

パブリック・コメント用

久山町地域公共交通網形成計画
(案)

平成29年2月

久山町

目次

1. はじめに	1
1.1. 計画策定の背景と目的	1
1.2. 国の地域公共交通政策	2
1.3. 本計画の位置づけと策定の流れ	4
1.4. 本計画の区域	6
1.5. 本計画の期間	6
2. 久山町の公共交通における現状	7
2.1. 地域の現状	7
2.1.1. 久山町の地勢	7
2.1.2. 人口の推移	8
2.1.3. 人口分布	9
2.1.4. 高齢者の分布	9
2.1.5. 地区別・年齢別の人口	10
2.2. 地域の公共交通の現状	12
2.2.1. 公共交通の運行状況	12
2.2.2. 公共交通の運行改善に関する検討経緯	14
2.2.3. 公共交通の利用状況	15
3. 前回連携計画（平成 25 年度）の達成状況	24
3.1. 前回連携計画の達成状況	24
3.2. 前回連携計画の達成状況に対する課題と評価	26
4. 久山町の公共交通に関連するまちづくりの動向	29
5. 各種調査結果の概要	30
5.1. 各種調査内容の一覧	30
5.2. 住民アンケート調査結果	31
5.3. グループインタビュー調査結果	39
5.4. イコバス乗込みアンケート調査結果	41
5.5. トリアス従業員向けアンケート調査結果	43

6. 調査結果の分析・検証	50
6.1. 調査結果の分析（調査別）	50
6.2. 調査分析に基づく課題と対応.....	53
6.3. 課題から導き出される方針及び目標.....	55
7. 基本方針・目標と実施事業	56
7.1. 基本方針の設定	56
7.2. 目標の設定	57
7.3. 実施事業と実施主体（一覧表）	58
7.4. 実施事業の詳細	59
8. 事業スケジュールと数値目標.....	66
8.1. 事業スケジュール.....	66
8.2. 数値目標.....	68
9. 計画の達成状況の評価	69

1. はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

平成 25 年度に「第 2 次久山町公共交通総合連携計画」を策定したが、国の法改正により公共交通に関する自治体の計画が「地域公共交通網形成計画」へと移行したこと、及び前回の連携計画から 3 年が経ち、宅地開発や県道の整備等交通環境も変化してきており、新たな交通計画が必要となったため、形成計画の策定を行うこととした。

形成計画の策定の目的について、以下に整理する。

- ①新たな宅地開発や県道の整備等、久山町の今後のまちづくりを見据えた交通体系
上久原や草場、上山田などに合計 400 戸以上の宅地開発が行われるとともに、東久原～山の神～猪野を通る県道が整備されるなど、公共交通をめぐる環境が変化する中で、久山町の今後のまちづくりを見据えた、新たな公共交通体系の構築が求められている。
- ②幹線（路線バス）と枝線（イコバス）の方針の検討
交通体系の検討にあたり、幹線（町外移動）と枝線（町内移動）の整理と中長期的な見通しを立て、利便性向上とコスト面での効率的運行のバランスを図りながら、最適な交通ネットワークについて検討することが求められる。
枝線から幹線への乗継ぎ抵抗は考えられるが、コスト面から幹線維持が困難になった場合等は、交通ネットワーク維持のために、乗継環境の整備や接続の向上を前提とした幹線と枝線の連携を検討する。

1.2. 国の地域公共交通政策

(1) 交通政策基本法

わが国において、少子・高齢化や人口減少、国際競争の激化など、社会経済情勢が変化する中、国民生活及び経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する必要がある。そのため、基本理念を定め、国の責務等を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定めるために、平成25年11月27日に交通政策基本法が成立し、同年12月4日に公布・施行された。

交通政策基本法は、交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施することで「国民生活の安定向上」と「国民経済の健全な発展」を図ることを基本理念と定め、交通の果たす機能発揮について「国民等の交通に対する基本的需要の充足」と位置付けている。

また、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、わが国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について「豊かな国民生活の実現」「地域の活力の向上」「適切な役割分担と連携」など、具体的な施策の方向性を明示している。

交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行 法律第92号） 国土交通省



出典：国土交通省

(2) 改正地域公共交通活性化再生法

人口減少社会において地域の活力を維持・強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携し地域公共交通ネットワークを確保することが重要であるとの考えを踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として関係者合意のもと、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、平成26年11月20日に改正地域公共交通活性化再生法が施行された。

改正地域公共交通活性化再生法においては、交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進することを目的としている。まちづくりとの連携や面的な公共交通ネットワークの構築の計画策定・実践に取り組むため、住民・事業者・行政と合わせ、各分野の地域団体等も参画した取組が求められる。



図 1-2 改正地域公共交通活性化再生法

出典：国土交通省

1.3. 本計画の位置づけと策定の流れ

本計画は、久山町において策定されている総合計画・都市計画等の上位計画による理念や目標、方向性を踏まえた上で、久山町を取り巻く社会環境の変化、本計画を策定するに当たり行った調査結果から得られた公共交通の課題と今後の方向性を整理し、まちづくりとの連携により持続可能な公共交通網を形成するための取組みを明確化したものである。

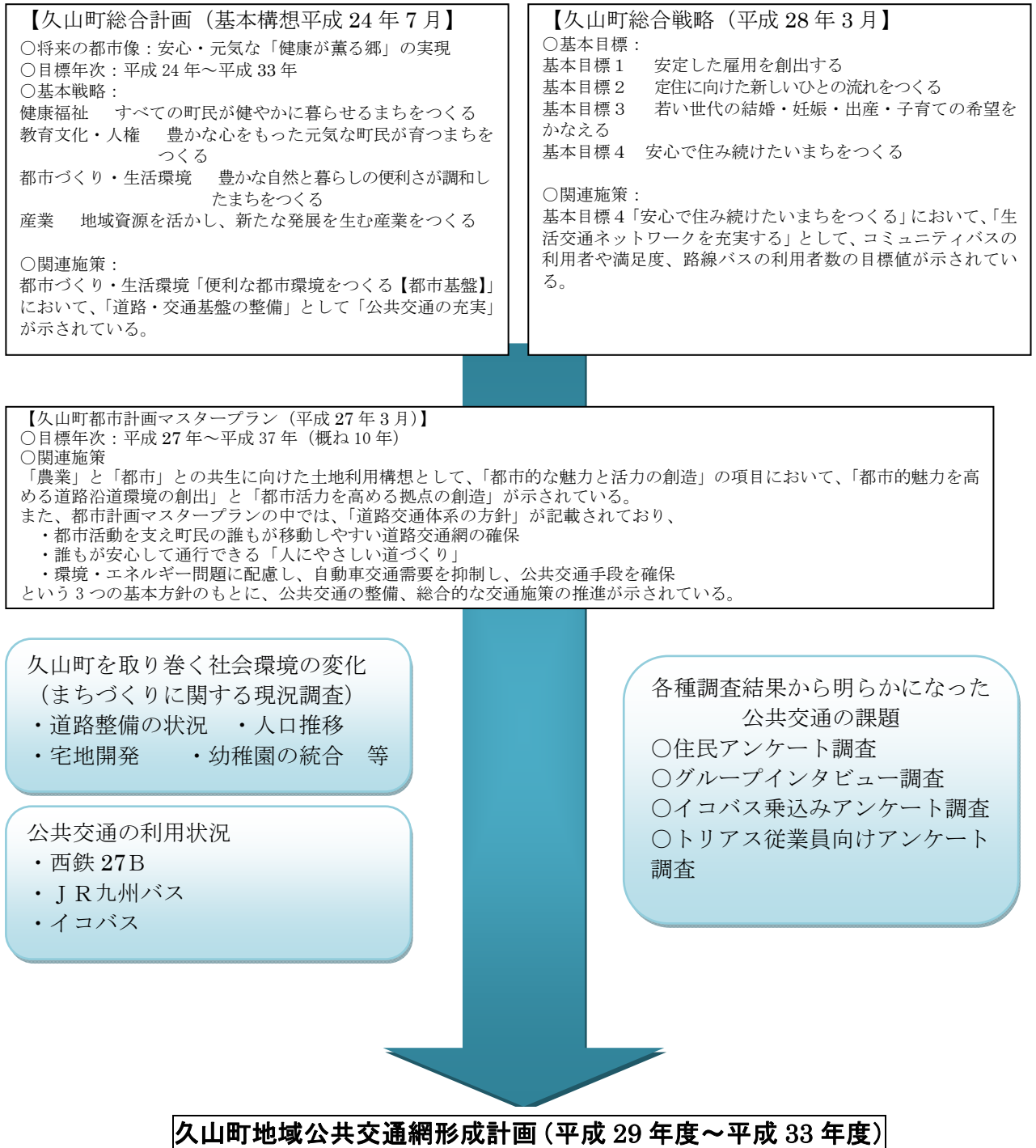


図 1-3 本計画と上位計画との関係性及び策定フロー

■ 土地利用構想図



図 1-4 久山町の土地利用構想図

出典：平成 24 年 7 月 久山町総合計画基本構想より抜粋

1.4. 本計画の区域

久山町地域公共交通網形成計画の区域は、久山町全域を対象とする。なお、本計画では、久山町外へと運行する路線バスも対象として扱うため、福岡市や篠栗町等の近隣市町との協議・調整を図ることに留意する。

1.5. 本計画の期間

平成 29 年度～平成 33 年度の 5 年間とする。

2. 久山町の公共交通における現状

2.1. 地域の現状

2.1.1. 久山町の地勢

福岡市に隣接し、町役場がある町の中心部から福岡市都心部まで約10kmの距離に位置している。

山系では、クスノキ原始林が広がる立花山や三頭山、遠見岳等、水系では、猪野川、久原川、新建川等、豊かな自然環境を保有している。

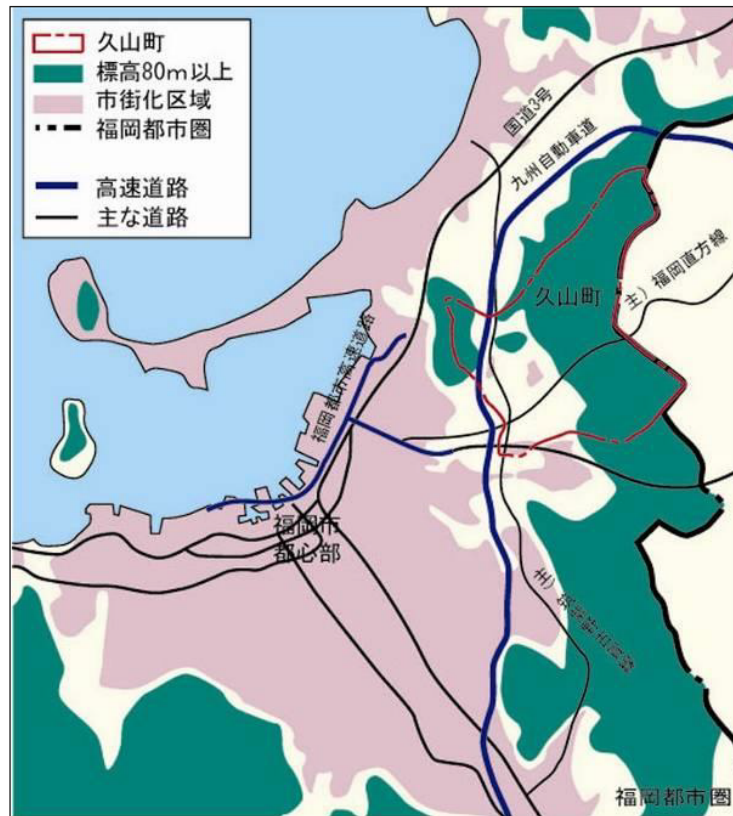


図 2-1 久山町の位置図

2.1.2. 人口の推移

久山町の総人口は1995年（平成6年）以降年々増加傾向にあり、2020年まで増加すると予測されている。高齢者の割合も年々増加しており、2040年には高齢化率が約32%、3人に1人が高齢者となると予想されている。

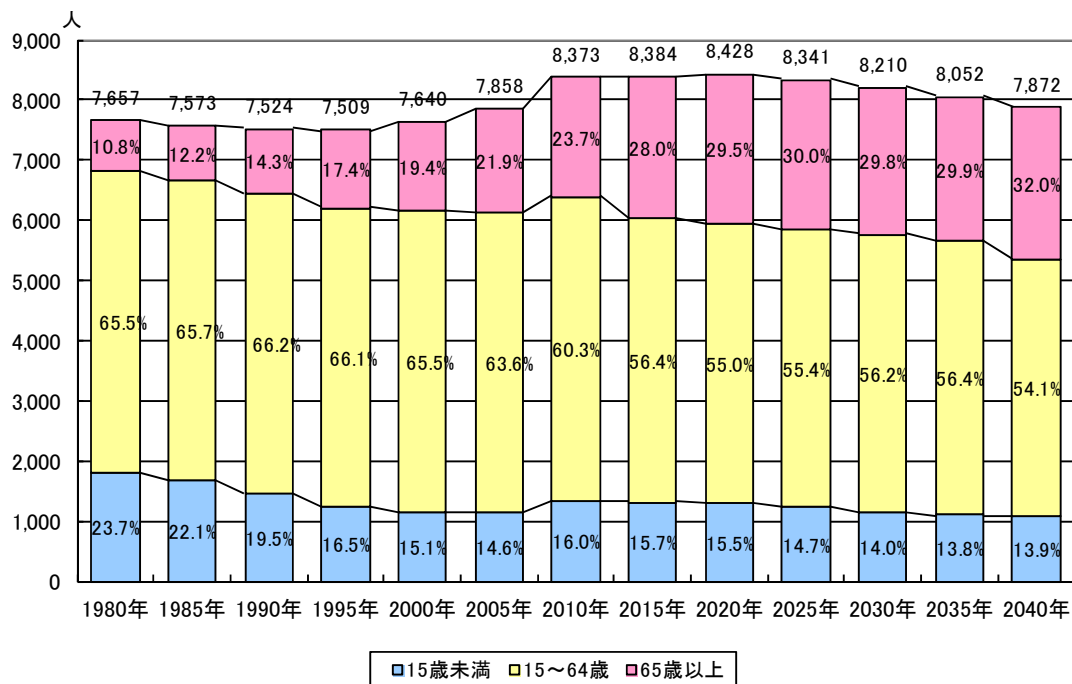


図 2-2 人口の推移（久山町）

出典：1980～2010年は国勢調査、2015年は住民基本台帳

2020年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値（平成25年3月）

2.1.3. 人口分布

下山田・下久原に人口が集中している一方、草場・上久原では人口密度が低くなっている。

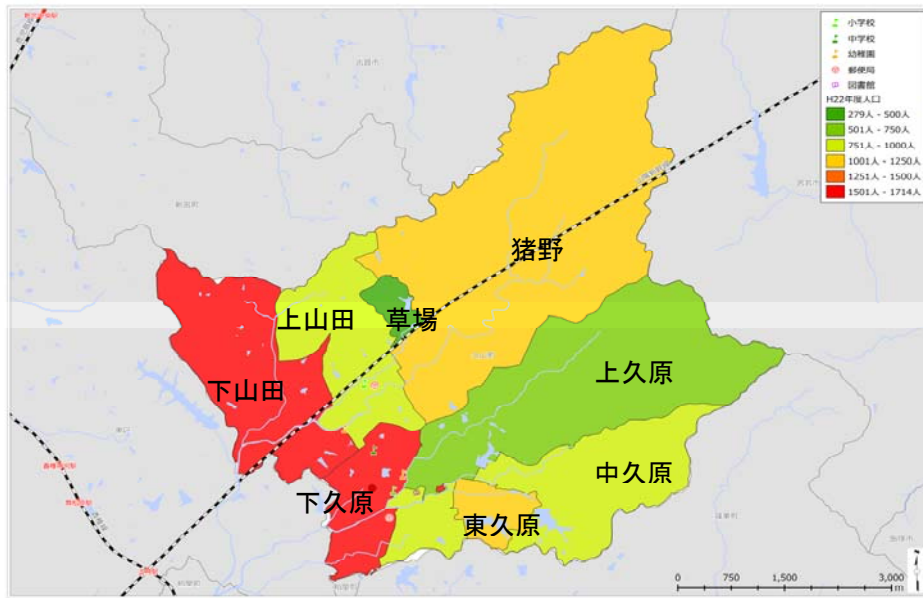


図 2-3 人口分布

出典：平成 22 年国勢調査を元に作成

2.1.4. 高齢者の分布

草場で高齢者の人口割合が高くなっている。また、猪野・上久原でも高齢者の割合が多くなっている。

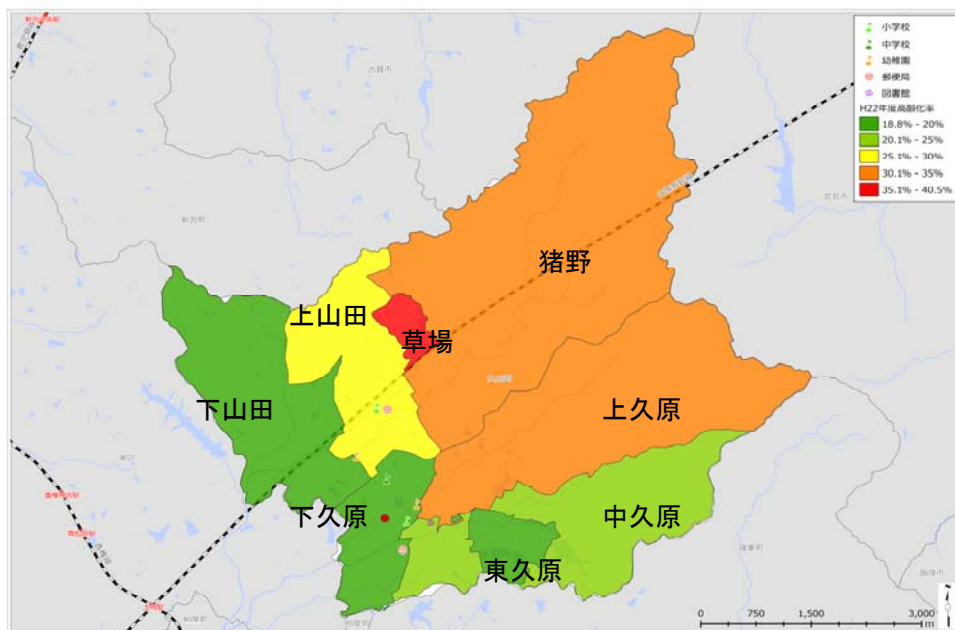


図 2-4 65 歳以上人口分布

出典：平成 22 年国勢調査を元に作成

2.1.5. 地区別・年齢別の人口

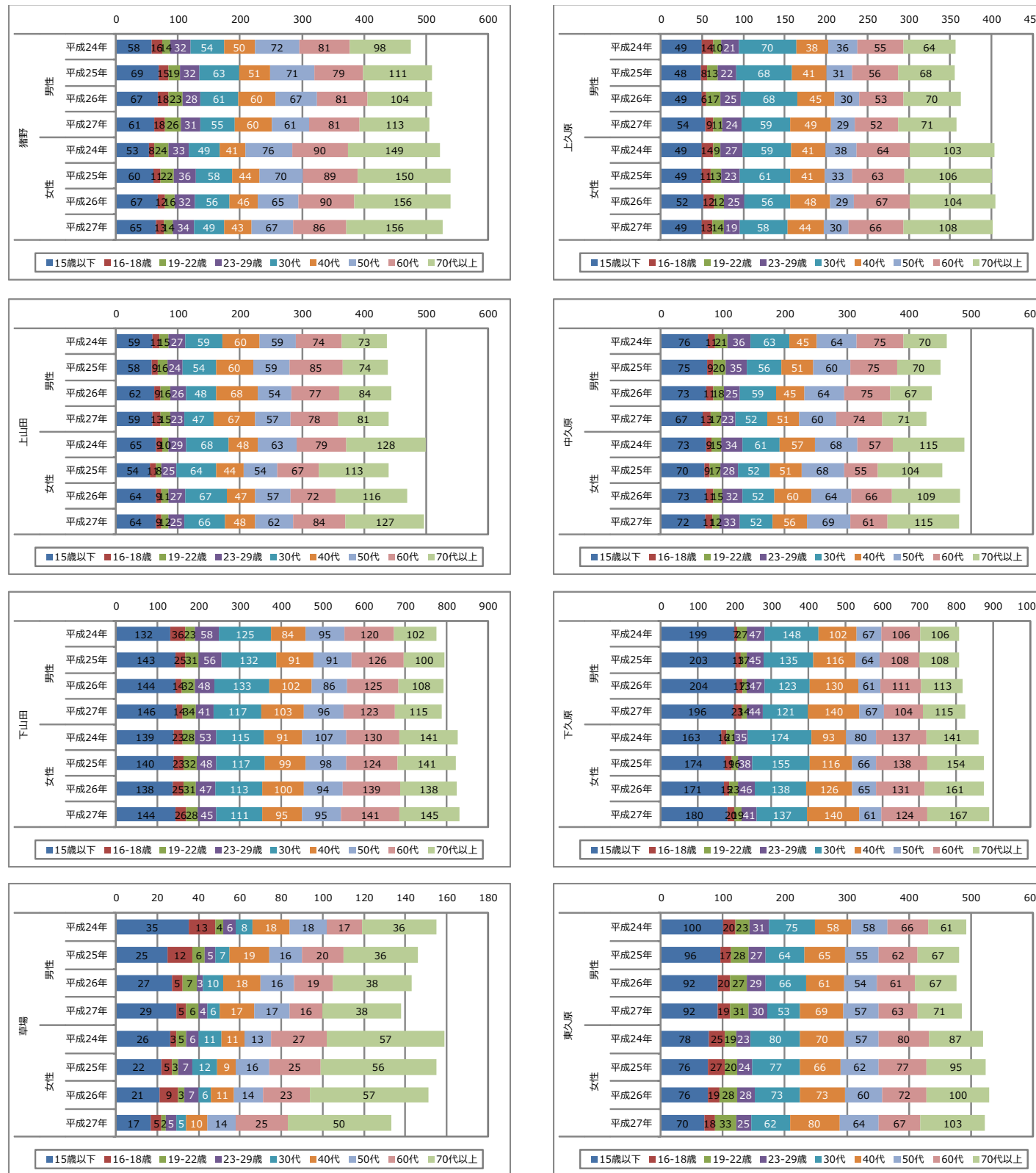
地区別・年齢別・性別の人口推移について、平成24年～27年の数値を以下に示す。このうち、公共交通利用のメインターゲットである高校生に着目した数値を次頁に示す。

