

# 嘉麻市地域公共交通網形成計画 パブリックコメントの結果について

平成29年6月14日  
嘉麻市 地域活性推進課

# 1 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメントの結果について

## ● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対する主な意見

No	ページ	ご意見	市の考え方	修正
1	-	<p>高齢者の交通事故等が多発している事に対しての運転免許証の運転更新基準が厳しくなる中では免許証の返還などが多くなるのではないかと考えられます。</p> <p>交通機関が整備されている所では支障がないかと考えるが、嘉麻市での現状を見ると幹線道路を走る西鉄バスは1時間に2本などで、移動手段はタクシー等に限られています、都心での初乗り料金を410円に値下げしたら利用が増えたとの報道がなされています、交通弱者対策として乗合タクシーの導入を求めたいと、思います。</p> <p>財源の話になるかと思いますが、現在、高齢者1人に1,000円の補助金を出して地域で敬老会を開催させていますが、対象者全員が出席すると会場が確保できない事、又、私の行政区では2割ぐらいの参加者であります、対策が足りないと言われれば言葉ありませんが、半数の方が参加するとなると地域の公民館では開催できません。経費の有効利用等を考えると、この様な補助金は廃止して高齢者が健康で安心して生活出来る為の、経費に回すべきではないかと思えます。合併前の制度をいつ迄も引き継ぐのではなく、少ない財源を、有効活用してより生活し易い環境作りに回すべきではないでしょうか、同じ様な財源は他にもあるのではないのでしょうか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後策定予定の運行計画において、飯塚市等先進地で実施されている予約乗合タクシー制度も参考に、デマンド型交通の導入についても検討していきたいと考えています。</li> <li>・敬老会の補助金に関する意見については、担当課（高齢者介護課）にお伝えします。</li> </ul>	無

# 1 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメントの結果について

## ● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対する主な意見

No	ページ	ご意見	市の考え方	修正
2	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通院や通学で飯塚市に行く人が多いため、飯塚市ダイヤを考慮し時刻設定をして欲しい。</li> <li>・買い物や通院、通学に利用しやすい午前中と夜のバスを増やして欲しい。</li> <li>・飯塚市において実施されている予約乗合タクシー制度について、嘉麻市嘉穂地区でもこの制度の活用ができないか検討して欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後策定予定の運行計画において、利用者ニーズや目的に的確の応じることのできる公共交通体系の整備として市バスの路線の整理等を行う予定です。</li> <li>・飯塚市等先進地で実施されている予約乗合タクシー制度も参考に、デマンド型交通の導入についても検討していきたいと考えています。</li> </ul>	無
3	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物弱者への対応について、現在、私の住んでいる地域には一軒コンビニストアがありますが、日用雑貨品中心で品数が少ない本格的な買物は鴨生地区のフードウェー、スーパーアソウ及び岩崎地区のユメマート迄、買物に行っているのが実情です。そこで買物する時困っているのが、高齢者の場合スーパーに行く為の交通手段の確保です。現在、市において運行されている市バス及び福祉バスの外に提案ですが、飯塚市で運行されている予約乗合タクシーの運行を本市においても検討して頂きたく提案させていただきます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後策定予定の運行計画において、利用者ニーズや目的に的確の応じることのできる公共交通体系の整備として市バスの路線の整理等を行う予定です。</li> <li>・飯塚市等先進地で実施されている予約乗合タクシー制度も参考に、デマンド型交通の導入についても検討していきたいと考えています。</li> </ul>	無
4	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯塚市が誰でも利用できる予約乗合タクシーを参考に、嘉麻市にも導入してほしい。飯塚市同様に登録制とする場合の問題点として制度を知らない方が多いことや知っている方でもよく解らないため活用されないことも考えられる。買い物や通院等が困難な社会的弱者に対しての代行で行える相談窓口等の検討も合わせてお願いしたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後策定予定の運行計画において、飯塚市等先進地で実施されている予約乗合タクシー制度も参考に、デマンド型交通の導入についても検討していきたいと考えています。</li> </ul>	無

# 1 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメントの結果について

## ● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対する主な意見

No	ページ	ご意見	市の考え方	修正
5	-	<p>・昨年4月より社協や国の介護保険改正のため、高齢者への支援が地域の方達へ協力、お互い助け合うよう・・・その為区長、民生委員を中心に協議体として皆でどんな事が出来るか今何が必要か等々研修会を1ヶ月に1回行っています。その中で一番困る事、自分達に必要な事として買い物について意見が出ました。皆様もそうでしょうか、私も今運転できるので困りませんが、いずれは乗れなくなります。そうそう子供達も仕事や家庭があるので頼りに出来ません。嘉麻市には市営バスがあります。路線等考慮されているとは思いますが、・・・稲築迄買い物に川食まで買い物にと思った時市営バスがどこを通っているかお店に行くのに店の前、近くに停留所はあるかと考えると思い浮かびません。市民のために格安で設けて下さったと思うのですが高齢者には買物の為には利用しにくいように思います。空車に近いバスをよく見かけます。もったいない。食生活の為には買い物は欠かせません。せめて川食までバスが便利よく出来たら、馬古屏にはバスが行っている様ですが野菜とお米、早く行かないとなくなる事も。川食へ行くバス（そので停車出来る）の路線を作って下さい。稲築のナフコ周辺にバス停、フードウェイ、トライウェルなどのお店近くにバス停を！高齢者の為に車のない人の為に今一度考えて下さい。高齢者の方を車に乗せて事故でも起こしたら補償等大変です。これから高齢化に伴って介護の介助が必要になる方達も増えるかもわかりません。行政による御考慮と御助をお願いします。</p>	<p>・今後策定予定の運行計画において、利用者ニーズや目的に的確の応じることのできる公共交通体系の整備として市バスの路線の整理等を行う予定です。</p>	無

## 【デマンド交通とは】

※「デマンド(DEMAND)」とは英語で「需要」という意味。

### 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交通手段の一形態。

### 交通手段の選択

まとまった需要がある場合



定時定路線のバスが適する

- ◆ **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。

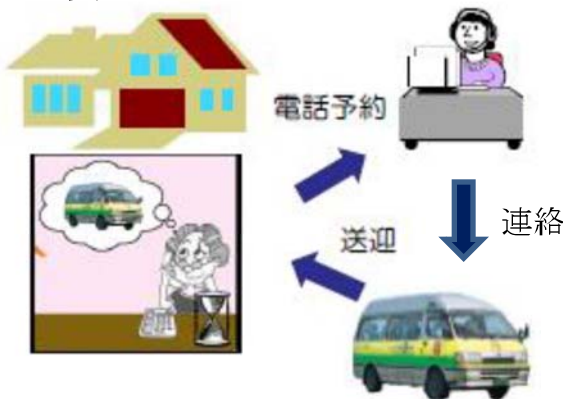


需要が分散している場合



デマンド交通が適する

- ◆ **デマンド交通**  
需要に応じた運行が可能だが予約が必要



○デマンド交通の例

#### 「自由経路ドアツードア型」

停留所や運行ルートが決まっていないもので、指定エリア内で予約のあったところを巡回し、乗合にて運行するものです。タクシーに近い形態である。  
※飯塚市、八女市で実施中。



#### 「定期路線型」

バス停や運行ルート、運行時間が決まっているが、予約があった場合のみ運行し、予約がない場合は、運行しないものです。路線バスに近い形態。  
※鞍手町で実施中



## 2 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメント実施内容等について

---

### ● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメント実施内容

#### 【意見を提出できる人】

市内在住者、市内在勤・在学者、市内で事業又は活動を行う団体等、地域公共交通網形成計画に直接的に利害関係を有する人

#### 【意見の募集期間】

平成29年5月1日（月）～平成29年5月31日（水）

#### 【公表する資料】

嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）

#### 【閲覧時間】

8時30分～17時

※ただし、土・日曜、祝日を除く。

#### 【閲覧場所】

地域活性推進課及び各庁舎情報コーナー及び嘉麻市ホームページ

### ● 今後のスケジュール

パブリックコメントにおいてご意見・ご要望をいただきましたが、これらの意見等によって計画を修正する必要はありませんでした。軽微な修正を行い、機関決定後、国へ送付を行います。

### 3 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメント周知状況について

#### ● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメント周知状況

【広報嘉麻平成29年5月号】

平成29年5月1日（月）

- ・ 市のホームページへ掲載
- ・ 「広報嘉麻」平成29年5月号へ掲載
- ・ 各庁舎情報コーナー等に資料設置

**あなたのご意見 お聞かせください**

あなたの意見が嘉麻市をつくる——  
**パブリックコメント募集!**

【嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）】に対する意見（パブリックコメント）を実施します。

**募集期間**  
平成29年5月1日（月）～平成29年5月31日（水）まで

**意見を提出できる人**  
市内在住者、市内在勤・在学者、市内で事業又は活動を行う団体等、地域公共交通網形成計画に直接的に利害関係を有する人

**パブリックコメントに係る資料は どなたでも閲覧できます**

**公表する資料**  
嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）

**閲覧時間**  
8時30分～17時 ※ただし、土・日曜、祝日を除く。

**閲覧場所**  
地域活性推進課（確井庁舎2階）及び各庁舎情報コーナー  
※市のホームページにも掲載しています。ご覧ください。

**提出方法**  
閲覧場所に置いてある「意見提出書」に住所、氏名（団体の場合は団体名及び代表者氏名）、電話番号及び意見を明記して、①郵送 ②ファクシミリ ③電子メール ④地域活性推進課（確井庁舎2階）又は各庁舎情報コーナーに設置している「意見投函箱」に提出のいずれかの方法により提出してください。  
※住所、氏名の記載のないものは、受付できませんのでご注意ください。

**提出された意見の取り扱い**  
●市は、提出された意見を考慮して、必要に応じて嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）の修正等を行います。  
●市は、提出された意見に対する個別の回答は行いませんが、提出された意見及びこれに対する市の考え方を公表します。  
●市は、このパブリックコメントにより収集した個人情報については、嘉麻市個人情報保護条例に基づき適切に取り扱います。

**提出 問い合わせ先**  
嘉麻市役所 地域活性推進課（確井庁舎2階）  
〒820-0592 嘉麻市上白井446番地1 TEL 62-5677 FAX 62-5610  
Eメールアドレス:kassa@city.kama.lg.jp ホームページ: http://www.city.kama.lg.jp

2017.05.広報嘉麻

# 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）



平成 29 年 月



嘉麻市



－ 目 次 －

1. <u>計画策定の背景と目的</u> .....	1
2. <u>本計画の位置づけ</u> .....	2
3. <u>計画の対象区域</u> .....	2
4. <u>計画期間</u> .....	2
5. <u>地域・社会動態</u> .....	3
5.1. 人口動態.....	3
5.1.1. 人口および高齢化率の将来推移.....	3
5.1.2. 人口分布.....	4
5.1.3. 高齢化の状況.....	6
5.2. 人口動態と人口流動.....	8
5.2.1. 転入・転出人口.....	8
5.2.2. 年齢階級別の転入・転出の状況.....	10
5.2.3. 流入・流出人口（就業者・通学者の動向）.....	11
6. <u>計画策定のために行った調査と結果</u> .....	13
6.1. 計画策定のために行った調査.....	13
6.2. 調査結果の概要.....	14
6.2.1. 市民アンケート調査.....	14
6.2.2. 高校生アンケート調査.....	15
6.2.3. 市バス・福祉バスへの乗込み調査.....	16
6.2.4. 市バス・福祉バス利用者へのアンケート調査.....	17
6.2.5. 市民代表聞き取り調査.....	18
7. <u>嘉麻市の公共交通の現況</u> .....	19
7.1. 公共交通を中心とする交通の現況.....	19

7.3.2.	市バス・福祉バス利用者 1 人当たりの経常経費	30
7.4.	嘉麻市の公共交通の問題点	31
7.4.1.	複雑な交通体系	31
7.4.2.	市民ニーズとの不整合	33
7.4.3.	運行ルート	37
7.4.4.	利用環境	40
7.4.5.	効率性	43
<b>8.</b>	<b>嘉麻市のまちづくりの動向と活性化につなげる公共交通施策</b>	<b>45</b>
8.1.	嘉麻市のまちづくりの動向	45
8.1.1.	生活利便施設の立地状況	45
8.1.2.	公共施設の立地状況と今後の方針	46
8.1.3.	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	47
8.2.	嘉麻市の活性化につなげる交通政策の視点	52
8.2.1.	広域的な地域交流や隣接する都市との連携の推進	52
8.2.2.	市の活力維持に向けた定住促進	53
8.2.3.	高齢運転者による事故の抑制と安全・安心の確保	55
8.2.4.	地域商業の振興	56
8.2.5.	観光施策や観光施設との連携推進	57
8.2.6.	庁舎整備に伴う交通網の再整備	58
<b>9.</b>	<b>基本的な方針と計画の目標</b>	<b>60</b>
9.1.	嘉麻市の公共交通網の維持・形成に向けた基本的な方針	62
9.2.	計画目標および目標を達成するために実施する事業	64
9.3.	実施事業の内容	68
9.3.1.	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	70
9.3.2.	分かりやすく利用しやすい公共交通の実現	72
9.3.3.	利便性の高い交通環境の構築	73
9.3.4.	持続性のある交通体系への転換	75

## 1. 計画策定の背景と目的

嘉麻市には、JR 後藤寺線が走っているが、多くの市民は、バスや自家用車を利用して、主に桂川駅や新飯塚駅などから福岡市と北九州市の都市圏、飯塚市などの近隣市町村へ通勤・通学をしている。

市内公共交通としては、山田地区と嘉穂地区において、合併前の市町が近年の路線バス廃止による公共交通不便地域へ、代替措置として運行していたバスを継続する形で市バスを運行している。また、稲築地区においては、合併前の町が運行していた高齢者及び身体障がい者などを対象とした福祉バスを継続して運行し、碓井地区においては、同様に全市民を対象とした福祉バスを継続して運行している。

このように、合併前の旧市町単位で運行されていた形態を現在も踏襲しているため、公共交通のサービス水準が地区により異なり、本市における公共交通体系は、市民にとって複雑なものであり、不公平感が感じられるなど、利便性の低い交通体系となっている。

中山間地域に位置する本市は、少子高齢化や人口減少が進んでおり、市内の公共交通利用者数も減少傾向であり、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、この傾向は今後ますます進展すると予測されており、公共交通網の維持に向けた問題が生じている。

一方、国の公共交通関連の政策においては、地域公共交通網についてまちづくりとの連携や地域全体を見渡した面的なネットワークの再構築が求められているほか、地方創生に向けてだれもが活躍できる社会の実現が必要とされ、その実現を可能とする手段の一つとして、地域における公共交通の充実に求められている。

嘉麻市においても、将来のまちづくり政策等と連携した公共交通政策の実施によって、住民のニーズに即した、各交通機関との連携による、持続可能で利用しやすい安全な公共交通の再編が課題となっている。

そのため、地域公共交通の現状を踏まえながら、市民生活の支えとなる地域公共交通の確保・維持に向けた課題の解決に向け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「嘉麻市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能で利用しやすく、安全性の高い総合的な公共交通網の構築を図ることとする。

## 2. 本計画の位置づけ

本計画は、「第2次嘉麻市総合計画」、「まち・ひと・しごと創生 嘉麻市人口ビジョン・総合戦略」を上位計画とした計画である。

また、まちづくり政策に関し、嘉麻市障害者計画（第2期）、嘉麻市環境基本計画等、関連計画との整合性を考慮して策定するものである。

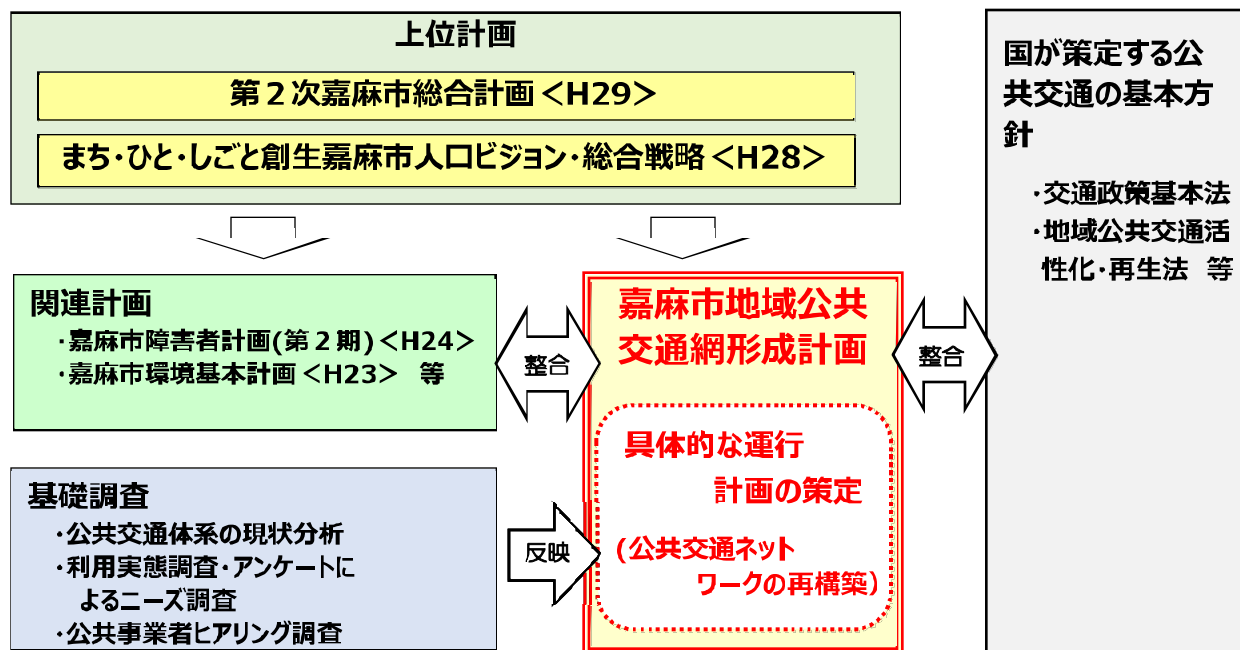


図 2-1 嘉麻市地域公共交通網形成計画の位置づけ

## 3. 計画の対象区域

市全域にかかる公共交通の課題の解決が必要であるため、基本的に市全域を対象区域とし、市内公共交通（JR、西鉄バス筑豊（株）、市バス、福祉バス、各タクシー会社）を計画の対象とする。また、嘉麻市が発着する公共交通において、市外との主要な交通結節点上

## 5. 地域・社会動態

嘉麻市の地域・社会動態として、人口動態および人口流動の状況について整理する。

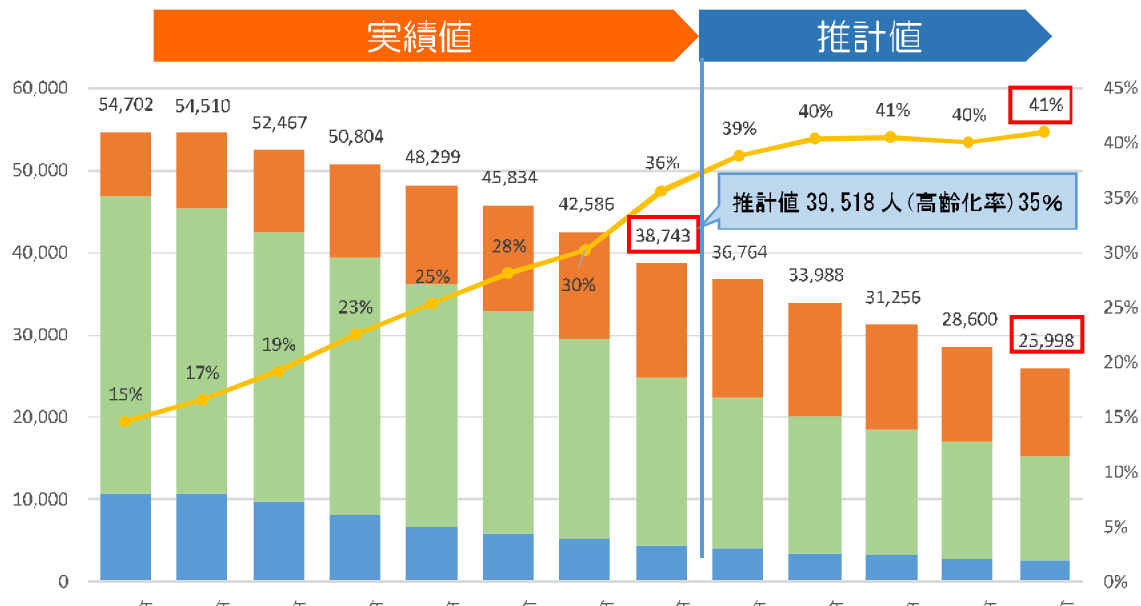
### 5.1. 人口動態

#### 5.1.1. 人口および高齢化率の将来推移

平成 22 年までの国勢調査に基づき平成 25 年 3 月に公表された国立社会保障・人口問題研究所の推計においては、平成 27 年（2015 年）に 38,743 人である人口が、25 年後の 2040 年には 25,998 人と 1 万 2 千人以上減少すると予測されている。なお、同推計による平成 27 年の人口は 39,518 人であったが、平成 27 年の国勢調査による実績値では、38,743 人となっており、推計以上に人口減少が進んでいる。

嘉麻市は、高齢化率（65 歳以上の高齢者の割合）が高く、平成 27 年における嘉麻市の高齢化率は 35.7%であり、同年の福岡県全体の 25.9%と比べ 9.8%高くなっている。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計において、高齢化率も平成 27 年（2015 年）の 35.7%から 25 年後の 2040 年には 41.0%と 5%以上増加すると予測されている。



