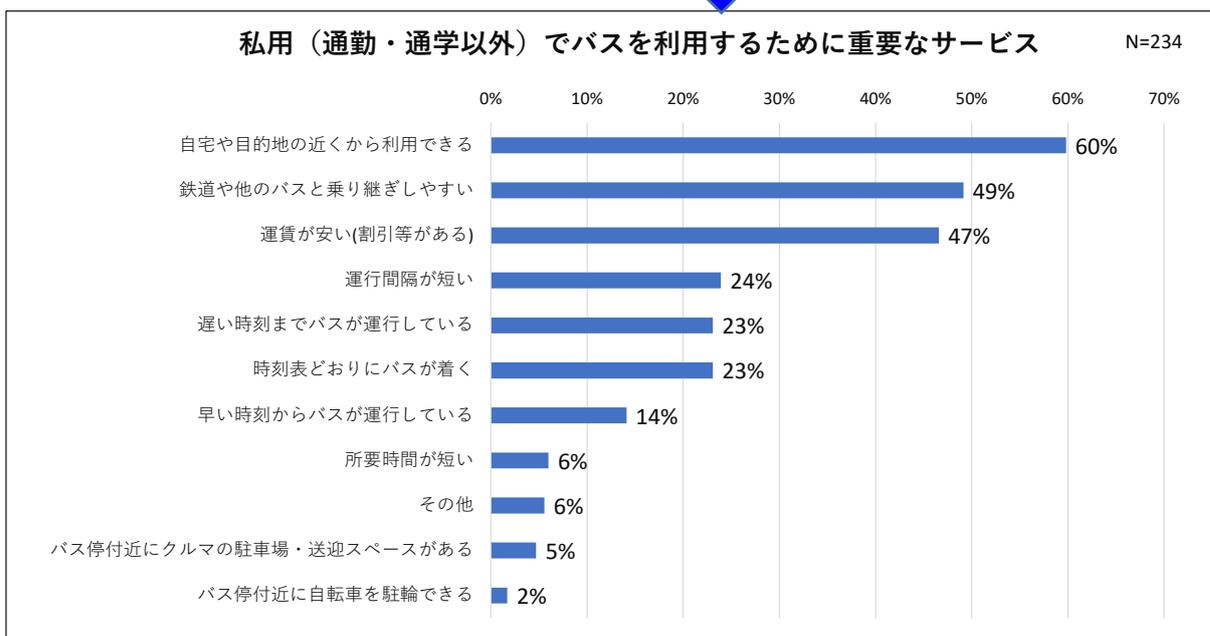
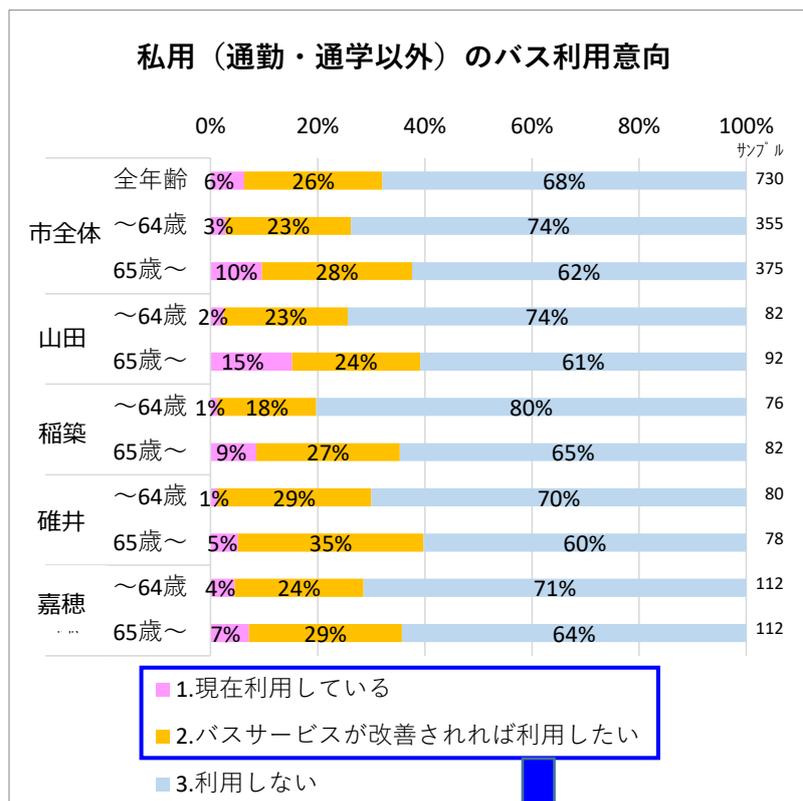


図 5.8 私用(通勤・通学以外)のバス利用意向、利用するために重要なサービス

6) バスを利用しやすくなる、利用が増える取組

- バスを利用しやすくなる、利用が増える取組は、「他のバスとの乗り継ぎが便利になる（ダイヤ、運賃、待ち環境など）」が 34%と最も多く、次いで「バス停に屋根やベンチがある」、「バスの乗り方、経路地などがわかりやすくなる」の順に多くなっている。
- 情報提供面についても、「バスがいつ来るか携帯電話でわかる」、「バス停でバスの運行状況がわかる」がそれぞれ 4 位・5 位と多くなっている。

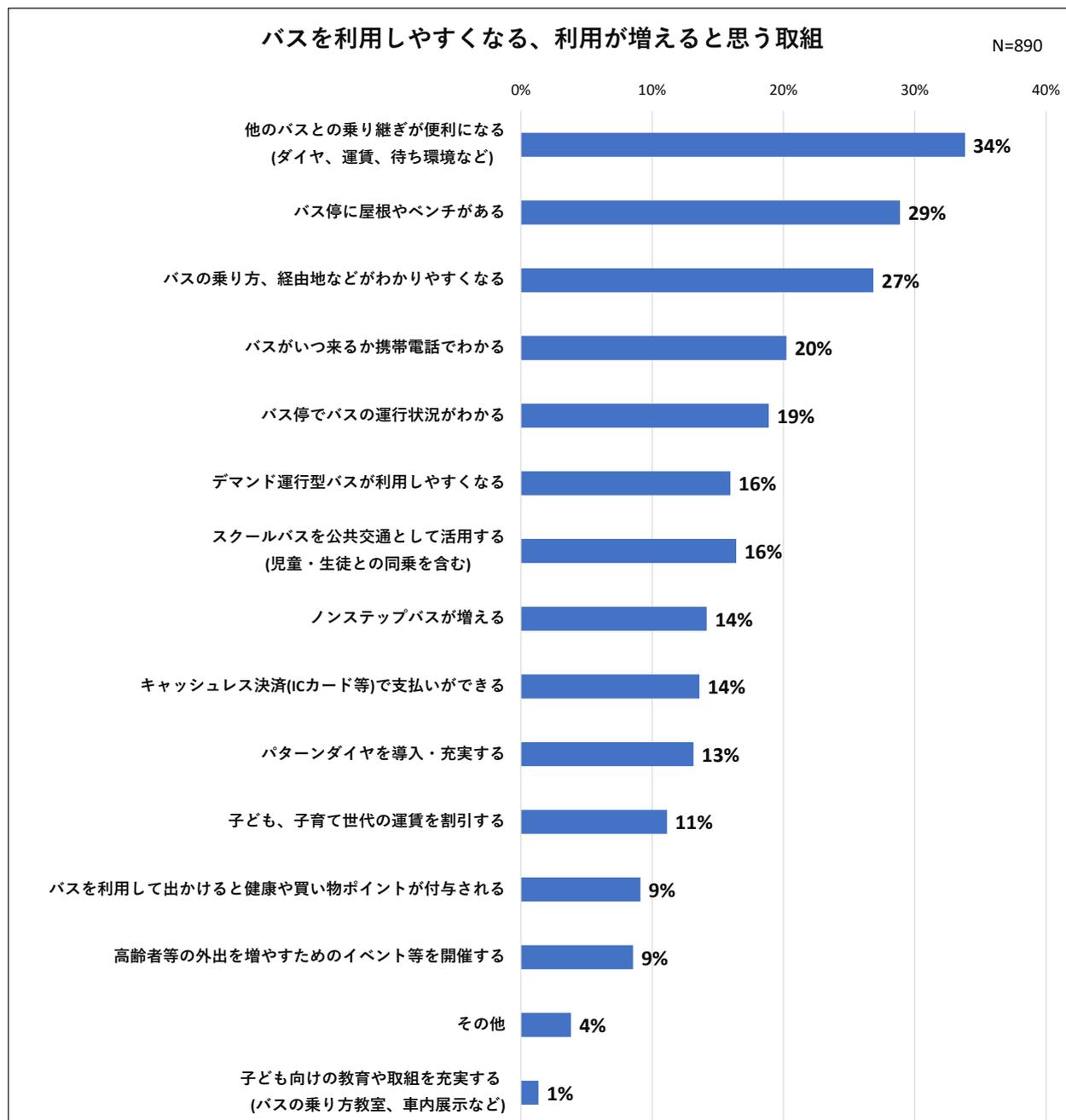


図 5.9 バスを利用しやすくなる、利用が増えると思う取組

【参考】地域別・年齢別

- 「他のバスとの乗り継ぎが便利になる（待ち時間、運賃、待ち環境など）」は、稲築地区以外の地区において最も多くなっている。
- 「バス停に屋根やベンチがある」は高齢者、「バスがいつ来るか携帯電話でわかる」は非高齢者で多い傾向にある。

表 5.3 地域別・年齢別のバスを利用しやすくなる、利用が増えると思う取組

| | 市全体計 | | | 山田 | | 稲築 | | 碓井 | | 嘉穂 | |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 全年齢 | ～64歳 | 65歳～ |
| 他のバスとの乗り継ぎが便利になる (ダイヤ、運賃、待ち環境など) | 34% | 34% | 34% | 41% | 37% | 30% | 26% | 34% | 26% | 31% | 44% |
| バス停に屋根やベンチがある | 29% | 25% | 32% | 32% | 37% | 28% | 43% | 20% | 22% | 22% | 27% |
| バスの乗り方、経路などがわかりやすくなる | 27% | 30% | 25% | 28% | 26% | 39% | 27% | 29% | 18% | 27% | 27% |
| バスがいつ来るか携帯電話でわかる | 20% | 31% | 13% | 29% | 12% | 30% | 16% | 35% | 13% | 31% | 11% |
| バス停でバスの運行状況がわかる | 19% | 14% | 22% | 14% | 20% | 11% | 23% | 16% | 20% | 15% | 27% |
| デマンド運行型バスが利用しやすくなる | 16% | 15% | 17% | 14% | 12% | 11% | 19% | 12% | 11% | 22% | 25% |
| スクールバスを公共交通として活用する (児童・生徒との同乗を含む) | 16% | 19% | 15% | 20% | 16% | 13% | 6% | 21% | 16% | 21% | 21% |
| ノンステップバスが増える | 14% | 13% | 15% | 18% | 17% | 20% | 16% | 10% | 12% | 9% | 15% |
| キャッシュレス決済(ICカード等)で支払いができる | 14% | 21% | 8% | 20% | 12% | 26% | 11% | 20% | 4% | 20% | 7% |
| パターンダイヤを導入・充実する | 13% | 14% | 13% | 20% | 11% | 22% | 13% | 10% | 11% | 7% | 15% |
| 子ども、子育て世代の運賃を割引する | 11% | 19% | 5% | 25% | 4% | 18% | 8% | 23% | 5% | 11% | 5% |
| バスを利用して出かけると健康や買い物ポイントが付与される | 9% | 10% | 8% | 10% | 8% | 13% | 8% | 9% | 9% | 9% | 8% |
| 高齢者等の外出を増やすためのイベント等を開催する | 9% | 7% | 10% | 6% | 13% | 5% | 11% | 8% | 9% | 8% | 8% |
| その他 | 4% | 4% | 4% | 5% | 2% | 2% | 4% | 3% | 5% | 6% | 4% |
| 子ども向けの教育や取組を充実する (バスの乗り方教室、車内展示など) | 1% | 2% | 1% | 0% | 0% | 2% | 0% | 2% | 3% | 3% | 1% |

■ : 1位

■ : 2位

■ : 3位

7) 乗継しやすさにおいて重要な取組

- 乗り継ぎしやすさにおいて重要な取組は「待ち時間」「運賃」「待ち環境」の順となっている。

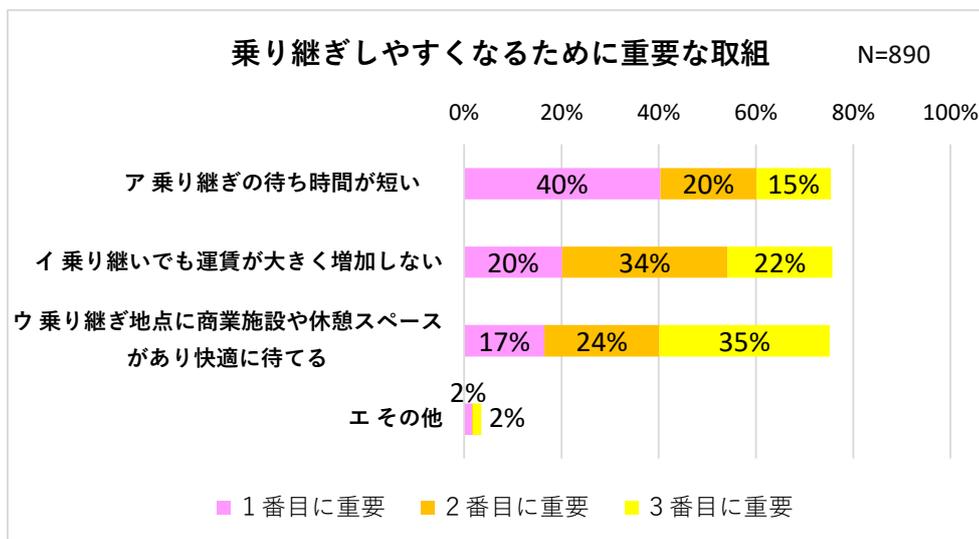


図 5.10 乗り継ぎしやすくなるために重要な取組

8) 公共交通の計画や運営への市民参加

- 公共交通の充実や利用促進を図るために、「市民（地域）の主体的な参画を推進すべき」と市民の5割以上が回答している。

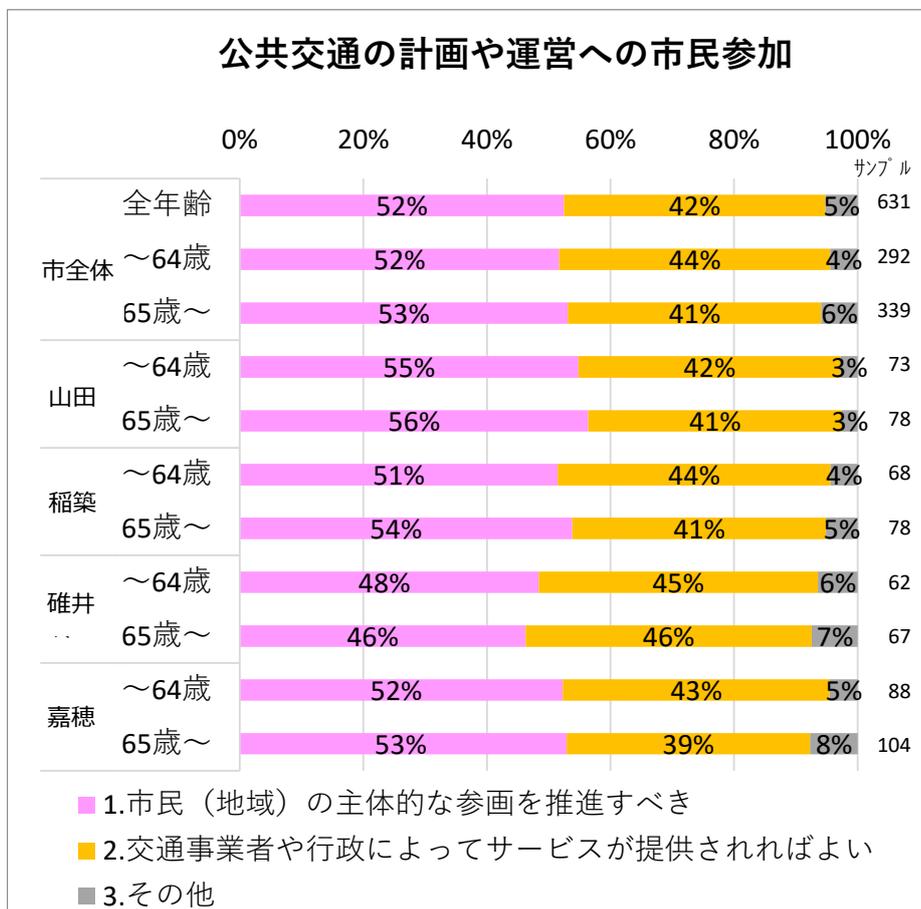


図 5.11 公共交通の計画や運営への市民参加

5.3 高校生アンケート調査

1) 通学における交通手段、バスの利用状況

- 通学で利用している交通手段は、「自動車（家族等の送迎）」が 58%と最も多く、次いで「自転車」、「バス（西鉄バス・市バス）」の順となっている。
- 通学におけるバスの利用状況は、「毎日利用している」が 28%となっているほか、「天候や季節等によって利用することがある」も 23%存在し、一時的な利用も視野に入れてサービスや利用促進を検討する必要がある。

