

嘉麻市地域公共交通計画(案)

※当該資料は、令和4年11月28日現在における策定中の素案であり、今後地域公共交通会議の協議において内容の追加及び修正等が生じます。

令和5年●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	38
3.5 担い手	40
3.6 先進技術.....	41
3.7 前回の地域公共交通網形成計画の評価.....	42
4 上位・関連計画	44
4.1 福岡県及び嘉飯地域に関する計画.....	44
4.2 嘉麻市の上位・関連計画.....	46
5 市民・利用者のニーズ	52
5.1 市民アンケート調査	52
5.2 高校生アンケート調査.....	62
5.3 利用者ヒアリング調査.....	64
6 公共交通に関する課題	66
7 基本方針と目標	69
7.1 基本方針	69
7.2 目標	70
8 目標の実現に向けて実施する施策・事業	71
9 実施プログラム.....	72
10 評価指標・目標値	72
11 計画の推進	72
参考資料.....	72

1 はじめに

1) 計画策定の趣旨

次回に提示

2) 計画の区域

嘉麻市全域及び関連する周辺地域

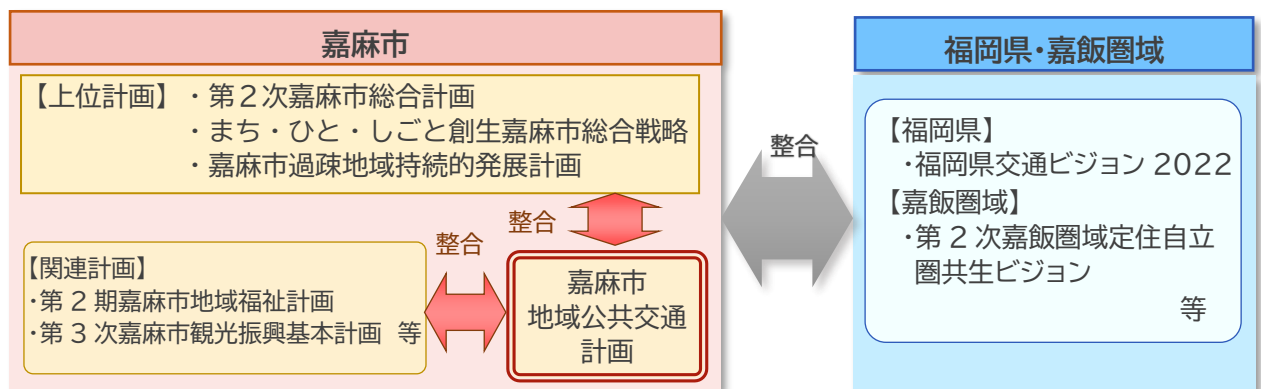
3) 計画の期間

2023（令和 5）年度～2027（令和 9）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。



5) 計画策定の流れ

次回に提示

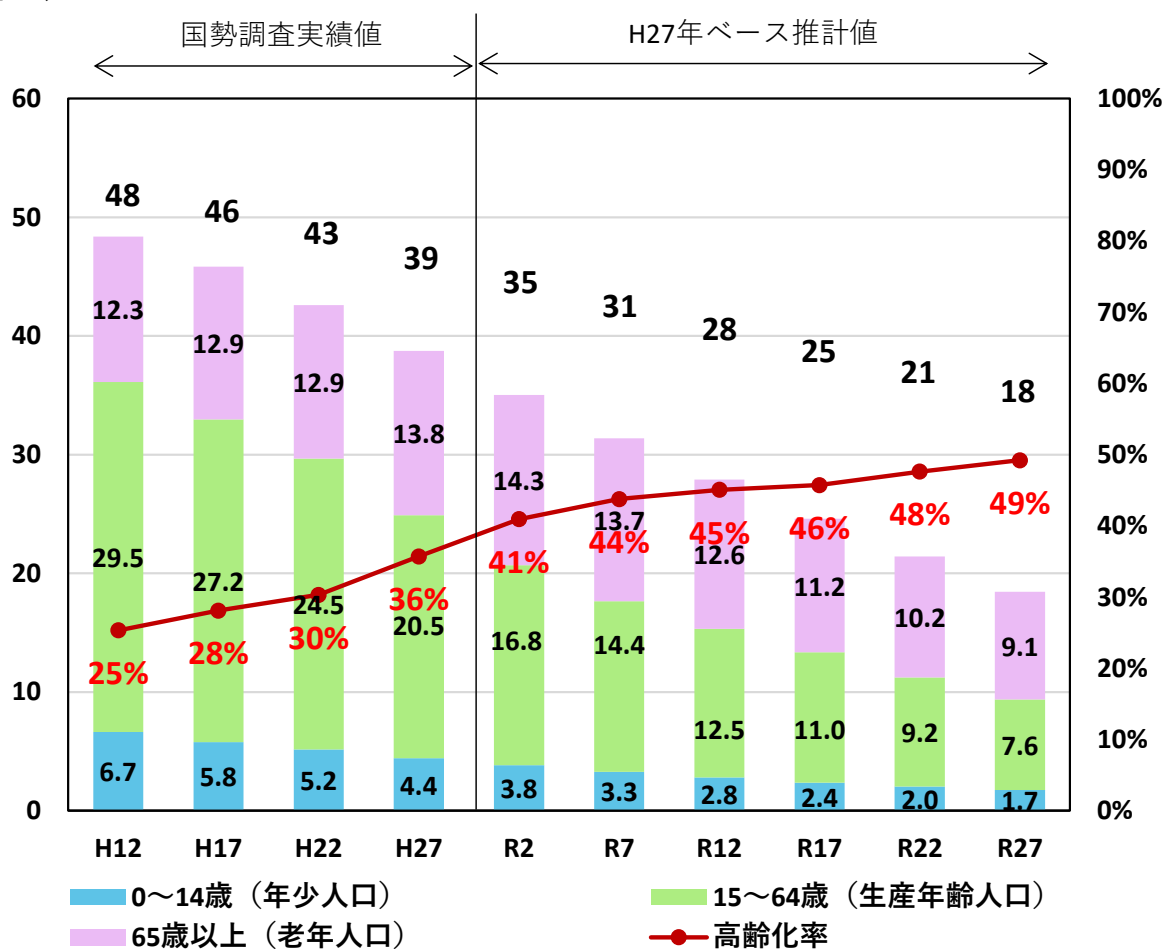
2 地域の現状

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 28%）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。

(千人)

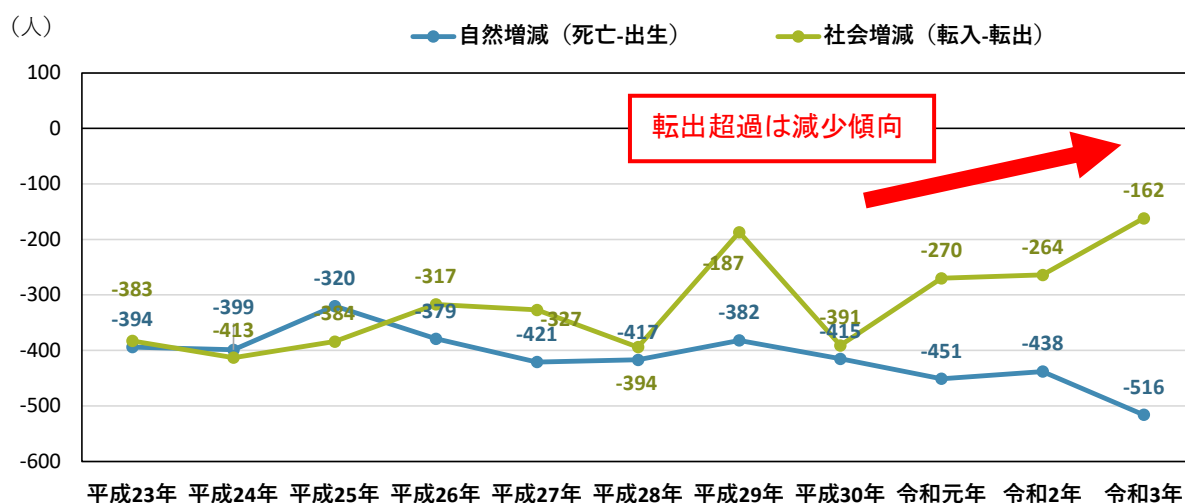


出典 実績値：国勢調査 推計値：国立社会保障・人口問題研究所

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

- 嘉麻市の人口動態は、自然増減（死亡-出生）に加え、社会増減（転入-転出）も減少超過となっており、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

■嘉麻市の転入・転出と純移動数

	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）

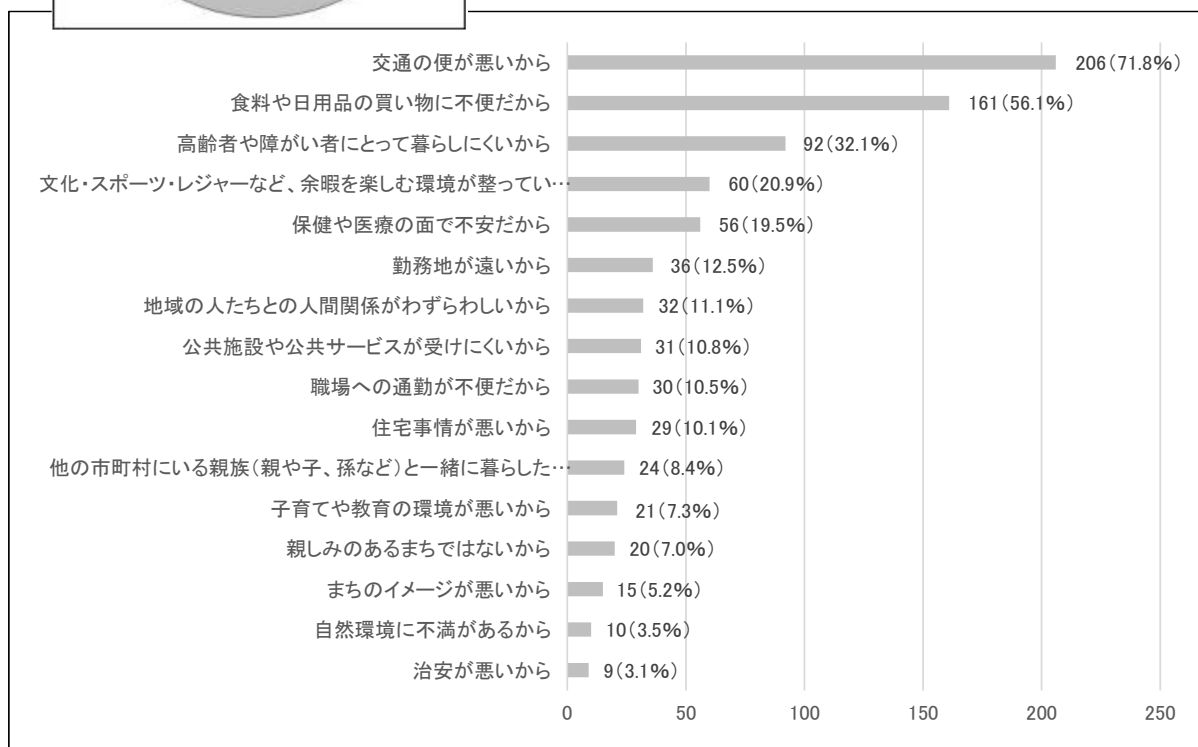
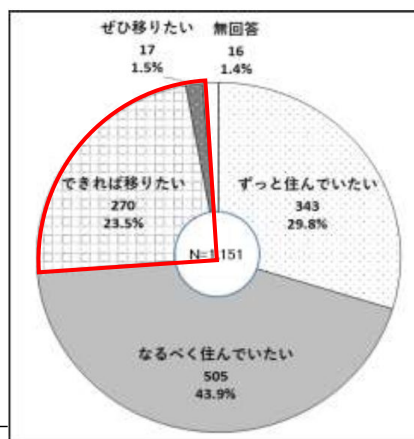


図 2.3 嘉麻市外に転出したい理由

出典：嘉麻市人口ビジョン・第2期総合戦略（令和2年3月）

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。

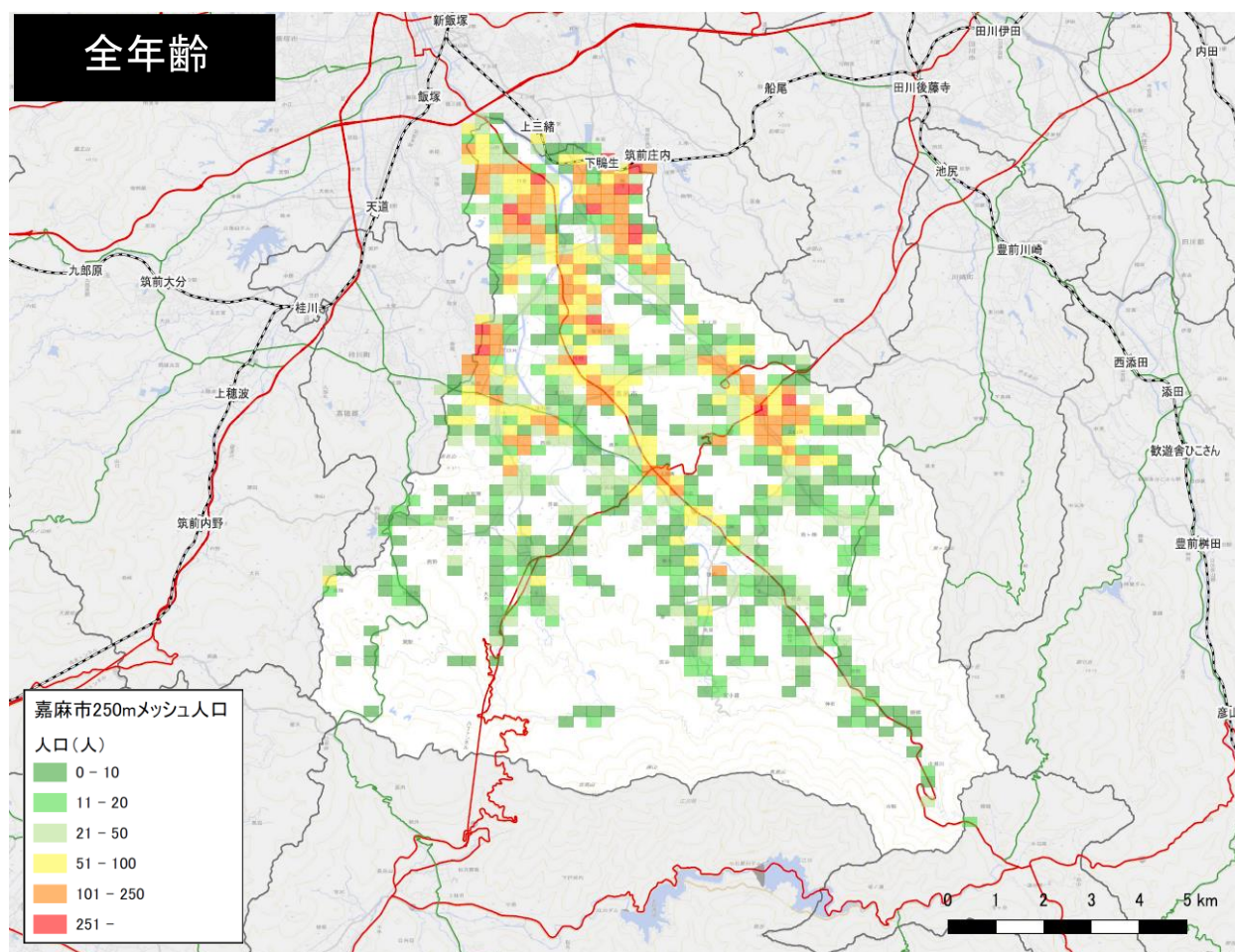
表 2-3 嘉麻市の旧4市町別人口

	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）

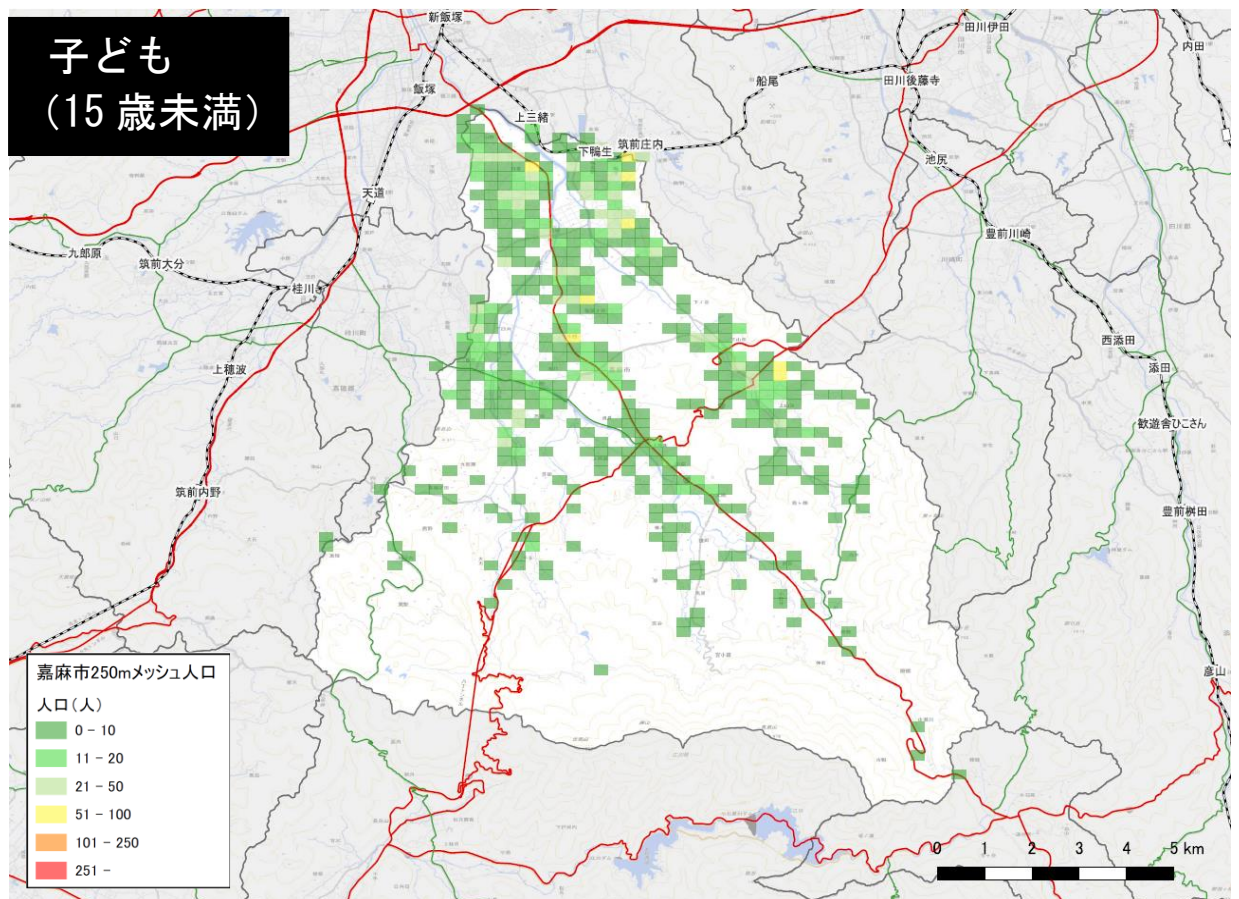
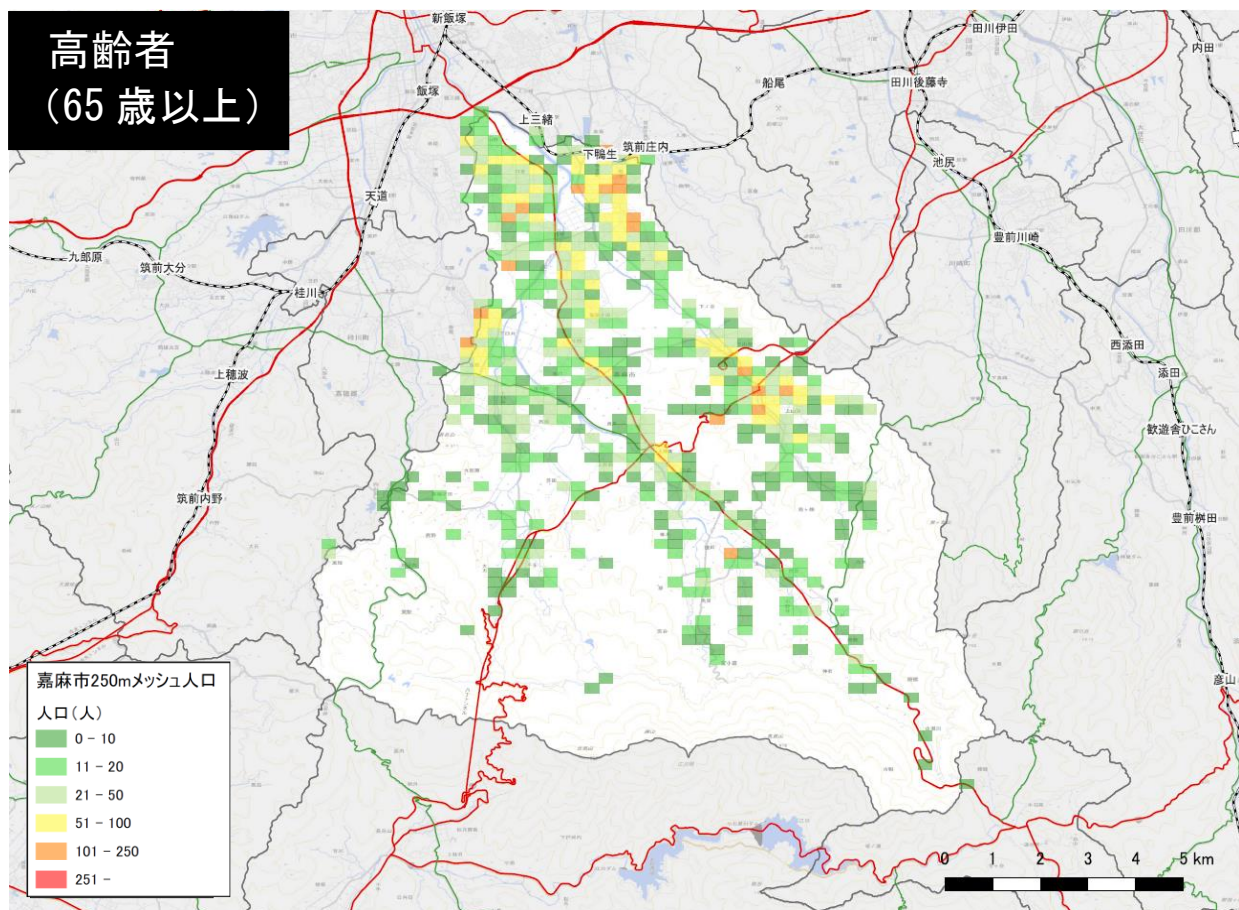
(2) 人口分布

