

筑後市 地域公共交通計画



令和4年3月
筑後市

はじめに

筑後市には、地域の公共交通として、九州新幹線やJR鹿児島本線などの鉄道や路線バスが運行し、通勤・通学や観光などの重要な移動手段となっているほか、タクシーやコミュニティ自動車の運行が地域の日常生活を支えています。しかし、近年のモーターレーゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が、更なる公共交通利用者の減少に繋がるなど、公共交通の維持・存続が大きな課題となっています。

現在、筑後市の人口は、おおむね微増で推移しておりますが、今後は減少に転じることが予測されており、市民の日常生活に様々な影響を及ぼすことが懸念されています。

今後は、都市の活力を維持し良好な住環境を保つために、日常生活に必要なサービスや行政窓口が身近に存在し、公共交通により容易にアクセスできる『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考え方が重要です。

こうした状況を踏まえ、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域全体の公共交通のあり方や、住民・交通事業者・行政の役割など、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を描くため、筑後市地域公共交通活性化協議会を設置し「筑後市地域公共交通計画」を策定しました。

筑後市で初めての策定となった本計画は、「公共交通の利便性を向上させ、誰もが安心して住み続けられる公共交通網の構築」を基本理念と定め、筑後市の特徴である交通利便性の良さを活かしつつ、交通結節点や拠点となる地域を鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ自動車等による公共交通網でつなぎ、移動手段のさらなる充実や交通ネットワークの維持を図るものです。また、将来、人口減少や高齢化が進展したとしても、地域で暮らす幅広い世代の市民が、医療や福祉、子育て、商業などの生活利便施設に容易にアクセスでき、日常生活を維持することができるような移動環境の構築を目的としているところです。本計画をまちづくりの基本に据え、将来にわたり持続可能で暮らしやすいまちの実現に向け、様々な事業に取り組んでまいりますので、市民の皆さまの一層のご理解とご協力をお願いします。

最後に、本計画の策定にあたり、熱心にご審議いただきました筑後市地域公共交通活性化協議会委員の皆さまをはじめ、市民アンケートやパブリックコメントにご協力頂きました市民の皆さま、多くの関係者の皆さまに心より感謝申し上げます。



2022（令和4）年3月

筑後市長 西田 正治

－ 目 次 －

第 1 章	はじめに.....	1
1.	計画策定の趣旨.....	1
2.	計画の対象区域.....	1
3.	計画の期間.....	1
第 2 章	上位計画・関連計画.....	3
1.	第六次筑後市総合計画.....	4
2.	筑後市都市計画マスタープラン(令和 4 年 3 月).....	5
3.	筑後市立地適正化計画.....	7
4.	筑後市環境基本計画.....	8
5.	筑後市高齢者福祉計画・介護保険事業計画.....	9
6.	筑後市地域福祉計画・地域福祉活動計画(令和 4 年度～令和 8 年度).....	10
7.	第 2 期筑後市人口ビジョン・総合戦略.....	11
第 3 章	筑後市の概況及び公共交通の現状.....	13
1.	地域の現状.....	13
(1)	人口の推移.....	13
(2)	人口動向.....	15
(3)	主要施設の分布.....	17
(4)	通勤・通学流動.....	18
2.	公共交通の現状.....	20
(1)	筑後市の公共交通.....	20
(2)	公共交通運行回数.....	23
(3)	公共交通のカバー率.....	25
(4)	公共交通の利用状況および財政負担の推移.....	26
(5)	コミュニティ自動車の現状.....	28
(6)	校区別の移動に占める路線バスやコミュニティ自動車の利用頻度.....	30
(7)	交通事業者の運転士不足と高齢化の状況.....	32
3.	筑後市の移動実態.....	33
(1)	各調査の概要.....	33
(2)	市民の移動実態(市民アンケート).....	34
(3)	路線バスの利用状況(路線別・区間別の輸送量).....	75
(4)	路線バス利用状況(路線バス乗り込み調査).....	76
第 4 章	まちづくりの動向.....	89
1.	立地適正化計画における公共交通の方針.....	89

第 5 章	筑後市の公共交通を取り巻く問題点.....	91
1.	筑後市の地域公共交通の抱える問題点.....	91
(1)	筑後市内における幹線交通利用者の低迷.....	91
(2)	運行資源(乗務員・費用)の不足.....	95
(3)	コミュニティ自動車と既存公共交通機関との役割の重複.....	98
(4)	筑後市南東部・北東部への交通不便.....	99
(5)	移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致.....	100
(6)	自家用車による送迎が多い.....	101
2.	移動に関する地域の問題点.....	102
(1)	移動弱者の外出行動への制約.....	102
(2)	筑後船小屋駅周辺の観光回遊性が低い.....	107
第 6 章	筑後市の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針・内容.....	109
1.	筑後市の地域公共交通が果たすべき役割と課題.....	109
2.	筑後市の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本的な方針と将来像.....	111
3.	計画目標および目標を達成するための施策.....	116
4.	施策の内容.....	122
5.	施策のスケジュール.....	134
6.	計画の達成状況の評価.....	135
(1)	計画の推進体制.....	135
(2)	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	136

筑後市
地域公共交通計画

第1章

はじめに



この計画は、
まちづくりと連携した
公共交通の今後を描く
計画だよ！



第1章 はじめに

1. 計画策定の趣旨

筑後市は福岡県の南部に位置し、緑豊かな恵まれた自然環境を有しており、また、交通の利便性にも優れ、県南地域の交通の要衝として発展を続けてきました。近年は、九州新幹線筑後船小屋駅の開業や県営筑後広域公園の開園、さらには HAWKS ベースボールパーク筑後の開業など、自然と都市基盤がバランスよく整備されています。しかし、全国規模で問題となっている少子高齢化の影響は本市にも及び、令和 2 年度の国勢調査の結果では人口は僅かに増加していますが、令和 7 年以降は減少傾向で推移すると予想されています。それに伴い、税収の減少による財政規模の縮小、生活利便施設の縮小、地域コミュニティ機能の低下等が予測され、既に公共交通網にも利用者の減少という形で影響が及んでいます。

今後は、筑後市の特徴である、交通利便性を高めるとともに高齢者や子育て世代にとって、安心して生活できる快適な移動環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市運営や公共交通運行を行うことを目指し、「コンパクトシティ+ネットワーク」の考え方に基づくまちづくりを進める必要があります。

そのため、本市の現況や問題点・課題を見据え、持続可能で誰もが利用しやすい地域公共交通の実現に向けて、筑後市地域公共交通計画を策定します。

2. 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、筑後市全域を対象区域とします。

なお、通勤・通学等の日常生活の範囲は、周辺市町への広がりが見られます。特に、久留米市、八女市、大川市、大木町については、筑後市を含めた広域な地域間幹線補助系統の路線バスが運行されていることを念頭に置いた移動の利便性確保に努めます。

3. 計画の期間

令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間を計画期間とします。

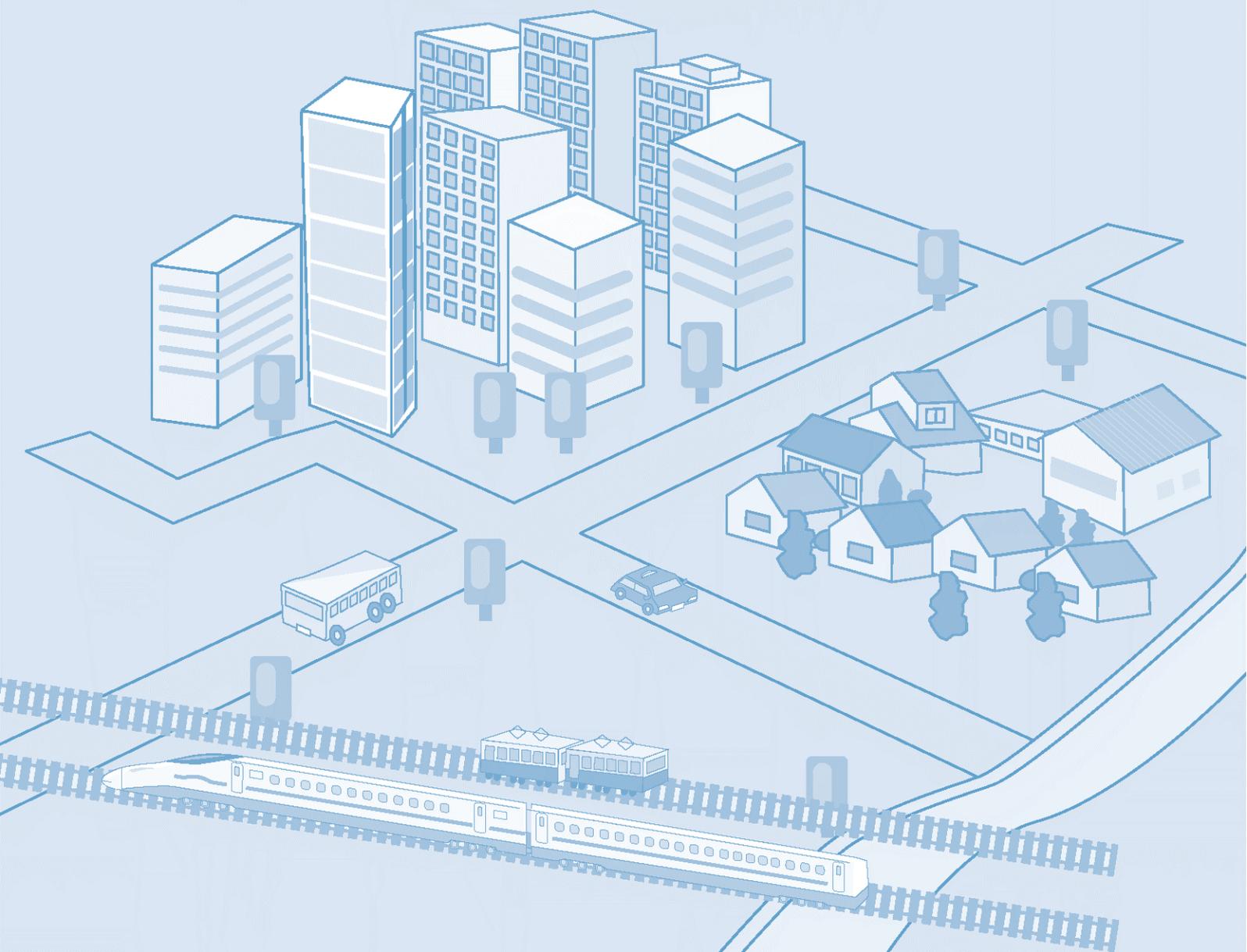


©筑後市

筑後市
地域公共交通計画

第2章

上位計画・関連計画



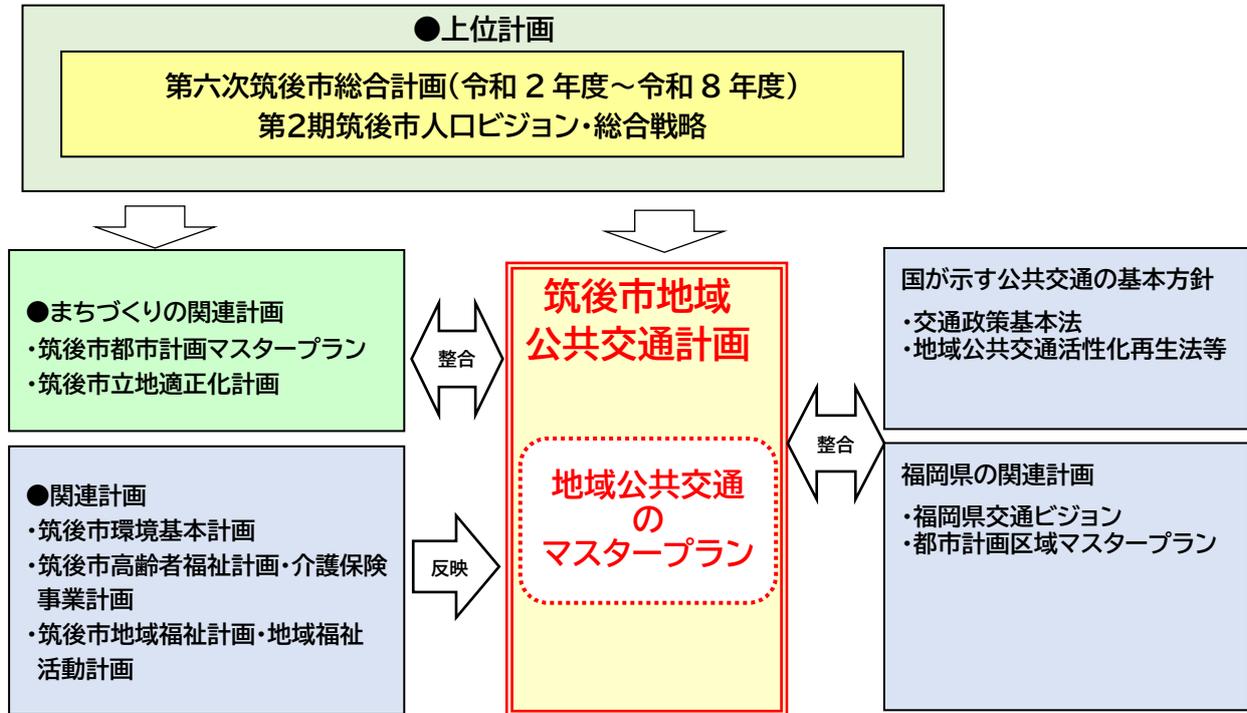
筑後市の様々な計画と
連携しながら公共交通
を考えていくんだね！



第2章 上位計画・関連計画

本計画は、上位計画・関連計画である「第六次筑後市総合計画」や「筑後市都市計画マスタープラン」で定める将来都市像を踏まえ、各種関連計画と連携しながら、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

各計画において関係する記載内容を以下に抜粋して記載します。



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

1. 第六次筑後市総合計画

■施策の成果指標 抜粋

指標名	現状値	目標値	指標の方向性
鉄道に満足している市民の割合	74.5% (H30)	83.4% (R4)	交通事業者への改善要望や連携強化を図り、過去5年間の最高値への回復を目指します。
路線バス・コミュニティ自動車、タクシーに満足している市民の割合	66.7% (H30)	67.2% (R4)	利便性向上策の実施や連携強化を図り、過去5年間の最高値への回復を目指します。



鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ自動車の満足度が指標となっています。

■施策の基本方針（課題と方向性）抜粋

- ◇ 鉄道に関する市民満足度は、ダイヤ改正など交通事業者の事業方針が影響し、2年連続で低下しました。路線バス・コミュニティ自動車・タクシーに関する市民満足度は、大きな変化がないことから概ね横ばいで推移しました。

満足度回復及び向上を図るため、交通事業者への改善要望や利用推進活動を引き続き実施します。

- ◇ 地域の生活交通でもあるコミュニティ自動車は、高齢化に伴う公共交通への関心及び重要性が高まってきており、徐々に導入地域が広がりつつありますが、公共交通不便地域対策としてはまだ十分とは言えません。

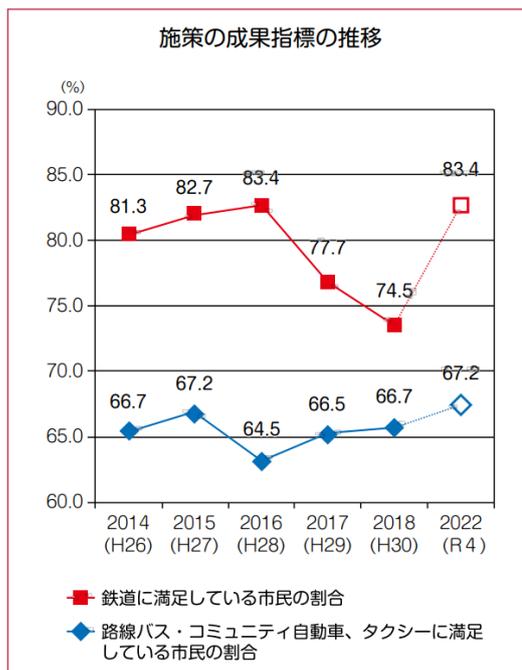
このため、市民ニーズに応じた公共交通サービスの検討及び導入推進を引き続き実施します。



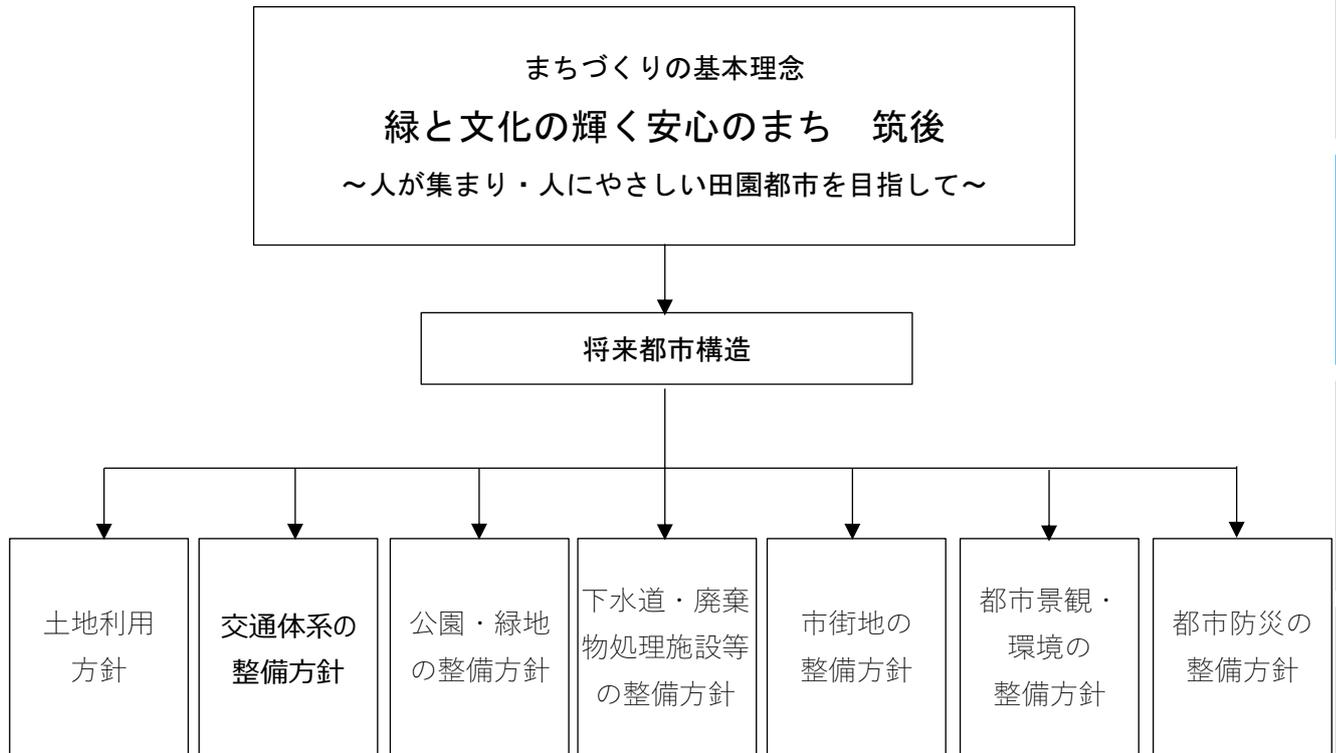
コミュニティ自動車の新たな検討及び導入推進が記載されています。

- ◇ 今後の公共交通を取り巻く状況は、人口減少や少子高齢化による通勤・通学者の減少などにより、公共交通自体が成り立たなくなる可能性があります。

このようなことから、市内の公共交通機関を一体的なネットワークとして捉えて最適化し、快適かつ持続可能な交通システムを構築するために「公共交通網形成計画（法改正で地域公共交通計画に変更）」の策定を進めます。



2. 筑後市都市計画マスタープラン（令和4年3月）



■交通体系の整備方針 抜粋

◇広域交通網と都市内交通網との連携

- ▶ 道路網と鉄道網の効果的な連携を図るため、九州新幹線筑後船小屋駅と県南地域及び佐賀方面とを結ぶアクセス道路の整備を進め、広域交通結節点としての機能を高めます。
- ▶ 中心拠点である JR 羽犬塚駅周辺において、駅に円滑にアクセスできる道路整備や居心地が良く歩きたくなるまちなか形成のための歩行空間整備を推進します。

◇公共交通機関の周辺整備

- ▶ 公共交通事業者と連携を図りながら、九州新幹線や在来線、路線バス、コミュニティ自動車等における利便性を高め、持続可能な公共交通網の構築を図ります。



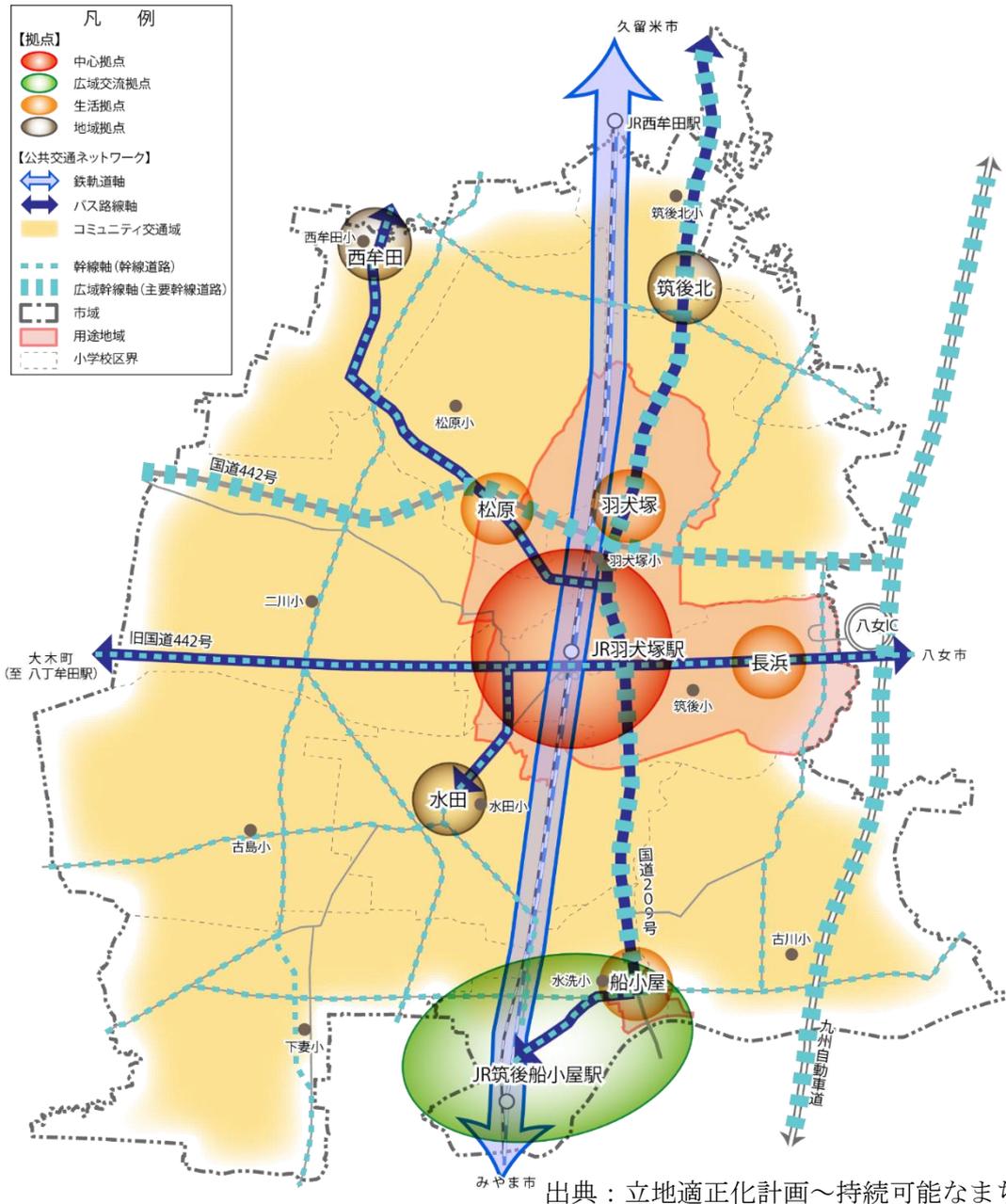
関係者と連携し、利便性を向上し持続可能な公共交通網を構築することが示されています。

◇歩行者・自転車の安全空間の創出

- ▶ 広域幹線軸や幹線軸の整備に併せ、歩行者の安全性に配慮した歩道や自転車道の整備を進めるとともに、歩道の段差解消に努めます。

3. 筑後市立地適正化計画

■都市の骨格構造図 抜粋



- ▶ 目指すべき都市の骨格構造として、各拠点間を鉄軌道や路線バスネットワークで結び、コミュニティ交通できめ細かくカバーする姿を目指している。
- ▶ 都市機能誘導区域は、公共交通による利便性が高く、拠点性を有する区域とし、区域は、駅から 800m 圏内、主要バス停から 300m 圏内の範囲を視点の一つとして検討している。
- ▶ 居住誘導区域は、公共交通による利便性を考慮し、駅から 1km 以内、またはバス停から 500m 範囲内を抽出している。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

4. 筑後市環境基本計画

■人と環境にやさしい交通システムの確立 抜粋

【現状と課題】

買い物や通勤の主な移動手段は自家用車が中心となっているなか、下妻・古島小校区のコミュニティ自動車や子育て支援拠点施設「おひさまハウス」への送迎車といった住民主体で運営する取り組みも始まっています。こうした取り組みを広め、自家用車を持たなくても移動の不自由がなく、公共交通機関との接続が便利な交通システムを作ることが必要です。

【目標】

公共交通機関や自転車の利便性を高め、自家用車に頼らなくても移動の不自由がない交通環境を整えます。

○効率的な自動車利用

正しいエコドライブを習慣化することと併せて、相乗りやコミュニティ自動車などを広めることにより、今ある自動車を上手に使うことで自動車由来の二酸化炭素排出量を削減します。

【市の取り組み】

- ・公用車の購入時には、環境負荷の少ない低燃費・低排出ガス認定車などの導入を率先して努めます。
- ・市民一人ひとりが正しいエコドライブを実践できるように、エコドライブ講習会を定期的に開催します。
- ・公共交通機関の利用を促進するとともに、買い物や通院など高齢者の生活支援に繋がる、地域住民の手による公共輸送（コミュニティ自動車など）を支援します。

○公共交通との接続向上

駅やバス停まで自家用車の相乗りや自転車で行きやすい環境を整え、既存の JR や民間バス路線の利便性をより向上させます。

【市の取り組み】

JR 駅周辺の駐車場を活かしたパーク&ライドについて周知し、利用を推進します。



・自動車を賢く利用しながら、パーク&ライド等を活用した公共交通機関の利用推進が掲げられています。

5. 筑後市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

基本 目 標	いきいきと健康に 暮らせるまちづくり	1. 要支援・要介護状態にならないための健康づくり
		2. 社会参加と生きがいくづくり
		3. 高齢者の在宅生活支援
	ささえあいのまちづくり	1. 地域包括支援センターの機能強化
		2. 在宅医療と介護の連携
		3. 生活支援体制の整備
		4. 地域包括ケアシステムを支える人材の確保
	笑顔あふれる安全・ 安心のまちづくり	1. 認知症に対する取組
		2. 地域で安全・安心に暮らす



- ①ひとり暮らし高齢者等見守りネットワーク
- ②高齢者在宅実態調査
- ③災害時等の支援体制の整備
- ④消費生活相談
- ⑤交通安全の推進
- ⑥コミュニティ自動車による移動手段の確保

■コミュニティ自動車による移動手段の確保 抜粋

【ねらい】

地域住民の通院、通学、買い物など日常生活に不可欠な移動手段を構築することで、駅やバス停から距離がある地域や、路線バスの運行本数が少ないなど、公共交通不便地域の利便性向上を図ります。

【実施内容】

コミュニティ自動車の運行責任の所在及び安全基準の明確化を図りつつ、市民ニーズに応じた地域との協働によるコミュニティ自動車の導入を推進します。

また、市内の公共交通網の在り方を整理し、都市規模に見合った快適かつ持続可能な公共交通システムを実現するため、「地域公共交通計画」の策定を行います。

【実績】実施地域数 (H29) 3 地域 (H30) 4 地域 (H31) 5 地域



路線バス等の既存の交通資源の運行状況等を踏まえ、交通不便地域に対し、コミュニティ自動車の導入に向け、市が積極的に支援することが示されています。

6. 筑後市地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和4年度～令和8年度）

基本理念：協働による福祉のまちづくり

基本目標1	支え合いの意識と人づくり（意識啓発・担い手の発掘・育成）
基本目標2	協働のしくみづくり（支え合いのしくみづくり）
基本目標3	安心して暮らせるまちづくり（福祉に関する環境整備）
基本目標4	福祉サービスにつながる体制・仕組みづくり

■基本目標3 安心して暮らせるまちづくり 抜粋

- (1) 見守り体制の充実
- (2) 災害時の避難体制の充実
- (3) 生きがいつくり・健康づくりの推進

全ての市民が健やかで心豊かに生活していくためには、生活習慣病の予防、健康寿命の延伸、生活の質の向上を図ることが重要です。厚生労働省の「健康寿命延伸プラン」では、2040年までに健康寿命を男女共に3年以上延伸する目標が立てられています。高齢者に限らず、就労や地域活動、趣味などの様々な活動は、その中で多くの人とのふれあい、社会への参加に繋がり、心身の健康づくりに役立ち、介護予防にもつながると言われています。そのためにも、高齢者の移動手段の確保と誰もが気軽に集まれる場所の整備などが求められています。

一人ひとりが様々な活動を通してつながりをつくる、そして誰かの活動を別の誰かが応援することで共にしあわせになる社会をつくる必要があります。

【行政が取り組むこと】

項目	取組の内容
移動手段の支援と向上	生きがいつくりや外出のため、公共交通機関、地域でのコミュニティ自動車なども含め移動利便性の向上を図ります。



安心して暮らせるまちづくりに向け、行政は生きがいつくりや外出のために、公共交通機関、地域でのコミュニティ自動車なども含め移動利便性の向上を行うことが示されています。

7. 第2期筑後市人口ビジョン・総合戦略

■基本事業2-2 魅力ある観光事業の推進

市内観光イベントは、イベントの統合により来場者数は減少が見込まれますが、筑後市の観光資源や観光スポットを活かした魅力ある内容とすることで来場者数を確保し、交流人口*の維持に努めます。

◆重要業績評価指標【KPI】

目標指標	現状値 (H 30年度)	中間目標値 (R 4年度)	目標値 (R 6年度)
市内観光イベントの来場者数	1,362 百人	1,285 百人	1,285 百人

※交流人口:その地域に観光などで訪れる(交流する)人のこと。

■基本事業2-3 ファーム本拠地と筑後船小屋駅を核とした広域連携による観光推進

HAWKS ベースボールパーク筑後及び九州新幹線筑後船小屋駅を基軸とした観光振興を、近隣自治体(筑後七国等)との連携により積極的に進めていきます。その中で、HAWKS ベースボールパーク筑後をはじめとした筑後船小屋駅周辺施設にて、各自治体が誇るグルメ・景勝地・フォトスポットなどの魅力情報を発信することで周遊促進につなげます。

◆重要業績評価指標【KPI】

目標指標	現状値 (H 30年度)	中間目標値 (R 4年度)	目標値 (R 6年度)
HAWKS ベースボールパーク筑後の平均観戦者数	2,001 人	2,200 人	2,200 人
筑後船小屋駅周辺施設*の入込客数	6,547 百人	7,205 百人	7,205 百人

※筑後船小屋駅周辺施設:恋ばたる、九州芸文館、船小屋温泉郷、HAWKS ベースボールパーク筑後、福岡県筑後広域公園

■基本事業2-4 観光情報の発信

福岡ソフトバンクホークスや観光資源、イベント情報などの積極的な情報発信を行い、メディアへの露出件数の増加を目指すことで、知名度の向上を図ります。

また、恋のくに筑後としてのブランドイメージによる魅力発信を継続して行い、観光意欲度の向上を図り、交流人口の増加につなげます。

◆重要業績評価指標【KPI】

目標指標	現状値 (H 30年度)	中間目標値 (R 4年度)	目標値 (R 6年度)
観光プロモーションによるメディア露出件数	478 件	500 件	550 件
観光意欲度の県内順位	12 位	10 位	10 位

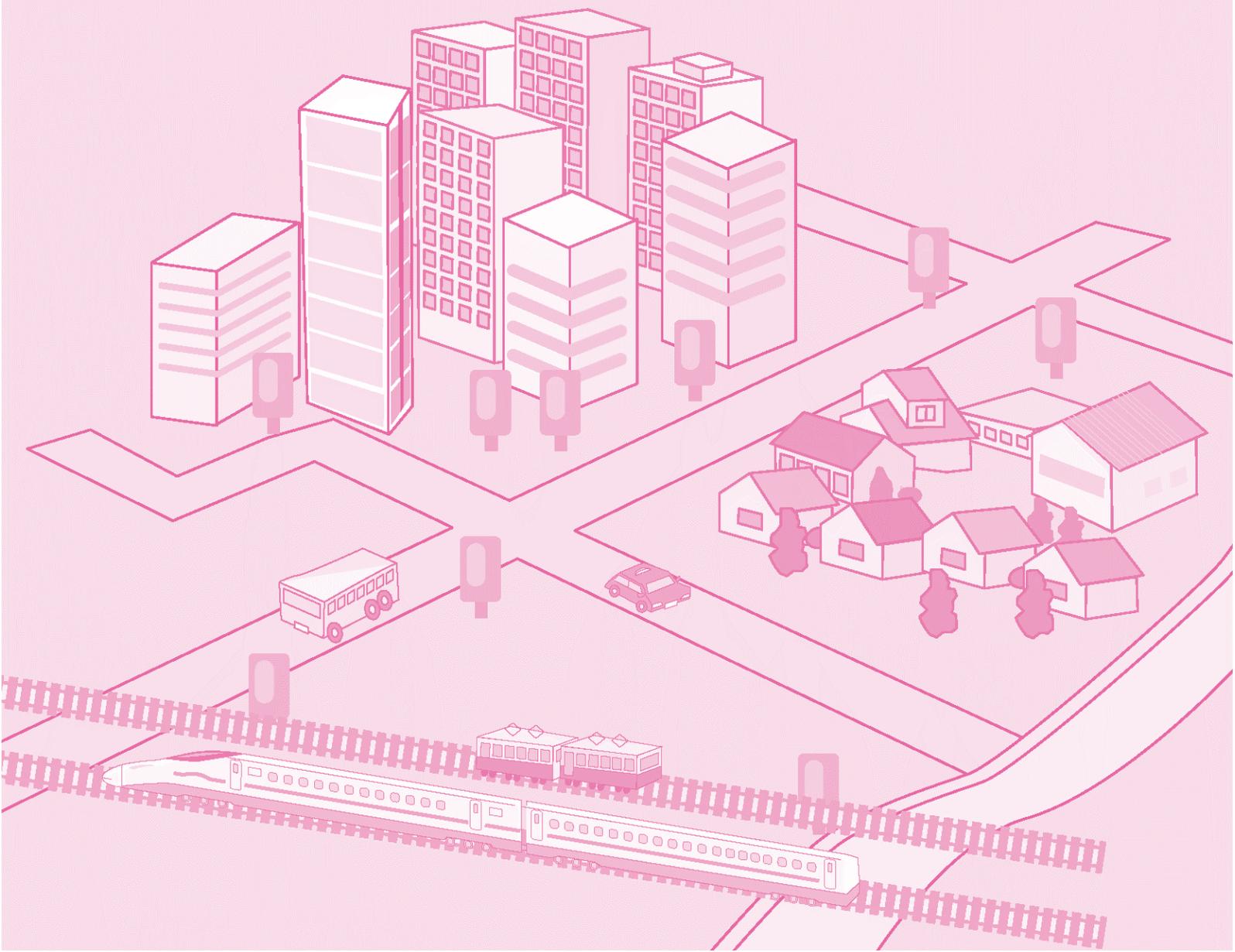
九州新幹線筑後船小屋駅を基軸とした観光振興を近隣自治体との連携により積極的に進めていくことが示されています。



©筑後市

第3章

筑後市の概況及び公共交通の現状



まずは筑後市の公共交通
などの現状をみていくよ！



第3章 筑後市の概況及び公共交通の現状

1. 地域の現状

(1) 人口の推移

- ▶ 筑後市の人口は約 49,000 人で、令和 2（2020）年の国勢調査においても 48,827 人と微増傾向で推移しています。国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）では、令和 7（2025）年以降は減少傾向で推移すると推計されています。
- ▶ 年齢 3 区分別（公表されている国勢調査及び社人研の資料）を見ますと、年少人口（15 歳未満）や生産年齢人口（15～64 歳）は減少傾向、老年人口（65 歳以上）は増加傾向が続くと推計されています。

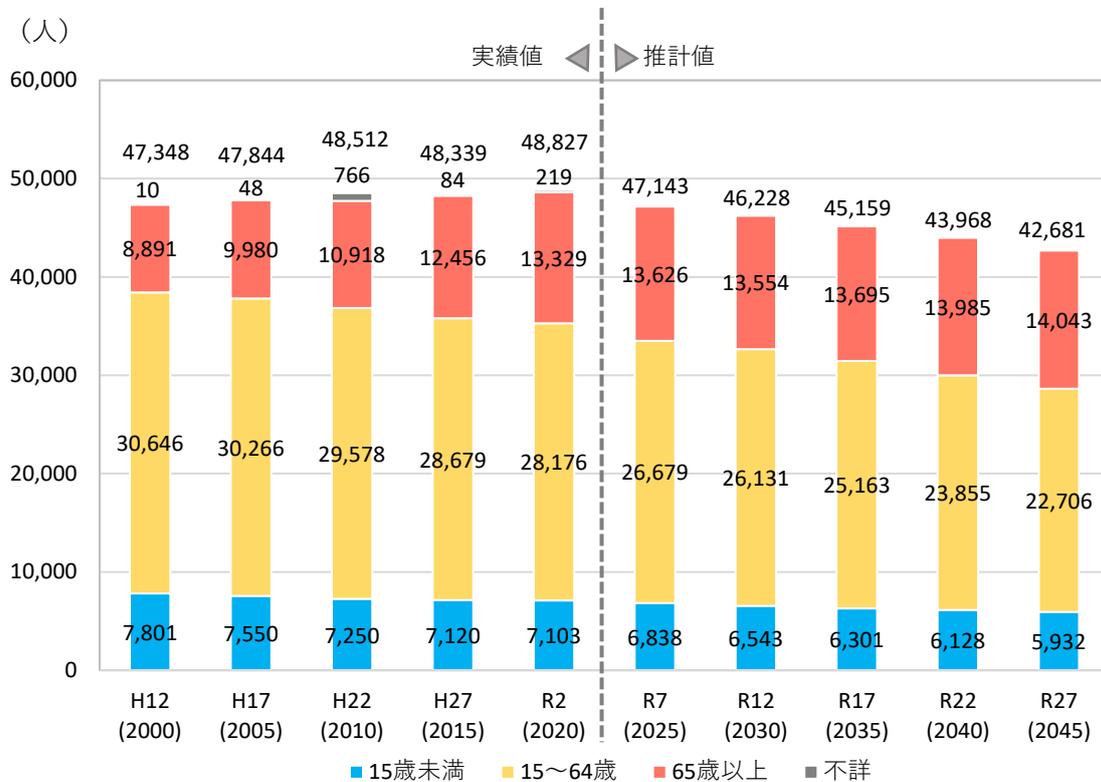


図 3-1 年齢 3 区分別人口

出典：国勢調査（令和 2 年度）、国立社会保障・人口問題研究所、筑後市人口ビジョン

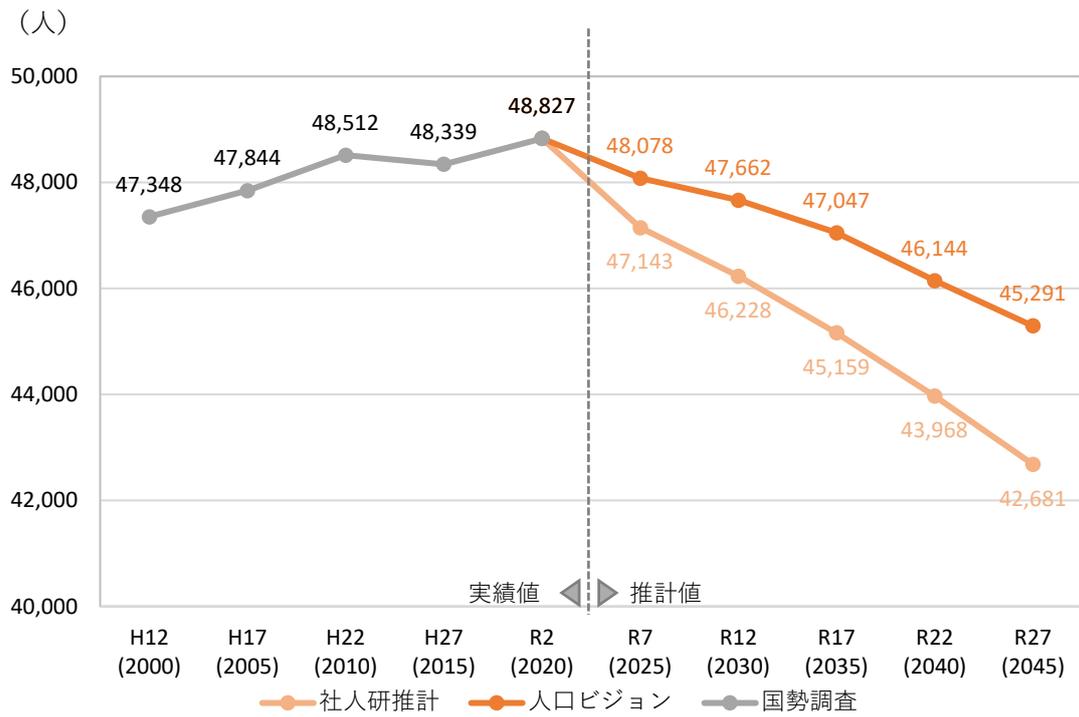


図 3-2 将来人口の予測

出典：国勢調査（令和2年度）、国立社会保障・人口問題研究所、筑後市人口ビジョン

(2) 人口動向

- ▶ 平成12(2000)年から平成27(2015)年の人口増減率を見ますと、用途地域境界付近の若菜、上北島、長浜、徳久、志地区において20%以上の高い増加率となっています。
- ▶ 一方、用途地域外の南部の中折地、四ヶ所、庄島、馬間田、下妻、久恵、溝口地区において、20%を超える減少率となっています。

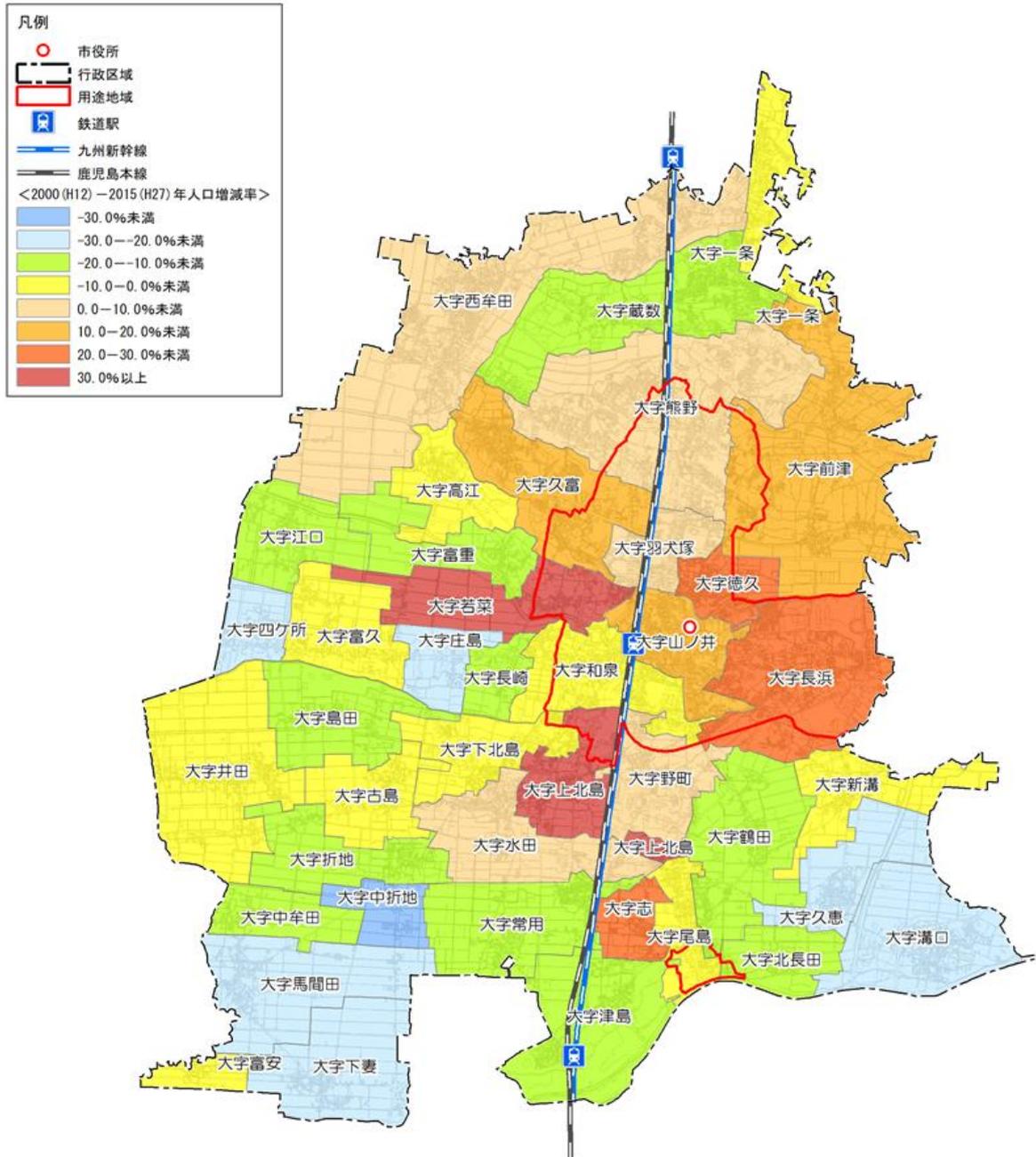


図 3-3 平成12(2000)年～平成27(2015)年地区別人口

出典：筑後市立地適正化計画

- ▶ 平成 27 (2015) 年の高齢化率を見ますと、人口密度の高い用途地域内の地区及び用途地域境界付近の地区、また、用途地域外の北部の地区において、比較的低い傾向にあります。
- ▶ 一方、用途地域外の南部の地区においては、高齢化率が高い傾向にあります。

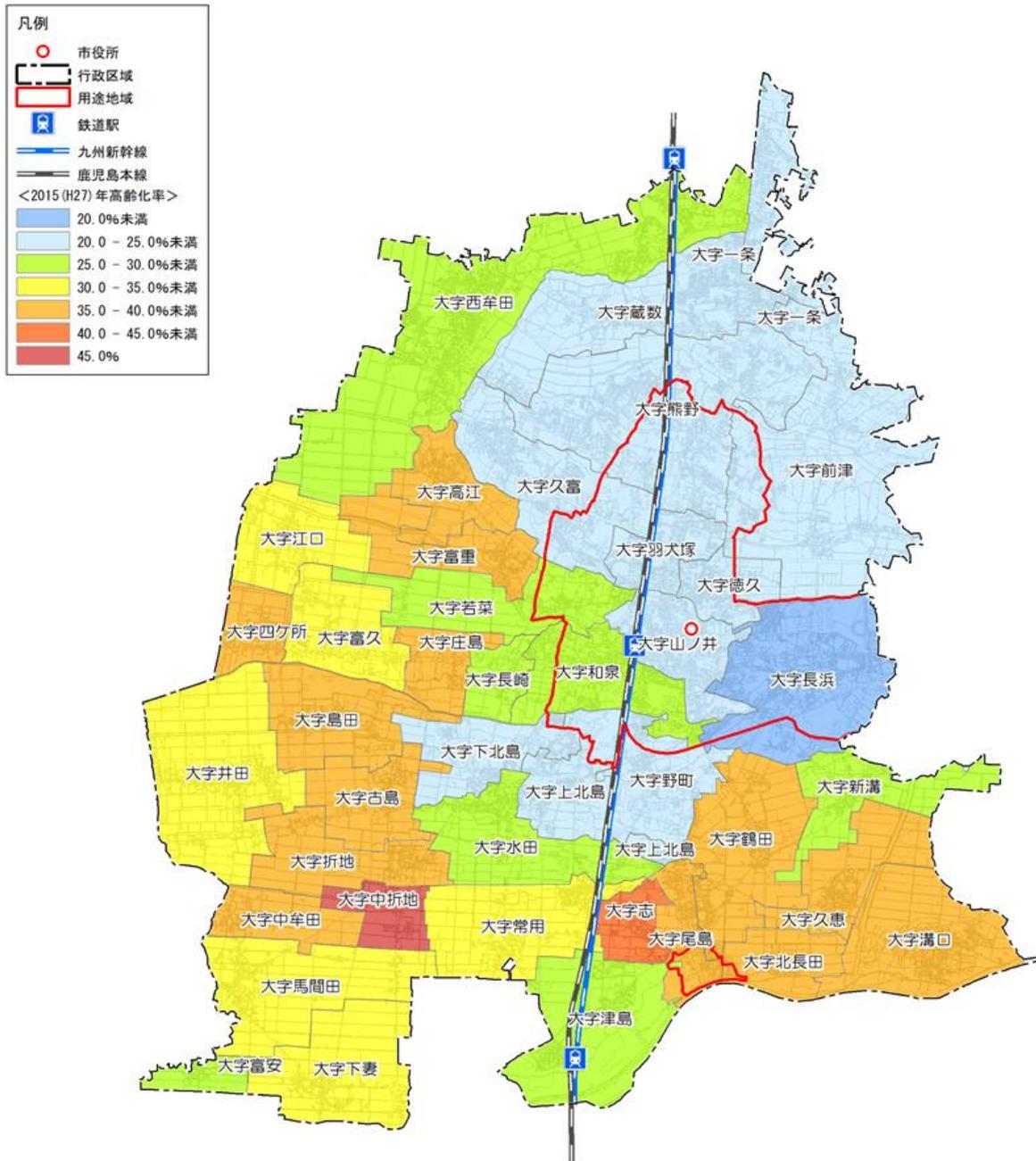
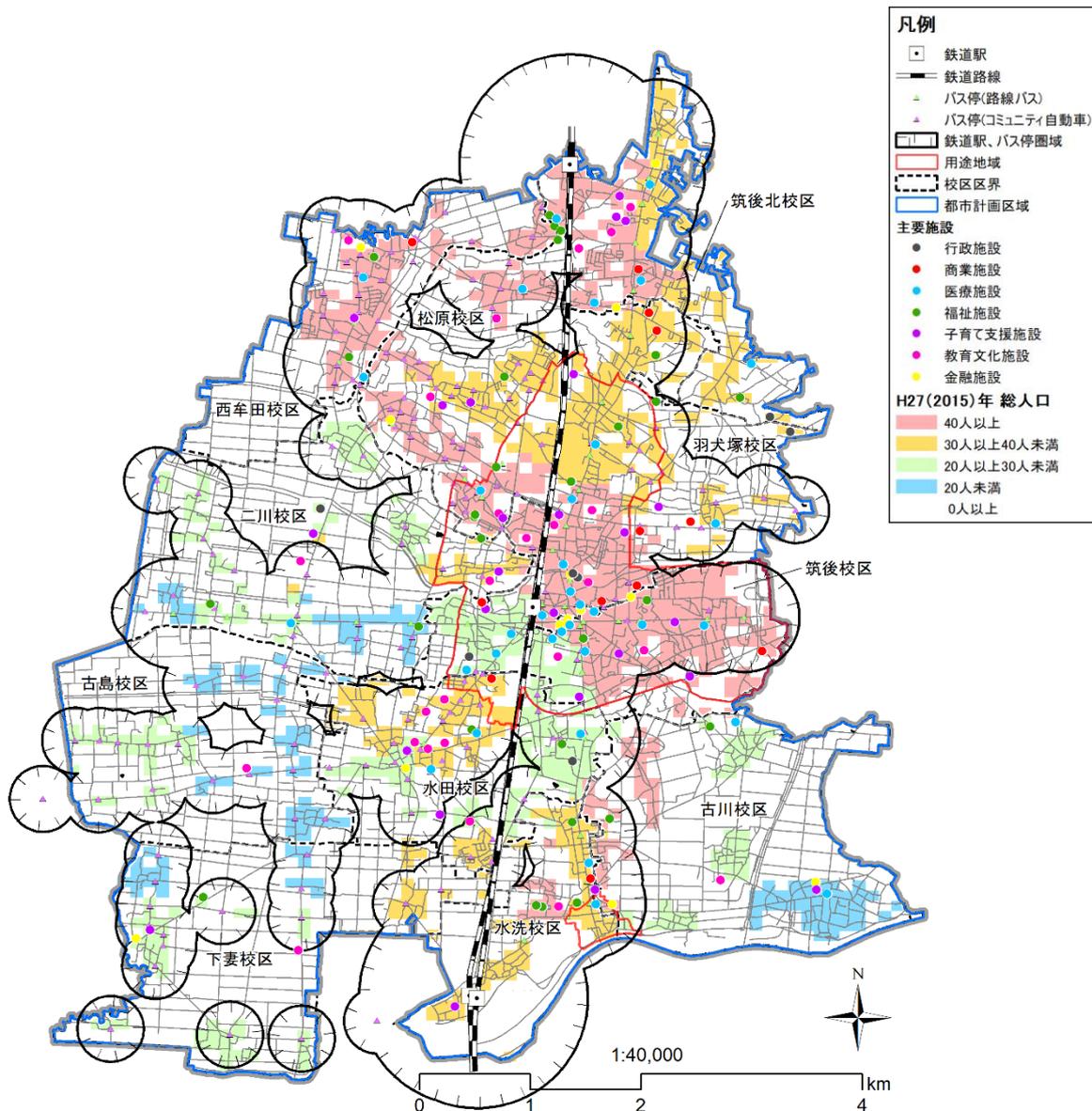


