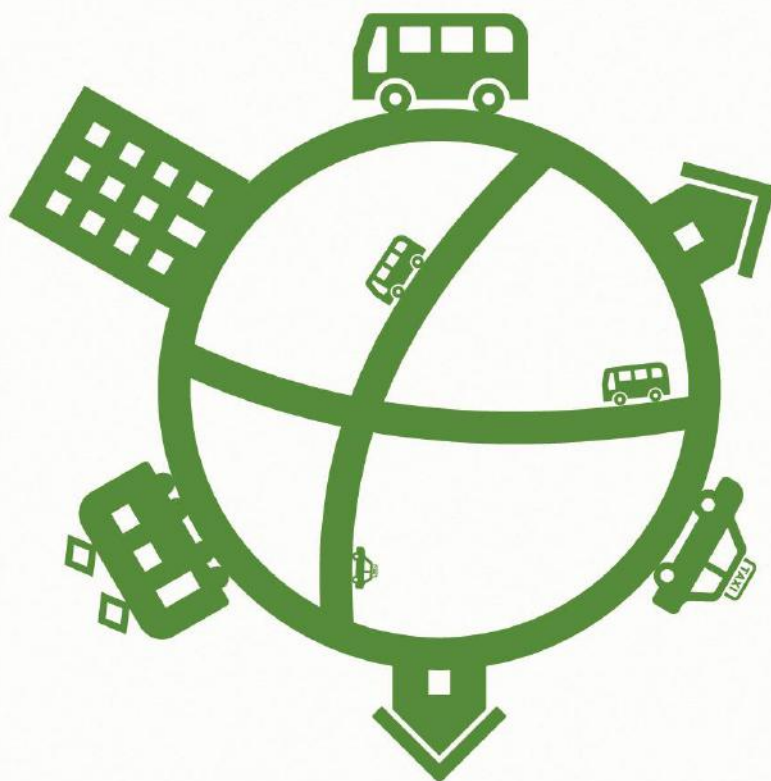


嘉麻市 地域公共交通運行計画



平成 30 年 3 月

嘉麻市

はじめに

嘉麻市の公共交通は、民間バス路線、民間タクシー、市が行う自家用有償運送及び福祉バスなどが運行されていますが、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環境の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ます。また、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ことから、公共交通のサービス水準が異なっており、本市における公共交通体系は、複雑化しているとともに、利用者にとっても不公平感を感じるなど、利便性の低い交通体系となっています。

こうした状況の中、今後、本格的な少子高齢化を迎えるにあたり、交通移動手段を持たない市民生活の支えとなる地域公共交通の確保・維持に向けた課題を解決する必要性があり、平成 25 年度に、新たな視点で本市の公共交通体系を抜本的に見直し、本市に適合した利便性・効率性の高い総合的な公共交通体系を構築するための調査・検討を行いました。

また、これまでに実施した調査・検討結果及び地域・社会情勢の変化や新たな動向等を踏まえ、実際の公共交通の運行についての指針となる、「嘉麻市地域公共交通網形成計画」を平成 29 年に策定し、持続的な公共交通ネットワークの再構築を推進しております。

本計画は、「嘉麻市地域公共交通網形成計画」に基づき、さらなる公共交通の整備充実のため、嘉麻市における地域公共交通確保に向けた基本方針や、運行方法、運賃設定の基本的な考え方などについて定めるものです。

今後は、本計画に基づき、市内が一体となった公共交通網の整備とともに、コミュニティバス・路線バスの利用促進などの地域・事業者・行政が一体となった取り組みを推進してまいりますので、関係者の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、計画策定にあたり貴重なご意見や審議を賜りました嘉麻市地域公共交通会議委員の皆様、ご協力をいただきました関係者の皆様に対し、厚くお礼申し上げます。

平成 30 年 3 月
嘉麻市長 赤間 幸弘

- 目 次 -

1.	嘉麻市地域公共交通網形成計画における事業方針	1
1.1.	基本的な方針と計画の目標	1
1.2.	嘉麻市における地域公共交通網形成計画の基本的な方針・将来像	3
1.3.	実施事業.....	5
2.	現在の市バス・福祉バスの状況	7
2.1.	市バス・福祉バスの路線の状況	7
2.2.	利用状況.....	9
2.2.1.	年間利用者数の推移.....	9
2.2.2.	路線別利用状況.....	10
2.2.3.	山田バス.....	11
2.2.4.	嘉穂バス.....	25
2.2.5.	碓井福祉バス.....	35
2.2.6.	稲築福祉バス.....	37
2.3.	市バス、福祉バスの課題.....	39
2.3.1.	財政負担状況.....	39
2.3.2.	利用の低迷する路線の存在.....	40
2.3.3.	路線別の課題	41
3.	嘉麻市における地域公共交通確保に向けた基本方針	43
3.1.	民間バス路線・鉄道への対応	43
3.2.	運行計画の基本的な考え方	43
3.3.	総合バスステーションの設置方針	44
3.4.	運行路線構築に係る方向性の整理	45
3.4.1.	幹線路線の形成方針.....	45
3.4.2.	枝線路線の見直し方針.....	46
3.4.3.	将来的な運行計画の見直しについて	47
4.	運行形態選定の考え方	48
4.1.	定時定路線型運行とデマンド型運行の比較	49
4.2.	デマンド型交通について	50
4.3.	需要規模と運行形態・運行水準選定の考え方.....	52
5.	嘉麻市における地域公共交通確保に向けた運行方法について	54
5.1.	運行パターン	54
5.2.	パターン毎の必要車両数	56
5.3.	概算運行コスト	58
5.4.	運行パターンのメリット・デメリット	60
5.5.	全体見直しに伴う各路線の考え方	65
5.6.	定時定路線型運行	68
5.6.1.	幹線路線.....	68

5.6.2. 枝線路線.....	72
5.7. デマンド型運行.....	76
6. 運賃設定の基本的な考え方	77

1. 嘉麻市地域公共交通網形成計画における事業方針

1.1. 基本的な方針と計画の目標

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（7 9 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ができる公共交通サービスの確保

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、市の持続的发展への貢献

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
- ⑩ 交通結節点の設置と乗継利便性の改善

目標 4

持続性のある交通体系への転換

- ⑪ 既存路線の見直しによる運行効率化
- ⑫ 運賃収入以外の収入の確保
- ⑬ 公共交通利用者の維持・拡大

1.2. 嘉麻市における公共交通網形成計画の基本的な方針・将来像

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。

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。

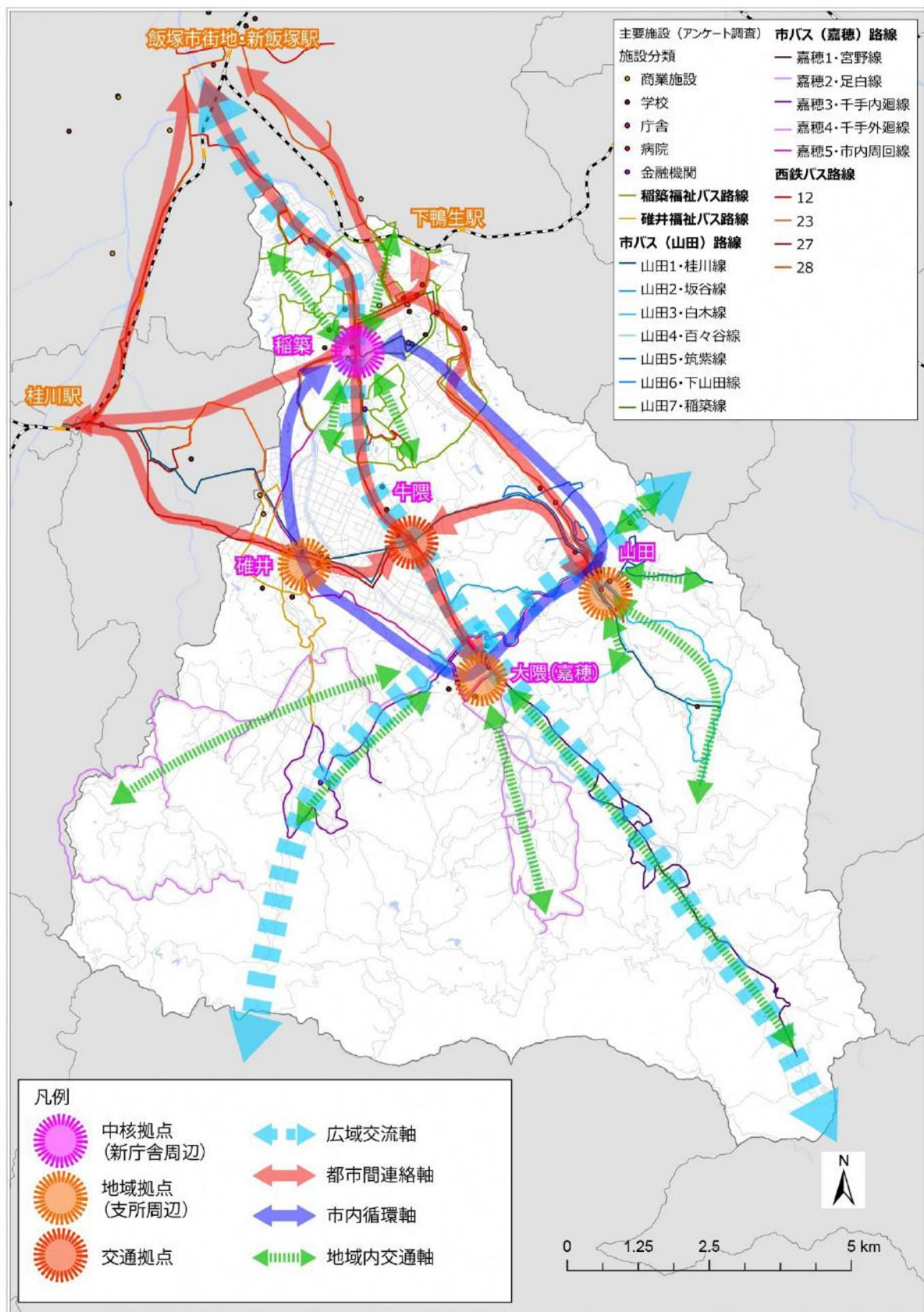


図 1 嘉麻市の公共交通網の将来像

1.3. 実施事業

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ものとしている。本運行計画では、赤字に示す事業について運行計画を策定する。

表 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
	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
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
	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
	公共交通に対する財政負担を考慮した運営方針の検討
	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）
	市バスラッピングや車内広告等による収入の確保
	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
	公共交通をみんなで維持する意識の醸成
	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

※1：計画期間 5 年間において、前期：計画策定後 1～2 年以内を実施するもの、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

※2：他事業として実施中（または実施に向けた検討中）

実施主体	時期 ^{※1}	
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	※2
嘉麻市	中期	※2
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	※2
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	前期～後期	※2
嘉麻市、交通事業者、施設所有者	前期～後期	※2
嘉麻市、交通事業者、地域住民	前期～後期	※2
嘉麻市、交通事業者、嘉麻市観光まちづくり協会	前期～後期	※2
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	※2
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	※2
嘉麻市、交通事業者	後期	
嘉麻市、交通事業者、地域住民	後期	
嘉麻市、地域住民	前期～後期	※2
嘉麻市、交通事業者	前期～後期	
嘉麻市、交通事業者、関係企業	後期	※2
嘉麻市、商工会議所、商工会	後期	※2
嘉麻市、地域住民	前期～後期	※2
嘉麻市、交通事業者、地域住民	後期	※2

2. 現在の市バス・福祉バスの状況

2.1. 市バス・福祉バスの路線の状況

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 万人の利用がある。

熊ヶ畑～桂川線（日祝は熊ヶ畑～西牛隈）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および土曜に運行を行っている。

表 2 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%
	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。 資料：嘉麻市資料

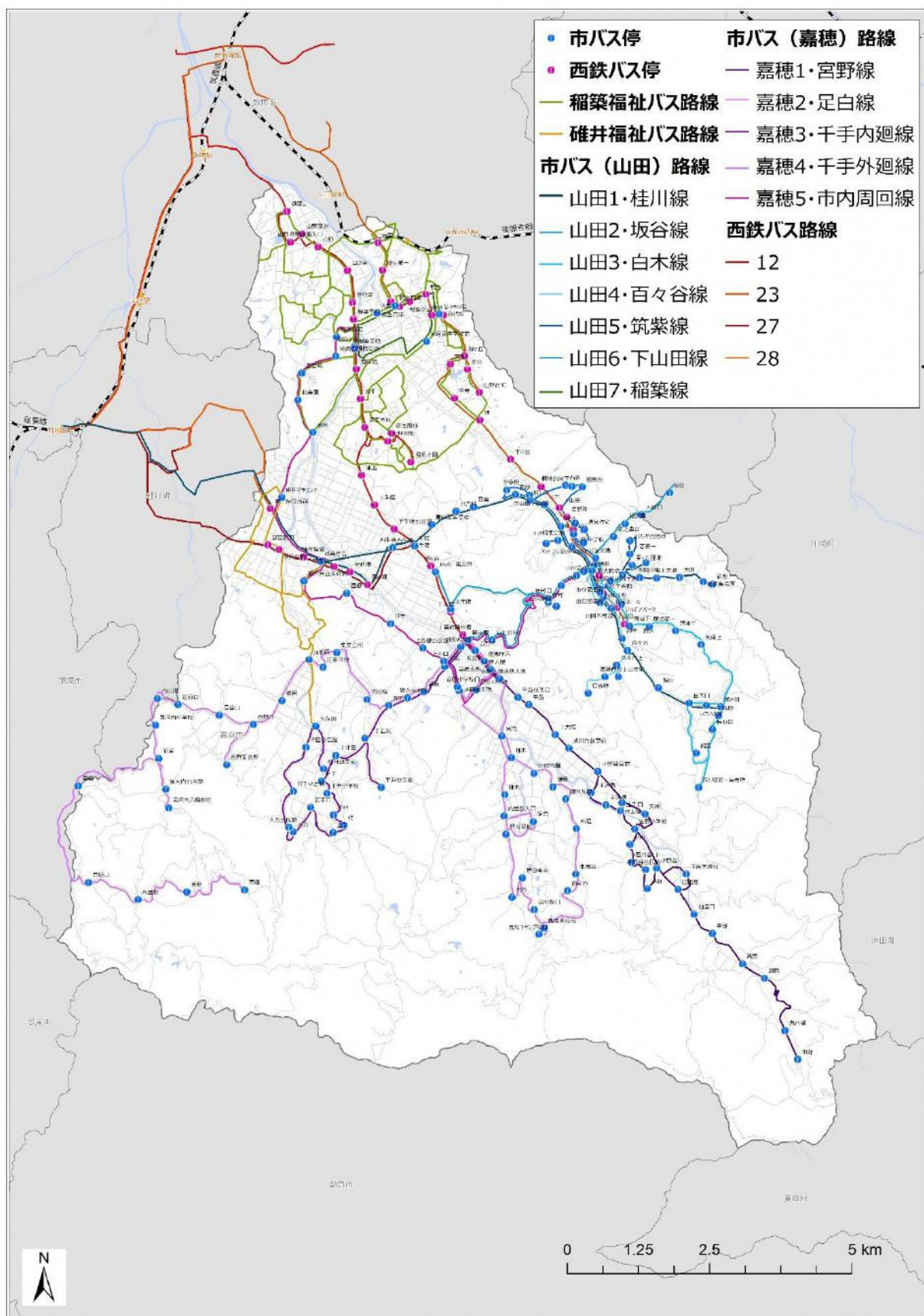


図 2 嘉麻市内の公共交通路線

2.2. 利用状況

2.2.1. 年間利用者数の推移

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/年を下回った。

有償運送を行っている、山田バス、嘉穂バスでは、年間利用者数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る。

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る。

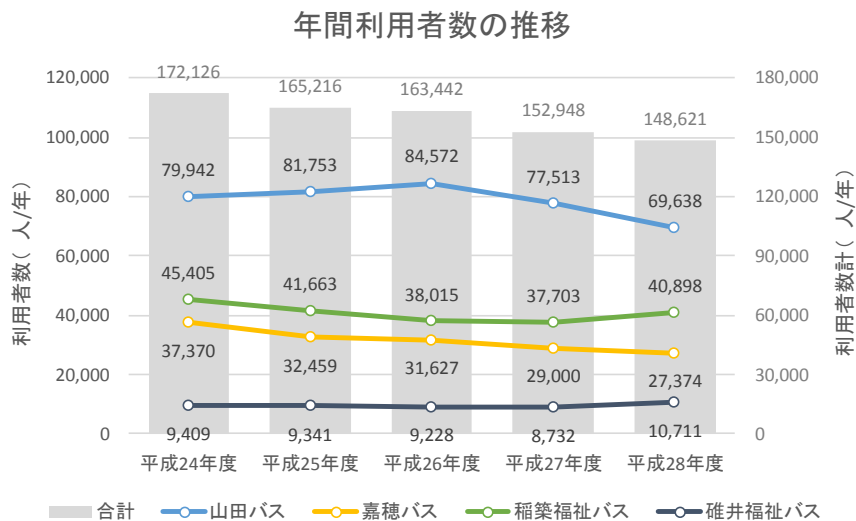


図3 年間利用者数の推移

表3 平成28年度 路線別利用者数

資料：全て嘉麻市資料

路 線		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	1 0 月	1 1 月	1 2 月	1 月	2 月	3 月	合計
山 田 市 バス	熊ヶ畑～桂川線	3,921	3,983	4,274	3,807	3,347	3,622	3,801	3,641	3,573	3,051	3,141	3,358	43,519
	桂川駅	453	458	585	480	340	361	400	344	295	285	266	270	4,537
	総合高校	394	413	471	300	352	365	330	374	253	278	238	128	3,896
	生涯学習館～原町～馬古屏	639	671	721	631	570	582	597	539	510	351	318	424	6,553
	馬古屏	152	175	181	182	153	156	160	116	101	70	71	93	1,610
	白木線	428	374	443	477	483	431	436	433	449	348	375	385	5,062
	百々谷線	223	234	274	222	235	252	226	239	241	205	227	236	2,814
	筑紫線	335	345	405	400	349	357	321	344	301	267	268	312	4,004
	下山田線	351	388	449	458	427	366	386	411	367	313	339	456	4,711
	稲築線	254	264	308	238	224	227	294	256	236	195	239	240	2,975
小 計 (7路線)	6,151	6,259	6,874	6,233	5,635	5,837	6,061	5,863	5,677	4,730	4,907	5,411	69,638	
嘉 穂 市 バス	宮野線	162	192	165	194	226	191	221	200	198	179	191	224	2,343
	足白線	198	179	195	180	188	225	262	244	238	195	196	239	2,539
	千手内廻線	390	420	418	379	374	321	424	357	365	328	373	423	4,572
	千手外廻線	136	116	95	99	60	114	108	90	84	61	83	136	1,182
	市内周回線	1,378	1,539	1,674	1,481	978	1,522	1,550	1,597	1,300	1,324	1,332	1,063	16,738
	小 計 (5路線)	2,264	2,446	2,547	2,333	1,826	2,373	2,565	2,488	2,185	2,087	2,175	2,085	27,374
市バス合計 (12路線)		8,415	8,705	9,421	8,566	7,461	8,210	8,626	8,351	7,862	6,817	7,082	7,496	97,012
福 祉 バス	稲築福祉バス A路線	1,716	1,785	1,745	1,781	1,661	1,497	1,753	1,720	1,687	1,492	1,461	1,606	19,904
	稲築福祉バス B路線	1,918	1,863	1,773	1,872	1,738	1,715	1,819	1,903	1,771	1,488	1,483	1,651	20,994
	小 計 (2路線)	3,634	3,648	3,518	3,653	3,399	3,212	3,572	3,623	3,458	2,980	2,944	3,257	40,898
	碓井福祉バス 上り	493	493	550	548	574	508	513	567	523	415	467	559	6,210
	碓井福祉バス 下り	353	368	411	382	379	369	368	429	370	317	365	390	4,501
	小 計 (1路線)	846	861	961	930	953	877	881	996	893	732	832	949	10,711
福祉バス合計 (3路線)		4,480	4,509	4,479	4,583	4,352	4,089	4,453	4,619	4,351	3,712	3,776	4,206	51,609
総 合 計 (15路線)		12,895	13,214	13,900	13,149	11,813	12,299	13,079	12,970	12,213	10,529	10,858	11,702	148,621

2.2.2. 路線別利用状況

現行路線の利用実態を把握するため、平成 28 年 10 月の乗降調査結果をもとに利用状況を分析する。（ただし、平成 28 年 10 月 5 日は台風 18 号の影響により一部の便が運行休止したため、路線別の集計においては集計対象外としている。）

なお、山田バス、嘉穂バス、碓井福祉バスについてはバス停別の乗降者数を毎日計測しているが、稲築福祉バスは月別の利用者数のみ把握している。

平成 28 年度の市バス、福祉バスの総利用者数は 148,621 人であり、山田バスの利用者が約半数を占め、ひと月あたり約 5,800 人の利用がある。稲築福祉バス、嘉穂バスはそれぞれひと月あたり約 3,400 人、約 2,300 人に利用されており、碓井福祉バスの利用はひと月あたり 1,000 人に満たない。

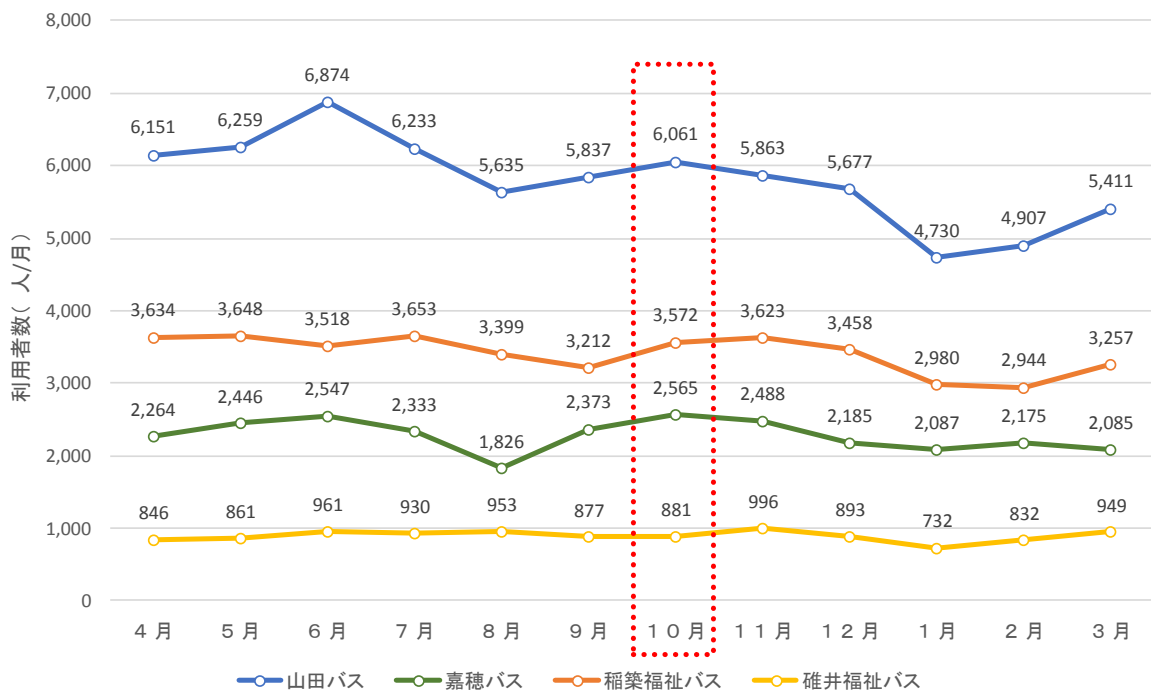


図 4 平成 28 年度 月別利用者数

2.2.3. 山田バス

(1) 路線 1（熊ヶ畑桂川線）

市バスの中で最も利用者数が多く、通学時や通院などの外出時に利用されている。

日赤病院前～碓井庁舎、桂川駅にかけて地域や市をまたぐ利用が多いが、熊ヶ畑～日赤病院前にかけて各バス停からも 1 日に 5 人前後の利用が存在している。

曜日別には、月曜、金曜に利用者が集中しやすいが、土曜も日平均 120 人程度の利用が存在する。

1) 便別利用者数

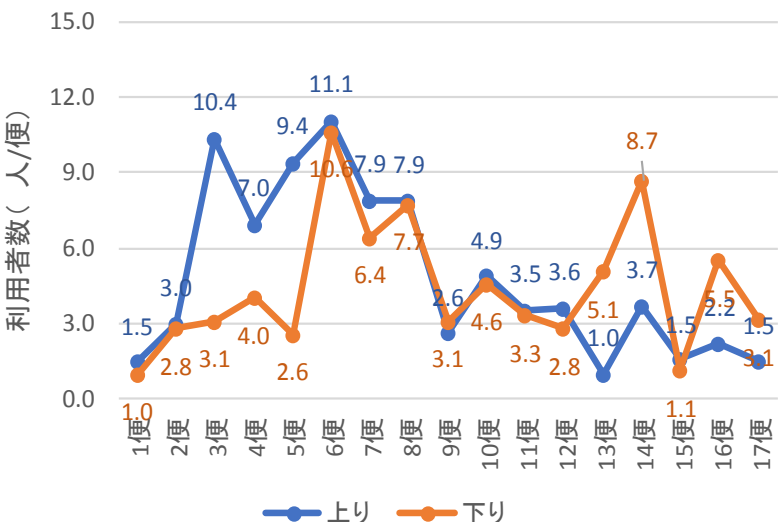


図 5 便別利用者数

上り	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	合計(日あたり)
出発地	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	生涯学習館	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	桂川駅	
到着地	碓井庁舎	桂川駅	桂川駅	生涯学習館	生涯学習館	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	桂川駅	
出発時刻	6:14	6:33	7:20	7:44	7:52	9:42	11:15	12:11	12:51	13:43	14:38	15:43	16:01	16:56	17:45	18:03	19:00	
利用者数	最大	2.0	8.0	15.0	12.0	12.0	18.0	16.0	18.0	5.0	8.0	9.0	9.0	1.0	6.0	3.0	5.0	112.0
(人/日)	平均	1.5	3.0	10.4	7.0	9.4	11.1	7.9	7.9	2.6	4.9	3.5	3.6	1.0	3.7	1.5	2.2	65.3

