

みやま市地域公共交通計画

令和5年6月

みやま市

みやま市地域公共交通計画（案） 目次

第1章	計画の概要	1
1-1	計画の背景と目的	1
1-2	計画の対象区域と計画期間	2
1-3	計画の位置づけ	3
第2章	地域の現状・問題点	4
2-1	位置・地勢	4
2-2	人口・世帯数等	5
2-3	市民の移動特性	7
2-4	観光の動向	15
2-5	主要施設の立地状況（2023.1 現在）	16
第3章	公共交通の現状・問題点	19
3-1	公共交通の概況	19
3-2	鉄道の概要	21
3-3	路線バスの概要	22
3-4	コミュニティバスの概要	25
3-5	自動運転サービスの概要	32
3-6	乗用タクシーの概要	33
3-7	スクールバスの概要	35
第4章	計画策定のために行った実態調査の概要	36
4-1	市民アンケート調査	36
4-2	路線バスとコミュニティバスの利用実態調査	48
第5章	みやま市地域公共交通網形成計画の評価	54
5-1	施策の実施状況	55
5-2	評価指標の達成状況	58
第6章	公共交通に求められる役割と解決すべき課題	60
6-1	地域が目指す将来像	60
6-2	関連分野における地域公共交通への期待等	61
6-3	公共交通に求められる役割	64
6-4	解決すべき課題	65
第7章	基本方針及び計画の目標	67
7-1	みやま市における地域公共交通のあり方（基本方針）	67
7-2	計画の目標	68
第8章	目標を達成するための施策	69
8-1	施策の概要	69
8-2	目標達成に向けた具体的施策	72
第9章	計画の推進・進捗管理	85
9-1	施策展開のロードマップ	85
9-2	目標の達成状況の評価するための指標	86
9-3	PDCA サイクルに基づく進捗管理	87

第1章 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

みやま市の交通状況は、市域東側を高速道路が南北に縦断、市域中央付近を国道 209 号、国道 443 号が軸となって、周辺市町と結ぶ形で道路ネットワークが形成されています。

公共交通としては JR 鹿児島本線・西鉄天神大牟田線や路線バス・コミュニティバス・タクシー等が市民の移動を担っています。

全国的な傾向と同様、みやま市においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、公共交通の利用者数は減少傾向が続いており、また、令和 2（2020）年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によって市民の生活様式は大きく変わり、公共交通の維持・確保は厳しさを増しています。

一方で、急速に進行する高齢化や、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられ、地域の実情に応じた交通施策の展開や、鉄道・路線バスはもとより、コミュニティバス・タクシー等も含めた地域の輸送手段の“総動員”、交通手段相互の連携強化などを推進していくことが重要になってきています。

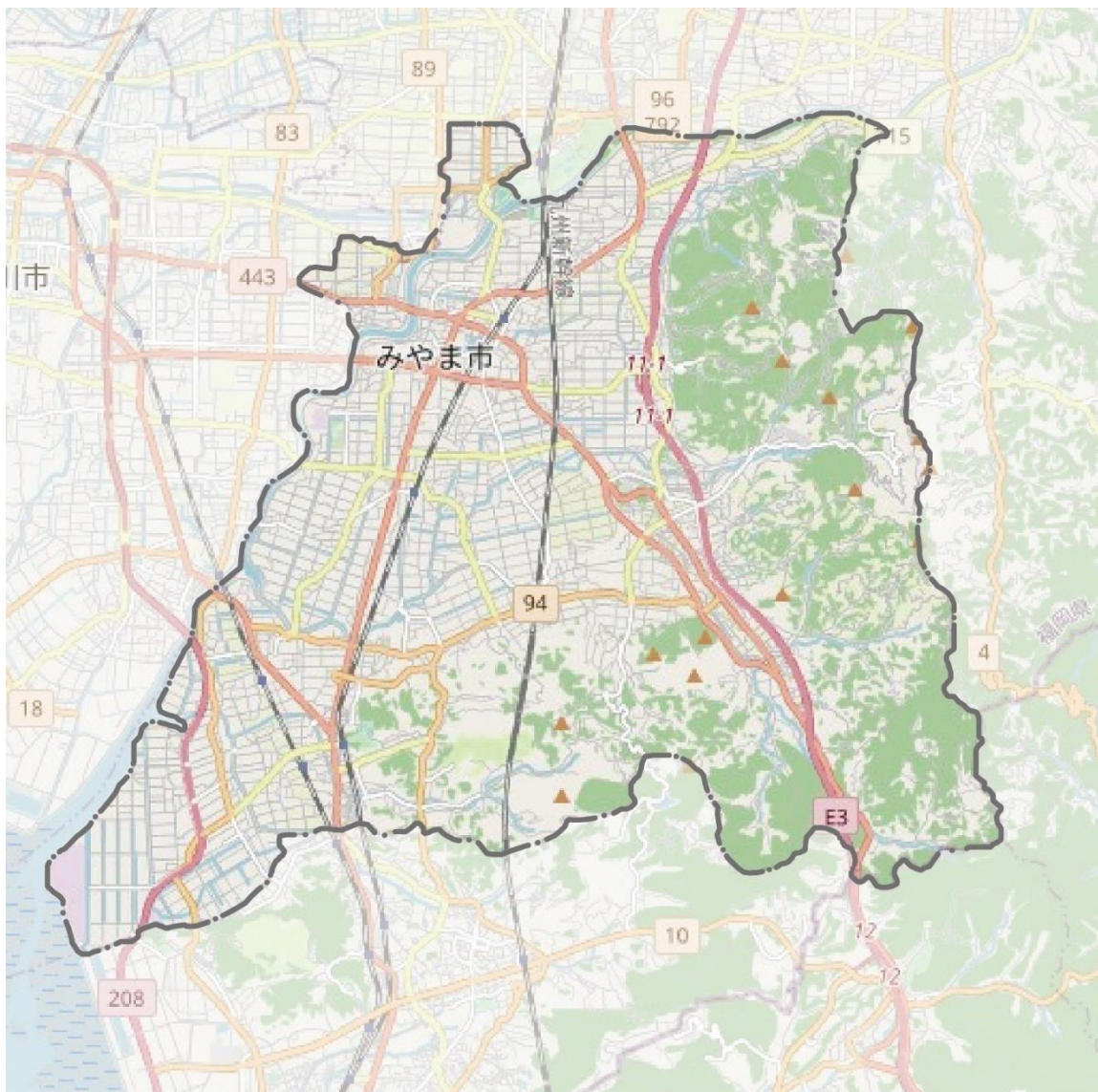
(2) 計画の目的

地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなる計画を策定するとともに、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や活動団体、事業者などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、本市においても令和 5 年 3 月に計画期間の満了を迎えた「みやま市地域公共交通網形成計画」の次期計画として「みやま市地域公共交通計画」を策定することとしました。

1-2 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の対象区域

本計画は、みやま市全域を対象とします。



図表 1 みやま市地域公共交通計画対象区域

@OpenStreetMap contributors

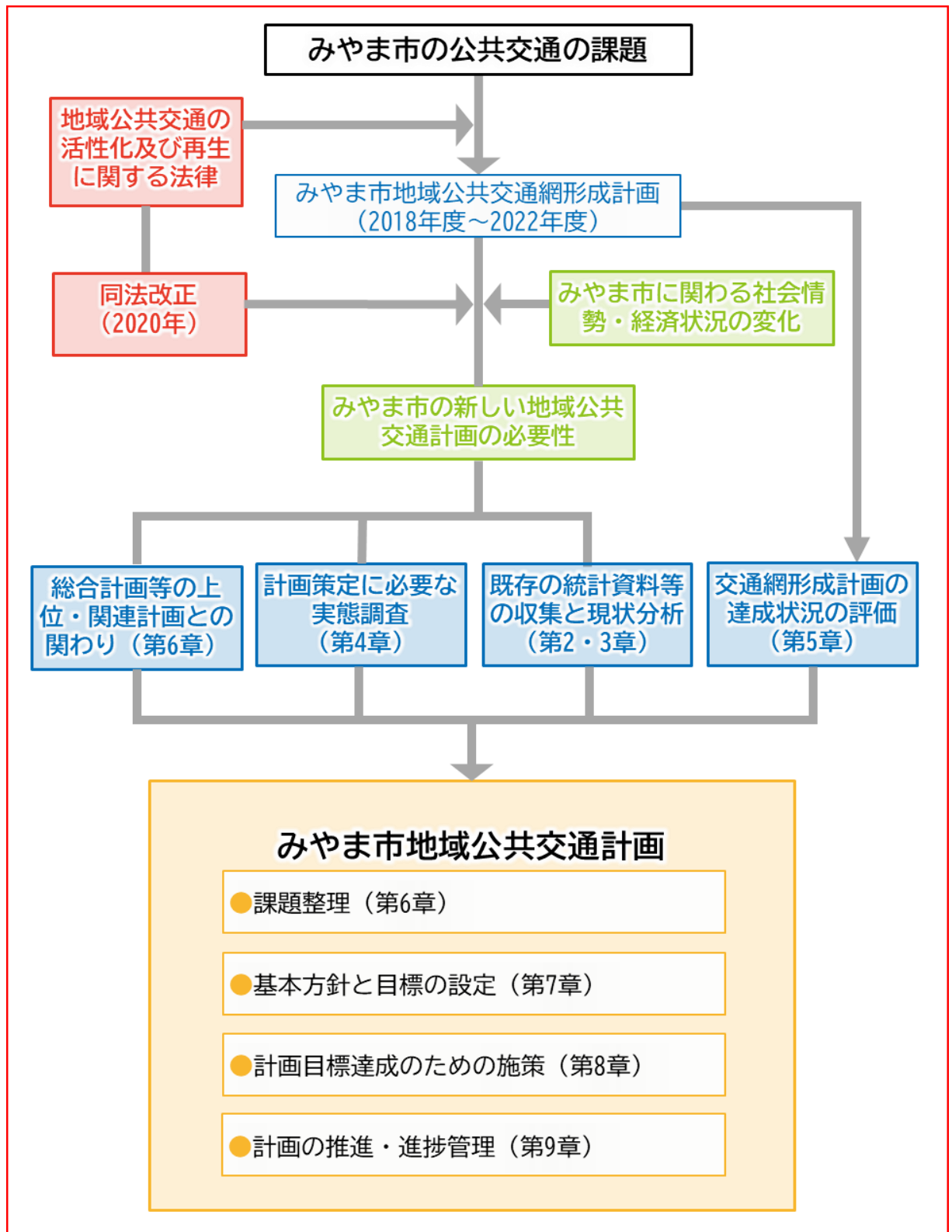
(2) 計画期間

本計画の計画期間は、令和 5（2023）年度から令和 9（2027）年度までの 5 か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和 9（2027）年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画の策定を行います。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、みやま市の公共交通に関する考え方と施策をまとめたマスタープランであり、本市の最上位計画である「みやま市総合計画」や後述する関連計画（P60 参照）と連携・整合を図りながら策定するものです。

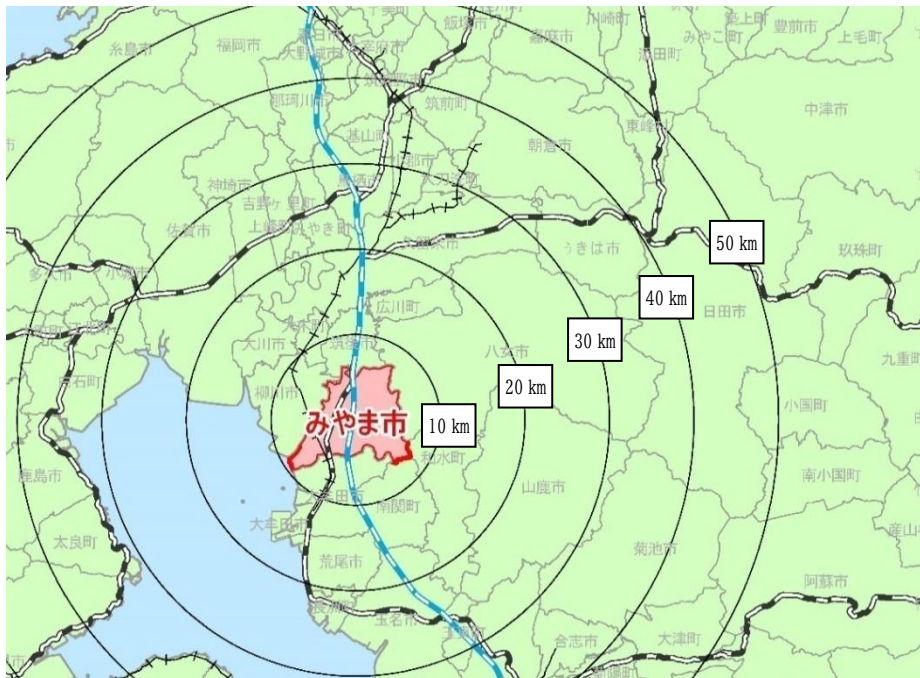


図表 2 計画の位置づけと策定手順

第2章 地域の現状・問題点

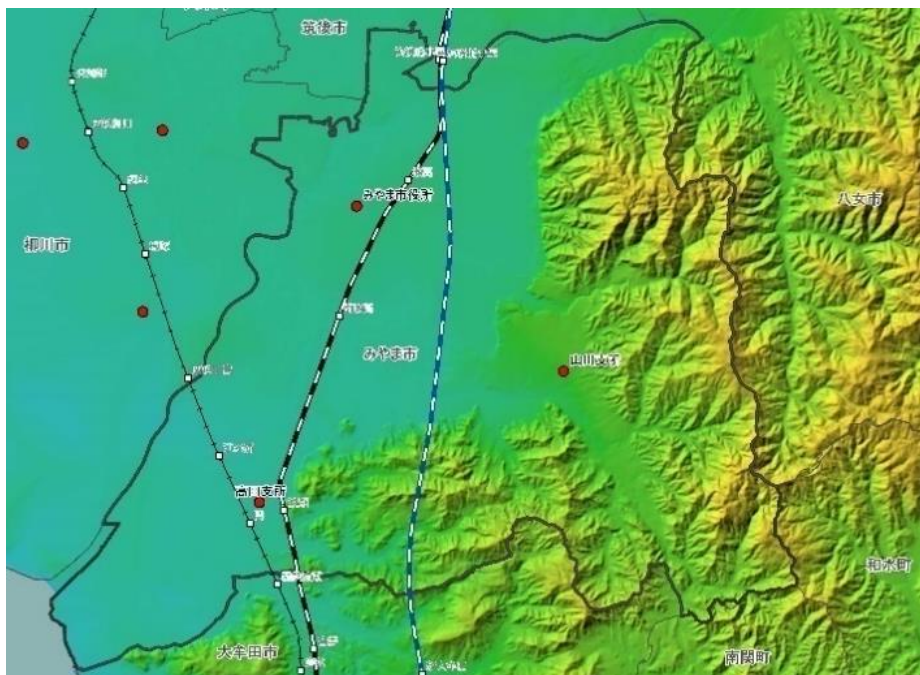
2-1 位置・地勢

みやま市は平成19年に旧瀬高町、高田町、山川町の3町が合併し、現在に至ります。福岡県の南部に位置し、柳川市や八女市、大牟田市などに囲まれており、福岡市までは約50km、熊本市までは約40km、佐賀市までは約20kmの距離となっています。



図表3 みやま市の位置図

市域面積105.21km²のうち21.6%を森林、54.8%を田およびその他農用地が占めています。市域の多くは筑紫平野となっています。西部には有明海の干拓によって開かれた田園地帯が広がっており、東部には清水山や御牧山が連なっています。



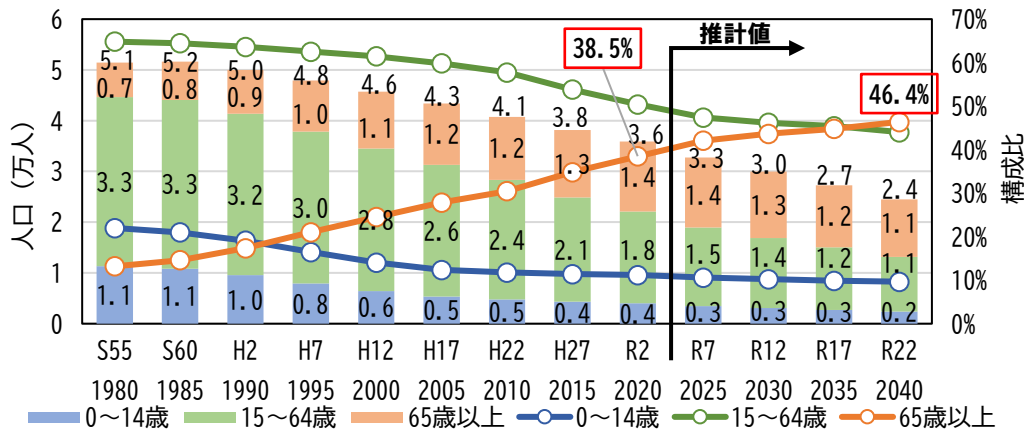
図表4 みやま市の地勢

2-2 人口・世帯数等

(1) 人口分布および推移

みやま市の総人口は昭和 60（1985）年をピークとしてその後は一貫して減少傾向を示しており、平成 22（2010）年から令和 2（2020）年の 10 年間で約 12%減少し、令和 2 年時点では約 3.6 万人です。

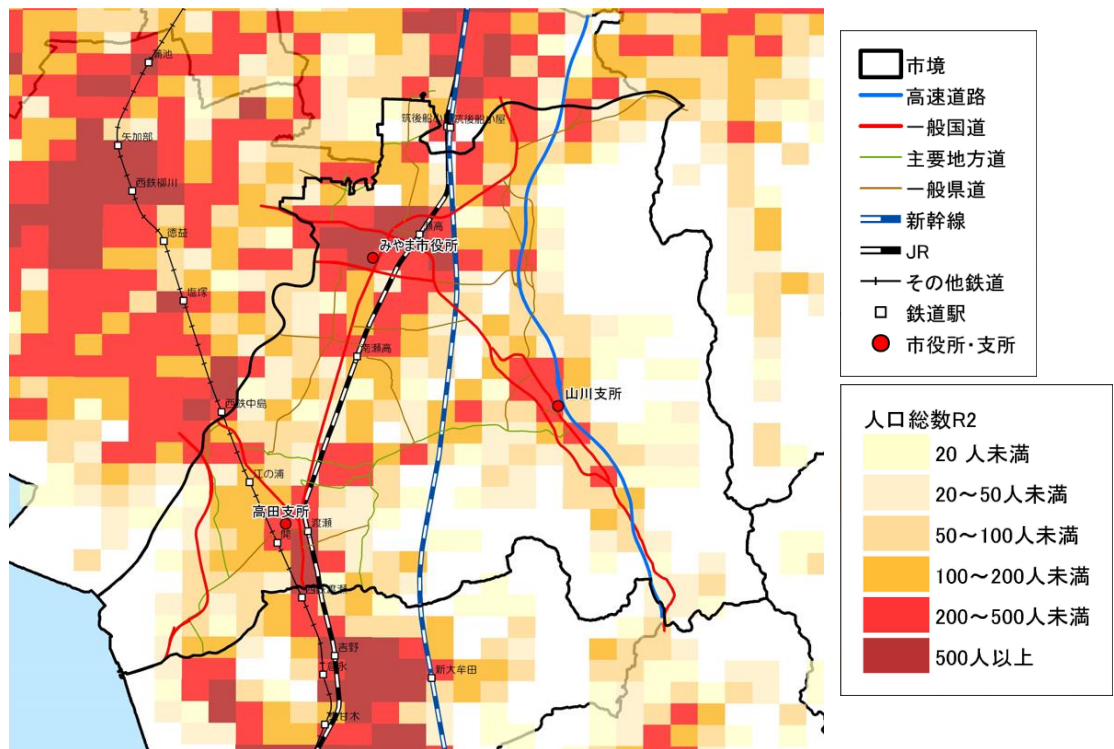
人口減少とともに高齢化も進行してきており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後約 20 年間で総人口は約 33%減少、高齢化率も現状（令和 2 年）の 38.5%から 46.4%まで上昇する予測となっています。



図表 5 人口推移と将来人推計

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

市域内の人口分布を見ると、瀬高地域・高田地域・山川地域中心部などへの人口集積が目立ちますが、地形的な制約が小さいこともあって市域のほぼ全域に人口が面的に分布しています。また、幹線道路沿道などに人口集積が比較的高い箇所が分布しています。

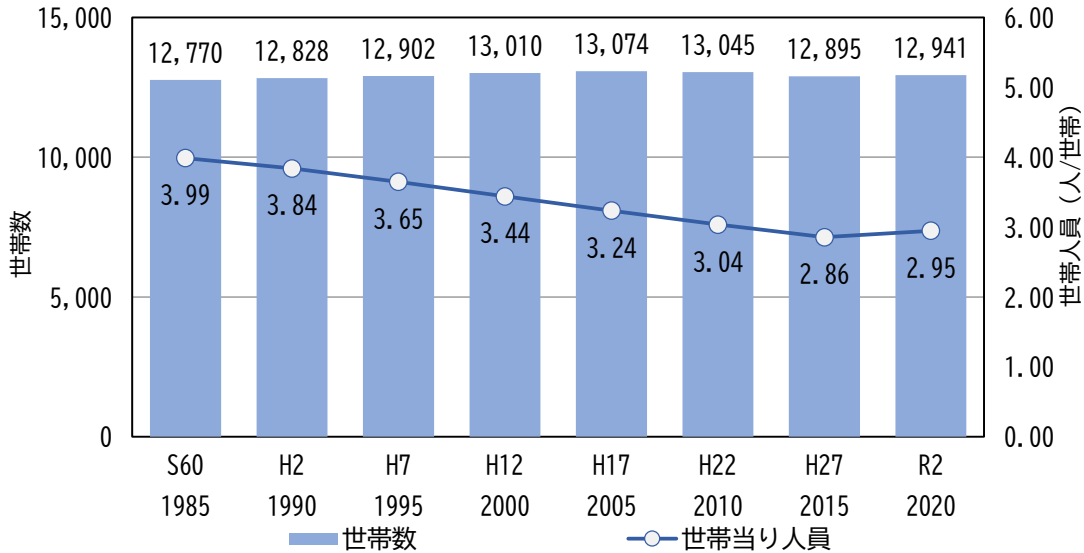


図表 6 総人口の分布（500mメッシュ）

資料：令和 2 年国勢調査

(2) 世帯数等

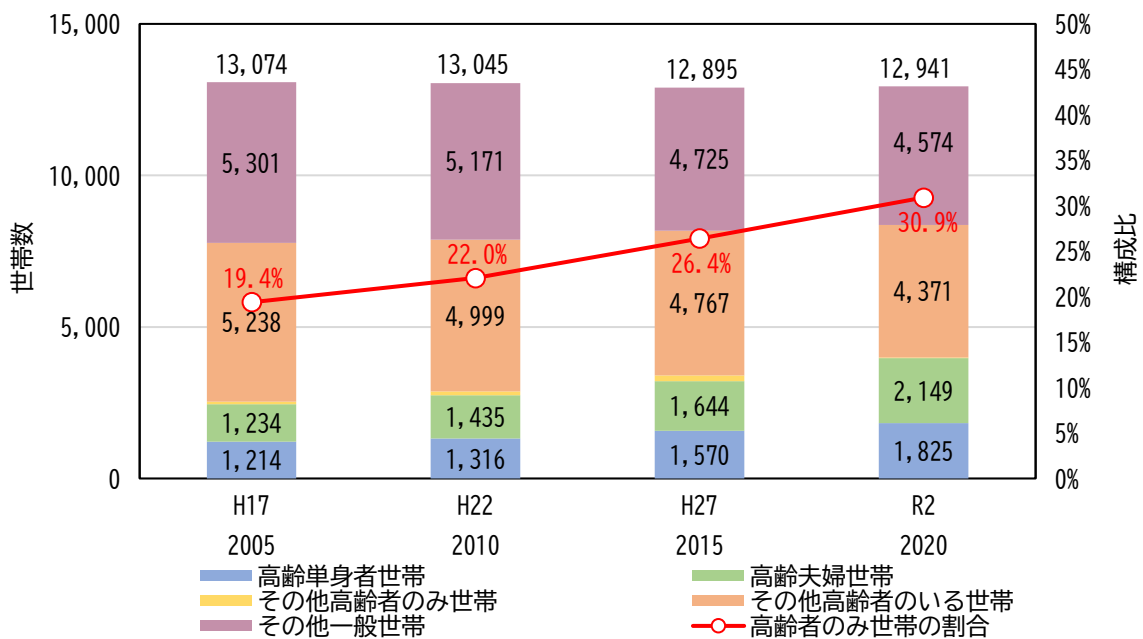
人口が減少傾向に転じた昭和 60 (1985) 年以降も、平成 12 (2000) 年まで世帯数は微増していましたが、その後は減少傾向に転じています。また、世帯人員 (一世帯あたりの平均世帯員数) については減少傾向が続いており、平成 22 (2010) 年以降は 3.00 人/世帯を下回っています。



図表 7 人口推移と将来人推計

資料：国勢調査

一方で、世帯数が減少傾向に転じた平成 17 (2005) 年以降も、65 歳以上の世帯員がいる一般世帯 (高齢者世帯) は増加傾向を示しています。また、高齢者のみ世帯 (高齢者単身世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯) も増加、令和 2 (2020) 年には全世帯の 30% 以上を占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。



図表 8 高齢者世帯の状況

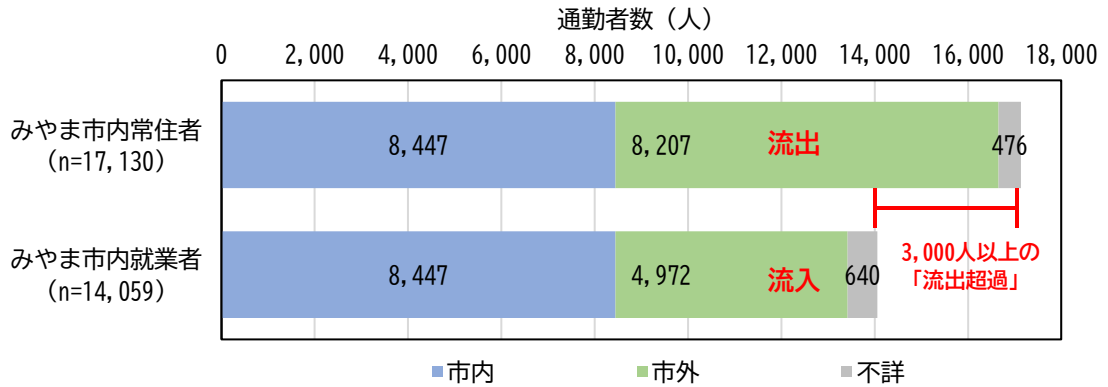
資料：国勢調査

2-3 市民の移動特性

(1) 通勤・通学

1) 通勤流動

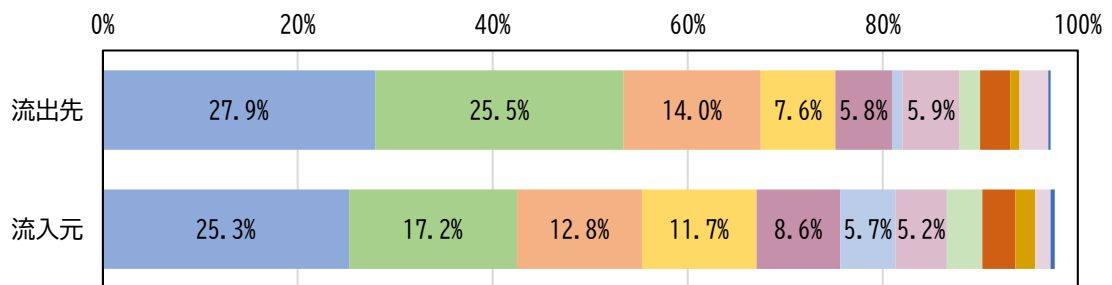
みやま市内に常住する就業者（15歳以上）の約5割が市内で就業しており、市内から市外へ通勤する「流出」が、市外から市内へ通勤する「流入」を約3,000人上回る流出超過となっています。



図表 9 通勤流動の概況

資料：令和2年国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、大牟田市・柳川市がそれぞれ2~3割前後を占めており、筑後市・久留米市への流出・流入もそれぞれ1割前後を占めています。



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

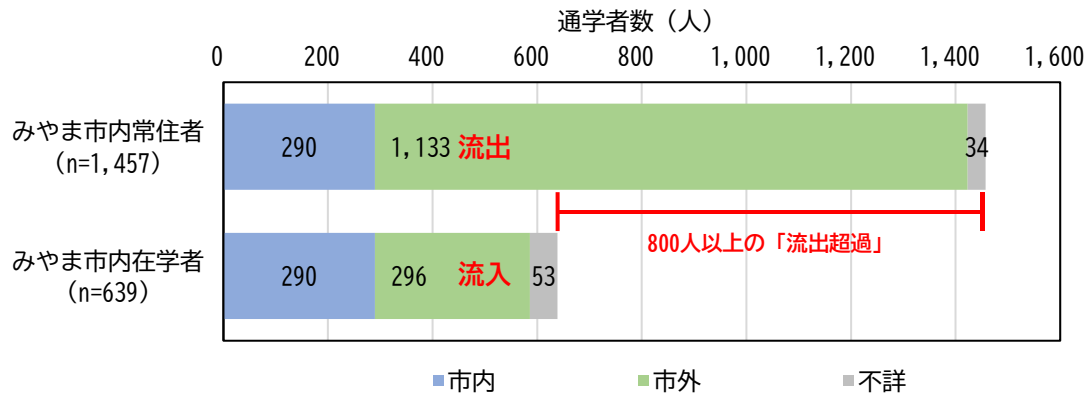
■大牟田市 ■柳川市 ■筑後市 ■久留米市 ■八女市 ■福岡市
■熊本県 ■佐賀県 ■大川市 ■広川町 ■大木町 ■その他

図表 10 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和2年国勢調査

2) 通学流動

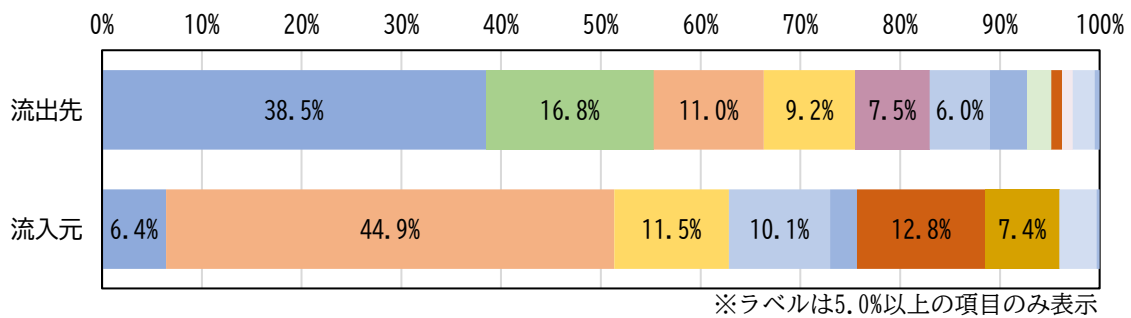
市内に常住する通学者（15歳以上）のうち、市内への通学者は2割程度となっており、市内から市外へ通学する「流出」が、市外から市内へ通学する「流入」を800人以上上回る流出超過となっています。



図表 11 通学流動の概況

資料：令和2年国勢調査

市内から市外への「流出先」としては、大牟田市が4割近くを占めており、福岡市へも2割前後となっています。また、市外から市内への「流入元」としては、柳川市が半数未満を占めており、久留米市・筑後市も1割前後を占めています。

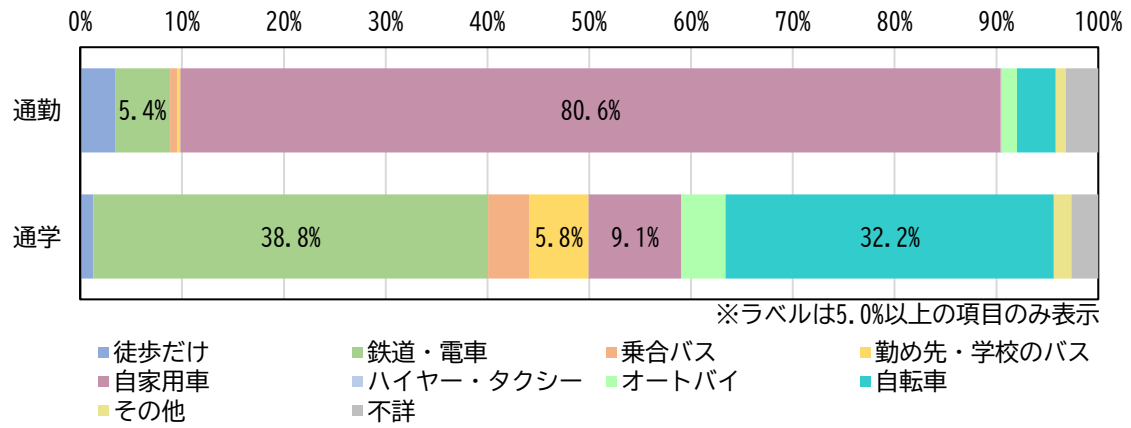


図表 12 通学流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和2年国勢調査

3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の8割以上を占めています。一方で通学時の利用交通手段としては「鉄道・電車」が4割程度と最も多くなっていますが、「自転車」も3割以上を占めており、「乗合バス」は1割未満となっています。



図表 13 通勤通学時の利用交通手段

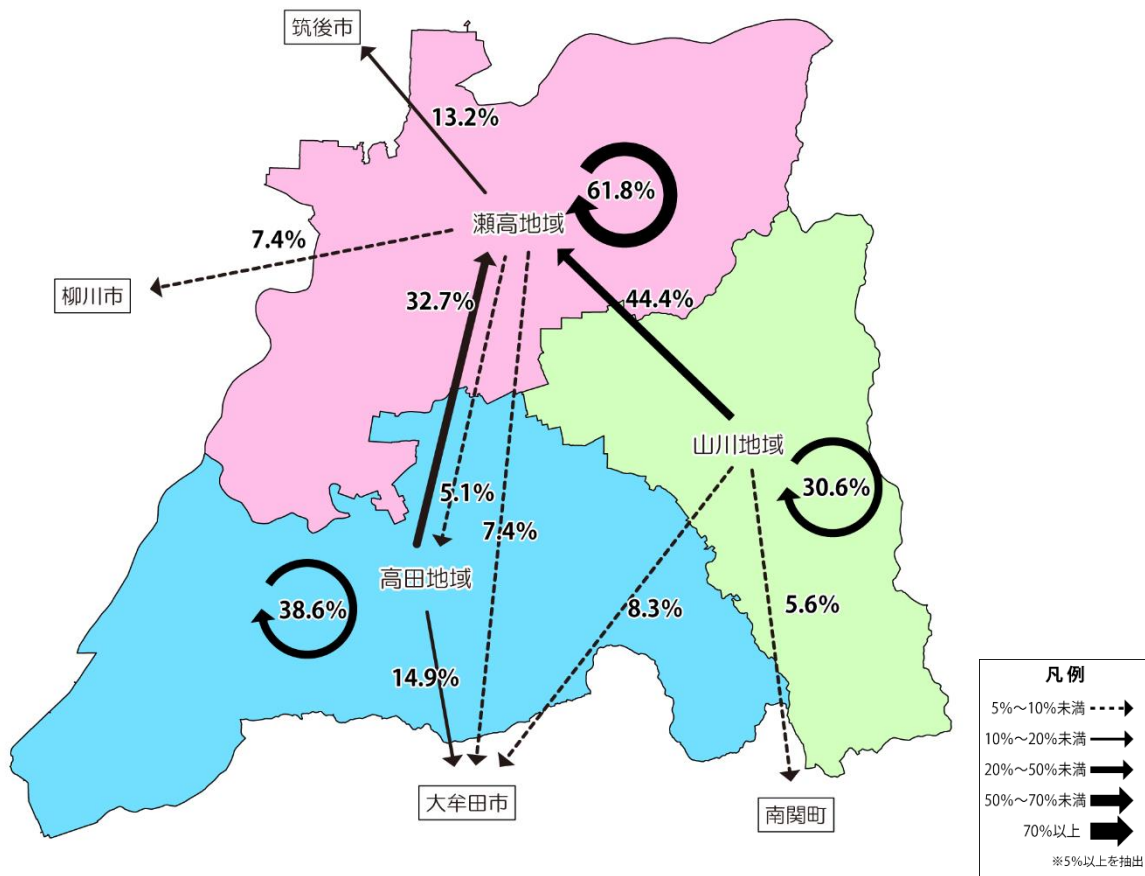
資料：令和2年国勢調査

※以下は、計画策定のため令和4年9月に実施した15～19歳（若年層）及び65歳以上（高齢層）の市民を対象としたアンケート調査の結果から整理しています。
市民アンケート調査の概要についてはp.36をご参照ください。

（2）高齢者の移動特性

1）買い物（65歳以上）

食料品や日用品などの「買い物」について、瀬高地域は6割程度、高田地域は4割程度、山川地域は3割程度がそれぞれのエリア内で買い物を済ませています。また、高田地域、山川地域については瀬高地域へ3～4割程度を占めています。



