水巻町地域公共交通計画

＜　素　案　＞

令和●年●月

水　巻　町

目　次

第１章 計画策定の目的と計画概要 ･････････････････････････････････････ 1-1
　１－１ 計画策定の目的と背景 ･････････････････････････････････････ 1-1
　１－２ 計画の位置づけ ･･･ 1-1
　１－３ 計画概要 ･･ 1-2

第２章 水巻町の概況 ･･･ 2-1
　２－１ 地域の概況 ･･･ 2-1
　２－２ 公共交通の概況 ･･･ 2-13

第３章 まちづくりの方向性と公共交通の関わり ･････････････････････ 3-1

第４章 公共交通に係る住民ニーズの把握 ･････････････････････････ 4-1
　４－１ 住民アンケート ･･･ 4-1
　４－２ 水巻町公共交通に関する勉強会 ･････････････････････････ 4-12

第５章 水巻町の公共交通に係る課題 ･････････････････････････････ 5-1

第６章 公共交通の基本方針 ･･････････････････････････････････････ 6-1
　６－１ 基本方針 ･･ 6-1
　６－２ 公共交通ネットワークのあり方 ･････････････････････････ 6-2

第７章 計画の目標と目標達成のための取り組み ･････････････････････ 7-1
　７－１ 計画目標の設定 ･･･ 7-1
　７－２ 計画目標の数値指標 ･････････････････････････････････････ 7-2
　７－３ 目標達成のために行う事業・事業主体・実施時期 ･･････････ 7-4

第８章 計画の進捗管理 ･･ 8-1
　８－１ 施策のマネジメント体制 ･････････････････････････････････ 8-1
　８－２ 施策評価の進め方 ･･･････････････････････････････････････ 8-2
　８－３ 評価・検証のスケジュール ･･････････････････････････････ 8-3

第１章　計画策定の目的と計画概要

１－１　計画策定の目的と背景

水巻町における公共交通利用は、他の自治体と同様に減少傾向にあります。

その主な理由は、これまではモータリゼーションの進展に伴う自家用自動車への移動手段の転換でしたが、自動車保有台数が頭打ちとなっている現在、公共交通利用から自動車利用への転換は一段落しています。それでもなお公共交通利用が減少しているのは、少子化及び人口減少が大きく影響していると考えられます。

さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大による公共交通利用の減少、長引く円高や情勢不安による燃料費の高騰が公共交通事業経営の圧迫、運転手の高齢化と人材不足など、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。

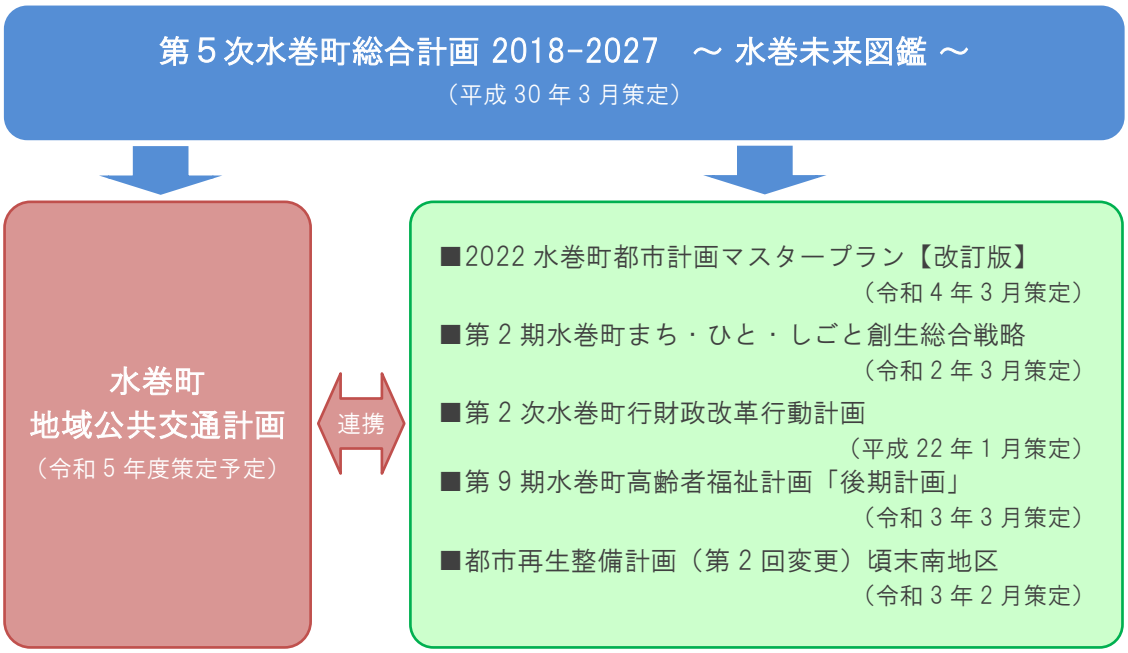
一方、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」の全面改正が行われ、まちづくりと連携が位置づけられ協議会での審議を踏まえる計画制度となり、さらに令和２年より計画作成は自治体の努力義務となりました。

そこで水巻町では、令和 2 年度に「水巻町の公共交通に関するアンケート」を実施し住民意向の把握を行い、令和３年度から令和４年度にかけて「水巻町公共交通に関する勉強会」で公共交通の課題や将来像について議論を重ねて、水巻町の望ましい公共交通のあり方を検討してきました。

これに基づき、**“まちづくり”と一体となった持続可能な公共交通ネットワークの構築**を目指し、移動手段の確保による生活への不安を解消し、暮らしやすく魅力ある地域を創り上げるため、効果的かつ効率的な施策を展開・推進させる『**水巻町地域公共交通計画**』を策定します。

１－２　計画の位置づけ

「水巻町地域公共交通計画」は、「第５次水巻町総合計画 2018-2027 ～水巻未来図鑑～」を踏まえて、「水巻町まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「2022 水巻町都市計画マスタープラン」などの関連計画と連携を図り策定します。



１－３　計画概要

（１）計画の区域

本計画は、水巻町全域を対象とします。

なお、必要に応じて隣接する市町と連携を図り、路線の検討も行います。

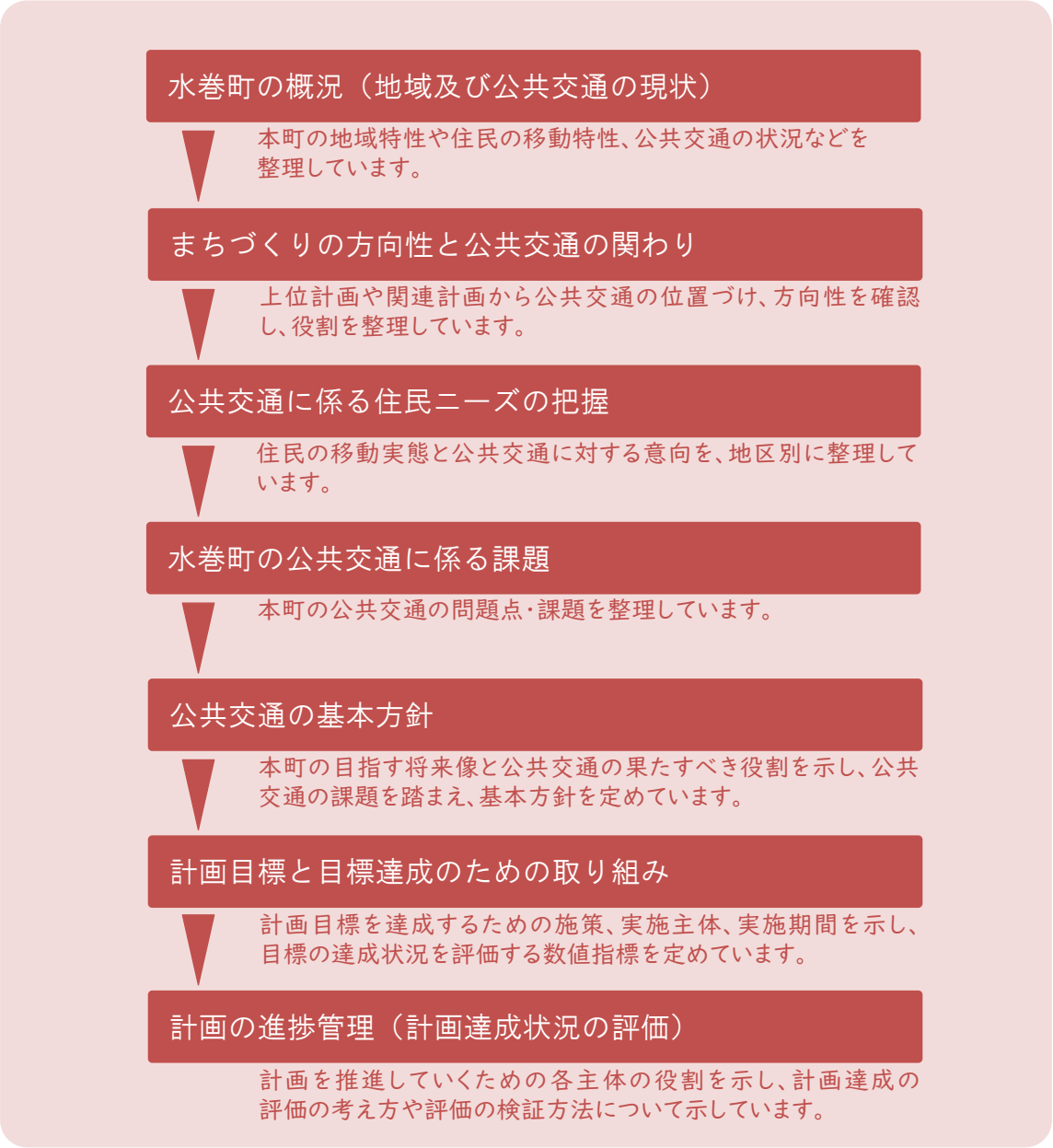
（２）計画期間

本計画の期間は、令和 6 年度（2024 年度）から概ね 5 年間とします。

なお、期間内においても必要に応じて、計画の見直しや修正を行います。

（３）計画の枠組み

本計画は、以下の 7 つの項目で構成します。



▲水巻町地域公共交通計画の枠組み

第２章　水巻町の概況

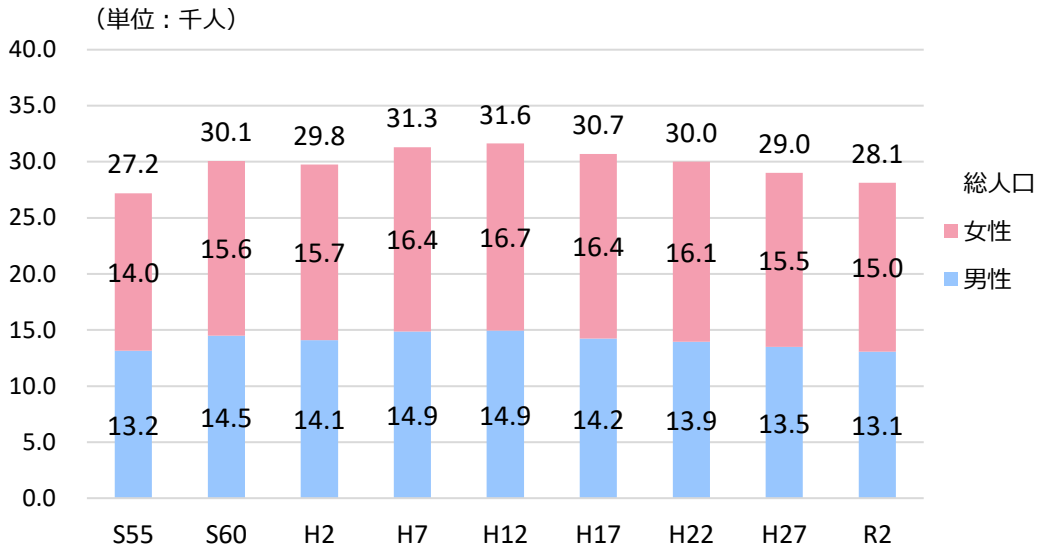
２－１　地域の概況

（１）人口・世帯数

１）人口の推移

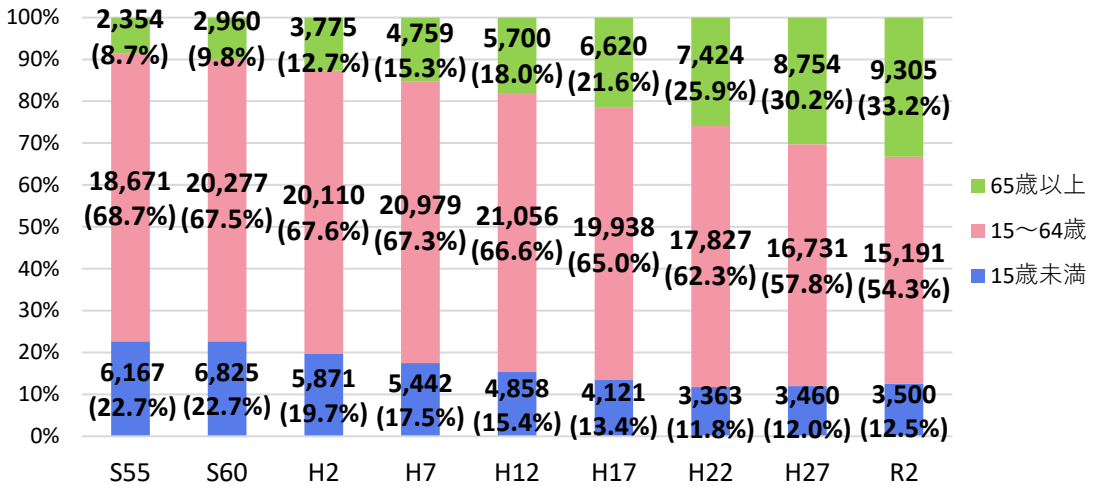
・人口は昭和 55 年の 27.2 千人から増加傾向を示し、平成 12 年の約 31.6 千人をピークにその後減少傾向を示しており、令和 2 年には約 28.1 千人へ推移しています。

・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

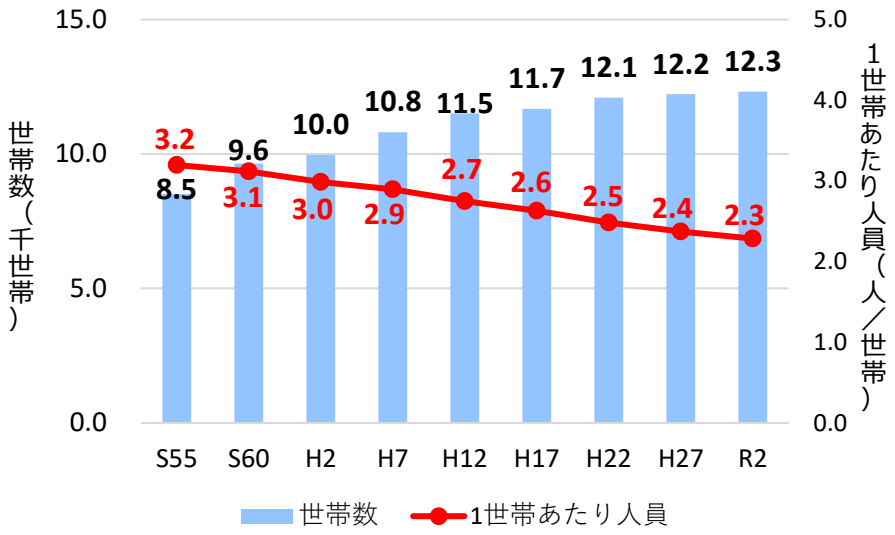
資料：国勢調査

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。

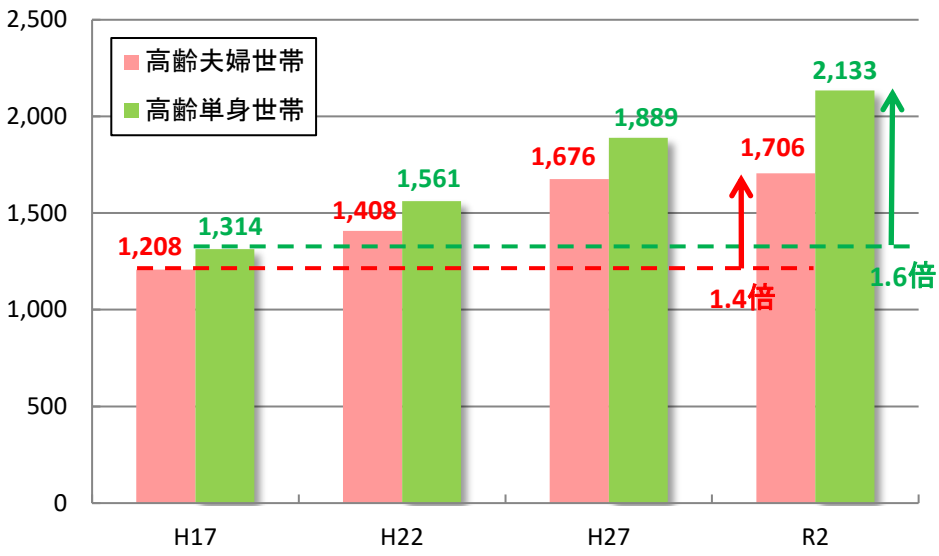
・一方、1 世帯あたりの人員は、核家族や単身世帯の増加を背景に減少傾向を示しています。

・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・机・吉田地域で少ない傾向にあります。

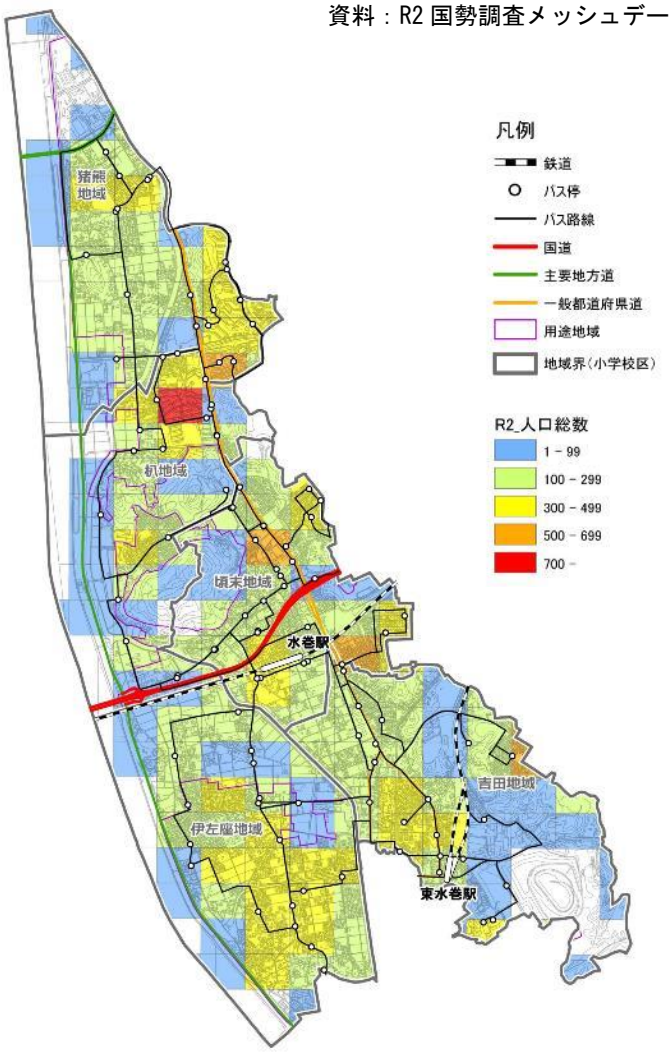
▼ 地域別世代別人口および人口割合

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］
	机地域	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］**

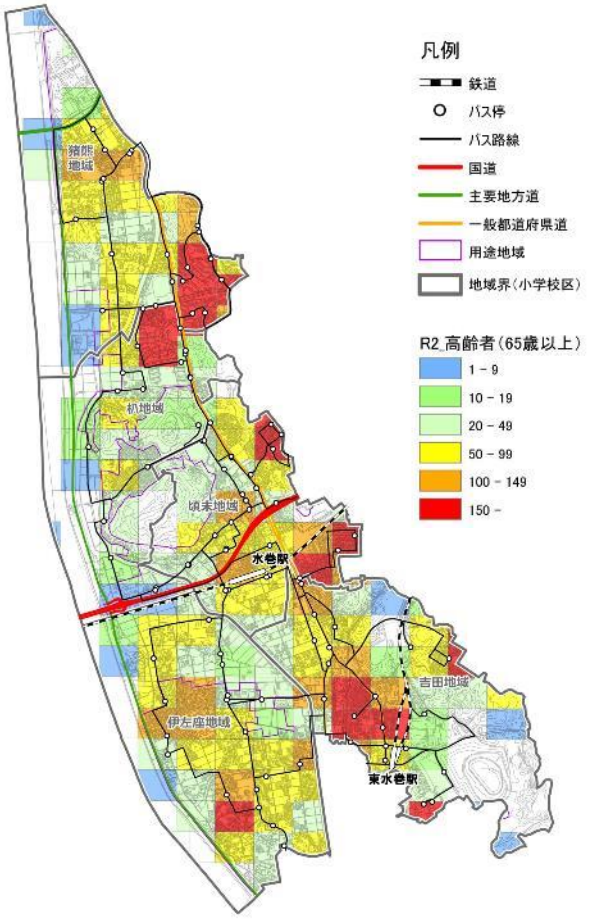
※人口については、250mメッシュ単位での集計であるため、実際の人口とは異なる。

