

# 水巻町地域公共交通会議 第 1 回会議資料

目 次	
1. 令和 2 年度の検討成果 .....	1
1-1. 検討内容 .....	1
1-2. 検討成果（概要） .....	2
2. 令和 3 年度の検討成果 .....	13
2-1. 検討内容 .....	13
2-2. 検討成果 .....	14
3. 水巻町地域公共交通計画策定に向けて .....	17
4. 今後の長期スケジュール（案） .....	17
資料. 支線軸への取り組み案 .....	資料-1

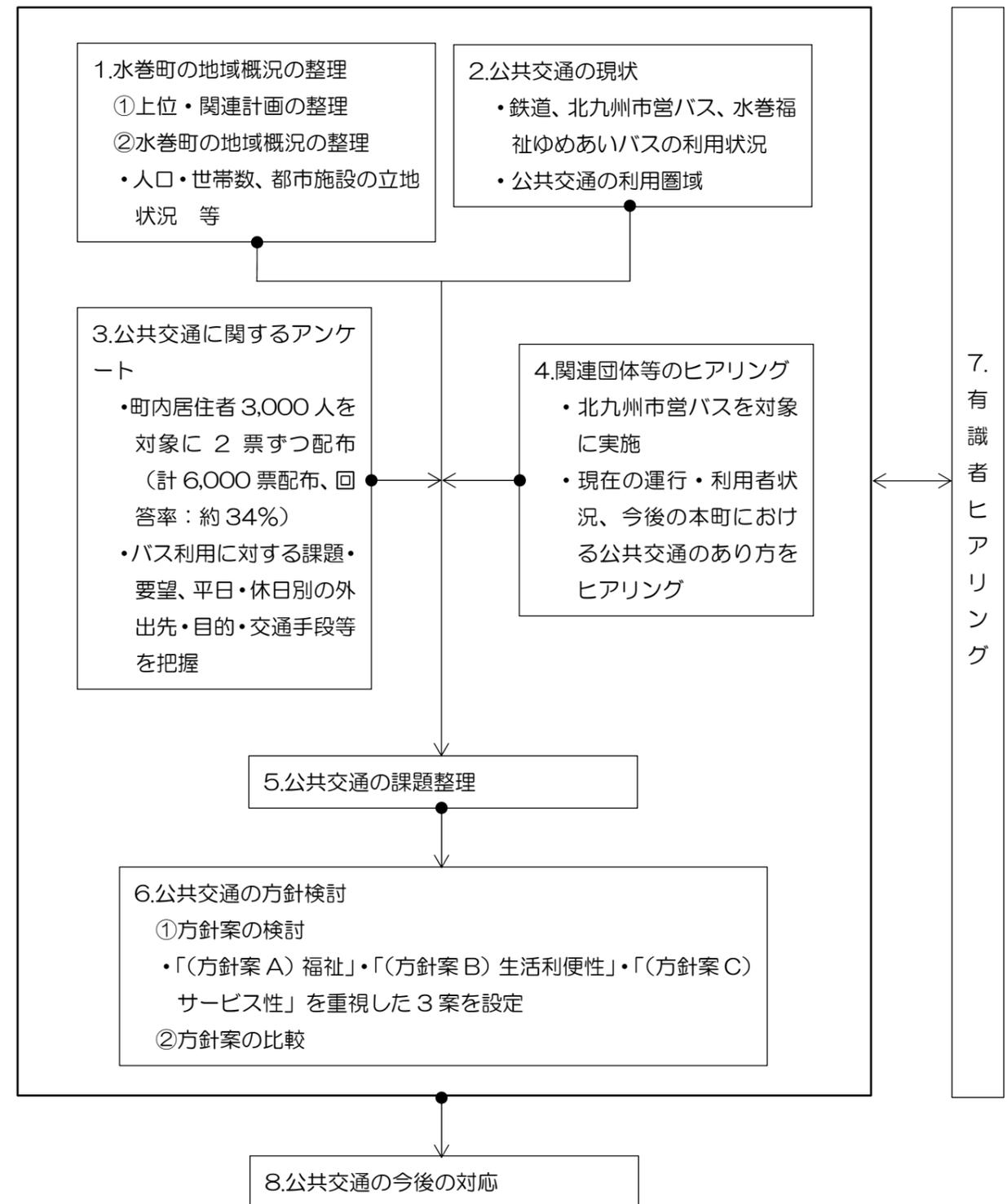
# 1. 令和2年度の検討成果

## 1-1. 検討内容

### 1-1-1. 検討目的

近年町の北部・南部地区で大型商業施設の出店や、JR水巻駅を中心とした都市計画整備事業、頃末南地区への健康入浴施設の誘致、また、折尾地区総合整備事業によって折尾駅周辺も大きく様変わりすることとなっている。今後、町民等の流れ・動きが大きく変わっていくことが想定されるため、公共交通機関から都市機能を担う施設に至る経路のアクセス環境はもちろんのこと、本町の交通体系のあるべき姿について、今後の町の将来展望を加味し検討する必要がある。そのため、現状の公共交通体系等の調査を行うとともに、現状の状況や課題の把握を行い、本町の公共交通を含めた交通体系が今後どうあるべきかの調査・検討を行うことを目的とした。

### 1-1-2. 検討フロー



## 1-2. 検討成果（概要）

### 1-2-1. 地域概況の整理

#### (1) 上位・関連計画の整理

- ・本町では、「JR水巻駅周辺」を都市拠点、「町民体育館周辺」と「JR東水巻駅周辺」を生活拠点に位置付け
- ・公共交通ネットワークの整備や確保・維持により住みやすいまちづくりを目指す

- ・路線バス・福祉バスの利用者増加と利便性向上とともに、JR水巻駅の交通結節機能の強化による交通拠点としての機能充実等が掲げられている
- ・北九州エリアとしての広い視野を持つよう、北九州市を中心とした連携中枢都市圏構想を推進

#### ▼上位・関連計画の整理（抜粋）

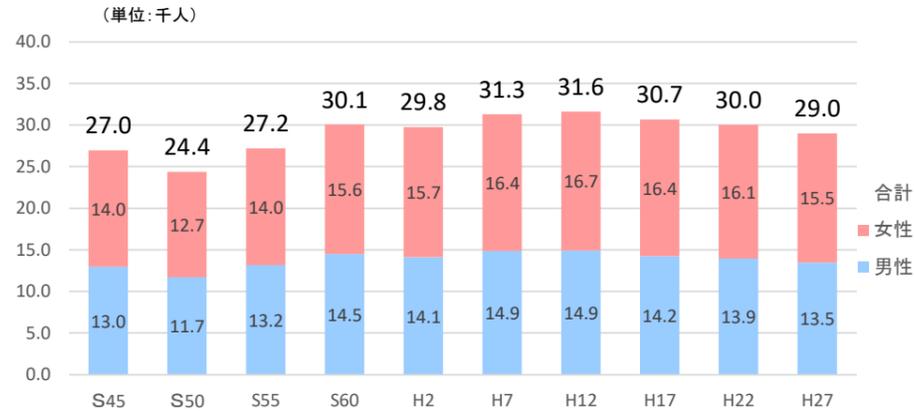
上位・関連計画	目標・方針、都市構造	拠点形成	交通軸形成・交通体系構築	その他（ネットワーク形成、地域振興等）
水巻町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2016年3月/水巻町）	①教育環境・子育て支援の充実 ②雇用の創出と産業支援 ③移住・定住の促進 ⇒公共交通や買い物の利便性のさらなる向上や空き家の有効活用を含めた住む場所の確保 ⇒町民の健康づくり、安心安全な地域づくり	・水巻駅周辺の整備 ⇒町の顔である <b>水巻駅周辺（主に南側）を整備</b> し、公共交通のネットワーク性を高め、駅利用の利便性を高める ⇒にぎわい施設等を整備・誘致し、駅利用者や町民の利便性を向上させるとともに、コミュニティを活性化させ、都会的で明るいイメージを創出 ・バス等の公共交通体系の見直し ⇒水巻町は北部・南部への移動がスムーズに行えない等、町内を網羅した公共交通ネットワークができているとは言い難い状況 ⇒公共交通ネットワークの整備を行うことにより、住みやすいまちづくりを推進 ・JR水巻駅のバリアフリー化 ⇒車いす利用者等、誰もが安心して利用できるよう、JR水巻駅にスロープや車いすエレベータを設置 ・北九州市を中心とした連携中枢都市圏構想の推進 ⇒近隣市町と協力・調整し、連携協約を締結し、町民の生活機能を強化		
2018水巻町都市計画マスタープラン（平成30年3月/水巻町）	・コンパクトかつ緑に囲まれた徒歩での生活が可能な各地域のエリアが相互に連携した都市構造を基本とした <b>集約型の都市構造</b> の形成 ①水と緑に囲まれた都市構造の維持 ②コンパクトな都市構造の形成	・都市拠点： <b>JR水巻駅周辺</b> ・生活拠点： <b>町民体育館周辺、JR東水巻駅周辺</b> ・産業拠点： <b>猪熊工業団地、吉田工業団地</b> ・レクリエーション拠点： <b>水巻町総合運動公園、みどりんぱあーく、水巻遠賀川緑地</b> ・周遊拠点： <b>みどりんぱあーく 隣接用地</b>	・広域幹線交流軸：国道3号 ・幹線交流軸：県道北九州芦屋線、県道水巻芦屋線、県道中間水巻線、県道直方水巻線 ・生活交流軸：幹線交流軸を補完し、町内各地の円滑なアクセスを図る道路	《鉄道》 ・ <b>JR水巻駅については、駅南側での駅前広場の整備</b> を推進し、本町の玄関口にふさわしい交通結節点となるよう検討 ・ <b>JR東水巻駅については、快適性向上</b> に向けたあり方を、町民や利用者、関係機関等と協議し検討 《バス》 ・ <b>路線バスは、路線の維持や見直し、バス停の増設、運行体制の充実等</b> 、関係機関と協議 ・ <b>福祉バスは、利用者拡大やコミュニティバスの導入</b> に向け検討
第8期水巻町高齢者福祉計画（平成30年3月/水巻町）	基本理念：安心して、自分らしく暮らせるまち みずまき 《基本施策》 ①介護体制の充実と医療との連携強化 ②介護予防と認知症対策の推進 ③生活支援と住まいの確認	—	・ <b>福祉バスの運行</b> →町内の公共施設への交通手段として、60歳以上の高齢者・障がい者及びその介護者や、妊婦・乳幼児が利用できるバスを運行 →今後も多くのニーズに対応するため、運行ルートやダイヤの見直しを行う ・高齢者に配慮したまちづくりの推進 →道路や建物などをバリアフリー化し、より安全で身体的に負担のない高齢者に配慮したまちづくりを推進	
都市再生整備計画（第1回変更）福岡県遠賀郡水巻町（令和元年8月）	大目標： <b>駅周辺における、交通拠点としての機能充実</b> と、安全性を高めるまちづくり 目標①：町の交通拠点として機能している水巻駅南口周付近の <b>安全な都市基盤整備</b> 目標②：路線バスや福祉バスの乗り入れを可能にし、 <b>交通拠点としての充実</b> 目標③：駅利用の利便性向上による都市機能の充実	・ <b>JR水巻駅南口周辺の整備</b> による安全性・利便性の向上 →駅南口広場を整備し送迎車両の乗り入れ、路線バスの乗降場を整備することで、駅利用者の安全性・利便性を向上 →接続する道路の歩道の拡幅により、通勤通学における自転車や歩行者の安全性を図る ・交通拠点としての <b>交通結節拠点の充実</b> →南口広場を整備し、路線バス町運営の福祉バスを乗り入れすることで、利用者の利便性を向上させ、町の玄関口としての機能充実を図る →JR水巻駅の駅舎は従来北口であるが、北口付近は十分なスペースが確保できず、南口を結節点とした方が有効 ・健康増進を目的とした温浴施設への利用者を含めた通行者の安全性の確保 →水巻駅南側道路（頃末・二線）の歩道を拡幅整備し、施設の利用者を含めた水巻駅から南部地区への通行者の安全性を向上 →歩道拡幅と合わせてバスカットを設置し、施設最寄りのバス停を新設		
北九州都市圏 連携中枢都市圏ビジョン（第3次改訂版）（令和元年7月/北九州市）	《圏域の目指す姿》 ・迫り来る人口減少への対応として、圏域の市町が連携し、「住みやすく、人を惹きつける圏域」を目指す →圏域人口の急速な減少抑制を目指す	—	・ <b>公共交通ネットワークの確保・維持</b> のための検討 →圏域住民の移動手段の確保・維持のためのバス路線の構築等について、各市町が行う調査・検討や県、国に対する要望等について協力して取り組む	

(2) 地域概況の整理

1) 人口

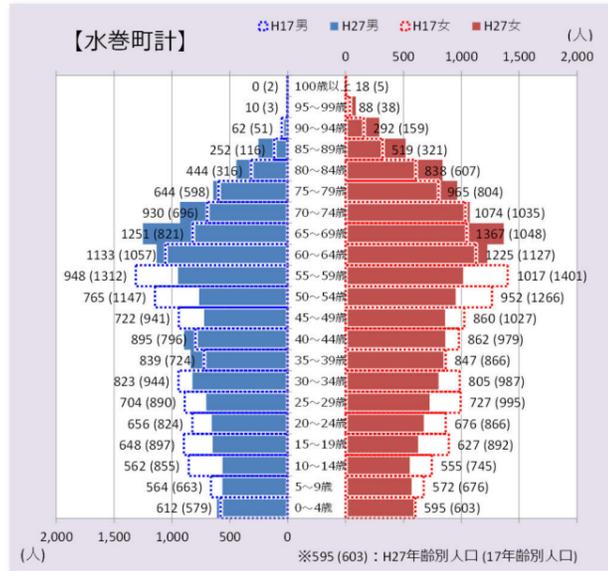
①人口の推移

- 人口は昭和50年以降増加傾向を示し、平成12年の31.6千人をピークにその後減少傾向



▲水巻町の人口推移

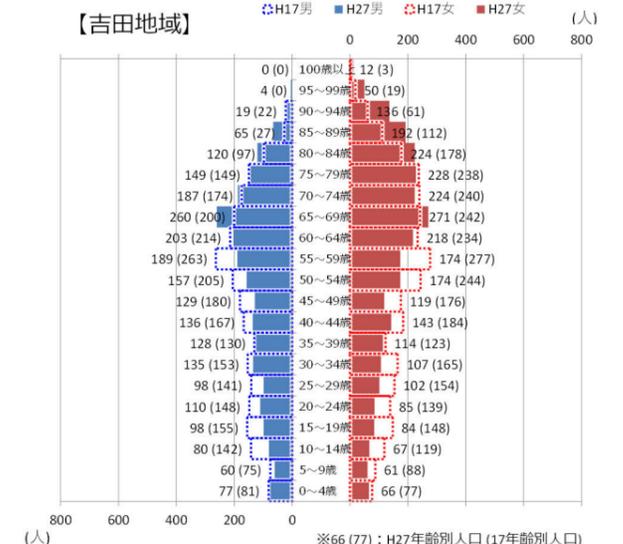
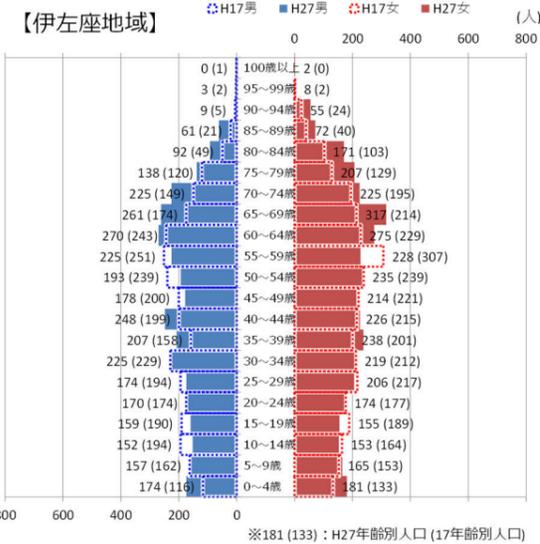
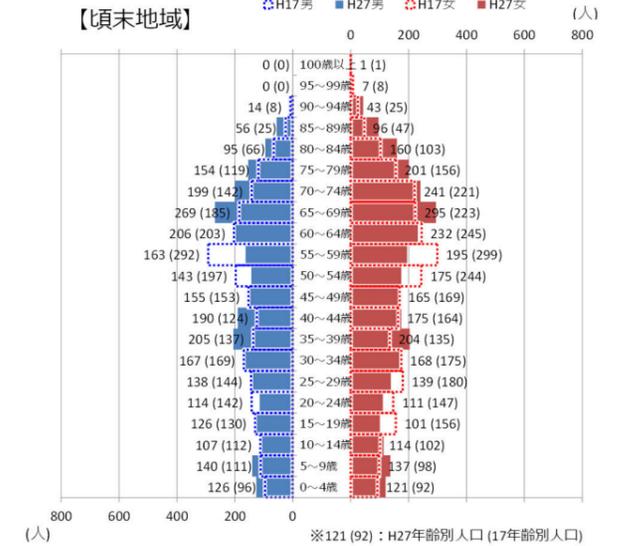
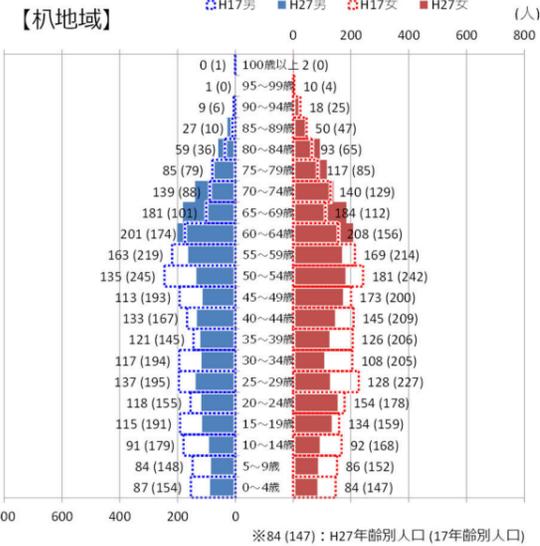
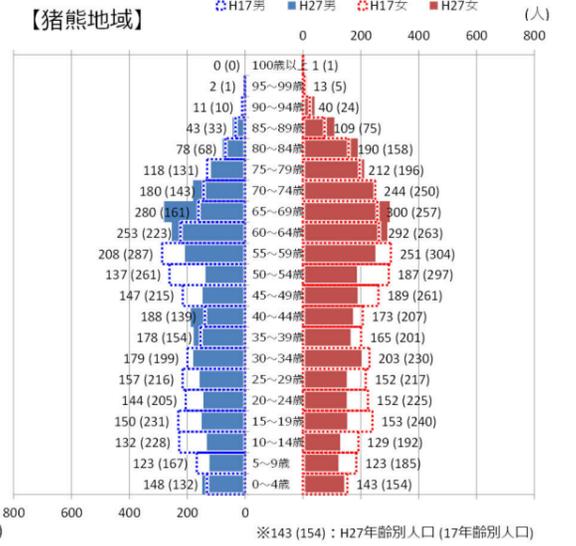
資料：国勢調査



