

# 地域公共交通進捗状況等

令和元年11月12日

嘉麻市 地域活性推進課

## 地域公共交通進捗状況等 資料内容

---

1 これまでの取り組みについて

2 今後の予定等

3 公共交通 Q & A

# 地域公共交通進捗状況等

---

1 これまでの取り組みについて

2 今後の予定等

3 公共交通 Q & A

# 公共交通に関する取り組みについて

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）



## 目次

はじめに	・・・ 1
嘉麻市公共交通網形成計画の基本的な方針・将来像	・・・ 2
現在の市バス・福祉バスの運行状況	・・・ 3
現在の市バス・福祉バスの利用者数と財政負担額の推移	・・・ 4
地域公共交通確保に向けた基本方針と路線のイメージ	・・・ 5
バス路線全体見直しに伴う路線の概要	・・・ 6
市バス稲築桂川線の路線概要	・・・ 11
市バス稲築桂川線時刻表	・・・ 12
（仮称）総合バスステーションについて	・・・ 13
スマートフォン等での市バスのアプリ検索	・・・ 14

平成31年4月

嘉麻市

（担当：地域活性推進課）

# はじめに

現在、嘉麻市では嘉麻市公共交通の全体的な見直しを行い、2020年4月から新たな交通体系での市バスの運行を目指しています。

このパンフレットは、全体的な見直しの基本となる2つの計画である「嘉麻市地域公共交通網形成計画」及び「嘉麻市地域公共交通運行計画」の要点をまとめたものです。

みなさまにとって、大切な内容となっておりますのでぜひご覧ください。

また、見直し路線の運行に先立って取り組んでいる事項についても、11ページ以降に掲載しておりますのでこちらもご覧ください。



平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

## 嘉麻市の活性化に繋げる交通の視点の問題点・課題

### 定住対策

- 福岡、北九州都市圏へ移動するための近隣市町の主要駅への移動手段が不足
- 通学への対応が十分でなく、保護者負担の増大や生徒の進路選択への制限、高校進学を機に市外へ転出する等の問題
- 市中心部に拠点駅がない（市内には唯一の駅である「下鴨生駅」があるが、市の北北東の飯塚市境に位置している）

### 活性化政策

- 新市庁舎の整備とともに、市の一体化を促進する公共交通の構築が課題
- 人口減少と少子高齢化に伴う買い物客等の減少による地元商店等の衰退
- 主要な駅から観光地までの公共交通機関がなく、観光地まで行くことができない
- 国道322号八丁峠道路の整備による観光交通の確保が課題

## 嘉麻市の公共交通の抱える問題点・課題

### 複雑な交通体系

- 合併以前の交通体系をそのまま維持
- 市が運行する公共交通機関に有償運行路線と無償運行路線があり、公平性に問題
- 有償運行路線に一般旅客自動車運送事業（4路線）と自家用有償旅客運送（79路線）が混在し、事業が複雑

### 市民ニーズとの不整合

- 稲築地区から桂川方面（嘉穂総合高等学校への通学等）等、市域をまたぐバス路線が少なく、市民ニーズや市外からの来訪者が利用しやすい路線となっていない
- 合併以前のバス運行路線網で運行しており、現在の市民の移動ニーズに合っていない
- 市バス相互や西鉄バスとのダイヤ接続が悪く、乗継ぎが不便
- 利用の低迷する路線が存在し、過度な運行となっていることが懸念される

### 運行ルート

- 狭い道や急勾配の道を通行する路線もあるため、事故のリスク等、安全性に問題
- 長距離・長時間運行路線が存在
- 商業施設等の生活利便施設への乗り入れが十分でない

### 利用環境

- バス停の待合環境が悪い（バス停に表示板や屋根がない）
- 位置が分かりにくいバス停があり、利用しづらい
- 時刻表や運行経路などバスの運行状況の情報提供が不十分

### 効率性

- 福祉バスと市バスの路線が重複しているため、効率性が悪い
- 将来的な財源を見越した運行経費の効率化が必要



# 嘉麻市公共交通網形成計画の基本的な方針・将来像

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

## 一体性

文化・福祉・体育施設等の市全体での有効活用など、4市町合併の実効性を高めるための公共交通体系の構築

4市町合併による市全体の人口増加に伴い、市民が利用可能な各種行政サービス（図書館、スポーツ施設等）や福祉サービスの利便性向上と嘉麻市全域を視野に入れた広域的な街づくりに向け、嘉麻市の市域に対応した公共交通網を検討・整備する。

## 安全性

分かりやすい情報提供、乗降しやすいバス車両、安全な運行の確保による、安心・安全な公共交通の確保

少子・高齢化社会が進展する中、公共交通においても、ユニバーサルデザインに配慮し、誰でも利用しやすい環境づくりが必要とされている。嘉麻市の公共交通においても、子どもからお年寄りまで、誰もが安心・安全に「乗りやすく」、「待ちやすく」、「分かりやすい」ものとするため、路線やバス停、車両、情報提供方法等の改善を図る。

## 利便性

マイカーがなくても日常生活を送ることができる公共交通サービスの確保

今後、嘉麻市においては、高齢化の進展とともにマイカーによる自力での移動ができなくなる高齢者が増加すると予測され、身近な移動手段として公共交通が果たす役割が重要となる。また、定住対策を進める上で、マイカーを持たない層や高校生等の交通弱者が、スムーズに買い物や病院、学校等の目的地に到達できる公共交通の整備は欠かせない。

多くの市民が安心・安全に日常生活を送れる環境の形成と定住対策の推進に向けて、公共交通サービスの確保に努める。

## 持続性

事業の継続的な改善による公共交通体系の維持・確保と、市の持続的発展への貢献

市民の重要な移動手段である公共交通の維持・確保に向けて、嘉麻市を取り巻く社会情勢や公共交通の事業環境を常に注視しながら、随時改善策を検討・実施するとともに、公共交通を今後のまちづくりや観光振興等といった市の活性化においても役立てていく。

