

岡垣町第2次公共交通体系整備計画  
(岡垣町地域公共交通総合連携計画)

平成21年3月

岡垣町



## はじめに

本町は、平成 16 年 3 月に日常生活を支える生活交通として、多くの人に利用される公共交通体系の形成を目指し、「岡垣町公共交通体系整備計画」を策定し、新たにコミュニティバスの運行開始や交通バリアフリーの一環として JR 海老津駅へのエレベーター設置をするなど、町内の公共交通体系の整備確保に努めてまいりました。

しかし、計画策定から 5 年が経過し、この間に大型商業施設や病院施設の建設等による都市構造の変化が生じてきました。また、以前からの課題として、中東部地域と西部地域の公共交通サービスの格差もあります。



そのため、今後も住民ニーズに即した持続可能で各公共交通機関の連携による効率的な公共交通の確保を行うため、住民代表や交通事業者、町議会代表、公共交通に係る行政機関などの公共交通関係者などで構成する「岡垣町地域公共交通協議会」を設置したほか、各地域の自治区長や議員、学識経験者の方などからなる計画策定ワークショップの設置、アンケート調査等を行い、そのなかで貴重なご意見を賜りながら計画の見直しを進めてまいりました。

そして、国の地域公共交通活性化再生総合事業による支援を受けながら「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条に基づく計画として位置づけ、この度「岡垣町第 2 次公共交通体系整備計画（岡垣町地域公共総合連携計画）」の策定を行いました。

今後は、本計画に基づき、路線バスの利用促進やコミュニティバスの路線の再編、西部地域の公共交通サービス格差の平準化のための施策などについて、地域・事業者・行政が一体となった取り組みを行い、さらなる公共交通の整備充実を図ってまいりますので、関係者の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、計画策定にあたり貴重なご意見や審議を賜りました福岡大学の井上教授をはじめ、岡垣町地域公共交通協議会委員の皆様をはじめ、ワークショップのメンバーの皆様、ご協力をいただきました関係者の皆様に対し、厚くお礼申し上げます。

平成 21 年 3 月  
岡垣町長 宮内 實生



目 次

序章 .....	1
策定の背景・目的 .....	1
計画の位置づけ .....	2
第1章 公共交通を取り巻く環境 .....	3
1-1 国の規制緩和等の影響 .....	3
1-2 岡垣町の現状 .....	3
1-3 岡垣町の公共交通の現況 .....	6
1.3.1. 公共交通の運行状況 .....	6
1.3.2. JRの運行状況 .....	8
1.3.3. 路線バスの運行状況 .....	9
1.3.4. コミュニティバスの運行状況 .....	11
第2章 公共交通の利用実態・意向の把握 .....	13
2-1 利用実態の把握 .....	13
2.1.1. 事業者ヒアリング調査 .....	13
2.1.2. バス停別乗降者調査 .....	14
2.1.3. 海老津駅のキスアンドライド調査 .....	15
2-2 利用意向の把握 .....	16
2.2.1. JR海老津駅利用者へのアンケート調査 .....	16
2.2.2. コミュニティバス乗込み調査 .....	17
2.2.3. ワークショップ .....	18
第3章 岡垣町における現状の問題・解決すべき課題の整理 .....	19
第4章 地域公共交通総合連携計画の基本方針 .....	21
4-1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針 .....	21
4-2 新たな交通体系整備の方向性 .....	23
第5章 地域公共交通総合連携計画の区域 .....	23
第6章 地域公共交通総合連携計画の目標 .....	23

第7章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体 .....	24
7-1 地域公共交通の利用促進.....	24
7-2 コミュニティバスの再編.....	25
7.2.1. 路線別の基本方針.....	25
7.2.2. コミュニティバスの路線名称.....	25
7.2.3. 将来路線図(案) .....	26
7-3 公共交通サービス格差への対応.....	27
7-4 利用しやすい環境整備.....	27
7-5 住民に積極的にバスを利用してもらうための新たな取り組み.....	28
第8章 地域公共交通協議会が果たす役割と位置づけ.....	29
第9章 計画期間.....	30

---

## 序章

## 策定の背景・目的

岡垣町では、町内の公共交通の現状、利用者の実態調査等を踏まえ、公共交通施策の基本指針となる「公共交通体系整備計画」を平成16年3月に策定した。

平成17年度には、同計画に基づき、\*福祉バスを廃止し、路線バスを補完するものとして、\*交通空白地域や路線バスが廃止された地域を中心に\*コミュニティバスの運行を開始した。

コミュニティバスは、岡垣町内3路線（糠塚・元松原循環線、戸切・上畑循環線、高陽団地循環線）を、マイクロバス2台、\*ジャンボタクシー2台を使用し、1乗車100円で、平日合計56便を運行している。利用者数は、平成17年度で年間約10万人、19年度には約12万人と年々上昇しており、住民の生活の足とし、重要な移動手段となっている。