区名	性別	年度	年齢区分								
			15歳以下	16-18歳	19-22歳	23-29歳	30代	40代	50代	60代	70代以上
猪野	男性	平成24年	58	16	14	32	54	50	72	81	98
		平成25年	69	15	19	32	63	51	71	79	111
		平成26年	67	18	23	28	61	60	67	81	104
	女性	平成27年	61	18	26	31	55	60	61	81	113
		平成24年	53	8	24	33	49	41	76	90	149
		平成25年	60	11	22	36	58	44	70	89	150
		平成26年	67	12	16	32	56	46	65	90	156
上山田	男性	平成27年	65	13	14	34	49	43	67	86	156
		平成24年	59	11	15	27	59	60	59	74	73
		平成25年	58	9	16	24	54	60	59	85	74
	女性	平成26年	62	9	16	26	48	68	54	77	84
		平成27年	59	13	15	23	47	67	57	78	81
		平成24年	65	9	10	29	68	48	63	79	128
		平成25年	54	11	8	25	64	44	54	67	113
下山田	男性	平成26年	64	9	11	27	67	47	57	72	116
		平成27年	64	9	12	25	66	48	62	84	127
		平成24年	132	36	23	58	125	84	95	120	102
	女性	平成25年	143	25	31	56	132	91	91	126	100
		平成26年	144	14	32	48	133	102	86	125	108
		平成27年	146	14	34	41	117	103	96	123	115
		平成24年	139	23	28	53	115	91	107	130	141
草場	男性	平成25年	140	23	32	48	117	99	98	124	141
		平成26年	138	25	31	47	113	100	94	139	138
		平成27年	144	26	28	45	111	95	95	141	145
	女性	平成24年	35	13	4	6	8	18	17	36	36
		平成25年	25	12	6	5	7	19	16	20	36
		平成26年	27	5	7	3	10	18	16	19	38
		平成27年	29	5	6	4	6	17	17	16	38
上久原	男性	平成24年	26	3	5	6	11	11	13	27	57
		平成25年	22	5	3	7	12	9	16	25	56
		平成26年	21	9	3	7	6	11	14	23	57
	女性	平成27年	17	5	2	5	5	10	14	25	50
		平成24年	49	14	10	21	70	38	36	55	64
		平成25年	48	8	13	22	68	41	31	56	68
		平成26年	49	6	17	25	68	45	30	53	70
中久原	男性	平成27年	54	9	11	24	59	49	29	52	71
		平成24年	49	14	9	27	59	41	38	64	103
		平成25年	49	11	13	23	61	41	33	63	106
	女性	平成26年	52	12	12	25	56	48	29	67	104
		平成27年	49	13	14	19	58	44	30	66	108
		平成24年	76	11	21	36	63	45	64	75	70
		平成25年	75	9	20	35	56	51	60	75	70
下久原	男性	平成26年	73	11	18	25	59	45	64	75	67
		平成27年	67	13	17	23	52	51	60	74	71
		平成24年	73	9	15	34	61	57	68	57	115
	女性	平成25年	70	9	17	28	52	51	68	55	104
		平成26年	73	11	15	32	52	60	64	66	109
		平成27年	72	11	12	33	52	56	69	61	115
		東久原	男性	平成24年	199	7	27	47	148	102	67
平成25年	203			13	17	45	135	116	64	108	108
平成26年	204			17	13	47	133	130	61	111	113
女性	平成27年		196	23	14	44	121	140	67	104	115
	平成24年		163	16	21	35	174	93	80	137	141
	平成25年		174	19	16	38	155	116	66	138	154
	平成26年		171	15	23	46	138	126	65	131	161
合計	男性	平成27年	180	20	19	41	137	140	61	124	167
		平成24年	100	20	23	31	75	58	58	66	61
		平成25年	96	17	28	27	64	65	55	62	67
	女性	平成26年	92	20	27	29	66	61	54	61	67
		平成27年	92	19	31	30	53	69	57	63	71
		平成24年	78	25	19	23	80	70	57	80	87
		平成25年	76	27	20	24	77	66	62	77	95

総合計 (H24)	8241
総合計 (H25)	8197
総合計 (H26)	8262
総合計 (H27)	8248

図2-5 地区別・年齢別人口分布

出典：平成22年国勢調査を元に作成



久山町の今後の人口について、特に公共交通利用のメインターゲットである高校生については、今後、増加傾向にある。特に地区別では、下山田の男性、下久原の男女で大きな増加が見込まれる。

表 2-6 地区別・10～18 歳の人口

区名	性別	年齢区分		
		10～12歳	13～15歳	16-18歳
猪野	男	15	11	18
	女	14	11	13
上山田	男	11	7	13
	女	13	13	9
下山田	男	30	29	14
	女	21	23	26
草場	男	7	12	5
	女	5	7	5
上久原	男	10	8	9
	女	9	6	13
中久原	男	16	11	13
	女	16	13	11
下久原	男	38	39	23
	女	36	27	20
東久原	男	25	16	19
	女	11	24	18

合計	277	257	229
男子合計	152	133	114
女子合計	125	124	115

↑ 5年後の高校生 ↑ 3年後の高校生 ↑ 現在の高校生

（参考）西鉄27Bの通学利用（H28平日全便調査結果、単位：人）

通学目的	205
エコルカード支払	168
10代	232

※上り・下り合計

2.2. 地域の公共交通の現状

2.2.1. 公共交通の運行状況

久山町の公共交通では、鉄道駅が無く、バスにより町内をカバーしていることが大きな特徴として挙げられる。

バスは、福岡都心部から久山町内を通り、J R篠栗駅まで運行する西鉄の 27B、博多駅から久山町内を通り、直方まで運行する J R九州バス直方線の 2 系統の路線バスが運行されている。

また、路線バスだけではカバーできない地域を中心に、町内を巡回して運行するコミュニティバスがイコバスという名称で運行されている。

久山町の最寄りの駅としては、隣接する篠栗町の J R九州・篠栗駅となっている。

以上の運行状況を図 2-5 の路線図と次頁の表に整理する。



図 2-7 久山町公共交通路線図

表 2-8 久山町公共交通路線一覧表

	イコバス	西鉄バス 27B (篠栗駅前～天神/大濠公園)	JR九州バス 直方線	JR九州 篠栗線
運行状況	1日5便(毎日)	平日47便(上り23便、下り24便) 土曜日34便 日祝日30便(上下15便)	平日56便(上下28便) 土曜日52便 日祝日44便	(平日)上り:86本 下り:85本 計:171本
路線の所要時間	山田循環53分 久原循環17分	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	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)
車両	小型バス(27人乗り、ノンステップ)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、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
年間利用者数	9,554人(H26年度) 9,939人(H27年度)	約22万6千人(H27年度)	約3万人(平成27年度)	篠栗駅乗降(1日平均人数) 10,066人(H22) 10,492人(H23) (JR九州エージェンシー 2013メディアガイド)
運行(委託)事業者	西鉄バス宗像株	西日本鉄道株式会社	JR九州バス株式会社	JR九州旅客鉄道株式会社
運行費(委託費・補助費)	運行委託 約950万円 (平成27年度)	補助金 約2200万円 (平成27年度)	国・県による補助	

2.2.2. 公共交通の運行改善に関する検討経緯

久山町ではこれまで、西鉄 27B、イコバスを中心として、交通事業者とも協議しながら、様々な検討と課題の明確化、その対応策について進めてきており、具体的な成果にもつながっている。以下にその概略を時系列で整理する。

表 2-9 公共交通の運行改善に関する検討経緯

日付	久山町の公共交通の主な動き	課題→対応・成果
平成 22 年度（協議会 6 回、打合せ 10 回）		
H23. 3.23	久山町地域公共交通総合連携計画策定	
平成 23 年度（協議会 3 回、打合せ 13 回）		
H23.4 月～	72 番の廃止と 27B の猪野複乗の開始	①公共交通予算の増大 →①-1 運行系統の統合化（効率化） ②72 番の利用者離れ （→②猪野や上久原の宅地開発、新しい県道の整備等に対応した路線の検討＜平成 27 年度～＞）
H23.8.29～	西鉄との定例会議開始（路線バス・イコバス）	①公共交通予算の増大 →①-2 事業者との定期的な協議の開始
H24.1.4～	イコバス運行開始	③福祉バスは利用者が限定的 →③コミュニティバスへの移行（利用者の制限なし）
平成 24 年度（協議会 3 回、打合せ 13 回）		
H 24.6 月～ H25.1 月	27B の遅れに対応した乗り継ぎ改善のためのダイヤ調整会議	④乗り継ぎが良くない（H25 アンケート結果） →④-1 乗り継ぎ改善の調整会議の開始
H25.3 月	第 1 回さくら祭り開始（猪野）	⑤公共交通の利用低迷 →⑤利用促進につながるイベントの開催（以後、毎年実施）
平成 25 年度（協議会 4 回、打合せ 9 回）		
H25.4 月～	27B のダイヤ変更（みどりが丘団地入口での乗り継ぎ考慮）	④乗り継ぎが良くない →④-2 27B のダイヤ変更による乗り継ぎ利用の促進 ⑥都心から久山に帰る夕方～夜の便が少ないなどにより、乗継ぎが進んでいない （→⑥平成 28 年度に 27B の増便）
H26.3 月	第 2 次久山町地域公共交通総合連携計画策定	
平成 26 年度（協議会 1 回、打合せ 7 回）		
H26.11 月～	イコバスのトリアス乗入れ開始	⑦トリアスのバス停が商業施設まで遠い →⑦トリアスへの乗入れによるイコバスの利用増加
平成 27 年度（協議会 0 回、打合せ 6 回）		
	トリアスとの連携調整、27B の分析、新規路線検討開始	
平成 28 年度（協議会 4 回＜予定＞、打合せ 5 回＜6/21 時点＞）		
H28.6.18～	27B 増便（夕方 2 便）	⑥運行本数が少ない（H25 アンケート結果） →⑥27B の増便
	新規路線の検討	②猪野や上久原の宅地開発、新しい県道の整備等に対応した路線の検討

	路線バス関係
	イコバス関係

2.2.3. 公共交通の利用状況

(1) 西鉄 27B

西鉄 27B については、久山町から補助をしていることもあり、詳細な利用状況について調査するために、平成 22 年から毎年、以下の概要で全便調査を実施している。

- 調査実施日：平日 1 日、日祝日 1 日（10～11 月）
- 調査目的：西鉄バスの 27B を利用した町内移動、篠栗駅・みどりが丘団地入口での乗り継ぎ状況を把握すると共に、過年度の調査と比較することで、利用状況の推移を正確に把握することを目的とする。
- 調査項目：①篠栗駅前～みどりが丘団地入口間を運行する西鉄バス 27B 系統全便の調査区間内乗降者数の調査（※猪野発の 2 便を含む）
②上記路線・調査区間内の利用者に対するアンケート調査
 - ・利用区間（乗車・降車バス停）
 - ・利用目的
 - ・支払方法
 - ・利用頻度
 - ・回答者属性
- 調査区間：①27B：（上り）篠栗駅前～みどりが丘団地入口、（下り）名子～篠栗駅前
※猪野発大濠公園行き 2 便を含む

平成 28 年度の全便調査結果（11/2（水）と 11/6（日）に実施）について、利用人数（上りは調査区間内の乗車人数、下りは調査区間内の降車人数）は、平日では 787 人（前年比 23.2%増加）、日祝日では 572 人（前年比 3.4%増加）となった。

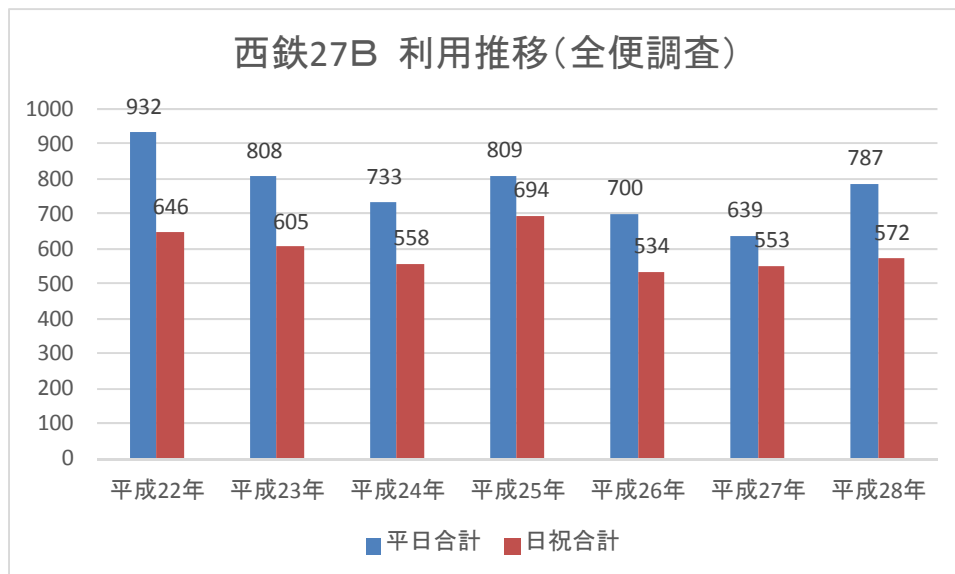


図 2-10 西鉄 27B の利用推移（平成 22 年～28 年、平日、日祝）

出典：毎年実施している全便調査

バス停区間別の乗降者数を平成 28 年の平日と日祝で見ると、平日では久山町内合計で乗車 368 人、降車 363 人、日祝では乗車 256 人、降車 286 人となっている。日祝が平日より少ないが、「古賀橋トリアス前」バス停では、乗降合計は平日と日祝でほぼ変わらない。

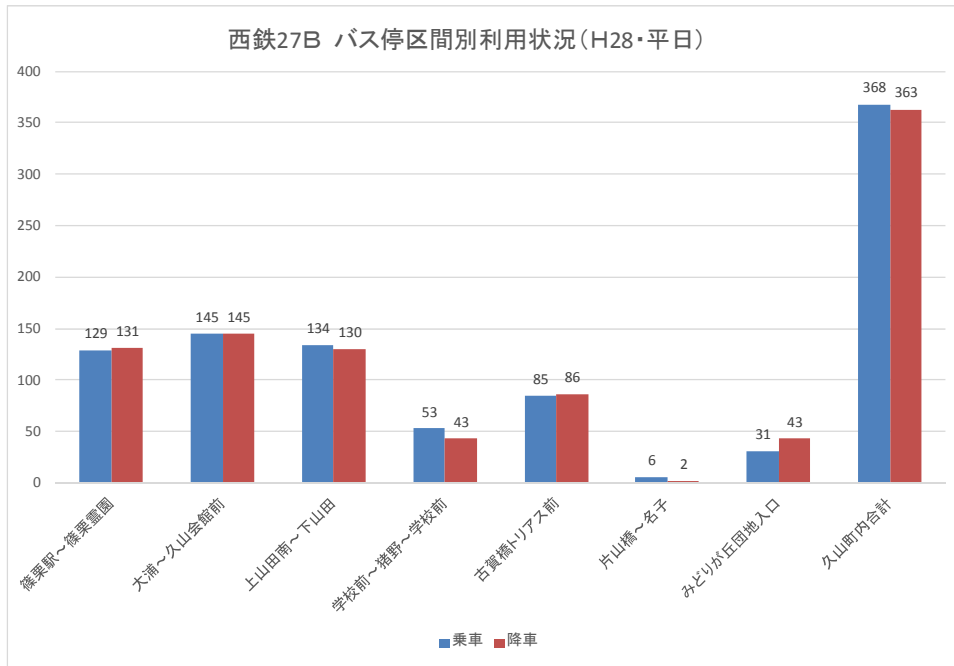


図 2-11 西鉄 27B のバス停区間別利用状況（平成 28 年・平日）

出典：毎年実施している全便調査

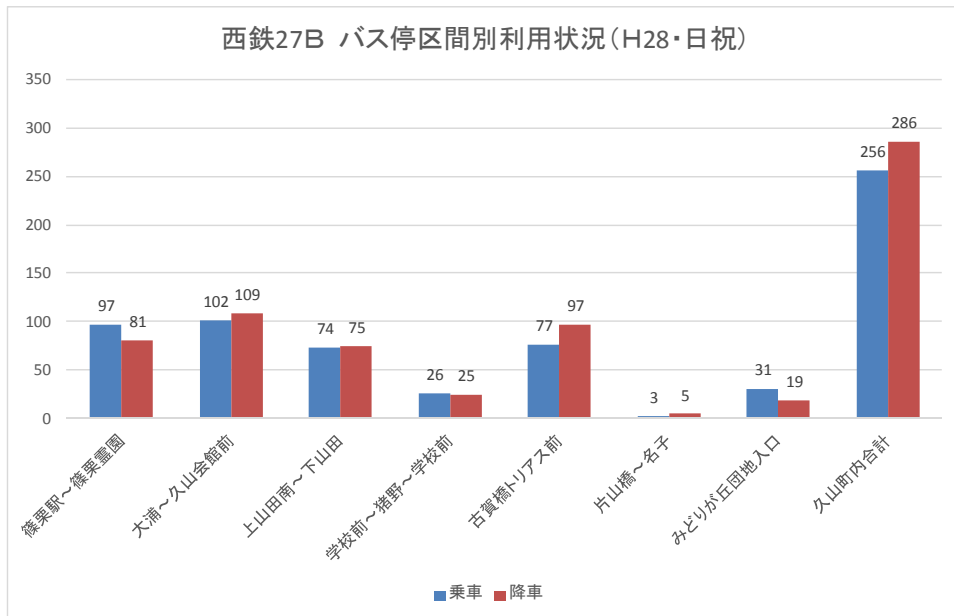


図 2-12 西鉄 27B のバス停区間別利用状況（平成 28 年・日祝）

出典：毎年実施している全便調査

(2) JR九州バス

JR九州バスの「博多～山の神」区間の1日当たりの利用人数（乗車人数+降車人数÷2）の推移を以下に示す。平日では、300人台でほぼ横ばい、日曜も100人台でほぼ横ばいの利用状況となっている。上り・下りでの利用もほぼ変わらない。



図 2-13 JR九州バスの利用推移（平成 22 年～28 年、平日・日曜）

出典：JR九州バスの調査

J R九州バスのバス停区間別の1日当たりの乗降者数（平成28年・平日・日祝）を以下に示す。平日では、久山町内の上りの乗車人数が98人、下りの降車人数が93人、日祝では、久山町内の上りの乗車人数が41人、下りの降車人数が43人となっている。日祝の利用が平日の半分以下となっている。

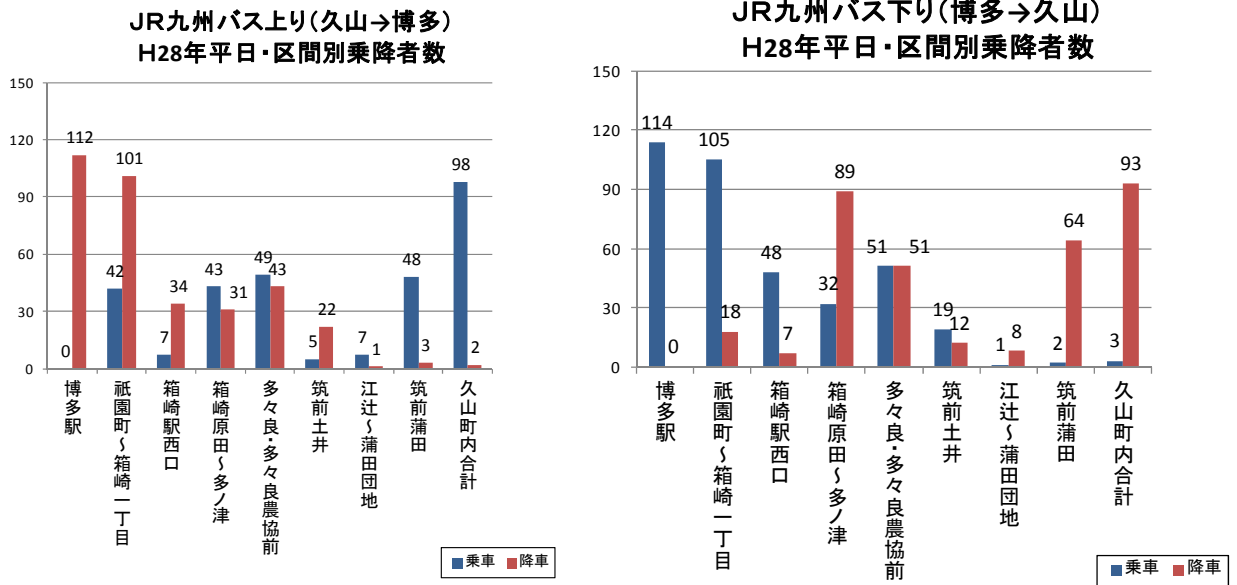


図 2-14 JR九州バスのバス停区間別利用状況（平成28年・平日）

出典：J R九州バスの調査

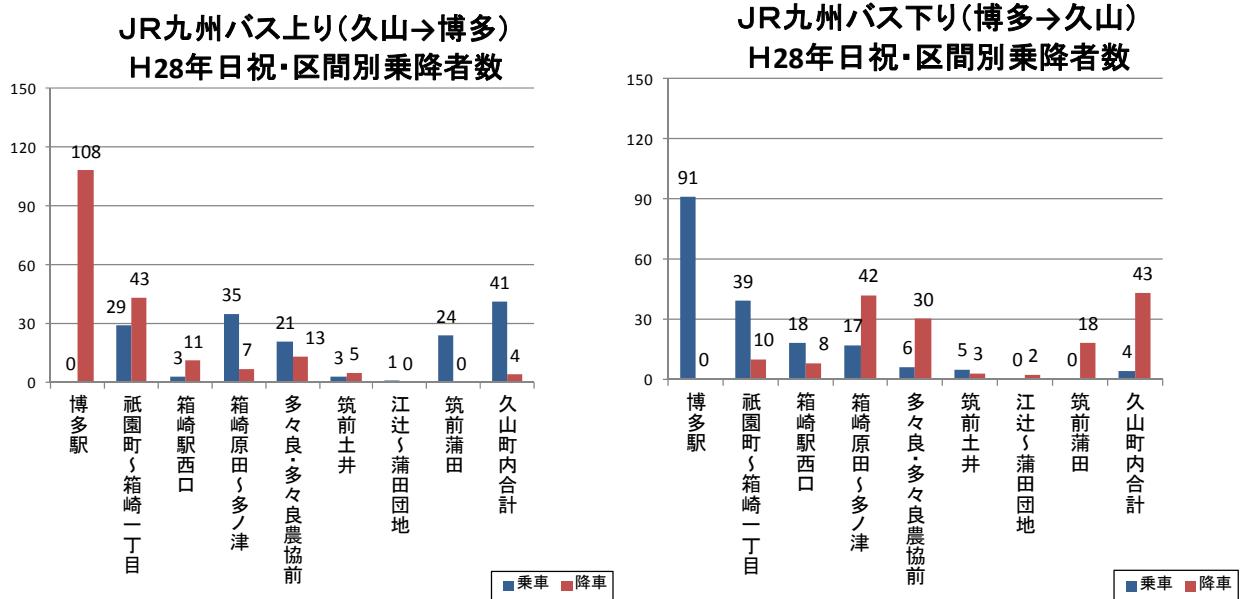


図 2-15 JR九州バスのバス停区間別利用状況（平成28年・日祝）

出典：J R九州バスの調査

(3) イコバス

イコバスの利用状況について、平成24年度以降の利用人数（乗車人数+降車人数÷2）の推移を見ると、平成25年度から平成27年度にかけて、利用は平日・土日祝ともに増加している。年間の利用人数が、平成26年度で9,554人（1日当たり平均26.2人）、平成27年度で9,939人（1日当たり平均27.2人）の利用となっている。（図2-10）

