

水巻町地域公共交通会議 令和5年度 第1回会議資料

目次

1. 水巻町の概況
 2. まちづくりの方向性（上位関連計画の整理）
 3. 公共交通に係る住民ニーズの把握
 4. 公共交通に係る課題
 5. 公共交通の基本方針
 6. 計画の目標と目標達成のための取り組み
- 資料. 先進事例視察

令和5年7月14日
水巻町 企画課 企画係

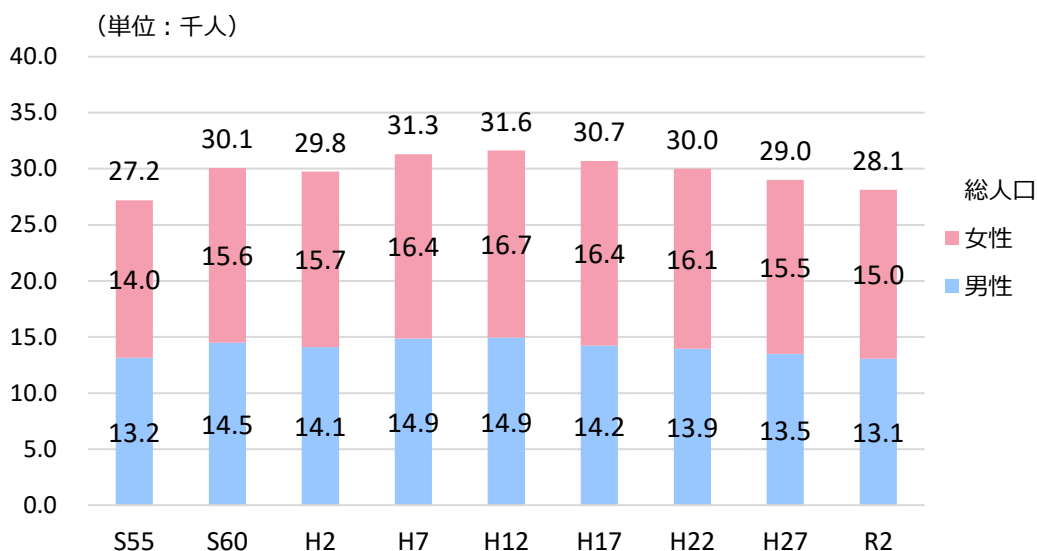
第1章 水巻町の概況

1-1 地域の概況

(1) 人口・世帯数

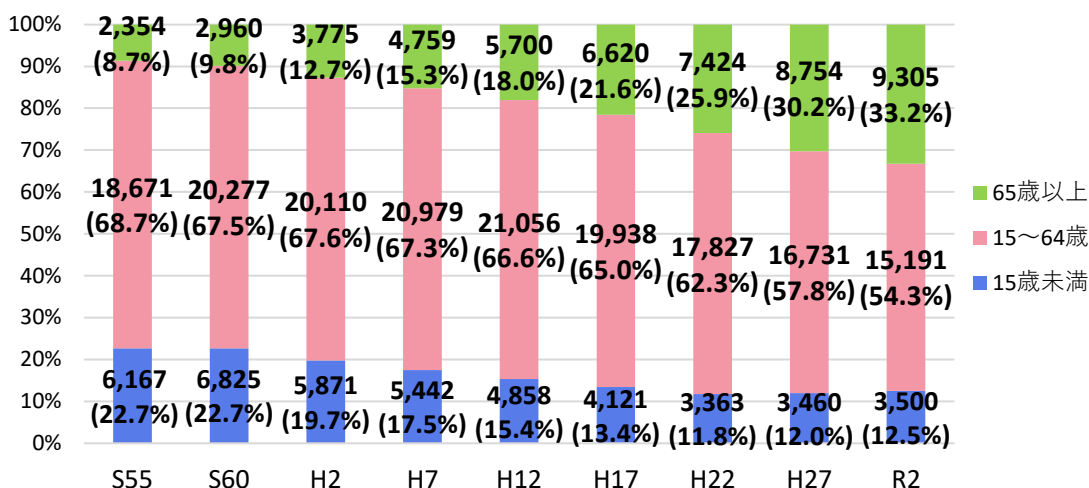
1) 人口の推移

- ・人口は昭和55年の27.2千人から増加傾向を示し、平成12年の約31.6千人をピークにその後減少傾向を示しており、令和2年には約28.1千人へ推移しています。
- ・年齢3区分別人口では、65歳以上の高齢者が人口と割合ともに増加傾向を示しています。一方、15歳未満は減少傾向を示しています。



▲ 水巻町の人口の推移

資料：国勢調査

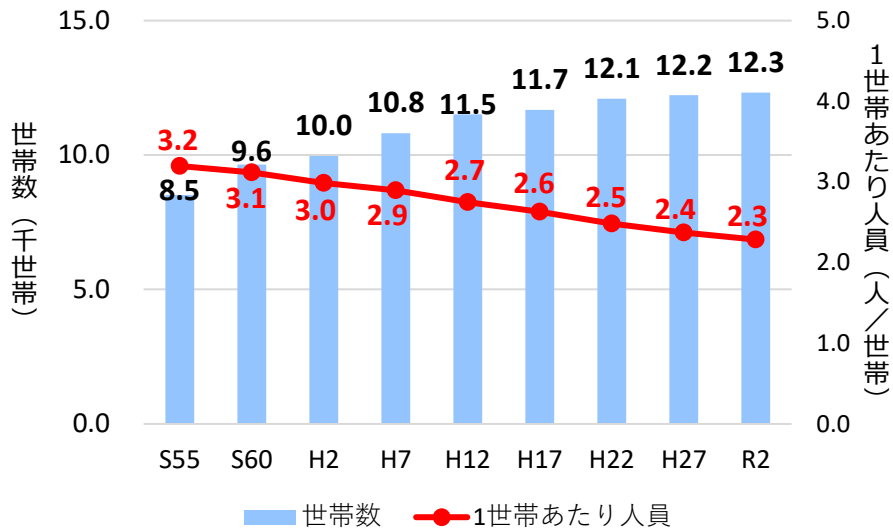


▲ 水巻町の年齢3区分別人口の推移

資料：国勢調査

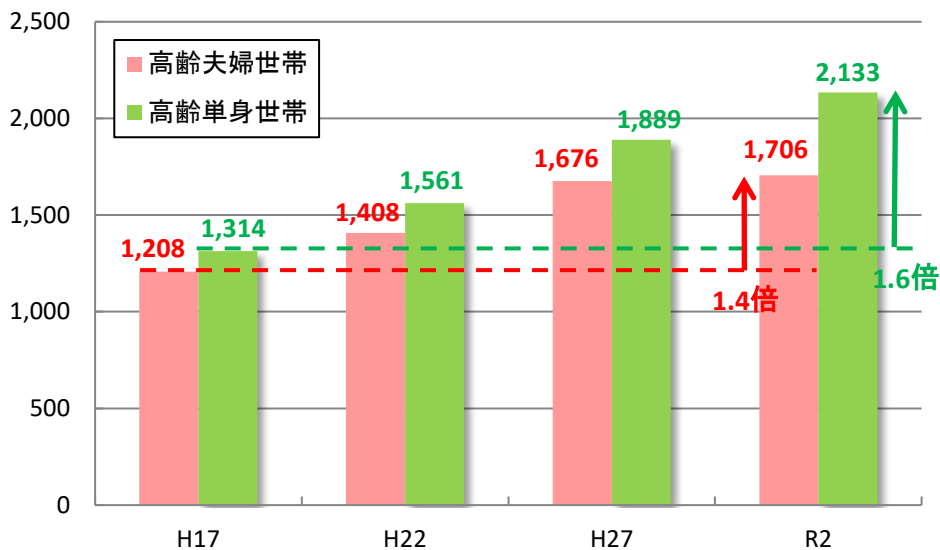
2) 世帯数の推移

- ・世帯数は、昭和 55 年の 8.5 千世帯から、令和 2 年の 12.3 千世帯と増加傾向を示しています。
- ・一方、1 世帯あたりの人員は、核家族や単身世帯の増加を背景に減少傾向を示しています。
- ・なお、高齢夫婦世帯・高齢単身世帯はともに増加傾向を示しています。



▲ 水巻町の世帯数・1世帯あたり人員の推移

資料：国勢調査



▲ 水巻町の高齢者世帯数の推移

資料：国勢調査

3) 人口の分布

- ・全人口分布の状況は、梅ノ木団地・高松団地・おかの台団地などで人口が多いものの、概ね町全域に分布しています。
- ・高齢者の人口分布は、一般県道水巻芦屋線・一般県道中間水巻線の沿線地区で多い傾向にあります。
- ・一方、年少者の人口分布は、猪熊・杵・吉田地域で少ない傾向にあります。

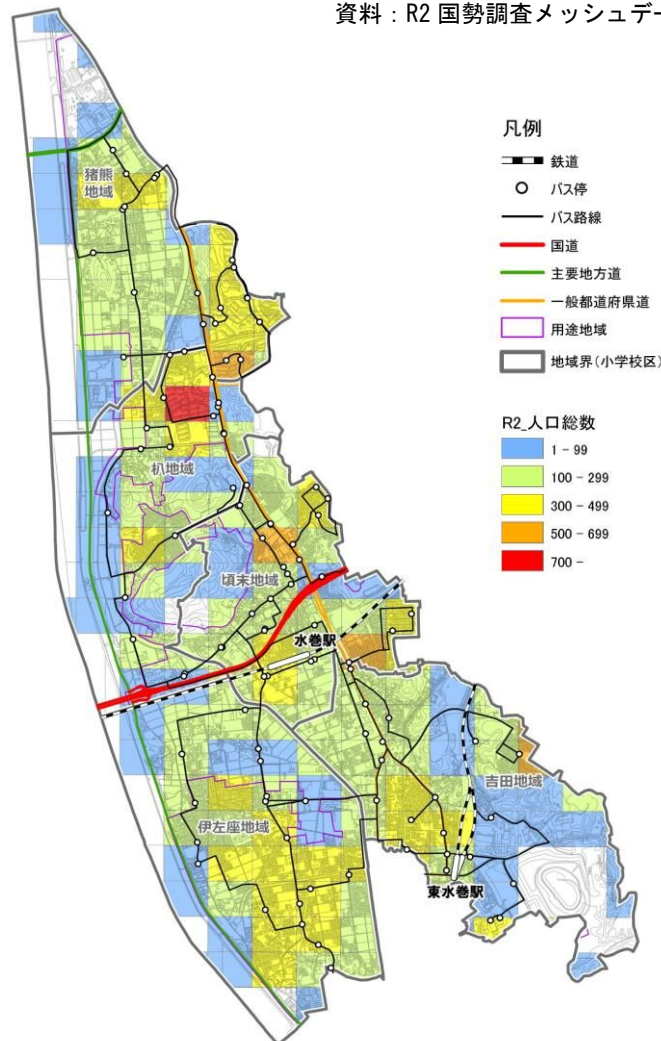
▼ 地域別世代別人口および人口割合

単位：人 [%]

		R2人口	高齢者（65歳以上）	高齢者（75歳以上）	年少者（15歳未満）
地域別	猪熊地域	7,520	2,643 [35.1]	1,211 [16.1]	951 [12.6]
	杵地域	3,994	1,202 [30.1]	525 [13.1]	442 [11.1]
	頃末地域	6,217	2,178 [35.0]	1,098 [17.7]	731 [11.8]
	伊左座地域	8,038	2,274 [28.3]	1,060 [13.2]	1,156 [14.4]
	吉田地域	7,502	2,878 [38.4]	1,593 [21.2]	753 [10.0]
水巻町全域		33,271	11,175 [33.6]	5,487 [16.5]	4,033 [12.1]

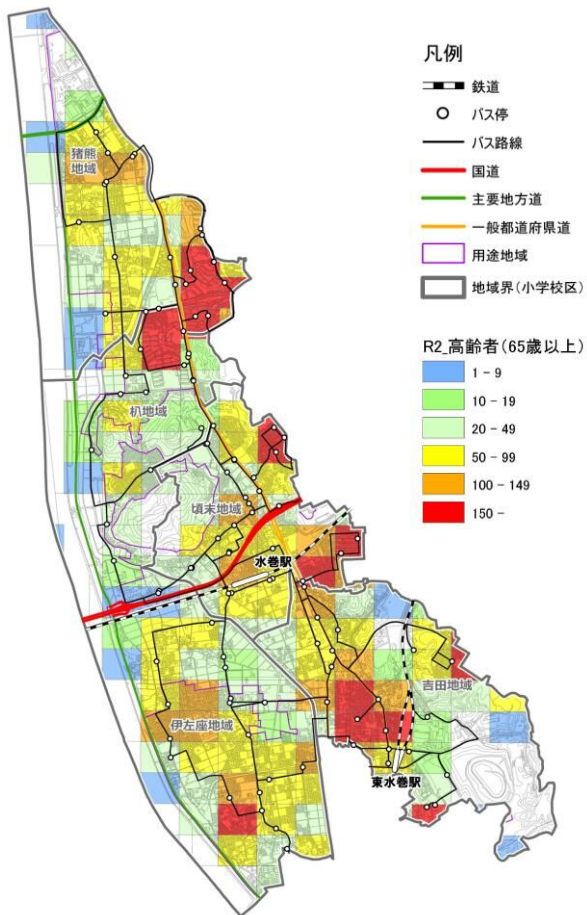
※人口については、250mメッシュ単位での集計であるため、実際の人口とは異なる。

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

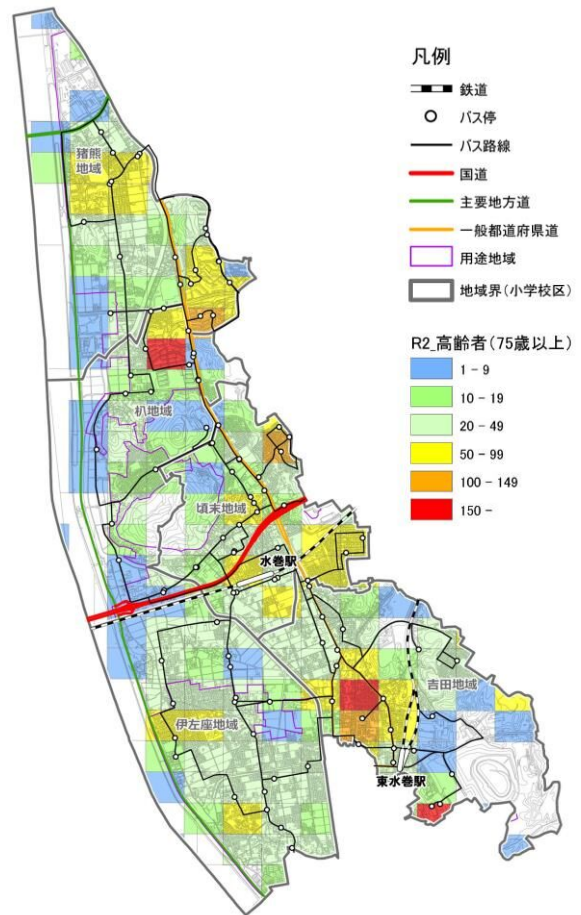


▲ 全世代の人口分布

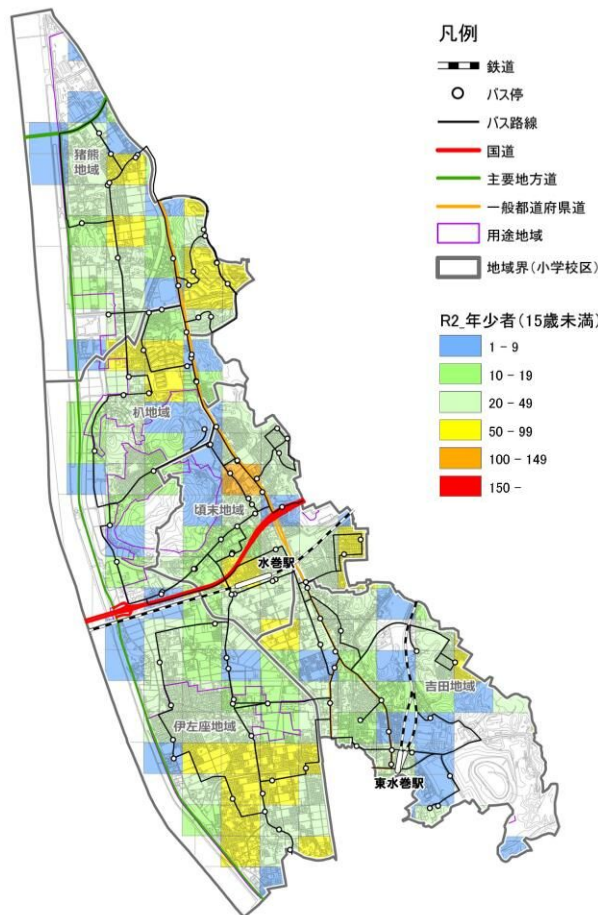
資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）



▲ 高齢者（65歳以上）の人口分布



▲ 高齢者（75歳以上）の人口分布



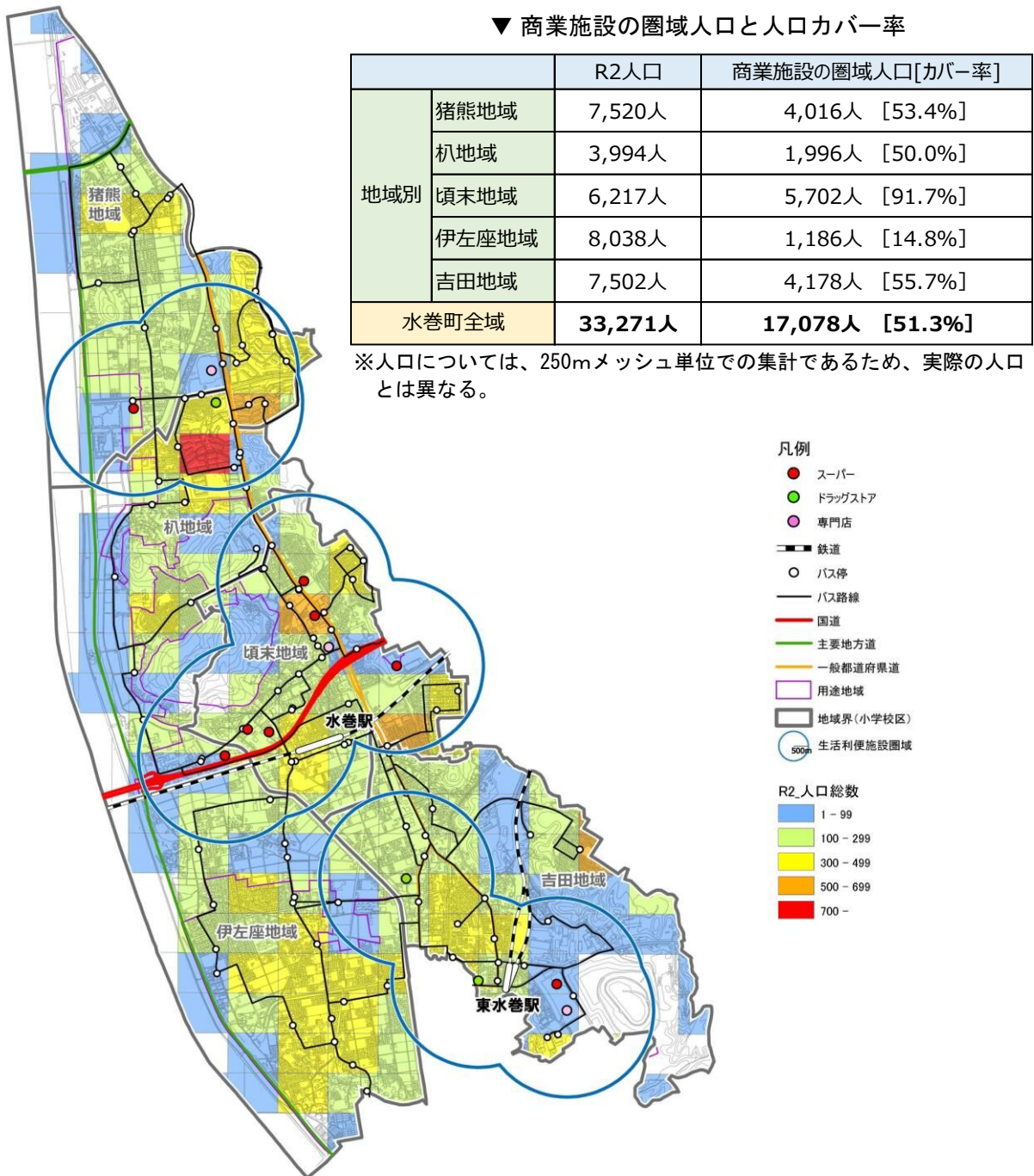
▲ 年少者（15歳未満）の人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