下り	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	合計(日あたり)
出発地	碓井庁舎	熊ヶ畑	生涯学習館	生涯学習館	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	桂川駅	
到着地	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	生涯学習館	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	熊ヶ畑	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	生涯学習館	熊ヶ畑	桂川駅	
出発時刻	6:36	7:20	8:04	8:20	8:18	10:10	11:43	12:42	13:05	14:07	15:04	16:12	16:21	17:24	18:23	18:37	20:02	
利用者数	最大	1.0	5.0	9.0	7.0	8.0	16.0	11.0	16.0	7.0	10.0	8.0	6.0	9.0	17.0	2.0	9.0	94.0
(人/日)	平均	1.0	2.8	3.1	4.0	2.6	10.6	6.4	7.7	3.1	4.6	3.3	2.8	5.1	8.7	1.1	5.5	60.1

<備考>

- ・便ごとの最大値は、平成 28 年 10 月の便あたりの乗降実績のうち、最大となった人数を示す。
- ・1 日あたりの最大値は、平成 28 年 10 月の日あたりの乗降実績のうち、最大となった人数を示す。
- ・便ごとの平均値は、平成 28 年 10 月の便あたりの乗降実績の平均を示す。
- ・1 日あたりの最大値は、平成 28 年 10 月の日あたりの乗降実績の平均を示す。

2) 曜日別利用者数

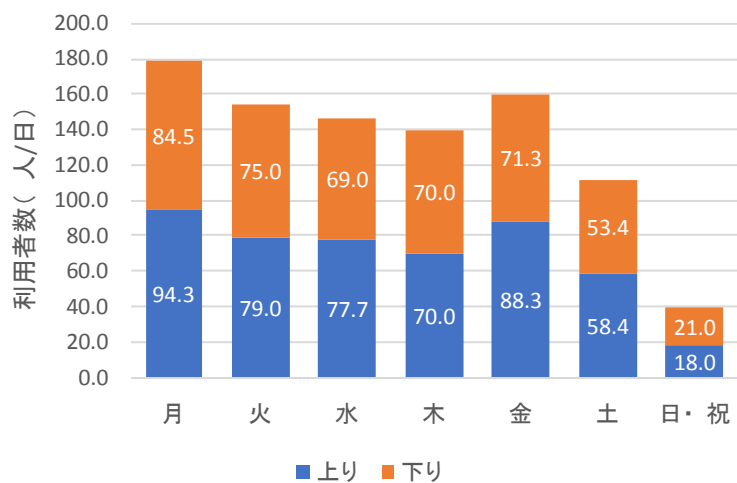


図 6 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

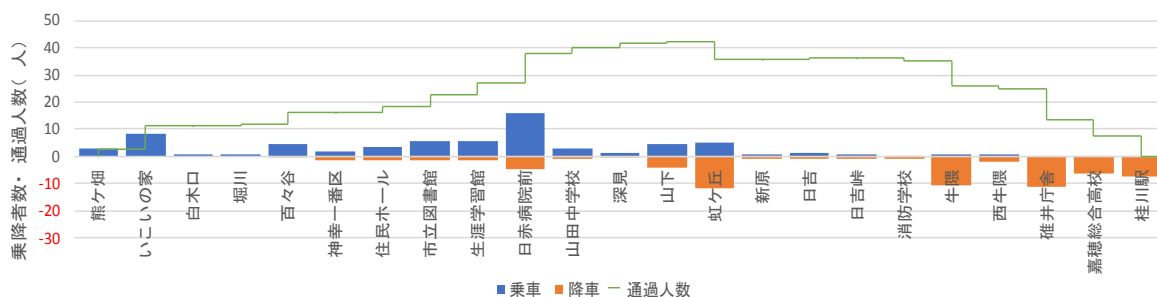
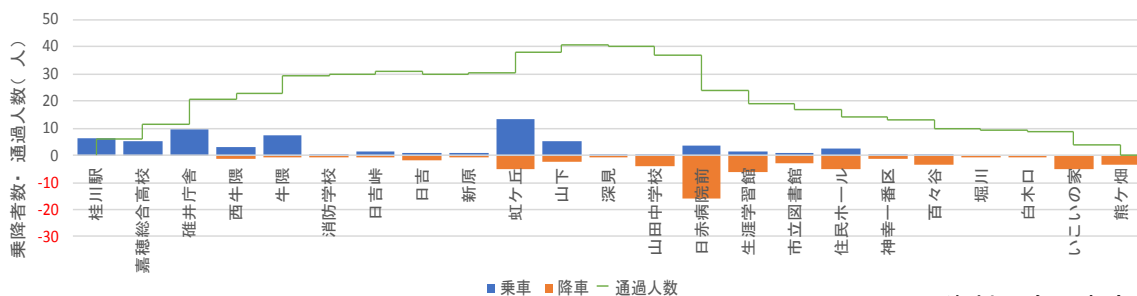


図 7 乗降者数・通過人数推移（上り：桂川駅方面）



資料：全て嘉麻市資料

図 8 乗降者数・通過人数推移（下り：熊ヶ畑方面）

(2) 路線 2（坂谷・カッホー馬古屏線）

山田→カッホー馬古屏→山田→坂谷→山田と循環する運行を行っており、1 日の利用者数は約 16 人と比較的に利用が定着している路線である。

便別では、午前中の便で利用が多く、買い物や通院での利用が想定される。

曜日別には、火曜、水曜、金曜の利用が他の曜日に対してやや多い。

上り方面は、運行区間が分断しているため生涯学習館をまたいだ利用はできないが、下り方面では、カッホー馬古屏や原町口～大橋、坂谷など生涯学習館をまたぐ利用者があるものと考えられる。

1) 便別利用者数

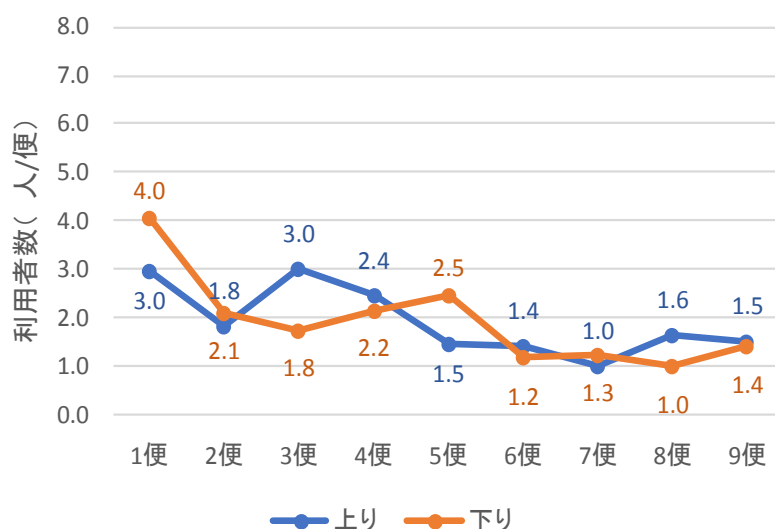


図 9 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	合計(日あたり)
出発地		生涯学習館/坂谷	生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館/坂谷	生涯学習館/坂谷	生涯学習館/坂谷	生涯学習館	生涯学習館/坂谷	生涯学習館/坂谷	
到着地		カッホー馬古屏/生涯学習館	カッホー馬古屏	カッホー馬古屏	カッホー馬古屏/生涯学習館	カッホー馬古屏/生涯学習館	カッホー馬古屏/生涯学習館	原町	原町/生涯学習館	原町/生涯学習館	
出発時刻		8:44	9:12	10:33	10:59	12:00	13:24	14:05	15:30	17:25	
利用者数 (人/日)	最大	7.0	6.0	6.0	7.0	3.0	2.0	1.0	5.0	2.0	12.0
	平均	3.0	1.8	3.0	2.4	1.5	1.4	1.0	1.6	1.5	5.7

下り		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	合計(日あたり)
出発地		カッホー馬古屏	カッホー馬古屏	カッホー馬古屏	カッホー馬古屏	カッホー馬古屏	カッホー馬古屏	原町	原町	原町	
到着地		坂谷	生涯学習館	生涯学習館	坂谷	坂谷	坂谷	生涯学習館	坂谷	坂谷	
出発時刻		9:15	9:44	11:05	11:31	12:32	13:56	14:12	15:37	17:32	
利用者数 (人/日)	最大	8.0	4.0	4.0	4.0	6.0	2.0	2.0	1.0	2.0	22.0
	平均	4.0	2.1	1.8	2.2	2.5	1.2	1.3	1.0	1.4	9.8

2) 曜日別利用者数

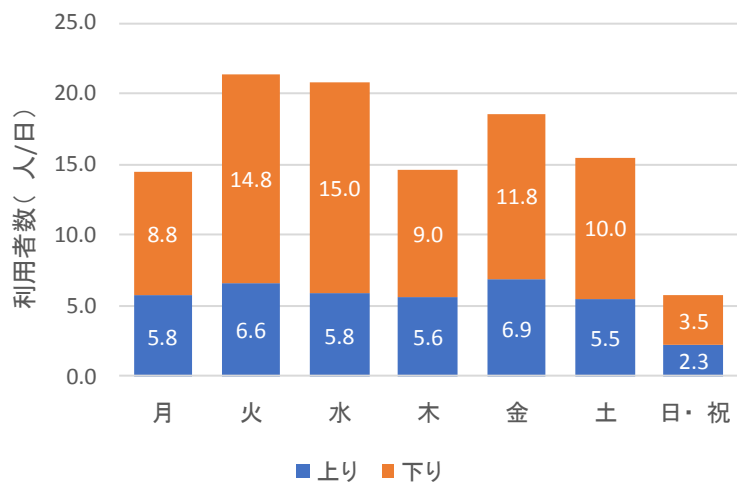


図 10 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

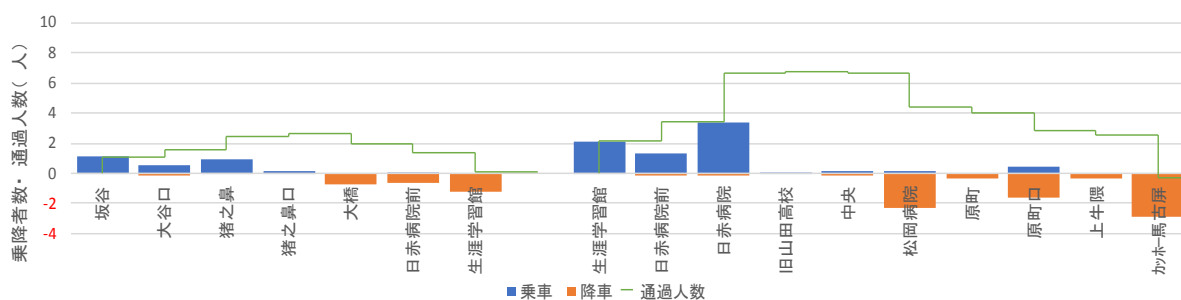
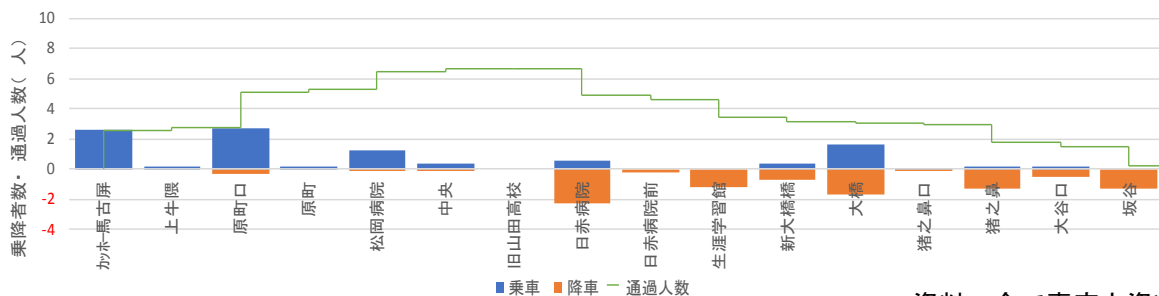


図 11 乗降者数・通過人数推移（上り：カッホー馬古屏方面）



資料：全て嘉麻市資料

図 12 乗降者数・通過人数推移（下り：生涯学習館方面）

(3) 白木線

1日の利用者数は約18人となっており、比較的に利用されている路線である。

1便あたりの利用者数も午前中の便を中心にまとまった利用が存在している。

曜日による変動は少なく、水曜にやや利用が集中する。

利用される区間も熊田や尾浦第一からサルビアパーク、日赤病院など比較的に長距離での利用が存在する。

1) 便別利用者数

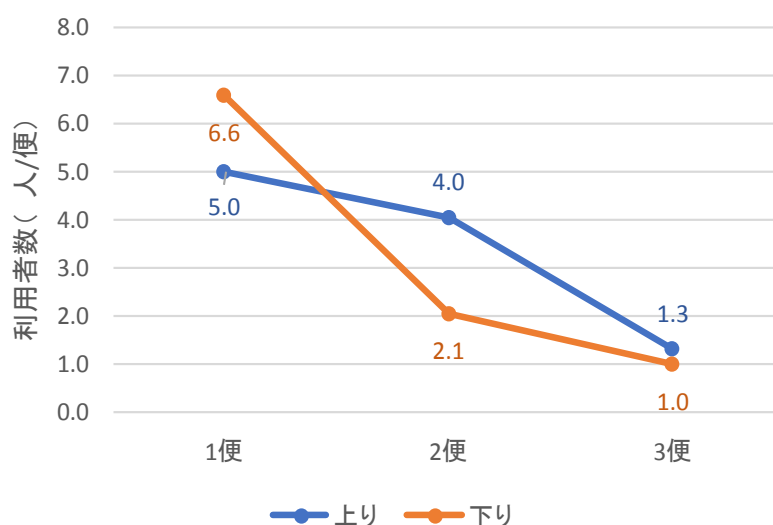


図 13 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		熊ヶ畑第三集会所	熊ヶ畑第三集会所	熊ヶ畑第三集会所	
到着地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
出発時刻		8:10	10:25	15:25	
利用者数 (人/日)	最大	8.0	8.0	2.0	14.0
	平均	5.0	4.0	1.3	9.6

下り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
到着地		熊ヶ畑第三集会所	熊ヶ畑第三集会所	熊ヶ畑第三集会所	
出発時刻		9:55	14:55	16:44	
利用者数 (人/日)	最大	12.0	4.0	1.0	15.0
	平均	6.6	2.1	1.0	8.6

2) 曜日別利用者数

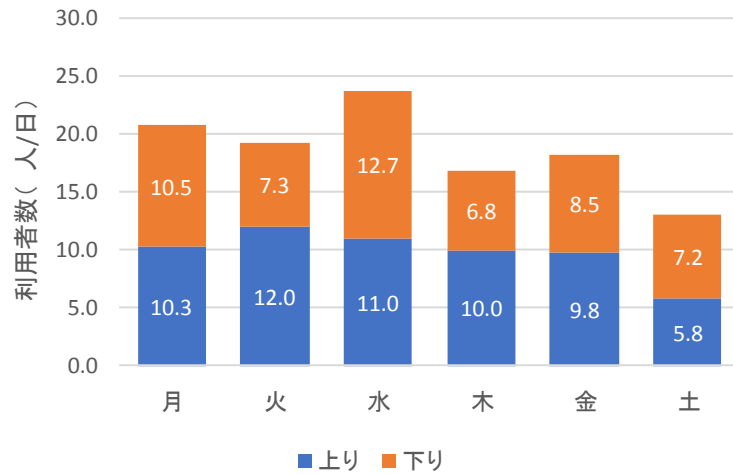


図 14 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

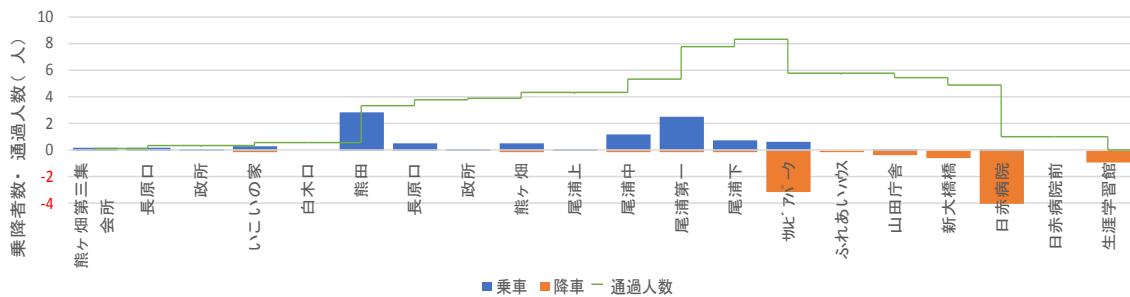


図 15 乗降者数・通過人数推移（上り：生涯学習館方面）

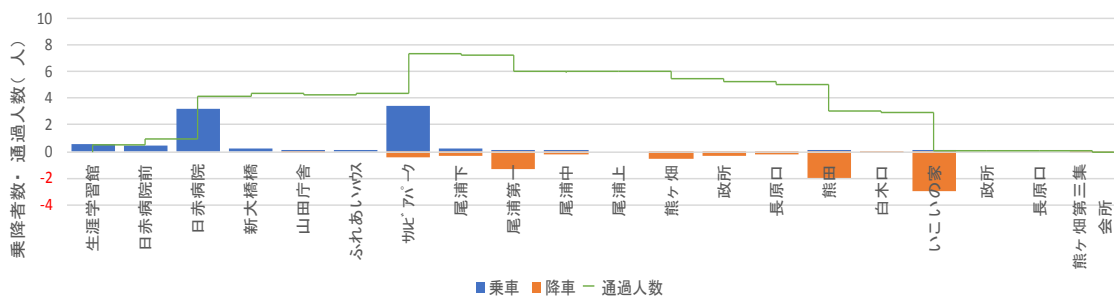


図 16 乗降者数・通過人数推移（下り：熊ヶ畑第三集会所方面）

資料：全て嘉麻市資料

(4) 百々谷線

1日の利用者数は約10人であり、上り方面に利用が集中している。

下り方面の利用は、上り方面の半数以下にとどまっており、運行ダイヤと移動ニーズの不一致などの問題が懸念される。

平日は、曜日による変動は少ないが、土曜の利用は約6人にとどまっている。

上り方面では、百々谷上など郊外部からの利用があるが、下り方面での利用はほぼ存在しない。

1) 便別利用者数

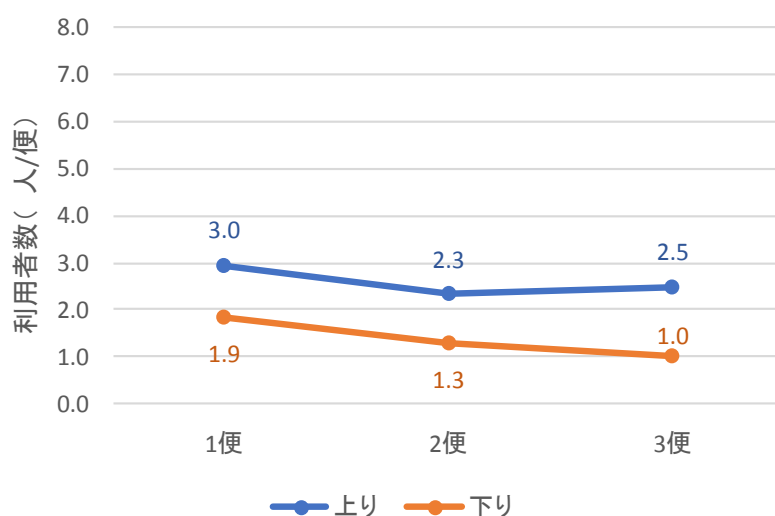


図 17 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		百谷峠	百谷峠	百谷峠	
到着地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
出発時刻		9:16	10:22	13:23	
利用者数 (人/日)	最大	6.0	4.0	6.0	12.0
	平均	3.0	2.3	2.5	7.1

下り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
到着地		百谷峠	百谷峠	百谷峠	
出発時刻		9:59	13:00	17:10	
利用者数 (人/日)	最大	4.0	3.0	1.0	6.0
	平均	1.9	1.3	1.0	2.7

2) 曜日別利用者数

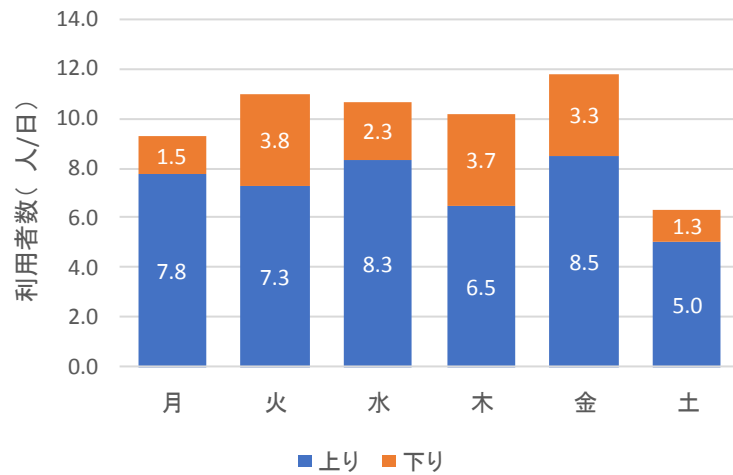


図 18 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

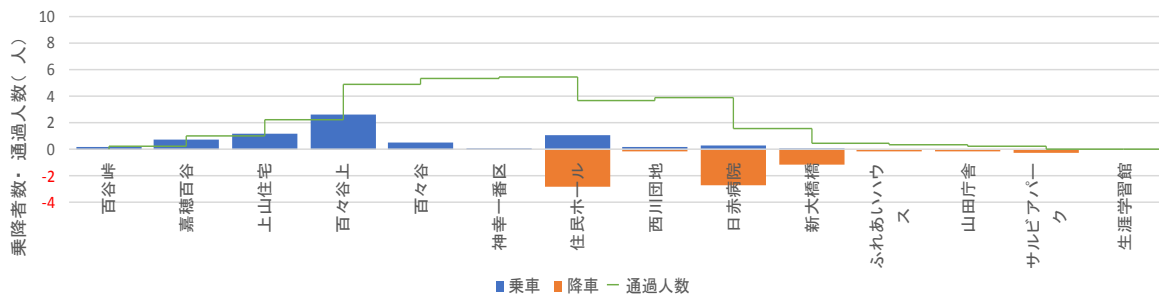
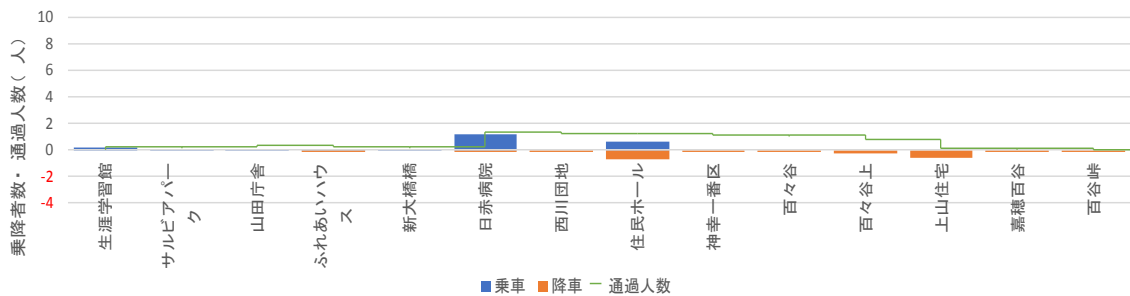


図 19 乗降者数・通過人数推移（上り：生涯学習館方面）



資料：全て嘉麻市資料

図 20 乗降者数・通過人数推移（下り：百谷峠方面）

(5) 筑紫線

1日の利用者数は約13人であり、特に火曜の利用が突出している。

便別では、上り方面の1便(8:49発)、2便(9:15発)で1便あたり3~4人の利用があるが、他の便では1便あたり2人以下の利用に止まっている。

利用区間は、東ヶ丘団地など住宅密集地からの利用が多く、郊外部、山間部からの利用は少ない。

1) 便別利用者数

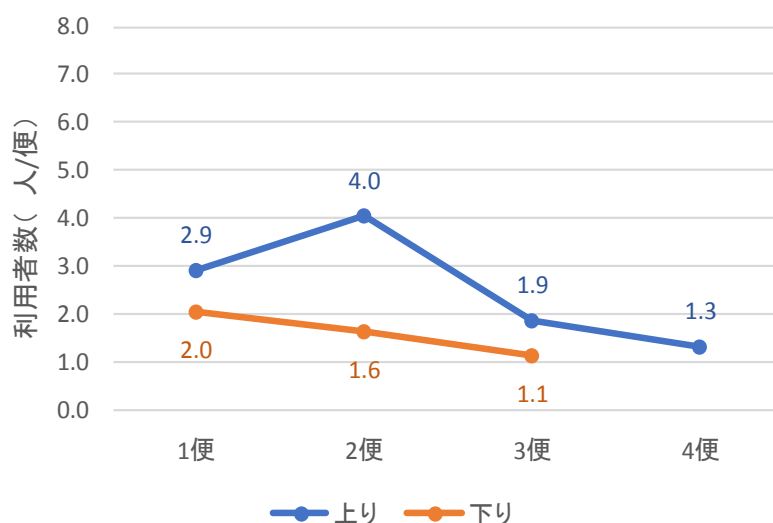


図 21 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	4便	合計(日あたり)
出発地		筑紫	筑紫	筑紫	筑紫	
到着地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
出発時刻		8:49	9:15	11:40	14:40	
利用者数 (人/日)	最大	7.0	8.0	6.0	3.0	19.0
	平均	2.9	4.0	1.9	1.3	9.4

下り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
到着地		筑紫	筑紫	筑紫	
出発時刻		11:20	14:20	17:20	
利用者数 (人/日)	最大	4.0	4.0	2.0	7.0
	平均	2.0	1.6	1.1	4.0

