

みやま市地域公共交通網形成計画 (素案)



平成30年2月

みやま市

目 次

1.	計画の概要	1
1-1.	計画策定の背景と目的	1
1-2.	計画の位置づけ	2
1-3.	計画の区域と計画期間	2
1-4.	計画の構成	3
1-5.	計画策定にあたって実施した調査の概要	4
2.	地域及び公共交通の現状	7
2-1.	市の地勢・沿革	7
2-2.	人口等の状況	8
2-3.	施設の分布	12
2-4.	市民などの日常生活の移動実態	13
2-5.	公共交通の現状	19
3.	まちづくりの方向性	40
3-1.	まちづくりの将来像	40
3-2.	公共交通に求められる役割	42
4.	公共交通に対する市民の意向	43
4-1.	公共交通全般に対する意向	43
4-2.	各交通機関に対する意向	46
5.	公共交通の課題	48
5-1.	今後のまちづくりの観点からの課題	49
5-2.	市民の移動特性への対応の観点からの課題	52
5-3.	市民の公共交通に対する評価・考えの観点からの課題	57
5-4.	来街者のニーズへの対応の観点からの課題	60
5-5.	運行持続性の確保の観点からの課題	61
5-6.	みやま市における公共交通の課題（まとめ）	64
6.	地域公共交通の基本的な方針	65
6-1.	公共交通のあり方（目指す将来像）	65
6-2.	公共交通ネットワークの将来イメージ	66
6-3.	地域公共交通の基本方針	67
6-4.	計画の目標及び計画の達成状況を測る指標	68
7.	目標を達成するための施策	73
8.	今後の進め方	95
8-1.	推進体制及び各主体の役割	95
8-2.	実施スケジュールと実施主体	96
8-3.	計画の達成状況の評価	98
8-4.	評価検証のスケジュール	99

1. 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

本市の人口は減少傾向にあり、20年前から約9,800人減少し、平成27年には38,139人となりました。また、高齢者は増加傾向にあり、高齢化は進行しています（平成27年時点の高齢者数：約13,270人、高齢化率：約34.8%）。

このような中、本市の公共交通は、JR九州（鹿児島本線）、西鉄（天神大牟田線）、路線バス（瀬高柳川線）があります。しかしながら、各交通機関ともに利用は年々減少しており、路線バスは赤字運行が続いています。また、市では福祉バスに替えて平成30年3月よりコミュニティバスの運行を開始したばかりであり、今後利用状況等を注視していく必要があります。

また、本市のまちづくりにおいては、定住促進を推進する住みよい環境づくりや観光振興に向けた観光資源までのアクセスの改善が求められています。

一方、平成25年12月に施行された「交通政策基本法」では、国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本理念等が定められました。また、“まちづくり”との連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

本市においても、前述した公共交通やまちづくりに関する課題に対応していく必要があります。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、並びに域内外の移動を支え地域の活性化に寄与する公共交通体系の構築に向けた総合的な計画を策定するとともに、行政・交通事業者・市民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、「みやま市地域公共交通網形成計画」を策定します。

(2) 計画の目的

以上のような背景を踏まえて、みやま市地域公共交通網形成計画は、みやま市総合計画等の上位計画で示すまちづくりの将来像を実現していくため、地域公共交通のあり方を示すとともに、その実現に向けた取り組みを定めるものです。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画・関連計画である「みやま市総合計画」や「みやま市都市計画マスタープラン」で定める将来都市像を踏まえ、各種関連計画と連携しながら、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

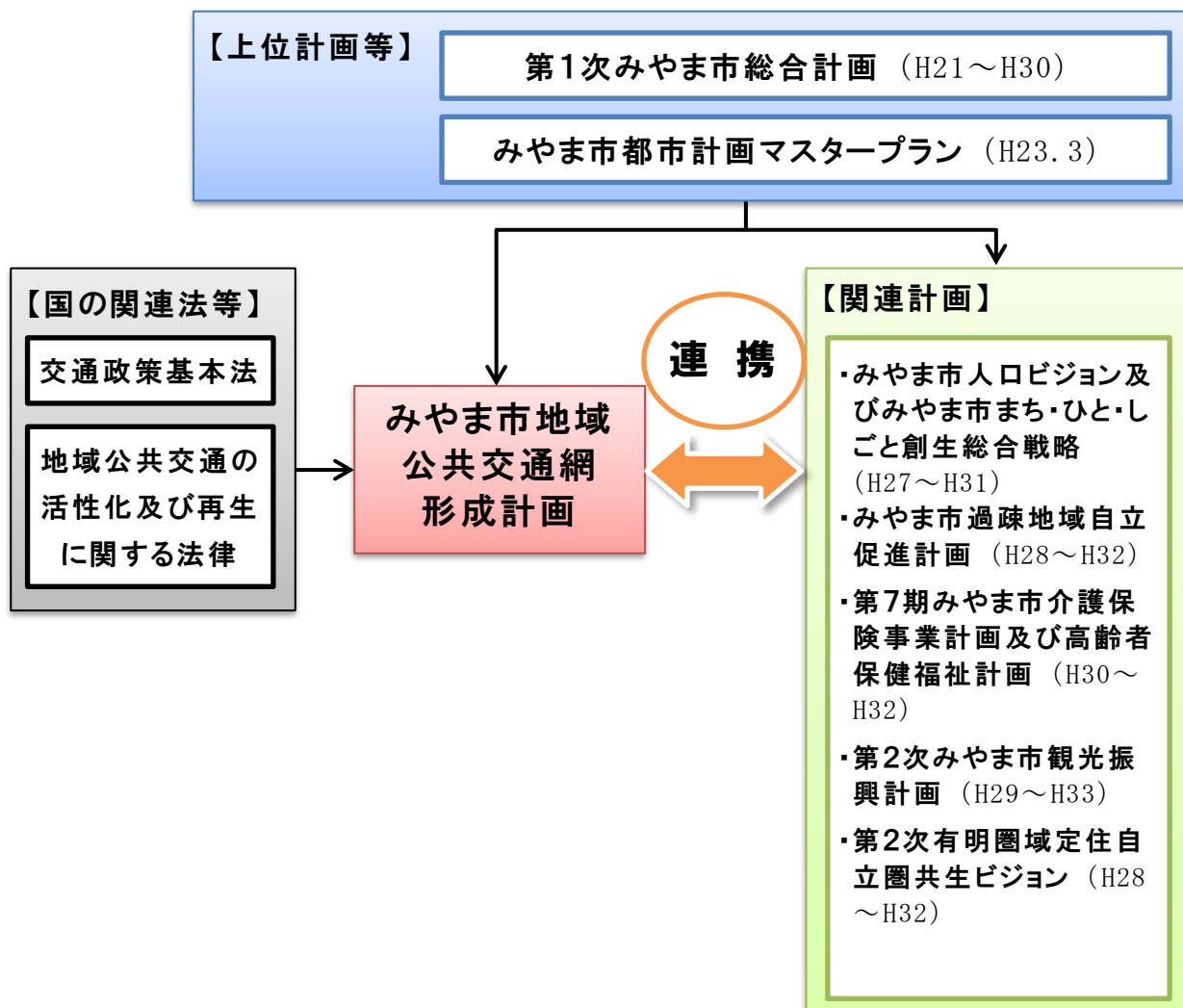


図 本計画の位置づけ

1-3. 計画の区域と計画期間

(1) 計画区域

本計画の区域は、みやま市全域とします。

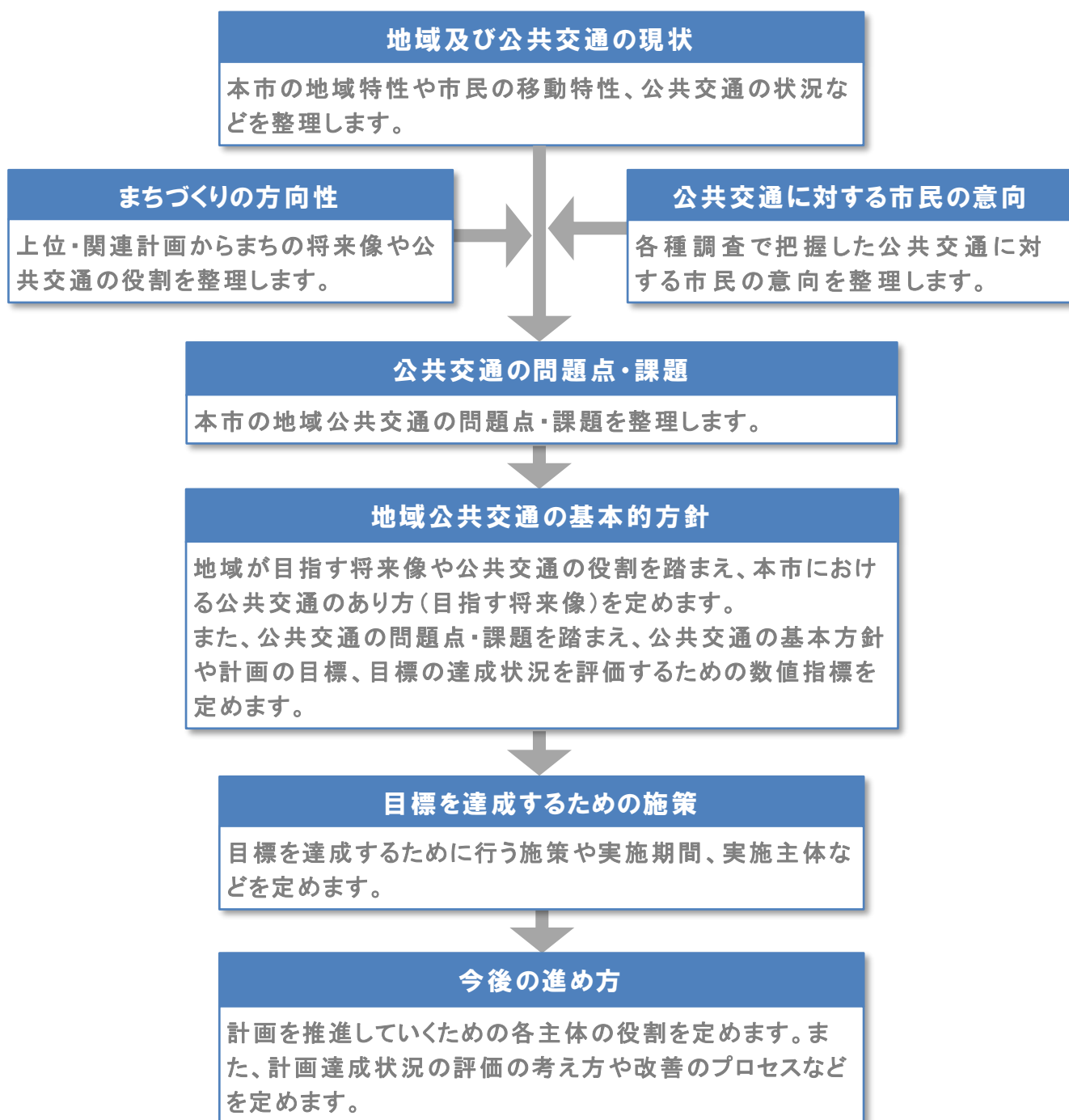
ただし、複数市町にまたがる路線や市民の日常生活移動圏を考慮し、場合により近隣市町も対象とします。

(2) 計画期間

本計画の期間は、平成30年度から平成34年度までの5年間とします。ただし、必要に応じ見直しを行い社会情勢や市民ニーズの変化に対応します。

1-4. 計画の構成

みやま市地域公共交通網形成計画は、以下の項目で構成します。



1-5. 計画策定にあたって実施した調査の概要

本計画の策定にあたっては以下の調査を実施しました。

表 各種調査の概要 (1/3)

	市民アンケート	福祉バス利用者調査	路線バス利用者調査
目的	・みやま市の地域公共交通が抱える問題点・課題の把握や、今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料の収集	・福祉バスの利用実態及び問題点・課題の把握に向けた基礎資料の収集、想定されるコミュニティバス化による効果・影響分析に向けた基礎資料の収集	・堀川バス瀬高柳川線の利用実態の把握及び問題点・課題の把握に向けた基礎資料の収集
対象	・住民基本台帳を基に地域別・年齢別に無作為抽出した市民4,000人	・福祉バス全路線・全便の利用者	・瀬高柳川線全便の利用者（休日は日中の便を中心に6割の便を対象に実施）
調査手法	・郵送配布・回収によるアンケート調査 ※投函依頼兼御礼状を回答期間中に一度発送	・乗り込み調査（OD調査＋利用者聞き取り調査） ・調査期間内に各路線2日間実施	・OD調査：乗り込み調査 ・平日：アンケート調査票（直接配布＋郵送回収） ・休日：利用者聞き取り調査
調査日	配布：H29/8/28（月） 回収：H29/9/10（月） 〆切 回答期間：概ね2週間	調査期間：H29/8/8(火)～10(木),17(木)	調査日： H29/9/14(火)、30(土) アンケート回収： H29/9/20(水)〆切
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●市民の日常的な外出・移動の状況 ●公共交通の利用状況 公共交通に対する不満や改善要望 ●公共交通のあり方に対する考え ●現在の公共交通に対する評価 ●属性 	<ul style="list-style-type: none"> ●乗降実態 ●利用者の移動特性 ●福祉バスの利用理由 ●福祉バスに対する改善要望 ●有料化した場合の支払可能額 ●属性 	<ul style="list-style-type: none"> ●乗降実態 ●利用者の移動特性 ●瀬高柳川線に対する改善要望 ●属性
回収結果	配布：4,000票 回収：2,103票 回収率：52.6%	福祉バス利用者：406人 聞き取り実施数：240人	(平日) 路線バス利用者：461人 アンケート回収：113票 (休日) 聞き取り実施数：134票

表 各種調査の概要 (2/3)

	主要施設管理者 アンケート	主要施設利用者 聞き取り調査
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民や市外来街者の移動特性の把握に向けた基礎資料の収集 ・ 主要施設と公共交通の連携についての検討に向けた基礎資料の収集 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要生活施設までのアクセス等に関する問題点・課題の把握に向けた基礎資料の収集
対象	交通施設：市内の駅 商業施設：iタウンページ掲載のスーパー、ホームセンター、ドラッグストア 医療施設：各種検診委託機関より抽出 公的施設：市 HP より抽出 観光施設：市内主要観光施設 計 57 施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要施設管理者アンケート及び現地合同点検、交通事業者へのヒアリング結果を踏まえ選定した 11 施設 (観光施設 1 件、医療施設 3 件、公的施設 3 件、商業施設 4 件)
調査手法	郵送配布・回収によるアンケート調査	対面式の聞き取り調査
調査日	配布：H29/8/23(水)～29(火) 回収：H29/9/5(火) 〆切 回答期間：概ね 1 週間	調査日：H29/10/23(月)
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設の利用状況 ● 施設利用者の特性 ● 公共交通との連携に対する意向 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用者の外出移動特性 ● 施設利用者の公共交通の利用状況 ● 公共交通に対する意向 ● 属性
回収結果	配布：57 施設 回収：42 施設 回収率：73.7%	聞き取り実施数：290 人 (観光施設 60 人、医療施設 71 人、公的施設 46 人、商業施設 113 人)

表 各種調査の概要 (3/3)

	高校 1 年生アンケート	駅利用者アクセス特性調査
目的	・みやま市在住の高校生の通学における移動特性や公共交通に対する要望等の把握に向けた基礎資料の収集	・通勤・通学時間帯及び日中利用の多い時間帯における鉄道駅利用者のアクセス特性の把握に向けた基礎資料の収集
対象	・市内在住の全高校 1 年生	・みやま市内の鉄道駅 (JR南瀬高駅、JR渡瀬駅、西鉄江の浦駅、西鉄開駅)
調査手法	郵送配布・回収によるアンケート調査	対面式の聞き取り調査
調査日	配布：H29/10/17(火)～18(水) 回収：H29/10/30(月) 〆切 回答期間：概ね 2 週間	調査日：H29/12/13(水)
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●通学移動特性 ●公共交通の利用状況 ●公共交通に対する意向 ●通学に対する保護者の意向 ●属性 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道駅利用者のアクセス状況 ●鉄道駅利用者の外出状況 ●鉄道駅までのアクセスで困っていること ●コミュニティバスの利用意向 ●属性
回収結果	配布：376 票 回収：179 票 回収率：47.6%	聞き取り実施数：174 人 (南瀬高駅 39 人、渡瀬駅 52 人、江の浦駅 40 人、開駅 43 人)

2. 地域及び公共交通の現状

2-1. 市の地勢・沿革

(1) 地勢

本市は、福岡県の南部に位置し、北は筑後市、東は八女市、西は柳川市、南は大牟田市と熊本県南関町に隣接しています。

本市の東部には清水山やお牧山が連なり、西部に広がる平地部には有明海の干拓を含む平坦な田園地帯が広がっています。

また、本市は、県庁所在地の福岡市まで約 60km、久留米市まで約 20km、大牟田市まで約 15km の距離にあり、JR 鹿児島本線や西鉄天神大牟田線を利用した通勤・通学圏にあります。

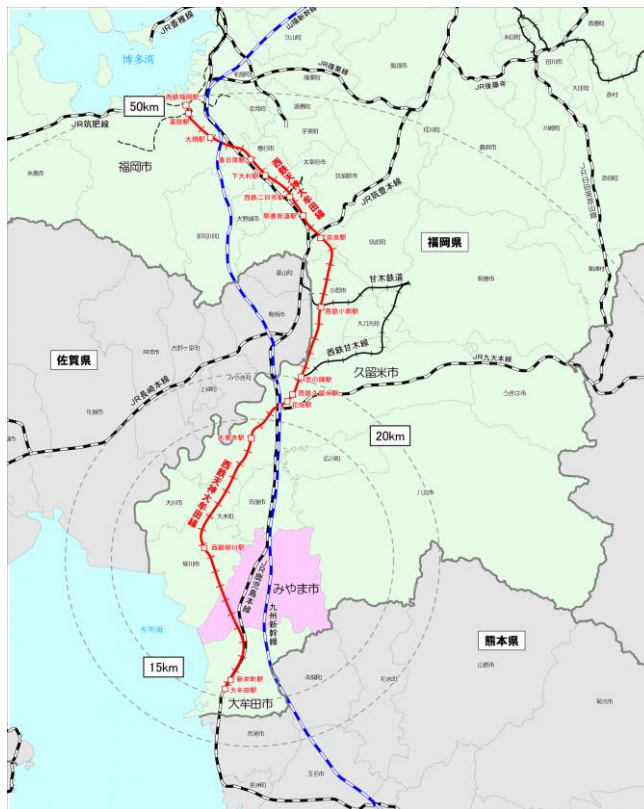


図 みやま市の位置

(2) 沿革

本市は、平成 19 年 1 月 29 日に旧瀬高町、旧山川町、旧高田町の 3 町が合併し誕生しました。

本市の人口の減少傾向は歯止めがかからず、平成 22 年国勢調査で 40,732 人で、昭和 60 年の 51,609 人から 25 年間でマイナス 21.1% の人口減少となり、平成 26 年 4 月には市域全体が過疎地の指定を受けています。

2-2. 人口等の状況

(1) 人口の推移

平成 27 年の人口は 38,139 人であり、10 年前(H17) から約 5,200 人(約 12%) 減少しています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後 10 年間でさらに約 4,900 人減少すると予測されています。

本市では、今後見込まれる人口減少に歯止めをかけるべく、平成 27 年度に策定した「みやま市人口ビジョン」及び「みやま市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では各種取り組みを進め、平成 37 年の目標人口を 34,429 人としています。

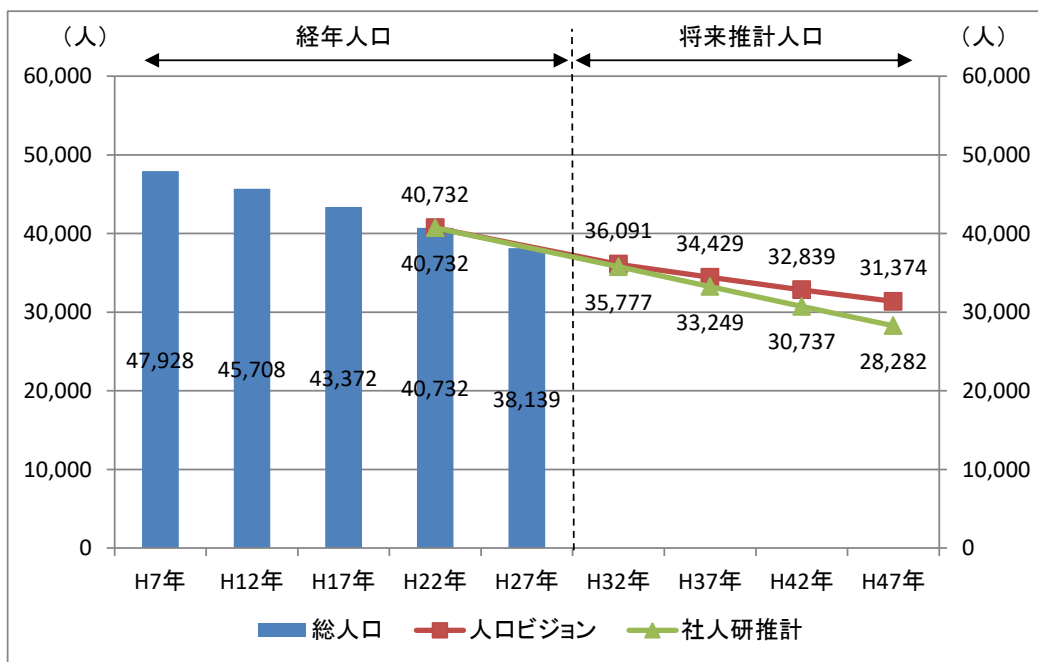


図 年齢別人口の推移

資料：国勢調査（H7～27）、みやま市人口ビジョン

(2) 人口分布

本市の人口分布は、国道 443 号や国道 208 号、国道 209 号の沿線を中心に集積しており、全体的にみると薄く広く分布しています。

そうした中、各旧町の中心部には特に高い人口集積が見られます。瀬高地区では JR 瀬高駅から国道 443 号沿線を中心にかけて、高田地区では JR 渡瀬駅付近の国道 208 号沿線に、山川地区では、山川支所を中心に国道 443 号沿線に高い集積が見られます。

その他、JR 南瀬高駅付近や水上校区などにも高い集積が見られます。

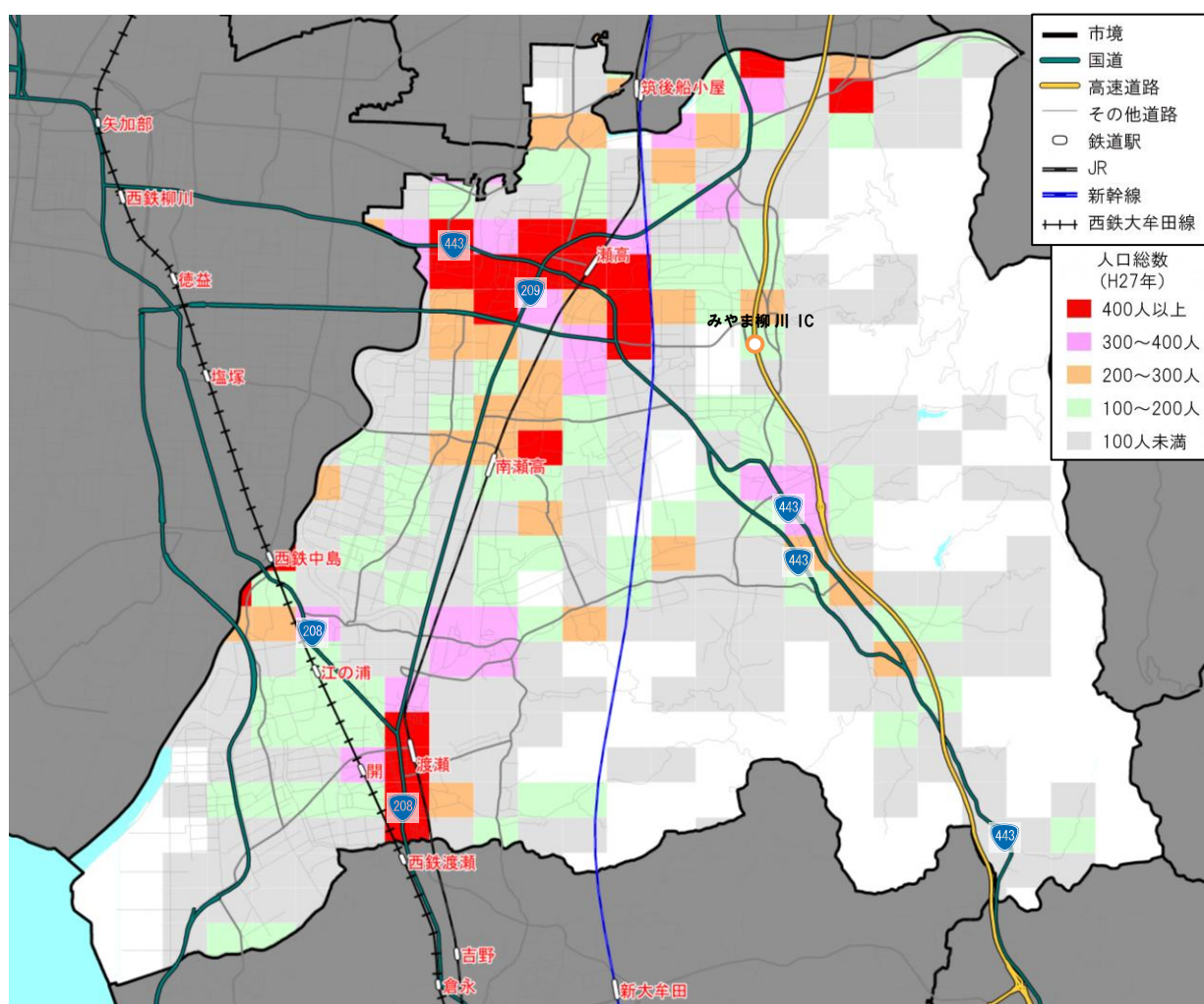


図 平成 27 年度総人口分布 (500m メッシュ)

資料 : H27 国勢調査

(3) 高齢化の状況

本市の高齢者人口は年々増加しており、平成27年には13,270人となり、10年間で約1,200人増加しました。高齢化率は34.8%（H27）まで上昇しています。

今後、高齢者人口は平成32年を境に減少することが見込まれていますが、高齢化率は今後も高まり、10年後には2.5人に1人は高齢者となることが予測されています。

また、高齢者は旧町中心部に多く居住している状況にあります。

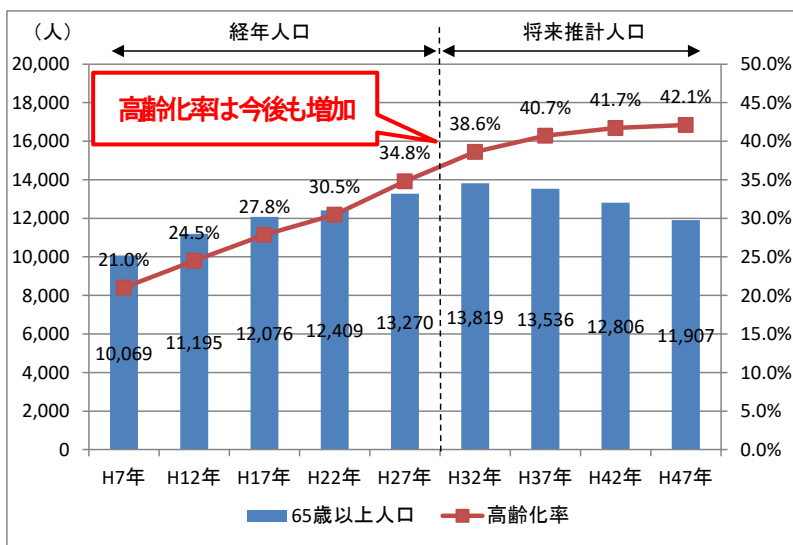


図 高齢者人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査（H7～27）、みやま市人口ビジョン

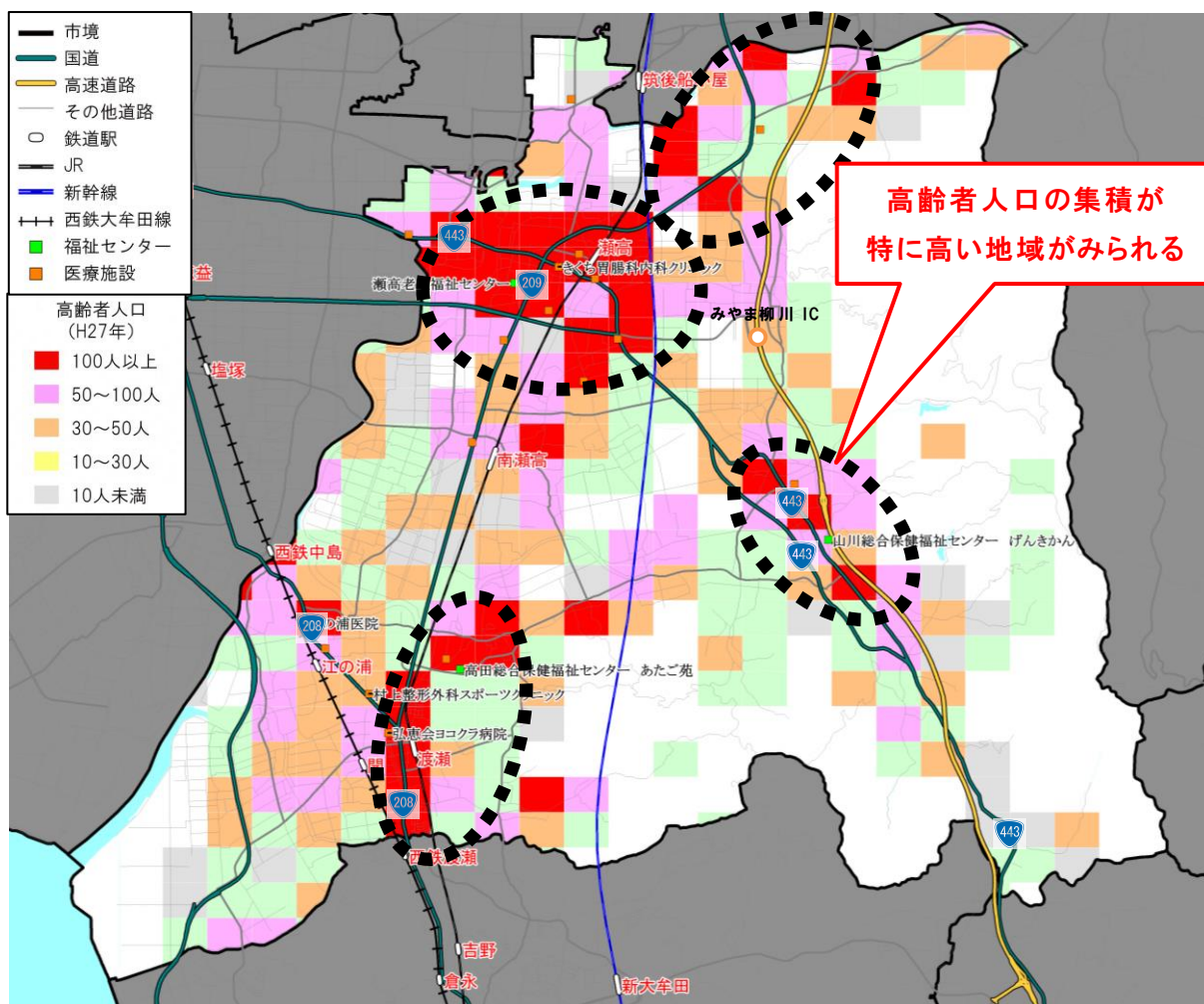


図 平成27年度高齢者人口分布（500mメッシュ）

資料：H27 国勢調査

一方、高齢者（65歳以上）の約2割が自家用車で移動できない（運転免許証を持っていない、または自由に使える車を持っていない）状況にあります。

さらに、自家用車で移動できない人のうち、家族や知人等にも送迎を頼めない人は全体の約7%（928人中64人）存在しています。

75歳以上の高齢者で自家用車で移動できる環境にいる人は6割で、そのうちの8割は免許を返納しようとは考えておらず、その主な理由は「現在の鉄道や路線バス等では行きたいところに行けない」と答えています。

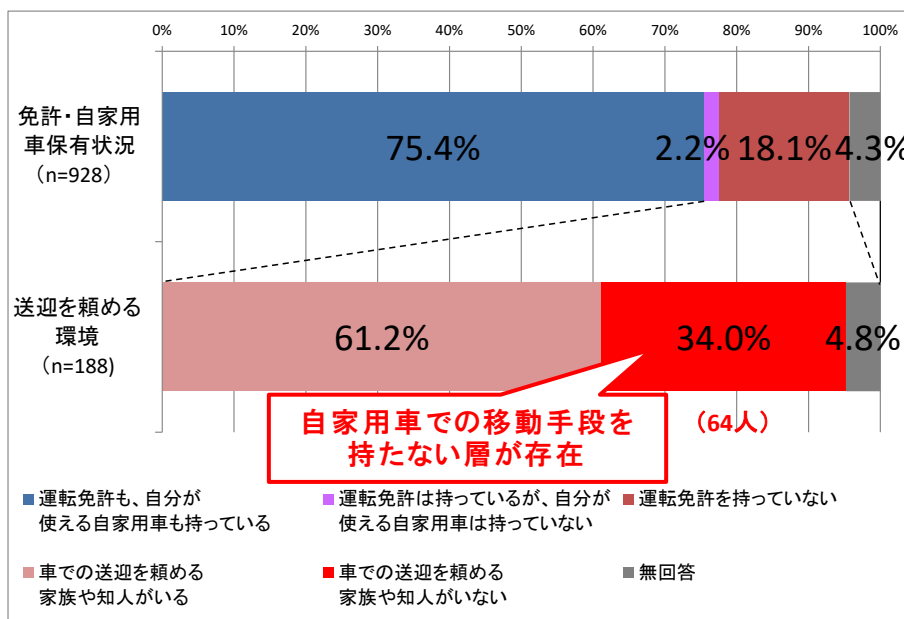


図 高齢者の免許保有状況と送迎環境

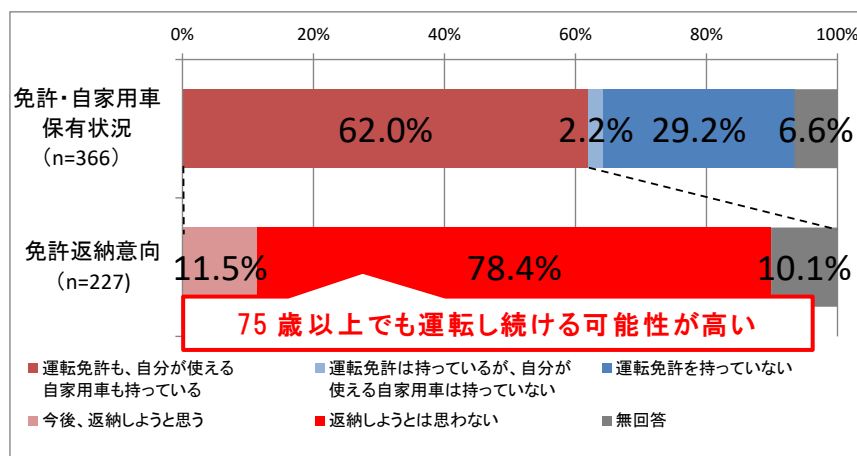


図 75歳以上の免許保有状況と免許返納意志

表 高齢者の返納しようとは思わない理由

理由	回答数
現在の鉄道や路線バス等では行きたいところに行けない	126票
仕事で必要	12票
身体上の理由から、鉄道や路線バス等が使えない	8票
まだ自分で運転が出来る	6票
その他	15票
無回答	16票

総計: n=183

2-3. 施設の分布

商業施設や医療施設、公的施設、教育施設など日常生活における主要施設は、概ね旧町中心部に集積しています。また、国道 443 号や国道 208 号、国道 209 号の沿線に立地しています。