- 各地区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（学生、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 2.4 人口分布(全年齢)



出典：国勢調査（令和2年）

図 2.5 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

- 嘉麻市民の通勤・通学先（自宅を除く）では、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。

表 2-4 嘉麻市民の通勤・通学先

		就業者 通学者 計	就業者	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

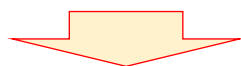
出典：国勢調査（令和2年）

2) 主要都市への通勤・通学における利用交通手段

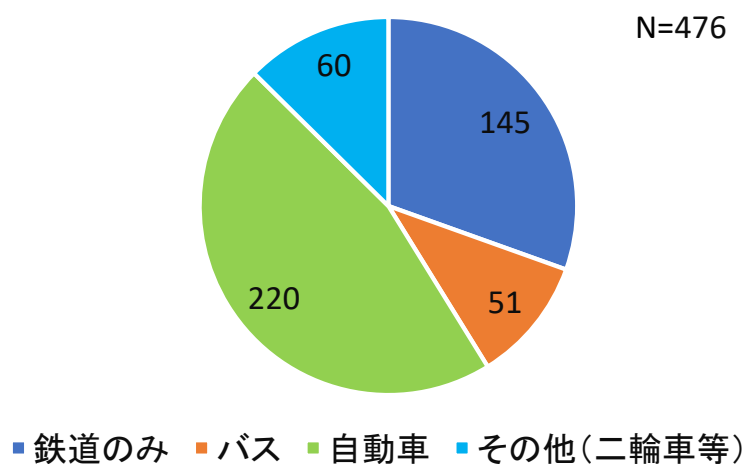
- 飯塚市への通勤・通学の利用交通手段は、「自家用車のみ」が 3,754 人と圧倒的に多く、公共交通では「乗合バスのみ」が 161 人と多くなっている。
- 福岡市へは、「鉄道利用」が 476 人と最も多く、内訳として「鉄道とバス」が 51 人に対して、「鉄道と自動車」が 220 人と、家族等の送迎や駅周辺への駐車を伴っていると推察される。

表 2-5 主要都市への通勤・通学における利用交通手段

	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）

3) 居住地域別の通勤・通学における利用交通手段

- 嘉麻市の居住地域別の利用交通手段を見ると、「鉄道利用」「乗合バス利用（鉄道端末を含む）」は、全域的に分布している。

表 2-6 居住町丁目別の利用交通手段

大字・町名	字・丁目名	総数	鉄道	乗合バス
嘉麻市全体		14,032	729	477
山田地域計		2,933	93	122
大字熊ヶ畑	熊ヶ畑第一	33	2	1
	熊ヶ畑第二	99	-	2
	熊ヶ畑第三	44	2	-
大字上山田	百々谷	73	2	3
	尾浦第一	155	7	4
	尾浦第二	46	1	1
	神幸	37	-	1
	天神	59	3	4
	西川	205	5	6
	本町	54	4	4
	下宮	75	2	5
	木城	304	16	7
	筑紫	67	-	6
	大橋	74	3	4
	中央	147	4	7
	原町	18	1	-
	昭和	66	2	4
	猪之鼻	52	3	2
	蛭子	39	2	-
	さくらが丘	227	7	16
	三菱第一	93	3	4
	三菱第二	84	2	3
大字下山田	ゆうひが丘	93	1	5
	長野	78	6	5
	中山田上	90	1	3
	中山田下	143	2	4
	立石	84	3	2
	新原	56	4	5
	山下	119	2	3
	石ヶ崎	128	1	8
	古河	65	1	2
	日吉	12	1	1
	大字猪国	14	-	-
大字・町名	字・丁目名	総数	鉄道	乗合バス
稲築地域計		6,116	338	191
大字漆生	漆生本村	338	21	7
	漆生中央	185	9	6
	漆生南部	251	7	5
	漆生老松	124	8	7
	漆生東	178	8	9
	才田	67	6	2
大字稲築才田	才田日吉	59	1	3
	東岩崎	203	8	8
大字岩崎	西岩崎	260	15	6
	大字口春	468	26	10
大字山野	山野第一	677	47	24
	山野第二	306	15	7
	樋渡	136	5	4
	新山野	330	12	15
大字鴨生	鴨生第一	427	18	17
	鴨生第二	189	20	9
	鴨生町	249	24	6
	藤見台	125	8	6
	枝坂	274	19	5
	鴨生北町	328	29	9
大字平	平第一	157	6	5
	平第二	57	4	2
	宮地	62	3	1
	平東	135	6	6
	緑ヶ丘	68	1	1
	銭代坊	346	9	10
	辻中庵	117	3	1

大字・町名	字・丁目名	総数	鉄道	乗合バス
碓井地域計		1,891	115	48
大字飯田		119	5	4
		399	25	8
大字上臼井		610	41	23
		510	29	7
大字下臼井		166	11	2
		87	4	4
大字西郷		87	4	4
		87	4	4
大字光代		87	4	4
		87	4	4
大字・町名	字・丁目名	総数	鉄道	乗合バス
嘉穂地域計		3,233	198	119
大字大隈	百谷	42	-	2
	猪鼻	25	-	-
大字中益	上山	95	9	3
		155	11	12
大字大隈町	中益	データなし		
	五日町	148	14	9
	下益	74	3	6
	三日町	54	3	5
大字上西郷	上西郷	98	11	7
		159	12	7
大字貞月		25	4	3
		25	4	3
大字牛隈	上牛隈	180	10	2
	下牛隈	595	31	27
大字千手	牛隈北区	289	15	11
		196	5	3
町丁字コード0250の計		141	15	3
		141	15	3
大字嘉穂才田		122	13	2
		122	13	2
大字才田	江星団地	19	2	1
		65	2	1
大字芥田	中	56	4	-
	西野	15	3	2
大字九郎原		32	1	1
		32	1	1
大字泉河内	泉河内	52	3	-
	四ヶ畑	5	-	-
大字馬見	東馬見	64	1	1
	西馬見	88	2	1
大字屏		39	1	2
		39	1	2
大字椎木		65	3	1
		65	3	1
大字桑野		99	5	1
		99	5	1
大字小野谷		76	5	3
		76	5	3
大字宮吉		50	-	2
		50	-	2
大字上		110	10	1
		110	10	1

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。

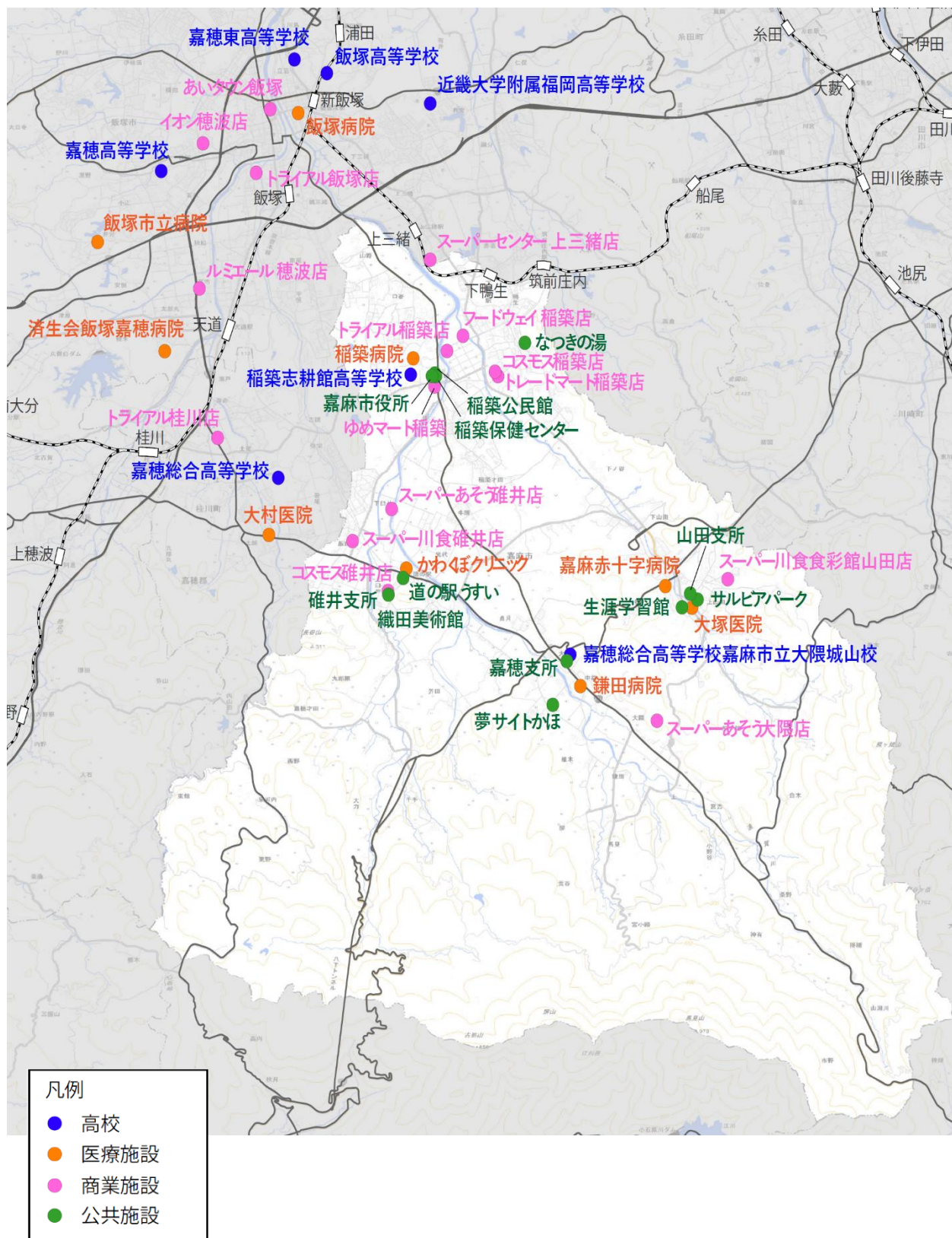


図 2.6 市民の移動が多い施設

※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）

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。

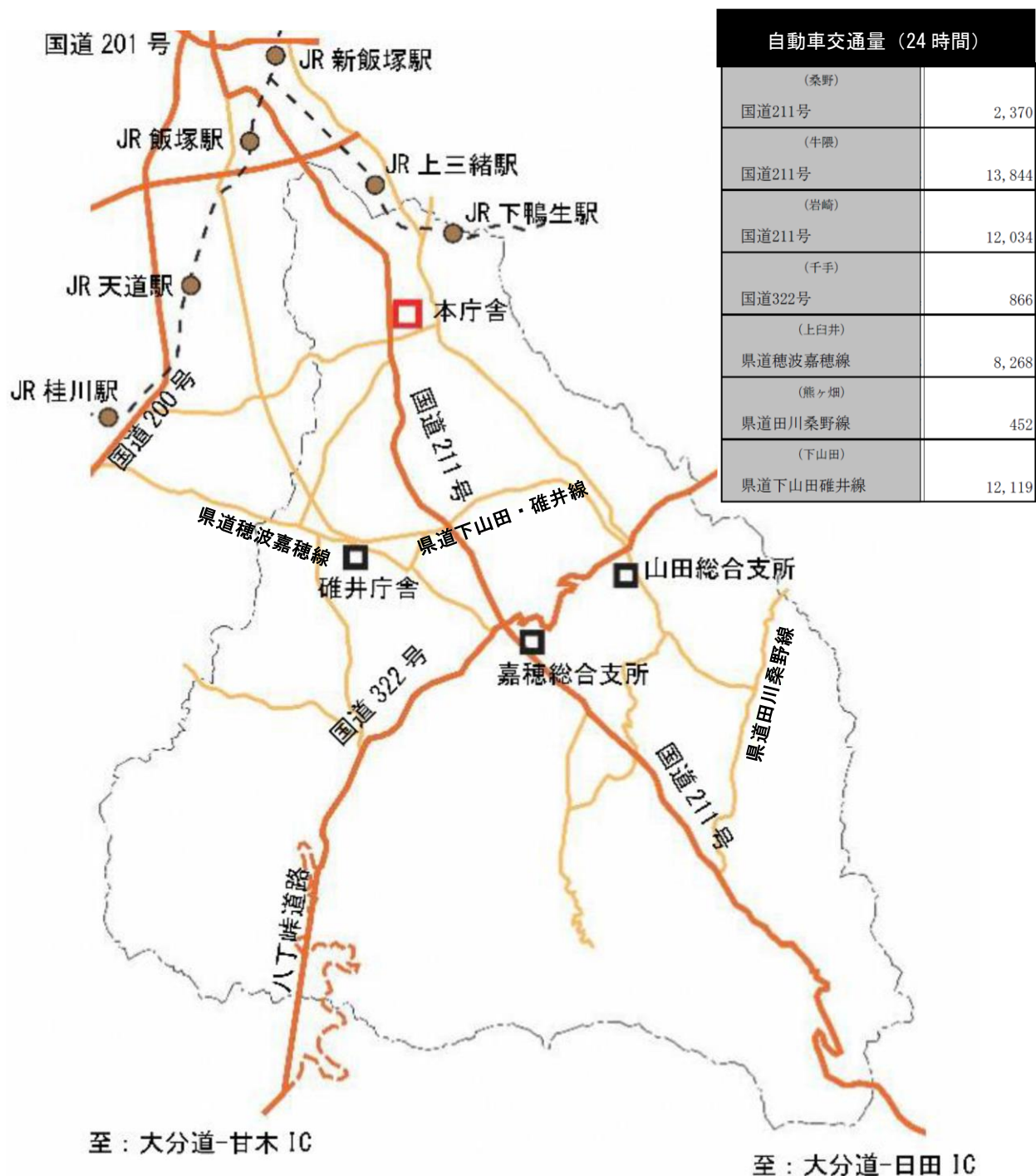


図 2.7 主要道路網と自動車交通量

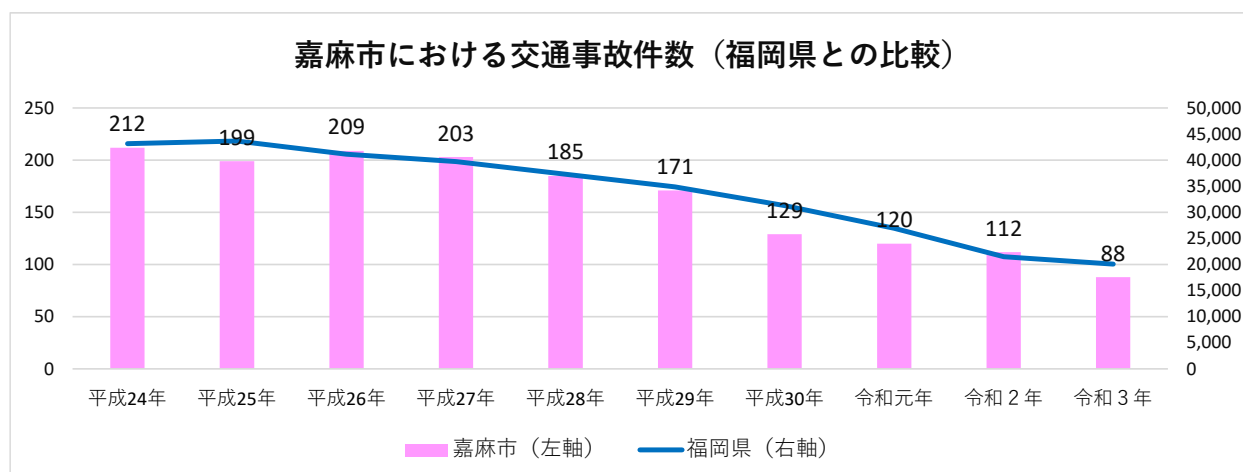
2) 自動車保有台数、交通事故

- 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 2-7 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