図 3-4 平成 27 (2015) 年地区別高齢化率

出典：筑後市立地適正化計画

(3) 主要施設の分布

- ▶ 商業施設は、主に幹線道路沿道やその周辺の人口密度が高いエリアに立地しています。
- ▶ 医療施設は、主に人口密度の比較的高いエリアに立地しています。
- ▶ 福祉施設は、用途地域内や周辺だけでなく、市内広範囲に立地しています。
- ▶ 子育て支援施設は、まとまった立地は見られず、市内に点在しています。
- ▶ 金融施設は、駅や市役所周辺、幹線道路沿道の人口密度の比較的高いエリアに立地しています。
- ▶ 行政施設は、駅や鉄道沿線の人口密度の比較的高いエリアに立地しています。
- ▶ ほとんどの施設が、公共交通機関でのアクセスが可能ですが、市の東部では一部アクセス不可の施設が見られます。

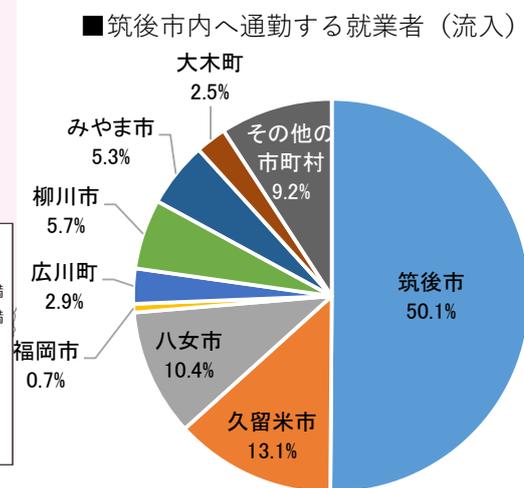
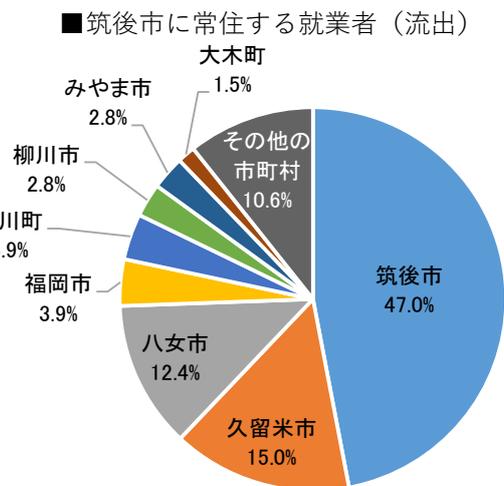
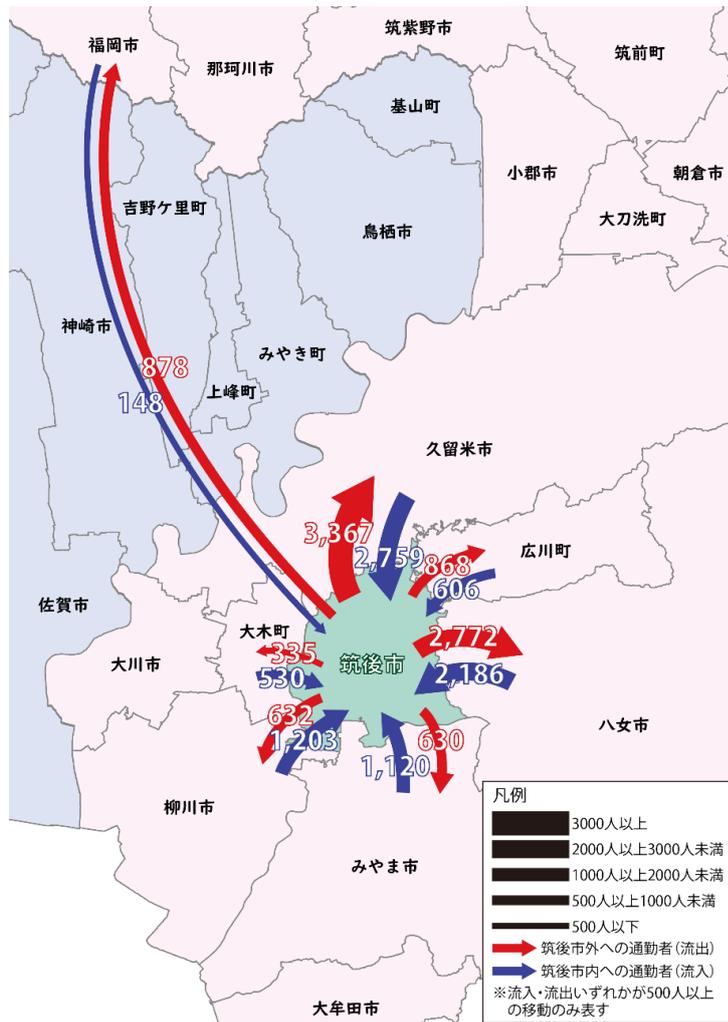


出典：筑後市 HP、i タウンページ、国勢調査

(4) 通勤・通学流動

a) 通勤

- 筑後市外への通勤先は、久留米市が最も多く（3,367人）、次いで八女市（2,772人）、福岡市（878人）の順となっています。
- 筑後市内への通勤者が最も多いのは久留米市（2,759人）で、次いで八女市（2,186人）、柳川市（1,203人）の順となっています。
- 筑後市と久留米市、広川町、八女市間は、流入よりも流出が多く、大木町、柳川市、みやま市間は流出よりも流入が多くなっています。
- 平成22年と平成27年の就業者数を比較しますと、市外への流出は、久留米市や福岡市を除いて増加しており、市内への流入はどの市町も増加しています。



■通勤における流出・流入人口の比較（H27、H22）

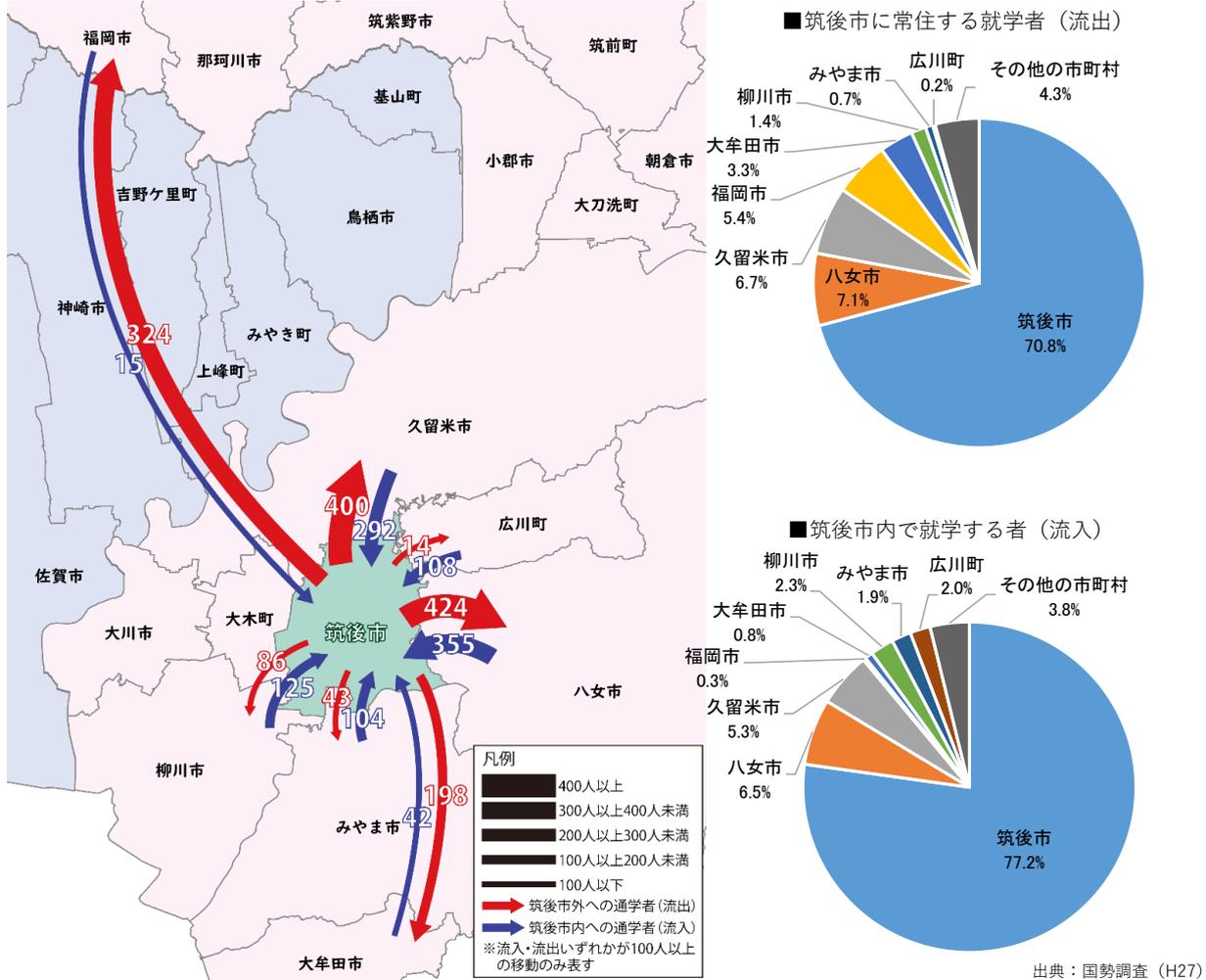
出典：国勢調査（H27）

		①の従業地、②の常住地										合計
		筑後市	久留米市	八女市	福岡市	広川町	柳川市	みやま市	大木町	その他の市町村		
①筑後市に常住する就業者（流出）	(H27)	10,525	3,367	2,772	878	868	632	630	335	2,382	11,864	
	(H22)	10,896	3,552	2,536	885	748	626	562	305	2,984	12,198	
②筑後市内で就業する者（流入）	(H27)	10,525	2,759	2,186	148	606	1,203	1,120	530	1,924	10,476	
	(H22)	10,896	2,436	1,973	111	551	1,029	1,107	451	1,675	9,333	

資料：国勢調査（H22、H27）

b) 通学

- 筑後市外への通学先は、八女市（424人）、久留米市（400人）、福岡市（324人）、大牟田市（198人）の順で多くなっています。
- 筑後市内への通学者は、八女市（355人）や久留米市（292人）で多く、柳川市、広川町、みやま市からも100人を超える通学者があります。
- 平成22年と平成27年の通学者数を比較しますと、市外への流出は、久留米市を除いて増加しており、市内への流入は、ほとんどの市町で減少しています。



■ 通学における流出・流入人口の比較（H27、H22）

	筑後市	①の通学地、②の常住地									合計
		八女市	久留米市	福岡市	大牟田市	柳川市	みやま市	広川町	その他の市町村		
①筑後市に常住する就学者（流出）	(H27) 4,240	424	400	324	198	86	43	14	257	1,746	
	(H22) 4,915	378	422	298	160	84	29	10	378	1,759	
②筑後市内で就学する者（流入）	(H27) 4,240	355	292	15	42	125	104	108	209	1,250	
	(H22) 4,915	448	309	13	44	119	124	130	232	1,419	

※15歳未満通学者を含む

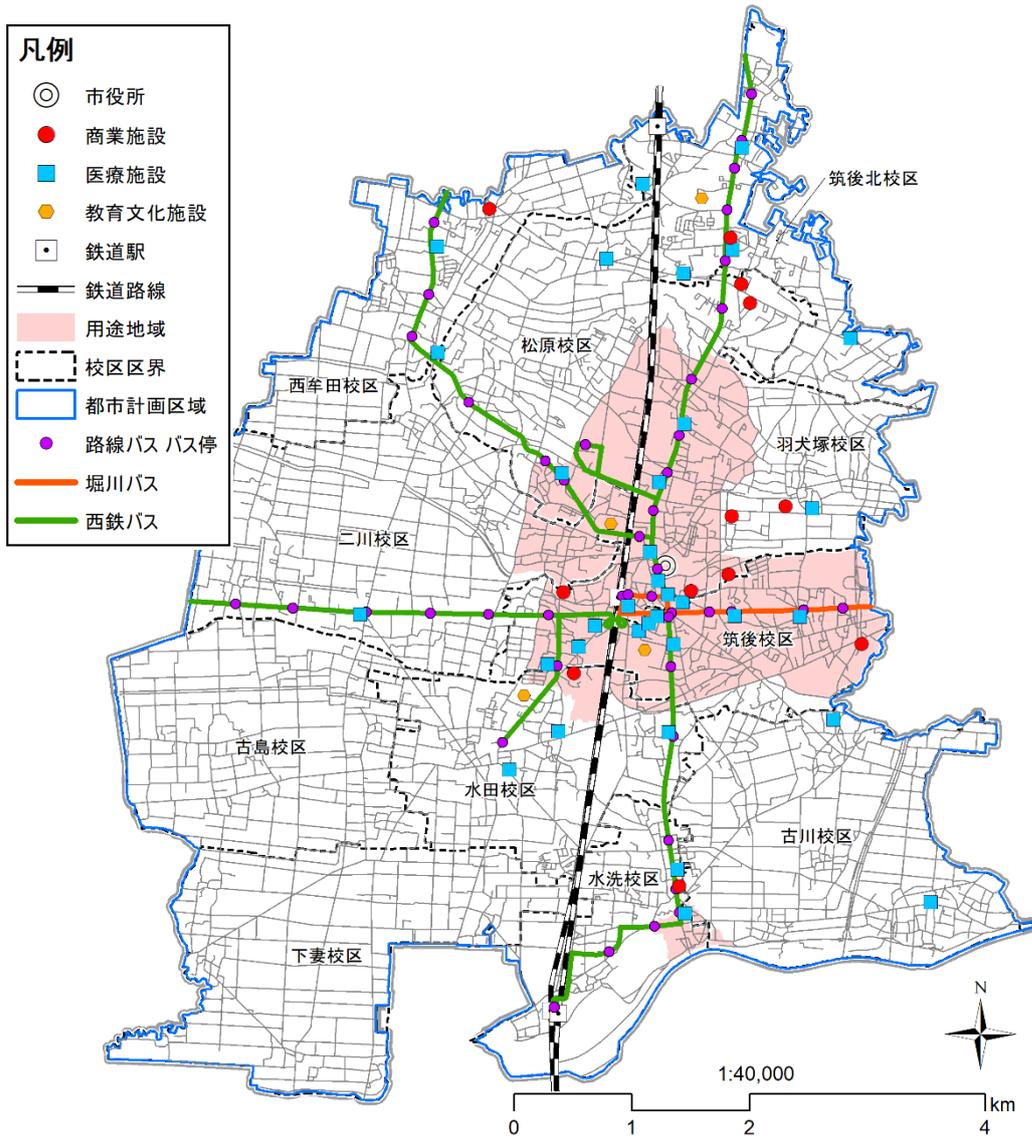
資料：国勢調査（H22、H27）

2. 公共交通の現状

(1) 筑後市の公共交通

鉄道・路線バス

- ▶ 南北を JR 鹿児島本線及び九州新幹線が縦断しており、広域の移動ニーズを満たしています。
- ▶ 路線バスは主に南北方向及び東西方向に運行しており、筑後市内や周辺市町との移動を担っています。



タクシー

- ▶ タクシーは、3事業者で筑後市域を運行しており、鉄道や路線バス、コミュニティ自動車ではカバーできない移動ニーズを満たしています。
- ▶ 筑後地域のタクシー事業者が連携し、九州新幹線各駅（久留米駅、筑後船小屋駅、新大牟田駅）からのタクシー観光周遊コースを設定し、地元を知り尽くしたタクシー運転士が筑後地域の観光地を案内する取り組みを行っています。

表 3-1 事業者別の車両保有台数(令和2年12月現在)

タクシー事業者	小型車(台)	ジャンボタクシー(台)
有限会社 大霧タクシー	24	2
有限会社 ふちがみタクシー	15	1
有限会社 ニコニコ筑後タクシー	14	1

タクシー観光周遊16コース 九州新幹線の久留米駅、筑後船小屋駅、新大牟田駅から出発して「筑後路」をめぐるタクシー観光です。多彩なコースからお好きなコースをお選びください。

9 筑後船小屋駅発着コース ●所要時間/約3.5時間 ●小型タクシー1台/ **12,200円**

星野村と八女福島の白壁町並をめぐる旅

星のふるさと星野村は、日本一の玉露、古陶星野焼でも有名です。自然あふれる奥八女・星野村の掃りに、かつての城下町・八女福島の白壁町並もお楽しみいただけます。

※羽犬塚駅発着にも変更可能
オプション(有料)：星の文化館、星野焼田

●星の文化館 ●入館料/大人500円、小学生300円(お茶付き) ●営業時間/10:00~17:00 ●休日/火曜日
●古陶星野焼展示館 ●入館料/大人200円、高校生100円、小学生50円 ●営業時間/9:00~17:00 ●休日/火曜日(祝日の場合は翌日/年末年始)

10 筑後船小屋駅発着コース ●所要時間/約5時間 ●小型タクシー1台/ **17,500円**

良縁祈願!パワースポットめぐりの旅

八女津姫が顔を洗ったといわれる岩清水「癒しすく」、まるで水墨画のように美しい日向神峡にそびえ立つ巨大なハート岩や蹴洞岩、境内ハートすくしの恋木神社。筑後の自然を満喫しつつ、良縁成就を力いっぱい祈願しましょう!

※羽犬塚駅発着にも変更可能

11 筑後船小屋駅発着コース ●所要時間/約5時間 ●小型タクシー1台/ **17,500円**

北原白秋・古賀メロディーを偲ぶ水郷散策

北原白秋を生んだ水郷柳川、昭和の大作曲家・古賀政男も柳川の風情を愛したとか。東洋一の可動鉄橋・筑後川昇降橋もめぐる。水郷ならではのコースです。市内各所に配された掘割舟でゆく柳川名物「川下り」もお勧め(別途費用)

※羽犬塚駅発着にも変更可能

観光タクシーの予約について

【予約方法】

- 下記総合案内、または各タクシー会社にお電話ください。
- ※各タクシー会社にお電話される場合は、久留米駅発着コースは久留米地区、筑後船小屋発着コースは筑後地区、新大牟田駅発着コースは大牟田地区の会社までお願いします。
- ご希望の日時、コース、参加人数、ご連絡先(当日ご連絡の取れるお電話番号)をお伝え下さい。また、オプション(有料)のご希望や、ツアーに関してのご要望・ご質問等ありましたら、併せてお知らせください。
- ※総合案内にお電話いただいた方には、担当するタクシー会社から回答のお電話を差し上げます。

【注意事項】

- ◆各種施設の入場料、飲食費、体験料、有料道路料金等はツアー料金には含まれません。
- ◆ツアー使用車は小型タクシー(乗務員を除き4名様まで乗車可能)です。別途料金で、特定大型(同9名様まで)もご利用できます。
- ◆お客様のご都合により大幅に時間超過した場合等は超過料金をいただく場合がございます。
- ◆各種施設の入場料、営業時間、休日等は予告なしに変更される場合があります。
- ◆ご予約後キャンセルされる場合は、必ずご連絡をお願いします。

総合案内 福岡県筑後地区タクシー協会 TEL. 0942-33-8228 ●受付時間/9:00~17:00(平日のみ) 土日祝日は直接各タクシー会社にお電話ください。

地区	会社名	電話番号	地区	会社名	電話番号
久留米	川島タクシー(株)	0942-33-1551	大牟田	(有)大霧タクシー	0942-53-2126
	安全タクシー(有)	0942-23-5555		大牟田富士タクシー(株)	0944-56-3344
	久留米タクシー(株)	0942-32-4966		大牟田鹿田タクシー(株)	0944-53-2349
	久留米西鉄タクシー(株)	0942-21-9739		有明交通(株)	0944-75-7755
	西日本観光タクシー(有)	0942-32-3003			

図 3-7 筑後地域タクシー観光周遊コース

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章

コミュニティ自動車

- ▶ 筑後市のコミュニティ自動車は、みどり号(下妻小校区)、のらんの号(古島小校区)、まつばら号(松原小校区)、絆二川号(二川小校区)、愛奏前津号(前津行政区)、水田っ子号(水田小校区)、にしむたGO(西牟田小校区)の7地域で運行しています。
- ▶ 鉄道・路線バスの運行が無い北西部・南西部方面ではコミュニティ自動車がかバーしていますが、南東部・北東部方面は、鉄道・路線バス、コミュニティ自動車のどちらも運行していません。

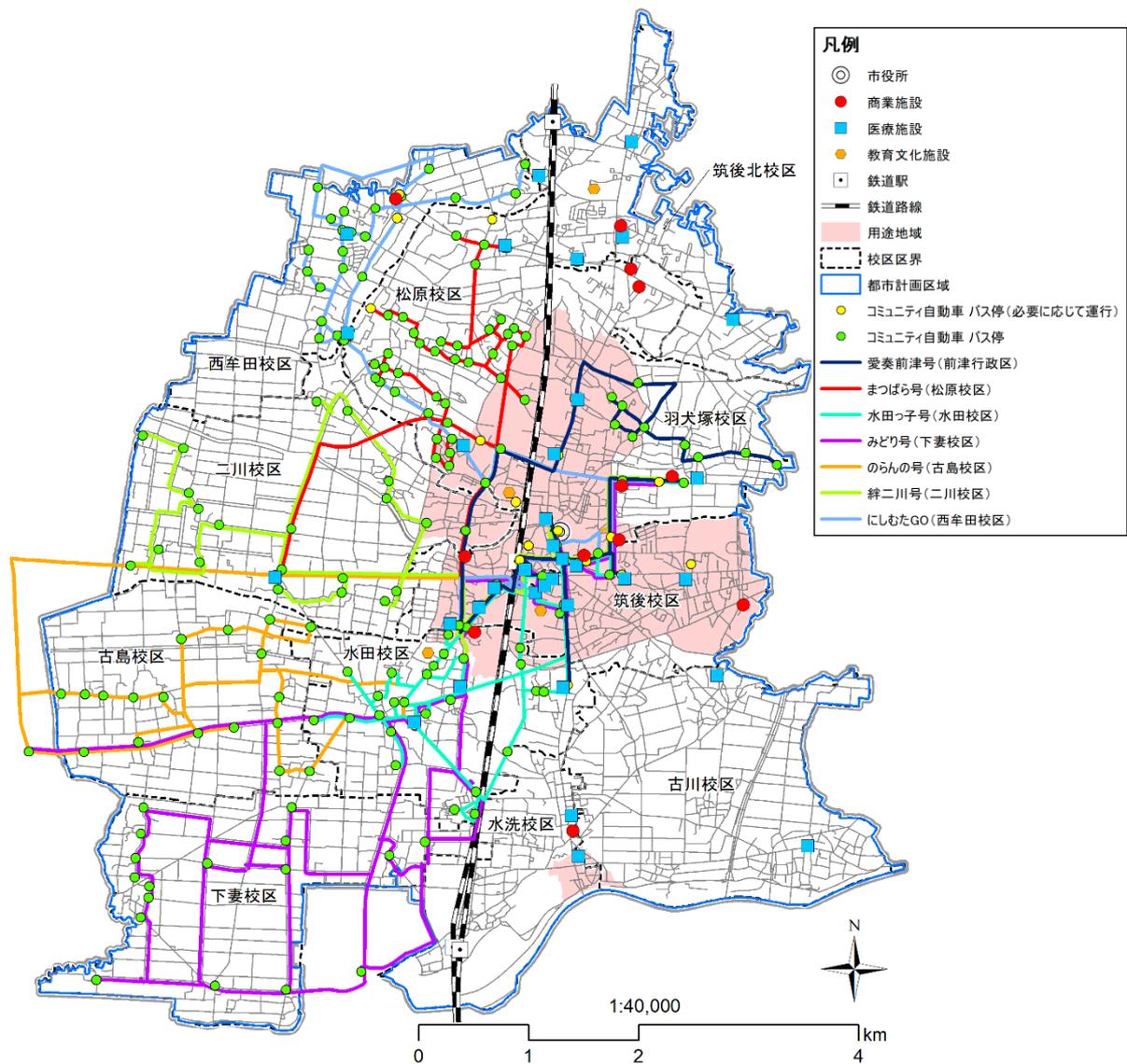


図 3-8 コミュニティ自動車の運行網

出典:コミュニティバスのしおり(筑後市)

(2) 公共交通運行回数

鉄道・路線バス

路線名・運行内容		運行回数 (平日)	
JR九州	九州新幹線 (筑後船小屋駅)	博多方面(上り)	28本/日
		熊本・鹿児島中央方面(下り)	25本/日
	鹿児島本線 (羽犬塚駅)	久留米・博多・小倉・門司方面(上り)	54本/日
		大牟田・荒尾方面(下り)	44本/日
西鉄バス	行先番号:50番	久留米船小屋線	60本/日(上下計)
	行先番号:53番	久留米船小屋線(免許試験場経由)	18本/日(上下計)
	行先番号:55番	西牟田線	8本/日(上下計)
	行先番号:8番	羽犬塚線(大川方面)	24本/日(上下計)
堀川バス	羽矢線(羽犬塚～ゆめタウン～福島～黒木)	37本/日(上下計)	
	羽矢線(羽犬塚～蒲原～福島～柴庵)	27本/日(上下計)	

出典: JR九州 HP、西鉄バス HP、堀川バス HP(令和2年11月現在)

(参考)

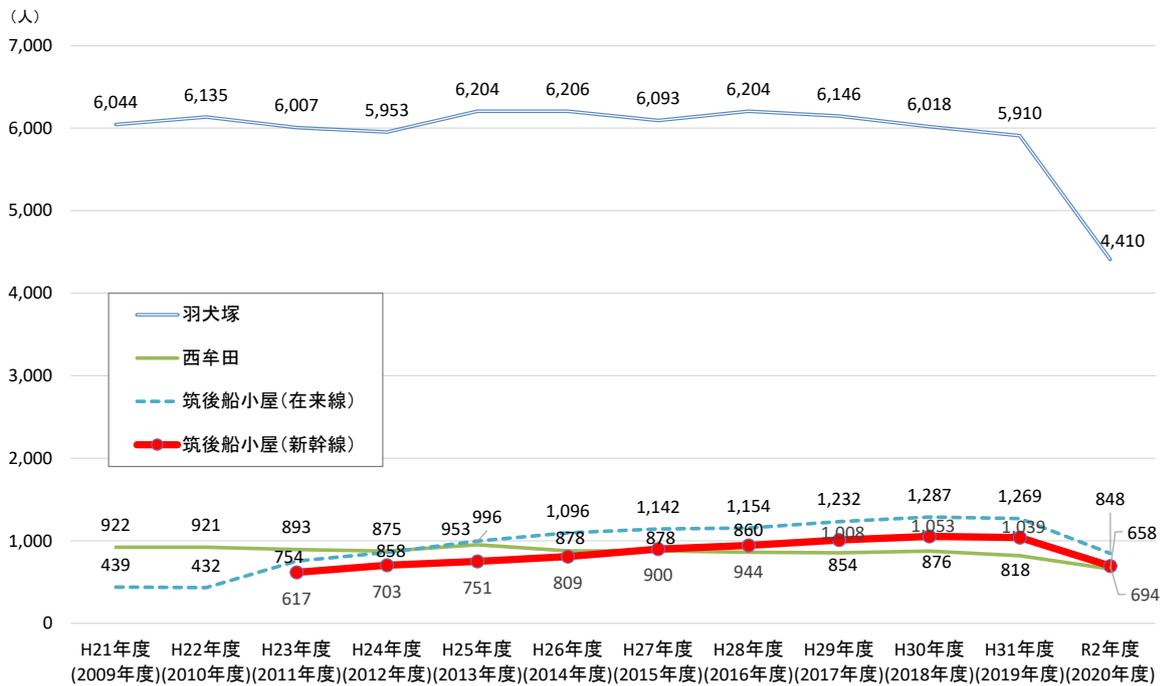


図 3-9 JR3 駅の在来線及び新幹線の 1 日平均乗降者数

出典: JR九州 HP 等の情報を基に作成

コミュニティ自動車

校区(地域)名	運行曜日・回数	備考
みどり号 (下妻小校区)	○Aコース：馬間田南・北、中牟田～羽犬塚駅方面 毎週月、木曜日 行き：3本/日 帰り：3本/日	土・日曜日、祝祭日、お盆、年末年始、台風接近・積雪や地震などの災害が発生した場合、運行休止
	○Bコース：富安、下妻、中折地、常用～羽犬塚駅方面 毎週水、金曜日 行き：3本/日 帰り：3本/日	
	○買い物のみ※大木町のアスタラビスタ便 毎週火曜日（運休中） 行き：2本/日 帰り：2本/日	
のらんの号 (古島小校区)	毎週火・金曜日 行き：2本/日 帰り：2本/日	祝祭日、お盆、年末年始は運行休止
まつばら号 (松原小校区)	○Aコース：蔵数・熊野～羽犬塚方面 月・水曜日 ……行き：4本/日 帰り：4本/日 第1・3水曜日 ……行き：2本/日 帰り：2本/日 祝日(買い物のみ)……行き：2本/日 帰り：2本/日	土・日曜日、お盆、年末年始、台風接近・積雪や地震などの災害が発生した場合、運行休止
	○Bコース：久富・久富東～羽犬塚方面 毎週火・金曜日 ……行き：4本/日 帰り：4本/日 祝日(買い物のみ)……行き：2本/日 帰り：2本/日	
絆二川号 (二川小校区)	○東地区：高江、富重、若菜、長崎、庄島 毎週火・木曜日 ……行き：2本/日 帰り：2本/日	祝祭日、お盆、年末年始は運行休止
	○西地区：上富久、下富久、四ヶ所、江口、万才 毎週水・金曜日 ……行き：2本/日 帰り：2本/日	
愛奏前津号 (前津行政区)	毎週火・金曜日 ……行き：3本/日 帰り：3本/日	祝祭日は翌日に振り替え
水田っ子号 (水田小校区)	○Aコース：水田天満宮、水田中、水田下、下北島 毎週火・木曜日 ……行き：2本/日 帰り：2本/日	
	○Bコース：上北島、常用東、水田上、野町方面 毎週水・金曜日 ……行き：2本/日 帰り：2本/日	
にしむたGO (西牟田小校区)	毎週月・火・木・金曜日 行き：3本/日 帰り：3本/日	

出典：コミュニティバスのしおり(筑後市)(令和4年1月現在)

(3) 公共交通のカバー率

- ▶ 鉄道・路線バス・コミュニティ自動車によって市内を広域にカバーしており、市全体の公共交通カバー率は約9割に達しています。
- ▶ 公共交通網の圏域から外れている市の南東部及び北東部は、公共交通を利用しにくい交通不便地域です。
- ▶ 交通不便地域を含め、市全域でタクシーが運行されており、鉄道や路線バス、コミュニティ自動車でカバーできない移動ニーズを満たしています。



図 3-10 公共交通カバー率(鉄道駅から半径1km、バス停から半径500m)

出典:コミュニティバスのしおり、JR九州HP、令和元年度筑後市都市計画基礎調査、国勢調査

(4) 公共交通の利用状況および財政負担の推移

筑後市では、西鉄バス 2 路線 2 系統、堀川バス 1 路線 2 系統の計 4 系統に対し、国・県の運行補助金に連動し、赤字額の補填を実施しています。また、平成 23 年度に九州新幹線が開業し、久留米～船小屋線の筑後船小屋駅～船小屋間が新たに市の補助路線となっています。

a) 利用者数の推移

補助対象路線バスの利用者数は、ほぼ横ばいで推移してきましたが、近年は減少傾向です。

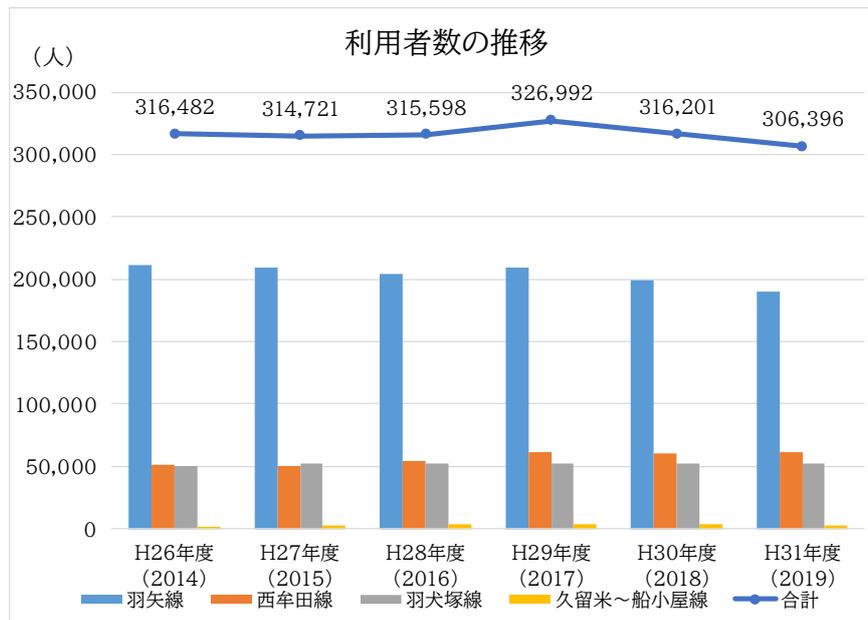


図 3-11 筑後市補助対象路線バスの利用者推移

b) 財政負担額の推移

財政負担額は近年の利用者数の減少や運行費用増大に伴い上昇しています。

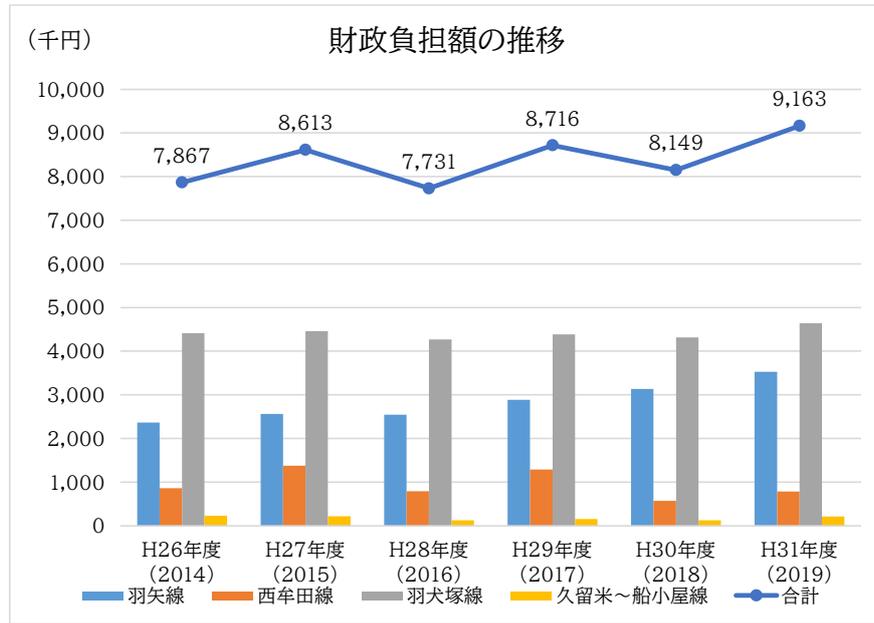


図 3-12 筑後市補助対象路線バスの財政負担額の推移

出典：筑後市提供資料

c) 収支率

収支率は、全体的に徐々に低下してきており、直近の令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、大きく低下しています。

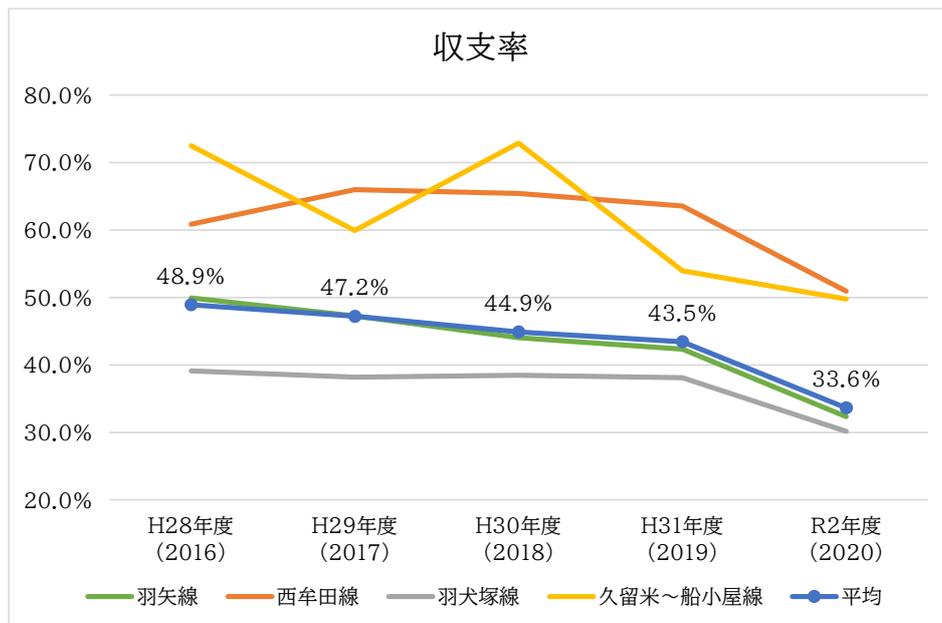


図 3-13 筑後市補助対象路線バスの収支率の推移

出典：筑後市提供資料

(5) コミュニティ自動車の現状

a) 利用状況と収支状況

各地域のコミュニティ自動車運営協議会において、校区内を2~3路線設定し、それぞれの路線を週に2日程度運行しています。1日あたりの運行回数は2~3回/路線となっており、主に午前中通院対応（朝一）と買い物に利用しやすい時間に運行され、午後早い時刻に帰宅対応として1往復程度運行している形態が多くなっています。

表 3-2 コミュニティ自動車の運行状況（H31年度）

協議会名	路線数	運行曜日・往復数					週合計
		月	火	水	木	金	
しもつま福祉バス運営協議会	3路線	3往復	2往復	3往復	3往復	3往復	14往復
		A	C	B	A	B	
古島コミュニティバス運営協議会	2路線	-	2往復	-	-	2往復	4往復
			A, B			A, B	
まつばら号（福祉バス）運営協議会	2路線	4往復	4往復	4往復	-	4往復	16往復
		A	B	A		B	
絆二川号（福祉バス）運営協議会	2路線	-	2往復	2往復	2往復	2往復	8往復
			A	B	A	B	
前津区民バス運営委員会	1路線	-	2往復	-	-	2往復	4往復
			A			A	

※『まつばら号』の運行状況はデイサービスの実績値を除く。

利用状況は、地域によって1往復あたり平均3~9人と幅が大きくなっています。古島小校区は最も多く9.6人、次いで松原小校区7.9人と続きます。中心部から各地域間で利用されていることや、往復運行が設定されていても片側利用がほとんどであることを考慮すると、乗客定員9名のワゴン車で満車に近い状態が常態化していることが推察されます。

表 3-3 コミュニティ自動車の利用状況（H31年度）

協議会名	運行実績					一人当たり 補助額
	日数	往復合計	利用者数	1往復当たり	1便当たり	
しもつま福祉バス運営協議会	238日	666往復	4103人	6.2人	3.1人	158.4円
古島コミュニティバス運営協議会	98日	196往復	1878人	9.6人	4.8人	173.1円
まつばら号（福祉バス）運営協議会	203日	812往復	6417人	7.9人	4.0人	128.6円
絆二川号（福祉バス）運営協議会	193日	386往復	1765人	4.6人	2.3人	300.3円
前津区民バス運営委員会	94日	188往復	584人	3.1人	1.6人	1082.2円

図 3-14 は平成 29 年度～31 年度の 3 地域分の収支を示しています。年々収入が減少し、それを補うための市補助率が大きくなっていることが分かります。図 3-15 に示す支出の内訳は、約 6 割を運転士人件費が占めており、次いで燃料費が約 2 割と続いています。

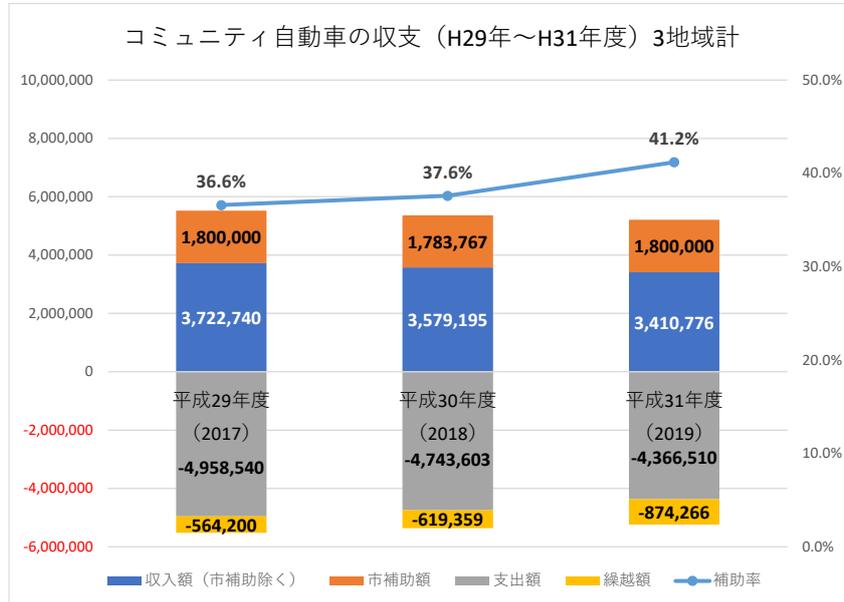


図 3-14 3 地域合計の (下妻・古島・松原小校区) コミュニティ自動車収支 (H29～31 年度)

出典：筑後市資料

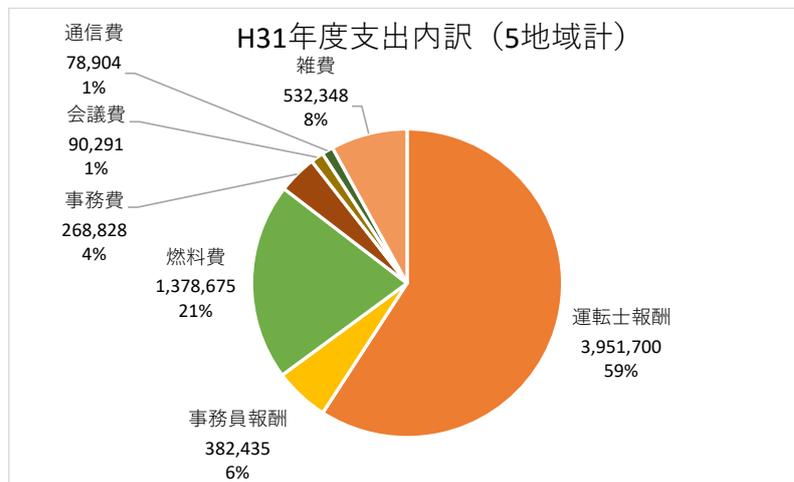


図 3-15 二川・西牟田小校区除く 5 地域合計のコミュニティ自動車支出内訳 (H31 年度)

出典：筑後市資料

(6) 校区別の移動に占める路線バスやコミュニティ自動車の利用頻度

各校区とも、市民の移動手段の大半が自家用車ですが、交通不便地域が存在する筑後北小校区や古川小校区は自家用車による送迎やバイク・原付、自転車で移動している割合が高くなっています。コミュニティ自動車は下妻小校区で4%と、11校区中最も高くなっています。

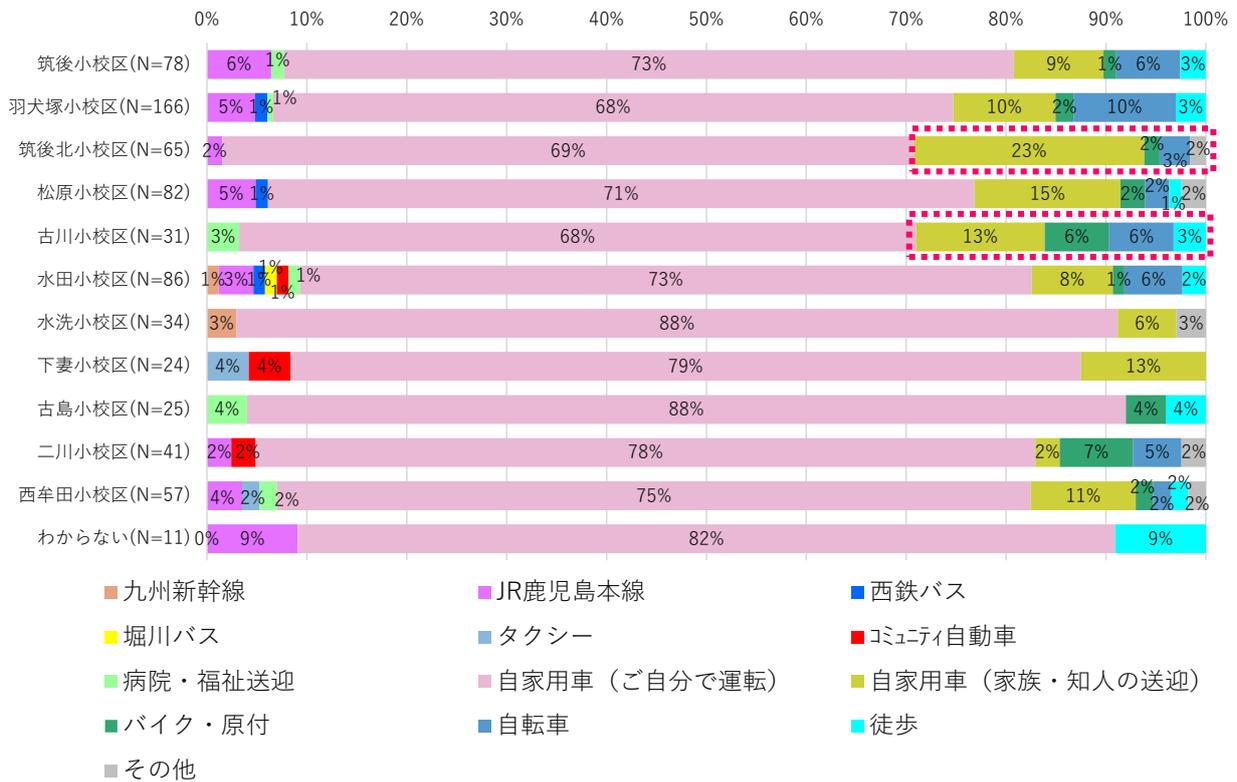


図 3-16 校区別最もよく外出する目的地への移動手段

出典：市民アンケート調査

コミュニティ自動車の利用頻度を校區別に比較すると、下妻小校区が「利用する」と回答した割合が最も高くなっています。次いで、松原小校区、西牟田小校区と続きます。また、松原小校区や西牟田小校区は、校区内を路線バスが運行していますが、路線バスの利用は低調であることが伺えます。

路線バスについては、運行頻度が多い西鉄バス久留米～船小屋線や堀川バス沿いの校区は利用が多いことが伺えます。

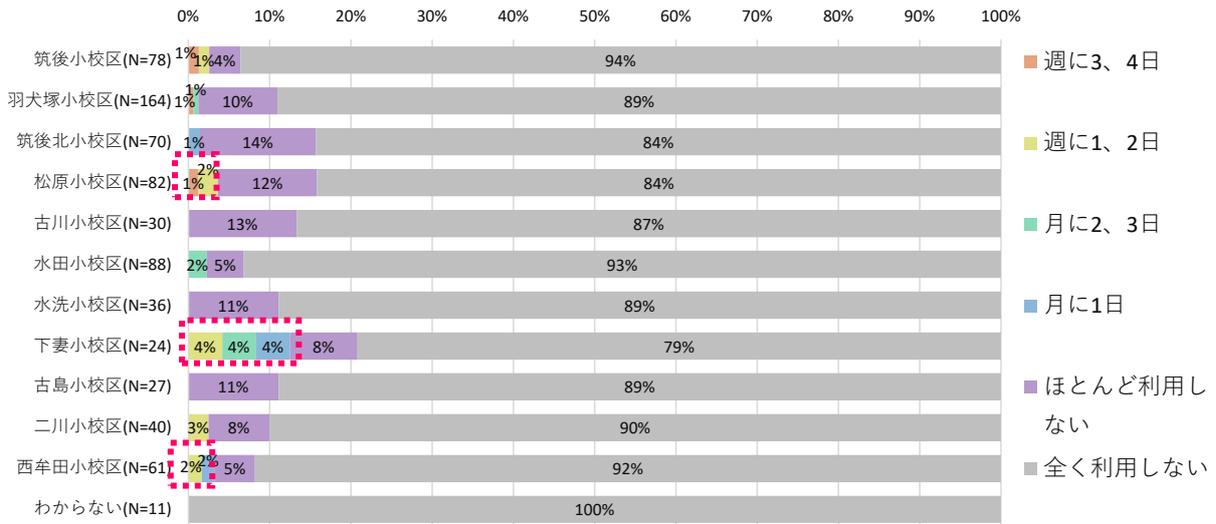


図 3-17 校區別コミュニティ自動車の利用頻度

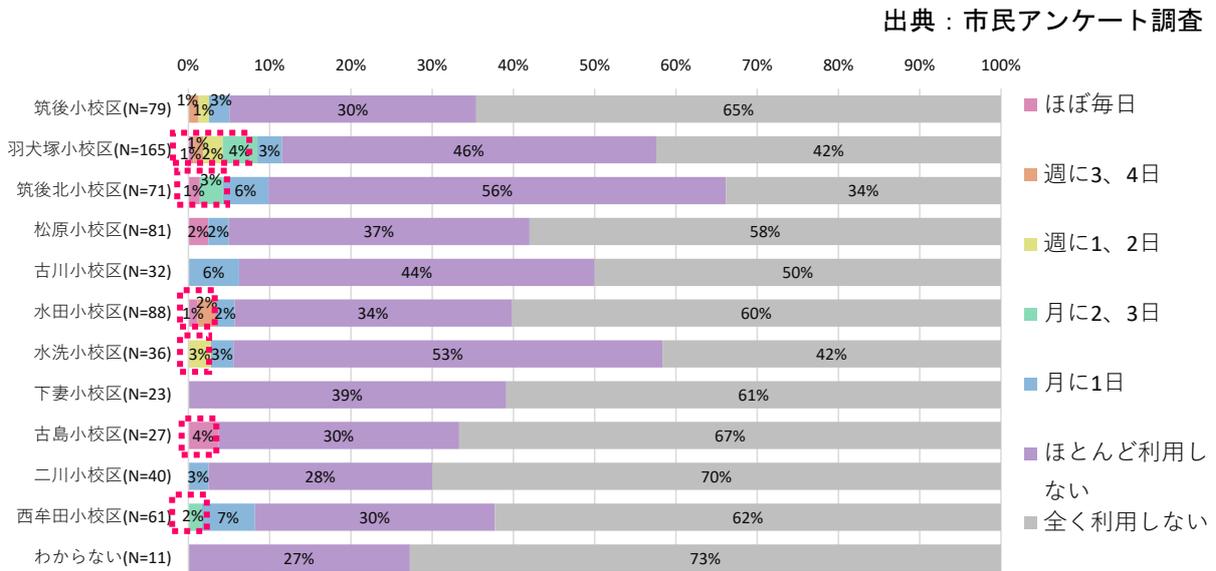


図 3-18 校區別路線バスの利用頻度

出典：市民アンケート調査

(7) 交通事業者の運転士不足と高齢化の状況

全国のバスの運転士は平成 29 年度には、60 歳以上の割合が約 2 割となっています。タクシー運転士の平均年齢は平成 30 年には 60 歳を超えており、運転士の高齢化が深刻化しています。(図 3-19、図 3-20)