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

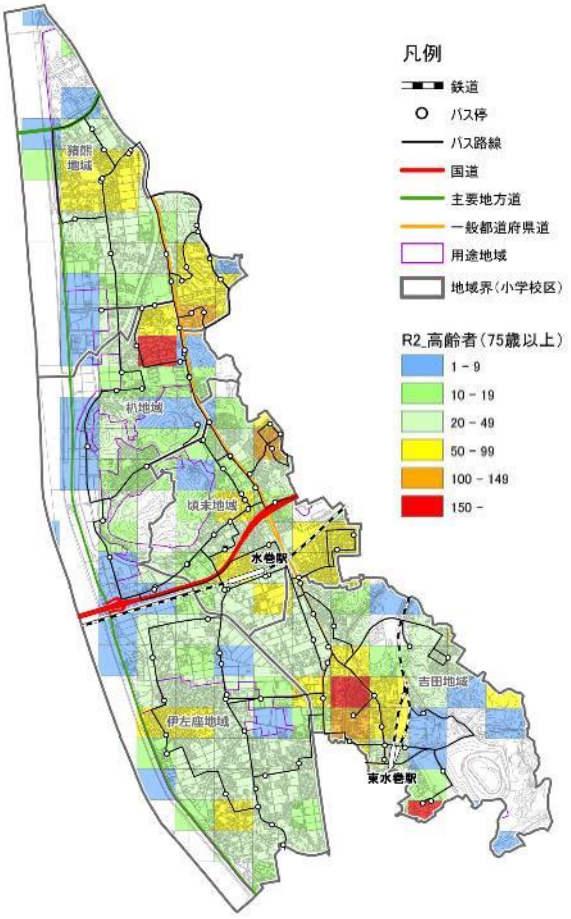


▲ 全世代の人口分布

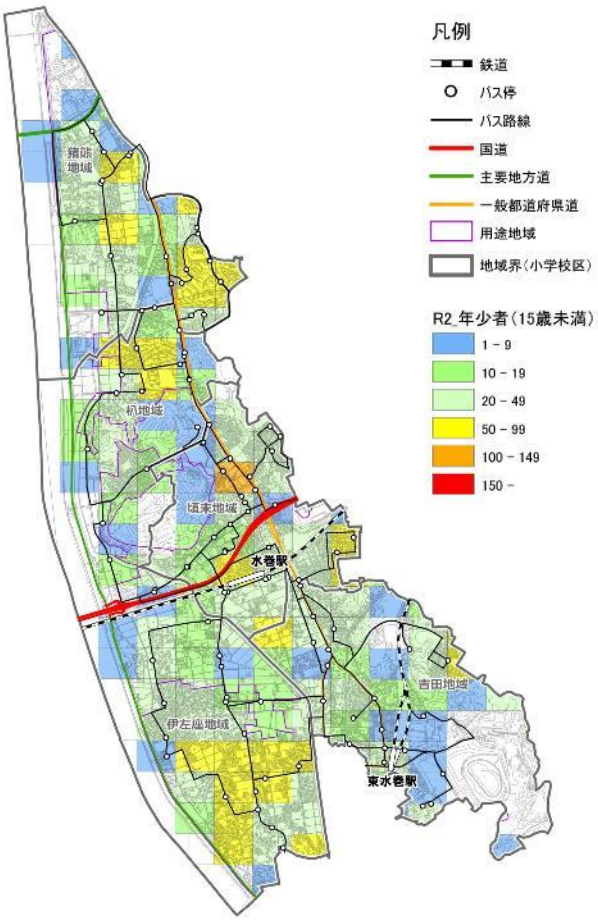
資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）



▲ 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）生活利便施設の立地状況と人口カバー率

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。

▼ 商業施設の圏域人口と人口カバー率

		人口	商業施設の圏域人口[カバー率]
地域別	猪熊地域	7,520人	4,016人 ［53.4%］
	机地域	3,994人	1,996人 ［50.0%］
	頃末地域	6,217人	5,702人 ［91.7%］
	伊左座地域	8,038人	1,186人 ［14.8%］
	吉田地域	7,502人	4,178人 ［55.7%］
水巻町全域		**33,271人**	**17,078人 ［51.3%］**

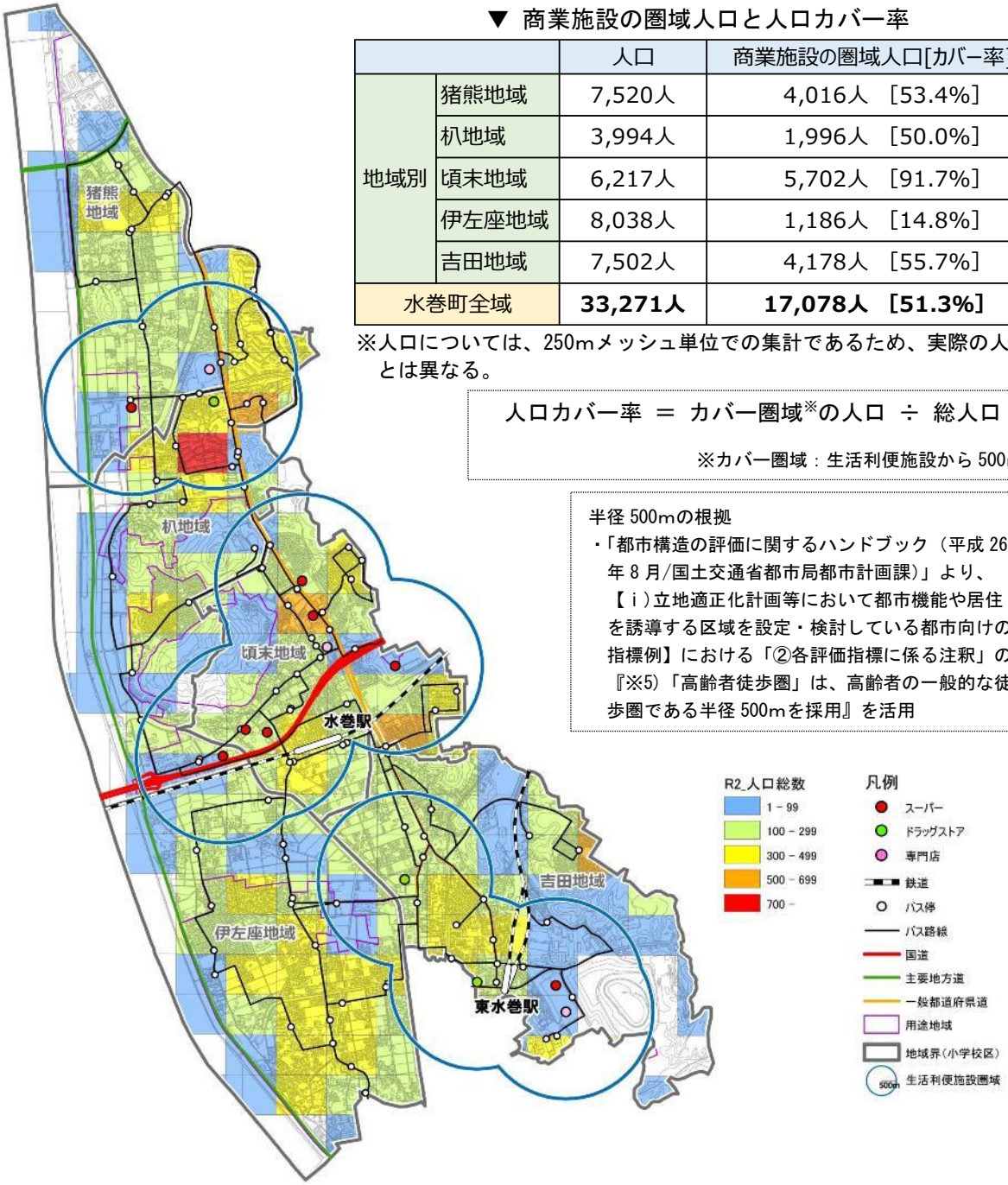
※人口については、250mメッシュ単位での集計であるため、実際の人口とは異なる。

人口カバー率 ＝ カバー圏域※の人口 ÷ 総人口

※カバー圏域：生活利便施設から 500m

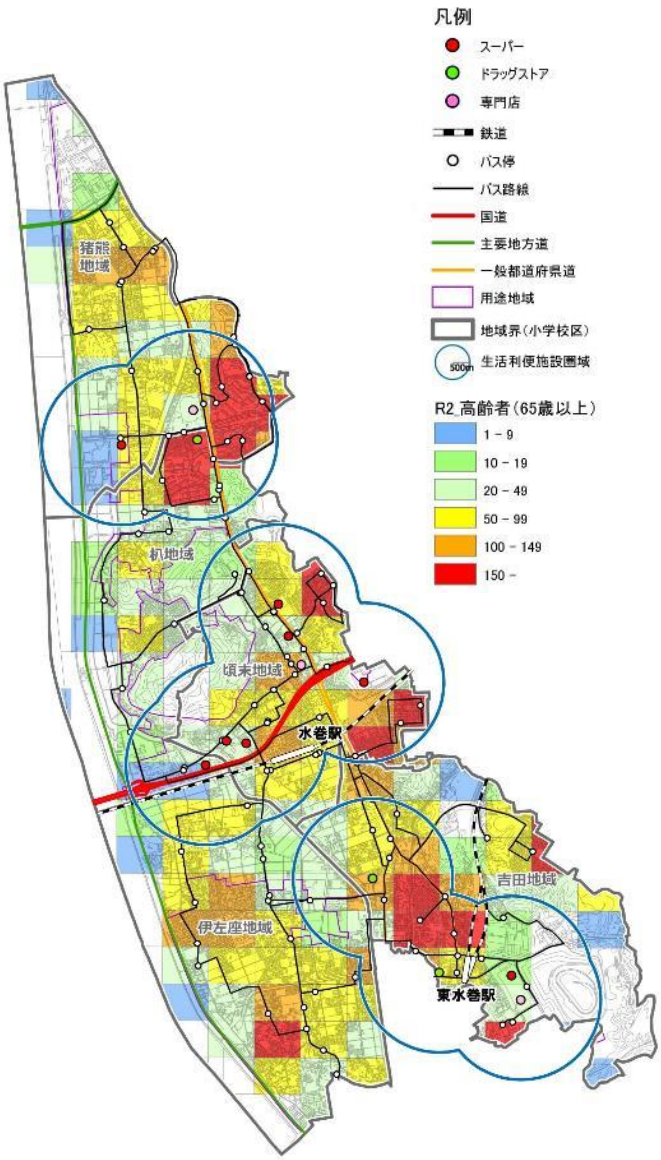
半径 500mの根拠

・「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

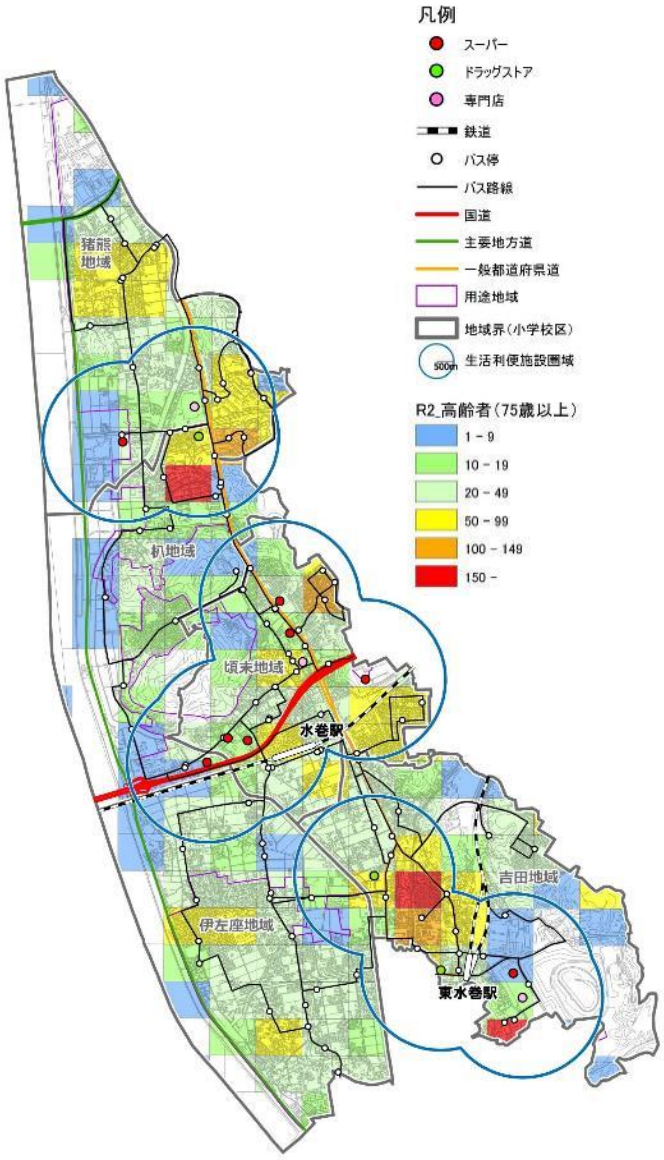


▲ 商業施設（スーパー等）の立地状況と全世代の人口

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・机・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。

▼ 病院・診療所の圏域人口と人口カバー率

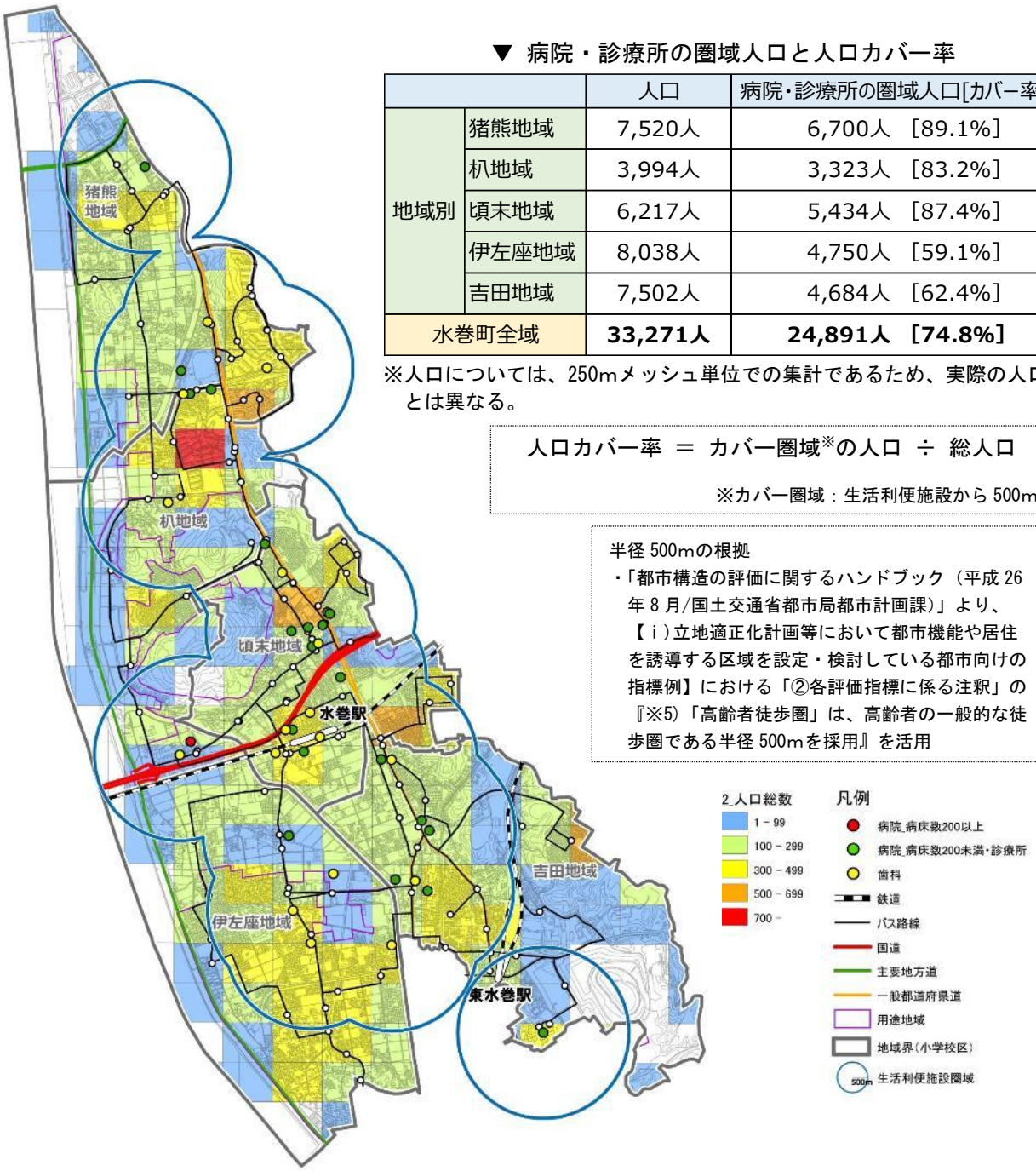
		人口	病院･診療所の圏域人口[カバー率]
地域別	猪熊地域	7,520人	6,700人 ［89.1%］
	机地域	3,994人	3,323人 ［83.2%］
	頃末地域	6,217人	5,434人 ［87.4%］
	伊左座地域	8,038人	4,750人 ［59.1%］
	吉田地域	7,502人	4,684人 ［62.4%］
水巻町全域		**33,271人**	**24,891人 ［74.8%］**

※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。

人口カバー率 ＝ カバー圏域※の人口 ÷ 総人口

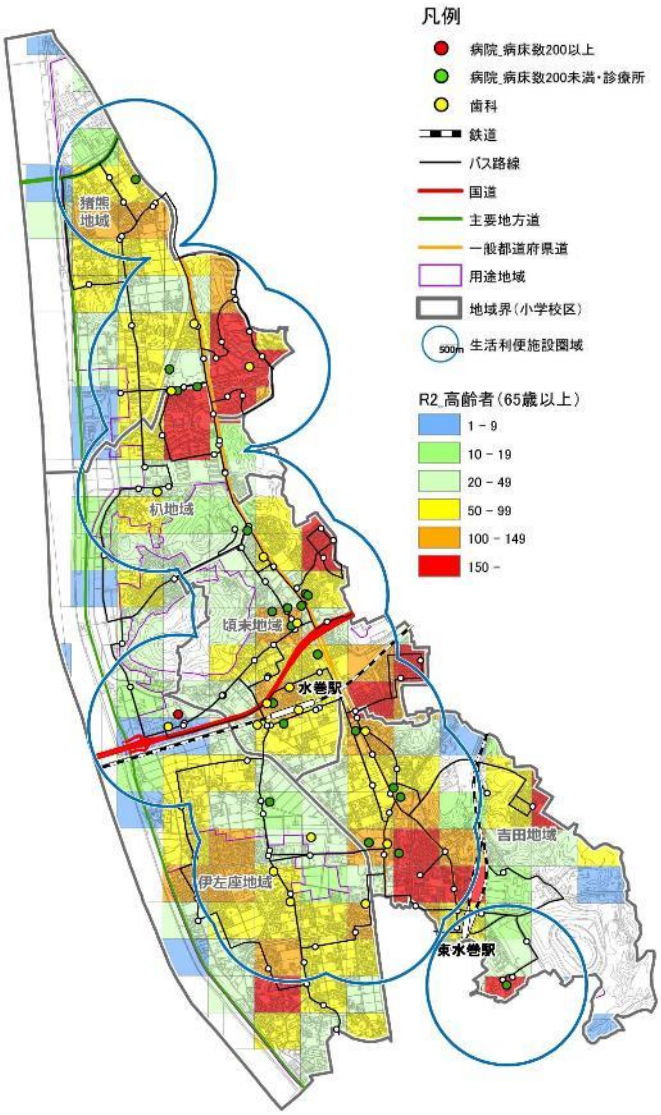
※カバー圏域：生活利便施設から 500m

半径 500mの根拠
・「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

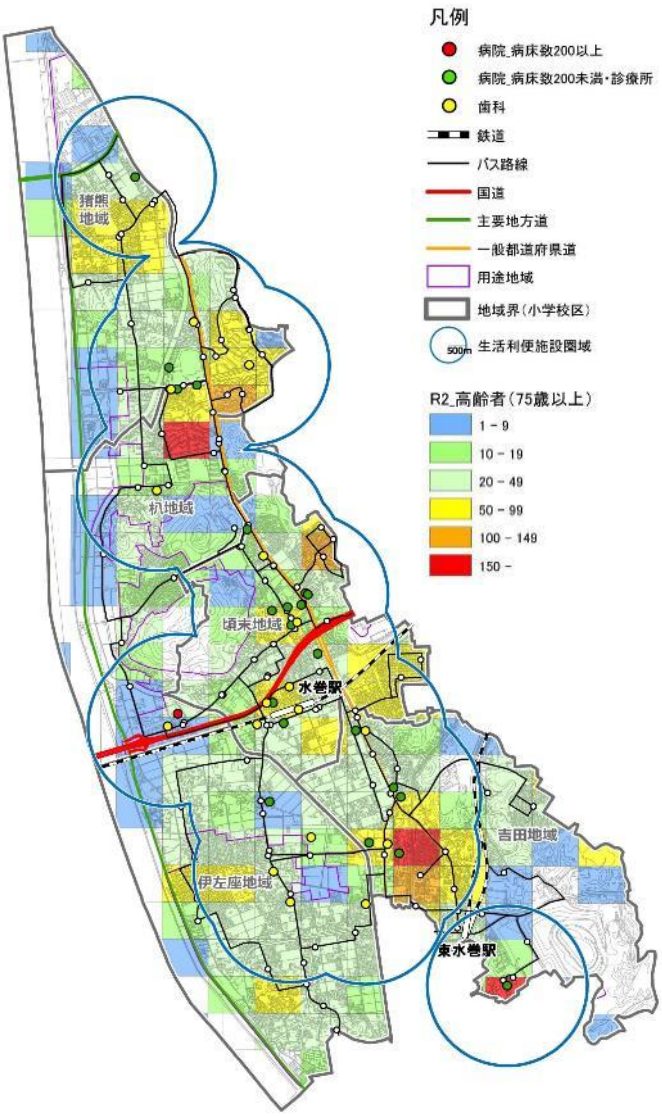


▲ 病院・診療所の立地状況と全世代の人口分布

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



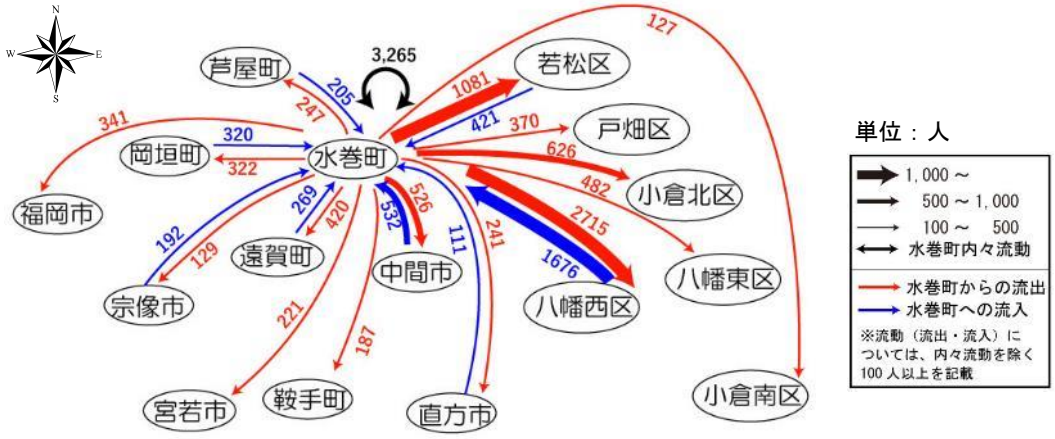
▲ 病院・診療所の立地状況と高齢者（75 歳以上）の人口分布

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

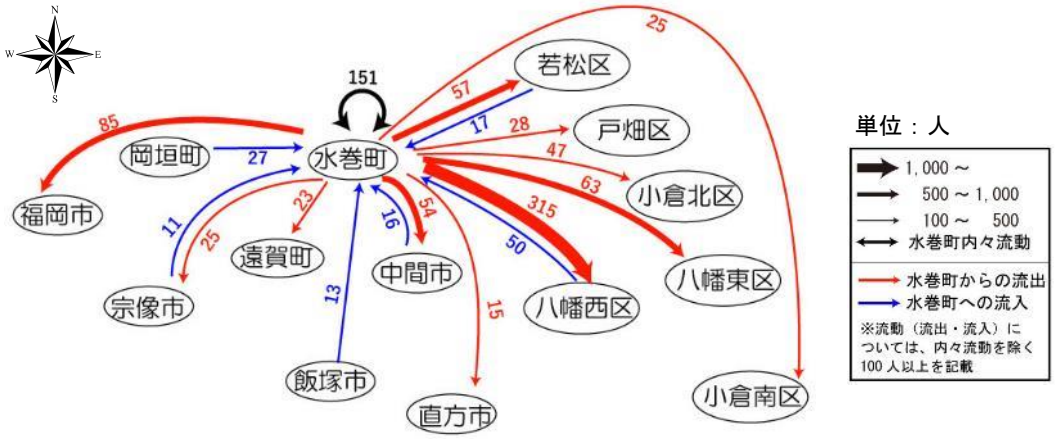
・周辺市町との人の流動については、通勤・通学とも、北九州市・中間市などとのつながりがあり、特に北九州市の中でも八幡西区とのつながりが強い状況です。

