

# 筑前町地域公共交通計画 概要版

---

令和6年3月

筑前町地域公共交通会議

# 第1章 序論 第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

## 1-1 計画の背景と目的

- 筑前町は、福岡県のほぼ中央に位置し、総面積67.1平方キロメートルであり、筑後平野の北端部にあたるため、町域西部～西南部～南部にかけては、比較的平坦な地形を有しています。
- 近年は、人口は増加傾向にあるものの、全国的な少子高齢化の影響もあり、将来的には減少に転じることが予測されています。
- 第2次筑前町総合計画では「学ぶ」「守る」「稼ぐ」「支える」「結ぶ」の5つを政策のキーワードに、先人から受け継いだこの緑豊かな大地の恵みに感謝し、平和を願うまちづくりをさらに推進していくことで、町の将来像「緑あふれる 豊かで便利 なとかいなか」の実現を目指しています。
- 現在、筑前町を運行する公共交通は、甘木から基山までをつなぐ鉄道、東西を貫く国道386号における路線バスや三輪小学校の通学を担う路線バス、タクシー会社2社が事業を実施するとともに、町内の移動を支える地域巡回バスの他、オンデマンドバス(予約型バス)の運行も始まりました。
- 全国的な課題である運転士・運転手不足や公共交通に係る財政負担の増加といった課題を抱えるなか、新たな交通の導入などを実施しており、筑前町は公共交通の転換期にあります。
- 本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、筑前町の公共交通に係る現状と今後の課題を詳細に整理するとともに、新しい技術や考え方も取り入れながら、町の実態に合った持続可能な地域公共交通のあり方を示した上で、今後実施すべき施策等の整理をしています。

## 1-2 計画の対象地域

- 筑前町全域に係る交通の課題の解決が必要であるため、筑前町全域を対象区域とします。
- なお、通勤・通学、買い物、通院など、日常生活の移動圏域は、周辺市町に広がりがみられます。
- 特に、甘木鉄道が運行する朝倉市、大刀洗町、小郡市、基山町や西日本鉄道が運行する路線バスが繋げる朝倉市、筑紫野市について、町外までの移動を念頭に置いた利便性の確保に努めます。

## 1-3 計画期間

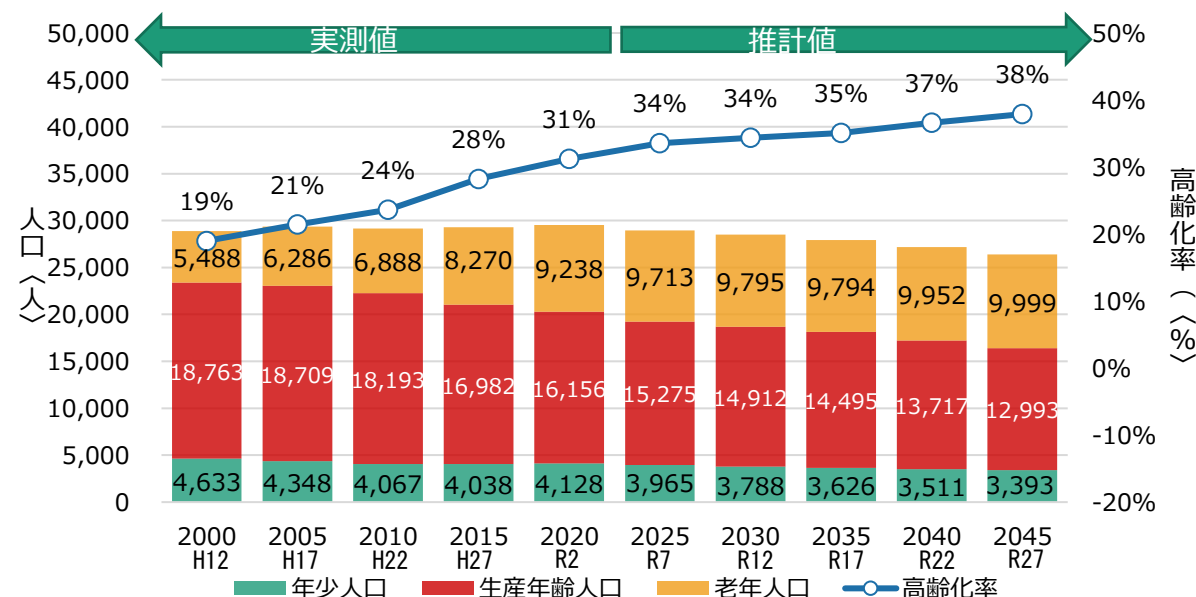
- 令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間を計画期間とします。

## 1-4 計画の位置づけ

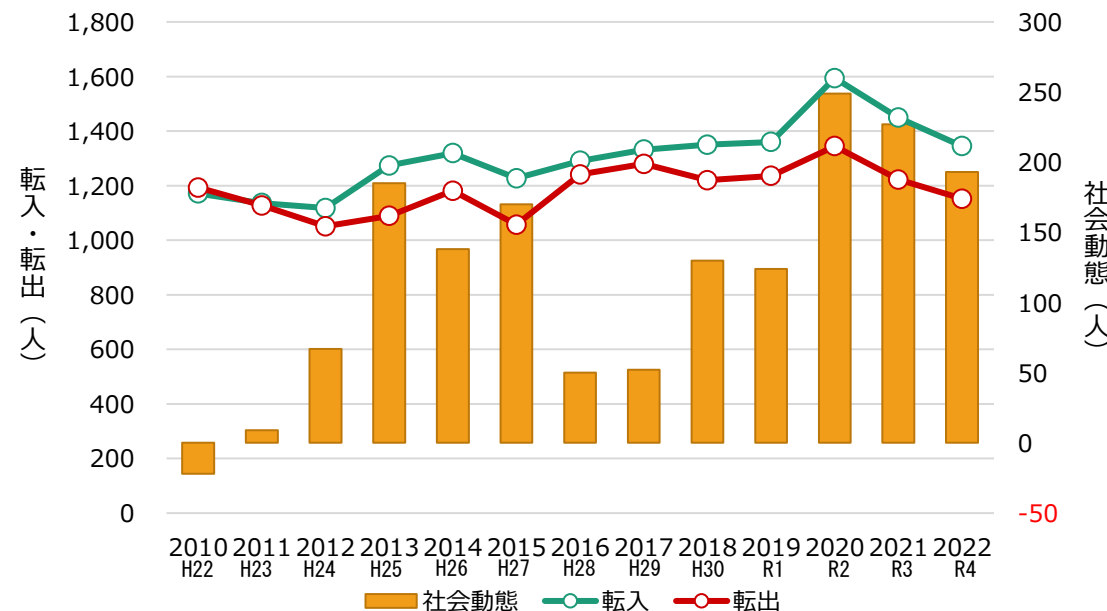
- 本計画は、第2次筑前町総合計画を上位計画とした計画であるとともに、第2期筑前町総合戦略や第3次筑前町地域福祉計画・筑前町地域福祉活動計画の関連計画との連携、また、国が策定する公共交通の基本方針等や福岡県交通ビジョン・都市計画区域マスタープランの県の関連計画と整合を図りながら策定します。

## 2-1 筑前町の人口・社会動態

- 本町の人口は、微増ではあるが増加の傾向です。
- 年代別の人口では、15歳未満の年少人口及び15～64歳の生産年齢人口は将来においても減少することが推計されています。
- また、65歳以上の老年人口は、将来においても増加することが推計され、令和2(2020)年の高齢化率31%は、さらに上昇を続け、25年後の令和27(2045)年には38%と7ポイントの上昇が予測されます。



- 社会動態(一定期間における転入・転出に伴う人口の動き)については、ほぼ一貫して転入者数が転出者数を上回っており、社会増となっています。



# 第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

## 2-1 筑前町の人口・社会動態

- 本町の人口分布状況では、JR筑前山家駅周辺、筑前町役場周辺、甘木鉄道山隈駅周辺、筑前総合支所周辺の人口は、250人以上の比較的高い人口集積が多く見られます。
- 令和2(2020)年から令和27(2045)年にかけての人口増減の変化では、筑前町役場周辺、甘木鉄道山隈、太刀洗駅周辺、筑前町総合支所周辺の人口減少が見受けられます。

