



苅田町地域公共交通計画

“住みやすいまち 苅田”を持続的に支える
公共交通環境の実現



令和 6 年 3 月策定

苅田町

目次

第1章 苅田町地域公共交通計画の趣旨	1
1. 国が示す地域公共交通計画の概要	1
2. 苅田町地域公共交通計画策定の趣旨（背景・目的）	2
3. 計画の位置づけ	2
4. 地域公共交通計画の区域	2
5. 計画の期間	2
第2章 苅田町の地域概況	3
1. 位置及び地勢	3
2. 人口動向	4
3. 都市計画の状況	7
4. 町内主要生活利便施設	8
5. 道路網の状況	9
6. 通勤・通学流動	10
7. 利用交通手段（通勤者・通学者）	11
8. 自動車保有台数及び運転免許証返納状況	12
第3章 地域公共交通の現状	13
1. 苅田町の公共交通	13
2. 鉄道	14
3. 路線バス	15
4. コミュニティバス	18
5. タクシー	23
6. 町民に対する公共交通の利用に関する助成事業	23
第4章 町民の意識と関係事業者・団体の意向	26
1. 町民アンケート調査	26
2. 交通事業者アンケート調査	54
3. 関係事業者・団体アンケート調査	57
第5章 地域公共交通を取り巻く課題の整理	61
1. 地域公共交通を取り巻く現状と課題	61
2. 課題の整理	62
第6章 上位・関連計画の整理	63
1. 福岡県交通ビジョン2022	63
2. 第5次苅田町総合計画	64
3. 苅田町人口ビジョン・苅田町総合戦略	65
4. 苅田町都市計画マスタープラン2020	66

第7章 計画の基本理念・基本方針	68
1. 基本理念	68
2. 基本方針	68
3. 地域公共交通の機能分担	69
4. 将来の公共交通ネットワークイメージ	70
第8章 計画の目標と評価指標	71
1. 計画目標の設定	71
2. 評価指標の設定	72
3. 施策体系	73
第9章 実施事業及び実施主体	74
1. 計画目標1 地域内移動の公共交通手段の維持・確保	74
2. 計画目標2 公共交通ネットワークの強化	76
3. 計画目標3 公共交通の利用促進とサービスの適正化	79
4. 計画目標4 新しい技術の導入と地域輸送資源の総動員	81
第10章 計画の進捗状況の評価と進捗管理	83
1. PDCAサイクルの実行	83
2. 評価の方法及びスケジュール	83
3. 推進体制	84
資料編	85
1. 苅田町地域公共交通会議	85
2. 用語集	87

第1章 苅田町地域公共交通計画の趣旨

1. 国が示す地域公共交通計画の概要

令和2年(2020年)11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「活性化再生法」という。)」の改正では、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限に活用するとともに、必要に応じて、自家用有償旅客運送や福祉輸送、企業などの既存の民間事業者による送迎サービス等を活用して地域の輸送資源を総動員することとしています。

また、「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)」は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもので、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、交通事業者や地域の関係者等との協議により作成します。

地域公共交通計画に記載した事業等の定量的な目標の設定や評価などの仕組みが位置づけられており、目標達成の状況把握や事業の見直しを年1回実施することで、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指していくこととしています。

地域公共交通計画は、こうした活性化再生法に適合するとともに、交通系ICカード等によるキャッシュレス化の進展やMaaS(マース:Mobility as a Service)、AI(人工知能:Artificial Intelligence)、また、自動運転などの技術革新を見通した中で、全ての利用者にとって使いやすいサービスを目指していくことが求められます。

なお、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものであるため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施が努力義務化されています。

図表1 地域旅客運送サービス



出典：国土交通省作成「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

2. 苅田町地域公共交通計画策定の趣旨（背景・目的）

本町には、鉄道（JR日豊本線）、路線バス（西鉄バス北九州、太陽交通）、コミュニティバス（苅田町）等の公共交通が存在しており、町民等の暮らしを支える移動手段となっていますが、今後、人口減少や高齢化などによる交通弱者の増加に対し、買い物や医療機関への通院など、住民生活を維持するための移動需要にどのように対応するかが課題となってきます。

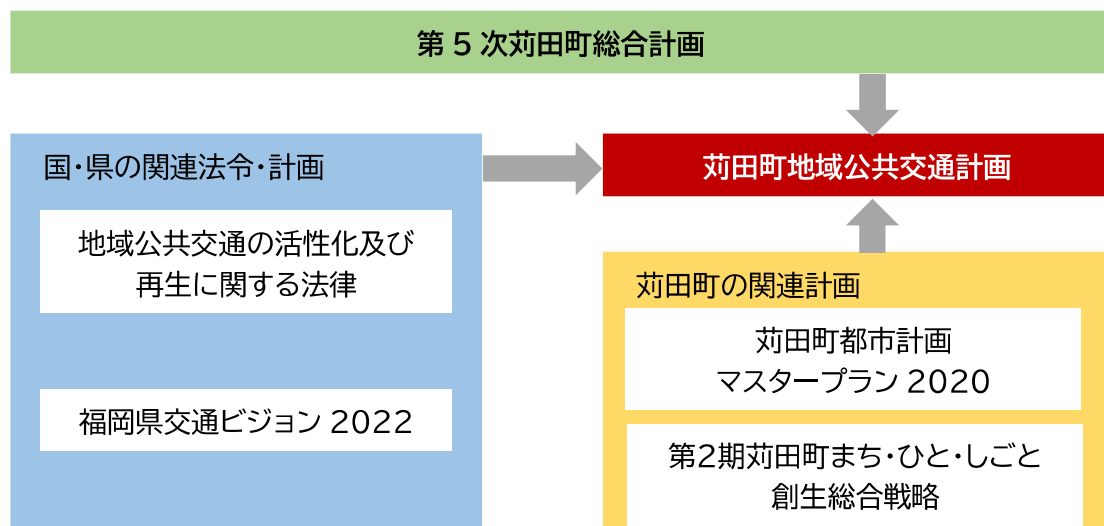
課題解決のためには、今の時代に適した公共交通のあり方を見直し、地域や利用者の実情に応じた交通手段の展開や、鉄道・バス・タクシーなどの交通モード間での連携、新たな技術の活用も含めた様々なサービスの展開を行っていくなど、持続可能な地域公共交通への転換が必要です。

こうした中、活性化再生法改正により地方公共団体に地域公共交通計画の作成が努力義務化されたことなどを受け、今後の地域公共交通のマスタープランとなる「苅田町地域公共交通計画」を策定することとしました。

3. 計画の位置づけ

計画では、本町のまちづくりの最上位計画となる「第5次苅田町総合計画」のほか、「苅田町都市計画マスタープラン2020」や「第2期苅田町まち・ひと・しごと創生総合戦略」等の整合を図ります。

図表2 計画の位置づけ



4. 地域公共交通計画の区域

計画では、苅田町全域を対象とします。

5. 計画の期間

計画の期間は、令和6年（2024年）4月から令和11年（2029年）3月の5年間とします。

第2章 苅田町の地域概況

1. 位置及び地勢

本町は福岡県の北東部に位置し、北九州市と行橋市に接しています。

本町中央部の高城山を中心とした山林と海に挟まれた平坦地に、南北に走る国道10号やJR日豊本線などの交通軸に沿って、比較的集約された市街地が形成されています。

周防灘に面する本町の海岸部は遠浅で、かつては製塩業地としても名高いところでした。埋立てが進んだ現在では、国際貿易港苅田港を擁する広大な臨海工業地帯として発展する一方で、自然海岸は白石海岸にその一部を残すのみとなっています。

東九州自動車道の苅田北九州空港ICをはじめ、JR日豊本線の苅田駅や小波瀬西工大前駅、苅田港、そして、九州唯一の24時間利用可能な空港である北九州空港などが相互に連携した交通ネットワークにより、本町は『陸・海・空』の交通結節拠点となっています。

図表3 苅田町の位置



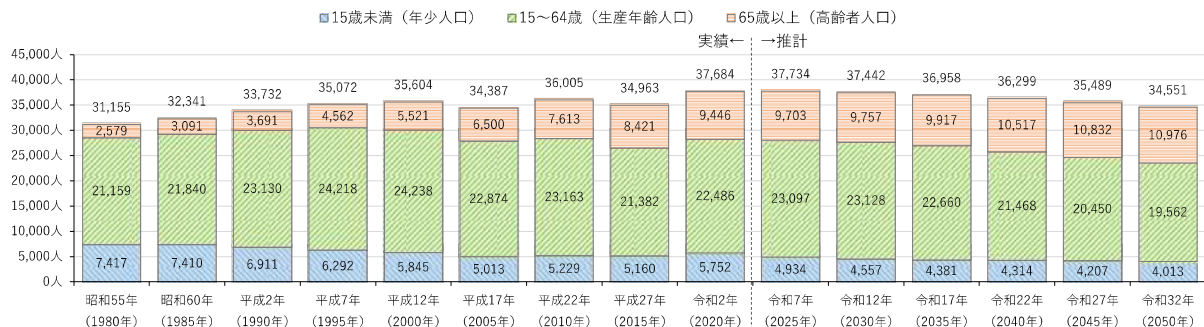
出典:国土数値情報

2. 人口動向

国立社会保障・人口問題研究所の推計（令和5年（2023年））によると、本町の人口は今後、減少すると予測されていましたが、令和2年（2020年）の人口は37,684人となり、平成27年（2015年）より約2,700人増加する結果となりました。

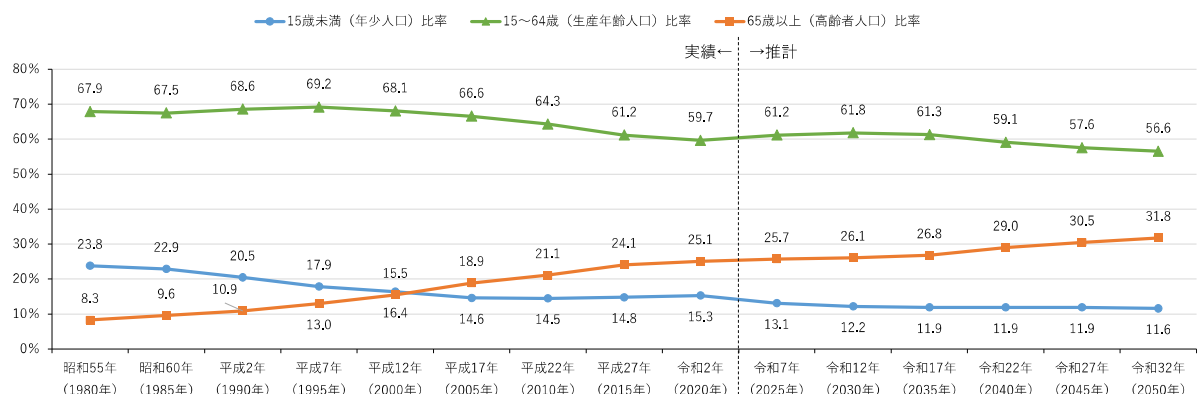
しかし、今後は、「15歳未満（年少人口）」、「15～64歳（生産年齢人口）」の人口減少が予想され、高齢者の割合が増えていく状況となっています。以上を踏まえると、今後、人口減少・高齢化の進行が避けられないものと考えられます。

図表4 年齢3区分人口の推移



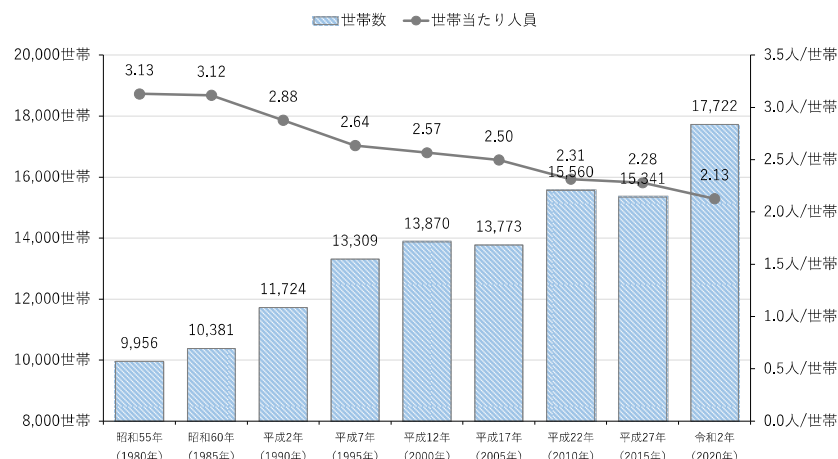
出典：国勢調査結果（総務省統計局）、令和7年（2025年）～令和32年（2050年） 国立社会保障・人口問題研究所

図表5 高齢化率の推移



出典：国勢調査結果（総務省統計局）、令和7年（2025年）～令和32年（2050年） 国立社会保障・人口問題研究所

図表6 世帯の推移

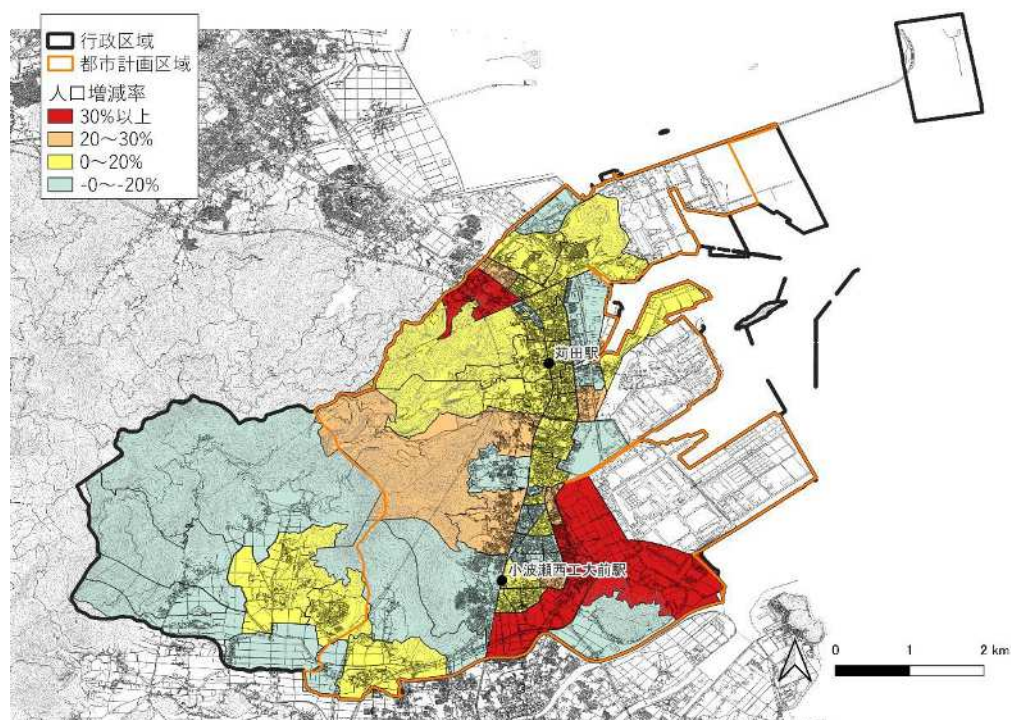


出典：国勢調査結果（総務省統計局）

平成27年(2015年)～令和2年(2020年)にかけての地区別の人口増減率を見ると、与本地区や雨窪地区で増加しています。また、JR日豊本線沿線やJR駅周辺は人口が増加しています。

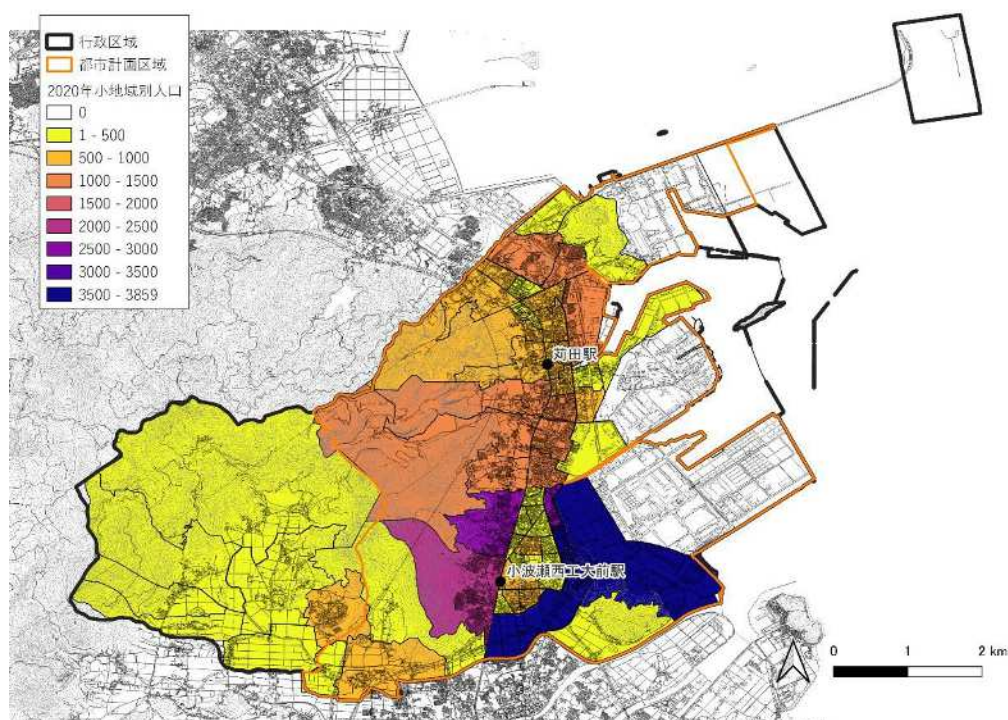
令和2年(2020年)の地区別の人口を見ると、与本地区や新津地区、尾倉地区での人口が多くなっています。

図表7 地区別の人口増減率(平成27年(2015年)～令和2年(2020年))



出典:平成27年(2015年)・令和2年(2020年)国勢調査結果(総務省統計局)

図表8 地区別人口(令和2年(2020年))

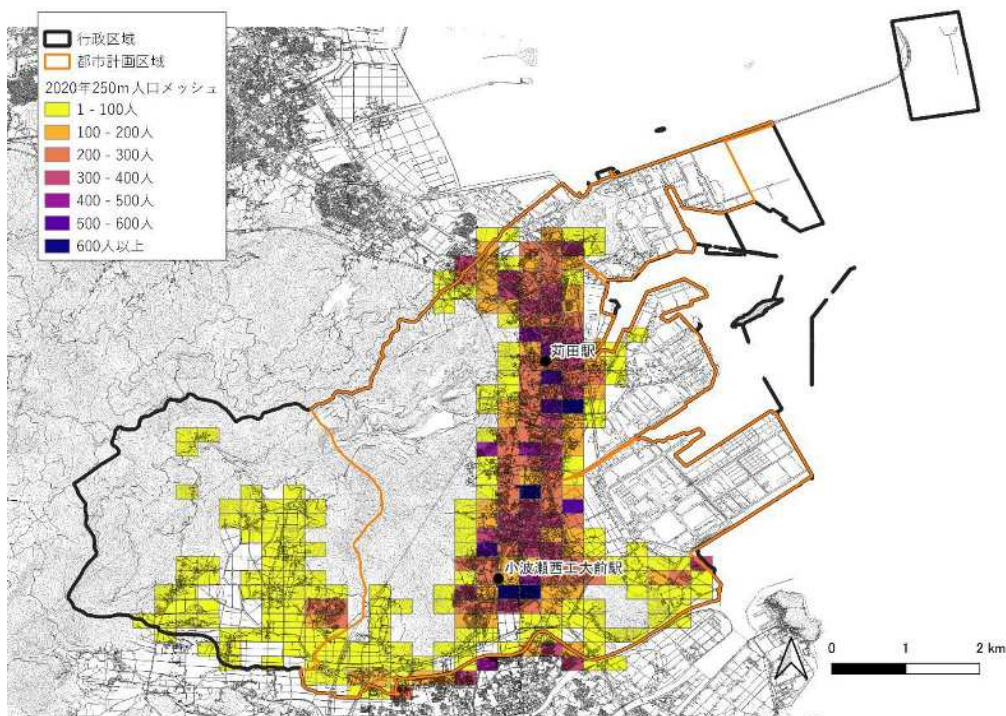


出典:令和2年(2020年)国勢調査結果(総務省統計局)

250mメッシュでより詳細に見ると、JR日豊本線沿線に人口が集中していることが分かります。高齢者人口もJR日豊本線沿線や白川地区に多く見受けられます。

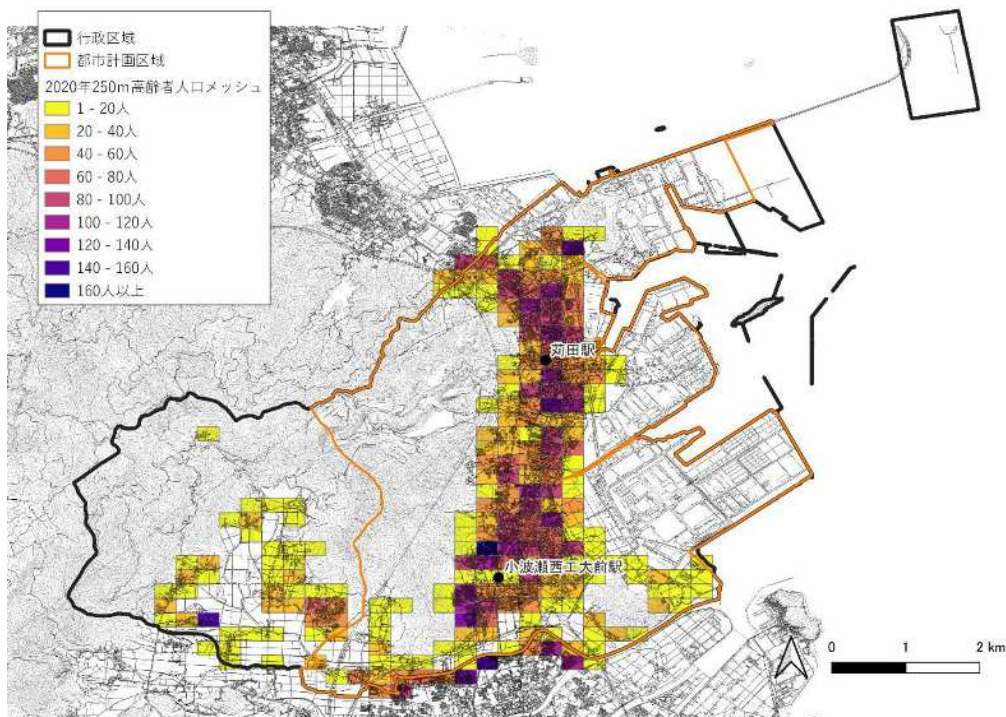
※250mメッシュとは、区域を250m×250mの網の目に分けたもの

図表9 250mメッシュ別人口（令和2年（2020年））



出典:令和2年(2020年)国勢調査結果(総務省統計局)

図表10 250mメッシュ別高齢者人口（令和2年（2020年））



出典:令和2年(2020年)国勢調査結果(総務省統計局)

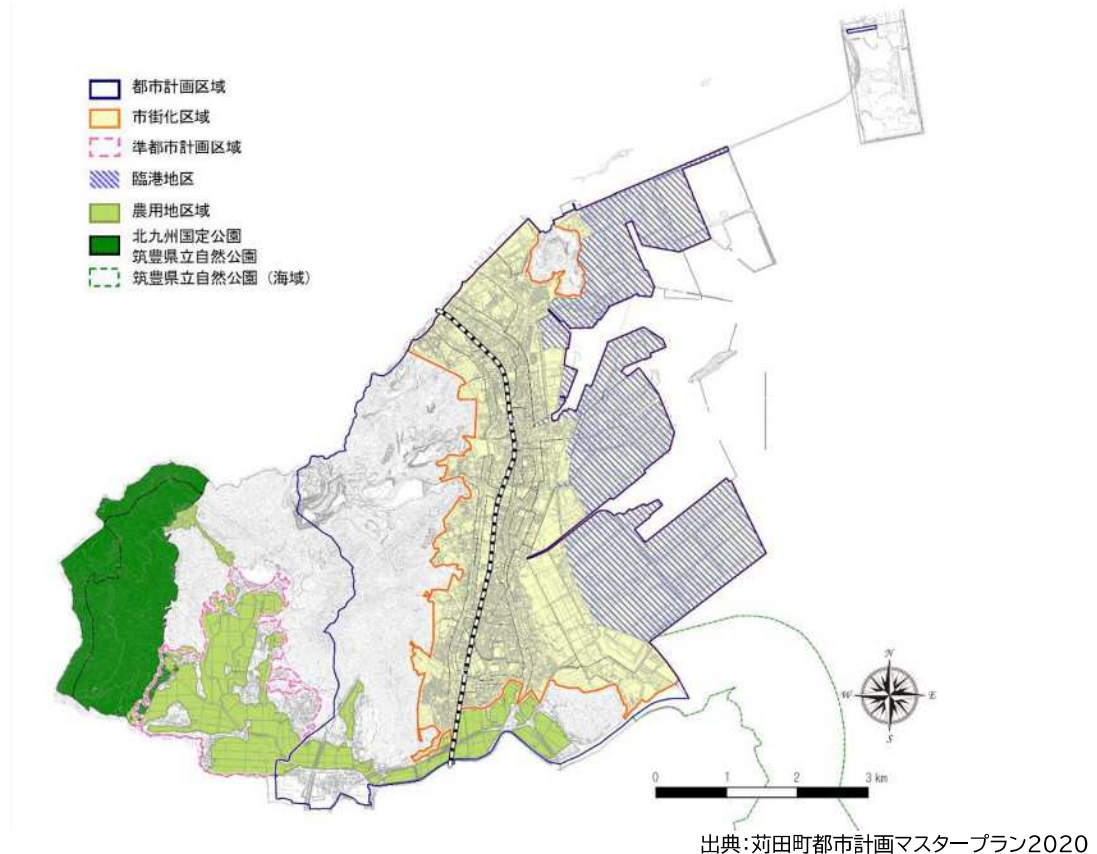
3. 都市計画の状況

都市計画区域は、町の東側に33.48km²指定され、本町全域面積の71.2%を占めています。

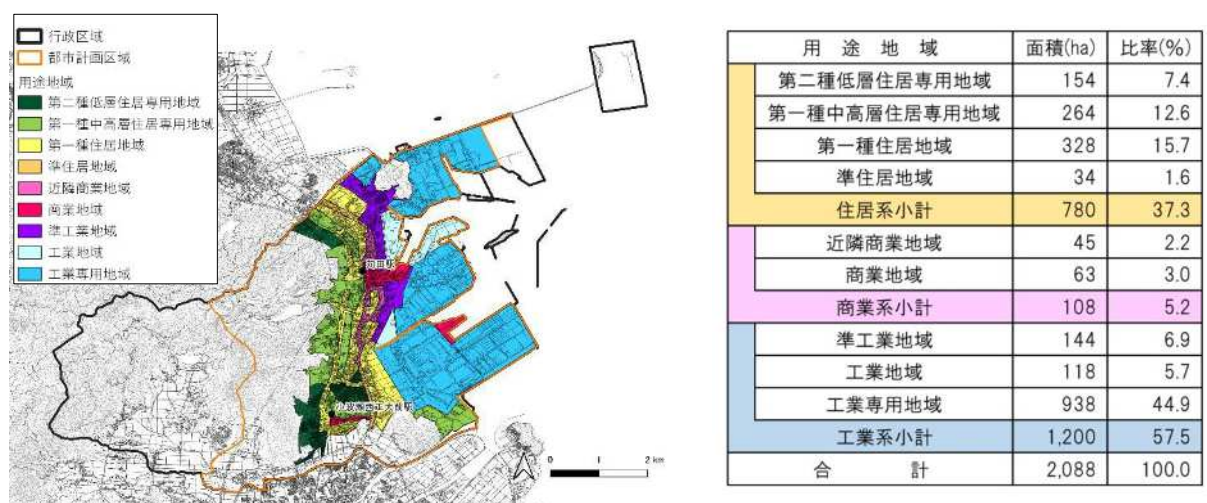
市街地や臨海部の埋立地を市街化区域(20.88km²、62.4%)に、市街化区域周辺の山林や農地を市街化調整区域(12.60km²、37.6%)に区分しています。

用途地域は、工業系用途地域が57.5%を占め、住居系用途地域は37.3%、商業系用途地域は5.2%となっています。

図表11 都市計画区域の状況



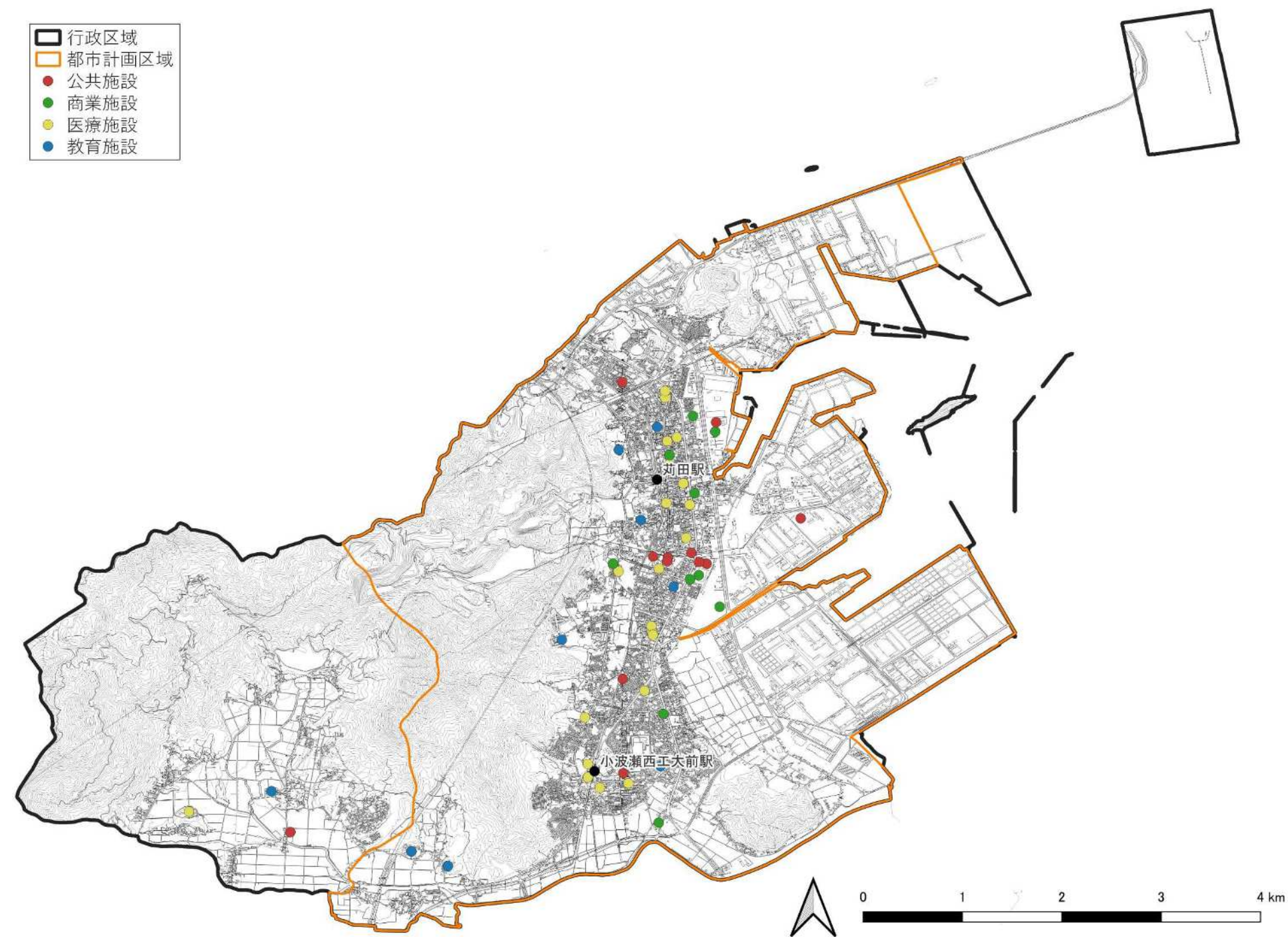
図表12 用途地域



4. 町内主要生活利便施設

利用頻度の高い生活利便施設（公共施設・商業施設・医療施設・教育施設）の立地状況は以下のとおりになります。
国道10号及びJR日豊本線沿いに生活利便施設が多く立地しています。

図表13 生活利便施設の立地状況



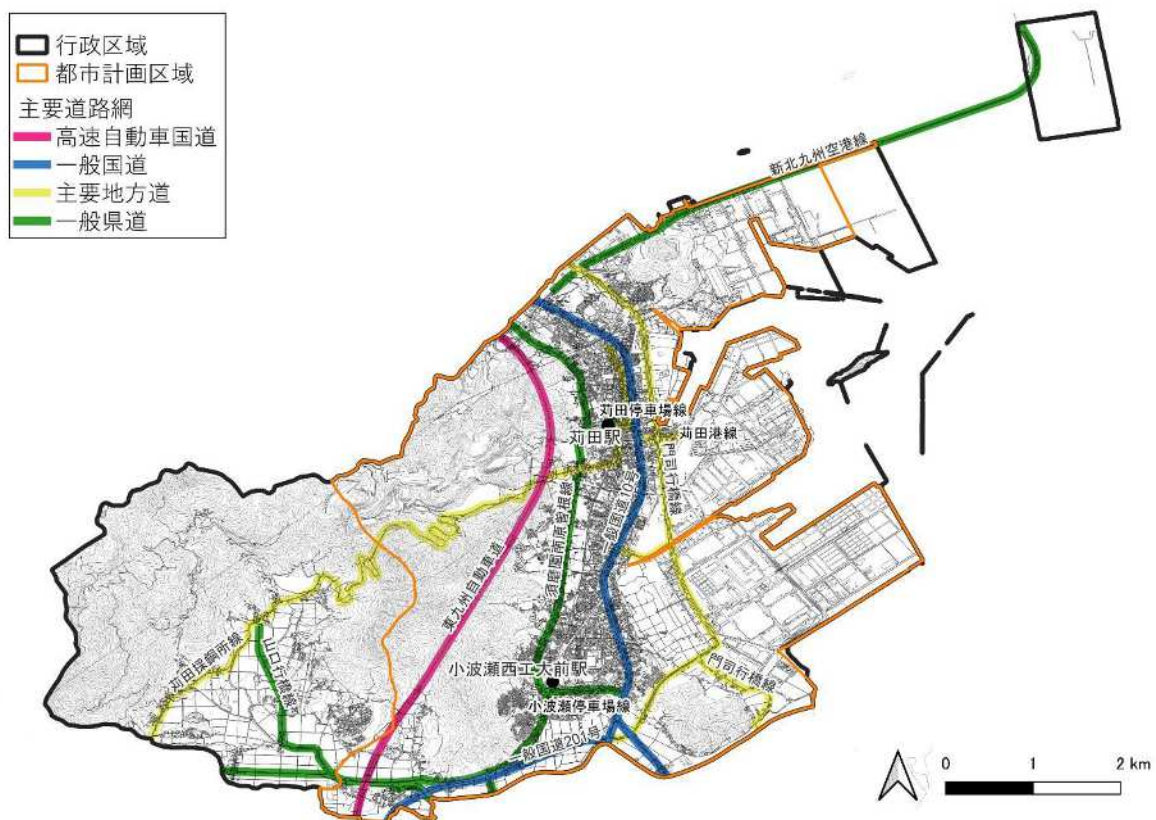
出典：公共施設は市田町HP、商業施設はiタウンページ、医療施設はふくおか医療情報ネット、教育施設は市田町HP
(令和5年(2023年)7月時点の施設情報)