2) 曜日別利用者数

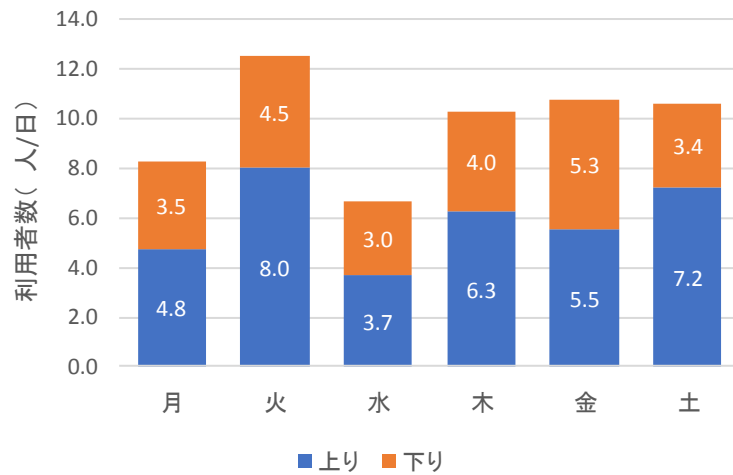


図 22 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

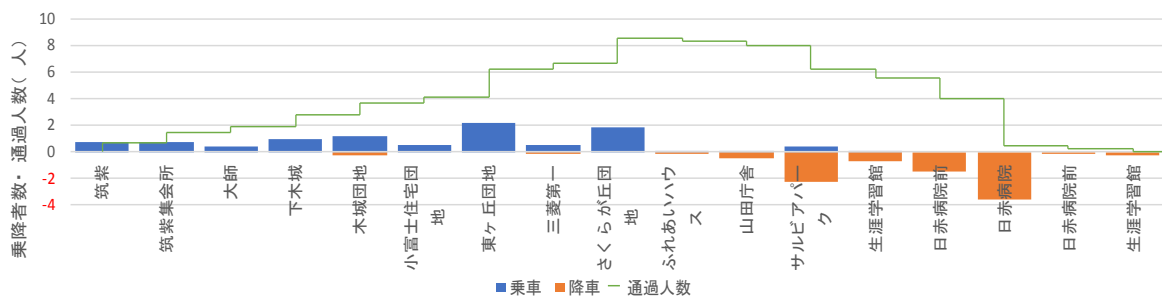
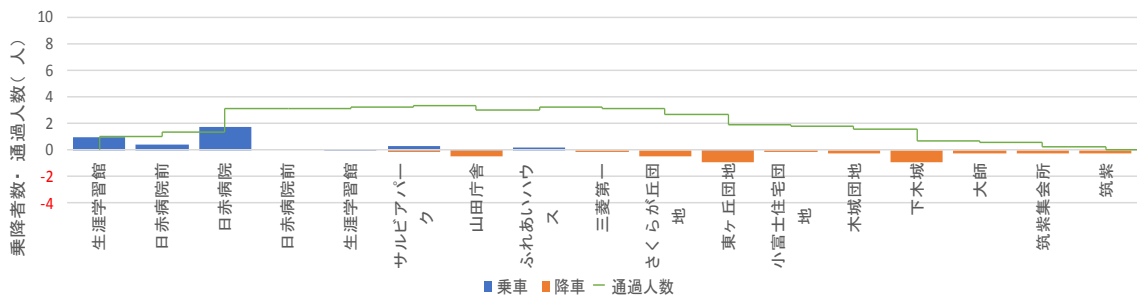


図 23 乗降者数・通過人数推移（上り：生涯学習館方面）



資料：全て嘉麻市資料

図 24 乗降者数・通過人数推移（下り：筑紫方面）

(6) 下山田線

1日の利用者数は約16人であり、平日は上下方向ともに比較的利用がまとまって存在する。

午前の便で特に利用が多く、午後の便は1便あたり2人以下の利用に止まっている。

平日は、曜日による変動は少ないが、土曜の利用は約10人となっている。

沿線各地から生涯学習館や日赤病院への利用が存在する。

1) 便別利用者数

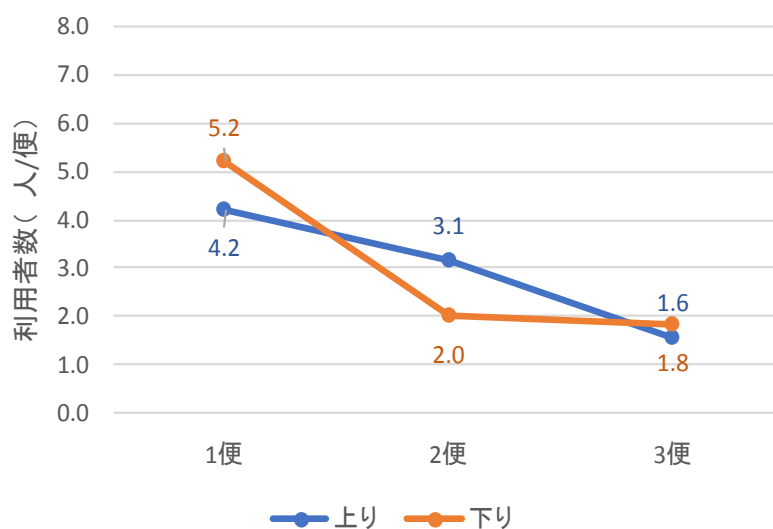


図 25 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
到着地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
出発時刻		8:30	11:20	15:40	
利用者数 (人/日)	最大	7.0	8.0	4.0	15.0
	平均	4.2	3.1	1.6	8.3

下り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
到着地		生涯学習館	生涯学習館	生涯学習館	
出発時刻		9:45	13:30	16:30	
利用者数 (人/日)	最大	12.0	5.0	4.0	15.0
	平均	5.2	2.0	1.8	7.7

2) 曜日別利用者数

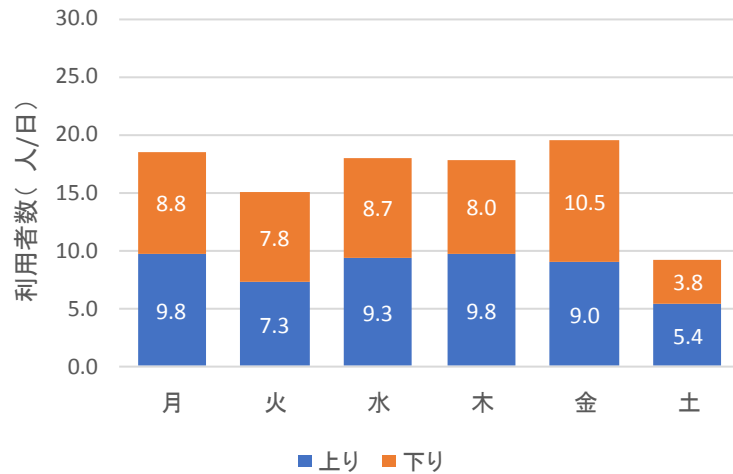


図 26 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

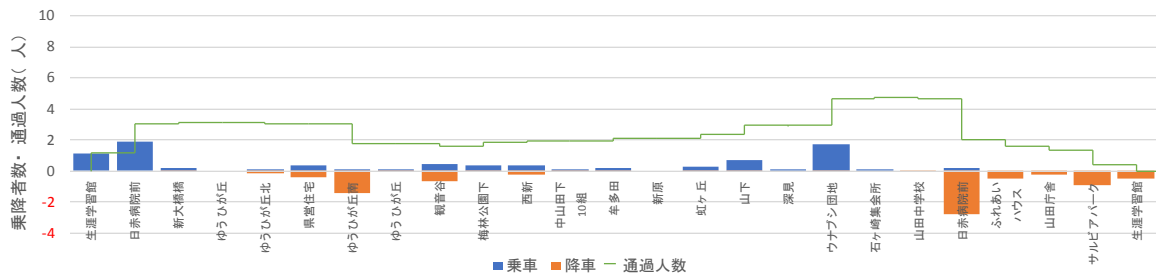


図 27 乗降者数・通過人数推移（上り：反時計回り）

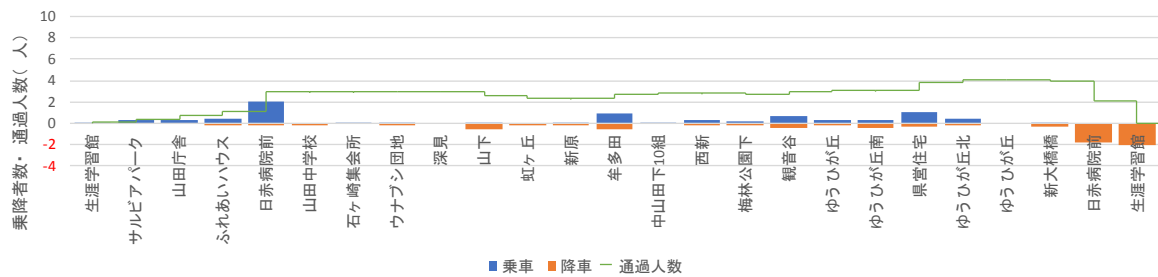


図 28 乗降者数・通過人数推移（下り：時計回り）

資料：全て嘉麻市資料

(7) 稲築線

1日の利用者数は約13人となっているが、上下方向計14便運行しているため、1便あたりの利用者数は約0.9人とどまっている。

火曜の利用が突出しており、1日に約20人の利用が存在する。

主に鴨生口第一や稲築東中学校から稲築支所間の利用となっている。

1) 便別利用者数

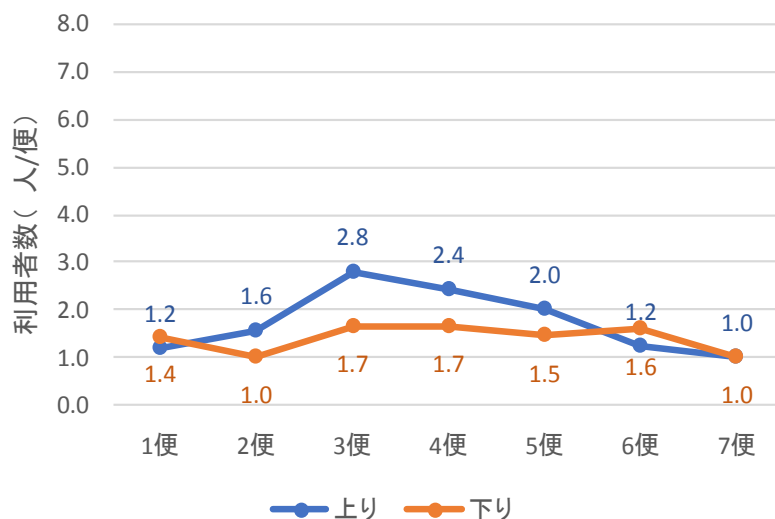


図 29 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	合計(日あたり)
出発地		稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	
到着地		稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	
出発時刻		7:19	8:10	9:27	11:24	14:37	16:37	17:32	
利用者数 (人/日)	最大	3.0	3.0	7.0	5.0	4.0	3.0	1.0	16.0
	平均	1.2	1.6	2.8	2.4	2.0	1.2	1.0	8.2

下り		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	合計(日あたり)
出発地		稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	
到着地		稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	稲築支所	
出発時刻		7:49	8:31	10:24	13:37	15:37	17:07	18:17	
利用者数 (人/日)	最大	2.0	1.0	4.0	4.0	3.0	2.0	1.0	10.0
	平均	1.4	1.0	1.7	1.7	1.5	1.6	1.0	4.4

2) 曜日別利用者数

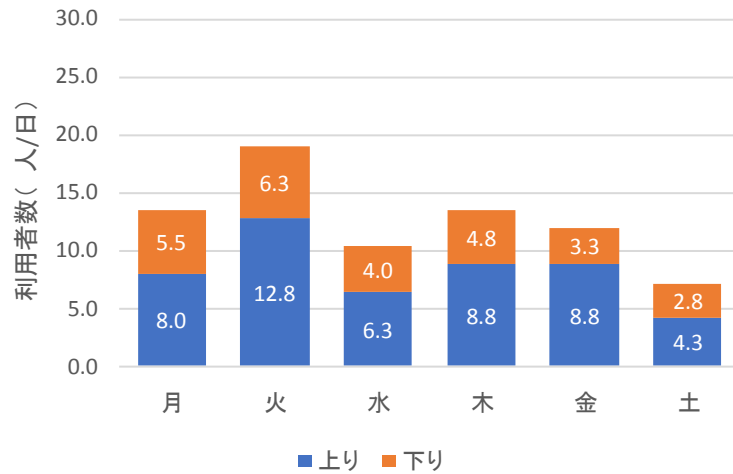


図 30 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

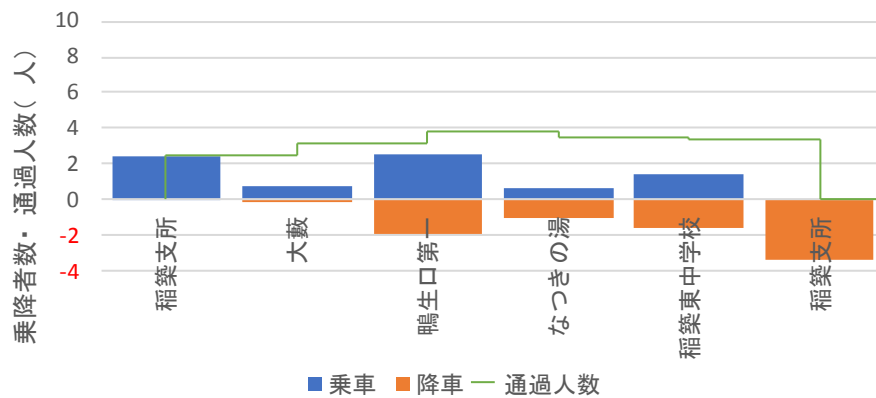


図 31 乗降者数・通過人数推移 (上り：反時計回り)

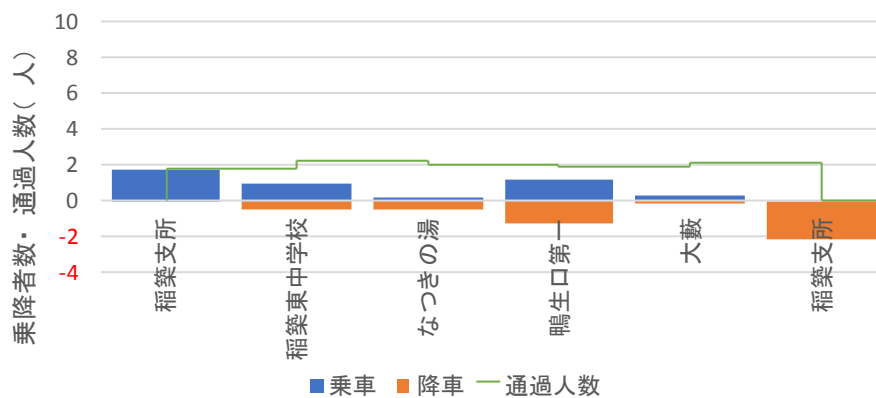


図 32 乗降者数・通過人数推移 (下り：時計回り)

資料：全て嘉麻市資料

2.2.4. 嘉穂バス

(1) 宮野線

上り方面の3便(9:29発)の利用が突出しているが、他の便はおおむね1便あたり1人を下回っている。下り方面では、2便(11:35)発の利用がやや多いが、上り方面ほど利用が伸びておらず、帰路は他路線や他の交通手段を利用していることが考えられる。

木曜、金曜の利用が多く、他の曜日での利用者数は1日あたり10人に満たない。

利用される区間は小野建具前よりも大隈寄りでの乗降が多く、山間部での利用は少ない。

1) 便別利用者数

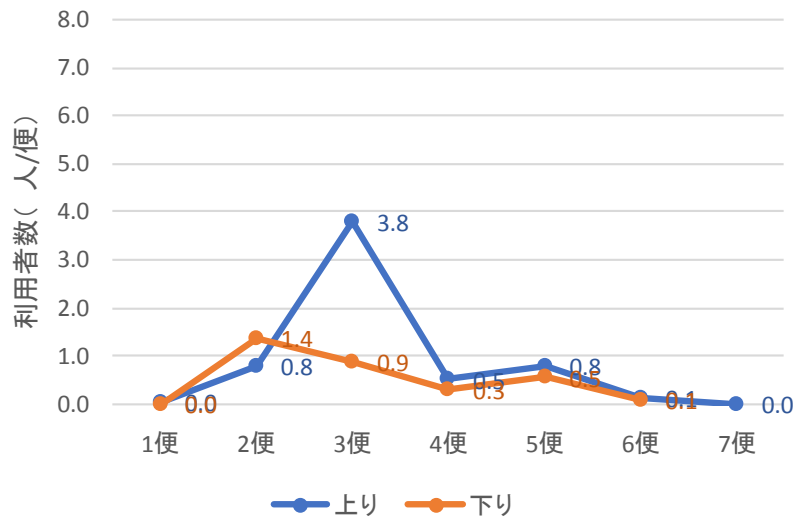


図 33 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	合計(日あたり)
出発地		掛橋	市野	市野	市野	市野	市野	市野	
到着地		夢サイトかほ	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
出発時刻		6:57	7:49	9:29	12:07	14:48	16:40	17:58	
利用者数 (人/日)	最大	1.0	2.0	7.0	2.0	2.0	2.0	0.0	8.0
	平均	0.0	0.8	3.8	0.5	0.8	0.1	0.0	6.0

下り		1便	2便	3便	4便	5便	6便	合計(日あたり)
出発地		夢サイトかほ	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	夢サイトかほ	カントリーエレベーター	
到着地		市野	市野	市野	市野	市野	市野	
出発時刻		9:13	11:35	14:14	16:18	17:23	18:40	
利用者数 (人/日)	最大	0.0	4.0	3.0	2.0	2.0	2.0	7.0
	平均	0.0	1.4	0.9	0.3	0.5	0.1	3.2

2) 曜日別利用者数

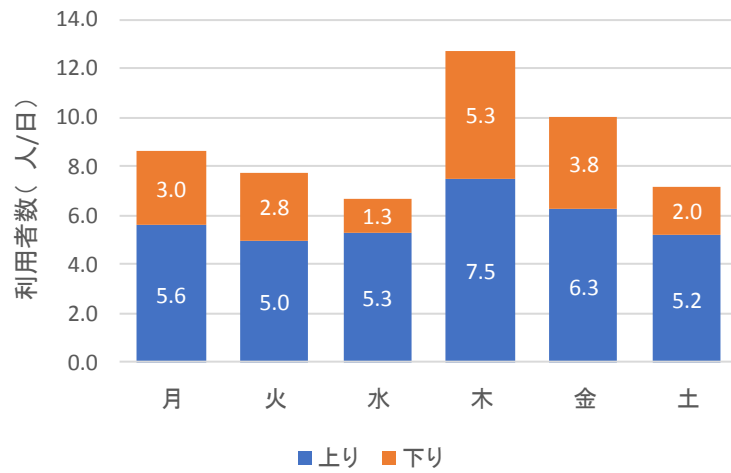


図 34 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

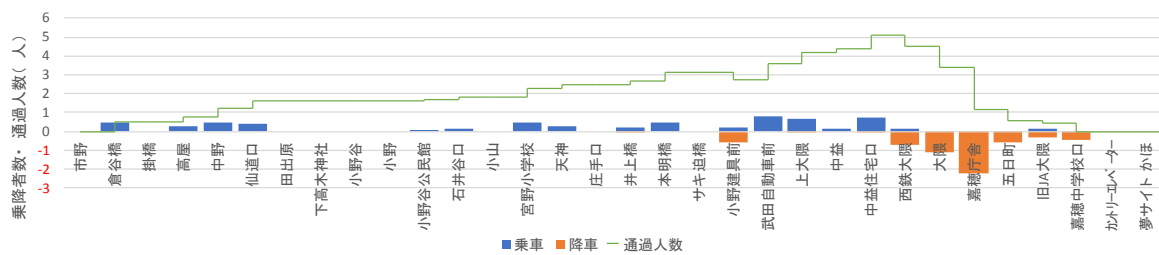


図 35 乗降者数・通過人数推移（上り：夢サイトかほ方面）

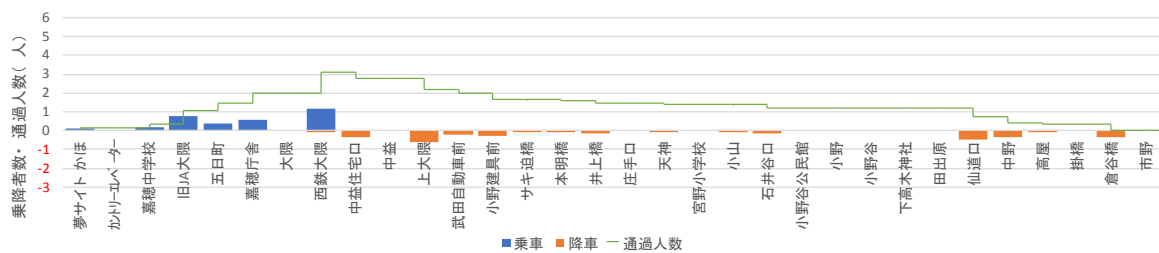


図 36 乗降者数・通過人数推移（下り：市野方面）

資料：全て嘉麻市資料

(2) 足白線

1日あたりの利用者数は約11人であり、ほぼ午前中での利用となっている。

1便あたりの利用者数が2人を超える便もあるが、1便平均の利用者数は1.3人にとどまっている。

曜日別では、木曜、金曜にやや集中する傾向にある。

足白車庫や馬見キャンプ場から大隈にかけての利用が存在するが、1日の乗車は各バス停から1人に満たない程度である。

1) 便別利用者数

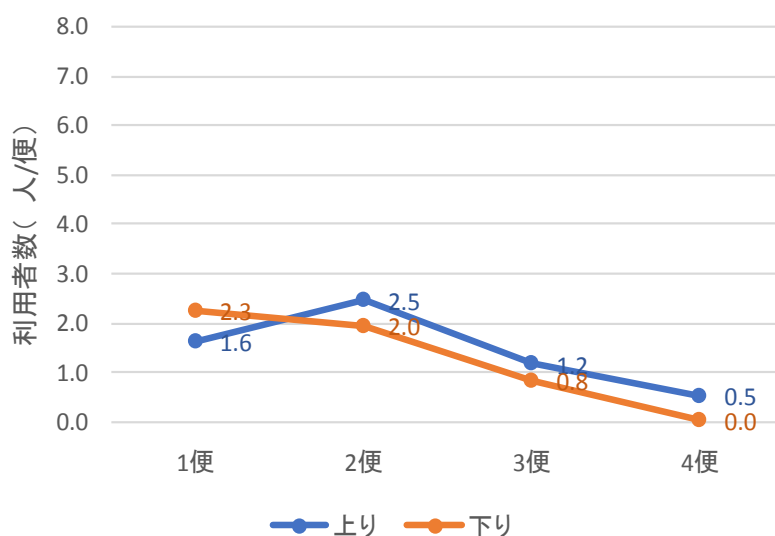


図 37 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	4便	合計(日あたり)
出発地		夢サイトかほ	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
到着地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
出発時刻		7:45	10:40	15:13	17:03	
利用者数 (人/日)	最大	4.0	5.0	4.0	2.0	11.0
	平均	1.6	2.5	1.2	0.5	5.8

下り		1便	2便	3便	4便	合計(日あたり)
出発地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	夢サイトかほ	
到着地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
出発時刻		9:16	13:14	16:18	17:55	
利用者数 (人/日)	最大	6.0	4.0	4.0	1.0	9.0
	平均	2.3	2.0	0.8	0.0	5.1

2) 曜日別利用者数

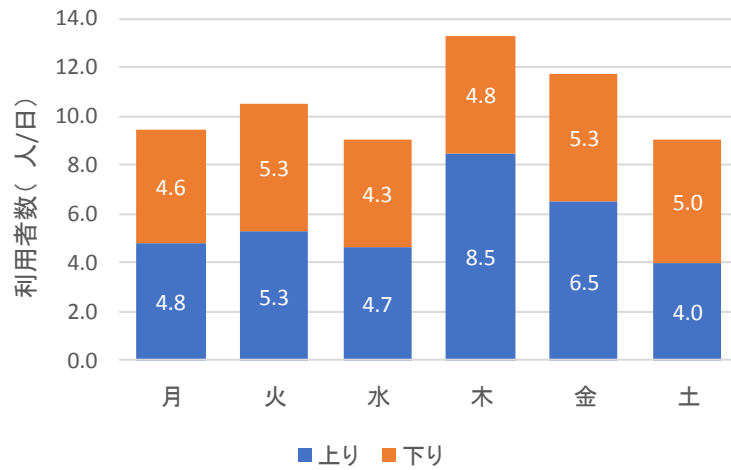


図 38 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

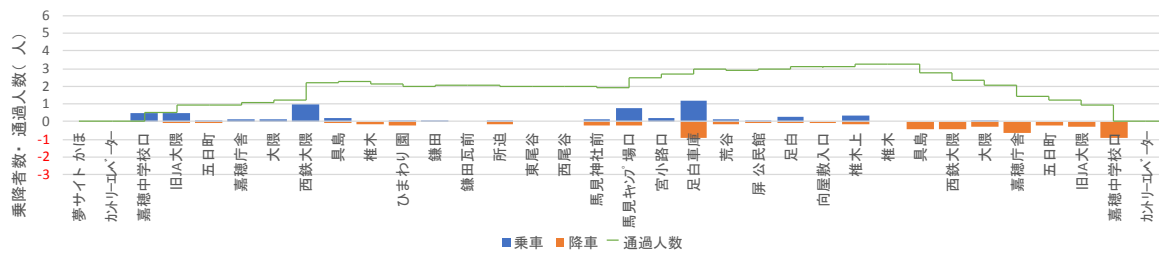


図 39 乗降者数・通過人数推移 (上り：時計回り)