しかし、当初計画から概ね5年の歳月が経ち、その間、大型商業施設や病院施設の建設等による都市構造の変化、岡垣町の中東部地域と西部地域の公共交通のサービスの格差、新たな住宅団地の形成と\*遠距離通学児童の安全対策等、岡垣町の現状に大きな変化があり、住民のニーズに即した、持続可能で、各交通機関の連携による効率的な公共交通の確保が緊急な課題となっている。

また国においても地域公共交通は経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への対応等、我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、その活性化・再生は喫緊の課題と捉えており、平成19年10月に\*「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行した。

岡垣町においては、平成20年度に、同法律に基づき、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー等の多様な事業に創意工夫をもって取り組むために\*「岡垣町地域公共交通協議会」を設置した。

本協議会が行う調査事業等により、岡垣町の現状や公共交通利用者のニーズの把握を行い、今後の公共交通のあり方を示した「岡垣町第2次公共交通体系整備計画」の策定を行うものである。

福祉バス：行政等が主体となって運行し、高齢者・障害者等の日常生活の移動手段を確保するバスのこと。

交通空白地域：公共交通がないまたは地域住民が生活する上で交通の不便な地域のこと。

コミュニティバス：公共交通が空白又は不便な地区などで、地域住民の多様なニーズに対応する地域密着型バスシステムのこと。わかりやすい運行ダイヤ、至近距離の停留所、均一運賃、まちの景観になじむミニバスなどの特徴が見られる。自治体が、車両購入や運行費を助成するケースが多い。地域の潜在的な需要を発掘し、人的交流が促進されるなど、まちの活性化策としても効果があるとされている。

ジャンボタクシー：大都市圏で、郊外駅と団地間を結ぶ深夜バスのタクシー版のこと。地方では、過疎地域での大型バスの代替輸送機関として運行されている。

遠距離通学児童：自宅から学校まで距離が2km以上ある通学児童のこと。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律：地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光交流の促進、環境への負荷の低減を図る観点から地域公共交通の活性化と再生が重要になっていることにかんがみ、地域公共交通の活性化、再生のための地域における主体的な取り組み及び創意工夫を一体的かつ効率的に推進するために制定された。この法律により、地域の関係者（市町村、公共交通事業者、住民等）で構成する協議会が行う、地域公共交通総合連携計画（マスタープラン）の策定のための調査事業や、当該計画に基づいて実施される事業について、国土交通省の事業計画認定を受けた場合、国費による補助を受けることができる。

地域公共交通協議会：地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するために設置し、地域の公共交通体系のより良いあり方について協議・検討を行っていく組織のこと。住民、学識経験者、町、議会、各交通事業者、交通事業者の組織する団体、道路管理者及び公安委員会などで構成される。

計画の位置づけ

岡垣町第2次公共交通体系整備計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づく「地域公共交通総合連携計画」として位置づける。また地方自治法に基づく岡垣町総合計画の実行計画としての役割を果たすとともに、地域再生法に基づく地域再生計画に明確に位置づけて、国の認定を受け、総合的に取り組みを進める。

