

# 芦北町地域公共交通網形成計画

## 目 次

- 1. 地域公共交通網形成計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 2. 計画の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 3. 計画の目標及び目標達成に向けた施策・実施主体・・・・・・・・5
- 4. 目標達成に向けたマネジメント・・・・・・・・・・・・・・・・・・9

平成31年3月

芦北町

# 1. 地域公共交通網形成計画の概要

## 1-1 計画の目的

我が国では、「交通政策基本法」(H25年12月)や「改正地域公共交通活性化再生法」(H26年11月)が施行され、関係者(国、地方公共団体、事業者、国民等)の責務と役割等が明確になり、地方公共団体である芦北町は、交通政策を実施する責務を有することとなった。

芦北町では、「第二次芦北町総合計画」を策定し、「すべては、次代を担う子どもたちのために～豊かさ誇りを未来へ～」を基本理念に、“個性輝き活力と魅力にあふれた安全・安心を実感できる町”をまちづくりの将来像とし、実現を目指している。

この将来像の実現に向け、公共交通について改めて役割分担を明確化し、地域の実態に即した交通体系の再構築を図るとともに、移動手段の確保を目的とした公共交通のみならず、都市機能の基盤として、まちづくりの観点も踏まえた交通施策を講ずることとする。

本計画は、「交通政策基本法」及び「改正地域公共交通活性化再生法」に則り、芦北町のまちづくりの将来像を示す「第二次芦北町総合計画」等の推進に向けた「芦北町にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにする地域公共交通の基本計画(マスタープラン)である。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、「第二次芦北町総合計画」を最上位計画としつつ、その他各種計画等との整合も図られた町の公共交通計画として位置づける。

## 1-3 計画対象区域

本計画の区域は、芦北町全域とし、必要に応じて周辺市町村を含む。

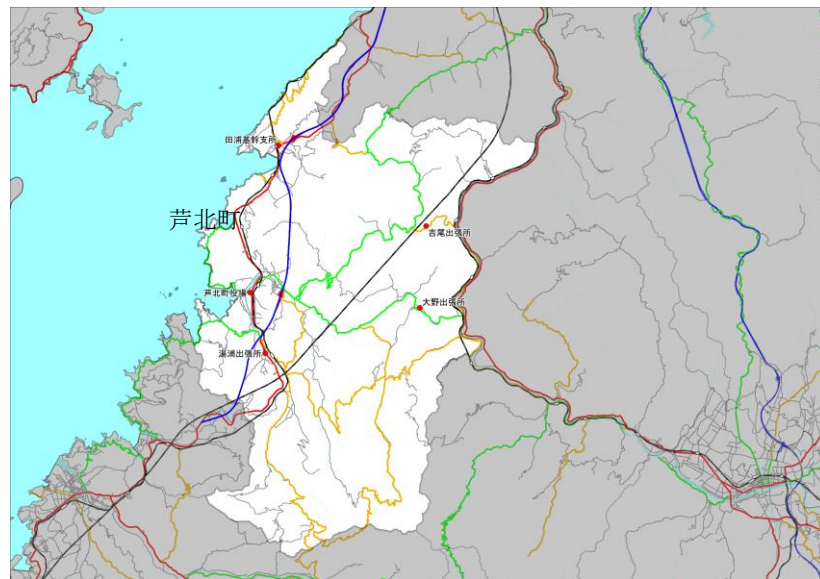


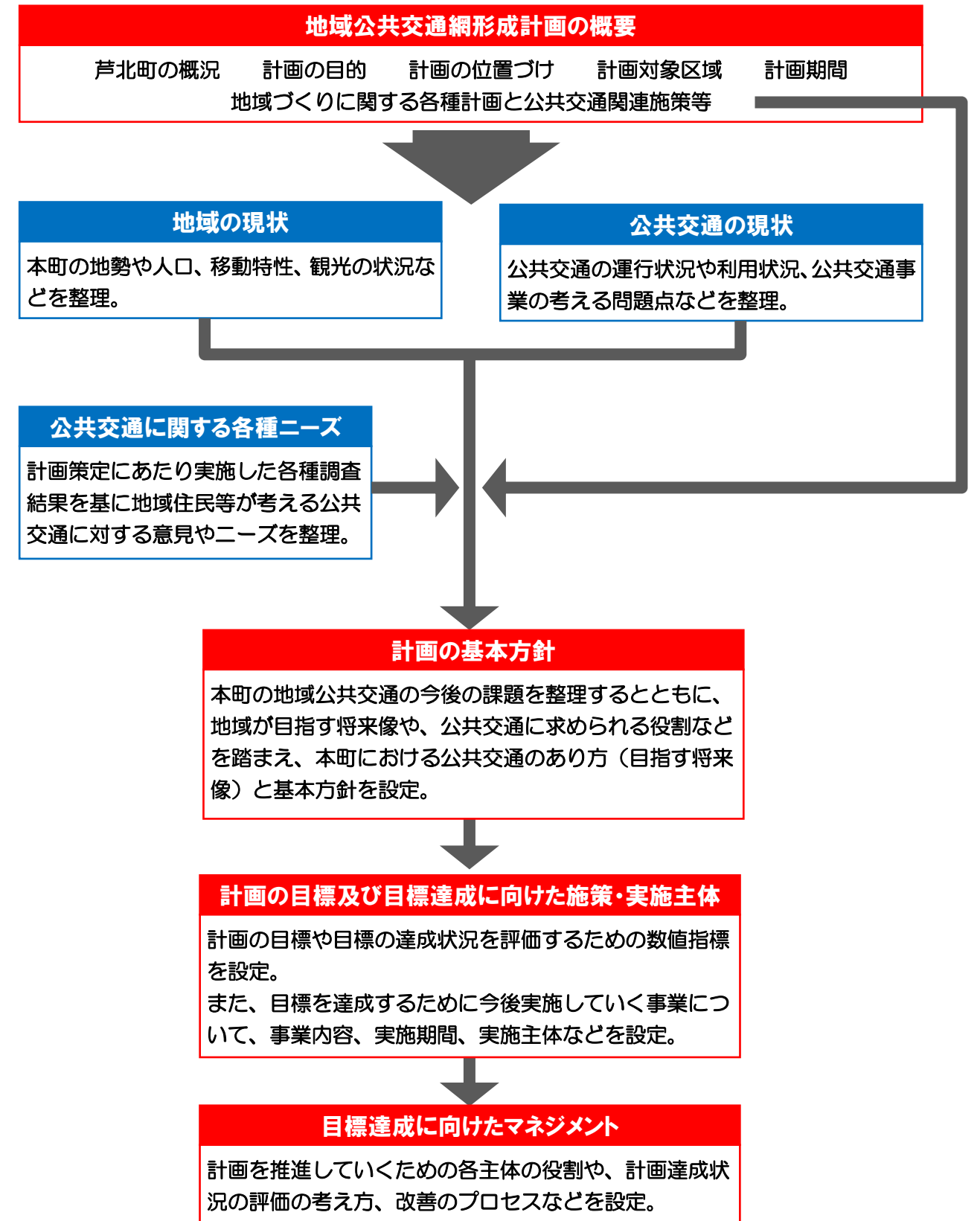
図 計画対象地域

## 1-4 計画期間

本計画の期間は、平成31年(2019年)度から平成35年(2023年)度までの5年間とする。

## 1-5 計画の構成

芦北町地域公共交通網形成計画は、以下の項目で構成する。  
なお、本概要版では、下図の赤表示に該当する箇所を整理する。



## 2. 計画の基本方針

### 2-1 芦北町の公共交通の課題

●各種調査を通じ把握した地域や公共交通の現状や地域のニーズ、さらには芦北町の今後のまちづくりを踏まえると、芦北町の公共交通が今後解決すべき課題として以下の5点を設定