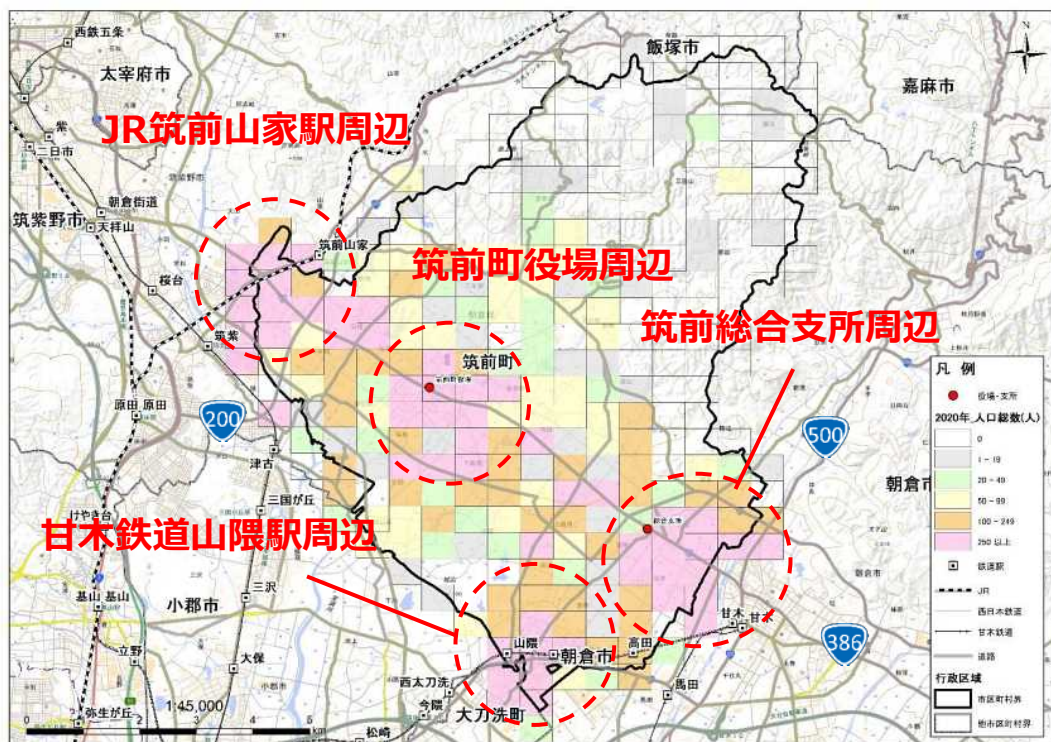


図 人口分布 (令和2(2020)年人口総数) 出典：国土数値情報

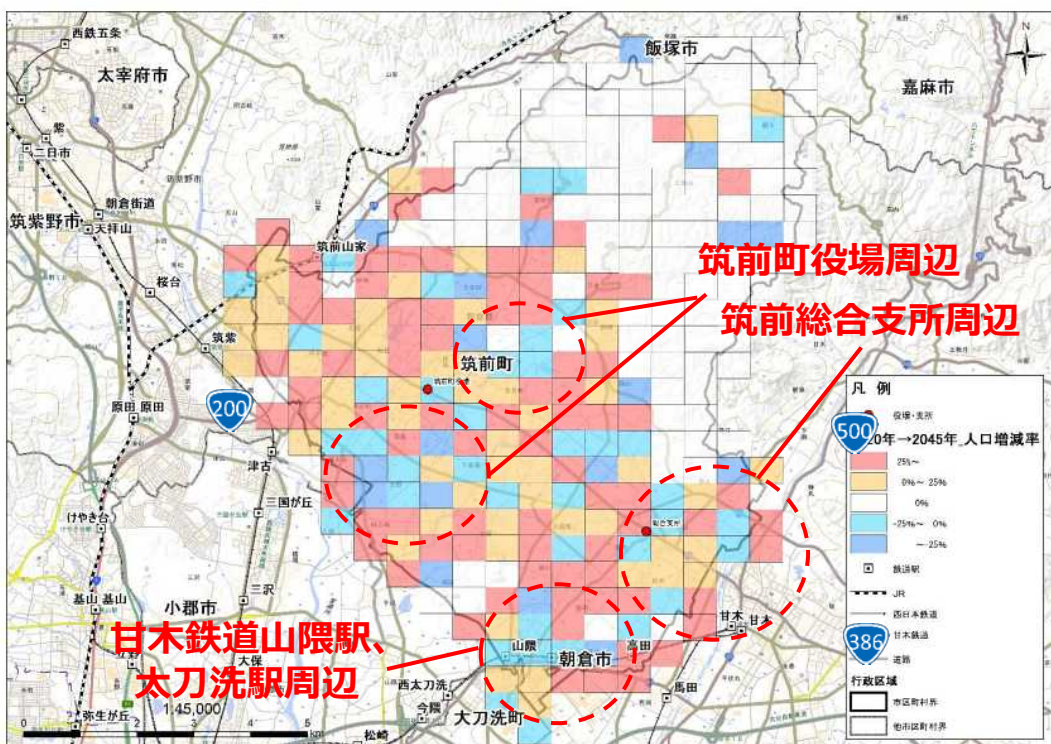
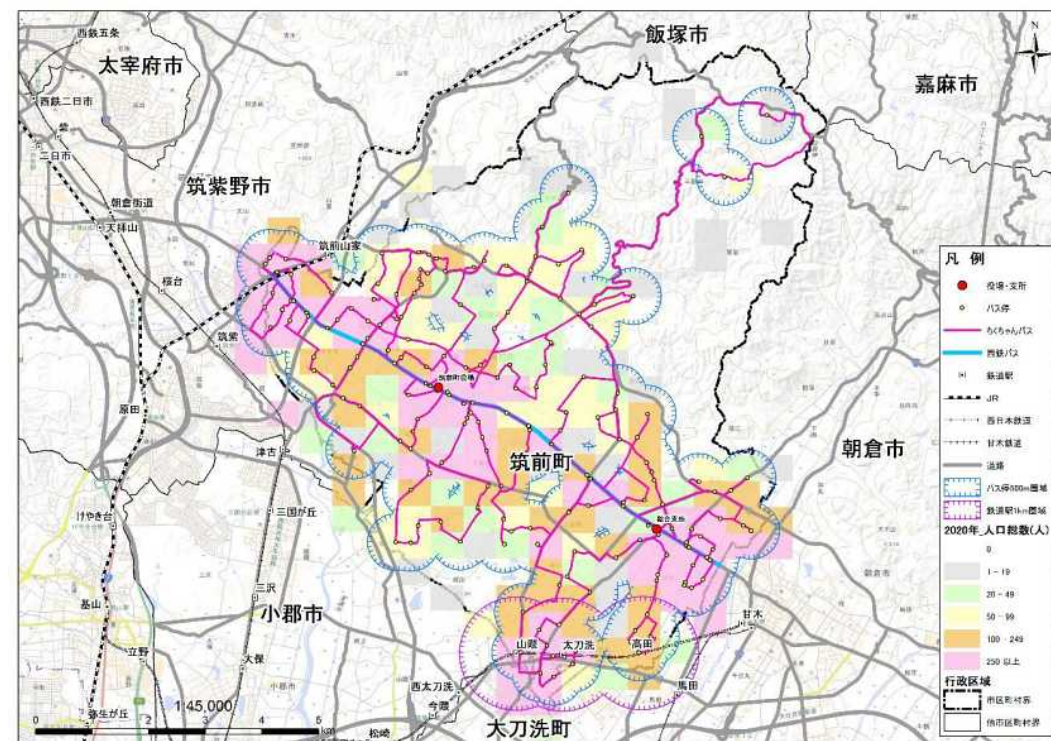


図 人口増減率 (令和2(2020)年→令和27(2045)年) \_総人口 出典：国土数値情報

## 2-2 公共交通の現状

- 本町の公共交通網は、鉄道(甘木鉄道 山隈駅、太刀洗駅、高田駅)、路線バス(西鉄バス、甘木観光バス)、地域巡回バス、オンデマンドバスで構成されています。また、タクシー事業者は、2事業者が存在しています。
- 令和2年度時点における本町に存在する鉄道駅(1km圏域)・バス停(500m圏域)からの徒歩圏域公共交通カバー率は、約91%と比較的高いカバー率となっており、町全域を概ねカバーしている状況にあります。



※公共交通カバー圏域：鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域を使用 (地域公共交通計画等の作成と運用の手引きより)

図 公共交通カバー状況 (令和2(2020)年度時点) 出典：国勢調査 (令和2(2020)年)

- 幹線を担う甘木鉄道および西鉄バスの令和元(2019)年度比の令和4(2022)年度の利用者数は約8割から9割となっています。
- 新型コロナウイルス感染症流行時に比べ、利用者数は増加傾向にありますが、コロナ禍前までの利用者数までは昨年度は到達していない状況です。

公共交通事業者	令和元年度比の令和4年度の利用者数
甘木鉄道	約89.9%
西鉄バス	約84.2%
地域巡回バス	約84.8%

- また、町内移動を支える地域巡回バスは、これまで7コース運行していましたが、オンデマンドバス「チョイソコちくちゃん」の導入に伴い、地域巡回ちくちゃんバスのそったく号・うぐいす号・めくぱり号は、令和5(2023)年9月末までの運行、コスモス号は、令和6(2024)年3月末までの運行とし、令和6(2024)年度よりオンデマンドバスへの移行を図ります。

# 第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

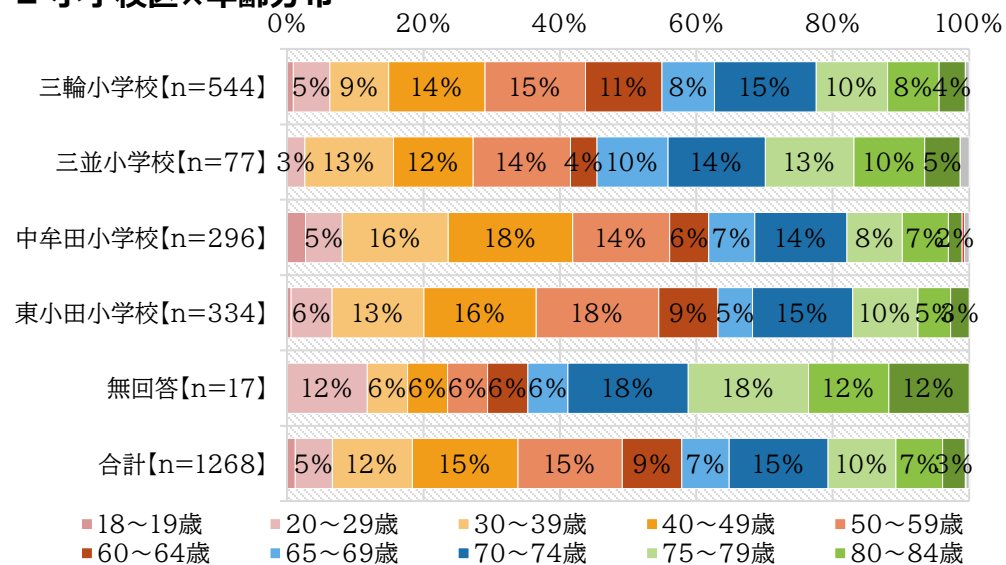
## 2-3 町民の移動実態

調査項目	手法	調査時期/対象者	取得サンプル数
町民アンケート調査	・2,000票郵送配布、LINEや広報活用	・令和5(2023)年6月30日(金)～7月23日(日) / 18歳以上64歳の住民	・738票 (web : 393票)
高齢世帯調査	・1,000票郵送配布、LINEや広報活用	・令和5(2023)年6月30日(金)～7月23日(日) / 65歳以上の世帯	・530票 (web : 53票)

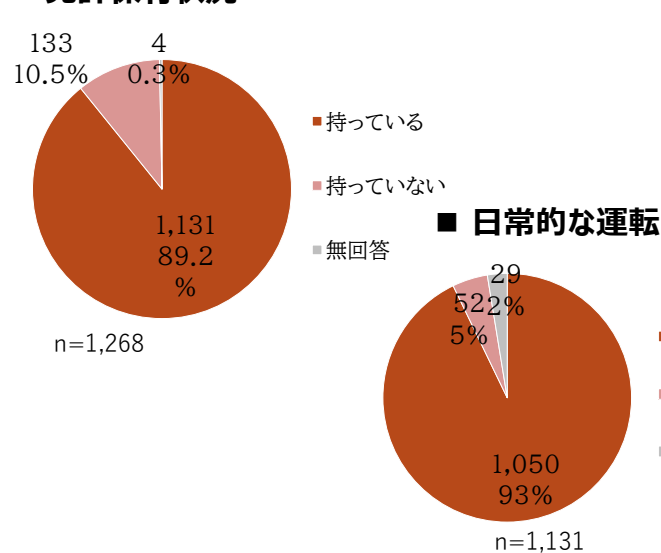
### ① 回答者の属性

- ・小学校区別人口比と回収数の割合は概ね合致しています。
- ・回答者の中では30～49歳、70～74歳の回答者数が多く、三並小学校区ではほかの小学校区と比較して65歳以上の回答者数が多くなっています。
- ・運転免許を保有している方は約9割を占めており、そのうち日常的に運転する人は93%となっています。
- ・高齢者の方でスマートフォンが「自身で自由に使える」との回答は35%である一方で、75歳以上の方は端末を「所持していない」との回答が25%を超えています。