これにより、現在の岡垣町の課題に対応する事業・施策について、国の支援を受けながら実施することで、総合計画における町の将来像の実現を目指す。

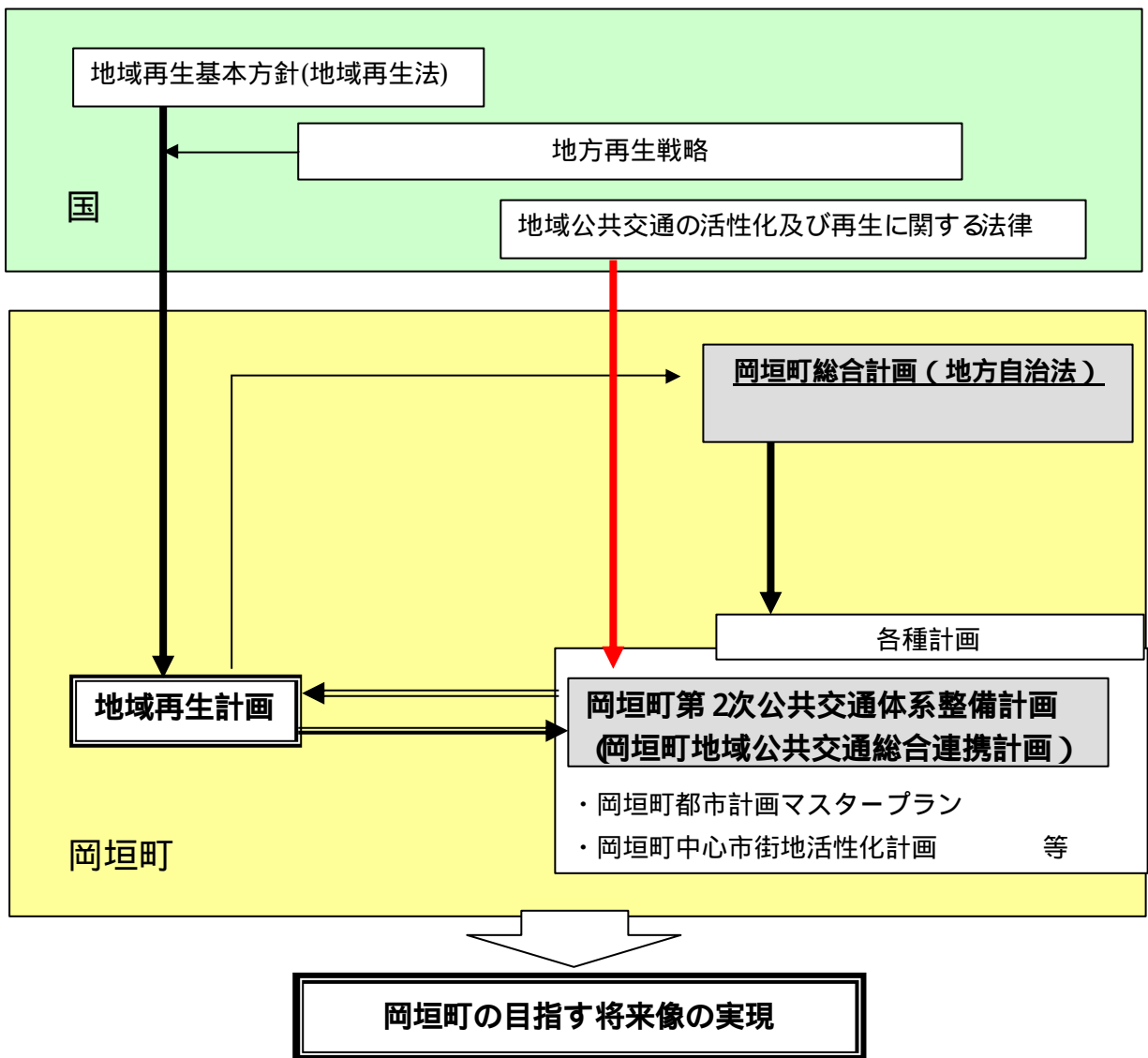


図 1-1 本計画の位置づけ

## 第1章 公共交通を取り巻く環境

### 1-1 国の規制緩和等の影響

全国の子バス利用者数は年々減少を続けており、バス事業は長年、非常に厳しい経営環境に置かれている。一方で平成14年に施行された改正道路運送法により、\*需給調整規制が廃止され、バス事業の新規参入・撤退が容易になった。このため採算の取れないバス路線の廃止が相次ぎ、全国で廃止路線数が急増している。

岡垣町においても、利用者が少なく不採算路線であった「糠塚・元松原循環線」が平成15年3月に廃止された。このため、民間のバス事業者、タクシー事業者との連携により、平成17年度よりコミュニティバスとして運行を行っている。

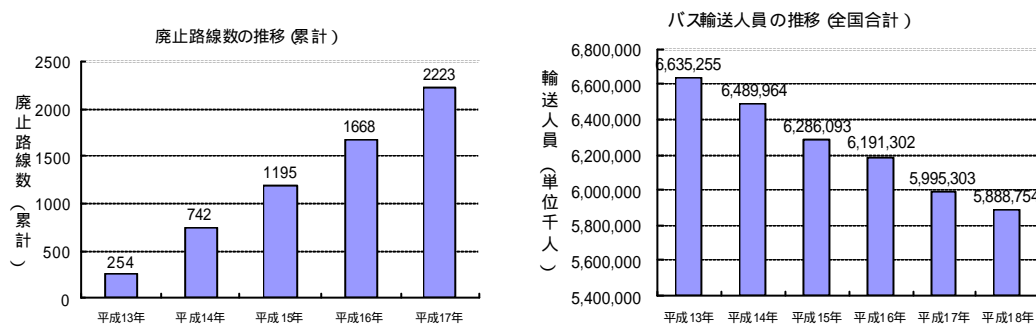


図1-2 全国の廃止路線数の推移(左)とバス輸送人員の推移(右)

資料:バス運行形態に関する調査(平成19年3月国土交通省)(左)、陸運統計要覧(右)をもとに作成

### 1-2 岡垣町の現状

#### (1) 人口の推移、将来推計

岡垣町では、人口は年々増加しているが、近年はその増加率は鈍化している(図1-3)。岡垣町の将来の人口推計と\*高齢化率を見ると、人口総数は2015年をピークに減少するのに対し、高齢者人口は、年々増加すると予想されており、高齢化率が2015年には、30%を超えると予想されている(図1-4)。