・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

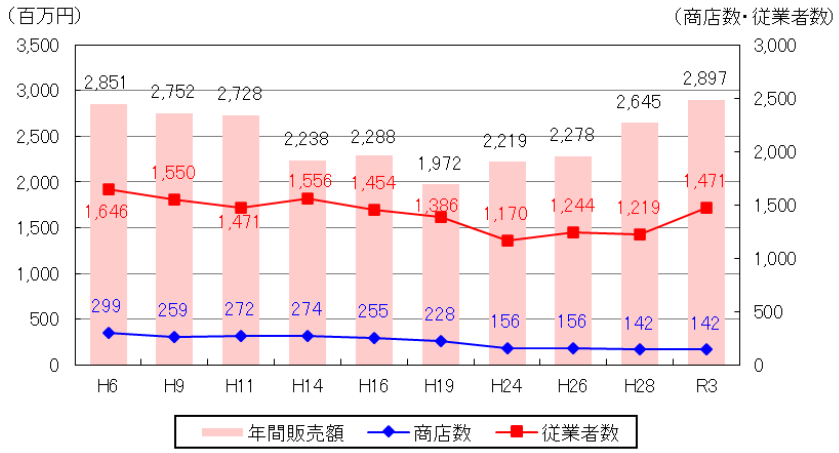


▲ 通学における周辺都市との人の動き

資料：R2 国勢調査

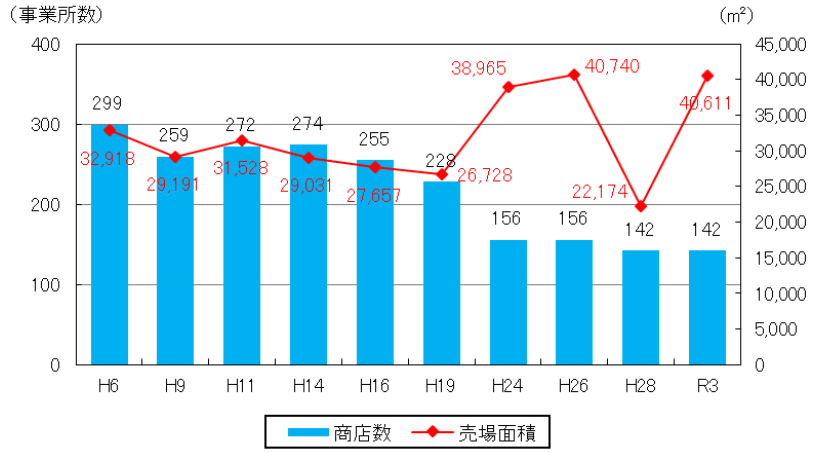
（４）経済特性

・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・従業者数の推移

資料：商業統計（H24、H28、R3 は「経済センサス」より）



▲ 小売業売場面積・商店数の推移

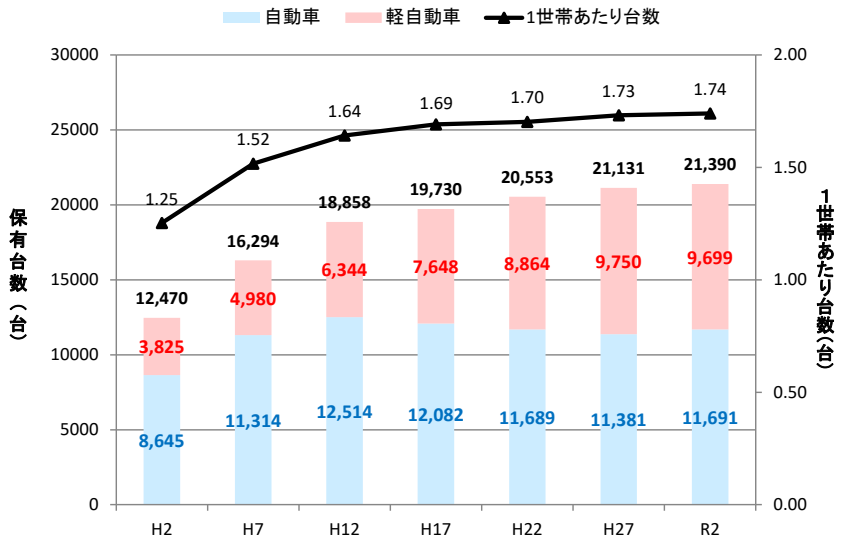
資料：商業統計（H24、H28、R3 は「経済センサス」より）

（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 万台から増加傾向にありますが、近年は横ばい傾向を示しています。

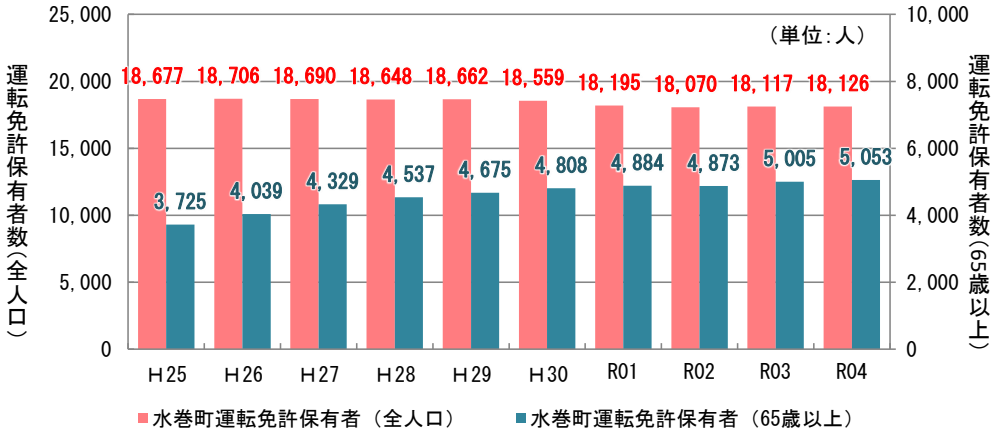
・運転免許の保有状況はほぼ横ばいの状況に対して、65 歳以上の保有者数は増加傾向を示しています。

・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。



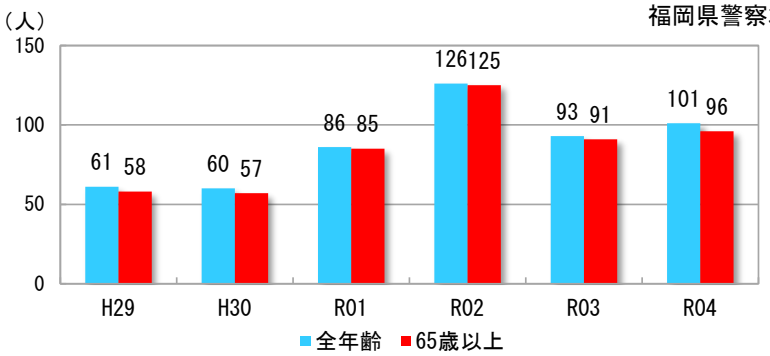
▲ 水巻町における自動車保有台数の推移

資料：市区町村別軽自動車車両数、市町村別自動車保有車両数
国勢調査の世帯数



▲ 水巻町における運転免許保有状況

資料：福岡県警察交通年鑑（H30 以前）、
福岡県警察本部提供（R1 以降）



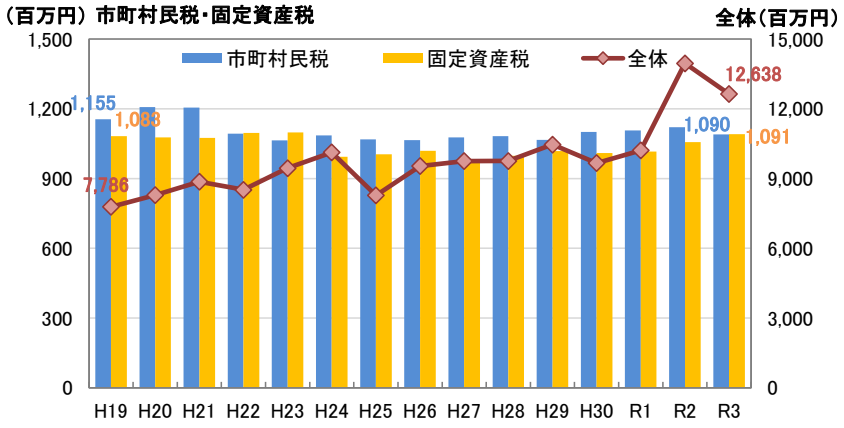
▲ 水巻町における自動車免許自主返納件数

資料：福岡県警察本部提供

（６）財政状況

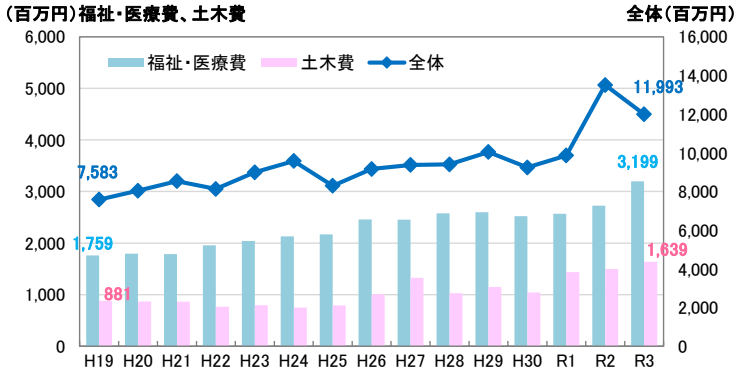
・一般会計歳入における市町村民税は、歳入全体の約１割であり、近年は概ね横ばいの傾向を示しています。

・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。



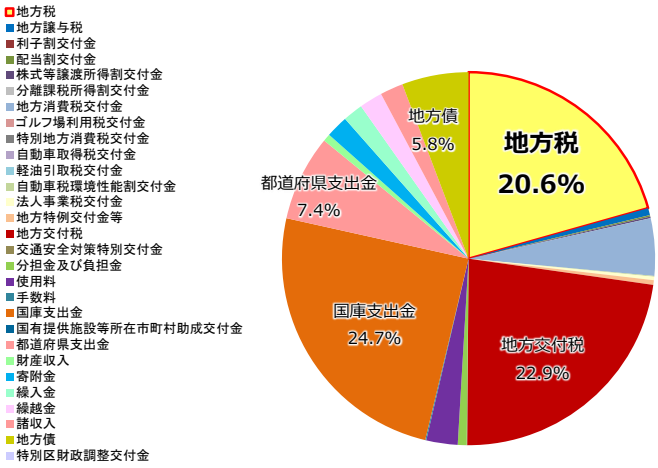
▲ 一般会計歳入の推移

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」



【地方税の内訳】

地方税	割合
町民税個人分	8.6%
町民税法人分	0.9%
固定資産税	8.6%
市町村たばこ税	1.8%
その他	0.7%
計	20.6%

※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」

２-２　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	スクールバス、 施設送迎バスなど	・学校、病院、福祉施設等の利用者に限定した移動を担う
	有償福祉運送	・高齢者や障がい者を対象とした移動を担う

▲ JR 鹿児島本線
水巻駅

▲ JR 筑豊本線（JR 福北ゆたか線）
東水巻駅

▲ 北九州市営バス

▲ 福祉ゆめあいバス

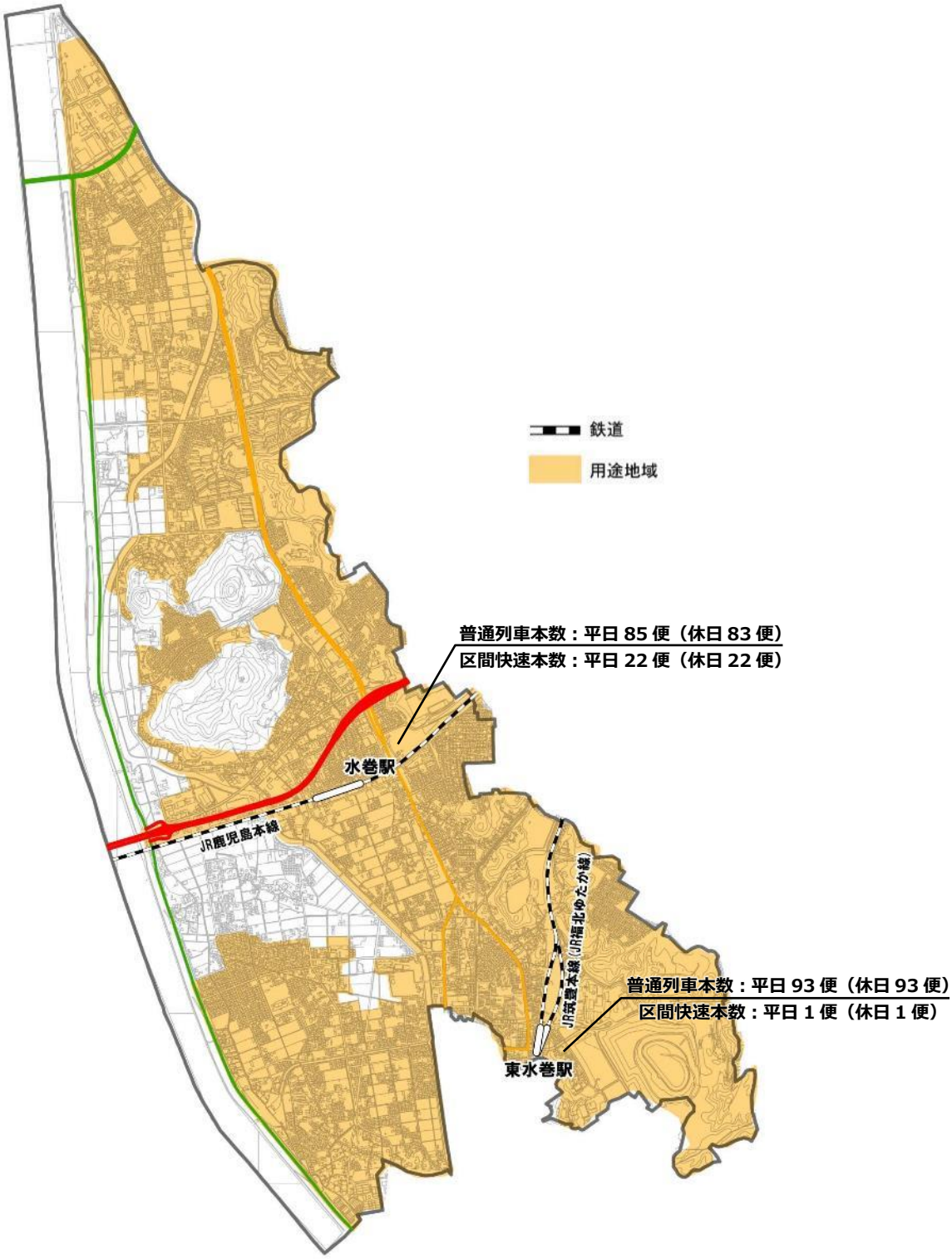
▲ タクシー

▲ その他交通機関
（有償福祉運送）

（２）公共交通の利用状況

１）鉄道

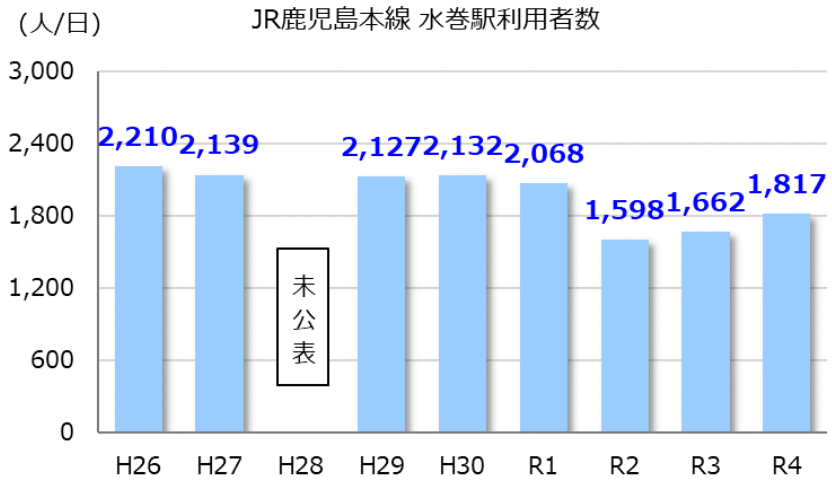
・鉄道は、本町中心部を東西にＪＲ鹿児島本線、本町南東部を南北にＪＲ筑豊本線（ＪＲ福北ゆたか線）が走っており、周辺都市や福岡市・北九州市等との連絡が多頻度で確保されています。