### 5.1.2. 人口分布

旧4市町の人口は、どの地区も減少傾向であり、高齢化率は35%前後であり、近年急速に高齢化が進んでいる。

各地区の中心部に人口が集積するほか、稲築～嘉穂にかけて国道211号沿線に人口集積が見られる。

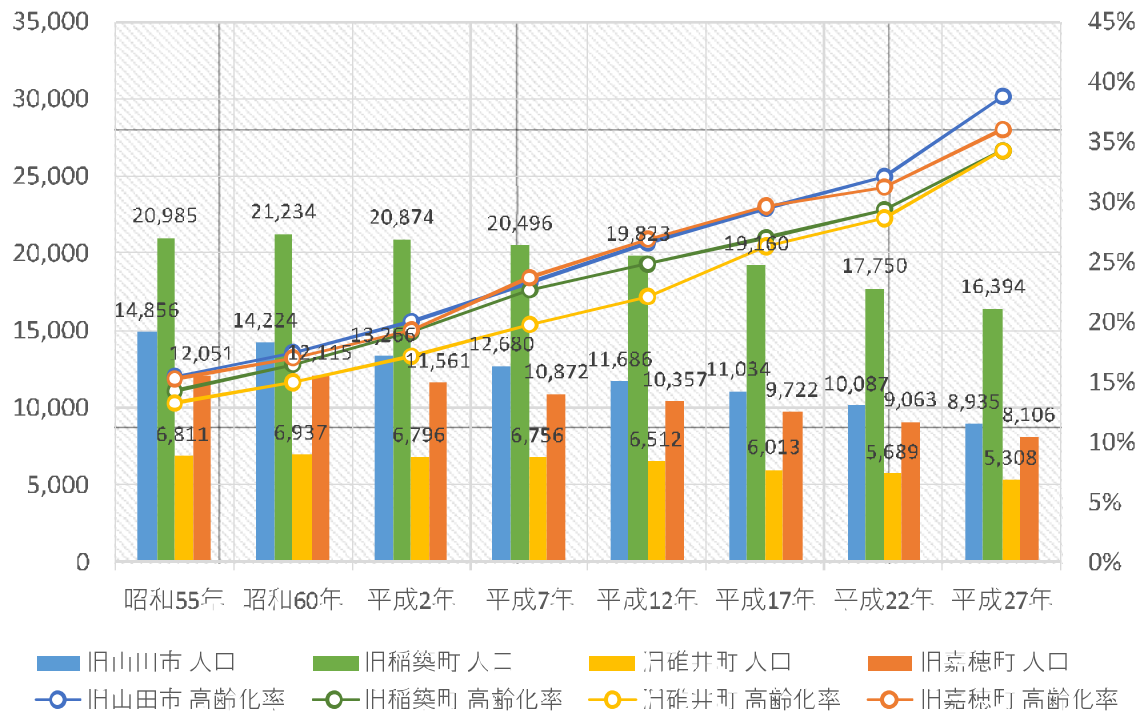
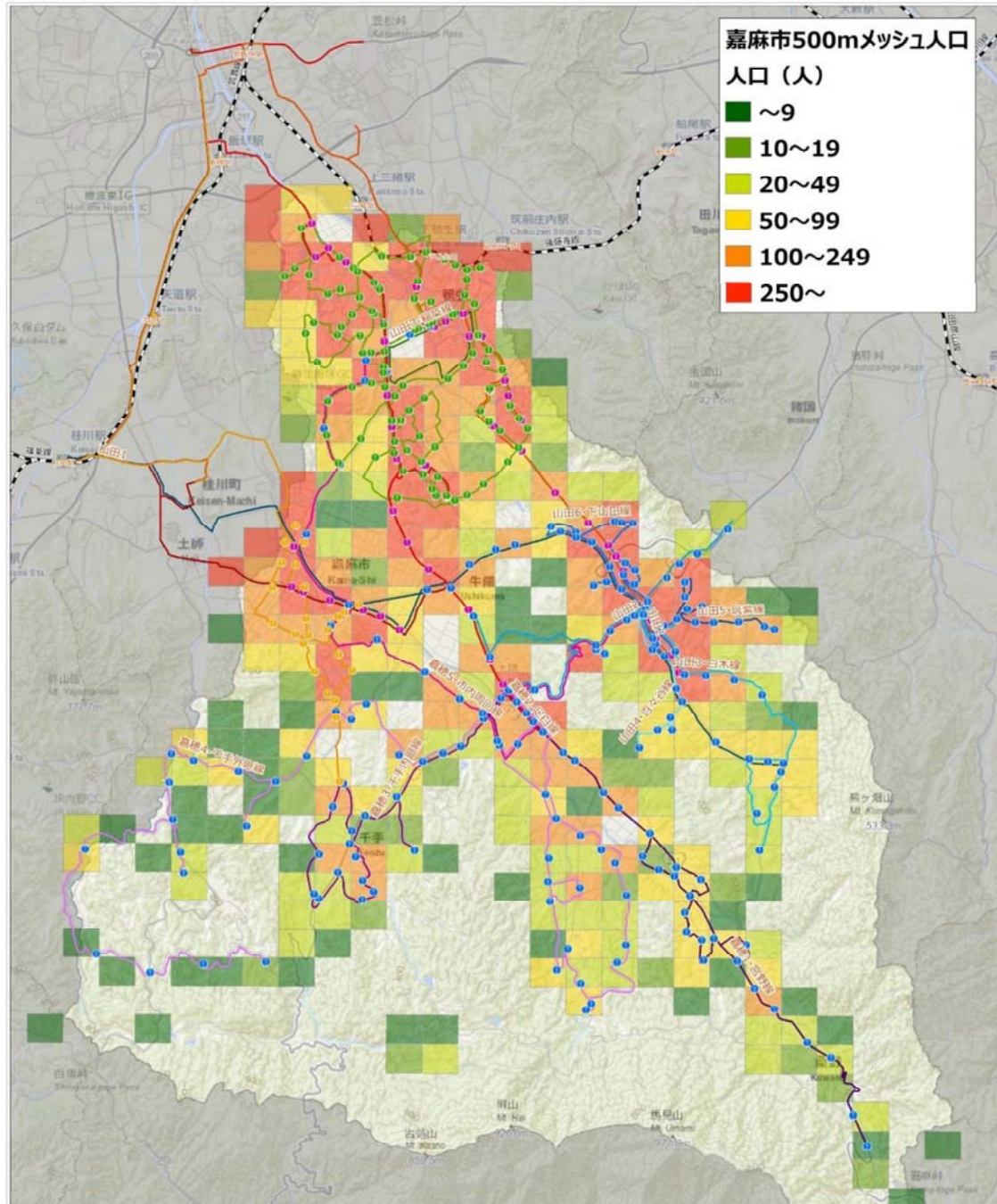


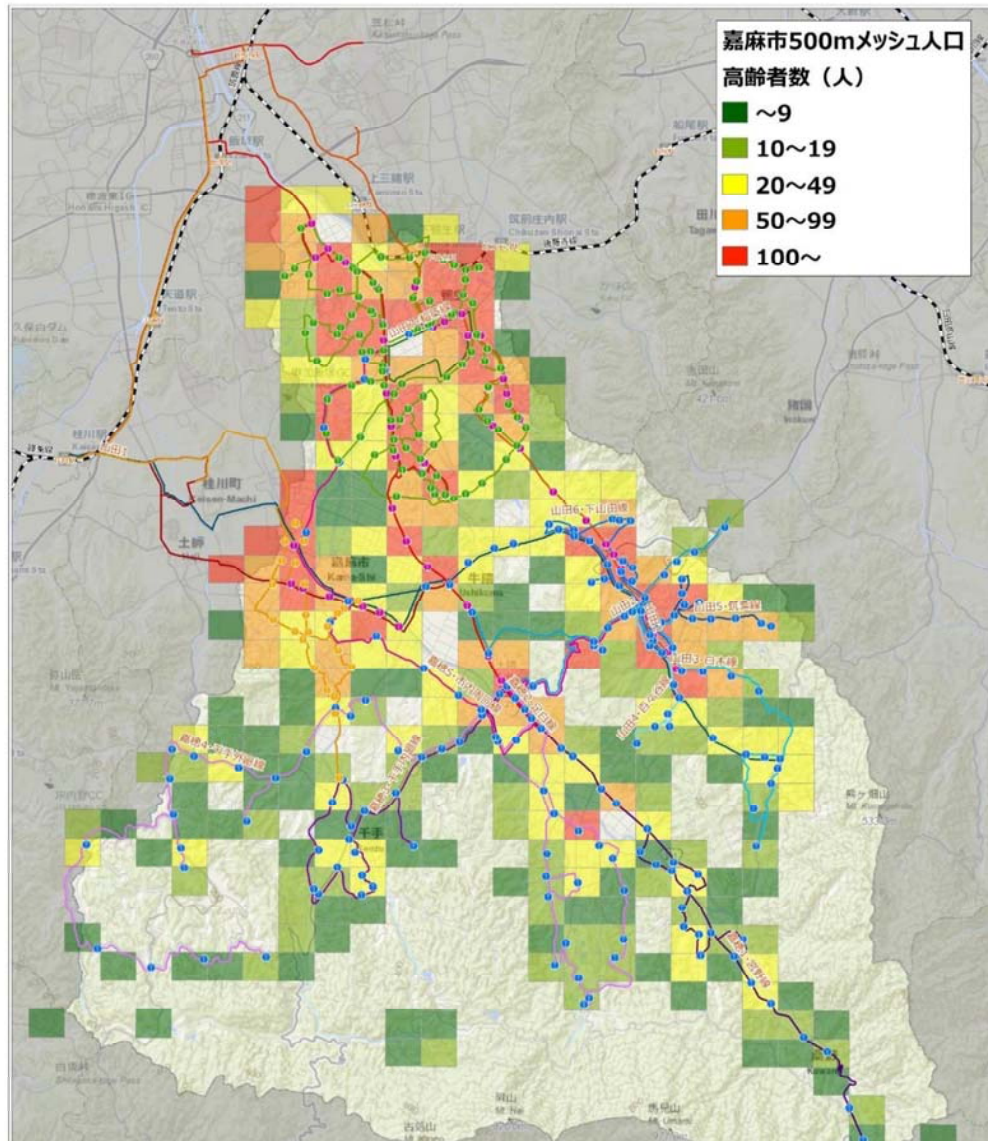
図 5-2 旧市町別人口・高齢化率推移

# 嘉麻市地域公共交通網形成計画



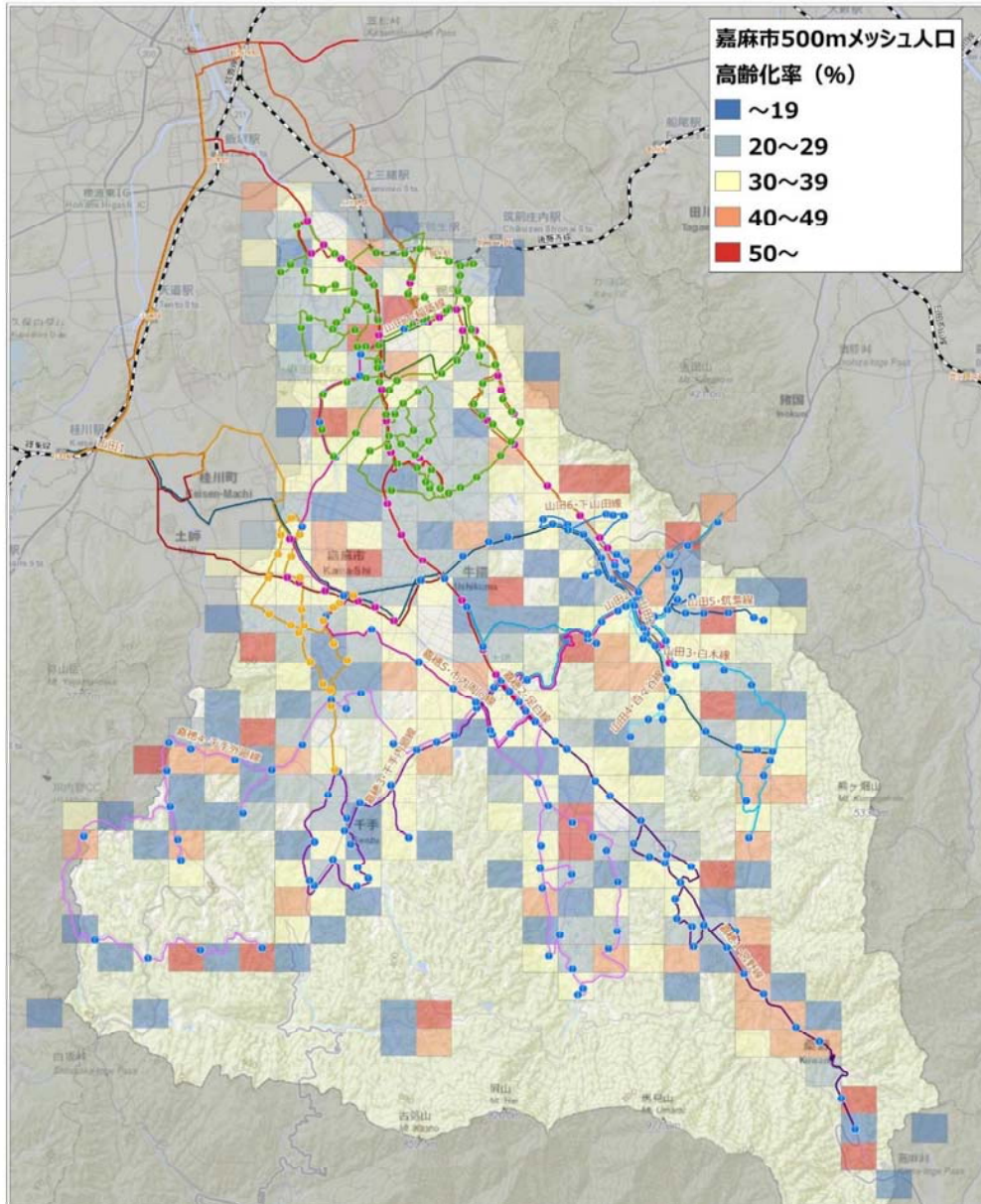
### 5.1.3. 高齢化の状況

人口集積と同様、高齢者数も各地区の中心部が多くなっているが、幹線道路から離れた山間部等では高齢化率が高く、半数以上が高齢者となっている地区も点在する。





嘉麻市地域公共交通網形成計画



## 5.2. 人口動態と人口流動

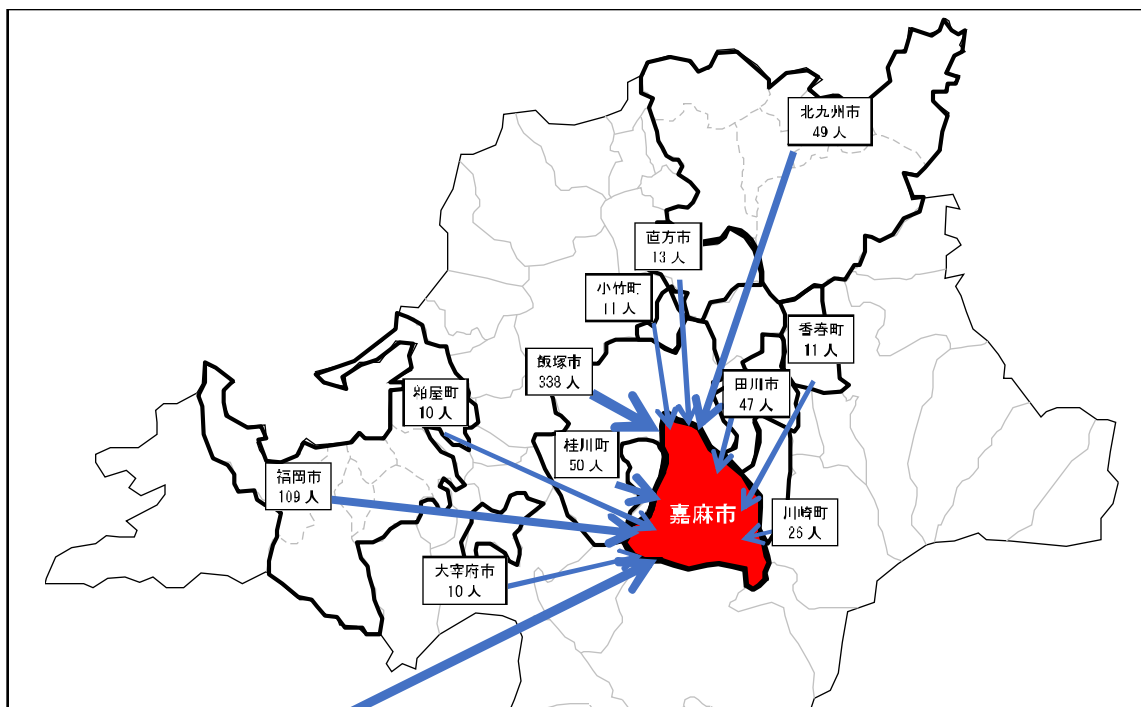
### 5.2.1. 転入・転出人口

本市の転入・転出と純移動数の状況を見ると、転出数が転入数を上回っており、転出超過となっている。

特に、旧嘉飯山地域である飯塚市及び桂川町への転出超過が大きくなっている。

表 5-1 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）	388	590	-202
県内（福岡市）	109	142	-33
県内（飯塚市・桂川町・福岡市以外）	294	380	-86
県外	195	260	-65
合計	986	1,372	-386



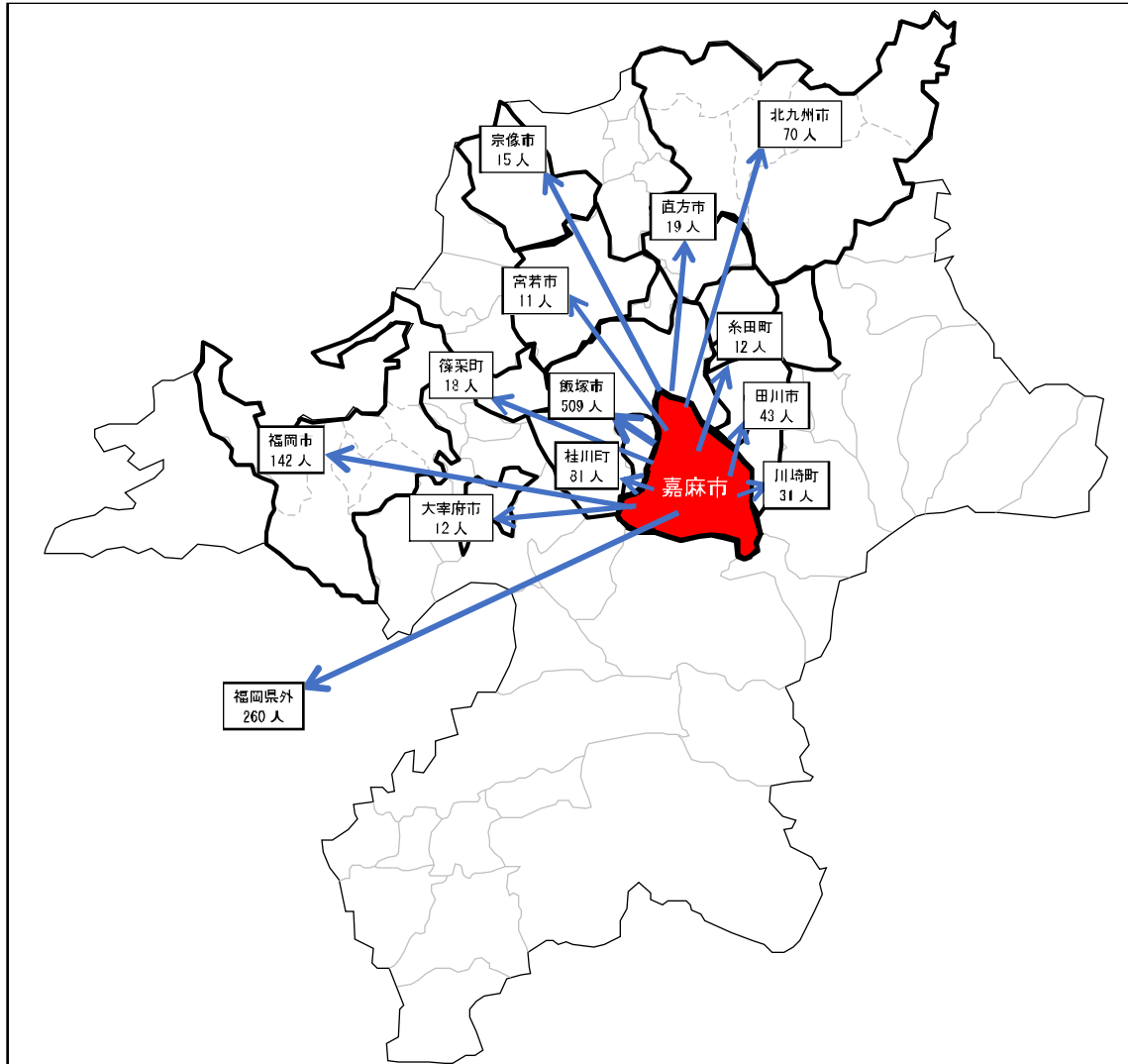


図 5-7 嘉麻市からの転出者の転出先の住所地（転入数 10 人以上の市町村について記載）

### 5.2.2. 年齢階級別の転入・転出の状況

本市の年齢階級別の人口移動の状況を見ると、15～19歳では189人の転出超過となっており、これは、他市町村への高校や大学への進学、及び就職によるものと考えられる。

また、20～24歳では360人の転出超過となっており、全年齢階級のうちに最も転出超過数が大きくなっている。

25～29歳では312人の転出超過、30～34歳では264人の転出超過となっている。

55～59歳、60～64歳、65～69歳では転入超過に転じているが、70歳以上では再び転出超過に転じている。

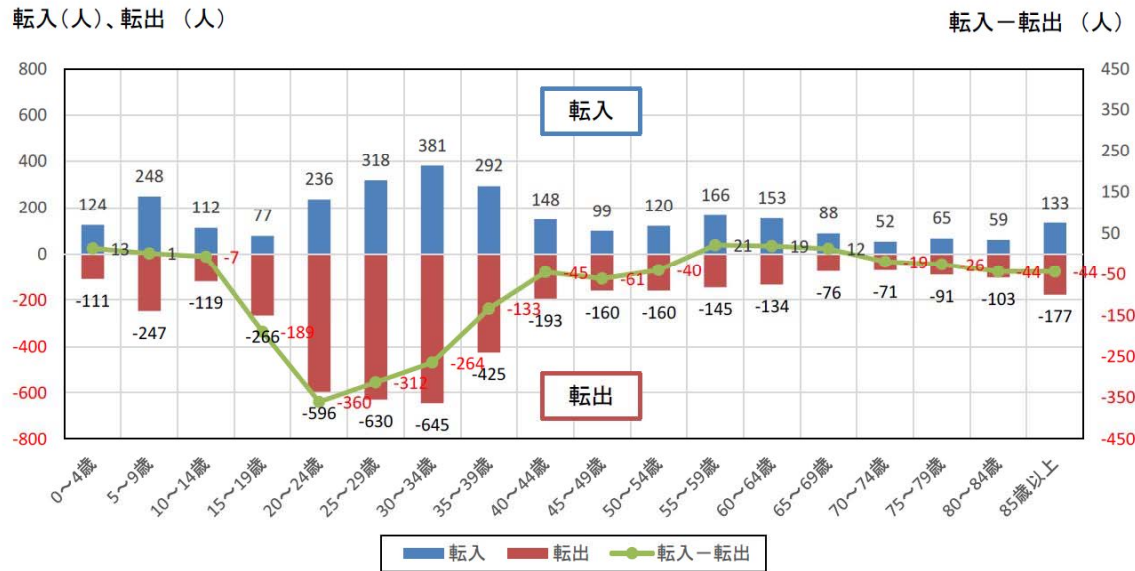


図 5-8 年代別の人口社会増減

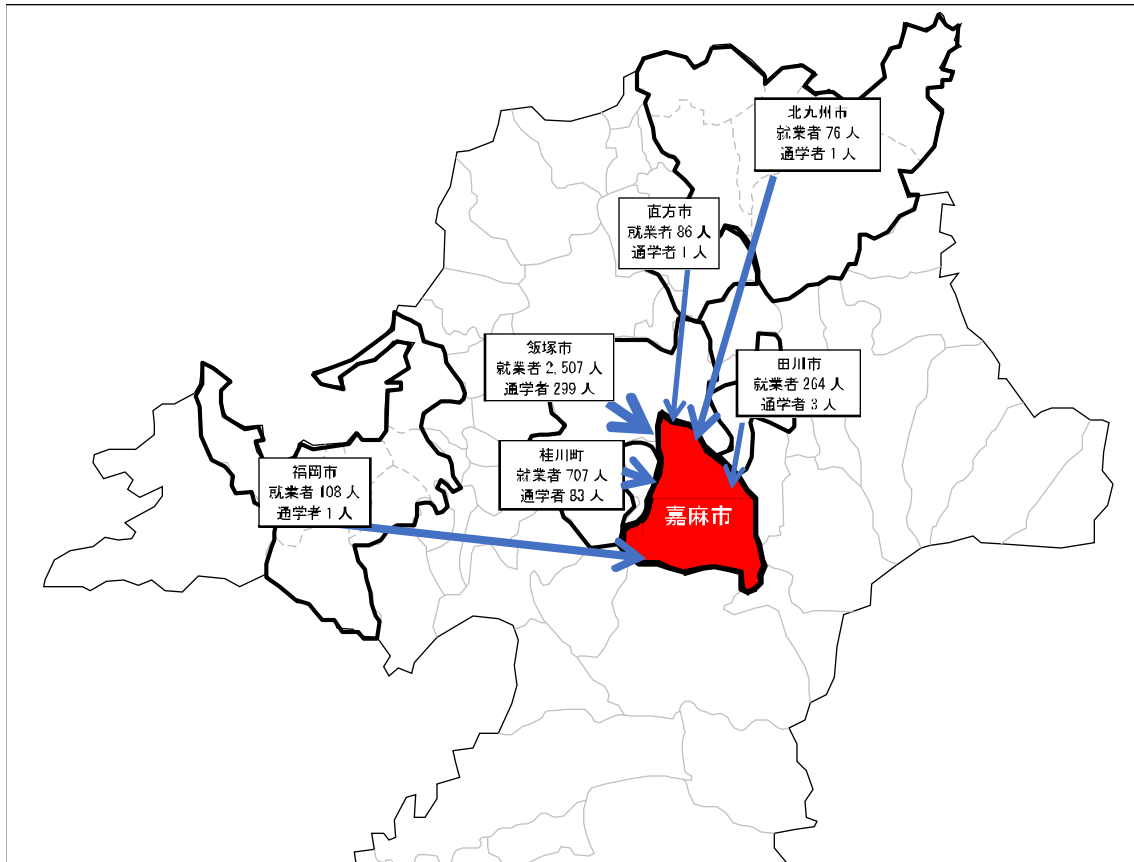
資料：平成 22（2010）国勢調査

5.2.3. 流入・流出人口（就業者・通学者の動向）

本市の流入・流出人口（就業者・通学者の動向）を見ると、流出数が流入数を上回っており、特に、旧嘉飯山地域である飯塚市及び桂川町への流出が大きくなっている。

表 5-2 嘉麻市の流入・流出の状況（就業者通学者の動向）

	流入数（人）	流出数（人）	流入-流出（人）
県内（飯塚市、桂川町）	3,596	5,865	-2,269
県内（福岡市）	109	979	-870
県内（飯塚市・桂川町・福岡市以外）	1,221	2,414	-1,193
県外	17	95	-78
合計	4,943	9,353	-4,410