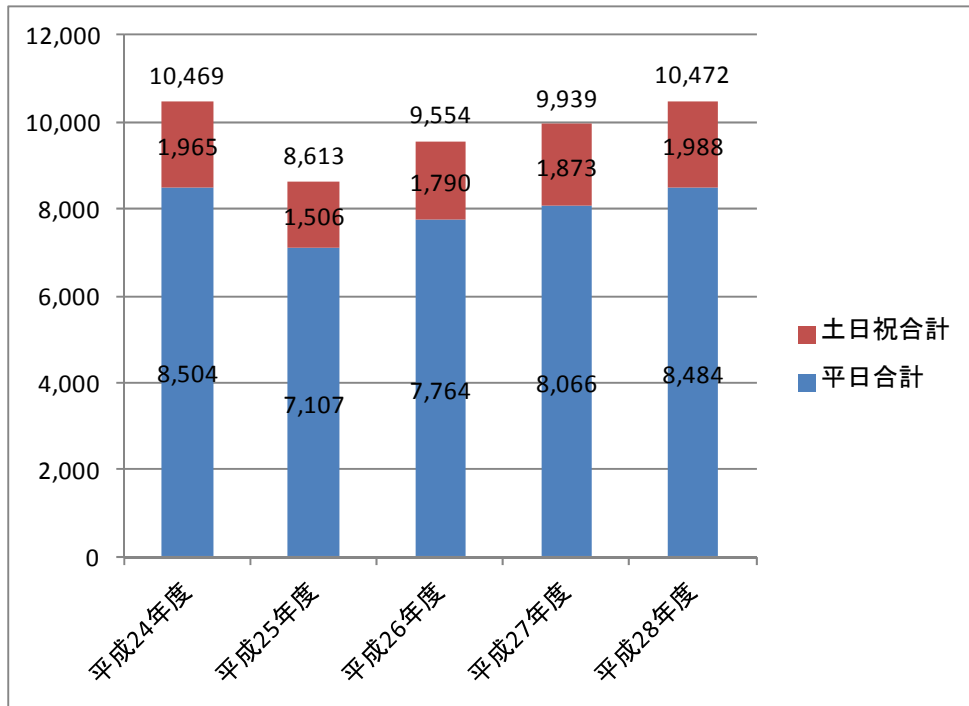


図2-16 イコバスの利用推移（平成24年～28年、平日・土日祝）

※平成28年度は、平成29年1月までのデータに、平成29年2～3月分を、平成27年度からの増加率4%を加算した推計データ

出典：イコバス・モニタリング調査

イコバスの利用状況について、地区別の乗降者数を見ると、山田地区での利用が久原地区での利用より 500 人以上多い（年間）。また目的施設別で見ると、深井、レスポアール久山の利用が多いが、深井では降車に対して乗車の利用が極端に少なく、行きではイコバスを利用しても、帰りは別の手段で帰宅されていると考えられる。

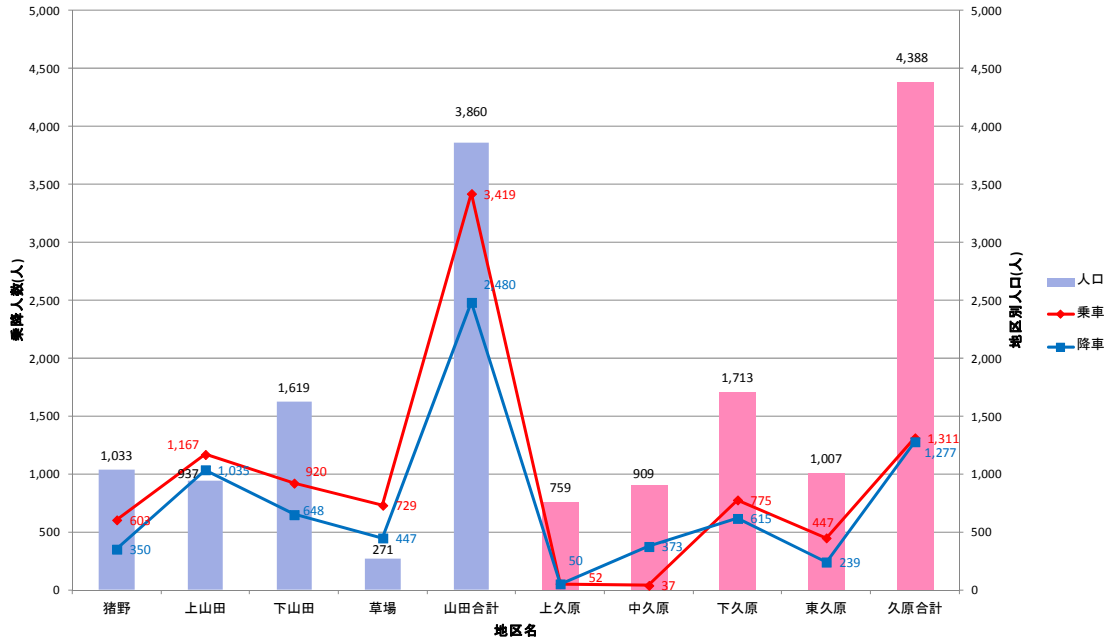


図 2-17 イコバスの地区別利用状況（平成 27 年・平日 ※目的地除く）

出典：イコバス・モニタリング調査

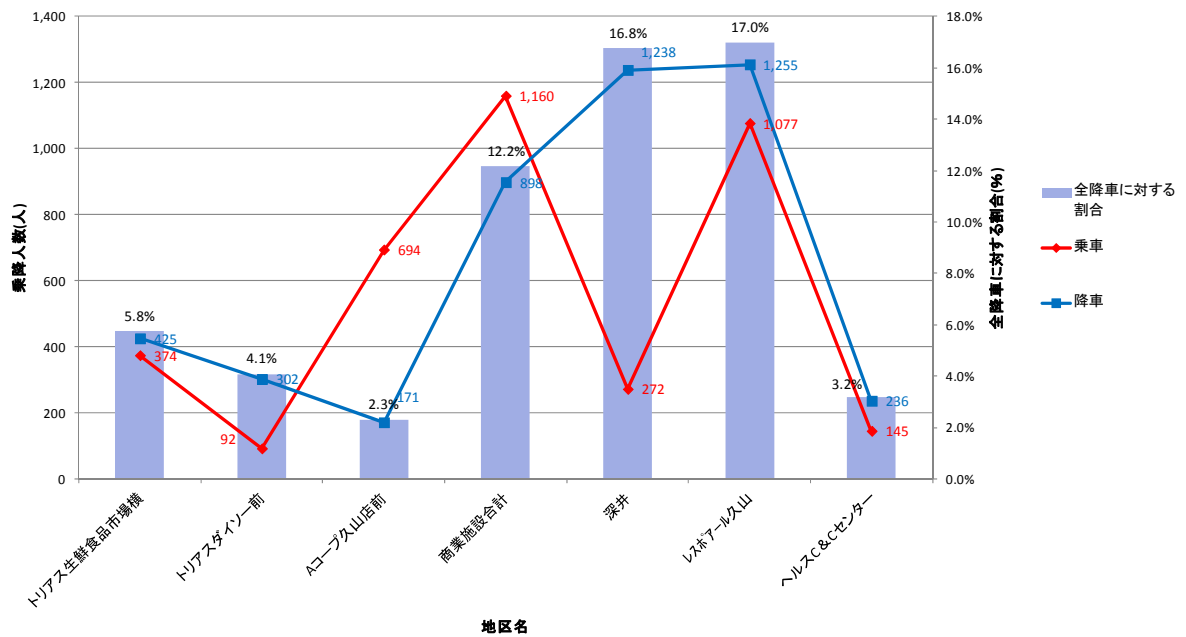


図 2-18 イコバスの目的施設別利用状況（平成 27 年・平日）

出典：イコバス・モニタリング調査

久山町イコバス バス停別利用データ(H27・平日・乗降車合計)

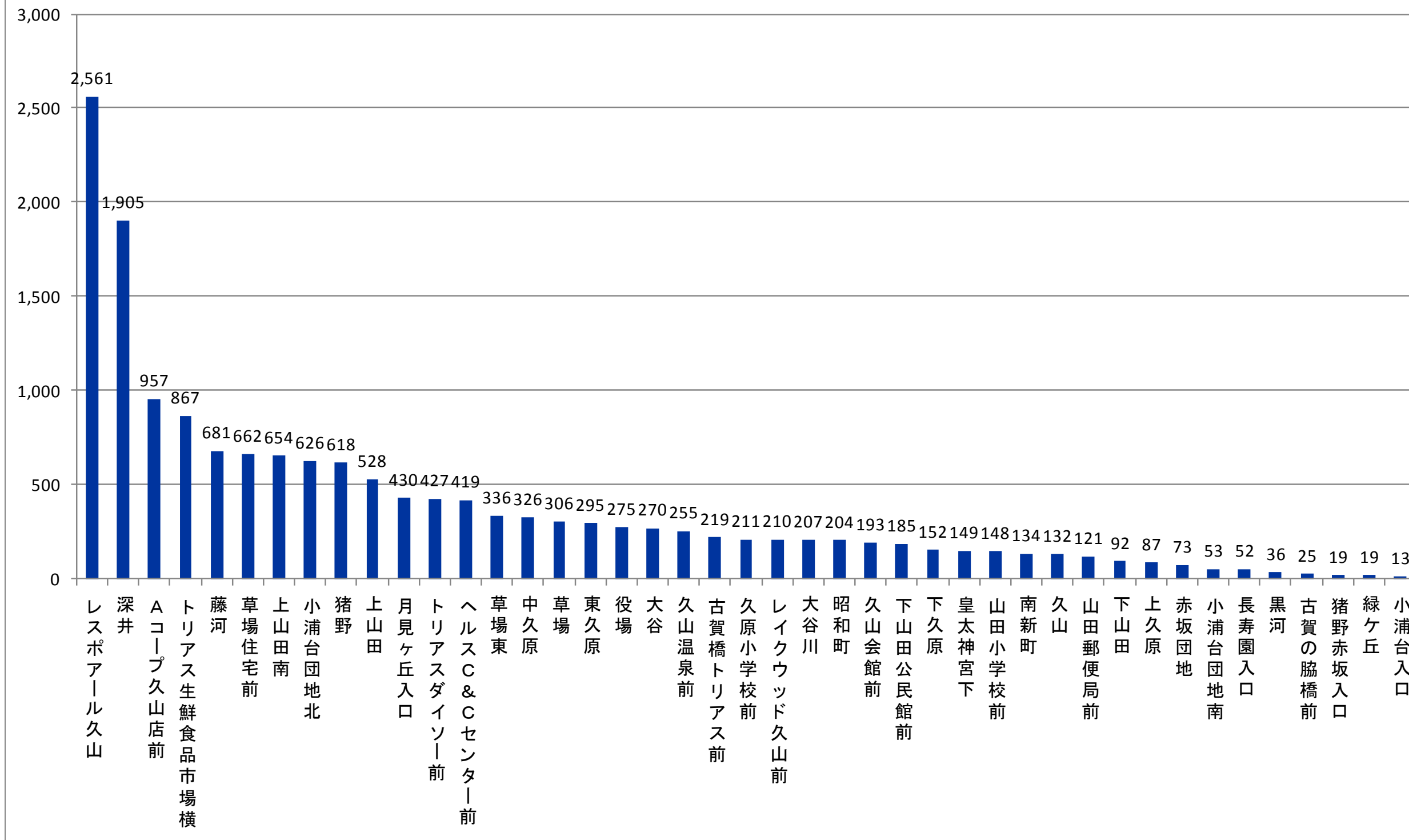


図 2-19 イコバスのバス停別利用データ（平成 27 年・平日・乗降車合計）

出典：イコバス・モニタリング調査

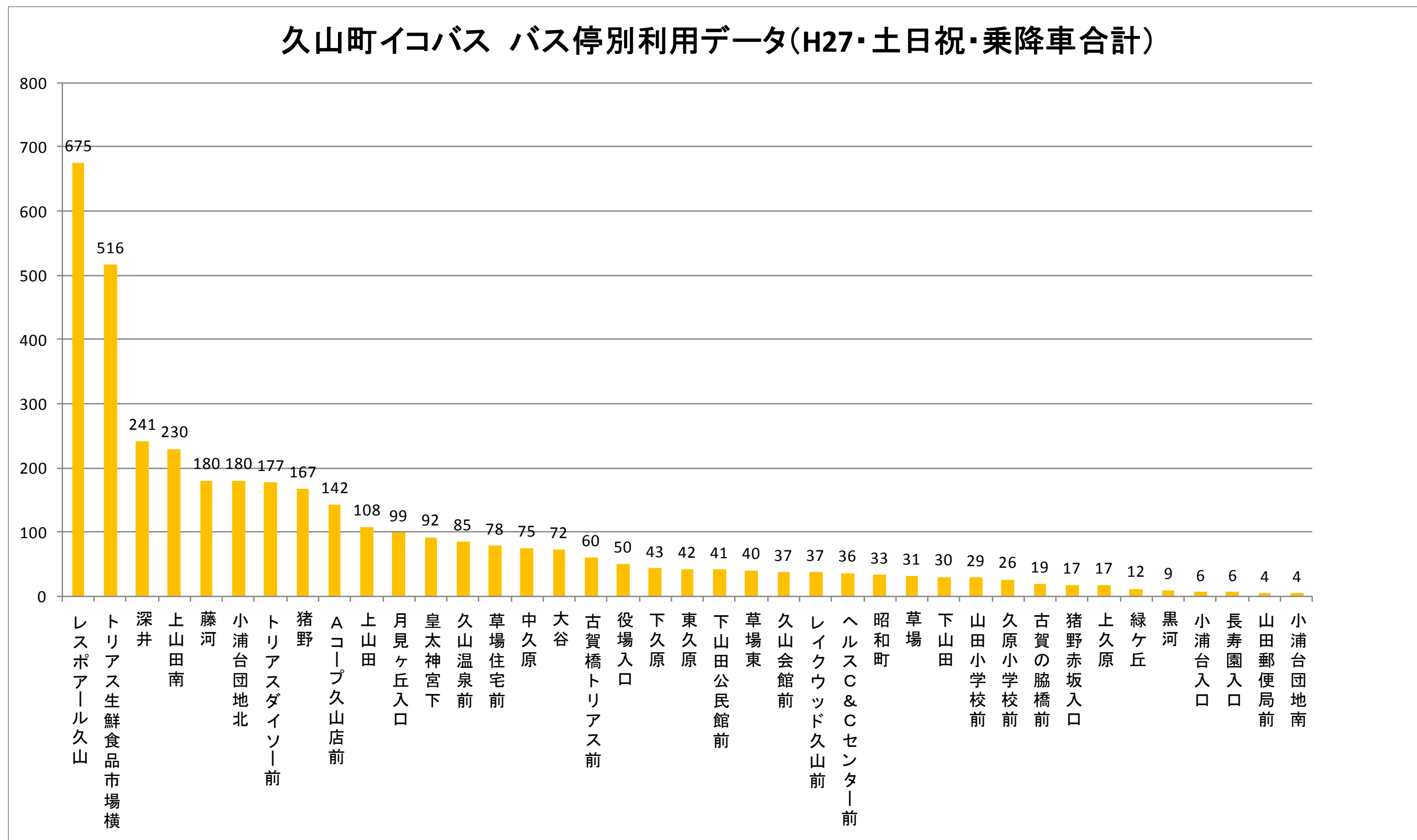


図 2-20 イコバスのバス停別利用データ（平成 27 年・土日祝・乗降車合計）

出典：イコバス・モニタリング調査

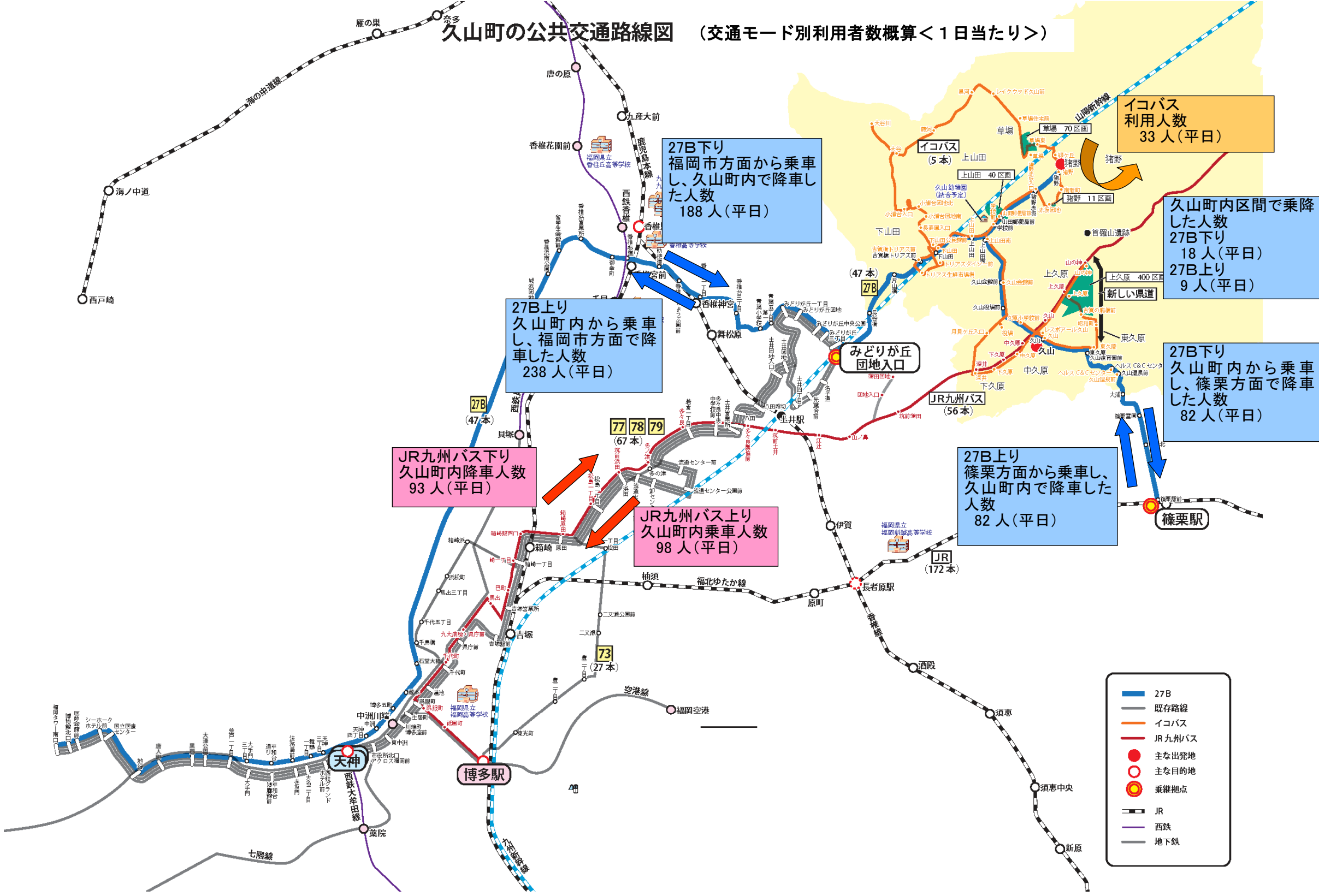


図 2-21 久山町の交通モード別の利用状況（平日1日当たり）

3. 前回連携計画の達成状況

3.1. 前回連携計画の達成状況

前回の連携計画の達成状況と課題・評価を、

- ①広域的視点からの幹線・枝線の再整理による公共交通体系の再構築
- ②公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤの継続的見直し
- ③イベント等を活用した公共交通の利用促進
- ④公共交通体系の維持に向けた協働体制の継続的調整と強化
- ⑤公共交通の情報開示・効率的な運行に向けた継続的なモニタリングと運行見直しへの反映

の目標項目別に表 3.1 に示す。

表 3.1 前回連携計画の達成状況と課題・評価

項目	達成状況	課題・評価
①広域的視点からの幹線・枝線の再整理による公共交通体系の再構築	西鉄 27B については、篠栗駅前、みどりが丘団地入口での接続について配慮するとともに、福岡都心からの帰りの便の増便（2 便）を行った。 JR 九州バスについては、土井駅での乗継ぎについて、待合環境の整備、円滑な接続について達成されていない。	1 西鉄 27B の増便効果 2 JR 九州バスの乗継ぎの問題（待合環境の問題、接続の問題）
②公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤの継続的見直し	エコバスについては、トリアス内への乗入れを実現させ、利用者の増加につながっている。 一方、エコバスの時間短縮については、実現できていない。	1 エコバスのトリアスへの乗入れによる利便性向上 2 エコバスの運行時間短縮の問題
③イベント等を活用した公共交通の利用促進	猪野のさくら祭りや久山町役場での食フェスタにおいて、公共交通利用が伸びている。	1 目標として一定程度達成したが、今後も継続的に実施（町内観光資源の整備等も踏まえた公共交通の利用促進を検討）

項 目	達 成 状 況	課 題・評 価
④公共交通体系の維持に向けた協働体制の継続的調整と強化	<p>事業者との協働については、トリアスへの乗入れなど、トリアスとの協力体制の構築を図っている。</p> <p>住民との協働については、アンケートへの協力など実施しているが、利用促進につながる試乗会など、まだ実施できていない部分もある。</p>	<p>1 <u>事業者との協働は一定程度達成したが、住民との協働は今後さらに進める必要</u></p>
⑤公共交通の情報開示・効率的な運行に向けた継続的なモニタリングと運行見直しへの反映	<p>モニタリングは継続的に実施しており、その結果を踏まえて、事業者との定例会議により、運行見直し案について検討を進めている。</p>	<p>1 <u>目標は一定程度達成しており、今後、継続的に実施（積極的な情報開示等）</u></p>