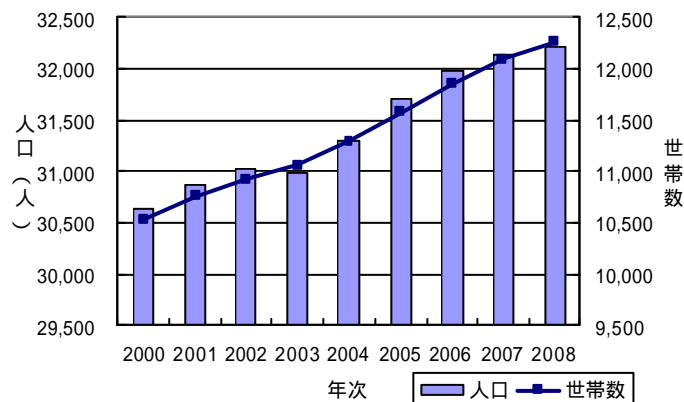


図1-3 岡垣町の人口推移 出典:住民基本台帳(福岡県)のデータをもとに作成

需給調整規制(廃止):市場における需要と供給のバランスを適切に保つため、新規参入について、一定の規制を設けることである。交通運輸分野に対して参入の自由を制限して既得権益を保護する代わりに撤退の自由を認めてこなかったが、行政改革、構造改革の一環としてこれらの規制が廃止された。

高齢化率:総人口に対する高齢者(65歳以上)の人口の割合のこと。

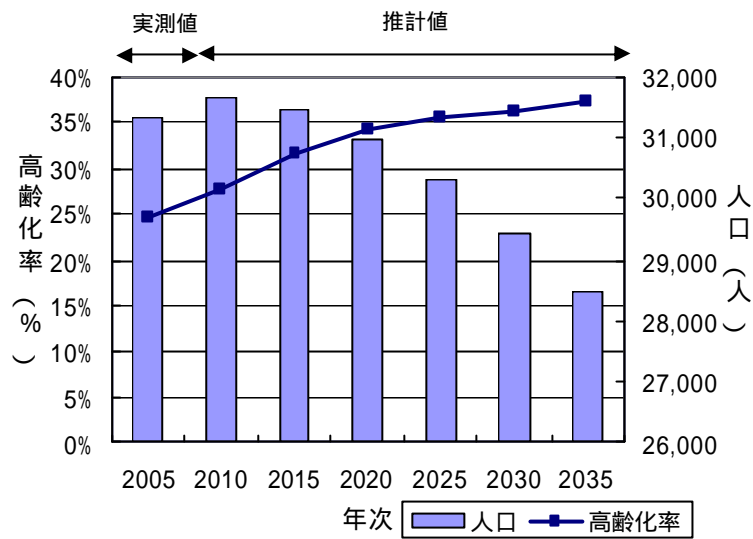


図 1-4 人口、高齢化率の将来推移  
出典 国立社会保障・人口問題研究所のデータをもとに作成

(2) 土地利用状況

- JR 海老津駅周辺や国道、県道周辺が住宅用地として利用されており、JR 海老津駅に近い幹線沿いが商業用地として利用されている。
- 郊外に離れるにつれて、住宅用地が点在し、集落を形成している。
- 