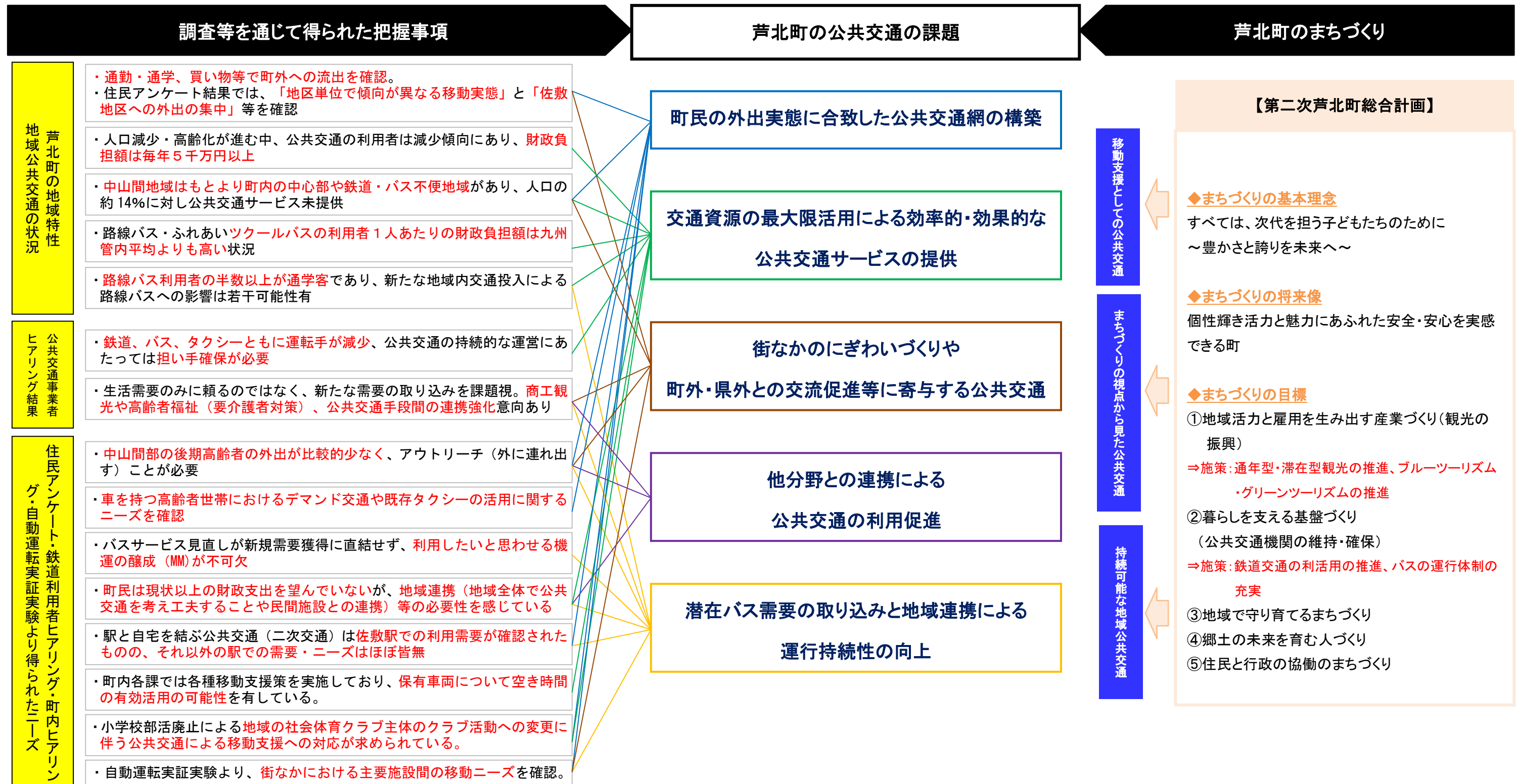


図 芦北町の公共交通に関する課題

## 2-2 芦北町の公共交通の課題を踏まえた公共交通の主な問題点

前項にて設定した芦北町の公共交通の課題を踏まえると、現状の芦北町の公共交通の抱える問題点として、以下の点が挙げられる。

### 問題点1 現状の公共交通に関する住民からの不満や移動ニーズへの対応

- 町民アンケート調査の結果、現状のバスに関し「運行ダイヤ（運行本数・運行時間帯）」や「バス停の遠さ」、「バス待ち環境」について、問題点として指摘している。
- また、自動運転実証運行時に実施したワークショップなどによると、中心地域内の主要施設間の移動（病院や買い物施設間など街中における施設間移動）について移動ニーズがあることが確認されている。
- 今後の公共交通については、これまでに把握した住民の各種意見や生活行動における移動ニーズ等を踏まえた改善や見直しが求められる。

### 問題点2 公共交通不便地域の存在

- 本町では町の西部・東部を縦断する鉄道や国道3号を運行する民間路線バスに加え、町中心部-中山間部を連絡する「ふれあいツクールバス」、「乗り合いタクシー」を運行、その結果、町内各地域をある程度網羅する形で公共交通が運行されている。
- しかしながら、現状においても、町中心部周辺で約5%、中山間部などで約7%と、全体で町内の10%以上が交通不便地域に居住している状況となっている。
- 今後の公共交通については、これら地域の居住者の公共交通利用ニーズを勘案しつつ、残存する公共交通不便地域の解消に向けた見直し求められる。

### 問題点3 ふれあいツクールバスと乗り合いタクシーの運行区間の重複

- 現状、山間部など郊外部においては、「ふれあいツクールバス」、「乗り合いタクシー」の2種類の公共交通が運行しているが、一部区間では両路線が重複して運行、非効率な運行状況となっている。
- 今後の公共交通については、これら重複区間の見直しを図り、効率的な運行を確保していく事が求められる。

### 問題点4 路線間の利用及び財政負担の格差の顕在化（ふれあいツクールバス）

- 現在、山間部を運行している「ふれあいツクールバス」は7路線運行しているが、1便当たりの利用者数を見ると、大野線など5人以上の利用を示す路線がある一方、田川線など1人前後の利用に留まる路線もみられる。
- その結果、利用者1人あたり財政負担額をみると、鶴木山線や田川線では千円以上の財政負担を示しているなど、運行効率性において路線格差が生じている状況である。
- 今後の公共交通については、これら路線間の格差を是正し、効率的な運行を確保していく事が求められる。