3.2. 前回連携計画の達成状況に対する課題と評価

前回の連携計画における目標の達成状況に対する課題と評価を、以下に整理する。

①広域的視点からの幹線・枝線の再整理による公共交通体系の再構築

1 西鉄 27B の増便効果

福岡都心から久山町へ帰る際に、良い時間帯の便がない、という課題に対応して、夕方の西鉄 27B を 2 便増便した。その結果、27B 全体として利用増加の傾向にあり、増便効果があったと考えられる。

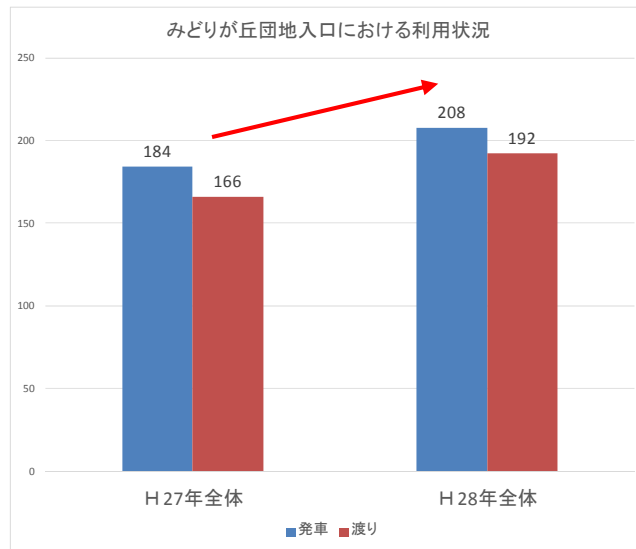


図 3-1 西鉄 27B の利用状況の推移（H27、H28 比較、1 日当たり）

※「発車」はみどりが丘団地入口までの乗車数、「乗り」はみどりが丘団地入口の先の区間までの乗車数

2 JR 九州バスの乗継ぎの問題

JR 九州バスから JR 香椎線へ乗り継ぐ高校生から、筑前土井のバス停の待合環境に関する課題が挙げられている。屋根やベンチの設置等、待合環境の改善に関する検討が求められる。



図 3-2 筑前土井のバス停

②公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤの継続の見直し

1 イコバスのトリアスへの乗入れによる利便性向上

平成26年11月半ばより、トリアスの運行ルートを変更して、トリアス内に乗入れを開始した。その結果、利用が伸び、利用者からも好評を得ている。

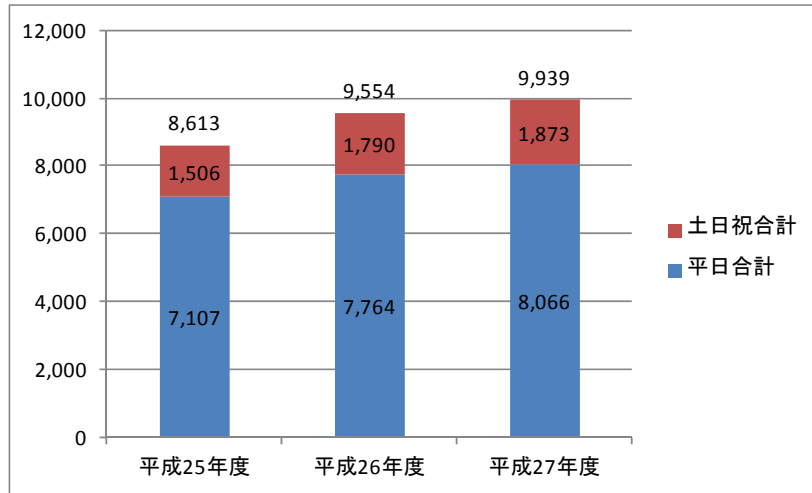


図3-3 イコバスの利用推移

③イベント等を活用した公共交通の利用促進

1 目標として一定程度達成したが、今後も継続的に実施

猪野のさくら祭りや久山町役場での食フェスタなど、イベントでの公共交通利用も増加傾向にあり、こうした動きを継続的に検討する。



図3-4猪野さくら祭りのポスター

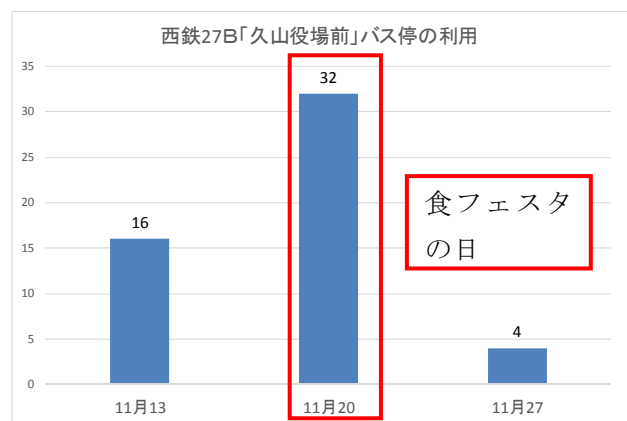


図3-5久山食フェスタの日前後の「久山役場前」バス停利用状況

④公共交通体系の維持に向けた協働体制の継続的調整と強化

1 事業者との協働は一定程度達成したが、住民との協働は今後さらに進める必要

事業者との協働については、トリアスへの乗入れなど、トリアスとの協力体制の構築を図っているが、住民との協働については、アンケートへの協力など実施しているが、利用促進につながる体験試乗会や子どもに対するバスの乗り方教室など、今後実施に向けて調整を図る。

⑤公共交通の情報開示・効率的な運行に向けた継続的なモニタリングと運行見直しへの反映

1 目標は一定程度達成しており、今後、継続的に実施

モニタリングは継続的に実施しており、その結果を踏まえて、事業者との定例会議により、運行見直し案について検討を進めている。今後、情報開示について、高校生向けの通学アクセス情報や、公共交通に関して検討している状況の報告など、さらに積極的に実施していくことが求められる。

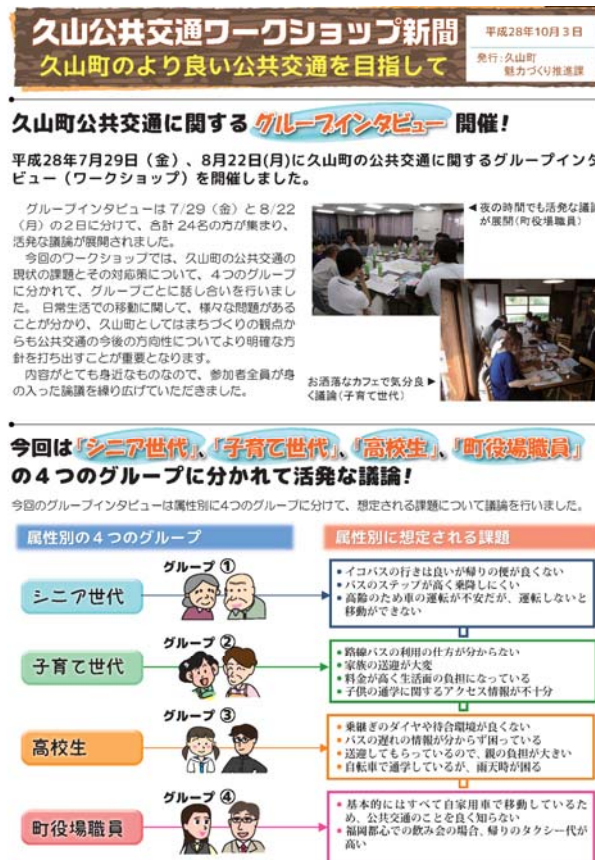


図 3-6 ワークショップ新聞の発行（例）

4. 久山町の公共交通に関連するまちづくりの動向

久山町の公共交通に関連するまちづくりの動向を把握するために、久山町役場の関係部署等へのヒアリングを実施した。ヒアリングから得られた知見としては、今後の住宅地や道路、教育施設等の社会環境の変化について、以下の3点が挙げられる。

①上久原・草場・上山田等に合計400戸以上の宅地開発

以下の地区において、宅地開発が進んでいる。（規模と人数は下記参照）

(1)上久原：300区画、1000人程度

(2)草場：77区画、230人程度

(3)上山田：36区画、130人程度

(4)猪野赤坂：11区画、35人程度

合計：1395人程度

②県道猪野篠栗線（547号）の整備

猪野と篠栗を結ぶ県道猪野篠栗線（547号）の、「山の神～東久原」区間が平成28年度中に完成予定である。

③幼稚園の統合

山田幼稚園と久原幼稚園が統合され、平成30年4月に新設の町立幼稚園が誕生する予定である。

以上の動向把握から、新たな宅地開発に対応した公共交通の導入の検討、県道整備による運行ルート変更等の検討、幼稚園の統合に伴う通園支援の検討などを今後の対応として考える必要がある。

5. 各種調査結果の概要

5.1. 各種調査内容の一覧

今回、形成計画の策定にあたり、以下の調査を実施した。

調査名称	調査内容
①住民アンケート調査	<p>■調査目的</p> <p>久山町住民の移動実態、移動ニーズ、公共交通の課題、公共交通への利用意向等について、地域別・年齢別に詳細に把握するために、アンケート調査を実施した。</p> <p>■調査対象</p> <p>久山町住民（2,768 全世帯配布）</p> <p>■調査時期</p> <p>平成 28 年 7 月～8 月</p>
②グループインタビュー調査	<p>■調査目的</p> <p>久山町住民の移動実態、移動ニーズ、公共交通の課題、公共交通への利用意向等について、公共交通利用層（高齢者・高校生）、非利用層（子育て世代、役場職員）の動向を詳細に把握するために、属性別のグループインタビュー調査を実施した。</p> <p>■調査対象</p> <p>シニア世代（5 名）、子育て世代（7 名）、町役場職員（7 名） 高校生（5 名）</p> <p>■調査時期</p> <p>平成 28 年 7 月～8 月</p>
③イコバス乗込みアンケート調査	<p>■調査目的</p> <p>イコバスの利用状況、利用満足度、課題、今後の見直し等について把握するために、イコバスに乗込んで利用者の方にアンケート調査を実施した。</p> <p>■調査対象</p> <p>イコバス利用者（回収 44 票）</p> <p>■調査時期</p> <p>平成 28 年 7 月（土曜）、9 月（平日）</p>
④トリアス従業員向けアンケート調査	<p>■調査目的</p> <p>トリアス内で勤務されている方の「公共交通の利用を含めた通勤の現状」や「久山町の公共交通に関するご意見、ご要望」を把握するために、アンケート調査を実施した。</p> <p>■調査対象</p> <p>トリアス久山従業員 1,211 人に配布（回収 1024 票、回収率 84.6%）</p> <p>■調査時期</p> <p>平成 28 年 6 月～7 月</p>

5.2. 久山町住民アンケート調査結果

5.2.1. 調査概要

久山町の公共交通網形成計画の作成のため、公共交通の問題や利用意向、今後の公共交通のあり方等について住民の意識調査を行った。

5.2.2. 調査結果

配布数 2,768 票（全世帯配布）に対し、回収数 1,481 票であり、回収率は 53.5%であった。

以下に主要な質問に対する回答傾向を示す。

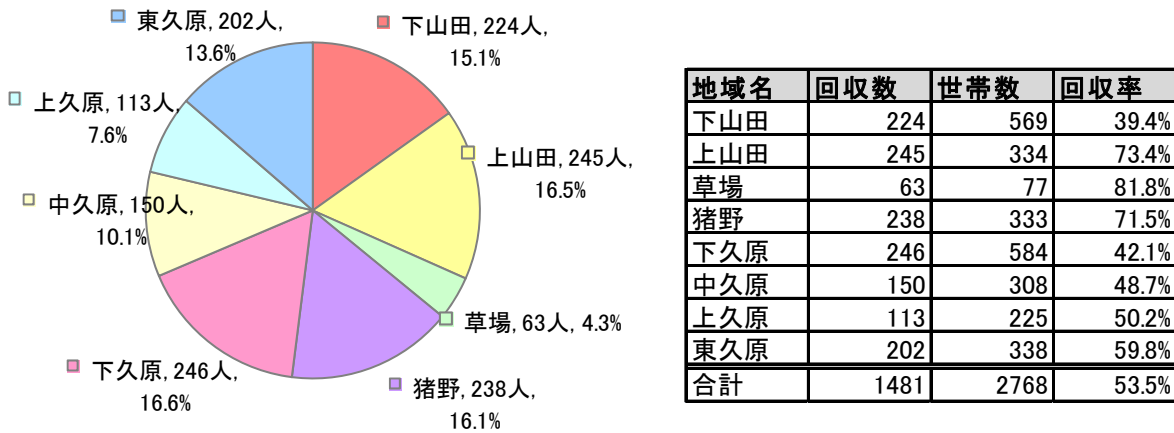


図 5.1 回答者の基本属性（居住地・居住地別回収率、N = 1481）

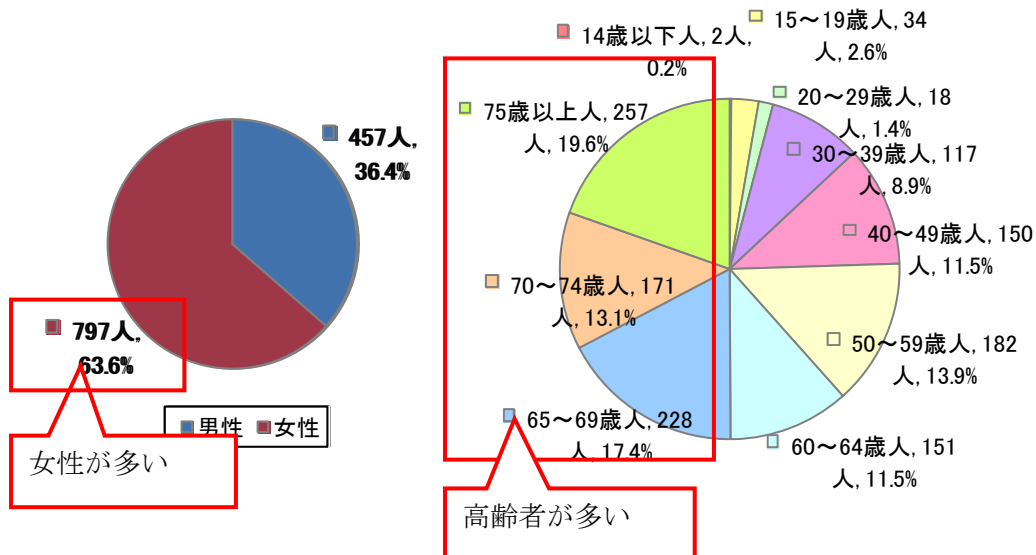


図 5.2 回答者の基本属性（性別 N = 1254、年代 N = 1310）

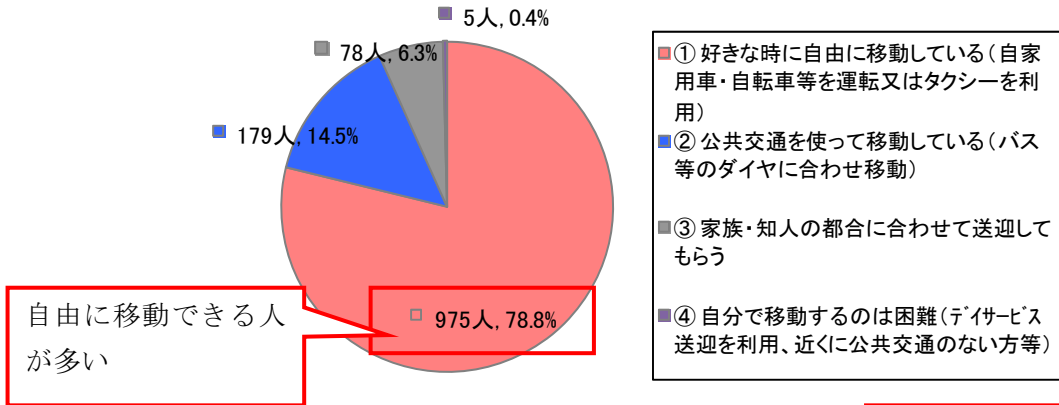


図 5.3 日常の移動実態（移動自由度、N=1237）

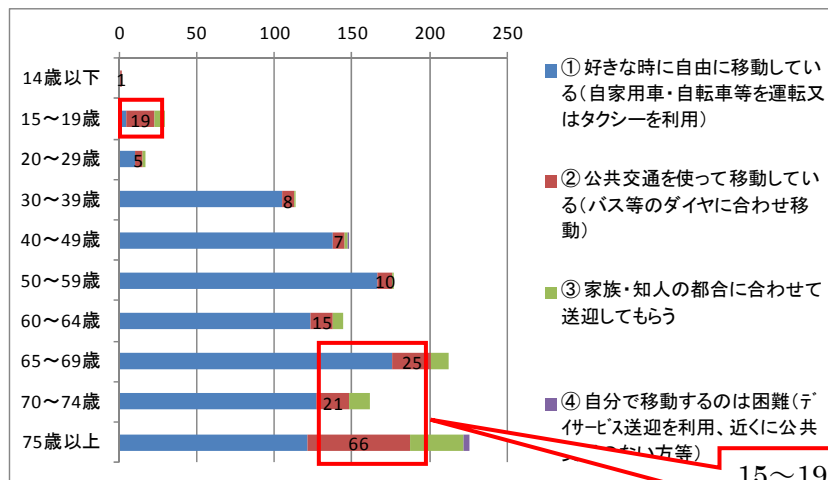
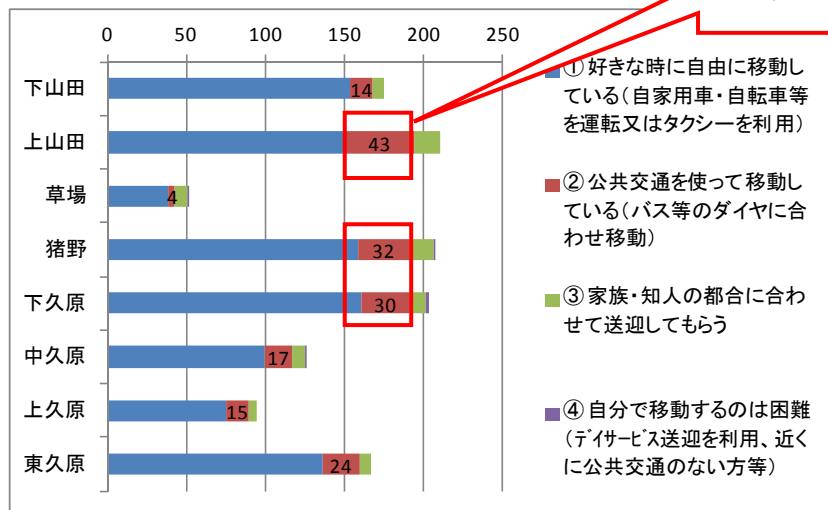
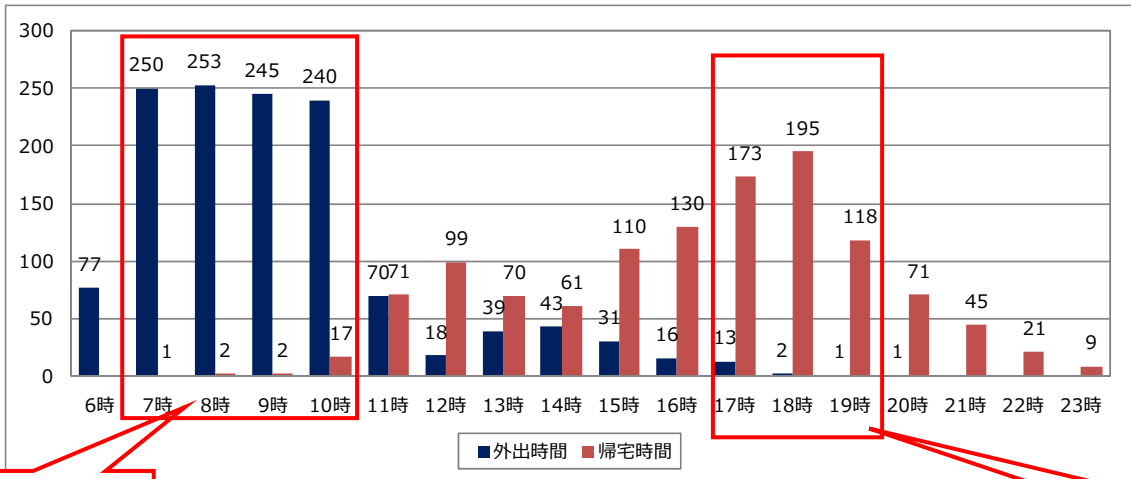


