



# 久山町地域公共交通総合連携計画

(素案)

平成 23 年 1 月

久 山 町

## 目次

1. はじめに.....	1
2. 久山町の公共交通における現状と課題.....	2
2.1. 久山町の公共交通にかかる現状.....	2
2.1.1. 久山町の人口.....	2
2.2. 久山町の公共交通の現況.....	5
2.2.1. 公共交通の運行状況.....	5
2.2.2. 町内公共交通の運行状況.....	7
2.3. 公共交通に関する住民調査の結果.....	9
2.3.1. アンケート調査の目的.....	9
2.3.2. アンケート調査の実施概要.....	9
2.3.3. アンケート調査の結果.....	9
2.4. 久山町公共交通の課題.....	11
3. 久山町公共交通の基本方針.....	13
4. 地域公共交通総合連携計画の対象区域.....	14
5. 地域公共交通総合連携計画の目標.....	14
6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体.....	21
7. 計画期間.....	22
8. 実証運行に向けた具体的な取り組み.....	23
8.1. 実証運行に向けたバス路線の再編.....	23
8.1.1. 路線バスの再編.....	23
8.2. 運賃及び割引制度の設定.....	25
8.3. 地域公共交通会議の設定.....	25
8.4. 住民・事業者・行政の協働的な取り組み.....	26
8.4.1. 地域公共交通活性化協議会と関係者の役割分担.....	26
8.4.2. 住民に積極的にバスを利用してもらうための新たな取組提案.....	27
8.5. 町内巡回バスの運行方式の見直しと時期毎の役割分担.....	28

## 1. はじめに

地域公共交通は地域の社会活動の基盤であり、地域の活性化の観点から、その活性化・再生は喫緊の課題である。このような状況を受け、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が平成19年10月に施行され、全国各地域において、地域公共交通の活性化・再生の取組が行われているところである。

久山町は福岡市都心部から東に約10km離れた位置にあり、**都市高速道路を利用すれば僅か20分で到達可能**であり、町外へのアクセスが容易である。昭和45年より、無秩序な開発を抑制する政策を実施したため、**優良農地の保全に伴う美しい田園風景が維持**されている。このことにより**集落、商業施設等がまとまって立地する状況となり**、公共交通ネットワークを考える上では好ましい状況であるといえる。

久山町の交通環境としては、**鉄道駅はなく、篠栗駅が最寄りの駅**となる。また、**町内には西鉄バス、ジェイアール九州バス等の民間バス路線の他、現在無料で運行している町営福祉バス「やまばと号」が1台で役場を中心に1日6便運行**している。しかしながら、**民間路線バスの一部は、利用者減少から、路線の廃止、減便あるいは運行補助の増額が必要**となっており、町内の公共交通ネットワークの維持が困難な状況となっている。

このような状況の中、公共交通の運行コストは今後ますます増加する可能性があり、バスの効率的な運行によるコストの縮減が急務である。**適正な運賃設定、道路運送法上の位置付けの明確化、民間路線バスとの調整、適正な競争環境の確保（運行事業者の確保）**など、実証運行に向けた準備も早急に進める必要がある。

以上のようなことから、町内公共交通ネットワークの確立と、**町外路線との乗り継ぎを円滑に行う交通結節点の設定や、交通空白地域の解消、多様な公共交通の運行主体の役割分担、相互乗り入れ等の連携方法の検討**を行い、コミュニティバス等運行に向けた利害調整、路線申請手続き等の実施により、久山町の公共交通ネットワークの維持に向けたコミュニティバス等の確実な運行手続きが必要である。

以上の状況から地域の公共交通利便性を向上させ、地域の活性化・再生を図るためには、公共交通事業者や自治体の負担だけでは限界があり、地域の公共交通を支える新たな仕組み作りが急務となってきている。そこで**行政・公共交通事業者・住民と共に、地域の特性にあった効率的な交通システムを確立**し、持続性が高く、地域が活性化できる交通施策を展開することが必要となっている。これを実現するために、中・長期的な指針となる久山町地域公共交通総合連携計画の策定は必要不可欠である。

## 2. 久山町の公共交通における現状と課題

### 2.1. 久山町の公共交通にかかる現状

#### 2.1.1. 久山町の人口

##### (1)人口の推移

久山町の人口は2005年に7,858人であり、高齢者率(65歳以上人口比率)は21.9%であった。この人口は、1980年に比べ2.6%増加し、高齢者率は11.1ポイント増加している。また2035年には、人口が7,260人(2005年比7.6%減)となり、高齢者率は32.5%(2005年比10.6ポイント増)になると予測されている。

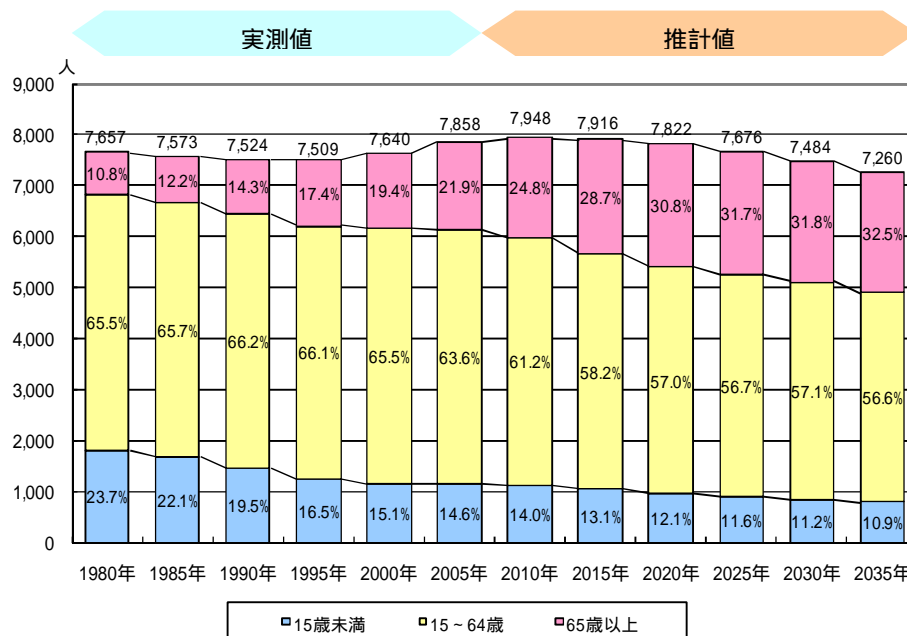


図 2.1 人口の推移

資料:1980年~2005年値は国勢調査、2010年~2035年は国立社会保障・人口問題研究所『日本の市区町村別将来推計人口』(平成21年12月推計)に基づく

## (2) 地区別人口密度

久山町の地区別人口は久原地区と山田地区、猪野地区に集中しており、役場はその中間点（町の中心部）に立地している。

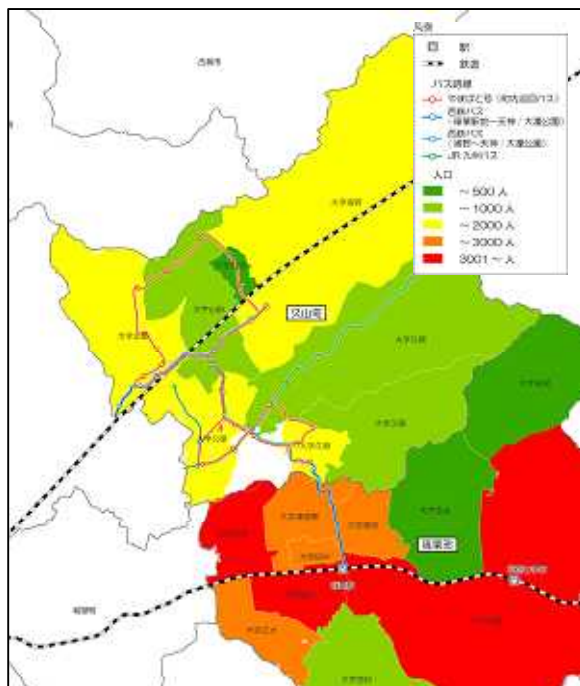


図 2.2 地区別人口密度

## (3) 地区別老年人口の分布

久山町の地区別老年人口は、草場地区、猪野地区、上久原地区等で多い傾向にある。また、18歳以下の人口は下久原地区、下山田地区、東久原地区で多い。

表 2.1 地区別老年人口分布

地区名	地区人口数	65歳以上人口	65歳以上割合	18歳以下人口	18歳以下割合
猪野地区	1,043	323	31.0%	148	14.2%
上山田地区	1,001	260	26.0%	166	16.6%
下山田地区	1,590	318	20.0%	317	19.9%
草場地区	343	123	35.9%	81	23.6%
上久原地区	753	218	29.0%	121	16.1%
中久原地区	967	233	24.1%	179	18.5%
下久原地区	1,670	335	20.1%	381	22.8%
東久原地区	1,028	215	20.9%	228	22.2%