5. 道路網の状況

本町には、東九州自動車道をはじめ、一般国道2路線（国道10号、国道201号）、主要地方道3路線（県道25号門司行橋線、県道39号苅田港線、県道64号苅田採銅所線）、一般県道5路線（県道212号小波瀬停車場線、県道213号苅田停車場線、県道245号新北九州空港線、県道254号須磨園南原曾根線、県道255号山口行橋線）が通っています。

広域交通である東九州自動車道や国道10号、国道201号バイパスを軸として県道や町道などによる道路網が形成されています。

図表14 主要道路網



出典: 苅田町

6. 通勤・通学流動

本町に居住している15歳以上の就業者の通勤先は、町内が57.2%となっています。15歳以上の通学者の通学先は、町内が32.6%、県内が61.5%となっています。

また、県内市町村との通勤・通学の状況では、流入・流出ともに関係が深い市町村は北九州市、行橋市となっています。

町内への流入・流出状況では、本町は、就労の場が多いことから、通勤者は8,096人の流入超過（本町を通勤先とする町外者の方が町外で働く町民より多い）となっています。主に北九州市、行橋市、みやこ町、築上町、豊前市にお住まいの方が本町に通勤しています。

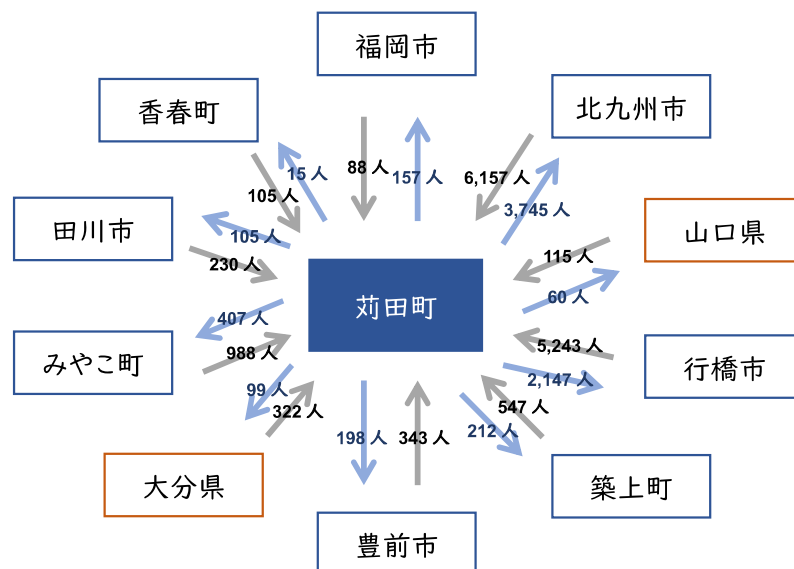
図表15 通勤・通学の状況（令和2年（2020年））

就業・就学区分	人数	就業地 通学地 区分	内訳数	就業地 通学地 構成比
15歳以上の就業者	17,072	町内	9,765	57.2%
		県内	6,431	37.7%
		県外・不詳	876	5.1%
15歳以上の通学者	1,402	町内	457	32.6%
		県内	862	61.5%
		県外・不詳	83	5.9%

	通勤者	通学者
町内への流入人口	14,526	729
町外への流出人口	6,430	890
流入・流出超過	8,096	-161

出典：令和2年（2020年）国勢調査結果（総務省統計局）

図表16 町内外の通勤・通学の状況（令和2年（2020年））



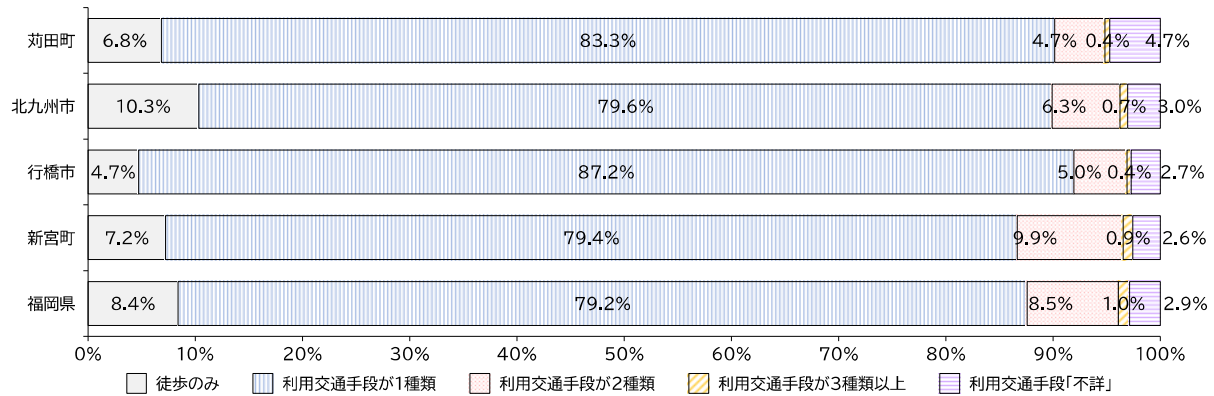
出典：令和2年（2020年）国勢調査結果（総務省統計局）

7. 利用交通手段（通勤者・通学者）

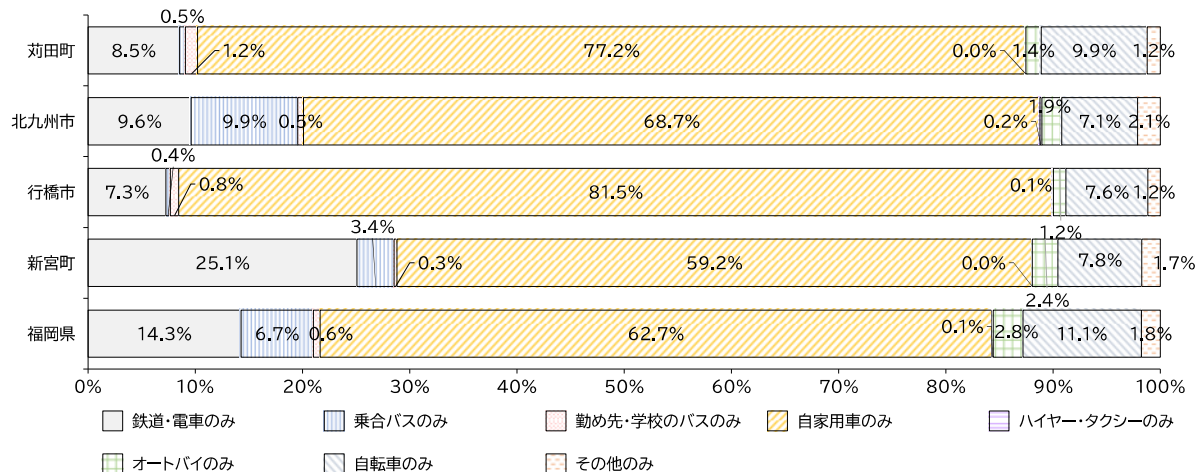
本町における利用交通手段（通勤者・通学者）は、83.3%が1種類のみの利用となっており、その中でも自家用車のみが77.2%となっています。乗合バスのみの割合は、0.5%と低くなっています。

また、近隣の北九州市や地理的条件が類似する新宮町、福岡県の平均に比べて、自家用車の割合が高くなっており、乗合バスの割合が低くなっています。

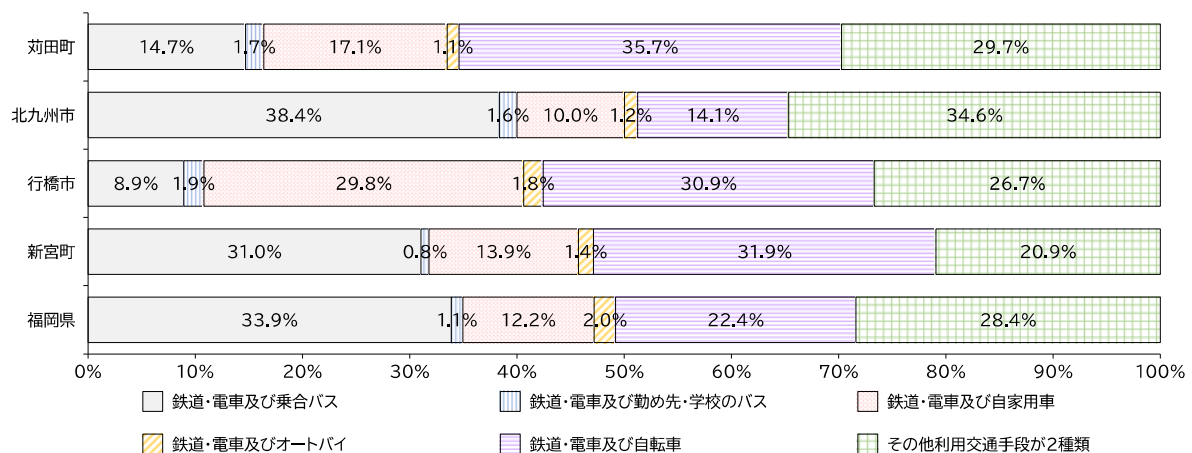
図表17 利用交通手段（令和2年（2020年））



図表18 利用交通手段（利用交通手段が1種類）（令和2年（2020年））



図表19 利用交通手段（利用交通手段が2種類）（令和2年（2020年））



※近隣市及び人口規模が類似している市町と福岡県と比較。
 ※小数第2位四捨五入のため、合計が100%にならない場合がある。
 出典：令和2年（2020年）国勢調査結果（総務省統計局）

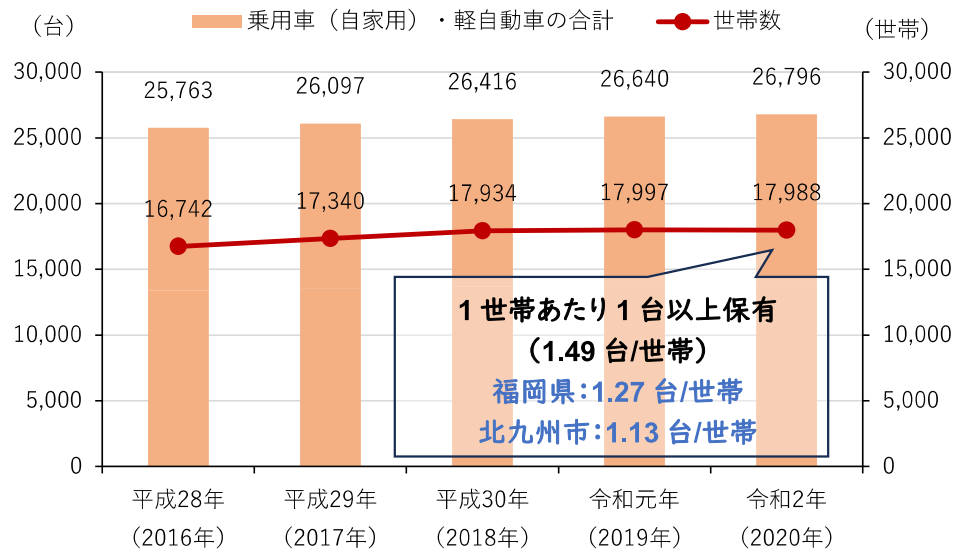
8. 自動車保有台数及び運転免許証返納状況

本町における自家用自動車（乗用車及び軽自動車）の保有台数は、年々増加する傾向にあります。

また、令和2年度（2020年度）は、自家用自動車を1世帯あたり1.49台保有しており、福岡県全体（1.27台/世帯）や北九州市（1.13台/世帯）と比べると、自動車利用が高いことがわかります。

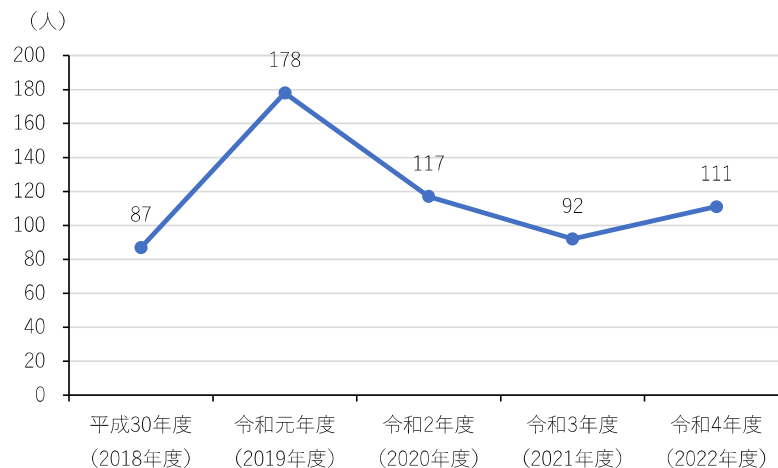
運転免許証の自主返納者数は、令和4年度（2022年度）は、111人となっています。

図表20 自動車保有状況（年度別）



出典: 福岡県統計年鑑(市区町村別保有車両数)、世帯数は住民基本台帳

図表21 運転免許証返納者数



出典: 福岡県警察

第3章 地域公共交通の現状

1. 苅田町の公共交通

本町の公共交通として、町域を跨ぐ路線である広域交通では鉄道があり、本町と他市町を結ぶ幹線交通として路線バスが運行されています。

また、町域内の路線として、コミュニティバスを運行しています。

図表22 公共交通の運行状況

交通機関 (運行主体)	路線	便数/日	
		平日	土日祝
鉄道 (JR九州)	JR日豊本線	上り:57 便 下り:58 便	上り:57 便 下り:58 便
路線バス (太陽交通)	行事線	上り:4 便 下り:4 便	運休
	白川・谷線	上り:6 便 下り:6 便	土曜日 上り:1 便 下り:1 便 日祝は運休
路線バス (西鉄バス北九州)	行橋～福岡線	上り:16 便 下り:16 便	上り:16 便 下り:16 便
	行橋～下曽根線	上り:8 便 下り:8 便	上り:8 便 下り:8 便
	朽網駅～北九州空港線	上り:27 便 下り:27 便	上り:27 便 下り:27 便
コミュニティバス (苅田町) ※年末年始運休 (12月29日～1月3日)	北部ルート	左回り:4 便 右回り:5 便	左回り:4 便 右回り:3 便
	白川ルート	上り:5 便 下り:3 便	上り:4 便 下り:3 便
	中央ルート	上り:5 便 下り:5 便	上り:4 便 下り:3 便
	与原・小波瀬ルート	左回り:4 便 右回り:4 便	左回り:3 便 右回り:4 便
	白川ルート接続線	等覚寺方面～山口入口:5 便 谷方面～西部公民館:5 便 山口入口～等覚寺方面:3 便 西部公民館～谷方面:3 便	等覚寺方面～山口入口:4 便 谷方面～西部公民館:4 便 山口入口～等覚寺方面:3 便 西部公民館～谷方面:3 便
	二崎接続線	二崎方面～ルミエール苅田:8 便 ルミエール苅田～二崎方面:9 便	二崎方面～ルミエール苅田:7 便 ルミエール苅田～二崎方面:8 便
	白石・美波台接続線	白石・美波台方面～ルミエール苅田:8 便 ルミエール苅田～白石・美波台方面:9 便	白石・美波台方面～ルミエール苅田:7 便 ルミエール苅田～白石・美波台方面:8 便
タクシー (太陽交通) (かんだ安全タクシー) (山田タクシー)	本町内には、3社のタクシー会社の事業所が所在している。		

※令和5年(2023年)8月1日時点の運行情報。

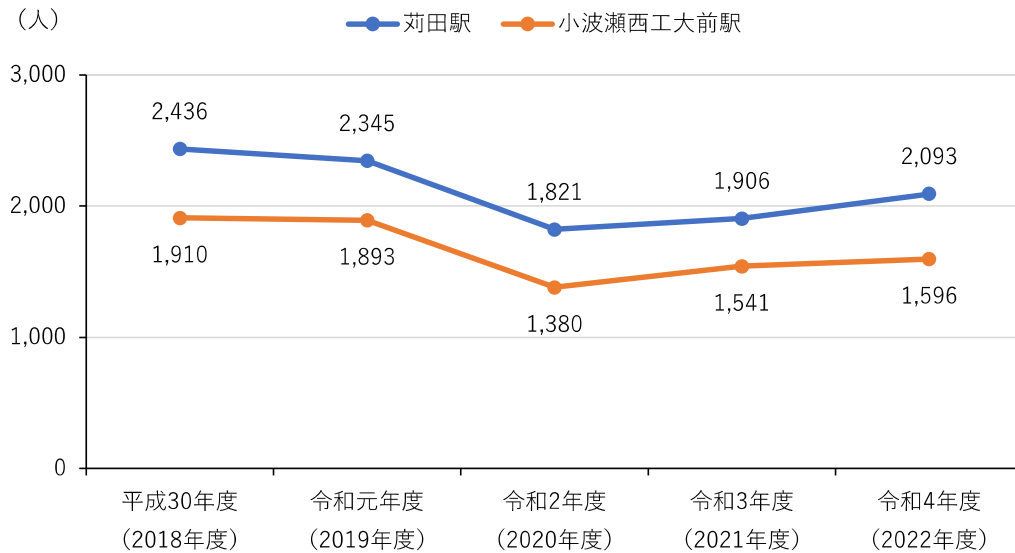
2. 鉄道

本町内には、JR日豊本線が走っており、苅田駅と小波瀬西工大前駅の2駅があります。

苅田駅の乗車人数は、令和4年度（2022年度）で1日あたり、2,093人となっており、小波瀬西工大前駅の乗車人数は、令和4年度（2022年度）で1日あたり、1,596人となっています。

令和2年度（2020年度）で人数が大きく減少していますが、新型コロナウイルスの影響と思われます。

図表23 苅田駅・小波瀬西工大前駅における乗車人数平均（年度別）



出典：JR九州 HP「駅別乗車人数300駅」

3. 路線バス

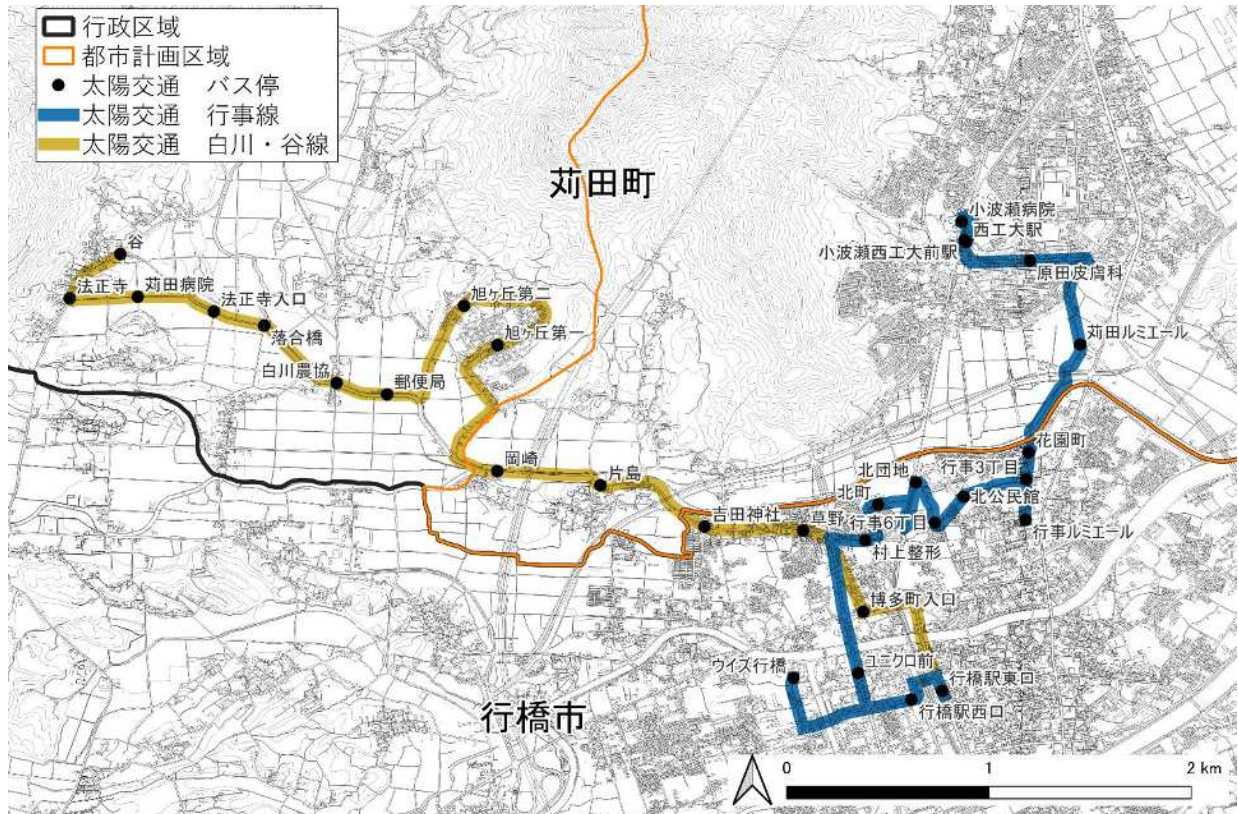
(1) 太陽交通：行事線、白川・谷線

JR行橋駅～小波瀬病院間の行事線とJR行橋駅～白川・谷間の白川・谷線が運行されています。

令和4年度（2022年度）の年間利用者数は、行事線が1,257人、白川・谷線が2,687人となっています。

また、白川・谷線には、沿線自治体による運行補助を行っており、本町では、令和4年度（2022年度）に157,431円の補助を行っています。

図表24 路線図



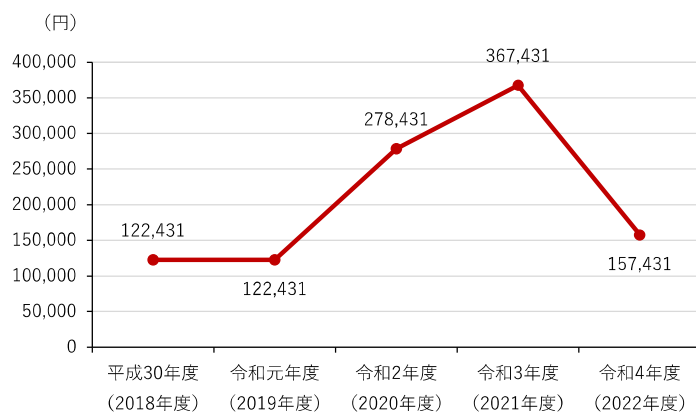
出典:国土数値情報

図表25 年間利用者数
(令和4年度（2022年度）)

路線名	利用者数
行事線	1,257 人
白川・谷線	2,687 人

出典:太陽交通

図表26 運行補助額（白川・谷線）



出典:荻田町

(2) 西鉄バス北九州：行橋～下曽根線、朽網駅～北九州空港線、行橋～福岡線(高速バス)

国道10号を運行する行橋～下曽根線とJR朽網駅から北九州空港までを運行する朽網駅～北九州空港線が運行されています。行橋～下曽根線は、利用者数が年々減少し、さらに新型コロナウイルスの影響を受け、令和3年(2021年)10月より車両の小型化や北九州市内の一部区間(新曽根～曽根～曽根北町)の廃止により経費の削減を図っています。また、JR行橋駅への乗り入れなどを行い、利便性の向上を図り、国・県・沿線自治体からの補助を受けて運行されています。

また、行橋～西鉄天神高速バスターミナルまで運行する高速バスがあり、町内では西荻田、荻田駅入口、南原、近衛橋、小波瀬に停車します。

図表27 路線図



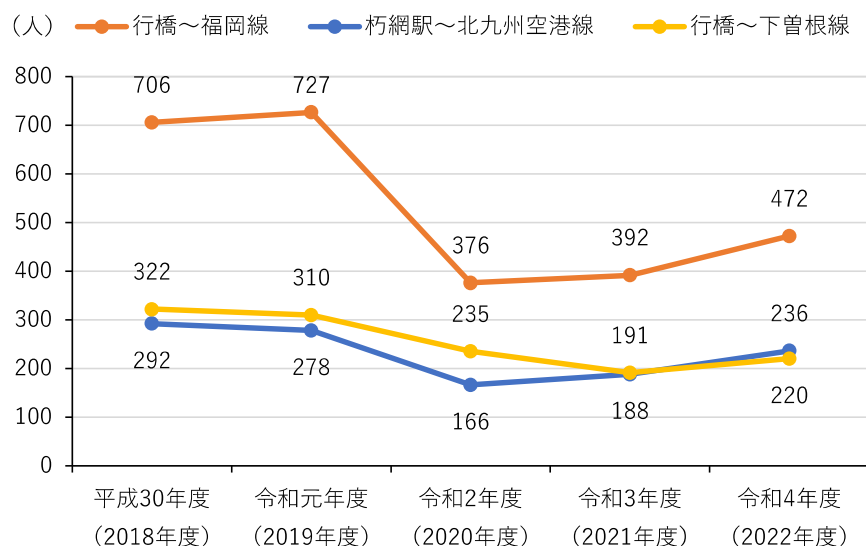
路線名	運行経路
行橋～下曽根	行橋(営)～荻田駅～朽網駅～曽根新田～寺迫口～九州労災病院
朽網駅～北九州空港	朽網駅～南朽網～北九州臨空産業団地～トヨタ九州荻田工場前～北九州空港
行橋～福岡	行橋(行橋営業所)～行橋駅東口～荻田駅入口～日豊ニュータウン入口～バイパス津田～小倉東インター～西鉄天神高速ターミナル

出典:西鉄バス北九州HP

路線別1日あたりの利用者数は、新型コロナウイルス等の影響により、令和2年度（2020年度）、令和3年度（2021年度）は減少していますが、令和4年度（2022年度）に増加に転じています。

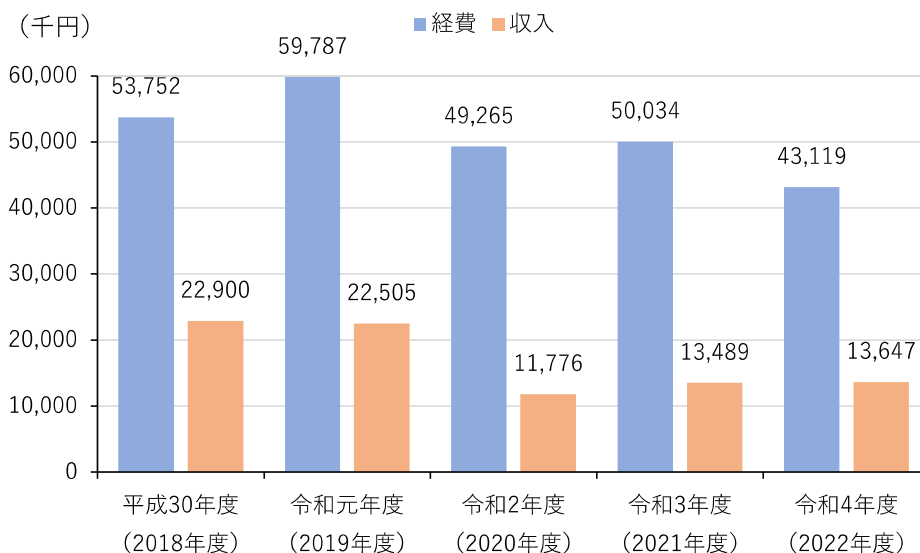
また、行橋～下曽根線の運行経費と運賃収入を見ると、収支率が低い水準で推移しています。行橋～下曽根線への運行補助は令和4年度（2022年度）より開始され、6,518,000円の運行補助を行いました。

図表28 路線別1日あたり利用者数



出典：西鉄バス北九州

図表29 運行経費・運賃収入額（行橋～下曽根線）



※令和3年(2021年)10月に一部区間の廃止及び減便を行っているため、同じ運行形態の推移ではない。

出典：西鉄バス北九州

4. コミュニティバス

本町では、平成17年（2005年）9月よりコミュニティバスを運行しており、令和4年（2022年）10月より、町域内を定期運行路線が4路線、接続線が3路線運行しています。新型コロナウイルス拡大前の令和元年度（2019年度）の年間利用者数は、約78,600人、令和4年度（2022年度）の年間利用者数は、約55,600人となっています。

なお、一部ルート（北部ルート・白川ルート）では「フリー降車区間」が設定されており、バス停以外でも降車が可能となっています。

運賃は、均一となっています。

図表30 コミュニティバス路線図



出典：Kikuta町

図表31 コミュニティバス運賃

	金額
おとな（中学生以上）	200円
こども（小学生）	100円
障がい者	100円（こども50円）
介護者	100円（こども50円）

図表32 コミュニティバス車両

○北部、与原・小波瀬ルート



○白川ルート



○中央ルート

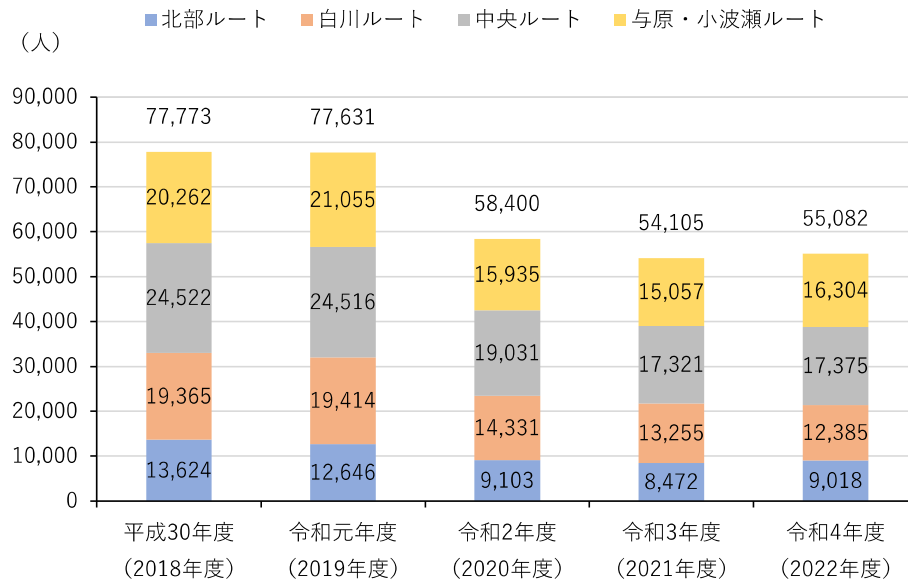


利用者は、新型コロナウイルスの影響により、令和2年度（2020年度）より大きく減少しています。
 ルート別利用者は、中央ルートの利用者が最も多く、次いで与原・小波瀬ルート、白川ルート、北部ルートとなっています。

利用者の減少に伴い、運賃収入額も減少しています。

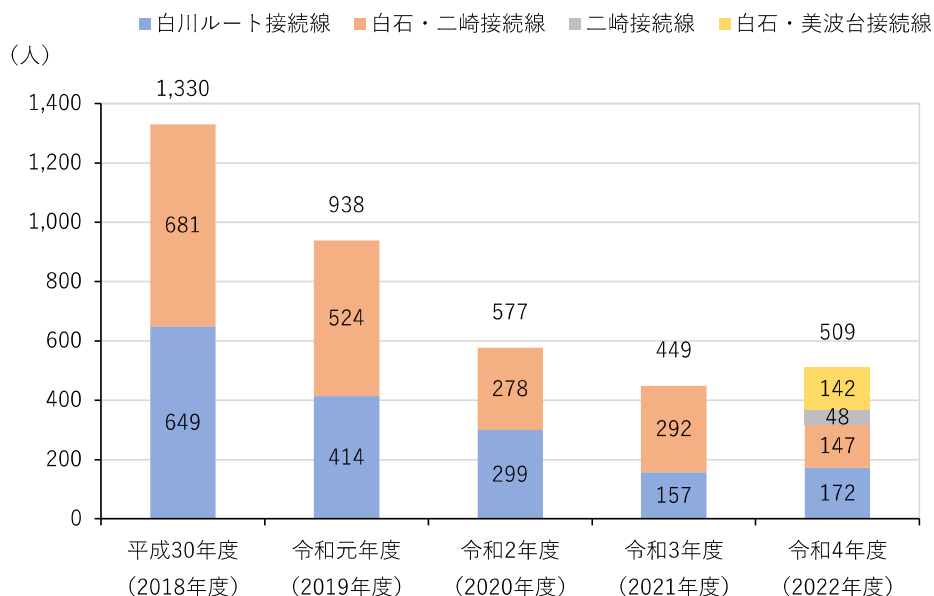
なお、接続線の「白石・二崎接続線」を令和4年（2022年）9月末に廃止し、同年10月より経路の見直し及びバス停留所の新設を行い、新たに「二崎接続線」「白石・美波台接続線」を新設しています。