### 問題点5 ふれあいツクールバスと乗り合いタクシーの料金格差の存在

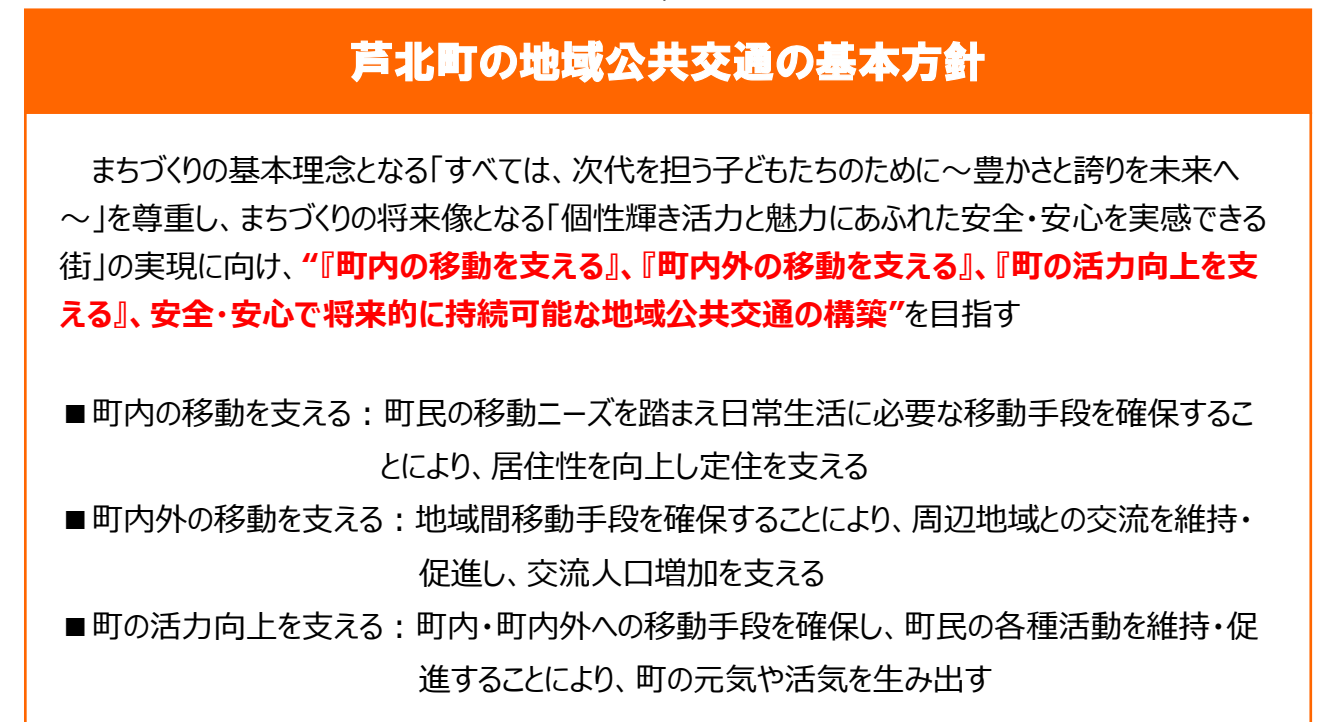
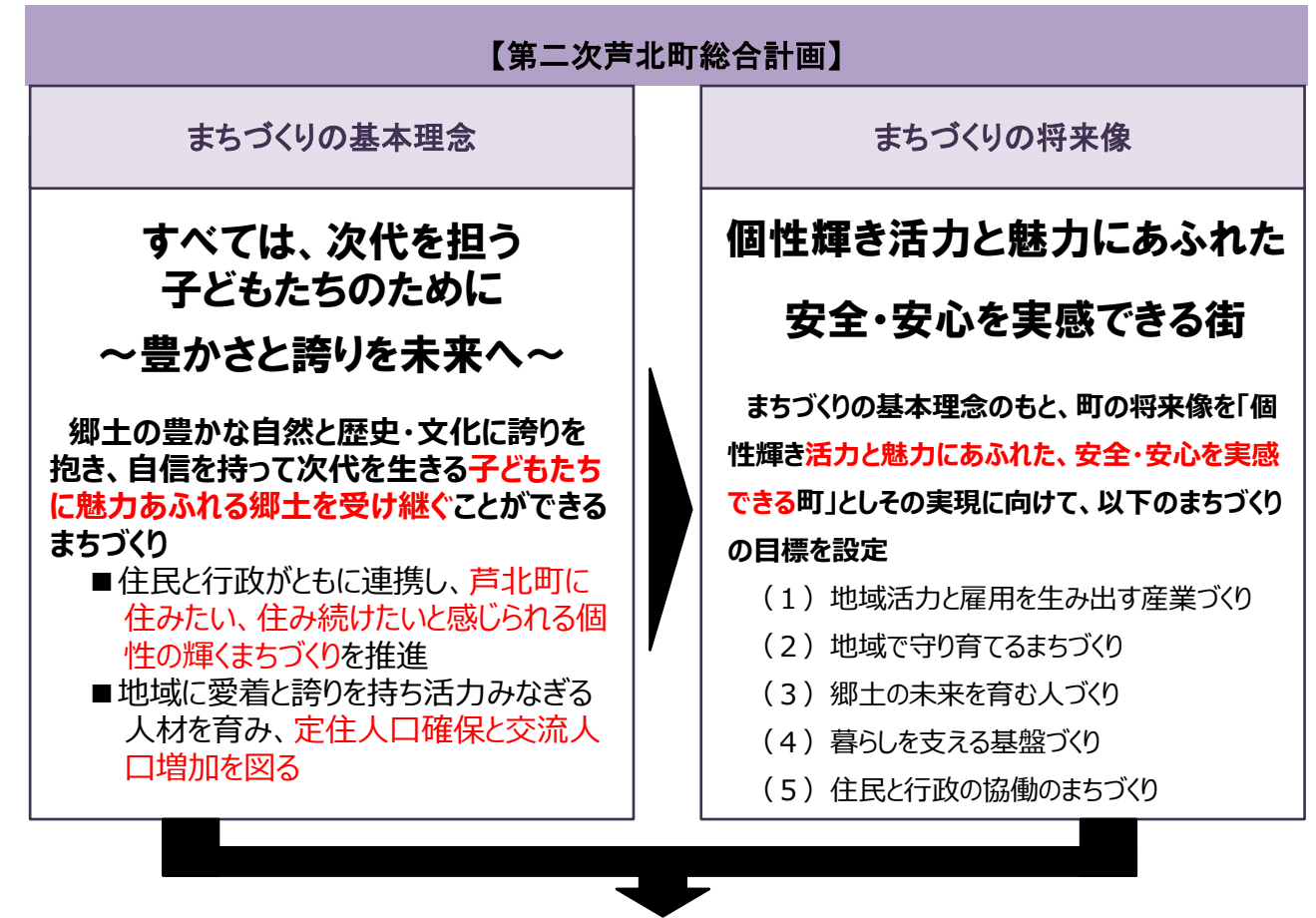
- 前述に示した通り山間部の交通不便地域を「ふれあいツクールバス」、「乗り合いタクシー」の2種類の公共交通機関が運行しているが、現状の料金体系を見ると、乗り合いタクシーが有料（150～300円）運行なのに対し、ふれあいツクールバスは無料で運行、路線間で利用料金の格差が生じている状況となっている。
- 今後の公共交通については、これら路線間の料金格差を是正していく事が求められる。