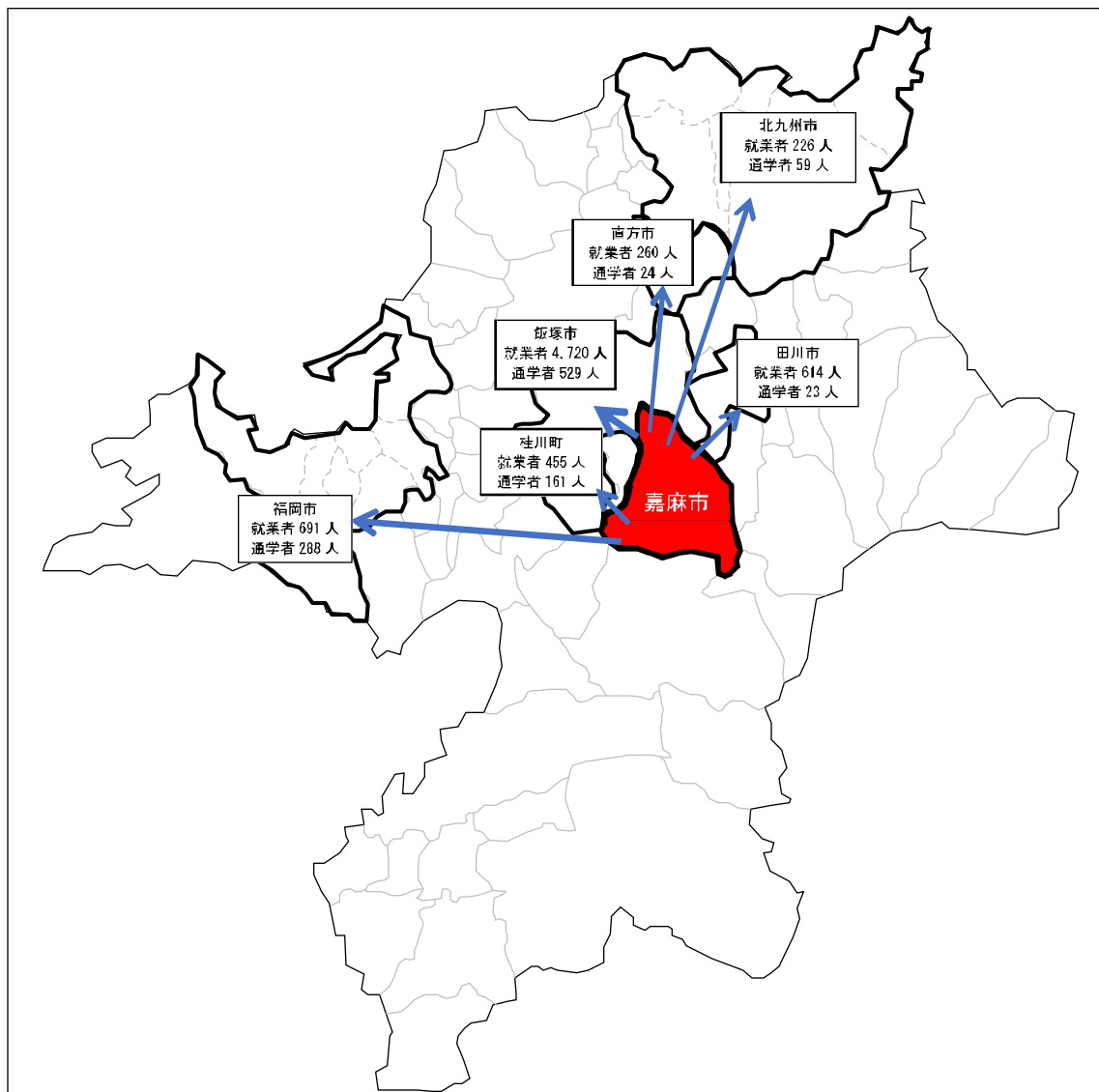


図 5-10 嘉麻市からの流出者（就業者・通学者）の流出先の住所地（主な市町村について記載）

資料：平成 22（2010）国勢調査

## 6. 計画策定のために行った調査と結果

### 6.1. 計画策定のために行った調査

下表に示す対象者、方法、内容により、住民の利用実態及びニーズについて、調査を実施した。

表 6-1 住民の利用実態及びニーズ調査の概要

調査項目	配布数 ヒアリング数 等	調査方法 配布・回収方法	調査時期	主な調査項目
①市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・嘉麻市住民 (6000 票)</li> <li>※山田地区：32 行政区</li> <li>稲築地区：27 行政区</li> <li>碓井地区：22 行政区</li> <li>嘉穂地区：31 行政区</li> <li>合計：112 行政区</li> <li>・回収数 2,404 票・回収率 40.1%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤者：無作為抽出 (利用頻度が高いと思われる 65 歳以上の高齢者への確実な配布を考慮し抽出)</li> <li>・郵送による配布・回収</li> </ul>	平成 25 年 10 月上旬～ 10 月中旬	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 日常生活行動</li> <li>(2) 日常の移動手段</li> <li>(3) バス利用意向 等</li> </ul>
②高校生アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・嘉麻市からの通学が想定される周辺市町の高校生</li> <li>※対象校 <ul style="list-style-type: none"> <li>・稲築志耕館高等学校</li> <li>・嘉穂総合高等学校嘉麻市立大隈城山校</li> <li>・嘉穂総合高等学校</li> <li>・嘉穂高等学校</li> <li>・嘉穂東高等学校</li> <li>・近畿大学附属福岡高等学校</li> <li>・嶋川学園飯塚高等学校</li> </ul> </li> <li>・配布数 2,064 部</li> <li>・回収数 1,658 部・回収率 80.3%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校の協力を得て、先生から全校生徒もしくは、嘉麻市在住の生徒の人数分を配布・回収</li> </ul>	平成 25 年 9 月中旬 ～9 月末日	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 現在の通学手段</li> <li>(2) バス利用意向</li> <li>(3) バスへの意見・要望 等</li> </ul>
③市バス・福祉バスへの乗込み調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗込み調査</li> <li>※山口バス：7 路線</li> <li>嘉穂バス：5 路線</li> <li>碓井福祉バス：1 路線</li> <li>稲築福祉バス：2 路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗込み調査 (直接、利用者・運転士にヒアリング)</li> </ul>	平成 25 年 9 月 10 日、 24 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) バスの利用満足度 (ルート、ダイヤ、情報発信、バス停等)</li> <li>(2) バスへの意見・要望 等</li> </ul>
④市バス・福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート</li> <li>※山田バス・嘉穂バス・稲築福祉バス・碓井福祉バス中にて</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士の協力による</li> </ul>	平成 25 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) バスの利用満足度 (ルート、ダイヤ、</li> </ul>

## 6.2. 調査結果の概要

### 6.2.1. 市民アンケート調査

市民アンケートの調査結果による、市民の日常生活における交通手段、公共交通利用目的や公共交通に対する意見や要望等から、生活行動の現状及び内在する課題を下表に示す。

表 6-2 市民アンケートの調査結果による生活行動における現状と課題

項目	現状・課題
免許保有率	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高齢者の免許保有率が、その他の年代と比較して低い。</li><li>・ 免許非保有者の外出は、公共交通やタクシー、他人の送迎などに依存している。</li></ul>
移動手段	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通や送迎での移動者は、自家用車保有者と比べ、移動頻度が低い。</li><li>・ バス非利用者は、家族・知人の送迎やタクシー・ハイヤーに依存している。</li><li>・ 自家用車の有無で外出機会に差がみられる。</li></ul>
外出先	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 地区別の主な外出先は、居住地区及び飯塚市の割合が高い。</li><li>・ 市内の地区間流動よりも、他市への外出頻度が高い。</li></ul>
公共交通へのアクセス環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 回答者の20%が、自宅からバス停までの移動時間が10分以上と回答している。</li><li>・ 稲築地区から飯塚駅へのアクセス性が低い。</li><li>・ サービスレバルが低いエリア（公共交通空白エリア）が存在している可能性がある。</li></ul>
バスに対する不満	<ul style="list-style-type: none"><li>・ バス利用者が感じている運行時刻・運行経路への不満は、「本数が少ない」、「乗りたい時間にバスがない」、「行きたい所へ行かない」という意見が比較的多くなっている。</li><li>・ 通院、買い物等の生活拠点を飯塚市に依存している場合が多いが、飯塚市へのアクセス性が低い。</li><li>・ ダイヤや路線が、生活行動に適合していないバスが存在している可能性がある。</li></ul>
車両や乗り場に対する不満	<ul style="list-style-type: none"><li>・ バス利用者が感じているバス車両やバス乗り場への不満として「バス停に屋根やベンチがない」「乗り変えが不便」という意見が比較的多くなっている。</li><li>・ 目的地への移動において、乗継環境及び乗継ぎの便が悪い路線があ</li></ul>



## 6.2.2. 高校生アンケート調査

高校生のアンケート調査結果（通学行動実態）による、嘉麻市の通学移動の現状と内在する課題を下表に示す。

表 6-3 高校生のアンケート調査結果による通学移動における現状と課題

項目	現状・課題
移動手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通手段として「家族・知人の送迎」、「自転車」の割合が高く、公共交通サービスレベルに課題を有するエリアが存在する可能性がある。</li> </ul>
公共交通へのアクセス環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>嘉徳地区におけるバス停までの移動時間の平均は約14分となっており、他エリアと比較して移動時間が長く、通学に資する公共交通サービスレベルが低くなっている。</li> </ul>
バスの便数への不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの便数が少なく、バス通学が難しいエリアが存在する。</li> </ul>
バス路線への不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学に資するバス路線が存在しない区間（公共交通空白地域）が存在する。</li> <li>桂川町 - 稲築地区間のバス路線が存在しない。</li> <li>碓井地区 - 稲築地区間のバス路線が存在しない。</li> <li>碓井地区 - 桂川町間のバス路線が存在しない。</li> <li>稲築地区から嘉徳総合高等学校へ向かうバス路線が存在しない。</li> <li>桂川町 - 稲築志耕館高等学校までのバス路線が存在しない。</li> <li>山田地区から稲築志耕館高等学校へ向かうバス路線が存在しない。</li> <li>嘉麻市から嘉徳総合高等学校までの直通バスがほしい。</li> </ul>
バスのダイヤへの不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤが通学移動実態と適合していない。</li> <li>帰宅時にバスの便がない。</li> <li>土曜日、日曜日にバスの便がない。</li> <li>テスト期間中に帰りのバスの便がない。</li> </ul>
バスの遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>早発、遅延するバスがあり、バス運行管理の徹底が必要である。</li> </ul>
バスの乗り継ぎへの不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継が不便であり、交通結節点における乗継を視野にいれたダイヤの設定が必要である。</li> </ul>

### 6.2.3. 市バス・福祉バスへの乗込み調査

市バス・福祉バスへの乗込み調査結果から得られた、嘉麻市内の市バス及び福祉バスの現状や問題点、運転士や利用者の意見や要望等から嘉麻市の公共交通の現状と課題を下表に示す。

表 6-4 市バス・福祉バスへの乗込み調査による公共交通の現状と課題

項目	現状・課題
バス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西鉄バス路線と重複する路線が複数存在し、西鉄バスとのバス停設置位置等の問題が発生する可能性がある。</li> <li>・ Uターンや、同じところを周回するような路線が存在し、往復運行等、運行経路の効率化が図れていない路線が存在する。</li> <li>・ 立寄りニーズがある施設へバスが行かず、反対にニーズがない箇所に寄る路線があり、利用者のニーズに合っていない</li> </ul>
バス利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 便数は午前と午後で同じくらいあるが、午前の利用は多く、午後の利用は少ないため、午後は空バス区間が目立っている。</li> </ul>
バスダイヤへの不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西鉄バスから市バスへの乗り換え時間が短いダイヤが存在する。</li> <li>・ 西鉄バス（西鉄大隈）からの枝線である路線が多く、接続に要する時間に余裕がない。</li> </ul>
バス停への不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停が片側しかなく、歩道もない。</li> <li>・ バス停がわかりづらい。</li> <li>・ バス停における待機が危険かつ、利用しづらい。</li> </ul>
空きバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 奥地へバス運行を実施しているが、奥地に行くほど利用者は少なく、空バス運行している区間が存在する。</li> </ul>
乗降ステップへの不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福祉バスに乗降ステップがなく、高齢者には不便である。</li> </ul>
フリー乗降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福祉バスはバス停表示がほとんどなく、フリー乗降している。</li> <li>・ バス停以外での乗り降りは、利用者の安全面に課題がある。</li> </ul>
バス情報への不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス車内、バス停における時刻表提示、バス路線図提示が存在しない。</li> <li>・ バス利用者にとってダイヤ表示が分かりにくく、利用者サービスに問題がある。</li> </ul>

#### 6.2.4. 市バス・福祉バス利用者へのアンケート調査

市バス・福祉バス利用者へのアンケート調査結果から得られた、バス利用者の日常生活における公共交通利用目的や公共交通に対する意見や要望等から嘉麻市の生活行動の現状と内在する課題を下表に示す。

表 6-5 市バス・福祉バス利用者へのアンケート調査による公共交通の現状と課題

項目	現状・課題
バス路線とダイヤへの不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス路線とダイヤが、利用者の特性や利用者の生活行動に適していない。</li> <li>・ バス利用者は、「行きたいところへ行ける」、「乗りたい時間に運行されている」に対して少々不満がある。</li> <li>・ 学生と買い物客では、バス利用のニーズが異なり、それらに合ったバス運行が実施されていない。</li> <li>・ 病院、福祉施設、スーパーへのニーズが高い。</li> </ul>
福祉バスの利用ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福祉バス自体の利用ニーズは高く、有料化されても利用ニーズはあるが、無料から有料になった際、利用者のニーズに合ったサービスが必要になると考えられる。</li> </ul>
コミュニティバスの満足度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アンケート設問では、現状のコミュニティバスの満足度はそこまで低くはないが、自由意見等において課題やニーズが見られ、休日運行、路線、ダイヤ、便数、待ち時間、乗継等の見直し等について、さらなるバスサービス向上を目指す必要がある。</li> </ul>
バス停における待合環境への不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停に表示板や屋根がなく、バス停における待合環境が不十分である。</li> </ul>

## 6.2.5. 市民代表聞き取り調査

市民代表からの聞き取り調査により、各地区の日常生活における交通手段、公共交通利用目的や公共交通に対する意見や要望等から嘉麻市の生活行動の現状と内在する課題を下表に示す。

表 6-6 市民代表からの聞き取り調査による生活行動における現状と課題

項目	現状と課題
市内移動についての不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内移動に関して「困っている」との回答が3割を占める行政区は、市全体の3割を占める。</li> <li>市内移動に関して「半分以上困っている」・「3割～5割くらい困っている」という回答が合わせて全体の約3割を占め、具体的な意見のほとんどがバスに関する意見となっている。</li> <li>バス運行に関する具体的な改善要求の意見が大部分を占めていたことから、現状のバス運行に課題がある行政区が存在する。</li> </ul>
公共交通へのアクセス環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>嘉麻市の市バス、福祉バスが利用しにくい理由は、「バス停が遠い」が最も多い。</li> <li>バス停が遠いことは、高齢者にとっては歩くのでさえ困難であるため、利用しにくいバス環境と言える。</li> </ul>
生活行動とバスダイヤの不適合	<ul style="list-style-type: none"> <li>嘉麻市の市バス、福祉バスが利用しにくい理由は、「乗りたい時刻にバスが運行していない」が多い。</li> <li>乗りたい時刻にバスが運行していない、生活行動とダイヤが適合していない可能性がある。</li> </ul>
公共交通へのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後利用が見込まれるバスの運行形態として「福祉バス」のニーズが高い。</li> <li>1地区でサービス水準が異なり、福祉対策となるようなバスの運行が不足している。</li> </ul>
公共交通による市外への移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>桂川方面や飯塚方面など、市外へのバス経路がない、もしくはバス便が少ないなど、公共交通機関を利用した市外への移動が不便である。</li> </ul>
バス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民の市内における生活行動やニーズに適合したバスネットワークではない可能性がある。</li> <li>山田地区→嘉穂地区→碓井地区→稲築地区という路線であり、山田地区→稲築地区の路線がないが、山田地区→稲築地区のニーズ</li> </ul>

## 7. 嘉麻市の公共交通の現況

### 7.1. 公共交通を中心とする交通の現況

#### 7.1.1. 道路網の現況

嘉麻市内は幹線的な国道が2路線あり、国道211号が北九州市・飯塚市から稲築・嘉穂地区を通り東峰村・口田市に至る北西から南東方向への幹線軸となっている。また、国道322号が北九州市・山田市から山田・嘉穂地区を通り朝倉市・久留米市に至る北東から南西方向の幹線軸となっており、嘉麻市は広域的な道路網の交点に位置している。

このほか、嘉穂地区から碓井地区を経山し桂川に至る県道穂波嘉穂線など、市内各地を幹線的な道路網が連絡している。



### 7.1.2. 幹線的な公共交通の現況

嘉麻市内の鉄道駅は後藤寺線の下鴨生駅の1駅であり、また、同駅も市の境界部に立地しており、市の中心部には鉄道駅が存在しない。嘉麻市からの広域アクセスの拠点是新飯塚駅および桂川駅となっており、両駅には嘉麻市内から西鉄バス筑豊線の運行する路線バスが連絡している。下鴨生駅には路線バスは連絡していない。

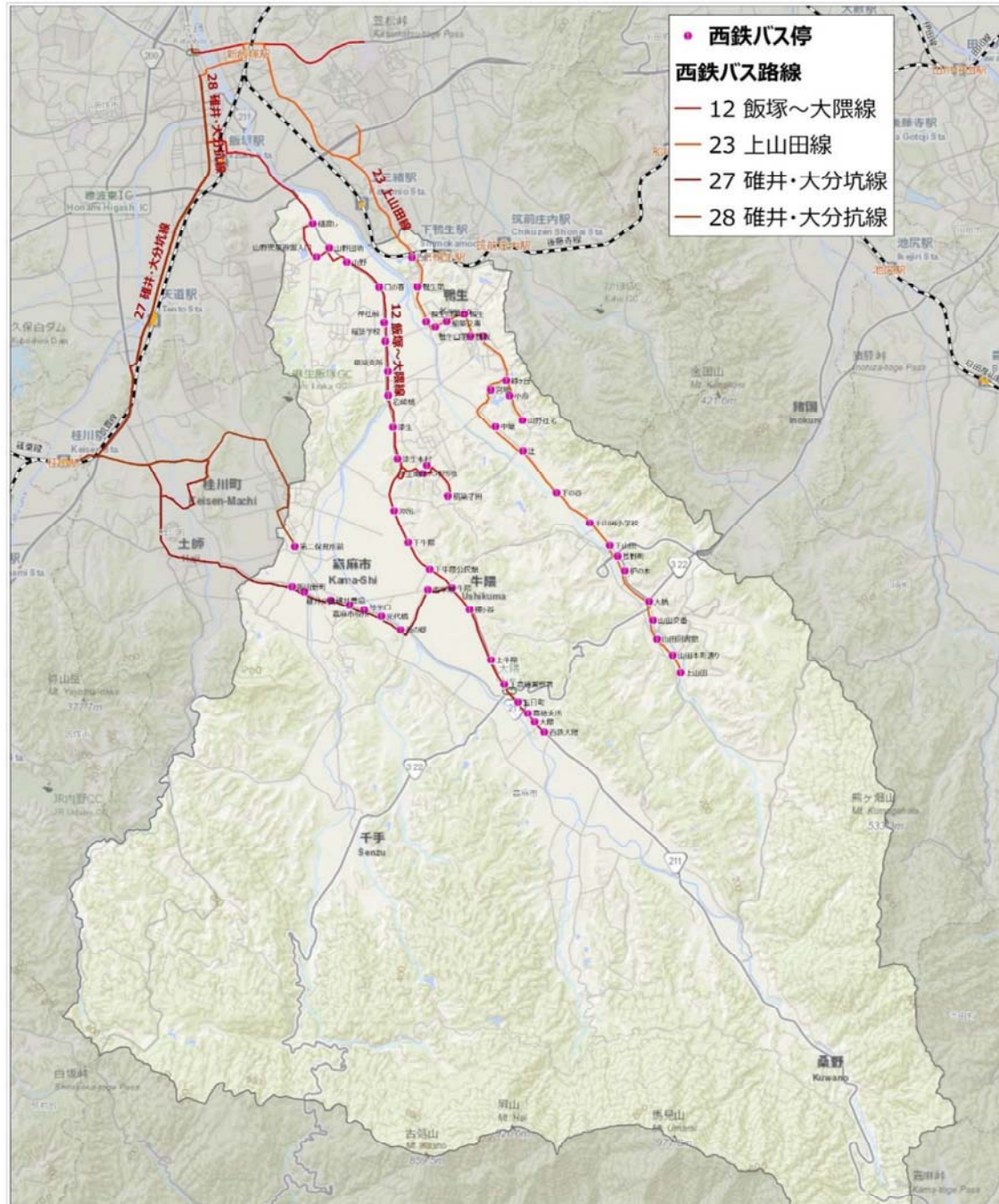
表 7-1 主要駅の快速・普通の便数

駅	方面	普通	快速	特急
新飯塚駅	博多方面	33	24	2
	直方・折尾方面	31	26	2
	田川後藤寺・添田方面	25	1	
桂川駅	博多方面	33	24	2
	直方・折尾方面	31	26	2
	原田方面	8		
下鴨生駅	新飯塚方面	25		
	田川後藤寺・添田方面	25		