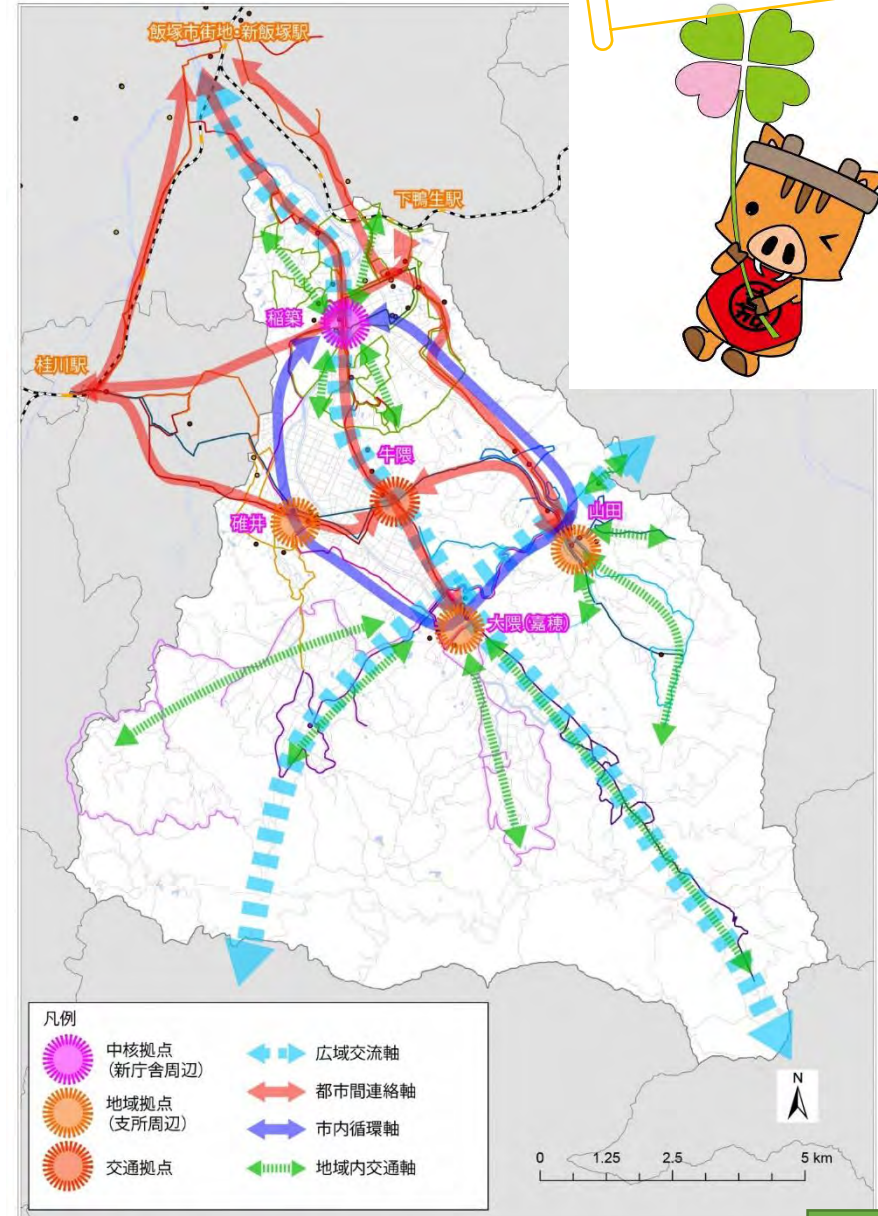


図1 嘉麻市の公共交通網の将来像



# 現在の市バス・福祉バスの運行状況

平成31年4月全世帯  
配布資料(抜粋)

現在、本市では市バス12路線、福祉バス3路線を運行しており、1年間で約15万人に利用されています。

熊ヶ畑～桂川線と生涯学習館～原町～馬古屏線のみ日祝も運行しており、市バスの市内周回線、碓井福祉バスは平日のみの運行、稲築福祉バスは毎月第2火曜以外の運行、その他の路線は平日及び土曜に運行を行っています。

表1 各路線の運行状況

バス名称	路線名	運行便数(往復)			年間実車 走行キロ(km)	H28年度 年間利用 者数(人)	うち市外 への利用	便あたり 利用者数 (人/便)	収支率
		平日	土曜	日曜					
山田バス	熊ヶ畑～桂川線	17	17	7	166,460	43,519	8,433	3.9	23.4%
	生涯学習館～原町～馬古屏	9	9	4	69,751	6,553		2.2	6.1%
	白木線	3	3		19,338	5,062		2.8	16.9%
	百々谷線	3	3		11,603	2,814		1.6	15.6%
	筑紫線	3.5	3.5		13,742	4,004		1.9	18.8%
	下山田線	6	6		18,811	4,711		2.6	16.2%
	稲築線	14	14		22,151	2,975		0.7	8.7%
嘉穂バス	宮野線	6.5	6.5		55,611	2,343		0.6	2.9%
	足白線	8	8		44,770	2,539		1.1	4.0%
	千手内廻線	9	9		58,278	4,572		1.7	5.5%
	千手外廻線	3.5	3.5		47,788	1,182		0.6	1.7%
稲築福祉バス	市内周回線	12.5			104,490	16,738		2.7	11.2%
	稲築福祉バス (A路線・B路線)	16	16	16	64,881	40,898		10.4	-
碓井福祉バス		3			20,898	10,711		14.5	-
合計	市バスのみ				632,793	97,012	8,433	2.3	12.3%
	市バス・福祉バス計				718,572	148,621	8,433	3.1	9.3%

※平成28年度(平成28年4月～平成29年3月)の実績に基づくものである。

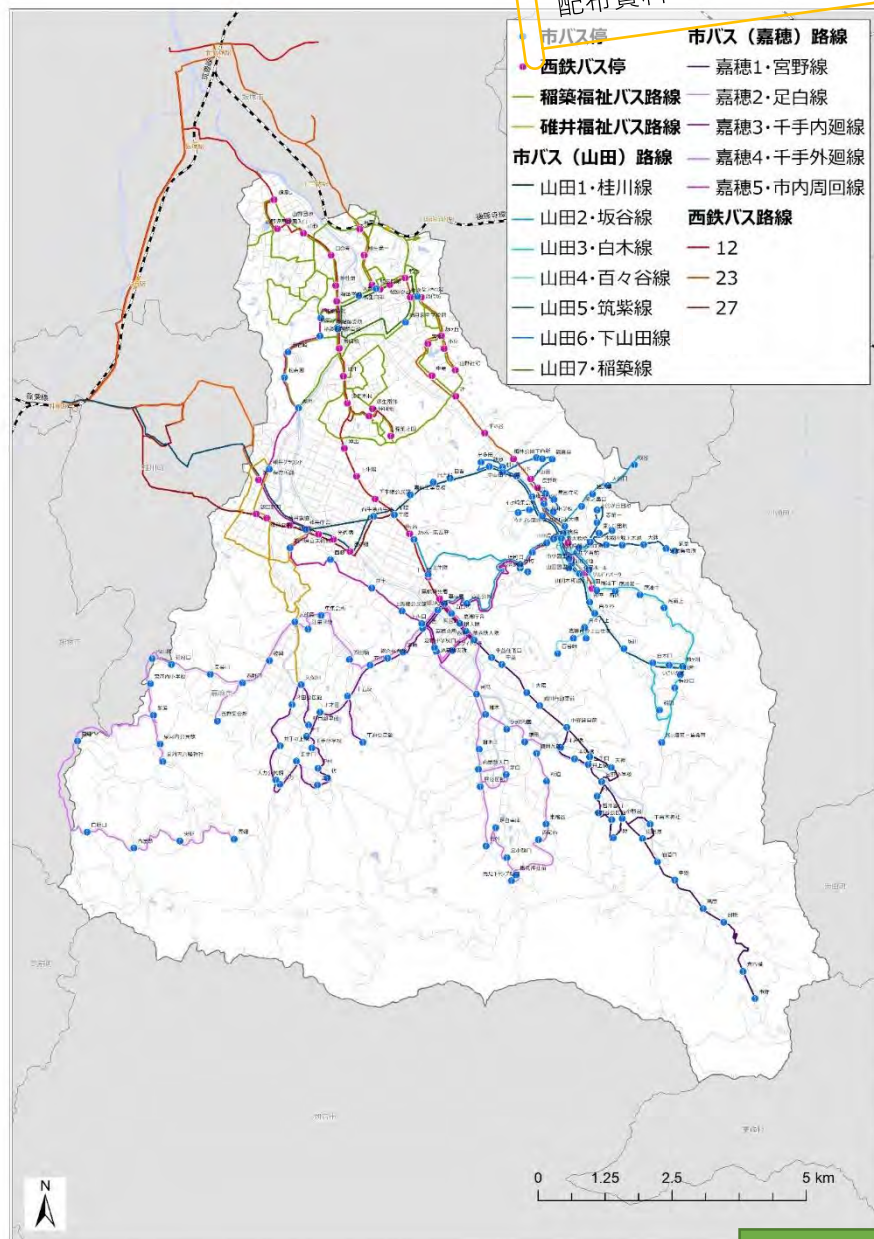


図2 嘉麻市の公共交通路線

# 現在の市バス・福祉バスの利用者数と財政負担額の推移

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

## 【年間利用者の推移】

市バス・福祉バス全体での利用者数は年々減少しており、平成28年度の利用者数は15万人を下回っています。

有償運送を行っている山田バス、嘉穂バスでは、年間利用者が最も多い山田バスでも近年利用者数が大きく減少しており、嘉穂バスの利用者数も年に5%程度ずつ減少し続けています。

無償運送である稲築福祉バス、碓井福祉バスについては近年利用者が増加傾向にあります。

## 【財政負担状況】

運送経費から運送収入を引いた財政負担額は、平成27年度まで減少傾向にあったが、平成28年度は稲築福祉バスにおいて車両を購入したほか、他路線においても収支状況が悪化し、年間の財政負担額が1億円を超えています。