※各地域は、小学校区を基本としている。

②地域別性年齢階層別人口

- 年齢階層別人口(人口ピラミッド)によると、60~74歳の高齢者が最も多く、年少人口・生産年齢人口を上回っている
- 各地域とも、60~74歳の高齢者が最も多く、0~14歳までの年少人口が最も少ない
- 各地域においては、町全体と同様の傾向

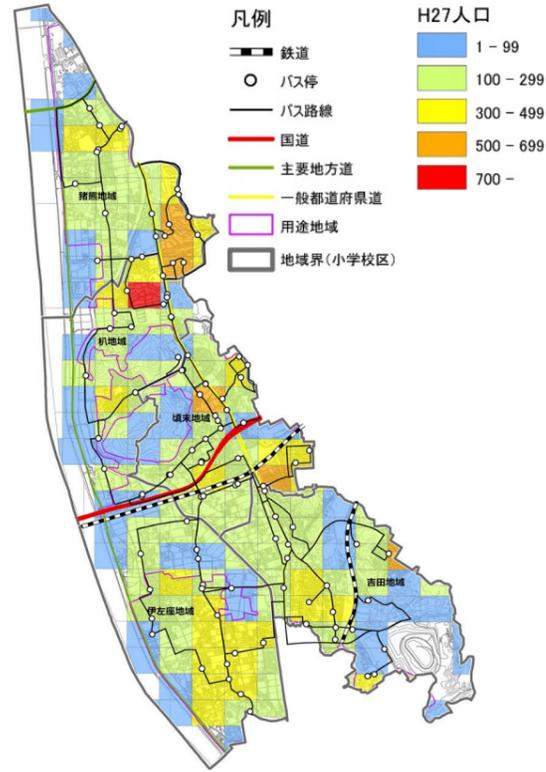


▲地域別性年齢階層別人口分布 (平成17年・平成27年)

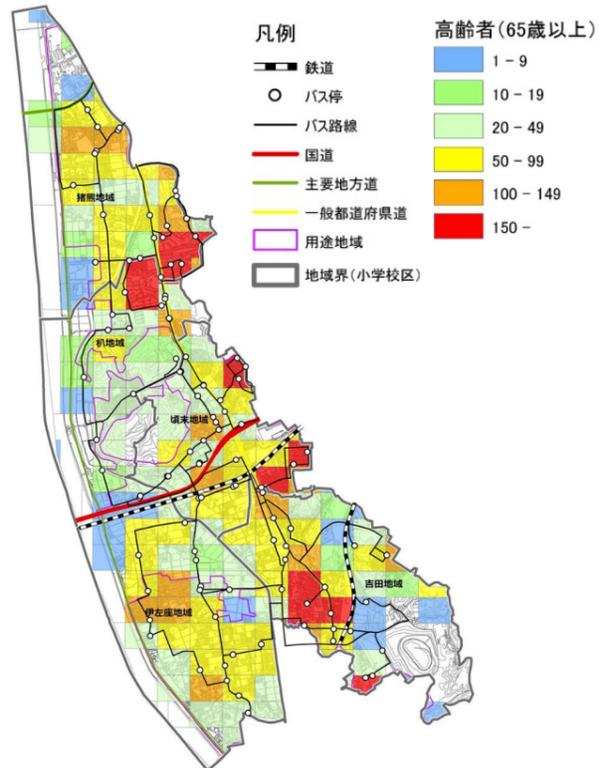
資料：H17、H27 国勢調査

### ③人口分布

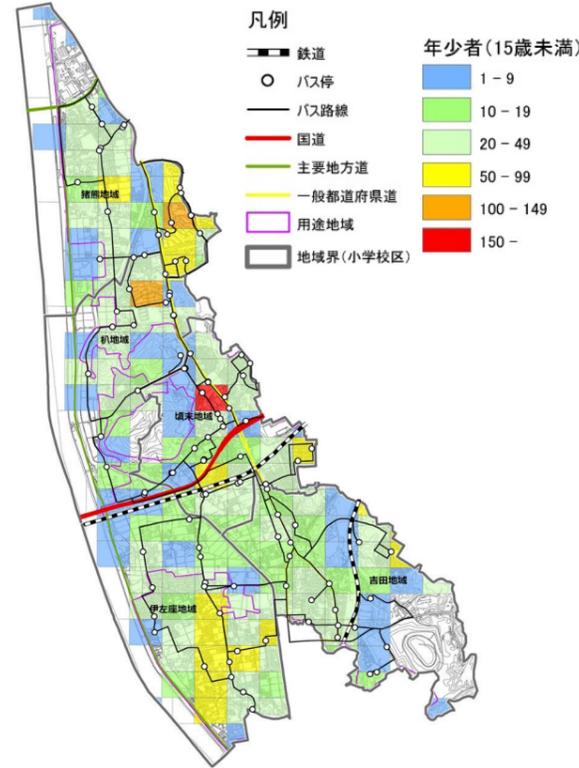
- 全人口分布の状況は、梅ノ木団地・高松団地・おかの台団地で人口が多いものの、概ね町全体に分布
- 高齢者の人口分布は、(県)水巻芦屋線・(県)中間水巻線の沿線地区で多い傾向
- 一方、年少者の人口分布は、全人口分布と同様の梅ノ木団地・高松団地・おかの台団地に加え、頃末北3丁目及び二西地区で多い



▲全人口分布



▲高齢者(65歳以上)の人口分布



▲年少者(15歳未満)の人口分布

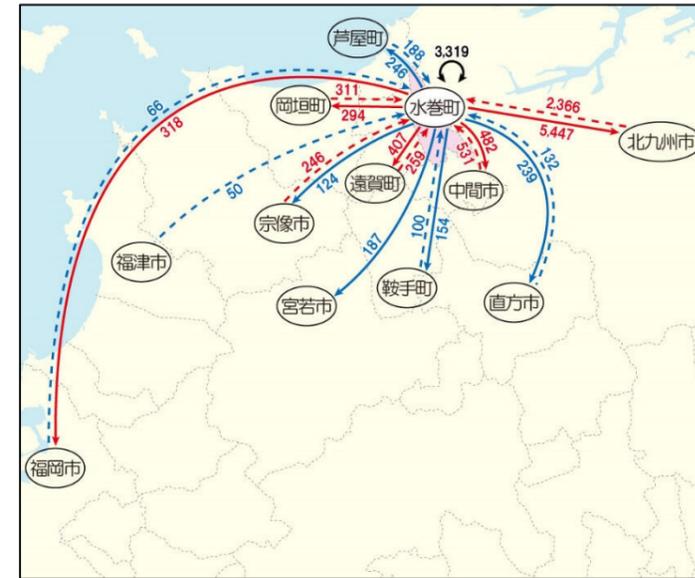
資料：H27 国勢調査メッシュデータ (250mメッシュ)

### 2) 周辺都市との交流

- 隣接する周辺市町との人の流動については、通勤・通学とも、北九州市・中間市・宗像市・遠賀町・岡垣町との繋がりが強い
- 広域的な人の流動については、福岡市との繋がりが強い



※流動(流出・流入)については、内々流動を除く上位10位まで記載

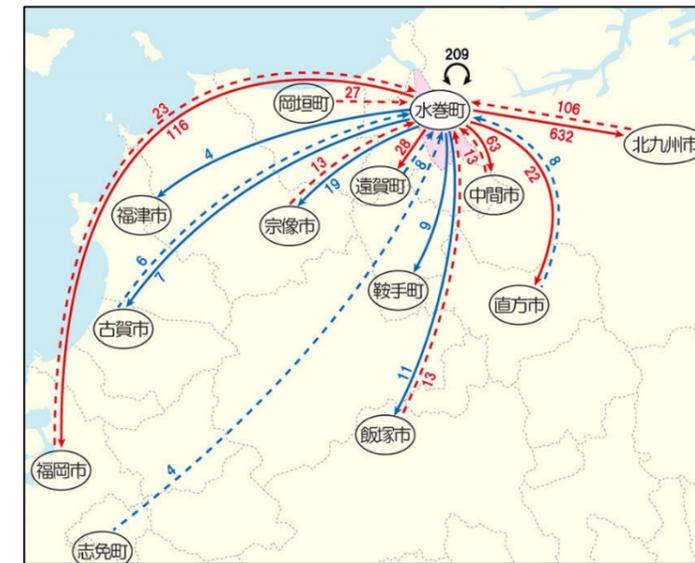


▲通勤における周辺都市との人の動き

資料：H27 国勢調査



※流動(流出・流入)については、内々流動を除く上位10位まで記載



▲通学における周辺都市との人の動き

資料：H27 国勢調査

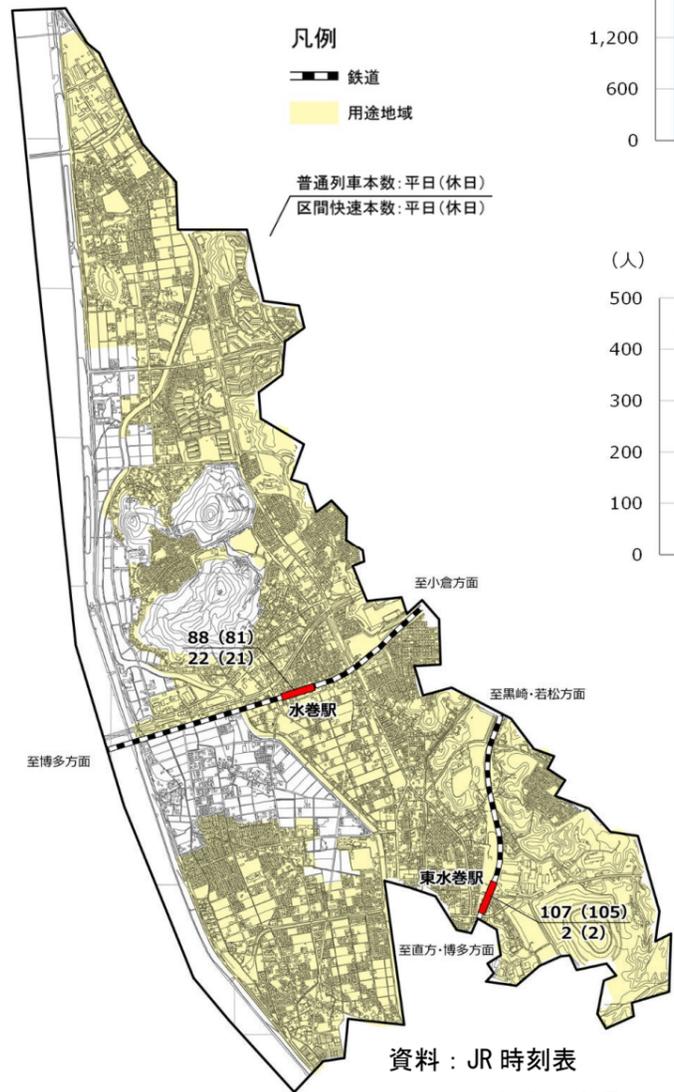
※上記の各人の動きは市町村単位で集計  
※なお、水巻町を起点とした発・着別上位10位までを記載

# 1-2-2. 公共交通の現状

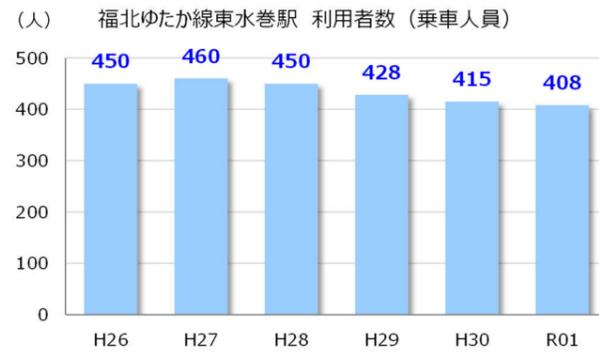
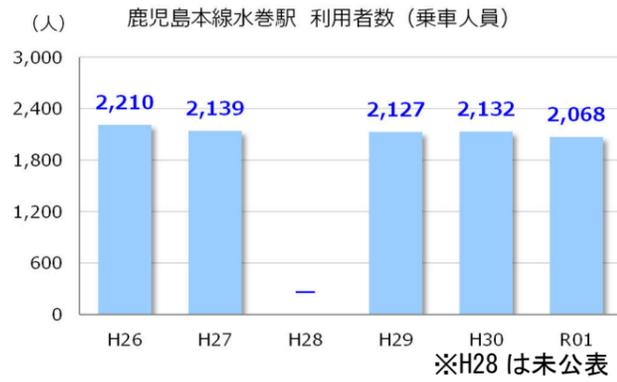
## (1) 公共交通の利用状況

### 1) 鉄道

- 本町中心部を東西にJR鹿児島本線、本町南東部を南北にJR福北ゆたか線が走っている
- JR鹿児島本線は水巻駅を、JR福北ゆたか線は東水巻駅を有することで、周辺都市や福岡市・北九州市等との連絡が多頻度で確保
- 利用者数については、水巻駅・東水巻駅ともに微減傾向



▲鉄道(軌道)の状況



資料: 令和元年度版水巻町統計資料  
 JR九州

▲鉄道利用者数の推移(JR)

### 2) 北九州市営バス

#### <北部線>

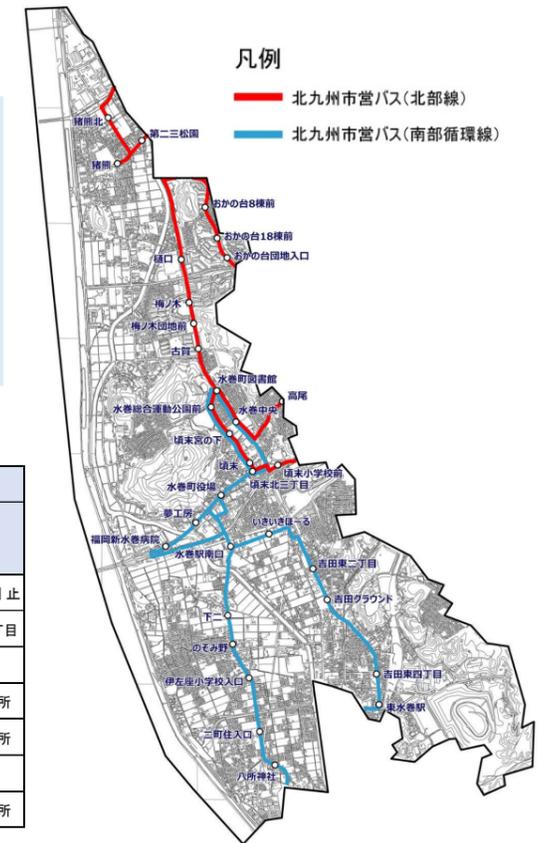
- 水巻町内バス停を利用する町外バス停間利用者は、概ね折尾駅周辺(折尾駅・九州女子大前・九州共立大前等)との利用者数が多い
- 町内バス停間利用者は、中高層の住宅団地や病院・スーパー等の生活利便施設周辺の利用者が多い

#### ▼北九州市営バス(北部線)の系統

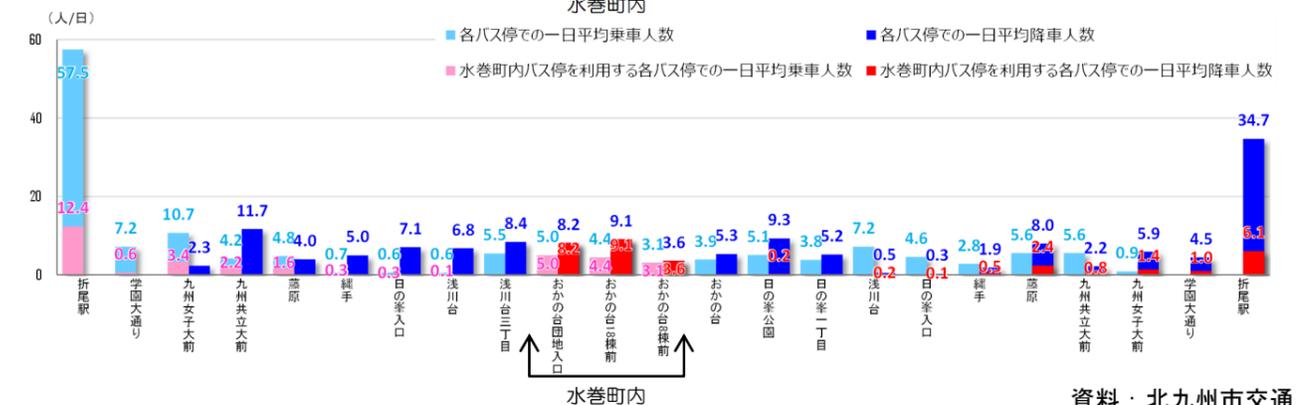
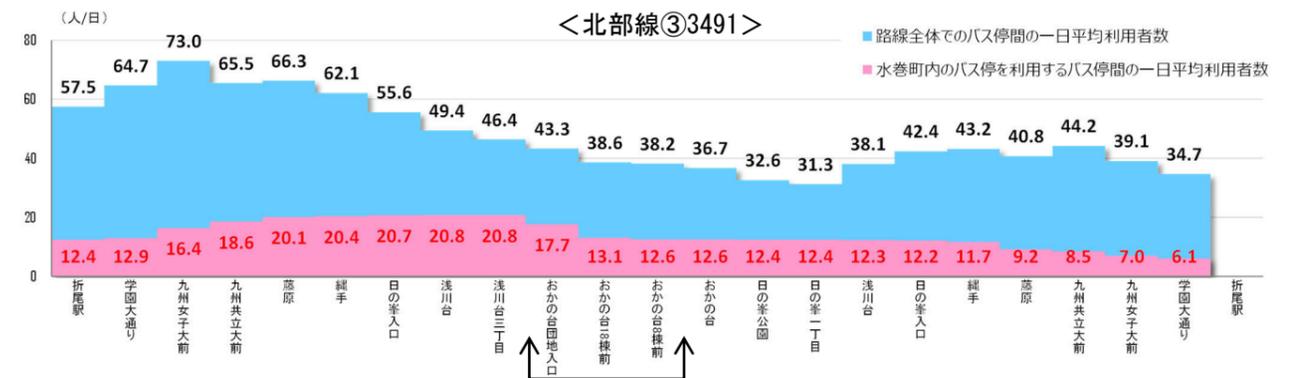
方面	路線名	系統番号		運行系統		
		→	←	起点	経由地	終点
日の峯	折尾～日の峯線	①3511	-	折尾駅	おかの台	日の峯公園止
		-	②3482	折尾駅	おかの台	浅川台三丁目
日吉	折尾～日吉台・水巻中央線	③3491	-	折尾駅	(循環)おかの台・日の峯	折尾駅
		④5411	⑤5412	折尾駅	日吉台・水巻町図書館	向田営業所
向田	折尾～頃末～向田線	⑥3421	⑦3422	折尾駅	頃末・猪熊	向田営業所
		⑧5451	⑨5452	折尾駅	女子大・高須公住・頃末・女子大	折尾駅
その他	頃末～若松高校線(若松営)	⑩7812	-	頃末	日の峯・公住・若松高校	若松営業所