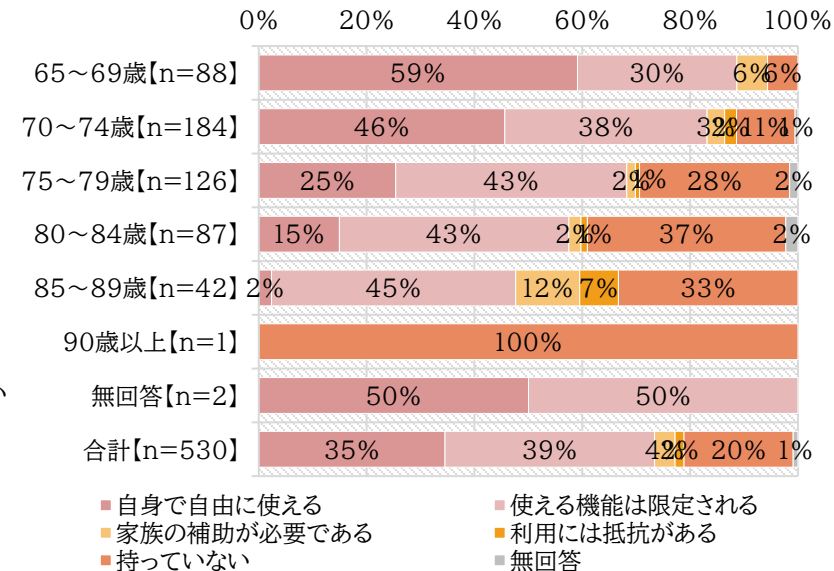
### ■ 小学校区×年齢分布



### ■ 免許保有状況



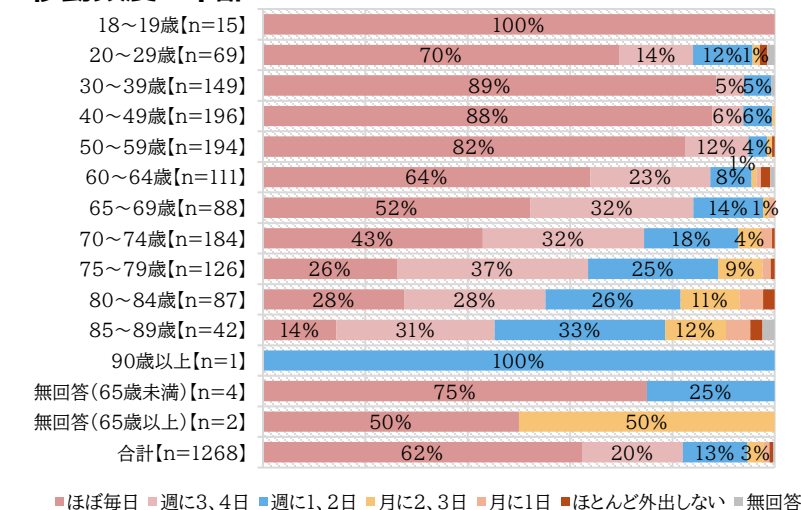
### ■ スマートフォンの利用状況 (高齢世帯のみ対象)



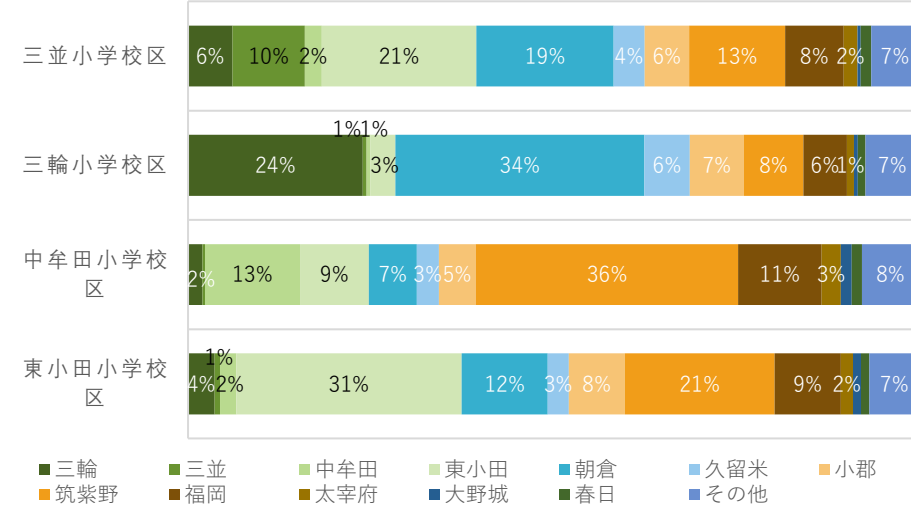
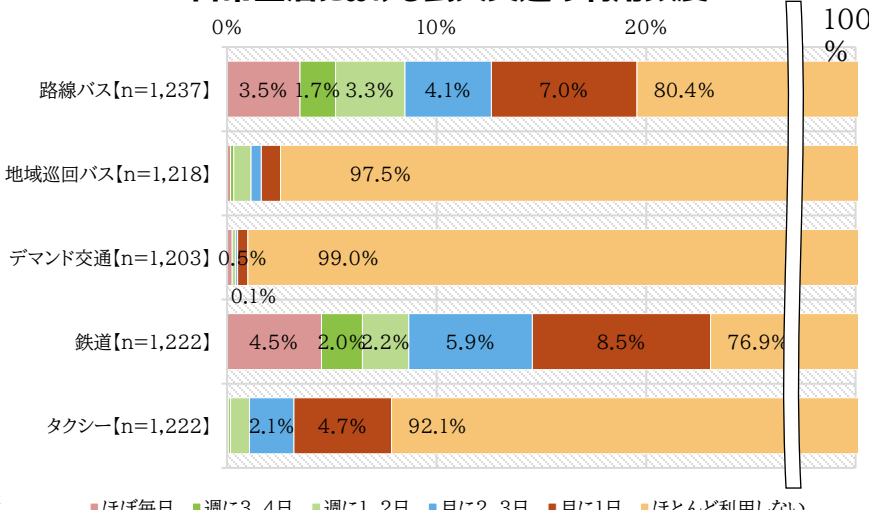
### ② 移動実態

- ・80%以上の方が週に3日、4日以上外出しており、加齢とともに移動頻度が減少する傾向となっています。
- ・路線バスと鉄道では「月に1度は利用する」との回答割合は2割を占めており、日常的な利用者も多い傾向にあります。
- ・「東小田小学校区」「中牟田小学校区」は、隣接する「筑紫野市」を目的地とする移動が多く、同様に「三輪小学校区」では、隣接する「朝倉市」への移動が最も多くなっています。

### ■ 移動頻度×年齢



### ■ 日常生活における公共交通の利用頻度



# 第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

## 2-3 町民の移動実態

### ③ 移動実態

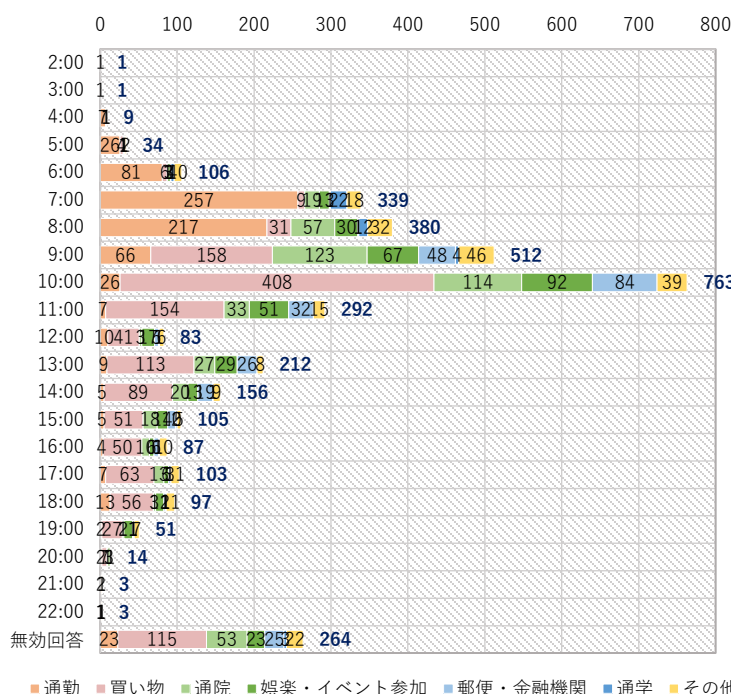
- ・通勤は「朝倉市」「筑紫野市」「福岡市」が最終目的地となっている移動が多く、町外へ通勤している人が多くを占めています。
- ・買い物の目的地は「三輪小学校区」、「東小田小学校区」が一定数いる一方で、「朝倉市」、「筑紫野市」といった町外で買い物をする方が多い傾向にあります。
- ・「通勤」の外出時間帯は、7:00台が最も多く、次いで8:00台が多く、「買い物」の外出時間帯は10:00台に集中しています。
- ・帰宅時間帯は、11:00～12:00台及び18:00台にピークを迎えます。「通勤」は、18:00台に帰宅時間が集中しています。

### ■ 移動目的×最終目的地

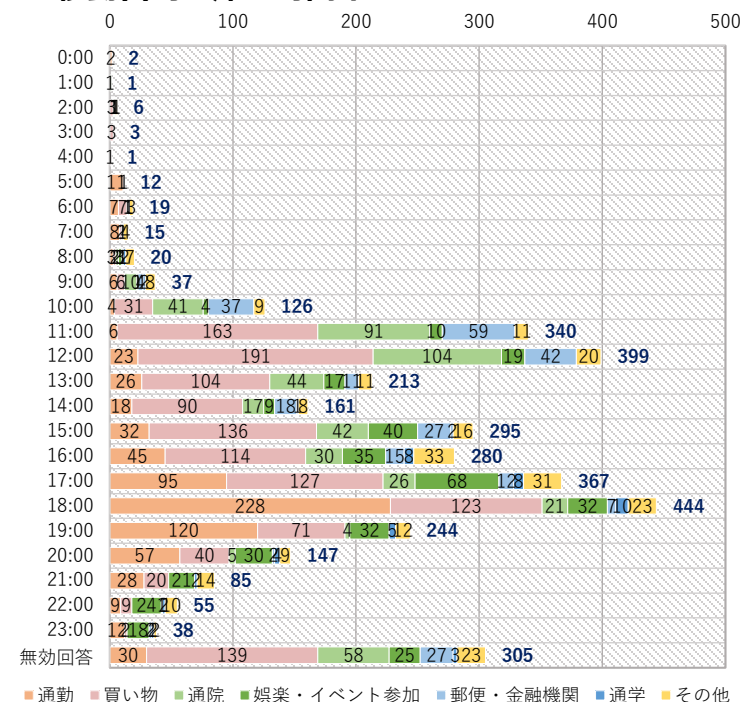
※小学校区、市を省略して記載

	三輪	三並	中牟田	東小田	朝倉	久留米	小郡	筑紫野	福岡市	太宰府	大野城	春日	その他	計
通勤	75	13	24	60	122	52	44	102	92	21	17	13	107	742
買い物	193	7	66	218	309	33	110	349	47	10	5	6	35	1388
通院	79	4	24	72	175	36	47	86	21	6	2	8	22	582
娯楽・イベント参加	25	3	3	19	60	34	21	89	104	11	5	9	46	429
郵便・金融機関	42	3	16	86	80	3	14	31	6				9	290
通学	7	1	5	1	3	1	1	2	16	4	1		8	50
その他	37	8	15	31	42	13	12	30	17	7	3	3	42	260
計	458	39	153	487	791	172	249	689	303	59	33	39	269	3741

