

久山町地域公共交通計画

【素案】

令和 3 年 11 月

久山町

目次

第1章	計画策定の背景と目的	1
1-1	計画策定の趣旨	1
1-2	計画の位置づけ	2
1-3	計画の対象区域	2
1-4	計画期間	2
第2章	久山町の現況	3
2-1	人口動態	3
2-1-1	人口の推移	3
2-1-2	久山町の人口の現状	4
2-1-3	今後の高校生の人口予測	5
2-1-4	地区毎の高齢化の状況	6
2-1-5	人口分布	7
2-1-6	高齢者人口分布	8
2-1-7	生活利便施設の立地状況	9
2-2	久山町の公共交通の現状	10
2-2-1	町内の公共交通網	10
2-2-2	町内の公共交通利用状況	14
2-2-3	イコバスの利用状況	15
2-2-4	久山町公共交通の再編の変遷とその効果	21
2-3	交通空白地域の状況	24
第3章	上位・関連計画との整合性	25
3-1	第3次久山町総合計画後期基本計画	25
3-2	第2期久山町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	27
3-3	久山町都市計画マスタープラン	28
第4章	地域住民の移動ニーズ	29
4-1	久山町地域公共交通計画策定のために実施した調査など	29
4-2	各調査の結果概要	30
4-2-1	調査一覧	30
4-2-2	住民アンケート調査結果	31
4-2-3	高校生アンケート調査結果	35
4-2-4	グループインタビュー調査結果	39
4-2-5	イコバス乗込み調査結果	40
4-2-6	交通事業者ヒアリング調査結果	43
4-3	調査結果（まとめ）	44
4-3-1	現状把握の結果と課題	44
4-3-2	調査結果のまとめ	45
第5章	久山町地域公共交通網形成計画の検証	46
第6章	問題点と課題の整理	47
6-1	公共交通利用のターゲット別の問題点	47
6-1-1	免許保有を続ける高齢者の増加	47

6-1-2 増加する通学需要と送迎への依存	48
6-2. 地域公共交通の問題点	49
6-2-1 交通空白地域の存在	49
6-2-2 町外移動の際の乗り継ぎへの抵抗感.....	50
6-2-3 町外移動時の乗り継ぎ拠点利用における地域的な偏り.....	51
6-2-4 高齢者の買い物移動のニーズに十分対応できていない町内巡回.....	52
6-2-5 ターゲット別の適切な公共交通に関する情報提供不足.....	53
6-3. 社会的な問題点.....	54
6-3-1 深刻な運転士不足.....	54
6-3-2 公共交通分野全般の収益性悪化.....	55
6-4. 各種調査結果と現状の問題点、今後の課題整理と基本方針との関係.....	56
第7章 基本的な方針と計画の目標.....	57
7-1. 基本方針.....	57
7-2. 計画の目標.....	58
7-3. 久山町における公共交通の将来像.....	59
第8章 実施事業.....	60
8-1. 町外への円滑な移動を支える幹線の維持・改善.....	62
8-2. 利便性と効率性の両立に向けた町内交通の再編・改善.....	63
8-3. 利用促進・利用転換による持続可能な公共交通運営.....	65
第9章 計画の達成状況の評価.....	67
9-1. 数値目標.....	67
9-2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	69
9-3. 計画の推進体制.....	69

第1章 計画策定の背景と目的

1-1. 計画策定の趣旨

久山町の公共交通は、路線バスにより町内外を連絡するとともに、地域内の移動手段として、町のコミュニティバス「イコバス」を運行しています。

本町では、福岡都市圏に位置することから人口が増加基調にあり、近年でも宅地開発により若年世代の移住・定住がみられ、通勤・通学者への移動手段の確保が重要となっています。その一方で、高齢化の進行もみられ、町内移動を中心とした買い物などの生活行動を支える移動手段の確保も必要となっています。

そこで、平成28年度に「久山町地域公共交通網形成計画」を策定し、町内外の幹線バス路線の確保と、町内を巡回するバス路線の充実を図ってきました。同計画の期間中には、町内の主要なバス路線であった西鉄バスの町内区間の大部分が廃止され、その対応策としてイコバス幹線系統の運行や、西鉄バスとイコバスとの結節点となるトリアスでの乗り継ぎ拠点の整備、町内巡回の2台体制化など、町民の移動ニーズに応じた移動手段の確保に努めてきました。

一方、町を取り巻く環境としては、将来推計を上回る人口増加や高齢者等の移動弱者の増加等により人口構造が変化していることに加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による地域公共交通の事業環境の悪化を受け、利便性と効率性が高い持続可能な公共交通体系を構築することが必要とされてきています。

また、国においては令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わり、まちづくりとの連動性の確保や輸送資源の総動員等の視点が重視・付加された「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

これらの状況を踏まえつつ、「久山町地域公共交通網形成計画」の検証を行った上で、令和4年度以降の公共交通の新たなマスタープランとなる「久山町地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

本計画では、人口構造の変化や公共交通の利用状況、町民・来訪者の移動ニーズ等の調査結果を分析することで得られた課題を整理し、今後の社会環境の変化を見据えながら、変化に柔軟に対応できる「持続可能な公共交通体系」を構築することを目的としています。

また、策定にあたっては、公共交通の利用促進・需要創出を積極的に図るために、観光・福祉・健康・教育など、さまざまな分野と連携し、横断的な対策を計画に位置付けていきます。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、久山町第4次総合計画を上位計画とした計画であるとともに、第2期久山町町・ひと・しごと創生「人口ビジョン・総合戦略」や都市計画マスタープランなどの関連計画、県及び周辺自治体の公共交通関連計画などとの整合性を図り、国が策定する公共交通の基本方針などに即しながら策定します。

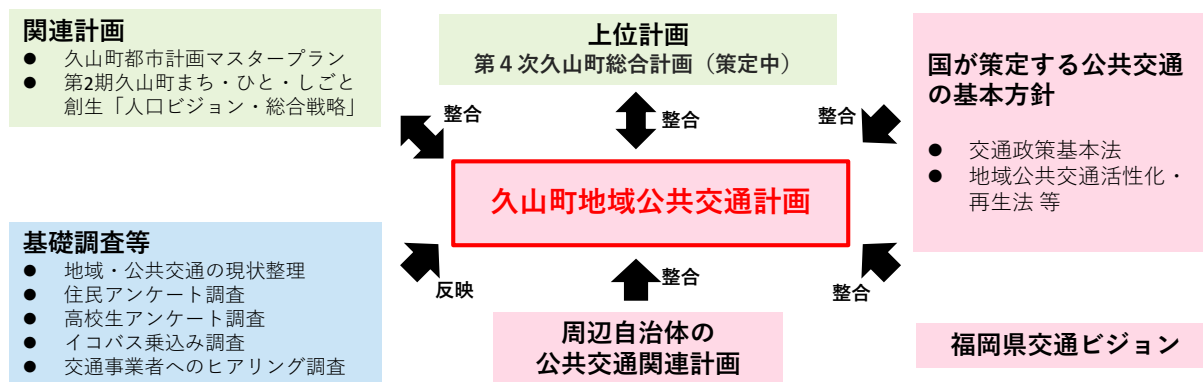


図 1 上位計画・関連計画との位置づけ

1-3. 計画の対象区域

町全域にかかる公共交通の課題の解決が必要であるため、久山町全域を対象区域とし、町内を運行する全公共交通（イコバス、西鉄バス、JR九州バス、タクシー）を計画の対象とします。

1-4. 計画期間

令和4年4月から令和9年3月までの5年間を計画期間とします。

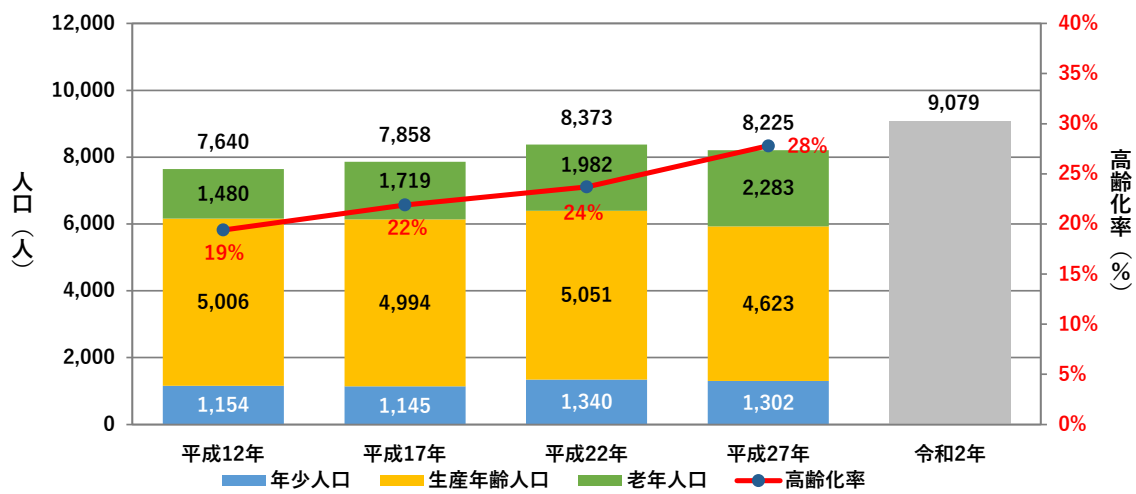
第2章 久山町の現況

2-1. 人口動態

2-1-1 人口の推移

本町の人口は、平成27年までやや増加基調で推移してきましたが、平成27年から令和2年にかけての5年間では、主に町内の宅地開発に伴う社会増により人口が大幅に増加し、令和2年の人口は9,079人と、5年間で871人増加しました。

子育て世代を中心とした移住・定住により、生産年齢人口とともに年少人口も増加しており、老年人口もやや増加したものの、高齢化率は3割弱のまま推移しています。



資料：総務省「国勢調査」

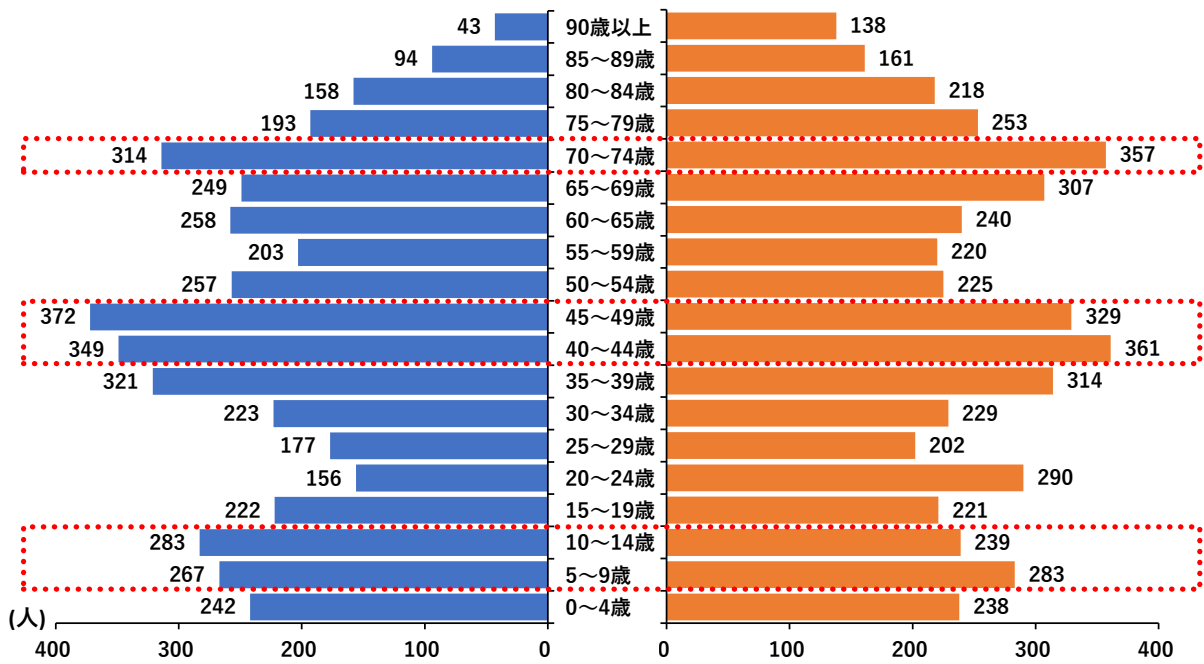
図2 人口の推移

※令和2年の年齢区分別の人口は、国勢調査の確定値が公表された後、差し替えます。

2-1-2 久山町の人口の現状

本町の人口について、令和3年4月末の住民基本台帳によれば、70歳代、40歳代、10歳前後の3段階に分かれてピークが存在しています。

今後、75歳以上の後期高齢者層の増加も見込まれますが、勤労世代による通勤移動が継続的に見込まれることや、若年層では現在ピークとなっている小学生～中学生の進学に伴う高校等への通学ニーズが高まってくることが想定されます。



資料：住民基本台帳（令和3年4月）

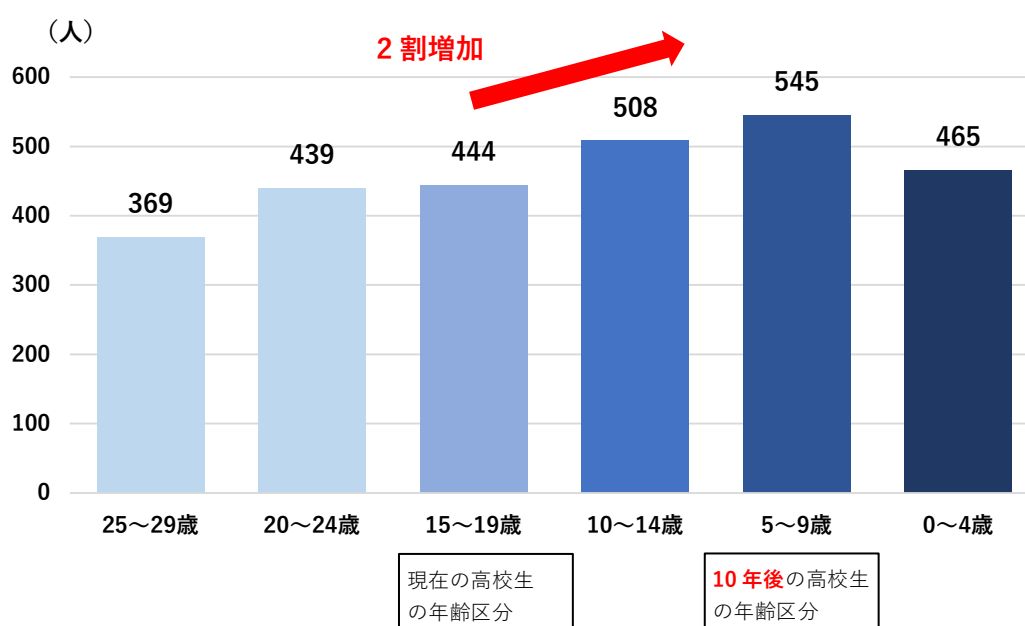
図3 久山町の人口の現状（5歳毎）

2-1-3 今後の高校生の人口予測

久山町では、福岡都市圏に位置することや近年の宅地開発により子育て世代を中心とした世代の移住・定住が進んでいます。

令和3年4月時点では高校生を含む15～19歳の人口は444人となっていますが、10～14歳は508人、5～9歳は545人と、現在は小学生低学年から未就学児の世代の人口が多くなっており、このままの人口構成が推移した場合、10年後の高校生の世代は約2割増加が見込まれます。

そのため、高校生を中心とした若年層の町外に向けた公共交通ニーズは増加すると考えられます。



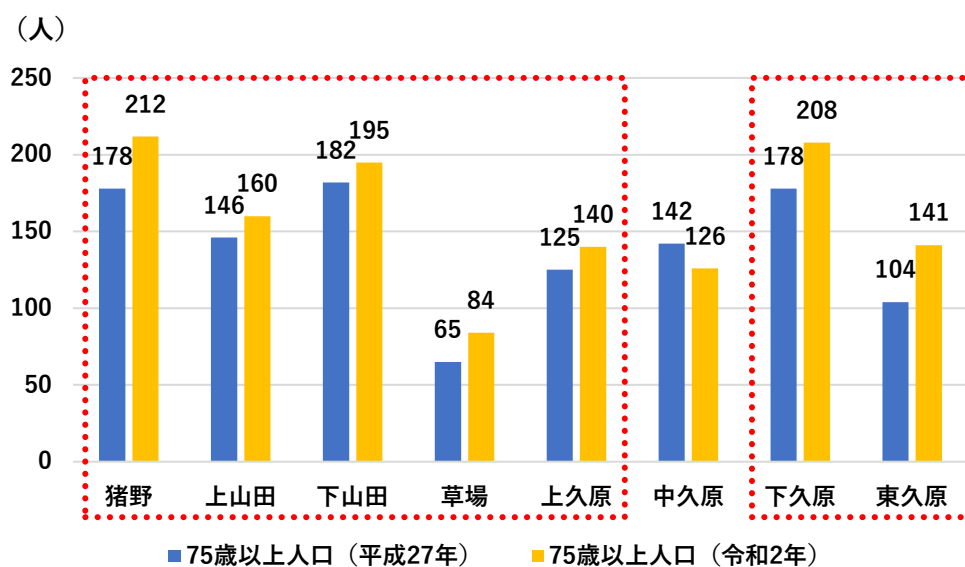
資料：住民基本台帳（令和3年）

図4 年齢区分別人口データ（令和3年4月時点）

2-1-4 地区毎の高齢化の状況

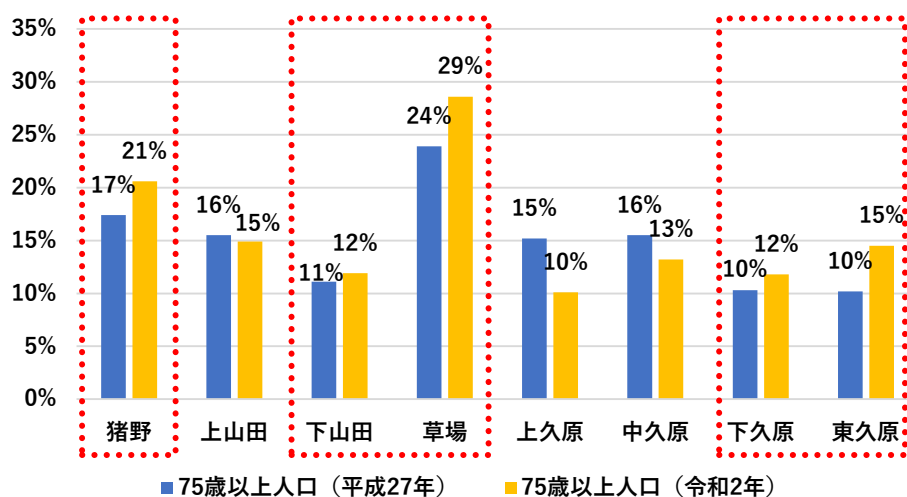
75歳以上の後期高齢者層についてみると、平成27年から令和2年の5年間で中久原を除く7地区において、75歳以上の人口が増加しています。