表 7-2 主要駅へのバス路線の連絡状況

路線名	運行路線	鉄道駅への連絡	運行時間	便数
上山田線	上山田～飯塚	新飯塚駅	約45分	31往復
飯塚～大隈線	大隈～稲築～飯塚	新飯塚駅	約35分	28往復
碓井・大分坑線	大隈～碓井～桂川～飯塚	桂川駅、新飯塚駅	約45分	16.5往復
碓井・大分坑線 (第二保育所前)	第二保育所前～桂川～飯塚	桂川駅、新飯塚駅	約35分	11往復

# 嘉麻市地域公共交通網形成計画



### 7.1.3. 市内の公共交通の現況

現在、嘉麻市は4系統のバスを運行している。白山地区、嘉穂地区においては「山山バス」、「嘉穂バス」、稲築地区、碓井地区では「稲築福祉バス」、「碓井福祉バス」を運行している。それぞれの市バス・福祉バスの運行状況を表7-3及び図7-3に示す。

各バスの異なる点として、以下が挙げられる。

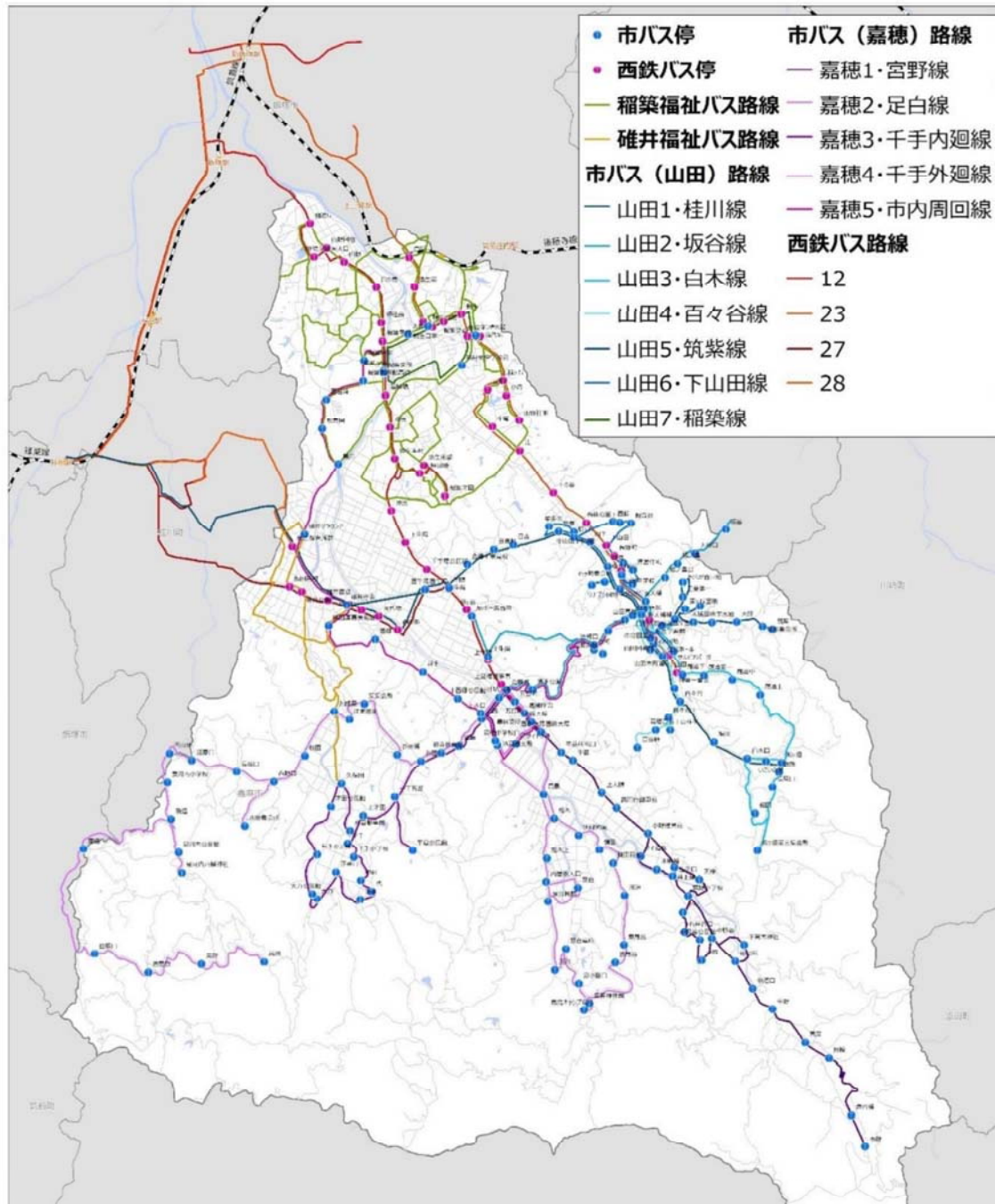
- ・運賃は、市バスが100円（一部300円）、福祉バスが無料である。
- ・稲築福祉バスには、乗車条件が定められている（表7-3参照）。

表7-3 嘉麻市の市バス・福祉バスの運行状況

種類	バス名称	路線名	系統	路線延長	運行時間	料金	運休日
市バス	山山バス	桂川線	熊ヶ畑～牛隈～桂川	15.9km	37分	100円（市内） /300円（市外）	なし ※口祝日、お盆、年末年始は西牛隈までの運行
			熊ヶ畑～碓井庁舎	10.0km	23分	100円	なし
		坂谷線	坂谷～馬古屏	14.7km	16分	100円	なし
		白木線		11.0km	30分	100円	日祝日 お盆・年末年始
		百々谷線		6.6km	19分	100円	
		筑紫線		6.7km	20分	100円	
		下山田線		10.7km	37分	100円	
	稲築線		5.4km	16分	100円		
	嘉穂バス	宮野線		14.6km	32分	100円	土日祝日 お盆・年末年始
		足白線		19.1km	45分	100円	
		千手内廻線		22.1km	50分	100円	
		千手外廻線		23.3km	52分	100円	
市内周回線			17.2km	44分	100円		
福祉バス	稲築福祉バス	A路線	10～30分で16路線運行			無料：以下の条件の方のみ乗車可 ①満60歳以上の方 ②身体障がい者手帳の交付を受けた方 ③療育手帳の交付を受けた方 ④上記①～③の介護者で、同乗許可証の交付を受けている者	毎月第2火曜日
		B路線	10～30分で16路線運行				
	碓井福祉バス	-			33分	無料：利用制限なく誰でも乗車可	土日祝日 お盆・年末年始



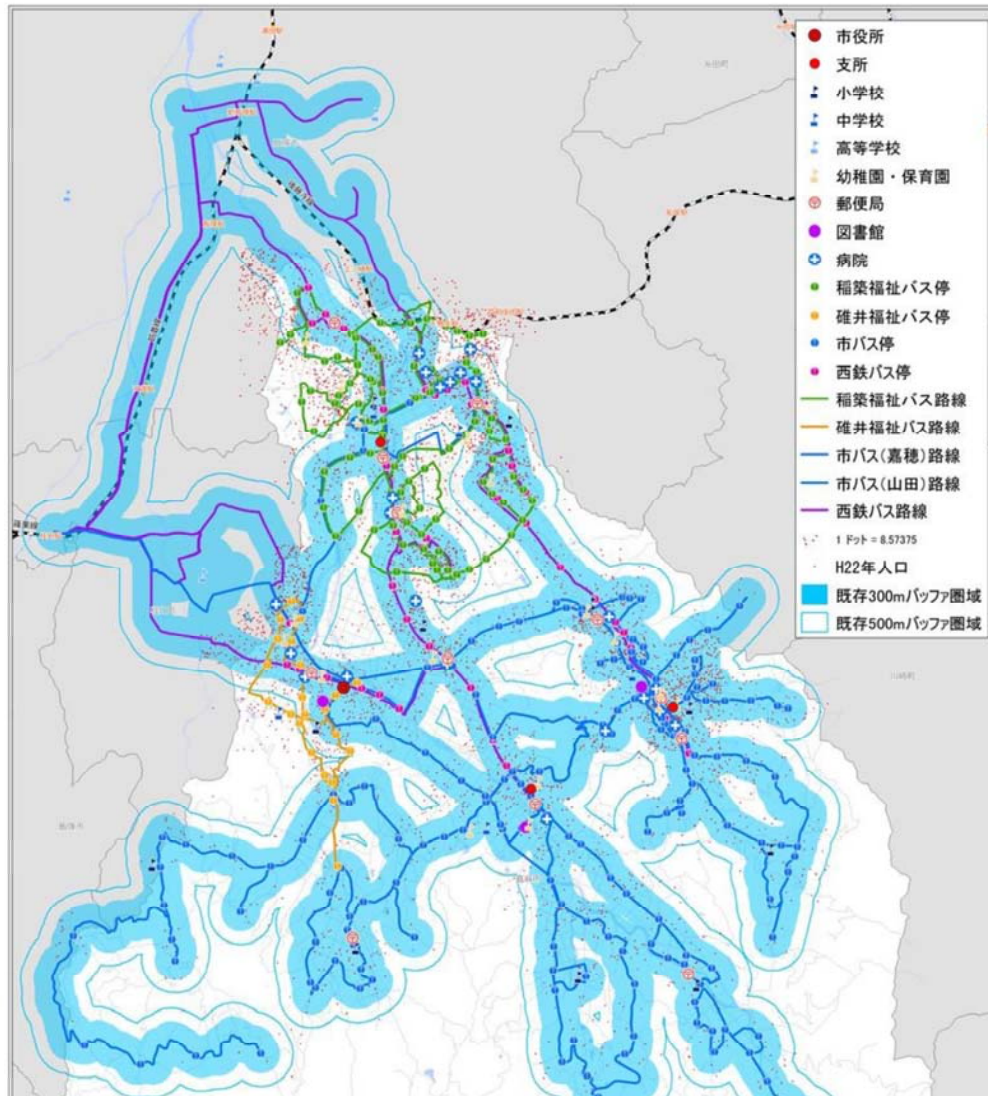
嘉麻市地域公共交通網形成計画



#### 7.1.4. 交通空白地域の状況

既存の路線バス 300m 圏域に居住する人口は、市内の全人口の約 3/4 であり、路線バスから離れた地域に居住する方も多く存在している。

稲築地区の福祉バスは利用に年齢等の制限があるため、交通空白地域が分布する要因となっている。



## 7.2. 公共交通の利用状況

### 7.2.1. 鉄道の利用状況

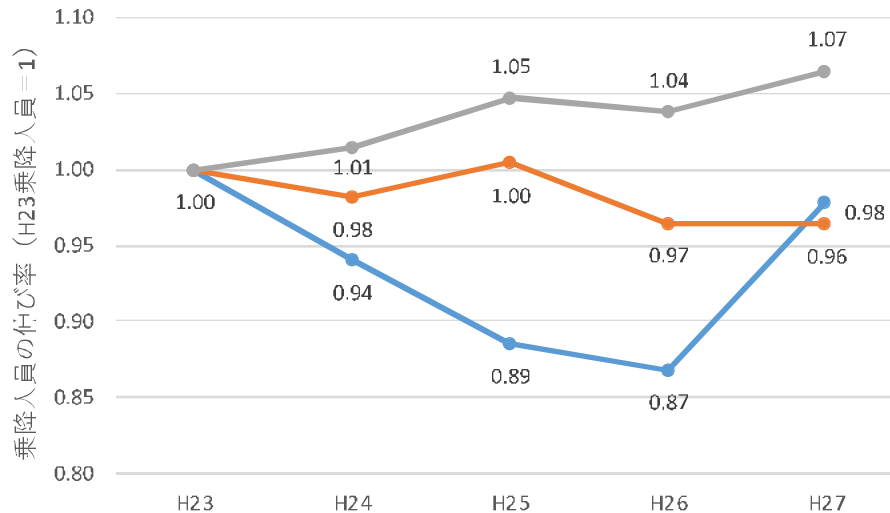
嘉麻市内に立地する下鴨生駅の年間利用者数は 12 万人前後で推移しており、平成 23 年から平成 26 年にかけて減少したものの、平成 27 年は増加に転じ、平成 23 年の利用者数に匹敵する 12 万 4 千人の利用となっている。

桂川駅の年間利用者数は 140 万人前後となっており、下鴨生駅と比較して約 11 倍の利用者数となっている。

表 7-4 嘉麻市周辺の主要鉄道駅の年間乗降者数の推移

	下鴨生駅	桂川駅	新飯塚駅
H23	127	1,421	2,937
H24	120	1,395	2,979
H25	113	1,426	3,076
H26	111	1,371	3,049
H27	124	1,370	3,129

単位：千人



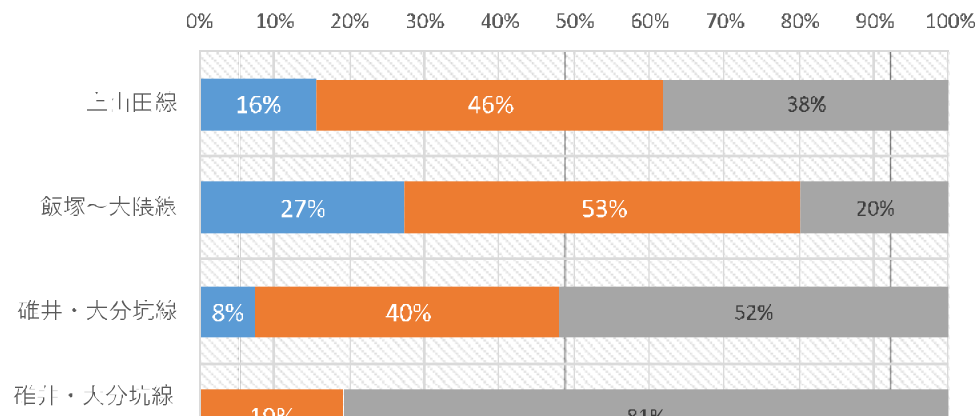
## 7.2.2. 路線バス（西鉄バス）の利用状況

西鉄バス筑豊(株)が平成27年5月の平日1日において、全便・全利用者を対象に行ったOD調査によれば、市内を通る4路線は、飯塚～大隈線、上山田線、碓井・大分坑線、碓井・大分坑線（第二保育所前行）の順に利用者が多く、飯塚～大隈線は日あたりの利用者数が1,000人を超えている。1便あたりの利用者数は13～18人の利用が存在する。

上山田線、飯塚～大隈線の2路線は、嘉麻市からの利用者が多数を占めており、嘉麻市から飯塚市への利用が半数程度存在する。

表 7-5 路線別の利用状況（平成27年度）

路線名	方面	便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	1便あたり利用者数 (人/便)
上山田線	嘉麻方面	28	429	15.3
	飯塚方面	28	386	13.8
飯塚～大隈線	嘉麻方面	31	574	18.5
	飯塚方面	30	467	15.6
碓井・大分坑線	嘉麻方面	19	329	17.3
	飯塚方面	19	314	16.5
碓井・大分坑線 (第二保育所前)	嘉麻方面	11	152	13.8
	飯塚方面	11	164	14.9



### 7.2.3. 市バス・福祉バスの利用状況

#### (1) 市バス・福祉バスの1便当たりの利用者数

嘉麻市内の市バス・福祉バスの一日の便数、年間運行日数、年間運行回数、年間利用者数のデータより、1便当たりの利用者数（年間利用者数÷年間運行回数）を算出したデータを表 7-6 に示す。

1 便当たりの利用者数は、1 便当たりの利用者数が 1 人未満の路線は山田バスの稲築線（0.9 人）、嘉穂バスの宮野線（0.8 人）、千手外廻線（0.9 人）、2 人未満の路線は嘉穂バスの足白線（1.1 人）、千手内廻線（1.9 人）、山田バスの百々谷線（1.8 人）となった。

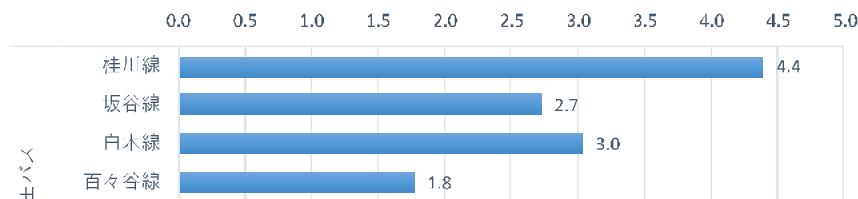
また、これらの路線のうち、桂川線のみ市外への運行を行っており、桂川線利用者のうち 1/3（1 便あたり 1.7 人）が市外への移動となっている。

表 7-6 バス別運行便数と利用者数に基づく 1 便あたりの利用者数

バス名称	路線名	運行便数（便）			運行日数 （日）	年間（人）		便あたり（人）	
		平日	土曜	日曜		利用者数	市外への利用	利用者数	市外への利用
山田バス	桂川線	34	34	14	365	47,825	16,996	4.4	1.7
	坂谷線	9	9	4	365	7,910		2.7	
	白木線	6	6		290	5,270		3.0	
	百々谷線	6	6		290	3,074		1.8	
	筑紫線	7	7		290	4,610		2.3	
	下山田線	6	6		290	5,320		3.1	
	稲築線	14	14		290	3,504		0.9	
嘉穂バス	宮野線	13	13		290	2,946		0.8	
	足白線	8	8		290	2,437		1.1	
	千手内廻線	9	9		290	5,079		1.9	
	千手外廻線	7	7		290	1,851		0.9	
	市内周回線	25			242	16,687		2.8	

※平成 27 年度（平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月）の実績に基づくものである。 資料：嘉麻市資料

#### 各バス路線の 1 便あたりの利用者数



## (2) 市バス・福祉バスの利用者数の推移

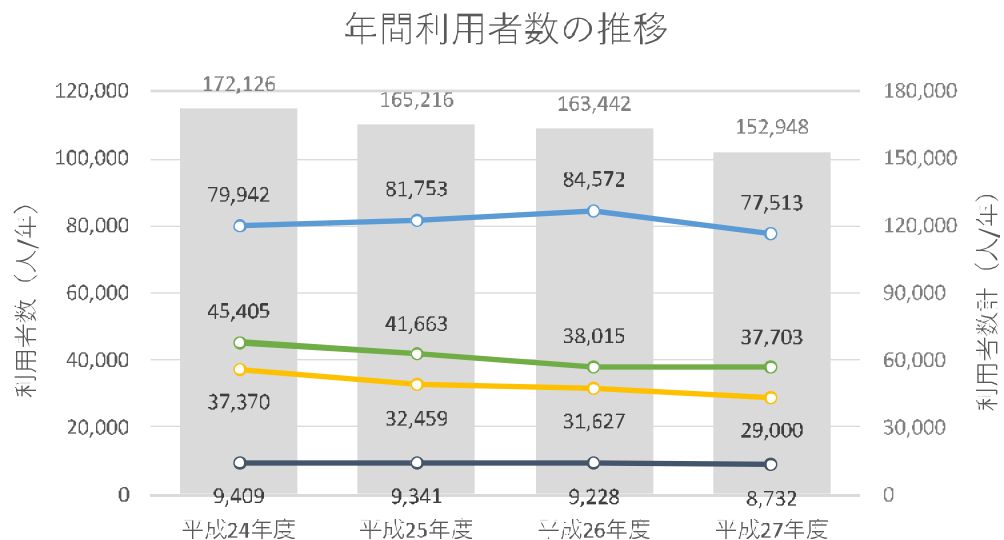
市バス・福祉バスの利用者数は減少しており、4年前と比較して約2万人利用者数が減少している。

平成26年度にかけて山田バスは増加傾向にあったが、平成27年度は大きく減少した。

嘉穂バス、稲築福祉バス、碓井福祉バスは年々利用者数が減少しており、路線や運行形態等に関して問題を抱えている。

表 7-7 年間利用者数の推移

	年間利用者数（人/年）			
	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
山田バス	79,942	81,753	84,572	77,513
嘉穂バス	37,370	32,459	31,627	29,000
稲築福祉バス	45,405	41,663	38,015	37,703
碓井福祉バス	9,409	9,341	9,228	8,732
合計	172,126	165,216	163,442	152,948



### 7.3. 収支率・財政負担状況

#### 7.3.1. 市バス・福祉バスの収支率・財政負担状況

運行に係る経費（経常経費）は変動があるものの約1億円弱で推移している。

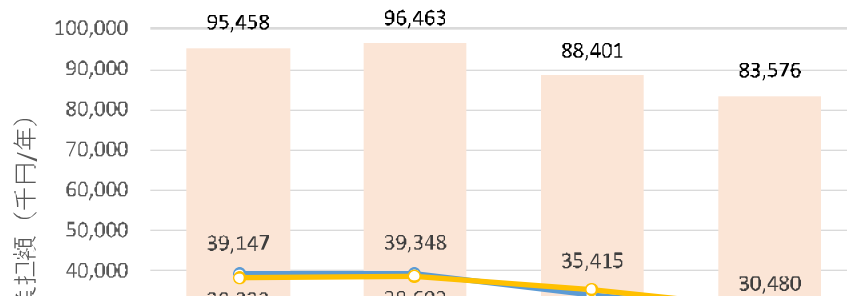
利用者数の減少に伴う収入の減少も影響し、平成27年度の財政負担額は約8,350万円となった。

また、福祉バスは無料運行のため収入がなく、市バス・福祉バスを合わせた収支率は10%と低迷している。

表 7-8 運送経費と収入・収支率の推移

		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
山田バス	経常経費(千円)	47,002	47,472	42,077	36,887
	運送収入(千円)	7,855	8,124	8,038	7,408
	収支率	17%	17%	19%	20%
嘉穂バス	経常経費(千円)	40,982	41,010	37,635	32,681
	運送収入(千円)	2,650	2,318	2,220	2,202
	収支率	6%	6%	6%	7%
稲築福祉バス	経常経費(千円)	14,339	14,795	15,215	20,042
	運送収入(千円)	0	0	0	0
	収支率	0%	0%	0%	0%
碓井福祉バス	経常経費(千円)	3,639	3,628	3,732	3,576
	運送収入(千円)	0	0	0	0
	収支率	0%	0%	0%	0%
合計	経常経費(千円)	105,963	106,906	98,658	93,185
	運送収入(千円)	10,505	10,442	10,258	9,609
	収支率	10%	10%	10%	10%

