

02/06 時点

筑前町地域公共交通計画 (素案)

令和 6 年 2 月
筑前町

目次

第1章	はじめに.....	1
1-1.	計画策定の背景と目的.....	1
1-2.	計画の対象地域.....	1
1-3.	計画期間.....	1
1-4.	計画の位置づけ.....	2
第2章	筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題.....	3
2-1.	地勢.....	3
2-2.	人口・社会動態.....	5
2-2-1	人口推移.....	5
2-2-2	年代別の人口と高齢化の状況.....	6
2-2-3	自然増減・社会情勢.....	7
2-2-4	社会増減の詳細.....	8
2-2-5	通勤・通学流動.....	9
2-2-6	人口分布.....	12
2-3.	まちづくりの動向.....	15
2-3-1	生活利便施設の立地状況.....	15
2-3-2	上位計画・関連計画.....	19
2-4.	公共交通の現状.....	30
2-4-1	公共交通網.....	30
2-4-2	公共交通カバー圏域（令和2年度時点）.....	31
2-4-3	公共交通の利用状況.....	32
2-5.	町民の移動実態.....	39
2-5-1	町民アンケート調査・高齢世帯調査.....	39
2-5-2	乗降バス停調査.....	47
2-5-3	地域巡回バス乗込調査.....	51
2-5-4	観光施設への移動実態調査.....	53
2-6.	現状と課題.....	56
2-6-1	筑前町の現状と課題.....	56
2-6-2	我が国の社会情勢.....	58
第3章	筑前町の公共交通を取り巻く問題点.....	63
第4章	筑前町の持続可能な公共交通の実現に向けた基本方針・実施事業.....	65
4-1-1	基本理念.....	65
4-1-2	方針の設定.....	65
4-1-3	現状課題・問題点、方針を踏まえた目標および将来像の設定.....	65
4-1-4	目標を達成するための実施事業の設定.....	69
第5章	計画の達成状況の評価.....	79
5-1-1	数値目標の設定.....	79
5-1-2	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	82
5-1-3	計画の推進体制.....	82

第1章 はじめに

1-1. 計画策定の背景と目的

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）¹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 以下「オンデマンドバス」と記載。

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。

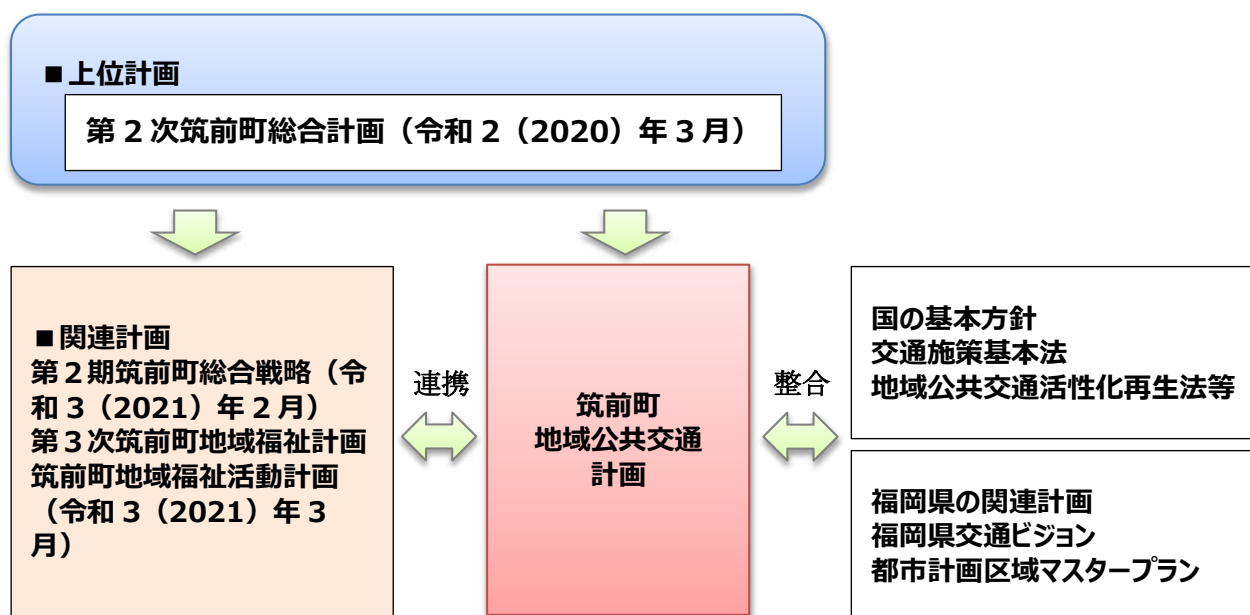


図 1-1 計画の位置づけ

第2章 筑前町の概況、地域公共交通の現状と課題

2-1. 地勢

筑前町は、福岡県のほぼ中央に位置し、東は朝倉市、西は筑紫野市、南は小郡市、大刀洗町、北は飯塚市、嘉麻市に接しています。また交通面では、大分県へと通じる国道 386 号が基幹道路として中心部を通り、町の西部を通る国道 200 号、南部を通る国道 500 号があります。また、高速道路は、町の南部に大分自動車道が走り、筑後小郡 IC 及び甘木 IC と接続しています。

鉄道は、甘木鉄道が走っており、山隈・太刀洗・高田の 3 つの駅があり、バスは、西鉄バス、甘木観光バスの路線バスと筑前町地域巡回バス、オンデマンドバスが運行しています。

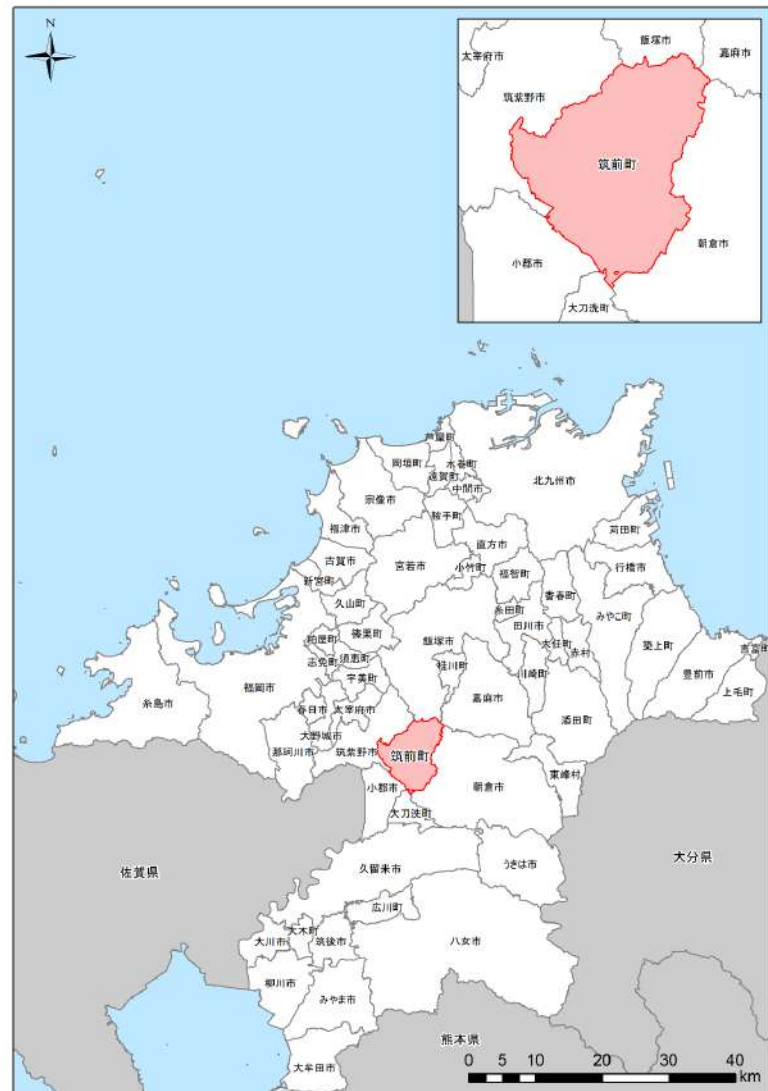
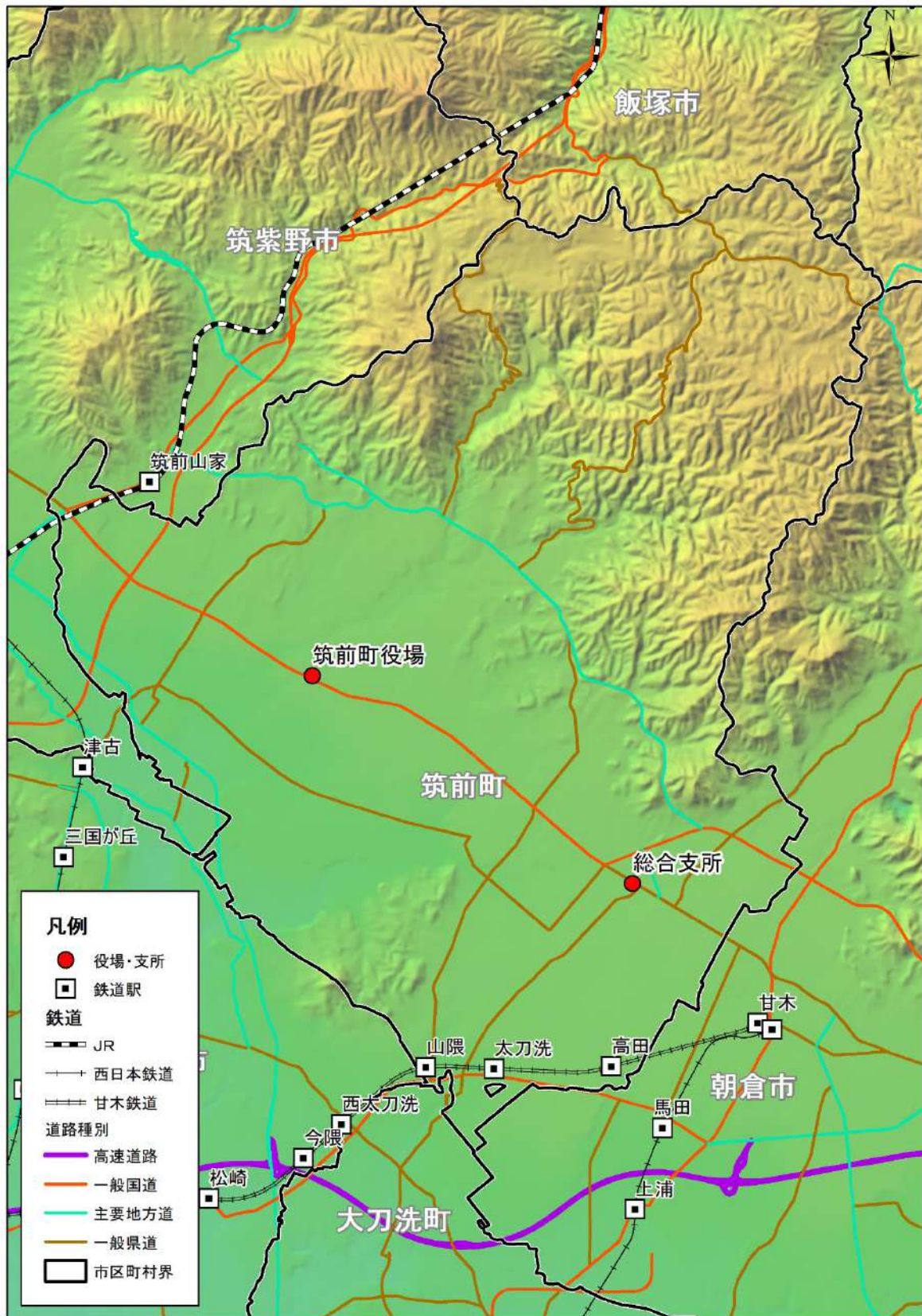


図 2-1 筑前町の位置図



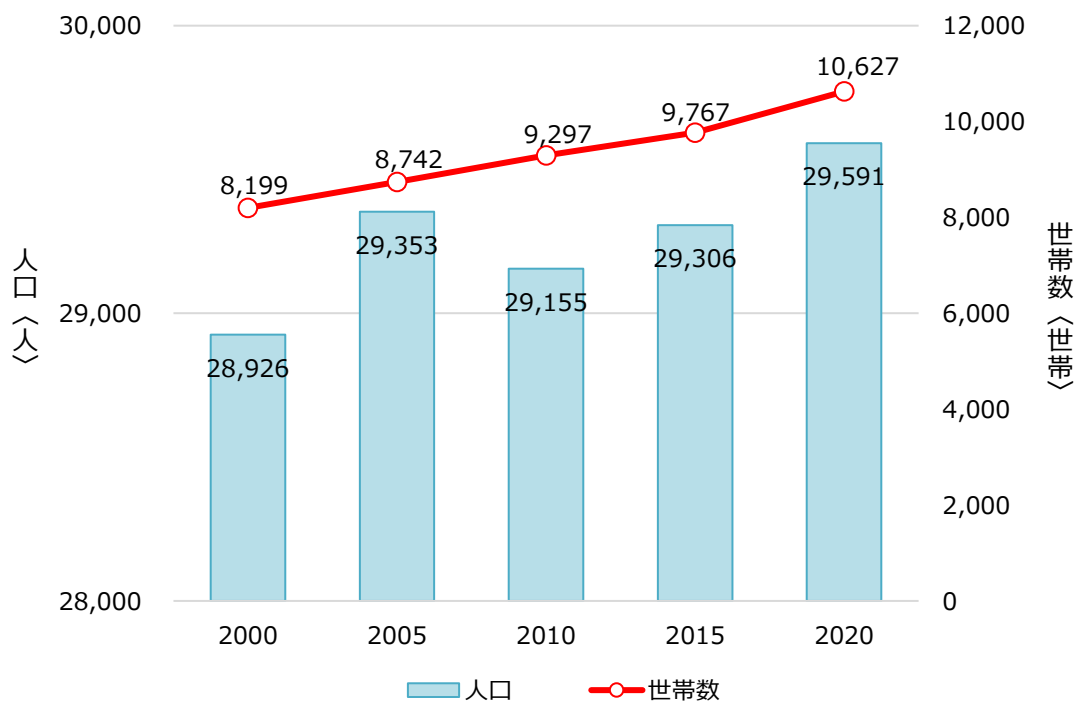
出典：国土数値情報

図 2-2 筑前町地形図

2-2. 人口・社会動態

2-2-1 人口推移

本町の人口は、微増ではあるが増加の傾向にあり、令和 2（2020）年時点で 29,591 人となっています。また、世帯数は一貫して増加しています。



出典：国勢調査（令和 2 年）

図 2-3 人口と世帯数

表 2-1 人口と世帯数

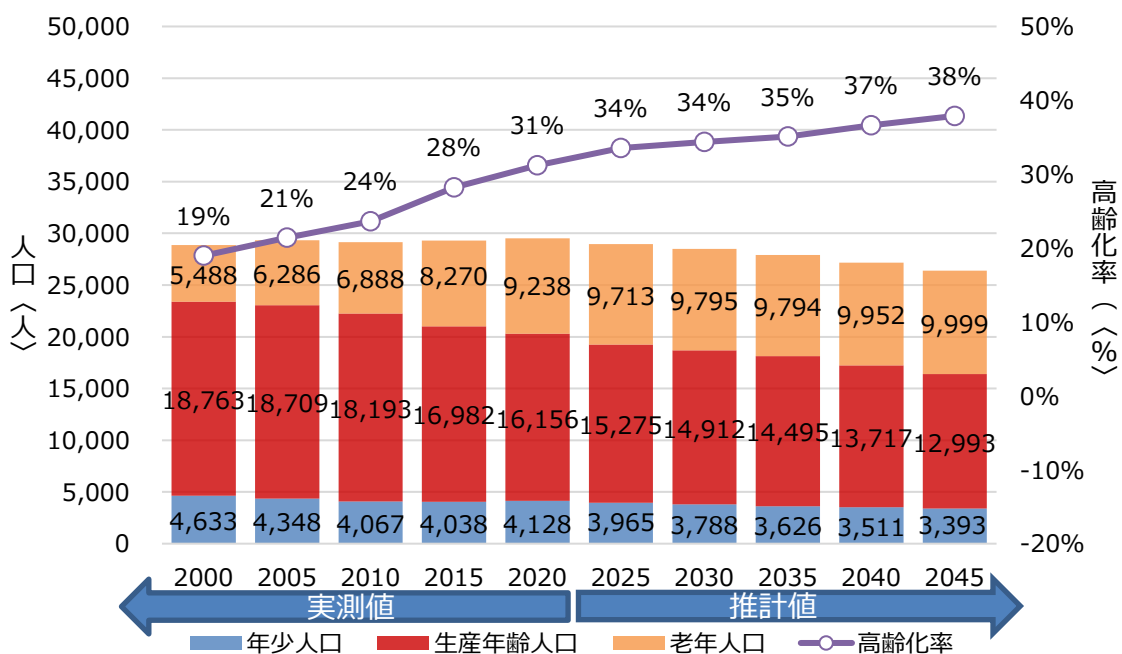
年	人口（人）			世帯数 （世帯）
	男	女	合計	
2000	13,716	15,210	28,926	8,199
2005	13,887	15,466	29,353	8,742
2010	13,736	15,419	29,155	9,297
2015	13,879	15,427	29,306	9,767
2020	14,061	15,530	29,591	10,627

出典：国勢調査（令和 2 年）

2-2-2 年代別の人口と高齢化の状況

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2045年には38%と7%の上昇が予測されます。



出典：国勢調査・国立社会保障・人口問題研究所

図 2-4 年代別人口と高齢化の状況

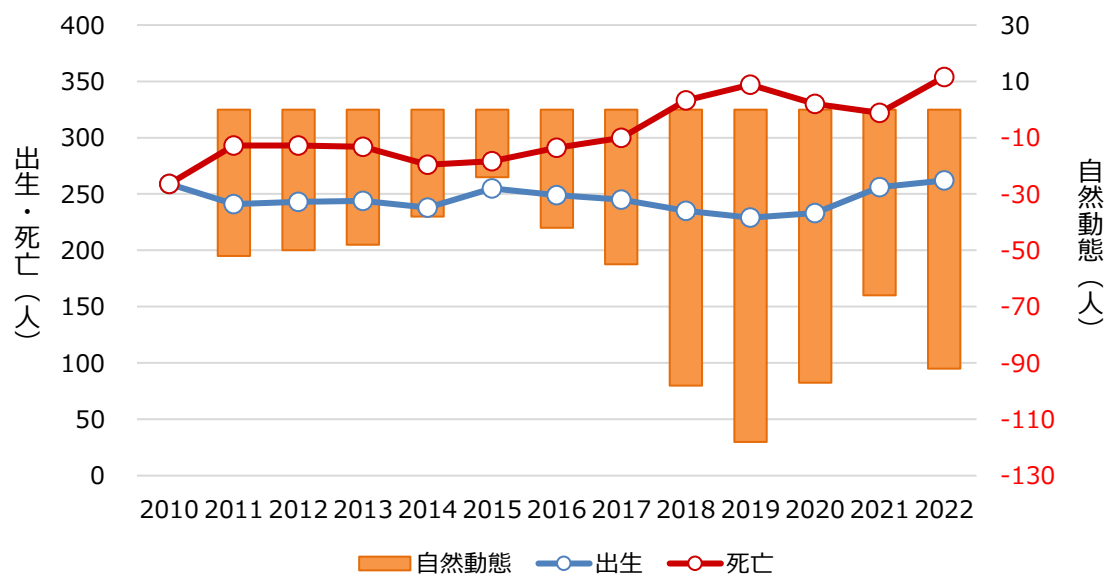
表 2-2 年代別人口と高齢化の状況

年	人口（人）				高齢化率
	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	
2000	28,926	4,633	18,763	5,488	19%
2005	29,353	4,348	18,709	6,286	21%
2010	29,155	4,067	18,193	6,888	24%
2015	29,306	4,038	16,982	8,270	28%
2020	29,591	4,128	16,156	9,238	31%
2025	28,953	3,965	15,275	9,713	34%
2030	28,495	3,788	14,912	9,795	34%
2035	27,915	3,626	14,495	9,794	35%
2040	27,180	3,511	13,717	9,952	37%
2045	26,385	3,393	12,993	9,999	38%

2-2-3 自然増減・社会情勢

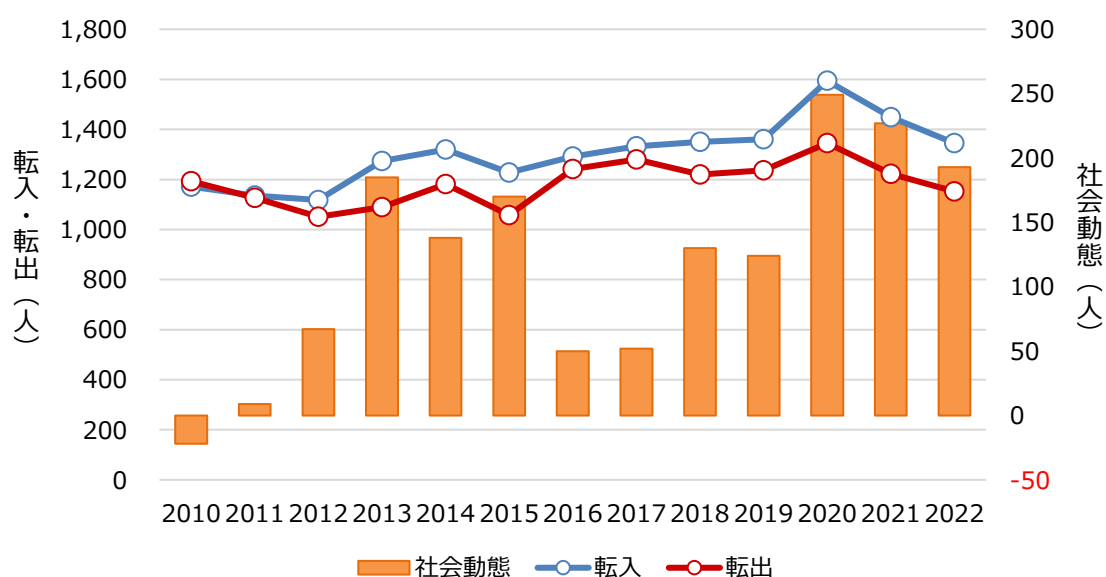
自然動態（一定期間における出生・死亡に伴う人口の動き）については、ほぼ一貫して死亡者数が出生者数を上回っており、自然減の傾向にあります。

一方、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、2012年以降、転入者数・転出者数ともに増加の傾向にあり、令和2(2020)年から令和4(2022)年に掛け、減少しておりコロナ禍の影響が考えられます。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。



出典：住民基本台帳

図 2-5 自然増減



出典：住民基本台帳

図 2-6 社会増減

2-2-4 社会増減の詳細

本町の令和 3（2021） 年及び令和 4（2022） 年の人口移動状況を都道府県別にみると、転入元・転出先ともに福岡県内が最も多く、転入者は 77%、転出者は 71%を占めており、転出者数を転入者数が上回る転入超過の状態にあります。

また、市町村別の移動状況では、転入者・転出者の数ともに順位の変動はあるものの福岡市・筑紫野市・朝倉市が上位 3 都市となっており、福岡市及び隣接の都市への移動が多くなっています。

表 2-3 移動前・移動後住所地の県別転入・転出者数

2021年（転入者【県別】：上位 5）

移動前の都道府県	男	女	計
福岡県	514	510	1,024
大分県	19	26	45
佐賀県	18	20	38
東京都	18	11	29
熊本県	14	12	26
〃	〃	〃	〃
転入者数計	673	652	1,325

2021年（転出者【県別】：上位 5）

移動後の都道府県	男	女	計
福岡県	387	388	775
佐賀県	18	17	35
東京都	15	18	33
大分県	19	8	27
長崎県	9	13	22
〃	〃	〃	〃
転出者数計	567	523	1,090

2022年（転入者【県別】：上位 5）

移動前の都道府県	男	女	計
福岡県	547	594	1,141
佐賀県	31	19	50
熊本県	16	20	36
長崎県	16	16	32
大分県	18	13	31
〃	〃	〃	〃
転入者数計	752	749	1,501

2022年（転出者【県別】：上位 5）

移動後の都道府県	男	女	計
福岡県	422	436	858
東京都	32	26	58
佐賀県	26	25	51
長崎県	20	9	29
大分県	14	12	26
〃	〃	〃	〃
転出者数計	648	589	1,237

2021年（転入者【市町村別】：上位 5）

移動前の市町村	男	女	計
筑紫野市	90	85	175
朝倉市	74	79	153
福岡市	70	64	134
久留米市	51	53	104
小郡市	40	37	77
〃	〃	〃	〃
転入者数計	673	652	1,325

2021年（転出者【市町村別】：上位 5）

移動後の市町村	男	女	計
福岡市	84	88	172
朝倉市	69	68	137
筑紫野市	45	52	97
久留米市	38	34	72
小郡市	24	30	54
〃	〃	〃	〃
転出者数計	567	523	1,090

2022年（転入者【市町村別】：上位 5）

移動前の市町村	男	女	計
筑紫野市	97	85	182
福岡市	83	84	167
朝倉市	73	77	150
久留米市	38	70	108
小郡市	45	53	98
〃	〃	〃	〃
転入者数計	752	749	1,501

2022年（転出者【市町村別】：上位 5）

移動後の市町村	男	女	計
福岡市	62	102	164
朝倉市	95	62	157
筑紫野市	56	56	112
久留米市	32	39	71
小郡市	31	39	70
〃	〃	〃	〃
転出者数計	648	589	1,237

出典：住民基本台帳

2-2-5 通勤・通学流動

本町に居住する通勤者・通学者の町外流出傾向は横ばいで推移しており、令和2(2020)年度は約61.8%の方が町外へ通勤・通学しています。町外へ流出する就業・通学者数は10,000人前後で推移しており、町外への移動手段の確保は重要といえます。