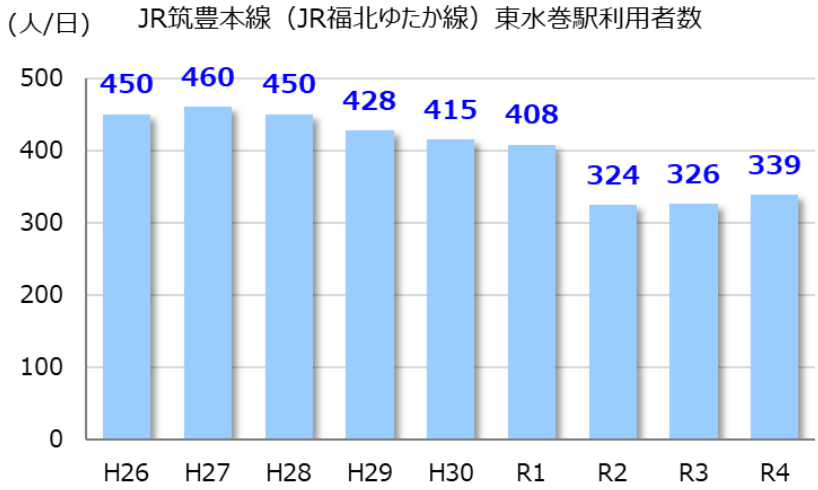


▲ 鉄道（軌道）の状況

資料：JR 九州時刻表（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

※ ▭ ：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

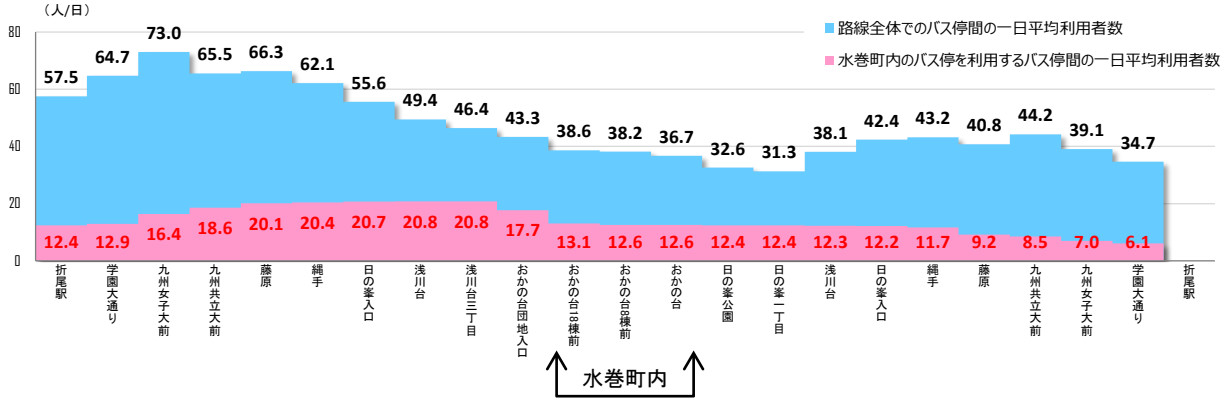
▲ 北九州市営バスの路線

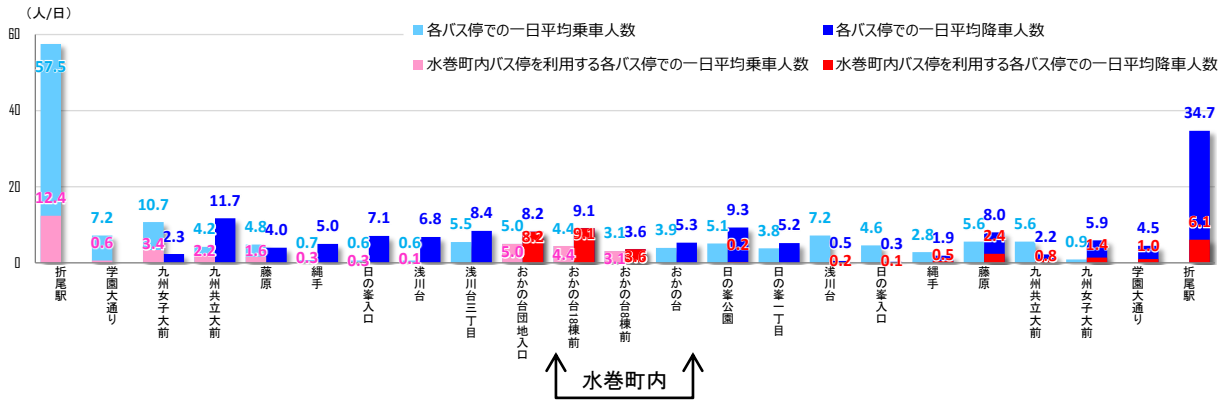
＜北部線＞

・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。

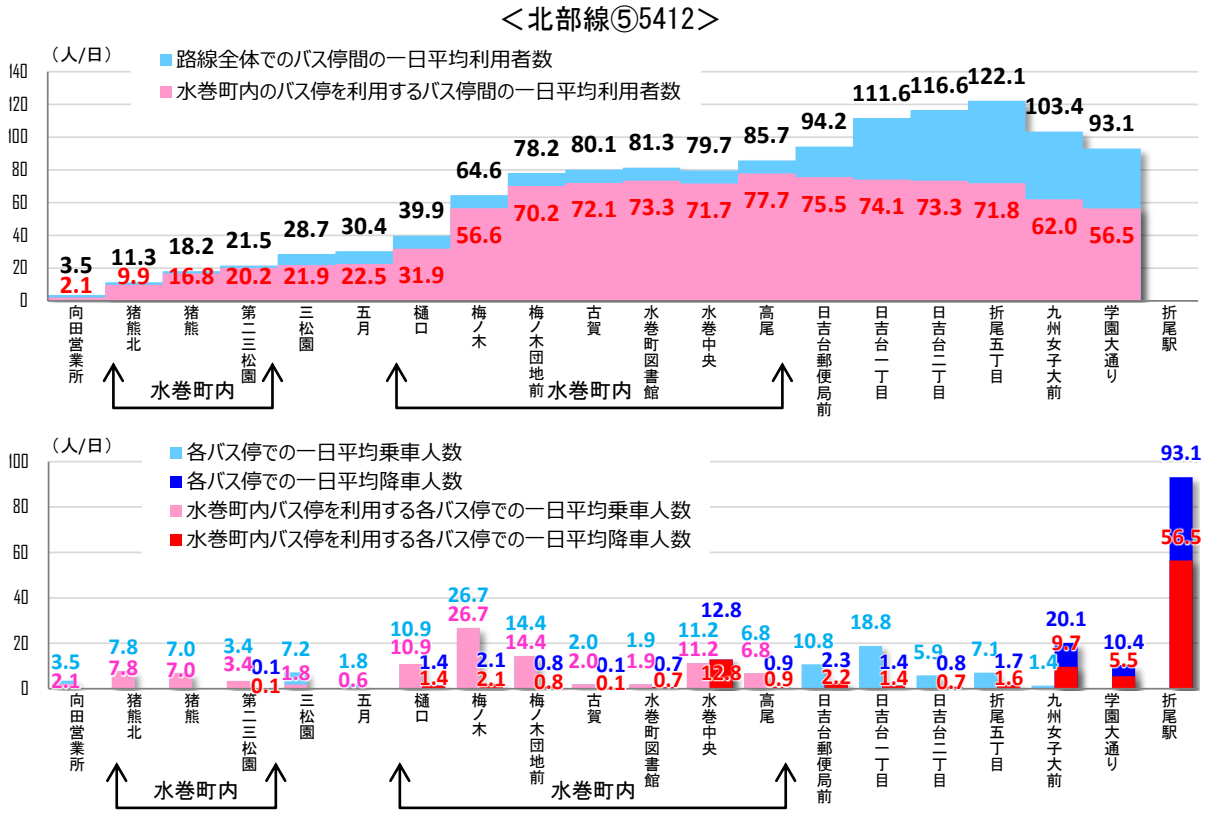
＜北部線③3491＞



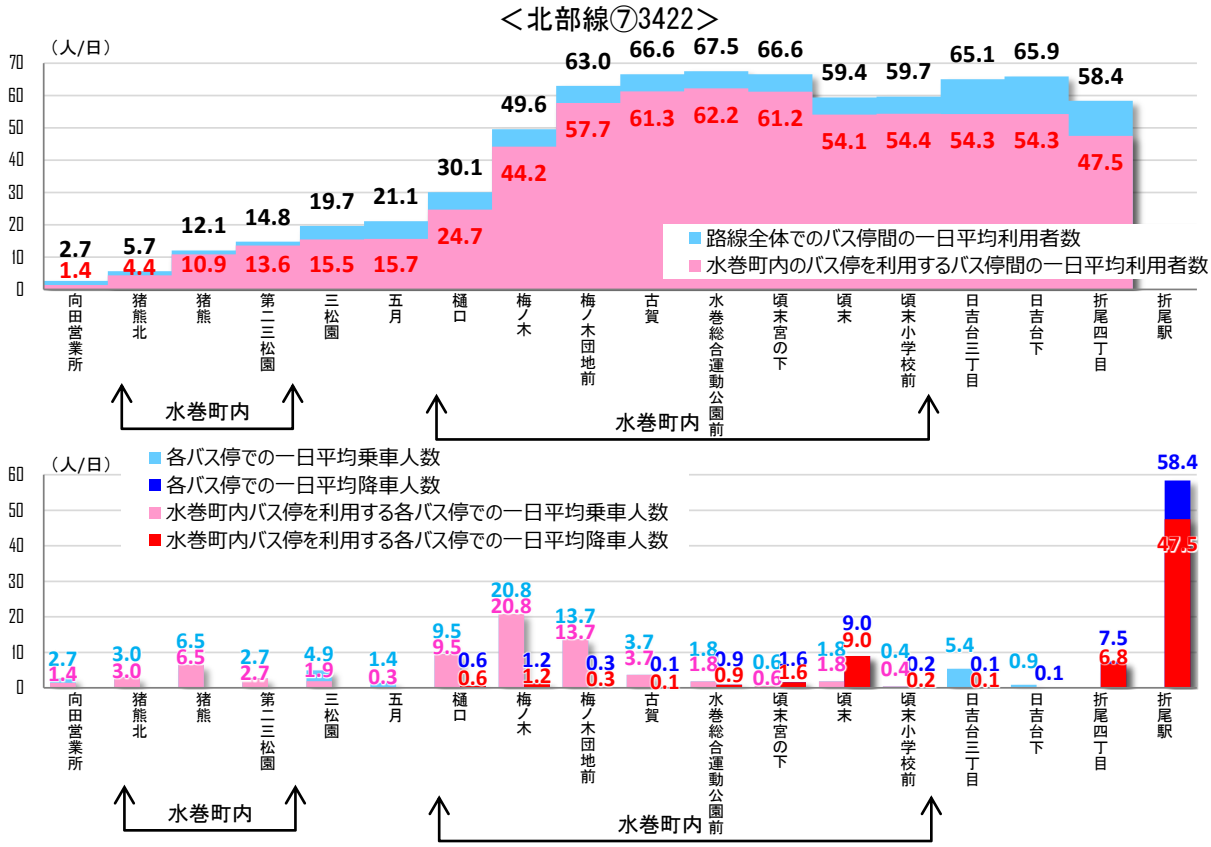


▲ 北九州市営バス（北部線）におけるバス停及びバス停間利用の利用者数
（※R1.7.1～R1.9.30 の 1 日当たり利用者数）-事例③3491

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

資料：北九州市交通局

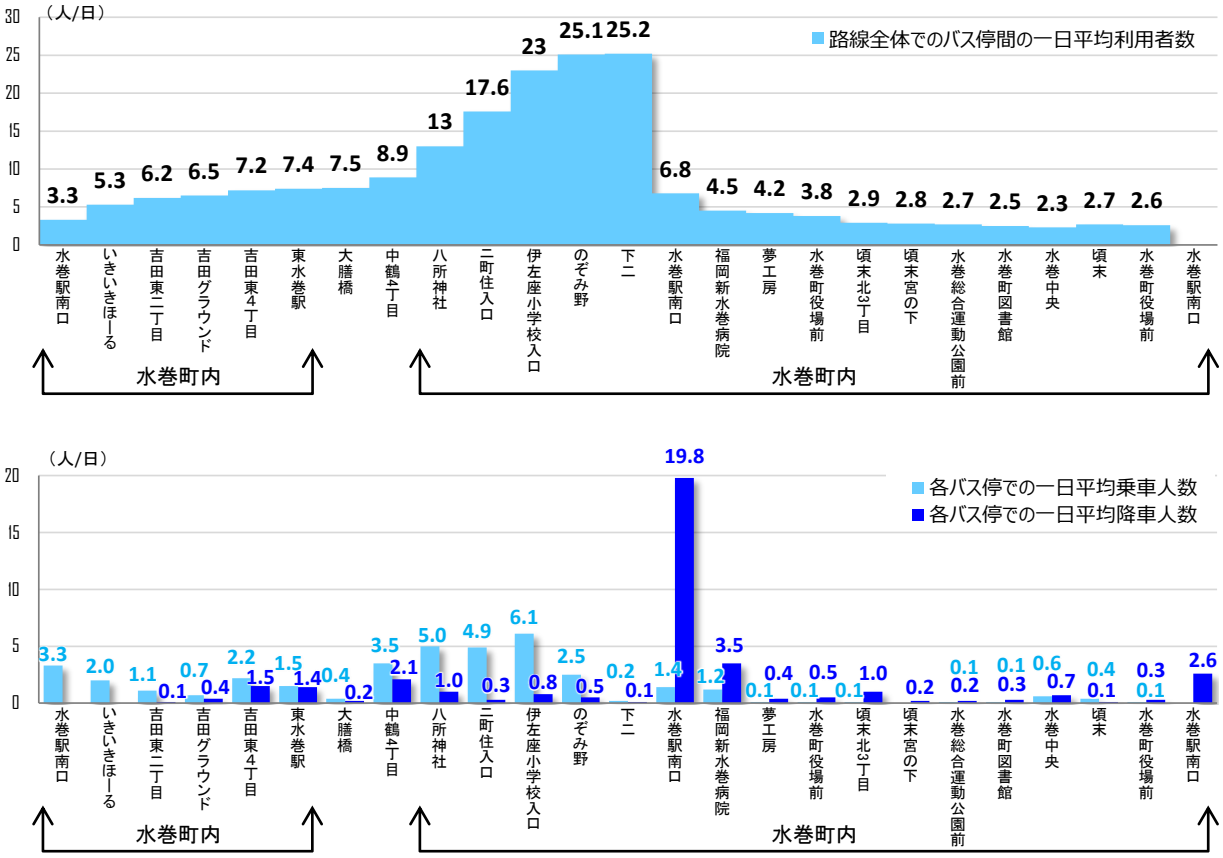
＜南部循環線＞

・右回りについては、水巻駅南口から東水巻駅・八所神社を経由し、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

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）

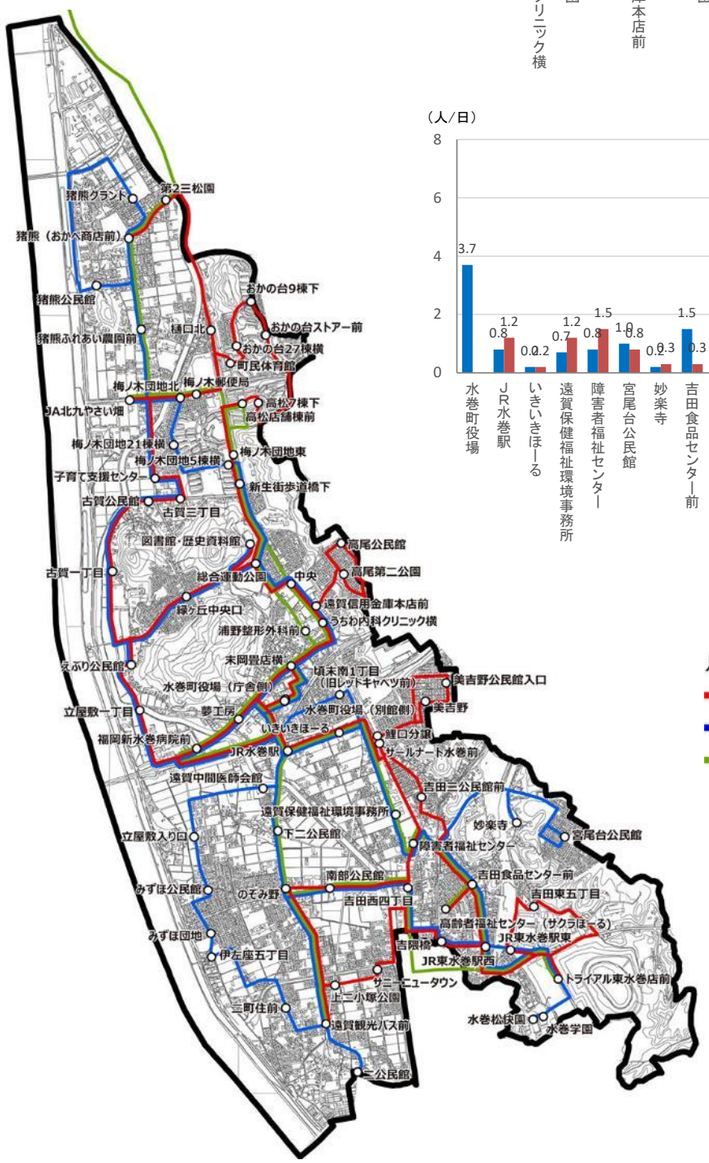
＜東回り・西回り＞

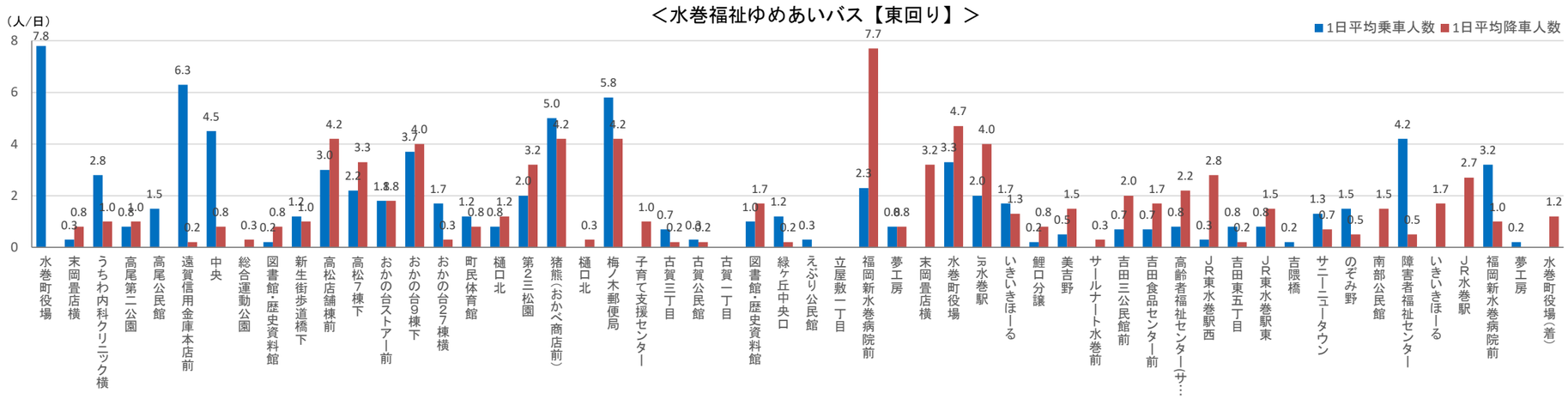
・行政・商業・金融・医療・交通結節による主要施設へのバス停利用者が多い傾向にあります。

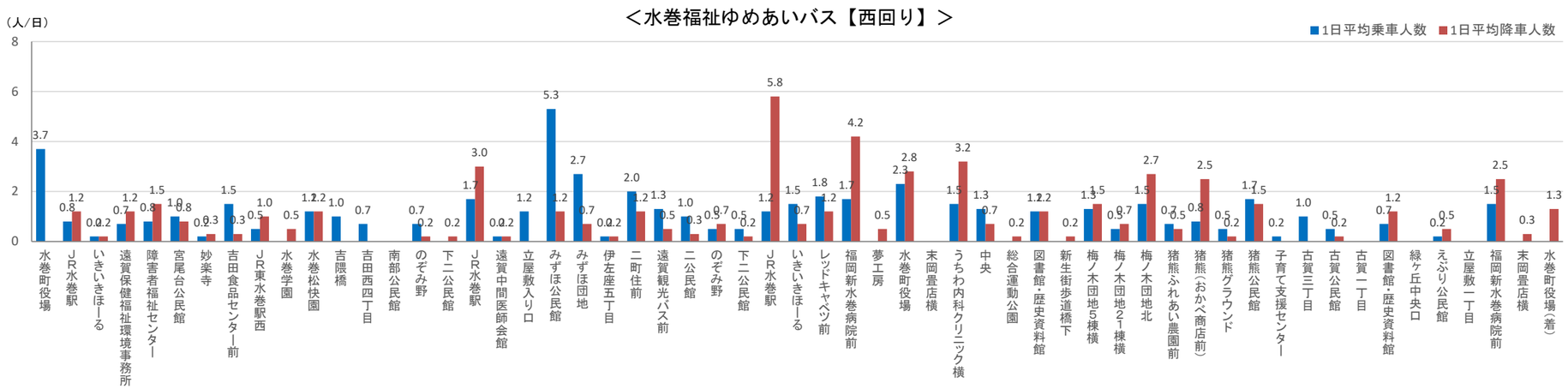
・遠賀川沿いのルートとなる子育て支援センターから立屋敷一丁目への利用者数は少ない傾向にあります。

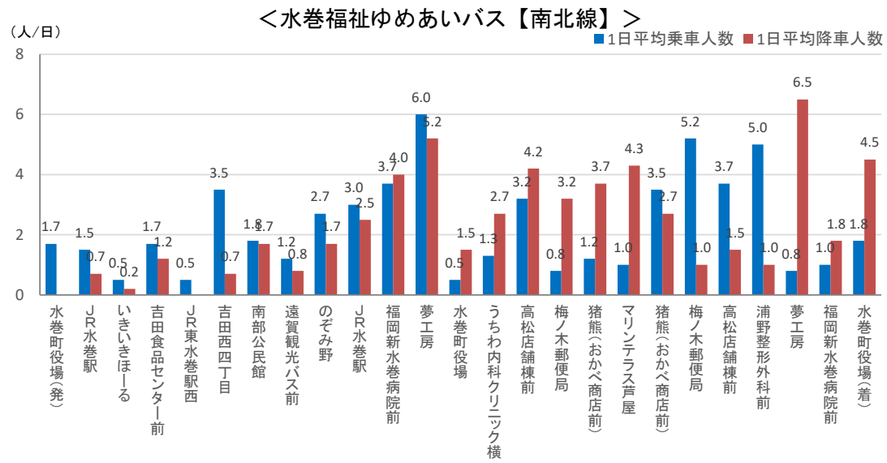
＜南北線＞

・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）公共交通のカバー圏域

・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 60%、水巻福祉ゆめあいバスは約 95%を占めています。