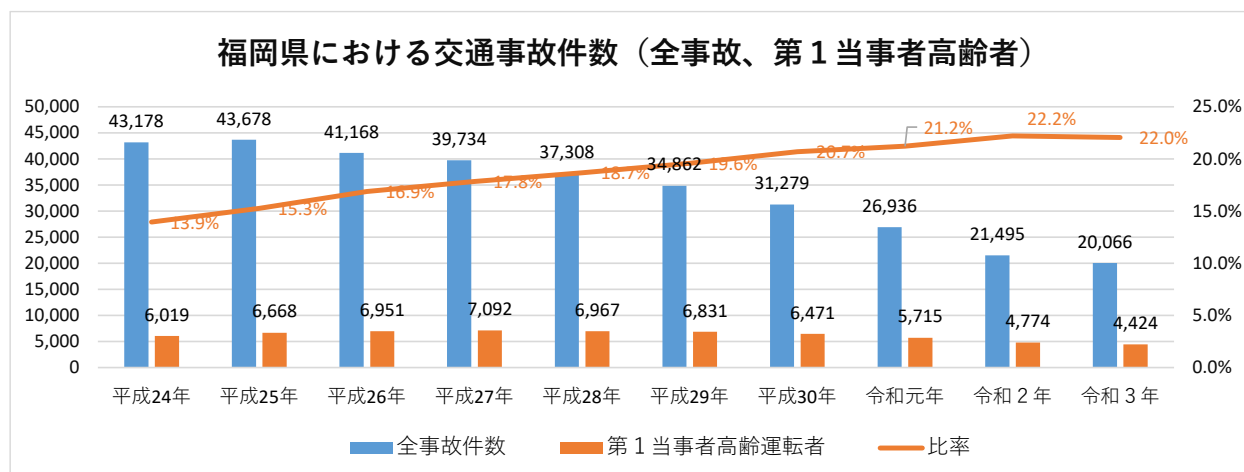


出典：福岡県警察交通年鑑

図 2.8 嘉麻市における交通事故件数(福岡県との比較)

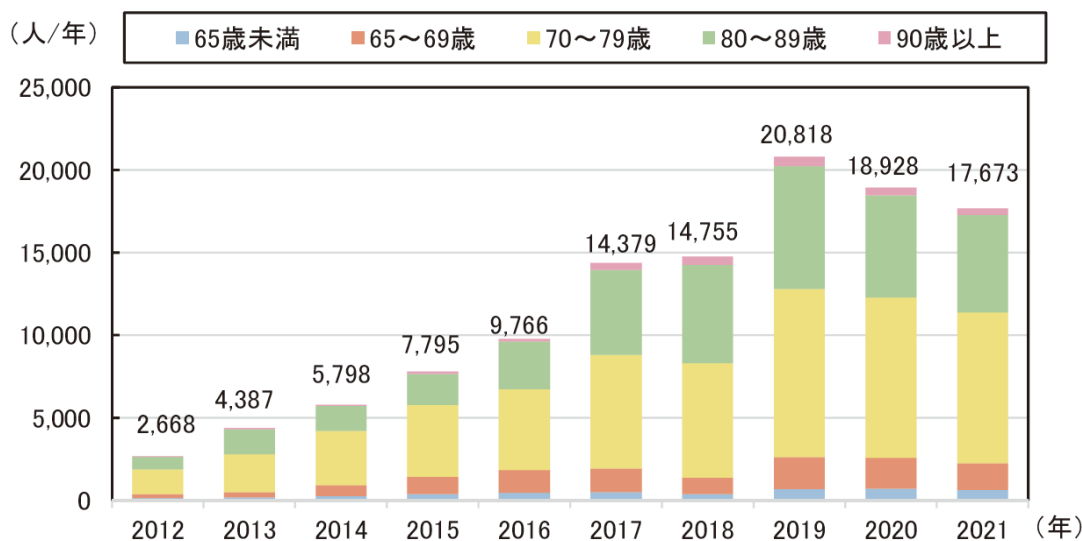
3) 高齢ドライバーによる交通事故、免許返納

- 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 2.9 福岡県における交通事故件数(全事故、第1当事者高齢者)



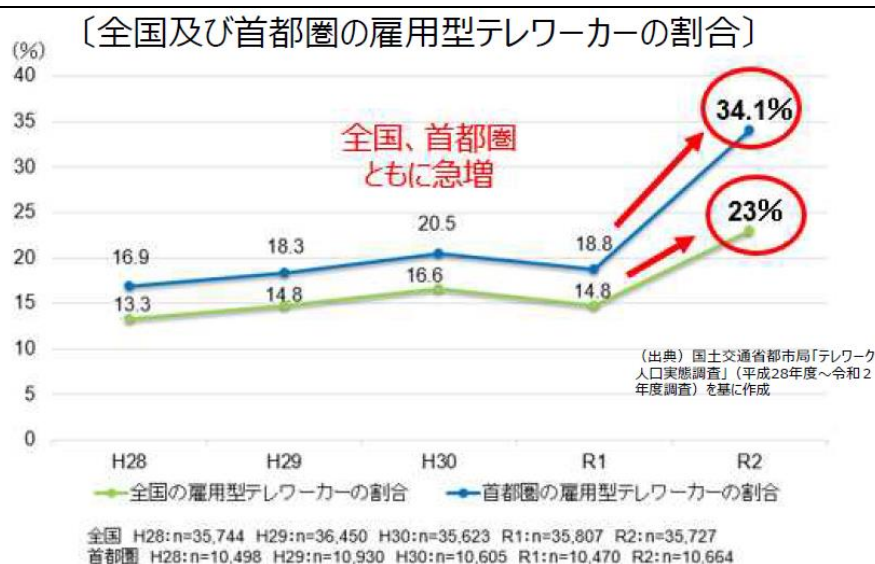
資料：福岡県警察本部

出典：福岡県交通ビジョン 2022

表 2-8 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」として国では、「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。

図 2.10 ニューノーマルに対応した都市政策のあり方(抜粋)

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)

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。
- ただし、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。

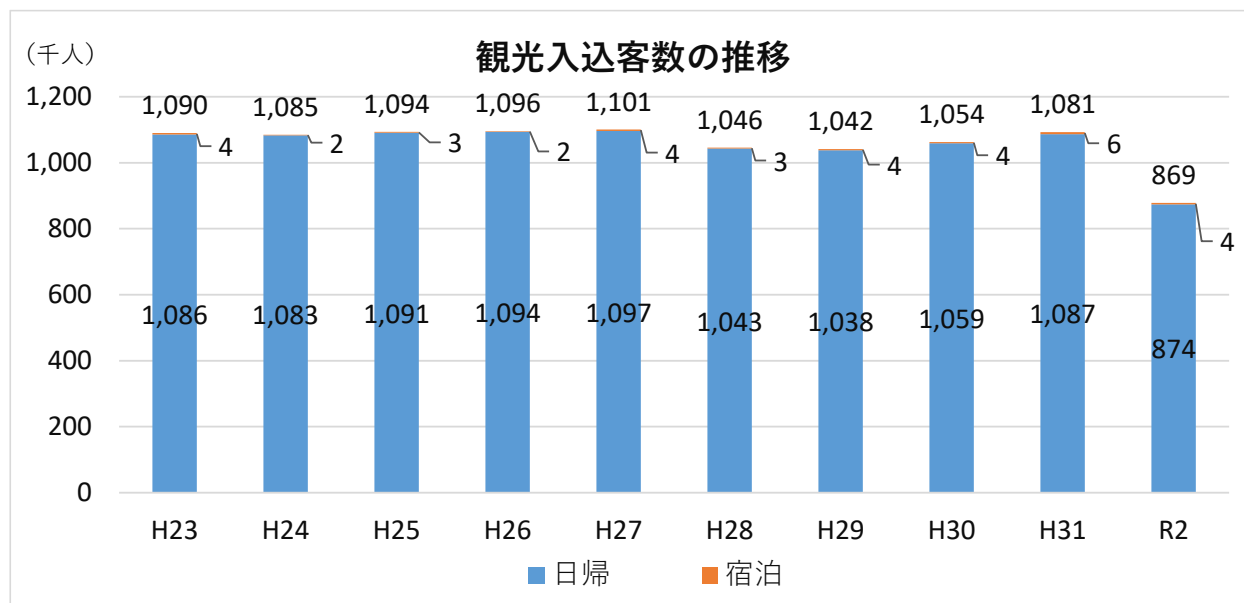


図 2.12 嘉麻市の観光入込客数の推移

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 2.13 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。

嘉麻市おでかけMAP



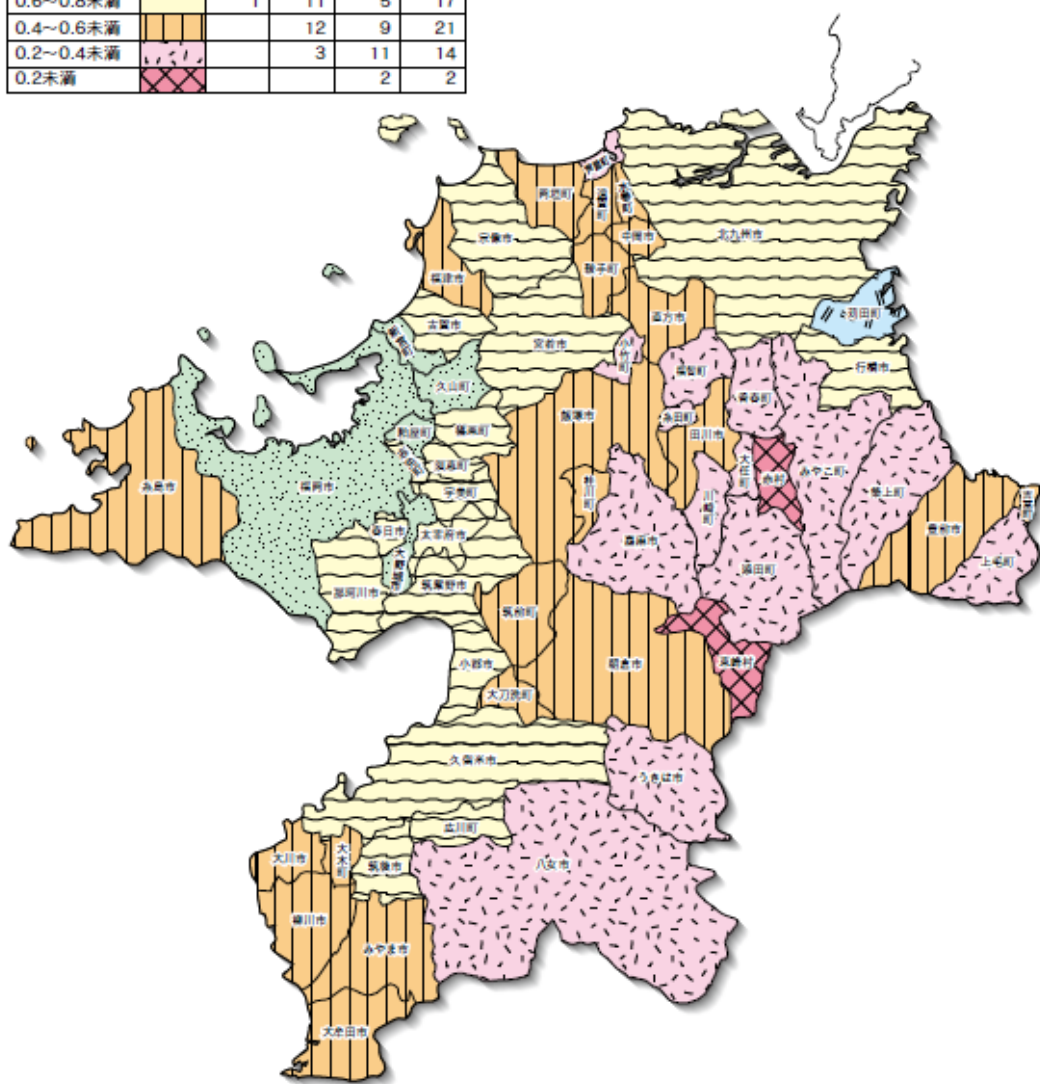
出典：嘉麻市観光ポータル

図 2.14 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 2.15 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、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

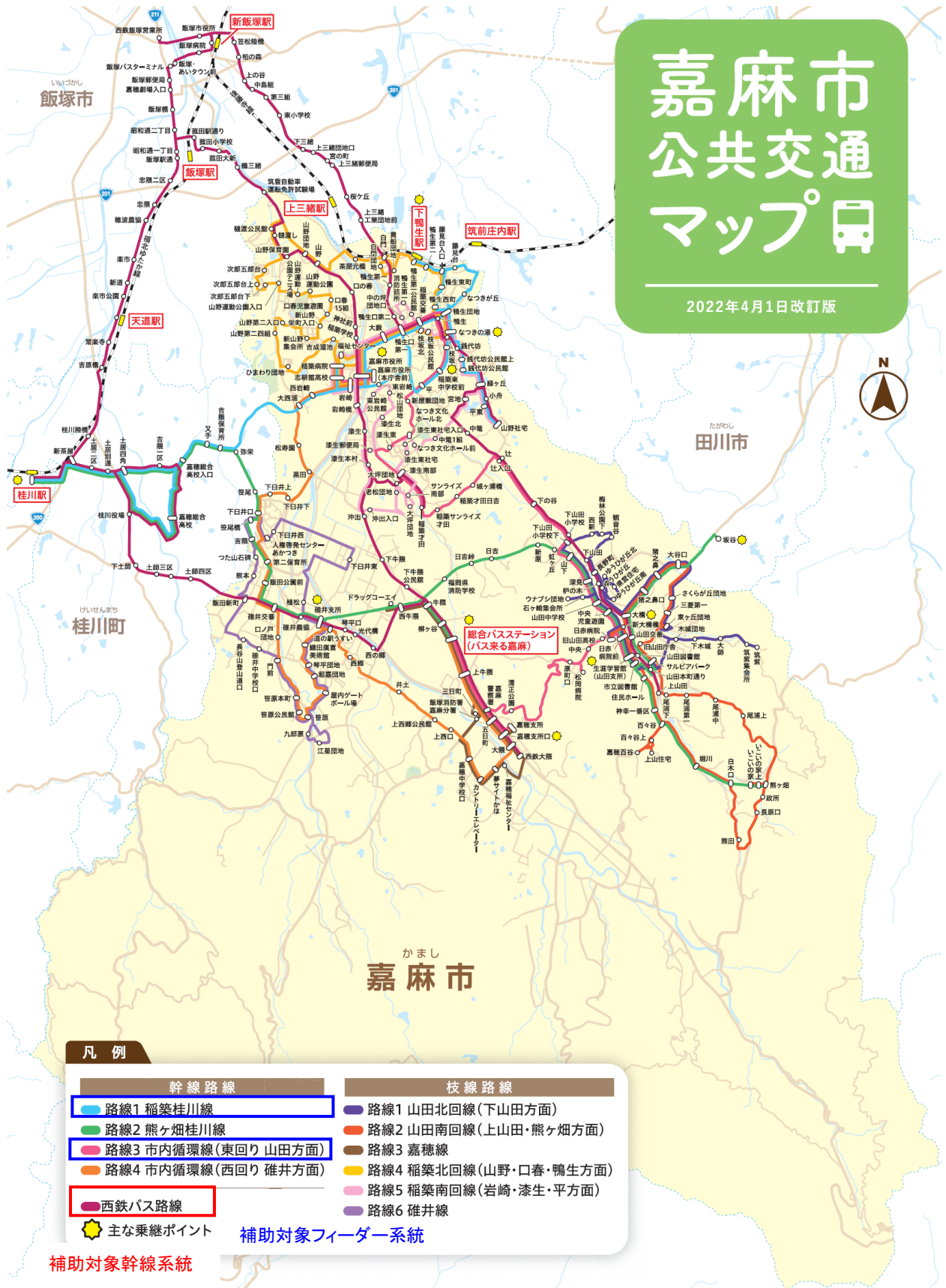
種別		路線	役割(担う移動)	運営主体	補助対象※1
公共交通	鉄道	・ JR 福北ゆたか線 ・ JR 後藤寺線	・ 市外拠点への移動 (福岡市、飯塚市等)	JR 九州	—
	路線バス (西鉄バス)	■ 3路線 ・ 飯塚～大隈線(12 番) ・ 上山田線(23 番) ・ 碓井線(27 番)	・ 市外拠点への移動(飯塚市) ・ 鉄道駅アクセス(桂川駅等)	西鉄バス筑豊 (市が補助)	地域間幹線 系統
	市バス 幹線路線	■ 4路線 ・ 稲築桂川線 ・ 熊ヶ畑桂川線 ・ 市内循環線(東回り) ・ 市内循環線(西回り)	・ 市内 4 地域間の移動 ・ 路線バスの補完(鉄道駅ア クセス)	嘉麻市 (運行は委託)	地域内 フィーダー 系統※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	・ 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）

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	
	10:09	10:49	0:40	
10	10:43	11:17	0:34	
	10:55	11:34	0:39	
	11:18	12:03	0:45	稲築桂川線
11	11:43	12:17	0:34	熊ヶ畑桂川線
	11:54	12:34	0:40	

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
	18:33	19:11	0:38	
19	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
	19:34	20:13	0:39	
	19:57	20:36	0:39	
20	20:09	20:50	0:41	稲築桂川線
	20:27	20:59	0:32	
	20:34	21:12	0:38	
	20:59	21:31	0:32	
21	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（碓井線は桂川町を経由）「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」は他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(地域間幹線路線バス)のサービス状況

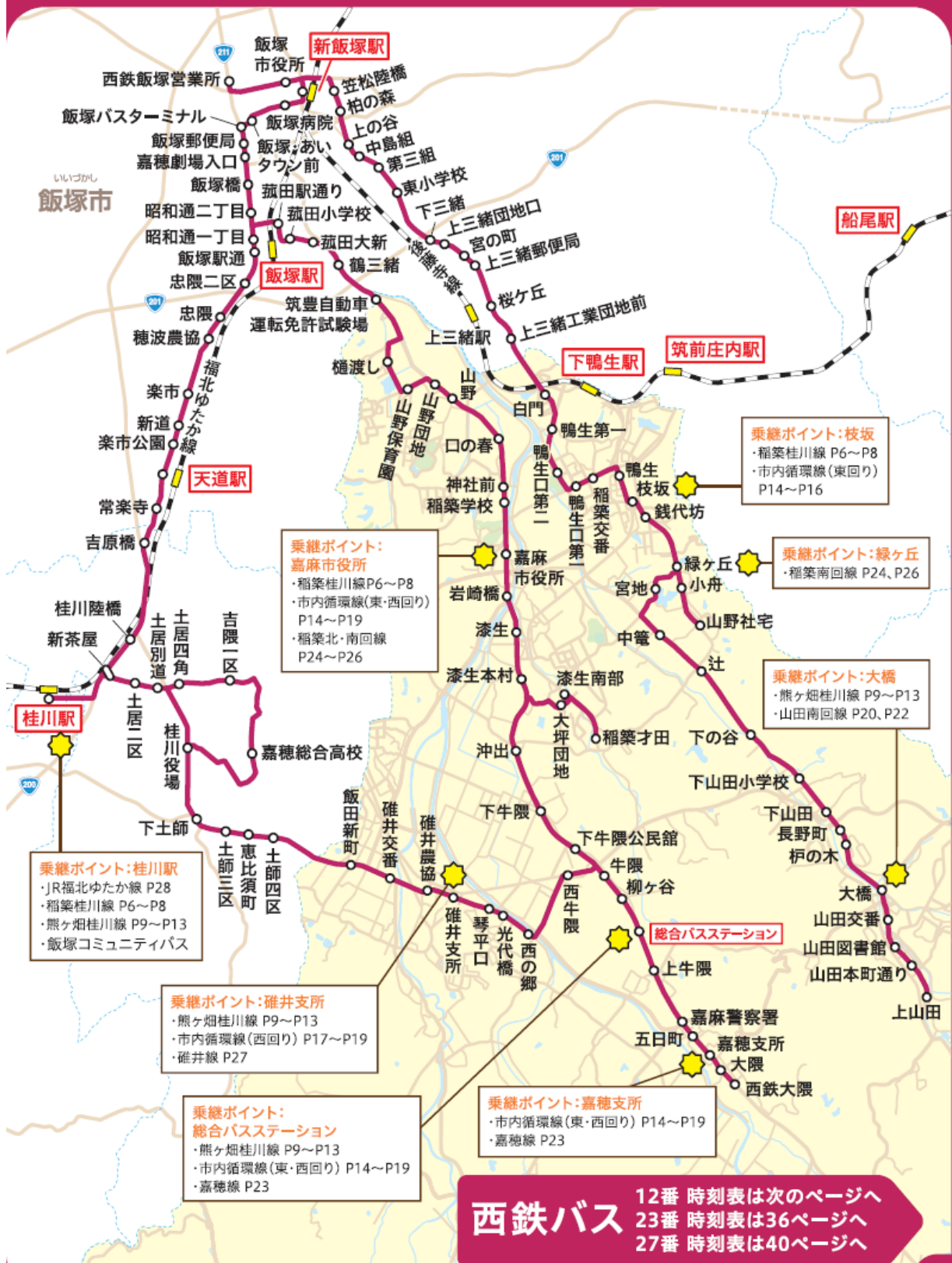
路線	起点	主な経由地	終点	所要時間	運行本数 (上り方向)			運賃
					平日	土曜	日曜	
飯塚～大隈線 (12番)	飯塚バスターミナル (一部は西鉄飯塚営業所)	嘉麻市役所、 総合バスステーション	西鉄大隈	約 48 分	27	19	15	530 円
上山田線 (23番)	飯塚バスターミナル	鴨生 新飯塚駅	山野社宅 上山田	約 35 分 約 52 分	8 11	8 8	8 8	410 円 590 円
碓井線 (27番)	飯塚バスターミナル	桂川駅、 碓井支所、 総合バスステーション	西鉄大隈	約 54 分	8	8	8	660 円