また、本市と隣接する柳川市や大牟田市にも医療施設や商業施設が多数立地しており、本市の市民も利用する施設があります。

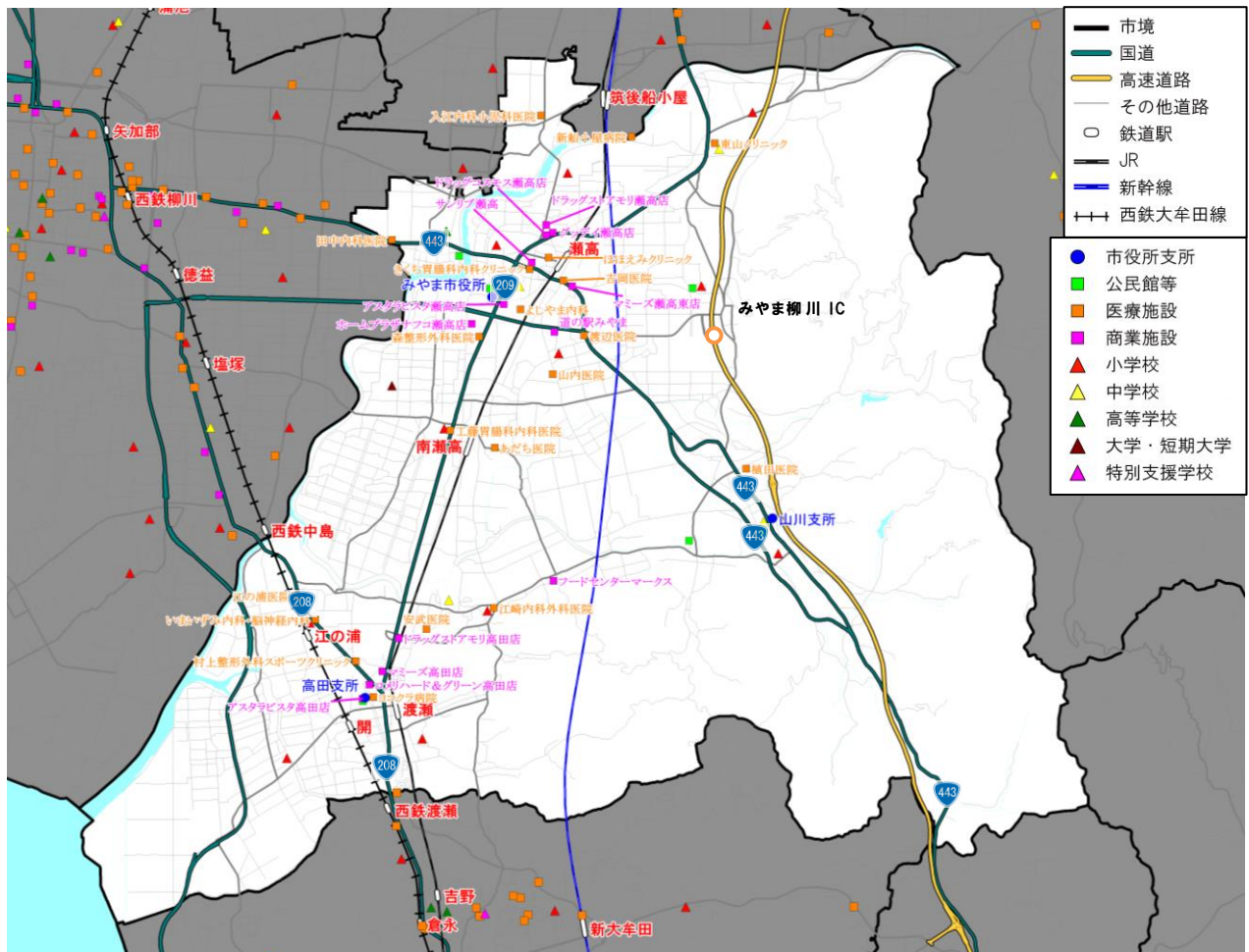


図 主要施設の分布状況

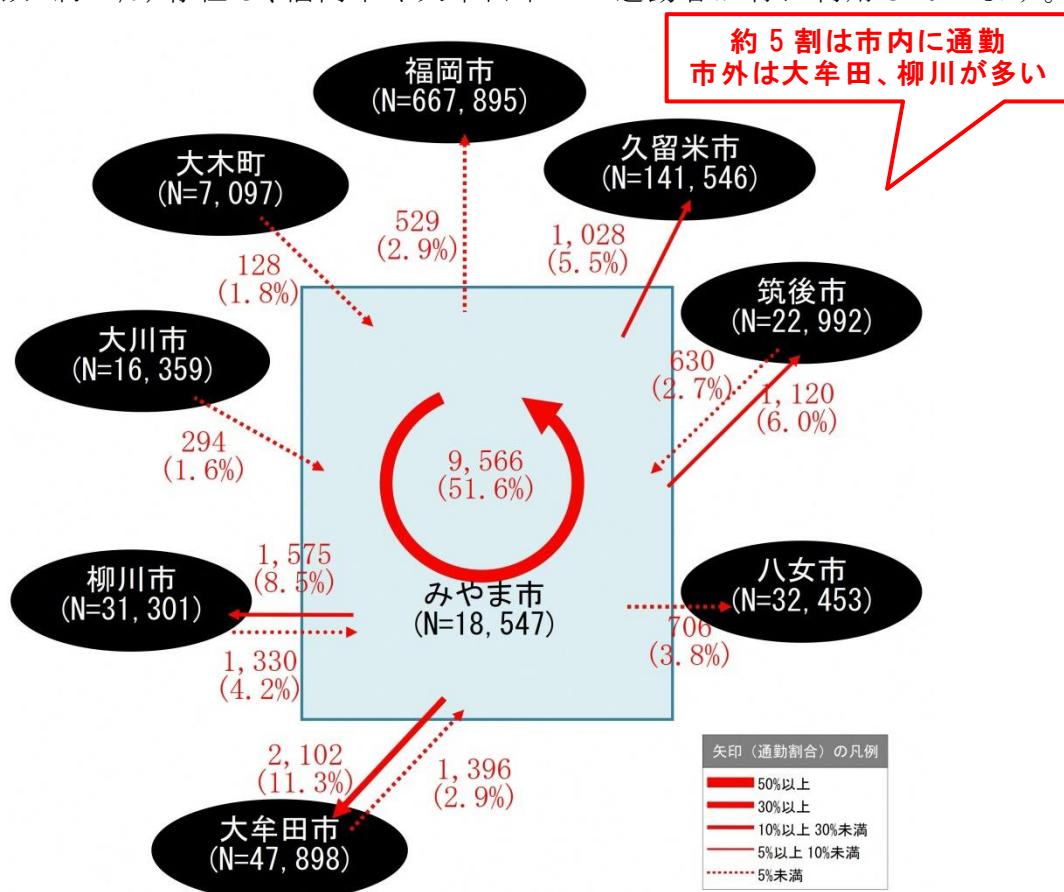
資料：国土数値情報、iタウンページ

2-4. 市民などの日常生活の移動実態

(1) 通勤

市内在住の従業者の約5割は市外に通勤しています。通勤先は主に大牟田市や柳川市が多く、筑後市や久留米市も通勤先となっています。

通勤手段は大半が自家用車を利用しています。また、鉄道利用者は約10%（JR：約6%、西鉄：約4%）存在し、福岡市や大牟田市への通勤者が特に利用しています。



注) 1%以上の流動のみ図示している。みやま市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。上段の数値は人数、下段の数値は割合。割合は、常住地に対する通勤流動量である。

図 通勤流動図

資料：H27 国勢調査

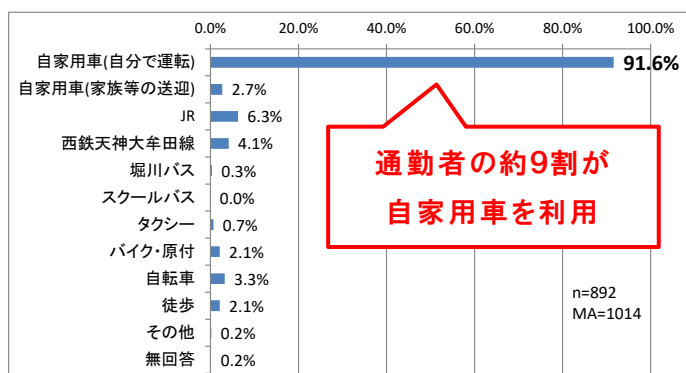


図 通勤者の移動手段

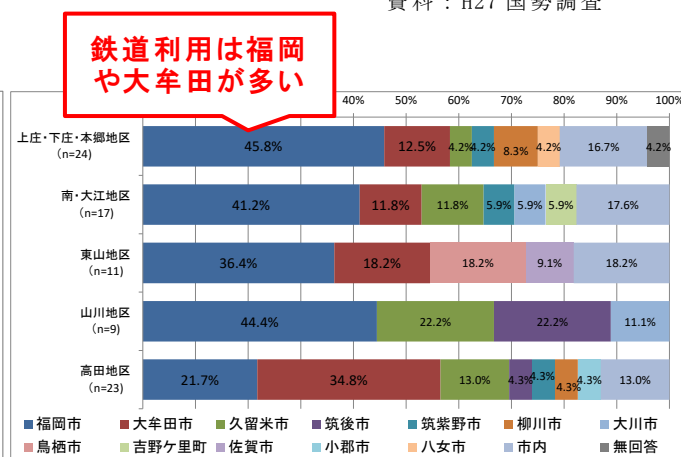


図 鉄道利用者の通勤先

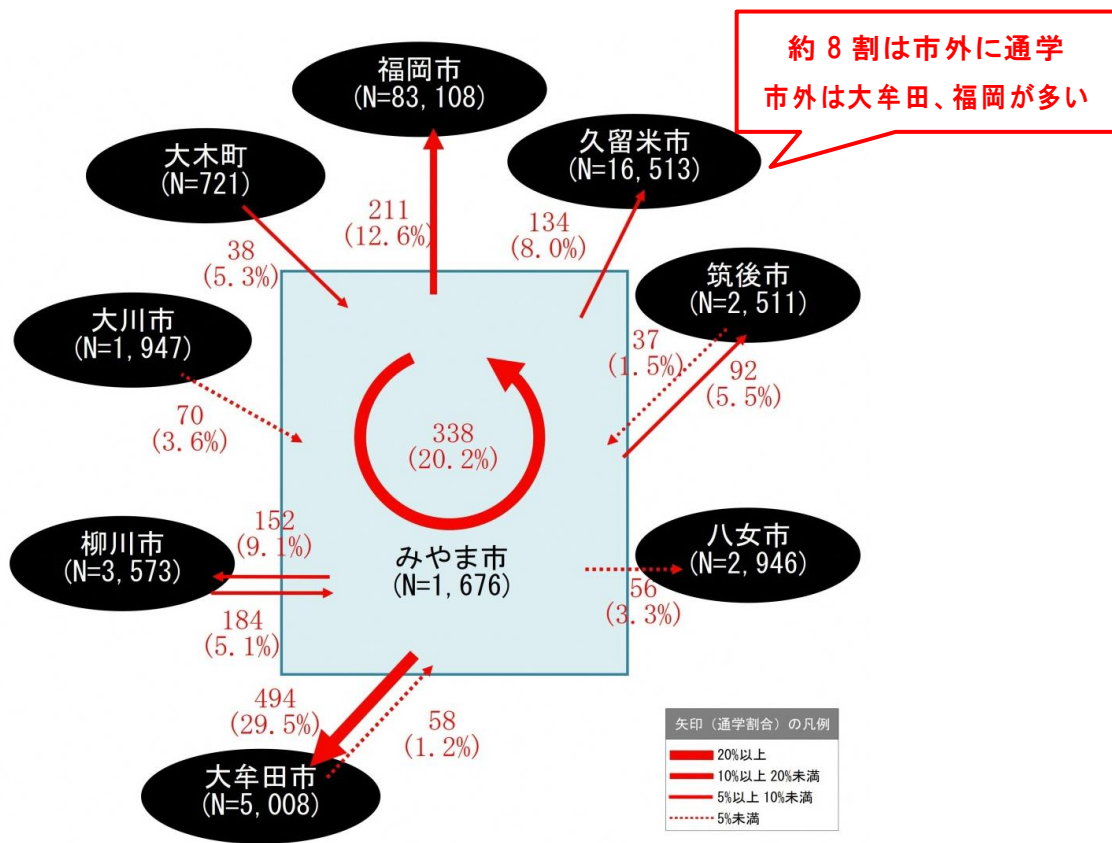
資料：H29 市民アンケート調査

(2) 通学

市内在住の15歳以上の通学者の約8割は市外に通学しています。通学先は主に大牟田市や福岡市への通学が多く、柳川市や久留米市も通学先となっています。

高校生の通学手段は最も多いのがJR(約4割)となっており、西鉄天神大牟田線も合わせると約5割が鉄道を利用していています。また、自転車も約3割と多く、鉄道へのアクセス手段としても選択されています。

大学生等の18歳以上の通学者も約6割が鉄道を利用していています。



注) 1%以上の流動のみ図示している。みやま市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。上段の数値は人数、下段の数値は割合。割合は、常住地に対する通学流動量である。

図 通学流動図

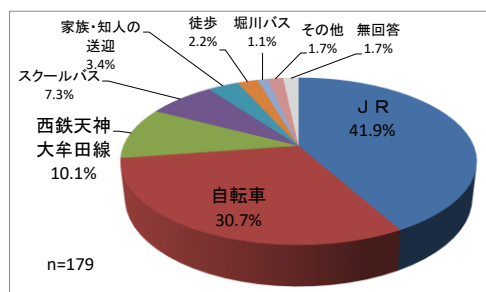


図 高校生の主な移動手段

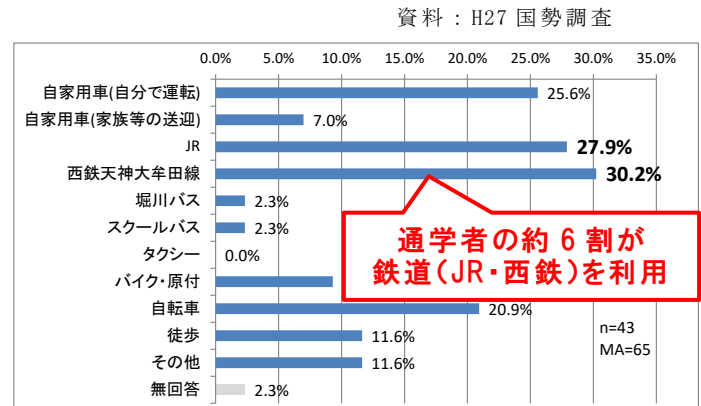


図 18歳以上の通学者の通学手段

図 高校生の駅までの移動手段

	自転車	家族・知人の送迎	徒歩
JR (n=75)	74.7%	18.7%	6.7%
西鉄天神大牟田線 (n=75)	50.0%	38.9%	11.1%

資料: H29 高校生アンケート調査

資料: H29 市民アンケート調査

(3) 買い物

市民の約6割は市内、約4割は市外に買物で外出しています。地区別にみると、瀬高地区、山川地区は瀬高地区へ、高田地区は自地区や大牟田市へなど居住地ごとに外出先の傾向が異なります。

移動手段は主に自家用車を利用してしています。

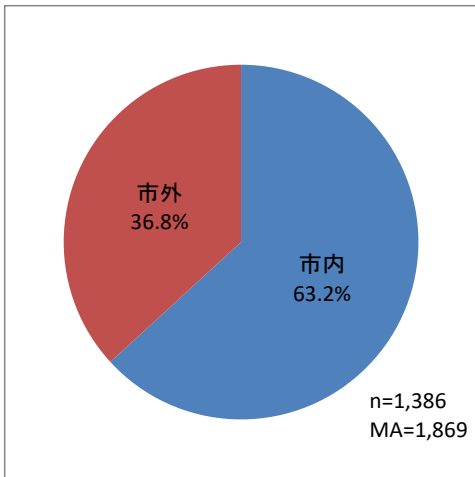


図 市民の買い物先

資料：H29 市民アンケート調査
※外出先の無回答は除く。また、居住地の無回答は除く。

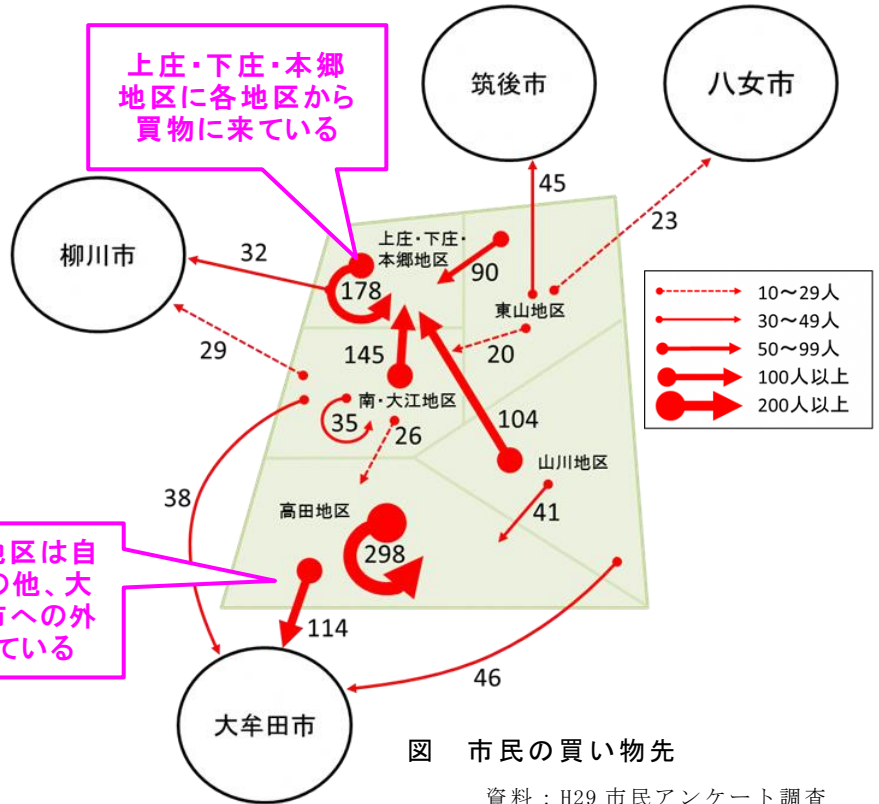


図 市民の買い物先

資料：H29 市民アンケート調査

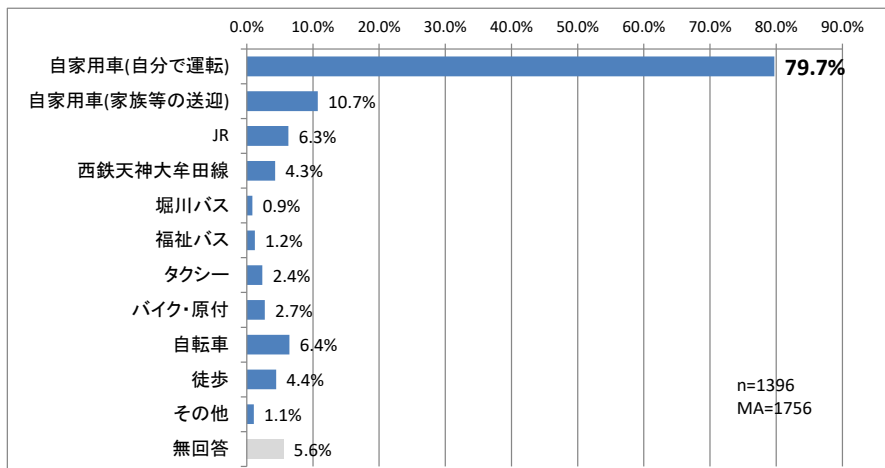


図 買物時の交通手段

資料：H29 市民アンケート調査

表 地区ごとの需要の高い商業施設

資料：H29 市民アンケート調査

	上庄・下庄・本郷地区	南・大江地区	東山地区	山川地区	高田地区
1位	アスタロビスタ 瀬高店	道の駅みやま	卑弥呼の里	Aコープ 山川店	アスタロビスタ 高田店
2位	コスモス 瀬高店	マミーズ 瀬高東店	セブンイレブン 上坂田店	—	マミーズ 高田店
3位	ドラッグストアモリ 瀬高店	セブンイレブン みやま小川店	—	—	ドラッグストアモリ 高田店

地区別に市外への外出状況をみると、八女市や筑後市に隣接している東山地区は5割が市外に出かけており、筑後市や柳川市と隣接している上庄・下庄・本郷地区では4割が市外に買い物に出かけています。

このように市外の買い物先は居住地ごとに傾向が異なっています。

表 地区別の市外買い物先

		居住地					
		上庄・下庄・ 本郷地区	南・大江地 区	東山地区	山川地区	高田地区	全体
		n=318	n=238	n=200	n=230	n=400	n=1386
		MA=404	MA=346	MA=253	MA=313	MA=553	MA=1,869
買 物 外 出 先	市外	39.1%	33.5%	47.0%	31.9%	35.3%	36.8%
	大牟田市	7.4%	11.0%	4.3%	14.7%	20.6%	12.8%
	柳川市	7.9%	8.4%	2.8%	5.1%	3.3%	5.5%
	筑後市	6.2%	1.7%	17.8%	1.9%	0.0%	4.4%
	八女市	1.7%	1.7%	9.1%	1.6%	0.4%	2.3%
	南関町	0.2%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	0.6%
	その他	15.6%	10.7%	13.0%	5.4%	11.0%	11.3%
	市内	60.9%	66.5%	53.0%	68.1%	64.7%	63.2%
	計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※外出先の無回答は除く。また、居住地の無回答は除く。

資料：H29 市民アンケート調査

(4) 通院

市民の約5割は市内、約5割は市外に通院しています。地区別にみると、上庄・下庄・本郷地区には南・大江地区や東山地区、山川地区から通院しています。また、高田地区にも南・大江地区や山川地区からの通院がみられます。さらに、高田地区から大牟田市に、東山地区では筑後市にも通院しています。

また、移動手段は主に自家用車を利用しています。

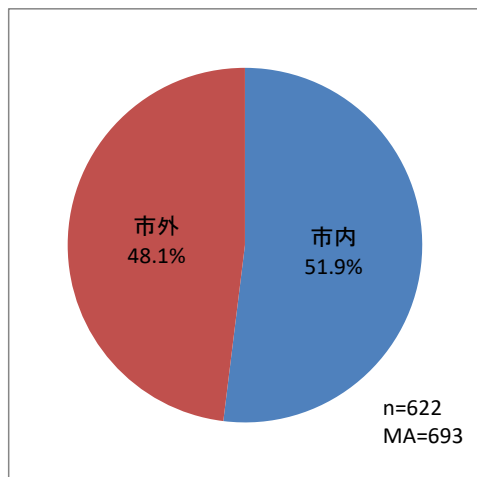


図 市民の通院先

資料：H29 市民アンケート調査
※外出先の無回答は除く。また、居住地の無回答は除く。

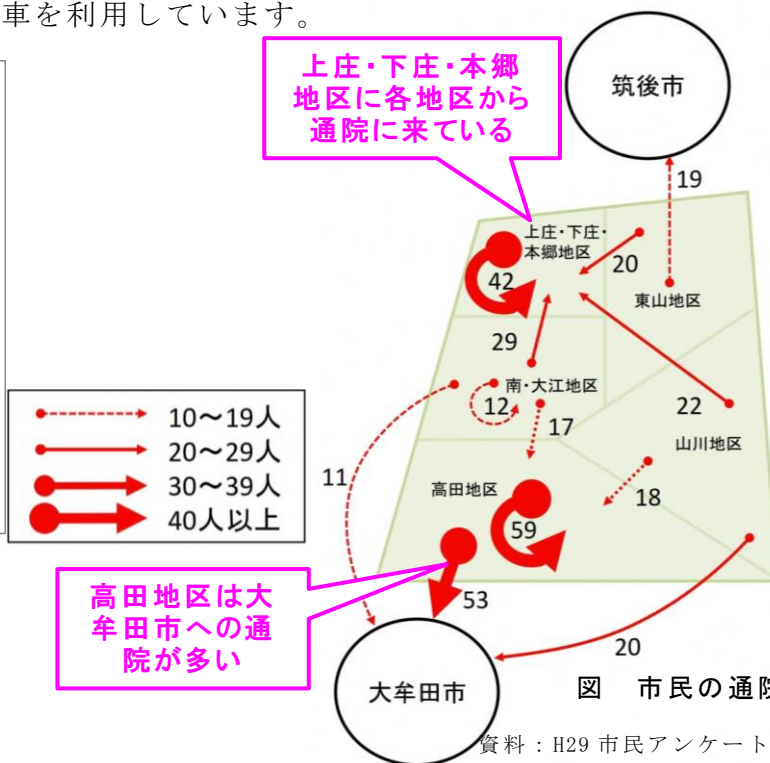


図 市民の通院先

資料：H29 市民アンケート調査

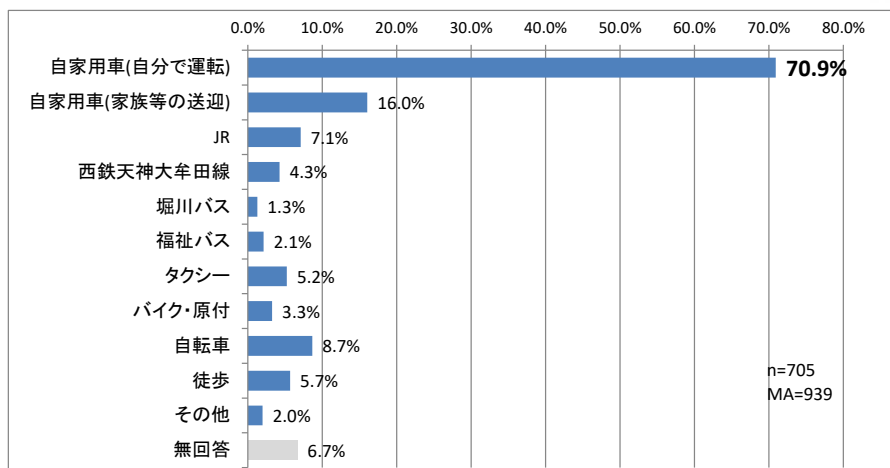


図 通院時の交通手段

資料：H29 市民アンケート調査

表 地区ごとの需要の高い医療施設

資料：H29 市民アンケート調査

	上庄・下庄・本郷地区	南・大江地区	東山地区	山川地区	高田地区
1位	森整形外科医院	工藤内科	船小屋病院	植田医院	ヨコクラ病院
2位	きくち胃腸科内科クリニック	渡辺医院	—	—	江の浦医院
3位	石橋眼科医院	山内医院	—	—	村上整形外科スポーツクリニック

(5) 観光

本市の観光入込客数は平成23年に60万人を超え、平成26年では約59万人となっています。また、県全体に占める割合は0.5%程度とほぼ横ばいで推移しています。

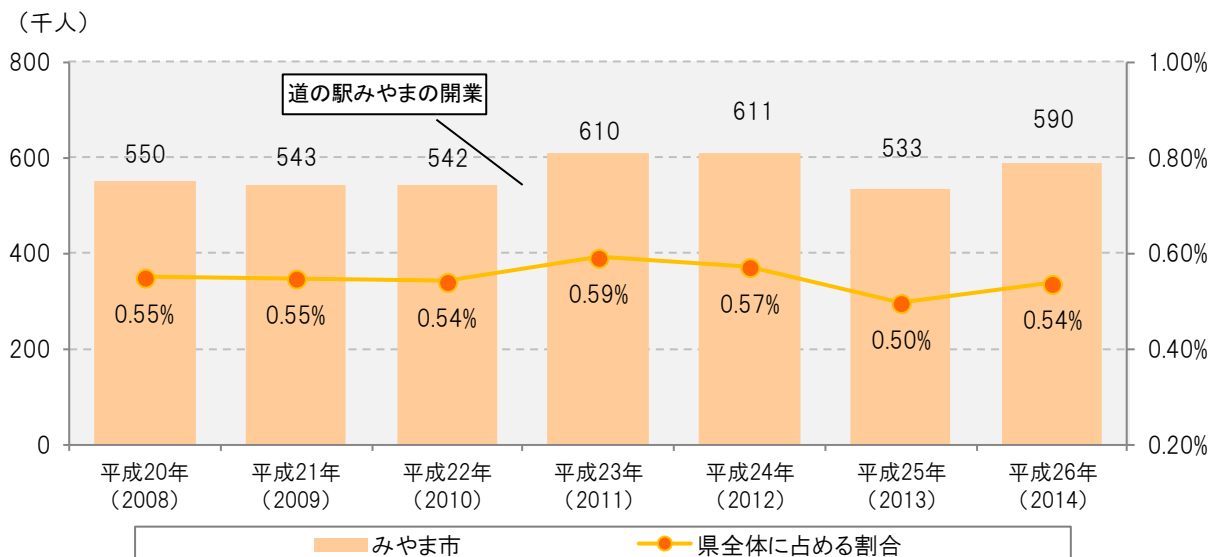


図 みやま市の観光入込客数

資料：福岡県観光入込客推計調査

本市を訪れる観光客の主な目的地となっている「道の駅みやま」（平成27年観光に関するインターネット調査結果）において、利用者への聞き取り調査を実施しました。その結果、利用者の約8割は市外からの来訪者で、特に柳川市や久留米市、熊本県などから来ています。そうした市外からの来訪者の移動手段をみると、全員が車を利用しており、公共交通での来訪はみられませんでした。

一方、JRウォーク（年2回）、清水山ぼたん園（4月中旬から下旬）、納涼花火大会（7月20日）など、単発や期間限定のイベントでは、鉄道を利用しての来訪も見受けられます。

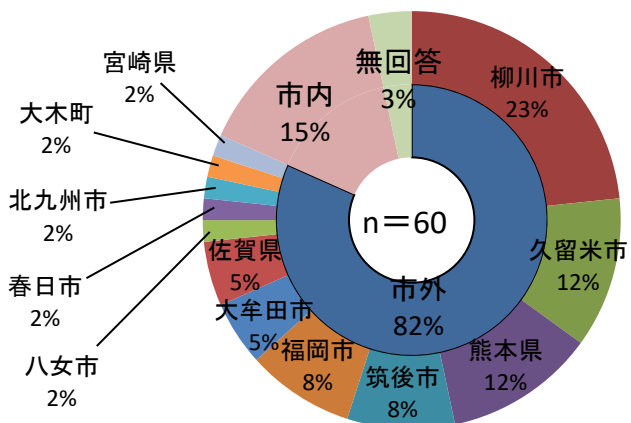


図 道の駅みやま利用者の居住地

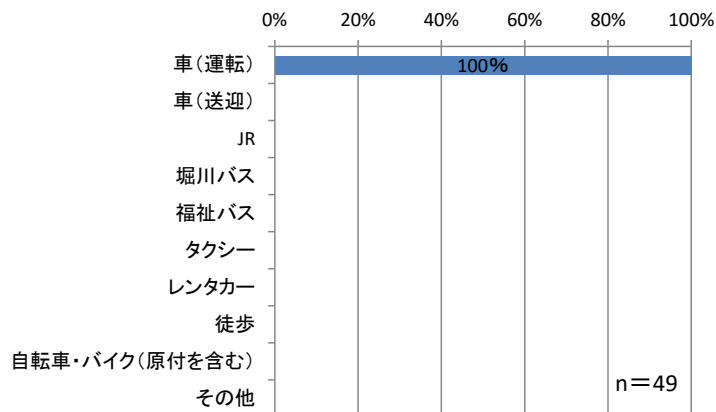


図 道の駅みやまの市外来訪者の移動手段

資料：H29 主要施設利用者ヒアリング調査

2-5. 公共交通の現状

(1) 運行状況

本市内には鉄道（JR 鹿児島本線 3 駅、西鉄天神大牟田線 2 駅）、路線バス（堀川バス：瀬高柳川線）、コミュニティバスといった公共交通が運行しています。

コミュニティバスは、これまでの福祉バスが利用対象者を高齢者や障がい者などに限っていたため、平成 30 年 3 月より誰でも利用できる公共交通サービスとして運行を開始したものです。

その他には、小学校統合に伴うスクールバスが存在しています。

コミュニティバス運行 内容に差し替え

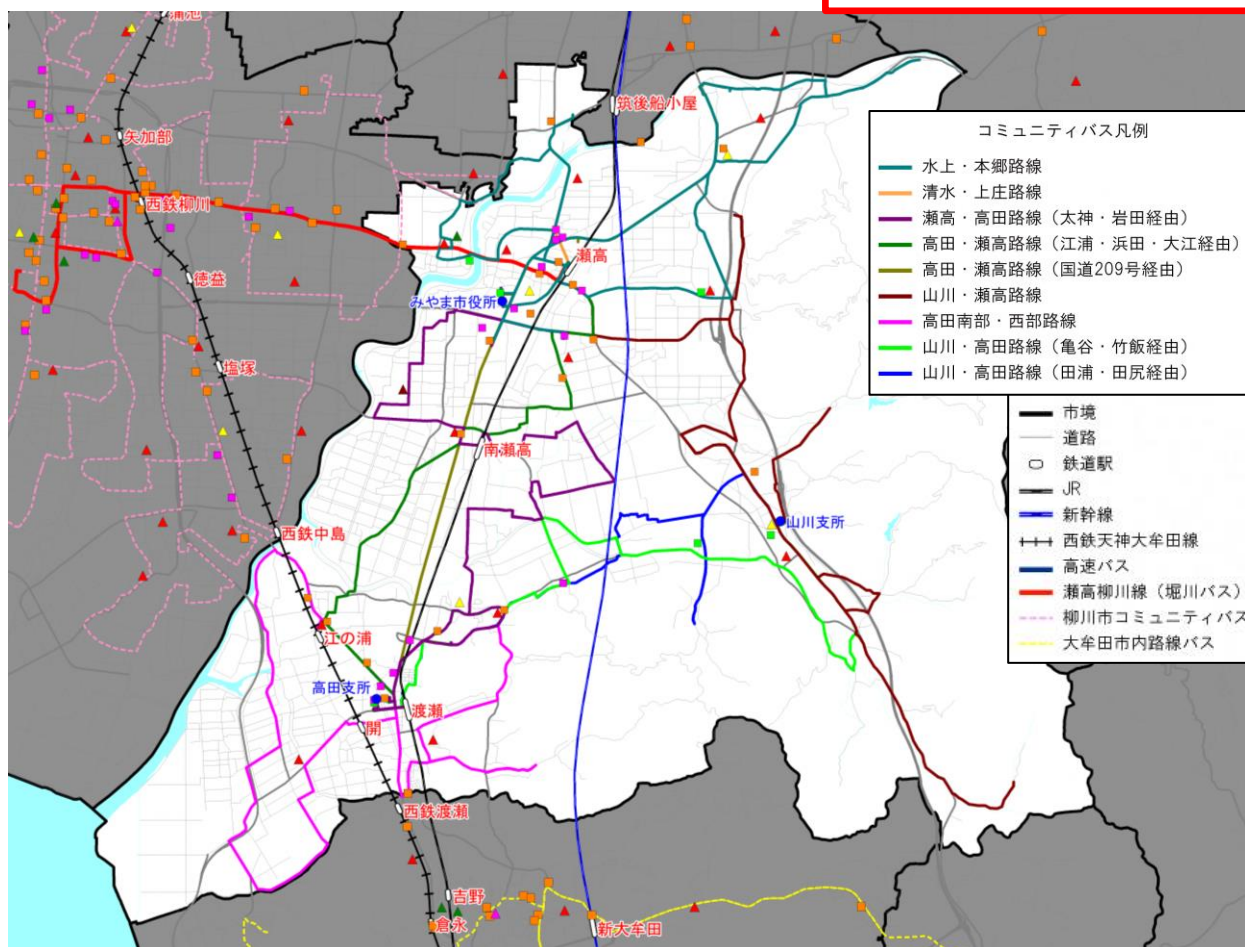


図 みやま市の公共交通の運行状況

【凡例の変更】

西鉄大牟田線 → 西鉄天神大牟田線
 堀川バス → 瀬高柳川線（堀川バス）
 その他路線バス → 高速バス
 柳川市コミュニティバス
 大牟田市内路線バス

①JR 鹿児島本線

市内の JR 駅のうち、瀬高駅には 1 日 89 本（久留米方面：45 本、大牟田方面：44 本）が停車し、そのうち「特急」が 1 本、「快速」が 20 本停車します。

南瀬高駅から瀬高駅への所要時間は約 3 分、渡瀬駅からは約 7 分となっています。

瀬高駅から博多駅までは在来線（特急）で約 45 分、筑後船小屋駅で新幹線に乗り換えると約 29 分でアクセスが可能です。また、久留米駅には在来線（快速）で約 17 分となっています。一方、大牟田駅には在来線（快速）で約 12 分となっています。

表 瀬高駅・南瀬高駅・渡瀬駅における運行本数

表の変更

駅名 種別	瀬高駅												南瀬高駅						渡瀬駅					
	特急		快速		準快速		普通		快速		準快速		普通		快速		準快速		普通					
	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大				
5時台					1							1						1						
6時台	1						2	1				1		1	1			1		1	1			
7時台			2	1	2				2			2		2			2				1			
8時台					1			3	2					3	2					3	3			
9時台					1	1		2	2					2	2					2	2			
10時台			1		1	1	1							1						1				
11時台			1			1	1	2					1	2						1	2			
12時台			1			1	1	1					1	1						1	1			
13時台			1			1	1	1					1	1						1	1			
14時台			1			1	1	1					1	1						1	1			
15時台			1			1	1	1					1	1						1	1			
16時台						1	2	1					2	1						3				
17時台			1	2			3	1					3	1						2	2			
18時台			1		1	1	1	3			1		1	2		1			1	2	2			
19時台			1	1		1	1	1					2	2						2	2			
20時台				1			3	2					2	2						2	2			
21時台			1	1			3						3							3				
22時台							1	2					2	2						2	2			
23時台							1	1					1							1				
24時台								1												1				
計	1	0	12	8	7	8	25	28	0	0	5	0	24	28	0	0	5	0	24	28				
(方面別)	久留米方面				大牟田方面				久留米方面				大牟田方面				久留米方面				大牟田方面			
	45				44				29				28				29				28			