資料: 北九州市交通局

※ [ ] : バス停・バス停間における利用者数の事例掲載系統

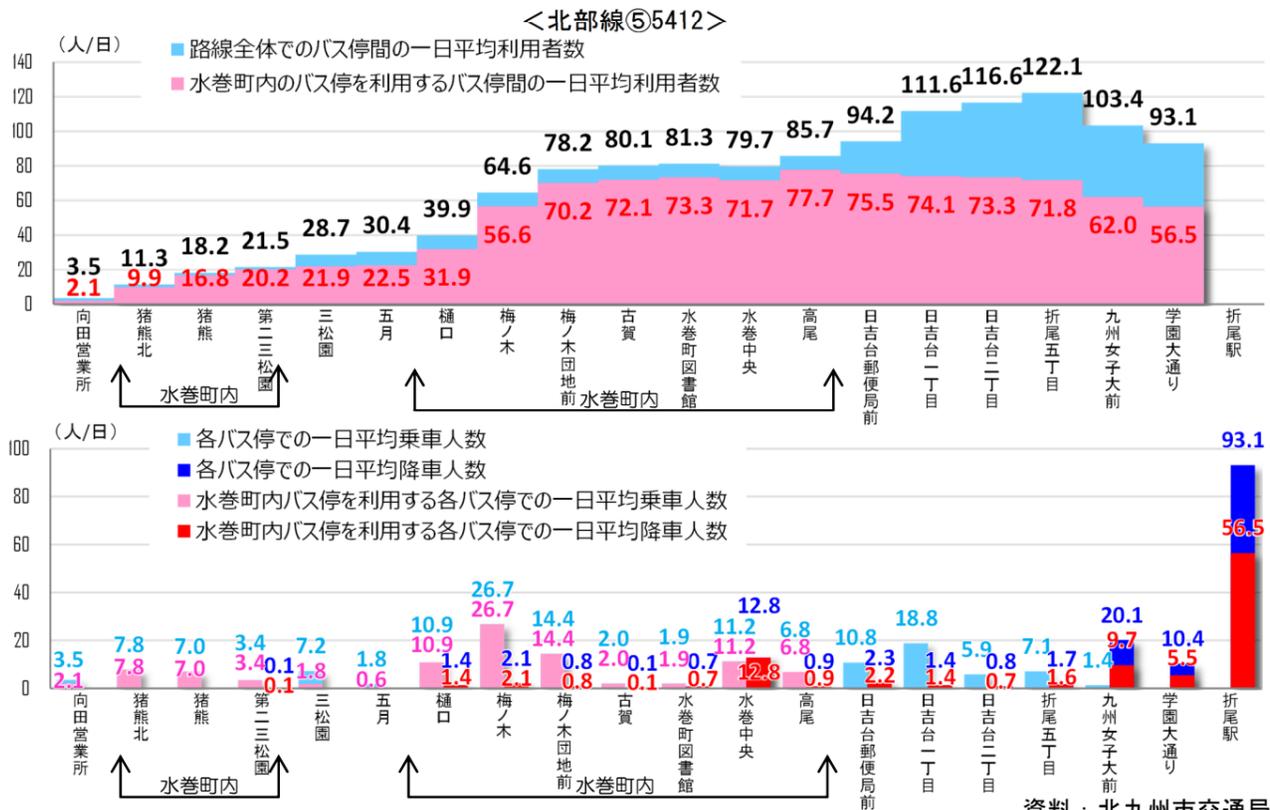


▲北九州市営バスの路線

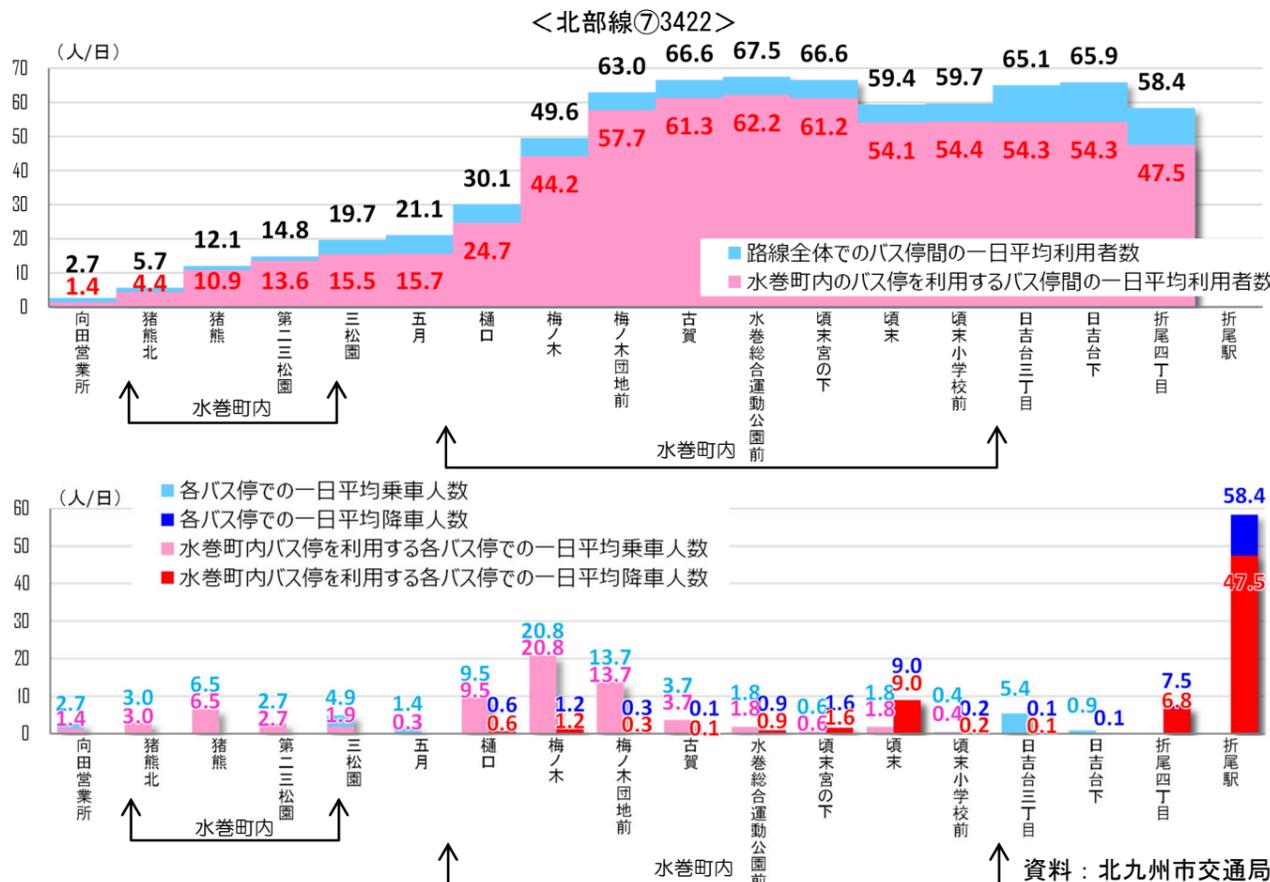


資料: 北九州市交通局

▲北九州市営バス(北部線)におけるバス停及びバス停間利用の利用者数  
 (※R1.7.1~R1.9.30の1日当たり利用者数)-事例③3491



▲北九州市営バス（北部線）におけるバス停及びバス停間利用の利用者数  
（※R1.7.1～R1.9.30の1日当たり利用者数）-事例⑤5412



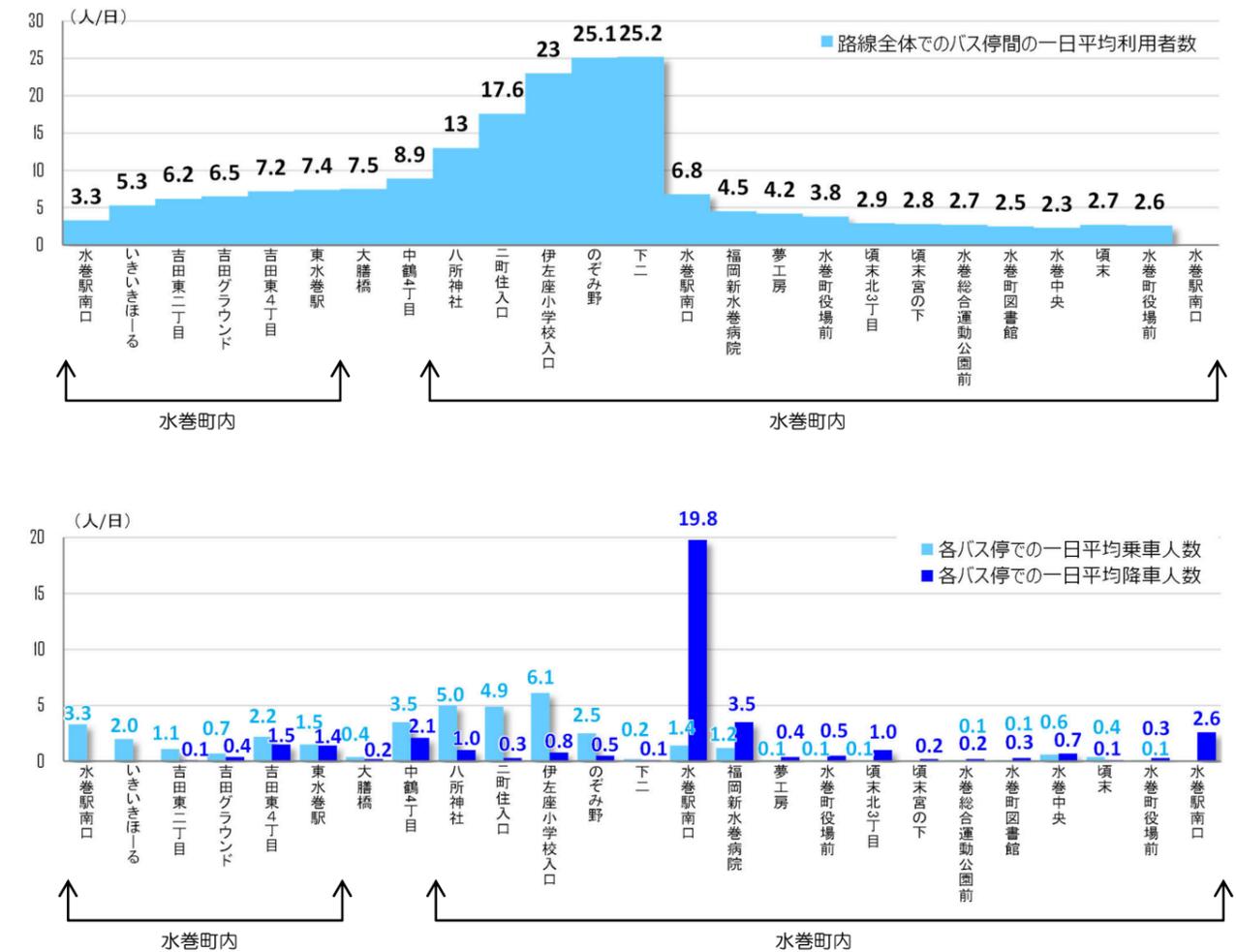
▲北九州市営バス（北部線）におけるバス停及びバス停間利用の利用者数  
（※R1.7.1～R1.9.30の1日当たり利用者数）-事例⑦3422

<南部循環線>

・右回りについては、水巻駅南口から東水巻駅・八所神社を經由し、再度水巻駅南口までの利用者数が多く、特に八所神社から水巻駅南口への利用者数が顕著  
※左周りは、右回りの傾向と同様（下記のバス停間利用者数は非掲載）

※南部循環線の運行本数 平日 : 20 便/日  
土休日 : 17 便/日

<南部循環線右回り>



▲北九州市営バス（南部循環線：右回り）のバス停間利用者数  
（※R1.7.1～R1.9.30の1日当たり利用者数）

資料：北九州市交通局

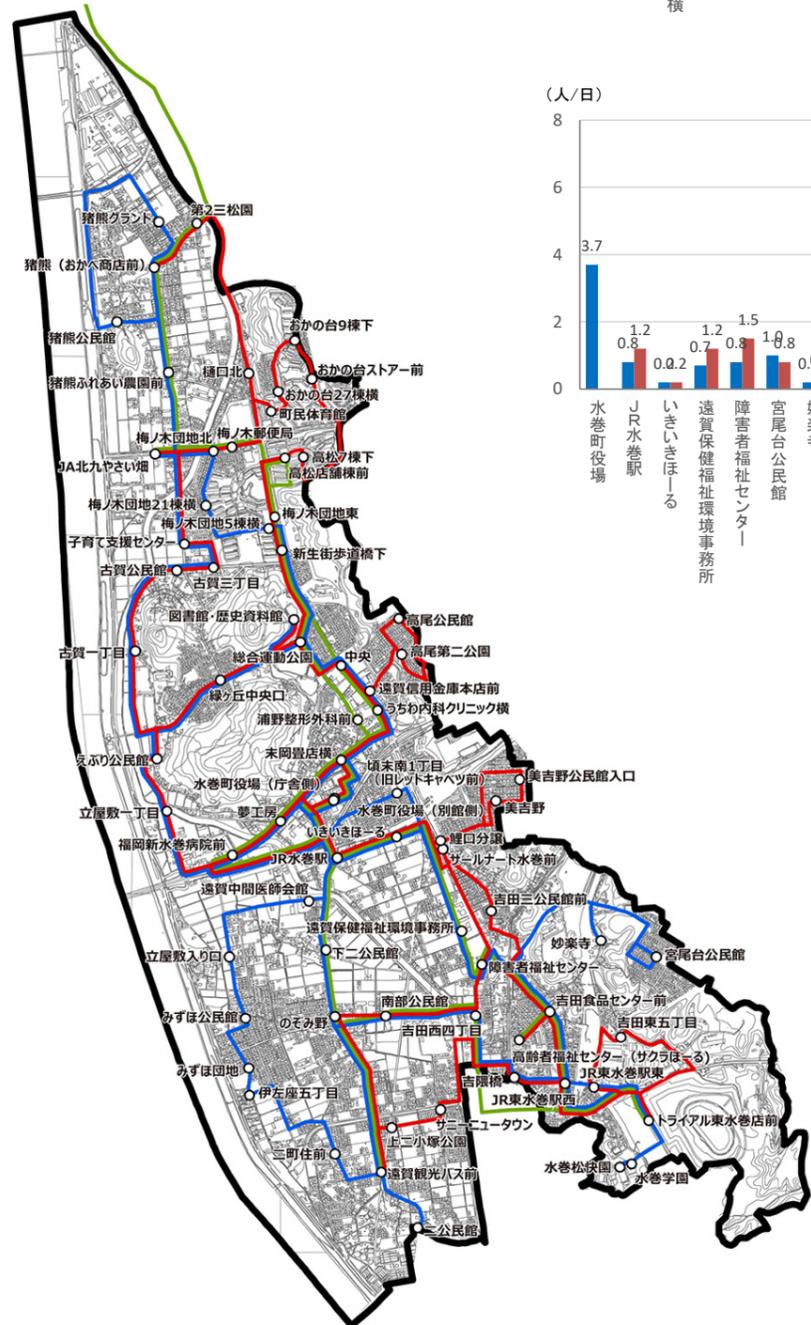
## 2) 水巻福祉ゆめあいバス

### <東回り・西回り>

- 行政・商業・金融・医療・交通結節による主要施設へのバス停利用者が多い
- 遠賀川沿いのルートとなる子育て支援センターから立屋敷一丁目への利用者数が少ない

### <南北線>

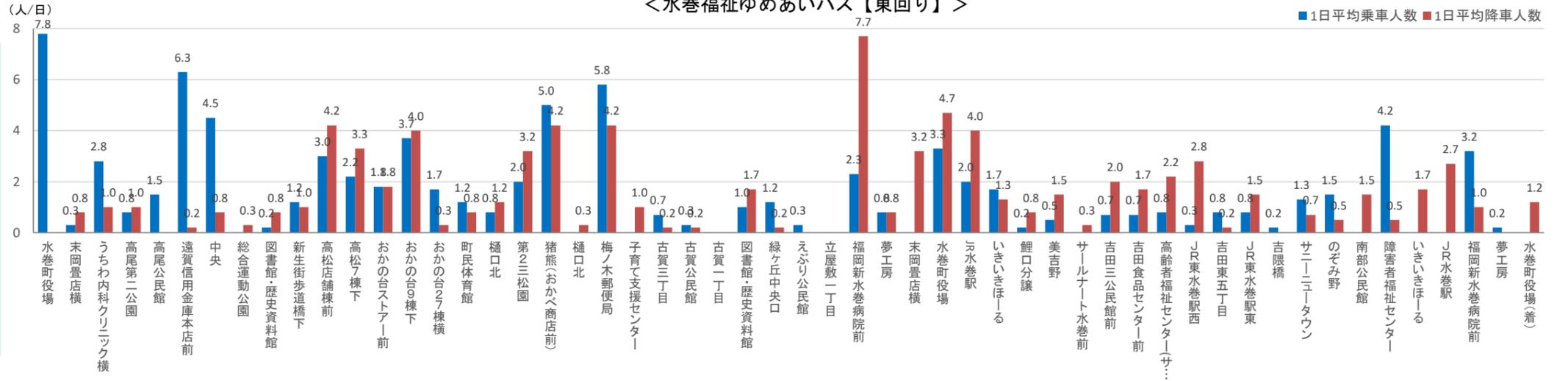
- 町内の幹線道路を中心に商業施設と住宅地を結ぶルートとなるため、全てのバス停での利用が見られる