また、町外に流出する通勤・通学の移動先はともに朝倉市が最も多くなっていますが、福岡市、筑紫野市も主要な移動先となっています。

本町に流入する通勤・通学者数は平成22(2005)年度から4,000人前後で推移しており、朝倉市、筑紫野市、小郡市が主要な移動先となっています。

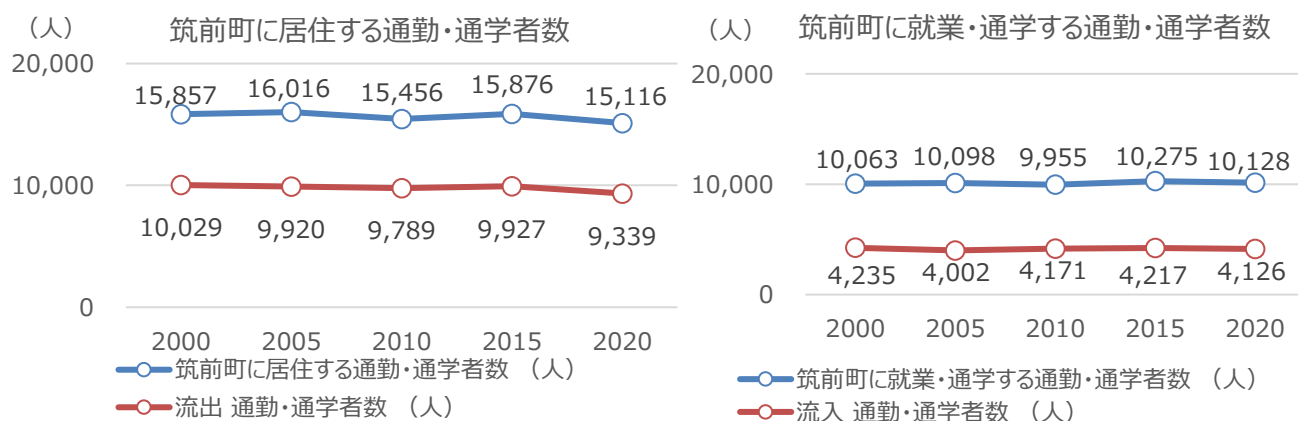


図 2-7 通勤通学者数の推移

表 2-4 通勤通学者の流出・流入状況

年	筑前町に居住する 通勤・通学者数 (人)	流出		筑前町に就業・通学 する通勤・通学者数 (人)	流入	
		通勤・通学者数 (人)	流出率 (%)		通勤・通学者数 (人)	流入率 (%)
2000	15,857	10,029	63.2%	10,063	4,235	42.1%
2005	16,016	9,920	61.9%	10,098	4,002	39.6%
2010	15,456	9,789	63.3%	9,955	4,171	41.9%
2015	15,876	9,927	62.5%	10,275	4,217	41.0%
2020	15,116	9,339	61.8%	10,128	4,126	40.7%

※15歳以上就業者・通学者人口

※不詳人口含む

出典：平成12年、17年、22年、27年、令和2年国勢調査

表 2-5 通勤通学者の流出・流入状況

■通勤

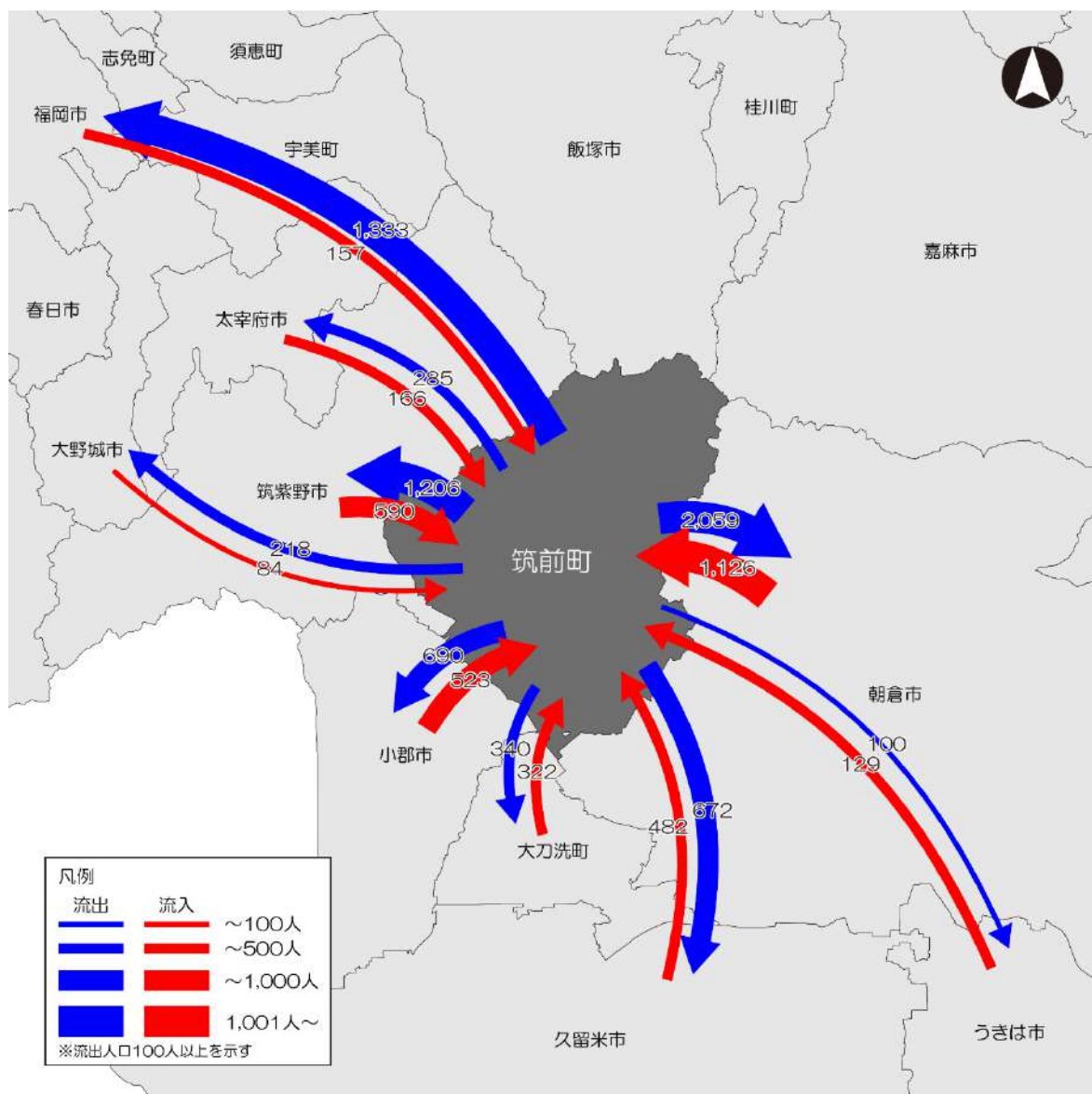
市町村	流出	流入
福岡市	1,333	157
久留米市	672	482
小郡市	690	523
筑紫野市	1,206	590
大野城市	218	84
太宰府市	285	166
うきは市	100	129
朝倉市	2,059	1,126
大刀洗町	340	322

※流出口100人以上のエリアを対象に抽出

■通学

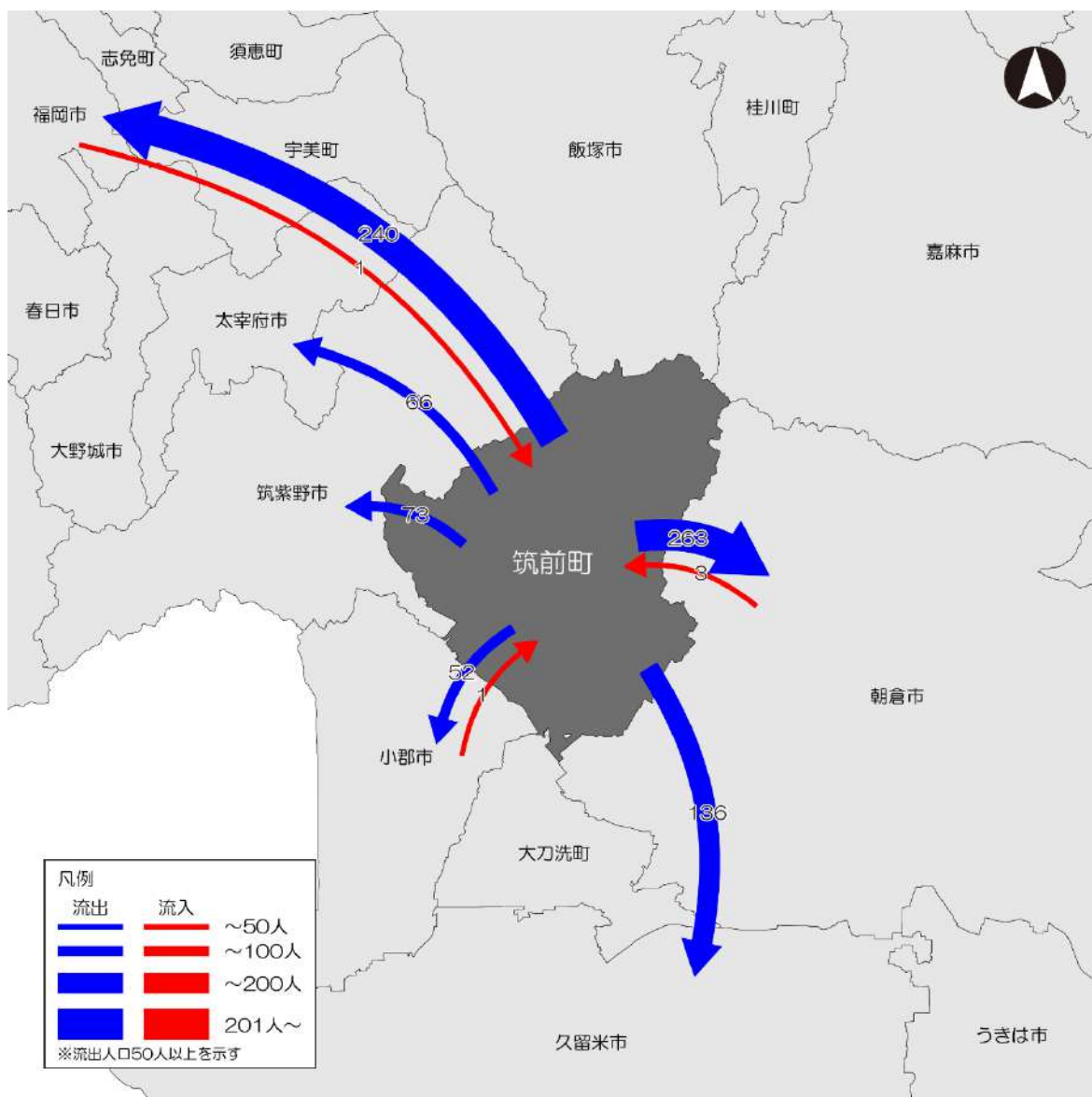
市町村	流出	流入
福岡市	240	1
久留米市	136	-
小郡市	52	1
筑紫野市	73	-
太宰府市	66	-
朝倉市	263	3

※流出口50人以上のエリアを対象に抽出



※流出口 100 人以上のエリアを対象に抽出
出典：国勢調査（令和 2 年）

図 2-8 通勤（流出・流入）



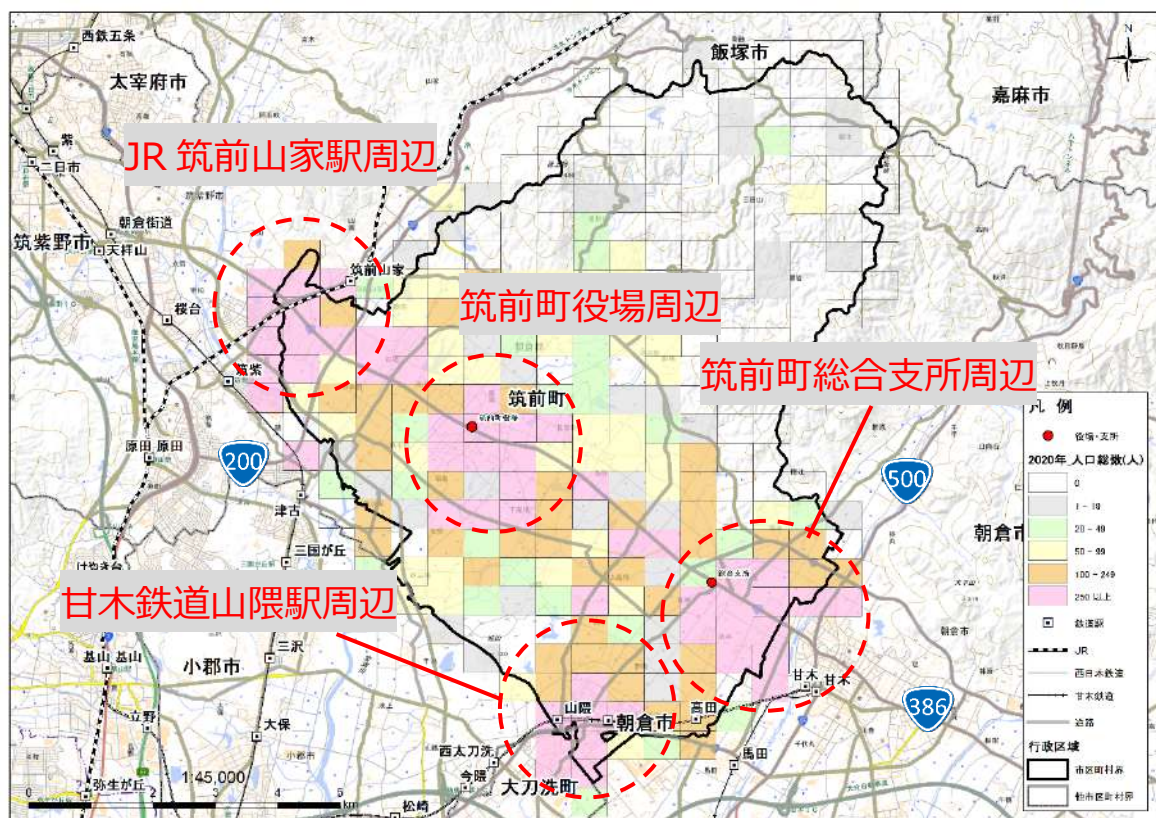
※流出人口 50 人以上のエリアを対象に抽出))

出典：国勢調査（令和 2 年）

図 2-9 通学（流出・流入）

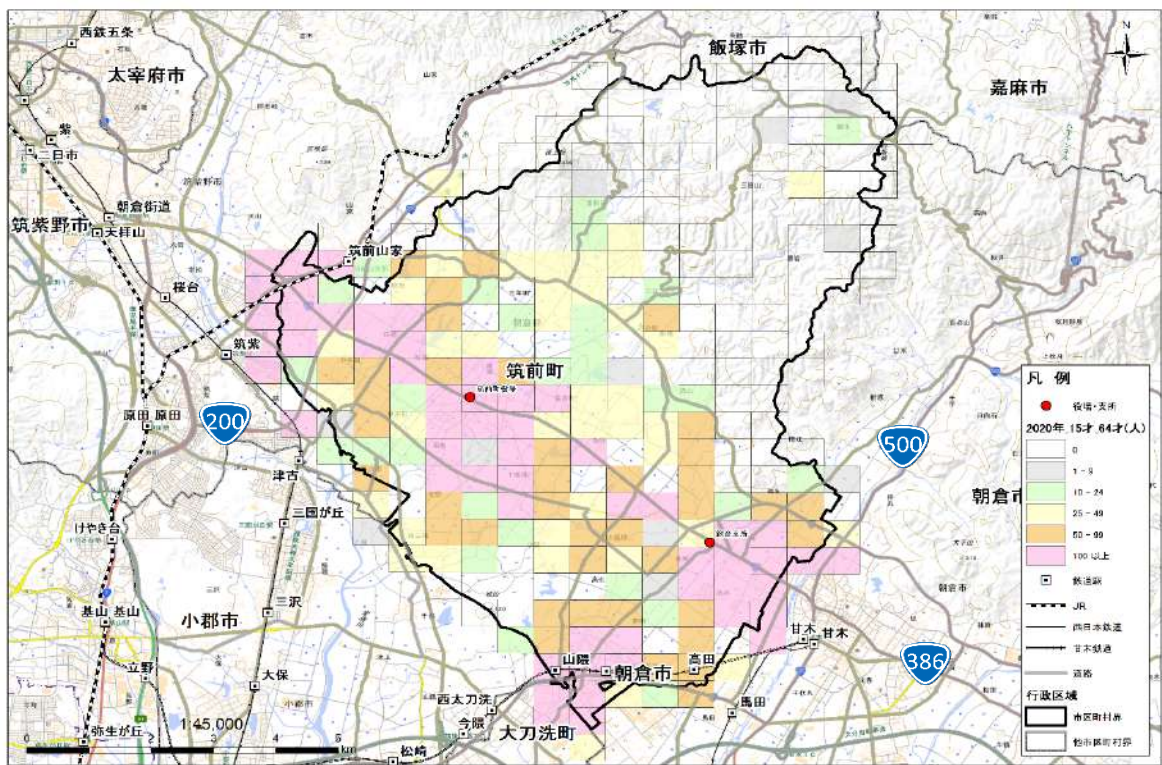
2-2-6 人口分布

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、筑前町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。また、老年人口の分布状況では、総人口の分布状況と比較して、筑前町役場周辺及び筑前町総合支所周辺の人口集積は低い状況となっています。令和2（2020）年から令和27（2045）年将来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。



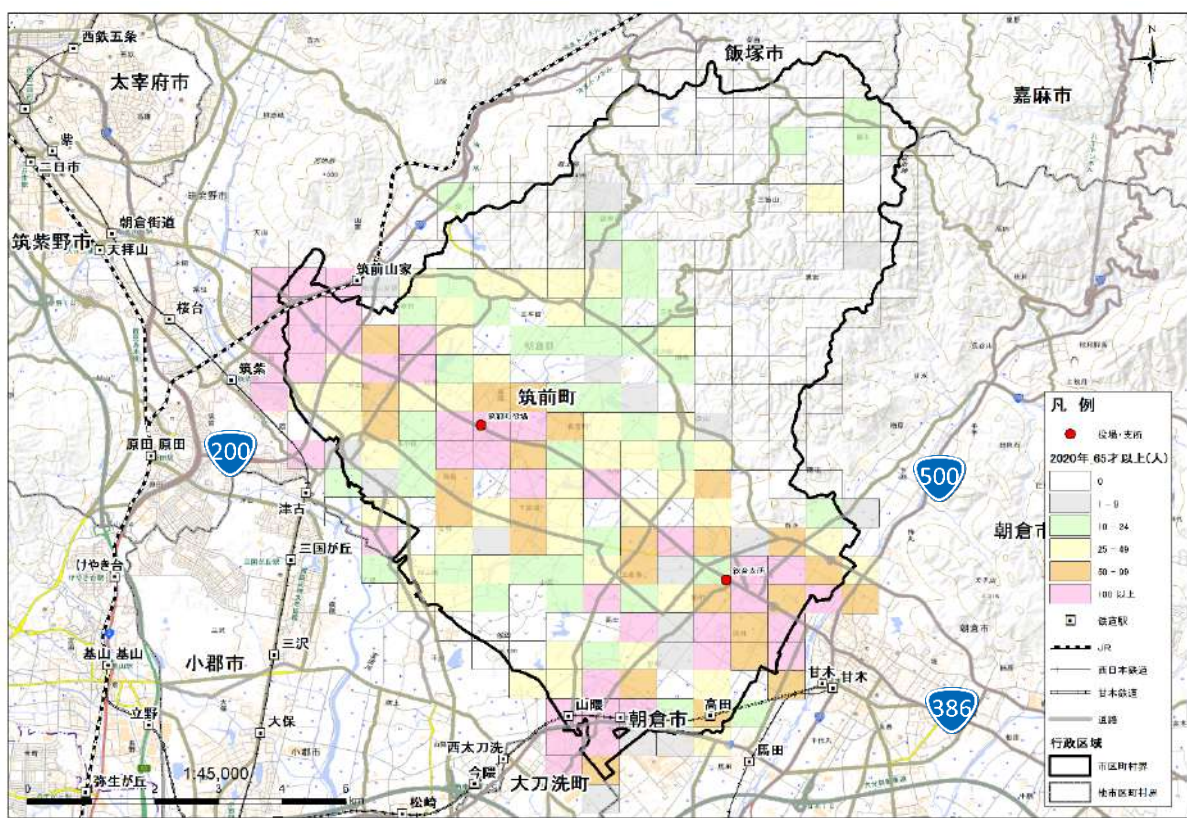
出典：国土数値情報

図 2-10 人口分布（令和2（2020）年）



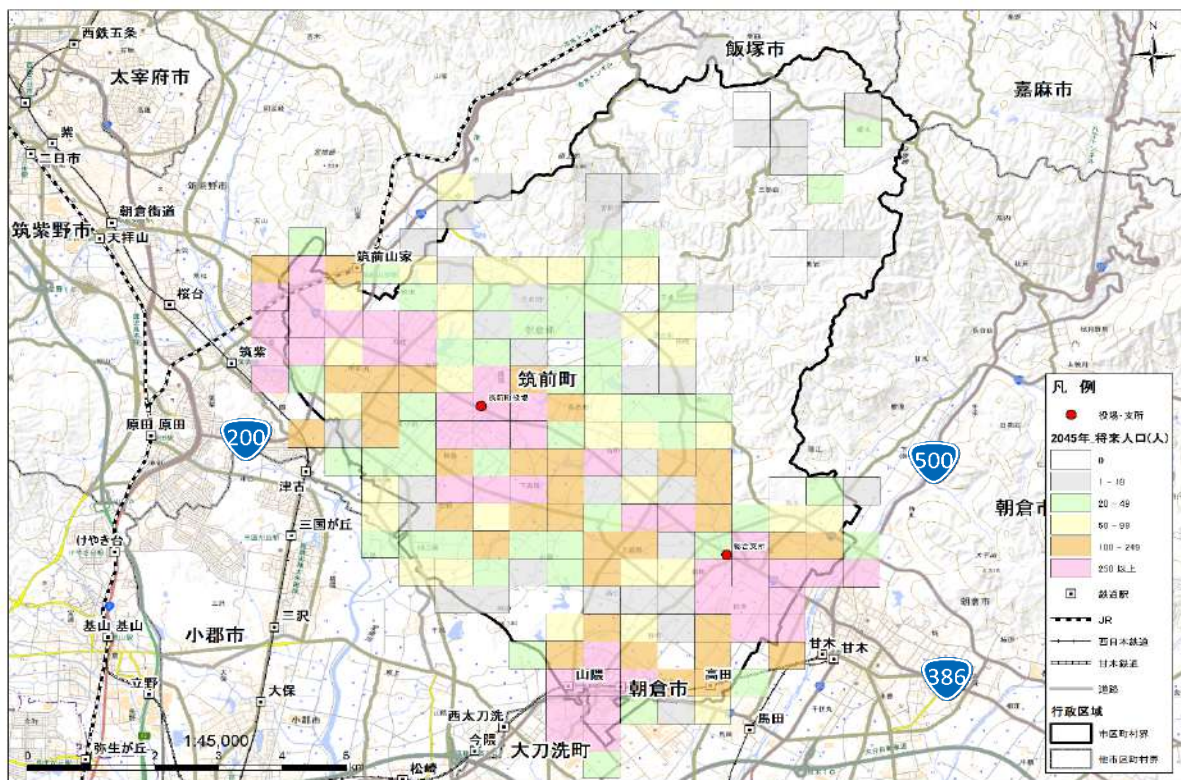
出典：国土数値情報

図 2-11 人口分布（令和 2（2020）年生産年齢人口）



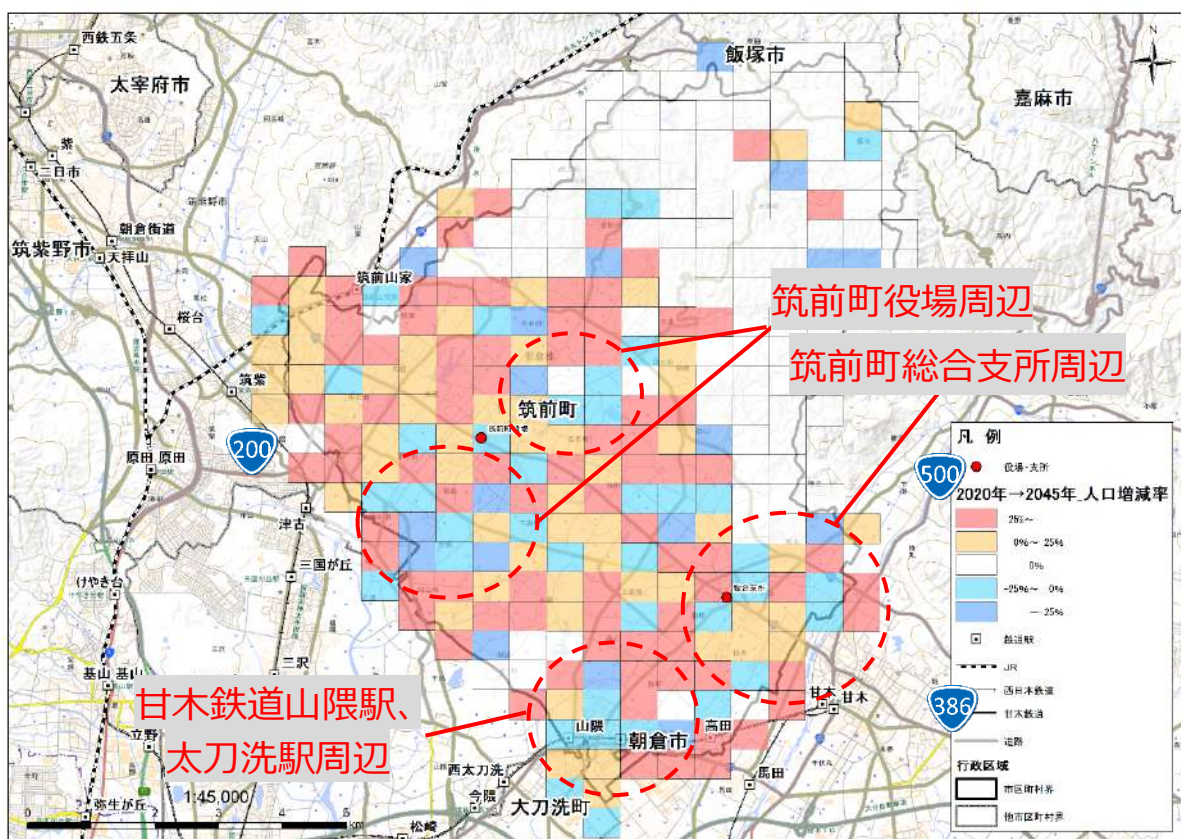
出典：国土数値情報

図 2-12 人口分布（令和 2（2020）年老年人口）



出典：国土数値情報

図 2-13 人口分布（令和 27（2045）年将来）



出典：国土数値情報

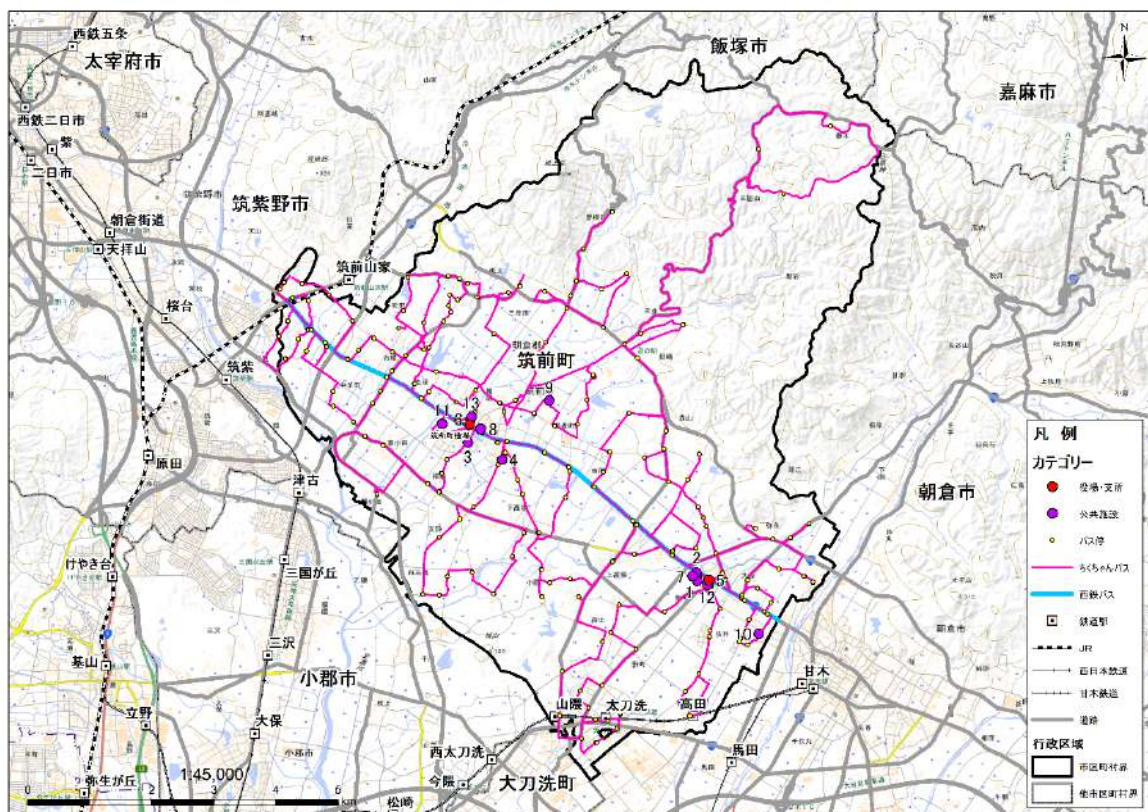
図 2-14 人口増減率（令和 2（2020）年→令和 27（2045 年））_総人口