※全ての路線が補助対象幹線系統

表 3-4 路線バス(地域間幹線路線バス)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



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

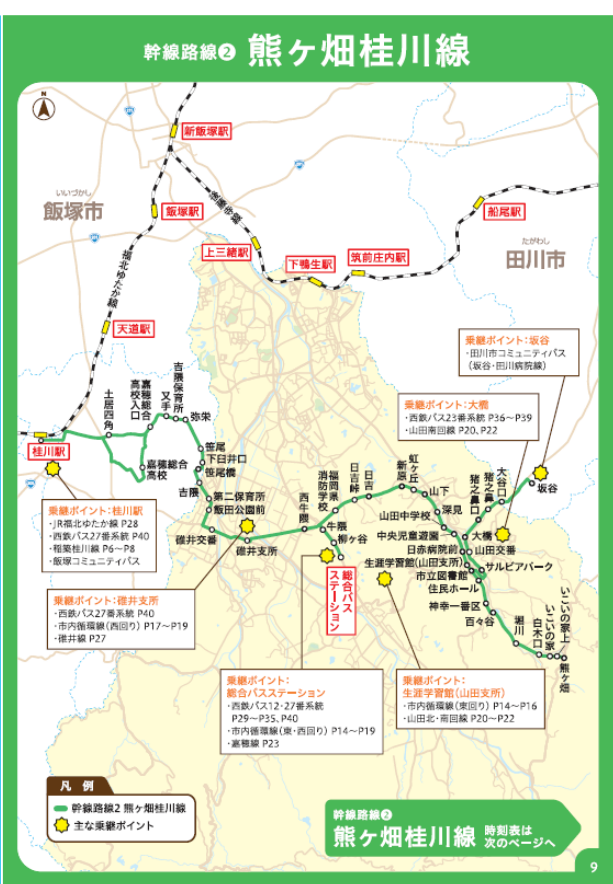
(1) 幹線路線の運行サービス

- 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。

表 3-5 市バス幹線路線のサービス状況

路線	起点	主な経由地	終点	所要時間	運行本数	運行日
稲築桂川線※	下鴨生駅	嘉麻市役所、 嘉穂総合高校	桂川駅	約 32 分	上り 14 下り 12	平日・土曜 ・日祝日 ※年末年始 (12月29日～ 1月3日)運休
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	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	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	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



出典：嘉麻市総合時刻表（2022 年 4 月改定版）

図 3.4 市バス幹線路線の路線図

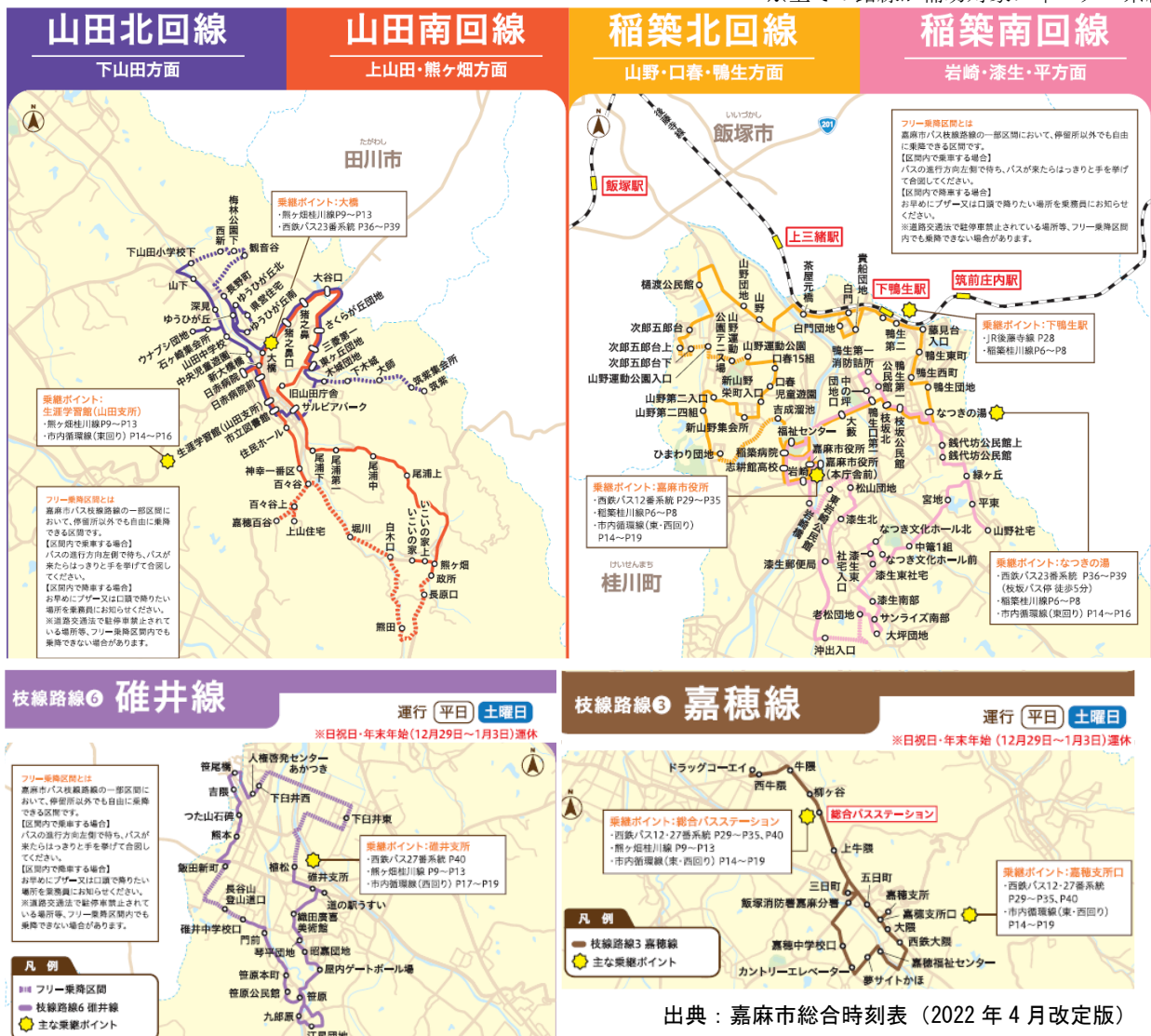
(2) 枝線(デマンド運行型バスを含む)

- 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	碓井地区・稲築地区・山田地区 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	11~12 時台:3 便 左・右回り	嘉穂地区 運行時間/8:30~18:00	

※全ての路線が補助対象フィーダー系統



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 地域いずれも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。



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 2ヶ月 10,000円 3ヶ月 14,000円
		通学	1ヶ月 4,000円 2ヶ月 6,000円 3ヶ月 8,000円
		高齢者 満70歳以上	6ヶ月 20,000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 2ヶ月 19,000円 3ヶ月 27,000円
		通学	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」、「グランドバス 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。

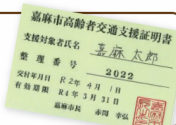
嘉麻市通学等補助金※令和4年5月一部改正	
嘉麻市では、「安心して子どもを産み育てられるようなまち」を目指しています。 このため、第2次嘉麻市総合計画において、子育て支援、定住促進、公共交通利用促進等の一環として、嘉麻市にお住まいで、通学等に公共交通機関（嘉麻市バス・西鉄バス・JR等）を利用している方を対象に定期券及び学生向けのエリア定期券の購入金額の補助を実施しています。	
1. 補助対象者 (通学者)	1. 申請定期券の有効期間内において嘉麻市の住民基本台帳に登録されている者 2. 対象となる学校に公共交通機関が発行する定期券及び学生向けのエリア定期券を利用して通学している者 3. 申請定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
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。

1回の申請で
有効期限内は何度でも
回数乗車券を
購入可能!



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



券 種		定 価	補助額	本人負担額	
補助 内容	グランドパス 65	3ヶ月券	15,000円	4,000円	11,000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、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!
嘉麻市通学優待助金
詳しくは市ホーム
ページで検索!

市バスのご利用が不慣れ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歳以上の方には... 高齢者交通支援証明書の提示で
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
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。

【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業している介
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。

【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。

● 問 / 交通政策課 ☎42-7404

「広報嘉麻」による情報提供

7) タクシー

事業者数、車両台数、乗り場等

事業者調査等から整理予定

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

図 3.11 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、市民一人当たりで換算すると、年間約 8.1 回となる。
- 路線別では、路線バス・市バスを含め、西鉄飯塚～大隈線の利用者数が最も多い。
- 市バスの乗車人員は、令和 2 年度の再編による運行開始以降、増加傾向で推移している。

表 3-9 市内のバス利用状況

バス乗車人員(R3年度)			人口 (R2年度)	市民1人当たりの バス利用回数 (回/年)
西鉄バス	市バス	計		
179,081	109,031	288,112	35,473	8.1

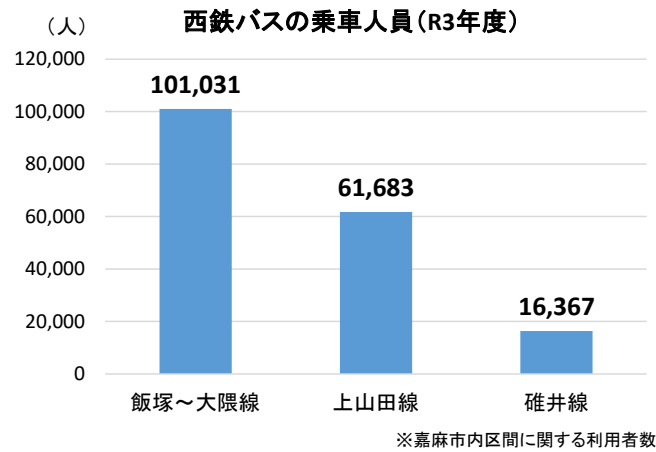


図 3.12 西鉄バスの乗員人員(R3 年度)

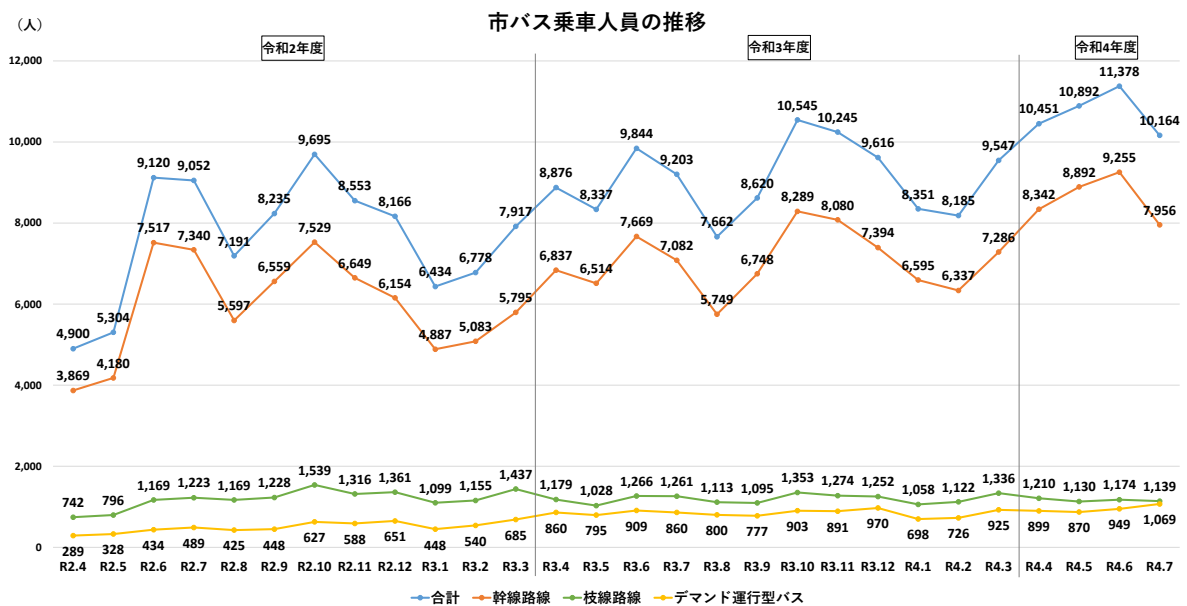


図 3.13 市バスの乗車人員推移

- 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なっている。

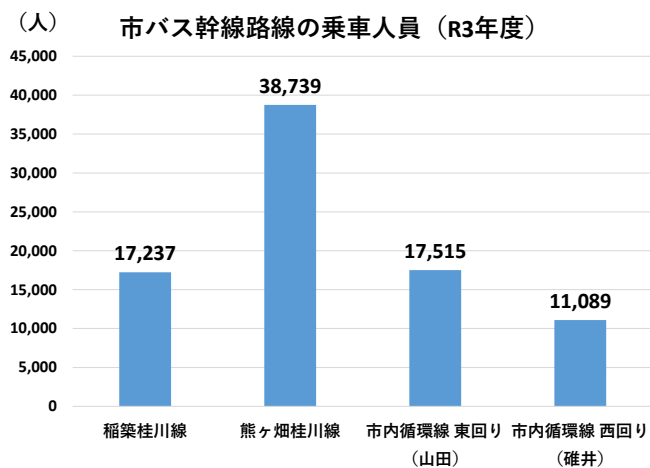


図 3.14 市バス幹線路線の乗車人員 (R3 年度)

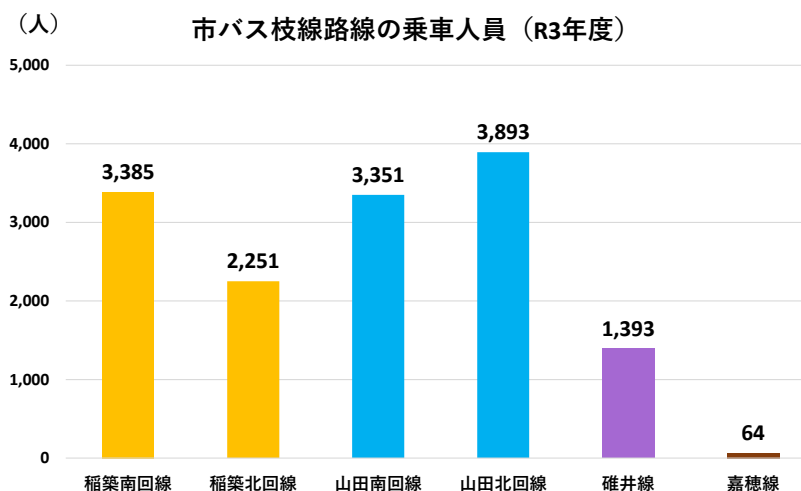


図 3.15 市バス枝線路線の乗車人員 (R3 年度)

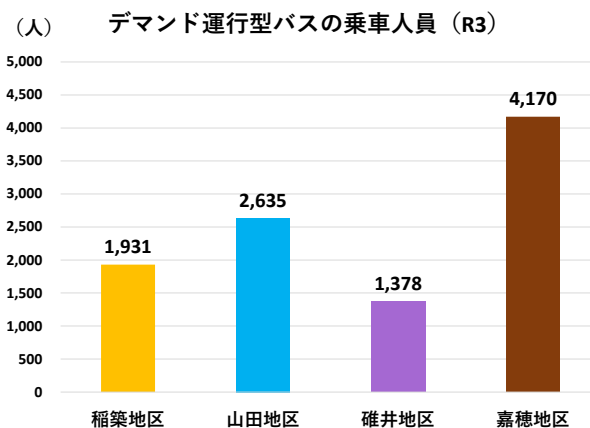


図 3.16 デマンド運行型バスの乗車人員 (R3 年度)

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。

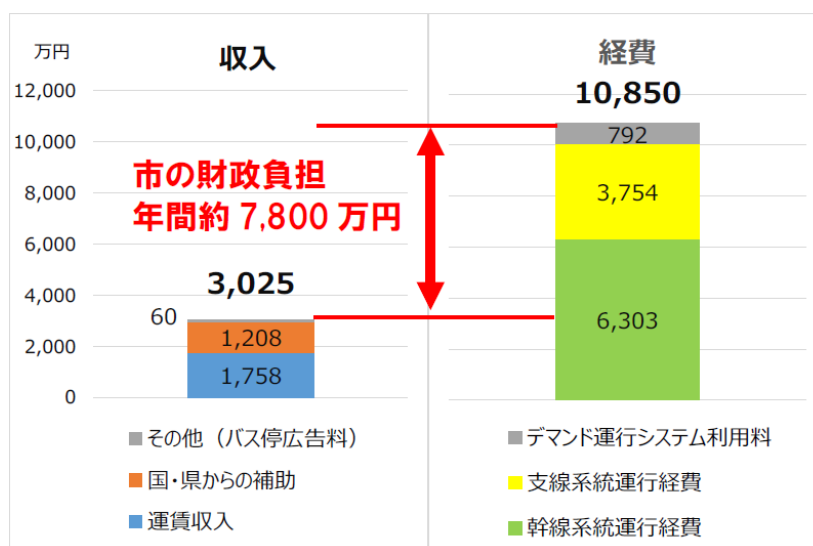


図 3.17 市バスの収支と財政負担状況(令和3年度)

表 3-10 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

【参考】路線バス・市バスに対する補助制度

1) 地域間幹線系統(本市では路線バスが対象)

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

補助率
1/2

主な補助要件
都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)。
・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
・1日当たりの計画運行回数が3回以上のも
・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
※1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
※①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

＜補助対象経費算定方法＞
予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

補助対象系統のイメージ

2) 地域内フィーダー系統(本市では市バスが対象)

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

補助率
1/2以内

主な補助要件
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、
・自家用有償旅客運送者による運行であること
・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ

※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外
※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域
※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業者等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