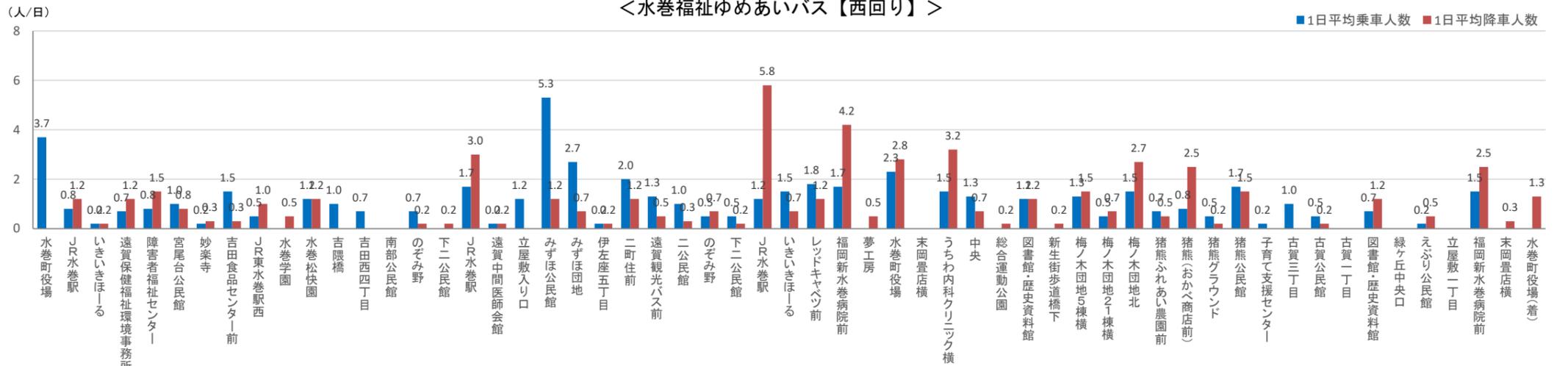
### 凡例

- 水巻福祉ゆめあいバス(東回り)
- 水巻福祉ゆめあいバス(西回り)
- 水巻福祉ゆめあいバス(南北線)

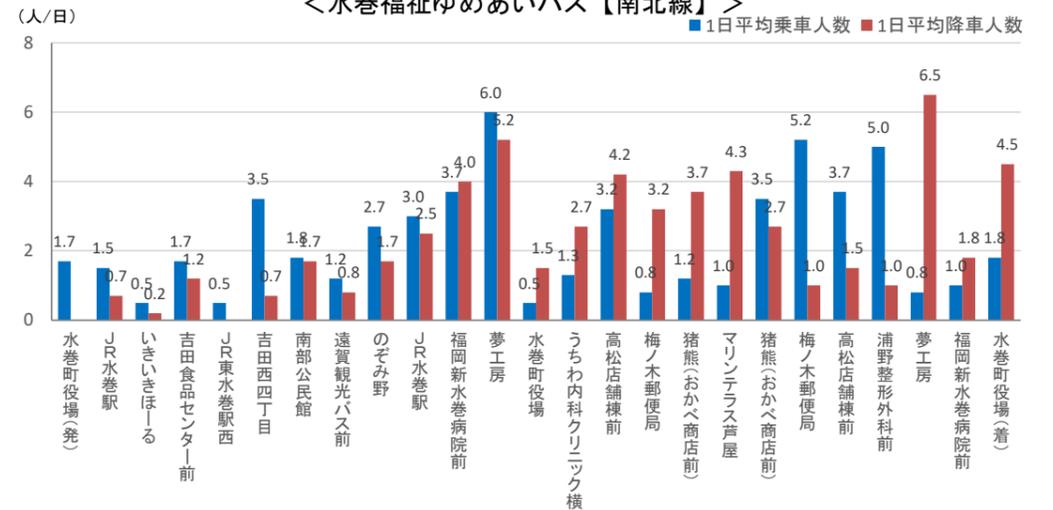
### <水巻福祉ゆめあいバス【東回り】>



### <水巻福祉ゆめあいバス【西回り】>



### <水巻福祉ゆめあいバス【南北線】>

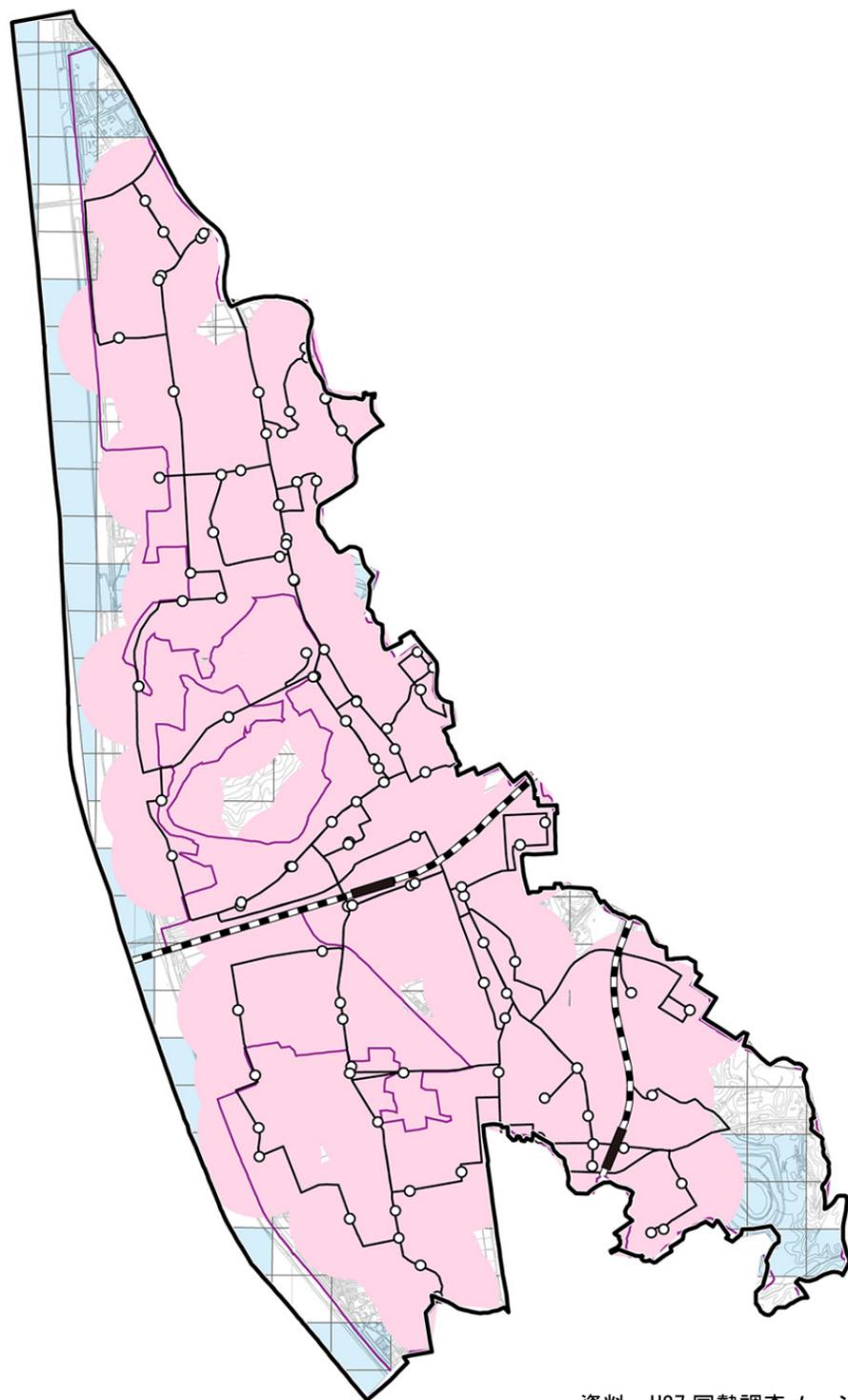


▲水巻福祉ゆめあいバスの路線図及びバス停別利用状況 (※H31. 2. 18~H31. 2. 23 利用実績の日平均)

資料：水巻町庁内資料

## (2) 公共交通の利用圏域

- 水巻町における公共交通の人口カバー率は約 99%であり、空白地域は約 1%
- バス事業者別にみた場合、北九州市営バスの人口カバー率は約 61%、水巻福祉ゆめあいバスは約 94%



資料：H27 国勢調査メッシュデータ

▲公共交通のカバー地域と空白地域

▼公共交通の空白地域・カバー圏域人口

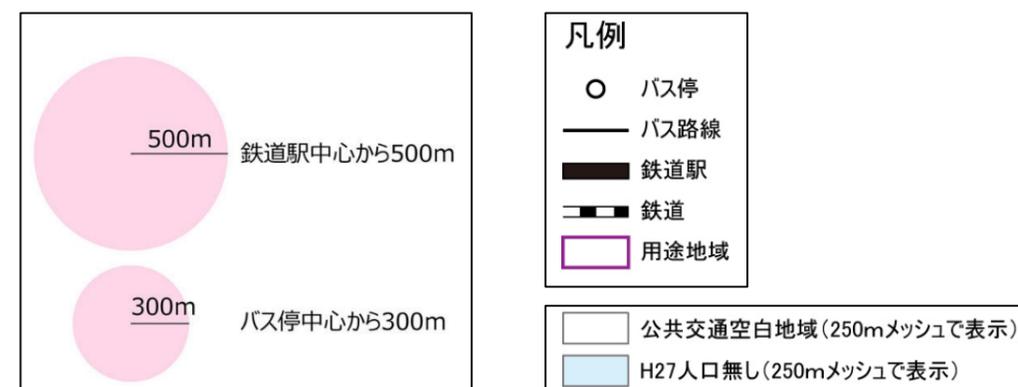
単位：人

	公共交通空白地域	公共交通カバー圏域	計
JR	29,715 (82.2%)	6,449 (17.8%)	36,164 (100.0%)
全バスルート	271 (0.7%)	35,893 (99.3%)	36,164 (100.0%)
北九州市営バス	14,138 (39.1%)	22,026 (60.9%)	36,164 (100.0%)
水巻福祉ゆめあいバス	2,116 (5.9%)	34,048 (94.1%)	36,164 (100.0%)

※人口については、250mメッシュ単位での集計であるため、実際の人口とは異なる。

資料：H27国勢調査メッシュデータ

※各バスルートの計(人口)は、250mメッシュを基準に集計し、市境界部における隣接市の人口を一部含むため、水巻町全体の人口と異なる。



※鉄道駅中心から 500mについて

・「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月/国土交通省都市局都市計画課）」より、【(i)立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例】における「②各評価指標に係る注釈」の『※5)「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500mを採用』を活用

※バス停中心から 300mについて

・上記同様、「②各評価指標に係る注釈」の『※4)「公共交通沿線地域は、全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏(バス停については 300m)」』を活用

# 1-2-3. 公共交通に関するアンケート

## (1) アンケート調査概要

### 1) アンケート調査配布対象者

- ①調査小学校区：水巻町全域
- ②調査対象者：水巻町に住居登録している18歳以上の住民 3,000人(6,000人)  
※1人につき調査票を2票配布するため、6,000人となる
- ③抽出方法：住民基本台帳から無作為抽出  
※小学校区別・年齢別に下記の表のように抽出  
※同世帯の抽出は行わない
- ④調査方法：郵送配布、回収は郵送及びインターネット

▼小学校区別・年齢別配布数

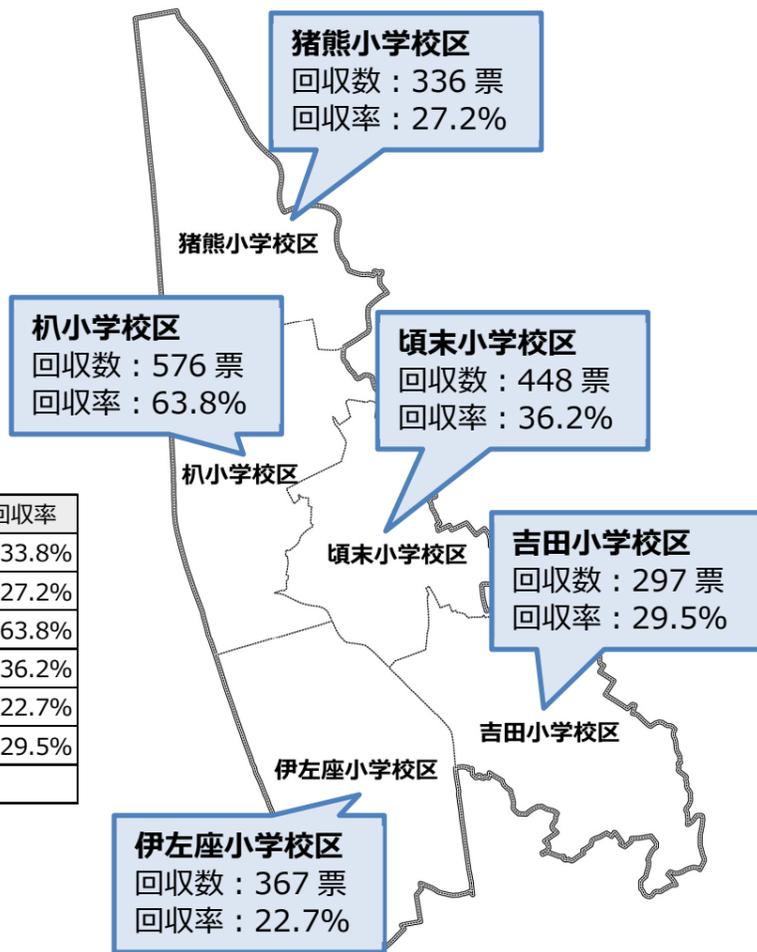
(通)	18~19歳	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~64歳	65~69歳	70歳以上	計
計	65	335	426	479	434	247	285	730	3000
猪熊小学校区	13	69	88	98	89	51	59	150	617
杣小学校区	10	50	64	72	65	37	43	110	451
頃末小学校区	13	69	88	99	90	51	59	151	619
伊左座小学校区	17	90	115	129	117	67	77	197	809
吉田小学校区	11	56	72	80	73	41	48	122	503

### 2) アンケート回収状況

- アンケート調査は抽出された3,000人に2票ずつ配布し、合計6,000票配布
- 回収数としては、2,030票であり、回収率としては、約34%

▼小学校区別の回収数・回収率

	配布数(票)	回収数(票)	回収率
計	6,000	2,030	33.8%
猪熊小学校区	1,233	336	27.2%
杣小学校区	903	576	63.8%
頃末小学校区	1,239	448	36.2%
伊左座小学校区	1,619	367	22.7%
吉田小学校区	1,007	297	29.5%
無回答		6	

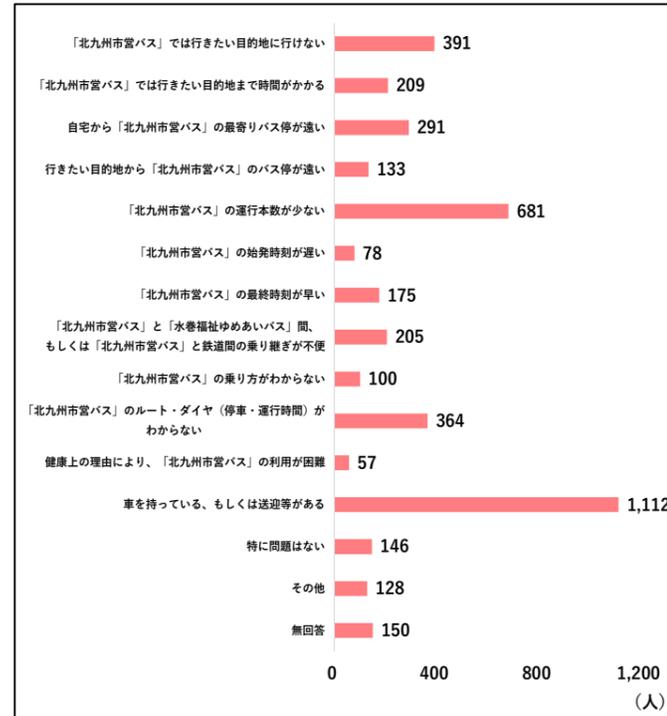


▲小学校区別の回収数・回収率

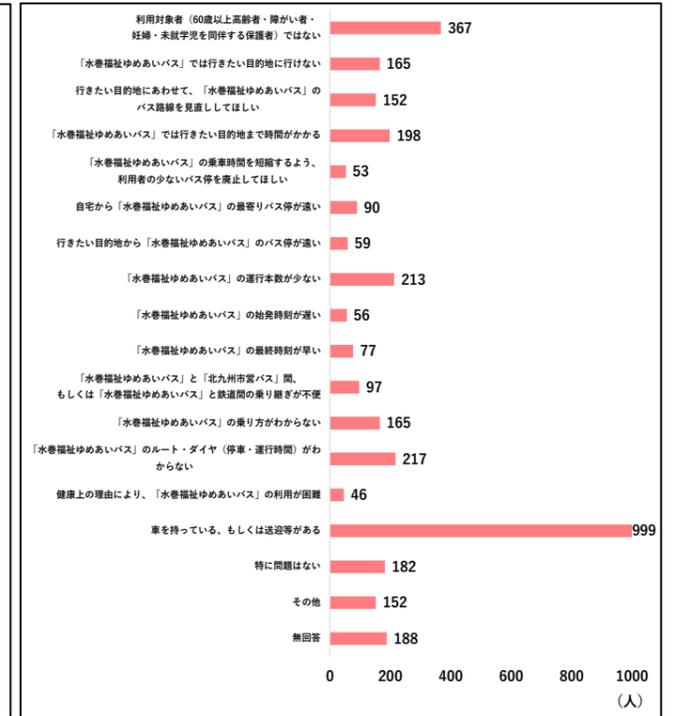
## (2) アンケート結果(概要)