資料：住民基本台帳 H22.7.29 現在

(4) 地区別高齢化率

久山町の地区別高齢化率は、猪野地区や久原地区の東部（山間の集落部）において高い傾向を示している。

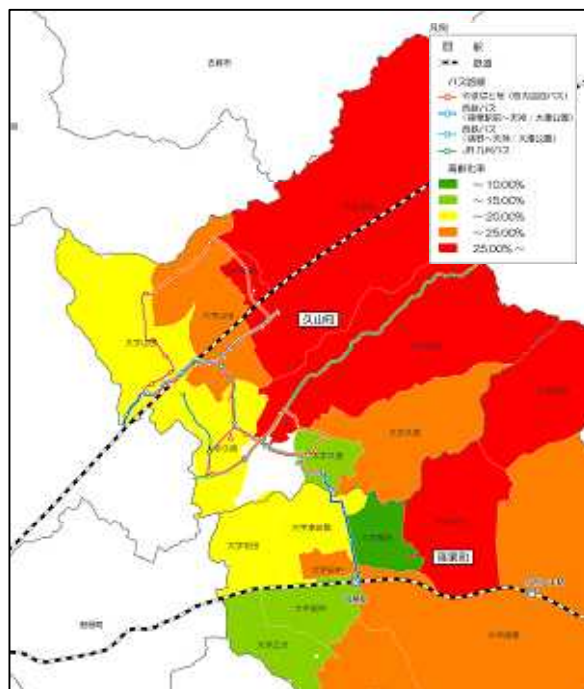


図 2.3 地区別高齢化率

(5) 公共施設・生活利便施設の配置

久山町にある生活利便施設（病院、スーパー、金融機関等）の多くは久原地区に集中している。山田地区には郵便局、病院等が散在している。また、町の南西に大型複合商業施設（トリアス）があり、町内外から多くの買い物客が訪れる。公共施設としては、久原地区にレスポアール久山（公民館・図書館）、町の中心部に役場、福祉会館等が立地している。これらの施設は町内巡回バス「やまばと号」での利用（アクセス）が可能である。

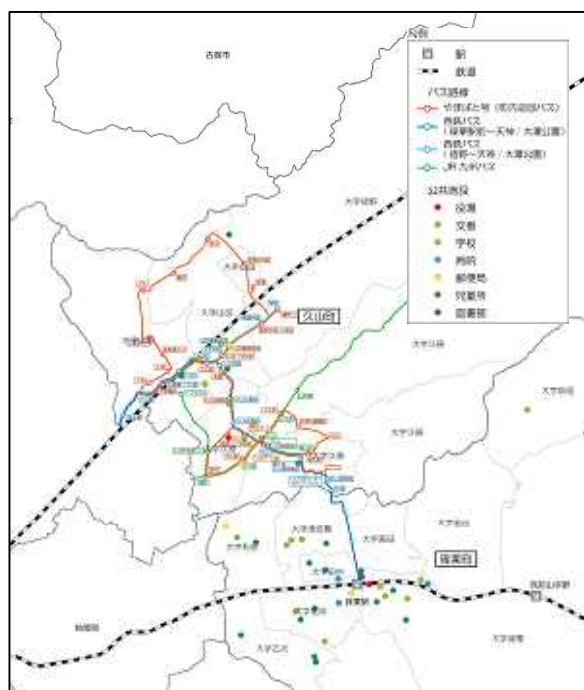


図 2.4 公共施設・生活利便施設の配置

## 2.2. 久山町の公共交通の現況

## 2.2.1. 公共交通の運行状況

## 民間路線バスの運行状況

現在久山町では、西鉄バス及びジェイアール九州バスにより 3 路線のバスが運行されている。

- ・西鉄バスが運行する山田地区を縦断する 1 路線（72 番）  
（平成 22 年度に 22 便から 18 便へ減便、23 年度に廃止が予定されている）
- ・西鉄バスが運行する町内を横断し、篠栗駅へアクセスする 1 路線（27B）  
（運行当初から年間 900 万円の補助を行ってきたが、今後 1 日 19 便の維持を図るため 1500 万円の補助が新たに必要）
- ・ジェイアール九州バスが運行する久原地区を縦断する 1 路線

## 凡例

-----	町界
——	九州自動車道
——	主要県道
——	JR（山陽新幹線）
○	やまぼと号（町内巡回バス）
○	西鉄バス （篠栗駅前～天神 / 大濠公園）
○	西鉄バス （猪野～天神 / 大濠公園）
○	JR九州バス

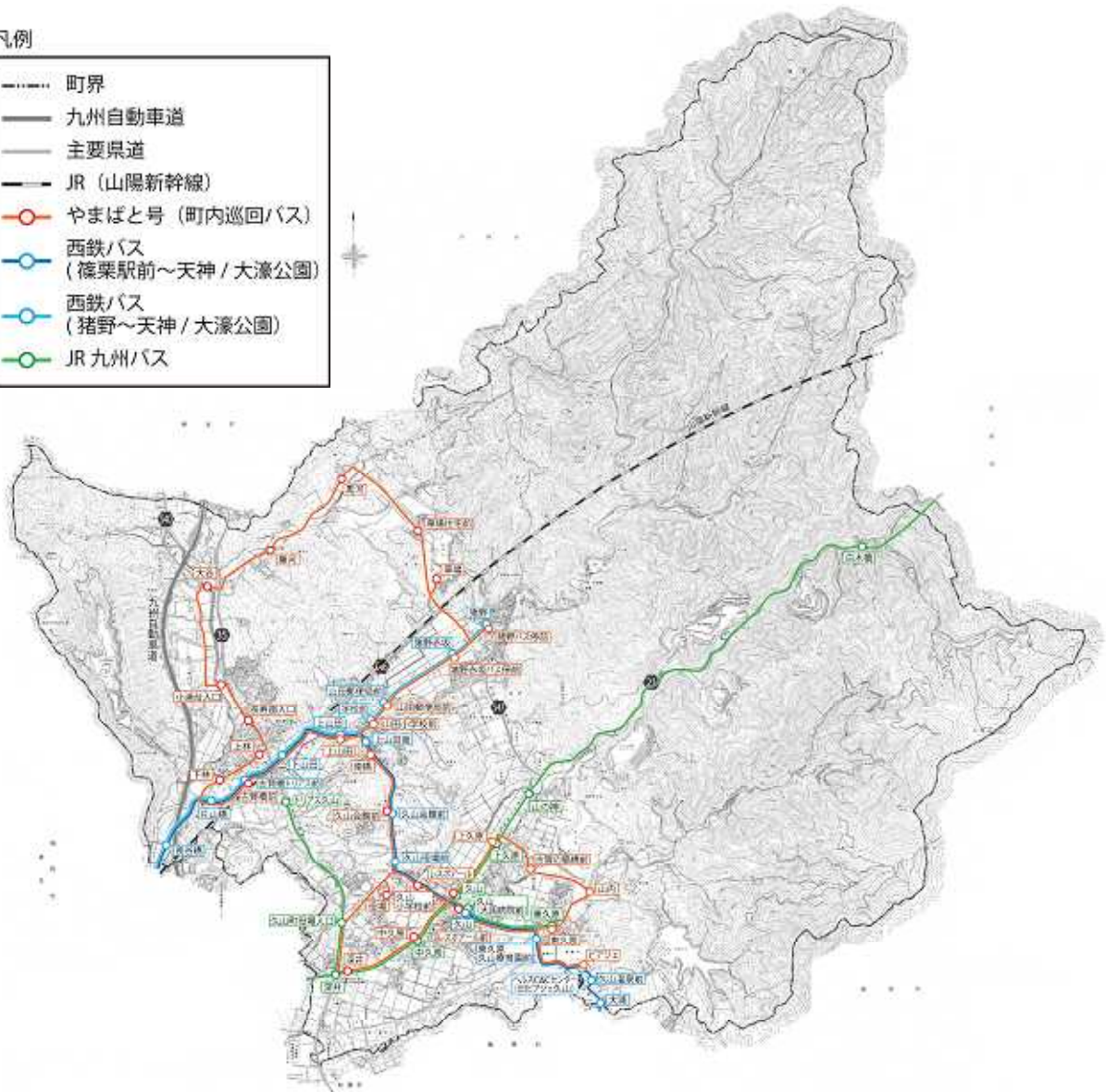


図 2.5 現況路線

鉄道の運行状況

久山町には鉄道駅が無く、隣接する篠栗町の篠栗駅が最寄りの駅となっている。

町内巡回バスの運行

久山町では、町内巡回バス「やまばと号」がマイクロバス 1 台により役場を中心に運行されている。

1.業務車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型バス 1台(26人乗り)</li> <li>・ステップ付き車両</li> <li>・「やまばと号」の表示貼り付け</li> <li>・緊急時の代替バスは受託者において確保する</li> <li>・無料運行であるため自家用車両(白ナンバー)でも可能(但し現行は事業用車両での運行)</li> </ul>
2.運行距離	・1日120km
3.業務時間	・午前9時～午後4時まで 業務の都合上やむを得ない場合は変更する
4.休日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎週土曜日・日曜日</li> <li>・祝日</li> <li>・年末年始 12月29日～1月3日</li> </ul>
5.運行時間及び運行コース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間 1日6便 1周1時間程度</li> <li>・運行コース 山田コース、久原コース</li> </ul>
6.賠償保険	・補償金額は対人・対物ともに無制限
7.費用負担	・バスを運行するために必要なすべての費用 (車両・人件費・燃料費・備品・保険料・点検整備費等)
8.委託金額推移	5,905千円(平成20年度)、6,006千円(平成21年度)、6,006千円(平成22年度)
9.利用者数	9,678人(平成20年度)、1日平均乗車密度 39.7人/日



やまばと号(若杉観光が運行)