財政負担額の推移



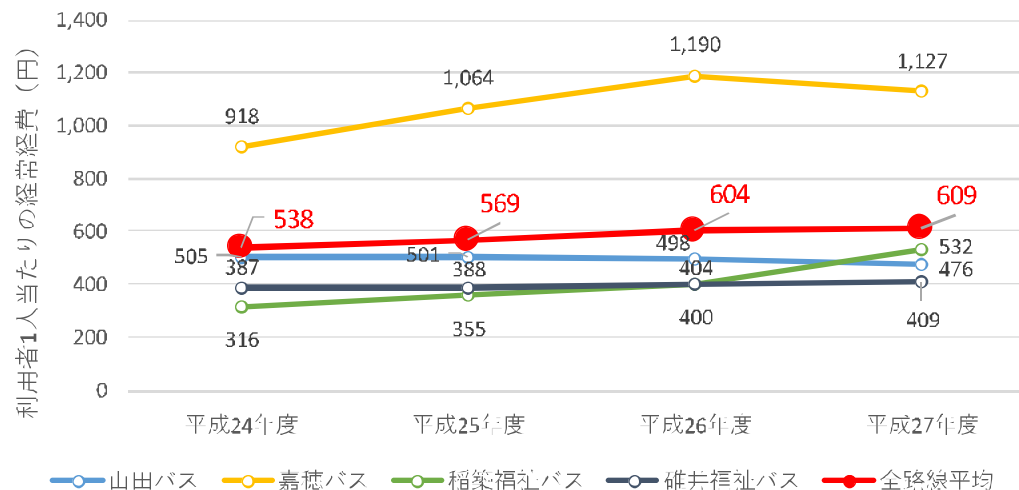
### 7.3.2. 市バス・福祉バス利用者1人当たりの経常経費

年度別の経常経費と利用者数をもとに利用者1人当たりの経常経費を算出すると、嘉穂バスは1人当たり1,000円を超える経常経費が必要となっており、他の山田バス、稲築福祉バス、碓井福祉バスと比較して倍以上の経費が必要となっている。

稲築福祉バスの利用者1人当たりの経常経費は年々高くなってきており、平成24年度と比較して平成27年度は約7割増の532円/人となっている。

表 7-9 利用者1人当たりの経常経費

	利用者1人当たりの経常経費 (円)			
	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
山田バス	505	501	498	476
嘉穂バス	918	1,064	1,190	1,127
稲築福祉バス	316	355	400	532
碓井福祉バス	387	388	404	409
全路線平均	538	569	604	609



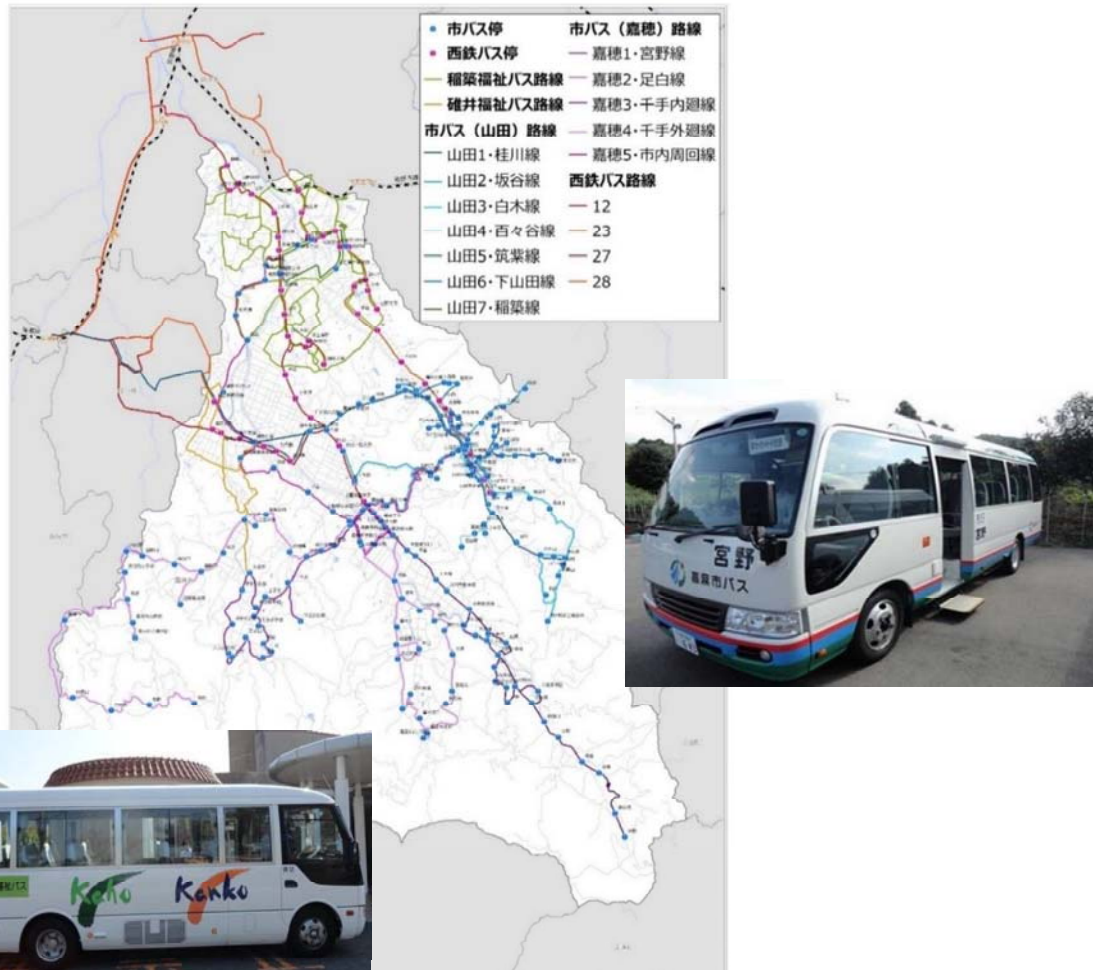


## 7.4. 嘉麻市の公共交通の問題点

### 7.4.1. 複雑な交通体系

#### (1) 合併以前の市町単位の交通体系・複雑な事業体系

現在の市バス・福祉バスの運行は、合併前の旧市町単位で運行されていた形態を踏襲しており、市内には西鉄バス、市バス、福祉バス等、多様な公共交通サービスが存在する。また、運行方法や利用方法が異なり、利用者にとって分かりにくい公共交通体系となっていることが懸念される。



## (2) 多様なサービスの存在による、サービス水準の格差

市バス・福祉バスは、合併前の旧市町単位で料金や利用条件等といった公共交通のサービス水準が地区により異なっている。

福祉バスの運行においても、サービス水準に格差が生じており、市バス等を含めた市内全域での公共交通サービスの公平性を確保する必要がある。

表 7-10 市バスと福祉バスの利用料と対象者

バス分類	運行箇所	利用料
市バス	山田地区・嘉穂地区	100円 300円（路線1の桂川駅・嘉穂総合高等学校行き）
福祉バス	稲築地区	無料：以下の条件の方のみ乗車可 ①満60歳以上の方 ②身体障がい者手帳の交付を受けた方 ③療育手帳の交付を受けた方 ④上記①～③の介護者で、同乗許可証の交付を受けている者
	碓井地区	無料：利用制限なく、誰でも乗車できる

### 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条路線）と自家用有償旅客運送（79条路線）が混在し、事業が複雑

### 7.4.2. 市民ニーズとの不整合

#### (1) 運行路線やダイヤが市民の移動ニーズに合っていない

「住民アンケート調査」において、バスの運行時刻・経路についての不満点は、1位「本数が少ない」、2位「乗りたい時間にバスがない」、3位「行きたいところを通らない」となっており現在の市民の移動ニーズに合っていないことが懸念される。

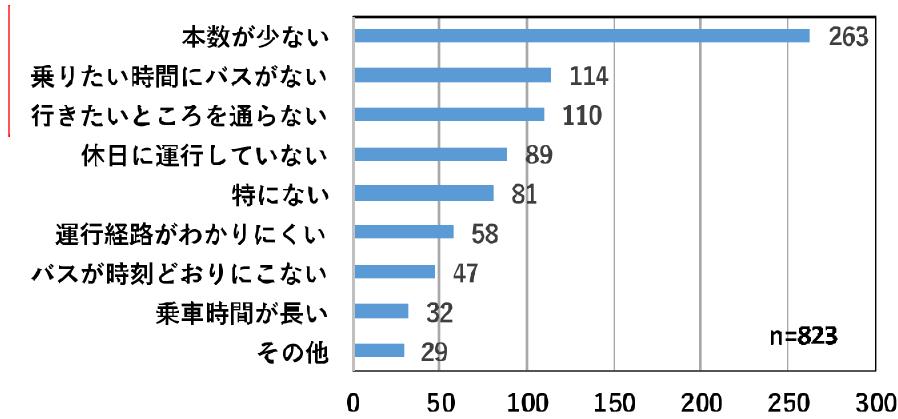
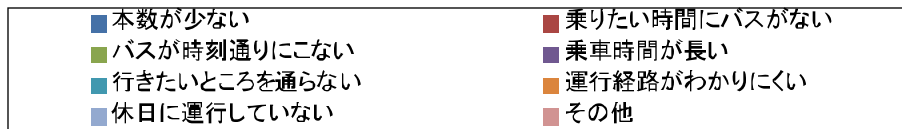
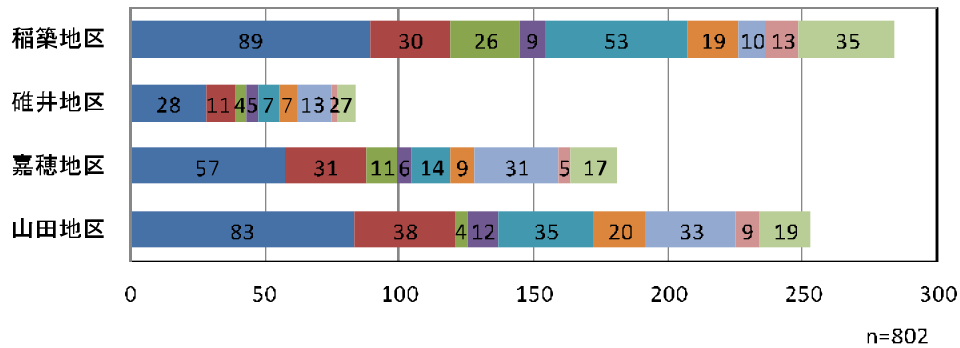


図 7-12 バスの運行時刻・経路についての不満点

資料：住民アンケート調査



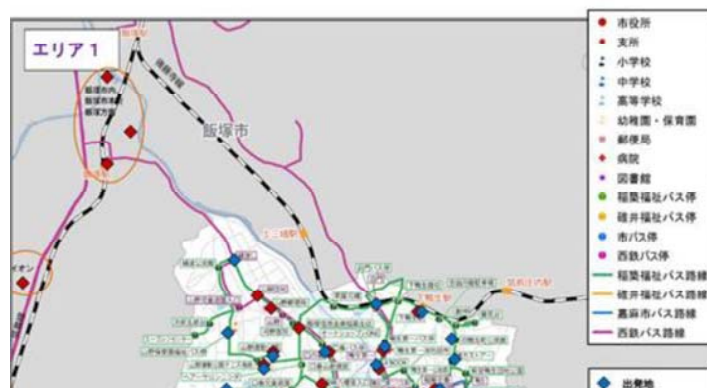
## (2) 市をまたぐ広域移動を支える路線が少ない

基礎調査によって、高校生の通学や生活移動の多様な側面において、桂川方面や新飯塚方面等、市外への移動も多く存在することが確認された。また、嘉麻市と飯塚市・桂川町は嘉飯都市圏として地域活性化に取り組んでおり、市域をまたぐ交通動線が重要となっている。

一方、稲築地区から桂川方面（嘉穂総合高等学校への通学等）等、市域をまたぐ路線が不足する地区があり、市民ニーズや嘉麻市への来訪者が利用しやすい路線網となっていない。



図 7-14 稲築地区から桂川方面（嘉穂総合高等学校への通学等）への路線がない



(3) 市バスや西鉄バスとのダイヤ接続が悪く、乗り継ぎが不便

「各種団体アンケート調査」において、山田バス等を利用しにくい理由の上位に、「西鉄、JR への接続が不便」がある。

「住民アンケート調査」において、バス利用者の運行ダイヤ・ルートについての不満点における自由意見として、便数や他交通期間との接続に関する意見がある。

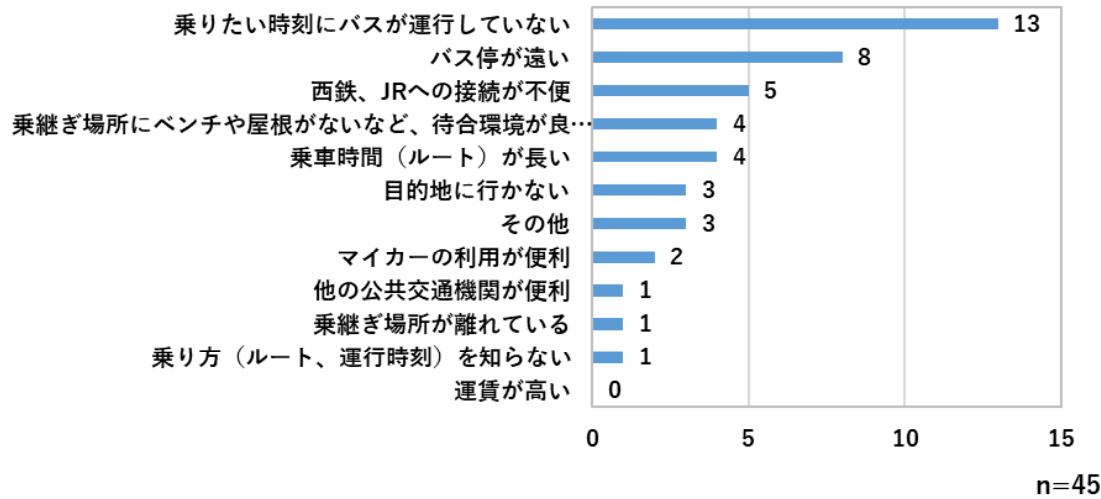


図 7-16 山田バスを利用しにくい理由

資料：各種団体アンケート調査

■バス利用者の運行ダイヤ・ルートについての不満点における自由意見

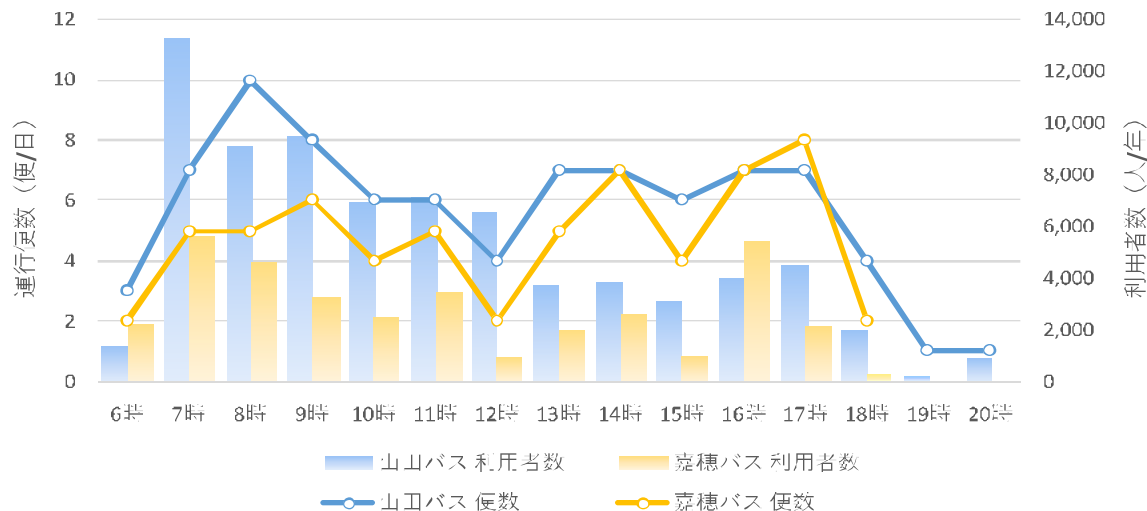
- 西鉄バスと市バスの乗継ぎの時間の接続が悪くて、2～3分の違いで乗遅れる事が多い。
- 他の路線との接続が悪い。
- JRの時間と合っていない。

#### (4) 移動ニーズに合わない運行ダイヤ

山田バス、嘉穂バスの運行便数と利用者数を比較すると、特に午後において運行便数に対して利用者数が伸びておらず、過度な運行となっていることが懸念される。一方で、7時台は利用者が最も集中しているが、運行便数は8時台が多くなっており、移動ニーズと運行状況のミスマッチが見られる。

嘉穂バスは、特に移動の集中する午前の時間帯に運行便数が分散しており、運行ダイヤが移動ニーズと合っていないことが懸念される。

図 7-18 時間別の運行便数と利用者数（平日）



#### 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

7.4.3. 運行ルート

(1) 長大路線の存在

嘉穂バスの千手外廻線や千手内廻線・市内周回線等、運行時間が1時間弱となる長大路線が存在し、利用に対する抵抗感や運行効率の低下要因となっている可能性がある。

表 7-11 市バスの路線延長・運行時間

種類	バス名称	路線名	系統	路線延長	運行時間
市バス	山田バス	桂川線	熊ヶ畑～牛隈～桂川	15.9km	37分
			熊ヶ畑～碓井庁舎	10.0km	23分
		坂谷線	坂谷～馬古屏	14.7km	16分
		白木線		11.0km	30分
		百々谷線		6.6km	19分
		筑紫線		6.7km	20分
		下山田線		10.7km	37分
	稲築線		5.4km	16分	
	嘉穂バス	宮野線		14.6km	32分
		足白線		19.1km	45分
		千手内廻線		22.1km	50分
		千手外廻線		23.3km	52分
		市内周回線		17.2km	44分



---

(2) 運行路線の安全性

山田バスの白木線・筑紫線や嘉穂バス足白線等に、離合が困難な細い道を通る箇所が存在する。現在の福祉バス運行路線にも幅員の狭い区間が存在し、安全な乗降や待合環境を確保する上で課題が存在する。



図 7-20 離合が困難な区間の存在（嘉穂バス足白線）



図 7-21 離合が困難な区間の存在（碓井福祉バス）



(3) 生活利便施設への乗り入れが不十分

住民アンケート調査において、「外出の目的地」は、1位「病院」、2位「商業施設」となっている。

「バスの運行時刻・経路についての不満点」や「バスを利用しない理由」において「行きたいところに行かない」と回答する方が多く、医療施設や商業施設等への乗入れ状況について見直す必要がある。

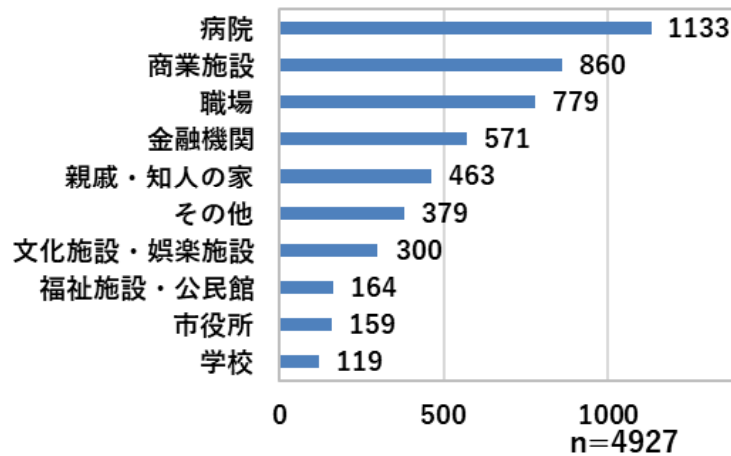


図 7-22 外出の目的地

資料：住民アンケート調査

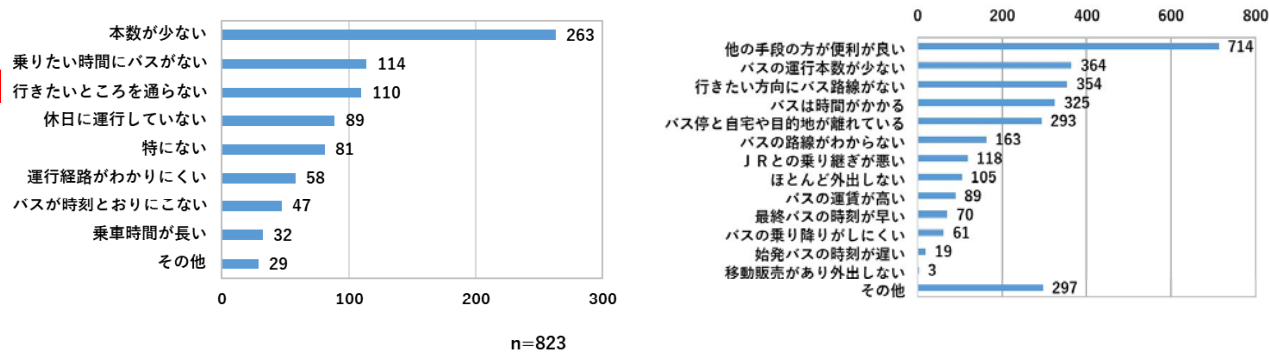


図 7-23 バスの運行時刻・経路についての不満点 図 7-24 バスを利用しない理由

#### 7.4.4. 利用環境

##### (1) 待合環境に対する整備の不足

住民アンケート調査において、「バスの車両やバス乗り場についての不満点」の1位は「バス停に屋根やベンチがない」である。

屋根や表示板が無いバス停が散見されるほか、「山田市バス」「嘉穂町バス」等、合併以前のバス停表示が残っているバス停や、山田バスと嘉穂バスでのバス停表示が異なるなど、統一が図られていない。

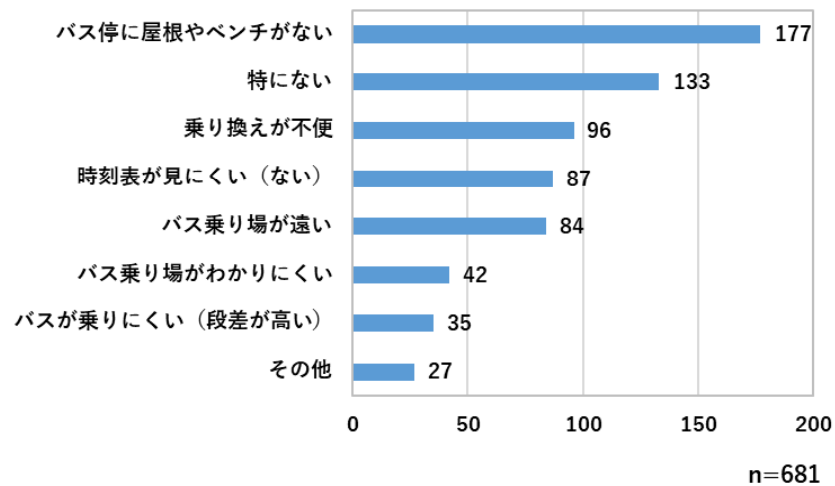


図 7-25 バスの車両やバス乗り場についての不満点

資料：住民アンケート調査



(2) 分かりにくい乗降場所

住民アンケート調査において、「バスの車両やバス乗り場についての不満点」において「バス乗り場がわかりにくい」との回答が見られるほか、施設とバス停が離れている場所が存在し、バス停配置も含め待合環境を見直す必要がある。