### ■ 移動目的×外出時間帯



### ■ 移動目的×帰宅時間帯

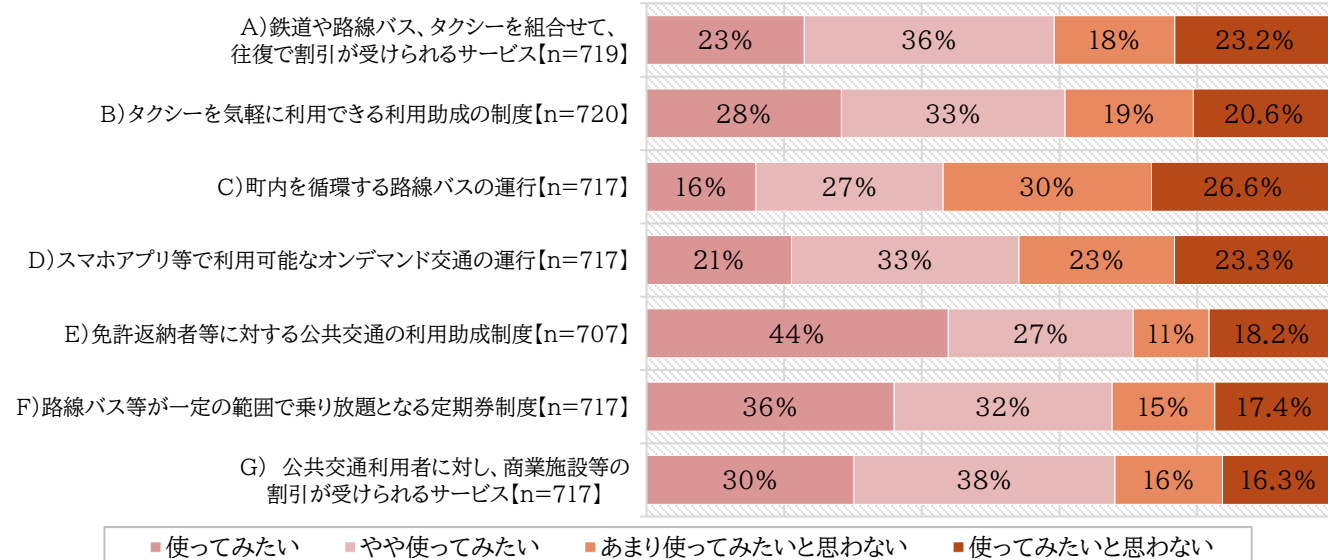


### ④ 移動手段・時間帯

- ・「免許返納者に対する公共交通の利用助成制度」が導入された場合、「使ってみたい」の回答が44%と最も高くなっています。
- ・公共交通を利用しない理由として「マイカーを運転して移動できる」との回答が多くを占めています。
- ・地域巡回バスは「乗り場が遠い」との回答が他の公共交通よりも少ない一方で、「行先や方面が分からない」「乗り方が分からない」といった周知の部分に課題があります。

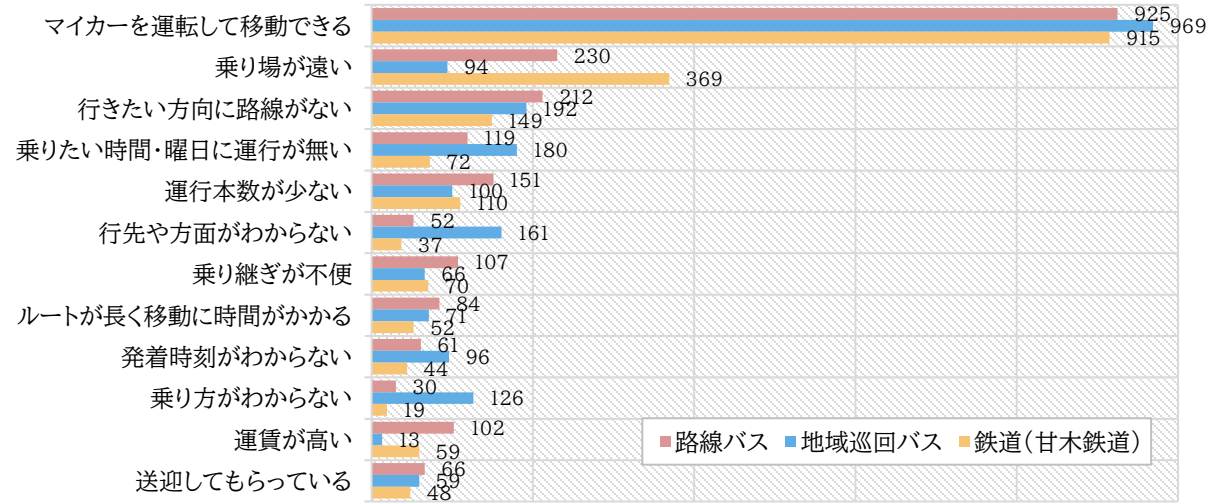
### ■ 新サービスの利用意向

0% 20% 40% 60% 80% 100%



### ■ 公共交通を利用しない理由

0 200 400 600 800 1,000



# 第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

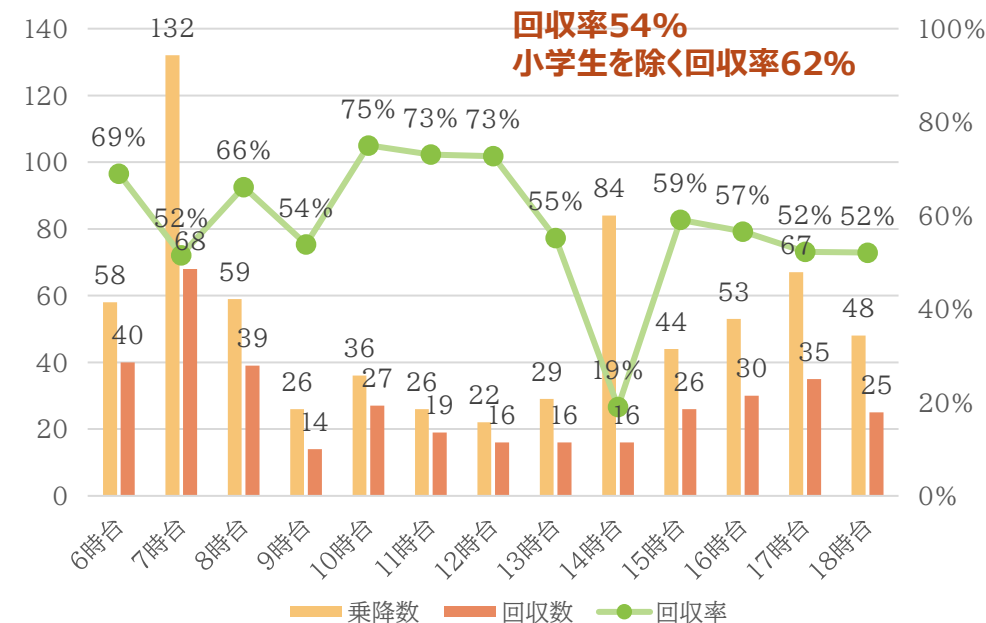
## 2-3 町民の移動実態

調査項目	手法	調査時期/対象者	取得サンプル数
乗降バス停調査	・バス停調査（乗降数の多いバス停を抽出し実施） ・WEB回答併用	・令和5(2023)年9月6日(水)（6:00～19:00） / 乗降客	・372票（web：12票）

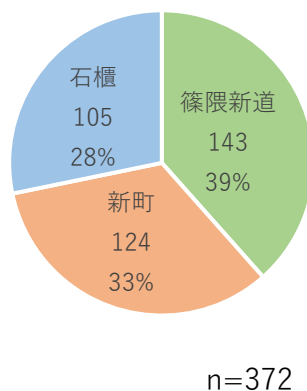
### ① 回答者の属性

- ・乗降客は7時台が最も多く、次いで小学生の通学利用の影響で14時台の利用が多くなっています。
- ・回収率（全体）は54%であり、小学生のサンプル（集団で乗降するためアンケート協力不可）を除くと回収率は62%となります。
- ・利用頻度について「週に3～4日以上」利用する方は全体の75%にのぼり、定期的な利用者が多い傾向にあります。
- ・年齢は22歳以下の学生の世代が半分ほどを占めており、特に高校生の利用が多くなっています。