2-3. まちづくりの動向

2-3-1 生活利便施設の立地状況

(1) 公共施設

本町の公共施設の立地状況は、筑前町役場及び総合支所がある国道 386 号沿いに多く立地しています。

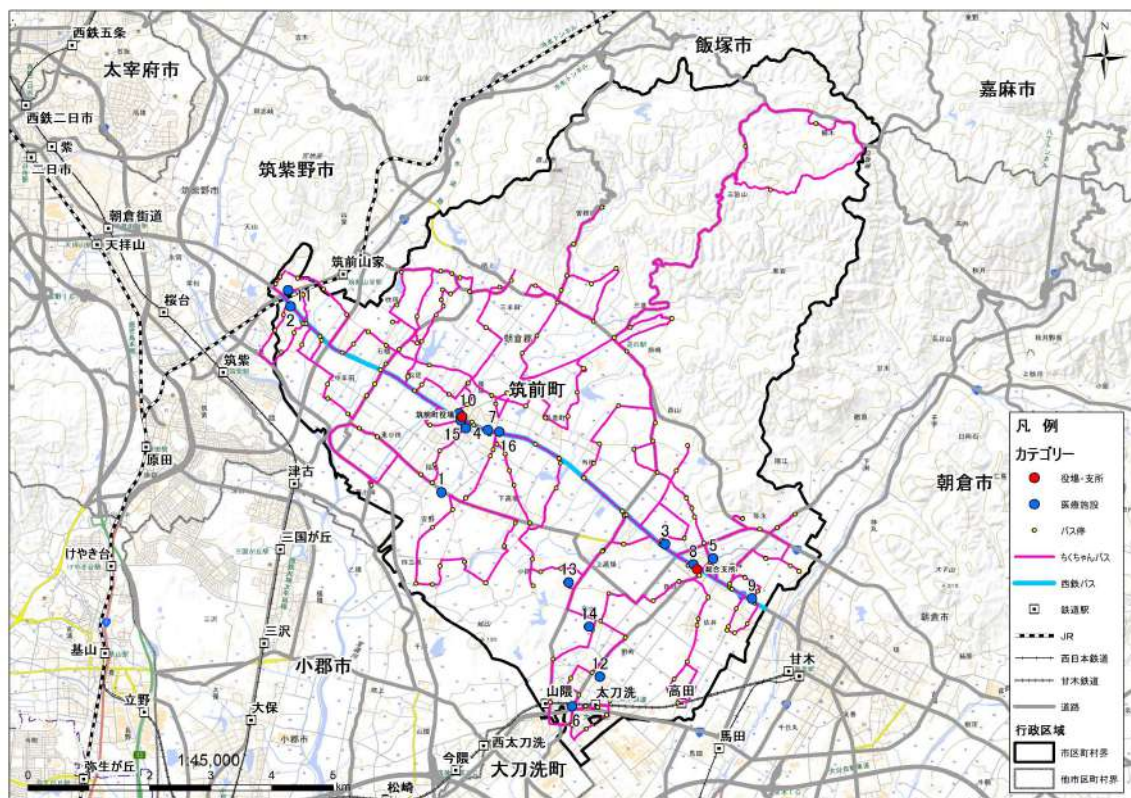


ID	分類	名称	所在地
1	公共施設	筑前町めくばーる図書館	筑前町久光951-1
2	公共施設	朝倉警察署三輪交番	筑前町久光993-1
3	公共施設	朝倉警察署夜須交番	筑前町東小田3286-3
4	公共施設	甘木・朝倉消防署西部分署	筑前町下高場3599-3
5	公共施設	筑前町総合支所	筑前町新町421-5
6	公共施設	筑前町役場	筑前町篠隈373
7	公共施設	筑前町公民館	筑前町久光951-1
8	公共施設	筑前町公民館支館	筑前町篠隈339
9	公共施設	筑前町立一木教育集会所	筑前町三並1895-1
10	公共施設	筑前町立隣保館	筑前町依井1304-1
11	公共施設	筑前町農業者トレーニングセンター	筑前町東小田1576-2
12	公共施設	筑前町男女共同参画センター	筑前町新町440
13	公共施設	筑前町コスモス図書館	筑前町篠隈373

図 2-15 公共施設の分布

(2) 医療施設

本町の医療施設の立地状況は、筑前町役場及び総合支所がある国道 386 号沿いと甘木鉄道太刀洗駅周辺に多く立地しております。



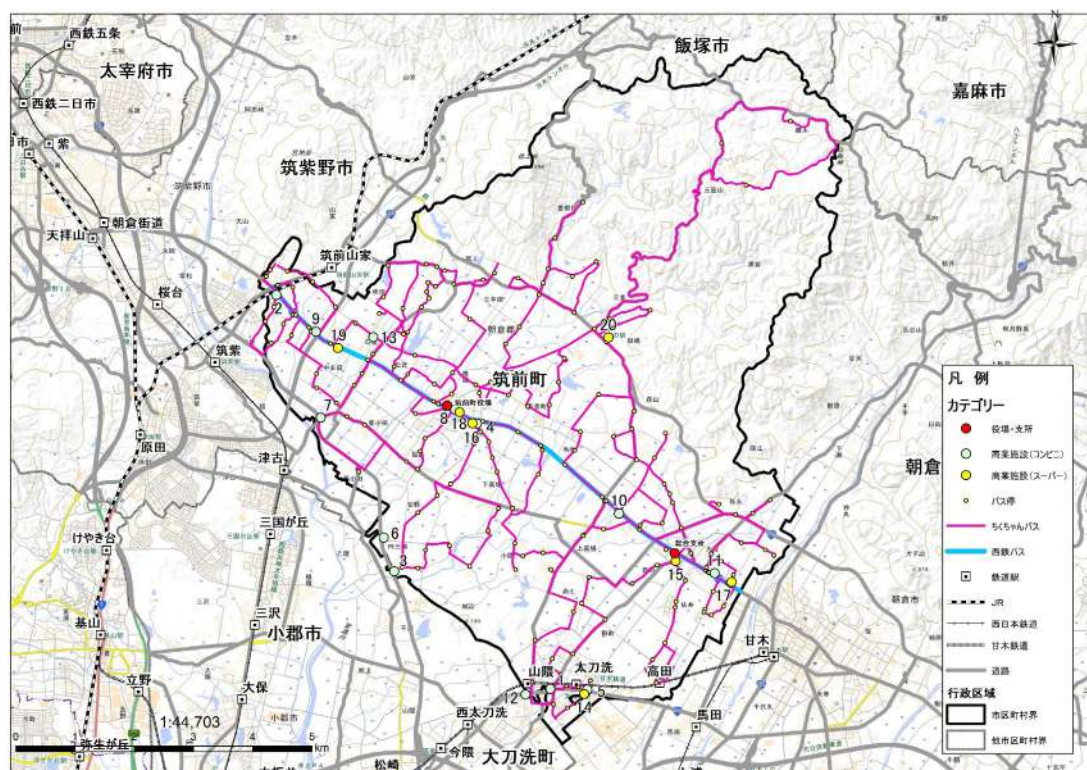
ID	分類	名称	所在地
1	医療施設	ハートスマイル歯科	筑前町東小田448-2
2	医療施設	医療法人社団桜香 アップル歯科クリニック	筑前町二95-2
3	医療施設	医療法人日新会 稲永病院	筑前町久光1264
4	医療施設	しのくま歯科診療所	筑前町東小田78-10
5	医療施設	熊谷歯科医院	筑前町新町175-9
6	医療施設	山口歯科医院	筑前町山隈1454-1
7	医療施設	松原歯科	筑前町篠隈191-2
8	医療施設	相良歯科医院	筑前町久光912-3
9	医療施設	池本歯科医院	筑前町依井434-1
10	医療施設	森山歯科クリニック	筑前町篠隈355-2
11	医療施設	田邊歯科医院	筑前町二166-4
12	医療施設	いけだ内科クリニック	筑前町野町1620-5
13	医療施設	医療法人社団うら梅の郷会 朝倉記念病院	筑前町大久保500
14	医療施設	医療法人 弘医会 太刀洗病院	筑前町山隈842-1
15	医療施設	火野坂医院	筑前町東小田1143-2
16	医療施設	ふくまこどもクリニック	筑前町篠隈141-5

出典：国土数値情報、九州厚生局 HP より作成

図 2-16 医療施設の分布

(3) 買い物施設

本町の商業施設の立地状況は、筑前町役場及び総合支所がある国道 386 号沿いに多く分布しています。



■商業施設(コンビニ)

ID	分類	名称	所在地
1	商業施設	ファミリーマート筑前原地蔵店	筑前町原地蔵2459-1
2	商業施設	ファミリーマート筑前山家道店	筑前町二122-1
3	商業施設	ミニストップ夜須四三嶋店	筑前町四三嶋1633-1
4	商業施設	ローソン朝倉筑前店	筑前町篠隈158-1
5	商業施設	ローソン朝倉三輪店	筑前町高田2538-1
6	商業施設	ローソン筑前四三嶋店	筑前町四三嶋1475-1
7	商業施設	セブンイレブン筑紫天神店	筑前町東小田2906-1
8	商業施設	セブンイレブン筑前町役場前店	筑前町篠隈343
9	商業施設	セブンイレブン福岡冷水バイパス店	筑前町朝日280-1
10	商業施設	セブンイレブン福岡三輪中央店	筑前町栗田948-1
11	商業施設	セブンイレブン福岡三輪依井店	筑前町依井493-1
12	商業施設	セブンイレブン三輪山隈店	筑前町山隈1610-5
13	商業施設	ヤマザキYショップとり承店	筑前町石櫃78

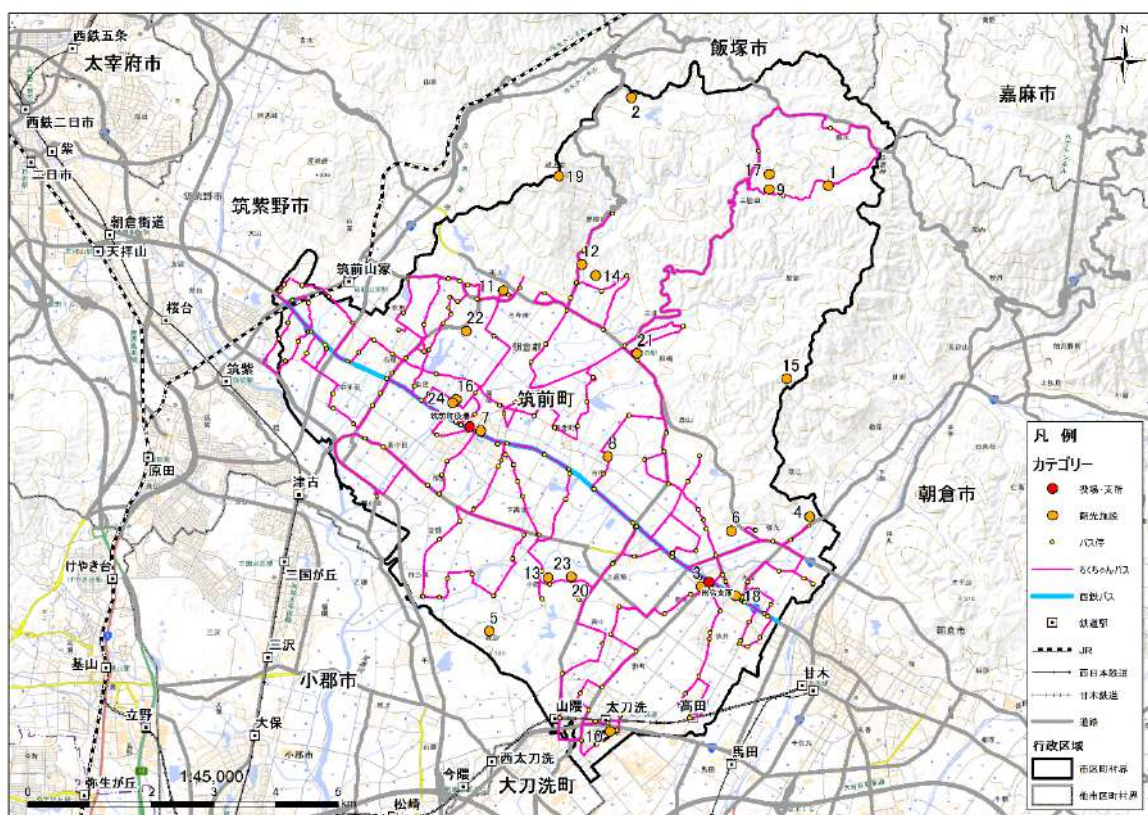
■商業施設(スーパー)

ID	分類	名称	所在地
14	商業施設	アスタロビスタ太刀洗店	筑前町高田2538-2
15	商業施設	Aコープみわ店	筑前町新町338-1
16	商業施設	JAファーマーズAコープ夜須店	筑前町篠隈183-1
17	商業施設	マルキョウ朝倉店	筑前町依井399
18	商業施設	ダイレックス夜須店	筑前町篠隈338-1
19	商業施設	もろおか市場(青果)	筑前町中牟田888-1
20	商業施設	道の駅筑前みなみの里	筑前町三並866

図 2-17 買い物施設の分布

(4) 観光・娯楽施設

本町の観光施設の立地状況は、筑前町役場及び総合支所がある国道 386 号周辺に立地が比較的多く見られますが、北側山間部にも広く範囲での分布が見られます。



出典：国土数値情報、筑前町 HP

ID	分類	名称	所在地
1	観光施設	福岡県立夜須高原記念の森	筑前町櫛木3-6
2	観光施設	夜須高原カントリークラブ	筑前町曾根田141-26
3	観光施設	筑前町歴史民俗資料室	筑前町新町450
4	観光施設	大己貴神社(おこなむちじんじゃ)	筑前町弥永697-3
5	観光施設	焼ノ峠古墳(やきのとうげこふん)	筑前町四三嶋239-115
6	観光施設	仙道古墳(せんどうこふん)	筑前町久光102
7	観光施設	万葉の歌碑	筑前町篠隈339-1
8	観光施設	當所神社(とうしょじんじゃ)	筑前町当所213-1
9	観光施設	五玉神社(いつたまじんじゃ)	筑前町三箇山1144
10	観光施設	筑前町立大刀洗平和記念館	筑前町高田2561-1
11	観光施設	砥上神社(とかみじんじゃ)	筑前町砥上980-1
12	観光施設	曾根田親水公園(そねだしんすいこうえん)	筑前町曾根田640
13	観光施設	多目的運動公園「筑前ぼほろ」	筑前町下高場2738
14	観光施設	炭焼池公園(すみやきいけこうえん)	筑前町曾根田1179
15	観光施設	目配山(めくばりやま)	筑前町栗田
16	観光施設	安の里公園(やすのさとこうえん)	筑前町篠隈673-1
17	観光施設	国立夜須高原青少年自然の家	筑前町三箇山1103
18	観光施設	みわせんべい(手焼せんべい体験)	筑前町依井947-4
19	観光施設	砥上岳	筑前町砥上
20	観光施設	カルナパーク 花立山温泉	筑前町上高場795
21	観光施設	筑前町ファーマーズマーケットみなみの里	筑前町三並866
22	観光施設	らいおん果実園	筑前町吹田1478-1
23	観光施設	花立山ファーム	筑前町上高場795-3
24	観光施設	筑前町立安の里公園ふれあいファーム	筑前町松延60-7

図 2-18 観光施設の分布

2-3-2 上位計画・関連計画

(1) 福岡県交通ビジョン

策定年次	令和4年2月
基本方針	第3章 展開する施策 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 - 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進 - 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備 - 空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化 - 都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実 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 - 交通分野のデジタル化の推進 - 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現 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 - 地域公共交通の維持・確保 - 誰もが移動しやすい交通環境の推進 - まちづくりと連携した交通環境の整備 基本方針4 強靱で安全安心な交通を確保する - 災害からの早期復旧の実現 - 大規模災害に備えた交通基盤の構築 - 交通施設の適切な維持管理の推進 - 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
計画期間	2022（令和4）年度から2026（令和8）年まで
公共交通に関する内容	施策の方向 1 交通分野のデジタル化の推進  交通分野におけるデジタル化の推進により、地域や社会が抱える課題の解決や、住民生活の利便性向上、産業分野の生産性向上を目指します。 （1）ICT（情報通信技術）等を活用した交通システムの普及 - 運転手不足の解消や過疎地域における移動手段の確保等、地域公共交通が抱える課題を解決する手段として期待される自動運転やAI等を活用したオンデマンド交通、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入を推進します。 - デジタル乗車券やキャッシュレス決済等、ICTを活用した地域公共交通の利便性向上に取り組めます。 - 道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、渋滞の軽減等の交通の円滑化による環境間 （1）道路交通の円滑化の推進 - 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組めます。（再掲） - 安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯の整備、案内看板や路面表示による案内表示等、良好な自転車通行空間の確保を図ります。 - 大規模自転車道等、自転車利用環境の整備により、健康的で環境にやさしい自転車の利用を促進します。 - マイカーの利用を抑制するため、パーク・アンド・ライドの推進等による地域公共交通の利用促進やシェアサイクルの普及等による自転車の利用促進に取り組めます。 - 道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、渋滞の軽減等の交通の円滑化による環境問題の解決に向け、信号情報活用運転支援システム（TSPS）の整備等、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システム（ITS）を推進します。（再掲） - 交通の更なる円滑化のため、交通管制システム中央装置等の改修工事等を行い、交通状況に応じた信号制御を図ります。

施策の方向

1 地域公共交通の維持・確保



地域公共交通が厳しい状況にある中、地域公共交通を維持・確保するため、地域公共交通活性化再生法の趣旨も踏まえながら、持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現に取り組むとともに、地域公共交通の利用促進に取り組めます。

(1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現

- ① 都市機能の適正立地及びそれと連携した公共交通ネットワークの形成を図り、地域の実情に応じた持続可能な移動手段を確保するため、立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定を推進します。
- ② 通勤、通学、買い物、通院等の日常生活における移動手段として重要な役割を担い、地域内外の移動を支える地域鉄道や路線バスの維持・確保に取り組めます。
- ③ 事前予約によるデマンド交通や自家用有償旅客運送（※50）、市町村域を越えた広域運行等、多様な運行を行う市町村のコミュニティバスの維持・確保に取り組めます。
- ④ 離島住民の生活を支えるために必要不可欠な離島航路の維持・確保に取り組めます。
- ⑤ 市町村のコミュニティバスを本格導入する前に、市町村と住民が一体となって実証運行を実施することで、地域の実情に応じた最適な運行の確保に取り組めます。
- ⑥ 運転手不足の解消や過疎地域における移動手段の確保等、地域公共交通が抱える課題を解決する手段として期待される自動運転やAI等を活用したオンデマンド交通、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入を推進します。（再掲）
- ⑦ 県内15の広域地域振興圏（※51）を中心とした情報共有や意見交換を通じ、市町村のコミュニティバスの効率的な運行の確保に取り組めます。

(2) 地域公共交通の利用促進

- ① 複数の公共交通機関の連携による接続改善、待合環境等の改善、市町村域を越えたコミュニティバスの運行等により、地域公共交通の利便性向上を図ります。
- ② 持続可能な地域公共交通を確保するため、イベントの開催や広報啓発活動等により、地域公共交通の利用促進や県民意識の醸成に取り組めます。
- ③ 地域の日常的な移動手段として利用される甘木鉄道、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道について、地域鉄道の活性化に向けた取組を推進します。
- ④ 商業施設や鉄道駅、バス停周辺の駐車場を活用し、公共交通機関への乗継を促進するパーク・アンド・ライドを推進します。
- ⑤ 観光列車、観光回遊バス等の交通施設を観光資源とし、移動そのものを楽しむ観光振興に取り組めます。
- ⑥ SUNQパス、JR九州レールパス、JR KYUSHU DISCOVER RAIL PASS、FUKUOKA TOURIST CITY PASSといった旅行者が利用しやすい企画切符の充実を図ります。
- ⑦ キャッシュレス決済や配車アプリ等の導入に加え、相乗りタクシーや定額運賃制といった新たな制度も踏まえながら、地域の実情を見据えたタクシーサービスの充実を図ります。

2 誰もが移動しやすい交通環境の推進



年齢や障がいの有無、国籍等にかかわらず、誰もが安心して快適に移動できる交通環境をつくるため、多言語表記や案内表示の整備等、訪日外国人をはじめとする旅行者を含め誰もが目的地へアクセスしやすい交通環境を整備するとともに、道路・交通施設・車両のバリアフリー化に取り組みます。

(1) 目的地へアクセスしやすい交通環境の整備

- ① 鉄道駅、バスターミナル等の主要交通施設における多言語表記、無料公衆無線LAN（Wi-Fi）環境等の整備を推進し、利用者の利便性向上を図ります。
- ② SUNQバス、JR九州レールバス、JR KYUSHU DISCOVER RAIL PASS、FUKUOKA TOURIST CITY PASSといった旅行者が利用しやすい企画切符の充実を図ります。（再掲）
- ③ キャッシュレス決済や配車アプリ等の導入に加え、相乗りタクシーや定額運賃制といった新たな制度も踏まえながら、地域の実情を見据えたタクシーサービスの充実を図ります。（再掲）
- ④ 外国人旅行者によるレンタカー等の事故を防止するため、運転ルールの周知、運転時の留意事項の解説、わかりやすい案内表示等に取り組みます。
- ⑤ 安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯の整備、案内看板や路面表示による案内表示等、良好な自転車通行空間の確保を図ります。（再掲）

3 まちづくりと連携した交通環境の整備



中心市街地の衰退、都市のスポンジ化（※52）により、生活の利便性や魅力の低下が懸念されており、都市機能が集積する拠点（街なか）の形成と、公共交通軸（※53）を設定し、公共交通軸の沿線に都市機能を誘導することによる「持続可能な都市づくり」が求められています。

また、日常生活において身近に利用される生活道路の利便性と安全性の向上や、健康的で環境に優しい乗り物である自転車の利用環境の整備に取り組みます。

(1) まちづくりと連携した交通網の整備

- ① 都市機能の適正立地及びそれと連携した公共交通ネットワークの形成を図り、地域の実情に応じた持続可能な移動手段を確保するため、立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定を推進します。（再掲）
- ② 鉄道やバス、タクシー等の乗換えアクセスが容易となる交通結節点（バスターミナル、駅前広場、自由通路）の整備に取り組みます。
- ③ 都市計画の決定、変更を適切に行い、都市計画道路の整備に取り組みます。
- ④ 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。（再掲）
- ⑤ 道路における植樹帯の設置等、良好な公共空間の整備に取り組みます。
- ⑥ 賑わいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度（※54）の活用に取り組みます。

(2) 福岡都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定年次	令和3年4月
都市づくりの目標	「福岡市を中心とする多心ネットワーク型都市構造の形成により、国際中枢都市圏を目指す 福岡都市圏」福岡市中心部の中枢コアからの連携だけではなく、地域コア間を放射環状型の連携軸でネットワークします。 また、国際交流・物流機能の強化、学術研究機能の集積などを通じて、北九州都市圏と連携しながら国際中枢都市圏の形成を目指します。 本圏域においては、鉄道及びバスにより高い公共交通サービスが提供されており、サービスの維持及び利便性の向上によるコア間の更なる連携強化を進めていきます。
計画期間	おおむね20年後の都市の姿を展望するものとし、目標年次を令和17年
公共交通に関する内容	○公共交通施策への対応 人口減少社会の到来を前に、公共交通沿線での人口減少や公共交通を利用できない地域への都市機能の分散が見られます。 今後は新たな事業用地の確保が困難な拠点だけではなく、公共交通沿線への都市機能の誘導を進めることにより公共交通需要の集約を図るなど、<u>鉄軌道も含めた公共交通の維持・充実</u>に関して都市計画としても対応していくことが求められています。 3) 都市機能が拠点と公共交通軸沿線に集積する都市づくりの効果 拠点と公共交通軸を設定することにより、商業、医療、文化などをはじめとした生活サービスなどの都市機能を、公共交通が使いやすい沿線に呼び戻していきます。また、公共交通軸沿線における交通及び生活サービスの確保・充実により、高齢者世帯や子育て世代も安心して暮らせる質が高い住環境が整うことから、鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏における居住人口の回復を図ることが可能となります。 以下に、都市機能が拠点と公共交通軸沿線に集積する都市づくりにより期待される効果を示します。 ①居住機能及び都市機能の集約と公共交通利用促進の相乗効果 ②インフラの維持管理コストの削減等、行政コストの効果的な運用 ③公共交通軸も含めて大規模集客施設を立地誘導することによる持続可能な都市づくりの促進 ④歩いて暮らせる安全・安心・快適なスマートウェルネスシティの実現 ⑤公共投資の効果的集約による質が高く暮らしやすい空間の形成の推進 ⑥将来性のある地区の事前把握による、民間事業者の投資促進、投資効果の向上 ⑦環境負荷の低減による低炭素型都市づくりの推進 ⑧市街地集約による自然地の保全 4) 公共交通軸沿線まちづくりの促進 高齢者や環境に優しい都市づくりに向けて、公共交通軸の沿線に居住を誘導し、居住者が医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを利用できるようにすることが必要です。そのためには、公共交通軸の沿線の自治体間で、これらの生活サービスを利用できるよう相互に補完する沿線都市群の形成を目指します。