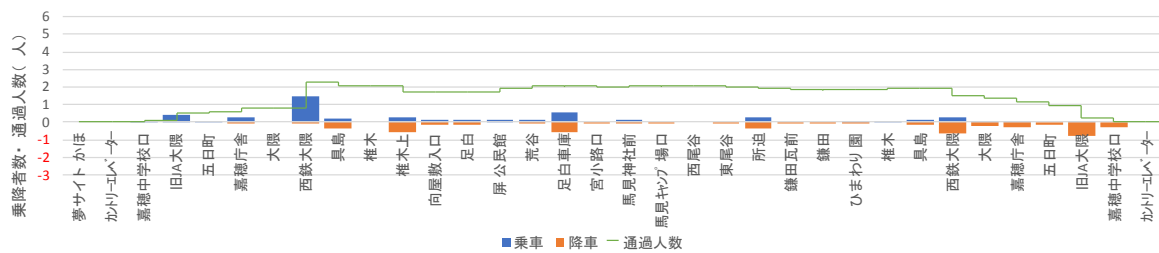


図 40 乗降者数・通過人数推移 (下り：反時計回り)

資料：全て嘉麻市資料

(3) 千手内廻線

1日の利用者数は約17人であり、嘉穂バスの中では比較的用户数が定着している。午前中の便を中心に1便あたり3人程度の利用があるが、午後の利用者数は少ない。土曜を含め、曜日による変動は少ない。

正手口、大力、一丁五反などから1日に1人程度の利用が存在する。

1) 便別利用者数

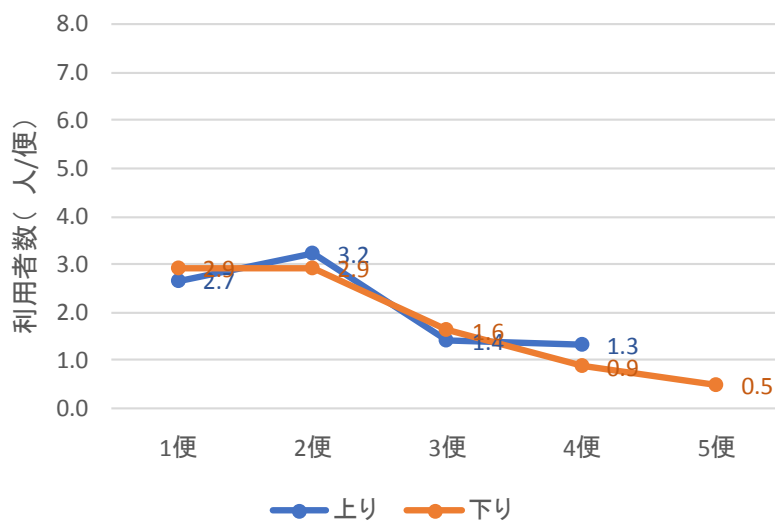


図 41 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	4便	合計(日あたり)
出発地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
到着地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
出発時刻		7:54	10:43	13:28	16:06	
利用者数 (人/日)	最大	5.0	8.0	4.0	5.0	15.0
	平均	2.7	3.2	1.4	1.3	8.6

下り		1便	2便	3便	4便	5便	合計(日あたり)
出発地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	夢サイトかほ	カントリーエレベーター	
到着地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
出発時刻		8:50	9:48	14:54	16:56	18:18	
利用者数 (人/日)	最大	10.0	7.0	4.0	4.0	2.0	20.0
	平均	2.9	2.9	1.6	0.9	0.5	8.8

2) 曜日別利用者数

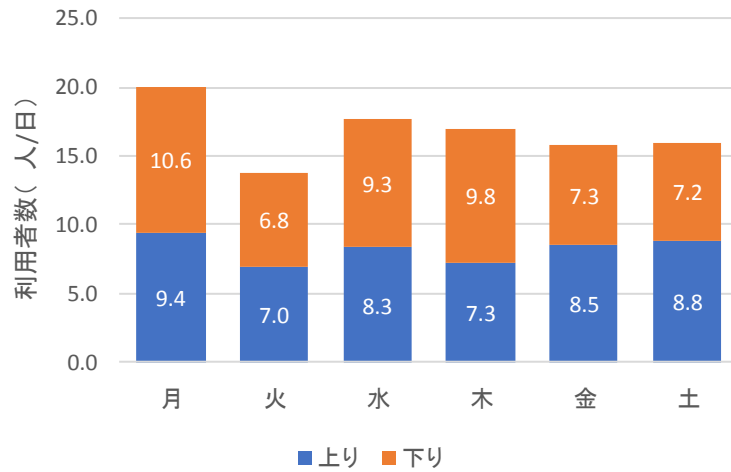


図 42 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

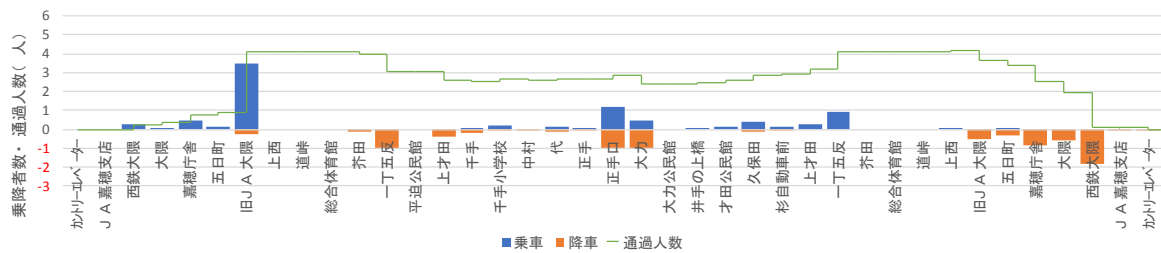


図 43 乗降者数・通過人数推移 (上り：時計回り)

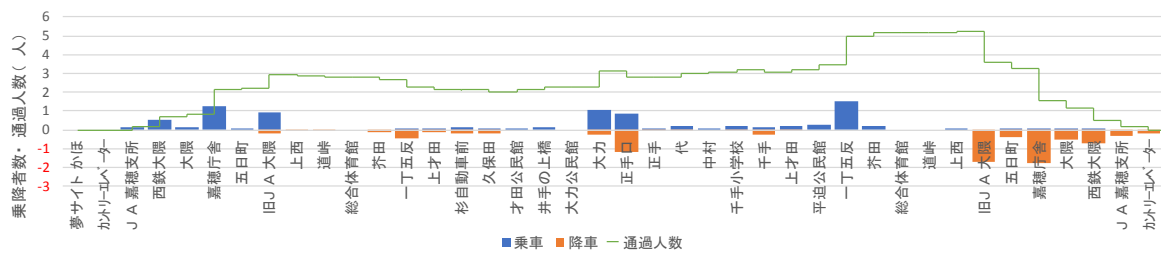


図 44 乗降者数・通過人数推移 (下り：反時計回り)

資料：全て嘉麻市資料

(4) 千手外廻線

1日の利用者数は約5人であり、1便あたりの利用者数も0.6人とどまっている。
特に午後の利用者は月間を通して0人の便も存在するなど低利用路線となっている。
曜日別では、月曜、火曜に利用者が集中している。

利用区間は江星団地、集集会所から大隈など比較的近距离での利用となっており、山間部、郊外部からの利用は少数である。

1) 便別利用者数

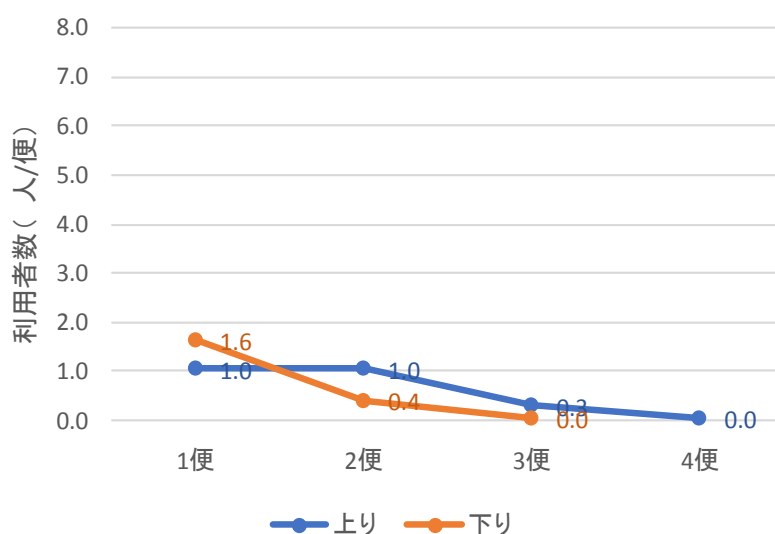


図 45 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	4便	合計(日あたり)
出発地		高畑	高畑	高畑	高畑	
到着地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	
出発時刻		7:43	9:12	11:13	14:11	
利用者数 (人/日)	最大	4.0	3.0	2.0	1.0	5.0
	平均	1.0	1.0	0.3	0.0	2.4

下り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		カントリーエレベーター	カントリーエレベーター	夢サイトかほ	
到着地		高畑	高畑	高畑	
出発時刻		10:25	13:10	17:40	
利用者数 (人/日)	最大	6.0	2.0	1.0	6.0
	平均	1.6	0.4	0.0	2.1

2) 曜日別利用者数

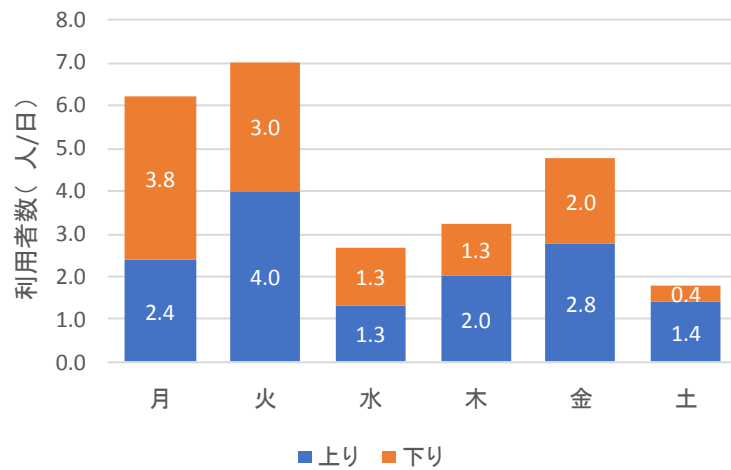


図 46 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

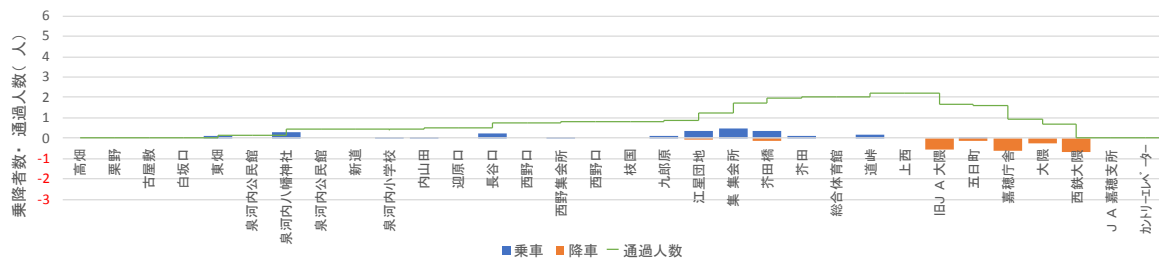


図 47 乗降者数・通過人数推移 (上り：夢サイトかほ方面)

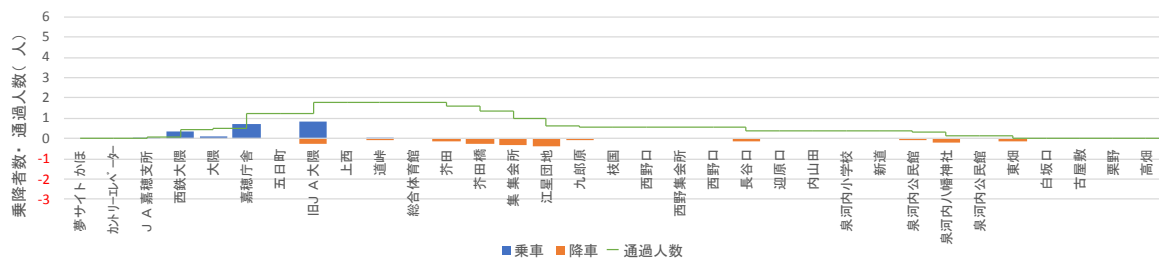


図 48 乗降者数・通過人数推移 (下り：高畑方面)

資料：全て嘉麻市資料

(5) 市内周回線

1日あたりの利用者数は約63人であり、市バスの中で2番目に利用が多いが、便別にみると利用されている便は6便程度に限られている。(上り1,2,3便、下り5,11,12便)

沿線に稲築志耕館高校があり、通学目的での利用が最も多い。通学時間帯以外では上り方面の3便(8:50発)、下り方面の5便(11:08発)で1便あたり4~5人の利用が存在するが、他の便では1便あたり2人に満たず、月間利用者数が0人となっている便も多い。

通学目的で利用されているため、曜日による変動は少ない。

稲築志耕館高校への通学利用では、山田地域や碓井地域など西鉄バスで直接アクセスできない地域からの利用が多くなっている。

1) 便別利用者数

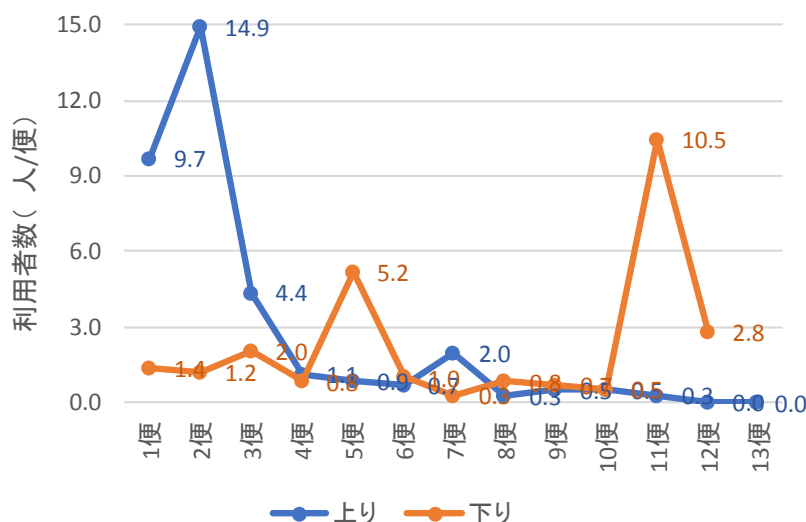


図 49 便別利用者数

上り	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	合計(日あたり)
出発地	山田庁舎	山田庁舎	山田庁舎	夢サイトかほ	夢サイトかほ	山田庁舎	山田庁舎	山田庁舎	山田庁舎	カントリーエレベーター	夢サイトかほ	山田庁舎	山田庁舎	
到着地	稲築庁舎	稲築庁舎	稲築庁舎	稲築庁舎	稲築庁舎	夢サイトかほ	稲築庁舎	夢サイトかほ	夢サイトかほ	稲築庁舎	稲築庁舎	夢サイトかほ	夢サイトかほ	
出発時刻	6:46	7:46	8:50	10:40	11:41	11:51	13:21	14:51	15:33	15:53	16:32	17:02	17:44	
利用者数	最大	20.0	31.0	8.0	4.0	5.0	7.0	5.0	1.0	2.0	3.0	2.0	1.0	0.0
(人/日)	平均	9.7	14.9	4.4	1.1	0.9	0.7	2.0	0.3	0.5	0.5	0.3	0.0	0.0
														53.0
														35.3

下り	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	合計(日あたり)	
出発地	稲築庁舎	夢サイトかほ	稲築庁舎	稲築庁舎	稲築庁舎	稲築庁舎	夢サイトかほ	稲築庁舎	夢サイトかほ	夢サイトかほ	稲築庁舎	稲築庁舎		
到着地	カントリーエレベーター	山田庁舎	山田庁舎	夢サイトかほ	山田庁舎	夢サイトかほ	山田庁舎	カントリーエレベーター	山田庁舎	山田庁舎	山田庁舎	山田庁舎		
出発時刻	8:00	8:32	8:29	9:34	11:08	12:09	13:03	14:05	14:33	15:15	16:19	17:01		
利用者数	最大	4.0	5.0	7.0	5.0	11.0	5.0	3.0	3.0	5.0	4.0	21.0	12.0	44.0
(人/日)	平均	1.4	1.2	2.0	0.8	5.2	1.0	0.3	0.8	0.7	0.5	10.5	2.8	27.3

2) 曜日別利用者数

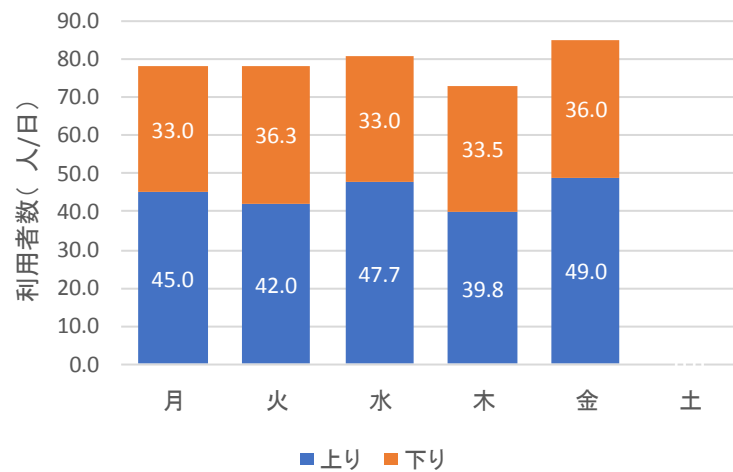


図 50 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

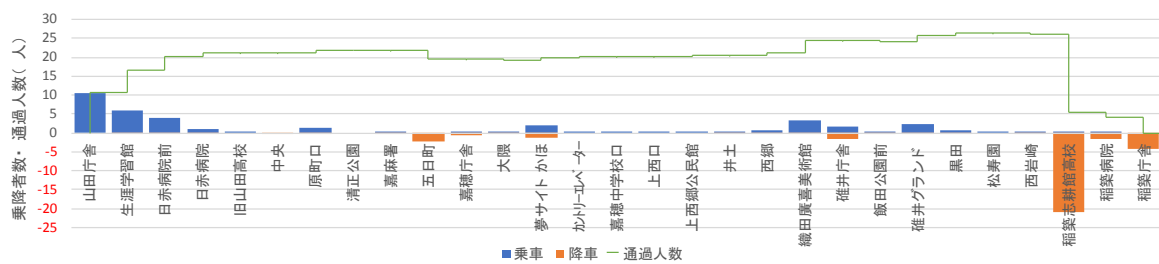


図 51 乗降者数・通過人数推移（上り：稲築庁舎方面）

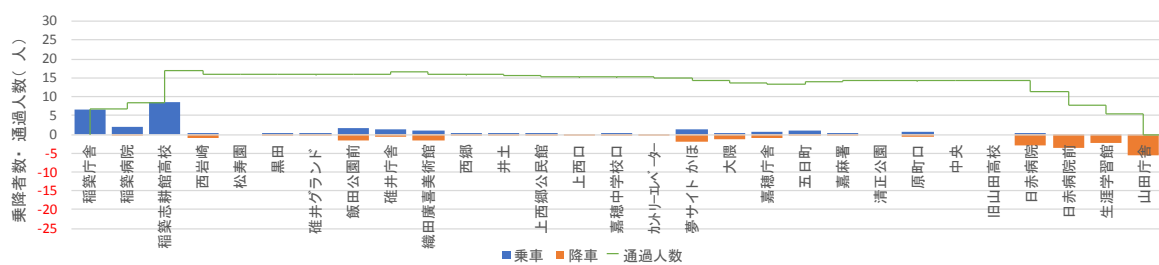


図 52 乗降者数・通過人数推移（下り：山田庁舎方面）

資料：全て嘉麻市資料

2.2.5. 碓井福祉バス

1日あたりの利用者数は約29人であり、午前中の便では1便あたり約10人の利用が存在している。

火曜、木曜が他の曜日に対して利用者数がやや多い。

昭嘉団地、笹原公民館、碓井交番前、人権啓発センター、熊本、道の駅うすい、碓井庁舎などに利用者が集中している。

1) 便別利用者数

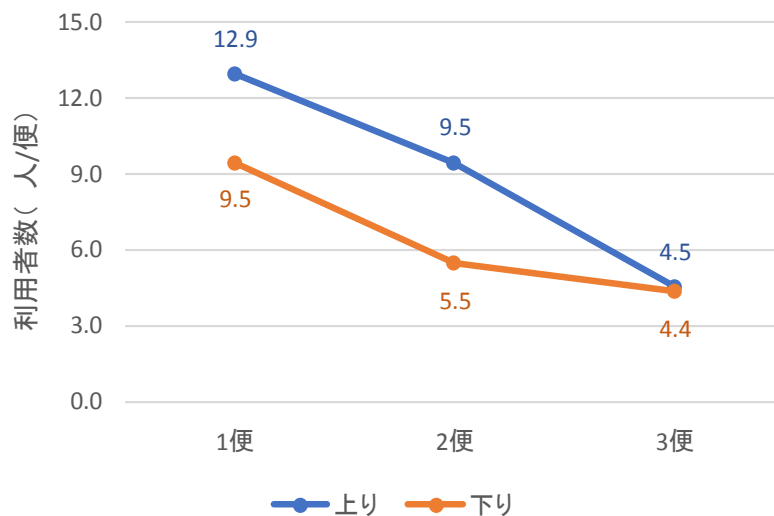


図 53 便別利用者数

上り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		碓井庁舎	碓井庁舎	碓井庁舎	
到着地		碓井庁舎	碓井庁舎	碓井庁舎	
出発時刻		9:03	11:06	15:08	
利用者数 (人/日)	最大	21.0	15.0	9.0	37.0
	平均	12.9	9.5	4.5	17.1

下り		1便	2便	3便	合計(日あたり)
出発地		碓井庁舎	碓井庁舎	碓井庁舎	
到着地		碓井庁舎	碓井庁舎	碓井庁舎	
出発時刻		10:08	13:26	16:08	
利用者数 (人/日)	最大	17.0	9.0	7.0	27.0
	平均	9.5	5.5	4.4	12.2

2) 曜日別利用者数

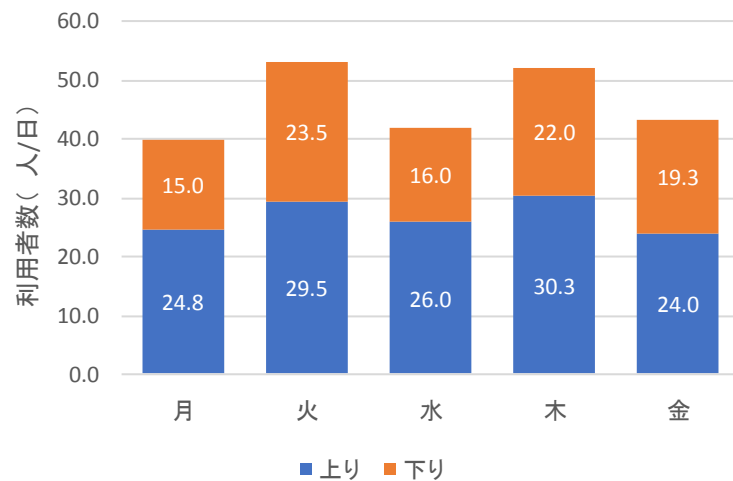


図 54 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

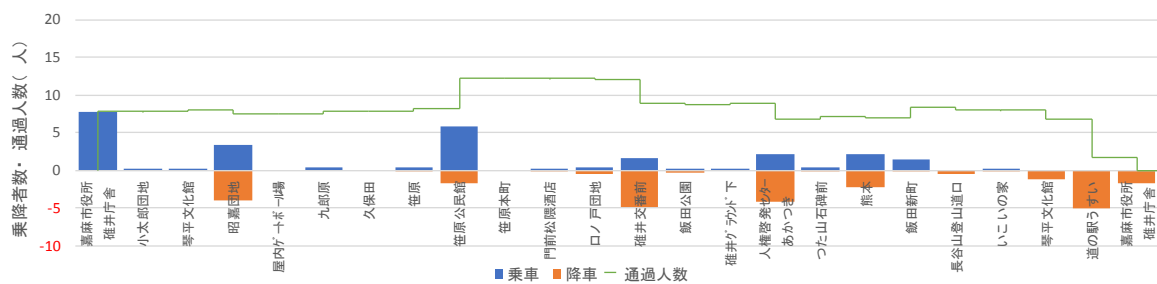


図 55 乗降者数・通過人数推移（上り：碓井→昭嘉団地→人権啓発センター→碓井方面）

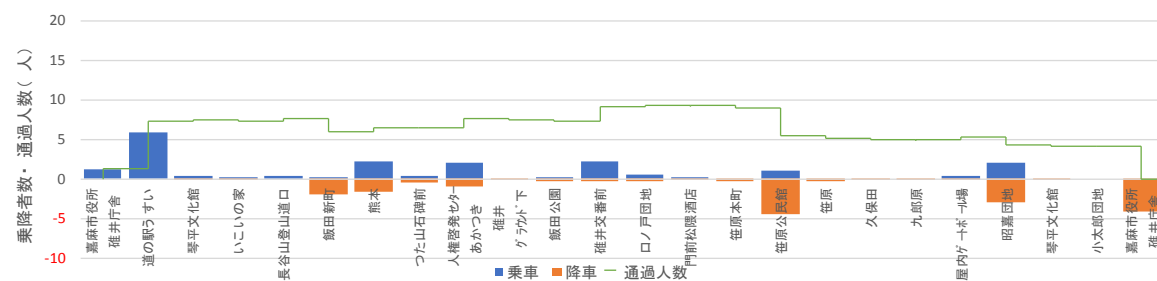


図 56 乗降者数・通過人数推移（下り：碓井→人権啓発センター→昭嘉団地→碓井方面）

資料：全て嘉麻市資料

2.2.6. 稲築福祉バス

1日の利用者数は約112人となっており、A路線とB路線の利用者数に大きな差は無い。

月曜、水曜、金曜の利用が他の曜日と比較して多く、月曜の利用は計135人に達する。

区間別では、A路線のA-1、A-2便で福祉センターへの利用が特に多く、福祉センターから帰る便の利用者は、複数の便に分散している。

1) 便別利用者数

A路線		A-1	A-2	A-3	A-4	A-5	A-6	A-7	A-8	A-9	A-10	A-11	A-12	A-13	A-14	A-15	A-16	合計(日あたり)
路線名		平	鴨生	漆生・才田	漆生・岩崎	鴨生	平・岩崎	口春・山野	鴨生	鴨生	口春・山野	鴨生	鴨生	漆生・岩崎	岩崎・平	鴨生・山野・口春	漆生・才田・平	
出発地		なつきの湯	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	
到着地		なつきの湯	福祉センター	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	なつきの湯	
出発時刻		9:45	10:05	10:20	10:55	11:20	11:50	12:05	12:30	14:00	14:15	14:50	15:15	15:30	15:50	16:05	16:30	
乗車人数 最大		17.0	12.0	9.0	10.0	5.0	7.0	5.0	5.0	4.0	8.0	6.0	6.0	2.0	3.0	6.0	6.0	75.0
(人/日) 平均		9.7	6.3	6.1	5.0	3.2	2.3	2.6	3.0	2.3	4.1	2.8	3.0	1.4	1.6	2.9	3.0	55.5