出典：国土交通省資料

3.5 担い手

運転手や車両の確保について、事業者アンケート調査を基に整理

事業者調査等から整理予定

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

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。

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。

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。



図 3.18 嘉麻市第二種運転免許取得助成事業

40

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・市バスで、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検索・予約・決済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 3.19 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 3-11 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 3-12 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	施策の実施状況を評価する	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	施策の実施状況を評価する	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とも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及び達成状況が不明のもの。

表 3-13 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
	嘉麻市内外の観光周遊を可能とする路線の検討	継続
目標 2 : 分かりやすく利用しやすい公共交通の実現	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
	地域等小さな単位に向けた嘉麻市バスの情報周知	新規
目標 3 : 利便性の高い交通環境の構築	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
	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
目標 4 : 持続性のある交通体系への転換	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

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、本市の公共交通に特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
		(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
		(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
【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	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
		(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(策定中)

- 第2次嘉飯圏域定住自立圏共生ビジョン(策定中)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	(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

【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。

【成果指標 (KPI)】

○赤字バス路線の便数(片道) (単位：便)

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

【2市1町合計 事業費見込 (単位：千円)】

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

【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。

【成果指標 (KPI)】

○連携に係る担当者会議 (単位：回)

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

○圏域内の乗換ポイントにおける発着便数 (単位：便)

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(策定中)

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り組み」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り組みを行い、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り組み及びバス運行の効率化に向けた取り組みが必要である。

(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り組み

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。



基本目標1 支えあいの意識の人づくり

施策の方向性

- 1 人権や地域福祉に関する意識の醸成
- 2 地域づくりと地域のつながりの強化

基本目標2 自分らしく暮らせる地域づくり

施策の方向性

- 1 福祉サービスの充実
- 2 適切な情報提供
- 3 複合的課題への対応と相談支援体制の充実
- 4 権利擁護の推進

基本目標3 安全安心に暮らせるまちづくり

施策の方向性

- 1 生活環境の整備
- 2 地域の防災力の向上

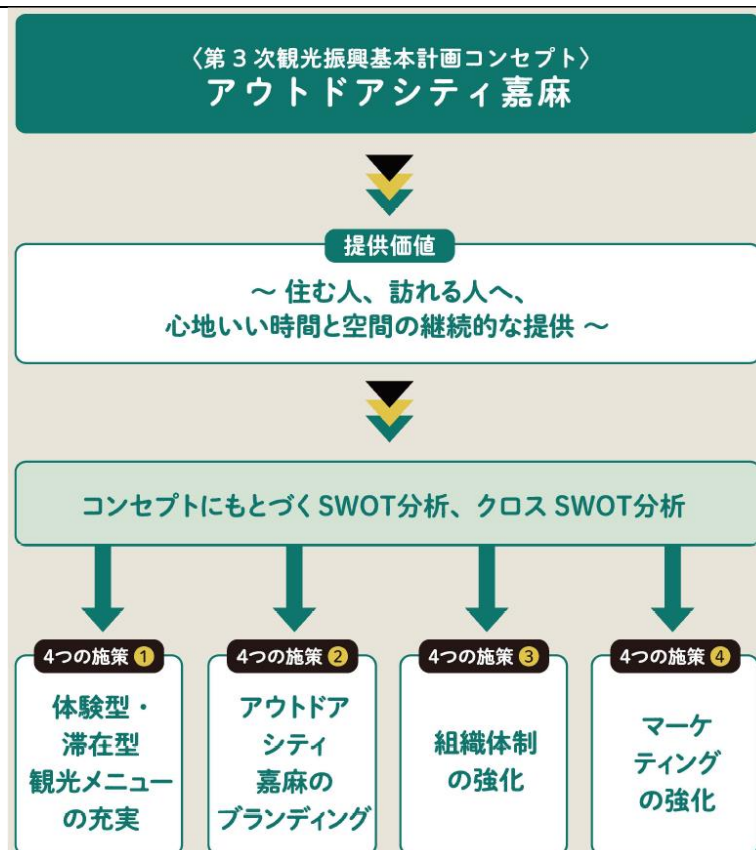
役割分担	具体的な取組
身近な人たちや地域全体で取り組むこと	・ 地域で買い物に困っている人を把握し、支え合います。特に、バス停から家までの高齢者の移動に協力するなどの手助けを行います。 ・ <u>地域で公共交通の要望の声があれば市に報告します。</u>
行政が取り組むこと	・ 市民のニーズを把握し、生活に欠かせない買い物や通院、通学に活用でき、<u>利便性の高い公共交通となるよう改善に努めます。</u>

ないに出典：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

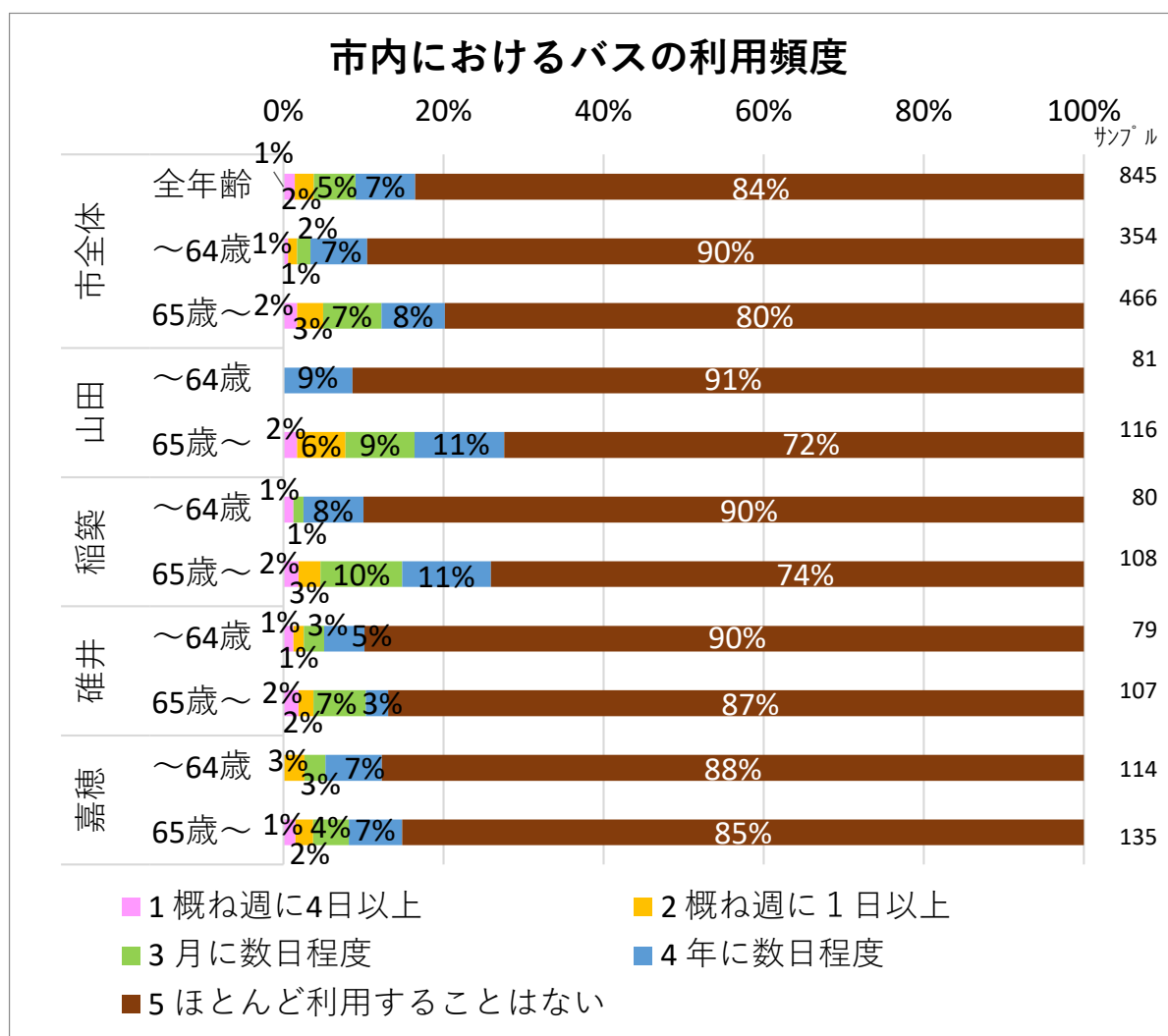
5 市民・利用者のニーズ

5.1 市民アンケート調査

ここでは、令和4年9月～10月に実施した「市民アンケート調査」、「高校生アンケート調査（市内及び市内からの通学者が多い高校を対象）」、「利用者ヒアリング調査（主要バス停で実施）」を基に、市民・利用者のニーズを把握しました。

1) 利用状況

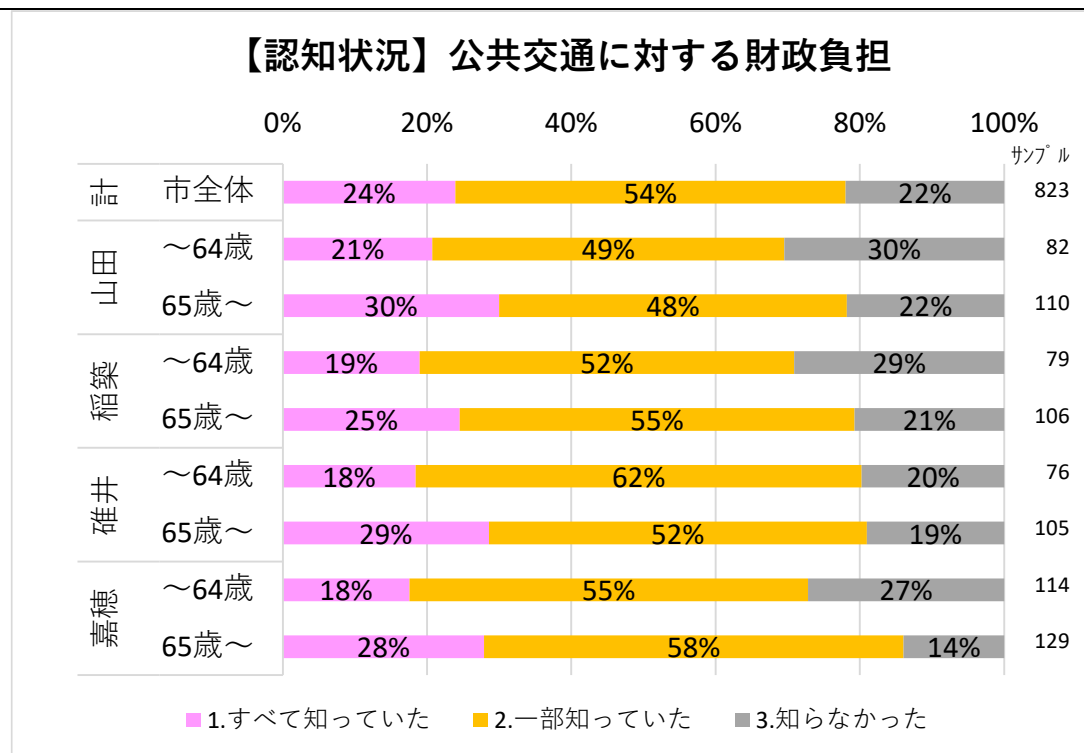
- 市内におけるバスの利用頻度は、「ほとんど利用することがない」が84%を占め、「年に数日程度」が7%、「月に数日程度」が5%、「概ね週に1日以上」が2%、「概ね週に4日以上」が1%となっている。
- 地域・年齢別に見ると、「山田地区 65 歳以上」「稲築地区 65 歳以上」で利用している人の割合が高い傾向にある。



2) 認知状況

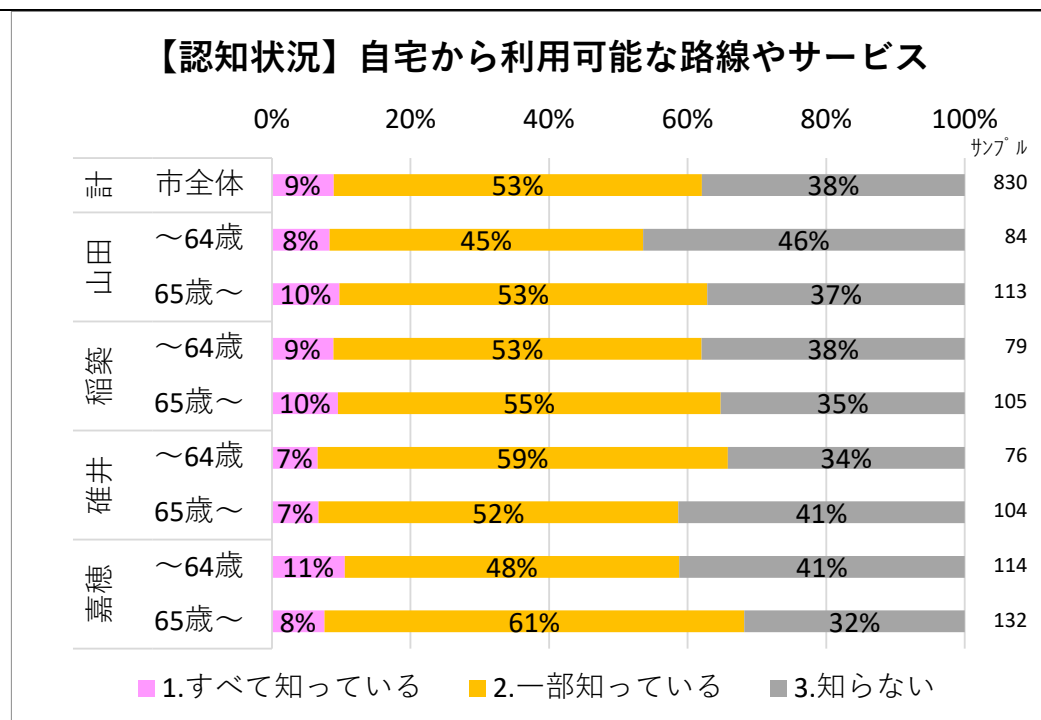
(1) 財政負担の認知状況

- 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。



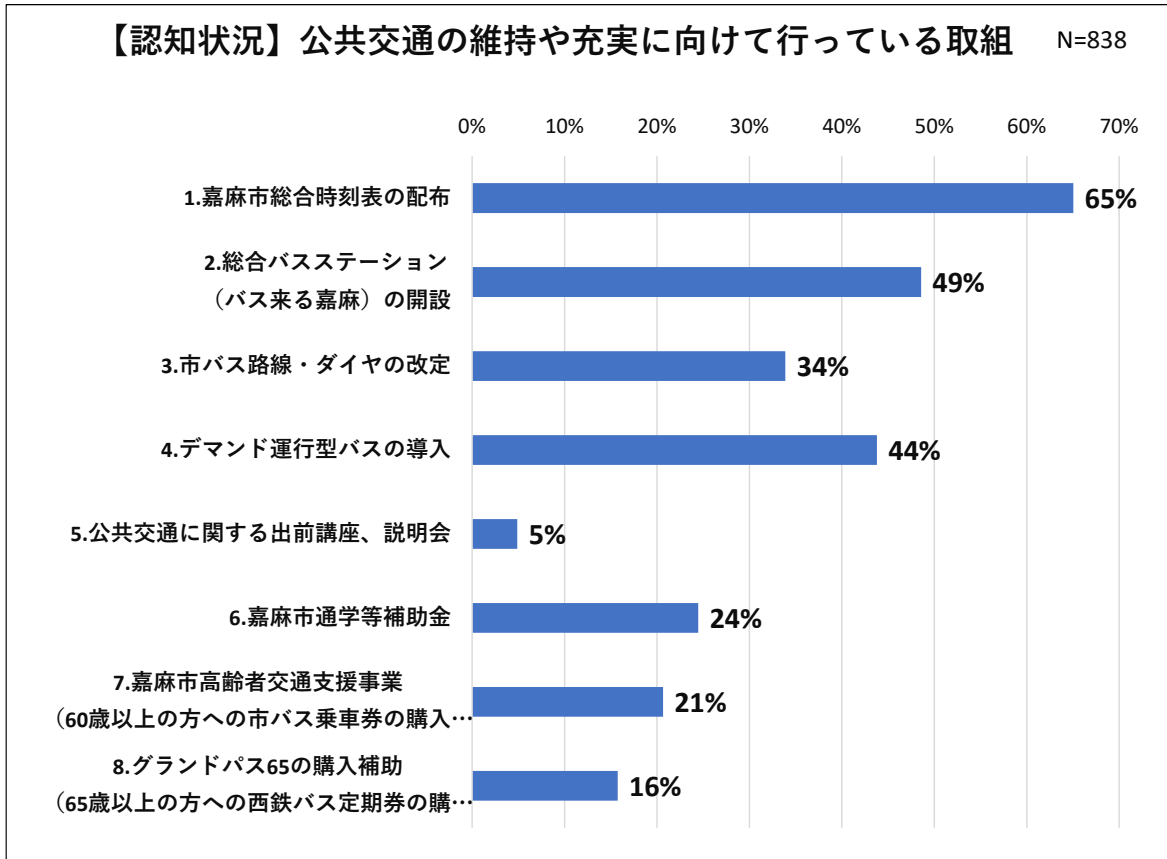
(2) サービスの認知状況

- 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。



(3) 取組の認知状況

- 取組の認知状況は、「1.嘉麻市総合時刻表の配布」が約 65%と最も高く、次いで「2.総合バスステーションの開設」、「4.デマンド運行型バスの運行」などが比較的高い。
- 一方、「5.公共交通に関する出前講座、説明会」は 5%に留まっている。