公共交通に関する内容	(ア) 交通体系の整備の方針 交通施策の実施に当たっては、都市圏内の各都市間を連絡する交通網の形成を図るとともに、<u>都市における基幹的な公共交通網の維持と充実を進めます。</u>骨格道路網については、高規格幹線道路と一体的に機能する国道、県道、街路網整備を推進することにより、都市間の道路網の形成と強化を図り、持続可能な都市づくりを支える道路網の形成を促進します。 <u>また、人口減少・高齢社会の到来に伴い、誰もが利用しやすい交通体系の整備や新たな運行形態導入等の生活交通確保の取組が必要となります。</u>安全で円滑な移動を確保するため、各交通手段相互の快適で効率的な交流促進に配慮した計画づくりを行い、駅前広場の整備や自由通路などの整備を推進し、交通結節点の機能強化を促進します。このように、鉄道・路線バス、自家用車、自転車・徒歩などさまざまな交通手段を有効に組み合わせて利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。これらの機能強化、充実に当たってはバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。<u>誰もが自由に移動することができる持続可能な交通体系の構築を図るため、高齢者・障がい者等が利用しやすい移動手段である公共交通サービスの支援や、コミュニティバスの運行やデマンド交通など生活に身近な生活交通確保の取組を促進します。</u> 福岡空港においては、利用者の利便性の向上を図るため、路線誘致やアクセスの向上、施設整備を促進します。 国際拠点港湾として位置づけられた博多港については、国際複合一貫輸送の促進に向けて臨港道路等の道路網拡充や岸壁・係留施設や交通結節機能等の整備による港湾機能の強化を図ります。また、緊急時の輸送やウォーターフロント空間の創造など港湾に求められるニーズに応えた機能拡充を促進します。 (イ) 整備水準の目標 将来の都市構造や土地利用を踏まえ、効果の高い都市施設の整備を推進し、広域交通体系の強化、交通手段の連携、安全で快適な交通環境の実現を目指します。
------------	--

4. 主要な都市計画の決定等の方針

(1) 都市構造の形成方針

1) 基本方針

都市は、人・物・情報が集積することによって、その活力が維持・増進していきます。福岡県では、人口の9割以上が都市で生活しているという状況を十分に生かすことが重要であり、誰もが暮らしやすく快適な都市活動を営むことができ、地域ごとの恵まれた自然環境や歴史・文化、景観特性などの地域の個性を生かした都市づくりを進める必要があります。さらに、将来の人口動向を考慮して、地域間の交流人口を増やしていくことも必要です。

このため、人口減少・高齢社会の到来に対応する都市づくりにおいては、広域的な都市連携を進めるとともに、個々の都市特性に応じた都市形成が重要になります。今後は、これまでの拠点形成の考え方に加え、各拠点を効率的に接続する公共交通軸を設定し、同軸沿線の一部にも都市機能や居住機能の誘導を行うことにより、これまでの“拠点を中心とした都市づくり”から、“拠点と公共交通軸による都市づくり”へと拡充を図り、多様な世代が便利な場所で暮らせる質の高い都市づくりを進めていきます。

福岡都市圏における、具体的な拠点・公共交通軸については以下の通りです。

※「参考附図2 都市構造の形成方針図」参照

広域拠点/拠点	拠点名称	市町名
広域拠点	J R博多駅/西鉄福岡（天神）駅周辺	福岡市
	J R姪浜駅周辺	福岡市
	J R香椎駅周辺	福岡市
	地下鉄西新駅/地下鉄藤崎駅/シーサイドもち周辺	福岡市
	西鉄大橋駅周辺	福岡市
	西鉄雑餉隈駅/J R南福岡駅周辺	福岡市
	J R箱崎駅周辺	福岡市
	アイランドシティ周辺	福岡市
	地下鉄六本松駅周辺	福岡市
	J R九大学研都市駅周辺	福岡市
	西鉄春日原駅周辺	春日市/大野城市
	西鉄下大利駅周辺	大野城市
	J R赤間駅周辺	宗像市
	J R福岡駅周辺	福津市
	J R古賀駅周辺	古賀市
	西鉄太宰府駅周辺	太宰府市
	J R・西鉄二日市駅周辺	筑紫野市
	J R筑前原駅周辺	糸島市
	西鉄・甘木鉄道甘木駅周辺	朝倉市
拠点	西鉄高宮駅周辺	福岡市
	J R竹下駅周辺	福岡市
	西鉄井尻駅周辺	福岡市
	若宮周辺	福岡市
	九州大学伊都キャンパス周辺	福岡市/糸島市
	地下鉄野芥駅周辺	福岡市
	J R・西鉄和白駅周辺	福岡市
	地下鉄橋本駅周辺	福岡市
	原交差点周辺	福岡市
	地下鉄七隈駅周辺	福岡市
	長住周辺	福岡市
	J R長者原駅周辺	粕屋町
	J R東郷駅周辺	宗像市

公共交通に関する内容

広域拠点/拠点	拠点名称	市町名
拠点	福津市複合文化センター周辺	福津市
	西鉄五条駅周辺	太宰府市
	西鉄朝倉街道駅周辺	筑紫野市
	西鉄筑紫駅周辺	筑紫野市
	J R 原田駅周辺	筑紫野市
	J R 波多江駅周辺	糸島市
	J R 新宮中央駅周辺	新宮町
	J R 篠栗駅周辺	篠栗町
	J R 須恵中央駅周辺	須恵町
	J R 宇美駅周辺	宇美町
	J R 博多南駅周辺	春日市/那珂川市
	J R 筑前深江駅周辺	糸島市
	下山田地区	久山町
	糸島市交流プラザ志摩館周辺	糸島市
	志免町民体育館周辺	志免町
	筑前町役場周辺	筑前町

基幹公共交通軸 /公共交通軸	路線名称/起終点名称	市町名
基幹公共交通軸	J R 山陽新幹線	福岡市/久山町
	J R 九州新幹線	福岡市/春日市/那珂川市
	J R 鹿児島本線	福岡市/太宰府市/古賀市/ 筑紫野市/春日市/大野城市 /宗像市/福津市/新宮町
	J R 筑肥線	福岡市/糸島市
	J R 博多南線	福岡市/春日市
	J R 香椎線	福岡市/粕屋町/宇美町/須 恵町
	J R 篠栗線	福岡市/篠栗町/粕屋町
	J R 筑豊本線	筑紫野市/筑前町
	西鉄天神大牟田線	福岡市/太宰府市/筑紫野市 /春日市/大野城市
	西鉄太宰府線	太宰府市/筑紫野市
	西鉄貝塚線	福岡市/新宮町
	西鉄甘木線	朝倉市
	地下鉄空港線	福岡市
	地下鉄箱崎線	福岡市
	地下鉄七隈線	福岡市
	甘木鉄道甘木線	朝倉市/筑前町
公共交通軸	J R 赤間駅周辺-J R 博多駅/西鉄福岡（天神）駅周辺	福岡市/古賀市/宗像市/福 津市/新宮町
	アイランドシティ周辺 - 西鉄香椎駅	福岡市
	九州大学伊都キャンパス周辺 - J R 九大学研都市駅周辺	福岡市/糸島市
	原交差点周辺 - 地下鉄篠崎駅	福岡市
	長住周辺 - 地下鉄六本松駅	福岡市
	長住周辺 - 西鉄高宮駅	福岡市
	福津市複合文化センター周辺 - J R 福岡駅	福津市
	下山田地区周辺 - J R 舞松原駅	久山町/福岡市
	糸島市交流プラザ志摩館周辺 - J R 筑前前原駅	糸島市
	志免町民体育館周辺 - 地下鉄福岡空港駅	福岡市/志免町
	志免町民体育館周辺 - J R 須恵中央駅	志免町/須恵町
	筑前町役場周辺 - 西鉄朝倉街道駅	筑紫野市/筑前町

公共交通に関する内容

【都市構造の形成方針図】 福岡都市圏

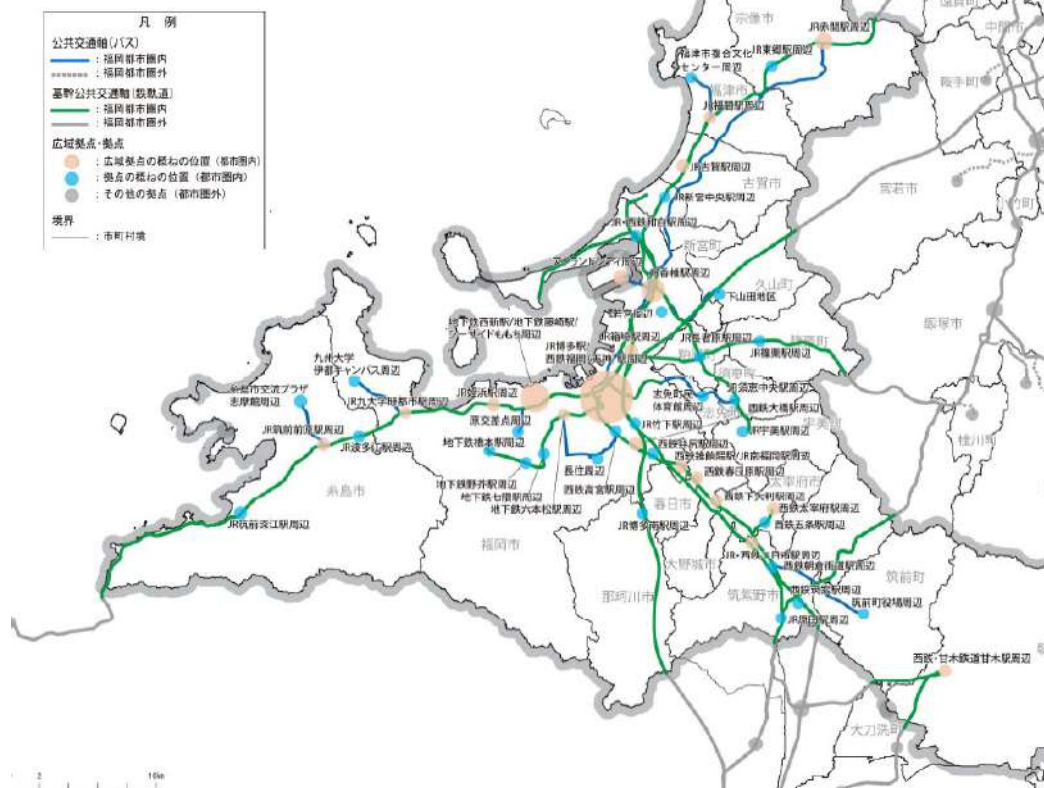


図 都市構造の形成方針図

(3) 第2次筑前町総合計画

策定年次	令和2(2020)年3月
計画概要	総合計画は、将来どのような町にしていきたいか、その実現のためにどう取り組んでいくかを総合的にまとめたもので、町の全ての計画の基本となります。 本町は、平成19(2007)年3月に第1次筑前町総合計画「ちくぜん未来物語」を策定し「みんなで創る みどり輝く快適空間 筑前町」を将来像に掲げ、まちづくりを進めてきました。 しかし今後、人口減少や少子高齢化の進行により、労働人口の減少に伴う税収減が懸念される一方で、社会保障費の増加が見込まれるなど、地方自治体を取り巻く環境はさらに厳しくなることが予測されます。 また、自然災害に対する備えなどの暮らしの安心安全対策や、持続可能な社会の形成に向けた地域環境への対応など、積極的な取組が求められています。 こうした社会や環境の変化に的確に対応しつつ、町民と行政が中長期的な展望に立ったまちづくりの方向性を共有し、本町の特色を生かした魅力あるまちづくりを進めるため、ここに「第2次筑前町総合計画」を策定します。
計画期間	前期：令和2(2020)年～令和6(2024)年 後期：令和7(2025)年～令和11(2029)年
公共交通に関する内容	基本計画 政策推進のための事業基盤 ① ICT・IoTなどの先進技術の導入 ② 持続可能な財政運営 ③ 行政運営の効率化 政策推進のための施策 政策「学ぶ」を推進するための施策 [1] 教育環境の充実 [2] グローバル人材の育成 [3] 読書活動の推進 [4] 青少年の健全育成 [5] 平和教育の推進 [6] 文化の振興と歴史の継承 [7] 生涯学習の推進 [8] スポーツの振興 政策「守る」を推進するための施策 [1] 防災・減災対策の充実 [2] 交通安全対策の充実 [3] 防犯対策の充実 [4] 機能的な都市・ゆとりある住まいの実現 [5] 交通ネットワークの充実 [6] 道路網の整備 [7] 上下水道の普及推進 [8] 環境保全・循環型社会の推進 政策「稼ぐ」を推進するための施策 [1] 農林業の振興 [2] 商工業の振興 [3] 雇用・就労環境の充実 [4] 観光交流の推進 [5] 道の駅の活用 政策「支える」を推進するための施策 [1] 健康で生きがいのある暮らしの実現 [2] 食育の推進 [3] 切れ目のない子育て支援 [4] 高齢者福祉の充実 [5] 障がい福祉の充実 [6] 社会保障の充実 政策「結ぶ」を推進するための施策 [1] コミュニティの活性化 [2] 対話・共創の場の創出と活用 [3] 移住・定住の推進 [4] 人権教育・啓発の推進 [5] 男女共同参画の推進 [6] 多文化共生社会の実現 各分野・事業におけるICT・IoTの全国の実装事例 地域交通 ◆ オンデマンドバスの運行 地域バスの効率的運行かつ利用者の利便性の向上のため、巡回方式からオンデマンド(利用者のリクエストに応じて配車・運行する)方式へ。公共交通との接続性も高める。 「交通ネットワークの充実」に向けた施策の方針 - 路線バスや鉄道などの公共交通の維持に努めます - 日常生活で利用しやすい交通手段の整備に努めます - 公共交通と地域交通を連絡させ町の活性化を図ります 目標の実現に向けて わたしたちがやること(個人・家庭・地域) ●(個人) バス停や駅はマナーを守ってきれいに使います。 ●(個人) 公共交通の必要性について考え、無理のない範囲で公共交通を利用するように心がけます。 行政が努めること(役場・関係機関) ◆ 路線バスや鉄道などの公共交通の必要性や、利用に関する情報を積極的に提供します。 ◆ 各事業者や団体と協働して公共交通の利用促進イベントなどを実施し、利用を広く呼びかけます。 ◆ 町内のバス停や駅が廃止されたり、路線バスが減便されないように公共交通の維持に努めます。 ◆ 公共交通と地域交通の円滑な接続により、双方の利便性の向上に努めます。 ◆ 町内の移動の利便性向上に向けて、地域交通の発達し、格差を行います。

(4) 第2期筑前町総合戦略

策定年次	令和3（2021）年2月												
策定趣旨	「まち・ひと・しごと創生法」の趣旨を踏まえ、筑前町が次世代に向けて更なる発展を遂げ、人口減少や少子高齢化が急速に進む社会情勢においても高い持続性を確保していくため、今後、目指していく町の姿やまちづくりにおける基本目標を明確にし、中期的な施策群の基本的方向や具体的施策をまとめた第1期「筑前町総合戦略」を平成27（2015）年12月に策定し、施策に取り組んできました。 第1期「筑前町総合戦略」の施策の成果や課題を分析・検証するとともに、引き続き取組を推進していくため、第2期「筑前町総合戦略」を策定するものです。												
策定期間	令和2（2020）年度から令和6（2024）年度までの5年間												
公共交通に関する内容	◆具体的施策② 自然とひとの共生 豊かな自然をいかしつつ、都市的機能を程良く取り込み、帰ってきて安心できる故郷づくりを推進します。												
	<table><tr><th>設定KPI</th><th>総合計画の記載</th><th>現状値</th><th>目標値 (2024年)</th></tr><tr><td>立地適正化計画策定の進捗率</td><td>【4】機能的な都市・ゆとりある住まいの実現（施策①）</td><td>－</td><td>100%</td></tr><tr><td>公共交通運行便数 (1日あたり)</td><td>【5】交通ネットワークの充実（施策①）</td><td>327 便</td><td>327 便</td></tr></table>	設定KPI	総合計画の記載	現状値	目標値 (2024年)	立地適正化計画策定の進捗率	【4】機能的な都市・ゆとりある住まいの実現（施策①）	－	100%	公共交通運行便数 (1日あたり)	【5】交通ネットワークの充実（施策①）	327 便	327 便
	設定KPI	総合計画の記載	現状値	目標値 (2024年)									
立地適正化計画策定の進捗率	【4】機能的な都市・ゆとりある住まいの実現（施策①）	－	100%										
公共交通運行便数 (1日あたり)	【5】交通ネットワークの充実（施策①）	327 便	327 便										
●取組内容 i 安心する故郷の創造 ・自然をいかした施設 ・里地、里山の保全と再生 ・人と環境に優しい道路空間づくりの推進 ・農村景観(ほど良い田舎)と都市景観(ほど良い発展)の調和 ii 定住環境向上への取組 ・良質な住宅地の形成 ・民間による大規模開発の需要に対応できる準備 ・遊休地の積極的活用 ・筑前町に住み続けたいと思う住民の増加（定住促進事業） iii 地域ブランドの創造 ・アンテナショップの開設検討 iv 新エネルギー施策の推進 ・再生可能エネルギーの導入調査・研究 v 機能的な都市・ゆとりある住まいの実現 ・市街地のコンパクト化および交通ネットワークとの連携 ・誰もが利用しやすい公共施設の整備 ・町営住宅の管理 ・空家対策 vi 交通ネットワークの充実 ・既存公共交通の維持 ・補完的な交通手段の充実 ・公共交通と地域交通の連携 vii 上下水道の普及推進と経営健全化 viii 環境保全・循環型社会の推進 ●想定される事業等 ・住宅リフォーム事業 ・多面的機能支払交付金事業 ・中山間地域等直接支払制度事業事務 ・鳥獣被害対策事務 ・有害鳥獣の駆除協議会事業事務 ・緑化推進事業事務 ・都市公園維持管理業務 ・筑前町定住促進事業（再掲） ・市街地における都市緑化の推進 ・町営住宅長寿命化計画に基づく予防保全、維持管理 ・空家を利活用した移住・定住促進地域の設定 ・空家バンクの積極的な活用と推進 ・住宅所有者に対する適正管理の啓発 ・公共交通の積極的な利用の促進 ・バス停や駅の駐輪場などの周辺整備 ・新しい地域内移動システムの構築検討 ・地域公共交通網形成計画策定の検討 ・地域巡回バスなどの地域交通と公共交通との接続による利用促進 ・二酸化炭素排出抑制の啓発 ・環境基準の高い製品の購入・使用の推進 ・環境学習の実施 ・ごみ処理施設の研究・検討													

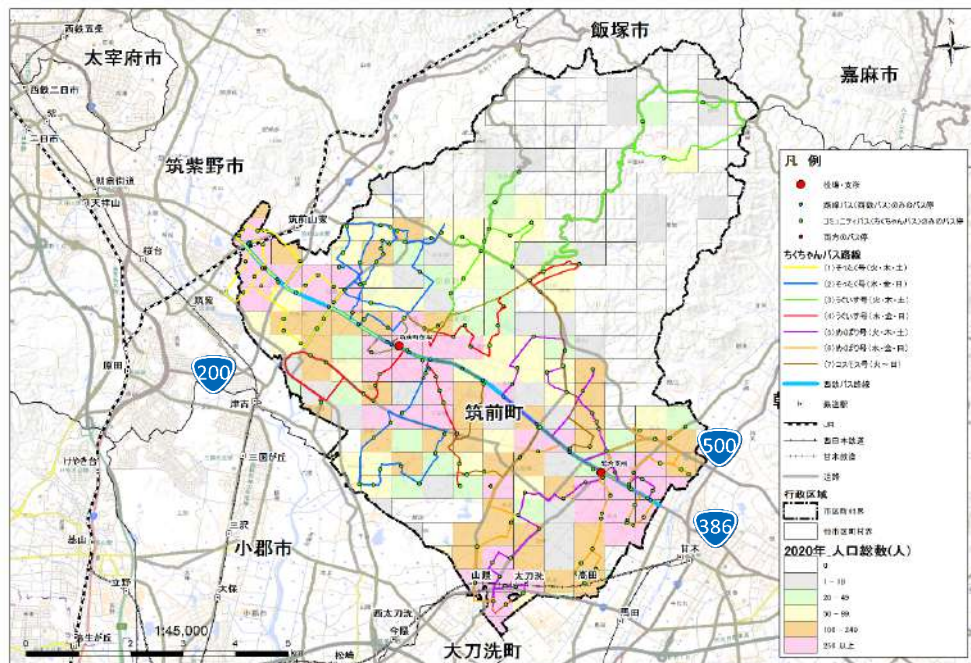
(5) 第3次筑前町地域福祉計画

策定年次	令和3（2021）年3月
都市づくりの目標	地域福祉計画は、筑前町における「地域の助け合いによる福祉（地域福祉）」を推進するために、人と人とのつながりを基本として「顔の見える関係づくり」、「ともに生きる社会づくり」を目指すための「理念」と「しくみ」をつくる計画です。令和2年3月に策定した「第2次筑前町総合計画」を上位計画として、福祉分野の個別計画に共通する地域福祉推進に関する理念と、その具現化のための取り組み方針を規定する総論的な計画です。高齢者福祉、障がい福祉、児童福祉・子育て支援等、他の福祉分野における行政計画やその他の町の関連計画との整合性・連携を図りながら、地域住民主体のまちづくりや幅広い地域住民の参加を基本とし、住民の生活全般にわたる福祉向上を図ることを目標とします。
計画期間	令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間
公共交通に関する内容	行政の取り組み ○高齢者や障がいのある人などの移動が困難な人への支援を検討していきます。 ○広報紙やホームページ等で、バリアフリーやユニバーサルデザインについて住民に周知します。 ○<u>路線バスや鉄道などの公共交通の必要性や、利用に関する情報を積極的に提供します。</u> ○<u>各事業者や団体と協働して公共交通の利用促進イベントなどを実施し、利用を広く呼びかけます。</u> ○<u>町内のバス停や駅が廃止されたり、路線バスが減便されたりしないよう公共交通の維持に努めます。</u> ○<u>公共交通と地域交通の円滑な接続により、双方の利便性の向上に努めます。</u> ○町内の移動の利便性向上に向けて、地域交通の見直し、検討を行います。 ○町道や農道など地域の実情や要望に沿った道路整備を行い、住環境向上に努めます。 ○町営住宅の適正な維持管理を行い、快適な住環境の確保に努めます。 ○公園の適正な維持管理により、景観保全に努めます。 ○支援を必要としていることを周囲に知らせるヘルプマークの普及促進を図ります。

2-4. 公共交通の現況

2-4-1 公共交通網

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（7 コース）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。



出典：ちくちゃんバスマップ、国土数値情報等から作成

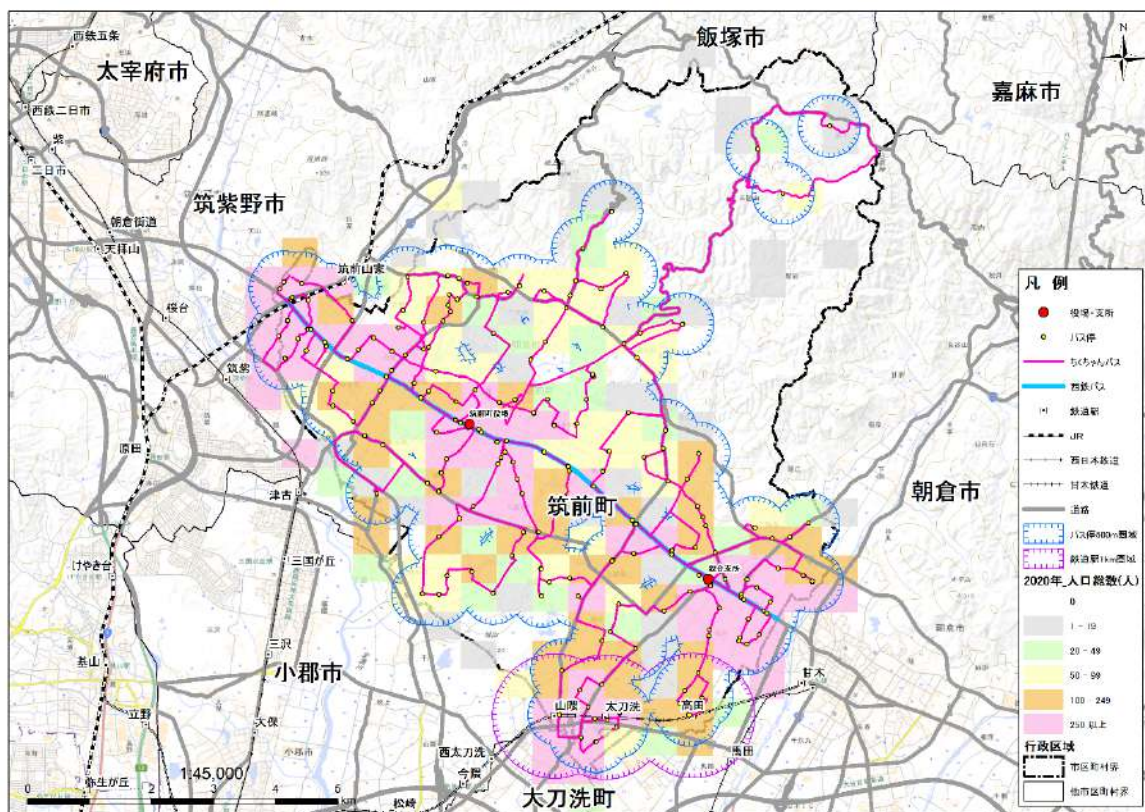
図 2-19 筑前町の公共交通網



図 2-20 タクシー事業所（5km 圏域）

2-4-2 公共交通カバー圏域（令和2（2020）年度時点）

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）

出典：国勢調査（R2）

人口 (人)	徒歩圏 人口 (人)	圏域面積 (ha)	徒歩圏域人 口密度 (人/ha)	人口 カバー率 (%)
29,591	26,992	5,238.3	5.2	91.2