B路線		B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	B-7	B-8	B-9	B-10	B-11	B-12	B-13	B-14	B-15	B-16	合計(日あたり)
路線名		口春・山野	鴨生	鴨生	岩崎・平	鴨生	漆生・岩崎	口春・山野・鴨生	平・才田・漆生	鴨生	平	平・岩崎	漆生・才田	漆生・岩崎	鴨生	鴨生	口春・山野	
出発地		福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	なつきの湯	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	
到着地		福祉センター	なつきの湯	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	なつきの湯	なつきの湯	福祉センター	福祉センター	福祉センター	福祉センター	なつきの湯	福祉センター	
出発時刻		9:30	10:05	10:20	10:50	11:05	11:25	11:45	12:10	14:00	14:15	14:40	14:55	15:25	15:55	16:10	16:40	
乗車人数 最大		6.0	3.0	8.0	5.0	4.0	4.0	9.0	11.0	11.0	3.0	7.0	9.0	5.0	4.0	6.0	3.0	69.0
(人/日) 平均		3.3	2.0	3.9	3.2	2.6	1.9	4.7	8.1	6.4	2.0	4.7	5.8	3.2	2.3	3.4	1.9	56.7

2) 曜日別利用者数

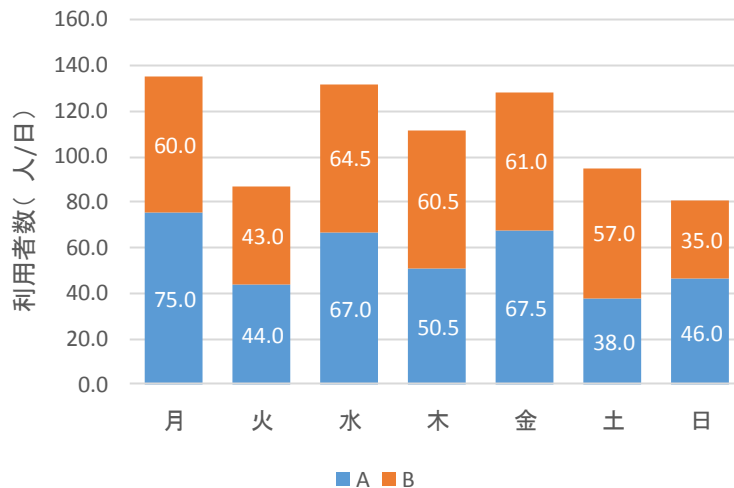


図 57 曜日別利用者数

3) 利用区間推移

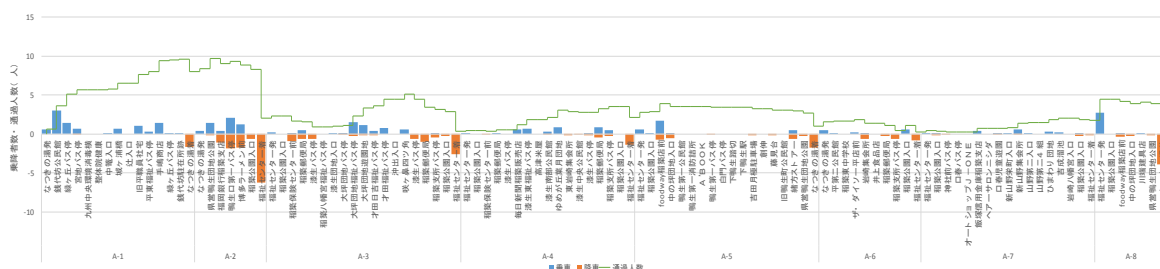


図 58 乗降者数・通過人数推移 (A 路線 午前)

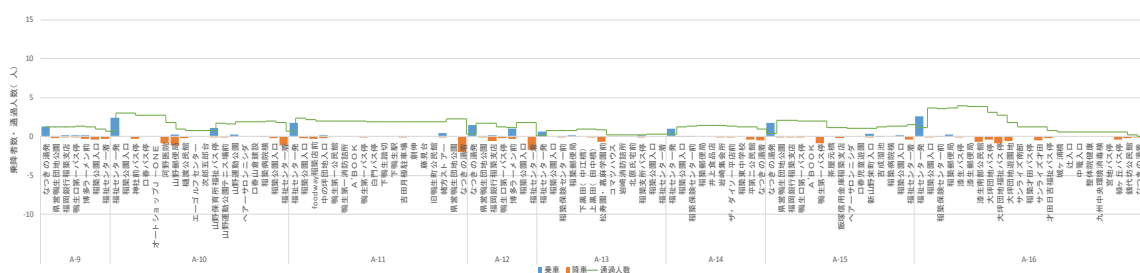


図 59 乗降者数・通過人数推移 (A 路線 午後)

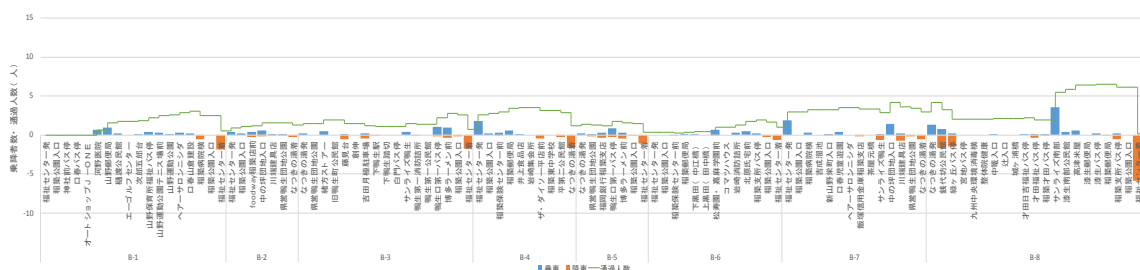


図 60 乗降者数・通過人数推移 (B 路線 午前)

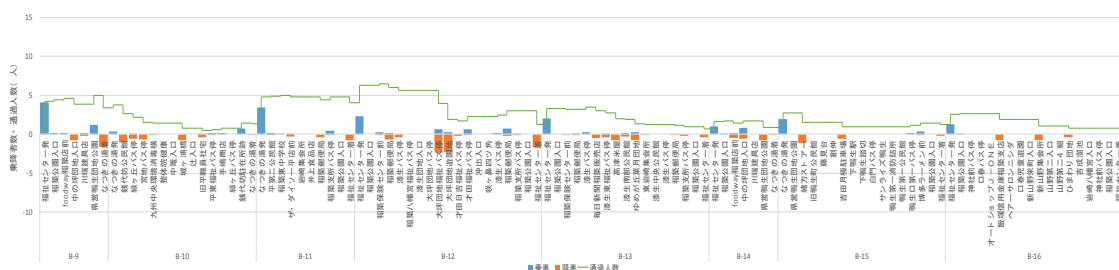


図 61 乗降者数・通過人数推移 (B 路線 午後)

資料：全て嘉麻市資料

2.3. 市バス、福祉バスの課題

2.3.1. 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 億円を超えている。

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 円必要となっている。

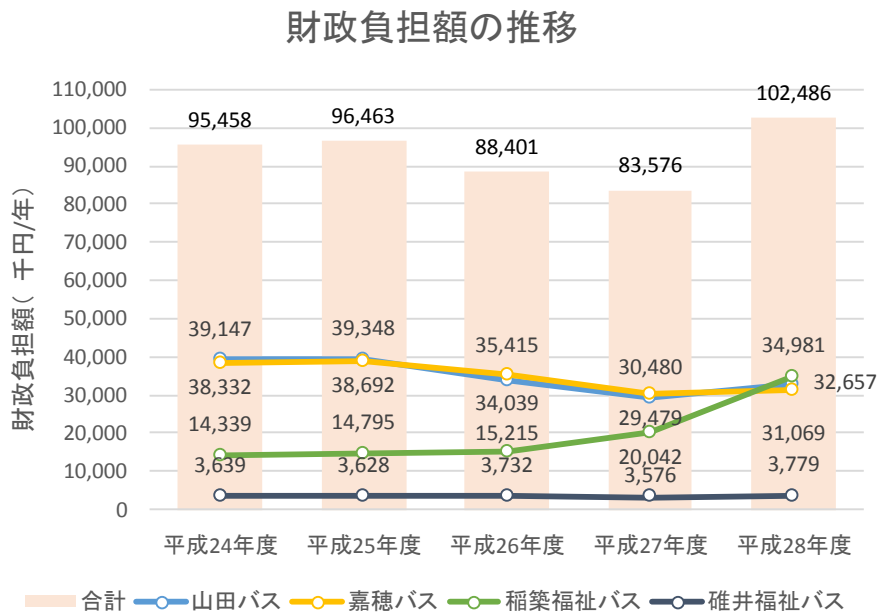


図 62 財政負担額の推移

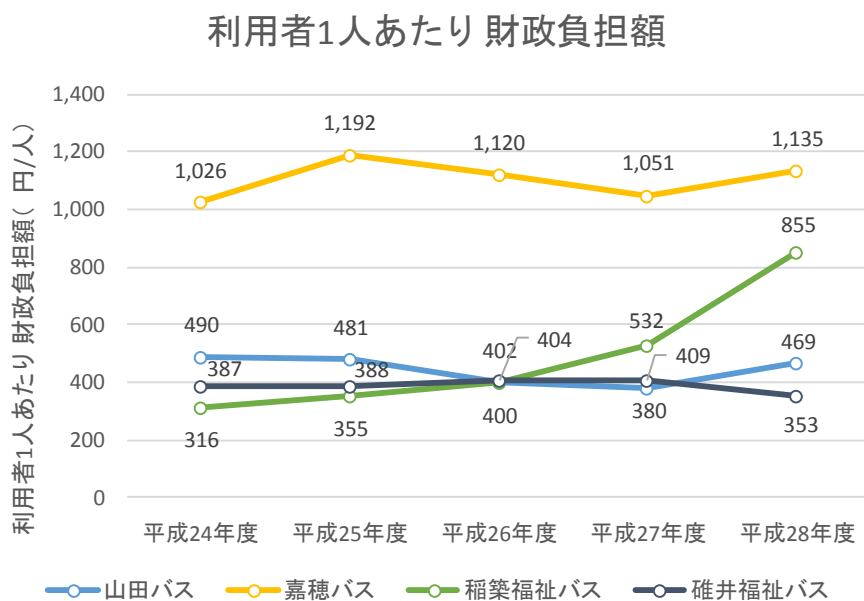


図 63 利用者 1 人あたり財政負担額

資料：全て嘉麻市資料

2.3.2. 利用の低迷する路線の存在

市バス路線では、熊ヶ畑桂川線および市内周回線以外は利用者が年間 1 万人に満たず、千手外廻線や宮野線、足白線などでは、走行実績に対して利用者が低迷している。

年間走行実績と年間利用者数の関係

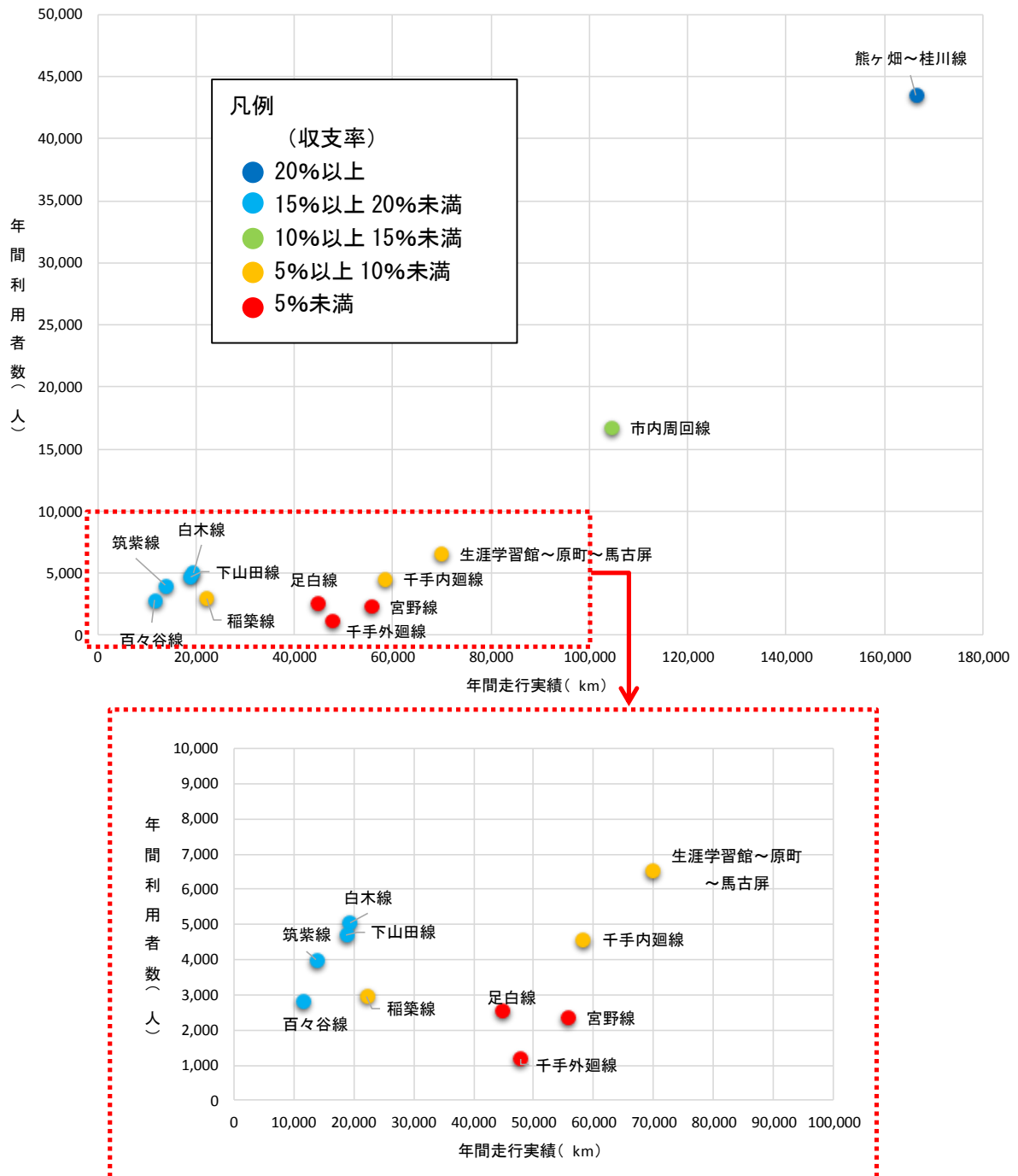


図 64 市バス各路線の走行実績と利用者数の状況

資料：全て嘉麻市資料（平成 28 年度の走行実績・利用実績）

2.3.3. 路線別の課題

路線別の課題を下表に整理する。利用の低迷する路線のほか、利用の少ない便や区間などの顕在化している課題のほか、地域や市をまたぐ運行など、潜在的なニーズも抱えている。

表 4 路線別の課題

路線分類	路線名	現状と課題
		共通事項
山田バス	路線 1 (熊ヶ畑桂川線)	—
	路線 2 (坂谷・カッホー馬古屏線)	—
	白木線	・総合病院（日赤病院）の利用はできるが、商業施設を通らず、買い物の利用不可。 ・総合病院（日赤病院）の利用者が多い。 ・午前中の便で利用が集中し、午後は少ない。 ・短い路線に細かく分かれており、地域内利用時でも乗り継ぎが多く、利用しづらい。
	百々谷線	
	筑紫線	
	下山田線	
	稲築線	—
嘉穂バス	宮野線	・年間の利用者が少ない。 ・午前中の便で利用が集中し、午後は少ない。 ・各方面毎に細かく分かれ、路線も長大となっており、地域内利用時でも乗り継ぎが多く、利用しづらい。
	足白線	
	千手内廻線	
	千手外廻線	
	市内周回線	—
稲築福祉バス		・無料での運行であるため、各地域で公共交通のサービスに不公平感がある。 ・バス停がないため、乗降場所がわかりずらく、利用しづらい
碓井福祉バス		

現状と課題	市外及び地域間移動の有無
個別事項	
・通勤、通学時間帯に利用者が集中。 ・日祝は、西牛隈までの運行であり、碓井庁舎や桂川駅への移動に利用できない。 ・嘉穂総合高校の学生がテスト帰りに利用できる便がない。 ・22 時台のバス要望が多い。 ・9 時、14 時台の桂川方面へ運行するバスがなく、桂川方面へのバスによる移動がしづらい。	○ 山田地域から桂川方面を運行。
・午前中の便に利用が集中し、午後は少ない。 ・日中の田川市バスへ接続する便が少ない。（4 便） ・カッホー馬古屏の利用者が多い。	○ 田川市バスと接続し運行。
・熊田、尾浦第一、サルビアパーク、日赤病院での乗降が多い。 ・熊ヶ畑第三集会所からいこいの家間の利用が少ない。	×
・生涯学習館から新大橋橋間の利用及び百谷峠の乗降が少ない。 ・上りの利用者と比較して、下りの利用者が極端に少ない。	×
・生涯学習館から筑紫への便において、下木城から筑紫間の利用が少ない。	×
・生涯学習館からふれあいハウス間の利用が少ない。	×
・西鉄バス路線廃止の代替えとして、廃止区間の一部を補完し、運行する路線であり、路線が短く、バス停も少ないため、利用者も少ない。	×
・9：29 の便に利用が集中。 ・田出原から小野谷公民館間の乗降が少ない。	×
・西尾谷、東尾谷、鎌田瓦前の乗降が少ない。	×
・カントリーエレベーターから西鉄大隈間の利用が少ない。	×
・午後は月間 0 人の便もある。 ・東畑から高畑間の利用がない。	×
・朝夕の上り 2 便、下り 11 便の利用が集中し、通学での利用が多い。 ・山田から直接稲築へ運行していない。（西鉄バス路線と重複のため） ・約半数の便が市内を周回せず、利用しづらい。（夢サイトかほまで） ・月曜から金曜の運行であり、土日、祝日の地域間利用ができない。	○ 山田、稲築、碓井、嘉穂地域を運行。
・利用者が多い。 ・集落内に入り込んだ複雑な路線であり、また、1 日数回しか停車しないバス停があるため、利用しづらい。 ・利用条件として、60 歳以上等に限定されており、60 歳未満の人が利用できない。	×
・バス停が少なく、短い路線であり、広域移動に利用しづらい。 ・下臼井方面にバスが運行していないため、バスの利用ができない。	×

3. 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。

3.1. 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。

3.2. 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。

3.3. 総合バスステーションの設置方針

市バス路線と民間バス路線を連絡し、市バスの新たな運行拠点となる施設として、4地域の中心にあたる牛隈地区に総合バスステーションを設置する。

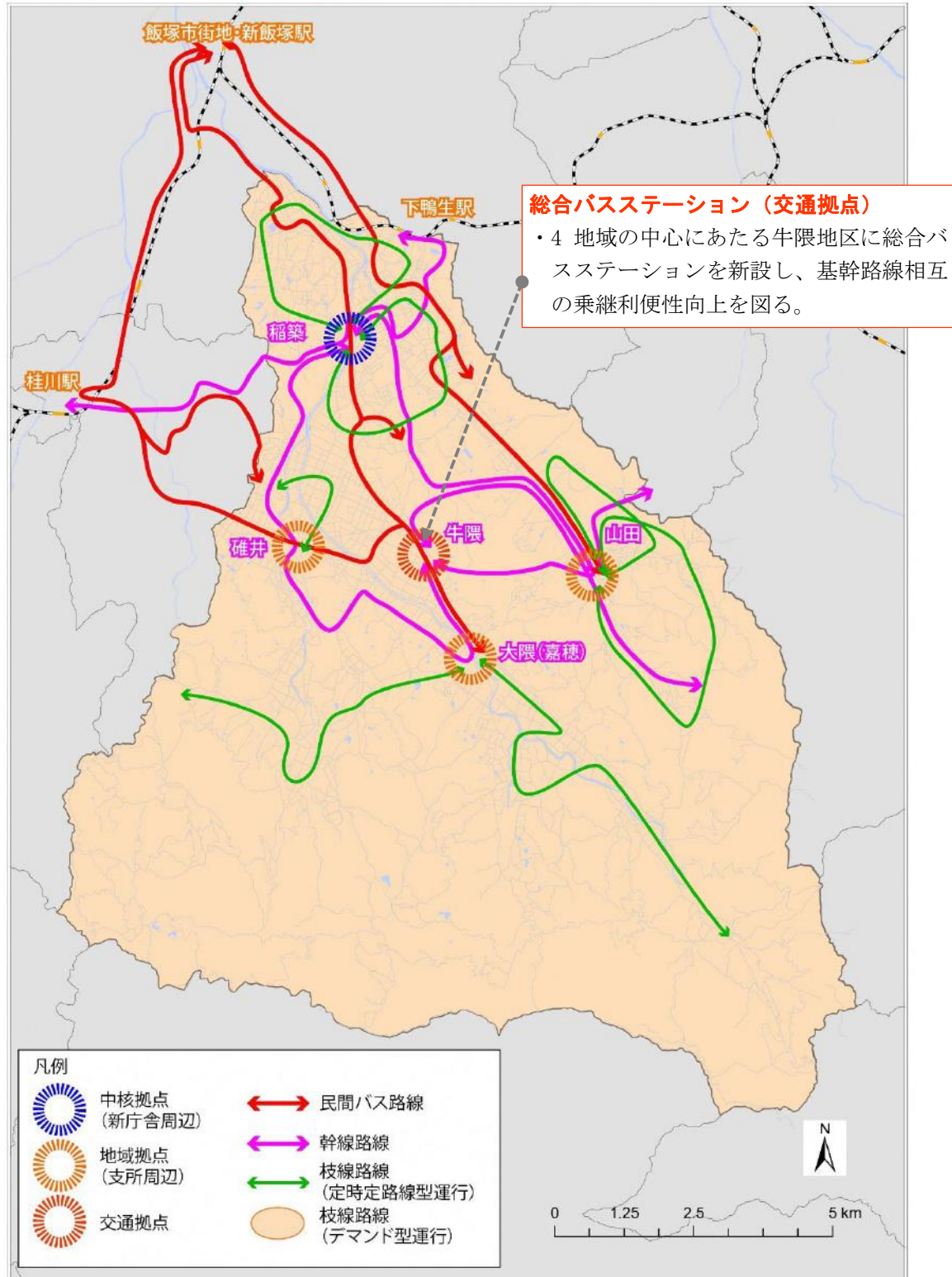


図 65 総合バスステーションの考え方

3. 4. 運行路線構築に係る方向性の整理

3.4.1. 幹線路線の形成方針

既存路線である「熊ヶ畑桂川線」「坂谷カッホー馬古屏線」「市内周回線」については、市外及び地域間を跨ぐ路線であり、幹線として位置づける。また、新たな幹線として、以下のとおり幹線路線を構築するものとする。

- ・ 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
- ・ 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

表 5 幹線路線の形成方針

路線名	路線構築の考え方、目的、効果	利用目的
稲築桂川線	・ 稲築地域から桂川方面への路線バスによるアクセス性を確保。 ・ 下鴨生駅と桂川駅をつなぎ、稲築志耕館高校と嘉穂総合高校への通学需要に対応する路線を確保。 ・ 夜間に運行する便の検討。	通勤、通学、通院、買い物
山田桂川線	・ 桂川方面へ西鉄バスが運行していない時間帯を補完。 ・ 高校通学者のテスト等の時限短縮時にも利用可能なダイヤ設定。 ・ 夜間に運行できる便の検討。	通学、通院、買い物
山田牛隈線	・ 熊ヶ畑桂川線を基本に、西鉄バスとの重複を解消するため、山田地域から総合バスステーションへの路線に変更。 ・ 総合バスステーションから田川市バス接続を考慮した路線の構築。	通勤、通学、通院、買い物
市内循環線	・ 山田、碓井、嘉穂地域から新庁舎の立地する稲築地域へのアクセス性を確保。 ・ 新庁舎と総合バスステーションを起点、終点とする東西の2路線により、市内各地域、支所を結ぶ循環路線を構築する。 ・ 新庁舎及び支所に限らず、「公共施設見直し計画」に基づく施設の再配置にも対応した路線の構築	通勤、通学、通院、買い物

3.4.2. 枝線路線の見直し方針

(1) 市バス路線

今回、既存路線においては、嘉麻市公共交通網形成計画における方針「一体性」「安全性」「利便性」「持続性」の向上を優先して路線の検討を行うものとする。

表 6 既存路線見直しの方向性

区分	路線名	課 題	見直しの方向性
山田バス	白木線	・ 路線が細分化している ・ 運行本数が少ない	・ 路線の統合 ・ デマンド型運行の導入検討
	百々谷線		
	筑紫線		
	下山田線		
	稲築線	・ 利用者の低迷 ・ 運行目的の不明瞭性	・ 新規路線への集約
嘉穂バス	宮野線	・ 運行距離が長大 ・ 利用者数が低迷	・ 路線の統合 ・ デマンド型運行の導入検討
	足白線		
	千手内廻線		
	千手外廻線		