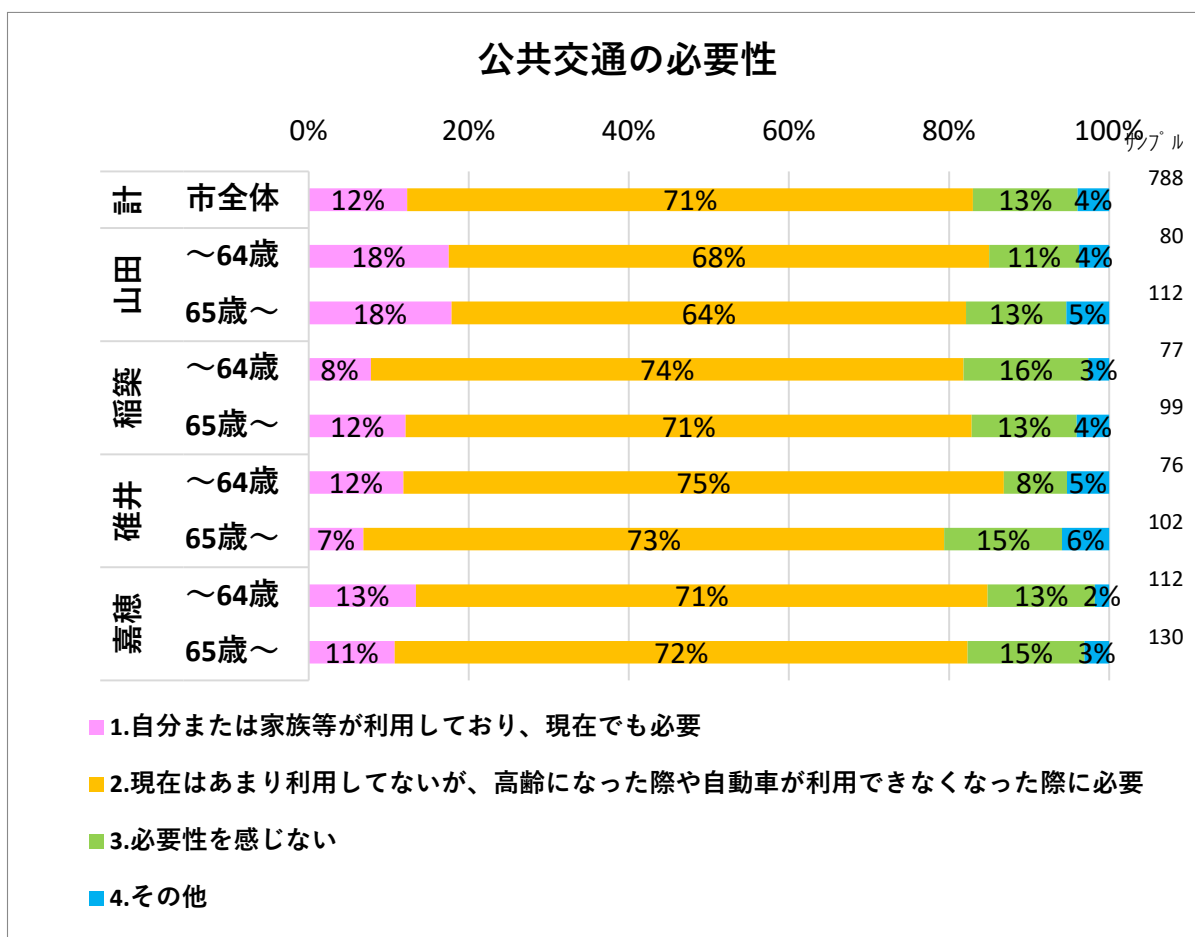


	市全体計	山田		稲築		碓井		嘉穂	
		～64歳	65歳～	～64歳	65歳～	～64歳	65歳～	～64歳	65歳～
1.嘉麻市総合時刻表の配布	64%	62%	79%	58%	65%	48%	73%	55%	70%
2.総合バスステーション (バス来る嘉麻)の開設	48%	52%	45%	40%	30%	41%	36%	75%	62%
3.市バス路線・ダイヤの改定	34%	36%	42%	24%	32%	37%	38%	33%	29%
4.デマンド運行型バスの導入	43%	38%	43%	35%	42%	38%	39%	52%	56%
5.公共交通に関する出前講座、説明会	5%	5%	3%	6%	4%	5%	5%	5%	7%
6.嘉麻市通学等補助金	24%	39%	14%	30%	14%	38%	15%	39%	18%
7.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%	15%	29%	20%	23%	16%	19%	17%	22%
8.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%	14%	15%	19%	18%	14%	12%	16%	18%

: 市全体より5%以上高い項目
 : 市全体より5%以上低い項目

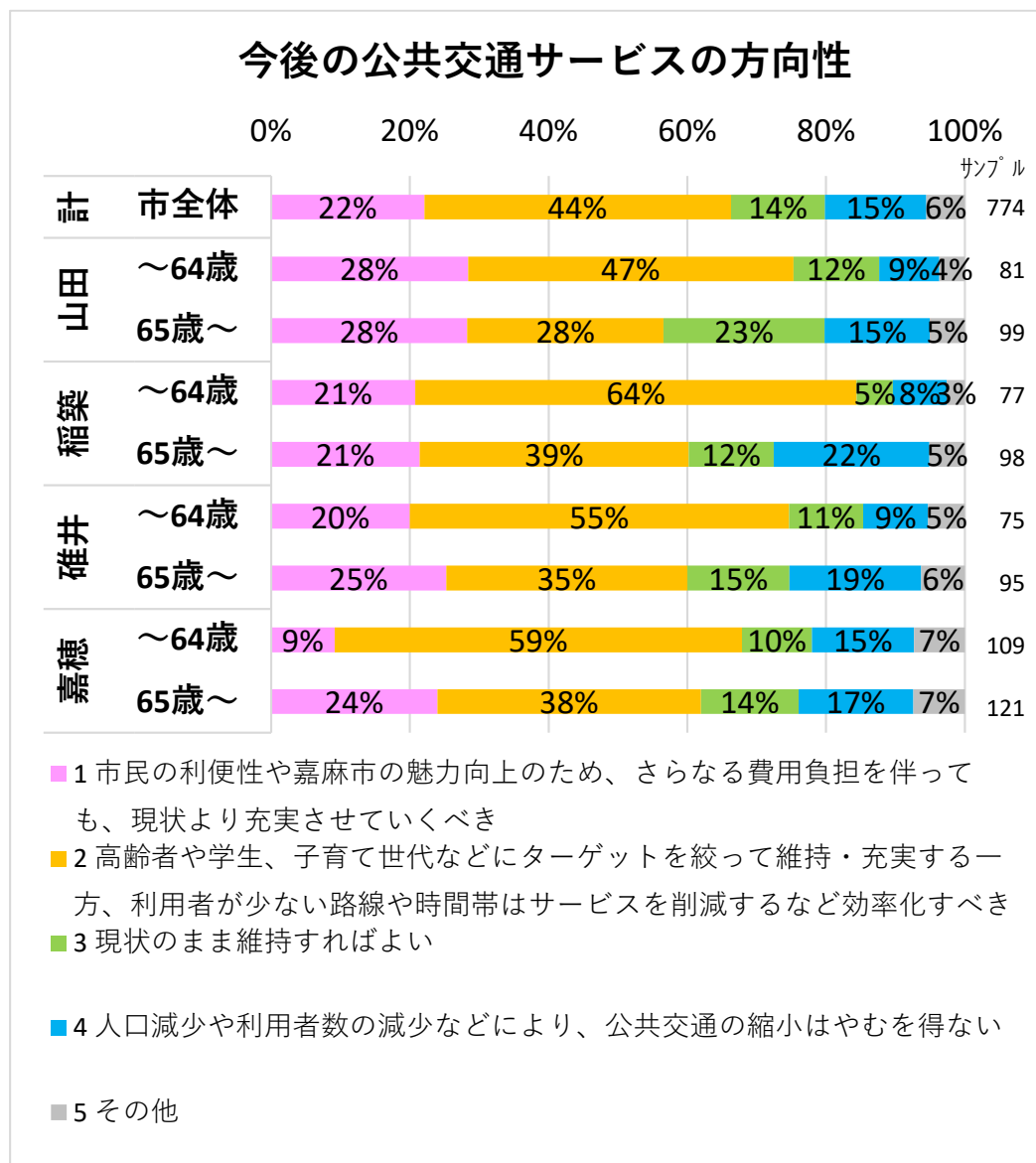
3) 公共交通の必要性

- 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12%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。



4) 今後の公共交通サービスの方向性

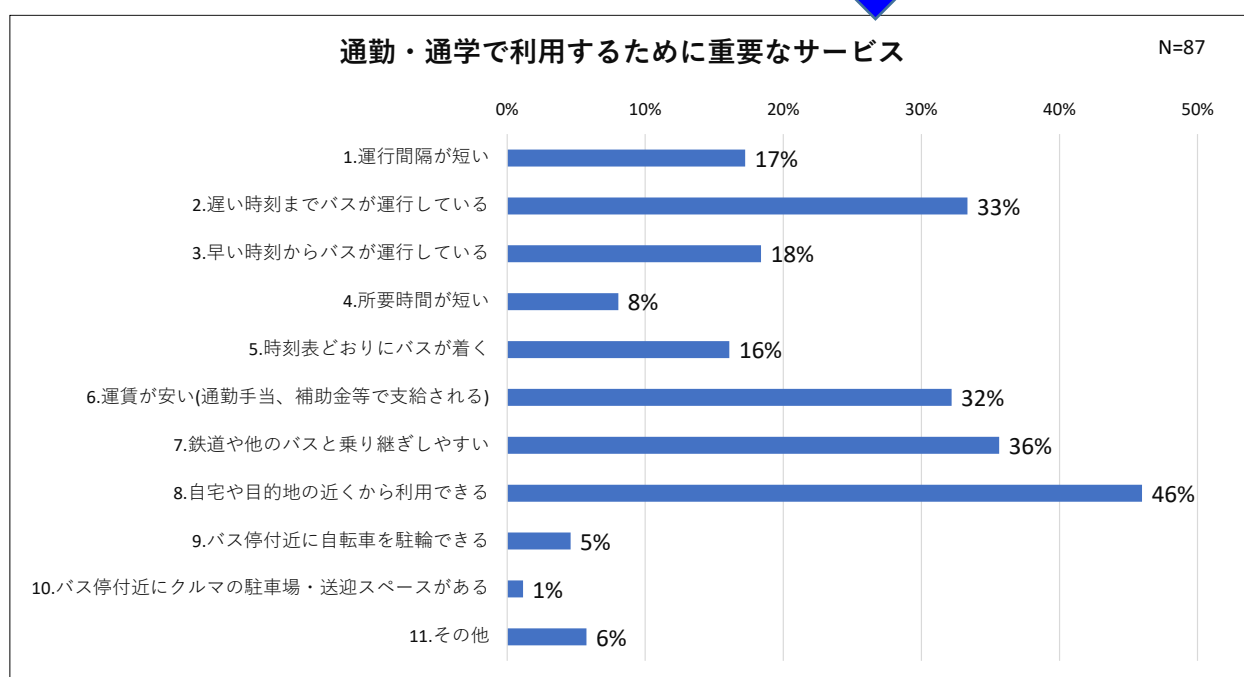
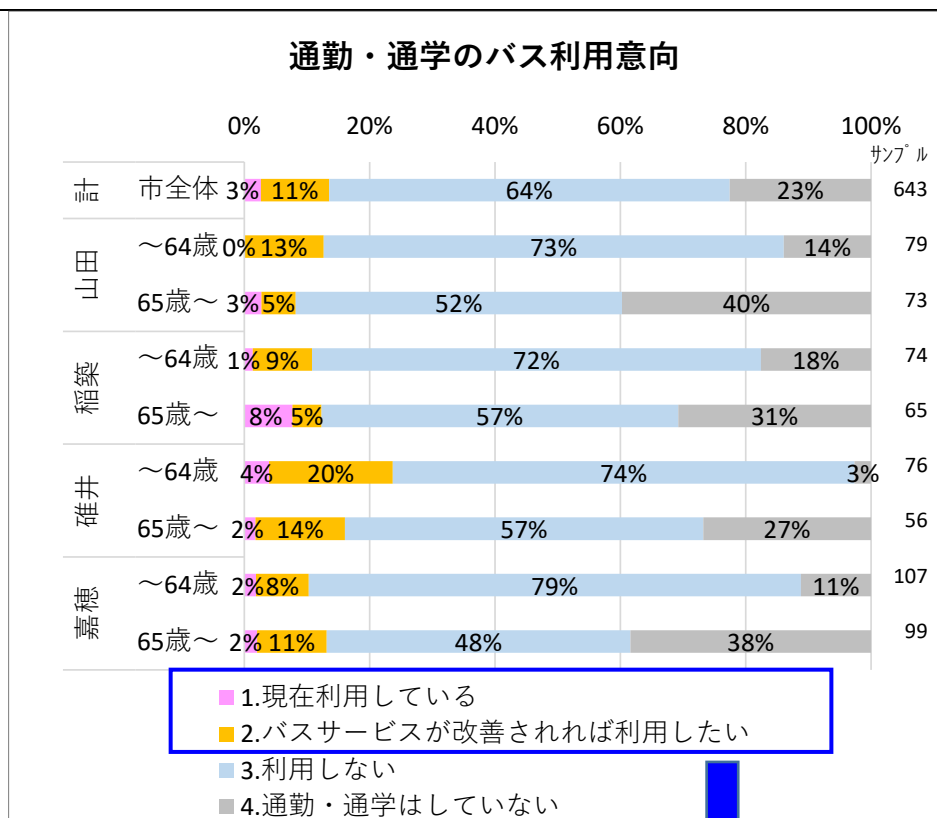
- 今後の公共交通サービスの方向性として「2.高齢者や学生、子育て世代などにターゲットを絞って維持・充実する一方、利用者が少ない路線や時間帯はサービスを削減するなど効率化すべき」が 44%と最も多くなっている。
- 次いで、「1.市民の利便性や嘉麻市の魅力向上のため、さらなる費用負担を伴っても、現状より充実させていくべき」が 22%と多くなっている。



5) バスの利用意向・利用するうえで重視するサービス

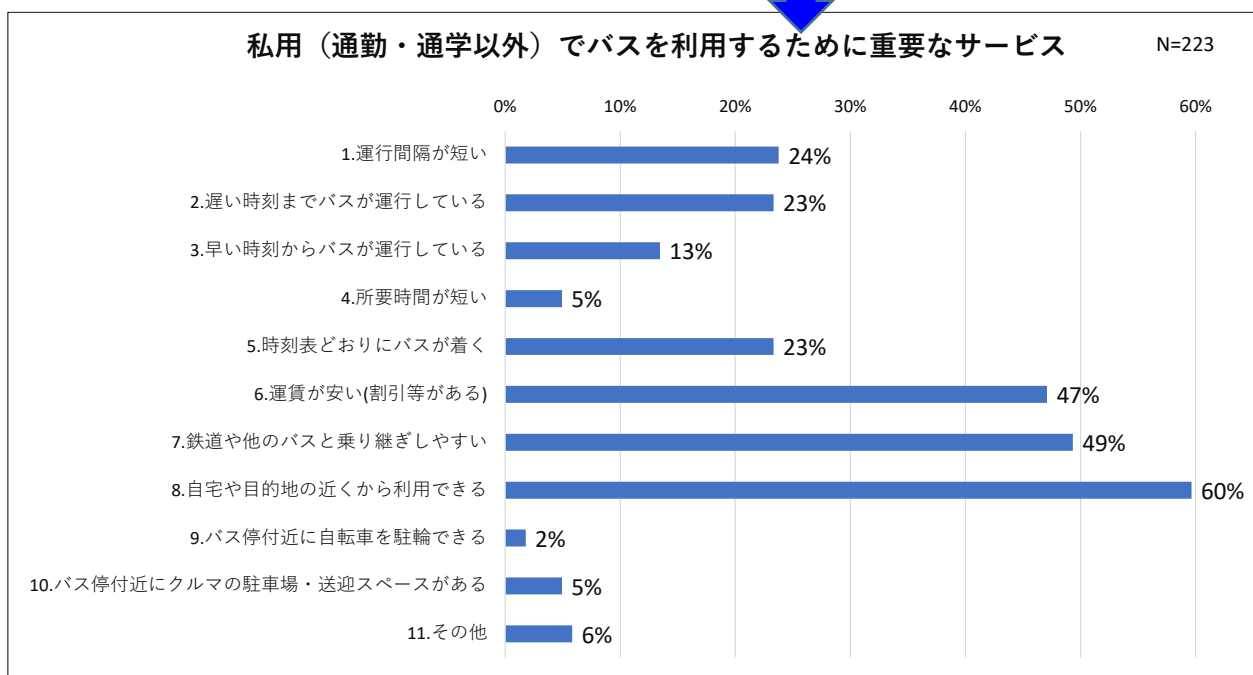
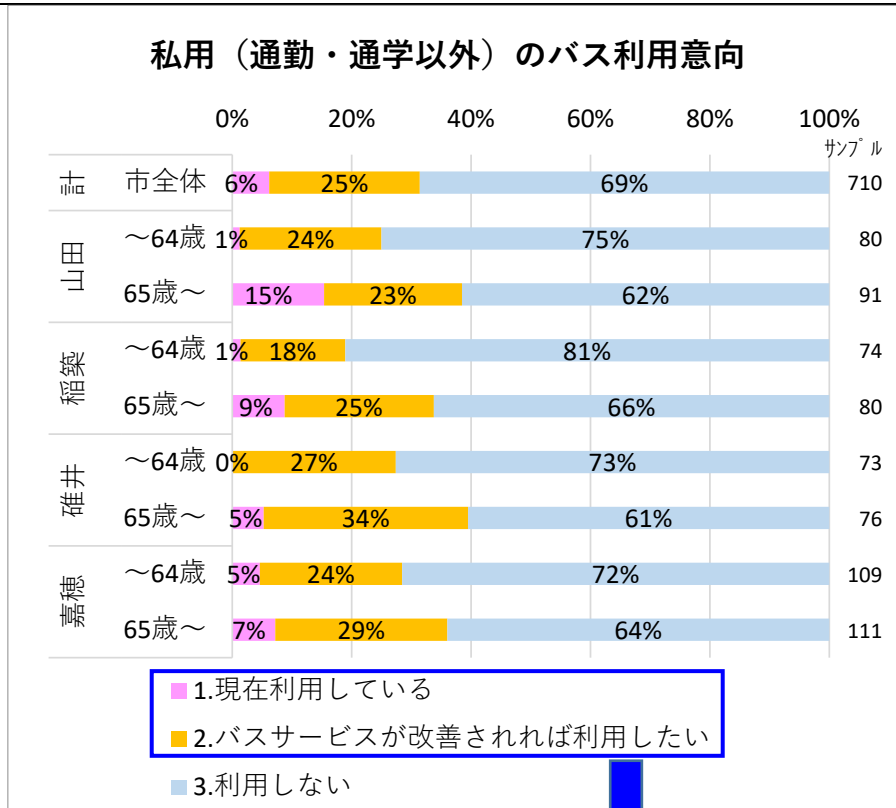
(1) 通勤・通学

- 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、「8.自宅や目的地の近くから利用できる」、「7.鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい」、「2.遅い時間まで運行」、「6.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。



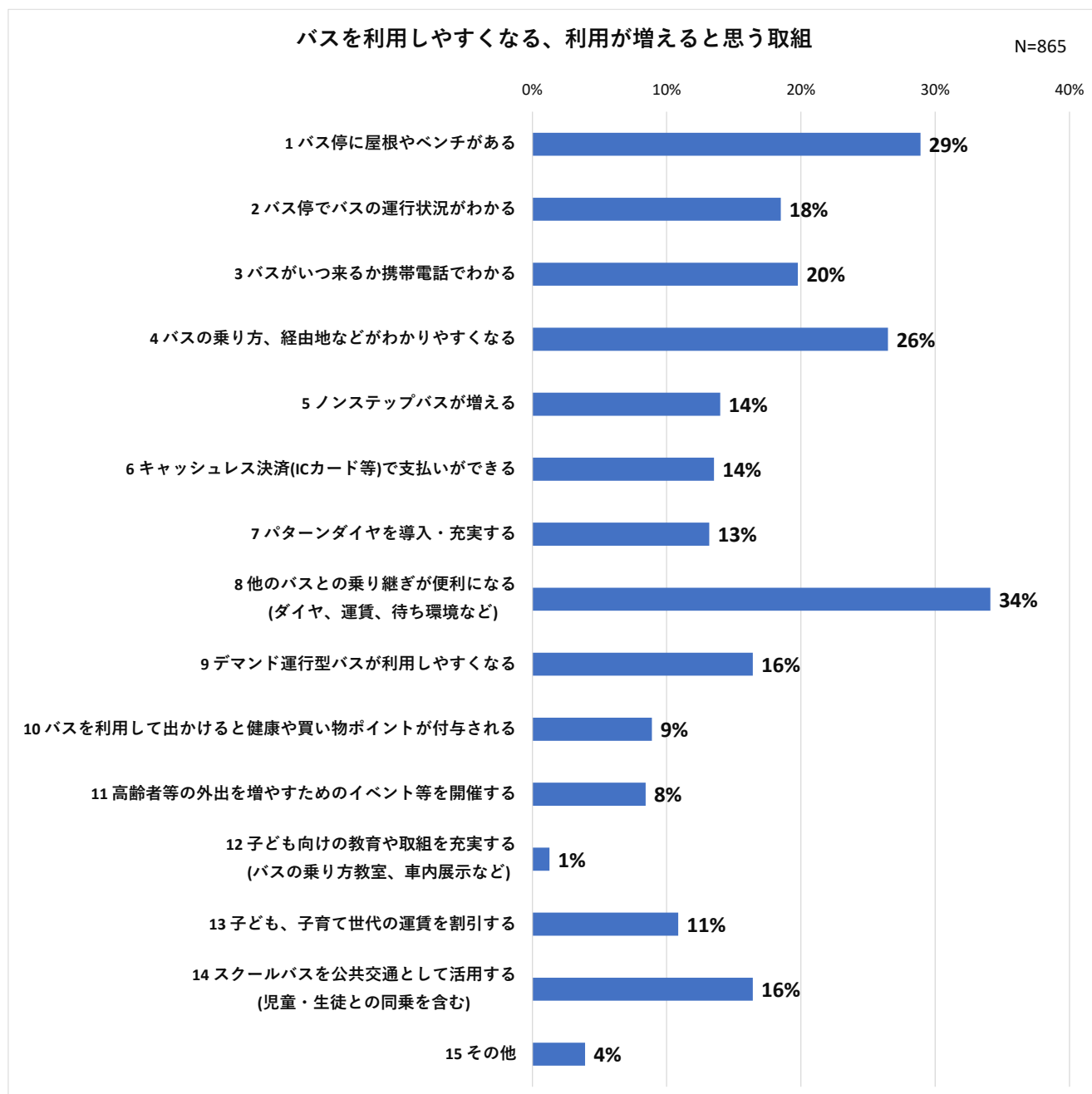
(2) 私用(通勤・通学以外)