また、各地区における75歳以上人口の占める割合は、上山田、上久原、中久原を除く5地区において増加しており、自家用車での移動が困難になる方の増加が懸念されます。



資料：住民基本台帳（平成27年、令和2年）

図5 地区別75歳以上人口の推移



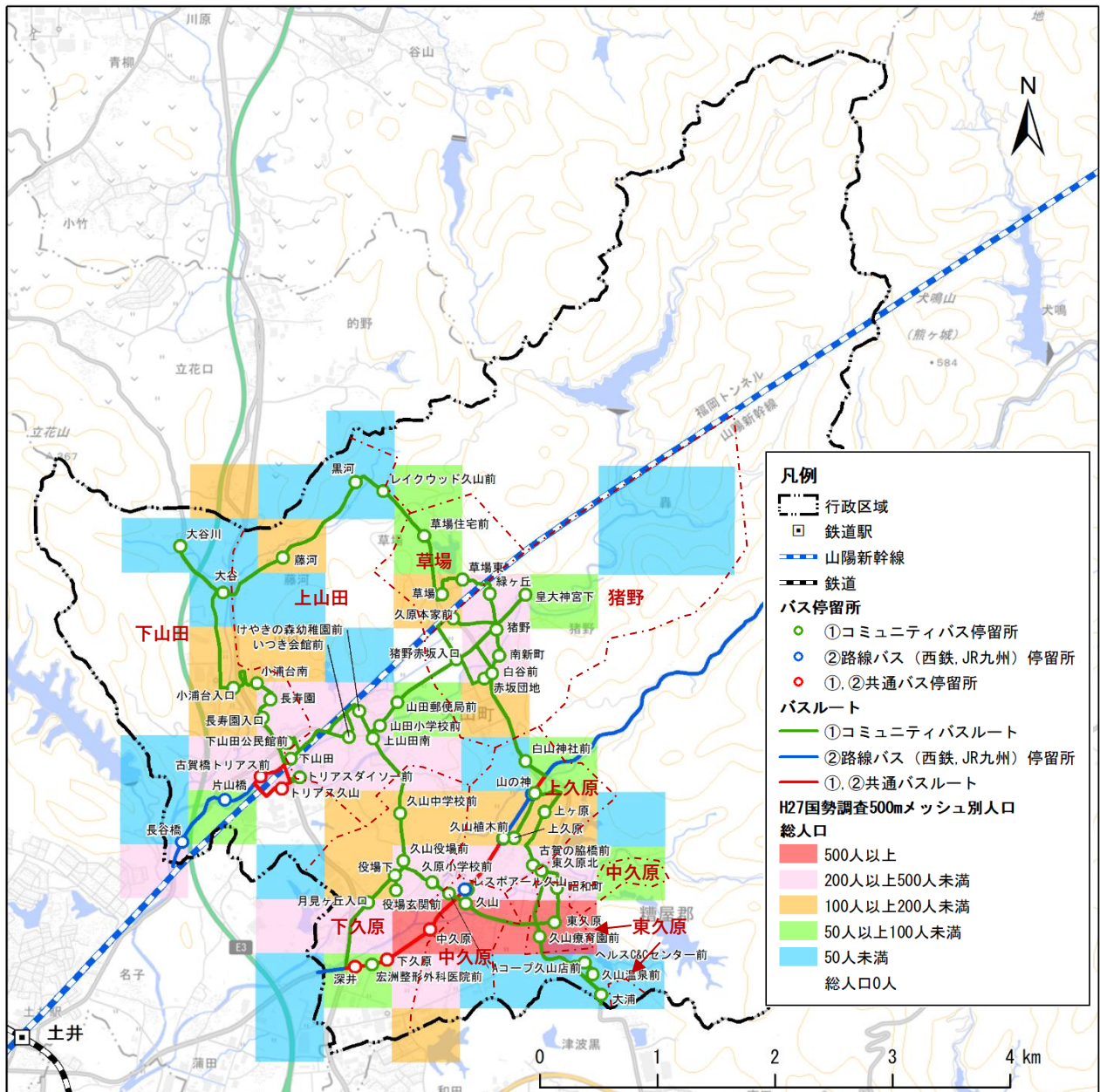
資料：住民基本台帳（平成27年、令和2年）

図6 地区別75歳以上人口割合の推移

2-1-5 人口分布

中久原、東久原に最も人口が集積していますが、下山田や上山田、猪野にも人口が集積しています。

山間部などに人口の低密な地区が見られますが、比較的コンパクトな町が形成されています。

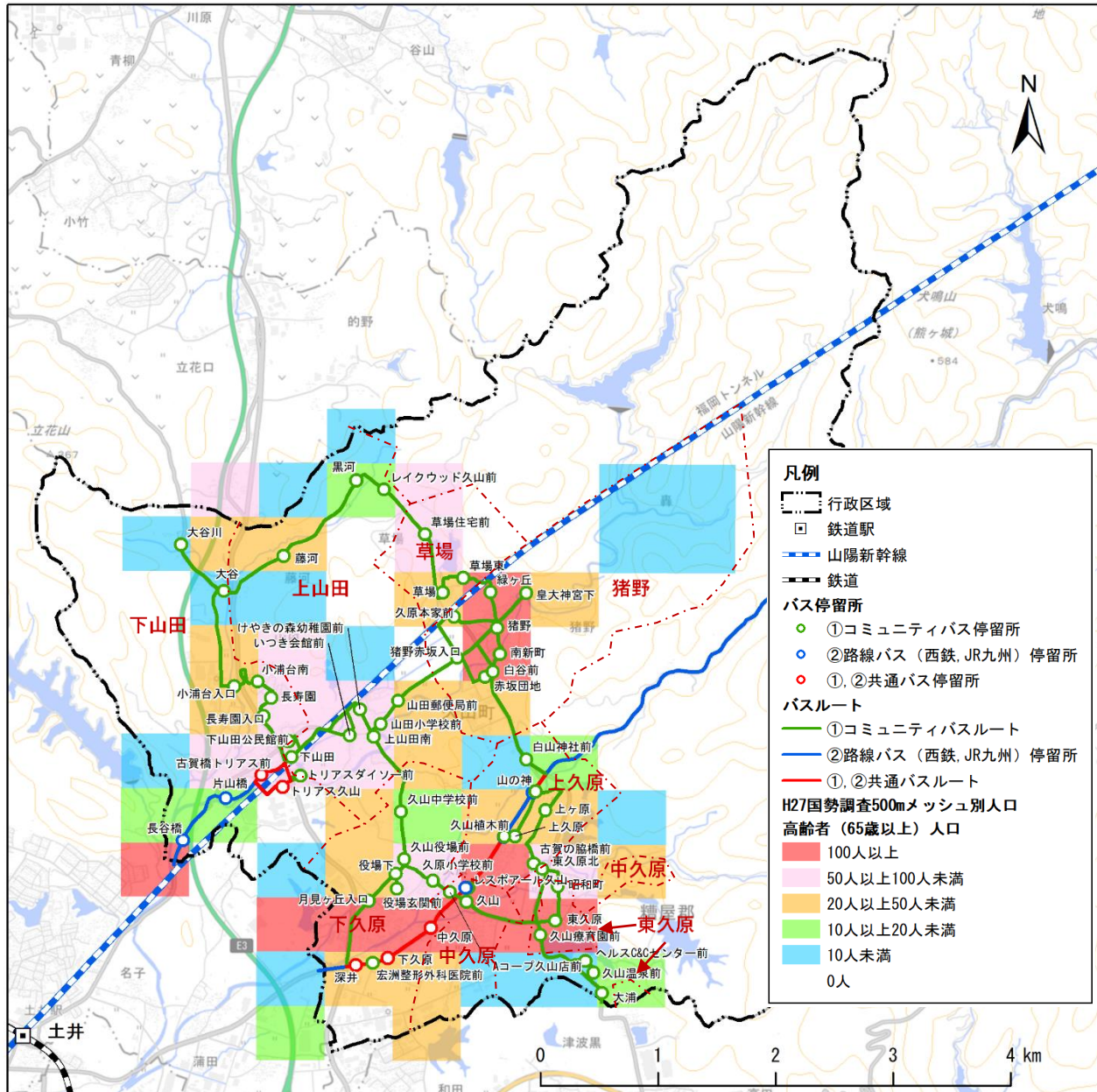


資料：国勢調査（平成 27 年）

図 7 久山町の人口分布

2-1-6 高齢者人口分布

高齢者の人口分布においても、下久原から中久原、東久原にかけての一带と、猪野に高齢者人口の集中が見られます。



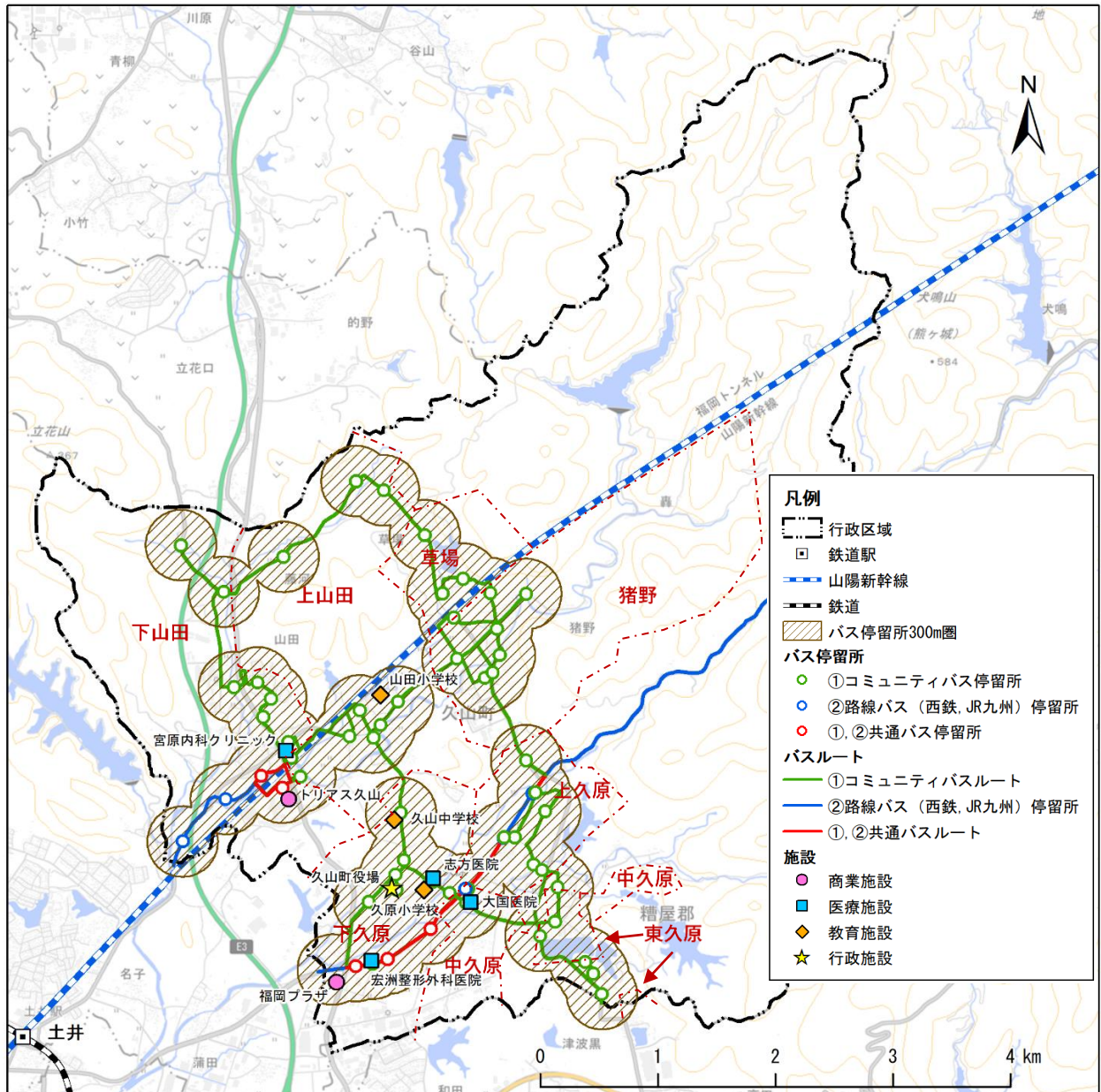
資料：国勢調査（平成 27 年）

図 8 久山町の高齢者人口分布

2-1-7 生活利便施設の立地状況

町内の商業・医療・教育・行政などの生活利便施設は山田地区ではトリアス久山周辺に、久原地区では久原交差点周辺に施設が集中しています。

町内の公共交通網と重ねてみると、施設沿線に公共交通体系が構築されていることが分かります。



資料：国勢調査（平成27年）

図9 久山町の生活利便施設の立地状況

2-2. 久山町の公共交通の現状

2-2-1 町内の公共交通網

町内外を連絡する公共交通として、トリアスを起終点とする西鉄バス（27B：トリアス～香椎・天神、77番：トリアス～土井・天神）、町を東西に横断するJR九州バス（直方・山の神～博多）に加え、町のコミュニティバスであるイコバス幹線系統が交通結節点であるトリアス及びJR福北ゆたか線の篠栗駅を連絡しています。

イコバス幹線系統は4ルートを平日4便～28便、土曜日2便～28便、日曜日は2便～22便運行し、町内の幹線的な交通網として早朝から深夜まで運行を行っています。

また、町内の生活移動を支えるため、イコバス町内巡回として山田先回り、久原先回りの2ルートを1日各5便運行しています。



図 10 町内の公共交通の運行状況

表 1 令和 2 年度久山町関係の公共交通路線一覧表

	イコバス（幹線系統、町内巡回）	西鉄バス 27B、77 番 （トリアス久山～天神/大濠公園）
運行状況	幹線系統 直通便、猪野経由便、猪野往復便、 猪野複乗便の 4 系統 町内巡回 山田先回り、久原先回りの 2 系統 ※便数の詳細は、次頁参照	27B 平日 42 便（上り 22 便、下り 20 便） 土曜日 30 便（上り 16 便、下り 14 便） 日祝日 28 便（上り 15 便、下り 13 便） 77 番 平日 8 便（上り 4 便、下り 4 便） 土曜日 2 便（上り 1 便、下り 1 便） ※日祝日は運行していません。
路線の所要時間	幹線系統 10～30 分 町内巡回 65～70 分	トリアス久山～大濠公園：約 60～80 分 トリアス久山～天神：約 50～65 分
起終点距離	幹線系統 約 3 k m～10.4 k m 町内巡回 約 23～25 k m ※距離の詳細は、次頁参照	約 16.1 k m （トリアス久山～天神中央郵便局）
運賃	100 円（均一）	550 円（トリアス久山～天神中央郵便局） 290 円（トリアス久山～香椎参道）
バス停数	幹線系統 7～23 か所 町内巡回 57～61 か所（平日） 53～57 か所（土日祝）	27B：30 か所 77 番：41 か所
車両	小型バス ・ 26 人乗り、ノンステップ 1 台 ・ 32 人乗り、ノンステップ 1 台 ワゴン ・ 12 人乗り、ステップ付き 2 台	大型バス（西鉄土井営業所所属、座席定員 30 人、主にワンステップバス）
利用者数（年間等）	幹線系統 128,066 人（令和元年度） 町内巡回 16,969 人（令和元年度）	トリアス久山 247.2 人 （令和元年度平日 1 日平均乗車人数） 古賀橋トリアス前 109.4 人（ 〃 ）
運行（委託）事業者	新宮タクシー株式会社	西日本鉄道株式会社
町の負担	運行補助 約 4,610 万円 （令和 2 年度）	—
国庫補助の交付を受けている地域内フィーダー系統	幹線系統 猪野経由便の 1 系統（トリアス～猪野～篠栗駅を運行する幹線系統の 1 つで町内・町外移動の一役を担う） 町内巡回 久原先回りの 1 系統（レスポアール～久原・山田～レスポアールを運行する町内巡回の 1 つで町内移動の一役を担う）	—
福岡県の補助を受けている系統	幹線系統 直通便、猪野往復便、猪野複乗便の 3 系統	—

※久山町の公共交通として当該フィーダー系統は町内移動、町外移動における町民にとって必要不可欠な路線ではあるものの、町単独では維持が難しいため、地域公共交通確保維持事

業の活用が必要である。

	JR九州バス 直方線	JR九州 福北ゆたか線
運行状況	平日 46 便（上下 23 便） 土日祝 37 便（上り 18 便、下り 19 便）	平日 145 本（上り 72 本、下り 73 本） 土日 126 本（上り 56 本、下り 70 本）
路線の所要時間	博多駅～山の神：45 分 山の神～深井：7 分 博多駅～直方駅：106 分	普通：約 21 分（博多～篠栗） 快速：約 17 分（博多～篠栗）
起終点距離	15.1 k m（博多駅～山の神） 43.3 k m（博多駅～直方駅）	12.1 k m（博多～篠栗）
運賃	590 円（博多駅～山の神） 1,320 円（博多駅～直方駅）	280 円（博多～篠栗）
バス停数・駅数	24 か所（博多駅～山の神） 64 か所（博多駅～直方駅）	6 か所（博多～篠栗、普通） 4 か所（博多～篠栗、快速）
車両	大型、中型バス（福岡中部支店、博多支店所属、座席定員 25～30 人）	2～3 両編成
利用者数（年間等）	久山町内 6 バス停合計 116 人 （令和元年度平日 1 日乗車人数）※	篠栗駅乗降 4,974 人 （令和元年度 1 日平均乗車人数）※
運行（委託）事業者	JR九州バス株式会社	JR九州旅客鉄道株式会社
町の負担	—	—

※利用者数のデータは、直近の令和 2 年度は感染症拡大の影響で適切な数値ではないと考え、令和元年度の数値を採用

表 2 幹線系統各ルートの令和元年度、令和 3 年度の運行便数の比較

	ルート（運行距離）	曜日	便数（便）		
			R1	R3	差
直行便	トリアス～上山田～篠栗 （往路：6.75 k m、復路：6.92 k m）	平日	38	28	-10
		土曜日	28	28	0
		日曜日	24	22	-2
猪野経由便	トリアス～猪野～山の神～篠栗 （往路：9.83 k m、復路：10 k m）	平日	21	26	+5
		土曜日	20	20	0
		日曜日	16	16	0
猪野往復便	トリアス～猪野 （往路：3.53 k m、復路：2.94 k m）	平日	12	4	-8
		土曜日	10	8	-2
		日曜日	2	2	0
猪野複乗便	トリアス～猪野～上山田～篠栗 （往路：10.42 k m、復路：10.38 k m）	平日	4	12	+8
		土曜日	2	2	0
		日曜日	2	2	0

表 3 町内巡回ルートの令和元年度、令和 3 年度の運行便数の比較

平日・土・日	ルート（運行距離）	便数（便）		
		R1	R3	差
町内巡回	山田先回り （平日：24.23 k m、木曜午後：24.19 k m 土曜午前：22.51 k m、土日祝：22.47 k m）	5	5	0
	久原先回り （平日：24.83 k m、木曜午後：24.79 k m 土曜午前：23.02 k m、土日祝：22.97 k m）	5	5	0

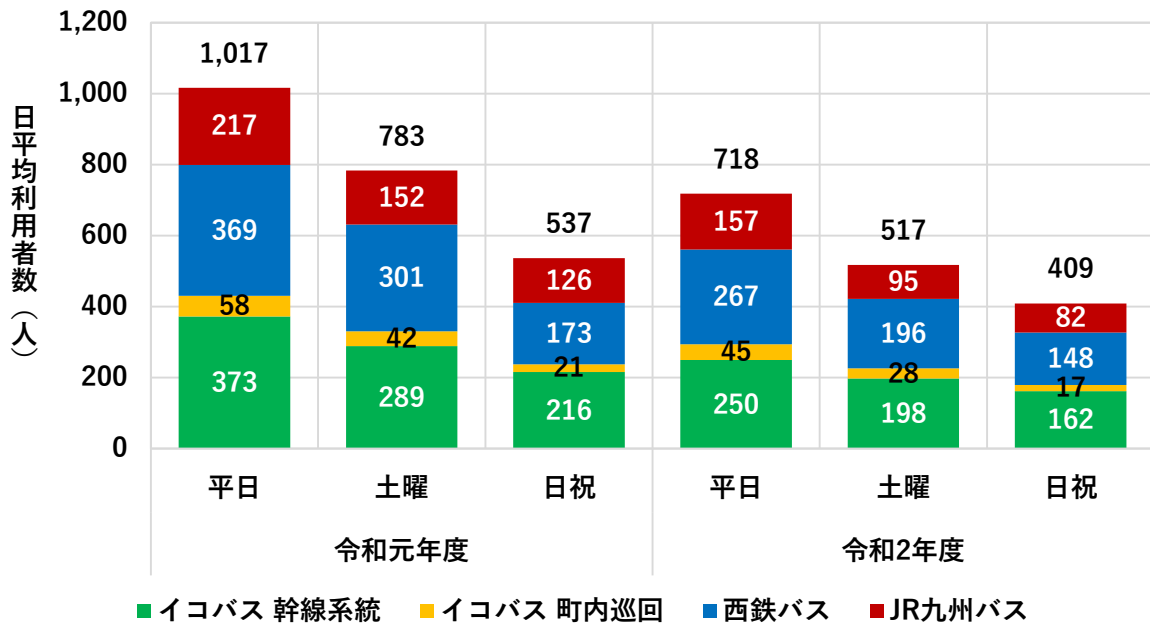
2-2-2 町内の公共交通利用状況

令和元年度の平日 1 日の利用者数は約 1,000 人となっており、イコバス幹線系統と西鉄バスが 4 割弱でほぼ同数、JR 九州バスが 2 割を占めています。これらと比較すると、町内巡回は 1 日 60 名程度（約 6%）と、比較的少数となっています。

曜日別で比較すると、平日 > 土曜 > 日祝の順に利用者が少なくなり、日祝は平日の約半数となります。

令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者数は減少していますが、1 日に占める各路線・交通事業者の割合はほぼ変わらず、全体的に利用者数が約 3 割減少しています。

なお、国土交通省九州運輸局によると、令和元年と令和 2 年の 6 月時点での九州内の路線バス利用者数は、令和元年対比で 3 割減となっており、町内の公共交通利用状況と同様の傾向となっています。



資料：西日本鉄道(株)、JR九州バス(株)

図 11 曜日別公共交通利用者数

表 4 公共交通利用状況に示す調査実施時期

分類	調査実施時期		備考
	令和元年度	令和 2 年度	
イコバス	令和元年 4 月～翌年 3 月	令和 2 年 4 月～翌年 3 月	
西鉄バス	令和元年 4 月～翌年 3 月	令和 2 年 4 月～翌年 3 月	IC カード利用実績と IC カード利用率(約 8 割)から算出
JR 九州バス	令和元年 6 月 14～16 日	令和 2 年 7 月 25～27 日	平・土・日祝 各 1 日

2-2-3 イコバスの利用状況

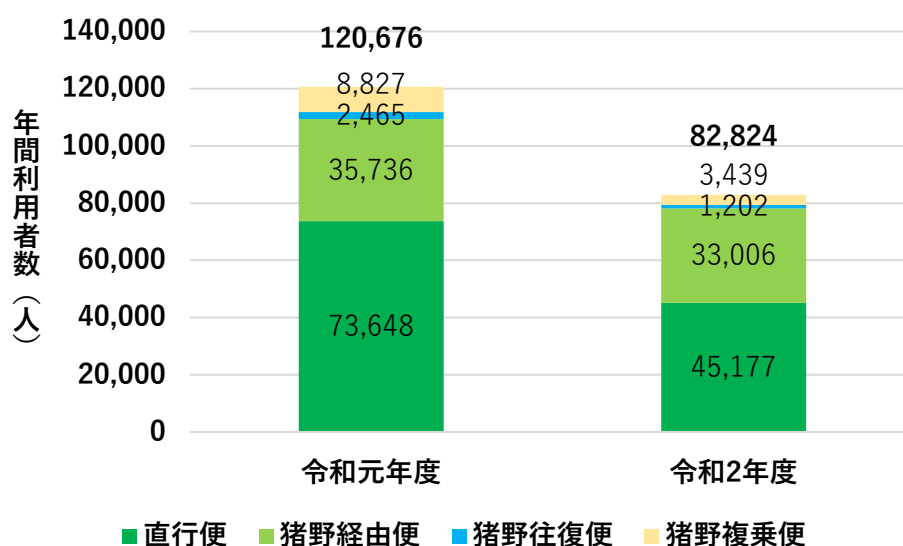
(1) 利用者数の経年推移

① 幹線系統

イコバス幹線系統は、令和元年度から西鉄バス 27B の町内区間の大部分の廃止に伴い運行を開始しました。

2 台体制で 4 系統を運行しており、令和元年度は年間 12 万人の利用がありました。令和 2 年度は感染症拡大の影響を受けて前年度比約 3 割減の年間 8 万人強の利用にとどまりましたが、直行便や猪野経由便の利用は定着しています。

一方、猪野往復便や猪野複乗便は幹線系統全体に占める割合は少なくなっています。



資料：イコバス利用実績データ（令和元年度～令和 2 年度）

図 12 イコバス利用者数の推移（町内巡回）

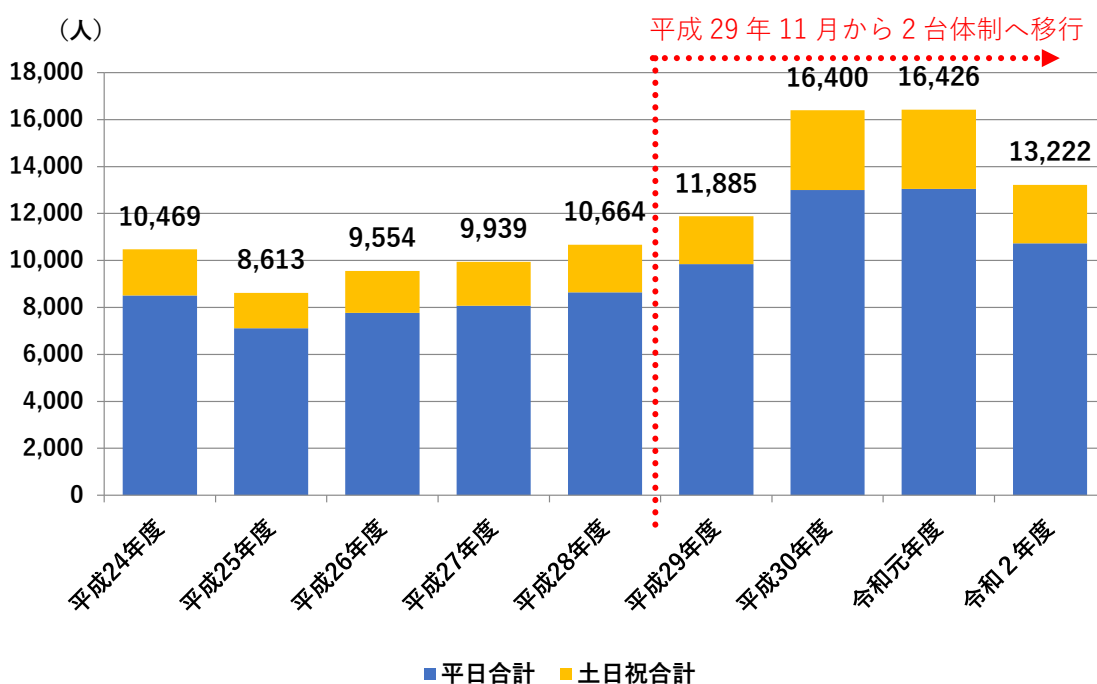
系統の名称	経路
直行便	トリアス～上山田～篠栗
猪野経由便	トリアス～猪野～山の神～篠栗
猪野往復便	トリアス～猪野
猪野複乗便	トリアス～猪野～上山田～篠栗

② 町内巡回

エコバス町内巡回は、平成 24 年度に、無料の福祉バスから有償のコミュニティバスとして運行を開始しました。平成 29 年 10 月までは 1 台体制で運行していましたが、平成 29 年 11 月から 2 台体制となり、山田先回り、久原先回りの町内巡回 2 系統で同じルートを時計回り、反時計回りで 1 日各 5 便運行しています。

利用状況としては、2 台体制となった平成 29 年度から増加傾向が見られ、平成 30 年度は前年度比 138%と大幅に増加しています。反時計回りの路線ができたことで往復での利便性が高まっていることが伺えます。

令和 2 年度は感染症拡大の影響により、利用は減少していますが、1 日当たり 40 人前後の利用者の町内移動に寄与しています。



資料：エコバス利用実績データ（平成 24 年度～令和 2 年度）

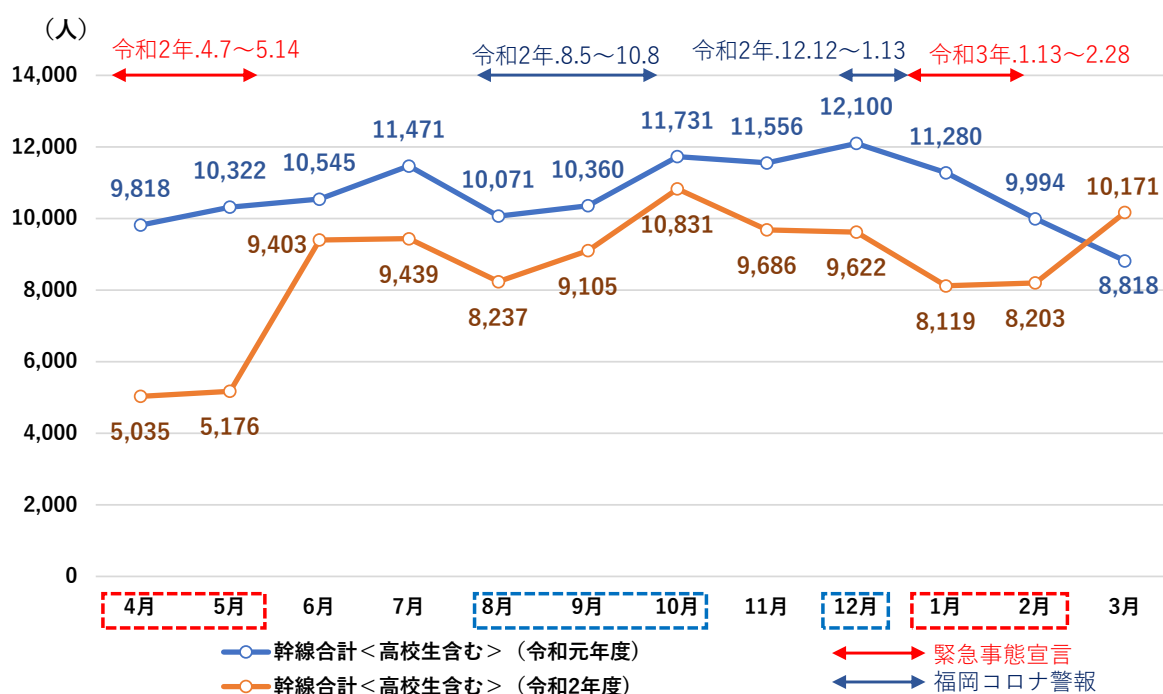
図 13 エコバス利用者数の推移（町内巡回）

(2) 月別の利用状況（感染症拡大による影響）

イコバスの幹線系統の利用目的は主に通勤・通学、町内巡回の主な利用目的は買い物・通院などであり、令和2年度のイコバスの年間利用者数は、幹線系統で103,027人（82,225人、高校生20,802人）、町内巡回で13,571人でした。また、令和2年度の1日あたりの利用者数は幹線系統で282人、町内巡回で37人でした。