## 2.2.2. 町内公共交通の運行状況

久山町に運行している巡回バス、路線バスの運行状況を調査し、把握した。以下表にまとめる。

表 2.2 やまばと号及び西鉄バスの運行概要

	やまばと号	西鉄バス 27B (篠栗駅前～天神/大濠公園)	西鉄バス 72 (猪野～天神/大濠公園)	ジェイアール九州バス 直方線
運行状況	2コース 6便(毎日)	平日 16 便、土曜日 17 便、日祝日 15 便	平日猪野行き 15 便、土曜日 15 便、トリアス止 6 便、日祝日 13 便、トリアス止 6 便(久山町内終点)	平日 33 便、土曜日 24 便、日祝日 21 便
1 巡にかかる時間	久原校区 20 分、山田校区 32 分	(平日)篠栗駅前～大濠公園:70分、篠栗駅前:久山 10 分、久山:香椎参道 26 分	(平日)猪野～大濠公園:64分、猪野～古賀橋トリアス前:6 分、古賀橋トリアス前～天神:50 分	(平日)博多駅～山の神:45分、山の神～深井:7 分、博多駅～直方駅:106 分
コースの特徴	役場を起終点到町南東部の久原校区を 8 の字に巡回するコースと、役場を起終点到町北西部の山田校区を巡回するコース。	篠栗駅から久山町役場、トリアス、みどりが丘団地、香椎参道を通り、都市高速を経由して、天神、大濠公園を結ぶコース。	猪野からトリアス、土井団地、多々良地区(一部流通センター経由有)、箱崎地区を経由し、天神、大濠公園を結ぶコース。	博多駅(交通センター)と直方駅を結び、県道 21 号線沿いに久原地区を通る。平日の 7 時台上り 1 便及び 19 時台下り 1 便のみ「東久原」、「久山(大国病院前)」を経由し、日祝日の上り 2 便、下り 2 便のみ「久山町役場」、「トリアス」を経由する。
主要拠点	久山町役場、レスポワール、ピアジェ	(久山町内)古賀橋トリアス前、久山	(久山町内)古賀橋トリアス前、猪野	(久山町内)山の神、久山
運休日	土日・祝日、年未年始(12月29日から1月3日)	無し	無し	無し
車両	小型バス((有)若杉観光所有)(26人乗り、ステップ付き)1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)	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)	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)

久山町地域公共交通総合連携計画

	やまばと号	西鉄バス 27B (篠栗駅前～天神/大濠公園)	西鉄バス 72 (猪野～天神/大濠公園)	ジェイアール九州バス 直方線
年間利用者数	9,678 人(H20)	久山町における正確な利用人数把握が必要		
1 日当り利用者数	39.7 人(H20)	平日 428 人(便当り 11.3 人) 土曜日 437 人(便当り 12.9 人) 日祝日 321 人(便当り 10.7 人) (H21.4～H22.3 の平均値)	土曜日 122 人(便当り 3.9) 日祝日 72 人(便当り 2.7 人) (H22.2.21 調査結果)	平日 230 人(上り 116 人、下り 114 人) 土曜日 151 人(上り 75 人、下り 76 人) 日祝日 78 人(上り 35 人、下り 43 人) (H22.8 調査結果)
調査日(9月2日(木))の乗客数	1 巡目:19 人、5 巡目:5 人	大濠公園(9:31 発) 篠栗駅(10:42 着) 40 名(うち町内での乗車 5 名、下車 21 名)	猪野(11:31 発) 天神郵便局前(12:28 着) 39 名(うち町内での乗車 4 名、下車 0 名)	博多駅(14:00 発) 白木橋(14:50 着) 12 名(うち町内での乗車 1 名、下車 4 名)
運行(委託)事業者	有限会社若杉観光	西日本鉄道株式会社	西日本鉄道株式会社	ジェイアール九州バス株式会社
運行費(委託費・補助費)	運行委託 約 600 万円 (平成 22 年度)	補助金 約 900 万円 (平成 21 年度)	なし	国・県による補助
一人当たりの経費(円)	619 円			

一人当たりの運行費用を算出するにあたり、各コースの総運行時間を算出し、運行費を各路線の運行時間に合わせて按分した。(618 分)

委託費には保育バス(平日運行)、福祉バス(土曜のみ運行)も含まれるが、本計算においては除外した。

## 2.3. 公共交通に関する住民調査の結果

### 2.3.1. アンケート調査の目的

住民へのアンケート調査を実施し、公共交通機関の利用状況 現在のバスの利便性評価 市民の公共交通に対する要望等の把握を目的としてアンケート調査を実施した。

### 2.3.2. アンケート調査の実施概要

アンケート調査は各地区の組長・区長から各世帯に直接配布し、回収していただいた。その概要を以下に示す。

#### 配布・回収結果

配布数：全8行政区に対し890票配布した。

回収率：久山町全体 回収数 841票 回収率 94.5%

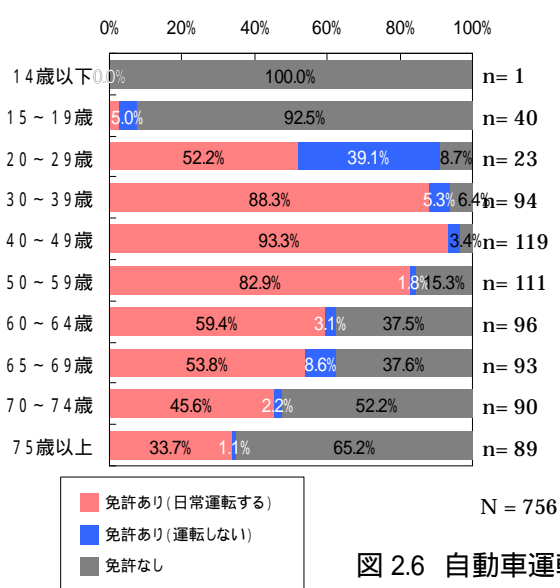
### 2.3.3. アンケート調査の結果

#### (1) 久山町における交通弱者は？

年齢別の免許の保有率をみると、「20～29歳」では日常的に運転している回答者は5割だが、「30～39歳」、「40～49歳」、「50～59歳」では8割以上の回答者が日常的に運転している。「60～64歳」より上の年代では日常的に運転している回答は減少している。

地区別では、「下久原地区」では7割の回答者が日常的に運転をしている。一方で、「草場地区」で日常的に運転している回答者は5割以下となっている。

【自動車運転免許の有無(年齢別)】



【自動車運転免許の有無(地区別)】

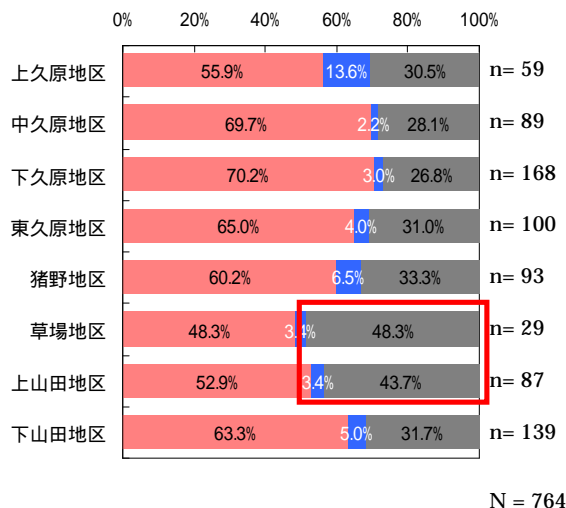


図 2.6 自動車運転免許の有無(年齢別)

交通弱者とは：一般に運転免許を持たない(持てない)か、自家用車を持たない(持てない)高齢者、子供、障害者、低所得者などである。

バスを利用していない回答者の主な交通手段は、「自家用車（ご自分が運転）」が87.5%（266名）で最も多く、次いで「自家用車（ご家族が運転）」で6.6%（20名）で自家用車の利用が9割を超えている。

年齢別では、「20～29歳」から「65～69歳」までの8割以上が「自家用車（ご自分で運転）」となっている。

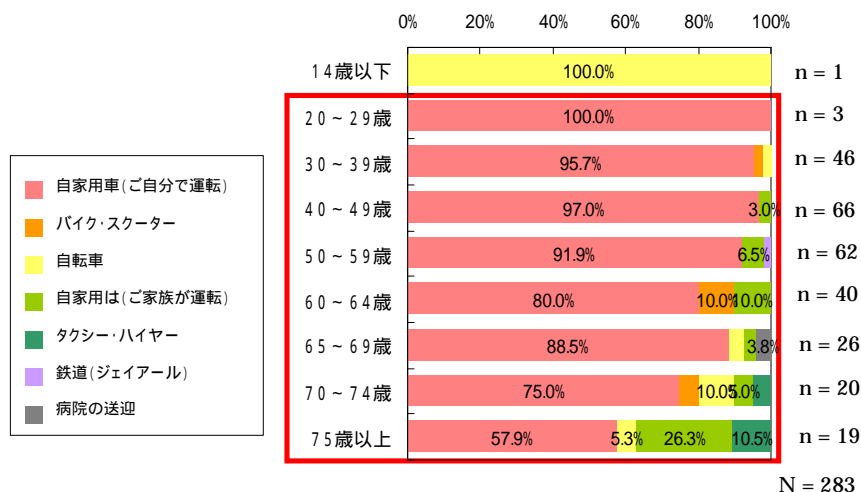


図 2.7 外出時の交通手段(年齢別)

(2)久山町におけるバスの利用状況は？

バスの利用頻度（年齢別）では、「15～19歳」の9割以上がほぼ毎日利用している。「20～29歳」では6割以上がほぼ毎日利用し、8割弱の回答者が頻繁に利用している。また、「60歳」より上の年代では、5割以上がバスを利用している。