図表 14 買い物の外出先

資料：市民アンケート調査（令和4年度）

なお、具体的な外出目的地としては「スーパーマーケット」や「道の駅みやま」などが挙がっています。

【主な目的地】

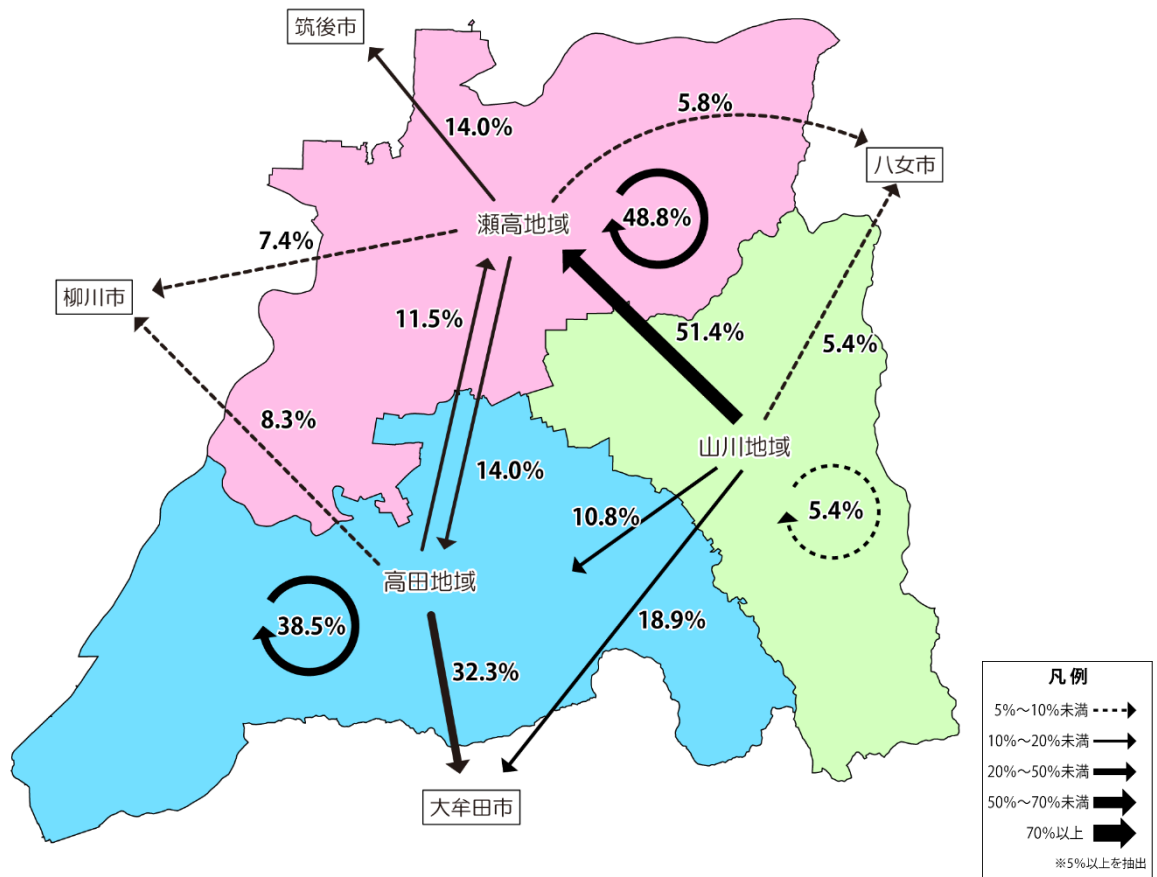
- ・道の駅みやま
- ・アスタラビスタ高田店
- ・アスタラビスタ下庄店
- ・A コープ山川店
- ・アスタラビスタ瀬高店 など

図表 15 買い物の主な目的地

資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和4年度）

2) 通院 (65 歳以上)

「通院」では、瀬高地域は半数程度、高田地域は4割程度がそれぞれのエリア内で通院しています。山川地域については半数程度が瀬高地域へ通院しています。また、高田地域、山川地域については大牟田市への通院が2~3割程度を占めています。



図表 16 通院の外出先

資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和4年度）

なお、具体的な外出目的地としては瀬高地域や高田地域の病院が挙がっています。

[主な目的地]

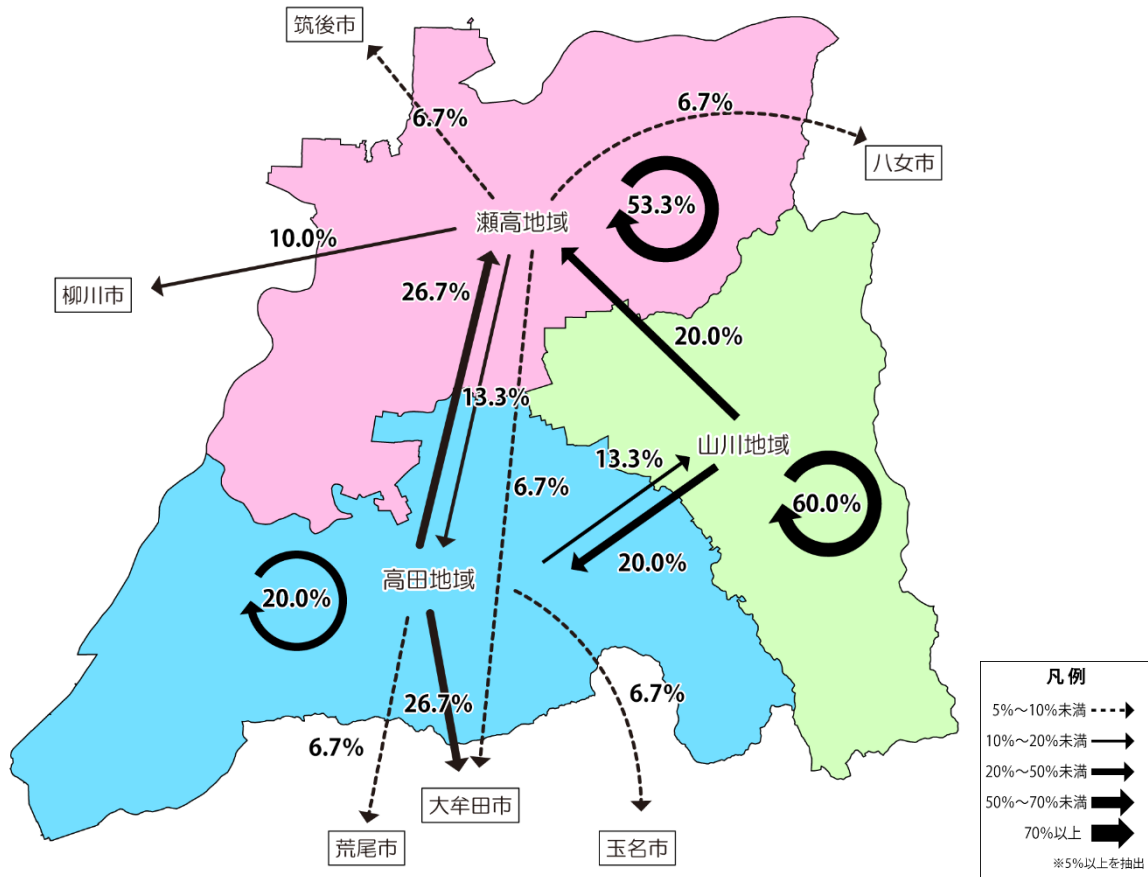
- ・ヨコクラ病院
- ・きくち胃腸科内科クリニック
- ・前原整形外科リハビリクリニック
- ・石橋眼科
- ・江の浦医院 など

図表 17 通院の主な目的地

資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和4年度）

3) 娯楽・習い事 (65 歳以上)

「娯楽・習い事」について、瀬高地域は半数程度、山川地域は 6 割がそれぞれのエリア内で娯楽や習い事を済ませています。また、高田地域については大牟田市へ 3 割程度となっています。



図表 18 娯楽・習い事の外出先

資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和 4 年度）

なお、具体的な外出目的地としては「筑後広域公園プール」や「みやま市立図書館」などが挙がっています。

[主な目的地]

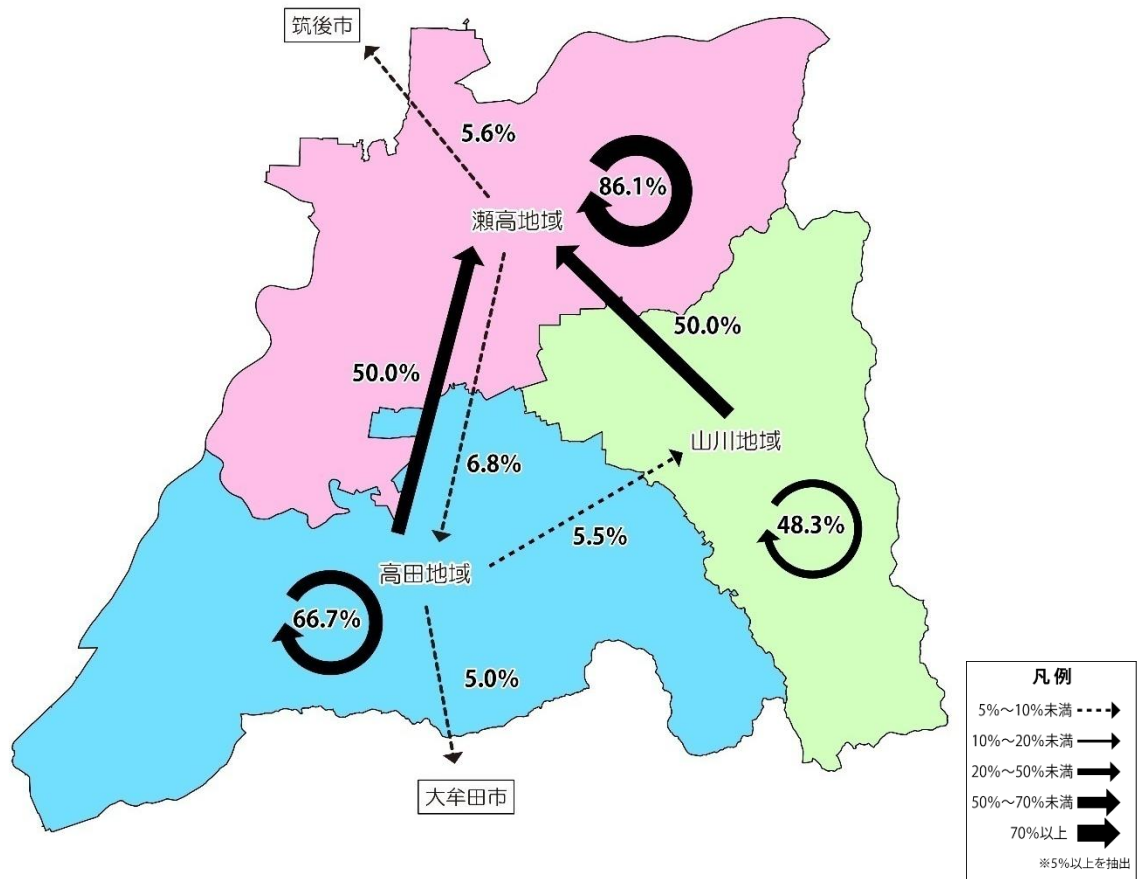
- ・筑後広域公園プール
- ・瀬高 B&G 海洋センター
- ・みやま市立図書館 など

図表 19 娯楽・習い事の主な目的地

資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和 4 年度）

4) 金融機関・郵便局 (65 歳以上)

「金融機関・郵便局」について、瀬高地域は 9 割程度、高田地域は 7 割程度、山川地域は半数程度がそれぞれのエリア内で利用しており、市外への流出はほとんどありません。



図表 20 金融機関・郵便局の外出先

資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和 4 年度）

なお、具体的な外出目的地としては瀬高地域や高田地域の銀行及び郵便局が挙がっています。

【主な目的地】

- ・福岡銀行 瀬高支店
- ・瀬高郵便局
- ・西日本シティ銀行 瀬高支店
- ・福岡銀行 渡瀬支店
- ・渡瀬郵便局 など

図表 21 金融機関・郵便局の主な目的地

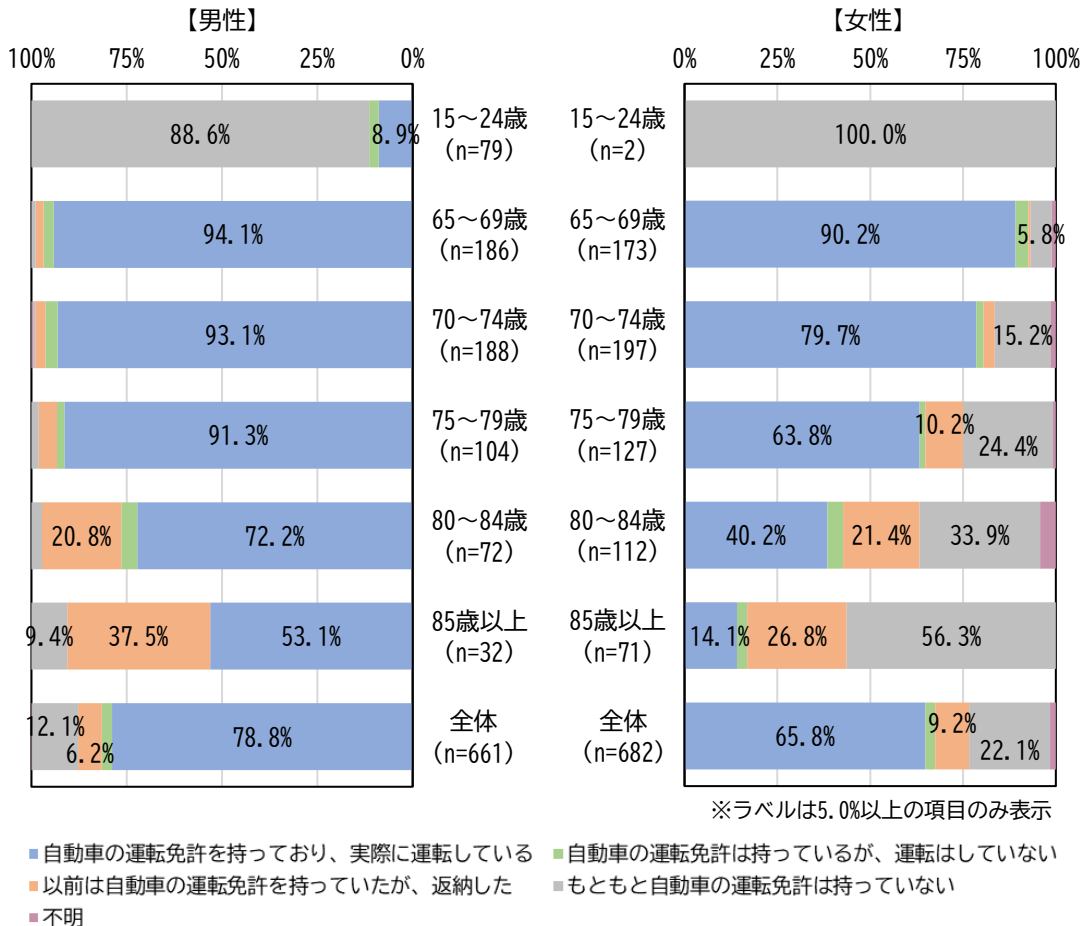
資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和 4 年度）

(5) 運転免許保有状況

運転免許保有状況を見ると、全体としては男性の約 82%、女性の約 69%が運転免許を保有しています。また若年層を見ると免許を保有している割合は低くなっています。

年齢・性別では、75 歳以上で男女差が大きくなっており、女性では年齢が上がるにつれて保有率が大きく低下し、80 歳以上では半数程度となる一方で、男性では 80 歳以上でも 8 割近い保有率となっています。

なお、女性でも年齢層が低くなるにつれて運転免許を「もともと保有していない」割合は大きく減少しており、女性の運転免許取得が進んでいることが分かります。

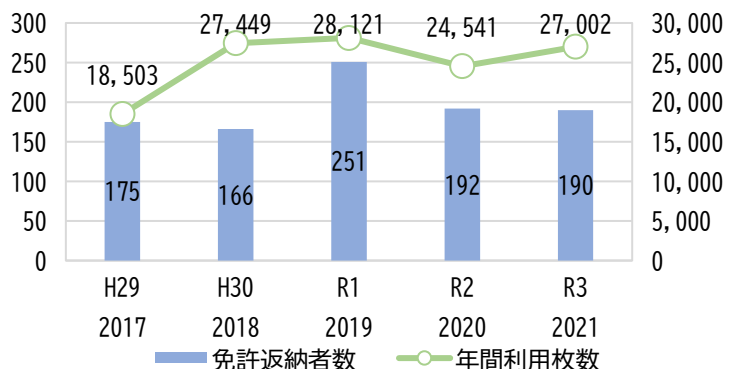


図表 22 運転免許証保有状況

資料：計画策定に係る市民アンケート調査（令和 4 年度）

免許返納者数の推移は、令和 2 年はやや落ち込んでいますが、平成 29 年以降は増加傾向にあります。

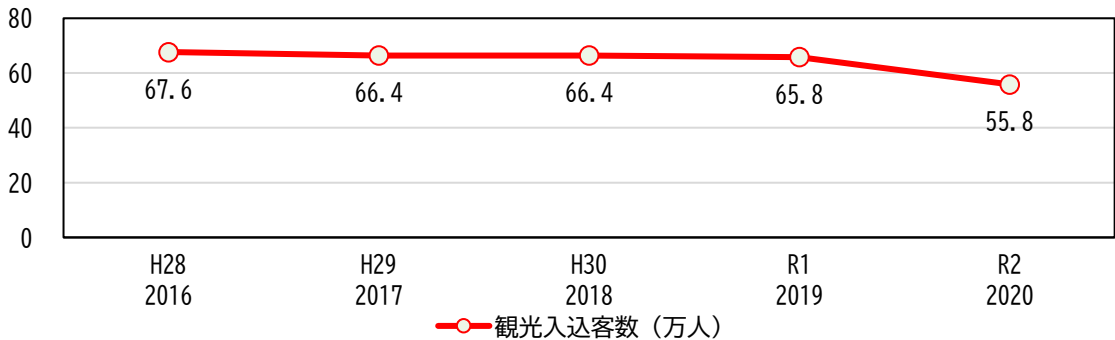
また、高齢者等免許証自主返納支援事業利用券（タクシー券）の年間利用枚数についても令和 2 年はやや落ち込んでいますが、令和 3 年は増加に転じています。



図表 23 免許返納者数およびタクシー券利用枚数の推移
資料：みやま市資料

2-4 観光の動向

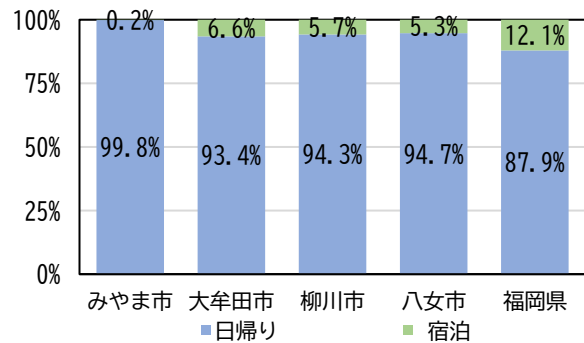
みやま市の観光客数は平成 28（2016）年から横ばいで推移してきましたが、新型コロナウイルスの影響もあって令和 2 年は前年より 10 万人少ない 55.8 万人となっています。



図表 24 観光入込客数の推移

資料：福岡県観光入込客推計調査

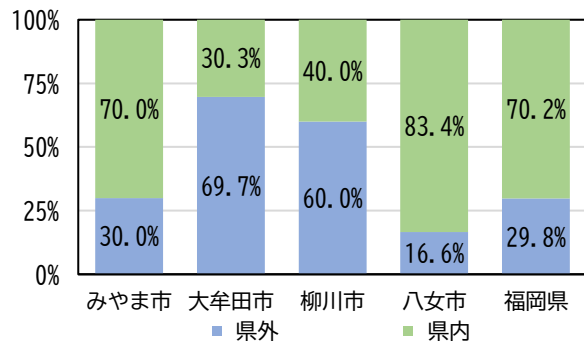
観光客の日帰り・宿泊別の割合は、みやま市ではほとんどが日帰りとなっています。県全体や県内近隣他市よりも日帰りの割合が高くなっています。



図表 25 日帰り・宿泊別観光客割合

資料：福岡県観光入込客推計調査、平成 29 年福岡県観光入込客調査

発地（県内/県外）別の割合は、みやま市では 7 割を県内観光客が占めており、近隣他市に比べ高い割合となっています。

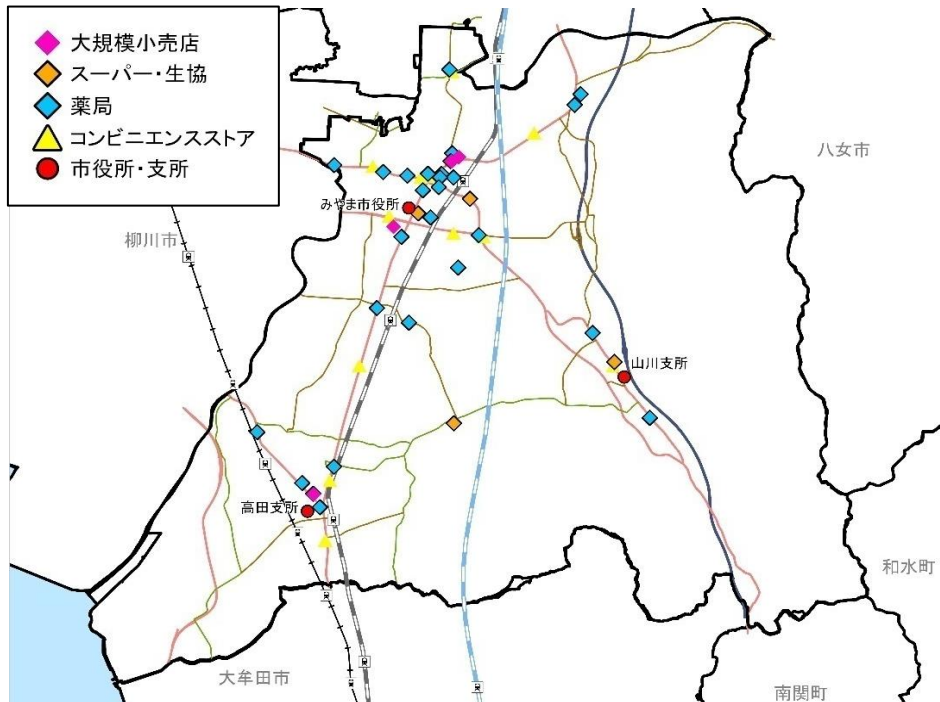


図表 26 発地（県内/県外）別観光客割合

資料：福岡県観光入込客推計調査、平成 29 年福岡県観光入込客調査

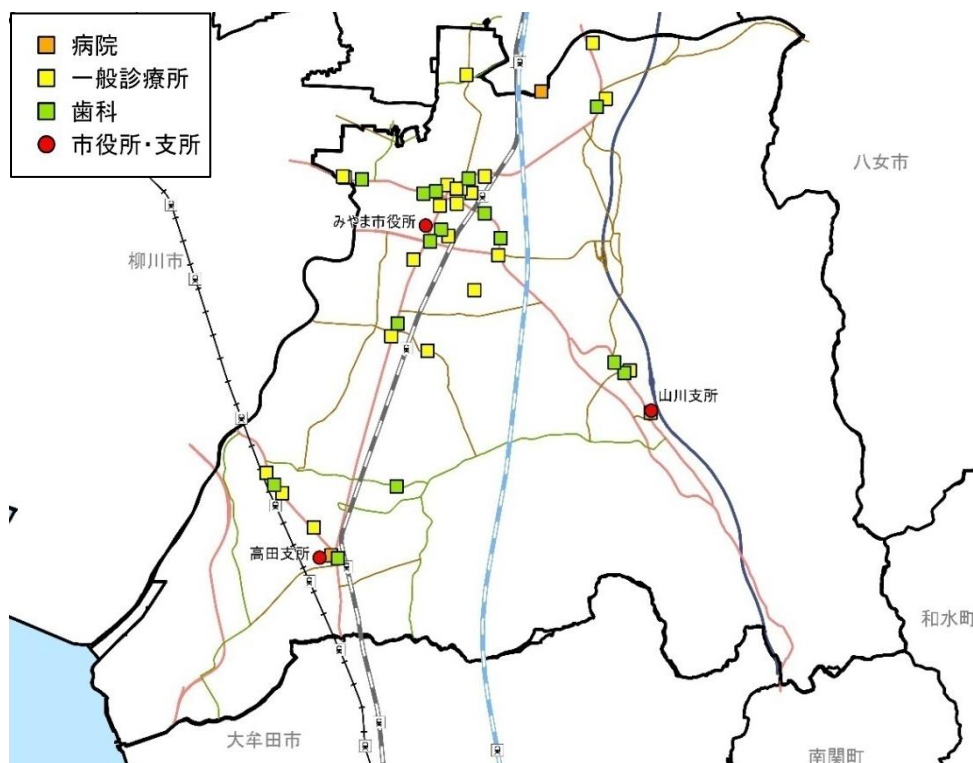
2-5 主要施設の立地状況 (2023.1 現在)

商業施設のうち大規模小売店舗は、国道 209 号沿線に多く立地しています。スーパー・生協やコンビニエンスストア、薬局については市役所や高田支所・山川支所周辺に集中して立地しています。



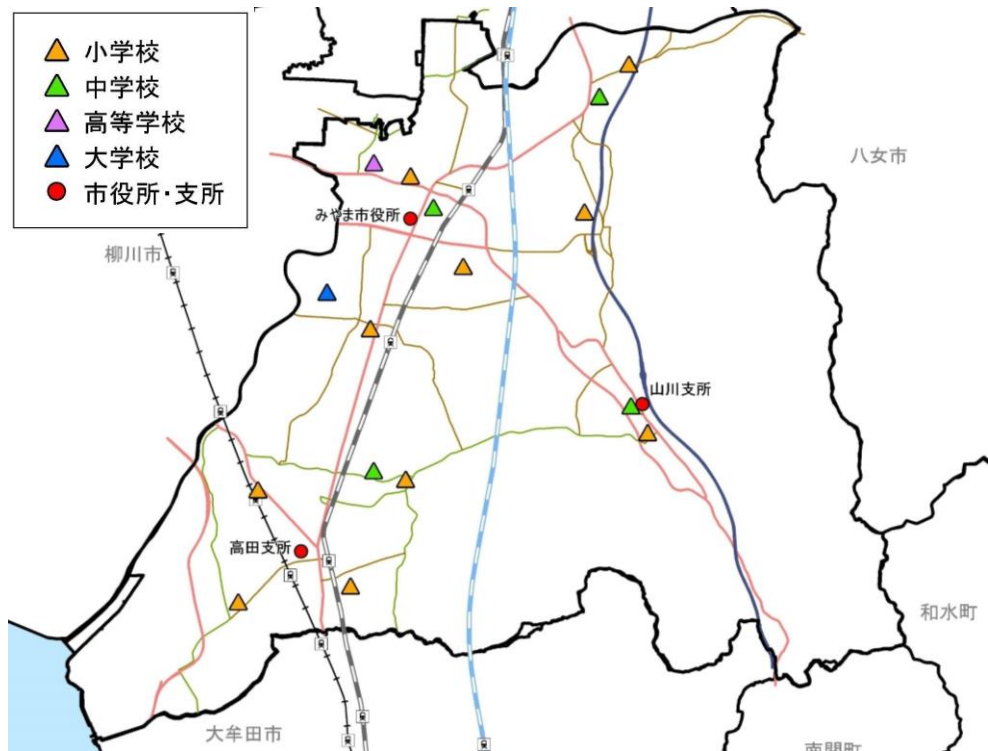
図表 27 商業施設の立地状況

医療施設のうち病院は、市南部の高田支所付近、市北部の筑後市との市境に立地しています。一般診療所や歯科については市役所や高田支所・山川支所、駅周辺に立地しています。



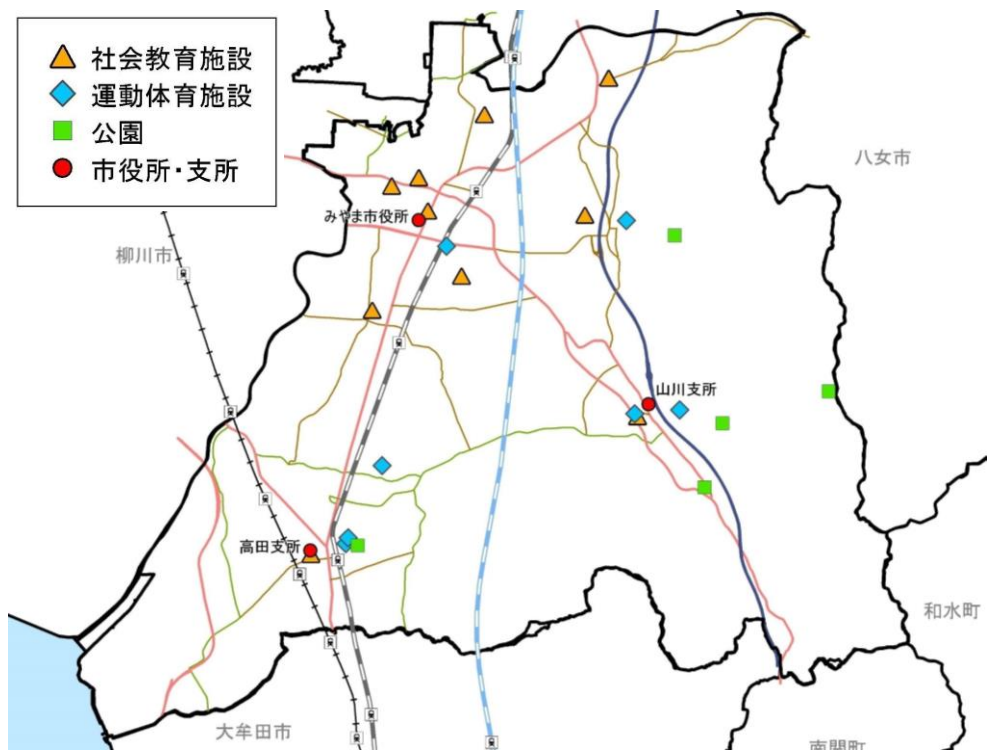
図表 28 医療施設の立地状況

本市には、小学校 10 校、中学校 4 校、高等学校・大学校がそれぞれ 1 校立地しています。



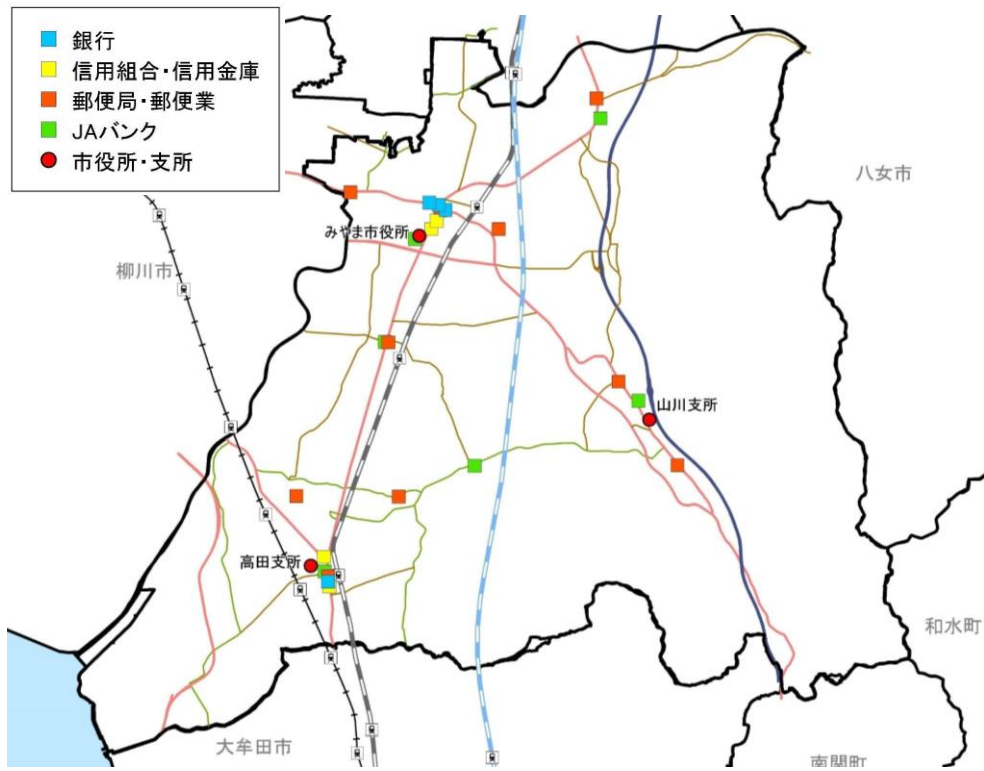
図表 29 教育施設の立地状況

文化・体育施設は市域内に分散して立地しています。



図表 30 文化・体育施設の立地状況

金融機関については、各地域の中心部に立地・集積しています。銀行は瀬高地域や高田地域に集中しています。



図表 31 金融機関・郵便局の立地状況

第3章 公共交通の現状・問題点

3-1 公共交通の概況

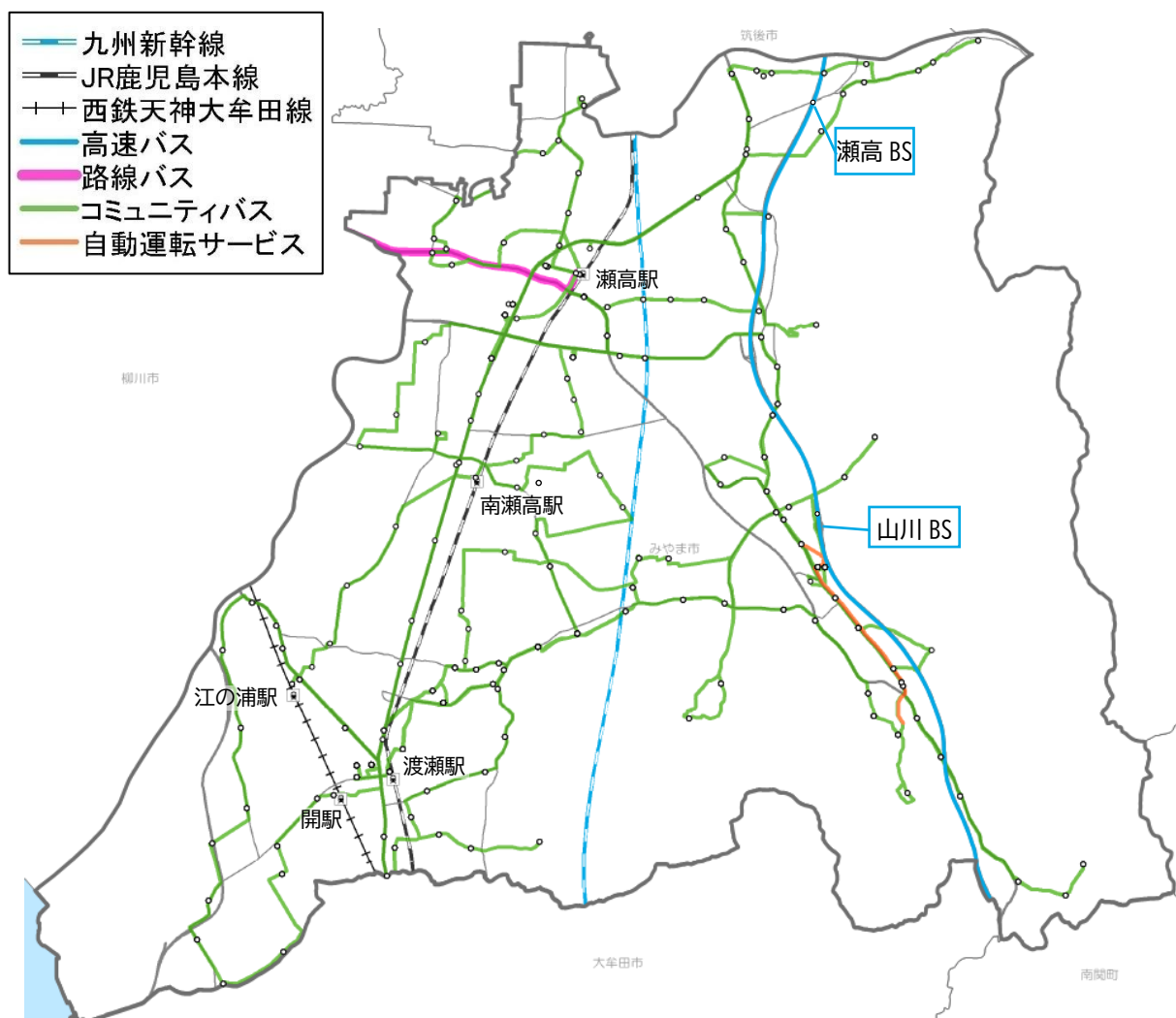
みやま市内を運行する鉄道は JR 鹿児島本線および西鉄天神大牟田線の 2 路線が縦断しています。また市内には JR 駅 3 駅（瀬高駅・南瀬高駅・渡瀬駅）、西鉄駅 2 駅（江の浦駅・開駅）が立地しています。

市域のほぼ中央を南北に九州新幹線が縦断し、市域北側の近接地に九州新幹線「筑後船小屋駅」が立地しています。

市内を運行する路線バスは 1 路線のみで、国庫補助系統（地域間幹線系統補助金）となっており、柳川～みやま（瀬高）間を接続しています。

市内を面的に網羅する形で計 8 路線のコミュニティバス「くすっぴー号」が、また、山川地域では自動運転サービス「オレンジスター号」が運行しています。コミュニティバスについては国庫補助系統（地域内フィーダー系統補助金）を受けて運行しています。