### 問題点6 公共交通間の乗り換え利便性の低さ

- 本町には鉄道、路線バス、ふれあいツクールバス、乗り合いタクシーがそれぞれ運航しているが、それぞれの乗継利便性については、例えば鉄道とふれあいツクールバス間では、待ち時間が大きくなる路線・時間帯が一部あるなど接続性に問題を有しており、町民アンケート調査における公共交通の問題点（問題点1参照）においても、「バスとの乗継」、「鉄道との乗継」に関して一定の指摘が見られる状況となっている。
- 今後の公共交通については、公共交通間の接続性を高めるとともに、待ち環境の向上を図るなど、乗継利便性を高めていく事が求められる。

## 2-3 芦北町における公共交通の基本方針

●本町におけるまちづくりの基本理念や将来像、さらには、公共交通の課題等を踏まえ、芦北町の地域公共交通の基本方針を以下に設定。

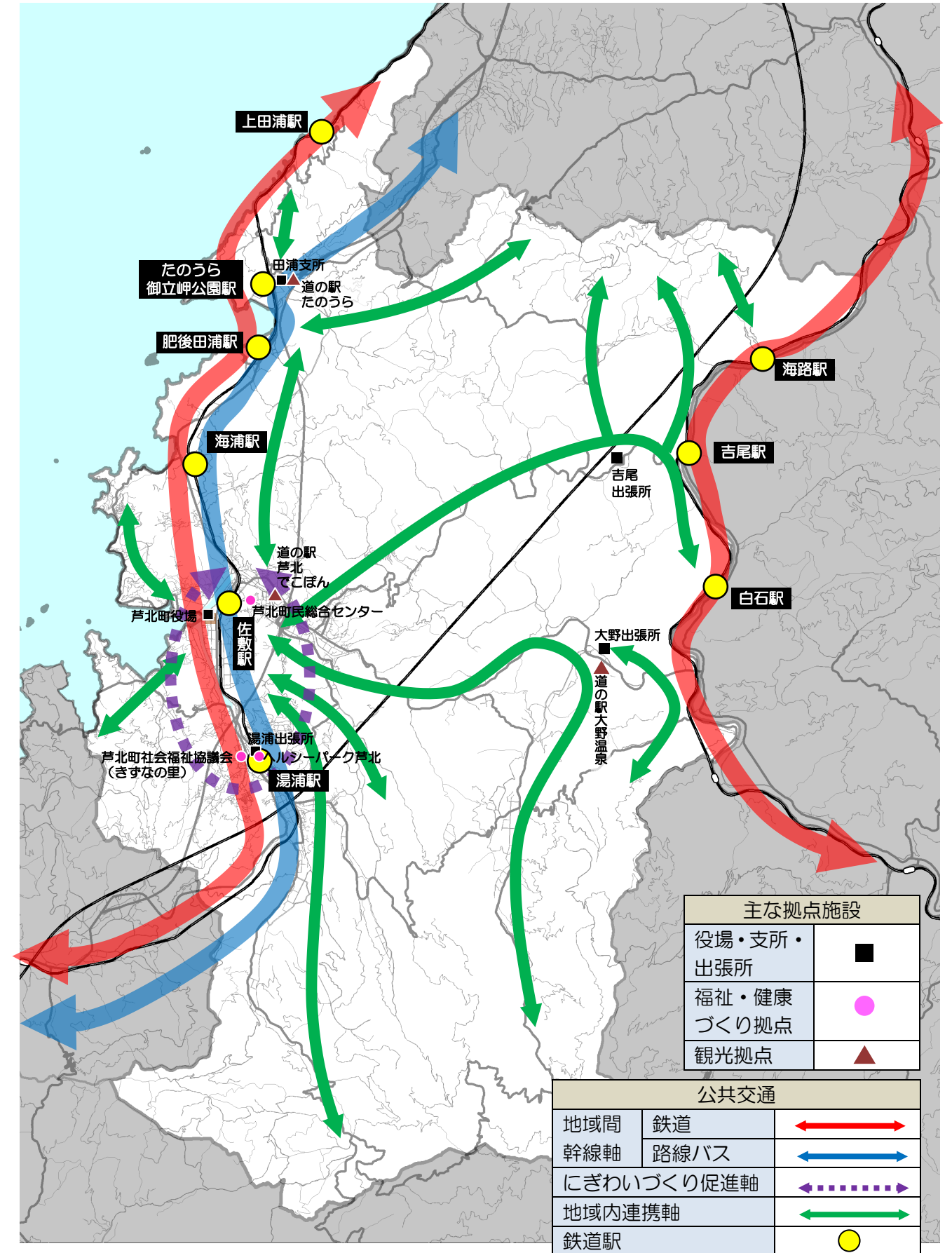


## 2-4 公共交通の役割と方向性

●芦北町の地域公共交通の基本方針を踏まえ、本町のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性を以下に設定する。

機能分類	機能ごとの役割と今後の方向性
地域間 幹線軸	○複数市町村をまたぐ広域的な移動や、地区拠点間の連携・交流など、多様かつ高度な都市機能が集積する市街地への円滑なアクセスを確保することで、町民・交流者の都市活動を支える。 ○需要に応じて利便性の高いサービスを提供する。
	<b>【役割】</b> ○主要都市間を結び移動の基幹公共交通軸となる。 ○地域の幹線として、地域住民や地域外からの通勤者等の通勤・通学や買い物・通院・私用等の日常生活を支える役割を担う。 ○地域外から芦北町に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。 <b>【今後の方向性】</b> ○地域住民の日常生活や観光等における移動利便性の確保や利用環境の向上
	<b>【役割】</b> ○鉄道駅や道の駅といった主要拠点を連絡し、都市拠点と地区拠点を繋ぐ利便性を備えた広域幹線軸となる。 ○地域外から芦北町に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。 ○町内の地区拠点間の移動を担う定時性、速達性のある大量輸送機関。 <b>【今後の方向性】</b> ○地域住民の日常生活や観光等における移動利便性の確保や利用環境の向上。
	<b>【役割】</b> ○人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、佐敷地区への外出と回遊の利便性を高め、まちのにぎわいづくりに寄与する軸としての役割を担う。 <b>【今後の方向性】</b> ○市街部の回遊性向上及び市街部周辺の交通不便地域解消に向けた新たな公共交通サービスの運行。
にぎわい づくり 促進軸	<b>【役割】</b> ○人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、佐敷地区への外出と回遊の利便性を高め、まちのにぎわいづくりに寄与する軸としての役割を担う。 <b>【今後の方向性】</b> ○市街部の回遊性向上及び市街部周辺の交通不便地域解消に向けた新たな公共交通サービスの運行。
地域内 連携軸	<b>【役割】</b> ○中山間部の生活交通を支える軸となる。 ○公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し地域間幹線軸やにぎわいづくり促進軸へ接続することで町中心部への移動を可能とする。 <b>【今後の方向性】</b> ○利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、住民協働型の公共交通を目指す。 （車両や運行形態は、地域特性や移動需要、貨客混載の可能性等を検証した上で、適宜判断する。）
フレキシブル 交通	<b>【役割】</b> ○タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 ○鉄道やバスで対応困難な地域でも対応可能な「機動性の高い公共交通」としての役割を担う。 <b>【今後の方向性】</b> ○365日のドアツードア輸送サービスとして、きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（高齢者、障がい者、子育て世代の方、来訪者など）への対応に向けた運行。