▼ 公共交通カバー圏域と空白地域の人口カバー率

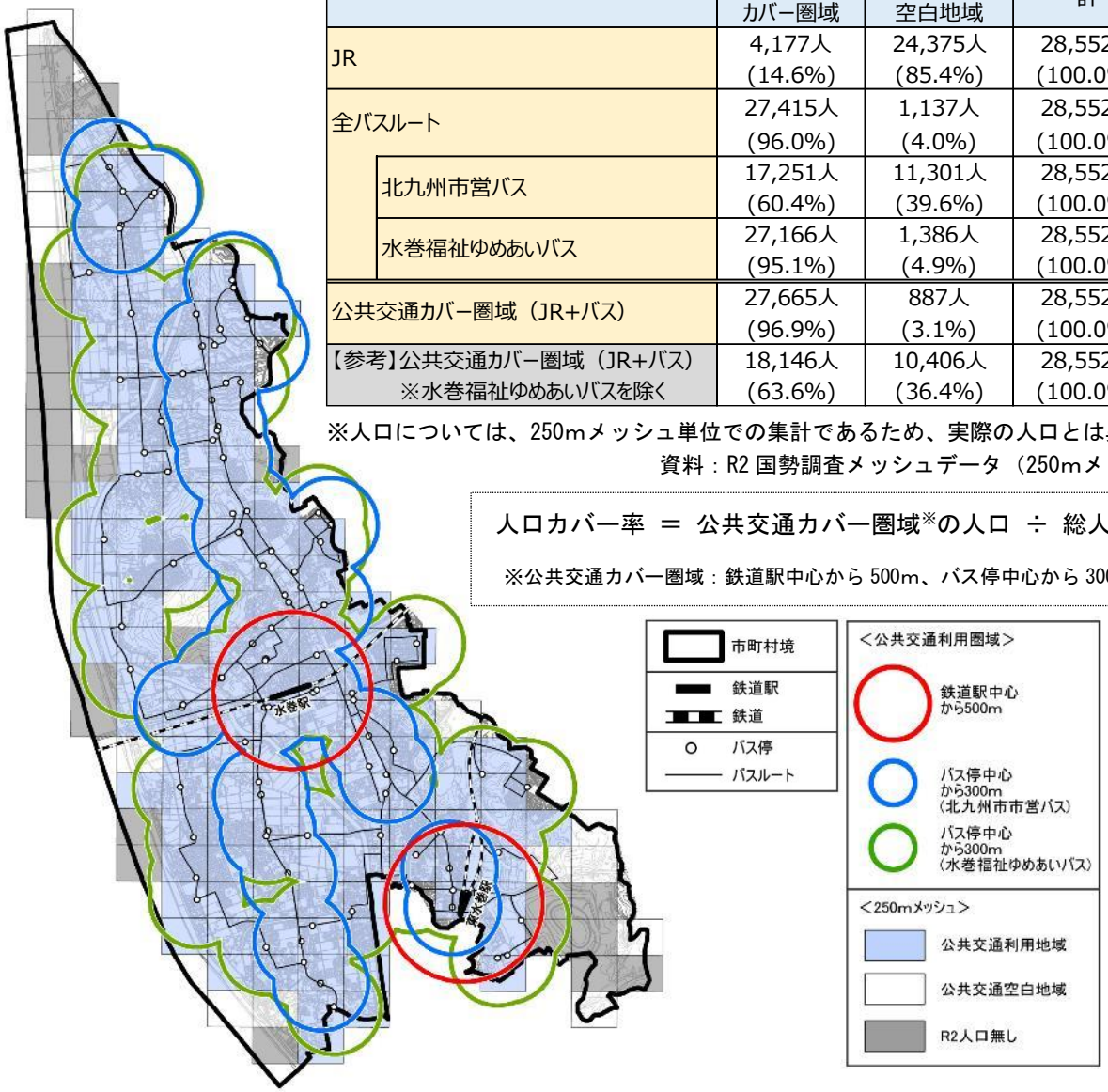
		公共交通カバー圏域	公共交通空白地域	計
JR		4,177人 (14.6%)	24,375人 (85.4%)	28,552人 (100.0%)
全バスルート		27,415人 (96.0%)	1,137人 (4.0%)	28,552人 (100.0%)
	北九州市営バス	17,251人 (60.4%)	11,301人 (39.6%)	28,552人 (100.0%)
	水巻福祉ゆめあいバス	27,166人 (95.1%)	1,386人 (4.9%)	28,552人 (100.0%)
公共交通カバー圏域（JR+バス）		27,665人 (96.9%)	887人 (3.1%)	28,552人 (100.0%)
【参考】公共交通カバー圏域（JR+バス）※水巻福祉ゆめあいバスを除く		18,146人 (63.6%)	10,406人 (36.4%)	28,552人 (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：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

人口カバー率 ＝ 公共交通カバー圏域※の人口 ÷ 総人口

※公共交通カバー圏域：鉄道駅中心から 500m、バス停中心から 300m



▲ 公共交通のカバー圏域と空白地域

※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

第３章　まちづくりの方向性と公共交通の関わり

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）第５次水巻町総合計画 2018-2027～水巻未来図鑑～（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）2022 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）

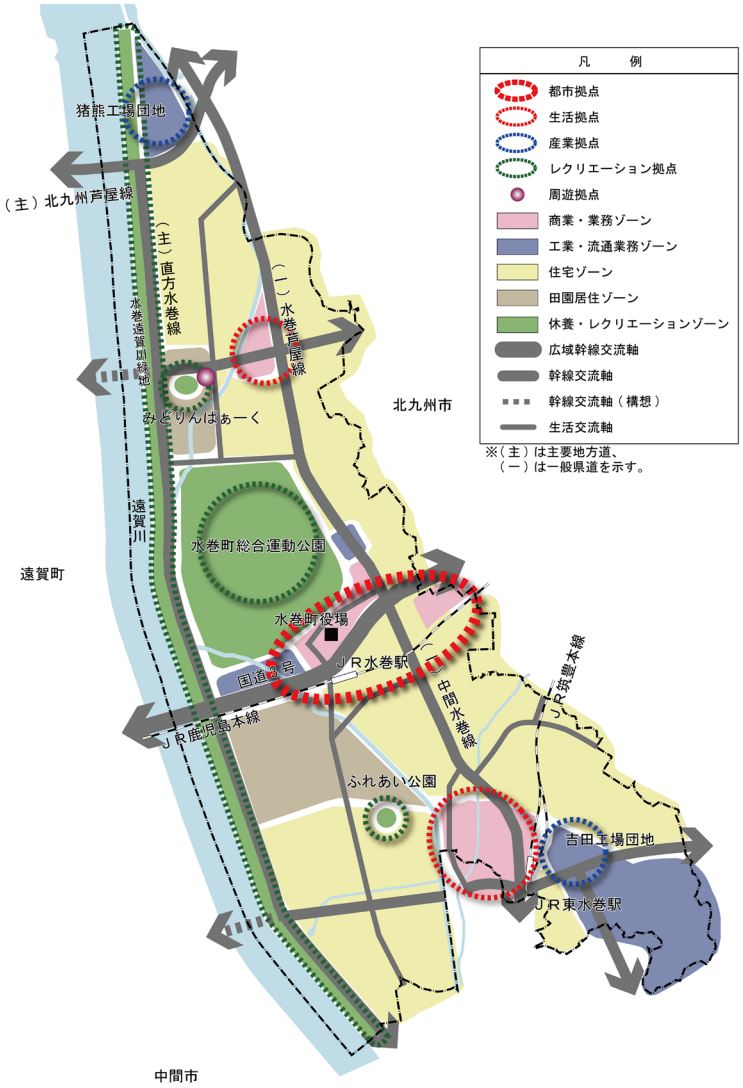
関連計画

（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３次改訂）（令和５年８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）

<table>
<tr><th>上位・関連計画</th><th>目標・方針、都市構造</th><th>拠点形成</th><th>交通軸形成・交通体系構築</th><th>その他（ネットワーク形成、地域振興 等）</th></tr>
<tr><td>第５次水巻町総合計画
2018-2027
～水巻未来図鑑～
（平成 30 年 3 月策定）</td><td>・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</td><td colspan="2">・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</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>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）</td><td>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！</td><td colspan="3">・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</td></tr>
<tr><td>2022 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）</td><td>・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</td><td>・都市拠点：ＪＲ水巻駅周辺
・生活拠点：町民体育館周辺、ＪＲ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、みどりんぱぁーく、ふれあい広場、水巻遠賀川緑地
・周遊拠点：みどりんぱぁーくに隣接する用地</td><td>・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</td><td>≪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≫
・ＪＲ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
・ＪＲ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</td></tr>
<tr><td>第２次水巻町
行財政改革行動計画
（平成 22 年 1 月策定）</td><td>―</td><td colspan="3">・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</td></tr>
<tr><td>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）</td><td>基本理念：安心して笑顔で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</td><td>―</td><td colspan="2">・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</td></tr>
<tr><td>都市再生整備計画
（第２回変更）
頃末南地区
（令和 3 年 2 月）</td><td>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</td><td colspan="3">・ＪＲ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
⇒ＪＲ水巻駅の駅舎は従来北口であるが、北口付近は充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</td></tr>
<tr><td>第２期北九州都市圏域
連携中枢都市圏ﾋﾞｼﾞｮﾝ
（第３次改訂版）
（令和 5 年 8 月策定）</td><td>≪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</td><td>―</td><td colspan="2">・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</td></tr>
</table>

第４章　公共交通に係る住民ニーズの把握

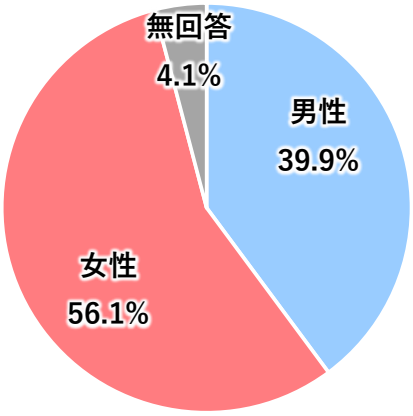
４－１　住民アンケート

（１）アンケート調査の概要

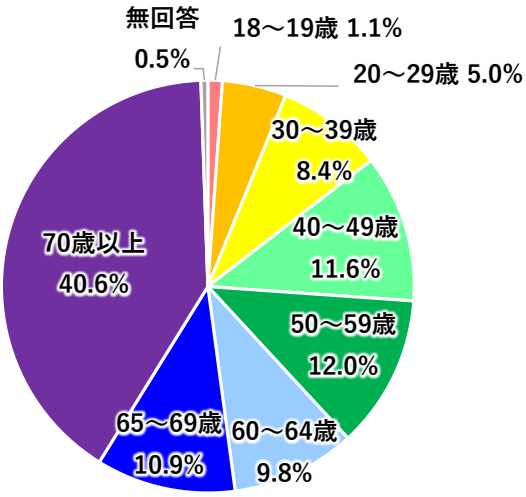
公共交通に対する住民のニーズを把握するため、町内住民へのアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

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%）

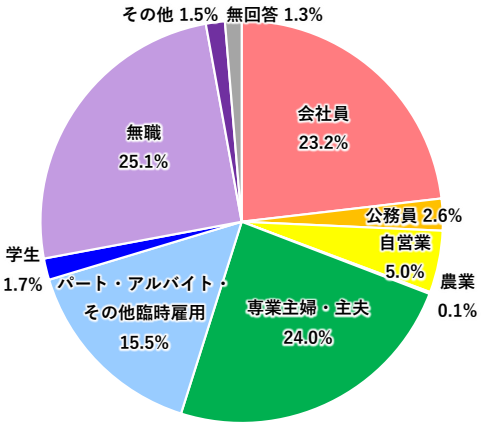
＜回答者属性＞



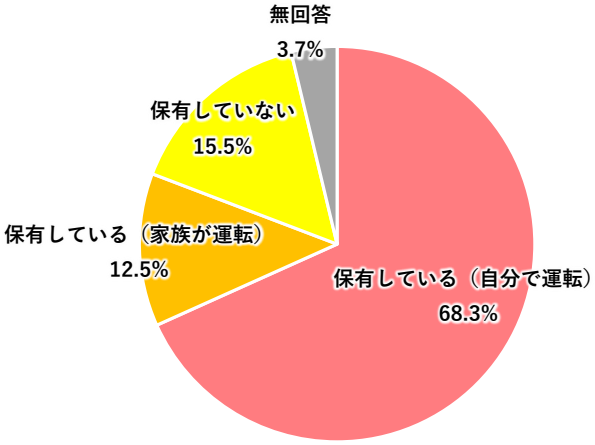
▲ 性別　N＝2,030



▲ 年齢　N＝2,030



▲ 職業　N＝2,030



▲ 自家用車保有状況　N＝2,030

（２）アンケート調査の結果

１）乗合バスへの要望

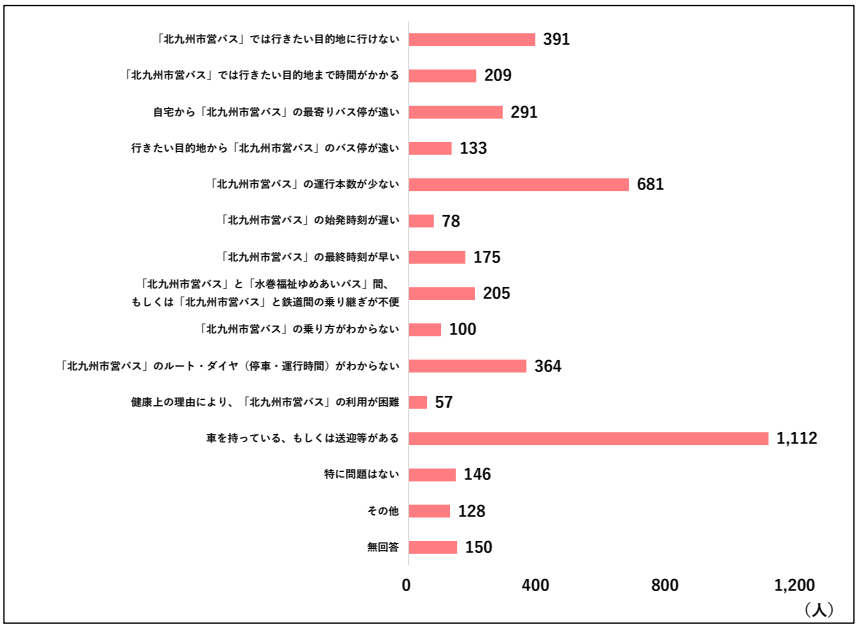
＜市営バス＞

・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。

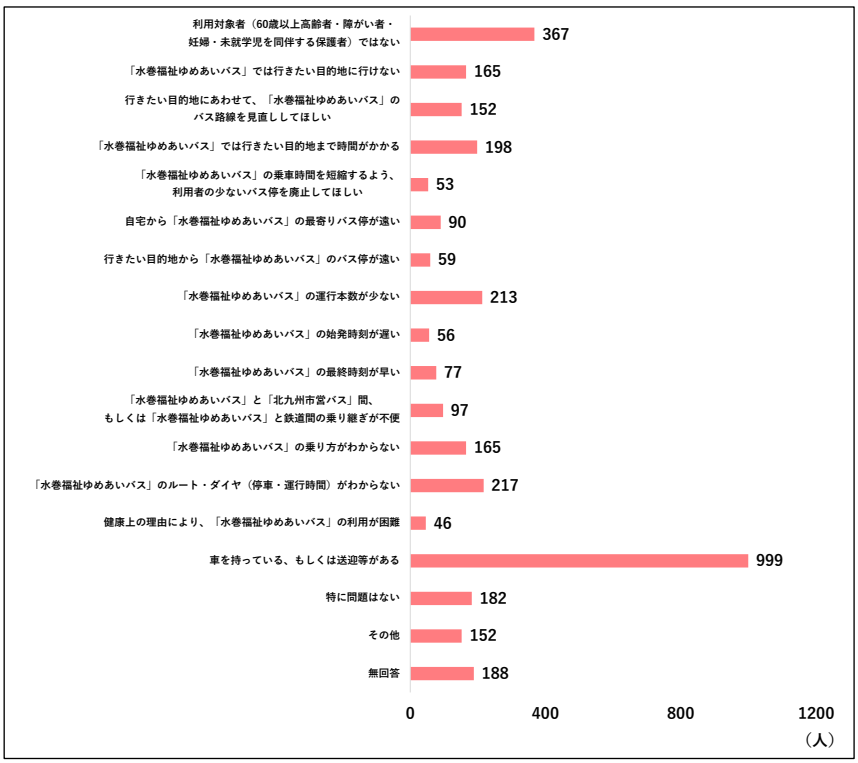
＜福祉バス＞

・「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）

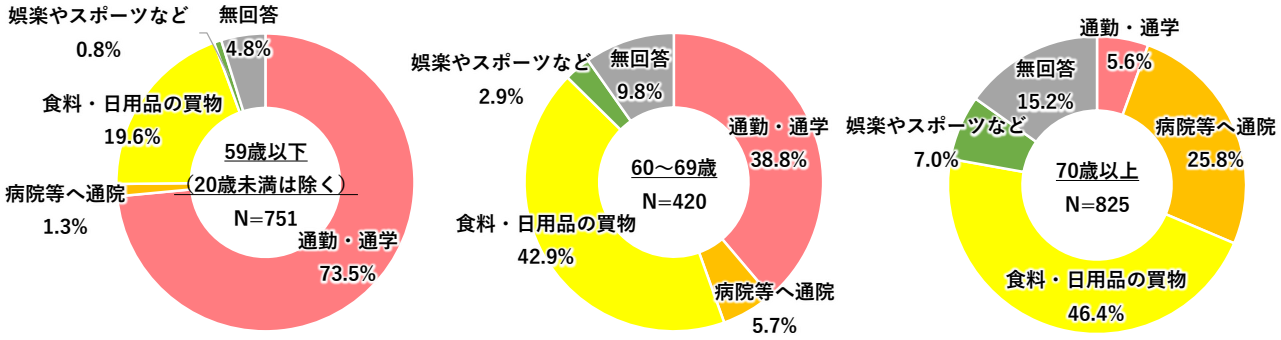


▲ 水巻福祉ゆめあいバスへの要望　N＝3,476（複数回答あり）

２）平日の外出

①外出目的

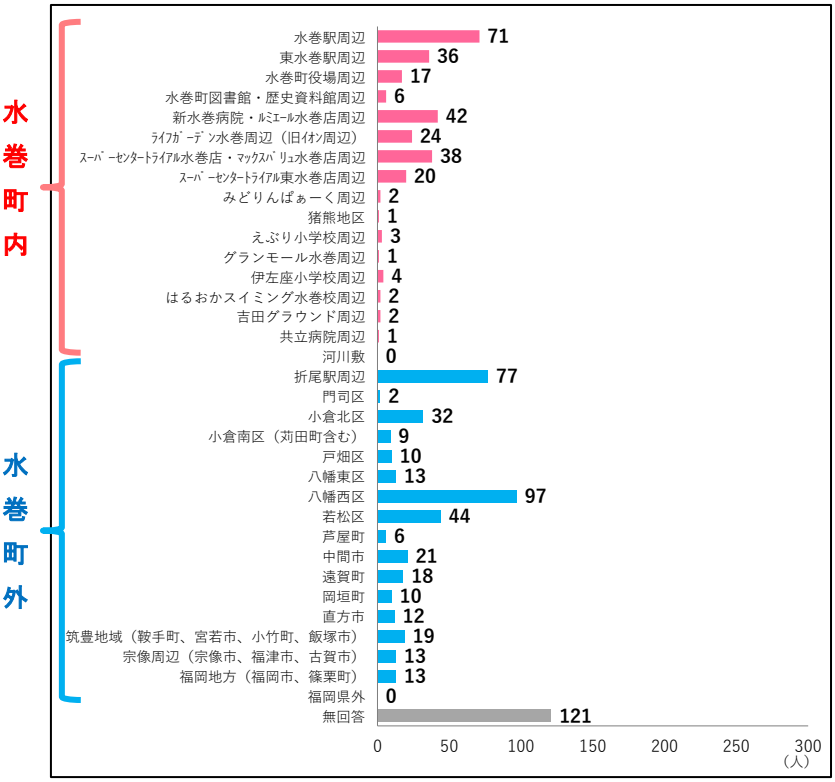
・59 歳以下（20 歳未満を除く）は通勤・通学が最も多く、約 74%を占めています。
・60～69 歳は買い物が約 43%を占めています。
・70 歳以上は買い物（約 46%）に加え、通院（約 26%）の割合も高くなっています。



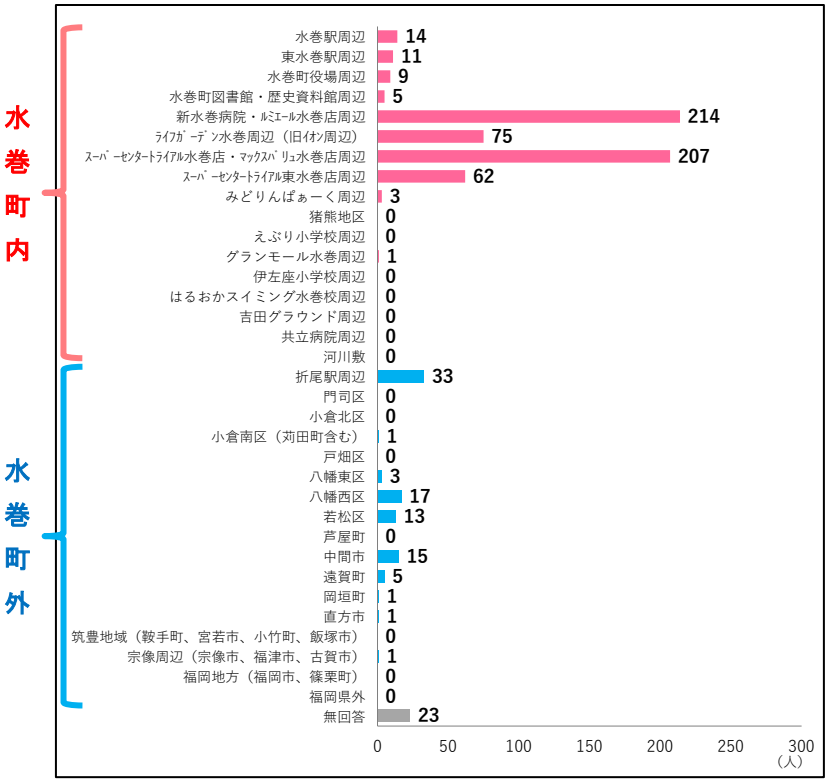
▲ 外出目的

②外出先

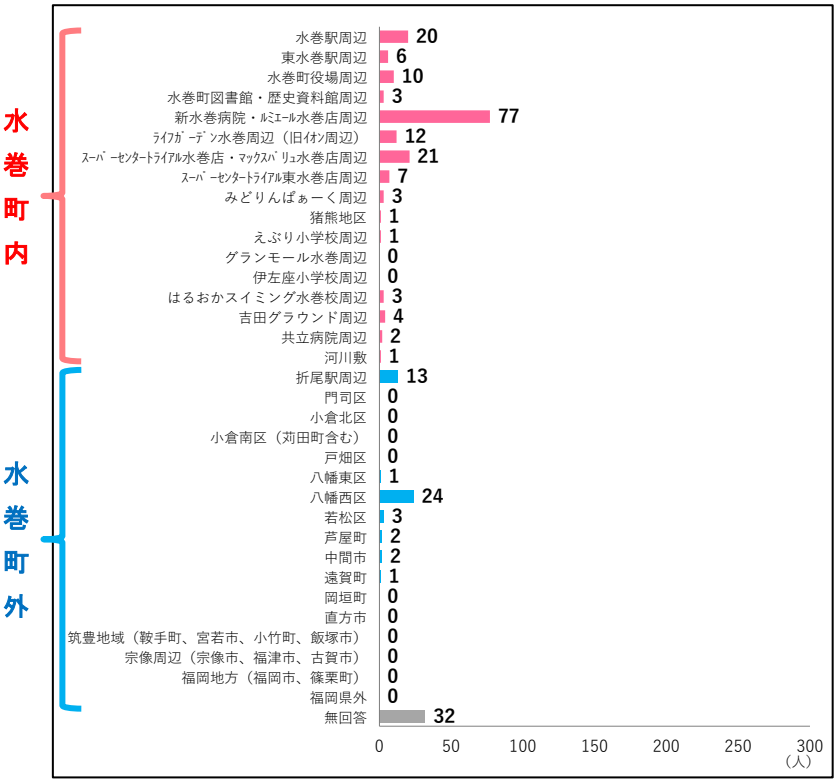
・通勤・通学目的では、折尾駅周辺、八幡西区、水巻駅周辺への外出が多くなっています。
・買い物目的では、各地域に近接するスーパーへ外出する傾向にあります。
・通院目的では、新水巻病院への外出が多くなっています。