将来的に担い手不足のため、現在の運行水準の維持・継続が困難になる事態も想定されます。そのため、限られたマンパワーという制約条件のもとで、公共交通の利便性を最適化する必要があります。

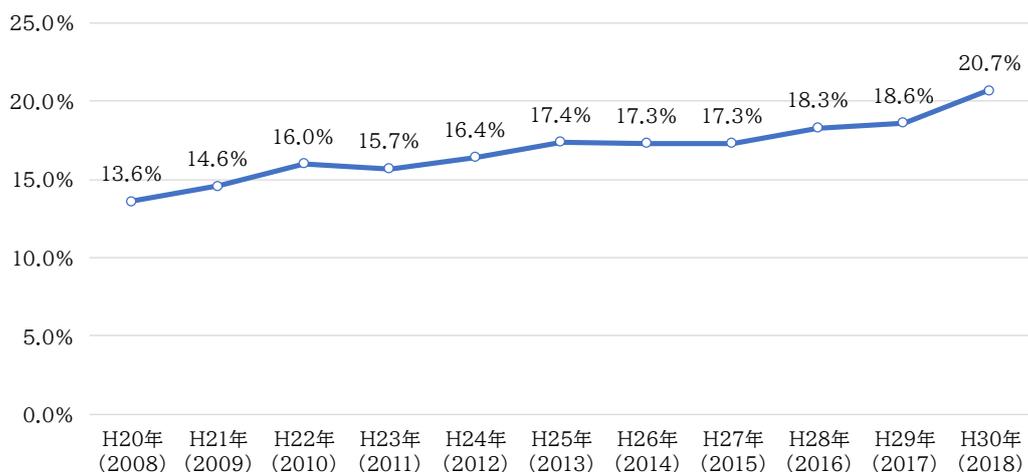


図 3-19 全国のバス高齢運転者（60 歳以上）の割合の推移

出典：日本バス協会「日本のバス事業」

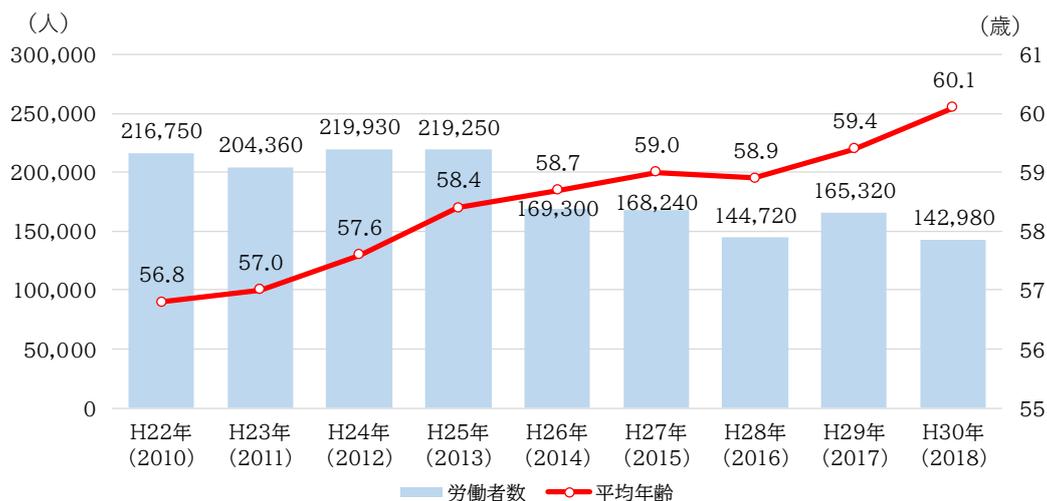


図 3-20 全国におけるタクシー運転士（男性）の労働者数と平均年齢の推移

出典：賃金構造基本統計調査

3. 筑後市の移動実態

(1) 各調査の概要

公共交通に対する潜在的なニーズや、問題点などを把握するため、以下の調査を実施しました。

表 3-4 実施した調査の概要

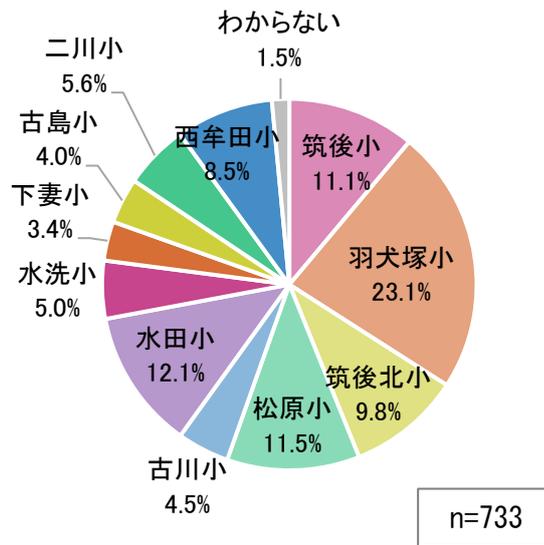
調査項目	調査実施概要	実施状況
市民アンケート調査	市内に居住する18歳以上の人を対象に移動実態を調査。1,500名を無作為抽出し、郵送にて配布・回収。 また、調査票表紙にバーコードでURLを表示し、インターネット上でも回答可能とした。	令和2年10月20日 ～11月6日で実施 回収数(調査票) : 546票 回収数(Web) : 194票 回収率 : 49.3% 有効票数 : 739票
路線バス乗り込み調査	筑後市内を通る、西鉄バス（[8]羽犬塚線、[50、53]船小屋線、[55]西牟田線）及び堀川バスを対象に、乗り込み調査を行った。	実施日： 令和2年10月22日(木)、23日(金)

(2) 市民の移動実態（市民アンケート）

a) I あなたご自身のことについて

質問1 居住小学校区について

- ▶ 羽犬塚小校区に住む回答者が約 23%と最も多く、次点で水田小校区、松原小校区と続いています。



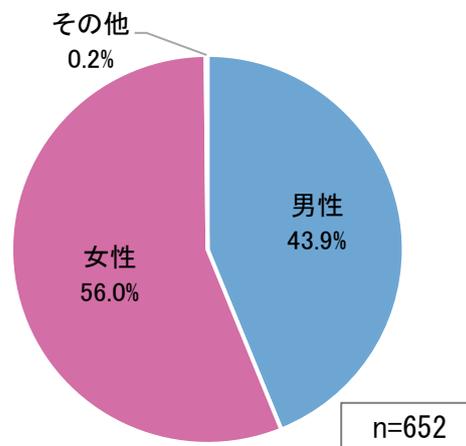
※構成比は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

図 3-21 居住小学校区

質問2 回答者属性

1) 性別

- ▶ 今回のアンケートでは女性の回答割合が高く、女性の回答者は約 56%、男性の回答者は約 44%となっています。



※構成比は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

図 3-22 性別

2) 年齢

- ▶ 年齢層は、生産年齢人口にあたる回答者（64歳以下）が約65%を占め、老年人口（65歳以上）にあたる回答者が約35%でした。

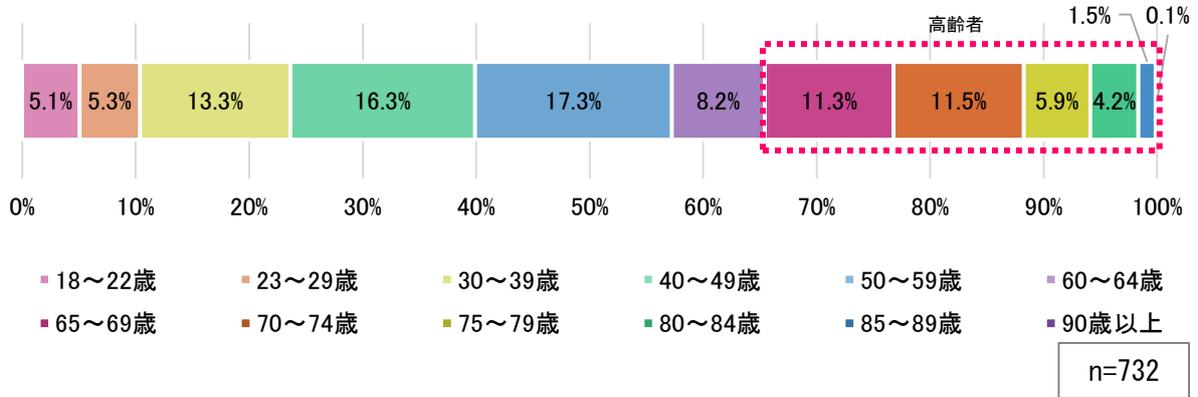


図 3-23 年齢

3) 家族構成

- ▶ 60歳以上は、一人暮らし世帯、夫婦二世帯の割合が増加しています。

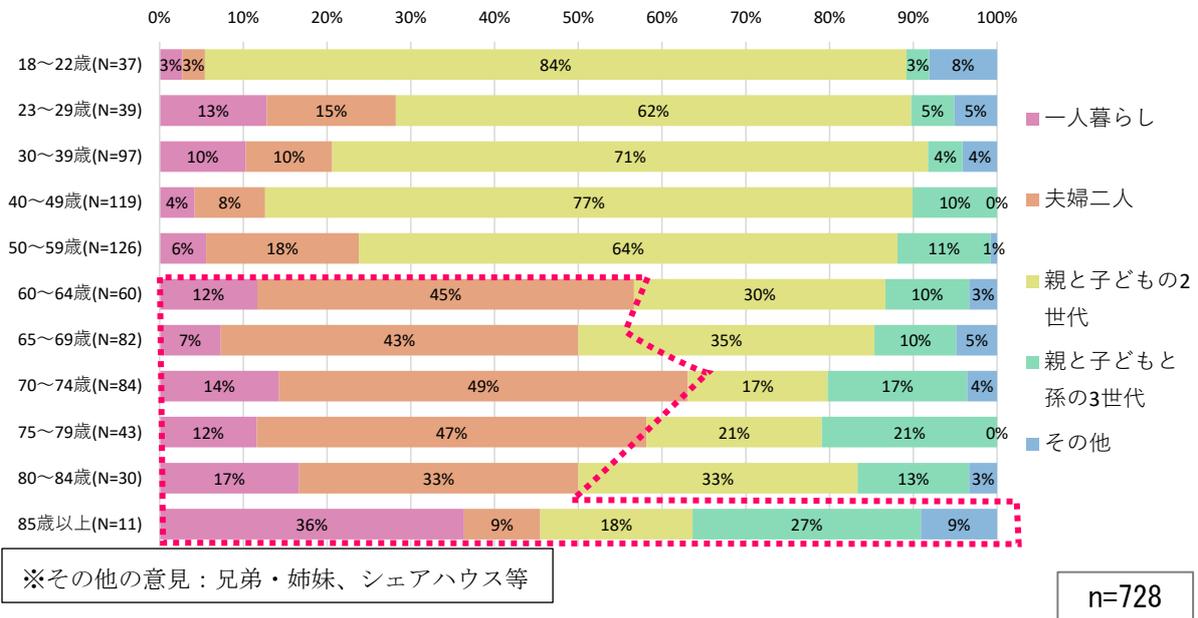
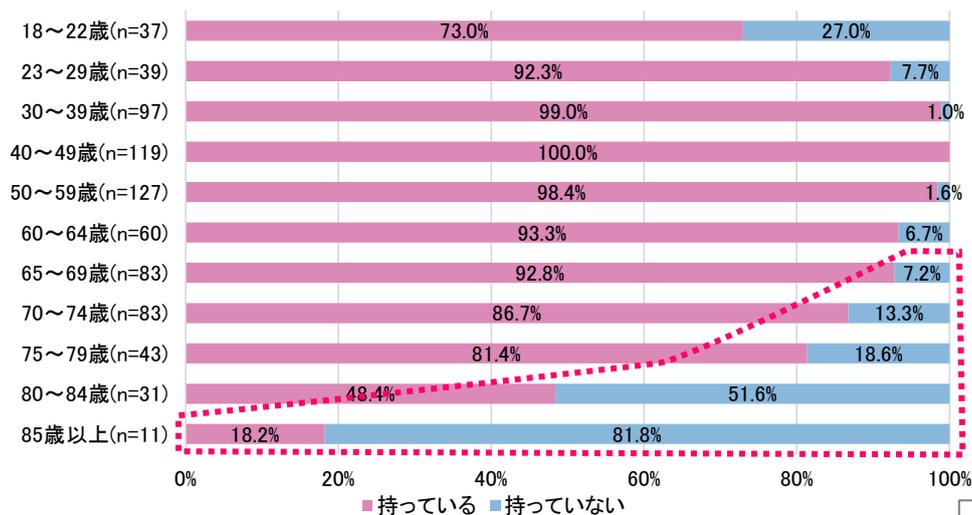


図 3-24 年齢ごとの家族構成

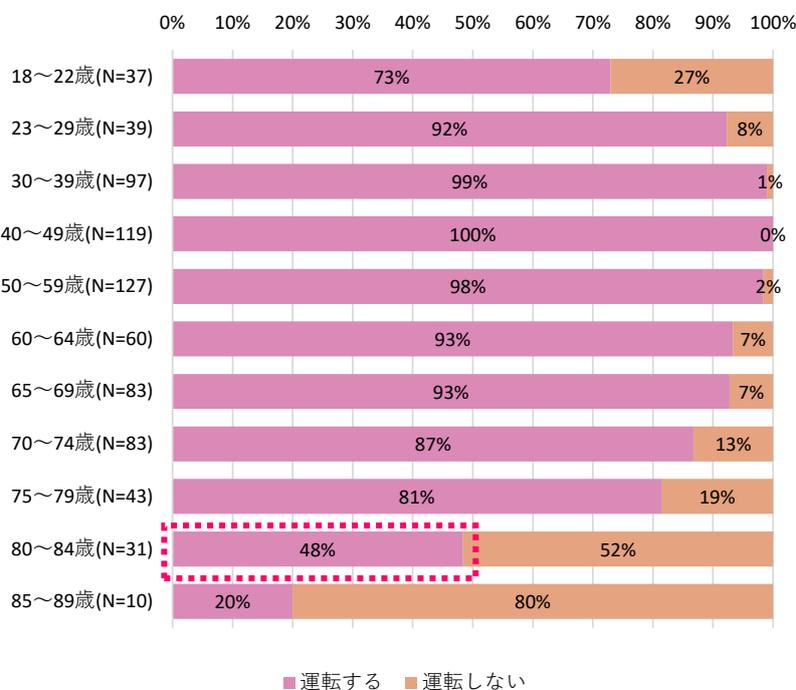
4) 自動車運転免許証と日常的な運転の有無

- ▶ 「18～22歳」を除く、23～64歳の生産年齢人口にあたる世代は、免許証の所持率が9割を超える結果となっています。
- ▶ 老年人口（65歳～）にあたる世代を見ると、65歳以上80歳未満の免許証の所持率が8割を超えています。
- ▶ 80歳を超えると、免許証の所持率は5割を下回っています。
- ▶ 80～84歳でも約5割は日常的に運転しています。



n=730

図 3-25 年齢ごとの自動車運転免許証の有無



n=729

図 3-26 年齢ごとの日常的な運転の有無

5) 運転免許証の自主返納状況

- ▶ 18～79歳は、「現時点で自主返納するつもりは無いが、将来的に検討する」と回答した割合が高く、80歳を超えると、「すでに自主返納した」「近いうちに自主返納することを考えている」と回答した割合が高くなっています。

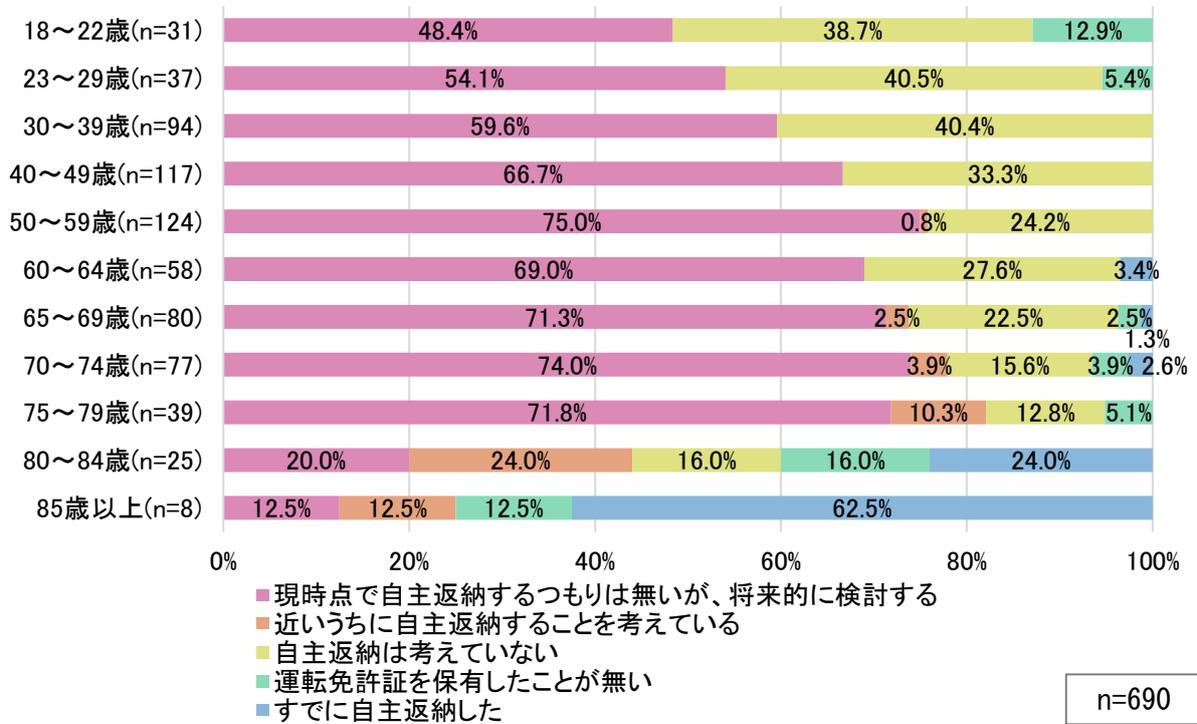


図 3-27 年齢ごとの運転免許証の自主返納状況

6) 家族・知人による送迎の状況

- ▶ 18～29歳の世代では、30～74歳の世代と比較して「目的地まで家族に送迎をお願いしている」「駅など途中まで家族に送迎をお願いしている」と回答した割合が高くなっています。
- ▶ 30～74歳の世代では、「自力で公共交通や自家用車等で移動が可能であり、送迎を依頼する必要がない」と回答した割合が、85%を超える結果となっています。
- ▶ 老年人口（65歳～）にあたる世代から徐々に「目的地まで家族に送迎をお願いしている」「駅など途中まで家族に送迎をお願いしている」と回答した割合が増加傾向となっています。

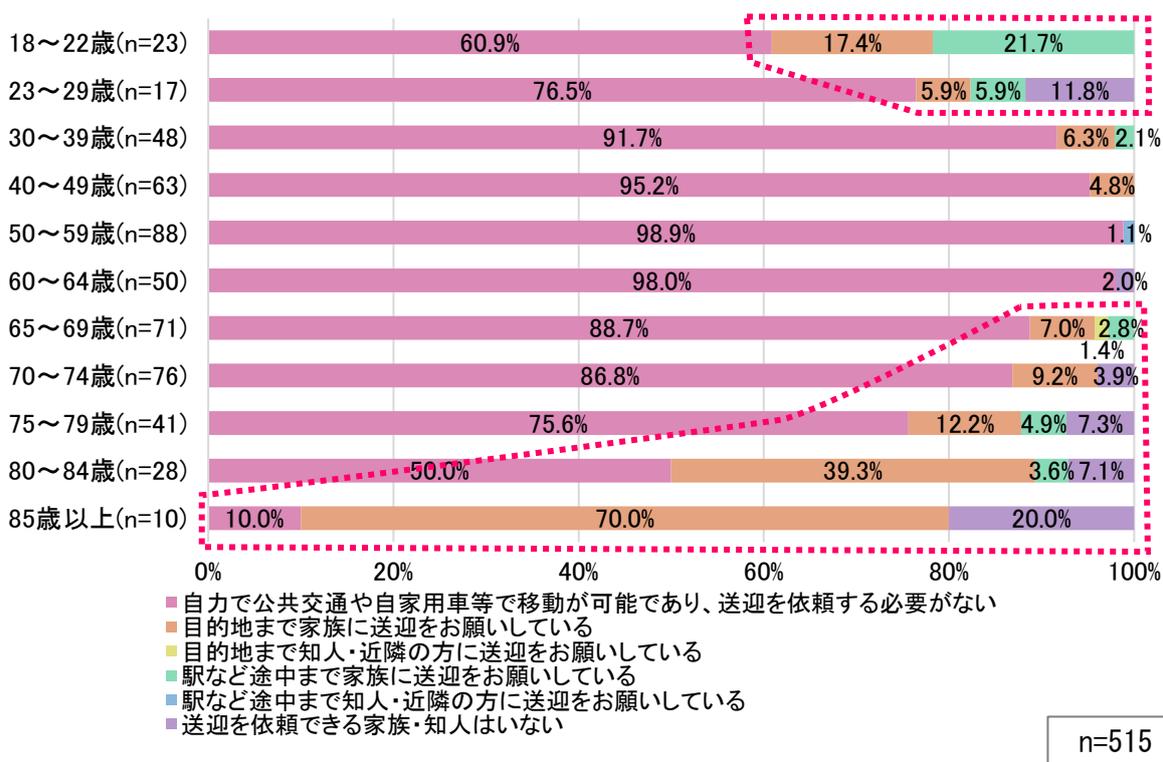


図 3-28 年齢ごとの家族・知人による送迎の状況

b) II あなたの外出行動について

質問3 外出頻度について（通勤・通学や買い物、通院等）

- ▶ 「18～22歳」を除く、23～64歳の生産年齢人口にあたる世代は、「ほぼ毎日」の割合が約8割を占めています。
- ▶ 70歳以上になると「ほぼ毎日」の割合が大幅に減少し、「週に3、4回」「週に1、2回」の割合が増加しています。

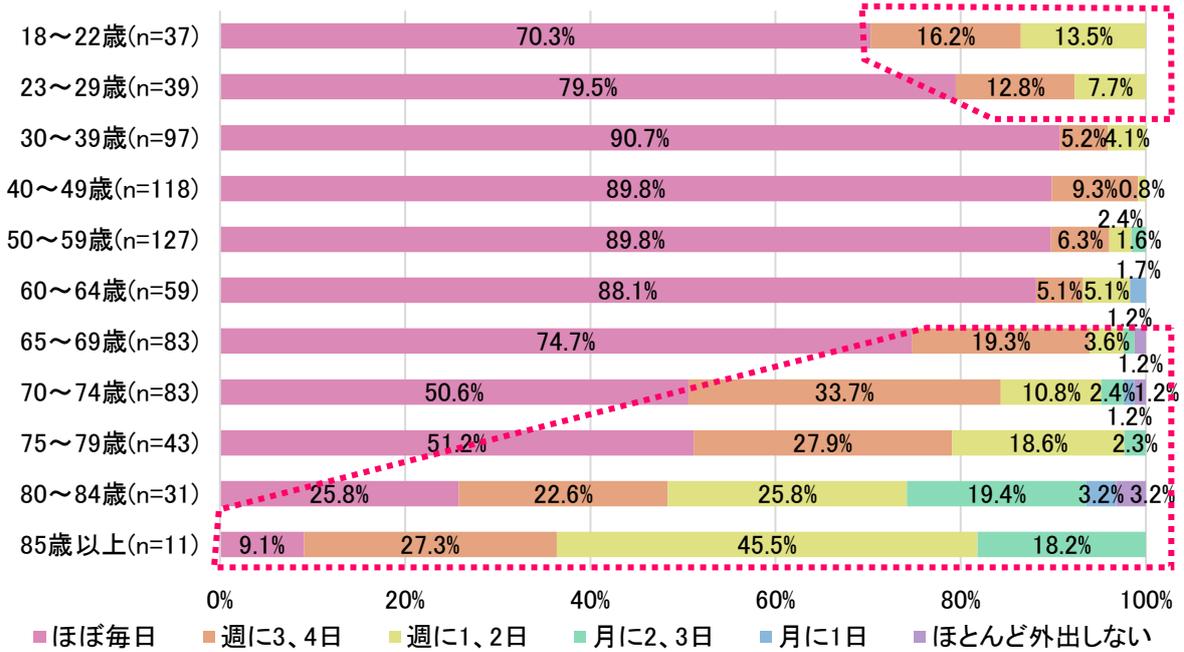


図 3-29 年齢ごとの外出頻度

n=728

質問4 日常生活における公共交通機関の利用頻度

1) 九州新幹線

- ▶ 月に一度以上使用すると答えたのは23～79歳の世代で、22歳未満や80歳以上の利用は見られませんでした。

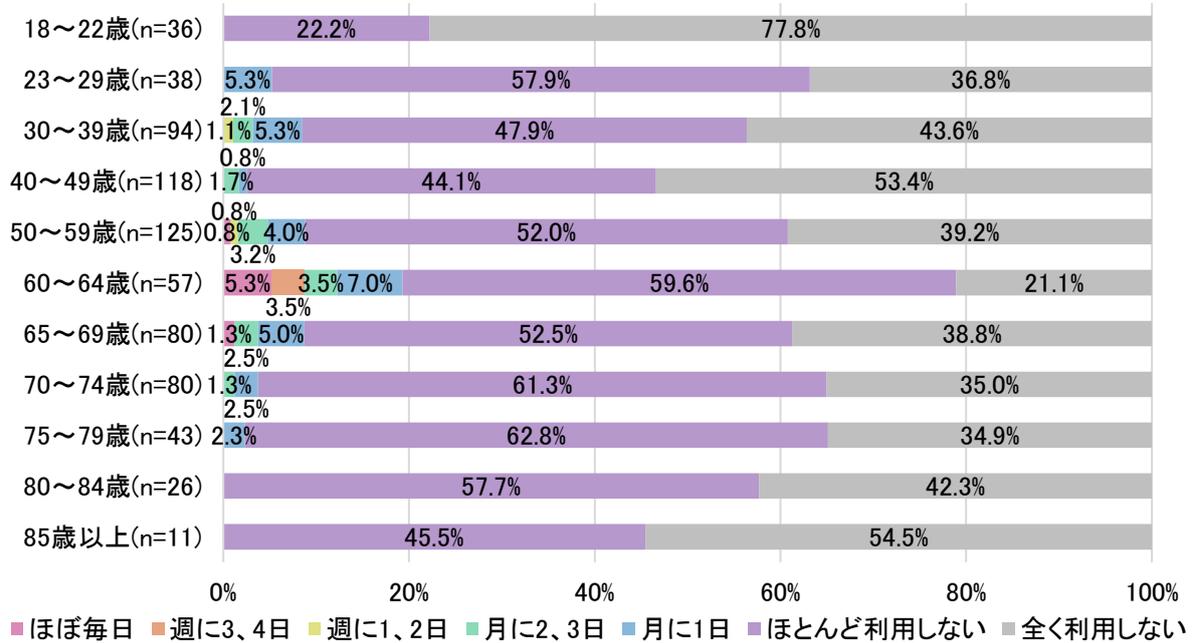


図 3-30 年齢ごとの九州新幹線利用頻度

n=708

2) JR 鹿児島本線

- ▶ 「18～22歳」ではJRの利用が「ほぼ毎日」「週に3、4回」と答えた割合が約4割となっていますが、その他の世代は、月に一度以上の利用が3割を超えない結果となりました。

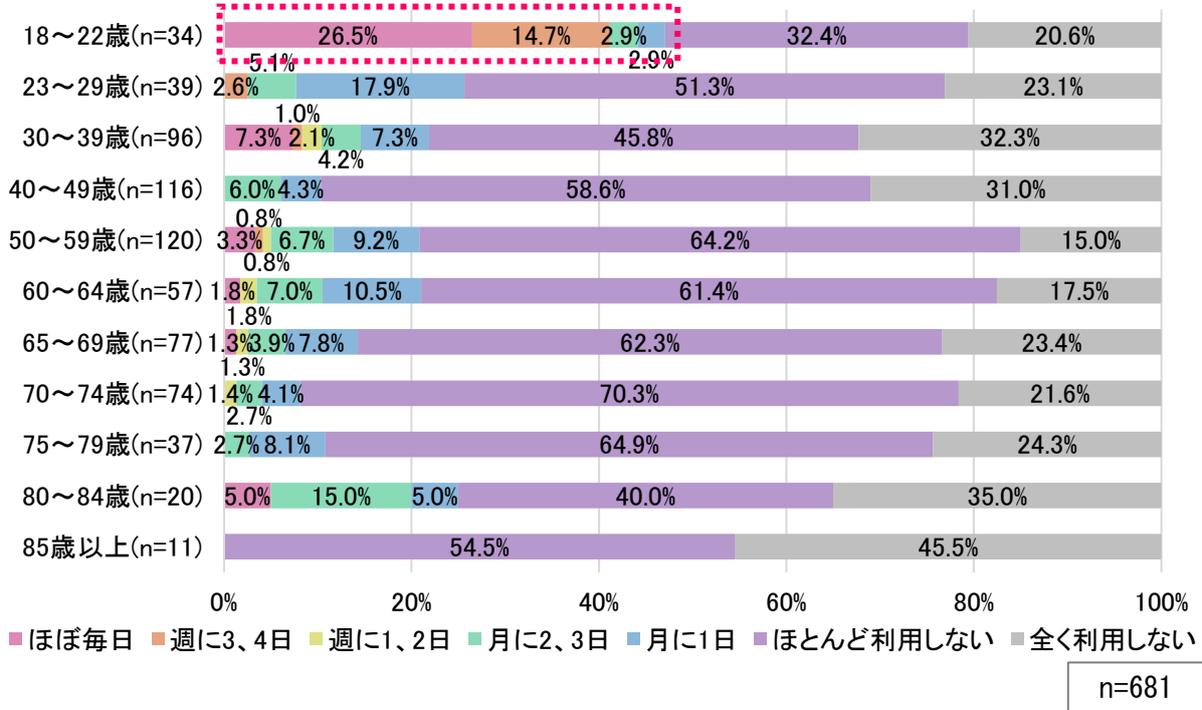
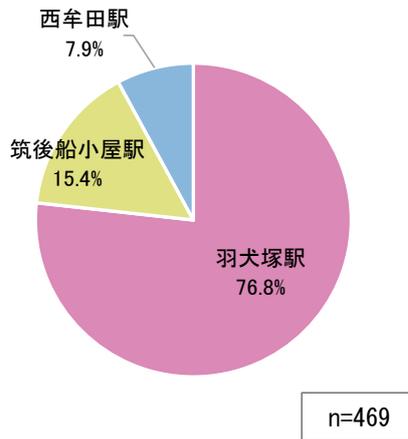


図 3-31 年齢ごとの JR 鹿児島本線の利用頻度

最も利用する駅



※構成比は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

図 3-32 最も利用する駅

3) 路線バス（西鉄バス、堀川バス）

- ▶ 「18～22歳」の世代では比較的路線バスの利用率は高いですが、「30～79歳」の世代ではほとんど利用しない傾向が伺えます。
- ▶ 「80～84歳」で月に一度以上路線バスを利用する割合が2割を超えています。

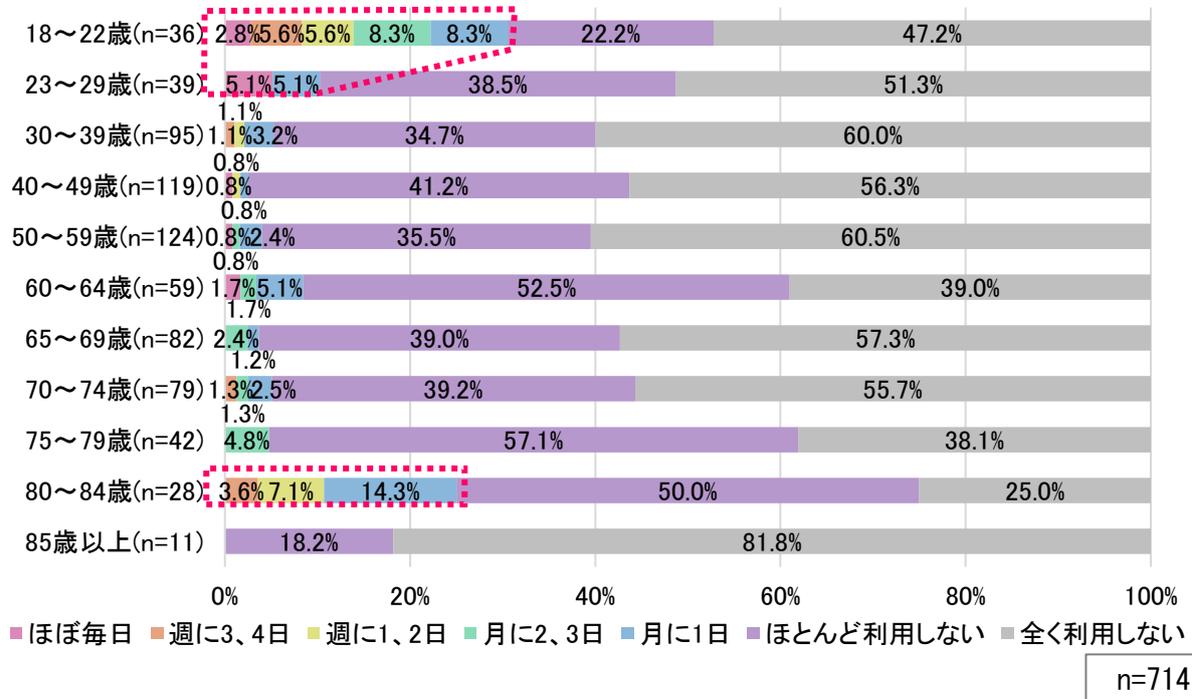


図 3-33 年齢ごとの路線バス（西鉄バス、堀川バス）の利用頻度

4) タクシー

- どの年齢も「ほとんど利用しない」「全く利用しないという」回答が7割以上を占めますが、75歳以上になると、タクシーの利用頻度が徐々に増加傾向となっています。

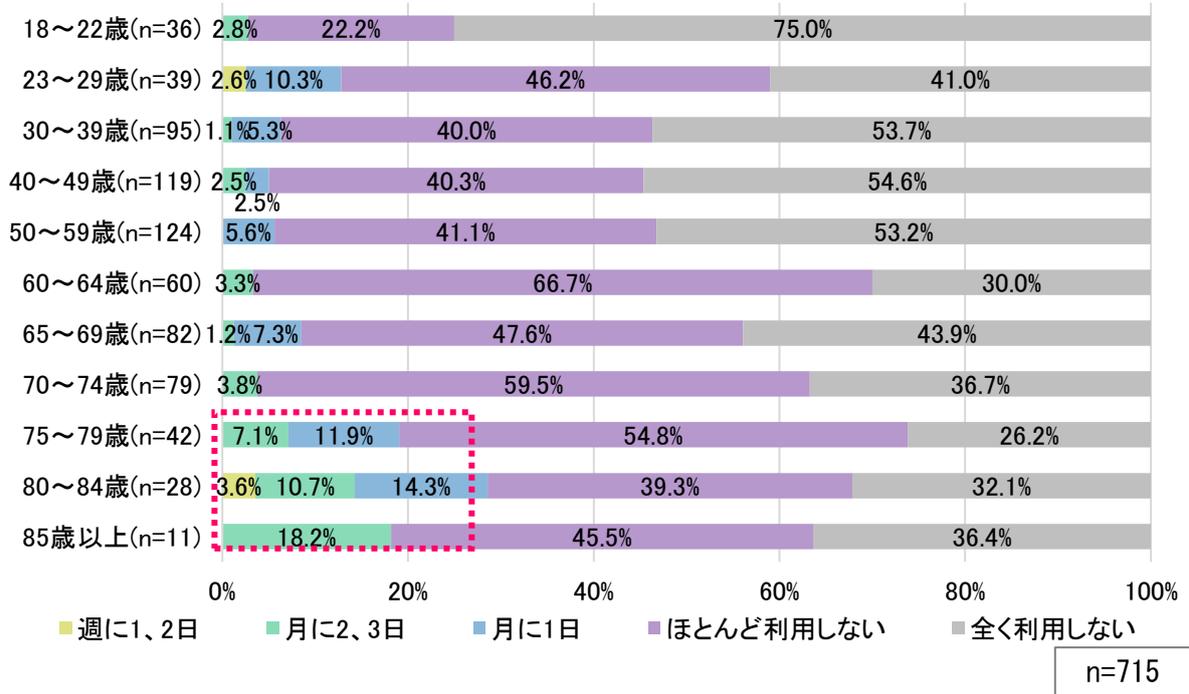
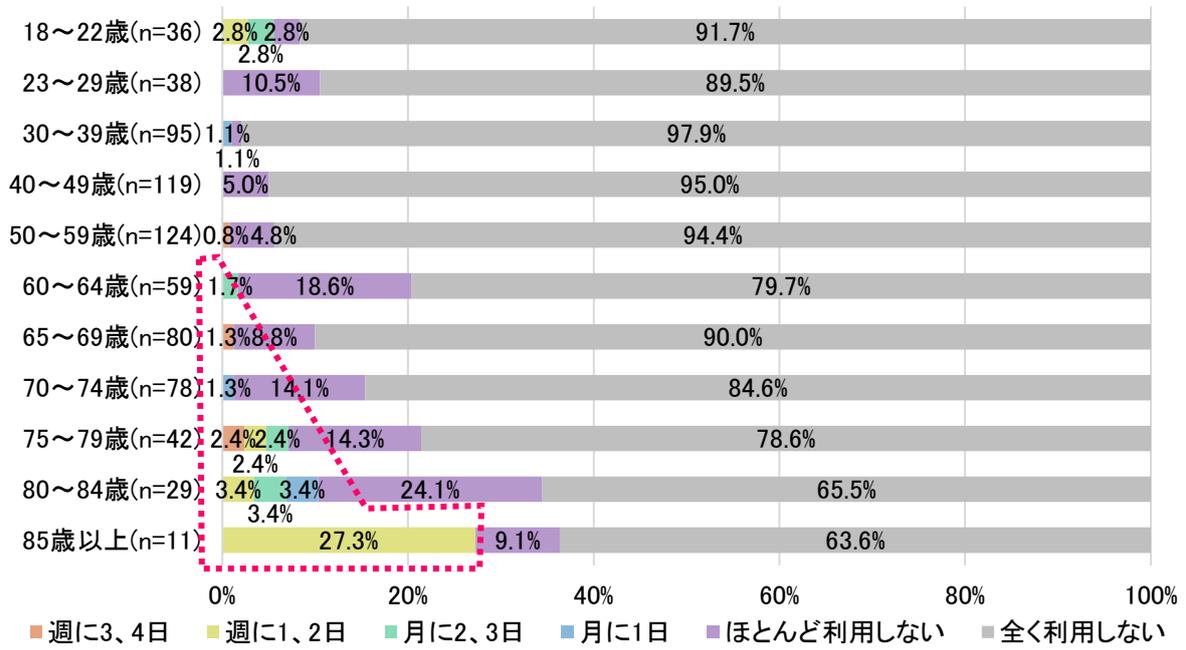


図 3-34 年齢ごとのタクシーの利用頻度

5) コミュニティ自動車

- ▶ 18～59歳の世代では、「全く利用しない」と回答した割合が9割を超えており、60歳以上では、週に一回以上の利用が見られます。



n=711

図 3-35 年齢ごとのコミュニティ自動車の利用頻度

質問5 新型コロナウイルスによる感染症拡大を受けた、外出行動の変化について

1) 外出頻度

- ▶ 「やや減少」「大きく減少」と答えた割合が高かったのは、「23～29歳」で、次に「18～22歳」、「30～39歳」と若い世代が続いています。
- ▶ 「変化なし」と回答した割合が最も高いのは「85歳以上」で、次に「60～64歳」、「80～84歳」でした。

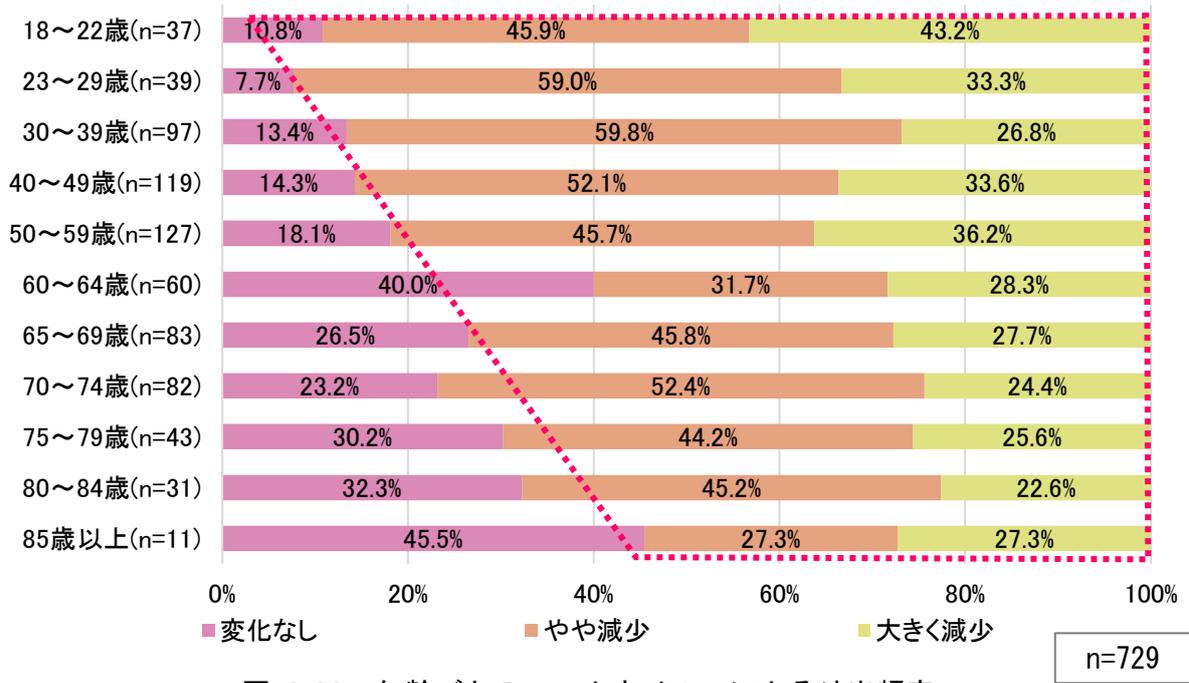


図 3-36 年齢ごとの新型コロナウイルスによる外出頻度

2) 公共交通の利用頻度

- ▶ 「やや減少」「大きく減少」と答えた割合が高かったのは、「18～22歳」で、次に「23～29歳」「30～39歳」と続いています。
- ▶ ほとんどの世代で、「変化なし」と答えた割合が半数を超える結果となりました。

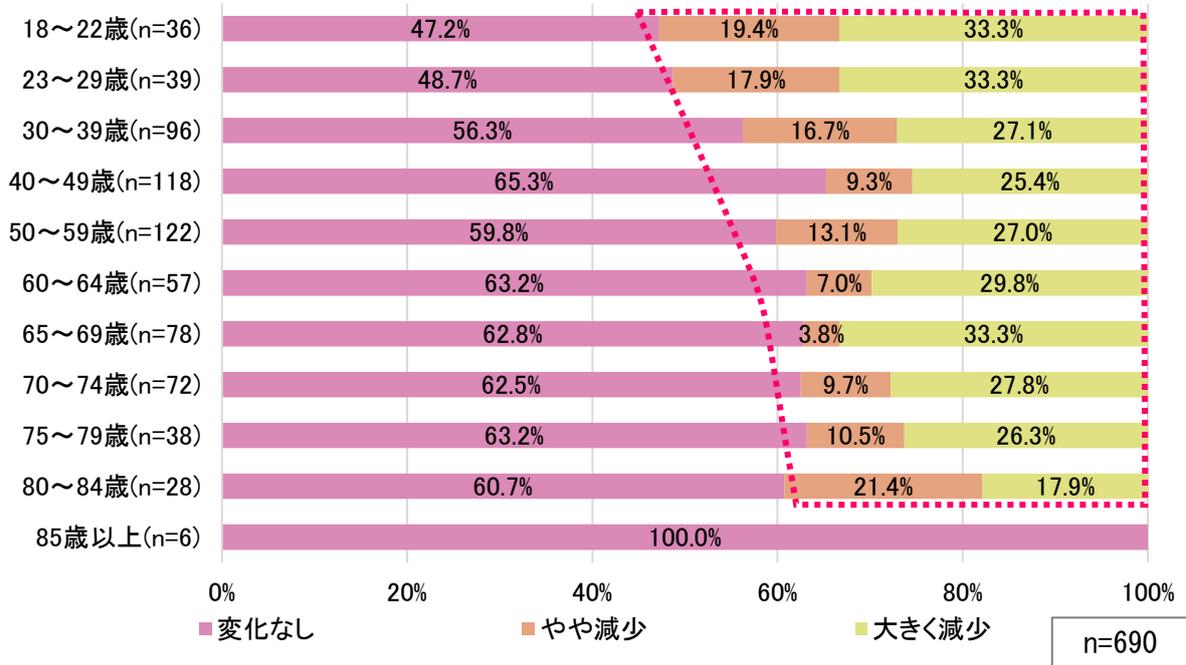


図 3-37 年齢ごとの新型コロナウイルスによる公共交通の利用頻度

質問6 日常的な外出の目的と、その目的地などについて

- ▶ 最も多い外出目的は「通勤」で、次点では、「買い物」でした。
- ▶ 最も多い外出目的で目的地となっている市町村は、筑後市内が 57%、久留米市が約 15%、八女市が約 7%となりました。
- ▶ 外出頻度を週に 1 度以上と回答したのは、全体の約 96%でした。
- ▶ 最も多い外出目的で利用されている交通手段は、約 84%が自家用車（他者の運転を含む）で、公共交通を利用する回答者は、約 5%にとどまりました。
- ▶ 通勤目的での移動の内、福岡市へ通勤している方の多くが JR 鹿児島本線を利用しています。
- ▶ 通勤目的での移動の内、路線バスは福岡市、久留米市、八女市への移動に利用されています。
- ▶ 各校区から利用の多い買い物施設への移動実態から、自動車であれば移動しやすいものの、公共交通ではアクセスが難しい校区からの移動も見受けられました。
- ▶ また、外出時間の回答で最も多く回答が集まったのは午前 8 時で、前後の午前 7～9 時と回答した割合を合計すると、全体の約 58%でした。一方で帰宅時間は、午後 6 時が最も多く、前後の午後 5～7 時の回答者割合を合計すると、約 45%となりました。
- ▶ 2 番目に多い外出目的の最も多かった回答項目は「買い物」で、3 番目に多い外出目的の最も多かった回答項目は「娯楽・イベントの参加」でした。
- ▶ 全ての項目で自家用車を利用する割合が高く、次に高い割合の交通手段は、自転車でした。

【最も多い外出目的について】

1) 外出目的

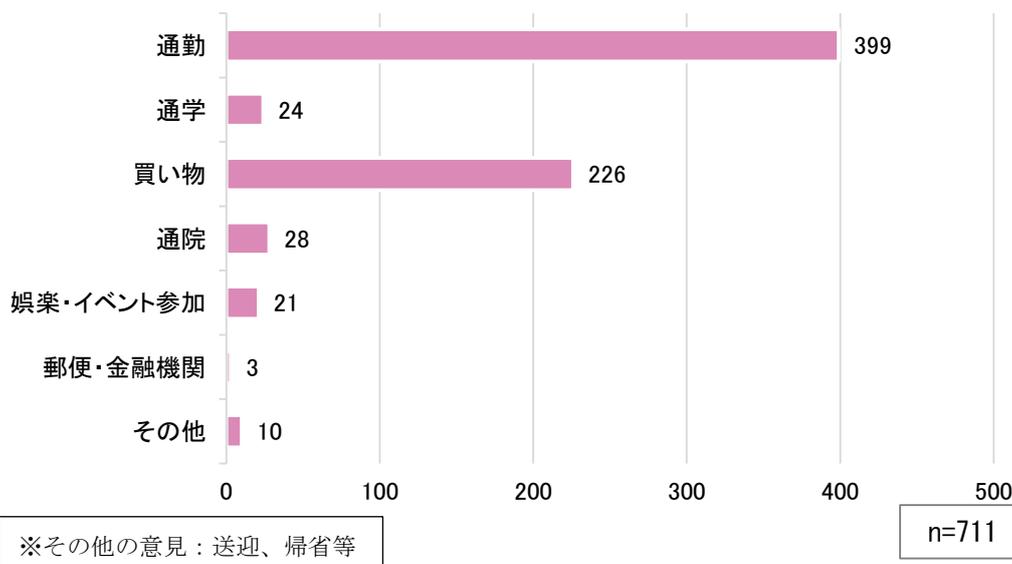


図 3-38 最も多い外出目的

2) 目的地

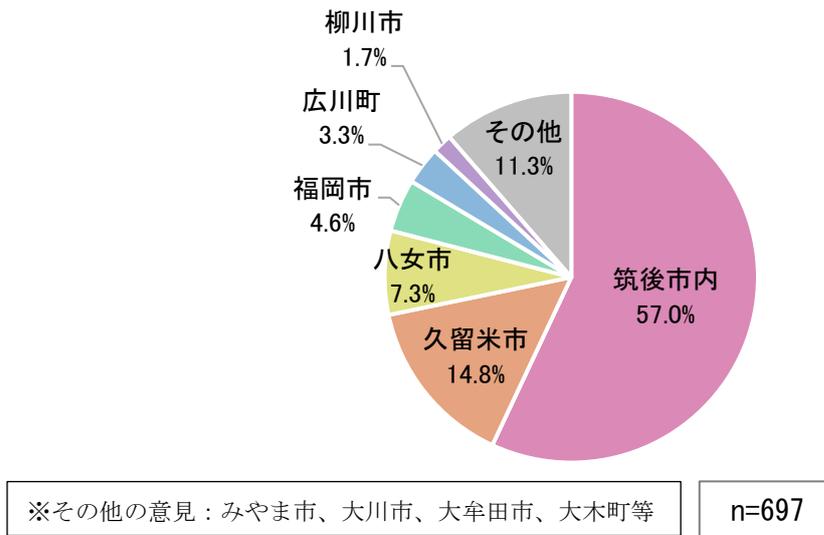


図 3-39 目的地

3) 各校区から、通勤を目的とする移動の実態

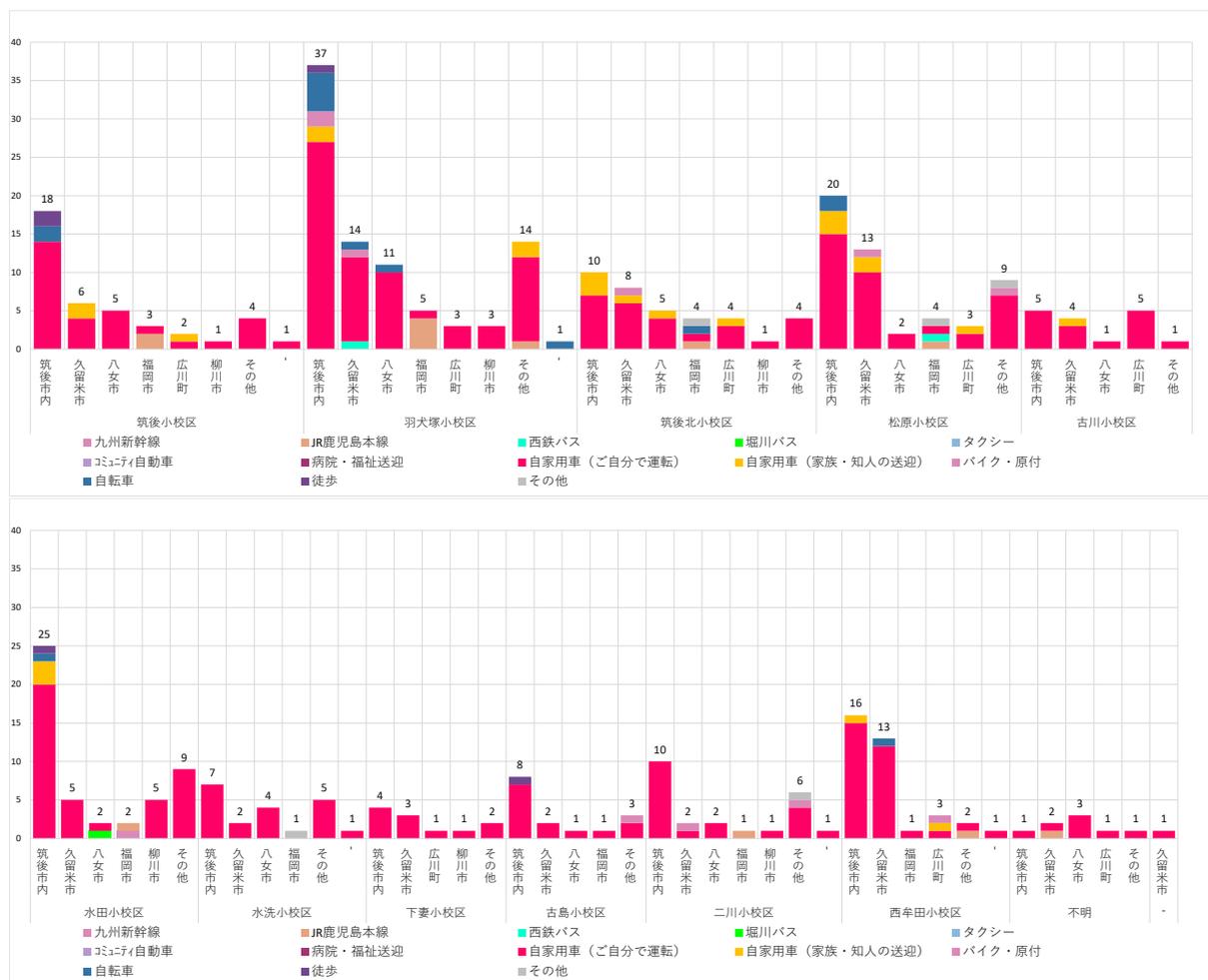


図 3-40 各校区から通勤を目的とする移動の実態

4) 施設の名称（主な回答）

店名	市町	回答数	小計
トリアル（店舗名未回答）		10	49
トリアル八女店	八女市	4	
トリアル筑後店	筑後市	35	
サンリブ（店舗名未回答）		13	40
サンリブ筑後店	筑後市	27	
アスタラビスタ（店舗名未回答）		12	31
アスタラビスタ下庄店	みやま市	1	
アスタラビスタ広川店	広川町	1	
アスタラビスタ大木店	大木町	5	
アスタラビスタ八女インター店	筑後市	12	
ゆめモール		13	27
ゆめモール筑後	筑後市	14	
サニー（店舗名未回答）		8	22
サニー筑後店	筑後市	14	
コスモス（店舗名未回答）		13	23
コスモス瀬高店	みやま市	2	
コスモス筑紫野店	筑紫野市	1	
コスモス八女店	八女市	1	
コスモス筑後熊野店	筑後市	2	
コスモス筑後和泉店	筑後市	2	
コスモス筑後店	筑後市	2	
マミーズ（店舗名未回答）		6	
マミーズプレミアム六ツ門店	久留米市	1	16
マミーズ今山店	大牟田市	1	
マミーズ西牟田店	筑後市	7	
マミーズ赤坂店	筑後市	1	
よらん野	筑後市	14	14
新鮮市場サカイ（店舗名未回答）		8	10
新鮮市場サカイ筑後店	筑後市	2	
ゆめタウン		4	10
ゆめタウン八女	八女市	6	