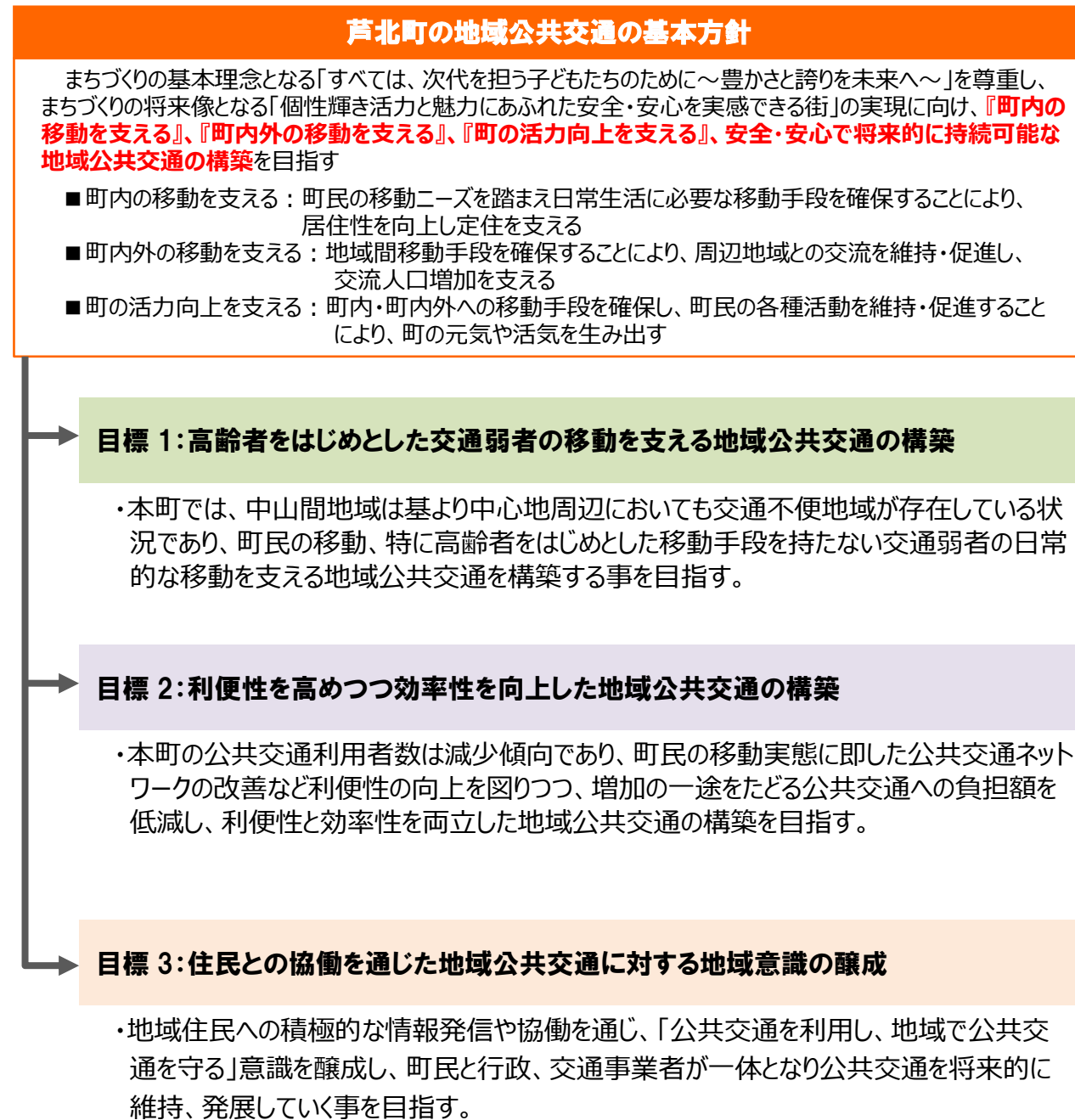
### <公共交通ネットワークイメージ>



### 3. 計画の目標及び目標達成に向けた施策・実施主体

#### 3-1 計画の目標の設定

●芦北町の地域公共交通の基本方針の実現に向けた目標として、以下の3点を設定する。



#### 3-2 目標値の設定

●各目標の達成状況を確認する為の数値目標を、以下に設定した

##### 目標 1: 高齢者をはじめとした交通弱者の移動を支える地域公共交通の構築

数値目標	<p>● 町内の公共交通カバー率（対人口比）  <b>目標値 [H35年(2023年)] 概ね 100% 【現況値：88% [H30年(2018年)]】</b></p> <p style="text-align: center;">＜目標設定の考え方＞</p> <p>市街部周辺地域や山間部に残存する交通不便地域について、新規公共交通の運行や既存公共交通の見直しにより、可能な限り不便地域解消に近づけることを目標に設定</p>
数値目標	<p>● ふれあいツクールバスの年間利用者数  <b>目標値 [H35年(2023年)] 40,500人/年 【現況値：40,478人 [H30年(2018年)]】</b></p> <p style="text-align: center;">＜目標設定の考え方＞</p> <p>年々人口が減少している状況の中、公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数を確保することにより、最低限、現状程度の利用者を確保することを目標に設定</p>

##### 目標 2: 利便性を高めつつ効率性を向上した地域公共交通の構築

数値目標	<p>● ふれあいツクールバスの利用者1人あたり財政負担額  <b>目標値 [H35年(2023年)] 390円/人未満 【現況値：422円/人 [H30年(2018年)]】</b></p> <p style="text-align: center;">＜目標設定の考え方＞</p> <p>サービス水準の維持・向上を確保しつつ運行を効率化するとともに、無料運行改善による料金収入を確保することにより、利用者を現状程度確保することを踏まえ、5年間で1割程度改善していく事（九州平均レベルまで改善していく事）を目標に設定</p>
数値目標	<p>● 公共交通に満足している割合  <b>目標値 [H35年(2023年)] 50%以上 【現況値：32.7% [H28年(2016年)]】</b></p> <p style="text-align: center;">＜目標設定の考え方＞</p> <p>効率性を担保しつつ、公共交通の利便性向上を図ることにより、地域住民が町の取組として「公共交通の維持・利用促進」に満足（満足・やや満足）と感じる割合について、町民の半数を確保することを目標に設定</p>