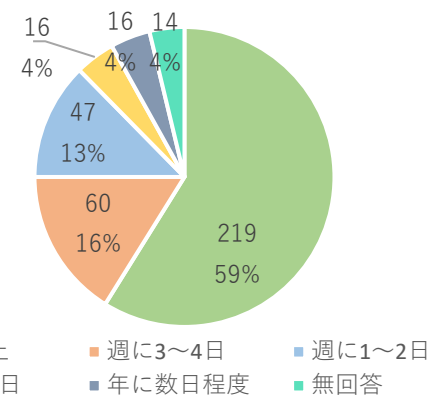
### ■ 乗降客数（回収率）



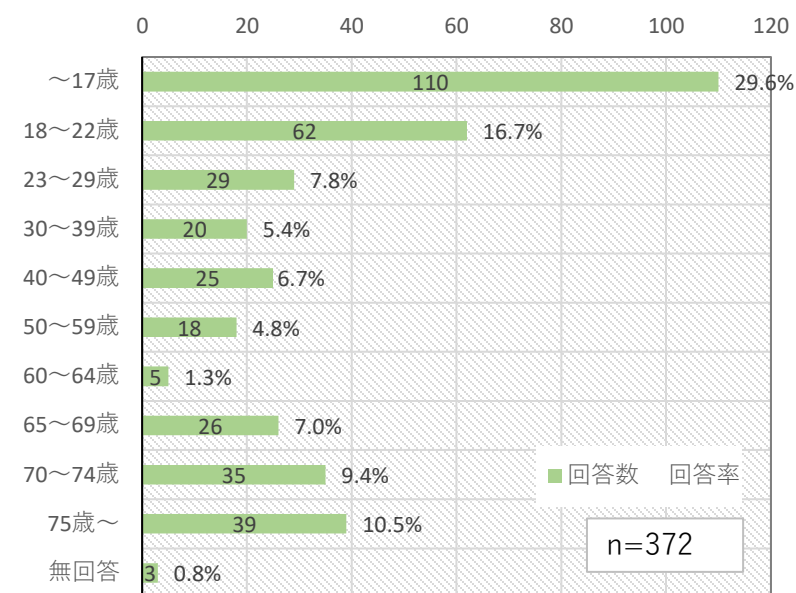
### ■ バス停別回収数



### ■ 利用頻度



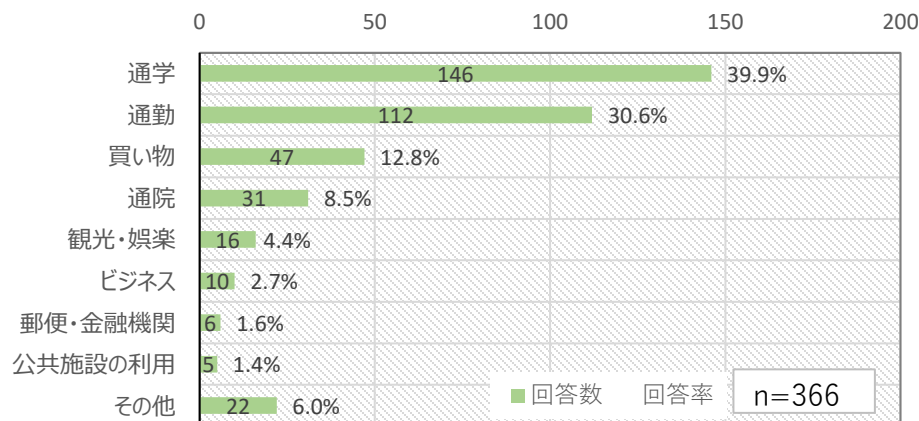
### ■ 年齢分布



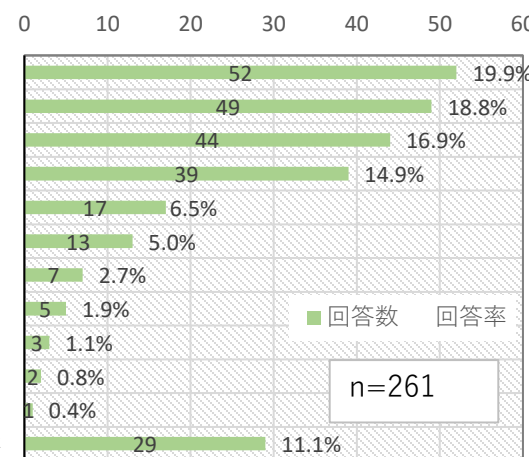
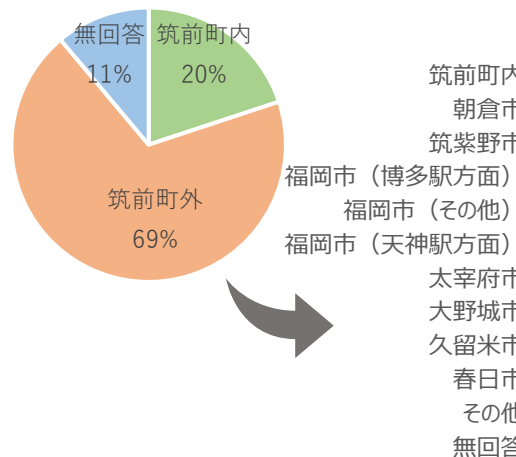
### ② 移動実態

- ・通勤/通学での利用が全体の7割を占めており、買い物、通院がそれぞれ1割ほどを占めます。
- ・利用者の2割ほどが筑前町内を最終目的地とし、町外に関しては朝倉市、筑紫野市、福岡市（博多駅方面）を最終目的地とする利用者が多い傾向にあります。
- ・路線バス利用の理由として、「移動する手段がないから」「バス停が近いから」が多く、「その他」の内訳として、は会社の規定によるバス利用が多くを占めます。

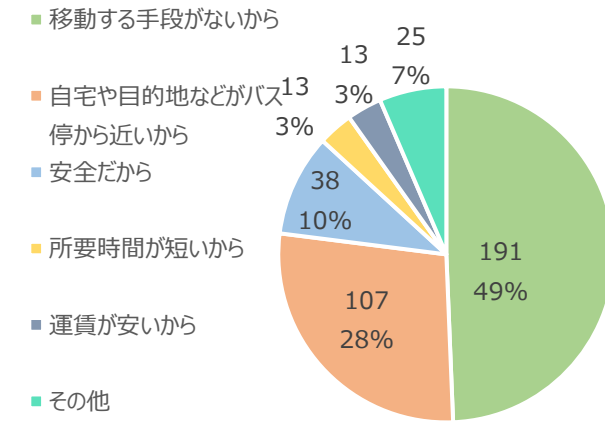
### ■ 利用目的



### ■ 最終の目的地（※乗車した方限定）



### ■ 路線バスを利用した理由



# 第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

## 2-3 町民の移動実態

調査項目	手法	調査時期/対象者	取得サンプル数
地域巡回バス調査	・バス乗込調査（ヒアリング）	・令和5(2023)年8月22日(火)～23日(水)(8:30～17:00) / 乗車客	・全路線計：77票

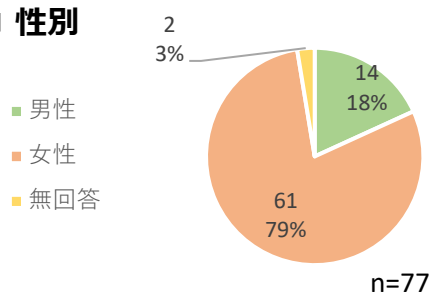
### ① 属性・移動実態

- ・乗車客全員に調査を実施。各路線1日10人ほどが乗車しています。
- ・乗車客は女性が8割を占めており、免許なし（自主返納含む）の利用者がほとんどです。
- ・地域巡回バスの利用頻度は週に1日以上する方が7割以上を占めており、利用者は日常的にバスを利用している傾向にあります。
- ・乗車客の年齢は70歳以上が85%以上を占めています。

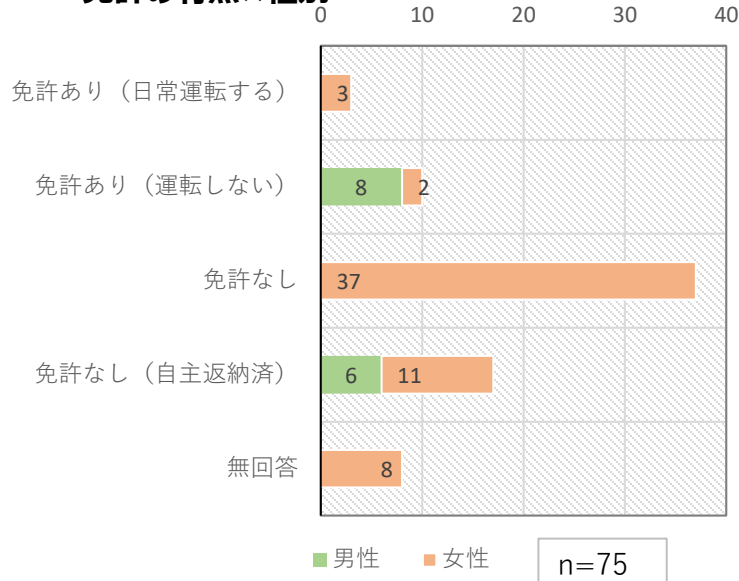
#### ■ 路線別乗車数

路線	回答数
めくばり号(火・木・土)	6
めくばり号(水・金・日)	8
そったく号(火・木・土)	14
そったく号(水・金・日)	14
うぐいす号(火・木・土)	16
うぐいす号(水・金・日)	10
コスモス号(火～土)	9

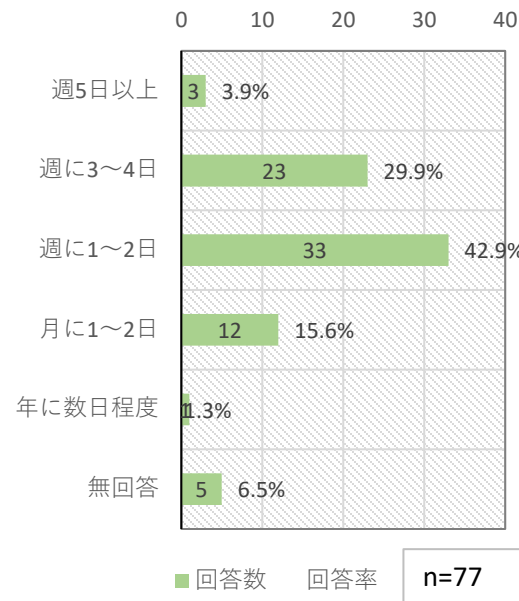
#### ■ 性別



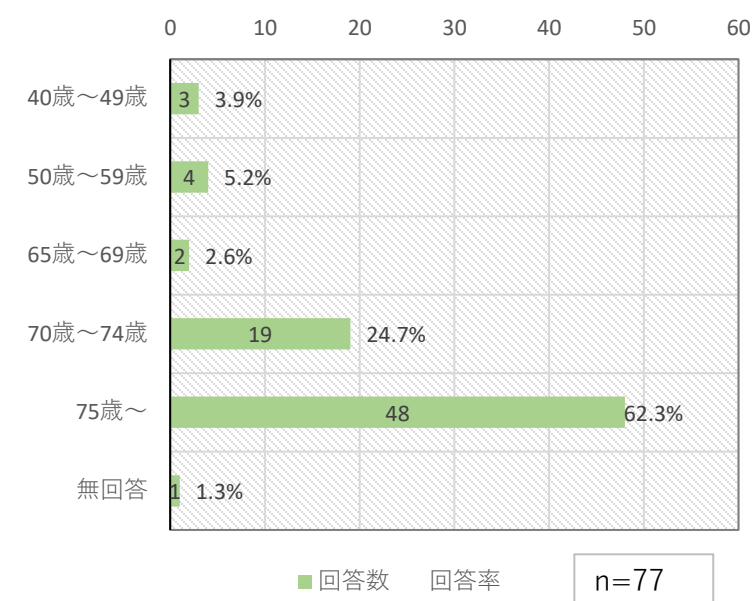
#### ■ 免許の有無×性別



#### ■ 利用頻度



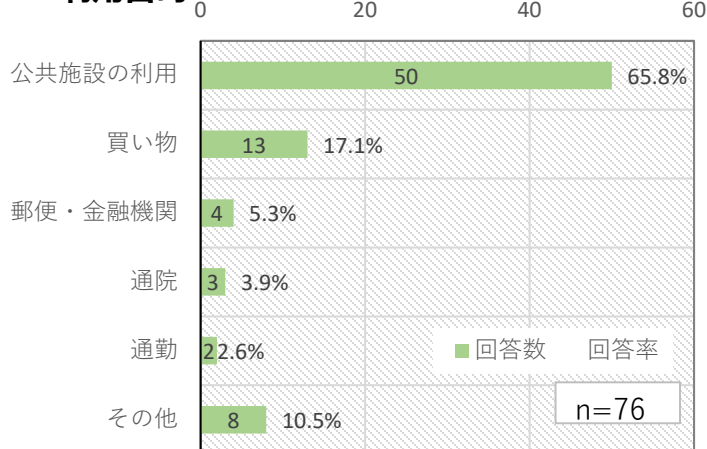
#### ■ 年齢



### ② 移動実態

- ・利用の目的は「公共施設の利用」が最も多く65%ほどを占めており、最終目的地に関しても「敬老館」「めくばり館」といった公共施設が多くの割合を占めます。
- ・地域巡回バスを利用した理由として、「移動する手段がないから」、「自宅や目的地などがバス停から近いから」といった理由が多くなっています。
- ・ちくちゃんバス運行終了後の代替交通手段として、オンデマンドバス「チョイソコちくちゃん」を考えている利用者は8割以上を占めます。

