

大刀洗町地域公共交通計画

2022 ▶ 2026
福岡県 大刀洗町

< 目次 >

第1章 計画概要

1. 計画の背景・目的 1
2. 対象区域 1
3. 計画期間 2
4. 計画の位置付け 2

第2章 地域公共交通の取り巻く現状

1. 大刀洗町の地域特性 3
2. 地域公共交通の現状 10
3. これまでの取組状況 15

第3章 地域公共交通の課題

1. 自らの移動手段を持たない交通弱者の支援 20
2. 町全域に広がる公共交通空白地域への対応 22
3. 自家用車を中心とする暮らしから公共交通への転換 24
4. 町内外の移動を支える既存公共交通の維持 25
5. 利用の前提となる分かりやすい情報案内の充実 26
6. 利用の拡大を図るための企画・利用促進 27
7. 社会情勢や交通事業者の経営環境に配慮した取り組みの展開 28

第4章 地域公共交通の基本的な方針

1. 基本的な考え方 30
2. 将来像及び地域公共交通の役割 36
3. 計画の目標 37

第5章 目標を達成するための施策

1. 目標を達成するための施策 38
2. 施策スケジュール 49

第6章 計画のマネジメント

1. 計画の推進体制 50
2. 達成状況の評価方法 51

■ 資料編

- 資料編1 大刀洗町の地域現況
- 資料編2 地域公共交通の運行状況
- 資料編3 町民アンケート調査結果

第1章 計画概要

1. 計画の背景・目的

大刀洗町の地域公共交通は西鉄甘木線や甘木鉄道、路線バス北野線などが運行し、町民の通勤・通学、買い物、通院など日常生活における移動を支えています。

しかし、全国的に起こっている少子高齢化や自動車の普及、感染症の影響により、公共交通の利用者は減少傾向にあります。大刀洗町でも同様に少子高齢化の進展、自家用車への依存が懸念されています。また、町内には公共交通空白地域が存在しており、今後は高齢化の進行に伴う交通弱者の増加が見込まれています。

そのため、町内では地域公共交通を推進するため、公共交通の利用を促進するパーク&ライドや町内の観光、移動のためのレンタサイクル事業等の公共交通に対する施策を積極的に展開し、また公共交通サービスが行き届いていない公共交通空白地域においては、たちあらい巡回バスの試験運行などに取り組んできました。

本計画では、既存地域公共交通の現状、問題点・課題を踏まえ、本町に望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けた住民・交通事業者・行政の役割、取り組みの方針を定めます。そして、大刀洗町における地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するために「大刀洗町地域公共交通計画」を策定します。

2. 対象区域

本計画の計画区域は、大刀洗町全域を対象とします。町民の日常的な交通行動は、町域をまたぐ広域的な移動もあるため、町外も考慮した内容とします。

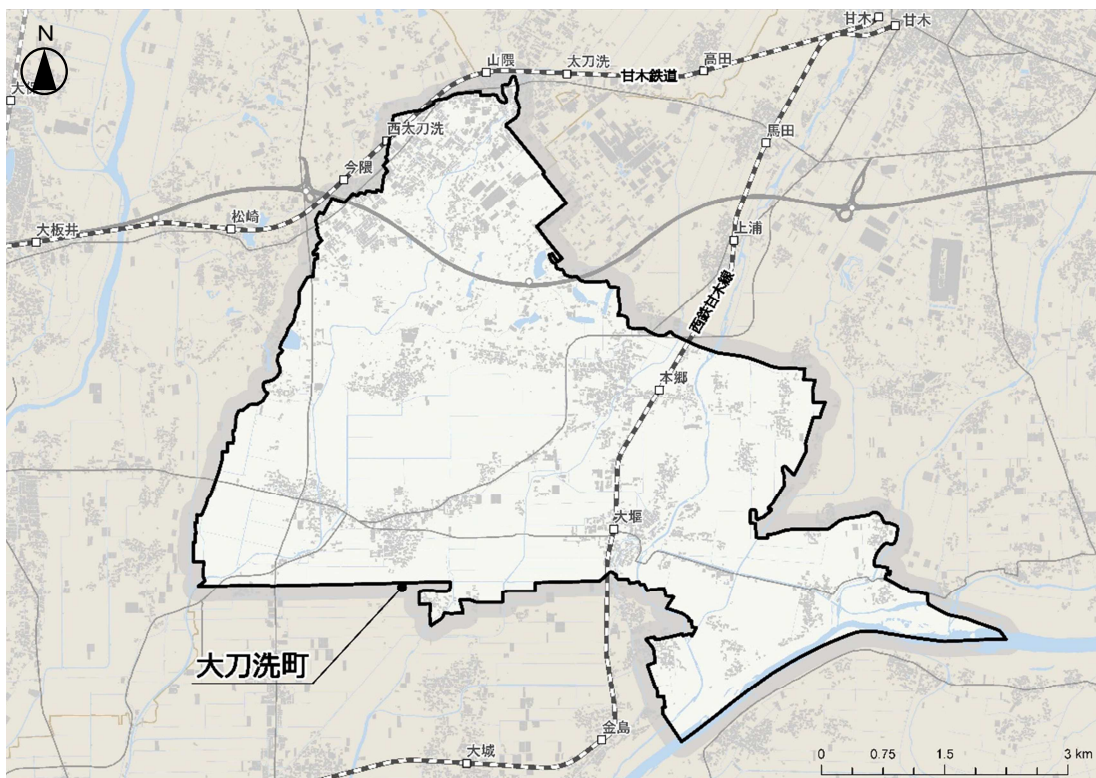


図 計画区域

3. 計画期間

本計画の計画期間は、社会・経済状況の変化に応じた見直し期間を考慮し、2022（令和4）年度～2026（令和8）年度の5か年とします。

4. 計画の位置付け

本計画は、「第5次大刀洗町総合計画」を上位計画として、広域の「福岡県都市計画区域マスタープラン」や「久留米広域連携中枢都市圏ビジョン」等の関連計画に示される方針と整合・連携を図りながら、隣接市町村と一体的な生活圏を形成した地域公共交通の確保・維持に向けたまちづくりを推進していくための計画です。

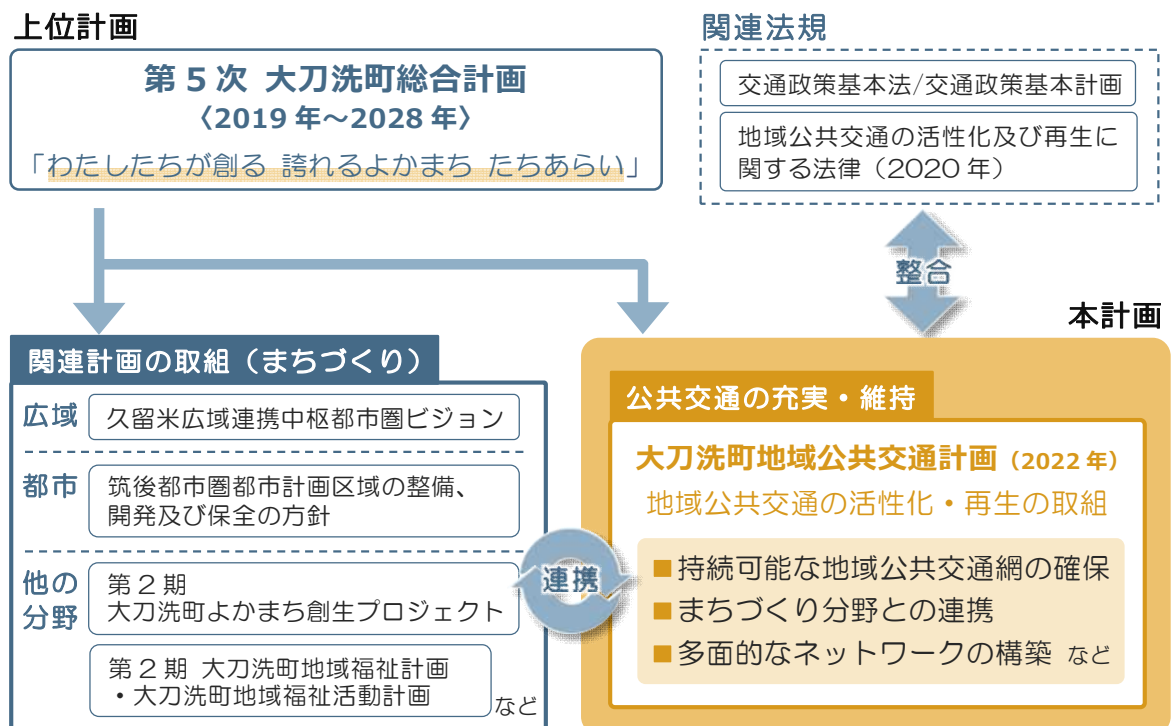


図 計画の位置付け

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

1. 大刀洗町の地域特性

1 人口の特性

(1) 総人口の推移

大刀洗町の人口は、直近10年間で15.5千人前後を推移しており、近年町北部における住宅建築に伴い直近5年においては人口の増加が見られています。ただし、将来人口推計によると2045年には約2,800人の人口減少が予測されており、また、高齢化率（65歳以上の割合）については、2020年時点で28.1%、約3.5人に1人が高齢者という状況です。2025年には高齢化率が30%を上回り、その後も増加傾向で推移し、高齢化の進行が懸念されています。

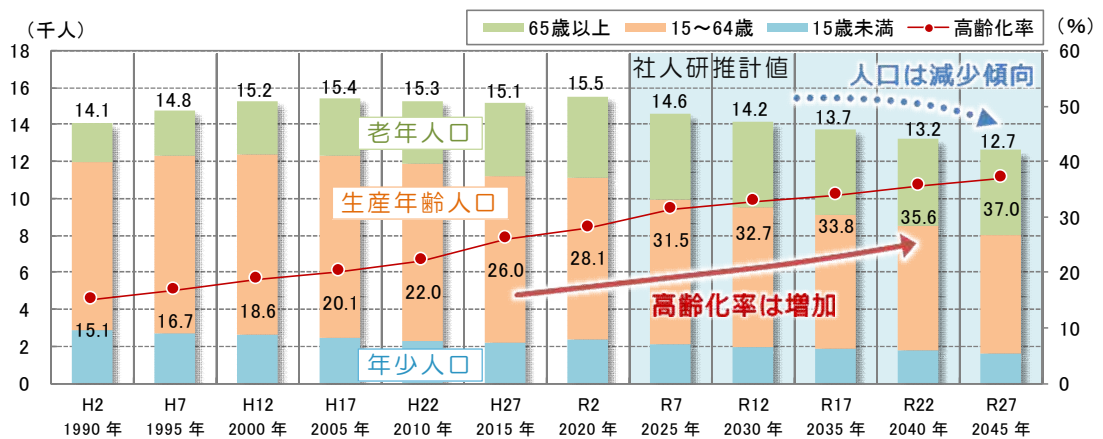


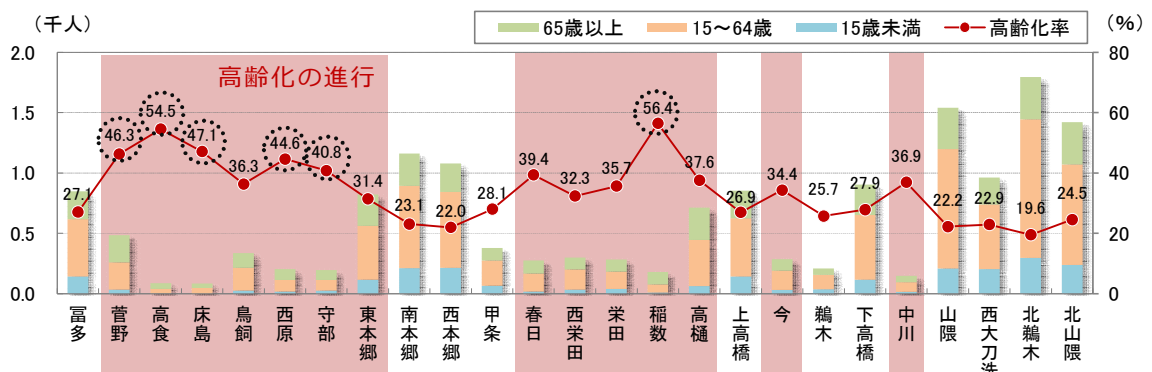
図 大刀洗町における人口の推移（高齢化率）

出典：各年の国勢調査（H7～R2）

出典：国立社会保障・人口問題研究所人口推計（H30.3）

(2) 行政区別の人口及び高齢化率

行政区別では、人口減少に伴う高齢化の進行が見られ、特に菅野や高食・床島・西原・守部・稲数区においては、高齢化率が40%を上回っています。本郷校区や菊池校区の人口が多い地域においては、比較的高齢化率が低くなっています。



※施設入居者等を除いた数字

図 行政区別の人口・高齢化率

出典：大刀洗町住民基本台帳（R4.2）

（図詳細は資料編 1-9 を参照）

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

(3) 居住地・施設の集積

居住地の分布状況は、大堰駅～本郷駅周辺や西太刀洗駅周辺、大刀洗校区の上高橋周辺の人口密度が高い状況です。生活サービス施設*は人口密度の高い地域に集積し、町内には居住地が生活サービス施設*から離れた地域が存在しています。

(※生活サービス施設は、商業・医療・金融・行政・教育・社会福祉施設を指す)

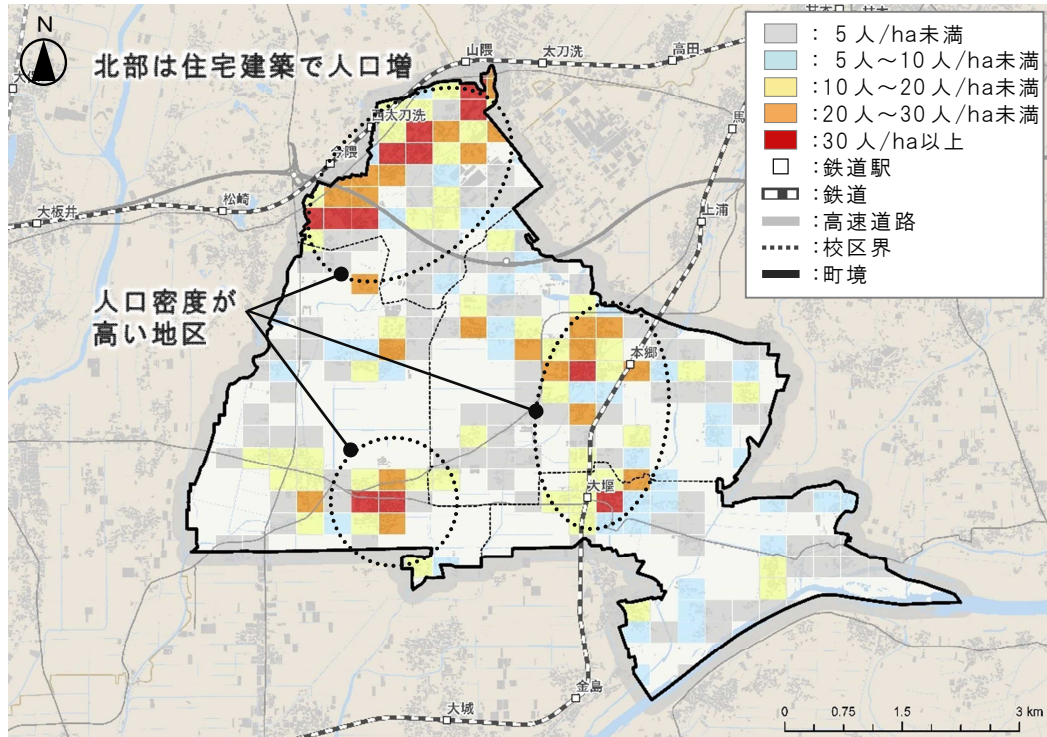


図 居住地の分布（人口密度）

出典：H27 国勢調査

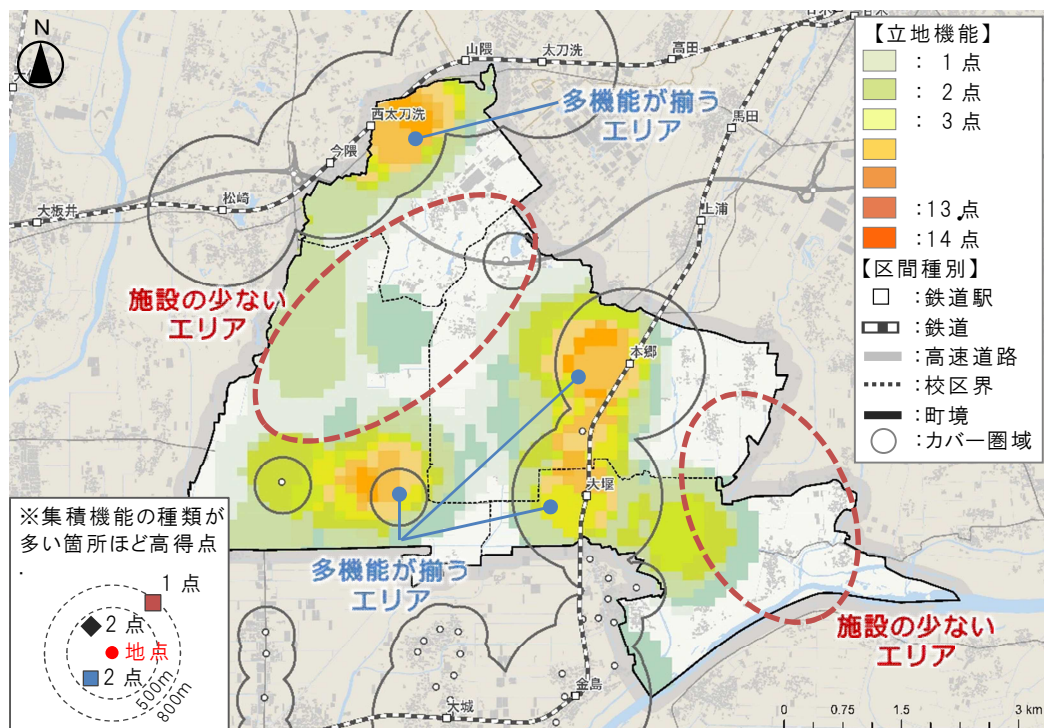


図 生活サービス施設の集積状況

(図詳細は資料編 1-10～16 を参照)

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章 体制

(4) 観光資源の分布及び来訪状況

大刀洗町には、今村カトリック教会（今村天主堂）をはじめ、三原城跡や大堰神社、菊池武光銅像の位置する大刀洗公園等の観光交流資源が点在しています。R1年度における福岡県への観光客数は78,000（千人/年）を上回っており、海外からの観光客も約3%いる状況です。また、本町への観光客数は、R1年度で約83（千人/年）となっています。



図 大刀洗町の観光資源

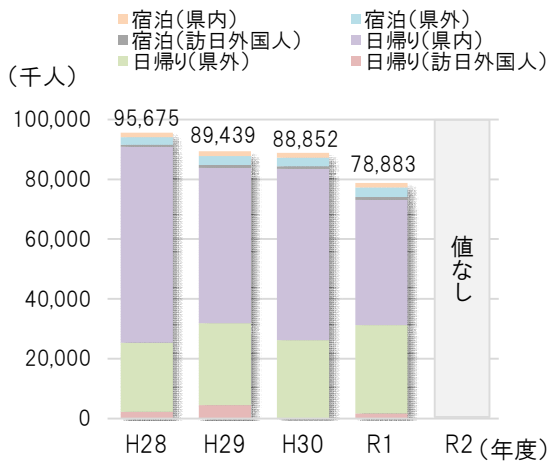


図 福岡県の観光客数

出典：福岡県 HP

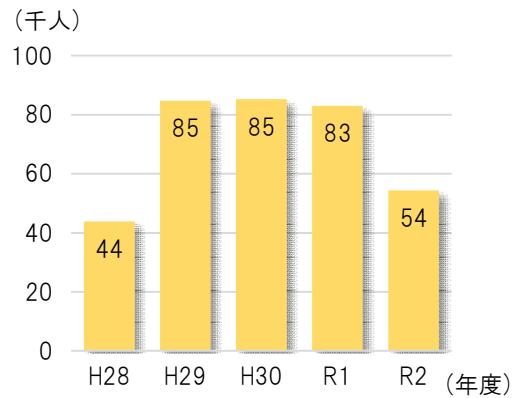


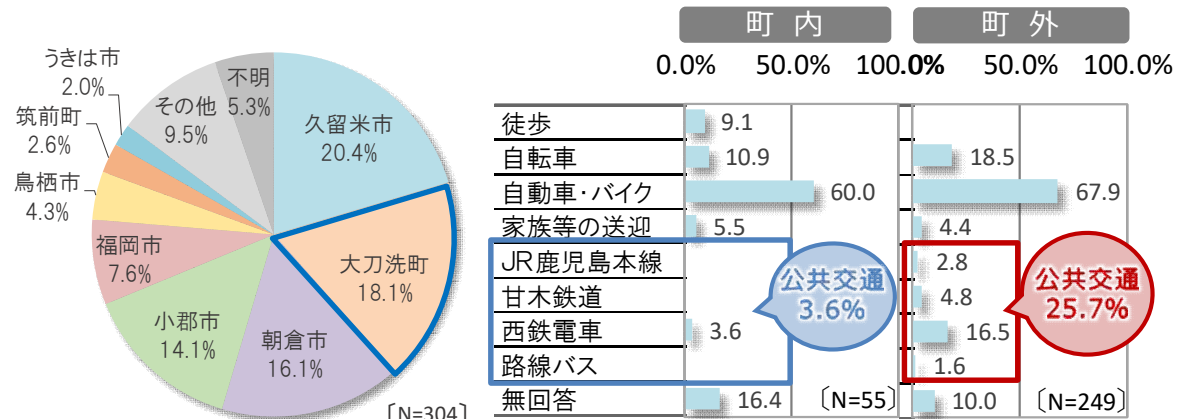
図 大刀洗町の観光客数

出典：町統計資料

2 町民の移動特性

(1) 通勤・通学の特性

通勤・通学先は、町内が18.1%となっており、町外は久留米市(20.4%)や朝倉市(16.1%)、小郡市(14.1%)など、近隣市町村の移動が多い特性となっています。主な交通手段は、町内・町外ともに自動車・バイク(町内60.0%、町外67.9%)が主となっており、町内に比べ町外への通勤通学は公共交通の利用割合が高くなっています(25.7%)。



※複数回答のため合計は100%を超える

図 通勤・通学先

図 通勤・通学時の交通手段(町内・町外)