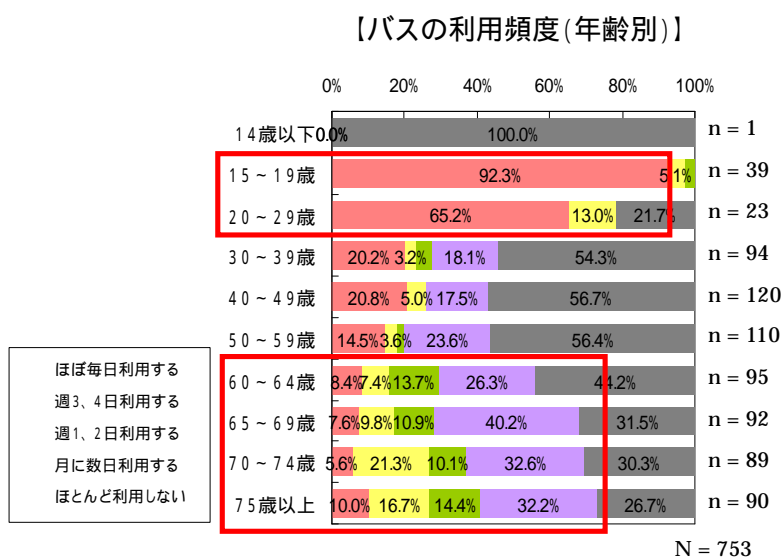


図 2.8 バスの利用頻度

## 2.4. 久山町公共交通の課題

各調査において把握された現況と課題・改善策を 利用者、 ネットワーク構築・維持、 運行コース、 運行ダイヤ、 車両及び車内、 待合い場所・バス停、 運賃、 情報提供の各項目について表 2.3 に示す。

表 2.3 公共交通における改善提案及び留意事項

項 目	現 況	課題・改善策
利用者	久山町の公共交通の利用者は 15～29 歳の若年層と 60 歳以上の高齢者が主体である。(アンケート調査) 通勤・通学が主である若年層と通院・買い物が主な目的である高齢者層では外出時間帯が異なる(アンケート調査)	公共交通利用のターゲットは運転免許を持たない交通弱者 それぞれの利用用途・活動時間帯に合わせたダイヤ・ルート編成
ネットワーク構築・維持	久山町の公共交通は西鉄バス(72 番、27B)、ジェイアール九州バスが基幹路線であり、やまばと号が支線である。(路線調査) 西鉄バス猪野線(72 番)は平成 23 年 3 月で廃止される。 広域移動を担う手段としては基幹バス以外で、篠栗駅の利用があるが、運行維持費が増加する可能性がある。	基幹路線と支線の体系を維持  猪野の廃止の代替手段を確保 篠栗駅までの交通アクセス手段を維持
運行コース	やまばと号の利用者は久原地区(スーパー・病院)、古賀橋(トリアス)の利用が多い。(路線動向調査) やまばと号の運行コース内において、バス停以外の場所での乗降が一部区間において多い。(路線調査) 久山町内において、バス停までの時間距離が 10 分以上ある世帯は草場地区に多い。(アンケート調査)	久原地区を中心にやまばと号を運行  フリー乗降区間の設定や新たなバス停の設置  交通空白地域の解消を図る。(支線にて対応を検討)
運行ダイヤ	やまばと号(支線)と西鉄バス、ジェイアール九州バスの主要バス停における乗り継ぎ時刻があっていない。(路線調査)  基幹バスは運行距離が長いいため、天神・博多等におけるダイヤの遅れが残る。(路線調査・アンケート)	基幹路線と支線の乗継場所を設定し、確実な乗り継ぎを可能とするダイヤを設定する。 ダイヤ解消に向けた時刻表の見直し・あるいは路線を分割
車両及び車内	車両内におけるバス情報(運行コース、時刻等)の掲示がない(路線調査) 運転士の車内アナウンスが行われていない(路線調査)	各路線を統合化したバスマップ・時刻表等作成 運転士マナー教育
待合い場所・バス停	西鉄バスの路線沿線には屋根付き待合所が多い(路線調査) レスポアール、ピアジェといった公共施設には良い待合所がある。(路線調査)  バス停の設置が、路線毎にバラバラである。(路線調査)	主要なバス停においては、バス停の高質化を図る。 待合所として利用可能な公共施設への乗り入れを積極的に行う。 同じ場所にある異なる路線のバス停の統合化を検討する

久山町地域公共交通総合連携計画

項目	現況	課題・改善策
運賃	やまばと号は現在無料で運行されているが、運行経費は一人当たり 600 円を超える。(路線調査) 路線バスでは、電子マネー、定期割引、高齢者割引等が実施されている(路線調査)	やまばと号の有料化に向けた適正運賃の設定  バス利用のリピーター確保に向けた割引方法
情報提供	各バスともに久山町内での路線図の配布・提供が少ない。(路線調査)	ルート図、ダイヤ等をバス停、車両内、町の主要拠点、インターネットで配信する。

現況の( )内の記述は把握された調査を示す。

アンケート調査：町内居住の住民に対するアンケート調査結果

路線動向調査：路線の統計等調査に基づく結果

路線調査：事務局で実施した路線調査に基づく結果

### 3. 久山町公共交通の基本方針

各種調査により明らかとなった課題と改善策を踏まえ、公共交通の新たな路線案、運行形態、実施計画の策定を踏まえた基本方針を策定した。

以下に基本方針図を示す。

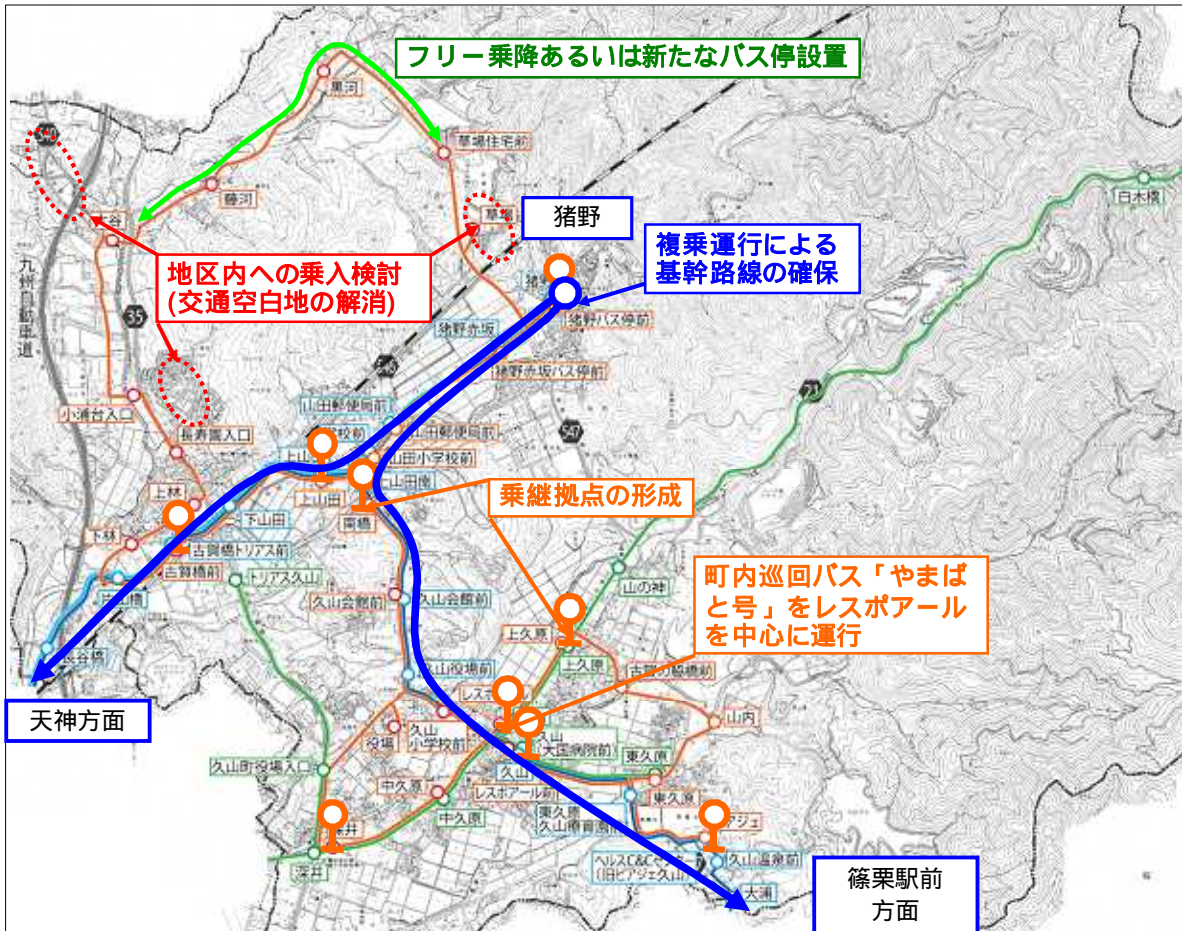


図 3.1 久山町公共交通の基本方針図

#### 4. 地域公共交通総合連携計画の対象区域

久山町地域公共交通総合連携計画の区域は、通勤・通学、通院、買い物など日常生活に密接に関係する区域として、久山町全域とする。

#### 5. 地域公共交通総合連携計画の目標

久山町公共交通の現況と課題により明らかとなった事項を改善するための基本方針を以下に示す。

### 目標1 基幹路線・枝線による公共交通ネットワークの構築・再編

久山町の公共交通資源を有効に活用するため、路線バス事業者、ジェイアールの運行する公共交通を「基幹路線」として位置付け、町運行のバスを枝線として運行し、公共交通の構築・再編を行う。

基幹路線は、住民の移動ニーズを満たす一定の運行水準を確保し、町内の主要拠点である猪野地区、山田地区、久原地区を結ぶ他、天神地区、博多地区、篠栗駅等の町外（広域）へのアクセス（ジェイアール路線への乗り継ぎを含む）を担う路線とする。（そのため、基幹路線は4条許可を受けた事業者による運行を行う。）