(2) 都市施設の立地状況と人口分布

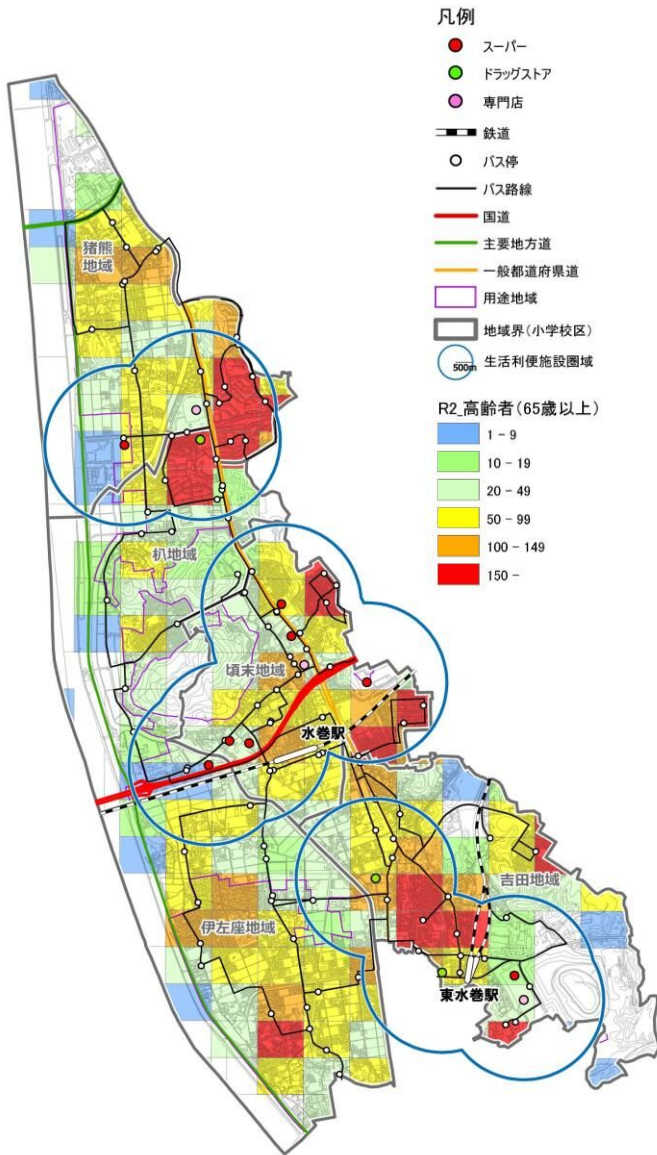
1) 商業施設（スーパー等）の分布

- ・スーパー等の商業施設は、JR鹿児島本線以北の市街地に多く立地しており、特に一般県道水巻芦屋線や国道3号沿線の立地が見られます。
- ・一方、JR鹿児島本線以南においても、東水巻駅周辺の立地が見られます。
- ・人口カバー率は町全域で約5割を占めています。地域別にみると、頃末地域で約9割、その他地域で6割以下となっており、特に伊左座地域におけるカバー率が低くなっています。

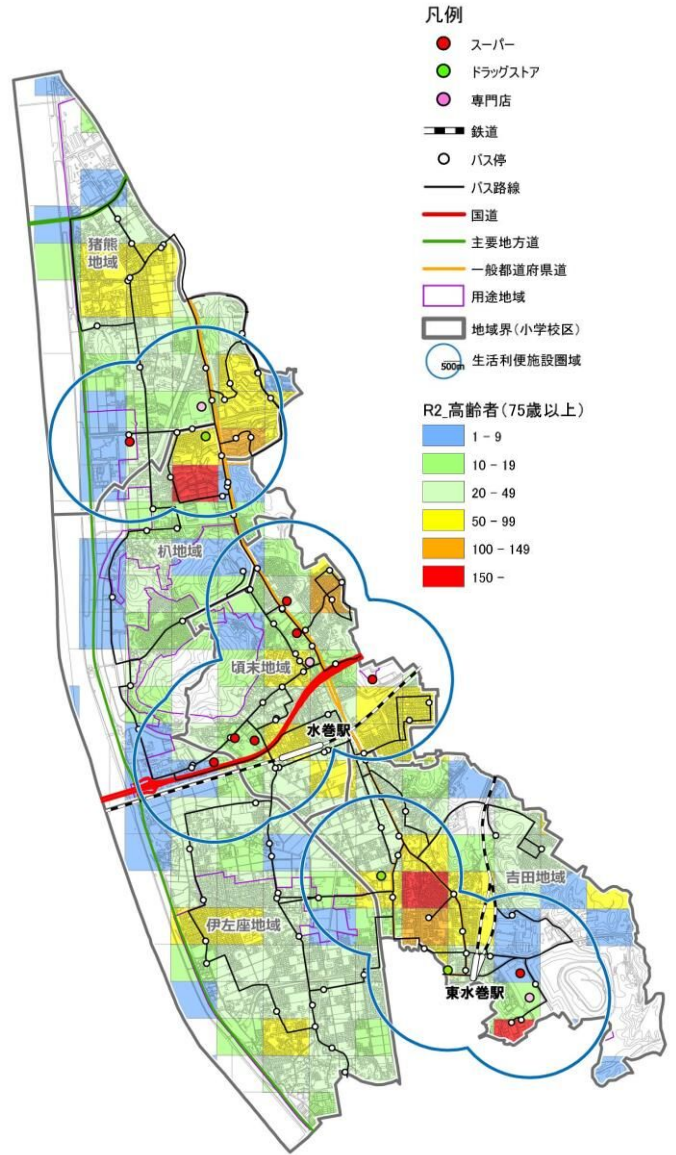


▲ 商業施設の立地状況と全世代の人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）



▲ 商業施設の立地状況と高齢者(65歳以上)の人口分布



▲ 商業施設の立地状況と高齢者(75歳以上)の人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ (250mメッシュ)

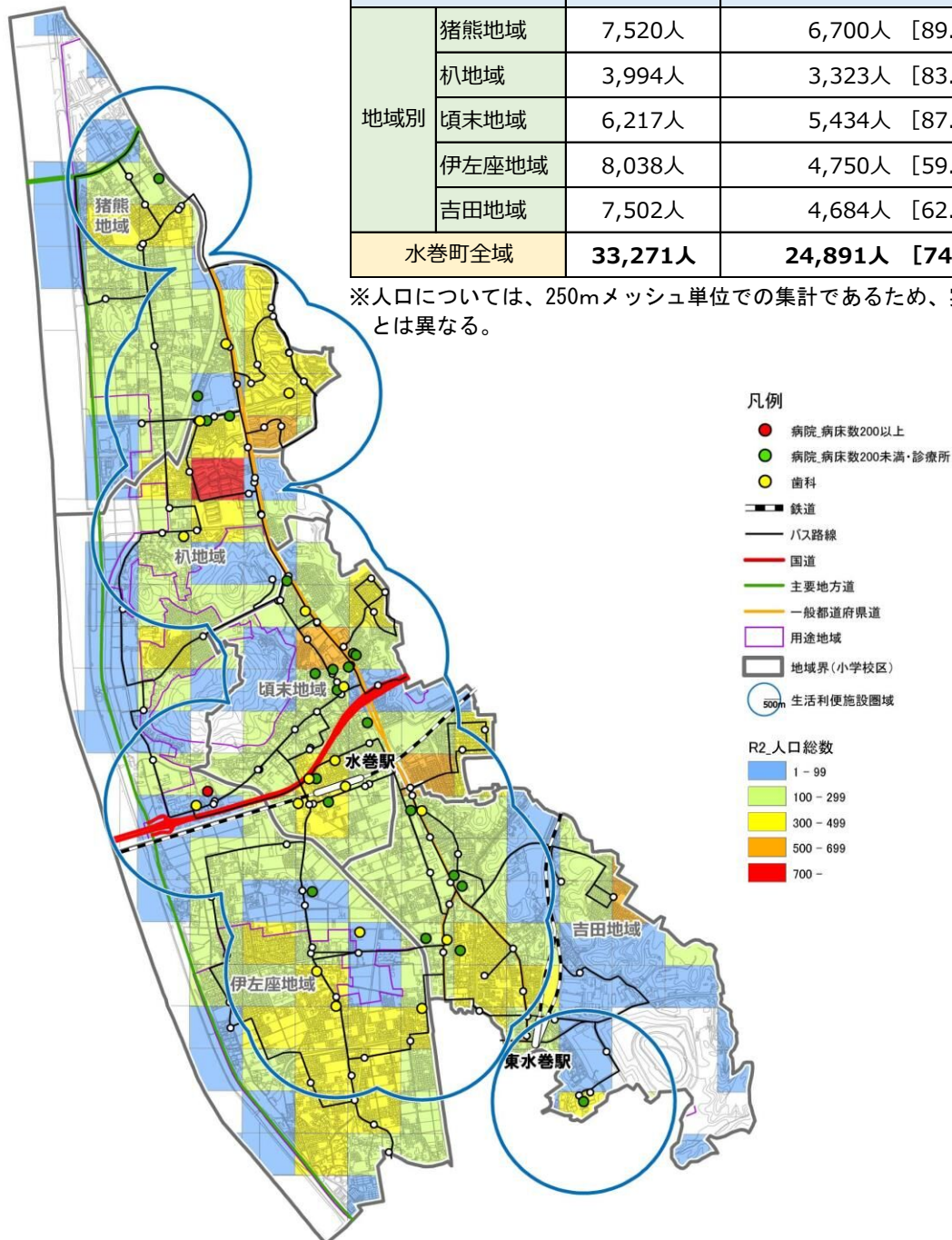
2) 病院・診療所の分布

- ・病院・診療所は、一般県道水巻芦屋線・一般県道中間水巻線の沿線地区や頃末地区での立地が多く見られる中、町内各地にも分散して立地しています。
- ・人口カバー率は町全域で約7割を占めており、特に猪熊・杵・頃末地域のカバー率が高くなっています。一方、伊左座・吉田地域の人口カバー率が比較的低いエリアでは、高齢者の居住が見られます。

▼ 商業施設の圏域人口と人口カバー率

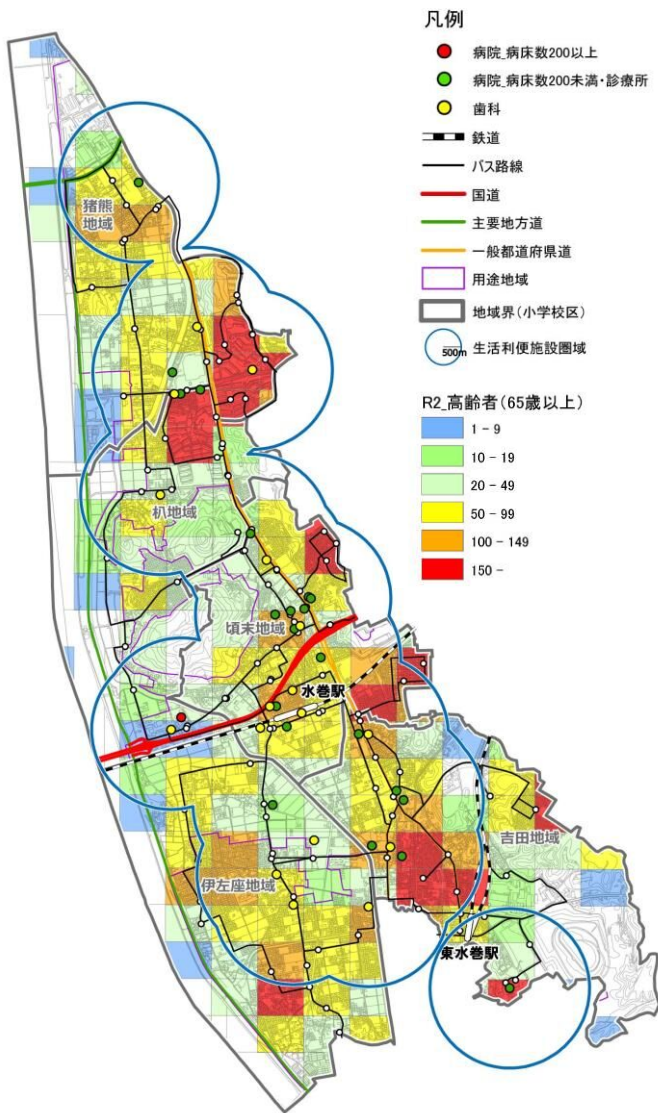
		R2人口	病院・診療所の圏域人口[カバー率]
地域別	猪熊地域	7,520人	6,700人 [89.1%]
	杵地域	3,994人	3,323人 [83.2%]
	頃末地域	6,217人	5,434人 [87.4%]
	伊左座地域	8,038人	4,750人 [59.1%]
	吉田地域	7,502人	4,684人 [62.4%]
水巻町全域		33,271人	24,891人 [74.8%]

※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。

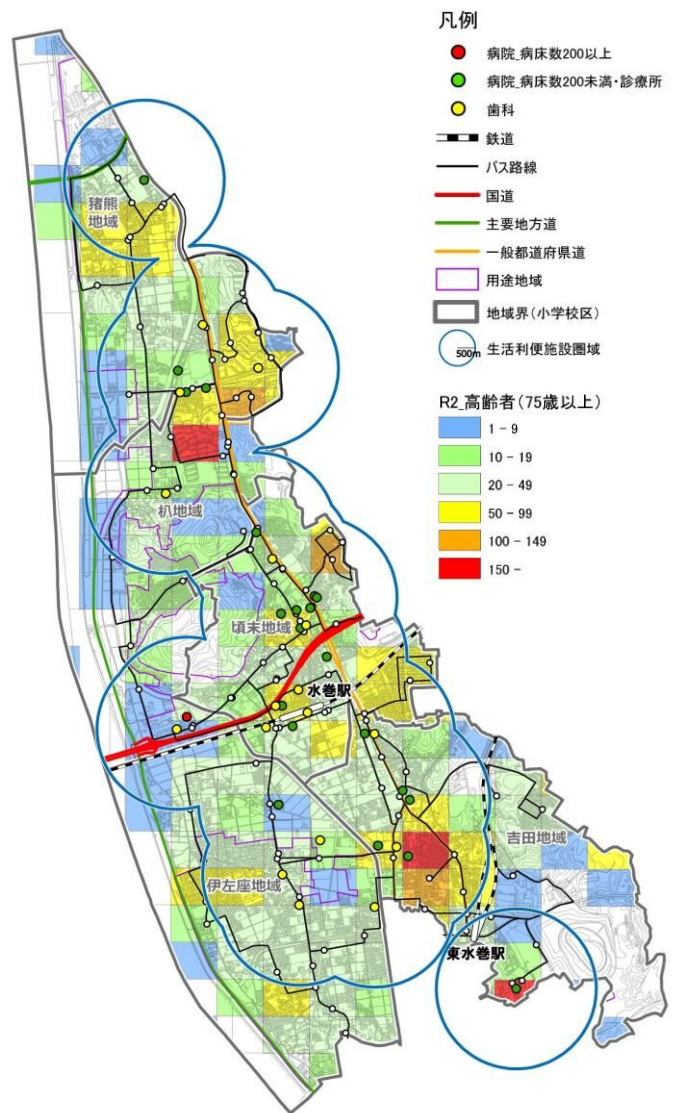


▲ 病院・診療所の立地状況と全世代の人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）



▲ 病院・診療所の立地状況と高齢者(65歳以上)の人口分布

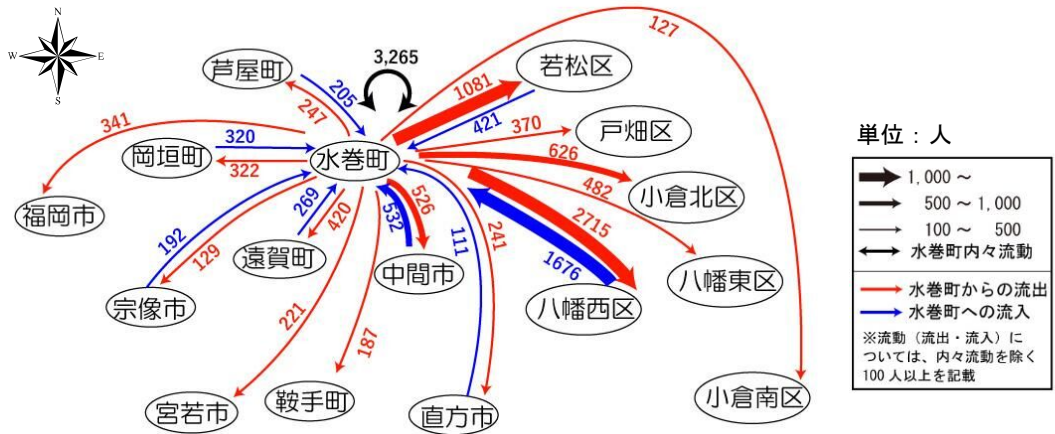


▲ 病院・診療所の立地状況と高齢者(75歳以上)の人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

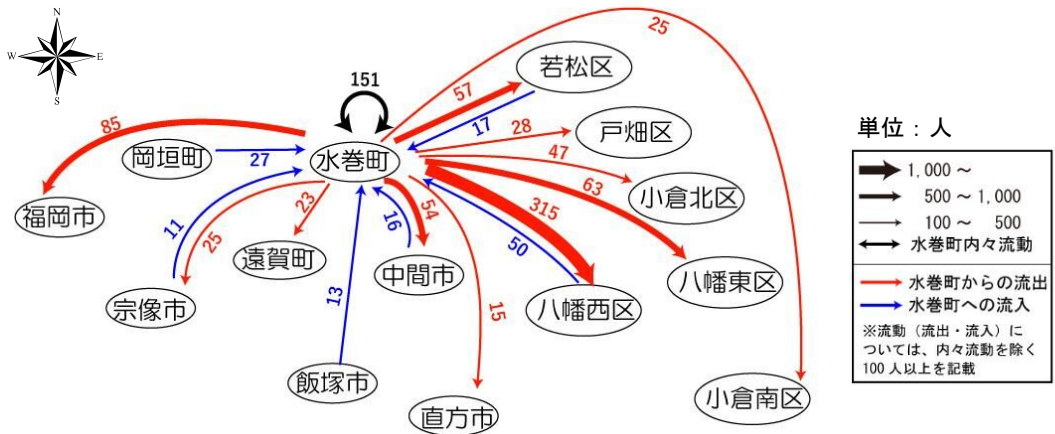
(3) 周辺市町との結びつき

- ・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・中間市などとのつながりがあり、特に北九州市の中でも八幡西区とのつながりが強い状況です。
- ・一方、福岡市との広域的なつながりも見られます。