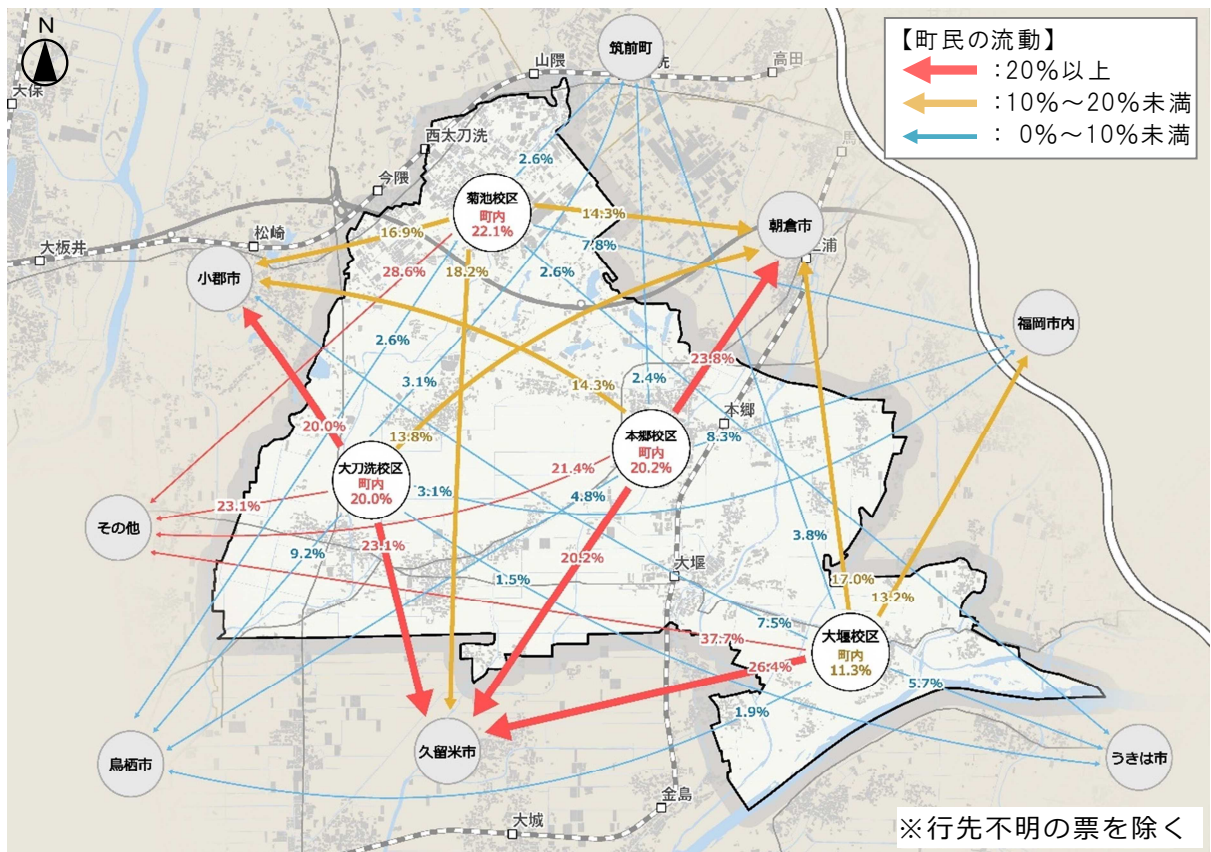


図 通勤・通学流動

出典：町民アンケート調査
(図詳細は資料編3-9を参照)

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

第6章 体制

(2) 買い物の特性

日常の買い物は、町内が54.9%となっており、主な買い物先はAコープ大刀洗店、トライアル大刀洗店、ゆめmart大刀洗店が多く挙げられています。地区別では、大堰校区はイオン甘木店が立地する朝倉市(29.9%)、菊池校区はコスモス大刀洗店が立地する筑前町(24.3%)など、近隣市町村への買い物も確認されます。買い物時の交通手段は、自動車・バイク(62.8%)が主となっており、公共交通の利用割合は3.9%と低い状況にあります。

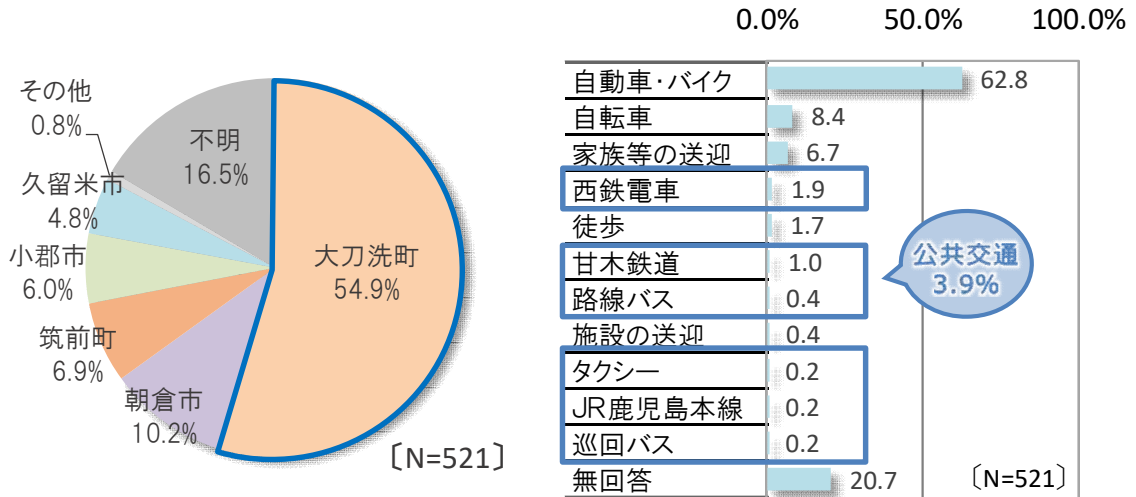


図 日常の買い物先

※複数回答のため合計は100%を超える

図 買い物時の交通手段

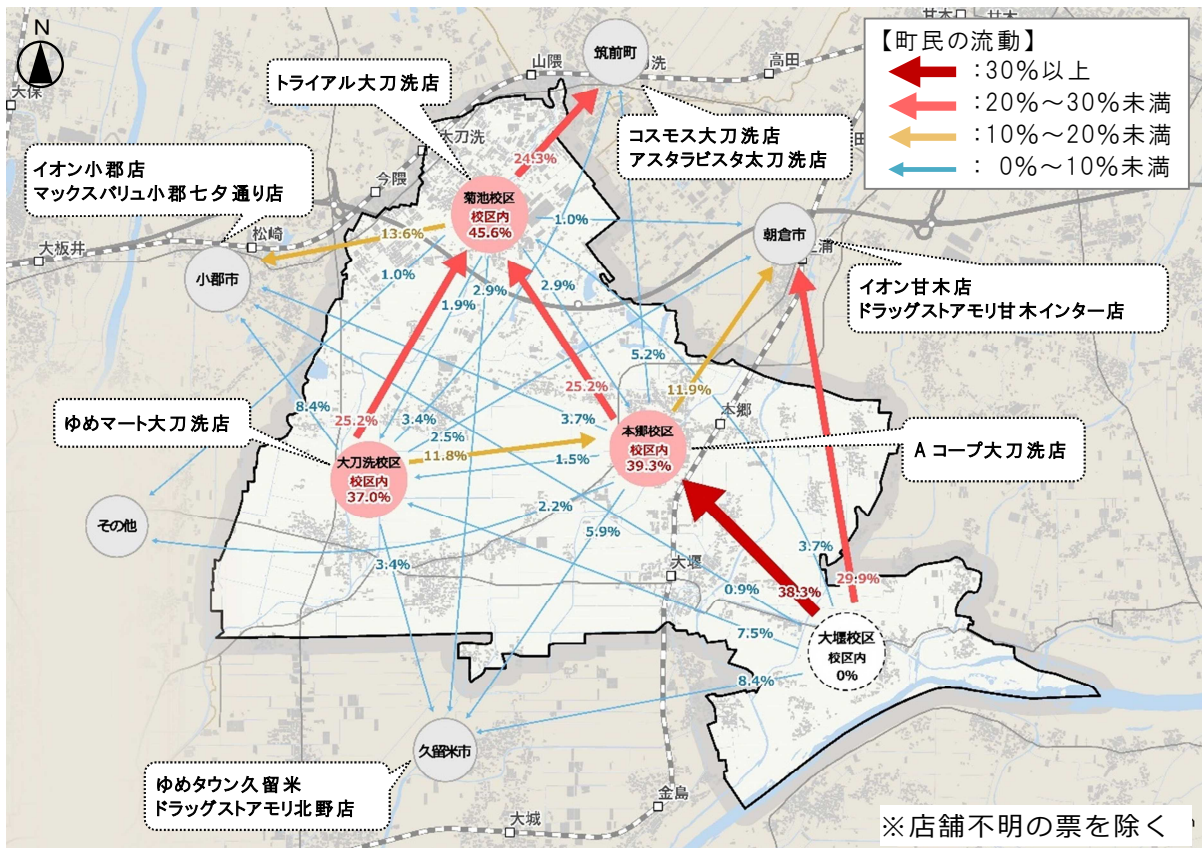


図 日常の買い物移動

出典：町民アンケート調査

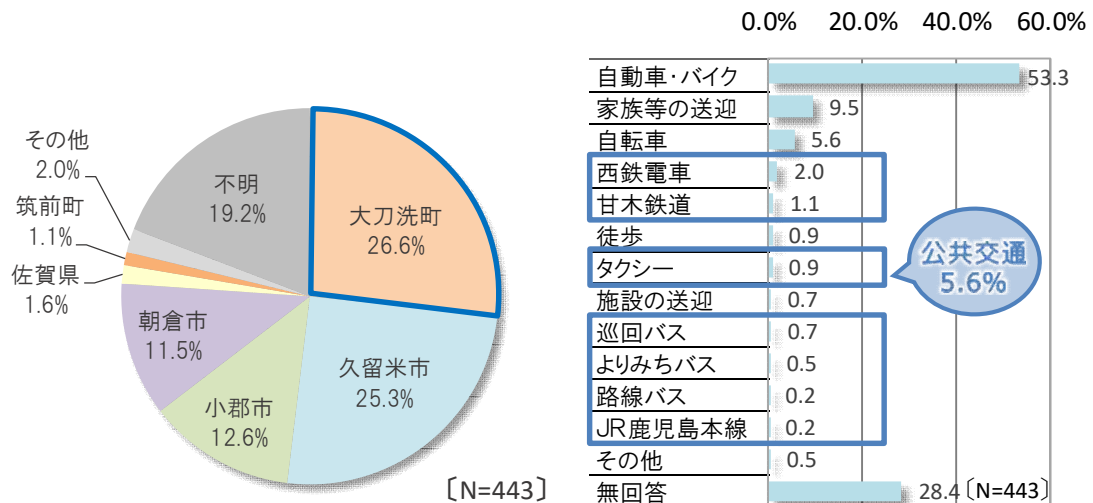
(図詳細は資料編 3-11 を参照)

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

(3) 通院の特性

通院は、町内が26.6%となっており、主な通院先は大刀洗校区のやなぎ医院や大刀洗診療所、菊池校区の平和クリニックが多く挙げられています。地区別では、大堰校区は神代病院が立地する久留米市(47.8%)、本郷校区は武井医院が立地する朝倉市(23.9%)など、近隣市町村への通院も確認されます。

通院時の交通手段は、自動車・バイク(53.3%)が主となっており、公共交通の利用割合は5.6%と低い状況にあります。



※複数回答のため合計は100%を超える

図 町民の通院先

図 通院時の交通手段

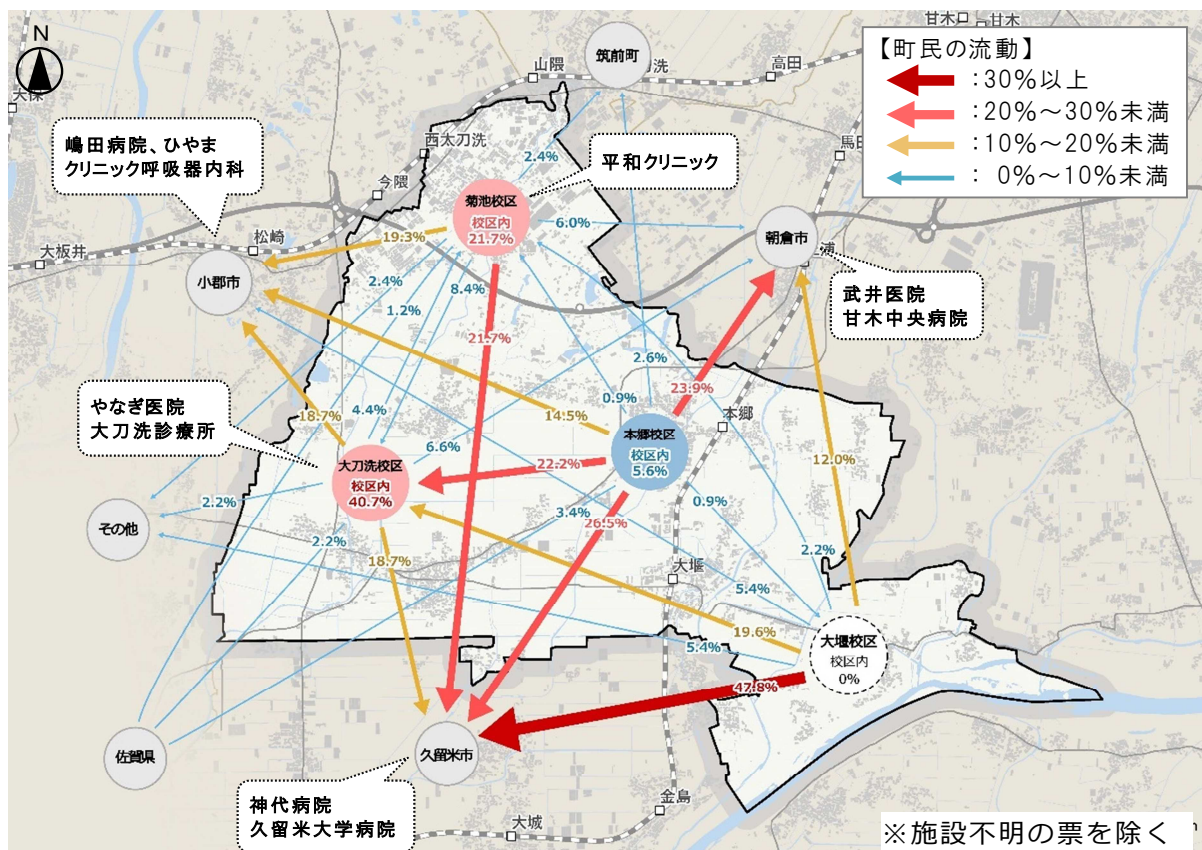


図 通院の移動

出典：町民アンケート調査
(図詳細は資料編 3-14 を参照)

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章 体制

(4) その他外出（趣味・遊び等）の特性

その他外出（趣味・遊び等）では、ゆめタウン久留米等が立地する久留米市（17.3%）が多く挙げられ、大堰・本郷・大刀洗それぞれの校区から流動が確認されます（各20%以上）。菊池校区は、イオン小郡店のある小郡市（18.2%）、久留米市（12.1%）や筑紫野市（10.6%）への移動となっています。

趣味・娯楽における外出時の交通手段は、自動車・バイク（53.1%）が主となっていますが、公共交通の利用は17.3%となっています（特に鉄道が多い）。

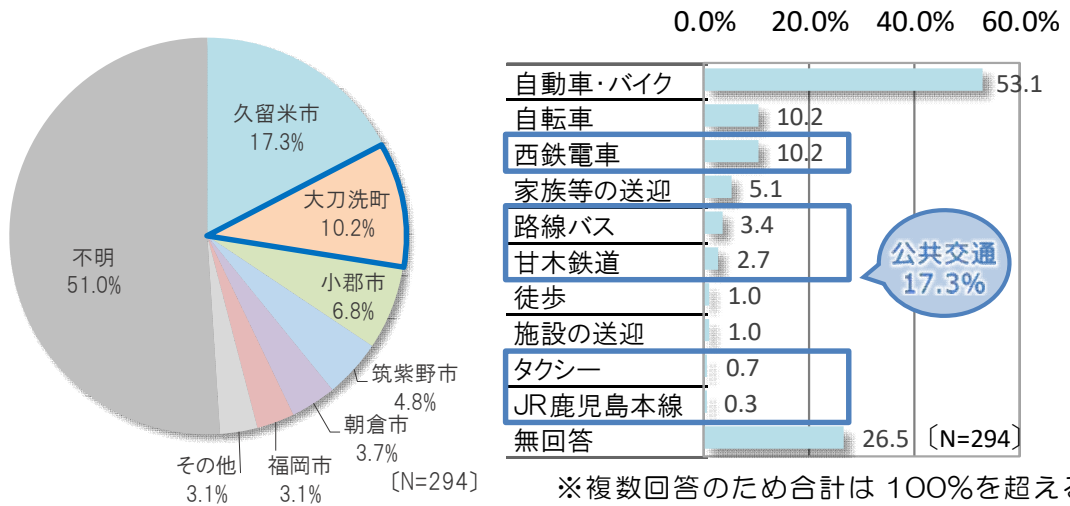


図 2 その他外出先

図 2 その他外出時の交通手段

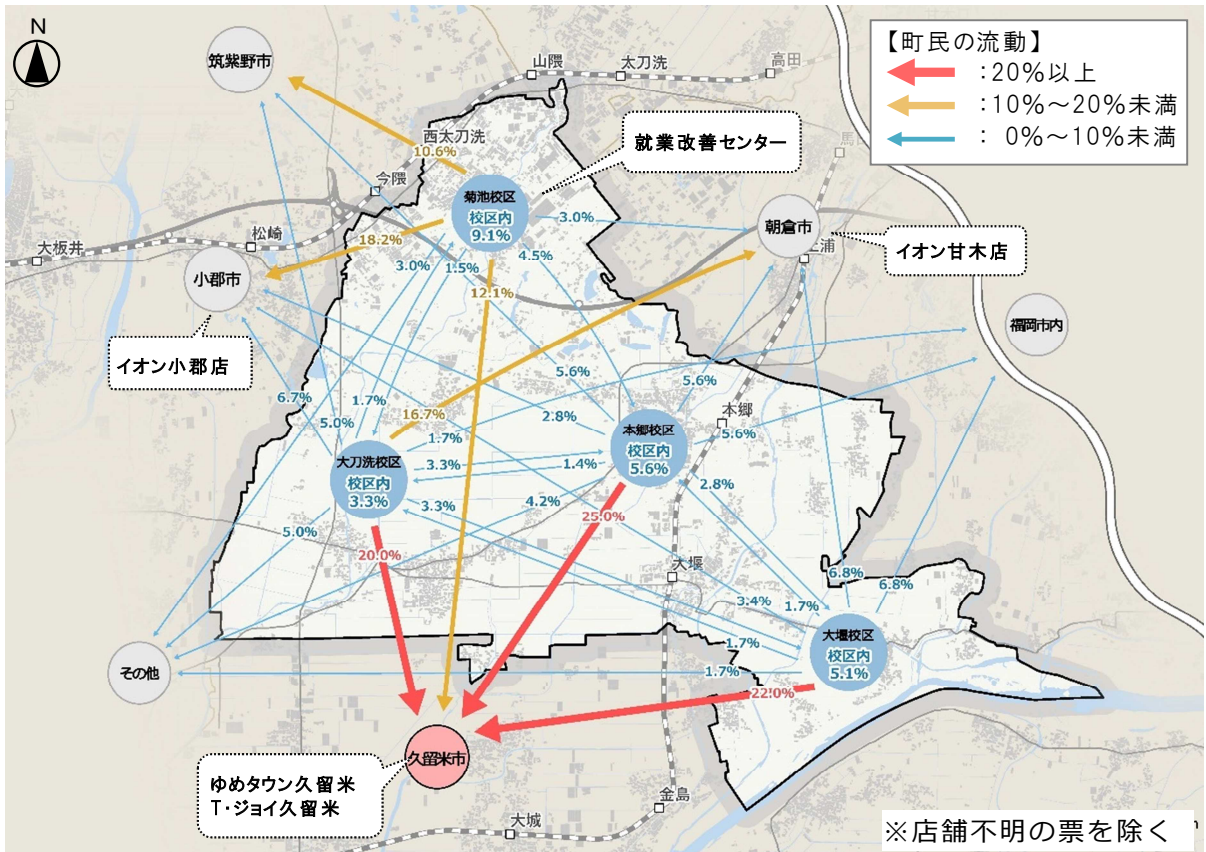


図 3 その他外出（趣味・遊び等）の移動

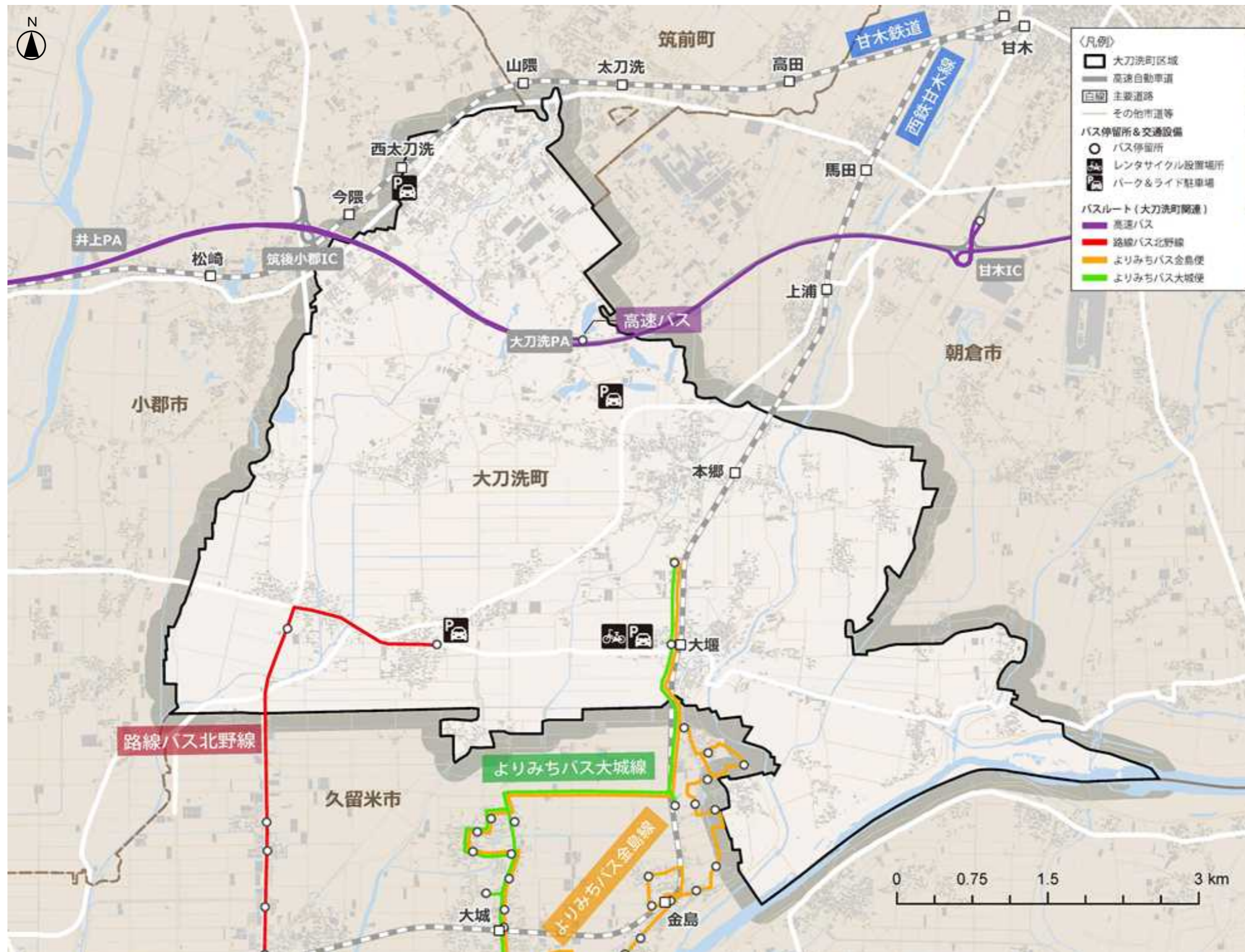
出典：町民アンケート調査

（図詳細は資料編 3-17 を参照）

2. 地域公共交通の現状

1 公共交通の運行状況

町内の公共交通は、福岡都市圏への広域移動などを担う鉄道（西鉄甘木線・甘木鉄道）や高速バス（ひた号）、久留米市方面の路線バス（路線バス北野線）やよりみちバス（久留米市）が運行しています。また、町外の一般タクシーが利用されるほか、町で提供するパーク＆ライド駐車場・レンタサイクルなど様々な取り組みが行われています。



○鉄道

分類	区間	最寄り駅	行先	運行便数
西鉄甘木線	宮の陣～甘木	大堰駅	宮の陣	39
			甘木	40
		本郷駅	宮の陣	39
			甘木	38
甘木鉄道	基山～甘木	西太刀洗駅	基山	42
			甘木	42

○路線バス

分類	区間	最寄りバス停	行先	運行便数
北野線	今村天主堂～北野・久留米	今村天主堂 ゆめマート前	西鉄久留米	12
			今村天主堂	11

※1 国庫幹線補助を活用
※2 平日の便数を標記

○高速バス

分類	区間	最寄りバス停	行先	運行便数
ひた号	日田～福岡	高速大刀洗	福岡	33
			日田	35

※平日の便数を標記

○よりみちバス（久留米市）

分類	運行経路	運行日	運行便数
金島線	・コスモすまいる北野～Aコープ大刀洗店 ・Aコープ大刀洗店～Aコープ大刀洗店・ドラッグコスモス北野店・プラザ善導寺	毎週 月・水・金	9
大城線	プラザ善導寺（大城ますかけセンター）～Aコープ大刀洗店		3