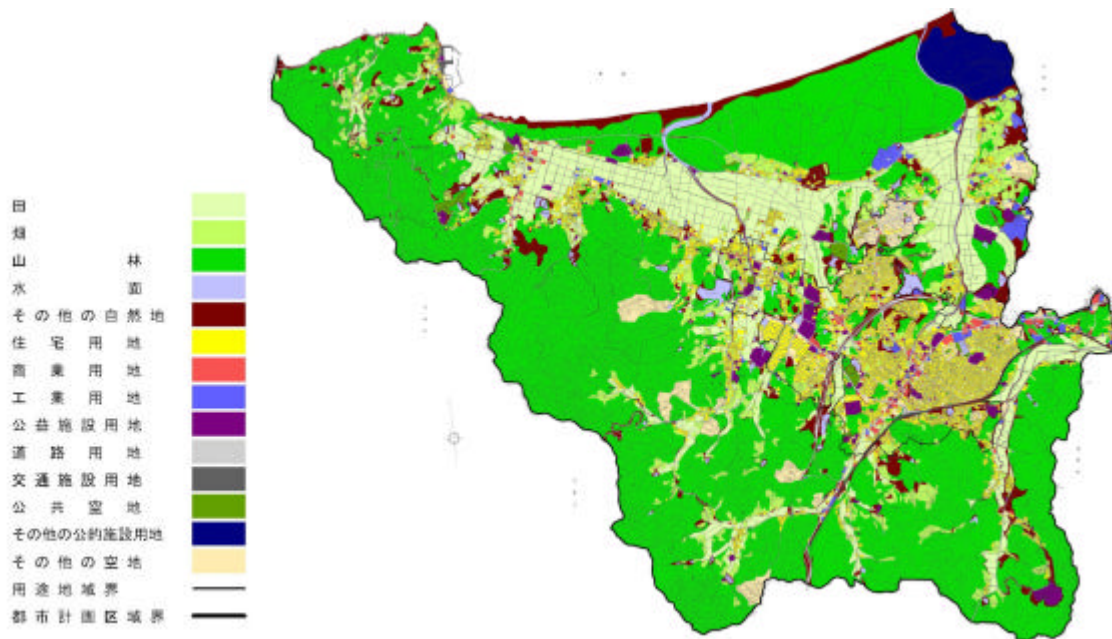


図 1-5 土地利用現況図

③) 人口密度

- JR 海老津駅周辺や町の中心部及び大規模に開発された住宅団地の人口密度は高い。
- JR 海老津駅東部の旧国道3号線沿線に住宅団地が密集している。

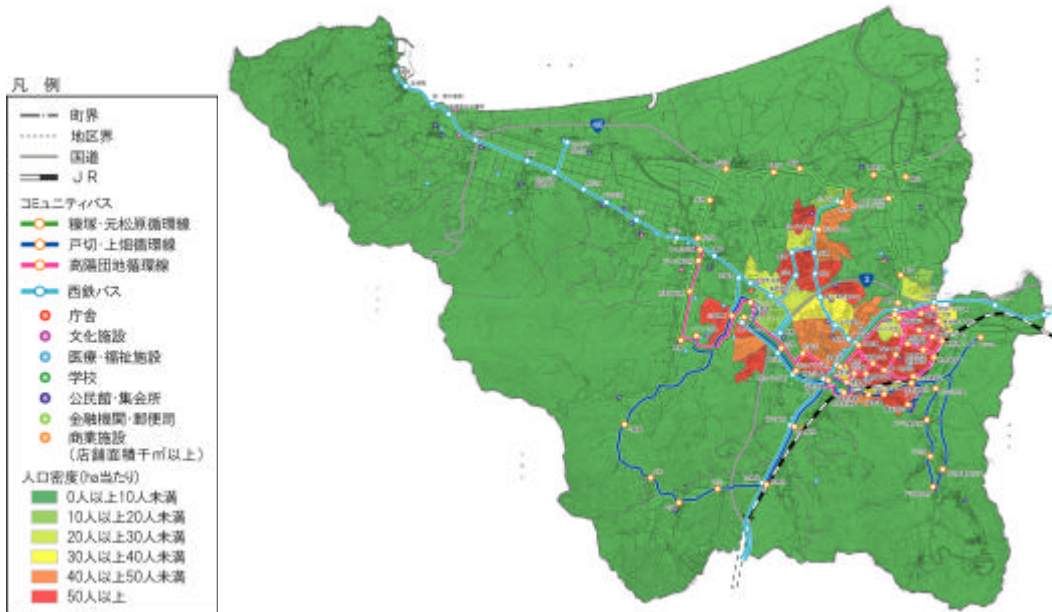


図 1-6 人口密度 資料:平成 17 年国勢調査 (総務省統計局)のデータをもとに作成

④) 高齢化率の分布

- 高陽団地内や旧3号線沿線の地域では、一部高齢化率が40%以上を示す地区が存在している。
- 戸切、上高倉地区において高齢化率が高くなっている。

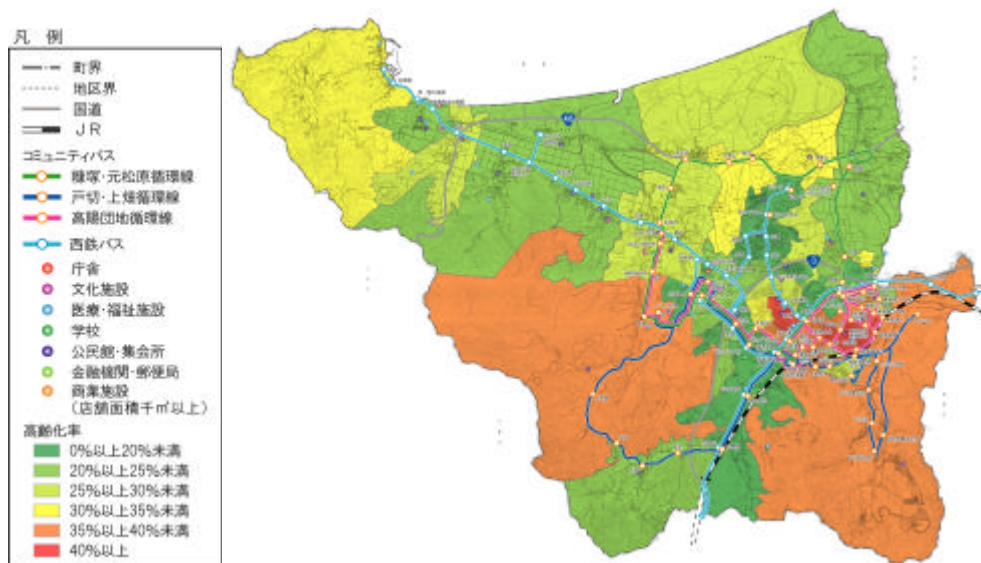


図 1-7 高齢化率の分布

6) 公共施設・生活利便施設の配置

- 国道や県道沿いに施設が集中している。
- 主要な施設の周辺を路線バスやコミュニティバスが運行している。
- 路線から離れた場所に、いくつかの医療・福祉施設や公民館・集会所が点在している。