### 1) 乗合バスへの要望

- <市営バス>・主に「運行本数が少ない」「目的地に行けない」「ルート・ダイヤがわからない」への指摘が多い
- <福祉バス>・「ルート・ダイヤがわからない」「運行本数が少ない」「目的地まで時間がかかる」「乗り方がわからない」「目的地に行けない」など、多岐に渡る指摘
- ・その他意見では、町民全体が利用できる有料運行や認知度向上の指摘あり



▲北九州市営バス<<町全体>> N=4,220

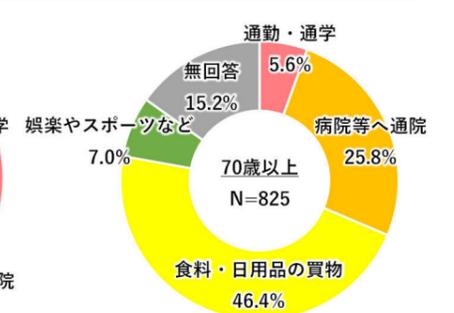
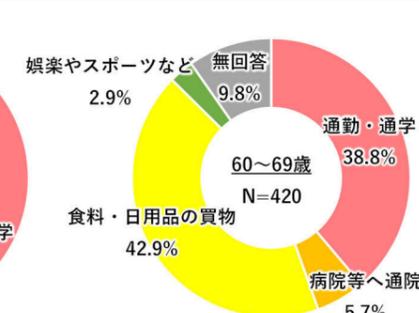
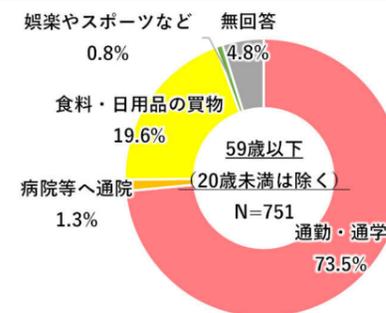


▲水巻福祉ゆめあいバス<<町全体>> N=3,476

### 2) 平日の外出

#### ①外出目的

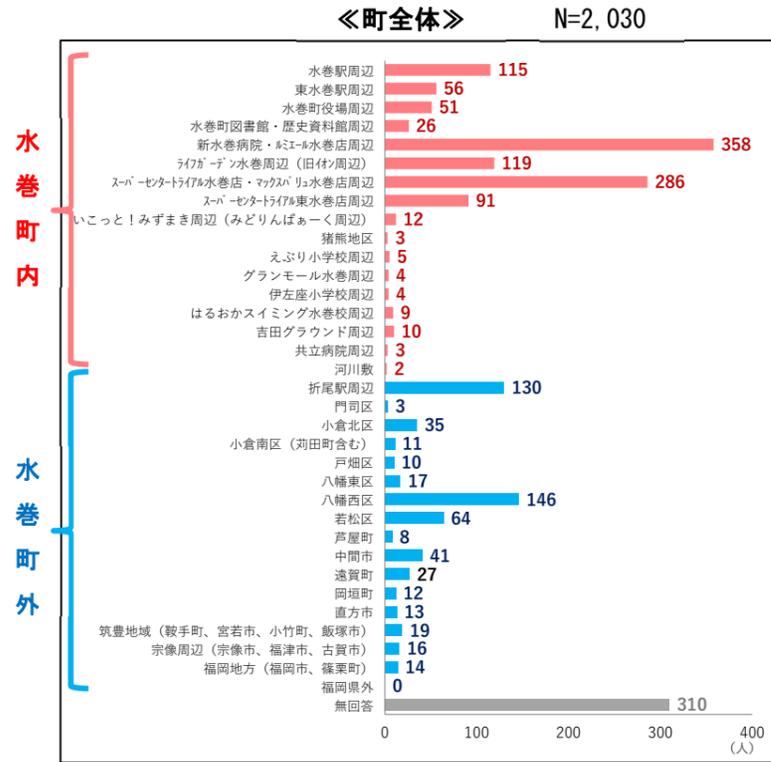
- 59歳以下：通勤・通学(74% ※20歳未満を除く)
- 60~69歳：買い物(43%)
- 70歳以上：買い物(46%)、通院(26%)



▲外出目的

②外出先

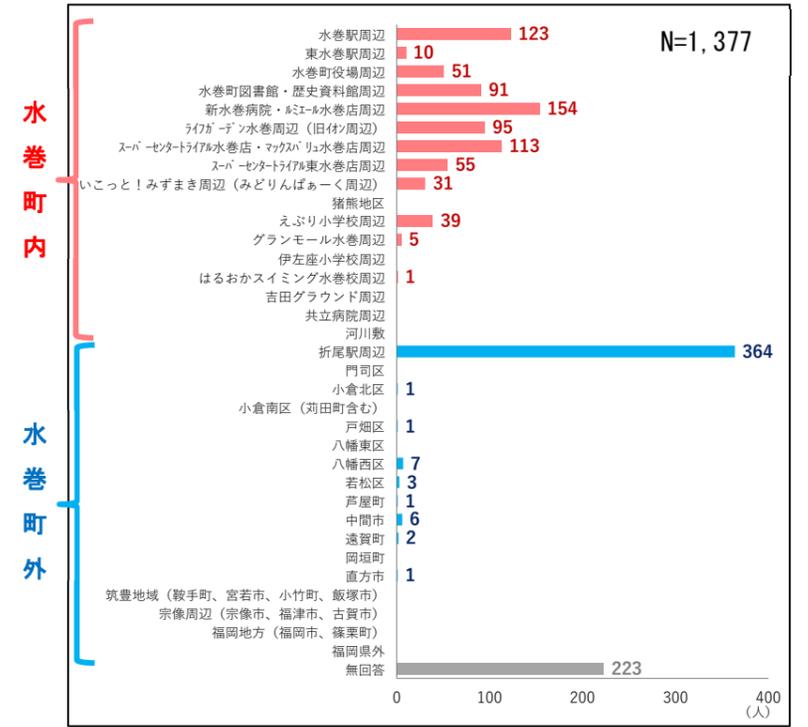
- ・通勤・通学：折尾駅周辺、八幡西区、水巻駅周辺
- ・買い物：各地域に近接するスーパー
- ・通院：新水巻病院



▲外出先

3) 潜在的な目的地

- <水巻町外>
- ・折尾駅周辺
- <水巻町内>
- ・水巻駅、水巻町役場、水巻町図書館・歴史資料館、新水巻病院、各スーパー



▲潜在的な利用目的地

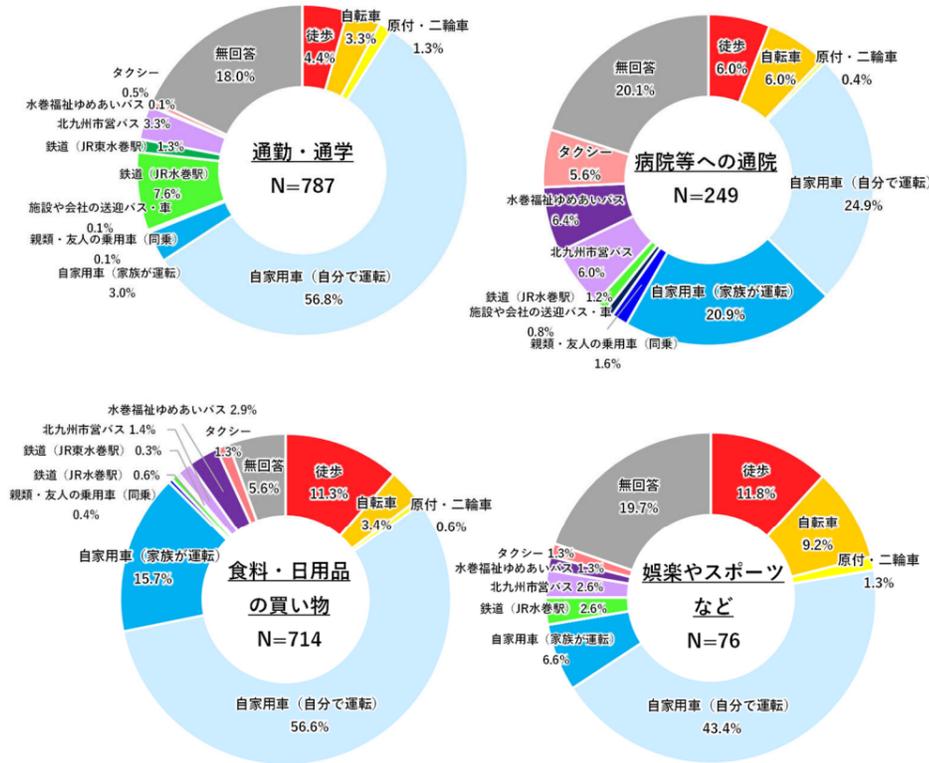
③交通手段

<外出(往路)時>

- ・各外出目的とも「自家用車(自分で運転)」利用が多い中、通院では公共交通(バス・鉄道・タクシー)を利用

<帰宅時>

- ・往路にバス、帰路にタクシー利用あり
- 運行時間の不整合、買い物等の荷物の負担が要因と推察
- ・往路に福祉バス、帰路に市営バス利用あり
- 代替公共交通機関が存在(バス路線の重複)

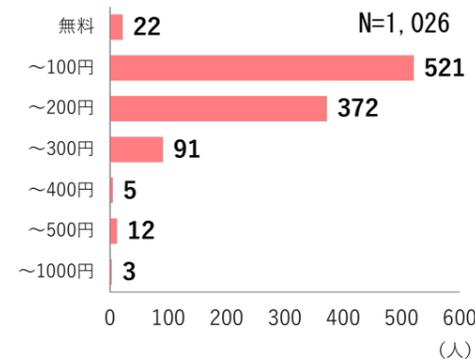


▲外出(往路)交通手段

4) 将来的なバス交通

<可能負担額>

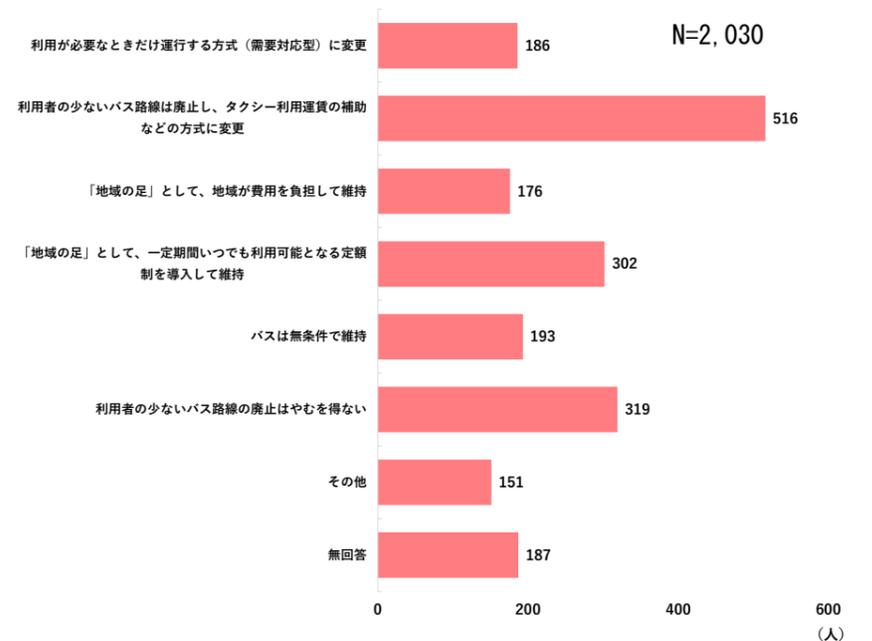
- ・「～100円」が最も多く、次いで、「～200円」が多い



▲可能な費用負担額

<バスの維持のあり方>

- ・「利用者の少ないバス路線廃止とタクシー利用運賃補助等の導入」「利用者の少ないバス路線廃止」「一定期間利用可能な定額制導入」への指摘が多い
- ・その他意見は、利用条件排除(誰もが利用可能)、有料化(財政負担軽減)、効率化(ニーズ対応や車両小型化等)、PR(利用者拡大)の指摘あり



▲バス交通の将来的な維持のあり方

## 1-2-4. 公共交通の課題整理

<b>1. 地域概況</b>	
1-1. 上位・関連計画	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点:JR 水巻駅周辺</li> <li>・生活拠点:町民体育館周辺・JR 東水巻駅周辺</li> <li>・公共交通のネットワークの確保・維持 (バス利用者増加・利便性向上)</li> <li>・連携中枢都市圏構想の推進</li> </ul>	
1-2. 地域概況	
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・27.9 千人 (R3.5)</li> <li>(H12: 31.6 千人をピークに減少)</li> <li>・各地域 (小学校区) で<b>高齢化が進行</b></li> <li>・年少・生産年齢人口は、<b>猪熊・杵・吉田地域で減少</b>顕著</li> <li>・人口分布は、概ね<b>町全体に分布</b></li> </ul>
周辺都市との交流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北九州市・中間市・宗像市・遠賀町・岡垣町・芦屋町の隣接市町のほか、福岡市との広域的な繋がり</li> </ul>

<b>2. 公共交通の現状</b>	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 水巻駅・東水巻駅ともに<b>利用者数は微減</b>傾向</li> </ul>
市営バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町外バス停は<b>折尾駅周辺</b> (折尾駅・九州女子大前・九州共立大前) の<b>利用者が多い</b></li> <li>・町内バス停は<b>中高層の住宅団地</b>や病院・スーパー等の<b>生活利便施設周辺の利用者が多い</b></li> </ul>
福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政・商業・金融・医療・交通結節点などの<b>主要施設周辺の利用者が多い</b></li> <li>・遠賀川沿いルートの利用者が少ない</li> </ul>
公共交通利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通人口カバー率: <b>約 99%</b> (北九州市営バス: 約 61%、水巻福祉ゆめあいバス: 約 94%)</li> </ul>

<b>3. 公共交通に関するアンケート</b>	
◆乗合バスへの要望	
市営バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に「運行本数が少ない」「目的地に行けない」「ルート・ダイヤがわからない」への指摘が多い</li> </ul>
福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ルート・ダイヤがわからない」「運行本数が少ない」「目的地まで時間がかかる」「乗り方がわからない」「目的地に行けない」など、多岐に渡る指摘</li> <li>・その他意見は、<b>町民全体が利用できる有料運行や認知度向上</b>の指摘あり</li> </ul>
◆平日の外出	
外出目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・59 歳以下: 通勤・通学 (74% ※20 歳未満を除く)</li> <li>・60~69 歳: 買い物 (43%)</li> <li>・70 歳以上: 買い物 (46%)、通院 (26%)</li> </ul>
外出先	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学: 折尾駅周辺、八幡西区、水巻駅周辺</li> <li>・買い物: 各地域に近接するスーパー</li> <li>・通院: 新水巻病院</li> </ul>
交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各外出目的とも「自家用車 (自分で運転)」利用が多い中、通院では公共交通 (バス・鉄道・タクシー) を利用</li> <li>・町外 (折尾駅周辺・北九州市方面) へは市営バスや鉄道 (JR 水巻駅) を利用</li> </ul>
帰宅時交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・往路にバス、帰路にタクシー利用あり</li> <li>→運行時間の不整合、買い物等の荷物の負担が要因と推察</li> <li>・往路に福祉バス、帰路に市営バス利用あり</li> <li>→代替公共交通機関が存在 (バス路線の重複)</li> </ul>
◆休日の外出	
外出目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に買い物</li> </ul>
外出先	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内: 各地域の近隣するスーパー</li> <li>・町外: 折尾駅周辺・八幡西区・若松区・中間市等</li> </ul>
交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物での「自家用車 (自分・家族が運転)」利用は 7~8 割</li> <li>・町外 (折尾駅周辺・北九州市方面) へは市営バス・鉄道 (JR 水巻駅・JR 東水巻駅) を利用</li> </ul>
◆潜在的な目的地	
水巻町外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・折尾駅周辺</li> </ul>
水巻町内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水巻駅、水巻町役場、水巻町図書館・歴史資料館、新水巻病院、各スーパー</li> </ul>
◆将来的なバス交通	
可能負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・100 円/回以下 (51%)、200 円/回以下 (36%)</li> <li>【参考: 遠賀郡内のコミュニティバス乗車運賃】</li> <li>芦屋町: 対距離区間制、岡垣町: 170 円、遠賀町: 200 円</li> </ul>
バスの維持のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「<b>利用者の少ないバス路線廃止</b>と<b>タクシー利用運賃補助等の導入</b>」「<b>利用者の少ないバス路線廃止</b>」「<b>一定期間利用可能な定額制導入</b>」への指摘が多い</li> <li>・その他意見は、<b>利用条件排除</b> (誰もが利用可能)、<b>有料化</b> (財政負担軽減)、<b>効率化</b> (ニーズ対応や車両小型化等)、<b>PR</b> (利用者拡大) の指摘あり</li> </ul>