図表33 ルート別利用者数（年度別、定期運行路線）



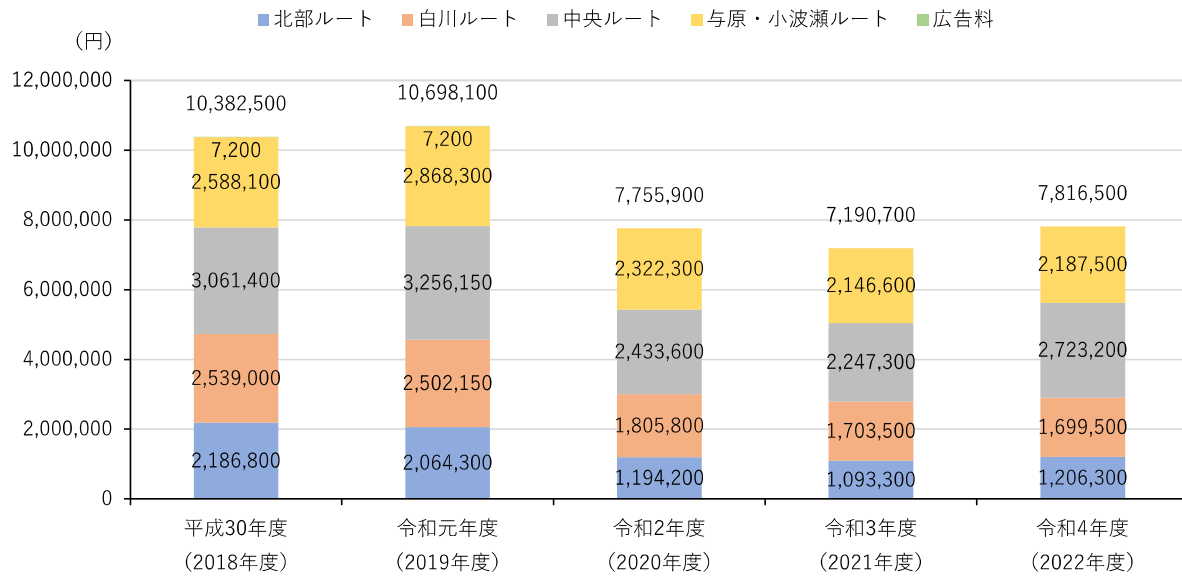
出典：苅田町

図表34 ルート別利用者数（年度別、接続線）



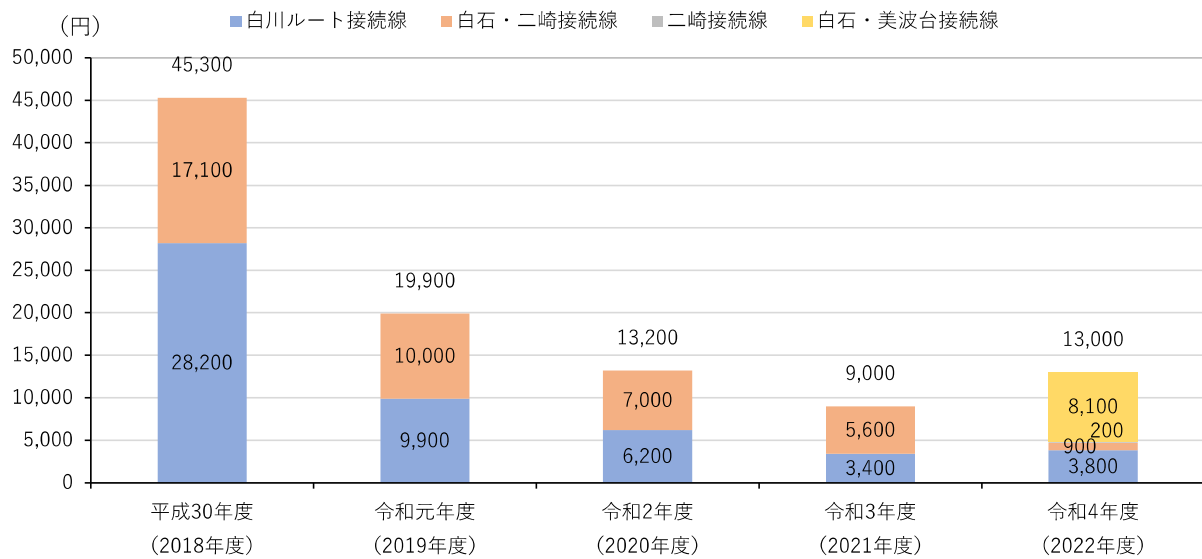
出典：苅田町

図表35 ルート別運賃収入額（年度別、定期運行路線）



出典: 荻田町

図表36 ルート別運賃収入額（年度別、接続線）

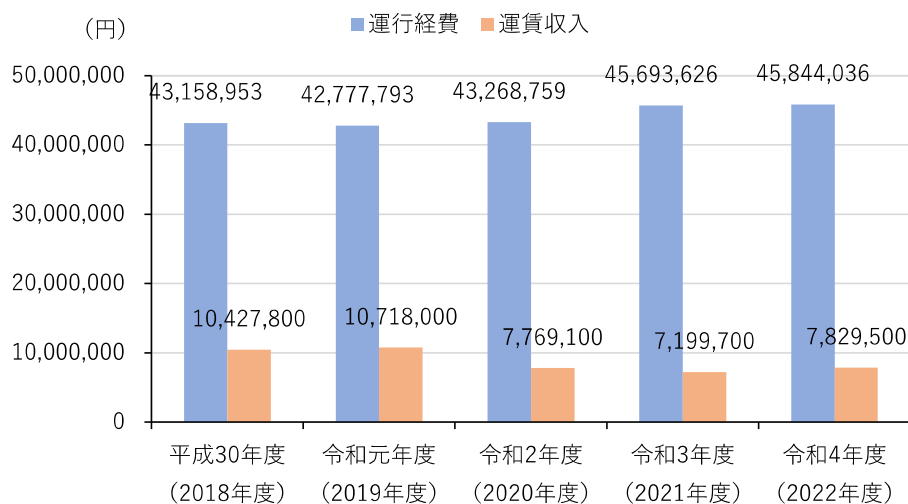


出典: 荻田町

運行経費は、令和元年度（2019年度）以降、増加傾向にあり、令和4年度（2022年度）では、45,844,036円となっています。

運賃収入は、利用者数と連動し、令和2年度（2020年度）以降は新型コロナウイルスの影響で減少していますが、令和4年度（2022年度）は、7,829,500円と増加しています。

図表37 運行経費と運賃収入

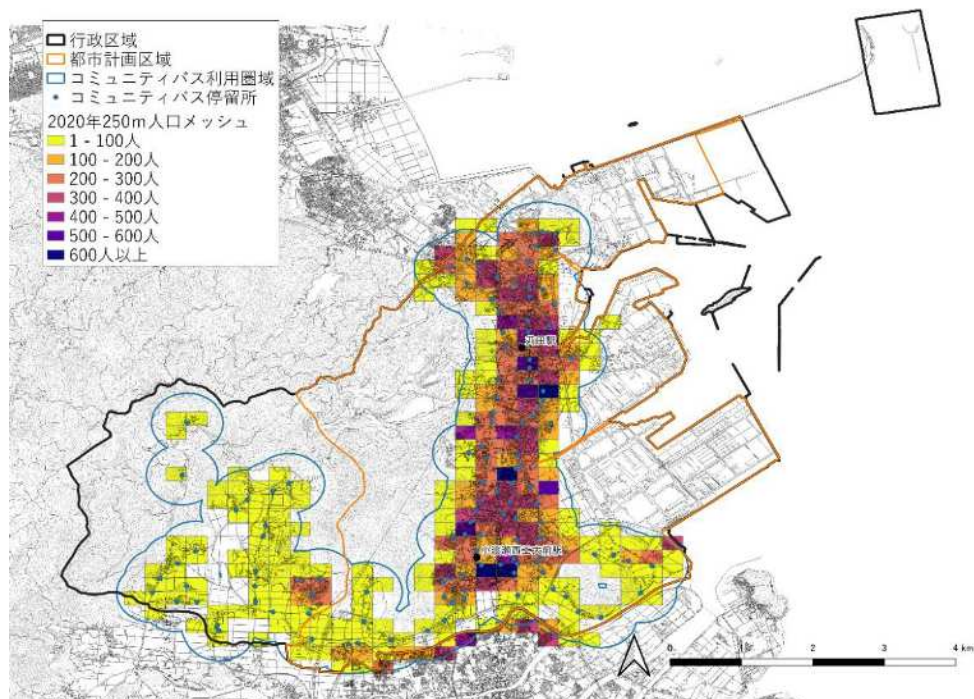


出典: 苅田町

人口や高齢者人口が分布するエリアは、コミュニティバスの利用圏域（バス停からの徒歩圏500m※）となっており、公共交通空白地域は、臨港地区や工業系用途地域を除くと見られません。

※国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」より徒歩圏500mを設定。

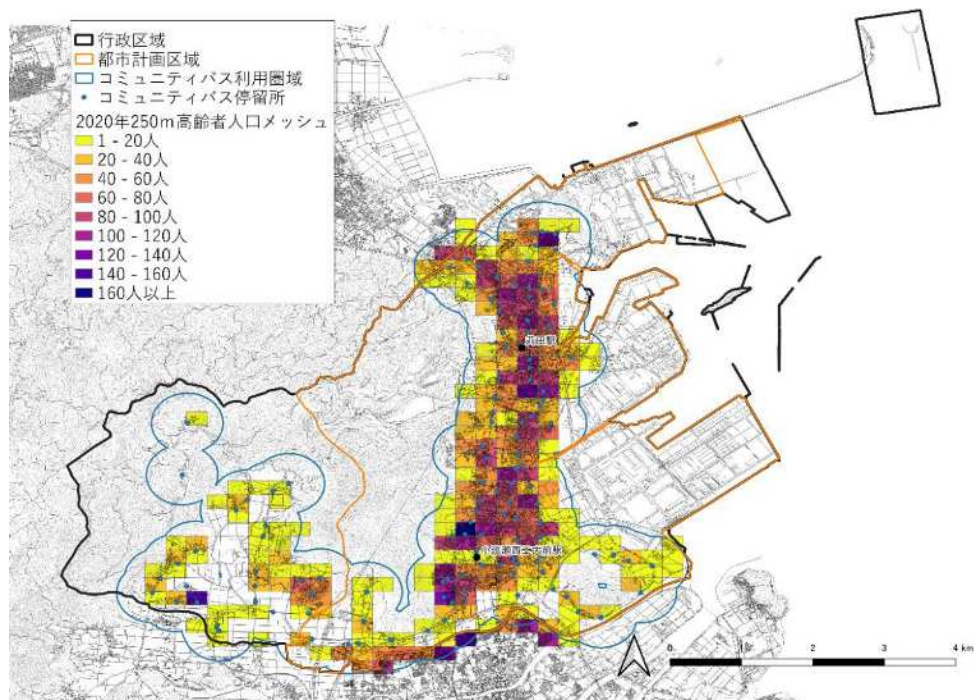
図表38 バス利用圏域と人口の重ね合わせ（令和2年（2020年））



※座標系の関係でコミュニティバス利用圏域(500m 圏域)が横長楕円になっている。

出典:国土数値情報、令和2年(2020年)国勢調査結果(総務省統計局)

図表39 バス利用圏域と高齢者人口の重ね合わせ（令和2年（2020年））



※座標系の関係でコミュニティバス利用圏域(500m 圏域)が横長楕円になっている。

出典:国土数値情報、令和2年(2020年)国勢調査結果(総務省統計局)

5. タクシー

本町内には3社のタクシー会社の事業所が所在し、そのうち2社が24時間営業を行っています。

図表40 町内のタクシーの状況

会社名	車両保有台数			運転手数	営業時間
	全体	ワンボックス 車両	福祉車両		
太陽交通	29台	3台	2台	26人	24時間
かんだ安全タクシー	16台	2台	1台	13人	24時間
山田タクシー	22台	1台	0台	30人	6:00~27:00

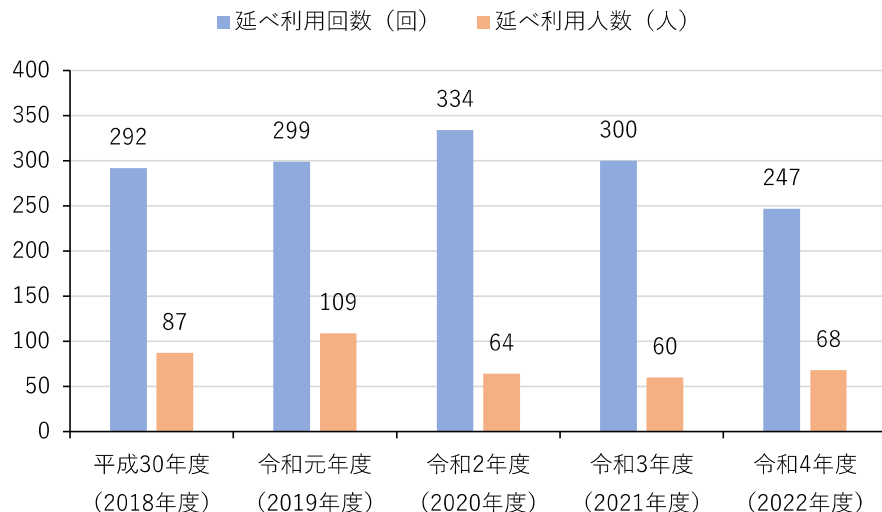
6. 町民に対する公共交通の利用に関する助成事業

障がい者や高齢者等の方の外出支援や経費負担の軽減等を図るため、助成事業を行っています。

(1) 障害者等移動支援事業

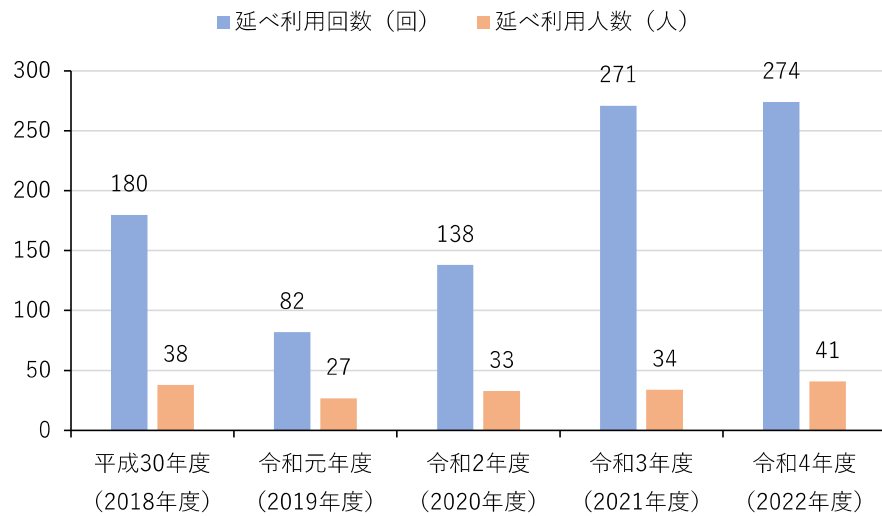
屋外での移動に困難がある障がい者及び障がい児について、外出のための支援を行うことにより、障がい者等の地域での自立生活及び社会参加の促進を図ることを目的として、個別移動サービス（外出する際に個別に介護が必要な障がい者等に同行し、移動介護を行うサービス）と車両移動サービス（一般交通機関の利用が困難な在宅の障がい者等を居宅と医療機関等との間を送迎するサービス）を行っています。

図表41 個別移動サービス利用状況



出典：苅田町

図表42 車両移動サービス利用状況



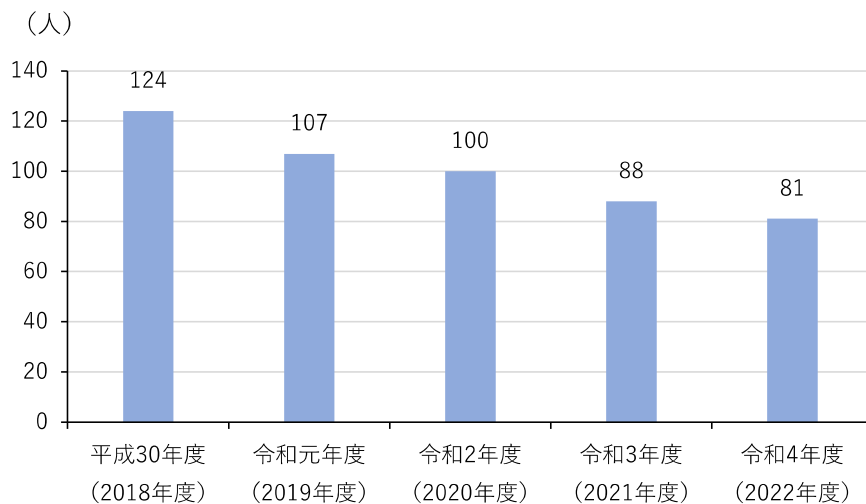
出典: 苅田町

(2) 福祉タクシー料金等助成事業

在宅の重度心身障がい者が利用するタクシー料金の一部(普通タクシー初乗料金)を助成することにより、日常生活の利便と社会活動の範囲の拡大を図ることを目的として、タクシー利用券の交付を行っています。

なお、タクシー利用券1枚とコミュニティバス回数券7枚を交換することが可能となっています。

図表43 タクシー利用券交付状況

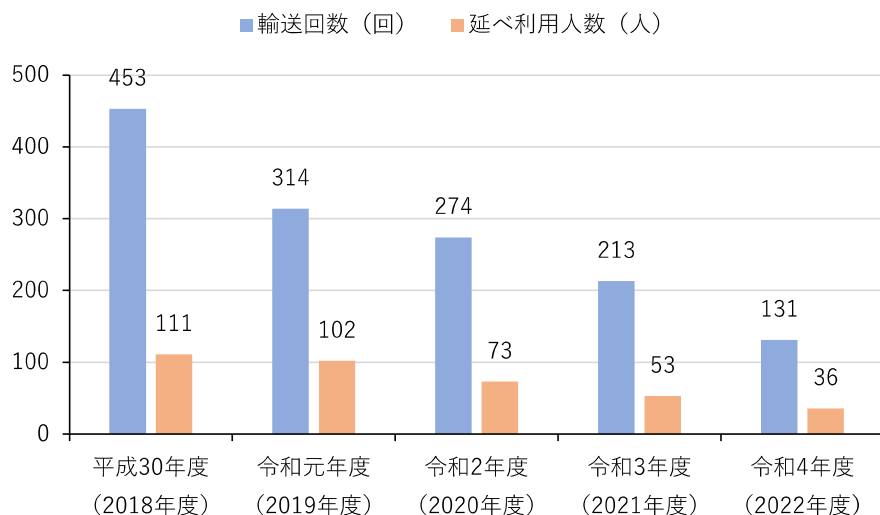


出典: 苅田町

(3) 外出支援サービス事業

一般交通機関の利用が困難な在宅高齢者等の社会参加の促進や生活の利便性の向上を図るため、移送用車両により、居宅と医療機関等との間を移送する外出支援サービス事業を行っています。

図表44 外出支援サービス利用状況

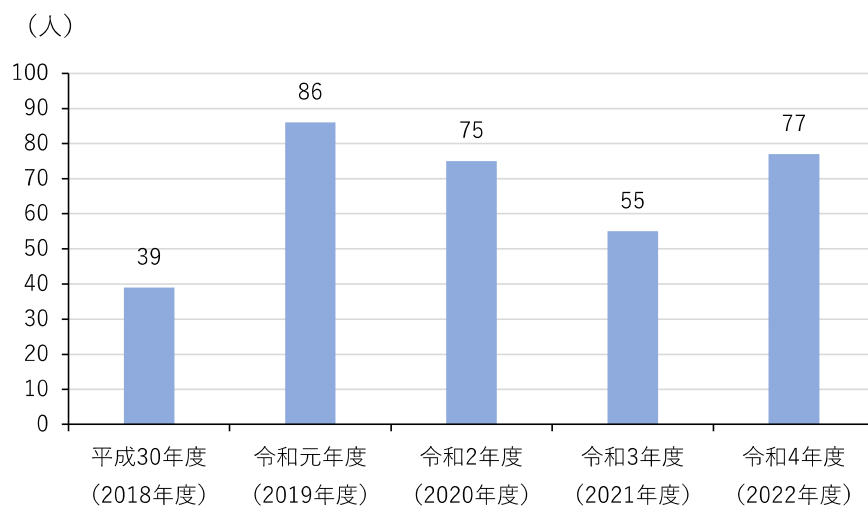


出典: 苅田町

(4) 高齢者運転免許自主返納支援事業

高齢者の運転免許自主返納制度利用を促進し、運転による交通事故の抑制を図るため、運転免許証を自主返納した高齢者(満70歳以上の者)に対する支援を目的として、コミュニティバスの回数券配布(5,000円分1回限り)を行っています。

図表45 コミュニティバス回数券交付状況



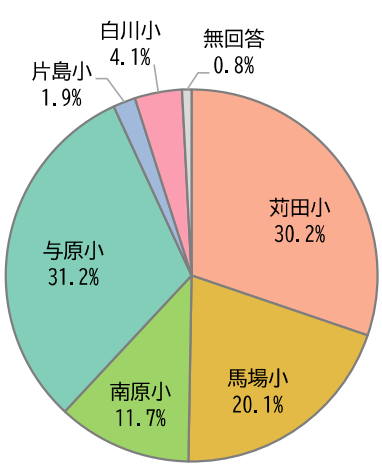
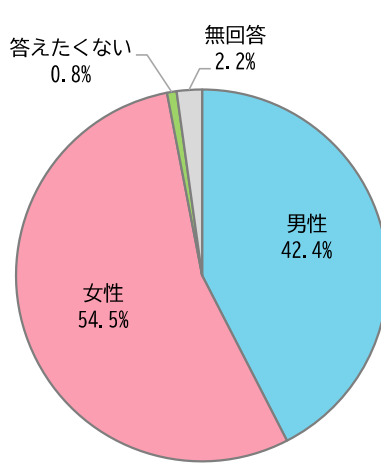
出典: 苅田町

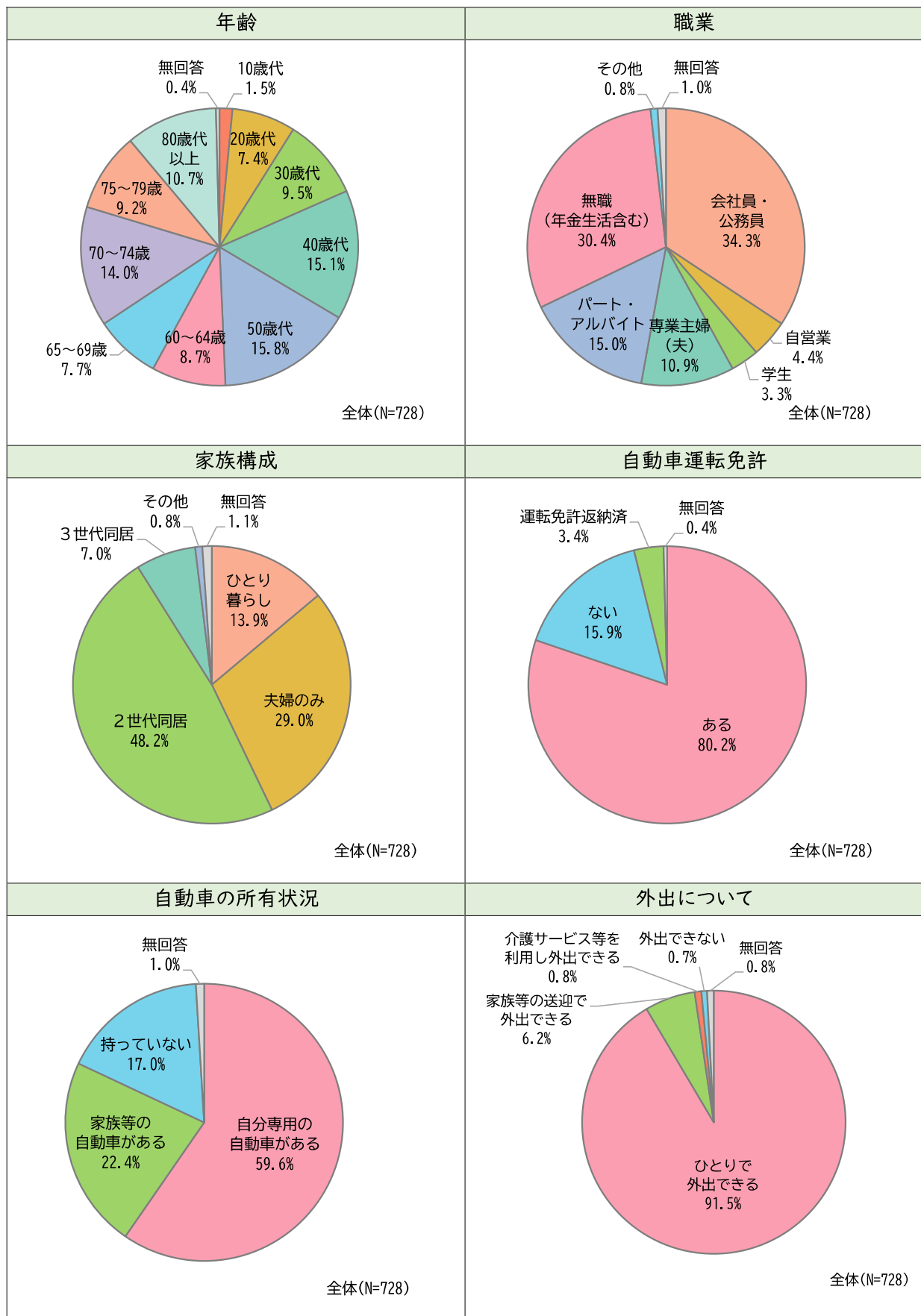
第4章 町民の意識と関係事業者・団体の意向

本町の公共交通に関わる地域のニーズや意向を把握するため、町民への意識調査（町民アンケート調査）と関係事業者・団体への意向調査（交通事業者アンケート調査）を実施しました。その結果を以下に示します。

1. 町民アンケート調査

（1）調査概要

目的	◇ 町民の移動特性や公共交通の利用状況、移動サービスに対するニーズなどを把握することを目的として、町民アンケート調査を実施。
対象者	◇ 18歳以上の町民2,500人（無作為抽出）
調査方法	◇ 郵送によるアンケート調査票の配布・回収 ◇ アンケート調査票に記載したURL及びQRコードよりWEB回答も可能とした
調査実施日	◇ 令和5年（2023年）8月3日～令和5年（2023年）8月22日
回答数	◇ 728票（うちWEB回答114票）、回収率：29.1%
主な調査項目	◇ 回答者属性 ◇ 日常生活の外出行動 ◇ 日常生活での移動のしやすさ ◇ 公共交通の利用実態と意識・要望 ◇ 公共交通のあり方
回答者属性	
居住地（小学校区）	性別
 全体(N=728)	 全体(N=728)



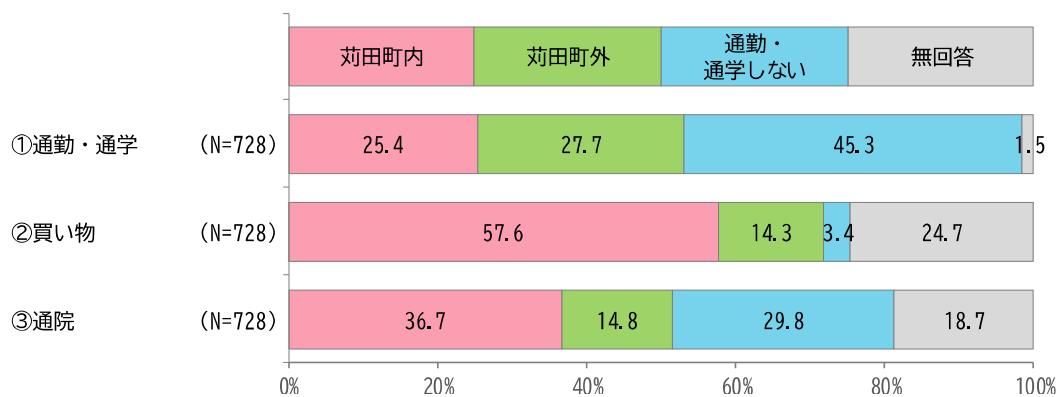
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合がある。(次ページ以降同様)

（２）日常生活の外出行動

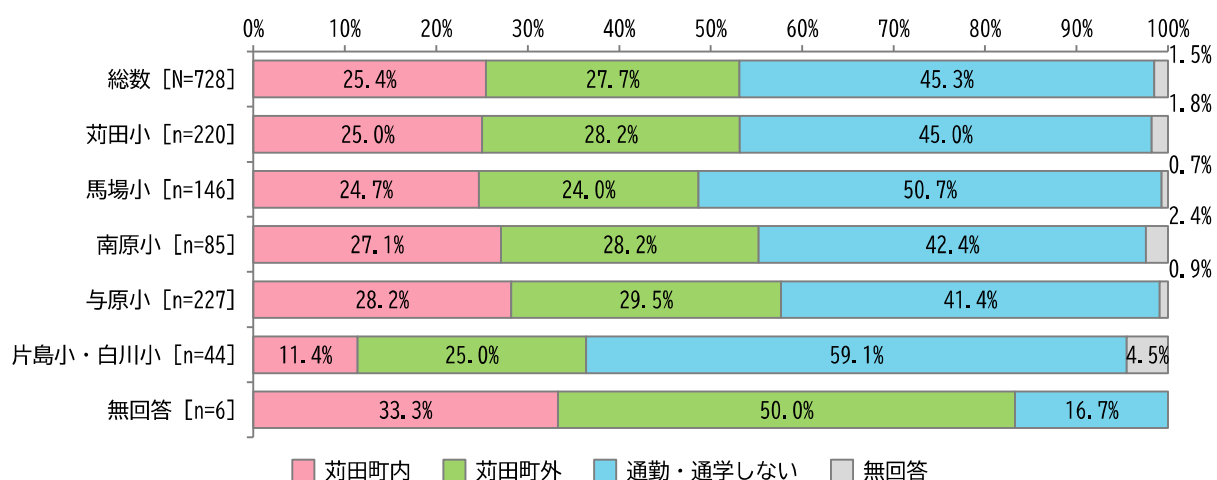
① 主な行き先

- ◇ 通勤・通学は、「苅田町外」が27.7%と多く、「苅田町内」が25.4%となっています。
- ◇ 買い物は、「苅田町内」が57.6%と多く、「苅田町外」が14.3%となっています。
- ◇ 通院は、「苅田町内」が36.7%と多く、「苅田町外」が14.8%となっています。
- ◇ 小学校区別にみると、片島小・白川小校区の方は、通勤・通学、買い物、通院のすべてにおいて、「苅田町外」の行き先が多くなっています。

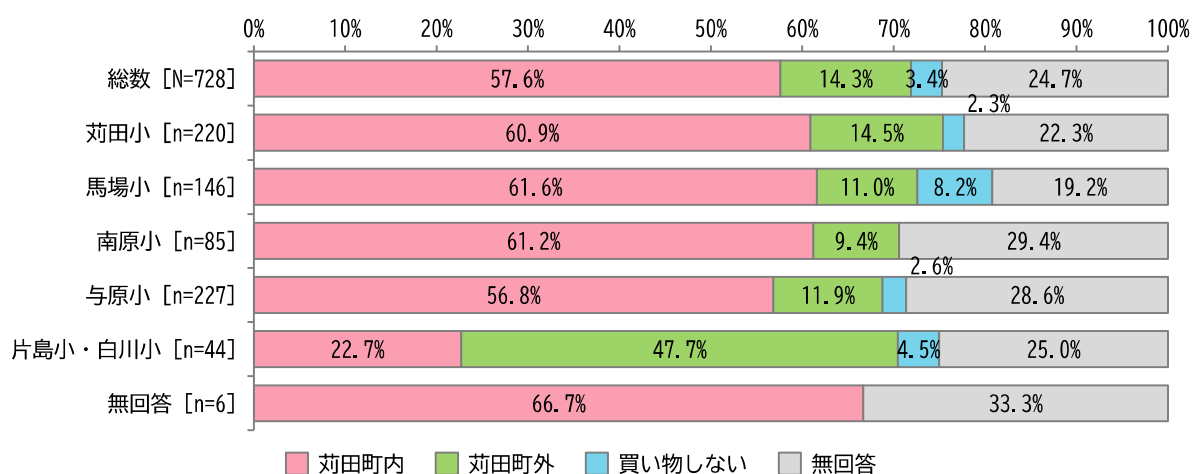
図表46 外出の主な行き先



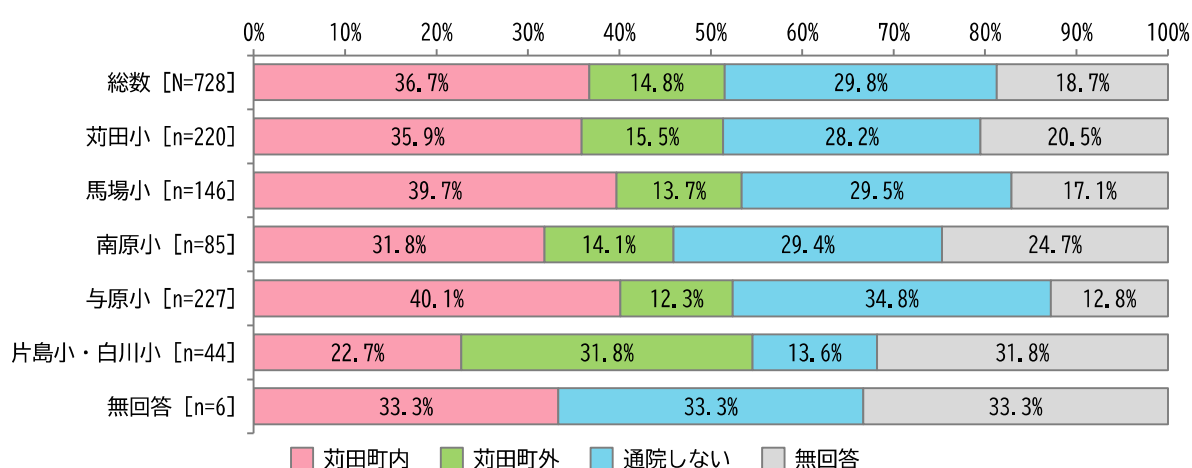
図表47 通勤・通学の行き先（小学校区別）



図表48 買い物の行き先（小学校区別）



図表49 通院の行き先（小学校区別）

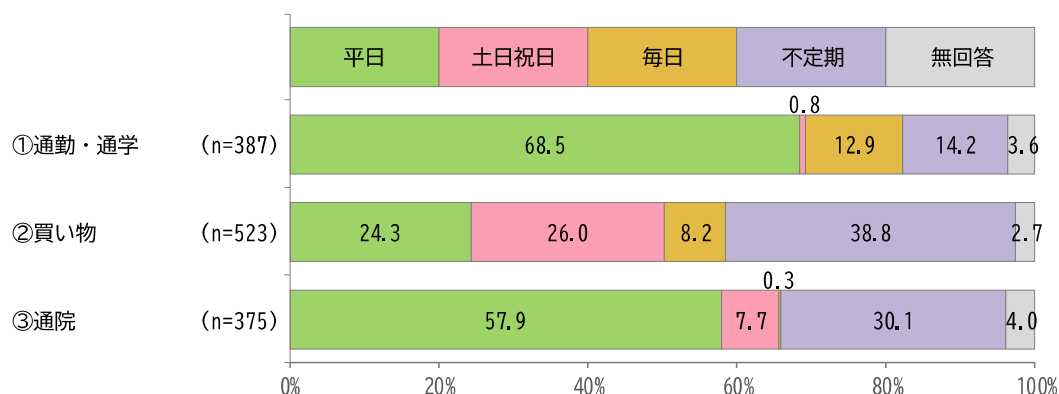


※片島小と白川小については、それぞれでみると回答数が少ないこと、また地域特性や生活圏が類似していることから、一つの地域とみなし、まとめて集計を行っている。（次ページ以降同様）