※標記以外にも地域主体の地域交通（大刀洗校区の巡回バス）や福祉有償旅客運送などの移動手段があります

図 公共交通の運行路線図

（図詳細は資料編 2-4～8 を参照）

2 公共交通の利用状況

(1) 鉄道（西鉄甘木線・甘木鉄道）

西鉄甘木線・甘木鉄道は、町内3駅のうち本郷駅の乗降客数が最も多く、次いで大堰駅が利用されていますが、平均乗降客数は年々減少傾向にあり、利用向上に向けた取り組みが必要です。町民の鉄道利用割合は30.6%であり、高校生の通学利用が最も多くなっています。移動先は久留米駅や小郡駅などが多い状況です。

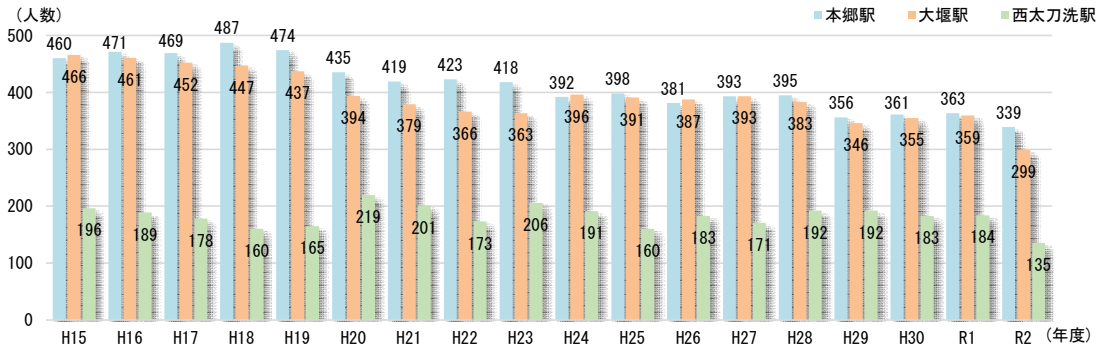


図 1日あたりの乗降客数の推移 出典：町統計資料

年代別	N	利用状況 (%)		
		利用する	利用しない	無回答
合計値	608	30.6	60.2	9.2
18歳以下	46		89.1	8.7
19~29歳	29	34.5	65.5	
30~39歳	44	29.5	68.2	2.3
40~49歳	78	37.2	61.5	1.3
50~59歳	66	28.8	68.2	3.0
60~64歳	41	19.5	78.0	2.5
65~69歳	52	13.5	80.8	5.7
70~74歳	83	25.3	63.9	10.8
75~79歳	49	24.5	65.3	10.2
80歳以上	99	24.2	50.5	25.3
無回答	21	9.5	52.4	38.1

図 鉄道の利用状況（年代別）

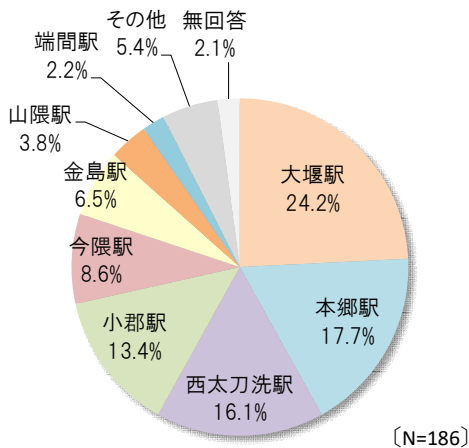


図 主な乗車駅

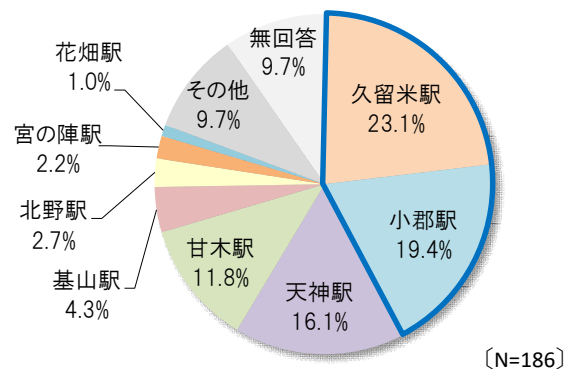


図 主な降車駅

出典：町民アンケート調査 (図詳細は資料編 3-20 を参照)

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策 1

施策 2

施策 3

施策 4

施策 5

施策 6

施策 7

施策 8

施策 9

第6章 体制

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

(2) 路線バス（北野線）

路線バスは2019年10月に北野線が延伸し、今村天主堂・ゆめマートバス停が新設されました。町内バス停の利用人数は2020年から減少傾向にあり、利用向上の取り組みが必要です（コロナ禍でR2年実績は路線全体で減収10百万円、収支率-35%*）。町民の路線バス利用割合は5.4%となっており、今村天主堂・ゆめマートバス停の沿線地区で利用されている状況です。

※九州運輸局公表の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）事業評価結果を参照

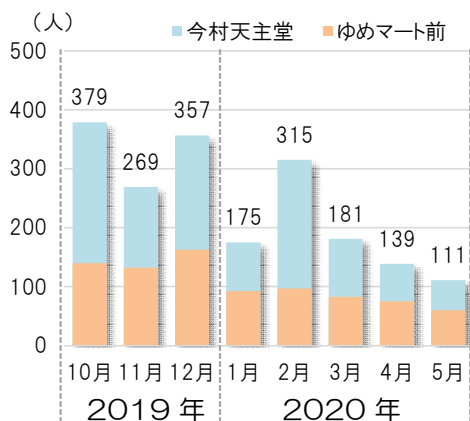


図 町内バス停の乗車人数

出典：町統計資料

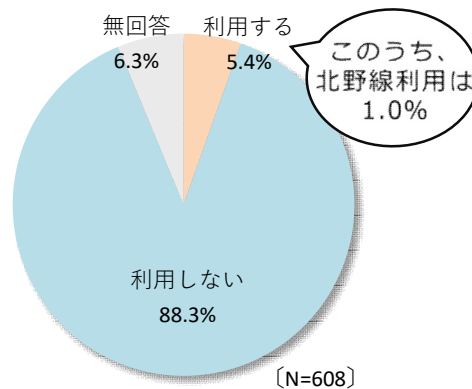


図 町民の路線バス利用割合

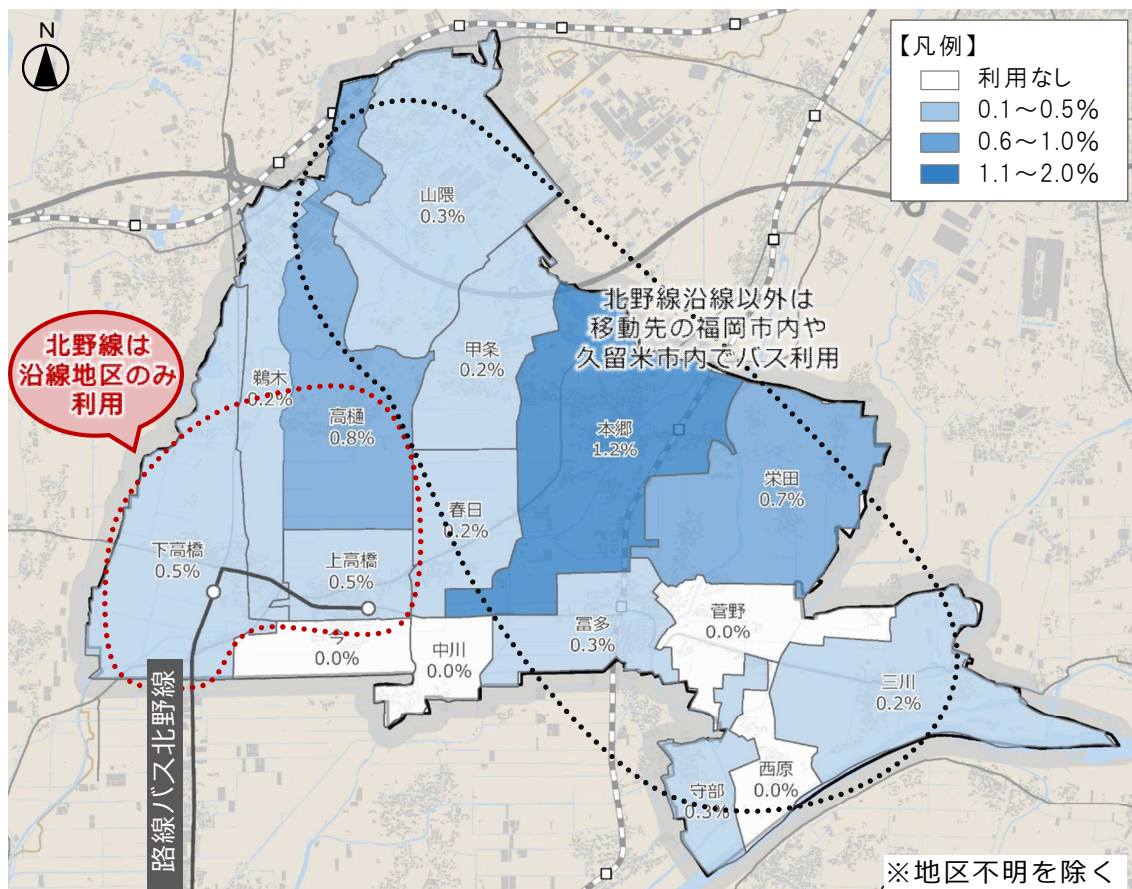


図 路線バスの利用状況（地区別）

出典：町民アンケート調査
（図詳細は資料編 3-24 を参照）

(3) 高速バス（福岡・福岡空港～日田）

高速大刀洗バス停からは高速バスひた号（福岡・福岡空港～日田）を利用でき、大板井（小郡市）や甘木高速バス停に移動できます。市民の高速バス利用割合は10.4%となっており、主に40代～60代前半（～64歳）の利用が多く、福岡空港や福岡都市圏に利用されています。

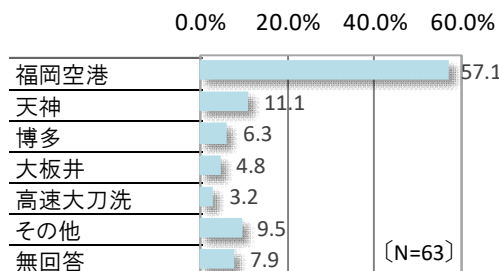


図 高速バスの利用目的地

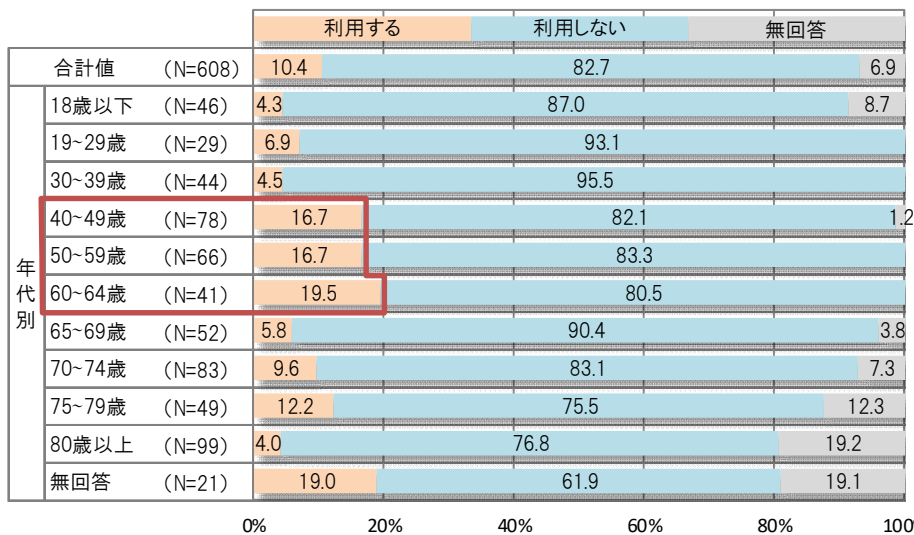


図 高速バスの利用状況（年代別）

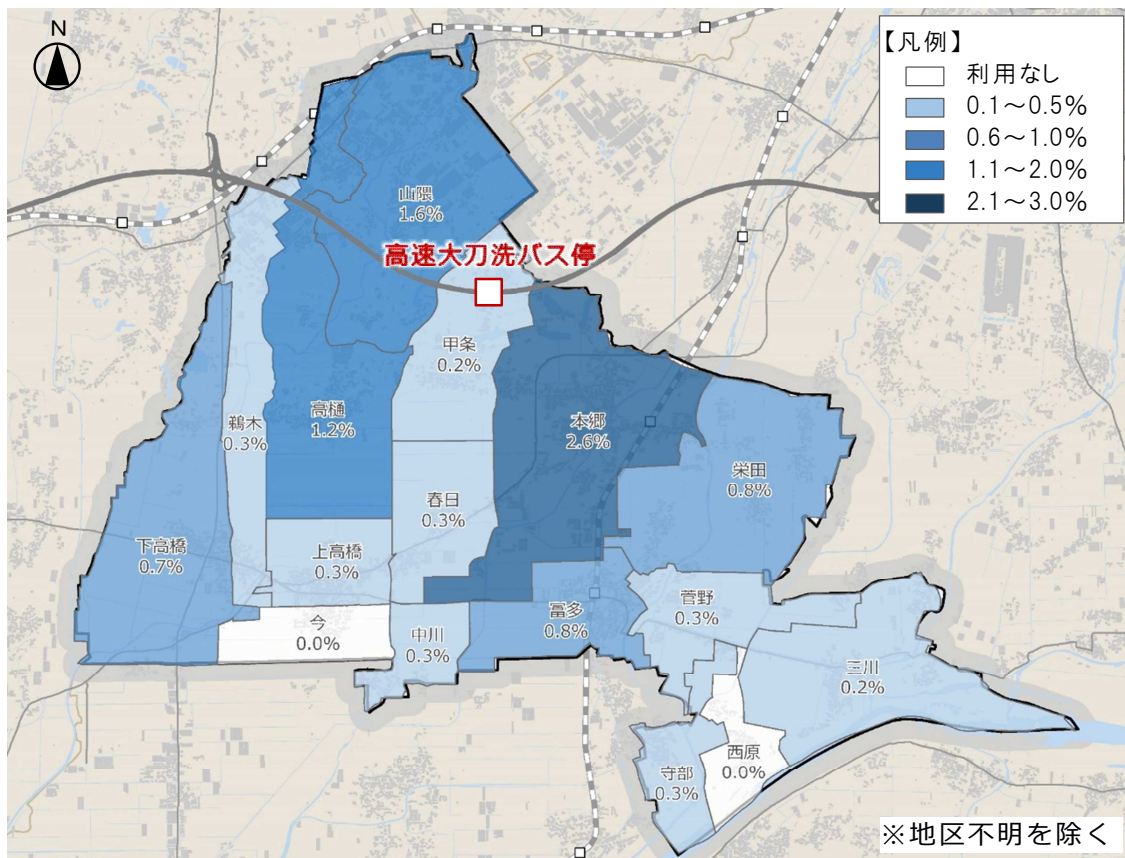


図 高速バスの利用状況（地区別）

出典：市民アンケート調査
（図詳細は資料編 3-24 を参照）

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

(4) 一般タクシー

一般タクシーは近隣市町村の事業所が運行しており、町民の利用割合は5.1%となっています。主に40代~60代前半(~64歳)や70歳以上の利用が確認でき、通院や小郡駅等の移動手段として機能しています。

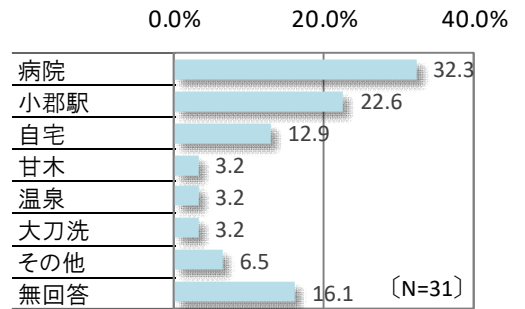


図 一般タクシーの利用目的地

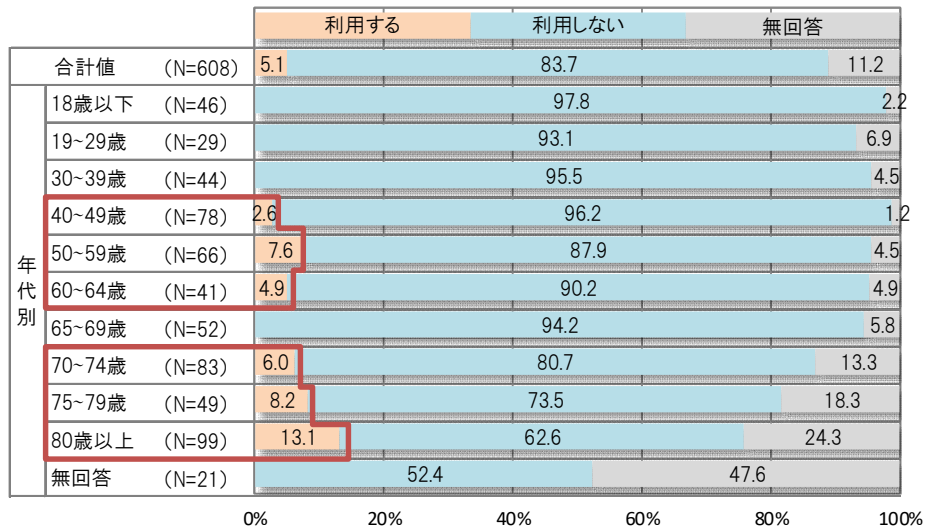


図 一般タクシーの利用状況（年代別）

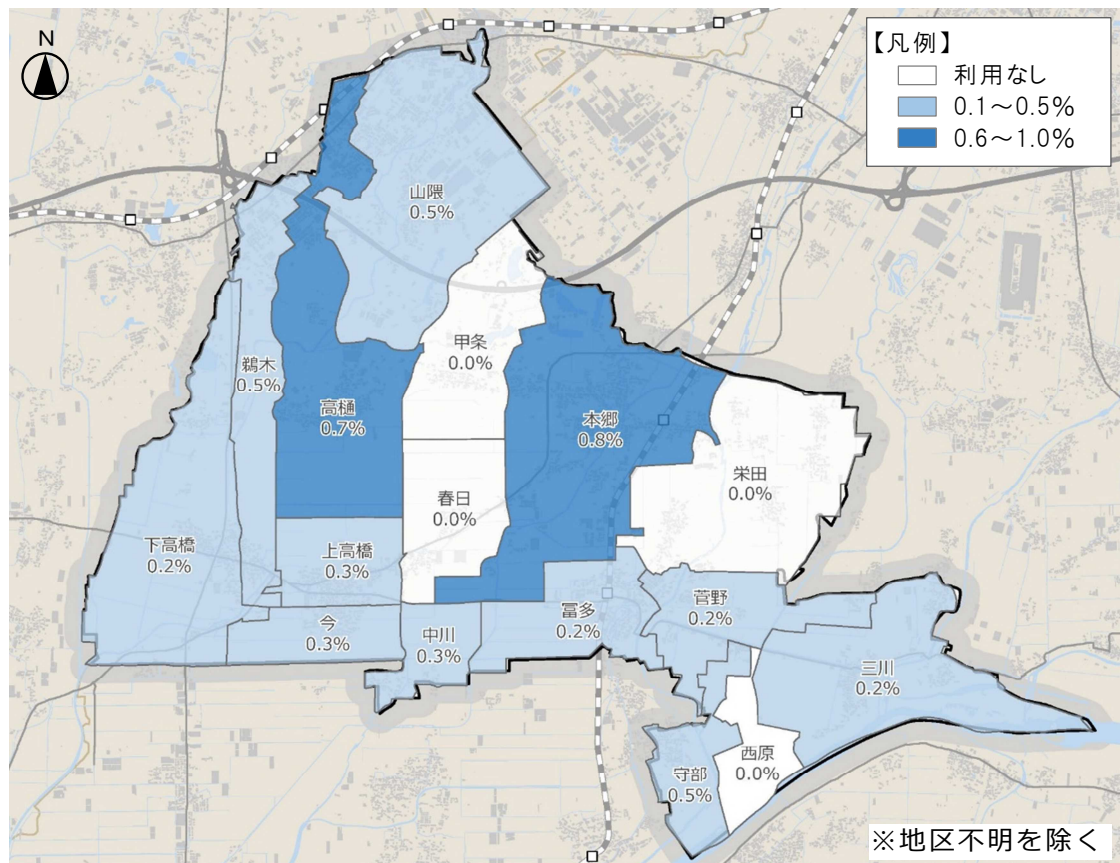


図 一般タクシーの利用状況（地区別）

出典：町民アンケート調査
（図詳細は資料編 3-22 を参照）

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

第6章 体制

3. これまでの取り組み状況

本町では、大刀洗町総合計画に基づき、既存公共交通の維持（利用促進）、町内の補完的な交通手段の創出検討に取り組んでいます。鉄道やバス等の公共交通利用を促進するパーク&ライド駐車場等の整備、町内の移動・観光等のためのレンタサイクル等の施策を積極的に展開するとともに、駅やバス停から離れた公共交通空白地の交通弱者を支援するため、たちあらい巡回バスの試験運行を実施しています。

施設整備等	広報啓発	社会実験
<ul style="list-style-type: none"> ■ 大堰駅のペイント活動 ■ パーク&ライド等の推進（駐車場・駐輪場の整備） ■ レンタサイクルの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広報紙による周知 ■ 枝豆収穫祭 ■ バス/鉄道フェスタ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ たちあらい巡回バスの試験運行 
<p>鉄道の利便性を高める</p>	<p>鉄道の利用促進を図る</p>	<p>公共交通空白地を支援する</p>

1 既存公共交通の利用促進

(1) パーク&ライドの駐車場及びキス&ライドの待機場の整備

鉄道・バスへの乗継利用を促進するパーク&ライド駐車場（町内4箇所）の整備や、西鉄甘木線の大堰駅・本郷駅においてキス&ライドの送迎車待機所の整備を行っています。

パーク&ライド：車を最寄り駅やバス停の周辺駐車場に停めて、電車に乗り換えて目的地へ向かう方法

キス&ライド：自宅から最寄り駅やバス停まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう方法



図 整備された送迎自動車待機所

(2) レンタサイクル事業

H30年度より、町内の観光資源や飲食店等を気軽にめぐり楽しむためのレンタサイクルを行い、大刀洗町役場の窓口で申請した方は無料で自転車を利用できます。

大刀洗サイクリング

場所	時間	対象
大刀洗町役場 市民協働窓口	休曜日の外 9時～17時	無料

電子ルコース

コース	所要時間
9 km コース	約10min
13 km コース	約20min

ポイント：#view #landscape #sightseeing #観光 #旅行 #大刀洗

図 レンタサイクル事業の案内

2 たちあらい巡回バスの試験運行

(1) 試験運行の実施状況

駅やバス停から離れた公共交通空白地の交通弱者を支援するため、令和2年度10月～11月、令和3年度にかけて、たちあらい巡回バスの試験運行（運賃無料）に取り組んでいます。

運行内容は、住民代表等を交えた地域検討会で利用状況や町民アンケート調査結果などを踏まえて検討しています。令和3年度は運行方法を変更しながら段階的に試験運行を行い、本格運行の適否について検討を進めています。