(2) 福祉バス路線

現在、無料で運行を行っている稲築福祉バス、碓井福祉バスは、合併前の運行形態を引き継ぎ、一部の福祉バスにおいては、満 60 歳以上の方等の利用制限が設定されている等、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。そのため、利用を制限することなく、誰でも利用できるよう利便性を高め、さらには免許返納など含め近い将来必要となる公共交通へ持続性のある転換を行うための基礎的な目標として、福祉バスを市バスに統合する。

表 7 既存路線見直しの方向性

区分/路線名	課 題	見直しの方向性
碓井福祉バス	・ 乗降場所が不明確 ・ 無償運行によるサービス水準の差異	・ 需要に応じた運行形態の選択 ・ デマンド型運行の導入検討
稲築福祉バス	・ 路線の複雑化 ・ 利用制限、無償運行によるサービス水準の差異	・ 需要に応じた運行形態の選択 ・ デマンド型運行の導入検討

3.4.3. 将来的な運行計画の見直しについて

本計画で定める運行計画のもと、平成 32 年度（稲築桂川線は平成 31 年度）からの運行を予定するが、各路線の運行に係る基準目標数値を設定し、本格運行後も見直し検討を随時行うものとし、下のフロー図に従い、適宜、利用状況を考慮して「運行水準（運行時間帯や便数）」「運行路線」「運行する曜日」「運行形態（路線定期運行、デマンド型運行）」等の見直しを行うものとする。

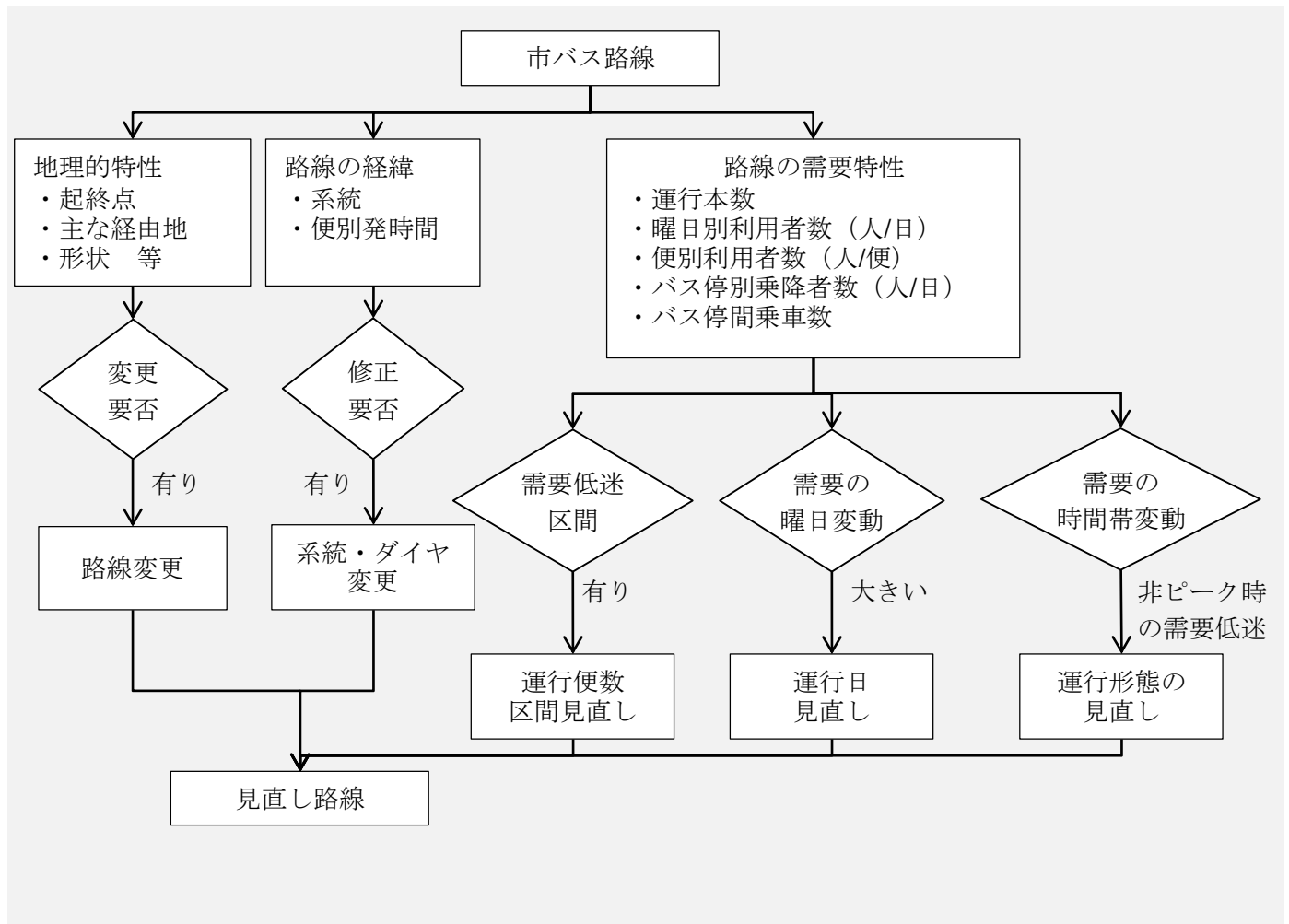


図 66 路線見直しの検討フロー

4. 運行形態選定の考え方

各路線の見直しにあたり、見直し後の運行形態の選定の考え方を整理する。

現在の市バス、福祉バス路線は路線によって差があり、高校生の通学利用があり利用者の多い「熊ヶ畑桂川線」「市内周回線」、高齢者の利用が中心だが利用水準の高い「坂谷・カッホー馬古屏線」「白木線」「下山田線」「千手内廻線」、1日の利用が10人に満たないその他の路線の3種に大別できる。

また、福祉バスは現在無償運行を行っているものの、1日の利用者数は45人（碓井福祉バス）、115人（稲築福祉バス）と、「熊ヶ畑桂川線」や「市内周回線」に匹敵する乗客を輸送している。

このような状況を踏まえ、需要と供給が一致せず、「効率性の低下」「コスト増」となる可能性がある路線については、多くの運行形態の中から需要規模に応じた選択が重要となる。

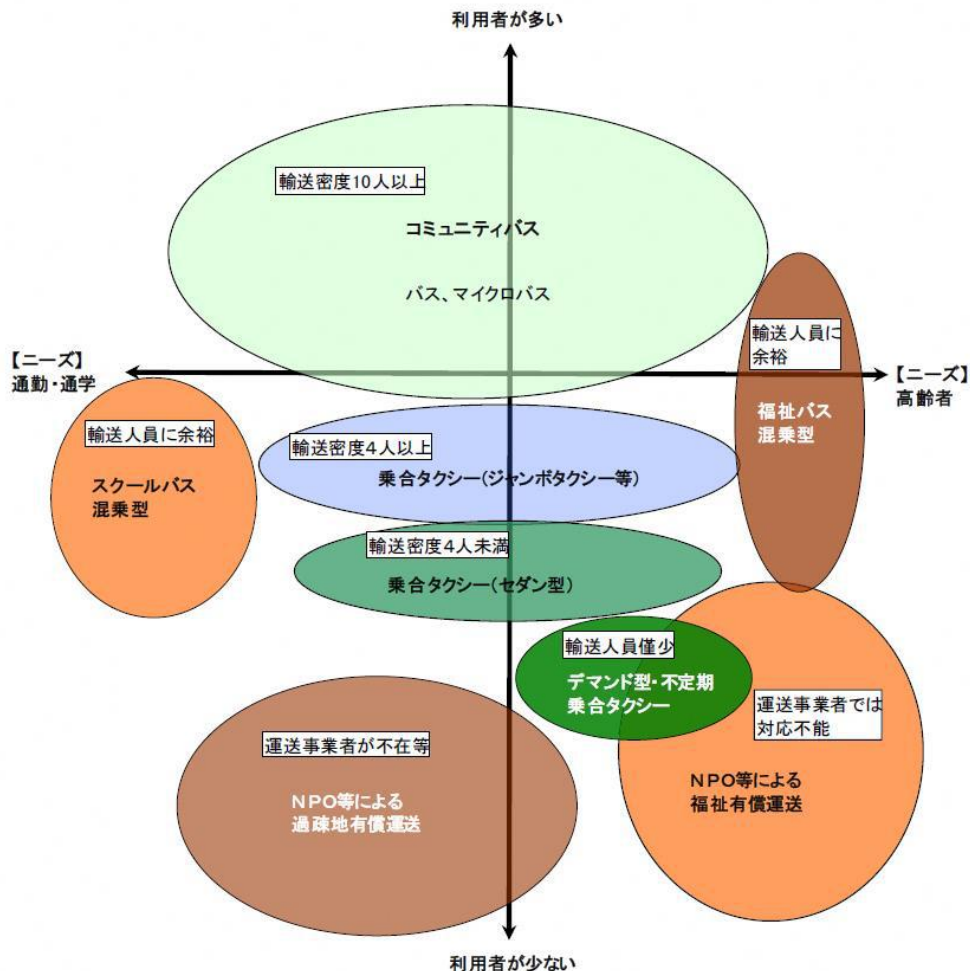


図 67 運行形態の種類

資料：なるほど！公共交通の勘どころ

4. 1. 定時定路線型運行とデマンド型運行の比較

定時定路線型運行とデマンド型運行には、それぞれ長所、短所があり、需要規模に沿った適用が重要となる。

特に、デマンド型運行とした場合は、利用規模によっては定時性への影響が大きく、1便あたりの利用者数が少ない路線に適用することが望ましい。

表 8 定時定路線型運行とデマンド型運行の比較

		定時定路線型運行	デマンド型運行
利便性	乗降しやすさ	バス停まで(から)徒歩が必要となり、集落分布によっては高齢者の利用は比較的しにくい懸念がある	運行方式によっては、自宅から目的地までタクシーと同様の利用が可能となり乗降しやすい
	予約の必要性	不要	予約が必要となり、思いつきで行動することや予約時刻から遅れた場合、予約し忘れた場合は利用できない
	料金	料金設定次第	料金設定次第
	定時運行	定時運行を前提として運行しており、到着時刻を予測できる	予約状況によって変動するため、定時運行を保障できない
事業者への影響	路線バス	路線の重複や料金差が少ない限りは、影響を抑制できる	運行区域の設定方法次第では、路線バスの高齢者利用が減少する
	タクシー	ニーズは基本的に競合しない	運行方式によっては、タクシーとの競合が発生する
運送方法・車両	運行経費	利用者数が少数となる地域では、非効率な運行となり収益性が低くなる	運行回数や運用する車両数によって経費が増減する 路線定期運行より輸送効率が低下するため、経費が増大する可能性もある
	運行システム	基本的に不要	必要となる場合、導入費・維持費がかかる
	車両	自家用有償運送でも可	基本的に事業用車両での運行 ※自家用有償車両でのデマンド型運行が解禁されているが、どこまで許可されているか要確認(既存事業者への影響が多いため、タクシー事業者の無い過疎地への適用と想定される)

4.2. デマンド型交通について

(1) デマンド型交通とは

<デマンド型交通の定義>

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

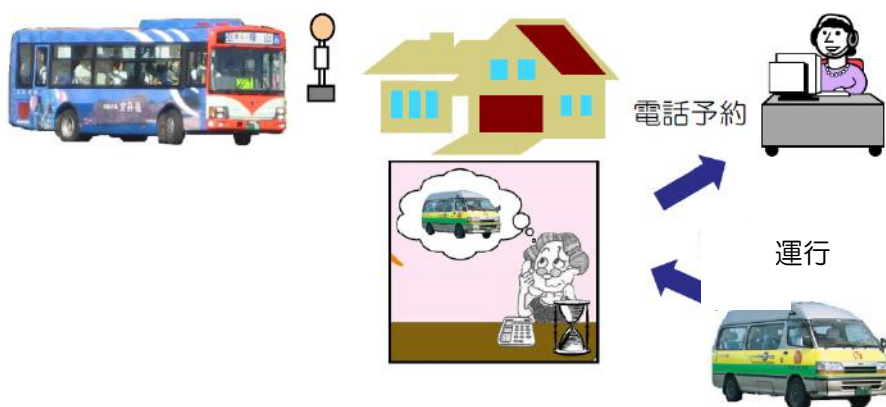


図 68 デマンド型交通の概念（資料：国土交通省）

(2) 運行に際して検討すべき事項

デマンド型交通の運行に際しては、一般的に以下の事項について検討を行う。

表 9 デマンド型交通の運行に際しての検討内容

(資料：デマンド型交通の手引き（中部運輸局）に加筆)

検討項目	検討内容
運行エリア・運行形態	地域の状況（地形条件、道路条件、施設立地等）や地域住民の移動需要を把握した上で、運行方式、運行ダイヤ、発着地(OD [※])自由度及び運行エリアを設定し、運行経費を試算することにより運行形態を検討
運行方式	1) 定路線型 路線バスやコミュニティバスの多くに採用されている予め定められたルートを運行 2) 迂回ルート・エリアデマンド型 需要に応じ予め定められた迂回ルートやエリアへ運行 3) 自由経路ミーティングポイント型 運行ルートは定めず、予約に応じ予め定められたバス停又はミーティングポイント間を結ぶ 4) 自由経路ドアツードア型 運行エリアは決まっているものの、一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず、需要に応じ、乗降場所の指定も行わない
運行ダイヤ	1) 固定ダイヤ型 路線バスやコミュニティバスのように予め運行ダイヤが定められており、予約があった場合のみ運行 2) 基本ダイヤ型 運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻または着時刻のみ設定 3) 非固定ダイヤ型 運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行する
運行エリア	利用可能な区域を設定
車両	地域の状況（地形条件、道路条件、施設立地等）や地域住民の移動需要に応じ、車両サイズ（バス車両、ジャンボタクシー車両、セダン型タクシー車両）を選択
運賃体系	デマンド型交通の役割分担と提供すべきサービス水準を踏まえつつ、鉄道や既存路線バス、タクシーと差別化を図るなど工夫した運賃体系の設定が必要
予約方法	予約に対する抵抗感を軽減するため、高齢者をはじめ、全ての利用者が使い勝手がよいと感じるわかりやすい予約方法を検討

※OD とは、起点（Origin）と終点（Destination）の組み合わせを表す

4.3. 需要規模と運行形態・運行水準選定の考え方

新たな路線を構築する際には、以下の表に示す内容を参考とし、現在の運行状況や地域性、今後の公共交通需要の規模を考慮し適切な運行形態の選定を行っていく。

表 10 運行形態選定の考え方

需要規模		運行形態
需要規模大 需要規模小	大 ● 1 便あたり 10 人を超える利用があり（想定され）、特に需要の集中する路線 ● 幹線機能を有し、枝線からの乗継需要のある路線	定時定路線型 ● 需要の集中する路線での利便性・定時性を確保するため、定時定路線での運行を行う
	中 ● 1 便での最大の利用者数が 4～10 人となり、需要が比較的集中する路線 ● 幹線に準ずる機能を有し、住居の集中する地区と都市拠点・地区拠点を連絡する路線	定時定路線型 ● 需要が比較的集中する路線での利便性（予約不要）や定時性を確保する ● ただし、需要の低迷する区間や利用者の少ない時間帯においては、必要に応じて予約型運行を適用する
	小 ● 1 便の利用者数が最大でも 4 人に満たない路線	デマンド型運行 ● 定路線型の場合：定時定路線型に準じた運行形態とし、路線や乗降場所を予め設定することで定時性を確保する ● ドアツードア型の場合：利用者の利便性確保のためフルデマンド型運行とする ● タクシーとの競合、経済性を考慮する必要がある。

運行水準	車両
高 ● 需要規模に対応しつつ、基幹的な路線として特に利便性を確保するため、1 時間に 1 便程度またはそれ以上の高頻度の運行水準で運行する ● 基本的に土日祝の運行も確保するが、通学利用に特化した路線など、土日祝の利用が見込めない路線については平日のみの運行も検討する	マイクロバス 
中 ● 日常生活行動の利便性を確保するため、沿線地域居住者の生活行動に合った運行水準とする ● 高齢者等の利用が想定される場合は、午前中の外出行動を中心に対応可能な運行ダイヤとする ● 基本的に平日は毎日運行するものとし、土日祝の運行は状況に応じて検討する	ジャンボタクシー (マイクロバス) 
低 ● 日常生活行動の最低限の利便性を確保する ● 高齢者等の利用を想定し、外出行動を中心に対応可能なダイヤとする ● 基本的に平日限定の運行が多い	ジャンボタクシー または小型 

5. 嘉麻市における地域公共交通確保に向けた運行方法について

5.1. 運行パターン

桂川方面や市内の各地域を循環する路線等については、市内外の移動における幹線的な機能を担うため、定時定路線型運行を行う。

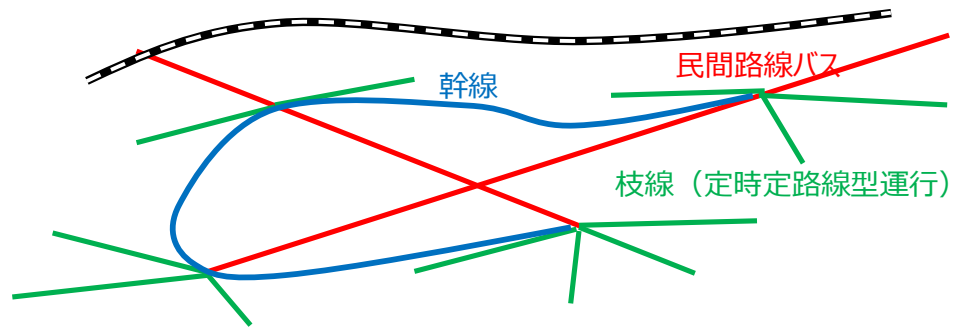
枝線の運行パターンとして、①定時定路線型運行を主体とした運行で、一部の利用低迷路線をデマンド型運行とするパターン、②デマンド型運行のみとするパターン、③定時定路線型運行とデマンド型運行を組合せるパターンで、利用が集中する時間帯を定時定路線型運行、利用の低迷する時間帯をデマンド型運行とするパターンの3パターンについて検討する。

表 11 枝線の運行パターン

パターン	定時定路線型運行	デマンド型運行
①定時定路線型運行主体	● 全ての路線を定時定路線型運行	● 嘉穂バスの宮野線、足白線、千手内廻線、千手外廻線をデマンド型運行化
②デマンド型運行のみ	● 定時定路線型運行は行わない	● 市内全域をデマンド型運行とする
③定時定路線型運行・デマンド型運行組合せ型	● 利用が集中する時間帯を定時定路線型運行	● 利用が低迷する時間帯をデマンド型運行

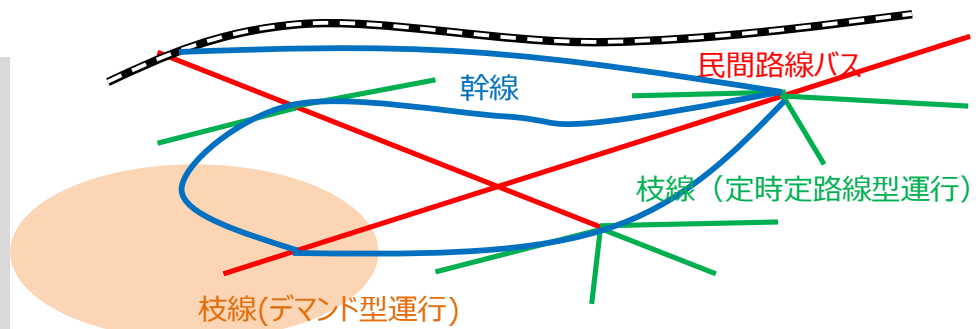
現在

路線バスと市バス、福祉バスにより路線網を構築
全路線が定時定路線型運行



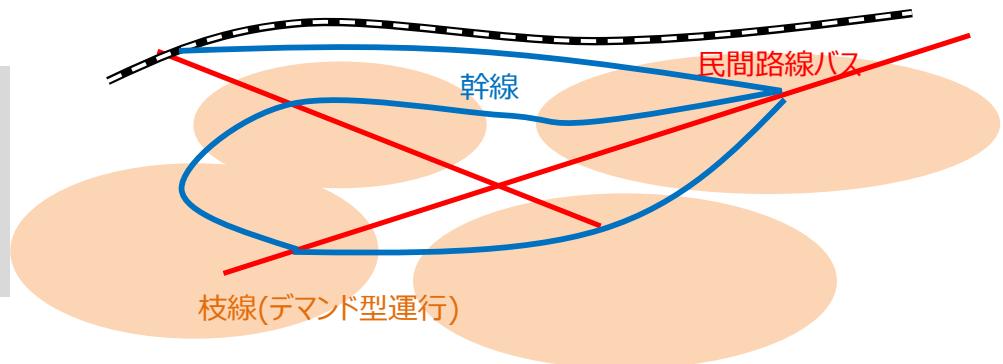
パターン①

民間路線バスは、運行を継続し、幹線となるバス路線を定時定路線型運行
枝線は、定時定路線を基本とするが、利用の低迷する嘉穂地域ではデマンド型運行とする



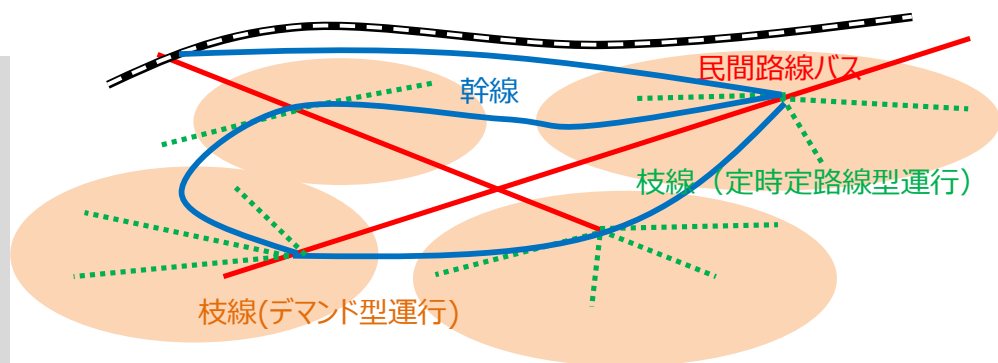
パターン②

路線バスは、運行を継続し、幹線となるバス路線を定時定路線型運行
枝線は、全てデマンド型運行とする



パターン③

路線バスは、運行を継続し、幹線となるバス路線を定時定路線型運行
枝線は、利用が集中する時間帯を定時定路線型運行とし、利用が低迷する時間帯をデマンド型運行とする



※デマンド型運行については複数の運行方式があるため対象地域として表示

図 69 運行パターンのイメージ

5.2. パターン毎の必要車両数

路線別の利用状況と現在の車両運用状況を考慮し、需要規模に即した車両を用いながら、各パターンに必要と考えられる車両数を以下のとおり整理した。

幹線路線では、枝線の運行パターンを問わず、稲築桂川線と山田桂川線は車両を共有するものとして計 2 台、市内循環線は東西各 1 台の計 2 台、山田牛隈線は 1 台が必要と考えられる。

パターン①：山田地域や嘉穂地域では、現在の市バスの利用者数に合わせて車両を小型化するものとする、ジャンボタクシーまたは小型をそれぞれ 3 台・2 台で運行が可能と想定される。稲築地域や碓井地域では、現在の福祉バス利用者数に合わせると、マイクロバスを現在と同数（それぞれ 2 台・1 台）が必要になると想定される。

パターン②：山田地域や嘉穂地域では、デマンド型運行により運行効率の低下が想定されるものの、現在の市バス利用者数を考慮し、パターン①と同程度のそれぞれ 3 台・2 台で運行が可能と想定される。稲築地域や碓井地域では、デマンド型運行に合わせて車両を小型化した場合、多くの利用者が想定されることから、それぞれ 1 台ずつ車両を増やす必要があるものと想定する。（それぞれ 3 台・2 台）

パターン③：定時定路線型運行とデマンド型運行との組み合わせによって、車両の効率的な運用が可能になると想定され、山田地域；2 台、嘉穂地域；2 台、稲築地域；2 台、碓井地域；1 台で運用可能になると想定する。

表 12 各パターンの必要車両数

		パターン①	パターン②	パターン③
幹線 路線	稲築桂川線	マイクロ：1.5 台	マイクロ：1.5 台	マイクロ：1.5 台
	市内循環線	マイクロ：2 台	マイクロ：2 台	マイクロ：2 台
	山田桂川線	マイクロ：0.5 台	マイクロ：0.5 台	マイクロ：0.5 台
	山田牛隈線	マイクロ：1 台	マイクロ：1 台	マイクロ：1 台
山田地域		ジャンボ・小型:3 台	ジャンボ・小型:3 台	ジャンボ・小型:2 台
嘉穂地域		ジャンボ・小型:2 台	ジャンボ・小型:2 台	ジャンボ・小型:2 台
稲築地域		マイクロ：2 台	ジャンボ・小型:3 台	ジャンボ・小型:2 台
碓井地域		マイクロ：1 台	ジャンボ・小型:2 台	ジャンボ・小型:1 台
車両 数	マイクロ	8 台	5 台	5 台
	ジャンボ・小型	5 台	10 台	7 台
	合計	13 台	15 台	12 台