駅名 種別	瀬高駅												南瀬高駅						渡瀬駅					
	特急		快速		準快速		普通		快速		準快速		普通		快速		準快速		普通					
	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大	久	大				
5時台					1							1							1					
6時台	1				1		1	1				1		1	1			1		2	1			
7時台			1	1	1		2	2			1		2	2			2		1	1	1			
8時台			1		1		2	2			1		2	2					2	3	3			
9時台				1	1		2	2					2	2					2	1	1			
10時台			2			1	1						1						1	1	1			
11時台			1			1	1	2					1	2					1	2	2			
12時台			1			1	1	1					1	1					1	1	1			
13時台			1			1	1	1					1	1					1	1	1			
14時台			1			1	1	1					1	1					1	1	1			
15時台			1			1	1	1					1	1					1	1	1			
16時台						1	2	1					2	1						3				
17時台			1	2			3	1					3	1						2	2			
18時台			1		1	1	1	3			1		1	2		1			1	2	2			
19時台			1	1		1	1	1					2	2					2	2	2			
20時台				1			3	2					2	2					2	2	2			
21時台			1	1			3						3						3		3			
22時台							1	2					2	2					2	2	2			
23時台							1	1					1						1		1			
24時台								1												1				
計	1	0	13	7	6	8	25	28	0	0	5	0	25	28	0	0	5	0	25	28				
(方面別)	久留米方面				大牟田方面				久留米方面				大牟田方面				久留米方面				大牟田方面			
	45				43				30				28				30				28			

資料：JR 九州ホームページ、平成 30 年 3 月 17 日改正

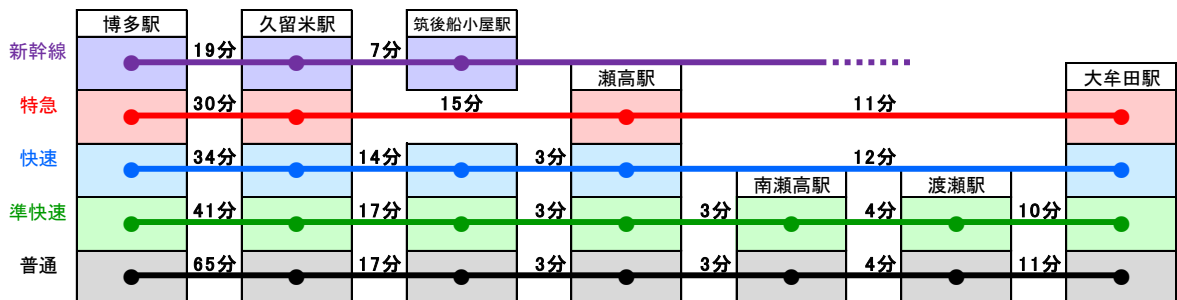


図 市内 JR 駅から博多駅・久留米駅・大牟田駅までの所要時間

②西鉄天神大牟田線

市内の西鉄駅のうち、江の浦駅には1日79本（福岡（天神）方面：40本、大牟田方面：39本）が停車し全便普通列車となっています。開駅も全便普通列車であるため同様の運行状況となっています。

また、本市からもよく利用する西鉄柳川駅は1日156本（福岡（天神）方面：80本、大牟田方面：76本）が停車し、そのうち「特急」が65本、「急行」が11本停車します。

江の浦駅から西鉄柳川駅への所要時間は約14分、開駅からは約17分となっています。また、西鉄柳川駅で特急に乗り換えると西鉄久留米駅まで約30分、西鉄福岡駅まで約60分でアクセスが可能です。

一方、西鉄大牟田駅には江の浦駅から約17分、開駅から約14分となっています。

表 江の浦駅・開駅における運行本数

【平日】					【休日】				
駅名 種別	福…福岡(天神)方面、大…大牟田方面				駅名 種別	福…福岡(天神)方面、大…大牟田方面			
	江の浦駅		開 駅			江の浦駅		開 駅	
	普通	普通	普通	普通		普通	普通	普通	普通
方面	福	大	福	大	方面	福	大	福	大
5時台	1	1	1	1	5時台	1	1	1	1
6時台	3	2	3	2	6時台	3	2	3	2
7時台	3	3	3	3	7時台	2	2	2	2
8時台	3	2	3	2	8時台	2	2	2	2
9時台	2	2	2	2	9時台	2	2	2	2
10時台	2	2	2	2	10時台	2	2	2	2
11時台	2	2	2	2	11時台	2	2	2	2
12時台	2	2	2	2	12時台	2	2	2	2
13時台	2	2	2	2	13時台	2	2	2	2
14時台	2	2	2	2	14時台	2	2	2	2
15時台	2	2	2	2	15時台	2	2	2	2
16時台	2	2	2	2	16時台	2	2	2	2
17時台	2	2	2	2	17時台	2	2	2	2
18時台	2	2	2	2	18時台	2	2	2	2
19時台	2	2	2	2	19時台	2	2	2	2
20時台	2	2	2	2	20時台	2	2	2	2
21時台	2	2	2	2	21時台	2	2	2	2
22時台	2	2	2	2	22時台	2	2	2	2
23時台	2	2	2	2	23時台	2	2	2	2
24時台		1		1	24時台		1		1
計	40	39	40	39	計	38	38	38	38

資料：西日本鉄道ホームページ、平成29年12月12日時点

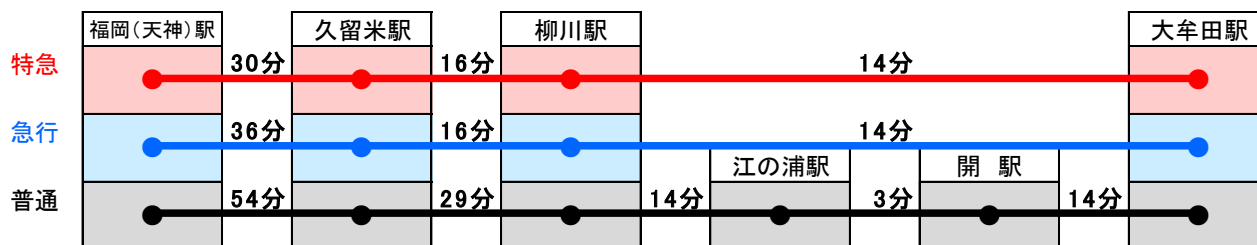


図 市内西鉄駅から福岡（天神）駅・久留米駅・大牟田駅までの所要時間

④コミュニティバス（旧福祉バス）

コミュニティバスは、鉄道、路線バスを補完する交通機関として、平成30年3月より、それまで運行していた福祉バスに代わり、運行を開始した公共交通機関です。

ここでは、旧福祉バスがコミュニティバスに移行する経緯、旧福祉バスとコミュニティバスの運行サービスの相違点について整理します。

【旧福祉バスからコミュニティバスに移行する経緯】

本市では、平成30年2月まで高齢者や障がい者の移動支援サービスとして、福祉バスが運行していました。しかし、高齢者等以外の市民の地域内移動を支える交通機関が強く求められていました。また、まちづくりにおいても、観光振興に向けた観光客の移動手段の確保や定住・移住促進に向けた通勤・通学環境の充実等の面から誰もが利用できる公共交通が求められていました。

一方で、福祉バスは無償サービスでしたが、将来的にも運行し続けられるように財政面の強化も必要でした。

こうした背景を踏まえ、将来にわたり、市民はもとより来街者も含めた誰もが市内を円滑に移動できる環境を構築するために、平成30年3月よりコミュニティバスの運行を開始しました。

【旧福祉バスとコミュニティバスの運行サービスの相違点】

コミュニティバスでは旧福祉バスと異なり、誰もが利用できるようになりました。また、運賃は旧福祉バスでは無償でしたが有料となりました。

運行ルートについては、旧福祉バスの運行ルートを基本に、旧福祉バスでは経由していなかった西鉄開駅や西鉄江の浦駅、オルレコースの出発地（女山）を経由するよう経由地を増やしました。

また、車両を増台し、平日に加えて、土曜日と祝日も運行するようサービスを拡充しています。

表 旧福祉バスとコミュニティバスの運行サービス

表の追加

	旧福祉バス	コミュニティバス
道路運送法上の区分	福祉バス (道路運送法の規制対象外)	市町村運営有償運送 (交通空白輸送)
運行の態様	路線定期運行	路線定期運行
利用者	高齢者、障がい者、家族を介 護している人など	市民及びその家族、その他み やま市に日常の用を有する者 (誰もが利用可能)
運行日	平日のみ (年末年始を除く)	平日、土曜、祝日 (年末年始を除く)
利用料金	無料	有料 (詳細は下表)
運行車両	4台 (マイクロバス(29人乗)2台 大型ワゴン(15人乗)1台、(14 人乗)1台)	6台 (マイクロバス(26人乗)2台 大型ワゴン(12人乗)3台、(13 人乗)1台)
運行ルート	10路線 (詳細は次ページ)	9路線(15系統) (詳細は次ページ)
運行本数	8路線:隔日運行、2往復/日 2路線:毎日運行、5.5往復/日 (詳細は次ページ)	毎日運行、2~5.5往復/日 (詳細は次ページ)

表 コミュニティバスの利用料金

表の変更

区分			料金
普通利用	高齢者	65歳以上で介護保険被保険者証保持者 及び同乗する介助者1名	50円
	障がい者	身体障害者手帳、療育手帳又は、精神障 害者保健福祉手帳の交付を受けている者 及び同乗する介助者1名	50円
	小学生		50円
	上記以外の者		100円
回数券	50円券11枚つづり		500円
	100円券11枚つづり		1,000円

資料:みやま市資料

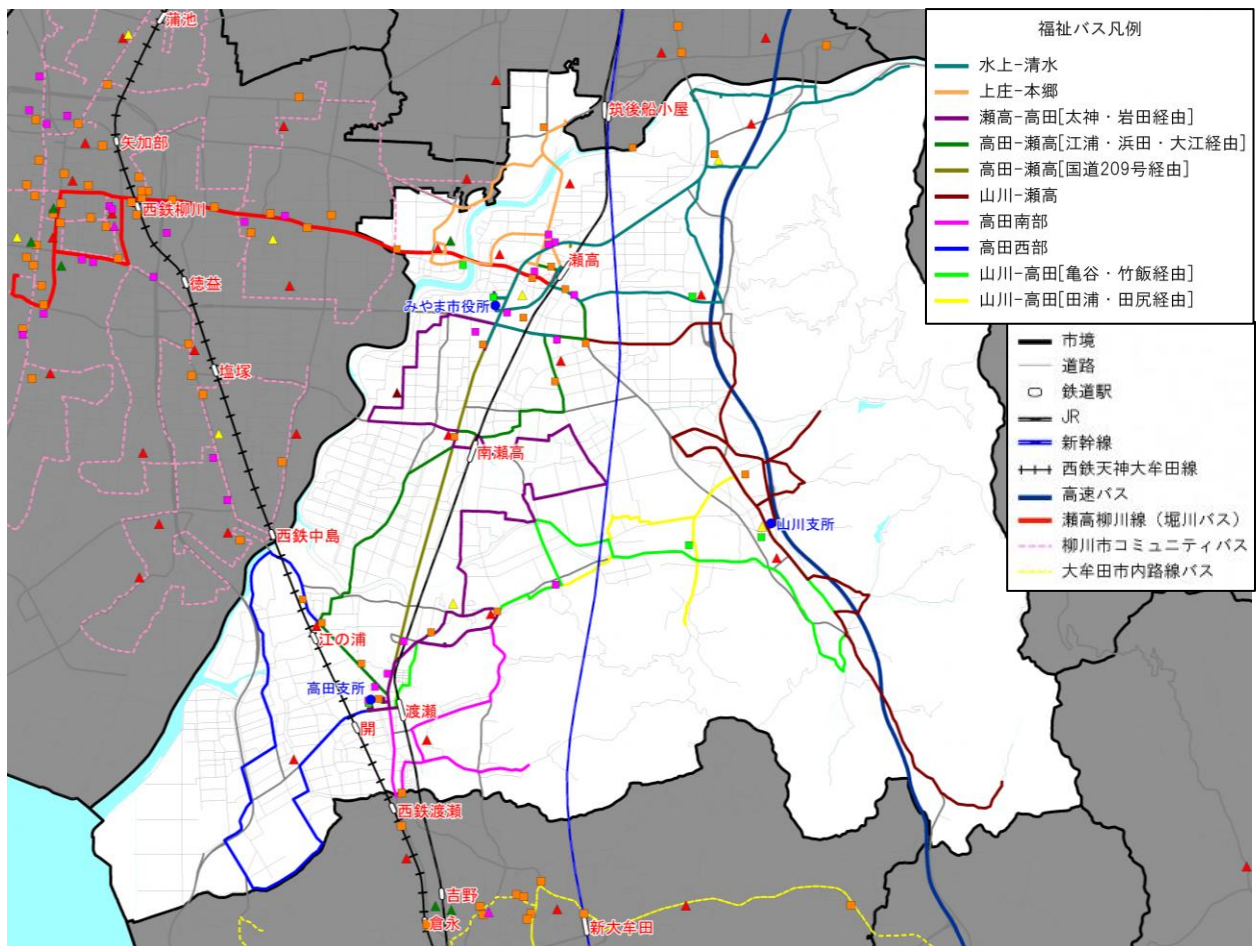


図 旧福祉バス運行当時の市内公共交通運行状況

表 旧福祉バスの運行本数

	運行系統名	運行日	運行本数
1	水上・清水路線	隔日運行	2往復/日
2	上庄・本郷路線	隔日運行	2往復/日
3	瀬高-高田路線(太神・岩田経由)	隔日運行	4往復/日
4	高田-瀬高路線(江浦・浜田・大江経由)	隔日運行	3往復/日
5	高田-瀬高路線(国道209号経由)	毎日運行	5.5往復/日
6	山川-瀬高路線	毎日運行	5.5往復/日
7	高田南部路線	隔日運行	3往復/日
8	高田西部路線	隔日運行	3往復/日
9	山川-高田路線(亀谷・竹飯経由)	隔日運行	2往復/日
10	山川-高田路線(田浦・田尻経由)	隔日運行	2往復/日

資料：みやま市資料

全部追加

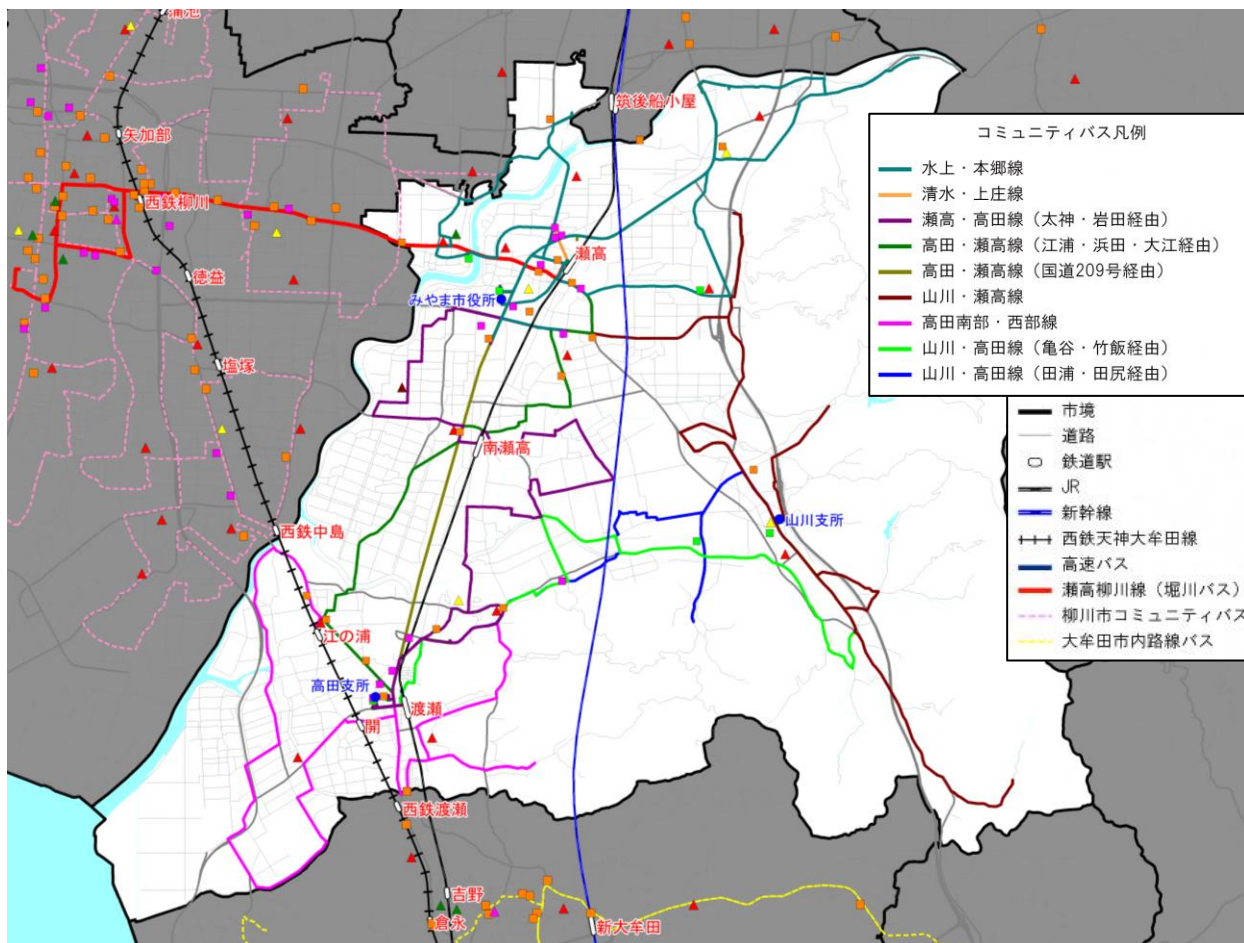


図 コミュニティバス運行開始後の市内公共交通運行状況（再掲）

表 コミュニティバスの運行本数

	運行系統名	運行日	運行本数
1	水上・本郷線	毎日運行	2往復/日
2	清水・上庄線		2往復/日
3	瀬高・高田線(太神・岩田経由①)		2往復/日
4	瀬高・高田線(太神・岩田経由②)		2往復/日
5	高田・瀬高線(江浦・浜田・大江経由)		3往復/日
6	高田・瀬高線(国道209号経由)		5往復/日
7	高田・瀬高線(国道209号経由)		0.5往復/日
8	山川・瀬高線①		3.5往復/日
9	山川・瀬高線②		1往復/日
10	山川・瀬高線③		0.5往復/日
11	高田南部・西部線①		1往復/日
12	高田南部・西部線②		1往復/日
13	高田南部・西部線③		1往復/日
14	山川・高田線(亀谷・竹飯経由)		3往復/日
15	山川・高田線(田浦・田尻経由)		3往復/日

資料：みやま市資料

全部追加

⑤その他の交通資源

桜舞館小学校・下庄小学校スクールバス

小学校の学校再編に伴い、平成 28 年 4 月に旧飯江小学校、旧竹海小学校、旧山川東部小学校、旧山川南部小学校が統合し、桜舞館小学校が開校しました。また、平成 29 年 4 月に本郷小学校が休校となり、下庄小学校に編入しています。

学校の統廃合に伴い、遠距離となる児童の通学の確保を目的に、市ではスクールバスを運行しています。

表の追加

表 市内スクールバスの運行状況

	桜舞館小学校	下庄小学校
運行開始	平成 28 年 4 月	平成 29 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	
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校までの通学距離が概ね 2.5 km 以上となる区域の児童 ・小学校までの通学距離が概ね 2.5 km 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など 	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校までの通学距離が概ね 2.5 km 以上となる区域の児童
利用料金	無料	
運行日	児童の登校日	
路線数	8 路線	1 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	マイクロバス（29 人乗り）1 台
運行回数	3 回（登校 1 回、下校 2 回）	

自動運転サービス

平成 29 年度、国土交通省において、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保を目的とする、自動運送サービスの実証実験が全国で行われ、本市でも、平成 30 年 2 月、ビジネスモデルを検討する「公募型」として、市役所山川支所を拠点として実施されました。

実験では、乗用車タイプ 7 人乗りの車両が使用され、J A 山川支所と上伍位軒公民館を結ぶ往復約 10 km のコースを約 50 分で走行するとともに、タブレット端末を活用したデマンド型の車両予約システムや商品の注文・配送サービスなどの検証がなされました。

(2) 利用状況

① 鉄道

市内の JR 鹿児島本線の駅の H27 年度利用者数は、瀬高駅約 94.0 万人、南瀬高駅約 16.1 万人、渡瀬駅約 18.4 万人となっており、瀬高駅が突出して利用が多い状況です。

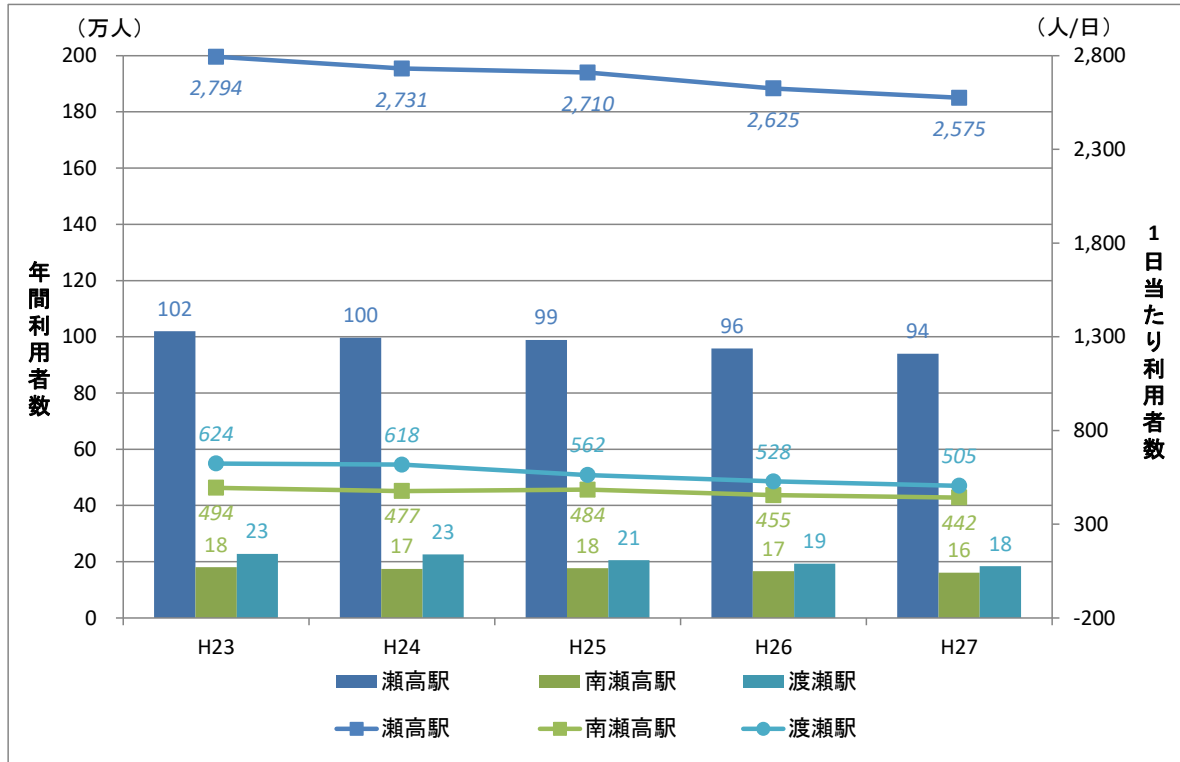


図 市内 JR 駅の利用者数推移

資料：みやま市資料

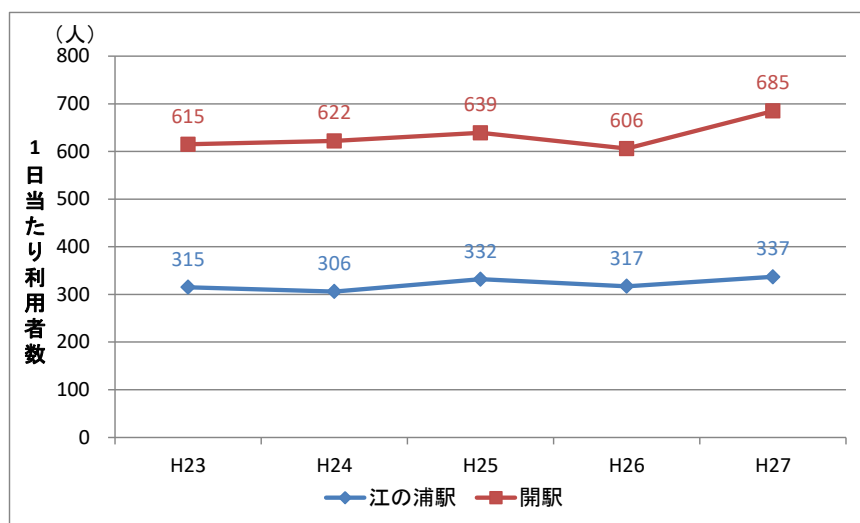


図 市内西鉄天神大牟田線駅の利用者数推移

資料：みやま市資料

市民アンケート結果では、鉄道を利用している市民の約 35%は通勤、約 30%は買物で利用しています。(P14 に示す通り、高校生の主な通学手段の一つとして鉄道が利用されているが、市民アンケート結果には含まれていない)

駅へのアクセス手段は、自家用車（送迎も含む）が最も多く、その他徒歩や自転車が利用されています。

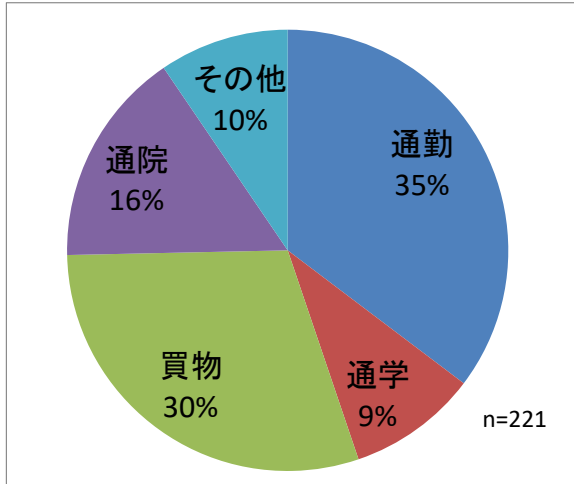


図 鉄道利用者の外出目的

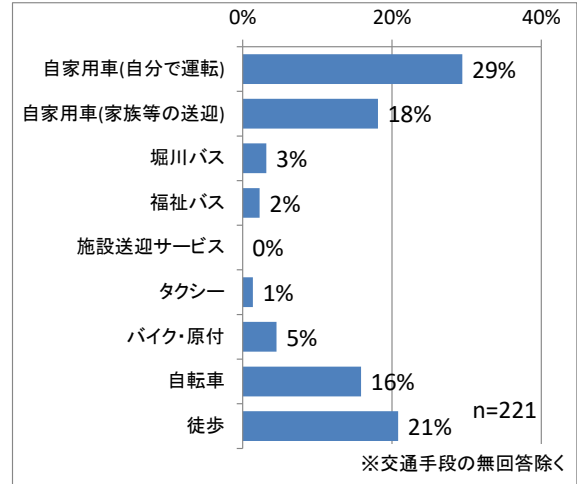


図 鉄道利用者の駅までのアクセス手段

資料：市民アンケート

各駅の利用者は主に駅近辺に居住する市民が利用しています。高校生が約 4 割、大学生が約 1 割と約半数が通学で利用されています。また、通勤や買い物でも利用されています。駅へは主に自転車・バイクや徒歩、送迎が利用されています。

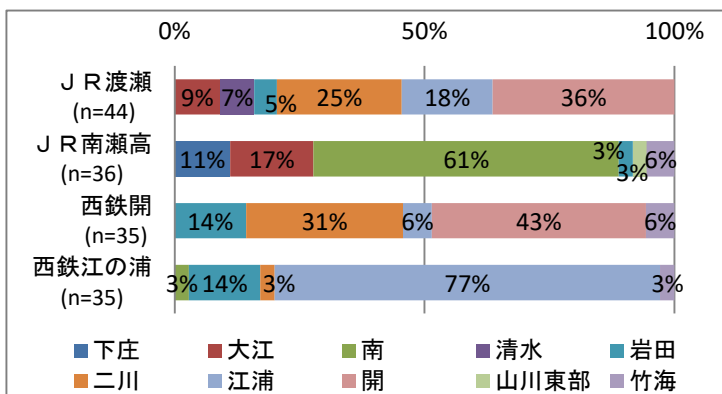


図 鉄道利用者の居住地

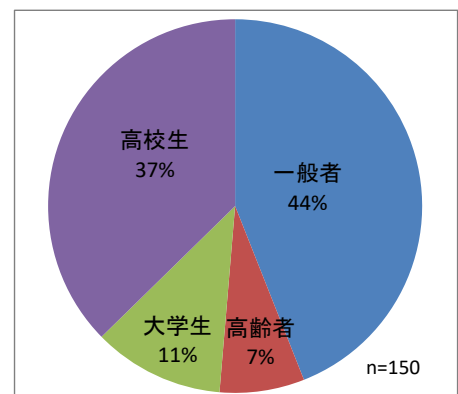


図 鉄道利用者の属性

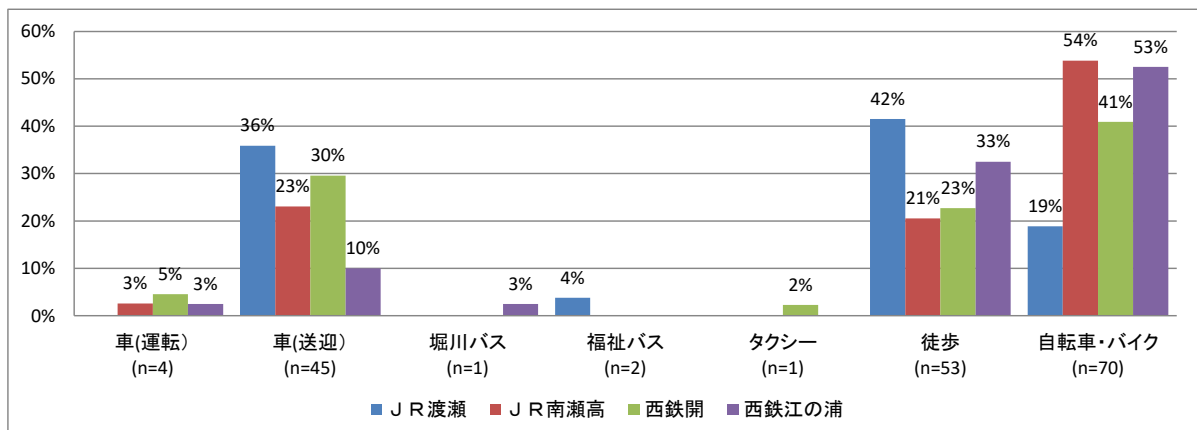


図 鉄道利用者の駅までの移動手段

資料：駅利用者アクセス特性調査

②路線バス

堀川バスが運行する瀬高柳川線の利用者数は年々減少しており、5年間で約11,000人減少し、平成28年では約11.8万人となっています。

バス停別の利用状況を見ると、最も多いのは西鉄柳川バス停で当該路線の主な目的地となっています。本市内のバス停では、瀬高駅前バス停や山門高校前バス停が多く利用されています。

市内区間の利用者は全体の約1割となっています。市内区間利用者は、約4割が西鉄柳川駅へのアクセスに利用しており、また、三柱神社バス停～かんぼの宿柳川バス停区間も約3割を占めています。

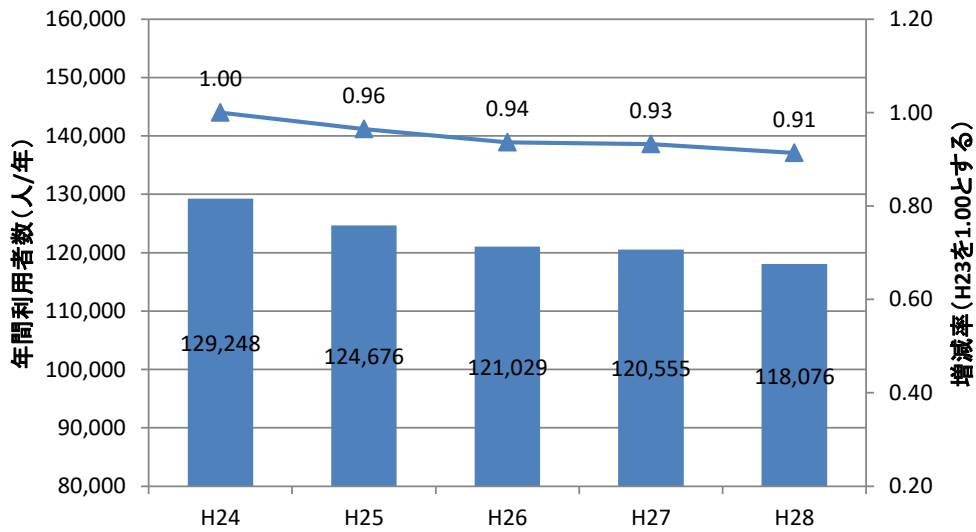


図 瀬高柳川線の年間利用者数と増減率の推移

資料：みやま市資料

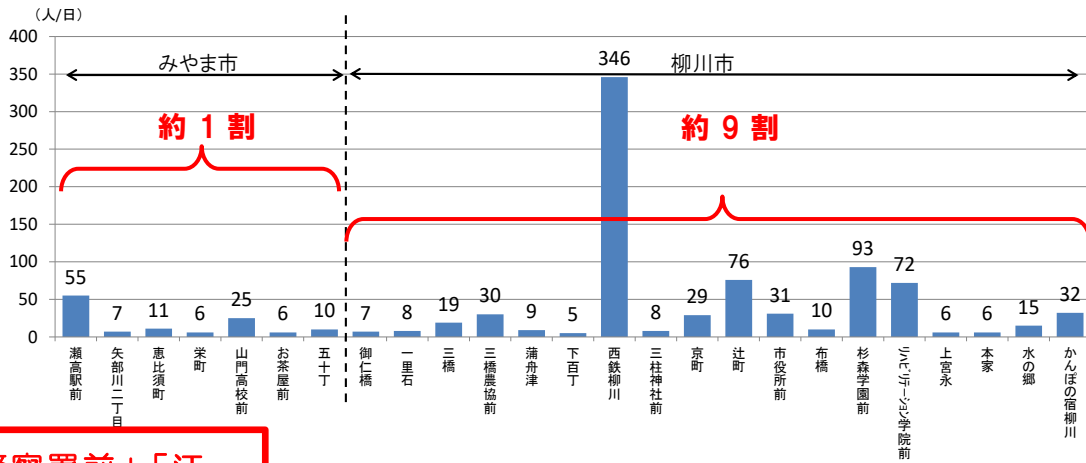


図 瀬高柳川線のバス停別日当たり利用者数

「警察署前」「江曲」バス停を削除

表 瀬高柳川線のみやま市区間利用者のOD特性

	みやま市内	御仁橋～下百丁	西鉄柳川	三柱神社前～かんぼの宿柳川
みやま市内区間利用者 (n=106)	13%	18%	39%	30%

資料：路線バス利用者調査

瀬高柳川線利用者アンケート結果によると、本市区間における利用者のうち、市民は約4割で、約6割が市外からの来訪者です。

市民の内訳では下庄校区（18%）や上庄校区（7%）など主に沿線地域の居住者の利用が見られます。

市外からの来訪者では柳川市在住の利用者が全体の約3割を占め、柳川市からみやま市への利用にも利用されています。

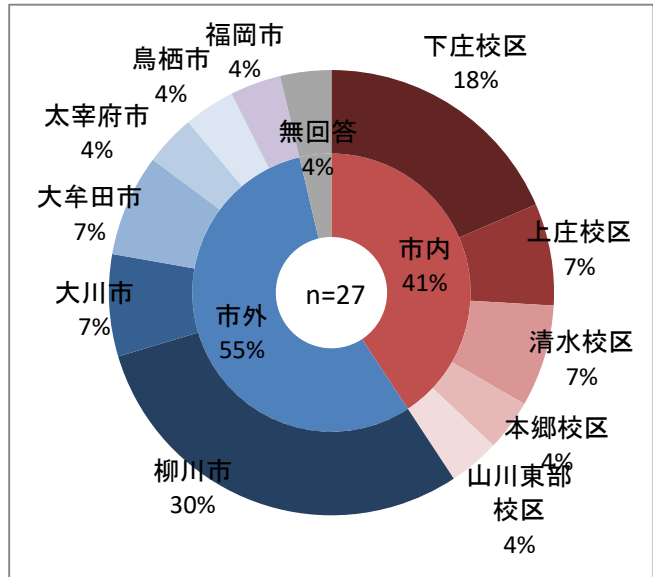


図 市内区間利用者の居住地

本市区間利用者の利用目的は、市民、来街者ともに通勤・通学での利用が最も多くなっています（市民：約6割、来街者：約9割）。市民は他にも通院にも利用しています。（約3割）