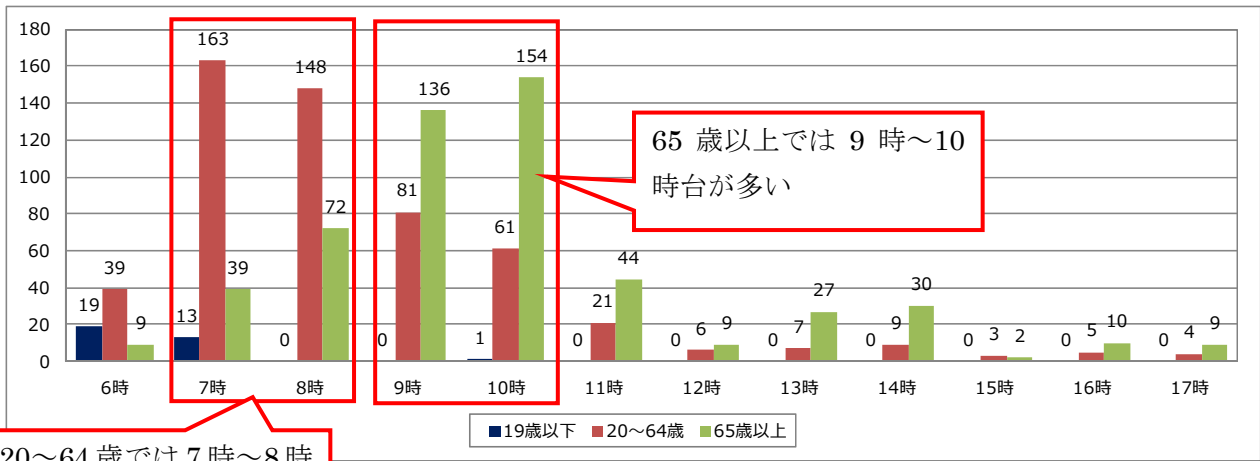
図 5.4 日常の移動実態（地域別 N=1237・年齢別集計 N=1231）



外出時間は7時～10時台が多い

図 5.5 日常の移動実態（外出 N=1299・帰宅時間 N=1195）

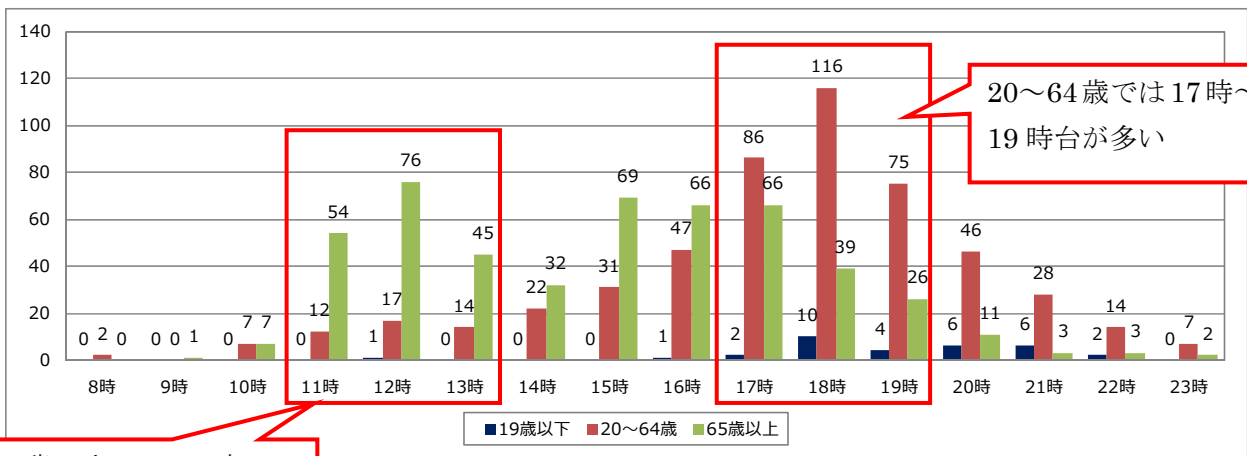
帰宅時間は17時～19時台が多い



20～64歳では7時～8時台が多い

図 5.6 日常の移動実態（年齢別外出時間 N=1121）

65歳以上では9時～10時台が多い



65歳以上では11時～13時台が相対的に多い

図 5.7 日常の移動実態（年齢別帰宅時間 N=1056）

20～64歳では17時～19時台が多い

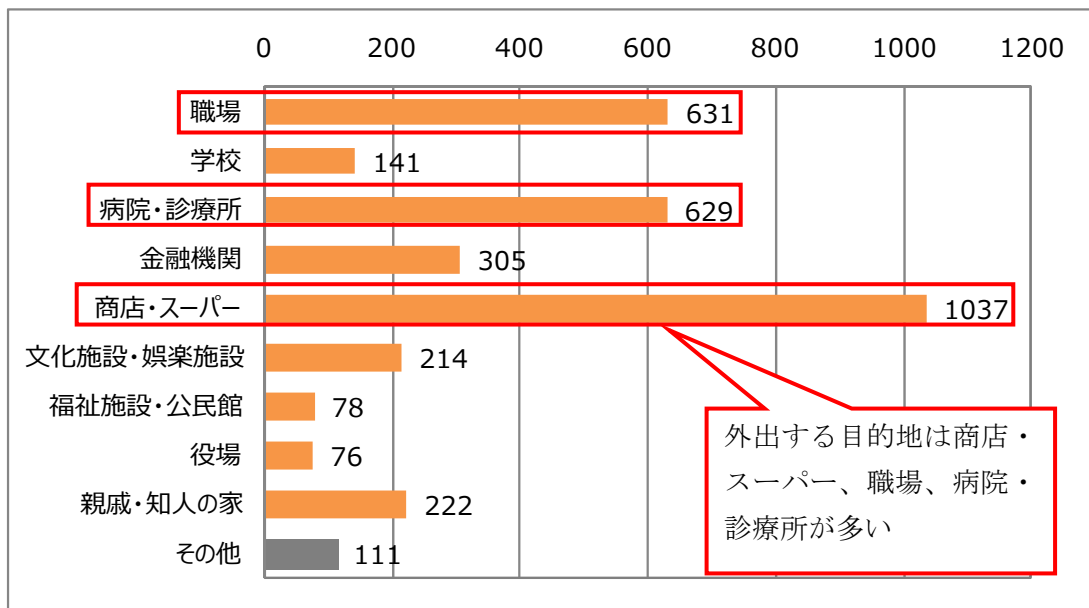


図 5.8 日常の移動実態（目的地 N=3444） 複数回答可

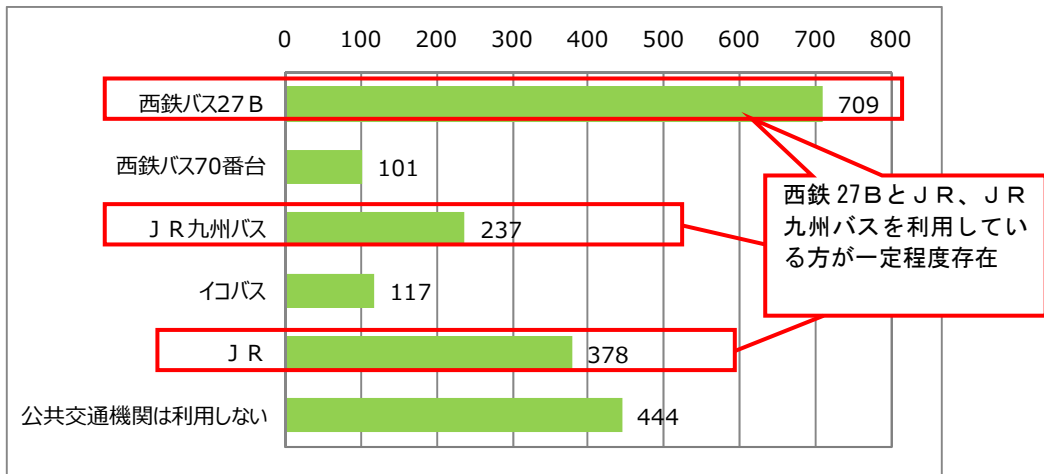


図 5.9 日常の移動実態（移動手段）複数回答可（N=1986）

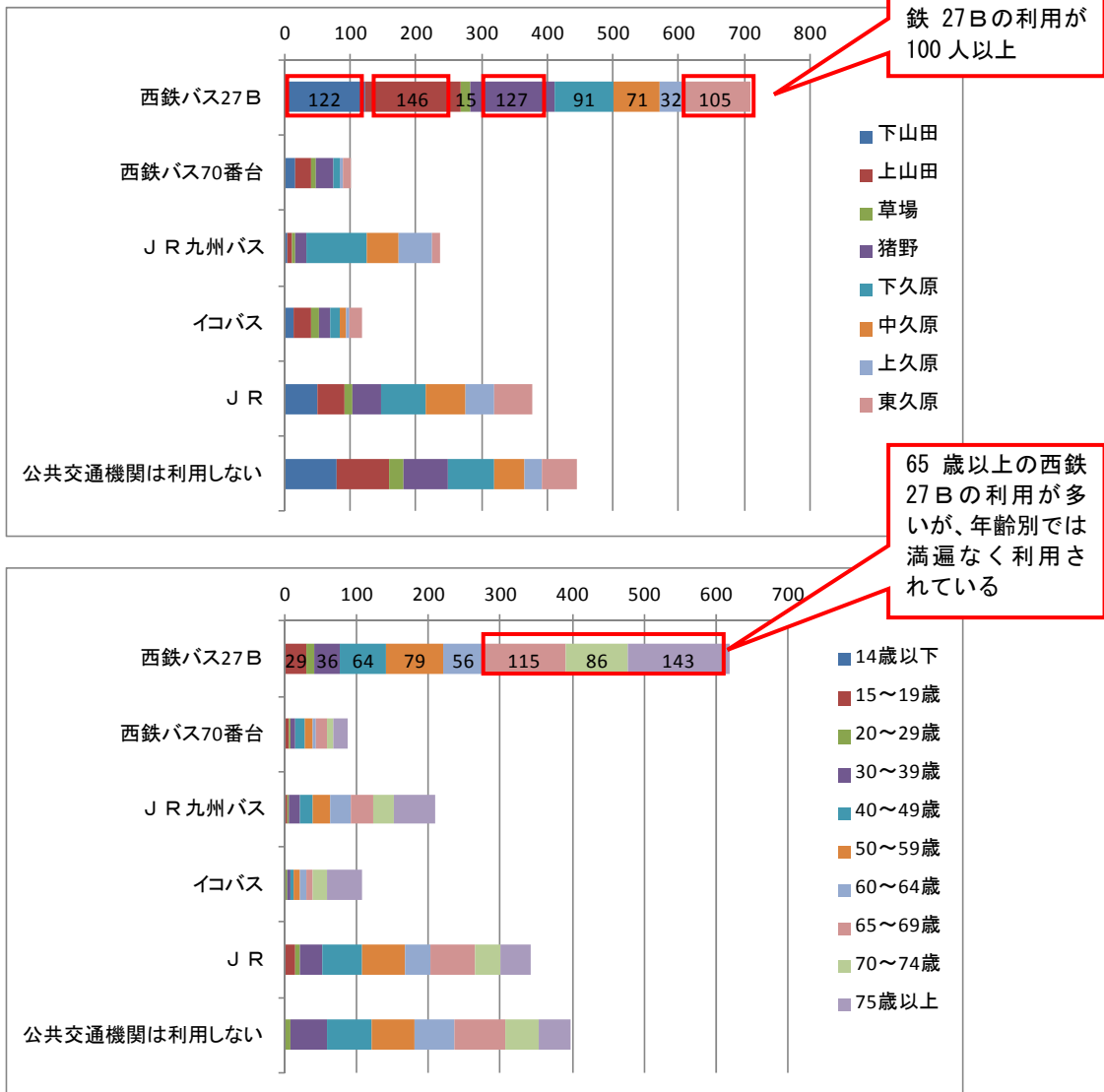


図 5.10 日常の移動実態（地域別 N=1986、年齢別 N=1766）複数回答可

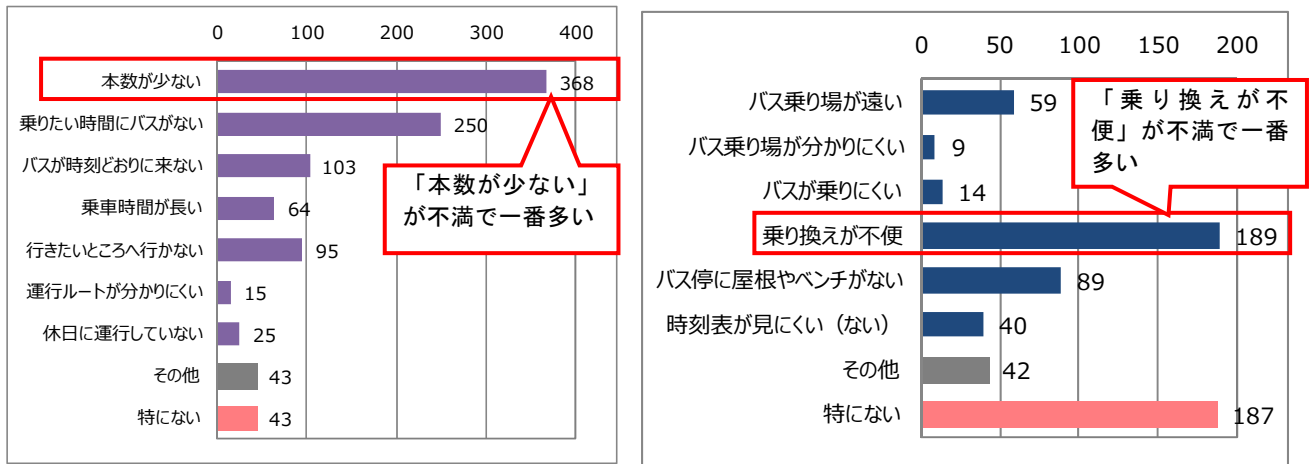


図 5.11 公共交通/車両・施設に対する不満点 (N=1006/N=629)

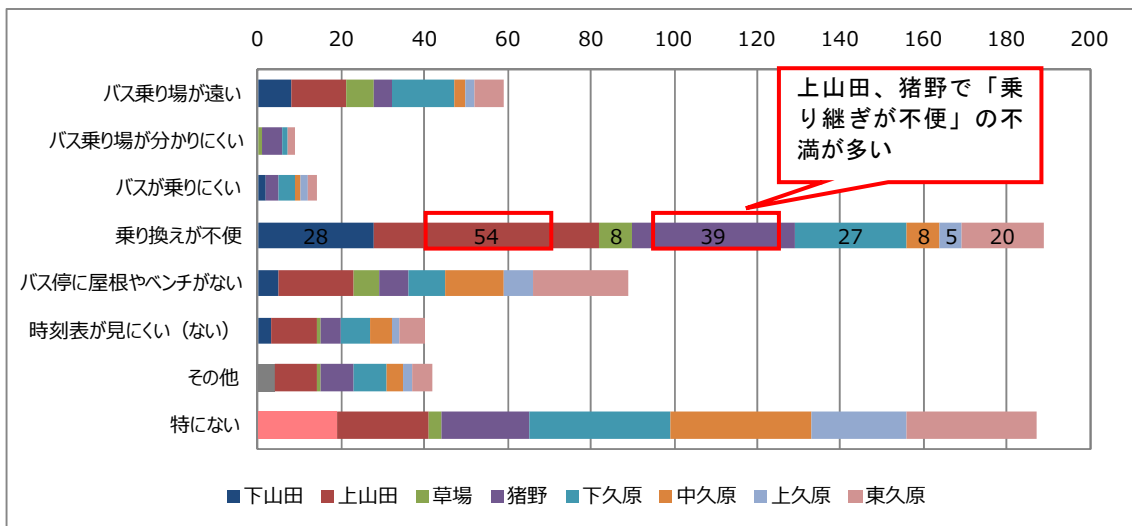
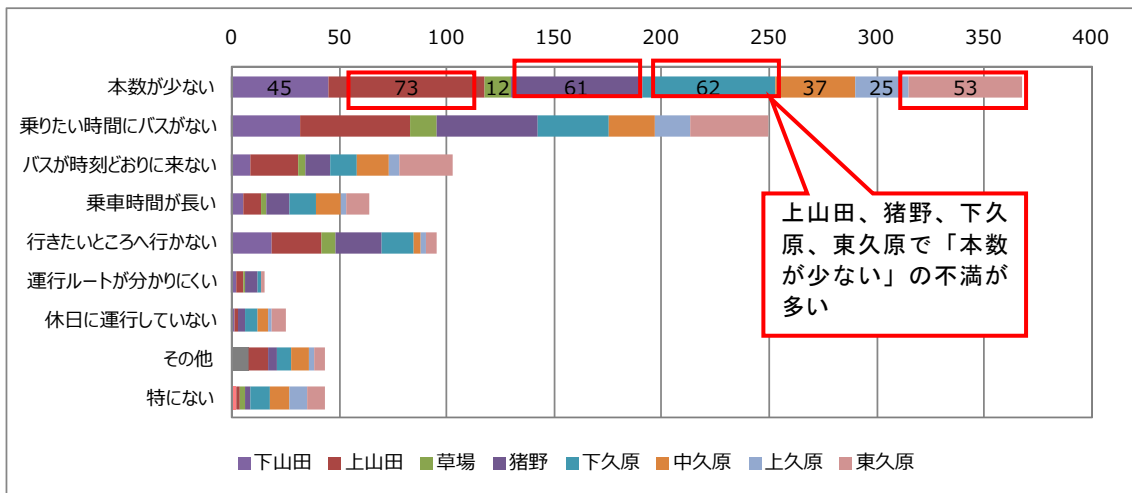


図 5.12 公共交通/車両・施設に対する不満点 (地域別) (N=1006/N=629)

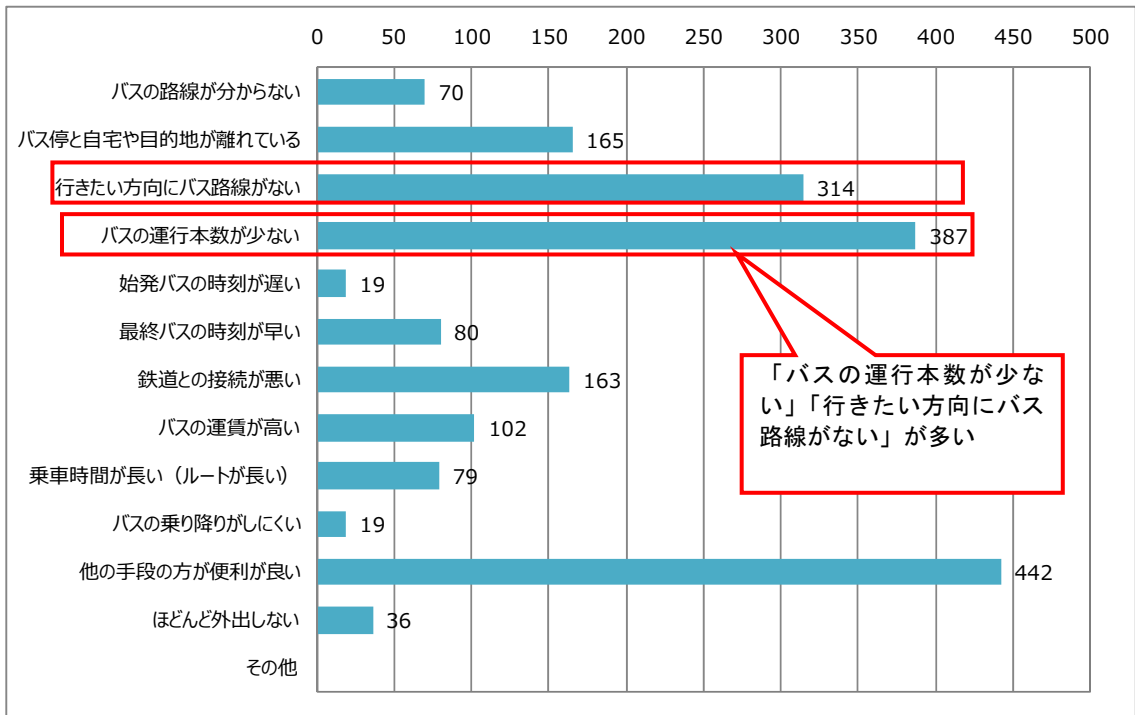


図 5.13 公共交通を利用しない理由（複数回答可 N = 1876）

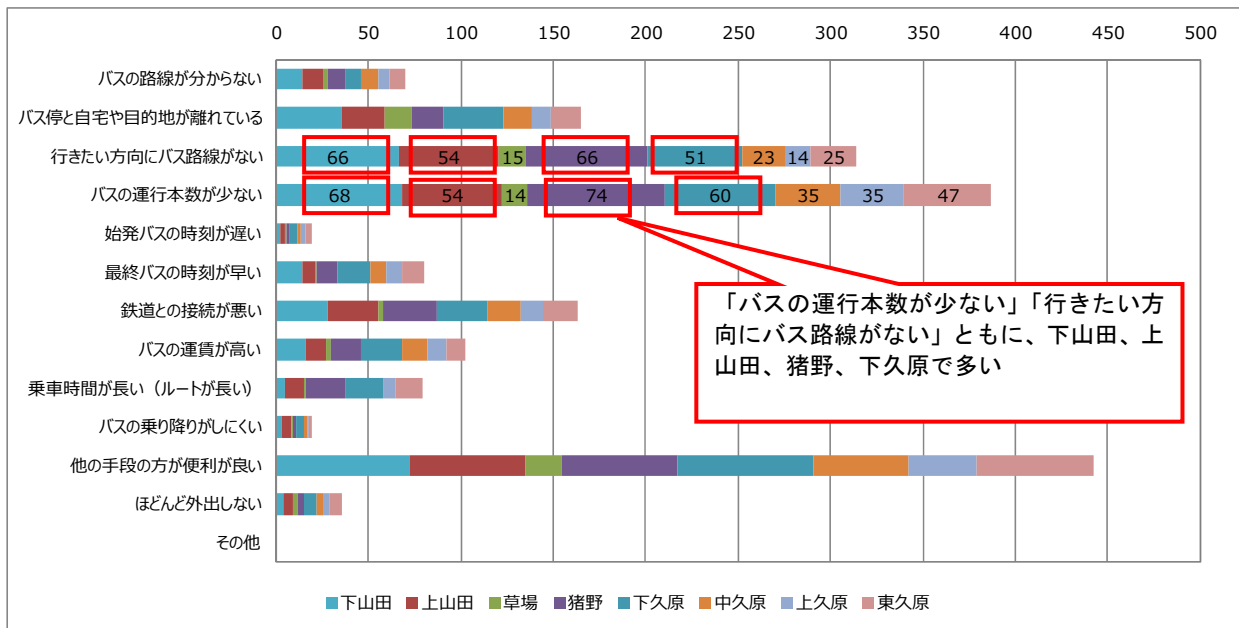


図 5.14 公共交通を利用しない理由（地域別）（複数回答可 N = 1876）

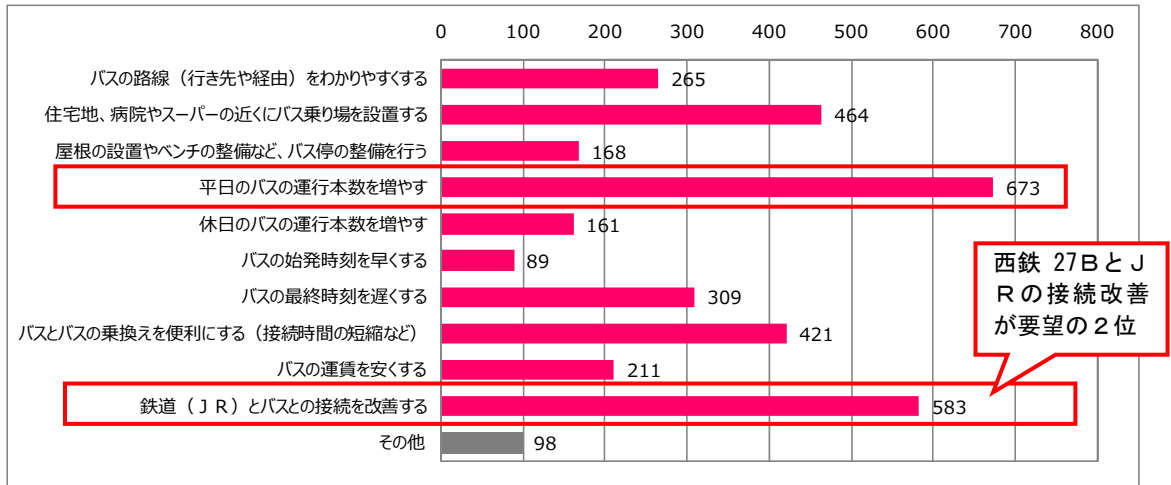


図 5.15 住民の公共交通への意向（複数回答可 N=3442）

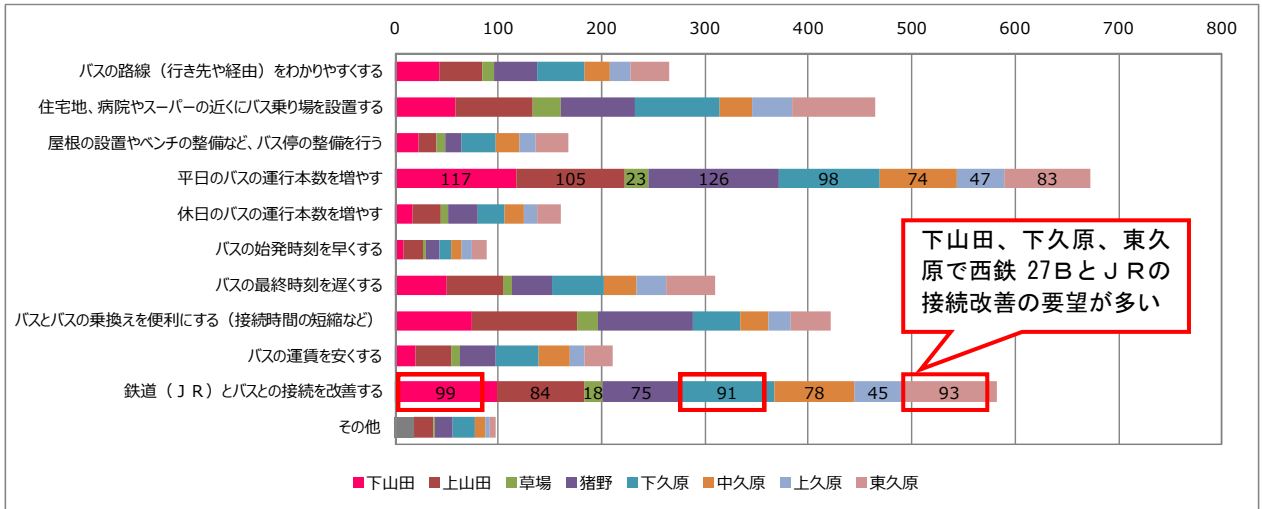


図 5.16 住民の公共交通への意向（地域別・年齢別）（複数回答可 N=3442、3043）

5.3. グループインタビュー調査結果

5.3.1. 調査概要

住民の移動実態（属性別・年齢別・地域別）及び公共交通に対する住民のニーズ（意見や要望等）を、公共交通を利用している層及び利用していない層の双方から把握するために、公共交通利用のメインターゲットである「シニア世代」「高校生」、公共交通を普段あまり利用していないと考えられる「子育て世代」「町役場職員」の4グループへのグループインタビュー調査をワークショップ形式で実施した。