##### 目標 3: 住民との協働を通じた地域公共交通に対する地域意識の醸成

数値目標	<p>● 公共交通の維持促進を重要と感じる割合  <b>目標値 [H35年(2023年)] 65%以上 【現況値：55.6% [H28年(2016年)]】</b></p> <p style="text-align: center;">＜目標設定の考え方＞</p> <p>公共交通の利便性向上や利用促進策による利用機会の増加を図るとともに、認知度や理解度を深める各種施策実施することにより、地域住民が町の取組として「公共交通の維持・利用促進」を重要（重要・やや重要）と感じる割合を年2%程度向上することを目標に設定</p>
------	--

### 3-3 目標を達成するための施策及び取組の実施時期と実施主体

#### ■公共交通のサービス見直し

##### 町中心部を運行する新たな地域交通の運行

###### ①目的

主要施設間を連絡し町中心部の活性化を図る事、また、関連して町中心部周辺に存在している交通不便地域の解消の為、町中心部を運行する新たな地域交通を導入する。

###### ②取り組み内容など

- ・佐敷～湯浦地区に立地している駅や商業施設、病院、官公庁などの主要施設や残存している交通不便地域を網羅する形で運行。
- ・具体的な運行手法については、「タクシー車両を活用した運行」や、「路線バスの路線見直しによる運行」、「ふれあいツクールバスの起終点見直しによる運行」などが想定され、今後交通事業者との協議を踏まえ最終的に決定。
- ・利用料金については、他の公共交通機関とのバランスを踏まえつつ設定。  
(運行イメージは次項参照)

###### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
		実施（評価等を毎年実施）			

##### ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行見直し・新規運行

###### ①目的

現在運行しているふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行形態を見直すことで、利便性向上を図るとともに効率化を確保する。

###### ②取り組み内容など

- 現状のふれあいツクールバスは、路線によって利用状況に差異がみられるとともに、ふれあいツクールバスと乗り合いタクシーの区間の重複、鉄道との接続性の問題を有しているため、すべての路線を対象に、乗降者数の実態や町民等利用者の意見・ニーズ等を踏まえつつ以下の見直しを図る。
- ・運行ダイヤの見直し（時刻見直し、増減便 など）
- ・運行ルートの見直し
- ・運行形態の見直し（乗り合いタクシーからふれあいツクールバスへの変更等）
- ・交通不便地域への新規運行 など（改善・運行イメージは次項参照）

###### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
		実施（評価等を毎年実施）			

##### ふれあいツクールバスの有償化検討

###### ①目的

現在無償で運行しているふれあいツクールバスの有償化の導入を図る。

###### ②取り組み内容など

- ・現在ふれあいツクールバスは無償で運行しており、類似地域を有償で運行する乗り合いタクシーとの料金的な不整合が生じている。
- ・また、運行収支の改善も踏まえ、ふれあいツクールバスの有償化を図る

###### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
		実施（評価等を毎年実施）			

##### 佐敷駅の接続性強化など乗継利便向上に向けた乗継環境整備

###### ①目的

鉄道との交通結節点となる佐敷駅にて、ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーとの乗継利便性向上を図る。

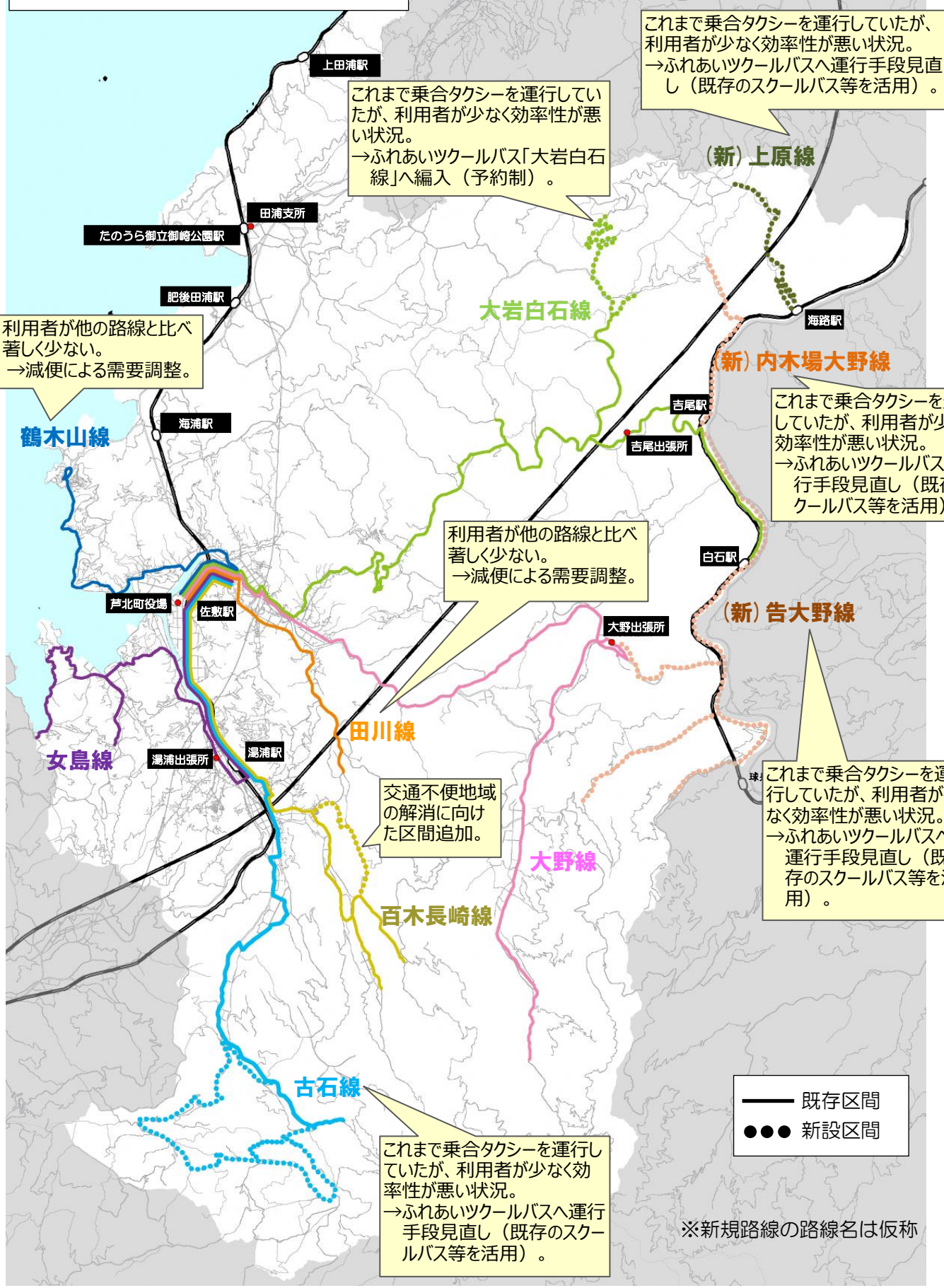
###### ②取り組み内容など

- ・乗継ぎ利便性向上に向けた運行ダイヤ見直し
- ・佐敷駅における待ち環境の充実
- ・乗継ぎに関する情報発信
- ・佐敷駅前に2020年整備予定の「(仮)総合コミュニティセンター」の乗継拠点化