圏域内500mメッシュ人口については、行政区域外人口も含まれるため、補正率を使用し算出

※補正率＝筑前町総人口（国勢調査令和2年）÷筑前町500mメッシュ人口（国勢調査令和2年）

図 2-21 公共交通の人口カバー状況

2-4-3 公共交通の利用状況

(1) 甘木鉄道

甘木鉄道の輸送人員では、令和元（2019）年度から令和2（2020）年度にかけ約26%の減少が見られるも、令和3（2021）年度及び令和4（2022）年度は回復傾向となっており減少前である令和元年度の約90%まで回復しています。また、利用種別においては、通勤での利用が「普通」と「通学」での利用に比べ低くなっています。



図 2-22 甘木鉄道の鉄道駅

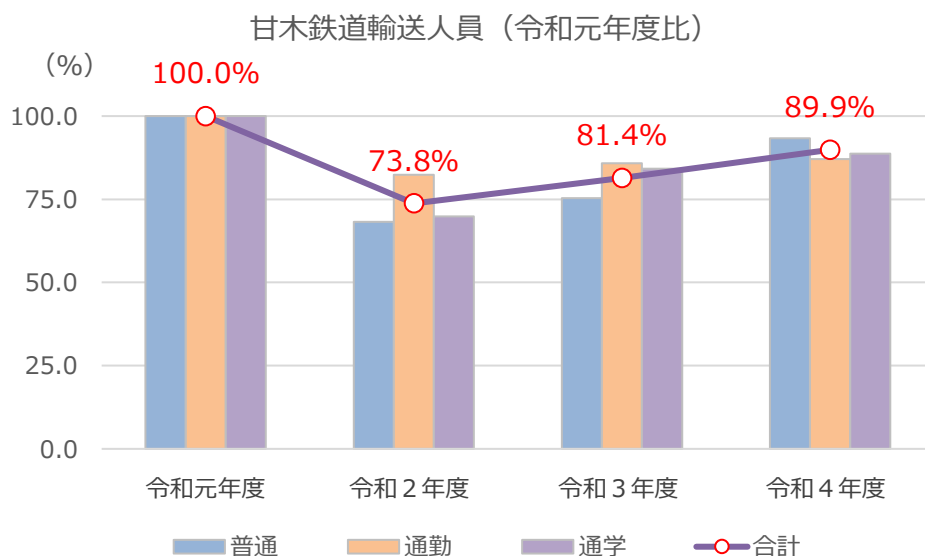


図 2-23 甘木鉄道輸送人員（令和元年度比）

甘木鉄道の運賃収入は、令和元（2019）年度から令和 2（2020）年度にかけて約 27% 減少していますが、令和 2（2020）年度から令和 3（2021）年度にかけては約 9% 増加しており、令和 4（2022）年度では令和元（2019）年度の利用状況の約 96% までに回復しています。

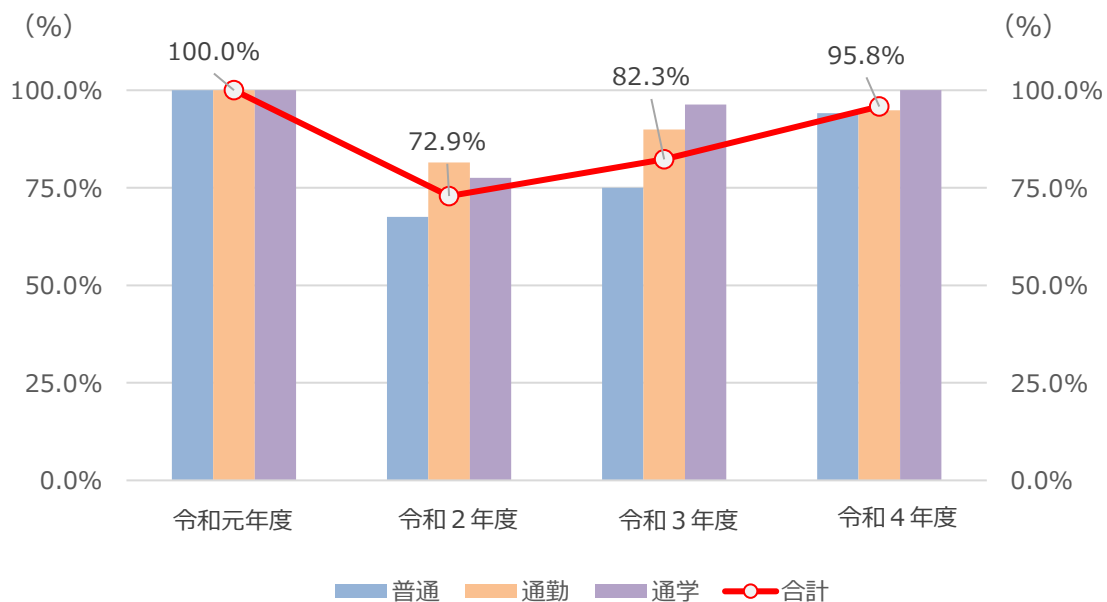


図 2-24 甘木鉄道運賃収入（令和元年度比）

(2) 西鉄バス二日市

西鉄バス二日市の路線バス利用状況は、令和元（2019）年度から令和 2（2020）年度にかけて減少が見られるも、令和 2（2020）年度から令和 4（2022）年度にかけて増加傾向となっています。

令和 4（2022）年度の利用者数は、減少前の令和元（2019）年度の利用者数の約 8 割まで回復しています。

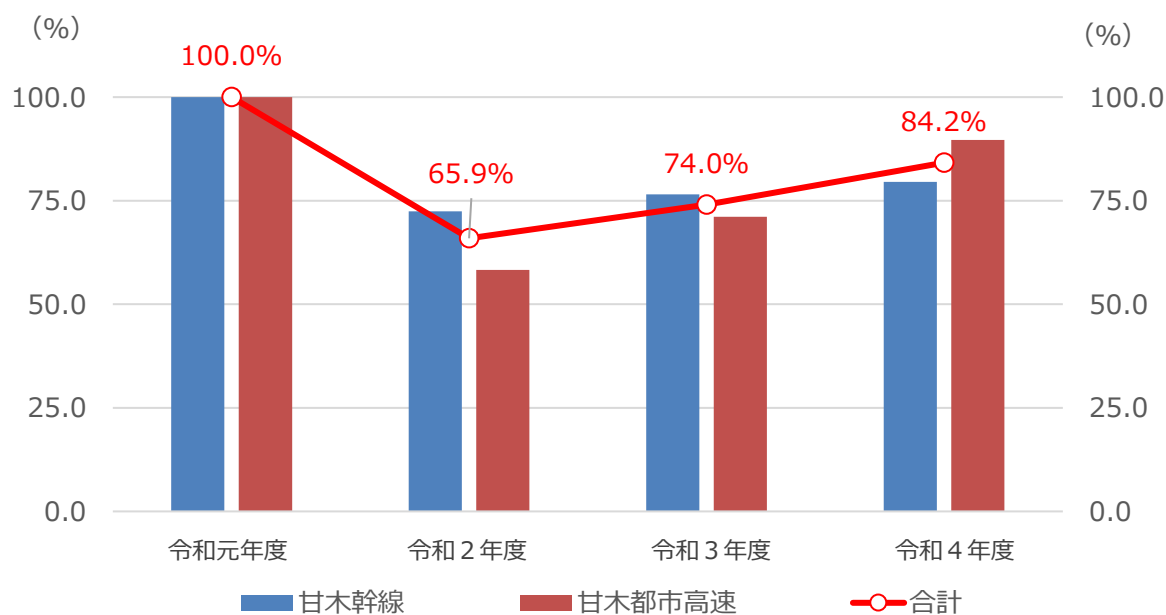


図 2-25 路線別利用率（甘木幹線、甘木都市高速）（令和元年度比）

西鉄バス二日市の定期外収入の割合では、甘木幹線では、平成 30 年度から一貫して減少を続けており、平成 30 年度から令和 4 年度では 3.1%減少しています。

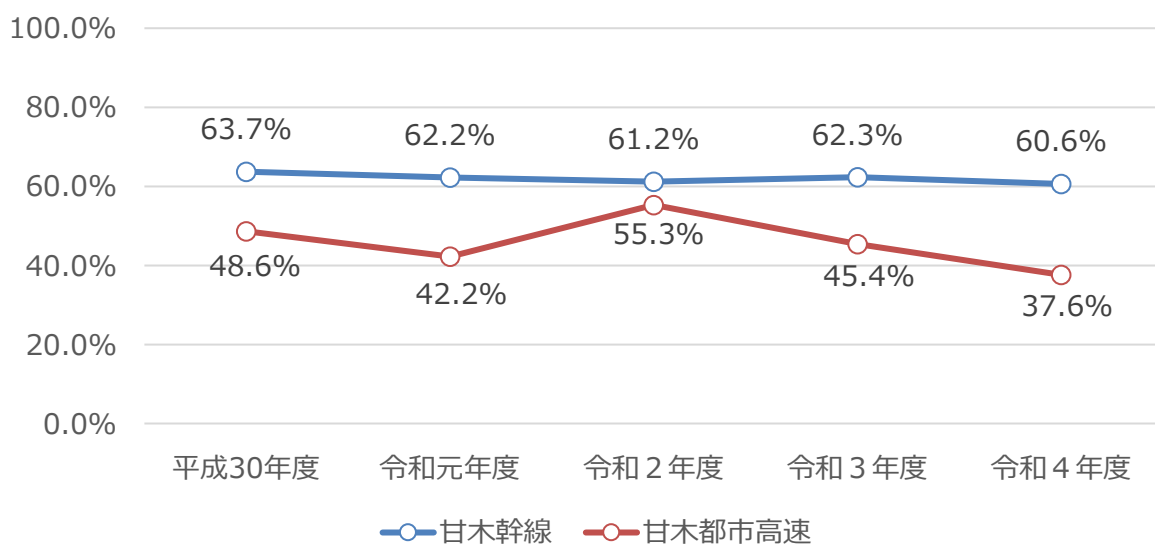
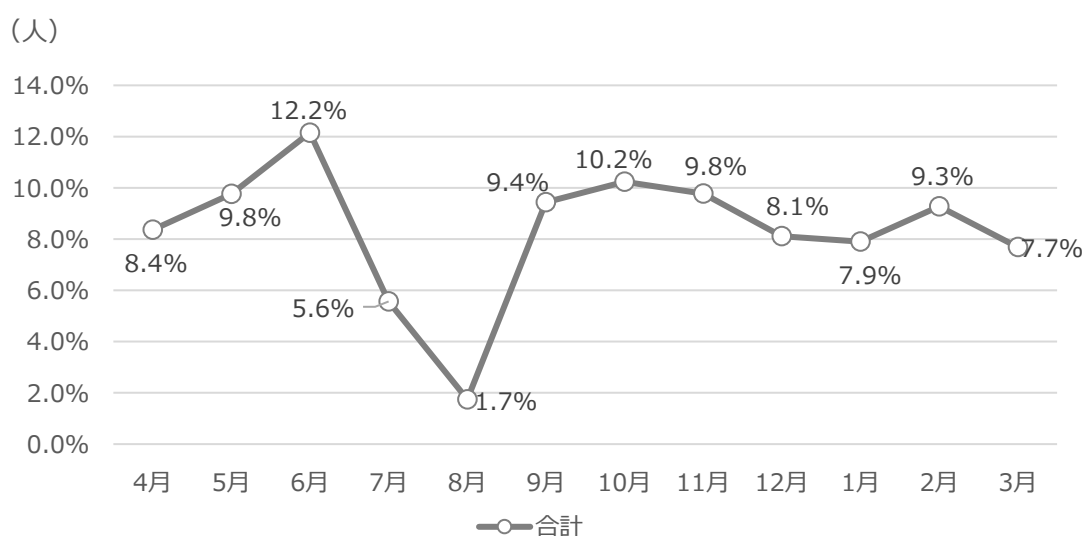


図 2-26 定期外収入の割合

(3) 甘木観光バス

令和 5（2023）年 6 月の平日における三輪線の便別の通過人員は、「三輪それり～三輪小学校（往路）」では、原地蔵バスまでに 90%以上の乗車率となっており、終点での利用が多い状況にあります。「めくばーる～三輪それり（復路）」では、めくばーるバス停以降の乗車はなく、約 40%が終点で降車しています。

なお、雇用状況では離職者が新規雇用者を上回っている状況にあるため、運転手不足が懸念されます。



※年合計値を 100 とした場合の乗車率にて算定

図 2-27 三輪線_平日・山隈線・三輪線続行便（月別乗車率）



※土・日・祝日は運休（三輪小学校の登校日のみ運行）

出典：甘木観光バス HP

図 2-28 甘木観光路線図（三輪線）

(4) 地域巡回バス（ちくちゃんバス）

地域巡回バス（ちくちゃんバス）の運行経費は、令和元（2019）年度以降では増加傾向にあります。令和4（2022）年度では、令和元（2019）年度より1.7倍に増えていきます。また、年間の利用者数では、令和元年度と比較し7割程に減少していることから、一人あたりの単価が増加傾向にあります。なお、地域巡回バス（ちくちゃんバス）は、令和6年度よりオンデマンドバス（チョイソコちくちゃん）に移行します。

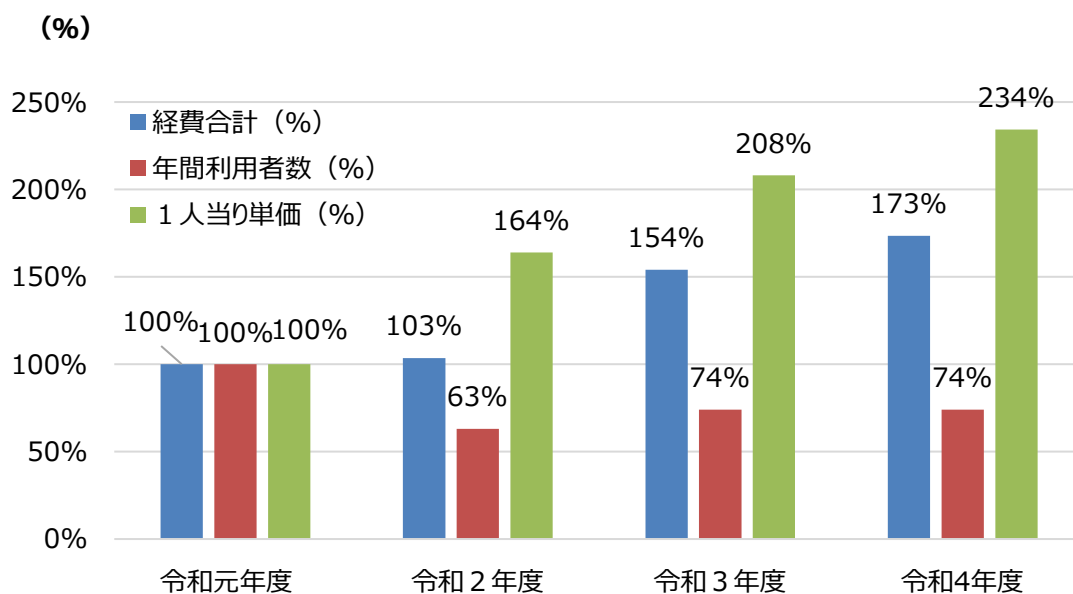


図 2-29 地域巡回バス（利用者数・ひとり当たり単価・経費）

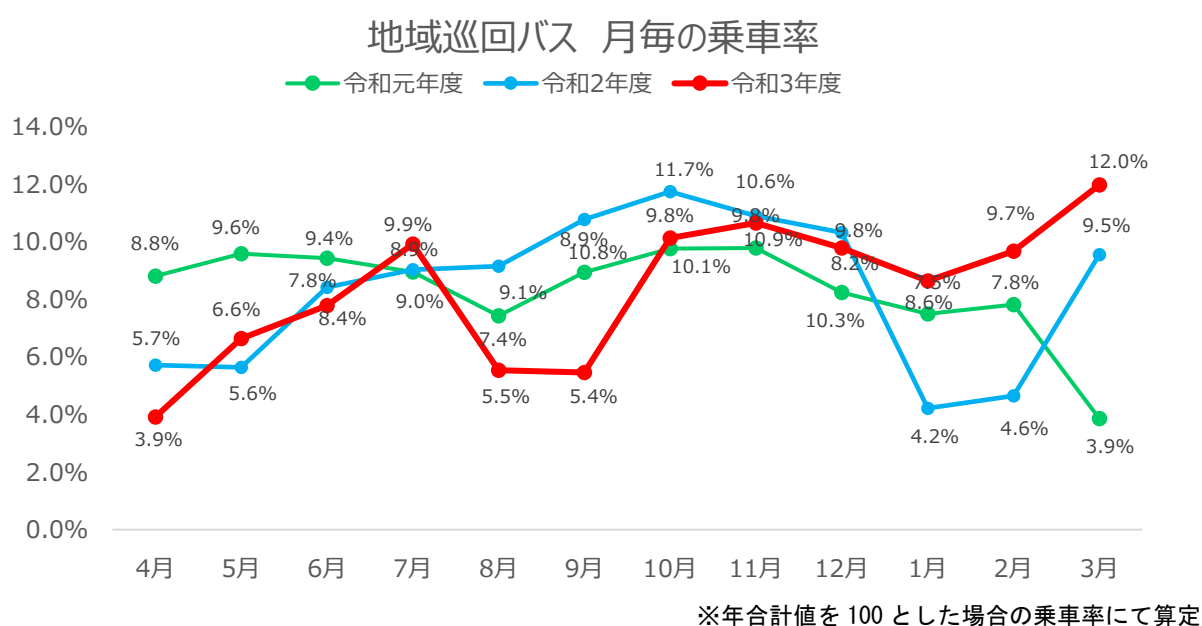


図 2-30 地域巡回バス 月別乗車率

(5) オンデマンドバスの利用実態（チョイソコちくちゃん）

令和4(2022)年10月から町内の各地区で体験乗車を実施しています。令和5(2023)年10月に町内全域運行を開始したため、利用者数が大きく増加しています。乗合率も町内全域運行開始後、高くなっている傾向にあります。

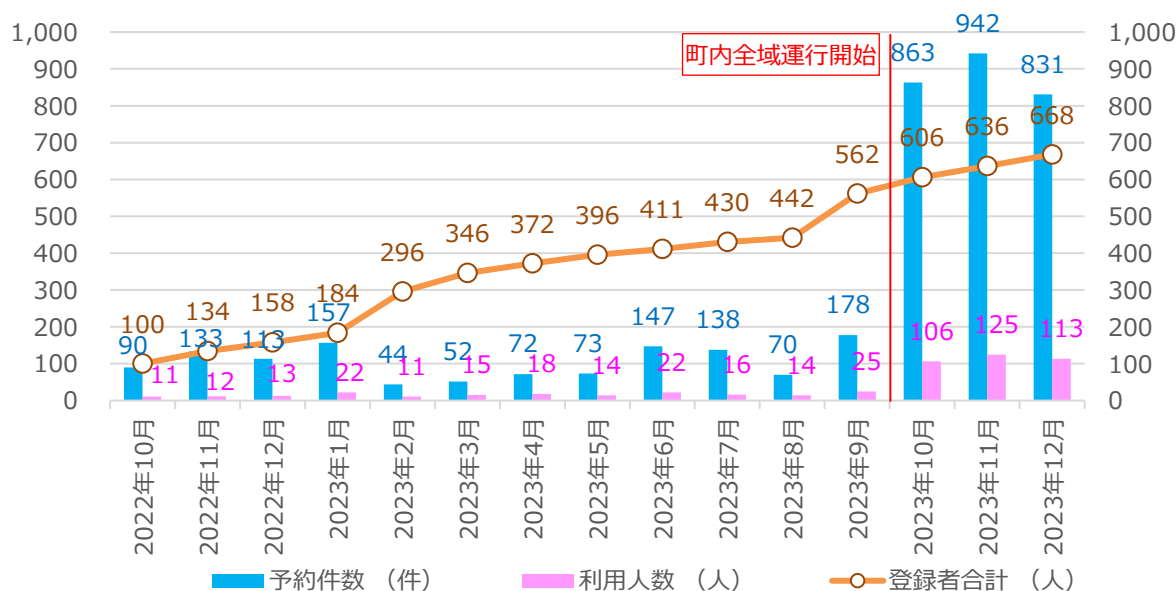


図 2-31 チョイソコちくちゃんの利用状況（予約件数、利用人数、登録者合計）

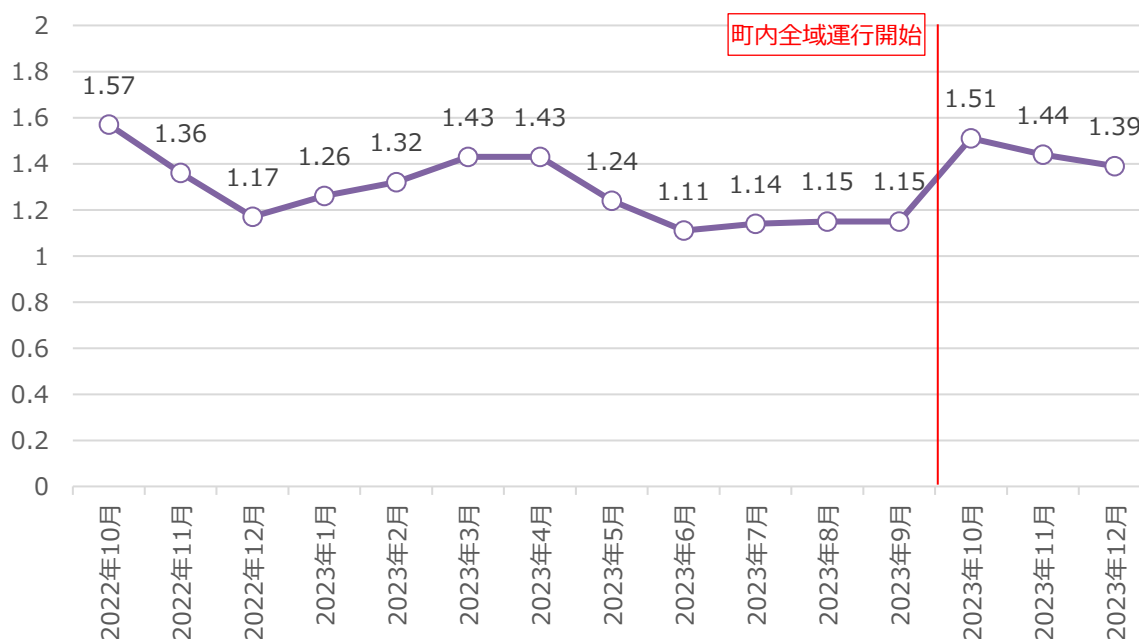


図 2-32 チョイソコちくちゃんの乗合率

2-5. 町民の移動実態

2-5-1 町民アンケート調査・高齢世帯調査

(1) 調査の概要

筑前町町民の移動実態を把握することを目的として調査を実施しました。

調査種別	手法	調査時期	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	R5.6.30（金）～7.23（日）	738 票 (web : 393 票)
高 齢 世 帯 調 査	1,000 票郵送配布、 LINE や広報活用	R5.6.30（金）～7.23（日）	530 票 (WEB : 53 票)

調査対象

- 住民基本台帳(令和 5 (2023) 年 6 月 23 日時点)より無作為に抽出した筑前町町民（紙・WEB）
 - ・町民アンケート調査（世帯主が 19 歳～64 歳）
 - ・高齢世帯調査（65 歳以上のみの世帯）
- 筑前町公式 LINE アカウントからの回答者（WEB）
- 筑前町広報誌からの回答者（WEB）

調査項目

- 属性（居住地、性別、年齢、家族構成、運転免許の有無）
- 外出行動について（外出頻度、行先、外出目的、外出の際の公共交通の利用頻度等）
- 公共交通に対するご要望について（公共交通を利用しない理由、公共交通へのご要望等）