▲ 通勤における周辺都市との人の動き

資料：R2 国勢調査

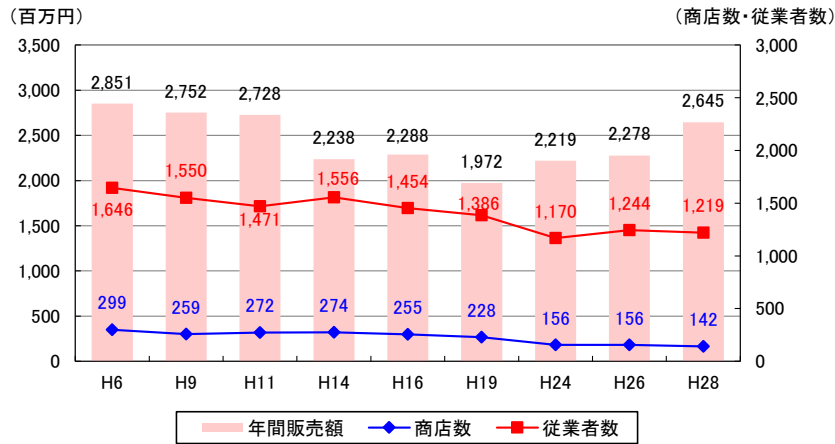


▲ 通学における周辺都市との人の動き

資料：R2 国勢調査

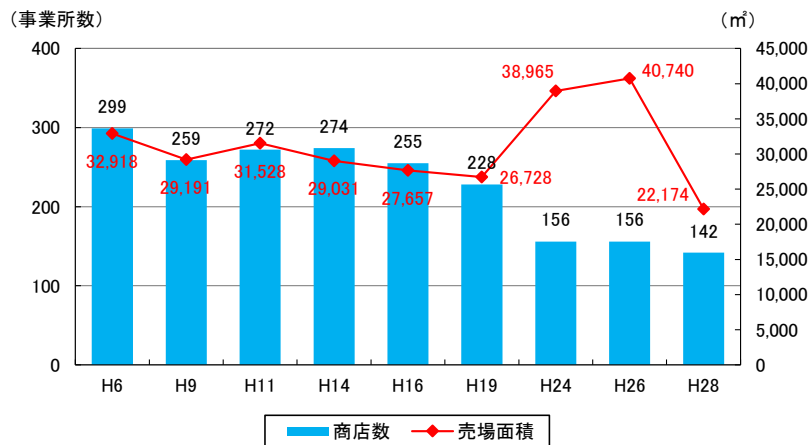
(4) 経済特性

- ・商業販売額・商店数・従業員数のいずれも、平成6年以降概ね減少傾向を示すものの、商業販売額については平成19年以降に増加傾向に転じています。



▲ 小売業年間販売額・商店数・従業員数の推移

資料：商業統計（H24、H28は「経済センサス」より）

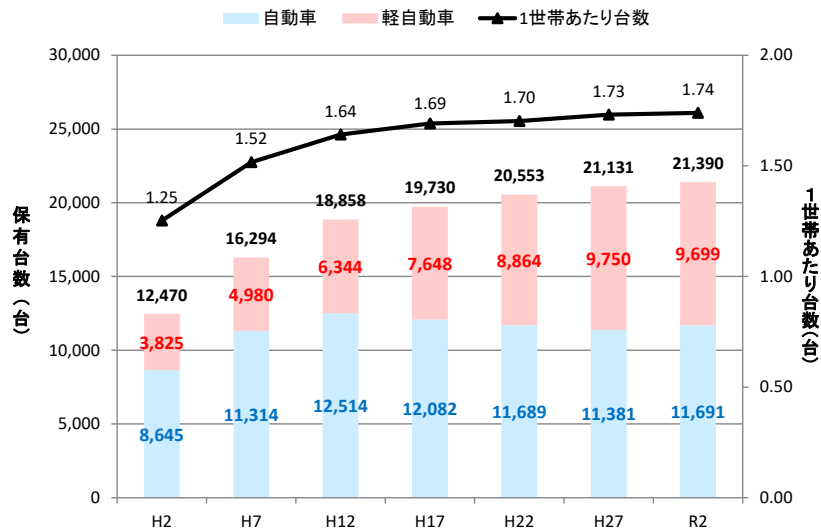


▲ 小売業売場面積・商店数の推移

資料：商業統計（H24、H28は「経済センサス」より）

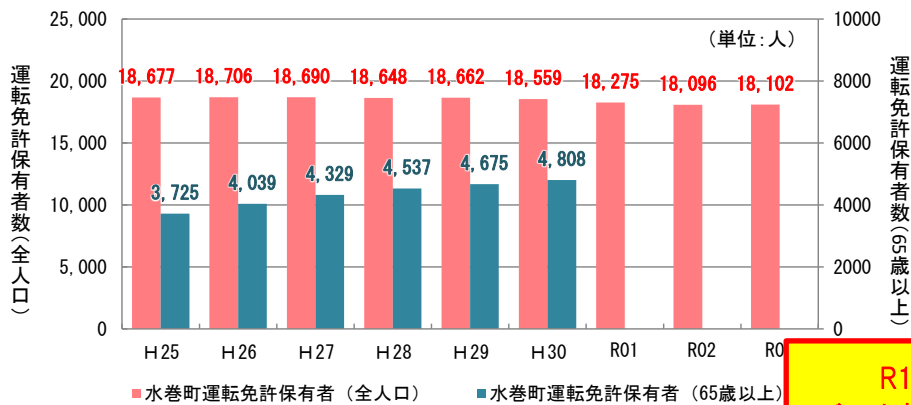
(5) 自動車・運転免許の保有状況

- ・本町の自動車保有台数は、平成2年の約1.2万台から令和2年の約2.1万台となり、近年横ばい傾向ではあるものの、概ね増加傾向を示しています。
- ・運転免許の保有状況はほぼ横ばいの状況に対して、65歳以上の保有者数は増加傾向を示しています。
- ・一方、65歳以上の運転免許の自主返納件数も増加傾向を示しています。



▲ 水巻町における自動車保有台数の推移

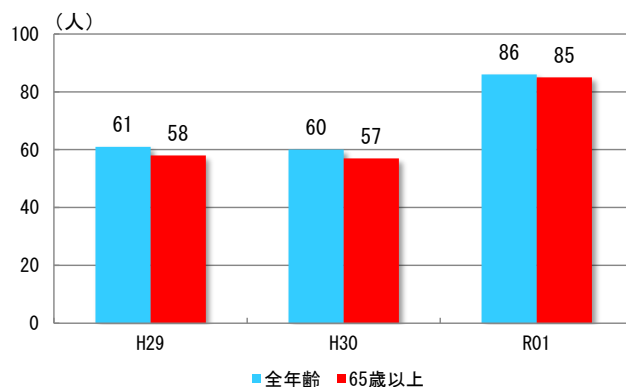
資料：市区町村別軽自動車車両数、市区町村別自動車保有車両数
国勢調査、水巻町 HP (R3~R4 (4月1日現在) の世帯数)



▲ 水巻町における運転免許保有状況

R1以降
データ提供依頼中

資料：福岡県警察交通年鑑



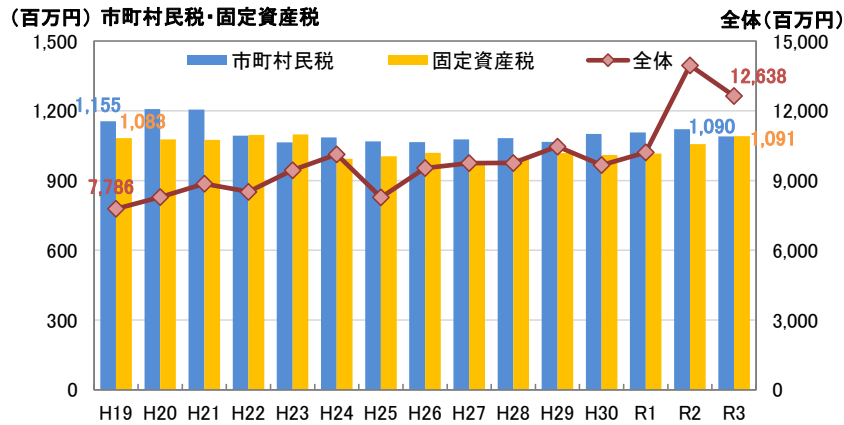
▲ 自動車免許自主返納申請件数

R1以降
データ提供依頼中

資料：福岡県警察本部提供

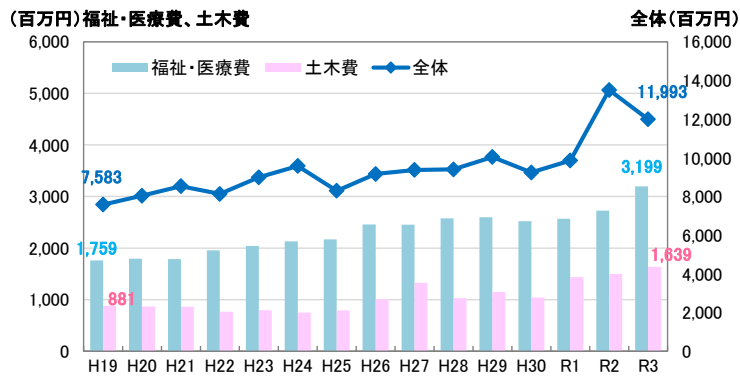
(6) 財政状況

- ・一般会計歳入における市町村民税は、歳入全体の約1割であり、近年は概ね横ばいの傾向を示しています。
- ・一般会計歳出では、高齢化の影響により、福祉・医療費が増加傾向を示している一方、社会インフラ整備・管理に係る土木費などの投資的経費は微増傾向を示しています。



▲ 一般会計歳入の推移

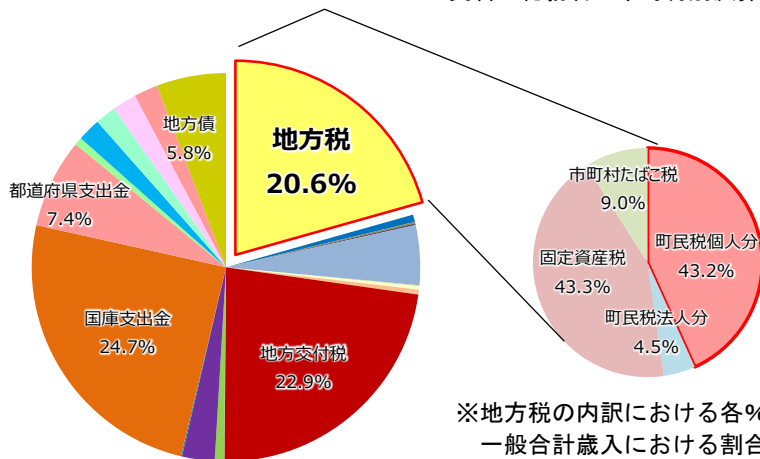
資料：総務省「市町村別決算状況調査」



▲ 一般会計歳出の推移

資料：総務省「市町村別決算状況調査」

- 地方税
- 地方譲与税
- 利子割交付金
- 配当割交付金
- 株式等譲渡所得割交付金
- 分離課税所得割交付金
- 地方消費税交付金
- ゴルフ場利用税交付金
- 特別地方消費税交付金
- 自動車取得税交付金
- 軽油引取税交付金
- 自動車税環境性能割交付金
- 法人事業税交付金
- 地方特例交付金等
- 地方交付税
- 交通安全対策特別交付金
- 分担金及び負担金
- 使用料
- 手数料
- 国庫支出金
- 国有提供施設等所在市町村助成交付金
- 都道府県支出金
- 財産収入
- 寄附金
- 繰入金
- 繰越金
- 諸収入
- 地方債
- 特別区財政調整交付金



※地方税の内訳における各%数値は一般会計歳入における割合を示す

▲ 一般会計歳入 (R3) における市民税等の内訳

資料：総務省「市町村別決算状況調査」

1-2 公共交通の概況

(1) 公共交通の現状

本町には、JR、路線バス、福祉バスなどの公共交通があり、さらに、●●●送迎バス、●●●も存在します。

本町の公共交通の特徴として、都市部と郊外部の移動を担うJR鹿児島本線とJR筑豊本線（JR福北ゆたか線）、町内外の拠点間を結び日常生活路線を担う北九州市営バス、高齢者や障がい者など交通弱者への支援を担う福祉バスなどが挙げられ、公共交通が町内全域を網羅している状況にあります。

▼ 水巻町内の主な公共交通

公共交通手段		役割
大量輸送	鉄道 【JR 鹿児島本線、JR 筑豊本線（JR 福北ゆたか線）】	・隣接する北九州市などへの都市間移動や、その他町外や他県への広域移動を担う
中量輸送	大型・中型バス 【北九州市営バス】	・水巻駅や東水巻駅、折尾駅で JR 駅の結節点と接続し、町内外の拠点を結ぶ ・地域内を結び日常生活路線を担う
少量輸送	小型バス 【福祉ゆめあいバス】	・高齢者や障がい者など交通弱者に向け公共施設の利用を支援（無料バス） ※利用対象者：高齢者（60歳以上）、障がい者（障がい者手帳の交付を受けている人）、妊婦、未就学児を同伴する保護者 注）高齢者・障がい者の介助者の同乗は可能
個別輸送	タクシー	・個別需要に対応した移動を担う
その他	●●●送迎バス	・●●●や●●●を対象とした移動を担う

JR 鹿児島本線
(水巻駅) 写真

▲ JR 鹿児島本線

JR 筑豊本線
(東水巻駅)
写真

▲ JR 筑豊本線 (JR 福北ゆたか線)

北九州市営バス
写真

▲ 北九州市営バス

ゆめあいバス
写真

▲ 福祉ゆめあいバス

タクシー3社
写真

▲ タクシー

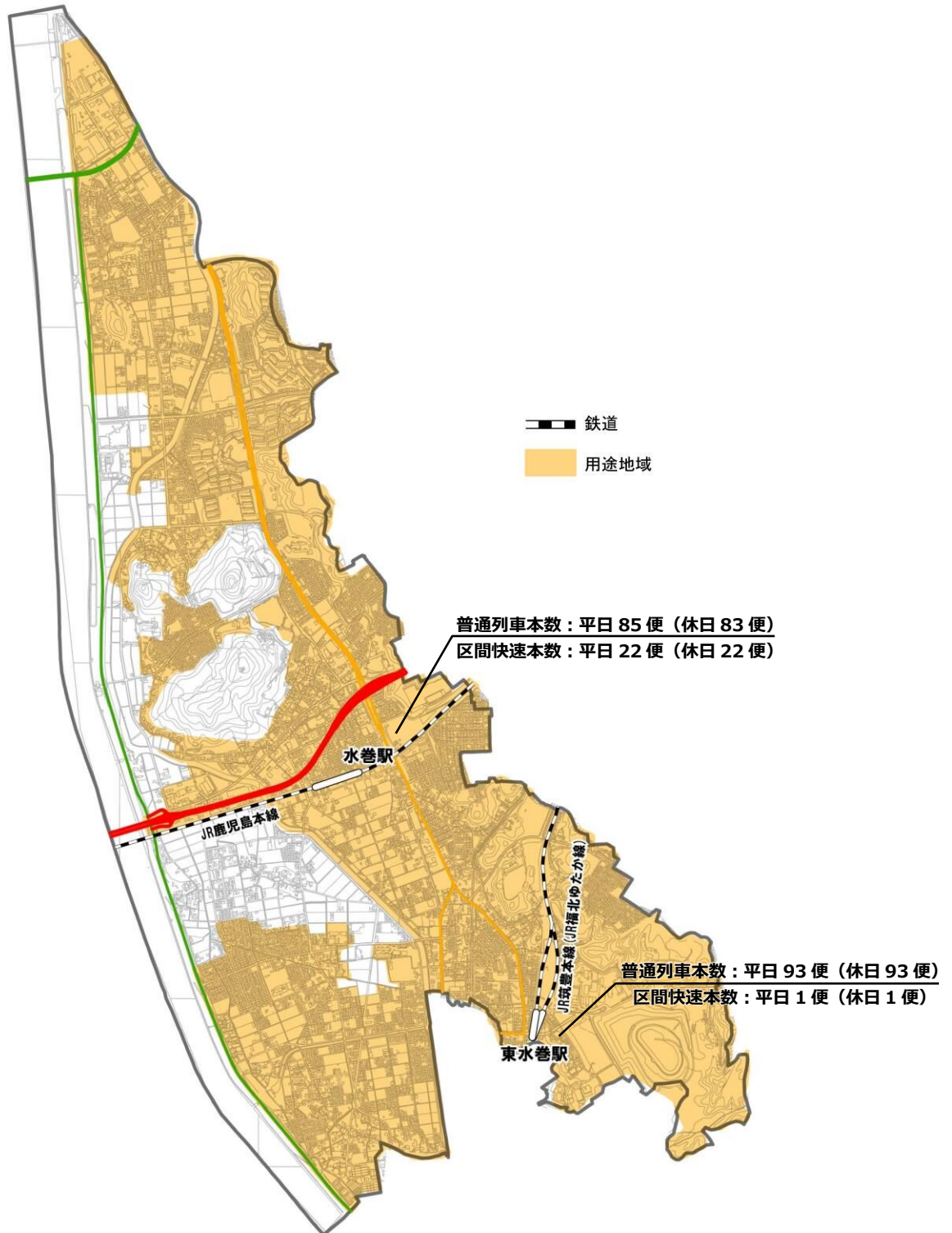
その他送迎バス
など写真

▲ その他交通機関

(2) 公共交通の利用状況

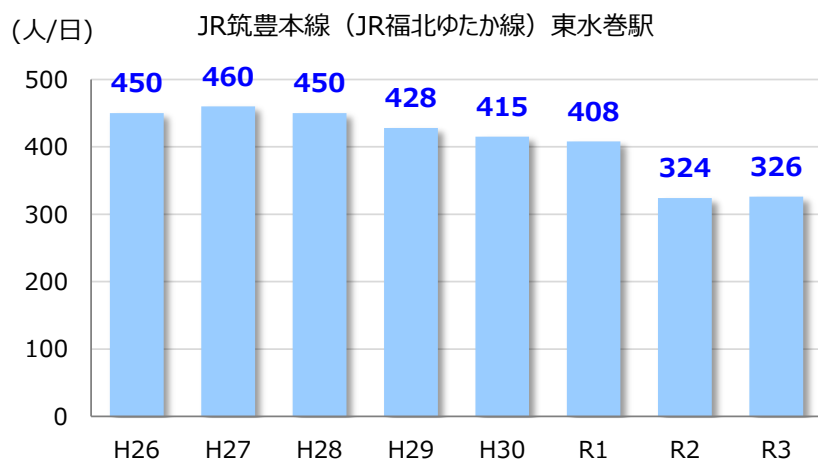
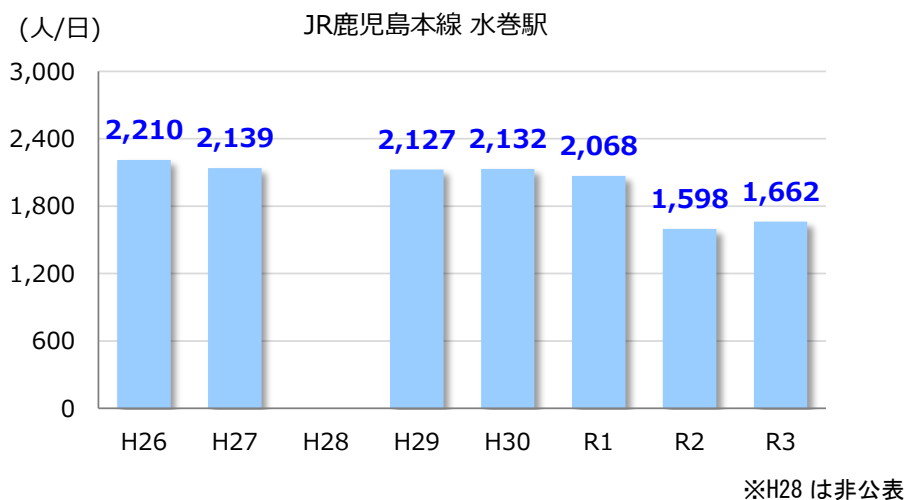
1) 鉄道

- ・ 鉄道は、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筑豊本線（JR福北ゆたか線）が走っており、周辺都市や福岡市・北九州市等との連絡が多頻度で確保されています。



資料：JR時刻表（令和5年6月時点）

- ・ 鉄道利用者数については、水巻駅がほぼ横ばい、東水巻駅が微減傾向を示しています。
- ・ なお、令和2～3年は新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、水巻駅、東水巻駅とも利用者数が減少しています。



▲ 鉄道駅一日平均乗車人数の推移 (JR)

資料：令和元年度版水巻町統計資料
JR九州HP

2) 路線バス

①北九州市営バス

- ・北九州市営バスでは、水巻町内において北部線（10系統）と南部循環線（4系統）が運行しています。

▼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
		③3491	-	折尾駅	(循環)おかの台・日の峯	折尾駅
日吉	折尾～日吉台・水巻中央線	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