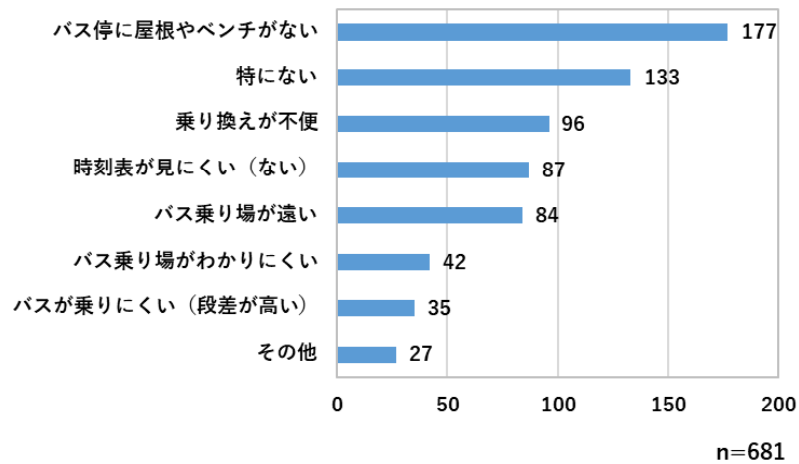


図 7-27 バスの車両やバス乗り場についての不満点

資料：住民アンケート調査



### (3) 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

「バスの車両やバス乗り場についての不満点」において「時刻表が見にくい（ない）」との回答が見られるほか、時刻表の更新が不十分で見えない場所も存在する。

また、西鉄バスと市バス、福祉バス等、市内の公共交通を網羅的に掲載した路線図や時刻表は存在せず、情報提供が不足している。

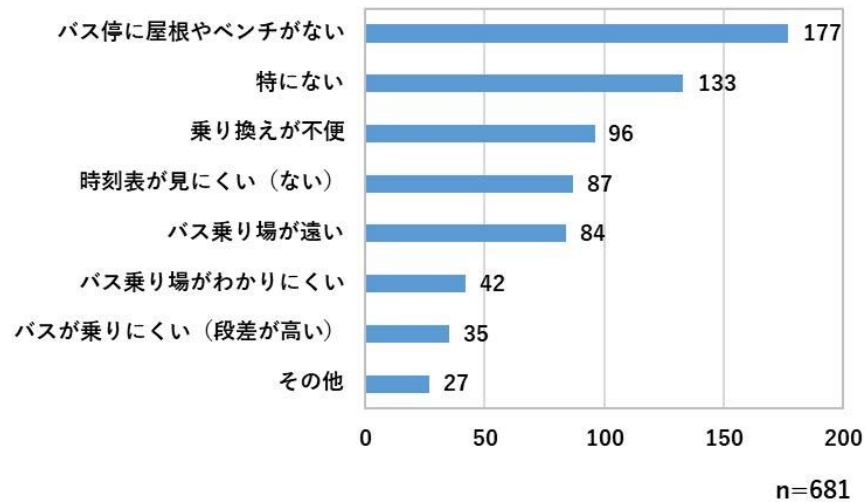


図 7-29 バスの車両やバス乗り場についての不満点

資料：住民アンケート調査



### 7.4.5. 効率性

#### (1) 運行路線の重複

稲築地区では無料の福祉バスと西鉄バス、市バスの稲築線の路線が重複して競合関係にあるため、有償運行を行っている稲築線の利用低迷の要因になるとともに、それぞれの運行効率性を低下させていることが懸念される。

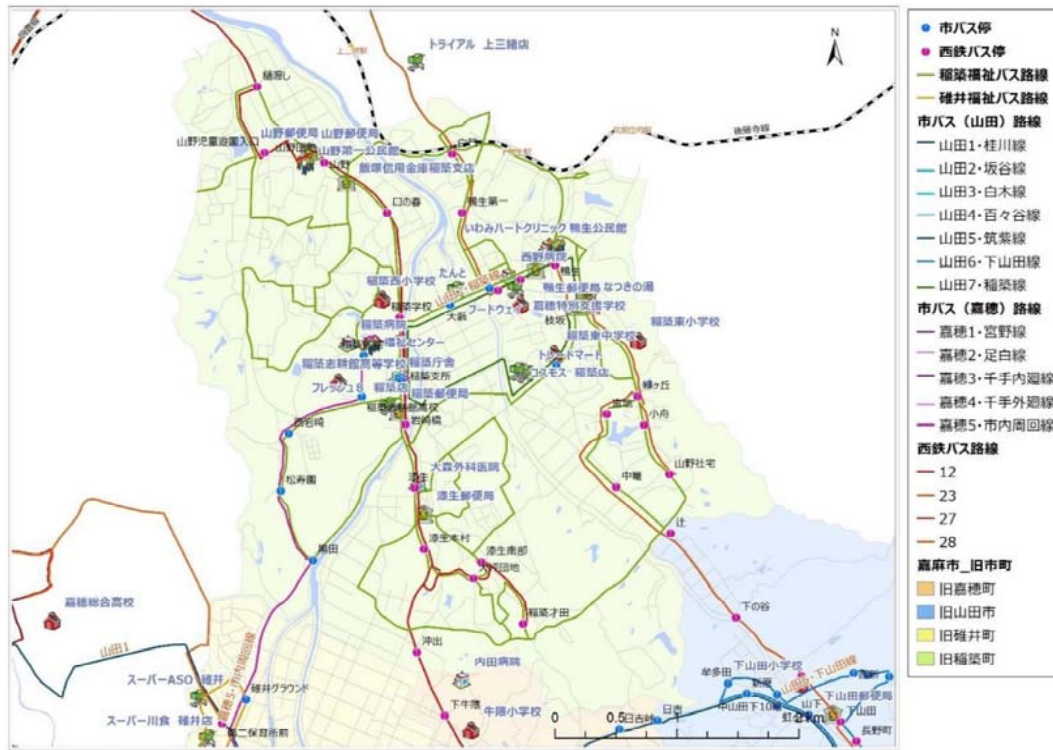


図 7-31 運行路線の重複区間

(2) 将来的な財源を見越した運行効率化への要請

山田バスは、4ヶ年平均の運行収支が約3,550万円の赤字、嘉穂バスも同約3,570万円の赤字となっており、市の財政への負担が大きい。

福祉バスも含めると年間約9,100万円の財政負担となっており、人口減少に伴う財源の縮小を考慮すると、持続的な公共交通の維持に向けた運行効率化が必要である。

表 7-12 平成24年度～平成27年度の市バス別収支に基づく1人当たりの運行経費

		バス利用者数 (人)	運行収入 (千円)	経常経費 (千円)	運行収支 (千円)	1人当たりの 経常経費 (円)	1人当たりの 実質的経費 (円)
山田バス	平成24年度	79,342	7,855	47,002	-39,147	588	490
	平成25年度	81,753	8,124	47,472	-39,348	581	481
	平成26年度	84,572	8,038	42,077	-34,039	498	402
	平成27年度	77,513	7,408	36,887	-29,479	476	380
	平均	80,945	7,856	43,359	-35,503	536	438
嘉穂バス	平成24年度	37,372	2,650	40,982	-38,332	1,097	1,026
	平成25年度	32,459	2,318	41,010	-38,692	1,263	1,192
	平成26年度	31,627	2,220	37,635	-35,415	1,190	1,120
	平成27年度	29,000	2,202	32,681	-30,480	1,127	1,051
	平均	32,615	2,347	38,077	-35,730	1,169	1,097
稲葉福祉バス	平成24年度	45,405	0	14,339	-14,339	316	316
	平成25年度	41,663	0	14,795	-14,795	355	355
	平成26年度	38,015	0	15,215	-15,215	400	400
	平成27年度	37,703	0	20,042	-20,042	532	532
	平均	40,697	0	16,098	-16,098	401	401
碓井福祉バス	平成24年度	9,409	0	3,639	-3,639	387	387
	平成25年度	9,341	0	3,628	-3,628	388	388
	平成26年度	9,228	0	3,732	-3,732	404	404
	平成27年度	8,732	0	3,576	-3,576	409	409
	平均	9,178	0	3,644	-3,644	397	397
計	平成24年度	172,126	10,505	105,963	-95,458	616	555
	平成25年度	165,216	10,442	106,906	-96,463	647	584
	平成26年度	163,442	10,258	98,658	-88,401	604	541
	平成27年度	152,948	9,609	93,185	-83,576	609	546
	平均	163,433	10,203	101,178	-90,975	619	556

## 8. 嘉麻市のまちづくりの動向と活性化につなげる公共交通施策

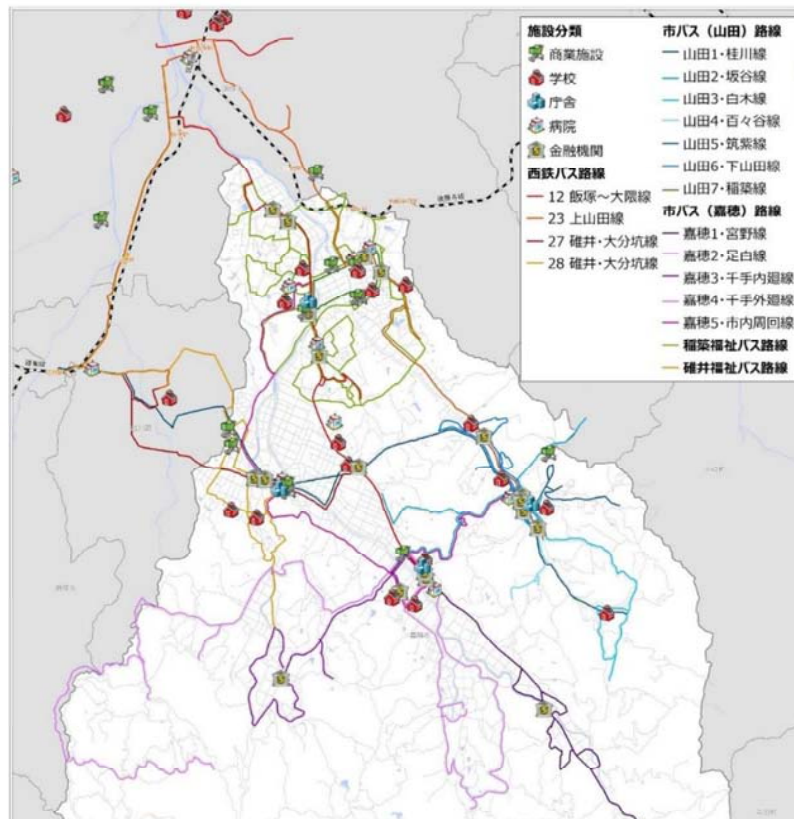
### 8.1. 嘉麻市のまちづくりの動向

公共交通計画の策定にあたっては、今後のまちづくり政策との連携が求められる。  
そのため、今後のまちづくりの動向について整理する。

#### 8.1.1. 生活利便施設の立地状況

合併前の山田市と嘉穂町、碓井町、稲築町の庁舎が立地する周辺に生活利便施設が集中して立地しており、拠点を形成している。

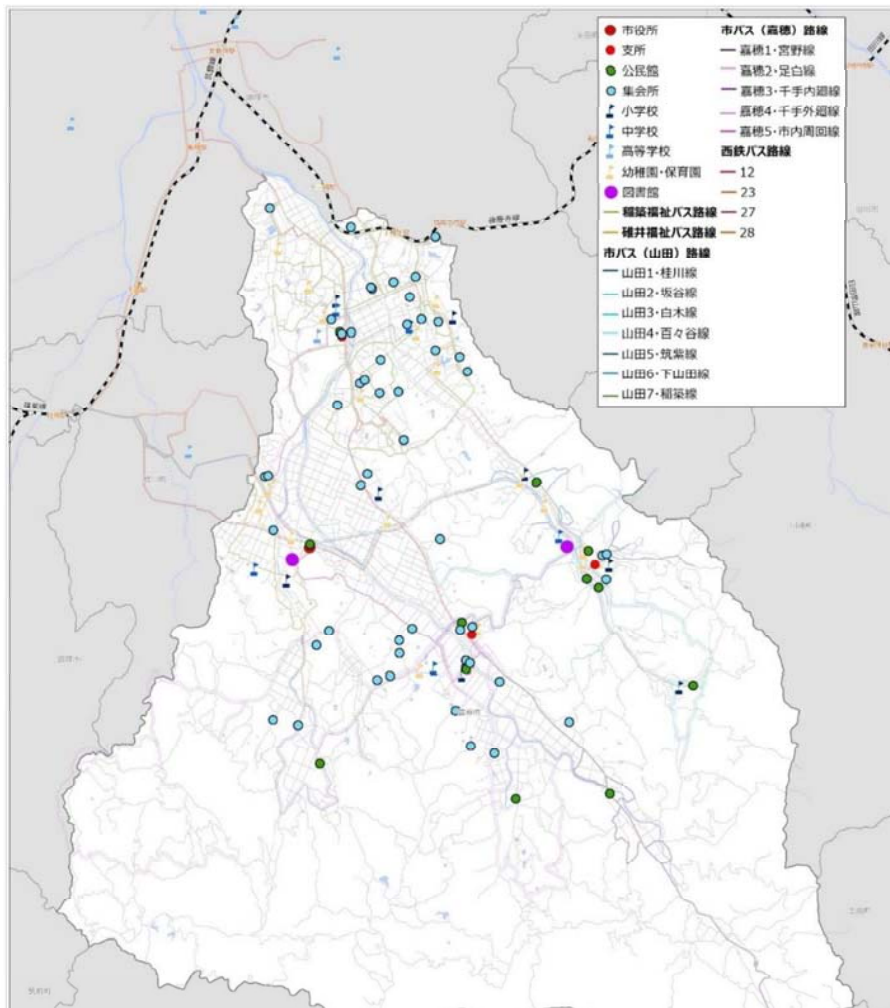
また、これらの地区以外に立地する生活利便施設も国道と県道の沿線に立地しているが、現在の公共交通網では、旧市町間のアクセスが不足している。



### 8.1.2. 公共施設の立地状況と今後の方針

本市は、4市町合併後、これまで旧市町の公共施設をそのまま受け継ぎ活用しているが、今後は「嘉麻市公共施設等適正化基本方針」に基づき、廃止（除却を含む）、複合化、集約化、用途変更等を実施し、幅広い観点から市民ニーズに対応した施設の適正配置を目指す。

そのため、今後の公共施設統廃合等に関する進捗状況を確認しながら、市民生活に急激な変化を及ぼさないように配慮しつつ、その進捗に応じた公共交通網の見直しを行う。





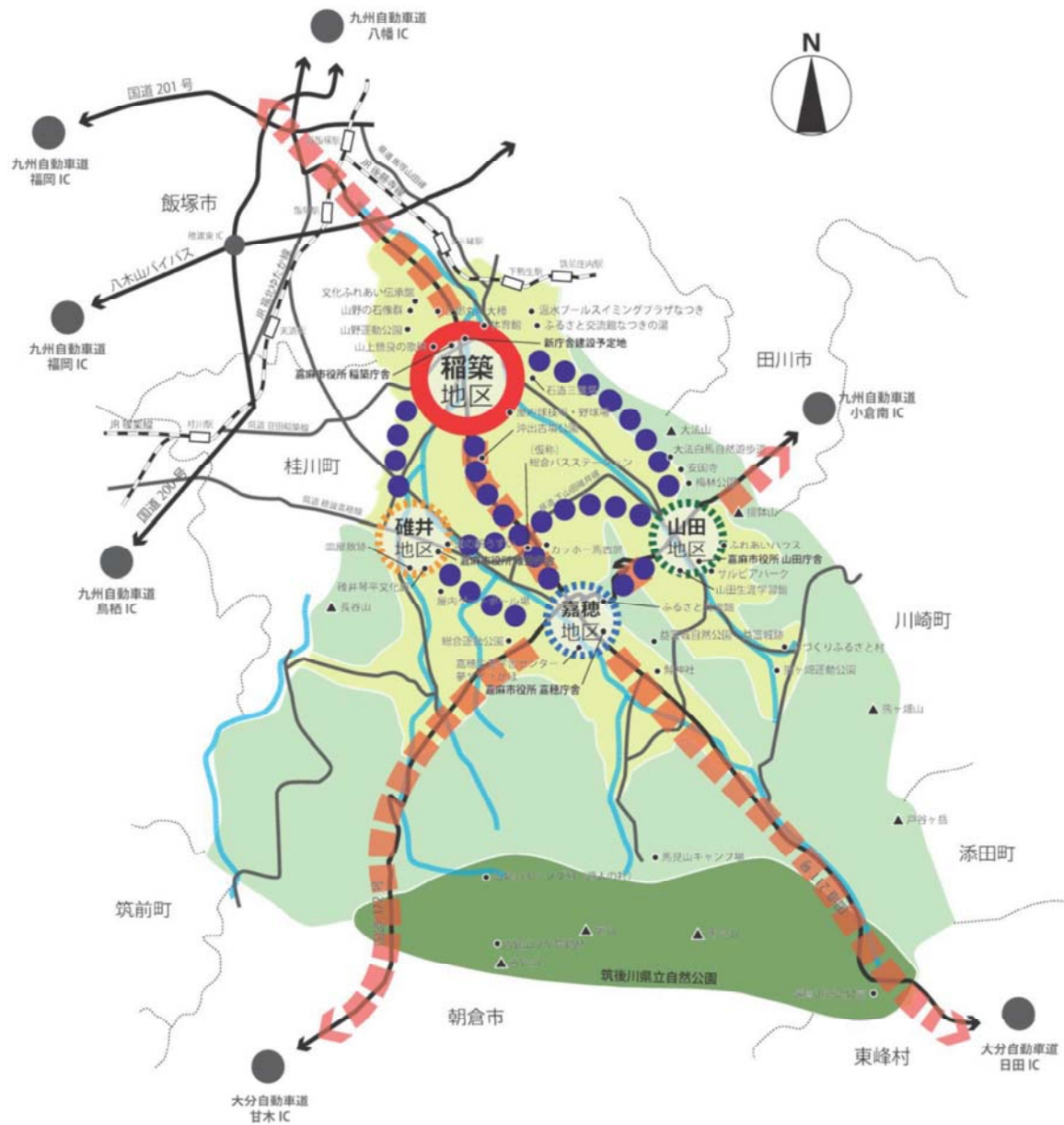
8.1.3. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画として「第2次嘉麻市総合計画」、「まち・ひと・しごと創生 嘉麻市人口ビジョン・総合戦略」、「嘉麻市障害者計画（第2期）」、「嘉麻市環境基本計画」、「嘉麻市観光振興基本計画」、「嘉麻市高齢者福祉計画及び第6期介護保険事業計画」、「嘉麻市新庁舎建設基本計画」においては、市内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要がある。

各計画において関係する記載内容を以下の表に抜粋して記載する。

表 8-1 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容（1/4）

計画	内容
第2次嘉麻市 総合計画 基本構想 第1章	<p>まちづくりの視点</p> <p>(1) 将来を見据えた段階的なまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 本市は福岡県の中央に位置しており、広域アクセスや JR 駅へのアクセス向上を図ることにより、産業振興、定住・移住の促進、観光・交流の拡大など多様な分野での可能性が高まるような地理的なポテンシャルを有する</li> <li>▶ 国・県道の整備や公共交通の利便性向上には時間がかかるため、長期的な視点で今後の施策の骨格的な組み立てを行ったうえで、段階をおって着実に実現化していくまちづくりに取り組む</li> </ul> <p>(3) 目的に応じた柔軟な連携によるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 広域アクセスの向上による広域行政間の連携を図ることにより、産業振興や観光・交流等の可能性を高めるまちづくりに取り組みます。</li> </ul> <p>まちづくりの視点</p> <p>1. 新しい都市構造の形成</p> <p>(1) 拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 新庁舎が建設される稲築地区中心部を“行政機能拠点”、碓井庁舎を中心とする地区を“教育文化・商業振興拠点”、嘉穂庁舎を中心とする地区を“観光・定住促進拠点”、山田庁舎を中心とする地区を“子育て・定住促進拠点”</li> </ul>



凡 例	
	行政機能拠点 (稲築地区)
	田園・居住ゾーン

表 8-2 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/4)

計画	内容
第2次嘉麻市 総合計画 (基本計画) 第1章	<p><u>I. 豊かな暮らしを支える活力あるまちづくり</u></p> <p><u>2. 活気ある商業の振興</u></p> <p>(3) 買い物弱者への対応</p> <p>➤ 買い物弱者に対応するため、交通体系の見直しやICTの利活用を含め、商店経営者や関係団体、高齢者福祉と連携しながらニーズに合う施策の構築を図ります。</p> <hr/> <p><u>5. 観光まちづくりの推進と交流人口の拡大</u></p> <p>(2)新たな観光戦略の推進</p> <p>➤ 隣接する自治体との広域的な連携事業の強化に努めます。特に、県南の人口である朝倉市とは自然や歴史文化等の観光素材を共有していることから、国道322号八丁峠トンネルの開通により、秋月エリアとの広域観光が有効な手段であると考えられます。</p> <hr/> <p><u>IV. 自然と共生する安全・安心なまちづくり</u></p> <p><u>3. 公共交通の利便性の確保</u></p> <p>(1)活性化政策を推進する安全・安心な公共交通の構築</p> <p>➤ 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、庁舎整備に伴う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網の整備を進めます。</p> <p>(2)分かりやすく利用しやすい公共交通の実現</p> <p>➤ 市バス、福祉バス、路線バス等の複雑な交通体系の整理を行うとともに、各運行形態の運行状況や乗り継ぎに関する情報など、路線図や時刻表などを整備し、また、乗降時に支障がなく利用しやすい車両の整備等を図ります。</p> <p>(3)利便性の高い交通環境の構築</p> <p>➤ 広域移動に伴う各種交通機関への乗継利便性の向上や既存の広域バス路線の維持確保、交通空白地の解消を図るとともに、主要な病院</p>

表 8-3 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/4)

計画	内容
<p>まち・ひと・しごと創生 嘉麻市人口ビジョン・総合戦略</p> <p>第 2 章 嘉麻市総合戦略</p> <p>6. 生活の利便性が高く、安心・安全なまちをつくり、地域と地域を連携する</p>	<p>■ 基本目標 4 生活の利便性が高く、安心・安全なまちをつくり、地域と地域を連携する</p> <p>講ずべき施策に関する基本的方向</p> <p>○市内外への移動が便利なまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 「まち・ひと・しごと創生に関する市民意向調査」によると、「嘉麻市外に移りたい」理由として、「交通の便が悪いから」と回答した人が 66.3 % で最も多く、次いで「食料や日用品の買物に不便だから」と回答した人が 42.3 % となっています。</li> <li>➤ 転入促進・転出抑制のためにも、交通や生活利便性確保が大きな課題となっています。</li> <li>➤ 今後、バス路線等の公共交通を充実させ、市内外へ移動が便利なまちづくりを行っていく必要があります。</li> </ul> <p>【施策 4-①】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 庁舎等を利用する住民に対し、利便性の向上、及び 4 つの地域の連携を図るため、新庁舎建設に伴い建設される本庁と支所を結ぶ市バス等の循環バス等の運行や、現在運行している市バス等の見直しを行い、市民の生活の利便性を高めます。</li> </ul>
<p>嘉麻市障害者計画（第 2 期：H24～28 年度）</p> <p>第 5 章 分野別計画【障がい者計画】</p> <p>第 6 節 まちづくりの推進</p>	<p>3. 利用しやすい公共交通の確保</p> <p>【施策の方向】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共交通機関の整備</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 「福岡県福祉のまちづくり条例」及び「バリアフリー新法」等の関連法を踏まえた公共交通機関等の整備に努めます。</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. 公共交通の案内表示</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 障がい者が利用しやすいように、バス停の位置の改善や時刻表の点字による表示等の整備に努めるよう、交通事業者に対して要請を行います。</li> </ul>

表 8-4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (4/4)