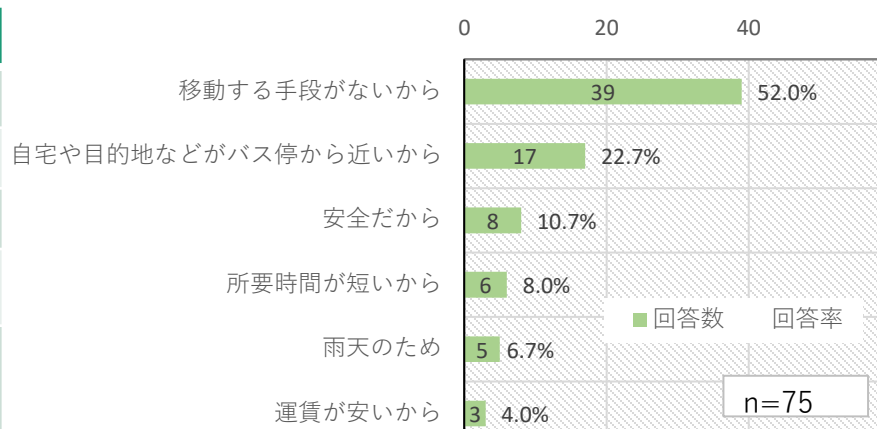
#### ■ 利用目的



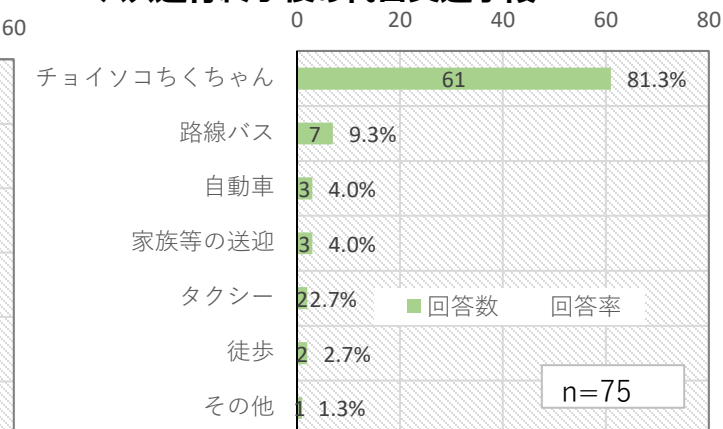
#### ■ 最終目的地

最終目的地	回答	割合
自宅	21	37.5%
敬老館	10	17.9%
めくばり館	6	10.7%
Aコープ夜須店	4	7.1%
東小田上コミュニティセンター	3	5.4%

#### ■ 地域巡回バスを利用した理由



#### ■ バス運行終了後の代替交通手段



# 第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

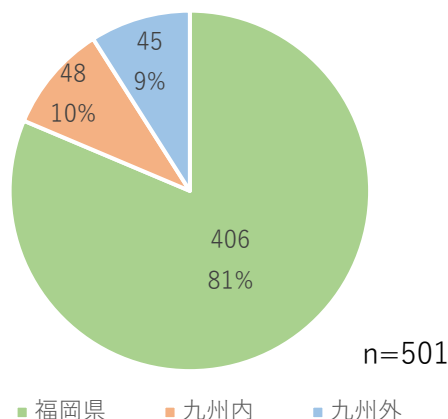
## 2-4 観光施設の実態

調査項目	手法	調査時期/対象者	取得サンプル数
大刀洗平和記念館	・施設利用者へのインタビュー調査（WEB回答併用）	・令和5(2023)年8月12日(土) /施設利用者（1団体1名）	・175票（web：19票）
道の駅みなみの里	・施設利用者へのインタビュー調査（WEB回答併用）	・令和5(2023)年8月19(土)、8月26日(土) / 施設利用者（1団体1名）	・299票（web：3票）
夜須高原記念の森	・施設利用者へのインタビュー調査（WEB回答併用）	・令和5(2023)年8月月26日(土) / 施設利用者（1団体1名）	・58票（web：1票）

### ①回答者の属性

- ・福岡県からの来訪者が8割を占めています。
- ・福岡県内に住む来訪者の市町村内訳をみると、福岡市の割合が最も高く2割ほどを占めるが、そのほかは分布がばらけており、多様な市町村から来訪しています。
- ・同行人数について、2人以上の来訪者が約8割を占めており、家族連れの利用客が多くなっています。
- ・利用頻度は7割が「年に数日」「ほとんど利用しない」と回答しており、定期的な利用者の割合は少ない傾向がみられます。

#### ■ お住まい

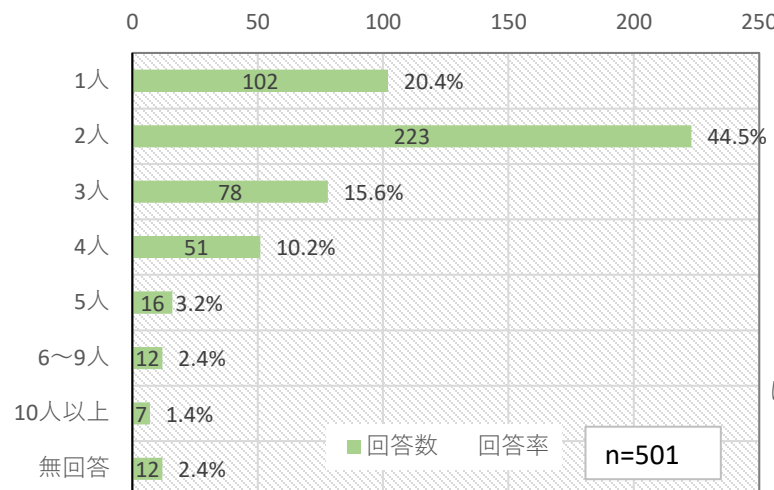


#### ■ ～福岡県内訳～

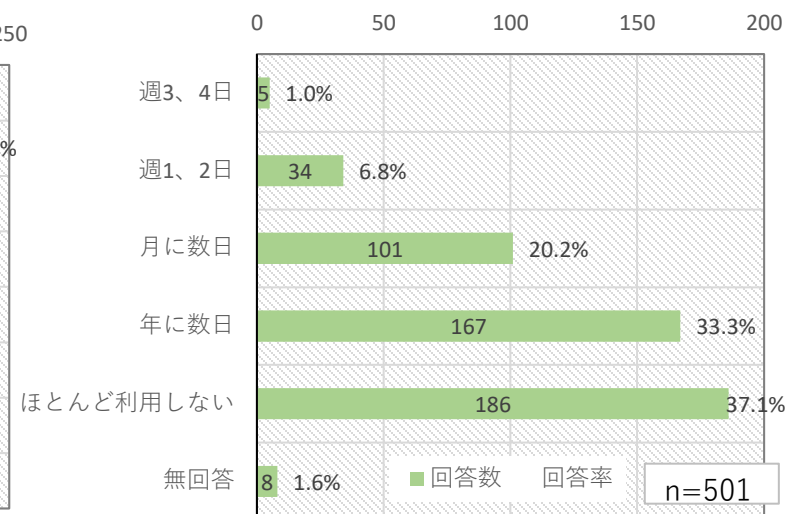
※上位10市町村を抽出

【住まい】	回答数	割合
福岡市	96	23.7%
筑前町	45	11.1%
筑紫野市	43	10.6%
久留米市	23	5.7%
北九州市	23	5.7%
大野城市	20	4.9%
朝倉市	20	4.9%
春日市	16	4.0%
太宰府市	14	3.5%
飯塚市	14	3.5%

#### ■ 同行人数



#### ■ 利用頻度

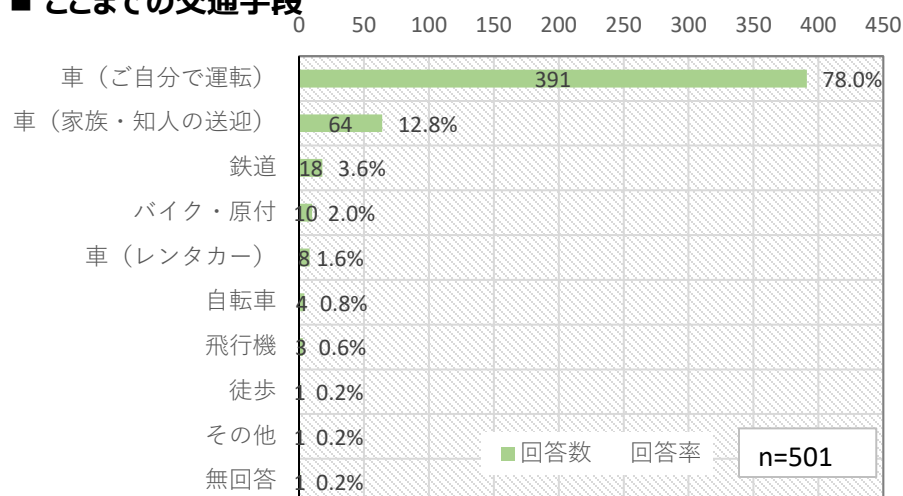


※夜須高原記念の森は一部未集計の結果を含む

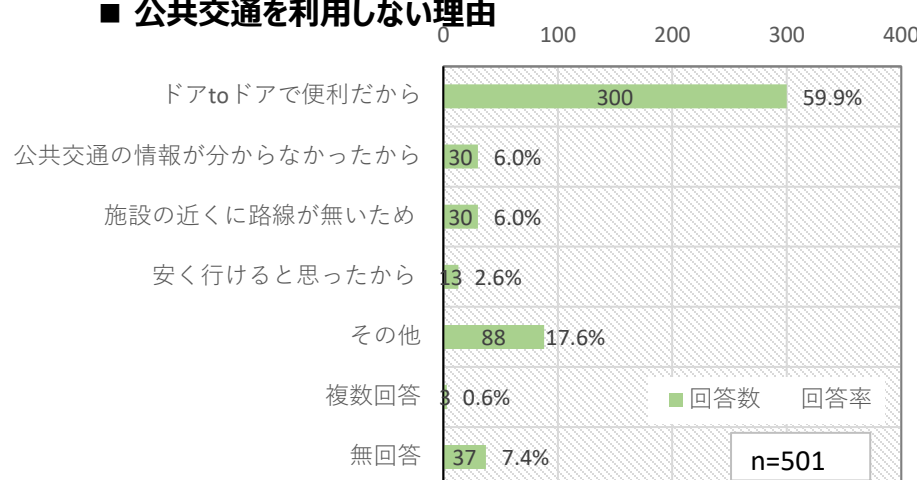
### ②移動実態

- ・ここ（観光施設）までの交通手段について、9割以上が車で来訪しており、公共交通の利用者の割合は少なくなっています。
- ・公共交通を利用しない理由について、「ドアtoドアで便利だから」との回答が6割を占めています。
- ・他の施設への立ち寄りについて、立ち寄っていない来訪者は半分ほどを占める一方で、観光地を周遊する、商業施設に寄るといった移動も多くなっています。