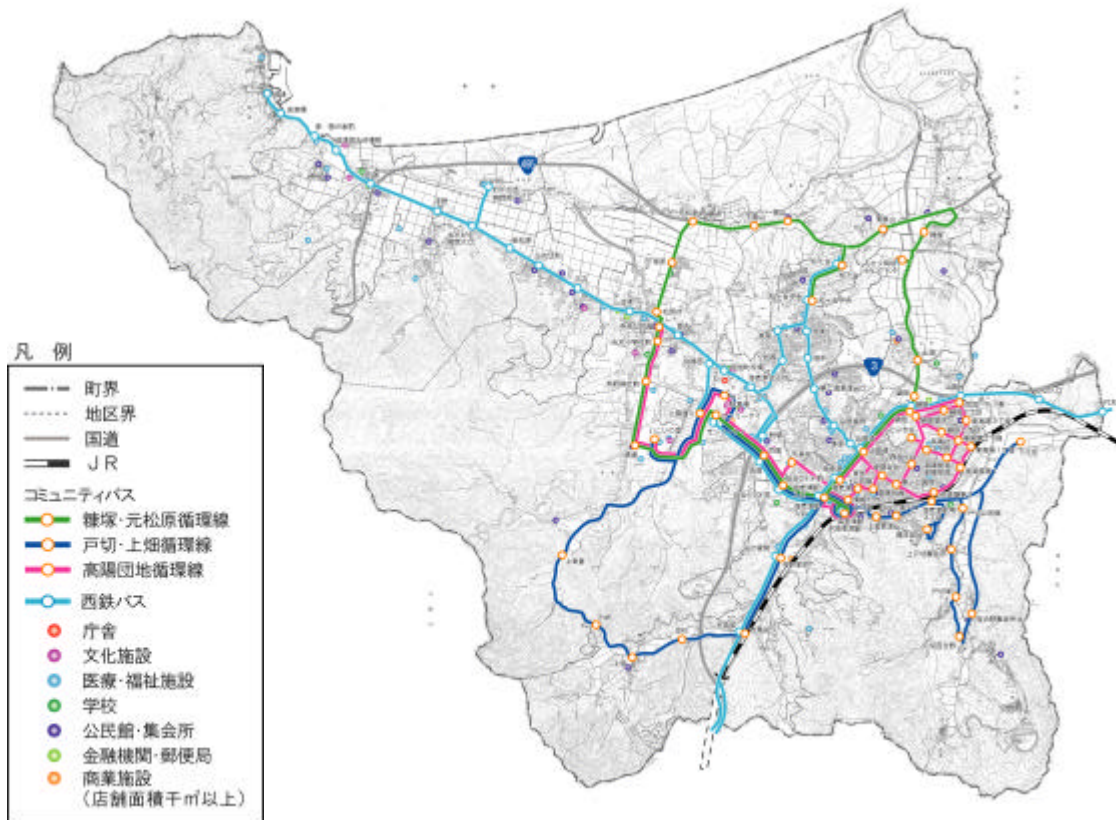


図 1-8 公共施設・生活利便施設の配置

1 - 3 岡垣町の公共交通の現況

1.3.1. 公共交通の運行状況

- 町の東部地域を JR 鹿児島本線が縦断しており、JR 海老津駅が設置されている。
- 町の幹線（JR 海老津駅から波津方面、赤間から遠賀）及び旭台団地内には路線バスが運行されている。
- コミュニティバスは路線バスを補完するものとして、路線バスが廃止された地域や路線バスが無い地域を中心に全 3 路線（糠塚・元松原循環線、戸切・上畑循環線、高陽団地循環線）が運行されている。
- 運行便数で見ると西部から東部に走る路線バスが最も多く 40 便以上の運行がされており、町の公共交通の基軸となっている。
- コミュニティバスは、20 便以内の運行を行っている。