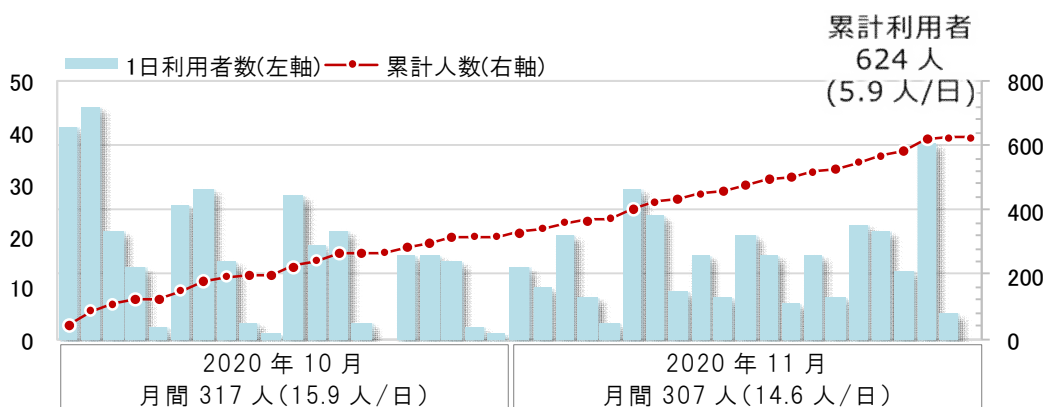
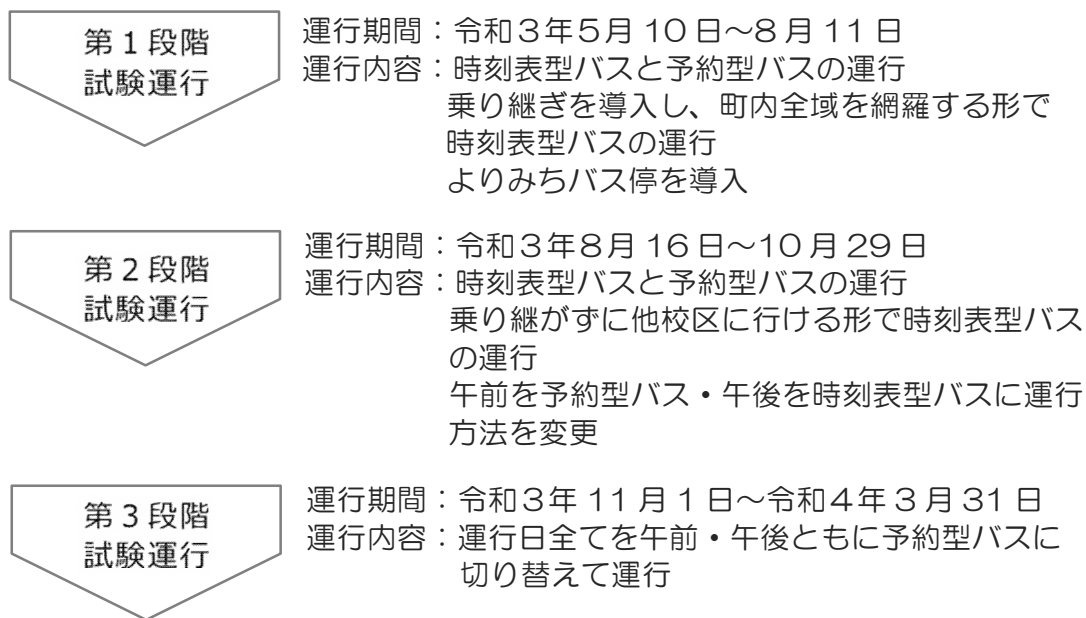


図 令和2年度試験運行の結果



令和4年度以降の本格運行の適否について検討

図 令和3年度の段階的な試験運行の流れ

(詳細は資料編 2-9～10 を参照)

(2) たちあらい巡回バスの利用状況

たちあらい巡回バスは、町民の約8割が認知しています。しかし、町民の利用割合は1.3%と少なく、利用しない理由には自家用車による移動が挙げられています（自家用車を中心とする生活）。

町民ニーズには、今後の運行希望に買い物時の移動支援が必要として確認されています。

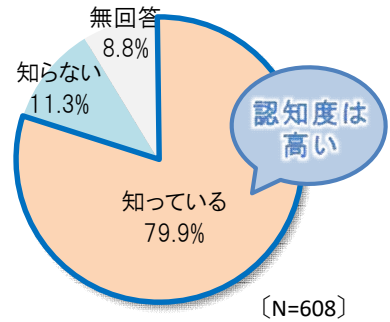


図 たちあらい巡回バスの認知度

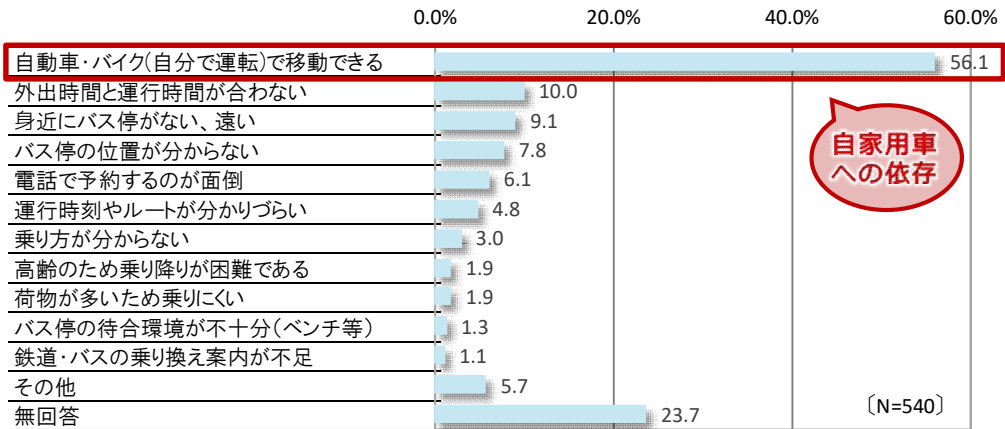
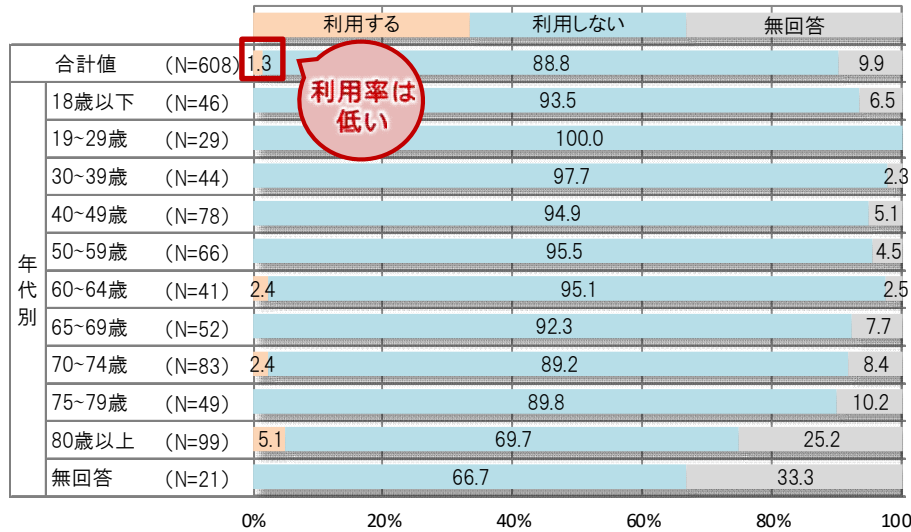


図 たちあらい巡回バスを利用しない理由

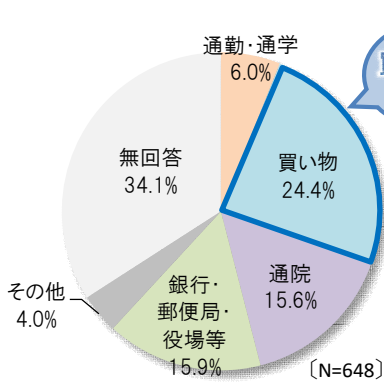


図 利用したい目的

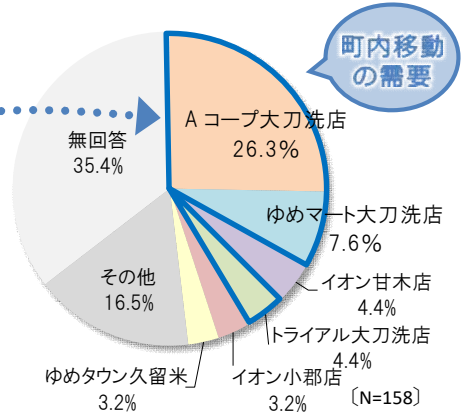


図 利用して行きたい買い物先
(図詳細は資料編 3-28~31 を参照)

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策 1

施策 2

施策 3

施策 4

施策 5

施策 6

施策 7

施策 8

施策 9

第6章 体制

3 補完的な交通サービスの取り組み内容

(1) 大刀洗校区巡回バスの実施

大刀洗町南部コミュニティーセンターの「地域づくり部会」が主体となり、大刀洗校区内に居住する町民の外出移動を支援しています。

校区内に15か所の乗降所を設け、ゆめマートや大刀洗診療所など、町民の利用頻度の高い施設へ無料で送迎しています（週3日運行）。



図 大刀洗校区巡回バス

(2) 福祉有償運送等の実施

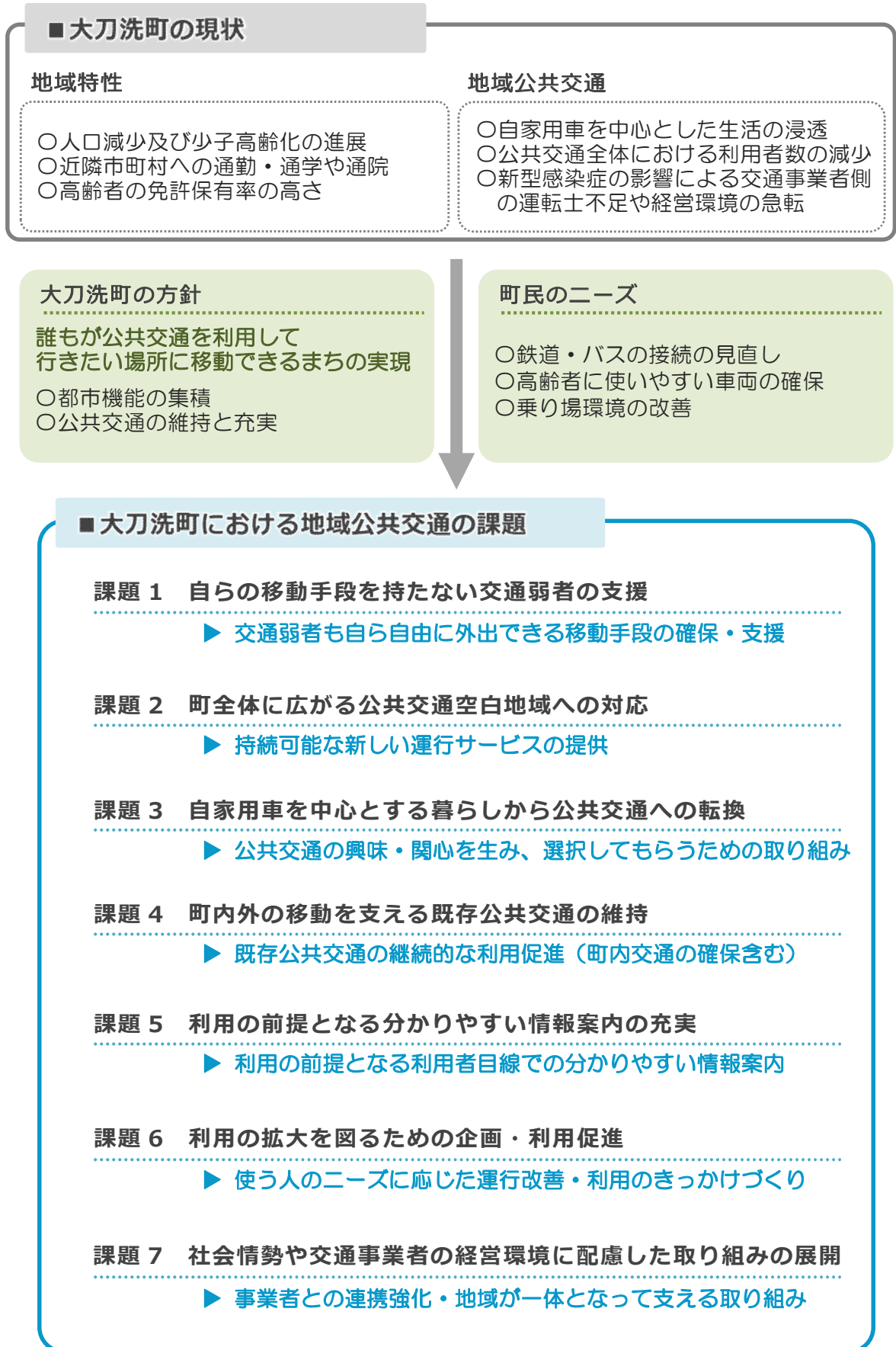
障がい者や介護が必要な高齢者など、自力で移動が困難な方に対して、タクシー料金の半額程度で送迎を行っています。また、社会福祉法人の各団体による高齢者を対象とした買い物先への無料送迎など、福祉面のサポートも実施しています。



図 送迎車両

出典：社会福祉法人 希望の丘

第3章 地域公共交通の課題



第1章
概要

第2章
現状

第3章
課題

第4章
方針

第5章
施策

施策 1

施策 2

施策 3

施策 4

施策 5

施策 6

施策 7

施策 8

施策 9

第6章
体制

1. 自らの移動手段を持たない交通弱者の支援

1 高齢者等の日常的な移動環境の整備

現状

- 本町では、日常的な自家用車の利用が浸透していますが、年齢層が上がるにつれ「家族等による送迎」の割合の増加が見られます。
- また、高齢者（65歳以上）の日常における移動範囲が減少する傾向にあるため、高齢者の外出への制約が伺えます。
- 町民全体の免許保有率が高い一方、女性の免許保有者（特に一人暮らしの女性など）の割合は比較的低く、高齢者以外にも自由に外出ができない方も存在していることが懸念されています。

課題

- 高齢社会への進展に伴い、自らの移動手段を持たない高齢者をはじめとする交通弱者が安心して生活できる移動手段の確保が必要です。

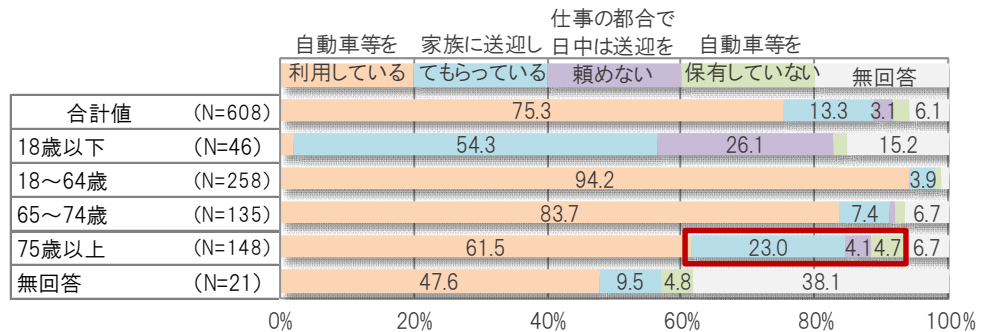


図 自動車の利用状況

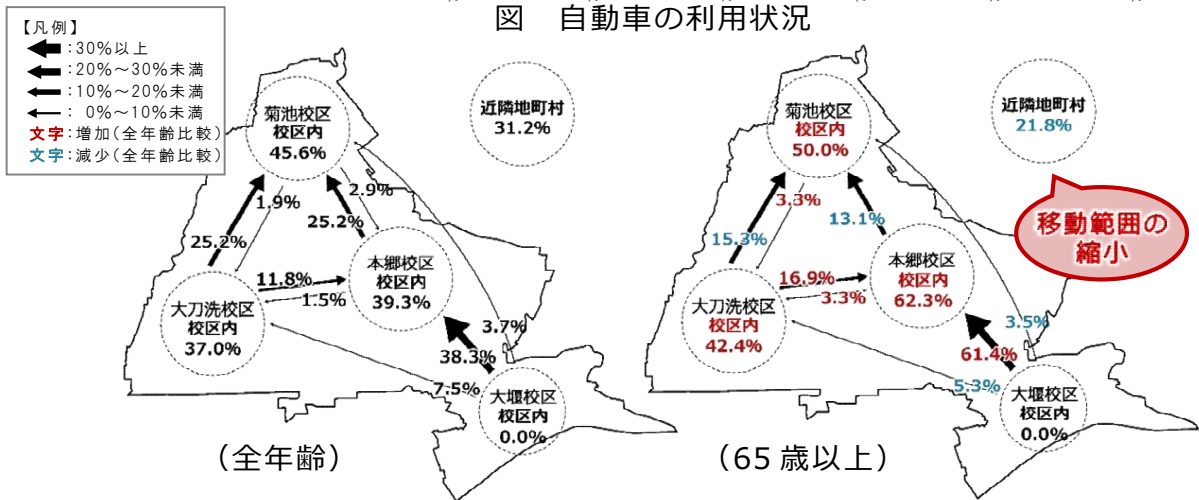


図 買い物における移動状況

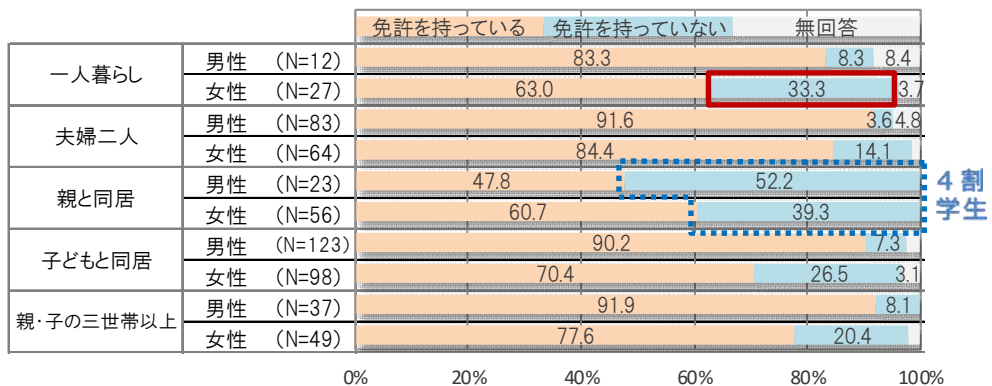


図 免許保有状況（家族構成別・性別）

出典：アンケート調査結果
（図詳細は資料編 3-28～31 を参照）

2 他者に頼らざるを得ない子どもの移動環境の充実

現状

- 18歳以下の通学先は朝倉市や久留米市、小郡市、福岡市など多岐にわたり、駅・バス停まで自転車や家族等の送迎により移動し乗り換えて通学している方が多い状況です。
- 駅・バス停まで送迎している割合は16.4%で、公共交通がないことや子どもの負担軽減・安全確保を送迎する理由としています。しかし、送迎している世帯の40%は負担を感じており、そのうち27%は公共交通があれば送迎をやめたい意志を持っています。

課題

- 本町が目指す快適で安心して暮らせる定住環境の実現に向けて、子育て世代の負担軽減につながる駅等への送迎交通の支援は重要な取り組みであり、自らの移動手段を持たない子どもが自由に使える公共交通の確保が必要です。

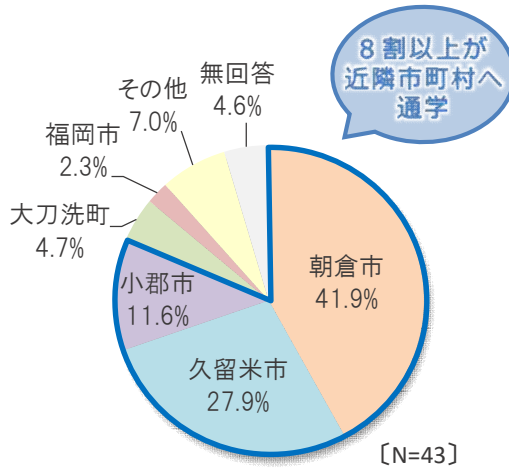


図 18歳以下の主な通学先

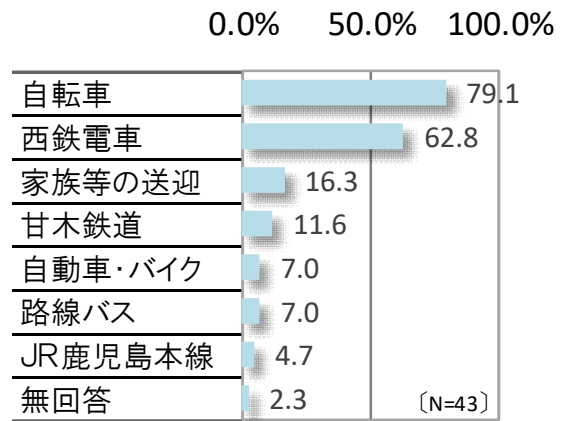


図 18歳以下の主な移動手段

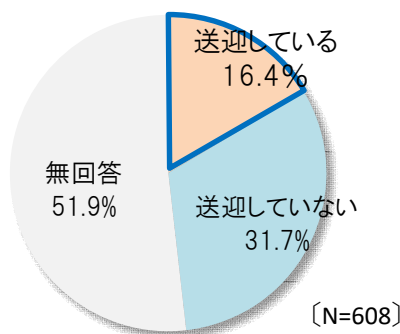


図 駅・バス停までの送迎状況

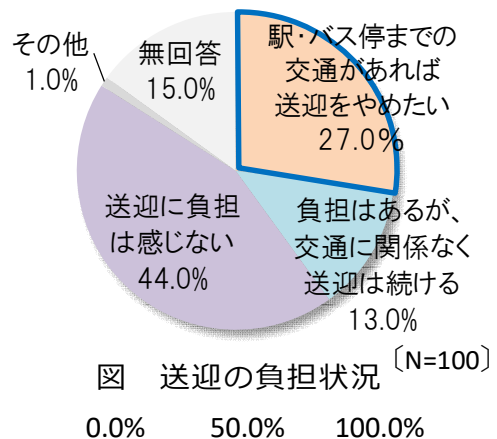


図 送迎の負担状況

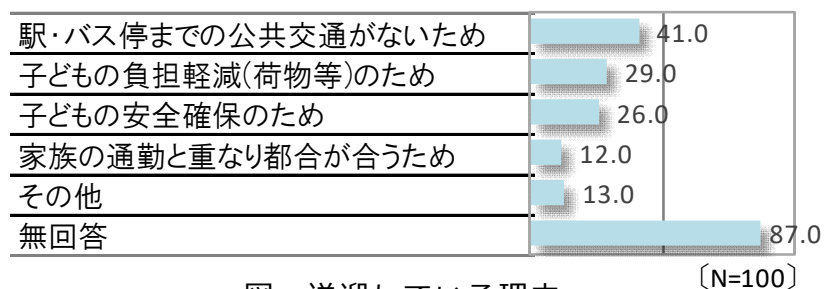


図 送迎している理由

出典：アンケート調査結果
(図詳細は資料編 3-32~33 を参照)

第3章 地域公共交通の課題

2. 町全域に広がる公共交通空白地域への対応

- 現状**
- 駅やバス停から居住地が離れている公共交通空白地は、町の25.8%を占めており、全域に広がっています。
 - 特に公共交通空白地に多く該当する大刀洗校区では、公共交通の利用割合が低い実態があり、利用しない理由に「身近にバス停がない、遠い」といった公共交通を利用できない物理的な問題も挙げられています。

- 課題**
- 将来にわたって住み慣れた大刀洗町で安心・快適に暮らしていくために、駅やバス停から離れた公共交通空白地の解消（自宅周辺から利用できる公共交通サービスの充実）が必要です。