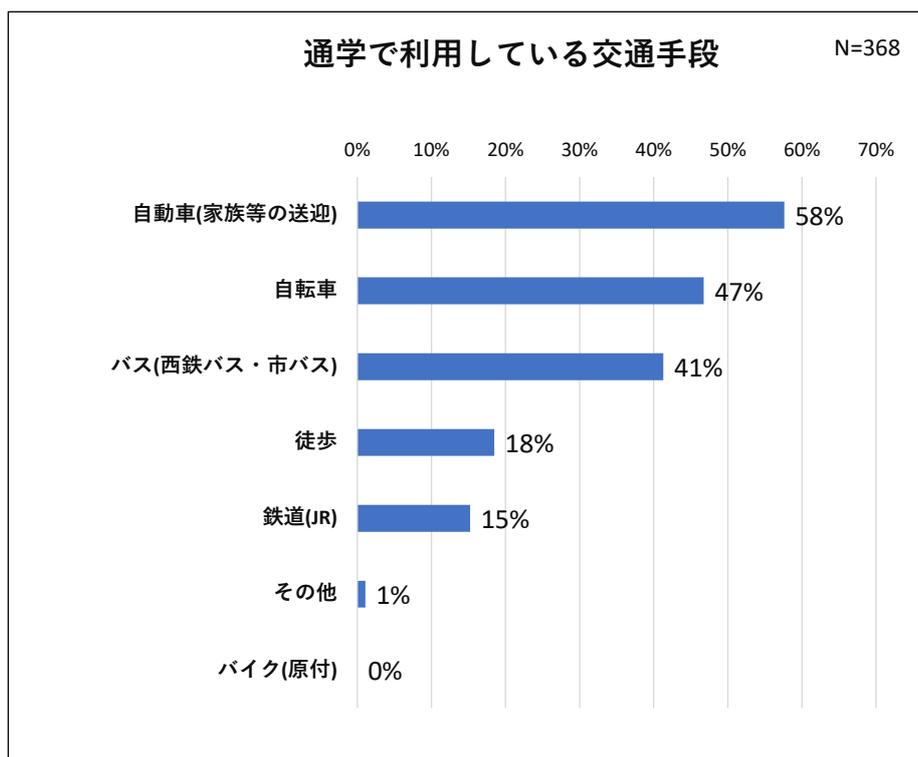


図 5.12 通学で利用している交通手段

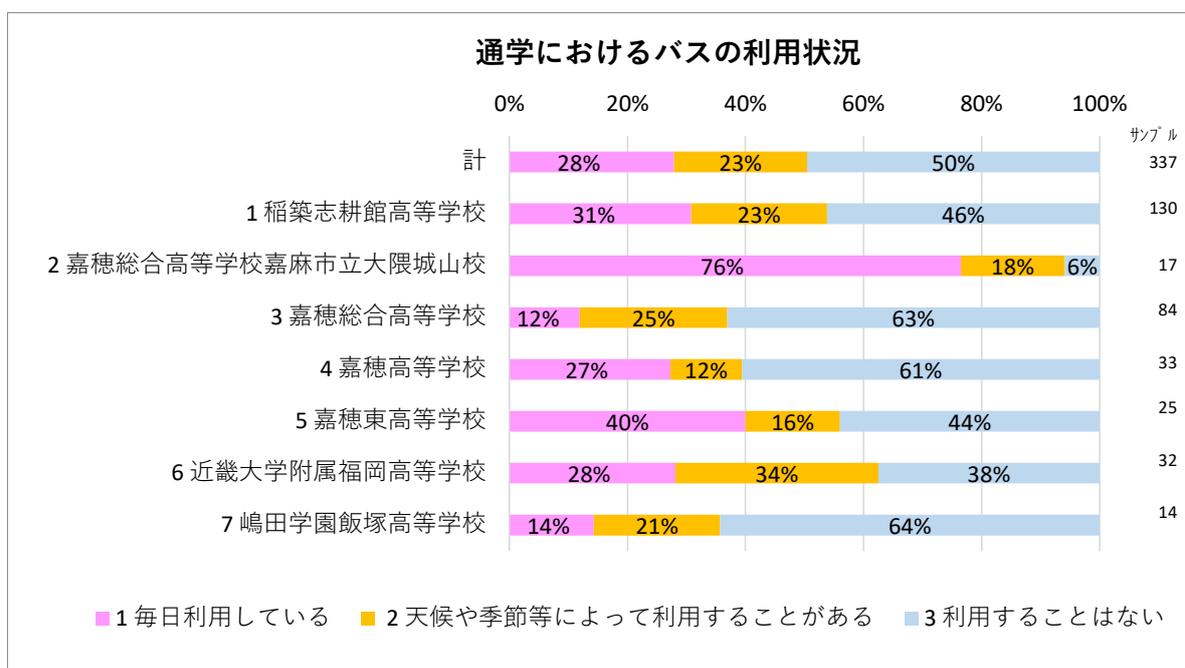


図 5.13 通学におけるバスの利用状況

2) 通学におけるバスの利用意向・利用するうえで重視するサービス

- 通学において、現在バスを利用している人は 38%、サービスが改善されたら利用意向を持っている人は 14%となっている。
- バスを利用するうえで重視するサービスは、現利用者は「時刻表通りにバスが着く」「運行間隔が短い」、利用意向がある人は「運賃が安い（補助金等で支給される）」「自宅や目的地の近くから利用できる」が特に多くなっている。

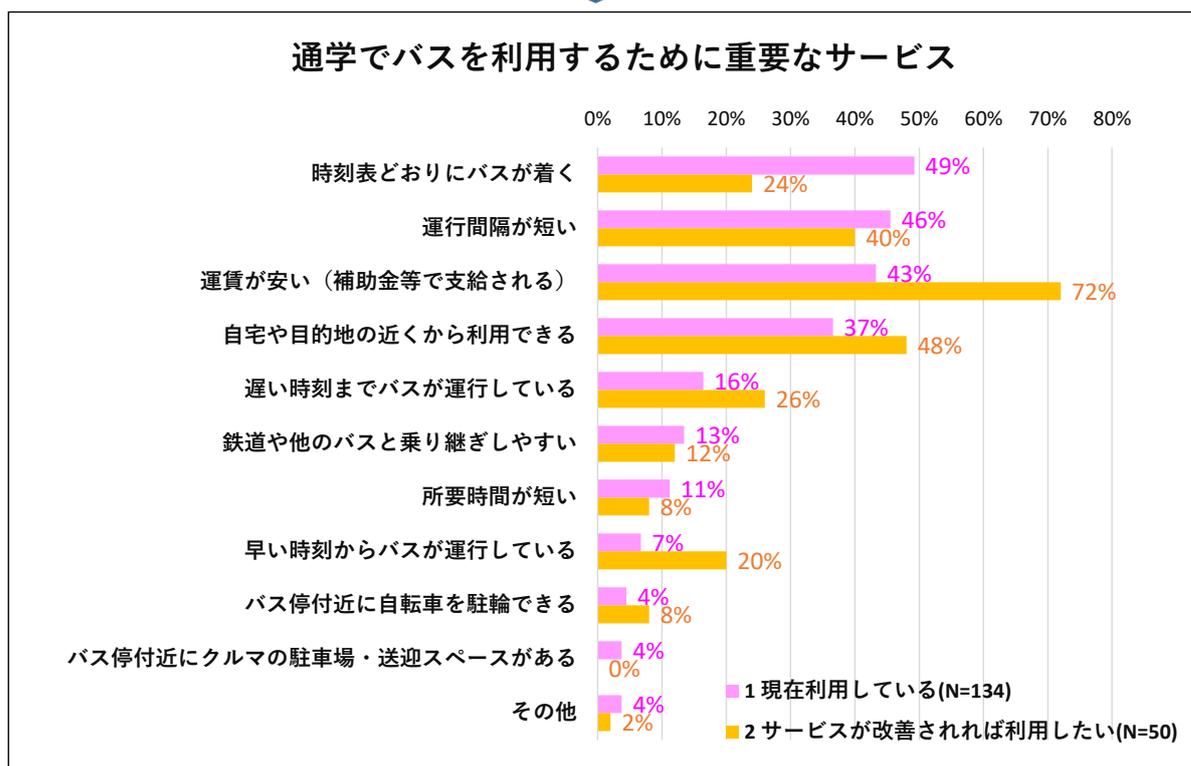
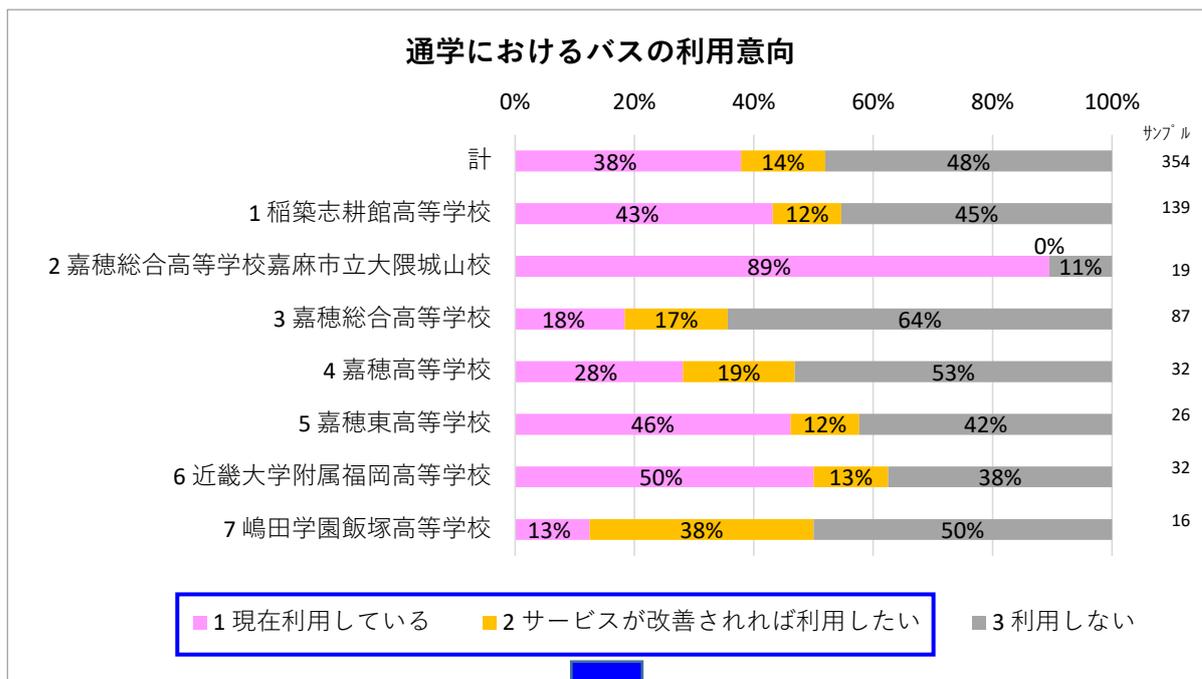