枝線は住居の近くまで積極的に乗り入れを行い、町内の生活拠点へのアクセスを可能にするほか、基幹路線への乗り継ぎ円滑化を図る路線とする。

（そのため、枝線は自治体が運行主体となる79条許可による運行を検討する。）

#### 基幹路線・枝線の区分



図 3.2 基幹路線・枝線の区分



## 目標2 公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤの設定

西鉄バスの乗降調査結果を踏まえ、久山町の住民や町外から久山町を訪れる人々の移動ニーズを満たすための運行ルート・ダイヤの設定を行う。

基幹路線は町内・町外の通勤・通学に支障がない運行水準を確保する。また、3月より廃止が検討されている西鉄バス 72 番の代替交通手段を確保するため、乗降調査にて利用の多かった朝夕の通勤・通学時間帯及び昼間帯の一部の便において、27B の猪野地区への複乗を検討し、当地区への基幹路線を確保する。

枝線の機能を担う「やまばと号」は、公共施設、スーパー、病院等生活利便施設が集中する久原地区を中心に運行し、主として日中の町内移動を担うための運行を行う。

運行ダイヤは基幹路線と枝線の乗り継ぎ円滑化を図るため、町の主要拠点または最寄りの鉄道駅となるジェイアール篠栗駅における乗り継ぎ時間の調整を図る。

### 【基幹路線の設定について】

- ・ 猪野地区の利用者が多い時間帯は猪野始発の便を検討する。
- ・ 複乗が困難な場合は上山田南での乗り継ぎで対応を検討する。
- ・ 猪野地区での複乗、乗り継ぎにより、現行の72番と同程度の運行本数を確保する。

### 複乗線の運行ルート(案)

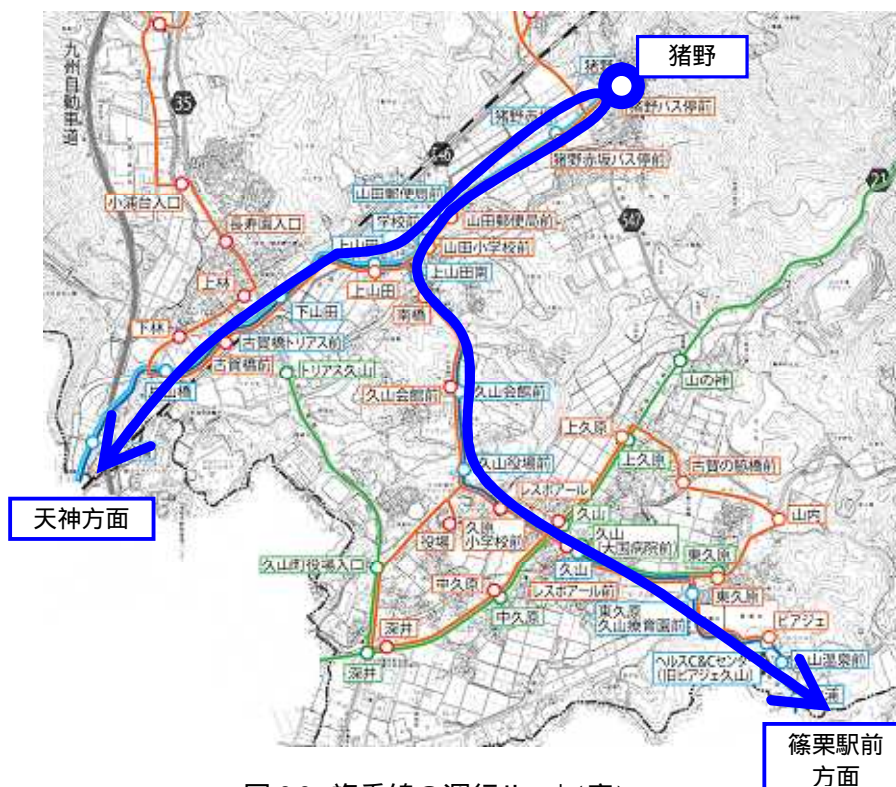


図 3.3 複乗線の運行ルート(案)

「猪野」からの利用パターン

【複乗線利用パターン :猪野 篠栗駅前方面】

「猪野」にて乗車 「篠栗駅前」方面へ（帰宅便の利用は逆）

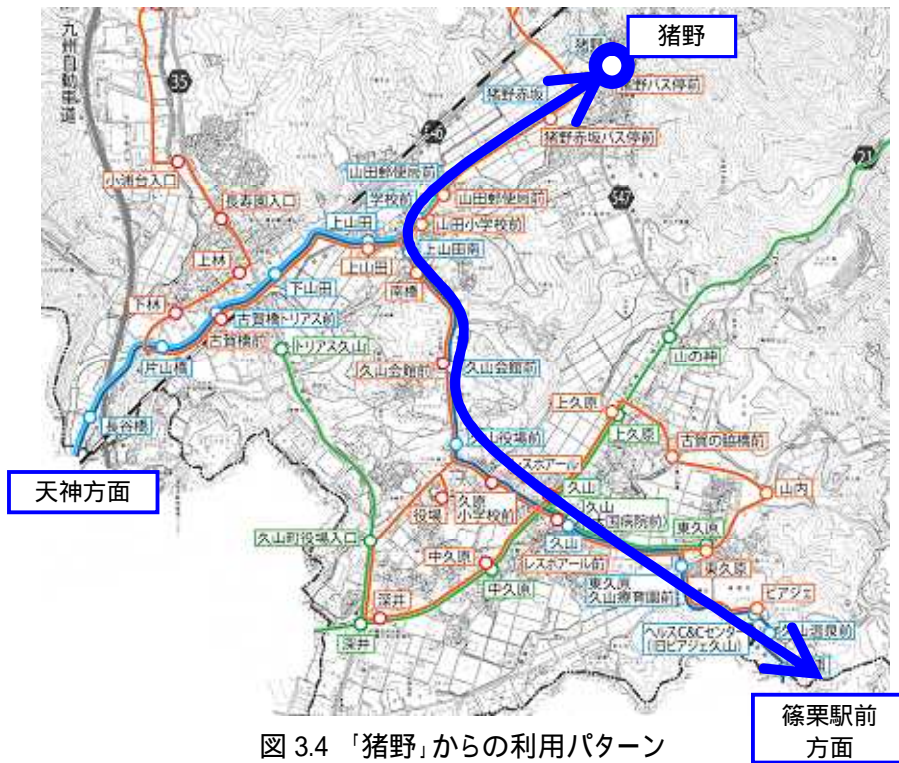


図 3.4 「猪野」からの利用パターン

【複乗線利用パターン :猪野 天神方面】

「猪野」にて乗車 天神方面へ（帰宅便の利用は逆）



図 3.5 「猪野」からの利用パターン

【複乗線利用パターン：猪野 天神方面】

「猪野」にて乗車 「上山田」にて下車 篠栗駅前発天神方面のバスに乗り換え 天神方面へ（帰宅便の利用は逆）

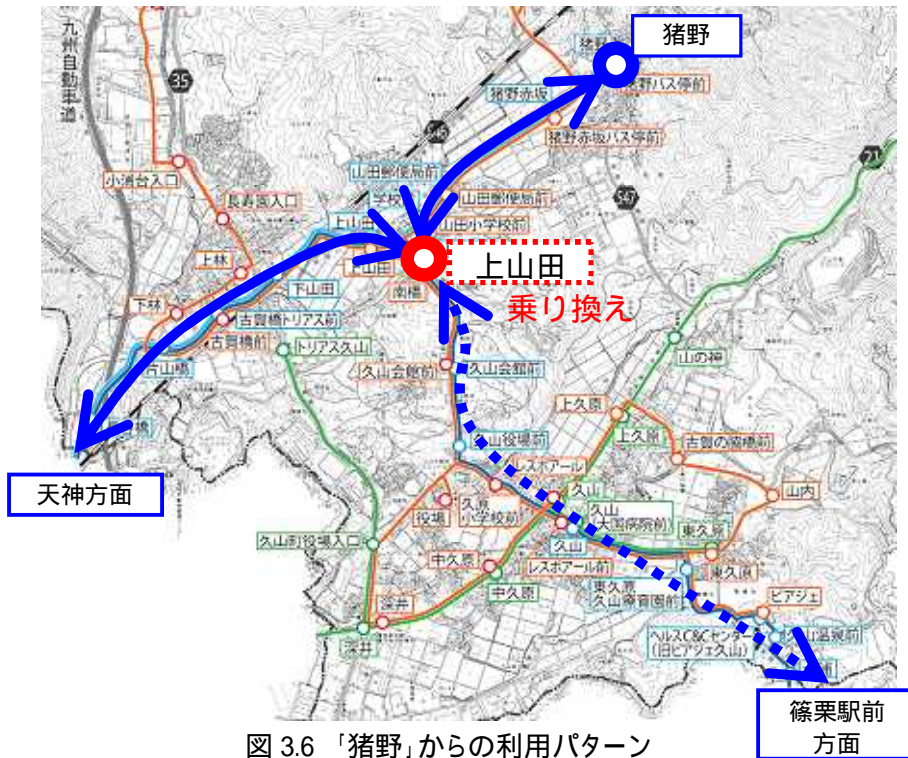


図 3.6 「猪野」からの利用パターン

やまばと号の運行イメージ(案)