九州縦貫自動車道に 2 か所（瀬高・山川）のバス停が設置されており、福岡方面・熊本方面への高速バスが運行しています。



図表 32 公共交通ネットワーク概況

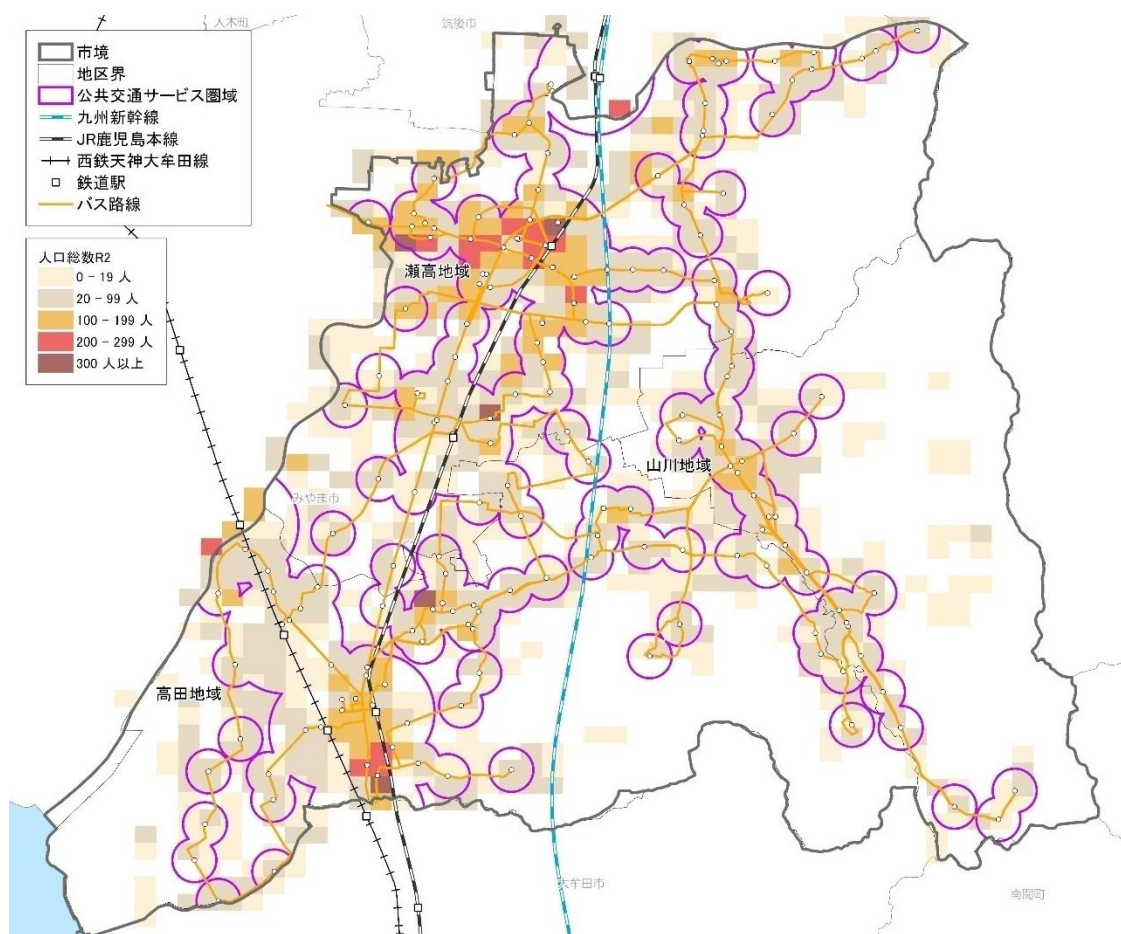
本市には、コミュニティバスにより面的・網羅的に市域全体に移動サービスが提供されているものの、一部には公共交通サービスが提供されていない公共交通空白地域が存在しています。総人口および65歳以上人口の2割前後は公共交通空白地域に居住、特に山川地区では公共交通空白地域人口の割合が高い傾向にあります。

図表 33 地域別公共交通空白地域人口

地区	区分	全域	公共交通提供区域	公共交通空白地域	割合
瀬高地域	総人口	19,460	15,257	4,203	21.6%
	65歳以上人口	7,073	5,613	1,460	20.6%
高田地域	総人口	12,066	10,221	1,845	15.3%
	65歳以上人口	4,760	3,997	763	16.0%
山川地域	総人口	4,048	2,939	1,109	27.4%
	65歳以上人口	1,717	1,255	462	26.9%
全体	総人口	35,574	28,417	7,157	20.1%
	65歳以上人口	13,550	10,865	2,685	19.8%

※令和2年国勢調査：メッシュ人口データを用いて集計しており、全体の人口はみやま市人口とは一致しない。

資料：令和2年国勢調査



図表 34 公共交通空白地域の人口分布

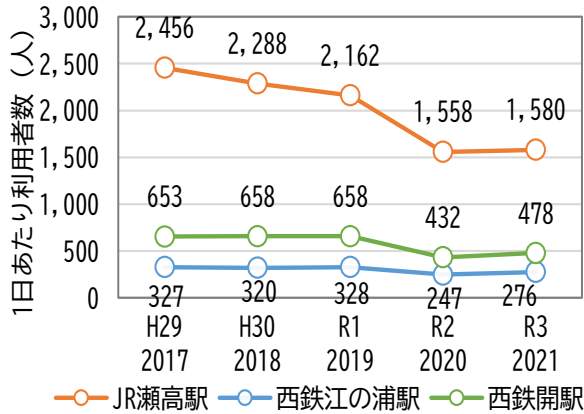
資料：令和2年国勢調査

※公共交通空白地域とは、駅やバス停が一定の距離の範囲に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域のことを指します。
 ※「公共交通サービス圏域」として、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mを設定しています。

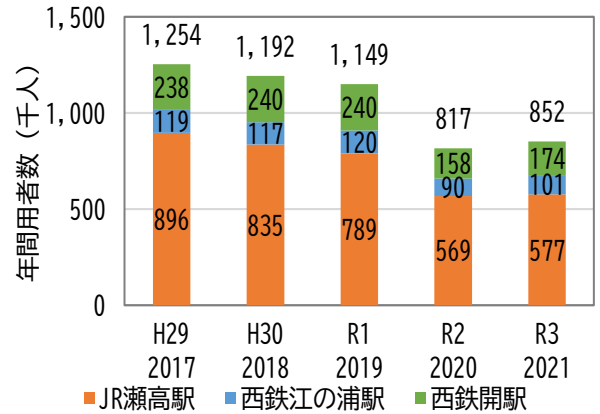
3-2 鉄道の概要

JR 瀬高駅の利用者数は減少傾向が続いている一方で、西鉄両駅については横ばいで推移しています。

令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響で各駅とも利用者数が大きく減少、令和3年には微増傾向にあります。



図表 35 鉄道駅の1日あたり利用者数



図表 36 年間利用者数

資料：みやま市資料
 ※1日あたり利用者数(JR・西鉄より提供)
 JR駅は乗車人員を2倍して利用者数に換算
 ※年間利用者数=1日あたり利用者数×365日

運行状況は、各駅ともに1時間に1～3本程度と少ないダイヤ設定となっています。

図表 37 鉄道の運行状況

時間	上り：福岡方面（平日）					下り：大牟田方面（平日）				
	JR瀬高駅	JR南瀬高駅	JR渡瀬駅	西鉄開駅	西鉄江の浦駅	JR瀬高駅	JR南瀬高駅	JR渡瀬駅	西鉄開駅	西鉄江の浦駅
5時	46	42	39 59	44	46				43	41
6時	06 35 48	03 32 45	28 41	03 19 36 55	08 21 39 59	32	35	39	19 42	16 40
7時	00 16 38 52	12 48	09 45	19 45	23 53	07 27 51	11 54	15 58	13 35 51	10 32 48
8時	12 36	09 33	05 29	12 34 49	14 37 53	06 32 59	10 36	14 39	05 40	02 37
9時	10 38 49	07 35	03 31 58	12 42	15 45	29 56	02 32	06 36	06 35	04 32
10時	05 34	02 30 57	27 53	18 50	23 53	32	36	39	07 39	04 36
11時	00 29	26 57	22 53	20 50	23 53	07 37	40	44	16 46	13 43
12時	00 30	26 57	23 53	20 50	23 53	07 37	10 40	14 44	16 46	13 43
13時	00 30	27 57	23 53	21 50	23 53	11 37	14 40	18 44	16 46	13 43
14時	00 28	25 57	21 53	20 50	23 53	11 37	14 40	18 44	16 46	13 43
15時	00 28 54	25 50	21 47	20 50	23 53	11 35	14 39	18 42	16 45	13 42
16時	31	28	24 57	33	36	06 29	09 32	13 36	17 39	15 37
17時	04 31 44	01 28	24	03 12 42	06 15 45	04 36	08 39	12 43	09 39	07 36
18時	15 45	12 42	08 38	12 42	15 45	07 36	10 39	14 43	09 38	06 36
19時	14 56	11 53	07 49	12 42	15 45	02 18	05 35	09 39	08 38	06 36
20時	35	32	28	12 42	15 45	02 27 40	05 44	09 48	08 38	06 36
21時	15 50	12 47	08 43	12 42	14 45	05 44	08 47	12 51	08 39	06 36
22時	59	56	52	12 43	15 46	17 48	21 52	24 55	09 38	06 36
23時				25 43	28 48				07 31 59	05 28 56
0時						00	04	07		

3-3 路線バスの概要

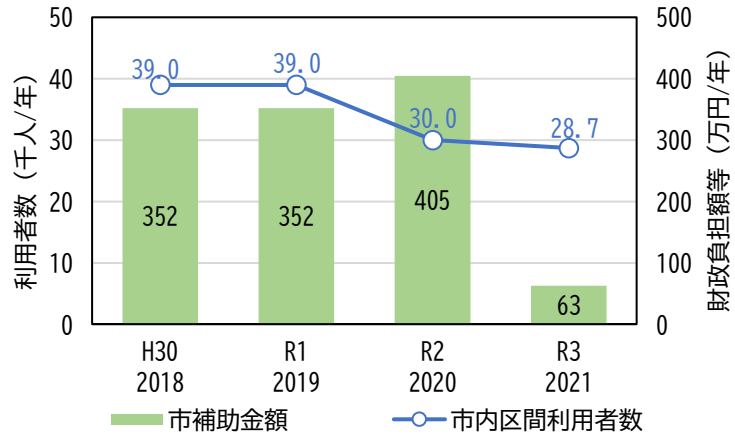
(1) 運行概要

みやま市内を運行する唯一のバス路線である瀬高柳川線は、堀川バス株式会社が運行しています。運行頻度は、平日 25 回、土曜日 20.5 回、日祝日 16 回となっています。

(2) 利用状況・補助金額の概要

令和 2 年度以降、利用者数は減少傾向となっています。また補助金額は令和 2 年までは増加傾向となっています。

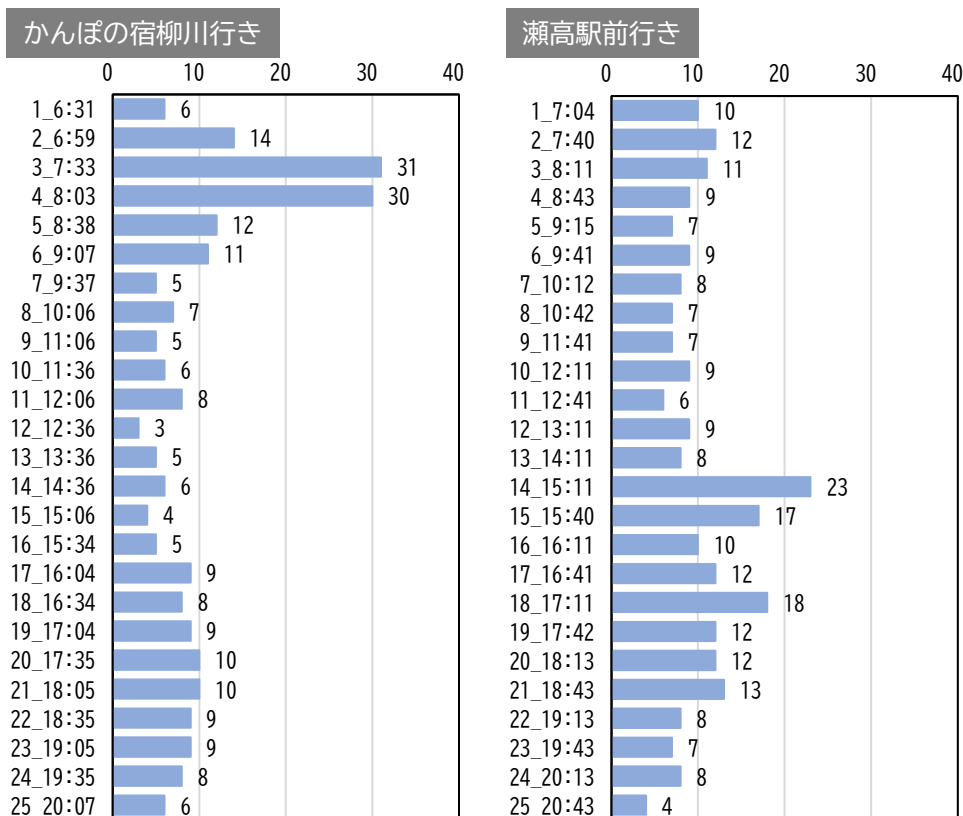
※令和 3 年度は、国県補助額の増加に伴い、市補助金額が減少



図表 38 利用者数・補助金額の推移

資料：みやま市資料

便別の利用者数は、[瀬高⇒柳川] 方面では朝の特定便に利用者の集中が見られ、昼間時間帯では利用者が少ない便が散見される一方で、[柳川⇒瀬高] 方面では午後の各便に利用者が分散されています。

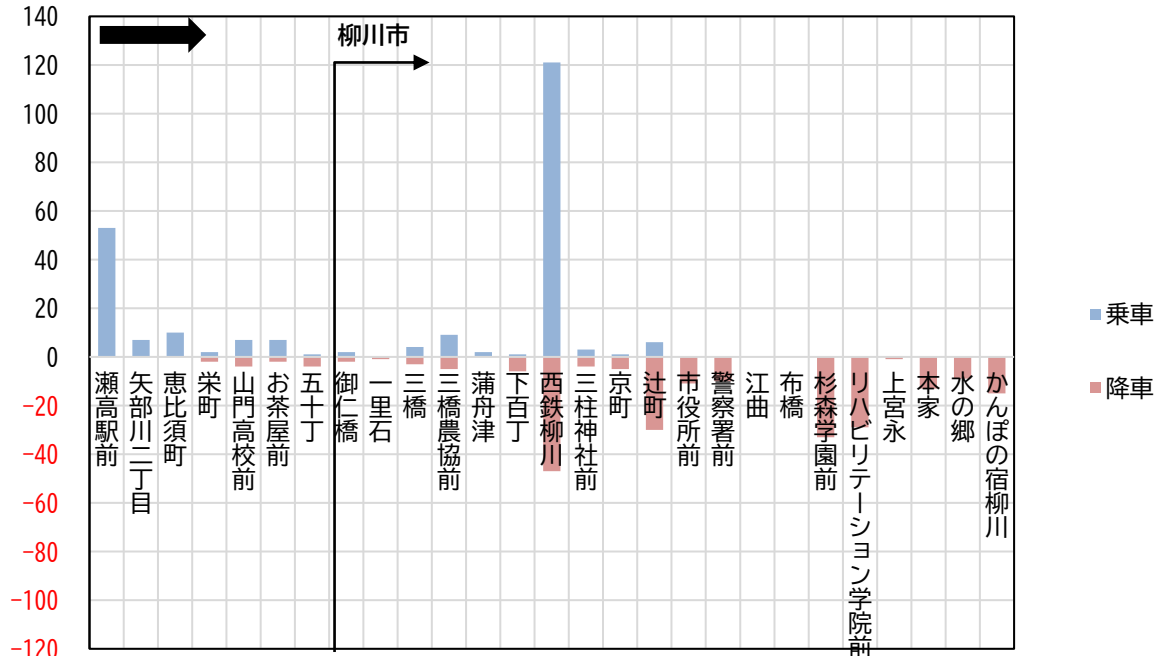


図表 39 便別の利用者数 (人/日)：平日 令和 3 年 7 月 8 日

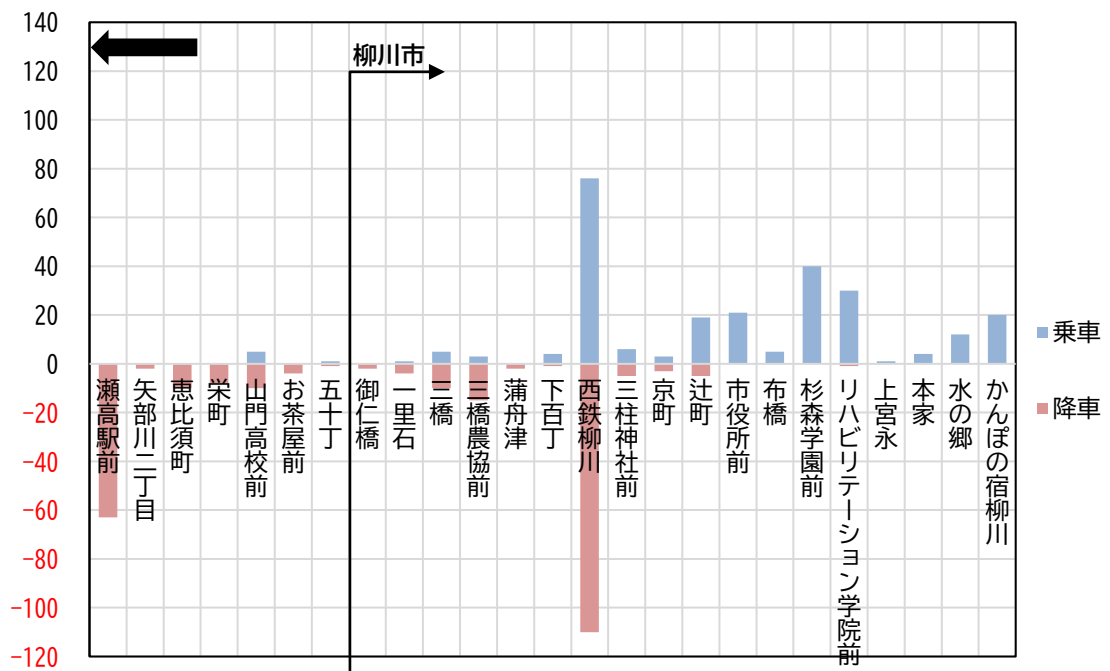
資料：堀川バス株式会社 乗降者数調査

バス停別の乗降者数は、柳川市方面の乗車は瀬高駅前や西鉄柳川駅での乗車が多くなっています。降車では柳川市内で多く、みやま市内区間では恵比須町バス停以降で散見されます。

みやま市方面の乗車は西鉄柳川駅までが多く、その後はほとんど見られません。降車では、西鉄柳川駅や瀬高駅等の鉄道駅で多くなっています。



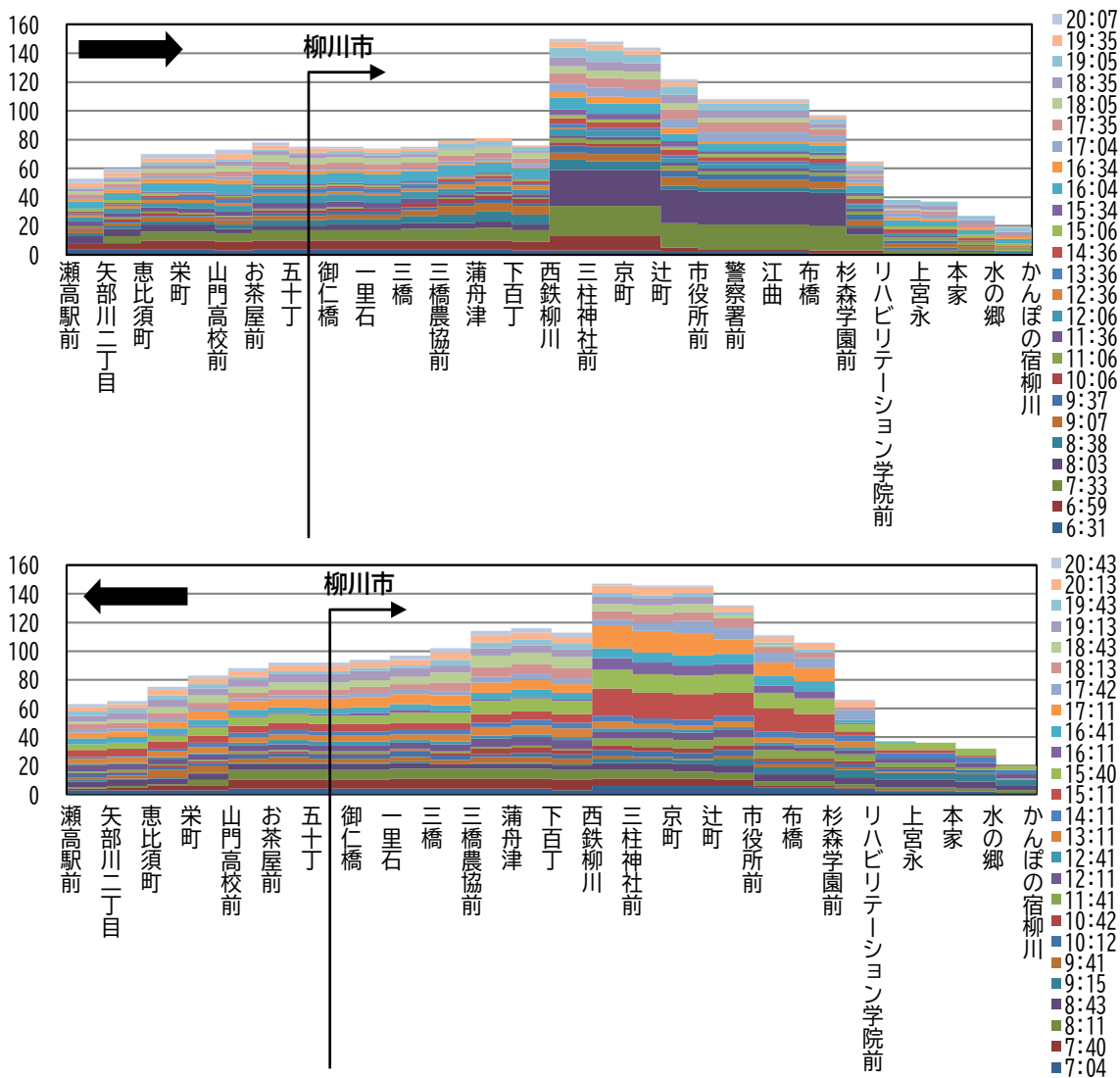
図表 40 バス停別乗降客数 (人/日)：平日 令和3年7月8日



図表 41 バス停別乗降客数 (人/日)：平日 令和3年7月8日

資料：堀川バス株式会社 乗降者数調査

区間別の利用者数では、柳川市内、特に〔西鉄柳川～杉森学園前・リハビリテーション学院前〕区間の利用が多く、〔瀬高駅前～西鉄柳川〕間も一定の利用が見られますが、〔柳川⇒瀬高〕方面に比べて〔瀬高⇒柳川〕方面の利用はやや少ない傾向となっています。



図表 42 便別区間別の利用者数（人/日）：平日 令和3年7月8日
資料：堀川バス株式会社 乗降者数調査

(3) 路線バス事業者ヒアリング（抜粋）

●利用状況

- 高校生を中心とした朝の通学利用が多い。帰りは部活等があるため時間がバラバラ
- 高齢女性の利用も多く、主に銀行・病院・買い物

●利用者の特性や行動パターン

- 瀬高駅・恵比須町・山門高校の利用が多い
- スーパーや病院がある場所の利用が特に多い

●今後の課題

- 乗務員の不足が顕著（募集を行っても数名程度しか来ず、入社も少ない）
- コロナによる観光客の減少
- 車両の確保や購入費用の高さ

3-4 コミュニティバスの概要

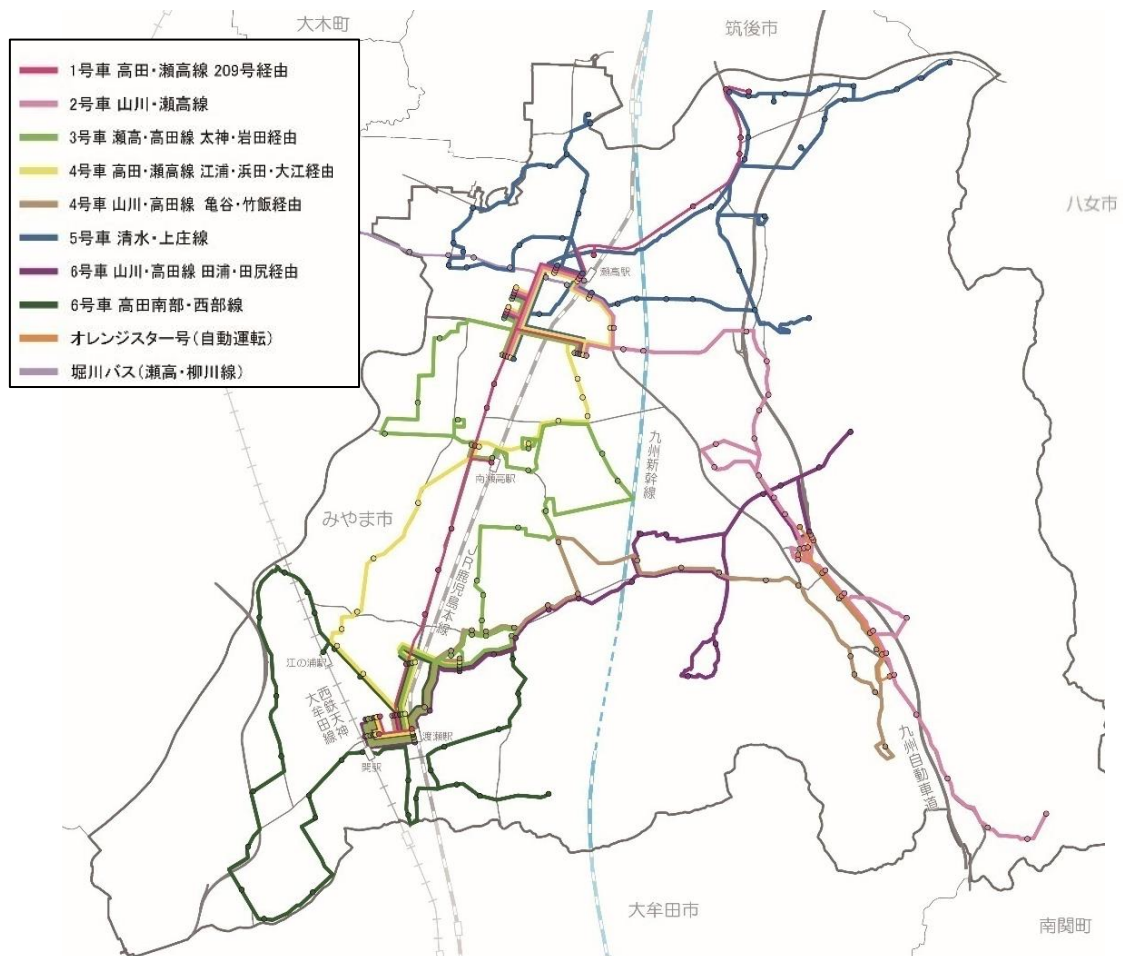
(1) 運行概要

瀬高・高田・山川の地域間を結ぶ路線を中心に、瀬高・高田の中心部から周辺を迂回する循環型の路線や、地域間の広いエリアを大きく迂回しながら運行する路線などから構成されています。また、料金は1乗車100円（高齢者・障がい者・小学生以下：50円）で利用できます。

車両を計6台使用して、月曜日から土曜日までの週6日、各路線2.5回/日～4.0回/日（往復で1回、循環は1運行1回）の頻度で運行しています。

図表 43 コミュニティバスの路線一覧

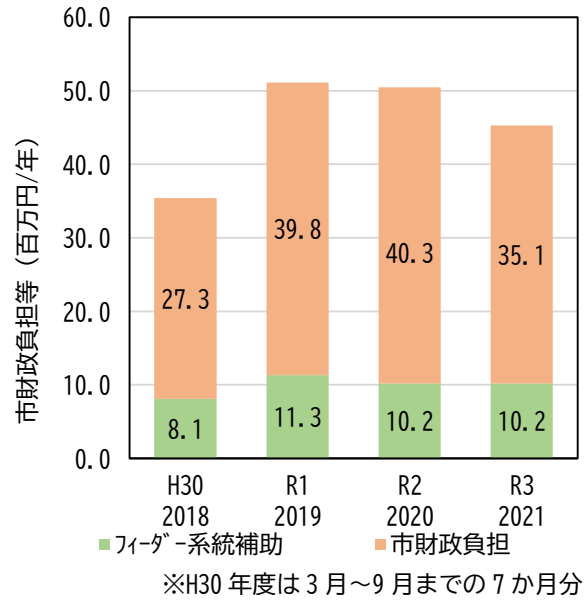
路線名	起点	終点	接続する鉄道名	路線延長 (km)	便数	バス停数	号車
高田・瀬高線（国道209号線）	新船小屋	新船小屋	JR瀬高駅、JR南瀬高駅、JR渡瀬駅	15.3	6	25	1号車
山川・瀬高線	真弓公民館	真弓公民館	JR瀬高駅	18.3	10	37	2号車
瀬高・高田線（太神・岩田経由）	市立図書館	市立図書館	JR南瀬高駅、JR渡瀬駅	19.3	8	30	3号車
山川・高田線（亀谷・竹飯経由）	山川げんきかん	山川げんきかん	JR渡瀬駅	17.6	6	26	4号車
高田・瀬高線（江浦・浜田・大江経由）	あたご苑	あたご苑	JR瀬高駅、JR渡瀬駅	24.3	6	27	4号車
清水・上庄線	市立図書館	市立図書館	JR瀬高駅	38.7	8	44	5号車
山川・高田線（田浦・田尻経由）	山川げんきかん	ヨコクラ病院	JR渡瀬駅	11.0	6	21	6号車
高田南部・西部線	あたご苑	あたご苑	西鉄開駅、西鉄江の浦駅	30.3	3	35	6号車



図表 44 コミュニティバスの路線図

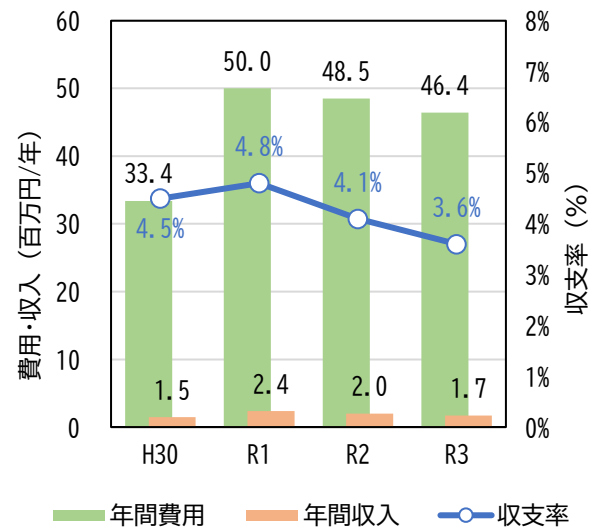
(2) 財政負担額の概要

国費（地域内フィーダー系統）補助を受けていますが、年間 3,000 万円以上の財政負担が発生しています。



図表 45 財政負担の推移

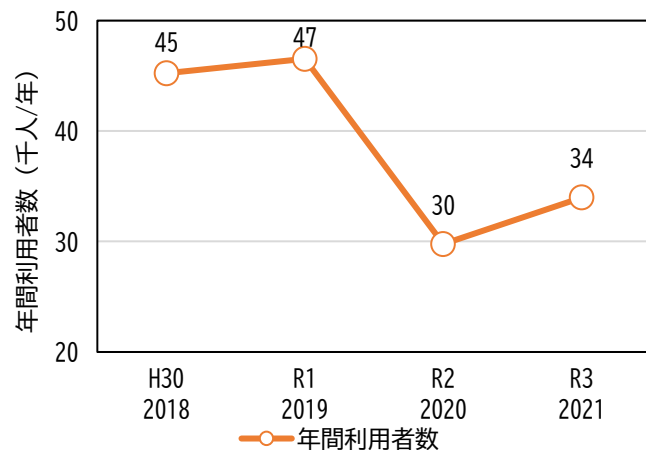
コミュニティバスの運行費用(委託費、燃料費等)が運行収入を大幅に上回り、収支率は4%前後で推移しています。



図表 46 収支状況

(3) 利用状況等

新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年度に利用者数が大幅に減少したものの、令和 3 年度はやや回復しています。

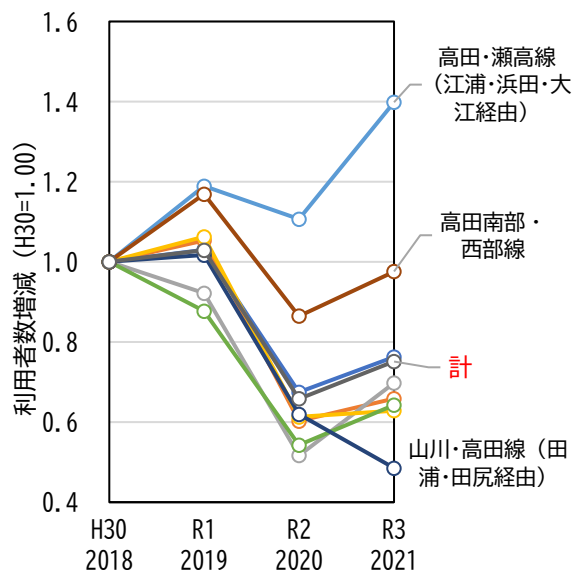


図表 47 年間利用者数の推移

全体（計）を大きく上回る伸びを見せている路線がある一方で、山川・高田線（田浦・田尻経由）は減少傾向が続いています。

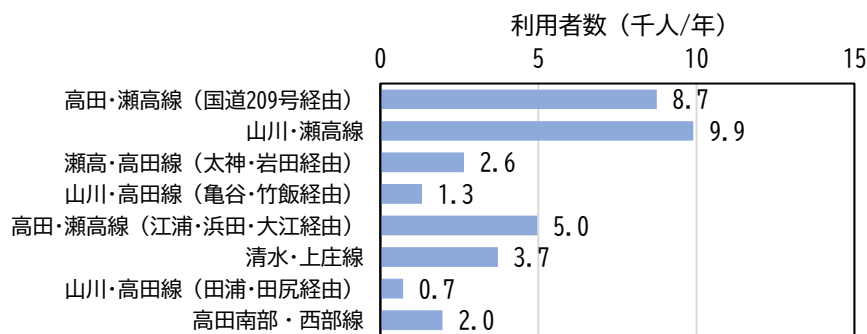


くすっぴー号



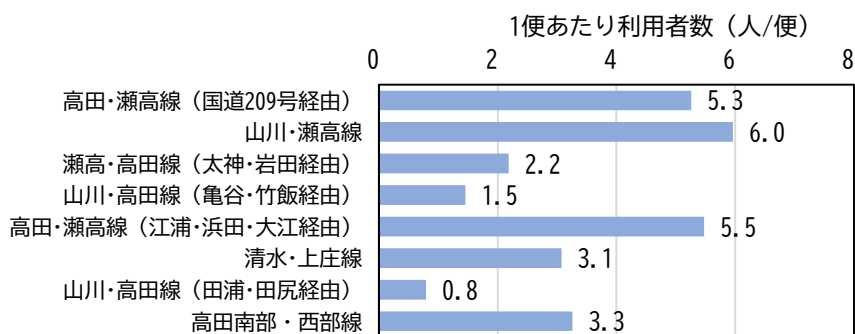
図表 48 路線別利用者数の増減 (H30=1.00)

路線別の利用者数は、年間の利用者数が1万人近い路線がある一方で、千人にも満たない路線が存在しています。



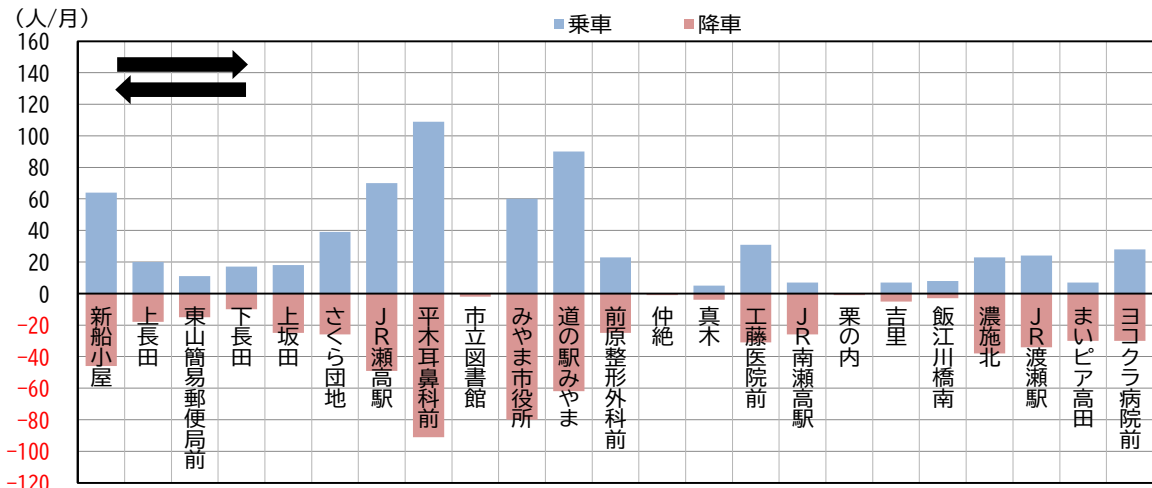
図表 49 路線別の利用者数：令和3年度

1便当たりの利用者は、高田・瀬高線（国道209号経由及び江浦・浜田・大江経由）、山川・瀬高線は5.0人以上となっていますが、山川・高田線（亀谷・竹飯経由及び田浦・田尻経由）は2.0人未満となっています。