図 5.14 通学におけるバスの利用意向、利用するために重要なサービス

5.4 利用者ヒアリング調査

1) 利用目的

- 利用目的は「買い物」「通院（受診・治療・お見舞い等）」がそれぞれ 45%と高い。

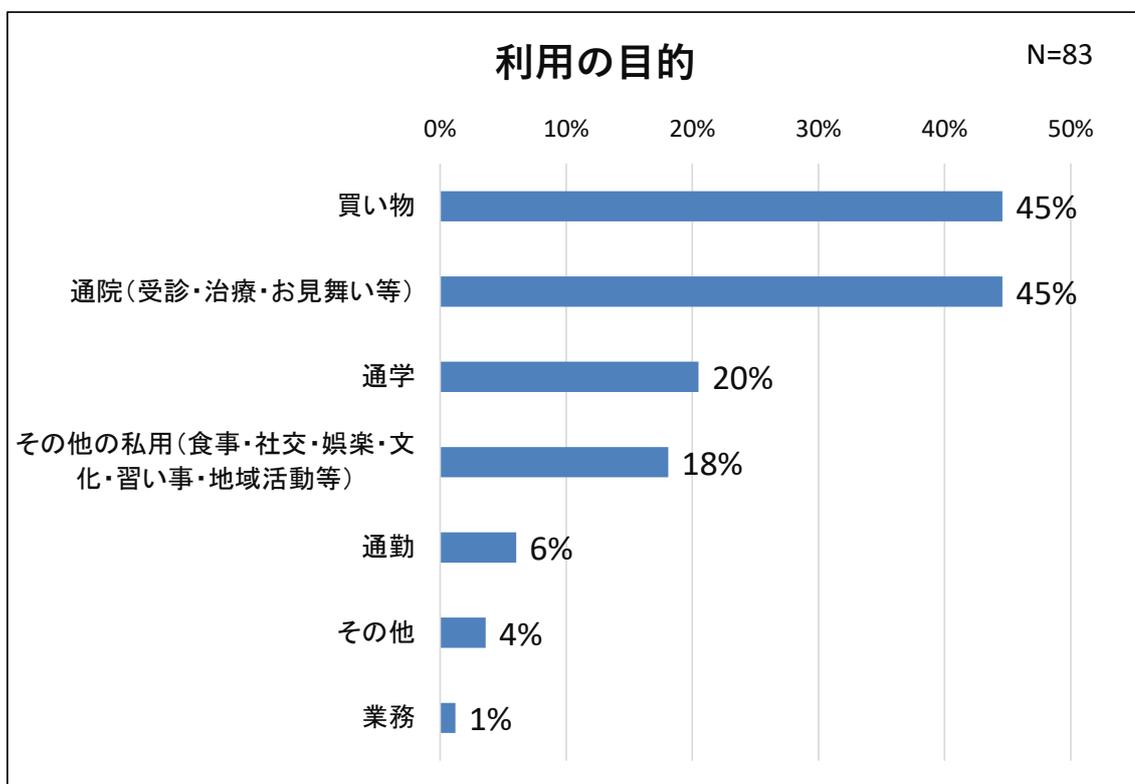


図 5.15 利用の目的

2) 利用頻度

- 市内におけるバスの利用頻度は「1.概ね週に4日以上」が47%と最も高く、次いで「2.週に1日以上」が28%と多い。

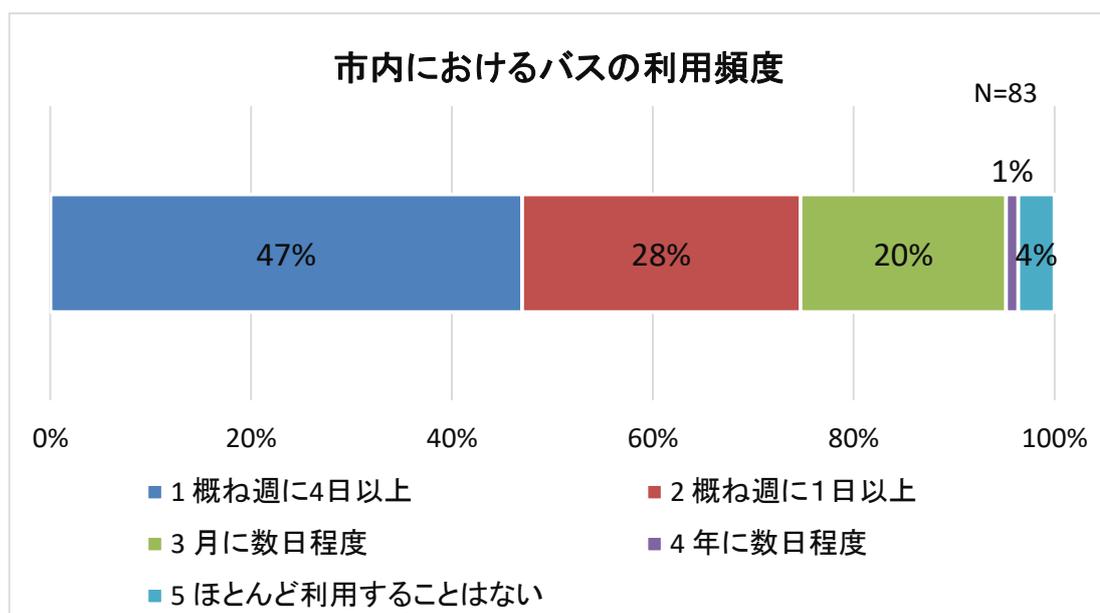


図 5.16 市内におけるバスの利用頻度

3) バス利用の満足度

- 利用者の満足度は、「満足」が最も多く、「やや満足」と併せた満足度は6割強と高い。

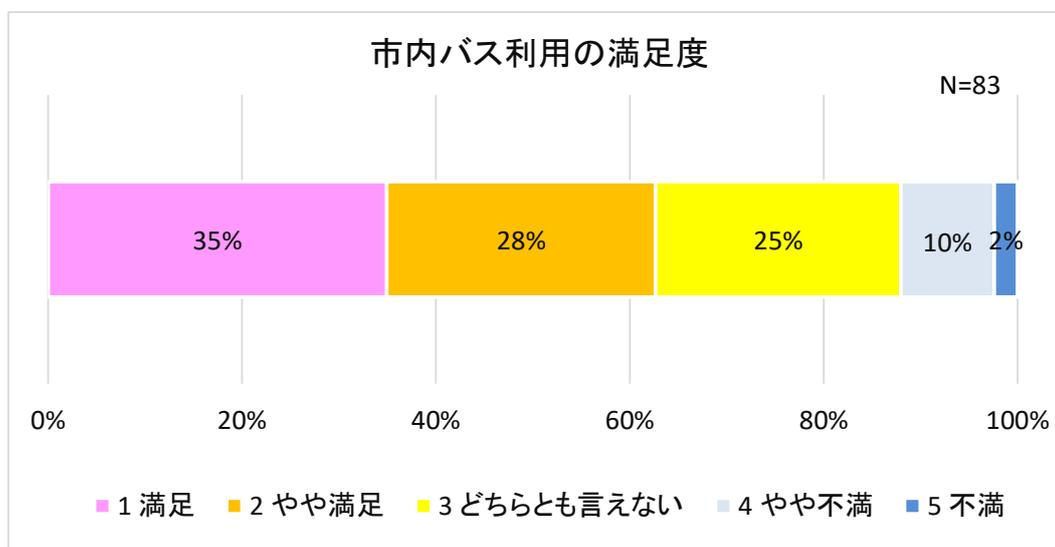


図 5.17 市内バスの利用の満足度

4) 不満なサービス

- 利用者の不満なサービスは「運行間隔」が45%と圧倒的に高く、次いで、「運行時間帯」が16%である。

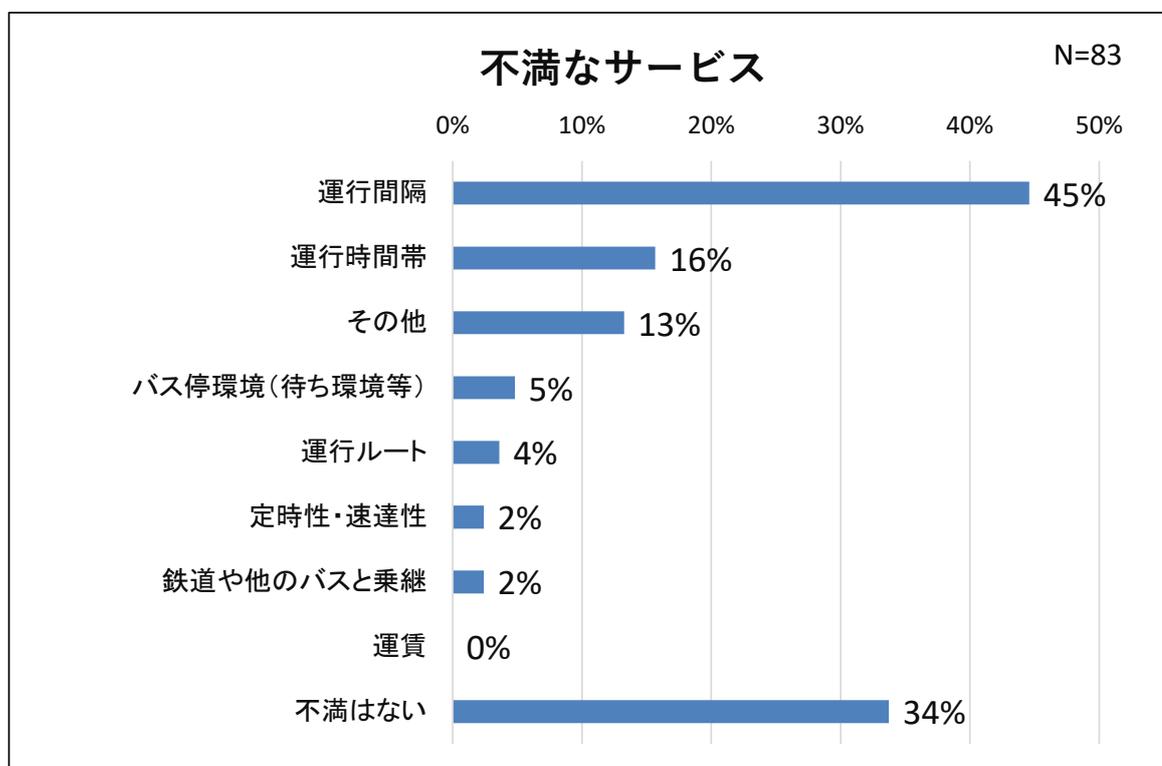


図 5.18 不満なサービス

6 公共交通に関する課題

ここでは、「第2章 地域の現状」、「第3章 公共交通の現状」、「第4章 上位・関連計画」、「第5章 計画策定のために行った調査」を踏まえ、嘉麻市の公共交通に関する課題を次ページの通り整理しました。

■ 嘉麻市の公共交通に関する課題

2. 地域の現状

| | |
|------|--|
| 人口 | ○人口減少、少子高齢化のさらなる進展が見込まれているが、子どもは増加しているなど転出超過は減少傾向 ○転出要因として、交通利便性の低さ、買い物の不便さが最上位 |
| 市民移動 | ○通勤・通学先は市外が多く、飯塚市や福岡市が多い ○福岡市へは鉄道利用が多いが、アクセス手段は自動車がバスの4倍以上と、駅周辺への駐車や家族等の送迎負担を伴っていると推察 ○通勤・通学における鉄道・バス利用者は市内全域に広く分布 ○通勤・通学以外の私用移動先（買い物、通院など）は、市内各地域や飯塚市などに広く分布 |
| 自動車 | ○自動車保有台数は、人口が減少しているのに関わらず増加 ○高齢ドライバーによる事故割合や免許返納者が増加傾向（福岡県内） |
| 観光 | ○テレワークの進展など働き方や暮らし方が多様化 ○多様化を生かし、地方都市の魅力や価値向上が求められている ○観光入込客数は落ち込んでいるが、コロナ禍による変化が追い風となる可能性（ワーケーション、マイクログリズム、アウトドア志向等） |
| 財政 | ○財政力指数が福岡県内では低レベルにあり、今後の人口減少・高齢化の進展により一層厳しさを増す見込み |

3. 公共交通に関する現状

| | |
|----------|---|
| 公共交通サービス | 【体系】 多様な交通モード、運行形態、運営主体により構成 【鉄道】 福岡市等へのアクセス利便性が高い 【路線バス】 市内外の拠点間連絡で重要な役割を担っているが、利用者減少による減便が進行 【市バス】 ○幹線路線は路線バスと拠点間で路線が重複している可能性 ○枝線路線は全地域概ね公平・一律のサービスを提供 ○デマンド型運行は地区を超えた利用などのニーズが高い ○運賃は市外乗降が一律400円で、近距離では利用の抵抗要因の可能性（市内から嘉穂総合高校、市外から稲築志耕館高校など） |
| | 【運賃割引・支援制度】 ○子育て世代（小中学生）や、現役世代に対する割引等がない ○乗継に対する運賃割引もなく、市内から乗り継いで市役所や桂川駅に行く場合には片道600~700円となる可能性 【乗継・待ち環境】 上屋やベンチが設置されていない、老朽化など待ち環境が不十分なバス停も多い 【情報提供】 リアルタイム運行情報は、市バスは提供されておらず、路線バスはWEB上のみで入手しにくい可能性 【タクシー】 市内に3事業者が存在するがサービスの維持が課題 【その他輸送資源】 嘉穂小学校・中学校のスクールバスなどが運行 |
| | ○市バスと路線バスを併せた市の財政負担は年間約1億円 ○今後の人口減少等で利用者が減少した中でサービスを維持するにはさらに財政負担が拡大する恐れ ○バス・タクシーの運転手確保がサービスを維持・向上する上で課題 |
| | ○概ねすべての事業を実施し、収支率の改善など一定の成果は上がっているものの一部の目標値は未達成であり、より一層効果的・効率的な施策展開や利用促進が求められる。 |
| 運営面 | |
| 現行計画の評価 | |

4. 上位・関連計画から求められる方向性等

5. 市民・利用者のニーズ

| 安全・安心 定住促進 | ○活性化施策を推進する安全・安心な公共交通 ※出典：第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画（令和4年9月） ○子育てに伴う負担軽減等、子育て支援の充実 ○公共交通機関等生活基盤の確保、買い物弱者支援 ※出典：まち・ひと・しごと創生嘉麻市人口ビジョン・総合戦略（令和2年3月） ○安心安全に暮らせるまちづくり ※出典：第2期嘉麻市地域福祉計画（令和3年3月） ○交通移動手段を持たない市民の支え、定住化促進に繋げる ※出典：嘉麻市過疎地域持続的発展計画（令和3年度~令和7年度） | | | | | | | | | | | |
|------------------|---|----------|----|---------|------------------|-------|-------|------------------|---------|---------|----------|-------|
| 利便性 | ○誰もが移動しやすい交通環境の推進 ※出典：福岡県交通ビジョン2022（令和4年3月） ○利便性の高い交通環境の構築 ※出典：第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画（令和4年9月） | | | | | | | | | | | |
| 観光 | ○「アウトドアシティ嘉麻」としての提供価値への貢献 ○観光消費額、観光入込客数、来訪者・市民満足度向上等観光振興への貢献 ※出典：第3次嘉麻市観光振興基本計画（令和4年4月） | | | | | | | | | | | |
| 公共交通の方向性 | ○バスをほとんど利用していない市民が8割以上だが必要性を感じている市民も8割以上 ○今後の公共交通サービスの方向性として「高齢者や学生、子育て世代などにターゲットを絞って維持・充実する一方、利用者が少ない路線や時間帯は効率化すべき」が44%と最多。 | | | | | | | | | | | |
| 利用状況・意向 | ○高校生の通学手段は送迎が約6割と最も多い ○通勤通学はサービス改善による利用意向がある人は11%（現在利用している人は3%） ○私用（通勤・通学以外）はサービス改善による利用意向がある人は26%（現在利用している人は6%） | | | | | | | | | | | |
| サービス等に対するニーズ | ○市民がバスを利用するうえで重視するサービス（1~3位） | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>通勤・通学</th> <th>私用</th> <th>通学（高校生）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自宅や目的地の近くから利用できる</td> <td>運賃が安い</td> <td>運賃が安い</td> </tr> <tr> <td>鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい</td> <td>運行間隔が短い</td> <td>運行間隔が短い</td> </tr> <tr> <td>遅い時間まで運行</td> <td>運賃が安い</td> <td>時刻表通りに到着</td> </tr> </tbody> </table> | 通勤・通学 | 私用 | 通学（高校生） | 自宅や目的地の近くから利用できる | 運賃が安い | 運賃が安い | 鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい | 運行間隔が短い | 運行間隔が短い | 遅い時間まで運行 | 運賃が安い |
| 通勤・通学 | 私用 | 通学（高校生） | | | | | | | | | | |
| 自宅や目的地の近くから利用できる | 運賃が安い | 運賃が安い | | | | | | | | | | |
| 鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい | 運行間隔が短い | 運行間隔が短い | | | | | | | | | | |
| 遅い時間まで運行 | 運賃が安い | 時刻表通りに到着 | | | | | | | | | | |
| 持続性・運営面 | ○利用者の満足度は高いが、不満なサービスは「運行間隔」が45%と圧倒的に高い。 | | | | | | | | | | | |
| | ○バスを利用しやすくなる、利用が増える取組 1位：「他のバスとの乗り継ぎが便利になる（ダイヤ、運賃、待ち環境等）」 2位：「バス停に屋根やベンチがある」 3位：「バスの乗り方、経路などがわかりやすくなる」 ○バスの運行情報に対するニーズも高い（それぞれ4位・5位） 「バスがいつ来るか携帯電話でわかる」「バス停でバスの運行状況がわかる」 ○乗継しやすさで重要な取組は「待ち時間」「運賃」「待ち環境」の順 | | | | | | | | | | | |
| | ○持続性のある交通体系への転換 ※出典：第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画（令和4年9月） ○市民が主体となる「小さな拠点」の推進 ※出典：まち・ひと・しごと創生嘉麻市人口ビジョン・総合戦略（令和2年3月） ○地域・事業者・行政が一体となった取組み ※出典：嘉麻市過疎地域持続的発展計画（令和3年度~令和7年度） ○公共交通の充実や利用促進を図るために、「市民（地域）の主体的な参画を推進すべき」と市民の5割以上が回答 ○まちづくりと連携した交通環境の整備 ※出典：福岡県交通ビジョン2022（令和4年3月） ○赤字路線バスの運行補助 ○地域公共交通連携の推進 ※出典：第2次嘉麻市圏域定住自立圏共生ビジョン（策定中） | | | | | | | | | | | |