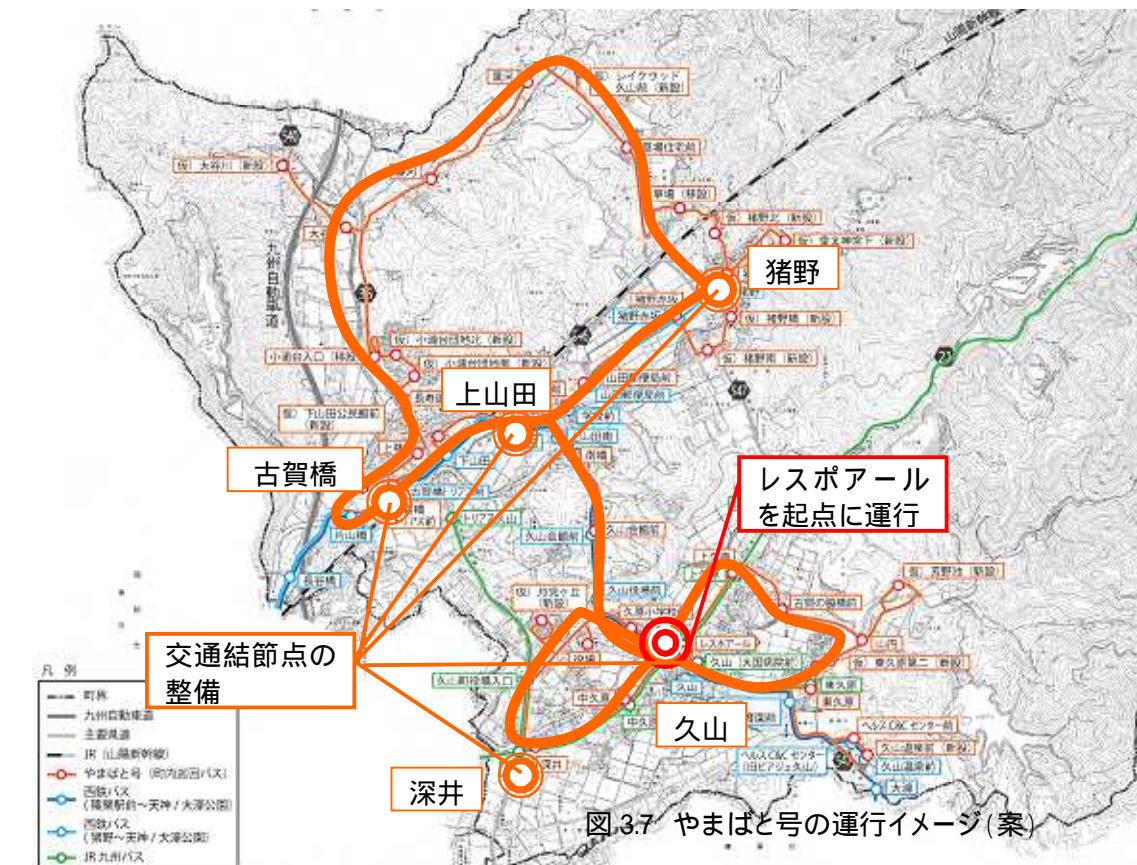


図 3.7 やまばと号の運行イメージ(案)

### 目標3 公共交通の利用促進に向けたバス車両・施設の整備

公共交通の待ち時間の負担軽減のため、乗り継ぎ拠点におけるバス待ちの負担軽減（待ち時間短縮、移動距離短縮、快適空間確保）を図るため、ダイヤ改正による乗り継ぎ時間の短縮、主要拠点のバス停の高質化、あるいは、既存の公共施設等へのバスの乗り入れを検討する。

また、町内主要拠点の公共交通に関わる付帯設備の整備を図ることにより、公共交通の不便さを解消する他、基幹路線・枝線の結節点を共有化させるため、事業主体間調整を図る。

特に、鉄道駅が町内に立地しない本町にとって、広域移動を担う JR とバスの接続は重要な問題である。現在篠栗駅における西鉄 27B の路線バスと電車の乗継環境は、必ずしも快適なものとはいえず、乗継時間の調整だけでは、その解消は困難である。

そこで、関係する篠栗町、JR 九州等と調整し、電車とバスとの乗継環境改善のための篠栗駅北側周辺環境整備に向けた取組を検討していく。

その他、低炭素型社会実現に向けたマイカーから公共交通への利用転換、町内巡回バスの利用促進に向け、低公害で高齢者や身障者が利用しやすいバス車両を購入する。

#### 【交通結節点の設定について】

- ・ 路線バスと「やまばと号」交通結節点の整備について、古賀橋トリアス前、猪野、上山田、久山、深井のいずれかでの時間調整を図る。
- ・ JR とバスの乗り継ぎ円滑化に向け、篠栗駅北側周辺環境整備のための協議を推進する。

#### 【バスの車両購入について】

- ・ 低公害であるほか、利用者に優しい内装デザインと久山町の田園景観に溶け込むイメージのバスの導入を新たに検討する。



写真 西鉄バス 27B から JR 篠栗駅を利用する場合、バス停から陸橋を越えて改札に向かう必要があり、乗継時間が必要。また特にお年寄りにはこの移動が大変である。

## 目標4 持続的な公共交通維持に向けた運賃体系の確立

現在路線バスは距離制の運賃であり、「やまばと号」は無償で運行されている。今後久山町において持続的な公共交通の維持を図るため、「やまばと号」の有償運行化について検討が必要である。

### 【運賃の設定について】

- ・ 例えば「やまばと号」の利用を促進させ、町内移動の容易性を確保し、路線バス乗り継ぎの抵抗を減らすため、運賃を定額制とすることが考えられる。
- ・ 異なる運行主体間であっても、相互利用による割引を検討することで相乗効果が見込める。

## 目標5 住民のマイカーから公共交通への利用転換の推進

多くの住民がマイカーを利用している中で、低炭素型社会の実現においても公共交通の推進を図ることが望ましい。

そこで、マイカーから公共交通への利用転換を推進させるため、久山町内の公共交通路線図、時刻表等の情報を住民へ積極的に提供することや、公共交通の利用に対するインセンティブを働かせる制度を設けることも今後検討が必要となる。

### 【公共交通利用に対するインセンティブについて】

- ・ インセンティブとして、商業施設・公共施設利用割引、公共交通料金の割引、公共交通乗継割引等が考えられる。
- ・ 久山町内の路線バスは天神地区、博多地区に直結していることから、公共交通利用により、久山の豊かな自然環境を享受する来訪者に対する優遇策を設け、都市との交流につなげることも考えられる。(週末の何本かは西鉄「ぐりん」の車両を久山に乗り入れてPRを実施することも考えられる)



「ぐりん」の車内は木調で統一されている。

## 目標6 公共交通体系の維持に向けた協働体制の確立

公共交通は公共性が高く、社会基盤の一つであるとも考えられる。従来の公共交通の運行は事業者が主体となってきたが、公共性の高い事業であることから、その維持にあたっては、行政・事業者・住民が協働で行っていくことが望ましい。

バス停の維持にあたっては、マイバス制度を導入し、バスが乗り入れる各地区毎にバス停の環境維持（路線図・時刻表の貼り替え、バス停の清掃維持等）を依頼する。

また、バスの利用が伸びない路線・利用されないバス停については、ある一定の基準を設け、場合によっては運行水準の見直し、バス停の撤去等を行うトリガー制度の導入を図る。

このような制度を導入するにあたり、今後は、効率的な路線体系の構築、安定的な利用者確保、安全・安定運行等公共交通に対する各主体の役割を明確にし、地域公共交通活性化協議会、地域公共交通会議等の公の場にて協議を行い、住民へ適時情報を開示・公表しながら公共交通の運行にあたっての基本方針・見直しを図っていく。

### 【協働体制の確立について】

- ・ 公共交通運行に向けた町内各事業者の協力可能メニューについては、主要施設アンケート結果からも検討を行っていく。

## 目標7 公共交通の情報開示・効率的な運行に向けたモニタリング

多くのバス路線に対し、行政の補助が行われている状況において、その維持・廃止は慎重に検討されなくてはならない。連携計画策定時において行われた住民、利用者、事業者の意向把握及びバス利用者の実数把握は、久山町の公共交通運行にあたっての課題の把握や運行方針を決定する上で、重要な役割を果たしたといえる。

今後も公共交通の利用動向・利用者意向を継続的に把握し、効率的な運行に向けた基礎資料としていき、定量的な統計分析や運行関係者からの意見、調査員による調査等を踏まえ、公共交通の課題を明らかにし、改善策を図る。

### 【モニタリングについて】

- ・ 路線形態が大きく変化する72番の複乗運行や、交通空白地域への乗り入れが検討されている町内巡回バス「やまばと号」についての定期モニタリングを行う。

## 6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

目標を達成するために行う事業の概要及び実施主体等を表 6.1 に示す。

表 6.1 事業の概要及び実施主体

	達成する目標	事業の名称	事業の概要	実施主体
1	目標 1 目標 2	既存路線バス(基幹路線)の複乗による実証運行	72 番の廃止代替手段として 27B の複乗による運行を行い、久山町の基幹路線ネットワークを維持する。	西日本鉄道(株) 久山町
2	目標 1 目標 2 目標 4	枝線の運行ルート再編による交通空白地の解消	基幹路線を補完する路線として町内巡回バス「やまばと号」を位置付け、交通空白地の解消/基幹路線の利便性向上を図る。	久山町
3	目標 1 目標 3 目標 5	町内巡回バス車両の購入	低炭素型社会実現に向けたマイカーから公共交通への利用転換、町内巡回バスの利用促進に向け、低公害で高齢者や身障者が利用しやすいバス車両を購入する。	久山町
4	目標 3 目標 7	バス停留所標識の整備	バス停名の表示や時刻表・マップの掲示を行うほか、複数のバス停が混在している場所のバス停標識の統合化を図り、バス利用者の利便性の向上を図る。	久山町
5	目標 3 目標 7	バス待合所の設置	主要施設や乗継拠点にて屋根付きの待合所を設置し、雨天時、乗継時でも快適に待合できるものとする。	久山町
6	目標 5 目標 7	時刻表・バスマップ、PR チラシ等の作成	広報等での PR、時刻表・マップの掲示、配布により、わかりやすく利用しやすいバス運行を目指す。また、バスを使ったイベント等を開催し、潜在需要を喚起する。	久山町
7	目標 4 目標 6 目標 7	トリガー制度の導入	バスの運行に際して必要な目標利用者数を路線毎、バス停毎に設定し、定期的にモニタリングを実施する。利用者が少ない場合は路線の運行水準の見直し、バス停の廃止等を検討する。	久山町
8	目標 7	マイバス制度の導入	地域の事業者・住民の協力によるバス運行支援を積極的に行うマイバス制度を導入し、事業者からの協賛金・バス停設置の協力を受け付けるほか、各地区の協力によるバス停維持の取組を推進させる。	久山町
9	目標 6	実証運行事業の分析・検証	定期的にバス利用状況をモニタリングし、利便性の向上、満足度、運行上の課題や要望を把握する。	久山町地域公共交通活性化協議会