(2) 回答者属性

- ・ 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。

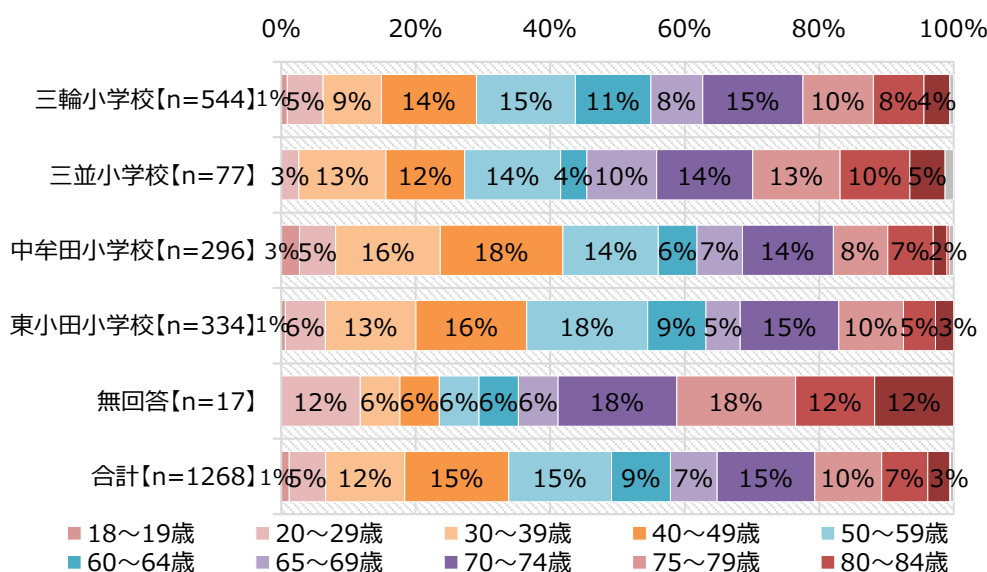


図 2-33 回答者数の地区別の年齢構成

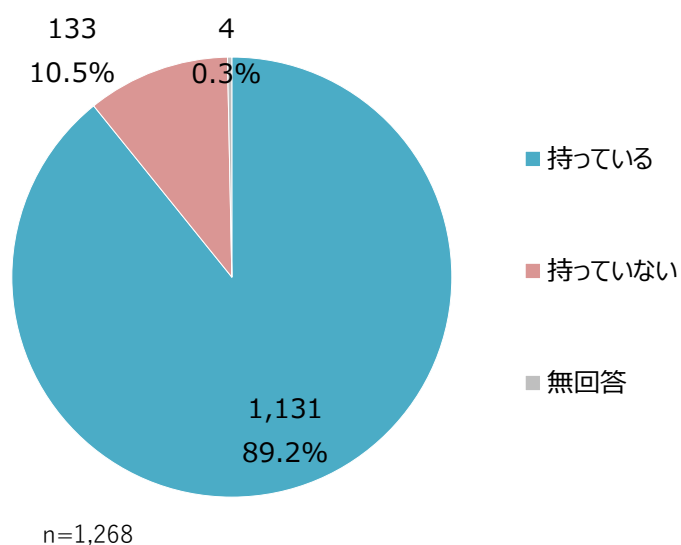


図 2-34 回答者の免許保有状況

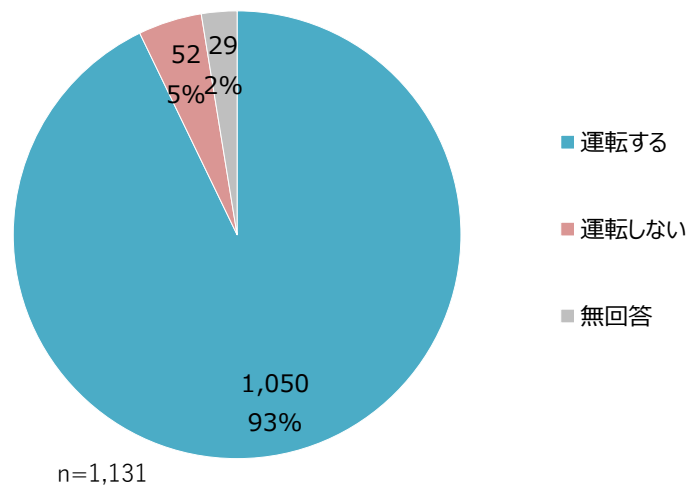


図 2-35 回答者の普段の運転状況

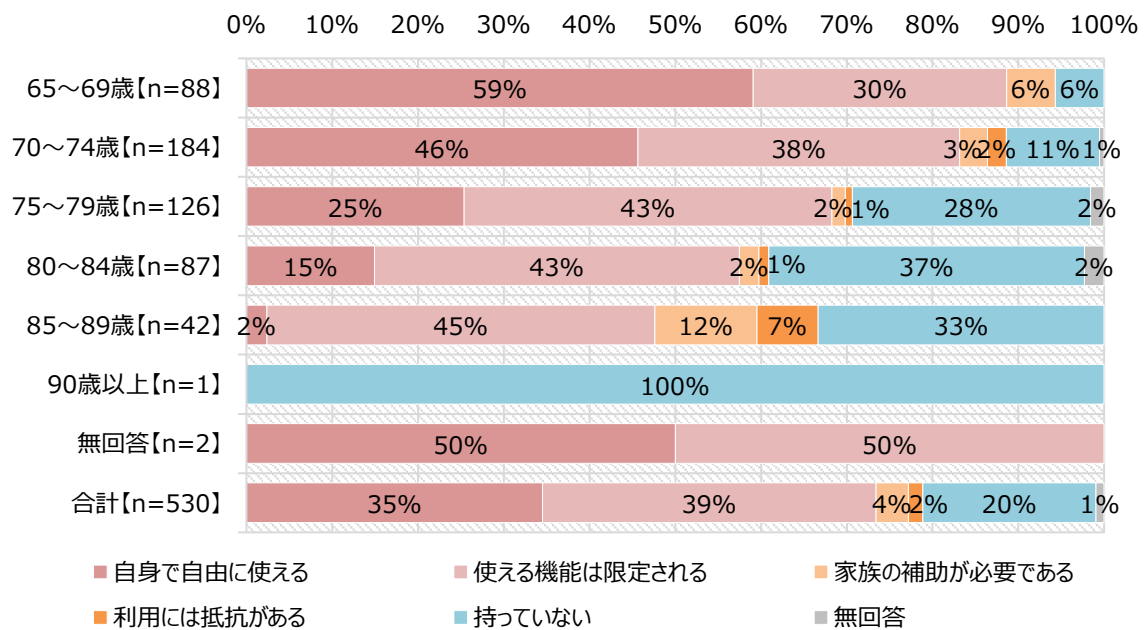


図 2-36 高齢者のスマートフォンの使用状況

(3) 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があります。
- ・ 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くなっています。
- ・ 「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なっています。同様に「三輪小学校区」では、隣接する「朝倉市」への移動割合が最も多くなっています。

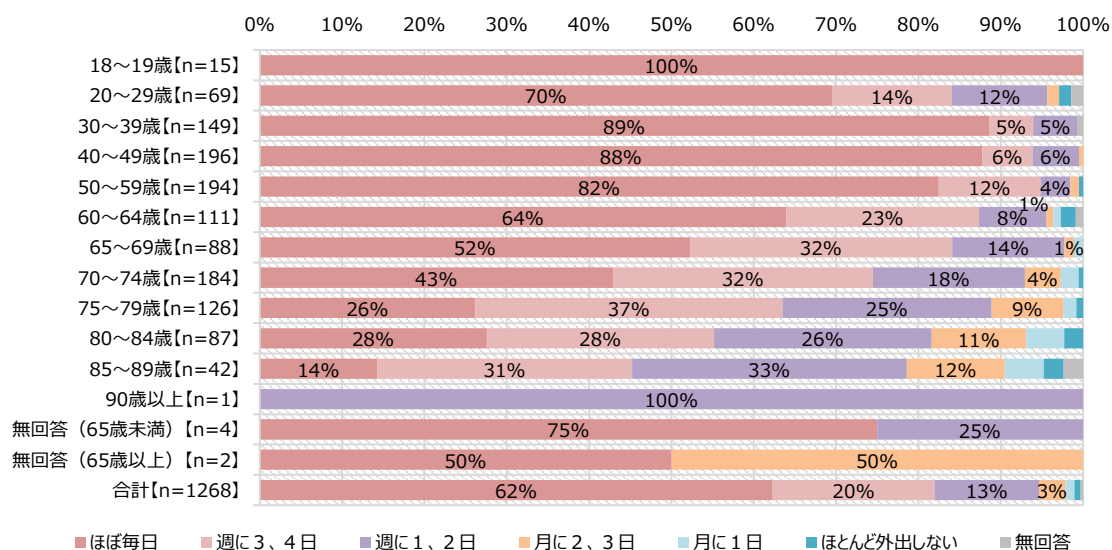


図 2-37 年齢階層別の移動頻度

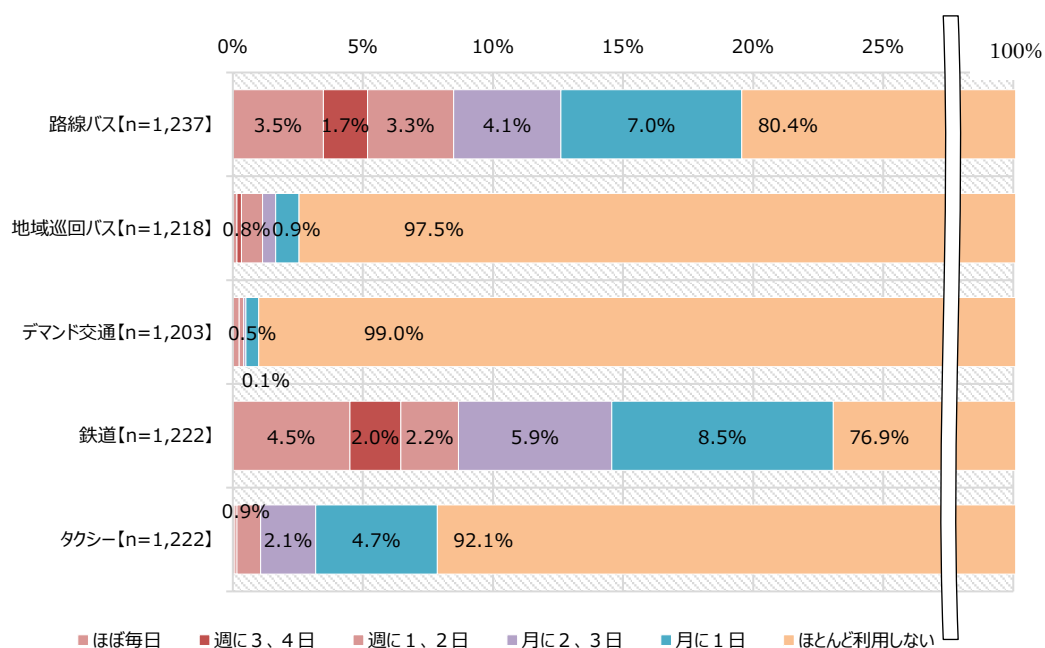


図 2-38 交通手段別の利用頻度（公共交通）

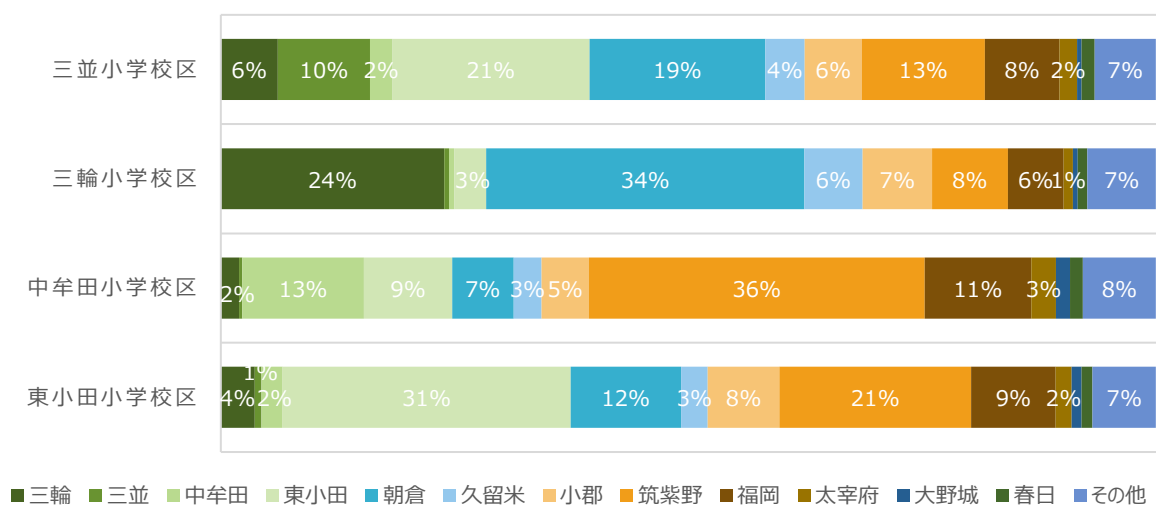


図 2-39 地区別の最終目的地

- ・ 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 台が多い。「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、「通勤」は、18:00 台に帰宅時間が集中しています。

表 2-6 移動目的別の目的地

	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

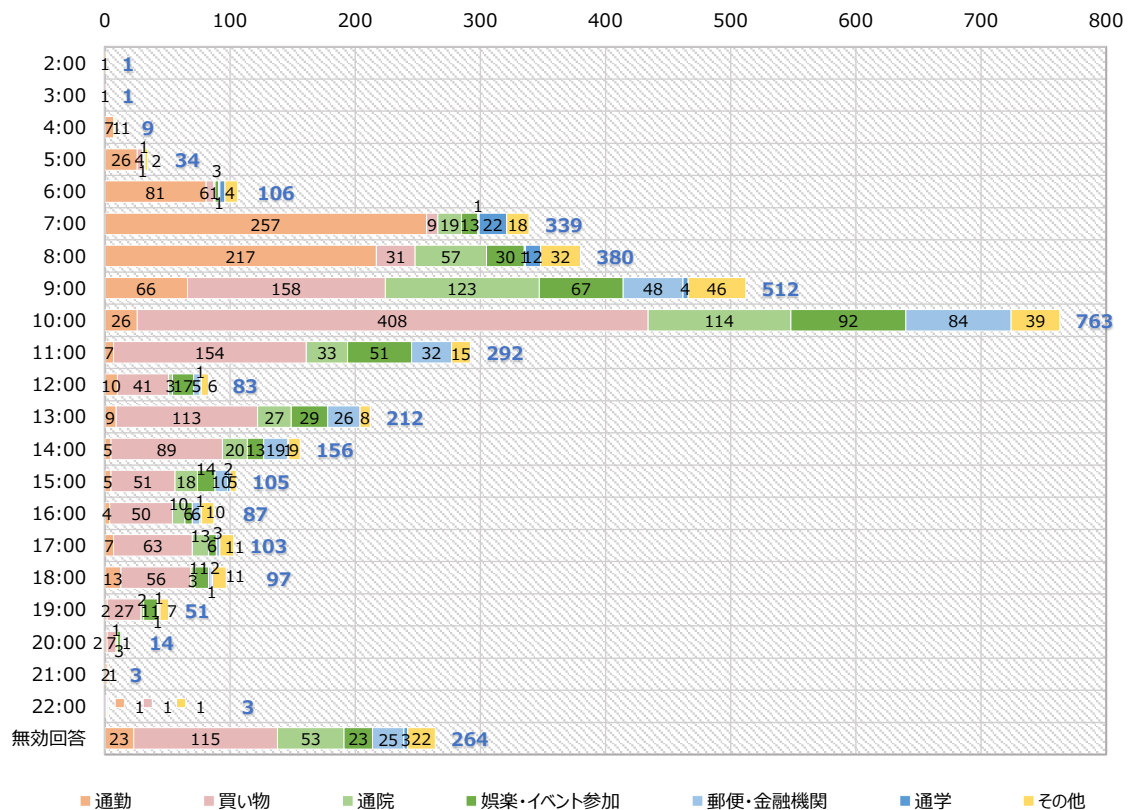


図 2-40 移動目的別の出発時間帯

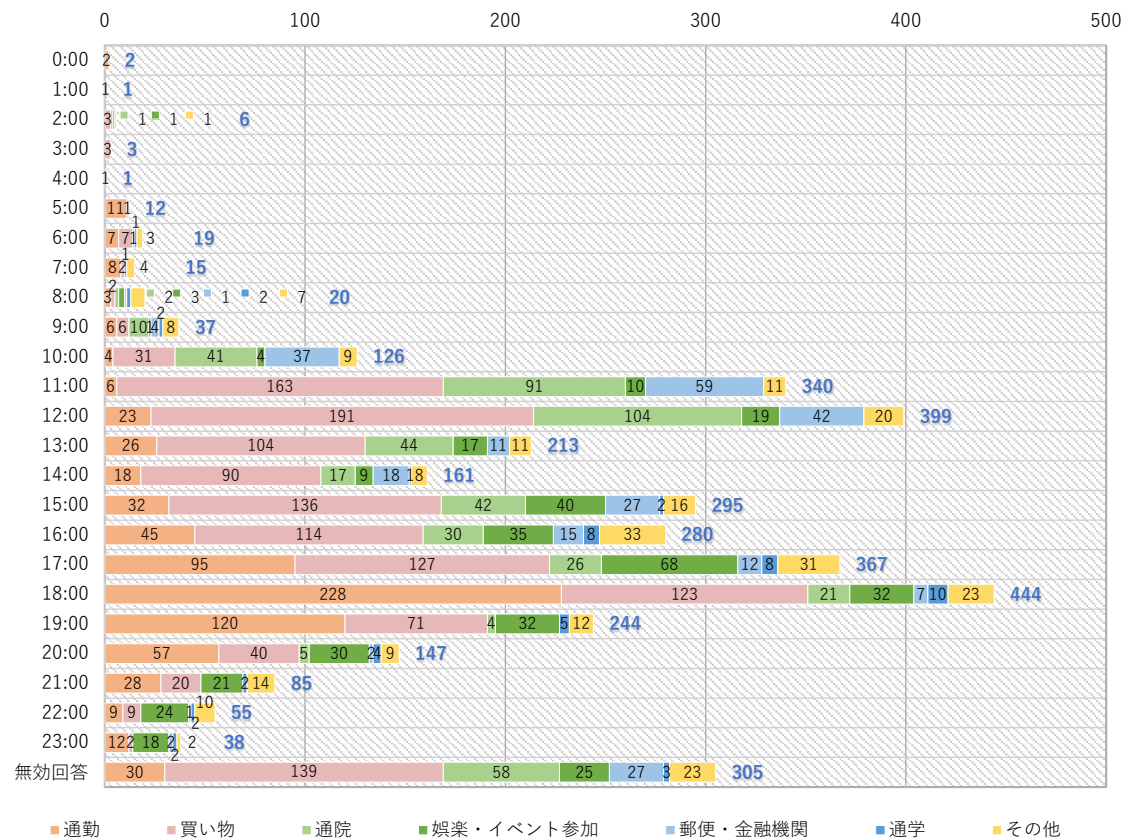


図 2-41 移動目的別の帰宅時間帯

(4) 移動に対するニーズ

- ・ 「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%と最も高い結果となりました。
- ・ 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。

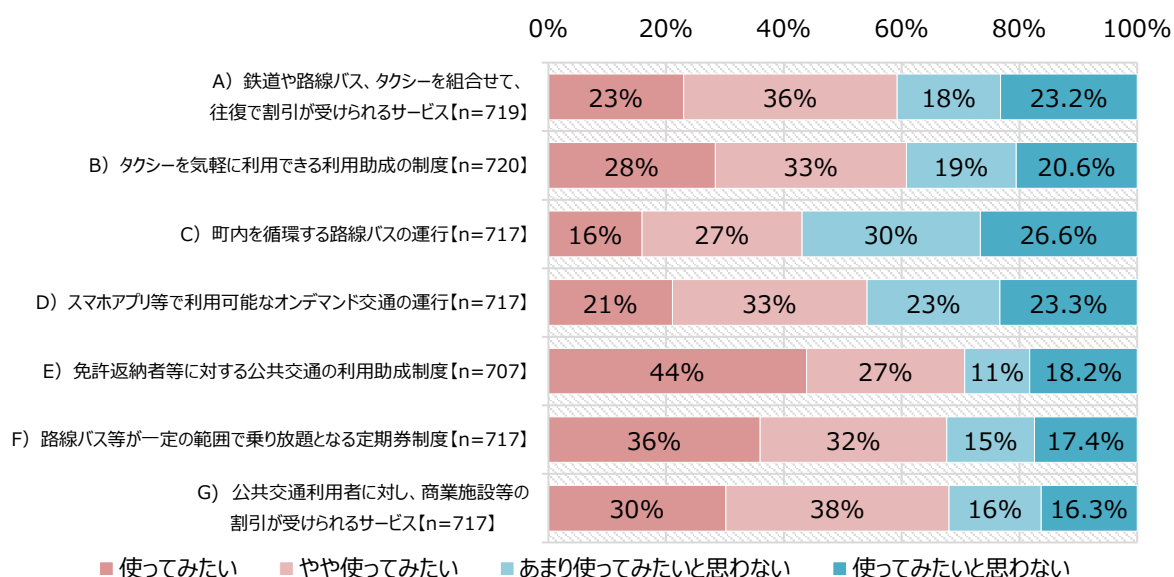


図 2-42 公共交通に希望すること

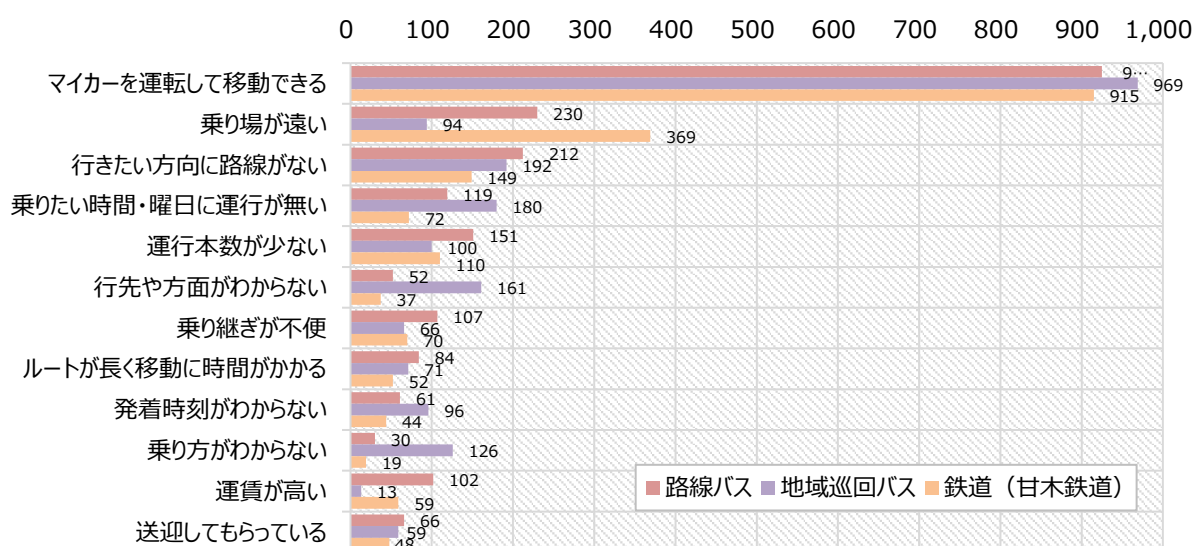


図 2-43 公共交通を使わない理由

2-5-2 乗降バス停調査

(1) 調査の概要

路線バス利用者の属性や目的地を把握することを目的として、バス乗降者を対象に調査を実施しました。

調査名	手法	調査時期	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	R5.9.6（水） （6:00～19:00）	372 票 （web : 12 票）

調査対象

- 石櫃、篠隈新道、新町のバス停の乗降客者

調査項目

- 属性（居住地、性別、年齢、職業、運転免許の有無）
- 路線バスの利用実態（利用頻度、最終目的地、路線バス利用の理由等）
- バス停まで、バス停からの移動手段
（どのような移動手段でバス停まで来たか、バス停から移動するか）
- 運賃の支払い方法

(2) 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時台の利用が多い結果となりました。
- 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%でした。
- 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、特に高校性の利用が多いです。

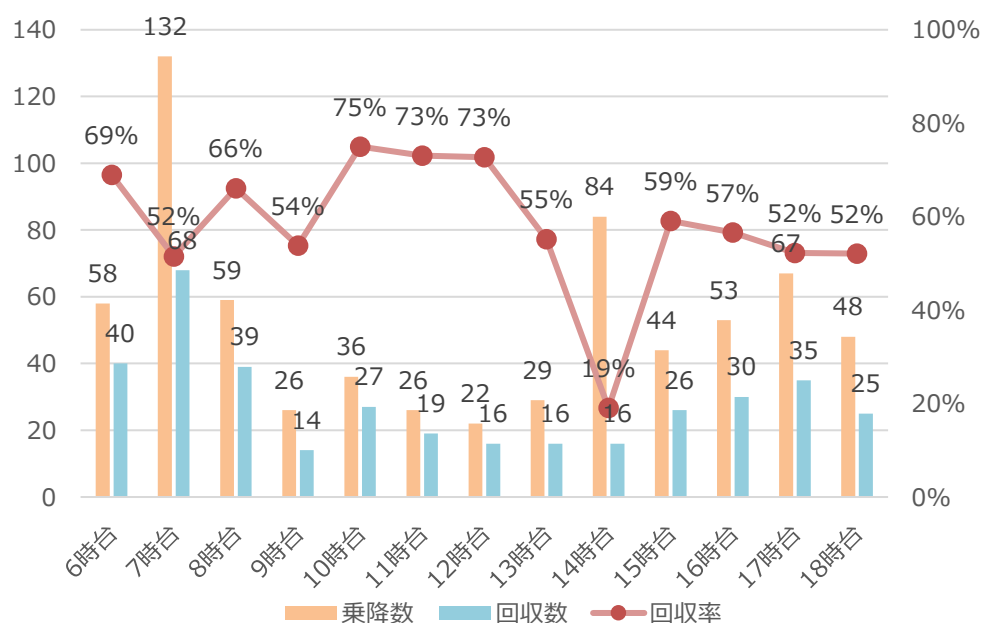


図 2-44 乗降数および回収数

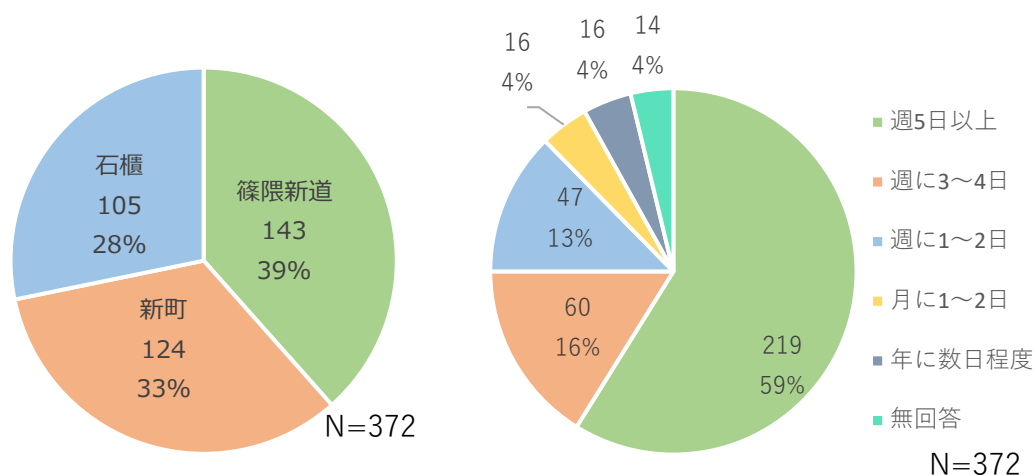


図 2-45 バス停ごとの調査票の回収数、利用頻度

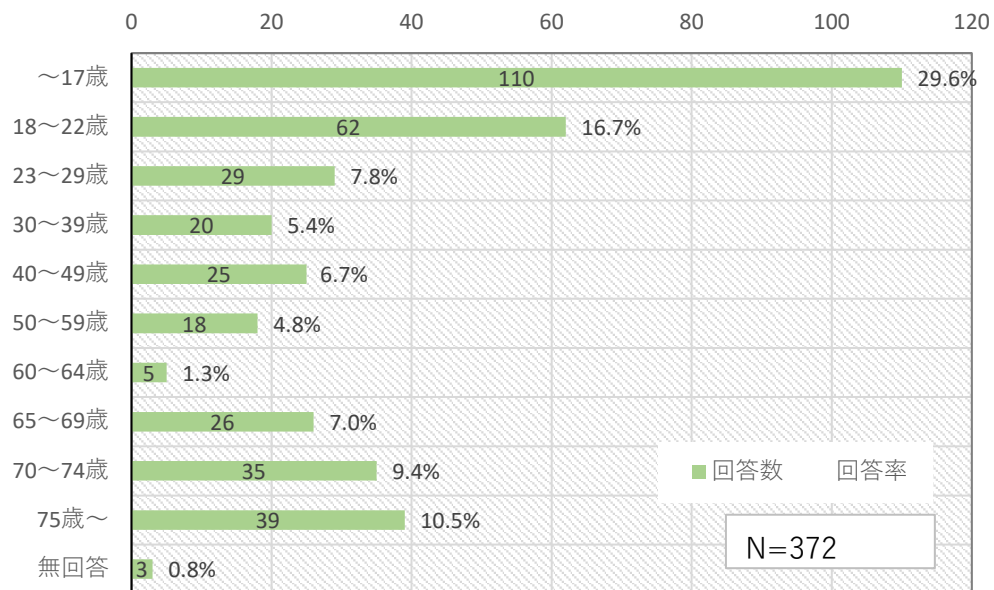


図 2-46 回答者の年齢階層

(3) 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 割ほどを占めています。
- ・ 利用者の 2 割ほどが筑前町内を最終目的地である。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」が多くを占める。「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ています。