利用者1人あたりの財政負担額は、嘉穂バスが最も高く、1人輸送するのに約1,100円必要となっています。

## 財政負担額の推移

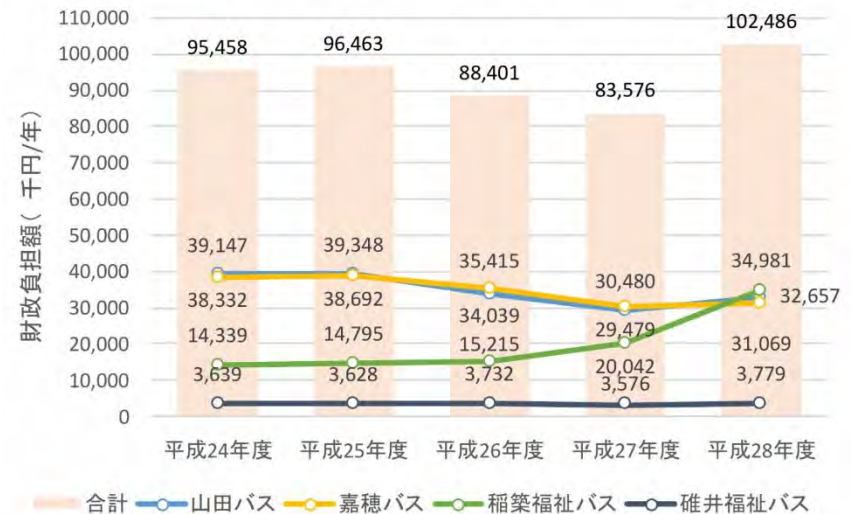


図4 財政負担額の推移

## 年間利用者数の推移



図3 年間利用者数の推移

## 利用者1人あたり 財政負担額

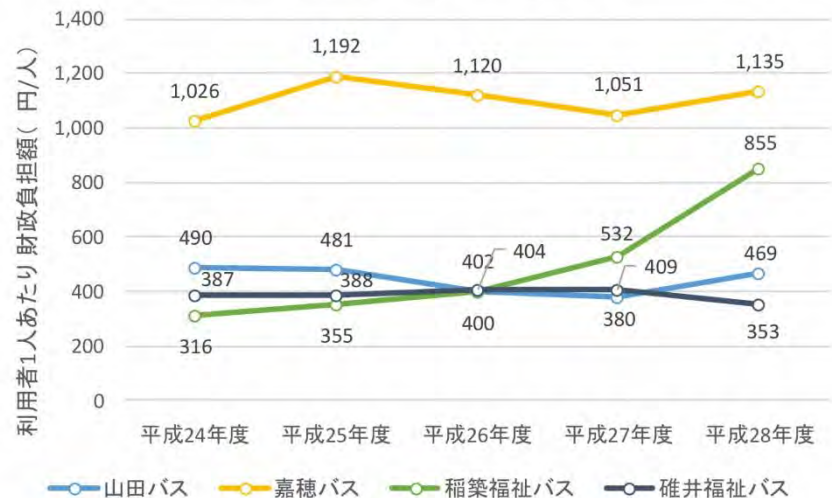


図5 利用者1人あたり財政負担額



# 地域公共交通確保に向けた基本方針と路線のイメージ

## 【嘉麻市における地域公共交通確保に向けた基本方針】

嘉麻市地域公共交通網形成計画に掲げる「一体性」「安全性」「利便性」「持続性」の4つの方針とその方針に基づく目標に従い、誰もが利用できる使いやすい持続性のある路線の構築を行うものとする。

## 【民間バス路線・鉄道への対応】

- ・民間路線バス及び鉄道に対しては、今後も存続できるように努める。
- ・民間路線バス及び鉄道によるサービスの圏外にある市内地域については、市バスにて補完する。（※福祉バスは、市バスへ統合）
- ・路線導入に際しては、競合を避けるとともに、嘉麻市バスを積極的に接続することで、相互の利用者の増加を図る。

## 【運行計画の基本的な考え方】

項目		基本的な考え方
対象者		嘉麻市を中心に公共交通の利用を必要とする利用者
対象区域		市内全域として、最寄りの公共交通の乗車場所から300m以内を基準に路線の構築を図る。
運賃		民間路線バスやタクシー事業者の運賃を参考に、適正な運賃を設定し、収支率20%を目指す。あわせて、広告料収入、ネーミングライツ等の導入についても検討する。 ※運賃の設定については、民間路線バスやタクシー事業者との協議が必要。
運行水準	幹線路線	幹線路線とは、各地域の区域を越えて運行する路線で、通学や通院、買い物ができるサービス水準を確保することを目的とし、年末年始を除き毎日運行を行い、1時間に1本程度の運行確保を図る。
	枝線路線	枝線路線とは、主に各地域内で運行する路線で、地域内での通院や買い物ができるサービス水準を確保することを目的とし、平日及び土曜に運行を行い、デマンド型運行の導入の可能性も視野に入れつつ、利用者が集中する時間帯については定時定路線型での運行導入も検討する。
運行事業者の考え方		幹線路線及び枝線路線については、原則、道路運送法第4条の許可により運行を基本とする。