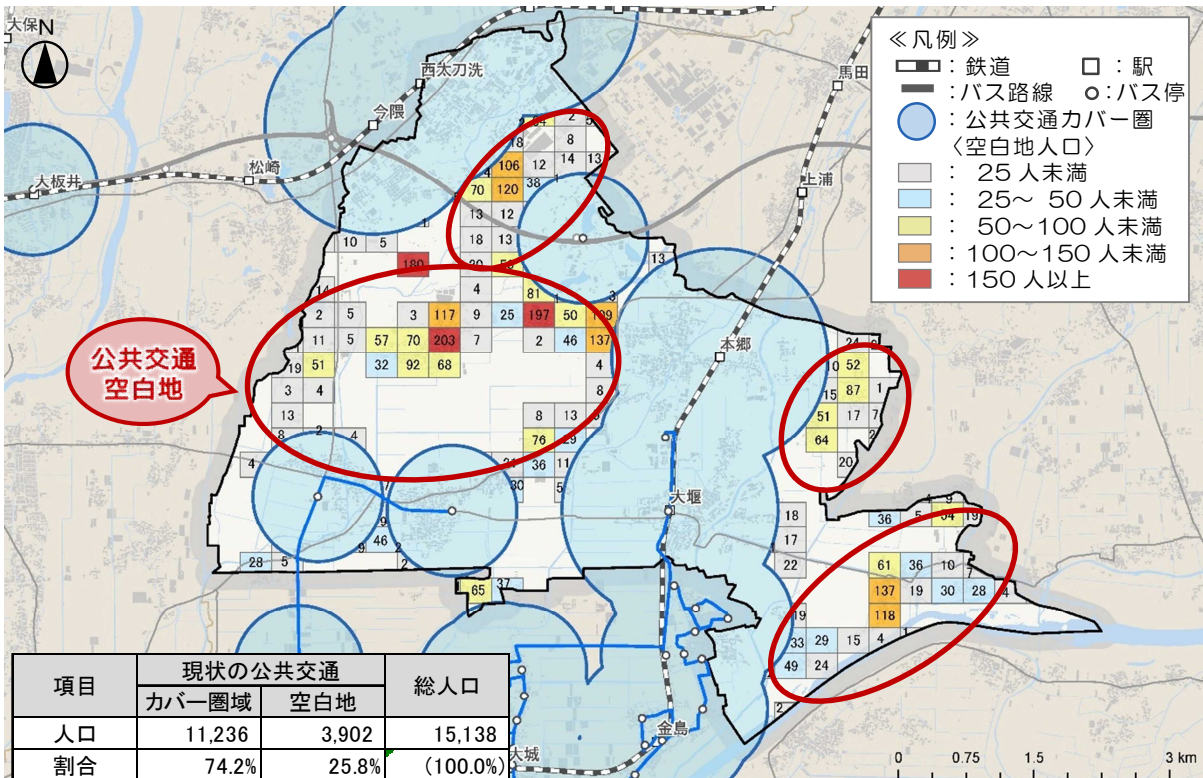
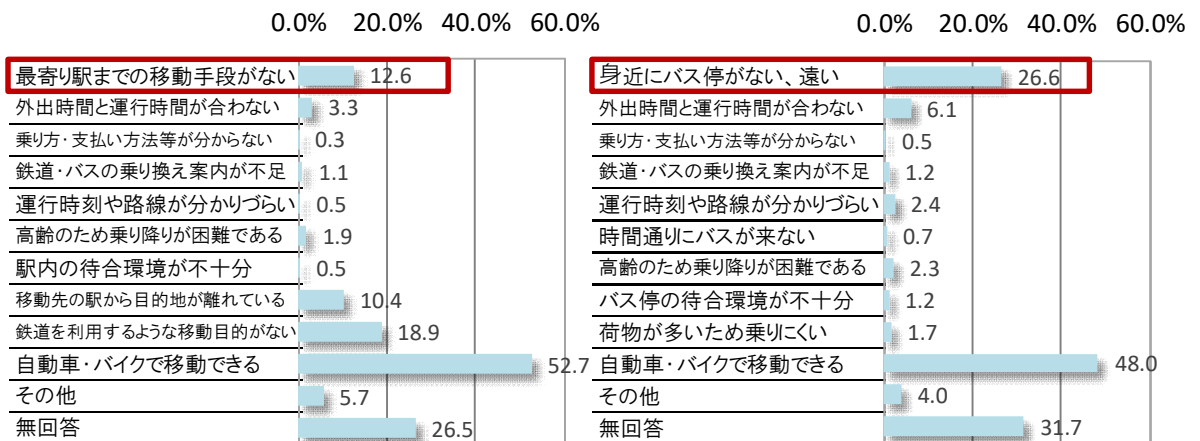


図 町内の公共交通カバー圏域（公共交通空白地）

出典：H27 国勢調査メッシュ



出典：アンケート調査結果

(図詳細は資料編 2-2, 資料編 3-21, 25 を参照)

【参考：交通空白地の考え方】

交通空白地とは、居住地から歩いて利用できる範囲に駅やバス停がない区域を「公共交通空白地」と呼び、本計画においては、大刀洗町人口ビジョン（H27.12）に準じて、徒歩圏を設定しています。

本町には、鉄道や路線バス等の公共交通が運行するものの、駅・バス停から離れた公共交通空白地が広範囲に存在しています。

自家用車の利用を前提とした暮らしが定着する中、将来の運転への不安をもつ高齢者など、日常的な移動手段を持たない交通弱者等の対策が急務となっています。

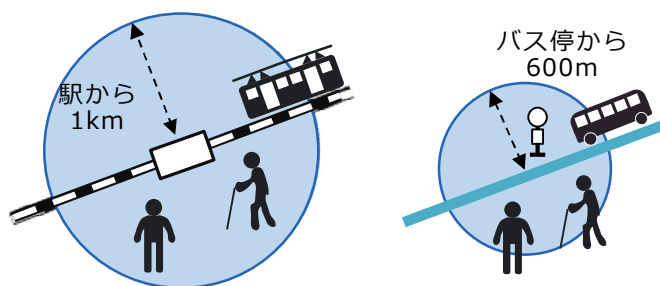


図 公共交通カバー圏域の考え方

【大刀洗町人口ビジョン（H27.12）】

公共交通空白地の抽出は、国勢調査地域メッシュ（約 500m）のうち、人口が1人以上のメッシュ（以下、居住地メッシュという）を対象としています。居住地メッシュの中心が鉄道駅、バス停からの一定距離圏に含まれない、かつ、区域運行エリアに含まれない場合、当該メッシュを「公共交通空白地」として抽出します。

なお、この場合の一定距離圏については、各団体から各様の設定に関する考え方が示されていますが、ここでは、国土交通省「交通の諸問題に関する検討会」等において公表されている条件4の考え方に準拠することとしています。

表 距離圏の設定及び考え方

--

3. 自家用車を中心とする暮らしから公共交通への転換

現状

- 本町は自家用車を使って暮らす習慣が定着しており、全体の7割以上は自家用車や家族等の送迎での移動に依存している状況です。
- 県内では、高齢者における免許返納者数の増加が見られている中、本町の免許保有者（70歳以上）において、「現在返納する意思はない」と考える方のうち25.9%は「運転に不安はあるが、生活のために必要」と回答し、運転への不安を持ちながら自家用車を手放せない生活実態が確認されています。
- 意見では、「将来必要と考える」との回答が9.8%あるものの、自家用車利用に依存しており、サービス向上と合わせて行動転換を促す必要があります。

課題

- 自家用車での移動や家族等の送迎に依存する町民が利用できる公共交通を整備したうえで、自家用車を利用する暮らしから公共交通を利用する暮らしを選択してもらうための取り組み（意識醸成）が必要です。

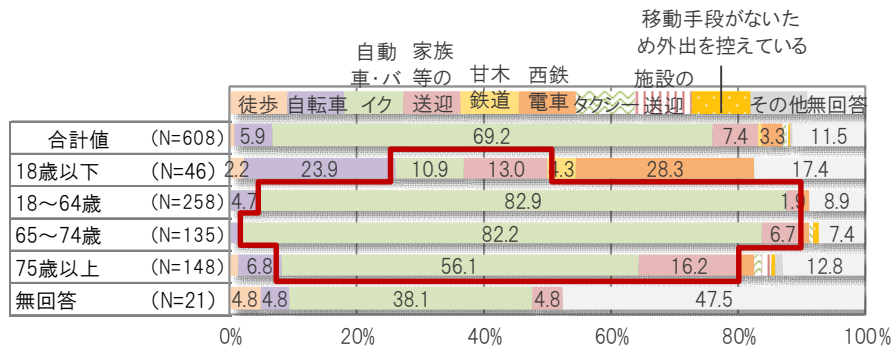


図 代表交通手段（年代別）

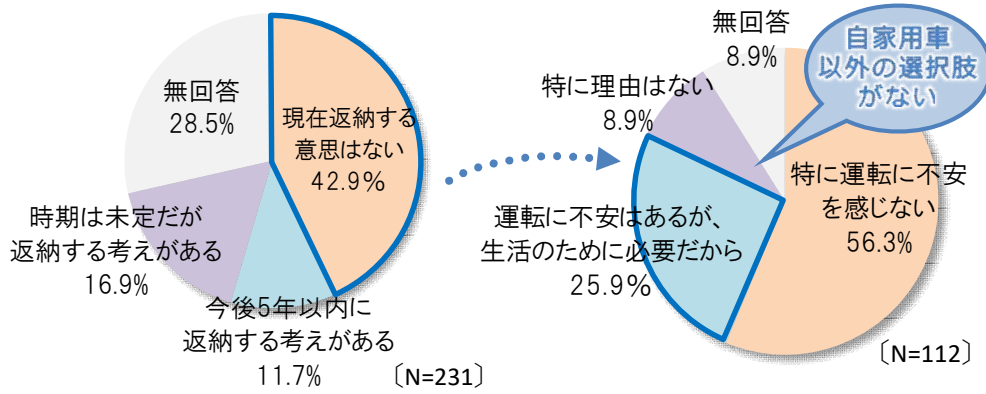


図 免許返納の考え（70歳以上） 図 運転免許を返納しない理由

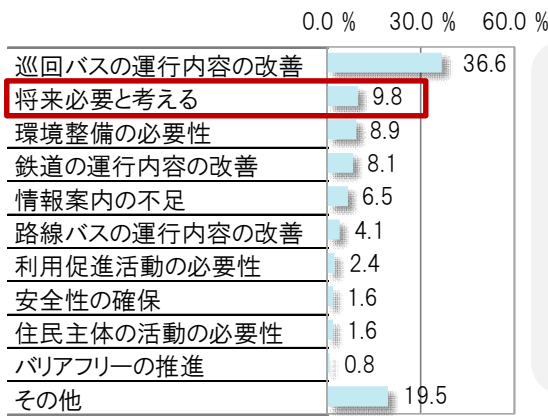


図 公共交通についての意見 (N=123)

〈抜粋意見〉

- 今は車を自分で運転して移動できるが、数年先は公共交通に頼ることになる(70代)
- 車の運転ができなくなった時は必ず必要になる(60代)
- いつ免許返納するかわからないが、近所のお年寄りの方を見ているとやはり公共交通のことも考えないと思う(70代)

出典：アンケート調査結果
(図詳細は資料編 3-3,6 を参照)

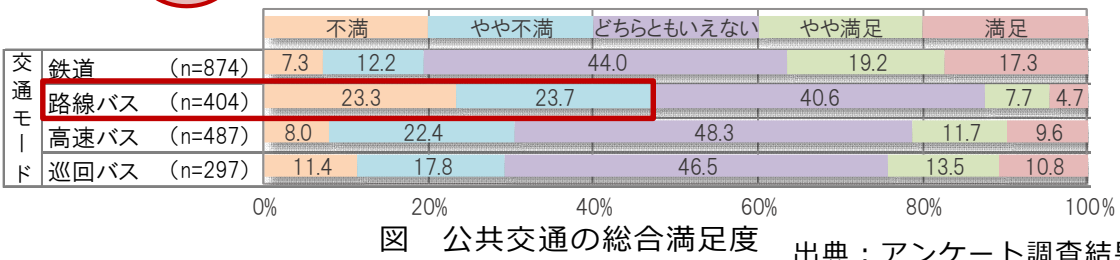
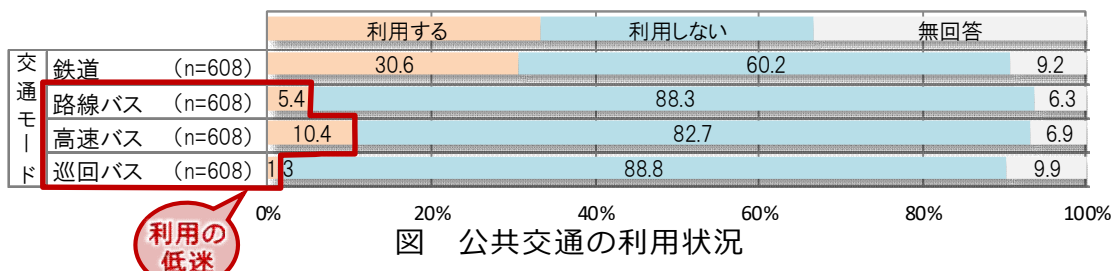
4. 町内外の移動を支える既存公共交通の維持

現状

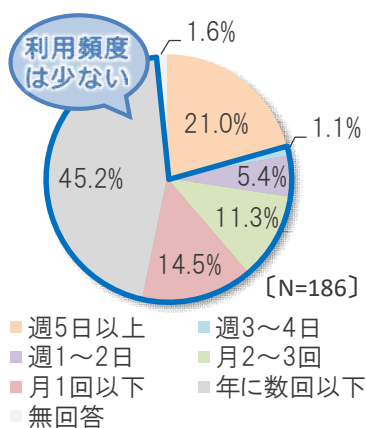
- 本町の公共交通利用者は年々減少しており、近年運行を再開した路線バスや試験運行中の巡回バスの利用は低い状況です。特に、路線バスの満足度においては、「不満足（やや不満足）」が47.0%と多く見られています。
- 本町に住む通勤・通学者のうち約65%（不詳除く）が町外に通勤・通学していることから、移動手段として鉄道の利用が比較的多く見られますが、日常の移動手段としての利用はあまり見られていない状況です。

課題

- 通勤・通学手段の一つとなっている西鉄甘木線・甘木鉄道や路線バス北野線などは、本町にとって近隣市町村を結ぶ重要な役割を果たしており、町民に広く利用される基幹的な公共交通として維持に取り組む必要があります。



【就業者・通学者】
 総数 8053人
 町内 2775人 (35.2%)
 町外 5118人 (64.8%)
 不詳 160人



出典：アンケート調査結果

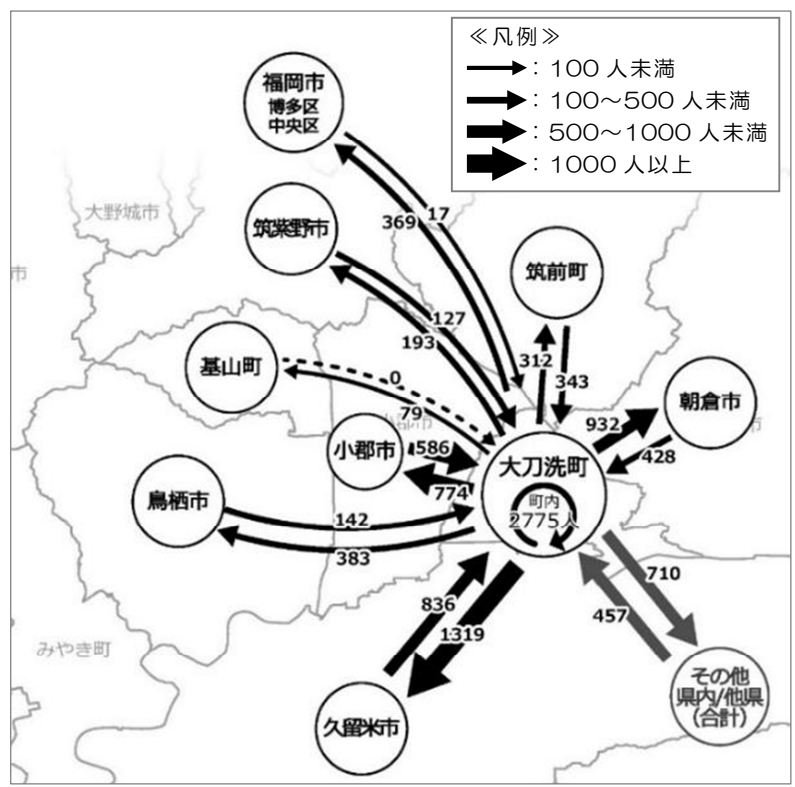


図 通勤・通学者の移動状況 出典：H27 国勢調査 (図詳細は資料編 3-20,24,26,28,36~37 を参照)

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

第6章 体制

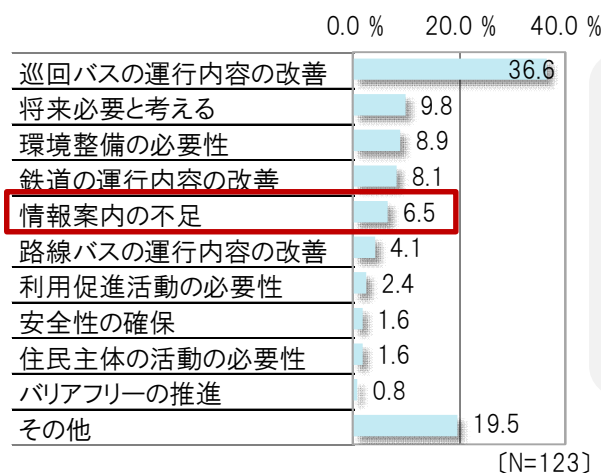
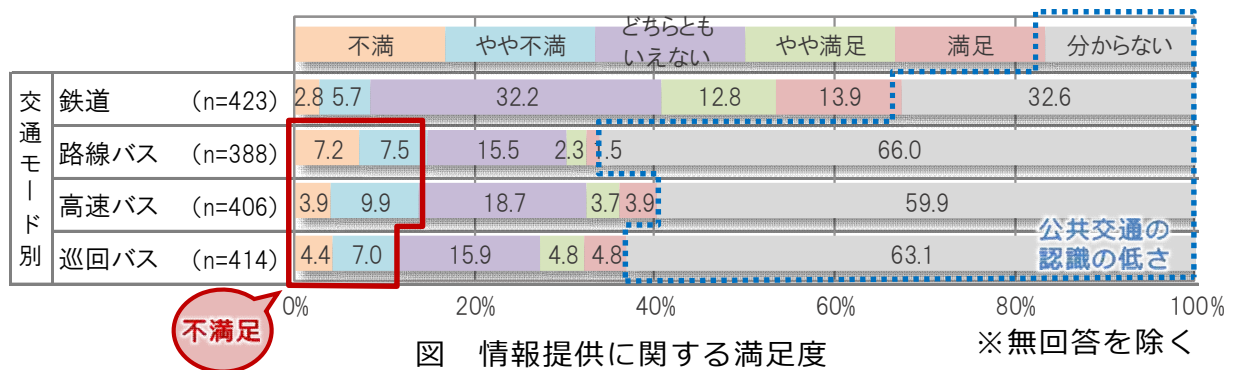
5. 利用の前提となるわかりやすい情報案内の充実

現状

- 鉄道や高速バス、路線バス、たちあらい巡回バス等の運行内容・利用方法等は個々の運行事業者から情報発信されており、情報の探しにくさ・分かりづらさは利用を妨げるハードルの一つとなります。
- 町民意向のうち、情報提供に関する満足度では路線バス・高速バス・たちあらい巡回バスで不満足割合（3～4割）が比較的高く見られ、情報案内が不十分な状況（分かりづらさ）が懸念されます。
- また、全交通モードにおいて「どちらともいえない」や「分からない」といった回答が約半数みられ、前提として公共交通について十分に認識されていないことが伺えます。
- 町民の公共交通への意見として、「情報案内の不足（6.5%）」が挙げられており、町内を運行している公共交通や巡回バスといった移動手段の周知不足により、利用の妨げにつながっている現状となっています。

課題

- “公共交通の利用方法がわからない”ことは利用を妨げるハードルの一つであり、公共交通のサービスを利用してもらうための前提として、利用者目線からみたわかりやすい情報案内の充実が必要です。



〈公共交通の情報発信に関する住民意見〉

- アンケートを回答する中で知らなかった事が多くあり、インターネットで調べた。まずは大刀洗町の公共交通に関する情報をもっと発信した方が良いと感じた(19～29 歳)
- 紙の時刻表がなくなったのが残念(80 代)
- 巡回バスのことは知らなかった。もっとアピールが必要ではないか(80 代)

図 公共交通についての意見（再掲）

出典：アンケート調査結果

(図詳細は資料編 3-36～37 を参照)

6. 利用の拡大を図るための企画と利用促進

現状

- 本町では、鉄道や路線バス、高速バスといった既存の公共交通における日常利用が少なく、サービスを維持するためには利用の拡大が必要です。利用しない理由に挙げられる、「駅までが遠い」や「路線に行きたい目的地がない」などの改良を図るなど、利用者ニーズに寄り添った運行の重要性が伺えます。
- 公共交通の利用向上を図るには、乗り場環境の改善や利便性の向上、利用促進（広報・PR等）など、現状よりも公共交通を利用しやすくする工夫が求められます。特に本町は高齢ドライバーの割合が高いことから、免許返納特典を含め、返納後に公共交通利用を促す仕組みが重要です。
- 公共交通を将来に持続させるには、地域の人々に広く利用されることが前提であり、利用者が友人・隣人等を誘い合わせて利用するよう意識する等、公共交通を維持するためにできる行動を促す意識醸成の取り組みが必要です。

課題

- 公共交通の主要なターゲットとなる学生や高齢者などを対象に、使いやすさを向上する運行の改善、公共交通への興味・関心を持ってもらうための企画など、潜在的な利用者が使うきっかけを生み出す取り組みが必要です。

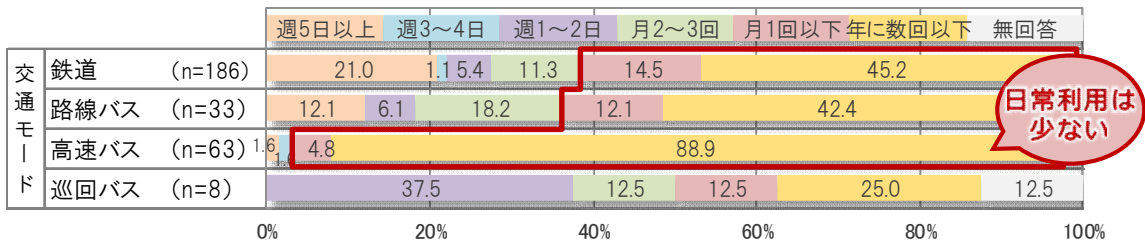


図 公共交通の利用頻度

〈公共交通を利用しない住民意見〉

- 駅までが遠い（鉄道）
- 乗り方がわからない（路線バス）
- 路線に行きたい目的地がない（路線バス）
- 存在を知らなかった（高速バス）

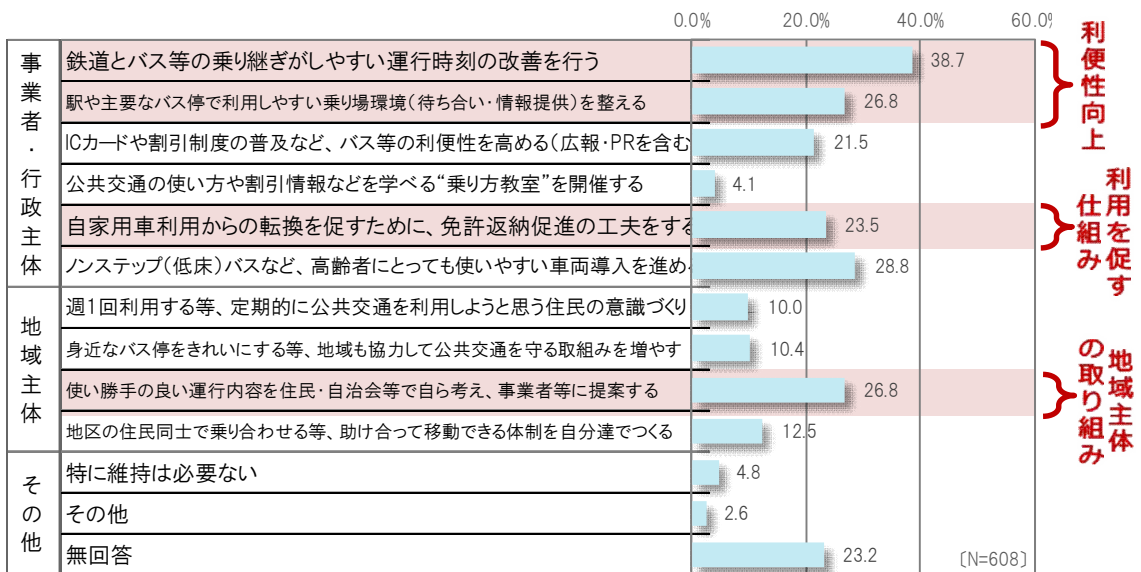


図 公共交通の維持・利用向上のための考え

出典：アンケート調査結果

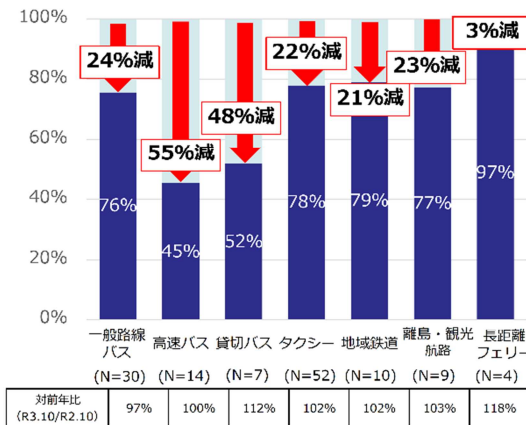
(図詳細は資料編 3-20,24,26,29.42 を参照)