7. 計画期間

計画期間は、平成 23 年度から平成 25 年度までの 3 年間とする。

表 7.1 事業スケジュール

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
1. 既存路線バス(基幹路線)の 複乗による実証運行	●	→	→
2. 枝線の運行ルート再編によ る交通空白地の解消		●	→
3. 町内巡回バス車両の購入	●	→	
4. バス停留所標識の整備		●	→
5. バス待合所の設置		●	→
6. 時刻表・バスマップ、PR チラ シ等の作成	●	→	→
7. トリガー制度の導入		●	→
8. マイバス制度の導入	●	→	→
9. 実証運行事業の分析・検証	●	→	→



## 8. 実証運行に向けた具体的な取り組み

実証運行に向けて、現在運行している路線バス及び町内巡回バスの路線を再編し、その相互連携により、利便性の向上、持続的路線体系への再編を目指した取組を実施する。また、これら実証運行の動向をモニタリングすることにより、マイバス意識の醸成やトリガー制度の導入に向けた基準作成を行う。

### 8.1. 実証運行に向けたバス路線の再編

#### 8.1.1. 路線バスの再編

西鉄 27B の複乗運行

- ・ 72 番の廃止を受け、27B による複乗運行により、72 番の運行する猪野地区の交通空白化を防ぐ。
- ・ 複乗運行に伴い、乗り継ぎ拠点におけるやまばと号の運行ダイヤを見直す。

#### 【基幹区間】

篠栗駅～久山～上山田南～猪野～上山田～古賀橋トリアス前～名子

#### 【路線バスの拠点】

篠栗駅（町外）、久山、上山田南、猪野、上山田、古賀橋トリアス前、名子（町外）

#### 【乗り継ぎ拠点】

篠栗駅（ジェイアール）、久山（ジェイアール九州バス、やまばと号）、上山田南（やまばと号）、猪野（やまばと号）、上山田（やまばと号）、古賀橋トリアス前（やまばと号）、名子（西鉄バス）

やまばと号のルート・ダイヤの変更

- ・ 現在の役場中心の運行からレスポアール中心の運行へと再編する。
- ・ 交通空白地域であると考えられる以下の地区への乗り入れを行う。  
猪野南、猪野橋、皇太神宮下、猪野北、レイクウッド、大谷川、小浦台団地北、小浦台団地南、下山田公民館前、月見ヶ丘、芳野池、東久原第二、久山温泉前
- ・ 既存のバス停の位置を利用者の利便性向上のため、以下のバス停を移設する。  
草場、小浦台入口

#### 【町内巡回バスの拠点】

役場、猪野、古賀橋トリアス、上山田、南橋、深井、レスポアール、ヘルスC&Cセンター前

#### 【乗り継ぎ拠点】

レスポアール（ジェイアール九州バス、西鉄バス）、上山田南（西鉄バス）、猪野（西鉄バス）、上山田（西鉄バス）、古賀橋トリアス前（西鉄バス）

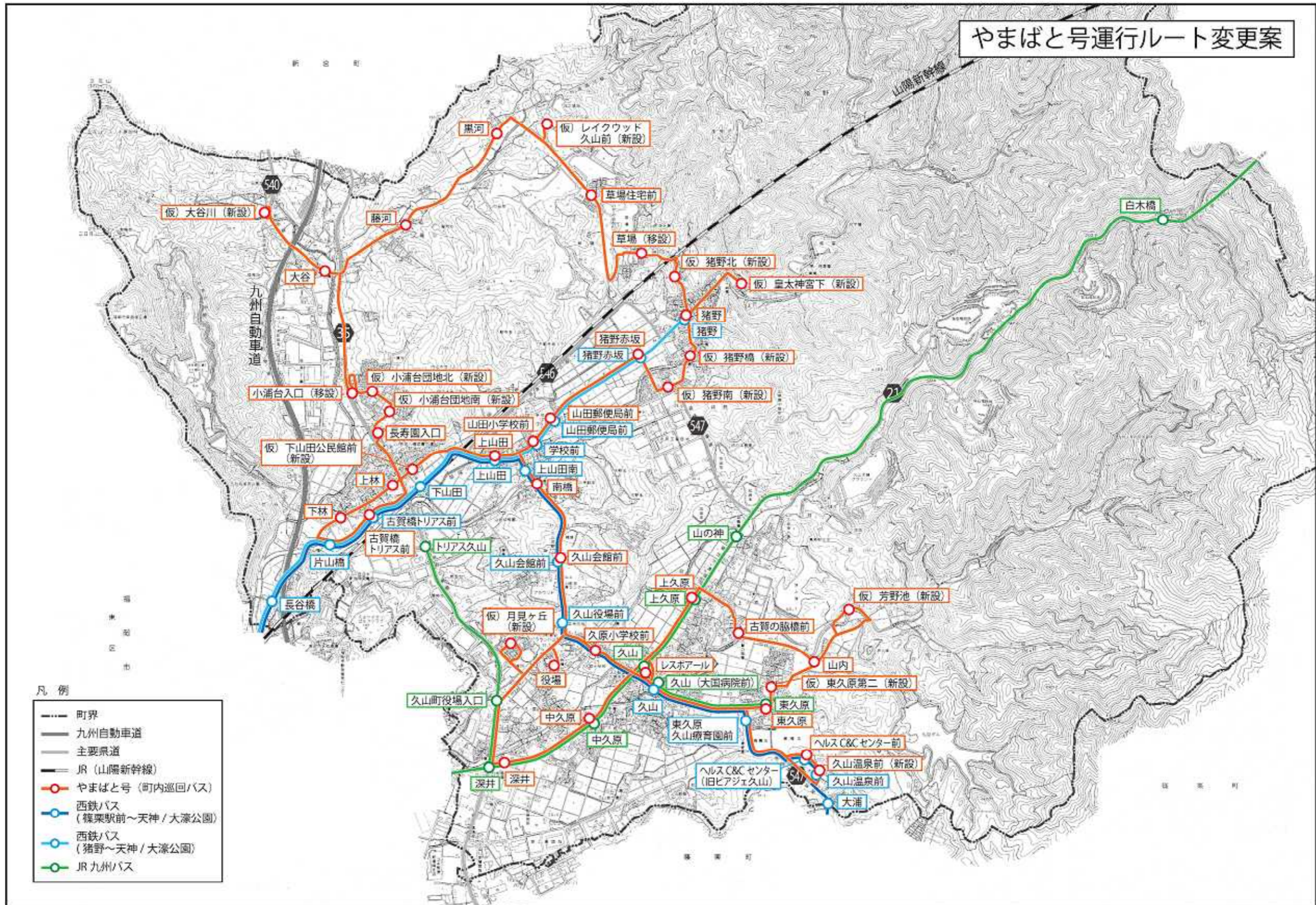


図 8.1 新路線図

## 8.2. 運賃及び割引制度の設定

新たに再編する町内巡回バス（やまばと号）は3年間の実証運行で利用客推移等の経過を検証し、有償化を目指す。

## 8.3. 地域公共交通会議の設定

今後、地域のニーズに即した運行形態やサービス水準（ルート、運行頻度等）、運賃等について協議を行うため、地域公共交通会議を設立する。

地域公共交通会議と地域公共交通活性化協議会の構成を表8.2に示す。

表 8.2 地域公共交通会議と地域交通活性化協議会の構成

区分	地域公共交通会議	地域公共交通活性化協議会
目的	地域のニーズに即した運行形態やサービス水準(ルート、運行頻度等)、運賃等について協議を行う 市町村運営有償運送だけでなく、乗合バス事業に関する協議も含まれる	地域公共交通総合連携計画の策定検討や、実施に関する連絡調整を行う
主催	久山町長	久山町
構成メンバー	<b>【必須構成員】</b> ・久山町長 ・一般乗合旅客自動車運送事業者 その他の一般旅客自動車運送者 ・上記事業者の組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	<b>【必須構成員】</b> ・久山町 ・一般乗合旅客自動車運送事業者 その他の一般旅客自動車運送者 ・道路管理者 ・公安委員会 ・学識経験者その他必要と認められる者
	<b>【任意構成員】</b> ・道路管理者 ・都道府県警察 ・学識経験者その他必要と認められる者	