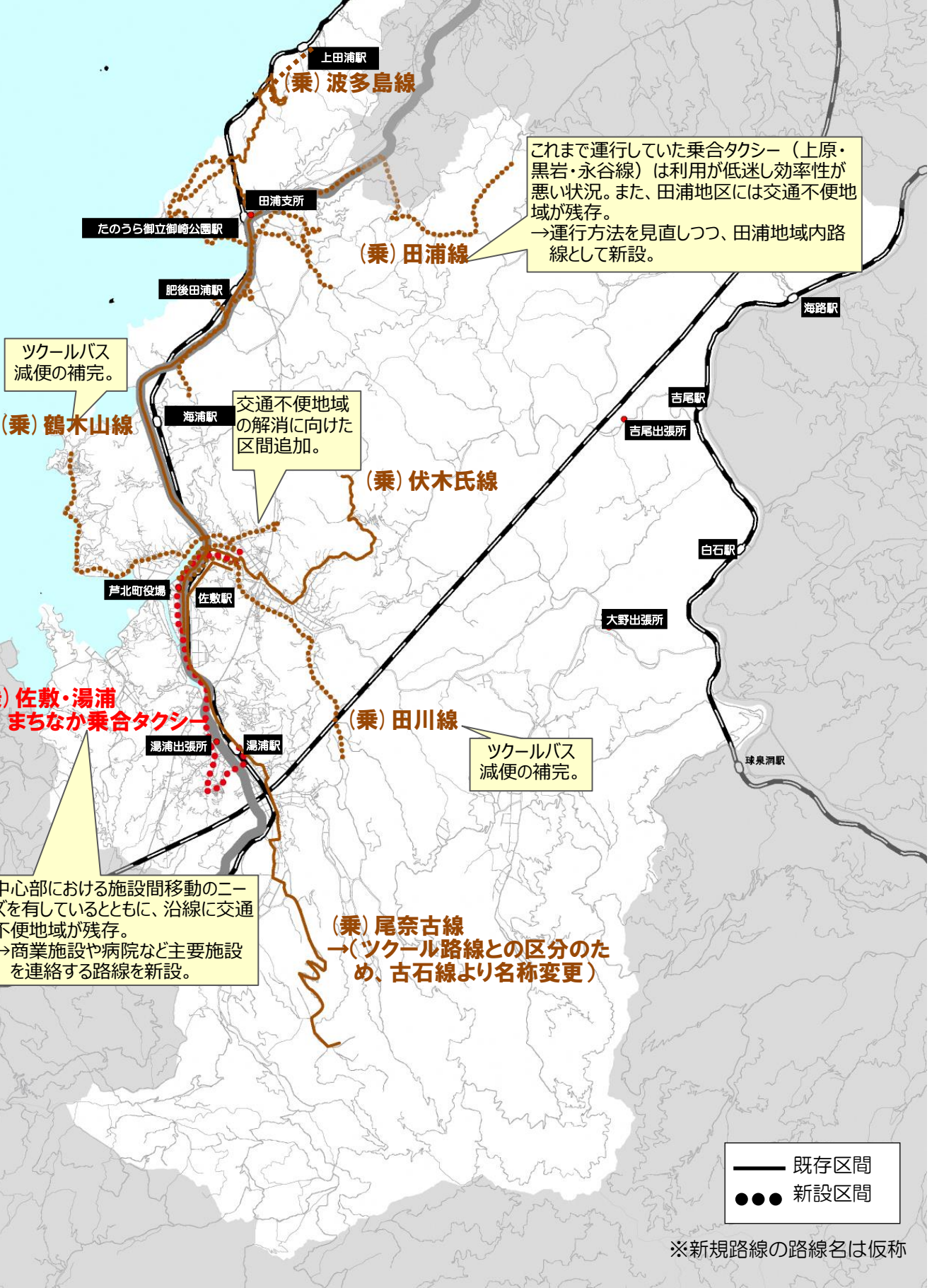
###### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
		実施（評価等を毎年実施）			

**ふれあいツクールバス 見直しイメージ**



**乗り合いタクシー 見直しイメージ**





## ■公共交通の利用促進策

### 広報誌等を活用した公共交通の情報発信

#### ①目的

公共交通の利用状況を定期的に町民に報告することで、地域公共交通の利用促進や、公共交通を「創り、守り、育てる」意識の醸成を図る。

#### ②取り組み内容など

●町の広報誌やホームページ等を活用し、ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーや路線バス、鉄道等の地域公共交通の各種情報や利用状況を広く発信・周知する。

#### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町	実施				

### 公共交通マップの作成

#### ①目的

公共交通に関する詳細な情報を提供することにより、公共交通利用者の利便性の向上や公共交通の認知度の向上を図る。

#### ②取り組み内容など

●バスや鉄道、乗り合いタクシーなど公共交通の路線図や時刻表等を記載した「公共交通マップ」を作成し、各公共交通機関の利用方法や乗り継ぎ等をわかりやすくすることで利用促進を図る。

#### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町	検討	実施（評価等を毎年実施）			

### モビリティ・マネジメント・プログラム実施

#### ①目的

町民の公共交通に対する認知度向上や定着化を図るとともに、利用促進につなげる。

#### ②取り組み内容など

●町民が公共交通の現状を理解する事、また、利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を維持しようという機運の醸成につながる。そこで、「公共交通マップ」や「公共交通の利用報告」等の公共交通利用促進資料を活用して、地域住民（特に高齢者）を対象としたモビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通の利用促進を図る。

※モビリティ・マネジメント（Mobility Management、略称MM）とは、地域住民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

#### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、地域交通協議会	検討				
	実施				

### 高齢ドライバーの免許返納との連携検討

#### ①目的

高齢ドライバーの交通事故防止等に向け免許返納を促進するとともに、高齢者の公共交通の利用促進を図る。

#### ②取り組み内容など

●運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、回数券の提供などの支援を行うことにより、公共交通の利用に向けた働きかけを実施する。

#### ③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者	検討	実施			

## 4. 目標達成に向けたマネジメント

### 4-1 マネジメントの進め方

5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間（5か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