嘉麻市の公共交通に関する「課題」

- ### 1. 自動車に頼らなくても気軽に外出・移動できる環境の創出

 - 嘉麻市が目指す安全・安心に暮らせるまちづくりを実現するためには、運転に不安を感じる高齢者等が公共交通を利用して気軽に買い物や通院等に出かけられる運行サービス、乗継・待ち環境、運行情報提供などが必要。
 - 学生は、高校生の通学手段で「家族等の送迎」が最多であるなど負担を伴っていると想定され、交通面は最大の転出要因にもなっていることから、ニーズが高い費用・時間等ができる限り負担にならないようなサービスの確保が必要。
- ### 2. 転入や来訪の促進に資する魅力的な交通サービスが必要

 - 嘉麻市の活力を維持するため、ニューノーマル（テレワーク進展など新たな生活用式）の機会を捉えた子育て世代等の転入促進や観光振興が求められており、交通面からの貢献が必要。
 - 福岡市へのアクセスにおいて、鉄道の利便性は高いものの送迎や駐車負担を伴っていると想定され、ターゲットは絞りつつも、転入促進や観光振興に資する利便性や付加価値を感じるようなサービスが求められる。
- ### 3. 異なる交通モード・路線間の接続、交流や賑わい創出にも寄与する待ち合い環境の充実

 - バスを利用しやすくなる・利用が増える取組として「他のバスとの乗継が便利になる」が最多と市民ニーズが非常に高く、交通モード・路線間の接続の改善を図る必要がある。
 - 乗り継ぎしやすさに対する市民ニーズは、ダイヤ接続、運賃の順に高く、ダイヤ接続が一定図られているのに対して、乗継運賃に対する取組は行われていない。
 - 待ち環境については、多様なニーズへのダイヤ接続を図るのが難しいことも踏まえると、待ち時間が負担とならないだけでなく、立ち寄りや交流や賑わいが生まれ、外出する楽しみにもなるような交通結節点の環境が求められる。
- ### 4. 多様な関係者の主体的な参画と連携による好循環の創出

 - 本市の公共交通はこれまで事業者、行政主導で運営されてきたが、人口減少や厳しい財政状況下にある一方、ニーズは多様化しており、有効かつ持続可能なサービスを提供するのは困難な局面に差し掛かっている。
 - 市民アンケートにおいても「公共交通への市民の主体的な参画を推進すべき」との意向が5割以上、また「バスの乗り方や経路地がわかりにくい」との声も多いことから、市民を始めとする関係者の主体的な参画と双方向コミュニケーションにより、分かりやすい周知・利用しやすいサービス設定と利用促進の好循環を生み出すことが必要。
 - また、待ち環境等の利用環境向上や利用促進を効率的・効果的に図るためには、各種施設や企業、福祉や健康、教育などの関連分野など多様な関係者との一層の連携も求められる。

【参考】課題に対して市民ニーズ等から対応が求められる点

嘉麻市の公共交通に関する「課題」【再掲】

1. 自動車に頼らなくても気軽に外出・移動できる環境の創出

- 嘉麻市が目指す安全・安心に暮らせるまちづくりを実現するためには、運転に不安を感じる高齢者等が公共交通を利用して気軽に買い物や通院等に出かけられる運行サービス、乗継・待ち環境、運行情報提供などが必要。
- 学生は、高校生の通学手段で「家族等の送迎」が最多であるなど負担を伴っていると想定され、交通面は最大の転出要因にもなっていることから、ニーズが高い費用・時間等ができる限り負担にならないようなサービスの確保が必要。

2. 転入や来訪の促進に資する魅力的な交通サービスが必要

- 嘉麻市の活力を維持するため、ニューノーマル（テレワーク進展など新たな生活用式）の機会を捉えた子育て世代等の転入促進や観光振興が求められており、交通面からの貢献が必要。
- 福岡市へのアクセスにおいて、鉄道の利便性は高いものの送迎や駐車場の負担を伴っていると想定され、ターゲットは絞りつつも、転入促進や観光振興に資する利便性や付加価値を感じるようなサービスが求められる。

3. 異なる交通モード・路線間の接続、交流や賑わい創出にも寄与する待ち合い環境の充実

- バスを利用しやすくなる・利用が増える取組として「他のバスとの乗継が便利になる」が最多と市民ニーズが非常に高く、交通モード・路線間の接続の改善を図る必要がある。
- 乗り継ぎしやすさに対する市民ニーズは、ダイヤ接続、運賃の順に高く、ダイヤ接続が一定図られているのに対して、乗継運賃に対する取組は行われていない。
- 待ち環境については、多様なニーズへのダイヤ接続を図るのが難しいことも踏まえると、待ち時間が負担とならないだけでなく、立ち寄りや交流や賑わいが生まれ、外出する楽しみにもなるような交通結節点の環境が求められる。

4. 多様な関係者の主体的な参画と連携による好循環の創出

- 本市の公共交通はこれまで事業者、行政主導で運営されてきたが、人口減少や厳しい財政状況下にある一方、ニーズは多様化しており、有効かつ持続可能なサービスを提供するのは困難な局面に差し掛かっている。
- 市民アンケートにおいても「公共交通への市民の主体的な参画を推進すべき」との意向が5割以上、また「バスの乗り方や経路地がわかりにくい」との声も多いことから、市民を始めとする関係者の主体的な参画と双方向コミュニケーションにより、分かりやすい周知・利用しやすいサービス設定と利用促進の好循環を生み出すことが必要。
- また、待ち環境等の利用環境向上や利用促進を効率的・効果的に図るためには、各種施設や企業、福祉や健康、教育などの関連分野など多様な関係者との一層の連携も求められる。

関連する主な項目

● デマンド運行型バス

● バス待ち環境

● 情報提供

● 運賃

● 運行ルート、停留所

● 運行間隔、運行時間帯

● 鉄道との接続

● バス乗継のダイヤ接続

● バス乗継の運賃制度

● 交通結節点整備

● 利用促進

● 収支・財政負担

● 運営体制

● 多様な関係者との連携

● 他分野との連携

これまでの取組

● デマンド運行型バスの利便性向上（予約時間変更、予約センター設置）

● 交通結節点などの主要バス停を中心に整備

● ダイヤ情報などを中心とした取組（時刻表配布、バス停デザイン等）

● 高齢者や学生を中心とした割引制度を導入

● 新規路線開設、きめ細かいルート設定、デマンド運行型バスの導入

● 利用が多い時間帯等を考慮したダイヤ設定

● 主に鉄道との接続を意識した市バスのダイヤ設定

● 定期券や回数券を中心とした対応（乗継に特化した割引はない）

● バスステーション、各地域拠点を中心に待ち環境等を整備

● 運賃の値上げなどにより、収支率は大幅に改善（約10%→17%）

● 行政主導での全地域で公平かつ概ね一律のサービスを展開

● 施設へのバス乗入れ、観光周遊を可能とする路線の構築などを実施

市民ニーズ等から対応が求められる点

今後の公共交通サービスの方向性として「高齢者や学生、子育て世代などにターゲットを絞って維持・充実する一方、利用者が少ない路線や時間帯は効率化すべき」が最多。

● 地区を超えた移動へのニーズが高い

● 「バス停への屋根やベンチの設置」は市民ニーズが2番目に高い取組

● 「バスのリアルタイム運行情報（携帯電話、バス停）」は市民ニーズが高い

● 「運賃」は通学、私用で利用するためのサービスとしてニーズが高い

● 「自宅や目的地の近くから利用できる」は、通勤、私用で利用するために重要なサービスとしてニーズが高い

● 運行間隔は、利用者の不満なサービスとして圧倒的に多い

● 運行間隔は通学、運行時間帯は通勤で利用するために重要なサービスとしてニーズが高い

● 「鉄道や他のバスへの乗継」は、通勤、私用で利用するためのサービスとしてニーズが高い

● 「他のバスとの乗り継ぎしやすさ」は、市民ニーズが高い取組。

● 乗継しやすさで重要な取組は「待ち時間」「運賃」「待ち環境」の順にニーズが高い。

● 収支率は目標値に達していない

● 「バスの乗り方、経路地などがわかりやすくなる」は、市民ニーズが3番目に高い取組。

● 公共交通の充実や利用促進を図るために、「市民（地域）の主体的な参画を推進すべき」と市民の5割以上が回答

● 今後のより一層厳しい財政面、まちづくりへの貢献等の面から、一層の促進が求められる。

7 基本方針と目標

7.1 基本方針

本計画における基本方針は、上位計画である第2次嘉麻市総合計画における将来像を踏まえ、以下のように設定しました。

第2次嘉麻市総合計画

将来像

いきたい 住みたい つながりたい 遠賀川源流のまち 嘉麻
～ みんなで創る “誇れるふるさと” “未来のふるさと” ～

すべての市民が安心を感じ、いきいきと暮らせるまちづくりは、いつの時代においても、欠かすことができない基礎的自治体としての使命であり、今後もまちづくりの土台です。

一方、本格的な人口減少・少子高齢化時代へ突入する中、全国平均を上回るスピードで人口減少が進む本市が、持続可能なまちとして発展していくためには、将来にわたり臆することなく挑戦を続け、活力を生み出していくことが何よりも強く求められます。

「自治体消滅」という言葉すら聞こえる今日、地域の生き残りをかけた競争が始まっています。市民と行政がそれぞれの立場で役割を担い、責任を果たしながら、市民との協働によるまちづくりを実践していくことが、生き残るための最大の力であり、市民一人ひとりが互いの人権を尊重し、地域の主役（担い手）となり、それぞれが成果を分かち合えるような希望あるまちづくりを進めます。

本市には、古くから受け継がれてきた豊かな自然や、伝統、歴史、文化といった数多くの誇るべき資産が眠っています。その宝を今一度掘り起こし、さらに磨きをかけ、次の世代へ引き継ぐと同時に、その宝を活かしたまちづくりこそが地域の再興につながります。

こうしたまちづくりを通じて、県内外から「行きたい、住みたい」と思われ、市民が地域への誇りと愛着を持ち、「住み続けたい」と感じ、さらには、全国の人たちが嘉麻市と「つながりたい」という思いが広がるような嘉麻の実現を目指します。

嘉麻市地域公共交通計画における基本方針

嘉麻のひと・まち・未来をつなぐ公共交通を みんなで創り、育て、磨き上げる

- 多様な交通手段を活用して、交流や賑わいを生むことでひとをつなぎ、市内4地域（まち）や市外拠点を移動しやすくつなぎ、さらに持続性を高めて未来につなぐことで、魅力的な嘉麻市を支え続ける公共交通を目指します。
- そのため、市民をはじめ、交通事業者、行政等の多様な関係者の協働によって、公共交通を創り、育て（利用し）、さらに利用しやすく磨き上げることで、利便性と持続性の両立を目指します。

将来の公共交通の体系・役割は現況を基本とし、補助事業を活用した維持に加え、利便性と効率性の両立を図ります。

表 7.1 公共交通の体系・役割

| 種別 | 路線 | 役割(担う移動) | 運営主体 | 補助対象 (下表参照) | |
|----------------------|--|--|--|----------------------|--------------------|
| 公共交通 | 鉄道 | ・JR 福北ゆたか線 ・JR 後藤寺線 | ・市外拠点への移動 (福岡市、飯塚市等) | JR 九州 | — |
| | 路線バス (西鉄バス) | ■3路線 ・飯塚～大隈線(12番) ・上山田線(23番) ・碓井線(27番) | ・市外拠点への移動 (飯塚市、桂川町) ・鉄道駅アクセス(桂川駅等) | 西鉄バス筑豊 (国・県・市が補助) | 地域間幹線 系統 |
| | 市バス 幹線路線 | ■4路線 ・稲築桂川線 ・熊ヶ畑桂川線 ・市内循環線(東回り) ・市内循環線(西回り) | ・市内4地域間の移動 ・路線バスの補完(鉄道駅アクセス) | 嘉麻市 (運行は委託) | 地域内 フィーダー 系統 |
| | 市バス 枝線路線 | ■6路線 ・山田北回線、南回線 ・稲築北回線、南回線 ・碓井線 ・嘉穂線 ※定時定路線型とデマ ンド型運行の併用 | ・市内4地域内の移動 ・路線バス、市バス幹線路線へのアクセス | | |
| | タクシー | ・3事業者 | ・個別輸送 | 民間事業者 | — |
| その他輸送資源 (スクールバス等) | ・嘉穂小学校・中学校スクールバス ・外出支援サービス ・障がい者福祉タクシー | ・バスの補完 ・福祉輸送 | 嘉麻市 | — | |

表 7.2 地域公共交通確保維持事業の必要性

| 位置づけ | 路線 | 必要性 |
|--------------------|---|---|
| 地域間 幹線系統 | ・飯塚～大隈線(12番) ・上山田線(23番) ・碓井線(27番) | <ul style="list-style-type: none"> ・本市と飯塚市、桂川町を結ぶ路線で、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動に伴う移動を担っている。 ・当路線によってアクセス可能な新飯塚駅、飯塚バスターミナル、桂川駅は広域的な公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 ・一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持は難しく、補助制度を活用し運行を確保・維持する必要がある。 |
| 地域内 フィーダー 系統 | ・稲築桂川線 ・市内循環線 (東回り 山田方面) | <ul style="list-style-type: none"> ・稲築桂川線は、発着点を桂川駅・下鴨生駅とし、福岡市・北九州市等への広域的なアクセスに加え、沿線には稲築志耕館高校、嘉穂総合高校が立地し、市内外から両校へのアクセス性を確保している。 ・市内循環線(東回り 山田方面)は、商業施設が少ない山田地域から稲築地域への買い物や市内高校へのアクセスなどを支えている。 ・一方で、運営努力だけでは路線の維持は難しく、補助制度を活用し運行を確保・維持する必要がある。 |