※回答が「職場」、及び回答数の小計が10未満の施設は省略

a) 各校区からトライアル筑後店を目的とする移動の実態

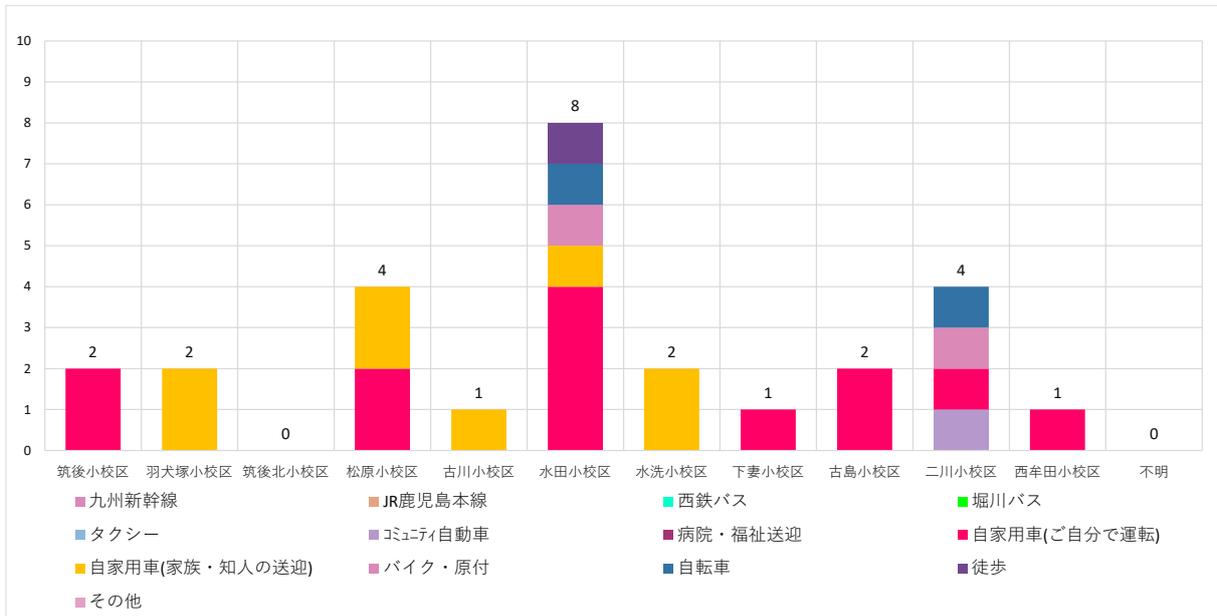


図 3-41 各校区からトライアル筑後店を目的とする移動の実態

b) 各校区からサンリブ筑後店を目的とする移動の実態

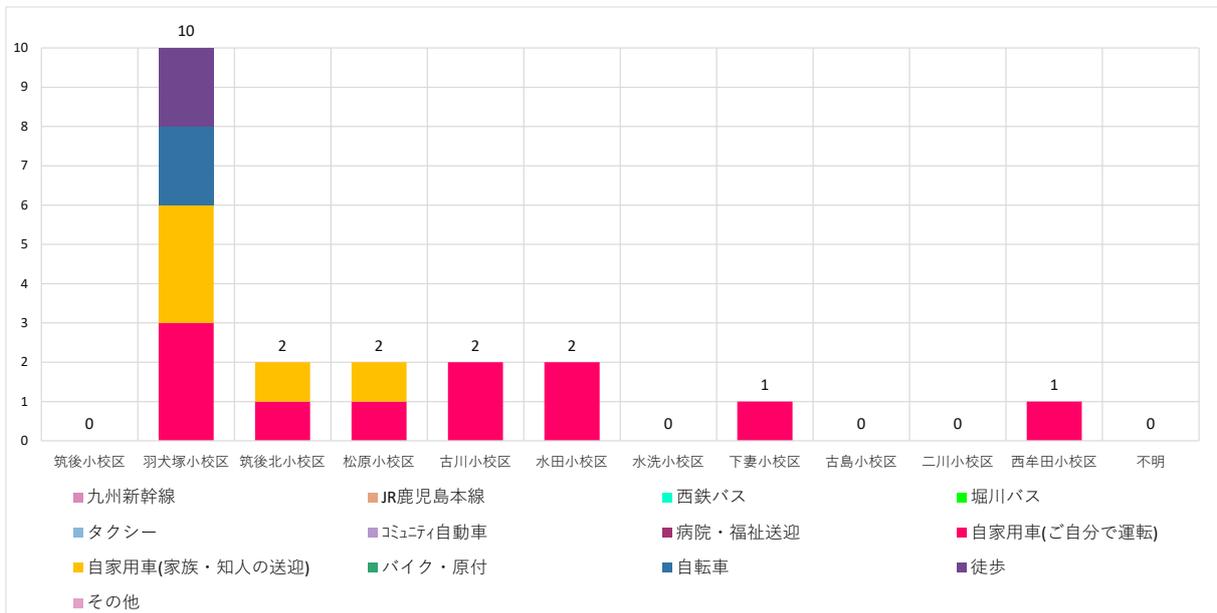


図 3-42 各校区からサンリブ筑後店を目的とする移動の実態

c) 各校区からゆめモール筑後を目的とする移動の実態

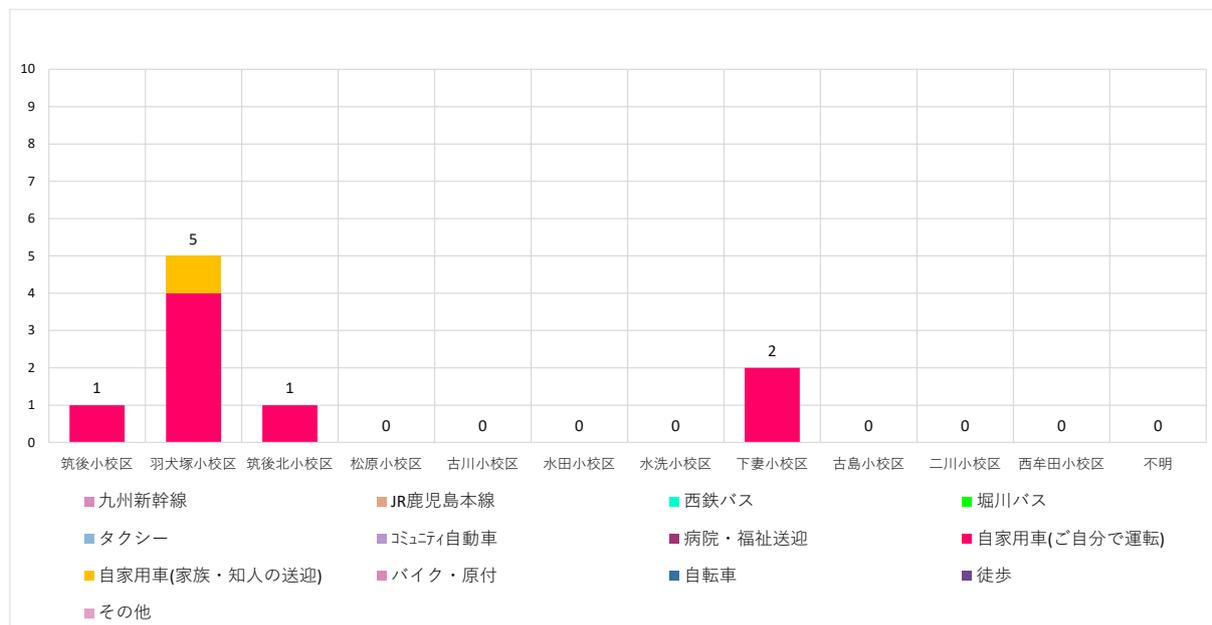


図 3-43 各校区からゆめモール筑後を目的とする移動の実態

5) 外出する頻度

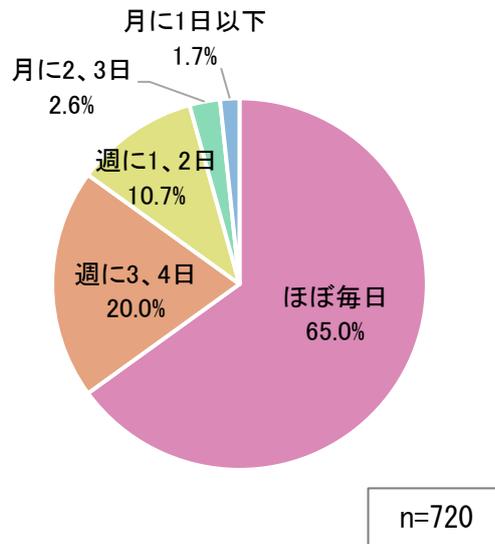
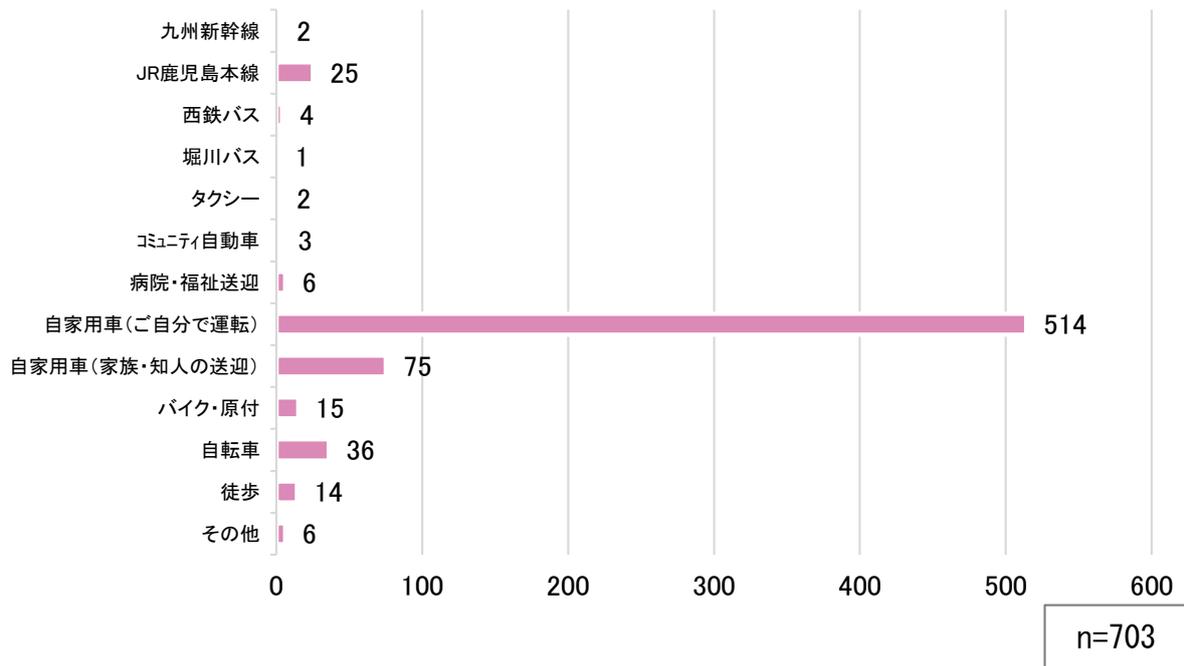


図 3-44 外出する頻度

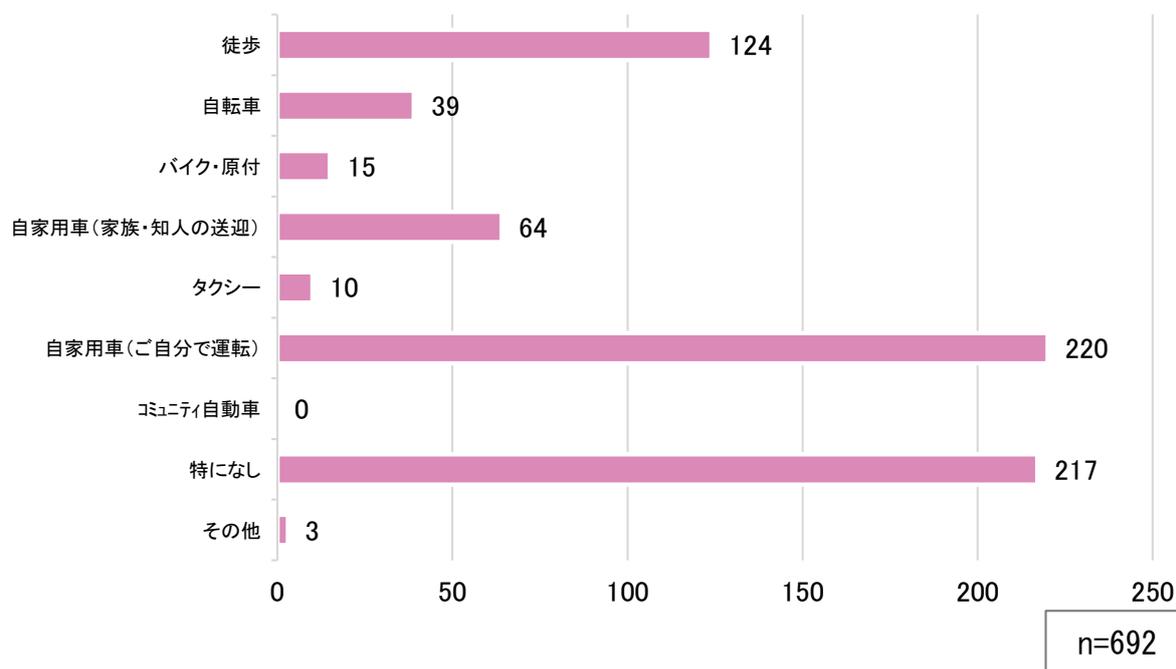
6) 主な移動手段



※その他の意見：西鉄電車、社有車等

図 3-45 主な移動手段

7) 主な移動手段と合わせて利用する移動手段



※その他の意見：西鉄電車、社有車等

図 3-46 主な移動手段と合わせて利用する移動手段

8) 外出・帰宅する時刻

【外出時刻】

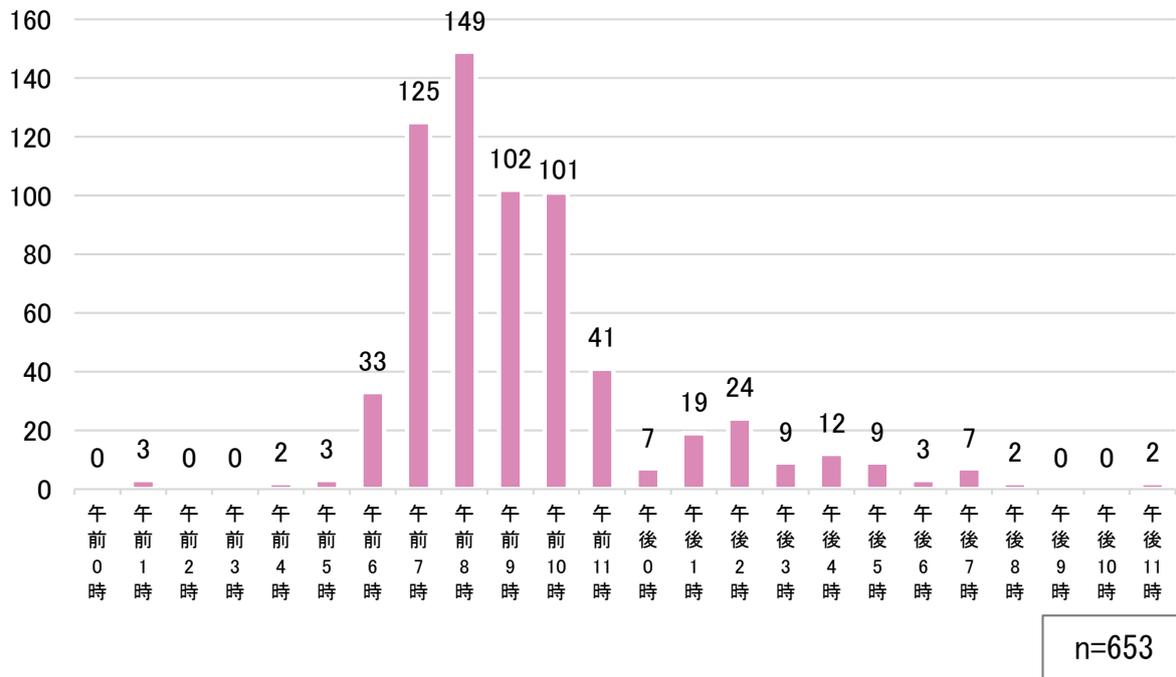


図 3-47 外出時刻

【帰宅時刻】

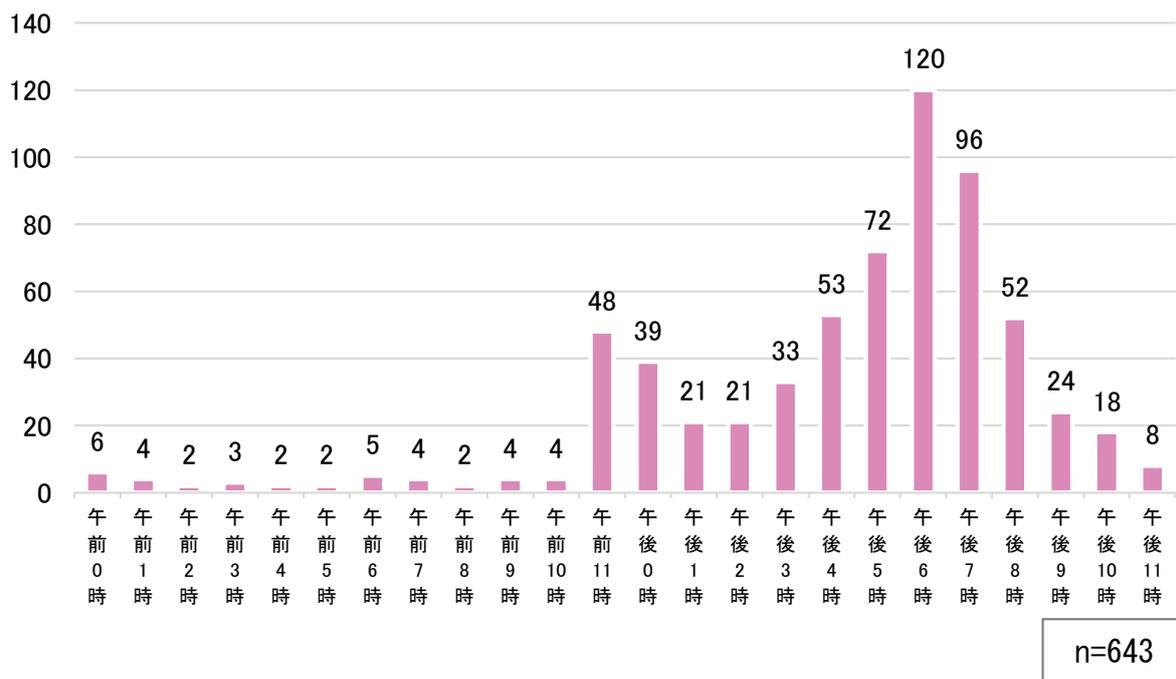
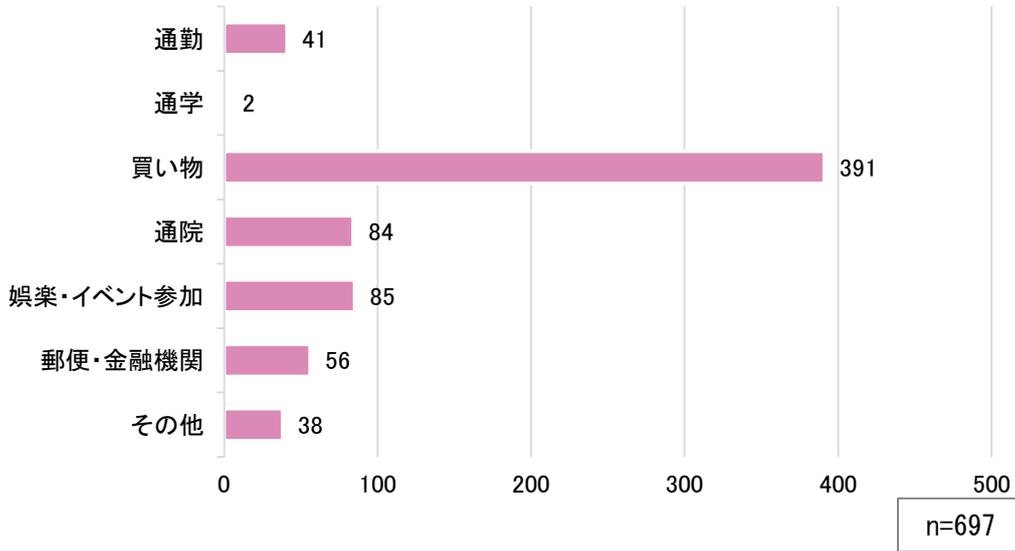


図 3-48 帰宅時刻

【2番目に多い外出目的について】

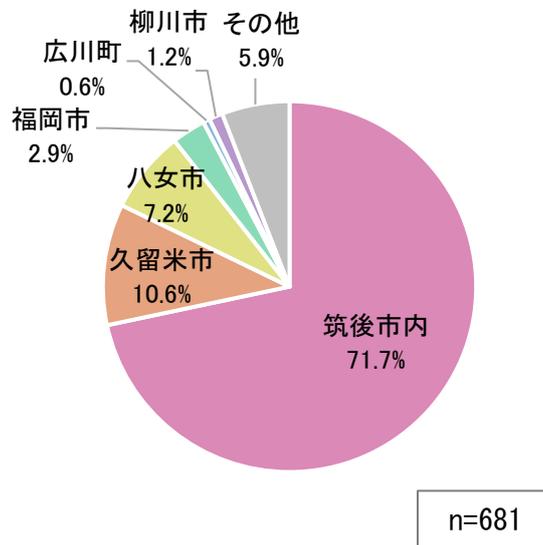
9) 外出目的



※その他の意見：送迎、帰省等

図 3-49 2番目に多い外出目的

10) 目的地



※その他の意見：みやま市、大川市、大牟田市、大木町等

図 3-50 2番目に多い外出目的地

11) 施設の名称（主な回答）

表 3-5 施設名称

店名	市町	回答数	小計
トライアル筑後店	筑後市	46	57
トライアル八女店	八女市	8	
トライアル（店舗名未回答）		11	
コスモス筑後店	筑後市	5	44
コスモス筑後和泉店	筑後市	7	
コスモス筑後熊野店	筑後市	5	
コスモス（店舗名未回答）		27	
アスタラビスタ八女インター店	筑後市	14	34
アスタラビスタ（店舗名未回答）		20	
サニー筑後店	筑後市	19	31
サニー（店舗名未回答）		12	
サンリブ筑後店	筑後市	20	28
サンリブ（店舗名未回答）		8	
ゆめタウン八女	八女市	4	20
ゆめタウン久留米	久留米市	9	
ゆめタウン（店舗名未回答）		7	
マミーズ西牟田店	筑後市	5	19
マミーズ（店舗名未回答）		6	
ゆめモール筑後	筑後市	14	16
ゆめモール（店舗名未回答）		2	
ゆめマート柳川店	柳川市	1	15
ゆめマート八女店	八女市	1	
ゆめマート（店舗名未回答）		13	
新鮮市場サカイ筑後店	筑後市	15	15
よらん野	筑後市	6	6

※回答が「職場」、及び回答数の小計が 10 未満の施設は省略

12) 外出する頻度

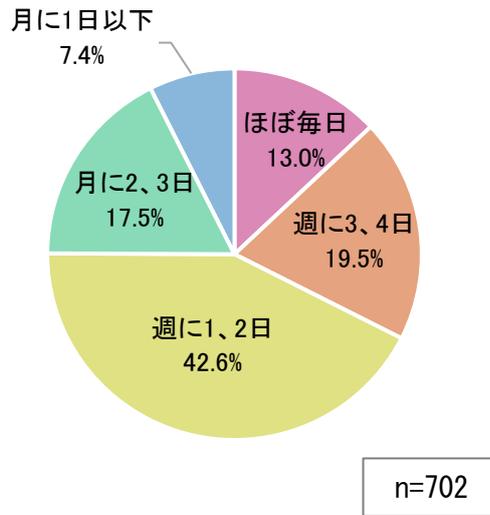
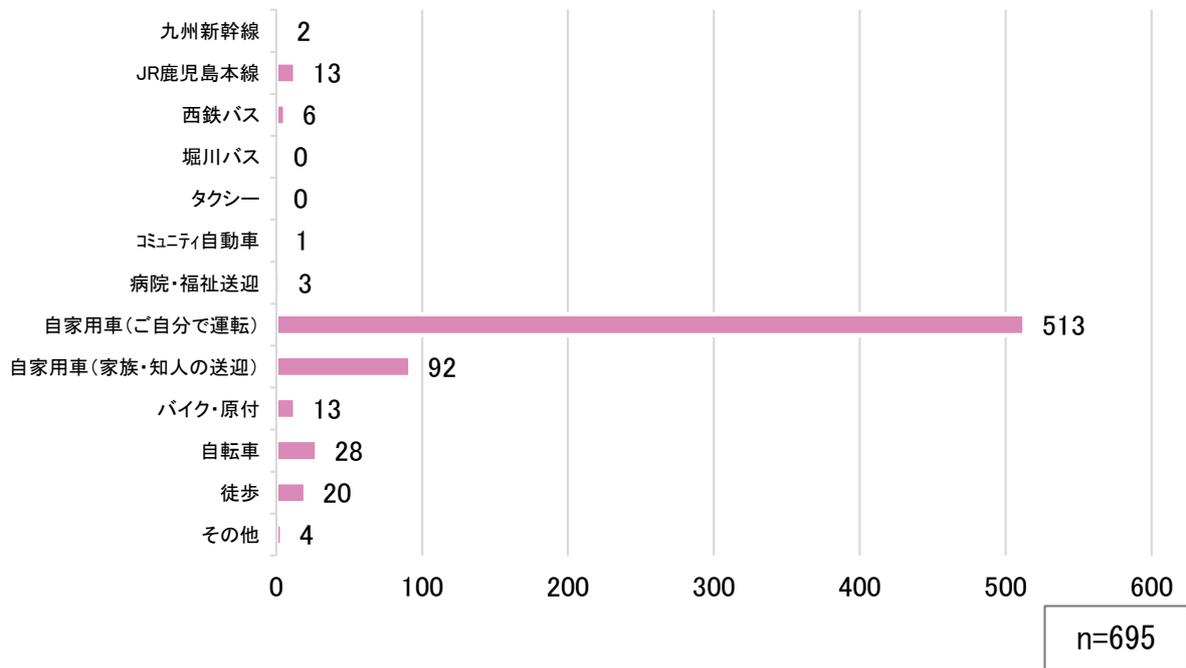


図 3-51 外出頻度

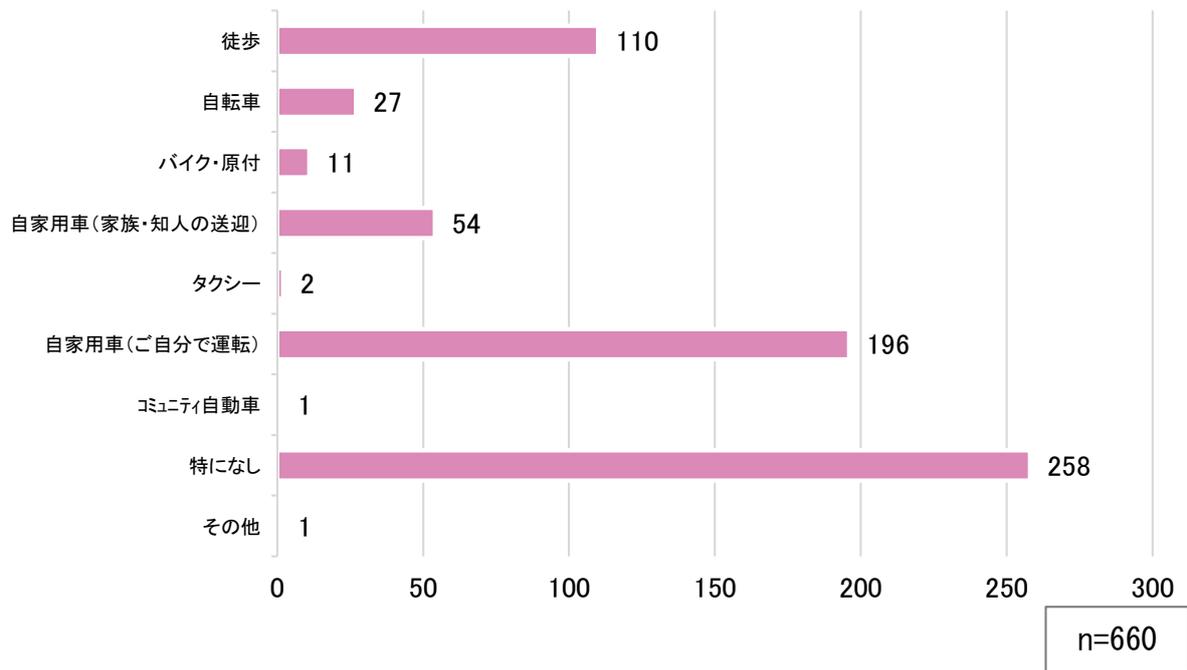
13) 主な移動手段



※その他の意見：西鉄電車、社有車等

図 3-52 主な移動手段

14) 主な移動手段と合わせて利用する移動手段



※その他の意見：西鉄電車、社有車等

図 3-53 主な移動手段と合わせて利用する移動手段

15) 外出・帰宅する時刻

【外出時刻】

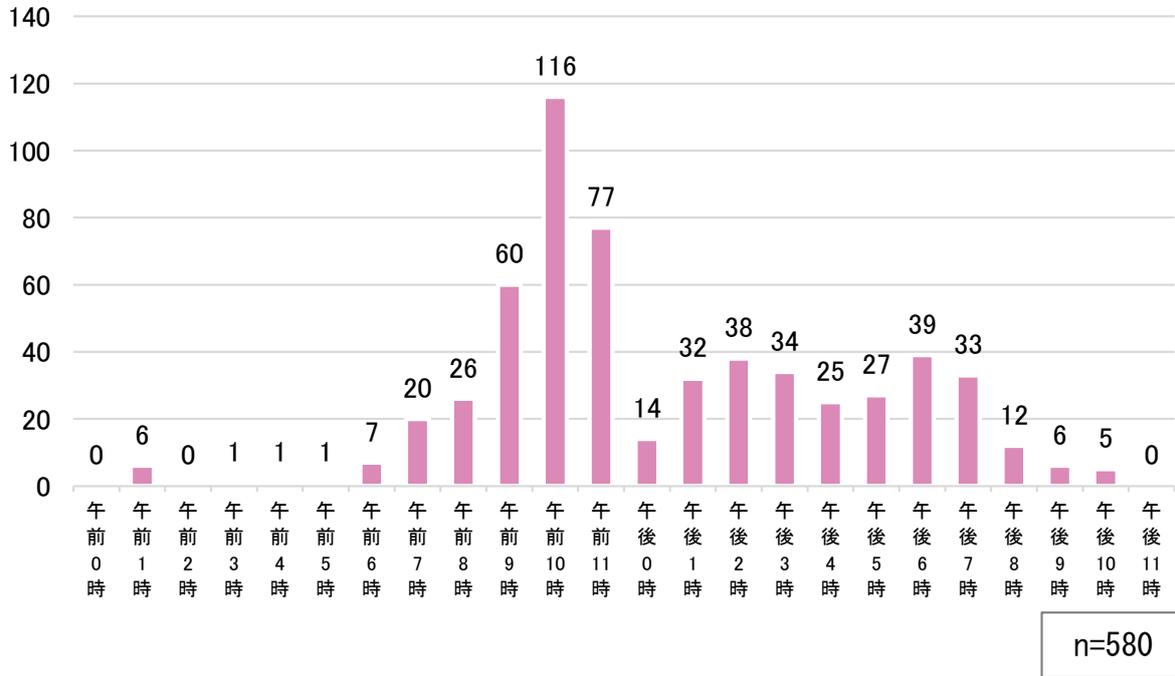


図 3-54 外出時刻

【帰宅時刻】

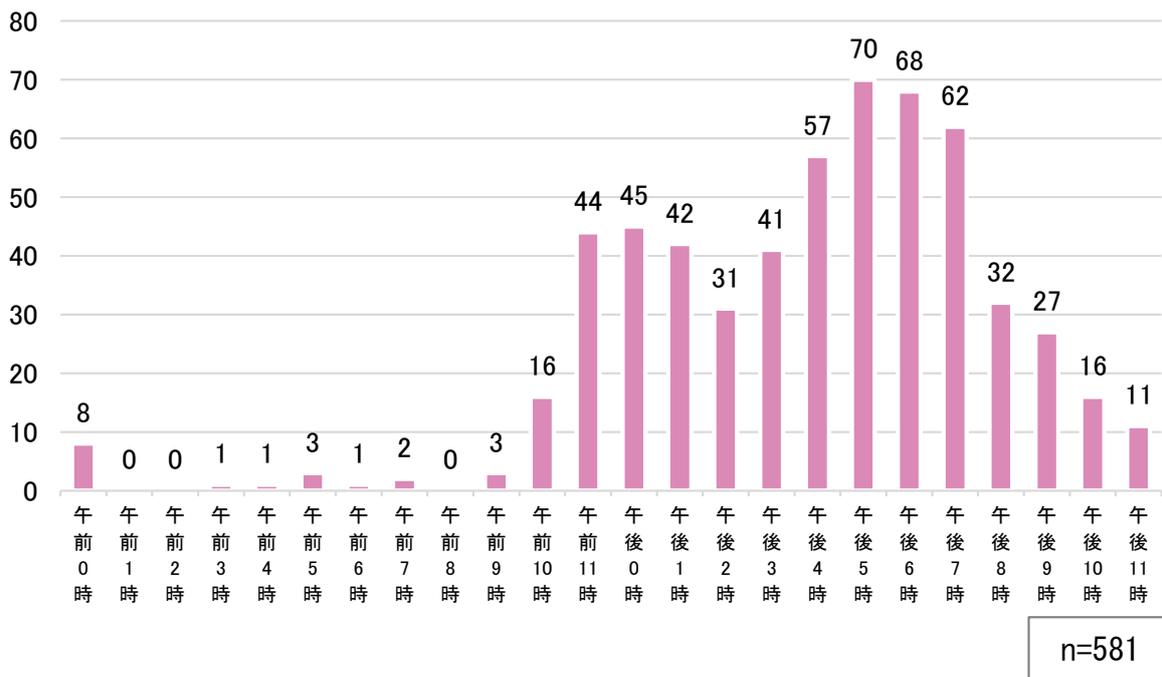
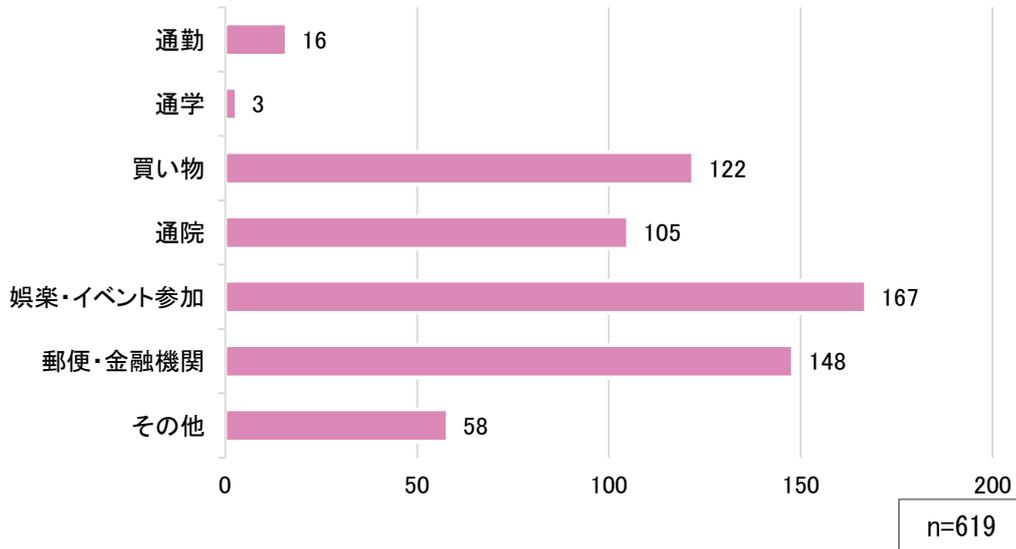


図 3-55 帰宅時刻

【3番目に多い外出目的について】

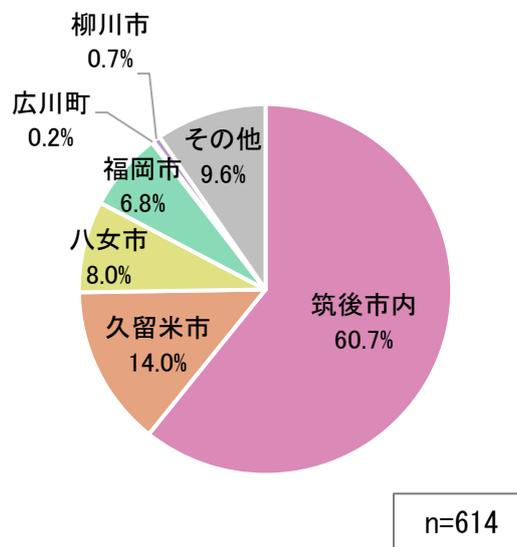
16) 外出目的



※その他の意見：送迎、帰省等

図 3-56 3番目に多い外出目的

17) 目的地



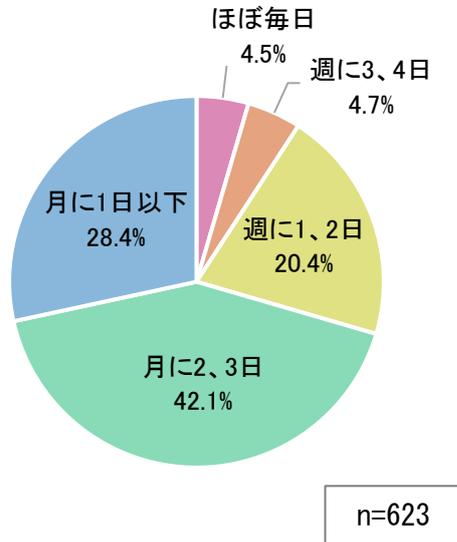
※その他の意見：みやま市、大川市、大牟田市、大木町等

図 3-57 3番目に多い外出目的地

18) 施設の名称（主な回答）

・商業施設、銀行、郵便局、病院などばらつきが大きくなりました。

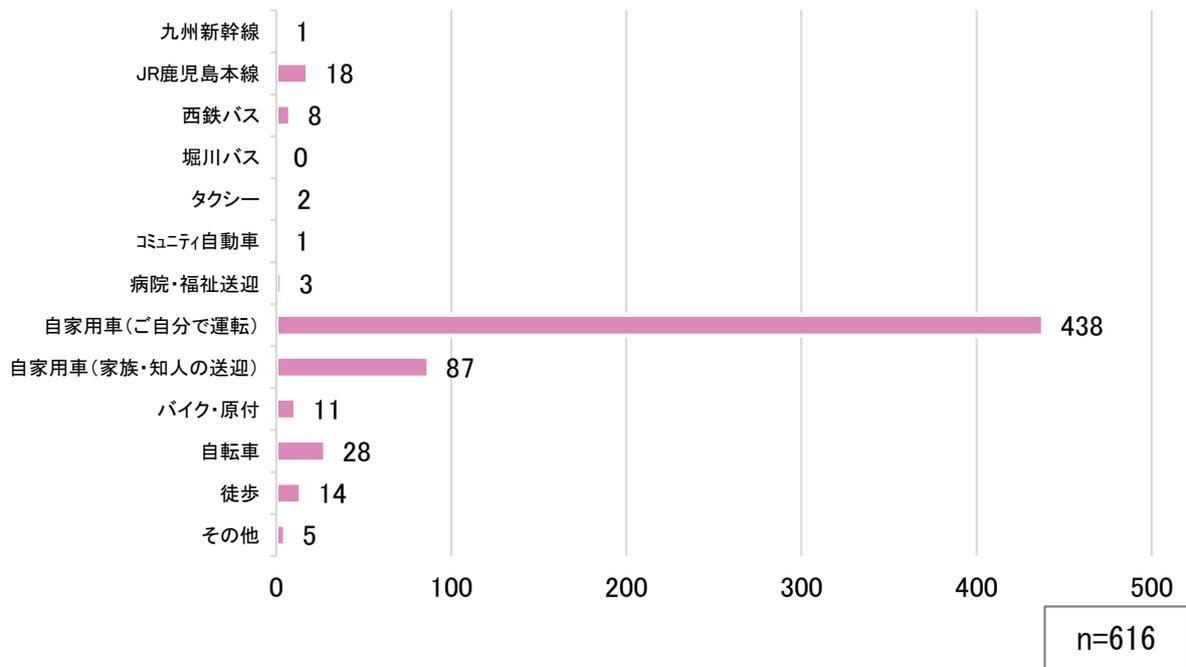
19) 外出する頻度



※構成比は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

図 3-58 外出する頻度

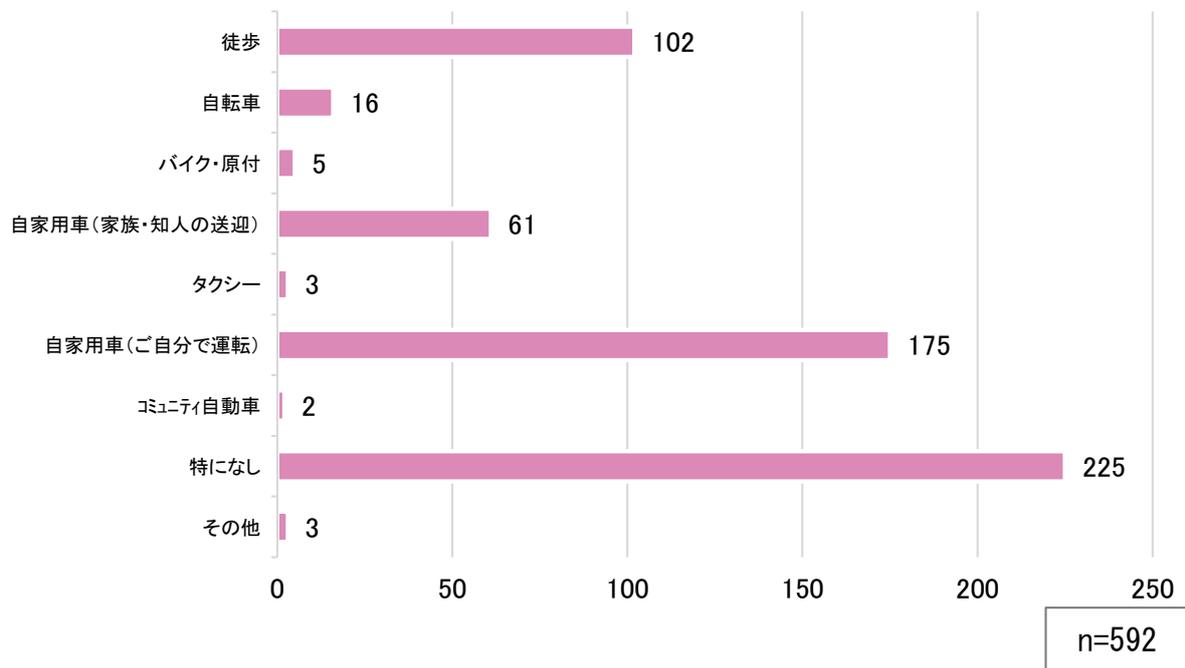
20) 主な移動手段



※その他の意見：西鉄電車、社有車等

図 3-59 主な移動手段

21) 主な移動手段と合わせて利用する移動手段



※その他の意見：西鉄電車、社有車等

図 3-60 主な移動手段と合わせて利用する移動手段

22) 外出・帰宅する時刻

【外出時刻】

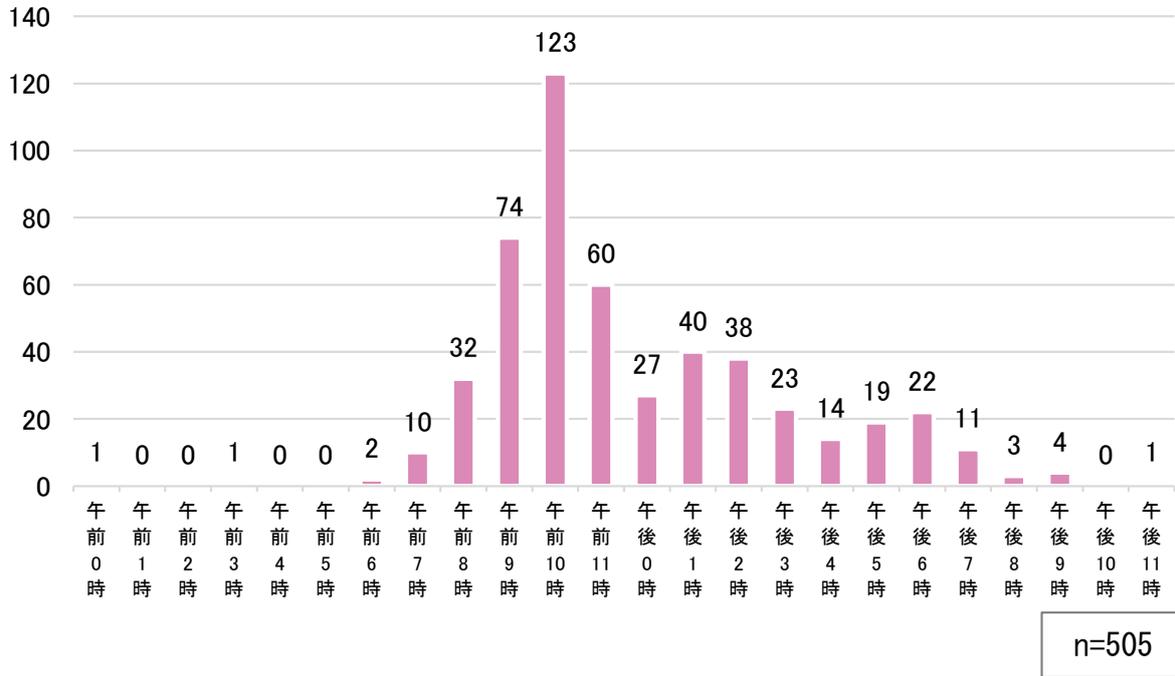


図 3-61 外出時刻

【帰宅時刻】

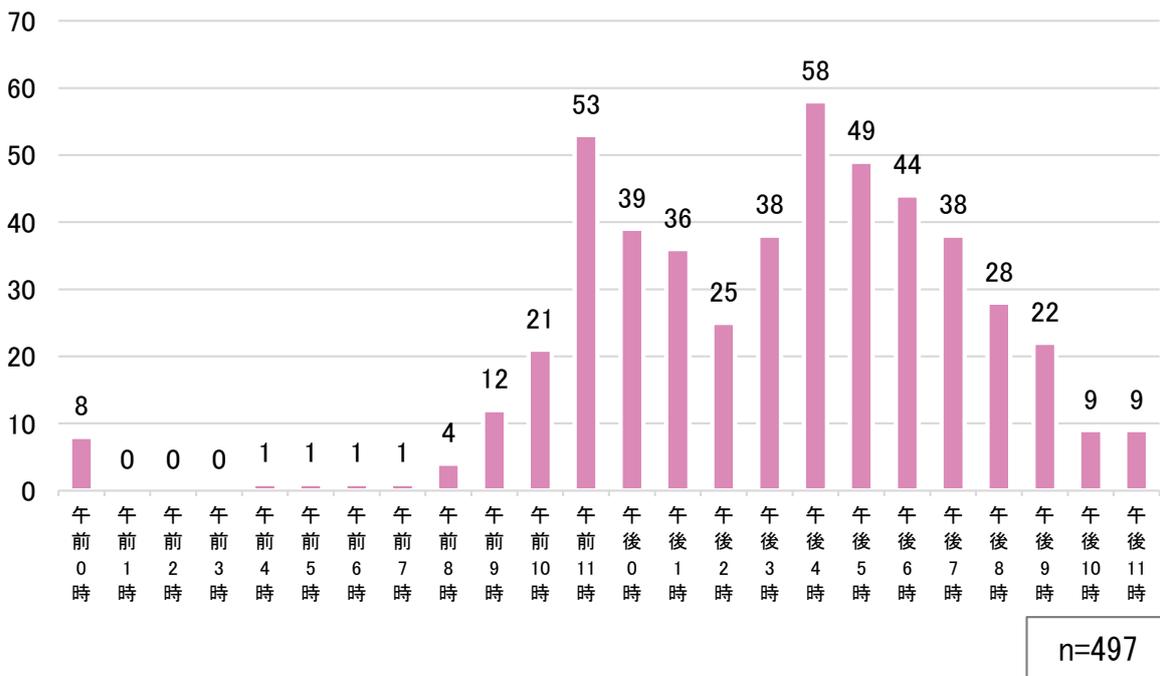


図 3-62 帰宅時刻

質問7 九州新幹線の認知度、満足度・不満点

1) 認知度

- ▶ 「運行内容を知らない」と答えた割合が最も高かったのは「運転免許証を持っていない」と回答した方で、他の回答者よりも約2倍高くなりました。

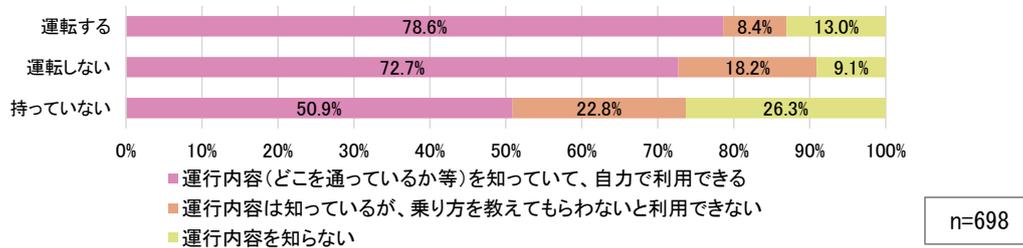


図 3-63 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の九州新幹線の認知度

2) 満足度

- ▶ 「日常的に運転をしない」と回答した方の九州新幹線の満足度は他よりも高く、不満度が無いのに対し、「日常的に運転をする」「運転免許証を持っていない」と回答した方の満足度と不満度の割合はほぼ同じで、2割程度となりました。