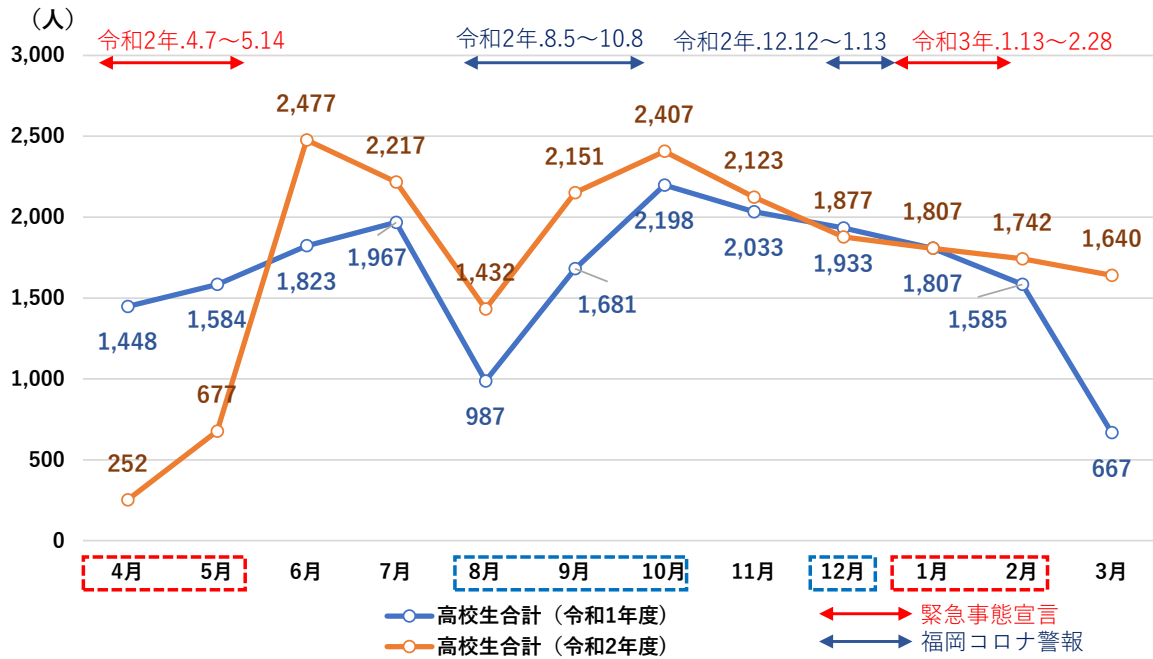
令和元年度と比較すると、感染症拡大の影響により、年間利用者数も20%ほど減少しており、月別に見ても一部の月を除いてほぼ大きく減少していますが、幹線系統では令和3年3月、町内巡回では令和2年10月・11月・3月にほぼ前年並みに回復しています。

また、高校生の利用について、令和2年の緊急事態宣言明けの6月以降に利用者数が増加し、年間で令和元年度と比較して5%増加しています。



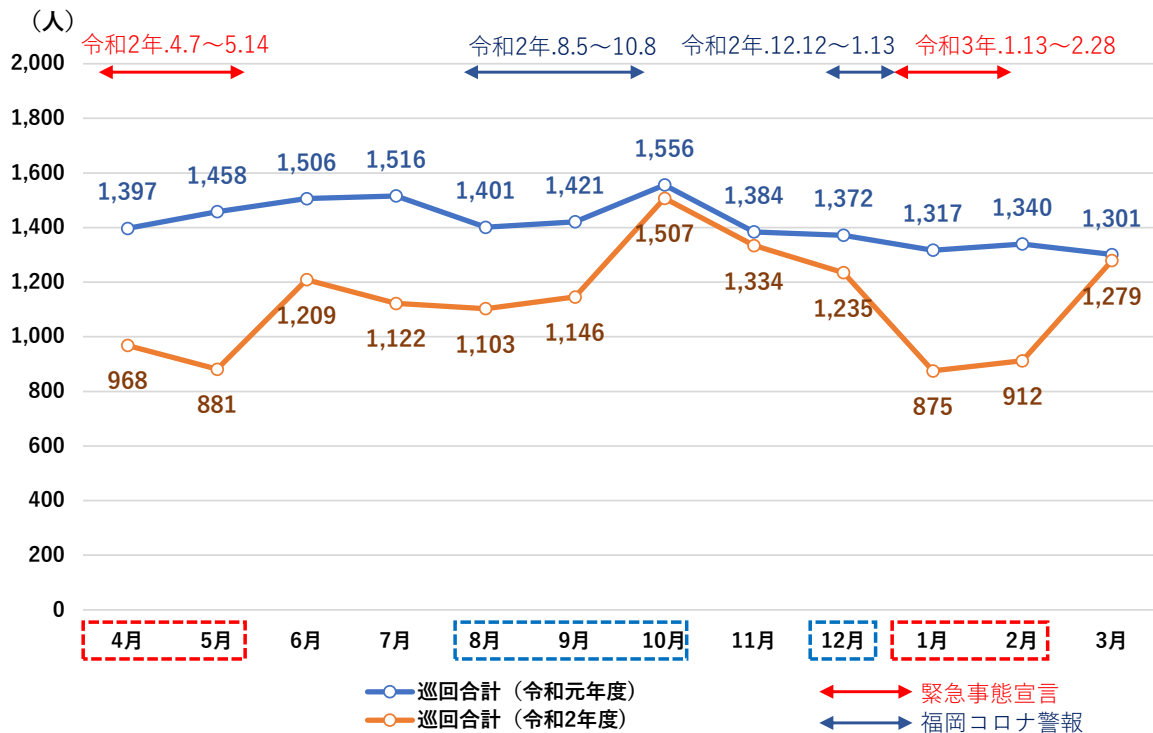
資料：イコバス運賃収入集計結果

図 14 令和2年度イコバス利用者数の推移（幹線系統）



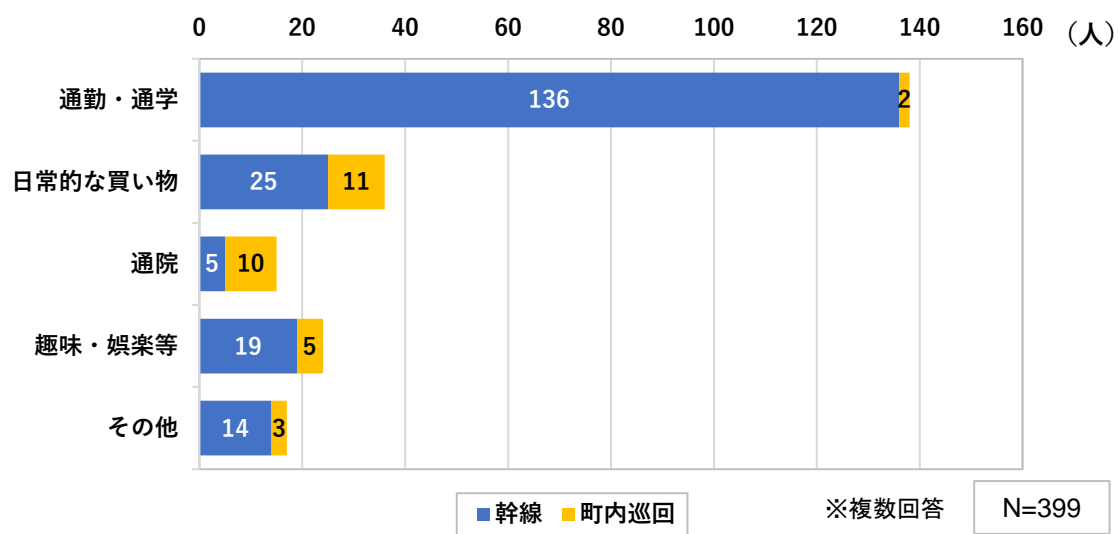
資料：イコバス運賃収入集計結果

図 15 令和2年度イコバス高校生利用者数の推移（幹線系統）



資料：イコバス運賃収入集計結果

図 16 令和2年度イコバス利用者数の推移（町内巡回）



資料：イコバス乗込み調査（令和2年度）

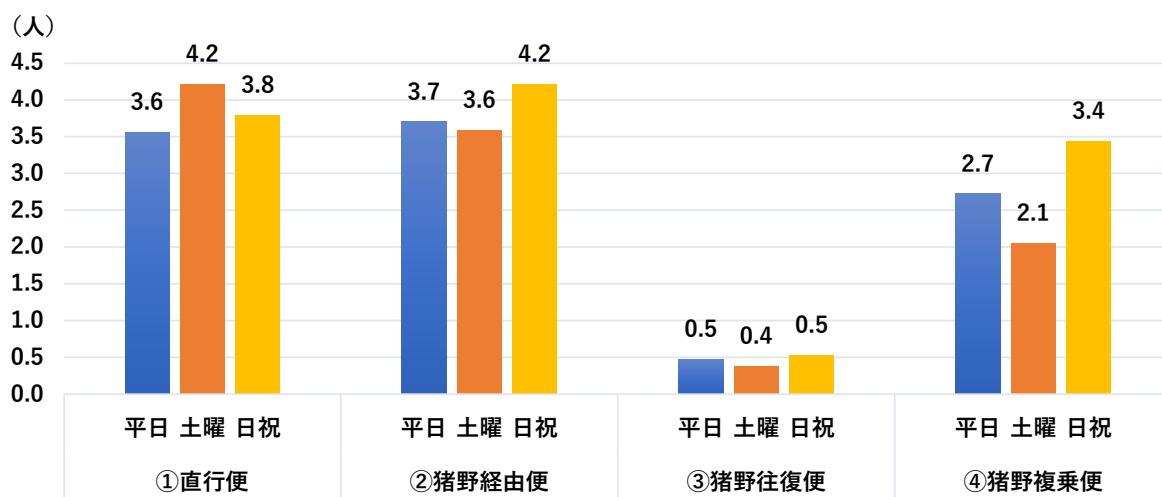
図 17 イコバス利用者の利用目的（幹線・町内巡回）

(3) 系統別の利用状況

令和2年度のイコバス幹線系統の1便当たりの平均利用者数は、直行便・猪野経由便については、平日・土曜・日祝ともに概ね3~4人となっています。

また、猪野複乗便は2~3人と比較的用户者が少数となっており、猪野往復便は0.5人以下の利用にとどまっています。

1日あたりの利用者数は平日>土曜>日祝の順に利用者数が減少する傾向にありますが、直行便・猪野経由便を中心に土曜・日祝の利用も多く、トリアスなどにおける買い物利用や町外への移動等により利用が定着しているものと考えられます。



資料：久山町提供資料

図 18 イコバス幹線系統の1便当たりの平均利用者数の比較 (令和2年度)

表 5 イコバス幹線系統の利用実績 (令和2年度)

		年間利用者数 (人)	運行日数 (日)	年間運行便数 (便)	1日あたり利用者数 (人/日)	1便あたり利用者数 (人/便)
①直行便	平日	33,316	244	9,356	136.5	3.6
	土曜	6,021	50	1,428	120.4	4.2
	日祝	5,677	67	1,496	84.7	3.8
②猪野経由便	平日	24,677	244	6,666	101.1	3.7
	土曜	3,666	50	1,020	73.3	3.6
	日祝	4,583	67	1,088	68.4	4.2
③猪野往復便	平日	936	244	1,964	3.8	0.5
	土曜	194	50	508	3.9	0.4
	日祝	72	67	136	1.1	0.5
④猪野複乗便	平日	2,761	244	1,012	11.3	2.7
	土曜	210	50	102	4.2	2.1
	日祝	468	67	136	7.0	3.4

2-2-4 久山町公共交通の再編の変遷とその効果

(1) 路線の再編

久山町では平成 24 年 1 月からイコバス町内巡回を 1 台体制で運行を開始しました。さらに平成 29 年 11 月からイコバス町内巡回を 2 台体制に拡充し、ルートを見直し、久原・山田両回りの運行を開始しました。

平成 31 年 3 月 31 日、西鉄バス 27B の「トリアス～篠栗駅前」区間廃止に伴い、同年 4 月から同区間のイコバスによる運行を開始し、ルートを追加して幹線系統を 4 ルートに拡充しました。また、西鉄バス 77 番の「トリアス～土井方面」の運行も開始し、朝夕の時間帯において、久山町から福岡市（土井方面）へのアクセスを確保しました。

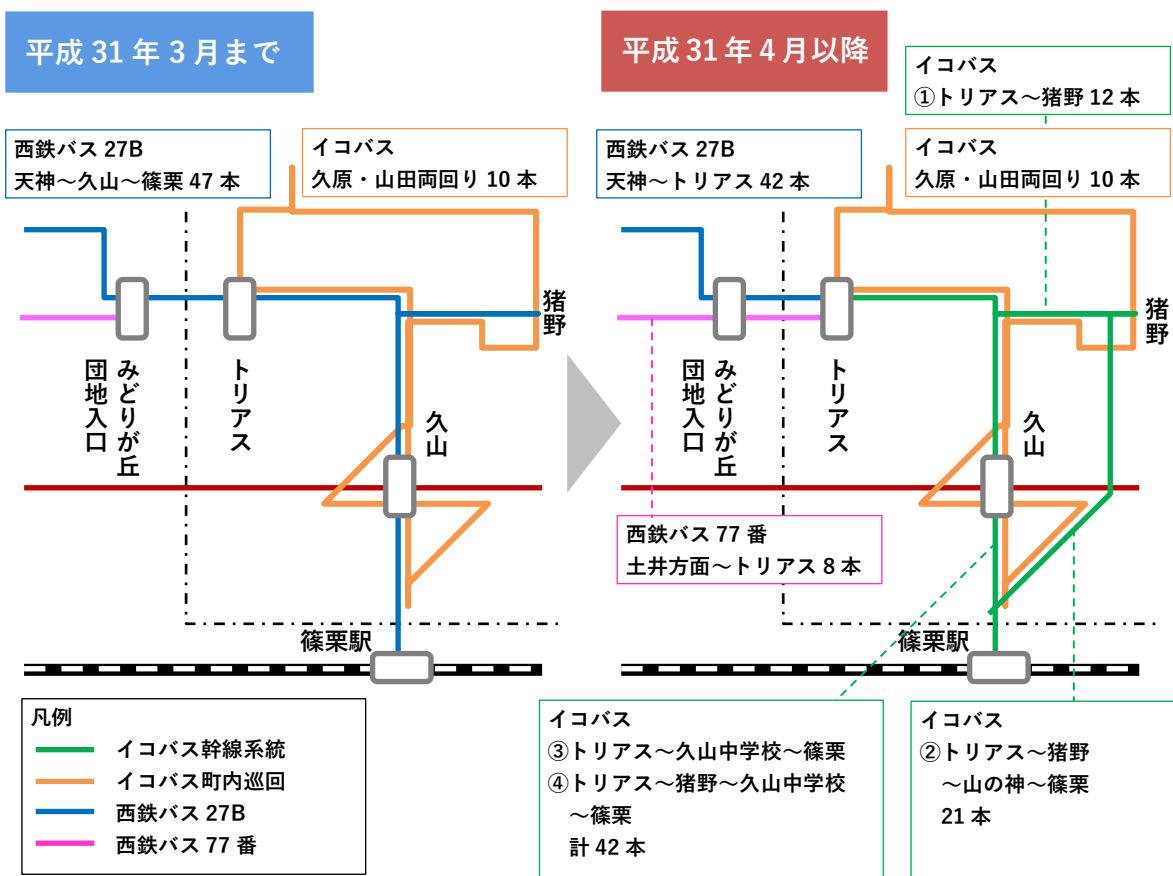


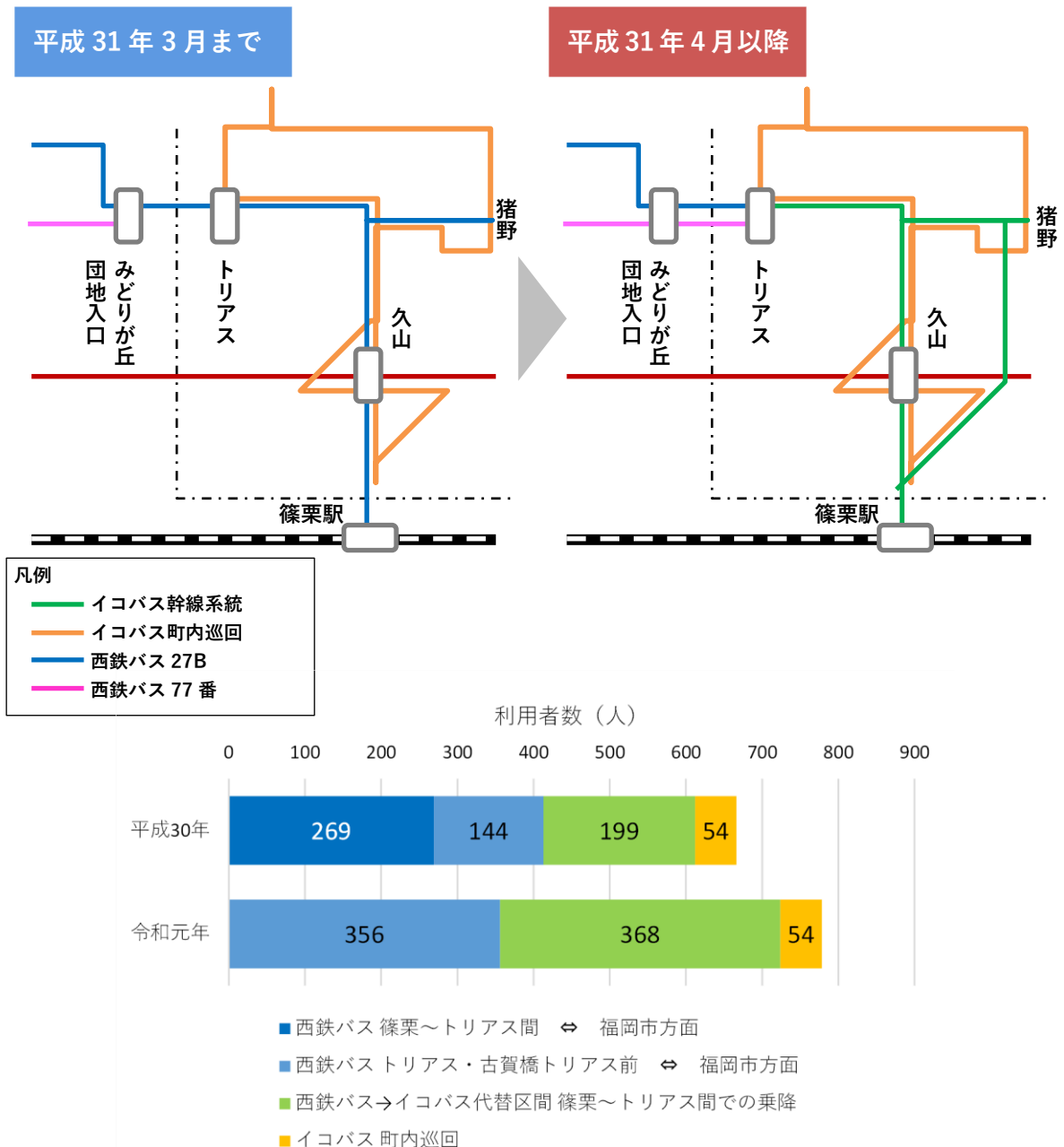
図 19 久山町の公共交通の変遷

(2) 路線の再編による利用状況の全体的な変化

平成30年度と令和元年度の路線再編前後の区間別の利用状況を比較すると、平成30年度では、トリアス以東からの利用者269人、トリアスからの利用者144人で、合計413人です。再編後の令和元年度ではトリアスから福岡市方面への利用者は356人（うち、52人がイコバス幹線系統からの乗り継ぎ）となり、やや減少しています。トリアスでの乗り継ぎをきらい、トリアスまで自転車や自家用車で来ている人もいるためと考えられます。

一方、トリアス⇄篠栗間の利用については、定額運賃（100円）になったことも影響して199人から368人と大幅に増加し、再編前後の路線全体では利用者が増加しています。

町内巡回についてはほぼ同程度の利用推移となっています。

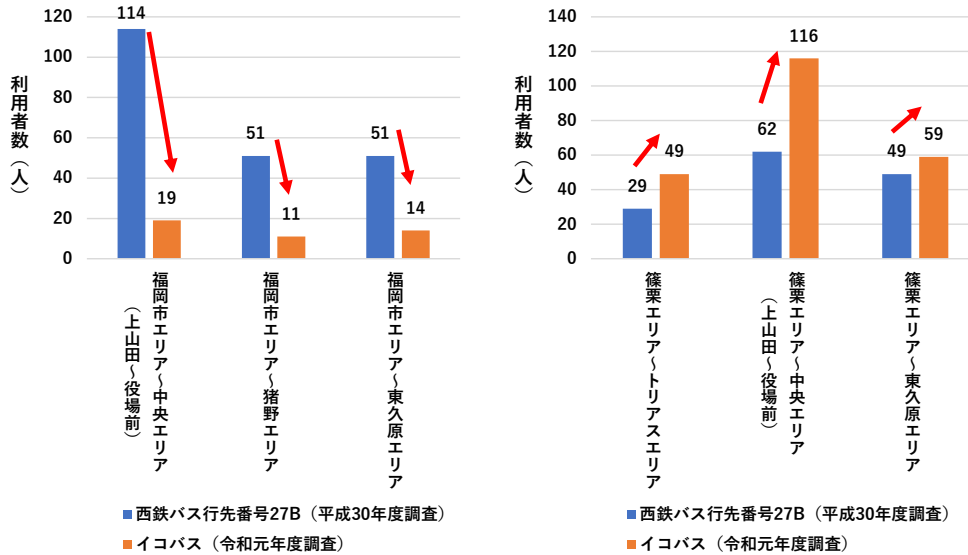


資料：全便乗込み調査結果（平成30年度、令和元年度）

図20 路線再編前後での関連路線利用者数

(3) 路線の再編による町外移動に関する利用傾向の変化

西鉄バス廃止区間のイコバスによる運行により、トリアスをまたぐ利用者数は減少しましたが、篠栗エリアでの利用者数は増加しました。これは、乗り継ぎへの抵抗や運賃の定額化、接続路線の便数等の影響により、JR 篠栗駅で鉄道への乗り継ぎが増えたためと考えられます。



(i) トリアス

(ii) JR 篠栗駅

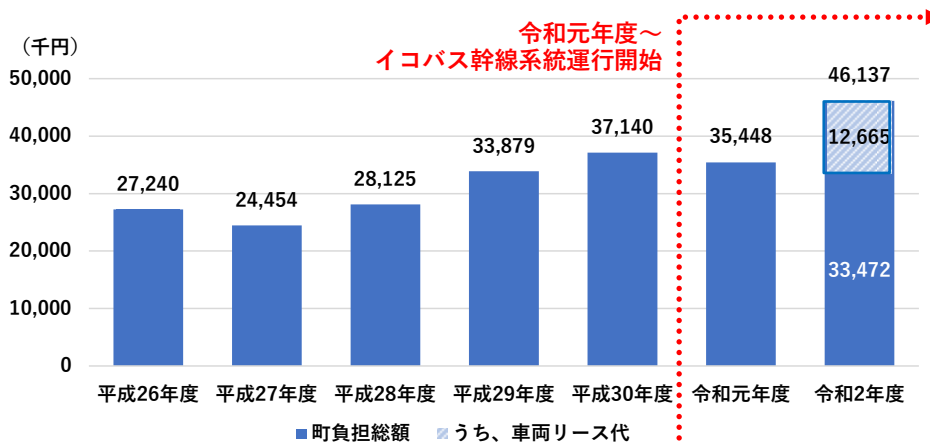
資料：全便乗込み調査結果（平成30年度、令和元年度）

図 21 西鉄バス・イコバスの区間別利用者数の変化（1日）

(4) 財政負担額の推移

再編前後を含む、近年の公共交通への行政負担は、イコバスのサービス拡充等により増加傾向にありますが、平成31年4月の路線再編前後で、イコバスの車両を2台から4台に増車したものの、その前後の年度では行政負担額はやや減少しています。