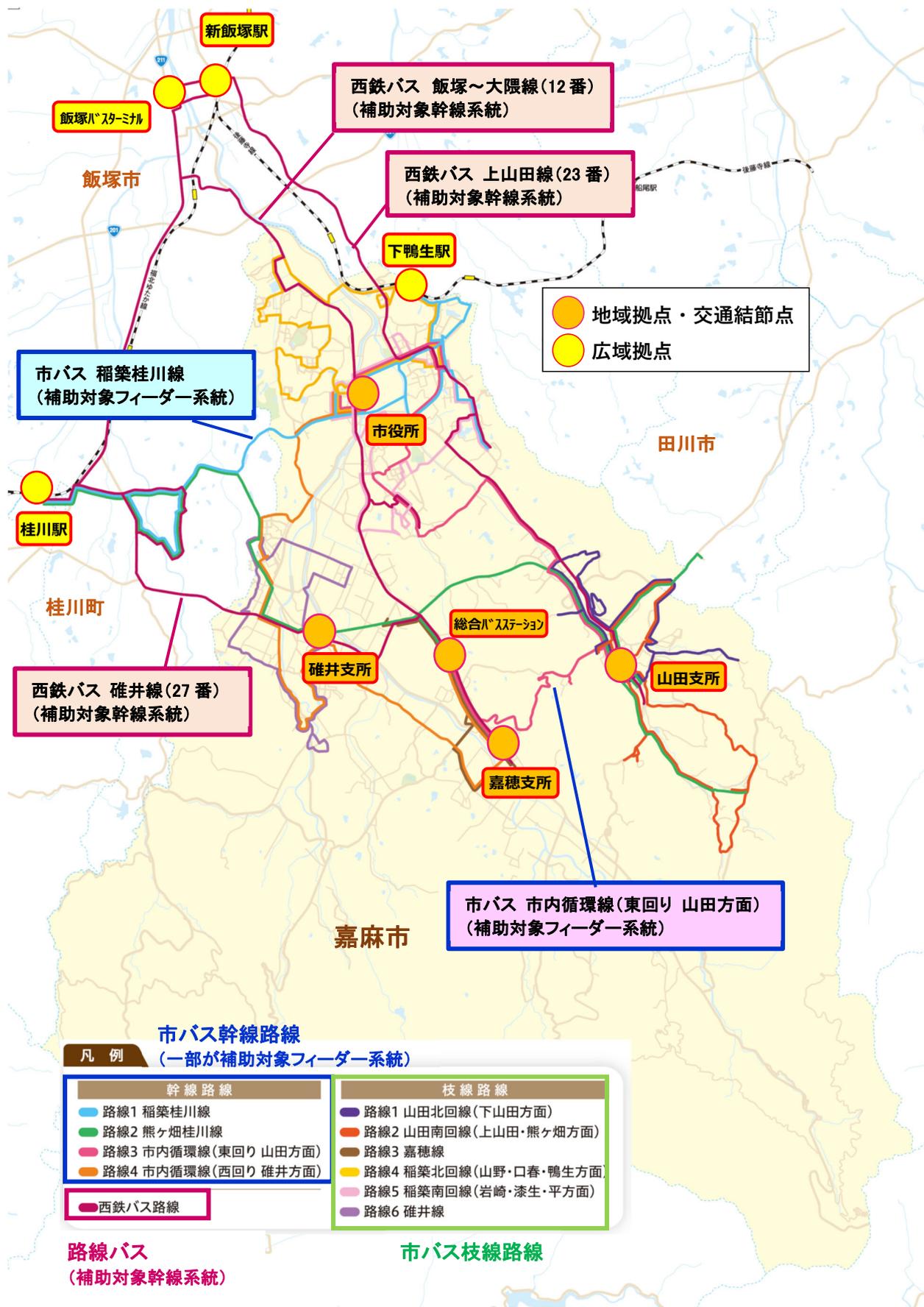
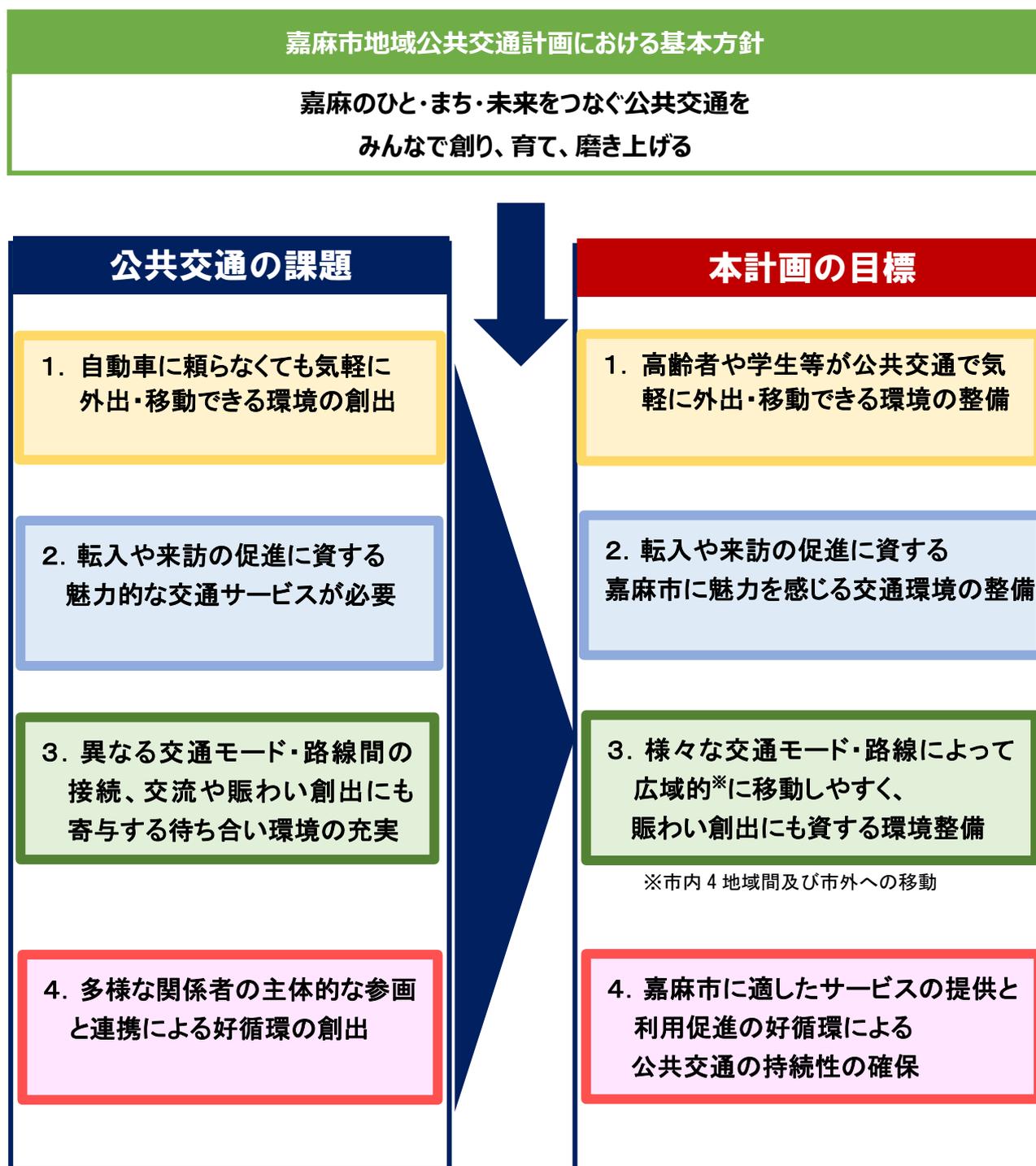


図 7.1 公共交通の体系・役割

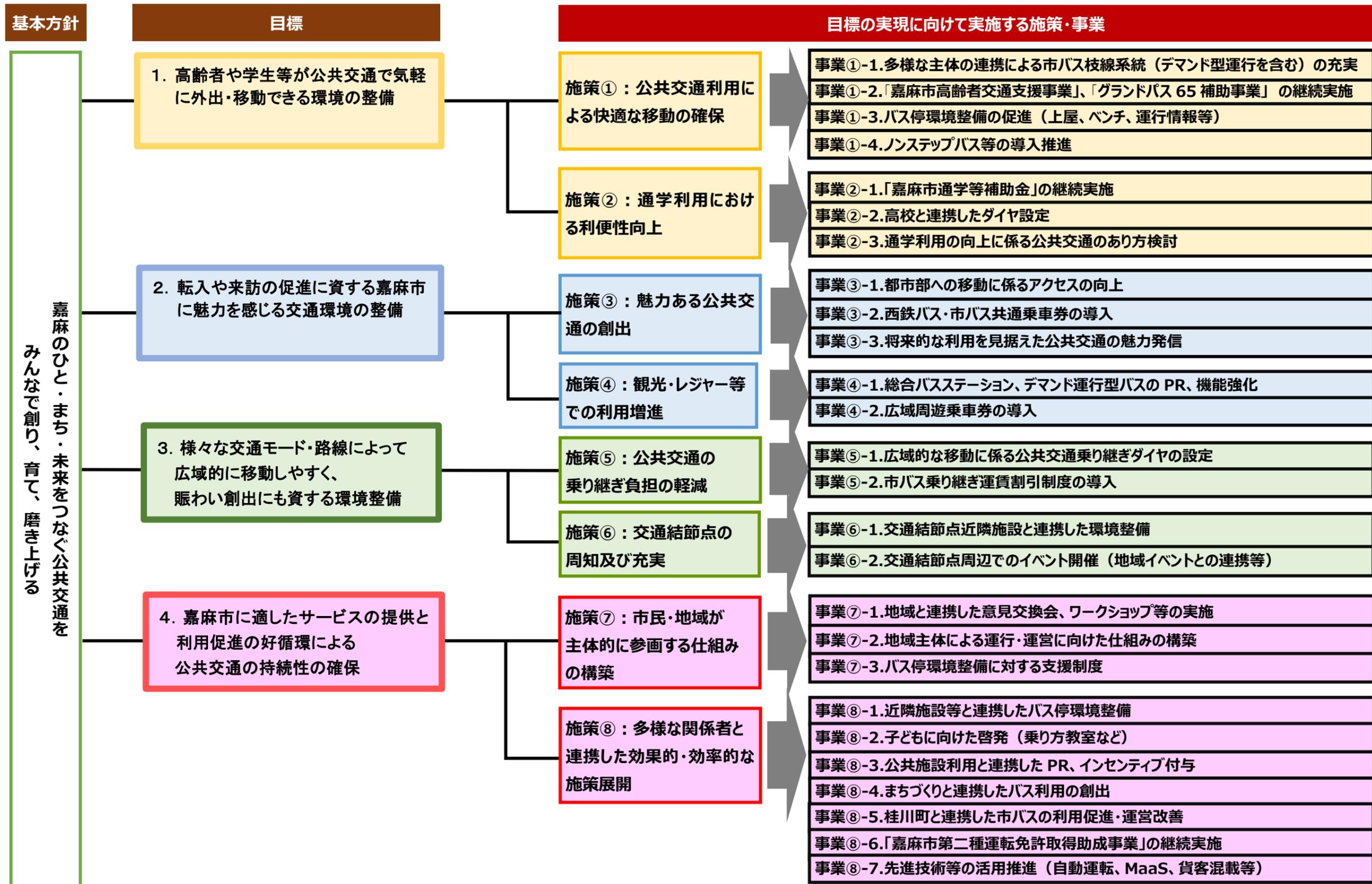
7.2 目標

本計画における目標は、7.1 で設定した基本方針を踏まえ、6 章で整理した「公共交通の課題」に対応する形で以下のとおり設定しました。



8 目標の実現に向けて実施する施策・事業

目標の実現に向けて実施する施策・事業を以下に示します。また、各事業の具体的内容等を次頁以降に示します。



施策①：公共交通利用による快適な移動の確保

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業①-1. 多様な主体の連携による市バス枝線系統（デマンド型運行を含む）の充実 |
| 事業概要 | デマンド型運行を含む市バス枝線系統について、ニーズに応じた利便性向上及び、利用促進や持続性確保の好循環を生み出すため、運行形態や運用方法について、多様な関係者が一体となって協議し充実を図る。 |
| 実施主体 | 地域住民、嘉麻市、交通事業者、各種団体等 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業①-2. 「嘉麻市高齢者交通支援事業」「グランドパス 65 補助事業」の継続実施 |
| 事業概要 | 現在実施している「嘉麻市高齢者交通支援事業」、「グランドパス 65 補助事業」について、公共交通の利用促進とともに、免許返納者への対応の観点も含め継続実施する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業①-3. バス停環境整備の促進（上屋、ベンチ、運行情報等） |
| 事業概要 | バスを安心して利用できるようにバス停の上屋、ベンチの設置、老朽化対策、ICT の活用も含めたバスの運行情報提供の充実を図る。 |
| 実施主体 | 地域住民、嘉麻市、交通事業者、近隣施設等 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業①-4. ノンステップバス等の導入推進 |
| 事業概要 | 高齢者や車椅子・ベビーカー利用者等がバスを安心して利用できるように、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準に基づくノンステップバスの導入を地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の有利な財源を活用しながら推進する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者 |

施策②：通学利用における利便性向上

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業②-1.「嘉麻市通学等補助金」の継続実施 |
| 事業概要 | 現在実施している「嘉麻市通学等補助金」について、公共交通の利用促進はもとより、生徒・学生の転出抑制や子育て世代の魅力向上を図る観点から継続実施する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業②-2.高校と連携したダイヤ設定 |
| 事業概要 | 高校生の通学においては、ダイヤの充実を望む声が多い一方、運営・運行面の課題もあることから、行政、交通事業者、高校が連携して効率的・効果的なダイヤ設定を検討する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、高校（生徒） |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業②-3. 通学利用の向上に係る公共交通のあり方検討 |
| 事業概要 | 通学時の移動手段等を定期的に調査し、公共交通利用に係る最新のニーズ等を把握したうえで、運行計画等の改善を図り公共交通への移行促進を図る。また、定期利用者に対しては「嘉麻市通学等補助金」で負担軽減を図っているものの、天候などによる一時的な利用に係る費用負担の軽減等を図る仕組みを検討するなど、公共交通を利用した通学機会の創出を図る魅力的な事業の実施を模索する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、高校（生徒） |