計画	内容
<p>嘉麻市環境基本計画 第3章 施策の展開</p>	<p>2-1 大気環境の保全 【市の取り組み】                      ▶ 市民が、自動車に依存した生活から、目的に応じて公共交通機関、自転車、徒歩などの交通手段を使い分ける生活への転換ができるよう、啓発に努めます。                      【市民の取り組み】                      ▶ 公共交通機関、自転車を積極的に利用しましょう。</p> <p>3-1 地球環境の保全 【市の取り組み】                      ▶ 市が実施する事務事業での消費エネルギー量の削減に努め、温室効果ガスの排出抑制を図ります。また、地球温暖化の一因である二酸化炭素の排出を抑制するため、省エネルギー対策としてパークアンドライドの導入やノーカーデーの制定、クーラビズ、ウォームビズなどに取り組んでいきます。                      ▶ エネルギー効率向上のための機器の普及促進など、家庭における省エネルギー対策の推進を図ります。また、低公害車・低燃費車の普及促進やエコドライブに関する普及促進、公共交通機関の利用促進、貨物輸送の効率化など、運輸に係る省エネルギー対策の推進を図ります。</p>
<p>嘉麻市観光振興基本計画 第3 嘉麻市観光振興の課題 3-3</p>	<p>3 持続した観光振興を推進していくための基盤づくりの必要性 (3) 生活融合型の観光まちづくりの推進                      ▶ 自家用車だけに頼らない移動手段の確保(公共交通の整備等)やバリアフリー対応の施設整備、さらにはユニバーサルデザイン思想に基づく観光地づくりを進めていく必要があります。</p>
<p>嘉麻市高齢者福祉計画及び第6期介護保険</p>	<p>7 すべての人にやさしいまちづくり (1) バリアフリー化 の推進                      ▶ 高齢者の外出を支援するために福祉バス、コミュニティ等の公共</p>

## 8.2. 嘉麻市の活性化につなげる交通政策の視点

### 8.2.1. 広域的な地域交流や隣接する都市との連携の推進

福岡都市圏・北九州都市圏への通勤・通学エリア拡大への対応や、隣接する飯塚市・桂川町と一体となった交流・連携の推進に向け、広域的な移動を支える交通環境の整備を推進している。

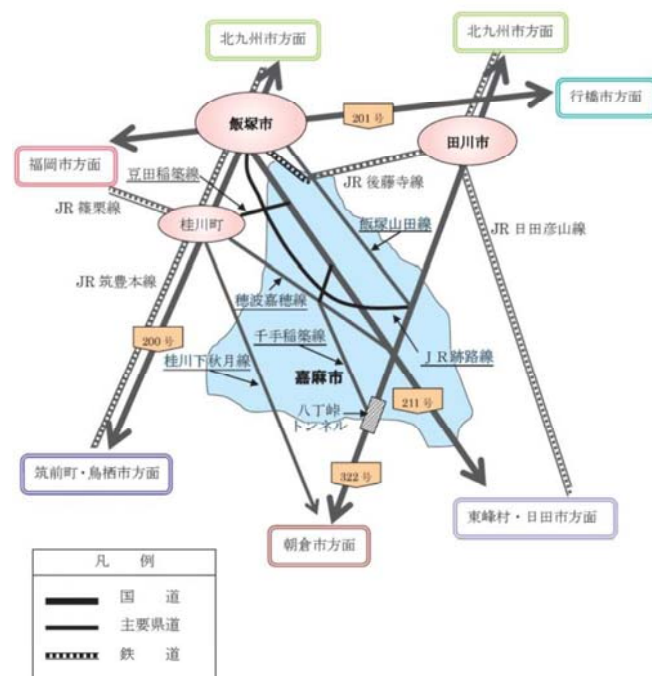
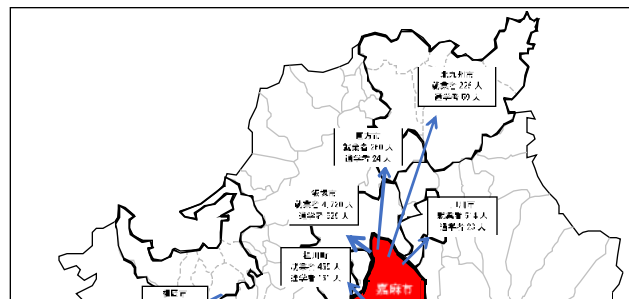


図 8-4 第 1 次嘉麻市総合計画における広域連携の方針



8.2.2. 市の活力維持に向けた定住促進

(1) 高等学校への通学と市内への定住

高校生アンケートにおいては、嘉麻市在住高校生の通学手段としては、バス利用率は26.7%と約1/4に過ぎない。

通学にバスを使用しない生徒は、その理由として、「通学に使用するバス路線が存在しない」、「ダイヤが通学移動実態と適合していない」こと等を挙げており、利用者ニーズとバス運行の不一致によりバス利用につながっていない可能性がある。

通学等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の転出等の問題が発生しており、定住促進に向けた移動手段の確保が急務である。

表 8-3 居住地区別嘉麻市内在住の高校生のバス利用者数

居住地区	バス利用率	バス利用者数	居住者数	(単位:人)
稲築地区	18.1%	142	783	
碓井地区	14.1%	25	177	
嘉穂地区	42.8%	145	339	
山田地区	37.5%	123	328	
計	26.7%	435	1627	

表 8-4 高校生アンケート調査の対象高校への各地区からの主な公共交通アクセス手段

高校生アンケート調査対象校	稲築地区	碓井地区	嘉穂地区	山田地区
稲築志耕館高等学校	市バス	市バス	市バス	市バス
嘉穂総合高等学校	西鉄バス	西鉄バス	西鉄バス/市バス	市バス
嘉麻市立六隈城山校				
嘉穂総合高等学校	×	西鉄バス	西鉄バス/市バス	市バス
嘉穂高等学校	西鉄バス※	西鉄バス※	西鉄バス※	西鉄バス※
嘉穂東高等学校	西鉄バス	西鉄バス	西鉄バス	西鉄バス
近畿大学附属福岡高等学校	西鉄バス	西鉄バス※	西鉄バス	西鉄バス※
嶋川学園飯塚高等学校	西鉄バス	西鉄バス	西鉄バス	西鉄バス

※新飯塚駅等での乗換えが必要

## (2) 市民の嘉麻市への定住意向

平成 27 年度に実施したまち・ひと・しごと創生に関する市民意識調査においては、嘉麻市への定住意向は 7 割にのぼるが、その反面、4 人に 1 には移住したいと回答している。

移住したい理由として、移住希望者の 3 人に 2 人が「交通の便が悪いから」と回答している。また、「食料や日用品の買い物に不便だから」との回答も多く、日常生活の不便さの解消が地域への定住促進にとって重要である。

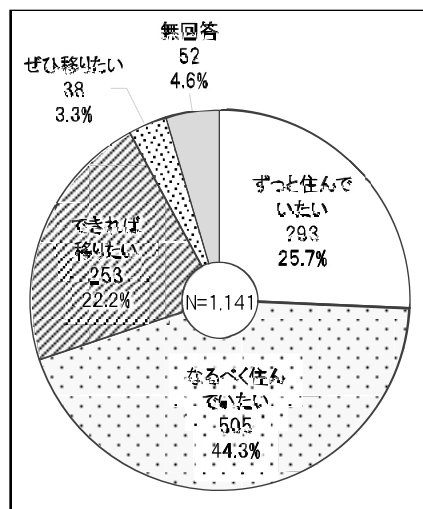
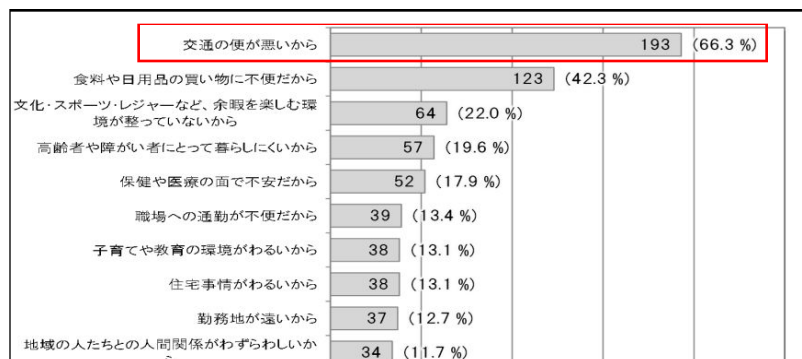


図 8-6 嘉麻市への居住継続意向





### 8.2.3. 高齢運転者による事故の抑制と安全・安心の確保

運転免許保有者の増加とともに高齢化が進行し、65歳以上の高齢運転者は年々増加している。その一方で、交通事故死者数は年々減少する中、交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は増加し、平成26年度の交通事故死者数に占める高齢者は半数以上となっている。

平成26年度の統計では、都道府県別の人口千人あたりの高齢者による交通事故発生件数は5.33件と全国ワースト6位となっており、地域の安全・安心の確保に向けて自家用車を利用しなくても移動できる環境の構築は重要な課題となっている。

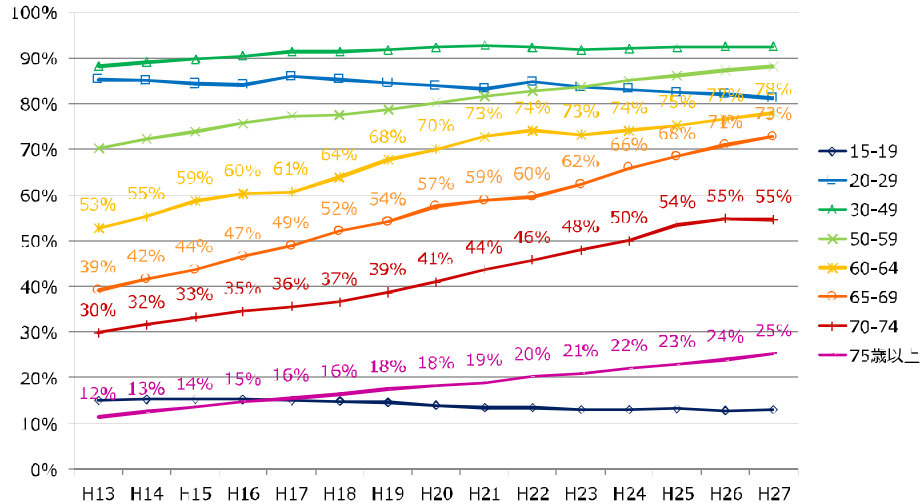
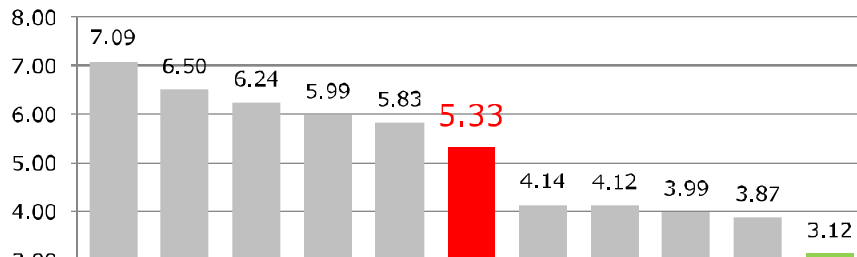


図 8-8 年齢別の自動車運転免許保有率

資料：運転免許統計（警察庁）、国勢調査・人口推計 ※全国値

人口千人あたりの高齢者事故発生件数（件）



### 8.2.4. 地域商業の振興

人口減少と少子化・高齢化に伴う買い物客等の減少により、小売業の事業所数と商品販売額が減少しており、地域の小売業は厳しい環境にある。

周辺市町も同様の傾向にあるが、商品販売額を維持・拡大できている自治体もあり、地元商店等と連携した公共交通の運行等による外出促進や市内での買い物促進に加え、市外からの需要の取り込みに向けた商業環境の整備も重要である。

表 8-5 嘉麻市における小売業の事業所数と年間商品販売額（万円）

自治体名	項目	内訳	平成19年	平成26年	H26/H19
嘉麻市	事業所数	法人	126	77	61%
		個人	350	195	56%
		計	476	272	57%
	年間商品販売額	法人	1,596,368	1,276,946	80%
		個人	527,645	369,705	70%
		計	2,124,103	1,646,651	78%

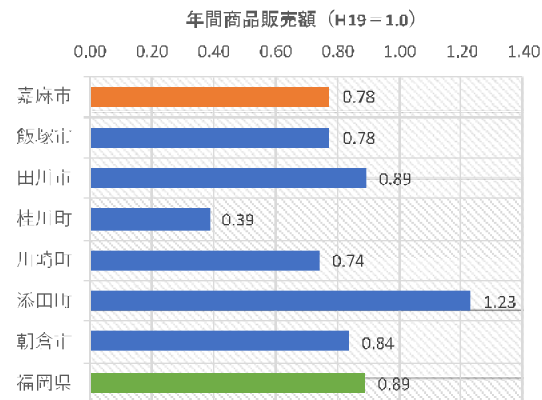
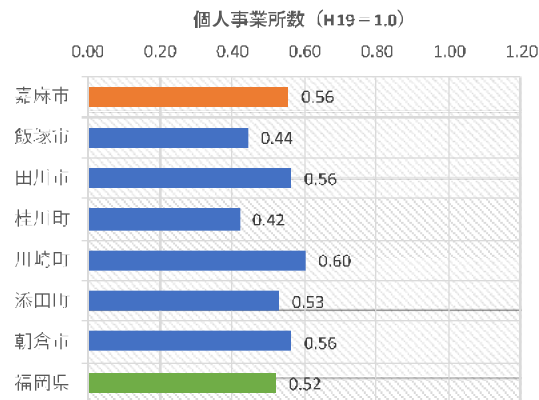


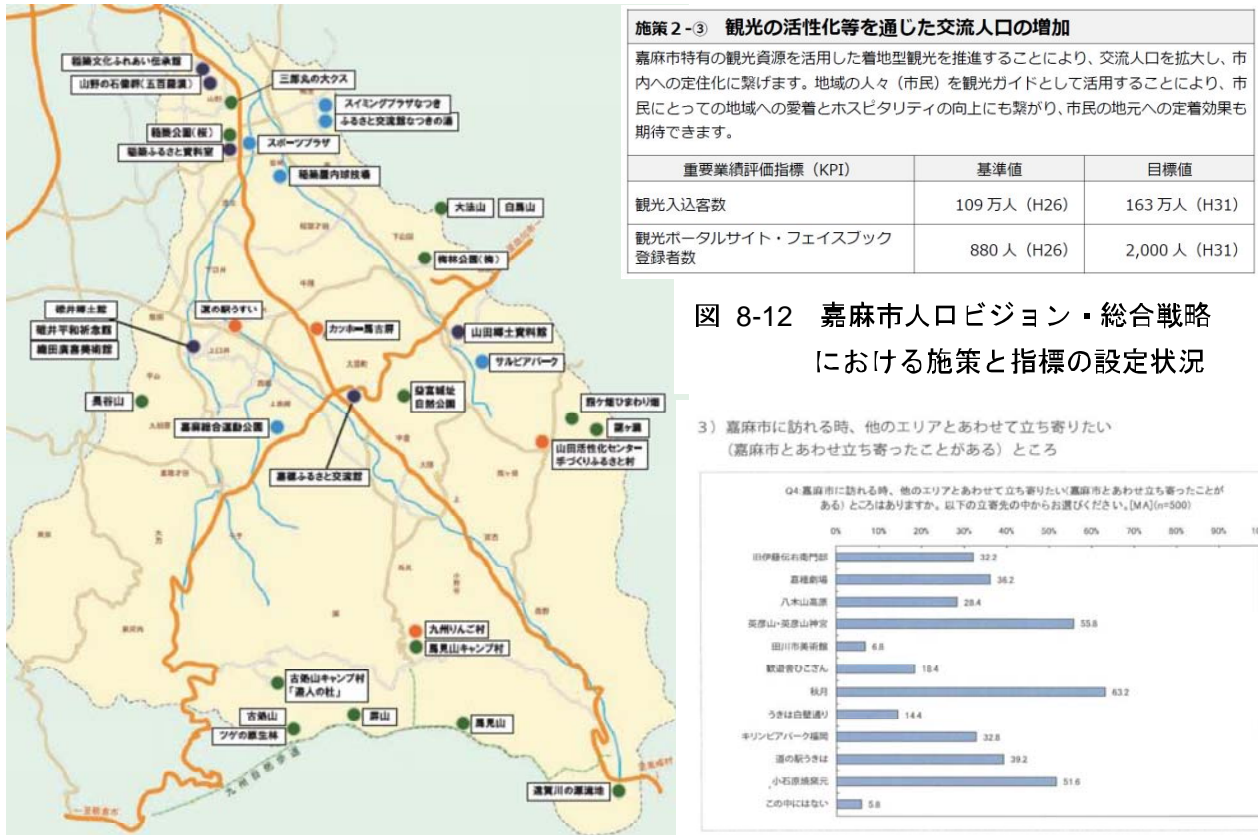
図 8-10 嘉麻市周辺市町の個人事業所数推移 図 8-11 嘉麻市周辺市町の年間商品販売額推移

### 8.2.5. 観光施策や観光施設との連携推進

嘉麻市観光振興基本計画において、自家用車にだけに頼らない移動手段の確保が課題との認識が示されており、嘉麻市人口ビジョン・総合戦略では観光の活性化を通じた交流人口の増加に向けた取り組みの推進を通じ、観光入込客数 163 万人を目標とするとしている。

しかしながら、現在の観光施設への乗入れや観光向けの運行は不十分であり、公共交通を活用した観光来訪者の増加に向け、観光施策や施設との連携を深める必要がある。

なお、八丁峠道路の建設が進む国道 322 号では、北九州方面と観光地として有名な朝倉市秋月地区を結ぶ観光動線であり、嘉麻市と合わせて立ち寄りしたいという観光ニーズも高いため、道路整備を見据えた連携施策について検討を推進することが求められる。



## 8.2.6. 庁舎整備に伴う交通網の再整備

「嘉麻市新庁舎建設基本計画」のもと、平成 32 年度に稲築地区に新庁舎の供用開始を予定している。

山田、嘉穂、碓井地区の現庁舎の周辺に支所を設置する方針であり、これに伴い、各地区から新庁舎や各市街地間を連絡する都市軸・地域公共交通の再整備を目指している。



図 8-15 嘉麻市庁舎設置、資産利活用、交通ネットワーク全体イメージ

### 施策4-① 公共交通機関の充実

庁舎等を利用する住民に対し、利便性の向上、及び4つの地域の連携を図るため、新庁舎建設に伴い建設される本庁と支所を結ぶ市バス等の循環バス等の運行や、現在運行している市バス等の見直しを行い、市民の生活の利便性を高めます。

重要業績評価指標 (KPI)	基準値	目標値
----------------	-----	-----

嘉麻市地域公共交通網形成計画

---

## 9. 基本的な方針と計画の目標

7.および8.に示す、公共交通の抱える課題や活性化に繋げる交通の視点での課題を解決するため、本市における公共交通網の維持・形成に向けた基本的な方針と、本計画の目標を以下の通り整理する。

### 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条路線）と自家用有償旅客運送（79条路線）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（嘉徳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

嘉麻市の公共交通網の  
維持・形成に向けた基本的な方針

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

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

利便性

マイカーがなくても日常生活を送ることのできる公共交通サービスの確保

計画の目標

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

- ① 定住促進に貢献する公共交通
- ② 地域の安心・安全に向けた公共交通利用への転換推進
- ③ 庁舎整備と連携した公共交通網の再整備
- ④ 市内外をつなぐ広域観光周遊路線の検討

目標2

分かりやすく利用しやすい公共交通の実現

- ⑤ 誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通体系の整備
- ⑥ 車両やバス停のユニバーサルデザインの推進
- ⑦ 分かりやすい情報提供

目標3

利便性の高い交通環境の構築

- ⑧ 誰もが利用できる公共交通への改善
- ⑨ 市内外を結ぶ公共交通路線の確保

---

## 9.1. 嘉麻市の公共交通網の維持・形成に向けた基本的な方針

### 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のできる公共交通サービスの確保

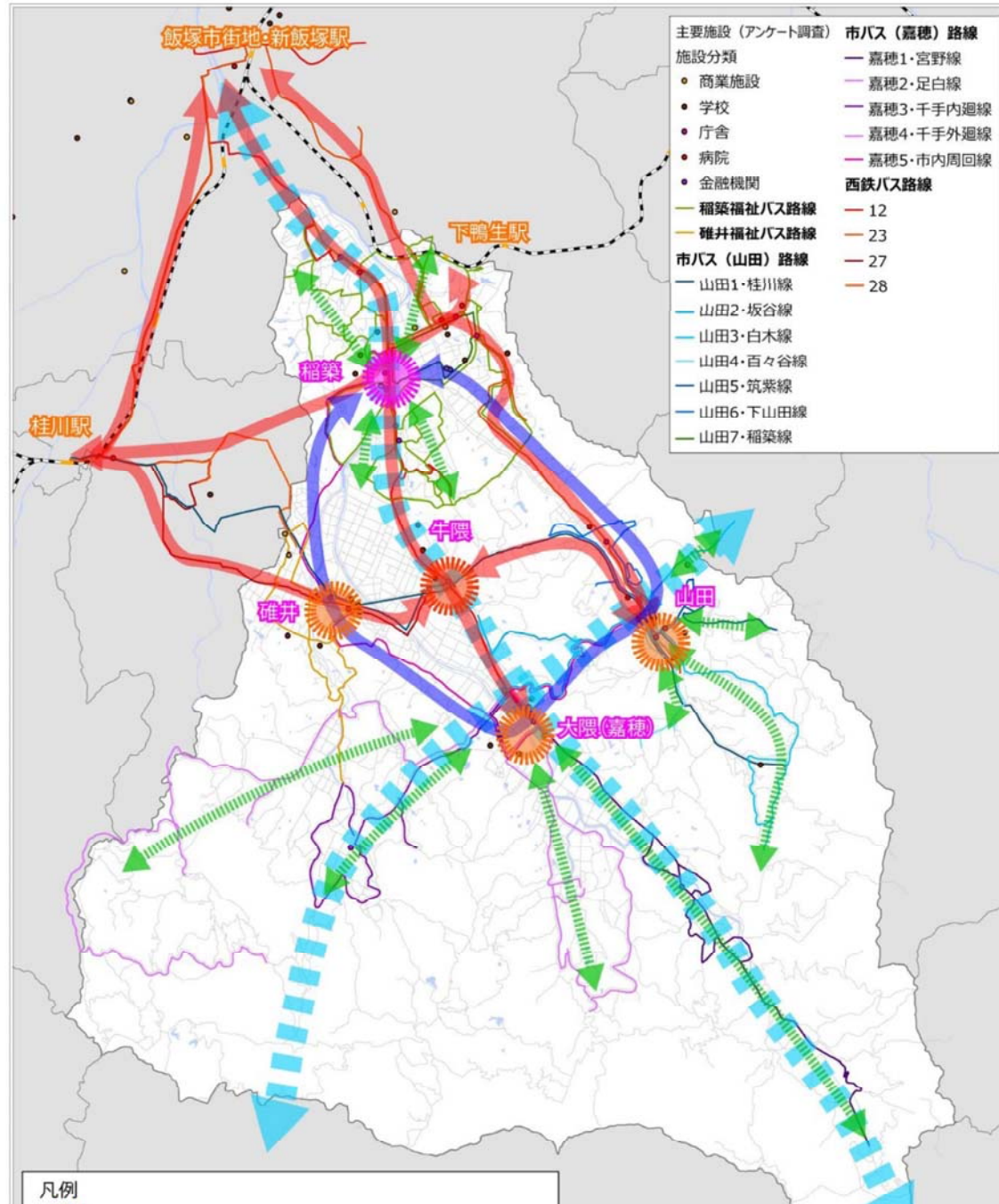
今後、嘉麻市においては、高齢化の進展とともにマイカーによる自力での移動ができなくなる高齢者が増加すると予測され、身近な移動手段として公共交通が果たす役割が重要となる。また、定住対策を進める上で、マイカーを持たない層や高校生等の交通弱者が、スムーズに買い物や病院、学校等の目的地に到達できる公共交通の整備は欠かせない。