② 主な曜日

- ◇ 通勤・通学は、「平日」が68.5%と多く、次いで「不定期」が14.2%、「毎日」が12.9%となっています。
- ◇ 買い物は、「不定期」が38.8%と多く、次いで「土日祝日」が26.0%、「平日」が24.3%となっています。
- ◇ 通院は、「平日」が57.9%と多く、次いで「不定期」が30.1%、「土日祝日」が7.7%となっています。

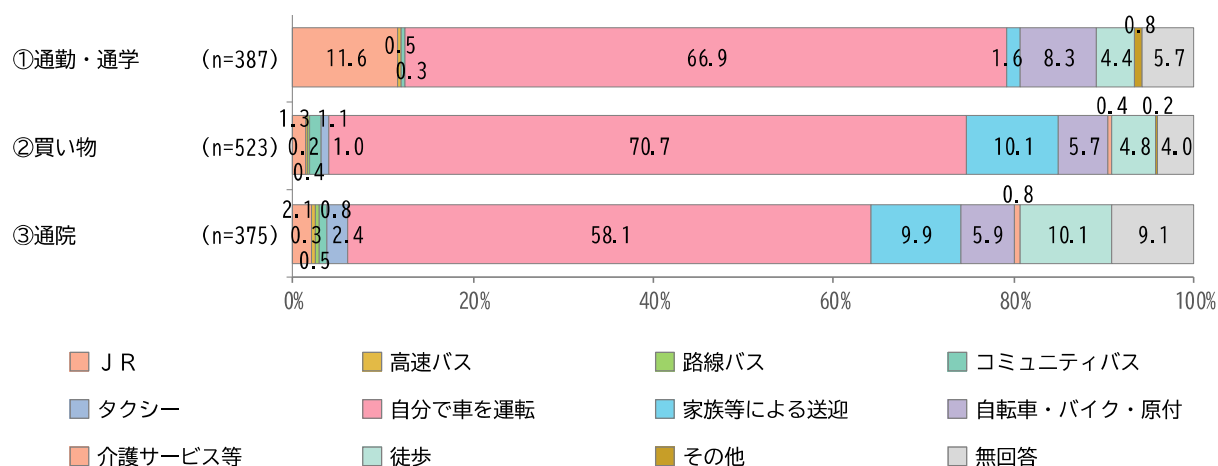
図表50 外出の主な曜日



③ 主な交通手段

- ◇ 通勤・通学は、「自分で車を運転」が66.9%と多く、次いで「JR」が11.6%、「自転車・バイク・原付」が8.3%となっています。
- ◇ 買い物は、「自分で車を運転」が70.7%と多く、次いで「家族等による送迎」が10.1%、「自転車・バイク・原付」が5.7%となっています。
- ◇ 通院は、「自分で車を運転」が58.1%と多く、次いで「徒歩」が10.1%、「家族等による送迎」が9.9%となっています。

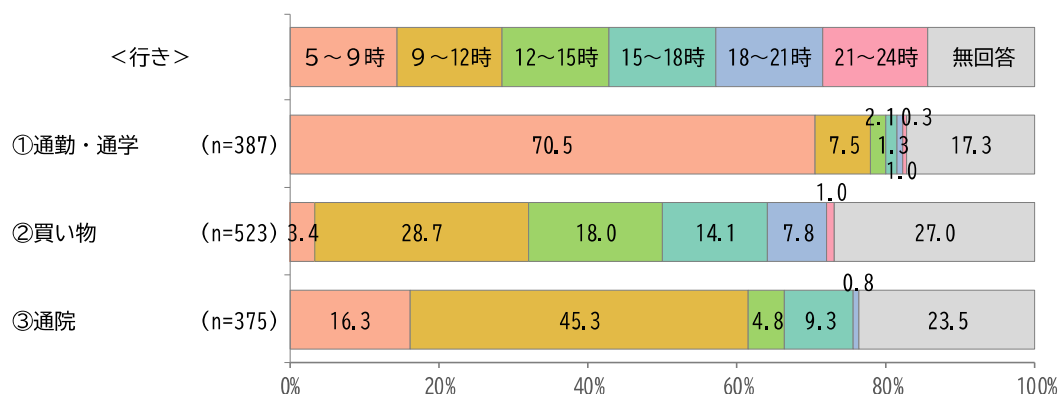
図表51 外出の主な交通手段



④ 主な移動時刻（行き）

- ◇ 通勤・通学は、「5～9時」が70.5%と多く、次いで「9～12時」が7.5%となっています。
- ◇ 買い物は、「9～12時」が28.7%と多く、次いで「12～15時」が18.0%となっています。
- ◇ 通院は、「9～12時」が45.3%と多く、次いで「5～9時」が16.3%となっています。

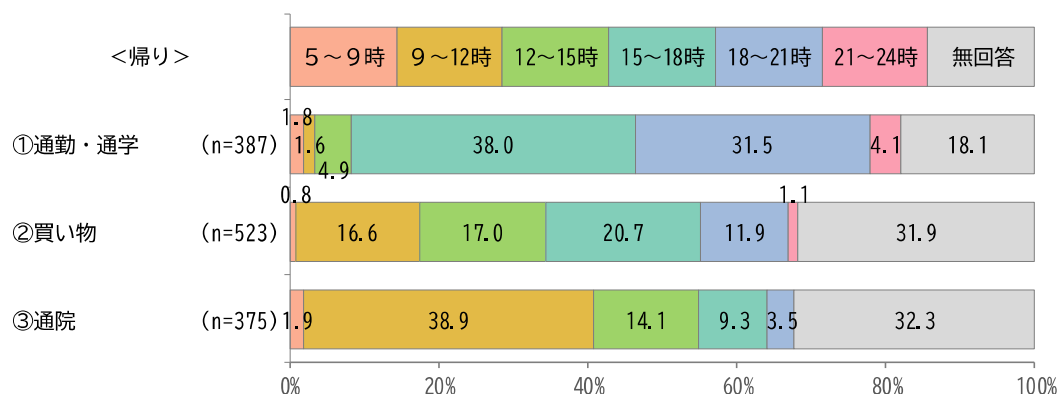
図表52 外出の主な移動時刻（行き）



⑤ 主な移動時刻（帰り）

- ◇ 通勤・通学は、「15～18時」が38.0%と多く、次いで「18～21時」が31.5%となっています。
- ◇ 買い物は、「15～18時」が20.7%と多く、次いで「12～15時」が17.0%となっています。
- ◇ 通院は、「9～12時」が38.9%と多く、次いで「12～15時」が14.1%となっています。

図表53 外出の主な移動時刻（帰り）

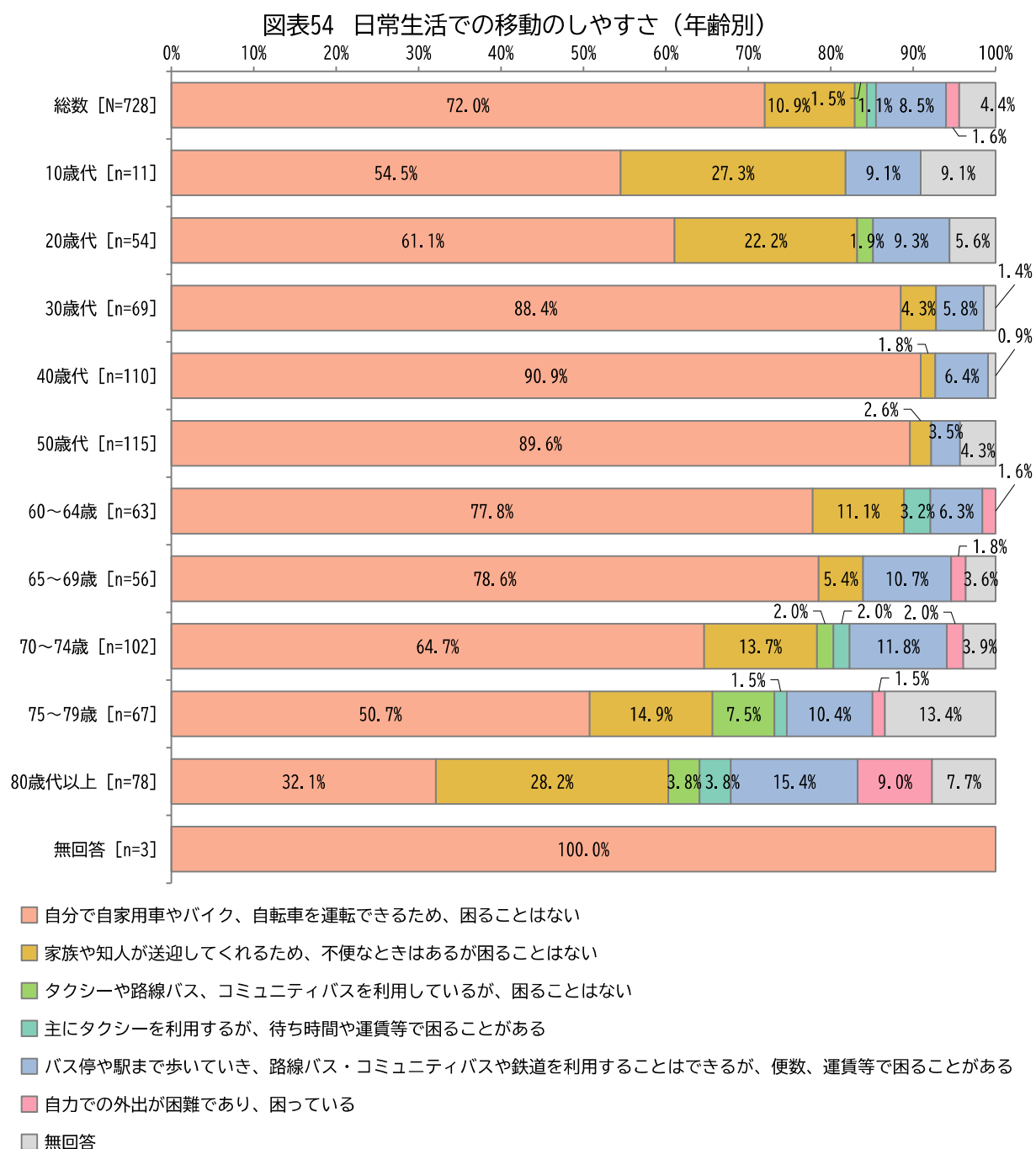


(3) 日常生活での移動のしやすさ

① 外出する時に交通手段がなくて困ること

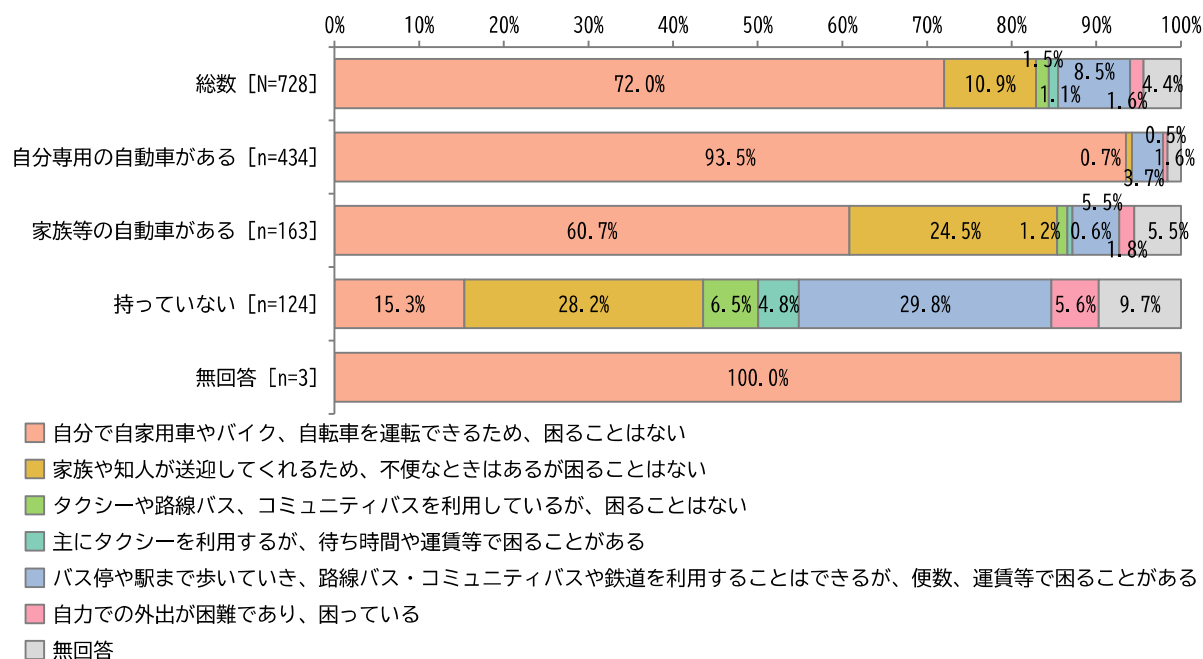
☆ 「自分で自家用車やバイク、自転車を運転できるため、困ることはない」が72.0%と最も多く、次いで「家族や知人が送迎してくれるため、不便なときはあるが困ることはない」が10.9%、「バス停や駅まで歩いていき、路線バス・コミュニティバスや鉄道を利用することはできるが、便数、運賃等で困ることがある」が8.5%となっています。

☆ 年齢別にみると、65歳以上の方が、「バス停や駅まで歩いていき、路線バス・コミュニティバスや鉄道を利用することはできるが、便数、運賃等で困ることがある」「自力での外出が困難であり、困っている」の割合が高くなっています。



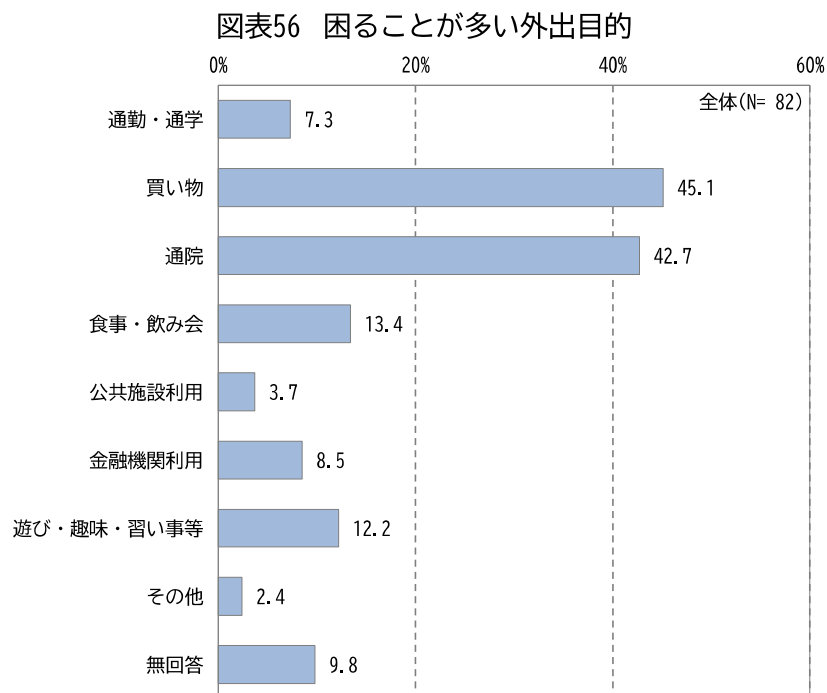
◇ 自動車の所有状況別にみると、自動車を持っていない方は、「バス停や駅まで歩いていき、路線バス・コミュニティバスや鉄道を利用することはできるが、便数、運賃等で困ることがある」の割合が高くなっています。

図表55 日常生活での移動のしやすさ（自動車の所有状況別）



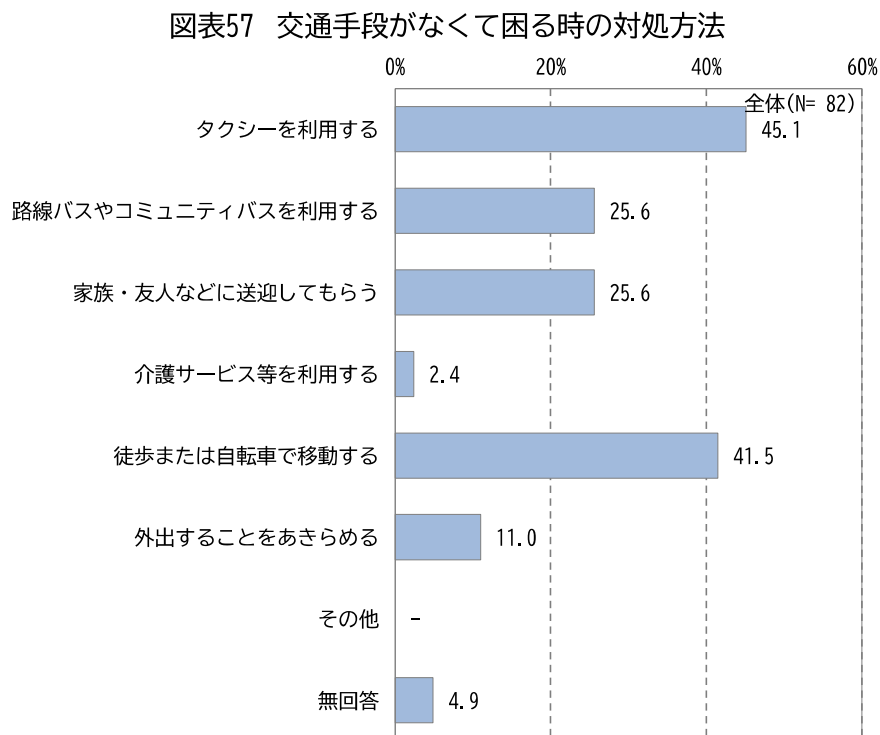
② 困ることが多い外出目的

☆ 「買い物」が45.1%と最も多く、次いで「通院」が42.7%、「食事・飲み会」が13.4%となっています。



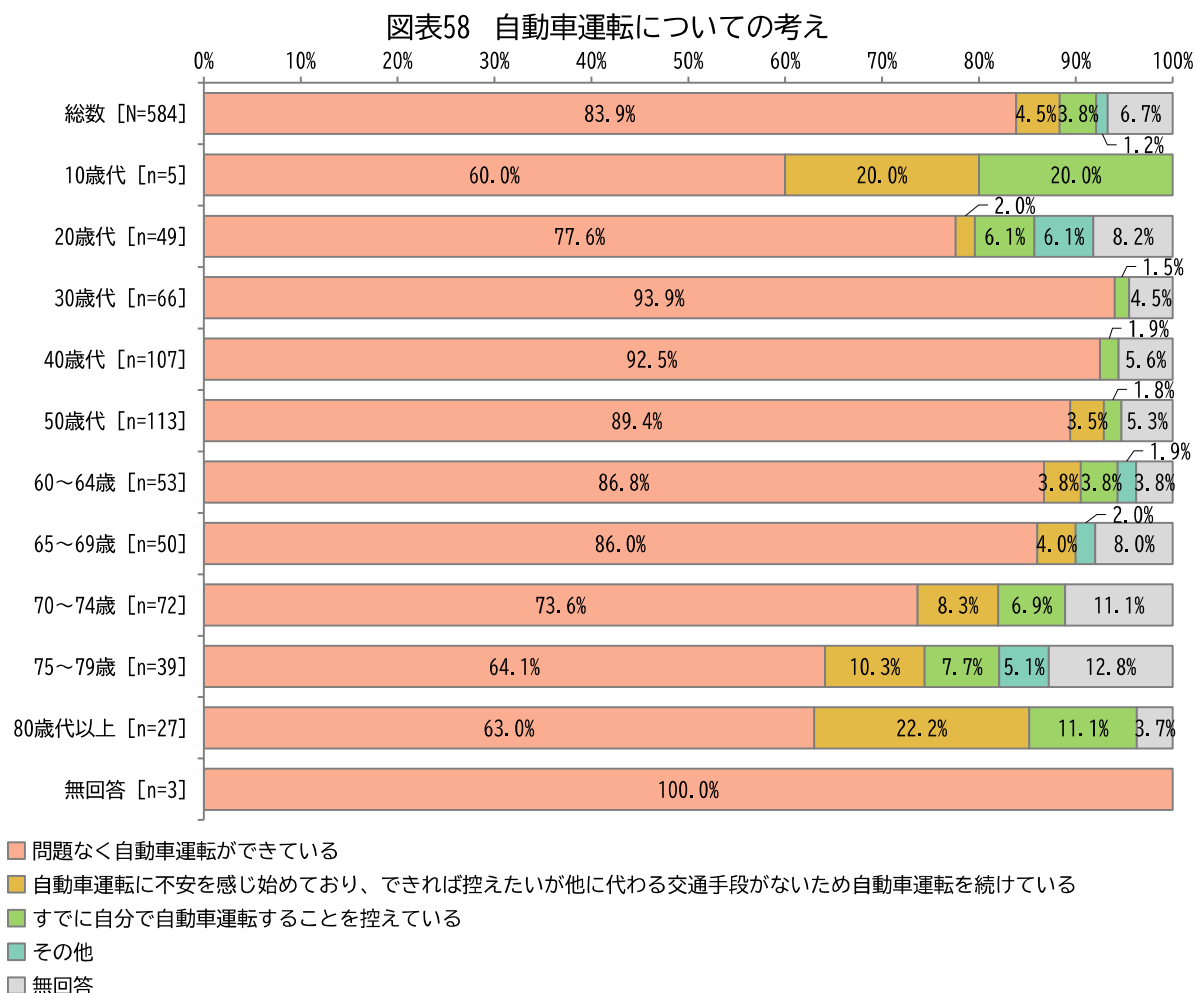
③ 交通手段がなくて困る時の対処法

☆ 「タクシーを利用する」が45.1%と最も多く、次いで「徒歩または自転車で移動する」が41.5%、「路線バスやコミュニティバスを利用する」「家族・友人などに送迎してもらう」が25.6%となっています。



④ 自動車運転についての考え

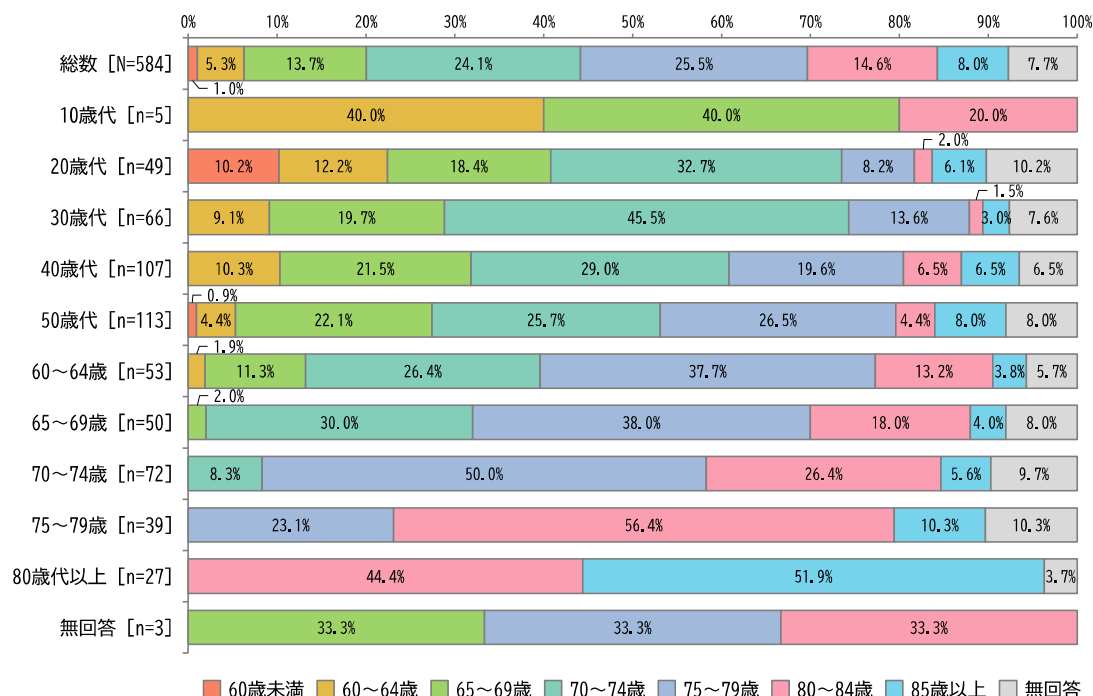
- ◇ 「問題なく自動車運転ができています」が83.9%と最も多く、次いで「自動車運転に不安を感じ始めており、できれば控えたいが他に代わる交通手段がないため自動車運転を続けている」が4.5%、「すでに自分で自動車運転することを控えている」が3.8%となっています。
- ◇ 年齢別にみると、年齢が高くなるにつれて、「自動車運転に不安を感じ始めており、できれば控えたいが他に代わる交通手段がないため自動車運転を続けている」の割合が高くなっています。



⑤ 何歳まで自動車運転を続けたいか

- ◇ 40歳代までは、70～74歳が最も多く、50歳代では、75歳～79歳が最も多くなり、以降、年齢が高いほど長く運転を続けたい傾向にあります。

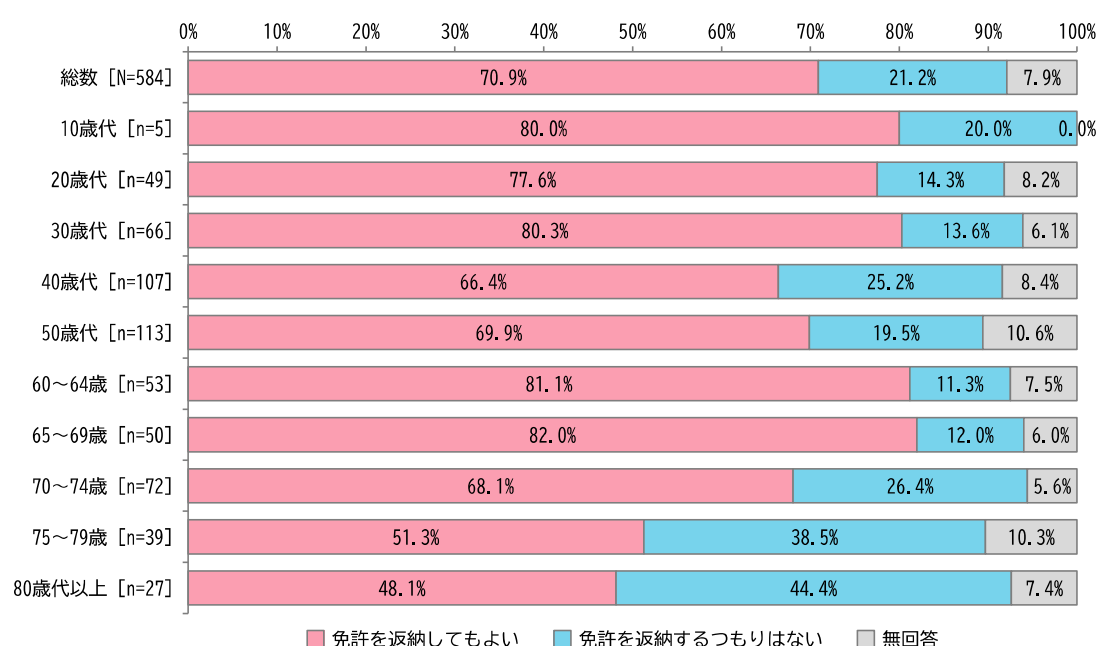
図表59 何歳まで自動車運転を続けたいか



⑥ 将来的な自動車運転免許の返納の考え

- ◇ 「免許を返納してもよい」が70.9%、「免許を返納するつもりはない」が21.2%となっています。
- ◇ 年齢別にみると、若い人ほど「免許を返納してもよい」の割合が高くなります。一方、高齢者になるほど、「免許を返納するつもりがない」が多くなります。