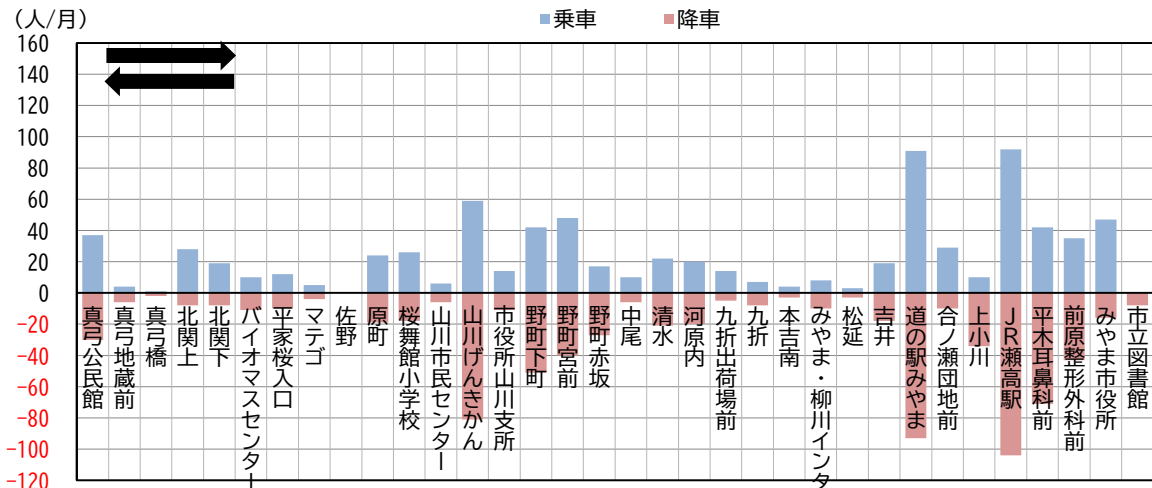


図表 50 1便あたりの利用者数：令和3年度

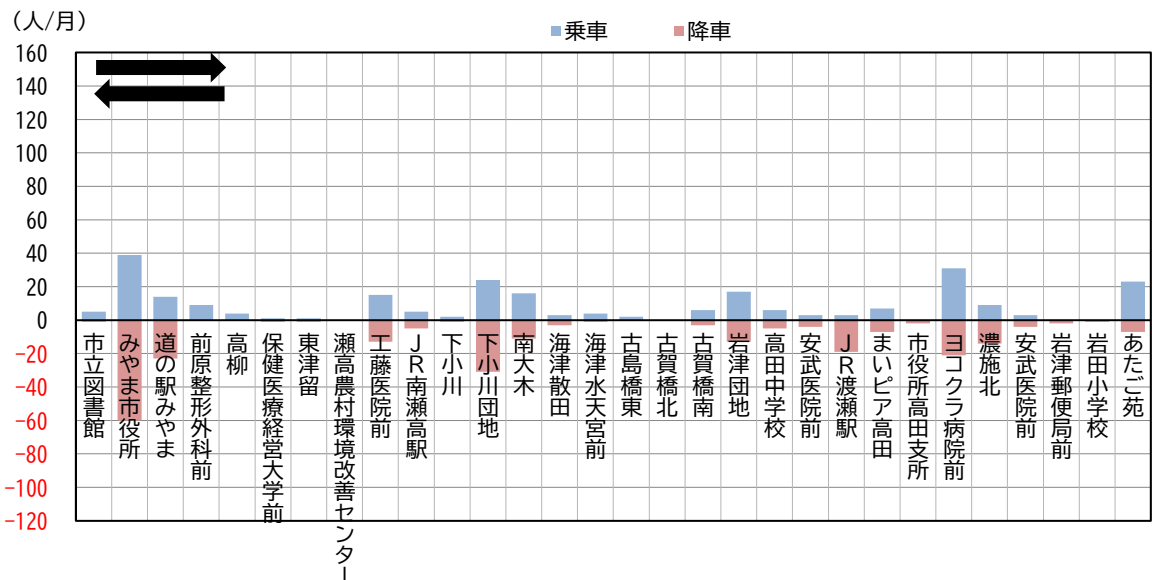
1か月間（令和4年5月）のバス停別の乗降客数は、瀨高・高田線（江浦・浜田・大江経由）の下小川団地での乗車利用が最も多く、降車利用は山川・瀬高線のJR瀨高駅が最も多くなっています。



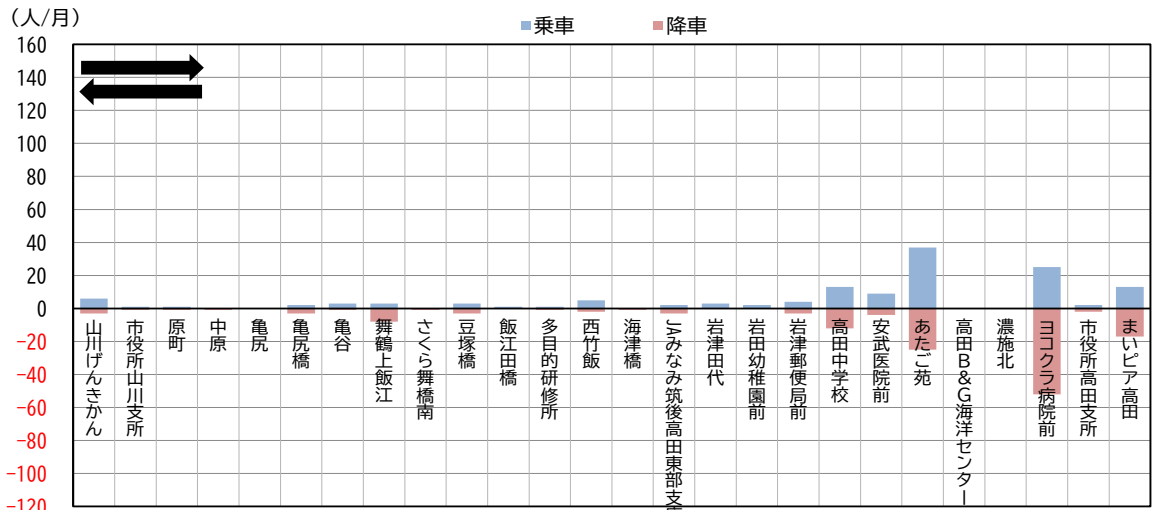
図表 51 バス停別の乗降客数 (高田・瀬高線 (国道 209 号経由))



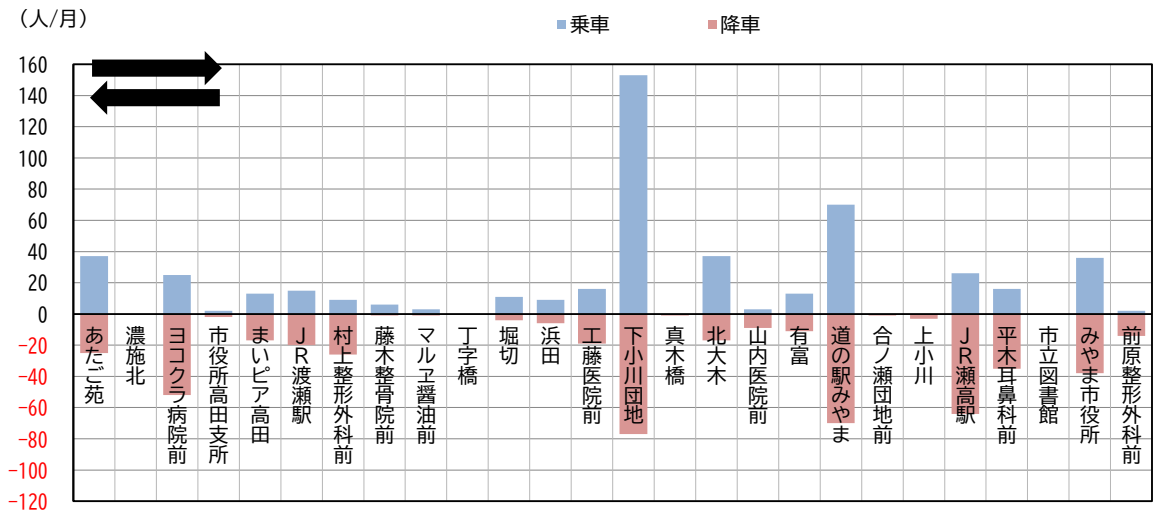
図表 52 バス停別の乗降客数 (山川・瀬高線)



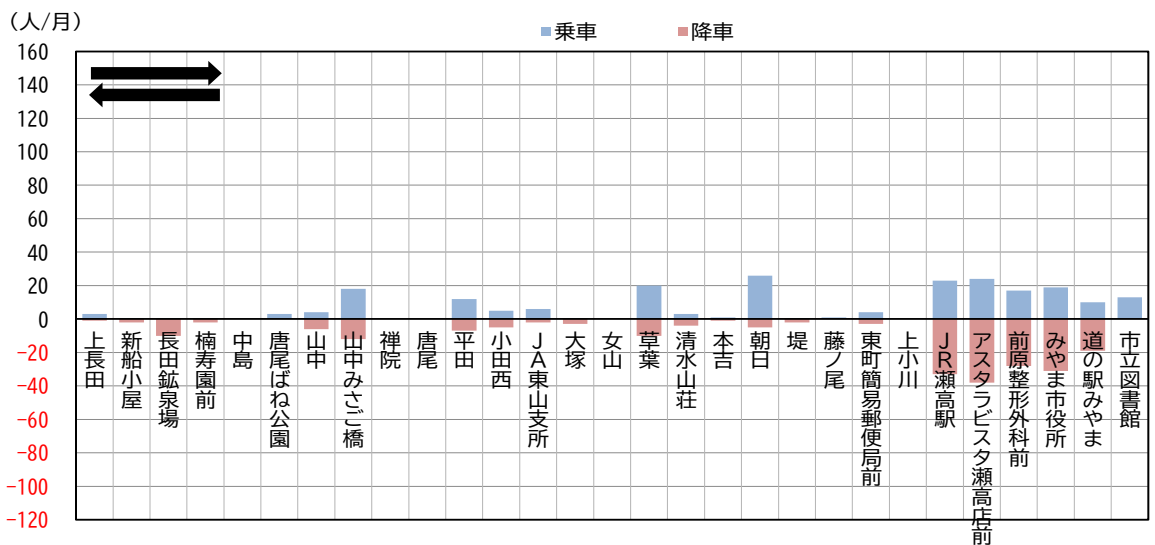
図表 53 バス停別の乗降客数 (瀬高・高田線 (太神・岩田経由))



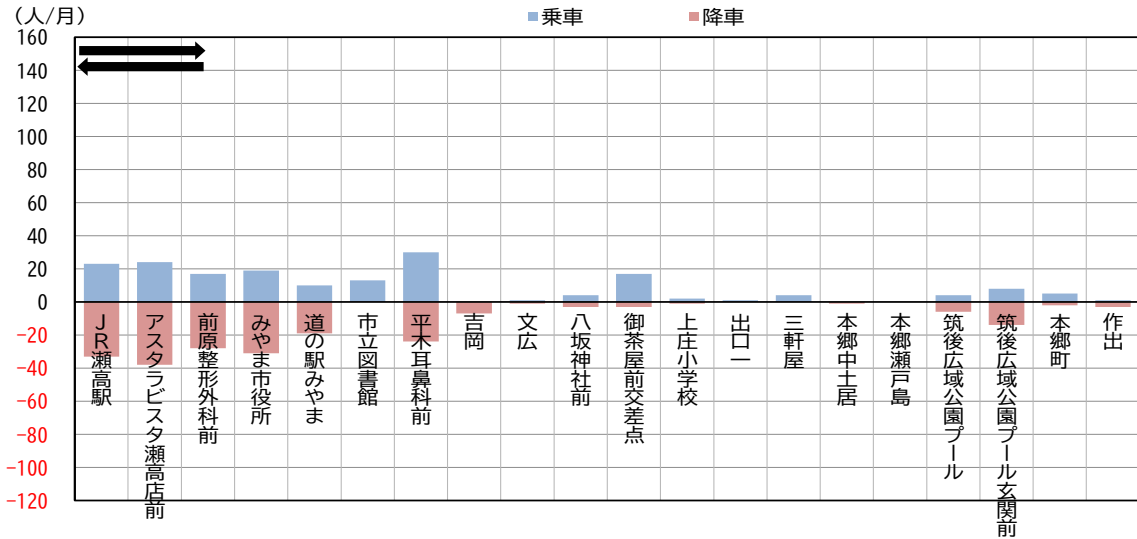
図表 54 バス停別の乗降客数（山川・高田線（亀谷・竹飯経由））



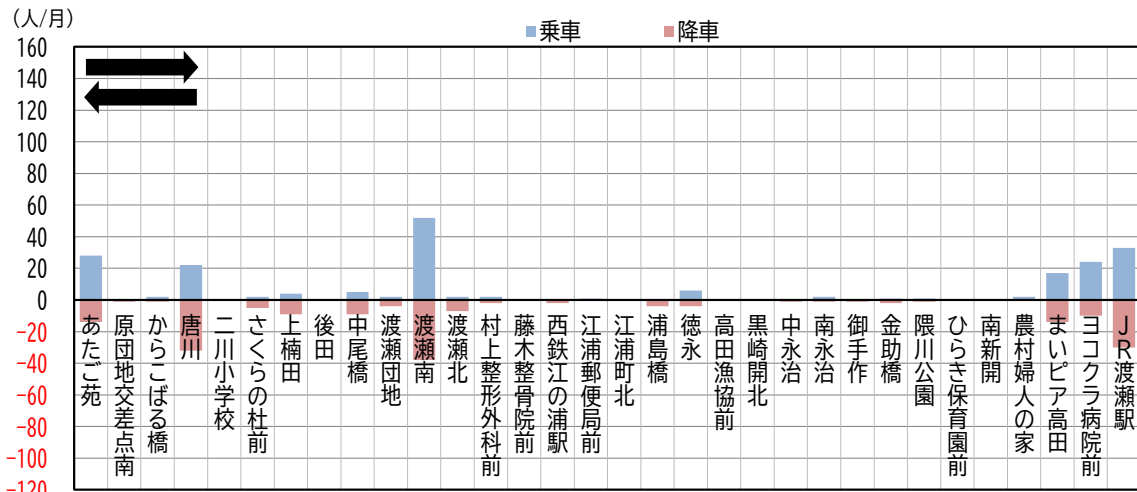
図表 55 バス停別の乗降客数（高田・瀬高線（江浦・浜田・大江経由））



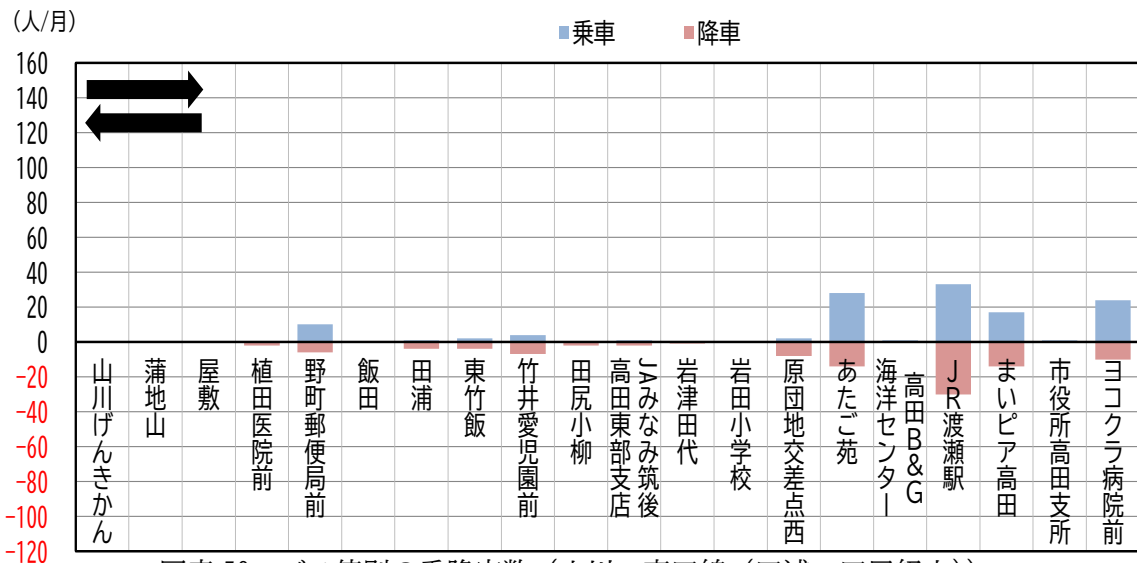
図表 56 バス停別の乗降客数（清水・上庄線）



図表 57 バス停別の乗降客数（清水・上庄線）

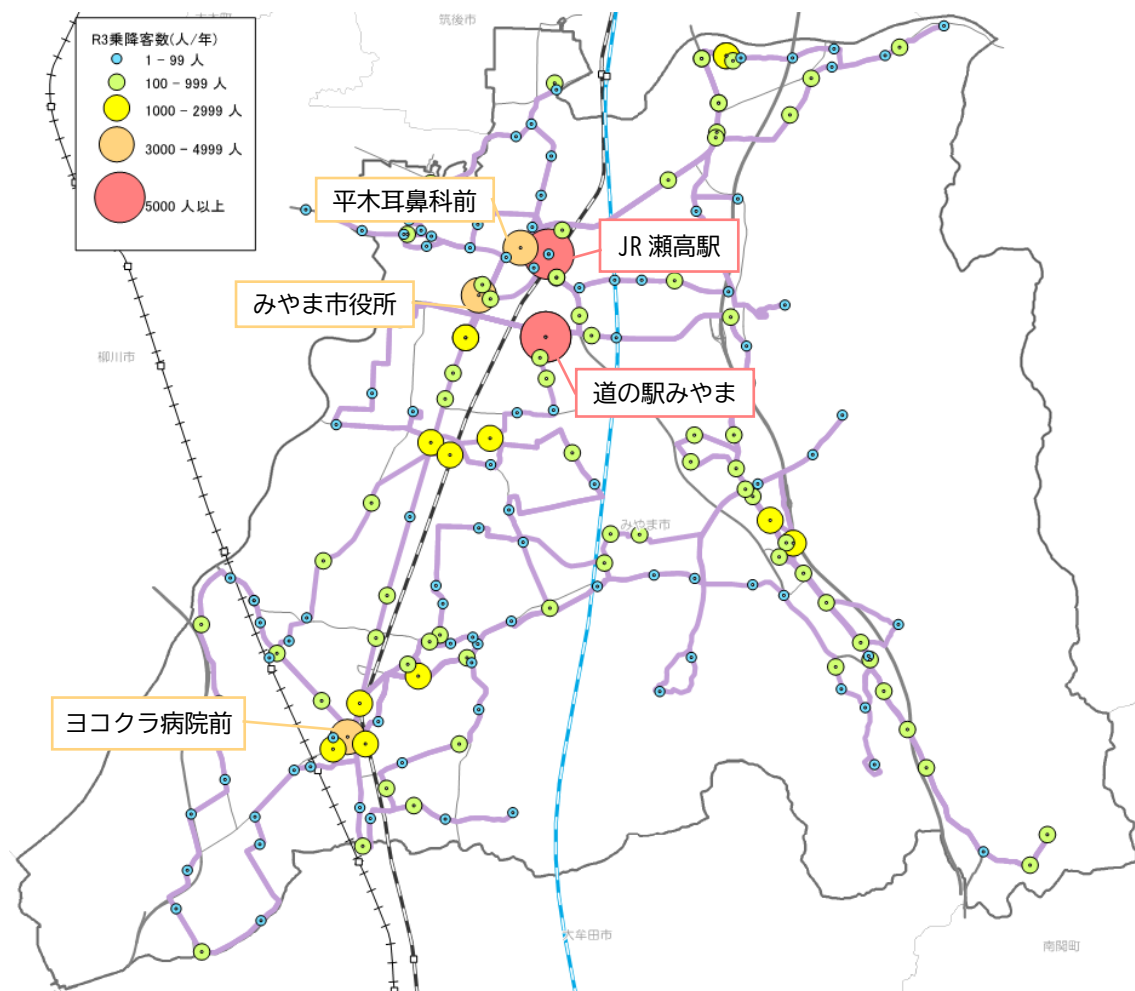


図表 58 バス停別の乗降客数（高田南部・西部線）



図表 59 バス停別の乗降客数（山川・高田線（田浦・田尻経由））

乗降客数が多いバス停は瀬高と高田・山川の拠点間を結ぶ路線に偏って存在しています。また、迂回・循環路線等については利用者が少ないバス停が目立つ傾向となっています。



図表 60 バス停別の乗降客数

(4) コミュニティバス事業者ヒアリング（抜粋）

●利用状況

○高齢者の利用が大半を占める。学生の利用はほとんどない

●利用者の特性や行動パターン

○高齢者は病院や買い物が主の目的

○病院を利用する高齢者は、行きはタクシー、帰りはコミュニティバスを利用する方がいる

●今後の課題

○ドライバー不足

○バス停の屋根がないため、悪天候の時はお客さんが極端に減少

○路線バスとの兼ね合いで幹線を避ける形での運行になるため目的地まで時間がかかる

○乗り継ぎの利便性向上が必須

○タクシー・路線バスとのすみわけを考慮した上での運行形態等の見直しが必要

3-5 自動運転サービスの概要

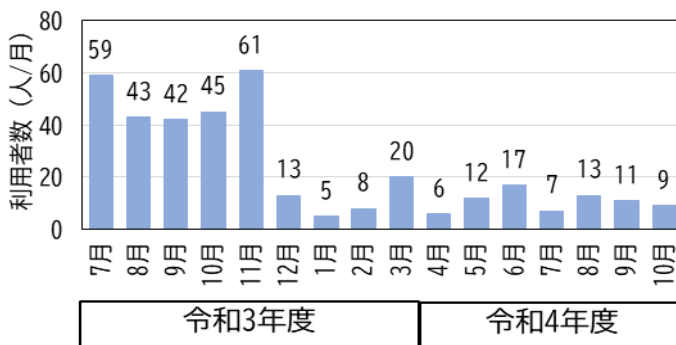
(1) 導入までの経緯

中山間地域における市民の交通手段を確保するため、国のSIP事業（内閣府総合化学技術・イノベーション会議）を活用し、平成29年度、30年度に自動運転サービスの実証実験を実施しました。少子高齢化や人口減少が進み、また公共交通サービスの低下などの影響から、移動手段の確保や運転手などの労働者不足といったことがコミュニティバスを運行する上での本市の課題となっています。これら課題を解決するため自動運転サービスを導入し、令和3年7月より運行を開始しています。

(2) 運行概要

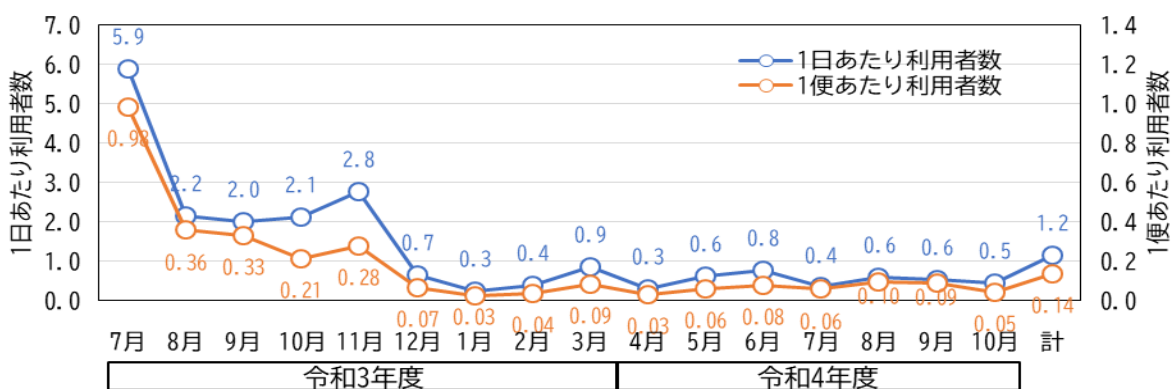
自動運転サービスはAコープ山川とルフランを結ぶ全長約7.2kmの路線で、コミュニティバスの1路線として運行しています。7～9月は3回/日、その他の月は5回/日で運行しています。料金は1乗車100円（高齢者・障がい者・小学生以下：50円）で利用できます。

令和3年11月をピークに利用が低迷し、令和4年10月までの総利用者数は377人となっています。また、令和4年10月までの1日あたりの平均利用者数は1.2人/日、1便あたりの平均利用者数は0.14人/便で、最低だった令和4年1月には0.03人/便と大きく利用が低迷しています。



オレンジスター号

図表 61 月別利用者数の推移



図表 62 1日あたり・1便あたり利用者数の推移

(3) 今後の課題

通常の車やバスに比べ低速での運行であり、速達性に欠けます。また、車両に扉がなくエアコンが無いなど課題があり、猛暑・大雨など、どのような環境でも快適に利用できるような車両性能が求められています。また、国のSIP事業が終了するため、費用対効果等を検討する必要があります。

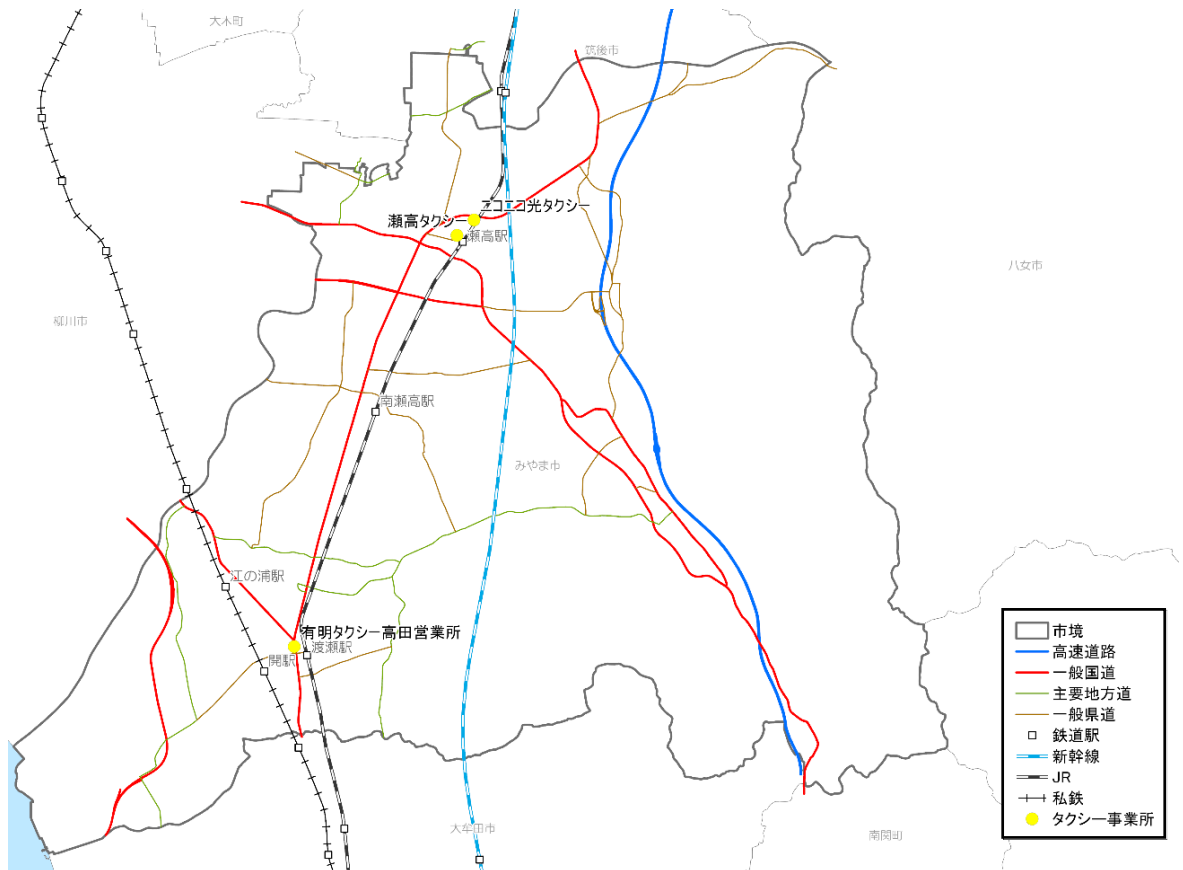
3-6 乗用タクシーの概要

(1) 運行概要

みやま市内において3社がタクシーを運行しています。また、そのうち瀬高交通自動車有限会社及びニコニコ光タクシー株式会社についてはコミュニティバスの運行も担っています。

図表 63 事業者の概要

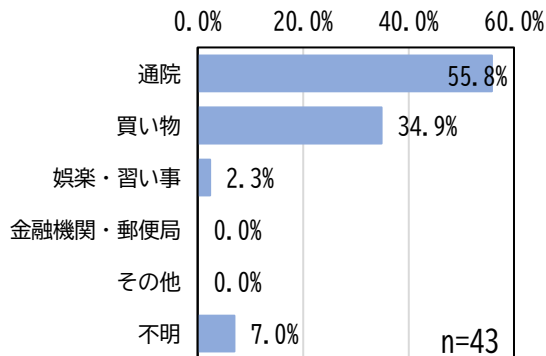
交通事業者名	営業所位置	車両台数	運転手	備考（運行委託等）
瀬高交通自動車 有限会社	みやま市瀬高町下庄 2313-18	15	乗務員：22人	コミュニティバスの1～4及 び6号車を運行
ニコニコ光タクシー 株式会社	みやま市瀬高町文広 1977-45	14	乗務員：10人	コミュニティバスの5号車を 運行
有明交通株式会社	みやま市高田町 濃施461-1	28		・筑後特別支援学校の送迎 ・柳川高等学校のスクール バスを運行



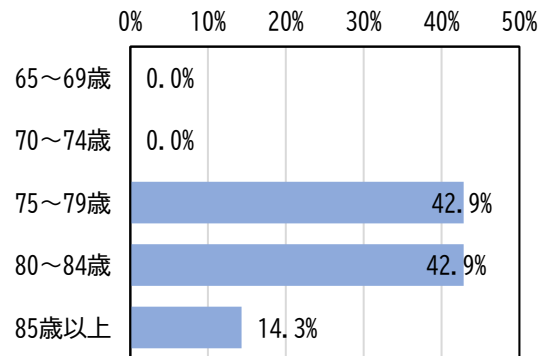
図表 64 タクシー事業所位置図

(2) 利用状況

タクシーを利用している年代は75～79歳及び80～84歳が最も多くなっています。また、タクシーを利用した最も多い外出は、通院や買い物となっています。

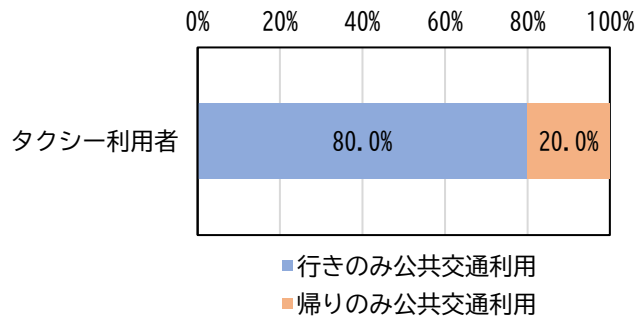


図表表 33 タクシーを利用した最も多い外出
資料：市民アンケート調査（令和4年度）



図表 66 タクシー利用者の年代
資料：市民アンケート調査（令和4年度）

タクシー利用者は、「行き」にタクシー以外の公共交通で目的地まで訪れ、「帰り」はタクシーを利用している人が多い傾向にあります。



図表 67 行き帰りのタクシー利用状況
資料：市民アンケート調査（令和4年度）

(3) タクシー事業者ヒアリング（抜粋）

●稼働状況

- 多くが午前中の稼働、昼間に病院や買い物での利用はあるが、15時以降の利用はほとんどない
- コロナの影響で現在も夜の利用は全くないが、昼間の利用は回復傾向

●利用者の特性や行動パターン

- 基本的には高齢者の利用が多く、朝は病院、それ以外では買い物で利用
- ビジネス、観光等の2次交通としてJRの駅からの利用、瀬高駅から新幹線駅までの往復も多数
- 高齢者6割、ビジネス、観光、乗り継ぎが4割程度

●今後の課題

- 運転手の人材不足、車両の維持、整備費用
- タクシー車両を注文して、納車に1年半程度
- 運賃の改定

3-7 スクールバスの概要

みやま市では「桜舞館小学校」および「瀬高小学校」において現在スクールバスが運行されており、今後も運行台数は増える予定です。詳細について以下の表のとおりです。

図表 68 スクールバスの概要

	桜舞館小学校	瀬高小学校
運行開始	平成28年4月	令和2年4月
運行主体	みやま市	
道路運送法の区分	スクールバス（道路運送法の規制対象外）	
運行の態様	路線定期運行	
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校までの通学距離が概ね2.5km以上となる区域の児童 ・小学校までの通学距離が概ね2.5km未満で、道路事情等により登下校時の安全性に配慮が必要な区域の児童 	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校までの通学距離が概ね2.2km以上となる区域の児童 ・小学校までの通学距離が概ね2.2km未満で、道路事情等により登下校時の安全性に配慮が必要な区域の児童 ・瀬高橋の安全対策が図られる間、道路事情等により登下校時の安全性に配慮が必要な区域の児童【上庄地区全区域】
利用料金	無 料	
運行日	児童の登校日	
路線数	8路線	5路線
運行車両	4台 マイクロバス（29人乗り）3台 大型ワゴン（14人乗り）1台	2台 マイクロバス（29人乗り）2台
運行回数	3回（登校1回、下校2回）	

第4章 計画策定のために行った実態調査の概要

4-1 市民アンケート調査

市民の大部分は自家用車での移動が中心となっており、公共交通を利用している割合は低いことが想定されます。このことから日常生活のなかで公共交通の利用割合が高いと考えられる若年層（15～19歳）および高齢者層（65歳以上）を対象に無作為に抽出して調査を実施しました。

(1) 調査の概要

調査手法	郵送による調査票の配布・回収
調査日	令和4年9月7日（水）～9月20日（火）
配布枚数	2,500枚（若年層283人、高齢者2,217人）
主な調査項目	・属性（性別、年齢、居住地、免許の有無 など） ・外出行動（通勤、通学、買い物、通院 など） ・公共交通の利用状況、利用実態・改善要望、利用しない理由 など
回収率	1,385票 回収率55.4% （若年層90人/約31.8%、高齢層1,295人/約58.4%）

(2) 高齢層

1) 公共交通の利用状況

最も多かった外出の目的は買い物、次いで通院の順となっています。

通院や娯楽・習い事、金融機関・郵便局、その他の外出の“ついで”に買い物を済ませる、あるいは、買い物の“ついで”に金融機関・郵便局に立ち寄るといった外出行動が見られます。

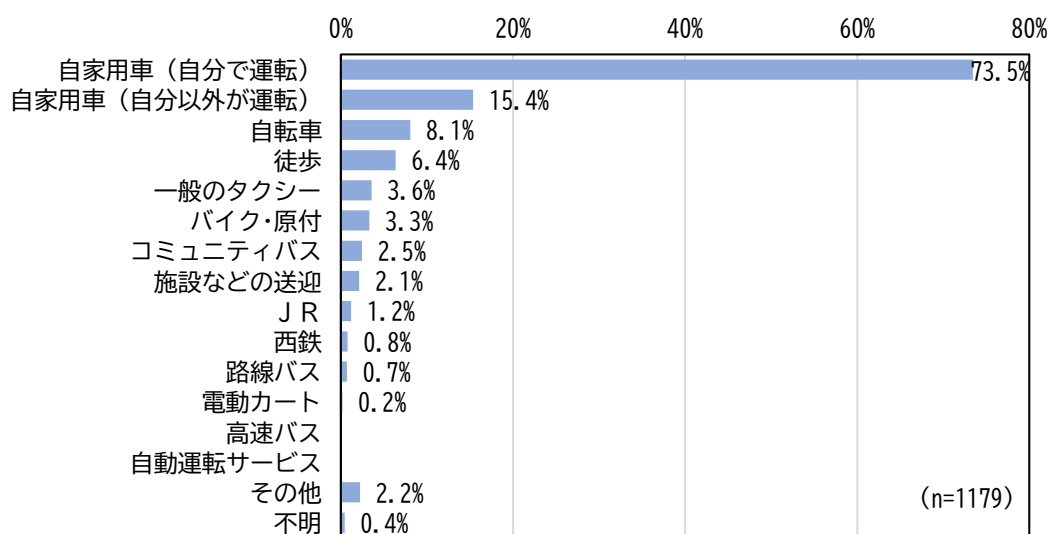
図表 69 最も多かった外出のついでに済ませた用事

		ついでに済ませた用事							
		回答数	単一目的	複数目的	買い物	通院	娯楽・習い事	金融機関・郵便局	その他
最も多かった外出	買い物	100.0% (645人)	18.1% (117人)	81.9% (528人)		38.8% (205人)	10.0% (53人)	73.7% (389人)	5.9% (31人)
	通院	100.0% (208人)	19.2% (40人)	80.8% (168人)	86.3% (145人)		2.4% (4人)	38.1% (64人)	2.4% (4人)
	娯楽・習い事	100.0% (47人)	19.1% (9人)	80.9% (38人)	81.6% (31人)	5.3% (2人)		31.6% (12人)	0.0% (0人)
	金融機関・郵便局	100.0% (15人)	20.0% (3人)	80.0% (12人)	75.0% (9人)	0.0% (0人)	0.0% (0人)		0.0% (0人)
	その他	100.0% (62人)	24.2% (15人)	75.8% (47人)	76.6% (36人)	31.9% (15人)	6.4% (3人)	46.8% (22人)	