<b>●●● 公共交通の課題 ●●●</b>	
<b>課題①: まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 水巻駅を都市拠点、町民体育館周辺・JR 東水巻駅周辺を生活拠点に位置づけていることから、<b>拠点としてのポテンシャル向上と、拠点間連携による交流促進</b>を図る公共交通ネットワークを形成する。</li> </ul>	
<b>課題②: 交通結節機能の強化と交通拠点としての機能充実</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用者増加と利便性向上に繋がる、<b>複数の公共交通機関</b> (鉄道・バス・タクシー等) による<b>連絡環境</b>の整備を図る。</li> </ul>	
<b>課題③: 北九州市など、周辺都市との広域連携を図る公共交通の構築</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣周辺都市との流動が見られる中、<b>本町と周辺都市を結ぶ基幹交通ネットワーク</b>を形成する。</li> </ul>	
<b>課題④: 高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢単身世帯や高齢夫婦世帯の増加に対応した<b>まちづくり</b>を必要とする中、高齢者の外出支援など、<b>日常生活を支える交通サービス</b>の確保・維持を図る。</li> </ul>	
<b>課題⑤: 住民ニーズや利用目的に応じた公共交通サービスの構築</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障がい者などの交通弱者への支援とともに、通勤・通学や買い物、通院等、<b>誰もが利用可能</b>であり、<b>生活利便性の高い公共交通サービス</b>を提供する。</li> </ul>	
<b>課題⑥: 移動実態を考慮した効率的な公共交通の構築</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・概ね町全体に市街地が形成される中、公共交通による人口カバー率は約 99%を占めている。</li> <li>・バス路線の重複や利用者数の少ない運行区間を有することから、町内の各主要施設へのアクセス性を図りつつ、<b>多様な公共交通機関・交通事業者との連携による、機能・役割を十分に発揮する公共交通ネットワーク</b>の形成とサービスを提供する。</li> </ul>	
<b>課題⑦: 受益者負担の適正化による持続可能な公共交通の構築</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少や少子高齢化により、今後、本町における公共交通への財政負担は切迫することが想定される。</li> <li>・財政負担軽減を見据え、<b>受益者負担の適正化による持続的な地域公共交通</b>の運営を図る。</li> </ul>	
<b>課題⑧: 公共交通の利便性・認知度向上と利用促進</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT の活用等、各種媒体による<b>わかりやすい情報提供</b>を図ることで、利便性・認知度の向上と利用促進を図る。</li> </ul>	

▲公共交通の課題整理

1-2-5. 公共交通の方針検討

**「福祉」に比重を置いた案**

● 高齢者や障がい者支援に重点を置き、町内の各地区からの移動を支援

**《方針案A》**

**高齢者・障がい者支援等、福祉を主体とした公共交通**

※市営バス・福祉バスともに現行運行を基本

⇒細かなネットワーク形成により、概ね町全域の様々な地区を結ぶ公共交通網を形成  
 ⇒北部地域では、折尾駅等への広域的な移動を確保  
 ⇒準幹線軸は福祉を主体とすることから無料による運行  
 ※高齢者等の利用条件あり（幹線軸は利用条件なし）

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>町全体への公共交通による移動が可能（高齢者等の利用条件あり）</li> <li>高齢者等への無料による運行（福祉バスのみ）</li> <li>拠点間移動は、福祉バス・市営バスにより選択可能（代替公共交通機関あり）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学利用は市営バスに限定</li> <li>路線ルートが錯綜し、利用者によるルート・ダイヤ等の理解が困難</li> <li>バスによる広域的な移動は、北部地域に限られ、折尾駅方面のみ</li> </ul>

**《財政負担：高》**  
 ※初期費用、運用・維持管理費用を考慮  
 ※方針案Aを基本に、方針案A・B・Cを相対比較

**「生活利便性」に比重を置いた案**

● 各種の生活利便施設が立地し、高密度の住宅地を形成する地域での移動を支援

**《方針案B》**

**既存住宅地への人口定着を図るよう、生活利便性を向上する公共交通**

⇒財政負担の軽減を図るよう、高密度の住宅地を中心に公共交通網を形成（利用者負担が基本）  
 ⇒都市拠点・生活拠点を結びつつ、折尾駅や中間市方面等への広域的な移動を確保  
 ⇒高台地区において、高齢者等の移動が困難な地区では買い物・通院等への移動支援を考慮

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線を棲み分け（シンプル化）・利用者負担により財政負担を軽減（財政負担が3案中最も低い）</li> <li>利用者に理解しやすいルート・ダイヤ設定が可能</li> <li>幹線軸により各拠点からの広域的な移動が可能</li> <li>支線軸・生活支援軸では1路線あたりの距離が短縮され、乗車時間の短縮・便数増加等のサービスが向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低密度の住宅地に対する移動支援を別途検討必要</li> <li>公共交通空白地が最も高くなる恐れあり</li> <li>支線軸・生活支援軸では公平性を保ちつつ、利用者数が確保されるルート設定が必要</li> <li>幹線軸・支線軸・生活支援軸において、細街路等の地形条件を考慮した車両の棲み分けが必要</li> </ul>

**《財政負担：低》**  
 ※初期費用、運用・維持管理費用を考慮  
 ※方針案Aを基本に、方針案A・B・Cを相対比較

**「サービス性」に比重を置いた案**

● 地域バランスを考慮し、多様な公共交通機関のサービス提供による移動を支援

**《方針案C》**

**町全体への交通サービス提供による、誰もが利用可能な公共交通**

⇒町全体において、公共交通サービスを提供（利用者負担が基本）  
 ⇒各拠点より、北部地域は折尾駅等、南部地域は中間市等への広域的な移動を確保（広域的移動の分散）  
 ⇒高台地区や低密度の住宅地等へは、デマンド交通等を活用した移動支援を考慮

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域連携エリアを含め、町全体への公共交通移動</li> <li>幹線軸により各拠点からの広域的な移動が可能</li> <li>また、北部・南部地域で行き先を分散することで乗車時間の短縮・便数増加等のサービスが向上（交通事業者の分散も可能）</li> <li>支線軸では1路線あたりの距離が短縮され、乗車時間の短縮・便数増加等のサービスが向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高密度の住宅地において、公共交通空白地が発生する恐れあり</li> <li>支線軸では公平性を保ちつつ、利用者数が確保されるルート設定が必要</li> <li>地域連携エリアへの柔軟に対応可能なデマンド交通等を活用した交通サービスの導入検討が必要</li> </ul>

**《財政負担：中》**  
 ※初期費用、運用・維持管理費用を考慮  
 ※方針案Aを基本に、方針案A・B・Cを相対比較

**◆補足：公共交通の課題と方針案との対応**

公共交通の課題	方針案		
	A	B	C
課題①：まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成	○	○	○
課題②：交通結節機能の強化と交通拠点としての機能充実	△	○	○
課題③：北九州市など、周辺都市との広域連携を図る公共交通の構築	△	○	○
課題④：高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持	○	△	○
課題⑤：住民ニーズや利用目的に応じた公共交通サービスの構築	×	△	○
課題⑥：移動実態を考慮した効率的な公共交通の構築	×	○	○
課題⑦：受益者負担の適正化による財政負担の軽減	×	○	△
課題⑧：公共交通の認知度向上と利用促進	×	○	○

前述の地域概況、公共交通の現状、アンケート結果、水巻町における公共交通の課題を踏まえたうえで、左記の3つの方針案を策定しました。この方針案は福祉、生活利便性、サービス性に比重を置いた案となっており、相互に補完しあう方針案となっています。

そのため、この案の中から一つを選択し、特化させていくだけではなく、水巻町並びに近隣市町村の将来展望を踏まえ、持続可能な公共交通体系の維持のため相互補完的な基本方針とし、今後の交通施策を展開していくべきであるといえます。

## 2. 令和3年度の検討成果

### 2-1. 検討内容

#### (1) 検討目的

令和3年度は、過年度における令和2年度の検討成果を踏まえ、水巻町及び関係官庁職員、交通事業者等の参加による「水巻町公共交通に関する勉強会」の開催を行うことで、次年度以降に設置予定の地域公共交通会議及び地域公共交通活性化再生法に定める法定協議会を兼ねた合同会議にて、地域公共交通計画策定に関する円滑な議論ができるよう、当町公共交通の課題と今後の方向性に関して、参加者間における事前の知識共有を図るとともに、合同会議に向けた今後の公共交通体系の方向性を定めることを目的とした。

#### (2) 検討内容

「水巻公共交通に関する勉強会」については、ワークショップ形式により5回実施した。また、ワークショップに参加いただいている北九州市営バス及びタクシー事業者を対象に、運営の実情及び施策への対応等について、ワークショップとは別途に、個別のヒアリングを行った。

#### ▼勉強会・ヒアリングの開催内容

	第1回勉強会	第2回勉強会		第3回勉強会	第4回勉強会
					
開催時期	令和3年10月20日(水)	令和4年3月17日(木)		令和4年5月12日(木)	令和4年6月23日(木)
開催内容 ・ 検討事項	●水巻町公共交通の現状確認 ⇒水巻町職員及び実務関係者による水巻町公共交通の現状確認及び課題の洗い出し	●水巻町公共交通の課題整理 ⇒水巻町公共交通体系調査検討結果と第1回勉強会の結果を踏まえた総合的な課題の再整理		●今後の水巻町公共交通の方向性検討 ⇒他都市事例の紹介 ⇒水巻町での望ましい交通体系の検討	●今後の水巻町公共交通に対する施策検討 ⇒方向性(将来像)に対する交通体系と実施方策の検討
参加者	・水巻町職員 (実務関係者等の有志)	・水巻町職員 ・関係官庁職員 ・交通事業者 ・住民代表等関係者 ・学識者(※アドバイザー)		・水巻町職員 ・関係官庁職員 ・交通事業者 ・住民代表等関係者 ・学識者(※アドバイザー)	・水巻町職員 ・関係官庁職員 ・交通事業者 ・住民代表等関係者 ・学識者(※アドバイザー)
勉強会 進め方	テーマ：水巻町の公共交通の現状と問題点を教えて！ ○勉強会(全体)及び第1回勉強会における開催の趣旨説明 ○「基本方針(案)の整理(過年度成果)」の概略説明 ○水巻町における公共交通の現状と問題点について意見聴取 ⇒利用者側からの現状と問題点 ⇒運用側からの現状と問題点 等 ○利便性の向上や利用者数の増加等(もしくは方針案A・B・C)に向けた公共交通の課題について意見聴取	テーマ：水巻町の公共交通の問題点・課題を考えよう！ ○勉強会(全体)及び第2回勉強会における開催の趣旨説明 ○「基本方針(案)の整理(過年度整理)」と「第1回勉強会の成果」の概略説明 ○水巻町における公共交通の現状と問題点について意見聴取(第1回成果からの追加事項) ⇒利用者側からの現状と問題点 ⇒運用側からの現状と問題点 等 ○公共交通の課題再整理 ⇒「基本方針(案)の整理(過年度成果)」と実情(現場)との乖離を確認 ⇒課題の再整理	交通事業者ヒアリング ⇒運営・運行の実情、利用者の状況、新しい施策への対応等についてヒアリング  ◇折尾タクシー株式会社 令和4年4月13日(木)  ◇北九州市交通局 市営バス 令和4年4月21日(木)  ◇有限会社 みずほタクシー 令和4年4月28日(木)	テーマ：水巻町の公共交通の将来像を考えよう！ ○第3回勉強会における開催の趣旨説明 ○「第2回勉強会の成果」の概略説明 ○他都市における公共交通事例の紹介 ⇒都市規模別での事例 ⇒地形・市街地状況別での事例 等 ○水巻町における公共交通の将来像の検討 ⇒望ましい将来像 ⇒望ましい交通体系	テーマ：水巻町の望ましい公共交通を考えよう！ ○第4回勉強会における開催の趣旨説明 ○「第3回勉強会の成果」の概略説明 ○公共交通の方向性(将来像)に対する導入施策の検討 ⇒望ましい交通体系(メニュー)と対応する実施方策

## 2-2. 検討成果

### (1) 実施方策（案）の抽出

#### ▼公共交通に関する実施方策（案）の整理（1/2）

<b>過年度の公共交通の課題</b> ※課題⑨は勉強会による追加事項	<b>勉強会での問題・改善点まとめ</b>	<b>将来像・方向性</b>	<b>交通体系（メニュー）（案）</b> ●：勉強会意見でのメニュー ○：その他追記メニュー	
<b>課題①：まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成</b>	・JR水巻駅を都市拠点、町民体育館周辺・JR東水巻駅周辺を生活拠点に位置づけていることから、 <b>拠点としてのポテンシャル向上と、拠点間連携による交流促進</b> を図る公共交通ネットワークを形成する。	■JR鹿児島本線・国道3号により分断される町内南北の市街地間の連携 ■公共交通空白地に対するタクシー等の多様な交通機関の活用・連携 ■ターゲットやニーズを考慮した公共交通のあり方 →どのようなバス交通を目指すのか →鉄道・バス・タクシー等の多様な交通機関の活用・連携 ■JR水巻駅北口へのアクセス性の確保	■折尾駅やニーズの高い拠点間の路線化	●町内拠点間のバス路線（幹線軸）の設定
<b>課題②：交通結節機能の強化と交通拠点としての機能充実</b>	・公共交通の利用者増加と利便性向上に繋がる、 <b>複数の公共交通機関（鉄道・バス・タクシー等）による連絡環境</b> の整備を図る。	■公共交通空白地に対するタクシー等の多様な交通機関の活用・連携 ■ターゲットやニーズを考慮した公共交通のあり方 →どのようなバス交通を目指すのか →鉄道・バス・タクシー等の多様な交通機関の活用・連携 ■JR水巻駅北口へのアクセス性の確保	■多様な交通機関を効率よく活用 →利用者負担と公的負担とともに事業者収益へのバランスを考慮	○バス停での待ち時間の快適性を向上する機能強化 ●鉄道駅での交通結節機能の強化
<b>課題③：北九州市など、周辺都市との広域連携を図る公共交通の構築</b>	・近隣周辺との流動が見られる中、 <b>本町と周辺都市を結ぶ基幹交通ネットワーク</b> を形成する。		■折尾駅やニーズの高い拠点間の路線化	●町内外の拠点間を結ぶバス路線（幹線軸）の設定 ●鉄道路線（幹線軸）の機能強化 ⇒水巻駅への快速停車
<b>課題④：高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持</b>	・高齢単身世帯や高齢夫婦世帯の増加に対応したまちづくりを必要とする中、高齢者の外出支援など、 <b>日常生活を支える交通サービス</b> の確保・維持を図る。	■誰もが利用可能なコミュニティバスとしての活用 →これからの高齢化社会を考慮 ■高台エリア等への日常生活を支える交通支援	■交通弱者を支える公共交通 ⇒病院への通院等、現行の福祉バスは高齢者に必要 ⇒高齢者への外出支援（外出したいが、バス停が自宅から遠い意見あり） ⇒有料化した場合、高齢者の利用低下への懸念 ■利用者の特性に合わせた交通事業者のすみわけ（場所・時間・形態）	●高齢者や免許返納者等へのタクシーチケットの配布（免許返納後における外出機会減少の改善） ●免許返納者におけるバス利用時の割引制度 ○福祉バスとしての機能を存続
<b>課題⑤：住民ニーズや利用目的に応じた公共交通サービスの構築</b>	・高齢者や障がい者などの交通弱者への支援とともに、通勤・通学や買い物、通院等、 <b>誰もが利用可能</b> であり、 <b>生活利便性の高い公共交通サービス</b> を提供する。	■ターゲットやニーズを考慮した公共交通のあり方 →どのようなバス交通を目指すのか →鉄道・バス・タクシー等の多様な交通機関の活用・連携 ■バリアフリー車両等、誰もが利用可能な公共交通 ■町内南部地域・JR水巻駅間における生活交通の確保	■公共交通の利用者ターゲットと利用ルールを規定 ⇒本当に公共交通を必要とする人を支援 ■利用者ターゲットを想定した便数・ルートを設定 ■バス停を利用できない（バス停まで行けない）人へのタクシーの活用	●バスへのフリー乗降制の導入 ●買い物・通院等、ターゲットと時間を限定したバス運行（運用の効率化） ●自家用車（もしくは運転免許）を保有していない人へのタクシー補助（低料金で利用料あり） ●定時定路線運行と利用者の少ない時間帯のデマンド運行・エリア限定運行の活用 ●主要な場所・ルートでのバス運行（主要箇所へのバス停設置と便数増加による利便性向上（有料・無料・要件等を考慮）） ●地区別での個別の運用方式（バス利用者が多い地区（区間）は定時定路線で運行し、少ない地区（区間）は乗り合い方式で運行） ●高齢者分布等によりゾーン別で運行を棲み分け
<b>課題⑥：移動実態を考慮した効率的な公共交通の構築</b>	・概ね町全体に市街地が形成される中、公共交通による人口カバー率は約99%を占めている。 ・バス路線の重複や利用者数の少ない運行区間を有することから、町内の各主要施設のアクセス性を図りつつ、 <b>多様な公共交通機関・交通事業者との連携による、機能・役割を十分に発揮する公共交通ネットワーク</b> の形成とサービスを提供する。	■JR鹿児島本線・国道3号により分断される町内南北の市街地間の連携 ■公共交通空白地に対するタクシー等の多様な交通機関の活用・連携 ■ターゲットやニーズを考慮した公共交通のあり方 →どのようなバス交通を目指すのか →鉄道・バス・タクシー等の交通機関の活用・連携	■多様な交通機関を効率よく活用 ⇒利用者負担と公的負担とともに事業者収益へのバランスを考慮 ■幹線道路の沿道地区と遠隔地区では、交通手段を棲み分け ■利用状況を鑑みた便数等の調整による効率化 ■福祉バスの利用者数・利便性の向上 ■南部循環線の利用者数・利便性の向上	●バス運行を、エリア別・曜日別で運行（経費削減策） ●買い物・通院等、ターゲットと時間を限定したバス運行（運用の効率化） ●自家用車（もしくは運転免許）を保有していない人へのタクシー補助（低料金で利用料あり） ●定時定路線運行と利用者の少ない時間帯のデマンド運行・エリア限定運行の活用 ●主要な場所・ルートでのバス運行（主要箇所へのバス停設置と便数増加による利便性向上（有料・無料・要件等を考慮）） ●地区別での個別の運用方式（バス利用者が多い地区（区間）は定時定路線で運行し、少ない地区（区間）は乗り合い方式で運行） ●高齢者分布等によりゾーン別で運行を棲み分け ●利用条件の緩和による効率化 ●利用者の多いエリアの増便と少ないエリアへの見直し
<b>課題⑦：受益者負担の適正化による持続可能な公共交通の構築</b>	・人口減少や少子高齢化により、今後、本町における公共交通への財政負担は切迫することが想定される。 ・財政負担軽減を見据え、 <b>受益者負担の適正化による持続的な地域公共交通</b> の運営を図る。		■利用者負担と公的負担とともに事業者収益によるバランスを考慮	○ターゲットを考慮した有料化の導入
<b>課題⑧：公共交通の利便性・認知度向上と利用促進</b>	・ICTの活用等、各種媒体による <b>わかりやすい情報提供</b> を図ることで、利便性・認知度の向上と利用促進を図る。		■駅やスーパー、公共施設等に容易に移動でき、理解しやすい交通体系	●理解しやすい運行ルートの設定（例：住宅地を中心に、駅・主要病院・主要商業施設への移動） ○バスマップやスマホを活用した位置情報提供等の各種媒体整備
<b>追加課題⑨：バス・タクシー事業における人材の確保・育成</b>	・ドライバーの不足・高齢化による、デマンド交通への対応が懸念される中、施策の一環として <b>人材（ドライバー）の確保・育成</b> を図る。			○ドライバーの人材育成・確保