第3章 地域公共交通の課題

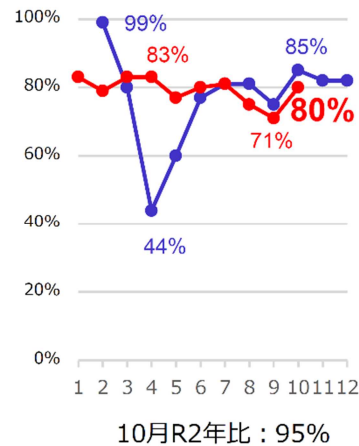
7. 社会情勢や交通事業者の経営環境に配慮した取り組みの展開

- 現状**
- 近年、全国的にSDGsや環境負荷など社会的な取り組みが行われており、2020年には新型コロナウイルス感染症の拡大防止対策など、社会情勢を配慮した公共交通のあり方が求められています。
 - 鉄道や路線バス等は国・県や市町村の財政負担により維持されています。人口減少の本格化や自家用車依存の浸透などにより、特に乗合バス事業やタクシー事業の利用者数は減少が続き、収支赤字が増大しています。
 - 事業者側の運転士不足や車両の老朽化等が深刻化し、サービス提供者側の事情により実現できる公共交通サービスの選択肢が限られている状況です。
- 課題**
- 公共交通サービスの持続的な提供を実現するため、交通事業者とより密接に連携して事業の持続できる形を調整するとともに、町民や商業・医療施設等の多様な地域関係者が一体となって公共交通を支える取り組みが必要です。

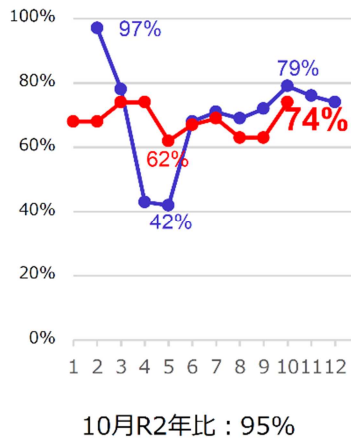
令和3年10月の運送収入
(対R1年同月比)



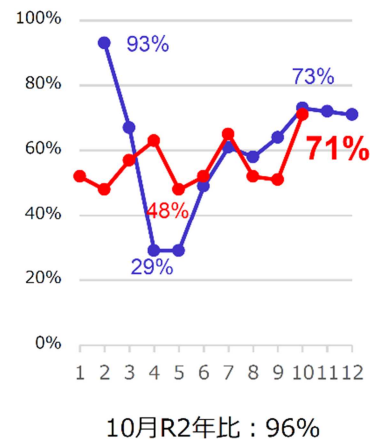
鉄軌道の輸送人員の推移
(青線：対R2年/R1年同月比)
(赤線：対R3年/R1年同月比)



バスの輸送人員の推移
(青線：対R2年/R1年同月比)
(赤線：対R3年/R1年同月比)



タクシーの輸送人員の推移
(青線：対R2年/R1年同月比)
(赤線：対R3年/R1年同月比)



※ 運送収入の対象期間は、令和3年10月1日～10月31日（貸切バスの輸送人員のみ、同期間の実働率の対R1年比）。減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。
 ※ 運送収入の「地域鉄道」は、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線（JR九州/西日本鉄道等は含まれない）。
 ※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の公表したデータから）修正が生じている場合がある。

出典：九州運輸局令和3年12月発表資料

第4章 地域公共交通の基本的な方針

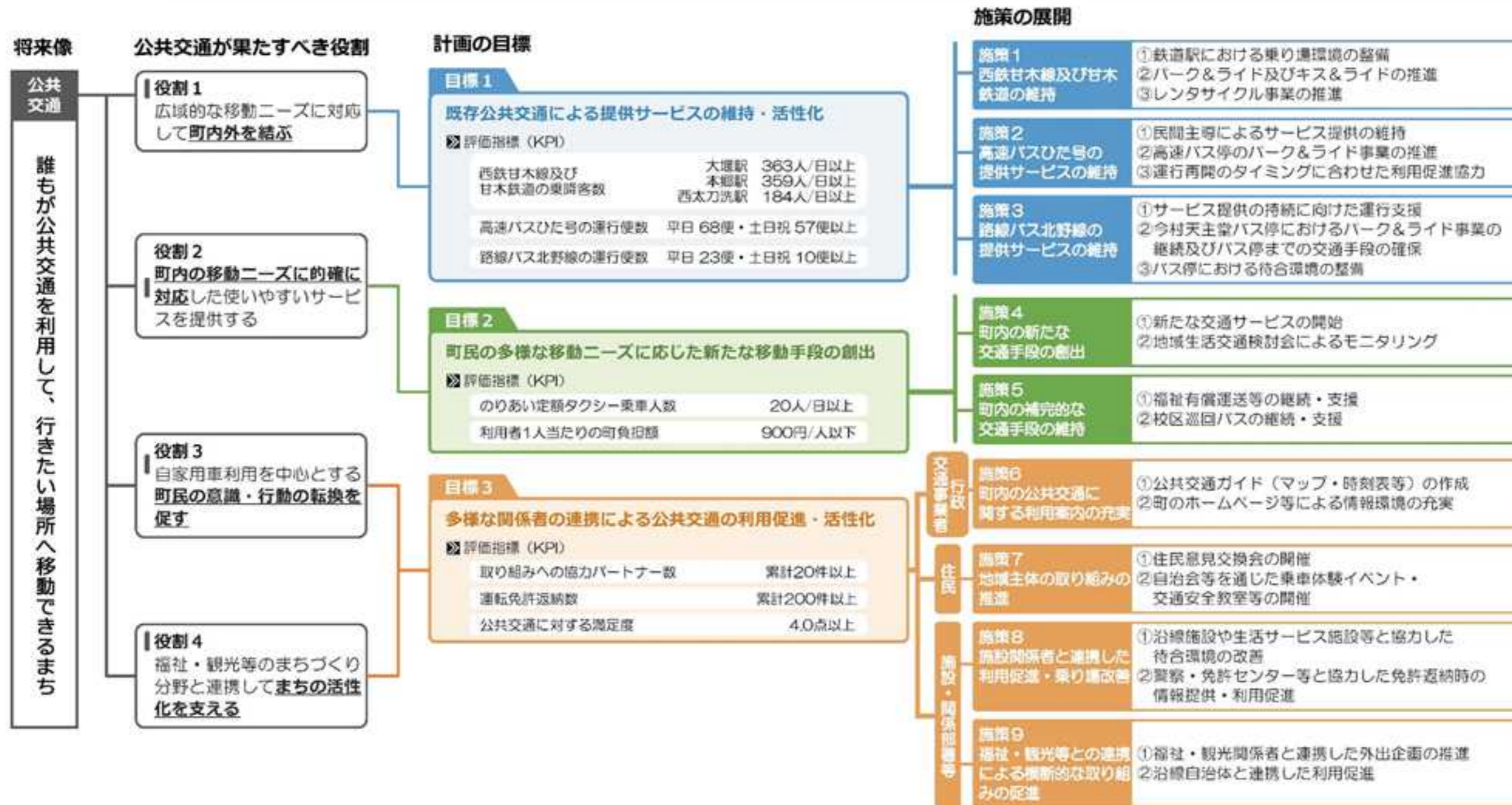
■計画の基本構成

本計画の基本的な方針や具体的事業などの計画は以下に示す4段階で構成し、まちの将来像、将来像を実現するための公共交通の役割、計画の目標、目標を達成するための施策（施策スケジュールを含む）について定めます。



まちが目指す将来像	総合計画・公共交通分野の方針「誰もが公共交通を利用して、行きたい場所へ移動できるまち」
公共交通が果たすべき役割	上位計画・関連計画（まちづくり方針）により、公共交通に求められる役割を定めます（以下に示す4つの役割）
計画の目標	将来像の実現に向けた公共交通の役割を踏まえ、地域公共交通計画の目標（取り組みの指針）を定めます
目標達成のための施策	計画の目標を達成するための施策及び実施主体を定めます

■取り組みの方向性



1. 基本的な考え方

地域公共交通活性化再生法に基づく計画として、持続可能な公共交通サービスの実現に向けた取り組みを効果的に進めていくには、本町が目指す公共交通サービスの姿（将来像）を具体化することが重要となります。活性化再生法に定められる基本方針を踏まえながら、持続可能な地域公共交通の活性化・再生に取り組むうえでの指針（基本的な考え方）を定め、各種施策を推進していきます。

1 町民を含む地域関係者との連携

公共交通は“多くの人々に利用される”ことを前提とした「まち全体を支える仕組み」であり、公共交通は利用者があるはじめて成り立つ移動手段です。しかしながら、本町では便利な自家用車の利用に依存した生活が浸透し、町民の公共交通利用に対する意識は低くなっています。このまま自動車を優先とした生活が浸透し続けると公共交通サービスの存続は厳しい状況に陥り、自動車を運転できない高齢者や子どもなどの公共交通を必要とする人にとって不自由な生活環境がまち全体に生じてしまう恐れがあります。

将来にわたって持続可能な公共交通サービスとしていくには、取り組みの中心となる公共交通事業者や行政だけでなく、利用者である町民、施設関係者や他分野の関連団体・部署といった地域の関係者が協力して“地域全体で公共交通を支えていく”取り組みが重要です。町民は日常生活等で積極的に公共交通を利用する、施設関係者や関連団体等と公共交通が相互に連携して利用促進を進めるといった取り組みを施策に反映し、関係者それぞれの役割（できること）を果たしていくことを目指します。

主体	役割（それぞれができること）
町民	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者としての公共交通機関の積極的な利用 ○大刀洗町などが行う公共交通施策への参画（協力） 〈総合計画の目標〉月に1回以上は鉄道やバスを利用する
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○安全かつ便利な公共交通サービスの質の向上 （安全な運行、利用状況・ニーズの収集、運行サービスの改善） ○公共交通サービスの利用を容易にするための情報の提供・充実 ○公共交通サービスの積極的な利用促進
大刀洗町	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通施策に係る関係者との密接な連携（連絡調整） ○公共交通サービスの積極的な利用の促進・啓発 ○公共交通に関するニーズ等の収集、関係者との共有・提案 ○公共交通サービスを維持するための運行支援
施設関係者	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通に係る地域関係者として、公共交通機関の積極的な利用 ○施設・イベント等と公共交通の相互連携による利用促進（協力）
他分野の 関連団体・部署	

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策 1

施策 2

施策 3

施策 4

施策 5

施策 6

施策 7

施策 8

施策 9

第6章 体制

2 本町が目指すまちづくりと一体性の確保

将来のまちづくりにおいては、人口減少・高齢社会の進展等により生活サービス施設や公共交通機関の撤退といった生活利便性の低下などが懸念され、本町が属する筑後都市圏の都市計画では“持続可能な都市づくり”を推進しています。将来的な財政縮小や社会保障費の増大等が見込まれるなかで、都市機能や居住機能の集約、拠点間を結ぶ公共交通軸の形成を図り、「多様な世代が便利な場所で暮らせる質の高い都市づくり」を目指しています（コンパクトなまちづくり）。

持続可能な都市づくりの実現に向けて、将来のまちづくりと公共交通サービスが相互に役割を果たすよう広域的なまちづくりと調和した一体的な公共交通サービスの実現を目指します（まちづくり方針を踏まえたネットワークは次頁参照）。

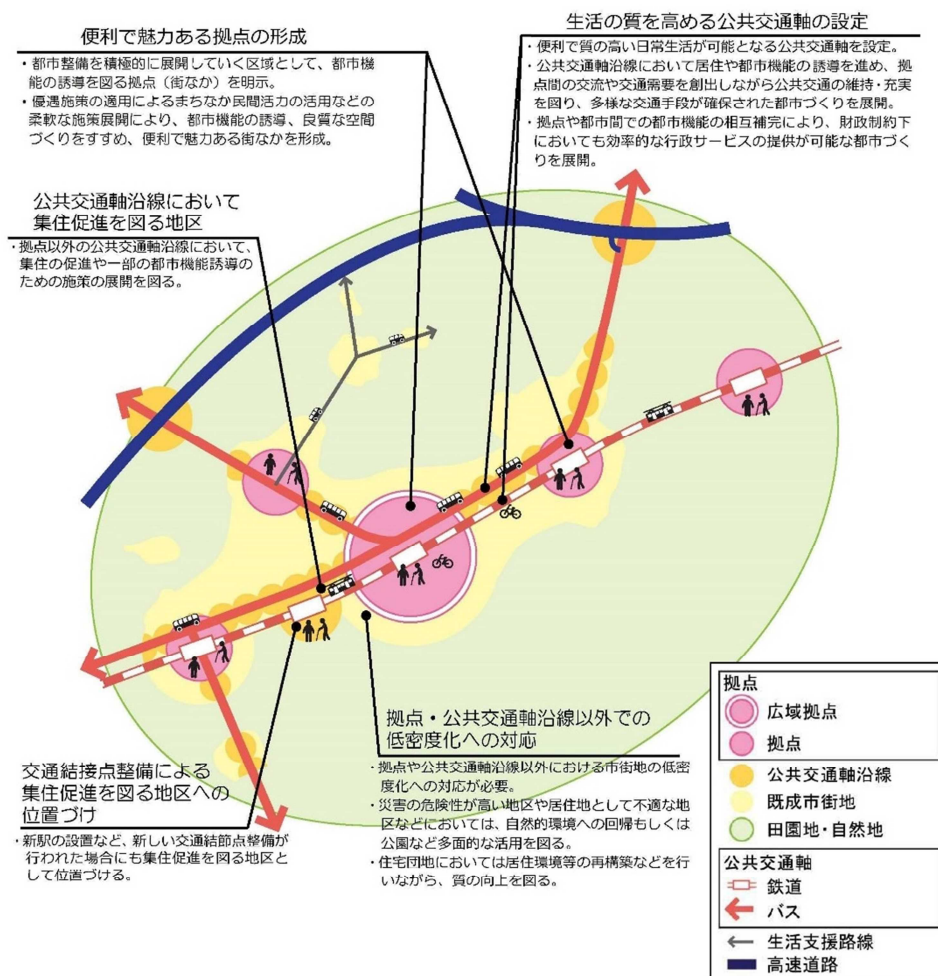


図 集約型の都市づくりのイメージ

出典：福岡県都市計画基本方針

3 地域全体を見渡したネットワークの確保

前述したまちづくり方針を踏まえ、地域全体を見通した公共交通サービスの将来像を定めます。町民の外出行動では町内外に跨る通勤通学等の移動が多く、既存公共交通の維持を図ります。また、町内に広がる公共交通空白地（町内の居住地）から最寄り生活拠点・交通結節点（まちづくり方針の拠点・市街地）に移動しやすい公共交通サービスを確保することで、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を送ることができる環境の実現を目指します。

現状のネットワーク

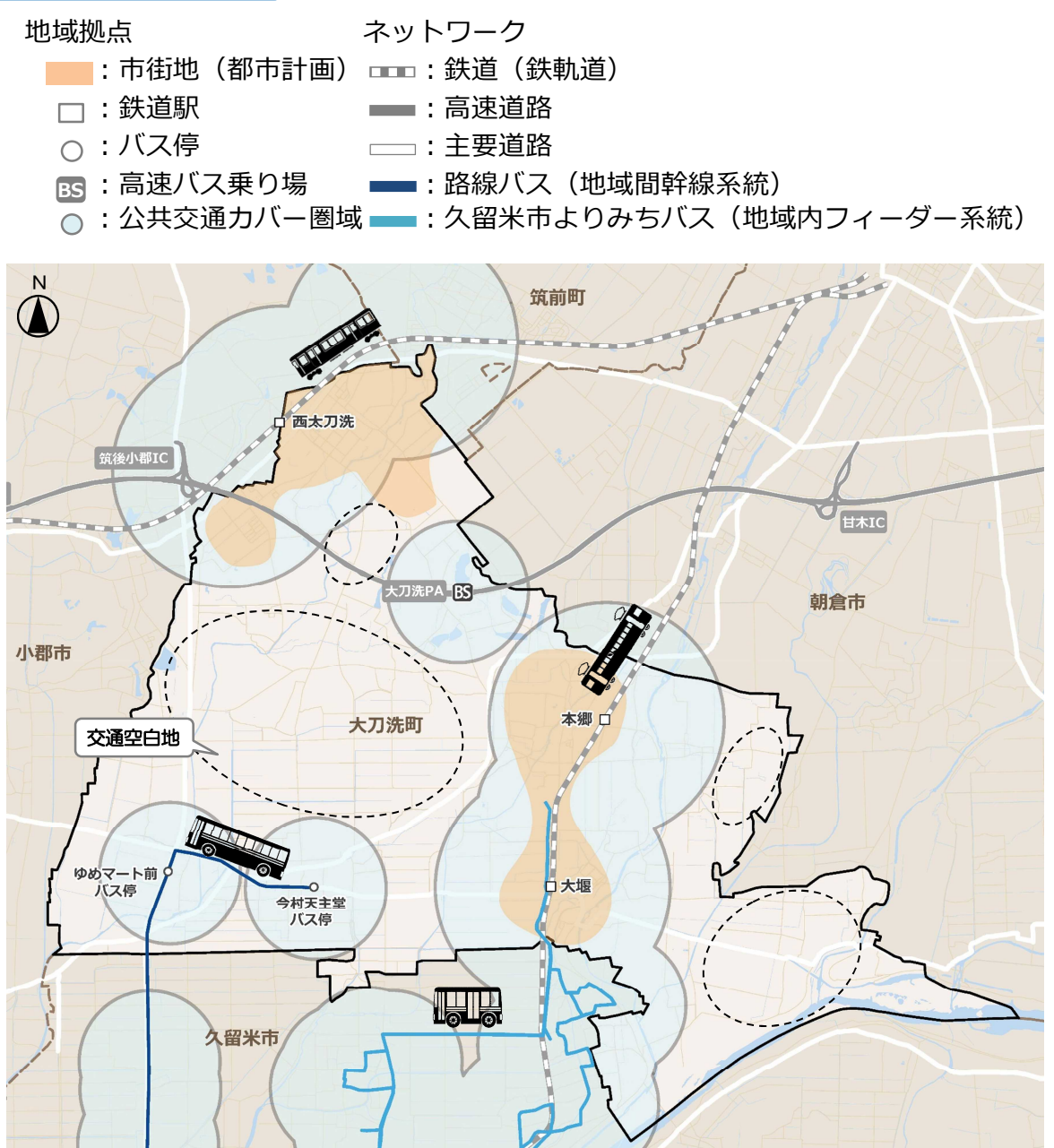


図 現状ネットワーク図

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章 体制

将来ネットワーク（目指すべき公共交通サービスの姿）

◆近隣市町村と連携した公共交通サービスの維持

本町では、日常的な外出における町外への流動が多く、将来にわたり町民の移動を担う公共交通を支えるため、近隣市町村と協力した公共交通サービスの維持・存続を目指します。

◆町内移動環境の整備

近隣のタクシーや福祉有償運送などの既存交通手段を活用しながら、公共交通空白地を含む町内の居住地から生活拠点・交通結節点に移動しやすい環境を整備し、誰もが公共交通を利用して、行きたい場所へ移動できるまちの実現を目指します。

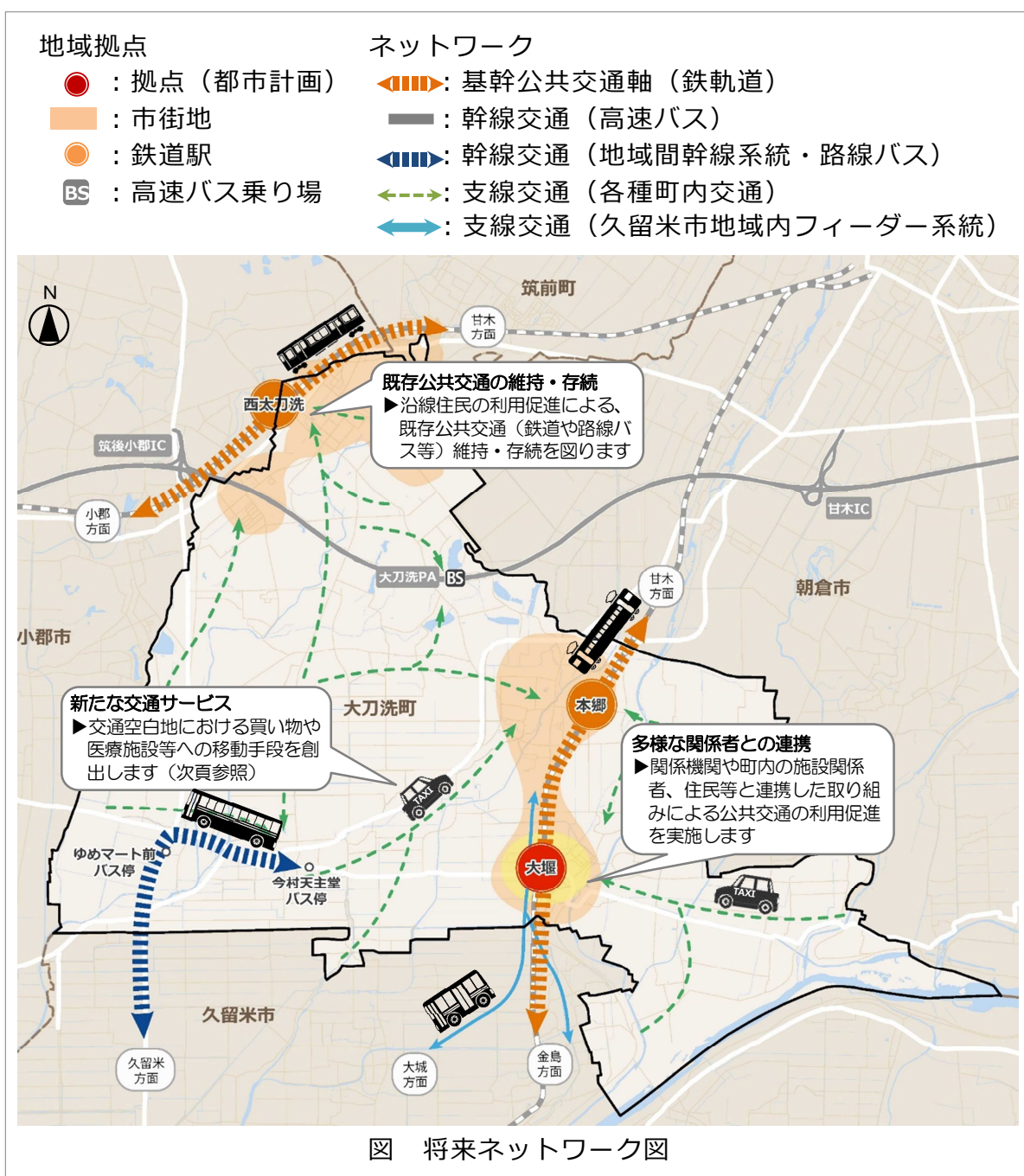


図 将来ネットワーク図

4 新たな交通サービスのあり方

町民の多様な移動ニーズにあった望ましい新たな交通サービスを確保するため、試験運行や地域検討会など町が一体となった取り組みを進めていきます。

第1章 概要
 第2章 現状
 第3章 課題
 第4章 方針
 第5章 施策
 施策1
 施策2
 施策3
 施策4
 施策5
 施策6
 施策7
 施策8
 施策9
 第6章 体制