※複数回答の為合計は一致しない

「最も多かった外出」に利用した交通手段としては、「自家用車（自分で運転）」が最も多くなっています。

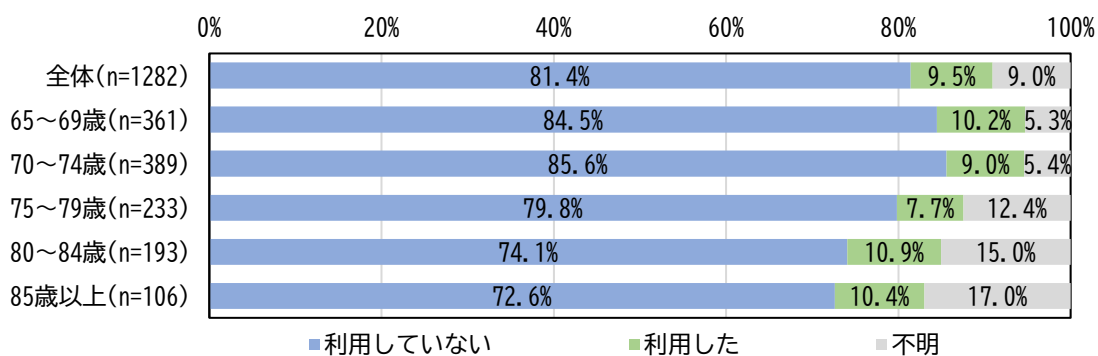
公共交通のなかでは、「一般のタクシー」が約4%と最も多く、次いで「コミュニティバス」の順となっています。



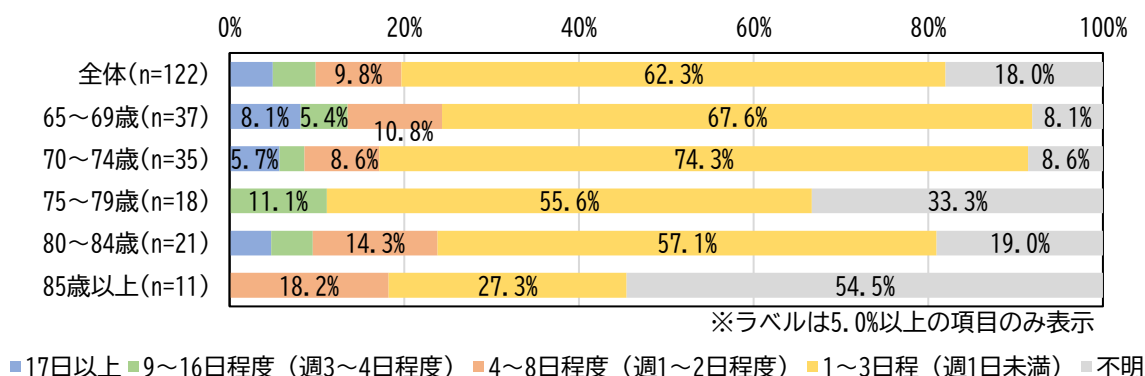
図表 70 最も多かった外出の交通手段

最近1か月で公共交通を利用した割合は、各年齢層とも1割前後となっています。

最近1か月の公共交通利用状況としては、各年齢層とも「1～3日（週1日未満）」が最も多く、65～69歳では「17日以上」、「4～8日程度」も1割前後となっています。

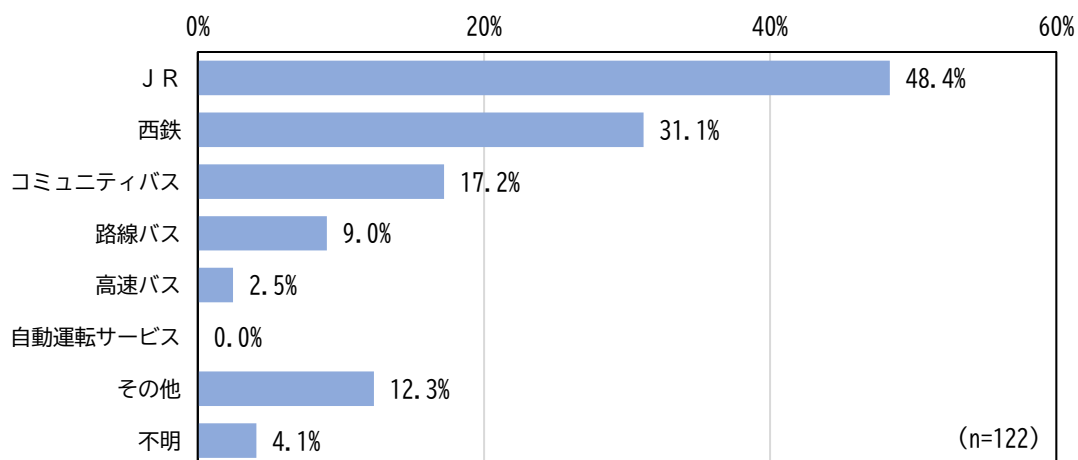


図表 71 最近1か月の公共交通利用の有無



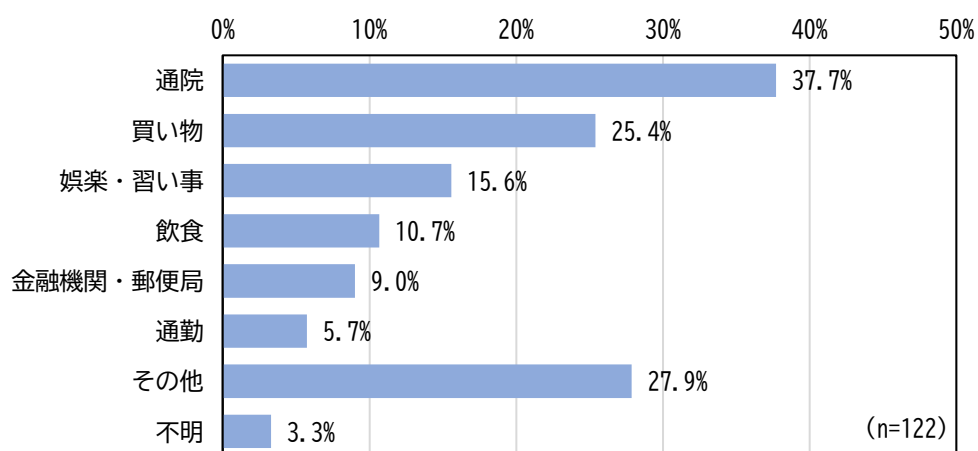
図表 72 最近1か月の公共交通利用状況

利用した公共交通としては半数が「JR」、約3割が「西鉄」と鉄道が上位となっており、次いで「コミュニティバス」や「路線バス」の順となっています。



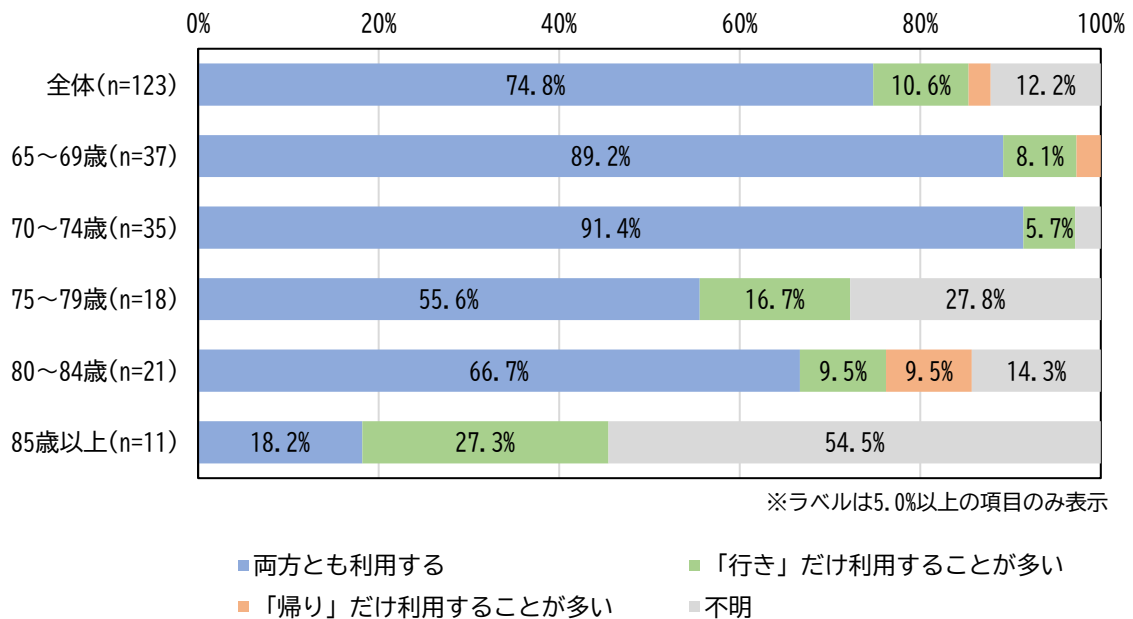
図表 73 利用した公共交通

公共交通を利用した外出目的については、通院が最も多く、次いで買い物、娯楽・習い事の順となっています。



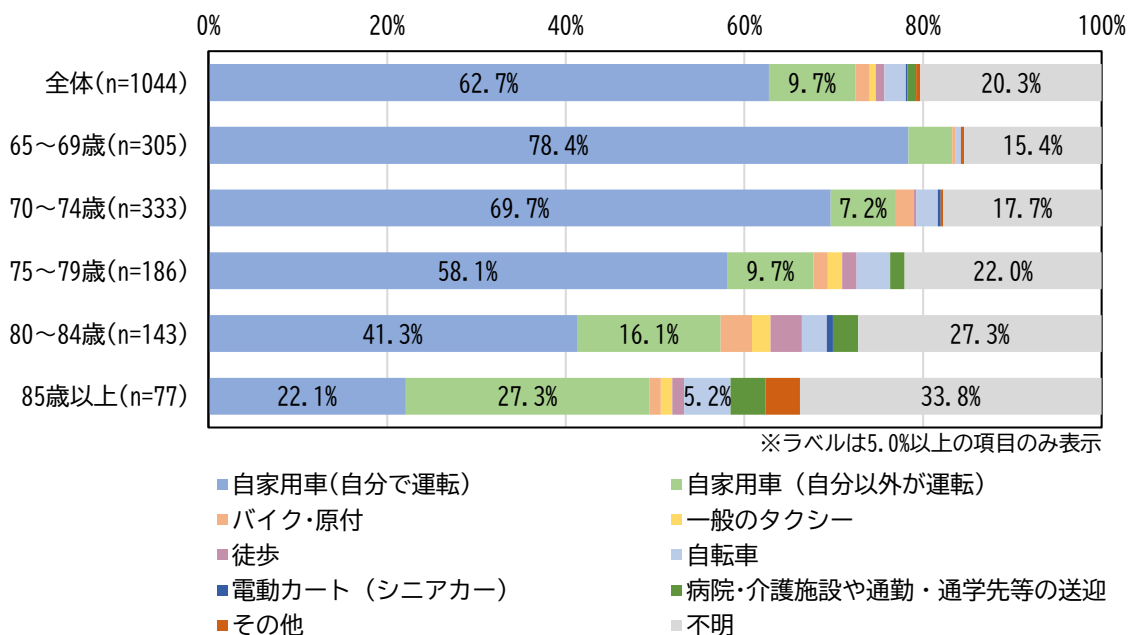
図表 74 公共交通利用時の外出目的

行き帰りの公共交通利用状況は、多くの年代で「両方とも利用する」が半数以上を占めています。一方で、85歳以上は約2割にとどまり、「行きだけ利用」が約3割となっています。



図表 75 行き帰りの公共交通利用状況

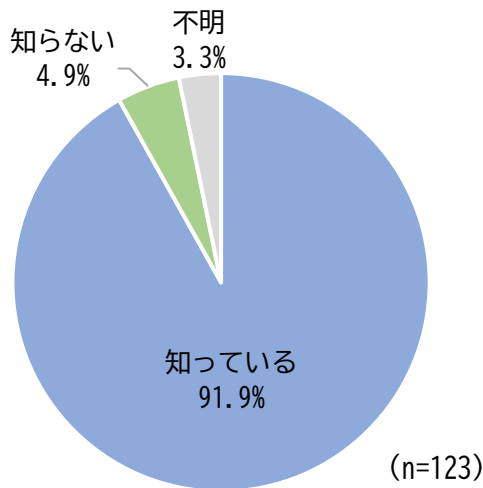
公共交通非利用者（普段から利用がない方）の移動手段では、「自家用車（自分で運転）」が多くなっていますが、年齢が上がるにつれて「自家用車（自分以外が運転）」の割合が高くなり、85歳以上では約3割を占めています。



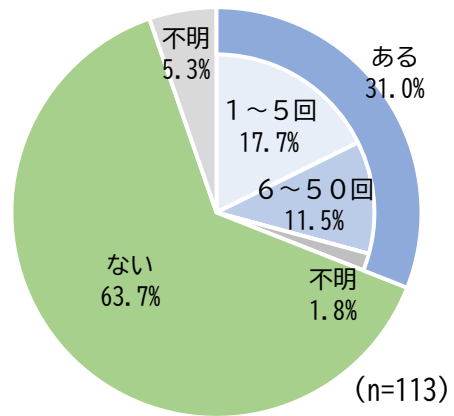
図表 76 公共交通非利用者が最も頻繁に利用している移動手段

コミュニティバス「くすっぴー号」について、公共交通利用者のうち約9割が「知っている」と回答しています。また、「知っている」と回答した方の約2割が「1～5回」、約1割が「6～50回」利用したと回答しています。

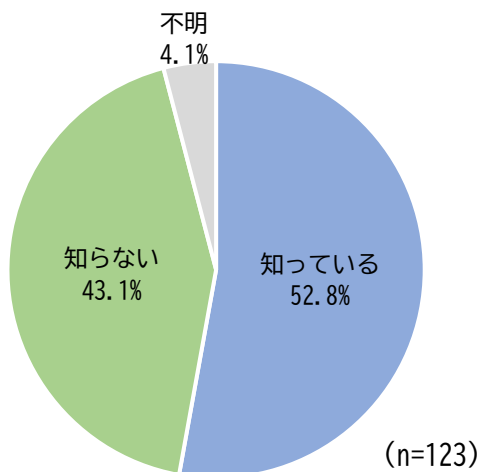
自動運転サービス「オレンジスター号」については、公共交通利用者のうち約半数が「知っている」と回答しています。「知っている」と回答した方のうち9割以上が「利用したことがない」と回答しています。



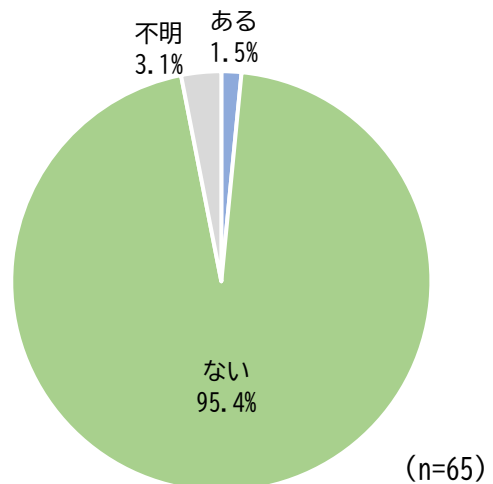
図表 77 コミュニティバス「くすっぴー号」の認知度



図表 78 コミュニティバス「くすっぴー号」乗車経験・回数



図表 79 自動運転サービス「オレンジスター号」の認知度

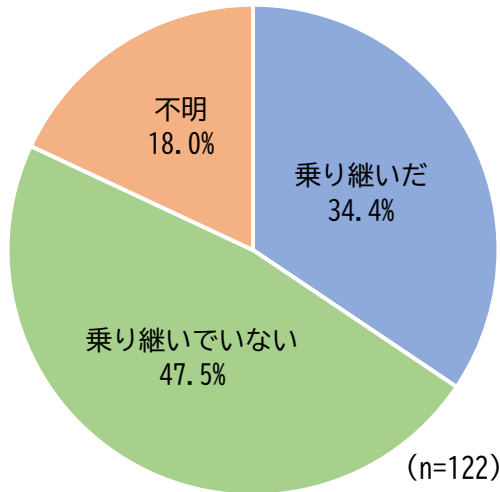


図表 80 自動運転サービス「オレンジスター号」乗車経験・回数

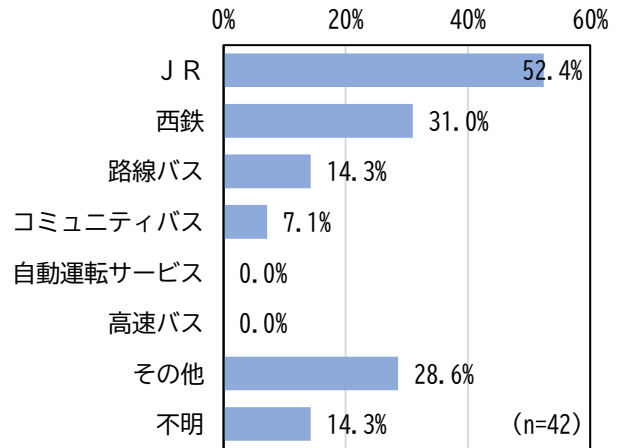
2) 乗り継ぎの状況

公共交通利用者の約3割は、「乗り継ぎ」利用しています。乗り継いだ公共交通としては鉄道機関である「JR」および「西鉄」が上位となっています。

乗り継いだ駅・バス停等については「JR 久留米駅」・「西鉄久留米駅」などの回答が目立つなど、市外での乗り継ぎが中心となっています。

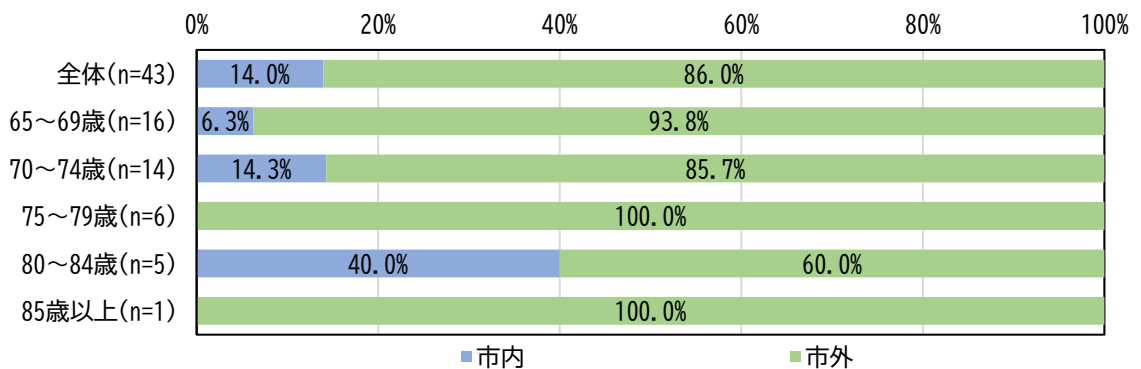


図表 81 乗り継ぎ利用の有無

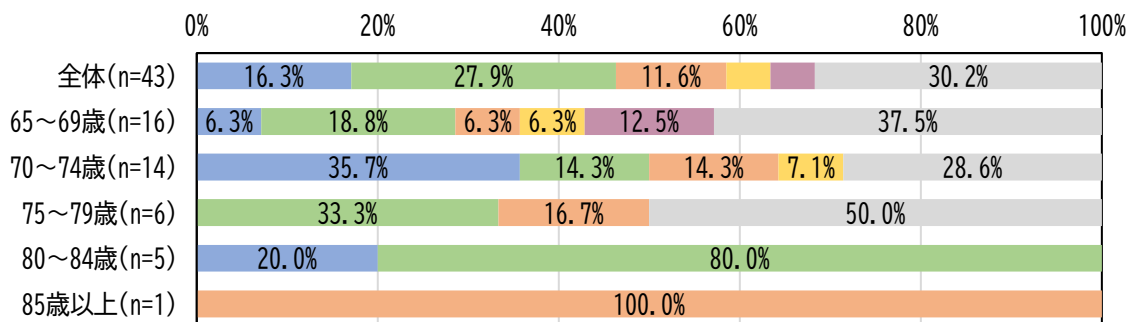


図表 82 乗り継いだ公共交通機関

乗り継ぎでの目的地は、各世代で市外が多くを占めています。具体的な目的地としては福岡市が多くなっています。また、外出目的は買い物や通院等が多くなっています。



図表 83 乗り継いで移動した目的地



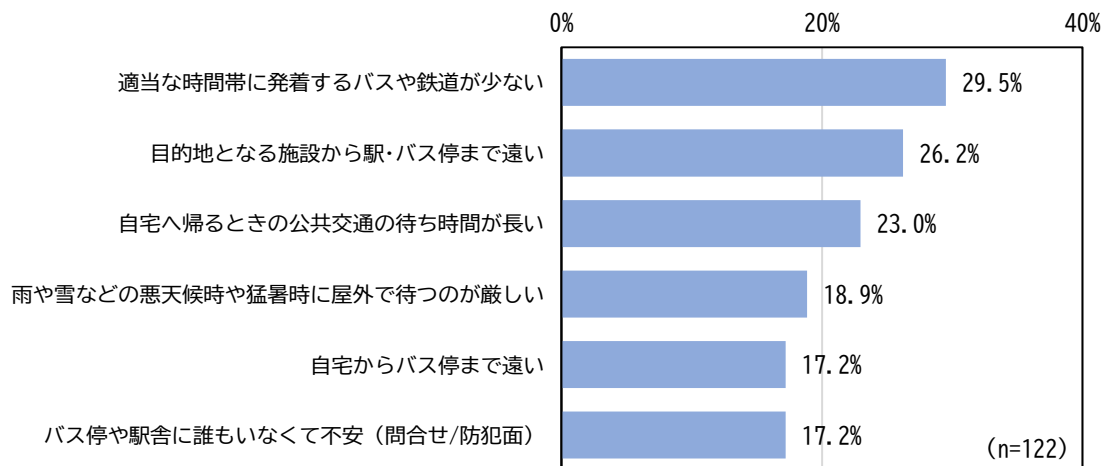
※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

■ 買い物 ■ 通院 ■ 娯楽・習い事 ■ 飲食 ■ 通勤 ■ 金融機関・郵便局 ■ その他

図表 84 乗り継ぎ利用した外出目的

2) 公共交通利用者の不満等

公共交通の利用に対する不満は「適当な時間のバスや鉄道が少ない」、「目的地からバス停等が遠い」、「待ち時間が長い」等の意見があります。

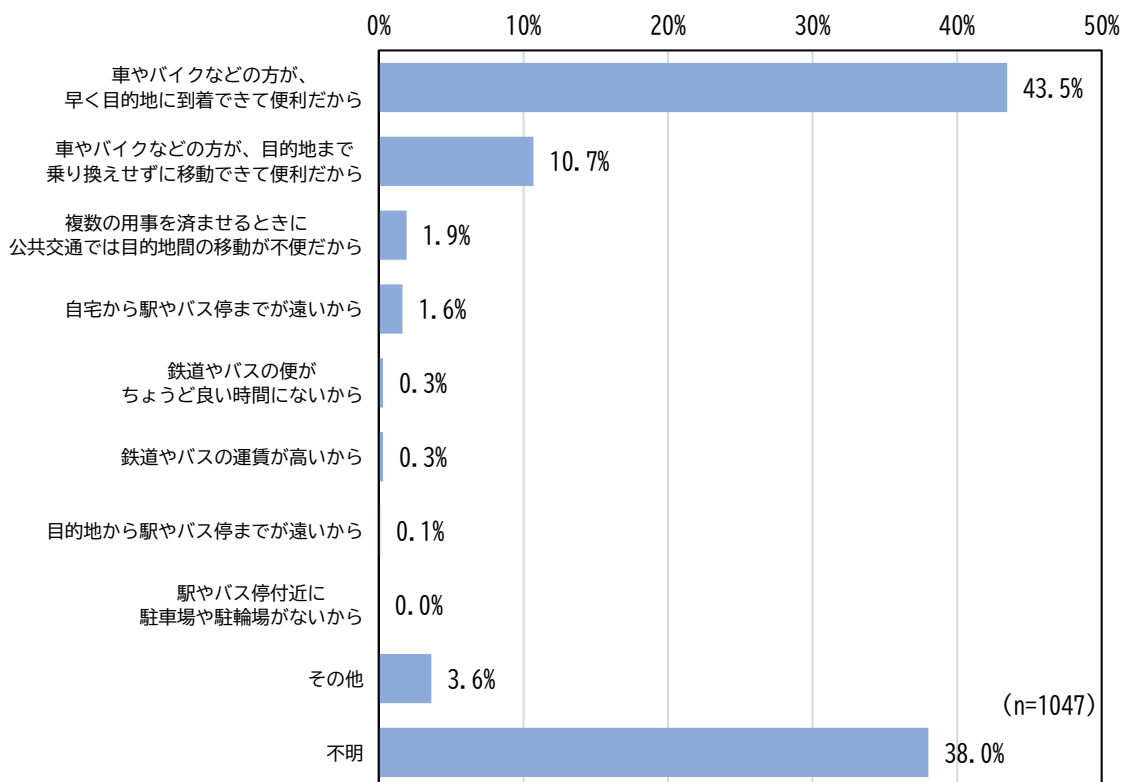


図表 85 公共交通を利用する上での不満・不便

※上位 6 件を抽出

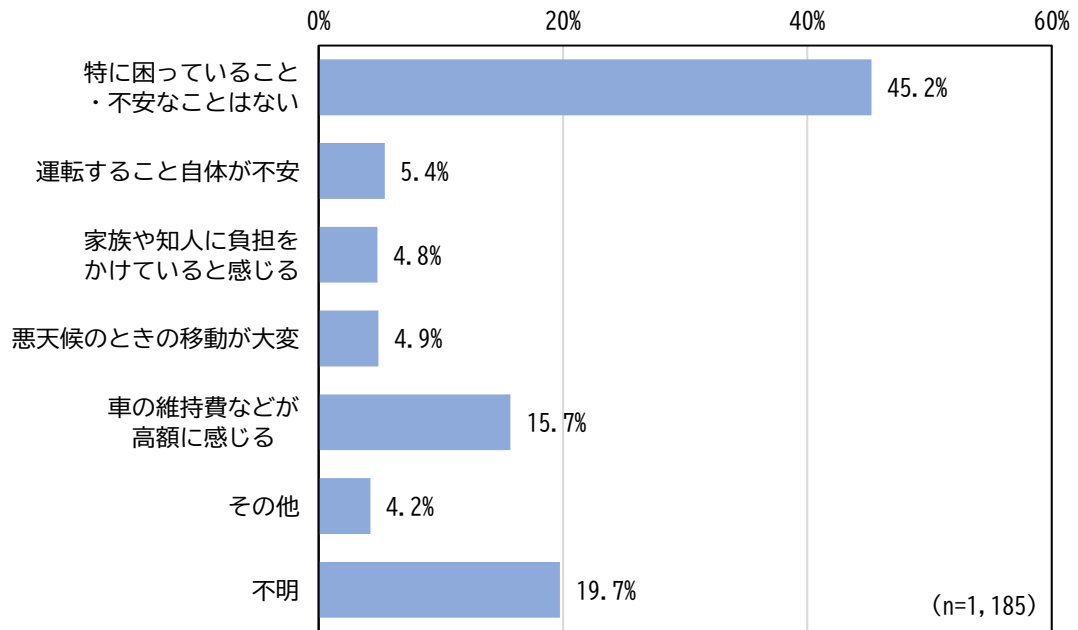
3) 公共交通非利用者の不安等

公共交通を利用しない理由は、「車やバイクの利便性」を指摘する意見が大半を占めています。



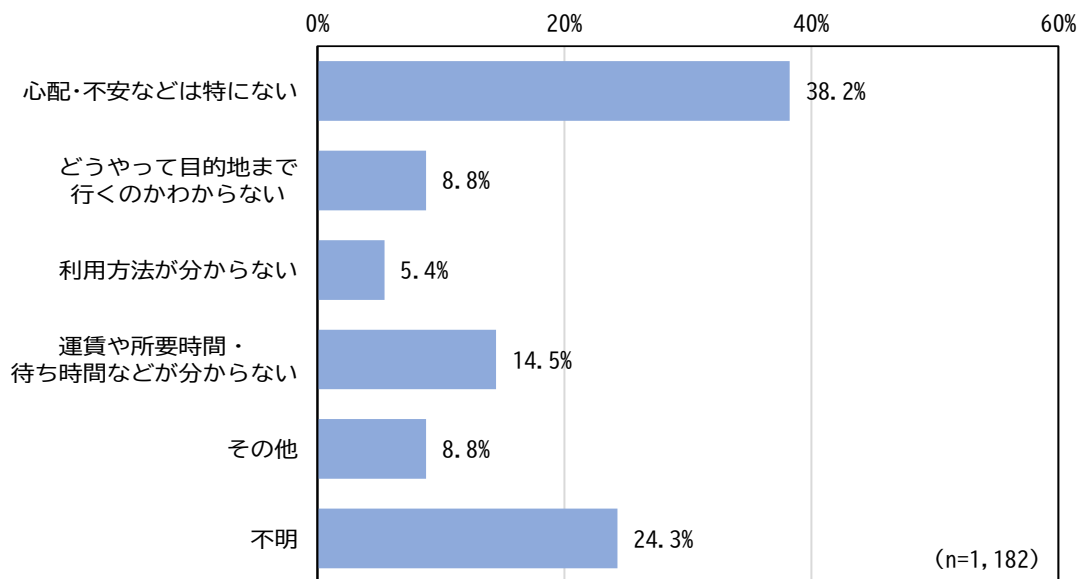
図表 86 公共交通を利用しない理由（最もあてはまる理由）

現在の移動手段（公共交通以外）を利用することに対しては半数近くが「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。



図表 87 現在の移動手段を利用する上で困っていること・不安なこと

なお、もし公共交通を利用する場合の心配や不安などについては、「どうやって目的地まで行くのかわからない」「運賃や所要時間・待ち時間などが分からない」などの回答が比較的多くなっているものの、約4割は「心配・不安などは特にない」となっており、多くの回答者は特段の心配や不安を抱いていない、または、そもそも公共交通の利用を全く想定していないものと推察されます。



図表 88 公共交通を利用するときの不安

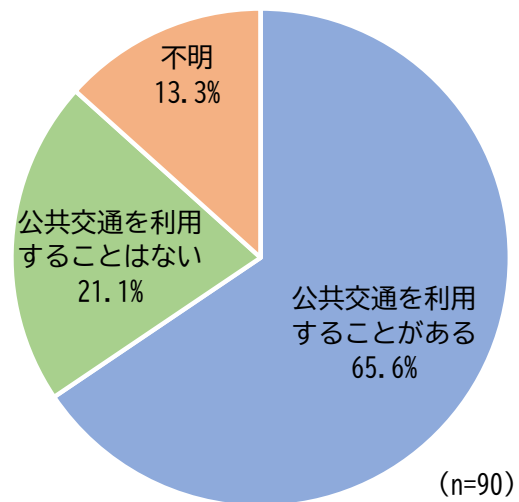
(3) 若年層

1) 公共交通の利用状況

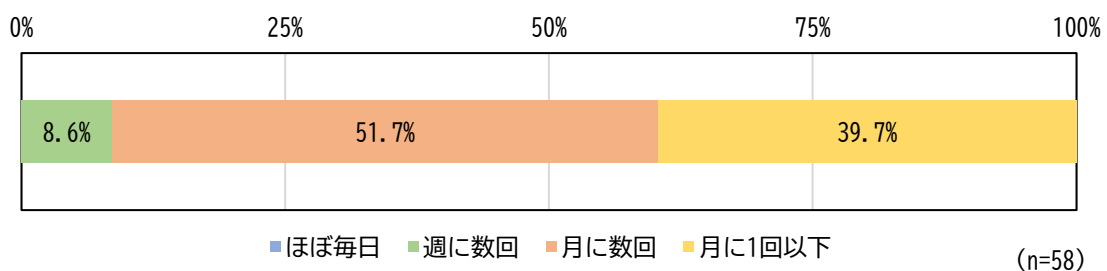
通勤・通学以外でも約7割は「公共交通を利用することがある」と回答していますが、利用頻度としては、「月に数回」、「月に1回以下」合わせて9割以上を占めており、利用頻度は少なくなっています。

公共交通を利用した外出目的としては、「飲食・娯楽」、「買い物」が上位を占めています。

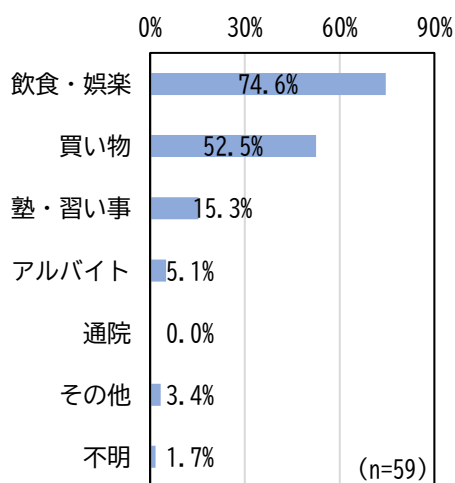
利用する公共交通としては、約半数が「JR」および「西鉄」と回答しており、主に市外への外出手段となっているものと推察されます。



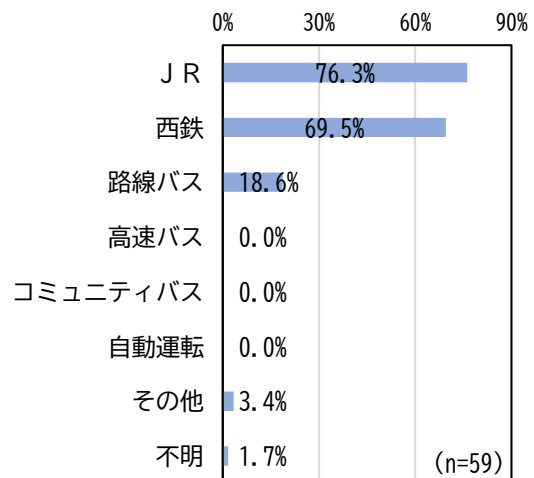
図表 89 通学・通勤以外での公共交通の利用



図表 90 通学・通勤以外での公共交通の利用頻度

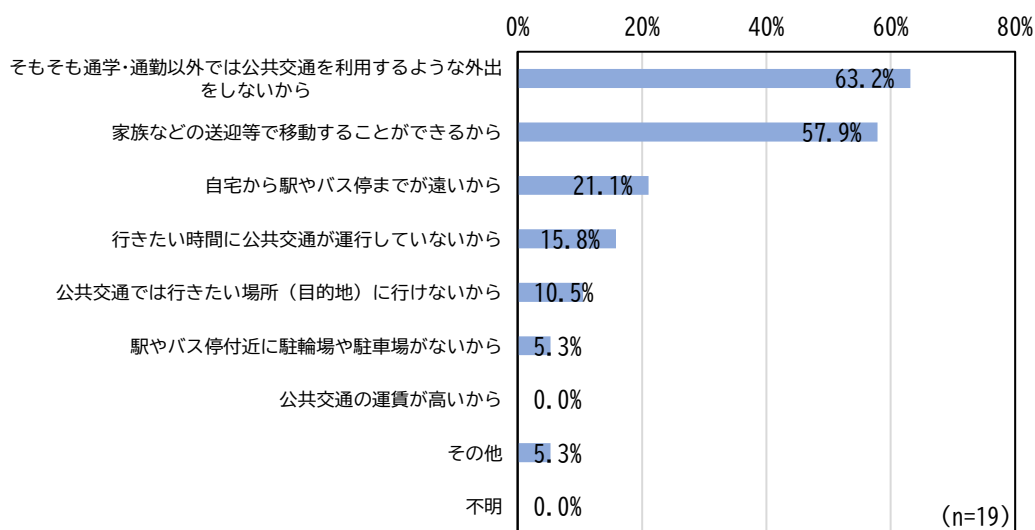


図表 91 公共交通利用の外出目的



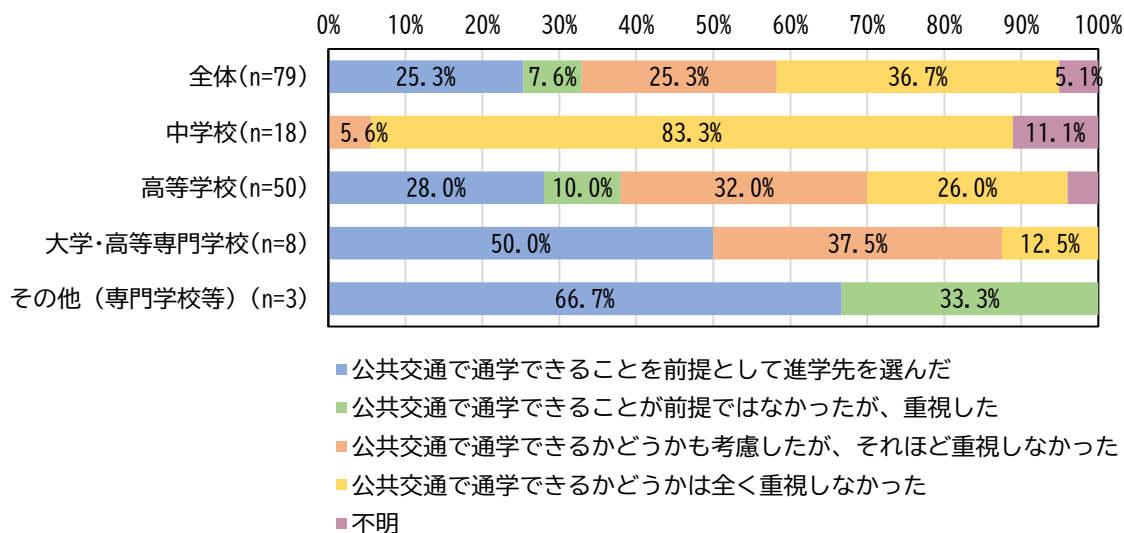
図表 92 利用した公共交通

公共交通を利用しない理由としては、ほとんどが「そもそも通学・通勤以外では公共交通を利用するような外出をしないから」、「家族などの送迎等で移動することができるから」と回答しています。