※なお、嘉麻市内外の観光周遊路線については、別途検討する。

平成31年4月全世帯配布資料（抜粋）

2020年  
4月から

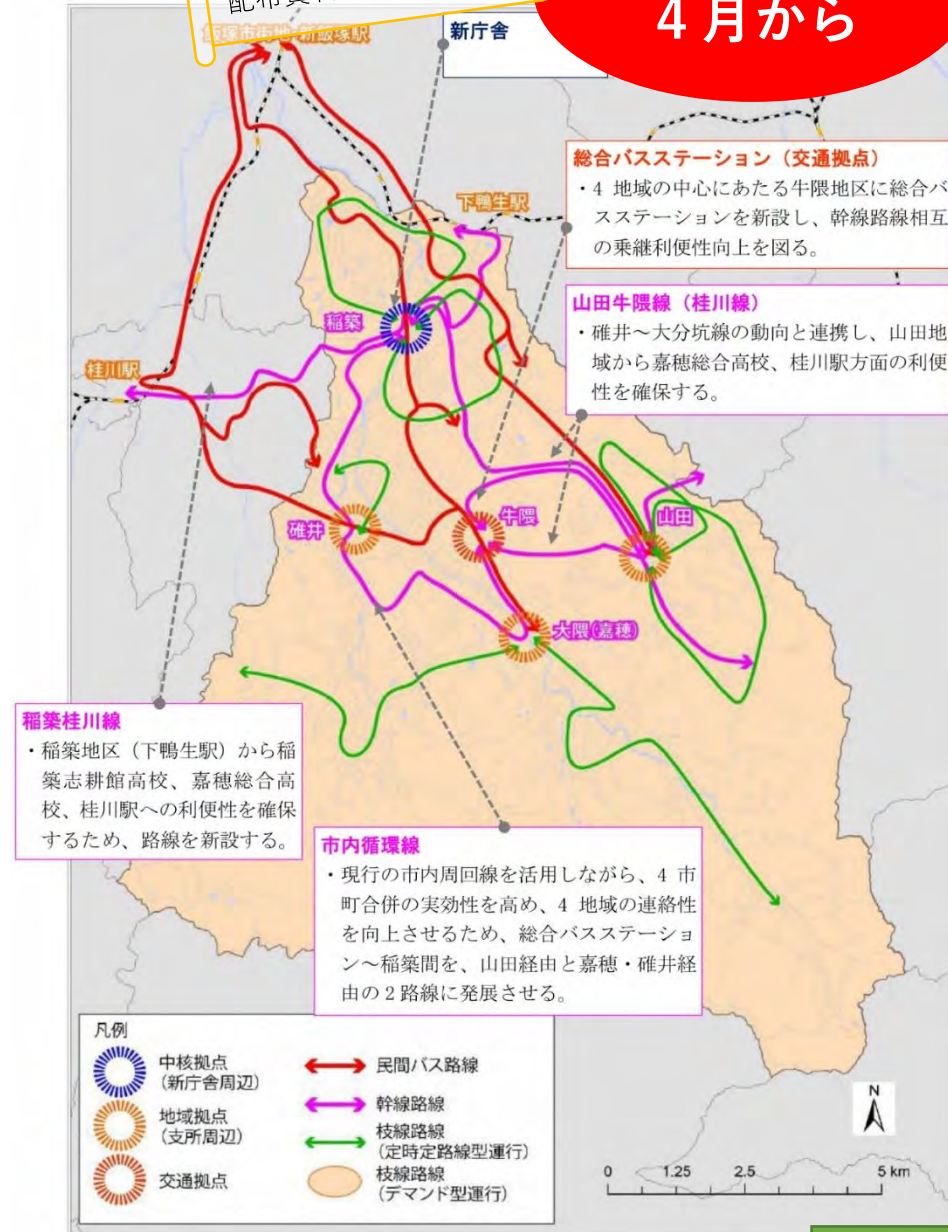


図6 全体見直しに伴う各路線のイメージ



# バス路線全体見直しに伴う路線の概要（幹線路線）

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

2020年  
4月から

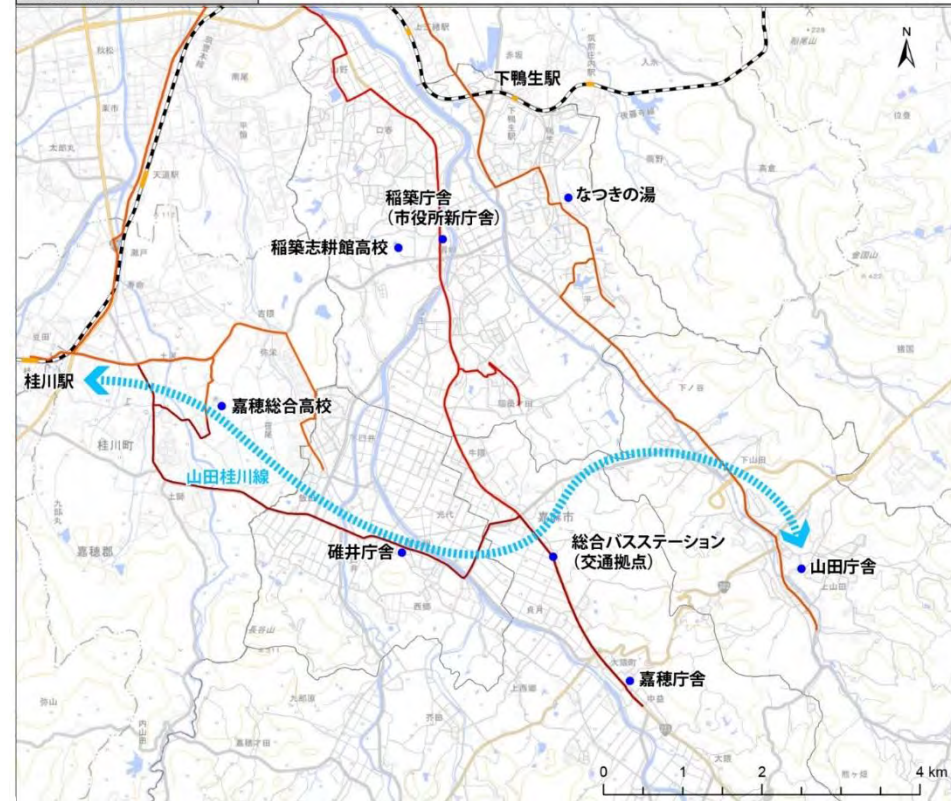
(1) 稲築桂川線

項目	運行内容	
	稲築桂川線	
路線	起点	下鴨生駅
	終点	桂川駅
	主な経由地	稲築志耕館高校、嘉穂総合高校
利用目的	通勤、通学、通院、買い物	
運行形態	定時定路線型運行	
運行時間帯	6時～20時を基本	



(2) 山田桂川線

項目	運行内容	
	山田桂川線	
路線	起点	生涯学習館
	終点	桂川駅
	主な経由地	総合バスステーション、碓井庁舎、嘉穂総合高校
利用目的	通学、通院、買い物	
運行形態	定時定路線型運行	
運行時間帯	9時～20時を基本	