- 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 25%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、「8.自宅や目的地の近くから利用できる」、「7.鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい」、「6.運賃が安い(割引等がある)」が特に多くなっている。



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、「8.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「1.バス停に屋根やベンチがある」、「4.バスの乗り方、経由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、「3.バスがいつ来るか携帯電話でわかる」、「2.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。



【参考】地域別・年齢別

- 「8.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）」は、稲築地区以外の地区において最も多くなっている。
- 「1.バス停に屋根やベンチがある」は高齢者、「3.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。

	市全体計	山田		稲築		碓井		嘉穂	
		～64歳	65歳～	～64歳	65歳～	～64歳	65歳～	～64歳	65歳～
1 バス停に屋根やベンチがある	29%	34%	37%	29%	44%	16%	23%	21%	28%
2 バス停でバスの運行状況がわかる	18%	14%	20%	11%	21%	15%	21%	15%	26%
3 バスがいつ来るか携帯電話でわかる	20%	28%	12%	29%	15%	35%	14%	30%	11%
4 バスの乗り方、経由地などがわかりやすくなる	26%	29%	26%	39%	26%	28%	18%	26%	26%
5 ノンステップバスが増える	14%	19%	17%	20%	15%	9%	12%	8%	16%
6 キャッシュレス決済(ICカード等)で支払いができる	14%	18%	12%	25%	11%	20%	5%	20%	7%
7 パターンダイヤを導入・充実する	13%	19%	11%	23%	12%	11%	12%	8%	15%
8 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%	42%	37%	30%	25%	37%	28%	32%	43%
9 デマンド運行型バスが利用しやすくなる	16%	14%	12%	11%	20%	13%	11%	23%	26%
10 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%	11%	8%	14%	7%	8%	8%	10%	9%
11 高齢者等の外出を増やすためのイベント等を開催する	8%	6%	13%	5%	10%	9%	8%	8%	7%
12 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%	0%	0%	1%	0%	3%	3%	3%	1%
13 子ども、子育て世代の運賃を割引する	11%	25%	4%	19%	8%	24%	5%	10%	5%
14 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%	20%	16%	14%	6%	20%	15%	22%	21%
15 その他	4%	5%	2%	3%	5%	4%	5%	6%	4%

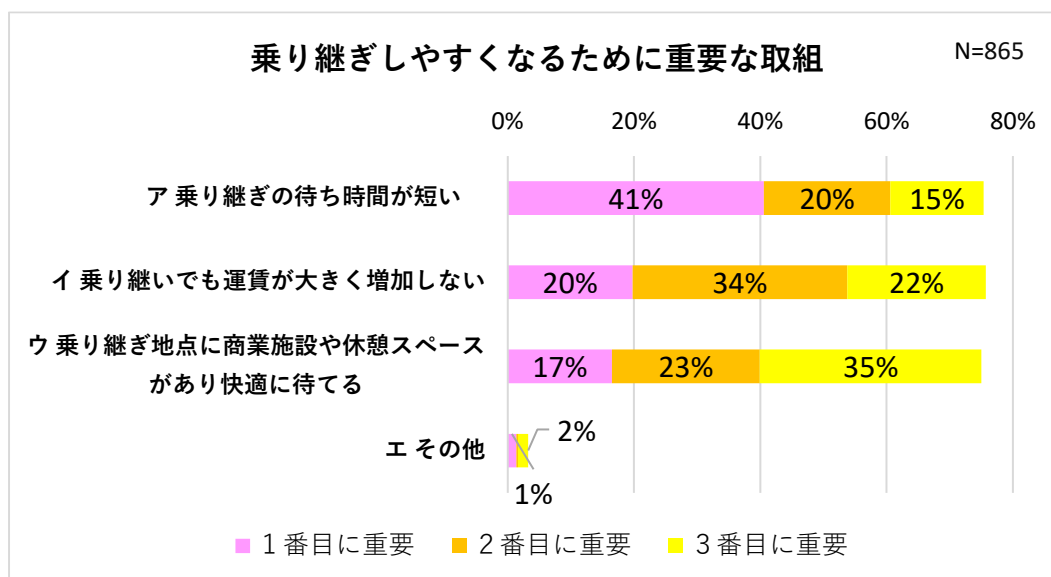
： 1 位

： 2 位

： 3 位

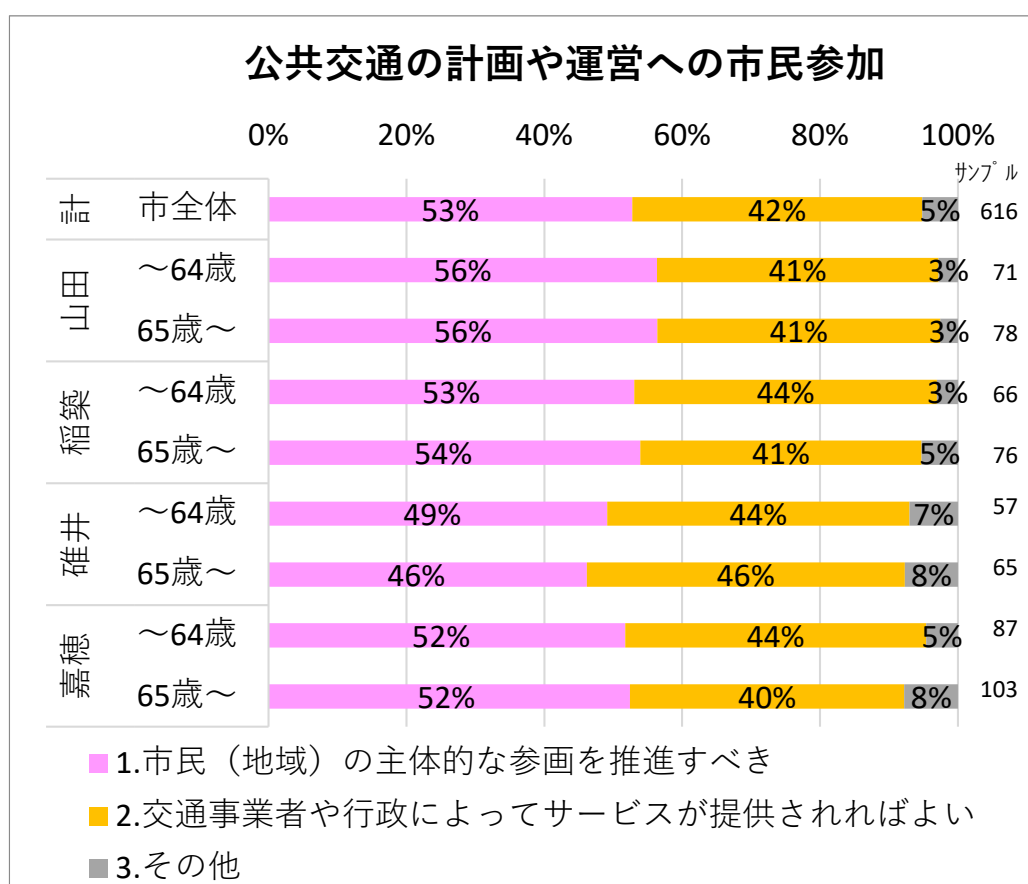
7) 乗継しやすさにおいて重要な取組

- 乗継しやすい条件として重要な要素は「ダイヤ」「運賃」「待ち環境」の順となっている。



8) 公共交通の計画や運営への市民参加

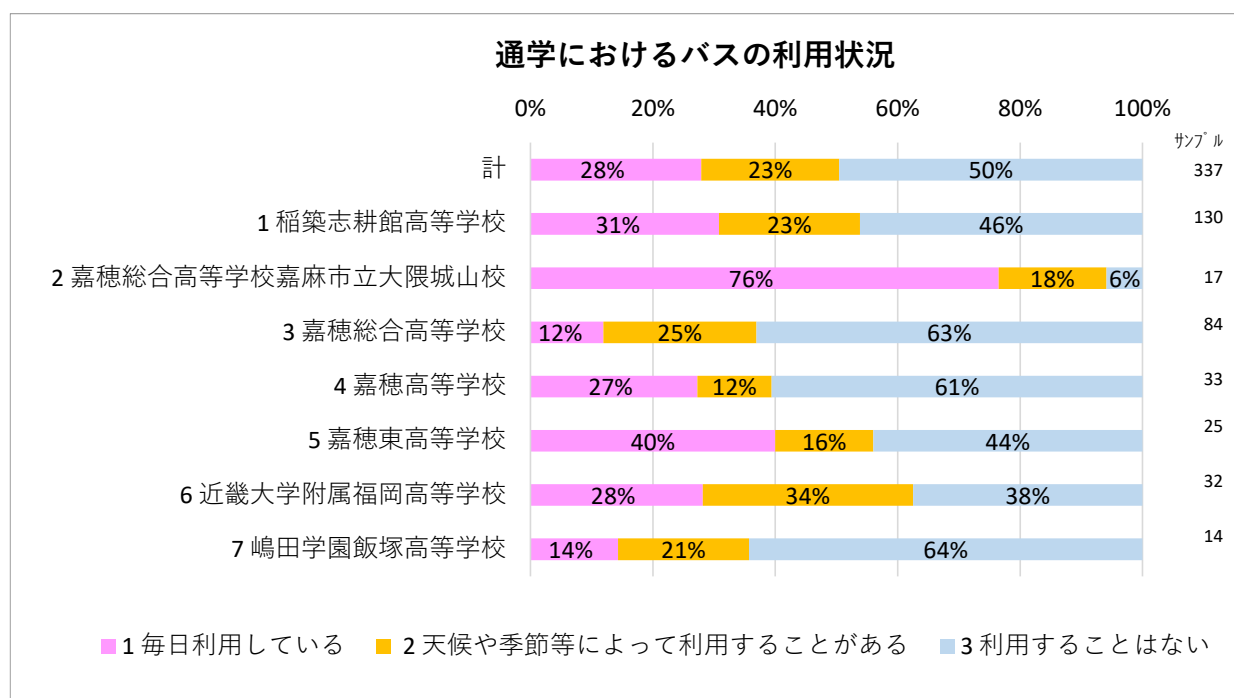
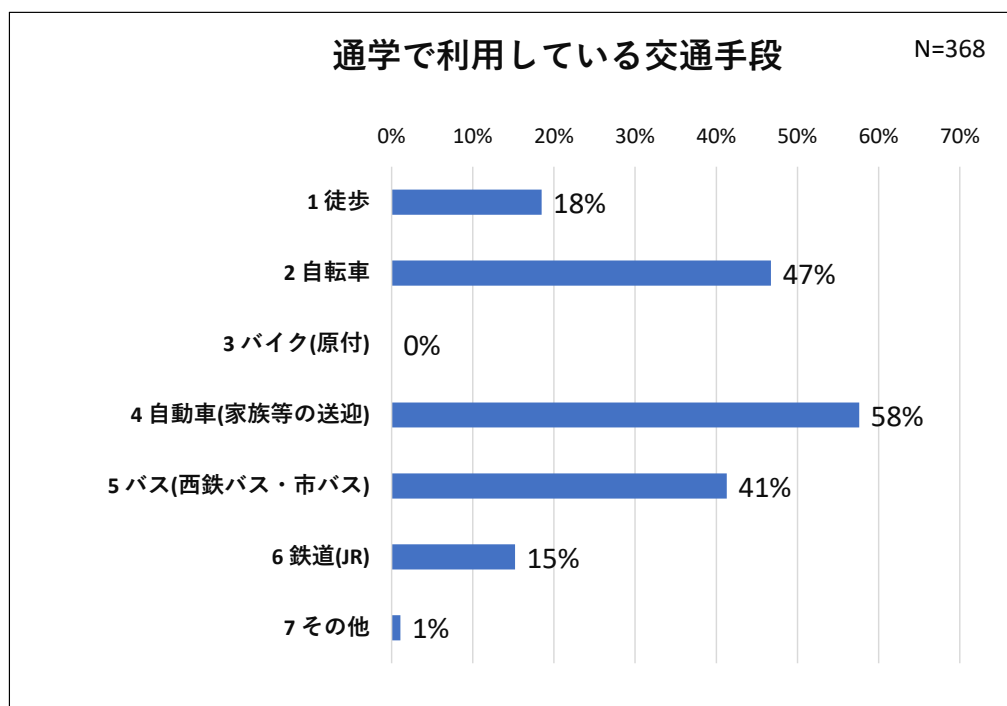
- 公共交通の充実や利用促進を図るために、「市民（地域）の主体的な参画を推進すべき」と市民の 5 割以上が回答している。



5.2 高校生アンケート調査

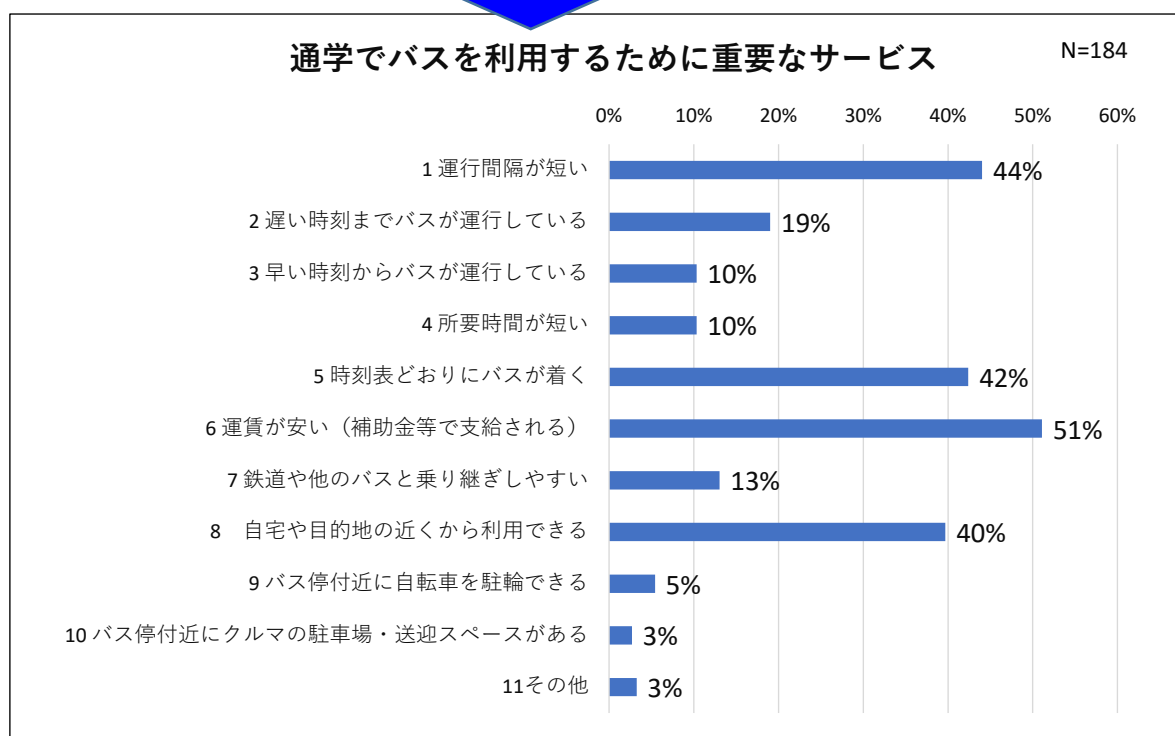
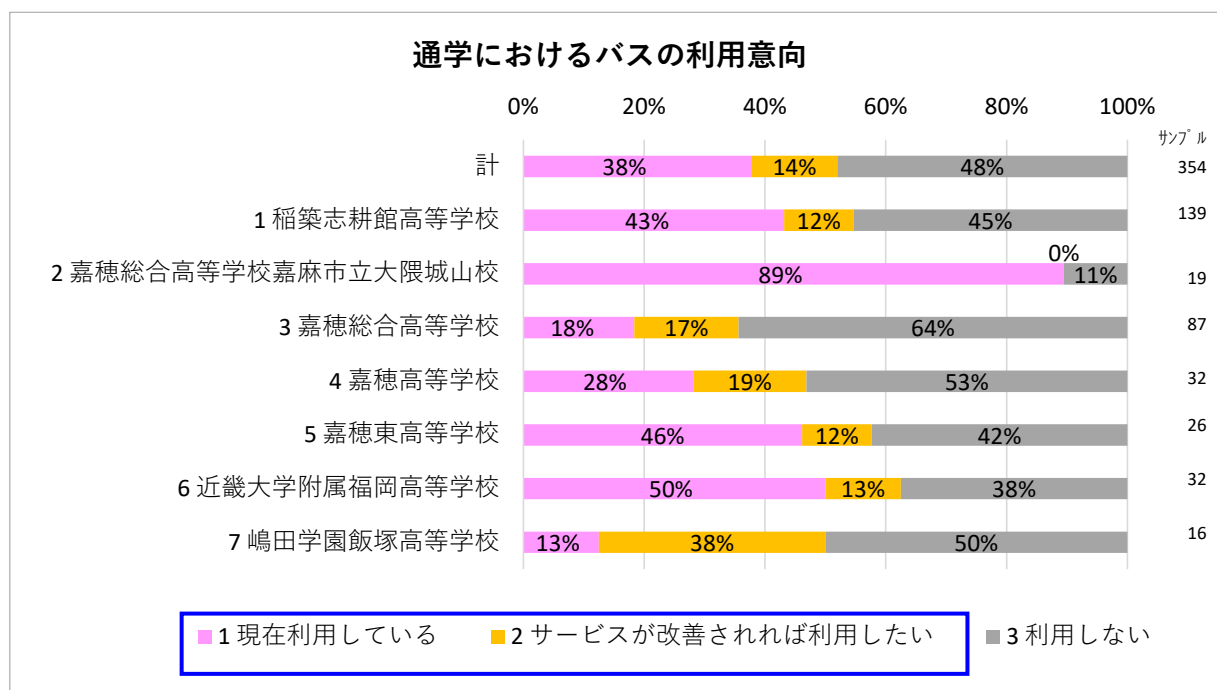
1) 通学における交通手段、バスの利用状況