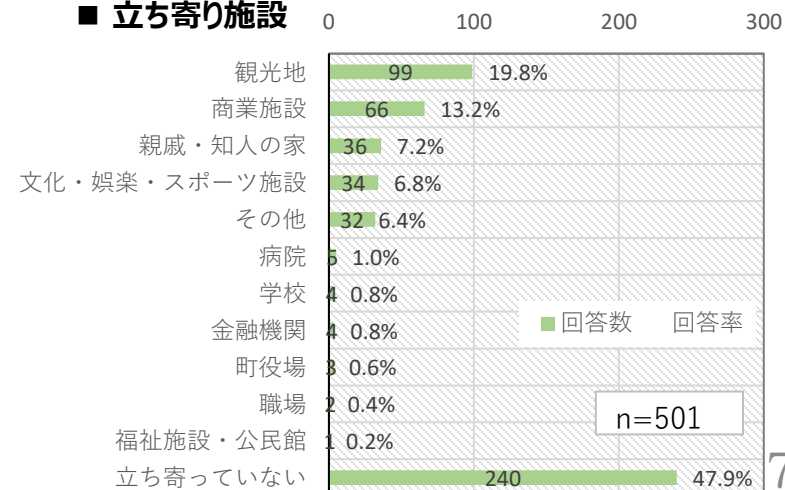
#### ■ ここまでの交通手段



#### ■ 公共交通を利用しない理由



#### ■ 立ち寄り施設





# 第3章 筑前町の公共交通を取り巻く問題点

# 第4章 筑前町の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針・実施事業

筑前町の目指す将来像 出典：第2次筑前町総合計画

緑あふれる豊かで便利などかいなか

## 筑前町の現状と課題

**地勢・人口等**

- 将来的な人口減少、福岡県内での人口の出入り
  - ・これまで人口は微増であるが、令和7(2025)年を境に減少(国道386号周辺に人口は集中)
  - ・福岡県内からの転入・転出が多い傾向
- 少子高齢化の進展、地域別の特徴
  - ・令和17(2035)年には高齢化率35%

**公共交通**

- 公共交通網として居住地はカバー
  - ・地域巡回バスのバス停の設置により、公共交通の利用環境はあるものの、利用者は多くはない
  - ・路線バス停は一定の利用があるものの、バス停が遠い地域は自動車を選択する傾向が顕著
- コロナ禍後、利用者は戻りつつも、コロナ禍前からの減少は避けられない
  - ・移動需要が回復してきたものの、利用者数はコロナ禍前の8割程度
- 供給力の不足
  - ・全国的な課題であるが、運転士・運転手不足による機会損失、やむを得ない減便が発生
- バス停上屋や駐輪場・駐車場の整備
  - ・鉄道駅でのP&R、バス停上屋等やC&Rを整備
- 地域巡回バスからオンデマンドバスへの転換
  - ・令和6(2024)年以降、地域内交通をオンデマンドバスに移行

**町民等の移動実態**

- 通勤・通学は福岡市、久留米地区が多数
  - ・高校がなく、企業の立地が多くないことから、筑前町外への移動が顕著
- 生活利便施設も町外への移動が多い
  - ・筑紫野市や朝倉市方面に車ではあるが、生活拠点への移動が多い傾向
- 自家用車移動が大半
  - ・自家用車の利用が大半
  - ・公共交通利用が最も多いのは通学目的であり、全体の約50%、娯楽・イベント参加においては約40%が公共交通を利用
- 観光施設も自家用車利用が大半
  - ・筑前町内の主要観光施設の来訪者も自家用車が大半

**社会情勢**

- 全国的なドライバー不足、労働基準に関する法改正
- デジタル化の潮流
- 新たな生活様式の浸透
- 環境への配慮

## 公共交通を取り巻く問題点

**①町外までの移動を念頭に置いた町内幹線軸までの輸送手段の維持、確保**

- ・町外への移動が日常となっている傾向もあることから、利用案内や利用促進は、町外の目的地を見据えた発信が必要
- ・幹線軸となる鉄道駅、バス停までのアクセス性や利便性維持向上への取組が必要

**②将来的に大きく変化する人口分布や高齢化状況への対応**

- ・人口減少下、公共交通利用者となる母数も減少
- ・町内において幹線軸沿線外の人口減少は顕著であるが、幹線軸からやや離れている地域は増加傾向でもあるため、地域別の対策が必要
- ・高齢者への情報発信や利用しやすい環境が必要
- ・公共交通利用者の総数が以前に比べて減少傾向

**③公共交通の担い手不足**

- ・運転士・運転手不足に起因する路線の減便、タクシー利用の供給不足など、運転士・運転手の不足は、地域での対策に限界はあるものの、対応としては急務

**④過度な自動車依存**

- ・ほぼすべての目的で自動車分担率が高い
- ・カバーはしているものの、行きたい方向にバス路線がない、幹線軸に対しては、バス停・鉄道駅がないや離れているなどの理由で公共交通の利用は低迷
- ・観光施設へも自動車依存

**⑤デジタル化の浸透、高齢者への利便性の有り方**

- ・国策としてDXなどのデジタル技術の活用を推進
- ・筑前町においてもオンデマンド交通の導入などITを活用した交通の導入を進めている
- ・一方で、公共交通における行先方向などの案内が不十分、スマートフォンになじみが薄い後期高齢者への情報提供の有り方の検討も必要

**⑥公共交通の運行環境の整備**

- ・パークアンドライド、サイクルアンドライドの上屋などの整備も推進
- ・バスカットなども整備
- ・より一層のバリアフリー対応は必要
- ・CO2の削減など、環境への配慮も必要

## 基本理念

とかいなかを支える持続的な公共交通網の維持・再構築

## 基本方針・目標

**方針① 定住を促進するべく、変わりゆくまちにあわせた、公共交通網の形成**

**方針② 多様な移動手段の共存、持続的な交通に向けた輸送資源相互連携による公共交通の維持**

**方針③ 適材適所、使い勝手の良い公共交通環境の整備促進**

**目標① メリハリと特色を持たせた公共交通網の再構築**

- ・幹線・支線の特徴を位置づけ、その維持・充実を図ることで、町内の利便性の高い地域公共交通ネットワークを確保していくことを基本とします。

**目標② 町民・地域・民間とで公共交通を考える場づくり**

- ・公共交通の維持、車からの公共交通への転換に向けて、町民・地域・民間とで支える仕組みを検討していきます。

**目標③ 移動サービスの持続性向上**

- ・担い手不足は避けられない課題の中、IT等の活用による輸送サービスの効率化を支援します。

**目標④ 環境にも配慮した利用しやすい公共交通環境の整備**

- ・安全で利便性が高い交通サービスを提供するために、必要となる結節点・バス停等の交通空間整備について、関係者・町民と協働による体制整備を行います。

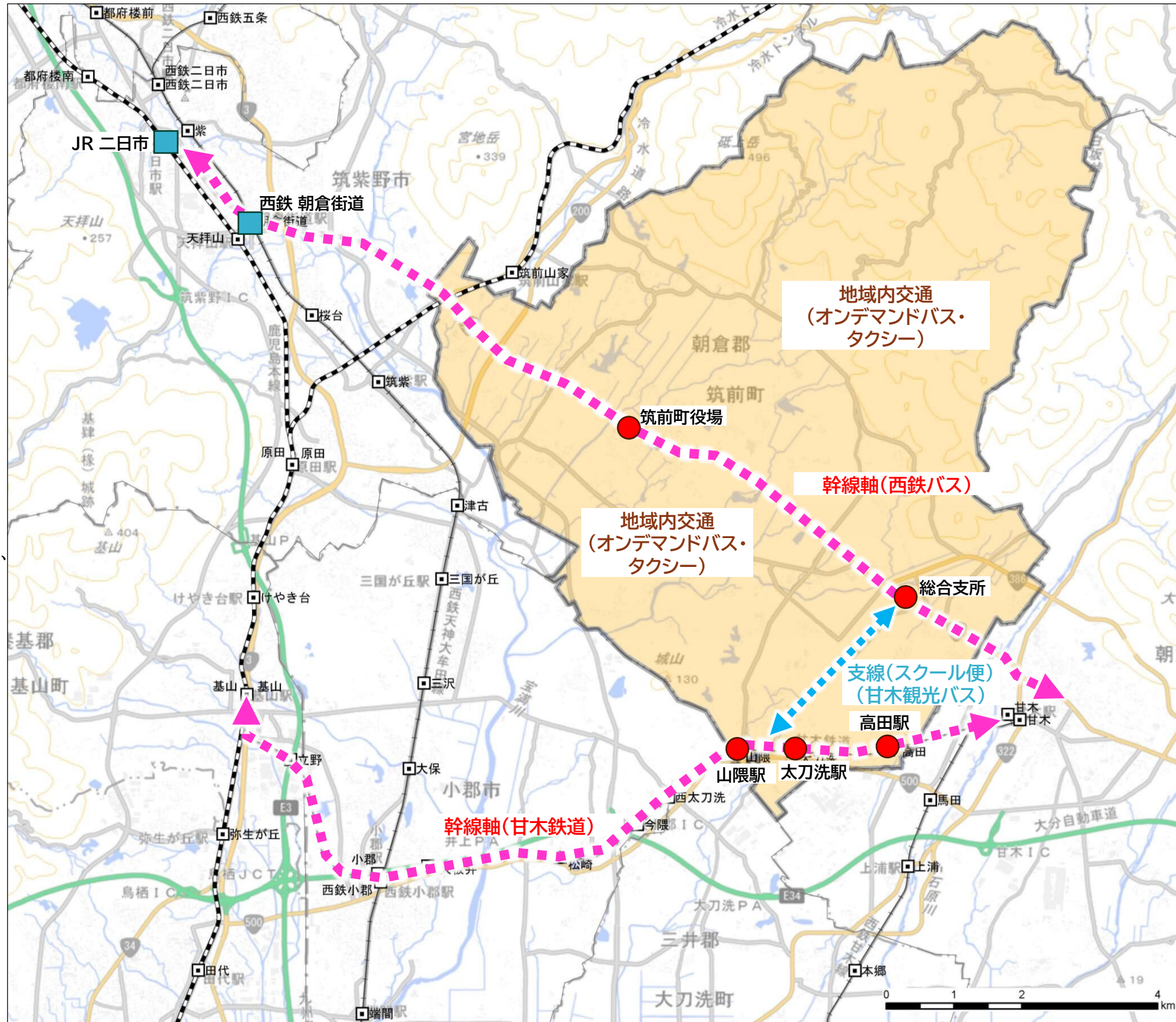
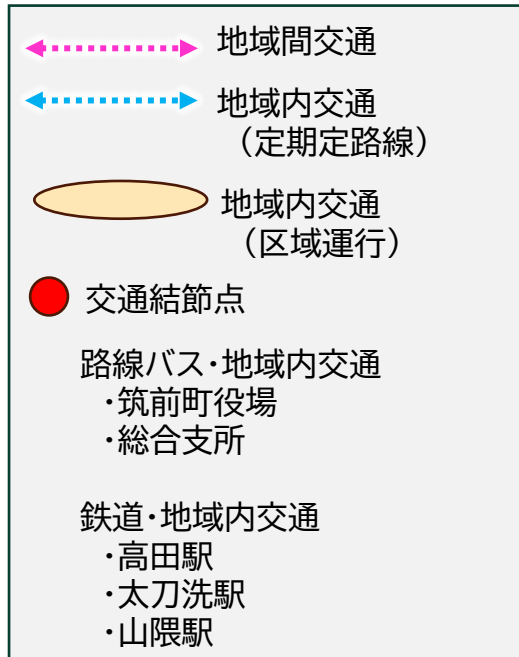
**目標⑤ 利用者へのわかりやすい情報提供**