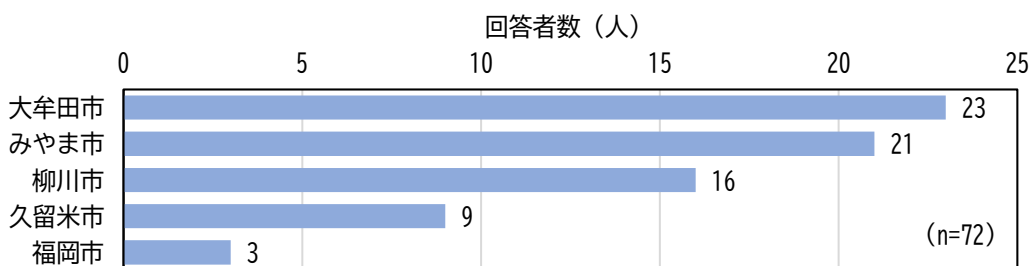


図表 93 公共交通を利用しない理由

高等学校以上では、進学先を選択する際に「公共交通で通学できること」を前提とした、あるいは重視したという回答が一定数あり、公共交通で通学できるかどうかが進学先の選択に影響しているものと推察されます。



図表 94 公共交通を考慮した進学先選択状況

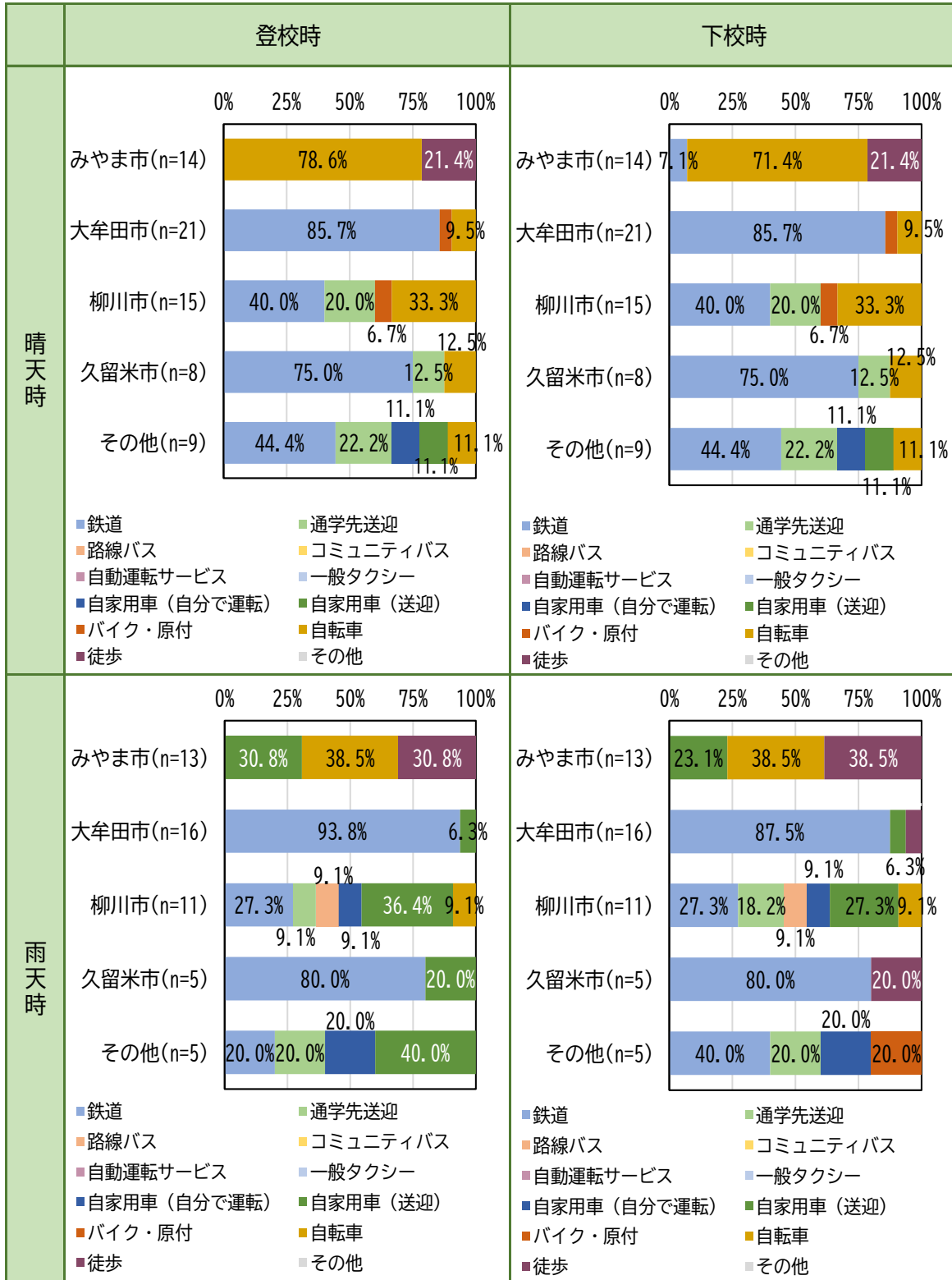


図表 95 具体的な進学先(市町村名)

2) 通学時の利用交通手段

晴天時の登下校については「通学手段」の大きな違いは見られません。

みやま市において雨天時の登下校では登校時に「自家用車」で送迎された学生は下校時には「徒歩」で帰宅しています。

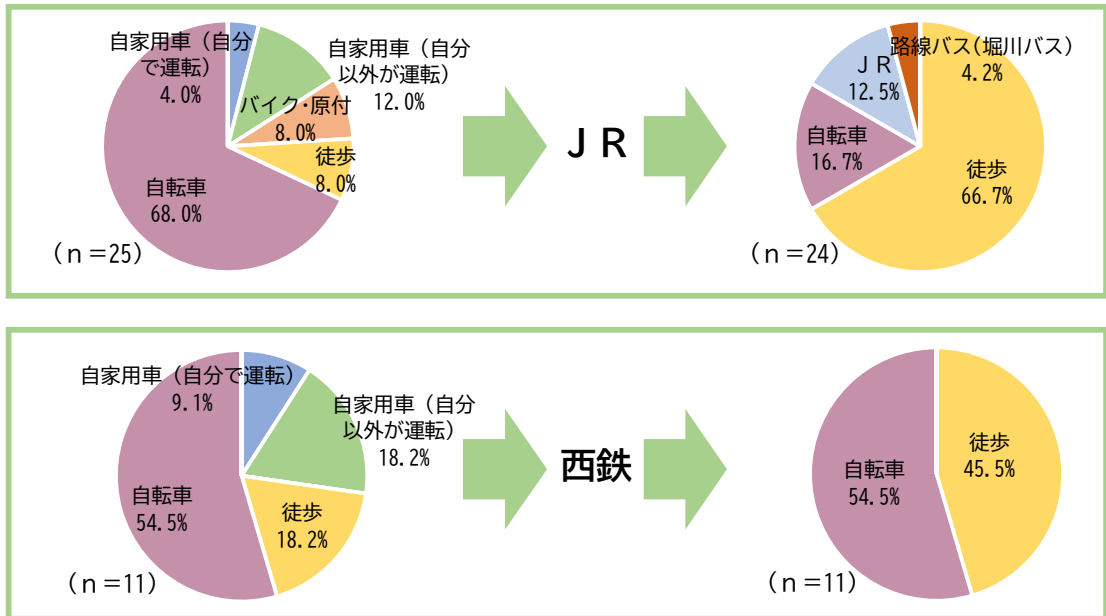


※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図表 96 登下校時・晴天時/雨天時別の代表的な交通手段

晴天時登校時における乗り換え状況において、JR、西鉄ともに「自転車」で駅まで行き、「鉄道」に乗りその後「徒歩」での移動が最も多くなっています。

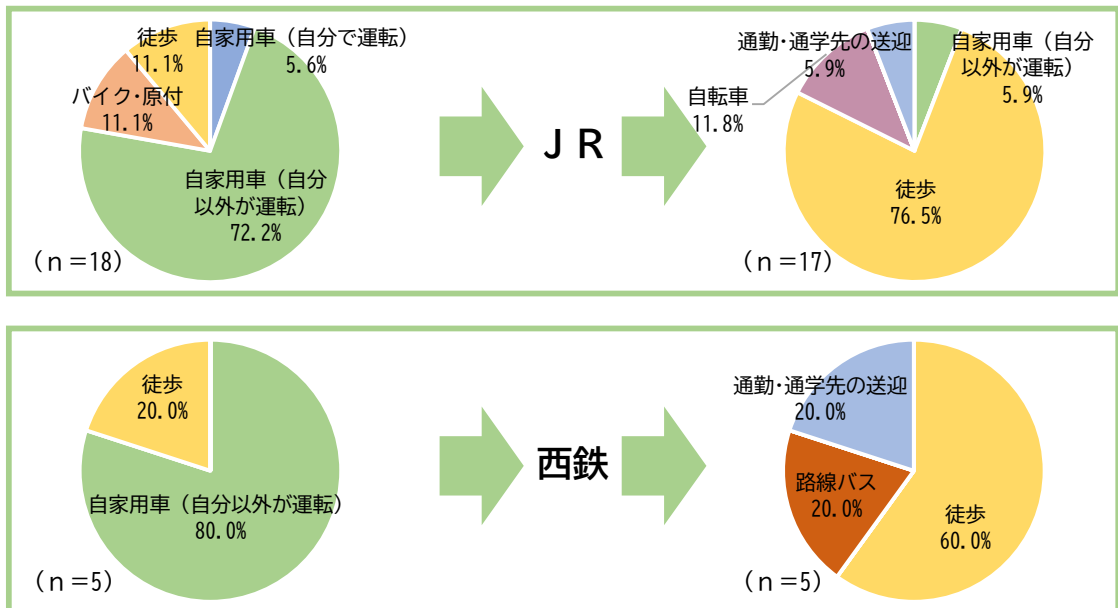
「JR」を利用した学生の一部は「路線バス」に乗り換えを行っています。



図表 97 晴天時登校時における乗り換え状況

雨天時登校時における乗り換え状況においては、JR では「自家用車 (自分以外が運転)」で駅まで行き、鉄道に乗りその後「徒歩」での移動が最も多くなっています。

西鉄を利用した学生の一部は「路線バス」に乗り換えを行っています。



図表 98 雨天時登校時における乗り換え状況

4-2 路線バスとコミュニティバスの利用実態調査

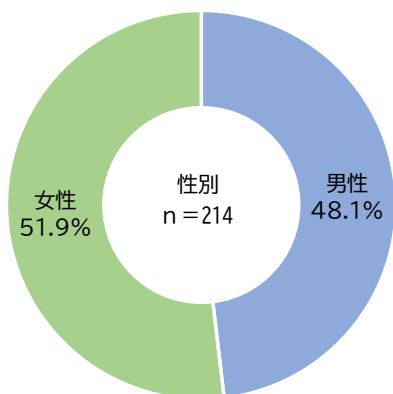
(1) 調査の概要

調査手法	調査員が乗車しヒアリング形式で調査
調査日	コミュニティバス：令和4年12月16日（金） 路線バス：令和4年12月16日（金）、17日（土） ※路線バスは、平日とそれ以外で利用者層の違いが想定される為2日間実施
調査対象区間	コミュニティバス：1号車～6号車 路線バス：瀬高駅～五十丁（みやま市内区間）
主な調査項目	・属性（性別、年齢 など） ・概要（乗車日時、路線、便 など） ・外出行動（通勤、通学、買い物、通院 など） ・公共交通の利用状況、利用実態、改善要望 など
回収数	356票 （路線バス214人、コミュニティバス142人）

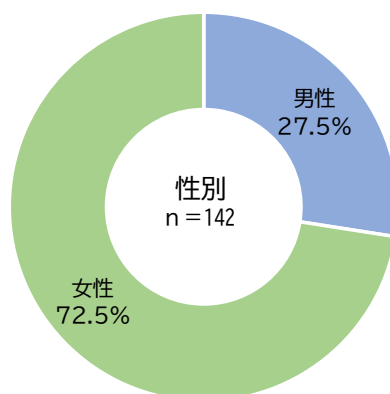
(2) 利用者の属性

利用者は路線バスでは「女性」が約5割、コミュニティバスでは約7割を占めています。

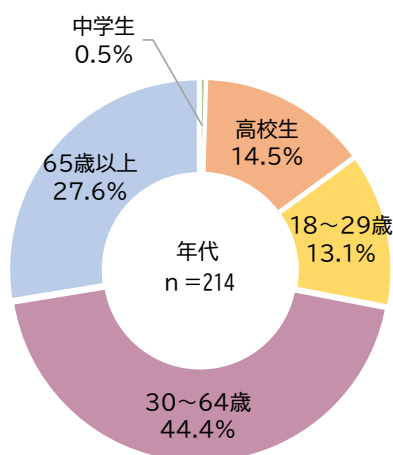
年代別は、路線バスで「30～64歳」が約4割、「29歳以下」が約3割となっています。コミュニティバスは「65歳以上」が約8割を占めています。



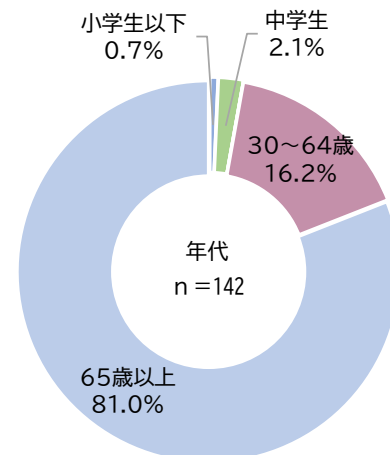
図表 99 性別（路線バス利用者）



図表 100 性別（コミュニティバス利用者）



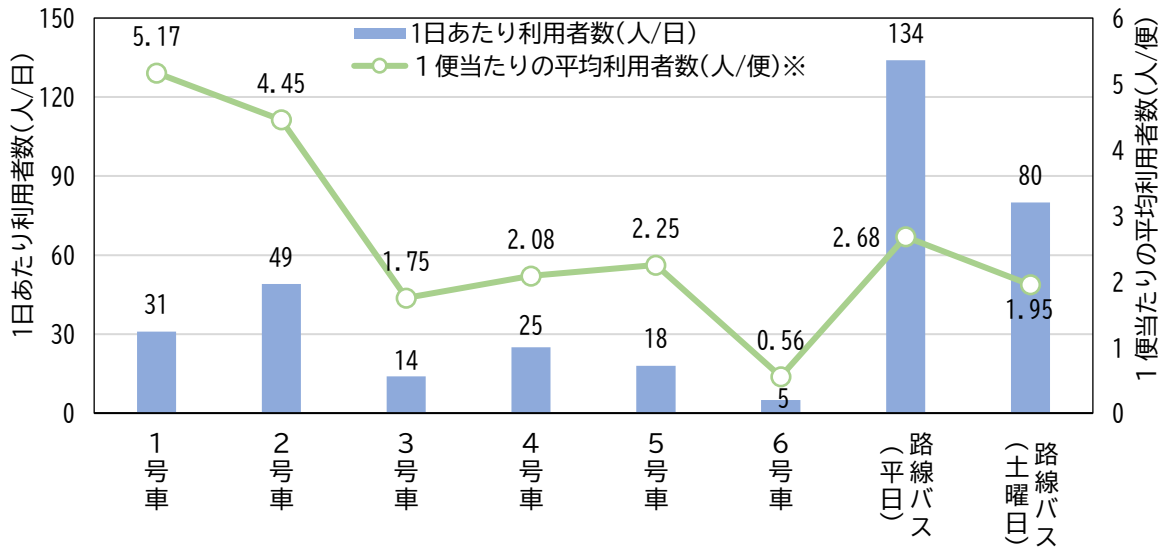
図表 101 年代（路線バス利用者）



図表 102 年代（コミュニティバス利用者）

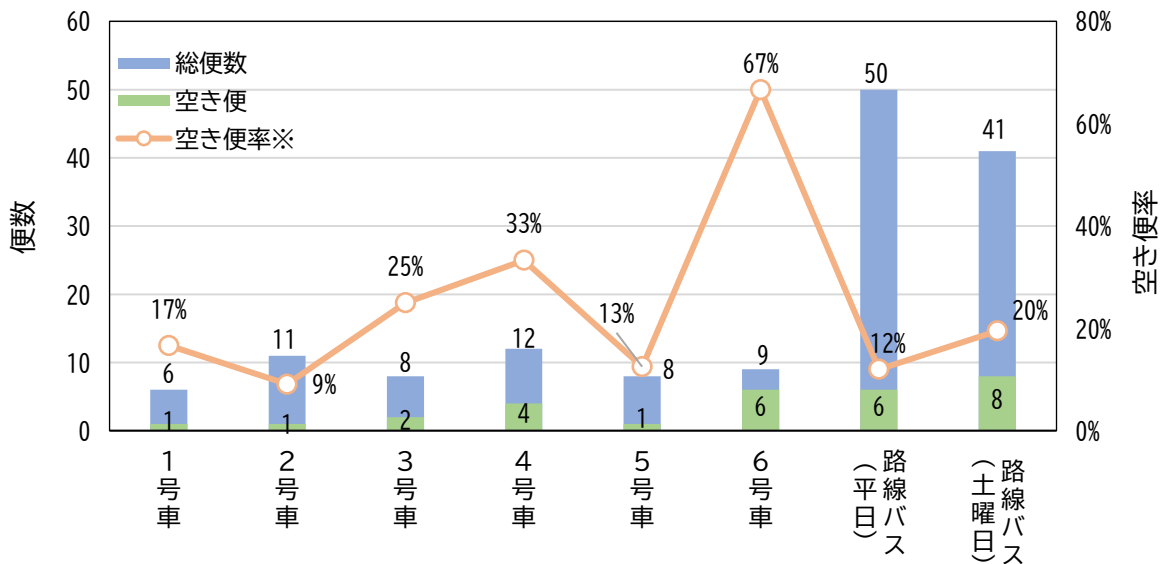
(3) 路線別の利用状況

1日あたりの利用者数は「路線バス（平日）」が最も多く、コミュニティバスでは「2号車」が最も多くなっています。1便当たりの平均利用者数は、「1号車」が最も多く5.17人となっています。一方で、「6号車」は利用のない便が運行の約7割近くを占めています。



図表 103 路線別の利用者数及び1便当たりの平均利用者数

※1便当たりの平均利用者数=総利用者数/1日の総便数
 ※1~6号車はコミュニティバス



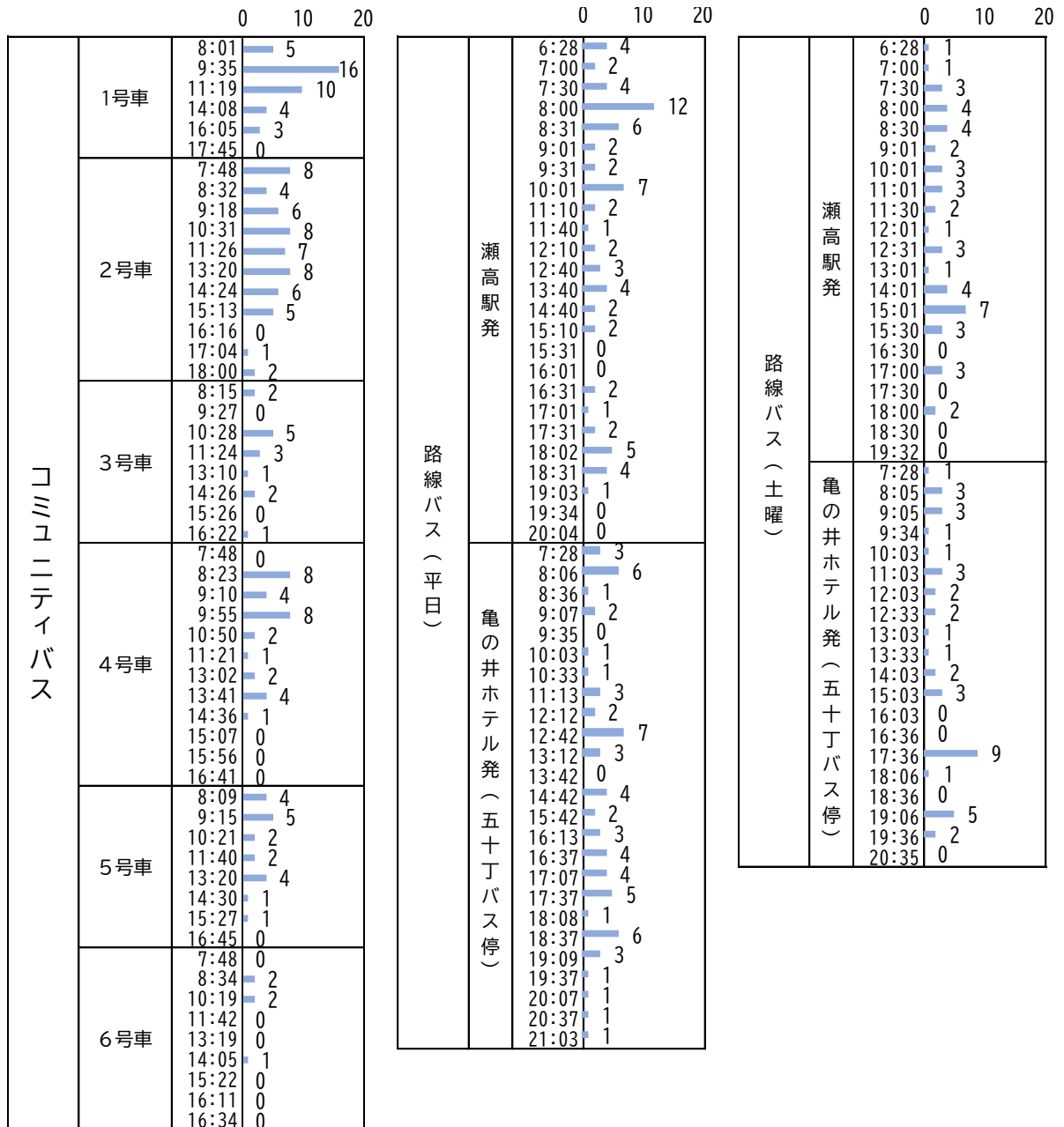
図表 104 路線別の便数及び空き便率

※空き便率=利用者が0人だった便/1日の総便数
 ※1~6号車はコミュニティバス

(4) ダイヤ別の利用状況

ダイヤ別利用者数について、コミュニティバスでは、「午前中」の利用が多くなっており、1号車、4号車については「15時頃」までの利用が多くなっています。路線バスでは、平日の「瀬高駅発8時」の利用が最も多く、亀の井ホテル発は「12時42発」の利用が最も多くなっています。

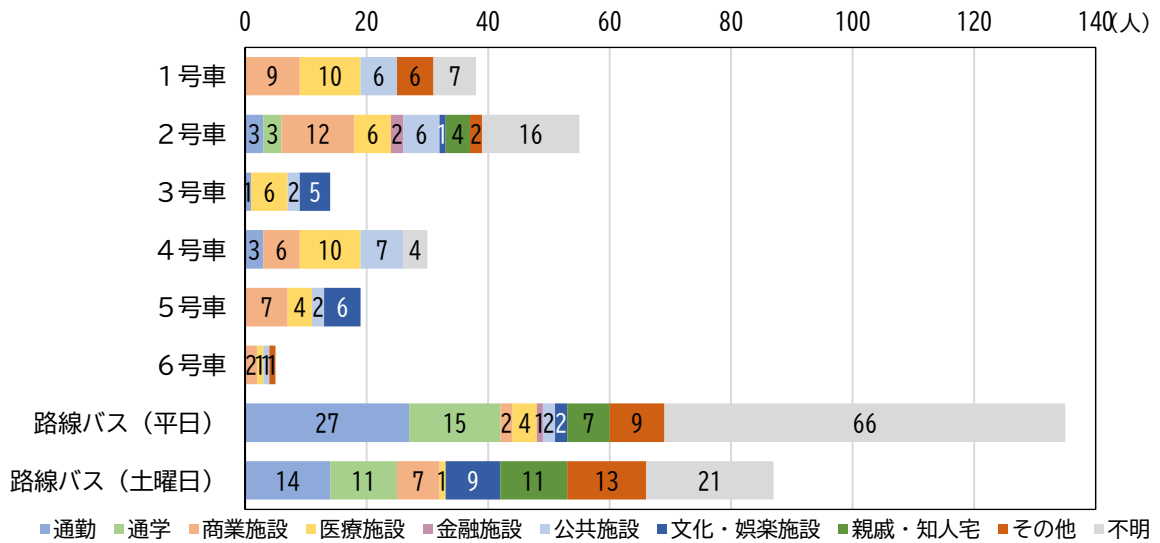
一方、「休日」は、平日と比較して全体的に少ない利用状況となっています。



図表 105 ダイヤ別の利用者数

(5) 路線別の利用目的

路線別の利用目的は、路線バスは「通勤」や「通学」が多くを占めています。また、コミュニティバスでは「商業施設」や「医療施設」への移動が多くを占めています。



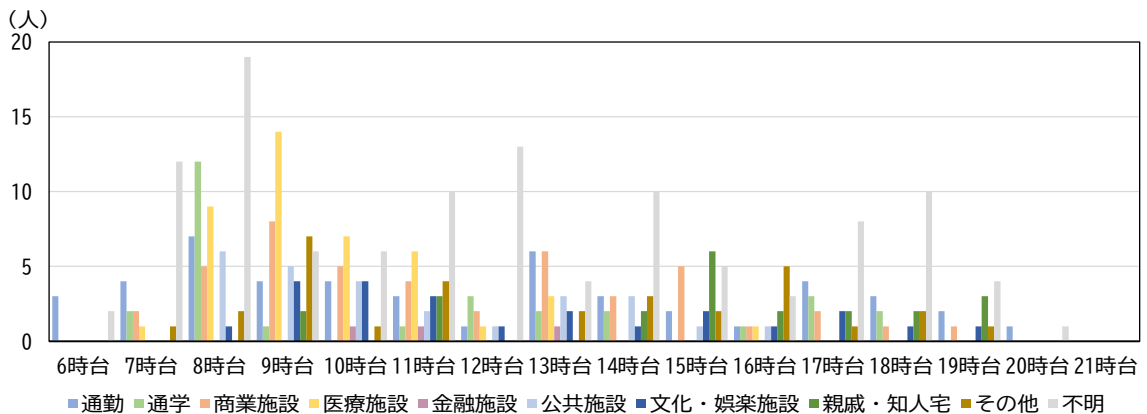
図表 106 路線別の利用目的

●具体的な利用施設

	路線バス	コミュニティバス
商業施設	ゆめモール柳川、TSUTAYA	アスタラピスタ、道の駅みやま、ゆめモール柳川、Aコープ
医療施設	柳川リハビリテーション病院、ヨコクラ病院	ヨコクラ病院、石橋眼科、前原整形外科、村上整形外科、平木耳鼻科
金融施設	JA柳川三橋支所	西日本シティ銀行、瀬高郵便局
公共施設	法務局	みやま市役所、げんきかん、あたご苑
文化・体育施設	下庄八幡神社	広域公園プール、まいピア高田
その他	観光施設、飲食店、職場	図書館、美容院、親族宅

(6) 時間帯別の利用目的

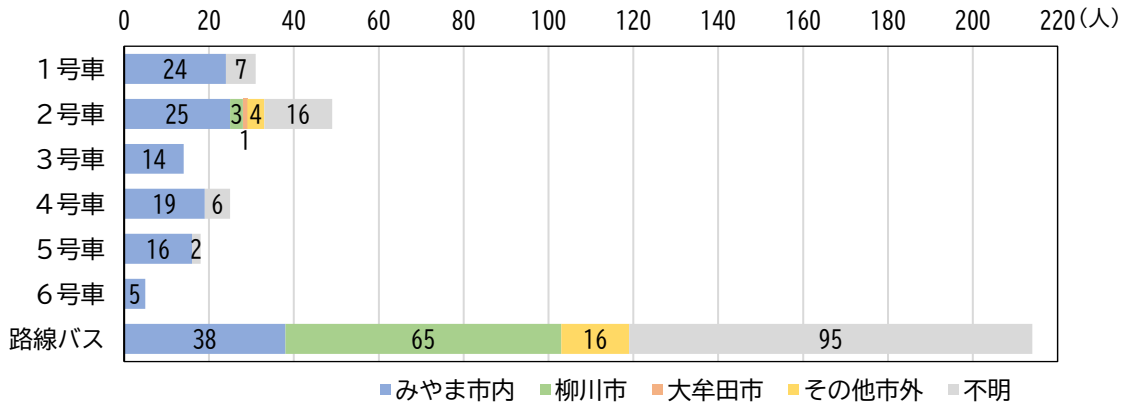
時間帯別にみると、午前中の「医療施設」への利用が多く見られます。午後以降は多くの時間帯で「5人以下」の利用となっています。



図表 107 時間帯別利用目的

(7) 路線別の最終的な利用目的地

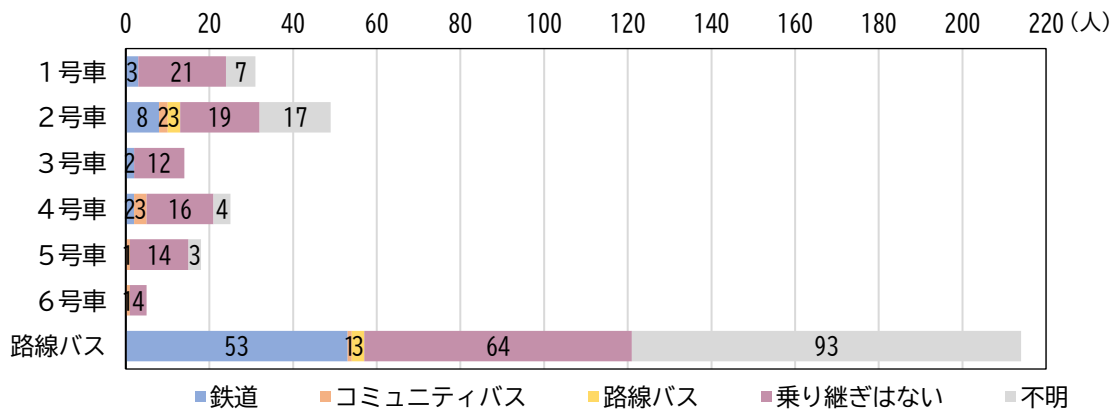
目的地別にみると、路線バスは「柳川市」が最も多く、コミュニティバスでは「みやま市内」が目的地となっています。その他市外については、コミュニティバス2号車がJR駅に接続していることから、「久留米市」との回答があります。



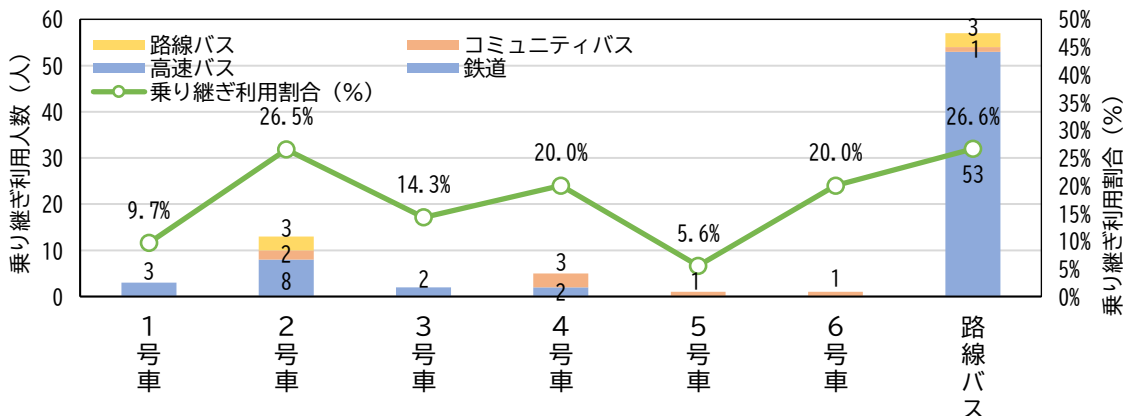
図表 108 路線別の目的地

(8) 路線別の乗り継ぎ状況

多くの路線で「乗り継ぎはない」が半数以上を占めていますが、路線バスやコミュニティバスの一部は「鉄道」へ乗り継いでいます。また、「コミュニティバス同士での乗り継ぎ」も一部行われています。



図表 109 路線別の乗り継ぎ状況

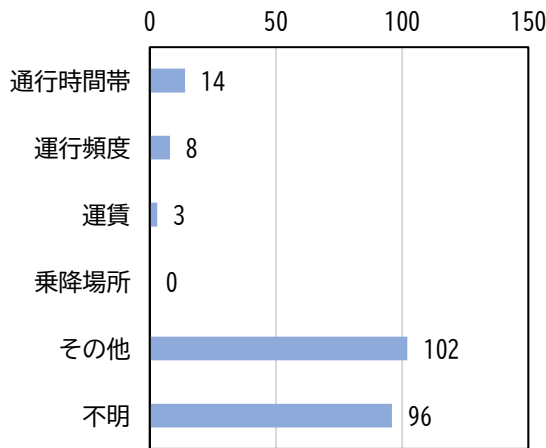


図表 110 路線別の乗り継ぎ利用人数および割合

(9) 改善要望

路線バスに関する分では、ICカードの導入やスマホ決済等の「支払方法」に関する要望が最も多くなっています。コミュニティバスに関する分では、「ダイヤに関する要望」が最も多く、「他の公共交通機関との接続性の向上」や「道の駅での停車時間延長」等の意見が挙がっています。

【路線バス】

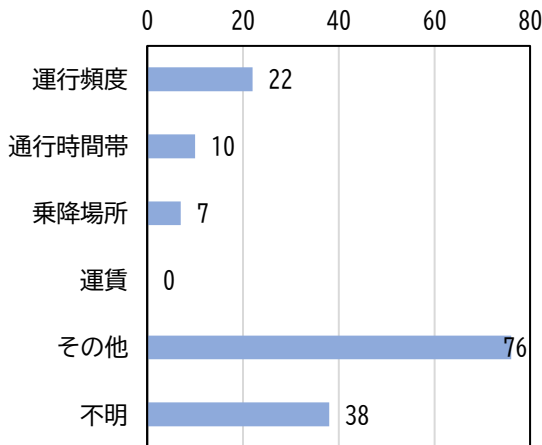


【その他の要望】

支払方法 : ICカード(令和5年3月導入)、スマホ決済等の導入
 ダイヤ : JR、西鉄バスとの接続利便性の向上
 高校の授業時間に沿った便
 祝日の増便
 ダイヤ通りの運行
 その他 : JR 筑後船小屋から西鉄柳川の路線の復活

図表 111 改善要望(路線バス)

【コミュニティバス】



【その他の要望】

ダイヤ : JR、堀川バスとの接続利便性向上
 道の駅での停車時間延長
 ダイヤ通りの運行
 運行維持 : このまま維持してほしい
 バス停 : イスの設置、段差の解消
 その他 : 商業施設にバス停を設置
 ご意見箱の車内設置

図表 112 改善要望(コミュニティバス)

第5章 みやま市地域公共交通網形成計画の評価

平成30年に策定した「みやま市地域公共交通網形成計画」では、4つの基本方針から4つの目標を定め、そこから8つの取組みを展開し、最終的には20の施策を位置付けていました。ここでは、施策の実施状況を整理し、目標ごとに指標の達成状況について評価しています。目指すべき将来像について以下を定めています。