図表60 将来的な自動車運転免許の返納の考え

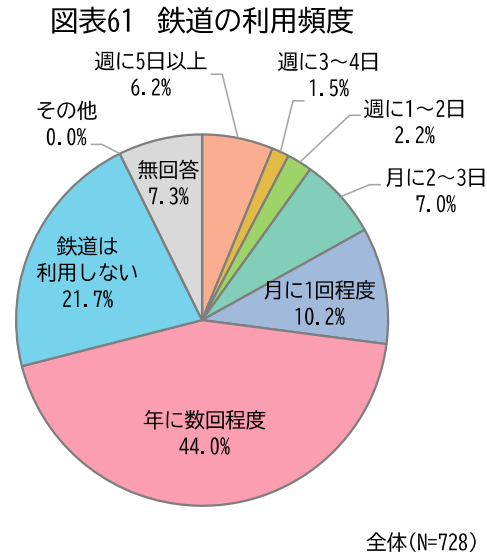


（４）公共交通の利用実態と意識・要望

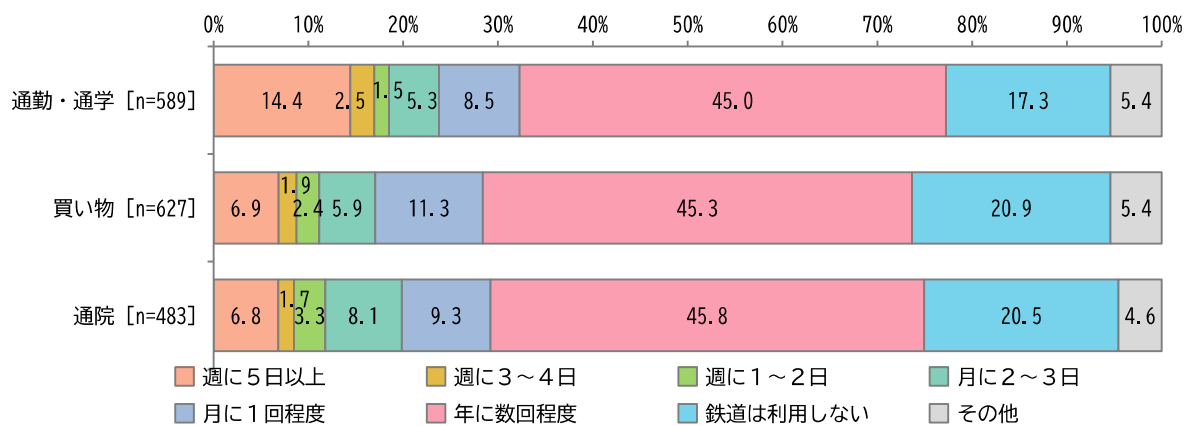
① JR（鉄道）

1-1 利用頻度

◇「年に数回程度」が44.0%と最も多く、次いで「鉄道は利用しない」が21.7%、「月に1回程度」が10.2%となっています。



【参考 目的別利用頻度】

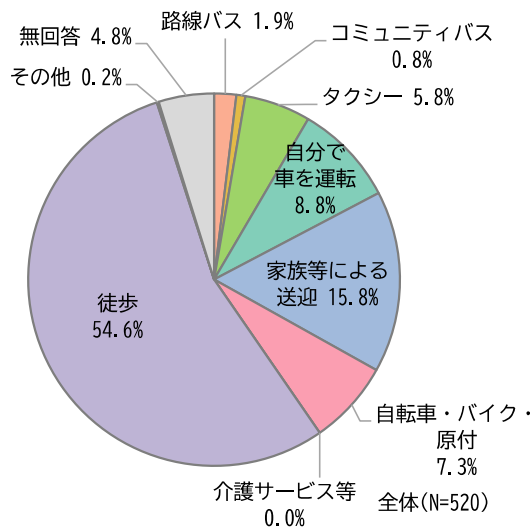


※P28の（２）日常生活の外出行動①主な行き先で、通勤・通学、買い物、通院ごとに「荻田町内」「荻田町外」を選択した方を対象に集計した結果を示している。

1-2 鉄道駅に行く際に利用する手段

◇「徒歩」が54.6%と最も多く、次いで「家族等による送迎」が15.8%、「自分で車を運転」が8.8%となっています。

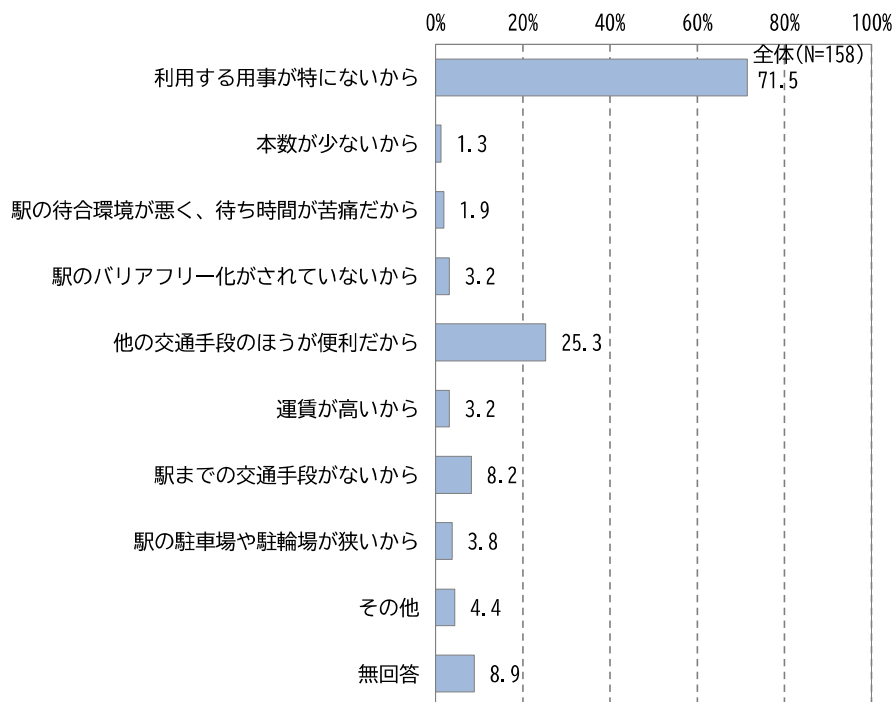
図表62 鉄道駅までの移動手段



1-3 鉄道を利用しない理由

◇「利用する用事が特にないから」が71.5%と最も多く、次いで「他の交通手段のほうが便利だから」が25.3%となっています。

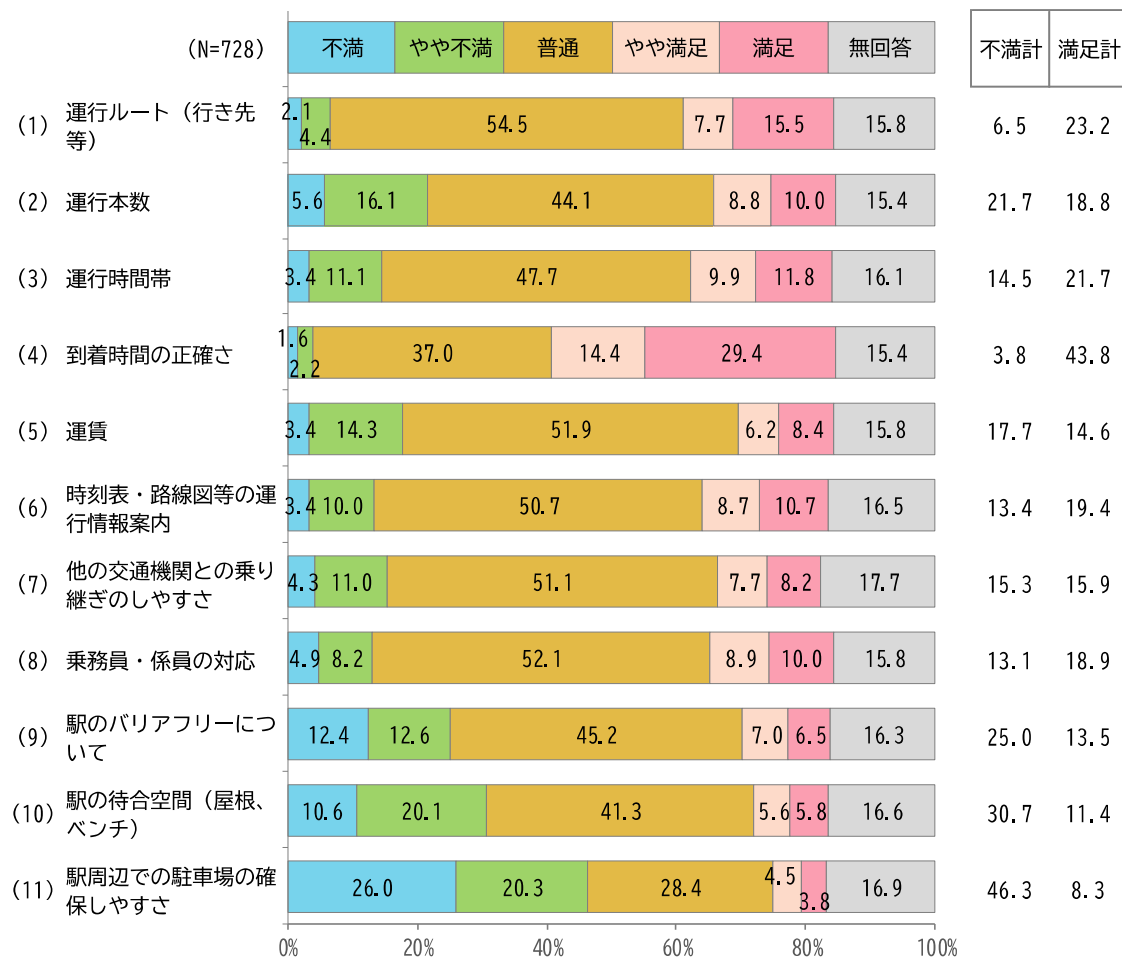
図表63 鉄道を利用しない理由



1-4 鉄道の運行サービスの満足度

◇ 満足の合計より不満の合計が多くなっている項目として、「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」「駅の待合空間（屋根、ベンチ）」「駅のバリアフリーについて」「運行本数」「運賃」が挙げられます。

図表64 鉄道の運行サービスの満足度

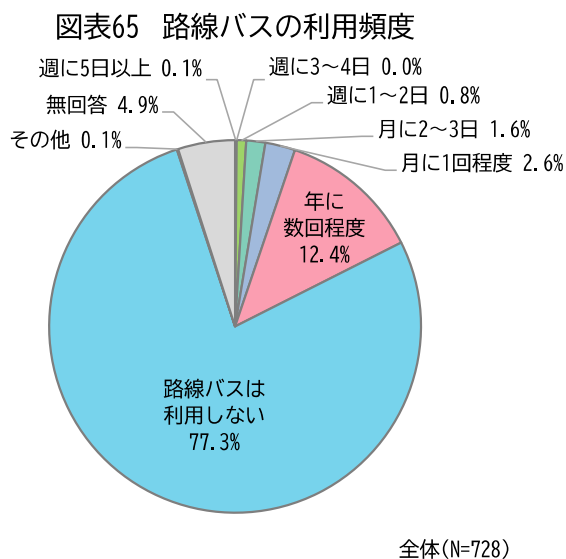


※不満計は、「不満」「やや不満」の合計の値、満足計は「満足」「やや満足」の合計の値を示している。

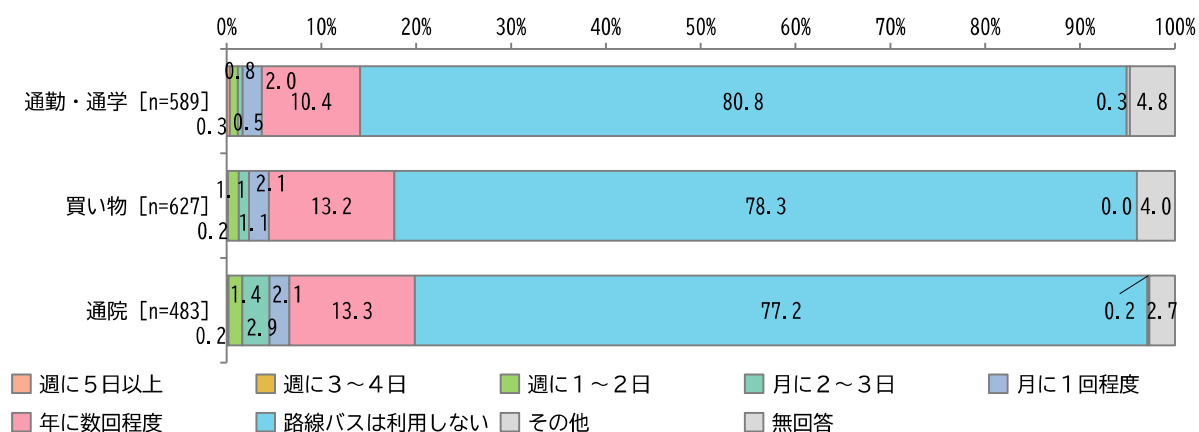
② 路線バス

2-1 利用頻度

☆「路線バスは利用しない」が77.3%と最も多く、次いで「年に数回程度」が12.4%、「月に1回程度」が2.6%となっています。



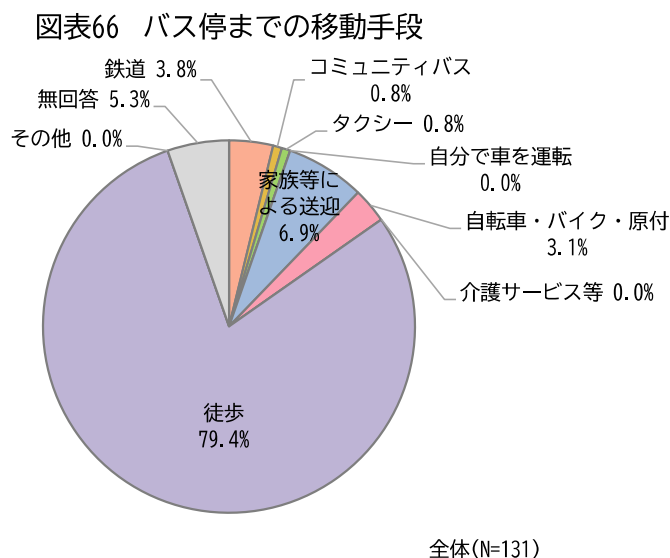
【参考 目的別利用頻度】



※P28の(2) 日常生活の外出行動① 主な行き先で、通勤・通学、買い物、通院ごとに「苅田町内」「苅田町外」を選択した方を対象に集計した結果を示している。

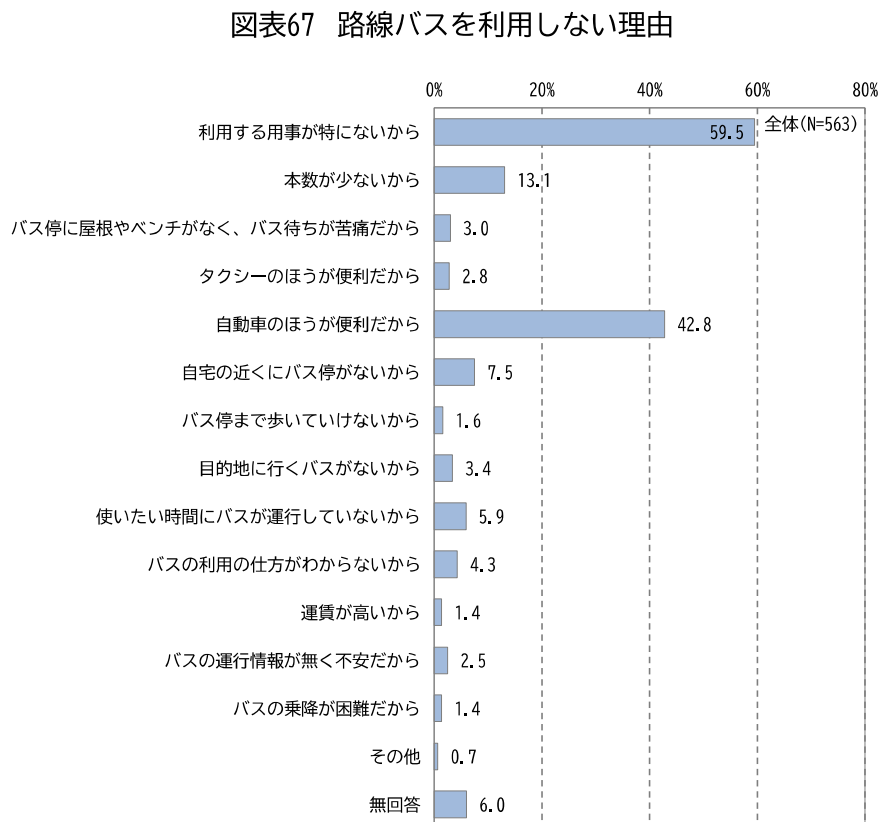
2-2 バス停に行く際に利用する手段

◇「徒歩」が79.4%と最も多く、次いで「家族等による送迎」が6.9%、「自転車・バイク・原付」が3.1%となっています。



2-3 路線バスを利用しない理由

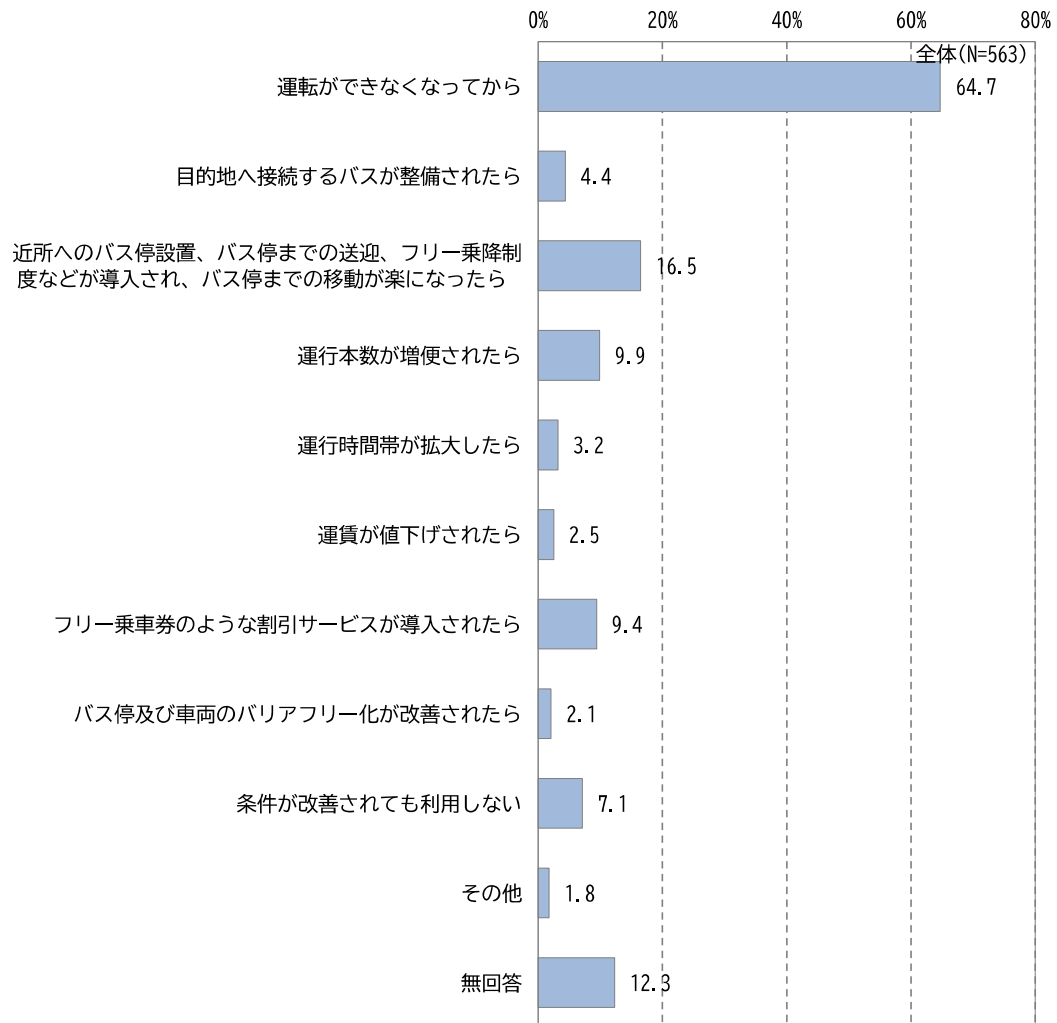
◇「利用する用事が特にないから」が59.5%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が42.8%、「本数が少ないから」が13.1%となっています。



2-4 今後、路線バスを利用するための条件

☆「運転ができなくなってから」が64.7%と最も多く、次いで「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度などが導入され、バス停までの移動が楽になったら」が16.5%、「運行本数が増便されたら」が9.9%となっています。

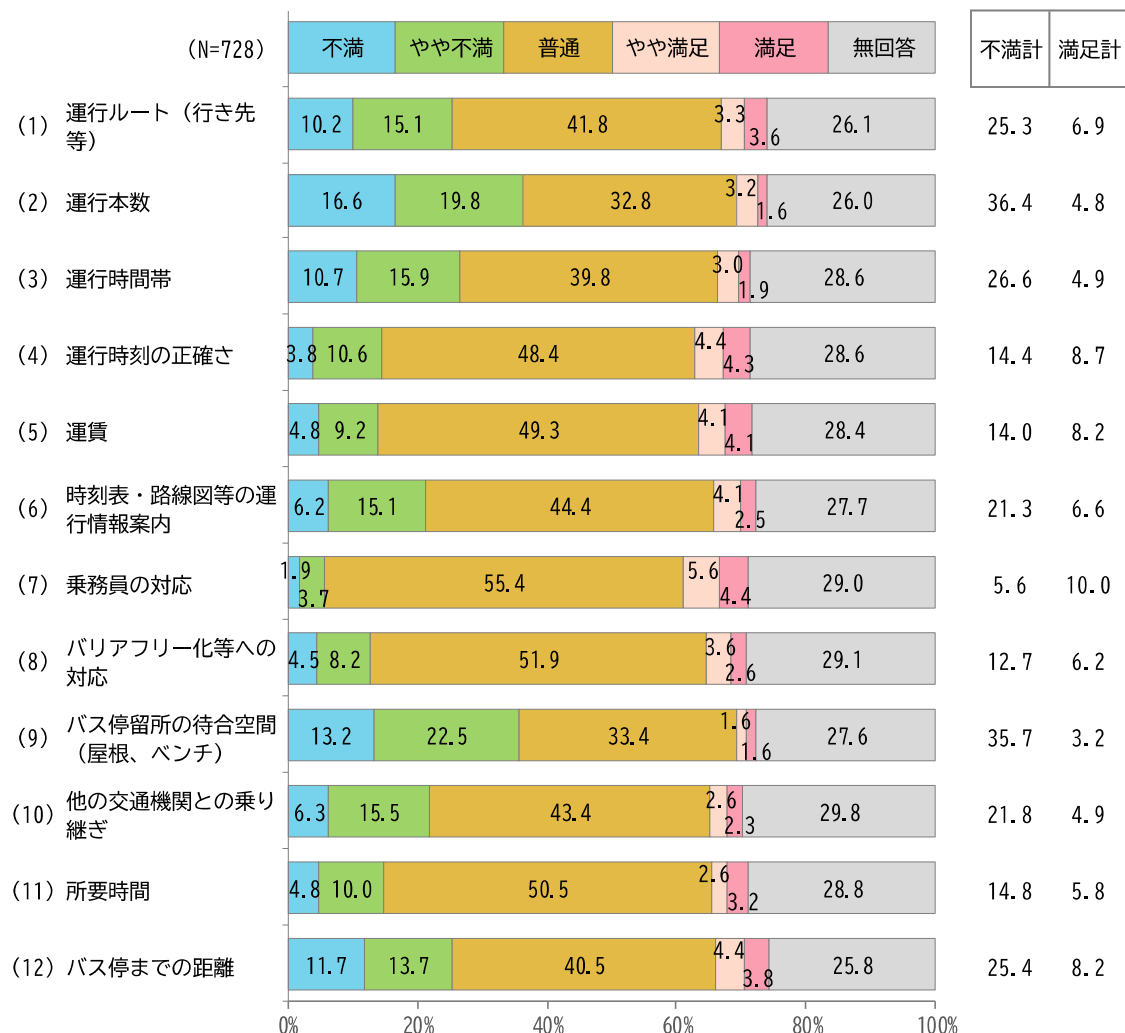
図表68 路線バスを利用するための条件



2-5 路線バスの運行サービスの満足度

☆ 満足の合計より不満の合計が多くなっている項目として、「乗務員の対応」を除き、すべての項目となっています。特に「運行本数」「バス停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」「運行時間帯」「バス停までの距離」「運行ルート（行き先等）」の不満が挙げられています。

図表69 路線バスの運行サービスの満足度



※不満計は、「不満」「やや不満」の合計の値、満足計は「満足」「やや満足」の合計の値を示している。

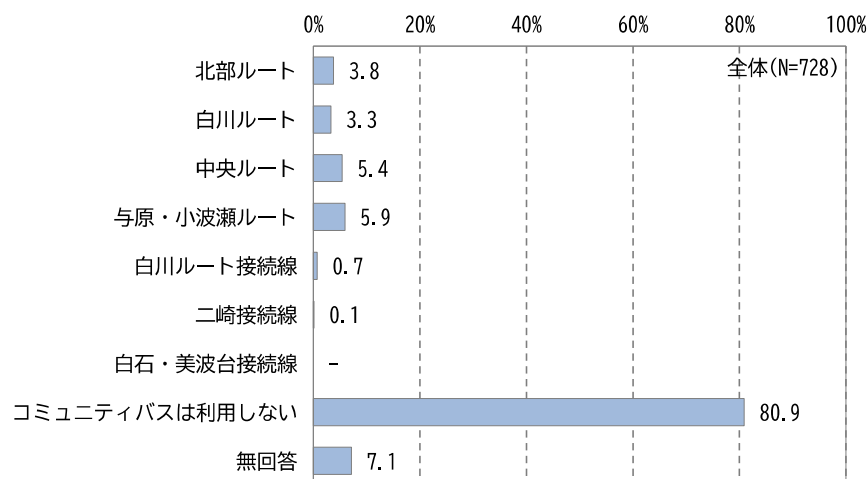
③ コミュニティバス

3-1 利用する路線

☆ 「コミュニティバスは利用しない」が80.9%と最も多くなっています。

☆ 利用者を年齢別にみると、高齢者（クロス集計表の赤枠）ほどコミュニティバスを利用している割合が高くなります。

図表70 コミュニティバスで利用する路線



[クロス集計表]

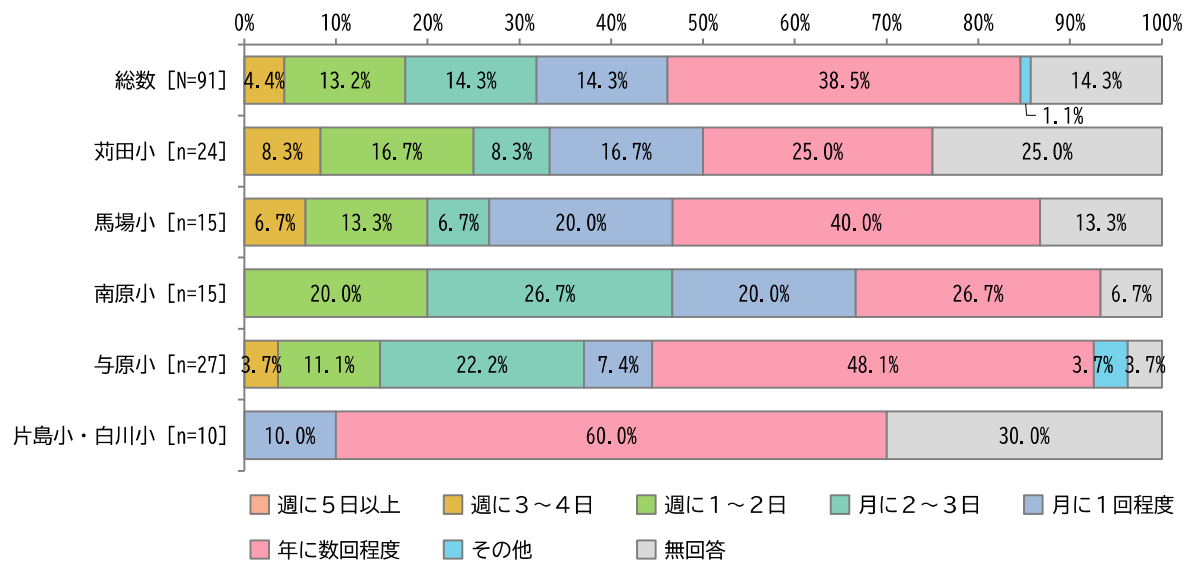
		北部ルート	白川ルート	中央ルート	与原・小波瀬ルート	白川ルート接続線	二崎接続線	白石・美波台接続線	コミュニティバスは利用しない	無回答
10歳代	%	100.0	0.0	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0	90.9	0.0
	件	11	0	1	0	0	0	0	10	0
20歳代	%	100.0	1.9	3.7	3.7	0.0	0.0	0.0	88.9	5.6
	件	54	1	2	2	0	0	0	48	3
30歳代	%	100.0	0.0	1.4	4.3	4.3	0.0	0.0	89.9	2.9
	件	69	0	1	3	3	0	0	62	2
40歳代	%	100.0	3.6	0.9	1.8	1.8	0.0	0.0	86.4	9.1
	件	110	4	1	2	2	0	0	95	10
50歳代	%	100.0	0.9	4.3	1.7	0.0	1.7	0.0	87.8	7.8
	件	115	1	5	2	0	2	0	101	9
60～64歳	%	100.0	0.0	0.0	1.6	4.8	0.0	0.0	88.9	4.8
	件	63	0	0	1	3	0	0	56	3
65～69歳	%	100.0	3.6	3.6	1.8	5.4	1.8	0.0	85.7	3.6
	件	56	2	2	1	3	1	0	48	2
70～74歳	%	100.0	4.9	2.9	6.9	5.9	1.0	0.0	79.4	5.9
	件	102	5	3	7	6	1	0	81	6
75～79歳	%	100.0	10.4	7.5	11.9	14.9	0.0	0.0	61.2	13.4
	件	67	7	5	8	10	0	0	41	9
80歳代以上	%	100.0	10.3	5.1	16.7	20.5	1.3	1.3	56.4	10.3
	件	78	8	4	13	16	1	1	44	8

3-2 利用頻度

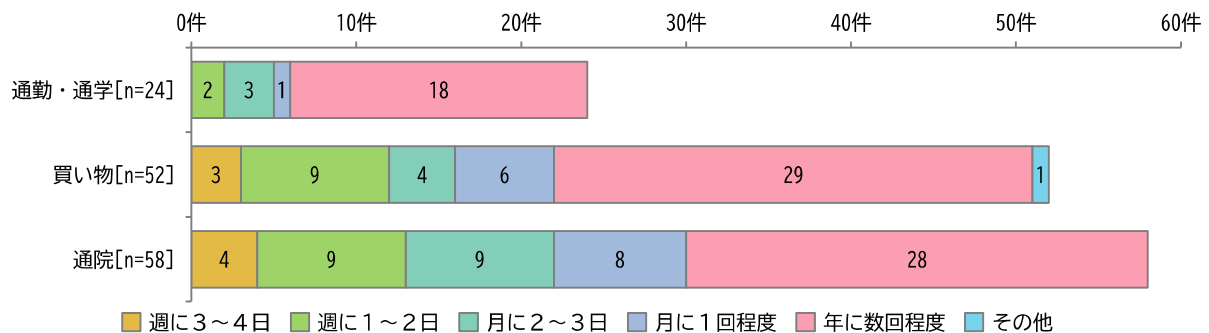
◇ 「年に数回程度」が38.5%と最も多く、次いで「月に2～3日」「月に1回程度」が14.3%、「週に1～2日」が13.2%となっています。

◇ 小学校区別にみると、馬場小、片島小・白川小は利用頻度が他の小学校区に比べて低くなっています。

図表71 コミュニティバスの利用頻度



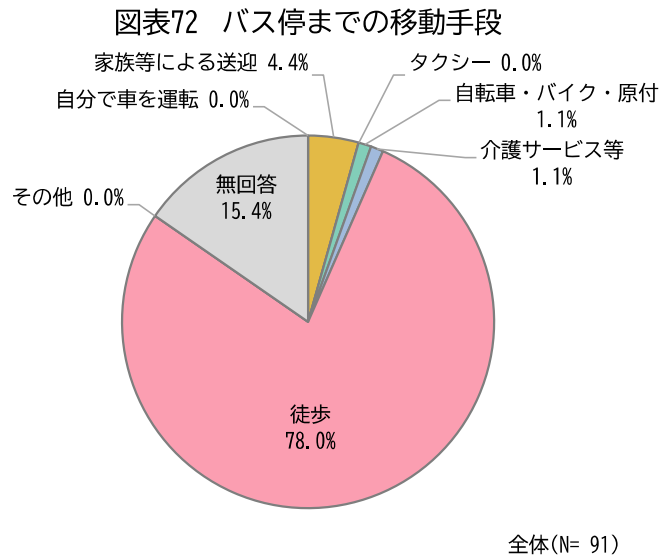
【参考 目的別利用頻度】



※P28の(2)日常生活の外出行動①主な行き先で、通勤・通学、買い物、通院ごとに「荻田町内」「荻田町外」を選択した方を対象に集計した結果を示している。

3-3 バス停に行く際に利用する手段

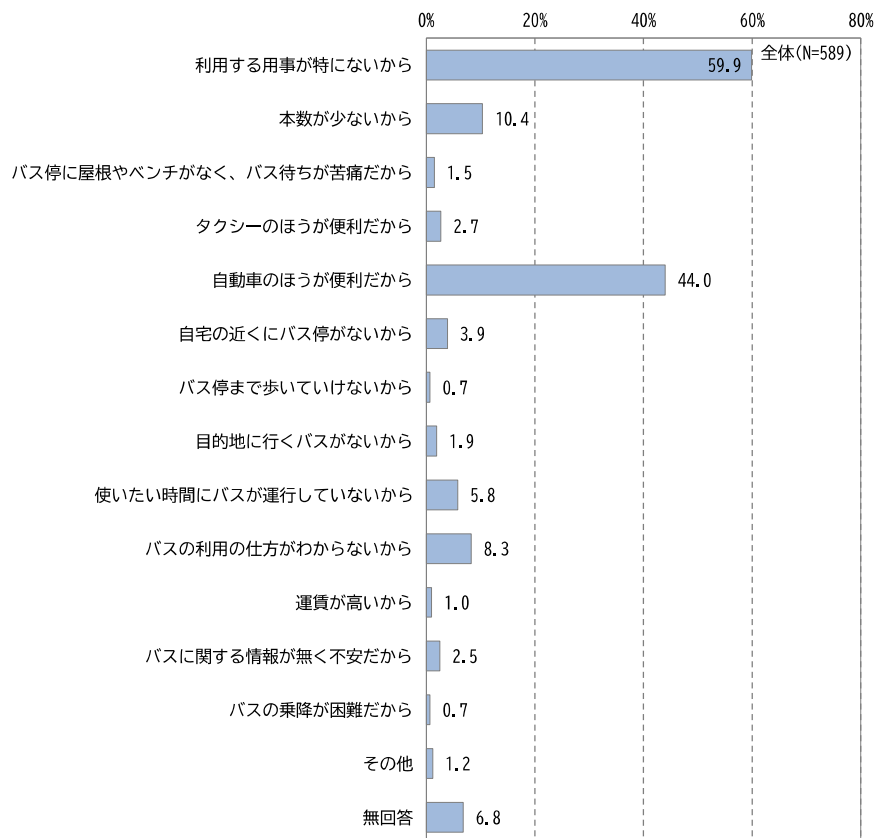
☆「徒歩」が78.0%と最も多く、次いで「家族等による送迎」が4.4%となっています。



3-4 コミュニティバスを利用しない理由

☆「利用する用事が特にないから」が59.9%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が44.0%、「本数が少ないから」が10.4%となっています。

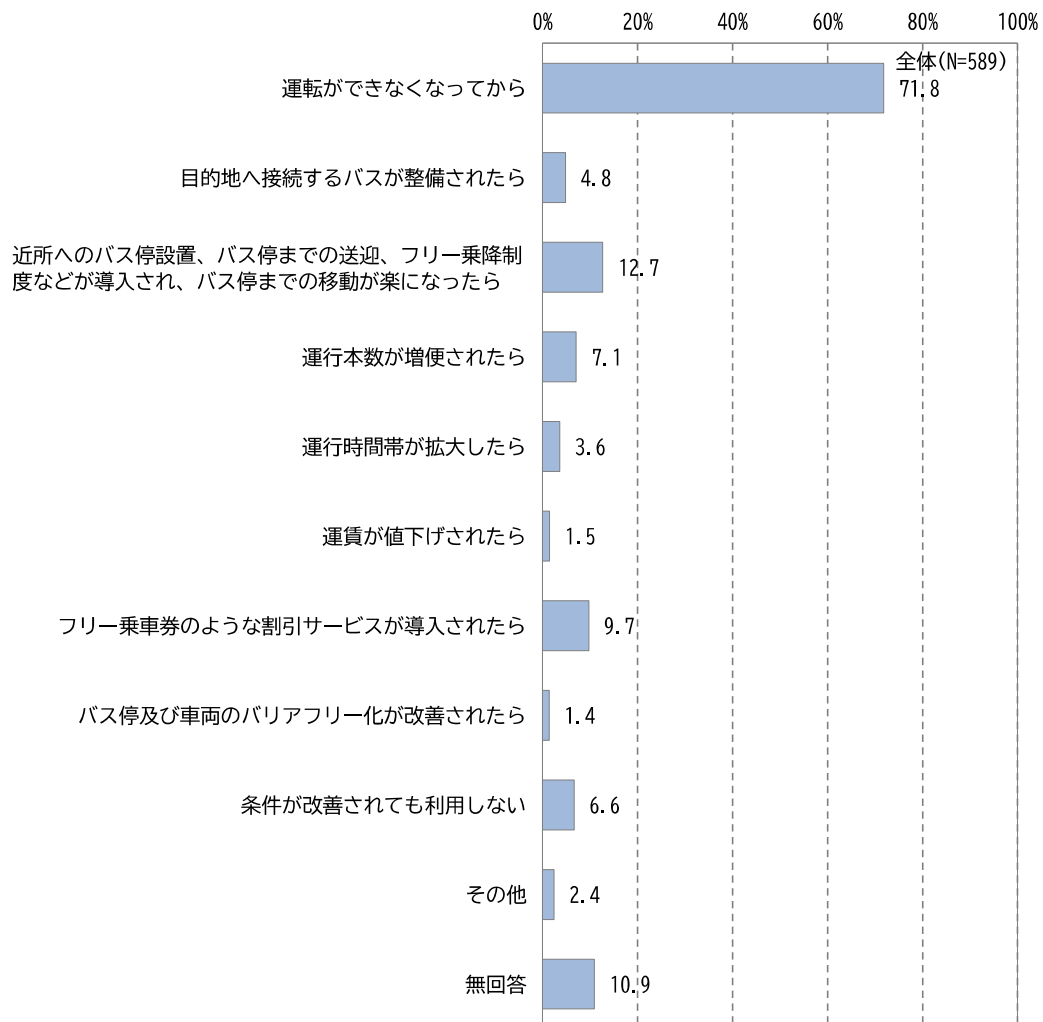
図表73 コミュニティバスを利用しない理由



3-5 今後、コミュニティバスを利用するための条件

☆「運転ができなくなってから」が71.8%と最も多く、次いで「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度などが導入され、バス停までの移動が楽になったら」が12.7%、「フリー乗車券のような割引サービスが導入されたら」が9.7%となっています。