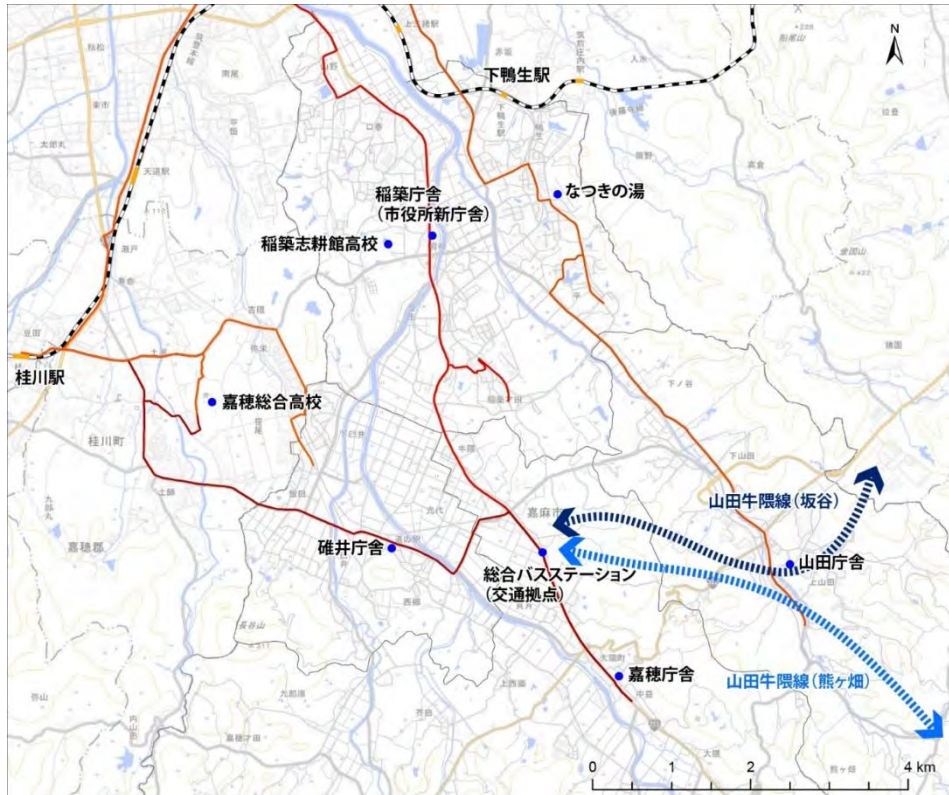
# バス路線全体見直しに伴う路線の概要（幹線路線）

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

2020年  
4月から

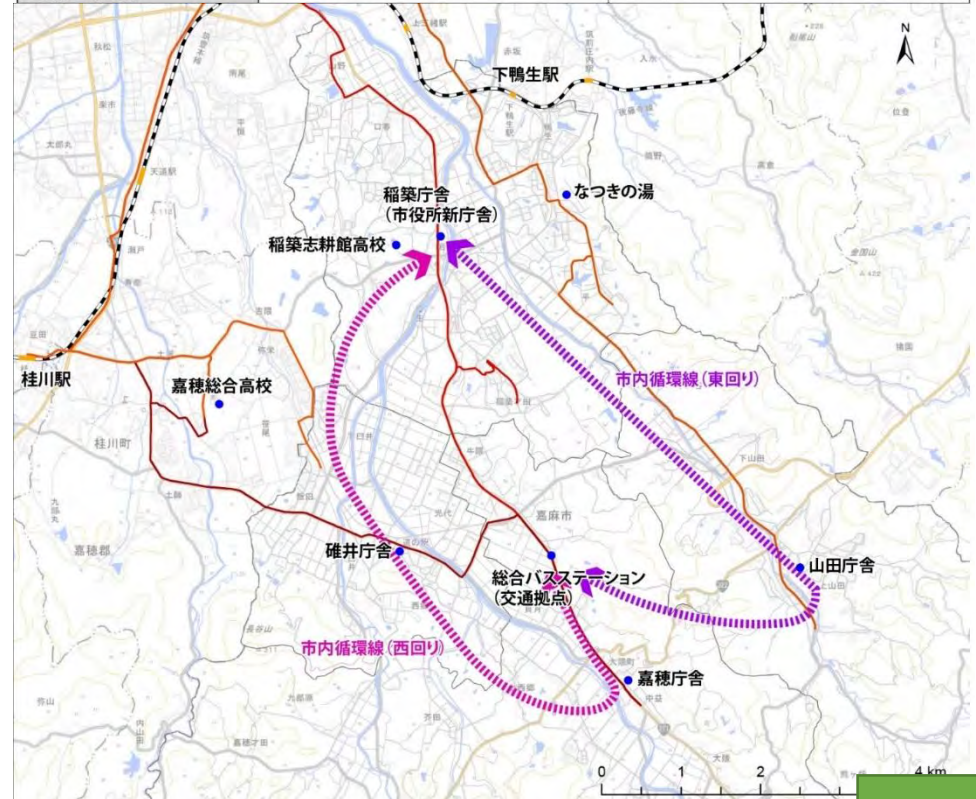
(3) 山田牛隈線

項目	運行内容	
	山田牛隈線（熊ヶ畑）	山田牛隈線（坂谷）
路線	起点	坂谷
	終点	総合バスステーション
	主な経由地	生涯学習館
利用目的	通勤、通学、通院、買い物	
運行形態	定時定路線型運行	
運行時間帯	朝：6～7時、夕：18～20時を基本	日中：9時～17時を基本



(4) 市内循環線

項目	運行内容	
	市内循環線（西回り）	市内循環線（東回り）
路線	起点	総合バスステーション
	終点	嘉麻市役所（新庁舎）
	主な経由地	夢サイトかほ、道の駅うすい、 人権センターあかつき、稲築病院
利用目的	通勤、通学、通院、買い物	
運行形態	定時定路線型運行	
運行時間帯	6時～20時を基本	



※この内容は、路線の基本的な考え方であり、実際の運行では変更となることがあります。



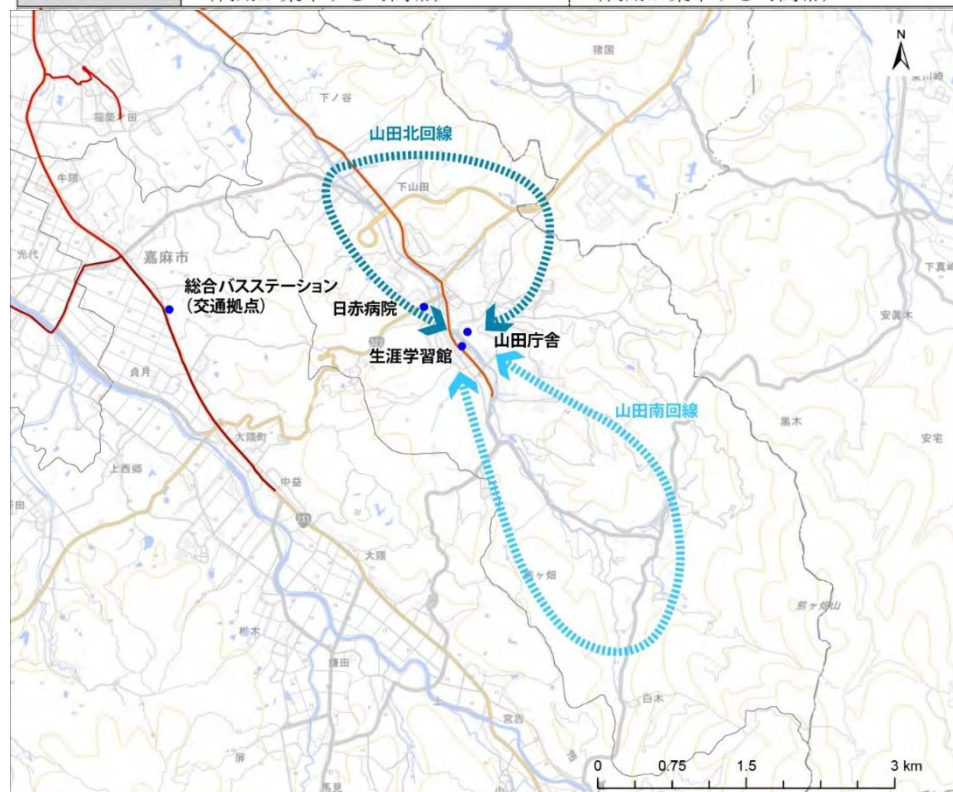
# バス路線全体見直しに伴う路線の概要（枝線路線）

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

2020年  
4月から

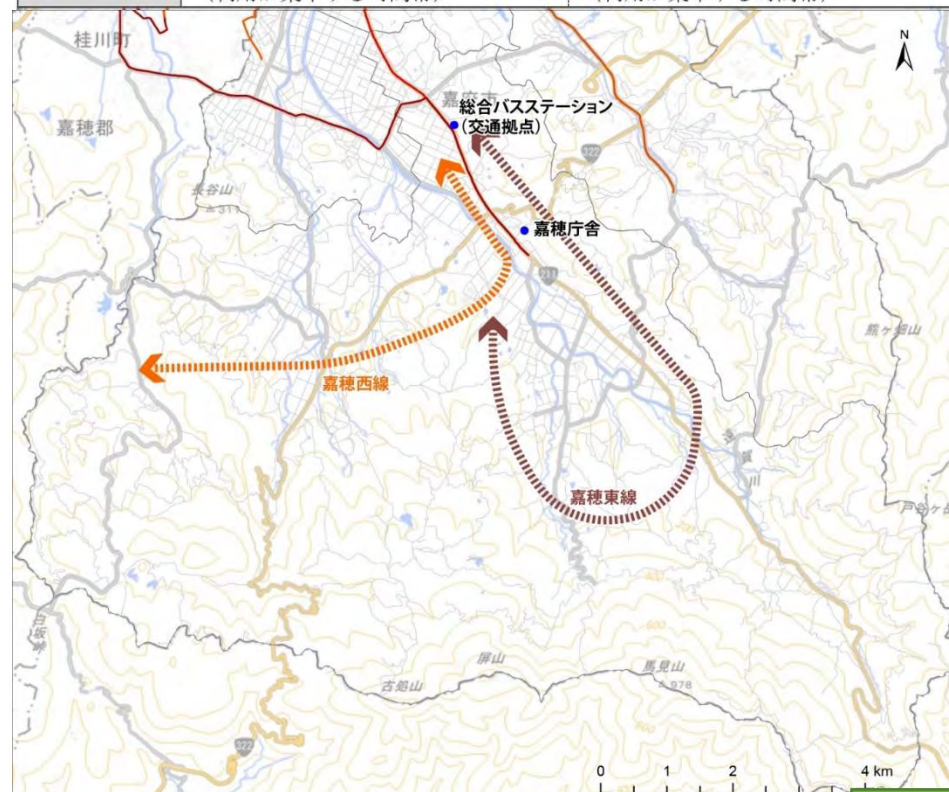
(1) 山田地域

項目	運行内容	
	山田北回線	山田南回線
路線	起点	生涯学習館
	終点	生涯学習館
	主な 経由地	日赤病院、下山田小学校
	主な 経由地	日赤病院、いこいの家、サルビアパーク
利用目的	通院、買い物	通院、買い物
運行形態	定時定路線型運行	定時定路線型運行
運行時間帯	9時、12時を基本 (利用が集中する時間帯)	9時、12時を基本 (利用が集中する時間帯)