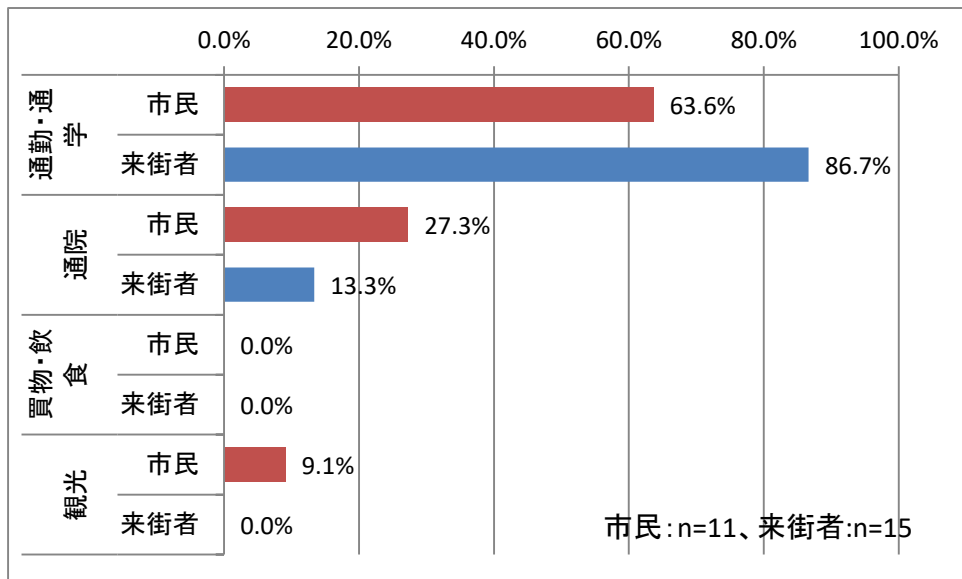


図 市内区間利用者の利用目的

資料：路線バス利用者調査

③コミュニティバス（旧福祉バス）

コミュニティバスは福祉バスの路線やダイヤをベースに平成30年3月より運行している交通機関です。（詳細は2-5-(1)-④コミュニティバス（旧福祉バス）を参照）

そのため、ここでは旧福祉バスの利用状況等を整理し問題点を把握します。その上でコミュニティバスの運行サービス（旧福祉バスからの変更点）を踏まえ、コミュニティバスの利用状況や問題点として促えます。

【旧福祉バスの利用状況】

福祉バスは平成27年度に一時的に減少したものの、全体的には増加傾向にあり、平成28年度は平成24年度時点と比べて1.13倍増加し、約43,200人の利用となっています。

路線別の利用状況を見ると、毎日運行している高田-瀬高線（国道209号経由）や山川-瀬高線が多くなっています。また、便当たり利用者数を見ても他路線よりも多く利用されています。一方で、上庄・本郷校区路線は一便当たり2.6人/便と最も低くなっています。

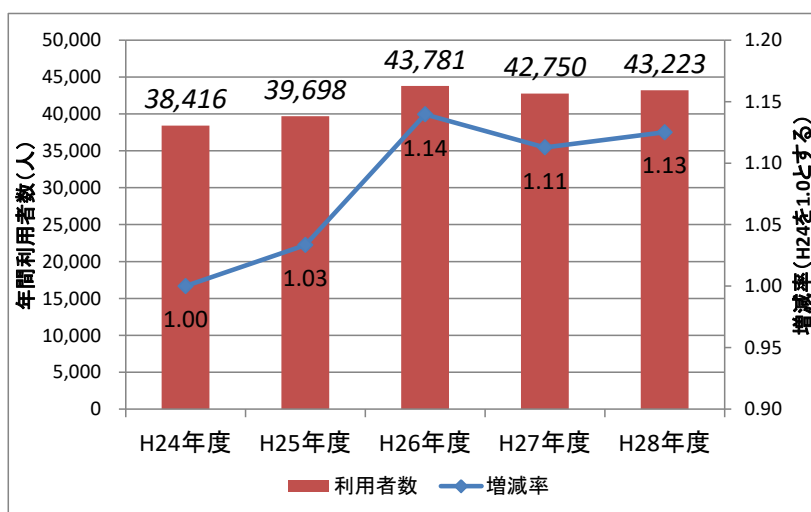


図 福祉バスの年間利用者数の推移

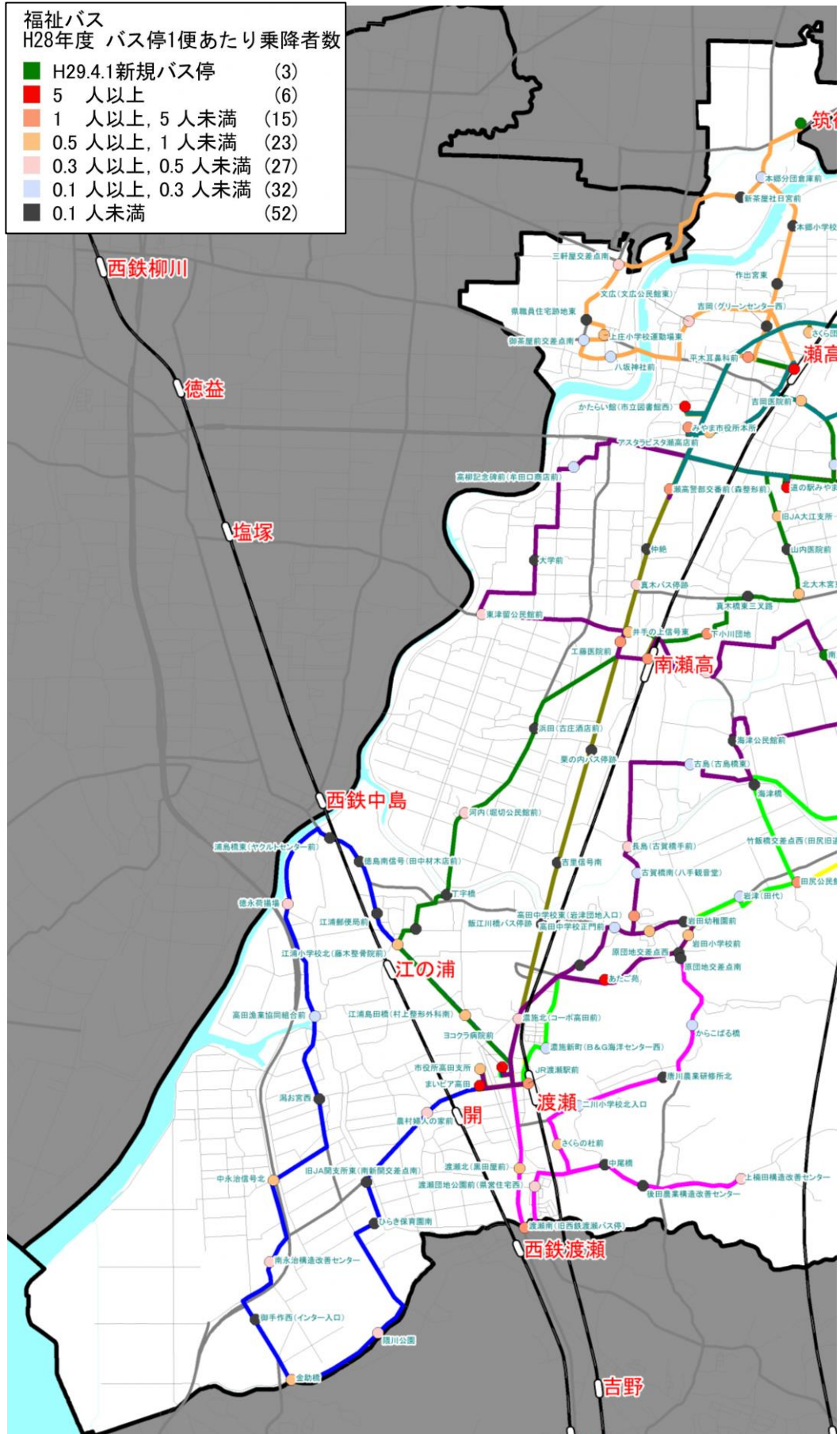
資料：みやま市資料

表 福祉バスの路線別年間利用者数の推移

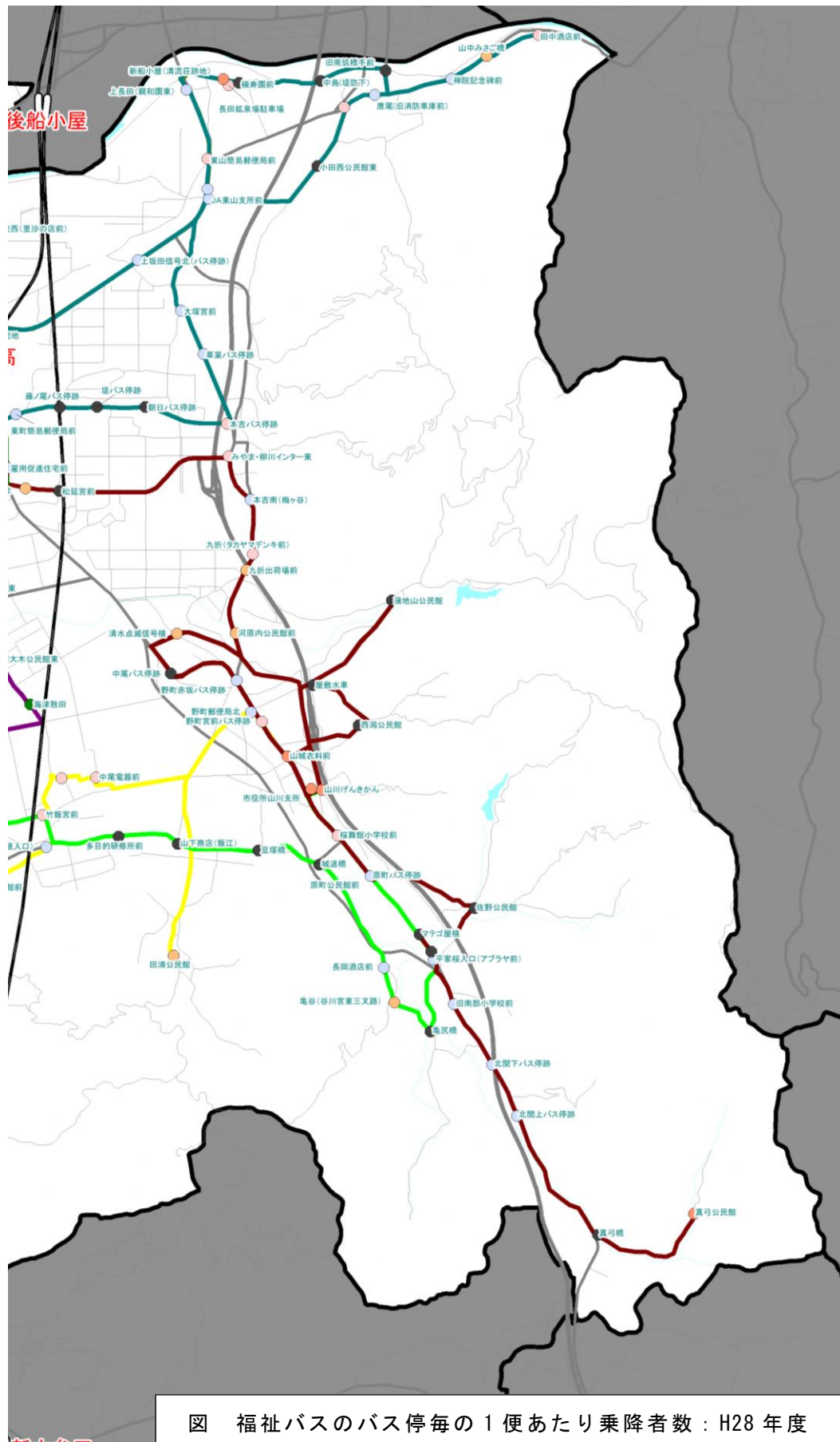
	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H28/H24	H28便当たり利用者数
水上・清水校区路線	3,260	2,358	2,230	1,743	1,826	0.56	3.74
上庄・本郷校区路線	860	1,286	1,164	1,356	1,254	1.46	2.57
瀬高-高田(太神・岩田経由)	1,972	2,173	2,492	2,403	2,687	1.36	5.55
高田-瀬高(江浦・浜田・大江経由)	897	1,709	2,412	2,731	2,360	2.63	6.45
高田-瀬高(国道209号経由)	11,907	12,246	12,927	13,186	14,379	1.21	9.86
山川-瀬高	15,888	15,287	16,830	15,014	13,987	0.88	9.59
山川東部校区路線	301	252	—	—	—	—	—
高田南部路線	136	577	816	1,040	1,536	11.29	4.23
高田西部路線	472	1,019	1,492	1,773	1,053	2.23	2.90
山川-高田(亀谷・竹飯経由)	1,618	1,643	1,920	1,892	2,174	1.34	4.45
山川-高田(田浦・田尻経由)	1,105	1,148	1,498	1,612	1,967	1.78	4.06
計	38,416	39,698	43,781	42,750	43,223	1.13	

資料：みやま市資料

バス停毎の1便当たり利用者数をみると、瀬高駅バス停やかたらい館バス停、道の駅みやまバス停、あたご苑バス停、ヨコクラ病院前バス停、まいピア高田バス停は5人/便以上の利用があります。



一方で、上庄・本郷路線や高田西部路線、水上・清水路線などを中心に、0.1人/便未満となっているバス停も散見されます。



福祉バス利用者は、6割を75歳以上が占めています。また、利用者の約5%は障がい者であり、運転が困難な高齢者や障がい者が主に利用しています。

福祉バスを利用している理由をみても、自家用車を持っていない、免許を持っていない等自家用車で移動できる環境にない人の回答が目立ちます。

利用者は主に通院（約32%）や買い物・飲食（約25%）、娯楽・レジャー（約17%）で外出する際に利用しています。

表示を変更、人数を削除

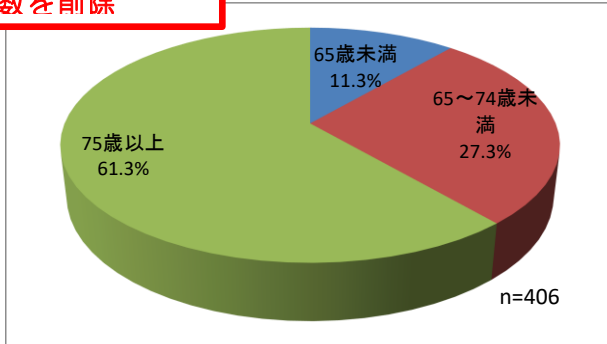


図 福祉バス利用者の年齢構成

人数を削除

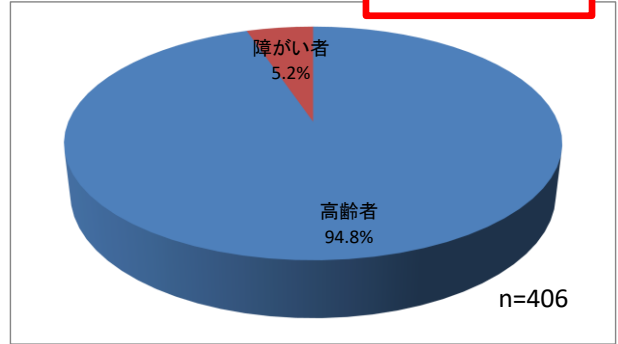


図 福祉バス利用者の属性

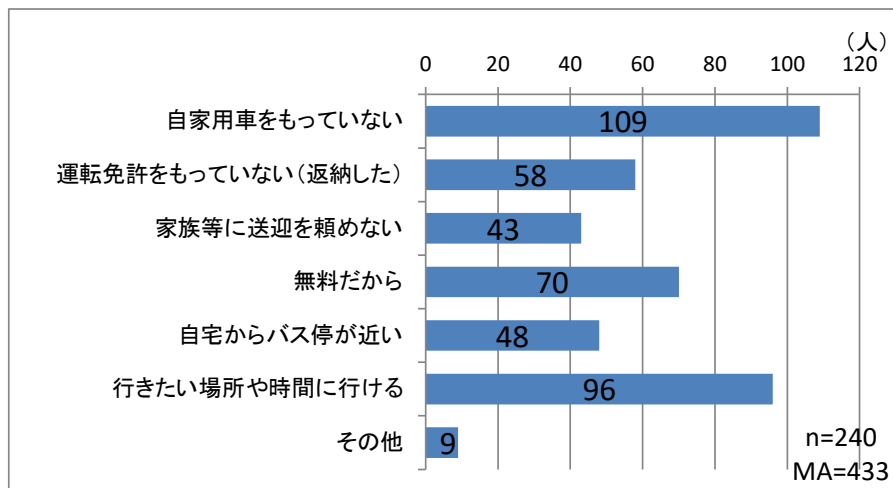


図 福祉バス利用者の福祉バスを利用している理由

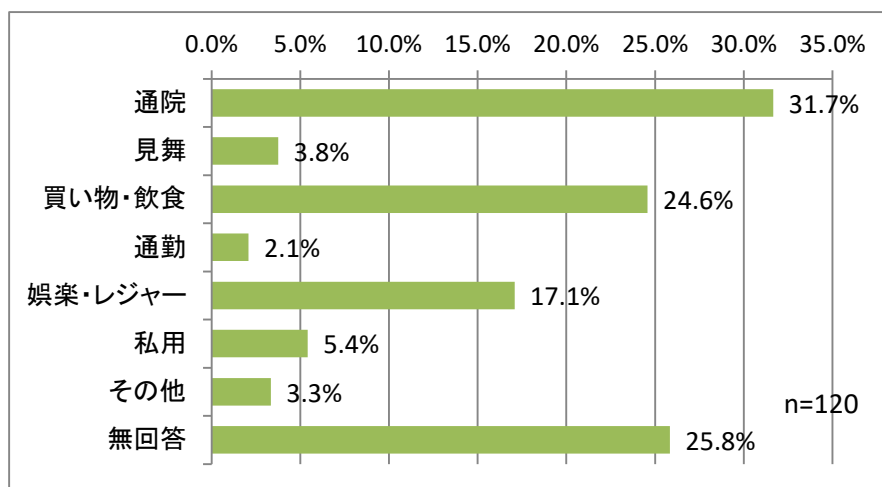


図 福祉バス利用者の福祉バス利用時の外出目的

資料：H29 福祉バス利用者聞き取り調査

路線別の利用特性を以下に整理します。

利用特性を4項目
に分類

表 福祉バスの路線別の利用特性

	利用特性			
	主な利用者	利用頻度	主な外出目的	主な外出先
水上・清水路線	女性の高齢者	利用者の多くは、 毎週利用	・通院 ・買い物・飲食	・森整形外科医院 ・道の駅みやま
上庄・本郷路線	女性の高齢者	利用者の多くは、 毎週利用	・娯楽・レジャー ・買い物・飲食	・森整形外科医院 ・道の駅みやま ・かたらい館
瀬高 - 高田路線 (太神・岩田経由)	女性の高齢者	利用者の多くは、 毎週利用	・通院 ・買い物・飲食	・ヨコクラ病院 ・かたらい館
高田 - 瀬高路線 (江浦・浜田・大江経由)	女性の高齢者	利用者の多くは、 高頻度	・娯楽・レジャー ・買い物・飲食	・あたご苑 ・ヨコクラ病院
高田 - 瀬高路線 (国道 209 号経由)	女性の高齢者	利用者の多くは、 高頻度	・通院 ・買い物・飲食	・ヨコクラ病院 ・道の駅みやま ・かたらい館
山川 - 瀬高路線	女性の高齢者	利用者の多くは、 高頻度	・娯楽・レジャー ・通院	・森整形外科医院 ・道の駅みやま ・山川げんきかん
高田南部路線	女性の高齢者	利用者の多くは、 「月に数回程度」 のため利用頻度 は低い	・通院 ・買い物・飲食	・マイピア高田
高田西部路線	女性の高齢者	利用者の多くは、 利用頻度が低い	・娯楽・レジャー ・通院	・ヨコクラ病院 ・あたご苑
山川 - 高田路線 (亀谷・竹飯経由)	女性の高齢者	利用者の多くは、 毎週利用	・通院	・ヨコクラ病院
山川 - 高田路線 (田浦・田尻経由)	女性の高齢者	利用者の多くは、 利用頻度が低い	・通院 ・買い物・飲食	・ヨコクラ病院 ・あたご苑

【旧福祉バスの利用状況における問題点の整理】

- ・全体的に増加傾向にある中で、以前に比べて利用が減っている路線や便あたりの利用者が他路線よりも少ない(輸送効率が劣る)路線がある。
- ・便あたり利用者数が0.1人/便未満となっているなどほぼ利用されていないバス停が散見される。
- ・自家用車を運転できない高齢者や障がい者が通院や買い物などの日常生活の移動で利用しており、今後もそうした市民の移動手段を確保していく必要がある。

コミュニティバスの運行サービス (旧福祉バスからの変更点)

- ・誰もが利用可能
- ・有料化
- ・運行日の拡充
- ・経由地の追加

【コミュニティバスの問題点】

コミュニティバスの問題点は、旧福祉バスの問題点を引き継ぐ部分とコミュニティバスに移行したことで生じる部分があります。

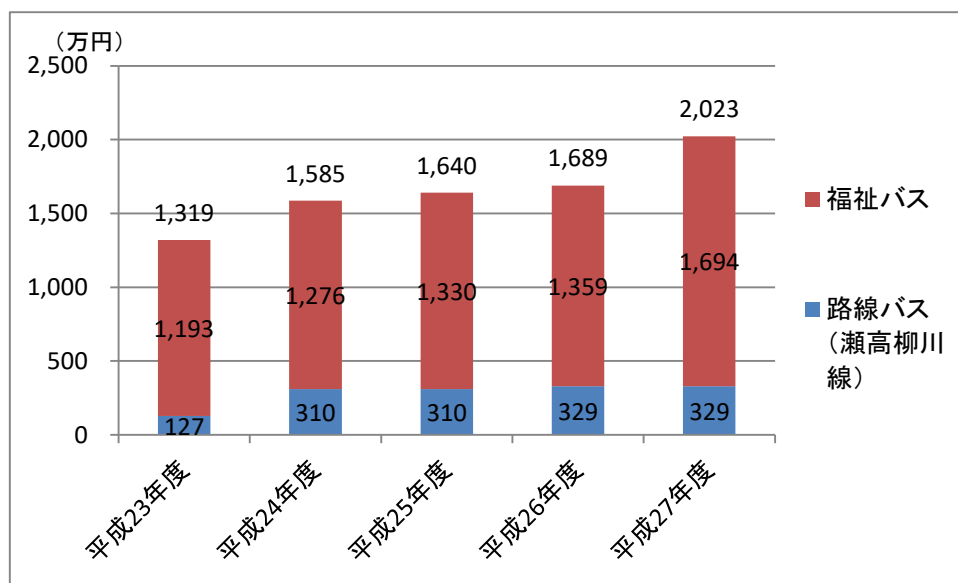
しかし、コミュニティバスに移行したことで生じる問題点については、運行開始間もないこともあり問題点が顕在化していないため、ここでは懸念事項として整理し、今後利用状況や利用者の意向を把握しながら確認していく必要があります。

旧福祉バスから引き継がれる問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・以前に比べて利用が減っている路線や便あたりの利用者が他路線よりも少ない(輸送効率が劣る)路線がある。 ・以前に比べてほぼ利用されていないバス停が散見される。 ・自家用車を運転できない高齢者や障がい者の移動手段を確保していく必要がある。
コミュニティバスに移行したことによる懸念事項	<ul style="list-style-type: none"> ・利用対象者の拡大に起因する定員不足 ・有料化による利用の敬遠 ・旧福祉バス利用対象者以外のニーズと運行サービスの不一致

(3) 財政負担状況

本市は、路線バスとコミュニティバスの運行に財政支出をしています。路線バスとコミュニティバスの前身である旧福祉バスの財政支出額の推移をみると、年々増加しており、平成27年度には約2,000万円となりました。内訳では、旧福祉バスが約1,700万円、路線バスが約330万円となっています。

利用者一人当たりで換算してみると、路線バスは約60円、旧福祉バスは約400円となっています。



※福祉バスはの運行委託料のみ計上。運行にかかる財政負担額には、ほかに需用費、備品購入費（車両購入）、役務費（車両登録料）、公課費（重量税）がある。

図 みやま市の公共交通に対する財政負担額の推移

資料：みやま市資料

表 公共交通に対する一人当たりの財政負担額：平成27年度

	利用者一人当たりの財政負担額
路線バス(瀬高柳川線)	58円/人
福祉バス	396円/人

なお、コミュニティバスについては運行経費を約3,078万円、運行収入を約303万円見込んでおり、国の補助事業を活用しながら、市では年間約2,775万円を負担する見込みです。（次ページ参照）

利用者1人当たりで換算すると、約430円となります。

全部追加

(単位:千円)					
<div style="border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="margin: 0;">運行経費 30,780</p> </div>					
(単位:千円)					
運行収入 3,025	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">欠 損</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: center;"> 市負担 27,755 注) </td> </tr> </table>	欠 損			市負担 27,755 注)
欠 損					
	市負担 27,755 注)				

【運行経費】

$2,565,000円 \times 12月 = 30,780,000円$
 ※本年度運行費用予算計上額(H30年3月分)

【運行収入】

(H28年度福祉バス1日あたり利用者数)
 $43,223人 \div 243日 = 178人$

(コミュニティバス年間利用者予想数)
 $178人 \times 309日 = 55,002人$

(利用者の9割が65歳以上と想定)

$55,002人 \times 9割 \times 50円 \doteq 2,475,000円$
 $55,002人 \times 1割 \times 100円 \doteq 550,000円$
 計 3,025,000円

注) 市の負担の低減に向け、国の補助制度を最大限に活用することを想定。

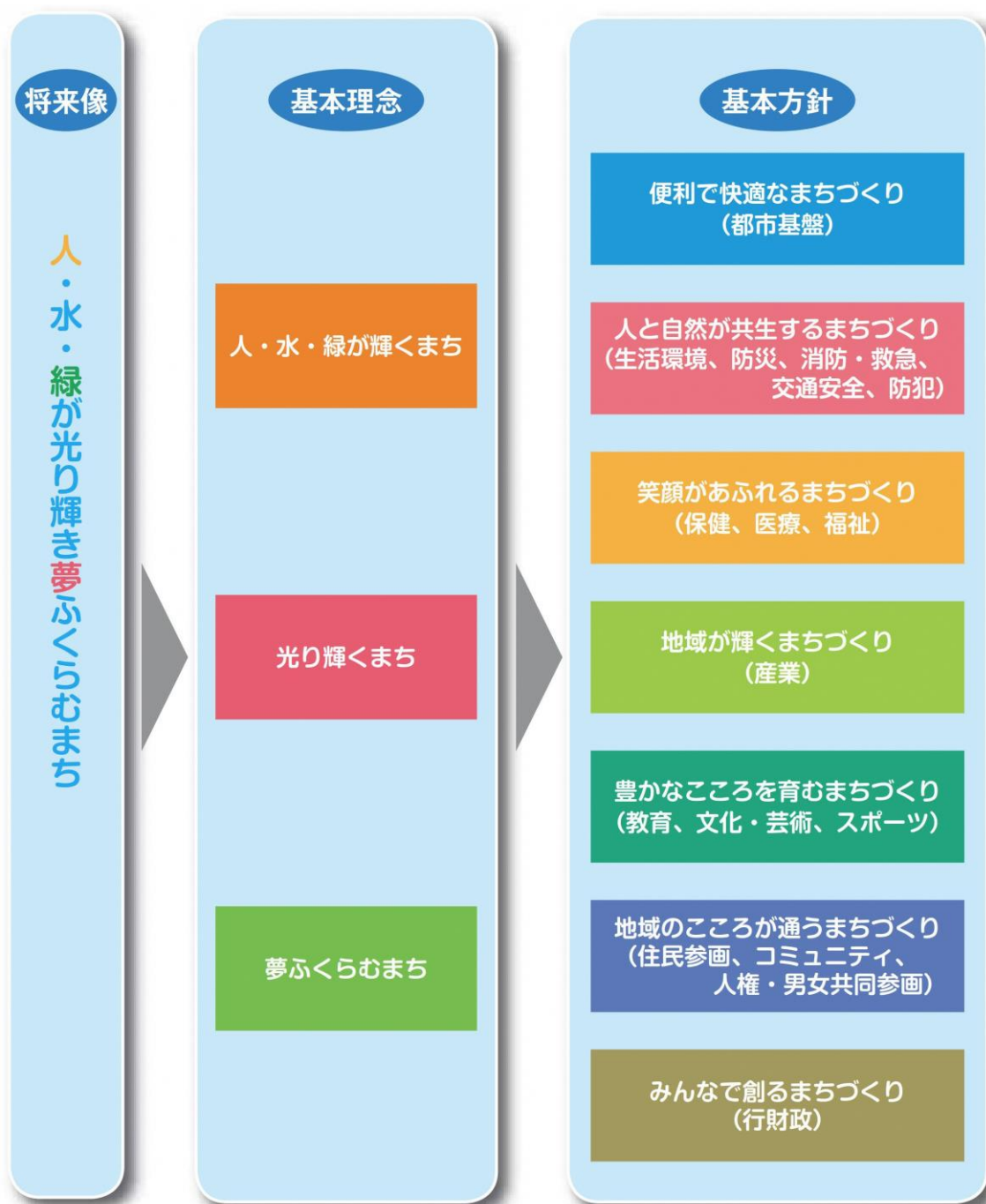
3. まちづくりの方向性

3-1. まちづくりの将来像

第1次みやま市総合計画では、「人・水・緑が光り輝き夢ふくらむまち」をまちづくりの将来像に掲げ、その実現に向け3つの基本理念と7つの基本方針を設定しています。また、みやま市都市計画マスタープランでは、「人・水・緑を活かし、安全・安心で快適に暮らせる街」をまちづくりの将来像に設定し、その実現に向け3つの基本理念を設定しています。

▼ 地域が目指す将来像

第1次みやま市総合計画



みやま市都市計画マスタープラン

将来像

人・水・緑を活かし、安全・安心で快適に暮らせる街

基本理念

人・水・緑を活かしたまちづくり

安全・安心なまちづくり

人々が元気で快適に暮らせるまちづくり

将来都市構造図



3-2. 公共交通に求められる役割

第1次みやま市総合計画やみやま市都市計画マスタープラン、各種関連計画では、交通が関係するまちづくり計画が示されており、それらを受けて公共交通に求められる役割は以下のように整理できます。

表 上位計画において公共交通に求められる役割

計 画	交通が関係するまちづくり計画	公共交通に期待される役割	各計画の 掲載頁
第1次みやま市総合計画	○便利で快適なまちづくり -公共交通機関の利便性確保	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駅周辺の整備による鉄道利用の増加促進と賑わいの創出 ➤ 在来線の利便性の確保 	<u>P31, 41~43</u>
	○笑顔があふれるまちづくり -生きがいをもって生活できる環境づくりの推進 -バリアフリー社会の促進	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 高齢者の移動手段の確保 ➤ 公共施設のバリアフリー化の推進 	<u>P32, 69~74</u>
みやま市都市計画マスタープラン	○鉄道の整備方針 -時間に正確で環境に優しい公共交通機関として市民に利用を促す	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 施設等のバリアフリー化の推進 ➤ 駐車場・駐輪場の整備 ➤ 鉄道利用の増加促進と駅周辺の賑わいの創出 	<u>P37~38</u>
みやま市人口ビジョン及びみやま市まち・ひと・しごと創生総合戦略	○安全・安心で、持続可能な活力ある地域をつくる -交通の利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 鉄道駅の周辺整備 ➤ 市内を移動できる交通体系の整備 	<u>P46, 69</u>
みやま市過疎地域自立促進計画	○交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進 -交通機関の確保 -地域間交流の促進	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 鉄道駅へのアクセスや周辺整備 ➤ 路線バスの確保 	<u>P18~20</u>
第7期みやま市介護保険事業計画及び高齢者保健福祉計画（素案）	○ <u>住み慣れた地域で生活するための環境づくり</u> - <u>高齢者の移動手段の確保</u>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>高齢者の生活移動や活動の場への移動を確保</u> 	<u>P53</u>
第2次みやま市観光振興計画	○観光のまちづくりを推進する基盤整備 -九州オルシみやまコースの推進 -「道の駅みやま」の活用	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 市内周遊の交通手段の確保 	<u>P26~27</u>
第2次有明圏域定住自立圏共生ビジョン	○結びつきやネットワークの強化 -地域公共交通の維持確保及び整備促進	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 将来にわたる生活交通の維持確保 	<u>P30~31, 39, 64~66</u>

4. 公共交通に対する市民の意向

4-1. 公共交通全般に対する意向

(1) 現在の公共交通サービスについての評価

市民アンケートにおいて現在の公共交通サービスに対する評価を尋ねたところ、各項目ともに4～5割の市民が低評価を示しています。また、3割程度が「よくわからない」と回答しています。公共交通を利用しないために判断がつかない、あるいはあまり関心がないといった状況がうかがえます。また、本市の公共交通サービス全般について、約4割が満足していないと回答しています。

地区別に見ると、山川地区で特に不満度が高くなっています。

また、鉄道利用者は約1割が高評価で、バス利用者は約3割が高評価を示しています。

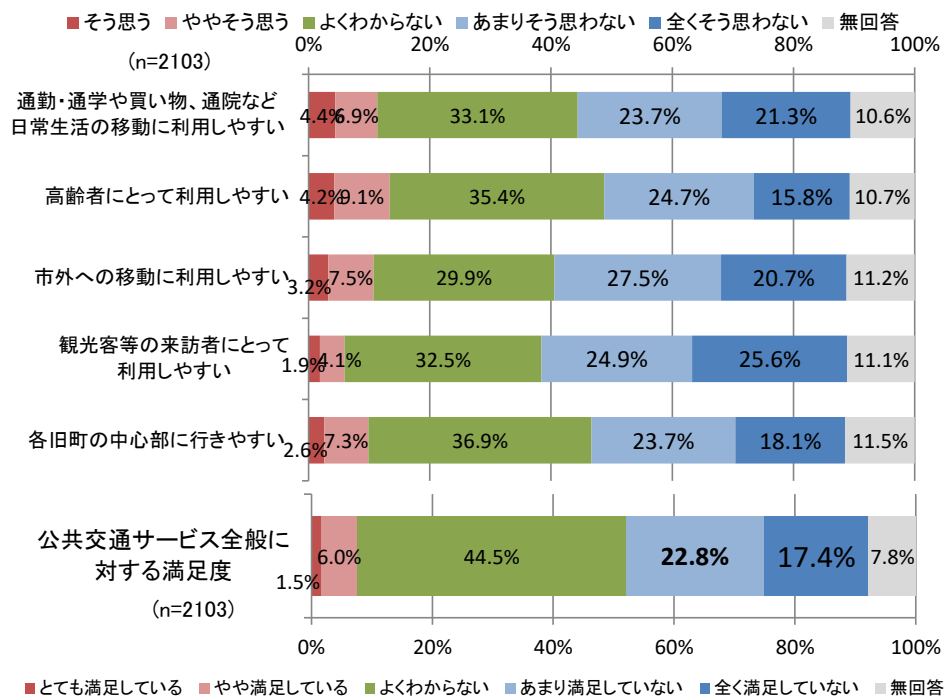


図 公共交通サービスに対する評価と満足度

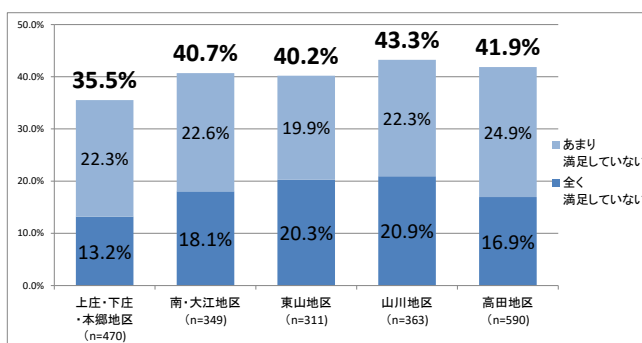


図 公地区別の公共交通に対する満足度

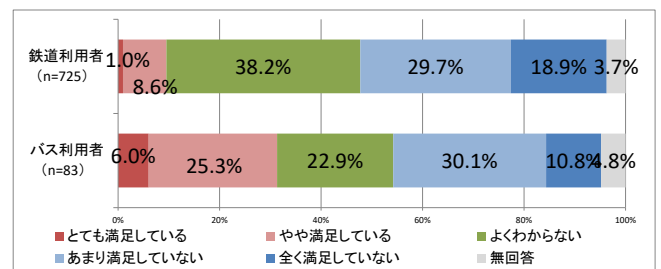


図 公共交通（鉄道、路線バス）利用状況別満足度

資料：市民アンケート

(2) 公共交通の必要性に対する考え

公共交通の必要性について尋ねたところ、市民の9割弱が「将来的に必要」と回答しています。特に、「今も必要」は約5割を占めています。

「今も将来も必要」と回答しているのは、10代や20代などの若年層で割合が高くなっています。

また、運転免許の保有状況別にみても、「運転免許を持っていない」あるいは「免許は持っているが、自分が使える自家用車はない」と回答した人ほど、公共交通が必要だと感じています。