令和2年は、車両リースの契約変更に伴うコスト増により町の負担額が増加しましたが、これを除くと行政負担額は平成29年度と同程度まで抑制できています。



資料：久山町歳入歳出決算書

図 22 財政負担額【西鉄+イコバス】の推移

2-3. 交通空白地域の状況

人口分布と公共交通の運行状況を重ねると、山内、ゆずり葉、畑・轟などバス停から離れた交通空白地域が点在していることが分かります。

また、道路網や地形的な要因により、直線的には近くても、路線バスが利用しにくい地区も存在しています。

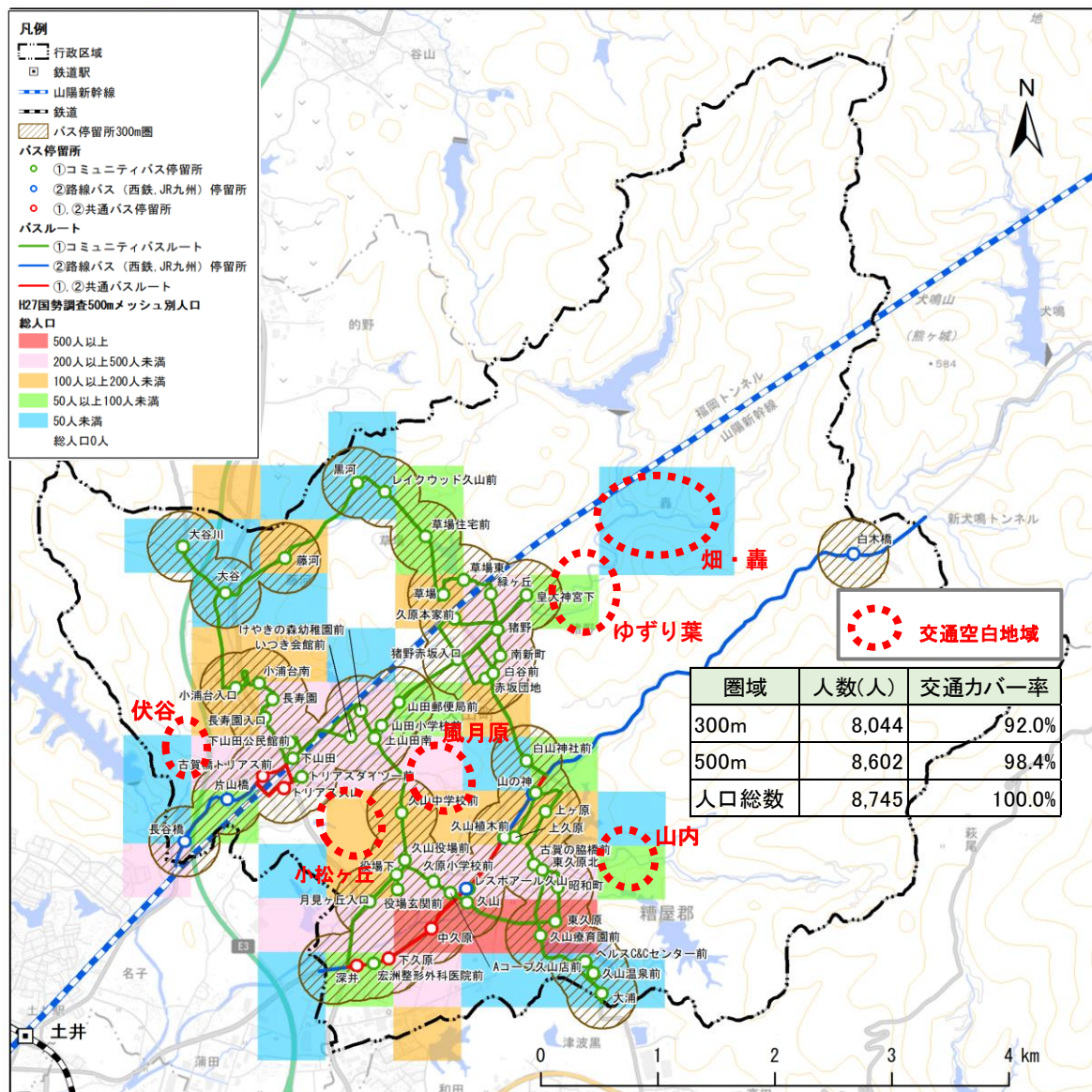


図 23 久山町の交通空白地域

第3章 上位・関連計画との整合性

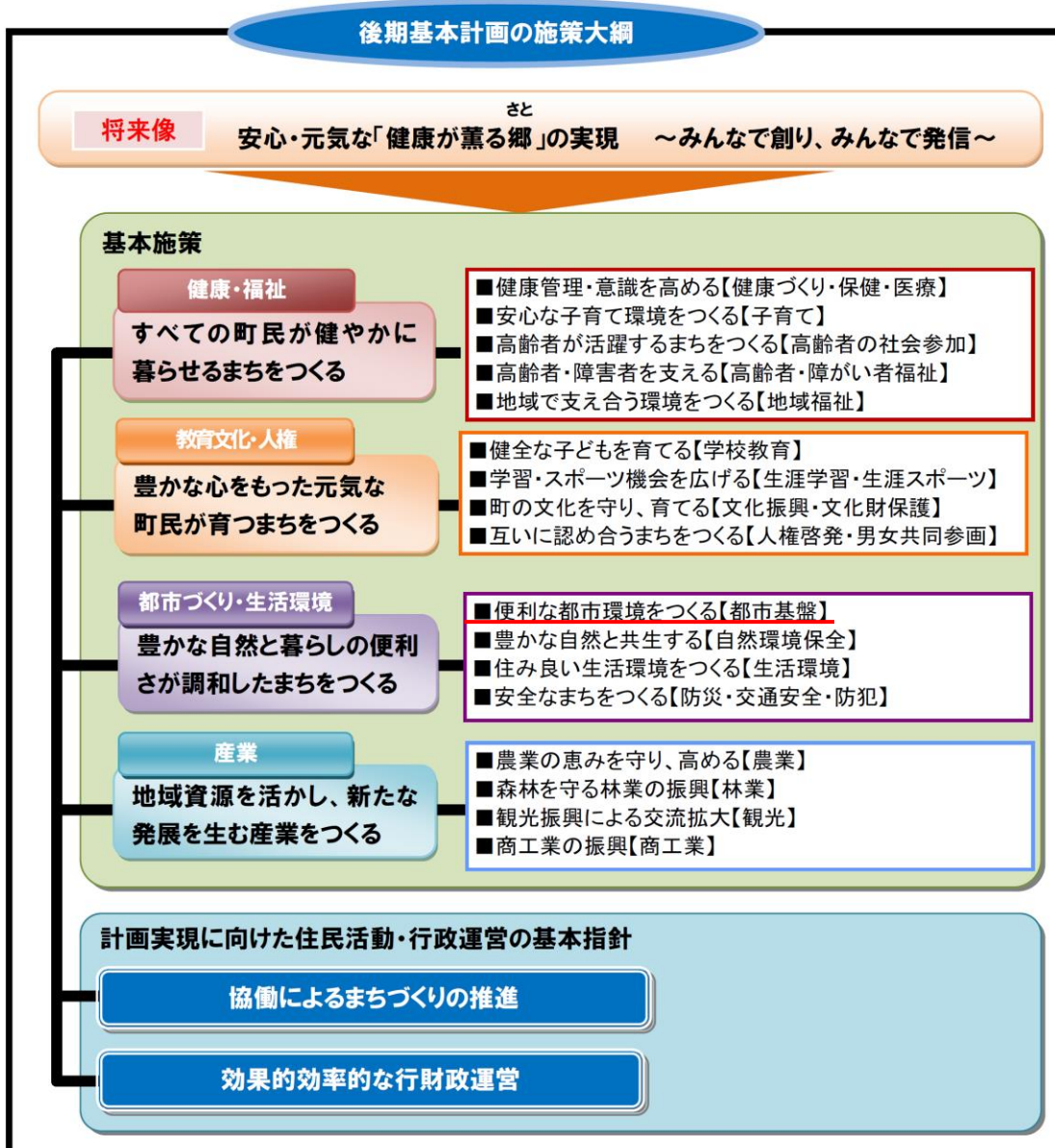
3-1. 第3次久山町総合計画後期基本計画

第3次久山町総合計画後期基本計画（平成29年度～令和3年度の5か年）・基本施策の中では、「都市づくり・生活基盤」の分野で、「町民の暮らしを支える生活交通手段を確保するため、既存のバス交通の維持を図るとともに、町民ニーズにあわせた交通体系の改編を行います」とうたわれており、町民ニーズの把握と分析が重要になります。

※第3次総合計画の計画期間は令和3年度までであり、現在第4次総合計画を策定中です。第4次総合計画策定後、内容を変更します。

将来像の実現に向けて ～第3次久山町総合計画後期基本計画・施策大綱～

後期基本計画では、以下に示す施策大綱のもとに、4つの分野からなる基本施策の実現をめざし、住民活動・行政運営の基本指針に則りまちづくりを推進していきます。



<都市づくり・生活環境>

3

豊かな心をもった元気な町民が
育つまちをつくる



基本施策（主な施策の展開方針）

☒ 便利な都市環境をつくる 【都市基盤】

●計画的な土地利用

➤都市計画マスタープランの方針に基づき、地区整備計画を活用したまちづくりに資する計画的な土地利用を推進します。

●道路・交通基盤の整備

➤町内の生活道路を中心に、安心して利用ができるよう、道路網の維持・管理を行うとともに、老朽化した橋梁について、計画的な修繕による維持・管理を行います。

➤町民の暮らしを支える生活交通手段を確保するため、既存のバス交通の維持を図るとともに、町民ニーズにあわせた交通体系の改編を行います。

➤役場庁舎、地区公民館等公共施設への公衆無線 LAN の整備を検討するとともに、整備された情報通信インフラを活かした多様なサービスの展開を検討します。

☒ 豊かな自然と共生する 【自然環境保全】

●自然環境・景観の保全

➤環境保全条例に基づく、自然環境の適正な維持管理を行うとともに、自然林による環境保全・景観保全に対する取組みを進めます。

●公園・緑地の維持向上

➤総合運動公園を含めた、都市公園等の環境整備により子どもの遊び場の拡充を進めます。

➤町民の自然とのふれあいや健康づくりにつながる環境として、遊歩道を整備するとともに、緑道の維持管理を進めます。

図 24 第3次久山町総合計画

（平成29年3月策定、平成29年度～令和3年度の5か年計画）

※第3次総合計画の計画期間は令和3年度までであり、現在第4次総合計画を策定中です。
第4次総合計画策定後、上位計画の欄を変更します。

3-2. 第2期久山町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

第2期久山町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（令和2年度～令和6年度の5か年）の中では、「町民が元気で安心して暮らせる町をつくる」の分野で、「社会環境の変化に対応する生活交通の構築」が位置付けられており、ICTなどの新しい技術に対応した公共交通が求められています。

【2】町民が元気で安心して暮らせるまちをつくる

■ 施策1 社会環境の変化に対応する生活交通の構築

- 高齢者運転による交通事故が増加している中、今後も高齢者が健康で安全に暮らしていくために、ICTを活用した運転診断の実証を行います。
- 町の交通利便性を向上させるため、既存のバス交通のほか、今後、社会環境の様々な変化に対応した持続可能な交通形態の検討を進めます。

【具体的な取り組み（アクションプラン）】

■ 運転診断・移動の仕組みづくりプロジェクト	横断的目標2 新しい時代の流れを力にする
○ 運転技能に合わせたトレーニングや多様なモビリティサービスへの移行を誘発するきっかけとして、ドライブレコーダーの情報に基づく運転診断及び運転アドバイスを提供するサービスを検討します。	
■ <u>持続可能な交通形態の検討</u>	
○ <u>未来技術の導入を視野に入れた持続可能な交通形態を検討します。</u>	

【重要業績評価指標（KPI）】

目標	基準値（2020年）	目標値（2024年）
運転診断事業のモニター件数	-	30件/年
公共交通利用に関する住民満足度	91.7%	95.7%

図 25 第2期久山町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略
(令和2年3月策定、令和2年度～令和6年度の5か年計画)

3-3. 久山町都市計画マスタープラン

久山町都市計画マスタープランの中では、「田園都市にふさわしい公共交通の整備方針」として、「マイカー利用の抑制と総合的な交通施策への取り組み」と「バス交通の環境整備」が位置付けられており、環境的視点からマイカー利用を抑制し、公共交通への転換を図る方向性が示されています。

表 6 久山町都市計画マスタープラン（令和元年 9 月策定）

(4) 田園都市にふさわしい公共交通の整備方針	<p>●<u>マイカー利用の抑制と総合的な交通施策への取り組み</u></p> <p>○自家用自動車利用の抑制や公共交通手段の増便、適切な交通規制など、環境に配慮した交通需要の抑制について、関係機関と協議、調整を図りつつ取り組みます。</p> <p>●<u>バス交通の環境整備</u></p> <p>○バスルートの新設や増便について関係機関との協議を引き続き行います。</p> <p>○バスルートとなる道路の整備やバスベイの設置など、走行環境の改善を進めます。</p> <p>○バス交通の利用促進に向けて、バス利用者の利便性の向上を図ります。</p>
-------------------------	---

一方、令和 2 年度のエコバスの輸送実績では、1 人 1km を輸送するごとに排出する CO₂ は、ポンチョ車両で 242g-CO₂、ハイエース通勤用車両では 408g-CO₂ となっており、今のエコバスは残念ながら、自家用車の CO₂ 排出量（130g-CO₂：2019 年度）よりも環境負荷の大きい輸送手段となっています。

エコバスが今後、環境にやさしい乗り物となるためには、利用者の増加を図るとともに運行の一層の効率化が求められます。

表 7 エコバスの環境負荷

	輸送人キロ 人km	総走行キロ km	燃料消費量 ℓ	燃費 km/ℓ	単位あたり CO ₂ 排出量 g-CO ₂ /ℓ	人キロあたり CO ₂ 排出量 g-CO ₂ /人km
ポンチョ	406,016	172,664	37,492	4.61	2,619	242
ハイエース	113,656	144,188	17,697	8.15	2,619	408
合計	519,673	316,852	55,188	5.74	2,619	278

※2020 年 4 月～2021 年 3 月までの 1 年間の乗車実績から輸送人キロ（区間別通過人員×区間距離）を算出。同期間の総走行キロと燃料消費量から燃費を、輸送人キロと燃料消費量、単位あたり CO₂ 排出量から人キロあたり CO₂ 排出量を算出。単位あたり CO₂ 排出量は環境省資料より、軽油の値を適用。

第4章 地域住民の移動ニーズ

4-1. 久山町地域公共交通計画策定のために実施した調査など

住民アンケート調査やイコバス乗り込みによる利用者アンケート調査などにより、町民の生活行動の実態を調査し、久山町の公共交通に求められる移動ニーズを把握しました。その他、国勢調査などの既存調査を活用して、久山町の現況を明らかにしています。また、策定分科会を設置し、計画案について議論・検討します。



図 26 久山町地域公共交通計画策定のための調査及び活用資料一覧

4-2. 各調査の結果概要

4-2-1 調査一覧

各調査を、以下の通り実施しました。

表 8 各調査の実施概要

調査名称	調査対象	調査内容
①住民アンケート調査	久山町住民 (高齢者 1,394人、65歳未満 706人に配布)	公共交通の利用実態や利用意向、今後の公共交通のあり方などについて、久山町の住民の意識調査を実施。 配布数 2,100 票、回収数 844 票【うち紙回収 662、Web 回収 182】(回収率 42.1%)
②高校生アンケート調査	久山町内の高校生世代全員 (15歳～18歳)	公共交通の利用実態や利用意向、今後の公共交通のあり方などについて、久山町の高中生世代の意識調査を実施。 配布数 308 票、回収数 122 票【うち紙回収 76、Web 回収 46】(回収率 39.6%)
③グループインタビュー調査	子育て世代(4名)、 シニア世代(6名)、 高校生(6名) 計 16 名	久山町における移動実態やニーズ、利用状況を把握し、対応策を検討するために子育て世代やシニア世代、高校生を対象にグループインタビューを実施。 ※7/25、26、30 に実施
④イコバス乗込み調査 (満足度調査)	イコバス利用者 (幹線系統 359人、 町内巡回 40人、 平日 266 人、 日祝日 133 人)	イコバスの利用実態を把握するため、久山町を運行するイコバス路線の利用者に対し、利用満足度、乗降バス停、運転免許の有無、利用頻度、利用目的、直前・直後の移動手段などのアンケート調査を実施。 ※平日 1 日 (7/14)、日祝 1 日 (7/18) に実施
⑤交通事業者ヒアリング調査	西日本鉄道(株) JR九州バス(株) 新宮タクシー(株) 篠栗交通(株)	久山町内を運行する各公共交通機関の利用状況や今後の意向などを把握するために、ヒアリング調査を実施。 ※9/13、14、17 に実施

4-2-2 住民アンケート調査結果

(1) 設問一覧と回収状況

住民アンケートは「現在の移動実態」「イコバスの評価」「行政負担の今後」などを質問しました。特に、「イコバスの評価」と「行政負担の今後」は、町の今後の公共交通を考える上で重要な設問となるため、その結果を計画本編にも記載しております。

回収状況は、配布数 2,100 票、回収数 844 票【うち紙回収 662、Web 回収 182】（回収率 42%）高齢者で 355 票（回収率 26%）、一般で 485 票（回収率 69%）となりました。高齢者の回収率は、一般の回収率と比較すると低いですが、回収数における年齢別割合は、「高齢者」人口割合 34%に対し 42%と人口割合より多く回答を得ることができ、高齢者の意見が反映されたアンケート結果となりました。

表 9 住民アンケートの設問一覧と回収状況

設問一覧（設問数 16）	
問 1	住所
問 2	性別・年齢・職業・家族構成・免許証の保有・返納状況
問 3	イコバスの認知度
問 4	コロナ禍後の外出頻度・公共交通の利用頻度
問 5	公共交通（路線バス、イコバス、JR、タクシー）の利用頻度
問 6	現在の移動実態（外出目的、目的地、頻度、外出・帰宅時間、移動手段）1 番多い外出、2 番目に多い外出、3 番目に多い外出
問 7	イコバスの評価（便数、時間帯、接続、車両の乗りやすさ、総合評価）
問 8	イコバスの不満点、イコバスを利用しない理由
問 9	問 8 に該当するイコバスの系統（幹線、巡回）
問 10	イコバス以外での、現在の移動手段の不満や不安
問 11	行政負担の今後
問 12	買い物支援のサービス内容
問 13	買い物支援の利用希望
問 14	通院支援のサービス内容
問 15	通院支援の利用希望
問 16	意見・要望（自由回答）

調査名称	対象	人口	人口割合	配布数	回収数	回収率	回収数における年齢別割合
住民 アンケート 調査	高齢者 (65 歳以上)	2,493 人	34%	1,394 枚	355 枚	26%	42%
	一般 (19 歳以上 65 歳未満)	4,798 人	66%	706 枚	485 枚	69%	58%

※人口は令和 3 年（2021 年）6 月 1 日時点の住民基本台帳

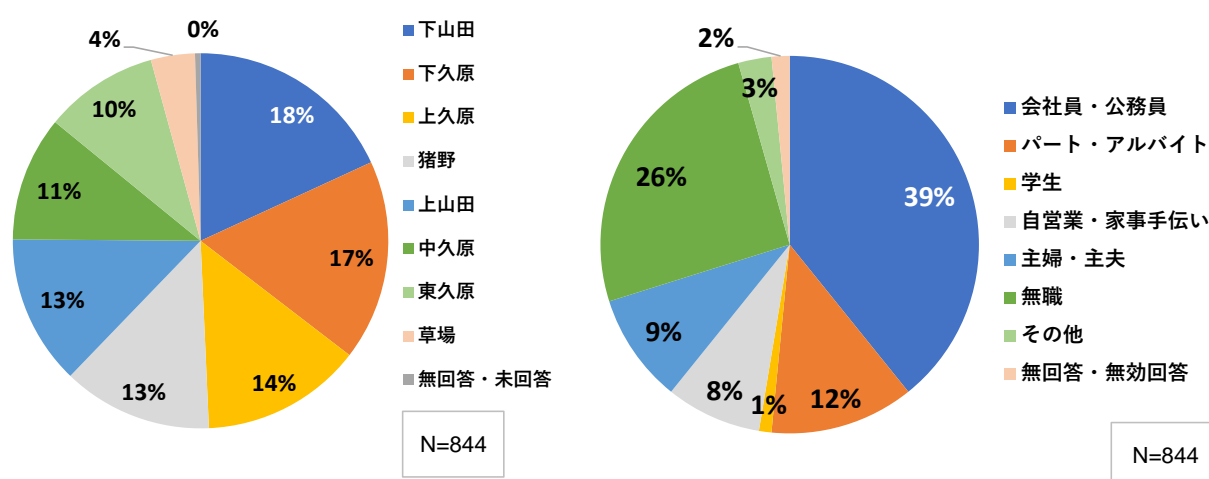
※年齢未回答者が 4 名のため、ここでの回収数の合計値は 840 枚となっています。次頁の調査結果については、N=844（無回答、未回答含む）で集計しております。

(2) 回答者の属性

回答者の居住地は「下山田」「下久原」の割合がやや大きいですが、概ね 8 地区からバランス良く回収できました。

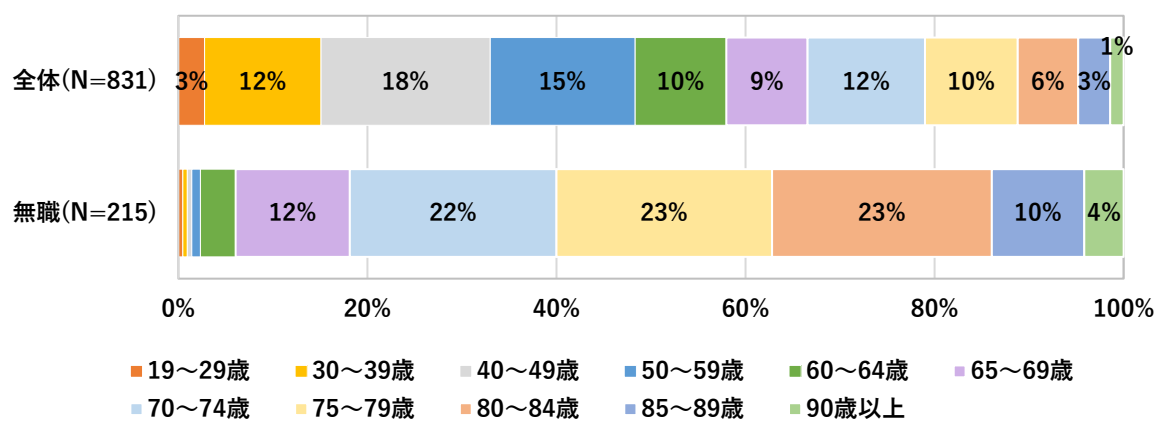
回答者の年齢は「40～49 歳」「50～59 歳」の割合がやや大きいですが、概ねバランス良く回収できました。

また、回答者の職業は「会社員・公務員」「無職」の割合が大きいですが、「無職」のほとんどは高齢者という結果でした。



(i) 居住地

(ii) 職業



※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

(iii) 職業別の年齢

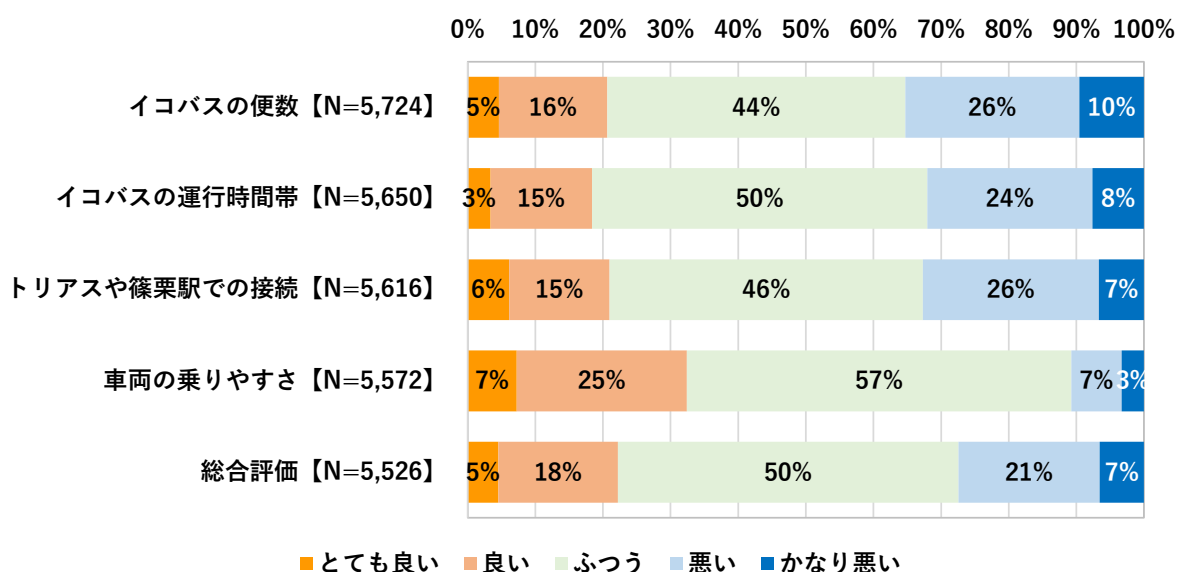
図 27 住民アンケート回答者の属性

(3) イコバス 住民の評価（全体）

「イコバスの評価」については、町民全体の回答、意見を示すために、“拡大（サンプルのデータを母集団の姿に戻す）”という考えで、データの再集計を行いました。

総合評価では「とても良い・良い」が23%、「ふつう」が50%となっており、一定の評価が得られていると考えられます。

内容別では「車両の乗りやすさ」を除いて「イコバスの便数」「運行時間帯」「トリアス・篠栗駅での接続」について「悪い・かなり悪い」が約32～36%を占めています。



※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

図 28 イコバスに対する住民の評価

(4) 交通施策に対する今後の負担額

「公共交通の行政負担」についても、町民全体の回答、意見を示すために、「拡大（サンプルのデータを母集団の姿に戻す）」という考えで、データの再集計を行いました。

結果は、「ある程度増加しても充実すべき」が31%で一番多く、次いで「現状の維持」が25%と僅差の結果となりました。

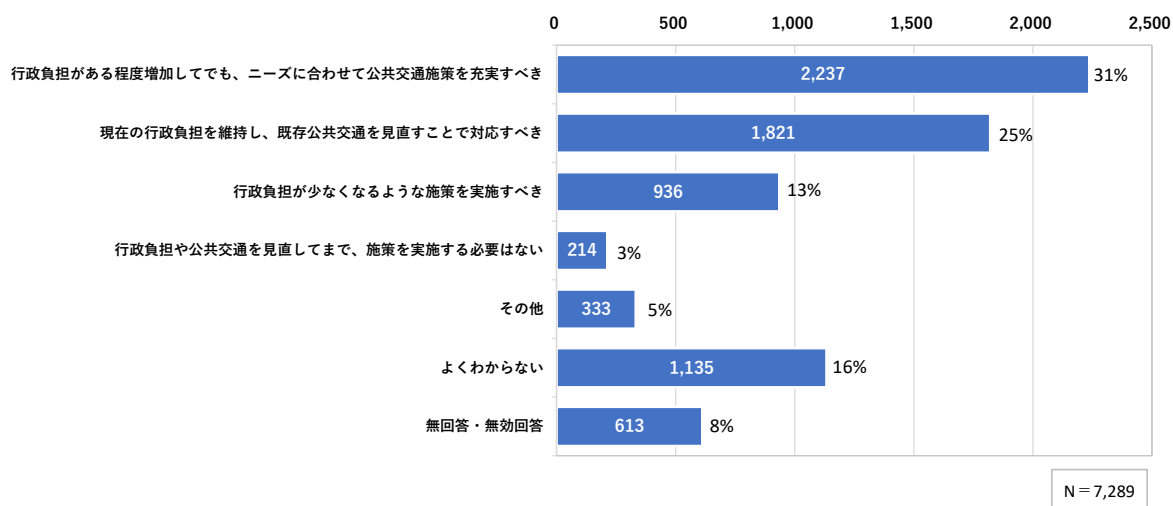


図 29 公共交通の行政負担についての回答

4-2-3 高校生アンケート調査結果

(1) 設問一覧と回収状況

高校生アンケートは「現在の通学手段」「送迎の頻度」「進学先を決める際の通学手段の影響」などを質問しました。特に、通学手段の現状と送迎の現状については、町の今後の公共交通を考える上で重要な設問となるため、その結果を計画本編にも記載しております。