※ ③3491、⑤5412、⑦3422 : 次頁以降に示す、バス停及びバス停間における利用者数の抜粋掲載系統



凡例

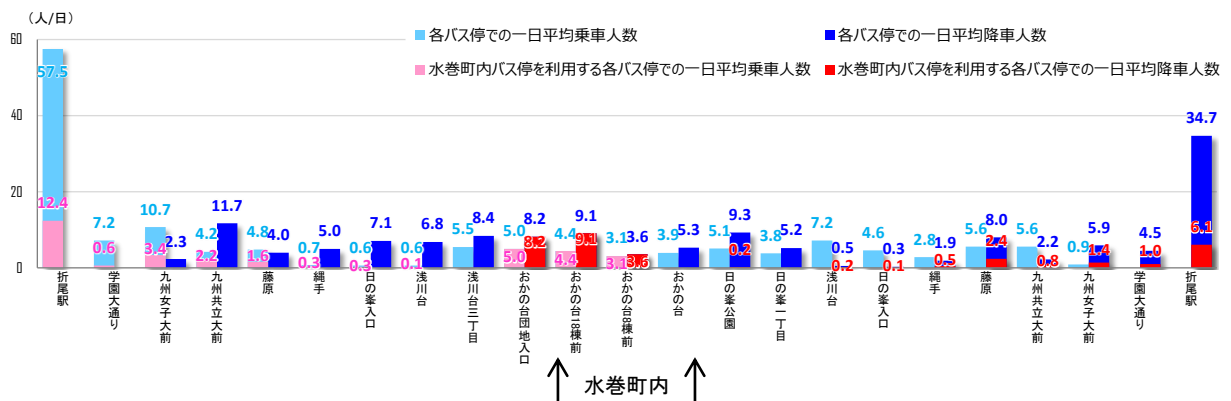
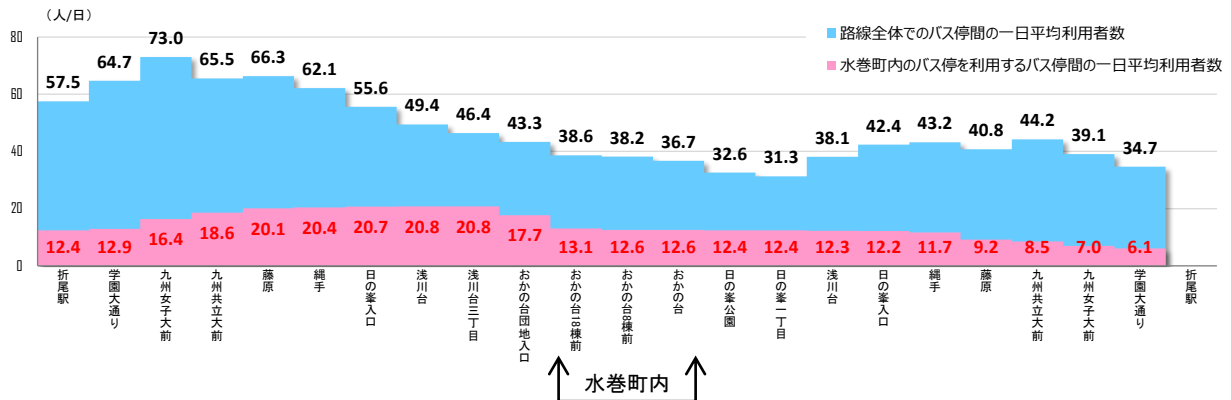
- 北九州市営バス(北部線)
- 北九州市営バス(南部循環線)

▲北九州市営バスの路線

<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）との利用が多くなっています。
- ・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が多くなっています。

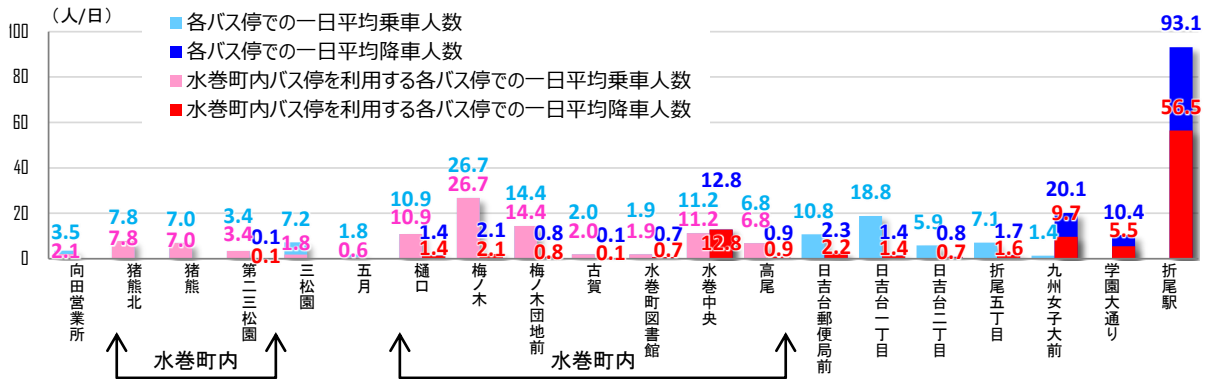
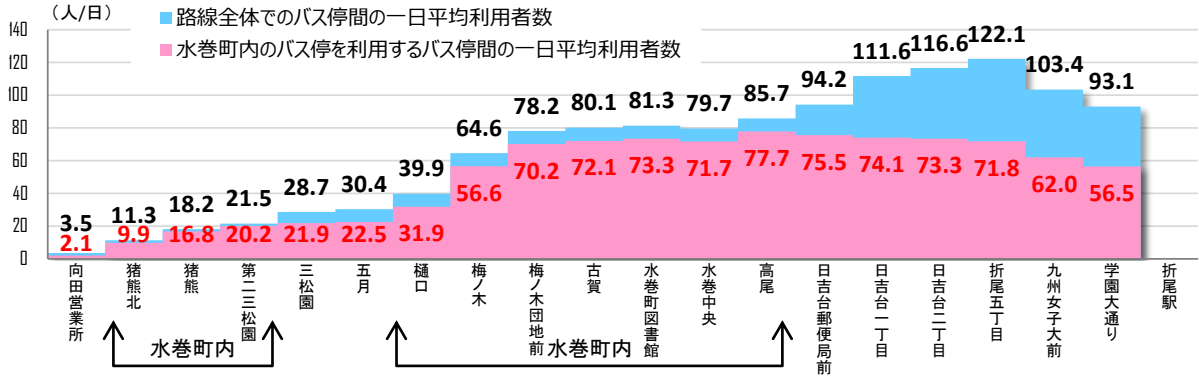
<北部線③3491>



▲ 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③3491

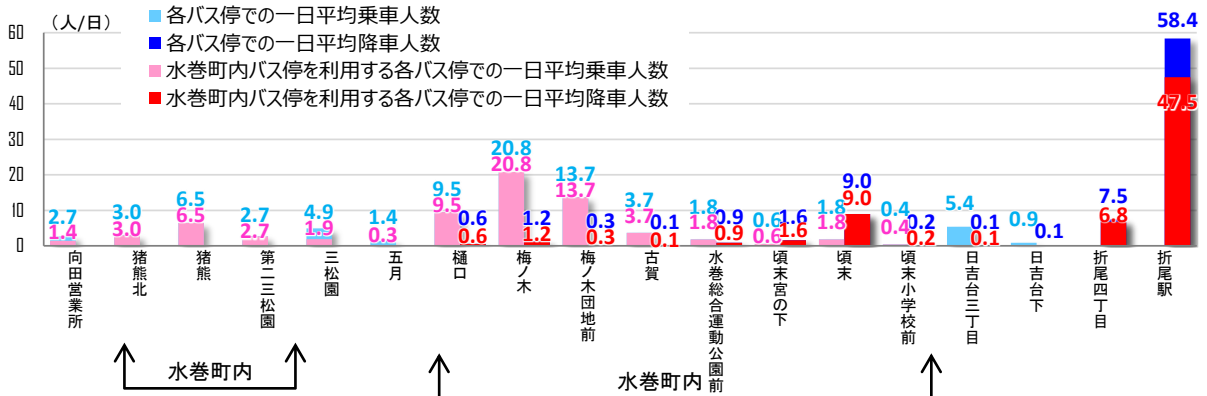
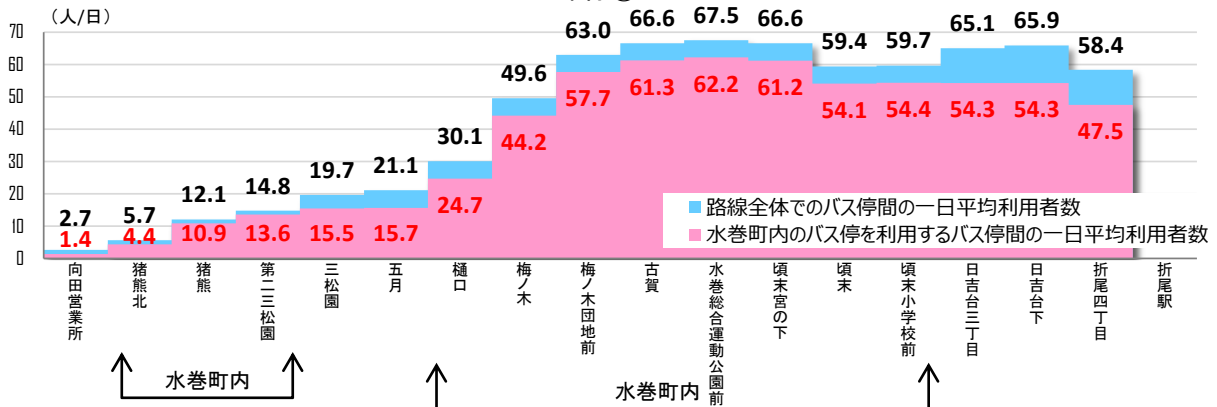
資料：北九州市交通局

<北部線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⑤5412

<北部線⑦3422>



▲ 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

資料：北九州市交通局

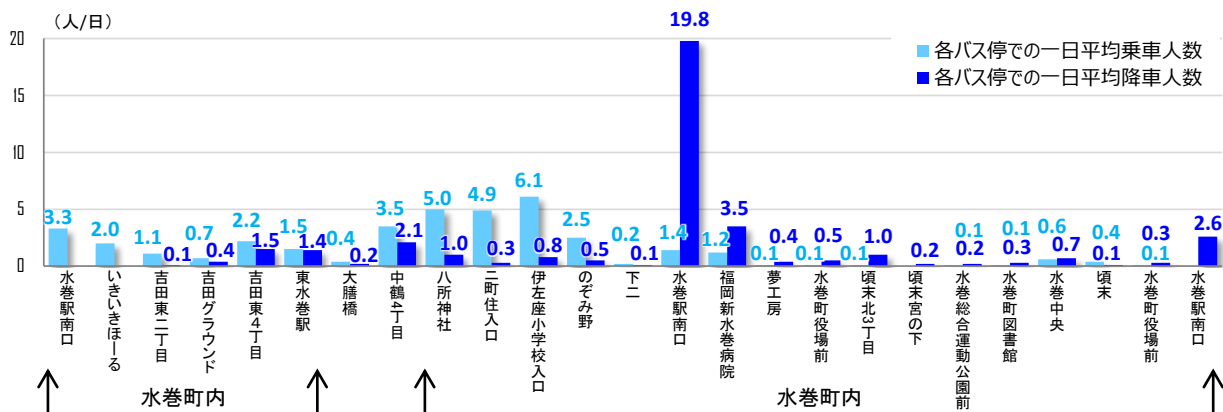
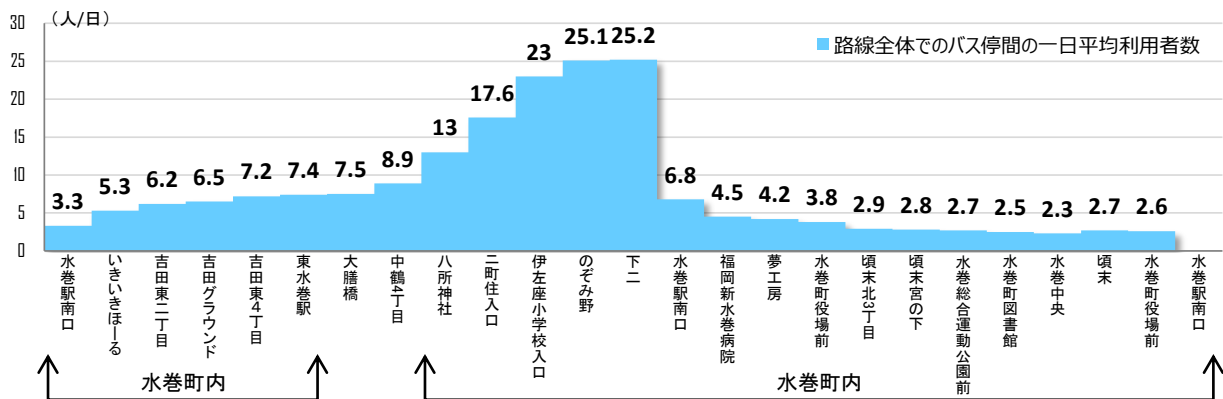
<南部循環線>

・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停留所の利用者数が多く、特に八所神社から水巻駅南口への利用者数が顕著となっています。

※左回りは、右回りの傾向と同様（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）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）

資料：北九州市交通局

②水巻福祉ゆめあいバス（コミュニティバス）

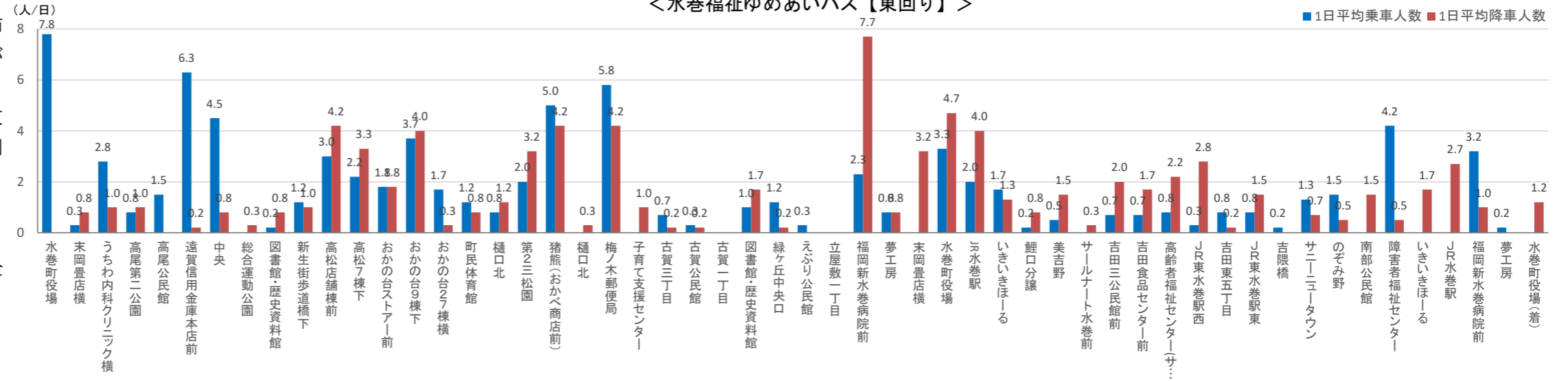
＜東回り・西回り＞

- ・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傾向にあります。
- ・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は少ない傾向にあります。

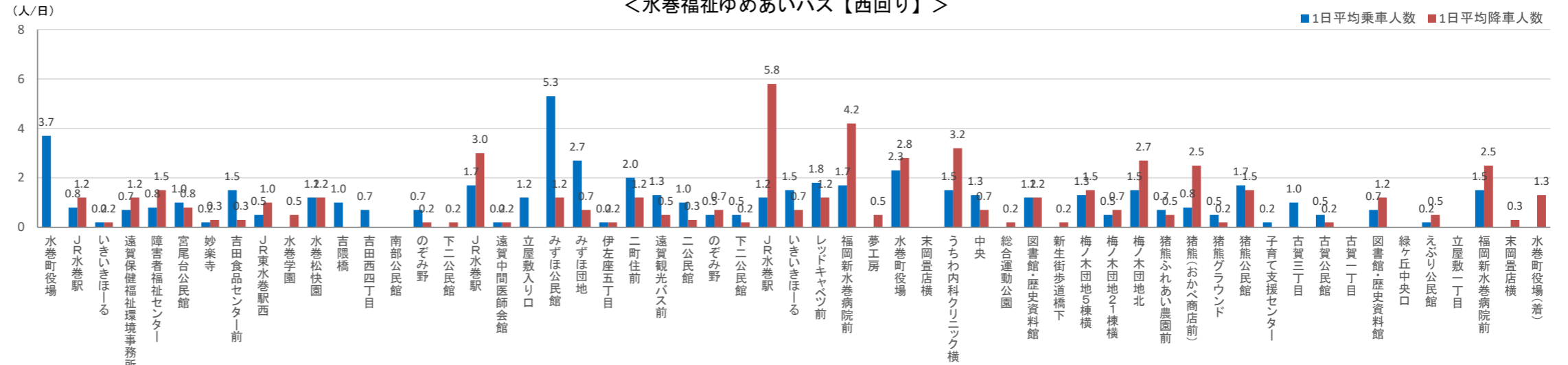
＜南北線＞

- ・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ます。

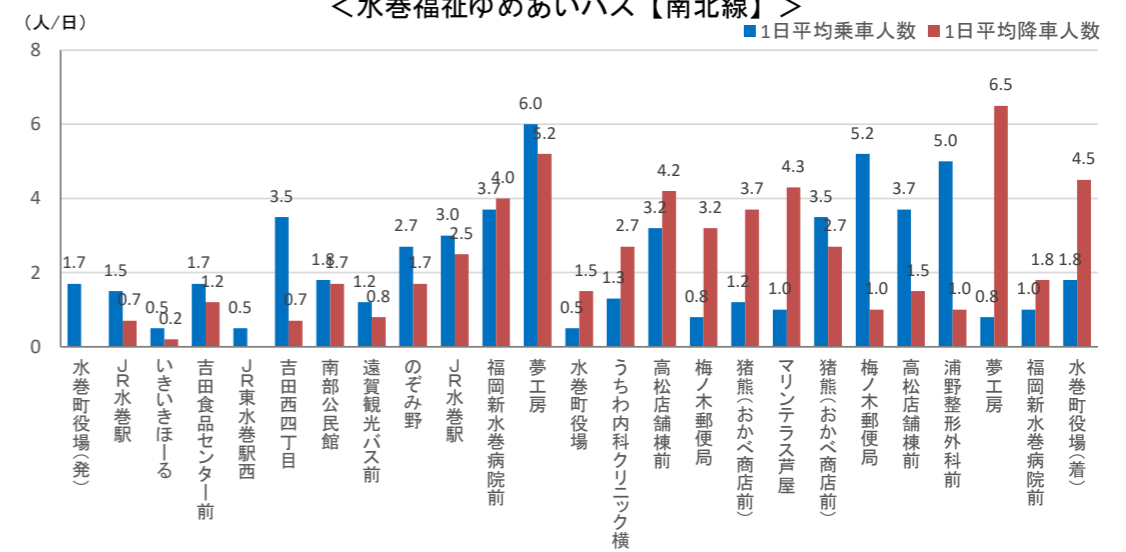
＜水巻福祉ゆめあいバス【東回り】＞



＜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】＞



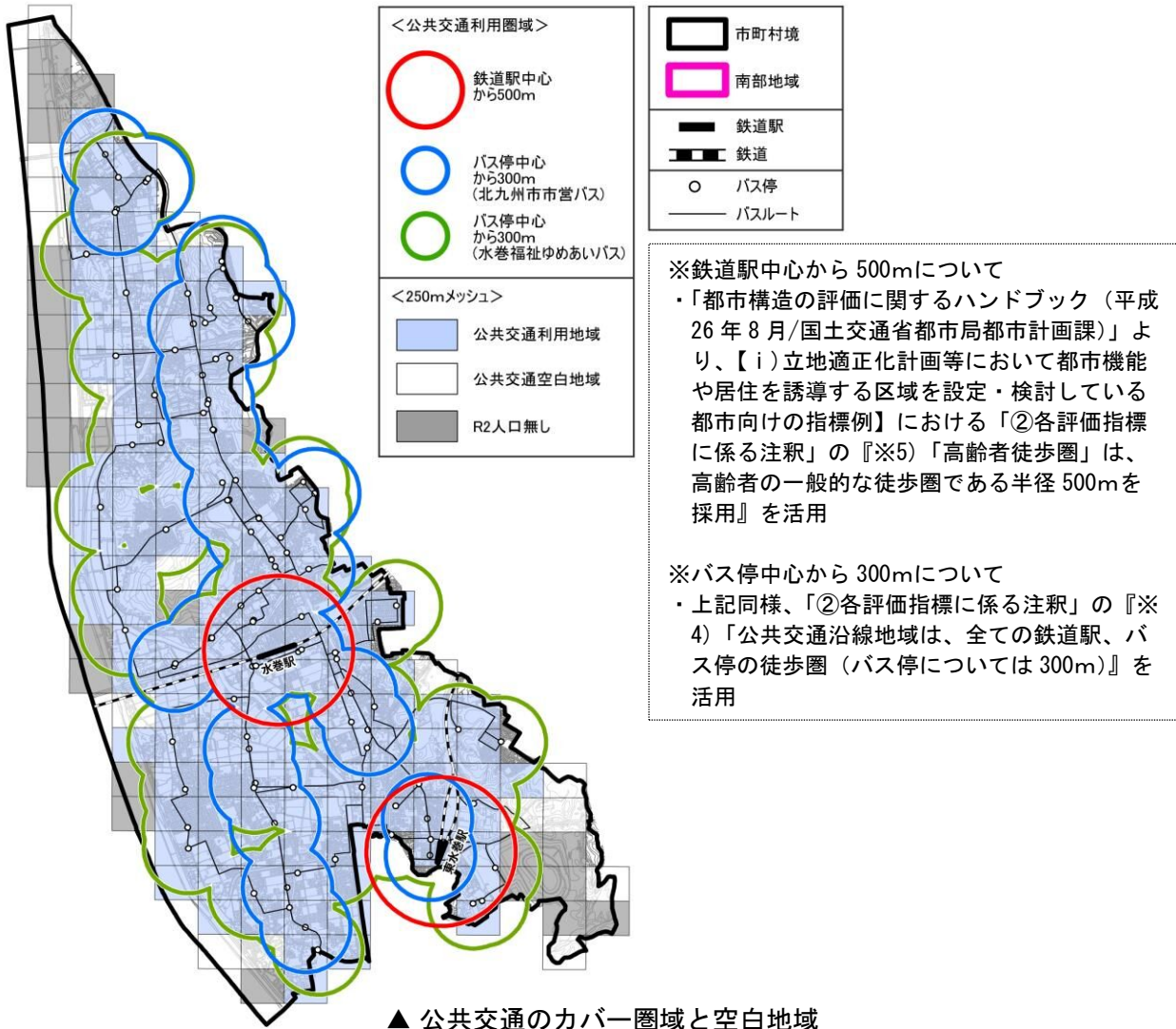
- 凡例
- 水巻福祉ゆめあいバス（東回り）
 - 水巻福祉ゆめあいバス（西回り）
 - 水巻福祉ゆめあいバス（南北線）