(2) 嘉穂地域

項目	運行内容	
	嘉穂西線	嘉穂東線
路線	起点	総合バスステーション
	終点	泉河内八幡神社
	主な 経由地	嘉穂庁舎、夢サイトかほ、旧千手小学校、旧泉河内小学校
	主な 経由地	嘉穂庁舎、夢サイトかほ、旧宮野小学校、旧足白小学校
利用目的	通院、買い物	通院、買い物
運行形態	定時定路線型運行	定時定路線型運行
運行時間帯	9時、12時を基本 (利用が集中する時間帯)	9時、12時を基本 (利用が集中する時間帯)



※この内容は、路線の基本的な考え方であり、実際の運行では変更となることがあります。



# バス路線全体見直しに伴う路線の概要（枝線路線）

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

2020年  
4月から

## (3) 稲築地域

項目	運行内容	
	稲築北回線	稲築南回線
路線	起点	嘉麻市役所
	終点	嘉麻市役所
	主な経由地	下鴨生駅、なつきの湯、稲築福祉センター
利用目的	通院、買い物	
運行形態	定時定路線型運行	
運行時間帯	9時、12時を基本 (利用が集中する時間帯)	



## (4) 碓井地域

項目	運行内容	
	碓井線	
路線	起点	碓井庁舎
	終点	碓井庁舎
	主な経由地	道の駅うすい、人権センターあかつき
利用目的	通院、買い物	
運行形態	定時定路線型運行	
運行時間帯	9時、12時を基本 (利用が集中する時間帯)	



※この内容は、路線の基本的な考え方であり、実際の運行では変更となることがあります。



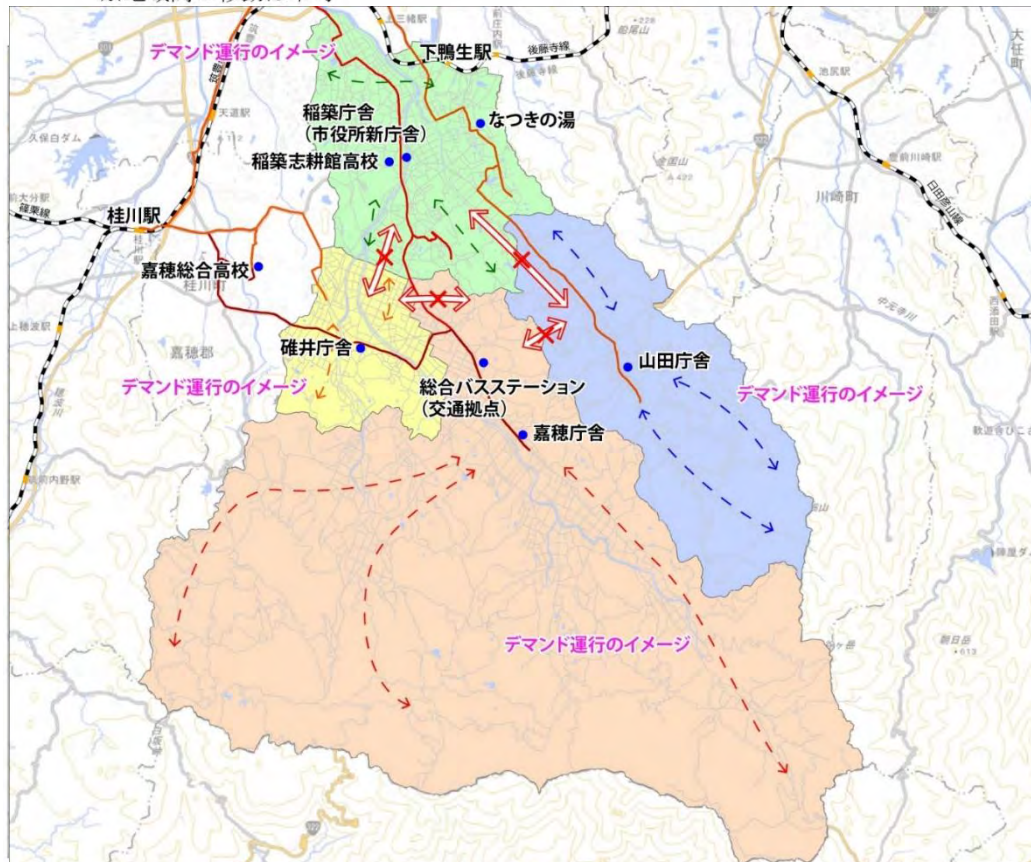
# バス路線全体見直しに伴う路線の概要（デマンド型運行）

平成31年4月全世帯  
配布資料（抜粋）

2020年  
4月から

項目		運行内容			
		山田地域	嘉穂地域	稲築地域	碓井地域
区域	利用可能区域	山田地域全域	嘉穂地域全域	稲築地域全域	碓井地域全域
	主な目的地	山田地域内の公共・医療・商業施設等	嘉穂地域内の公共・医療・商業施設等	稲築地域内の公共・医療・商業施設等	碓井地域内の公共・医療・商業施設等
利用目的		通院、買い物	通院、買い物	通院、買い物	通院、買い物
運行形態		デマンド型運行	デマンド型運行	デマンド型運行	デマンド型運行
運行時間帯		10時～18時を基本	10時～18時を基本	10時～18時を基本	10時～18時を基本

※地域間の移動は不可



## 【デマンド型交通とは】

デマンド型交通は、正式にはDRT(Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。平成18年の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっています。「デマンド型交通の手引き（中部運輸局）」より