回収状況は、配布数 308 枚に対して、回収数 122 票【うち紙回収 76、Web 回収 46】（回収率 40%）となりました。

表 10 高校生アンケートの設問一覧と回収状況

設問一覧（設問数 10）	
問 1	住所
問 2	性別・職業・学年・通学先・部活動の所属・免許証
問 3	通学手段（普段、雨天時）、出発・帰宅時刻
問 4	エコバスの無料定期券の認知度
問 5	送迎の頻度
問 6	送迎不可時の移動手段
問 7	エコバスを利用しない理由（エコバス未利用者）
問 8	進学先を決める際の通学手段の影響
問 9	休みの日の行先、移動手段
問 10	意見・要望（自由回答）

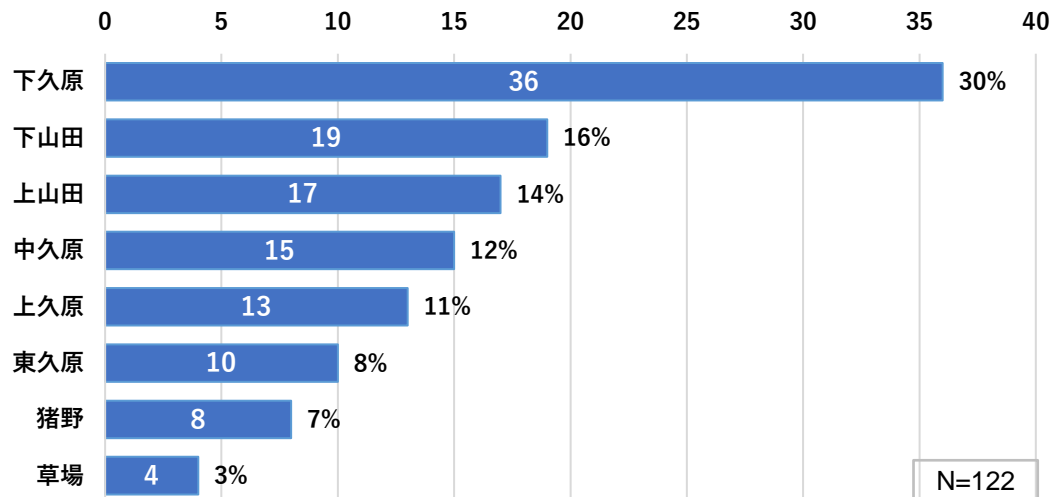
調査名称	対象	配布数	回収数	回収率
高校生アンケート調査	高校生世代 (15 歳～18 歳)	308 枚	122 枚	40%

(2) 回答者の属性

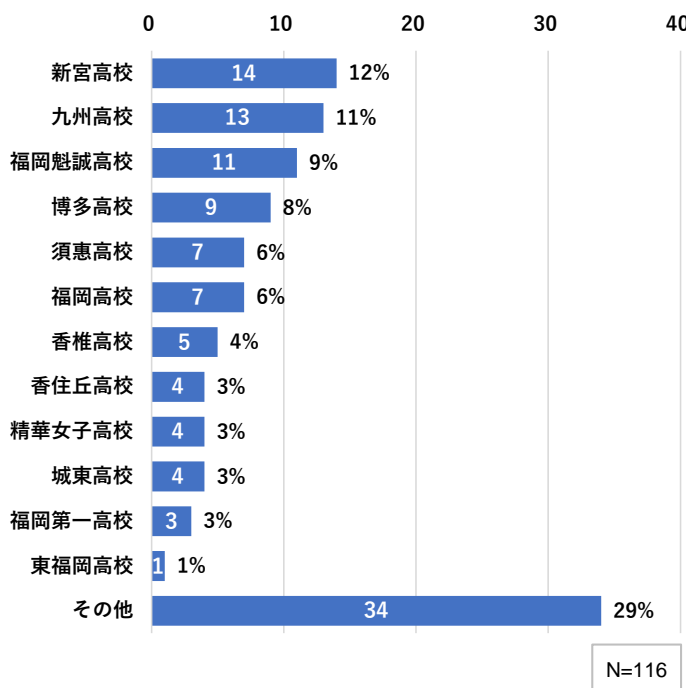
高校生アンケートについて、居住地は「下久原」が一番多くなりました。

通学先の上位3つは、「新宮高校（糟屋郡新宮町）」「九州高校（福岡市東区）」「福岡魁誠高校（糟屋郡粕屋町）」となっています。

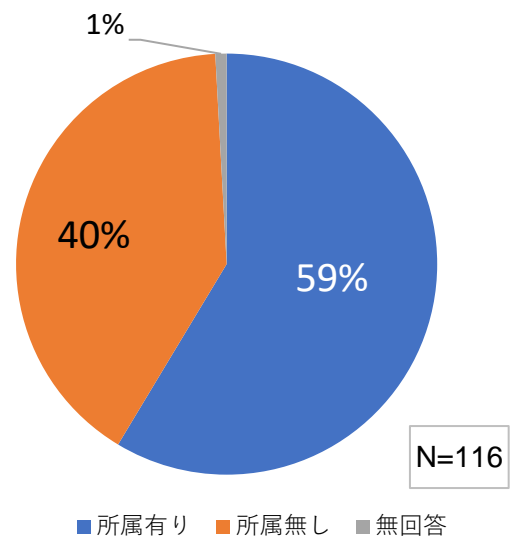
「部活動の所属」は60%近くが所属しています。



(i) 居住地区



(ii) 通学先



(iii) 部活動の所属

図 30 高校生アンケートの回答者属性

(3) 通学方法

普段の通学手段上位3つは、「JR九州」、「家族の送迎」、「イコバス」となっています。一方、雨天時の通学手段上位3つは、「家族の送迎」、「JR九州」、「イコバス」となり、「自転車」が減少する一方で、「家族の送迎」が増加しています。

普段と雨天時の公共交通利用では、「JR九州」「イコバス」は天候によらずほぼ同数となっていますが、「西鉄バス」や「JR九州バス」は雨天時の利用が増加しており、町外への潜在的な公共交通ニーズがあることが伺えます。

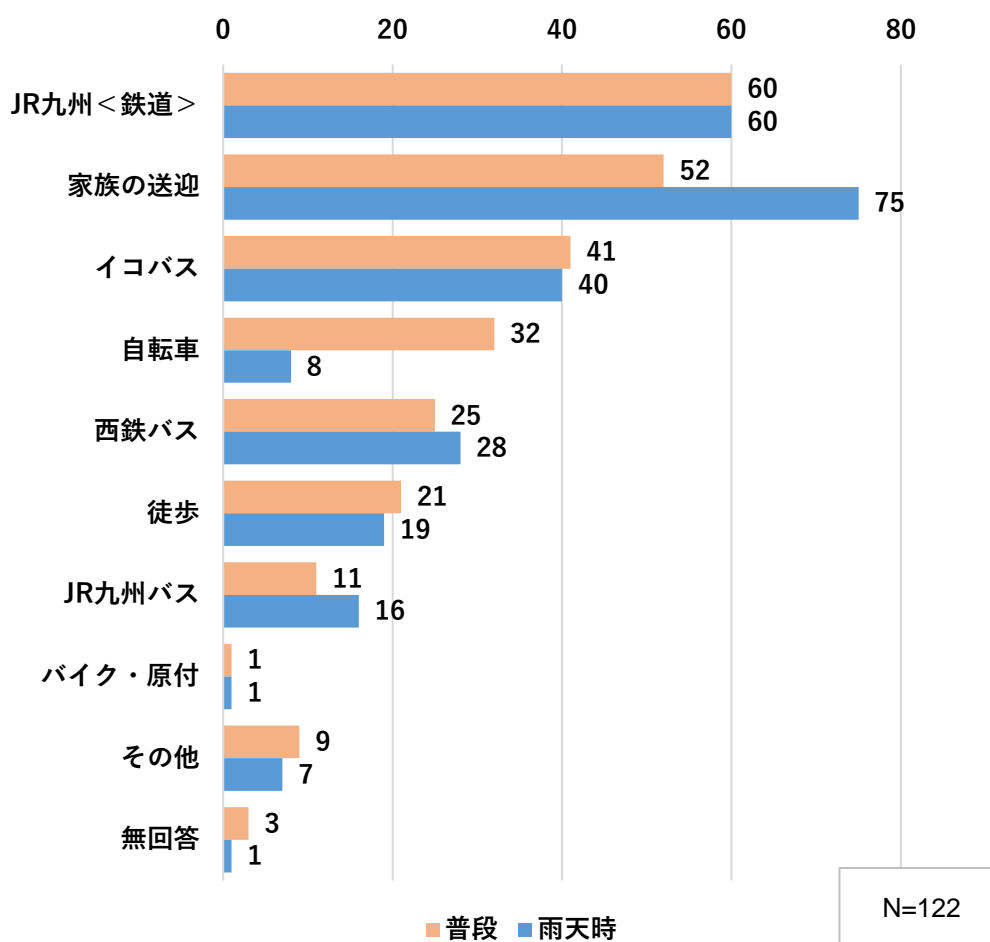


図 31 高校生の雨天時の通学手段

(4) 送迎頻度と進路への影響

家族による車での送迎頻度は、「毎日」が最も多く、次いで「雨の日のみ」となり、頻度に関わらず送迎されている生徒は約 85%と非常に多くなっています。

送迎できない時の通学手段は、「公共交通」50%、「自転車」19%となっています。

進路を決める際の通学手段の影響は、「影響あり」39%、「影響なし」38%と同程度の割合です。

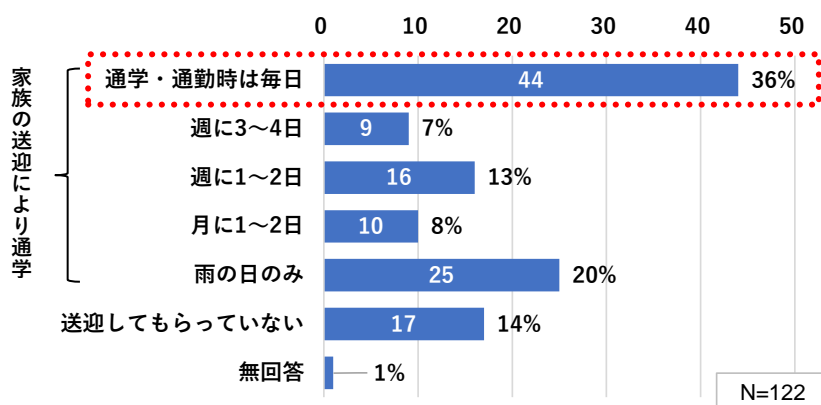


図 32 家族による車での送迎頻度

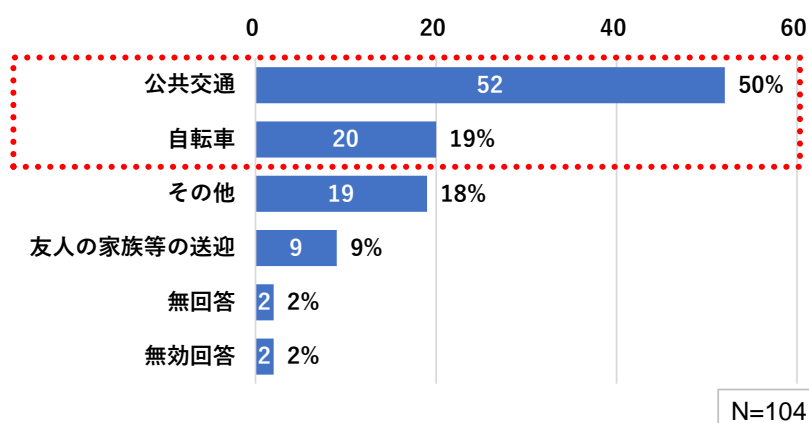


図 33 車で送迎できないときの通学手段

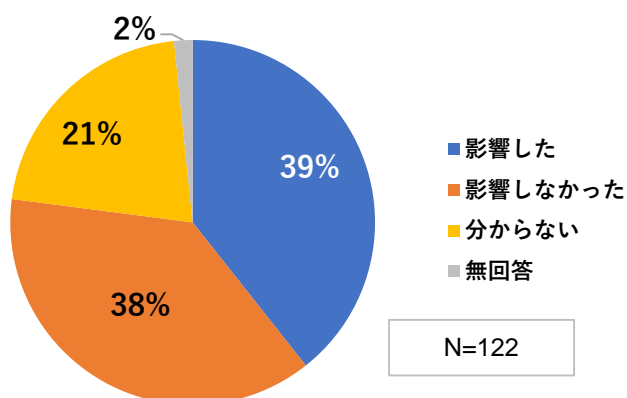


図 34 進路を決める際の通学手段の影響

4-2-4 グループインタビュー調査結果

久山町における移動実態やその対応策をインタビュー形式でヒアリングした結果は次のとおりです。

子育て世代は、「公共交通の利用促進による送迎負担の軽減」が課題です。

シニア世代は、「町内巡回を重視」しており、「交通空白地への対応」「分かりやすい情報提供」が課題です。

高校生は、「幹線系統を利用」しており、「接続改善」、「分かりやすい情報提供」が課題です。

表 11 グループインタビューの調査結果の一覧

属性	移動実態・要望	対応策
子育て世代	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎が大変です。 ・乗り換えが必要な所では、待ち時間が長いと子どもから聞いています。 	<ul style="list-style-type: none"> ○送迎の行き・帰りどちらか、または、土日だけでも、公共交通へ転換できるよう、ダイヤを検討します。 ○公共交通の利用を促進するために、情報提供を工夫します。
シニア世代	<ul style="list-style-type: none"> ・シニア世代としては、幹線系統より町内巡回のほうに重きを置いてほしいです。 ・小松ヶ丘や野間などで移動にお困りの方がいます。 ・バス停の時刻表の字が小さいです。 ・やまばと号時代に、猪野の桜を見に観光的な利用をしたことがあります。イコバスもそのような活用をしてはどうでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○町内巡回の充実について検討します。 ○交通空白地対応を検討します。 ○シニアの誰でも使いやすく分かりやすい情報提供を行います。 ○観光施策と連携した公共交通の利用促進を図ります。
高校生	<ul style="list-style-type: none"> ・イコバスなどのダイヤが、時間帯によって偏っているところがあります。 ・西鉄は、みどりが丘団地入口までの本数はありますが、トリアスまで行く便が少ないです。 ・飯塚方面から久山へ帰る際、篠栗でのイコバスの待ち時間が長いです。 ・公共交通のことをよく知りません。 	<ul style="list-style-type: none"> ○高校生の進学先の傾向を把握し、ダイヤや本数、接続を検討します。 ○公共交通を利用した便利・快適な通学方法について学ぶ機会を設けます。(例：イコバスに乗り換えるために、ちょうどよい西鉄やJRの時間を調べる方法や待ち時間の活用法を考えるなど)

4-2-5 イコバス乗込み調査結果

(1) 系統ごとの利用者傾向

利用者の居住地は、久山町が最も多く59%ですが、篠栗町21%、福岡市12%など町外居住者の利用も多く、41%を占めています。久山町内では、東久原や猪野の利用者数が多くなっていますが、8行政区全てでまんべんなく利用されています。

年齢は、「10歳代」が一番多く、次いで「20歳代」「70歳代」となっています。

町内巡回は60～80歳代の方がほとんどで、高齢者がよく利用する路線（通院、買い物など）となっています。

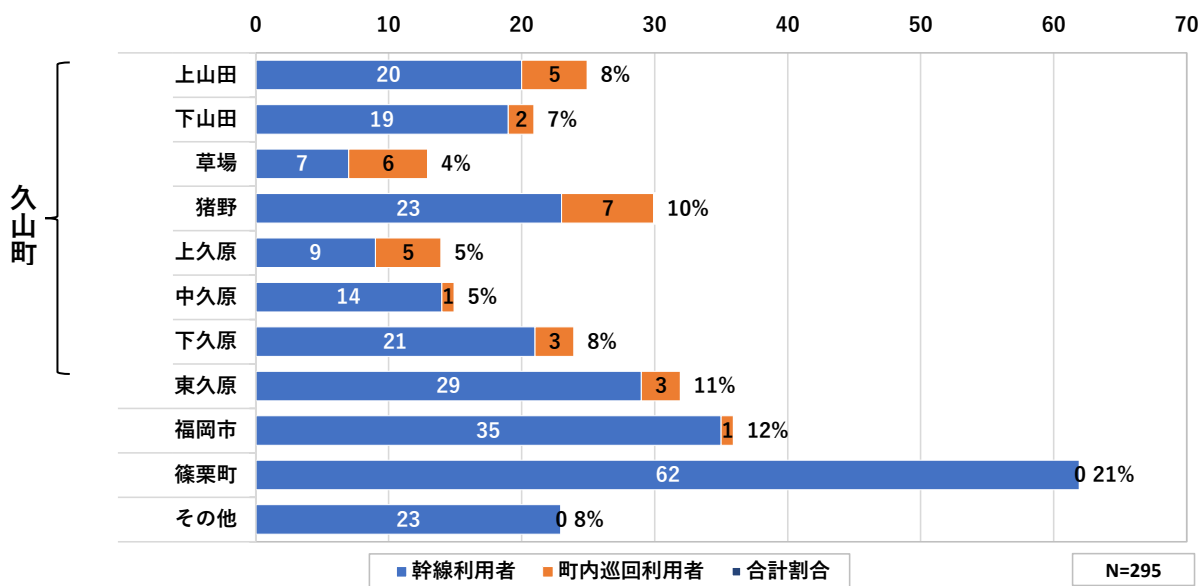


図 35 回答者の住所

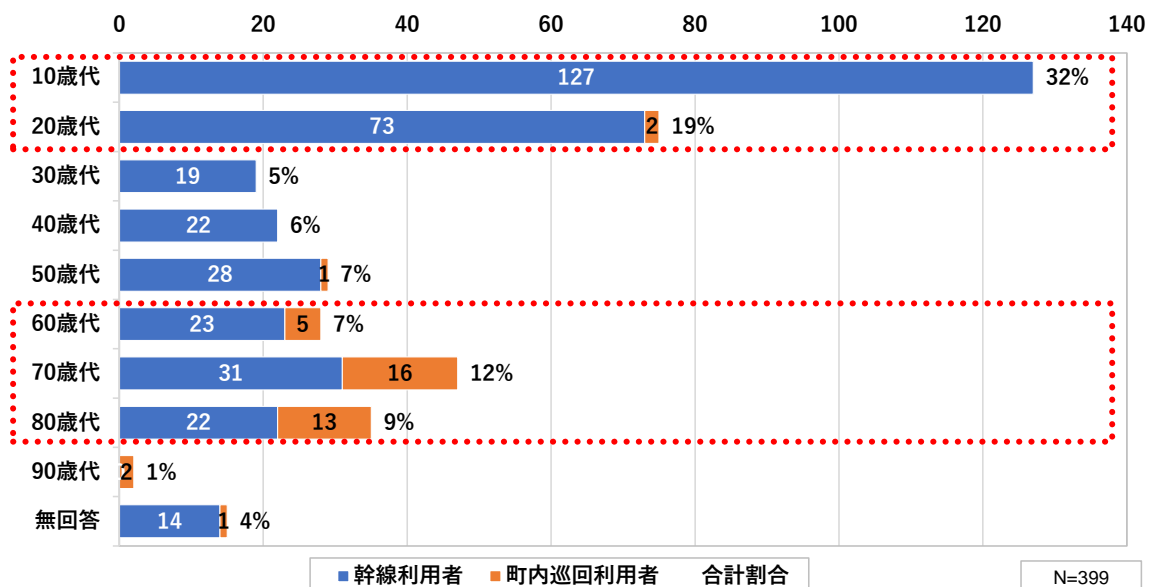
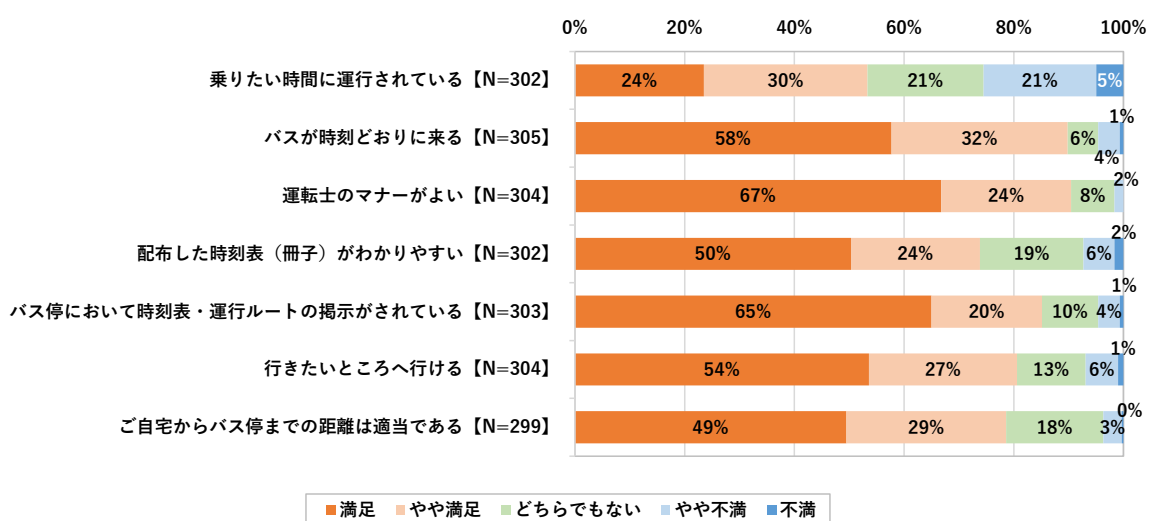