▲ 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

(3) 公共交通の利用圏域

- ・水巻町内における公共交通の人口カバー率は約97%であり、空白地域は約3%を占めています。
- ・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%を占めています。



▼ 公共交通カバー圏域と空白地域の人口

単位：人

	公共交通カバー圏域	公共交通空白地域	計
JR	4,177 (14.6%)	24,375 (85.4%)	28,552 (100.0%)
全バスルート	27,415 (96.0%)	1,137 (4.0%)	28,552 (100.0%)
北九州市営バス	17,251 (60.4%)	11,301 (39.6%)	28,552 (100.0%)
水巻福祉ゆめあいバス	27,166 (95.1%)	1,386 (4.9%)	28,552 (100.0%)
公共交通カバー圏域 (JR+バス)	27,665 (96.9%)	887 (3.1%)	28,552 (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。

※上記より、水巻町全体の人口は町境界部における隣接市町の人口を一部含むため、実際の人口と異なる。

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

第2章 まちづくりの方向性（上位・関連計画の整理）

本町が目指す将来のまちづくりの実現に向けて、上位計画および関連計画をもとに公共交通に求められる役割を確認し、本計画に反映すべき方針を整理しました。

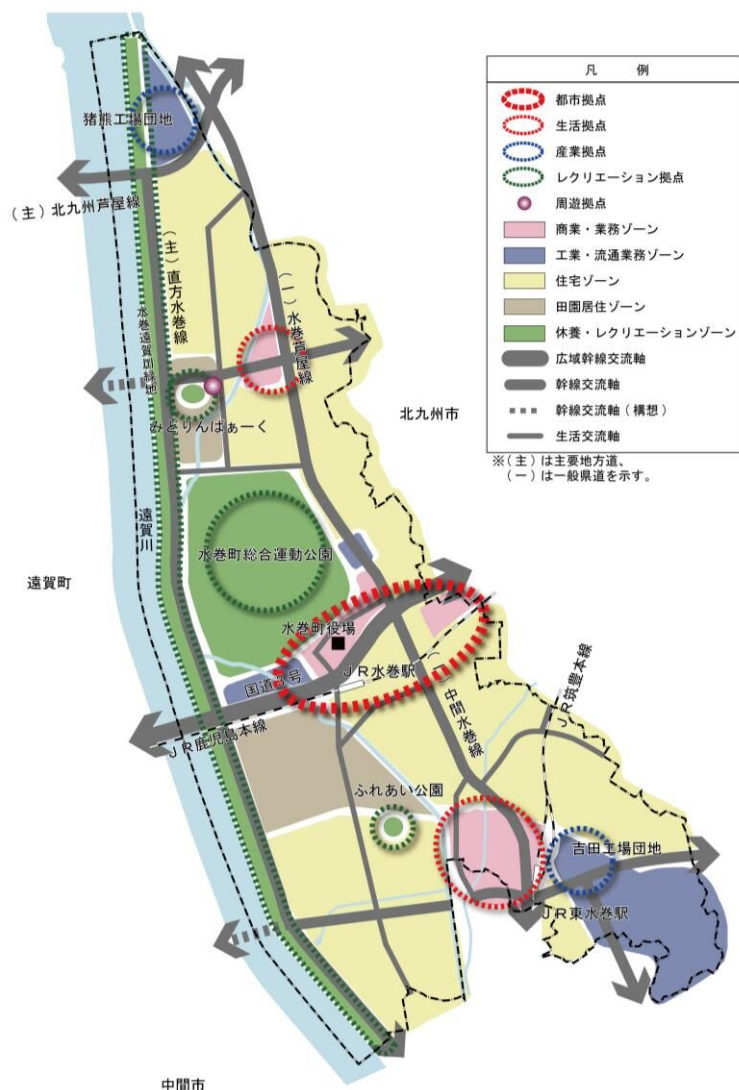
対象とした上位計画および関連計画は以下のとおりです。

上位計画

- (1) 水巻未来図鑑 第5次水巻町総合計画（平成30年3月策定）
- (2) 第2期水巻町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）
- (3) 水巻町都市計画マスタープラン【改訂版】（令和4年3月策定）

関連計画

- (4) 第2次水巻町行財政改革行動計画（平成22年1月策定）
- (5) 第9期水巻町高齢者福祉計画（後期計画）（令和3年3月策定）
- (6) 都市再生整備計画（第2回変更）頃末南地区（令和3年2月）
- (7) 第2期 北九州都市圏域連携中枢都市圏ビジョン（第2次改訂）（令和4年7月策定）



▲ 水巻町都市計画マスタープランにおける将来都市構造

資料：「2022 水巻町都市計画マスタープラン【改訂版】（令和4年3月）」

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）
水巻未来図鑑 第5次水巻町総合計画 （平成30年3月策定）	・学びあう町になる ・子育てにやさしい町になる ・健やかで支えあえる町になる ・居心地のいい町になる ⇒インフラに関する取り組みの継続 ⇒誰もが居心地がいいと思えるためのインフラ整備に加え、居心地がいいソフト事業を実施 ・働ける町になる	・東水巻駅のエリアを中心とした吉田地域の新たなまちづくり ・防災の拠点として、学校施設を改修・機能強化 ・町を知り、関わってもらうための、周遊拠点、ふるさと納税、特産品、ポロシャツなどを展開	・施設やイベント事業などで、誰もが一緒に利用できるようなバリアフリーやユニバーサルデザインの導入 ・水巻駅南口駅前広場、駅前道路歩道拡幅、駅前交差点改良などを行い、 水巻駅周辺をもっと使いやすく ・10年後以降の利用や町外からの広域利用も見据えた新たな道路を建設 ・費用対効果を考慮しながら道路や橋梁などの適切な維持管理 ・通学路を中心とする道路の整備 ・ 北九州エリアでの広い視野 を持ち、自治体の垣根を越えたサービスを実現	
第2期水巻町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 （令和2年3月策定）	①子育てにやさしく、学びあう町にする ②働きやすい町にする ③健やかで支えあい、居心地のいい町にする ④水巻“いいね”を実現する！	・水巻駅周辺の整備 ⇒町の顔である 水巻駅周辺（主に南側）を整備 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 ⇒賑わい施設等を誘致し、駅利用者や町民の利便性を向上させると共に、コミュニティを活性化し、都会的で明るいイメージを生み出す ・公共交通体系の検討・見直し ⇒現在の町内の交通体系の実態の把握及びあるべき姿の検討を、住民ニーズ並びに移動調査の実施、各種交通事業者を交え検討を行うことで、水巻町にあった公共交通体系を構築		
水巻町都市計画 マスタープラン 【改訂版】 （令和4年3月策定）	・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 集約型の都市構造 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： J R水巻駅周辺 ・生活拠点： 町民体育館周辺、J R東水巻駅周辺 ・産業拠点： 猪熊工業団地、吉田工業団地 ・レクリエーション拠点： 水巻町総合運動公園、みどりんばあーく、ふれあい広場、水巻遠賀川緑地 ・周遊拠点： みどりんばあーくに隣接する用地	・広域幹線交流軸：国道3号 ・幹線交流軸：主要地方道北九州芦屋線、一般県道水巻芦屋線、一般県道中間水巻線、主要地方道直方水巻線 ・生活交流軸：幹線交流軸を補完し、町内各地や近隣都市への円滑なアクセスを図る道路	《道路》 ・広域・地域交流を支える計画的な道路の整備促進 ・人にやさしい道路環境の整備 《鉄道》 ・ J R水巻駅については、駅南側での駅前広場の整備 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整備 ・ J R東水巻駅については、快適性向上 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》 ・路線バス・福祉バスについては、必要に応じて民間交通事業者の運用も踏まえつつ、路線や運行体制の見直しなどについて関係機関と協議
第2次水巻町 行財政改革行動計画 （平成22年1月策定）	—	・ 北九州市営バス南部循環線の見直し ⇒現状：町南部地区を走っていた西鉄バス路線が廃止され、平成21年4月から、北九州市営バスが新規路線を開設 ⇒改善内容：利用者増加と利便性の向上を図るため、検討機関を設置し、実態調査を踏まえ、福祉バスなどの兼ね合いを考慮した町内の公共交通体系を一体的に見直し（平成23年度 地域公共交通総合連携計画を策定） ・ 福祉タクシーの対象者 の見直し ⇒現状：水巻町の福祉タクシーの料金補助制度には障害等級以外に制限がない ⇒改善内容：所得や障害種別による給付制限を実施し、住民税所得割課税者を対象外 平成22年度中に水巻町福祉タクシー料金補助支給規則の改正を行い、平成23年度から実施		
第9期水巻町高齢者 福祉計画（後期計画） （令和3年3月策定）	基本理念：安心して笑顔で暮らせるまちなみずまき 《基本施策》 ①介護体制の充実と医療との連携強化 ②主体的な介護予防・健康づくりの推進 ③包括的な生活支援体制と環境の整備	—	・ダイバーシティ水巻（DCOM）の推進 ⇒地域における互助活動の推進と共助意識の醸成を目的として、地区活動の強化を推進 ・移動手段の確保・充実 ⇒買い物や習い事など、日常生活圏域での移動手段を高齢者が確保できる仕組みづくりを推進 ・ 福祉バスの運行体系の見直し ⇒福祉バス（ゆめあいバス）については、公共交通体系の一環として見直しを図り、高齢者の移動の利便性を向上	
都市再生整備計画 （第2回変更） 頃末南地区 （令和3年2月）	大目標： 駅周辺における、交通拠点としての機能充実 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 安全な都市基盤整備 目標②：路線バスや福祉バスの乗り入れを可能にし、 交通拠点としての充実 目標③：駅利用の利便性向上による都市機能の充実	・ J R水巻駅南口周辺の整備 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 交通結節拠点の充実 ⇒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 ⇒J R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		
第2期北九州都市圏域 連携中枢都市圏ビジョン （第2次改訂版） （令和4年7月策定）	《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 ⇒SDGsを原動力に圏域人口の急速な減少抑制を目指す	—	・ 公共交通ネットワークの確保・維持 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 ・圏域内道路交通ネットワーク化にかかる連携 ⇒観光や物流ルートの整備など、圏域内道路交通のネットワーク化に連携して取り組む ⇒取組の推進にあたっては、国、県等の関係機関と連携し、圏域に必要な道路網の整備を行う	

第3章 公共交通に係る住民ニーズの把握

3-1 住民アンケート

(1) アンケート調査の概要

公共交通に対する住民のニーズを把握するため、町内住民へのアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

- ①調査地域 : 水巻町全域
- ②調査対象者 : 水巻町に住民登録している 18 歳以上の住民 6,000 人
※3,000 世帯を対象に各世帯 2 部ずつ配布
- ③調査期間 : 令和 3 年 3 月
- ③調査方法 : 郵送配布、回収は郵送またはインターネット
- ④回収状況 : 6,000 部配布し、回収部数は 2,030 票 (回収率は 33.8%)

(2) アンケート調査の結果

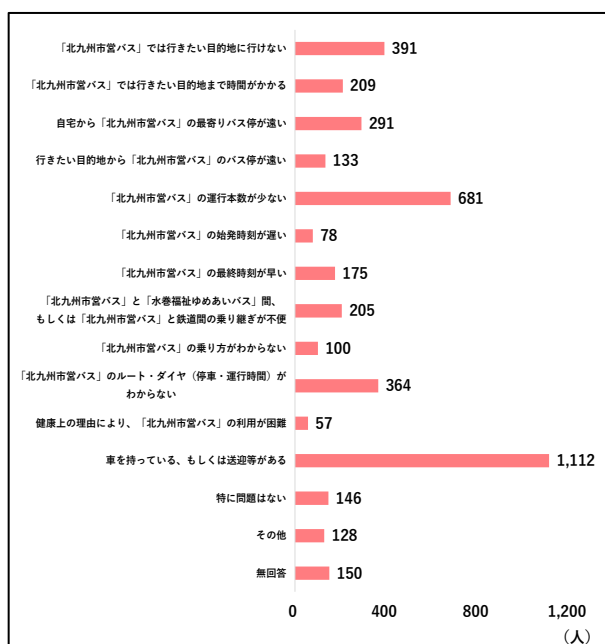
1) 乗合バスへの要望

<市営バス>

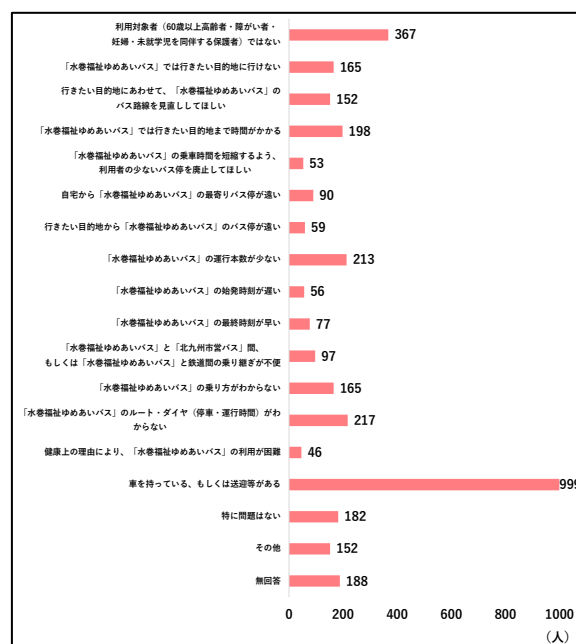
- ・主に「運行本数が少ない」「目的地に行けない」「ルート・ダイヤがわからない」への指摘が多くなっています。

<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、要望が多岐にわたっています。
- ・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などの指摘があります。



▲ 北九州市営バスへの要望
N=4, 220 (複数回答あり)

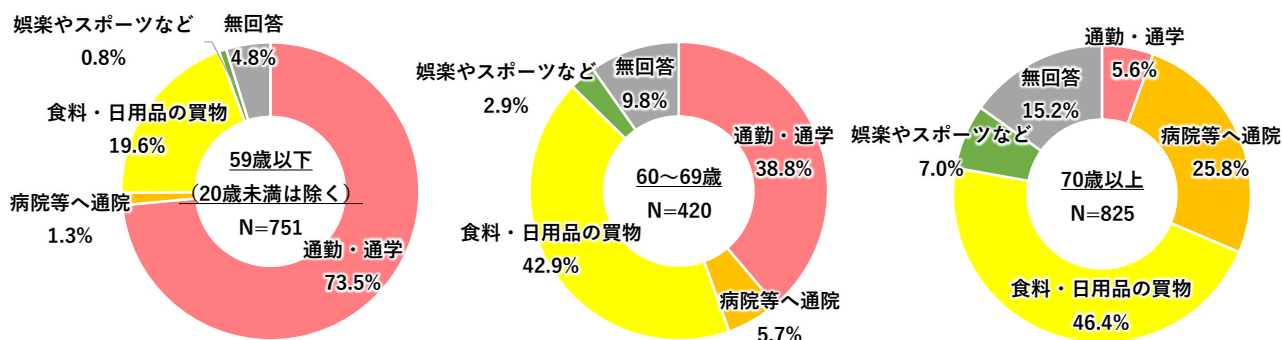


▲ 水巻福祉ゆめあいバスへの要望
N=3, 476 (複数回答あり)

2) 平日の外出

①外出目的

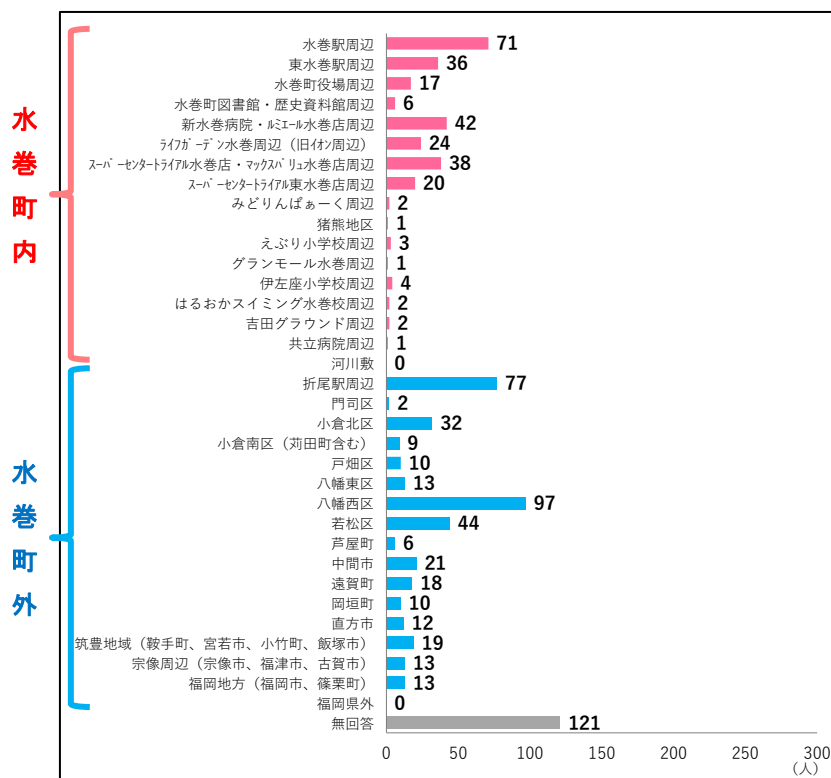
- ・ 59歳以下（20歳未満を除く）は通勤・通学が最も多く、約74%を占めています。
- ・ 60～69歳は買い物が約43%を占めています。
- ・ 70歳以上は買い物（約46%）に加え、通院（約26%）の割合も高くなっています。