目的

- 買い物や通院など、日常生活で移動できる環境の整備
- 駅やバス停までの移動を支えるサービスの確保

試験運行

R2年度より町による試験的な取り組みや地域検討会を実施

【試験運行検討開始（R2年度）】

校区別に時刻表型と予約型（金曜日のみ）の運行を試行

【第1段階（R3年度）】

町内全域において時刻表型と予約型（水曜日のみ）の運行を試行

【第2段階（R3年度）】

予約型運行の頻度を増加し試行

【第3段階（R3年度）】

予約型のみでの運行により試行



【地域生活交通検討会】

- ・高齢者が利用しやすいよう、自宅周辺まで周回した方が良い。
- ・バス利用者が少ないため、予約型が良いのではないかと。
- ・必要とする人を丁寧に把握しながら、利用を増やす必要がある。



本格運行

多様な移動ニーズに対応したきめ細かなサービスの提供

のりあい定額タクシー

- ・多様な需要に対応できるタクシー運行※
- ・自宅周辺から目的地までの移動を実施
- ・利用しやすい料金体制の実現

※利用人数の超過などが生じた場合は取り組みを進めながら改善していく



5 多様な交通の組合せによるサービスの確保

本町には西鉄甘木線・甘木鉄道の鉄道、福岡～日田間の高速バス、路線バス北野線、久留米市よりみちバス（一部）が運行するほか、近隣のタクシーや公共交通の利用が困難な町民を対象とする福祉有償旅客運送など、多様な交通手段があります。

学生の通学や会社員の通勤、高齢者の買い物や通院など、利用者の特性に応じた公共交通サービスには公共交通同士の相互連携が不可欠です。

町内の地域特性や町民ニーズ等に合わせて、公共交通同士の連携・役割分担を図りながら、持続可能な公共交通サービスの実現を目指していきます。

表 公共交通モード別の役割

位置付け		モード	役割
地域公共交通	基幹公共交通軸	西鉄甘木線・甘木鉄道	町内外の広域移動を支える基幹的な基幹公共交通 西鉄甘木線：福岡都市圏や他都市（久留米市～朝倉市等）の広域的な移動を担う基幹公共交通軸 甘木鉄道：福岡都市圏や他都市（基山町～朝倉市等）の広域的な移動を担う基幹公共交通軸
	幹線交通	高速バス	福岡都市圏や他都市（福岡市・朝倉市等）への広域移動を支える幹線交通
		路線バス 北野線	〈地域間幹線系統〉 都市拠点・久留米市街地までの移動を支える幹線交通
	支線交通	のりあい 定額タクシー	交通空白地を含む町内の居住地から目的地までの移動を支える支線交通
		久留米市 よりみちバス	〈久留米市地域内フィーダー系統〉 久留米市内の最寄交通結節点（金島・大城等）までの移動を支える支線交通
		一般タクシー	ドア・ツー・ドアや早朝深夜時間帯の対応など、他交通で対応できない場所・時間帯等のサービスを補完する支線交通
その他交通	福祉有償旅客運送	移動に制約があり公共交通利用が難しい障がい者や介護が必要な町民を対象とした移送サービス	
	地域主体の交通	地域が主体となって運行する巡回バスにより、買い物や通院先までの移動を支える地域交通（行政主導の活動でない）	

2. 将来像及び地域公共交通の役割

1 本町が目指す将来像（まちづくり方針）

本町では、上位計画である第5次大刀洗町総合計画をはじめ、より良い生活環境を目指した様々な分野と一体となって将来像の実現を目指すことが必要です。

本町が目指す将来像

（上位計画・第5次大刀洗町総合計画における公共交通分野の目標）

誰もが公共交通を利用して、行きたい場所へ移動できるまち

- ▶取組1 公共交通（鉄道や路線バスなど）の利便性の向上と利用促進を図り、各運営主体と連携しながら既存公共交通を維持します。
- ▶取組2 町民・近隣の自治体・交通事業者等と連携を図り、利用者ニーズに沿った補完的な交通手段の創出を検討します。

〈その他関連計画から求められる内容〉

計画	地域公共交通・拠点形成に係る取り組み方針
筑後都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	<ul style="list-style-type: none"> ▶拠点と公共交通軸による都市づくりへと拡充を図り、多様な世代が便利な場所で暮らせる質の高い都市づくりを進めます。 ▶公共交通サービスの支援や、コミュニティバスの運行やデマンド交通など<u>生活に身近な生活交通確保の取り組みを促進</u>します。
大刀洗町よかまち創生プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> ▶町内巡回バス事業として、自力での移動手段をもたない高齢者等の交通弱者対策として、町内を巡回するバスを運行します。 ▶大刀洗パーク&ライド等整備事業として、公共交通の利用促進と通勤通学の支援のため、<u>公共交通機関を利用する方の駐車場等を整備</u>します。
大刀洗町地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ▶日常的な外出や余暇活動等のための外出の手助けとして、福祉車両等を使用して有償で行う福祉移送サービスを実施します。

2 本町の地域公共交通が果たすべき役割

本町が目指す将来像（まちづくり方針）の実現を見据え、本町の地域公共交通が果たすべき役割を以下のように定めます。

- 役割1** 広域的な移動ニーズに対応して町内外を結ぶ
- 役割2** 町内の移動ニーズに的確に対応した使いやすいサービスを提供する
- 役割3** 自家用車利用を中心とする町民の意識・行動の転換を促す
- 役割4** 福祉・観光等のまちづくり分野と連携して町の活性化を支える

第1章
概要

第2章
現状

第3章
課題

第4章
方針

第5章
施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章
体制

3. 計画の目標

まちが目指す将来像・公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本計画で目指す3つの目標を以下に定めます。

目標1 既存公共交通による提供サービスの維持・活性化

本町にとって西鉄甘木線・甘木鉄道、路線バス北野線、高速バスは、近隣市町村とを結ぶ重要な役割であり、将来にわたり維持に取り組む必要があります。そのため、周辺市町村と協力しながら継続的な運行支援や利用促進などに取り組み、持続的なサービスの実現を目指します。

▶ 成果指標(KPI)

(1) 西鉄甘木線及び甘木鉄道の乗降者数	大堰駅：363人/日以上 本郷駅：359人/日以上 西太刀洗駅：184人/日以上
(2) 高速バスひた号の運行便数	平日 68 便・土日祝 57 便以上
(3) 路線バス北野線の運行便数	平日 23 便・土日祝 10 便以上

目標2 町民の多様な移動ニーズに応じた新たな移動手段の創出

自らの移動手段を持たない高齢者や子どもなど誰でも自由に外出できる移動環境の実現を目指します。そのため、多様なニーズに合わせたサービス提供により利便性を確保し、交通空白地をはじめとする町内の居住地から、快適に利用できる公共交通環境の構築を図ります。

▶ 成果指標(KPI)

(4) のりあい定額タクシー乗車人数	20人/日以上
(5) 利用者1人あたりの町負担額	900円/人以下

目標3 多様な関係者の連携による公共交通の利用促進・活性化

自家用車利用に依存した町民の意識・行動を転換していくため、公共交通に関する情報提供の充実や利用促進などに取り組みます。また、多様な関係者との連携を強化し、施設・イベント等と公共交通の相互連携による公共交通利用の活性化を図ります。

▶ 成果指標(KPI)

(6) 取り組みへの協力パートナー数	累計 20 件以上
(7) 運転免許返納数	累計 200 件以上
(8) 公共交通に対する満足度	4.0 点以上

第5章 目標を達成するための施策

1. 目標を達成するための施策

本計画の目標を達成するため、9つの施策を以下のように定めます。

表 目標を達成するための施策

目標・施策	取組内容	計画期間	実施主体
目標1 既存公共交通による提供サービスの維持・活性化			
施策1 西鉄甘木線及び 甘木鉄道の維持	①鉄道駅における乗り場環境の整備 ②パーク&ライド及びキス&ライドの推進 ③レンタサイクル事業の推進	短期～ 中期	大刀洗町 鉄道事業者
施策2 高速バスひた号の 提供サービスの維持	①民間主導によるサービス提供の維持 ②高速バス停のパーク&ライド事業の推進 ③運行再開のタイミングに合わせた利用促進協力	短期～ 中期	大刀洗町 バス事業者
施策3 路線バス北野線の 提供サービスの維持	①サービス提供の持続に向けた運行支援 ②今村天主堂バス停におけるパーク&ライド事業 の継続及びバス停までの交通手段の確保 ③バス停における待合環境の整備	短期～ 中期	大刀洗町 バス事業者
目標2 市民の多様な移動ニーズに応じた新たな移動手段の創出			
施策4 町内の新たな交通手段の 創出	①新たな交通サービスの開始 ②地域生活交通検討会によるモニタリング	短期～ 中期	大刀洗町 タクシー事業者 地域関係者
施策5 町内の補完的な交通手段の 維持	①福祉有償運送等の継続・支援 ②校区巡回バスの継続・支援	短期～ 中期	大刀洗町 タクシー事業者 地域関係者
目標3 多様な関係者の連携による公共交通の利用促進・活性化			
施策6 町内の公共交通に関する 利用案内の充実	①公共交通ガイド（マップ・時刻表等）の作成 ②町のホームページ等による情報環境の充実	短期～ 中期	大刀洗町 鉄道事業者 バス事業者
施策7 地域主体の取り組みの推進	①住民意見交換会の開催 ②自治会等を通じた乗車体験イベント・ 交通安全教室等の開催	短期～ 中期	大刀洗町 鉄道事業者 バス事業者 地域関係者 市民
施策8 施設関係者と連携した 利用促進・乗り場改善	①沿線施設や生活サービス施設等と協力した 待合環境の改善 ②警察・免許センター等と協力した免許返納時の 情報提供・利用促進	短期～ 中期	大刀洗町 鉄道事業者 バス事業者 施設関係者
施策9 福祉・観光等との連携によ る横断的な取り組みの促進	①福祉・観光関係者と連携した外出企画の推進 ②沿線自治体と連携した利用促進	短期～ 中期	大刀洗町 鉄道事業者 バス事業者 施設関係者 沿線自治体

目標を達成するために行う施策の具体的な取組内容については、次頁以降を参照

第1章
概要

第2章
現状

第3章
課題

第4章
方針

第5章
施策

施策1
施策2
施策3
施策4
施策5
施策6
施策7
施策8
施策9

第6章
体制

目標1 既存公共交通による提供サービスの維持・活性化

施策1 西鉄甘木線及び甘木鉄道の維持

施策名	西鉄甘木線及び甘木鉄道の維持
対象範囲	鉄道駅（大堰駅・本郷駅・西太刀洗駅）
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、鉄道事業者（西日本鉄道・甘木鉄道）
概要	町内外の移動を支える鉄道の継続的な路線維持及び利便性の向上に向けて、公共交通の情報案内の充実や乗継案内の強化など、環境整備による利用促進を図ります。

現況

- 町内外への移動を支えている西鉄甘木線及び甘木鉄道は、近年利用者が減少している状況であり、利便性の向上に向けた取り組みが必要です。
- 将来にわたり鉄道を維持していくためには、時刻表や乗継案内などの情報提供や、最寄り駅までの移動手段の創出など、利用しやすい環境の整備及び充実を図る必要があります。



図 西太刀洗駅構内の掲示板

取組内容

① 鉄道駅における乗り場環境の整備

鉄道の継続的な維持に向けて、西鉄甘木線及び甘木鉄道の各駅において、公共交通の情報案内や乗継案内の強化など環境整備を行い、利用しやすい乗り場を確保します。



図 西鉄甘木線

② パーク&ライド及びキス&ライドの推進

各駅構内の掲示板や車内広告・町のホームページを活用したパーク&ライド及びキス&ライドの情報発信により、鉄道の乗継利用の向上を図ります。

③ レンタサイクル事業の推進

生活圏域や主要施設への補完的な移動手段の利用向上に向けて、役場や近隣の鉄道駅と連携し、レンタサイクルの利用案内を充実していきます。

施策2 高速バスひた号の提供サービスの維持

施策名	高速バスひた号の提供サービスの維持
対象範囲	高速バス停（高速大刀洗バス停）
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、バス事業者（西鉄バス）
概要	地域間幹線としての役割を果たすため、利便性の高い乗継環境の整備による利用者の確保に加え、魅力的な取り組みの情報案内による利用促進を図ることで、継続的なサービスの提供を目指します。

現況

- 市民の高速バス利用は年数回程度と少なく、「高速バスの存在を知らなかった」という声も挙げられているため、高速バスの運行サービスや乗継環境の案内の充実など、周知の強化が必要です。
- 近年、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少に伴い、減便が見られる中、将来にわたり高速バスの運行を維持するための取り組みが必要な状況です。

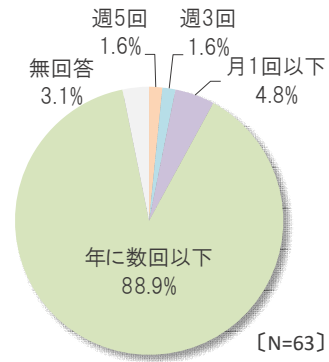


図 高速バスの利用頻度
出典：町民アンケート調査

取組方針

① 民間主導によるサービス提供の維持

高速バスの運行水準を維持するため、町内全域において運行情報の周知を図るなど、継続的に利用促進に取り組みます。

② 高速バス停のパーク＆ライド事業の推進

高速バスへの乗継利用を促すため、様々な手法を活用し、パーク＆ライドの利用案内の周知を図ります。

③ 運行再開のタイミングに合わせた利用促進協力

運休していた便が再開したタイミングに合わせて企画乗車券の販売やPRを行い、日常的な利用方法を提案することで、外出時における移動手段としての意識醸成を図ります。



図 利用特典や企画乗車券の販売
出典：西鉄バス、日田バス

施策3 路線バス北野線の提供サービスの維持

施策名	路線バス北野線の提供サービスの維持
対象範囲	バス停（今村天主堂・ゆめマート前）
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、バス事業者（西鉄バス）
概要	町内を經由する地域間幹線を将来にわたり維持するため、利便性の高い乗継サービスの周知や快適な待合環境の整備による利用促進を図り、継続的なサービスの提供を目指します。

現況

- 本町唯一のバス路線である北野線は、西鉄久留米までをつなぐ重要な交通網ですが、「バス停までが遠い」といった理由から利用者が少なく、バス停へ接続する新たな交通手段の確保が必要です。
- また、待合スペースが整備されていない乗り場となっているため、利用しやすい環境整備が必要となっています。



図 今村天主堂バス停周辺の現況

取組方針

① サービス提供の持続に向けた運行支援

幹線となる路線バスを継続的に維持していくための運行支援に取り組むとともに、路線バスの利用案内や利用促進などによる利便性向上を図ります。

② 今村天主堂バス停におけるパーク&ライド事業の継続及びバス停までの交通手段の確保

路線バスへ乗継利用を促すため、バス車内等における広報を活用したパーク&ライドの利用案内を充実させ、事業を継続していきます。また、バス停までの新たな交通手段を創出します。

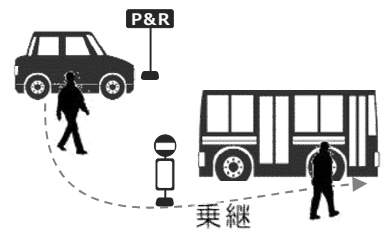


図 パーク&ライド事業イメージ

③ バス停における待合環境の整備

今村天主堂バス停では、利用者が座ってバスを待てるベンチの設置など、待合環境を整備します。



図 ベンチ設置による環境整備
出典：岐阜県瑞穂市

目標2 町民の多様なニーズに応じた新たな移動手段の創出

施策4 町内の新たな交通手段の創出

施策名	町内の新たな交通手段の創出
対象範囲	大刀洗町全域
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、タクシー事業者、地域関係者
概要	既存の鉄道や路線バス等で対応できない公共交通空白地に居住する交通弱者の交通拠点までの移動や、日常の買い物や通院への移動環境を創出するため、町民、交通事業者、施設関係者、町が相互に協力し、町民のニーズに寄り添った新たな交通手段を確保します。

現況

- 町内の新たな交通サービスを創出するため、R2年度より巡回バスの試験運行や地域住民を集めた地域検討会を重ねています。
- 町民に向けた説明会や試験運行の実施により、新たな交通サービスの認知度はあるものの、実際の利用につながらない状況となっていることから、利便性の高い運行内容への改善を随時行う必要があります。

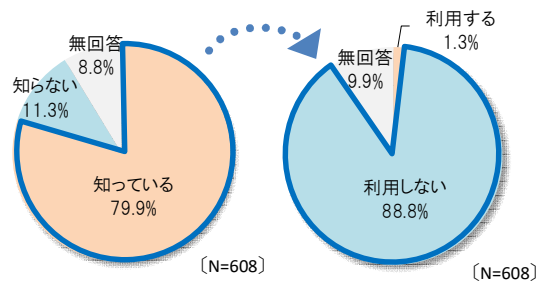


図 認知度・利用状況 (再掲)
出典：町民アンケート調査

取組方針

① 新たな交通サービスの開始

R2～3年度の試験運行結果を踏まえ、R4年度より新たな交通サービスを開始します。運行内容については検討会において随時検討を行い、変動する移動ニーズに応じたサービスへ改善を図ります。

② 地域生活交通検討会によるモニタリング

町が主催する地域生活交通検討会において、新たな交通サービスの運行実績やアンケートの実施による住民の意向を踏まえ、利便性の高い運行内容について随時検討していきます。



図 地域生活交通検討会 (再掲)

第5章 目標を達成するための施策

地域検討会における新たな交通サービスの検討

地域検討会を通じて検討している取り組みの方向性を踏まえて、R4年度から運行開始する事業内容を以下に整理します。また、運行内容については随時見直ししながら、町民にとって利便性の高い交通手段を引き続き検討していきます。

表 R4年度以降の事業概要（案）

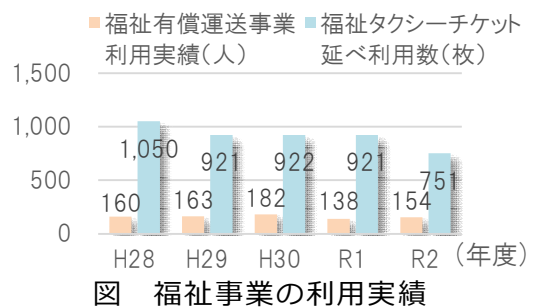
項目	詳細
形態	のりあい定額タクシー
目的	近年、高齢化が進み自力での移動手段をもたない高齢者が増える中、買い物や病院等への移動手段の需要が高まっている。また、町内には交通空白地が約25%あり、学生や車等の免許を持っていない町民は、町内を公共交通機関で移動することが難しい。そこで、日常生活の中で気軽に外出できる手段確保のため、のりあい定額タクシーの運行を行う。
運行方法	運行区域は、町内全域及び、隣接市町の町が定めた目的地。 ◎町が定めた目的地（町外） 神代病院、新古賀リハビリテーション病院みらい
運行期間 及び 運行日	令和4年7月1日から、週6日（月曜日～土曜日）。祝日も運行。 ただし、年末年始（12月29日～1月3日）は運休とする ※運行開始日は今後の協議内容により前後する
運行時間	午前7時00分から午後6時00分（検討中）
利用対象者	事前登録を行った方 ※登録をしていない人は利用できません ※乗務員は乗降時に介助をしません
利用料金	（検討中） 利用料金は、運転手が利用者から現金等で乗車時に直接徴収する
利用方法	①役場に事前登録する ②役場から登録カードを郵送（2週間程度） ③利用したい日時を登録タクシー事業者の一覧から選び予約（のりあい定額タクシー利用と伝える） ④当日、乗車時に「登録カード」を提示の上「利用料金」を運転手に渡す
利用登録	住所、氏名、生年月日、連絡先を役場で事前登録する
予約	予約受付は、各タクシー事業者が行う
使用車両	タクシー事業者が所有する車両とする

施策5 町内の補完的な交通手段の維持

施策名	町内の補完的な交通手段の維持
対象範囲	大刀洗町全域
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、タクシー事業者、地域関係者
概要	公共交通を利用できない方の日常生活における外出移動を支援する福祉有償運送等を引き続き提供することで、“誰もが自由に外出できる”移動環境の構築を図ります。

現況

- 本町では、介護を必要とする高齢者や障がい者などを対象とした、福祉有償運送事業等を実施しています。
- 高齢者が増加している背景から、親族等の送迎に頼った外出の実態など、移動のサポートの重要性が伺えます。



取組方針

① 福祉有償運送等の継続・支援

自力での移動が困難な方の外出移動を、福祉有償運送事業等により継続して支援していきます。

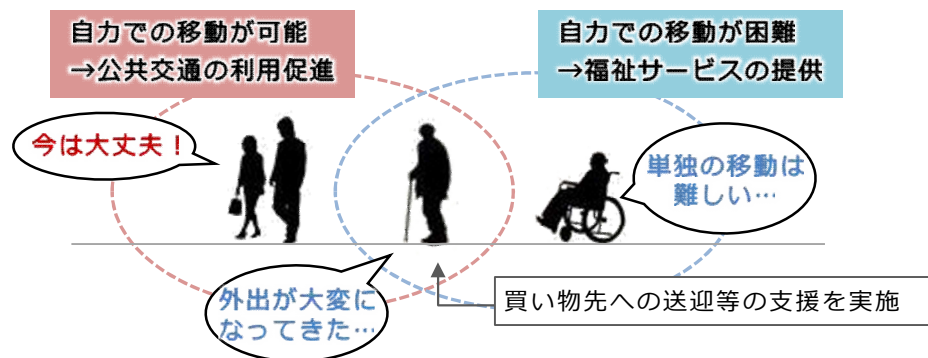


図 支援対象のイメージ

② 校区巡回バスの継続・支援

地域主体で運行している校区巡回バスについては、持続可能な取り組みとして町も支援していきます。

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章 体制

目標3 多様な関係者の連携による公共交通の利用促進・活性化

施策6 町内の公共交通に関する利用案内の充実

施策名	町内の公共交通に関する利用案内の充実
対象範囲	大刀洗町全域
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、鉄道事業者、バス事業者、地域関係者、沿線自治体
概要	町民や来訪者の目線から、公共交通を利用する際に必要となる運行情報を提供し、利用者にとって分かりやすい公共交通の情報環境の充実を図っていきます。

現況

- 大刀洗町では、町内における公共交通の情報案内が少なく、公共交通を利用するためには、各自で調べる必要があります。
- 鉄道やバスの「運行時刻やルートが分かりづらい」といった声も上がっており、利用者にとって分かりやすい公共交通の情報提供が求められています。

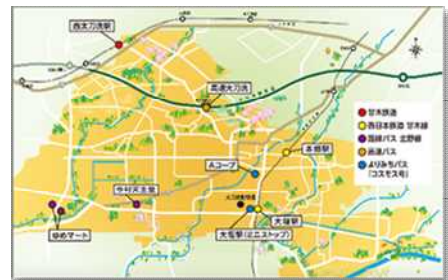


図 大刀洗町の公共交通案内

取組方針

①公共交通ガイド（マップ・時刻表等）の作成

路線案内や時刻表の運行情報が一見して確認できる公共交通ガイドなど、分かりやすい情報提供ツールを、沿線自治体と協力しながら製作します。



図 公共交通ガイドマップ
出典：千葉県旭市

②町のホームページ等による情報環境の充実

町のホームページやSNS等による情報発信の強化や、地域コミュニティとの連携した公共交通の情報案内のチラシ配布など、情報環境を充実させます。



図 SNS情報案内 (Facebook・Twitter)
出典：JRバス関東

施策7 地域主体の取り組みの推進

施策名	地域主体の取り組みの推進
対象範囲	大刀洗町全域
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、鉄道事業者、バス事業者、地域関係者、町民
概要	将来にわたり公共交通を利用する町民自身が、主体的になって使いやすい公共交通を実現していくことができる協働体制を構築していきます。