図 36 イコバス乗り込み調査における調査回答者の属性

(2) 利用者満足度（系統別）

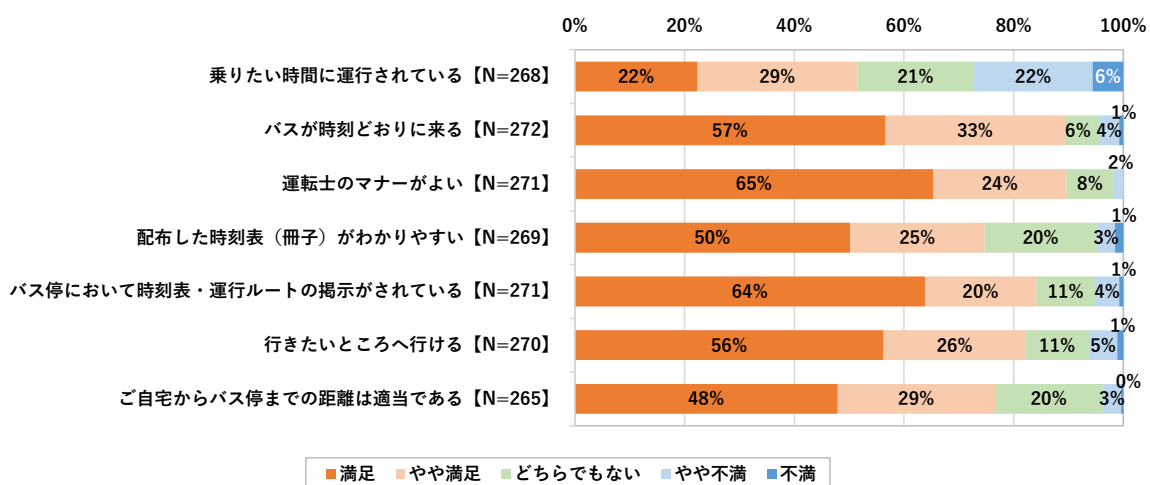
7項目の満足度について、「乗りたい時間に運行されている」以外は、「満足」「やや満足」合わせて概ね80%前後を占めています。

「乗りたい時間に運行されている」は特に幹線系統で不満の割合が多くなっています。また、町内巡回では「配布した時刻表（冊子）が分かりやすい」について不満の割合が大きくなっています。



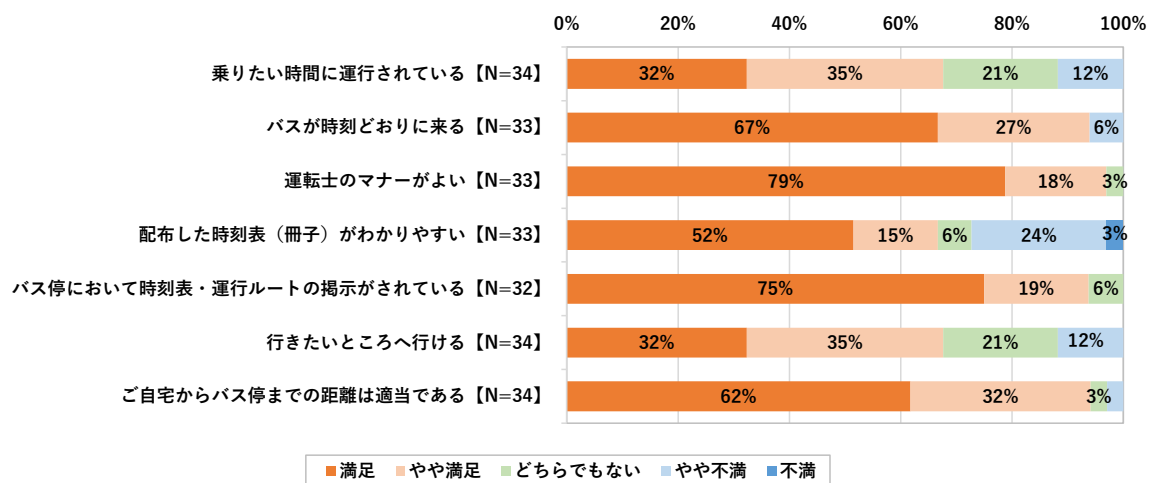
※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

図 37 イコバスの利用者満足度（全体）



※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

図 38 イコバスの利用者満足度（幹線系統）



※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

図 39 イコバスの利用者満足度（町内巡回）

4-2-6 交通事業者ヒアリング調査結果

交通事業者ヒアリングの調査結果に基づいて、イコバスと各交通機関との連携促進などを検討し、協力関係を維持します。

交通事業者の厳しい状況も踏まえ、利用促進策を積極的に検討・実施します。

表 12 事業者ヒアリング調査結果の一覧

交通事業者	ヒアリング日	結果
西日本鉄道株式会社	9/17	<ul style="list-style-type: none"> ・西鉄バス 27B、77 番とも利用は厳しい状況にあり、運転士不足も続いています。 ・感染症拡大前から感染症収束後の利用については、最大 85%~90%程度を見込んでいます。 ・トリアスとの連携など、利用促進に向けた取り組みを進めてほしいと考えています。
JR 九州バス株式会社	9/17	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 3 年度の利用見込みに対して非常に厳しい利用状況であり、運転士不足も続いています。 ・イベント等による単発的な利用促進だけではなく、日常的な利用促進に取り組んでいかなければ、持続的な路線の維持は困難です。 ・日常的な利用促進策として、沿線地域の方や地域外の方がそこに移動するための動機、目的を沿線に作り出し、広く発信していく必要があると考えます。
新宮タクシー株式会社	9/13	<ul style="list-style-type: none"> ・利用がほとんどないイコバスの便の減便等を考えたいと思います。 ・外国人の利用者がいらっしゃることから、多言語対応に関する検討が必要です。 ・運転士は現状では足りていますが、高齢化も進んでおり、今後の対応は必要になってきます。
篠栗交通株式会社	9/14	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーは久山全域で利用があります。(通院、買い物=特に帰り) ・高齢者の利用が多いですが、感染症拡大前にはビジネス利用もありました。 ・デマンドへの対応は運転士不足もあり厳しい状況ではありますが、参入意欲はあります。

4-3. 調査結果（まとめ）

4-3-1 現状把握の結果と課題

表 13 現状把握のまとめ（再掲）

項目	現状	課題
久山町の概況	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地開発により子育て世代が流入し、今後、高校生の増加が見込まれます。 ・75歳以上の人口も増加していくと推計されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生や高齢者をターゲットとした公共交通の維持が求められます。
公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・西鉄バス 27B の区間廃止後、エコバスの運行により路線の維持・増便を図っています。 ・トリアスから篠栗へ、町外移動における人の流れがシフトしています。 ・エコバス猪野経由便のルート新設、直行便から猪野複乗便への移行による猪野の利便性向上を図りました。 ・令和2年度は、感染症拡大で令和元年度より利用者が20%減少しましたが、高校生の利用者数は増加しました。これは通学手段として浸透したものと考えられます。 ・1便あたりの利用者数は、直行便・猪野経由便は多く、猪野往復便は少ない状況です。（令和2年度） ・トリアス等における買い物での利用が多く、土日と平日とは変わらない傾向があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・エコバスの運行の充実や運行単価上昇により町負担額がやや増加傾向にあり、今後の運行効率化等の方向性について議論が必要です。 ・交通空白地が存在し、移動困難者の有無などの状況により、対応策が必要です。

項目	現状	課題
上位計画の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・上位計画・関連計画を踏まえて、今回の新計画を策定します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・町外アクセスに関することや、利用促進に関することについて、次期計画期間において議論が必要です。 ・未来技術の導入を視野に入れた持続可能な交通形態の検討が必要です。 ・マイカー利用の抑制とバス交通の環境整備のため、運行の効率化が必要です。

4-3-2 調査結果のまとめ

表 14 調査結果のまとめ

調査名称	調査結果	対応方針
住民アンケート調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・概ね年代別・地域別にバランス良く回答が得られました。 ・公共交通の主要ターゲットである高齢者から人口割合より多く回答が得られました。 ・7割超の方がイコバスに対して「ふつう」以上の回答をしており、一定の評価を得られていると思われます。 ・公共交通の行政負担は「増加して充実」が多いですが、「現状維持」も僅差の2位となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・イコバスに対して一定の評価を得られてはいますが、評価のやや低い項目の改善により評価を上げることが目指すことが求められます。 ・今後も財政負担を意識しながらも、必要な施策を実施し、住民満足度の向上を目指します。
高校生アンケート調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生の通学先は「新宮高校」「九州高校」「博多高校」など香椎（経由）が多くなっています。 ・高校生の普段の通学手段は「JR九州」「家族の送迎」「イコバス」が上位3つです。 ・頻度に関わらず送迎されている高校生は、85%と高くなっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・進路を決める際にも通学手段が影響することから、公共交通の充実や情報提供を図る必要があります。
グループインタビュー結果	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世代は、「公共交通の利用促進による送迎負担の軽減」を課題としています。 ・シニア世代は、「町内巡回を重視」しており、「交通空白地への対応」「分かりやすい情報提供」を課題としています。 ・高校生は、「幹線系統を利用」しており、「接続改善」「公共交通の学習機会の提供」を課題としています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各世代の抱える課題に対し、公共交通により効果的な対策を実施していくことが求められます。
イコバス乗込み調査（満足度調査）結果	<ul style="list-style-type: none"> ・イコバス幹線系統は通学利用者が多い路線（高校生）、町内巡回は通院・買い物利用者が多い路線（高齢者）となっています。 ・幹線系統は「乗りたい時間の運行」、町内巡回は「時刻表の分かりやすさ」へのニーズが高くなっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統、町内巡回の利用目的・利用者層の違いに留意した対策の実施が必要です。
事業者ヒアリング調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の事業環境は全般的に厳しい状況となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策などでの協力・支援が必要です。

第5章 久山町地域公共交通網形成計画の検証

久山町地域公共交通網形成計画に定めた事業は、目標をほぼ達成していると考えられます。

また、計画期間中（平成31年3月）に、西鉄バス27Bのトリアス～篠栗の区間廃止とイコバスによる運行が行われ、町内の大幅な路線再編が行われたにもかかわらず、大きな混乱もなく移行ができました。一部の未達成の目標については、その要因の精査を行った上で、本計画の策定につなげていきます。

表 15 久山町地域公共交通網形成計画の事業検証

目標	実施事業		実施状況	評価
	主な事業名称	事業内容		
(1) 久山町の今後の方向性に応じた路線バス・コミュニティバスの運行と鉄道との連携	①新規ルートの運行	草場・上久原等の新たな宅地開発に対応するために、「猪野～山の神～東久原」の区間において、新たな公共交通の導入を行います。	幹線系統の「猪野経由便」を新設し、運行しています。	◎ 猪野～山の神～東久原の新ルートを運行開始しました。
	②西鉄バス27Bの見直し	上記①の事業とも関連しながら、西鉄バスの運行について、猪野複乗区間や土井方面との連絡、増便・ダイヤ変更などを検討します。	西鉄バス77番をトリアスまで延伸し、土井方面へのアクセスを確保しました。	○ 西鉄バス77番の延伸実現。ただし、利用は少数となっています。
	③イコバスの拡充	1周にかかる運行時間の短縮や交通不便地域への新たなルート延伸、幼稚園統合による通園対応などのために、イコバスを2台体制での運行とする等の拡充策を推進します。	町内巡回を2台体制とし、山田先回り・久原先回りとして、両方向のルートで運行を実施しました。	◎ 1台から2台への拡充、一方向から両方向運行を実現しました。
(2) 町外移動ニーズに対応した複数の乗り継ぎ拠点の環境改善	④土井を乗り継ぎ拠点とした交通体系	久山町における町外移動（特に通学）を考えた時に、重要な乗り継ぎ拠点となるのが、土井であると想定されるため、土井を西鉄バス（土井団地）、JR九州バス（筑前土井）、JR（土井駅）の乗り継ぎ拠点として機能強化することを検討・調整します。	未実施。	— 土井を拠点とする方針自体の見直しが必要と考えられます。
	⑤篠栗駅の接続環境の向上	西鉄バス27BとJR篠栗線の篠栗駅での接続について、跨線橋への対応（高齢者にもやさしい乗り継ぎ）、福岡都心からの帰りのJRから西鉄バス27Bへの接続向上（通勤対応）などについて検討を行います。	ささブリッジの整備（篠栗町）により、エレベーターでの乗り継ぎが可能になりました。JRとイコバスの接続も考慮したダイヤを編成しました。	◎ 跨線橋は廃止され、エレベーターでホームを渡ることが可能となりました。
(3) 通勤・通学・通院・買い物ニーズ等ターゲットに対応した路線バス・コミュニティバスのきめ細かなダイヤ・ルート・バス停留位置の設定	⑥トリアス従業員向けの西鉄バス27Bダイヤの調整	トリアス従業員アンケート結果をもとに、西鉄バス27Bの9時～10時台の天神からの下り便のダイヤ調整を行い、西鉄バス27Bの利用促進を図ります。	西鉄バスのトリアス久山の乗降データを継続してモニタリングしています。	○ トリアス従業員による今後の利用促進のために、利用状況を調査した結果、ダイヤ調整等の効果も見られる一方、まだ不満も聞かれます。
	⑦土井方面への直通ニーズに対応した便の検討	住民アンケート結果等をもとに、山田地区からの土井方面への直通ニーズに対応して、西鉄バス27Bの土井方面の延伸や新規路線について早急に検討を行います。	西鉄77番をトリアスまで延伸し、土井方面へのアクセスを確保しました。	○ 西鉄バス77番の便数が十分ではなく、利用状況が良くないため、山田地区から土井方面へのニーズの把握が必要です。
	⑧イコバスのダイヤ変更（奇数便の逆回りへの変更やレスポアール到着のダイヤ変更など）	イコバス利用者アンケート調査等をもとに、イコバスの帰り便の利便性向上のために、特に、山田方面のルートで、逆回り便の検討を行います。また、レスポアールと、行事の開始時間について可能な限りダイヤに配慮してもらうよう協議します。	町内巡回を2台体制とし、山田先回り・久原先回りとして、両方向のルートで運行を実施しました。	○ 両方向のルートは実現。レスポアールの行事とバスのダイヤの調整を今後実施していきます。
(4) 公共交通利用者の維持・増加を目指した情報提供・支援制度・住民参加型イベント・モニタリング等の検討・実施	⑨情報提供（学校アクセス情報や公共交通マップなど）	久山町から通学可能な高校は広範囲に及び、その際の通学方法や費用について一覧で比較して検討できる資料がなかったことから、中学生の保護者向けの高校アクセス情報を整理した一覧表や公共交通マップ等分かりやすい情報提供を行います。	進学説明会等で保護者の方に説明を行いました。	○ 進学説明会等での情報提供が十分でない可能性があります。
	⑩支援制度	久山町から町外等に通学している人へ、通学定期の補助や免許返納の促進のための公共交通割引など支援制度について検討を行い、公共交通の利用促進につなげていきます。	高校生向け（JR、西鉄バス乗り継ぎ利用者）の無料サービスを実施しました。	◎ 高校生は通学利用に限り無料の定期券を発行しました。

◎：十分に達成 ○：達成

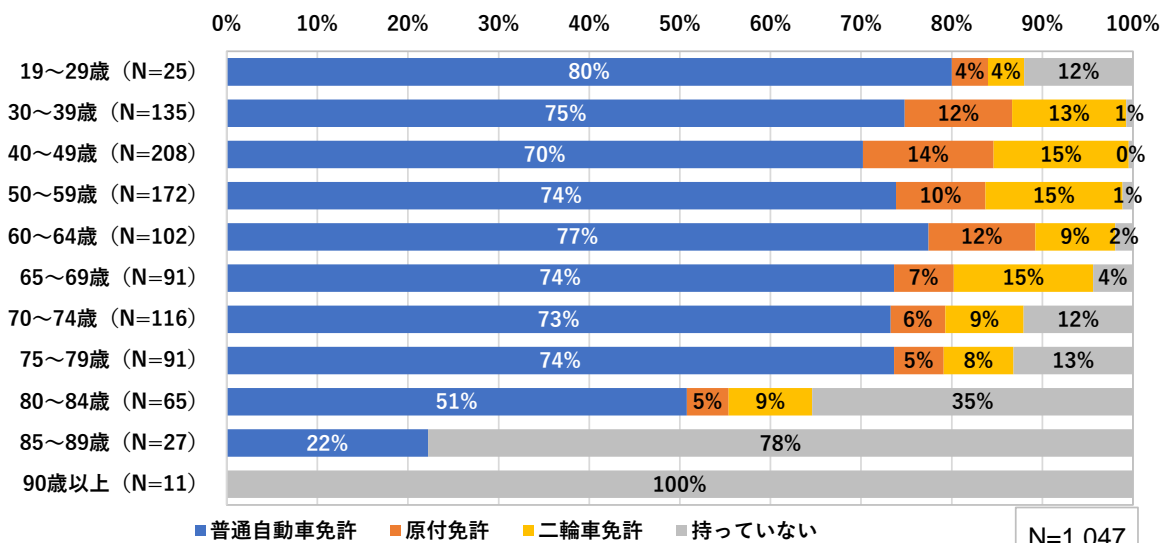
第6章 問題点と課題の整理

6-1. 公共交通利用のターゲット別の問題点

6-1-1 免許保有を続ける高齢者の増加

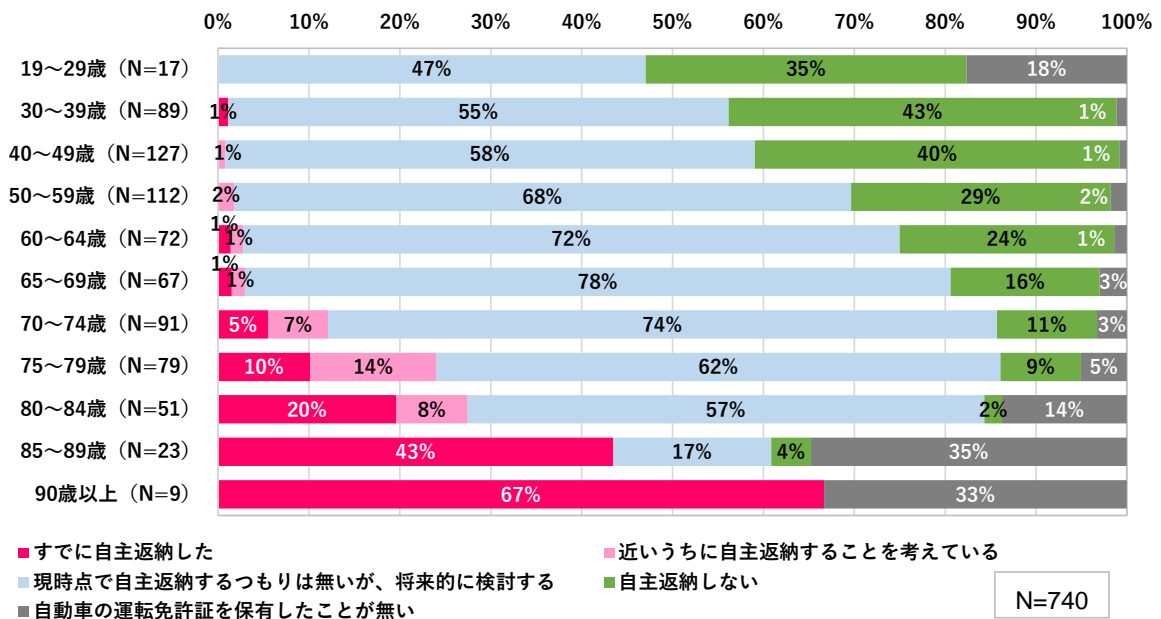
高齢者人口は、今後増加していくと推計されていますが、住民アンケートでは70代の方でも7割以上が免許を保有している状況です。

住民アンケートでの運転免許の自主返納回答からは、75歳から84歳でも半数以上が自主返納を決断できない状況にあり、今後も高齢運転者が増加することが予想されます。自家用車に頼らなくても移動できる交通環境づくりが重要と考えられます。



※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

図 40 年齢別の免許保有状況



※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

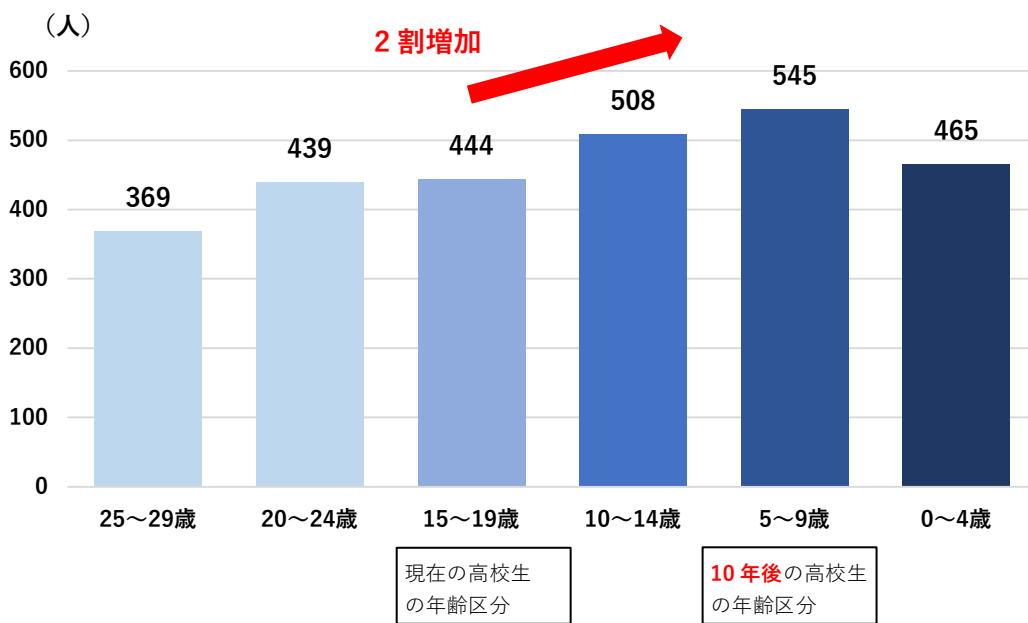
図 41 年齢別の自主返納状況

6-1-2 増加する通学需要と送迎への依存

現在、本町では5～9歳の若年層にピークが存在し、およそ10年後にかけて高校生の世代が増加し、通学などによる町外への移動需要のさらなる増加が想定されます。

高校生アンケートによると、通学手段として頻度の違いはあるものの、85%程度が家族の送迎により通学しており、送迎への依存が高い状況です。

雨天時には西鉄バスやJR九州バスの利用がやや増えることから、目的地に直接向かう公共交通への潜在的なニーズが確認できるほか、家庭からは送迎負担の軽減を求める声もあり、公共交通のみで通学できる交通環境が求められています。



資料：住民基本台帳（令和3年）

図 42 年齢区分別人口データ（令和3年4月時点）【再掲】

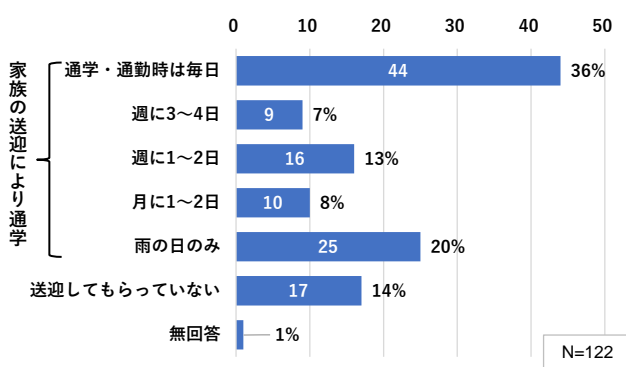


図 43 高校生の通学時の送迎頻度【再掲】

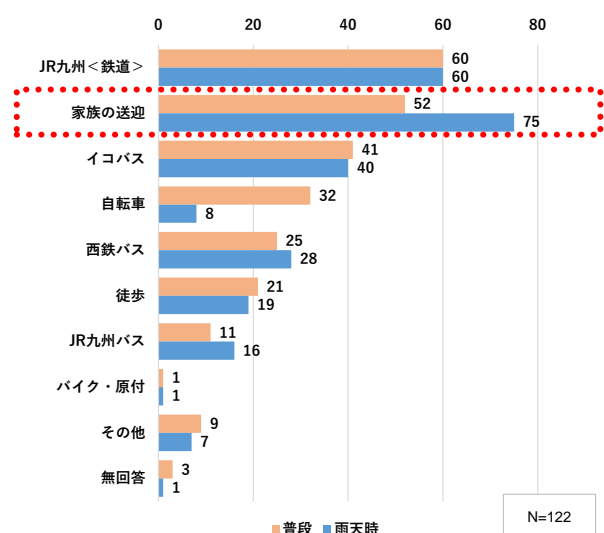


図 44 高校生の通学手段【再掲】

6-2. 地域公共交通の問題点

6-2-1 交通空白地域の存在

町内を広域に運行するイコバスによって公共交通による人口カバー率はバス停から300m圏域内に92%、500m圏域内では98%が居住していますが、交通空白地域も点在しています。その他、バス停から直線では近い地域でも、道路網や地形的な要因によりイコバス運行の要望が挙がっている地域もあります。

今後、免許返納される高齢者や、高齢者のみの世帯で家族などの送迎が困難になる方の増加など、交通空白地域での移動環境づくりが重要となることも見込まれます。

また、山内地区のように、以前はイコバスが運行されていたものの、利用がほぼ無く、乗り入れを廃止した地区も存在し、現在の移動困難状況や公共交通の利用ニーズを見極めた上で、対応方針を検討することが必要です。