5.3.2. 調査結果

実施概要は以下の表に示すとおりである。

表 5.1 調査実施内容

日時	調査対象
7/29（金） 10：00～12：00	グループA シニア世代（5名） @久山町役場
15：00～16：45	グループB 子育て世代（7名） @猪野カフェ（一白）
17：15～19：00	グループC 久山町役場職員（7名） @久山町役場

日時	調査対象
8/22（月） 19：00～20：15	グループD 高校生（5名） @久山町役場

表 5.2 ワークショップで出た主な意見（属性別）

対象	意見
シニア世代	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>イコバスの帰りの便が利用しにくい。</u> ● 5便全部同じ方向での運行のため、行きは良いが帰りは自宅までの時間がかかりすぎる。 ● <u>2便目と4便目の山田循環を逆回りにすることで解決可能では。</u> ● <u>レスポアールの行事の開始時間を、イコバスのダイヤに合わせて変更</u>することで、利用増加につながるのでは
子育て世代	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>送迎の手間を公共交通により軽減することについては、十分に可能性</u>がある。 ● <u>小さい頃から公共交通を利用する習慣を身につけることも重要。</u> ● 学生向けの割引サービスである<u>エコルカード</u>や、<u>スマホのアプリ</u>などで公共交通情報を入手できる、ということをご存じない方もいる。 ● 子供の学校（特に高校）を選ぶ際に、通学情報について相談するところがなく、<u>通える学校へのアクセス情報を一覧で見られる</u>ととても助かる。
高校生	<ul style="list-style-type: none"> ● 1種類の公共交通機関で学校まで行ける人はほとんどおらず、乗継ぎをする必要があるが、<u>ダイヤの接続や待合環境の問題がある。</u> ● <u>筑前土井バス停</u>にはベンチや屋根がない。 ● <u>西鉄バスのみどり</u>が丘団地入口での、特に帰りの便の70番台と27Bとの接続についても、<u>長く待つことがある。</u> ● <u>待ち時間が長くても、コンビニなどの場所ならそれほど気にならない。</u> ● <u>リアルタイムにJR九州バスの遅れの情報などを提供</u>する仕組みを導入することも検討。
役場職員	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>公共交通についてはあまり知らない</u>ので、まずは情報として「調べる・知る」ということから始めることが大事。 ● <u>天神や博多での懇親会</u>時に、現状では送迎かタクシーを利用しているので、こういう機会に<u>公共交通を利用</u>するように、<u>女性や若手</u>が声を上げていく。 ● 町民の方で90歳を過ぎてもまだ車を運転される方がいらっしゃり、<u>免許返納を促進する何らかの方策</u>（例：公共交通の割引等）も考える必要があるのでは。 ● <u>乗継拠点</u>について、<u>トリアス</u>にその機能を持たせられないか、という意見や、<u>イトインのあるコンビニ</u>などが乗継拠点にはふさわしいのではないか。

5.4. イコバス乗込みアンケート調査結果

5.4.1. 調査概要

イコバスの利用状況や利用満足度等について把握するため、イコバス利用者の方へのアンケート調査を実施した。（回収総数 44 票）

5.4.2. 調査結果

次頁に7つの項目についての満足度の経年変化（平成 25 年度と 28 年度）を示す。

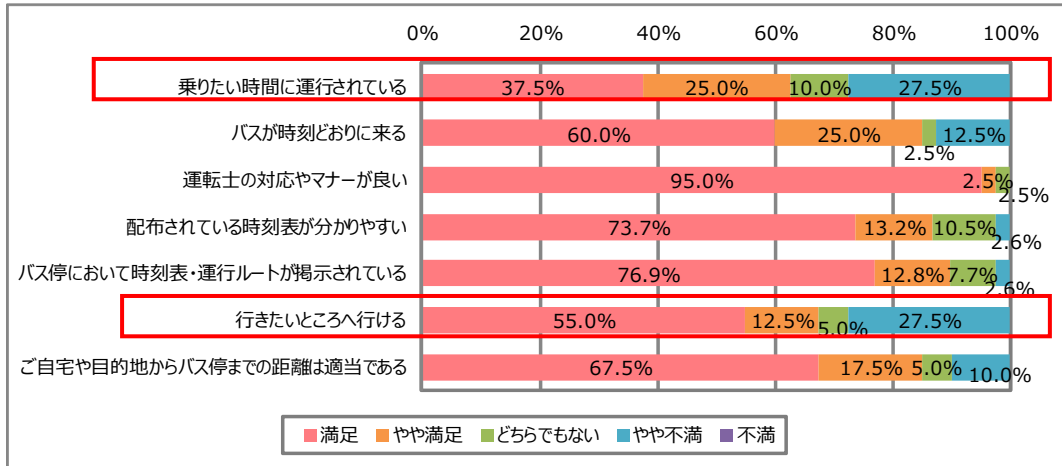
全体的には、大きな変化はないが、「乗りたい時間に運行されている」と「行きたいところに行ける」の項目が、不満の割合が相対的に高い。

これは、行きは良いが帰りの良い時間の便がなく、また、イコバスの運行が一方向であるために、住む場所によっては遠回りをするようになるためであると考えられる。

グループインタビューでも提案されていたように、逆回りの便の検討などが求められる。

<平成28年度>

総計		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	計
1	乗りたい時間に運行されている	15	10	4	11		40
2	バスが時刻どおりに来る	24	10	1	5		40
3	運転士の対応やマナーが良い	38	1	1			40
4	配布されている時刻表が分かりやすい	28	5	4	1		38
5	バス停において時刻表・運行ルートが掲示されている	30	5	3	1		39
6	行きたいところへ行ける	22	5	2	11		40
7	ご自宅や目的地からバス停までの距離は適当である	27	7	2	4		40
合計		184	43	17	33	0	277



<平成25年度>

総計		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	計
1	乗りたい時間に運行されている	7	4	0	1	3	15
2	バスが時刻どおりに来る	11	3		1		15
3	運転士の対応やマナーが良い	13	1	1			15
4	配布されている時刻表が分かりやすい	10	2	1	1		14
5	バス停において時刻表・運行ルートが掲示されている	12	3				15
6	行きたいところへ行ける	8	1		2	1	12
7	ご自宅や目的地からバス停までの距離は適当である	10	4				14
合計		71	18	2	5	4	100

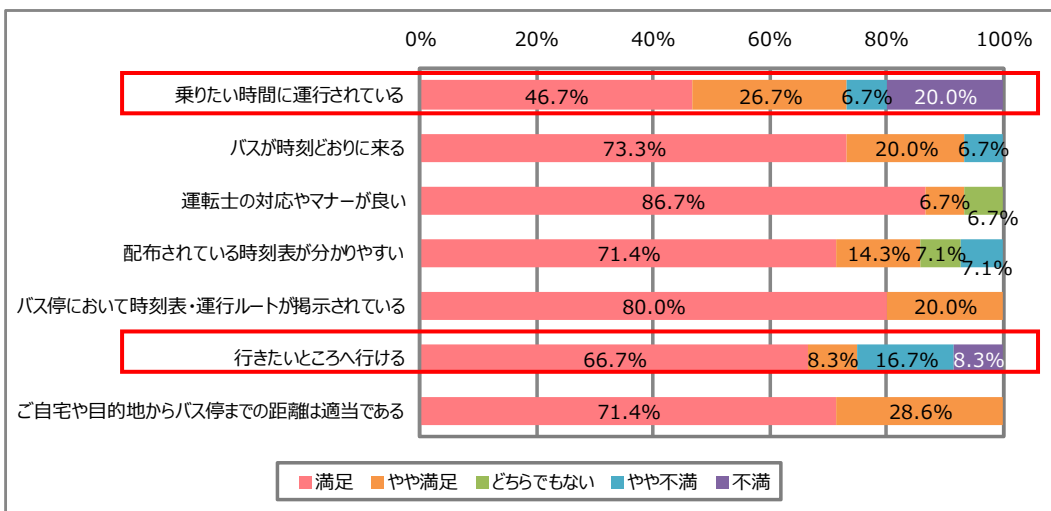


図 5.17 7項目での満足度（5段階評価）の経年変化

5.5. トリアス従業員向けアンケート調査結果

5.5.1. 調査概要

トリアス内で勤務されている方の「公共交通の利用を含めた通勤の現状」や「久山町の公共交通に関するご意見、ご要望」の把握のために、トリアスの従業員の方々にアンケート調査を実施した。（回収総数 1024 票）

5.5.2. 調査結果

以下に、調査結果概要を示す。

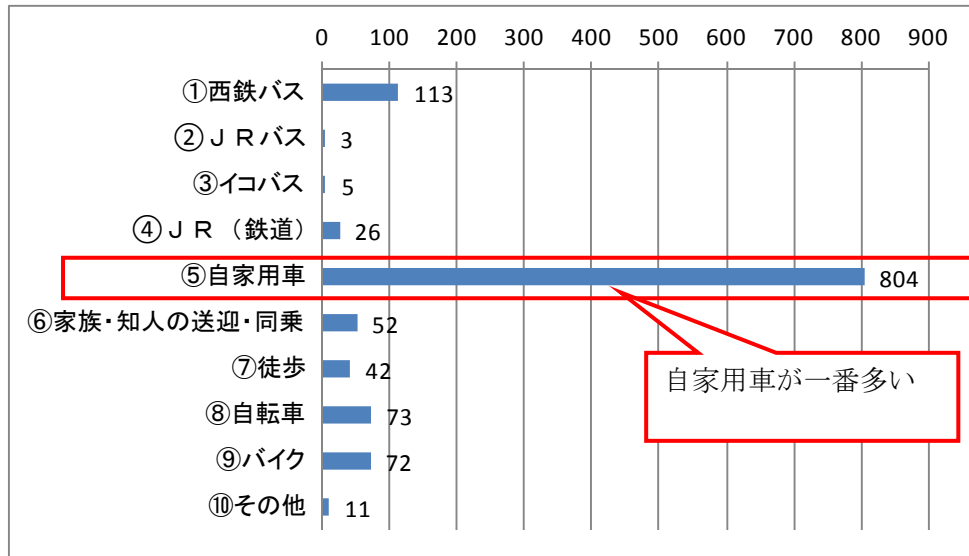


図 5.18 回答者の通勤手段（複数回答可） N = 1201

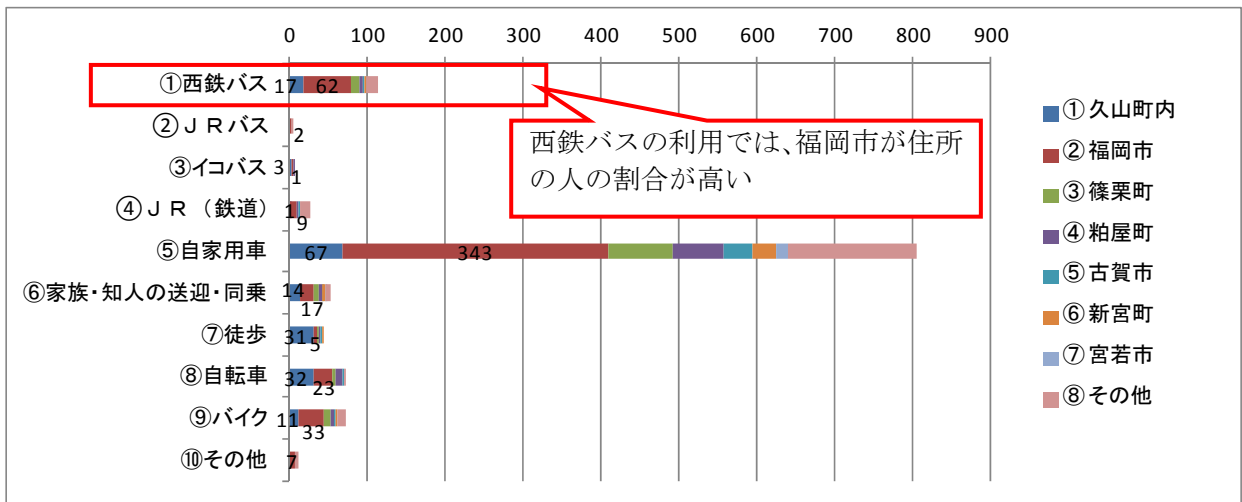


図 5.19 回答者の通勤手段別住所（N = 1201）

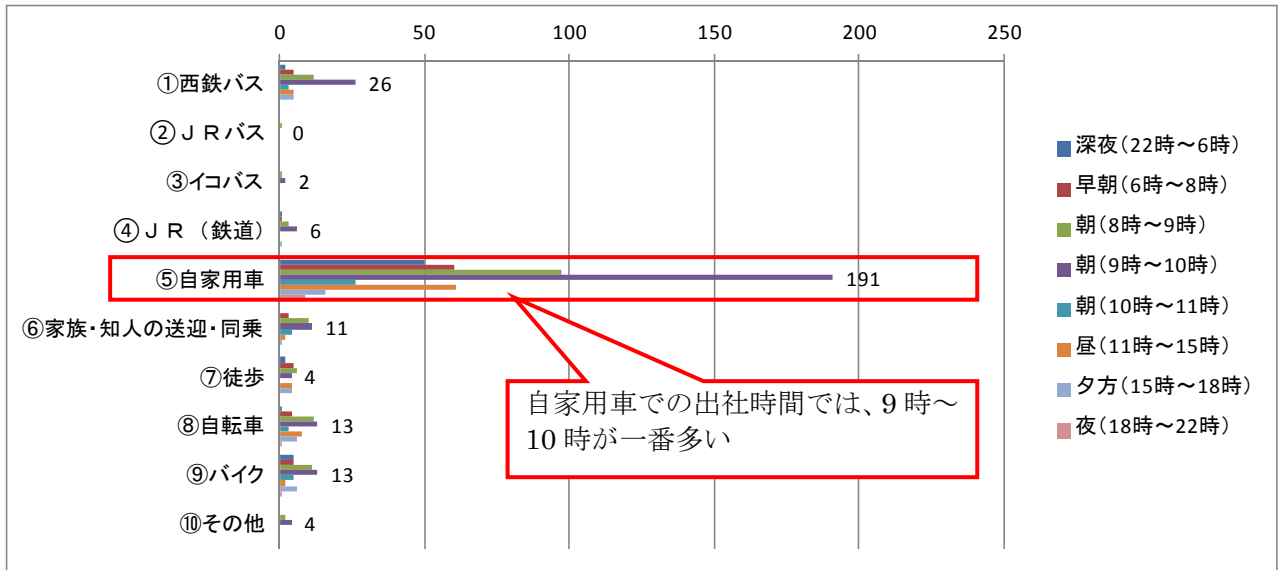


図 5.20 回答者の通勤手段別出社時間 (N=742)

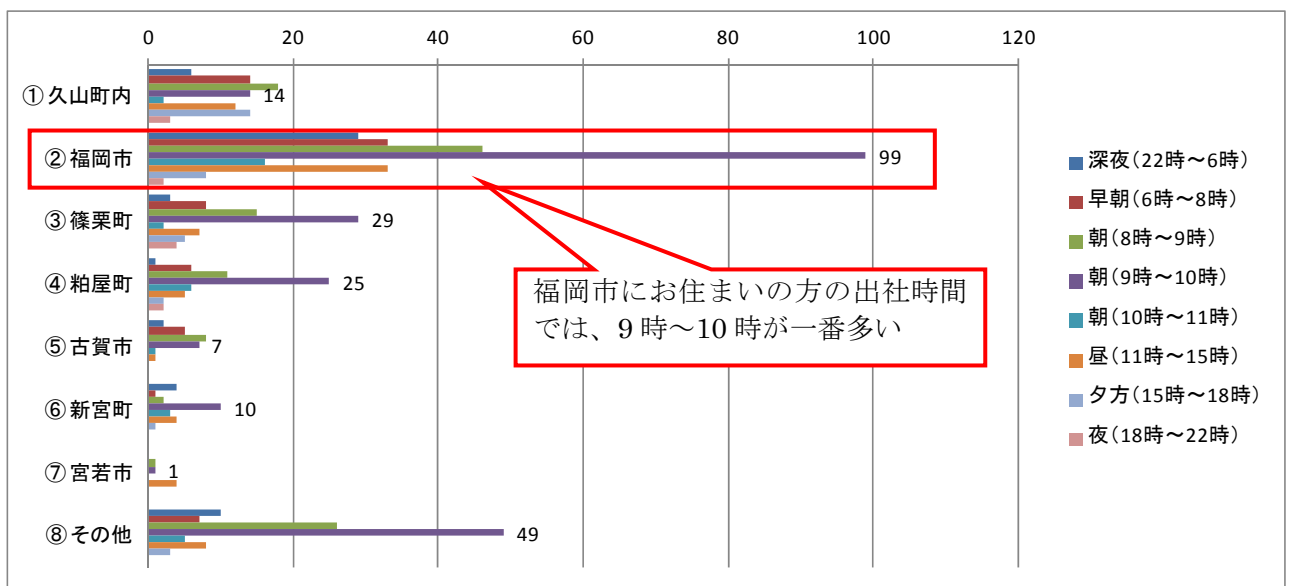


図 5.21 回答者の住所別出社時間 (N=643)

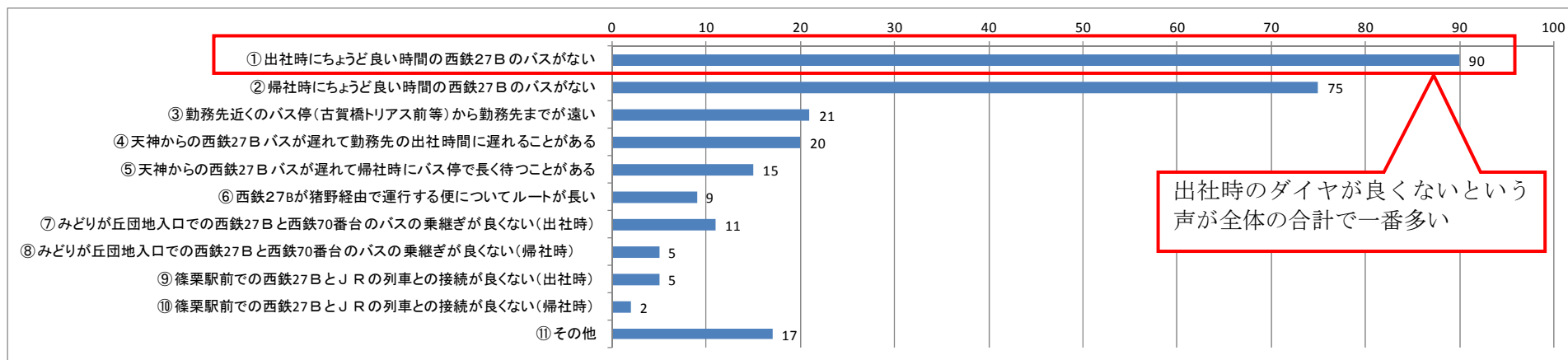


図 5.22 公共交通利用者（回答者 100 名）の不満点（第 1 位～第 3 位の合計）（N=270）

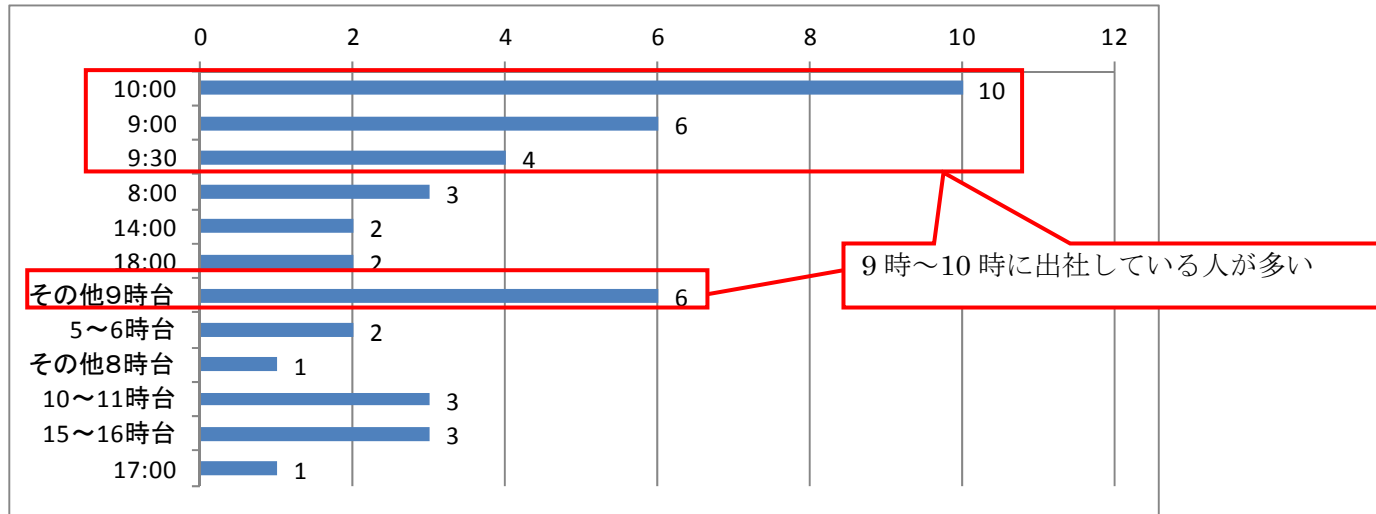


図 5.23 不満点①「出勤時にちょうど良い時間の西鉄 27B のバスがない」と回答した人の出勤時間（N＝43）

西鉄バス 27B 系統(下り)
天神→篠栗駅前
平日

9:30～10:00 出勤に丁度良いダイヤがない
(9 時出勤の人でも 8:51 トリアス着の便が遅れたり、バス停から遠い勤務先の人では間に合わないことも考えられる)