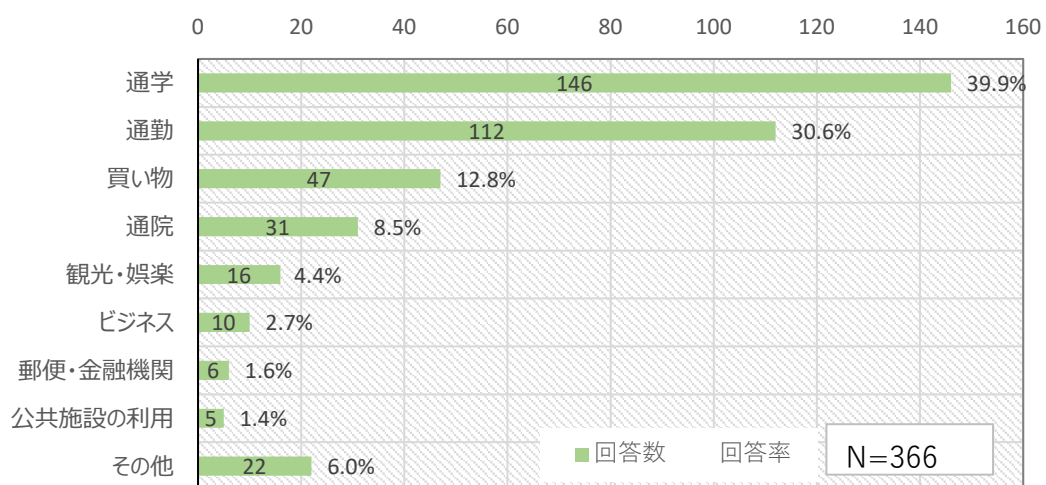


図 2-47 路線バスの利用目的

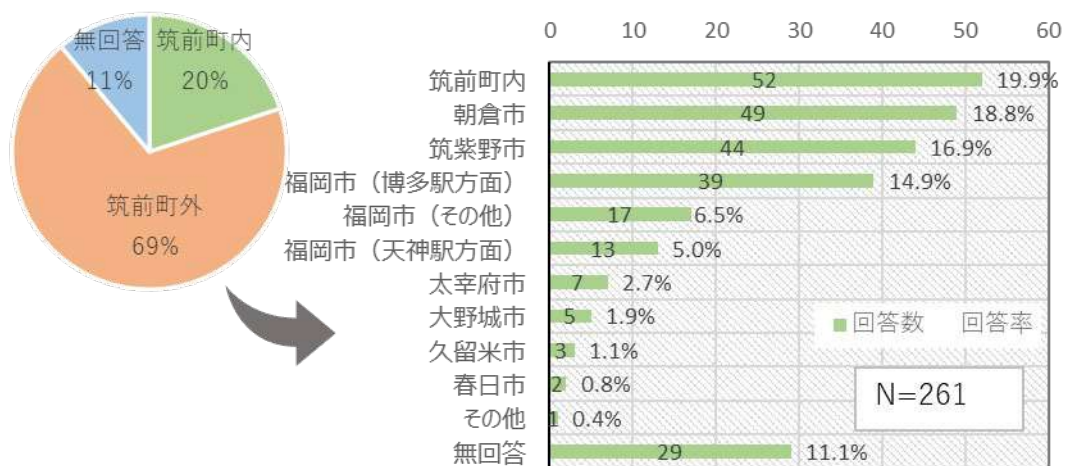


図 2-48 路線バスを使った際の最終目的地

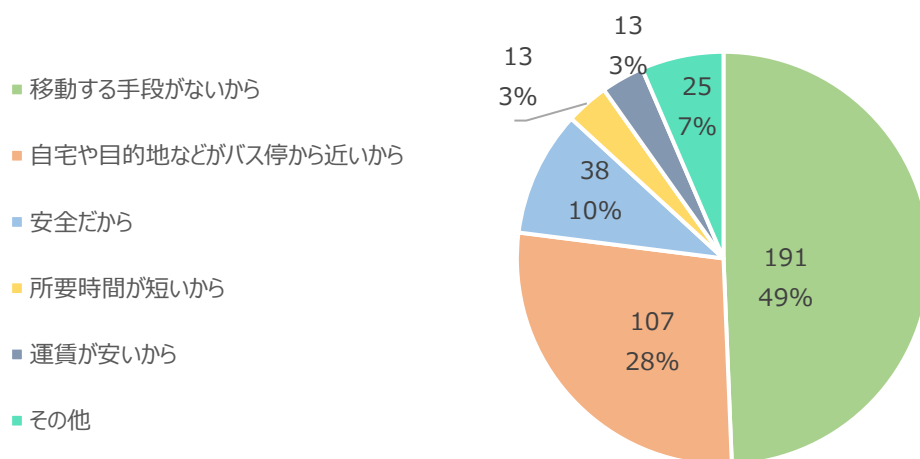


図 2-49 路線バスを使う理由

2-5-3 地域巡回バス乗込調査

(1) 調査概要

地域巡回バスの利用者属性や目的地を調査するため、乗車者に対してアンケート調査を実施しました。

調査項目	手法	調査時期	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)	R5.8.22(火)～23(水) (8:30～17:00)	全路線計：77 票

調査対象

- 地域巡回バスの利用者

調査項目

- 属性（居住地、性別、年齢、職業、運転免許の有無）
- 路線バスの利用実態（利用頻度、最終目的地、路線バス利用の理由等）
- バス停まで、バス停からの移動手段
(どのような移動手段でバス停まで来たか、バス停から移動するか)
- 地域巡回バス廃止、チョイソコちくちゃんへの導入に伴う今後の移動手段

(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ています。
- ・ 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」といった理由が多い傾向にあります。
- ・ ちくちゃんバス運行終了後の代替交通手段として、「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。

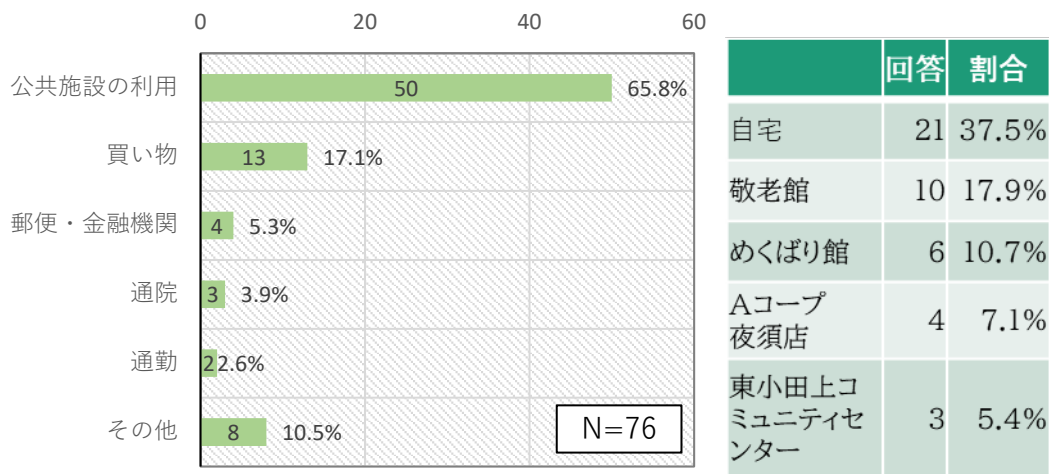


図 2-50 利用目的と目的地

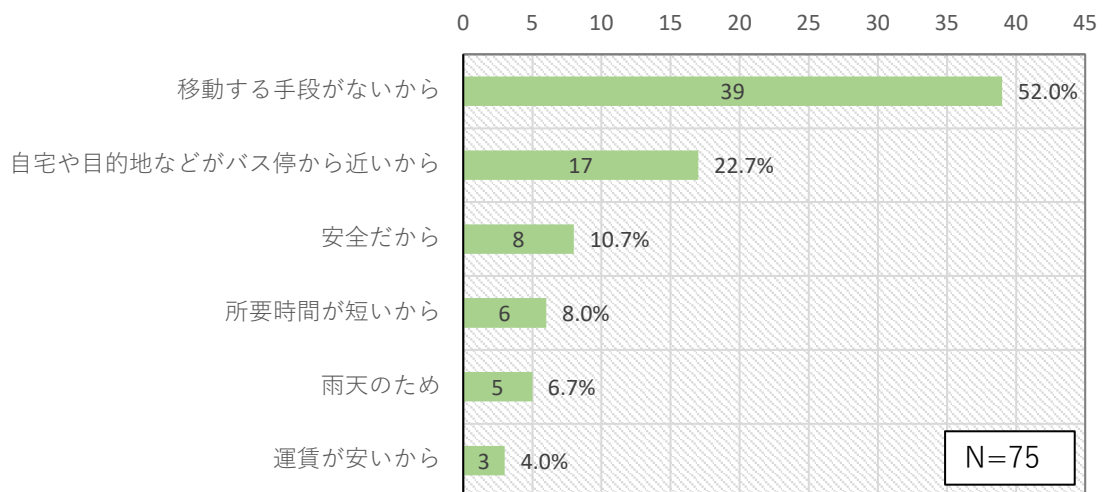


図 2-51 地域巡回バスを使う理由

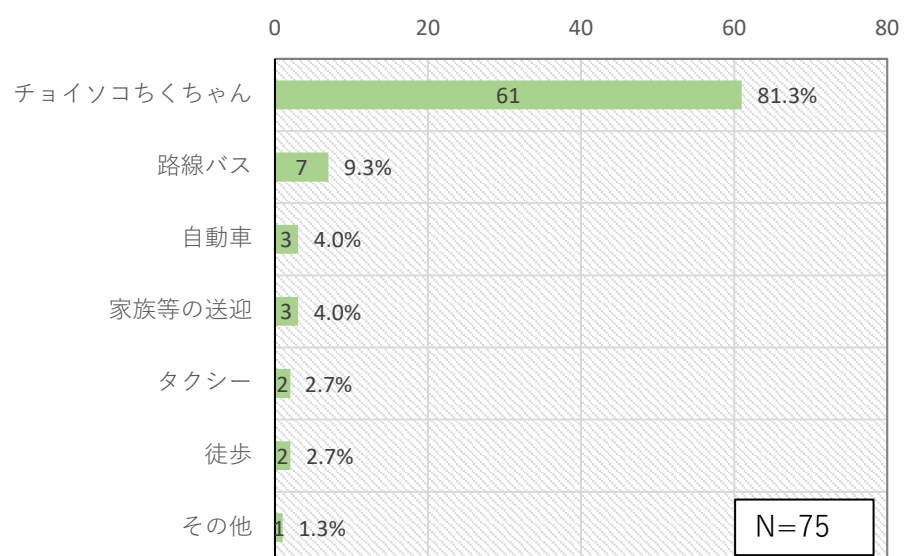


図 2-52 地域巡回バス廃止後の移動手段

2-5-4 観光施設への移動実態調査

(1) 調査概要

観光地への来訪者の移動実態を把握することを目的として、調査を実施しました。

調査項目	手法	調査時期	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）	R5.8.12（土）	175 票 （web : 19 票）
道の駅筑前 みなみの里	〃	R5.8.19（土）、 8.26（土）	299 票 （web : 3 票）
夜須高原 記念の森	〃	R5.8.26（土）	58 票 （web : 1 票）

調査対象

- 観光施設（大刀洗平和記念館、道の駅筑前みなみの里、夜須高原記念の森）の利用者

調査項目

- 属性（居住地、性別、年齢、運転免許有無、同行人数等）
- 筑前町での観光行動（来訪経験、調査地点前後に立ち寄る立ち寄った施設）
- 来訪手段（自家用車、公共交通等）
- 公共交通を利用されない理由、公共交通を利用するための要望等
- 観光施設の情報の入手方法等

(2) 回答者の属性

- ・ 福岡県からの来訪者が 8 割を占めます。
- ・ 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、そのほかは分布が分散しており、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い傾向にあります。
- ・ 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。

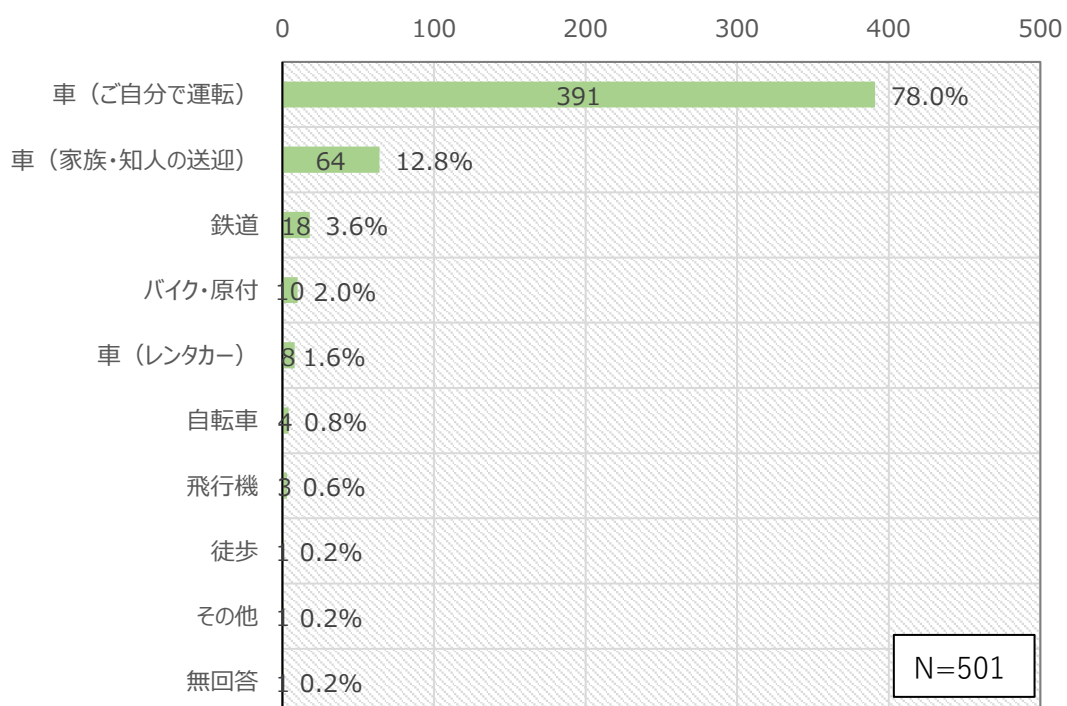


図 2-53 観光地までの移動手段

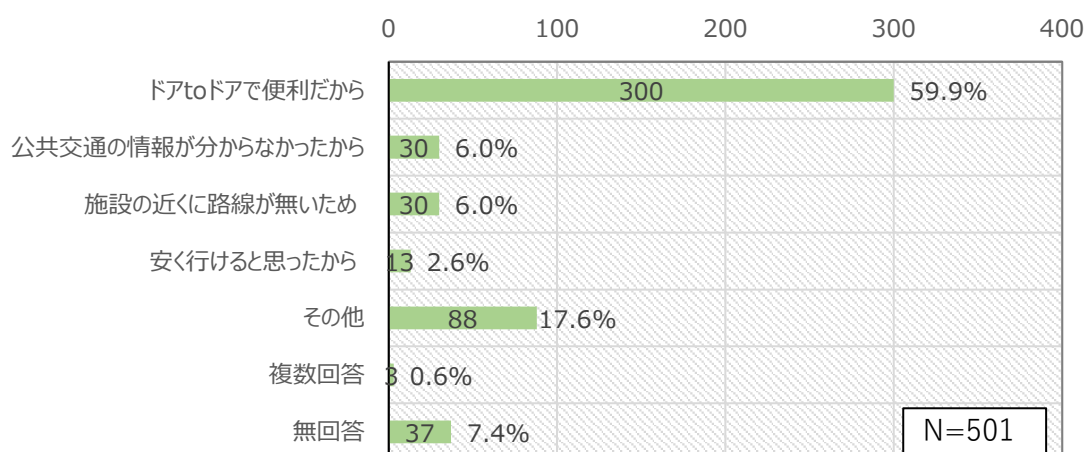


図 2-54 移動手段を選択した理由

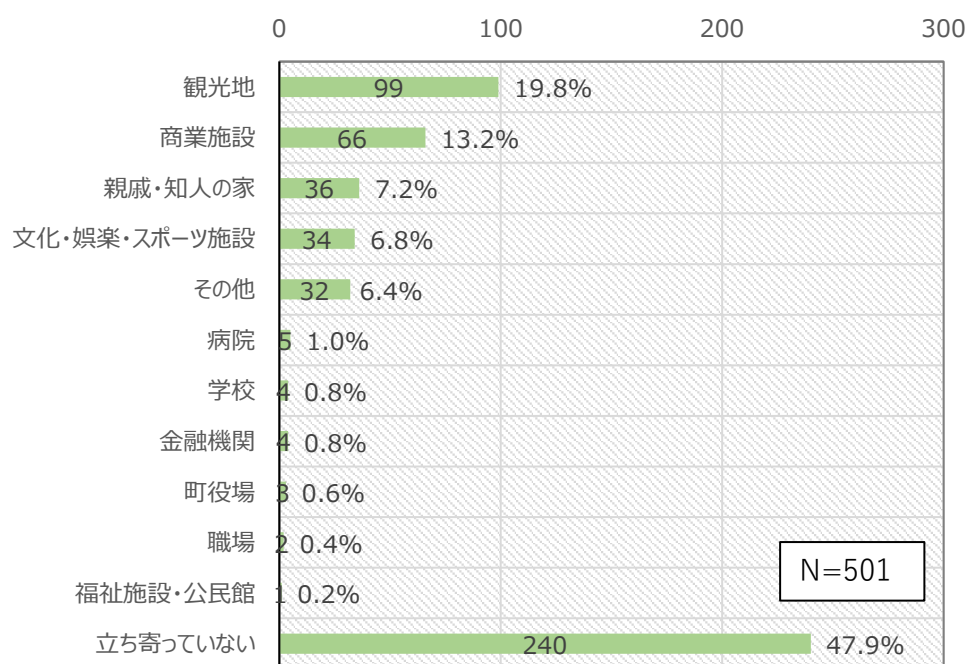


図 2-55 観光周遊の実態

2-6. 現状と課題

2-6-1 筑前町の現状と課題

(1) 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すが、令和 7（2025）年を境に減少します。国道 386 号周辺に人口は集中している傾向に、現在も将来もあります。
- ・ 近年の社会増により、人口増加がありましたが、社会増としては福岡県内からの転入が多い傾向にあります。半面、転出も福岡県が多い傾向にあります。人口においても福岡県内との強いつながりがあります。

○少子高齢化の進展

- ・ 全国的な傾向ではありますが、筑前町においても令和 17（2035）年には高齢化率 35%となる予測です。

(2) 公共交通の現状と課題

○公共交通網として居住地はカバーしているが利用者は限定的

- ・ 地域巡回バスのバス停や今後のオンデマンドバスの乗降所の設置により、公共交通の人口カバー圏域は 91%という高い水準にあります。一方で、地域巡回バスが生活の利用形態にあっていない、路線バス停までの距離が遠いなどから、カバー圏域に対する公共交通の利用者は限定的です。
- ・ 鉄道駅や路線バス停は、通勤・通学において、一定の利用があります。一方で、路線バス停や鉄道駅が遠い地域は自動車を選択する傾向が顕著です。

○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

- ・ 新型コロナウイルスが我が国の方針により第 5 類に移行したこともあり、移動需要は回復してきており、利用者は増加傾向にあります。
- ・ ただし、コロナ禍前の令和元年度に比べ令和 4（2022）年度の公共交通の利用者数は 8 割程度となっています。

○供給力の不足

- ・ 全国的な課題ではありますが、鉄道、バス、タクシー全ての公共交通において、運転士・運転手不足が課題となっており、将来的な公共交通の維持・確保に課題があります。
- ・ タクシーにおいては、需要はあるものの、運転手不足による機会損失、路線バスにおいては、西鉄バス二日市においてやむを得ない減便が発生しているところです。

○バス停上屋や駐輪場・駐車場を整備

- ・ 筑前町では、以前より、公共交通の利用環境の整備に取り組んでおり、甘木鉄道の鉄道駅におけるパークアンドライド駐車場、路線バス停周辺における駐輪場整備によるサイクルアンドライドへの取組、またバス停上屋の整備などを実施しています。

○巡回バスからオンデマンドバスへの転換

- ・ これまでは、定時定路線型の地域巡回バスで、住民の移動を確保してきましたが、利用者数の伸び悩み、利用者あたりの費用負担の年々の増加が課題となっていました。
- ・ 令和4（2022）年10月よりオンデマンドバス「チョイソコちくちゃん」を運行しており、令和5（2023）年10月には町内全域での運行を開始しました。今後、地域内交通を効率よく担うことを目指しています。

（3）町民等の移動実態

○通勤・通学は福岡市、久留米地区が多数

- ・ 筑前町には高校がないため、高校進学を機に、町外までの移動が必要となります。路線バス停調査においても、小学生を含みますが、高校生での通学利用が、みられました。
- ・ 筑前町にも産業従事者はいるものの、通勤においても筑紫野市、朝倉市、久留米市、福岡市方面への移動が多い傾向にあります。

○生活利便施設も町外への移動が多い

- ・ 買いものや通院においても、町内での移動は一定程度あるものの、筑紫野市や朝倉市方面の生活利便施設を利用している方が大半です。
- ・ その方々の移動手段は車が最も多い傾向にあります。

○自家用車移動が大半

- ・ 全ての移動において、自家用車の利用、送迎が大半を占めます。
- ・ 町民において、公共交通利用が最も多いのは通学目的で、全体の約50%を占めています。
- ・ 娯楽・イベント参加においても約40%が公共交通を利用している傾向にあります。
- ・ 自動車への依存が課題としてあげられます。

○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です。

2-6-2 我が国の社会情勢

(1) 全国的な運転手不足、労働基準に関する法改正

公共交通の担い手である運転手不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。

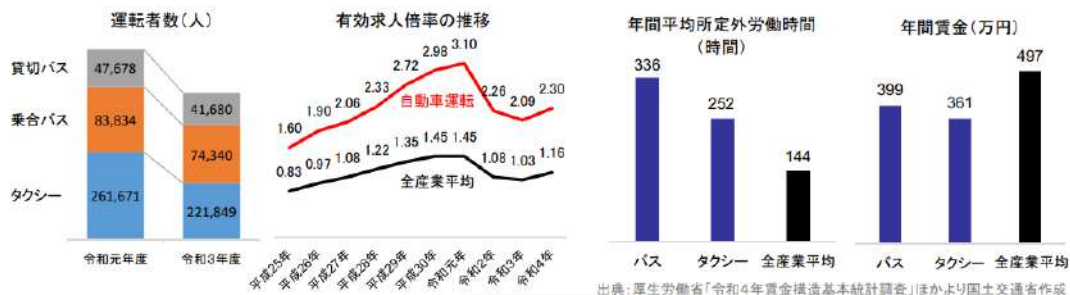
バス・タクシー事業者の人手不足について

国土交通省

○コロナ禍による旅客需要の減少により、ドライバーは約5.5万人減少。
○インバウンド回復や働き方改革の動きを見据え、ドライバーの確保が緊急的な課題。

約5.5万人のドライバーが減少、他産業に比べ人手不足が深刻化

他産業に比べ長時間・低賃金労働

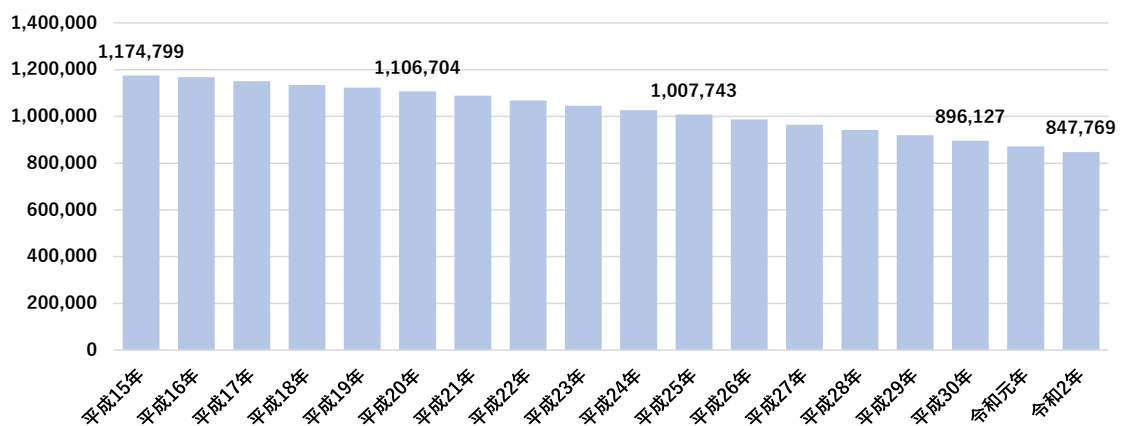


運賃改定を通じ、事業者による賃上げや職場環境の改善を実現し、早急にドライバーを確保する必要。その際、国による迅速な運賃改定審査や、PR経費、二種免許取得支援など、継続的な支援が不可欠。

2

出典：国土交通省

図 2-56 バス・タクシーの人手不足について



出典：運転免許統計

図 2-57 大型2種免許者数(全国)

また、平成 31（2019）年 4 月から順次施行されている「働き方改革関連法」があります。長時間労働が心身共にあたえる健康の阻害や過労死に至るといった長時間労働問題を是正し、ワーク・ライフ・バランスを改善すること等を目的として、労働基準法が改正され、時間外労働の上限が法律に規定されています。

自動車運転者においては、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）とありますが、自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられました。

これにより、運転士の休憩時間の確保、過重な労働時間の軽減が期待されます。一方で、勤務時間が短くなることにより、運行スケジュールや人員の確保に課題が生じることも考えられます。

表 2-7 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

	現行	改善後
1 年の拘束時間	3,380 時間	原則:3,300 時間
4 週平均 1 週、1 カ月の 拘束時間	【4 週平均 1 週間】 原則:65 時間(月換算 281 時間) 最大:71.5 時間 (月換算 309 時間)	【1 カ月の拘束時間】 原則 : 281 時間 最大 : 294 時間
1 日の休息期間	継続 8 時間	継続 11 時間を基本とし、 9 時間下限

(2) デジタル化、DX の推進

あらゆる産業において、新たなデジタル技術を使ってこれまでにないビジネス・モデルを展開する新規参加者が登場しており、こうした中で、各企業は、競争力維持・強化のために、DX（デジタルトランスフォーメーション）が必要であるとされています。

福岡県においても、移動自体を目的化しながら外出を促進、公共交通の利用をうながす MaaS(Mobility as a Service)や、無人での輸送を担う自動運転に関する実証実験が行われています。