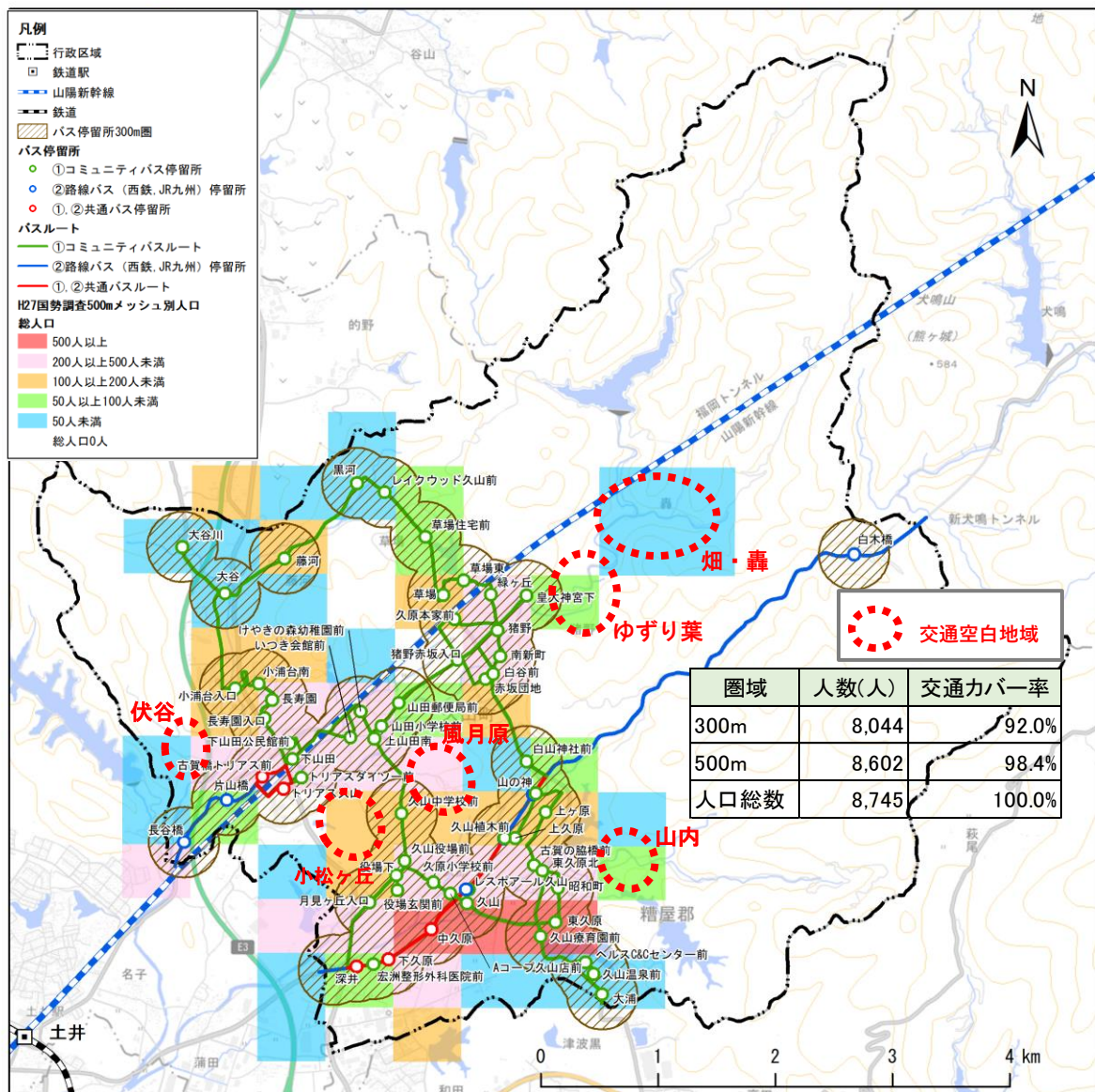


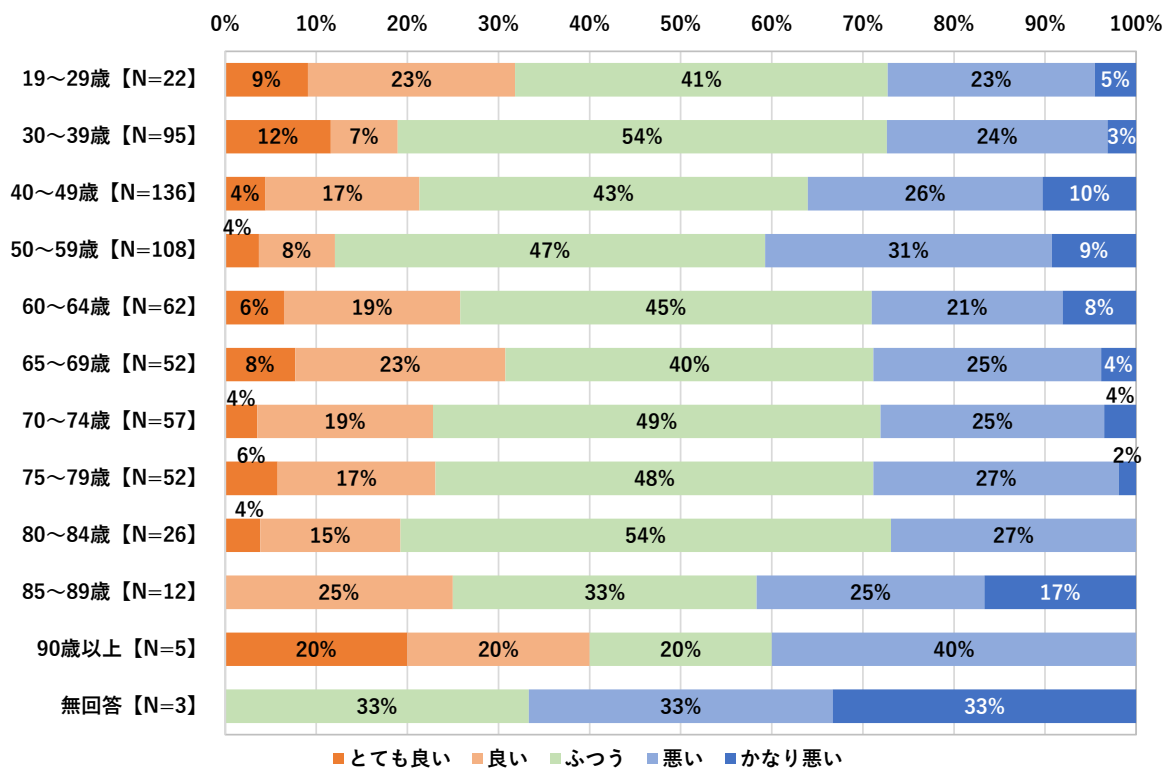
図 45 交通空白地域の分布（再掲）

6-2-2 町外移動の際の乗り継ぎへの抵抗感

久山町内から町外への移動は、篠栗駅を乗り継ぎ拠点とした JR での博多・飯塚方面への移動、トリアスを乗り継ぎ拠点とした西鉄バスでの天神や香椎・千早・土井方面への移動、久山・山の神を乗り継ぎ拠点とした JR 九州バスでの博多・直方方面への移動となっており、乗り継ぎが必要となっています。

住民アンケートからは、30～50代の方で、トリアスや篠栗駅での公共交通間の接続に関する評価が低くなっており、乗り継ぎへの抵抗感が伺えます。

町外との往來の多い本町の特性を考慮すると、町外移動の円滑化が求められます。



※小数点以下の四捨五入により数値の合計は100%にならないことがあります。

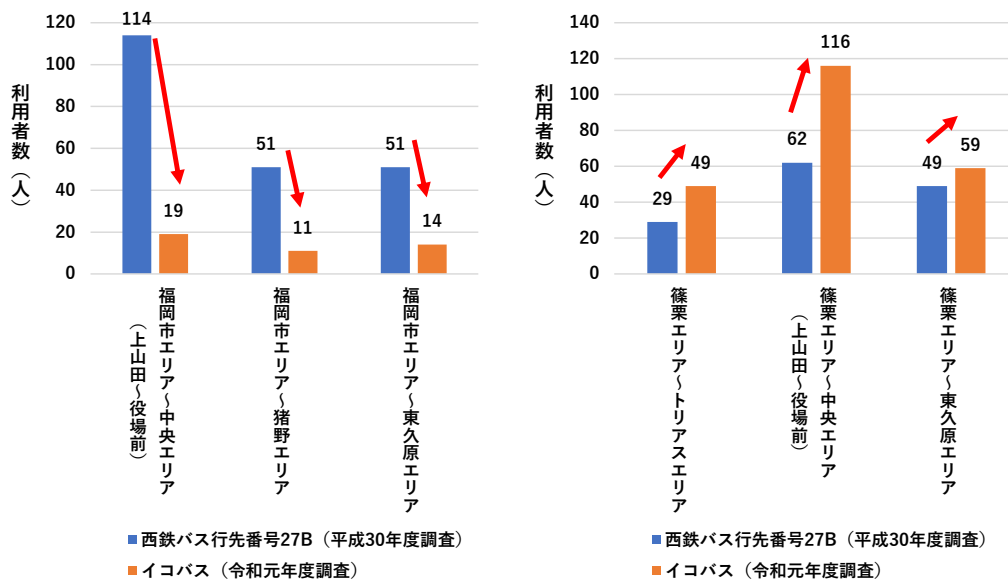
図 46 交通結節点での乗り換えについての評価

6-2-3 町外移動時の乗り継ぎ拠点利用における地域的な偏り

西鉄バス 27B の町内区間の大部分廃止による路線再編に伴い、西鉄バス経由での福岡市方面への移動はトリアスでの乗り継ぎが必要になったことや、運賃の定額化等によって、町外移動時はトリアス経由から JR 篠栗駅経由に経路がシフトしている様子が伺えます。

一方、高校生の通学先の推移を見ると、近年割合は減少しているものの、香椎や新宮・宗像方面への通学が3~4割を占めています。

本町内からは、篠栗駅での乗り継ぎ以外にも、トリアスから西鉄バス（香椎方面）をはじめ、新宮町コミュニティバス（新宮方面）、JR九州バス（博多・吉塚方面）、高速立花山バス停の活用など多様な町外への移動方法がありますが、その複雑さやアクセスの困難度によって篠栗駅への乗り継ぎに偏重していることが懸念されます。様々なアクセス方法を分かりやすく提示しながら、適切な経路の選択を促すことが重要です。

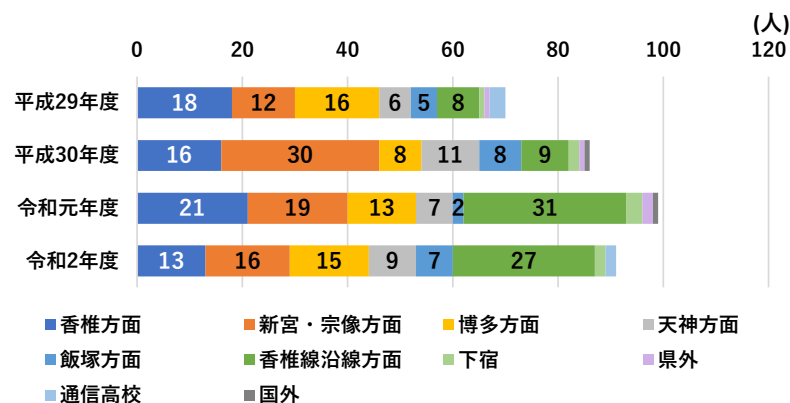


(i) トリアス

(ii) JR 篠栗駅

資料：全便乗込み調査結果（平成30年度、令和元年度）

図 47 町内⇔町外アクセスの乗り継ぎ拠点の利用変化（OD データに基づく）



資料：進学方面調査

図 48 高校の通学先の推移（方面別）

6-2-4 高齢者の買い物移動のニーズに十分対応できていない町内巡回

町内の高齢者の外出目的については、買い物が最も多くなっています。

買い物の際に必要な支援内容としては、「買い物により適した経路やダイヤでの運行」が公共交通に求められています。その一方で、イコバス町内巡回の不満点としては、運行本数や運行時間に関するものが多く、町内を自由に移動しにくい様子が伺えます。

移動ニーズを的確に把握し、効率的・効果的な運行を行うことが求められます。

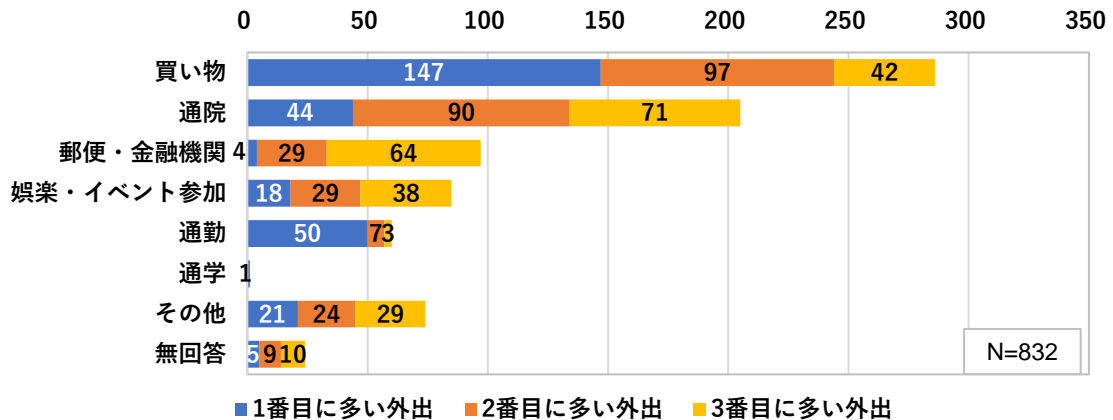


図 49 高齢者の外出目的（複数回答可）

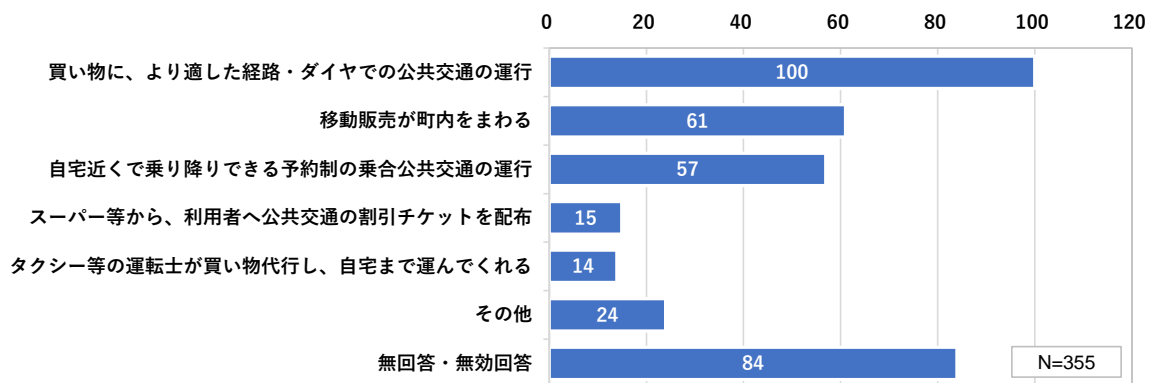


図 50 買い物支援に必要なこと（高齢者）

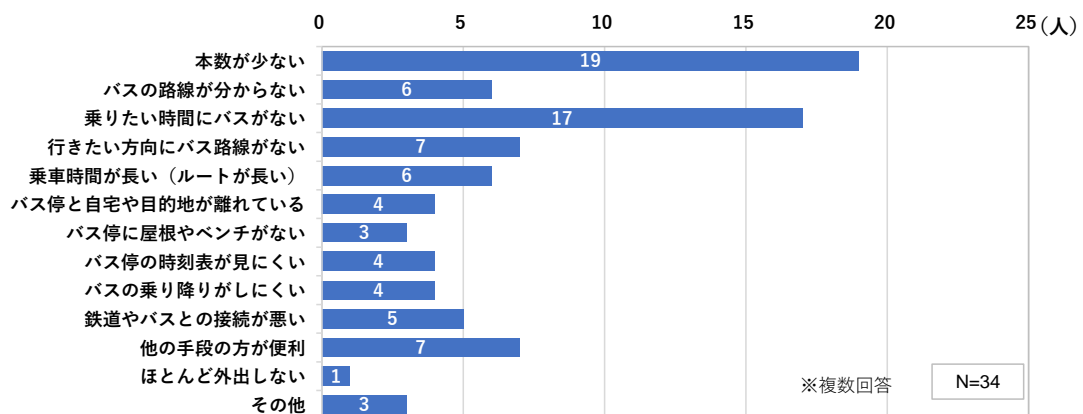


図 51 イコバス町内巡回に対する高齢者の不満点

6-2-5 ターゲット別の適切な公共交通に関する情報提供不足

イコバス乗込み調査において、「配布した時刻表の分かりやすさ」について不満の割合が他の項目と比較してやや高くなっています。

シニア世代の方へのグループインタビュー調査では、バス停の時刻表の字が小さいなどの意見も頂いています。

また、高校生については、Google Maps などのインターネットを活用した情報提供の周知が図られていないため、イコバスのダイヤが容易に分からず、乗り継ぎ拠点で長く待つことがある、という意見も頂いており、こうしたターゲット別の適切な情報提供について検討していく必要があります。

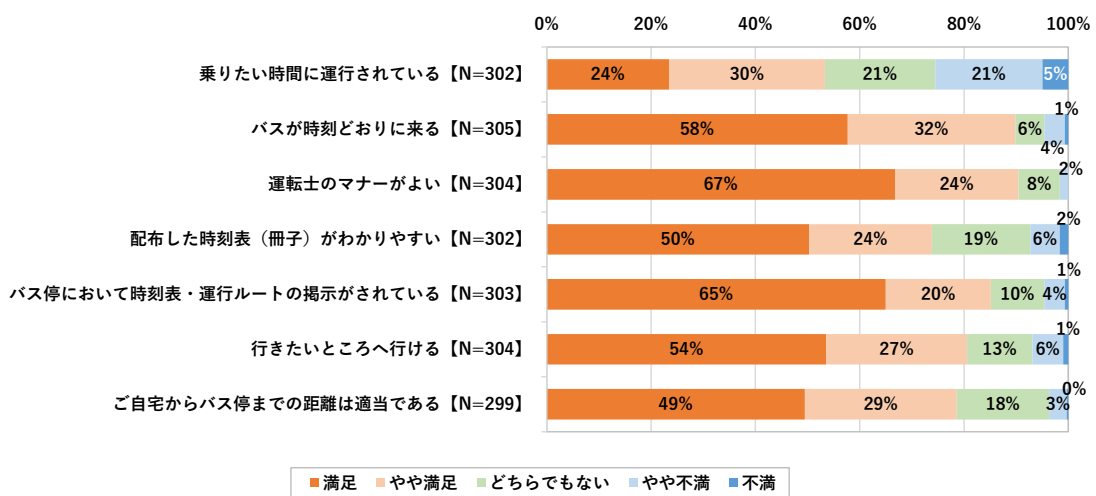


図 52 イコバスのサービスに対する不満点（再掲）

表 16 グループインタビューの調査結果（抜粋）

対象	高校生	シニア世代
意見(抜粋)	<ul style="list-style-type: none"> 気軽にイコバスの情報にアクセスできず、JR 篠栗駅においてイコバスを長時間待つことがあります。 公共交通機関のことをよく知りません。（町内をどういう公共交通機関が運行されているのかわからない） 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が誰でも使いやすく分かりやすい情報提供が必要です。 バス停の時刻表の字の改善（大きくする）が必要です。

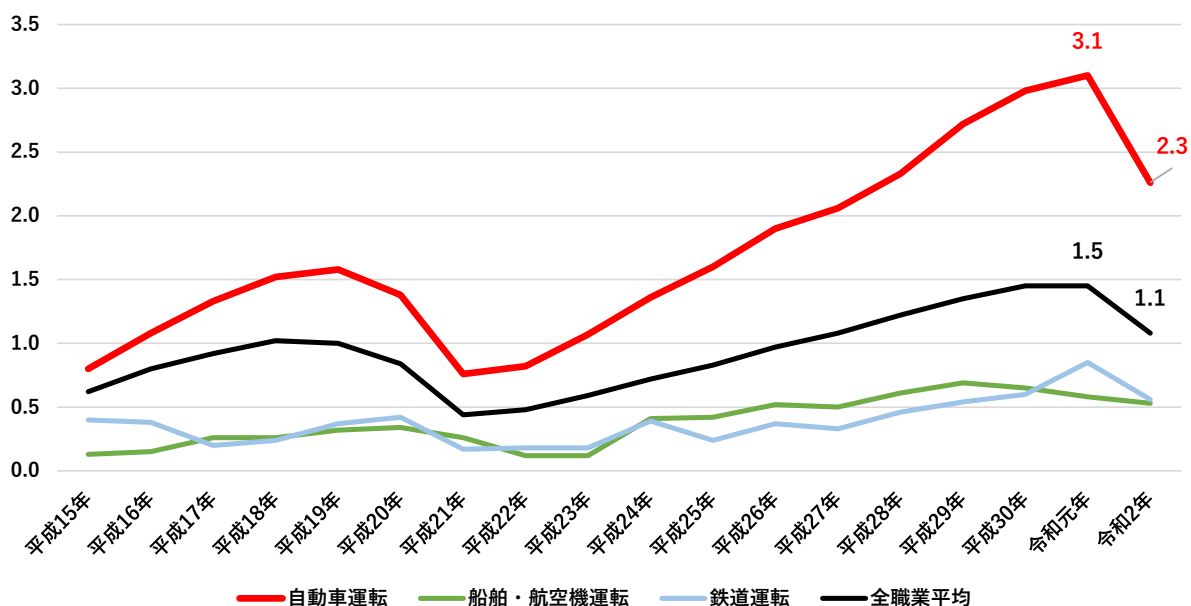
資料：久山町グループインタビュー

6-3. 社会的な問題点

6-3-1 深刻な運転士不足

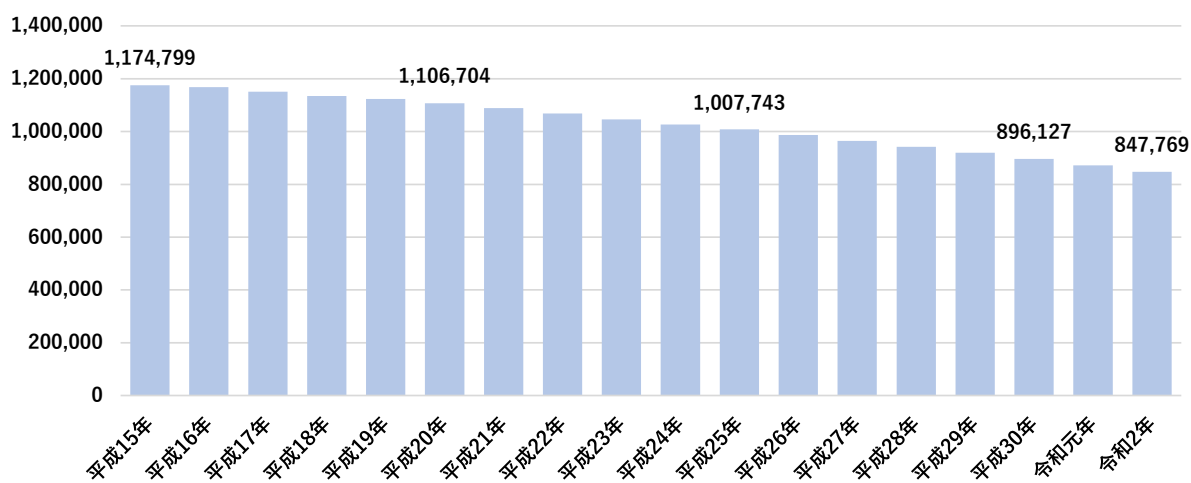
公共交通の担い手である運転士不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は感染症拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。

久山町においても、運転士不足は西鉄バス 27B の町内大部分の区間廃止の要因の1つにもなっており、限られた人員の中で効率的な運行が求められます。



資料：一般職業紹介状況

図 53 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移

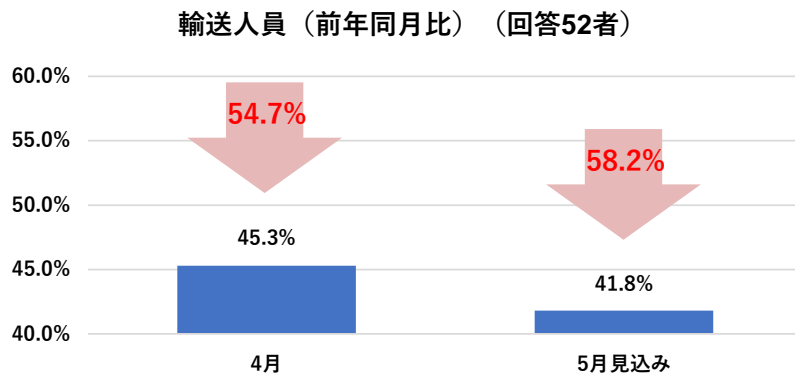
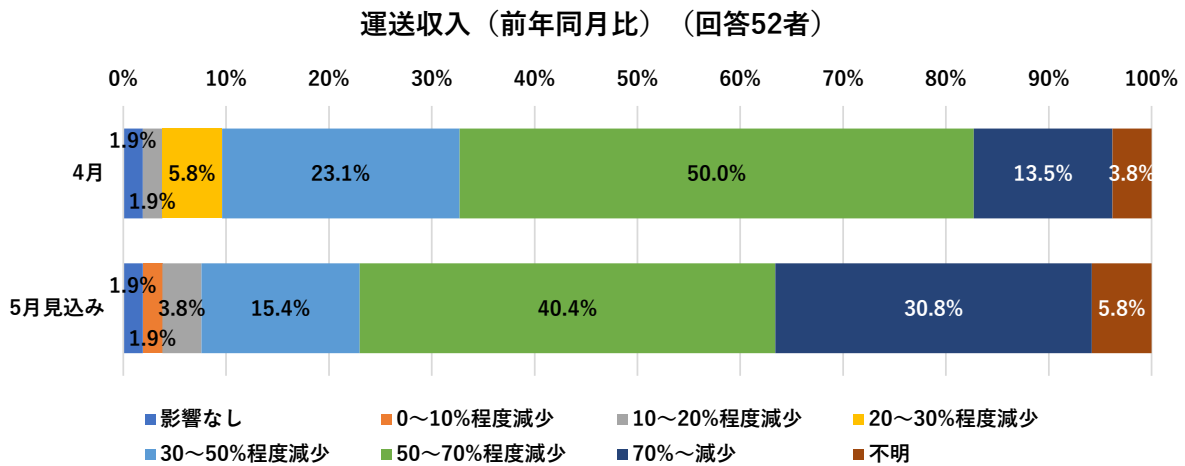