▼公共交通に関する実施方策（案）の整理（2/2）

過年度の公共交通の課題 ※課題⑨は勉強会による追加事項	交通体系（メニュー）（案） ●：勉強会意見でのメニュー ○：その他追加メニュー	実施方策（案）	備考
課題①：まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成	・JR水巻駅を都市拠点、町民体育館周辺・JR東水巻駅周辺を生活拠点に位置づけていることから、 <b>拠点としてのポテンシャル向上と、拠点間連携による交流促進</b> を図る公共交通ネットワークを形成する。	●町内拠点間のバス路線（幹線軸）の設定	◆都市拠点のJR水巻駅周辺と生活拠点の町民体育館周辺・JR東水巻駅周辺を結ぶ <b>幹線軸（路線バス）</b> の設定【別紙】 ・JR水巻駅周辺（都市拠点）と町民体育館周辺（生活拠点）間は、 <u>現行の路線バス（市営バス）</u> を活用 ・JR水巻駅周辺（都市拠点）とJR東水巻駅周辺（生活拠点）間は、 <u>JR東水巻駅周辺等整備計画の動向</u> を踏まえつつ、 <u>幹線軸への位置づけ</u> を検討
課題②：交通結節機能の強化と交通拠点としての機能充実	・公共交通の利用者増加と利便性向上に繋がる、 <b>複数の公共交通機関（鉄道・バス・タクシー等）による連絡環境</b> の整備を図る。	○バス停での待ち時間の快適性を向上する機能強化 ●鉄道駅での交通結節機能の強化	◆鉄道駅の駅前広場バス停やその他主要バス停におけるベンチ・シェルター等の設置 ・歩道等、歩行者の通行空間の確保に留意し設置を検討
課題③：北九州市など、周辺都市との広域連携を図る公共交通の構築	・近隣周辺との流動が見られる中、 <b>本町と周辺都市を結ぶ基幹交通ネットワーク</b> を形成する。	●町内外の拠点間を結ぶバス路線（幹線軸）の設定 ●鉄道路線（幹線軸）の機能強化 ⇒水巻駅への快速停車	◆町内の都市・生活拠点と折尾駅を結ぶ <b>幹線軸（鉄道・路線バス）</b> の設定【別紙】 ◆JR水巻駅への快速停車の要望 ・町内と折尾駅間は、現行の鉄道（JR）と路線バス（市営バス）を活用 ・水巻駅周辺に人が集まる必要がある（ <b>JR水巻駅周辺地区をハブ（中心結節点）化</b> ）
課題④：高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持	・高齢単身世帯や高齢夫婦世帯の増加に対応したまちづくりを必要とする中、高齢者の外出支援など、 <b>日常生活を支える交通サービス</b> の確保・維持を図る。	●高齢者や免許返納者等へのタクシーチケットの配布（免許返納後における外出機会減少の改善） ●免許返納者におけるバス利用時の割引制度 ○福祉バスとしての機能を存続	◆バス利用時において、高齢者（60歳以上）、障がい者（手帳（身体・知的・精神）交付者）、妊婦、未就学児を同伴する保護者への無償対応 ⇒福祉バスの機能を存続 ⇒免許返納者は高齢者（60歳以上）に含む ◆バスが利用できない地区でのタクシー利用時において、上記対象者へのタクシーチケットの配布 ・公共交通空白地については、対象者を定めたいうで、何らかの移動支援策を検討 ・高齢者を60歳以上から70歳以上に変更するなど、ルールを定める必要あり
課題⑤：住民ニーズや利用目的に応じた公共交通サービスの構築	・高齢者や障がい者などの交通弱者への支援とともに、通勤・通学や買い物、通院等、 <b>誰もが利用可能であり、生活利便性の高い公共交通サービス</b> を提供する。	●バスへのフリー乗降制の導入 ●買い物・通院等、ターゲットと時間を限定したバス運行（運用の効率化） ●自家用車（もしくは運転免許）を保有していない人へのタクシー補助（低料金で利用料あり） ●定時定路線運行と利用者の少ない時間帯のデマンド運行・エリア限定運行の活用 ●主要な場所・ルートでのバス運行（主要箇所へのバス停設置と便数増加による利便性向上（有料・無料・要件等を考慮）） ●地区別での個別の運用方式（バス利用者が多い地区（区間）は定時定路線で運行し、少ない地区（区間）は乗り合い方式で運行） ●高齢者分布等によりゾーン別で運行を棲み分け	◆バスの全路線において有料化の導入 ⇒福祉バスの機能を存続するよう、対象者は無償利用 ◆町内の各種拠点・主要施設・住宅地等を結ぶ <b>支線軸A（路線バス・コミュニティバス）</b> の設定【別紙】 ⇒定時定路線で運行 ⇒通勤・通学での利用を考慮し、概ね6～20時で運行 ◆高台地区の住宅地等において生活利便性向上を図る <b>支線軸B（コミュニティバス・デマンドタクシー）</b> の設定【別紙】 ⇒病院・買い物等への支援としてオフピーク時（概ね9～16時）を対象に運行 ⇒曜日別の定時定路線で運行
課題⑥：移動実態を考慮した効率的な公共交通の構築	・概ね町全体に市街地が形成される中、公共交通による人口カバー率は約99%を占めている。 ・バス路線の重複や利用者数の少ない運行区間を有することから、町内の各主要施設のアクセシビリティを図りつつ、 <b>多様な公共交通機関・交通事業者との連携による、機能・役割を十分に発揮する公共交通ネットワークの形成とサービス</b> を提供する。	●バス運行を、エリア別・曜日別で運行（経費削減策） ●買い物・通院等、ターゲットと時間を限定したバス運行（運用の効率化） ●自家用車（もしくは運転免許）を保有していない人へのタクシー補助（低料金で利用料あり） ●定時定路線運行と利用者の少ない時間帯のデマンド運行・エリア限定運行の活用 ●主要な場所・ルートでのバス運行（主要箇所へのバス停設置と便数増加による利便性向上（有料・無料・要件等を考慮）） ●地区別での個別の運用方式（バス利用者が多い地区（区間）は定時定路線で運行し、少ない地区（区間）は乗り合い方式で運行） ●高齢者分布等によりゾーン別で運行を棲み分け ●利用条件の緩和による効率化 ●利用者の多いエリアの増便と少ないエリアへの見直し	◆低密度の集落地等、公共交通空白地において新交通サービスの導入等による移動支援策の検討 ⇒タクシーチケットの配布導入エリア等 ※対象エリアの詳細については調整が必要（チケット配布エリア及び対象者の調整（ルールづくり）が必要）
課題⑦：受益者負担の適正化による持続可能な公共交通の構築	・人口減少や少子高齢化により、今後、本町における公共交通への財政負担は切迫することが想定される。 ・財政負担軽減を見据え、 <b>受益者負担の適正化による持続的な地域公共交通</b> の運営を図る。	○ターゲットを考慮した有料化の導入	◆バスの全路線において有料化の導入 ⇒福祉バスの機能を存続するよう、対象者は無償利用
課題⑧：公共交通の利便性・認知度向上と利用促進	・ICTの活用等、各種媒体による <b>わかりやすい情報提供</b> を図ることで、利便性・認知度の向上と利用促進を図る。	●理解しやすい運行ルートの設定（例：住宅地を中心に、駅・主要病院・主要商業施設への移動） ○バスマップやスマホを活用した位置情報提供等の各種媒体整備	◆バスマップの作成 ◆わかりやすい車両の系統区分 ◆スマホを活用したバスロケーションシステムの導入
追加課題⑨：バス・タクシー事業における人材の確保・育成	・ドライバーの不足・高齢化による、デマンド交通への対応が懸念される中、施策の一環として <b>人材（ドライバー）の確保・育成</b> を図る。	○ドライバーの人材育成・確保	◆行政による育成支援の取り組み ◆人材バンクの設立

## (2) 実施方策(案)の整理

・公共交通ネットワークを形成する幹線軸・支援軸 A・支援軸 B について、概要を整理

### 《主なコンセプト》

○頃末北県道沿い・JR 水巻駅南口を交通結節点に位置づけ

⇒町内全域からの移動需要が高い頃末北県道沿い・JR 水巻駅南口周辺を交通結節点と位置づけ

⇒幹線軸、支線軸の全ての路線の経由地とすることで、町全体の移動需要への充足を図るとともに、都市拠点の中心的なエリアを結節点とすることで、円滑な町南北の連絡が可能

⇒JR 水巻駅南口を経由することで、町外の主要都市へのアクセスが可能になるとともに、駅南口周辺主要施設へのアクセス性向上が期待

○幹線軸により、町内の各拠点及び町外の主要都市を連絡

⇒町北部の北九州市営バス路線を幹線軸と位置づけ、町北部から北部生活拠点、交通結節点、折尾駅への連絡を維持

⇒町南部については、当面の間は支線軸にて運用することとし、JR 東水巻駅周辺地区等整備計画の動向を踏まえつつ、将来的な幹線軸への位置づけを検討

○支線軸 A 北部（全平日運行・定時定路線）により、幹線軸の利用が困難な北部地域の住宅地・集落地から、町北部各拠点及び主要施設への連絡を確保

⇒北部地域のうち、幹線軸から距離があるエリアを経由し、北部生活拠点と都市拠点・主要施設を連絡

⇒都市拠点内を横断する経路とすることで、都市拠点内の回遊性を確保

⇒住宅地・集落はフリー乗降の可否を検討

○支線軸 A 南部（全平日運行・定時定路線、需要に応じて土日運行も検討）により、南部地域の住宅地・集落地から、町南部各拠点及び主要施設への連絡を確保

⇒南部地域住宅地、南部生活拠点、主要施設、交通結節点を経由する循環型経路

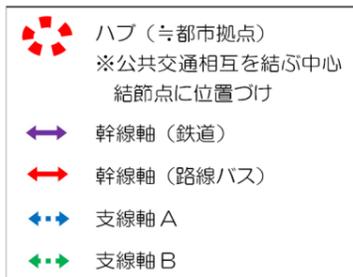
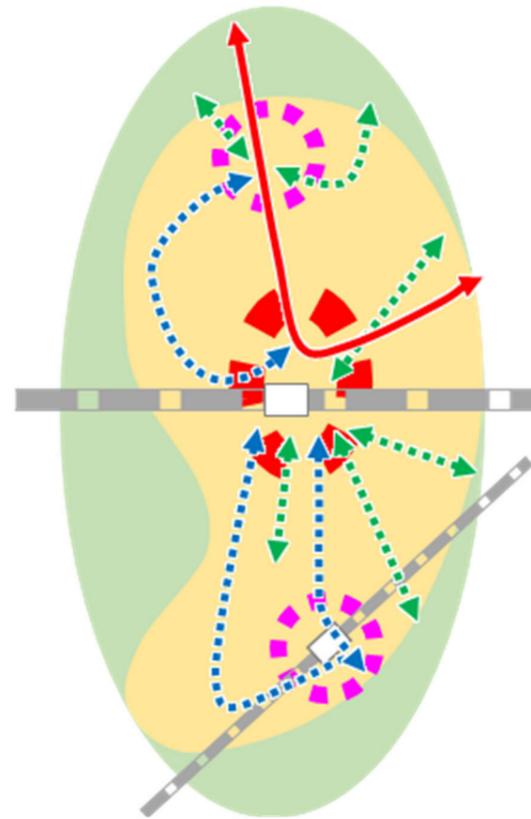
⇒住宅地・集落はフリー乗降の可否を検討