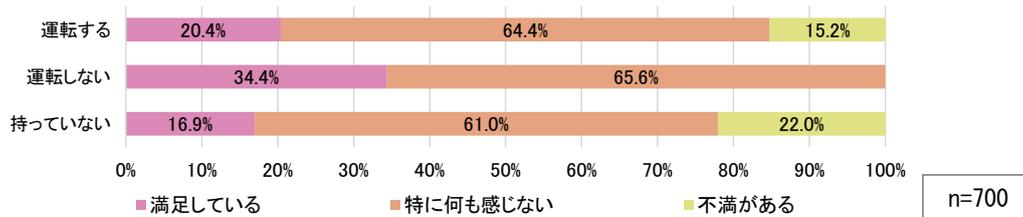


図 3-64 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の九州新幹線の満足度

3) 不満点【複数回答】

- ▶ 「日常的に運転をする」と回答した方の不満点は、「自家用車を運転して移動できる」を除くと、「駅が遠い」「運賃・料金が低い」「運行本数が少ない」に集中しました。
- ▶ 「運転免許証を持っていない」と回答した方の不満点の回答割合の1割を超えている項目は、「運行本数が少ない」「駅が遠い」でした。

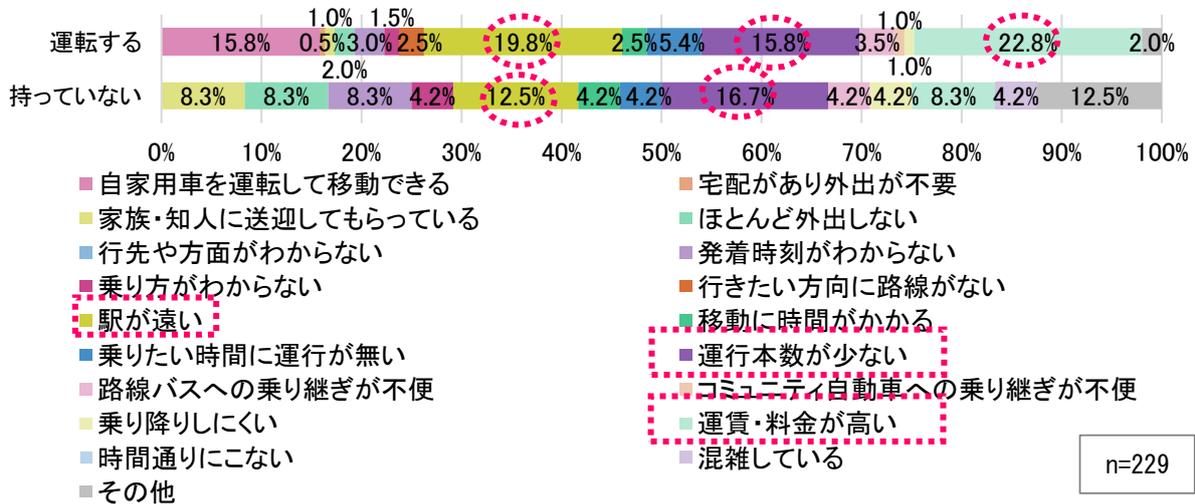


図 3-65 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の九州新幹線の不満点

質問 8 JR 鹿児島本線の認知度、満足度・不満点

1) 認知度

- ▶ 「運行内容を知らない」と答えた割合が最も高かったのは「運転免許証を持っていない」と回答した方で、他の回答者よりも約 2 倍高くなりました。

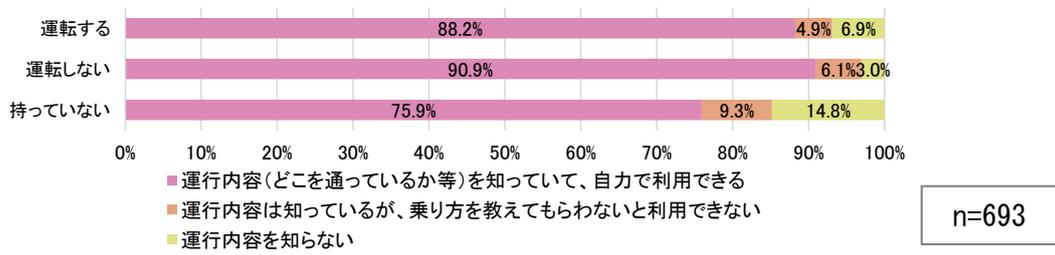


図 3-66 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の JR 鹿児島本線の認知度

2) 満足度

- ▶ 「日常的に運転をしない」と回答した方の JR の満足度は他よりも高くなりました。
- ▶ 不満があると回答した割合が最も高かったのは、「運転免許証を持っていない」と回答した方で、約 3 割となっています。

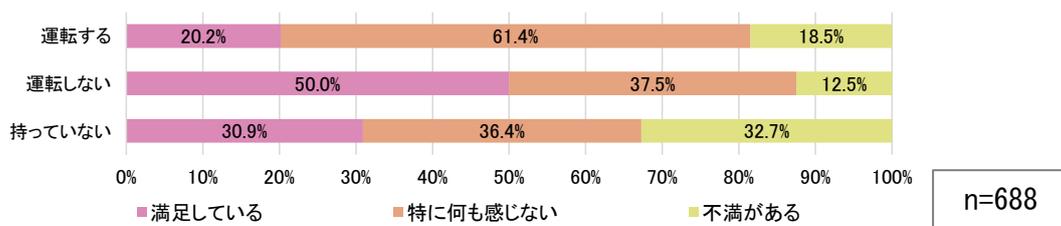
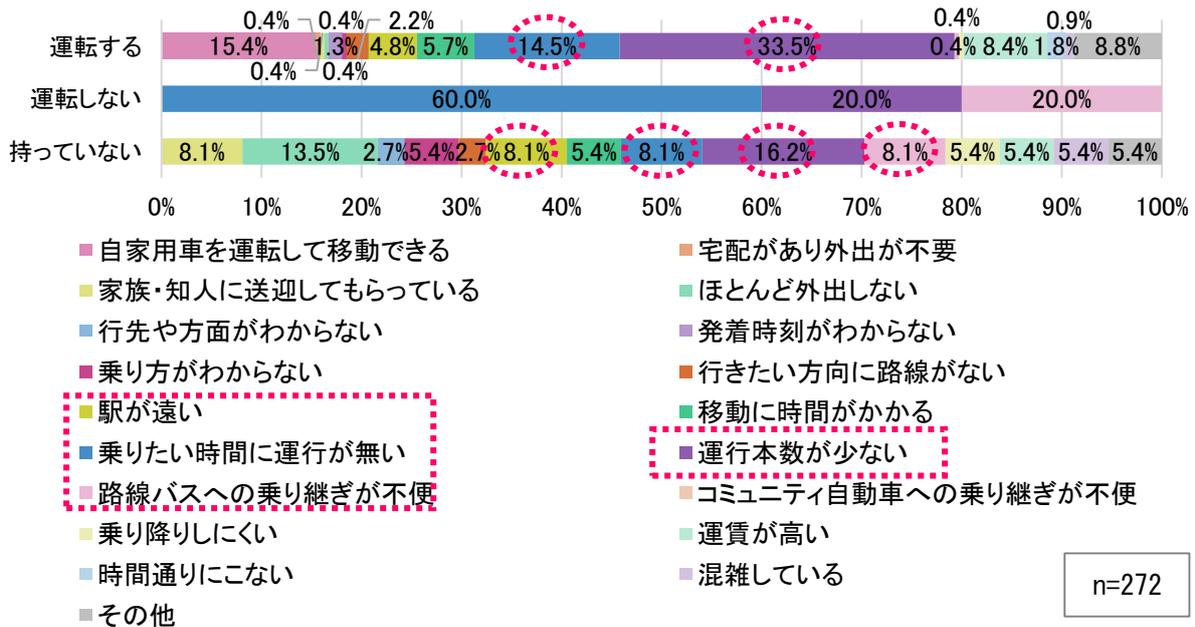


図 3-67 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の JR 鹿児島本線の満足度

3) 不満点【複数回答】

- ▶ 「日常的に運転をする」と回答した方の不満点は、「自家用車を運転して移動できる」を除くと、「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行が無い」が多くなりました。
- ▶ 「日常的に運転をしない」と回答した方の不満点は、「乗りたい時間に運行が無い」に集中し、「運行本数が少ない」、「路線バスへの乗り継ぎが不便」が多くなりました。
- ▶ 「運転免許証を持っていない」と回答した方の不満点は、「運行本数が少ない」「駅が遠い」「乗りたい時間に運行が無い」「路線バスへの乗継が不便」が多くなりました。



※その他の意見：特急がなくなり不便、乗り継ぎに時間がかかる等

図 3-68 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の JR 鹿児島本線の不満点

質問9 路線バス（西鉄バス、堀川バス）の認知度、満足度・不満点

1) 認知度

- ▶ 「運行内容を知らない」と回答した割合が最も高かったのは、「日常的に運転をする」回答者でした。

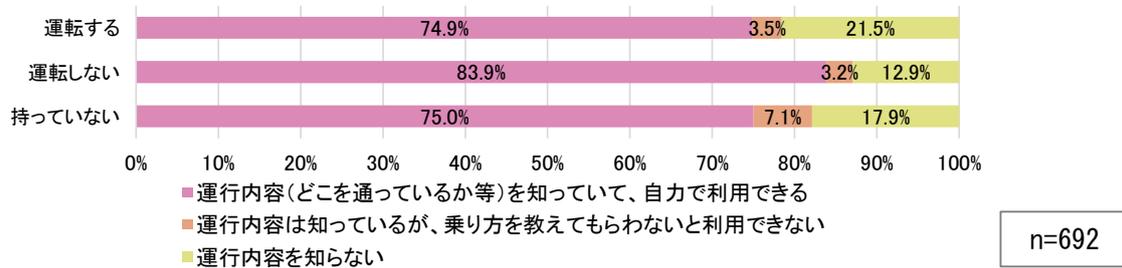


図 3-69 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の路線バス（西鉄バス、堀川バス）の認知度

2) 満足度

- ▶ 「運転免許証を持っていない」回答者の満足度が最も高い割合である一方で、「不満がある」と回答している割合も他に比べて最も高くなっています。

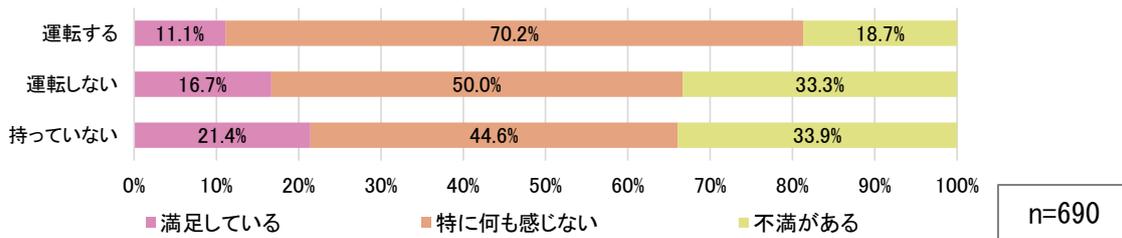
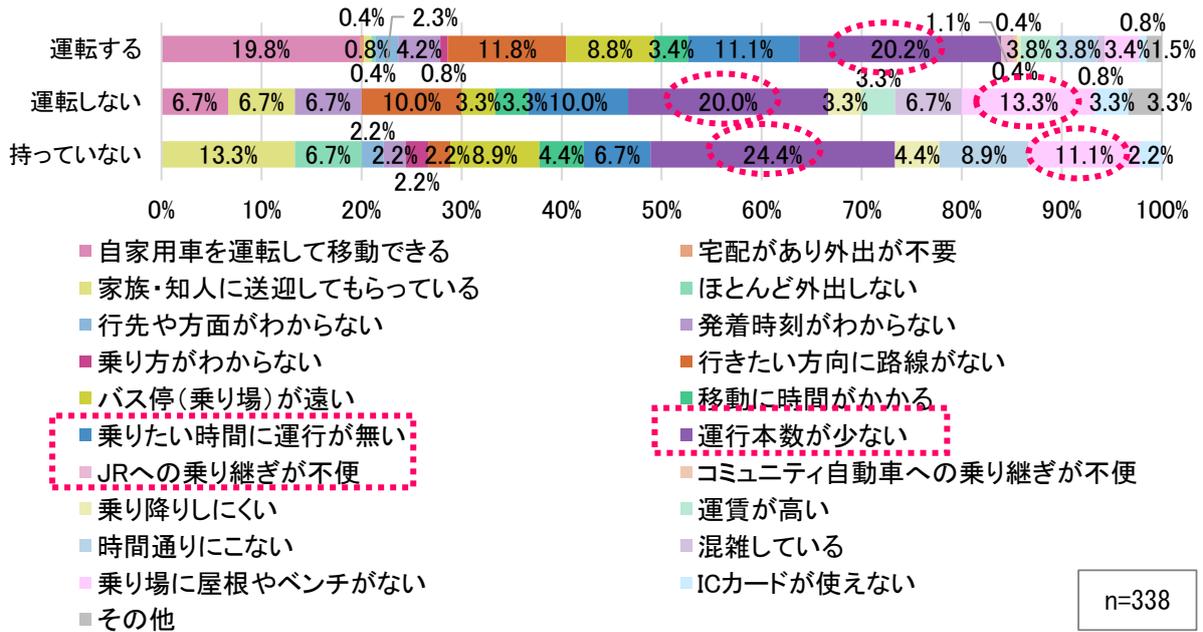


図 3-70 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別の路線バス（西鉄バス、堀川バス）の満足度

3) 不満点【複数回答】

- ▶ 「日常的に運転をする」と回答した方の不満点は、「運行本数が少ない」が多くなりました。
- ▶ 「日常的に運転をしない」と回答した方の不満点は、「運行本数が少ない」のほか、「JRへの乗り継ぎが不便」が多くなりました。
- ▶ 「運転免許証を持っていない」と回答した方の不満点は、「運行本数が少ない」のほか、「JRへの乗り継ぎが不便」が多くなりました。



※その他の意見：料金が分かりにくい、最終便が早い等

図 3-71 (日常的な運転の有無・運転免許証有無) 別の路線バス(西鉄バス、堀川バス)の不満点

質問 10 タクシーの満足度・不満点

1) 満足度

- ▶ 「日常的に運転をしない」「運転免許証を持っていない」回答者の3割に「不満がある」という結果となりました。

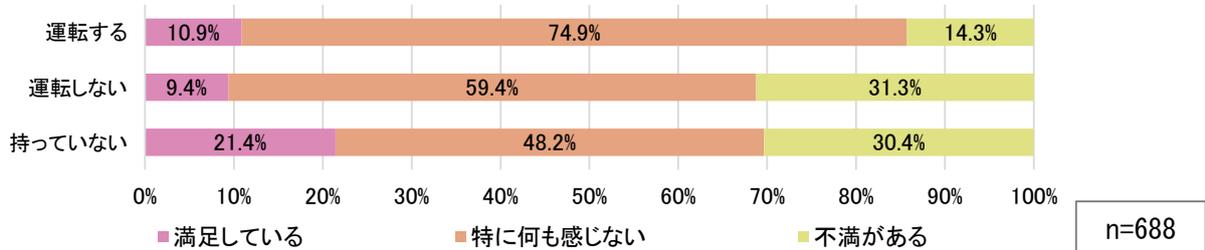
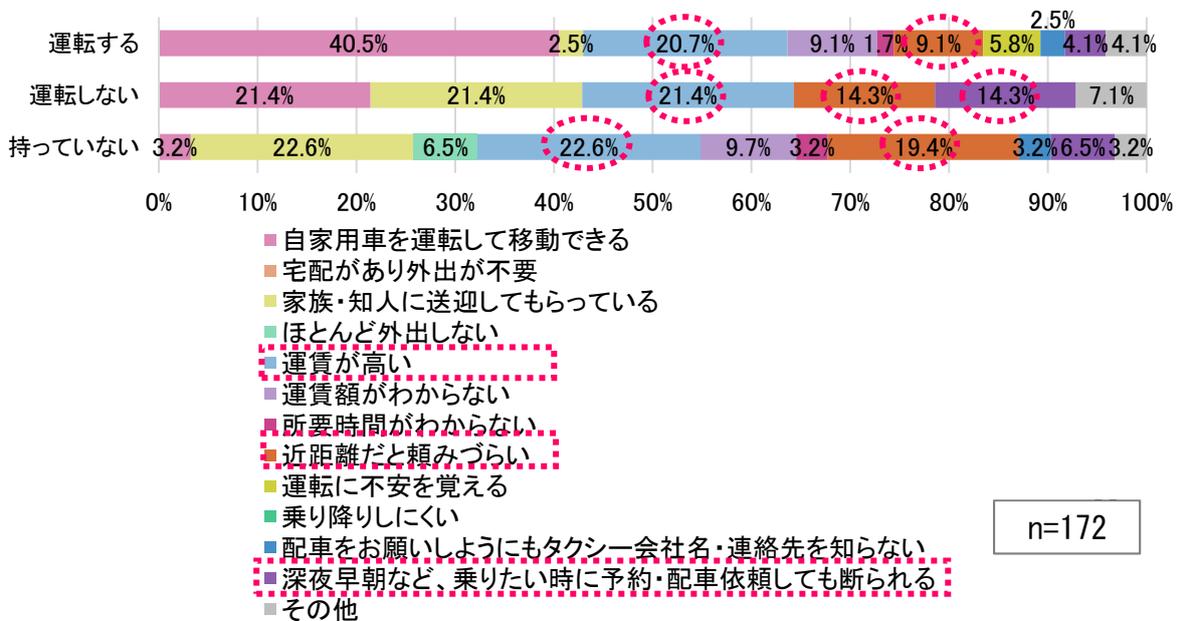


図 3-72 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別のタクシーの満足度

2) 不満点【複数回答】

- ▶ 「日常的な運転の有無、運転免許証無し」の3条件に共通して回答割合が高いのは、「運賃が高い」「近距離だと頼みづらい」という項目でした。
- ▶ 「日常的に運転をしない」回答者の「自家用車を運転して移動ができる」「家族・知人に送迎してもらっている」項目を除くと、上記の他に「深夜早朝など、乗りたい時に予約・配車依頼しても断られる」という項目が全体の1割を超えていました。



※その他の意見：待ち時間が長い等

図 3-73 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別のタクシーの不満

質問 1 1 コミュニティ自動車の認知度、満足度・不満点

1) 認知度

- ▶ 「運行内容を知らない」「初めて聞いた」項目が、どの条件でも7割を超えている結果となりました。

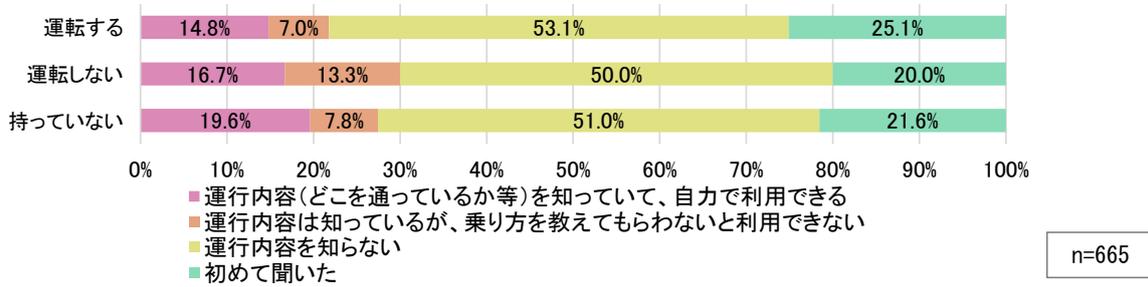


図 3-74 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別のコミュニティ自動車の認知度

2) 満足度

- ▶ 「運転免許証を持っていない」回答者が、満足度が最も高い割合である一方で、不満度も最も高い割合であるという結果となりました。

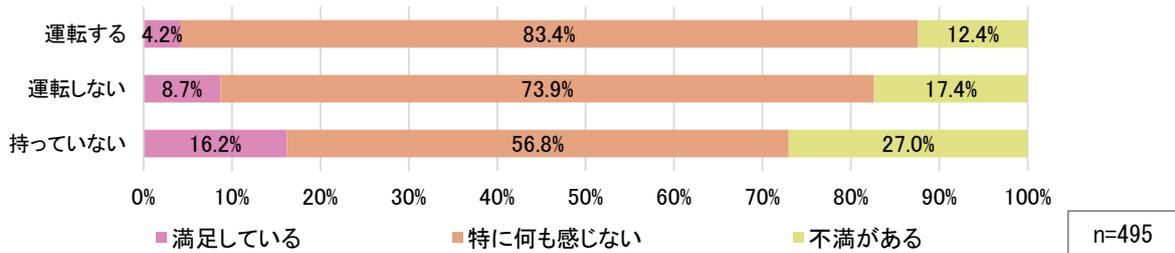
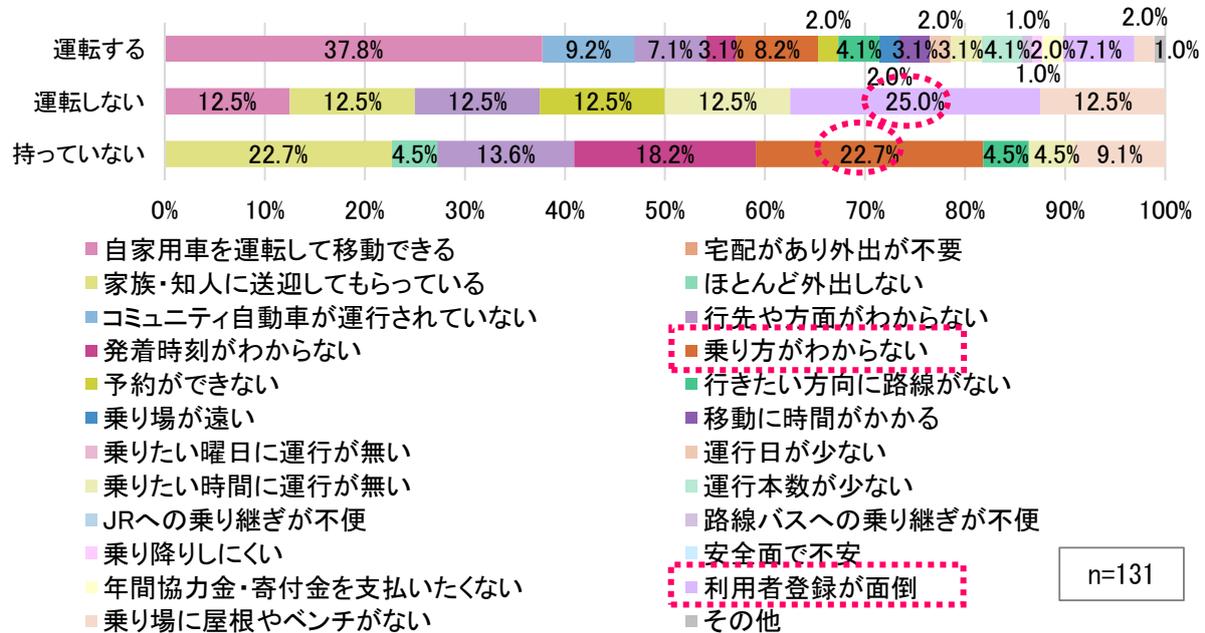


図 3-75 (日常的な運転の有無、運転免許証無し) 別のコミュニティ自動車の満足度

3) 不満点【複数回答】

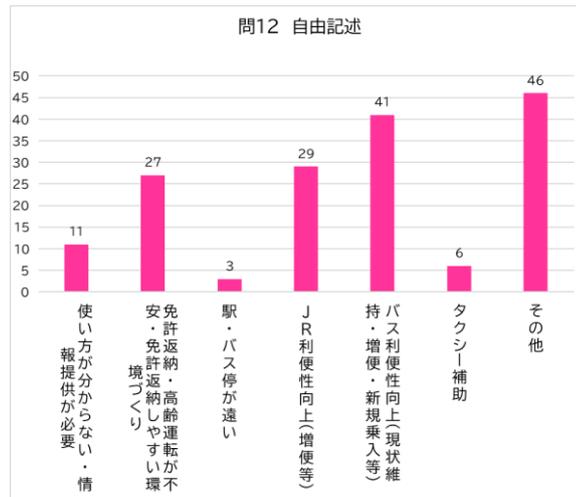
- ▶ 「日常的に運転をしない」回答者の最も高い割合の不満項目は、「利用者登録が面倒」でした。
- ▶ 「運転免許証を持っていない」回答者は、「利用者登録が面倒」の項目は 0%でしたが、「乗り方がわからない」項目に約 2 割の回答が集まりました。



※その他の意見：料金が分かりにくい等

図 3-76 (日常的な運転の有無・運転免許証無有無) 別のコミュニティ自動車の不満点

質問12 その他 公共交通へのご意見・ご要望等がございましたら、ご記入ください。



主な意見	
1	免許返納は考えているが、時間や場所の自由度が難しいと思う。タクシー利用券の補助があれば自由に利用できて便利と思う。
2	筑後北小校区にもコミュニティ自動車の運行を要望する。
3	コミュニティ自動車は、もっと周知してもらわないと、どこを何時に走っているのかわからない。
4	JR 羽犬塚駅から特急がなくなり大変不便になった。朝の時間帯は快速なども限られており以前より利用しにくくなった。
5	国道 209 号の整備(片側2車線化)を願いたい。渋滞でバスの所要時間がかかる。
6	コミュニティ自動車に気軽に乗れるようにしてほしい。(登録制だけでなく、運賃制でも乗れるように)
7	知人から聞くとところに、コミュニティ自動車は永続的に運行できるか、不安を持つそうだ。(地元負担や運転士確保など)他自治体の様に、交通事業者への委託も考えられないか。
8	運行本数が少ないため、子ども(大学生)がバスを利用しない。JR 羽犬塚駅まで送迎しなければならず不便。
9	免許を返納し、毎日が不自由になった。人に送迎してもらい、ゆっくり買い物もできず公共交通機関を利用したいが、体が弱くなり困っている。
10	夜ループ橋を通るとオレンジ色のライトに照らされている羽犬塚駅がとてもきれい。地域資源として活用できないか。交通の利便性はとても良いし、快適で美しいイメージが筑後市にあることを発信してほしい。市民の誇りになる。

(まとめ)1.市民アンケート調査

○調査結果より把握されたこと

- ・外出目的や目的地にかかわらず、移動手段は自家用車の割合が最も高い。
- ・通勤目的の移動は周辺市町にまたがる移動が多く、買い物や通院目的の移動は筑後市内で完結が多い。
- ・若年層及び高齢者は、家族による自家用車送迎の割合が高い。
- ・高齢者は免許返納の意向が高い。
- ・路線バスの運行ルート・ダイヤ(乗りたい時間に運行が無い、本数が少ない)に不満が多い。
- ・公共交通の情報提供(バス路線図やコミュニティ自動車の乗り方など)の充実を求める声がある。

○問題点

- ・移動ニーズと公共交通の運行内容が合っていない。
- ・通勤通学や高齢者の買い物等のターゲットを明確化して利便性改善を行う余地がある。
- ・情報提供が不足しているため、自家用車利用や家族の送迎を余儀なくされている。

(3) 路線バスの利用状況（路線別・区間別の輸送量）

西鉄バス久留米株式会社及び堀川バス株式会社より、乗降調査結果データの提供を受け、路線・区間別に輸送量を相対的に比較しました。線の太細が輸送量の大小を表しています。提供されたデータは以下の通りです。

西鉄バスは、久留米～船小屋線の久留米市内区間の輸送量が非常に大きく、筑後市内の南部程輸送量は小さくなります。また、西鉄バス西牟田線は、筑後市内の輸送量は非常に小さくなっています。

堀川バスは、ゆめタウン経由系統の方がやや輸送量が大きくなっています。

事業者	調査日	路線
西鉄バス久留米	令和2年10月22日、23日	久留米～船小屋線、西牟田線、羽犬塚線
堀川バス	令和2年6月11日	羽矢線

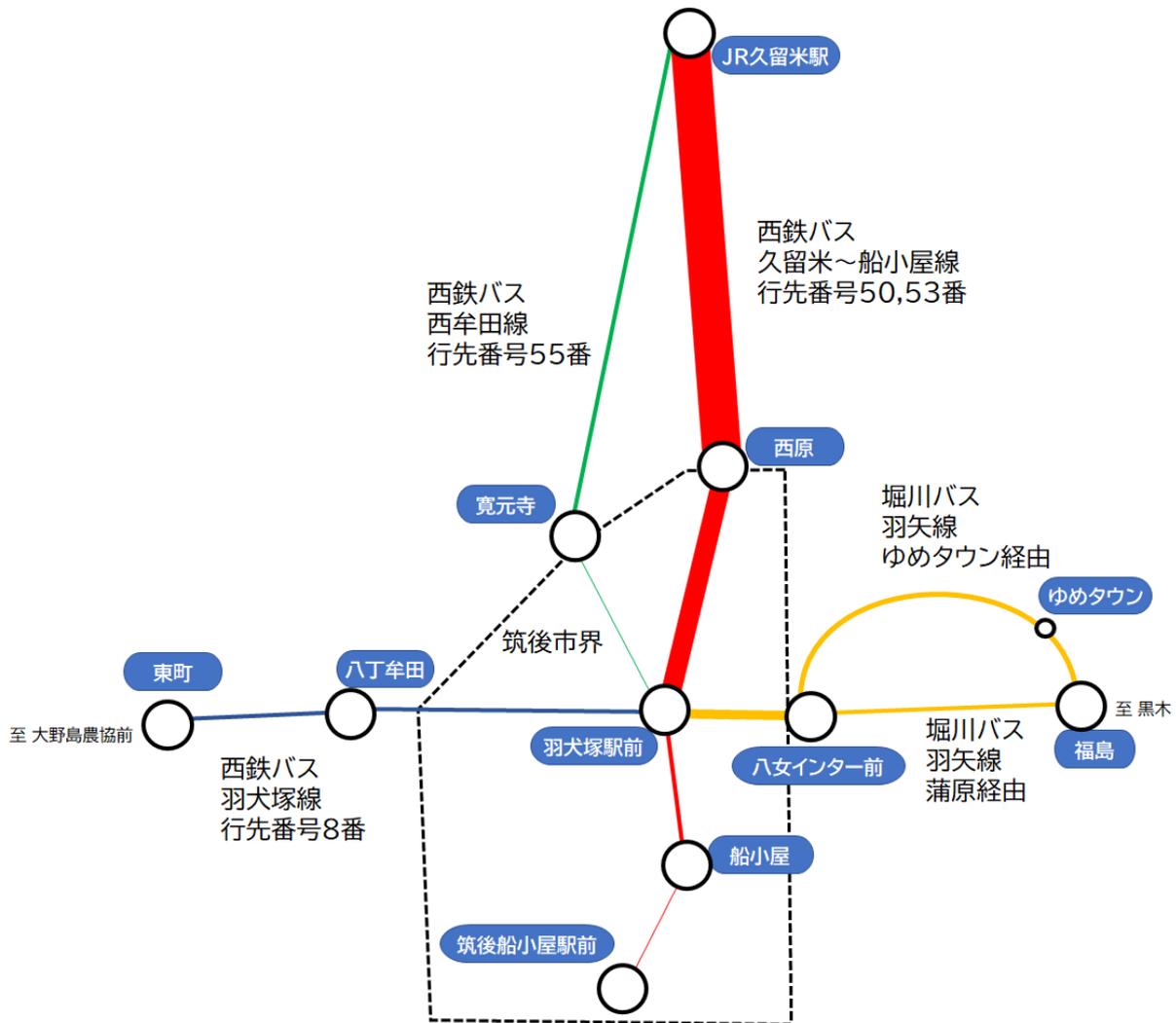


図 3-77 路線・区間別輸送量（線の太細で輸送量の大小を示している）

(4) 路線バス利用状況（路線バス乗り込み調査）

a) 調査の概要

筑後市内発着の西鉄バス、堀川バスについて、乗込みによる利用者アンケート調査を実施し、属性や利用実態を把握しました。

b) 調査実施日

令和2年10月22日（木）、23日（金）

c) 調査対象路線・区間

対象路線	調査日	対象便数	調査区間
西鉄バス[8]羽犬塚線	23日	16便/全24便	全区間
西鉄バス[50]久留米～船小屋線	22日	34便/全59便	西鉄久留米～筑後市内
西鉄バス[53]久留米～船小屋線	22日	11便/全18便	西鉄久留米～筑後市内
西鉄バス[55]西牟田線	22日	全便	全区間
堀川バス 羽矢線	23日	37便/全64便	羽犬塚～福島間

(1) 全路線の概要

(a) 利用者数

運行便数が最も多い[50]船小屋線の利用者が479人と多く、次いで羽矢線(211人)、[53]船小屋線(154人)の順でした。

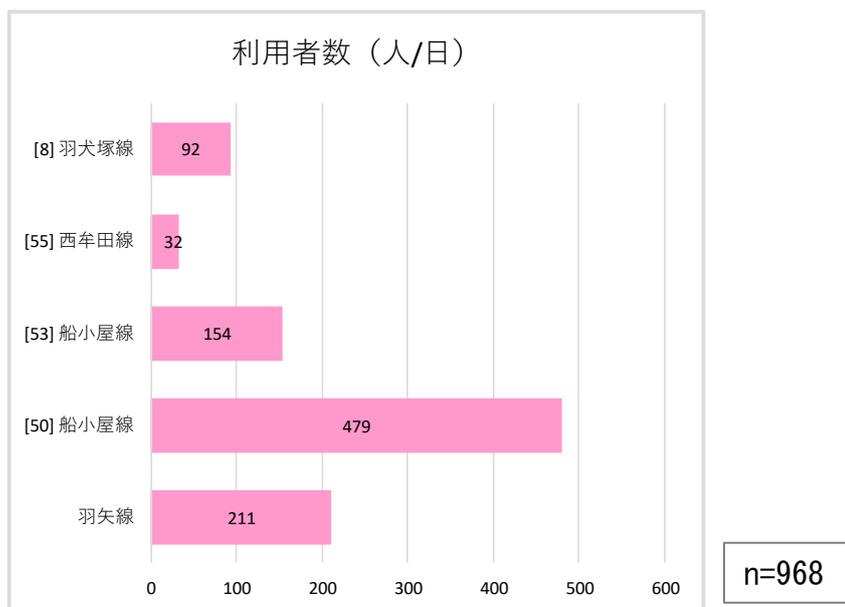


図 3-78 利用者数

(b) 性別構成

どの路線も女性の利用が5割超であり、[53]船小屋線が最も高くなっています。

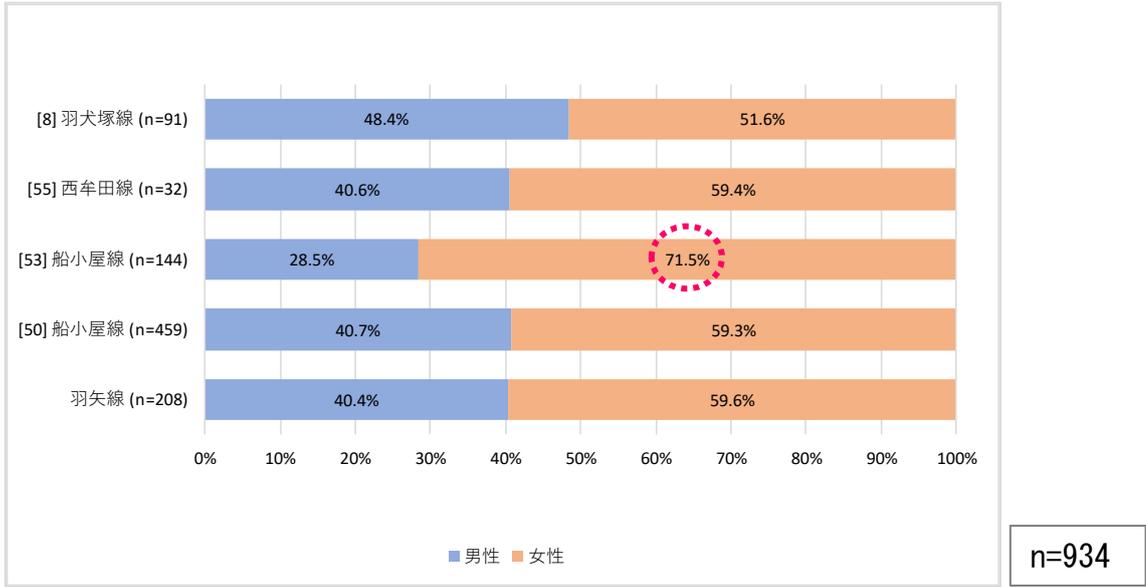


図 3-79 性別

(c) 年齢構成

各路線、学生・20代の若い世代での利用率が高く、特に羽矢線では5割超となっています。生産年齢世代の利用も多く、幅広い年代の方に利用されています。

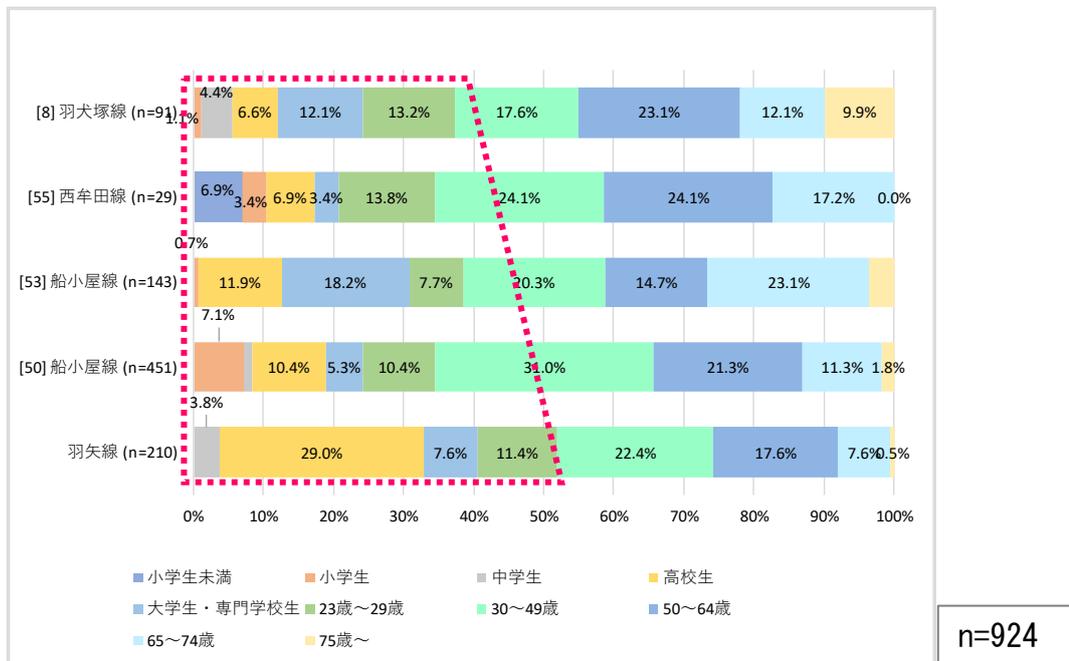
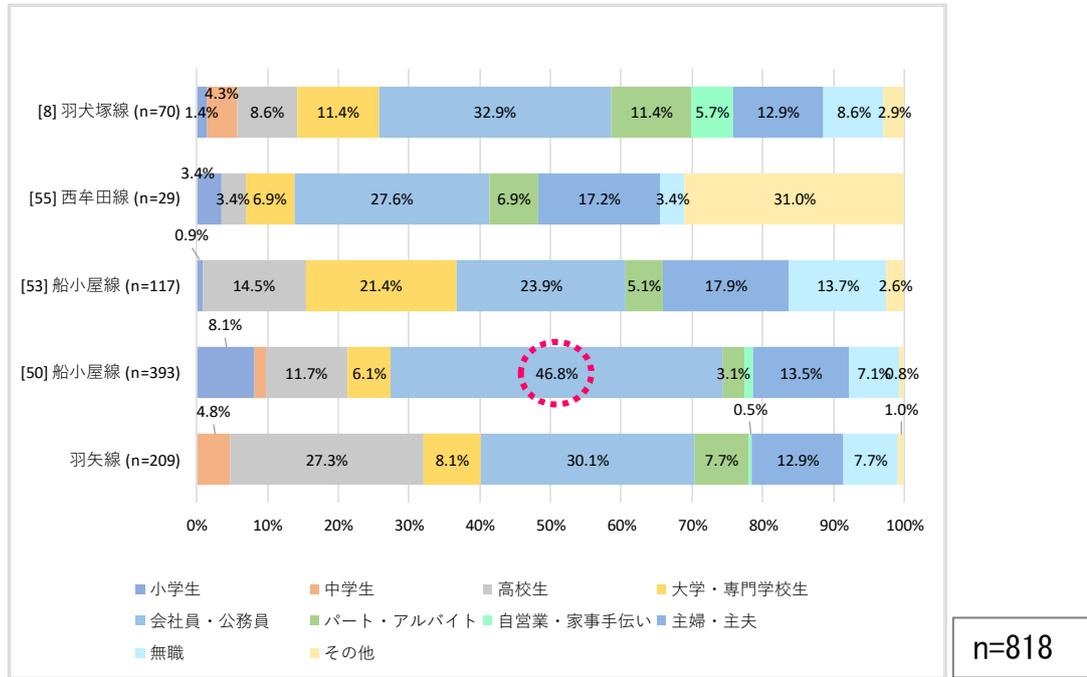


図 3-80 年齢

(d) 職業構成

小学校～大学・専門学生の学生による利用が 2～4 割程度見られ、[53]船小屋線では大学・専門学生が約 21%、羽矢線では高校生が約 27%と特に高くなっています。会社員・公務員の割合も[50]船小屋線で特に高くなっています。