▲ 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

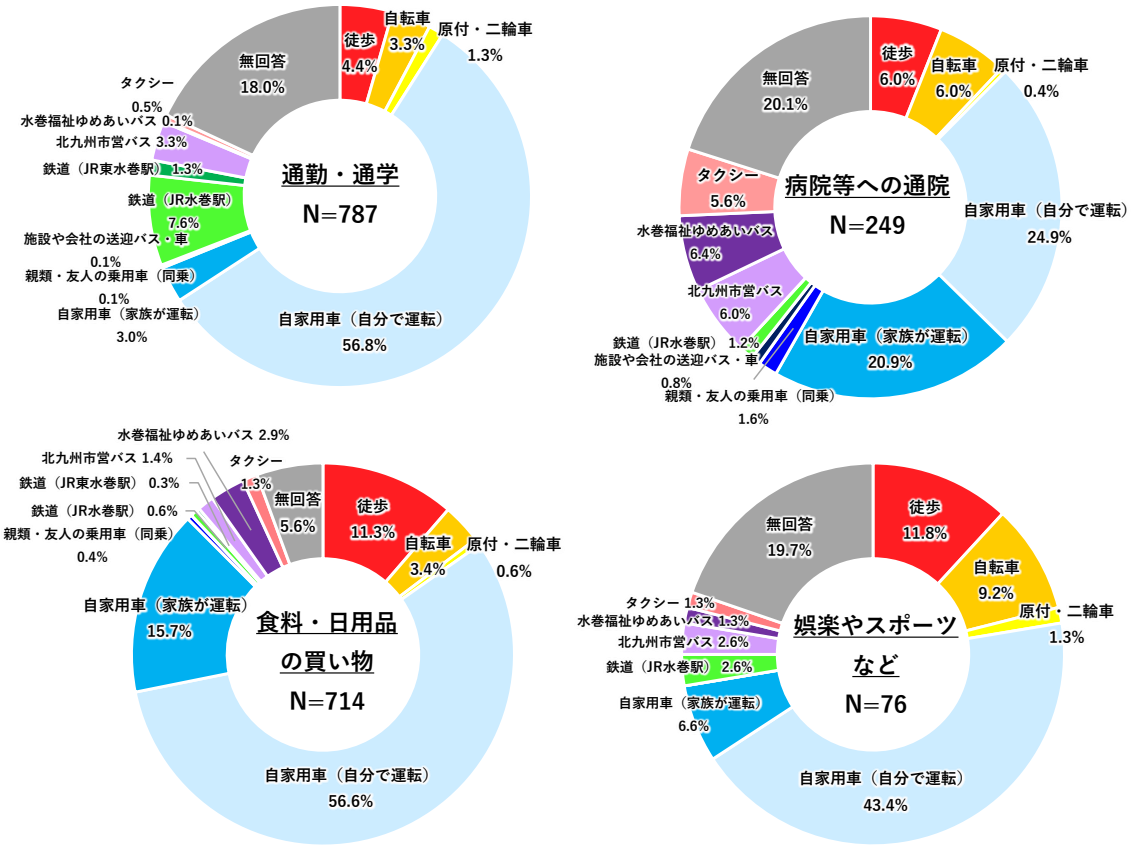
＜外出（往路）時＞

・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。

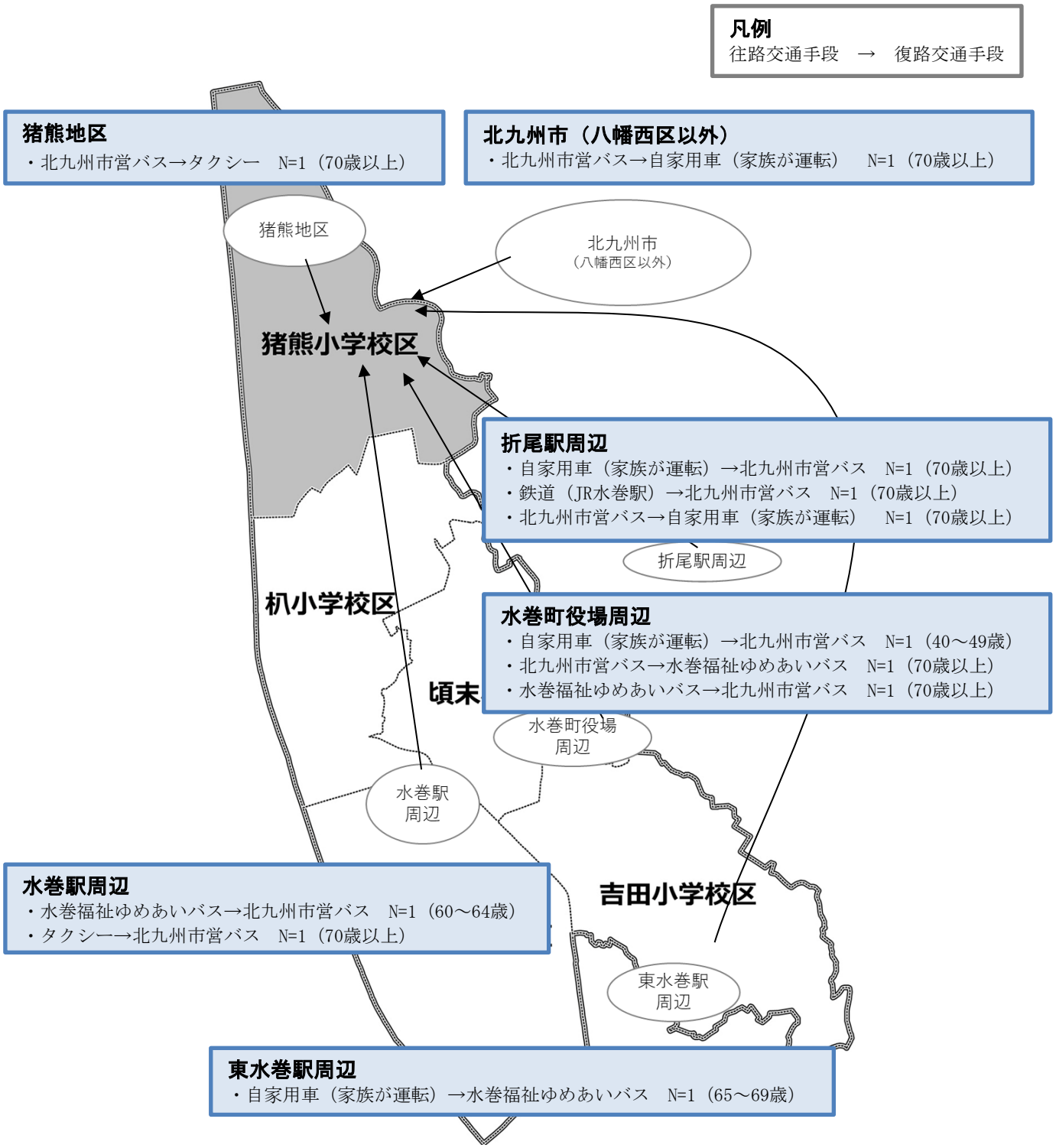
＜帰宅（復路）時＞

・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

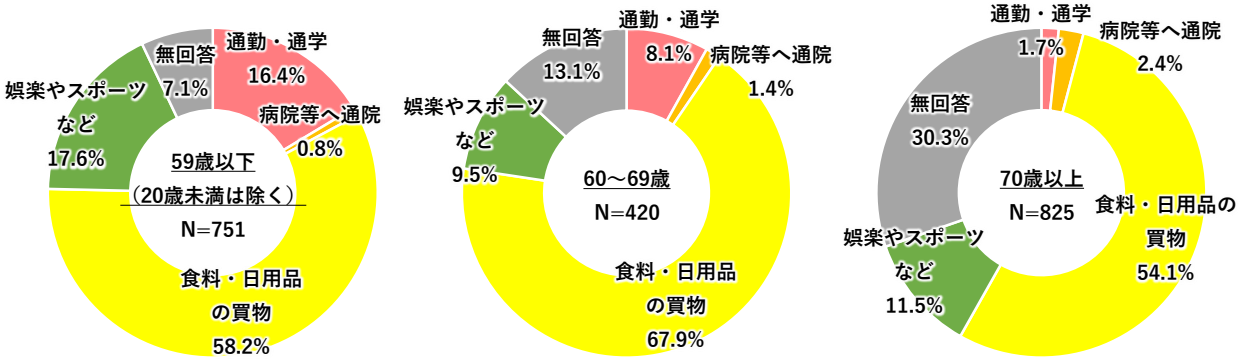


▲ 往路と相違する帰宅時交通手段（猪熊小学校区を例に抜粋して掲載）

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。

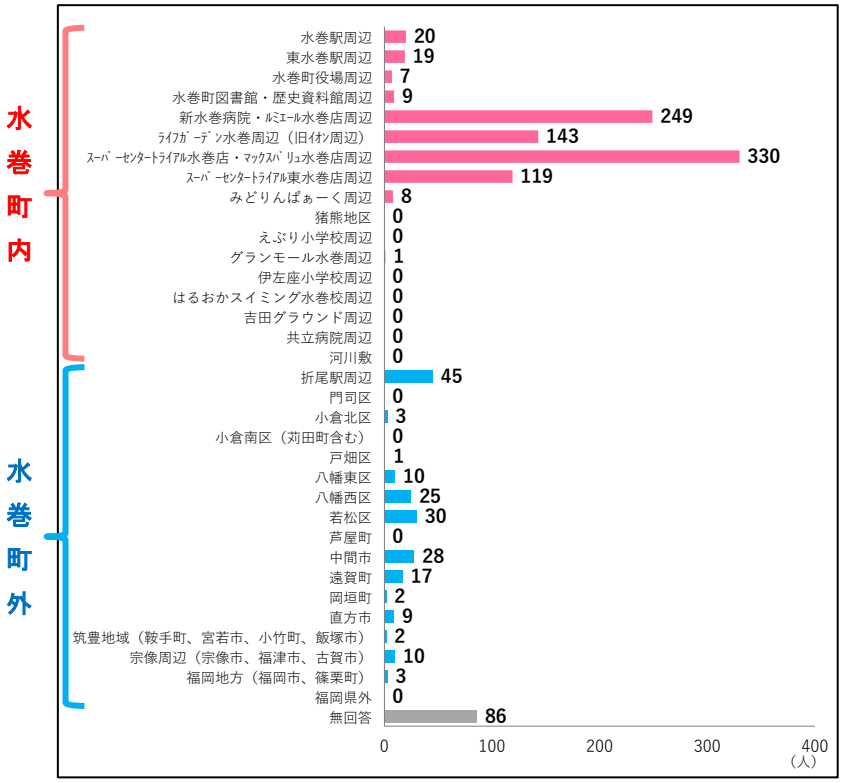


▲ 外出目的

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。

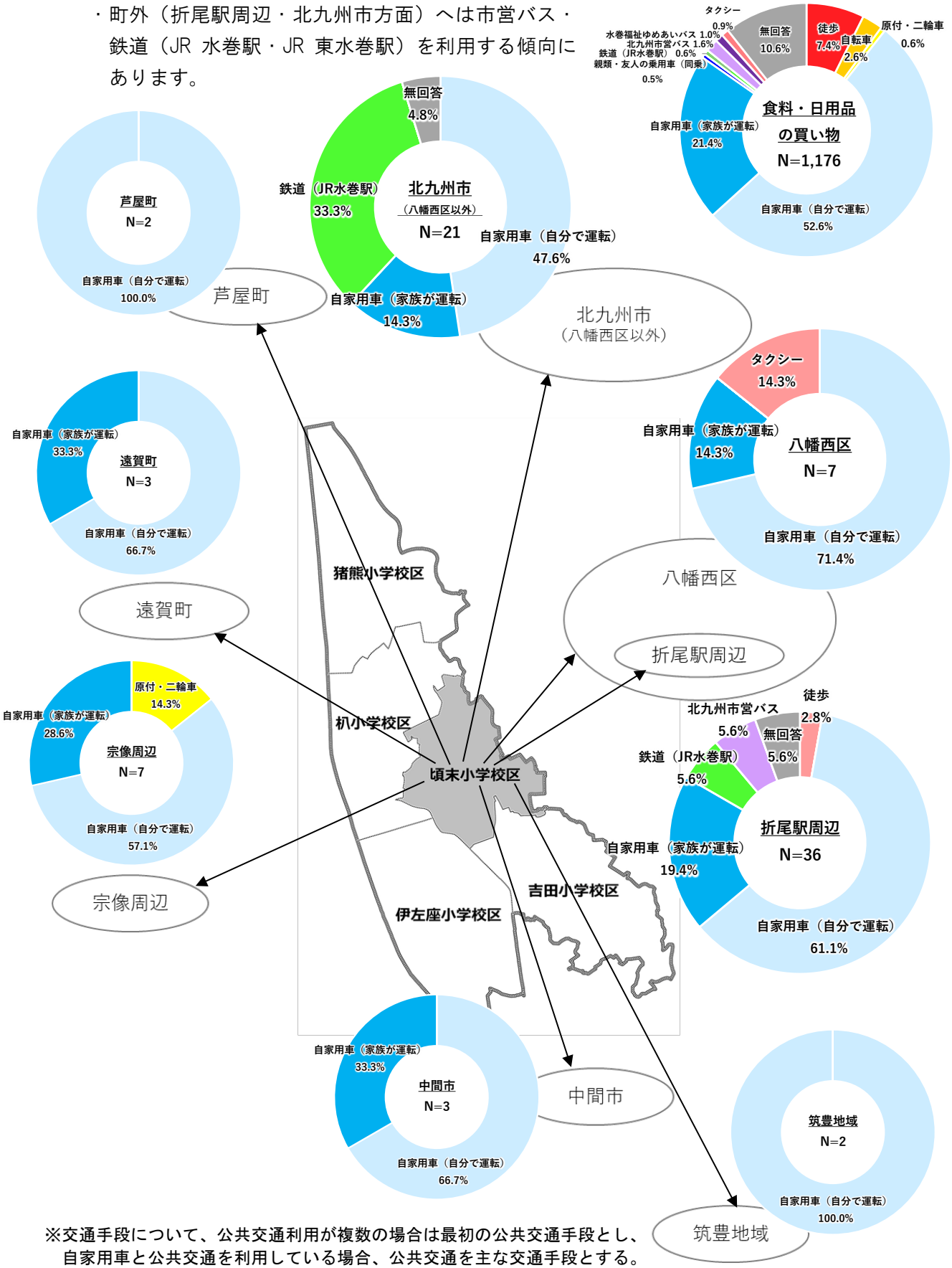


▲ 買い物目的の外出先　N=1,176

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。

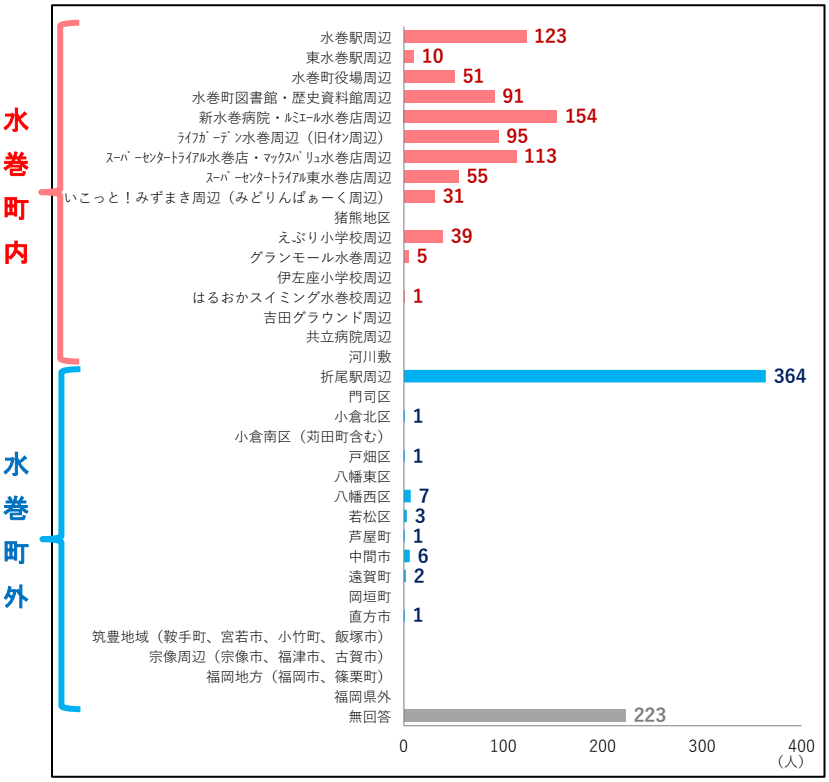


※交通手段について、公共交通利用が複数の場合は最初の公共交通手段とし、自家用車と公共交通を利用している場合、公共交通を主な交通手段とする。

▲ 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。



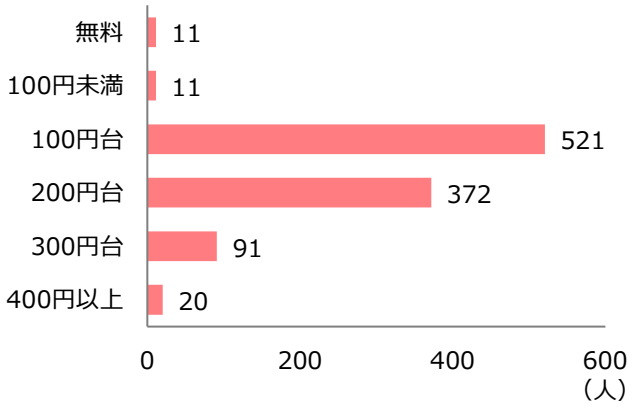
▲ 潜在的な利用目的地　N=1,377

５）将来的なバス交通

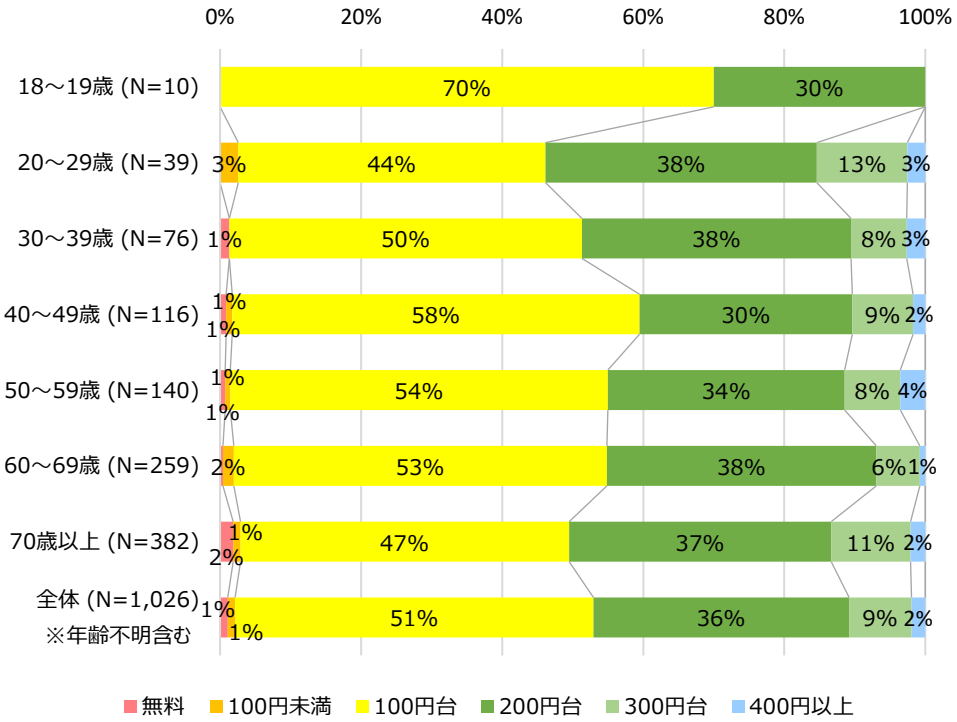
＜可能な費用負担額＞

・「100 円台」が最も多く、次いで「200 円台」が多くなっています。

・年代別にみても、概ね同様の傾向となっています。



▲ 可能な費用負担額　N=1,026

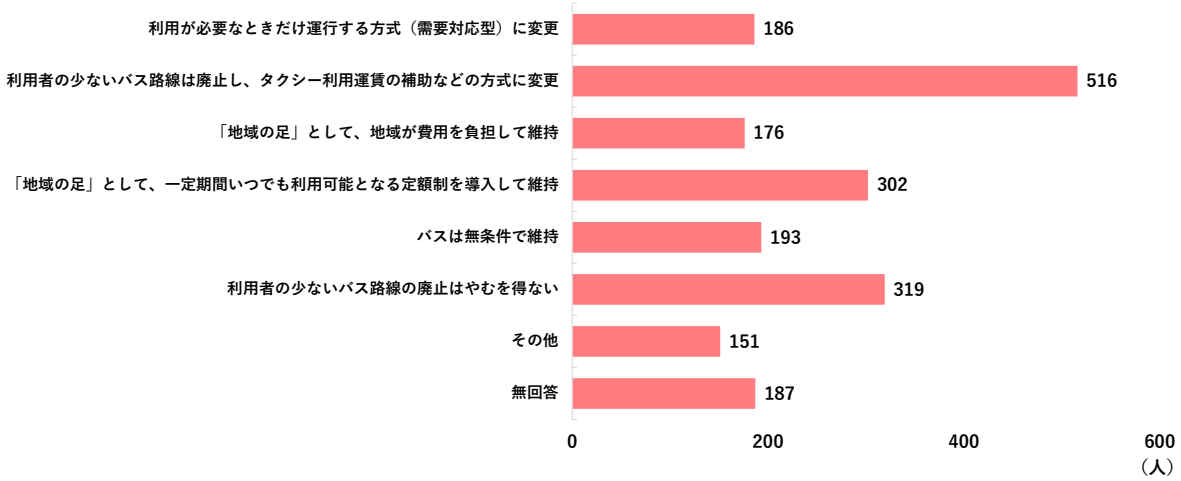


▲ 年代別にみた可能な費用負担額の割合　N=1,026

＜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。



≪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

４－２　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）	
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	
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）	
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	