- ・町外までの移動を視野に入れた総合的な案内・誘導サインや情報発信を強化することで、誰もが迷わず分かりやすい利用環境づくりを行います。

# 第4章 筑前町の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針・実施事業

## 将来像

- 人口減少や高齢化の進展に適応した身近な交通環境の整備改善を図り、交通結節点等において各地域を鉄道や路線バス、タクシー、オンデマンドバスで繋ぎ、だれもが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を目指します。
- 地域間交通(鉄道、路線バス)は、町外への移動が日常的である町民に対して、筑前町以外の拠点間を連絡する目的を担います。
- 甘木鉄道の駅は、自動車の乗換拠点や今後区域運行のチョイソコちくちゃん等との乗換拠点としての役割を担います。
- 筑前町役場や総合支所については、チョイソコちくちゃんと路線バスとの乗換拠点としての活用を目指します。
- 支線区域運行として設定するオンデマンドバスは、高齢者や学生等の広域幹線軸までの移動や地域内の生活拠点への移動を担うために必要な交通手段となる。支線(区域運行)は自治体での運営を行うが、運行の維持が困難であるため、新たに国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。



# 第4章 筑前町の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針・実施事業

※公共交通会議→「筑前町地域公共交通会議」

(2024)(2025)(2026)(2027)(2028)

目標	実施事業	概要	主体	R6	R7	R8	R9	R10	
メリハリと特色を持たせた公共交通網の再構築	地域公共交通の最適な組み合わせの推進	定時定路線運行を行う路線バスにより町内の幹線的な移動を担いながら、その補完的なサービスとしてオンデマンドバス、福祉有償運送等の輸送資源の総動員により縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図ります。	公共交通会議 交通事業者	準備	協議・調整・実施				
	AI・ICTを活用したオンデマンドバスの導入	町内移動の利便性向上および財政負荷の軽減、運営の効率化を目的として、デマンド交通システムの導入に取り組んでいます。令和6(2024)年度より有償での運行を実施にむけて取り組んでいます。地域内交通のオンデマンドバスにおいては、確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。	公共交通会議 交通事業者	有償運用					
	鉄道活性化のための沿線自治体との連携	甘木鉄道の沿線自治体等(朝倉市、大刀洗町、小郡市、基山町、東峰村)と連携しながら、沿線内外への魅力発信等を行い、新たな移動需要・関連事業の活性化を検討します。甘木鉄道に対しては、必要に応じて、周辺市町村とともに経営支援を行い、路線の維持・確保に努めます。	公共交通会議 沿線自治体 甘木鉄道	検討	協議・調整・実施				
	ハブ機能を持つ拠点の検討	鉄道駅や乗り継ぎバス停等において交通結節機能の強化や情報提供の充実によるハブ機能の付加の検討を行い、利用者の利便性向上を図ります。	公共交通会議 交通事業者	企画	協議・調整・実施				
町民・地域・民間とで公共交通を考える場づくり	利用促進のための住民説明会・出前講座の開催	出前講座など公共交通を身近に感じてもらう機会を設け、住民の自家用車から公共交通への転換促進を図ります。特に、免許返納者や高齢者を対象にチョイソコちくちゃんや路線バスなどの公共交通の乗り方、おでかけの支援について取り組んでいきます。	公共交通会議 筑前町(企画課)	検討・協議・調整・実施					
	福祉施策と連携した利用促進	福祉施策との連携を行いながら、高齢者や障がい者等の公共交通での外出機会創出のため、福祉担当部局と協議・研究を行います。また、福祉有償運送の取組も支援します。	公共交通会議 筑前町(福祉課)	企画	協議・調整・実施				
	教育施策と連携した利用促進	中・高生及び保護者を対象としたモビリティマネジメント、通学に対する公共交通の案内など、教育施策と連携した利用促進を行います。また、スクール便等の確保・維持を行います。	公共交通会議 筑前町(教育課) 教育委員会	企画	協議・実施				
移動サービスの持続性向上	AIオンデマンドバス等の運行水準の適正化	利用状況をモニタリングしながら、バス停別・時間帯別等の利用者数の増減を考慮して、ダイヤ改正のタイミング等で適切な運行水準への見直しを行います。	公共交通会議 交通事業者	見直し(各年)					
	商業施設・観光施設と連携した公共交通利用促進策	商業施設、観光施設等と連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施や割引制度などについて研究し、多様な利用を目指した公共交通の利用促進を図ります。MaaSなど、移動のDXについても研究し、筑前町での導入やオンデマンドバスとの連携について検討します。	公共交通会議 商業施設等 交通事業者	企画	協議・実施				
	高齢者運転免許自主返納支援事業の推進	70歳以上の自動車運転免許返納者を対象に、町公共交通に係る助成制度を推進します。	公共交通会議 筑前町(環境防災課)	協議・調整・実施					
環境にも配慮した利用しやすい公共交通の整備	パークアンドライド駐車場、サイクルアンドライドの駐輪場などの維持管理、利用促進	整備されたパークアンドライド駐車場、サイクルアンドライドの駐輪場などの維持管理を行うとともに、住民に対して情報提供を実施することで利用促進を図ります	筑前町(企画課)	企画	協議・調整・実施				
	待合環境の維持管理と整備	待合環境の状況について確認、維持管理するとともに、利用状況などを考慮し、環境にも配慮した施設を必要に応じ整備を行います。	公共交通会議 交通事業者 筑前町(企画課)	検討・協議・調整・実施					
	車両のバリアフリー化、環境負荷軽減	誰もが利用しやすい車両(低床バスやUD タクシー等)や環境負荷低減車両について、交通事業者と連携・調整して、車両更新等に合わせて導入推進を検討します。	筑前町(企画課) 交通事業者	検討	検討・協議・調整・実施				
利用者への分かりやすい情報提供	路線図(町外交通を含む)や時刻表の作成	町外までの移動を支援する路線図・時刻表の更新を行い、町民への配布や転入者への配布を継続的に実施します。	公共交通会議	企画 検討	協議・実施				
	利用促進のためのPR イベントの実施	町内の催事等での公共交通の使い方、利便性のPR 活動を行います。	公共交通会議 交通事業者	企画 検討	協議・実施				
	多様な媒体を活用した広報活動	公共交通全般にわたる情報をシリーズ化し、広報紙に掲載します。公共施設や病院、商業施設等へ、ポスターの掲示や路線パンフレットを配布します。	筑前町(企画課)	企画 検討	協議・実施				

# 第5章 計画達成状況の評価

## 5-1 計画の達成状況の評価する数値指標

### 目標① メリハリと特色を持たせた公共交通網の再構築

	現状：令和4年度 (2022)	令和10年度 (2028)
公共交通の年間利用者数 (令和元年度比)	約85%※	100%※
オンデマンドバスの収支率	—	15%

※:筑前町全体での公共交通（鉄道、路線バス、地域巡回バス）の利用者における令和元年度比

### 目標② 町民・地域・民間とで公共交通を考える場づくり

	現状：令和5年度 (2023)	令和10年度 (2028)
出前講座等の開催件数	2回/年	6回/年
モビリティマネジメントの 実施回数	—	5回（1回/年）
住民一人当たりの公的資金投入額	1450円/年	1400円/年

### 目標③ 移動サービスの持続性向上

	現状：令和4年度 (2022)	令和10年度 (2028)
オンデマンドバスの利用者数 (地域巡回バスからの転換; 令和元年度比)	—	130%
商業・観光施設と連携した取組数	—	10件以上 (2件/年)
運転免許自主返納支援事業申請数	92件/年	100件/年

### 目標④ 環境にも配慮した利用しやすい公共交通環境の整備

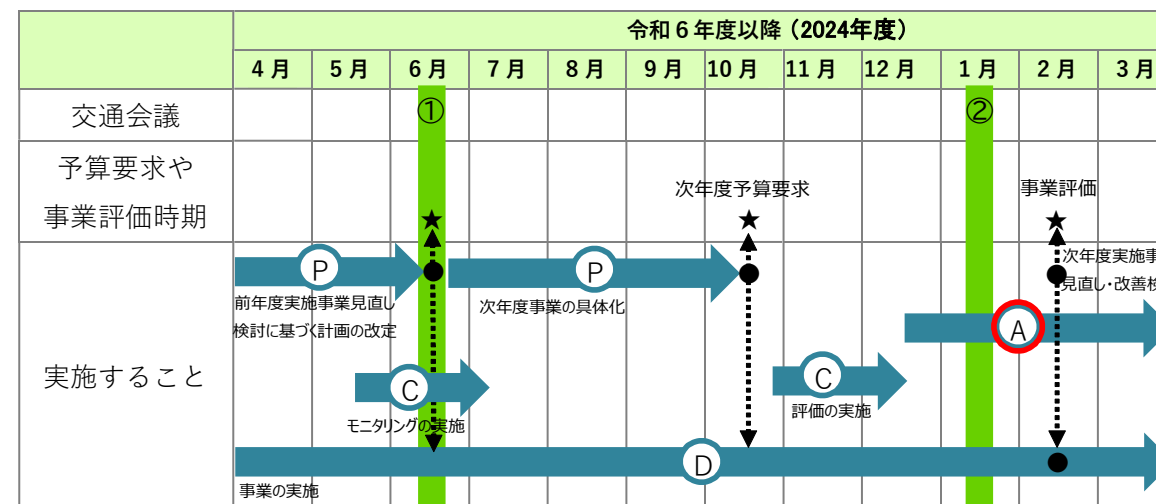
	現状：令和4年度 (2022)	令和10年度 (2028)
拠点施設の箇所数	19箇所	現状維持
パークアンドライド駐車場、 サイクルアンドライドの駐 輪場等の利用促進	—	1回/年

### 目標⑤ 利用者へのわかりやすい情報提供

	現状：令和4年度 (2022)	令和10年度 (2028)
広報媒体への案内・掲載	—	1回/月

## 5-2 PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

- 目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。そのために、継続的に取組みを実施していく(Do)と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し(Check)、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し(Action)、新たな取組みの計画を立案する(Plan)という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていきます。このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。



## 5-3 計画の推進体制

- 本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本町を中心に、筑前町地域公共交通会議の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

事業主体	役割
筑前町	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析及び公共交通会議への共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成