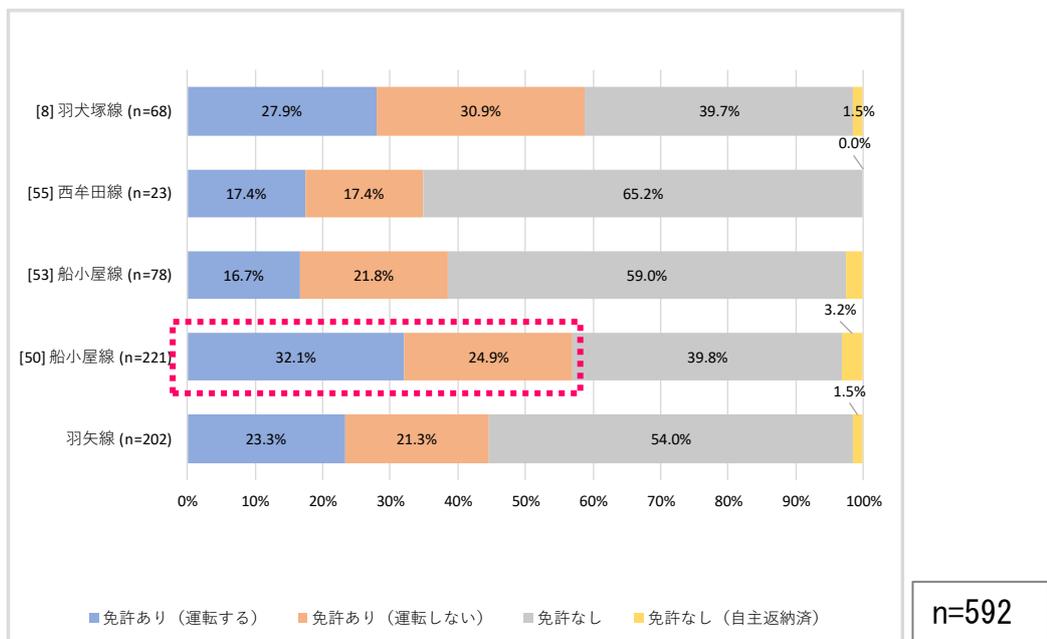


n=818

図 3-81 職業

(e) 免許証の有無

[8]羽犬塚線、[50]船小屋線では免許ありで普段運転している方が約 3 割利用しています。



n=592

図 3-82 免許証の有無

(f) 利用目的

[55]西牟田線と[53]船小屋線を除くと、通勤・通学利用が約5割～7割程であり、固定的な利用が見受けられます。

[8]羽犬塚線では、通院利用の割合が最も高く2割超です。

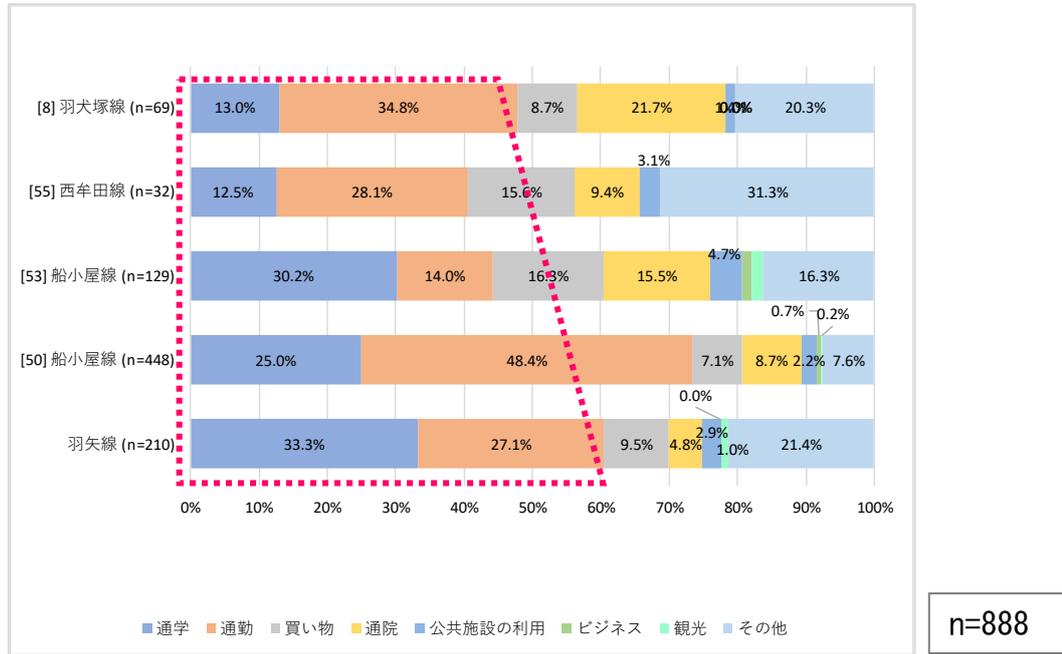


図 3-83 利用目的

(g) 利用頻度

通勤通学利用目的の割合が高い路線ほど利用頻度が多い利用者の割合が高く、利用目的との相関関係が見られます。

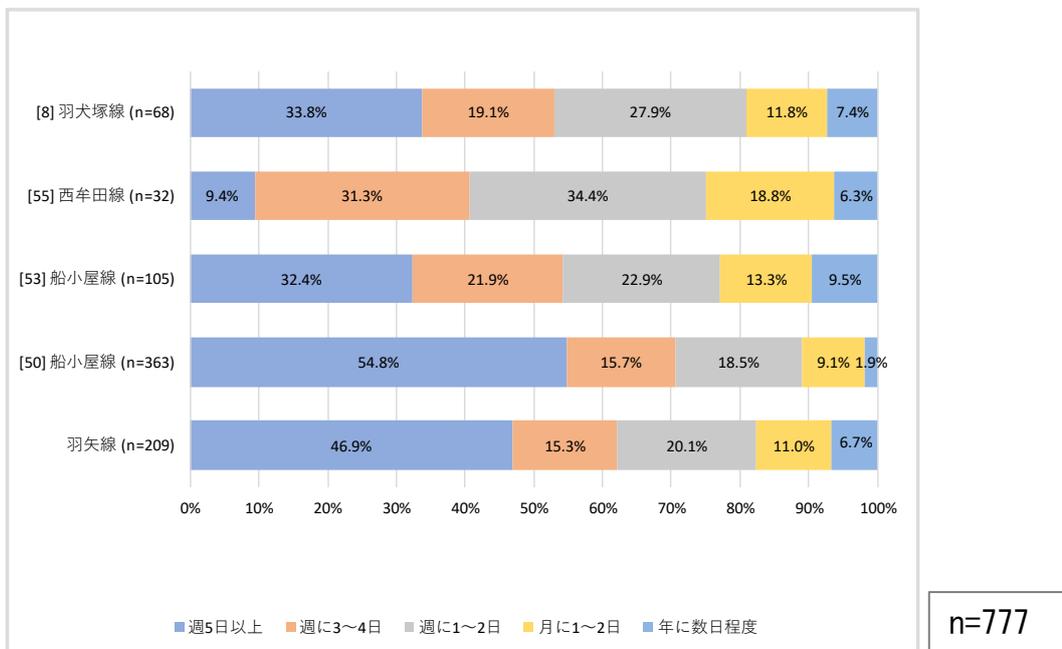


図 3-84 利用頻度

(h) コロナ禍による利用頻度の変化

[8]羽犬塚線は利用頻度の減少割合が高く、通院目的の利用が多いことが理由と推察されます。[55]西牟田線では利用頻度の減少が全く見られませんでした。

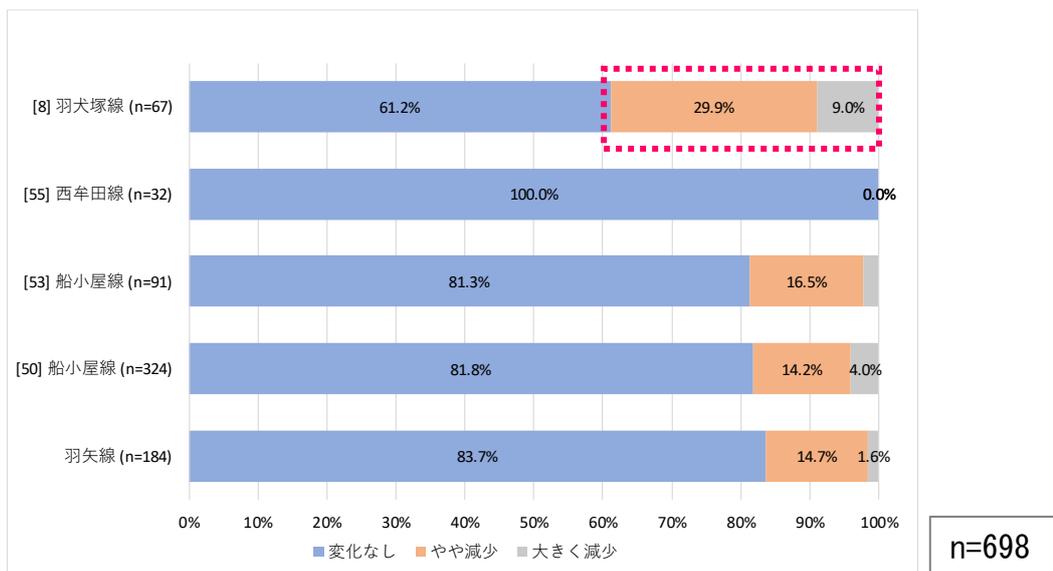


図 3-85 コロナ禍による利用頻度の変化

(i) 支払方法

羽矢線を除き、定期券も含めるとICカードでの支払いは約8割にも及んでいます。羽矢線は、現金が約5割、定期券が約4割となっています。

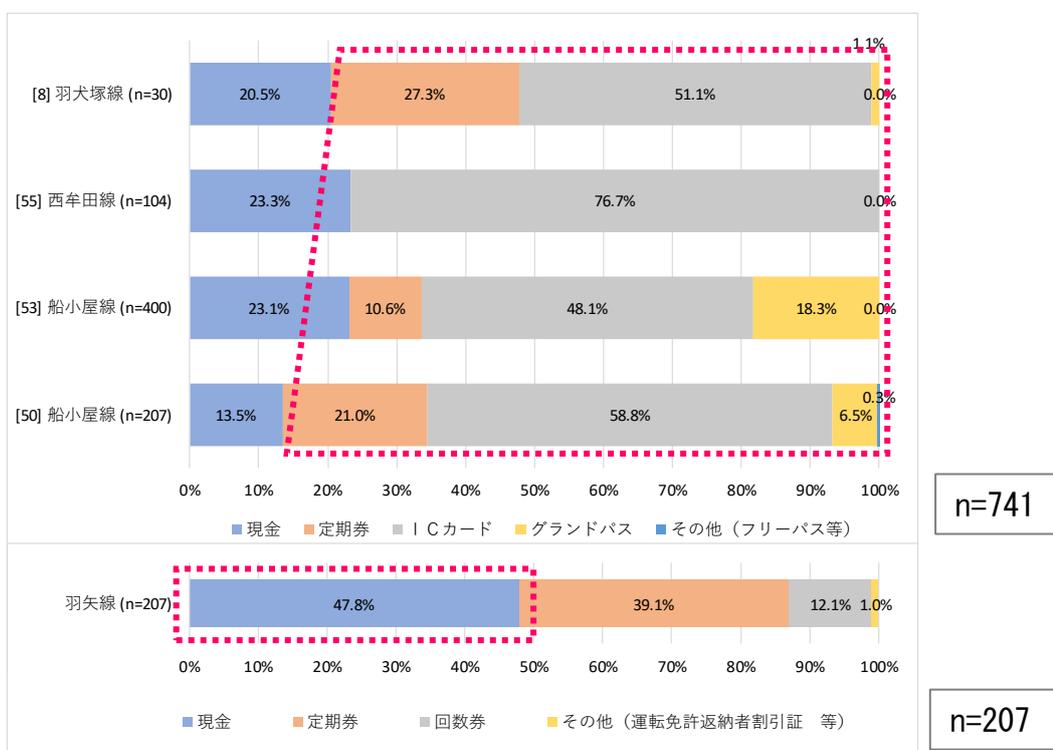


図 3-86 バス運賃支払方法

(j) バス乗車直前の移動手段

[8]羽犬塚線は鉄道からの乗継割合が約2割と高い結果となっています。
 羽矢線は自転車からの乗継割合が他路線と比較し高い結果となっています。

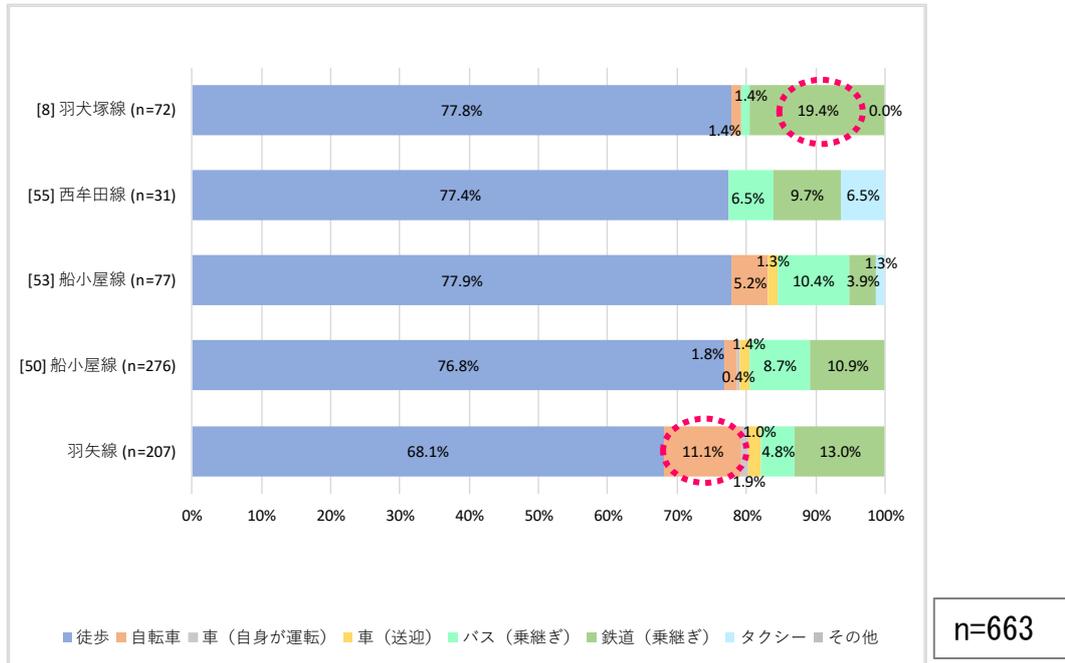


図 3-87 バス乗車直前の移動手段

(k) バス乗車直後の移動手段

[8]羽犬塚線、羽矢線は鉄道への乗継割合が高くなっています。
 羽矢線はバスへの乗換割合も1割程度見られます。

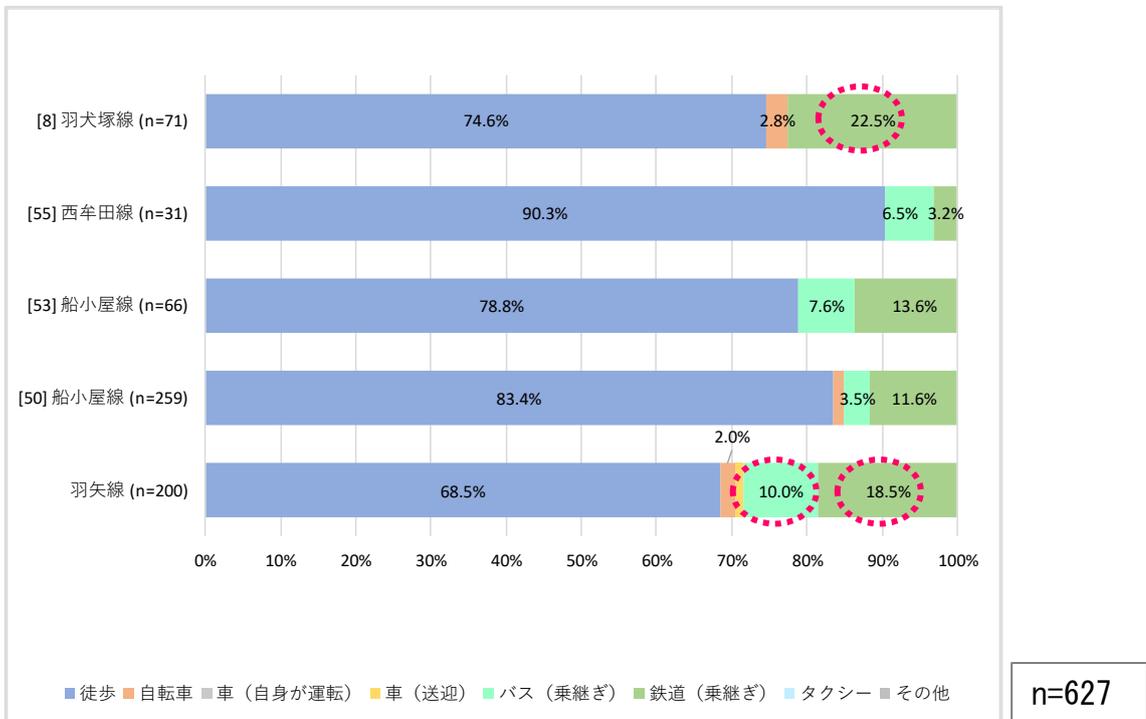


図 3-88 バス降車直後の移動手段

(2) 路線別の状況

(a) 西鉄バス羽犬塚線[8] (羽犬塚駅⇔大野島農協前)

● 羽犬塚駅→大野島農協前 筑後市内で乗車した利用者のみ集計

筑後市内で乗車した利用者は、市外で降車する割合の方が高く、特に八丁牟田と中原高木病院前で降車する人数が多くなっています。利用者の中には、市外へ通学のため利用している中学生や高校生も見られます。

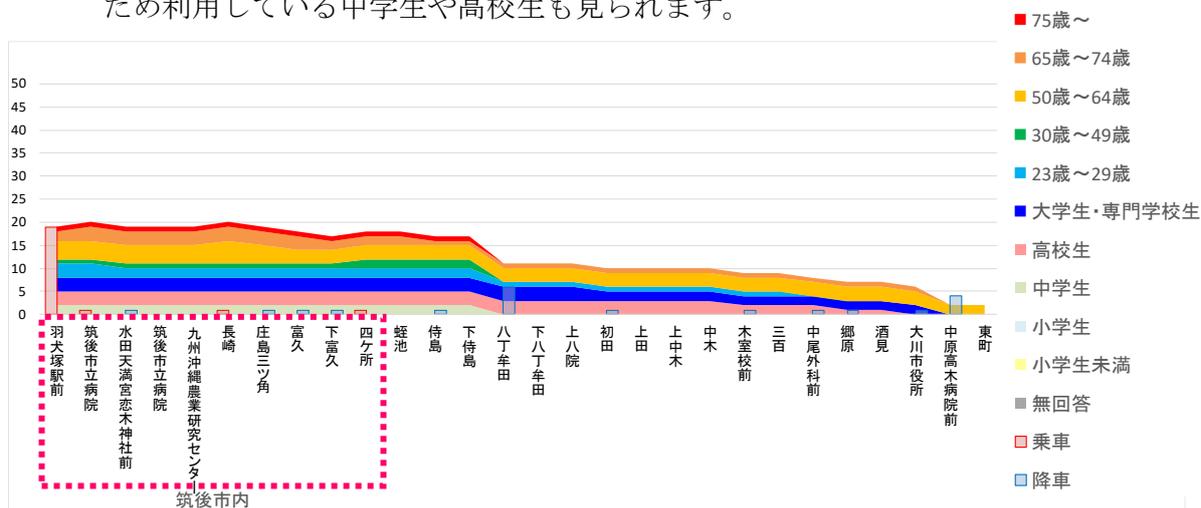


図 3-89 筑後市内乗車人員による通過人員 (羽犬塚線 大野島農協前方面)

● 大野島農協前→羽犬塚駅 筑後市内で降車した利用者のみ集計

市内で降車した利用者のうち、最も降車人数が多いのは、羽犬塚駅前で 21 人でした。

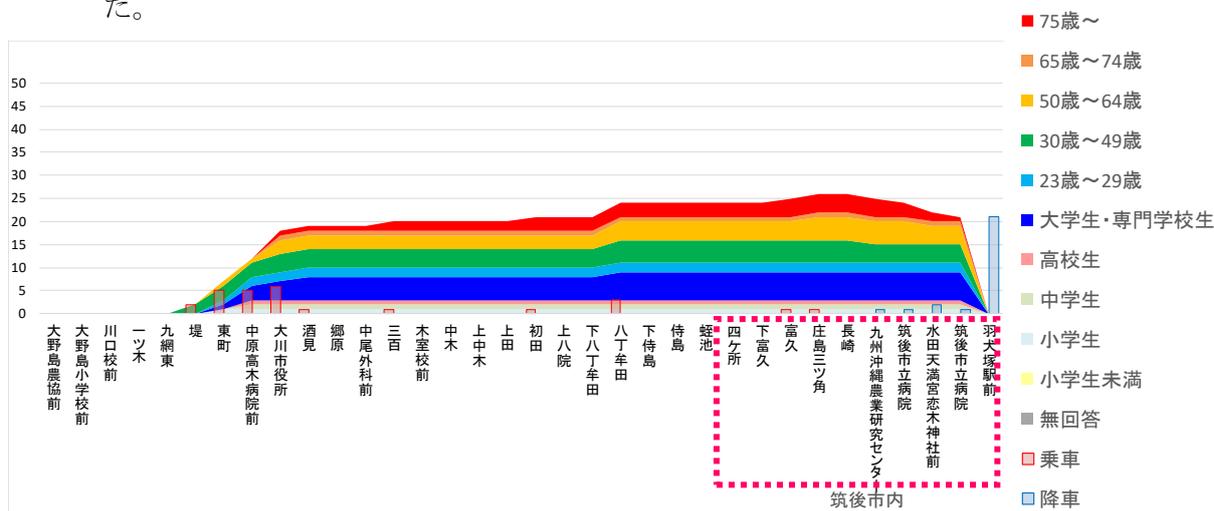


図 3-90 筑後市内降車人員による通過人員 (羽犬塚線 羽犬塚駅方面)

(b) 西鉄バス久留米～船小屋線[50] (筑後船小屋駅前⇄JR久留米駅)

● 筑後船小屋駅前→西鉄久留米方面 筑後市内で乗車した利用者のみ集計

筑後市内で乗車した利用者は、市内で降車する利用者也一定数いますが、西鉄久留米で降車する人数が一番多くなっています (42人)。

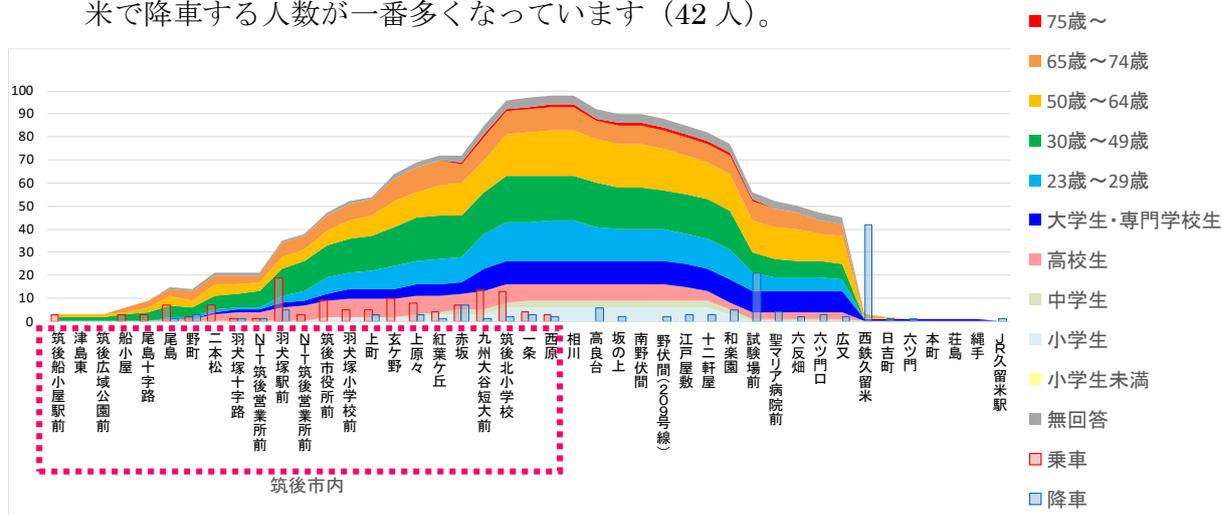


図 3-91 筑後市内乗車人員による通過人員 (船小屋線 西鉄久留米方面)

● 西鉄久留米方面→筑後船小屋駅前 筑後市内で降車した利用者のみ集計

市内で降車した利用者は、市外から乗車している割合が多く、西鉄久留米で乗車した人数 (39人) が一番多くなっています。市内で降車した利用者のうち、最も降車人数が多いのは、羽犬塚駅前で19人でした。

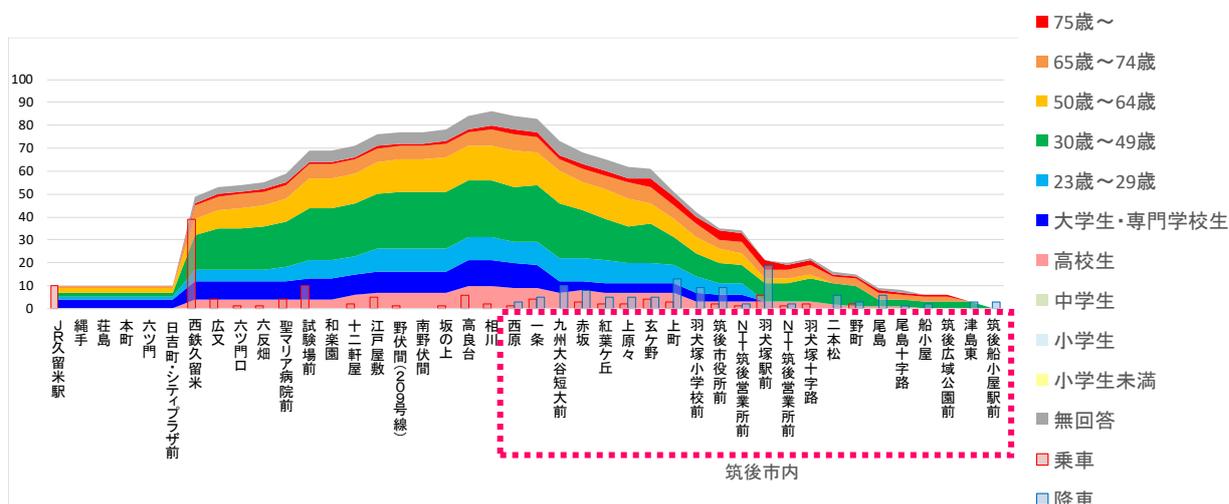


図 3-92 筑後市内降車人員による通過人員 (船小屋線 筑後船小屋方面)

(c) 西鉄バス久留米～船小屋線[53]（筑後船小屋駅前⇄JR久留米駅）

● 筑後船小屋駅前→西鉄久留米方面 筑後市内で乗車した利用者のみ集計

市内で乗車した利用者は、市外で降車する内外移動の割合が高く、一番多く降車したのは、西鉄久留米で17人でした。

市内では65歳以上の利用者が多く、市外に行くにつれ大学生・専門学校生や20代の若い世代の利用者が多くなっています。

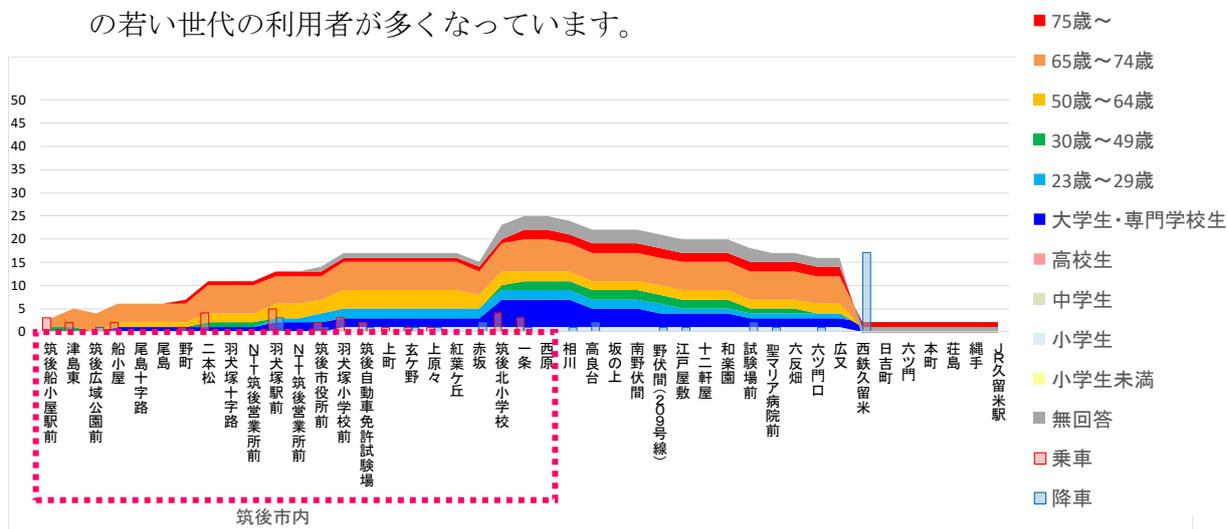


図 3-93 筑後市内乗車人員による通過人員（船小屋線 西鉄久留米方面）

● 筑後船小屋駅前→西鉄久留米方面 筑後市内で降車した利用者のみ集計

市外から乗車した利用者のうち、最も乗車人数が多いのは、西鉄久留米で17人でした。市内で降車した利用者のうち、最も降車人数が多いのは、九州大谷短大前で11人であり、次いで筑後自動車免許試験場（7人）でした。この2つのバス停は市外から利用する大学生・専門学校生の割合が高くなっています。

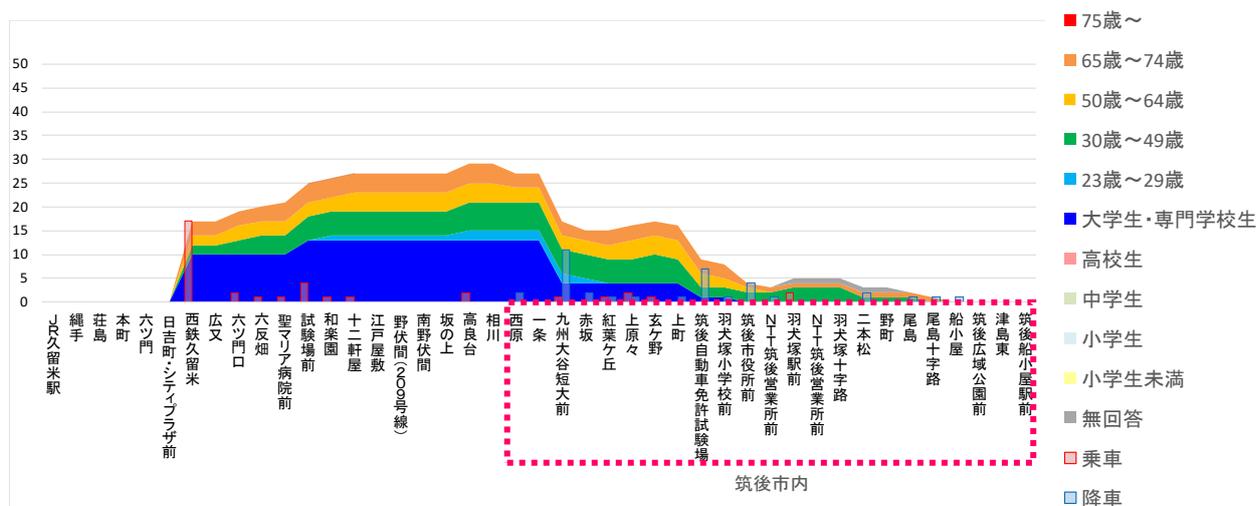


図 3-94 筑後市内降車人員による通過人員（船小屋線 西鉄久留米方面）

(d) 西鉄バス西牟田線[55] (羽犬塚駅前⇔JR久留米駅)

● 羽犬塚駅→西鉄久留米方面 筑後市内で乗車した利用者のみ集計

市内で乗車した利用者は2人と少なく、20代と50～64歳でした。

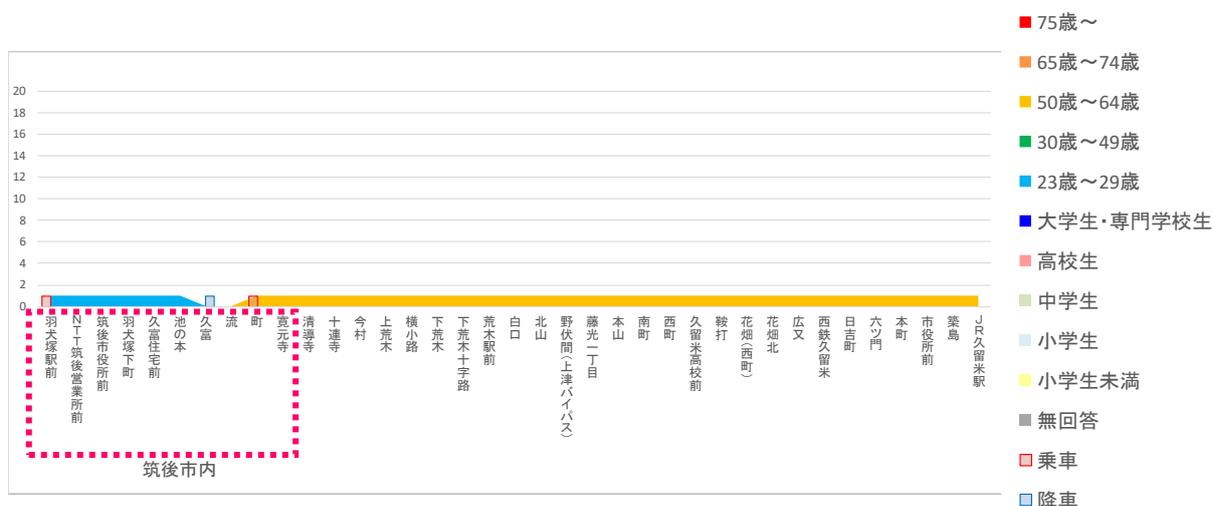


図 3-95 筑後市内乗車人員による通過人員 (西牟田線 JR久留米駅方面)

● 西鉄久留米方面→羽犬塚駅 筑後市内で降車した利用者のみ集計

市内で降車した利用者のうち、最も降車人数が多いのは、羽犬塚駅前と町(西牟田町)で2人でした。久留米市と筑後市を跨いで利用しています。

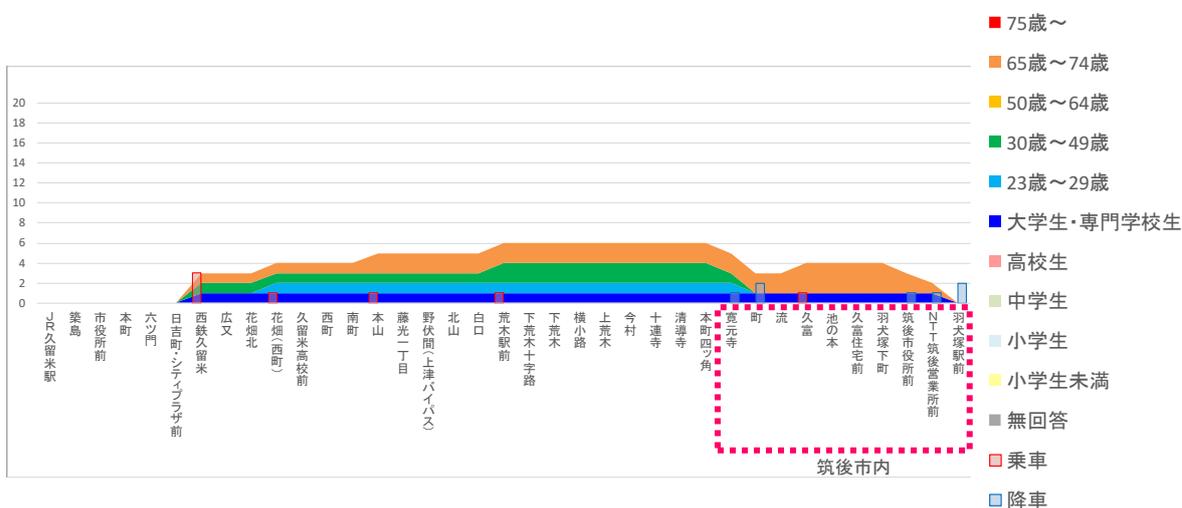


図 3-96 筑後市内降車人員による通過人員 (西牟田線 羽犬塚駅方面)

(e) 堀川バス羽矢線（羽犬塚駅⇔黒木）（蒲原経由）

● 羽犬塚駅→福島方面（蒲原経由） 筑後市内で乗車した利用者のみ集計

市内で乗車した全ての利用者が市外で降車しています。降車人数が最も多いバス停は、福島（12人）であり、次いで八女学院校前（10人）でした。

利用者の中には、市外への通学として利用していると考えられる高校生も4人見られました。

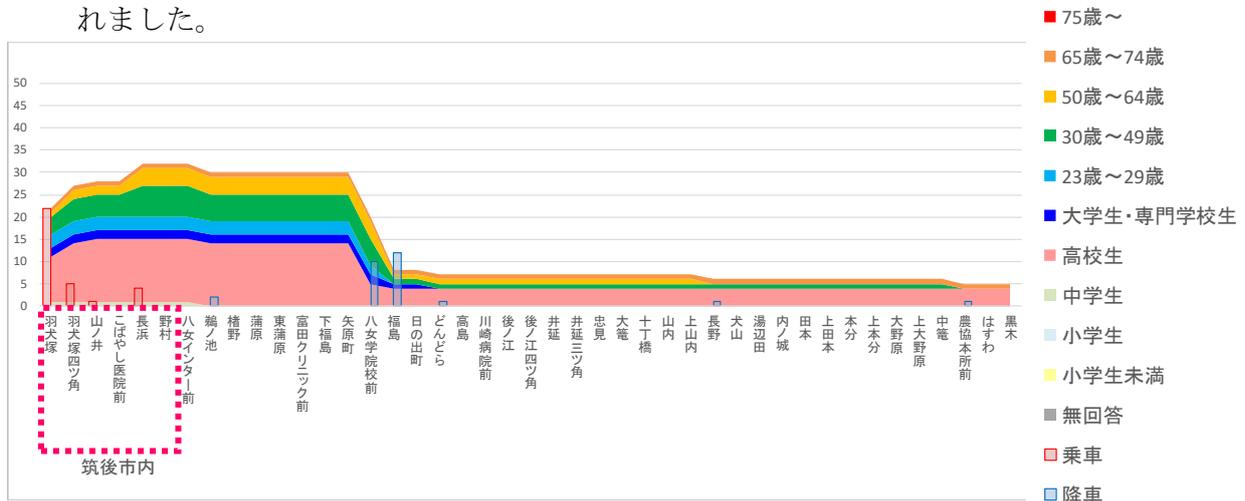


図 3-97 筑後市内乗車人員による通過人員（羽矢線 蒲原経由 福島方面）

● 福島→羽犬塚駅（蒲原経由） 筑後市内で降車した利用者のみ集計

市内で降車した利用者のうち、最も降車人数が多いのは羽犬塚（37人）で、次いで羽犬塚四ツ角で4人でした。

利用者を年代別に見ると、市外から通学として利用している中・高生の割合が高くなっています。

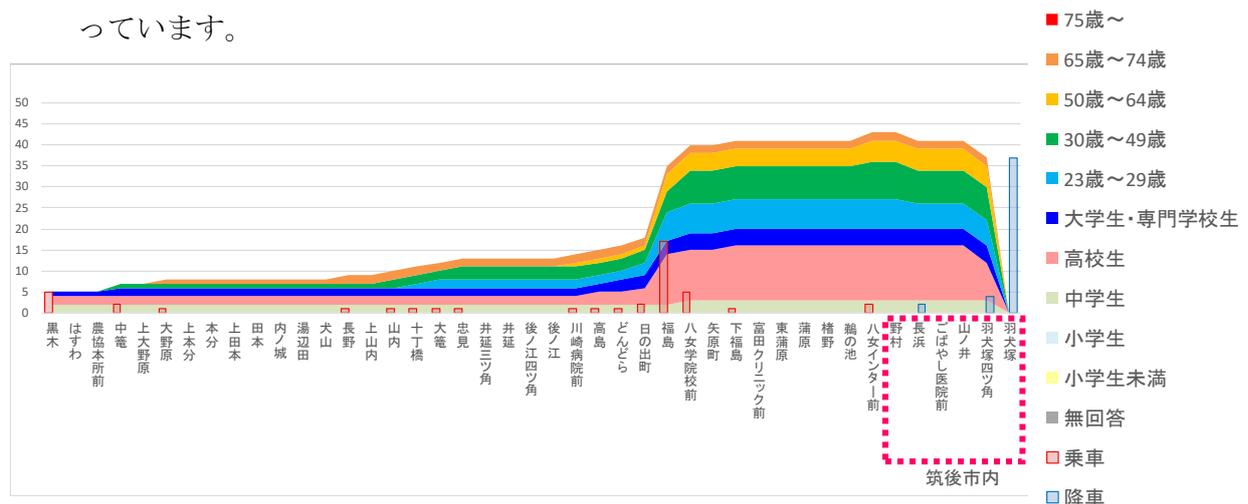


図 3-98 筑後市内降車人員による通過人員（羽矢線 蒲原経由 羽犬塚方面）

(f) 堀川バス羽矢線（羽犬塚駅⇔黒木）（ゆめタウン経由）

● 羽犬塚駅→福島方面（ゆめタウン経由） 筑後市内で乗車した利用者のみ集計

市内で乗車した利用者の8割は羽犬塚から乗車し、降車バス停は市外が9割を占めていて、福島で降車する人数が最も多く9人でした。

市内で乗車した利用者は、中学生～高齢者まで幅広い年代が利用しています。

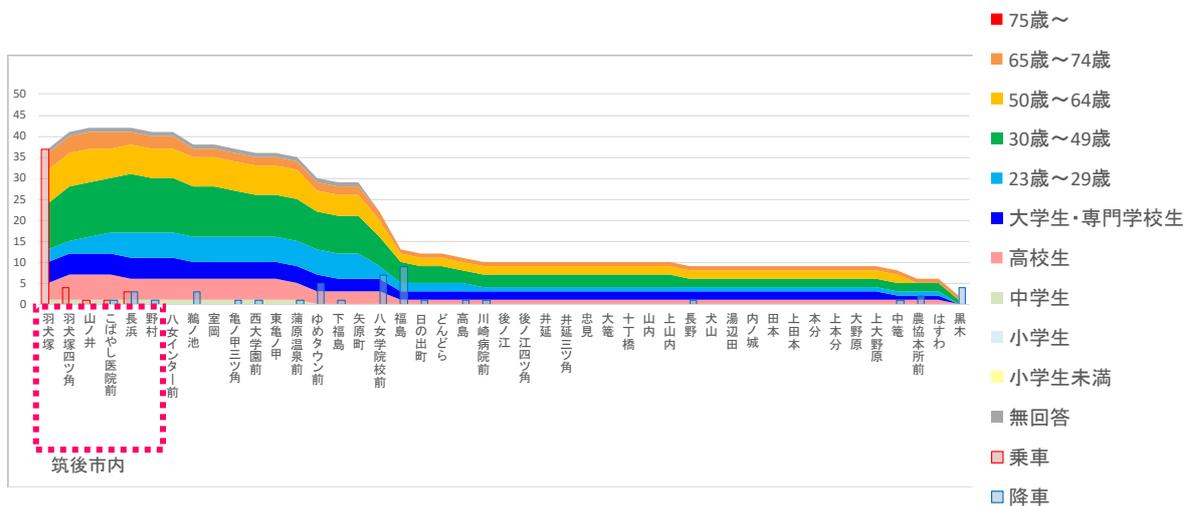


図 3-99 筑後市内乗車人員による通過人員（羽矢線 ゆめタウン経由 福島方面）

● 福島→羽犬塚駅（ゆめタウン経由） 筑後市内で降車した利用者のみ集計

市内で降車した利用者のうち、最も降車人数が多いのは羽犬塚（17人）であり、降車人数の約8割を占めています。

利用者を年代別に見ると、市外から通学として利用している高校生の割合が高くなっています。

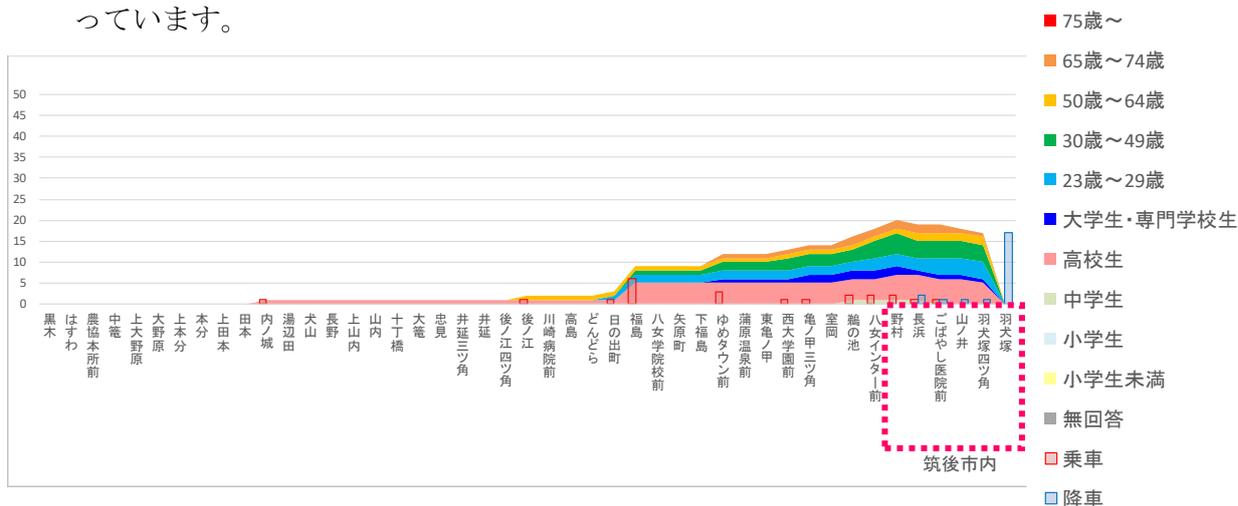


図 3-100 筑後市内降車人員による通過人員（羽矢線 ゆめタウン経由 羽犬塚方面）

(まとめ)路線バス乗り込み調査

○調査結果より把握されたこと

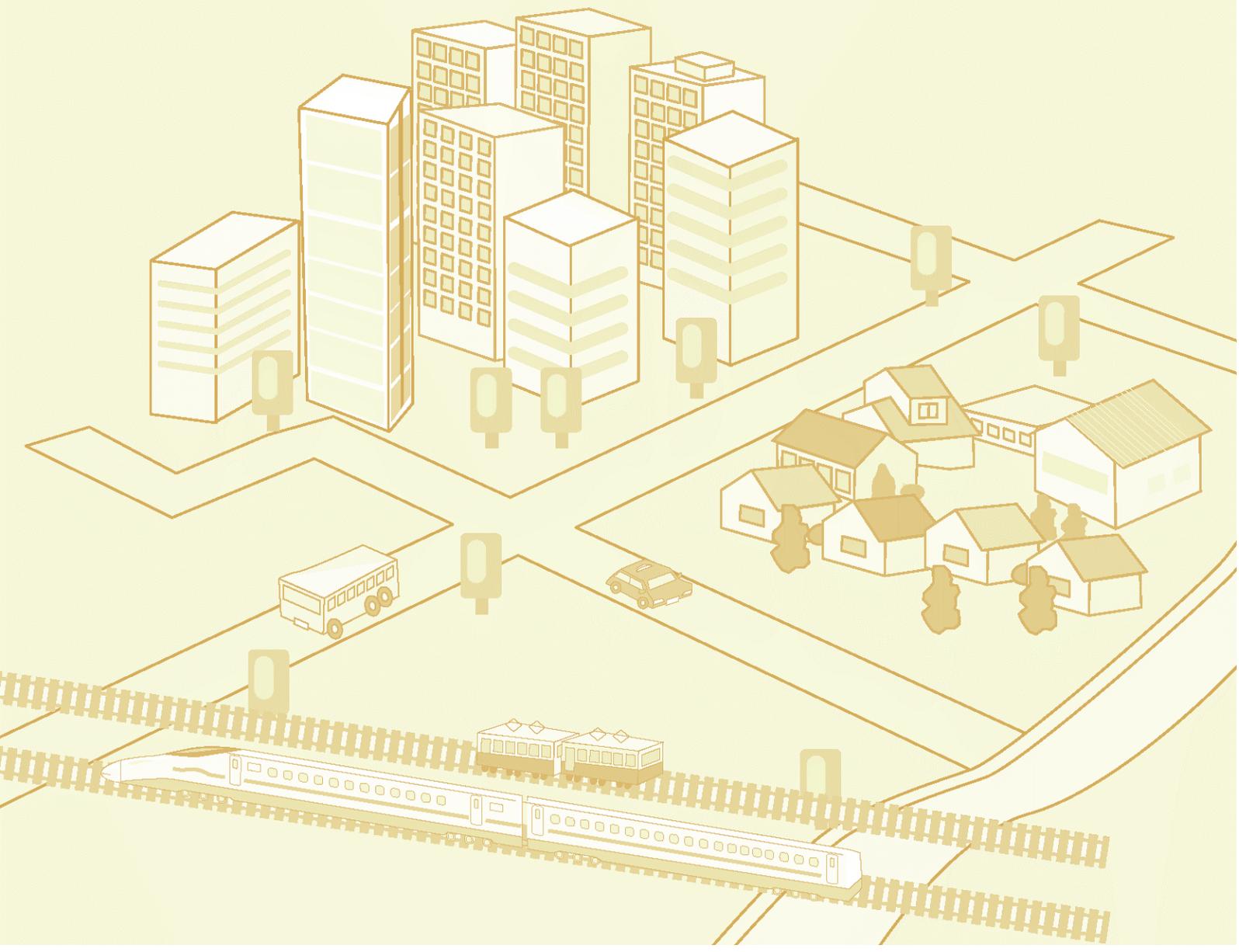
- ・西鉄バス久留米～船小屋線[50,53]は、筑後市内と久留米間を結ぶ地域間の幹線路線として通勤通学その他幅広く利用されているが、筑後市内の乗降は久留米市内と比較すると少ない。
- ・西鉄バス西牟田線[55]は、筑後市内区間の利用が非常に少なく、ほとんどが久留米市内の利用である。
- ・西鉄バス羽犬塚線[8]は、JR 羽犬塚駅と西鉄八丁牟田駅や大川市中心部を結ぶ地域間の幹線機能と鉄道への二次アクセス機能を兼ね備えている。
- ・堀川バス羽矢線は、JR 羽犬塚駅と八女市中心部を結ぶ地域間の幹線路線として機能しており、朝夕は通学利用が目立つ。

○問題点

- ・西鉄バス久留米～船小屋線[50,53]の持続的な運行に向けて、筑後市⇔久留米市間の利用者を増やす必要がある。
- ・筑後市内間の利用が少ないため、高齢者等の買い物や通院等の利便性を高める改善を行い、利用者を増やす必要がある。

第4章

まちづくりの動向



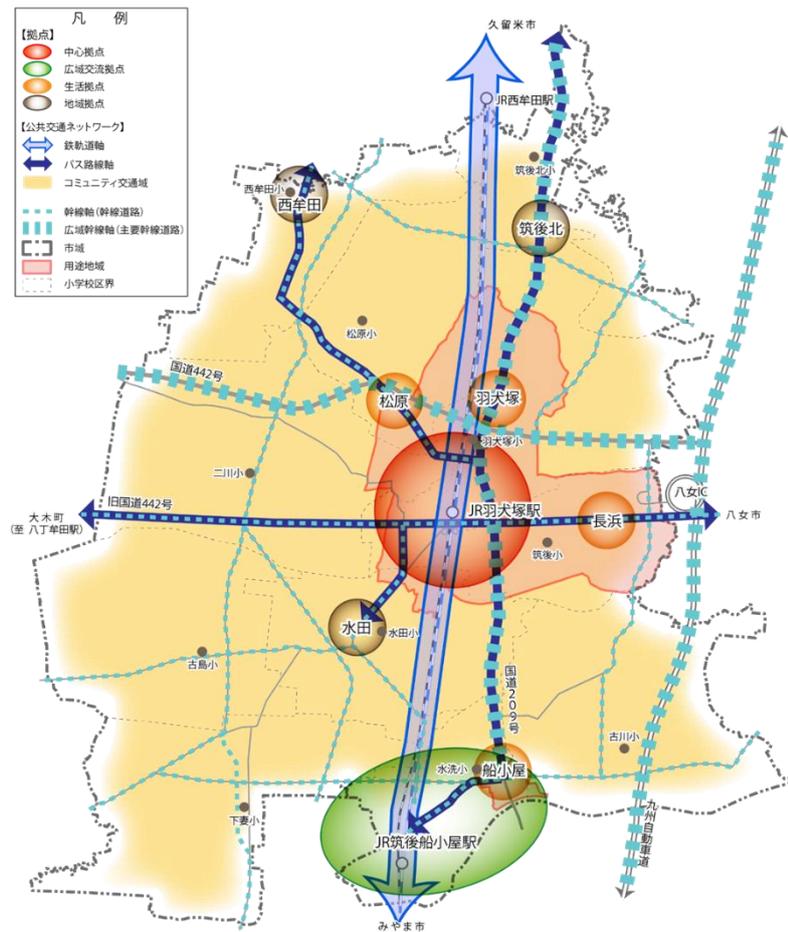


「筑後市立地適正化計画」
での公共交通の方針を確認するよ！

第4章 まちづくりの動向

1. 立地適正化計画における公共交通の方針

「筑後市立地適正化計画」では、鉄軌道軸、バス路線軸、これらを取り巻くコミュニティ交通域を定め、中心拠点や広域交流拠点、その周辺部の生活拠点、地域拠点と連携し、各拠点を核として公共交通ネットワークの構築を進めています。



ネットワークの種類	方向性
鉄軌道軸	筑後市は、JR 鹿児島本線と JR 九州新幹線の2路線・3駅を有しており、市内の拠点間の移動だけでなく、福岡市や久留米市、そして南部九州へとつながる広域性を有した大動脈であるため、これらの鉄軌道については、公共交通ネットワークの主要な軸とします。
バス路線軸	都市拠点と地域拠点を連携するバス路線については、公共交通ネットワークの軸として、一定のサービス水準の確保による利便性の高い路線となるよう目指します。
コミュニティ交通域	上記の公共交通が不便な地域における、買物や通院等のための移手段として、市民ニーズに応じ地域と協働で公共交通の運行の維持・充実を目指します。

図 4-1 目指すべき都市の骨格構造

出典：筑後市立地適正化計画

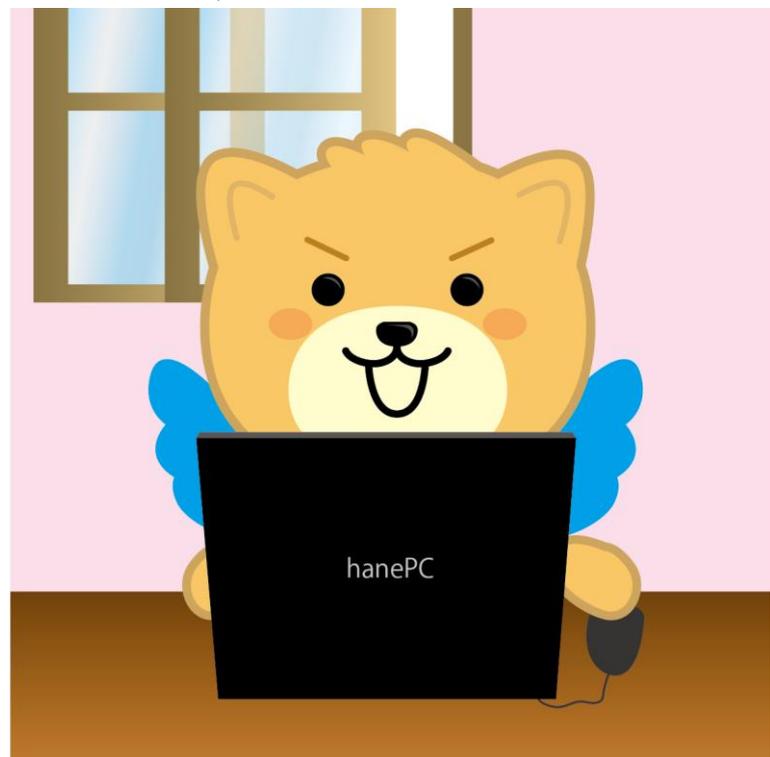


第5章

筑後市の公共交通を取り巻く問題点



筑後市では公共交通の
様々な問題点があるんだね。



第5章 筑後市の公共交通を取り巻く問題点

1. 筑後市の地域公共交通の抱える問題点

(1) 筑後市内における幹線交通利用者の低迷

福岡県内の1日あたりバス輸送人員はこの50年間で減少傾向が続いており、平成30年度はピーク期のおよそ6分の1となっています。それに反比例して自家用車台数は増加しており、バスの輸送人員は自家用車台数の増加と共に減少してきたことが分かります。

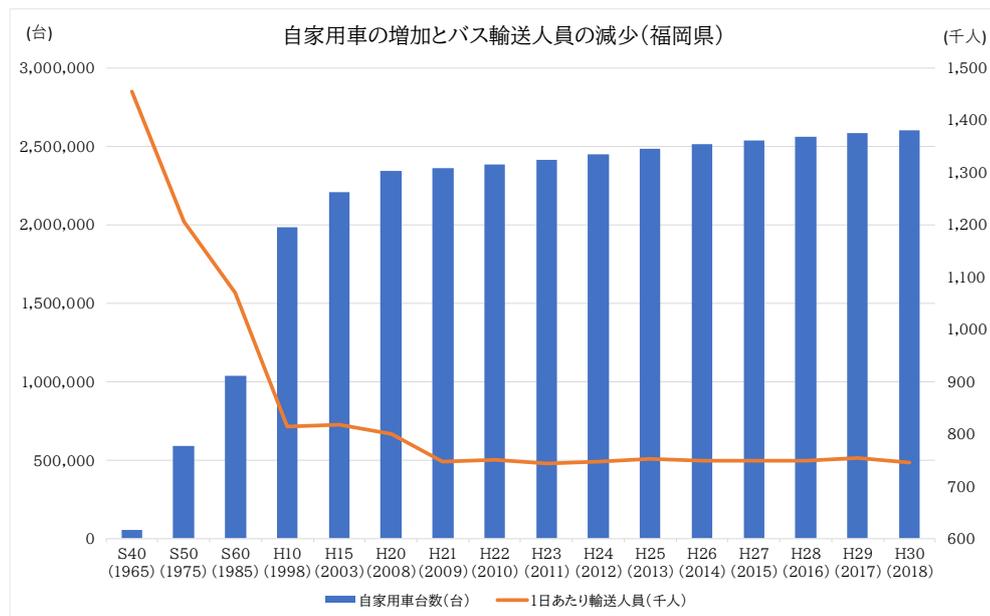


図 5-1 福岡県内のバス利用者数の推移

出典：九州運輸要覧平成30年度版

筑後市地域公共交通計画

筑後市に関する路線バスの区間別輸送量の相対的な比較から、筑後市内の利用は、久留米市区間と比較して低調であることが伺えます。また、路線バス乗り込み調査結果から、特に筑後市内区間のみの利用は、全体の利用者数と比較して非常に少なくなっています。路線バスは、筑後市内の地域間や周辺市町間を結ぶ重要な役割がある中で、筑後市内区間の利用が低調である場合、不採算区間(筑後市区間)の短縮などが想定されます。そのため、筑後市内区間の利用増に向けて取り組む必要があります。