▼ 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	●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	●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	・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	○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５章　水巻町の公共交通に係る課題

これまでの検討を踏まえ、本町の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連絡性を図りつつ、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・杁・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・杁・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連絡性確保
・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

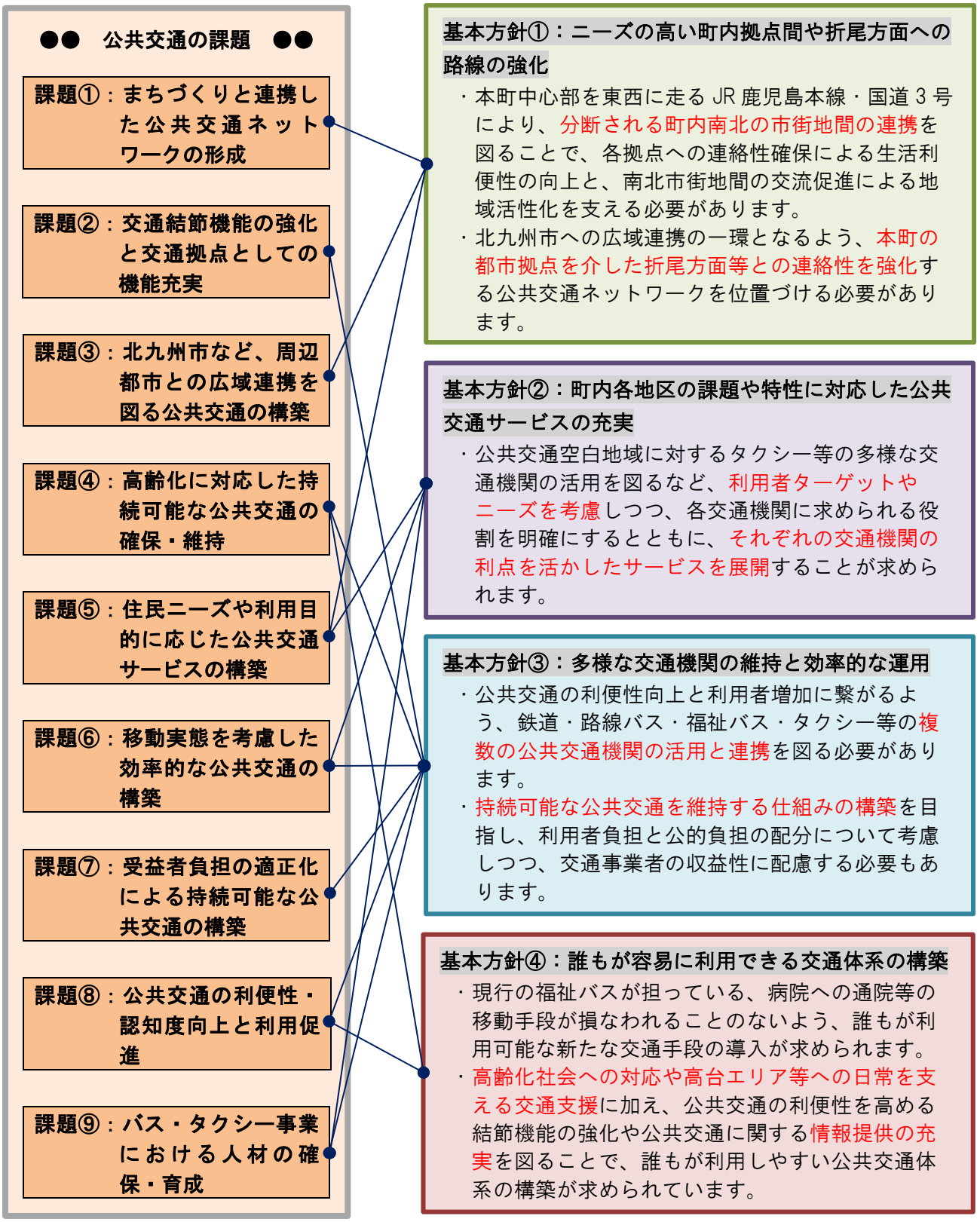
課題⑨：バス・タクシー事業における人材の確保・育成
・ドライバーの不足・高齢化による、デマンド交通への対応が懸念される中、施策の一環としての人材（ドライバー）の確保・育成

▲ 公共交通に係る課題整理

第６章　公共交通の基本方針

６－１　基本方針

水巻町の公共交通に係る課題に対応するよう、４つの基本方針を設定します。

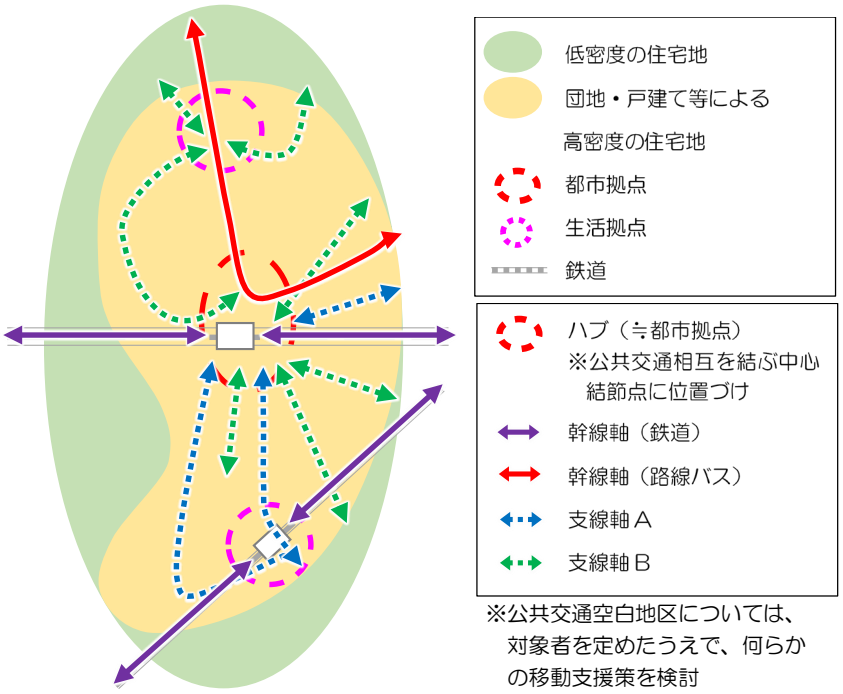


▲ 公共交通における課題と基本方針との対応

6－2　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・支線軸Ａ・支線軸Ｂと位置づけます。

≪交通将来像≫
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



▲ 交通将来像

●　交通将来像の方向性　●

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

⇒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）

⇒各拠点間の移動とともに、折尾方面等の町外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

●　公共交通ネットワークのあり方　●

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、町外の主要都市及び駅南口近辺主要施設への円滑な移動が期待されます。

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**に位置づけされ、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**に位置づけされ、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。鉄道は永続性が高く、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。

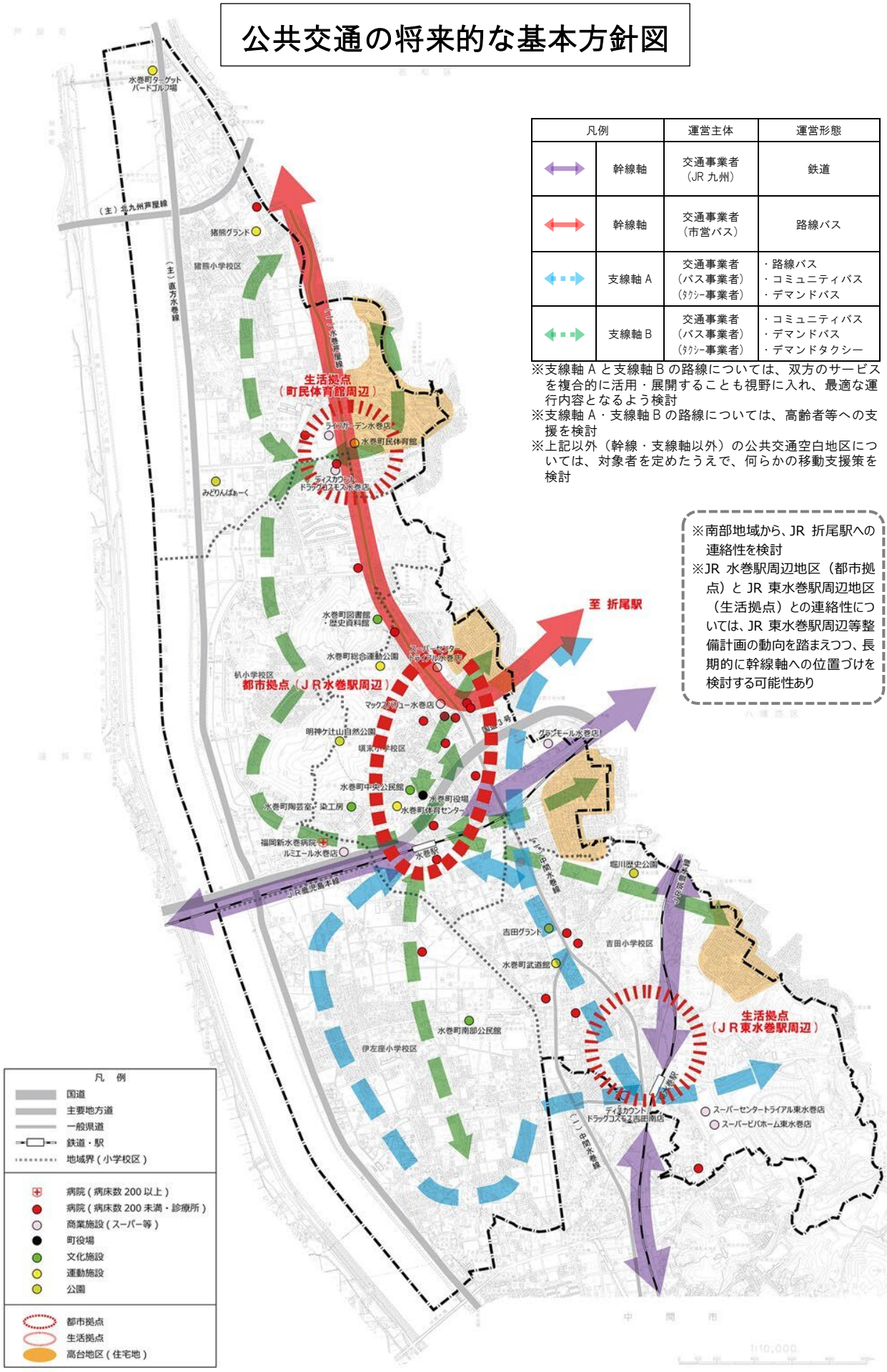
4）支線軸 A：路線バス・コミュニティバス・デマンドバス

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経由します。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。

公共交通の将来的な基本方針図



凡例		運営主体	運営形態
	幹線軸	交通事業者 （JR 九州）	鉄道
	幹線軸	交通事業者 （市営バス）	路線バス
	支線軸 A	交通事業者 （バス事業者） （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
	支線軸 B	交通事業者 （バス事業者） （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

※支線軸 A と支線軸 B の路線については、双方のサービスを複合的に活用・展開することも視野に入れ、最適な運行内容となるよう検討
※支線軸 A・支線軸 B の路線については、高齢者等への支援を検討
※上記以外（幹線・支線軸以外）の公共交通空白地区については、対象者を定めたうえで、何らかの移動支援策を検討

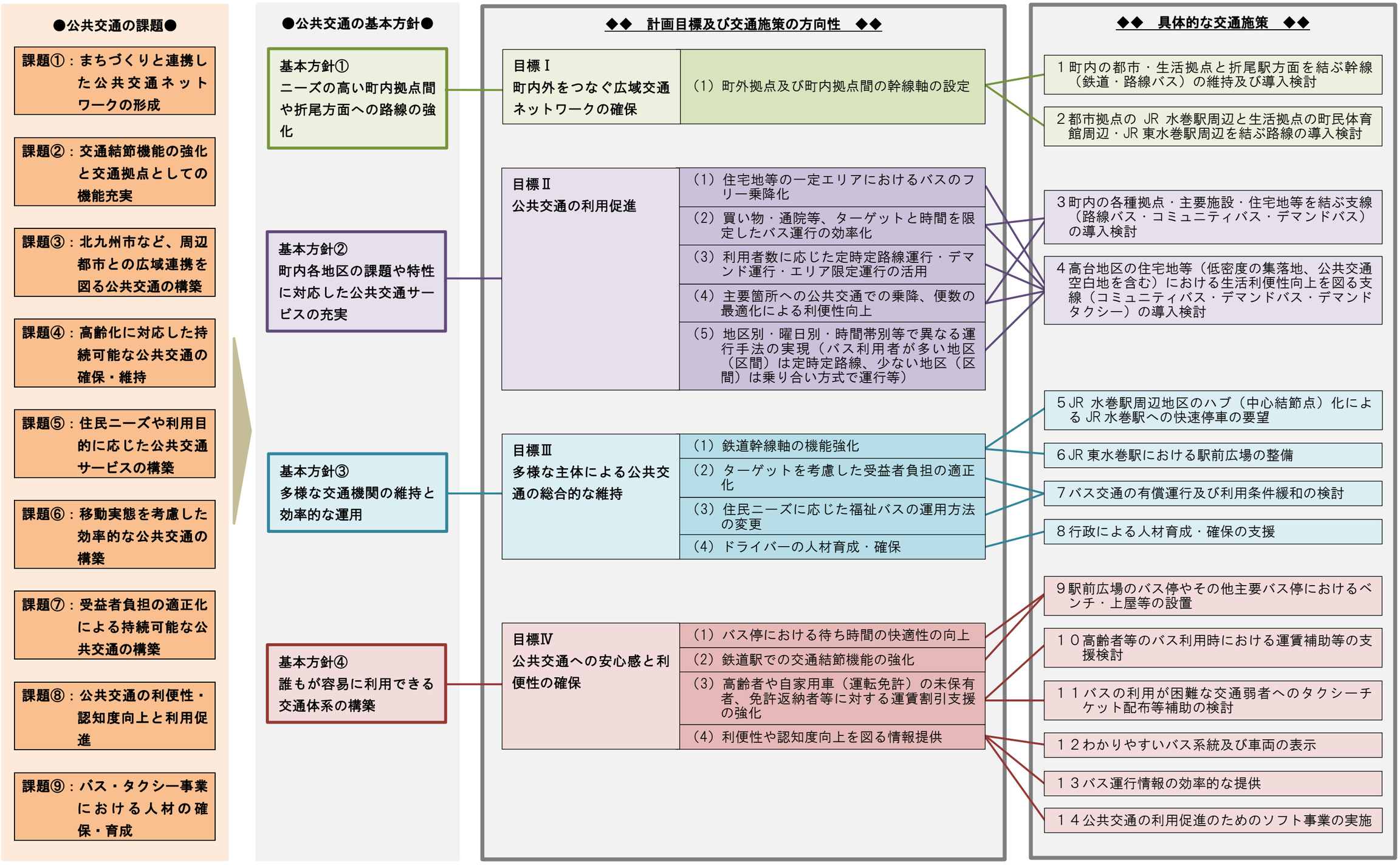
※南部地域から、JR 折尾駅への連絡性を検討
※JR 水巻駅周辺地区（都市拠点）と JR 東水巻駅周辺地区（生活拠点）との連絡性については、JR 東水巻駅周辺等整備計画の動向を踏まえつつ、長期的に幹線軸への位置づけを検討する可能性あり

▲ 公共交通の将来的な基本方針図

第７章　計画の目標と目標達成のための取り組み

７－１　計画目標の設定

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に基づいて４つの計画目標を設定し、目標達成に向けた 14 の交通施策を設定します。



7-2　計画目標の数値指標

計画の達成状況を評価するための指標を、以下のとおり設定します。

また、次頁に評価指標の目標値設定の考え方を示します。

▼ 評価指標の定義と現況値・目標値

計画目標	評価指標	現況値	目標値
目標Ⅰ 町内外をつなぐ広域交通ネットワークの確保	鉄道駅の利用者数	水巻駅： 1,817 人/日［R4］ 東水巻駅： 339 人/日［R4］	現状のサービスを維持しつつ、利用者数の増加を図る
	幹線軸（路線バス）交通の利用者数	路線バス(北部線)： 376 人/日［R1.7～9］ 調査期間は精査中	
目標Ⅱ 公共交通の利用促進	支線軸交通の利用者数	路線バス(南部循環線)： 53 人/日［R1.7～9］ 調査期間は精査中 現行福祉バス※： 166 人/日［R4］ ※60 歳以上の高齢者等の利用者数	全世代の利用者数： 約 280 人/日
	水巻町における公共交通カバー圏域人口	18,146 人［R2］ ※利用者が限定される福祉バスは現況値から除く	約 18,200 人
目標Ⅲ 多様な主体による公共交通の総合的な維持	水巻駅の利用者数【再掲】	水巻駅： 1,817 人/日［R4］	現状のサービスを維持しつつ、利用者数の増加を図る
	60 歳未満の公共交通の利便性に関する満足度評価	－	60 歳未満の満足度： 50%以上
目標Ⅳ 公共交通への安心感と利便性の確保	主要なバス停留所におけるバス待ち環境改善箇所数	－	5 箇所
	公共交通の利便性に関する満足度評価	－	全世代の満足度： 50%以上
	公共交通の利用促進に向けた PR・イベントの実施回数	－	5 回

▼ 評価指標の目標値設定の考え方【参考】

計画目標	評価指標	目標値設定の考え方	目標値の根拠
目標Ⅰ 町内外をつなぐ広域交通ネットワークの確保	鉄道駅の利用者数	現在の各公共交通機関のサービスを維持することを目指すものとして設定	―
	幹線軸（路線バス）交通の利用者数		
目標Ⅱ 公共交通の利用促進	支線軸交通の利用者数	現在の各公共交通機関のサービスを維持するとともに、支線軸交通の導入検討等による利用者数の増加を目指すものとして設定	免許返納者伸び率、住民アンケートによる将来的な公共交通利用意向等を考慮して試算
	水巻町における公共交通カバー圏域人口	水巻町の人口が減少しても、現行と同程度の公共交通サービスを維持することを目指して設定	現行の公共交通カバー圏域人口 18,146 人（R2 現在）を維持することを目指して設定
目標Ⅲ 多様な主体による公共交通の総合的な維持	60 歳未満の公共交通の利便性に関する満足度評価	バス交通の利用条件緩和により、これまで利用が限定されていた 60 歳未満の満足度向上を目指すものとして設定	60 歳未満の約半数が満足と回答すると仮定
目標Ⅳ 公共交通への安心感と利便性の確保	主要なバス停留所におけるバス待ち環境改善箇所数	バス待ち環境の改善により、利用者の負担軽減や利便性が向上することで、利用者数の増加を目指すものとして設定	町内主要施設や現在のバス利用状況よりバス待ち環境の改善が想定される箇所数を設定
	公共交通の利便性に関する満足度評価	住民の公共交通の利便性向上を目指すものとして設定	住民全体の約半数が満足と回答すると仮定
	公共交通の利用促進に向けた PR・イベントの実施回数	住民に向けた PR やイベント等の開催により、公共交通への理解と利用促進を目指すものとして設定	年１回の頻度で実施するものと仮定

7－3　目標達成のために行う事業・事業主体・実施時期

本計画の目標を達成するために実施する個別事業の取り組み内容と実施主体、ならびに実施予定時期について、施策ごとに以下に整理します。

▼ 施策メニューと実施主体

計画目標	施策及び具体的な取り組み	実施主体			
		行政	※交通事業者	地域住民	団体・企業
目標Ⅰ 町内外をつなぐ広域交通ネットワークの確保	１町内の都市・生活拠点と折尾駅方面を結ぶ幹線（鉄道・路線バス）の維持及び導入検討 1）町内外をつなぐ広域路線（鉄道・路線バス）の維持 2）ニーズの高い折尾駅方面へのバス路線の確保		●		
	２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路線の導入 1）町内の都市拠点・生活拠点を結ぶ路線の導入	●	●		
目標Ⅱ 公共交通の利用促進	３町内の各種拠点・主要施設・住宅地等を結ぶ支線（路線バス・コミュニティバス・デマンドバス）の導入検討 1）町内の住宅地と主要施設を結ぶ支線の導入検討	●	●		
	４高台地区の住宅地等（低密度の集落地、公共交通空白地を含む）における生活利便性向上を図る支線（コミュニティバス・デマンドバス・デマンドタクシー）の導入検討 1）高台地区等と町内拠点を連絡する支線の導入検討 2）新たな公共交通サービス（AI オンデマンドバス等）の導入検討	●	●		
目標Ⅲ 多様な主体による公共交通の総合的な維持	５JR 水巻駅周辺地区のハブ（中心結節点）化による JR 水巻駅への快速停車の要望 1）JR 水巻駅への快速停車の要望	●		●	
	６JR 東水巻駅における駅前広場の整備 1）JR 東水巻駅の駅前広場（ロータリー等）の整備	●			
	７バス交通の有償運行及び利用条件緩和の検討 1）バス交通の有償運行の検討 2）バス交通の利用条件緩和の検討	●			
	８行政による人材育成・確保の支援 1）運転手の募集・育成の強化	●	●	●	
目標Ⅳ 公共交通への安心感と利便性の確保	９駅前広場のバス停やその他主要バス停におけるベンチ・上屋等の設置 1）主要バス停におけるベンチ・上屋等の設置	●	●		●
	１０高齢者等のバス利用時における運賃補助等の支援検討 1）バス運賃割引制度の検討	●	●		
	１１バスの利用が困難な交通弱者へのタクシーチケット配布等補助の検討 1）タクシーチケットの配布	●	●		
	１２わかりやすいバス系統及び車両の表示 1）わかりやすい系統名・バス停名の設定 2）バス車両、バス停等への系統表示	●	●		
	１３バス運行情報の効率的な提供 1）公共交通マップの作成・配布 2）バスロケーションシステムの導入検討	●	●		
	１４公共交通の利用促進のためのソフト事業の実施 1）モビリティ・マネジメントの実施 2）バスの乗り方教室、アプリの使い方教室の実施	●	●	●	●