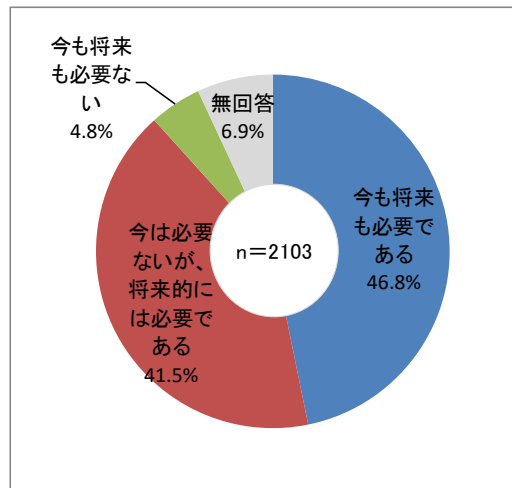


図 公共交通の必要性

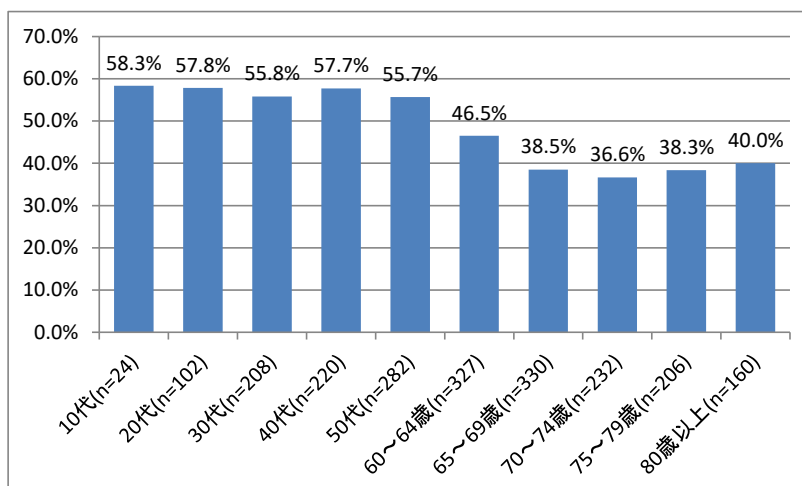


図 年代別の「今も将来も必要である」の回答状況

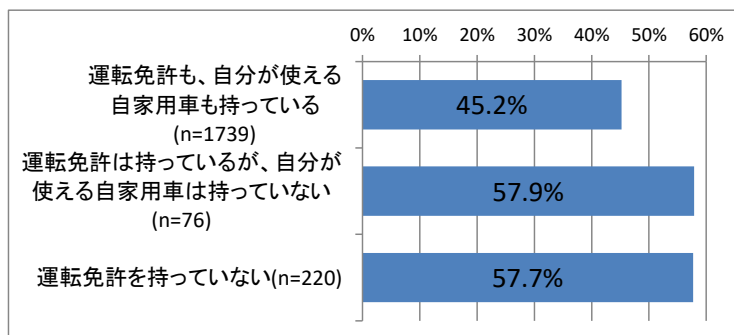


図 自家用車での移動環境別の「今も将来も必要である」の回答状況

資料：市民アンケート

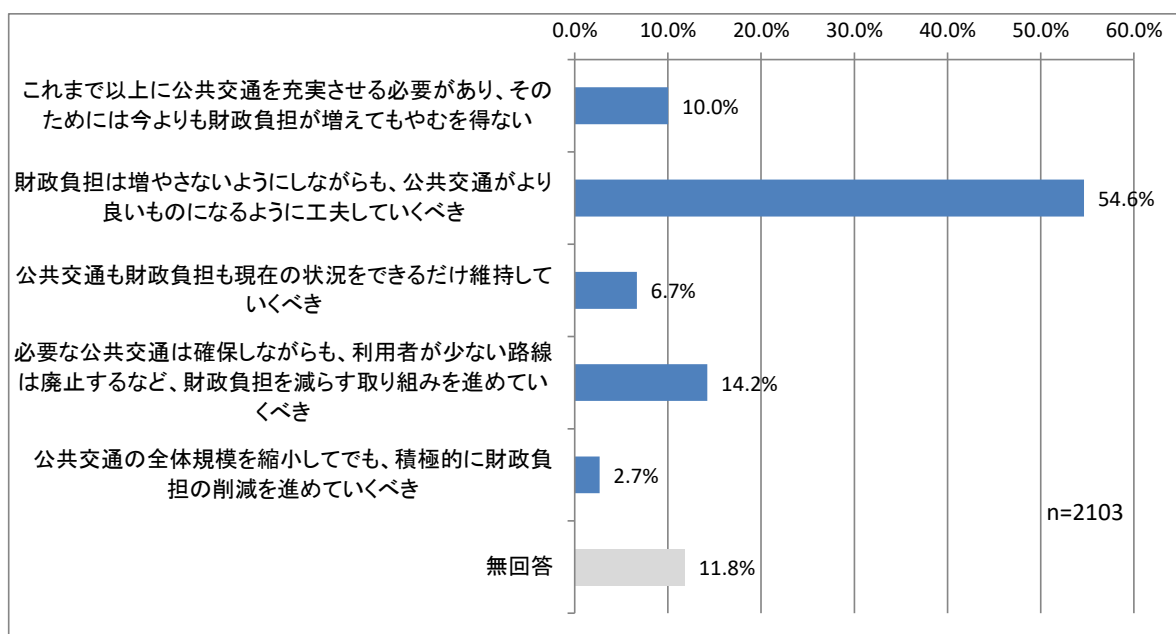
(3) 市民の公共交通に対する財政負担についての考え

公共交通に対する市の財政負担について尋ねたところ、市民の大半は「公共交通の規模を縮小してでも、積極的に財政負担を削減すべき」とは考えていません。

一方で、「財政負担を増やしてまでも公共交通を充実させるべき」といった意見も多くはありません。

ただ、「公共交通サービスも財政負担も現状のままでよい」とは考えておらず、改善を望んでいます。

最も多い回答は、「財政負担は増やさないようにしながらも、公共交通がより良いものになるように工夫していくべき」となっており、財政負担を念頭に公共交通の改善策を検討していくことに留意する必要があります。



資料：市民アンケート

図 財政負担についての考え

4-2. 各交通機関に対する意向

(1) 路線バスに対する意向

路線バス利用者アンケート調査によると、路線バスを利用する市民からは「便数の見直し」「JRの乗り継ぎしやすいダイヤ」「バス待ち環境」などについて改善が望まれています。

また、主に山門高校の通学に路線バスを利用している市外からの来訪者からは、「バス待ち環境」「便数の見直し」「情報の充実」などについて改善が望まれています。

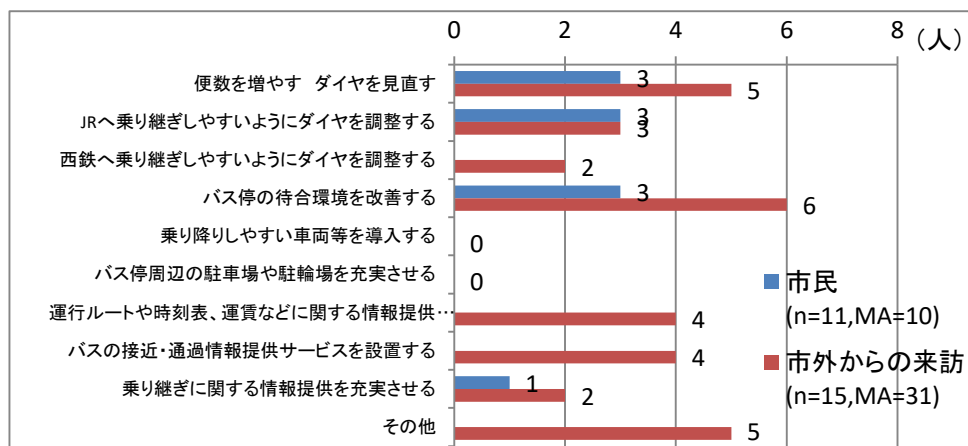


図 みやま市区間利用者の改善要望

資料：路線バス利用者アンケート調査

(2) 福祉バスに対する意向

福祉バス利用者は、約3割は「現状のままでも問題ない」との回答を挙げていますが、約25%は「増便やダイヤの見直し等」に対する改善要望を挙げています。また、「運行ルートの見直し」も挙げられています。

現在運行しているコミュニティバスは、福祉バスの路線やダイヤを基本としていますので、福祉バスに対する改善要望はコミュニティバスへの改善要望として捉える必要があります。

表 有料化した場合の福祉バスに対する改善要望 【複数回答】

	n=240	
	人	%
現状のままでもよい(有料になっても現在のサービスで問題ない)	82	34.2
便数を増やす ダイヤを見直す 朝・夕の時間帯を見直す	60	25.0
鉄道と乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整する	3	1.3
運行ルートを見直す	21	8.8
運行ルートをわかりやすくする	1	0.4
乗り降りしやすい車両を導入する	3	1.3
運行ルートや時刻表などに関する情報提供を充実させる	2	0.8
鉄道やバスへの乗り継ぎに関する情報提供を充実させる	4	1.7
その他	10	4.2
無回答	75	31.3

資料：福祉バス利用者聞き取り調査

(3) 鉄道に対する意向

鉄道を利用する市民からは、駅周辺の駐車場・駐輪場の整備が多く求められています。特に、買物での外出者や通勤者からの要望が多くなっています。また、駅までの公共交通の運行も求められています。

表 外出目的別の駅へのアクセスに対する改善要望

	駅までのルートを行ってほしい	鉄道に乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整してほしい	時刻表などの乗り継ぎに関する情報を充実させてほしい	駅やその周辺にベンチや待合所を整備してほしい	駅周辺の駐車場や駐輪場を充実させてほしい	バスやタクシーと鉄道との乗り継ぎについて、運賃を割引してほしい	その他
通勤	17	22	6	15	28	21	8
通学	3	4	3	7	8	1	2
買物	12	9	10	5	14	11	4
通院	9	5	5	1	6	6	2
その他	2	6	9	2	9	4	3
回答者数	43	46	33	30	65	43	19

資料：市民アンケート

(4) タクシーに対する意向

市民の中には、身体上の理由や今後車が運転できなくなることに對する不安などから、“今後タクシーをもっと利用する機会が増えると思う”といったタクシーの必要性に関する意見と合わせて、運賃面での支援等を求める意見が多くみられます。

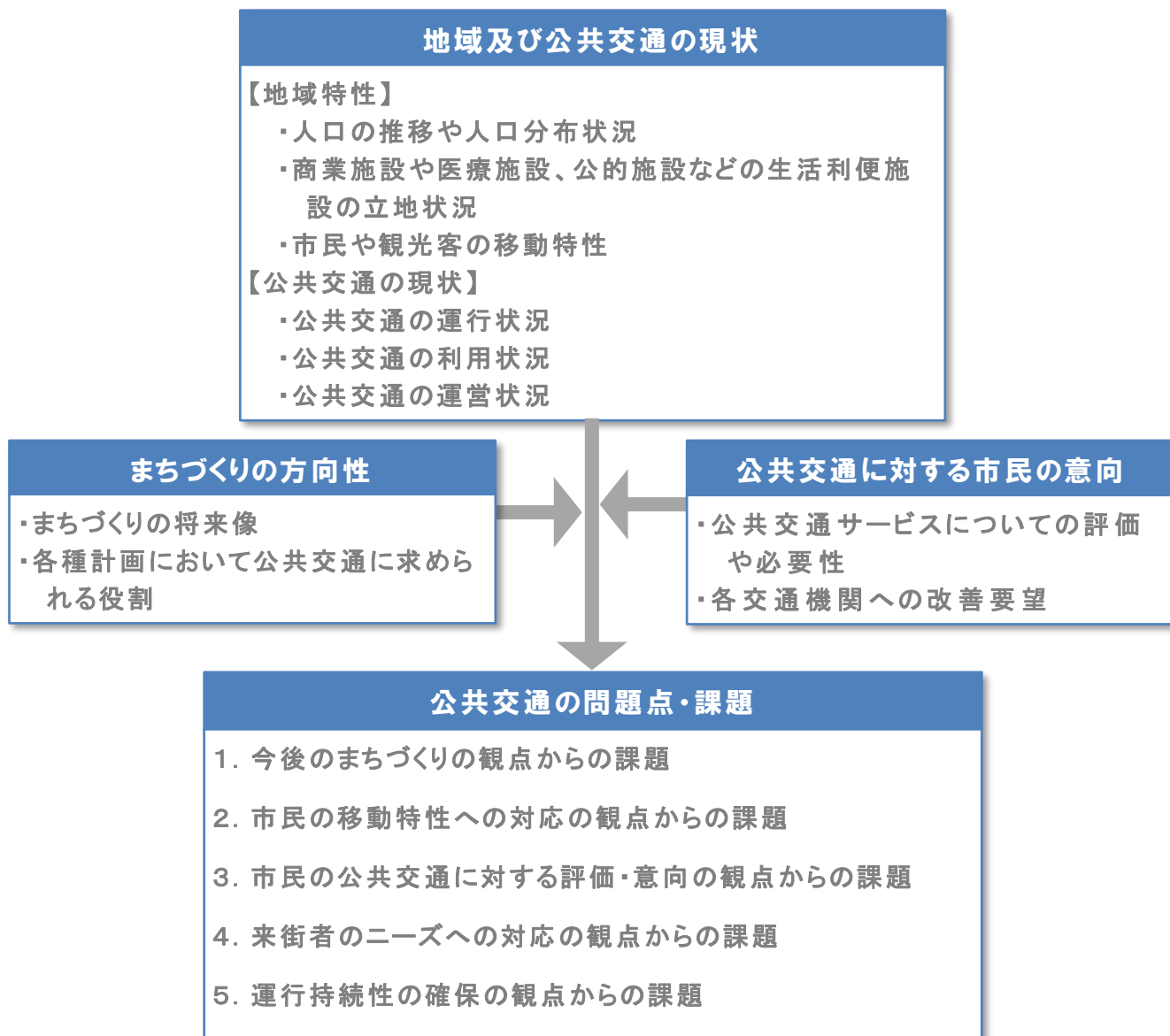
タクシーに関する意見等

- ・タクシー利用の補助を考えるべき。
- ・タクシーの回数券の発行や割引制度を充実させてほしい。
- ・気軽に安く乗れるタクシーがほしい。
- ・市内の移動はタクシーなどの方が効率がいいと思う。
- ・タクシーの利活用の検討。

資料：市民アンケート

5. 公共交通の課題

本市の地域特性や公共交通の現状、今後のまちづくり、市民の公共交通に対する評価・意向等を基に、みやま市における地域公共交通の課題を「今後のまちづくりの観点」「市民の移動特性への対応の観点」「市民の公共交通に対する評価・考えの観点」「来街者のニーズへの対応の観点」「公共交通利用者のニーズへの対応の観点」「運行持続性の確保の観点」の6つの視点から整理します。

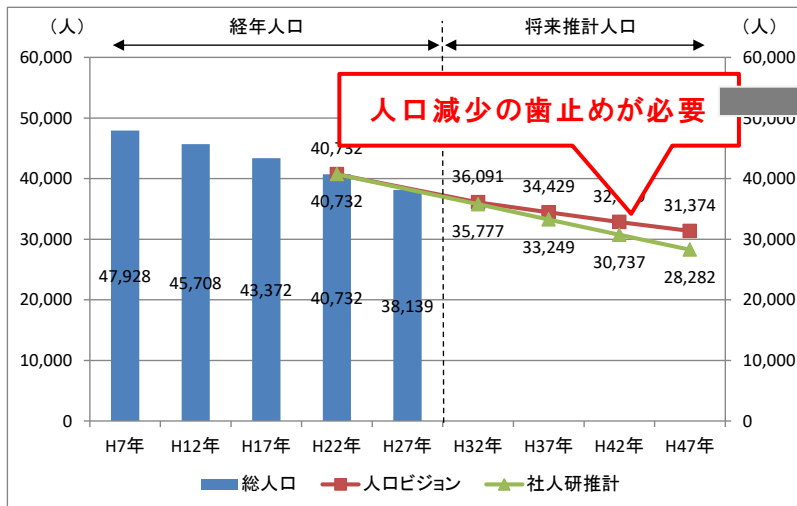


チャート図に変更

5-1. 今後のまちづくりの観点からの課題

(1) 定住促進に向けた鉄道駅へのアクセスの充実

- ◆ 今後も人口減少が見込まれる本市にとって、定住促進を図っていくことは喫緊の課題であり、暮らしやすい環境の構築に向け、鉄道駅へのアクセスの充実を図ることが求められます。



資料：各年国勢調査、みやま市人口ビジョン

図 経年人口と将来推計人口

みやま市 まち・ひと・しごと創生総合戦略

基本目標（4）
安全安心で持続可能な活力ある地域をつくる

- ⑤ 交通の利便性の向上
- ・ JR・西鉄駅周辺整備事業
 - ・ コミュニティバス等交通体系の整備

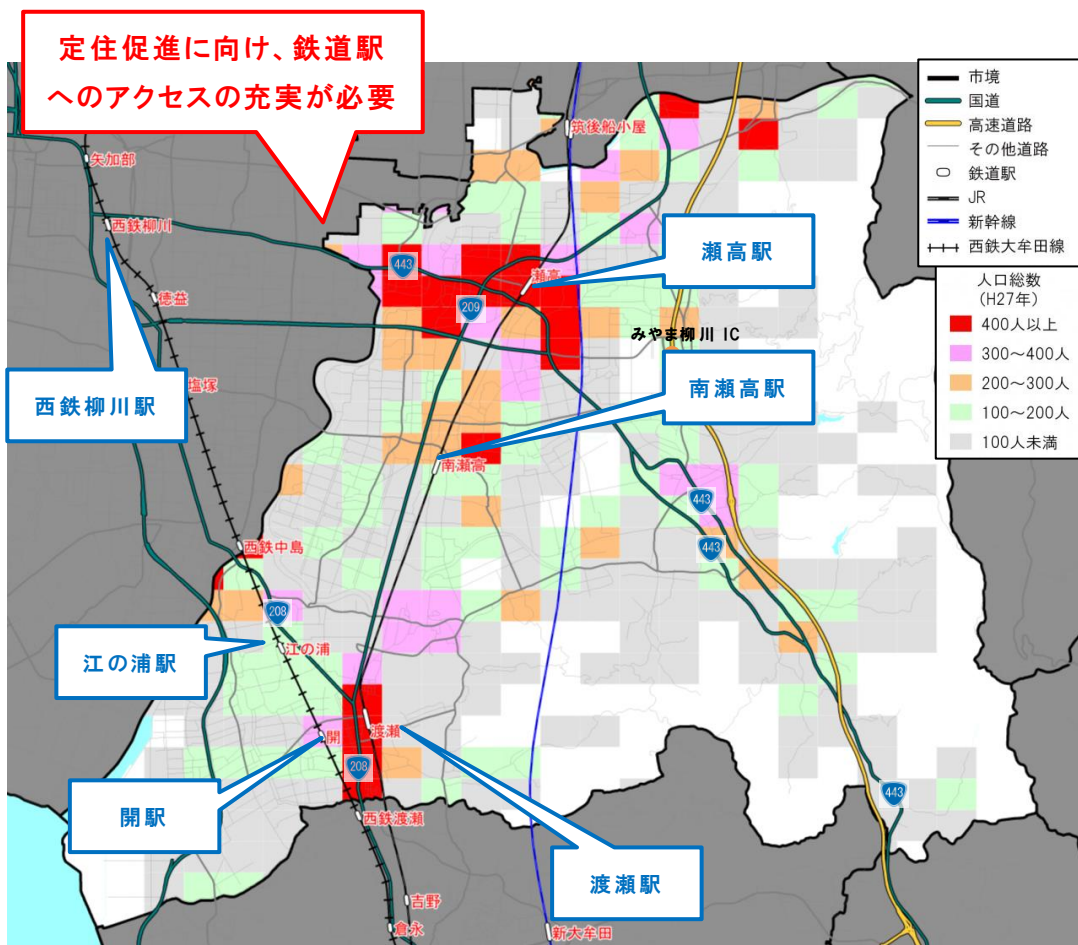
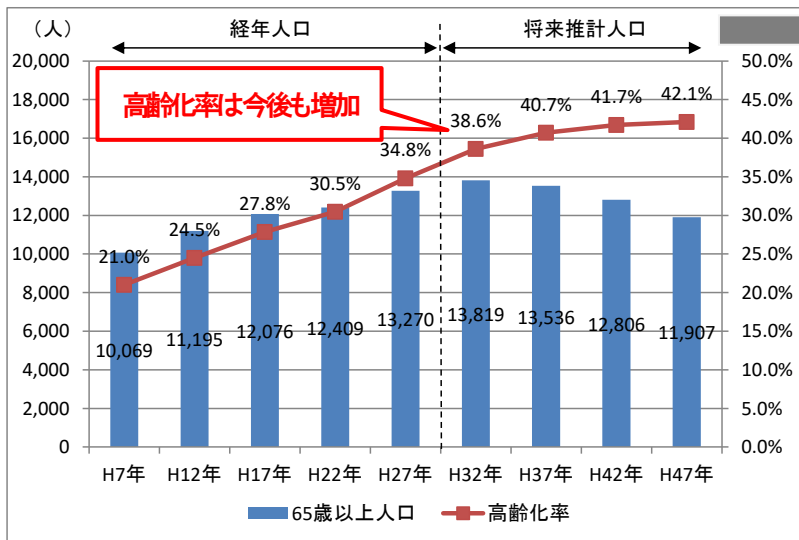


図 人口分布図（500mメッシュ）

資料：H27 国勢調査

(2) 福祉施設等へのアクセスの維持

- ◆ 本市では高齢者が今後も増加していくことが見込まれています。また、少子高齢化が進展する中では高齢者の活動がまちの活力に寄与することが期待されます。また、高齢者が元気に暮らしていくために、福祉施設等へのアクセスの維持・確保が求められます。



資料：各年国勢調査、みやま市人口ビジョン

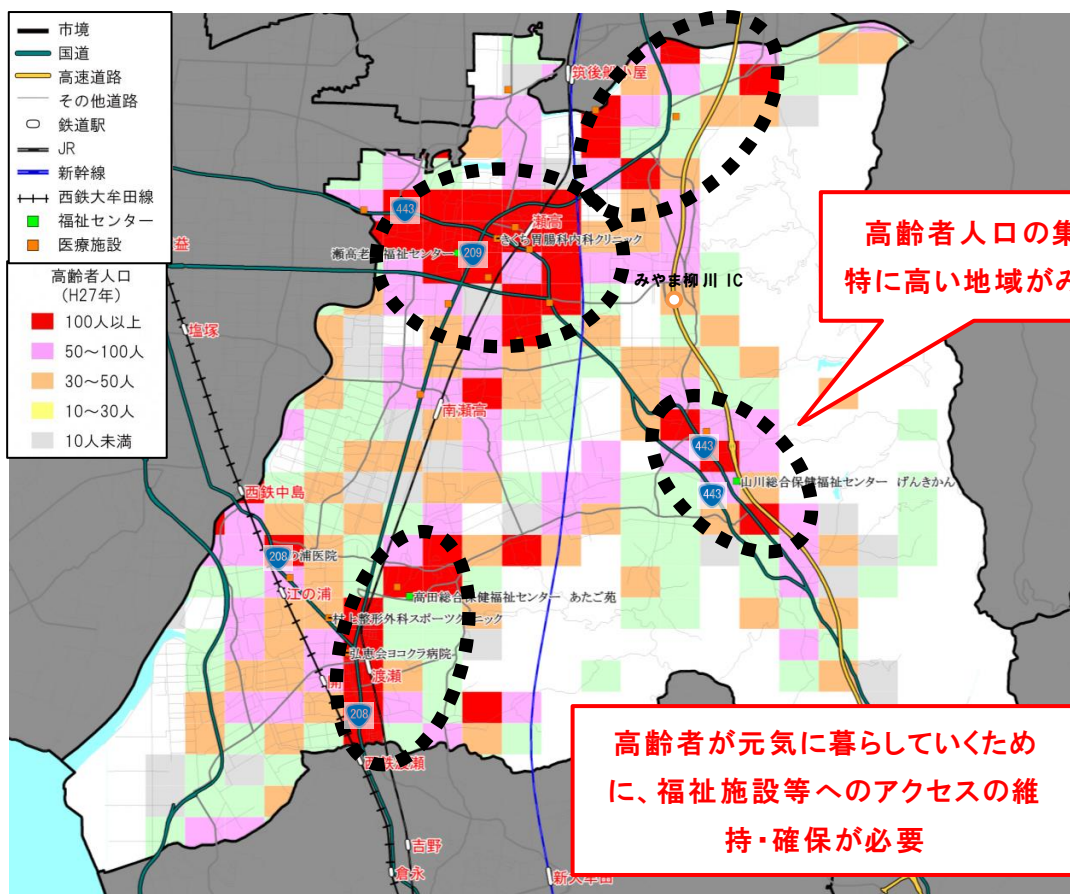
図 高齢者人口と高齢化率の推移

第7期みやま市介護保険事業計画及び高齢者保健福祉計画 (素案)

基本理念
笑顔あふれるまちづくり～生涯現役のまちづくりの推進～

基本目標 5
住み慣れた地域で生活するための環境づくり

1) 高齢者の移動手段の確保



※ 医院名については、市民アンケートで回答が多いものを表記

資料：H27 国勢調査

図 高齢者人口分布図 (500m メッシュ)

(3) 観光施設や交流施設へのアクセスの充実

◆ 本市の豊かな資源を活かした観光振興や地場産業の振興に向け、観光施設や交流施設へのアクセスの充実が求められます。

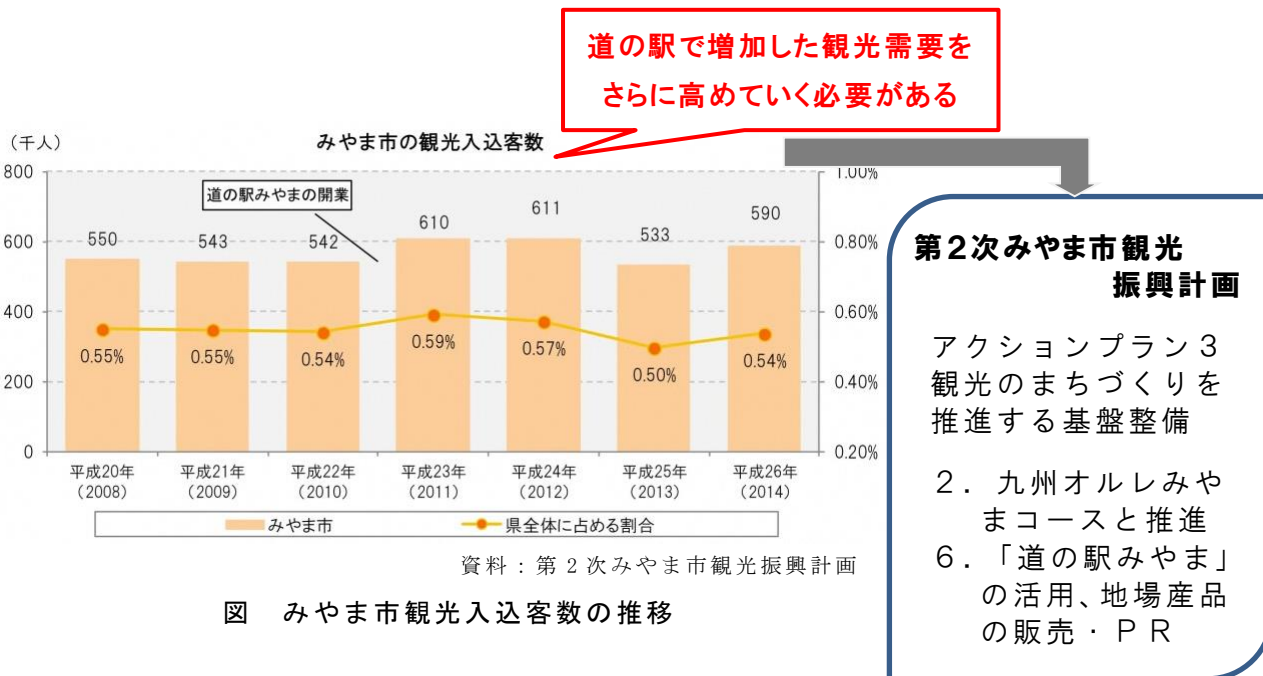


図 みやま市観光入込客数の推移

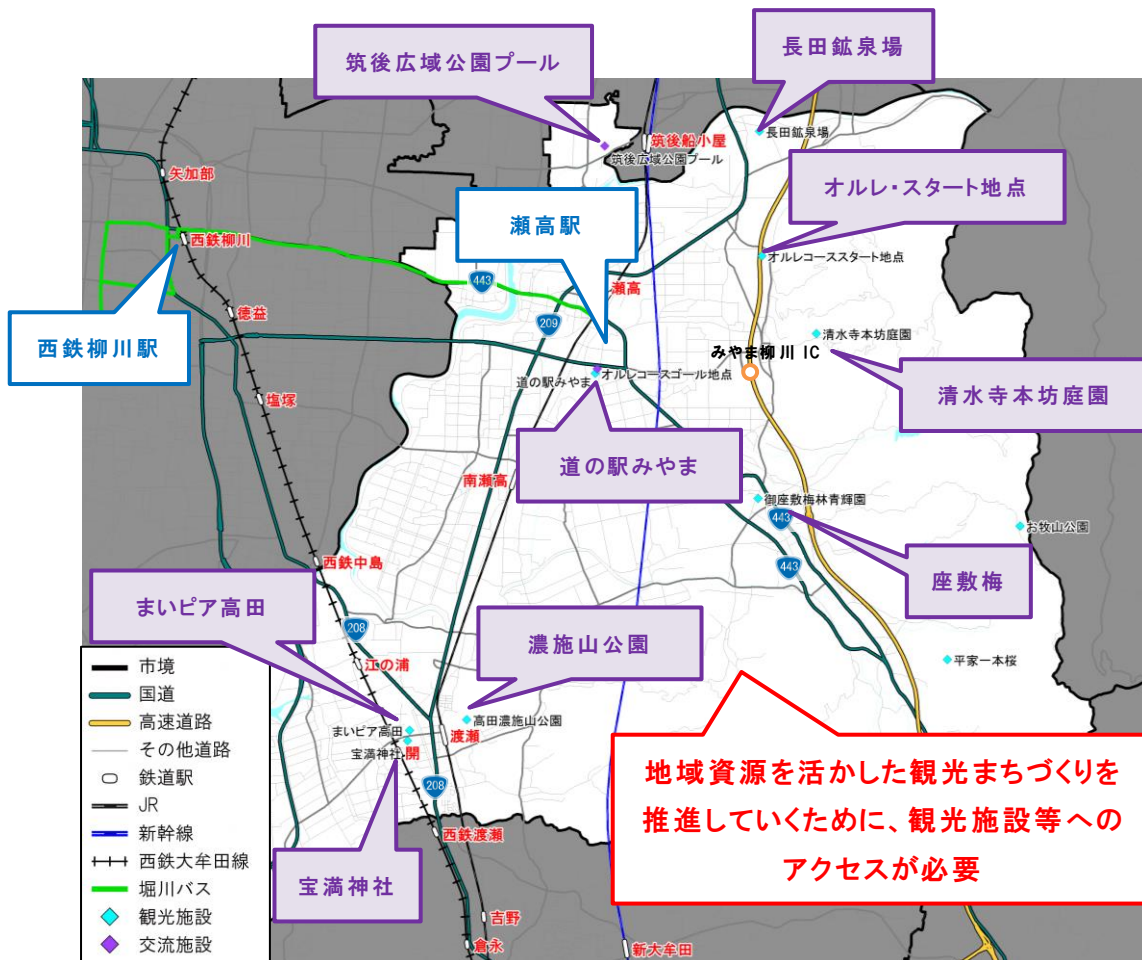


図 観光施設・交流施設分布図

5-2. 市民の移動特性への対応の観点からの課題

(1) 市外に亘る通勤・通学を支える鉄道駅へのアクセス手段の充実

- ◆ 市外に通勤している市民の約13%は鉄道を利用しています。鉄道駅へのアクセスについては「駅周辺の駐車場や駐輪場の充実」や「駅までの公共交通の運行」といった改善要望もあり、鉄道駅へのアクセス環境の充実が求められています。
- ◆ また、市外に通学している高校生の約62%が鉄道を利用しています。鉄道へのアクセスについてはもっぱら自転車が利用されていますが、「最寄り駅までの公共交通の運行」に対する要望が挙げられており、公共交通での鉄道駅へのアクセス確保が求められています。

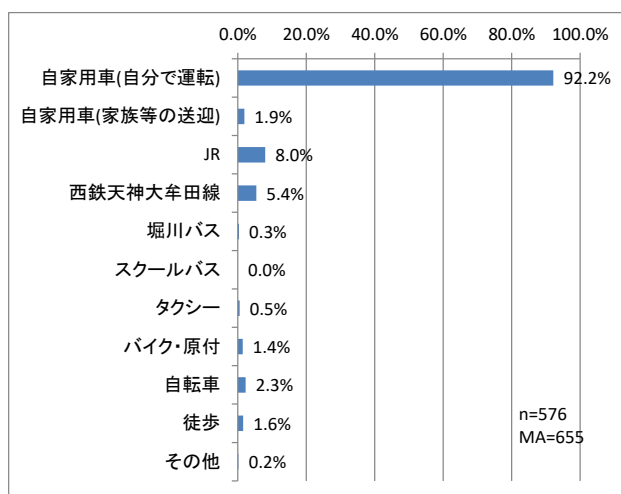


図 市外通勤者の通勤手段

資料：市民アンケート

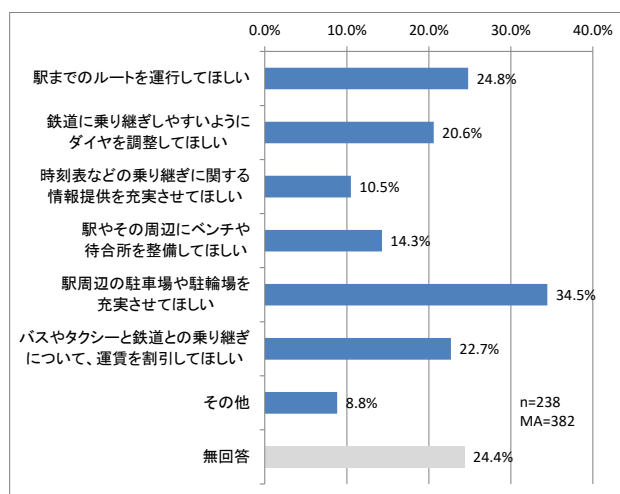


図 市外通勤者の鉄道駅へのアクセスに対する改善要望

資料：市民アンケート

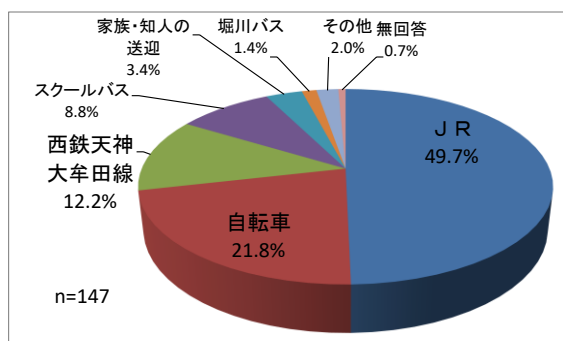


図 市外通学者の主な通勤手段

表 市外通学者の駅までの移動手段

	自転車	家族・知人の送迎	徒歩
JR (n=18)	50.0%	38.9%	11.1%
西鉄天神大牟田線 (n=12)	50.0%	16.7%	33.3%

資料：高校1年生アンケート

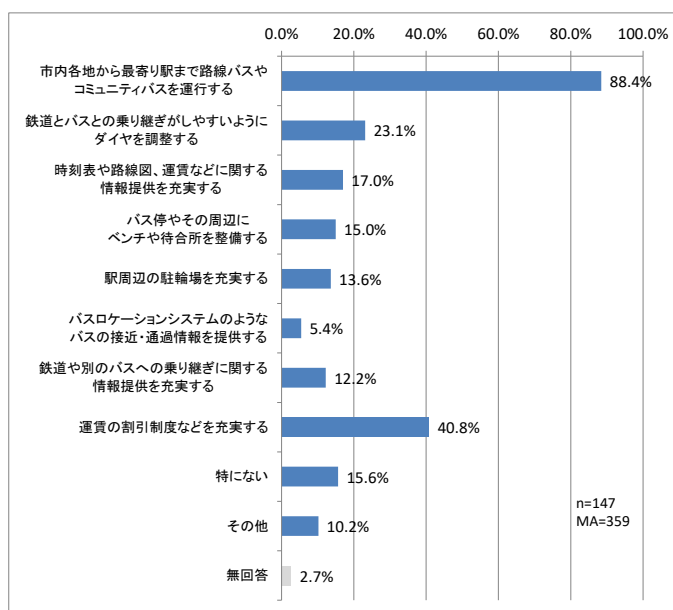


図 市外通学者の鉄道、バスに対する改善の要望

資料：高校1年生アンケート

(2) 各地域の買い物・通院実態に見合った移動手段の確保

- ◆ 地区別に買い物先をみると、瀬高地区や高田地区は自区内の商業施設を利用しており、地区内の中心部への移動手段の確保が必要です。山川地区は主に瀬高地区の商業施設を利用しており、地区間を跨ぐ移動手段の確保が必要です。
- ◆ 通院においても、瀬高地区や高田地区では自治区内の医療施設を主に利用しており、山川地区では瀬高地区や高田地区の施設を利用しているなど日常生活における移動実態に見合った移動手段の確保が必要です。
- ◆ また、市内移動の円滑性が向上することで地域活性化につながることも期待されるところといった点からも地域内の交通サービスの充実が必要です。