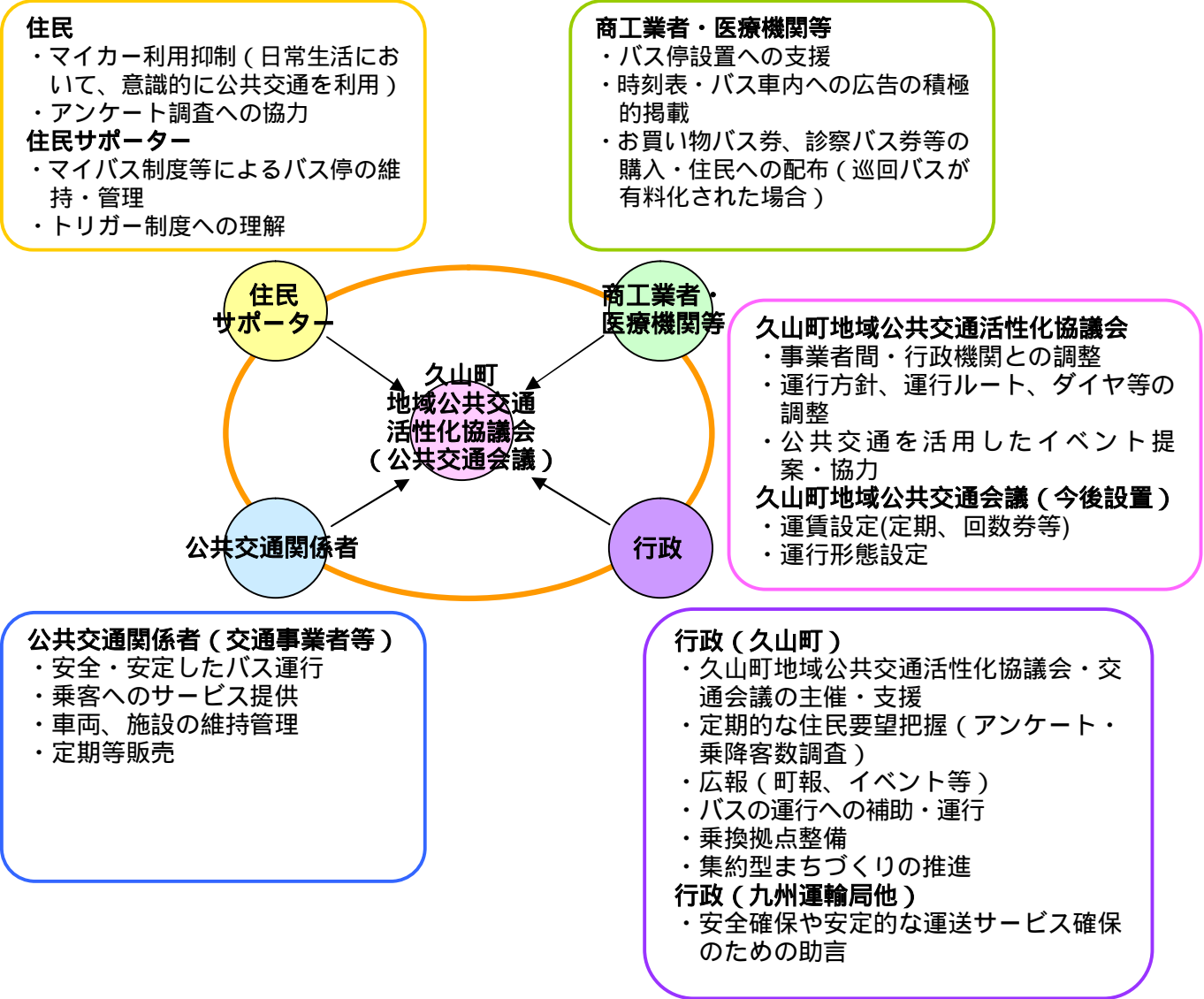
8.4. 住民・事業者・行政の協働的な取り組み

8.4.1. 地域公共交通活性化協議会と関係者の役割分担

公共交通の運行を維持し、住民の持続的な移動手段として活用するには、行政と事業者だけではなく、利用者の住民、移動目的地の事業者や病院などが連携して、地域の実情に合致した公共交通をつくり上げる継続的な取り組みが重要となる。

久山町地域公共交通会議を活用し、関係者がそれぞれの役割を分担しながら、具体的な協議を行い、連携を図る。

住民が一体となって支援するバス運行(久山町地域公共交通活性化協議会の役割)  
 公共交通機関は多くの人たちが利用して初めて成り立つ移動手段です  
 公共交通の成立には、住民・事業者・行政の連携が不可欠です  
 久山町地域公共交通活性化協議会では久山町の地域の実情に合致した公共交通が持続的に運行され、持続的な公共交通体系の維持やその運行による町の活性化につなげるための協議を行います



## 8.4.2. 住民に積極的にバスを利用してもらうための新たな取組提案

公共交通の維持には、住民の積極的な利用や関与が欠かせない。そのためには、町内を運行するバスを自分たちのバス「マイバス」として愛着を持ち大切に（マイバス制度）など、住民が日常的に関与するための仕組みづくりが有効である。

また、効率的なバス運行が、バス路線維持にとって重要である。各バス路線の利用目標をあらかじめ設定し、一定期間の利用が目標に達しない場合は、運行方式の見直しや路線の統廃合などを検討する「トリガー制度」を導入することにより、効率的な運行が維持されるとともに、「地域のバスを守るためにバスに乗る」という動機付けにもつながる。

表 8.3 久山町における新たな取組提案

新たな取組	内容	主体・役割	課題・留意点	対応
マイバス制度 (地区住民が快適に利用できるバス停づくり)	地区毎のバス停の維持・管理を地区の創意工夫により担っていただく。優良バス停に対しては年一度表彰を行うことや表彰された優良バス停は、優先的に高質化を図る等のインセンティブを設ける。	住民サポーター：地区住民により結成し、バス・バス停の清掃、休息空間の提供 (事業者がサポーターになることも可能) 久山町地域公共交通活性化協議会：優良バス停表彰、表彰のための調査、バス券等景品手配 商工業者・医療機関等サポーター：車内・バス停・時刻表等に広告を掲載し協賛、お買い物券バス券、診察バス券の提供、回数券の代理販売	・優良バス停の評価基準(利用者が多い、わかりやすい場所にある、ルート・時刻等基本情報の提供、快適に待つ空間がある等) ・優良バス停は表彰する(バス停管理者へのバス回数券配布) ・個人ではなく、地区・各種団体にサポーターになっていただく	・年に一度、優良バス停表彰を行うための調査を行う(住民モニターが評価するのが面白い) ・表彰結果を町報(広報紙)等へ掲載
トリガー制度	バス事業維持に必要な目標利用者数を設定、公表し、住民にバス利用を促進する。利用者が少ない場合はバス停また路線を廃止する場合もある。	久山町地域公共交通活性化協議会：目標利用者数の設定、利用者が満たない場合の廃止バス停・バス路線の決定 久山町：目標利用者数の公表、利用者への周知、利用促進 住民：トリガー制度への理解	・バス停、路線の廃止基準の検討 ・新規路線・バス停を設置する際は必ず導入	・目標利用者数、現利用者数を公表し、利用者増加を呼びかける

8.5. 町内巡回バスの運行方式の見直しと時期毎の役割分担

久山町におけるコミュニティバスの運行については、久山町地域公共交通活性化協議会が事業主体となり、各関係者と連携して事業を推進することとする。また、見直し時期における運行方式の移行と時期毎の関係者の取り組みについて、表 8.4 に示す。

表 8.4 各路線の運行方式の移行と関係者の取り組み

	現在	移行期	将来
町運行バス 「やまばと号」	<p><b>無料</b> 自家用車による運行 [久山町無償運行バス] ・町内巡回バス</p>	<p><b>有料</b> 自家用車による運行 [市町村運営有償運送] ・コミュニティバス</p>	<p><b>有料</b>(久山町が補助) 乗合バス事業者による運行 ・コミュニティバス</p>
民間バス事業者	<p><b>有料</b> 乗合バス事業者による運行 (民間バス) ・西鉄バス(72番、27B) ・ジェイアール九州バス</p>	<p><b>有料</b> 乗合バス事業者による運行 (民間バス) ・西鉄バス(複乗運行) ・ジェイアール九州バス</p>	<p><b>有料</b> 乗合バス事業者による運行 (民間バス) ・西鉄バス(複乗運行) ・ジェイアール九州バス</p>
状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無料バスと有料バスが混在</li> <li>・ネットワークとして活用が困難</li> <li>・無料バスが運行することで有料バスに割高感</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内バスを全て有料化へ移行</li> <li>・有料のバスとしてネットワーク化</li> <li>・自家用有償と運送事業が混在</li> <li>・利用者へのサービスレベルは不統一</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全て民間バス乗合事業者に委託</li> <li>・サービスレベルの統一</li> <li>・運送事業者による安全性の確保</li> <li>・安定的なネットワークの確保</li> </ul>
行政	久山町地域公共交通活性化協議会の主催・運営補助・必要な支援		久山町地域公共交通会議の主催・運営補助・必要な支援
		市町村運営有償運送	
地域公共交通活性化協議会	<p>連携計画による検討</p> <p>具体的調査(活性化・再生) トリガー制度検討</p> <p>地域公共交通活性化協議会による基本方針策定検討</p>	<p>実証運行(有料)</p> <p>民間事業者への移行準備(車両・施設・人材)</p> <p>地域公共交通活性化協議会によるサービス見直し検討</p>	
地域公共交通会議		地域公共交通会議による本格的運行に向けた検討	地域公共交通会議によるサービス見直し検討
バス事業者(公共交通関係者)	<p>実証運行(路線延)</p>	<p>ネットワーク構築のための乗継施設整備</p> <p>運行準備(車両・施設等)</p>	<p>本格運行</p>
住民		<p>利用促進の活動(マイバス制度等への参加)</p> <p>トリガー制度への理解</p>	