資料：運転免許統計

図 54 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移

6-3-2 公共交通分野全般の収益性悪化

令和2年の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴う外出抑制や観光行動の急減によって、公共交通を担う交通事業者の収益性が悪化しており、持続可能な公共交通網の構築に向けて、町民全員が考えて総力で取り組む必要性が増しています。



資料：交通政策白書

図 55 公共交通分野全般の収益性悪化

6-4. 各種調査結果と現状の問題点、今後の課題整理と基本方針との関係

久山町における公共交通に関する現況整理・各種調査結果と前述の問題点などを受け、公共交通の今後の取り組み課題と、課題解決に向けた基本方針を以下の通り整理します。



第7章 基本的な方針と計画の目標

7-1. 基本方針

前項に整理した、これまでの取り組みと現状の問題点、今後の課題に従い、久山町における今後の公共交通を維持していく上での3つの基本的な方針を以下の通り定めます。

基本方針 1

町外への円滑な移動を支える幹線の維持・改善

公共交通の主要利用者である高校生のニーズを踏まえるとともに、勤労世代の通勤や高齢者の買い物など町外へ移動する多様な方々に対して、その移動を便利でスムーズに行えるように、幹線系統の維持を図ります。

乗り継ぎの負担を軽減し、町外移動の活性化を図ることで、町の活力を増進させるとともに、住みやすい町・久山町を情報発信することで、定住促進にも寄与していきます。

基本方針 2

利便性と効率性の両立に向けた町内交通の再編・改善

公共交通の主要利用者である高齢者をはじめ、多様な利用者のニーズを踏まえて、町内の移動を便利でスムーズに行えるように、町内交通の再編・改善を図ります。移動環境を整備し、外出促進を図ることで、高齢者の交流を促進するとともに、「公共交通＋徒歩」での移動により、健康増進につなげていきます。

基本方針 3

利用促進・利用転換による持続可能な公共交通運営

公共交通を持続的に運行させていくために、様々な公共交通の利用促進策・利用転換策を実施していきます。

観光・福祉・教育など他分野との連携を図ることで、町政の横断的な施策の実現を目指すとともに、交通事業者や目的地側の各種施設などとの連携により、公共交通の幅広い方への浸透を図っていきます。

7-2. 計画の目標

久山町における公共交通ネットワークの構築に向けた基本方針に基づき、久山町第3次総合計画の基本理念である「国土・社会・人間の3つの健康づくりによる『健康』を真に実感できるまちづくり」を実現するため、公共交通ネットワークの構築による3つの計画目標を定めます。

※第3次総合計画の計画期間は令和3年度までであり、現在第4次総合計画を策定中です。第4次総合計画策定後、上記文章を変更します。

計画目標 1

社会状況やニーズに応じたイコバス幹線系統の運行と路線バス・鉄道との乗り継ぎ環境の改善

町外への移動ニーズとして、高校生による通学をはじめ、通勤や買い物など、福岡都市圏等への乗り継ぎ環境の改善を図り、幹線系統及び町外移動の利便性向上を図ることにより、活力のある久山町の実現を目指します。

計画目標 2

ターゲットに対応した町内交通のきめ細かな運行サービスの提供

高齢者だけでなく、可能な限り多くの住民が公共交通を利用し、生涯学習や文化的なイベント参加、レクリエーション活動など、様々な社会参画活動を推進し、人的交流を図れるように、町内交通のきめ細かな運行サービスを提供します。

計画目標 3

他分野・関係者との連携に基づく持続可能な公共交通の実現

公共交通に対する興味・関心を喚起するために、観光や福祉、教育など他分野と連携した公共交通の利用促進策を検討・実施するとともに、交通事業者や商業・医療施設などとの連携による利用促進策・利用転換策を図ることにより、広く一般の方への公共交通の浸透を図り、持続可能な公共交通の実現を目指します。

7-3. 久山町における公共交通の将来像

3つの計画目標の達成に向け、久山町では、幹線軸を担うエコバス幹線系統及び路線バス・JR、枝線（枝葉）軸を担うエコバス町内交通の相互の連携によって全町一体となった公共交通ネットワークの構築を目指します。

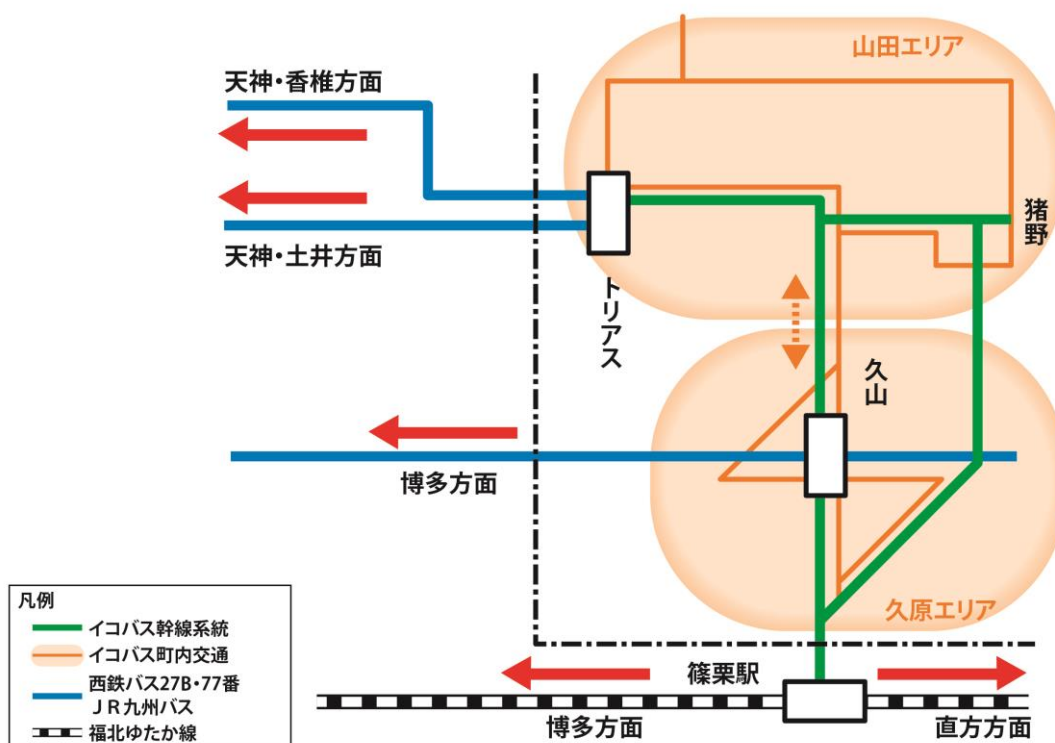
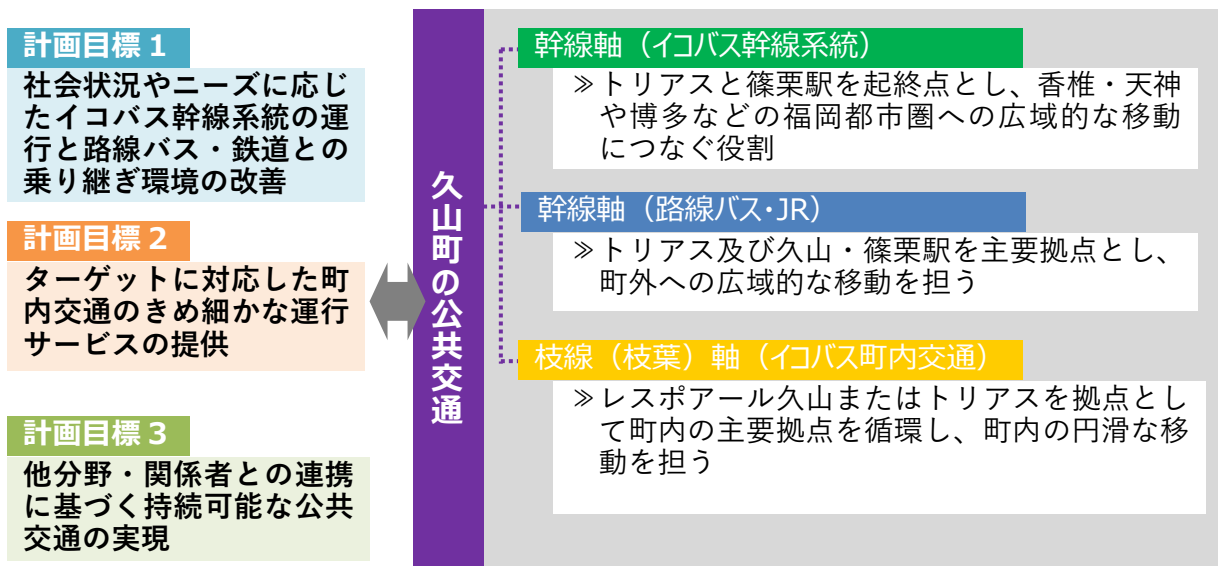


図 56 久山町公共交通の将来像

第8章 実施事業

久山町における公共交通の目標及び将来像の達成に向け、3つの基本方針に基づき、下表に示す個別事業を実施します。

各事業は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとしませんが、本計画期間内においても事業の有効性などを鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行います。

表 17 実施事業

基本的な方針	実施事業	事業概要	計画目標（数値目標）	実施主体	時期
(1) 町外への円滑な移動を支える幹線の維持・改善	①町外移動に関わる乗り継ぎの改善	トリアスでのイコバスと西鉄バス、篠栗駅でのイコバスとJR、久山でのイコバスとJR九州バスの接続について、ダイヤ改正や遅延状況も踏まえながら最大公約数的なダイヤ調整を毎年継続的に実施します。	<社会状況やニーズに応じたイコバス幹線系統の運行と路線バス・鉄道との乗り継ぎ環境の改善> ①イコバス幹線系統の利用者数（高校生除く） ②イコバス幹線系統の利用者満足度 ③高校生無料定期券の利用率	久山町地域公共交通活性化協議会 交通事業者、イコバス運行事業者	短期
	②社会や移動ニーズの変化に応じた町外アクセスの確保	町を取り巻く環境や乗り込み調査などの各種調査により把握する移動ニーズの変化に対応した町外アクセスを確保します。		久山町地域公共交通活性化協議会	短中期
	③待合環境の状況確認と整備	町外移動を行う際の乗り継ぎ場所などの待合環境の状況や位置について、利用状況などを基に確認するとともに、その場所での問題について改善可能な部分は調整を行います。		久山町地域公共交通活性化協議会	短中期
(2) 利便性と効率性の両立に向けた町内交通の再編・改善	①イコバス町内巡回の再編	山田先回り、久原先回りと同一ルートを時計回り、反時計回りで運行している町内巡回について、山田地区と久原地区にエリアを分けたルートの設定による運行効率化・環境負荷軽減と乗車時間短縮による利便性の向上を図ります。また、双方のルートの接続を行い、ルート間を往来する際の利便性の維持を図ります。再編（見直し）は毎年継続的に実施します。	<ターゲットに対応した町内交通のきめ細かな運行サービスの提供> ①イコバス町内巡回の利用者数 ②イコバス町内巡回の利用者満足度 ③イコバス（町内巡回、幹線系統）の高齢者利用者数 ④免許返納に伴うイコバス回数券の利用回数	久山町地域公共交通活性化協議会 イコバス運行事業者	短期
	②イコバス町内巡回と幹線系統・他の交通モードとの接続改善	イコバス町内巡回と幹線系統・他の交通モードとの接続改善を図り、町内・町外への移動促進を行います。改善（見直し）は毎年継続的に実施します。		久山町地域公共交通活性化協議会 イコバス運行事業者、交通事業者	短期
	③利用状況を踏まえたバス停位置の調整	利用状況を踏まえたバス停位置の調整などを検討し、利用しやすい場所からのイコバス利用を目指します。		久山町地域公共交通活性化協議会 イコバス運行事業者、交通事業者	短期
	④買い物に対応した運行ルート・ダイヤの設定	買い物利用者に対する支援策として、買い物先への直行運行や買い物に適したダイヤの設定を行います。		久山町地域公共交通活性化協議会 イコバス運行事業者、交通事業者	短中期
	⑤交通空白地域に対する移動手段の提供	交通空白地域のうち、移動困難者が確認された地域に対して、既存のイコバス町内巡回の延伸などを検討します。		久山町地域公共交通活性化協議会 イコバス運行事業者	中長期

基本的な方針	実施事業	事業概要	計画目標（数値目標）	実施主体	時期
(3) 利用促進・利用転換による持続可能な公共交通運営	①分かりやすい総合時刻表の作成、配布	現在配布されている総合時刻表を分かりやすく改訂し、実際の公共交通利用につなげていきます。	<他分野・関係者との連携に基づく持続可能な公共交通の実現> ①利用者1人当たりの運行コストまたは行政負担額 ②他分野の施策との連携数 ③情報提供に関する利用者満足度調査	久山町地域公共交通活性化協議会	短期
	②交通事業者と連携した利用促進	各交通事業者と協議・連携し、広報などによる利用促進を行います。		久山町地域公共交通活性化協議会 交通事業者	短中期
	③商業施設と連携した利用促進	商業施設と協議し、連携した利用促進を行います。		久山町地域公共交通活性化協議会 商業施設	短中期
	④ITを活用した情報発信とその活用方法に関する情報提供	Google Mapsなどでの情報発信をはじめ、ITを活用した情報提供とその使い方に関する周知を図ります。		久山町地域公共交通活性化協議会	短中期
	⑤観光施策と連携した利用促進	広報などにより、久山町内の地域資源を活用した観光目的でのエコバス利用促進を図ります。		久山町地域公共交通活性化協議会 観光担当課	短中期
	⑥福祉施策と連携した利用促進	障がい者手帳アプリ「ミライロID」の導入など、福祉施策と連携した利用促進を行います。		久山町地域公共交通活性化協議会 福祉担当課	短中期
	⑦教育施策と連携した利用促進	中・高生を対象とした「通学白書」の作成など、教育施策と連携した利用促進を行います。		久山町地域公共交通活性化協議会 教育委員会	短中期

8-1. 町外への円滑な移動を支える幹線の維持・改善

事業名	町外移動に関わる乗り継ぎの改善					
事業概要	トリアスでのイコバスと西鉄バス、篠栗駅でのイコバスと JR の接続について、遅延状況も踏まえながら最大公約数的なダイヤ調整を毎年継続的に実施します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	継続的に 改善	継続的に 改善	継続的に 改善	継続的に 改善	継続的に 改善
	交通事業者					
イコバス運行事業者						

事業名	社会や移動ニーズの変化に応じた町外アクセスの確保					
事業概要	町を取り巻く環境や乗り込み調査などの各種調査などにより把握する移動ニーズの変化に対応した町外アクセスを確保します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	改善計画 ・協議	改善開始（利用状況により見直し）			

事業名	待合環境の状況確認と整備					
事業概要	町外移動を行う際に発生する乗り継ぎ場所の待合環境の状況について確認するとともに、利用状況などを考慮し、必要に応じ整備を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	状況確認 ・協議	必要に応じた整備			

8-2. 利便性と効率性の両立に向けた町内交通の再編・改善

事業名	イコバス町内巡回の再編					
事業概要	山田先回り、久原先回りと同一ルート時計回り、反時計回りで運行している町内巡回について、山田地区と久原地区にエリアを分けたルートの設定による運行効率化・環境負荷軽減と乗車時間短縮による利便性の向上を図ります。また、双方のルートの接続を行い、ルート間を往来する際の利便性の維持を図ります。再編（見直し）は毎年継続的に実施します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通活性化協議会	改善計画 ・協議	継続的に 改善	継続的に 改善	継続的に 改善	継続的に 改善
	イコバス運行事業者					

事業名	イコバス町内巡回と幹線系統・他の交通モードとの接続改善					
事業概要	イコバス町内巡回と幹線系統・他の交通モードとの接続改善を図り、町内外の移動の円滑化を図ります。改善（見直し）は毎年継続的に実施します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通活性化協議会	改善計画 ・協議	継続的に 改善	継続的に 改善	継続的に 改善	継続的に 改善
	交通事業者					
	イコバス運行事業者					

事業名	利用状況を踏まえたバス停位置の調整					
事業概要	利用状況や利用者のニーズ、待合場所の安全性等を考慮し、バス停設置位置の調整など、利用しやすさの向上を目指します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通活性化協議会	導入計画 ・協議	調整・導入開始（利用状況により見直し）			
	イコバス運行事業者	調整				

事業名	買い物に対応した運行ルート・ダイヤの設定					
事業概要	買い物利用者に対する支援策として、買い物先への直行運行や買い物に適したダイヤの設定を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通活性化協議会	運行計画 ・協議	協議・調整 ⇒ 運行開始			
	交通事業者					
イコバス運行事業者						

事業名	交通空白地域に対する移動手段の提供					
事業概要	交通空白地域のうち、移動困難者の存在や地域のニーズに応じて、既存のイコバス町内巡回の延伸などを検討します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通活性化協議会	検討	協議・調整・実施			
	交通事業者					
イコバス運行事業者						

8-3. 利用促進・利用転換による持続可能な公共交通運営

事業名	分かりやすい総合時刻表の作成、配布					
事業概要	現在配布されている総合時刻表を分かりやすく改訂し、実際の公共交通利用につなげていきます。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	改善計画に 基づき作成 ・配布	継続実施			

事業名	交通事業者と連携した利用促進					
事業概要	各交通事業者と協議・連携し、広報などによる利用促進を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	企画検討	協議・実施			
交通事業者						

事業名	商業施設と連携した利用促進					
事業概要	商業施設と協議の上、公共交通と商業施設が連携した広報等の利用促進を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	企画検討	協議・実施			
商業施設						

事業名	ICTを活用した情報発信とその活用方法に関する情報提供					
事業概要	Google Mapsなどでの情報発信をはじめ、ITを活用した情報提供とその使い方に関する周知を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	企画検討	協議・実施			

事業名	観光施策と連携した利用促進					
事業概要	広報などにより、久山町内の地域資源を活用した観光目的でのイコバス利用促進を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	企画検討	協議・実施			
観光担当課						

事業名	福祉施策と連携した利用促進					
事業概要	障がい者手帳アプリ「ミライロID」の導入など、福祉施策と連携した利用促進を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	企画検討	協議・実施			
福祉担当課						

事業名	教育施策と連携した利用促進					
事業概要	中・高生を対象とした「通学白書」の作成など、教育施策と連携した利用促進を行います。					
実施主体	久山町地域公共交通活性化協議会、教育委員会					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	久山町地域公共交通 活性化協議会	企画検討	協議・実施			
教育委員会						

第9章 計画の達成状況の評価

9-1. 数値目標

本計画の達成状況の評価するため、基本的な方針ごとに評価指標及び目標値を定めます。
 なお、目標値は計画期間の中間年度である令和6年度と最終年度である令和8年度を目標年度とします。

表 18 計画の達成状況の評価指標及び設定根拠

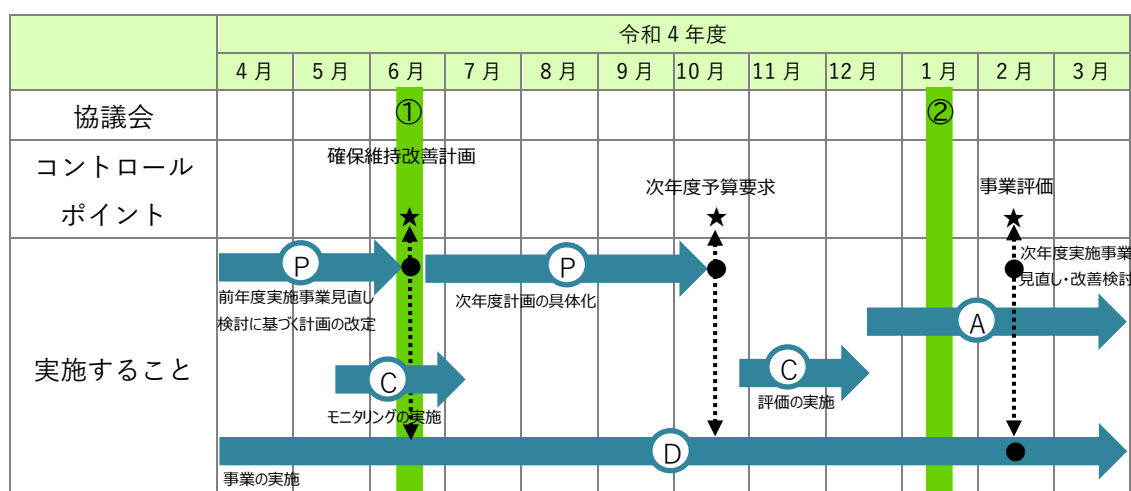
計画目標		実績	中間 R6	目標値 R8	設定・算出 方法
評価指標	指標の設定根拠				
(1) 社会状況やニーズに応じたエコバス幹線システムの運行と路線バス・鉄道との乗り継ぎ環境の改善					
①エコバス幹線システムの利用者数 (高校生除く)	利用者数の増減を踏まえて、ニーズへの対応状況を計る。 (5年で10人/日程度の増加)	296.9人/日 (R元)	305.0人/日	310.0人/日	運行事業者の提供データ(年間利用者数を年間日数で除する)
②エコバス幹線システムの利用者満足度	利用者数の増減を踏まえて、町外移動のニーズや課題を明確にする。(事業評価指標の目標値満足度80%)	78.4% (R3)	80.0%	80.0%	毎年、平日1日、日祝1日実施する満足度調査データ
③高校生無料定期券の利用率	幹線システムのメインターゲットである高校生のエコバス利用率を図ることでニーズへの対応度合を計る。(5年後に50%)	45% (R元)	47.5%	50%	久山町経営デザイン課で集計
(2) ターゲットに対応した町内交通のきめ細かな運行サービスの提供					
①エコバス町内巡回の利用者数	利用者数の増減を踏まえて、ニーズへの対応状況を計る。 (5年で2人/日の増加)	46.5人/日 (R元)	47.5人/日	48.5人/日	運行事業者の提供データ(年間利用者数を年間日数で除する)
②エコバス町内巡回の利用者満足度	利用者の満足度を踏まえて、ニーズへの対応状況を計る。	82.8% (R3)	86.4%	88.8%	毎年、平日1日、日祝1日実施する満足度

	(5年で6ポイント程度の増加)				調査データ
③イコバス（巡回・幹線）の高齢者利用者数	高齢者の交流や健康増進の指標として高齢者（60代以上）の外出状況を計る指標を設定。（5年で5人/日程度の増加）	112人/日 (R3)	115人/日	117人/日	毎年、平日1日、日祝1日実施する満足度調査による属性（年齢別）データ
④免許返納に伴うイコバス回数券の利用回数	移動困難者である免許返納サービスを利用する高齢者の利用状況を計る。（5年で月平均21回程度の増加）	144回 (R3・月平均)	155回	165回	久山町総務課で集計
(3) 他分野・関係者との連携に基づく持続可能な公共交通の実現					
①利用者1人当たりの行政負担額	利用者1人当たりの運行コストを踏まえて、収支状況を計り、持続可能性を判断する。（令和元年度の実績の維持）	244.7円/人 (R元) ※395.7円/人 (R2)	244.7円/人	244.7円/人	運行事業者の提供データ（年間利用者数）と久山町の資料（行政負担額）から算出
②他分野の施策との連携数	利用促進策の実施状況を計るため、他分野との施策連携数を増加させる。（福祉、観光、教育の3分野での連携）	-	3分野	3分野	久山町経営デザイン課で確認
③情報提供に関する利用者満足度調査	情報提供に関する利用者満足度を図り、ニーズに対応する。（事業評価指標の目標値満足度80%）	-	80%	80%	毎年、平日1日、日祝1日実施する満足度調査の中で実施

9-2. 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ていきます。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。

表 19 PDCA の実施サイクル



9-3. 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、久山町地域公共交通活性化協議会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
久山町	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・分析及び久山町との共有 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