○支線軸 B（平日の曜日別運行・定時定路線）により、高台地区及び幹線・支線軸の利用が困難な地域に居住する高齢者の生活の足としての利便性を確保

⇒対象地区から都市拠点、主要施設を連絡

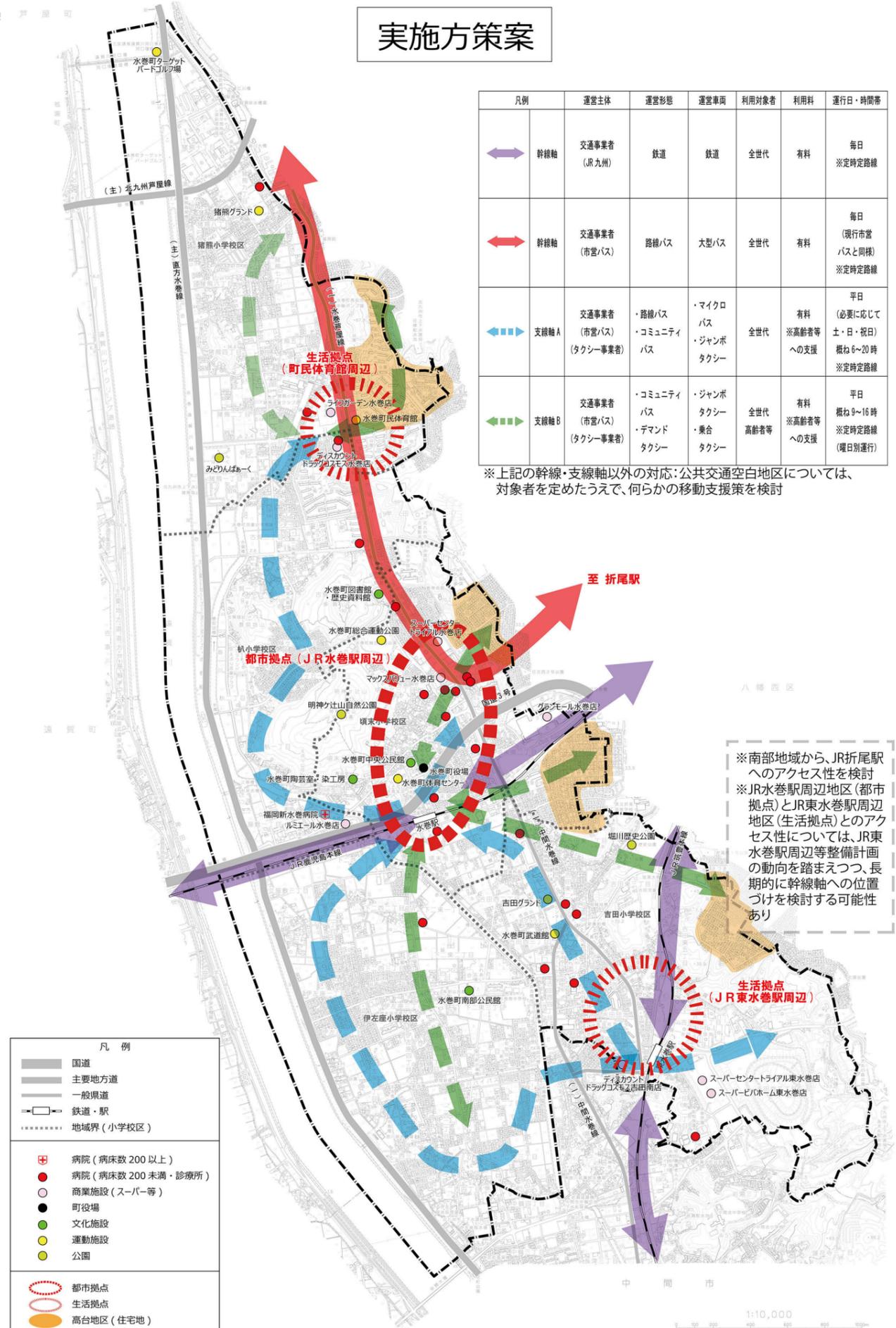
⇒住宅地・集落はフリー乗降の可否を検討

※上記の幹線・支線軸以外の公共交通空白地については、対象者を定めつつ、何らかの移動支援策を検討



※公共交通空白地区については、対象者を定めつつ、何らかの移動支援策を検討

## 実施方策案



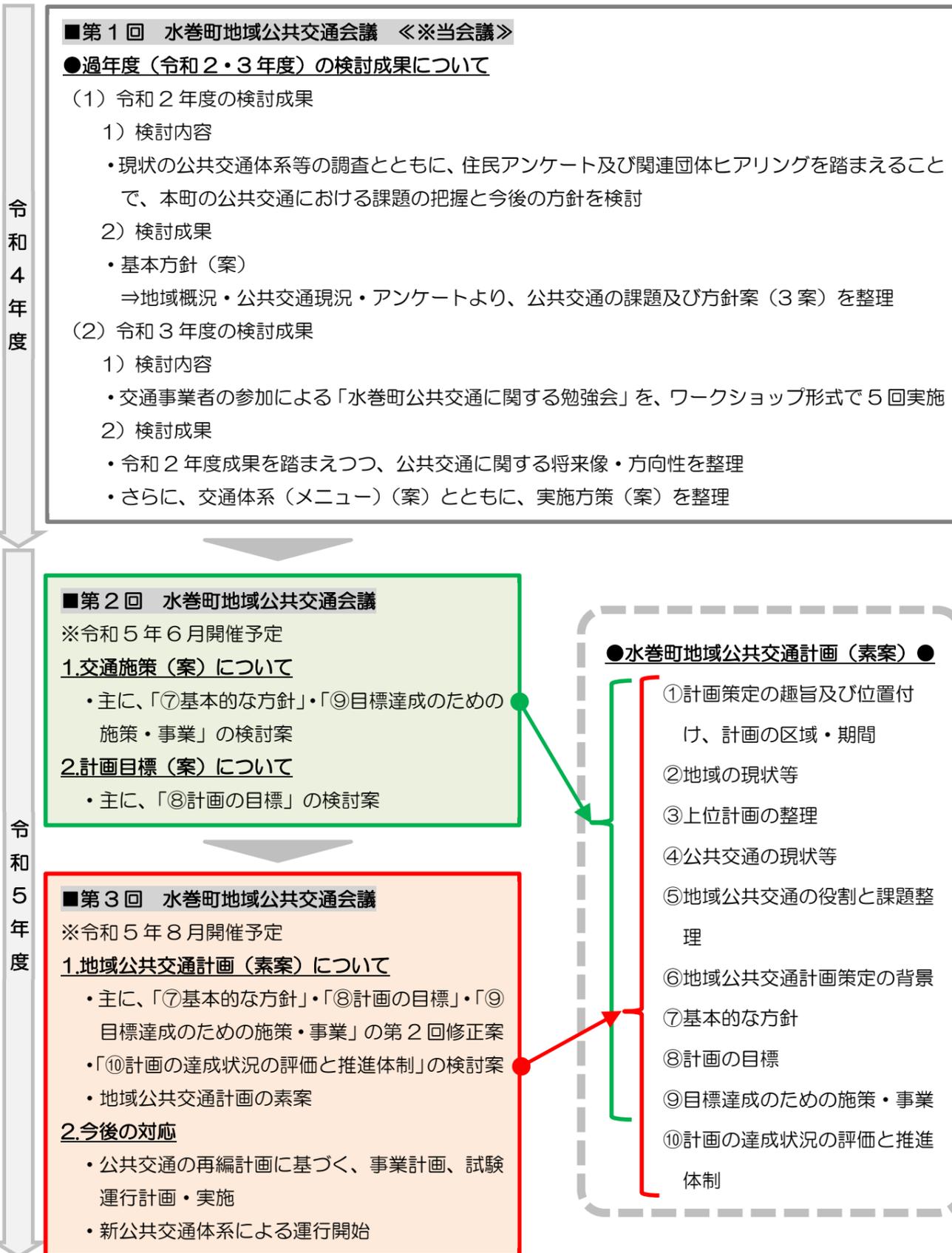
凡例	運営主体	運営形態	運営車両	利用対象者	利用料	運行日・時間帯
←→	幹線軸 交通事業者 (JR九州)	鉄道	鉄道	全世代	有料	毎日 ※定時定路線
←→	幹線軸 交通事業者 (市営バス)	路線バス	大型バス	全世代	有料	毎日 (現行市営バスと同様) ※定時定路線
←→	支線軸 A 交通事業者 (市営バス) (タクシー事業者)	・路線バス ・コミュニティバス	・マイクロバス ・ジャンボタクシー	全世代	有料 ※高齢者等への支援	平日 (必要に応じて 土・日・祝日) 概ね6~20時 ※定時定路線
←→	支線軸 B 交通事業者 (市営バス) (タクシー事業者)	・コミュニティバス ・デマンドタクシー	・ジャンボタクシー ・乗合タクシー	全世代 高齢者等	有料 ※高齢者等への支援	平日 概ね9~18時 ※定時定路線 (曜日別運行)

※上記の幹線・支線軸以外の対応：公共交通空白地区については、対象者を定めつつ、何らかの移動支援策を検討

※南部地域から、JR折尾駅へのアクセス性を検討  
※JR水巻駅周辺地区(都市拠点)とJR東水巻駅周辺地区(生活拠点)とのアクセス性については、JR東水巻駅周辺等整備計画の動向を踏まえつつ、長期的に幹線軸への位置づけを検討する可能性あり

### 3. 水巻町地域公共交通計画策定に向けて

水巻町地域公共交通計画の策定に向けて、当第1回を含め、計3回の地域公共交通会議を開催する。



### 4. 今後の長期スケジュール(案)

検討・実施項目	内容	検討・実施時期
●水巻町地域公共交通計画策定 ※当水巻町地域公共交通会議を踏まえて策定	・「水巻町公共交通に関する勉強会」での実施方策（案）を基本に、各種施策メニューを踏まえて検討	令和5年4月 ～ 令和5年8月
●試験運行計画・実施 ●水巻町地域公共交通運行計画策定	・具体的な試験運行実施方法等の事前検討 ・実施方策ごとの段階的な試験運行方法の検討 ・試験運行の実施	令和5年下半年期 ～ 令和6年度中
●新公共交通体系による運行準備	・バス停等の設備関連準備 ・広報活動	令和6年下半年期 ～ 令和6年度中
●新公共交通体系による運行開始	・運行計画に沿った新公共交通体系の運行開始	令和7年度 ～

## 資料. 支線軸への取り組み案

### 取り組み案-1.福岡県粕屋郡宇美町：AI オンデマンドバス「のるーと宇美」

- 令和4年3月28日に、「宇美町」・「西日本鉄道株式会社」・「ネクスト・モビリティ株式会社」の3者間で「宇美町における持続可能な公共交通体系の構築に向けた研究に関する協定」を締結し、民間事業者の新技术・新サービスを活用した交通手段の研究を進める
- 福祉巡回バス「ハピネス号」（令和5年3月運行終了）は、「便数が少ない」・「待ち時間や乗車時間が長い」・「コースが決まっているため行きたい場所に行けない」などにより、利用者が年々減少
- これらの課題の抜本的な解決策としてオンデマンドバスの活用が有効と判断し、「のるーと宇美」を導入
- 「のるーと宇美」はデジタル技術を活用した持続可能な地域交通の実現に向けた取り組みへの第一歩として、九州初となるLINEで予約ができる機能を導入
- 従来のアプリ・電話予約に加え、若年層からシニア層の幅広い世代に利用されているLINEを使った新たな予約手段を用意

●乗車定員 8人

●運行時間帯 8:30~18:30

※乗車の7日前から予約可能

※運休日：日祝日・8/13~15・12/29~1/3

●運賃 大人（中学生以上）：200円

障がい者：100円

（介護者1名：100円）

小児：100円

乳幼児（未就学児）：無料

●支払い方法

現金・交通系ICカード・クレジットカード

※車内に両替機・交通系ICカードのチャージ機能なし



のるーと宇美では、コミュニケーションアプリLINEからの利用者登録・乗車予約を行っていただけます。（のるーと運行エリアで初！）

のるーと専用アプリのダウンロード・インストールが不要で、初回の利用登録から予約までスムーズ！

サービス開始は2023年1月末を予定しており、宇美町LINE公式アカウントにのるーとのメニューを設置予定です。

皆さまのご利用をお待ちしています。

（利用イメージ）



※画面は開発中のものです

### AIオンデマンドバス「のるーと」とは？

乗りたい時に、アプリで呼べる新しい「バス」！

出発地と目的地を入力して、ミーティングポイント（乗り場）へ行くだけ！



従来のバスのように時刻表や決まった運行ルートがなく、AIが予約状況に応じて運行ルートを考えながら走る乗合バスです。

乗りたいみんなのリクエストに  
応えながら、走ります！

AIがその時々に応じて計算した様々なルートで、誰かを乗せたり降ろしたりしながら、目的地近くの降車ポイントへと向かいます。



バスの待ち時間や目的地までの到着予想時間もアプリでチェック！

お支払いは交通系ICカード・現金・クレジットカードがご利用いただけます。

資料：宇美町役場ブログ

## 取り組み案-2.福岡県嘉麻市：デマンド運行型バス

- 嘉麻市全域において交通空白地をゼロにすることを目的とし、MONET のオンデマンドモビリティの活用により、地域に特化した取り組みを実施
- 高齢者等、全ての人々が、自家用車がなくても便利に移動ができるような手段を構築
- 利用者が集中する朝（8：30～10：00）・昼（12：00～13：30）の時間帯は「定時定路線バス」として、利用者が分散する時間帯についてはドア to ドアで移動できる「デマンド運行バス（事前予約型バス）」として運行し、時間帯ごとに運行形態を変えた、利用者に合わせて公共交通サービスを展開



### ●運行日時

◀碓井地区・稲築地区・山田地区▶

平日・土曜日

10：00～11：30/13：30～18：00

※日祝日・年末年始（12/29～1/3）運休

◀嘉穂地区▶

平日・土曜日

8：30～18：00

※日祝日・年末年始（12/29～1/3）運休

### ●料金

大人（中学生以上）：300円

小児（小学生）：150円

幼児（小学生未満）：無料

※幼児は大人1人につき2名まで無料

（2名を超えた幼児は小児料金）

※身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者福祉手帳の交付を受けている人およびこれらの人と同乗している介護者の運賃は、大人運賃の半額

### ●利用方法

- 利用者登録が必要

嘉麻市役所地域活性推進課または、各支所の地域振興係で対応

- 1) アプリまたは電話で予約

アプリ予約：MONET バス予約アプリで24時間予約申し込み可能

電話予約：平日・土曜日 8：30～17：00

- 2) 利用確認のため予約者へ連絡

- 3) 乗車場所に行く

行きたい所へ行ける、便利な乗合バス!

# デマンド運行型バス

ぜひご利用ください!

★2022年7月～予約受付が変わります!★

予約受付センターを設置します。

すべての地区のデマンド運行型バスの予約を受け付ける予約受付センターを設置します。2022年7月1日からデマンド運行型バスを利用する時は、こちらの電話番号におかけください。

TEL:0948-57-3141  
FAX:0948-52-3378

予約受付時間は  
平日・土曜日  
8:30～17:00 まで

全地区において予約は、  
1時間前まで

デマンド運行型バスとは...

1回の運行で複数人を乗せるバスの要素と、バスのように定められた場所に降車するのではなく、利用者の要望に応じた場所で降車することができるタクシーの要素を持ち合わせた予約制乗合バスです。各旧市町単位を運行範囲とし、路線バスなどが走っていない市内の隅々まで運行が可能です。

自宅付近から目的地付近まで  
自宅からスーパーへ、自宅から病院へなど、運行区域内なら希望する場所へどこでも行ける!

乗り合いだからお得!

利用者が1人でも運行します!

区域外への移動は、嘉麻市総合バスステーション等で乗り継ぎができる!

運行範囲は旧市町単位を区域とします  
※(例)稲築地区から山田地区などのエリア外の目的地に運行での運行はできません。

乗り継ぎで行動範囲が広がる!

旧市町をまたぐお出かけの場合は、嘉麻市総合バスステーションまたは旧市町境での乗り継ぎが便利です。

※乗車ごとに料金が必要です。  
(2台のデマンド運行型バスを乗り継ぐ場合は片道600円)

デマンド運行型バスと市バスの乗り継ぎも可能です!

乗り継ぎポイント: 稲築地区 (稲築→碓井 松岡興業), 碓井地区 (碓井→碓井 ドラッグコーエイ付近), 山田地区 (山田→山田 山田バス, 山田→山田 山田バス), 嘉穂地区 (嘉穂→碓井 九郎原バス停), 嘉穂地区 (嘉穂→山田 百々谷上), 嘉穂地区 (嘉穂→山田 嘉穂三集会所)

## 利用方法

ご利用にあたり、事前登録(初回のみ)が必要です。

まずは登録! 簡単2ステップ!

- 1 利用登録票で登録される方
  - 利用者: 嘉麻市役所本庁舎-各総合支所で配布または嘉麻市ホームページにて掲載。
  - 1 利用登録票の入手
  - 2 利用登録票を記入して提出
  - 【提出先】地域活性推進課または各総合支所(郵送・FAX可)
- 2 スマホアプリで登録される方
  - 利用者: 1 MONET 配車アプリをダウンロード
  - 2 基本情報を入力
  - メールアドレス・パスワード・氏名・電話番号などを入力してください。※予約地区ごとにアクセスコードが異なるため複数地区登録の際は切替が必要です。
  - アクセスコード: 嘉穂地区 kama-kaho, 碓井地区 kama-usui, 稲築地区 kama-inatsuki, 山田地区 kama-yamada

事前登録完了! 電話予約またはスマホアプリにてご予約ください。

- 1 電話で予約する場合
  - 利用者から受付業者へ: 予約受付センターへ電話 氏名・乗降場所・希望日時・乗車人数などをお伝えください。
  - 受付業者から利用者へ: 予約確認のため利用者へ連絡
- 2 スマホアプリで予約する場合
  - 予約情報を入力: 氏名・乗降場所・希望日時・乗車人数などを入力してください。
  - 予約の確定と予約一覧確認

乗車場所へ行く → 乗車 → 目的地で降車

乗車予約時刻より少し早めにお越しください。アプリでは車両位置の確認も可能。

### 予約

碓井地区・稲築地区・山田地区

- 運行時間 / 10:00～11:30・13:30～18:00
- ※乗車の1週間前から1時間前までにご予約ください。
- 予約受付時間 / 平日・土曜日 8:30～17:00

嘉穂地区

- 運行時間 / 8:30～18:00
- ※乗車の1週間前から1時間前までにご予約ください。
- 予約受付時間 / 平日・土曜日 8:30～17:00
- 9:30前に乗車される場合は前日までにご予約ください。

予約受付センター

TEL:0948-57-3141  
FAX:0948-52-3378

アプリなら、24時間365日予約受付が可能です。  
※乗車予約を除く。

### 乗車料金

区分	運賃
大人	中学生以上 1乗車につき300円
小児	小学生 1乗車につき150円
幼児	小学生未満 無料

現金と同様券がご利用いただけます。バス車内で両替はできませんのであらかじめ運賃を用意してバスをご利用ください。

※幼児は大人1人につき2名まで無料。2名を超えた幼児は小児料金とします。 ※幼児単独での乗車はできません。  
※身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者福祉手帳の交付を受けている人及びこれらの人と同乗している介護者1名の運賃は「大人150円」「小児80円」とします。乗車の際必ず手帳を提示してください。提示なき場合は、割引運賃は適用できませんのでご注意ください。

お問い合わせ デマンド運行型バスについて、ご不明な点は下記までお問い合わせください。

嘉麻市役所 地域活性推進課 地域活性推進係 ☎0948-42-7404

〒820-0292 嘉麻市岩崎1180番地1 FAX 0948-42-7095

詳細はこちら

資料：MONET ホームページ

## 取り組み案-3.福岡県八女市：八女市予約型乗合タクシー「ふる里タクシー」

- ・日本ラッド株式会社は、赤字路線バスに代わる新たな公共交通サービスとして「デマンド交通システム」の累計50システム目を福岡県八女市に納入
- ・八女市では、平成22年1月18日よりワゴン車3台により運行を開始
- ・予約があったときに、予約があった区間だけを運行し、複数の利用者が乗り合いで利用するタクシーとして、利用者の自宅から目的地まで送迎

### ●利用方法

- ・事前に利用登録が必要
  - 八女市役所商工振興課または各支所まちづくり推進係で対応
- ①登録後、利用ごとに予約センターに電話で予約
- ②予約の時間帯に指定の場所にお迎え

### ●予約時間

- 受付時間 7:30~16:30
- ※利用日の2日前（運休日を除く）から予約可能
- ※当日予約は右記の受付締切時間まで
- ※7時半出発日便は、前日までに予約必要

### ●利用料金

同一エリア内の移動	300円
串毛・木屋・笠原・大淵エリアと黒木町中心部の移動	300円
白木・辺春エリアと八女市中心部の移動	400円
上陽エリアと黒木町中心部の移動	400円
白木エリアと光友主要施設の移動	400円



資料：八女市ホームページ

運行時刻について 全エリア共通	
※1日8便の運行、平日のみ運行	
受付締切時間	出発時間
① 前日午後4時30分	午前7時30分
② 午前8時30分	受付を締め切り次第出発します
③ 午前9時30分	
④ 午前10時30分	
⑤ 午後12時30分	
⑥ 午後1時30分	
⑦ 午後2時30分	
⑧ 午後3時30分	

※土曜、日曜、祝日及び年末年始（12月29日から1月3日）は、運休です。

資料：八女市ホームページ

## 予約型乗合タクシー運行事業（福岡県八女市）

### 事例の概要（事業名：デマンド交通運行事業）

日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するため、地域内の移動を円滑にしつつ小需要利用にも対応できるドア-to-ドア型のデマンド交通（予約型乗合タクシー）を導入し、過疎地域においても住民が将来にわたり安全で安心して暮らすことのできる地域社会の実現を図る。

### 事例の内容

8時便～16時便（12時便はなし）

事業主体：八女市、八女市地域公共交通協議会  
 事業内容：デマンド交通（予約型乗合タクシー）の運行経費の負担  
 ・平日のみ、1日1エリアにつき、8便運行  
 ・市内に11の運行エリアを設定（10人乗りワゴンを11台運行）  
 ・デマンド交通システム導入（予約受付、配車業務等をITシステムで管理）  
 取組経過：平成22年1月：市内一部地域で実証運行開始  
 平成22年12月1日～：市全域に運行エリアを拡大  
 平成24年度～：本格運行（予定）  
 総事業費：平成22年度 55.2百万円（うち過疎債 28.1百万円）  
 事業の効果：平成22年度利用者数 24,092人（23年度見込：47,500人）

### ポイント

合併前の状況：大型バスでの定期路線運行＝交通空白地域が点在  
 →合併（H18.H22）を機に、旧市町村単位で実施している福祉バス、コミュニティバス等の既存交通体系を抜本的に見直し

幹線路線バス以外の公共交通機関を廃止し、予約型乗合タクシーに統合

- 市内の交通空白地域の解消
- ドア-to-ドア運行により利便性が格段に向上

○利用者のニーズに合わせた交通体系の実現○

### ＜予約型乗合タクシー利用状況写真＞



### ＜予約型乗合タクシー運行エリア図＞



### 利用の流れ（事前登録が必要）

- ①利用者は、予約センターへ電話予約
  - ②予約センターからタクシーへ指示
  - ③タクシーが順番に利用者宅へお迎え
  - ④それぞれの目的地へ送迎
- 利用料：片道300円（エリア内）

・利用者の8割が70歳以上  
 ・利用者の7割が通院・買い物で利用

資料：総務省ホームページ