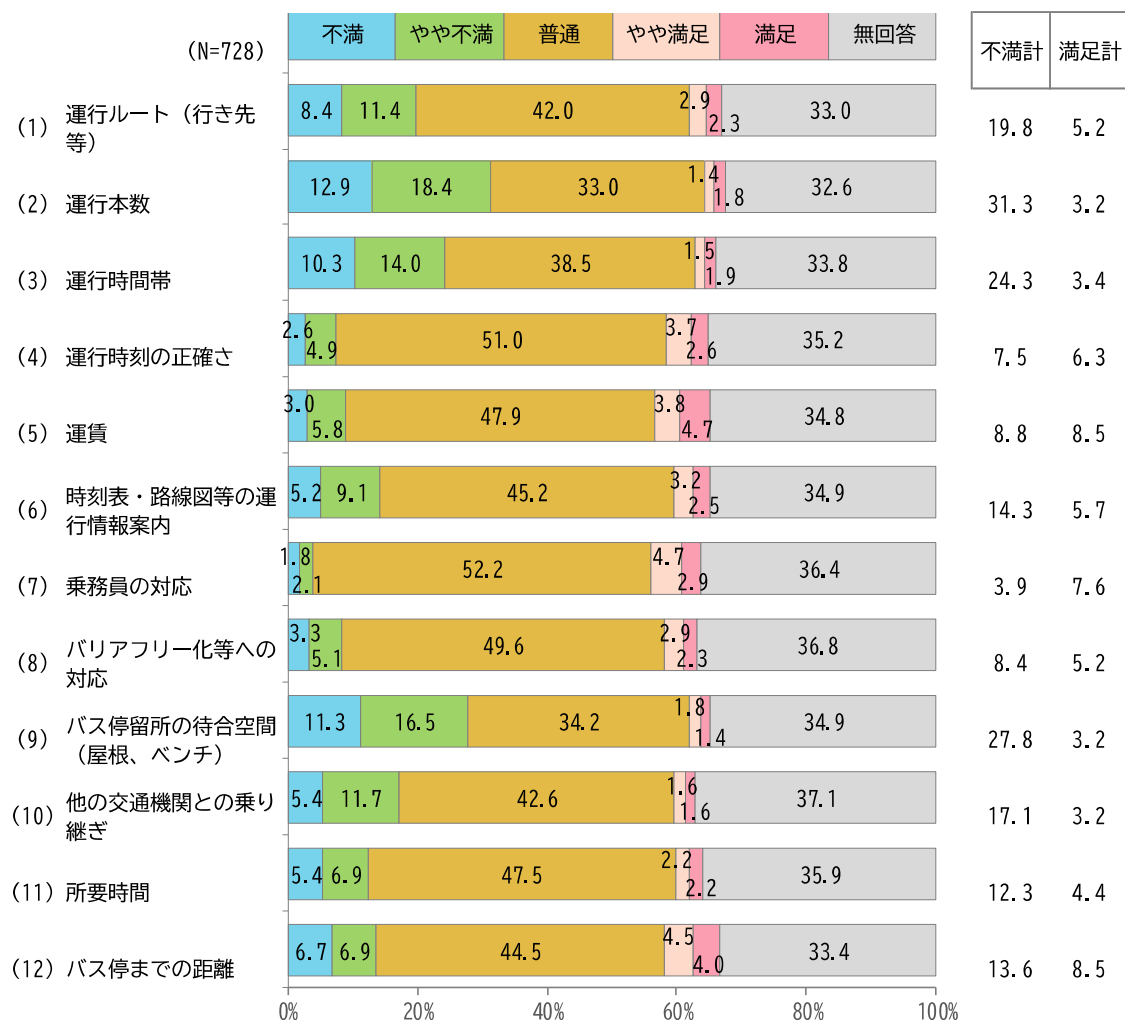
図表74 コミュニティバスを利用するための条件



3-6 コミュニティバスの運行サービスの満足度

☆ 満足の合計より不満の合計が多くなっている項目として、「乗務員の対応」を除き、すべての項目となっています。特に「運行本数」「バス停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」「運行時間帯」「運行ルート（行き先等）」の不満が挙げられています。

図表75 コミュニティバスの運行サービスの満足度

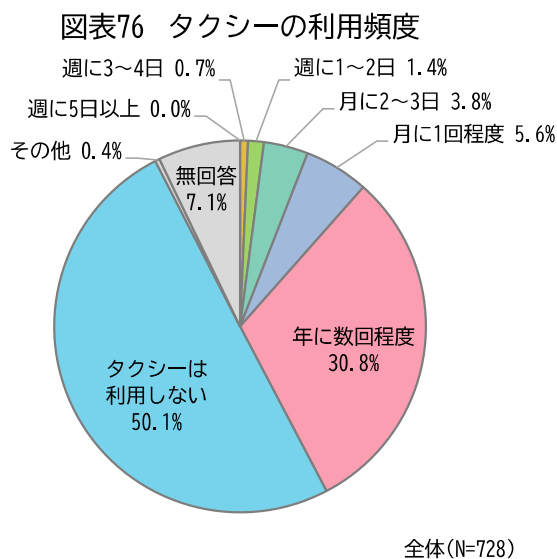


※不満計は、「不満」「やや不満」の合計の値、満足計は「満足」「やや満足」の合計の値を示している。

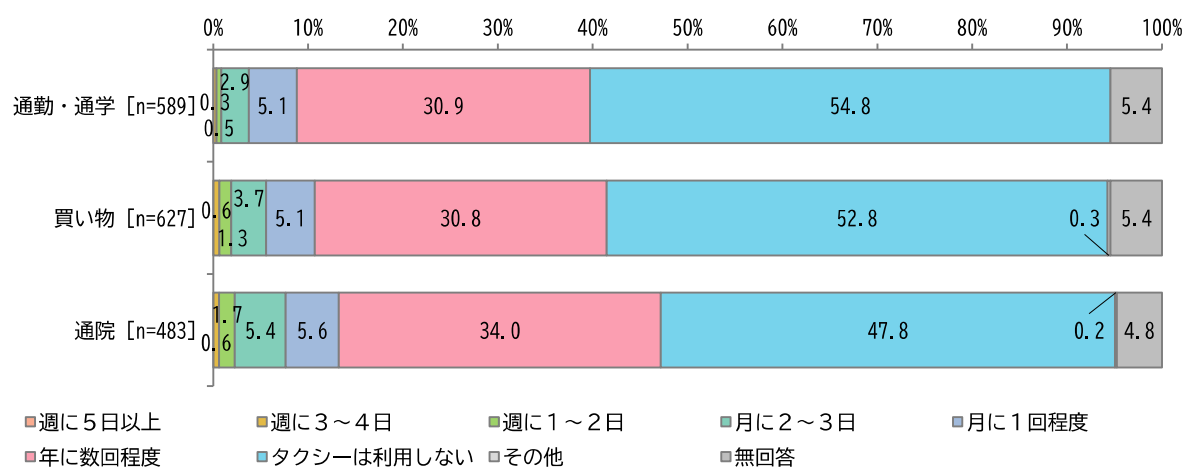
④ タクシー

4-1 利用頻度

☆「タクシーは利用しない」が50.1%と最も多く、次いで「年に数回程度」が30.8%、「月に1回程度」が5.6%となっています。



【参考 目的別利用頻度】

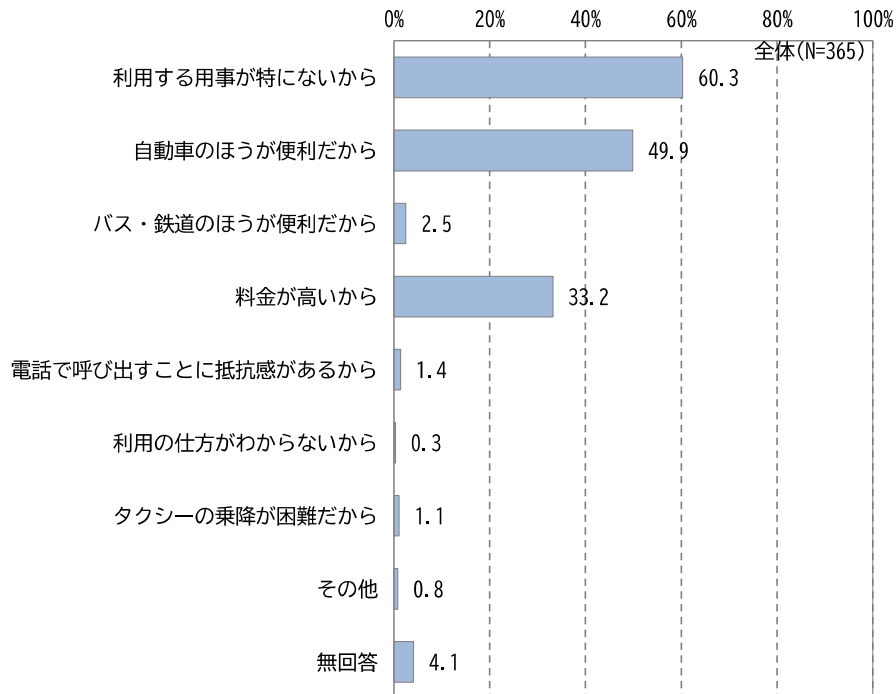


※P28の(2) 日常生活の外出行動①主な行き先で、通勤・通学、買い物、通院ごとに「苅田町内」「苅田町外」を選択した方を対象に集計した結果を示している。

4-2 タクシーを利用しない理由

☆「利用する用事が特になから」が60.3%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が49.9%、「料金が高いから」が33.2%となっています。

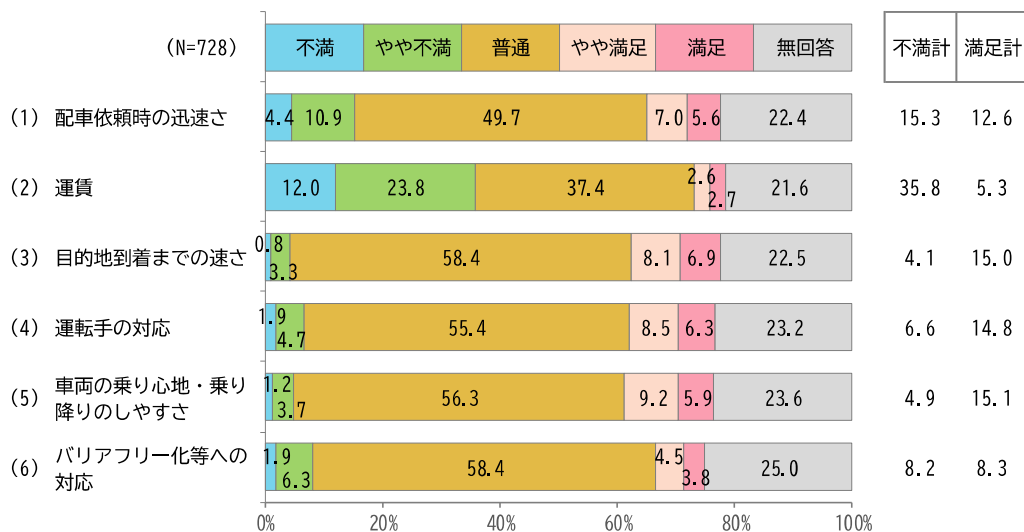
図表77 タクシーを利用しない理由



4-3 タクシーの運行サービスの満足度

☆ 満足の合計より不満の合計が多くなっている項目として、「運賃」「配車依頼時の迅速さ」が挙げられます。

図表78 タクシーの運行サービスの満足度



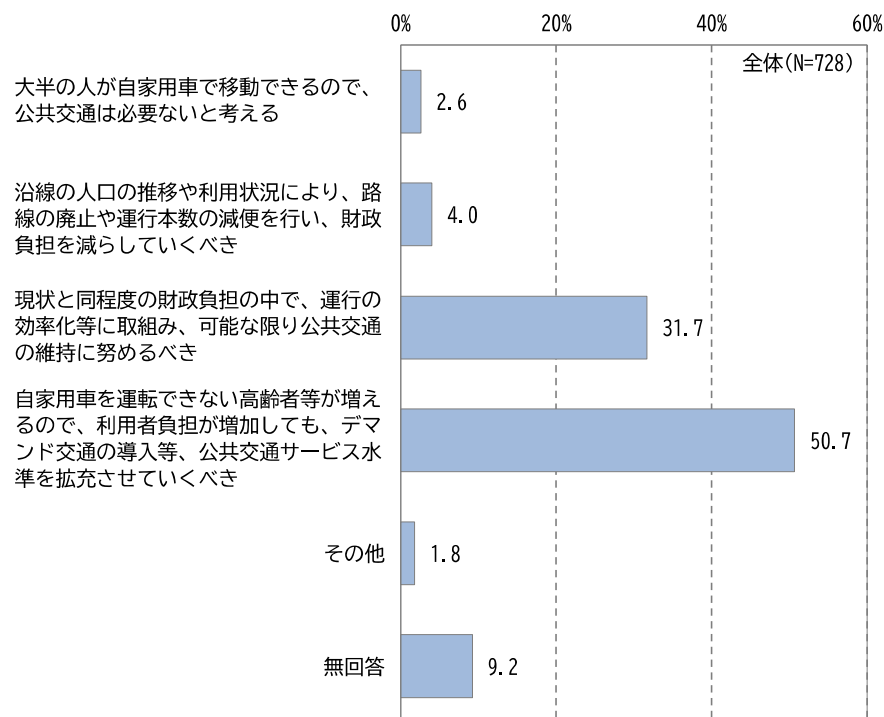
※不満計は、「不満」「やや不満」の合計の値、満足計は「満足」「やや満足」の合計の値を示している。

（５）公共交通のあり方

① 今後の公共交通で取組むべき事項

☆「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担が増加しても、デマンド交通の導入等、公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が50.7%と最も多く、次いで「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等に取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が31.7%となっています。

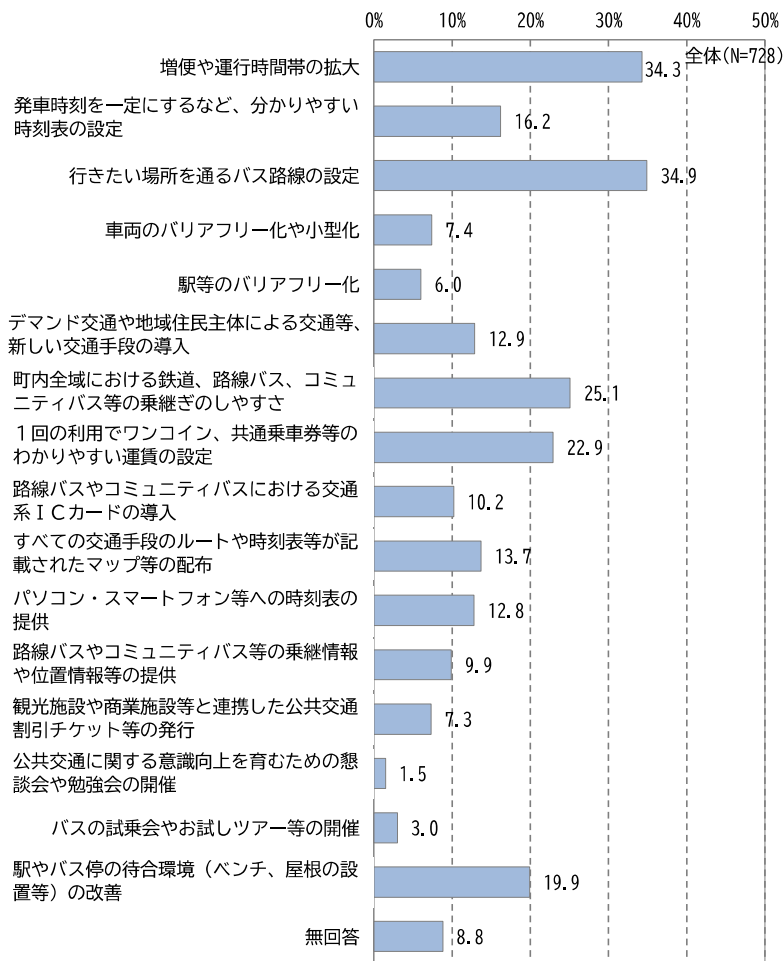
図表79 公共交通で取組むべき事項



② 公共交通の利用者を増やすために効果的な取り組み

- ☆ 「行きたい場所を通るバス路線の設定」が34.9%と最も多く、次いで「増便や運行時間帯の拡大」が34.3%、「町内全域における鉄道、路線バス、コミュニティバス等の乗継ぎのしやすさ」が25.1%となっています。
- ☆ 小学校区別にみると、片島小・白川小校区の方は、「行きたい場所を通るバス路線の設定」「町内全域における鉄道、路線バス、コミュニティバス等の乗継ぎのしやすさ」の割合が他の小学校区に比べ、高くなっています。

図表80 公共交通の利用者を増やすために効果的な取り組み



[クロス集計表]

	増便や運行 時間帯の 拡大	発車時刻を 一定にする など、分か りやすい 時刻表の 設定	行きたい 場所を通 るバス路 線の設定	車両のバ リアフ リー化や 小型化	駅等のバ リアフ リー化	デマンド 交通や地 域住民主 体による 交通等、 新しい交 通手段の 導入	町内全域 における 鉄道、路 線バス、 コミュニ ティバス 等の乗継 ぎのしや すさ	1回の利 用でワン コイン、 共通乗車 券等のわ かりやす い運賃の 設定	路線バス やコミュニ ティバス における 交通系 ICカー ドの導入	すべての 交通手段 のルートや 時刻表等 が記載さ れたマッ プ等の配 布	パソ コン ・ス マ ー ト フ ォ ン 等 へ の 時 刻 表 の 提 供	路線バス やコミュニ ティバス 等の乗 継情報や 位置情報 等の提供	観光施設 や商業施 設等と連 携した公 共交通割 引チケット 等の発行	公共交通 に関する 意識向上 を育むた めの懇談 会や勉強 会の開催	バスの試 乗会やお 試しツ アー等の 開催	駅やバス 停の待合 環境（ベ ンチ、 屋根の設 置等）の 改善	無回答		
刈田小	% 件 220	100.0 92	41.8 33	15.0 81	36.8 18	8.2 18	1.8 4	13.2 29	27.7 61	25.9 57	9.5 21	13.6 30	10.9 24	8.2 18	10.9 24	1.4 3	1.8 4	19.1 42	5.9 13
馬場小	% 件 146	100.0 45	30.8 38	26.0 48	32.9 14	9.6 14	2.1 3	13.0 19	25.3 37	22.6 33	13.0 19	17.1 25	14.4 21	9.6 14	5.5 10	0.7 1	2.1 3	21.2 31	7.5 11
南原小	% 件 85	100.0 30	35.3 30	11.8 10	28.2 24	4.7 4	2.4 2	9.4 8	25.9 22	29.4 25	8.2 7	14.1 12	16.5 14	10.6 9	5.9 5	1.2 1	4.7 4	22.4 19	12.9 11
与願小	% 件 227	100.0 64	28.2 30	13.2 78	34.4 17	7.5 17	14.5 33	15.0 34	21.6 49	21.1 48	11.0 25	11.9 27	13.2 30	11.9 27	5.3 12	2.2 5	3.5 8	20.3 46	8.8 20
片島小・ 白川小	% 件 44	100.0 17	38.6 5	11.4 22	50.0 1	2.3 1	4.5 2	9.1 4	31.8 14	9.1 4	4.5 2	13.6 6	9.1 6	9.1 9	2.3 4	6.8 1	15.9 3	11.4 7	20.0 5
無回答	% 件 6	100.0 2	33.3 2	33.3 2	16.7 1	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	66.7 4

※網かけ表示は、小学校区別にみて割合が高くなる項目ほど濃く表示している。

(6) 苅田町の公共交通をより良くするための自由意見

バスの本数・ルートの改善、小波瀬西工大前駅構内のバリアフリー化、小波瀬西工大前駅周辺の道路改善・環境整備、バス利用のわかりやすさ、運賃の割引サービスの導入に関するご意見が多く挙げられています。

※カテゴリー別に集約したものを抜粋して掲載

バスの本数・ルートの改善

- ・ 町役場と主要施設を主ルートにバス路線を設置する。
- ・ バスの増便、行き先の拡充等を推し進めれば利用者は増える。
- ・ 体験や移動が目的で有れば、タイミングが一番重要になるので遅延の起きないルール整備を全体で検討すべきである。
- ・ 学生が通学に駅まで乗車できる時間帯のコミュニティバスを運行していない。
- ・ コミュニティバスの目的地に着くまでに遠回りしすぎて時間がかかる。
- ・ 今は自分で車を運転できるが、近い将来コミュニティバスや路線バスの世話になるので、増便、バス停の見直し等を図ってほしい。
- ・ 北九州空港行きのバスを通してほしい。

小波瀬西工大前駅構内のバリアフリー化

- ・ 駅は、大学生をはじめたくさんの人が利用しているので、新しく使いやすい駅にしてほしい。高齢者や車いすの方が安心して利用できるようにしなければいけないと感じている。
- ・ 駅を便利にしてほしい。エレベーターもなく、子供を連れての利用は本当に不便である。
- ・ 現在は足が不自由なため、最寄の駅はエレベーターがないので使用できない。わざわざ自家用車で苅田駅まで行っている。有料の駐車場も借りている。駅を含めバリアフリーにしてほしい。
- ・ 駅のバリアフリー化と今の駅の状態の改善（道路、駐車場）。駅を移動させてほしい。

小波瀬西工大前駅周辺の道路改善・環境整備

- ・ 駅での送迎が難しく、狭くて危険なので、駅の構造やロータリーなどの見直しが必要である。
- ・ 駅の送迎車などの違法駐車対策。上下線に停車しているため、歩行者との接触の危険性が懸念される。特に通勤通学時間は利用者も多くかなり危険。車線分離標の設置など駐車出来ない対策を講じてほしい。
- ・ 駅周辺の環境整備、移転等を早急に進めてほしい。
- ・ 駅周辺整備は、放置状態で利用者には使いづらい。JR沿線で病院隣接にも関わらず、バリアフリーの取り組み・改善もされず、公共交通機関としては、利用者離れが進むと感じる。

バス利用のわかりやすさ

- ・ 自分は車を利用するが、高齢の親は、バスをよく利用する。コミュニティバスの路線を間違ってしまうこともある。例えば、路線マップの色とバスの色を同じにする等の誰でもわかる見える化ができると嬉しい。
- ・ コミュニティバスを利用したいが、乗り方やルート等がわからずに乗れない。バスの乗り方、コースを知りたい。
- ・ 行きたいところにどのコースに乗ればスムーズに行けるのかわからない。わかりやすいマップを記載してほしい。

運賃の割引サービスの導入

- ・ 免許を返納した方は、バスやタクシーを割引くなどメリットがあるとよいと思う。
- ・ 病院の通院に、タクシー利用の補助があるといいと思う。
- ・ 希望者のみの往復1回無料券、おためし券等を作り、乗っていただく方を増やす。親子、体験、割引または無料券を作り、希望者にお渡しする等、未来に向けて広報に取り込んでいただきたい。

2. 交通事業者アンケート調査

(1) 調査概要

目的	交通事業者が抱える課題や、利用者のニーズの変化、他の交通事業者との連携の可能性、今後の公共交通サービスのあり方等を把握することを目的として、交通事業者アンケート調査を実施。
対象者	・ 鉄道：JR九州 ・ 路線バス：太陽交通、西鉄バス北九州 ・ タクシー：太陽交通、かんだ安全タクシー、山田タクシー
調査方法	・ 電子メール・FAX・直接配布によるアンケート調査票の配布・回収
調査実施日	・ 令和5年(2023年)9月8日～令和5年(2023年)9月14日
主な調査項目	・ 利用者利用特性・ニーズの変化 ・ 経営上の問題 ・ 利用者からの意見 ・ 他事業者との連携 ・ 経営改善策 ・ 行政への要望 ・ コミュニティバスの認知度

(2) 調査結果(抜粋・要約)

○鉄道

(現状を◇、問題点・課題を■、要望を☆で記載)

利用者特性・ニーズの変化	◇<u>利用者は回復傾向</u> ・ コロナ禍が落ち着いて4年前の通常時のご利用に戻りつつある。 ◇<u>大学生利用者が多い</u> ・ 小波瀬西工大前駅は、西日本工業大学に近い駅で、大学に通われる学生の利用が多い。 ◇<u>空港利用者がいる</u> ・ 苅田駅は、北九州空港にも近いので、空港利用のお客さまも見受けられる。
経営上の問題	■<u>労働力不足・収入不足</u> ・ 日豊本線に限らず、少子高齢化の進行や人口減少、将来の労働力不足や激甚化する自然災害への対応、それに加え、昨年度までの新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、鉄道のご利用が減ったことによる大幅な収入減などの問題を抱えている。
他事業者との連携	☆<u>緊急時の代替輸送の連携</u> ・ 長時間運転を見合わせるような事故や災害が起きた時の代替輸送の手配時などは、ご協力頂きたい。
経営改善策	◇<u>イベントの実施</u> ・ 鉄道の利用促進を目的に、夏休み期間にこども向け乗り放題きっぷの販売「こどもぼうけんきっぷ」や九州全エリアを対象としたディズニースタンプラリーの実施。 ・ 地域の魅力を発信する「駅長おすすめのJR九州ウォーキング」などを開催しており、これまで鉄道を利用していなかった方へのきっかけづくりなども行っている。
行政への要望	☆<u>イベントの実施</u> ・ 鉄道を利用したイベント企画など駅のにぎわいづくりを協力して実施したい。
コミュニティバスの認知度	・ 名前だけ知っている

○路線バス

(現状を◇、問題点・課題を■、要望を☆で記載)

利用者特性・ ニーズの変化	<u>◇利用者が少ない(高齢者利用)</u> ・利用者が1日1~2人である。 ・通勤時間帯を除くと、高齢者の利用に限られている。
経営上の問題	■乗務員不足 ・慢性的な乗務員不足が喫緊の課題となっている。 ■狭い道路の改善 ・住宅地が多く、道路が狭く見通しも悪いため安全面に無理がある。また、交通量も増えている。 ・西荻田バス停(小倉向け)の幅員が狭く、大型トレーラーなどの交通量も多いため、危険個所として認識している。
利用者からの意見	☆運行本数の改善・バス停の増設 ・空白時間帯(13時台・16時台)の増便。 ・新地~小波瀬間の商業施設ルミエール付近にバス停が増設されると便利。
他事業者との連携	☆デマンド交通の必要性 ・維持費を考えるとデマンドの方が、効率がよい。
経営改善策	<u>◇デマンド交通の必要性</u> ・乗り合い率が低いため、デマンド、乗り合いタクシーを考えている。 <u>◇他公共交通との接続・乗換案内</u> ・バス車内の液晶運賃モニターにJRの時刻表を表示し、乗り換え案内を行っている。 ・バスの乗り換えを考慮し、ダイヤ作成を行っている。
行政への要望	☆デマンド交通の必要性 ・今後の乗り合い率、高齢化、物価高騰化を考えれば、乗り合いタクシー、コミュニティバスでの利用がよい。 ・定時定路線のバス運行のメリットもあるが、行きたい時間に行きたい場所に行けるデマンドバスなども選択肢の一つとして検討頂きたい。
コミュニティバスの 認知度	・よく知っている:1社 ・名前だけ知っている:1社

○タクシー

(現状を◇、問題点・課題を■、要望を☆で記載)

経営上の問題	■運転手不足 ・ 一番の課題は、やはり運転手不足。コロナ前より12名減となっている。募集はしているが、応募がない。 ・ 運転手の高齢化や体調不良等あり、厳しい状況である。 ・ 乗務員不足。
利用者からの意見	■バスの運行時間の改善 ・ 病院・買い物に行く時は、コミュニティバスに乗るが、帰りは、時間が合わないか、買い物の荷物があり、タクシーにて帰る。 ■運賃の補助 ・ 国民年金者には、負担が大きい。
経営改善策	◇カード決済の導入 ・ 9月よりカード決済ができるようになったので、遠方から来られる出張の方の対応もスムーズになった。
行政への要望	☆高齢者が使いやすい支援 ・ 出来れば高齢者・免許返納者が気軽にタクシーを使えるような、対策に期待。
コミュニティバスの認知度	・ よく知っている:2社 ・ 名前だけ知っている:1社

3. 関係事業者・団体アンケート調査

(1) 調査概要

目的	利用者からの公共交通サービスについての意見、交通事業者との連携の可能性、公共交通への要望、今後の公共交通サービスのあり方等を把握することを目的として、関係事業者・団体アンケート調査を実施。
対象者	・ 企業：UBE三菱セメント九州工場、日産自動車九州、九州テクノメタルトヨタ自動車九州苅田工場、ユニ・チャームプロダクツ九州工場 ・ 地域団体：苅田商工会議所、苅田まちづくり観光協会 苅田町社会福祉協議会 ・ 生活施設：小波瀬病院、健和会京町病院、ルミエール苅田店、サンリブ苅田スーパーセンタートライアル苅田店、ラ・ムー苅田店 ・ 学校：福岡県立苅田工業高等学校、西日本工業大学おばせキャンパス 北九州保育福祉専門学校 ・ 自治会：若久二区、新津区、稲光区
調査方法	・ 電子メール・FAX・直接配布によるアンケート調査票の配布・回収
調査実施日	・ 令和5年(2023年)9月8日～令和5年(2023年)9月14日
主な調査項目	・ 通勤時の公共交通の問題 ・ 利用者(職員・生徒・町民等)からの意見 ・ 公共交通との連携 ・ 公共交通への要望 ・ コミュニティバスの認知度

(2) 調査結果

○企業

(現状を◇、問題点・課題を■、要望を☆で記載)

通勤時の公共交通の問題	■公共交通の不便さ ・ 一部の従業員が早朝や深夜に通勤する場合があります、公共交通機関では賄えない。また、従業員数が多く、公共交通機関では他の方に迷惑をかける恐れがある。
公共交通への要望	☆ルートの見直し ・ 企業を経由するバスを運行してほしい。 ・ 北九州空港～苅田駅間のバスがあるとよい。 ☆分かりやすい情報発信 ・ 分かりやすいバスの運行情報がほしい。
コミュニティバスの認知度	・ よく知っている：2社 ・ 名前だけ知っている：2社 ・ 知らない：1社

○地域団体

利用者からの意見	■乗りやすさ・使いやすさの改善 ・ コミュニティバスの時刻表が見にくい。 ・ コミュニティバスの使い方(路線など)がもう少しわかりやすいとよいというお声を聞いたことがある。 ・ 何処を通るルートか、どのバスに乗ればよいのか分かりづらい。 ■運行時間・ダイヤの改善 ・ 早い時間、遅い時間の対応が難しい。
----------	---

	・ 行事が多い「パンジープラザ」や「三原文化会館」に10時に間に合うように着けたり、行事終了後の12時過ぎに乘れたりするようなダイヤになれば、もっと利用者は増える。 ・ 乗り継ぎ時や帰りのバスまで待ち時間が長く、利用しづらい。 ・ 免許証を返納された高齢者が病院を受診する際に、丁度よい時間にバスがないので利用しづらい。 ・ インバウンドで韓国からの方が時間つぶしに来ているときがある。苅田駅周辺や等覚寺に行きたいけれどいい時間がない。 ■ルートの見直し・改善 ・ 家の近くにバス停がないので、利用できない。 ・ 目的地までかなり時間を要するので、利用できない。 ・ 白川地区の高齢者が、バス停が遠いのでパンジープラザまでなかなか行けない。 ■バリアフリー対応 ・ 杖歩行、歩行器使用の利用者への配慮がないし、パンジープラザの外で待つのは暑く館内で待っていたら置いて行かれた。
公共交通への要望	☆郊外部への対応 ・ コミュニティバスのルートから外れるところに住む方への支援がほしい。 ・ 白川エリア等、中心部から外れているエリアへの効率のよいルートを考えてほしい。 ☆フリー乗降の拡大 ・ 乗り降りフリーの区間をもっと増やしてほしい（百合ヶ丘や緑ヶ丘など高台は、特に必要性を感じる）。 ・ フリーの降車区間は斬新だと思う。全エリアでは難しいかと思うが、利用される方のニーズに合わせた対応を共有できる機会がほしい。 ☆イベントとの連携・実施 ・ イベントでのシャトルバス運行。 ・ 土日のみでよいので、等覚寺を楽しめる!といったキャンペーンの実施。 ・ 買い物に困っている方に向けた「買い物バスツアー」的な企画があってもよい。 ☆運賃の補助 ・ 行きはバス、帰りはタクシーの人が多いため、タクシーの補助をもう少し行ってもよい。 ・ 路線バス、コミュニティバス、タクシーを1つのパスポートで乗れるようにできると高齢者は利用しやすい。 ・ バスやタクシーどちらにも使えるカード（無償で限度あり）があれば、もっと気軽に利用できる。 ☆ルートの見直し・運行本数の改善 ・ 高齢者や障がい者がよく利用するところは、できるだけバス停を作ってほしい。 ・ 移動する手段がない方が利用しやすくなるように、本数を増やしてほしい。 ・ コミュニティバスは狭い道路を中心に走行すれば、路線バスとの使い分けができる。 ・ 運行便が少なくなっているため不便を感じている。 ・ 観光客を呼び込むためには、分かり易く便利な路線バスにすることが必要。
コミュニティバスの認知度	・ よく知っている:3団体