出典：福岡県

図 2-58 MaaS 社会実験（福岡県）

出典：左：大牟田市、右：FSE モビリティ推進コンソーシアム

図 2-59 自動運転社会実験（福岡県内）

(3) 新たな生活様式の浸透

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、厚生労働省から「新たな生活様式」の実践例が提示されています。

買いものであれば、「通販も利用」公共交通機関であれば、「徒歩や自転車利用を併用する」、食事であれば、「持ち帰りや出前、デリバリーも」、働き方であれば、「テレワークやローテーション勤務」など、移動に関すること示されており、新型コロナウイルス感染症以後においても続けられている実態があります。

「新しい生活様式」の実践例

(1) 一人ひとりの基本的感染対策

感染防止の3つの基本：①身体的距離の確保、②マスクの着用、③手洗い

- ☐ 人との間隔は、できるだけ2m（最低1m）空ける。
- ☐ 会話をする際は、可能な限り真正面を避ける。
- ☐ 外出時や屋内でも会話をするとき、人との間隔が十分とれない場合は、症状がなくてもマスクを着用する。ただし、夏場は、熱中症に十分注意する。
- ☐ 家に帰ったらまず手や足を洗う。
- ☐ 人混みの多い場所に行った後は、できるだけすぐに着替える、シャワーを浴びる。
- ☐ 手洗いは30秒程度かけて水と石けんで丁寧に洗う（手指消毒薬の使用も可）。

※ 高齢者や持病のあるような重症化リスクの高い人と会う際には、体調管理をより厳重にする。

移動に関する感染対策

- ☐ 感染が流行している地域からの移動、感染が流行している地域への移動は控える。
- ☐ 発症したときのため、誰とどこで会ったかをメモにする。接触確認アプリの活用も。
- ☐ 地域の感染状況に注意する。

(2) 日常生活を営む上での基本的な生活様式

- ☐ まめに手洗い・手指消毒 ☐ 咳エチケットの徹底
- ☐ こまめに換気（エアコン併用で室温を28℃以下に） ☐ 身体的距離の確保
- ☐ 「3密」の回避（密集、密接、密閉）
- ☐ 一人ひとりの健康状態に応じた運動や食事、禁煙等、適切な生活習慣の理解・実行
- ☐ 毎朝の体温測定、健康チェック。発熱又は風邪の症状がある場合はムリせず自宅で療養



(3) 日常生活の各場面別の生活様式

買い物

- ☐ 通販も利用
- ☐ 1人または少人数ですいた時間に
- ☐ 電子決済の利用
- ☐ 計画をたてて素早く済ます
- ☐ サンプルなど展示品への接触は控えめに
- ☐ レジに並ぶときは、前後にスペース

娯楽、スポーツ等

- ☐ 公園はすいた時間、場所を選ぶ
- ☐ 筋トレやヨガは、十分に人との間隔をもしくは自宅で動画を活用
- ☐ ジョギングは少人数で
- ☐ すれ違うときは距離をとるマナー
- ☐ 予約制を利用してゆったりと
- ☐ 狭い部屋での長居は無用
- ☐ 歌や応援は、十分な距離かオンライン

公共交通機関の利用

- ☐ 会話は控えめに
- ☐ 混んでいる時間帯は避けて
- ☐ 徒歩や自転車利用も併用する

食事

- ☐ 持ち帰りや出前、デリバリーも
- ☐ 屋外空間で気持ちよく
- ☐ 大皿は避けて、料理は個々に
- ☐ 対面ではなく横並びで座ろう
- ☐ 料理に集中、おしゃべりは控えめに
- ☐ お酌、グラスやお猪口の回し飲みは避けて

イベント等への参加

- ☐ 接触確認アプリの活用を
- ☐ 発熱や風邪の症状がある場合は参加しない

(4) 働き方の新しいスタイル

- ☐ テレワークやローテーション勤務 ☐ 時差通勤でゆったりと ☐ オフィスはひろびろと
- ☐ 会議はオンライン ☐ 対面での打合せは換気とマスク

※ 業種ごとの感染拡大予防ガイドラインは、関係団体が別途作成

出典：厚生労働省

図 2-60 新しい生活様式の実践例

(4) SDGs への貢献

持続可能な開発目標 (SDGs:Sustainable Development Goals) とは、平成 13 (2001) 年に策定されたミレニアム開発目標 (MDGs) の後継として、平成 27 (2015) 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、令和 12 (2030) 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っています。SDGs は発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル (普遍的) なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。



出典：SDGs

図 2-61 SDGs

第3章 筑前町の公共交通を取り巻く問題点

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

- ・ 筑前町は、町外への移動が日常となっています。スクールバスやオンデマンドバス、タクシーなどの地域内交通の充実も念頭に置きながら、町外の目的地までを含めた、公共交通の利用案内や利用促進、情報発信が必要です。
- ・ 町外までの移動を担うこととなる幹線軸として鉄道駅、路線バス停までのアクセス性を向上させるとともに、交通結節点を設け、公共交通相互の乗り換え環境、利便性の維持向上にむけた取組が必要です。

問題点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

- ・ 全国的な人口減少下、筑前町においても将来的には人口減少が進むことが予測されているため、公共交通を利用する母数も減少していきます。
- ・ 西鉄バスが運行する国道386号や甘木鉄道といった幹線軸に人口が集中している傾向はありますが、その幹線軸から、徒歩圏よりもやや離れている地域においても、将来的に人口が増加する地域もあります。
- ・ 高齢化も進むことが予想されており、免許返納等により、現在に比べ移動への制限が大きくなる高齢者も増加することも考えられます。
- ・ 鉄道、バス、タクシーにおいて、公共交通利用者の総数が以前に比べて減少傾向にあります。

問題点③：公共交通の担い手不足

- ・ 全国的な課題ではありますが、運転士の不足は深刻です。運転士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、将来的に加速する可能性もあります。
- ・ 運転士・運転手不足については、地域での対策に限界はあるものの、対応としては急務です。

問題点④：過度な自動車依存

- ・ 町内外への移動、移動目的別においても、自動車の利用が多い傾向にあり、町民の交通は自動車により確保されています。
- ・ ただし、自動車に頼る移動体系であると、免許を返納された将来的にされる予定の高齢者や、高校進学を機に、町外までの移動が必要となる高校生などの輸送手段の確保が課題となります。
- ・ 公共交通のカバー圏域としては人口を概ねカバーしているものの、行きたい方向にバス路線がないといった理由で利用されないという理由の他、国道386号から離れた地域は、バス停・鉄道駅がないといった理由で利用されない実態がありま

す。

問題点⑤：デジタル化の浸透、高齢者への利便性の有り方

- ・ 我が国として、DX の推進など、効果的なデジタル技術の活用を推進しています。
- ・ 福岡県内においても MaaS の実践や自動運転の実証実験が取り組まれています。
- ・ 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おり、公共交通利用のデジタル化が求められています。
- ・ 一方で、令和 5 年時点で 70 歳以上の方はスマートフォンを自由に使えない、使える機能が一部といった状況であるため、高齢者への利用促進や、情報提供の有り方が課題です。

問題点⑥：公共交通の利用環境の整備

- ・ 筑前町では、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してきました。国道 386 号においてもバスカットが整備されています。
- ・ SDGs を我が国として推進する中、筑前町においても、現在の公共交通の利用環境を維持するとともに、一層のバリアフリー対応や CO2 の削減など、環境にも配慮もすることが求められています。

第4章 筑前町の持続可能な公共交通の実現に向けた基本方針・実施事業

4-1-1 基本理念

筑前町の目指す将来像「緑あふれる豊かで便利とかいなか（出典：第2次筑前町総合計画）」を踏まえるとともに、新たな地域内交通の導入、幹線軸へのアクセス性向上、利便性の向上を意図し、基本理念を設定しました。

とかいなかを支える 持続的な公共交通網の維持・再構築

4-1-2 方針の設定

基本理念を達成するための方針を3つ掲げます。

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

4-1-3 現状課題・問題点、方針を踏まえた目標および将来像の設定

方針達成するための目標を現状や問題点を振り返り5つ掲げます。

緑あふれる豊かで便利なおかいなか

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、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
- ・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
- コロナ後、利用者は戻りつつも、コロナ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・駐車場を整備
- ・鉄道駅でのP&R、バス停上屋等やC&Rを整備
- 巡回バスからオンデマンドバスへの転換
- ・R6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
- ・幹線軸の沿線外の人口は顕著であるが、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く町民の移動は自動車で確保。ただし、免許返納された高齢者や学生の移動手段の確保が課題
- ・行きたい方向にバス路線がない、幹線軸に対しては、自宅の近くにバス停・鉄道駅がないといった理由で公共交通の利用は低迷

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、スマートフォンの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 変わりゆくまちにあわせた、公共交通網の形成による定住促進

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・支線の特色を位置づけ、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。

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

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の整備改善を図り、交通結節点当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。

広域幹線軸（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。

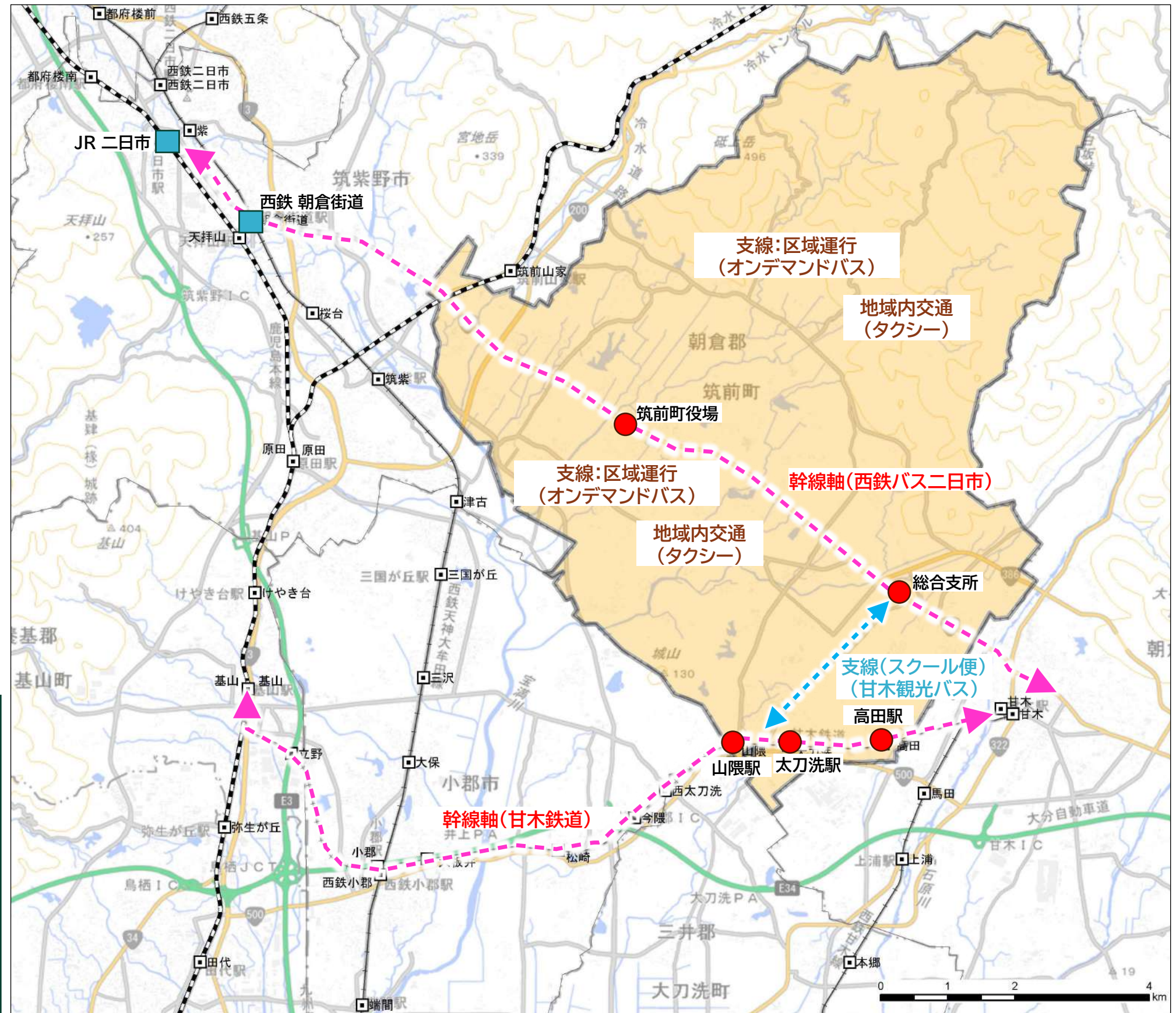
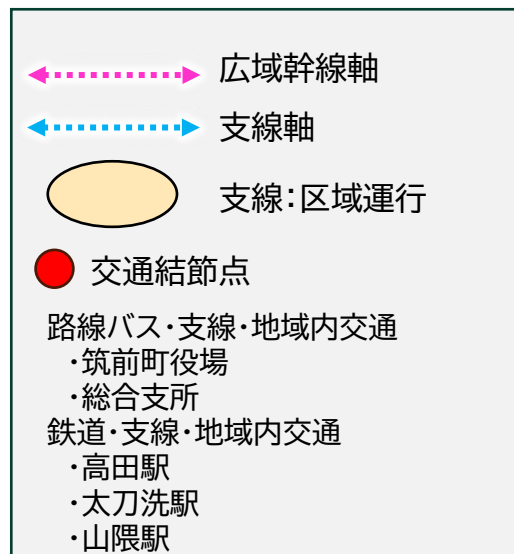


表 8 路線の位置づけ

位置付け	運行範囲	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
広域幹線	甘木駅 ～基山駅	第 1 種鉄道業	鉄道	甘木鉄道	—
広域幹線	杷木 ～JR 二日市 等	4 条乗合	路線定期運行	西鉄バス二 日市	—
支線	三輪それり ～三輪小前	4 条乗合	路線定期運行	甘木観光バ ス	—
支線：区域運 行	筑前町全域	4 条乗合	区域運行	宮原タクシー (予定)	地域内フィーダー 系統確保維持事 業

4-1-4 目標を達成するための実施事業の設定

(1) メリハリと特色を持たせた公共交通網の再構築

事業名	地域公共交通の最適な組み合わせの推進				
事業概要	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。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通会議 交通事業者	準備	協議・実施		

事業名	AI・ICT を活用したオンデマンドバスの導入																					
事業概要	町内移動の利便性向上および財政負担の軽減、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 5（2023）年 10 月 3 日には、筑前町全域での運行を開始しました。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、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。  オンデマンドバス 「チョイソコちくちゃん」 町内全域運行開始  「チョイソコちくちゃん」出発式 チョイソコちくちゃんの運行開始 出典：広報ちくぜん																					
実施主体 実施時期	<table><tr><th rowspan="2">実施主体</th><th colspan="5">スケジュール</th></tr><tr><th>令和 6 年度</th><th>7 年度</th><th>8 年度</th><th>9 年度</th><th>1 0 年度</th></tr><tr><td>公共交通会議 交通事業者</td><td colspan="5">有償運行</td></tr></table>					実施主体	スケジュール					令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	1 0 年度	公共交通会議 交通事業者	有償運行				
実施主体	スケジュール																					
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	1 0 年度																	
公共交通会議 交通事業者	有償運行																					

事業名	鉄道活性化のための沿線自治体との連携																						
事業概要	甘木鉄道の沿線自治体（朝倉市、大刀洗町、小郡市、基山町）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。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律による「ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充」への取組も支援します。 甘木鉄道に対しては、必要に応じて、周辺市町とともに経営支援を行い、路線の維持・確保に努めます。																						
	 出典：甘木鉄道公式 X  出典：小郡市観光協会																						
実施主体 実施時期	<table><tr><th rowspan="2">実施主体</th><th colspan="5">スケジュール</th></tr><tr><th>令和6年度</th><th>7年度</th><th>8年度</th><th>9年度</th><th>10年度</th></tr><tr><td rowspan="2">公共交通会議 沿線自治体 甘木鉄道</td><td colspan="5" rowspan="2">検討・協議・調整・実施</td></tr><tr></tr></table>						実施主体	スケジュール					令和6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	公共交通会議 沿線自治体 甘木鉄道	検討・協議・調整・実施				
	実施主体	スケジュール																					
令和6年度		7年度	8年度	9年度	10年度																		
公共交通会議 沿線自治体 甘木鉄道	検討・協議・調整・実施																						

事業名	ハブ機能を持つ拠点の検討				
事業概要	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。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和6年度	7年度	8年度	9年度
	公共交通会議 交通事業者	検討	協議・実施		

(2) 町民・地域・民間とで公共交通を考える場づくり

事業名	利用促進のための住民説明会・出前講座・公共交通利用体験会の開催					
事業概要	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ス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。 公共交通を活用した“おでかけ”きっかけづくり 「大人の社会見学」 事業のねらい：日々の生活に公共交通を これまで3年間実施（平成26年～28年） ■参加者：各地区の高齢者 10～20名程度/年 ■実施主体：豊後大野市、大分大学大井ゼミ、県立三重総合高等学校 <平成26年度> <平成27年度> <平成28年度> 写真：平成28年11月8日実施 コミュニティバス利用定着事業「大人の社会見学」 公共交通体験会「大人の社会科見学」 出典：豊後大野市					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	公共交通会議 筑前町（企画課）	検討・協議・調整・実施				

事業名	福祉施策と連携した利用促進					
事業概要	筑前町では、社会福祉協議会と連携しながら、地域支援事業（総合事業）として「元気になる学校」等、リハビリや食事と共に、買い物を送迎込みで高齢者を支援する事業やいきいきサロンなどを実施している。 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。  出典：社会福祉協議会だより					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	公共交通会議 筑前町（福祉課）	企画	協議・調整・実施			

事業名	教育施策と連携した利用促進						
事業概要	小・中・高生及び保護者を対象とし、公共交通の利用促進を図るモビリティマネジメントについて、教育施策と連携して取り組んでいきます。 筑前町から高校に通学する際は、町外に出ることが必要であるため、高校進学を機に公共交通の利用を促進することを目的とした、高校通学マップの作成や、甘木観光バスが運行を担うスクール便の確保・維持を行うとともに、PTA 等と連携し、バスの乗り方教室の取組を支援します。  出典:久山町  延岡市での小学生へのバスの乗り方講座 出典：公共交通の勘所（九州運輸局資料）						
実施主体 実施時期	実施主体		スケジュール				
			令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度
	公共交通会議 筑前町（教育課） 教育委員会		協議・調整・実施				

(3) 移動サービスの持続性向上

事業名	AI オンデマンドバス等の運行水準の適正化					
事業概要	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、路線バスの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。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	公共交通会議 交通事業者	見直し（各年）				

事業名	商業施設・観光施策と連携した公共交通利用促進策					
事業概要	商業施設、観光施策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を検討し、多様な利用を目指した公共交通の利用促進を図ります。 また、福岡県で取り組む MaaS など、移動の DX に関しても研究し、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。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	公共交通会議 商業施設等 交通事業者	企画	協議・実施			



出典:福岡県

事業名	高齢者運転免許自主返納支援事業の推進				
事業概要	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。 【支援内容（令和 6 年 1 月時点）】 対象者 1 人につき 1 回限り、次の①②③のうち 1 つ交付（1 万円相当） ①路線バス IC 乗車カード IC カード代が 500 円かかりますので、9,500 円分が使用できます。 お持ちのカードには入金できません。 ②町指定業者のタクシー利用券 指定業者、利用券について詳細はお問い合わせください。 ③甘木鉄道の回数乗車券 申請後、後日のお渡しとなります				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	公共交通会議 筑前町 （環境防災課）	協議・調整・実施			

(4) 環境にも配慮した利用しやすい公共交通の整備

事業名	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																					
事業概要	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。  パークアンドライド駐車場  サイクルアンドライド駐輪場																					
実施主体 実施時期	<table><tr><th rowspan="2">実施主体</th><th colspan="5">スケジュール</th></tr><tr><th>令和 6 年度</th><th>7 年度</th><th>8 年度</th><th>9 年度</th><th>1 0 年度</th></tr><tr><td>筑前町（企画課）</td><td>企画</td><td colspan="4">検討・協議・調整・実施</td></tr></table>					実施主体	スケジュール					令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	1 0 年度	筑前町（企画課）	企画	検討・協議・調整・実施			
実施主体	スケジュール																					
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	1 0 年度																	
筑前町（企画課）	企画	検討・協議・調整・実施																				

事業名	待合環境の維持管理と整備					
事業概要	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。					
						
	篠隈新道のバス停					
	【篠隈新道バス停概要】 バス待合所を町のシンボルにと、巨大わらがしを毎年製作している「筑前若者会」へデザインの提供を依頼し、他にはないおしゃれで機能的なバス待合所を設置 ● 外装と中のベンチには福岡県産の杉を使用 ● 6つの USB ソケットと 3 つのコンセントを備え、屋根の太陽光パネル (1.8kw) で発電した電気で、スマートフォンなどの充電ができます。 ● 壁には全身鏡が取り付けられています。					
	実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
			令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	公共交通会議 交通事業者	検討・協議・調整・実施				

事業名	車両のバリアフリー化、環境負荷軽減				
事業概要	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。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	筑前町（企画課） 交通事業者	企画	検討・協議・調整・実施		

(5) 利用者へのわかりやすい情報提供

事業名	路線図（町外交通を含む）や時刻表の作成					
事業概要	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。    出典：久留米市 出典：岡垣町					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	公共交通会議	企画	協議・実施			

事業名	利用促進のための PR イベントの実施				
事業概要	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。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	公共交通会議 交通事業者	企画	協議・実施		

事業名	多様な媒体を活用した広報活動				
事業概要	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。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和6年度	7年度	8年度	9年度
	筑前町（企画課）	企画	協議・実施		

第5章 計画の達成状況の評価

5-1-1 数値目標の設定

本計画の達成状況进行评估するため、公共交通の目指す目標ごとに評価指標及び目標値を定めます。なお、目標値は計画期間最終年度である令和10年度を目標年度とします。

(1) メリハリと特色を持たせた公共交通網の再構築

評価指標	設定根拠	基準年 令和4年度を基本	目標値 令和10年度
公共交通の年間利用者数 (令和元年度比)	鉄道・バス・地域内交通の利用者数について、人口減少下に係るものの、コロナ前の水準を目指すことで公共交通へのニーズを計る。	約85%※	100%※
オンデマンドバスの収支率	新たな地域内交通として、効率化を図りながら収支率の向上を目指す。	-	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

(2) 町民・地域・民間とで公共交通を考える場づくり

評価指標	設定根拠	基準年 令和5年度を基本	目標値 令和10年度
出前講座等の開催件数	公共交通に関する情報提供や乗り方教室等のために、出前講座等の実施回数を指標とする。	2回/年	6回/年
モビリティマネジメント※の実施回数	小中高校生、保護者をターゲットとした公共交通の利用促進（高校進学先までの公共交通の案内等）の実施回数を指標とする。	-	5回 (1回/年)
住民一人当たりの公的資金投入額	利用者1人あたりの公共交通の財政負担額を踏まえて、収支状況を計り、交通サービスの最適化状況を判断する。	1,450円/年	1,400円/年

(3) 移動サービスの持続性向上

評価指標	設定根拠	基準年 令和 4 年度を基本	目標値 令和 10 年度
オンデマンドバスの 利用者数 (巡回バスからの転換; 令和元年度比)	地域巡回バスの代替としての機能、運行効率化での利用者数の変化を踏まえて、オンデマンドバスに関するニーズを計る。	—	130%
商業・観光施設と連携した取組数	利用促進事業の実施回数を踏まえて、他分野・関係者との連携に基づく公共交通の浸透状況を計る。	-	10 件 (2 件/年)
高齢者運転免許 自主返納支援事業 申請数	高齢化の進展及びニーズを考慮の上、事業内容等の検討を行い、事業を実施する。	92 件	100 件

(4) 環境にも配慮した利用しやすい公共交通の整備

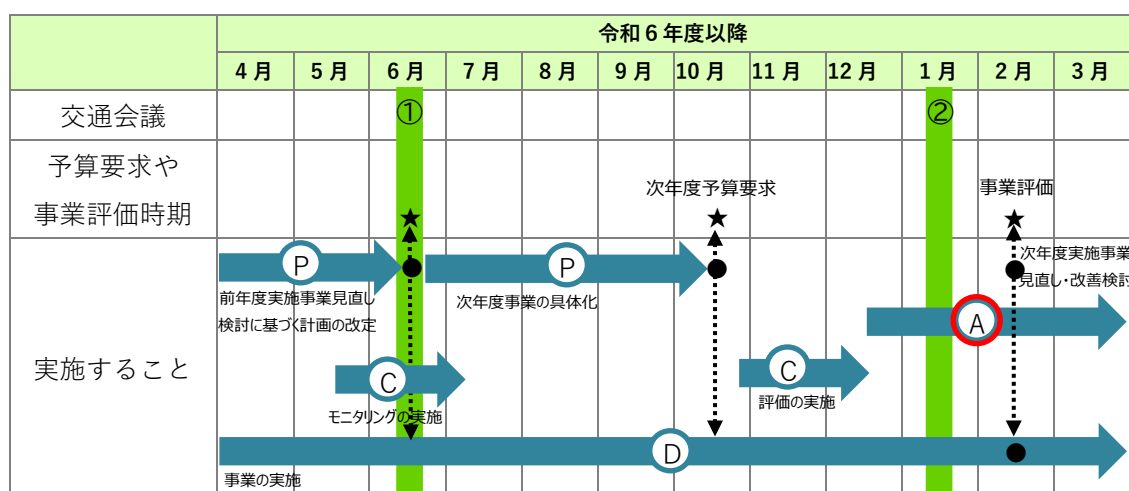
評価指標	設定根拠	基準年 令和 4 年度を基本	目標値 令和 10 年度
拠点施設の箇所数	現状、整備可能な箇所には設置していることも踏まえ、利便性向上にも取り組みながら、現状を維持するための利用を促すことで、利用環境の維持を計る。	19 箇所	19 箇所 現状維持
パークアンドライド駐車場、サイクルアンドライドの駐輪場等の利用促進	整備された結節機能を町民に有効に利用してもらうことや利用のマナー等を周知し、公共交通の利用促進を計る。	-	1 回/年

(5) 利用者へのわかりやすい情報提供

評価指標	設定根拠	基準年 令和 4 年度を基本	目標値 令和 10 年度
広報媒体への案内・掲載	定期的な情報発信を行うことで町民等への周知を行うことを指標とする。	不定期	1 回／月

5-1-2 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、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り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）、新たな取り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進めます。このサイクルの継続的实施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができます。



5-1-3 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 利用状況などのデータの収集・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	公共交通機関の積極的な利用 情報受信など積極的な公共交通に対する関心 地域における要望などの取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例などの情報提供 行政及び交通事業者の人材育成