- 通学で利用している交通手段は、「4.自動車（家族等の送迎）」が58%と最も多く、次いで「2.自転車」、「5.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、「1.毎日利用している」が28%となっているほか、「2.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。



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

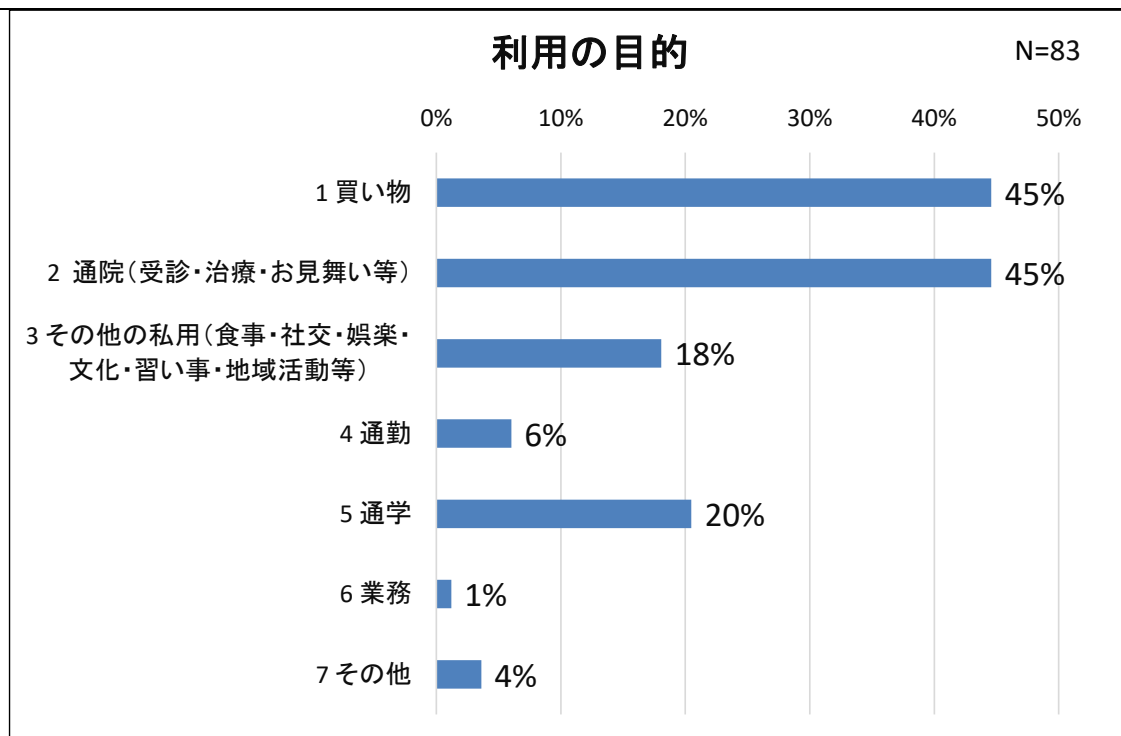
- 通学において、現在バスを利用している人は 38%、サービスが改善されたら利用意向を持っている人は 14%となっている。
- バスを利用するうえで重視するサービスは、「6.運賃が安い（補助金等で支給される）」「1.運行間隔が短い」、「5.時刻表通りにバスが着く」、「8.自宅や目的地の近くから利用できる」が特に多くなっている。



5.3 利用者ヒアリング調査

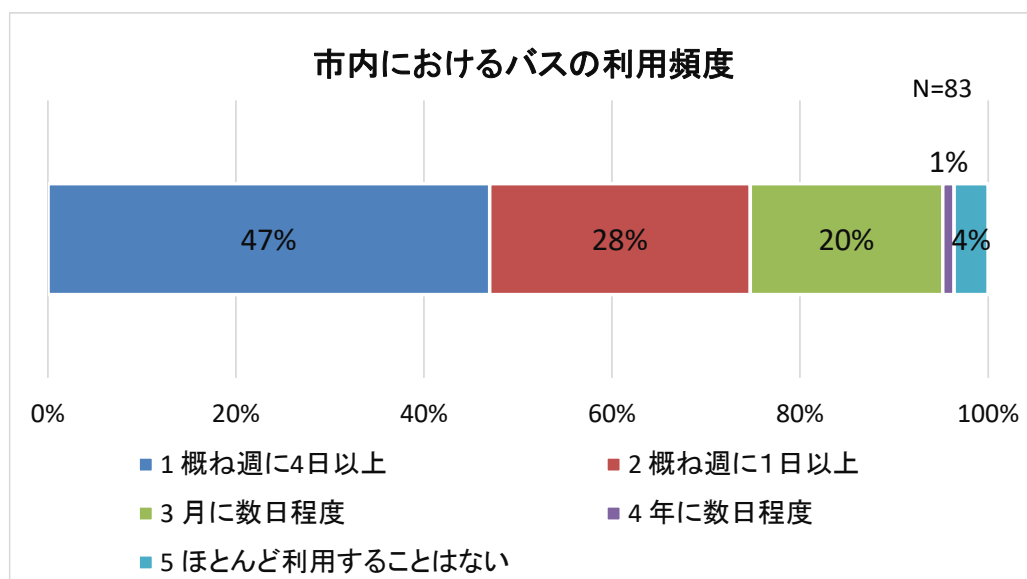
1) 利用目的

- 利用目的は「1.買い物」「2.通院（受診・治療・お見舞い等）」がそれぞれ 45%と高い。



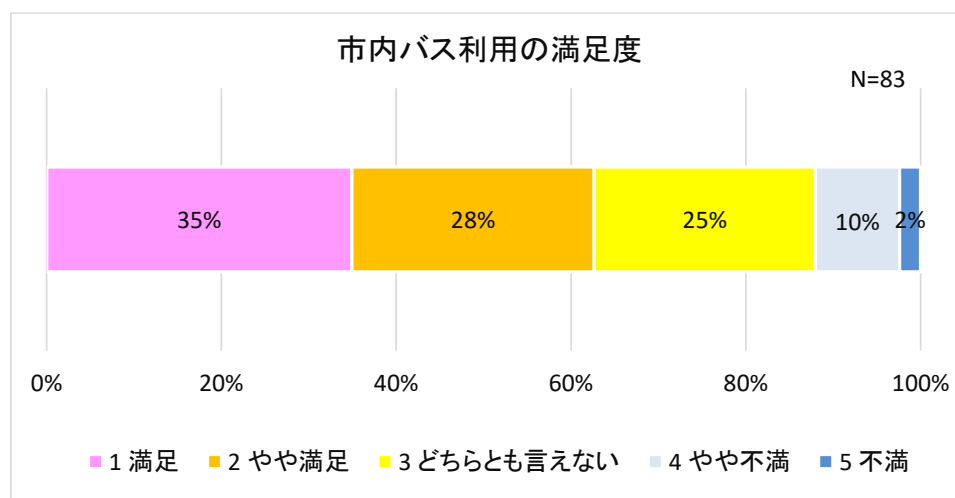
2) 利用頻度

- 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。



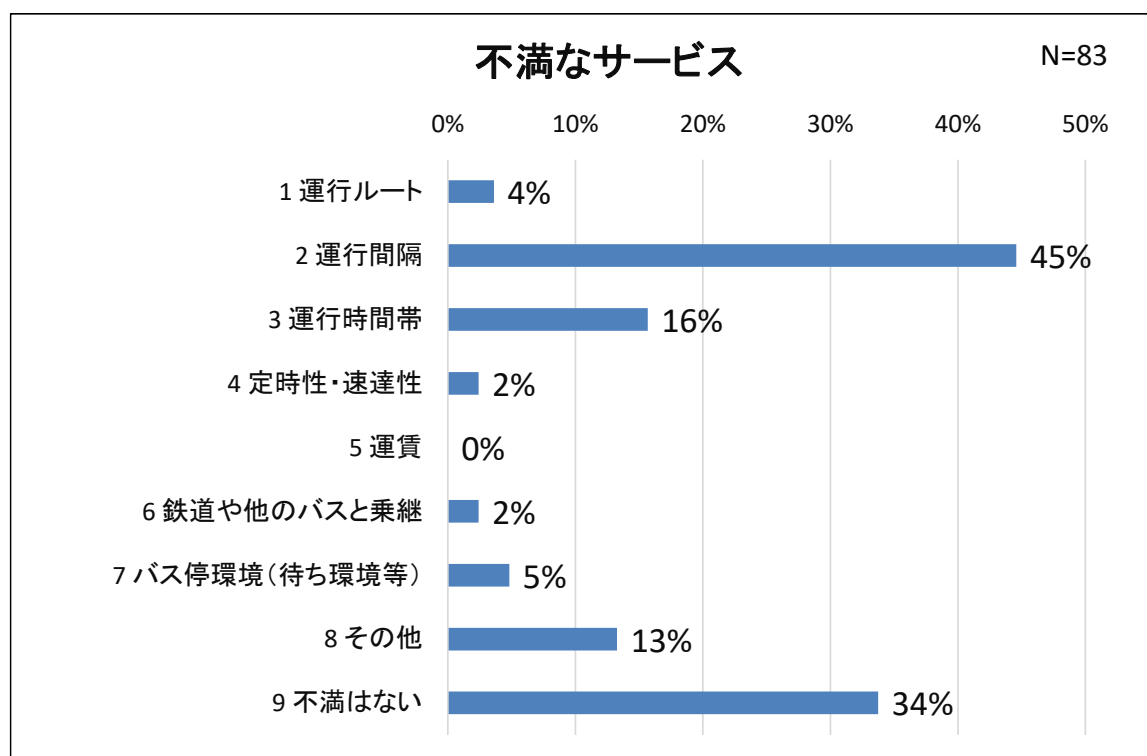
3) バス利用の満足度

- 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。



4) 不満なサービスと改善ニーズ

- 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。



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 市民・利用者のニーズ」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 ○観光入込客数は減少傾向にあるが、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、マイノツーリズム、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 ○枝線系統は全地域概ね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3事業者により運行 【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

利便性

観光

公共交通の方向性

利用状況・意向

サービス等に対するニーズ

持続性・運営面

○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）

○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）

○「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）

○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。

○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25%（現在利用している人は6%）

○市民がバスを利用するうえで重視するサービス（1～3位）

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
鉄道や他のバスと乗り継ぎしやすい		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

○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、経由地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「ダイヤ」「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. 自動車がなくても気軽に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、買い物や通院等に負担を感じることなく移動できる運行サービス、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. 子育て世代や来訪者にとって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、市民ニーズでもターゲットを絞った維持・充実の意向が高いことから、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、乗継運賃負担軽減に関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、立ち寄りで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。
■第2次嘉麻市総合計画においても市民参画が掲げられ、市民ニーズにおいても「公共交通への市民参画を推進すべき」との意向が5割以上、また「バスの乗り方や経由地がわかりにくい」との声も多いことから、市民を始めとする多様な関係者の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. 自動車がなくとも気軽に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、買い物や通院等に負担を感じることなく移動できる運行サービス、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. 子育て世代や来訪者にとって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、市民ニーズでもターゲットを絞った維持・充実の意向が高いことから、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、乗継運賃負担軽減に関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、立ち寄りで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。
- 第2次嘉麻市総合計画においても市民参画が掲げられ、市民ニーズにおいても「公共交通への市民参画を推進すべき」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、市民を始めとする多様な関係者の双方向コミュニケーションにより、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

- 「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「ダイヤ」「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、上位計画である嘉麻市第2次基本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。

嘉麻市第2次総合計画

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

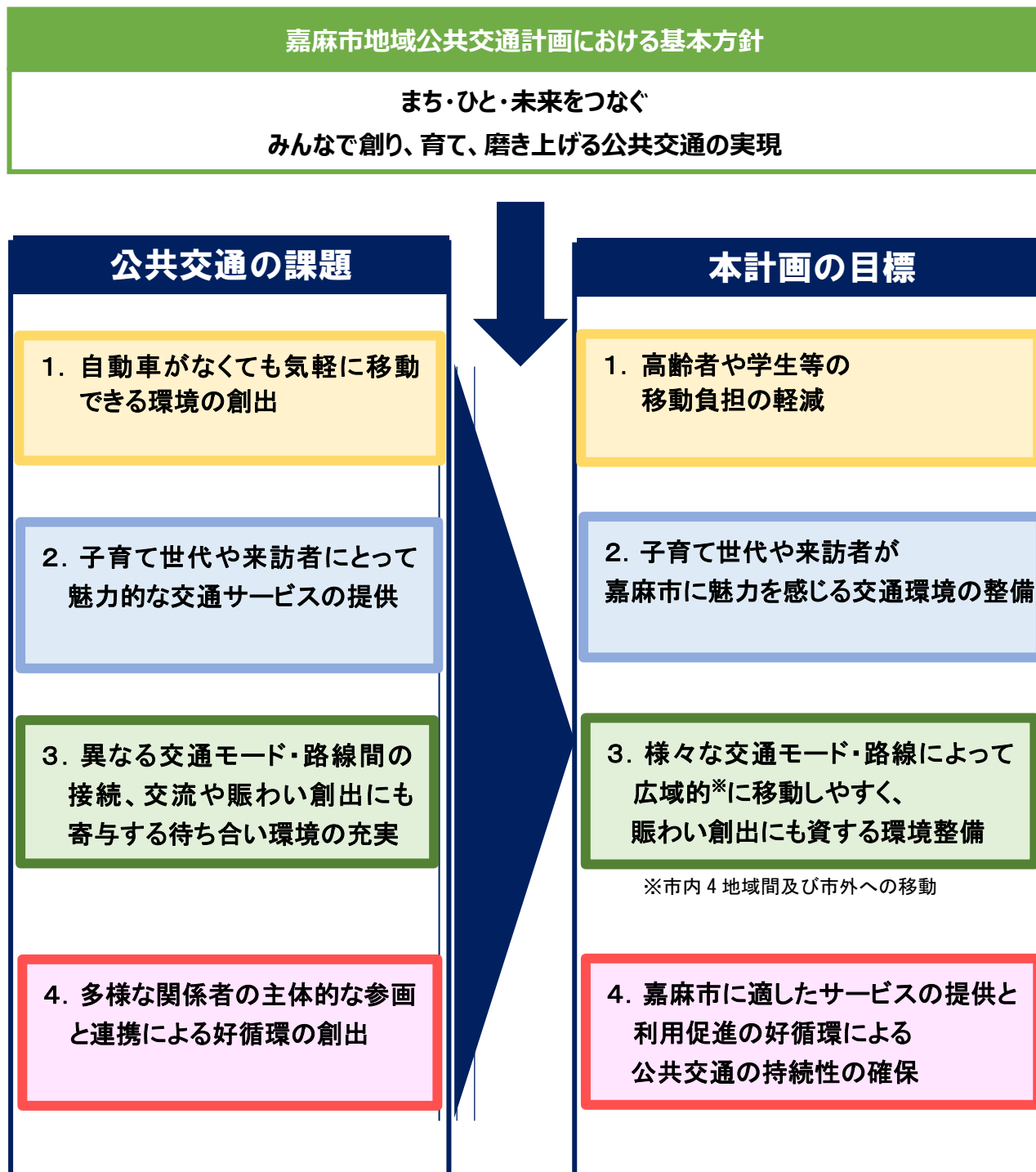
まち・ひと・未来をつなぐ

みんなで創り、育て、磨き上げる公共交通の実現

- 多様な手段を活用して、市内4地域（まち）や市外拠点を移動しやすくつなぎ、交流や賑わいを生むことでひとをつなぎ、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、市民を始め、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。

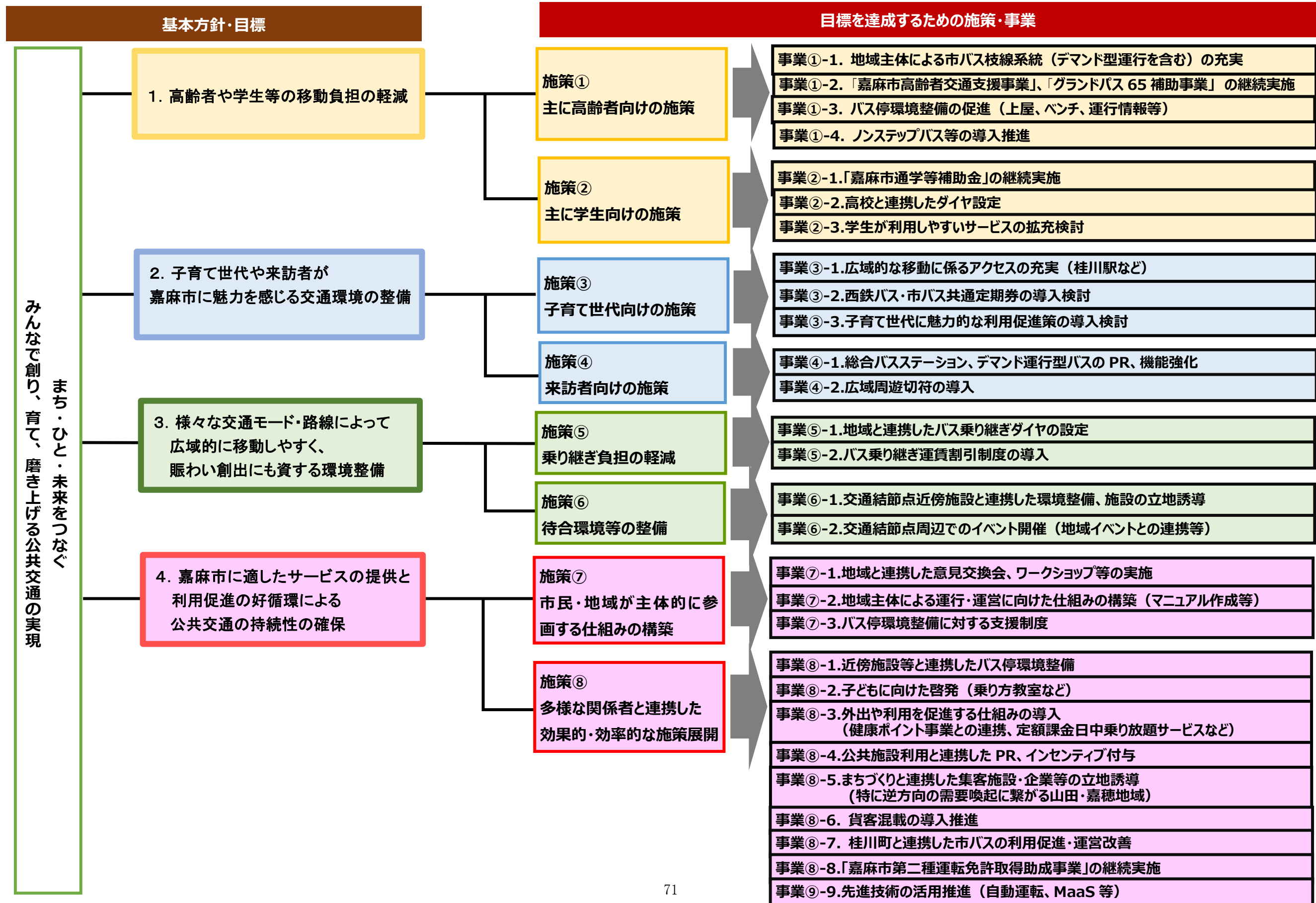
7.2 目標

本計画における目標は、前ページ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。



9 実施プログラム

施策・事業の実施主体、スケジュールを含めて一覧整理

10 評価指標・目標値

目標ごとを基本として設定。施策・事業に対応したものも検討（成果指標、進捗管理指標）

11 計画の推進

- 1) PDCAサイクルによる進捗管理
- 2) 関係者の連携と協働

参考資料

必要に応じて