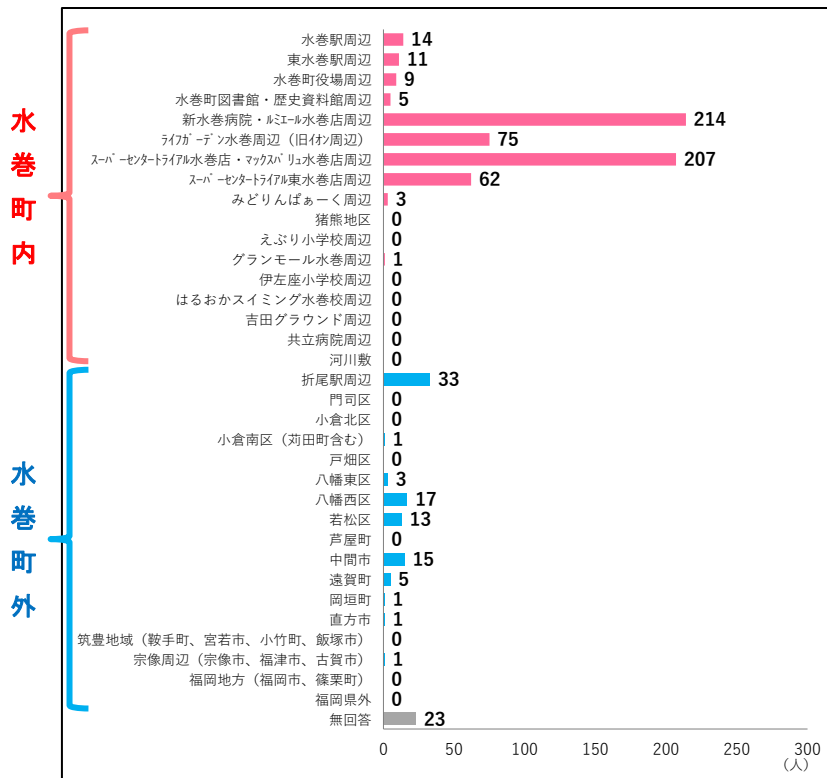
▲ 外出目的

②外出先

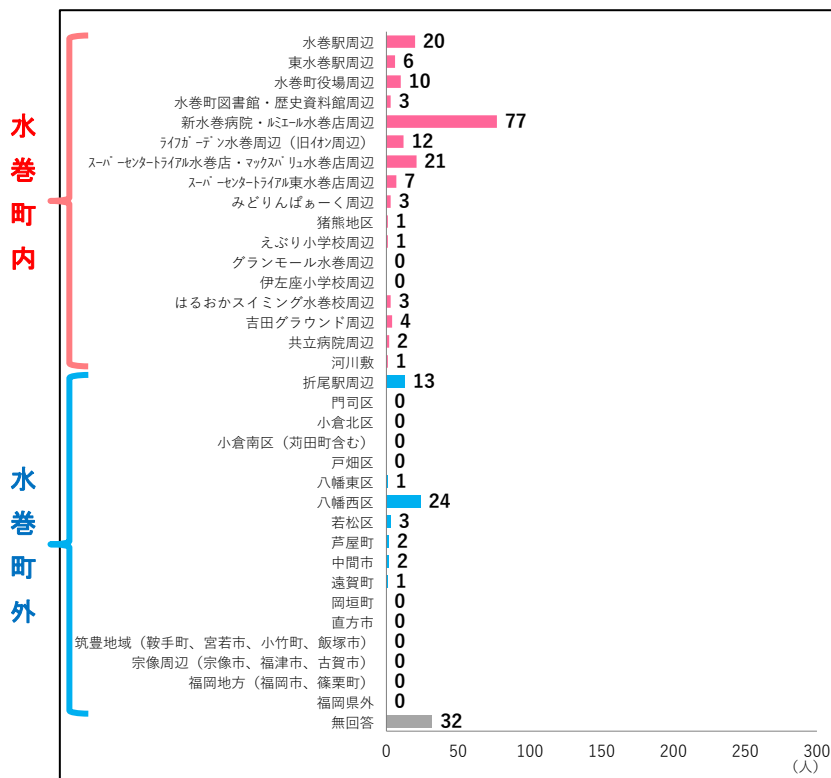
- ・ 通勤・通学目的では、折尾駅周辺、八幡西区、水巻駅周辺への外出が多くなっています。
- ・ 買い物目的では、各地域に近接するスーパーへ外出する傾向にあります。
- ・ 通院目的では、新水巻病院への外出が多くなっています。



▲ 通勤通学目的の外出先 N=787



▲ 買い物目的の外出先 N=714



▲ 通院目的の外出先 N=249

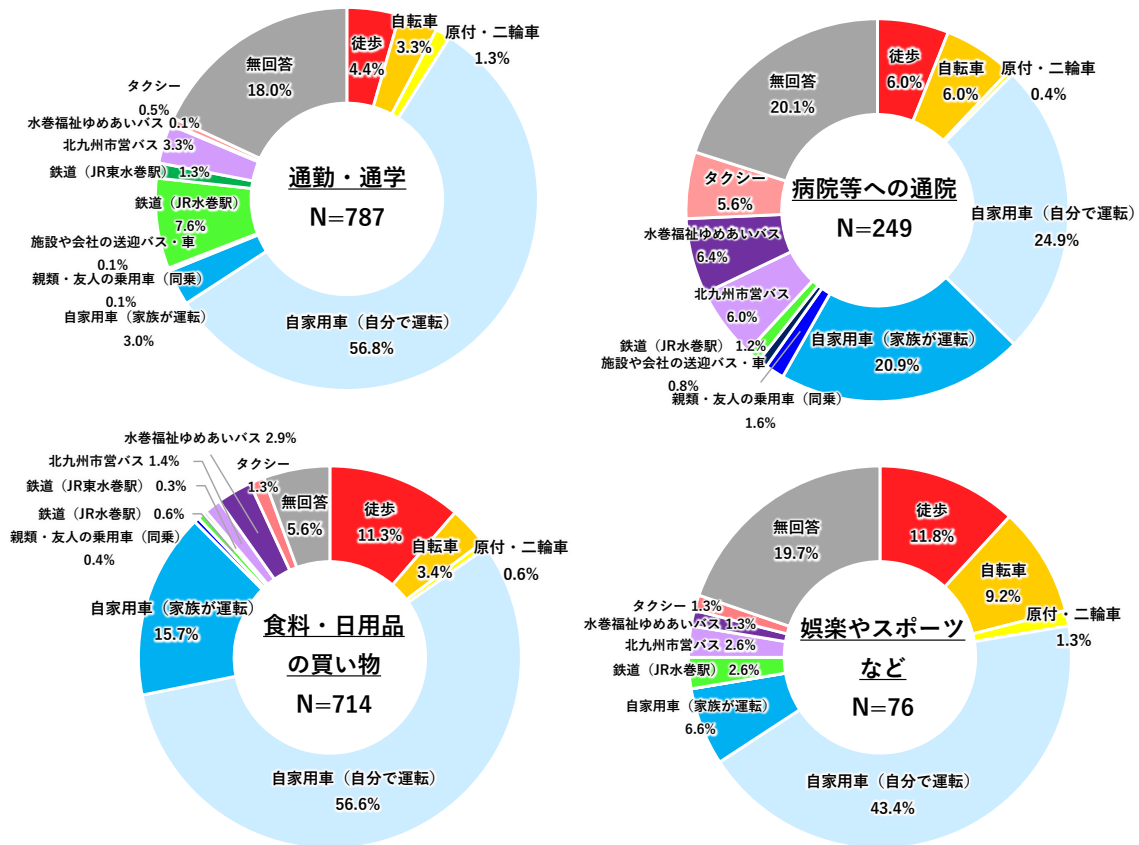
③交通手段

＜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）の利用が見られます。

＜帰宅（復路）時＞

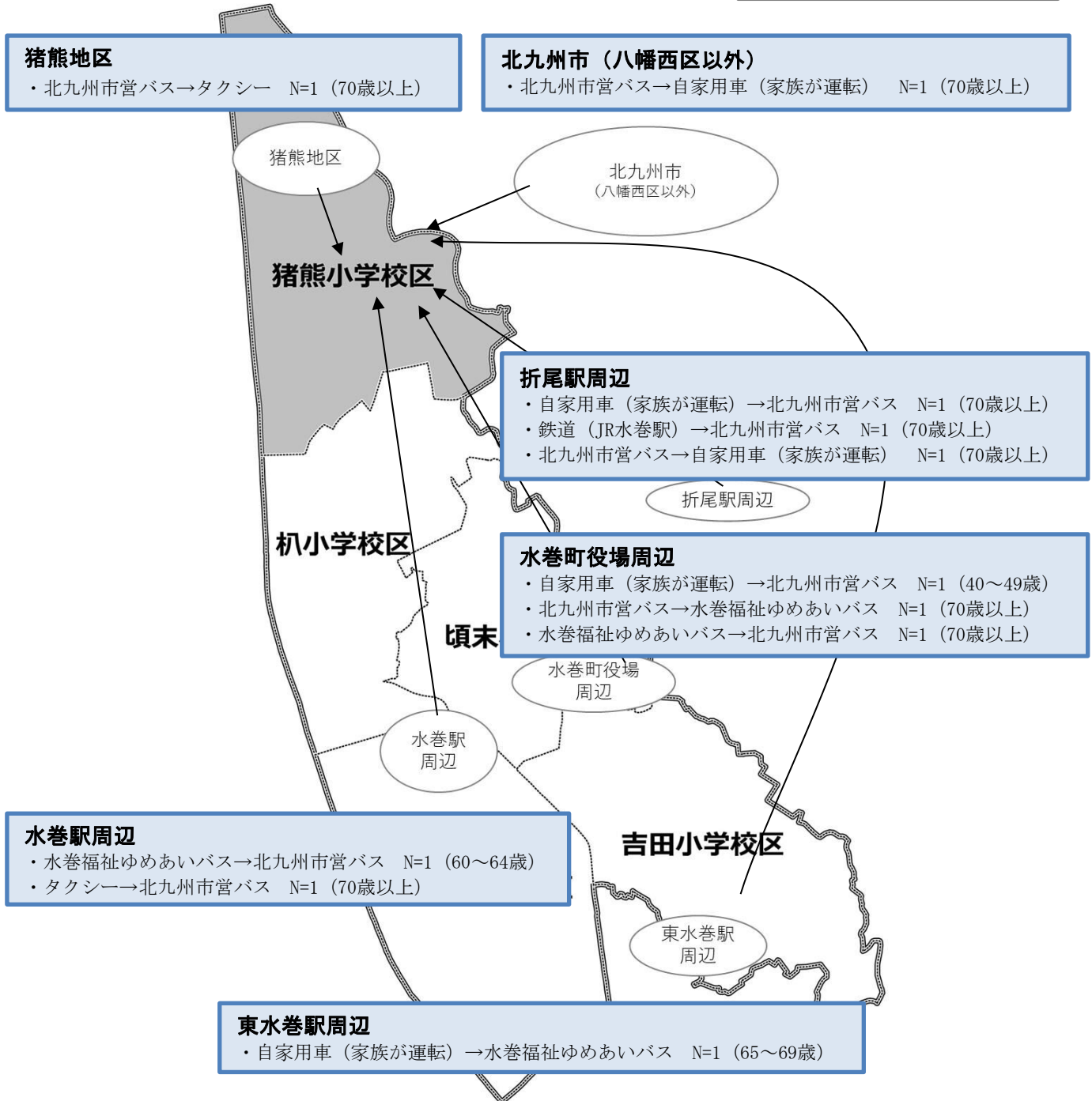
- ・往路にバス、復路にタクシーの利用が見られます。
- ・また、往路に福祉バス、復路に市営バスの利用が見られます。



▲ 外出（往路）交通手段

凡例

往路交通手段 → 復路交通手段

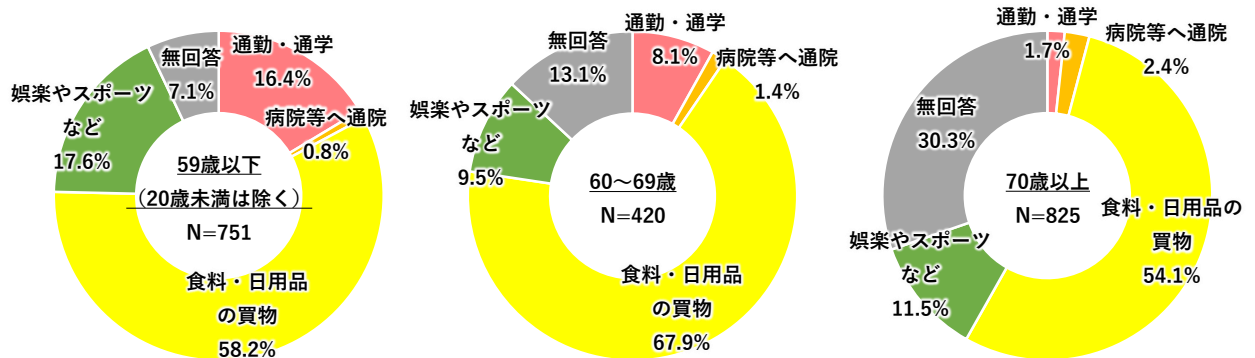


▲ 往路と相違する帰宅時交通手段 (猪熊小学校区を例に抜粋して掲載)

3) 休日の外出

①外出目的

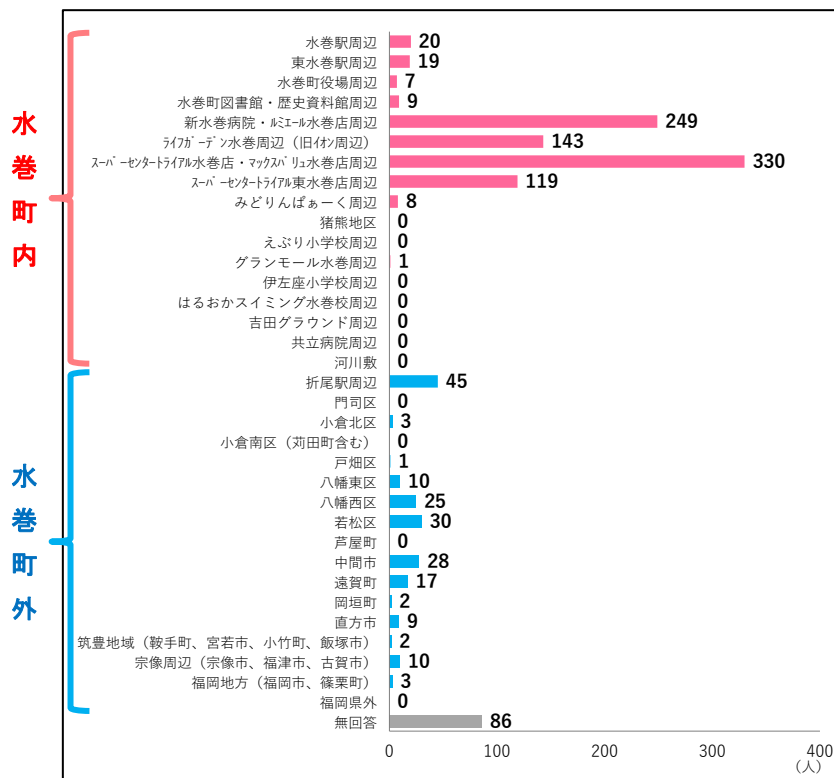
・ 休日の外出は、全世代において買い物が最も多く約6~7割を占めています。



▲ 外出目的

②外出先

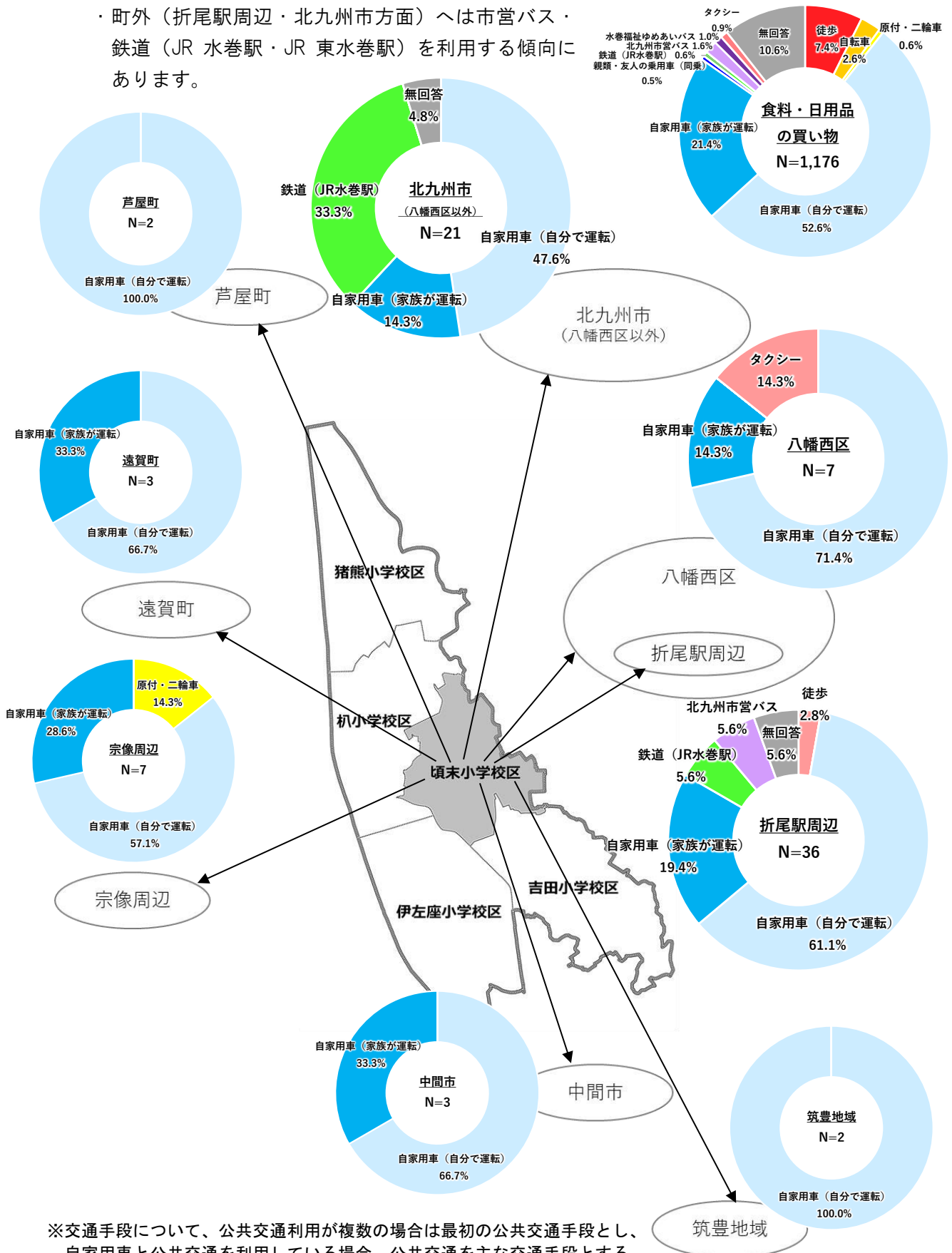
・ 休日の買い物目的では、町内の各地域に近接するスーパーへ外出する傾向にあります。
 ・ 町外へは折尾駅周辺、八幡西区、若松区、中間市等へ外出する傾向にあります。



▲ 買い物目的の外出先 N=1,176

③交通手段

- ・ 休日の買い物目的での交通手段は、自家用車（自分・家族が運転）が最も多く、約 7 割を占めています。
- ・ 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）を利用する傾向にあります。

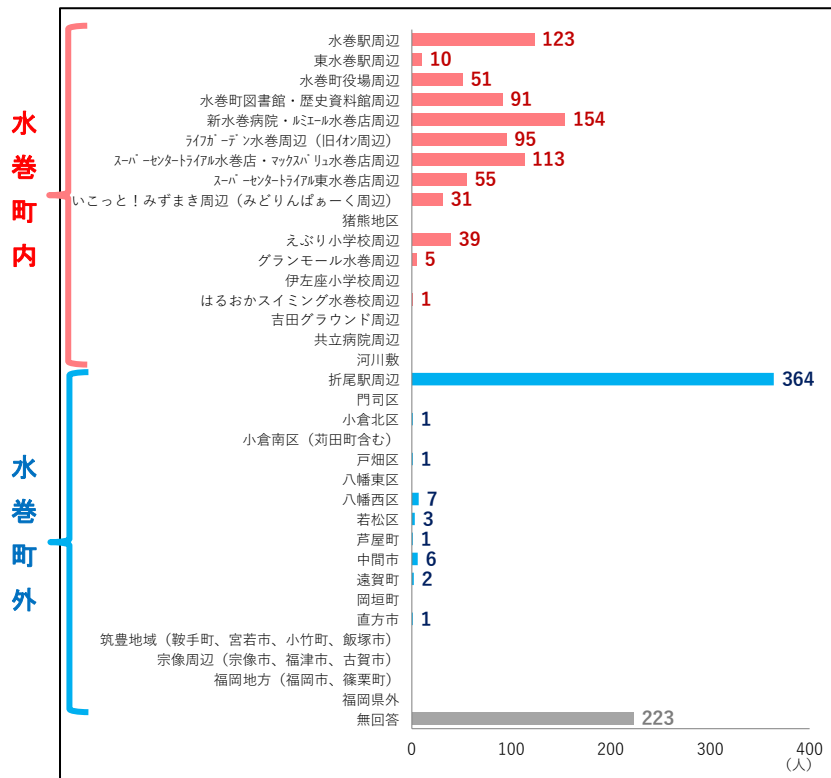


※交通手段について、公共交通利用が複数の場合は最初の公共交通手段とし、自家用車と公共交通を利用している場合、公共交通を主な交通手段とする。

▲ 町外への外出先別（往路）交通手段（頃末小学校区を例に抜粋して掲載）

4) 潜在的な目的地

- ・ 乗り合いバスが便利になった場合の出かけたい目的地として、水巻町外では折尾駅周辺、町内では水巻駅、水巻町役場、水巻町図書館・歴史資料館、新水巻病院、各スーパーが挙げられています。