※交通事業者…鉄道（JR）、バス、タクシー事業者を含む

目標Ⅰ　町内外をつなぐ広域交通ネットワークの確保

施策１　町内の都市・生活拠点と折尾駅方面を結ぶ幹線（鉄道・路線バス）の維持及び導入検討

取り組み内容	1）町内外を結ぶ広域路線（鉄道・路線バス）の維持 ・JR 水巻駅・JR 東水巻駅と町外拠点を結ぶ鉄道により、周辺市町及び広域的な都市間の連携が図られています。鉄道は永続性が高く、需要増への柔軟な対応や都市間連携を可能とすることから、引き続き維持・確保に努めます。 ・町北部の生活拠点と JR 水巻駅周辺の都市拠点、折尾方面を連絡する路線バスは、引き続き既存路線の運行サービスの維持・確保に努めます。 2）ニーズの高い折尾駅方面へのバス路線の確保 ・町南部においては、地域住民の移動ニーズの高い折尾駅方面への連絡強化を図るため、新たなバス路線の導入や乗り継ぎによる連絡性の向上施策など、利便性を高めるための協議を進めていきます。					
取り組み No	実施主体	実施時期				
		2024 年（R6）	2025 年（R7）	2026 年（R8）	2027 年（R9）	2028 年（R10）
1）町内外を結ぶ広域路線（鉄道・路線バス）の維持	行政 交通事業者	実施・継続				
2）ニーズの高い折尾方面へのバス路線の確保	行政 交通事業者	検討・調整				

施策２　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路線の導入検討

取り組み内容	1）町内の都市拠点・生活拠点を結ぶ路線の導入 ・町内における都市拠点（JR 水巻駅周辺）と生活拠点（町民体育館周辺・JR 東水巻駅周辺）を結び、町内移動の利便性向上に向けた交通手段の導入を図ります。					
取り組み No	実施主体	実施時期				
		2024 年（R6）	2025 年（R7）	2026 年（R8）	2027 年（R9）	2028 年（R10）
1）町内の都市拠点・生活拠点を結ぶ路線の導入	行政 交通事業者	検討・調整				

目標Ⅱ　公共交通の利用促進

施策３　町内の各種拠点・主要施設・住宅地等を結ぶ支線（路線バス・コミュニティバス・デマンドバス）の導入検討

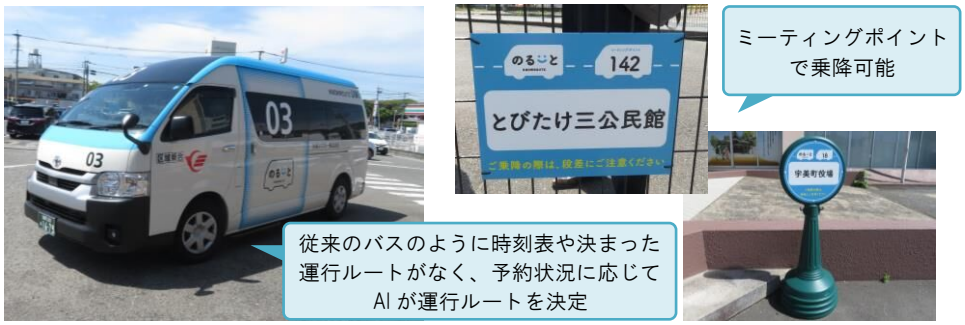
取り組み内容	1）町内の住宅地と主要施設を結ぶ支線の導入検討 ・町内の住宅地・集落地から各種拠点・主要施設への連絡を確保するとともに、南部地域における公共交通の利便性向上を目指し、定時定路線で運行する支線バスの導入を検討します。 ・住宅地や集落地内ではフリー乗降の可否を必要に応じて検討します。					
取り組みNo	実施主体	実施時期				
		2024年（R6）	2025年（R7）	2026年（R8）	2027年（R9）	2028年（R10）
1）町内の住宅地と主要施設を結ぶ支線の導入検討	行政 交通事業者	検討・調整				

施策４　高台地区の住宅地等（低密度の集落地、公共交通空白地※を含む）における生活利便性向上を図る支線（コミュニティバス・デマンドバス・デマンドタクシー）の導入検討

<table>
<tr><td>取り組み内容</td><td colspan="6">1）高台地区等と町内拠点を連絡する支線の導入検討
・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ため、各対象地域と都市拠点・生活拠点、主要施設を定路線で運行する支線バスの導入を検討します。
・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。

2）新たな公共交通サービス（AI オンデマンドバス等）の導入検討
・低密度の集落地等の公共交通空白地※においては、予約があった場合のみ運行するデマンドバス等の新たな公共交通サービスの導入に向けた検討を進めていきます。

※極端に需要が少なく幹線・支線の導入が難しい地域

▲ AI オンデマンドバス「のるーと」（福岡県宇美町）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">取り組み No</td><td rowspan="2">実施主体</td><td colspan="5">実施時期</td></tr>
<tr><td>2024 年（R6）</td><td>2025 年（R7）</td><td>2026 年（R8）</td><td>2027 年（R9）</td><td>2028 年（R10）</td></tr>
<tr><td>1）高台地区等と町内拠点を連絡する支線の導入検討</td><td>行政
交通事業者</td><td colspan="3">検討・調整</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2）新たな公共交通サービスの導入検討</td><td>行政
交通事業者</td><td colspan="3">検討・調整</td><td></td><td></td></tr>
</table>

目標Ⅲ　多様な主体による公共交通の総合的な維持

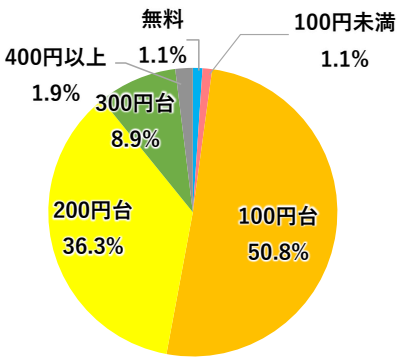
施策５　JR 水巻駅周辺地区のハブ（中心結節点）化による JR 水巻駅への快速停車の要望

取り組み内容	1）JR 水巻駅への快速停車の要望 ・JR 水巻駅は現時点では、快速は通過となっており普通電車のみの停車となっています。JR 水巻駅利用者に対するさらなる利便性向上のため、快速停車を鉄道事業者へ要望します。					
取り組み No	実施主体	実施時期				
		2024 年（R6）	2025 年（R7）	2026 年（R8）	2027 年（R9）	2028 年（R10）
1）JR 水巻駅への快速停車の要望	行政 地域住民	順次実施				

施策６　JR 東水巻駅における駅前広場の整備

取り組み内容	1）駅前広場（ロータリー等）の整備 ・南部地域の生活拠点に位置づけされる JR 東水巻駅の交通結節点としての機能強化を図るため、駅前広場の整備を推進します。 ・駅前広場には利用者の利便性が向上するよう、バス停留所やタクシー乗降場、駐車場等の設置を検討します。 ▲ 駅前広場の整備（JR 水巻駅南口）					
取り組み No	実施主体	実施時期				
		2024 年（R6）	2025 年（R7）	2026 年（R8）	2027 年（R9）	2028 年（R10）
1）JR 東水巻駅の駅前広場（ロータリー等）の整備	行政	検討・調整・実施				

施策７　バス交通の有償運行及び利用条件緩和の検討

取り組み内容	1）バス交通の有償運行の検討 ・水巻町の公共交通に関するアンケートでは、バス利用者の約９割の方が 100 円～200 円の運賃負担は許容できるという結果になっています。財政負担の軽減を図るためにも、バスの有償運行を検討します。 ・ただし、高齢者や障がい者などの交通弱者に対しては、運賃補助等を併せて検討します。 2）バス交通の利用条件緩和の検討 ・町内バス交通においては、若年層から高齢層の全ての人が利用可能となるよう、利用条件の緩和を検討します。  ▲ バス利用者の可能な費用負担額 （N=1,026）

取り組み No	実施主体	実施時期				
		2024 年（R6）	2025 年（R7）	2026 年（R8）	2027 年（R9）	2028 年（R10）
1）バス交通の有償運行の検討	行政	検討・調整				
2）バス交通の利用条件緩和の検討	行政	検討・調整				

施策８　行政による人材育成・確保の支援

取り組み内容	1）運転手の募集・育成の強化 ・バスやタクシーの運転手等公共交通の人材確保を図るため、交通事業者による募集活動の強化を図り、育成制度の拡充を検討します。 ・地域住民（子育て中の主夫・主婦、ママさんドライバー等）の協力によるドライバーの確保を検討します。 ・町のホームページ等で交通事業者の募集情報を発信するなど側面からの支援を行います。

取り組み No	実施主体	実施時期				
		2024 年（R6）	2025 年（R7）	2026 年（R8）	2027 年（R9）	2028 年（R10）
1）運転手の募集・育成の強化	行政 交通事業者 地域住民	随時実施				

目標Ⅳ　公共交通への安心感と利便性の確保

施策９　駅前広場のバス停やその他主要バス停におけるベンチ・上屋等の設置

取り組み内容

1）主要バス停におけるベンチ・上屋等の設置

・利用者が多いバス停や交通結節点のバス停において、ベンチ、上屋等を整備し、待合環境を改善します。

・バス停周辺の商業施設や公共施設との連携・協力のもと、快適なバス待ちスペースの確保を進めます。

・誰もが利用しやすい公共交通に向けて、ユニバーサルデザインを取り入れ交通環境の整備を進めます。

▲ 商業施設と連携したバス待ち環境の事例（大分県豊後大野市）

取り組みNo	実施主体	実施時期				
		2024年（R6）	2025年（R7）	2026年（R8）	2027年（R9）	2028年（R10）
1）主要バス停におけるベンチ・上屋等の設置	行政 交通事業者 商業施設　等	検討・調整		実施		

施策１０　高齢者等のバス利用時における運賃補助等の支援検討

取り組み内容

1）バス運賃割引制度の検討

・高齢者や障がい者、自家用車（運転免許）未保有者、免許返納者、児童生徒など、交通弱者に対するバスの運賃割引などの特典制度の導入を検討します。

▲ 北九州市営バスの運賃割引事例

左：75歳以上の免許返納者への定期券割引、右：妊婦向け普通運賃割引

取り組みNo	実施主体	実施時期				
		2024年（R6）	2025年（R7）	2026年（R8）	2027年（R9）	2028年（R10）
1）バス運賃割引制度の検討	行政 交通事業者	検討・調整				

施策１１　バスの利用が困難な交通弱者へのタクシーチケット配布等補助の検討

<table>
<tr><td>取り組み
内容</td><td colspan="6">1）タクシーチケットの配布
・身体の不自由な障がい者など、バスの利用が困難な交通弱者の方を対象にタクシーチケットの配布等の補助を検討します。

▲ 福祉タクシー券（福岡県太宰府市）

▲ 妊産婦向けタクシーチケット
（大阪府松原市）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">取り組み
No</td><td rowspan="2">実施主体</td><td colspan="5">実施時期</td></tr>
<tr><td>2024 年
（R6）</td><td>2025 年
（R7）</td><td>2026 年
（R8）</td><td>2027 年
（R9）</td><td>2028 年
（R10）</td></tr>
<tr><td>1）タクシーチケットの配布</td><td>行政
交通事業者</td><td colspan="3">検討・調整</td><td></td><td></td></tr>
</table>

施策１２　わかりやすいバス系統及び車両の表示

<table>
<tr><td>取り組み
内容</td><td colspan="6">1）わかりやすい系統名・バス停名の設定
2）バス車両、バス停等への系統表示
・行き先方面別に色分けや番号付けを行うなど、誰もが理解しやすいバス系統の検討を行います。さらに、バス停において紛らわしい表現や難しい読みの場合は、わかりやすい施設名に名称を変更するか、読みがなを入れるなどの工夫を行います。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">取り組み
No</td><td rowspan="2">実施主体</td><td colspan="5">実施時期</td></tr>
<tr><td>2024 年
（R6）</td><td>2025 年
（R7）</td><td>2026 年
（R8）</td><td>2027 年
（R9）</td><td>2028 年
（R10）</td></tr>
<tr><td>1）わかりやすい系統名・バス停名の設定</td><td>行政
交通事業者</td><td colspan="5">順次実施</td></tr>
<tr><td>2）バス車両、バス停等への系統表示</td><td>行政
交通事業者</td><td colspan="5">順次実施</td></tr>
</table>

施策１３　バス運行情報の効率的な提供

<table>
<tr><td>取り組み
内容</td><td colspan="5">1）公共交通マップの作成・配布
・町内すべての公共交通（鉄道、バス、タクシーなど）の運行路線を明示した公共交通マップを作成し、町のホームページでの公開や冊子の配布を実施します。

▲ 公共交通マップの事例（中間市）

2）バスロケーションシステムの導入検討
・バス待ちの不安等を解消するために、スマートフォン等を活用して、路線バスやコミュニティバスのリアルタイム位置情報を確認することができるバスロケーションシステムの導入に向けた検討を行います。

▲ バスロケーションシステムの事例
（北九州市営バス）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">取り組み
No</td><td rowspan="2">実施主体</td><td colspan="5">実施時期</td></tr>
<tr><td>2024 年
（R6）</td><td>2025 年
（R7）</td><td>2026 年
（R8）</td><td>2027 年
（R9）</td><td>2028 年
（R10）</td></tr>
<tr><td>1）公共交通マップの作成・配布</td><td>行政</td><td colspan="5">作成 → 配布</td></tr>
<tr><td>2）バスロケーションシステムの導入検討</td><td>行政
交通事業者</td><td colspan="5">継続実施</td></tr>
</table>

施策１４　公共交通の利用促進のためのソフト事業の実施

<table>
<tr><td>取り組み
内容</td><td colspan="6">1）モビリティ・マネジメントの実施
・マイカー利用から公共交通利用への転換を促すとともに、公共交通の上手な使い方を周知するため、上述の「公共交通マップ」等を活用して、地域住民等を対象としたモビリティ・マネジメント施策を推進します。

2）バスの乗り方教室、アプリの使い方教室の実施
・公共交通試乗会や地域の集まりなどを活用して、公共交通の利用方法や、スマートフォン等を使った路線・時刻検索の方法についての出前講座を定期的に開催します。

▲ 小学生を対象としたバスの乗り方教室（大分県大分市）
▲ モビリティ・マネジメントパンフレット事例
左：通勤通学者向け（静岡県浜松市）、右：高齢者向け（熊本県荒尾市）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">取り組み
No</td><td rowspan="2">実施主体</td><td colspan="5">実施時期</td></tr>
<tr><td>2024 年
（R6）</td><td>2025 年
（R7）</td><td>2026 年
（R8）</td><td>2027 年
（R9）</td><td>2028 年
（R10）</td></tr>
<tr><td>1）モビリティ・マネジメントの実施</td><td>行政
交通事業者
地域住民</td><td colspan="5">企画・検討 → 順次実施・効果検証</td></tr>
<tr><td>2）バスの乗り方教室、アプリの使い方教室の実施</td><td>行政
交通事業者
関係団体
地域住民</td><td colspan="5">企画・検討 → 順次実施・効果検証</td></tr>
</table>

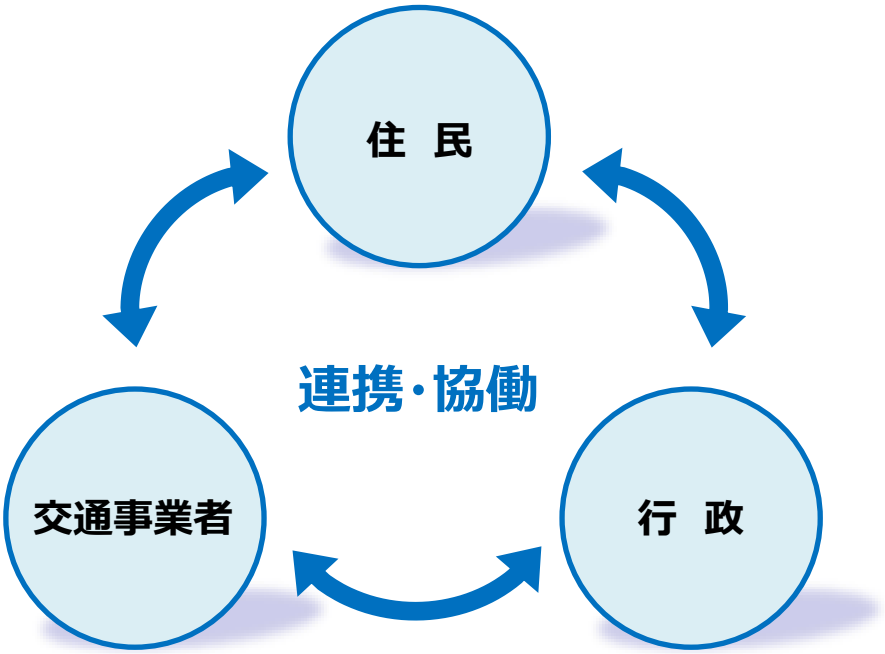
第８章　計画の進捗管理

８－１　施策のマネジメント体制

水巻町における地域公共交通をマネジメント（管理）する主体は、「水巻町地域公共交通会議」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価するにとどまらず、持続可能な地域公共交通網の構築に向け官民共働のもと取り組むことを目的とします。

●公共交通のあり方を自ら主体的に検討・実践
●地域公共交通を支える持続的な取り組み
●地域公共交通の担い手として積極的に公共交通を利用
●地域が主体となった公共交通サービスの提供



●利用者ニーズを踏まえた
　交通サービス・情報の提供
●地域公共交通のあり方の検討
　への積極的な参加や連携・協力

●協力体制づくり
●住民等に対する積極的な働きかけ
●公共交通施策の実施
●公共交通サービス提供の支援　等

▲水巻町における地域公共交通推進体制

８－２　施策評価の進め方

水巻町地域公共交通計画の達成状況の評価は、以下の手順で実施します。

- 計画の評価及び検証、改善策の検討は、水巻町地域公共交通会議における協議によって行います。
- 評価は、計画目標の各指標について達成状況を評価・検証します。
- 目標を達成できていない場合は、その原因を調査・分析し、改善策を検討する PDCA サイクル（計画⇒実行⇒評価⇒改善）により実施します。（下図に示す“小さな PDCA サイクル”を実践）

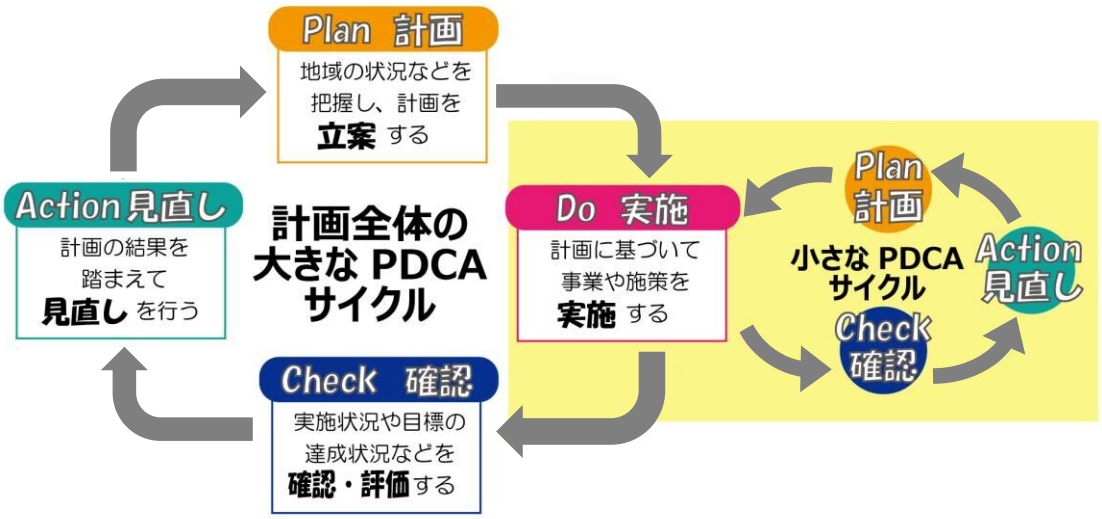
  ⇒　各施策・取り組みの評価は、原則１年間の運行を経て評価基準に基づいて、毎年実施します。

  ⇒　計画全体での評価は、計画の目標年度における各施策・取り組みの実施状況を総合的に評価・検証し、次期計画に見直しを反映させます。

▼ＰＤＣＡサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概　要
大きな ＰＤＣＡサイクル	計画期間	対象期間全体を通した事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映させます。
小さな ＰＤＣＡサイクル	毎年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しを実施します。

▼ＰＤＣＡサイクルの構築イメージ



８－３　評価・検証のスケジュール

各指標の評価・検証は、以下のスケジュールと取得方法で実施します。

▼各指標の評価・検証の実施時期とデータ取得方法

数値指標	実施時期	データ取得方法
鉄道駅の利用者数	年１回 毎年実施	交通事業者より データ提供
幹線軸（路線バス）交通の利用者数	年１回 毎年実施	交通事業者より データ提供
支線軸交通の利用者数	年１回 毎年実施	交通事業者より データ提供
水巻町における公共交通カバー圏域人口	計画終了年度に実施 なお、施策の実施状況に応じて適宜見直し	国勢調査（メッシュ人口）データ等を用いて算出
60 歳未満の公共交通の利便性に関する満足度評価	中間時期に１回 計画終了年度に１回 実施	行政によるアンケート調査による把握
主要な停留所におけるバス待ち環境改善箇所数	施策の実施状況に 応じて、適宜実施	事業主体への ヒアリングによる把握
公共交通の利便性に関する 満足度評価	中間時期に１回 計画終了年度に１回 実施	行政によるアンケート調査による把握
公共交通の利用促進に向けた PR・イベントの実施回数	施策の実施状況に 応じて、適宜実施	行政からの報告