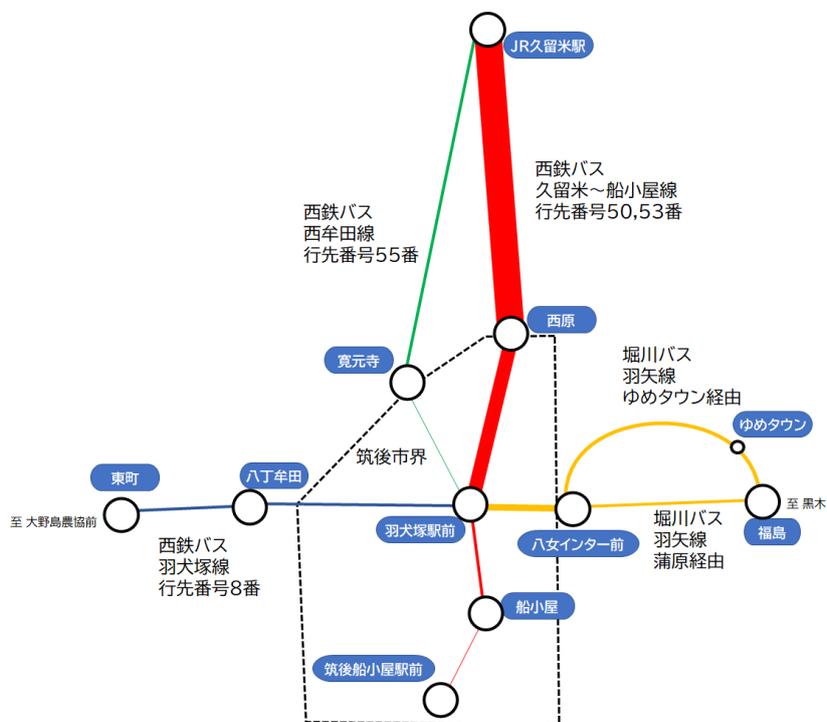


図 5-2 路線・区間別輸送量（再掲）

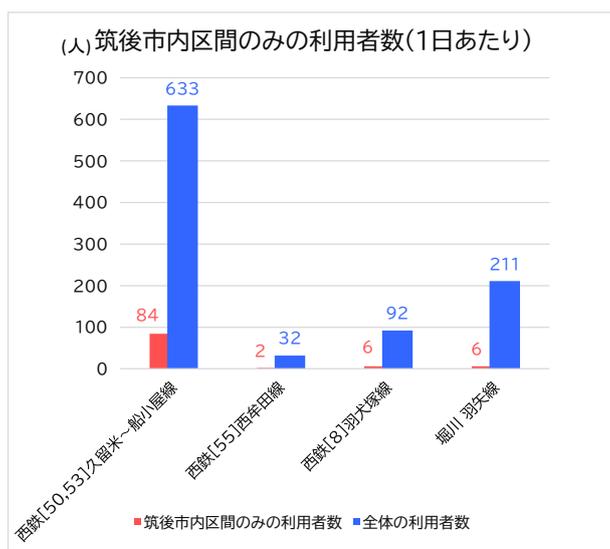


図 5-3 筑後市内区間のみを利用している利用者数（1日あたり）

出典：路線バス乗り込み調査

路線バスの利用目的は各路線とも通勤・通学利用が主であることが伺えます。通勤・通学利用は利用頻度が高いため、通勤・通学利用者の減少は、路線全体の利用者数を大きく減少させる要因となります。少子化や高齢化に伴い、通勤・通学利用は減少が予想されるため、利用促進を図ることが必要です。

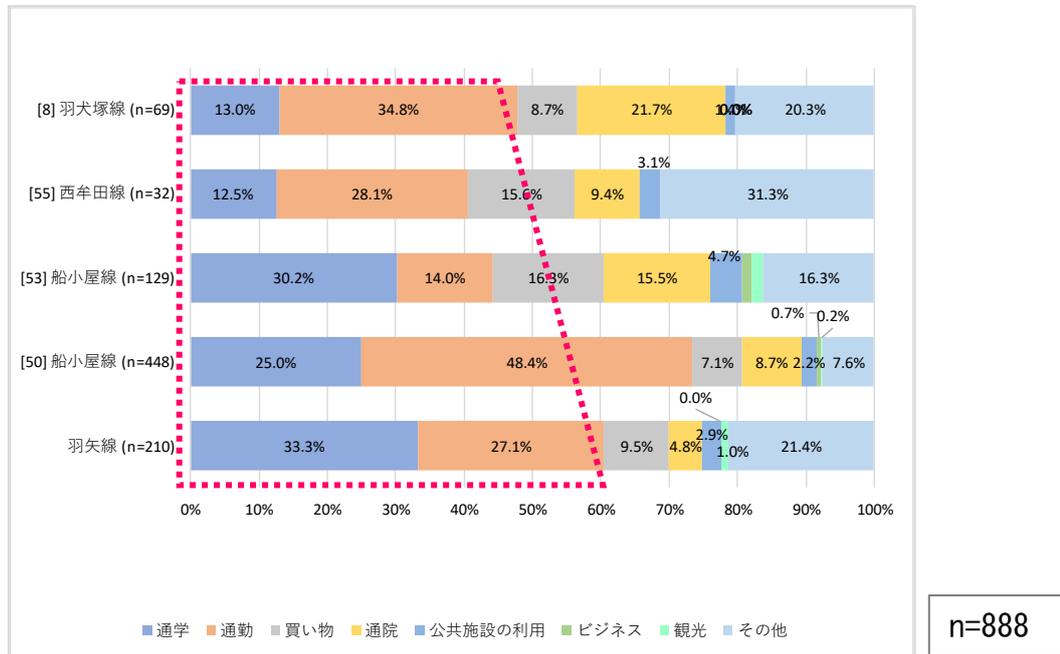


図 5-4 路線バスの利用目的（再掲）

出典：路線バス乗り込み調査



また、令和2年に新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、各交通機関ともに輸送人員が大きく減少しています。市民アンケートからも、公共交通利用頻度が減少している傾向が伺えます。

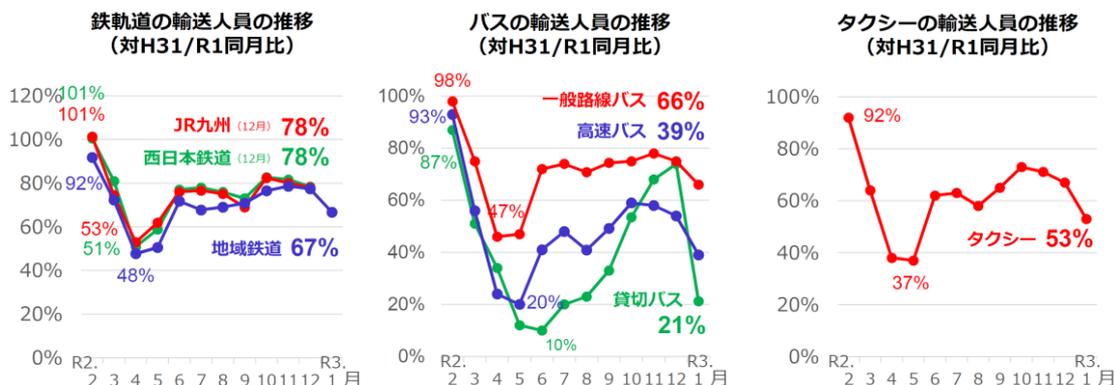


図 5-5 九州の交通事業者の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響

出典：九州運輸局報道資料

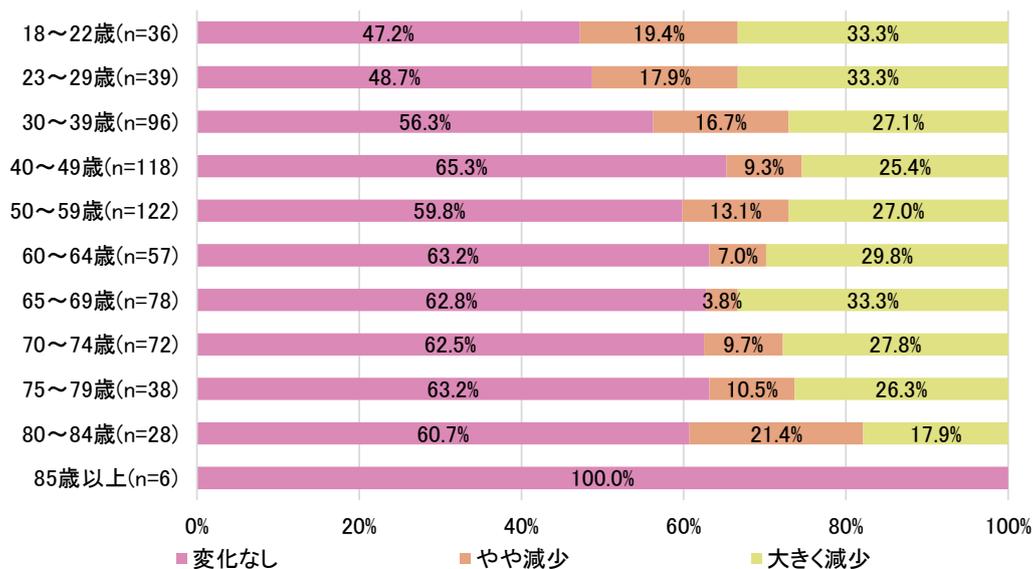


図 5-6 年代ごとのコロナウイルス感染症拡大に伴う公共交通利用頻度の変化

出典：市民アンケート調査

(2) 運行資源（乗務員・費用）の不足

a) 路線バス事業者の状況

路線バスの運行に必要な乗務員、運行費用やその他問題点について、路線バス運行事業者へヒアリングを実施しました。

運行面の問題	担い手に関する問題	利用状況に関する問題
・利用者減から減便を実施すると更に利用者減となる悪循環に陥っています。	・乗務員不足が続いています。	・コロナ禍で、利用者が前年比約7割～8割程度に低下しています。

運行環境面の問題	競合交通の問題
・道路環境から、天候により渋滞に巻き込まれ遅延することがあります。 ・朝夕は羽犬塚駅前広場において、一般車両が混雑しています。	・新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、自家用車移動がより増加しました。 ・病院送迎やスクールバス、一部のコミュニティ交通は路線バスと競合しています。

出典：路線バス事業者ヒアリング調査

上記問題点のほかに、筑後市の路線バスは、西鉄バス久留米～船小屋線以外は地域間幹線として国・県・市が補助を、久留米～船小屋線の船小屋～筑後船小屋駅間は市単独で補助を行っています。各路線とも収支率は年々低下し、令和2年度は6割を下回っている状況であるため、行政負担が増加しています。公共交通の維持には、利用の増加が必要な状況です。

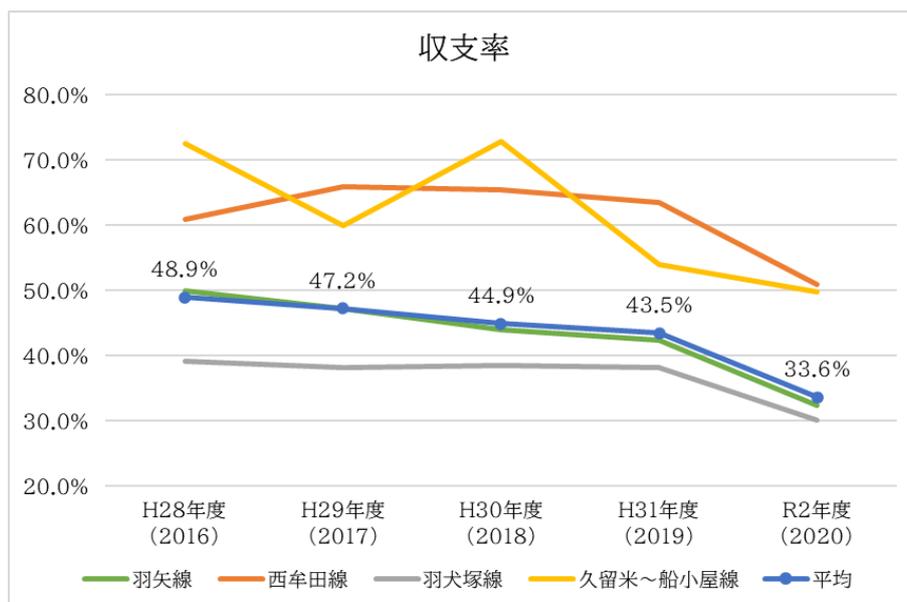


図 5-7 筑後市補助対象路線バスの収支率の推移（再掲）

出典：筑後市提供資料

b) タクシー事業者の状況

タクシー事業者へヒアリングを実施しました。

担い手に関する問題	利用状況に関する問題
<ul style="list-style-type: none"> 乗務員不足や高齢化が続いています。 	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍で、利用者が前年比約6割程度に低下しています。 会食の減少などから夜間の利用者が特に減少しています。

出典：タクシー事業者ヒアリング調査

c) コミュニティ自動車の状況

コミュニティ自動車の運行に必要な運転士、運行費用やその他問題点について、運行を行っている各地域の運営協議会等へヒアリングを実施しました。

運行・供給面の問題	担い手に関する問題
<ul style="list-style-type: none"> 地域間で輸送人員の多寡がありますが、車両は各地域1台となっており、4地域においてこれまでに積み残しが発生しています。 利用者を増やすためにバス停を新たに設置したいが、一方で積み残しが発生することを心配している地域もあります。 今後高齢者が増加し、利用者が増えた際の対応を不安視する地域があります。 利用者がタクシーの感覚を持っている場合があり、対応に苦慮している地域があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーは定年退職者が中心であり、新たなドライバーの確保についての不安や健康面での不安など、持続的な運行に向けた不安があります。 地域によっては、利用者からの連絡を受けて、ドライバーが運行内容を判断している部分があるため、ドライバーにかかる負担が大きい可能性があります。

運行費用の問題	地域とバス・タクシー会社間の問題
<ul style="list-style-type: none"> 現在は運行費用の一部を市が負担していますが、利便性向上・持続可能な運行に向けて、市負担額の増額を求めている地域があります。 会費に加え、行政区からの負担や寄付を募るなどで運行費用を賄っており、不足分は積立金を切り崩しているため、今後資金が枯渇する可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと路線が重複している地域があります。 地域においては、路線バスの利用者は少ない、不便であるという認識があります。

運行体制の問題
<ul style="list-style-type: none"> バス停設置や運行に要する資金調達方針、ドライバーの待遇面など地域によって考え方が異なり、コミュニティ自動車の利便性や持続可能性は地域差があります。 コミュニティ自動車の運行体制に関して、他の地域と連携し、また運行に関する内容を統一し、より良くしていきたいという地域と、他の地域と協力・統一するのは難しいと考えている地域があります。

出典：コミュニティ自動車運営者ヒアリング調査

図 5-8 は平成 29 年度～31 年度の 3 地域分の収支を示しています。年々収入が減少し、それを補うための市補助額が大きくなっています。

表 5-1 コミュニティ自動車の利用状況 (H31 年度)

協議会名	運行実績					一人当たり補助額
	日数	往復合計	利用者数	1往復当たり	1便当たり	
しもつま福祉バス運営協議会	238日	666往復	4103人	6.2人	3.1人	158.4円
古島コミュニティバス運営協議会	98日	196往復	1878人	9.6人	4.8人	173.1円
まつばら号(福祉バス)運営協議会	203日	812往復	6417人	7.9人	4.0人	128.6円
絆二川号(福祉バス)運営協議会	193日	386往復	1765人	4.6人	2.3人	300.3円
前津区民バス運営委員会	94日	188往復	584人	3.1人	1.6人	1082.2円

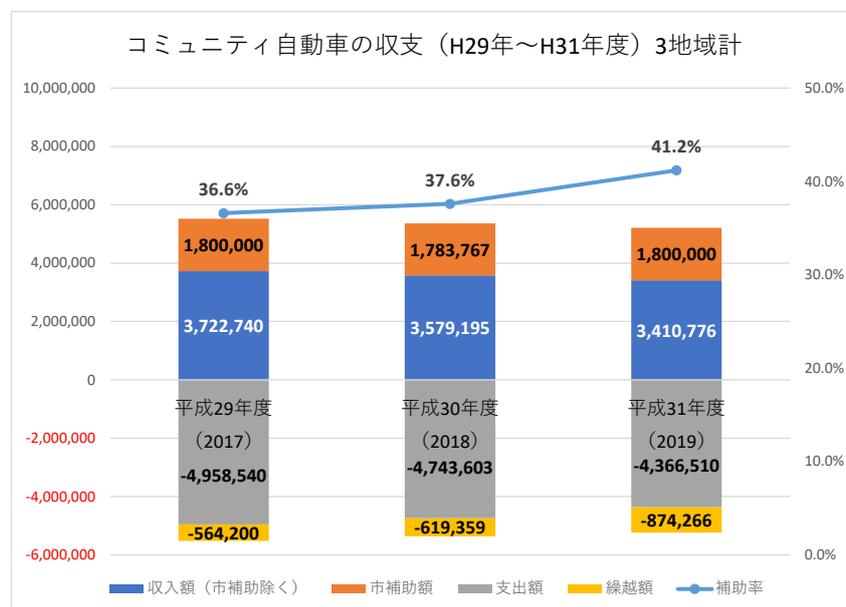


図 5-8 3 地域合計の (下妻・古島・松原小校区) コミュニティ自動車収支 (H29～31 年度) (再掲)

出典：筑後市資料

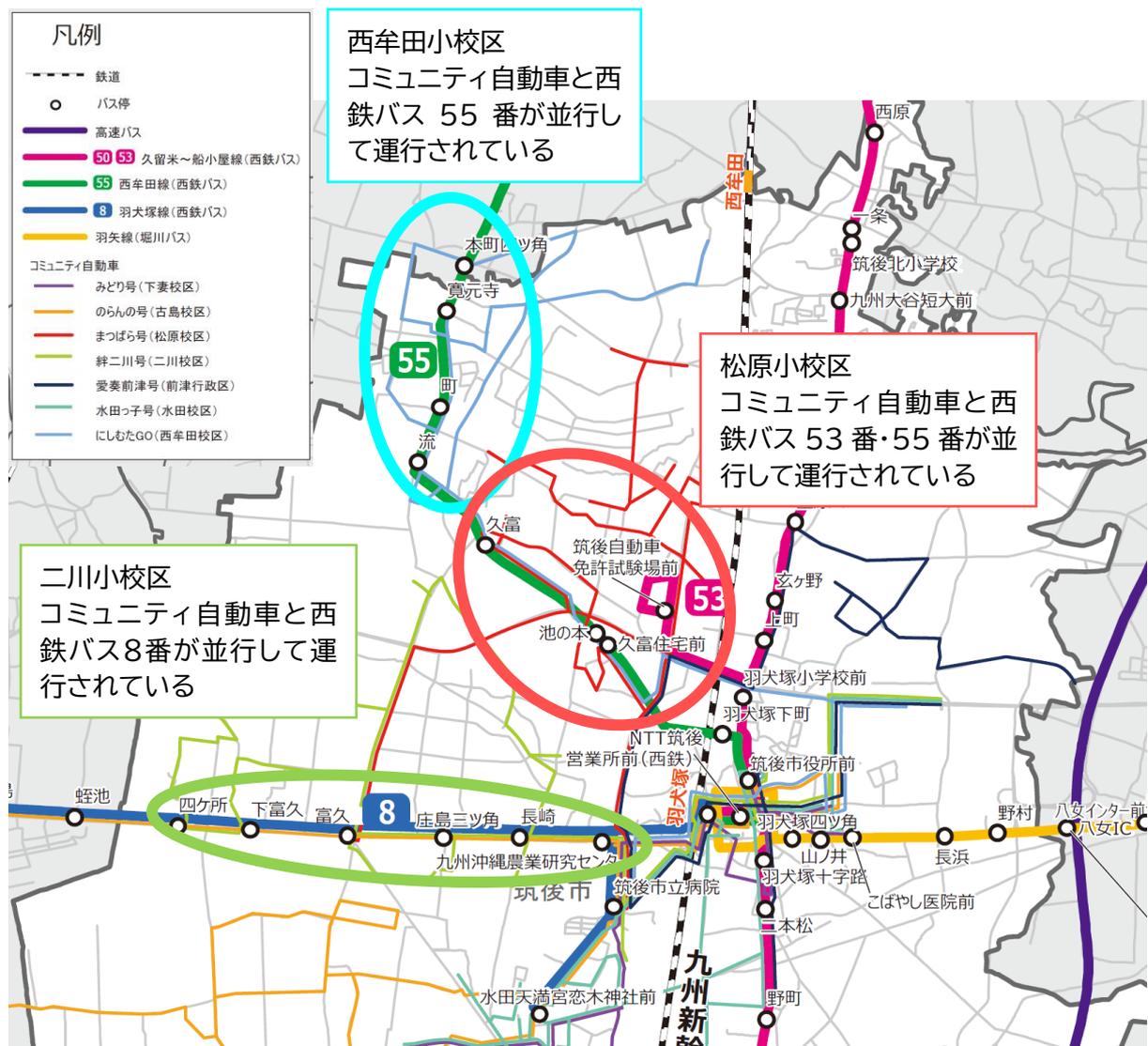


図 5-9 コミュニティ自動車

(3) コミュニティ自動車と既存公共交通機関との役割の重複

西鉄バス 8 番、50 番、53 番、55 番は、筑後市内の地域間や周辺市町間を結ぶ路線バスであり、地域間を結ぶ幹線として毎日運行されている非常に重要な路線です。これらの路線は、利用者の運賃と国・県・市の補助金（50 番、53 番除く）で収支を賄っており、利用者数が減ると収支率が悪化し、行政負担額が増加する懸念がある他、路線の存廃にも影響します。

このような状況の中、路線バスと並行して運賃額が異なるコミュニティ自動車が運行されており、路線バスの収支に影響を及ぼしている可能性があります。また、コミュニティ自動車についても市が運行費用の一部を負担しており、二重の負担となっています。そのため、コミュニティ自動車はあくまで支線交通として交通不便地域における輸送を担い、地域間移動は路線バスの利用を促進することが今後の持続的な公共交通網の維持に必要です。

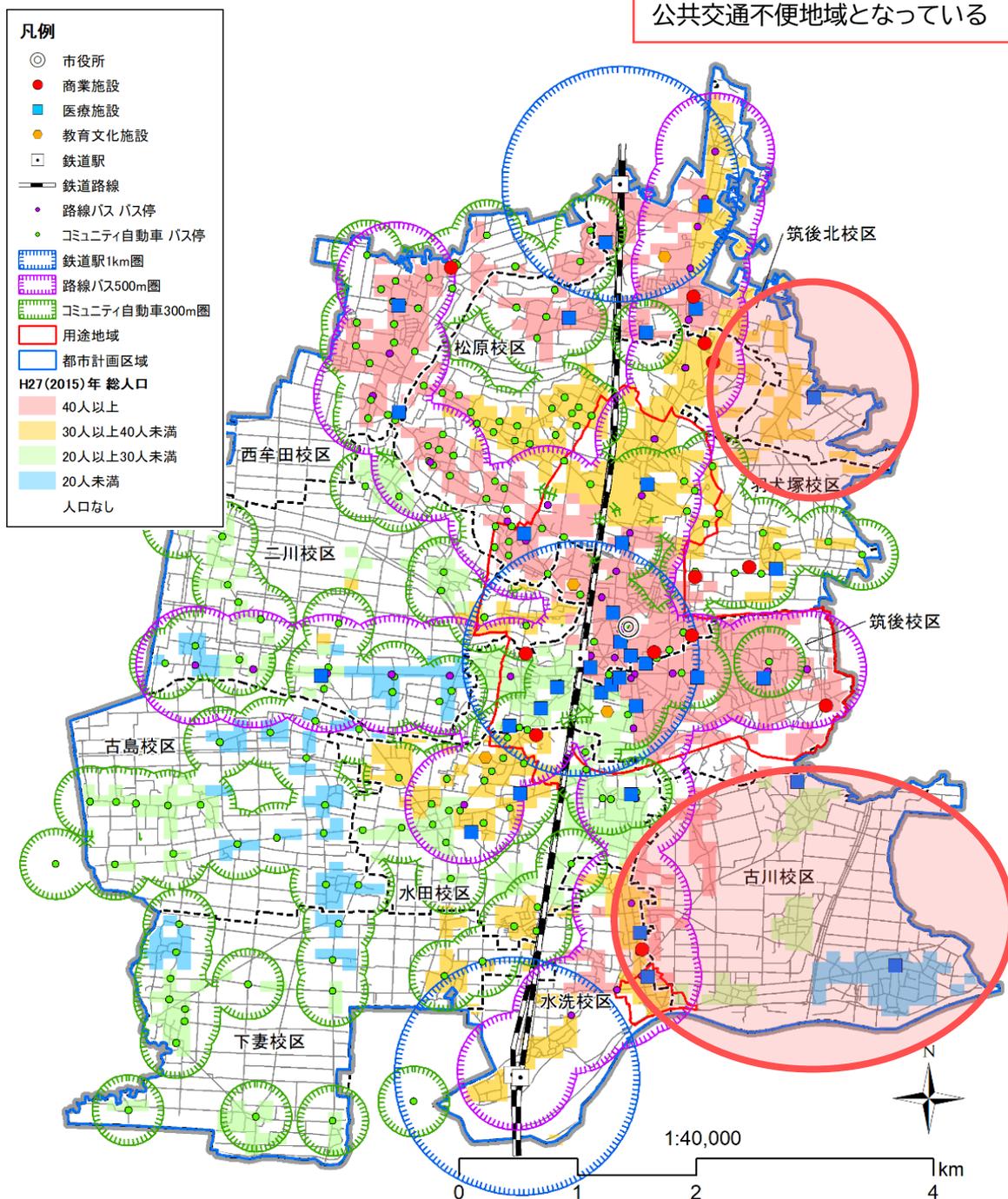


(4) 筑後市南東部・北東部への交通不便

鉄道・路線バス・コミュニティ自動車によって、市内は広域にカバーされており、市全体の公共交通カバー率は約9割に達しています。

公共交通網の圏域から外れている市の南東部及び北東部は、公共交通を利用しにくい交通不便地域となっています。これらの地域からは、公共交通の運行を求める声があります。

筑後北小校区(一部)・古川小校区
公共交通不便地域となっている



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

(5) 移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致

買い物施設や病院の多くは中心拠点である羽犬塚地域の東側に集中しており、コミュニティ自動車の主要な目的地となっている反面、路線バスは乗り入れていません。また、市民アンケート結果において、「行きたい方向に路線がない」、「乗りたい時間に運行が無い」、「運行本数が少ない」など、路線網やダイヤに関する不満が多いことが判明しました。自由記述意見についても鉄道や路線バスの増便等に関する意見が多くなりました。

これまでの路線網にこだわらず、現在のニーズに合った路線網やダイヤへの変更を検討する必要があります。

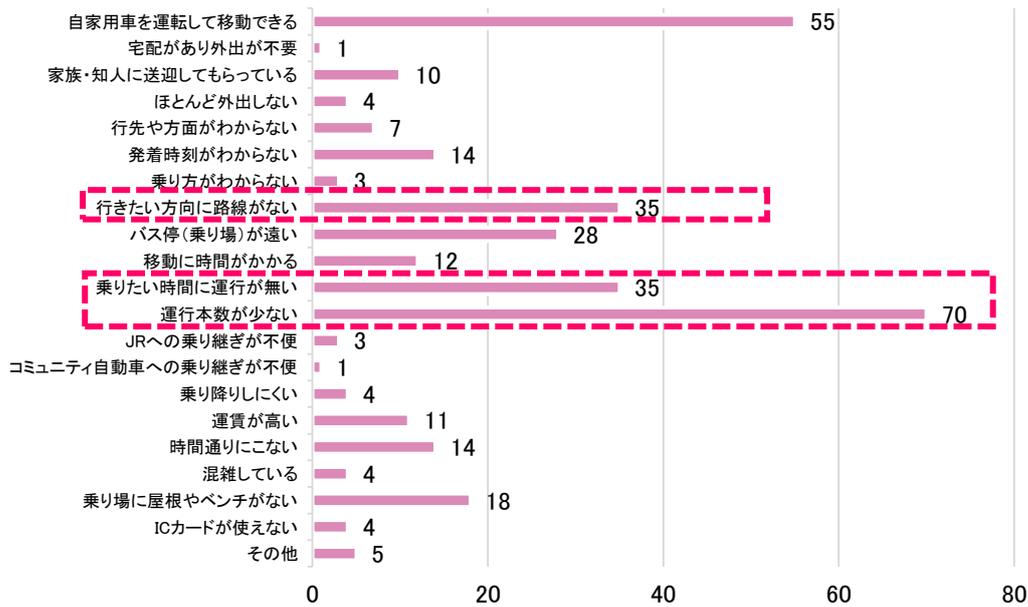


図 5-10 路線バスの不満点

出典：市民アンケート調査

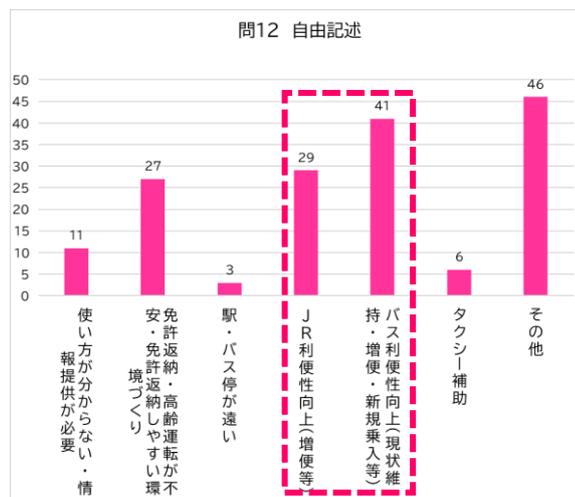


図 5-11 自由記述意見の分類（再掲）

出典：市民アンケート調査

(6) 自家用車による送迎が多い

朝夕ピーク時は、羽犬塚駅への自家用車送迎（キス&ライド）が非常に多く、駅前広場は混雑しています。

JR 鹿児島本線を利用している方の2割は家族や知人の送迎で駅へアクセスしており、羽犬塚駅の1日平均乗車人員2,955人(令和元年度)を踏まえると、非常に多くの自家用車が羽犬塚駅前に集中しています。一方、羽犬塚駅への路線バスは朝6~7時台は6割の便がJR鹿児島本線上り列車に10分以内に接続しており利便性が高く、JR利用者をキス&ライドからバス&ライドに転換させる必要があります。

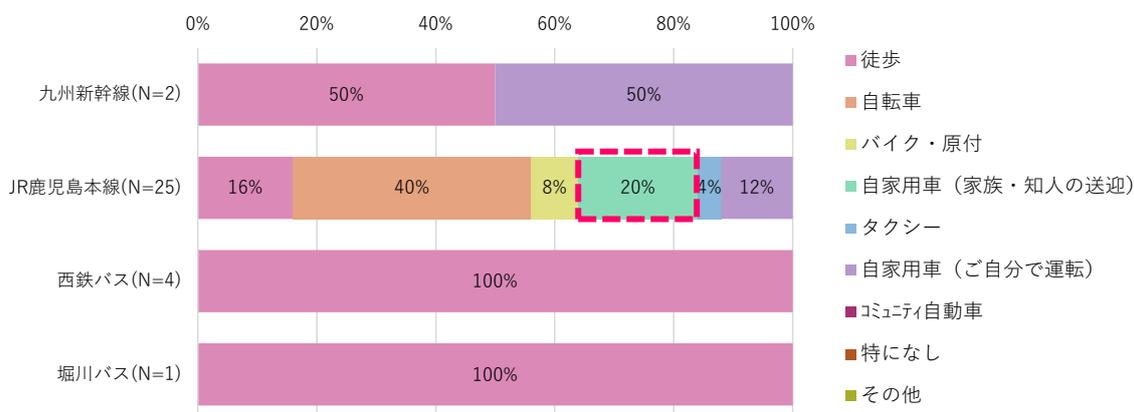


図 5-12 主な移動手段と組み合わせて利用している移動手段

出典：市民アンケート調査



図 5-13 ピーク時の羽犬塚駅駅前広場の状況

表 5-2 朝ピーク時の羽犬塚駅におけるJRと路線バスの接続状況(令和3年9月現在)

	JR 鹿児島本線上り	[50]船小屋方面から到着	[8]大川方面から到着	堀川バス 八女方面から到着
6時台	19 33 44	02 15 32 44 56		38
7時台	01 04 11 22 45	15 35	17 52	07 16 25 29 56
8時台	04	-	-	-

青字:快速又は区間快速 ※ 接続時間最低5分以上15分以内にJRと接続している便

2. 移動に関する地域の問題点

(1) 移動弱者の外出行動への制約

高齢化の進行とともに、外出頻度は減少する傾向にあり、運転免許保有率の低下や自主返納を検討する方の割合が増加する傾向にあります。また、校区によって高齢化率は大きく異なります。特に市南西部や南東部は高齢化率が高く、かつ一人暮らし世帯が多いことから、自力での移動が困難な移動弱者が多く発生しています。

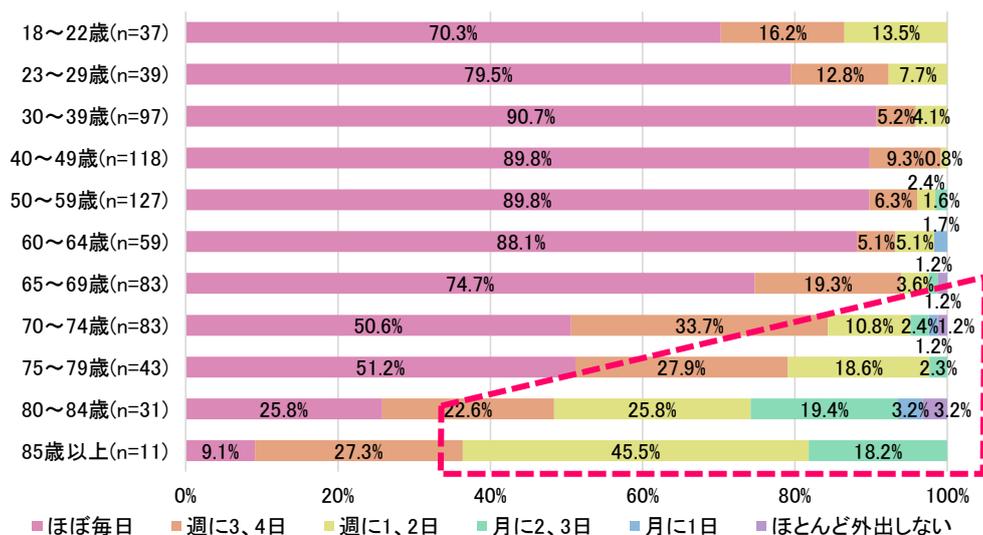


図 5-14 年齢ごとの外出頻度

出典：市民アンケート調査

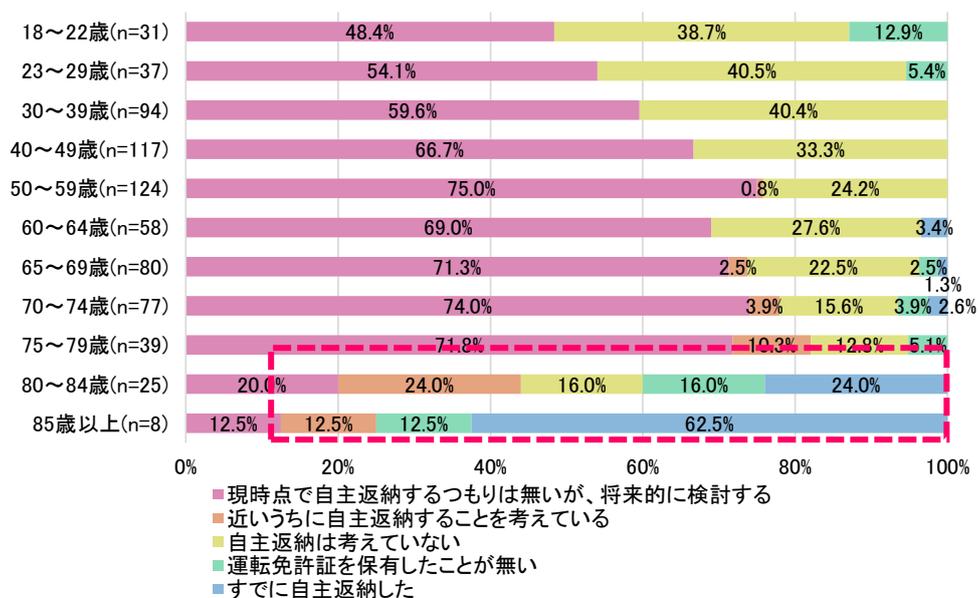


図 5-15 年代ごとの運転免許自主返納意向

出典：市民アンケート調査

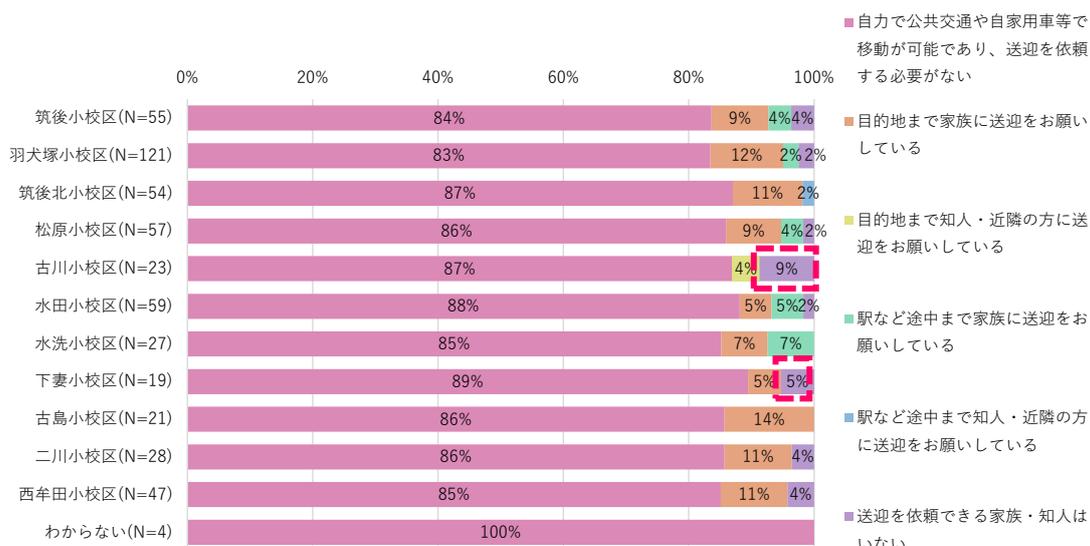


図 5-18 校区別送迎の状況について

出典：市民アンケート調査

将来推計人口では、今後、65 歳以上の高齢者の人口は約 13,300 人から増加していく見込みです。

一方、年齢が上がるにつれて、運転免許自主返納者率の増加と比例して家族等による送迎移動の割合が高くなっています。また、10 代や 20 代でも送迎の割合が高く、特に 20 代は送迎を依頼したくてもできない方も 1 割以上存在し、外出行動に制約があることが伺えます。これらから、生活利便施設や駅等への公共交通手段を確保することが必要です。

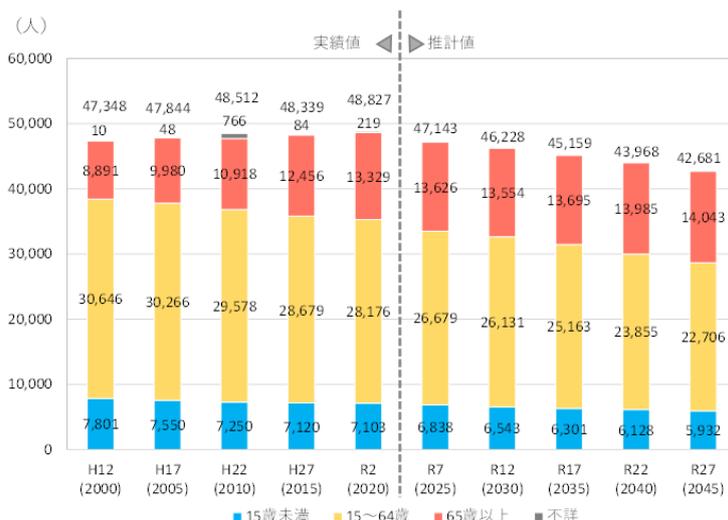


図 5-19 筑後市の人口の推移（再掲）

出典：国勢調査（令和 2 年度）、国立社会保障・人口問題研究所、筑後市人口ビジョン

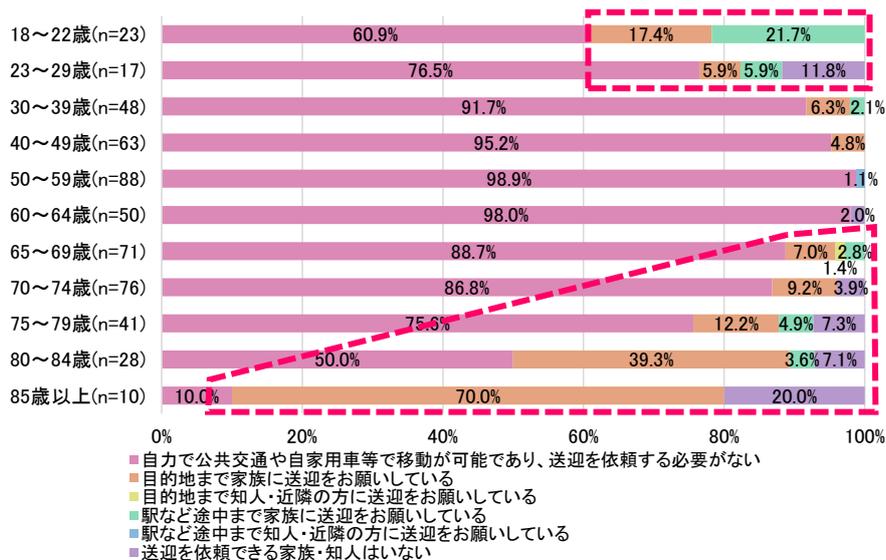


図 5-20 年齢ごとの送迎実態

出典：市民アンケート調査

また、寝たきり高齢者や障害者の方など、公共交通機関の利用が困難な方に対する移動の支援について、市の重度移動困難者外出支援サービスの登録者数が減少傾向にある一方で、民間の福祉タクシー事業者等のサービスも増えていることから、市のサービスの見直しや民間サービスの充実を図る必要があります。

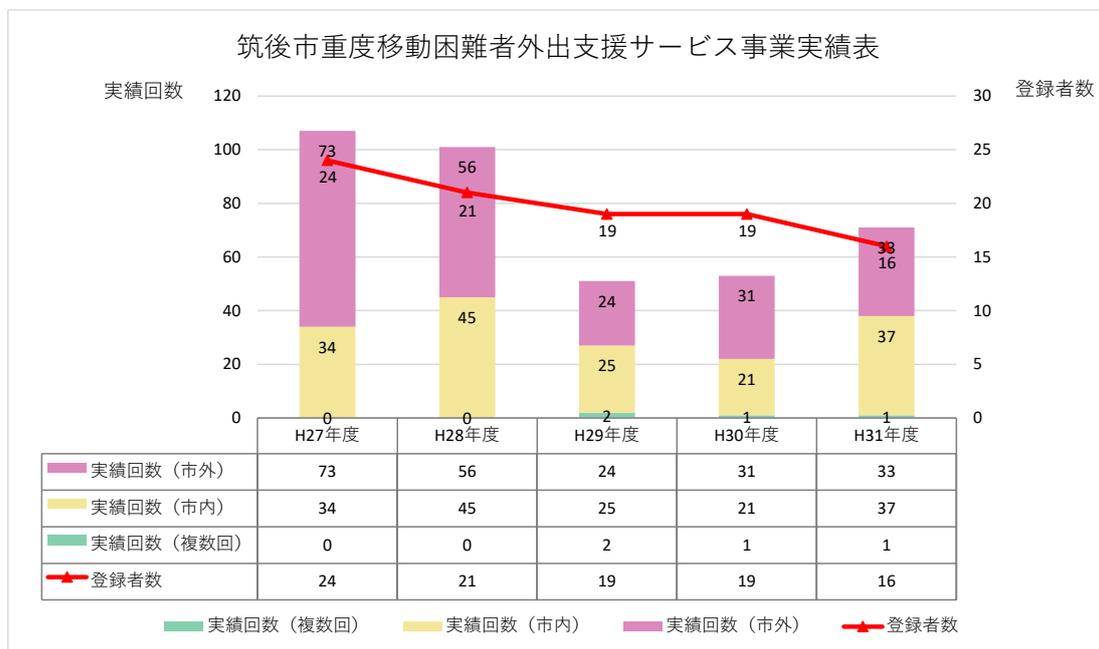


図 5-21 筑後市重度移動困難者外出支援サービス事業実績

出典：筑後市資料

【参考】健康と地域活力の維持

年齢が上がるとともに外出頻度は低下する傾向にあります。外出頻度が低下すると歩行障害や認知機能障害の発生リスクが高まるという研究結果もあり、高齢者の外出頻度を維持することは健康寿命の延伸を目指すためにも重要です（図 5-22、図 5-23）。また、公共交通の利用は、自動車利用と比較して歩行数が多くなる傾向にあるため、消費カロリーが大きくなることが分かっています（図 5-24）。公共交通が利用しやすい環境を整えることが、将来の市の財政負担軽減（医療費等）にもつながります（図 5-25）。

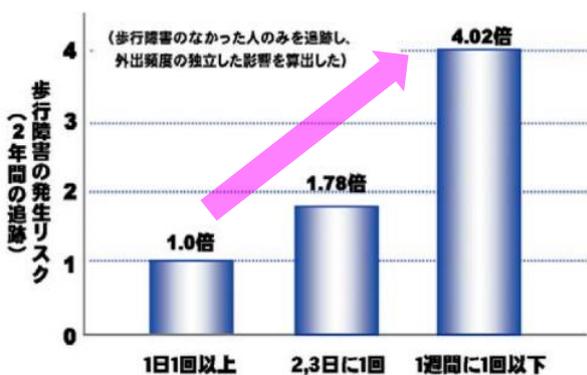


図 5-22 外出頻度と歩行障害の発生リスク



図 5-23 外出頻度と認知機能障害の発生リスク

出典：東京都老人研究所（老人研 NEWS No. 219）

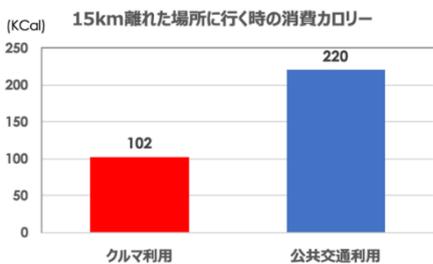


図 5-24 自動車と公共交通利用の消費カロリー比較

出典：JCOMM ホームページ

MM 関連資料集

1歩あたりの医療費抑制額	研究・報告機関等	算出方法
0.045 円/歩/日	辻一郎 他 東北大学大学院医学系研究科教授	1日10分間の歩行 (1,000歩) により 1,341 円/月の医療費抑制効果より試算
0.061 円/歩/日	久野譜也 他 筑波大学大学院人間総合科学研究科教授	新潟県見附市における健康運動教室参加者の医療費抑制効果から算出
0.030 円/歩/日 (入院外医療費)	駒村康平 他 慶応義塾大学経済学部教授	1日あたり歩行量 (歩数) が1歩違うことにより年間の医療費 (入院外医療費) 11 円/歩の医療費抑制効果より試算
0.0015 円/歩/日	野田光彦 他 国立国際医療研究センター病院糖尿病・代謝症候群診療部	歩行量 (歩数) と糖尿病を中心とした疾患の発症リスク低下の研究論文を集め、中年期の1,000人をモデルに試算、3,000歩により10年間で15.6百万円の医療費抑制効果より算出
0.0044 円/歩/日	厚生科学審議会地域保健健康増進栄養部会、次期国民健康づくり運動プラン策定専門委員会	1日1,500歩の増加は、NCD発症・死亡リスク約2%減少に相当するとのことから、平成25年度国民医療費 (厚生労働省) よりNCD医療費を45-74歳約6兆円とし試算

図 5-25 1日1歩あたりの医療費抑制効果

出典：まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量 (歩数) 調査のガイドライン

(2) 筑後船小屋駅周辺の観光回遊性が低い

新幹線と JR 鹿児島本線が利用できる筑後船小屋駅周辺は、筑後広域公園や船小屋温泉、川の駅船小屋恋ぼたるや HAWKS ベースボールパーク筑後など、多くの観光資源が立地しています。また、筑後船小屋駅から約 3 km の位置には水田天満宮恋木神社も立地しています。また、市民からは、筑後船小屋駅周辺のまちづくり、移動環境整備を求める声があります。

しかし、筑後船小屋駅からの二次交通は、西鉄バス[50,53]久留米～船小屋線とタクシーのみであり、駅周辺の観光地を自家用車無しで気軽に巡回することが難しい状況です。

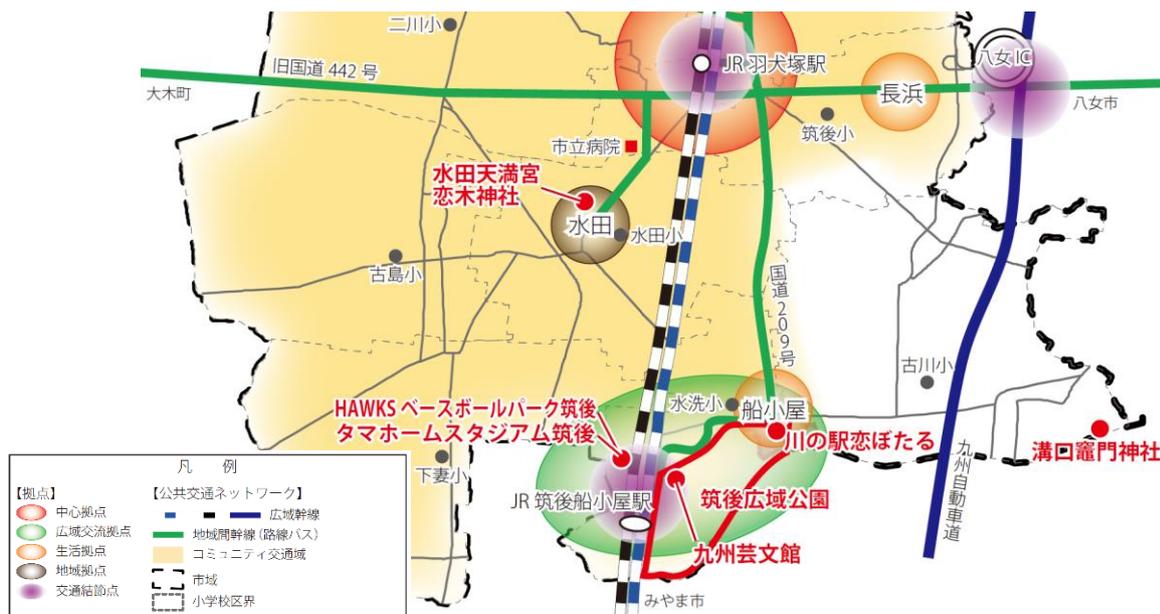


図 5-26 筑後船小屋駅周辺の観光資源

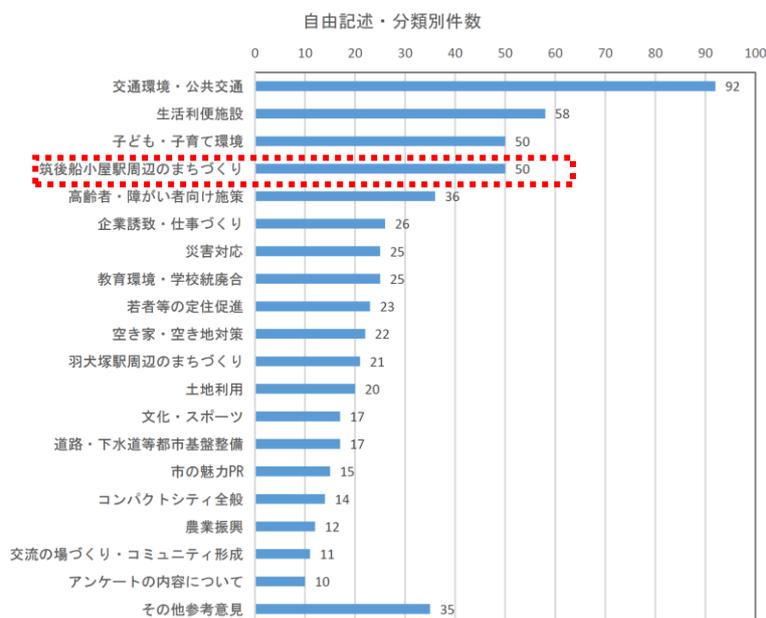


図 5-27 立地適正化計画策定市民アンケート自由記述分類件数

出典：筑後市立地適正化計画策定市民アンケート結果

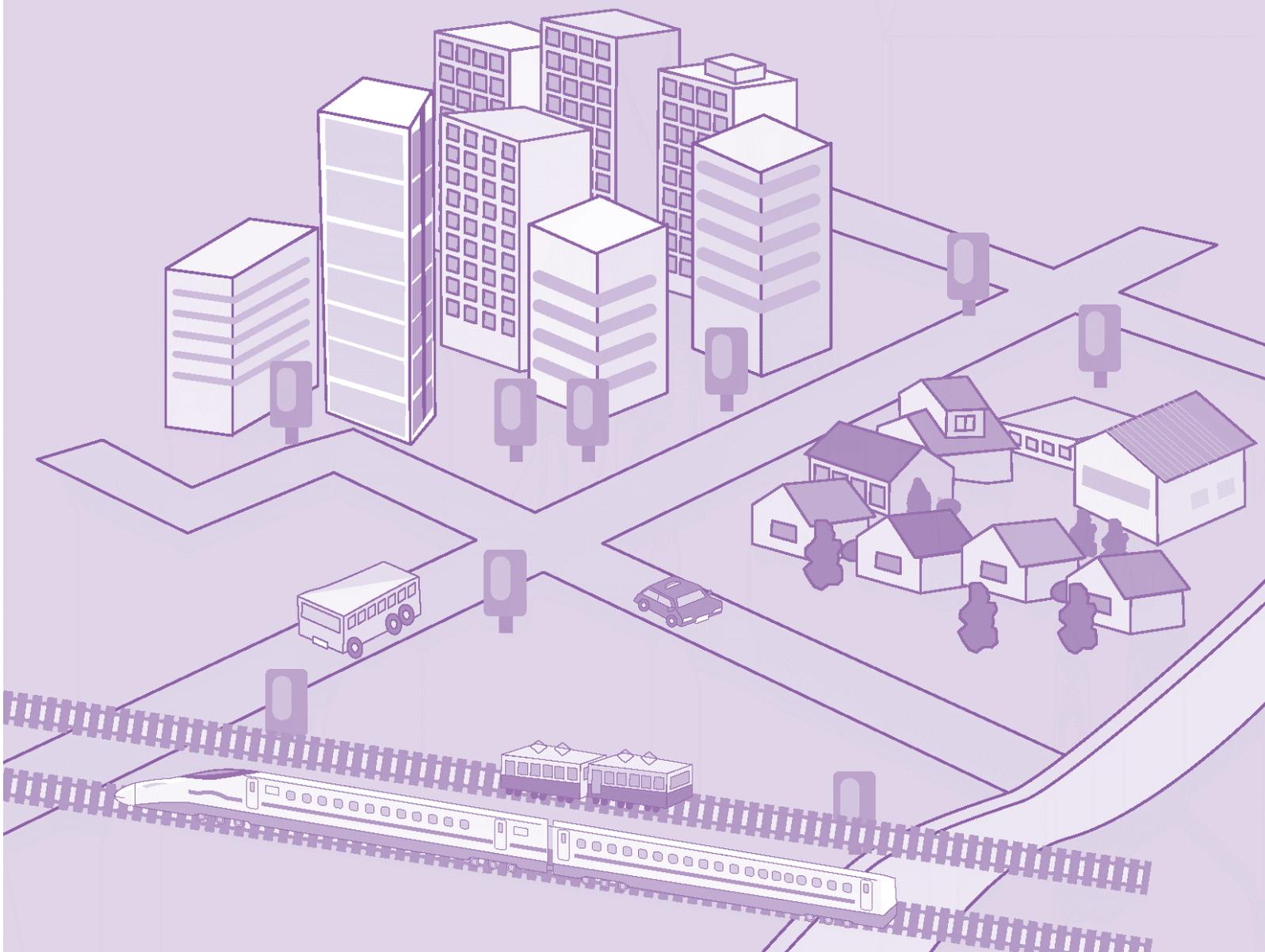
表 5-3 筑後市立地適正化計画策定市民アンケート結果 自由記述抜粋

性別	年齢	記述内容
女性	30 ～39 歳	(前略)筑後船小屋駅(新幹線、在来線)筑後広域公園、九州芸文館、HAWKS ベースボールパーク筑後等恵まれた施設があるにも関わらず周辺環境の整備が出来ていない事を残念に思う。(後略)
女性	50 ～59 歳	筑後船小屋駅、タマホームスタジアム、水田神社周辺飲食店などの店がふえれば、ほかの地域から人を呼び込め、経済効果があがると思うので店を増やして欲しい。バスなど公共交通機関をふやして欲しい。下妻小校区にも通して欲しい。せっかくタマホームスタジアムもでき、ホークス選手もいるのでファンがもっと来たいと思うように周辺を発展させるなどして欲しい。(後略)