▲ 潜在的な利用目的地 N=1,377

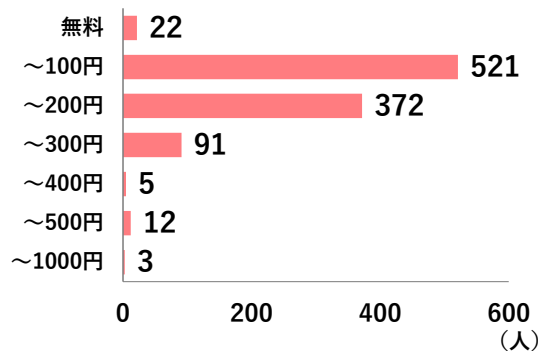
5) 将来的なバス交通

<可能な費用負担額>

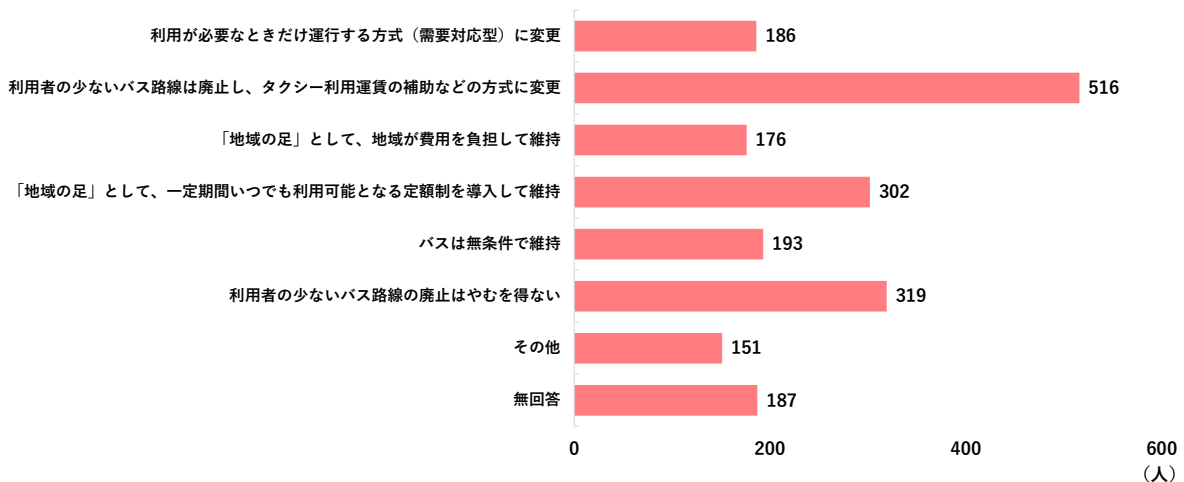
- ・「～100円」が最も多く、次いで「～200円」が多くなっています。

<バス交通の将来的な維持のあり方>

- ・「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」への指摘が多くなっています。
- ・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）といった意見が挙がっています。



▲ 可能な費用負担額 N=1,026



《その他意見》

- ・ゆめあいバスの利用条件排除（N=27）と有料化（N=56）
（通勤・通学等、誰もが利用できるとともに、財政負担の軽減を図るよう有料化）
- ・北九州市営バスとゆめあいバスの統合、もしくはどちらかを廃止 N=9
（どちらか廃止の場合は廃止路線のフォローアップ）
- ・バスの効率化 N=31
（経費削減を図るよう、利用者ニーズに対応する路線・便数の設定と車両の小型化）
- ・公共交通（バス）のPR（利用者の拡大を図るよう、認知度の向上） N=4
- ・事前予約制の導入（デマンドタクシー等） N=8
- ・高齢者・身障者等へのタクシー補助の導入 N=5

▲ バス交通の将来的な維持のあり方 N=2,030

3-2 水巻町公共交通に関する勉強会

本町の公共交通における課題認識の共有を図るとともに、今後の公共交通体系の方向性について検討することを目的として、水巻町及び関係官庁職員、交通事業者等の参加による勉強会を開催しました。勉強会は、ワークショップ形式により全5回開催しました。

また、勉強会に参加いただいた交通事業者を対象に、運営の実情及び施策への対応等について個別のヒアリングを実施しました。

▼ 勉強会および交通事業者ヒアリングの開催内容 (1/2)

	第1回勉強会	第2回勉強会	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)
開催時期	令和3年10月20日(水)	令和4年3月17日(木)	
検討事項・開催内容	●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	
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)	
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	

▼ 勉強会および交通事業者ヒアリングの開催内容 (2/2)

	第3回勉強会	第4回勉強会	第5回勉強会
			
開催時期	令和4年5月12日(木)	令和4年6月23日(木)	令和4年11月7日(月)
開催内容・ 検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●第1回から第4回勉強会に対する成果報告 ⇒公共交通の課題に対応する交通体系(案)と実施方策(案)
参加者	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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)
進め方 勉強会	<p>テーマ： 水巻町の公共交通の将来像を考えよう！</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>テーマ： 水巻町の望ましい公共交通を考えよう！</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○第5回勉強会(報告会)における開催の趣旨説明 ○第1～4回勉強会の成果として、公共交通の課題及び対応する交通体系(案)・実施方策(案)の説明 ○その他、公共交通に関する意見把握

第4章 公共交通に係る課題

これまでの検討を踏まえ、公共交通に係る課題を下記のように整理します。

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、**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**を図る公共交通ネットワークの形成が必要です。

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、**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**の整備が求められます。

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

・ 近隣周辺都市との流動が見られる中、**本町と周辺都市を結ぶ基幹交通ネットワーク**の形成が必要です。

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、**日常生活を支える交通サービス**の確保・維持を図る必要があります。

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、**誰もが利用可能**であり、**生活利便性の高い**公共交通サービスの提供が求められます。

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 97%を占めています。
・ 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、**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の提供が必要です。

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ます。
・ 財政負担軽減を見据え、**受益者負担の適正化による持続的な地域公共交通**の運営が求められます。

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**わかりやすい情報提供**を図ることで、利便性・認知度の向上と利用促進を図る必要があります。

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**人材（ドライバー）の確保・育成**を図る必要があります。

◆水巻町の概況

◇地域の概況

人口	・28.1千人 (R2) (H12:31.6千人をピークに減少) ・人口分布は、概ね町全域に分布 ・各地域(小学校区)で高齢化が進行 ・年少人口は、猪熊・杵・吉田地域で少ない傾向
都市施設の分布と圏域人口	・商業施設は、頃末地域で人口カバー率が高いが、伊左座地域のカバー率は低い ・病院は、猪熊・杵・頃末地域で人口カバー率が高いが、伊左座・吉田地域のカバー率は比較的低い
周辺都市との交流	・北九州市・中間市などの隣接市町のほか、福岡市との広域的なつながり

◇公共交通の概況

鉄道	・JR水巻駅・東水巻駅ともに利用者数は微減傾向
市営バス	・町外バス停は折尾駅周辺(折尾駅・九州女子大前・九州共立大前)の利用者が多い ・町内バス停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
福祉バス	・行政・商業・金融・医療・交通結節点などの主要施設周辺の利用者が多い ・遠賀川沿いのルートの利用者は少ない
公共交通利用圏域	・公共交通人口カバー率:約97% (北九州市営バス:約60%、水巻福祉ゆめあいバス:約95%)

◆まちづくりの方向性(上位関連計画の整理)

- ・都市拠点:JR水巻駅周辺
⇒駅周辺における交通拠点としての機能充実(JR水巻駅南口周辺の整備)
- ・生活拠点:町民体育館周辺・JR東水巻駅周辺
- ・公共交通ネットワークの確保・維持(バス利用者増加・利便性向上)
- ・連携中枢都市圏構想の推進

◆公共交通に係る住民ニーズ(住民アンケート)

◇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

◇平日の外出

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
交通手段	・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 ・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
帰宅時交通手段	・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)

◇休日の外出

外出目的	・主に買い物
外出先	・町内:各地域の近隣するスーパー ・町外:折尾駅周辺・八幡西区・若松区・中間市等
交通手段	・買い物での「自家用車(自分・家族が運転)」利用は7~8割 ・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

◇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

◇将来的なバス交通

可能負担額	・100円/回以下(51%)、200円/回以下(36%) 【参考:遠賀郡内のコミュニティバス乗車運賃】 芦屋町:対距離区間制、岡垣町:170円、遠賀町:200円
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

◆公共交通に係る住民ニーズ(水巻町公共交通に関する勉強会)

- ◇第1・2回勉強会:公共交通の問題・課題
・タクシー等の多様な交通機関の活用・連携とドライバー不足に対する人材の確保・育成
・高齢化社会や高台エリアの日常生活の対応等、ターゲットやニーズを考慮した公共交通
- ◇第3回勉強会:公共交通の方向性
・ニーズの高い拠点間の路線化と多様な交通機関の効率的な活用(利用者特性に応じた交通事業者の棲み分け)
・交通弱者を支える公共交通であるとともに、利用者ターゲットを想定した運用・運行計画
- ◇第4回勉強会:公共交通の施策検討
・町内の各拠点間の連絡性とともに町外の折尾方面との連絡性を確保する幹線軸の位置づけ
・町内の各種拠点・主要施設・住宅地等を結び生活利便性を向上する支線軸の位置づけ
・低密度の集落地等、公共交通空白地への新交通サービスの導入等による移動支援策の検討

●●● 公共交通の課題 ●●●

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、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を図る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

- ・公共交通の利用者増加と利便性向上に繋がる、複数の公共交通機関(鉄道・バス・タクシー等)による連絡環境の整備

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

- ・近隣周辺都市との流動が見られる中、本町と周辺都市を結ぶ基幹交通ネットワークの形成

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、日常生活を支える交通サービスの確保・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

- ・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、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の提供

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97%を占めている状況
・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、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の提供

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の切迫が想定
・財政負担軽減を見据え、受益者負担の適正化による持続的な地域公共交通の運営

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、各種媒体によるわかりやすい情報提供を図ること
で、利便性・認知度の向上と利用促進

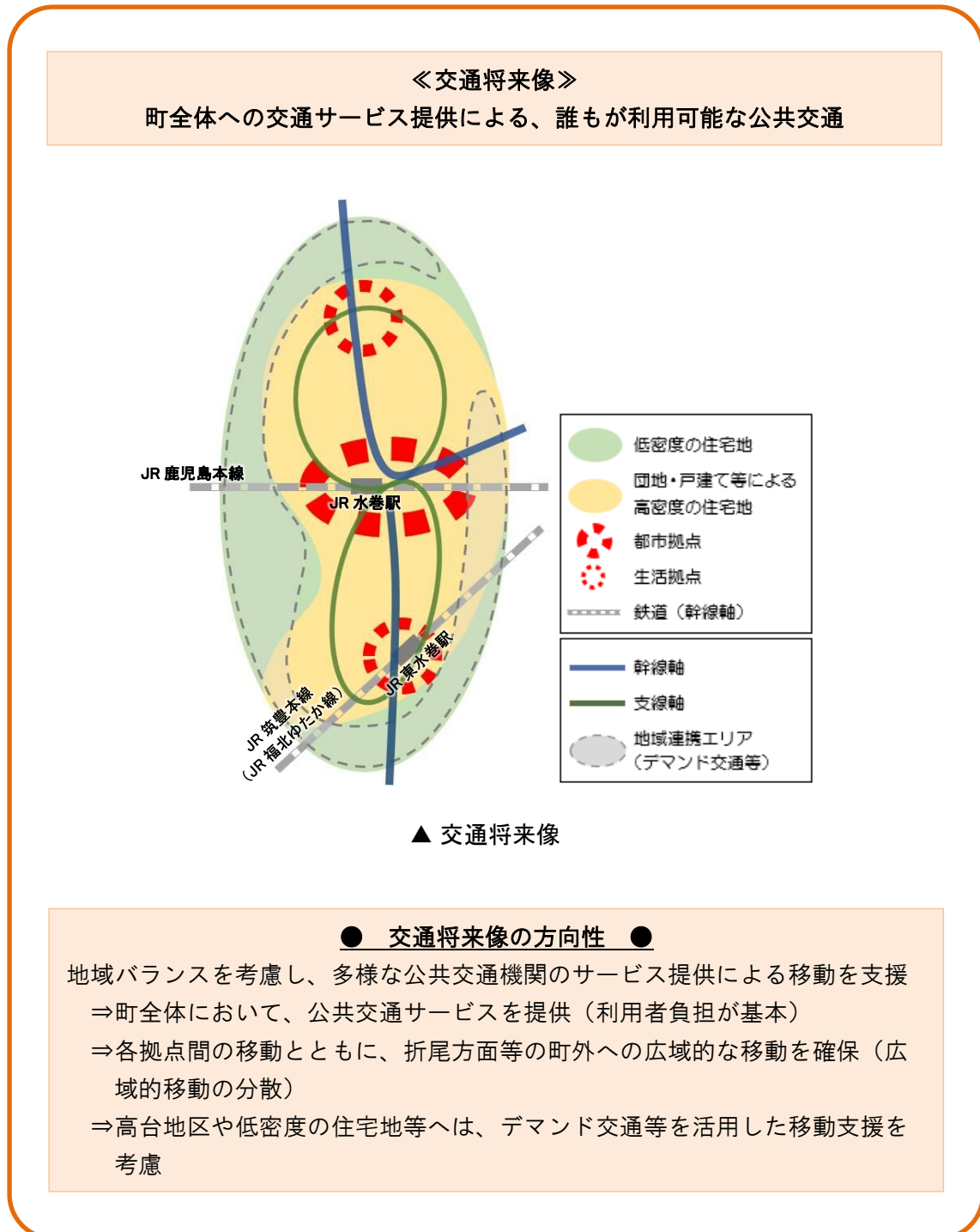
課題⑨:バス・タクシー事業における人材の確保・育成

- ・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、施策の一環としての人材(ドライバー)の確保・育成

第5章 公共交通の基本方針

5-1 水巻町の交通将来像

水巻町の交通将来像は、前述する公共交通に係る課題に対応するよう、下記のように設定します。



5-2 公共交通の基本方針

公共交通に係る課題の解決に向けて、水巻町の公共交通における基本方針を下記のように設定します。

基本方針①：ニーズの高い町内拠点間や折尾方面への路線の強化

- ・本町中心部を東西に走る 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を図ることで、各拠点へのアクセス性確保による生活利便性の向上と、南北市街地間の交流促進による地域活性化を支える必要があります。
- ・北九州市への広域連携の一環となるよう、本町の都市拠点を介した折尾方面等との連絡性を強化する公共交通ネットワークを位置づける必要があります。

基本方針②：町内各地区の課題や特性に対応した公共交通サービスの充実

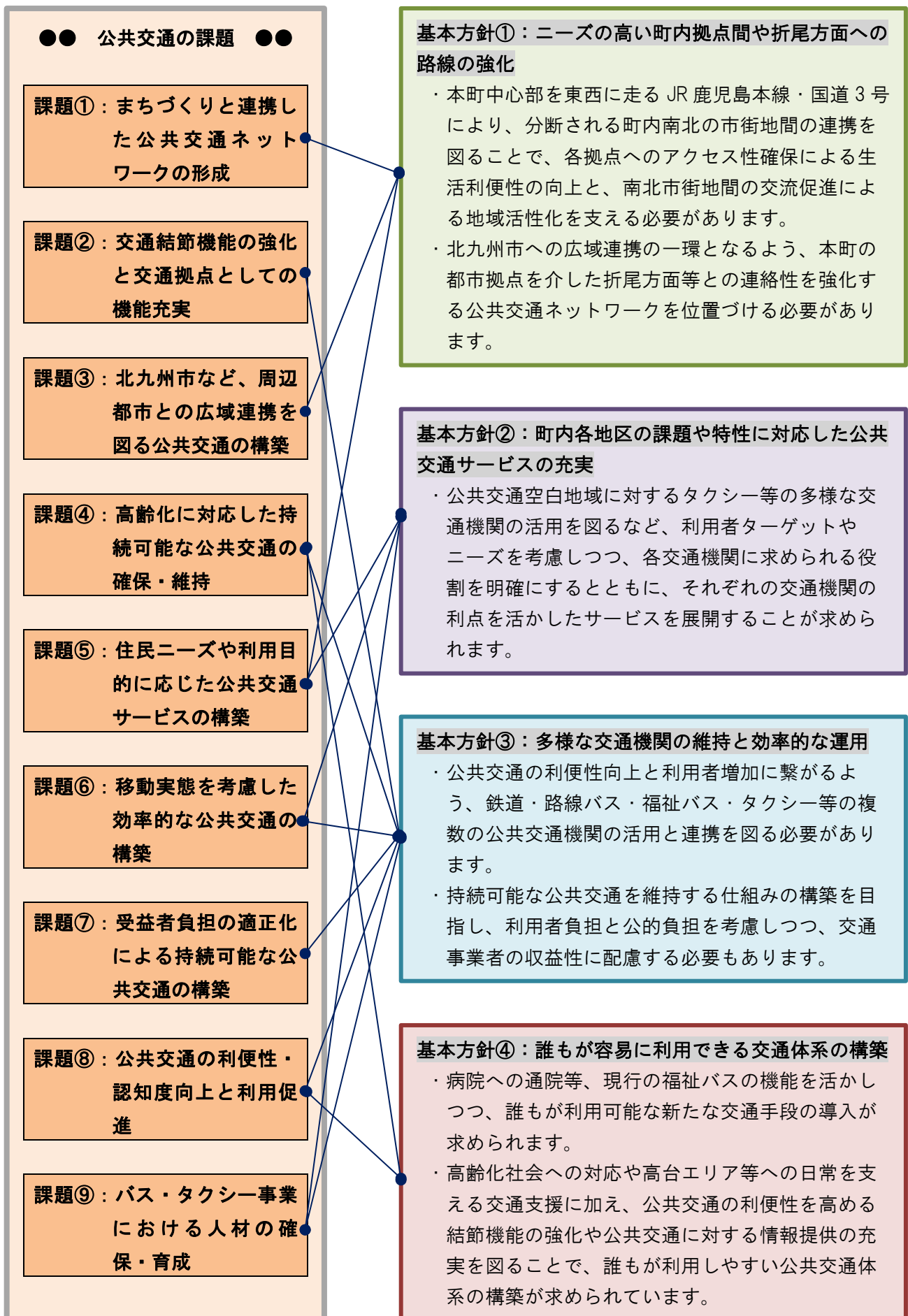
- ・公共交通空白地域に対するタクシー等の多様な交通機関の活用を図るなど、利用者ターゲットやニーズを考慮しつつ、各交通機関に求められる役割を明確にするとともに、それぞれの交通機関の利点を活かしたサービスを展開することが求められます。

基本方針③：多様な交通機関の維持と効率的な運用

- ・公共交通の利便性向上と利用者増加に繋がるよう、鉄道・路線バス・福祉バス・タクシー等の複数の公共交通機関の活用と連携を図る必要があります。
- ・持続可能な公共交通を維持する仕組みの構築を目指し、利用者負担と公的負担を考慮しつつ、交通事業者の収益性に配慮する必要もあります。

基本方針④：誰もが容易に利用できる交通体系の構築

- ・病院への通院等、現行の福祉バスの機能を活かしつつ、誰もが利用可能な新たな交通手段の導入が求められます。
- ・高齢化社会への対応や高台エリア等への日常を支える交通支援に加え、公共交通の利便性を高める結節機能の強化や公共交通に対する情報提供の充実を図ることで、誰もが利用しやすい公共交通体系の構築が求められています。



▲ 公共交通における課題と基本方針との対応

5-3 公共交通ネットワークのあり方

水巻町における公共交通の課題と、それに対応する基本方針を受け、交通将来像の実現に向けた公共交通ネットワークのあり方を以下に整理します。各交通機関の役割や拠点の位置づけを踏まえ、将来の都市構造の骨格を形成する公共交通を目指します。なお、公共交通は、輸送規模（人数）の大きいものから、幹線軸・支援軸 A・支線軸 B と位置づけます。

1) 交通結節点（頃末北県道沿い・JR 水巻駅南口周辺）

町内全域から移動需要の高い頃末北県道沿い・JR 水巻駅南口周辺を、各種公共交通機関を相互に結ぶハブ拠点となるよう、中心結節点としての**交通結節点**に位置づけします。当交通結節点は、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を図ります。また、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、駅南口近辺主要施設へのアクセス性向上が期待されます。