『市民・来街者が円滑に移動できる環境を形成することで“安全・安心で持続可能な活力ある地域づくり”を支える公共交通』

基本方針や取り組むべき方針、各種施策は以下の通りとなっています。

図表 113 施策の一覧

基本方針	取り組み方針	施策
日常生活における外出先へのアクセスを確保する公共交通	1) 市内の地区拠点等へのアクセス性の向上	①市民の移動ニーズに応じたコミュニティバスのルート・ダイヤの継続的な見直し
	2) 市外の外出先へのアクセス性の向上	②路線バスの維持に向けた利用促進策の展開
		③鉄道駅や主要バス停におけるパーク＆ライド及びサイクル＆ライドの推進
		④周辺自治体との一体的な取り組み
わかりやすく、利用しやすい公共交通	3) 運行情報等の提供の充実	⑤公共交通マップ及び総合時刻表の作成
		⑥ホームページ等での情報提供
		⑦バスロケの導入に向けた検討
	4) 待合環境の充実	⑧駅・主要バス停における上屋・ベンチ等の整備
	5) バス車両、バス停、時刻表の分かりやすさの向上	⑨バス車両のラッピング・バス停表示板のデザイン化
	6) 運転免許返納者等の移動手段の確保	⑩免許返納者への支援
⑪交通事業者の運賃サービスの広報		
福祉の充実や地域振興、観光振興と連動した公共交通	7) 各種施策に参加しやすい環境の構築	⑫各種団体への公共交通PR
		⑬各種イベント時の運送方法の検討
		⑭各種イベントと連携した企画券の発行
行政・交通事業者・地域・住民の協働による持続可能な公共交通	8) 持続可能性の向上	⑮協議会の継続開催
		⑯公共交通の利用状況の公開
		⑰モビリティ・マネジメントの実施
		⑱バス車内やバス停を活用した広告収入事業
		⑲運転手の募集・育成の強化
		⑳自動運転技術の導入の検討

5-1 施策の実施状況

平成30年度から令和4年度において取り組むべき20施策のうち、全ての施策において実施済みまたは実施中となっております。

図表 114 実施状況 (1/3)

基本方針	施策	実施(一部実施を含む)
日常生活における外出先へのアクセスを確保する公共交通	①市民の移動ニーズに応じたコミュニティバスのルート・ダイヤの継続的な見直し	<ul style="list-style-type: none"> ○ニーズ把握 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス無料の日にアンケートを実施 ・利用者より寄せられた意見を収集 ○運行サービスの評価 <ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー系統確保維持改善事業評価にて毎年実施 ○ルート・ダイヤの見直し検討及び取り組みの見直し <ul style="list-style-type: none"> ・寄せられた意見及び利用状況を基に運行ダイヤ及び運行ルートの一部変更、バス停の移設を実施 ○運行サービスの向上 <ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用料金の支払いにPayPay決済を導入
	②路線バスの維持に向けた利用促進の展開	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス利用促進キャンペーン <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅みやま・JR瀬高駅において啓発チラシ・グッズを配布し路線バスの利用促進を呼びかけ ○路線バス時刻表の市役所ロビー等での配架 <ul style="list-style-type: none"> ・堀川バスの時刻表を市役所ロビー等で配架 ○山門高校出前授業 <ul style="list-style-type: none"> ・出前授業において、山門高校生へ路線バスの利用を呼びかけ(時刻表、定期券のお知らせを配布)
	③鉄道駅や主要バス停におけるパーク&ライド及びサイクル&ライドの推進	<ul style="list-style-type: none"> ○市ホームページ等での広報 <ul style="list-style-type: none"> ・福岡県交通政策課のホームページへリンクを貼り、市内で利用できるパークアンドライド駐車場を案内 ○パーク&ライド用駐車場の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・JR渡瀬駅前に市営駐車場を整備(令和2年4月1日～) ○サークル&ライド(C&R)用駐輪場の検討・調査等準備 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅及び主要施設等に駐輪場及び駐輪スペースの設置
	④周辺自治体との一体的な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ○周辺自治体との情報共有 <ul style="list-style-type: none"> ・「大牟田市公共交通活性化協議会」、「柳川市地域公共交通協議会及び柳川市地域公共交通会議」、「筑後市公共交通活性化協議会」に参加 ○広域版公共交通マップの作製 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの見直しの状況及び、周辺自治体との連携を考慮し、引き続き検討 ○路線バス無料の日 <ul style="list-style-type: none"> ・柳川市及び堀川バスと連携し、堀川バスの瀬高柳川線及びコミュニティバスの無料の日の実施について検討 ○周辺自治体コミュニティ交通等との接続の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・大牟田市倉永巡回バスについて情報収集 ・筑後市とコミュニティバス「くすっぴー号」の接続について情報交換

図表 115 実施状況 (2/3)

基本方針	施策	実施(一部実施を含む)
わかりやすく、 利用しやすい 公共交通	⑤公共交通マップ 及び総合時刻表 の作成	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通マップ・時刻表の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの時刻表に堀川バス、JR、西鉄の時刻表を掲載 ・内容を充実させ、公共交通時刻表の機能を持たせる ○コミュニティバス時刻表の全戸配布 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス「くすっぴー号」の時刻表をダイヤ改正に合わせて全戸配布(H30~R3)
	⑥ホームページ等 での情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ○市のホームページに公共交通のページを作成 <ul style="list-style-type: none"> ・市内の公共交通の情報を提供し利用促進 ○広報みやまでの情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の利用休止 ・コミュニティバス・運行情報(年末年始) ・路線バス利用促進 ・コミュニティバス利用促進 ・自動運転車利用促進と社会受容性向上策の実施 ○インターネットでのコミュニティバスの経路検索情報の提供 <ul style="list-style-type: none"> ・ナビタイムジャパンへ運行情報を提供 ・ナビタイムやジョルダンで、コミュニティバス「くすっぴー号」の時刻表やバス停間の検索が利用可能 ○コミュニティFMでの情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・FMたんとしてコミュニティバス「くすっぴー号」の紹介を放送 ・「公共交通を使ってお出かけしよう！」のテーマで公共交通の利用を呼びかけ ・市役所窓口等へのPayPay決済導入に関するお知らせの中で、コミュニティバスでの利用開始を告知 ○市公式LINEでの情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・市公式LINEにおいてコミュニティバスの運休等の情報提供
	⑦バスロケの導入 に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> ○バスロケの導入実施 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス、自動運転車の現在地をみやま市のHPにて公開
	⑧駅・主要バス停 における上屋・ ベンチ等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○駅・主要バス停における上屋・ベンチ等の整備の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・市役所バス停の待合場所について、カーテン式の風よけを設置 ・山川市民センターバス停にベンチを設置 ・渡瀬駅バス停に上屋及びベンチを設置
	⑨バス車両のラッ ピング・バス停 表示板のデザイ ン化	<ul style="list-style-type: none"> ○車両ラッピング・バス停のデザイン <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度の新規車両についてはオレンジのわかりやすい色にラッピング
	⑩免許返納者への 支援	<ul style="list-style-type: none"> ○運転免許証自主返納支援制度 <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用券に加え、コミュニティバスの回数券を選択できるよう制度を変更
	⑪交通事業者の運 賃サービスの広 報	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者の運賃サービスの広報 <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者ホームページ及び市役所窓口や市ホームページで免許返納者への運賃サービスの情報発信

図表 116 実施状況 (3/3)

基本方針	施策	実施(一部実施を含む)
福祉の充実や地域振興、観光振興と連動した公共交通	⑫各種団体への公共交通PR	<ul style="list-style-type: none"> ○各種団体への公共交通のPR・実施(公共交通でアクセス可能な施設及び時間帯でのイベント開催・公共交通でのアクセス情報の掲載) ・イベント開催時はシャトルバスに加えコミュニティバスの利用を促進 ・公共交通でアクセスが容易なJR瀬高駅前イベントを開催 ・パンフレット及びホームページにコミュニティバス利用者向けの利用しやすい便の時刻表を掲載
	⑬各種イベント時の運送方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○各種イベント時の運送方法の検討、広報、運行 ・イベント時の運送方法としてコミュニティバスもしくはその代替手段を確保 ・運行の広報を、チラシ及びホームページで実施
	⑭各種イベントと連携した企画券の発行	<ul style="list-style-type: none"> ○各種イベントと連携した企画券の発行 ・「まるごとみやま秋穫祭」で、コミュニティバスで来場された方へ200円分のお買物券を配布 ・総合福祉センターの入館券とコミュニティバス乗車券のセット券を発行
行政・交通事業者・地域・住民の協働による持続可能な公共交通	⑮協議会の継続開催	<ul style="list-style-type: none"> ○協議会の継続開催 ・H30全3回の実施。R1全3回の実施。R2全4回の実施。R3全3回の実施
	⑯公共交通の利用状況の公開	<ul style="list-style-type: none"> ○利用状況の計測、集計、情報公開 ・コミュニティバスの利用状況についてホームページで情報公開
	⑰モビリティ・マネジメントの実施(乗り方教室、高齢者バスハイクなど)	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者等へのPR ・公共交通利用の呼び掛けを実施 ・コミュニティバスの利用方法及び乗り方の説明 ・路線バスの高齢者向けのサービスについて説明 ○乗り方教室 ・バス乗り方教室の実施意向調査を、市内小学校に向けて実施 ○市のイベントでのPR ・「まるごとみやま秋穫祭」においてコミュニティバスの利用促進チラシ及び路線バス利用促進のノベルティグッズを配布し利用を呼びかけ(H31、R1) ○コミュニティFMでのPR ・「公共交通を使って出かけよう！」のテーマで公共交通の利用を呼びかけ ・コミュニティバスでのPayPay決済利用開始を告知 ○山門高校出前授業 ・出前授業において、山門高校生へ路線バスの利用を呼びかけ(時刻表、定期券のお知らせを配布)
	⑱バス車内やバス停を活用した広告収入事業	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス ・自社ホームページ等で車内及び車外広告を募集 ・車内及び車外広告を実施 ○コミュニティバス ・車内広告の募集を実施 ・令和3年4月1日改定時刻表に募集案内を掲示
	⑲運転手の募集・育成の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○募集活動 ・ホームページ、ハローワーク、求人情報誌などで募集を実施
	⑳自動運転技術の導入の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○社会実験・結果検証 ・山川地区において、「Aコープ山川店」～「バイオマスセンター・ルフラン」間で、令和3年7月19日より運行開始

5-2 評価指標の達成状況

みやま市地域公共交通網形成計画で設定されていた評価指標及び実績は以下の通りです。

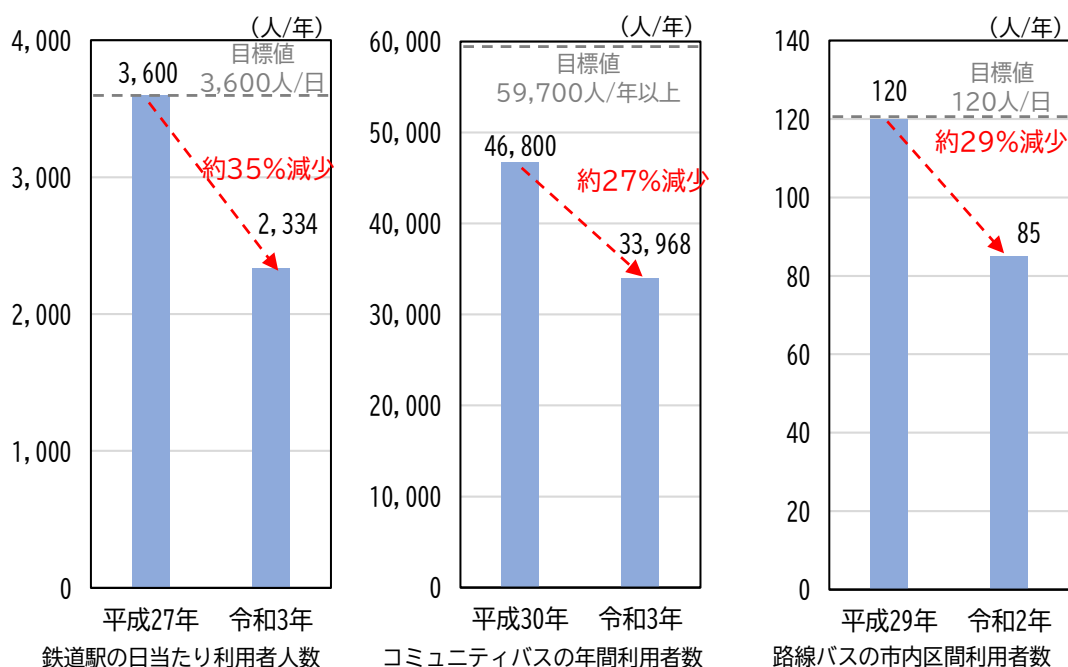
図表 117 達成状況一覧

目標	評価指標	現況値	目標値	実績値(R3)	評価
公共交通の利用促進	鉄道駅の日当たり利用者数	約 3,600 人/日 [H27年度]	約 3,600 人/日 [H34年度]	2,334 人/日 [R3年度]	×
	路線バスの市内区間利用者数	約 120 人/日 [H29年度]	約 120 人/日 [H34年度]	約 85人/日 [R2年度]	×
	コミュニティバスの年間利用者数	46,800 人/年 [H30年度]	59,700 人以上/年 [H34年度]	33,968 人/年 [R3年度]	×
公共交通に対する満足度の向上	公共交通に対する満足度	約 7.5% [H29年度]	15% [H34年度]	26.1% [R3年度]	○
まちづくりにおける公共交通の活用の活性化	観光資源最寄りバス停の日当たり利用者数	21 人/日 [H29年度]	27 人/日 [H34年度]	12.6 人/日 [R3年度]	×
	公共交通の活用に資する各種ソフト事業の実施数	— [H29年度]	5 事業以上 [H34年度] (累計)	6 事業 [R3年度] (累計)	○
運行効率性の向上	年間財政負担額	約 2,690 万円/年 [H30年度]	約 2,600 万円/年未満 [H34年度]	3,453 万円/年 [R3年度]	×

※ ○:目標達成、△:目標未達だが、現況値より改善、×:現況値より悪化

(1) 公共交通の利用促進

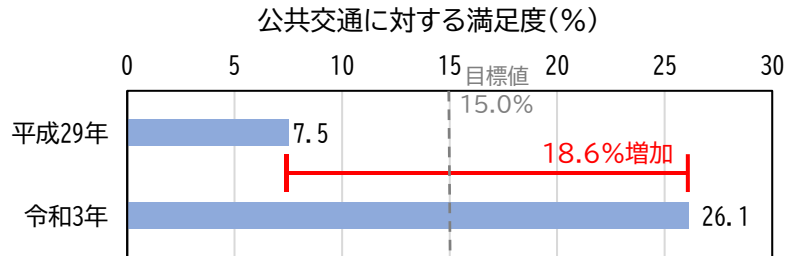
評価指標すべてにおいて目標達成には至りませんでした。市ホームページに公共交通に関する情報掲載や教育機関、老人クラブへの出前授業等の施策は実施したものの、新型コロナウイルスの影響により、感染リスクを意識した外出控え、テレワークへの転換、自家用車の利用等の行動の変化が要因に挙げられます。



図表 118 公共交通の利用促進達成状況

(2) 公共交通に対する満足度の向上

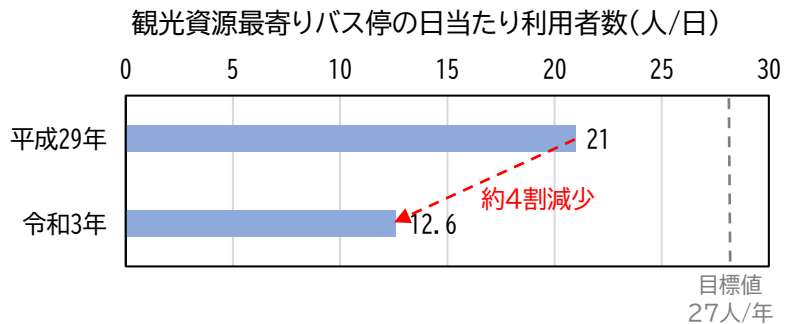
公共交通に対する満足度は、平成29年から令和3年にかけて18.6%の増加となりました。目標値は15.0%であるため、目標達成となっています。達成した背景としては、バスの利用方法の周知活動やバス停の改善等の施策を実施したことが考えられます。また、事業者と協力しながら利便性の改善に努めてきたことが挙げられます。



図表 119 公共交通に対する満足度達成状況

(3) まちづくりにおける公共交通の活用の活性化

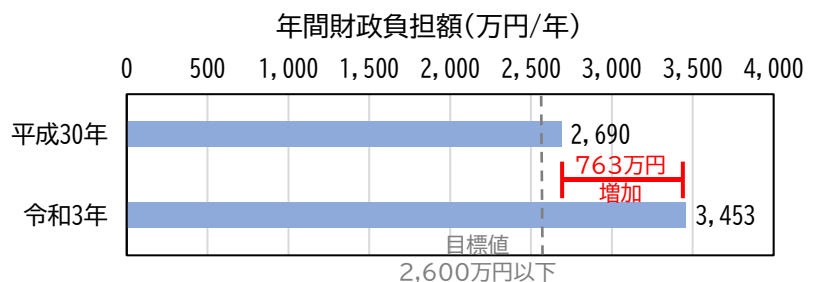
観光資源最寄りバス停の日当たり利用者数は目標達成に至りませんでした。九州オルレみやま・清水山コースのパンフレットやホームページにコミュニティバス利用者向けの利用しやすい便の時刻表を掲載する等の施策を実施したものの、新型コロナウイルスの影響による外出自粛や自家用車の利用等の行動の変化が要因に挙げられます。一方で、公共交通の利活用に資する各種ソフト事業の実施数は、啓発チラシの配布や路線バス無料の日実施等6事業を実施し、目標達成となっています。



図表 120 観光資源最寄りバス停の日当たり利用者数達成状況

(4) 運行効率性の向上

年間財政負担額は目標達成に至りませんでした。コミュニティバスにキャッシュレス決済を導入するなど、運行効率性向上のための施策を実施してきましたが、新型コロナウイルスの影響による利用者の減少に伴い収入が減る一方、燃料費や人件費等の高騰により支出が増え、財政負担額が増加しています。



図表 121 年間財政負担額達成状況

第6章 公共交通に求められる役割と解決すべき課題

6-1 地域が目指す将来像

みやま市の行政運営の最上位計画である「第2次みやま市総合計画」においては、『人と自然が共に育み、つながり、成長し続けるまち ～みんなに やさしい まち みやま～』をまちづくりの将来像として、その実現に向けて3つの基本理念と7つの基本方針が示されています。

このため、本計画においてもみやま市総合計画で示された将来像の実現に向けて、公共交通に係る取組みを進めていくこととします。

○行政の最上位計画である「第2次みやま市総合計画」

■まちづくりの将来像

人と自然が共に育み、つながり、成長し続けるまち
～ みんなに やさしい まち みやま～

■基本理念

人と自然が共に育み続けるまち 人と地域がつながり続けるまち 人とまちが成長し続けるまち

■基本方針と施策項目（抜粋）

①魅力あふれる住みやすいまちづくり（都市基盤、移住・定住）

- 1 計画的な土地利用の推進
- 2 利便性の高い地域公共交通体系の整備
- 3 良好な住環境の整備
- 4 心やすらぐ公園・緑地の整備
- 7 移住・定住の促進

②自然を育む安全安心なまちづくり（環境、エネルギー、防災、消防・救急、交通安全、防犯）

- 2 地域が一体となった循環型社会の形成
- 3 エネルギー政策の推進
- 6 防犯・交通安全対策の推進

③地域の特色を生かした活力あるまちづくり（産業・企業誘致）

- 1 農林水産業の振興
- 2 商工業の振興
- 3 企業誘致の推進
- 4 観光の振興

④健やかに暮らせる福祉のまちづくり（保健、医療、福祉）

- 1 健康づくりの推進
- 2 安心して産み、育てられる子育て支援の推進
- 3 生涯現役のまちづくりの推進
- 5 安心とゆとりある地域福祉の実現

⑤豊かなこころを育むまちづくり（教育、文化・芸術、スポーツ）

- 1 生きる力を育む学校教育の充実
- 3 生涯学習の推進
- 4 スポーツの振興
- 6 多様な交流の推進

⑥協働で進めるまちづくり（住民参画、コミュニティ、人権・男女共同参画）

- 1 住民参画によるまちづくりの推進
- 2 住民と共に進めるまちづくりの推進
- 3 地域での連帯感の創出

⑦健全で効率的な行政運営（行財政）

- 2 健全で持続可能な財政運営の確立

図表 122 地域が目指す将来像

資料：第2次みやま市総合計画

6-2 関連分野における地域公共交通への期待等

ここでは、みやま市の公共交通と密接に関連する分野について、各種計画から特に公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

(1) みやま市都市計画マスタープラン（平成23年3月）

- 都市拠点：将来にわたって都市の中心となる地点
 - ・市役所を中心とする付近を都市拠点と位置づけ
 - ・市の中心として相応しい機能の集積を図る
 - 生活拠点：地域の生活を支える都市機能を集積すべき地点
 - ・旧2町（高田・山川）の役場を中心とする地区を生活拠点と位置づけ
- 【高田】公的機関や日常生活に必要な商業機能が集積、今後も一定の都市機能の充実を図る
 【山川】公的機関や商店等があり、今後も地域に適した都市機能の充実を図る



図表 123 将来都市構造図

- 都市軸として、都市拠点や生活拠点へのアクセスを確保することで、市民生活や観光・交流などの移動を支えるとともに、都市機能の立地の維持・促進を図る役割が期待されます。

(2) 福岡県交通ビジョン（令和4年3月）

施策の方向1として、「地域公共交通の維持・確保」が位置付けられており、都市機能の適正立地及びそれと連携した公共交通ネットワーク形成と、持続可能な移動手段を確保のため、立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定を推進や日常生活の移動手段として重要な役割を担い、地域内外の移動を支える地域鉄道や路線バスの維持確保が定められています。

また、施策の方向2として、「誰もが移動しやすい交通環境の推進」が位置付けられており、車椅子スペースを確保した鉄道車両、低床バス（ノンステップバス・ワンステップバス）、ユニバーサルデザインタクシーや福祉タクシー車両の導入により、バリアフリー化を推進が定められています。

- 都市計画と連携した公共交通網の確立や地域内外の移動を支える公共交通の維持・確保により、円滑な広域移動が期待されます。
- 高齢者や障害者の方々等のニーズに応じた外出支援サービスの一端を担っていくことが期待されます。

(3) みやま市シティプロモーション（平成28年3月）

戦略2として、「みやまの定番スポットを観光ルート化」が位置付けられ、一日で廻ることができる複数のルートを編集・発信、みやま市への来訪を促すことが定められています。

- 市内の周遊観光や広域での連携による観光ルートにおける移動手段としての役割が期待されます。

(4) 第3次有明圏域定住自立圏共生ビジョン（令和3年3月）

取組2として、「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野」が位置付けられ、圏域内の通勤や通学、通院等の移動手段を維持・確保するとともに、公共交通の利便性の向上や利用促進を図り、広域交流の促進や圏域住民にとって最も身近な交通手段である路線バスやコミュニティバス等の生活交通の維持・確保のため、国・県と連携して本圏域の生活交通体系のあり方を協議検討し、将来にわたる生活交通の安定的な確保を目指すこと定められています。

- 広域的な通学・通院等の移動手段の維持や確保、地域間を結ぶ公共交通の利便性の向上や利用促進等の圏域としての生活交通体系の構築の推進が期待されます。

(5) 第8期みやま市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画（令和3年3月）

目標4として、「多様な住まい・サービス基盤の整備」を位置づけられ、高齢者の運転による交通事故の抑止を図るため、運転免許の自主返納支援として、「タクシー利用券の交付」「運転経歴証明書取得奨励金の交付」に取り組むこと定められています。

- 免許を返納した高齢者の公共交通利用の機会を提供し、日常生活を支えるとともに、外出機会・社会参加機会を確保する役割が期待されます。

(6) 第2期みやま市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

基本目標4として、「安全・安心で、持続可能な活力のある地域をつくる」と位置付けられ、高齢者の交通手段確保対策として、自動車運転免許証を返還した人を対象に一定額のタクシー乗車券を交付する事業を推進すると定められています。また、JR 瀬高駅周辺の活性化計画の策定や鉄道駅周辺の整備を行うことで機能強化を図ることが定められています。

- 高齢者の外出機会確保が期待されます。
- 駅やバス停等の利用環境の改善により利便性の向上や公共交通利用者の増加に寄与すると期待されます。

(7) 第2次みやま市地域福祉計画・第2次みやま市地域福祉活動計画（平成30年3月）

方向性4として、サービス質の確保・多くの方の交通手段が確保できるよう、さらに検討を重ね、効率的なコミュニティバス運行が定められています。

- コミュニティバスの見直し等、利用者の利便性の向上を図るための取組を推進していくことが期待されます。

(8) みやま市過疎地域持続的発展計画（令和3～7年度）

その対策2として、「交通機関の確保」が位置付けられ、市民や来訪者の地域内移動の利便性の向上を図るため、路線バスの運行の確保やコミュニティバスの更新など生活交通の確保対策を推進すると定められています。

- 市内の周遊観光や、広域での連携による観光ルートにおける移動手段としての役割が期待されます。
- また、関連する様々な分野との連携により、持続可能な運送サービスを提供していくことが期待されます。

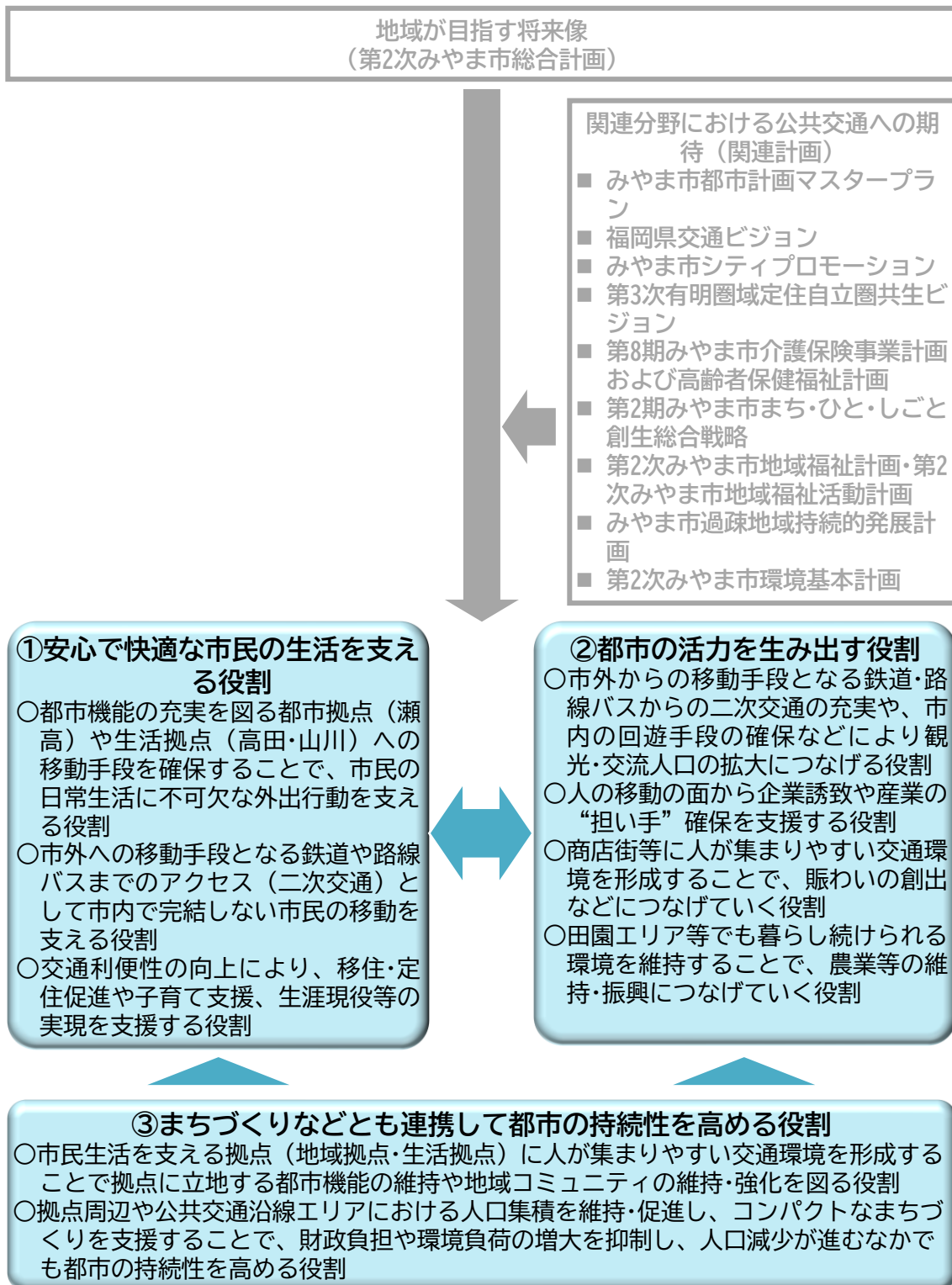
(9) 第2次みやま市環境基本計画（令和3年3月）

取り組み1として、「良好な生活環境の推進」が位置付けられ、自動運転移動サービスをはじめとする新たな交通手段導入を検討や市内幹線を巡回・運行するコミュニティバスのニーズに合わせた見直しや利用環境の改善、利用促進策の実施・検証と定められています。

- 良好な生活環境に向けて、既存の交通手段の再編や新たな交通手段の活用などを推進していくことが期待されます。

6-3 公共交通に求められる役割

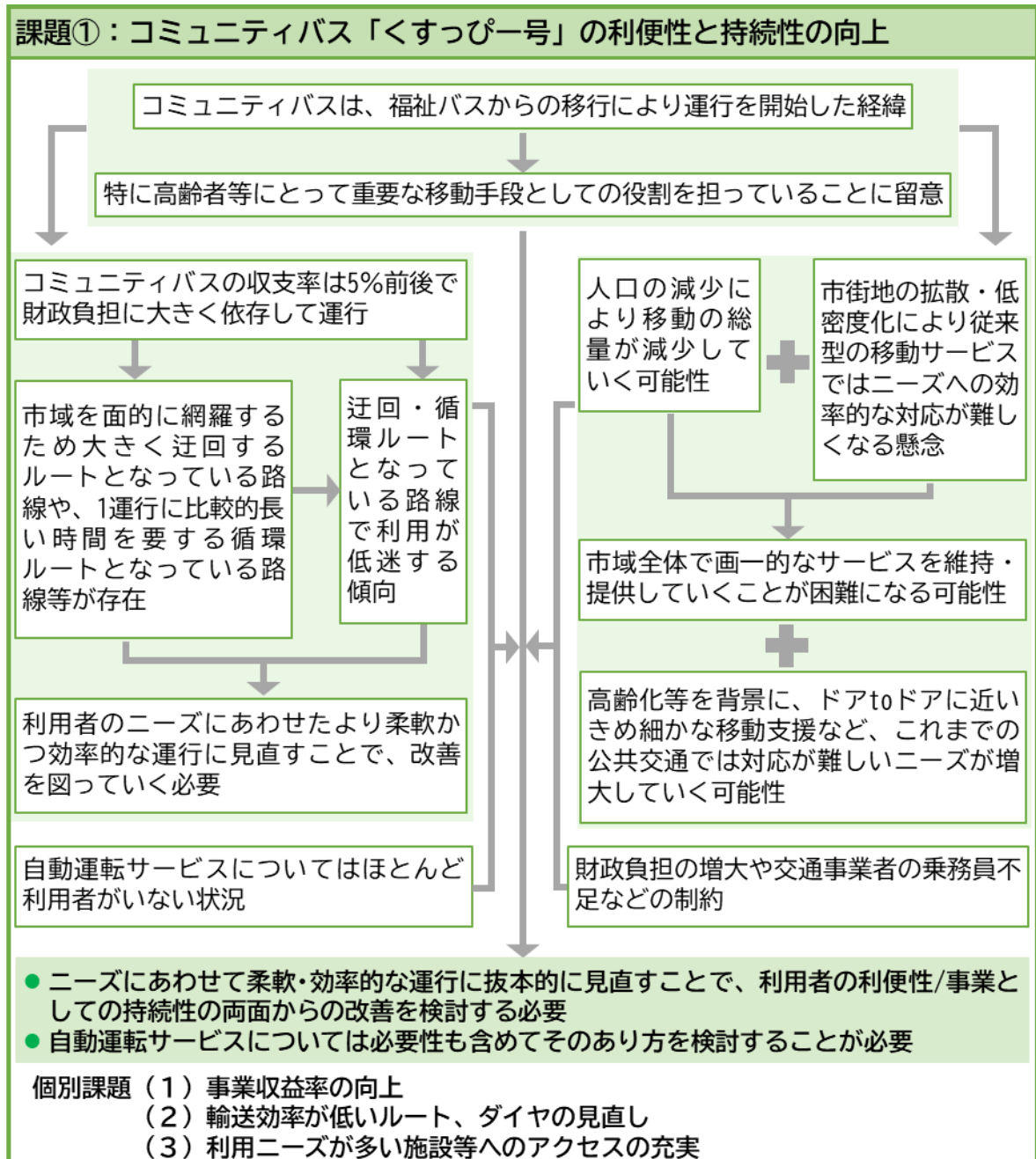
地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、みやま市の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。



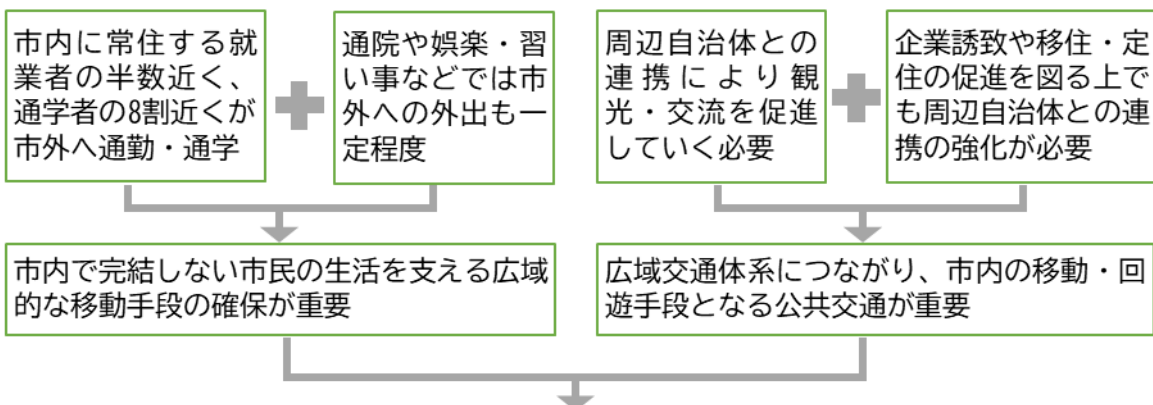
図表 124 みやま市の公共交通に求められる役割

6-4 解決すべき課題

みやま市の地域特性や公共交通の現状・問題点、公共交通に求められる役割を踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下の通り整理しました。



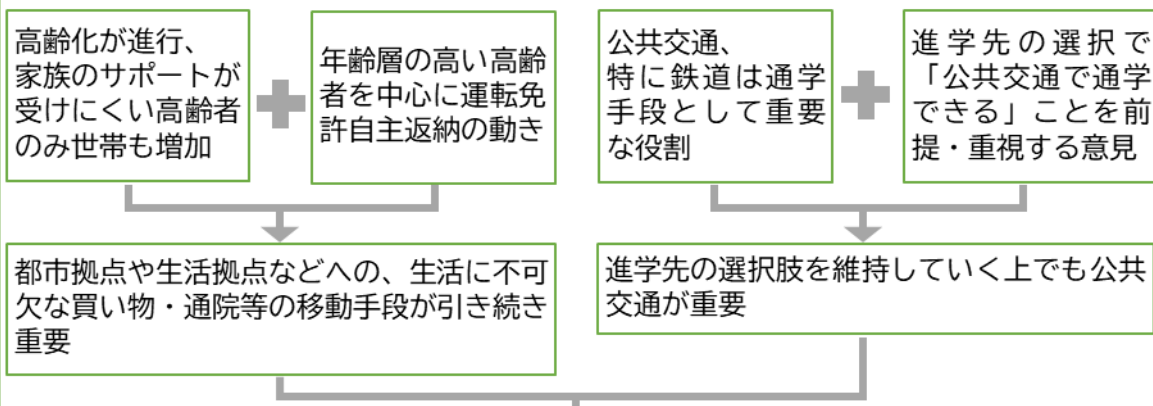
課題②：広域交通手段の確保と地域内幹線との連携



- 鉄道や路線バス・高速バスなどを利用しやすい環境を整えることで、広域交通体系をより有効に活用し、引き続き維持・充実を図っていくことが重要
- 市内の移動サービスの交通結節機能の強化（ハード・ソフト）、市内を移動・回遊する手段としての公共交通の利用しやすさを高めていくことが重要

個別課題（１）市域外へ・市域外からの移動の対応（乗り継ぎ環境の向上）
 （２）公共交通政策に係る近隣自治体との連携

課題③：市民生活に必要となる公共交通体系の確保・維持



- 需要や移動特性・ニーズなども踏まえながら、引き続き市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要
- 様々な主体が連携して取り組みを進めていくことで、公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要
- 関連分野と連携して公共交通が「利用されやすい環境」をつくっていくことが重要

個別課題（１）通勤、通学や高齢者の買物・通院などの移動の対応
 （２）公共交通空白地域や移動手段の確保が必要な方へのサービス対応
 （３）提供情報の充実

第7章 基本方針及び計画の目標

7-1 みやま市における地域公共交通のあり方（基本方針）

解決すべき課題を踏まえて、みやま市における地域公共交通のあり方（基本方針）を以下の通り定めます。

【みやま市地域公共交通計画の基本方針】

基本方針①

コミュニティバスが繋ぐ公共交通

基本方針②

一体的なネットワークとして機能する公共交通

基本方針③

多様な主体により支え合う公共交通

7-2 計画の目標

みやま市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。

目標 ① コミュニティバス「くすっぴー号」の新たな運行体系を創る

既存のデータ、新しく行う実態調査で得られる利用者の声を基に検討を実施し、コミュニティバス「くすっぴー号」の新しい運行形態を定めます。また、自動運転サービスの利用状況、実態等を踏まえ、今後の運用形態のあり方を検証します。