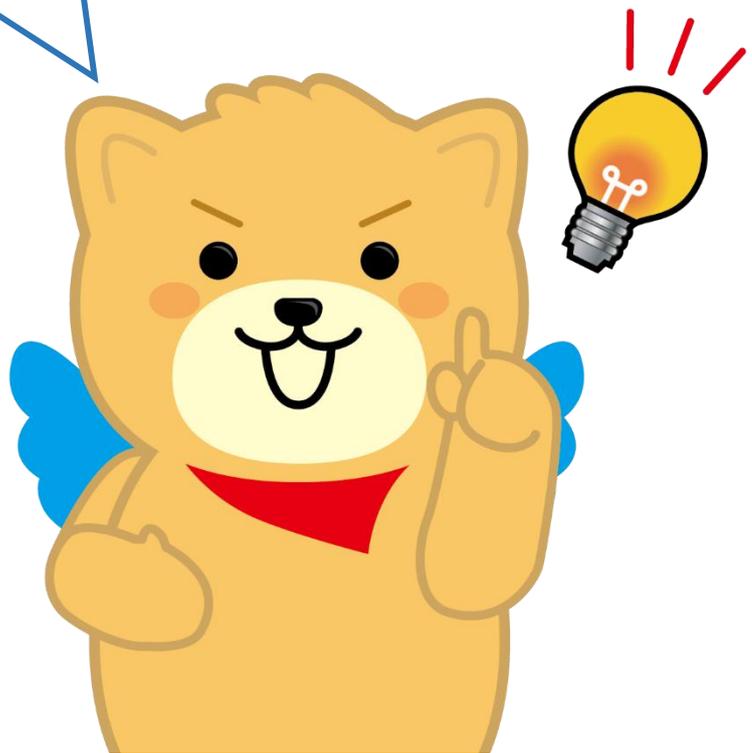


第6章

筑後市の持続可能な 地域公共交通の実現に 向けた基本方針・内容



みんなで公共交通に乗って、
活気ある筑後市をつくろう！



第6章 筑後市の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針・内容

1. 筑後市の地域公共交通が果たすべき役割と課題

■筑後市の目指す将来像

《第六次筑後市総合計画》

「恵みの多い自然、ゆかしい歴史と文化のうえに人の和を織りなして、
住みよいふるさと、活気に満ちたまち ちくご」

■公共交通の現状・問題点

- ① 筑後市内における幹線交通利用者の低迷
- ② 運行資源(乗務員・費用)の不足
- ③ コミュニティ自動車と既存公共交通機関との役割の重複
- ④ 筑後市南東部・北東部への交通不便
- ⑤ 移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致
- ⑥ 自家用車による送迎の負担

■移動に関する地域の現状・問題点

- ① 移動弱者の外出行動に対する制約
- ② 筑後船小屋駅周辺の観光回遊性の不足

■課題

- 課題1
様々な公共交通機関の連携によるサービスの活性化
- 課題2
幹線公共交通の認知向上・利用促進
- 課題3
コミュニティ自動車の持続的な運行
- 課題4
移動ニーズにマッチした公共交通の運行

■筑後市の地域公共交通に関する課題（解決すべき事柄）

課題1

様々な公共交通機関の連携によるサービスの活性化

公共交通利用者数の減少に伴う収益性の低下や、運転士等の公共交通の担い手不足や高齢化により、今後公共交通の維持が困難になるという重大な問題に直面しています。様々な公共交通サービス(交通事業者)の役割分担のもと、接続性だけでなく運賃や利用促進の側面でも相互に協力・連携し、サービスの活性化を行う必要があります。

課題2

幹線公共交通の認知向上・利用促進

福岡・久留米方面等の幹線公共交通の持続性を高め、かつ、住民や来訪者の移動手段として寄与していくためには、自家用車利用からの転換、移動手段として公共交通を認知してもらい、利用を促していくことが重要です。

課題3

コミュニティ自動車の持続的な運行

コミュニティ自動車の運行は、各地域の実情に応じて運行内容が異なっており、運行内容の充実による地域の負担増大と経費の拡大等が生じているため、持続可能な運行形態を模索する必要があります。今後ますます進展が予想される高齢化にともない、移動弱者が増えてくることを踏まえ、身近に寄り添う移動手段が求められます。

課題4

移動ニーズにマッチした公共交通の運行

公共交通等の移動に関連するサービスの状況、高齢化や世帯構成の状況や、商業施設や医療施設の立地状況は、校区単位で相違があります。それぞれ地域の実情に合わせた移動環境の構築が必要です。特に、鉄道駅やバス停から離れた交通不便地域では、中心拠点内等の生活利便施設へのアクセス環境が不十分な状況であるため、その解消が必要です。

2. 筑後市の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本的な方針と将来像

■筑後市の地域公共交通網形成に向けた基本理念

公共交通の利便性を向上させ

誰もが安心して住み続けられる公共交通網の構築

筑後市の特徴である交通利便性の良さを活かしつつ、交通結節点や拠点となる地域を鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ自動車等による公共交通網でつなぎ、移動手段のさらなる充実や交通ネットワークの維持を図ります。

また、将来、人口減少や高齢化が進展したとしても、地域で暮らす幅広い世代の市民が、医療や福祉、子育て、商業などの生活利便施設に容易にアクセスでき、日常生活を維持することができるような移動環境の構築を目指します。

■課題

課題1

様々な公共交通機関の連携によるサービスの活性化

課題2

幹線公共交通の認知向上・利用促進

課題3

コミュニティ自動車の持続的な運行

課題4

移動ニーズにマッチした公共交通の運行

■持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本的な方針

(あるべき姿)

≫方針1(連携・ネットワーク)

交通事業者が相互に連携した公共交通網

鉄道や路線バス、タクシー、コミュニティ自動車、観光二次交通等の交通事業者間で、時刻や乗り場、運賃などにおける円滑な接続環境の構築、市中心部の循環交通の新たな運行など自家用車が無くても市民や来訪者が気軽に様々な公共交通で移動できる、利便性の高い公共交通網を構築します。これらの取組については、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統^{※1} 確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。

≫方針2(幹線交通維持)

新たな利用者の獲得による持続可能な幹線公共交通

幹線交通である鉄道や路線バスは通勤や通学等で地域間を結ぶ重要な役割を担っています。持続的な公共交通の維持に向け、利用促進(モビリティマネジメント)や利便性向上に取り組み、地域全体で支えながら利用者の増加を目指します。特に路線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業(地域間幹線系統^{※2} 補助)等を活用し、持続的な運行を図ります。

≫方針3(コミュニティ)

身近な移動環境の改善による

地域コミュニティの活力維持・向上に資する公共交通

地域コミュニティの活力を維持・向上させるため、コミュニティ自動車を中心とした地域における主体的な取り組みについて、引き続き市と地域住民が一体となって実施していくとともに、タクシーも含めた支線交通の充実や交通不便地域の移動利便性の向上を図ります。これらの取組については、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。

※1 地域内フィーダー系統：地域間幹線バス等に接続する支線系統のこと

※2 地域間幹線系統：複数市町村にまたがる1日当たりの計画運行回数が3回以上の系統のこと



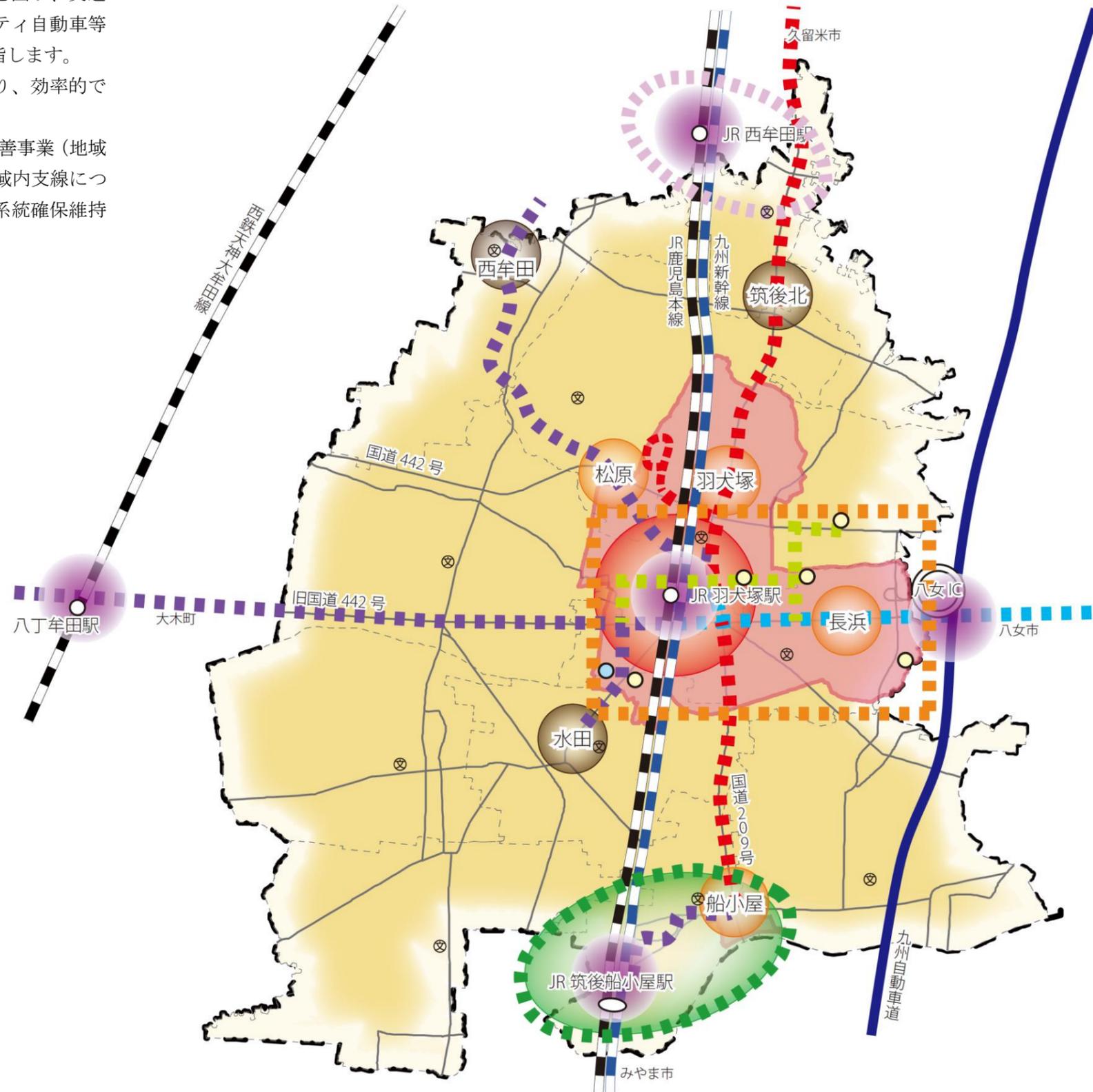
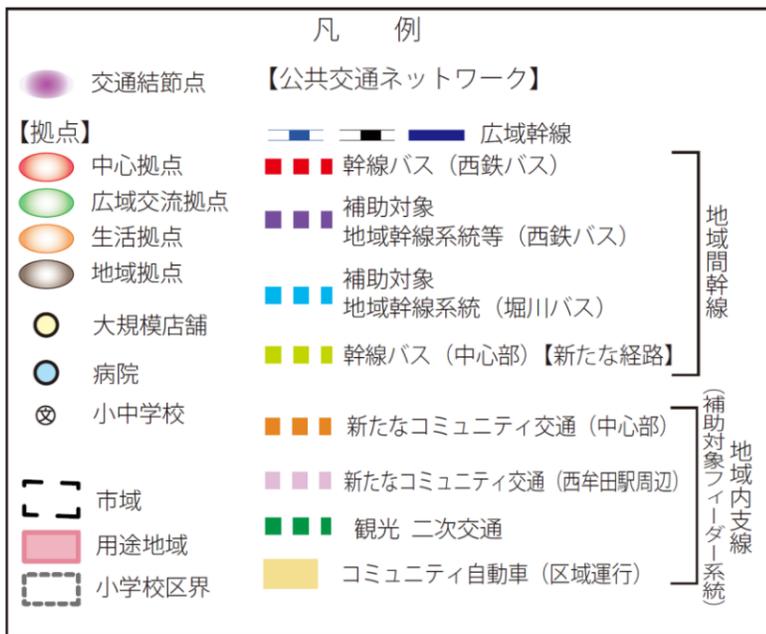
©筑後市

■筑後市の地域公共交通の将来像

人口減少や高齢化の進展に適応した身近な交通環境の整備・改善を図り、交通結節点や拠点となる各地域を鉄道や路線バス、タクシー、コミュニティ自動車等でつなぎ、だれもが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、利用者の移動ニーズを踏まえた路線やダイヤの見直しを図り、効率的で快適な公共交通サービスの維持・確保を目指します。

なお、地域間を跨ぐ幹線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）等を引き続き活用し、持続的な運行を図ります。地域内支線については、新たに国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）等を活用し、持続的な運行を図ります。



■拠点の考え方

拠点の種類	特性	エリア名称
中心拠点	筑後市の玄関口として、また市民全体の生活の中心地として、行政・福祉・子育て・商業・医療等の多様な都市機能の維持・誘導や土地の高度利用を目指します。	○JR 羽犬塚駅周辺地区
広域交流拠点	県南地域の玄関口として、矢部川流域の豊かな自然環境との調和を図りながら、歴史ある船小屋温泉や芸術・文化・スポーツ等の施設集積を活かした観光交流の促進を目指します。	○JR 筑後船小屋駅及び船小屋温泉周辺地区
生活拠点	地域住民が日常生活を送る上での中心的な場としての役割を担い、身近な都市機能の維持・誘導を目指します。	○羽犬塚地区 ○長浜地区 ○船小屋地区 ○松原地区
地域拠点	既存集落における生活利便性の維持を図りながら、自然環境と調和した秩序ある土地利用を図ります。	○筑後北地区 ○西牟田地区 ○水田地区
交通結節点	各交通機関の間で相互に乗り換えしやすく、待合施設や交通機関の情報提供がなされ、多くの人が行き交い、集う場所を目指します。	○JR 羽犬塚駅 ○JR 筑後船小屋駅 ○JR 西牟田駅 ○西鉄八丁牟田駅 ○八女インターバス停

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章



図 6-1 JR 羽犬塚駅 東側駅前広場



図 6-2 JR 筑後船小屋駅 駅前広場

■交通機関の役割分担の考え方

広域幹線	地域間幹線	地域内支線	交通機関	役割	主な利用目的	主なターゲット
↑			九州新幹線	関西や九州各地への広域の高速移動を担います。	ビジネス・観光	来訪者
			JR 鹿児島本線	久留米、福岡市内や大牟田市等、広域の移動を担います。	通勤・通学	市民全般、市へ通勤・通学している方
			(西鉄 天神大牟田線)	大木町に位置する八丁牟田駅から、久留米、福岡市内や大牟田市等、広域の移動を担います。	通勤・通学	市民全般、市へ通勤・通学している方
			(高速バス)	八女市に位置する八女インターチェンジバス停から、福岡空港をはじめとする、九州各地への広域移動を担う。	ビジネス・観光	来訪者
↓	↑		西鉄バス	市内各拠点と中心拠点との拠点間移動(駅へのアクセス含む)や、久留米市、大川市方面との地域間移動を担います。	通勤・通学・買い物	路線沿線に在住の市民、市へ通勤・通学している方
			堀川バス	市内生活拠点と中心拠点との拠点間移動(駅へのアクセス含む)や、八女市方面との地域間移動を担います。	通勤・通学・買い物	路線沿線に在住の市民、市へ通勤・通学している方
		↑	タクシー	鉄道や路線バスではまかなえない、細やかな移動ニーズを満たす地域内交通の役割を担います。	買い物・通院・ビジネス・観光	ドア to ドアで速やかに移動したい方
		↑	コミュニティ自動車	鉄道や路線バスが運行されていない交通不便地域において、市内各拠点やその周辺と中心拠点を結ぶ、地域コミュニティに根差した移動手段として、地域内支線交通の役割を担います。	買い物・通院	路線バス沿線外に居住する高齢者
		↓	新たな公共交通	中心拠点やその周辺の公共交通が不便な生活利便施設を結び、利便性を向上させる役割を担います。	買い物・通院	中心拠点への来訪者・生活利便施設利用者(子育て世代など)

3. 計画目標および目標を達成するための施策

>>方針1 (連携・ネットワーク)

交通事業者が相互に連携した公共交通網

鉄道や路線バス、タクシー、コミュニティ自動車、観光二次交通等の交通事業者間で、時刻や乗り場、運賃などにおける円滑な接続環境の構築、市中心部の循環交通の新たな運行など自家用車が無くても市民や来訪者が気軽に様々な公共交通で移動できる、利便性の高い公共交通網を構築します。これらの取組については、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。

■数値目標

現状

令和8年度末

鉄道の満足度の向上

74.5%
(平成30年)

83.4%

考え方・
根拠

・指標として、市内の公共交通(鉄道)に対し、「満足している」と評価する人の割合を設定します。
・現状は、ダイヤ改正など交通事業者の事業方針が影響し、市民の満足度が低下していますが、鉄道を利用しやすい環境づくりや連携強化を図り、過去5年間の最高値への回復を目指します。

路線バス・コミュニティ自動車・
タクシーの満足度の向上66.7%
(平成30年)

67.2%

考え方・
根拠

・指標として、市内の公共交通(路線バス・コミュニティ自動車・タクシー)に対し、「満足している」と評価する人の割合を設定します。
・路線バス・コミュニティ自動車・タクシーに関する市民満足度は、大きな変化がないことから横ばいで推移しています。
・今後も、利便性向上策の実施や連携強化を図り、目標値は過去5年間の最高値への回復を目指します。

市内移動の交通手段に困ってい
る市民の割合17.5%
(平成30年)

16.5%

考え方・
根拠

・自動車等を運転しない(出来ない)交通弱者などの移動手段の確保のため、交通システムの最適化を図り、公共交通で便利に市内を移動できる環境の構築を目指します。
・指標として、市内での買物や通院、通勤・通学等の際に、「交通手段(バス、電車、自動車)に困ることがある」と評価する人の割合を設定します。
・目標値は、現状値よりも1.0%降下(改善)を目指します。

※運行費の国庫補助対象系統に係る定量的な目標値と評価指標については別紙のとおり。

■目標を達成するための施策

① 新たな公共交通の運行

中心拠点やその周辺の生活利便施設を循環するルートの設定や、交通結節点である西牟田駅のアクセス性を改善し、施設利用者の利便性を高めます。

② 多様な手法による情報提供

公共交通マップ・時刻表の作成や分かりやすい情報提供を行います。

③ 様々な公共交通間の
連携強化

様々な公共交通間の利便性向上のため、接続調整や利用しやすい運賃体系の導入を、協議が整ったものから実施します。

④ 羽犬塚駅周辺の
交通結節機能強化

中心拠点の交通結節機能の充実を図るため、駅周辺の将来ビジョンを作成し、地域との合意形成を図りながら事業着手を目指し、交通機能を強化します。

⑤ 交流人口の増加に向けた、
筑後船小屋駅の二次交通充実

観光客が自家用車無しで気軽に観光地や広域交流拠点を巡回できる二次交通を検証し、検証結果に基づきながら導入の可否について判断します。



>>方針 2 (幹線交通維持)

新たな利用者の獲得による持続可能な幹線公共交通

幹線交通である鉄道や路線バスは通勤や通学等で地域間を結ぶ重要な役割を担っています。持続的な公共交通の維持に向け、利用促進(モビリティマネジメント)や利便性向上に取り組む、地域全体で支えながら利用者の増加を目指します。特に路線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)等を活用し、持続的な運行を図ります。

■数値目標

現状

(実績値)

令和8年度末

市内を運行する路線バス (補助路線)の収支率の改善

43.5%

(令和元年補助年度)

33.6%

(令和2年補助年度)

40%

考え方・ 根拠

- ・交通事業者と連携を行いながら路線バスの利用促進を図ります。
- ・指標として、市内を運行する路線バス(補助路線)の収支率を設定します。
- ・目標値は、コロナ禍(令和2年度)の収支率を毎年約1.0%ずつ改善することを目指します。

JR在来線3駅の

1日乗降客数の増加

8,181人

(平成30年)

5,916人

(令和2年度)

6,510人

考え方・ 根拠

- ・公共交通の利用促進、鉄道と路線バス・コミュニティ自動車との接続改善を実施します。
- ・指標として、JR在来線3駅の1日乗降客数を設定します
- ・目標値は、コロナ禍(令和2年度)の乗降客数に、コロナ禍前の駅乗降客数の伸び率(年98.9人増)を設定します。

羽犬塚駅における

ピーク時2時間の

路線バスから鉄道の

15分以内の接続便数の増加

8便

(令和3年)

—

9便

考え方・ 根拠

- ・羽犬塚駅における路線バスと鉄道の接続改善を実施し、マイカー送迎からの転換を図ります。
- ・指標として、ピーク時(朝6時台、7時台)において駅に到着する路線バスから鉄道への15分以内(最低5分の接続時間は確保)の接続便数を設定します。
- ・目標値は、現状以上の改善を目指して設定します。

■目標を達成するための施策

① 鉄道・路線バスによる広域幹線・地域間幹線路線の維持

市内外を連絡する鉄道・路線バスの維持を図り、広域・地域間移動の利便性を確保します。

②公共交通の利用促進(モビリティマネジメント)の実施

公共交通を維持するために利用促進(モビリティマネジメント)を実施します。

③ 送迎負担軽減に向けた駅までの接続改善・運賃負担軽減

通勤通学時間帯の駅までの送迎に対応した運行時刻や定額制等の新たな運賃体系の導入を協議が整ったものから実施します。

④外出行動に適した運行経路・時刻への改善

利用者の外出に適した経路や時刻の改善について、協議が整ったものから実施し生活利便施設を利用しやすい環境を構築していきます。



>>方針3 (コミュニティ)

身近な移動環境の改善による
地域コミュニティの活力維持・向上に資する公共交通

地域コミュニティの活力を維持・向上させるため、コミュニティ自動車を中心とした地域における主体的な取り組みについて、引き続き市と地域住民が一体となって実施していくとともに、タクシーも含めた支線交通の充実や交通不便地域の移動利便性の向上を図ります。これらの取組については、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。

■数値目標

現状

令和8年度末

公共交通の人口カバー率の向上

90%
(令和元年)

96%

考え方・
根拠

- ・高齢化社会による公共交通への関心及び重要性が高まっているコミュニティ自動車の新規導入に向けた支援を行いながら、新たな運行地域(筑後北小、古川小校区)への拡大を図ります。
- ・指標として、公共交通の人口カバー率を設定します。
- ・目標値は、人口カバー率の向上を目指して設定します。

コミュニティ自動車の1便あたり
の平均利用者数

3.2人

4人

考え方・
根拠

- ・コミュニティ自動車の利用体験等の実施により、自家用車や送迎に頼らず移動する市民の増加を図ります。
- ・指標として、コミュニティ自動車の1便あたりの平均利用者数を設定します。
- ・目標値は、コミュニティ自動車の1便あたりの平均利用者数の増加を目指して設定します。

自動車運転免許自主返納者数

158人/年

180人/年

考え方・
根拠

- ・高齢者が免許を返納しやすい環境の整備を図ります。
- ・指標として、運転免許自主返納者数を設定します。
- ・目標値は、自主返納者数の増加を目指して設定します。(アンケートで「自主返納する予定」と答えた80歳以上の市民の割合から算出し、年間180人と設定)

※運行費の国庫補助対象系統に係る定量的な目標値と評価指標については別紙のとおり。

■目標を達成するための施策

① 交通不便地域におけるコミュニティ自動車の新たな運行促進

交通不便地域が存在する校区においてコミュニティ自動車の運行に向けた支援を実施します。

② コミュニティ自動車の運行指針の策定

コミュニティ自動車の運行に関する安全への取組みや持続可能な運営ができるよう、各校区の主体的な取組みを尊重した運行の指針を策定します。

③ 生活利便施設等と連携した公共交通体験会の実施

健康づくりイベントや大型施設(学校、医療、商業)等と連携し、乗車体験等を通して市民一人ひとりの生活スタイルに公共交通の利用が定着することを目指します。

④ 自動車運転免許返納の推進

高齢者の交通事故防止の観点から、高齢者が自動車運転免許を自主返納しやすい環境整備を推進します。

⑤ 他者の介助によらずに移動することが困難な人の移動手段の確保

他者の介助によらずに移動することが困難な高齢者や障害者等の通院や買い物等の移動手段を確保し、その外出を支援します。



4. 施策の内容

方針1-①

新たな公共交通の運行

施策内容

中心拠点内やその周辺において、買い物や通院等に利用しやすいよう、生活便利施設を循環する新たな公共交通として、令和6年度を目途に実証運行を行い、検証結果に基づき、待合環境の整備も含めて令和7年度までに導入の可否を判断します。

西牟田駅周辺へのアクセスの改善について、待合環境等の改善も併せて検証し、令和7年度までの実施を目指します。

なお、これらの取り組みは、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等を活用して実施します。

【参考事例】



熊本県天草市
天草本渡市街地循環バス
のってみゆうカー

出典:天草市ホームページ

市中心部の主要な施設を、1周約20分~30分で左回り右回りとも10便運行しています。(1乗車160円)

実施主体とスケジュール

・中心拠点内

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市 交通事業者		ルート等検討・ 試行的施策実施		効果検証・導入 の可否決定		

・西牟田駅周辺

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市 交通事業者		運行内容 検討	待合環境整備検討 準備・順次実施		検証	

<p>方針1-②</p> <p>施策内容</p>	<p>多様な手法による情報提供</p> <p>公共交通マップ・時刻表を作成し、駅や観光案内所等で配布するとともに、市のホームページ等を活用した分かりやすい情報提供を行います。</p> <p>【参考事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">福岡県岡垣町総合時刻表事例</p> <p style="text-align: right;">出典：岡垣町ホームページ</p> <p>鉄道や路線バス、コミュニティバスが一体となった総合時刻表・路線図を作成し、ホームページでの公開や冊子の作成等を実施しています。</p>
--------------------------	---

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市 交通事業者	冊子 作成	配布・情報提供				

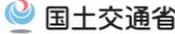
方針1-③	様々な公共交通間の連携強化
施策内容	<p>鉄道と路線バス等の様々な公共交通間で、通勤通学等の利便性を向上させるため、接続調整を行います。また、筑後市内に限定した定額制等の新たな運賃体系の導入について、令和6年度を目途に試行的施策を実施し、その効果を検証したうえで令和8年度までに導入の可否を判断します。</p> <p>【参考事例1】</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin: 0 10px;">← 駅構内におけるバス乗継案内</div>  </div> <p>JR 日豊本線 下曽根駅に結節する路線バスにおいて、極力列車の時刻に合わせたダイヤ調整が行われたほか、駅構内におけるバス案内モニターの設置や、バス車内の運賃表示モニター上で列車時刻の案内を行うなど、相互の情報案内の強化が図られています。</p> <p>【参考事例2】</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin: 0 10px;"> <p>ようこそ！</p> <p>マルチモーダルルート検索 イベント・スポット情報</p>  <p>アプリで予約・キャッシュレス チケット・クーポン利用</p> </div>  </div> <p style="text-align: center;">MaaS アプリ「my route」</p> <p style="text-align: center;">出典:my route アプリ、国土交通省ホームページ</p> <p>「my route」は、福岡市、北九州市、糸島市等でサービス展開中の MaaS アプリです。福岡県糸島エリアでは、①鉄道や路線バスなどの多様な交通機関を含めた複合的なルート検索や②インターネット予約、③デジタルチケット購入に加え、④タクシー配車、カーシェア・レンタカー・レンタサイクルの利用、⑤地域の店舗・観光施設等の情報の提供を行えるようにすることで、糸島半島内での移動の活性化と観光客の回遊性を向上し、地域活性化につなげています。</p>

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降継続
筑後市 交通事業者		運賃体系検討・ 試行的施策実施		効果検証・導入の 可否決定		

方針1-④	羽犬塚駅周辺の交通結節機能強化						
施策内容	中心拠点の交通結節機能の充実を図るため、駅前広場や待合環境、バス・タクシー待機所等を改善できるよう令和4年度を目途に将来ビジョンを作成し、地域との合意形成を図りながら事業着手を目指し、交通機能を強化します。						
実施主体とスケジュール							
実施主体	スケジュール						
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続	
筑後市 交通事業者	ビジョン 作成	地域との合意形成			基本設計・実施設計		着手



方針1-⑤	<p>交流人口増加に向けた、筑後船小屋駅の二次交通充実</p> <p>観光客が自家用車無しで気軽に観光地や広域交流拠点を巡回できる二次交通の実証運行について令和7年度を目途に行い、検証結果に基づき、令和8年度までに導入の可否を判断します。</p> <p>なお、これらの取り組みは、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等の活用を検討します。</p> <p>【参考事例】</p> <div style="border: 1px solid #00a0e3; padding: 5px;"> <p style="text-align: right;"> 国土交通省</p> <h3 style="text-align: center; color: #00a0e3;">グリーンスローモビリティとは</h3> <p style="background-color: #e0f2f1; padding: 2px;">グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス</p> <p>【グリスロの特長】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①Green…電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス ②Slow…景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制 ③その他…同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>軽自動車</th> <th>小型自動車</th> <th>普通自動車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 4人乗り</td> <td> 5人乗り</td> <td> 10人乗り</td> </tr> <tr> <td> 4人乗り</td> <td> 6人乗り</td> <td> 11人乗り</td> </tr> <tr> <td> 4人乗り</td> <td> 7人乗り</td> <td> 18人乗り</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; text-align: right;">※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。 1</p> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省ホームページ</p> </div> <p>時速 20 km未満で公道を走ることができる電動車を活用したグリーンスローモビリティは、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む「乗って楽しい移動サービス」です。</p>	軽自動車	小型自動車	普通自動車	 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り	 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り	 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り
軽自動車	小型自動車	普通自動車											
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り											
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り											
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り											

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市 筑後市観光協会				<div style="border: 2px solid #e91e63; padding: 5px; display: inline-block;"> ルート等検討・ 試行的施策実施 </div>	<div style="border: 2px solid #e91e63; padding: 5px; display: inline-block;"> 効果検証・導入 の可否決定 </div>	



方針2-①	鉄道、路線バスによる広域幹線・地域間幹線路線の維持
施策内容	<p>筑後市内から市外への広域的な公共交通として、鉄道・高速バス・路線バスが運行されており、来訪者の移動、市外への通学や通院等の日常的な移動など多くの人たちが利用しています。市内外への移動の利便性を確保するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、これらの広域的な幹線路線の維持を図ります。特に路線バスの維持については、国の生活交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)等を活用し、持続的な運行を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市 交通事業者	<div style="border: 2px solid #4a86e8; padding: 10px; display: inline-block;"> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;">継続実施</p> </div>					



方針2-②

公共交通の利用促進(モビリティマネジメント)の実施

施策内容

公共交通の通勤通学利用は、固定客の獲得に有用であることから、路線バス沿線世帯を対象とした路線バス通勤促進のため、「路線図・時刻表」の使い方や路線バスの快適性等を記載した冊子を作成し、説明会等とあわせて公共交通の利用を働きかけていきます。また、小学生、中学生、高校生を対象とした、久留米、福岡市内方面等への通学方法説明会を開催し利用促進を図ります。

【参考事例】



モビリティマネジメントパンフレット事例(左 新高校生向け、右 高齢者向け)
 出典: 茨城県公共交通活性化会議ホームページ
 荒尾市ホームページ
 ターゲットを絞り、マイカーやマイカー送迎から、公共交通への転換に向けた行動変容を促しています。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降継続
筑後市		検討				
交通事業者		順次実施・効果検証				



<p>方針2-③</p> <p>施策内容</p>	<p>送迎負担軽減に向けた駅までの接続改善・運賃負担軽減</p> <p>通勤通学時間帯の駅前広場での混雑緩和や送迎負担軽減及び公共交通利便性向上のため、引き続き鉄道に接続した路線バスの時刻の調整と、筑後市内に限定した定額制等の新たな運賃体系の導入について、令和7年度を目途に試行的施策を実施します。その効果を検証したうえで令和8年度までに導入の可否を判断し、より気軽に公共交通を利用できる環境を目指します。</p> <p>【参考事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>  <p style="text-align: center;">神姫バスの新たな路線バスサービスの事例</p> <p style="text-align: right;">出典：神姫バスホームページ</p> <p>兵庫県の神姫バスでは、駅周辺の住宅地エリア内において、月額 999 円の定額乗り放題定期券や、220 円区間を 1 週間乗り放題 2,500 円乗車券など、スマートフォンを活用したサービスを実施しています。</p>
--------------------------	--

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降継続
筑後市 交通事業者		運賃体系等検討・ 試行的施策実施			効果検証・導入 の可否決定	

方針2-④	外出行動に適した運行経路・時刻への改善
<p>施策内容</p>	<p>中心拠点やその周辺等における買い物や通院等の利便性向上を目的として、外出に適した路線バスの経路や時刻の変更について、令和6年度を目途に試行的施策を実施し、その効果を検証したうえで令和8年度までに導入の可否を判断します。</p> <p>【参考事例】</p> <p>【西鉄バス停留所／イオンモール福津へのJR九州バス乗り入れルート】</p>  <p>イオンモール福津買い物利用者等の利便性向上のための経路変更 出典：西日本鉄道株式会社ホームページ</p> <p>イオンモール福津の開店に合わせ、買い物客等の利便性向上のため、路線バスの運行経路を変更しています。</p>

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降継続
筑後市 交通事業者	ルート等検討・ 試行的施策実施			効果検証・導入の 可否決定		

方針3-①	交通不便地域におけるコミュニティ自動車の新たな運行促進	
施策内容	交通不便地域が存在する校区において、コミュニティ自動車の運行に向けた支援を実施します。この取り組みは、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等の活用を検討します。	

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市	運行に向けた支援・事業説明					
校区コミュニティ協議会等	組織体制が整ったところから順次実施					

方針3-②	コミュニティ自動車の運行指針の策定	
施策内容	コミュニティ自動車の運行に関する安全への取組みや、持続可能な運営ができるよう、各地域コミュニティの主体的な取り組みを尊重した運行の指針について、令和4年度を目途に策定します。	

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市	指針の 検討・策定	指針の運用・更新				
校区コミュニティ協議会等						



方針3-③

生活利便施設等と連携した公共交通体験会の実施

施策内容

健康づくりイベントや大型施設(学校・医療・商業)等と連携した、楽しく健康づくりにもつながるお出かけプランを作成し、これまで路線バスやコミュニティ自動車を利用したことのなかった人などを対象に、公共交通を利用したお出かけ体験会を実施します。

【参考事例】

公共交通を活用した“お出かけ”きっかけづくり

「大人の社会見学」

事業のねらい：日々の生活に公共交通を

これまで3年間実施(平成26年~28年)

■参加者：各地区の高齢者 10~20名程度/年

■実施主体：豊後大野市、大分大学大井ゼミ
県立三重総合高等学校

<平成26年度>



<平成27年度>



<平成28年度>



写真：平成28年11月8日実施 コミュニティバス利用促進事業「大人の社会見学」

大分県豊後大野市 公共交通体験会「大人の社会見学」

出典：豊後大野市ホームページ

地域公共交通(コミバス・乗合タクシー・路線バス)利用の「きっかけづくり」として、公共交通の利用体験と共に、お出かけ先の「目的」(昼食、買物支援、レクリエーション等)を組み合わせ、お出かけのプロモーションを行っています。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; padding: 5px; margin: 5px;">検討</div> <div style="border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; padding: 5px; margin: 5px;">順次実施・効果の検証</div> </div>					
交通事業者						
校区コミュニティ協議会等						

方針3-④	自動車運転免許返納の推進					
施策内容	自動車運転免許返納者に対して、気軽に外出ができるよう、移動支援策や助成制度の導入検討を進めます。					
実施主体とスケジュール						
実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市 交通事業者	支援制度検討～実施					

方針3-⑤	他者の介助によらずに移動することが困難な人の移動手段の確保					
施策内容	<p>地域生活支援事業等の移動支援サービスのほか、交通事業者や民間事業者・NPO 等を含めた移動支援事業の周知を行い、さらなる利用促進を図ります。</p> <p>また、高齢者や障害者が安全で安心して生活ができるよう福祉のまちづくり条例を踏まえた、バリアフリー化に努めます。</p>					
実施主体とスケジュール						
実施主体	スケジュール					
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	以降 継続
筑後市 交通事業者 民間事業者 NPO 等	継続実施(令和4年度～以降継続)					

5. 施策のスケジュール

施策名	実施主体	スケジュール					
		短期	中期			長期	
		令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	以降 継続
1-① 新たな公共交通の運行 (中心拠点等)	筑後市 交通事業者		ルート等検討・ 試行的施策実施	効果検証・ 導入の 可否決定			
1-① 新たな公共交通の運行 (西牟田駅周辺)	筑後市		運行内 容検討	待合環境整備検討 準備・順次実施	検証		
1-② 多様な手法による情報提供	筑後市	冊子 作成	配布・情報提供				
1-③ 様々な公共交通間の連携 強化	筑後市 交通事業者		運賃体系検討・ 試行的施策実施	効果検証・導入 の可否決定			
1-④ 羽犬塚駅周辺の交通結節 機能強化	筑後市	ビジョン 作成	地域との合意形成			着手	
1-⑤ 交流人口の増加に向けた、 筑後船小屋駅の二次交通充 実	筑後市 筑後市観光協会		ルート等検討・ 試行的施策実施	効果検証・導入 の 可否決定			
2-① 鉄道・路線バスによる広 域幹線・地域間幹線路線の維持	筑後市 交通事業者	継続実施					
2-② 公共交通の利用促進(モ ビリティマネジメント)の実施	筑後市		検討	順次実施・効果検証			
2-③ 送迎負担軽減に向けた駅 までの接続改善・運賃負担軽減	筑後市 交通事業者		運賃体系等検討・ 試行的施策実施	効果検証・ 導入の 可否決定			
2-④ 外出行動に適した運行経 路・時刻への改善	筑後市 交通事業者		ルート等検討・ 試行的施策実施	効果検証・導入の 可否決定			
3-① 交通不便地域におけるコ ミュニティ自動車の新たな運行 促進	筑後市 校区コミュニティ 協議会等		運行に向けた支援・事業説明				
			組織体制が整ったところから順次実施				
3-② コミュニティ自動車の運 行指針の策定	筑後市 校区コミュニティ 協議会等	指針の 検討・策定	指針の運用・更新				
3-③ 生活利便施設等と連携し た公共交通体験会の実施	筑後市 交通事業者 校区コミュニティ 協議会等	検討	順次実施・効果の検証				
3-④ 自動車運転免許返納の 推進	筑後市 交通事業者	支援制度検討～実施					
3-⑤ 他者の介助によらずに移 動することが困難な人の移動手 段の確保	筑後市 交通事業者 民間事業者 NPO等	継続実施(令和4年度～以降継続)					

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

6. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の推進体制

本計画は、地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の改正を踏まえて、計画の策定主体である筑後市を中心に、筑後市地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域コミュニティ(住民)、県、国が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。本計画に記載した施策の推進に当たり、それぞれの主体において主体的に実施する役割は以下のとおりです。

事業主体	役割
筑後市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析及び筑後市との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域コミュニティ（住民）	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言 広域的な路線に関する自治体間の調整
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

参考：関係法に記載された各主体に求められる役割

【地域公共交通活性化再生法第4条】

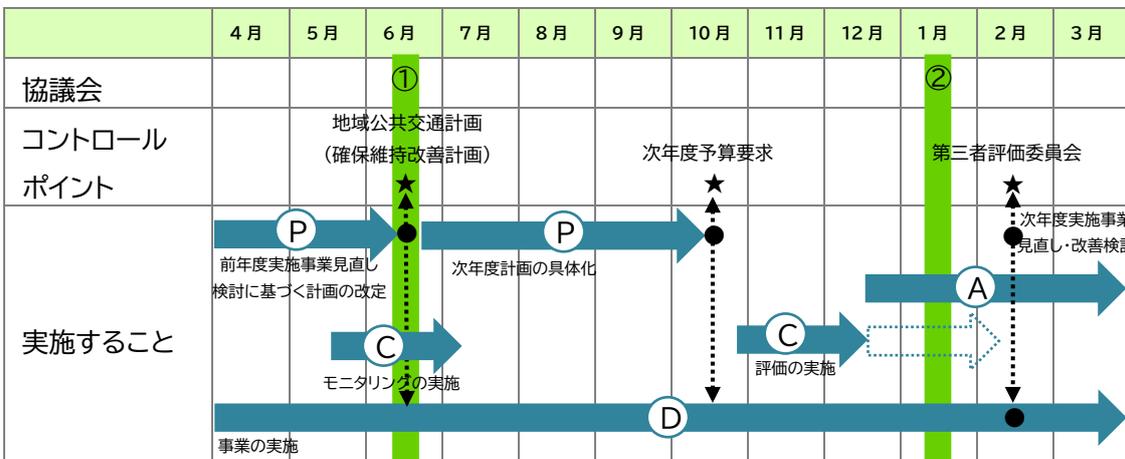
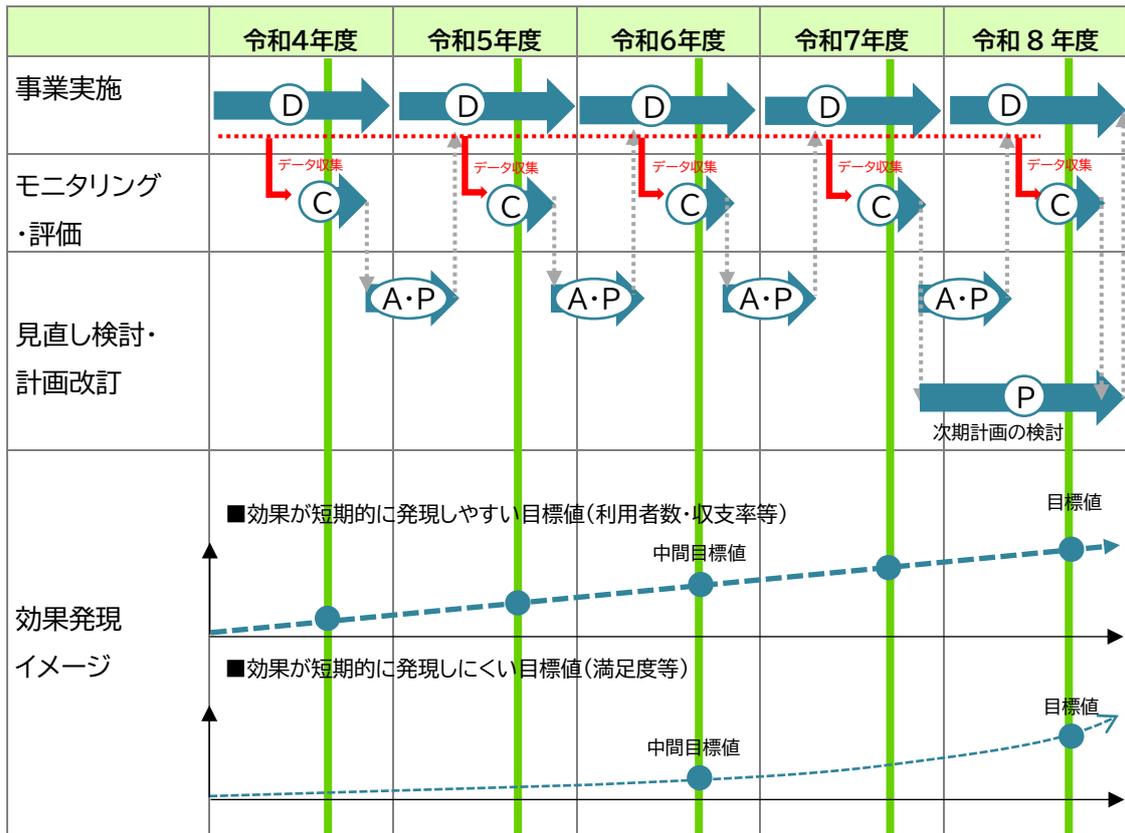
- 国：情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
- 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 市町村：関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 公共交通事業者等：旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

【交通政策基本法第11条】

- 国民等：自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める

(2) 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す。そのために、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに改善を検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（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きます。このサイクルの継続的实施により、施策の取組状況やその効果を検証し、持続可能な公共交通の実現に寄与させることができます。



筑後市地域公共交通活性化協議会構成委員名簿

	職名	氏名	所属等	委員区分
1	委員	黒瀬 武史	九州大学 大学院 人間環境学研究院 教授	第4条第1項第1号
2	委員	吉城 秀治	福岡大学 工学部 社会デザイン工学科 助教	第4条第1項第1号
3	委員	岡本 卓也	西鉄バス久留米株式会社 常務取締役 営業本部長	第4条第1項第2号
4	委員	角谷 隆次	九州旅客鉄道株式会社 筑後船小屋駅長	第4条第1項第2号
5	委員	田中 智太郎	堀川バス株式会社 取締役統括部長	第4条第1項第2号
6	委員	橋本 國光	社会福祉法人 筑後市社会福祉協議会 事務局長	第4条第1項第2号
7	委員	原野 重信	有限会社ふちがみタクシー 代表取締役	第4条第1項第2号
8	委員	松竹 卓生	しもつま福祉バス運営協議会	第4条第1項第2号
9	委員	村上 正光	筑後警察署 交通課長	第4条第1項第3号
10	委員	蒲生 和久	久留米市 都市建設部 交通政策課長	第4条第1項第3号
11	委員	河野 健之	福岡県企画地域振興部 交通政策課 交通総務係長	第4条第1項第3号
12	委員	沼尾 健太	国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課長	第4条第1項第3号
13	委員	遠嶋 哉雄	福岡県八女県土整備事務所 地域整備主幹	第4条第1項第3号
14	委員	野田 昌志	大木町 まちづくり課長	第4条第1項第3号
15	委員	堤 哲志	みやま市 企画振興課 企画・地方創生係長	第4条第1項第3号
16	委員	津留 末利	筑後市行政区長会 副会長	第4条第1項第4号
17	委員	北島 一雄	筑後市 副市長	第4条第1項第5号
18	委員	永松 孝信	筑後市議会 建設経済委員長	第4条第1項第6号

<委員区分別五十音順>

(令和4年3月1日現在)

巻末資料

用語集

番号	用語	内容
1	コンパクトシティ	1)高密度で近接した開発形態、2)公共交通機関でつながった市街地、3)地域のサービスや職場までの移動の容易さ、という特徴を有した都市構造のこと。
2	交通不便地域	鉄道駅や路線バス、コミュニティ自動車の停留所から、一定以上の距離(駅から 1,000m、路線バスのバス停から 500m、コミュニティ自動車バス停から 300m と設定)がある地域を言う。
3	コミュニティ自動車	道路運送法第 78 条に基づく自家用有償旅客運送であり、公共交通不便地域について、地域の実情に応じ、市と地域が協働し運行している旅客輸送。
4	パーク&ライド	自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自家用車を駐車させた後、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して、目的地に向かうこと。
5	公共交通カバー率	交通不便地域以外に居住する人口の割合のこと。
6	収支率	バスの運行で得られた収入(経常収入)をバスの運行に必要な費用(経常費用)で除したもの。100%以上であれば黒字である。
7	輸送量	バスのある区間における 1 日あたりの輸送の量を示す指標で、各バス停の乗降者数やバス停間距離から算出する。
8	通過人員	バス停ごとに乗車人員から降車人員を差し引きした結果を示すもの。通過人員が多い区間は利用が堅調であると言え、通過人員が極めて少ない区間は系統短縮やルート見直しなどが視野に入る。
9	2 次アクセス・二次交通	複数の公共交通機関を使用する場合の、2 種類目の公共交通機関のことを差す。特に、鉄道駅から路線バス、コミュニティ交通、タクシーなどを使って、職場や学校、観光地などへ赴く交通手段のこと。
10	キス&ライド	家族などに自宅から最寄駅まで送迎してもらい、そこから鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して、目的地に向かうこと。
11	モビリティマネジメント	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと。
12	交通モード	交通手段のこと。交通結節点(交通ノード)間を結ぶ線(交通モード)を意味する。

お問合せ

筑後市建設経済部 都市対策課

〒833-8601 福岡県筑後市大字山ノ井 898 番地

TEL:0942-53-4111 (代表) /0942-48-1969 (直通)

FAX:0942-52-5928

【筑後市ホームページ】 <https://www.city.chikugo.lg.jp/>





公共交通の利便性を向上させ 誰もが安心して住み続けられる公共交通網の構築