現況

- 現状の公共交通や将来における公共交通の必要性を考えられる方や、自分たちにとって使いやすい運行内容について、自ら考え提案する必要があると考える方も多いことから、町民が主体となって公共交通について考える機会の重要性が伺えます。
- また、自家用車に依存した生活が浸透しており、公共交通に馴染みがなく利用方法が分からない方も存在していることから、公共交通について学ぶ機会を提供するなど、公共交通への利用転換のきっかけづくりが必要です。

取組方針

①住民意見交換会の開催

公共交通の必要性や守り方、使いやすい公共交通の形について、自分たちで考える意見交換会を開催し、今後の公共交通の維持に係る問題を“自分ごと”として意識してもらうための取り組みを進めていきます。

特に運転されない方や学生などの交通弱者を対象とした意見交換会を実施し、必要なサービスについて意見を伺い今後の交通サービスに反映します。

②自治会等を通じた乗車体験イベント・交通安全教室等の開催

交通事業者や自治会が連携し、公共交通の乗車体験イベントの開催や交通安全教室の実施など、自家用車から公共交通への利用転換を図る取り組みを進めます。また、町内の小中学校において鉄道や路線バスの乗り方教室を開催するなど、公共交通を身近に感じることができる取り組みを検討します。



図 鉄道乗り方学習の実施
出典：群馬県前橋市

施策8 施設関係者と連携した利用促進・乗り場改善

施策名	施設関係者と連携した利用促進・乗り場改善
対象範囲	大刀洗町全域
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、鉄道事業者、バス事業者、施設関係者
概要	自家用車から公共交通を利用する暮らしへの転換を促していくため、利用しやすい乗り場環境の整備のほか、自発的な交通行動の転換を促す取り組みを進め、町民の意識醸成を図ります。

現況

- 自家用車による外出の浸透により、公共交通を利用するメリットを感じない町民が多く、特に高齢ドライバーにおいては、運転免許を返納した後の日常生活における移動制約への不安が見られています。
- 町民が公共交通を利用したいと感じる、魅力的な外出企画の検討や利用特典の提供等、公共交通の利用促進に向けた取り組みが必要です。

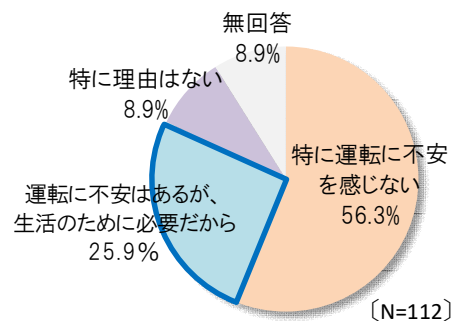


図 免許返納しない理由 (再掲)
出典：町民アンケート調査

取組方針

① 沿線施設や生活サービス施設等と協力した待合環境の改善

鉄道駅やバス停に隣接した施設（校区センター等）や生活サービス施設等の協力を通じ、イートインスペースや未利用スペースを活用した待合所の提供、ベンチの確保など、利用者が快適に過ごせる待合環境の整備に取り組みます。



図 施設と協力した待合環境の確保
出典：大分県豊後大野市

② 警察・免許センター等と協力した免許返納時の情報提供・利用促進

警察署の協力による運転免許返納時の公共交通の情報案内に関するチラシ配布や、交通安全教育講習の場における公共交通サービスの紹介に取り組むことで、公共交通への転換を促すためのサポートを行います。

施策9 福祉・観光等との連携による横断的な取り組みの促進

施策名	福祉・観光等との連携による横断的な取り組みの促進
対象範囲	大刀洗町全域
実施時期	短期～中期
実施主体	大刀洗町、鉄道事業者、バス事業者、施設関係者、沿線自治体
概要	福祉関連事業者や観光関連事業者のほか沿線自治体と連携して、公共交通利用者への特典の検討やイベント・地域行事における利用促進企画に取り組みます。

現況

- 公共交通を利用しない理由の一つとして、「公共交通を利用する目的がない」といった町民の声も挙げられていることから、公共交通を使って外出する目的の創出が必要です。

取組方針

①福祉・観光関係者と連携した外出企画の推進

路線の維持・活性化に向けて、福祉関係者や観光関係者と連携強化を進めていき、公共交通を利用して買い物イベントや健康づくり講座に参加できるお出かけプランの提案など、外出企画を推進します。



図 施設関係者と連携した公共交通のお出かけ企画

※宮崎県門川町 かどがわ町公共交通ガイドマップ等を参考にして内容を記載

②沿線自治体と連携した利用促進

沿線自治体と連携し、地域イベントに公共交通を利用した方への特典付与など、公共交通を利用する動機付けを図る利用促進企画を推進します。

第1章
概要

第2章
現状

第3章
課題

第4章
方針

第5章
施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章
体制

2. 施策スケジュール

計画期間の2022（令和4）年度～2026（令和8）年度に各施策を進行していき、地域状況等の変化に応じて施策内容の見直しを適宜行っていきます。

表 施策スケジュール

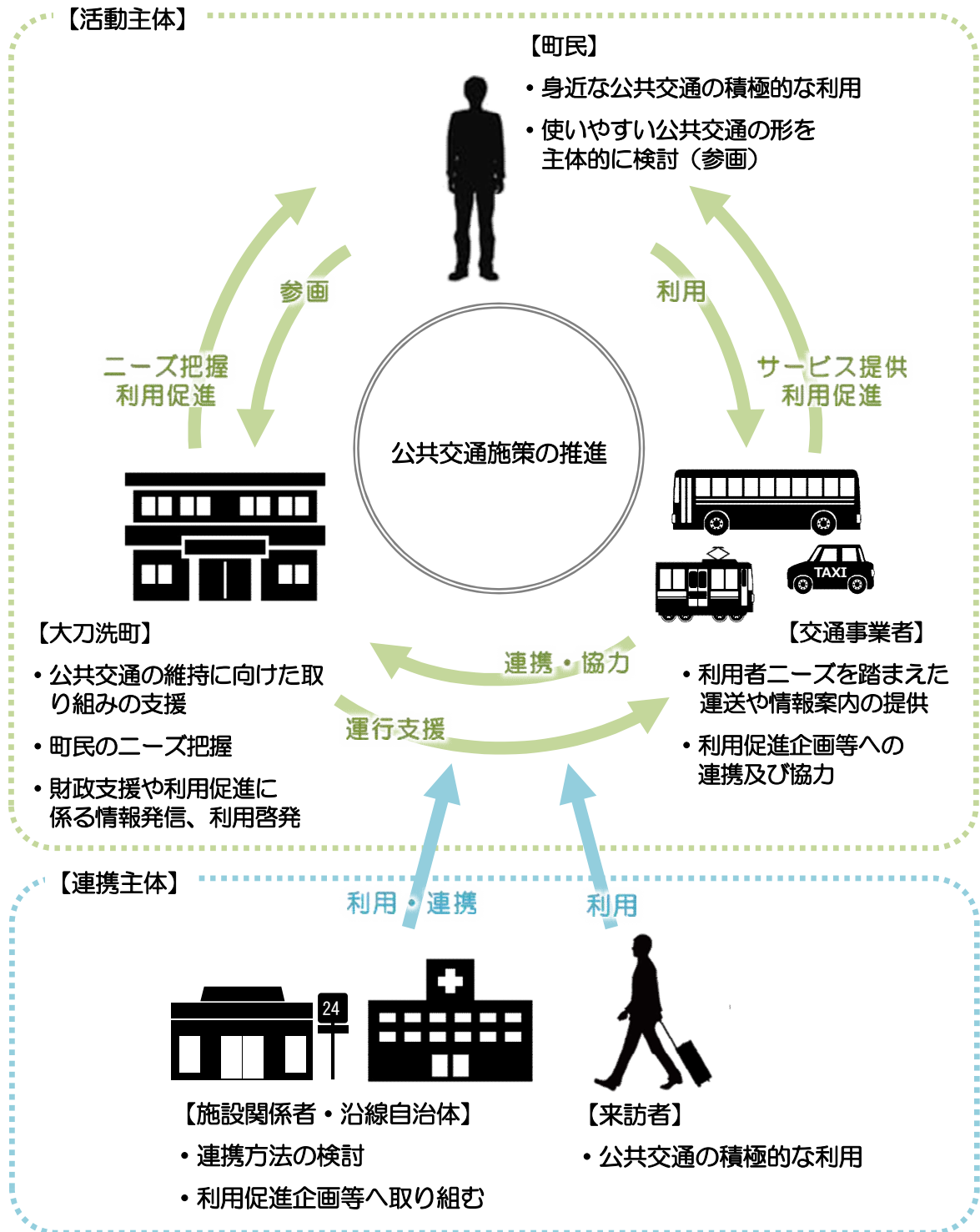
施策		実施時期				
		R4	R5	R6	R7	R8
目標1 既存公共交通による提供サービスの維持・活性化						
施策1 西鉄甘木線及び 甘木鉄道の維持	①鉄道駅における乗り場環境の整備	検討	実施			見直し
	②パーク&ライド及びキス&ライドの推進	検討	実施			見直し
	③レンタサイクル事業の推進	検討		実施		見直し
施策2 高速バスひた号の 提供サービスの維持	①民間主導によるサービス提供の維持	随時実施	.....		
	②高速バス停のパーク&ライド事業の推進	継続実施				
	③運行再開のタイミングに合わせた 利用促進協力	継続実施				
施策3 路線バス北野線の 提供サービスの維持	①サービス提供の持続に向けた運行支援	随時実施	.....		
	②今村天主堂バス停におけるパーク&ライド 事業の継続及びバス停までの交通手段 の確保	継続実施				
	③バス停における待合環境の整備	実施				
目標2 市民の多様な移動ニーズに応じた新たな移動手段の創出						
施策4 町内の新たな交通手段の 創出	①新たな交通サービスの開始	検討	実施			
	②地域生活交通検討会によるモニタリング	随時実施	.....		
施策5 町内の補完的な交通手段 の維持	①福祉有償運送等の継続・支援	継続実施				
	②校区巡回バスの継続・支援	継続実施				
目標3 多様な関係者の連携による公共交通の利用促進・活性化						
施策6 町内の公共交通に関する 利用案内の充実	①公共交通ガイド（マップ・時刻表等）の 作成	検討	実施			見直し
	②町ホームページ等による利用案内の充実	随時実施	.....		
施策7 地域主体の 取り組みの推進	①住民意見交換会の開催	随時実施	.....		
	②自治会等を通じた乗車体験イベント・ 交通安全教室等の開催	検討	随時実施	.....		見直し
施策8 施設関係者と連携した 利用促進・ 乗り場改善	②沿線施設や生活サービス施設等と協働した 乗り場環境の改善	検討	随時実施	.....	
	③警察・免許センター等と協働した免許返 納時の情報提供・利用促進	随時実施	.....		
施策9 福祉・観光等との連携に よる横断的な取り組みの 促進	①福祉・観光関係者と連携した外出企画の 推進	検討	随時実施	.....	
	②沿線自治体と連携した利用促進	検討	随時実施	.....		見直し

第6章 計画のマネジメント

1. 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては「町民」「交通事業者」「大刀洗町」が連携し、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります。

また、「施設関係者」「沿線自治体」「来訪者」など、それぞれの立場からの連携協力と明確な役割分担をもって、公共交通施策を推進します。



第1章
概要

第2章
現状

第3章
課題

第4章
方針

第5章
施策

施策 1

施策 2

施策 3

施策 4

施策 5

施策 6

施策 7

施策 8

施策 9

第6章
体制

2. 達成状況の評価方法

事業進捗の評価は、活性化協議会を中心として計画（P）・実施（D）・確認（C）・見直し（A）の実行サイクルに沿って、令和8年度に最終評価を実施しますが、1年ごとに進捗状況のモニタリングを行いながら、目標達成に向けた施策の見直しを適宜行っていくこととします。

利用促進策などは、変化していく利用者ニーズ等に対応するため取り組みの精度を高める重要性を認識し、トライ・アンド・エラーの繰り返しにより実効性のある取り組みを目指します。

なお、各計画目標の達成状況の評価する指標を下記に示します。

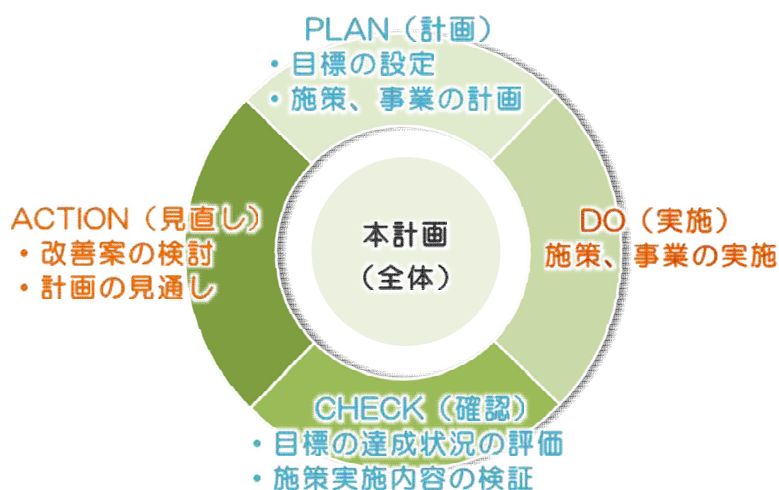


図 PDCA サイクルのイメージ

表 成果指標一覧

目標	成果指標	単位	数値目標		測定方法
			現況値	目標値	
目標1	西鉄甘木線及び甘木鉄道の乗降者数	人/日	大堰駅 299 本郷駅 339 西太刀洗駅 135	大堰駅 363 以上 本郷駅 359 以上 西太刀洗駅 184 以上	鉄道駅で計測している乗降者数で測定
	高速バスひた号の運行便数	便/日	平日：68 土日祝：57	平日：68 以上 土日祝：57 以上	運行している高速バスの便数で測定
	路線バス北野線の運行便数	便/日	平日：23 土日祝：10	平日：23 以上 土日祝：10 以上	運行している路線バスの便数で測定
目標2	のりあい定額タクシーの乗車人数	人/日	-	20 以上	乗車人数で測定
	利用者1人あたりの町負担額	円/人	-	900 以下	町負担額から年間の乗車人数を割った金額で測定
目標3	取り組みへの協力パートナー数	累計	1	20 以上	乗り方教室等の観光等のイベントや乗り場環境の整備等を連携して行った事業者、団体数を測定
	運転免許返納者数	累計	73	200 以上	市町村高齢者の運転免許自主返納支援事業補助金の件数を測定
	公共交通に対する満足度	点	2.9	4.0 以上	町民アンケートによる5段階評価による満足度で測定

(成果指標の設定)

(1) 西鉄甘木線・甘木鉄道の乗降者数

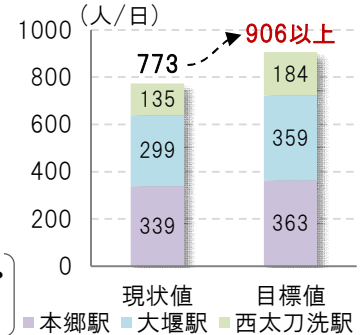
■考え方

鉄道の利用促進や環境整備に伴う乗継強化により、多くの人に利用されていることを示します

■目標値の設定

総合計画に基づき市民が月1回以上鉄道を利用することを旨とし、新型コロナウイルス感染症の流行前(令和元年度)の乗降者数を目標値として設定します

〔目標値：本郷駅 363人/日以上・大堰駅 359人/日以上・西太刀洗駅 184人/日以上〕



(2) 高速バスひた号の運行便数

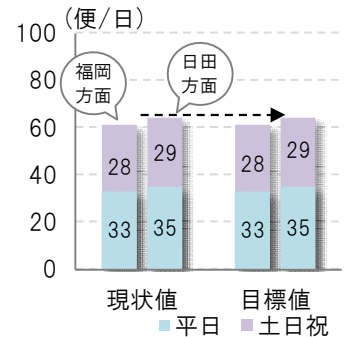
■考え方

近年新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数及び収支率の低下の現状に対し、利用促進に取り組むことで、高速バスのサービス水準を持続的に維持していくことを示します

■目標値の設定

利用促進により市民に広く利用されることで、既存の運行水準を維持していくことを目標として設定します

〔目標値：平日 68便(福岡：33便、日田：35便)以上
土日祝 57便(福岡：28便、日田：29便)以上〕



(3) 路線バス北野線の運行便数

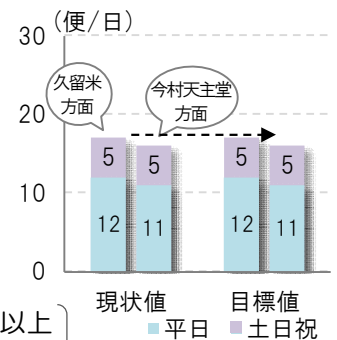
■考え方

近年新型コロナウイルス感染症の影響による、利用者数及び収支率の低下の現状に対し、補助を受けつつも、利用促進に取り組むことで、路線バスのサービス水準を持続的に維持していくことを示します

■目標値の設定

利用促進により市民に広く利用されることで、既存の運行水準を維持していくことを目標として設定します

〔目標値：平日 23便(久留米：12便、今村天主堂：11便)以上
土日祝 10便(久留米：5便、今村天主堂：5便)以上〕



(4) のりあい定額タクシー乗車人数

■考え方

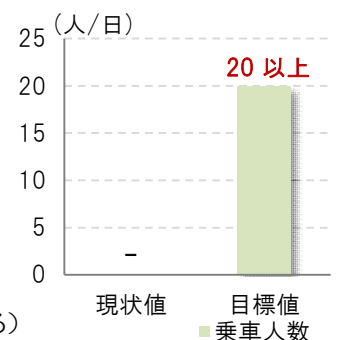
市民の移動ニーズに寄り添った交通サービスが提供でき、より多くの人に利用されていることを示します

■目標値の設定

令和3年11~12月に実施した社会実験結果(10人/日の乗車人数*)を参考値とし、5年後には社会実験時の利用者の2倍を目標として設定します

(目標値：20人/日以上)

* 乗車人数：バスに乗り込んだ人数(往復で利用した場合は2人と計算する)



第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章 体制

(5) 利用者1人当たりの町負担額

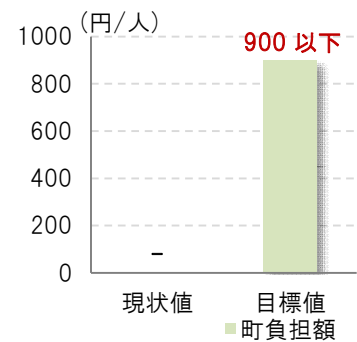
■ 考え方

可能な限り最小限の経費で効率よく運行することで、持続的な新たな交通サービスが提供できていることを示します

■ 目標値の設定

町の主要施設までの運行経費(平均 1,600 円/回)に対し、割引対象者(300 円/回)が利用した場合、町負担額は 1,300 円となることから、乗合率 1.5 人/回を目標として設定します

(目標値：900 円/人以下)



(6) 取り組みへの協力パートナー数

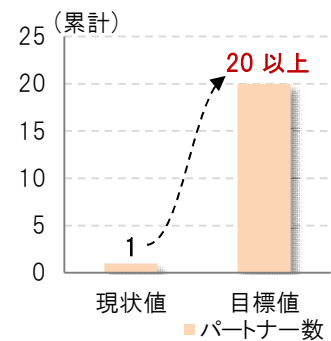
■ 考え方

公共交通の利用促進に対する協力者がいる環境が構築されていることを示します

■ 目標値の設定

観光等のイベントや乗り方教室、乗り場環境の整備を連携して取り組まれた事業者や施設・団体数の増加を目標値として設定します

(目標値：累計 20 件以上)



(7) 運転免許返納数

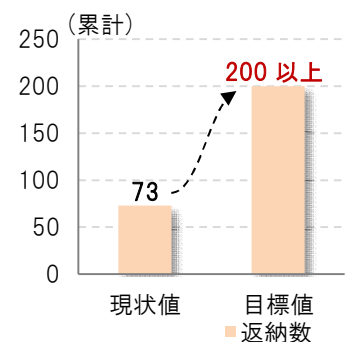
■ 考え方

自家用車に依存しなくても、安心して快適に外出できる移動環境が構築されていることを示します

■ 目標値の設定

公共交通の環境が整うことで、年平均 20~30 件の返納状況から、毎年 40 件に増加することを目標として設定します

(目標値：累計 200 件以上)



(8) 公共交通に対する満足度

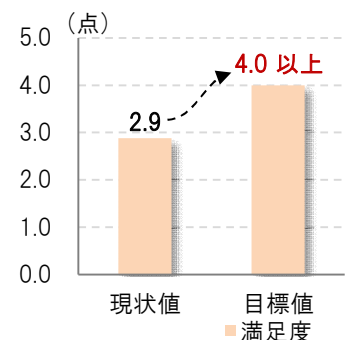
■ 考え方

町民にとって利用しやすい公共交通のサービスが提供されていることを示します

■ 目標値の設定

交通施策に取り組むことで、5 段階評価のうち 4 まで評価を高める目標として設定します

(目標値：4.0 点以上)



(令和3年度 大刀洗町地域公共交通活性化協議会 名簿)

所属	職名	氏名
大刀洗町	副町長	大浦 克司
福岡大学商学部経営学科	准教授	飛田 努
西日本鉄道株式会社鉄道事業本部計画部計画第二課	計画課長	甲斐田 健二
甘木鉄道株式会社	総務営業部長	石井 保行
西鉄バス久留米株式会社	営業本部長	岡本 卓也
西鉄グループバス労働組合	執行委員長	箴島 健嗣
一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也
福岡県筑後地区タクシー協会	会長	中川 恵司
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局	支局長	久保田 靖彦
福岡県企画・地域振興部交通政策課	交通総務係長	河野 健之
福岡県県土整備部久留米県土整備事務所	地域整備主幹	上野 紫乃
小郡警察署	交通課長	上村 良典 ⇒橋村 義弘
憩いの園大堰交流センター管理運営委員会	会長	平山 賢治
ほんごう地域づくり委員会	会長	森田 勝典
南部コミュニティーセンター管理運営委員会	会長	古賀 世章
大刀洗町就業改善センター管理運営委員会	会長	中島 要一
大刀洗町商工会	局長	光安 幸蔵
大刀洗町社会福祉協議会	局長	川原 久明
大刀洗町福祉課	課長	平田 栄一
大刀洗町建設課	課長	棚町 瑞樹

第1章 概要

第2章 現状

第3章 課題

第4章 方針

第5章 施策

施策1

施策2

施策3

施策4

施策5

施策6

施策7

施策8

施策9

第6章 体制

(大刀洗町地域公共交通計画 策定の経過)

年	月	内容
令和3年 (2021年)	8月17日	第1回地域公共交通活性化協議会
	8月27日~9月10日	アンケート実施 (無作為抽出した15歳以上の町民1,500人)
	12月2日	第2回地域公共交通活性化協議会
	12月10日~	各事業者にヒアリング
令和4年 (2022年)	1月17日	第3回地域公共交通活性化協議会 (書面審議) 事業評価
	2月3日	第4回地域公共交通活性化協議会
	2月22日~3月7日	パブリックコメント実施
	3月29日	大刀洗町地域公共交通計画 策定



大刀洗町地域公共交通計画

2022 (令和 4)年 3 月

大刀洗町役場 地域振興課

〒830-1298 福岡県三井郡大刀洗町大字富多 819 番地

T E L 0942-77-0173 F A X 0942-77-3063