表 地区別の市内買い物先

		買い物外出先						計
		上庄・下庄・本郷地区	南・大江地区	東山地区	山川地区	高田地区	無回答	
居住地	上庄・下庄・本郷地区 (n=207,MA=246)	72.4%	12.2%	0.4%	0.0%	0.8%	14.2%	100.0%
	南・大江地区 (n=173,MA=230)	63.0%	15.2%	0.0%	0.0%	11.3%	10.4%	100.0%
	東山地区 (n=130,MA=134)	67.2%	14.9%	1.5%	1.5%	0.7%	14.2%	100.0%
	山川地区 (n=165,MA=213)	48.8%	9.9%	0.0%	9.4%	19.2%	12.7%	100.0%
	高田地区 (n=296,MA=358)	4.7%	3.1%	0.0%	0.0%	83.2%	8.9%	100.0%
	計 (n=971,MA=1181)	45.2%	9.9%	0.3%	1.9%	31.2%	11.6%	100.0%

※居住地の無回答、市外への外出は除く。

資料：市民アンケート

表 地区別の市内通院先

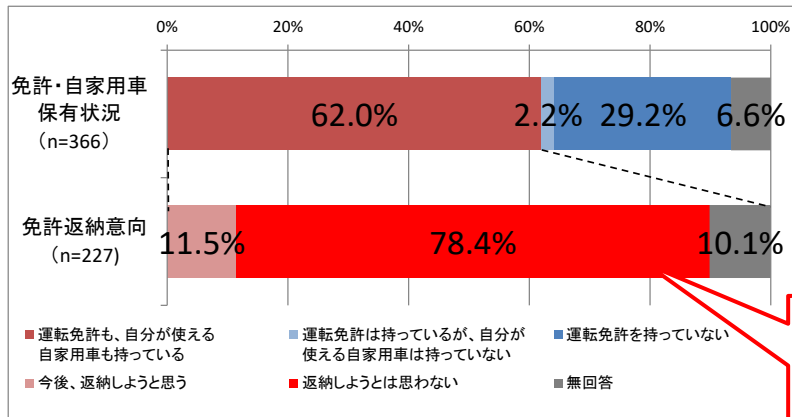
		通院外出先						計
		上庄・下庄・本郷地区	南・大江地区	東山地区	山川地区	高田地区	無回答	
居住地	上庄・下庄・本郷地区 (n=115,MA=78)	53.8%	7.7%	1.3%	1.3%	10.3%	25.6%	100.0%
	南・大江地区 (n=90,MA=72)	40.3%	16.7%	1.4%	0.0%	23.6%	18.1%	100.0%
	東山地区 (n=65,MA=47)	42.6%	14.9%	4.3%	0.0%	6.4%	31.9%	100.0%
	山川地区 (n=88,MA=71)	31.0%	16.9%	2.8%	8.5%	25.4%	15.5%	100.0%
	高田地区 (n=150,MA=92)	7.6%	3.3%	2.2%	0.0%	64.1%	22.8%	100.0%
	計 (n=508,MA=360)	33.3%	11.1%	2.2%	1.9%	29.2%	22.2%	100.0%

※居住地の無回答、市外への外出は除く。

資料：市民アンケート

(3) 運転免許を返納しても安心して移動できる環境の構築

- ◆ 75 歳以上の高齢者で自家用車で移動できる環境にいる人は 6 割であり、そのうちの 8 割は免許を返納しようとは考えていません。
- ◆ その主な理由は「現在の鉄道や路線バス等では行きたいところに行けない」としています。
- ◆ 安心して高齢者が運転免許を返納できるように、円滑に移動ができる公共交通ネットワークの構築が求められています。



75 歳以上でも
運転し続ける
可能性が高い

図 75 歳以上の免許保有状況と免許返納意志

表 高齢者の返納しようとは思わない理由

理由	回答数
現在の鉄道や路線バス等では行きたいところに行けない	126票
仕事で必要	12票
身体上の理由から、鉄道や路線バス等が使えない	8票
まだ自分で運転が出来る	6票
その他	15票
無回答	16票

資料：市民アンケート

(4) 市域を越える日常的な外出への対応

- ◆ 買い物では約4割、通院では約5割の市民が市外に外出しています。
- ◆ 特に、買物の場合では南・大江地区（約11%）や山川地区（約15%）、高田地区（約21%）では大牟田市への外出が多く、東山地区では筑後市への外出が多いなど市外の買い物先は居住地ごとに傾向が異なっています。
- ◆ また、通院の場合でも、山川地区（約16%）や高田地区（約28%）では大牟田市、東山地区（約19%）では久留米市への通院が多いなど、買い物と同様に居住地ごとに市外の通院先の傾向が異なっており、地域ごとの移動特性に応じた交通サービスが求められます。

表 地区別の市外買い物先

		居住地					
		上庄・下庄・本郷地区	南・大江地区	東山地区	山川地区	高田地区	全体
		n=318 MA=404	n=238 MA=346	n=200 MA=253	n=230 MA=313	n=400 MA=553	n=1386 MA=1,869
買物 外出先	市外	39.1%	33.5%	47.0%	31.9%	35.3%	36.8%
	大牟田市	7.4%	11.0%	4.3%	14.7%	20.6%	12.8%
	柳川市	7.9%	8.4%	2.8%	5.1%	3.3%	5.5%
	筑後市	6.2%	1.7%	17.8%	1.9%	0.0%	4.4%
	八女市	1.7%	1.7%	9.1%	1.6%	0.4%	2.3%
	南関町	0.2%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	0.6%
	その他	15.6%	10.7%	13.0%	5.4%	11.0%	11.3%
市内	60.9%	66.5%	53.0%	68.1%	64.7%	63.2%	
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

※外出先の無回答は除く。また、居住地の無回答は除く。

資料：市民アンケート

表 地区別の市外通院先

		居住地					
		上庄・下庄・本郷地区	南・大江地区	東山地区	山川地区	高田地区	全体
		n=141 MA=155	n=98 MA=120	n=91 MA=102	n=110 MA=123	n=182 MA=193	n=622 MA=693
通院 外出先	市外	49.7%	40.0%	53.9%	42.3%	52.3%	48.1%
	大牟田市	3.9%	9.2%	2.9%	16.3%	27.5%	13.4%
	久留米市	8.4%	0.8%	18.6%	2.4%	1.0%	5.5%
	筑後市	5.2%	5.8%	5.9%	5.7%	4.7%	5.3%
	柳川市	9.0%	8.3%	1.0%	2.4%	3.6%	5.1%
	その他	23.2%	15.8%	25.5%	15.4%	15.5%	18.8%
市内	50.3%	60.0%	46.1%	57.7%	47.7%	51.9%	
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

※外出先の無回答は除く。また、居住地の無回答は除く。

資料：市民アンケート

(5) 誰もが利用可能な駅への公共交通の確保

- ◆ 約3割の市民が最近1か月間でJRまたは西鉄天神大牟田線を利用しています。
- ◆ その鉄道駅までのアクセスは、6割弱が自家用車(送迎含む)を利用しています。一方、堀川バス等は数%と僅かとなっています。
- ◆ そうした中、約25%が「駅までのルートを実行してほしい」との改善要望を挙げており、駅への公共交通の確保が必要です。

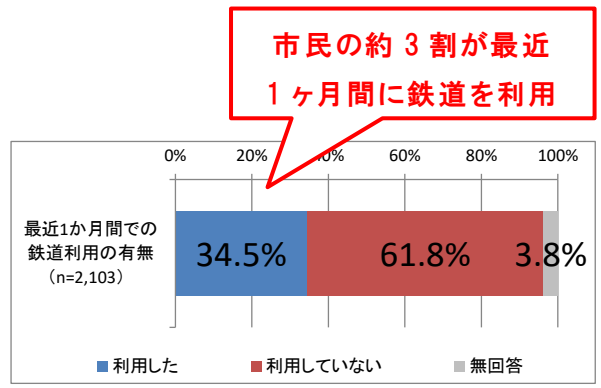
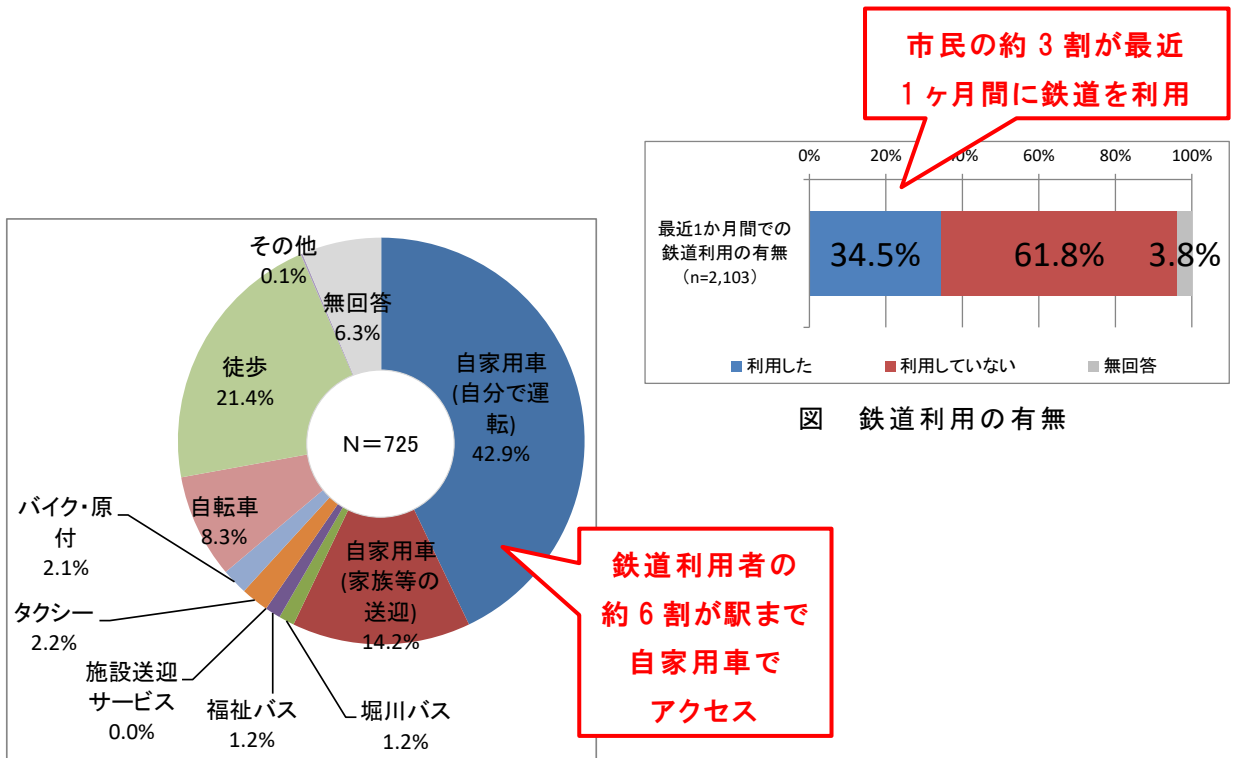


図 鉄道駅までのアクセス手段

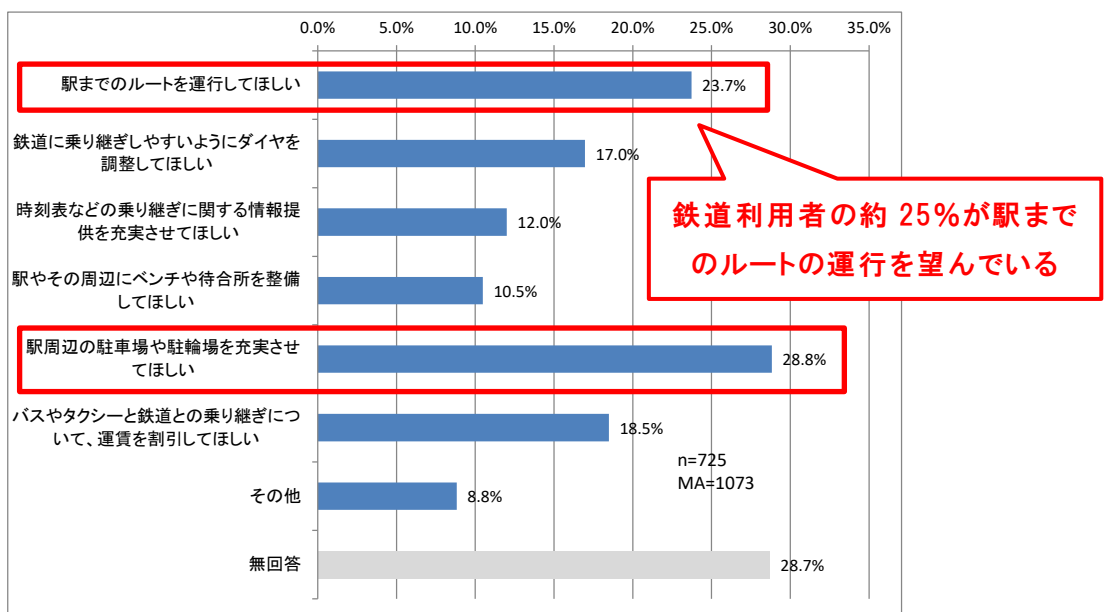


図 駅までのアクセスについての改善要望

資料：市民アンケート

5-3. 市民の公共交通に対する評価・意向の観点からの課題

(1) 市民の公共交通に対する関心の向上

- ◆ 市民の9割弱が将来的な公共交通の必要性を感じています。
- ◆ その一方で、現在の公共交通サービスに対する評価において、市民の4割強が「よくわからない」と回答しており、公共交通を利用していないために判断がつかない、あるいはあまり関心がないといった状況がうかがえます。
- ◆ 市民のニーズに合った、使いやすい公共交通を構築していくためには、市民の公共交通に対する関心を高めていく必要があります。

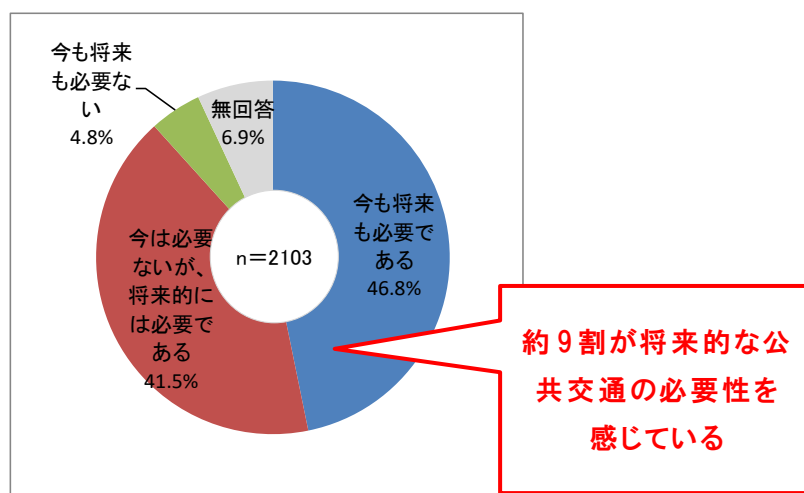


図 公共交通の必要性

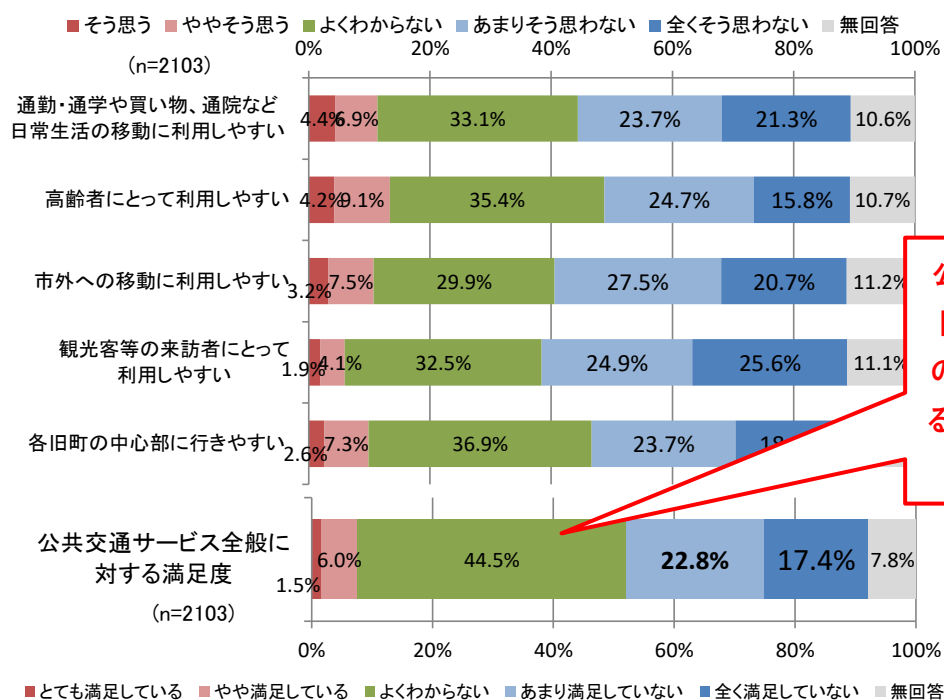


図 公共交通サービスに対する評価と満足度

資料：市民アンケート

(2) 鉄道、路線バス、タクシーに対する市民意向等への対応

- ◆ 路線バスの市内区間利用者からは、バス停の待合環境の改善が望まれています。
- ◆ 鉄道利用者は、駅周辺の駐車場・駐輪場の充実や駅までの公共交通でのアクセスの確保を求めています。
- ◆ タクシー利用者は、市が行っている運転免許証返納者や障がい者に対するタクシー料金の利用助成の継続・拡充を求めています。
- ◆ 各交通機関利用者のニーズの検討を進め、サービスを向上し利便性を高め利用促進を図っていく必要があります。

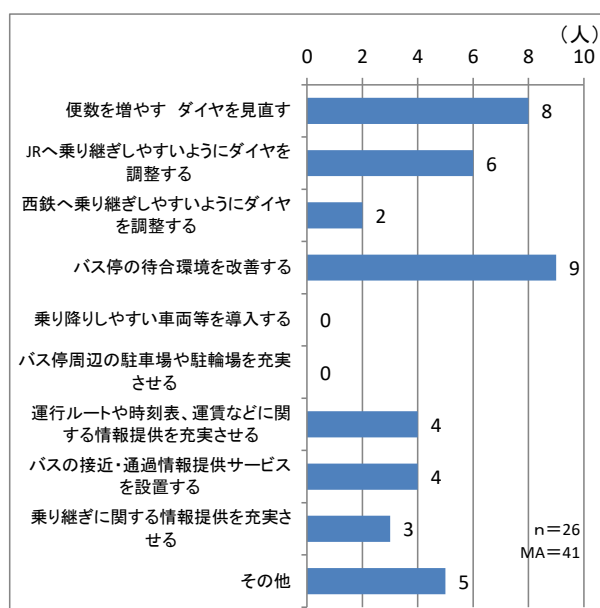


図 みやま市区間利用者の改善要望

資料：路線バス利用者アンケート調査

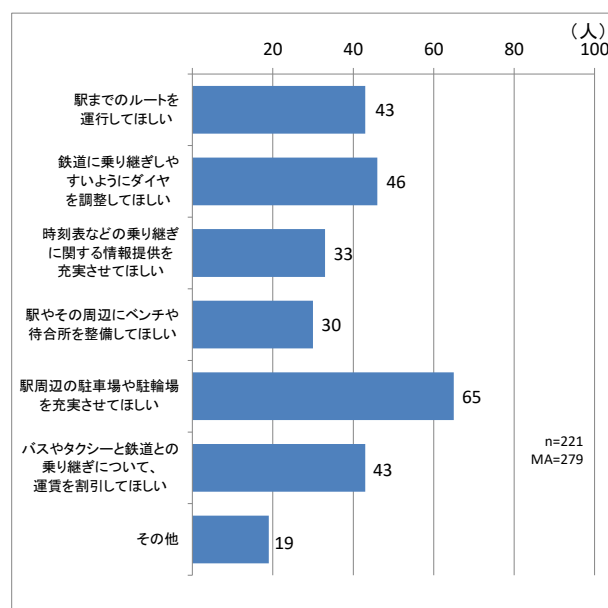


図 駅へのアクセスに対する改善要望

資料：市民アンケート

タクシーに対する市民意向等

- ・回数券の販売、割引制度の充実
- ・気軽に安く乗れるための利用補助の導入
- ・タクシーの利用増に向けての利活用の検討

資料：市民アンケート

(3) コミュニティバスに対する市民意向等への対応

- ◆ コミュニティバスの前身である旧福祉バスに対して、増便やルートの見直しが求められていました。
- ◆ コミュニティバスでは、旧福祉バスよりも運行日数が増えていますが、財政面や車両の確保の面もあり、1日あたりの便数は旧福祉バスとほぼ同等です。また、ルートについても旧福祉バスのルートを基本的に踏襲しています。
- ◆ 一方で、コミュニティバスは誰でも利用可能となりましたが、運行間もないために福祉バスの利用対象者以外の利用者のニーズが顕在化してきていません。
- ◆ 今後は、利用者ニーズを細めに把握しながら、市民等に利用しやすい公共交通に磨き上げていく必要があります。

表 有料化した場合の福祉バスに対する改善要望

目的地	n=240	
	人	%
現状のままでよい(有料になっても現在のサービスで問題ない)	82	34.2
便数を増やす ダイヤを見直す 朝・夕の時間帯を見直す	60	25.0
鉄道と乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整する	3	1.3
運行ルートを見直す	21	8.8
運行ルートをわかりやすくする	1	0.4
乗り降りしやすい車両を導入する	3	1.3
運行ルートや時刻表などに関する情報提供を充実させる	2	0.8
鉄道やバスへの乗り継ぎに関する情報提供を充実させる	4	1.7
その他	10	4.2
無回答	75	31.3

資料：福祉バス利用者聞き取り調査

コミュニティバスに移行したことによる懸念事項

- ・利用対象者の拡大による積み残し
- ・有料化による利用の敬遠
- ・旧福祉バス利用対象者以外のニーズと運行サービスの不一致

5-4. 来街者のニーズへの対応の観点からの課題

(1) 来訪者への公共交通の利用促進

- ◆ 本市には年間 59 万人の観光客が来街しています。JR ウォークや清水山ぼたん園など、開催時期が限られるイベントによっては、鉄道を利用しての来訪も見受けられますが、本市の観光客の多くを占める道の駅みやまでの利用者ヒアリングの結果では回答者の全員が自家用車で来ていると回答しているなど、本市へのアクセス及び市内の周遊に公共交通はほとんど利用されていません。
- ◆ 本市を訪れる観光客の主な目的地となっている「道の駅みやま」の来訪者の居住地をみると、柳川市や久留米市、筑後市など鉄道や路線バスを利用してアクセス可能な沿線自治体が多い状況もあることから、現在の公共交通サービスを周知するなど来訪者への公共交通の利用促進を図っていくことも必要です。
- ◆ 本市の新たな観光ルートである九州オルレミアマ・清水山コースの参加者に対しては、スタート地点にコミュニティバスの停留所を新たに設置することで、公共交通の確保を行っています。しかし、鉄道駅から利用できる幹線や便数が少ないなどの課題がありますので、今後、路線や便数を充実させることによる公共交通の利用促進が必要です。

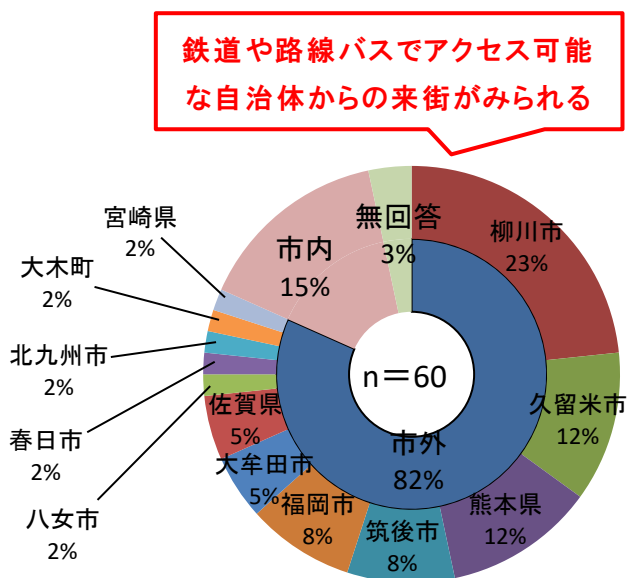


図 道の駅みやま利用者の居住地

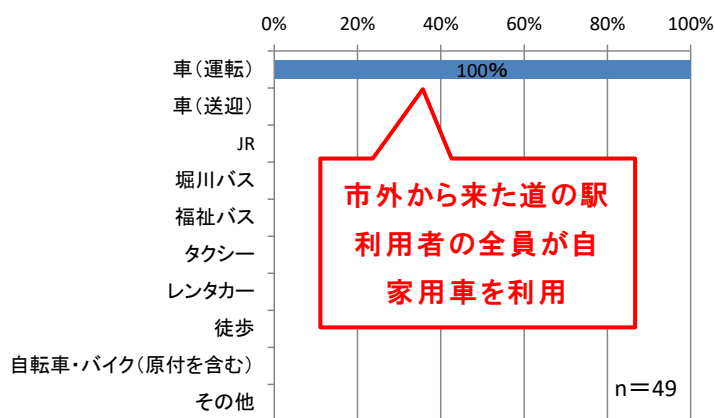


図 道の駅みやまの市外来訪者の移動手段

資料：H29 主要施設利用者ヒアリング調査

5-5. 運行持続性の確保の観点からの課題

(1) 路線バスの利用状況や財政面の改善

- ◆ 瀬高柳川線の利用者数は減少しており、財政負担は年々増加しています。
- ◆ 利用状況を見ると日中の利用が少なかったり、バス停近辺に商業施設や医療施設が立地しているバス停でも利用が少ないといった状況がみられます。
- ◆ 今後も瀬高柳川線を維持していくためには、効率化に向けた検討を進めるとともに、利用促進を図っていく必要があります。

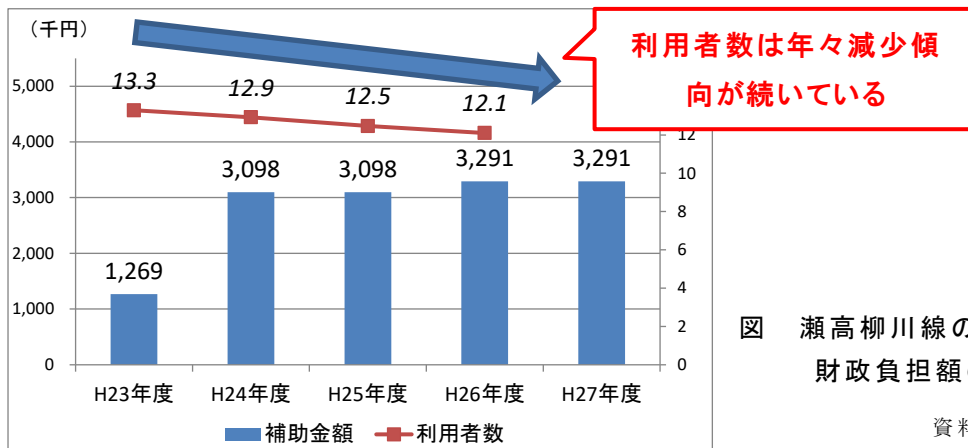


図 瀬高柳川線の利用者数と財政負担額の推移

資料：みやま市資料

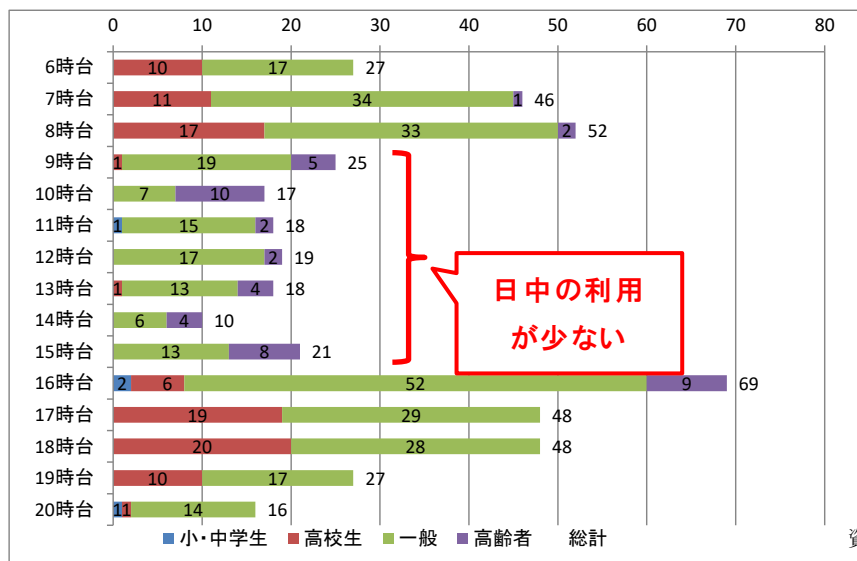


図 瀬高柳川線の時間帯別属性別乗降者数

資料：H29 路線バス乗り込み調査

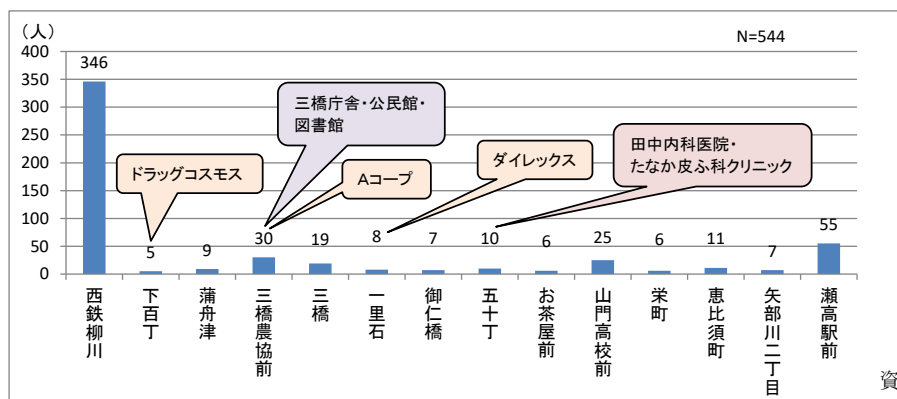


図 瀬高柳川線のバス停別乗降者数

資料：H29 路線バス乗り込み調査

(2) コミュニティバス（旧福祉バス）のニーズに応じたサービス水準への見直し

- ◆ コミュニティバスの前身である旧福祉バスの利用者数は増加していましたが、運行経費（委託料）も年々増加していました。コミュニティバスは有料となりましたが旧福祉バスよりも運行サービスを拡充しているため、財政負担額は旧福祉バスよりも増加する見込みです。
- ◆ そうした状況の中、旧福祉バスの上庄-本郷路線や水上-清水路線の利用状況をみると他路線に比べて沿線人口が多いにも関わらず利用が低くなっています。
- ◆ 持続可能なコミュニティバスの運行に向けては、利用促進を図っていくとともに、沿線のニーズを踏まえながらサービス水準を検討していく必要があります。

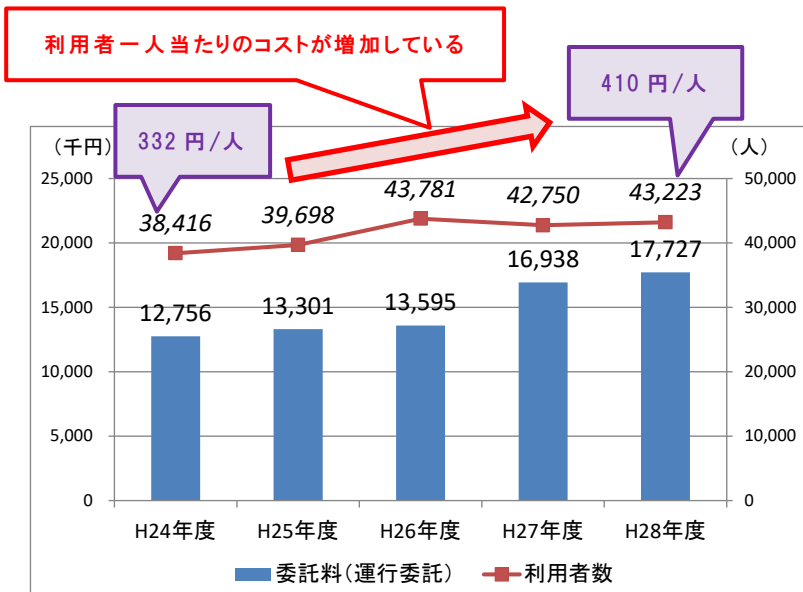


図 福祉バスの年間利用者数と財政負担額の推移

資料：みやま市資料

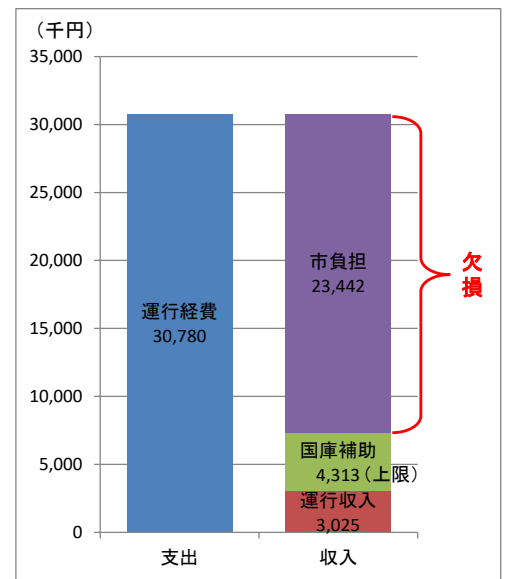
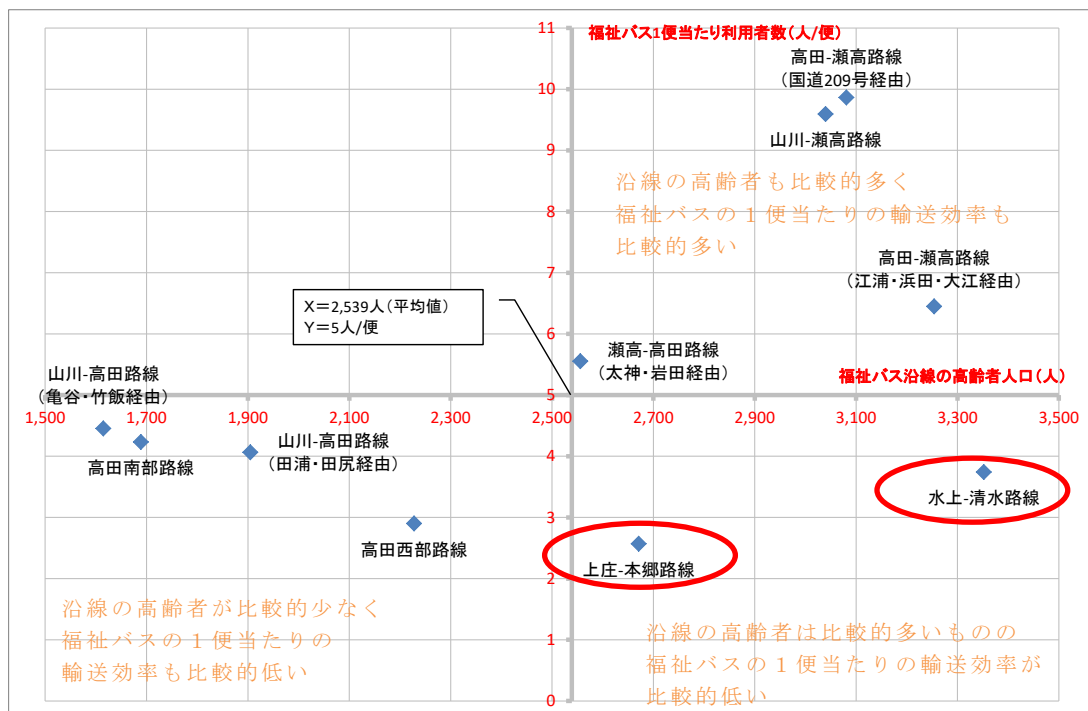