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。

---



嘉麻市地域公共交通網形成計画



## 9.2. 計画目標および目標を達成するために実施する事業

### 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

嘉麻市では、定住促進や観光活性化、新庁舎の整備、地域の安心・安全の確保、教育・福祉政策等を推進しており、地域公共交通政策と各政策との連携により、嘉麻市の活性化に繋がる相乗効果が期待される。

そのため、これらの政策と連携した公共交通網の再整備や、新たな公共交通路線の検討、公共交通への転換・利用促進に向けた事業を計画する。

#### ① 定住促進に貢献する公共交通

- 1) 嘉麻市と周辺市町に設置されている学校への通学手段の確保
- 2) 広域通勤・通学需要に対する移動手手段の検討
- 3) 通学者に対する負担軽減策の検討

#### ② 地域の安心・安全に向けた公共交通利用への転換推進

- 1) 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

#### ③ 庁舎整備と連携した公共交通網の再整備

- 1) 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

## 目標 2

### 分かりやすく利用しやすい公共交通の実現

公共交通の利便性を高め、公共交通利用の増進を図るためには、公共交通運行体系の改善と連携した利用環境の改善も必要である。

そのため、車両やバス停を分かりやすく、利用しやすく改善するとともに、西鉄バスやJRも含めた公共交通全般について、マップやホームページ等の作成等、情報提供の充実を図る。

#### ⑤ 誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通体系の整備

- 1) 利用ニーズや目的に的確に応じることができる公共交通体系の整備
- 2) 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

#### ⑥ 車両やバス停のユニバーサルデザインの推進

- 1) 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
- 2) 老朽化したバス停等の待合環境の整備

#### ⑦ 分かりやすい情報提供

### 目標3

## 利便性の高い交通環境の構築

現在、合併以前の公共交通体系を維持しているが、それぞれの地域で運行形態やサービス水準が異なり一部地区では路線は通っていても利用できない人がいるほか、交通空白地も点在している。また、市民の移動ニーズと公共道路線の不整合があり、公共道路線の見直しや乗継利便性の改善が必要となっている。

そのため、市内の公共交通運行体系について全般的な見直しを行うのに加え、市内外を結ぶ公共道路線の確保や交通結節点の設置・乗継利便性の改善に向けた事業を計画する。

#### ⑧ 誰もが利用できる公共交通への改善

- 1) 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）
- 2) 交通空白地に対する移動手段の確保

#### ⑨ 市内外を結ぶ公共道路線の確保

- 1) 稲築から桂川駅方面への公共道路線の設定
- 2) 近隣市町との接続路線の維持・確保

#### ⑩ 交通結節点の設置と乗継利便性の改善

- 1) 牛隈地区にバスの乗継拠点を設置
- 2) 生活利便施設（病院やスーパー等）への乗り入れの推進

## 目標 4 持続性のある交通体系への転換

嘉麻市の移動サービスに関する財政負担状況を改善するためには、非効率な運行が存在する現在の運行体系の見直しを行うとともに、収入の増加策についても検討・実施が求められる。

現在の公共交通について役割を明確にした上で、重複する路線や安定的な運行の支障となる路線の見直し、財政状況・利用状況を考慮した運行体系の選択等を行う。また、公共交通利用促進による運賃収入の増加だけでなく、広告収入等の運賃収入以外の収入確保策についても検討・実施する。

### ⑪ 既存路線の見直しによる運行効率化

- 1) 幹線・枝線の役割分担と重複する路線の見直し
- 2) 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
- 3) 公共交通に対する財政負担を考慮した運営方針の検討
- 4) 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）

### ⑫ 運賃収入以外の収入の確保

- 1) 市バスラッピングや車内広告等による収入の確保

### ⑬ 公共交通利用者の維持・拡大

### 9.3. 実施事業の内容

嘉麻市における公共交通網の 4 つの目標の達成に向け、以下に示す個別事業を実施する。

各事業は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行う。

また、次項以降に各個別事業の具体的な内容について記載する。

※計画期間 5 年間において、前期：計画策定後 1～2 年以内に実施するもの、中期：計画策定後 3～4 年以内で実施するもの、後期：計画策定後 5 年以内を目標に実施するもの

表 9-1 実施事業

目標	実施事業
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
	広域通勤・通学需要に対する移動手段の検討
	通学者に対する負担軽減策の検討
	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
	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
	各支所を交通結節点とする地域内交通網の再編
	嘉麻市内外の観光周遊を可能とする路線の検討
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
	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
	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
	老朽化したバス停等の待合環境の整備
	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）
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）
	交通空白地に対する移動手段の確保
	稲築から桂川方面への公共交通路線の設定
	近隣市町との接続路線の維持・確保
	牛隈地区にバスの乗継拠点を設置
	生活利便施設（病院やスーパー等）への乗り入れの推進
	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

嘉麻市地域公共交通網形成計画

実施主体	時期
嘉麻市、交通事業者	中期
嘉麻市、交通事業者	中期
嘉麻市	前期
嘉麻市	中期
嘉麻市、交通事業者	後期
嘉麻市	後期
嘉麻市、交通事業者、嘉麻市観光まちづくり協会	後期
嘉麻市、交通事業者、施設所有者	中期～後期
嘉麻市、交通事業者	後期
嘉麻市、交通事業者、施設所有者	前期～後期
嘉麻市、交通事業者、地域住民	前期～後期
嘉麻市、交通事業者、嘉麻市観光まちづくり協会	後期
嘉麻市	後期
嘉麻市、交通事業者、地域住民	後期
嘉麻市、交通事業者、施設所有者	中期
嘉麻市、交通事業者、関係市町	後期
嘉麻市、交通事業者	中期
嘉麻市、交通事業者、施設所有者	後期
嘉麻市、交通事業者	後期
嘉麻市、交通事業者	後期

### 9.3.1. 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

#### (1) 定住促進に貢献する公共交通

事業名	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		
事業概要	公共交通を利用した周辺市町の高等学校等への通学手段が不足している状況から、通学に必要な時間帯での市バスや民間バスの運行や路線の整備等、本市からの通学における利便性の向上を図り、定住化促進につなげる。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	中期

事業名	広域通勤・通学需要に対する移動手段の検討		
事業概要	福岡、北九州都市圏への移動に係る近隣市町の主要駅へのアクセスを充実し、通勤・通学に係る手段の確保により、利便性向上につなげる。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	中期

事業名	通学者に対する負担軽減策の検討		
事業概要	公共交通を利用する通学者の負担軽減を図るため、通学定期券等の購入に対する助成を行うなど、公共交通利用における運賃負担の軽減と公共交通利用者の増加を促す。		
実施主体	嘉麻市	実施時期	前期

#### (2) 地域の安心・安全に向けた公共交通利用への転換推進

事業名	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		
事業概要	高齢者による交通事故の増加は全国的な課題となっている。本市においても例外ではなく、交通事故を未然に防ぐためにも、運賃負担等の軽減等を図りながら、運転免許自主返納を支援するとともに、公共交通への転換を促進する。		
実施主体	嘉麻市	実施時期	中期



## (3) 庁舎整備と連携した公共交通網の再整備

事業名	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		
事業概要	市内を循環する形で4つの地域を公共交通で結び、市内の移動を円滑に行えるような移動手段を確保する。各庁舎間の移動のみならず、各地域の商業施設や病院、その他主要な施設を循環することで、4つの地域の活性化につながる交通網の整備を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	後期

事業名	各支所を交通結節点とする地域内交通網の再編		
事業概要	1つの地域の一体性を醸成するための交通の要所として、各支所に交通結節点を設置し、円滑な地域内移動を確保する。また、広域的な移動に対する乗継の拠点として位置付けを行い、必要な待合環境について充実を図る。		
実施主体	嘉麻市	実施時期	後期

## (4) 市内外をつなぐ広域観光周遊路線の検討

事業名	嘉麻市内外の観光周遊を可能とする路線の検討		
事業概要	観光資源の有効な活用による市の活性化を図るため、隣接市町に訪れた観光客が本市の観光地に移動できる公共交通の整備を行う。特に、八丁トンネル開通に伴う朝倉方面とのアクセス向上については、観光のみならず日常生活における地域間の移動を確保できるような路線等の構築について検討を進める。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、嘉麻市観光まちづくり協会	実施時期	後期

### 9.3.2. 分かりやすく利用しやすい公共交通の実現

#### (1) 誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通体系の整備

事業名	利用者ニーズや目的地的確に応じることのできる公共交通体系の整備		
事業概要	運行する路線の目的を明確にし、利用者ニーズに適応した経由地及び目的地の設定や利用が見込まれる時間帯でのダイヤの構築、よく利用される施設への乗り入れを等、利用者に分りやすく、利用しやすい交通体系の整備を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、施設所有者	実施時期	中期～後期

事業名	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		
事業概要	利用者が市バスと認識できる統一した車両のカラーリングを施すとともに、当市のゆるキャラである「かまししちゃん」を活用するなど、認識しやすく愛着の持てる車両の外観整備を行う。また、バスの行き先についても分かりやすい表示に配慮し、利用者が安心して乗車できるよう改善を図る。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	後期

#### (2) 車両やバス停のユニバーサルデザインの推進

事業名	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		
事業概要	円滑な移動を行う手段として、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基つき、生き生きと安全に暮らせ、すべての利用者に利用しやすい車両等の整備を図る。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、施設管理者	実施時期	前期～後期

事業名	老朽化したバス停等の待合環境の整備		
事業概要	快適に公共交通を利用してもらうために、バス停と認識できる統一したデザインの確立と、利用する際の情報も確実に得ることのできる分かりやすい表示を行うとともに、交通事業者と協働で待合環境に関する改善に取り組む。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、地域住民	実施時期	前期～後期

#### (3) 分かりやすい情報提供

9.3.3. 利便性の高い交通環境の構築

(1) 誰もが利用できる公共交通への改善

事業名	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）		
事業概要	合併前の運行形態を引継ぎ、一部福祉バスにおいては利用制限が設定されているなど、利用者にとっては複雑で利用しづらい公共交通となっていることから、福祉バスを市バスへと統合し、利用者を制限することなく、利用しやすい公共交通への転換を図る。		
実施主体	嘉麻市	実施時期	後期

事業名	交通空白地に対する移動手段の確保		
事業概要	市域内における交通空白地の解消を図るため、地域のニーズを把握したうえで、持続可能性を前提に多様な運行形態の組み合わせを視野に入れ、運行経路、ダイヤ・運行本数等について地域の実情に応じた交通体系の整備を図る。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、地域住民	実施時期	後期

(2) 市内外を結ぶ公共交通路線の確保

事業名	稲築から桂川方面への公共交通路線の設定		
事業概要	広域的な移動に対する要望として、稲築から桂川方面への公共交通路線の構築が求められている。特に桂川町に設置された高等学校への通学、また桂川方面から本市に設置される高等学校への通学手段の確保と市内唯一の鉄道の駅「下鴨生駅」と福岡方面への移動拠点となる「桂川駅」をつなぐ路線の構築を図る。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、施設所有者	実施時期	中期

事業名	近隣市町との接続路線の維持・確保		
事業概要	広域的な移動を確保するため、近隣市町を運行する公共交通との乗継を確保するとともに、乗り継ぎが確実にできるダイヤの設定等を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、近隣市町	実施時期	後期

(3) 交通結節点の設置と乗継利便性の改善

事業名	牛隈地区にバスの乗継拠点を設置		
事業概要	牛隈地区に公共交通拠点を整備し、主要な路線を経由させ、当地から乗り継ぎを行うことにより多様な目的地に移動できるよう整備を行う。多くの車両が乗り入れを行う拠点として整備することから、待合環境の充実及び駐車場や駐輪場の整備を行い利便性の向上を図る。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	中期

事業名	生活利便施設（病院やスーパー等）への乗り入れの推進		
事業概要	公共交通の利用日数として多い病院や買物等での利便性の向上を図るため、各施設の玄関付近でのバス停の設置等について施設所有者と調整を図り、多くの施設での乗り入れを実施できるよう検討を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、施設所有者	実施時期	後期

事業名	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		
事業概要	広域的な移動に伴う各種交通機関への乗継ぎにおいて、適切な時間を確保したダイヤの設定を行うとともに、利用目的に応じた適切な運行時間の設定について検討を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	後期

事業名	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		
事業概要	公共交通利用の乗継ぎに対する運賃割引や高齢者の利用に対する割引を実施し、利用者の増進を図るとともに、市バスだけでなく、市内を運行する交通機関の利用に対して割引が適用でき、運用面での効率化及び利便性の向上が可能となるICカード装置の設置を検討する。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	後期

9.3.4. 持続性のある交通体系への転換

(1) 既存路線の見直しによる運行効率化

事業名	幹線・枝線の役割分担と重複する路線の見直し		
事業概要	地域間を移動する広域的な運行路線を幹線とし、幹線から各地域への移動を行う幹線を補完する路線を枝線として、各路線の目的及び役割を明確にし、運行路線の重複が生じないよう効率的な公共交通体系の整備を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	後期

事業名	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		
事業概要	将来にわたって持続的な運行を確保するため、利用者の少ない路線等については、車両の小型化や運行予約に応じて運行するデマンド型の運行方法について導入の検討を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、地域住民	実施時期	後期

事業名	公共交通に対する財政負担を考慮した運営方針の検討		
事業概要	需要の少ない路線や時間帯を中心に運行のあり方を検証するとともに、運行する路線の利用状況等について、随時モニタリング調査等を実施する。また、各路線における利用者数等の目標数値を設置し、目標数値を確保できない路線については、運行計画の見直し等を行うなどトリガー制度の導入を検討する。		
実施主体	嘉麻市、地域住民	実施時期	中期～後期

事業名	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）		
事業概要	多くの利用者を一度に輸送する公共交通においては、交通事故等の防止等、安全性の確保が重要である。運行上、危険な道路を運行する路線については、利用者の利便性等に考慮しながら、他の道路等への路線変更について検討を行う。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者	実施時期	前期～後期

(2) 運賃収入以外の収入の確保

事業名	市バスラッピングや車内広告等による収入の確保		
事業概要	運行する市向や時刻表、路線図等に対する企業広告の掲載を実施する。市内企業や近隣市町の企業に周知を図り、広告収入を確保することで、持続的な運行における収入の確保を図る。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、関係企業	実施時期	後期

(3) 公共交通利用者の維持・拡大

事業名	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		
事業概要	地元商店街の活性化と公共交通利用者の拡大を図るため、商店街利用者に対する公共交通回数券などの交付による利用促進策を検討する。		
実施主体	嘉麻市、商工会議所、商工会	実施時期	後期

事業名	公共交通をみんなで維持する意識の醸成		
事業概要	公共交通を維持確保し、公共交通の利用に関する市民自らの意識の向上等を図るため、公共交通の運営に関する現状について情報提供等を積極的に行い、また、各路線の維持に関する目標設定等を行いながら、利用状況等に応じた運行計画の改善に関する考え方について周知していく。		
実施主体	嘉麻市、地域住民	実施時期	前期～後期

事業名	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		
事業概要	公共交通の利用促進を図るため、利用者ニーズに応じた運行を整備するとともに、利便性の向上に伴う、高齢者や運転免許自主返納者の公共交通への転換を促し、交通事故等の発生件数の縮減、公共交通利用者の拡大を図る。		
実施主体	嘉麻市、交通事業者、地域住民	実施時期	後期

### 9.4. アクションプラン

個別事業について、計画策定以降、平成 33 年度までのアクションプランとして、以下のとおり実施を計画する。

目標	実施事業	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	
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	協議・調整・実施			継続実施(利用状況等により見直し)		
	広域通勤・通学需要に対する移動手段の検討	協議・調整・実施			継続実施(利用状況等により見直し)		
	通学者に対する負担軽減策の検討	試行実施			継続実施(利用状況等により見直し)		
	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	協議・調整・実施			継続実施(利用状況等により見直し)		
	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	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)		
	各支所を交通結節点とする地域内交通網の再編	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)		
	嘉麻市内外の観光旅遊を可能とする路線の検討	協議・調整・実施			継続実施(利用状況等により見直し)		
	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的確に応じることのできる公共交通体系の整備	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)	
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	協議・調整・実施						
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	協議・調整・実施						
老朽化したバス停等の待合環境の整備	協議・調整・実施						
官民の区分なく、わかりやすい情報の提供(公共交通マップの配布等)	運行計画に基づき作成・配布			継続実施			
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)	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)		
	交通空白地に対する移動手段の確保	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)		
	稲築から杆川方面への公共交通路線の設定	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)		
	近隣市町との接続路線の維持・確保	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)		
	牛隈地区にバスの乗継拠点を設置	計画・整備		供用開始・改善			
	生活利便施設(病院やスーパー等)への乗り入れの推進	協議・調整・実施					
	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	運行計画			運行開始(利用状況により見直し)		
	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	協議・調整・実施					
目標 4：持続性のある交通体系への転換							

## 10. 計画の達成状況の評価

### 10.1. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取組みを実施していく (Do) と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し (Check)、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し (Action)、新たな取組みの計画を立案する (Plan) という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

実施にあたっては、嘉麻市地域公共交通会議において、年1回、事業の把握と評価を行い、その結果に基づき事業改善策を検討する。

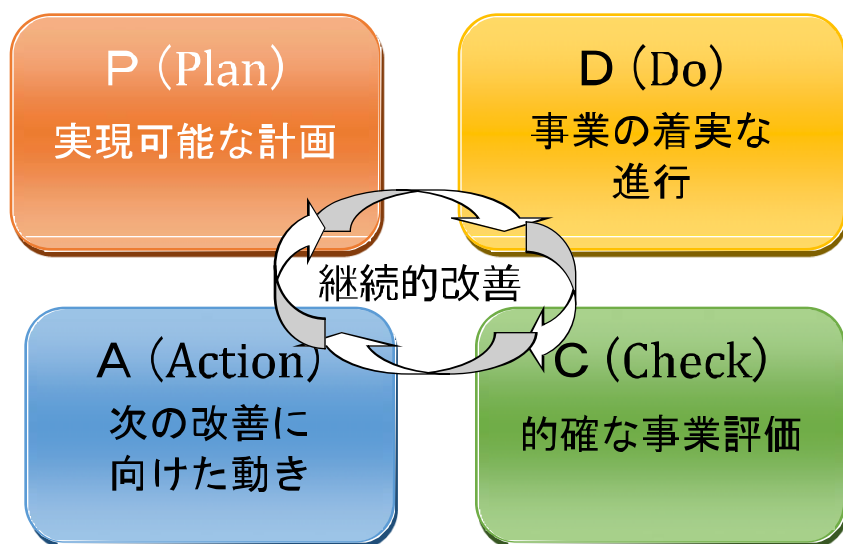


図 10-1 PDCA サイクルによる運用

○PDCA ごとの実施主体





## 10.2. 数値目標

本計画の達成状況を評価するため、基本的な方針毎に評価指標および目標値を定める。

なお、目標値は計画期間の最終年度である平成 33 年度を目標年度とするが、達成状況は毎年モニタリングを行うものとする。

表 10-1 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

目標		現状	目標値 (H33)	備考
評価指標	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)	
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	
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)	
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)	バス路線 300m 圏域
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)	20.0% (H33)	

表 10-2 その他、関連計画（平成 28 年度に作成した嘉麻市人口ビジョン・総合戦略）  
において掲げている目標値

評価指標	現状 (H26)	目標値 (H31)
観光入込客数	109 万人	163 万人
公共交通整備の取り組みに対する市民満足度	28.6%	50%

卷末資料

1. 嘉麻市地域公共交通会議 委員名簿

区分	所属	氏名	備考
1号委員	嘉麻市	白石 二郎	
2号委員	内鉄バス筑豊(株)	浦野 俊秀	副会長
	福岡県筑豊地区タクシー協会	野上 英敏	
	一般社団法人福岡県バス協会	中川原 達也	
3号委員	国土交通省九州運輸局福岡運輸支局	河津 隆幸	
	福岡県交通運輸産業労働組合協議会	加賀 利玄	
	福岡県飯塚県土整備事務所	吉田 達矢	
	福岡県嘉麻警察署交通課	金子 健一	
4号委員	嘉麻市碓井地区行政区長会	大村 幸三	
	嘉麻市山田地区行政区長会	山藤 やす子	
	嘉麻市嘉穂地区行政区長会	古川 和章	
	嘉麻市稲築地区行政区長会	冨崎 静江	
5号委員	NPO法人 タウン・コンパス	井上 信昭	会長
6号委員	市バス利用者	平尾 節子	
	市バス利用者	池川 幸子	
7号委員	嘉麻市観光まちづくり協会	永光 祐子	

2. 計画策定経過の概要

年	月日	主な事項
平成 28 年	10 月 17 日	<p>第 2 回嘉麻市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委嘱状交付</li> <li>● 条例改正内容及び条例改正に伴う正副会長の選任について</li> <li>● 諮問について</li> <li>● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）について                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 嘉麻市の地域公共交通の現状について</li> </ul> </li> </ul>
	11 月 17 日	<p>第 3 回嘉麻市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）について                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通に関するアンケート調査等及びまち・ひと・しごと創生に関する市民意識調査結果について報告</li> <li>・ 上位・関連計画の記載内容について報告</li> <li>・ 嘉麻市における地域公共交通の問題点について協議</li> </ul> </li> </ul>
	11 月 28 日	<p>第 4 回嘉麻市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）について                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 嘉麻市の公共交通の抱える問題点と課題</li> <li>・ 基本的な方針及び計画の目標</li> <li>・ 計画目標に対する事業イメージについて協議</li> </ul> </li> </ul>
	12 月 21 日 ～ 1 月 25 日	パブリックコメントの実施
平成 29 年	2 月 8 日	<p>第 5 回嘉麻市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）について                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パブリックコメント結果について報告</li> <li>・ 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）について協議</li> </ul> </li> </ul>
	2 月 24 日	<p>第 6 回嘉麻市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 嘉麻市地域公共交通網形成計画（案）について                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 嘉麻市地域公共交通網形成計画策定結果について答申</li> </ul> </li> </ul>

---

### 3. 嘉麻市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

(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。)第 3 条の規定による持続可能な地域公共交通網の形成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。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な旅客輸送の態様、運賃、料金等に関すること。
- (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こと。
- (3) 生活交通の確保、維持及び改善のための事業に関すること。
- (4) 活性化再生法第 5 条第 1 項に規定する地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)の策定及び変更に関すること。
- (5) 網形成計画に定められた事業の実施及び連絡調整に関すること。
- (6) 地域公共交通確保維持改善事業に関すること。
- (7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認めること。

(組織)

第 3 条 交通会議は、委員 17 人以内で組織する。

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

第5条 交通会議に会長及び副会長各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会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 4 会議において、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議の出席を依頼し、助言を求めることができる。

(一部改正〔平成28年条例30号〕)

(協議結果の取扱い)

第7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。

(幹事会)

第8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。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、主管課において処理する。

(委任)

第10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。

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)