施策③：魅力ある公共交通の創出

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業③-1. 都市部への移動に係るアクセスの向上 |
| 事業概要 | <p>通勤・通学等で利用の多い、福岡市、北九州市及び飯塚市等の都市部への移動における桂川駅等の最寄りの JR 各駅や飯塚バスターミナルなどへのアクセスを向上するため、市バス（幹線・枝線）による各交通モードへの積極的な接続による利便性向上を図る。それにより、自家用車による送迎や駐車場利用に係る負担の軽減が期待される。</p> <p>※広域的な移動を担う路線バス、市バス幹線路線の維持を図るため、地域間幹線系統補助金、地域内フィーダー系統補助金及び県補助金などの財源を活用する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域間幹線系統補助金を活用する路線 西鉄バス 飯塚～大隈線（12 番系統）、上山田線（23 番系統）、碓井線（27 番系統） ■ 地域内フィーダー系統補助金を活用する路線 市バス幹線路線 稲築桂川線、市内循環線（東回り） |
| 実施主体 | 地域住民、嘉麻市、交通事業者 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業③-2. 西鉄バス・市バス共通乗車券の導入 |
| 事業概要 | 市内を運行するバスを利用する際に官民バスの区別なく乗車できる共通の乗車券等を導入するなど、バス利用における利便性向上に繋がる検討を行う。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業③-3. 将来的な利用を見据えた公共交通の魅力発信 |
| 事業概要 | 小中学生無料乗車イベントの実施など、実際に公共交通を利用する機会を創出し、将来的な利用が見込まれる世代に対する公共交通利用への意識向上や魅力を感じる催しを実施する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者 |

施策④：観光・レジャー等での利用増進

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業④-1.総合バスステーション、デマンド運行型バスのPR、機能強化 |
| 事業概要 | 公共交通を利用した嘉麻市への来訪者の利便性向上や回遊促進を図るため、交通結節点であり魅力発信拠点ともなる総合バスステーションの機能強化やアウトドア等の観光地にもアクセス可能なデマンド運行型バスのPRなど、多様なニーズに対応した情報発信、移動手段の機能強化を図る。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、観光関係者、地域住民 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業④-2.広域周遊乗車券の導入 |
| 事業概要 | 公共交通を利用した嘉麻市への来訪や回遊の促進、利便性向上を図るため、複数の交通事業者や周辺地域と連携した広域周遊乗車券の導入を検討する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、近隣自治体 |

施策⑤：公共交通の乗り継ぎ負担の軽減

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑤-1. 広域的な移動に係る公共交通乗り継ぎダイヤの設定 |
| 事業概要 | バス相互の乗り継ぎ（特にダイヤ接続）は、市民ニーズが最も高い取組である一方、どの路線に接続するかは地域や個人によってニーズが異なると想定されるため、地域や近隣自治体と連携しながら乗り継ぎダイヤの設定を行う。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、地域住民、交通事業者、近隣自治体 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑤-2. 市バス乗り継ぎ運賃割引制度の導入 |
| 事業概要 | 市バスの運行においては、利用目的に応じた運行形態の役割を明確にし、旧市町の範囲を超える移動に関しては、乗り継ぎ利用を踏まえ幹線と枝線の棲み分けを行っている。このような乗り継ぎ利用における負担軽減の観点から、現状での乗り継ぎ利用の状況等を確認し、運賃割引制度の導入を検討する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者 |

施策⑥：交通結節点の周知及び充実

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業⑥-1. 交通結節点近隣施設と連携した環境整備 |
| 事業概要 | 主要な交通結節点についてはこれまでも待合環境等の整備を行ってきたが、安全性の確保も含めて、継続的に充実を図るとともに、待ち時間を有効に活用できる近隣施設等の情報発信及び連携を図る。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、近隣施設、地域住民 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑥-2. 交通結節点周辺でのイベント開催（地域イベントとの連携等） |
| 事業概要 | 乗り継ぎ利用における各路線の接続及び快適な待合環境を整備した交通結節点を広く利用者に認識してもらうために、イベント開催や地域イベントとの連携等を図り、バスの待合における快適に楽しく過ごせるような創意工夫を検討する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、近隣施設、地域住民 |

施策⑦ 市民・地域が主体的に参画する仕組みの構築

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業⑦-1.地域と連携した意見交換会、ワークショップ等の実施 |
| 事業概要 | 地域・市民が公共交通の計画や運営に主体的に参画し、利用促進を図る好循環を創出するため、地域と連携した意見交換会やワークショップ等を実施する。 |
| 実施主体 | 地域住民、嘉麻市、交通事業者 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑦-2.地域主体による運行・運営に向けた仕組みの構築 |
| 事業概要 | 今後予想される人口減少や少子高齢化の拡大を踏まえ、公共交通の確保維持を図るため、地域・市民主体による公共交通の計画や運営及び利用促進など、地域に密着した地域主体の公共交通構築に係る仕組みづくりの構築を図る。 |
| 実施主体 | 地域住民、嘉麻市、交通事業者 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑦-3.バス停環境整備に対する支援制度 |
| 事業概要 | 地域住民主体によるバス停環境整備に対して、技術面や費用面からの支援制度導入を検討する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、地域住民 |

施策⑧ 多様な関係者と連携した効果的・効率的な施策展開

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑧-1.近隣施設等と連携したバス停環境整備 |
| 事業概要 | 交通結節点以外のバス停についても、効果的・効率的にバス停環境を整備するため、コンビニ等の近傍施設と連携した整備を図る。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、近隣施設、地域住民、交通事業者 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑧-2.子どもに向けた啓発（乗り方教室など） |
| 事業概要 | 子ども及び子どもを通じて全世代に、バスの乗り方や公共交通利用促進に向けた啓発を図るため、バスの乗り方教室等を実施する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、学校 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業⑧-3.公共施設利用と連携した PR、インセンティブ付与 |
| 事業概要 | 公共交通利用における市民の目的地としてのニーズが高い公共施設への運行を確保し、市バス回数券等の販売箇所の拡充など、公共施設と連携したバス利用の PR や利用促進に係る制度の構築を図る。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、施設関係者等 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑧-4. まちづくりと連携したバス利用の創出 |
| 事業概要 | 小さな拠点づくり等の新たなまちづくりに関する施策と連携し、日常生活の移動手段としてだけでなく、賑わいの創出に寄与する公共交通の位置づけ及びあり方を検討し、バス利用の創出や喚起につながる取組みを実施する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、地域住民等 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑧-5. 桂川町と連携した市バスの利用促進・運営改善 |
| 事業概要 | 市バスの稲築桂川線、熊ヶ畑桂川線は、桂川町を經由して桂川駅にアクセスするため、桂川町と連携した利用促進や運営の改善を図る。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、桂川町、交通事業者 |

| | |
|------|--|
| 事業名 | 事業⑧-6. 「嘉麻市第二種運転免許取得助成事業」の継続実施 |
| 事業概要 | 乗務員の確保を図り、市内を運行する乗合バス路線およびタクシー事業を維持するため、乗務員になる上で必要な、大型・中型・普通第二種運転免許の取得に係る費用を助成する制度を継続実施する。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者 |

| | |
|------|---|
| 事業名 | 事業⑧-7. 先進技術等の導入推進（自動運転、MaaS、貨客混載等） |
| 事業概要 | 公共交通の利便性・効率性の向上と合わせ、運転手不足に伴う公共交通の確保維持に関する危機的な課題を踏まえ、自動運転、MaaS、貨客混載及びマイナンバーカードの活用等の先進技術や先進的な取り組みに対して、様々な動向に注視しつつ、導入の推進を図る。 |
| 実施主体 | 嘉麻市、交通事業者、物流事業者等 |

9 実施プログラム

「第8章 目標の実現に向けて実施する施策・事業」を確実かつ有効に展開するため、実施主体、スケジュールを含めた実施プログラムを以下の通り作成しました。

表 9.1 実施プログラム(その1)

| 目標 | 施策・事業 | 実施主体 (◎：主な主体、○：関係主体) | | | | スケジュール(年度) | | | | | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|---|---------------------------------|------|-----|------------|---|---|------------|------------|--|--|
| | | 嘉麻市 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 | R5 2023 | R6 2024 | R7 2025 | R8 2026 | R9 2027 | | |
| 目標1. 高齢者や学生等が公共交通で気軽に外出・移動できる環境の整備 | 施策①… 快適な移動の確保 | 事業①-1. 多様な主体の連携による市バス 枝線系統(デマンド型運行 を含む)の充実 | ◎ | ○ | ◎ | 各種 団体等 | 継続実施 <small>連携：事業⑦-1.地域と連携した意見交換会、ワークショップ等の実施 事業⑦-2.地域主体による運行・運営に向けた仕組みの構築</small> | | | | | |
| | | 事業①-2.「嘉麻市高齢者交通 支援事業」、「グランドバス65 補助事業」の継続実施 | ◎ | ○ | | | 継続実施 | | | | | |
| | | 事業①-3. バス停環境整備の促進 (上屋、ベンチ、運行情報等) | ◎ | ○ | ◎ | 近隣 施設等 | 継続実施 | | | | | |
| | | 事業①-4. ノンステップバス等の導入推進 | ◎ | ○ | | | 市バスに順次導入 | | | | | |
| | 施策②… 利便性向上における | 事業②-1. 「嘉麻市通学等補助金」 の継続実施 | ◎ | ○ | | | 継続実施 | | | | | |
| | | 事業②-2. 高校と連携したダイヤ設定 | ◎ | ○ | | 高校 (生徒) | 継続実施 | | | | | |
| | | 事業②-3. 通学利用の向上に係る 公共交通のあり方検討 | ◎ | ○ | | 高校 (生徒) | 検討 | 試行・実施 <small>連携：事業⑧-5.桂川町と連携した市バスの利用促進・運営</small> | | | | |
| | 目標2. 嘉麻市に転入や来訪の促進に資する 交通環境の整備 | 施策③… 公共交通の創出 | 事業③-1. 都市部への移動に 係るアクセスの向上 | ◎ | ○ | ◎ | | 現行バス路線の維持・改善 <small>連携：事業⑦-1.地域と連携した意見交換会、ワークショップ等の実施 事業⑦-2.地域主体による運行・運営に向けた仕組みの構築</small> | | | | |
| | | | 事業③-2.西鉄バス・市バス共通 乗車券の導入 | ◎ | ◎ | | | 検討・調整 | 試行・実施 | | | |
| | | | 事業③-3. 将来的な利用を見据 えた公共交通の魅力発信 | ◎ | ◎ | | | 検討 | 試行・実施 | | | |
| 施策④… 観光利用の増進 | | 事業④-1. 総合バスステーション、デマンド 運行型バスのPR、機能強化 | ◎ | ○ | ○ | 観光 関係者 | 継続実施 | | | | | |
| | | 事業④-2. 広域周遊乗車券の導入 | ◎ | ○ | | 近隣 自治体 | 検討・調整 | 試行・実施 | | | | |

表 9.2 実施プログラム(その2)

| 目標 | 施策・事業 | 実施主体 (◎：主な主体、○：関係主体) | | | | スケジュール(年度) | | | | | |
|---|-----------------------------|-------------------------------------|-------|--------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 嘉麻市 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 | R 5 2023 | R 6 2024 | R 7 2025 | R 8 2026 | R 9 2027 | |
| 目標3：様々な交通モード・路線による広域的に移動しやすく、賑わい創出にも資する環境整備 | 施策⑤…乗軽減負担 | 事業⑤-1. 広域的な移動に係る公共交通乗り継ぎダイヤの設定 | ◎ | ○ | ◎ | 近隣自治体 | 継続実施 | | | | |
| | | 事業⑤-2.市バス乗り継ぎ運賃割引制度の導入 | ◎ | ○ | | | 検討・調整 | | 試行・実施 | | |
| | 施策⑥…周知及び交通結節点 | 事業⑥-1. 交通結節点近隣施設と連携した環境整備 | ◎ | ○ | ○ | 近隣施設等 | 継続実施 | | | | |
| | | 事業⑥-2. 交通結節点周辺でのイベント開催(地域イベントとの連携等) | ◎ | | ○ | 近隣施設等 | 検討 | 実施 | | | |
| 目標4：嘉麻市に適したサービスの提供と利用促進の好循環による公共交通の持続性の確保 | 施策⑦…市民・地域が主体的に参画する仕組みの構築 | 事業⑦-1.地域と連携した意見交換会、ワークショップ等の実施 | ◎ | ○ | ◎ | | 継続実施 | | | | |
| | | 事業⑦-2.地域主体による運行・運営に向けた仕組みの構築 | ◎ | ○ | ◎ | | 検討・調整 | | 運用 | | |
| | | 事業⑦-3.バス停環境整備に対する支援制度 | ◎ | | ◎ | | 検討・調整 | | 運用 | | |
| | 施策⑧…多様な関係者と連携した効果的・効率的な施策展開 | 事業⑧-1.近隣施設等と連携したバス停環境整備 | ◎ | ○ | ○ | 近隣施設 | 継続実施 | | | | |
| | | 事業⑧-2.子どもに向けた啓発(乗り方教室など) | ◎ | ○ | | 学校 | 検討 | 実施 | | | |
| | | 事業⑧-3.公共施設利用と連携したPR、インセンティブ付与 | ◎ | ○ | | 施設関係者等 | 継続実施・拡充検討 | | | | |
| | | 事業⑧-4.まちづくりと連携したバス利用の創出 | ◎ | ○ | ○ | | 推進 | | | | |
| 事業⑧-5.桂川町と連携した市バスの利用促進・運営改善 | ◎ | ○ | | 桂川町 | 検討・調整 | | 運用 | | | | |
| 事業⑧-6.「嘉麻市第二種運転免許取得助成事業」の継続実施 | ◎ | ○ | | | 継続実施 | | | | | | |
| 事業⑧-7.先進技術等の導入推進(自動運転、MaaS、貨客混載等) | ◎ | ○ | | 物流事業者等 | 継続実施・調査研究 | | | | | | |

10 評価指標・目標値

10.1 評価指標・目標値一覧

本計画の達成状況を測り、客観的・定量的に評価するため、次のとおり評価指標・目標値を設定します。

表 10.1 本計画の評価指標・目標値一覧

| 基本方針・目標 | | 評価指標・目標値 | | |
|-------------------------------------|---|------------------------|-------------------------|--------------------|
| 嘉麻のひと・まち・未来をつなぐ公共交通をみんなで創り、育て、磨き上げる | 1. 高齢者や学生等が公共交通で気軽に外出・移動できる環境の整備 | ① 高齢者向け乗車券の販売件数 | 現状値 8,150件 (R3年度) | 目標値 (R9) 9,000件 |
| | | ② デマンド運行型バスの利用登録者数 | 1,454件 (R3年度末時点) | 2,500件 |
| | | ③ 高校生の通学におけるバスの利用割合 | 51% (R4年度) | 60% |
| | | ④ 待合環境の新たな整備箇所数 | — | 30箇所 |
| | 2. 転入や来訪の促進に資する嘉麻市に魅力を感じる交通環境の整備 | ⑤ 通学等補助金の年間利用者数 | 463人 (R3年度) | 500人 |
| | | ⑥ 総合バスステーションの利用者数 | 約18,000人 (R4年度推計) | 20,000人 |
| | | ⑦ 民間公共交通の維持 | JR 1路線 西鉄バス3路線 | 維持 |
| | 3. 様々な交通モード・路線によって広域的※に移動しやすく、賑わい創出にも資する環境整備 ※市内4地域間及び市外への移動 | ⑧ 乗継ポイントバス停における市バス乗降人数 | 約59,000人 (R3年度) | 70,000人 |
| | | ⑨ 市内のバス利用者数 | 288,112人 (R3年度) | 317,000人 |
| | 4. 嘉麻市に適したサービスの提供と利用促進の好循環による公共交通の持続性の確保 | ⑩ 市バスの収支率 | 17% (R3年度) | 20% |
| | | ⑪ バス運行経費に対する嘉麻市の負担額 | 約1.0億円 (R3年度) | 現状水準を維持 |
| | | ⑫ 公共交通網整備の取組に対する市民の満足度 | 27.6% (R1年度) | 50% |