〔コミュニティバスの現状と新しい姿〕

	コミュニティバスの現状	新しい姿（案）
車両	マイクロバス、大型ワゴン	マイクロバス、大型ワゴン、タクシー
機能分担	幹線と支線の機能が混在	幹線と支線の機能分担の導入
運行形態	定時定路線	（ニーズに応じて） 定時定路線、デマンドの導入
鉄道等との接続	駅前バス停の設置	駅前バス停の設置、鉄道ダイヤに合わせた運行
事業免許	自家用有償運行	乗合旅客運送も検討
運賃	100円	収支率改善のための適正価格を検討
運行日	月～土（年末年始、GW、お盆を除く）	実態調査で得られた利用者のニーズを基に運行日、運行時間帯、便数について検討
運行時間帯	7：48～18：29	
便数	2～5便	

目標 ② 多様な移動実態に応じられる公共交通体系を整備する

コミュニティバス「くすっぴー号」と路線バス・鉄道等の広域移動手段や周辺自治体等との連携やネットワーク化により、市内移動から広域移動まで多様な移動ニーズに対応します。

目標 ③ 多様な主体の連携のもと、公共交通のサービスの持続性を確保する

多様な主体や関連分野との連携により地域全体で公共交通を支える仕組みを作ります。また、公共交通の利用促進や情報提供の充実を図るとともに、移動ニーズを把握する仕組みを導入し、コミュニティバスをはじめ各公共交通手段の持続性確保に努めます。

〔移動サービスの区分と役割〕

区分	移動サービス	担う役割	
広域幹線	・ JR鹿児島本線（瀬高・南瀬高・渡瀬）	・ 主として、市民の日常生活における市内外の移動や、観光・交流などの広域移動を担う	
	・ 西鉄大牟田線（江の浦・開）		
	・ 高速バス（瀬高・山川）		
	・ 路線バス（柳川～瀬高）		
地域内幹線	・ コミュニティバス	幹線	・ 主として、市内の拠点間の円滑な移動、広域幹線の二次交通としての役割を担う
		支線	・ 市内各所から各地域の拠点や主要施設への移動、広域幹線・地域内幹線の二次交通としての役割を担う
支線等	・ 自動運転サービス	・ 上記での役割+上記では対応しにくい状況における移動を担う	
	・ 乗用タクシー等		

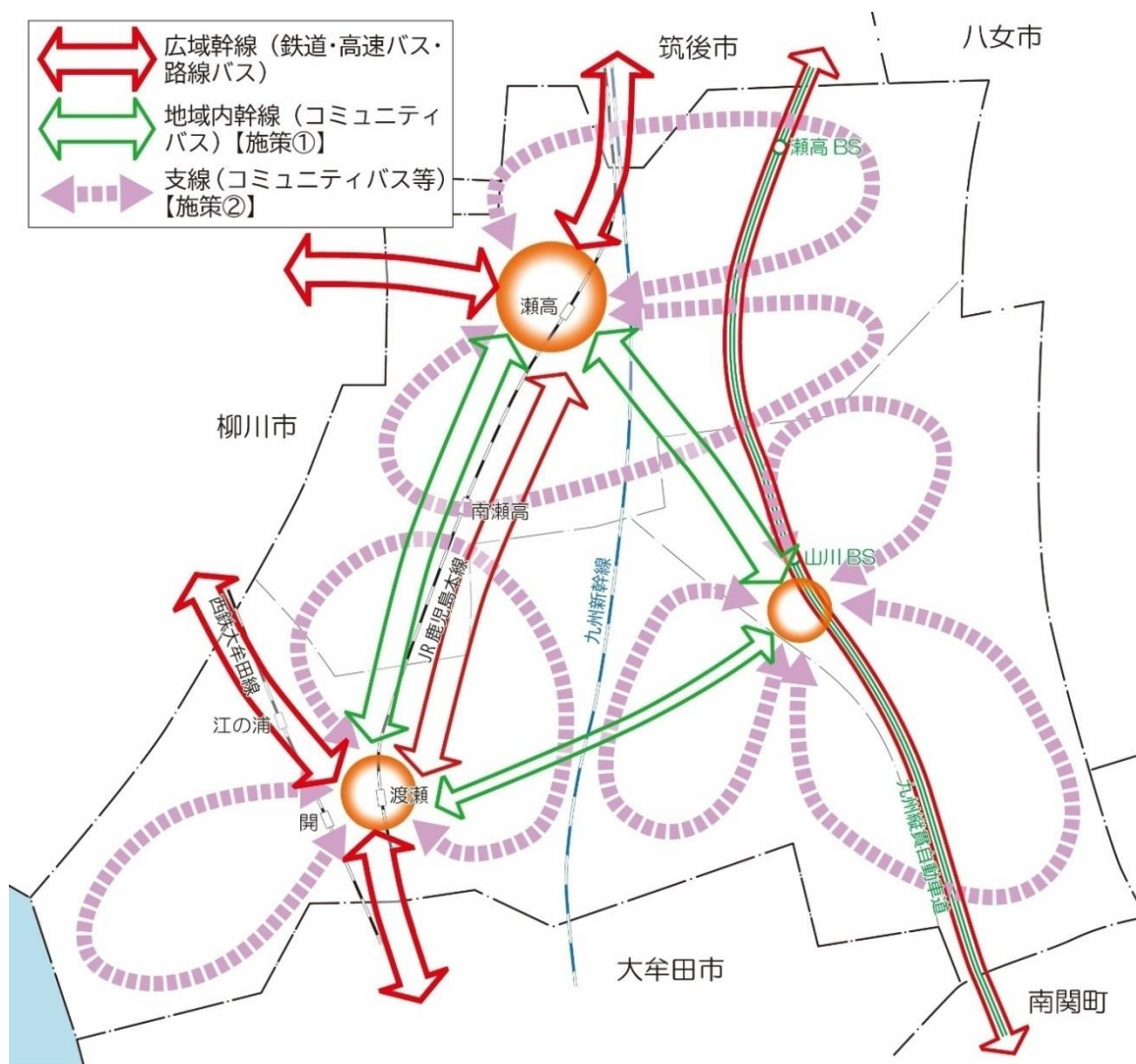
第8章 目標を達成するための施策

8-1 施策の概要

(1) みやま市における公共交通の役割

位置付け	移動サービス	担う役割	確保・維持策	
広域幹線	JR鹿児島本線 (瀬高・南瀬高・渡瀬)	<ul style="list-style-type: none"> みやま市と周辺市とを連絡し通勤・通学などの日常生活に加えて、観光・交流などの多様な目的での広域移動を担う役割 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な移動手段としてサービスを維持するため、情報提供や利用啓発に取り組みます。 他の交通手段と一体となった交通ネットワークを構築することで利便性の向上を確保します。 企画乗車券の発行などによる利用機会の創出等の利用促進に取り組みます。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指します。 広域的な移動手段としてサービスを維持するため、情報提供や利用啓発に取り組みます。 	
	西鉄大牟田線 (江の浦・開)			
	路線バス(柳川～瀬高)			
	高速バス(瀬高・山川)			
地域内幹線	コミュニティバス	幹線	<ul style="list-style-type: none"> 市内の拠点間への円滑な移動 広域幹線の二次交通としての役割 市内各所から各地域の拠点や主要施設への移動 広域幹線・地域内幹線の二次交通としての役割 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上を図るため、運行ルートや運行ダイヤの大幅な見直しを検討し、待合環境の改善や利用啓発活動に取り組みます。 必要に応じて新たな技術の活用も検討します。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指します。
		支線		
支線等	自動運転サービス		<ul style="list-style-type: none"> バス等の利用が困難な市民に対する新たな移動支援策の検討などによりタクシーの効果的な活用を推進します。 	
	タクシー等			

(2) 施策の展開イメージ



〔施策の概要〕

①拠点間を結ぶ地域内幹線の強化 (目標1、目標3)

- 拠点間における速達性や運行頻度の維持・向上に向け、通勤・通学手段としての活用も視野に、地域内幹線（コミュニティバス）の運行ルートやダイヤ、便数、バス停位置等を見直しを行います。
- 地域内幹線・支線の乗り継ぎポイントとなる箇所や利用が多い施設等へのアクセス性の向上を図ります。また、必要に応じて待合環境や車内環境の整備を行い、利便性を向上させます。

②コミュニティバスと鉄道・路線バス等との乗り継ぎ改善 (目標1、目標2、目標3)

- 鉄道や路線バスなど広域幹線への乗り継ぎ需要が高い時間帯を中心に、コミュニティバスのダイヤ見直しを行うことで乗り継ぎ利便性を向上させるなど広域幹線の二次交通としての機能を高めます。
- 広域移動を可能とする周辺自治体との接続・結節に向けて関係機関と協議します。

③自動運転サービスの必要性・あり方の検討 (目標1、目標3)

- 自動運転サービスの導入の経緯、現状や課題等を踏まえつつ、費用対効果や社会的意義を勘案して今後のあり方を検討します。

④デマンド型乗合タクシー等への転換等の検討・推進（目標1、目標2、目標3）

- 支線部分について、需要に応じたデマンド型乗合タクシーへの転換など、運行形態（路線定期/区域運行等）やサービス水準の見直しを実施します。
- AIオンデマンドなども含めた新たな移動サービスへの転換を段階的に検討・推進します。

⑤タクシー等の効果的な活用（目標2、目標3）

- 運転免許証返納者やバス等の利用が困難な市民に対する新たな移動支援策を検討し、タクシーを活用した「定額制の移動サービス」や「相乗り」利用の仕組みなど、新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保を検討します。
- 既存の輸送サービスについて、公共交通としての有効活用を検討します。

⑥鉄道・路線バスなど広域幹線の利用促進と維持・確保（目標2、目標3）

- 鉄道や路線バス等への乗り継ぎ環境の整備を実施することで、広域移動手段の利用しやすさを向上させるとともに、施策⑧⑨と併せてサービスや情報提供を充実することで利用促進を図ります。
- 鉄道や路線バス等の運行体制の維持（ダイヤ、便数、管理体制等）に向けて取り組みます。

⑦情報提供の充実と複数の移動サービス間の利用環境構築（目標1、目標2、目標3）

- 移動サービス間の乗り継ぎも含めた公共交通に対する一元的・総合的な情報提供します。
- 新たな移動サービスの導入にあわせた「乗り方教室」「出前講座」の開催や、利用意識の啓発に向けた段階的な取り組みを推進します。（モビリティマネジメント）
- コミュニティバスのオープンデータ化やMaaS導入に取り組みます。

⑧観光周遊促進策の展開（目標2）

- 周辺自治体とも連携した広域的な観光キャンペーンの展開や、移動サービスと目的地となる施設のサービス等を組み合わせた企画乗車券・周遊観光メニューの開発を推進します。

⑨地域活動やイベントなどとの連携（目標1、目標2、目標3）

- 各種イベントへの公共交通での来訪促進や、公共交通の運行ルート・ダイヤを考慮した地域活動の実施など、公共交通と外出目的であるイベント等と連動した一体的な取組により利用促進を図ります。

⑩移動サービスや利用者を支える仕組みの検討（目標1、目標2、目標3）

- 公共交通での外出の目的地となる施設が負担金・協賛金などの形で運行費用の一部を負担する制度や公共交通運賃割引サービスの導入など、公共交通を支える仕組みの構築を検討します。

8-2 目標達成に向けた具体的施策

施策①：拠点間を結ぶ地域内幹線の強化（目標1、目標3）

●施策の目的(狙い)

市内を網羅的に運行しているコミュニティバス「くすっぴー号」について、運行効率性や財政負担の抑制の観点から、市内の拠点間における地域内幹線（コミュニティバス）の速達性の向上や運行頻度の見直しを図り、拠点間移動の利便性を高めます。

●具体的な取り組み

- 車両タイプ、運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置、運賃等について抜本的な見直しを行います。
 - ✓全ての路線・全ての項目を一律に見直すことは困難であるため、市の財政状況等を勘案しながら、段階的に検討・実施します。
 - ✓見直しにあたっては、利用者や沿線の居住者への十分な説明・周知を行います。
 - ✓地域間幹線系統補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、路線バス、コミュニティバスの運行を維持します。
- 利用状況や住民のニーズを分析し、交通事業者等と連携しながら、路線・区間など見直しが必要な項目について洗い出しを行い、地域や周辺自治体などとの協議・調整を行います。
- 広域幹線や地域内幹線との乗り継ぎポイントや利用が多い施設など重点箇所を定め、これらへのアクセス性が向上する運行形態へと見直しを図ります。
- コミュニティバスの待合環境や車内環境の整備を推進します。
 - ✓交通拠点における待合環境の確保等については、周辺施設との連携も考慮します。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置等の見直し検討	試行的な運行	本格的な運行の実施 運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置等について段階的な見直しを継続的に実施			
待合環境・車両環境の整備					
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者					

 は施策実施に向けた協議・検討を、 は施策の実施を示すもの。以下同じ。

施策②：コミュニティバスと鉄道・路線バス等との乗り継ぎ改善(目標1、目標2、目標3)

●施策の目的(狙い)

鉄道や路線バスなどへの乗り継ぎ利便性の向上や周辺自治体との結節機能を充実させることで、広域的な移動を確保するとともに二次交通としての機能を強化します。

●具体的な取り組み

- 鉄道や路線バスへの乗り継ぎ需要が高い時間帯を中心にコミュニティバスのダイヤ見直しを行います。
 - ✓ 全ての路線のダイヤを一律に見直すことは困難であるため、それぞれの路線の特性や利用動向、地域の需要、交通事業者の意向なども踏まえながら、見直しを図る路線を選定します。
 - ✓ 見直しにあたっては、利用者や沿線の居住者への十分な説明・周知を行います。
 - ✓ 地域間幹線系統補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、路線バス、コミュニティバスの運行を維持します。
 - ✓ 通勤・通学手段として活用できるダイヤ設定を検討します。
- 筑後船小屋駅などの「交通拠点」をはじめ市外への広域移動を可能とする接続・結節に向けて、バス・鉄道事業者や近隣自治体の意向や現状を把握し、協調して取り組んでいきます。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置等の見直し検討	試行的な運行	段階的なダイヤの見直しを継続的に実施			
関係団体との結節機能強化に係る協議の実施					
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者					

施策③：自動運転サービスの必要性・あり方の検討（目標1、目標3）

●施策の目的(狙い)

自動運転サービスの導入の経緯、現在の利用状況や課題等を踏まえ、今後のあり方を総合的に判断する必要があります。

●具体的な取り組み

- 現状及び課題を整理し、自動運転サービスの費用対効果や社会的意義を勘案して、交通事業者や地域、関係機関などと協議・調整しながら、運行の見直しをはじめサービスの今後のあり方を検討します。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
今後の必要性・あり方の検討	検討結果を踏まえた見直しの実施				
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者					

施策④：デマンド型乗合タクシー等への転換等の検討・推進（目標1、目標2、目標3）

●施策の目的(狙い)

コミュニティバス（くすっぴー号）について、利用需要や利用者の特性に応じた新たなサービスへの転換を行うことで、利便性の低下をできるかぎり抑制しながら運行の効率性を高め、財政負担の抑制などを通じて公共交通の持続性向上を図ります。

また、市内には現状、公共交通サービスが提供されていない公共交通空白地域が存在していることから、サービス水準の確保を目的として公共交通空白地域への対応も検討する必要があります。

●具体的な取り組み

- 支線部分について、デマンド型乗合タクシーなど別の移動サービスへ転換を軸として検討し、効率的な運行に向けた見直しを進めます。
 - ✓ 利用状況や住民のニーズを分析し、交通事業者等と連携しながら、課題事項について洗い出しを行い、定期的な利用が見込めないなど見直しが必要な路線・区間について選定します。
 - ✓ 見直しにあたっては、利用者や沿線の居住者への十分な説明・周知を行います。
- 本市の地勢や市民の移動特性に即した移動サービスの導入について調査・分析し、需要に応じた交通手段を取り入れるなど事業効率化を推進します。
 - ✓ 新たな移動サービスの導入にあたっては、交通事業者や関係団体と十分な協議・調整を行います。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
見直し対象路線・区間の抽出、見直し内容等の検討	デマンド交通等の試行的な運行	デマンド交通等の導入、運行形態の見直しにあわせたサービス提供エリアの拡大			
地域や交通事業者との調整等					
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者					

施策⑤：タクシー等の効果的な活用（目標2、目標3）

●施策の目的(狙い)

高齢化の進行や人口の減少・低密度化が進むなか、コミュニティバス等の利用が困難な市民が増える懸念があります。様々な制度を活用しながら、柔軟な移動手段の確保を図っていく必要があります。

●具体的な取り組み

- 運転免許証返納者に対する現在の支援内容を継続するとともに、タクシー利用の新たな仕組みを検討し支援メニューの拡充を図ります。
 - ✓ 高齢者運転免許証自主返納支援事業の維持・充実を図ります。

運転免許証返納者やバス等の利用が困難な方に対する新たな移動支援策として、タクシーの「一括定額運賃※」制度、「相乗り」利用など新たな仕組みの活用を検討し、多様な移動手段の確保を図ります。

 - ✓ 高齢者に対する支援制度の構築に向けて福祉施策などと連携して取り組みます。
- 空き時間におけるスクールバスや医療福祉の送迎車など既存の輸送サービスについて、公共交通としての有効活用を検討します。
 - ✓ 地域の輸送資源を有効活用した運送サービスを検討します。

※あらかじめ利用回数の上限と利用時間帯を制限し、適用地点またはエリア、タクシーの利用券を行使する期限等の条件が設定され、条件に応じた価格が定められる。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
支援制度の維持・充実					
新たな移動支援策の研究、検討 公共交通としての活用 可能性の検討		タクシーの活用など新たな移動支援策の 試験的な実施、導入			
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者 ・関係団体					

施策⑥：鉄道・路線バスなど広域幹線の利用促進と維持・確保（目標2、目標3）

●施策の目的(狙い)

交通拠点での鉄道や路線バスへの乗り継ぎ環境の充実を図ることで、広域交通手段の利便性向上を図り、公共交通“ネットワーク”としての一体性を高めます。また、周辺自治体や関係団体と連携して施策⑧⑨と併せてサービスや情報提供の充実を図ることでさらなる利用促進につなげます。

●具体的な取り組み

- 瀬高町(瀬高駅・南瀬高駅・路線バス)、高田町(渡瀬駅・江の浦駅・開駅)などを交通モード間の乗り継ぎポイントとなる「交通拠点」として設定し、交通結節機能の強化、乗り継ぎ環境の充実を図ります。
- 交通拠点で乗り継ぎしやすいダイヤへの改善を実施するとともに、交通事業者等と連携して乗り継ぎに関する情報提供を充実させるなど、広域移動しやすい環境づくりを行います。
- 観光イベント等と連携して鉄道や路線バス等の利用促進策を展開します。
- JR、西鉄、九州新幹線、路線バス等の運行体制、サービス水準の維持・確保に努めます。
 - ✓ 路線バスや鉄道など広域幹線の運行体制、サービス水準の維持・確保を図るためには、周辺自治体と協調しながら、事業者協議や利用促進策等に取り組む必要があります

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
広域移動を可能にする交通拠点や周辺自治体との結節機能の強化					
乗り継ぎに関する情報提供の充実					
鉄道、路線バス等の運行体制の維持・改善					
鉄道、路線バス等の利用促進策の実施					
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者 ・関係団体					

施策⑦：情報提供の充実と複数の移動サービス間の利用環境構築（目標1、目標2、目標3）

●施策の目的(狙い)

みやま市やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうこと、実際に利用してみようと思ってもらうこと、公共交通の利用を促す働きかけを行うことなどにより、公共交通に対する市民の関心を高め、公共交通の利用を促進します。また、複数の移動サービス間の相互利用環境を円滑にすることで利便性の向上を図ります。

●具体的な取り組み

- みやま市に関連する全ての交通モードについての情報や、相互の乗り継ぎ利用に関する情報を総合的・一元的に提供していくためのツール（路線図や時刻表等）を作成した上で、段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。（図表 125）
- 「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント※（以下「MM」という。）に取り組みます。（図表 126）
- 出前講座や乗り方教室を開催し、公共交通に対する関心の向上を促進します。
- 地域住民や観光客など多様な移動ニーズに対応するため、県や周辺自治体、交通事業者等と連携しながら利用促進策等の検討やMa a Sなど情報提供のためのツールの作成や導入に取り組みます。
- オープンデータ化を推進し、市、利用者双方にとってよりよい移動サービスとなるよう情報の公開と共有、情報に基づく改善を図っていきます。

※1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

図表 125 段階に応じた情報提供

段 階	情報提供の方法
段階① 知ってもらう	みやま市やその周辺を運行する公共交通の種類や、その利用方法（乗り方）の周知を行います。 <ul style="list-style-type: none"> ● 分かりやすい路線図・総合時刻表の作成・配布 ● 公共交通の「乗り方」を分かりやすく解説した資料の作成、「乗り方教室」の開催 ● 公共交通情報と一体となった観光パンフレット等の作成・配布 など
段階② 利用しようと思ってもらう	詳細な運行情報（時刻表等）を簡単に確認できる仕組みを検討します。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうための情報提供を実施します。 <ul style="list-style-type: none"> ● 全ての公共交通機関・路線の時刻表などの一元的・分かりやすい情報提供 ● スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実 ● 公共交通を利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけプラン（外出プラン）」の提案 ● 公共交通を利用した観光周遊ルート提案 など
段階③ 実際に利用してもらう	乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのくらいあるか、などについての情報提供を検討・実施します。 <ul style="list-style-type: none"> ● 主要な乗り場でのリアルタイムの運行情報の表示や乗り場までの案内の充実 ● スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供 など

図表 126 モビリティ・マネジメント（MM）の実施概要

種 類	対象者	概 要
居住者MM	移動サービスが提供されるエリアの居住者	○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
(通勤・通学)MM	主に市外に通勤・通学する居住者	○公共交通に関する情報提供や働きかけ、支援策を講じることで、通勤・通学手段を中心とした交通行動の変容を目指します。
転入者MM	みやま市への転入者	○みやま市内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
利用促進策等の検討	情報提供のためのツールの作成	情報提供・利用促進策等の展開			
出前講座・乗り方教室等の実施					
MaaS導入・オープンデータ化に向けた検討・実証実験の実施		MaaS導入その他移動サービスの利用環境構築			
実施主体 <ul style="list-style-type: none"> ・みやま市 ・交通事業者 ・関係団体 					

施策⑧：観光周遊促進策の展開（目標2）

●施策の目的(狙い)

観光振興や広域的な回遊の促進に向けては、単一自治体、あるいは、個別の観光施設等による取組みや情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念があることから、地域が有する魅力的な資源や移動手段などを“パッケージ”として提供していくことなども考える必要があります。

●具体的な取り組み

- 周辺自治体と連携した公共交通を利用した観光キャンペーンを展開します。また、観光パンフレットや観光施設等のチラシに公共交通によるアクセス方法を記載するなど利用促進のための働きかけを行います。
 - ✓ 観光キャンペーンや企画の開発等は、交通・観光事業者、周辺自治体、関連施設などと意見交換してより効果的な取組となるよう連携していく必要があります。
 - ✓ 交通事業者をはじめ関係機関との連携を図りながら、観光施設へアクセス・周遊できる公共交通を確保します。
- 周辺都市を起点として、みやま市も含めた周遊観光の目的地となる施設等を周遊する“モデルコース”などを検討した上で、移動手段と目的施設等におけるサービスを組み合わせた周遊企画乗車券などの開発を推進します。
 - ✓ 人の動きの変化や利用者のニーズなどを確認しながら、段階的に取り組みます。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
事業者や周辺自治体等との協議・調整、取組みの検討	周遊型企画乗車券等の検討・試行的な実施		周遊促進策の段階的な拡充		
観光分野と連携した公共交通利用促進策の検討・実施					
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者 ・関係団体					

参考事例

「クーポン方式」による公共交通と施設が連携した取り組み(青森県八戸圏域)

青森県八戸圏域地域公共交通活性化協議会では、対象となる観光施設等まで路線バスを利用した場合に、施設で特典が受けられることに加えて、帰りのバスで使えるバス券(大人100円・子ども50円)がもらえる「日帰り路線バスパック」を展開しています。

利用者は往路のバス降車時にドライバーから「クーポン」を受け取り、施設で提示することで割引などの特典が受けられる「クーポン方式」を採用しており、いわゆる“旅行商品”ではなく、交通事業者と施設の連携による取り組みとなっています。

バス券については交通事業者、施設での割引特典は施設の負担となっており、関係する自治体を含めて任意の協議会(利用促進協議会)を設置して取り組みを進めています。



施策⑨：地域活動やイベントなどとの連携（目標1、目標2、目標3）

●施策の目的(狙い)

みやま市内で開催されている様々な催しや各種イベント等に公共交通を利用して参加できる環境を整え、公共交通と外出目的との連動を図ることで、公共交通の利用促進や、高齢者等の外出機会・社会参加機会の確保などに繋がります。

●具体的な取り組み

- 市や地域で実施するイベント・行事・地域活動などについて、鉄道や路線バス、コミュニティバスなどの公共交通によるアクセス情報を提供し、イベント等参加者の利便性向上、高齢者等の外出・社会参加機会の拡大を図ります。
 - ✓ 施策⑦で作成する情報提供ツールを活用して、イベントの開催者や参加者(利用者)に対して分かりやすい情報提供を行います。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
地域活動やイベントに係る情報収集、情報提供のためのツールの作成		情報提供・利用促進策等の展開			
実施主体 ・みやま市 ・交通事業者 ・関係団体					



イベントのチラシへの公共交通によるアクセス方法の掲載（愛知県名古屋市）

愛知県名古屋市の東谷山フルーツパークでは、イベントチラシの裏面に、公共交通でのアクセス方法について、乗車するバスの「行き先」や乗降バス停なども含めて具体的に記載しています。

▼チラシ裏面に公共交通によるアクセス方法を具体的に掲載

- 交通機関
- JR中央本線・愛知環状鉄道
「高蔵寺駅」下車、南口より南へ徒歩25分
 - ゆとりーとライン(ガイドウェイバス)
「大曾根」発「高蔵寺」行き
「東谷橋(とうごくばし)」バス停下車徒歩15分
 - 市バス 地下鉄 藤が丘駅「藤が丘」発
「東谷山フルーツパーク」行き 終点下車徒歩13分



施策⑩：移動サービスや利用者を支える仕組みの検討（目標1、目標2、目標3）

●施策の目的(狙い)

公共交通が置かれる環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけでは公共交通を維持していくことが厳しくなっており、行政による財政負担も増加していることから、多様な主体が連携して公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援することで、公共交通の持続性を高めます。

●具体的な取り組み

- 地域内幹線や支線部分のデマンド型乗合タクシー等について、当該移動サービスによる外出・回遊の目的地となる施設等からの協賛金・広告料などで運行を支える制度構築を検討します。
 - ✓ 地域団体、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設など関連団体と連携して取り組みを進めます。
 - ✓ 市広報誌やホームページでの積極的なPRなど、連携相手側にメリットが発生するような制度の構築を検討します。
- コミュニティバス路線等の沿線に立地する施設などからその利用者に対して公共交通の利用割引券を配布するなど、利用促進を図る制度構築を検討します。
 - ✓ 公共交通の利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要となるため、交通事業者とも協議・調整しながら検討を進めます。
- 広告収入事業のほか事業収益率の向上に資する事業を行います。
- 地域が自主的に地域内交通について検討や運営を進める場合に、それを支援する制度構築を検討します。
- 免許返納者や通勤通学者など移動手段の確保が必要な市民に対する新たな支援制度を検討します。

●施策の実施スケジュールと実施主体等

令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
サービスを支える仕組み(制度)の検討 多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ		試行的な実施、段階的な導入			
地域内交通に係る支援制度の検討					
移動手段の確保が必要な市民に対する支援制度の検討・実施					
実施主体 <ul style="list-style-type: none"> ● みやま市 ● 交通事業者 ● 関係団体 					

参考事例

対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布（福井県福井市）

まちづくり福井株式会社（福井県福井市）では、福井市中心部の対象店で、購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは210円、鉄道は160円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を1枚50円、10枚1セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。

▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

第9章 計画の推進・進捗管理

9-1 施策展開のロードマップ

	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 以降(2028～)
①拠点間を結ぶ地域 内幹線の強化	運行ルート、 ダイヤ、便数、 バス停位置等 の見直し検討	試行的な 運行	本格的な運行の実施 運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置等について 段階的な見直しを継続的に実施			
	待合環境や車内環境の確保・充実					
②コミュニティバス と鉄道・路線 バス等との乗り 継ぎ改善	運行ルート、 ダイヤ、便数、 バス停位置等 の見直し検討	試行的な 運行	段階的なダイヤの見直しを継続的に実施			
	関係団体との結節機能強化 に係る協議の実施					
③自動運転サービスの 必要性・あり方 の検討	今後の必要 性・あり方 の検討	検討結果を踏まえた見直しの実施				
④デマンド型乗合 タクシー等への 転換等の検討・ 推進	見直し対象路線・ 区間の抽出、見 直し内容等の検 討	デマンド交 通等の試行 的な運行	デマンド交通等の導入、運行形態の見直しに あわせたサービス提供エリアの拡大			
	地域や交通事業 者との調整等					
⑤タクシー等の効 果的な活用	支援制度の維持・充実					
	新たな移動支援策の研究、検討 公共交通としての活用可能性の 検討	タクシーの活用など新たな移動支援策の 試験的な実施、導入				
⑥鉄道・路線バスな ど広域幹線の利用 促進と維持・確保	広域移動を可能にする交通拠点や周辺自治体との結節機能の強化					
	乗り継ぎに関する情報提供の充実					
	鉄道、路線バス等の運行体制の維持・改善					
	鉄道、路線バス等の利用促進策の実施					
⑦情報提供の充実と 複数の移動サー ビス間の利用環 境構築	利用促進策 等の検討	情報提供の ためのツ ールの作成	情報提供・利用促進策等の展開			
	出前講座・乗り方教室等の実施					
	MaaS導入・オープンデータ化に 向けた検討・実証実験の実施		MaaS導入その他移動サービスの利用環境構築			
⑧観光周遊促進策 の展開	事業者や周辺自治 体等との協議・調 整、取組みの検討	周遊型企画乗車券等 の検討、試行的な実 施	周遊促進策の段階的な拡充			
	観光分野と連携した公共交通利用促進策の検討・実施					
⑨地域活動やイベン トなどとの連携	地域活動やイベントに係 る情報収集、情報提供の ためのツールの作成		試行的な実施、段階的な導入			
⑩移動サービスや利 用者を支える仕組 みの検討	サービスを支える仕組み(制度)の検討 多様な主体との協議・調整、連携に向け た働きかけ		試行的な実施、段階的な導入			
	地域内交通に係る支援制度の検討					
	移手段の確保が必要な市民に対する支援制度の検討・実施					

9-2 目標の達成状況を評価するための指標

計画の目標の達成状況を評価するための指標、および、それぞれの指標の目標値を以下の通り設定します。

図表 127 目標の達成状況を評価するための指標

No.	評価指標	指標の定義・データ取得方法	単位	現況値 (基準年 ^{注1})	目標値
目標①	①-1	コミュニティバスの年間利用者数 ・コミュニティバスの年間の総利用者数 ・みやま市資料より毎年計測	人/年	33,968 (令和3年度)	46,000 (令和9年度)
	①-2	コミュニティバスの収支率 ・コミュニティバスの経常費用に対する経常収益の割合 ・みやま市資料より毎年計測	%	3.6 (令和3年度)	5 (令和9年度)
目標②	②-1	路線バスの年間利用者数 ・路線バスの年間の総利用者数 ・交通事業者資料より毎年計測	人/年	28,750 (令和3年度)	29,000 (令和9年度)
	②-2	鉄道の年間利用者数 ・鉄道(JR・西鉄)の駅別の年間総利用者数 ・交通事業者資料より毎年計測	千人/年	852 (令和3年度)	900 (令和9年度)
	②-3	観光客延数 ・みやま市の年間の延べ観光入込客数 ・福岡県観光統計より毎年計測	万人/年	55.8 (令和2年)	65 (令和9年度)
目標③	③-1	公共交通に対する市民の満足度 ・市民アンケート調査等より計測	%	26.1 (令和3年度)	35 (令和9年度)
	③-2	みやま市の財政負担額 ・路線バス・コミュニティバスに対するみやま市の財政負担額(公的資金投入額) ・みやま市会計決算より毎年計測	万円/年	3,516 (令和3年度)	3,500 (令和9年度)
	③-3	高齢者等運転免許証自主返納支援事業の年間利用者数 ・高齢者等運転免許証自主返納支援事業利用券(タクシー券)の年間の利用枚数 ・みやま市資料より毎年計測	枚/年	27,002 (令和3年度)	30,000 (令和9年度)

注1：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

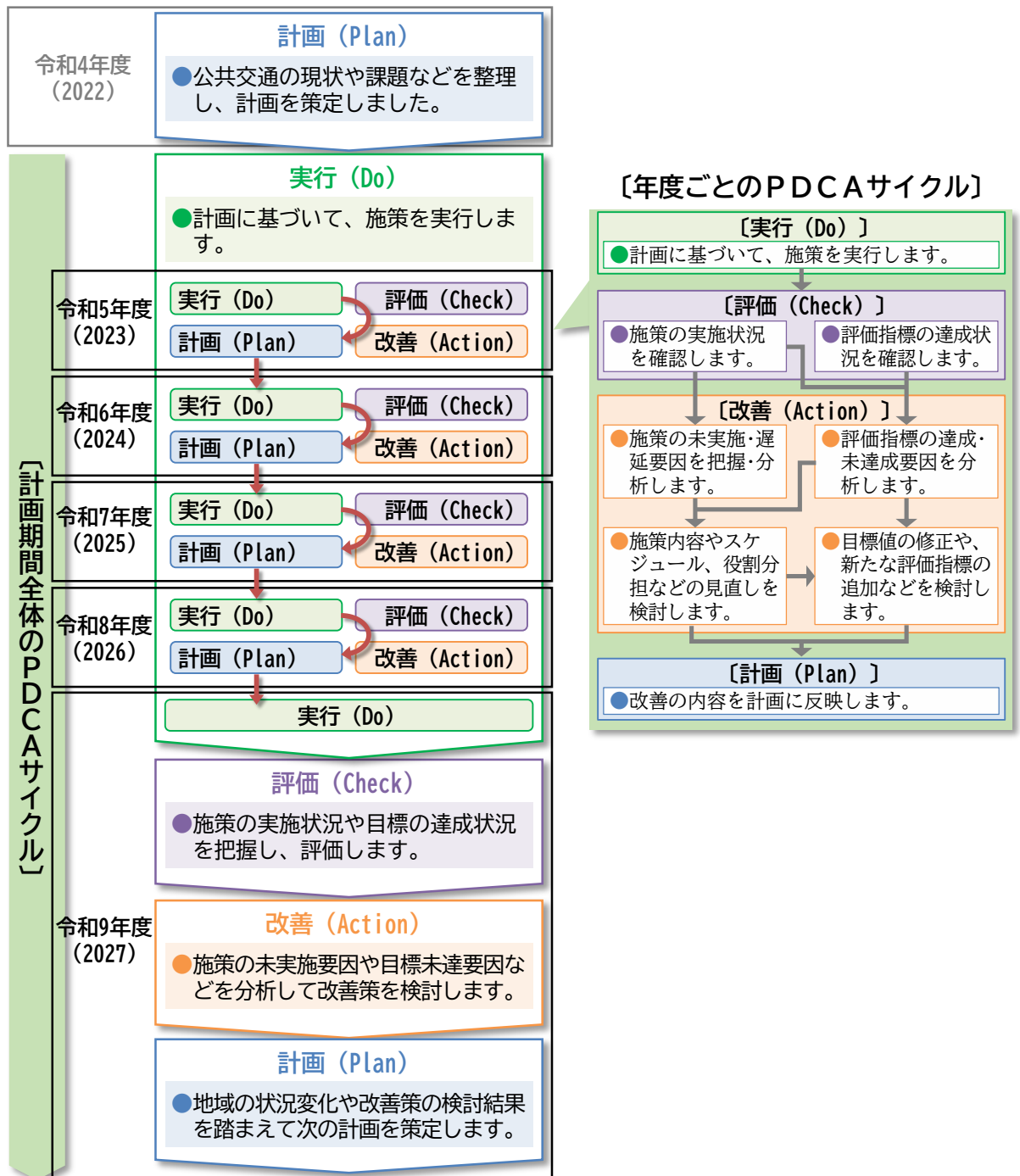
注2：現在の経済情勢や人口減少が進む状況を踏まえ、現状維持又はコロナ禍前の水準を目指すことを基本的考えとして、目標値を設定

9-3 PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

年度単位の事業評価および進捗管理についても、地域公共交通活性化協議会・地域公共交通会議において①施策の実施状況や評価指標の達成状況の確認②改善策の検討③施策内容と計画の見直し④施策の実施等に係る協議を毎年度実施することで、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。



図表 128 PDCA サイクルに基づく進捗管理

みやま市地域公共交通計画

令和5(2023)年6月

発行：みやま市地域公共交通活性化協議会

(事務局：みやま市企画振興課)

〒835-8601 福岡県みやま市瀬高町小川5番地

電話：0944-64-6111(代表)



MIYAMA

みやま

地域公共交通計画