2) 幹線軸：鉄道（JR 鹿児島本線・JR 筑豊本線（JR 福北ゆたか線））

水巻町は中央部の JR 水巻駅と南部の JR 東水巻駅の 2 つの鉄道駅を有しています。JR 水巻駅は周辺地域を含め**都市拠点**に位置づけられ、JR 鹿児島本線により東西に走り、また、JR 東水巻駅は**生活拠点**に位置づけられ、JR 筑豊本線により概ね南北に走っています。これらの鉄道により、周辺市町及び広域的な都市間の連携が図られています。鉄道は持続性が高く、需要増への柔軟な対応や都市間連携を可能とする軸であることから、**幹線軸**に位置づけます。

3) 幹線軸：路線バス（北九州市営バス）

町北部の北九州市営バス路線を**幹線軸**に位置づけます。位置づけすることで、町北部の北部生活拠点、JR 水巻駅周辺の交通結節点、町外の折尾方面への連絡を維持します。

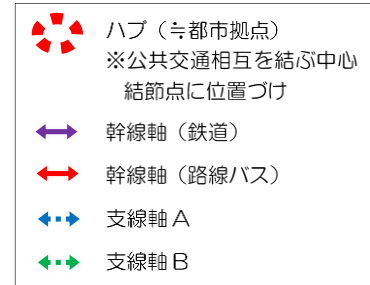
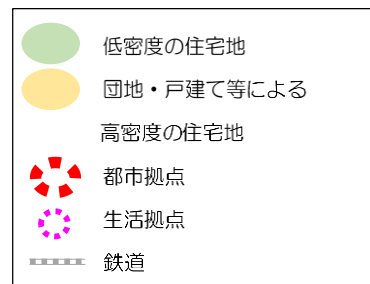
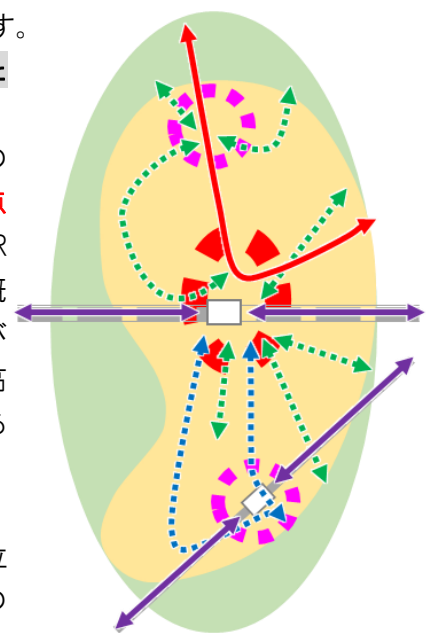
なお、町南部については、当面の間は支線軸にて運用することとし、JR 東水巻駅周辺地区等整備計画の動向を踏まえて、将来的な幹線軸への位置づけを検討します。

4) 支線軸 A：路線バス・コミュニティバス・デマンドバス

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するよう、**支線軸 A** を位置づけます。南部地域の住宅地・集落地や JR 水巻駅周辺の交通結節点、JR 東水巻駅周辺の生活拠点を經由します。住宅地や集落地内ではフリー乗降の可否を必要に応じて検討します。

5) 支線軸 B：コミュニティバス・デマンドバス・デマンドタクシー

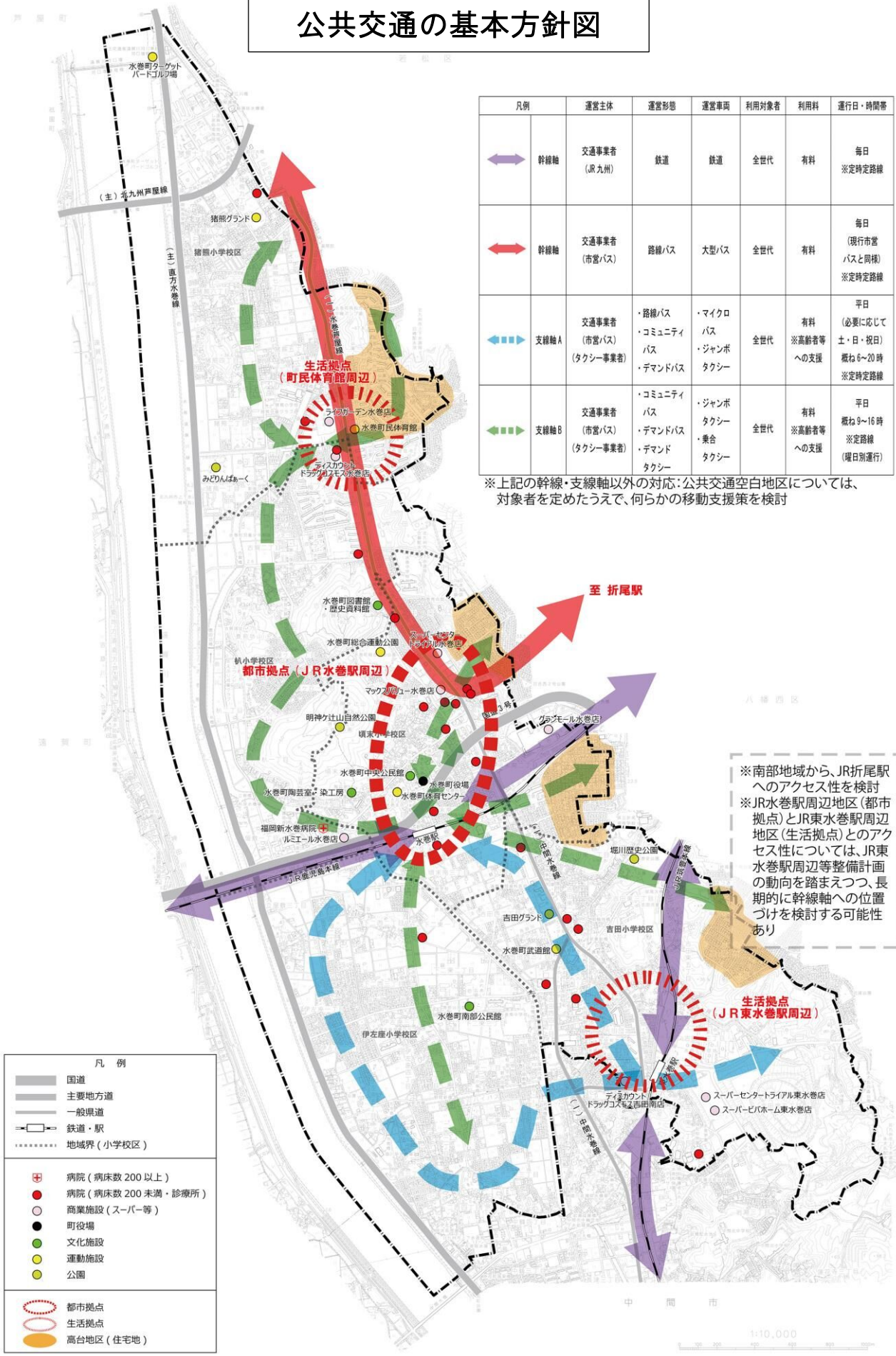
高台地区及び幹線・支線軸の利用が困難な地域に居住する高齢者等の生活の足としての利便性を確保するよう、**支線軸 B** を位置づけます。各対象地域から都市拠点・生活拠点、主要施設への連絡性を確保します。住宅地や集落地内ではフリー乗降の可否を必要に応じて検討します。



※公共交通空白地区については、対象者を定め、何らかの移動支援策を検討

▲ 公共交通の概念図

公共交通の基本方針図



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
←→	交通事業者 (JR九州)	鉄道	鉄道	全世代	有料	毎日 ※特定路線
→	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) ※特定路線
←→←→	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 ・デマンドバス	・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 ※特定路線
←→←→	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	有料 ※高齢者等への支援	平日 概ね9~16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、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

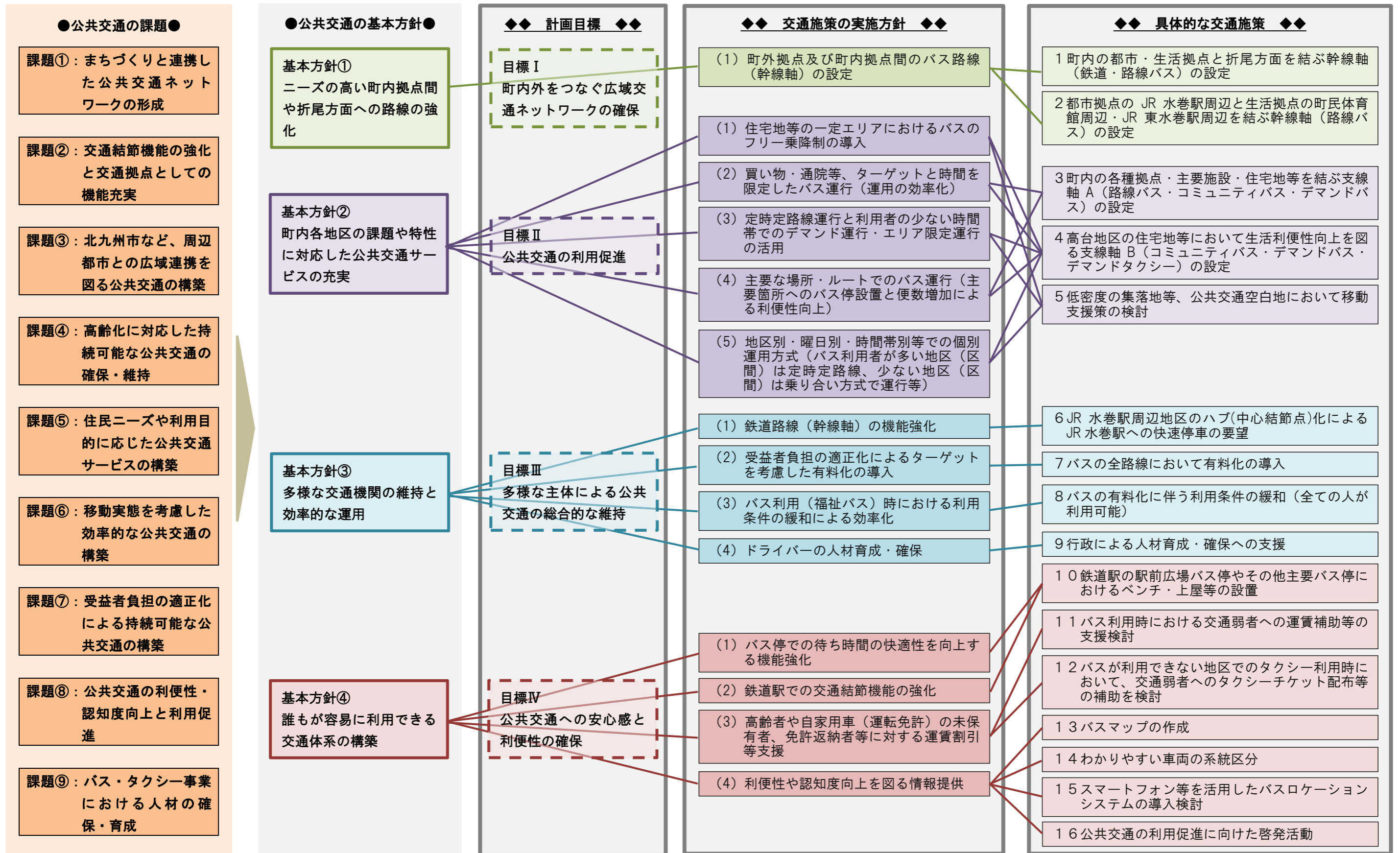
凡例	
—	国道
—	主要地方道
—	一般県道
—	鉄道・駅
---	地域界(小学校区)
+	病院(病床数200以上)
●	病院(病床数200未満・診療所)
○	商業施設(スーパー等)
●	町役場
●	文化施設
●	運動施設
●	公園
○	都市拠点
○	生活拠点
○	高台地区(住宅地)

▲ 公共交通の基本方針図

第6章 計画の目標と目標達成のための取り組み

6-1 計画目標の設定

前述する水巻町の交通将来像の実現に向けて、公共交通に対する課題を解決させる基本方針及び交通施策を下記のように設定します。



資料. 先進事例視察

福岡県粕屋郡宇美町：AI オンデマンドバス「のるーと宇美」

- 「のるーと宇美」は、宇美町町内を巡回する福祉バス「ハピネス号」に代わる新たな地域交通システムとして導入され、令和5年2月1日より運行開始。
- 令和5年5月24日（水）に、タクシー事業者、学識経験者、水巻町による「のるーと宇美」の合同現地視察を実施した。

●**運行時間** 月～土曜日 8:30～18:30
 ※日祝日およびお盆期間（8/13～15）、年末年始（12/29～1/3）は運休

●**運行エリア** 宇美町全域（一部地域を除く）
 ミーティングポイント（乗降場所）は204箇所 ※右図参照

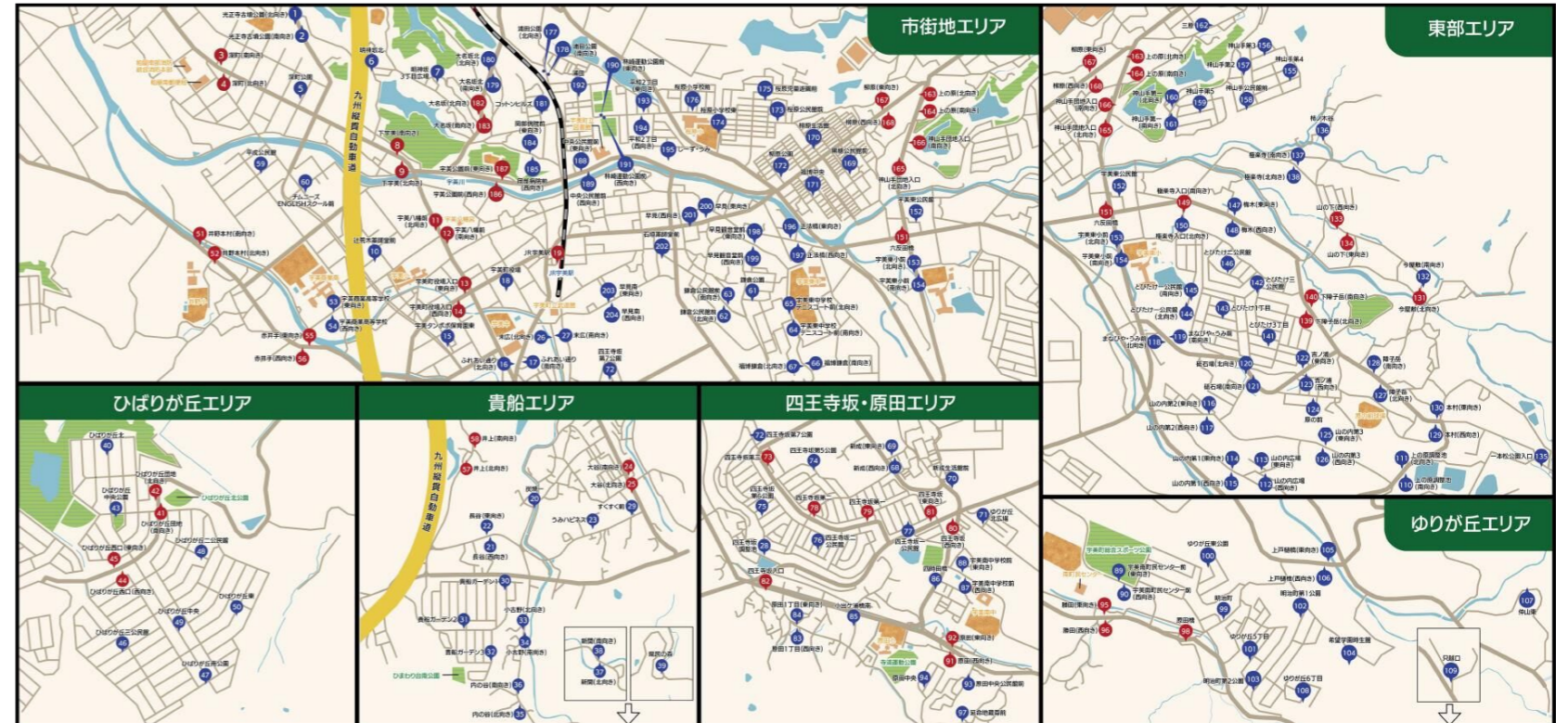
●**運賃** 大人（中学生以上）：200円 障がい者：100円
 小学生：100円 乳幼児（未就学児）：無料

●**運行車両** ワンボックスカー（乗車定員8名）3台
 ※町内タクシー事業者2社で運行

●**予約方法** 宇美町公式LINE、専用アプリ、電話
 ※LINE、専用アプリの場合、乗車日の7日前から乗車直前まで予約・取消可能
 ※電話の場合、乗車日の7日前から平日のみ9時～17時で対応可能

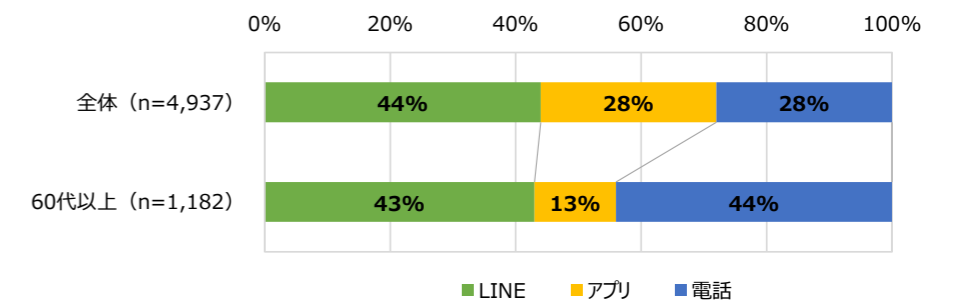


▼運行エリア（乗降場所）



▼月別利用状況

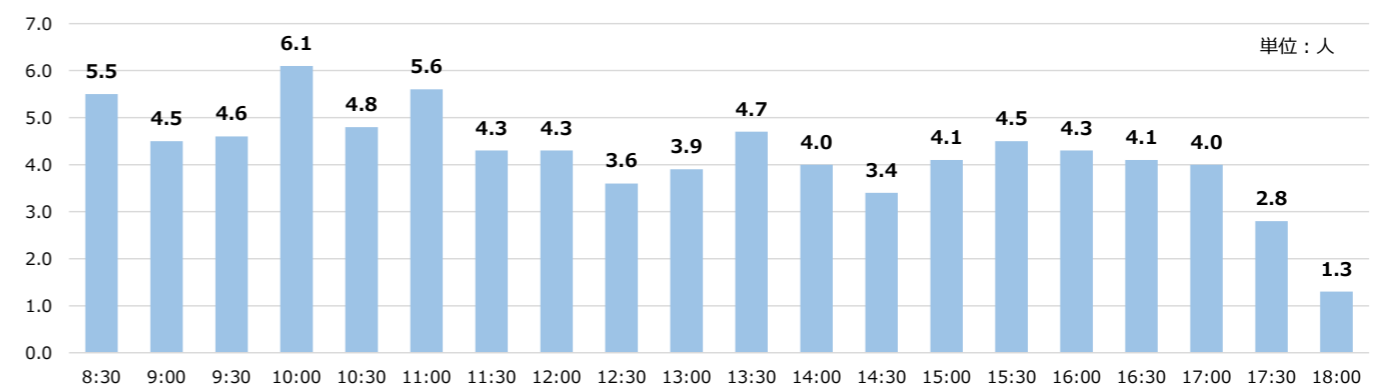
	R5.2	R5.3	R5.4	R5.5	R5.6
総乗客数	1,735名	2,304名	2,043名	2,077名	2,286名
運行日数	22日	26日	24日	24日	26日
1日平均乗車人数	約79名	約89名	約85名	約87名	約88名
平均待ち時間	約16分	約24分	約30分	約24分	約23分
平均乗車時間	約8分	約8分	約8分	約10分	約10分



▲予約ツールの割合

●利用状況について

- 月別利用者数を見ると、運行開始1ヶ月後から増加傾向にあり、1日あたり平均乗車人数は90名程度で推移している。
- 予約ツールは、全世代で見るとLINEを含むアプリ利用が約7割と多い。60代以上の高齢者は、電話予約が約4割と比較的多い一方で、アプリ利用も半数以上を占める。
- 時間帯別の利用状況を見ると、比較的午前中の利用が多いが、一日を通して利用されている。



▲時間帯別利用者数の推移

資料：宇美町提供資料