行先表示	篠栗駅前	篠栗駅前	篠栗駅前	篠栗駅前	篠栗駅前	篠栗駅前	篠栗駅前	篠栗駅前
天神郵便局	6:45	7:45	8:05	8:19	9:28	10:39	11:59	13:19
香椎参道	7:06	8:08	8:28	8:42	9:51	11:02	12:22	13:42
みどりが丘団地入口	7:19	8:26	8:46	9:00	10:08	11:19	12:39	13:59
古賀橋トリアス前	7:24	8:31	8:51	9:05	10:13	11:24	12:44	14:04
猪野	7:29			9:12		11:31	12:51	14:11
久山	7:36	8:39	8:59	9:20	10:21	11:39	12:59	14:19
篠栗駅前	7:46	8:49	9:09	9:30	10:31	11:49	13:09	14:29

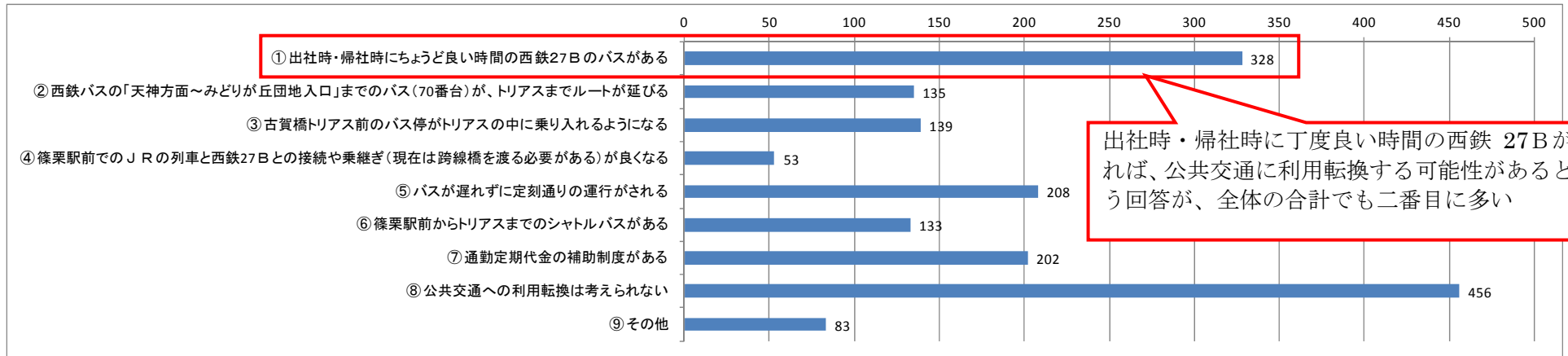


図 5.24 公共交通非利用者（回答者 776 名）の公共交通への利用転換可能性の条件（第 1 位～第 3 位の合計）（N=1737）

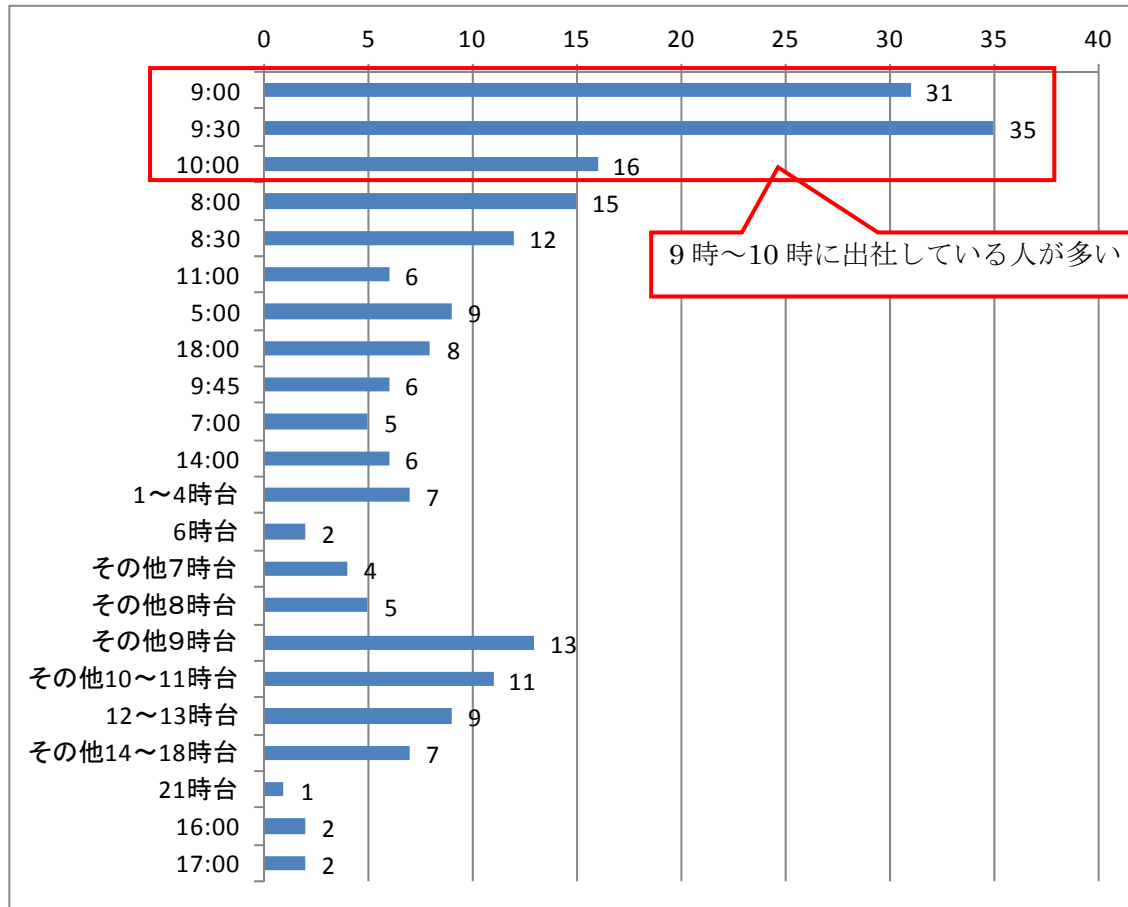


図 5.25 利用転換の条件①「入社時・帰社時にちょうど良い時間の西鉄27Bのバスがある」と回答した人の入社時間（N=212）

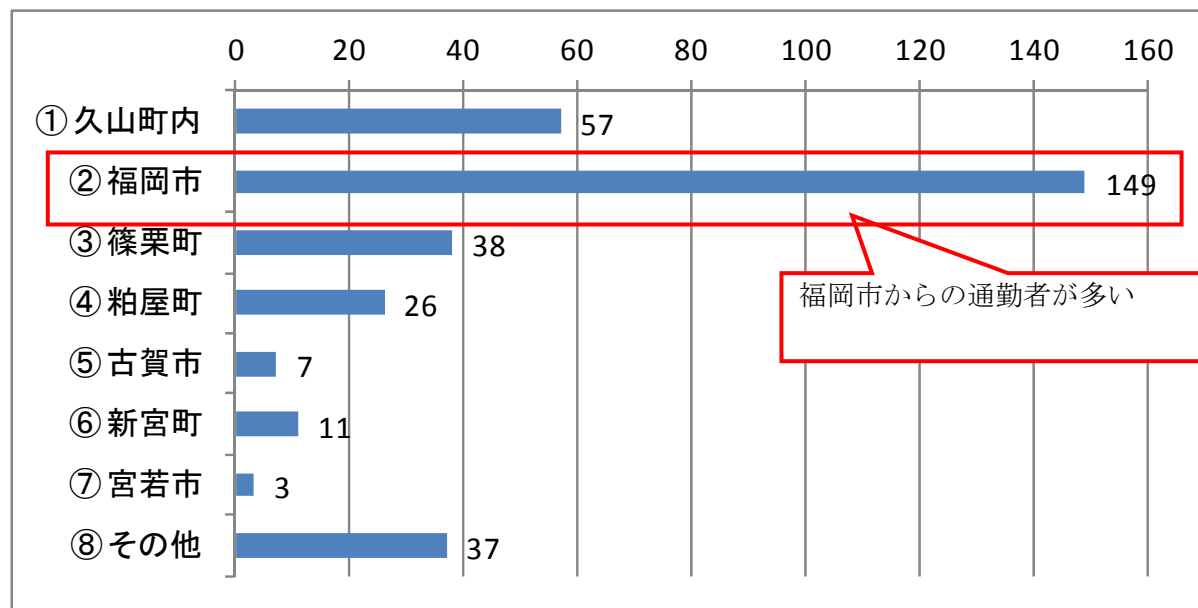


図 5.26 利用転換の条件①「入社時・帰社時にちょうど良い時間の西鉄27Bのバスがある」と回答した人の住所（N=243）

6. 調査結果の分析・検証

6.1. 調査結果の分析（調査別）

以上の調査結果を分析し、調査別に以下のような課題と対応を整理した。

<現況調査>

番号	調査結果	課題	今後の対応案
①	上久原、草場、上山田等において大規模な宅地開発が予定。新しい県道の整備も進行中。	新たな宅地向けの公共交通の導入の検討が必要	県道を通る新規路線について交通事業者と協議・検討
②	2つの幼稚園が1つに統合される	統合に伴い、通園困難者への支援が必要	イコバスでの送迎含め、通園支援について検討

<住民アンケート調査>

番号	調査結果	課題	今後の対応案
①	上山田、猪野、下久原、東久原で「本数が少ない」の不満が多い	利用の多い地域で運行本数が少ない（乗りたい時間に便がない）	不満の詳細をきめ細かく分析して、増便・ダイヤ変更等について検討
②	上山田、猪野で「乗り継ぎが不便」の不満が多い	みどりが丘団地入口での乗り継ぎ（接続、待合環境）が良くない	みどりが丘団地入口での乗り継ぎ改善について検討
③	「行きたい方向にバス路線がない」について、特に、下山田、猪野で多い	旧 72 番（猪野～土井方面、H23 年に廃止）の復活の要望	県道の整備・宅地開発に伴う「猪野～東久原」沿線の公共交通の導入と合わせて検討
④	西鉄 27B と J R の接続改善の要望について、地区別では下山田、下久原、東久原で多く、年齢別では 65～69 歳に次いで、40 代・50 代が多い	久原地区から博多方面への通勤需要（27B～篠栗駅～J R）への対応	篠栗駅での接続について、朝及び夜のダイヤ調整について検討

住民アンケート調査結果の総括

西鉄 27B の運行本数（ダイヤ）及び乗り継ぎについての課題が挙がっている。また、篠栗駅での西鉄 27B と J R との乗り継ぎについても、通勤需要への対応が求められている。

＜グループインタビュー調査＞

番号	調査結果	課題	今後の対応案
①	イコバスの帰りの便が利用しにくい（シニア世代）	イコバスのルート（回り順）の変更	2便目と4便目の山田循環を逆回りにするなどの解決策について、西鉄と協議
②	レスポアールの行事の開始時間と、イコバスのダイヤが合っていない（シニア世代）	イコバスのダイヤ及びレスポアールの行事の開始時間の変更	西鉄と協議を行うとともに、レスポアールとも協議を行い、行事の開始時間の変更について協議する
③	子供や主人、両親の送迎に最大で3時間以上、平均でも1時間以上かけており、送迎の負担が大きい（子育て世代）	送迎の手間を公共交通により軽減する可能性について検討	公共交通に関する情報提供を充実させる
④	子供の学校（特に高校）を選ぶ際に、通学情報について相談するところがなく、通える学校へのアクセス情報もよく分からない（子育て世代）	通える学校へのアクセス情報の整理・一覧化	学校アクセス情報の一覧表の作成
⑤	1種類の公共交通機関で学校まで行ける人はほとんどおらず、乗継ぎをする必要があるが、ダイヤの接続や待合環境の問題がある（高校生）	西鉄バスのみどりが丘団地入口での、特に帰りの便の70番台と27Bとの接続及びJR九州バスの筑前土井バス停の待合環境（ベンチや屋根の整備）	西鉄バス及びJR九州バスとの協議を行う
⑥	JR九州バスの遅れの情報が分からず、バス停で長く待つことがある（高校生）	リアルタイムの情報提供システムの導入の検討	JR九州バスとの協議を行う
⑦	そもそも公共交通についてあまり知らない（町役場職員）	まずは情報として「調べる・知る」ということから始めることが大事	公共交通に関する情報提供を充実させる
⑧	高齢者の運転について、免許返納促進の方策の検討が必要（町役場職員）	高齢者の事故防止対策・運転免許自主返納の促進策が重要	公共交通の割引等方策について検討

グループインタビュー調査結果の総括

乗り継ぎの改善（ダイヤ接続、待合環境）が課題として挙がっている。また、公共交通を利用するにあたっての情報提供の一層の充実が求められている。

＜イコバス乗込みアンケート調査＞

番号	調査結果	課題	今後の対応案
①	「乗りたい時間に運行されている」と「行きたいところに行ける」の項目が、不満の割合が相対的に高い	イコバスのダイヤ及びルートの変更（逆回りの便の検討）	運行事業者とダイヤ及びルート変更についての協議を行う
②	志方医院に行くのに、山田方面からだ役場で降りなければならず、かなり歩く	役場下で降りられるようにする（バス停の降車場所の検討）	運行事業者とバス停の降車場所に関する協議を行う

イコバス乗込みアンケート調査結果の総括

行きは良いが帰りの時間が合わないという意見が多い。また、通院利用が多いが、病院の近くで降車できない場合があり、きめ細かな乗降場所についての検討が求められる。

＜トリアス従業員向けアンケート調査＞

番号	調査結果	課題	今後の対応案
①	出社時の西鉄27Bのダイヤが良くないという声が公共交通利用者の不満点の中では一番多い	トリアス従業員向けの西鉄27Bダイヤ変更の検討（8時～9時台で、天神から古賀橋トリアス前に的確に到着する便の検討）	西鉄とダイヤ変更についての協議を行う
②	出社時・帰社時に丁度良い時間の西鉄27Bがあれば、公共交通に利用転換する可能性があるという回答が、公共交通を利用していない人の条件の中では二番目に多い	トリアス従業員向けの西鉄27Bダイヤ変更の検討（8時～9時台で、天神から古賀橋トリアス前に的確に到着する便の検討）	西鉄とダイヤ変更についての協議を行う

トリアス従業員向けアンケート調査結果の総括

現在西鉄27Bを利用している人からは、出社時のダイヤの課題が挙がっている。また、現在は西鉄27Bを利用していない人からは、出社・帰社時に丁度良い便があれば、利用転換の可能性があるという回答をいただいている。

6.2. 調査分析に基づく課題と対応

以上の調査分析を踏まえて、課題と今後の対応について以下のように整理する。

交通モード種別	内容種別（大項目）	内容種別（小項目）	課題	根拠データ等	今後の対応（具体的内容）	対応時期（短期・中期・長期）
西鉄 27B	ダイヤ・ルート	ダイヤ（増便） ＜課題 1＞	上山田、猪野、下久原、東久原で「本数が少ない」の不満が多い	住民アンケート調査	不満の詳細をきめ細かく分析して、増便・ダイヤ変更等について検討	短期的（1～2年）に対応
		ダイヤ ＜課題 2＞	トリアス出社時の西鉄 27B のダイヤが良くないという声が、トリアス従業員で公共交通利用者の不満点の中では一番多い	トリアス従業員向けアンケート調査	西鉄とダイヤ変更（8時～9時台で、天神から古賀橋トリアス前に的確に到着する便の検討）についての協議を行う	短期的（1～2年）に対応
		ダイヤ ＜課題 3＞	トリアス出社時・帰社時に丁度良い時間の西鉄 27B があれば、公共交通に利用転換する可能性があるという回答が、トリアス従業員で公共交通を利用していない人の条件の中では二番目に多い	トリアス従業員向けアンケート調査	西鉄とダイヤ変更（8時～9時台で、天神から古賀橋トリアス前に的確に到着する便の検討）についての協議を行う	短期的（1～2年）に対応
	利用促進	乗継ぎ ＜課題 4＞	上山田、猪野で「乗り継ぎが不便」の不満が多い	住民アンケート調査	みどりが丘団地入口での乗り継ぎ改善については、これまで接続改善やバスロケの導入等様々な取り組みをしてきたので、今後は土井直通便についての検討を行う	短中期的（1～3年）に対応
		乗継ぎ ＜課題 5＞	西鉄 27B と J R の接続改善の要望について、地区別では下山田、下久原、東久原で多く、年齢別では 65～69 歳に次いで、40 代・50 代で多く、通勤等での接続改善の要望があると考えられる。	住民アンケート調査	篠栗駅での接続について、本数の多い J R から本数の少ない 27B への乗継ぎでは、どうしても接続時間の空いてしまう便も出てくるため、接続している J R の便を明示する等の情報提供で対応	短期的（1～2年）に対応
		乗継ぎ ＜課題 6＞	西鉄 27B と J R の接続改善の要望について、地区別では下山田、下久原、東久原で多く、年齢別では 65～69 歳が多く、篠栗駅での乗継ぎ（跨線橋を渡る必要）に課題があると考えられる。	住民アンケート調査	篠栗駅での接続について、バスから跨線橋を渡らないと J R 駅の改札に行けないことについて、篠栗町でも現在駅前整備について検討しており、継続的に協議・対応を行う	中長期的（3～5年）に対応
西鉄バス J R 九州バス	利用促進	待合環境の改善 ＜課題 7＞	1 種類の公共交通機関で学校まで行ける人はほとんどおらず、乗継ぎをする必要があるが、ダイヤの接続や待合環境の問題がある（高校生）	グループインタビュー調査	西鉄バス（みどりが丘団地入口での、特に帰りの便の 70 番台と 27B との接続）及び J R 九州バス（筑前土井バス停の待合環境＜ベンチ等の整備＞）との協議を行い、実現可能な内容について議論	内容により、短中期的（1～3年）に対応
イコバス	ダイヤ・ルート	ダイヤ ルート ＜課題 8＞	「乗りたい時間に運行されている」と「行きたいところに行ける」の項目が、不満の割合が相対的に高い	イコバス乗込みアンケート調査	事業者とダイヤ及びルートで漏れている箇所等の検証と確認を行う。	短期的（1～2年）に対応
		ルート ＜課題 9＞	イコバスの帰りの便について、買い物をした後に、待たなければならない（シニア世代）	グループインタビュー調査	1 便目・3 便目・5 便目の山田循環を逆回りにするなどの解決策について、事業者と協議	短期的（1～2年）に対応
		ダイヤ ＜課題 10＞	レスポアールの行事の開始時間と、イコバスのダイヤが合っていない（シニア世代）	グループインタビュー調査	レスポアールと協議を行い、行事の開始時間について可能な限り配慮してもらうよう調整	短期的（1～2年）に対応

交通モード 種別	内容種別 (大項目)	内容種別 (小項目)	課題	根拠データ等	今後の対応（具体的内容）	対応時期（短期・中期・長期）
	利用促進	台数増加 <課題 11>	交通不便地域対策及び利便性の向上のため、イコバスの2台体制への移行（幼稚園の統合に伴う通園支援も含む）		2台体制でのルート、ダイヤ、コストについて整理・検討	短期的（1～2年）に対応
今後のまちづくりに対応した公共交通	利用促進	土井直通便 (27B見直し) <課題 12>	「行きたい方向にバス路線がない」について、特に、下山田、猪野が多い	住民アンケート調査	山田地区から土井方面への直通ニーズに対応した便の検討	短中期的（1～3年）に対応
		新規路線 <課題 13>	久山町において、上久原・草場・上山田等に合計400戸以上の宅地開発が予定されており、これらの住民に対する公共交通の導入が必要だと考えられる	久山町宅地開発	県道の整備・宅地開発に伴う「猪野～東久原」沿線の新規公共交通の導入について検討（27Bの猪野複乗の見直しと併せて検討）	中長期的（3～5年）に対応
公共交通全般	利用促進	情報提供 <課題 14>	子供の学校（特に高校）を選ぶ際に、通学情報について相談するところがなく、通える学校へのアクセス情報もよく分からない（子育て世代）	グループインタビュー調査	学校アクセス情報の一覧表の作成	短期的（1～2年）に対応
		情報提供 (利用転換) <課題 15>	子供や主人、両親の送迎に最大で3時間以上、平均でも1時間以上かけており、送迎の負担が大きい（子育て世代）	グループインタビュー調査	公共交通に関する情報提供を充実させて利用転換を図る（シニア世代、中高校生の保護者等、現在の公共交通利用者に対する情報提供など）	中期的（3年）に対応
		情報提供 <課題 16>	そもそも公共交通についてあまり知らない（町役場職員）	グループインタビュー調査	公共交通に関する情報提供を充実させて、公共交通利用の機運を盛り上げる（通勤者など、潜在需要の絞り込みを行った上で、そのターゲットに対する情報提供を行うなど）	中期的（3年）に対応
		支援制度 <課題 17>	バスの運賃が高い（バスの運賃を安くしてほしい）という意見がアンケート結果の上位ではないが、一定程度ある。また、高齢者の運転免許自主返納の促進策を検討する必要がある。	住民アンケート調査及びグループインタビュー調査	運賃施策として、町から通学費用に対する支援制度を検討する。また、高齢者の運転免許自主返納の促進策として、公共交通の割引等の方策を検討する。	中期的（3年）に対応
		体験試乗 (イベント) <課題 18>	子どもの頃から公共交通を利用する機会がないと、大人になっても利用することが困難になる	グループインタビュー調査	子どもの頃から公共交通を利用する体験の場を設ける（学校の中でバスの乗り方教室を実施するなど）	短期的（1～2年）に対応