○生活施設

(現状を◇、問題点・課題を■、要望を☆で記載)

利用者からの意見	☆乗降場所の改善 ・小波瀬病院に隣接する、御所病院併設の健康管理センターに行く際に、小波瀬病院から歩くのが大変、健康管理センター前で乗降できたらよい。 ・小波瀬西工大前駅から病院側に直接、乗降出来たら助かる。 ■ルートの見直し ・不要なコースを通るため、運行ルートが長く、時間がかかる。
公共交通への要望	■小波瀬西工大前駅周辺の整備 ・小波瀬西工大前駅の駅前に車両の駐停車場所が少なく、危険。 ・小波瀬西工大前駅周辺の道路が危険。車両、自転車、歩行者が入り乱れている。特に朝は小学生や中高生の自転車も多く大変危険。 ☆小波瀬西工大前駅のバリアフリー化 ・小波瀬病院は、小波瀬西工大前駅に隣接しているが、駅の出入口が西日本工業大学前側しかなく、病院来院者のうちJR利用者は、長い坂を歩行する必要がある。その対応として駅までの定期送迎車両（法人車両。運転はシルバー人材センター）を運行している。病院来院者だけでなく、山手側の住人の方々の駅の利用者の事も踏まえて駅の再開発をして頂けると助かる。 ・駅から病院まで、バリアフリー通路があると助かる。 ・小波瀬西工大前駅のホームが狭すぎて危険と感じる。エレベーターもない。 ☆ICカードの導入 ・交通系ICカードが導入されるとよい。 ☆ルートの見直し ・公共機関（役場、駅他）及び病院と商業施設のみを巡るシンプルなルートを作ってほしい。
コミュニティバスの認知度	・よく知っている:3施設 ・名前だけ知っている:3施設

○学校

(現状を◇、問題点・課題を■、要望を☆で記載)

職員・生徒からの意見	☆運行時間・運賃の改善 ・本校の登下校時間に合わせて、苅田駅、小波瀬西工大前駅とつながった低運賃のバスがあるとありがたい。 ☆運行本数の改善 ・本数を増やしてほしい。 ・行橋駅（または小波瀬西工大前駅）から片島方面の便数が少ない。時間が合わない。
公共交通との連携	☆イベント時のシャトルバスの運行 ・文化祭や体育大会時に苅田駅や小波瀬西工大前駅から、臨時のシャトルバス。 ・大学祭の時などに、臨時便を運行していただき、大学に乗り入れていただく。機材（バス）に余裕があれば、チャーター便を運行する。
公共交通への要望	☆運行時間の改善 ・駅の時刻表や銀行や役場等の時間に合わせた運行。
コミュニティバスの認知度	・よく知っている:2施設 ・名前だけ知っている:1施設

○自治会

(現状を◇、問題点・課題を■、要望を☆で記載)

町民からの意見	<u>☆ルートの見直し</u> ・ 現行ルートの見直し及びルートを増やす等の声。 <u>☆運行本数の改善</u> ・ 出掛ける必要がある時にバスがないのでタクシーを利用するが多いが、帰りはバスを利用するようにしている。1日の本数増をお願いしたい。 <u>☆運賃の改善</u> ・ 運転免許返納者に限らず“100円均一”の料金を提案する。
公共交通への要望	<u>☆ルートの見直し・フリー乗降の実施</u> ・ 住民が使用し易い、ルートの見直しや、手を上げればどこでも止まり、乗り降りできるようにするとさらに使いやすくなる。
コミュニティバスの認知度	・ よく知っている:3区

第5章 地域公共交通を取り巻く課題の整理

1. 地域公共交通を取り巻く現状と課題

第2章から第4章で整理した内容や社会潮流を踏まえて、本町における地域公共交通を取り巻く課題を以下に示します。

視点	現状・意向			社会潮流	課題
	第2章 苅田町の地域概況	第3章 地域公共交通の現状	第4章 町民の意識と関係事業者・団体の意向		
住民の移動手段	◇ 今後、15～64歳（生産年齢人口）の人口減少が著しくなり、高齢者の割合が増えていくことが予想される。 ◇ 運転免許証の自主返納者数は、直近5年で毎年100人前後となっている。	◇ コミュニティバスの利用圏域（バス停からの徒歩圏500m）は人口分布を概ねカバーしている。 ◇ タクシーは、3社が本町に営業所を構え、3台の福祉車両タクシーが運行している。 ◇ 障がい者や高齢者等の方に向けた外出支援や経費負担の軽減のため、タクシーやコミュニティバス利用に関する助成事業を実施している。	◇ 年齢が高いほど長く自動車運転を続けたい傾向にある。 ◇ 年齢が高くなるにつれ、自動車運転に不安を感じ始めている。 ◇ 今後、公共交通を利用するための条件として、「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度などが導入され、バス停までの移動が楽になったら」が多くなっている。 ◇ 高齢者や免許返納者が気軽にタクシーを使えるような対策が求められている。 ◇ フリー乗降や運賃の補助が求められている。	デジタル化の推進・環境負荷の少ない交通・まちづくりとの連携	課題1 高齢者等の日常生活に必要な移動手段の確保
コミュニティバスの利便性	◇ 人口は、JR日豊本線沿線に集中し、生活利便施設は国道10号及びJR日豊本線沿いに多く立地している。 ◇ 東九州自動車道や国道10号、国道201号バイパスを軸として県道や町道などによる道路網が形成されている。	◇ [再掲]コミュニティバスの利用圏域（バス停からの徒歩圏500m）は、人口分布を概ねカバーしている。	◇ [再掲]今後、公共交通を利用するための条件として、「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度などが導入され、バス停までの移動が楽になったら」が多くなっている。 ◇ コミュニティバスの運行について、「運行本数」「運行時間帯」「運行ルート（行き先等）」への不満が多くなっている。 ◇ 今後の効果的な取り組みとして「行きたい場所を通るバス路線の設定」「増便や運行時間帯の拡大」「町内全域における鉄道、路線バス、コミュニティバス等の乗継ぎのしやすさ」が求められている。 ◇ コミュニティバスの時間や使い方がわかりづらいことや、わかりやすい運行情報の提供などが求められている。		課題2 わかりやすく利用しやすいコミュニティバス運行サービスの構築
交通ネットワークの連携	◇ 県内市町村との通勤・通学の状況として、流入・流出ともに関係が深い市町村は北九州市、行橋市となっている。	◇ 本町の公共交通として、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーが運行している。	◇ 通勤・通学の行き先は、「苅田町外」が多く、買い物、通院の行き先の多くは、「苅田町内」となっている。 ◇ 片島小・白川小校区の方は、通勤・通学、買い物、通院のすべてにおいて、「苅田町外」の行き先が多くなっている。 ◇ [再掲]今後の効果的な取り組みとして「町内全域における鉄道、路線バス、コミュニティバス等の乗継ぎのしやすさ」が多く求められている。 ◇ JR小波瀬西工大前駅のバリアフリー化や駅周辺整備が求められている。		課題3 公共交通機関の相互連携と交通結節点の機能強化による町内外交通ネットワークの構築
公共交通の維持	◇ 福岡県全体や北九州市と比較すると、自家用車の利用割合や自動車保有割合が高くなっており、乗り合いバスの利用割合が低くなっている。	◇ 公共交通の利用者は、新型コロナウイルスの影響で減少したものの、徐々に回復傾向にある。 ◇ 本路線バス5路線のうち、2路線で、国・県・沿線自治体より、補助金を受けて運行をしている。	◇ 通勤・通学、買い物、通院のすべてにおいて、自動車利用が多くなっている。 ◇ JR（鉄道）、路線バス、コミュニティバスの利用頻度が低い。		課題4 地域の暮らしを支える公共交通の維持
他分野との連携		◇ [再掲]タクシーは、3社が本町に営業所を構え、3台の福祉車両タクシーが運行している。 ◇ [再掲]障がい者や高齢者等の方に向けた外出支援や経費負担の軽減のため、タクシーやコミュニティバス利用に関する助成事業を実施している。	◇ 乗務員不足が交通事業者共通の問題である。 ◇ イベント時のシャトルバスの運行やバスを使ったキャンペーン・ツアーの実施等の連携策。 ◇ 小波瀬西工大前駅と病院間の定期送迎車両の運行が行われている。		課題5 他のまちづくり分野や多様な主体との連携による移動手段の確保

2. 課題の整理

各課題の詳細については、以下のとおりです。

課題1 高齢者等の日常生活に必要な移動手段の確保

本町の総人口は、令和2年（2020年）時点で37,684人と増加傾向となっておりますが、今後は「15歳未満（年少人口）」、「15～64歳（生産年齢人口）」の人口減少が予想され、高齢者の割合が増えていく状況となっています。また、運転免許証の自主返納者も毎年一定数います。

このような移動に制約のある方にとって、公共交通は重要な役割を担っており、今後益々高齢化が予想されることから、公共交通の維持及び更なる利便性向上への取組みが求められています。

課題2 わかりやすく利用しやすいコミュニティバス運行サービスの構築

現在のコミュニティバスは、定期運行路線が4路線、接続線が3路線運行しており、人口分布を概ねカバーできている状況ではありますが、運行本数や運行ルートへの不満、時間や使い方がわかりづらいといった意見があります。

公共交通空白地域は限りなく小さい状況であるものの、乗り換えを要する行き先や高齢者等にとっては、バス停が遠いと感じるような地域が存在しています。そのため、わかりやすく利用しやすい運行サービスの提供をするなど利便性の向上が求められています。

課題3 公共交通機関の相互連携と交通結節点の機能強化による町内外交通ネットワークの構築

本町は、通勤・通学者の流出人口・流入人口が多いことに加え、町民の買い物等の日常生活圏が、北九州市や行橋市となっている町民も存在します。

また、町民アンケートによると鉄道や路線バス、コミュニティバスとの接続や鉄道駅のバリアフリー化、駅周辺の整備を求める意見が挙げられています。

そのため、広域交通、地域間交通、地域内交通などの、公共交通機関の相互連携や、鉄道駅・主要施設などの町内外をつなぐ交通結節点としての機能強化を行うことが求められています。

課題4 地域の暮らしを支える公共交通の維持

本町の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー）の利用者数は、新型コロナウイルス感染症等の影響を契機に減少し、令和4年度（2022年度）からは徐々に戻りつつありますが、感染症拡大以前の利用者数にまでは、回復できていない状況です。また、町民アンケートの結果からも、日常的に公共交通を利用している人の割合が低くなっており、このままの状態が続くと公共交通の維持が困難になっていくことが予測されます。

そのため、町民の暮らしを支える公共交通を維持するために、持続性の高い事業運営を進めていくことが求められています。

課題5 他のまちづくり分野や多様な主体との連携による移動手段の確保

交通事業者の共通の問題として、人手不足による労働力の低下が挙げられており、今後も交通事業者が提供するサービスのみで地域の公共交通を維持していくことは困難な状況になっています。

また、将来持続可能なものとするためには、交通事業者のみの努力では実現が難しく、さまざまな分野・主体との共創による移動手段の確保が求められています。

さらには、公共交通への転換促進により、環境負荷の少ない交通やICTなどを活用した交通システムの普及などの取組についても研究し、まちづくり一体となって地域で支える公共交通を目指すことも課題となっています。

第6章 上位・関連計画の整理

公共交通に関わる福岡県と本町の上位・関連計画を以下に整理します。

1. 福岡県交通ビジョン2022

福岡県が示す公共交通の基本方針として、「世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる」「未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する」「住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる」「強靱で安全安心な交通を確保する」を掲げています。

※本町の公共交通に関連するものを黒枠で示している。

《策定時期》 令和4年(2022年)4月

《計画期間》 令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)

《基本方針と施策の方向》

基本方針	施策の方向	主要施策
【基本方針1】 世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる	1 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進	(1) 福岡空港、北九州空港の機能強化 (2) 福岡空港、北九州空港の連携強化
	2 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備	(1) 北九州港、博多港の機能強化 (2) 県営港湾の整備・利用促進
	3 空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化	(1) 空港、港湾へのアクセス整備 (2) 物流の円滑化・強靱化
	4 都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実	(1) 広域道路ネットワークの整備 (2) 鉄道ネットワークの強化 (3) 地域の自立促進のための道路網の整備
【基本方針2】 未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する	1 交通分野のデジタル化の推進	(1) ICT(情報通信技術)等を活用した交通システムの普及 (2) 交通インフラ分野のDXの推進 (3) 次世代自動車の普及・促進
	2 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現	(1) 道路交通の円滑化の推進 (2) 地球環境にやさしい交通手段の普及と利用促進 (3) 交通インフラ分野の脱炭素化
【基本方針3】 住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる	1 地域公共交通の維持・確保	(1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現 (2) 地域公共交通の利用促進
	2 誰もが移動しやすい交通環境の推進	(1) 目的地へアクセスしやすい交通環境の整備 (2) 歩行空間や公共交通施設のバリアフリー化の推進
	3 まちづくりと連携した交通環境の整備	(1) まちづくりと連携した交通網の整備 (2) 生活道路の整備 (3) 自転車利用環境の整備
【基本方針4】 強靱で安全安心な交通を確保する	1 災害からの早期復旧の実現	(1) 災害からの復旧
	2 大規模災害に備えた交通基盤の構築	(1) 自然災害対応能力の向上 (2) 交通施設の耐震化の推進 (3) 防災体制の強化
	3 交通施設の適切な維持管理の推進	(1) 交通施設の安全性向上 (2) 交通施設の老朽化対策の推進
	4 安全で安心して暮らすための交通安全対策、飲酒運転撲滅対策の推進	(1) 交通安全対策の推進 (2) 飲酒運転撲滅対策の推進

2. 第5次苅田町総合計画

公共交通に関連する施策の目指す姿として、「暮らしに必要な都市機能が集約され、公共交通網を基軸として、安全性、快適性に優れた住環境を形成」「効果的・効率的に行政運営が行われ、行政サービスが向上」「計画的な財政運営が行われ、健全な財政状況を維持」を掲げています。

《策定期期》	令和3年(2021年)3月
《計画期間》	基本構想：令和3年度(2021年度)～令和12年度(2030年度) 前期基本計画：令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)
《基本理念》	(1)産業都市としての発展を基軸としながらも、先人から受け継いだ貴重な歴史、伝統・文化、自然などを継承し、誰もが安心して、心豊かに暮らせるまちづくりを進めます。 (2)多様な課題に対応するため、みんなで力を合わせて、次世代にも継承していける持続可能なまちづくりを進めます。 (3)「苅田らしさ」を創造し、苅田町に関わる様々な主体にとって、魅力があり住みやすく感じられるまちづくりを進めます。
《将来都市像》	「一人ひとり」が輝く「もっと」快適 住みやすいまち 苅田
《人口推計》	令和12年(2030年)の人口推計 35,010～39,801人を想定
《6つの政策》	1. 未来を拓く人づくり 2. 活力ある産業のまちづくり 3. だれもが元気で健やかに暮らせるまちづくり 4. 安全で暮らしやすい環境があるまちづくり 5. 快適な都市機能があるまちづくり 6. 持続可能なまちづくり

■公共交通関連項目

⇒施策5-2 持続可能な市街地の形成

【施策の目指す姿】

暮らしに必要な都市機能が集約され、公共交通網を基軸として、安全性、快適性に優れた住環境が形成されています。

■公共交通関連項目

⇒施策6-1 持続可能な行政運営の推進

【施策の目指す姿】

効果的・効率的に行政運営が行われ、行政サービスが向上しています。

⇒施策6-2 健全な財政運営の推進

【施策の目指す姿】

計画的な財政運営が行われ、健全な財政状況を維持しています。

3. 荏田町人口ビジョン・荏田町総合戦略

(1) 荏田町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン (改訂版)

《策定時期》 令和2年(2020年)3月

《改訂趣旨》 荏田町まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定するにあたり、これまでの人口動向や将来推計人口等を分析して、将来の人口展望を定めたものです。

《人口の将来展望》 令和42年(2060年)に人口30,000人~36,000人を見込む

(2) 第2期荏田町まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2次改訂版)

公共交通に関連する基本的方向として、「都市基盤の確保」「行財政基盤の強化」「未来技術の活用と持続可能なまちづくり」を掲げています。

《策定時期》 令和2年(2020年)3月 《改訂時期》 令和4年(2022年)3月

《計画期間》 令和2年度(2020年度)~令和6年度(2024年度)

《基本理念》 産業都市としての発展を基軸としながらも、先人から受け継いだ貴重な歴史、伝統・文化、自然などを継承し、誰もが安心して、心豊かに暮らせるまちづくりを進めます。多様な課題に対応するため、みんなで力を合わせて、次世代にも継承していける持続可能なまちづくりを進めます。「荏田らしさ」を創造し、荏田町に関わる様々な主体にとって、魅力があり住みやすく感じられるまちづくりを進めます。

《基本目標》 1. 荏田町にしごとをつくり、安心して働けるようにする

2. 荏田町に新しいひとの流れをつくる

3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえる

4. 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

■公共交通関連項目

【基本的方向】

1. 都市基盤の確保

地域公共交通の確保や生活道路のバリアフリー化など、質の高い暮らしのためのまちの機能の充実を図ります。

2. 行財政基盤の強化

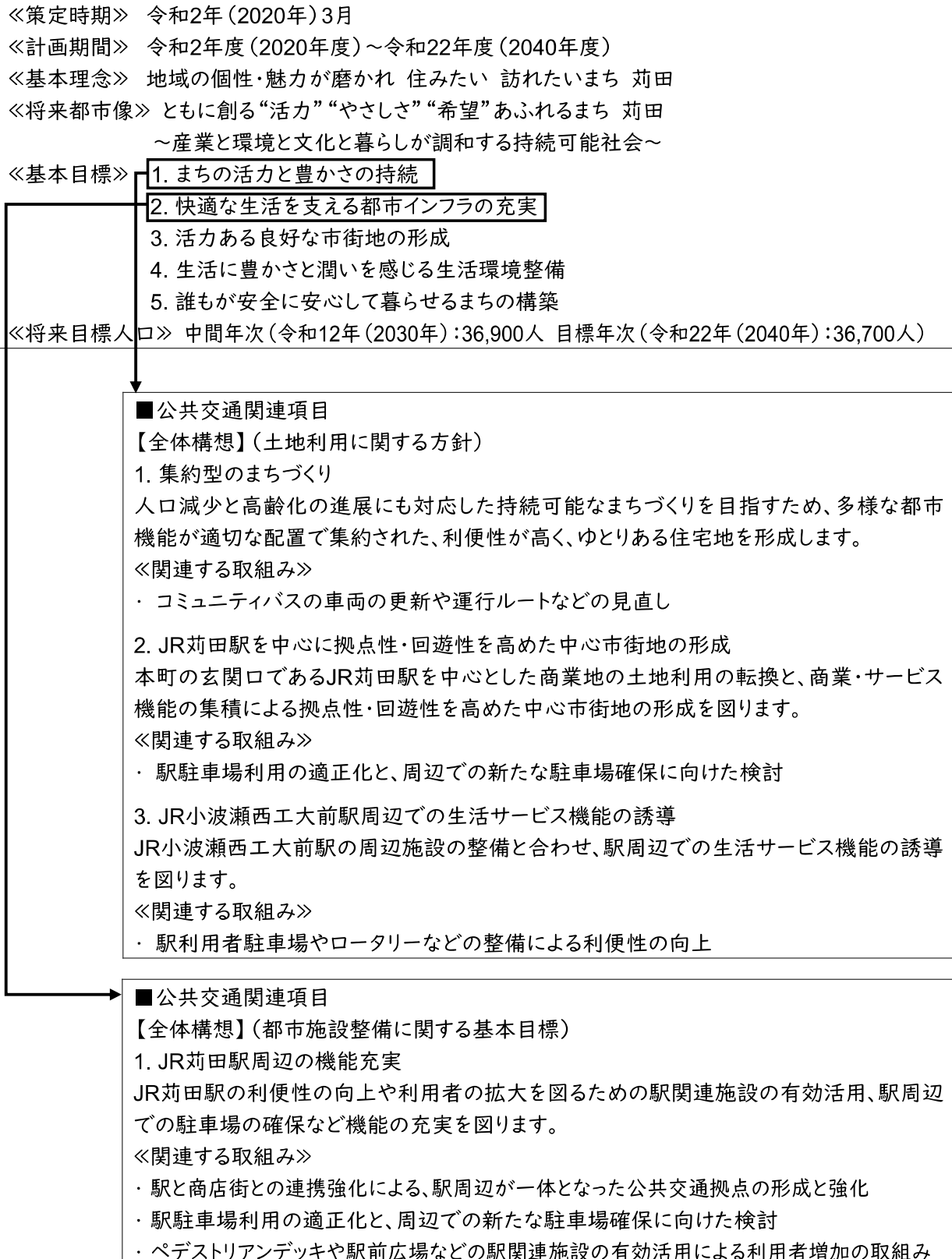
持続可能なまちづくりを推進するため、地域連携及び広域的な視点を踏まえた行政サービスに取組み、人口動向を踏まえた町民ニーズの変化に対応するため、既存公共施設の適正な管理や機能の見直し等に取り組み、行政サービスの向上・行財政基盤の強化を図ります。

3. 未来技術の活用と持続可能なまちづくり

未来技術を活用した地域課題の解決や地域の魅力向上に努めます。また、SDGsの理念に沿った持続可能なまちづくりを進めます。

4. 苅田町都市計画マスタープラン2020

公共交通に関連する取組みとして、「集約型のまちづくり」「JR苅田駅を中心に拠点性・回遊性を高めた中心市街地の形成」「JR小波瀬西工大前駅周辺での生活サービス機能の誘導」「JR苅田駅周辺の機能充実」「JR小波瀬西工大前駅の利便性向上」「コミュニティバスの利便性向上」を掲げています。



2. JR 小波瀬西工大前駅の利便性向上

JR 小波瀬西工大前駅利用者の利便性向上と駅周辺の安全性向上を図ります。

《関連する取組み》

- ・ 駅前広場や駐車場などの駅関連施設の整備による利便性向上
- ・ 駅関連施設へのユニバーサルデザインの導入の検討
- ・ 駅周辺道路の安全性確保に必要な道路改良や改善策の検討
- ・ 駅東西の交流・活性化の取組み

3. コミュニティバスの利便性向上

町内のほぼ全域と駅及び中心市街地を円滑につなぐバスネットワークの形成と継続的な利便性の向上を図ります。

《関連する取組み》

- ・ ノンステップバスなどの導入
- ・ 運行ルートや便数、バス停留所の継続的な見直し

第7章 計画の基本理念・基本方針

1. 基本理念

前章までの調査分析を踏まえ、本計画では、第5次苅田町総合計画で示す『「一人ひとり」が輝く「もっと」快適 住みやすいまち 苅田』を実現するための社会基盤の構築に向けて、誰もが使いやすく、持続性の高い公共交通の実現を目指します。また、公共交通の需要を誘発する医療や福祉、商業等との関連を公共交通環境と捉えた上で、地域で守る公共交通を目指します。

この理念を端的に示せば、以下のとおりです。

“住みやすいまち 苅田”を持続的に支える 公共交通環境の実現

2. 基本方針

設定した基本理念や上位関連計画に基づき、地域公共交通の課題に対応する基本方針を以下のとおり定めます。

《課題》

- 課題1: 高齢者等の日常生活に必要な移動手段の確保
- 課題2: わかりやすく利用しやすいコミュニティバス運行サービスの構築
- 課題3: 公共交通機関の相互連携と交通結節点の機能強化による町内外交通ネットワークの構築
- 課題4: 地域の暮らしを支える公共交通の維持
- 課題5: 他のまちづくり分野や多様な主体との連携による移動手段の確保

《基本理念》

“住みやすいまち 苅田”を持続的に支える
公共交通環境の実現

《上位関連計画》

福岡県交通ビジョン2022
第5次苅田町総合計画
苅田町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン
第2期苅田町まち・ひと・しごと創生総合戦略
苅田町都市計画マスタープラン2020

《基本方針》

- 1 誰もが安心して利用でき、町民の暮らしを支える公共交通を目指す
- 2 公共交通の相互連携による一体的なネットワークを目指す
- 3 持続性の高い公共交通を目指す
- 4 多様な主体の“共創”により地域で守る公共交通を目指す

3. 地域公共交通の機能分担

本町の公共交通を4つのカテゴリーに分け、機能分担を図ります。

既存の公共交通ネットワークを基本に、主要な集客施設等を交通結節点として位置づけ、公共交通機関が相互に連携することにより、効率的で利便性の高い、町民や来訪者の移動手段となる地域公共交通を目指します。

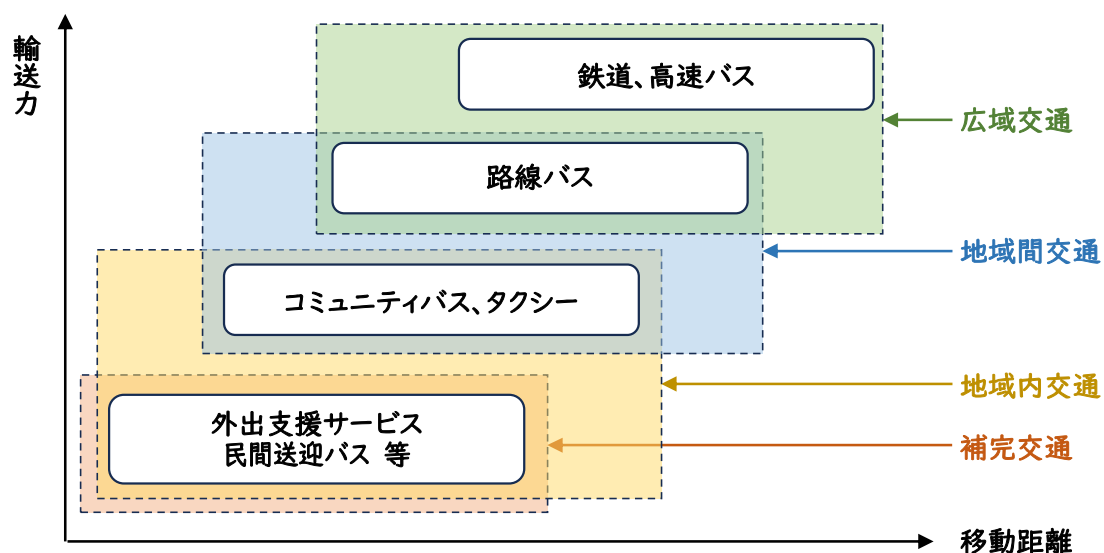
また、補完交通については、新たな交通手段の導入を検討します。

図表81 本町における公共交通の4つのカテゴリー

区分	役割分担	交通手段
広域交通 (広域幹線)	○広域都市間の骨格形成軸となる交通 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	鉄道 高速バス
地域間交通 (幹線)	○近隣地域間の骨格形成軸となる広域交通を補完する交通 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	路線バス
地域内交通 (支線)	○広域交通に接続、地域間交通を補完する交通 ○町内の拠点間を連絡し、主に通勤・通学、買い物、通院などの目的に対応	コミュニティバス タクシー
補完交通	○鉄道やバス交通等を補完し、主に高齢者などのために少量個別輸送を担う移動手段 ○地域の実情に合わせて主に買い物、通院等の目的に対応	外出支援サービス 民間送迎バス 等
交通結節点	○上記交通機関の乗り継ぎ拠点となる鉄道駅、主な集客施設等における乗継ぎ環境機能を強化	鉄道駅、公共施設、主な集客施設 等

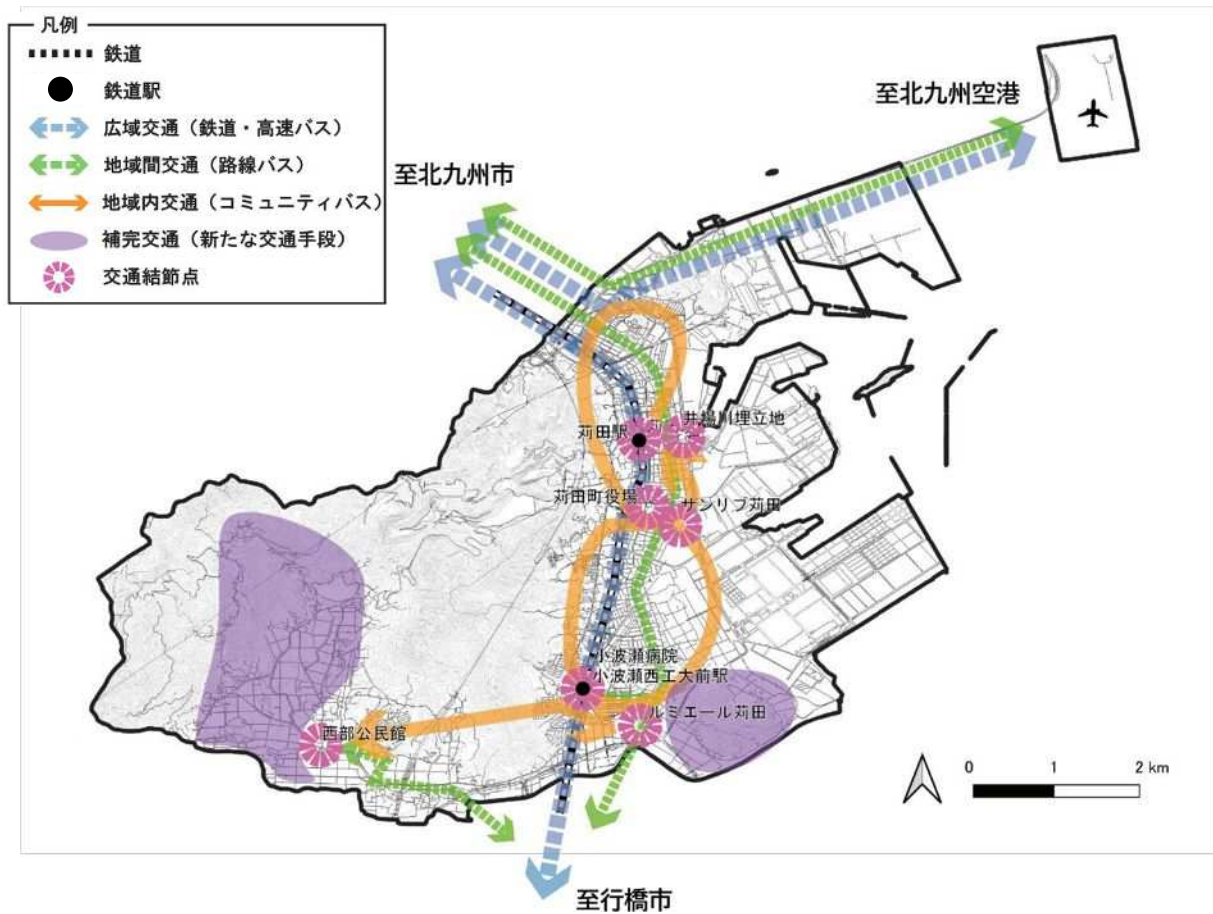
※破線は、区分が多岐にわたる公共交通機関も存在するため、区分を明確に区切らないことを示している。

図表82 輸送力と移動距離との関係による町内各公共交通の位置づけ



4. 将来の公共交通ネットワークイメージ

図表 83 将来の公共交通のネットワークイメージ図



図表84 位置づけ・役割等の整理

区分	交通手段	役割	確保・維持策
広域交通 (広域幹線)	鉄道 高速バス	北九州市方面や福岡市方面、県外へ連絡する広域の骨格形成軸となる交通	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
地域間交通 (幹線)	路線バス	隣接市への連絡及び広域交通を補完する交通	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)や県市町村補助等を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内交通 (支線)	コミュニティバス タクシー	広域交通に接続、地域間交通を補完する交通	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)等を活用し持続可能な運行を目指す。
補完交通	新たな交通の検討	上記を補完し、高齢者等の少量個別輸送を担う移動手段	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保する。
交通結節点	鉄道駅・主要集客施設	上記交通機関の乗り継ぎ拠点	鉄道駅や主な集客施設等における良好な乗継ぎ環境を確保する。

第8章 計画の目標と評価指標

基本理念や基本方針を踏まえて、本計画で達成すべき計画の目標と評価指標を定めます。

1. 計画目標の設定

4つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を以下のとおり設定します。

1 地域内移動の公共交通手段の維持・確保

住民の町内移動の利便性を向上させるために、コミュニティバスの見直しやデマンド交通等のきめ細やかなサービスの導入の検討を進めます。また、新たな交通システムの調査検討を進め、公共交通サービスの充実を図ります。

2 公共交通ネットワークの強化

移動を効率よく、快適に行うために、交通事業者間の連携を促進し、乗り継ぎのしやすさや、鉄道駅やバス停等における交通結節点機能の向上を図ります。

3 公共交通の利用促進とサービスの適正化

公共交通の利用者を増やすために、公共交通に関わる周辺環境の整備や公共交通の利用に関する情報発信を行い、利用促進を図ります。また、持続性の高い公共交通に向けて、地域の実情に応じて、効果的・効率的かつ適正な公共交通への改善を図ります。

4 新しい技術の導入と地域輸送資源の総動員

社会潮流に対応し、より便利で利用したくなるような公共交通を確保するために、デジタル技術の活用や環境負荷低減に向けた取組みを進めます。また、地域の事業者や団体との連携により公共交通の利用をより身近に感じられる取組みを行うとともに、地域にある輸送資源の活用等を図ります。

2. 評価指標の設定

本計画における全体の成果としての、評価指標と成果値（アウトカム指標）を以下のとおり設定します。

なお、施策や実施事業の実施に対する評価指標と目標値（アウトプット指標）については、第9章の中で具体的に設け、評価を行います。

※アウトプットが、施策・実施事業を行った際の直接の結果、数字や記述で表される状態であるのに対し、アウトカムは、アウトプットを実施したことによる、その周囲にもたらされる効果や成果のことを示している。