10.2 各指標及び目標値について

目標1. 高齢者や学生等が公共交通で気軽に外出・移動できる環境の整備

指標①: 高齢者向け乗車券の販売枚数

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|-----------------|--------------------|----------|
| ① 高齢者向け乗車券の販売件数 | 8,150 件 (R3 年度) | 9,000 件 |

■指標について

高齢者向け乗車券として、市バスを対象とする「高齢者交通支援事業による回数券販売枚数」及び、西鉄バスを対象とする「嘉麻市グランドパス 65 購入補助証明書交付申請件数」を合算した年間の件数を指標とする。

■目標値について

現況値（令和3年度）は約8,150件であり、「⑨市内のバス利用者数」の目標値と同水準の約1割増となる9,000件を目標値とする。

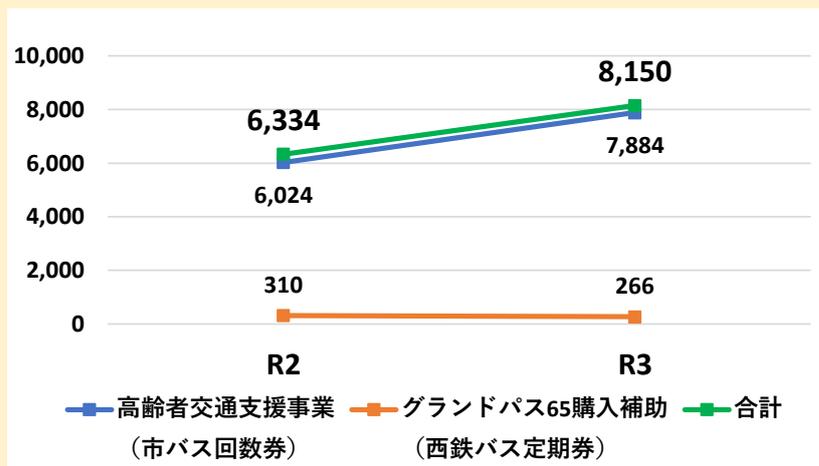


図 10.1 高齢者向け乗車券の販売件数

■評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標②: デマンド運行型バスの利用登録者数

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|-------------------|----------------------|----------|
| ②デマンド運行型バスの利用登録者数 | 1,454 件 (R3 度末時点) | 2,500 件 |

■指標について

事前登録制であるデマンド運行型バスの利用登録者数を指標とする。

■目標値について

現況値（令和3年度末時点）は1,454件であり、経年的に増加傾向で推移していることを踏まえ、2,500件を目標値とする。

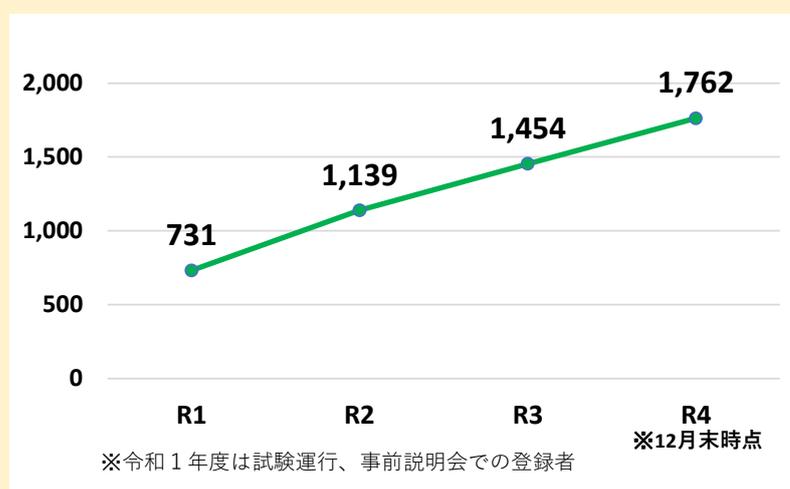


図 10.2 デマンド運行型バスの利用登録者数

■評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標③: 高校生の通学におけるバスの利用割合

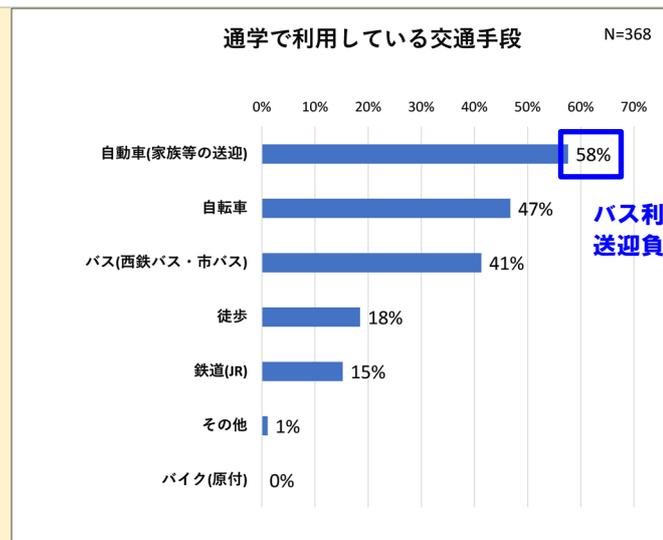
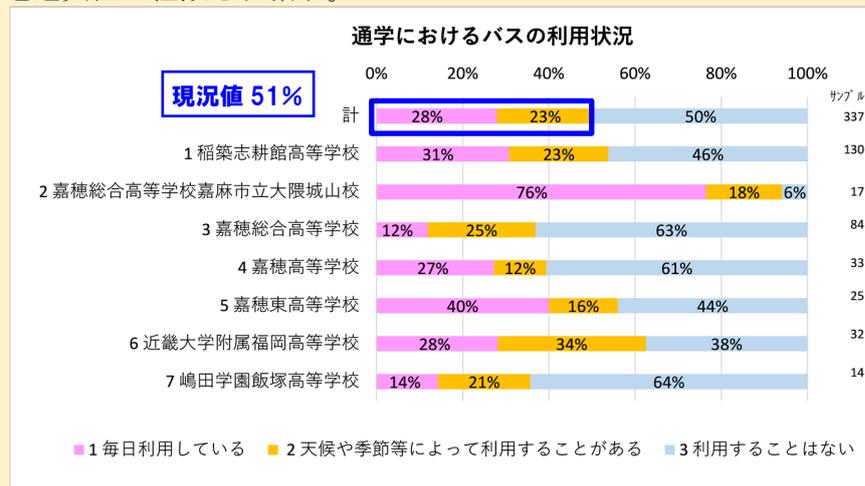
| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|--------------------|----------------|----------|
| ③高校生の通学におけるバスの利用割合 | 51% (R4 年度) | 60% |

■ 指標について

高校生の通学におけるバスの利用割合は、嘉麻市内の高校及び嘉麻市から近隣の高校への通学を対象とし、アンケート調査によるバスを利用している生徒の割合を指標とする。

■ 目標値について

現況値（令和4年度）は51%であり、約2割増水準となる60%を目標値とする。
 なお、高校生の通学手段は、家族等の送迎が58%と最も多く、バス利用を促進することで送迎負担の軽減を目指す。



バス利用を促進することで送迎負担の軽減を目指す

※高校生アンケート調査より（再掲）

図 10.3 通学におけるバス利用状況(上)、交通手段(下)

■ 評価方法について 計画期間に応じて、概ね5年おきに把握する。

指標④:待合環境の新たな整備箇所数

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|----------------|-----|----------|
| ④待合環境の新たな整備箇所数 | - | 30 箇所 |

■指標について

バス停における待合環境の新たな整備箇所数を指標とする。対象としては、上屋やベンチの設置や改修（老朽化対策）、近隣施設（商業施設等）と連携した整備、リアルタイム運行情報の提供などを想定する。

■目標値について

新たな整備箇所数として、年平均 6 箇所、5 年間で 30 箇所を目標とする。

■評価方法について

随時整備状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

目標2. 転入や来訪の促進に資する嘉麻市に魅力を感じる交通環境の整備

指標⑤: 通学等補助金の年間利用者数

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|-----------------|------------------|----------|
| ⑤ 通学等補助金の年間利用者数 | 463 人 (R3 年度) | 500 人 |

■指標について

生徒・学生の定期券購入を対象とする通学等補助金の年間延べ利用者数を指標とする。

■目標値について

現況値(令和3年度)は463人であり、通学におけるバス利用割合を約2割増加することを踏まえ、同程度の割合に生徒・学生人口の減少を加味し、500人を目標値とする。

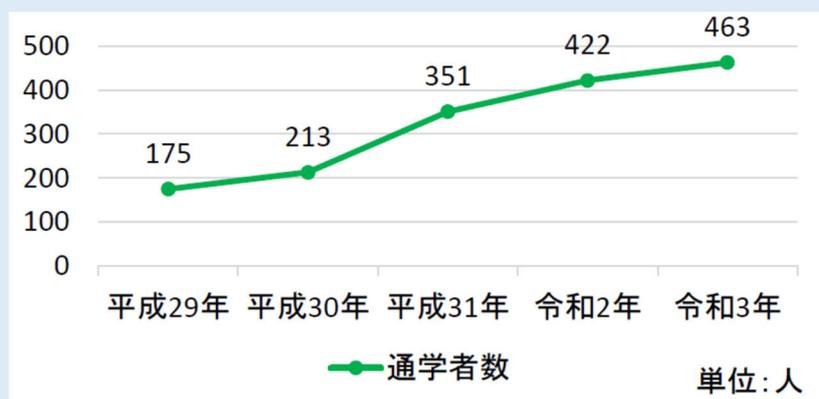


図 10.4 通学等補助金の年間利用者数

■評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑥：総合バスステーションの利用者数

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|-------------------|-------------------------|----------|
| ⑥ 総合バスステーションの利用者数 | 約 18,000 人 (R4 年度推計) | 20,000 人 |

■指標について

バス乗継拠点で情報発信拠点でもある総合バスステーションの利用者数（バス利用、テナントレジ通過人数、その他）を指標とする。

■目標値について

現況値（令和4年度10月末実績から推計）は約18,000人であり、当該施設における観光案内等の充実を図るなど嘉麻市の魅力を発信する拠点施設として位置付けていくことで20,000人を目標値とする。

※令和3年度は20,000人を上回っているがテナントの開業効果によるところが大きい。

表 10.2 総合バスステーションの利用者数

| | バス利用 | | テナント (レジ通過人数) | その他 | 利用者合計 | 備考 |
|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-------|--------------------|-------------------------|
| | 市バス | 西鉄バス | | | | |
| 令和2年度 | 3,180 | 3,930 | — | 627 | 7,737 | ・市バス路線及びダイヤの大幅な改定から1年以内 |
| 令和3年度 | 3,763 (10月末まで: 2,349) | 4,873 (10月末まで: 3,094) | 11,262 (10月末まで: 5,958) | 597 | 20,495 | ・4月29日テナントオープン |
| 令和4年度 (10月末時点) | 2,168 | 2,706 | 4,508 | 1,347 | 10,729 (10月末時点) | 【現況値】18,000人 (年間換算) |

【目標値】20,000人

■評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑦:民間公共交通の維持

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|-------------|----------------------|----------|
| ⑦ 民間公共交通の維持 | JR 1 路線 西鉄バス 3 路線 | 維持 |

■指標について

市内で運行されている民間の鉄道、バス路線数を指標とする。

■目標値について

現況では JR 1 路線、西鉄バス 3 路線であることから、現状維持を目標値とする。

■評価方法について

毎年度のモニタリングを行う。

指標⑧: 乗継ポイントバス停における市バス乗降人数

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|------------------------|-----------------------|----------|
| ⑧ 乗継ポイントバス停における市バス乗降人数 | 約 59,000 人 (R3 年度) | 70,000 人 |

■ 指標について

乗継ポイントバス停は、嘉麻市公共交通マップ記載の主な乗継ポイントである下表のバス停とし、年間乗降人数を指標とする。

■ 目標値について

現況値（令和3年度）は約 59,000 人であり、乗継ポイントを利用した広域的な移動の拡大を2割程度増加させることを目標とし、70,000 人を目標値とする。

表 10.3 乗継ポイントバス停と乗降人数(現況値)

| 地区 | バス停 | 乗降人数 (R3年度) | 乗降人数 (1日平均) |
|----|---------------------|----------------|----------------|
| 稲築 | なつきの湯、枝坂 | 4,485 | 12.3 |
| | 嘉麻市役所・本庁舎前 | 7,607 | 20.8 |
| | 下鴨生駅 | 2,347 | 6.4 |
| 山田 | 坂谷 | 549 | 1.5 |
| | 大橋 | 379 | 1.0 |
| | 生涯学習館 | 9,830 | 26.9 |
| 碓井 | 碓井庁舎 | 13,255 | 36.3 |
| 嘉穂 | 総合バスステーション、 西鉄大隈 | 4,494 | 12.3 |
| | 嘉穂支所・嘉穂支所口 | 936 | 2.6 |
| 市外 | 桂川駅 | 15,039 | 41.2 |
| 合計 | | 58,921 | 161.4 |

**【目標値】
70,000 人**

■ 評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

目標4. 嘉麻市に適したサービスの提供と利用促進の好循環による公共交通の持続性の確保

指標⑨:市内のバス利用者数

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|------------|--------------------|----------|
| ⑨市内のバス利用者数 | 288,112人 (R3年度) | 317,000人 |

■指標について

西鉄バス（市内区間の利用）、市バスにおける年間の利用者数を指標とする。

■目標値について

現況値（令和3年度）は288,112人であり、第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画で掲げられている目標値の伸び率を踏襲し、約1割増となる317,000人を目標値とする。

表 10.4 第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画における目標値

| 成果指標 | | | |
|----------------------|--|--------------------|--------------------|
| 指標の名称 | 指標の説明 | 基準値 R3 (2021) 年 | 目標値 R8 (2026) 年 |
| 公共交通網整備の取組に対する市民の満足度 | 市民満足度調査において、「嘉麻市の公共交通網整備に満足している、まあ満足している」と回答した人の割合 | 27.6% (R1) | 50% |
| 市バスの利用者数 | 市バスの年間利用者数（年間延べ人数） | 109,031人 | 120,000人 |

■評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑩:市バスの収支率

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|----------|----------------|----------|
| ⑩市バスの収支率 | 17% (R3 年度) | 20% |

■指標について

市バスの収入（補助金を除く）を市バスの運行経費で割った年間の収支率を指標とする。

■目標値について

現況値（令和3年度）は約17%であり、利用者数の増加に加え、運行の効率化、桂川町との連携などにより、約2割の改善となる20%を目標値とする。

■評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑪:バス運行経費に対する嘉麻市の負担額

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|--------------------|-------------------|----------|
| ⑪バス運行経費に対する嘉麻市の負担額 | 約1.0億円 (R3 年度) | 現状水準を維持 |