図 コミュニティバスの運行収支（予測）

資料：みやま市資料



※九州管内のコミュニティ交通の平均値：5人/便

図 福祉バス一便当たり利用者数と沿線高齢者人口

資料：みやま市（平成28年度実績データ）、H27国勢調査

(3) 運転手の確保

- ◆ 路線バス事業者及びタクシー事業者は、運転手の高齢化や新たな担い手不足、特に若い世代のドライバー不足に悩んでおり、安定した公共交通サービスの提供には運転手の確保に向けた対策を講じていく必要があります。

表 交通事業者が運行面で抱える課題

	内容
路線バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全体的な運転士の確保が必要。運転士が高齢者化し、50代の人が多い。今は募集をしても応募してくる人がいない。<u>二種免許を取得しようとする若者が減っているのではないかと思う。</u>
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手が高齢化しており、50代は2割、後は60歳以上で、平均年齢が60歳を超えている。運転手の数が減っており、車があっても動かさない状況にある。 ・ 運転手の高齢化。若い人が二種免許を取りたがらない。

資料：H29 交通事業者ヒアリング

(4) 関係者間の協働体制の構築

- ◆ 路線バス事業者から行政への要望として、学校への呼びかけや広報誌への掲載等での利用促進が挙げられています。
- ◆ タクシー事業者からも地域を巻き込んだ利用促進が挙げられています。
- ◆ 全体的な利用が減少傾向にあるなかで、今後も公共交通サービスを提供し続けていくためには行政と交通事業者、地域が一丸となって利用促進に取り組んでいく必要があります。

表 交通事業者が運行面で抱える課題

	内容
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線の地域や学校への各種運賃サービスの周知不足。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の必要性や利用促進を啓蒙するための行政・地域・事業者との連携した取り組み。

表の変更

資料：H29 交通事業者ヒアリング

5-6. みやま市における公共交通の課題（まとめ）

全部追加

「みやま市の地域や公共交通の現状」や「まちづくりの方向性」、「公共交通に対する市民の意向」等を基に整理してきた各種課題を、以下のように整理しました。なお、コミュニティバスの現状や市民意向は、コミュニティバスが前身の旧福祉バスのルートやダイヤをベースに運行しているため旧福祉バスの状況を記載します。

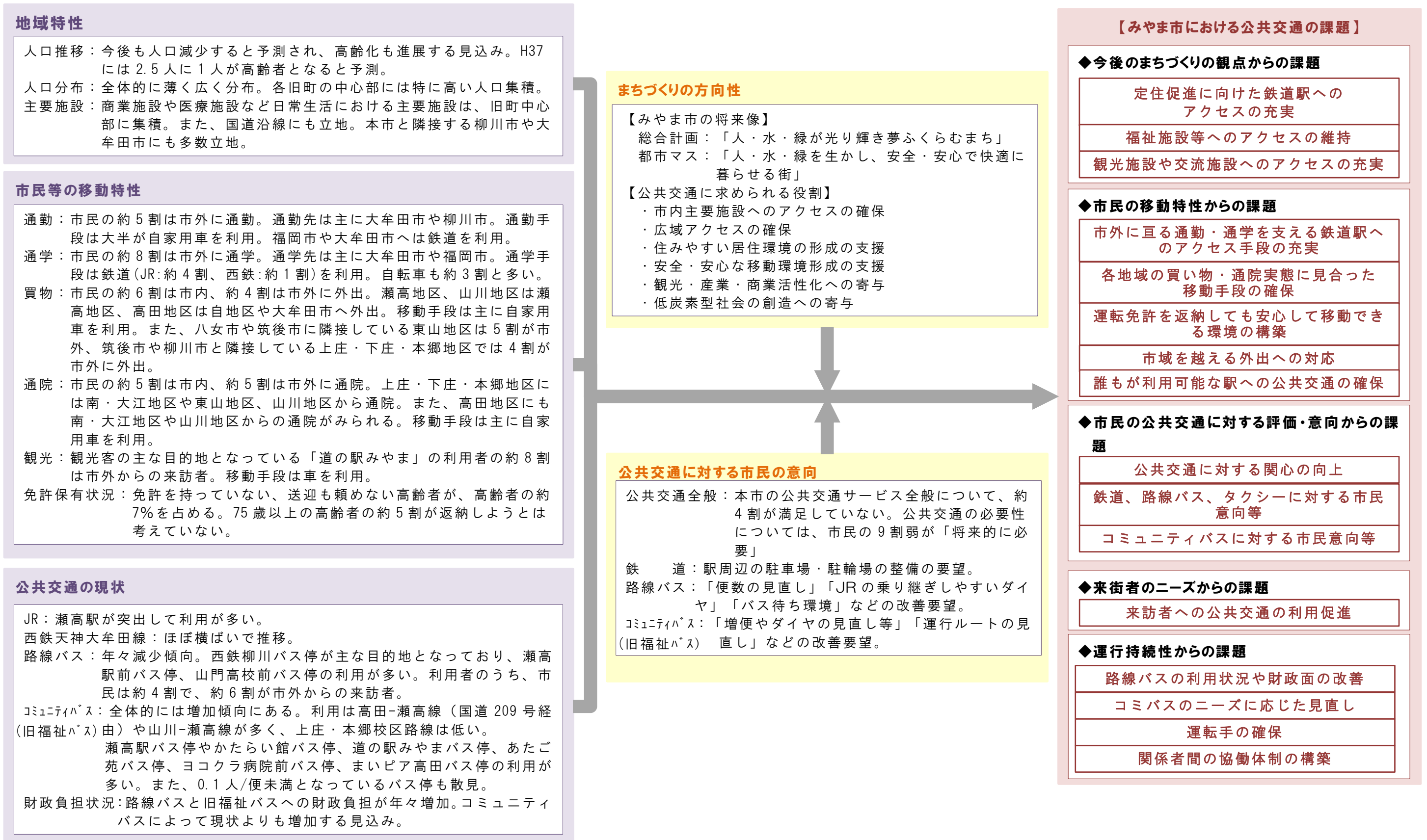


図 みやま市における公共交通の課題

6. 地域公共交通の基本的な方針

6-1. 公共交通のあり方（目指す将来像）

本市における公共交通のあり方（目指す将来像）は、第1次みやま市総合計画やみやま市都市計画マスタープランで掲げている将来都市像の実現に向けて、関連する各種計画の公共交通に求められる役割を踏まえ、以下の通り定めます。

みやま市の将来都市像

◎第1次みやま市総合計画

人・水・緑が光り輝き夢ふくらむまち

◎みやま市都市計画マスタープラン

人・水・緑を活かし、安全・安心で快適に暮らせる街

みやま市各種関連計画からみる公共交通に求められる役割

市内主要施設へのアクセスの確保

広域アクセスの確保

住みやすい居住環境の形成の支援

公共交通に求められる役割

安全・安心な移動環境形成の支援

観光・産業・商業活性化への寄与

低炭素型社会の創造への寄与

本市における地域公共交通のあり方（目指す将来像）

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

日常の生活移動圏が市外にも広がる市民の移動に対応した公共交通ネットワークを構築することで市内・市外への円滑な移動が可能となり、今後も安全・安心に暮らし続ける環境や観光・産業・商業の活性化につながる

6-2. 公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) 各公共交通機関の位置づけ

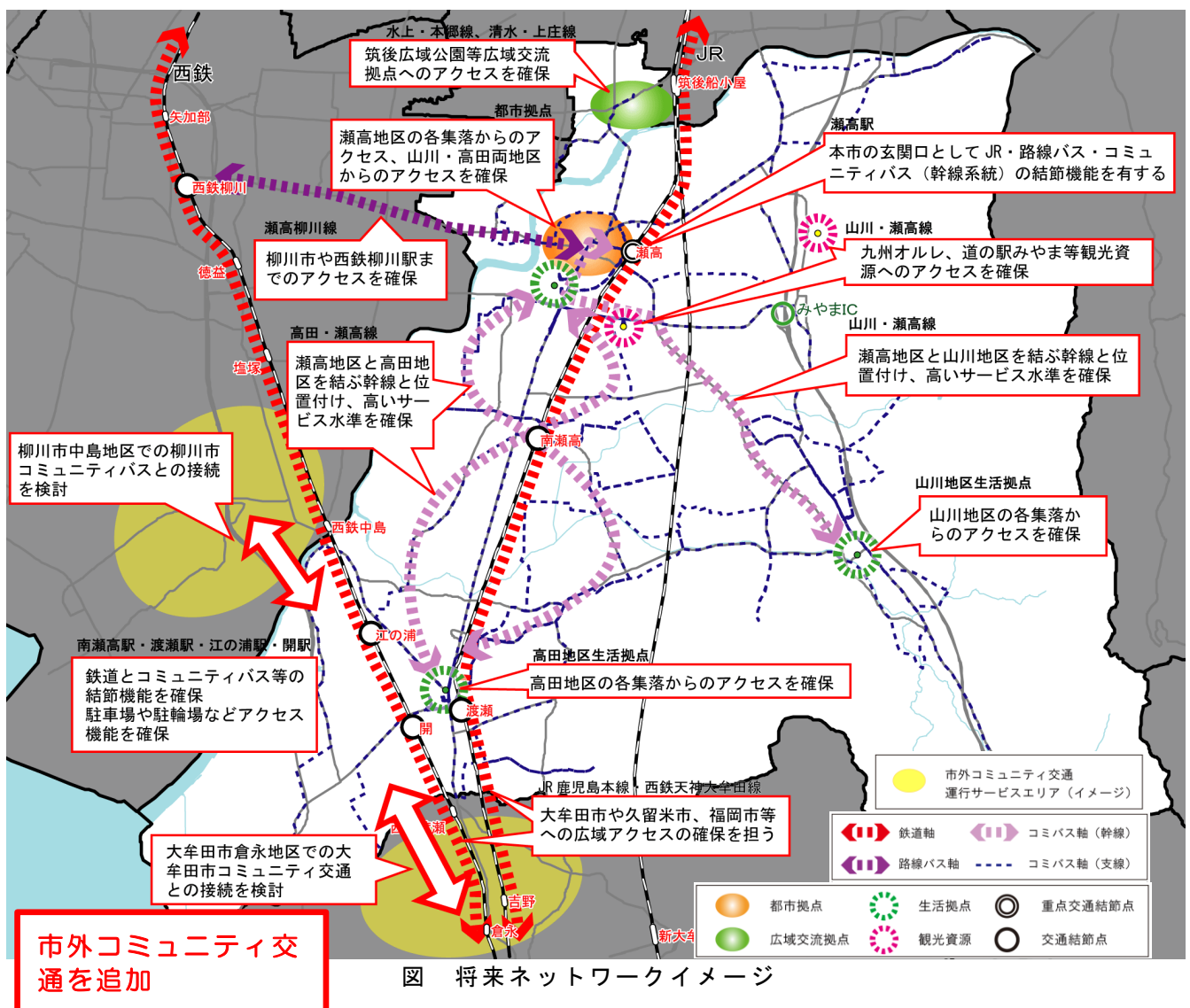
まちの将来像の実現に向けて求められる役割を果たしていくために、各交通機関の位置づけを以下のように設定します。

表 各公共交通機関の位置づけ

交通機関	位置づけ
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・他都市との広域アクセスの確保を担う ・特に、瀬高駅は市の玄関口としての機能を有する
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・柳川市や西鉄柳川駅との連絡を担う
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・市内各地域から拠点までのアクセスを担う ・拠点間の移動を担う ・各駅までのアクセスを担う
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、コミュニティバスではカバーしきれない移動需要を担う

(2) 将来ネットワークイメージ

各交通機関の位置付けをもって、各集落と各拠点を結びネットワークを構築します。



6-3. 地域公共交通の基本方針

本市の公共交通の目指す将来像に向け、公共交通の問題点・課題も踏まえて、本市の地域公共交通の基本方針を以下の通り設定します。

本市における地域公共交通のあり方(目指す将来像)

**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**

公共交通の問題点・課題

今後のまちづくりの観点からの課題

- ・ 定住促進に向けた鉄道駅へのアクセスの充実
- ・ 福祉施設等へのアクセスの維持
- ・ 観光施設や交流施設へのアクセスの充実

市民の移動特性からの課題

- ・ 市外に亘る通勤・通学を支える鉄道駅へのアクセス手段の充実
- ・ 各地域の買い物・通院実態に見合った移動手段の確保
- ・ 運転免許を返納しても安心して移動できる環境の構築
- ・ 市域を越える外出への対応
- ・ 誰もが利用可能な駅への公共交通の確保

市民の公共交通に対する評価・意向からの課題

- ・ 公共交通に対する関心の向上
- ・ 鉄道、路線バス、タクシーに対する市民意向等
- ・ コミュニティバスに対する市民意向等

来街者のニーズからの課題

- ・ 来訪者への公共交通の利用促進

運行持続性からの課題

- ・ 路線バスの利用状況や財政面の改善
- ・ コミバスのニーズに応じた見直し
- ・ 運転手の確保
- ・ 関係者間の協働体制の構築

基本方針Ⅰ：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

- 各地域の移動特性に応じた公共交通サービス(主にコミュニティバス)により、買い物や通院、地域イベントや健康づくりなどにおける市内の移動需要を支える
- 鉄道駅までのアクセス確保や周辺自治体の公共交通との接続による市内外の円滑なネットワーク形成により、通勤・通学をはじめ、買い物等でも生じる市外への移動需要を支える

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

- 情報面や待合環境、運賃面など公共交通を利用するための充実した環境による市民の関心が高い、観光客等来街者にもわかりやすい、高齢者にも利用しやすい公共交通

基本方針Ⅲ：福祉の充実や地域振興、観光振興と連動した公共交通

- 健康づくりなどの福祉の充実や地域イベントによる地域振興、オルレ等の観光振興など各まちづくりを進めるうえで生じる市民等の移動に応じた公共交通サービスにより、まちづくりの推進と公共交通の利用促進の双方にとっての好循環を生む

基本方針Ⅳ：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

- 地域公共交通の主たるマネジメントを担う行政、安全・快適・安定した輸送サービスを提供する交通事業者、取り組みに協力する地域、利用主体である住民の協働により持続可能性が確保された公共交通

6-4. 計画の目標及び計画の達成状況を測る指標

本市における公共交通の基本方針を踏まえ、本計画の目標と計画の達成状況を評価するための数値指標を以下の通り設定します。

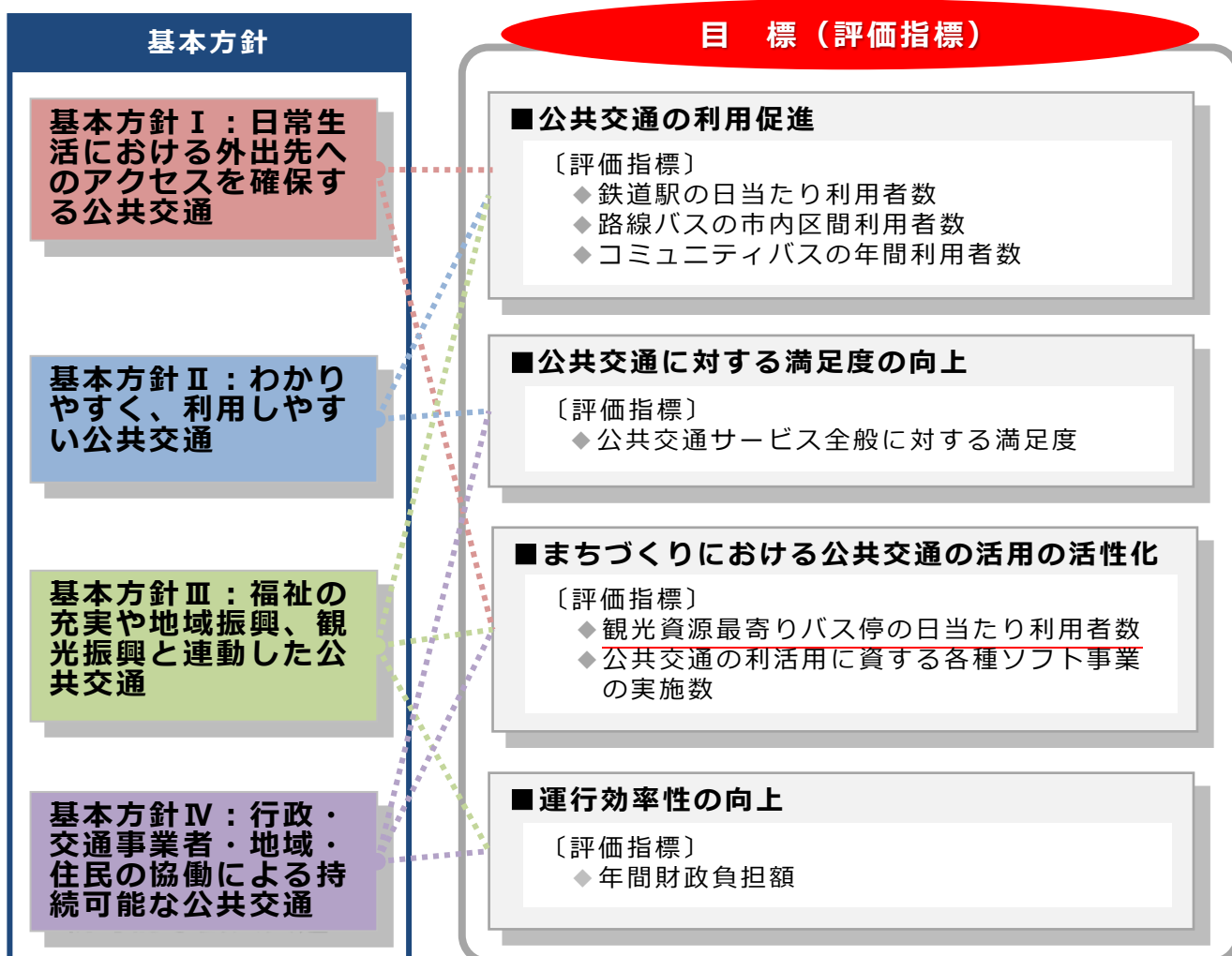


表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標	現況値	目標値
公共交通の利用促進	鉄道駅の日当たり利用者数	約 4,500 人/日 [H27 年度]	約 4,500 人/日 [H34 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]
	コミュニティバスの年間利用者数	46,800 人/年 [H30 年度見込み]	59,700 人以上/年 [H34 年度]
公共交通に対する満足度の向上	公共交通サービス全般に対する満足度	約 7.5% [H29 年度]	15% [H34 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	15 人/日 [H29 年度]	19 人/日 [H34 年度]
	公共交通の利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]
運行効率性の向上	年間財政負担額	約 2,690 万円/年 [H30 年度見込み]	約 2,600 万円/年未満 [H34 年度]

目標 1

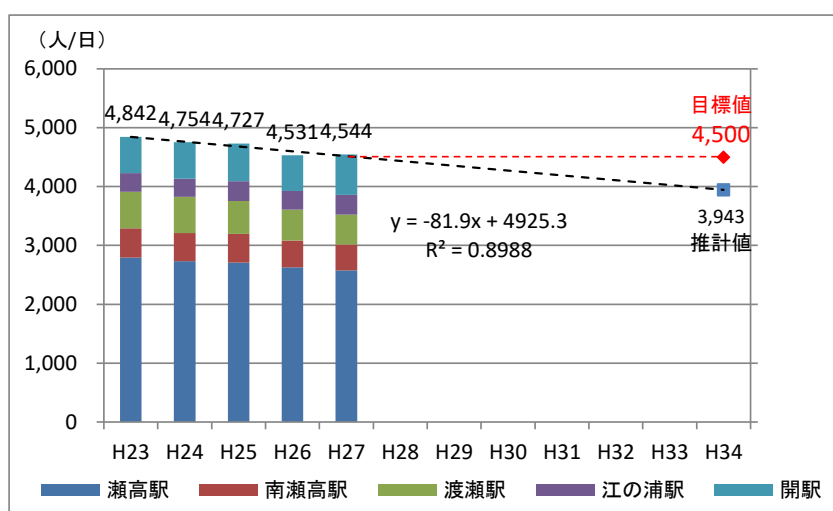
公共交通の利用促進

指標①：鉄道駅の日当たり利用者数

公共交通の利用促進状況を測る指標の一つとして、鉄道駅の日あたり利用者数を設定します。

目標値はコミュニティバスによる鉄道駅へのルート設定や駅周辺におけるパーク＆ライドやサイクル＆ライドの推進等により駅へのアクセス性が向上し、現在の減少傾向に歯止めをかけ現状を維持することを目標に 4,500 人/日とします。

指 標	現況値	目標値
鉄道駅の日当たり利用者数	約 4,500 人/日 (平成 27 年度)	4,500 人/日 (平成 34 年度)



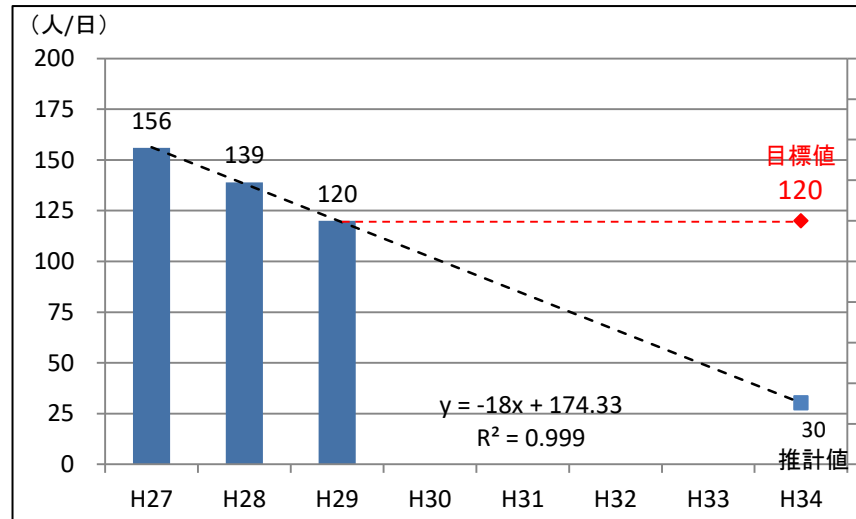
▲ 市内鉄道駅の日当たり利用者数の目標値設定根拠

指標②：路線バスの市内区間利用者数

公共交通の利用促進状況を測る指標の一つとして、路線バスの市内区間利用者数を設定します。

目標値は路線バスを対象とした利用促進策やバス待ち環境の整備、モビリティ・マネジメントの実施等により、路線バスの利用機会の増加や利用環境の改善が図られ現在の減少傾向に歯止めをかけ現状を維持することを目標に 120 人/日とします。

指 標	現況値	目標値
路線バスの市内区間利用者数	約 120 人/日 (平成 29 年度)	120 人/日 (平成 34 年度)



▲ 瀨高柳川線の市内区間の日当たり利用者数の目標値設定根拠

指標③：コミュニティバスの年間利用者数

公共交通の利用促進状況を測る指標の一つとして、コミュニティバスの年間利用者数を設定します。

目標値は市民の移動ニーズに応じた定期的な運行サービスの見直しや情報提供の充実、モビリティ・マネジメントの実施等により、利便性の向上やコミュニティバスの認知度の向上等が図られ、現状以上に利用されることを目標にします。

なお、現況値は旧福祉バスの平成28年度実績値から便当たり利用者数を算出し、コミュニティバスの計画運行回数を乗じて、見込み値として算出しています。

また、目標値は現況値よりも便当たり利用者数が1～2人増加することを目標に、現況値と同様に算出しています。

指標	現況値	目標値
コミュニティバスの年間利用者数	46,800人/年 (平成30年度見込み)	59,700人/年 (平成34年度)

表の変更

	計画運行回数 (便/年)	現況値 (平成30年度見込み)		目標値 (平成34年度)	
		便当たり利用者数 (人/便)	年間利用者数 (人/年)	便当たり利用者数 (人/便)	年間利用者数 (人/年)
コミュニティバスの年間利用者数			46,818		59,712
水上・本郷線	614.0	3	1,842	4	2,456
清水・上庄線	614.0	3	1,842	4	2,456
瀨高・高田線 (太神・岩田経由)	1,228.0	4	4,912	5	6,140
高田・瀨高線 (江浦・浜田・大江経由)	921.0	5	4,605	6	5,526
高田・瀨高線 (国道209号経由)	1,688.5	8	13,508	10	16,885
山川・瀨高線	1,688.5	7	11,820	9	15,197
高田南部・西部線	921.0	3	2,763	4	3,684
山川・高田線 (亀谷・竹飯経由)	921.0	3	2,763	4	3,684
山川・高田線 (田浦・田尻経由)	921.0	3	2,763	4	3,684

▲ コミュニティバスの年間利用者数の目標値算出

目標 2**公共交通に対する満足度の向上****指標④：公共交通サービス全般に対する満足度**

市民の公共交通に対する評価を測る指標として、公共交通サービス全般に対する満足度を設定します。

目標値は、運行サービスの改善や利用環境の改善、情報提供の充実など各種施策の実施により、市民が公共交通に関心を持ち、さらに満足度が向上することを目標に 15% 以上（現況値の 2 倍以上）とします。

指 標	現況値	目標値
公共交通サービス全般に対する満足度	約 7.5% (平成 29 年度)	15%以上 (平成 34 年度)

目標 3**まちづくりにおける公共交通の活用の活性化****指標⑤：観光資源最寄りバス停の日当たり利用者数**

地域振興、観光振興などのまちづくりにおける公共交通の活用の活性化を測る指標の一つとして、観光資源最寄りバス停の日当たり利用者数を設定します。

対象バス停はコミュニティバスの「道の駅みやま」「筑後広域公園プール」「長田鉦泉場」「女山」バス停とします。

目標値は各資源ともコミュニティバスでアクセスする来訪者が増加することを目標に設定します。

指 標	現況値	目標値
<u>観光資源最寄りバス停の日当たり利用者数</u>	<u>15 人/日</u> (平成 29 年度)	<u>19 人/日</u> (平成 34 年度)

指標⑥：公共交通の利活用に資する各種ソフト事業の実施数

まちづくりにおける公共交通の活用の活性化を測る指標の一つとして、公共交通の利活用に資する各種ソフト事業の実施数を設定します。

目標値は各種ソフト事業を 5 年間で 5 事業以上を実施することを目標に設定します。

指 標	現況値	目標値
<u>公共交通の利活用に資する各種ソフト事業の実施数</u>	<u>—</u> (平成 29 年度)	<u>5 事業以上</u> (平成 34 年度)

目標 4**運行効率性の向上****指標⑦：年間財政負担額**

持続可能な公共交通の構築に向けた運行効率性の向上を測る指標として、年間財政負担額を設定します。

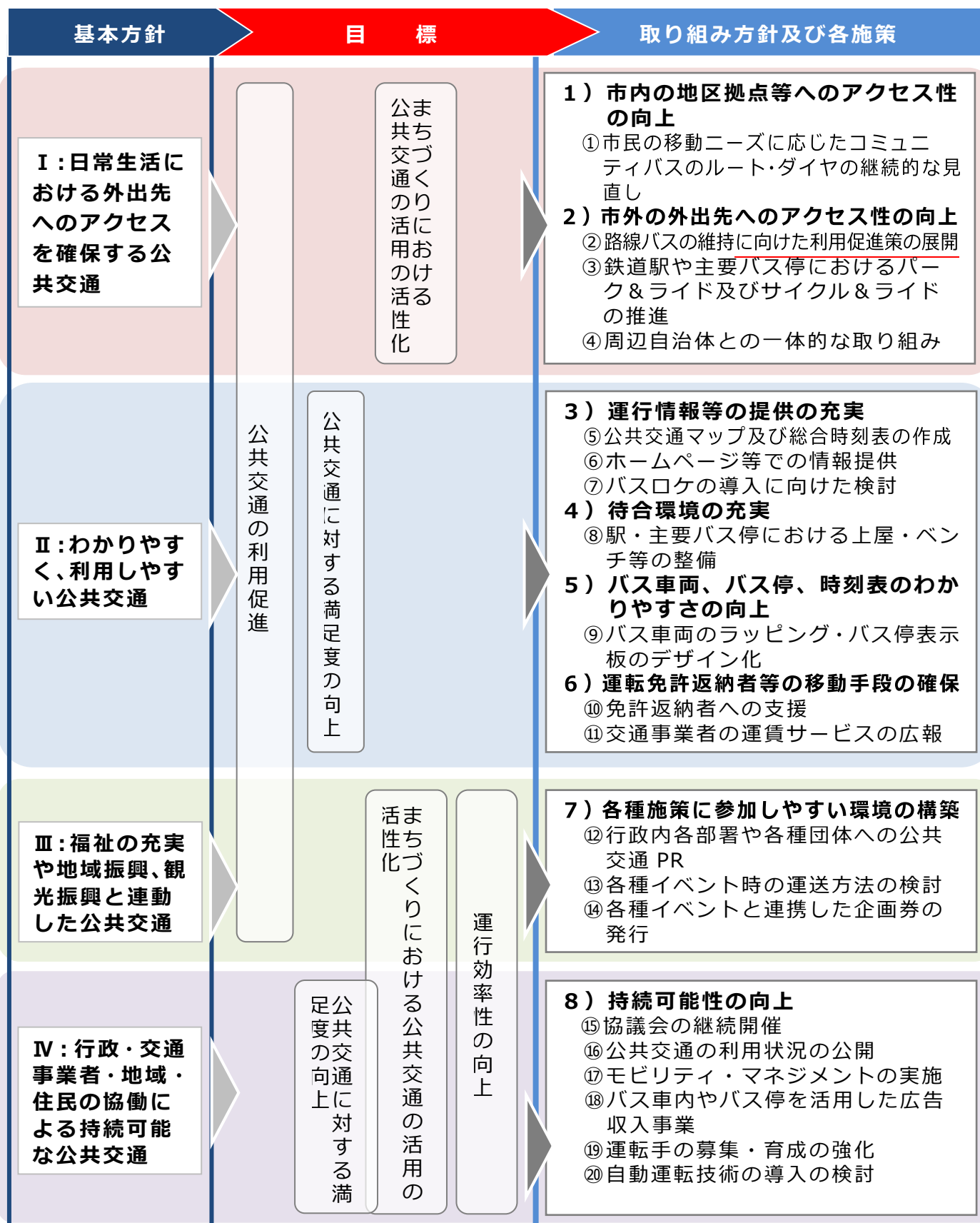
目標値はコミュニティバスの利用ニーズに応じた見直しや利用環境の改善、各種利用促進策の実施などにより、運行経費の抑制、利用者数の増加が図られ現状よりも年間財政負担額が減少することを目標に 2,600 万円未満とします。

指 標	現況値	目標値
年間財政負担額	約 2,690 万円/年 (平成 30 年度見込み)	<u>約 2,600 万円/年未満</u> (平成 34 年度)

	平成 30 年度見込み	備考
瀬高柳川線運行補助	352 万円	平成 27 年度 329 万円 平成 28 年度 346 万円
コミュニティバス市負担額	<u>2,344 万円</u>	・運行経費：3,078 万円 ・運行収入：303 万円 ・国庫補助：431 万円 (各値とも見込み値)

7. 目標を達成するための施策

計画の目標を達成するために、以下のような施策を展開していきます。

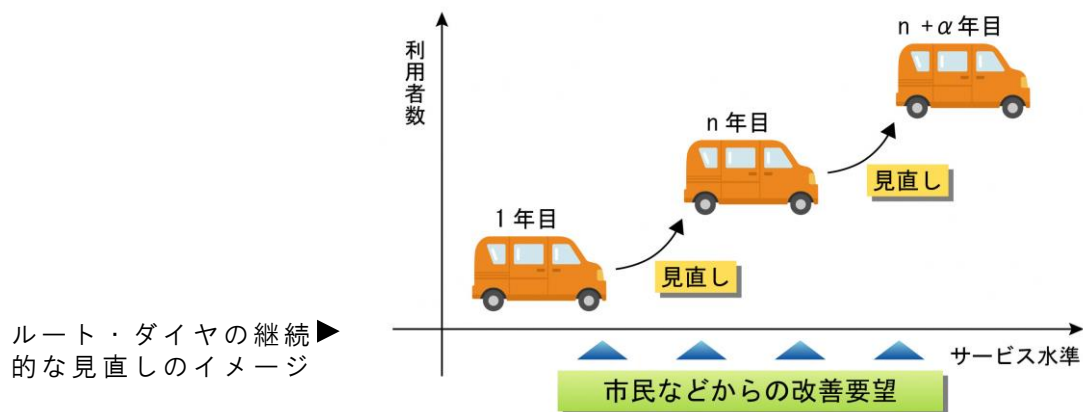


基本方針 I : 日常生活における外出先へのアクセスを確保する公共交通

取り組み方針 1) 市内の地区拠点等へのアクセス性の向上

施策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

- ・コミュニティバスについて、市民の移動ニーズに応じたサービスを提供していくために、利用状況や市民の意見を基にした運行サービスの定期的な評価を実施し、必要に応じて見直しを図ります。



- ・運行サービスの評価は、利用実績から路線ごとの便当たり利用者数を算出し、年に一度実施します。(フィーダー系統確保維持改善事業の事業評価を活用することを想定)

表の追加








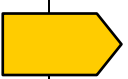
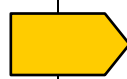



評価指標	現況値 [H30年度見込み] 便当たり利用者数	目標値 [H34年度] 便当たり利用者数
水上・本郷線	3人/便	4人/便
清水・上庄線	3人/便	4人/便
瀬高・高田線(太神・岩田経由)	4人/便	5人/便
高田・瀬高線(江浦・浜田・大江経由)	5人/便	6人/便
高田・瀬高線(国道209号経由)	8人/便	10人/便
山川・瀬高線	7人/便	9人/便
高田南部・西部線	3人/便	4人/便
山川・高田線(亀谷・竹飯経由)	3人/便	4人/便
山川・高田線(田浦・田尻経由)	3人/便	4人/便

- ・ 毎年度行うサービス評価と利用者アンケート調査結果、施策⑥で開設するホームページや交通事業者に寄せられた意見等を基にルート・ダイヤ等運行サービスの見直しを検討の上、利用者のニーズに応じた改善を図っていきます。なお、見直しにあたっては、高齢者支援事業との連携も踏まえ検討を進めます。
- ・ 特に、コミュニティバスの前身である旧福祉バスの利用者から寄せられている運行サービスの改善（山川地区から瀬高地区への急行便の運行や増便など）については平成 31 年度の運行サービスの見直しを目標に検討していきます。あわせて平成 30 年度は後述（施策⑩）のとおり、年 4 回利用状況の計測と集計、市民等への公開等を中心に行い、利用促進を図ります。
- ・ 平成 31 年度と平成 33 年度には利用者アンケート調査を実施し、利用者の路線やダイヤ等に対する改善要望を把握します。

実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行サービスの評価 ・ 利用者アンケート調査の実施 ・ 運行サービスの見直し検討
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況の計測 ・ 利用者ニーズの把握への協力 ・ 運行サービスの見直し検討への参画
住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行サービスへの改善要望
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
ニーズ把握					
運行サービスの評価					
ルート・ダイヤの見直し検討					
見直し					

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅰ：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