次ページに、久山町公共交通の今後の方向性について、「課題一方針一目標」の関連図として整理する。

6.3. 課題から導き出される方針及び目標

「課題—方針—目標」の関連図を以下に提示する。

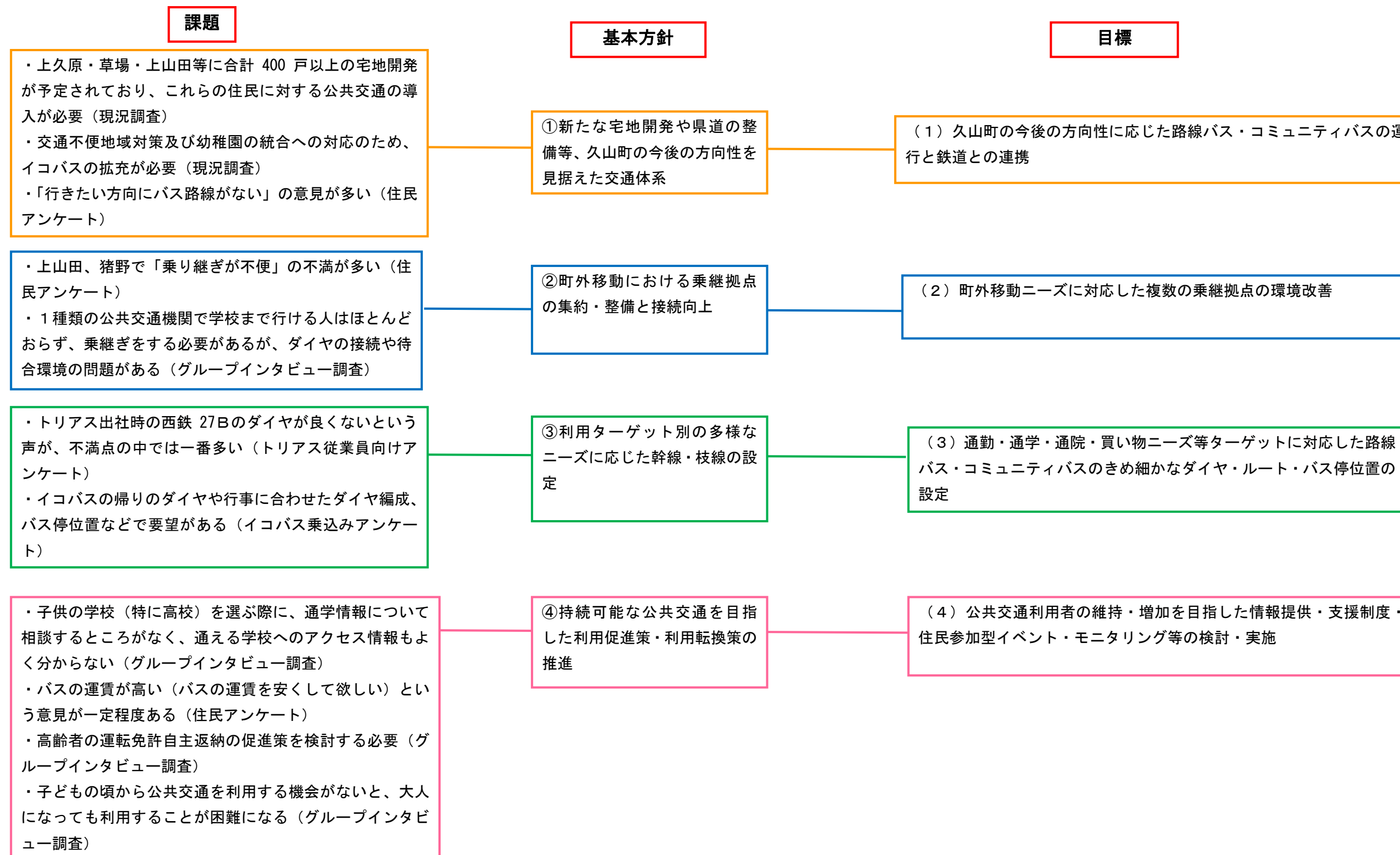


図 6.1 課題—方針—目標の関連図

7. 基本方針・目標と実施事業

7.1. 基本方針の設定

4つの基本方針について、以下に説明する。

<基本方針>

方針1 新たな宅地開発や県道の整備等、久山町の 今後の方向性を見据えた交通体系

福岡市近郊に位置する久山町では、自然豊かな環境を活かした宅地開発や新たな県道の整備等が行われており、町の人口推移や交通環境の変化に応じて、新たな交通体系を構築することが求められている。

方針2 町外移動における乗継拠点の集約・整備 と接続向上

久山町住民の移動状況としては、町内にとどまらず町外への移動ニーズも大きく、1つの公共交通機関だけで目的地に到着できることも少ないため、乗継拠点を明確に位置付けて、その整備と機能強化を図ることが求められている。

方針3 利用ターゲット別の多様なニーズに応じ た幹線・枝線の設定

移動の目的は、高齢者、高校生、通勤客など利用ターゲットによって多様であり、それぞれのニーズに応じて、可能な限りきめ細かく幹線・枝線の運行について設定することが求められている。

方針4 持続可能な公共交通を目指した 利用促進策・利用転換策の推進

公共交通を持続的に運行させていくためには、利用者を確保し、利用者数の維持・増加を図る必要があり、そのための利用促進策・利用転換策を推進することが求められている。

7.2. 目標の設定

4つの目標について、以下に説明する。

目標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

新たな宅地開発の住民移動や地域別の生活圏に対応した路線バスの運行、幼稚園の統合に応じたコミュニティバスの運行を通じて、公共交通利用者の維持・増加を目指す。

目標2 町外移動ニーズに対応した複数の乗継拠点の環境改善

土井、篠栗、みどりが丘団地入口等の、乗継拠点の接続向上や待合環境の向上等の環境改善を通じて、公共交通利用者の維持・増加を目指す。

目標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・バス停位置の設定

通勤・通学、通院・買い物等、多様な移動目的に応じて、可能な限りきめ細かく幹線・枝線のルートやダイヤ、バス停位置等を設定することにより、公共交通利用者の維持・増加を目指す。

目標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

公共交通に関する様々な情報提供、利用にあたっての支援制度、住民参加型の各種イベントの実施、乗降に関するモニタリング調査の実施等を通じて、公共交通利用者の維持・増加を目指す。

7.3. 実施事業と実施主体（一覧表）

目標	実施事業		実施主体	実施時期
	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新規ルートの実行 ＜課題13への対応＞	猪野・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う。	久山町 交通事業者	中長期
	②西鉄27Bの見直し ＜課題1・12への対応＞	上記①の事業とも関連しながら、西鉄27Bの運行について、猪野複乗区間や土井への延伸、増便・ダイヤ変更などを検討する。	久山町 交通事業者	短中期
	③エコバスの拡充 ＜課題11への対応＞	交通不便地域対策や幼稚園統合による通園対応などのために、エコバスを2台体制での運行とする等の拡充策を推進する。	久山町 交通事業者	短期
	④JR駅との連携強化 ＜課題5への対応＞	鉄道駅のない久山町において、広域的な移動の利便性を向上させるために、篠栗駅、土井駅、門松駅などのJR駅との連携を強化する。	久山町 交通事業者	短期
(2) 町外移動ニーズに対応した複数の乗継拠点の環境改善	⑤土井を乗継拠点とした交通体系 ＜課題7への対応＞	久山町における町外移動（特に通学）を考えた時に、重要な乗継拠点となるのが、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）の乗継拠点として機能強化することを検討・調整する。	久山町、福岡市 交通事業者	短中期
	⑥篠栗駅の接続環境の向上 ＜課題5・6への対応＞	西鉄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継ぎ）、福岡都心からの帰りのJR→27Bへの接続向上（通勤対応）などについて検討を行う。	久山町、篠栗町 交通事業者	中長期
	⑦みどりが丘団地入口の乗継ぎ改善 ＜課題4・7への対応＞	西鉄27Bと70番台のみどりが丘団地入口での接続について、特に天神・博多方面からの帰りでは、運行本数の違い（多い路線から少ない路線へ）やダイヤの遅れ等の影響により接続が良くないため、継続的な情報提供や土井への直通便について検討する。（⑨の事業と合わせて検討）	久山町、福岡市 交通事業者	短中期
(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・バス停位置の設定	⑧トリアス従業員向けの27Bダイヤの調整 ＜課題2・3への対応＞	トリアス従業員アンケート結果をもとに、西鉄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、27Bの利用促進を図る。	交通事業者 久山町	短中期
	⑨土井方面への直通ニーズに対応した便の検討 ＜課題12への対応＞	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、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う。	久山町 交通事業者	短中期
	⑩エ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） ＜課題8・9・10への対応＞	エコバス利用者アンケート調査等をもとに、エ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う。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する。	交通事業者 久山町	短期
(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	⑪情報提供（学校アクセス情報や公共交通マップなど） ＜課題14・15・16への対応＞	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う。	久山町 交通事業者	短中期
	⑫支援制度 ＜課題17への対応＞	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く。	久山町 交通事業者	中期
	⑬体験試乗会やワークショップ等のイベント ＜課題18への対応＞	子どもの頃から公共交通の利用体験をすることで、将来に渡って公共交通の利用増加を図るために、学校でのバスの乗り方教室の実施や、高齢者や子育て世代等各属性に対する公共交通のワークショップ等、モビリティマネジメントに関連する各種イベントを実施する。	久山町 交通事業者	短期
	⑭乗降モニタリング調査の継続 ＜全ての課題＞	公共交通の見直しによる利用状況をモニタリングするために、路線バス・コミュニティバスのモニタリング調査を継続的に実施し、効果と課題を分析する。	久山町 交通事業者	短期

7.4. 実施事業の詳細

7.3 で整理した事業内容を以下に詳述する。

なお、実施時期については、短期（1年）、中期（2～3年）、長期（4～5年）と設定する。

【目標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

施策・事業名	事業① 新規ルートの実行		
実施の目的	猪野・上久原等の新たな宅地開発の住民の移動ニーズに対応し、利便性向上に資する。		
事業概要	猪野・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う。		
主な事業エリア	久山町内（猪野～山の神）		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	中長期

施策・事業名	事業② 西鉄 27B の見直し		
実施の目的	西鉄 27B を移動ニーズや新規ルートの実行、事業者側の労働環境等とのバランスを図りながら見直すことで、西鉄 27B の継続的な運行に資する。		
事業概要	上記①の事業とも関連しながら、西鉄 27B の運行について、猪野複乗区間や土井への延伸、増便・ダイヤ変更などを検討する。		
主な事業エリア	久山町、篠栗町、福岡市		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短中期

上記①・②の事業については、久山町の幹線を担う西鉄 27B の見直し及び新規路線の検討という、久山町の今後の公共交通を考える上で非常に重要な事業であり、具体的にどのような可能性があるのかを明確にするためにも、図面にて2つの方向性を明示することとする。

A案

西鉄 27B を土井団地まで延伸変更し、猪野・山田地区の住民の土井方面への移動ニーズに対応

B案

西鉄 27B を東久原止め、猪野の複乗を廃止し、運行距離を短縮化代わりに、新規路線として、「土井～草場・猪野～山の神～久山・東久原～篠栗駅」を運行する路線の新設

久山町の公共交通の今後の方向性 A案



久山町の公共交通の今後の方向性 B案



※本図面は決定されたものではありません。

施策・事業名	事業③ イコバスの拡充		
実施の目的	イコバスを1台体制から2台体制に拡充することで、交通不便地域対策や統合される予定の幼稚園への通園支援に資する。		
事業概要	交通不便地域対策や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する。		
主な事業エリア	久山町		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短期

施策・事業名	事業④ J R 駅との連携強化		
実施の目的	篠栗駅や土井駅において、路線バスと J R との接続向上や乗継情報の提供等を行うことで、広域的な移動に関する利便性向上に資する。		
事業概要	鉄道駅のない久山町において、広域的な移動の利便性を向上させるために、篠栗駅、土井駅、門松駅などの J R 駅との連携を強化する。		
主な事業エリア	篠栗町、福岡市		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短期

【目標 2】 町外移動ニーズに対応した複数の乗継拠点の環境改善

施策・事業名	事業⑤ 土井を乗継拠点とした交通体系		
実施の目的	土井団地からの路線バスへの接続や、土井駅からの J R への乗継ぎに対応した交通体系とすることで、利便性向上に資する。		
事業概要	久山町における町外移動（特に通学）を考えた時に、重要な乗継拠点となるのが、土井であると想定されるため、土井を西鉄バス（土井団地）、J R 九州バス（筑前土井）、J R（土井駅）の乗継拠点として機能強化することを検討・調整する。		
主な事業エリア	福岡市（土井駅周辺）		
実施主体	久山町、福岡市、交通事業者	実施時期	短中期

施策・事業名	事業⑥ 篠栗駅の接続環境の向上		
実施の目的	篠栗駅での接続向上を図ることで、J Rを利用した博多方面への移動に関する利便性向上に資する。		
事業概要	西鉄 27B と J R 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継ぎ）、福岡都心からの帰りの J R→27B への接続向上（通勤対応）などについて検討を行う。		
主な事業エリア	篠栗町（篠栗駅周辺）		
実施主体	久山町、篠栗町、交通事業者	実施時期	中期

施策・事業名	事業⑦ みどりが丘団地入口の乗継ぎ改善		
実施の目的	みどりが丘団地入口での乗継ぎ改善を行うことで、土井・博多方面への移動に関する利便性向上に資する。		
事業概要	西鉄 27B と 70 番台のみどりが丘団地入口での接続について、特に天神・博多方面からの帰りでは、運行本数の違い（多い路線から少ない路線へ）やダイヤの遅れ等の影響により接続が良くないため、継続的な情報提供や土井への直通便について検討する。（⑨の事業と合わせて検討）		
主な事業エリア	福岡市（みどりが丘団地入口バス停周辺）		
実施主体	久山町、福岡市、交通事業者	実施時期	短中期

【目標 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・バス停位置の設定

施策・事業名	事業⑧ トリアス従業員向けの 27B ダイヤの調整		
実施の目的	西鉄 27B の 9 時～10 時台の天神からの下り便のダイヤ調整を行うことで、トリアス従業員の方の公共交通利用の利便性向上に資する。		
事業概要	トリアス従業員アンケート結果をもとに、西鉄 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、27B の利用促進を図る。		
主な事業エリア	久山町内		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短中期

施策・事業名	事業⑨ 土井方面への直通ニーズに対応した便の検討		
実施の目的	山田地区から土井方面への直通便を運行することで、山田地区の住民の方の移動ニーズに資する。		
事業概要	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、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う。		
主な事業エリア	久山町、福岡市		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短中期

施策・事業名	事業⑩ 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）		
実施の目的	イコバスのダイヤ変更を行うことで、イコバス利用者の利便性向上に資する。		
事業概要	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う。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する。		
主な事業エリア	久山町		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短期

【目標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

施策・事業名	事業⑪ 情報提供（学校アクセス情報や公共交通マップなど）		
実施の目的	学校アクセス情報や公共交通マップなどの情報提供を行うことで、公共交通の利用促進・利用転換に資する。		
事業概要	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覽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覽表や公共交通マップ等分かりやすい情報提供を行う。		
主な事業エリア	久山町		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短中期

施策・事業名	事業⑫ 支援制度		
実施の目的	公共交通に関する支援制度を設けることで、公共交通の利用促進・利用転換に資する。		
事業概要	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く。		
主な事業エリア	久山町		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	中期

施策・事業名	事業⑬ 体験試乗会やワークショップ等のイベント		
実施の目的	体験試乗会や公共交通に関するワークショップ等のイベントを行うことで、公共交通の利用促進・利用転換に資する。		
事業概要	子どもの頃から公共交通の利用体験をすることで、将来に渡って公共交通の利用増加を図るために、学校でのバスの乗り方教室の実施や、高齢者や子育て世代等各属性に対する公共交通のワークショップ等、モビリティマネジメントに関連する各種イベントを実施する。		
主な事業エリア	久山町		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短期

施策・事業名	事業⑭ 乗降モニタリング調査の継続		
実施の目的	路線バス・コミュニティバスの乗降モニタリング調査を継続して実施することで、見直しの効果検証を行い、その次の公共交通の見直し方針に資する。		
事業概要	公共交通の見直しによる利用状況をモニタリングするために、路線バス・コミュニティバスのモニタリング調査を継続的に実施し、効果と課題を分析する。		
主な事業エリア	久山町		
実施主体	久山町、交通事業者	実施時期	短期

8. 事業スケジュールと数値目標

8.1. 事業スケジュール

本計画は5年間の期間を設定し、以下のスケジュールで各基本方針（目標）の達成に向けて取り組んでいく。なお、本地域の社会情勢、経済情勢、及び国の制度改正等も勘案し、毎年度の目標達成状況等を踏まえながら、適宜計画の見直しを図っていく。

目標	H29	H30	H31	H32	H33
目標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					
事業①新規ルートの実行	計画 ■ ■ ■ ■	▶	実施		
事業②西鉄27Bの見直し	計画 ■ ■ ▶	実施			
事業③エコバスの拡充	計画 ▶	実施			
事業④JR駅との連携強化	計画 ■ ■ ▶	実施			
目標2 町外移動ニーズに対応した複数の乗継拠点の環境改善					
事業⑤土井を乗継拠点とした交通体系	計画 ■ ■ ■ ■	▶	実施		
事業⑥篠栗駅の接続環境の向上	計画 ■ ■ ■ ■	▶	実施		
事業⑦みどりが丘団地入口の乗継改善	計画 ■ ■ ▶	実施			

目標	H29	H30	H31	H32	H33
目標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・バス停位置の設定					
事業⑧トリアス従業員向けの27Bダイヤの調整	計画 	実施 			
事業⑨土井方面への直通ニーズに対応した便の検討	計画 	実施 			
事業⑩エ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）	計画 	実施 			
目標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					
事業⑪情報提供（学校アクセス情報や公共交通マップなど）	計画・実施 				
事業⑫支援制度	計画 		実施 		
事業⑬体験試乗会やワークショップ等のイベント	計画・実施 				
事業⑭乗降モニタリング調査の継続	継続実施 				

8.2. 数値目標

本計画は5年間の期間の中で、以下の数値目標を設定し、その実現に向けて取り組んでいく。
 目標数値については、上位計画である「久山町ひと・まち・しごと創生人口ビジョン総合戦略」に基づくほか、各施策の達成状況を評価するための指標を目標ごとに設定する。
 なお、本地域の社会情勢、経済情勢、及び国の制度改正等も勘案し、毎年度の目標達成状況を踏まえながら、適宜数値の見直しを図っていく。

表 8-1 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

目標		現状 (H27)	目標値 (H33)	備考
評価指標	指標の設定根拠			
目標 1～4 共通				
西鉄 27 B（+新規路線）の1日当たり利用者数	久山町ひと・まち・しごと創生人口 ビジョン総合戦略 ※目標値の年次目標はH31年	646人	710人	新規路線（ルート）の運行方法等により、利用者数の想定を改めて検討
イコバスの利用者数		6.7人 （平日） 3.1人 （休日）	7.0人 （平日） 4.0人 （休日）	
イコバスの利用者満足度		93.3%	95%以上	
目標 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				
イコバスの系統数	施策の実施状況を評価する	1系統	2系統	
目標 2：町外移動ニーズに対応した複数の乗継拠点の環境改善				
乗継拠点の環境改善の取組み数	施策の実施状況を評価する		3～5事業	事業⑤～⑦の取組み
目標 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・バス停位置の設定				
ダイヤ・ルート・バス停位置等の改善取組み数	施策の実施状況を評価する		5～7事業	事業⑧～⑩の取組み
目標 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				
利用促進の取組み数	施策の実施状況を評価する		5～10事業	事業⑪～⑭の取組み

9. 計画の達成状況の評価

- ・本計画の達成状況の評価は、久山町地域公共交通活性化協議会が主体となって実施する。
- ・本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行う。このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図る。計画期間の最終年次にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげていく。
- ・本計画に位置づけられている各事業については、その進捗状況を毎年度把握するとともに、PDCAサイクルに基づいて必要な見直しを随時図っていく。

<評価方法・評価タイミングについて>

数値目標	評価方法	評価のタイミング
西鉄 27B（+新規路線）の利用者数	西鉄提供データ及び全便調査（平日、休日各1日）の利用データにより評価	毎年実施
エコバスの利用者数	エコバス運行事業者提供の利用データにより評価	毎年実施
エコバスの利用者満足度	エコバス利用者へのアンケート調査結果により評価	毎年実施

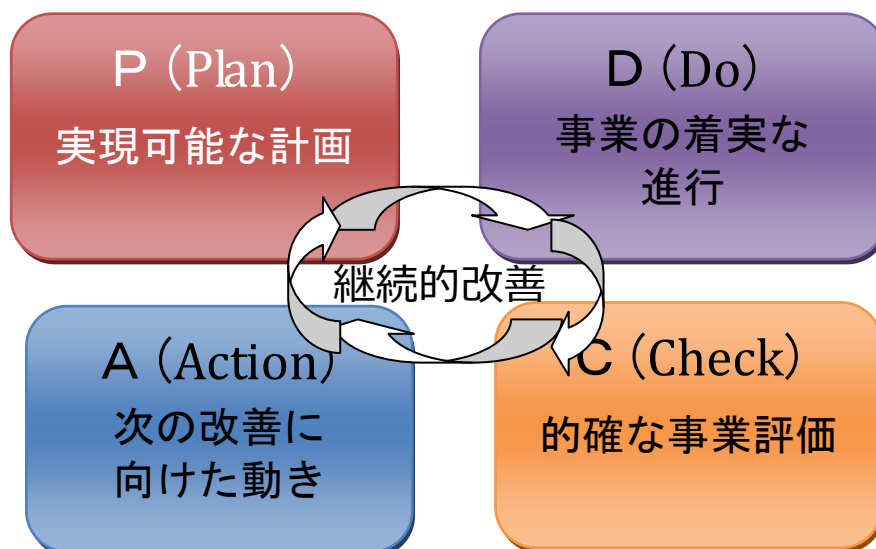


図 9-1 PDCA サイクルによる運用