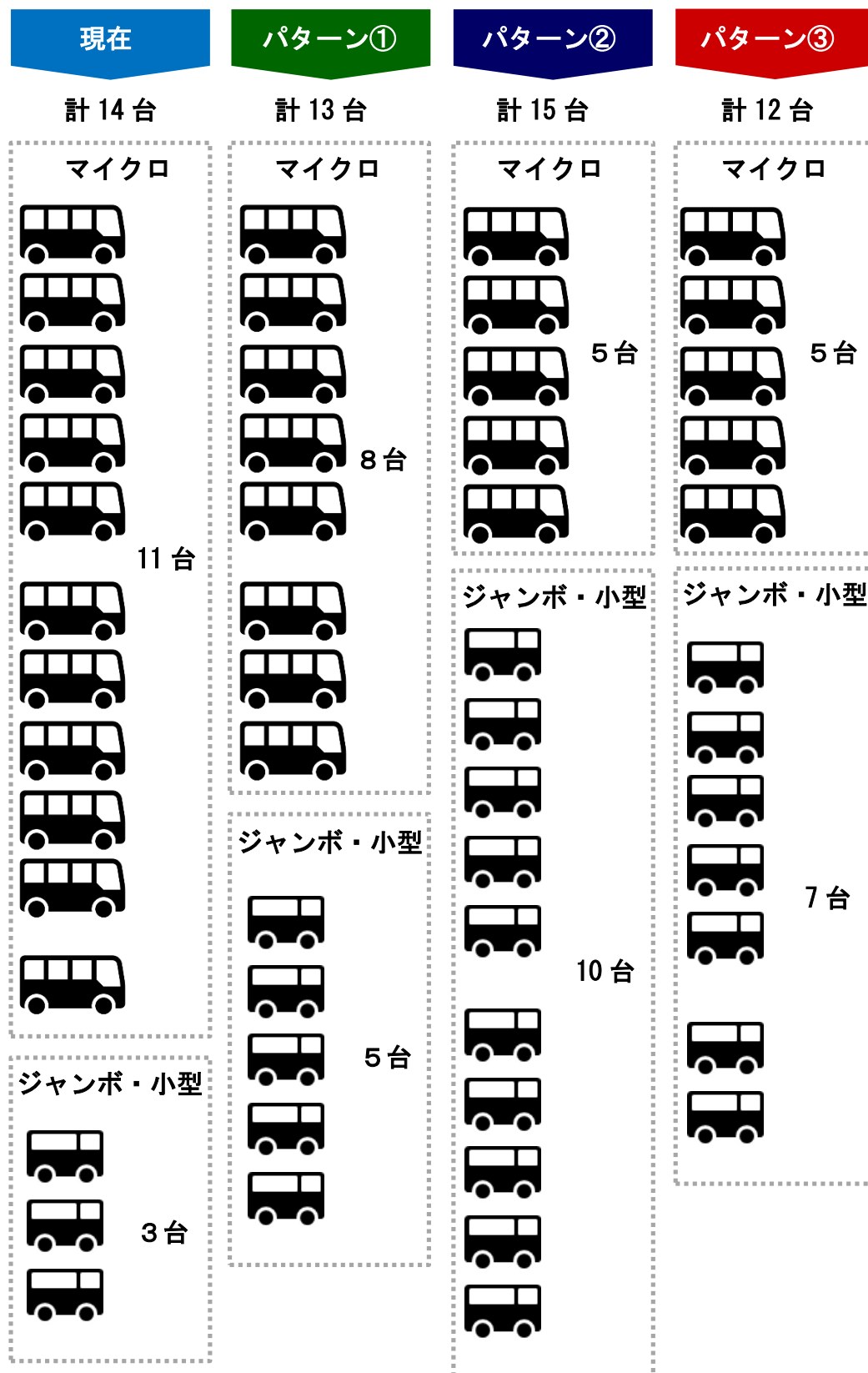


図 70 車両の運用変更イメージ

5.3. 概算運行コスト

公共交通の運行にあたっては、車両単位での運用方法の選択が運行コスト面において重要となる。

市の保有する車両や交通事業者の保有する車両を最大限に活用する観点から、個々の車両は終日運用するものと仮定し、概略コストの試算を行う。

(1) 既存路線の運行コスト

既存の市バス、福祉バスは平日合計 14 台（山田バス 6 台、嘉穂バス 5 台、稲築福祉バス 2 台、碓井福祉バス 1 台）で運行している。

市バスや碓井福祉バスの経費は比較的安定して推移しているが、稲築福祉バスの経費は変動が大きい。

そのため、ここでは有償運行を行う山田バス、嘉穂バスの経費に限定して、直近 3 年間の 1 台あたりの運行経費を算出すると、1 台あたり約 670 万円（税込み）※¹となり、平成 28 年度の曜日別運行日数を考慮すると、1 台 1 日あたり約 2.204 万円（税込み）※²と推定する。

表 13 市バス・福祉バスの過去 3 年間の運行経費

	財政負担額（千円/年）			
	平成26年度 A	平成27年度 B	平成28年度 C	平均 D=(A+B+C)/3
山田バス	42,077	36,887	39,297	39,420
嘉穂バス	37,635	32,681	33,034	34,450
稲築福祉バス	15,215	20,042	34,981	23,412
碓井福祉バス	3,732	3,576	3,779	3,695
合計	98,658	93,185	111,091	100,978

※¹: 73,870（千円）＜山田バスと嘉穂バスの 3 年間の運行経費平均値＞÷11 台＝6,715（千円/台）

※²: 73,870（千円）÷3,352（台日）＜山田バス・嘉穂バスの H28 年度運行実績＞＝22.04（千円/台日）

(2) 試算結果

運行コストの試算にあたり、仮定条件として、現在運行している市バスの実績にて試算するものとする。また、既存路線の運行コストより、平日および土曜に運行する枝線路線については1台1日あたり約2,204万円の運行経費に運行日数を乗じ655万円/台（税込み）※3、土日祝も含め運行を行う幹線路線は運行日数の増分を加味し、791万円/台（税込み）※4と仮定する。

これらに基づき試算した結果、パターン③が車両数が最も少なく、委託費も約8,540万円と試算され、直近3年間の平均と比較して運行経費が2割減少すると推定される。

ただし、近年は全国的な運転手不足の深刻化を受け人件費が上昇する傾向にあることや、燃料費の動向、運行事業者との契約形態等によって委託費については変動する可能性がある。

表 14 運行コストの試算

		運用方法		パターン①		パターン②		パターン③	
		車両	単価 (万円) A	車両数 B	運行経費 (万円) C=A*B	車両数 D	運行経費 (万円) E=A*D	車両数 F	運行経費 (万円) G=A*F
基幹路線	稲築桂川線	マイクロ	791	1.5	1,187	1.5	1,187	1.5	1,187
	市内循環線	マイクロ	791	2	1,582	2	1,582	2	1,582
	山田桂川線	マイクロ	791	0.5	396	0.5	396	0.5	396
	山田牛隈線	マイクロ	791	1	791	1	791	1	791
支線路線	山田地区	ジャンボ・小型	655	3	1,965	3	1,965	2	1,310
	嘉穂地区	ジャンボ・小型	655	2	1,310	2	1,310	2	1,310
	稲築地区	マイクロ	655	2	1,310		0		0
		ジャンボ・小型	655		0	3	1,965	2	1,310
	碓井地区	マイクロ	655	1	655		0		0
		ジャンボ・小型	655		0	2	1,310	1	655
合計				13	9,195	15	10,505	12	8,540

※3: 22.04（千円/台日）×297（日）＜H28年の平日246日、土曜51日＞＝6,546（千円）

※4: 22.04（千円/台日）×359（日）＝7,912（千円）

5.4. 運行パターンのメリット・デメリット

以下の比較検討の結果、嘉麻市における運行方法としては、パターン③「定時定路線型運行・デマンド型運行組合せ型」が最も望ましい。

	運行方法	運行ダイヤの考え方
パターン①	民間バスは、運行を継続し、幹線となるバス路線を定時定路線で運行 枝線は、定時定路線型運行を基本とするが、利用の低迷する嘉穂地域ではデマンド型運行とする	6 9 10 12 13 18 20 時 幹線 定時定路線型運行 枝線 (定時定路線型運行) ※嘉穂地域以外 枝線 (デマンド型運行) ※嘉穂地域のみ
パターン②	民間路線バスは、運行を継続し、幹線となるバス路線を定時定路線で運行 枝線は、全てデマンド型運行とする	6 9 10 12 13 18 20 時 幹線 定時定路線型運行 枝線 (定時定路線型運行) 運行無し 枝線 (デマンド型運行)
パターン③	民間路線バスは、運行を継続し、幹線となるバス路線を定時定路線で運行 枝線は、利用が集中する時間帯を定時定路線型運行、利用の低迷する時間帯をデマンド型運行とする	6 9 10 12 13 18 20 時 幹線 定時定路線型運行 枝線 (定時定路線型運行) 上り 下り 枝線 (デマンド型運行) デマンド型運行

枝線区間における利便性				効率性		総合 評価
定時性	アクセス性	利用手間	乗継ぎ	初期費用	運行コスト	
定時定路線型運行地域				○	△	○
○ 定時性が 確保され る	× バス停までの 移動が必要	○ 予約不要	○ 乗継しやすい	デマンド運 行システム の購入が必 要な場合も あるが、車 両の更新・ 改造は最小 限	現在の車両 数で運行可 能であり運 行コストは 現行程度に 抑制可能	
デマンド型運行地域						
△ 必ずしも 定時性は 確保され ない	○ 運行方式によ ってはアクセ ス性が向上	× 予約が必 要	× 予約人数により 所要時間が変化 するために乗継 ぎしづらい			
△ 必ずしも 定時性は 確保され ない	○ 運行方式によ ってはアクセ ス性が向上	× 予約が必 要	× 予約人数により 所要時間が変化 するために乗継 ぎしづらい	△ 車両の新規 購入・デマ ンド運行シ ステムの購 入が必要な 場合がある	× 車両数が増 加するため 運行コスト が増大	△
○ 利用が集中する時間 は定時定路線型で 運行するため定時 性は確保される	○ 利用が集中しない時間 帯においては、デ マンド型運行である ため、運行方式によ ってはアクセス性が 向上する	△ 利用が集中する時間 帯は定時定路線型で 運行するため予約不 要	○ 利用が集中する時間 帯は定時定路線型で 運行するため、乗り 継ぎのしやすさは 確保される	○ デマンド運 行システム の購入が必 要な場合も あるが、車 両の更新・ 改造は最小 限	○ 現在の車両 数より少な い台数で運 行が可能で あり運行コ ストは抑制 可能	◎

(1) デマンド型運行方式の検討

既存の路線バスや市バスのような定路線型で予約時のみ運行する「定路線型」や、予め設定されたバス停のみを乗降場所とする「自由経路ミーティングポイント型」、自宅からの乗車が可能な「自由経路ドアツードア型」など複数の運行方式が存在。

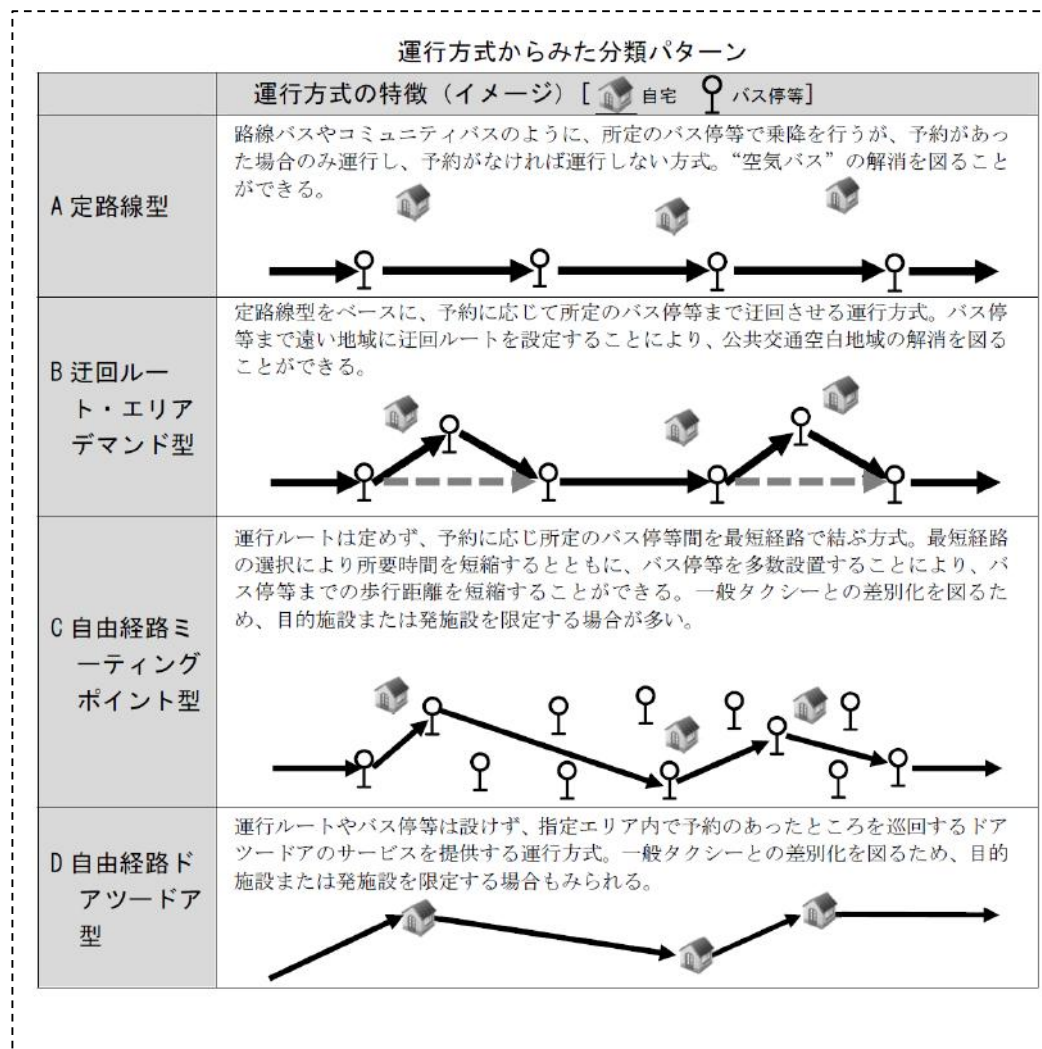


表 15 嘉麻市での運行方式の適用性

地域構造 運行方式	地域構造と運行方式の関係性 (資料：続・デマンド型交通の手引き (中部運輸局))		嘉麻市での適用性
	郊外部～農村部	農村部～山間部	●地域状況：市街地の郊外部となる地域が多いが、一部地域に農村部、山間部が存在。 ●交通課題：定時定路線型運行の路線で利用者が低迷。一方、高齢化により移動弱者が市内各地で増加。交通不便地域も点在。
定路線型	○路線定期型バスの廃止代替として導入する場合などは、他に比べ運行方式の分かりやすさから導入されるケースあり。 ▲比較的面的に居住地が分布している当該エリアは、ルート設定する定路線型では、カバーできるエリアが限定され、交通空白地域が解消されにくい。	○山間部の特定道路の沿道に居住地が分布する当該地域構造での導入に向いている。 ○麓のまちに立地する目的施設とつなぐため、移動距離が比較的長くなることから、ルート設定する定路線型が最も運行効率が高い。 ○半島部・島しょ部でも同様。 ▲ルートが冗長になりやすい。	× 交通不便地域をカバーするためにはルートが長くなり、他の交通課題（定時定路線の利用者低迷、高齢化による移動弱者の増加）を解決できない
迂回ルート・エリアデマンド型	○路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合に向いている。 ▲カバーエリアが拡大するに従って、ルートが冗長になる。	○路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地をカバーする場合に向いている。 ▲カバーエリアが拡大するに従って、ルートが冗長になる。 ▲道路条件や利用量に応じて、目的到達時刻にばらつきが生じる。	× 交通不便地域をカバーするためにはルートが長くなり、他の交通課題（定時定路線の利用者低迷、高齢化による移動弱者の増加）を解決できない
自由経路ミーティングポイント型	○路線定期型バス等の導入状況に応じて、カバーエリアを広くしたい場合でも導入できる。 ○ミーティングポイントの設置箇所で居住地のカバーエリアや目的施設を限定できる。地域を複数ゾーンに区分し、ゾーン内移動・ゾーン間移動とするなど、運用面での自由度が高い。 ▲路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。	○山間部等でも居住地分布が分散傾向にあり、また、目的施設も特定道路に集中していない場合など、ルート設定が難しいケースでは、導入しやすい。 ▲道路条件や利用量に応じて、目的到達時刻にばらつきが生じる。	△ 需要に応じた効率的な運行や交通不便地域への乗り入れが期待されるが、移動弱者に対する利便性の確保（バス停までの徒歩）が十分とはいえない。ミーティングポイントの設置及び維持管理に多くの経費を要する。
自由経路ドアツードア型	○メインシステムの路線定期型バスが導入された地域で、居住地と目的施設が近く、特定のエリアまたは対象者のみをカバーするケースでは比較的運行効率が高い。 ○居住地が分散して分布している場所で、停留所の設置箇所の特定が難しく、自宅前停車のニーズが高いケースでは有効な運行方式。 ▲路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。	○自宅前停車のため利便性は高い。 ○高齢者や、病院利用等の利用者の限定を行う場合は、事業費用は限定できる。 ▲利用量等に応じて目的到達時刻にばらつきが生じやすい。	○ 定時定路線との組合せにより、効率的な運行や交通不便地域への乗り入れが可能であり、また、移動弱者に対する利便性の向上も可能

方針

集落が点在する地域状況や、高齢化を踏まえ「自由経路ドアツードア型」を基本として検討する。また、運行ダイヤについては「基本ダイヤ型」や「非固定ダイヤ型」など効率的運行を検討する中において、交通事業者と協議調整の上、検討を進める。

(2) 車両

方針

「定時定路線」との共同運行を想定し、「ジャンボタクシーまたは小型」での運行を基本とする。

(3) 予約期限、事前会員登録

方針

デマンドでの運行を円滑にするため、事前会員登録の上、前日や数時間前等に予約期限を設定する。

(4) 【参考】

デマンド型交通を分類するその他の要素としては、“車両”、“予約期限”、“事前会員登録の有無”など様々な要素が挙げられます。

- 車両という視点からは、1) 乗車定員（運転手含む）11 名以上のバス車両を使用しているか、2) タクシー車両を使用しているかに分類できます。また、タクシー車両については、2)-1 乗車定員 10 名以下のジャンボタクシー車両を使用しているか、2)-2 乗車定員 6 名以下のセダン型タクシー車両を使用しているかに分類できます。
- 予約期限は、当日リアルタイム、30 分前、1 時間前、前日までなどの設定があり、予約期限が利用の直前であるほど予約に対する抵抗感が緩和され、利用者にとって使い勝手が良くなります。
- 事前会員登録は、利用者を地域住民や登録者のみに限定して事前に必要な情報を登録しておく方法で、予約の簡素化や顧客情報管理の効率化などが期待できます。

5.5. 全体見直しに伴う各路線の考え方

路線分類	路線名	路線構築の考え方、目的、効果	利用目的
幹線路線 ※年末年始を除き毎日運行。	※新規 稲築桂川線	- 過去からの要望に応じた新規路線の構築。 - 通勤通学の利便性向上を図る。 - 夜間に運行できる便の検討。	通勤、通学、通院、買い物
	山田桂川線	- 桂川方面へ西鉄バスが運行していない時間帯を補完。 - 高校通学者のテスト等の時限短縮時にも利用可能。 - 夜間に運行できる便の検討。	通学、通院、買い物
	山田牛隈線	- 西鉄バスとの重複を解消するため、総合バスステーションにおける乗り継ぎを基本とする。 - 総合バスステーションから田川市バス接続を考慮した路線の構築。	通勤、通学、通院、買い物
	市内循環線	総合バスステーション又は新庁舎を起点、終点とし、市内各地域、支所を結ぶ循環路線を構築する。	通勤、通学、通院、買い物
枝線路線 ※平日及び土曜に運行。	山田地域	- 利用者が少ない時間帯において、定時定路線型運行およびデマンド型運行を導入して、利便性や効率性を図る。また、利用者が集中する時間帯については定時定路線で運行する。 - 定時定路線の路線統合を図り、効率的な運行を行う。	通院、買い物
	嘉穂地域	定時定路線型運行およびデマンド型運行を導入して、利便性や効率性を図る。また、利用者が集中する時間帯については定時定路線で運行する。	通院、買い物
	稲築地域	- 市バスで運行する。 - 乗降場所がわかりやすくするため、バス停を設置する。 - 現行よりもわかりやすい運行を行う。	通院、買い物
	碓井地域	- 市バスで運行する。 - 乗降場所がわかりやすくするため、バス停を設置する。 - 下臼井方面の交通空白地域を解消する。 - その他の地域は、市内循環線でカバーする。	通院、買い物

車両・サービス水準	運行形態等の考え方	主な経路等
・ 2 台程度（マイクロバス） ・ 毎日運行（年末年始を除く）	定時定路線型運行	・ 下鴨生駅から稲築志耕館高校、嘉穂総合高校経由し、桂川駅へ運行。
・ 稲築桂川線と兼用を検討 ・ 毎日運行（年末年始を除く）	定時定路線型運行	・ 山田生涯学習館から総合バスステーションを経由し、桂川駅へ運行。
・ 1 台程度（マイクロバス） ・ 毎日運行（年末年始を除く）	定時定路線型運行	・ 熊ヶ畑、坂谷から山田市内を経由し、総合バスステーションへ運行。
・ 2 台程度（マイクロバス） ・ 毎日運行（年末年始を除く）	定時定路線型運行	・ 市内を 2 分割し運行。 ・ （東回り）総合バスステーションから生涯学習館を経由し、新庁舎へ運行。 ・ （西回り）総合バスステーションから嘉穂庁舎、碓井庁舎を経由し、新庁舎へ運行。 ・ 庁舎や日常生活に必要な施設を通る。
・ 2 台程度（ジャンボタクシー又は小型） ・ 平日及び土曜日運行	デマンド型運行	・ デマンド型運行の区域は、山田地域。
	定時定路線型運行（一部のみ）	・ 生涯学習館から熊ヶ畑、上山田、百々谷を経由し、生涯学習館へ運行。 ・ 生涯学習館から下山田、筑紫を経由し、生涯学習館へ運行。
・ 2 台程度（ジャンボタクシー又は小型） ・ 平日及び土曜日運行	デマンド型運行	・ デマンド型運行の区域は、嘉穂地域。
	定時定路線型運行（一部のみ）	・ 宮野、足白方面から嘉穂庁舎を経由し、総合バスステーションへ運行。 ・ 泉河内、千手方面から嘉穂庁舎を経由し、総合バスステーションへ運行。
・ 2 台程度（ジャンボタクシー又は小型） ・ 平日及び土曜日運行	デマンド型運行	・ デマンド型運行の区域は、稲築地域。
	定時定路線型運行（一部のみ）	・ 新庁舎から山野、口春、鴨生方面を経由し、新庁舎へ運行。 ・ 新庁舎から岩崎、漆生、平方面を経由し、新庁舎へ運行。
・ 1 台程度（ジャンボタクシー又は小型） ・ 平日及び土曜日運行	デマンド型運行	・ デマンド型運行の区域は、碓井地域。
	定時定路線型運行（一部のみ）	・ 碓井庁舎から下臼井方面を経由し、碓井庁舎へ運行。