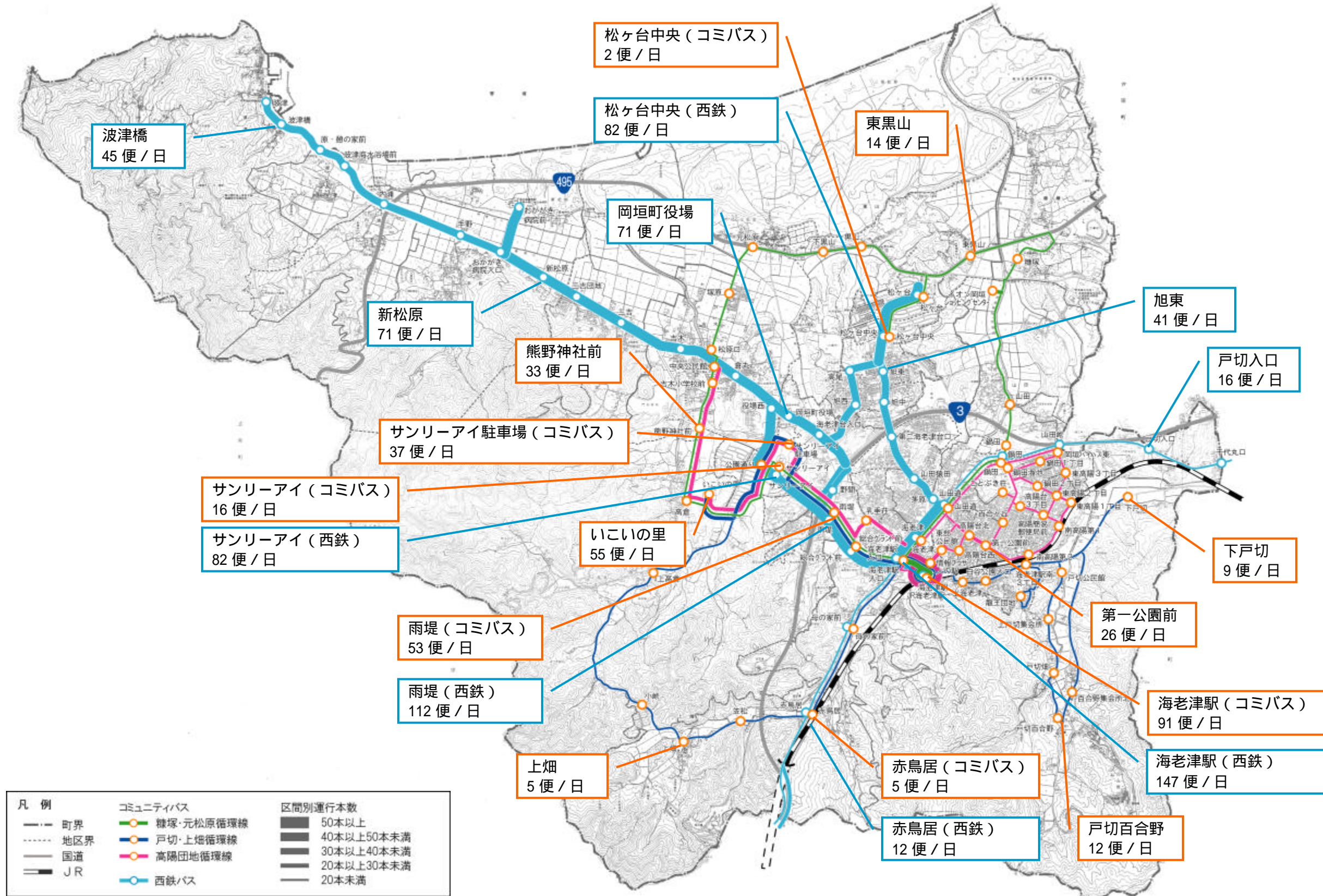


図 1-9 現況路線

1.3.2. JR の運行状況

(1) 運行便数

JR 海老津駅の1日当たりの運行便数は、博多方面と北九州方面ともに70便以上運行されている。また、平成15年3月から朝夕の時間帯に快速列車が、平成16年3月からは昼間の時間帯に準快速列車が停車している。

表 1-1 運行便数

JR 鹿兒島本線 (平成20年度)			運行便数(便)		
起点	運行方面		平日	土曜日	日曜日
	普通	方面			
海老津駅	普通	博多方面	49	43	43
	快速 準快速	博多方面	27	27	27
小計			76	70	70
海老津駅	普通	北九州方面	49	44	44
	快速 準快速	北九州方面	25	26	26
小計			74	70	70
合計			150	140	140

(2) 年間利用者数

JR 海老津駅の年間利用者数は、平成12年より減少傾向にある。

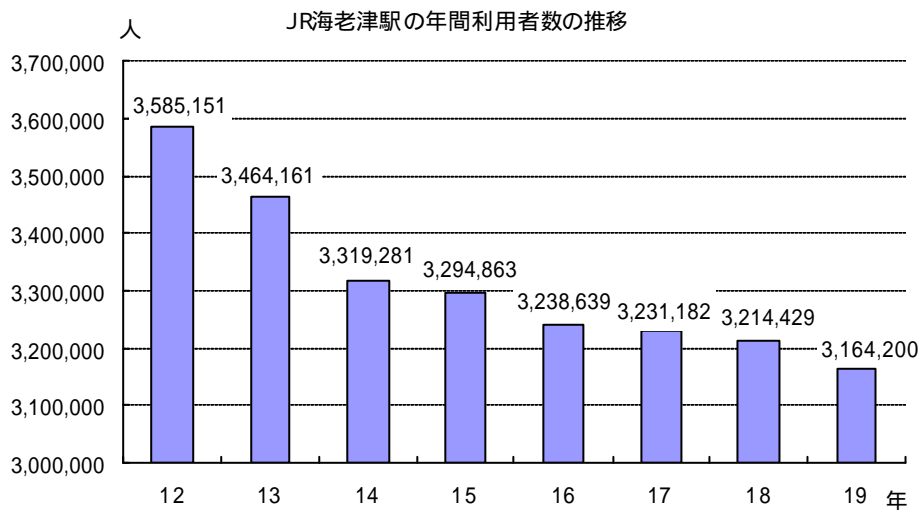


図 1-10 年間利用者数 (人)

1.3.3. 路線バスの運行状況

(1) 運行便数

路線バス（波津線）の1日当たりの運行便数は、おかがき病院と海老津駅間の往復で24便、波津と海老津駅・赤間営業所との往復で45便、その他海老津駅から松ヶ台方面や遠賀川駅方面への運行が行われ合計往復で140便であり、岡垣町のバス体系の基軸となっている。