図表85 成果値（アウトカム指標）

評価内容	評価指標	現況値 令和4年度(2022年度)	目標値 令和10年度(2028年度)
公共交通の利用者数	・鉄道の乗車人数 ^{※1} (苅田駅、小波瀬西工大前駅)	3,689人/日	4,238人/日
	・路線バスの利用者数 ^{※2}		
	行事線	1,257人/年	2,787人/年
	白川・谷線	2,687人/年	4,289人/年
	行橋～福岡線	472人/日	727人/日
	行橋～下曽根線	220人/日	295人/日
	朽網駅～北九州空港線	236人/日	278人/日
	・コミュニティバスの利用者数 ^{※3} (接続線利用者含む)	55,591人/年	78,569人/年
財政負担額	・町民1人あたりの公共交通事業負担額 ^{※4}	1,234円/人	現状レベルを維持
公共交通に不満がない町民の割合	・まちづくり町民アンケート ^{※5} (総合計画)	54.6%	67.6%

図表86 参考：現況値の出典と目標値の設定方法

評価指標	現況値の出典 及びデータ取得元	目標値の設定方法
※1 鉄道の乗車人数	JR九州HP	新型コロナウイルス感染拡大前（令和元年度（2019年度））の水準とする。
※2 路線バスの利用者数	太陽交通 西鉄バス北九州	新型コロナウイルス感染拡大前（令和元年度（2019年度））の水準とする。 なお、行橋～下曽根線は、減便を行っているため、減便を考慮した目標値設定としている。
※3 コミュニティバスの利用者数	苅田町 委託業者からの利用実績報告	新型コロナウイルス感染拡大前（令和元年度（2019年度））の水準とする。
※4 町民1人あたりの公共交通事業負担額	苅田町	ルートの見直しや人口減少等によって町民1人あたりの公共交通事業負担額が増加するのに対し、利用促進等により運賃収入の増加を図り、現状レベルを維持とする。
※5 まちづくり町民アンケート	苅田町	第5次苅田町総合計画で示す公共交通に不満がない町民の割合の目標値（令和7年度（2025年度）時点）。

3. 施策体系

基本方針と計画目標、施策を関連づけ体系化することで、目指していく方向性を明確にして、各施策に取り組んでいきます。

図表87 施策体系

基本理念	基本方針	計画目標	施策
”住みやすいまち 苅田“を持続的に支える 公共交通環境の実現	基本方針1 誰もが安心して利用でき、町民の暮らしを支える公共交通を目指す	計画目標1 地域内移動の公共交通手段の維持・確保	施策1-1 安心して快適な公共交通サービスの確保 施策1-2 コミュニティバスの見直し
	基本方針2 公共交通の相互連携による一体的なネットワークを目指す	計画目標2 公共交通ネットワークの強化	施策2-1 交通事業者間の連携強化 施策2-2 交通結節点機能の強化
	基本方針3 持続性の高い公共交通を目指す	計画目標3 公共交通の利用促進とサービスの適正化	施策3-1 公共交通利用環境の向上や利用促進 施策3-2 持続性の高い公共交通への再構築
	基本方針4 多様な主体の“共創”により地域で守る公共交通を目指す	計画目標4 新しい技術の導入と地域輸送資源の総動員	施策4-1 デジタル技術の活用及び環境低負荷な交通の検討 施策4-2 多様な主体との連携による移動サービスの検討

第9章 実施事業及び実施主体

計画目標を達成するための施策に関連する具体的な実施事業と実施主体を以下に示します。

1. 計画目標1 地域内移動の公共交通手段の維持・確保

施策1-1	安心で快適な公共交通サービスの確保									
内容	● コミュニティバスの利用実態や地域の実情、ニーズを考慮し、デマンド交通の導入、グリーンスローモビリティ等の新しい移動手段の調査検討を進めます。また、ライドシェア等の新たな国の動きにも着目しながら、その可能性について調査検討を進めます。調査検討にあたっては、既存の路線バス、コミュニティバスとの役割分担に十分配慮し、適正な運賃設定、効率的な運行方式の検討、デジタル技術の活用、導入に際しての財政負担の調整等を行います。 ● 白川地区や小波瀬地区の一部は、現在、コミュニティバスの接続線（白川ルート接続線、二崎接続線、白石・美波台接続線）を運行していますが、バス停が遠い等の理由により、利用者が少ない状況です。しかし、今後は高齢者が増加する中で需要が見込まれ、更に利便性の高いサービスへの改善が必要になっています。また、将来的には、コミュニティバス運行エリアを含め町内全域で同様な事象が予想されサービスの確保が必要となります。一方で、町や交通事業者の運営努力だけでは、サービスの促進が難しく、「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」の活用により運行を維持・確保する策を検討します。 ● 高齢者や障がい者など町民の暮らしを支える公共交通を目指すため、外出支援サービスや福祉タクシー料金助成を引き続き実施していきます。									
	<table><tr><th colspan="2">実施事業</th></tr><tr><td>[実施中の事業] ◇ 外出支援サービス事業 ◇ 福祉タクシー料金助成事業</td><td>[今後実施・検討する事業] ◇ デマンド交通の導入 ◇ 新しい移動手段の導入検討</td></tr></table>						実施事業		[実施中の事業] ◇ 外出支援サービス事業 ◇ 福祉タクシー料金助成事業	[今後実施・検討する事業] ◇ デマンド交通の導入 ◇ 新しい移動手段の導入検討
	実施事業									
	[実施中の事業] ◇ 外出支援サービス事業 ◇ 福祉タクシー料金助成事業	[今後実施・検討する事業] ◇ デマンド交通の導入 ◇ 新しい移動手段の導入検討								
【事例】香川県まんのう町：デマンド乗合タクシー「あいあいタクシー」 ・地元タクシー会社3社が連携して、住民を自宅から町内の病院・公共施設等の目的地まで運ぶデマンド乗合タクシー「あいあいタクシー」の運行をしている。なお、地元商工会が地域貢献事業の一環として、「あいあいタクシー」のオペレーター業務を担っている。  出典：全国ハイヤー・タクシー連合会 乗合タクシー事例集、まんのう町商工会 HP										
実施主体	苅田町、交通事業者、福祉等の関連事業者・団体									
実工程 (予定)	項 目	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)				
	外出支援サービス事業			継続実施						
	福祉タクシー料金助成事業			継続実施						
	デマンド交通の導入			検討・導入						
	新しい移動手段の導入検討			調査・検討						

施策1-2	コミュニティバスの見直し									
内容	● コミュニティバスの利用実態やニーズを考慮し、重複路線の解消やルート、本数、ダイヤ等について、コミュニティバスの見直しを行います。 ● 町内で進んでいる道路整備や検討されている公共施設整備も考慮し、ルートの見直しを行っていきます。 ● コミュニティバス（中央ルート、白川ルート、北部ルート、与原・小波瀬ルート）は、町民の地域内の移動手段を担っていますが、運行の本数、時間、ルートの不満や運行情報が分かりにくいといった意見もあがっており、利便性が低い状況です。今後は、利用者を増やし、コミュニティバスを持続的にするためにも、わかりやすいコミュニティバスや利便性の高いコミュニティバスへの転換が必要になっています。一方で、町や交通事業者の運営努力だけでは、コミュニティバス維持が難しく、「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」の活用により運行を確保・維持する必要があります。 ● リアルタイムでのバスの運行状況が確認できるバスロケーションシステムの導入を検討します。									
	<table><tr><th colspan="2">実施事業</th></tr><tr><td>[実施中の事業] ◇ コミュニティバス運行事業</td><td>[今後実施・検討する事業] ◇ コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し ◇ バスロケーションシステムの導入</td></tr></table>						実施事業		[実施中の事業] ◇ コミュニティバス運行事業	[今後実施・検討する事業] ◇ コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し ◇ バスロケーションシステムの導入
	実施事業									
	[実施中の事業] ◇ コミュニティバス運行事業	[今後実施・検討する事業] ◇ コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し ◇ バスロケーションシステムの導入								
	【事例】千葉県多古町：バスロケーションシステム「BusGo!」 ・空港シャトルバスや町内循環バスについて、スマートフォン等からアクセスしバスの現在位置、渋滞や悪天候で遅れるなどの運行状況を簡単に調べることができる。									
										
出典：千葉県多古町HP										
実施主体	荻田町、交通事業者、生活施設等の関連事業者									
実施工程 (予定)	項 目	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)				
	コミュニティバス運行事業	継続実施								
	コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し	検討・見直し								
	バスロケーションシステムの導入	検討・導入								

図表88 基本目標1 目標値（アウトプット指標）

計画目標	評価内容	評価指標	現況 令和4年度 (2022年度)	目標値 令和10年度 (2028年度)
地域内移動の公共交通手段の維持・確保	新たな交通システムの導入検討	新たな交通システムの導入検討の実施状況	—	1回/年
	コミュニティバスの見直し	コミュニティバスの見直し回数	—	令和10年度(2028年度)までに3回程度

2. 計画目標2 公共交通ネットワークの強化

施策2-1	交通事業者間の連携強化												
内容	● 地域内や町内・町外における移動がスムーズにできるように、交通事業者の連携を促進し、乗り継ぎしやすいダイヤの調整を進めます。 ● 交通事業者間の連携を図るため、必要に応じて協議を実施します。												
	実施事業												
	[今後実施・検討する事業]												
	◇ 乗り継ぎしやすいダイヤの設定												
	◇ 交通事業者間の連携に向けた協議												
	【事例】北海道：交通政策ミーティング												
	・鉄道・バス・タクシー関係者、航空関係者、物流関係者、経済関連団体が参加メンバーとなり、各回、検討テーマを設定し、「人員不足・確保」、「事業者間で連携した取組」、「次世代交通システム等の導入」の3つの視点から、各交通事業者や関係者と連携した取組、方向性等について事例等を参考に検討・協議を進めている。												
	検討内容												
	検討テーマを設定し、「人員不足・確保」、「事業者間で連携した取組」、「次世代交通システム等の導入」の3つの視点から、各交通事業者や関係者と連携した取組、方向性等について事例等を参考に検討・協議を進める。												
	<table><tr><th>検討テーマ</th><th>課 題 等</th></tr><tr><td>人員不足・確保</td><td>人口減少・高齢化が進む中、交通事業に従事する人員不足への対応が喫緊の課題。今後、交通業界で働く魅力等の働きがけやDXの活用による業務効率化に向けた取組が必要。</td></tr><tr><td>事業者間連携などの取組</td><td>労働力不足が進む中、交通事業者間、輸送モード間など様々な領域で連携を強化し、利用者にとっての利便性向上や運輸事業者の業務の効率化に向けた取組が必要。</td></tr><tr><td>次世代交通システム導入への取組</td><td>ゼロカーボン北海道の実現に向けて、広域分散型の本道にとっては、積雪寒冷地等の地理的条件などもあり、環境配慮型バスの導入が進んでいない状況。</td></tr></table>						検討テーマ	課 題 等	人員不足・確保	人口減少・高齢化が進む中、交通事業に従事する人員不足への対応が喫緊の課題。今後、交通業界で働く魅力等の働きがけやDXの活用による業務効率化に向けた取組が必要。	事業者間連携などの取組	労働力不足が進む中、交通事業者間、輸送モード間など様々な領域で連携を強化し、利用者にとっての利便性向上や運輸事業者の業務の効率化に向けた取組が必要。	次世代交通システム導入への取組
検討テーマ	課 題 等												
人員不足・確保	人口減少・高齢化が進む中、交通事業に従事する人員不足への対応が喫緊の課題。今後、交通業界で働く魅力等の働きがけやDXの活用による業務効率化に向けた取組が必要。												
事業者間連携などの取組	労働力不足が進む中、交通事業者間、輸送モード間など様々な領域で連携を強化し、利用者にとっての利便性向上や運輸事業者の業務の効率化に向けた取組が必要。												
次世代交通システム導入への取組	ゼロカーボン北海道の実現に向けて、広域分散型の本道にとっては、積雪寒冷地等の地理的条件などもあり、環境配慮型バスの導入が進んでいない状況。												
	出典：北海道庁 HP 北海道交通・物流連携会議												
実施主体	苅田町、交通事業者												
実施工程 (予定)	項 目	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)							
	乗り継ぎしやすいダイヤの設定	適宜検討・実施											
	交通事業者との協議実施	適宜実施											

施策2-2	交通結節点機能の強化					
内容	● 町内を運行している各交通手段の結節点として鉄道駅や主要な公共施設・生活施設を位置づけ、快適にスムーズな移動が行えるような交通結節点の整備・強化を行います。 ● 小波瀬西工大前駅の整備、小波瀬西工大前駅周辺の整備、バス停における待合空間の充実を図ります。 ● 関連施設へのユニバーサルデザインの導入の検討を行います。 ● まちづくりの拠点施設の整備を行い、交通ネットワーク強化を図ります。 ● 令和5年度（2023年度）に苅田駅周辺に駐輪場の整備が完了したため、令和6年度（2024年度）から供用を開始します。また、パークアンドライド環境の充実を図るため、苅田駅周辺の駐車場整備について検討を進めます。					
	実施事業					
	[実施中の事業] ◇ 苅田駅駐輪場設置工事			[今後実施・検討する事業] ◇ 小波瀬西工大前駅周辺の整備 ◇ まちづくりの拠点施設の整備 ◇ 待合空間の整備 ◇ 苅田駅駐車場整備検討		
	小波瀬西工大前駅の現状					
						
【事例】広島県廿日市市：バリアフリーを考慮した交通結節点整備 ・交通結節点機能強化のため、駅前広場の整備と合わせて、駅周辺の施設整備、乗継円滑化を図り、駅周辺のバリアフリー化やシームレスな乗換による快適性・利便性が向上した。  出典：国土交通省 駅まち再構築事例集						
実施主体	苅田町、交通事業者					
実施工程 (予定)	項 目	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	小波瀬西工大前駅周辺の整備	調査・設計				
	まちづくりの拠点施設の整備	調査・設計・工事				
	待合空間の整備	適宜実施				
	苅田駅駐車場整備検討	調査・検討				
	苅田駅駐輪場整備（供用開始）	令和6年度(2024年度)から供用開始				

図表89 基本目標2 目標値（アウトプット指標）

計画目標	評価内容	評価指標	現況 令和4年度 (2022年度)	目標値 令和10年度 (2028年度)
公共交通ネットワークの強化	交通事業者の連携のための会議数	ネットワーク向上等、交通事業者同士が連携した会議の実施数	—	1回/年
	交通結節点の整備	交通結節点や待合空間の整備数	—	令和10年度 (2028年度) までに2地点以上

3. 計画目標3 公共交通の利用促進とサービスの適正化

施策3-1	公共交通利用環境の向上や利用促進					
内容	● 交通結節点やその周辺でのイベント、公共交通を活用した取り組み等を行い、公共交通の利用促進を図ります。 ● 鉄道駅周辺での駐輪場・駐車場整備を行い、パークアンドライド環境の充実を図ります。 ● 町内の公共交通の情報が網羅的に確認できるように公共交通のわかりやすい情報提供を行います。 ● 公共交通の利用が促進されるよう利用環境の整備を進めます。					
	実施事業					
	[実施中の事業]			[今後実施・検討する事業]		
	◇ 駅前イベントの実施			◇ 公共交通を活用したイベントの実施		
	◇ 高齢者運転免許自主返納支援事業			◇ 公共交通の情報発信強化（SNS・HP）		
◇ 苅田駅駐輪場設置工事			◇ 小波瀬西工大前駅周辺の整備			
◇ 都市計画道路南原殿川線道路改築工事			◇ 苅田駅の駐車場整備検討			
【事例】福岡県春日市：LINEを活用した情報発信	・市民一人一人が、ほしい情報（防災情報、道路・交通情報、イベント・施設情報、ごみ収集日等13項目）を春日市LINE公式アカウントに登録することで、選択して受け取ることができる。 ・コミュニティバスについては、路線ごとの時刻表のリンクが表示される。					
						
出典：春日市公式 LINE を加工						
実施主体	苅田町、交通事業者					
実施工程 (予定)	項 目	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	公共交通を活用したイベントの実施	適宜実施				
	高齢者運転免許自主返納支援事業	継続実施				
	都市計画道路南原殿川線道路改築工事	継続実施				
	公共交通の情報発信強化	適宜実施				

施策3-2	持続性の高い公共交通への再構築									
内容	● コミュニティバスの利用実態や財政負担、ニーズ等を勘案し、サービスの適正化が図られたコミュニティバスの見直しを行います。(施策1-2と関連) ● 地域間交通を担う路線バスの維持に向けた取組みを交通事業者や周辺自治体と連携して行います。 ● 行橋～下曽根線は、周辺市と本町を結んでおり、当該路線は、町民の通勤・通学等の移動において、町内外をつなぐ重要なネットワークとなっているため、路線バスの維持が必要になっています。一方で、町や交通事業者の運営努力だけでは、路線バスの維持が難しく、「地域公共交通確保維持事業（幹線補助）」の活用により運行を確保・維持する必要があります。 ● その他公共交通を維持・確保していくために、地域公共交通確保維持事業等をはじめとする、国や県の補助金等の活用を検討していきます。									
	<table><tr><th colspan="2">実施事業</th></tr><tr><td>[実施中の事業] ◇ コミュニティバス運行事業 ◇ バス運行補助事業</td><td>[今後実施・検討する事業] ◇ コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し</td></tr></table>						実施事業		[実施中の事業] ◇ コミュニティバス運行事業 ◇ バス運行補助事業	[今後実施・検討する事業] ◇ コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し
	実施事業									
[実施中の事業] ◇ コミュニティバス運行事業 ◇ バス運行補助事業	[今後実施・検討する事業] ◇ コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し									
実施主体	苅田町、周辺市町村、交通事業者									
実施工程 (予定)	項 目	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)				
	路線バス維持・確保に向けた周辺市町村との協議実施			適宜実施						
	コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し			適宜実施						

図表90 基本目標3 目標値（アウトプット指標）

計画目標	評価内容	評価指標	現況 令和4年度 (2022年度)	目標値 令和10年度 (2028年度)
公共交通の利用促進とサービスの適正化	公共交通に関連したイベントの実施	公共交通に関連したイベントの実施数	6回/年	8回/年
	パークアンドライドの促進	鉄道駅周辺の駐輪場・駐車場の整備数	—	令和10年度 (2028年度) までに1回以上
	情報発信ツールの作成・更新回数	SNSやHP等を用いた情報ツールの導入及び情報発信の更新回数	—	1回/年
	コミュニティバスの収支率	コミュニティバスの収支率	17.3%	25%

4. 計画目標4 新しい技術の導入と地域輸送資源の総動員

施策4-1

デジタル技術の活用及び環境低負荷な交通の検討

● 環境低負荷な交通システムの実現に向け、コミュニティバスやタクシーにおける環境にやさしい車両の導入に向けた補助等を行います。

● コミュニティバスの利便性向上に向け、低コストで導入しやすいキャッシュレス決済システムやオンライン決済の導入を検討します。

実施事業

[実施中の事業]

◇ コミュニティバス運行事業

◇ 次世代自動車購入費補助金交付事業（現行の補助制度は令和6年度（2024年度）で終了）

[今後実施・検討する事業]

◇ 環境低負荷なコミュニティバス車両の導入

◇ キャッシュレス決済やオンライン決済の導入検討

◇ バスロケーションシステムの導入

内容

【事例】兵庫県神戸市：ハイブリッドノンステップバス

・神戸市交通局では、大気環境の改善・地球温暖化防止に配慮した「環境にやさしいバス事業」を推進している。近年では、排出ガスが少ないクリーンなエンジンを搭載した車両（最新排出ガス規制適合車）に順次更新し、既に導入済みのハイブリッドバスについても活用している。



出典：神戸市交通局 HP

実施主体

苅田町、交通事業者

実施工程（予定）

項目

令和6年度（2024年度）

令和7年度（2025年度）

令和8年度（2026年度）

令和9年度（2027年度）

令和10年度（2028年度）

次世代自動車購入費補助金交付事業

継続実施

環境低負荷なコミュニティバス車両の導入

検討

導入

キャッシュレス決済やオンライン決済の導入検討

調査・検討

施策4-2	多様な主体との連携による移動サービスの検討									
内容	● 町民の利用ニーズに合わせた公共交通の運用において、公共交通サービスのみで対応しきれない際に、企業や福祉分野などの送迎バスなど既存の輸送資源の有効活用を多様な主体と協議しながら検討を進めます。 ● 福祉分野や観光分野等のその他の分野と連携しながら、公共交通の利用促進に向けたイベントの実施や移動サービスや生活サービスの充実を図ります。 ● 周辺市町村と広域ネットワーク構築のため連携を図ります。									
	<table><tr><th colspan="2">実施事業</th></tr><tr><td>[実施中の事業] ◇ 路線バス運行補助事業 ◇ 福祉タクシー料金助成事業 ◇ 他分野と連携したイベントの実施</td><td>[今後実施・検討する事業] ◇ 企業送迎バスや既存輸送資源の活用 検討</td></tr></table>						実施事業		[実施中の事業] ◇ 路線バス運行補助事業 ◇ 福祉タクシー料金助成事業 ◇ 他分野と連携したイベントの実施	[今後実施・検討する事業] ◇ 企業送迎バスや既存輸送資源の活用 検討
	実施事業									
	[実施中の事業] ◇ 路線バス運行補助事業 ◇ 福祉タクシー料金助成事業 ◇ 他分野と連携したイベントの実施	[今後実施・検討する事業] ◇ 企業送迎バスや既存輸送資源の活用 検討								
【事例】静岡県湖西市：企業シャトルバス BaaS（バース） ・市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるように、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに、市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を実施している。  出典：静岡県湖西市 HP										
実施主体	荏田町、周辺市町村、交通事業者、町内企業、関連事業者・団体									
実施工程 （予定）	項 目	令和6年度 （2024年度）	令和7年度 （2025年度）	令和8年度 （2026年度）	令和9年度 （2027年度）	令和10年度 （2028年度）				
	企業送迎バスや既存輸送資源の活用導入検討	調査・検討								
	他分野と連携したイベントの実施	適宜実施								

図表91 基本目標4 目標値（アウトプット指標）

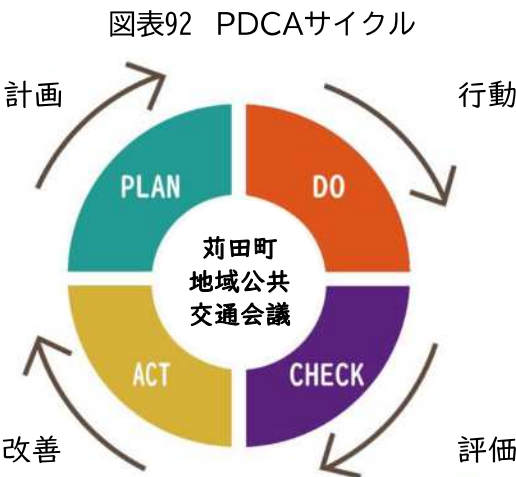
計画目標	評価内容	評価指標	現況 令和4年度 (2022年度)	目標値 令和10年度 (2028年度)
新しい技術の導入と地域輸送資源の総動員	デジタル技術の導入	キャッシュレス決済やオンライン決済、バスロケーションシステム等の検討、導入状況	—	令和10年度 (2028年度) までに1回以上
	他分野との連携回数	企業・福祉事業等の他分野との連携回数	1回/年	3回/年

第10章 計画の進捗状況の評価と進捗管理

計画全体や施策、実施事業に関する進捗管理の方法を以下に示します。

1. PDCAサイクルの実行

目標に応じた評価指標の達成状況や取組みの進捗状況を確認し、PDCAサイクルによる計画の進捗管理を行います。PDCAサイクルの実行にあたっては、苅田町地域公共交通会議において進捗管理を実施するものとします。



2. 評価の方法及びスケジュール

評価方法については、公共交通の利用者数、財政負担額、総合計画のまちづくり町民アンケート、実施事業の評価により、毎年、計画の検証等を実施し、苅田町地域公共交通会議にて進捗管理を行います。

全体見直しについては、令和10年度（2028年度）に計画の検討を行い、令和11年度（2029年度）から次期計画を運用していくことを予定しています。

なお、本計画は、社会情勢の変化、生活様式の変化等、本町あるいは公共交通を取り巻く大きな変化が生じた場合には、必要に応じて柔軟な見直しを行います。

図表93 評価スケジュール

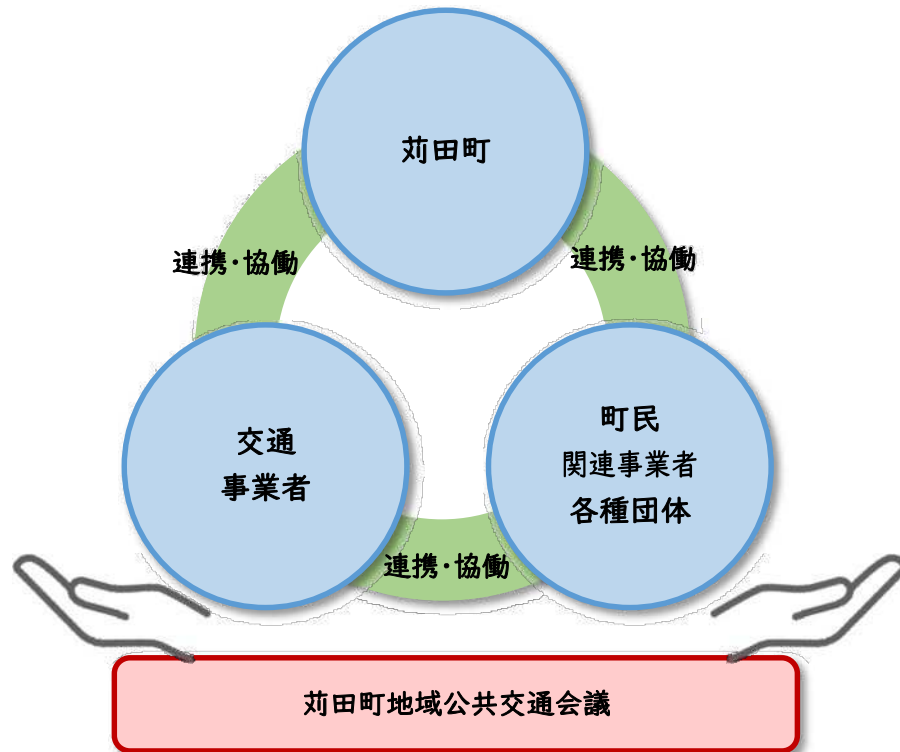
	項目	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
成果値 (アウトカム指標)	公共交通の利用者数	●	●	●	●	●
	財政負担額	●	●	●	●	●
	公共交通に不満がない町民の割合 ※まちづくり町民アンケート(総合計画)	●	●	●	●	●
目標値 (アウトプット指標)	実施事業の評価	●	●	●	●	●
地域公共交通会議		●	●	●	●	●
地域公共交通計画の見直し						●
公共交通に関する町民アンケート調査						●

3. 推進体制

持続可能で利便性の高い公共交通の構築・維持を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、町民や地域の自らが公共交通をデザインするという意識を持って、関わっていくことが重要となります。また、移動を確保する公共交通システムを魅力ある、使いやすいものとしていくために、行政、交通事業者、町民、関連事業者、各種団体のそれぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって事業に取り組んでいくことが必要不可欠になります。

そのため、以下のように、多様な主体の連携、協働により、本計画の推進を総合的に進めていきます。

図表94 推進体制



資料編

1. 苅田町地域公共交通会議

(1) 委員名簿

図表95 委員名簿（敬称略）

属性	氏名	所属	役職
会長	河野 雅也	西日本工業大学	名誉教授
副会長	三角 主計	一般公募	—
委員	城野 和幸	苅田町	副町長
委員	小川 裕之	西鉄バス北九州株式会社営業本部営業部	営業担当課長
委員	野田 未千代	北九州タクシー協会京築地区会 太陽交通株式会社交通事業部旅客課	課長
委員	中川原 達也	一般社団法人福岡県バス協会	専務理事
委員	屋根内 秀己	北九州タクシー協会京築地区会 かんだ安全タクシー有限会社交通事業部タクシー事業課	課長
委員	竜口 隆三	社会福祉法人苅田町社会福祉協議会	会長
委員	西村 久美子	一般公募	—
委員	石田 恭子	一般公募	—
委員	川上 浩二	苅田町区長連合会	若久二区区長
委員	梅田 俊明	苅田町区長連合会	新津区長
委員	加藤 弘文	苅田町区長連合会	稲光区長
委員	傳 勝博	九州運輸局 福岡運輸支局	支局長
委員	原口 秀一	福岡県交通運輸産業労働組合協議会 西鉄バス北九州労働組合	副執行委員長
委員	西尾 圭司	九州旅客鉄道株式会社	行橋駅駅長
委員	沖永 正徳	苅田町都市計画課	課長
委員	井上 雅安	福岡県京築県土整備事務所	地域整備企画監
委員	桃坂 昭生	苅田町建設課	課長
委員	福島 進	福岡県警行橋警察署	交通課長
オブザーバー	田辺 好徳	福岡県企画・地域振興部交通政策課	交通総務係長

(2) 会議日程と検討内容

図表96 会議日程と検討内容

	開催日	議題
第1回	令和5年 (2023年) 8月21日	(1) 荏田町地域公共交通計画の策定趣旨と策定の進め方 (2) 荏田町地域公共交通計画策定に係る荏田町の地域公共交通の現状
第2回	令和5年 (2023年) 11月1日	(1) 第1回会議における主な委員意見とその対応、 計画の目次構成(案)の変更について (2) 町民の意識と関係事業者・団体の意向 (3) 地域公共交通を取り巻く課題の整理 (4) 上位・関連計画の整理 (5) 計画の基本理念・基本方針
第3回	令和5年 (2023年) 12月21日	(1) 第2回会議における主な委員意見とその対応 (2) 計画の目標と評価指標 (3) 実施事業及び実施主体 (4) 計画の進捗状況の評価と進捗管理 (5) 荏田町地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントの実施について
第4回 (書面開催)	令和6年 (2024年) 1月12日	(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について
第5回	令和6年 (2024年) 2月27日	(1) パブリックコメント実施結果について (2) 荏田町地域公共交通計画(最終案)について

2. 用語集

図表97 用語集

	用語	説明
あ	ICT(情報通信技術:Information and Communication Technology)	情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。通信を使って、デジタル化されたデータをやりとりする技術や、活用方法のこと。
	アウトカム指標	施策・事業の実施により発生する効果・成果のこと。
	アウトプット指標	事業を実施した直接の結果、数字や記述で表される状態であるものを指す指標のこと。
お	オンライン決済	電子決済を利用したときに、その場で決済会社との通信が行われること。
え	AI(人工知能:Artificial Intelligence)	人間の知能を模倣し、学習・推論・認識・理解・その他の知的行動を自動的に行うコンピュータシステムやソフトウェアのこと。
か	幹線交通	都市内や地域内において骨格的な道路網や交通網を形成するもの。
き	キャッシュレス決済	お札や小銭などの現金を使用せずにお金を払うこと。キャッシュレス決済手段として、クレジットカード、電子マネー(プリペイド)やスマートフォン決済などがある。
く	グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電気自動車を活用した、低速の電気自動車を利用した公共交通移動サービスであり、その車両を含めた総称。
こ	交通系ICカード	日本各地の鉄道会社やバス会社が発行している電子マネーの総称であり、電車やバスなどの公共交通機関で使えるICカードのこと。
	交通結節点	バスのほか、電車やタクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点のこと。
	交通モード	ある地点間を結ぶ交通手段のこと。
	コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスのこと。
し	シームレス	「継ぎ目のない」という意味で、公共交通の分野では、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。交通機関の乗継ぎ、駅内の歩行、車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」を解消し、円滑な移動を確保すること。
	自家用有償旅客運送	地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために「白ナンバー」の車両を使用して旅客の運送を行うこと。
	シャトルバス	イベント会場や空港・観光地など特定の目的地を利用する乗客を効率的に輸送するため、短い間隔で運行するバスのこと。

用語		説明
て	デマンド交通	あらかじめ決まった路線や時刻表はなく、運行経路や運行スケジュールを利用者の予約に応じる形で合わせて運行する、相乗り型の地域公共交通サービスのこと。
の	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと。
は	パークアンドライド	自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法のこと。
	ハイブリッドバス	ガソリンエンジンと電気モーターなどの複数の動力を併用する方式のバスの総称。
	バスロケーションシステム	人工衛星を駆使し、地上のあらゆる地域の緯度・経度、高度が特定できる地理情報計測システムであるGPS (Global Positioning System) 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。
	パブリックコメント	規制の設定又は改廃等にあたり、政省令等の案を公表し、この案に対して、国民・県民・市民から出た意見・情報を考慮して意思決定を行う手続きのこと。
	バリアフリー	高齢者や障がい者等が生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)するという意味であり、物理的、社会的、制度的、心理的、情報面など、さまざまな障壁がバリアフリーの対象となる。障害を取り除いた事物及び状態のこと。
ひ	PDCA	Plan (計画)、Do (実行)、Check (評価)、Act (改善)の頭文字を取ったもので、継続的な改善を目指す手法の一つ。それぞれの項目を連続的に循環させ、継続的に品質を向上させることを目的とする。
ふ	フィーダー系統	バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統のこと。
	福祉輸送	障がい者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回する個別輸送サービスを提供すること。
	フリー乗降	バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度のこと。
へ	ペDESTリアンデッキ	高架で設置された歩行者専用道路のこと。歩行者専用の上空通路で、歩行者と自動車を立体的に分離し、安全性を保って快適に歩けることを目的として設置する。
ま	MaaS(マース:Mobility as a Service)	スマートフォンのアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組

用語		説明
		み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。
	マスタープラン	骨組みを定める基本計画。基本的な方針のこと。
ゆ	ユニバーサルデザイン	年齢、性別、文化、身体状況など、人々が持つさまざまな個性や違いにかかわらず、最初から誰もが利用しやすく、暮らしやすい社会となるよう、まちや建物、もの、しくみ、サービスなどを提供していこうとする考え方のこと。
ら	ライドシェア	自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、運転者と乗客とをスマートフォンのアプリ等で仲介すること。

荏田町地域公共交通計画 改訂履歴表

年月日	履歴	改訂内容	備考
令和 6 年 3 月 15 日	策定		
令和 6 年 9 月 20 日	改訂	荏田町地域公共交通計画(別冊)	