■指標について

西鉄バス赤字補填額、市バスの運行経費に対する嘉麻市の年間負担額を指標とする。

■目標値について

現況値（令和3年度）は約1.0億円であり、西鉄バス・市バスの利用者数増加、市バスの収支率向上などにより、現状水準の維持を目標値とする。

■評価方法について

実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑫:公共交通網整備の取組に対する市民の満足度

| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (R9) |
|-----------------------|-----------------|----------|
| ⑫公共交通網整備の取組に対する市民の満足度 | 27.6% (R1年度) | 50% |

■指標について

公共交通網整備の取組に対する市民の満足度は、嘉麻市総合計画で実施される市民満足度調査回答者のうち「満足している、やや満足している」と回答した人の割合とする。

■目標値について

現況値（令和元年度）は27.6%であり、第2次嘉麻市総合計画・後期基本計画で示されている50%を目標とする。

■評価方法について

計画期間に応じて、概ね5年おきに把握する。

11 計画の推進

1) 関係者の連携と協働

本計画の基本方針である、『嘉麻のひと・まち・未来をつなぐ公共交通をみんなで創り、育て、磨き上げる』を実現するため、「市民（地域）」をはじめとする関係者の連携と協働のもと、取組を推進していきます。



図 11.1 関係者の連携・協働のイメージ

2) PDCAサイクルによる施策展開

今後は、策定した計画に基づく事業の実施（Do）に加え、設定した評価指標を基に目標の達成状況の評価（Check）し、取組の見直し・改善を柔軟に検討（Action）し、必要に応じて計画を見直す PDCA サイクルを運用しながら、効果的・効率的な施策展開を図ります。

進捗管理は、嘉麻市地域公共交通会議を活用し、1年単位で行うこととします。

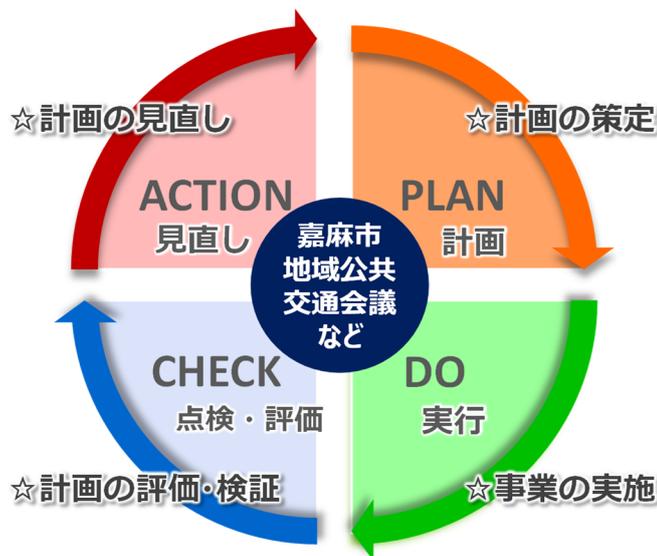


図 11.2 PDCA サイクルによる施策展開

3) 基本方針の実現に向けた関係者の役割

関係者の連携と協働、PDCA サイクルによる施策展開によって基本方針の実現を目指すためには、関係者が双方向コミュニケーションを通じてそれぞれの立場から知恵を出し合うことをより一層促進し、一体感・連帯感を醸成していくことが求められます。

基本方針の実現に向けた、関係者の主な役割を下表に示します。

嘉麻市地域公共交通計画における基本方針

**嘉麻のひと・まち・未来をつなぐ公共交通を
みんなで創り、育て、磨き上げる**

表 11.1 基本方針の実現に向けた関係者の主な役割

| | 主な役割 |
|---------------------------------------|---|
| 市民 (地域) | <ul style="list-style-type: none"> ・【主体的な参画】公共交通の意義・必要性、取り巻く状況等への関心を持ち、特に地域に密着する枝線路線などについては、計画や運営を含めて主体的に参画する。 ・【利用促進】「マイバス（私たちのバス）」「みんなで育てる」といった当事者意識を広め、地域で声を掛けあって積極的に利用する。 |
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・【サービスの提供】安全で確実な運行サービスを提供するとともに、市民や行政と連携して利用しやすいの向上に努める。 ・【担い手確保】行政と連携して、地域公共交通の担い手である運転手の確保、賃金水準や長時間労働の是正など処遇改善に努める。 |
| 嘉麻市 (行政) | <ul style="list-style-type: none"> ・【情報発信】公共交通の意義・必要性、それを支える市民や交通事業者等を含めた取組について、関係者の協働や連携を促進する観点から積極的な発信を行う。 ・【関係者の支援・調整】市民の主体的な参画に向けた仕組みづくり等の支援、周辺自治体や他分野を含めた多様な関係者との積極的な連携及び調整を含めた取組を行う。 ・【財政支援】交通事業者が安全で利用しやすいサービスを提供するために必要な財政支援を行う。 ・【データ収集】PDCA サイクルを効果的に展開していくための施策・事業の実施状況、利用実績など効果を測るデータを収集する。 |
| その他 沿道施設 学校 周辺自治体等 | <ul style="list-style-type: none"> ・【取組への連携・協力】嘉麻市における公共交通の充実が人口の維持、福祉、教育、健康、観光などの幅広い分野、市域を超えた地域の活性化に貢献する観点を鑑み、取組が着実かつ有効に実施できるように連携・協力する。 |

参考資料

計画策定の経緯

| 年月日 | 内 容 |
|-----------------------------------|--|
| 令和4年8月30日（火） | 嘉麻市地域公共交通会議開催 （本計画に関する協議事項） ・計画の構成・骨子案について ・アンケート調査について |
| 令和4年9月～10月 ※ヒアリング調査は9月29日（木）実施 | 市民アンケート調査実施 高校生アンケート調査実施 利用者ヒアリング調査実施 |
| 令和4年11月28日（月） | 嘉麻市地域公共交通会議開催 （本計画に関する協議事項） ・計画素案について ・アンケート調査結果について |
| 令和4年12月 | 公共交通事業者アンケート調査実施 |
| 令和5年1月23日（月） | 嘉麻市地域公共交通会議開催 （本計画に関する協議事項） ・計画案について |
| 令和5年2月1日（水）～ 令和5年3月2日（木） | パブリックコメント実施 |
| 令和5年3月 | 嘉麻市地域公共交通会議開催（書面開催） |

地域公共交通会議設置条例

○嘉麻市地域公共交通会議設置条例

平成27年3月16日

条例第3号

改正 平成28年9月16日条例第30号

平成30年6月26日条例第30号

令和3年3月17日条例第4号

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住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性増進を図り、地域の実情に即した運送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、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。）の規定による地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進を図るために必要な事項を協議調整するため、嘉麻市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（一部改正〔平成28年条例30号・令和3年4号〕）

(所掌事務)

第2条 交通会議は、市長の諮問等に応じ、次に掲げる事項について調査し、及び審議する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な旅客輸送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (2) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 生活交通の確保、維持及び改善のための事業に関する事項
- (4) 活性化再生法第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更に関する事項
- (5) 交通計画に定められた事業の実施及び連絡調整に関する事項
- (6) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事項
- (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項

（一部改正〔平成28年条例30号・30年30号・令和3年4号〕）

(組織)

第3条 交通会議は、委員17人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

(1) 副市長

(2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体等が推薦する者
3人以内

(3) 関係機関の職員 4人以内

(4) 市民で組織された団体の代表者又はその団体が推薦する者 4人
以内

(5) 学識経験者 1人以内

(6) 市民からの公募による者 2人以内

(7) その他市長が必要と認める者 2人以内

(一部改正〔平成28年条例30号・30年30号〕)

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた
ときの補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員が、委嘱されたとき又は任命されたときの当該身分を失った場合は、
委員を辞したものとみなす。

(一部改正〔平成30年条例30号〕)

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に、会長及び副会長1人を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

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。

(一部改正〔平成28年条例30号・30年30号〕)

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項については、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。

(一部改正〔平成30年条例30号〕)

(幹事会)

第7条 交通会議は、会議で協議する事項を調査検討させるため、必要に応じ幹事会を置くことができる。

2 幹事会の委員は、交通会議の委員のうちから会長が指名する。

3 幹事会の運営に関し、必要な事項は、別に定める。

(一部改正〔平成30年条例30号〕)

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、主管課において処理する。

(一部改正〔平成30年条例30号〕)

(委任)

第9条 この条例の施行に関し、交通会議の運営に必要な事項は、規則で定める。

(一部改正〔平成30年条例30号〕)

附 則

この条例は、平成27年4月1日から施行する。

附 則 (平成28年9月16日条例第30号)

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の嘉麻市地域公共交通会議設置条例(以下「新条例」という。)の施行の日以後最初に新条例第3条第2項第4号及び第5号の規定に基づき委嘱される委員の任期は、新条例第4条の規定にかかわらず、平成29年8月31日までとする。

3 新条例第5条の規定の適用については、同条第2項の規定により会長及び副会長が互選されるまでの間は、なお従前の例による。

附 則 (平成30年6月26日条例第30号)抄

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (令和3年3月17日条例第4号)

この条例は、公布の日から施行する。

地域公共交通会議委員名簿

嘉麻市地域公共交通会議 委員名簿

任期：令和4年4月1日～令和6年3月31日

| 氏名 | 所属 | 職名 |
|--------|---------------------|------------------------|
| 山田 卓嗣 | 嘉麻市 | 副市長 |
| 浜田 和仁 | 西鉄バス筑豊(株) | 取締役運行部長 |
| 野上 英敏 | 福岡県筑豊地区タクシー協会 | 嘉飯山部会長 |
| 中川原 達也 | 一般社団法人福岡県バス協会 | 専務理事 |
| 久世 和彦 | 国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 | 支局長 |
| 熊本 正志 | 福岡県交通運輸産業労働組合協議会 | 西鉄グループバス労働組合 副執行委員長 |
| 橋村 浩 | 福岡県飯塚県土整備事務所 | 地域整備企画監 |
| 新飼 智晴 | 福岡県嘉麻警察署交通課 | 交通課長 |
| 長谷川 修一 | 嘉麻市碓井地区行政区長会 | 飯田行政区長 |
| 村上 曙生 | 嘉麻市山田地区行政区長会 | 会長及び神幸行政区長 |
| 品原 勇二 | 嘉麻市嘉徳地区行政区長会 | 会長及び泉河内行政区長 |
| 平井 由子 | 嘉麻市稲築地区行政区長会 | 才田日吉行政区長 |
| 井上 信昭 | 元福岡大学工学部 | 教授 |
| 平尾 節子 | 市バス利用者 | 公募委員 |
| 池田 幸子 | 市バス利用者 | 公募委員 |
| 永光 祐子 | 一般社団法人 嘉麻市観光まちづくり協会 | 副会長 |
| 佐竹 正利 | 嘉麻市教育委員会 | 教育委員 |

用語解説

※同じ用語が複数ページに記載されている場合は、最初に記載しているページを表記しています。

あ行

■ ICT (p77)

「Information and Communication Technology」の略称。日本語では「情報通信技術」と訳される。公共交通に関する ICT 活用としては、リアルタイム運行情報提供、キャッシュレス決済システムなどがある。

■ AI による配車システム (p42)

予約に応じた運行を行うデマンド型乗合交通において、AI（人工知能）が予約に応じた最適な経路を設定して運行を行うシステム。

■ オープンデータ (p33)

国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に無償利用（加工、編集、再配布等）できるよう公表されたデータ。

か行

■ キャッシュレス決済 (p42)

現金を使わずに支払う方法。IC カードのほかにも二次元コードやクレジットカードを用いる決済方法などがある。

■ 交通結節点 (p44)

駅前広場やバスステーションのように、鉄道・バス・タクシー・自家用車・自転車など複数の交通手段をつなぐ場所・施設のこと。

■ 交通弱者 (p7)

自分で自動車の運転ができず、公共交通機関に頼らざるを得ない人を指す。高齢者や障がい者、未成年等が対象者となる。

■ 国勢調査 (p3)

我が国に住んでいるすべての人と世帯を対象とする国の最も重要な統計調査。人口の基礎資料となるほか、移動に関しては「従業地又は通学地」「従業地又は通学地までの利用交通手段」が調査事項となっている（統計局ホームページより）。

さ行

■ 財政 (p19)

国や地方公共団体が公共活動に伴う収入・支出を貨幣金額で表したものを。

■ 財政力指数 (p19)

地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、財源に余裕があるといえる。

■ 収支率 (p39)

バスなどの運行に要する費用（運行経費）に対する、運行に関する収入の割合。収支率が100%であれば費用と収入が釣り合っている状態となる。

た行

■ 第二種運転免許 (p41)

バスやタクシーなど旅客を運送する目的で、旅客自動車を運転する場合に必要な免許。

■ 地域公共交通確保維持事業 (p20)

地域の実情に応じた生活交通の確保維持に対して、国（国土交通省）が財政的支援を行う事業。以下の地域間幹線系統や地域内フィーダー系統などが支援対象となっている（令和5年1月現在）。

■ 地域間幹線系統 (p20)

地域公共交通確保維持事業（上記）の対象となる、地域間（原則として市町村間）を結ぶ幹線を形成するバス系統。

■ 地域内フィーダー系統 (p20)

地域公共交通確保維持事業（上記）の対象となる、幹線交通へのアクセスや地域内移動のためのバスなどの系統。

■ 定時定路線型 (p20)

決まった路線を決まったダイヤで運行する形態。路線バスなどの幹線的な交通が該当する。

■ デマンド型運行 (p20)

事前予約制で、予約に応じて運行する形態の輸送サービス。定時定路線型に比べて利用者数が少ない場合に適する。

な行

■ ニューノーマル (p16)

ニューノーマル (New Normal) の日本語訳は「新しい常態」。社会に大きな変化が起こり、変化が起こる以前とは同じ姿に戻ることができず、新たな常識が定着することを指す。「新たな生活様式」もこれに含まれる。

■ ノンステップバス (p62)

乗降時や車内の段差が少ないバス。

は行

■ 平均乗車密度 (p38)

あるバス系統において、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数を表す指標。

■ PDCA サイクル (p98)

計画をたて (Plan)、それを実行し (Do)、内容を評価して (Check)、改善に結びつけ (Act)、その結果を次の計画 (Plan) に活かす、このサイクルを繰り返すことによって、継続的な改善を促す方法。

■ **福祉輸送** (p20)

単独では公共交通機関を利用することが困難な、障がい者や高齢者の外出のためにおこなう、自宅から目的地までのドア・ツー・ドアの移動を基本とする輸送形態。

ま行

■ **マイクロツーリズム** (p17)

県内など自宅から1～2時間程度の移動圏内で観光する形態。新型コロナウイルスの流行をきっかけに提唱された。

■ **MaaS** (p42)

MaaS (マース: Mobility as a Service) とは、スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービス。

■ **マスタープラン** (p1)

基本的な方針として位置づけられる計画

■ **モニタリング** (p87)

対象の状態を連続的あるいは定期的に観察・記録し、継続的に監視し続けるという意味で用いられる。

ら行

■ **リアルタイム運行情報** (p33)

バスの遅れなどの運行状況を即時で利用者に情報提供すること。ICT (情報通信技術) の活用によって普及が進んでいる。

わ行

■ **ワーケーション** (p17)

「Work」と「Vacation」を組み合わせた造語。リゾート地や自然観光地など普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、プライベートな時間も過ごす滞在方法。