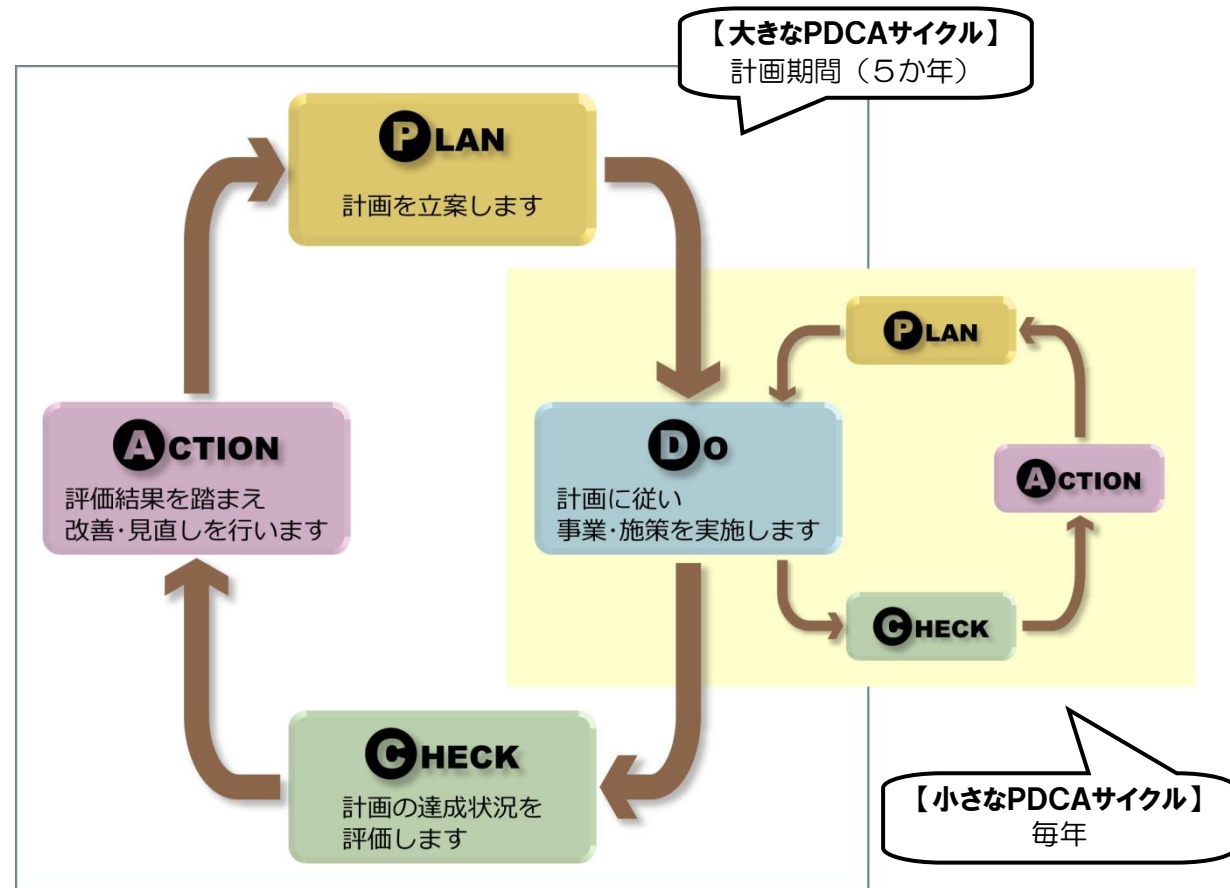


図 PDCAサイクルのイメージ

表 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P（計画）	・地域公共交通網形成計画の策定	・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D（実行）	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C（評価）	・各種施策の実行による、町民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A（改善）	・地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

### 4-2 マネジメント推進体制

○芦北町における地域公共交通をマネジメント（管理）する主体は、「芦北町地域公共交通会議」となる。  
○マネジメントにおいては、**住民と行政がともに公共交通に対する意識を共有化**し、単に評価をすることに留まらず、**より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働**のもと取り組むことを目的とする。  
○なお、「行政」の推進体制については、公共交通担当部局はもとより、教育部門・福祉部門、観光部門など、関係各部署が連携して交通マネジメントを推進していく。

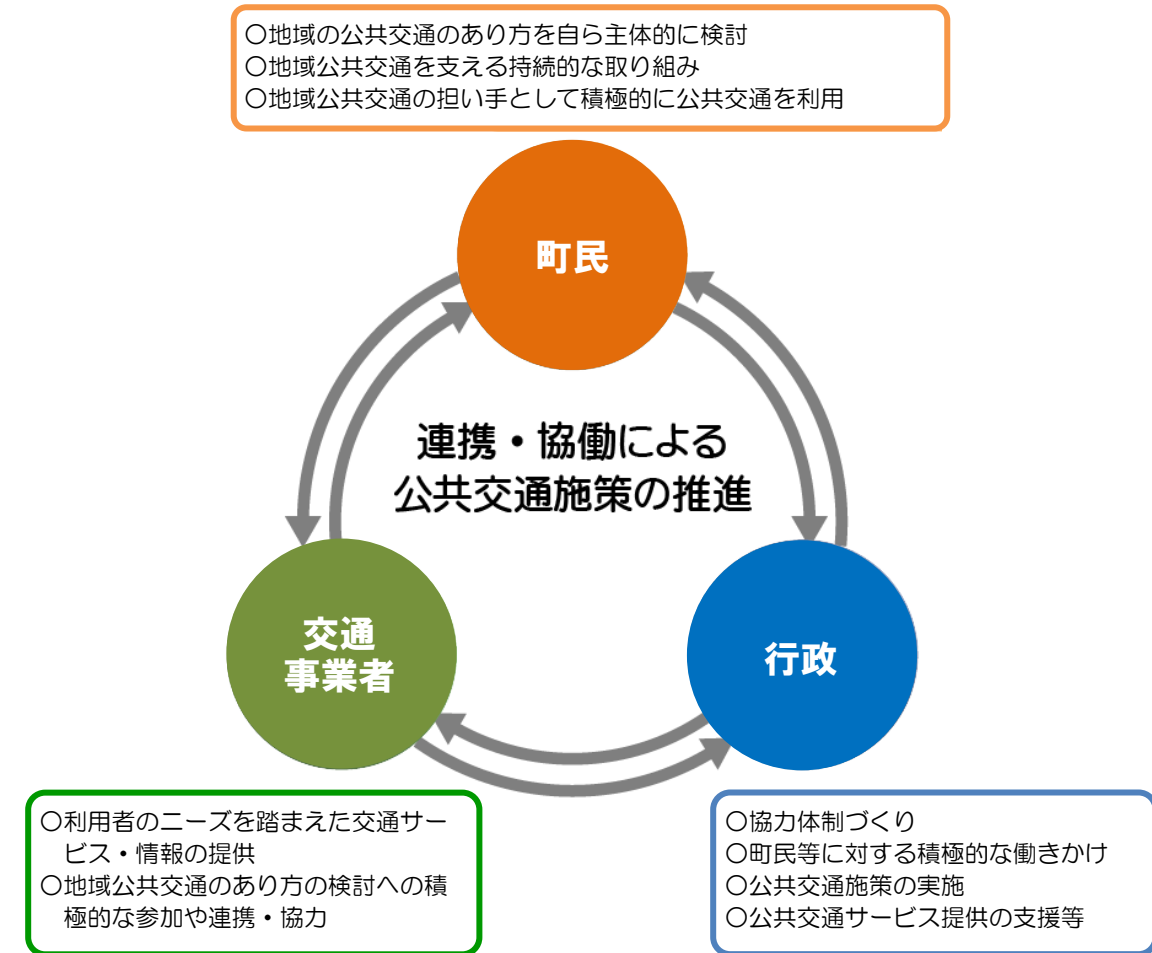


図 芦北町における地域公共交通の推進体制