## 概念

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態

## 交通手段の選択

まとまった需要がある場合

需要が分散している場合

定時定路線のバスが適する

デマンド交通が適する

## ◆ 路線バス・コミュニティバス

決まった時刻にバス停に行けばバスに乗れる

## ◆ デマンド交通

需要に応じた運行が可能だが予約が必要



※この内容は、路線の基本的な考え方であり、実際の運行では変更となることがあります。



# 路線、バス停、料金等の決定

## 嘉麻市公共交通の基本計画

- 嘉麻市地域公共交通網形成計画
- 嘉麻市地域公共交通運行計画

## 嘉麻市地域公共交通会議

- 事業者、道路管理者、警察、地域代表、公募委員等による専門的議論

## 国の許認可

- 道路運送法に基づき有償運送許可

# 路線、バス停、料金等の決定

## 路線

- ・「資料1 幹線系路線概要」、「資料2 枝線・デマンド 路線概要」  
参照

## バス停

- ・「資料1 幹線系路線概要」、「資料2 枝線・デマンド 路線概要」  
参照

## 料金

- ・次ページを基本的な考え方として整理中（令和元年6月 総務財政委員会、民生文教委員会報告資料（抜粋））

# 福祉バスの市バス統合及び持続性のある公共交通 を考慮した市バス運賃の考え方について

令和元年 6 月

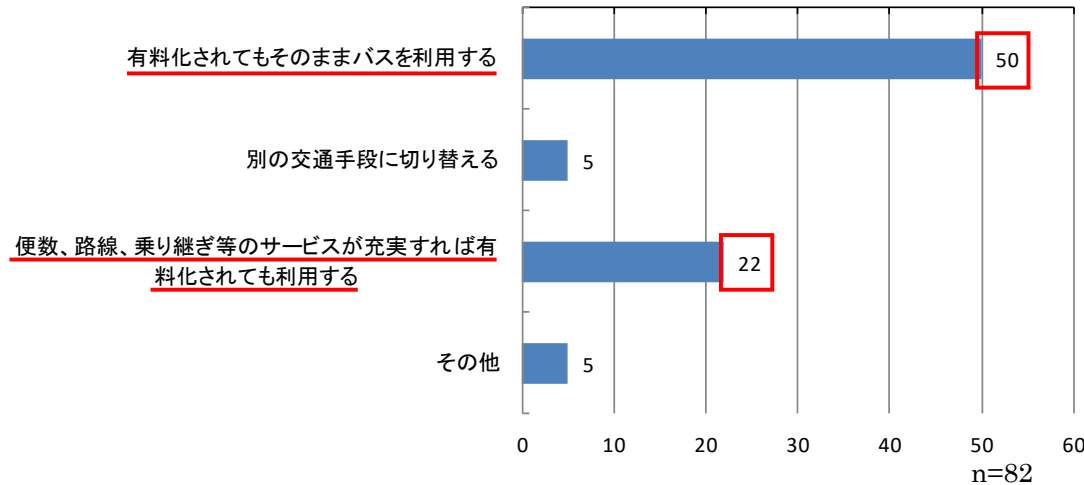
嘉麻市 総務課、地域活性推進課、社会福祉課



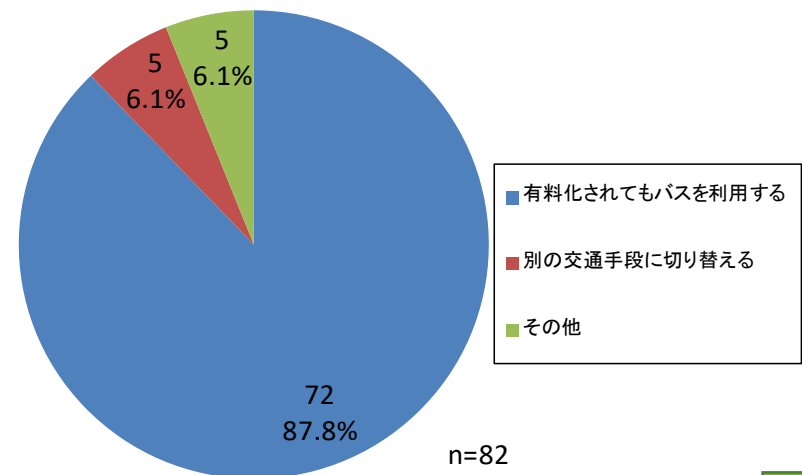
# 1 市バス・福祉バスに関するアンケートについて（H25）

令和元年6月 総財委、民文  
委報告資料（抜粋）

平成25年度に、福祉バス利用者を対象に福祉バス有料化後の対応についてアンケートを実施していたところ、以下のような結果となっている。



「有料化されてもそのままバスを利用する」と回答した人が50人で最も多い結果となった。また、「便数、路線、乗継等のサービスが充実すれば有料化されても利用する」が22人となっている。この2つを合わせると、72人となり、全体の87.8%が利便性向上が必要ではあるが、有料化されてもバスを利用すると考えていることとなる。



平成30年度の「市バス・福祉バスに関するアンケート」を実施。

### 【アンケート概要】

#### 1. アンケートの主な調査内容

- ・性別、住居地域
- ・公共交通の利用頻度、目的
- ・運賃設定
- ・バスの将来的な利用状況 等

#### 2. アンケート対象者

- ・本市在住の18歳以上の中から無作為に3,000人を抽出

#### 3. 調査方法

- ・抽出した3,000人を対象に郵送により送付・返送方式

#### 4. 実施時期

- ・平成30年7月13日～平成30年8月17日

#### 5. 回答数

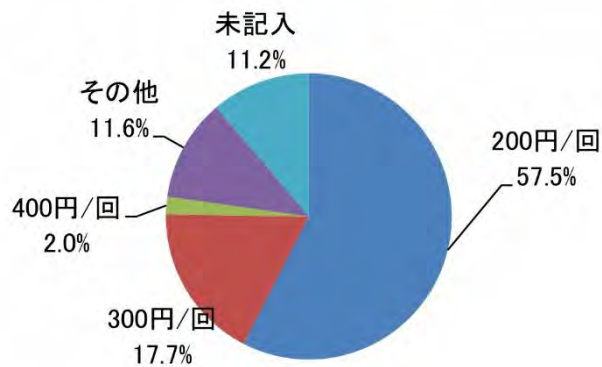
- ・1,152通

## 2 市バス・福祉バスに関するアンケートについて（H30）

令和元年6月 総財委、民文  
委報告資料（抜粋）

運賃設定に関する質問の結果は以下のとおりであった。

### 【市内運賃】



200円と回答した人が667人で最も多い結果となった。300円、400円、その他で200円以上の金額を回答した人を合わせると、**903人**となり全体の**77.9%**の人が**200円以上の運賃が適当**であると考えている。

また、その他で**200円未満**と回答した人は**74人**で**6.6%**にとどまった。

その他に、西鉄バス同様の距離に応じた運賃と回答した人もいた。

	人数	割合
200 円/回	667	57.5%
300 円/回	205	17.7%
400 円/回	23	2.0%
その他	134	11.6%
未記入	130	11.2%
合計	1,159	100.0%

（その他）

200円未満：76人（無料4人を含む）

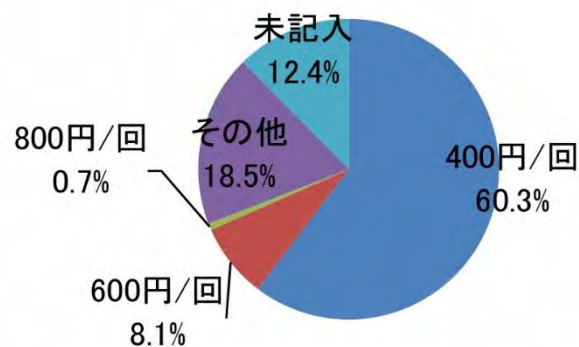
200円以上：8人

距離に応じた金額設定：25人

他の公共交通機関に合わせた金額設定：10人

運賃以外の回答：15人

### 【市外運賃】



400円と回答した人が697人で最も多い結果となった。600円、800円、その他で400円以上の金額を回答した人を合わせると、**860人**となり全体の**74.5%**の人が**400円以上の運賃が適当**であると考えている。

また、その他で**400円未満**と回答した人は**112人**で**9.7%**にとどまった。

その他に、西鉄バス同様の距離に応じた運賃と回答した人もいた。

	人数	割合
400 円/回	697	60.3%
600 円/回	93	8.1%
800 円/回	8	0.7%
その他	214	18.5%
未記入	143	12.4%
合計	1,155	100.0%

（その他）

400円未満：112人（無料4人を含む）

400円以上：62人

距離に応じた金額設定：8人

他の公共交通機関に合わせた金額設定：7人

運賃以外の回答：25人

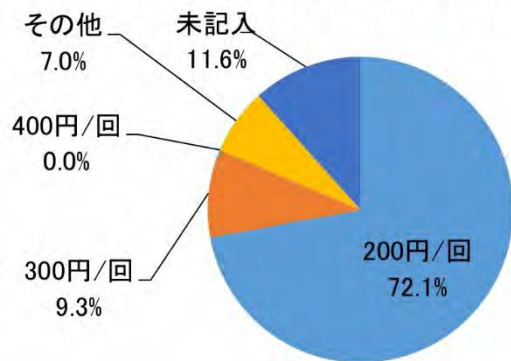


## 2 市バス・福祉バスに関するアンケートについて（H30）

令和元年6月 総財委、民文  
委報告資料（抜粋）

市バス統合により有料化となる福祉バス利用者を抽出し集計を行った。

市内運賃設定（福祉バス利用者）



200円と回答した人が31人で最も多い結果となった。300円、400円と回答した人を合わせると、**35人**となり全体の**81.4%**の人が**200円以上の運賃が適当**であると考えている。

また、その他で**100円**と回答した人は**3人**で**7.0%**にとどまった。

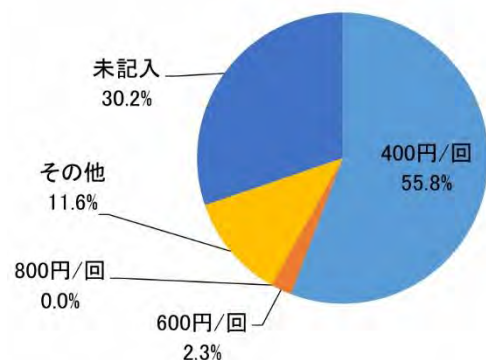
	人数	割合
200 円/回	31	72.1%
300 円/回	4	9.3%
400 円/回	0	0.0%
その他	3	7.0%
未記入	5	11.6%
合計	43	100.0%