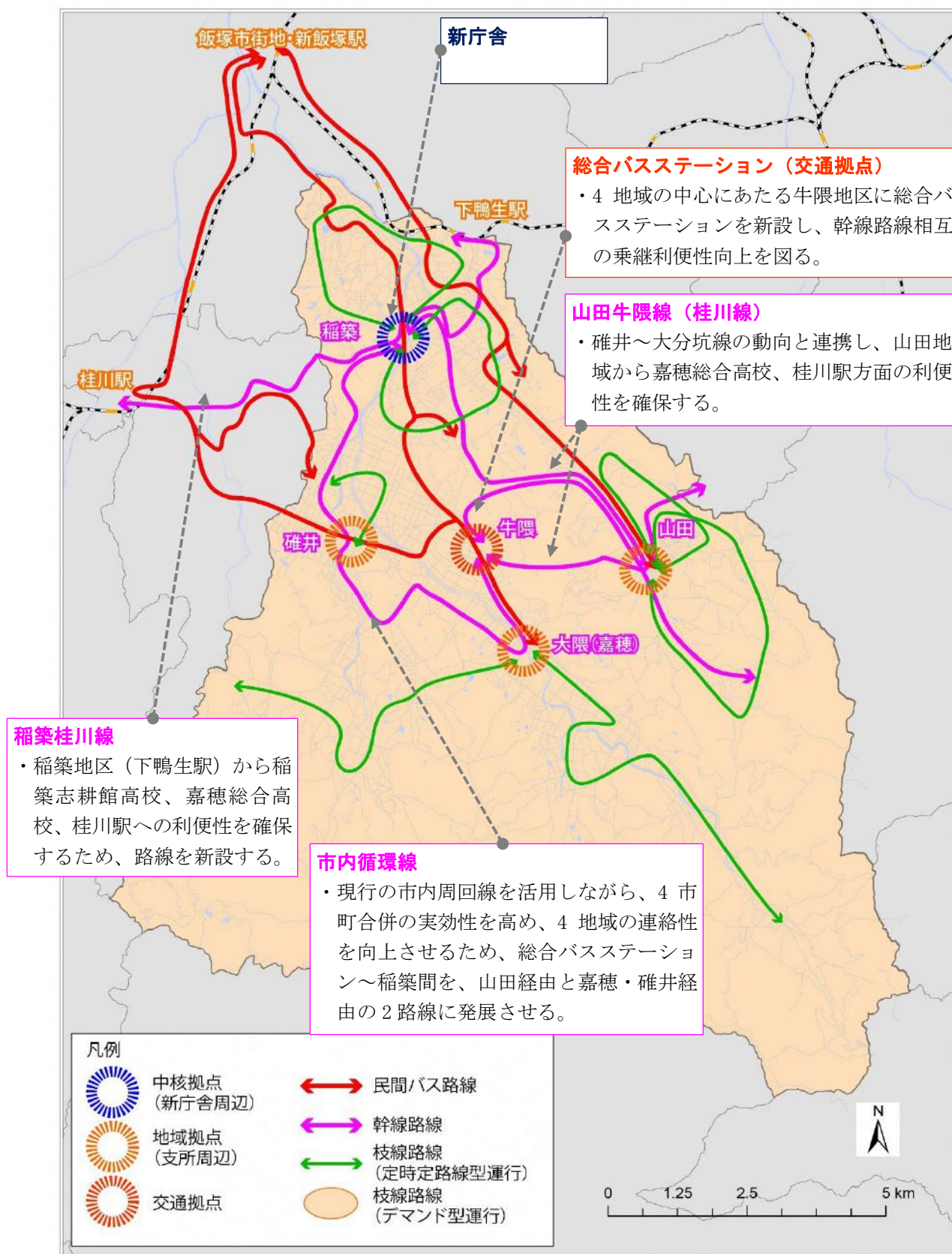


図 71 全体見直しに伴う各路線のイメージ

5. 6. 定時定路線型運行

5.6.1. 幹線路線

(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



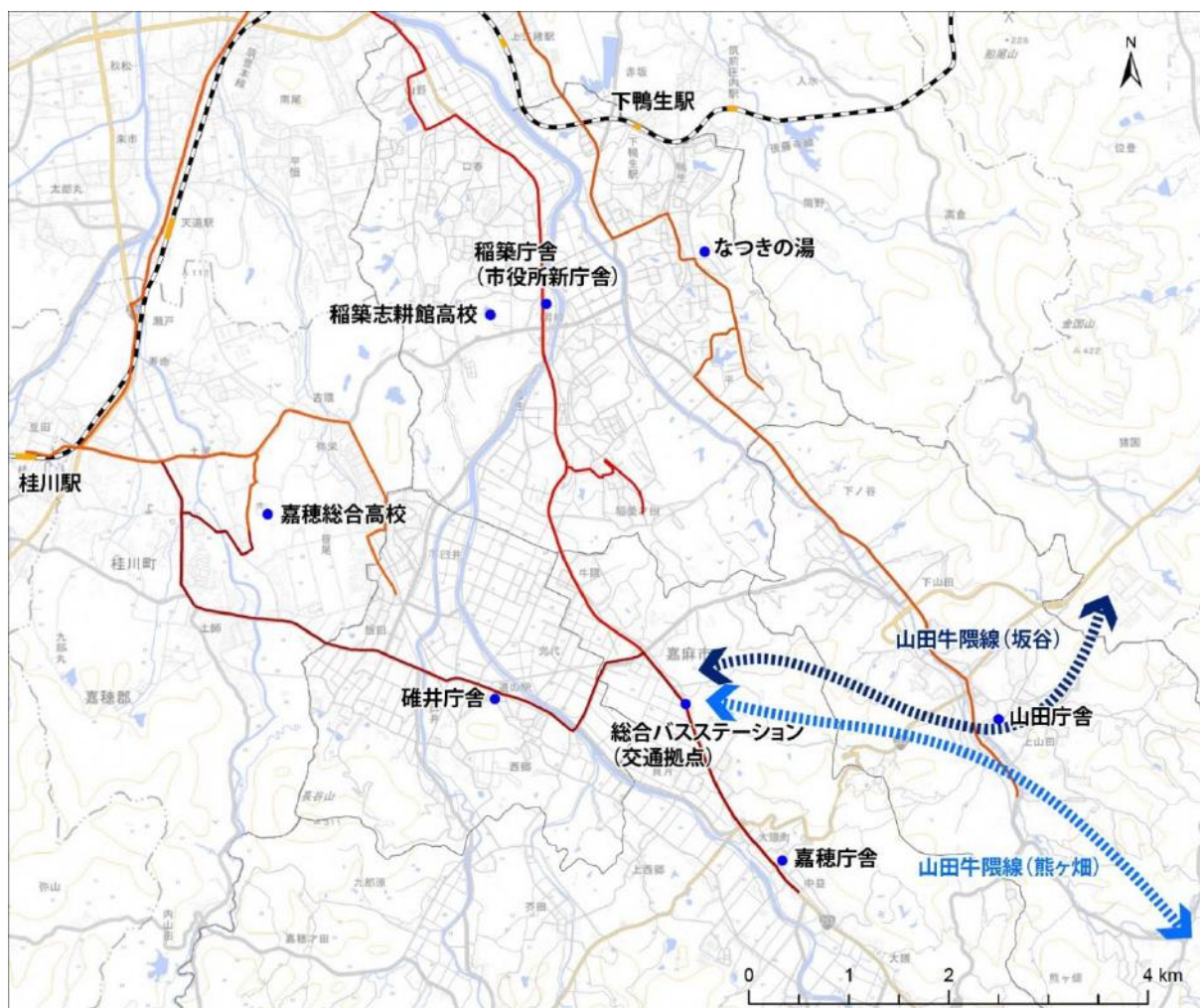
(2) 山田桂川線

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



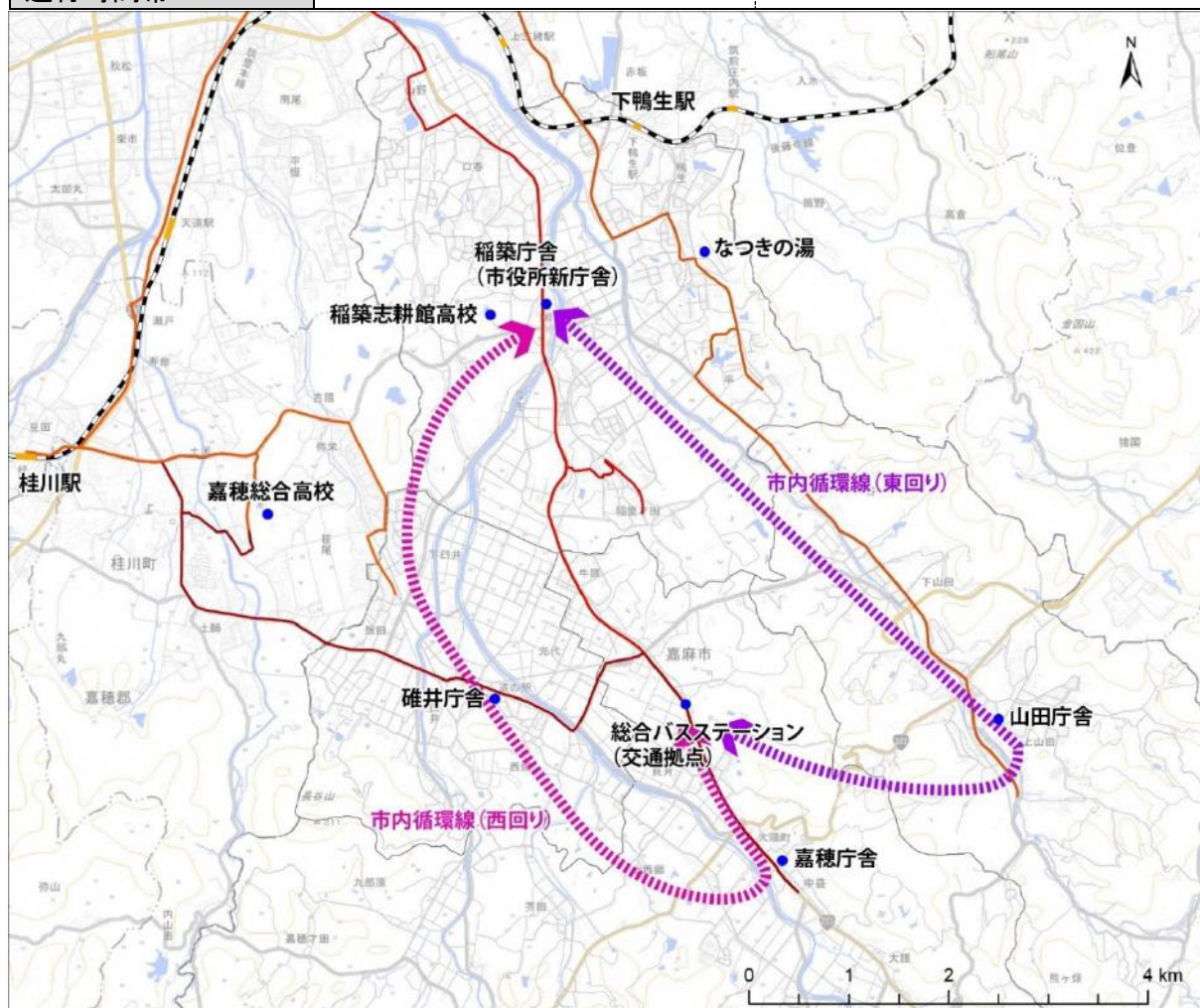
(3) 山田牛隈線

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	熊ヶ畑	坂谷
	終点	総合バスステーション	総合バスステーション
	主な経由地	生涯学習館	生涯学習館
利用目的		通勤、通学、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		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

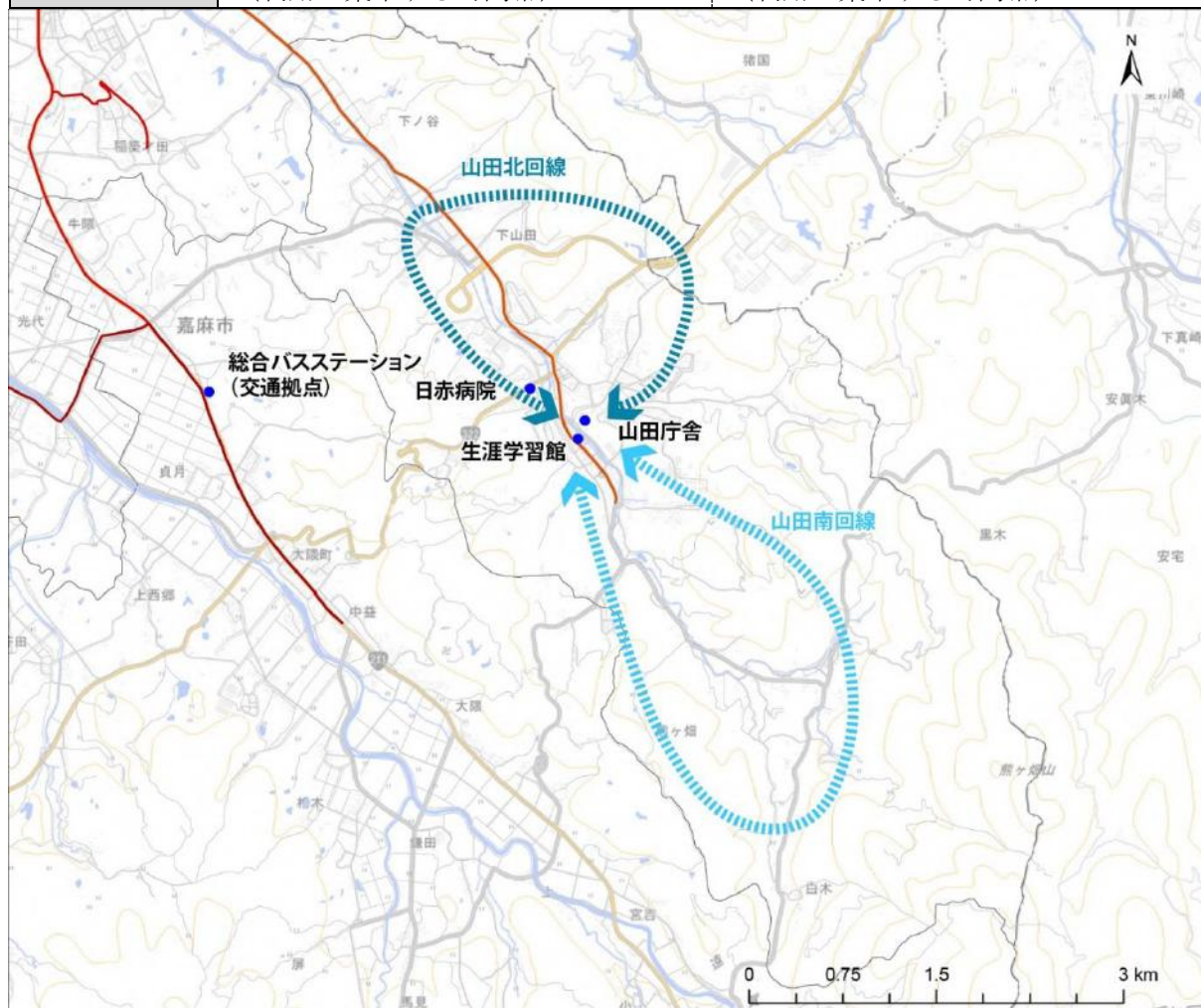
項目		運行内容	
		市内循環線（西回り）	市内循環線（東回り）
路線	起点	総合バスステーション	総合バスステーション
	終点	嘉麻市役所（新庁舎）	嘉麻市役所（新庁舎）
	主な経由地	夢サイトかほ、道の駅うすい、 人権センターあかつき、稲築病院	生涯学習館、なつき文化ホール
利用目的		通勤、通学、通院、買い物	通勤、通学、通院、買い物
運行形態		定時定路線型運行	定時定路線型運行
運行時間帯		6時～20時を基本	6時～20時を基本



5.6.2. 枝線路線

(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	生涯学習館
	終点	生涯学習館	生涯学習館
	主な 経由地	日赤病院、下山田小学校	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)



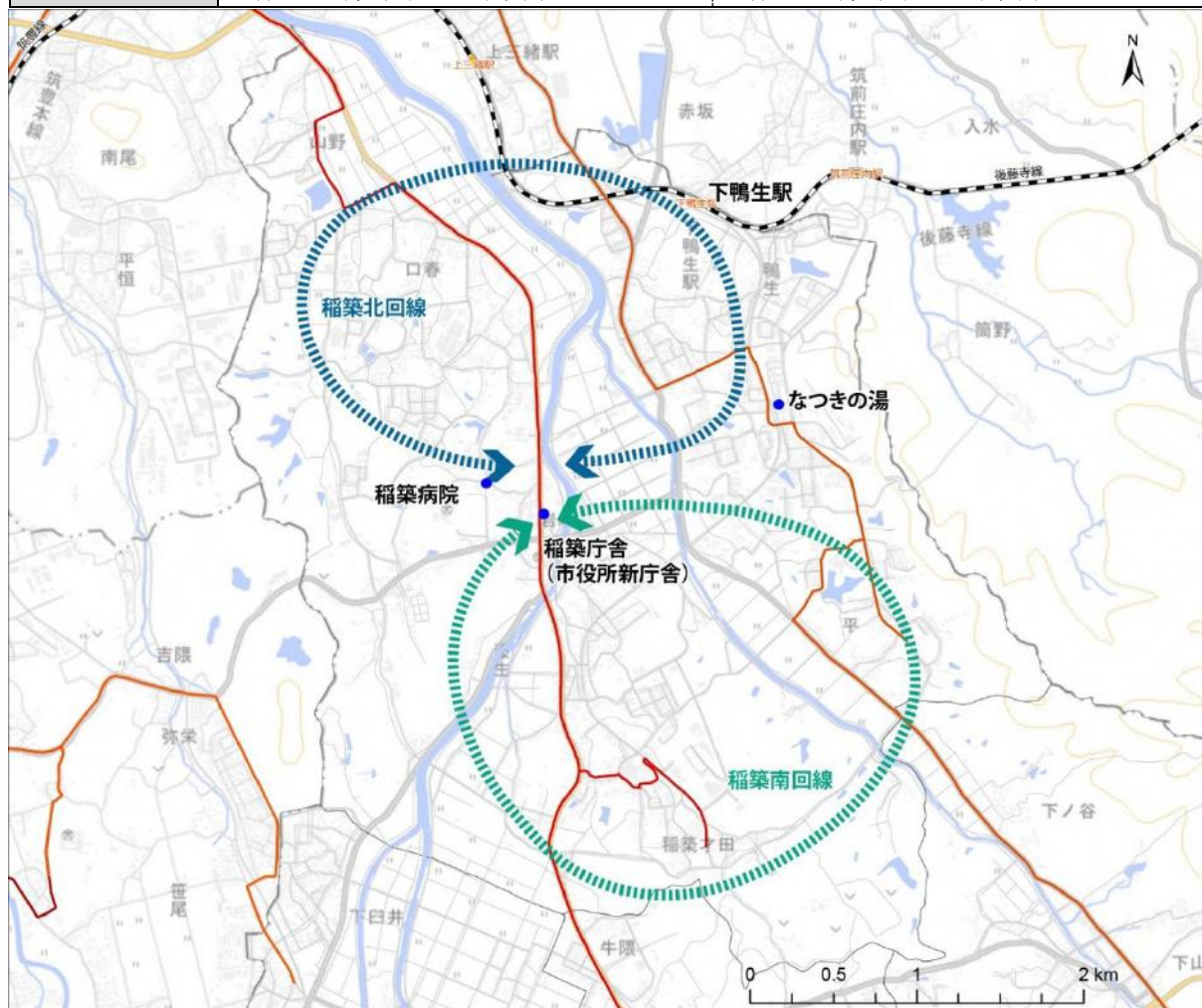
(2) 嘉穂地域

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	総合バスステーション
	終点	泉河内八幡神社	カントリーエレベーター
	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	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)



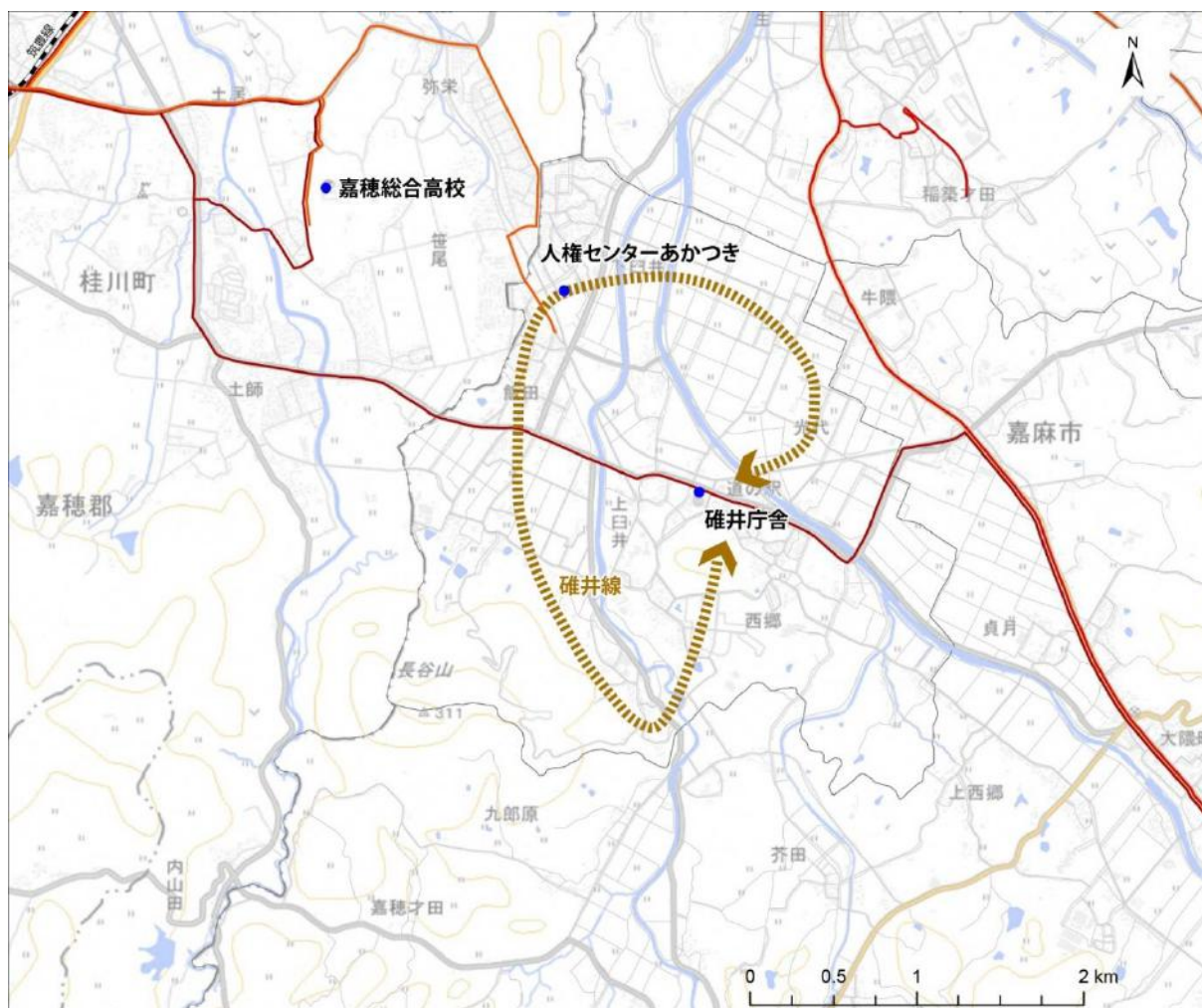
(3) 稲築地域

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	嘉麻市役所
	終点	嘉麻市役所	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	なつき文化ホール、沖出古墳
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)



(4) 碓井地域

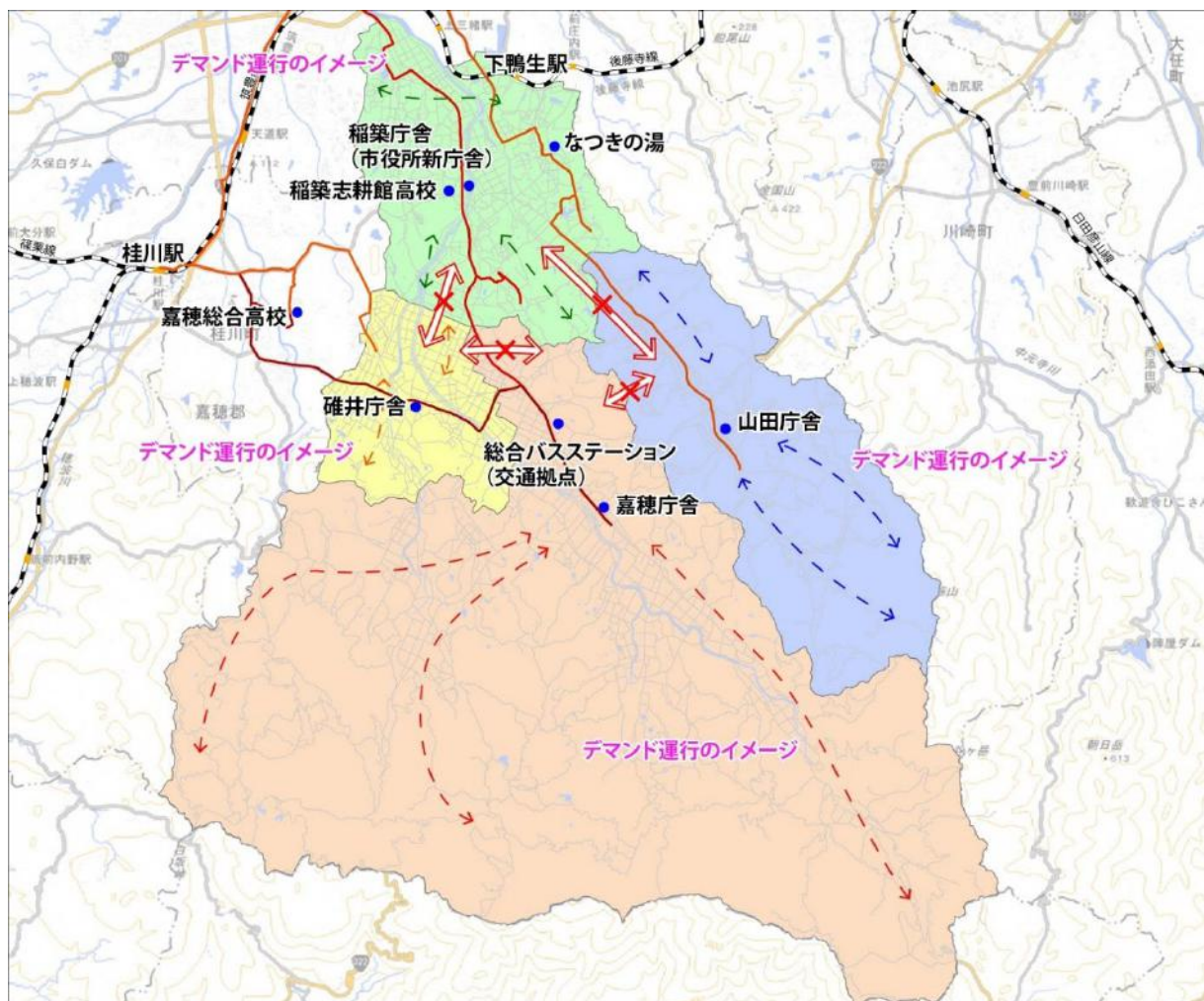
項目		運行内容
		碓井線
路線	起点	碓井庁舎
	終点	碓井庁舎
	主な経由地	道の駅うすい、人権センターあかつき
利用目的		通院、買い物
運行形態		定時定路線型運行
運行時間帯		9 時、12 時を基本 (利用が集中する時間帯)



5.7. デマンド型運行

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



6. 運賃設定の基本的な考え方

嘉麻市地域公共交通網形成計画において、「持続性のある交通体系への転換」という目標を掲げており、平成 33 年度において「市バスの収支率 20%」を目標値として設定している。

また、利便性の高い交通環境を構築し、すべての市民が同じように利用できる公共交通体系の整理として、福祉バスを市バスに統合することを実施事業の 1 つとしている。

運賃の設定については、国の運賃設定の指針である「コミュニティバスの導入に関するガイドライン（平成 18 年 9 月 15 日付国自旅第 161 号）」において、「民間路線バスやタクシー事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないことや財政負担を踏まえつつ、安全運行に必要な費用を確保できること及び持続的な運行が可能であることを十分に検討する必要がある。」と示されている。

現在、嘉麻市において運行している市バスの運賃については、市内運賃が 100 円、桂川方面へ運行する市外運賃が 300 円、福祉バスは無料となっており、収支率については、10% 程度と低迷している状況であることから、持続可能となる適切な運賃を設定することが必要であり、合わせて、市バスのラッピングや車内広告等を行い運賃収入以外の収入についても積極的に取り組むことが重要である。

これらのことを踏まえ、国の運賃設定の指針に則り、民間路線バスやタクシー事業者の運賃を考慮するとともに、幹線や枝線別の利用者数や将来的な利用者数の見通しの分析を行い、平成 30 年度において実施を予定している市バス・福祉バスの運賃に関するアンケート調査による市民の運賃に関する意見や他市の運賃設定等を参考にしながら、持続性のある公共交通となる適切な運賃の検討を行っていくこととする。



嘉麻市地域公共交通運行計画

編集・発行

嘉麻市 地域活性推進課

〒820-0592

福岡県嘉麻市上臼井 446 番地 1

<電話>0948-62-5677 <FAX>0948-62-5610

<URL><http://www.city.kama.lg.jp/>