取り組み方針2) 市外の外出先へのアクセス性の向上

施策②路線バスの維持に向けた利用促進策の展開

- ・今後も柳川市や西鉄柳川駅へのアクセスを確保していくために、瀬高柳川線を対象とした利用促進策を展開し、瀬高柳川線の維持を図ります。

アクセス情報に瀬高柳川線のダイヤやバス停位置、運賃などを記載



地域資源と連携した利用促進策を検討

地域資源と連携した利用促進策のイメージ (青森県八戸市)



実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策の企画・検討 ・連携機関への打診 ・関係者間の調整
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策の企画 ・利用促進策の準備・実施
住民	—
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策の企画への参画 ・利用促進策の準備・実施

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
企画・検討	→	→ 次年度以降、新たなイベントの開催に合わせて企画検討			
連携の打診・募集	→		→ 企画に応じて随時実施		
準備	→	→	→ 毎年実施		
実施			→ 準備が整ったものから随時実施		
連携機関との協議			→	→	→
			年度当初またはイベント数ヶ月前に実施を確認&内容の改善検討		

初年度はなるべく多くのアイデアを立案

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅰ：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

取り組み方針2) 市外の外出先へのアクセス性の向上

施策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

- ・ JR 九州や西日本鉄道が市内各駅で実施しているパーク＆ライドを推進し、鉄道の利用促進を図ります。
- ・ JR 及び西鉄の各駅や利用の多い路線バス・コミュニティバスのバス停にサイクル＆ライド用駐輪場を整備し、鉄道やバスの利用促進を図ります。

▼市内パーク＆ライド駐車場

鉄道	駅名	駐車場名	収容台数
JR	瀬高	瀬高駅駐車場	13台
		みやま市瀬高駅東駐車場	55台
		みやま市瀬高駅前駐車場	48台
	南瀬高	南瀬高駅駐車場	20台
西鉄	江の浦	江ノ浦駅駐車場	8台
	開	みやま市開駅前駐車場	11台

▼サイクル＆ライド用駐輪場イメージ (福岡県久留米市)



資料：福岡県交通政策課 HP

実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク＆ライドの情報収集及び市ホームページ等での広報 ・サイクル＆ライド（C&R）用駐輪場の整備箇所の検討・関係者間の調整等準備 ・サイクル＆ライド（C&R）用駐輪場の整備・運用・管理
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・バス停・車内等での広報
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
市 HP 等での既存情報の広報	広報	継続的に広報&必要に応じて随時更新			
C&R 用駐輪場の調査・準備					
C&R 用駐輪場の整備					

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針 I : 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

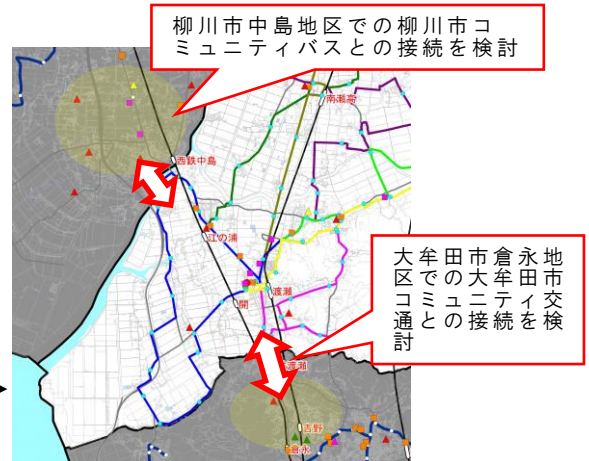
取り組み方針 2) 市外の外出先へのアクセス性の向上

施策④ 周辺自治体との一体的な取り組み

- ・大牟田市や柳川市と連携して、広域版公共交通マップの作成や鉄道及び路線バスの利用促進策の展開を推進し、利用促進を図ります。
- ・大牟田市や柳川市などのコミュニティ交通等との接続を検討し、市外への移動の確保を図ります。



◀ 複数自治体が連携して作成している公共交通マップ (久留米広域連携中枢都市圏)



▶ 隣接自治体のコミュニティ交通等との接続イメージ

実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺自治体とそれぞれの問題点・課題、今後の取り組みを共有 ・ それぞれの公共交通マップや時刻表などを共有 ・ 周辺自治体と連携して広域版公共交通マップを作成・配布 ・ 周辺自治体と連携した公共交通の利用促進策の展開の推進 ・ 周辺自治体コミュニティ交通等との接続の検討
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に関する情報を提供 ・ 公共交通の利用促進策への協力 ・ 周辺自治体コミュニティ交通等との接続への協力
住民	—
地域	—

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
周辺自治体との情報共有	各地域が抱える問題点・課題を共有		各自治体で作成しているマップ等の情報を共有		
広域版公共交通マップ			作成・配布		
公共交通の利用促進策				検討・実施	
コミュニティ交通の接続				検討・調整	運行

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

取り組み方針3) 運行情報等の提供の充実

施策⑤公共交通マップ及び総合時刻表の作成

- 市内を運行する公共交通機関のルート及び時刻表などの情報を提供し、利用促進を図ります。



▲総合時刻表（左）・公共交通マップ（右）イメージ（熊本県八代市）

- 初版は全戸配布を想定。また、公的施設、駅、商業施設や医療施設でも配布することを想定。その他、市のホームページで公開。
- なお、来街者への利用促進も図るべく、ダイジェスト版も作成します。

実施主体と役割

市	・マップ・時刻表の作成、配布
交通事業者	・運行情報の提供 ・配布の協力
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
作成・配布	作成準備	作成	配布		
更新			運行内容の改正に応じて更新		

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

取り組み方針3) 運行情報等の提供の充実

施策⑥ホームページ等での情報提供

- 市のホームページに公共交通に特化したサイトを設け、市内の公共交通の運行情報や利用の仕方等の情報を提供し、利用促進を図ります。



公共交通の情報提供に特化した▶
ホームページ
(青森県八戸市)

実施主体と役割

市	・ ホームページ等の検討・製作・運用
交通事業者	・ 各種情報の提供。 ・ コンテンツ等の検討への参画
住民	・ 閲覧、ブログや個人HP、企業HPへのバナー掲出
地域	・ コンテンツ、内容等への意見

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
検討・開設	検討・製作	開設、運用開始			
運用		コンテンツの追加など改善を重ねながら実施			

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

取り組み方針3) 運行情報等の提供の充実

施策⑦バスロケの導入に向けた検討

- ・バス待ちの不安等を軽減するために、携帯電話等で路線バスやコミュニティバスの現在位置情報を確認することができるシステム（バスロケーションシステム：通称バスロケ）の導入に向けた検討を行います。

コミュニティバス向けのバスロケーションシステムのイメージ
（熊本県合志市・菊陽町）▶



実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者等のニーズ把握 ・バスロケの必要性、システムの内容の検討
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者等へのニーズ調査の協力 ・各検討への協力
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
バス利用者等のニーズ把握				▶	
検討				▶ 導入の必要性の検討	▶ システム内容の検討

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

取り組み方針4) 待合環境の充実

施策⑧ 駅・主要バス停における上屋・ベンチ等の整備

- ・ 駅や利用の多いバス停に上屋やベンチを設置し、待合環境の改善を図ります。
- ・ 公共施設や商業施設、医療施設付近のバス停では、施設用地の利用や軒下等の活用など安全で快適にバスを待つことができる環境づくりに向けて施設と連携した整備に取り組みます。








▲ 商業施設と連携したバス待ち環境のイメージ（大分県豊後大野市）

実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備箇所の抽出、優先順位、整備内容の検討 ・ 各施設との調整 ・ 整備
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現地確認等への協力
住民	—
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備への協力（敷地内への乗り入れや上屋等の設置についての了承など）

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
検討	 整備箇所の抽出、優先順位の設定				
準備		 各施設との調整、設計			
整備			 順次整備	 順次整備	 順次整備

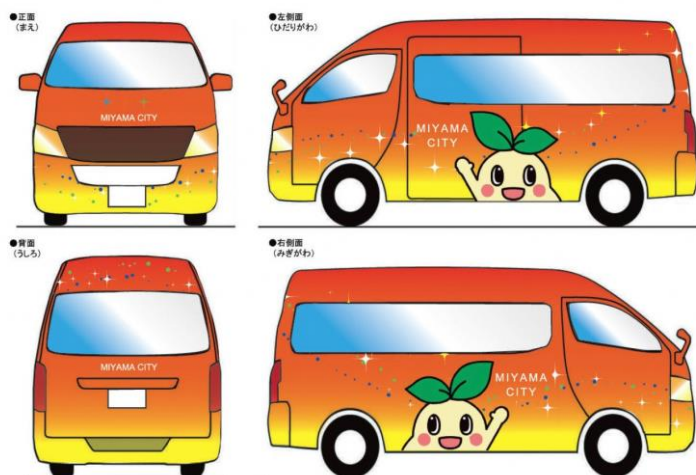
「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

取り組み方針5) バス車両、バス停、時刻表のわかりやすさの向上

施策⑨バス車両のラッピング・バス停表示板のデザイン化

- ・コミュニティバスの車両は、市民から公募したデザインをラッピングし、コミュニティバスのPRを図るとともに、愛着の醸成を図り、利用促進につなげます。
- ・コミュニティバスのバス停表示板についても、視認性の良いデザインを施し、コミュニティバスのPRと愛着の醸成を図ります。



▲ 市民から公募したコミュニティバスの車体デザイン



バス停デザインを変更

▲ コミュニティバスのバス停デザイン

実施主体と役割

市	・車両ラッピングとバス停デザインを引き続き実施
交通事業者	・車両やバス停の管理への協力
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
車両ラッピング	引き続き実施				
バス停のデザイン	引き続き実施				

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

取り組み方針6) 運転免許返納者等の移動手段の確保

施策⑩ 免許返納者への支援

- ・現在、市で取り組んでいる運転免許証自主返納支援制度を今後も継続するほか、運転免許証返納者に路線バスやコミュニティバスの運行情報を提供し、運転免許証を返納しても安心して暮らせる環境づくりを推進します。

▼運転免許証自主返納支援制度 概要

運転免許証自主返納支援制度	
対象	◆ 満70歳（自主返納時）以上の運転免許証を自主返納する人 ◆ 健康上の理由により運転に不安を感じる運転免許証を自主返納する人
支援内容	◆ タクシー利用券（年間3万円×2年間）の交付

実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証自主返納支援制度の運用 ・支援制度の広報 ・対象者への公共交通に関する情報（公共交通マップや時刻表など）の提供
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・支援制度の広報への協力（車内でのチラシ掲出など）。
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
支援制度	継続的に実施				
広報	検討準備	実施			

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅱ：わかりやすく、利用しやすい公共交通

取り組み方針6) 運転免許返納者等の移動手段の確保

施策⑩交通事業者の運賃サービスの広報

- ・ JR や西鉄、堀川バス、タクシー事業者が実施している各種運賃サービスについて、公共交通サイト（施策⑥）等で広報するなど市民に向けて情報発信し、利用促進につなげます。

高校生通学定期券継続購入割引

●割引方法
 高校生の方で、通学定期券を9ヶ月継続購入していただくと、10ヶ月目から通学定期券料金が10%割引となり、さらに9ヶ月継続購入すると19ヶ月目から15%割引となり、さらに9ヶ月継続購入で28ヶ月目から36ヶ月目まで20%割引となります。

通学料金の期間をA、10%割引の期間をB、15%割引の期間をC、20%割引の期間をDとし、購入月数1ヶ月目から9ヶ月目をA1からA9、10ヶ月目から18ヶ月目をB1からB9、19ヶ月目から27ヶ月目をC1からC9、28ヶ月目から36ヶ月目をD1からD9とします。(下記参照)

期間	A			B			C			D		
購入月数	1ヶ月目	...	9ヶ月目	10ヶ月目	...	18ヶ月目	19ヶ月目	...	27ヶ月目	28ヶ月目	...	36ヶ月目
継続No	A1	...	A9	B1	...	B9	C1	...	C9	D1	...	D9
定期券料金	通常料金			10%割引			15%割引			20%割引		

●対象者・・・高校生(学校教育法第1条に該当する高等学校・高等専門学校(1~3年生)・中等教育学校後期課程相当の学年)
 ※小学校・中学校・大学・盲学校・聾学校・養護学校及び幼稚園・保育園は継続割引の対象になりません。

▲ 高校生通学定期券継続購入割引（堀川バス）

65歳以上の対象 運転免許証を自主返納されると 路線バス運賃が半額になります

●対象者
 65歳以上の方で、平成22年10月1日以前に、有効期間がある運転免許証を自主返納された方
※65歳未満の時点ですでに運転免許証を返納された方は、65歳になった時点で申請されても対象になりません。
 ※有効期間が失効した運転免許証をお持ちの方は対象になりません。

●対象者
 最寄りの営業所にて申請による運転免許の取消通知書を受け取ります。

●申請
 申請による運転免許の取消通知書を持参して下さい。
 運転免許証継続割引を発行いたします。(右図参照)
 ※割引証の作成に15~20分程かかります。

●受付時間 平日のみ 9:00~18:00
(土曜日・日曜日は受付できませんのでご了承ください。)

●バス運賃割引申請
 バス運賃をお支払い時に運転免許証継続割引証をご持参いただくことで半額になります。(現金又は回数券での支払い)

●割引有効期間 発行日より6年間有効。その後は5年毎に更新する。

●割引対象路線 堀川バス全線

●割引額 普通乗車運賃の半額
 ※回数券、回数券での支払いのみ対象
 ※定期券の購入や身体障害者割引などの割引との併用はできません。

▲ 運転免許証自主返納者への運賃割引（堀川バス）

実施主体と役割

市	・ 施策⑥の開設するホームページで情報発信
交通事業者	・ 各種運賃サービスの情報提供 ・ 自社ホームページや車内、バス停などで情報発信
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
情報整理	▶				
情報発信		●	▶ 継続的に実施		
各事業者による情報発信	▶ 検討	▶ 随時実施			

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅲ：福祉の充実や地域振興、観光振興と連動した公共交通

取り組み方針7) 各種施策に参加しやすい環境の構築

施策⑫行政内各部署や各種団体への公共交通 PR

- ・行政内の各部署や各種市民団体などに対して公共交通をPRし、公共交通でアクセス可能な施設や時間帯にセミナーや会議、イベント等を開催するよう促すことで、自家用車が運転できない市民等も参加できる環境の形成を推進します。
- ・また、セミナーや会議、イベントの開催案内には、公共交通でのアクセス情報を掲載し、利用促進を図ります。



実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・企画財政課から行政内の各部署や市民団体等へ公共交通をPR ・行政内の各部署は、セミナーや会議等の開催場所や開催時間について公共交通のアクセスを留意して検討 ・企画財政課は年に一度、開催案内への記載状況などを確認
交通事業者	—
住民	—
地域 (市民団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント等の開催場所や開催時間について公共交通のアクセスを留意して検討 ・開催案内に公共交通でのアクセス情報を掲載

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
関係機関へPR	重点PR				
実施	重点PR				
実施状況の確認	●	●	●	●	●

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅲ：福祉の充実や地域振興、観光振興と連動した公共交通

取り組み方針7) 各種施策に参加しやすい環境の構築

施策⑬各種イベント時の運送方法の検討

- ・市が実施する福祉や観光、地域イベント等にて、路線バスやコミュニティバスでは参加者の移動が確保できない場合の運送方法を検討します。
- ・コミュニティバス沿線で開催されるイベント等で通常ダイヤでは移動が確保できない場合には、利用ニーズや運転手や車両の確保状況を踏まえながらコミュニティバスの臨時便の運行を検討します。
- ・また、コミュニティバス沿線外で開催されるイベント等においては、シャトルバスの運行も検討します。



実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・ イベント等に応じて運送方法を検討 ・ コミュニティバス臨時便またはシャトルバスの運行を企画 ・ 運行の広報
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス臨時便またはシャトルバスの運行
住民	—
地域	—

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
運送方法の検討	▶				
運行の企画		▶			
広報			▶		
運行				▶	

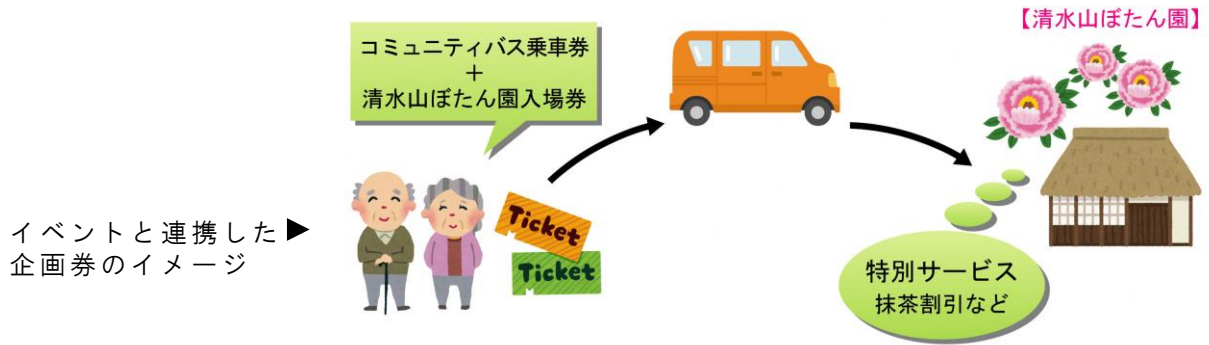
時期を問わず
イベント等の
開催に応じて
随時実施

基本方針Ⅲ：福祉の充実や地域振興、観光振興と連動した公共交通

取り組み方針7) 各種施策に参加しやすい環境の構築

施策⑭ 各種イベントと連携した企画券の発行

- ・みやま納涼花火大会や清水山ぼたん祭などの各種イベントの入場券と路線バスまたはコミュニティバスの運賃とセットになった企画券を発行するなど、イベント主催側にも公共交通側にもメリットのある取り組みを推進します。



実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取り組みの企画 ・ 取り組みの主たる運営主体 ・ 企画券、広報チラシの作成 ・ 取り組みの広報
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取り組みの企画、運営への協力 ・ 取り組みの広報 ・ 企画券の販売
住民	—
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取り組みの企画への参画 ・ 市、交通事業者と協働した運営主体 ・ 取り組みの広報 ・ 企画券の販売

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
企画・準備	各関係機関との協議		▶		
準備			▶	企画券作成、広報 チラシの作成	
実施				▶ イベントに応じて企画券を発行	

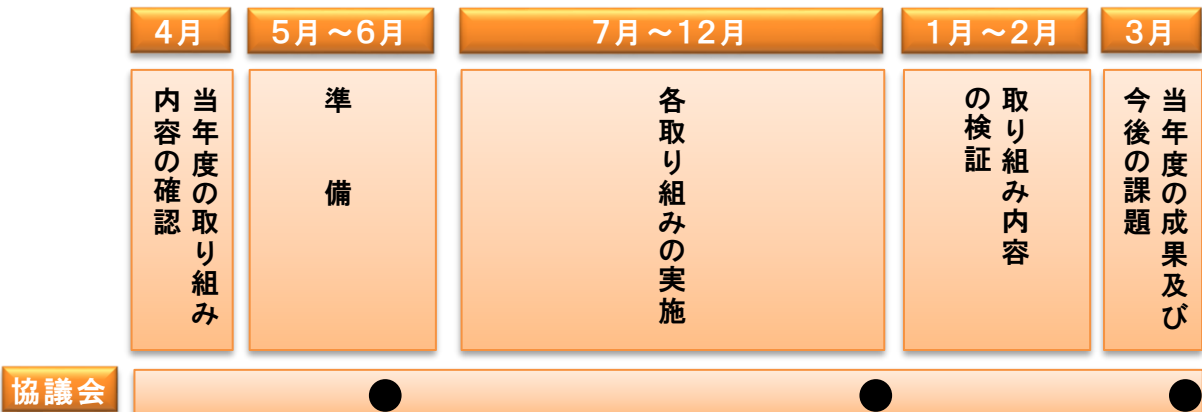
「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅳ：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

取り組み方針 8) 持続可能性の向上

施策⑮協議会の継続開催

- ・地域公共交通活性化協議会を今後も引き続き開催し、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・検証を繰り返し行い、本市の公共交通をブラッシュアップしていきます。



▲今後の地域公共交通活性化協議会の年間スケジュールイメージ

第1回	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>当年度の取り組みの概要について協議</u> ・<u>次年度のフィーダー補助申請の内容等について協議</u>
第2回	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>当年度の取り組み状況について、進捗状況を確認</u>
第3回	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>当年度の取り組みの成果について協議</u> ・<u>今後の課題を確認</u>

実施主体と役割

市	・事務局として協議会を運営
交通事業者	・事業者が主体的に行う取り組みに対する実施状況等の報告
住民	・各取り組みへの評価
地域	—

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
取り組み内容の確認	▶				
取り組みの実施		▶			
取り組みの検証、今後の課題確認			▶		
協議会	● ● ●				
	第1回 第2回 第3回				

毎年継続的に実施

基本方針Ⅳ：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

取り組み方針 8) 持続可能性の向上

施策⑩公共交通の利用状況の公開

・各種交通機関の利用状況などを、公共交通サイト（施策⑥）や市報、バス車内等で周知していくことで、行政・交通事業者・地域・住民間での市内の公共交通の現状について共有化を図ります。

ニューズレターで運行開始からの利用状況を周知（千葉県八千代市）



実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況の集計、広報資料の作成 ・施策⑩で開設するホームページや市報などで、広報資料を周知
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・路線ごとに利用状況を計測 ・利用状況広報資料を車内に掲出
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
利用状況の計測	▶▶▶▶				
集計	▶▶▶▶				
情報公開	●●●●				

以降、四半期に1回のペースで実施

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅳ：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

取り組み方針 8) 持続可能性の向上

施策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）

- ・高齢者や小中学生を対象にした公共交通の乗り方教室を開催し、公共交通の利用方法の周知を図ります。
- ・また、高齢者を対象にした、公共交通を利用したお出かけを企画し、公共交通の利用方法を習得してもらうとともに、公共交通に親しんでもらい、利用の拡大につなげます。



▲ バスの乗り方教室（宮崎県延岡市）

実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・各プログラムの企画 ・各プログラムの開催、運営 ・参加者へのアンケート及び効果検証
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・各プログラムの企画への参画 ・プログラムへの協力（車両の貸出、利用方法等の説明など）
住民	<ul style="list-style-type: none"> ・参加者募集への協力（呼びかけなど）
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・（必要に応じて）バスハイク等との連携協力（バスハイクの入受など）

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
企画準備	▶		▶	▶	▶
乗り方教室 （年 4 回程度）		▶	▶	▶	▶
高齢者バス ハイク（年 1 回程度）		●	●	●	●
効果・検証		▶	▶	▶	▶

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅳ：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

取り組み方針 8) 持続可能性の向上

施策⑱ バス車内やバス停を活用した広告収入事業

- ・路線バスやコミュニティバスにおける車内広告や車内チラシ、バス停へのチラシ掲載などを市内事業者から募り、収入増加を図ります。
- ・また、路線バスやコミュニティバス車内にまちのイベント等のチラシを掲載し、まちづくりと連携した利用促進を進めます。
- ・中間年では広告主やバス利用者へのアンケートを実施し、掲載効果を検証します。



▲JR等に掲出した市のPRポスター

実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・施策⑥で開設するホームページ等で広告掲載を周知（バス利用者の属性や掲載効果もあわせて示す） ・まちづくり関係のチラシの募集及び交通事業者への掲載要請 ・掲載広告の効果検証
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・自社ホームページや車内で広告掲載を募集 ・車内広告、車内チラシ、バス停チラシの管理
住民	—
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・各種広告掲出への協力

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
取組体制の検討・整理	▶				
各種広報の準備	▶				
広報募集		継続的に実施 重点的に募集			
掲載効果検証			▶		
広告掲出・管理		随時実施			

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅳ：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

取り組み方針 8) 持続可能性の向上

施策⑱ 運転手の募集・育成の強化

- ・バス運転士やタクシー運転手等公共交通の人材確保を図るため、公共交通事業者は、募集活動の強化を図り、育成制度の拡充を検討します。
- ・市は施策⑥で開設するホームページ等で交通事業者の募集情報を発信するなど側面からの支援を行います。

バス運転士募集チラシ ▶
(国交省自動車局)



実施主体と役割

市	・ 募集情報の周知などの側面からの支援
交通事業者	・ 募集活動の強化 ・ 育成制度拡充の検討
住民	—
地域	—

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
募集活動	継続的に実施				
		重点的に取り組む			
育成制度	拡充検討	実現可能なものから実施			
周知		施策⑥で開設する HP で情報発信			

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

基本方針Ⅳ：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

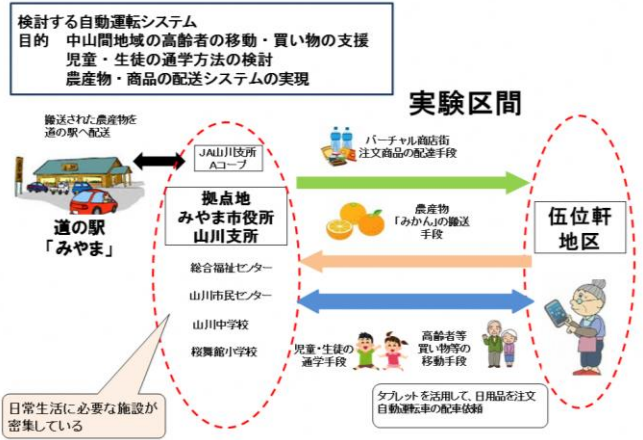
取り組み方針 8) 持続可能性の向上

施策⑳ 自動運転技術の導入の検討

・物流や生活の足の確保により、地域の活性化を図るため、自動運転技術の導入に向けた検討を進めます。

図の変更

みやま市自動運転社会実験 概要 ▶



実施主体と役割

市	<ul style="list-style-type: none"> ・国や県と協働した社会実験の効果、課題の検証 ・実現性検討 ・実証運行に向けた準備
交通事業者	—
住民	<ul style="list-style-type: none"> ・効果、課題の検証への協力
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・各種検討への市との協働 ・運行主体

スケジュール

	H30	H31	H32	H33	H34
社会実験結果検証	▶				
実現性検討		▶			
実証運行				実現性が確保された場合 ▶	

「実施主体と役割」「スケジュール」を追加

8. 今後の進め方

8-1. 推進体制及び各主体の役割

本市の地域公共交通をマネジメント（管理）する主体は、「みやま市地域公共交通活性化協議会」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことが重要です。

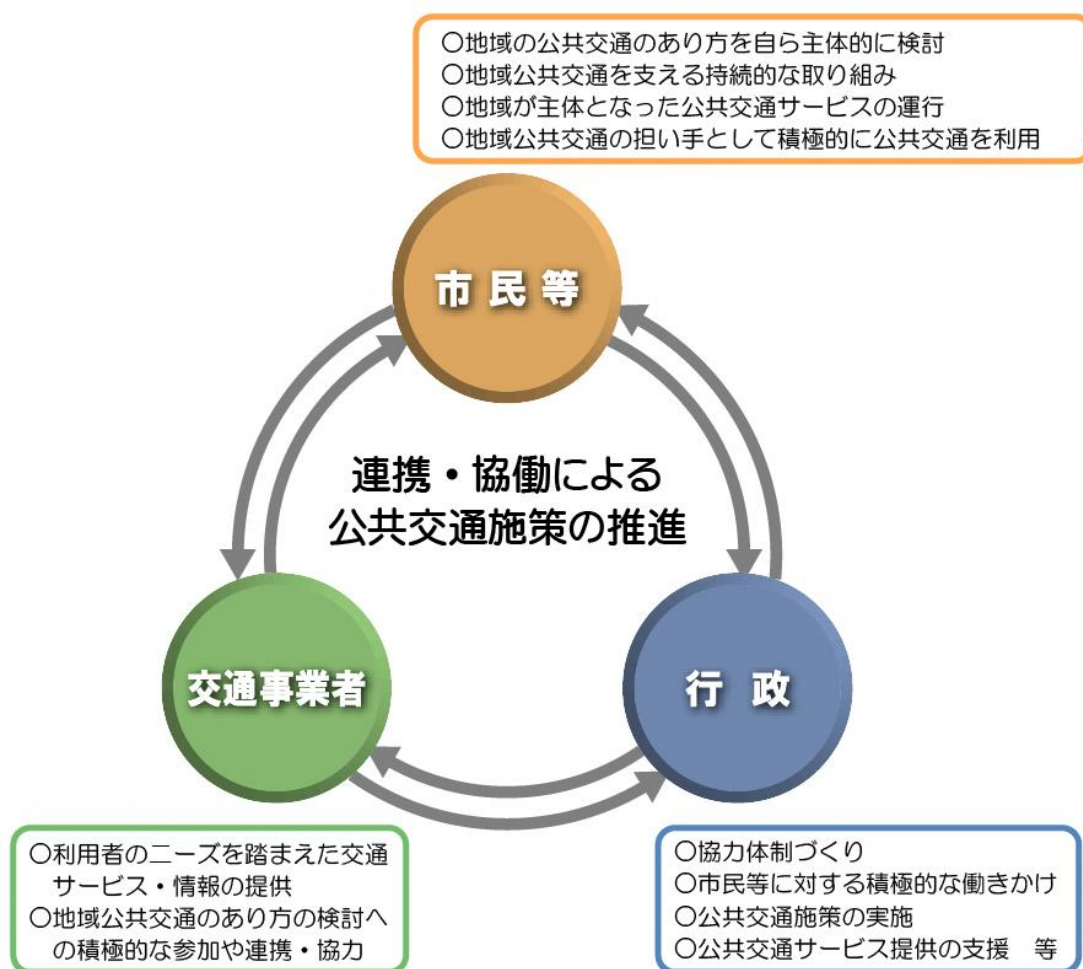


図 みやま市における地域公共交通まちづくりの推進体制

8-2. 実施スケジュールと実施主体

各施策は各主体が以下のスケジュールで進めることとします。なお、スケジュールの詳細は「7. 目標を達成するための施策」(p73) に示します。

表 各施策の実施スケジュール及び実施主体 (1/2)

表の修正

	実施スケジュール					実施主体			
	H30	H31	H32	H33	H34	市	交通事業者	住民	地域
①コミュニティバスの継続的な見直し		ニーズを把握				●	●	●	
	随時、評価・検証を行いながら継続的にルート・ダイヤを見直し								
②路線バスの維持に向けた利用促進策の展開	検討	関係機関との調整の上、随時実施				●	●		●
③P&R/C&Rの推進	市HP等で既存情報を広報・検討		調整準備	必要な箇所を整備		●	●		
④周辺自治体との一体的な取り組み	情報共有		マップ作成・配布	利用促進策の検討・実施 必要に応じて接続強化策の実施		●	●		
⑤公共交通マップ及び総合時刻表の作成	作成準備	作成	運行内容の改正に応じて更新			●	●		
⑥ホームページ等での情報提供	検討・開設	コンテンツの追加など改善を重ねながら実施				●	●	●	●
⑦バスロケの導入に向けた検討				検討		●	●		
⑧駅・主要バス停での上屋・ベンチ等の整備	検討	準備	順次、整備			●	●		●
⑨バス車両のラッピング・バス停表示板のデザイン化	随時実施					●	●		
⑩免許返納者への支援	継続的に実施					●	●		
⑪交通事業者の運賃サービスの広報	情報整理	施策⑥の開設するHPで情報発信				●	●		

表 各施策の実施スケジュール及び実施主体（2/2）

	実施スケジュール					実施主体			
	H30	H31	H32	H33	H34	市	交通事業者	住民	地域
⑫行政内各部署や 各種団体への公共交通PR	関係機関へPR		重点PR	各機関が随時実施		●			●
⑬各種イベント時の 運送方法の検討	随時実施					●	●		
⑭各種イベントと連携した 企画券の発行	企画・準備		実施			●	●		●
⑮協議会の継続開催	継続的に開催					●	●	●	
⑯公共交通の利用状況 の公開	四半期に1回のペースで情報公開					●	●		
⑰モビリティ・ マネジメントの実施	企画準備	乗り方教室（年4回程度） 高齢者バスハイク（年1回程度）				●	●	●	
⑱バス車内やバス停を 活用した広告収入事業	検討	随時実施				●	●		●
⑲運転手の募集・育成の 強化	検討	募集活動の強化、育成制度の拡充 施策⑥の開設するHPで情報発信				●	●		
⑳自動運転技術の 導入の検討	社会実験結果検証	実現性検討	実現性が確保された 場合、実証運行			●	●		●

8-3. 計画の達成状況の評価

マネジメントの基本的な考え方は、本計画で位置づけた事業に対する計画目標の達成状況について議論し、持続可能な地域公共交通として評価を行うとともに、必要に応じて見直しを検討するものです。

PDCA サイクルとは、効率的な施策推進のための次のような一連の反復・継続的な施策管理プロセスを意味するものです。PDCA は、Plan-Do -Check -Action を略したものです。

PDCA サイクルには、本計画の目的に対して計画期間を見据えたマネジメントと、毎年一歩ずつステップをあげていくためにその年ごとに確認するためのマネジメントがあります。

目標達成状況の確認（Check）にあたっては、計画期間のマネジメントには本計画で掲げる指標及び目標値を活用し、ステップアップのマネジメントには施策のアウトプットを評価します。また、評価と計画の見直し（Action）にあたっては、総合計画や都市計画マスタープランの動向を踏まえるとともに、社会経済の構造が大きく変化し、当初計画策定時に設定した様々な前提条件の修正が必要になった場合には、適宜見直しを行うものとしします。

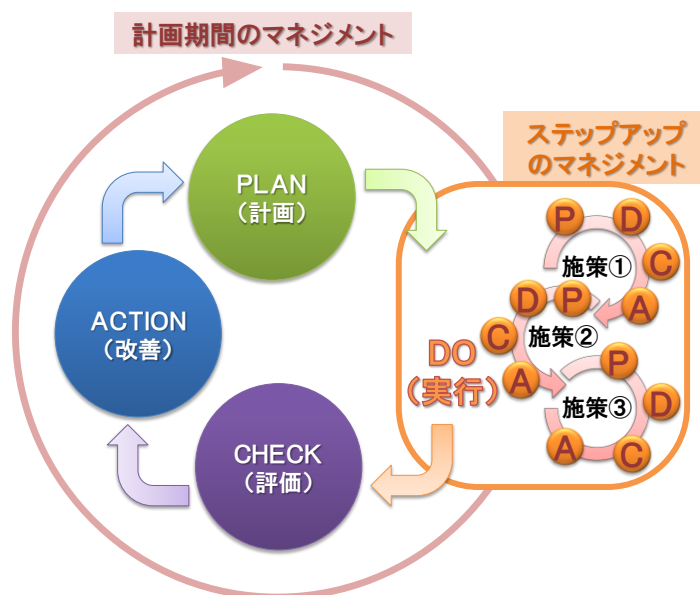


図 みやま市地域公共交通のマネジメントのイメージ

表 各 PDCA サイクルの概要

項目	計画期間のPDCA	1年ごとのステップアップのPDCA
P（計画）	・ 地域公共交通網形成計画の策定	・ 各路線の運行計画の策定 ・ 利用促進策などの実施計画の策定
D（実行）	・ 計画に掲げる各種施策の実行	・ 地域公共交通の運行 ・ 利用促進策などの展開
C（評価）	・ 各種施策の実行による、市民の移動への効果などの評価	・ 利用状況の評価 ・ 施策実施効果の評価
A（改善）	・ 地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・ 運行の見直し ・ 利用促進策の見直し

8-4. 評価検証のスケジュール

各数値指標の評価・検証は、以下のようなスケジュールで実施します。

表 各数値指標の評価・検証の実施時期

目標	数値指標	収集するデータ	収集方法	実施主体	実施時期
目標1. 公共交通の利用促進	鉄道駅の日当たり利用者数	JR及び西鉄天神大牟田線の市内各駅の日当たり平均利用者数	交通事業者による集計	交通事業者 みやま市	年1回
	路線バスの市内区間利用者数	瀬高柳川線のバス停別乗降データ	交通事業者による計測	交通事業者 みやま市	年1回
	<u>コミュニティバスの年間利用者数</u>	コミュニティバスの各路線利用者数	交通事業者による計測	交通事業者 みやま市	年1回
目標2. 公共交通に対する満足度の向上	公共交通サービス全般に対する満足度	公共交通に対する市民の評価	市民アンケート(市による調査)	みやま市	<u>平成31年度、平成33年度</u>
目標3. まちづくりにおける公共交通の活用の活性化	<u>観光資源最寄りバス停の日当たり利用者数</u>	コミュニティバスのバス停別乗降者数	交通事業者による計測	交通事業者 みやま市	年1回
	<u>公共交通の利活用に資する各種ソフト事業の実施数</u>	各種ソフト事業の実施数	市による集計	みやま市	年1回
目標4. 運行効率性の向上	年間財政負担額	路線バス及びコミュニティバスにかかる市の財政負担額	交通事業者による算出をもとに市による集計	みやま市	年1回

「目標」「収集するデータ」「収集方法」「実施主体」を追加