（その他）  
100円：3人

## 2 市バス・福祉バスに関するアンケートについて（H30）

令和元年6月 総財委、民文  
委報告資料（抜粋）

市外運賃設定（福祉バス利用者）



400円と回答した人が697人で最も多い結果となった。600円、800円、その他で400円以上の金額を回答した人を合わせると、26人となり全体の60.1%の人が400円以上の運賃が適当であると考えている。

また、その他で400円未満と回答した人は4人で9.3%にとどまった。

その他に、西鉄バス同様の距離に応じた運賃と回答した人もいた。

	人数	割合
400 円/回	24	55.8%
600 円/回	1	2.3%
800 円/回	0	0.0%
その他	5	11.6%
未記入	13	30.2%
合計	43	100.0%

（その他）  
100円：1人  
300円：3人  
500円：1人

結果として、福祉バス利用者で市バスの運賃で無料（0円）と回答した人はいなかった。

### 3 収支率からみる運賃の設定について

令和元年6月 総財委、民文  
委報告資料 (抜粋)

「嘉麻市地域公共交通網形成計画」において市バスの収支率を20%にすることを目標の一つとして設定している。収支率20%を達成する運賃についてコンサルの試算方法により試算を行ったところ、以下の表となっている。

現在の運行路線		平成29年度 利用者数 (人)	運賃改定後の 利用者数 (人)	ケース①		ケース②	
				市内：150円、市外：350円 利用者数：2割減少		市内：200円、市外：400円 利用者数：2割減少	
	区間			料金収入 (千円)	収支率	料金収入 (千円)	収支率
市バス	市内	85,762	68,610	7,204	14.1%	9,605	17.4%
	市外	7,461	5,969	1,462		1,671	
福祉バス	市内	49,751	39,801	4,179		5,572	
デマンド運行加算分			10,920	1,638		1,092	
合計		142,974	125,300	14,483		17,940	

※運行経費は経常的な経費のみで、103,000千円と仮定して収支率を計算。  
※「デマンド運行加算分」はデマンド運行の運賃を300円とし、市内運賃との差額に想定利用者数を乗じて計算。  
※運行収入のほか「嘉麻市地域公共交通網形成計画」策定により利用可能となった国庫補助金やバス停広告料等の収入が見込まれる。

運賃改定により、利用者が2割減少すると見込み、市内「200円」、市外「400円」に設定し、国庫補助や広告料等のその他の収入と合わせて収支率20%以上を継続的に確保することを目指す。

令和元年6月 総財委、民文  
委報告資料（抜粋）

令和2年4月から新たな運行形態として、デマンド型運行を導入することとなっている。

【デマンド型運行のイメージ】



「高齢者中心の利用者の利便性確保」、  
「バス停設置が不要であること」から家の  
近くから目的地運行を検討している。

事前の予約が必要であったり、乗合が  
発生するという違いはあるが、タクシー  
に近い移動手段となる。

このことから、タクシー運賃に配慮した  
運賃設定が求められる。

より目的地に近い場所まで利用できる  
という点はあるものの、旧自治体内の区  
市でしか利用できない点も考慮したなか  
で「300円」という運賃設定が適切で  
あると考える。

ちなみに、近隣で比較されることが多  
い飯塚市は300円に設定している。



令和元年6月 総財委、民文  
委報告資料（抜粋）

※嘉麻市公共交通の一体性、持続性の観点から福祉バスの市バス統合、市バス料金の見直しは必要な取り組みです。（次ページ以降のリーフレット参照）

## 【基本的な運賃】

アンケートの結果や収支率20%を目標に設定している本市において、市バスの運賃については、

◆ 市内	:	2 0 0 円
◆ 市外	:	4 0 0 円
◆ デマンド型	:	3 0 0 円

を基本的な運賃として設定する。

## 【経過措置、激変緩和措置の検討】

運賃の改定に伴い、市バス利用者及び福祉バス利用者の運賃負担が増加となることから、経過措置等の激変緩和措置についても今後検討予定。

# 市民説明会等の開催状況

平成25年度から現在まで公共交通等に関し実施した地域公共交通会議、市民説明会等の開催状況

○嘉麻市地域公共交通会議	23回	
○市民説明会	20回	
○出前講座	12回	
○行政区長会	12回	計67回

参加者計 1200人

## 地域公共交通進捗状況等




---

1 これまでの取り組みについて

2 今後の予定等

3 公共交通 Q & A

# 今後の予定等

項目	令和 1 年度 (平成 3 1 年度)	令和 2 年度
市バス	 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山田バス</li> <li>・ 嘉穂バス</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内全域市バス</li> <li>・ 利用者見込に応じ、「幹線系」、「枝線」、「デマンドバス」運行</li> </ul>
福祉バス (市バスに統合)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 稲築福祉バス</li> <li>・ 碓井福祉バス</li> </ul>	<p>※市バスに統合</p>

※嘉穂地域デマンドバス試行運行準備中、令和 2 年 1 月初旬運行開始目標  
(市民説明会 12 月 17 日実施予定。別途、回覧等で周知予定)

※各地域での説明会は、令和 2 年 2 月頃予定

## 地域公共交通進捗状況等

---

1 これまでの取り組みについて

2 今後の予定等

3 公共交通 Q & A



# 公共交通 Q & A

## 【嘉麻市における地域公共交通確保に向けた基本方針？】

嘉麻市地域公共交通網形成計画に掲げる「一体性」「安全性」「利便性」「持続性」の4つの方針とその方針に基づく目標に従い、誰もが利用できる使いやすい持続性のある路線の構築を行うものです。

## 【民間バス路線・鉄道への対応？】

民間路線バス及び鉄道に対しては、今後も存続できるように努めます。また、民間路線バス及び鉄道によるサービスの圏外にある市内地域については、市バスにて補完します。（※福祉バスは、市バスへ統合）

なお、路線導入に際しては、競争を避けるとともに、嘉麻市バスを積極的に接続することで、相互の利用者の増加を可能な限り図ります。

## 【市バス、デマンドバスは誰でも乗れますか？】

法令に基づく公共交通機関となりますので、市外にお住まいの方、観光客等、運賃を支払うことで誰でも乗車できます。

# 公共交通 Q & A

## 【幹線路線？枝線路線？】

幹線路線は、稲築桂川線、熊ヶ畑桂川線、市内循環線の3路線です。各地域の区域を越えて運行する路線で、通学や通院、買い物ができるサービス水準を確保することを目的とし、年末年始を除き毎日運行を行い、1時間に1本程度の運行確保を予定しています。

枝線路線は、主に各地域内で運行する路線、地域内での通院や買い物ができるサービス水準を確保することを目的とし、平日及び土曜に運行を行う予定です。（年末年始は運休）

利用者集中する時間帯は定時定路線型で運行し、これ以外の時間帯はデマンドバスとして運行予定です。

### ○運行予定時間帯

- ・定時定路線型 8：30～10：00、12：00～13：30
- ・デマンド型運行 10：00～11：30、13：30～18：00

# 公共交通 Q & A

## 【デマンド型バス？】

路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。

事前予約により運行するという特徴があり、運行方式やダイヤ、発着地など、地域の状況に応じた多様な運行形態が存在します。

嘉麻市でのデマンド型バスの具体的な制度は、地域公共交通会議での協議を基に準備を進めている状況です。

## 【説明会は？】

嘉穂地域のデマンド試行運行説明会とは別に、令和2年4月以降の新しい交通体系が始まる前に、山田、稲築、碓井、嘉穂地域において説明会を開催予定です。

また、これ以外にも公民館や行政区など様々な集まりのある時に、出前講座のお声掛けをいただければ説明に行かせていただき、公共交通の周知と利用促進をしていきたいと思っています。