表 1-2 運行便数

西鉄バス波津線(平成20年度)				運行便数(便)		
	運行区間			平日	土曜日	日曜日
	起点	経由地	終点			
病院まで	おかがき病院前	野間	JR海老津駅	4	5	5
	おかがき病院前	役場西・サンリーアイ	JR海老津駅	8	3	3
	小計			12	8	8
	JR海老津駅	野間	おかがき病院前	4	5	5
	JR海老津駅	サンリーアイ・役場西	おかがき病院前	8	3	3
	小計			12	8	8
計				24	16	16
波津まで	波津	野間・JR海老津駅	赤間営業所	2	2	2
	波津	野間	JR海老津駅	3	2	2
	波津	病院 野間	JR海老津駅	8	8	8
	波津	病院 役場西・サンリーアイ	JR海老津駅	8	6	6
	波津	役場西・サンリーアイ	JR海老津駅	2	2	2
	小計			23	20	20
	赤間営業所	野間・JR海老津駅	波津	2	2	2
	JR海老津駅	野間病院	波津	8	7	7
	JR海老津駅	サンリーアイ 役場西 病院	波津	10	9	9
	JR海老津駅	サンリーアイ 役場西	波津	2	2	2
小計			22	20	20	
計				45	40	40
その他	JR海老津駅		赤間営業所	5	3	3
	JR海老津駅	サンリーアイ 役場西	松ヶ台方面	20	18	18
	JR海老津駅	旭東	松ヶ台方面	26	17	17
	JR海老津駅		遠賀川駅前	8	6	6
	小計			59	44	44
	赤間営業所		JR海老津駅	4	3	3
	遠賀川駅前		JR海老津駅	8	6	6
小計			12	9	9	
計				71	53	53
合計				140	109	109

(2) 年間利用者数

路線バス（波津線）の年間利用者数は、平成12年以降減少傾向にある。

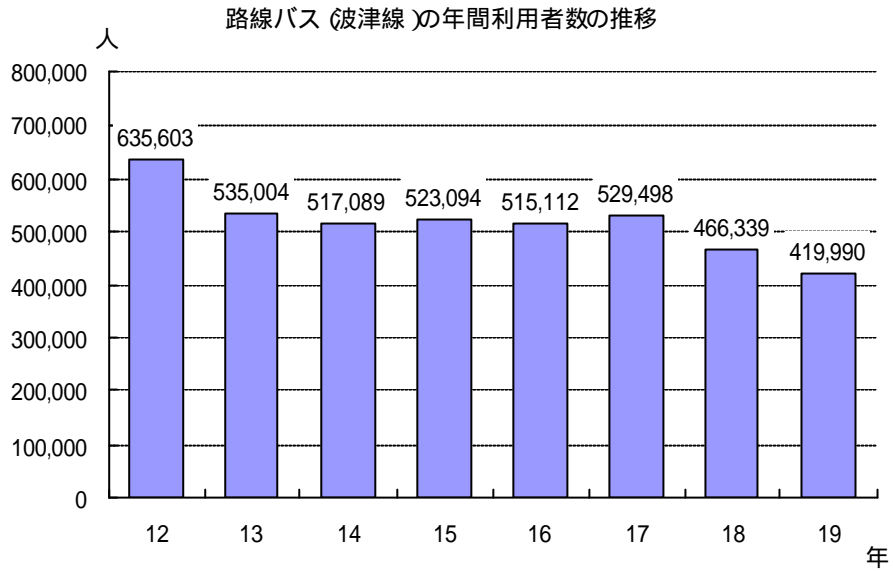


図 1-11 年間利用者数（人）

1.3.4. コミュニティバスの運行状況

(1) 運行概要

- コミュニティバスは、糠塚・元松原循環線 1 台、戸切・上畑循環線 1 台、高陽団地循環線 2 台(予備車 1 台)の計 4 台(予備車含めて 5 台)で運行している。
- 平日 18~20 便(土日祝 14~16 便)を 365 日運行し、6 時 30 分から 19 時 30 分まで運行している。
- 平成 19 年度の実績をもとに、1 人当たりの運行費を算出したところ、糠塚・元松原循環線は 342 円、戸切・上畑循環線は 585 円、高陽団地循環線は 387 円となり、運賃 100 円に対し約 3~6 倍の費用が必要であることがわかる。

表 1-3 コミュニティバスの運行概要

路線名		糠塚・元松原循環線	戸切・上畑循環線	高陽団地循環線
区分		路線廃止地域	交通空白地域	交通空白地域
運行主体		西鉄バス宗像(株)	西鉄バス宗像(株)	(株)遠賀タクシー
道路運送法上の許可		第 4 条	第 4 条	第 4 条(旧 21 条)
運行車両	所有	事業者による取得	事業者による取得	事業者による取得
	規模	35 人乗り マイクロバス	35 人乗り マイクロバス	10 人乗り ジャンボタクシー
	台数	1 台	1 台	2 台(予備車両 1 台)
運行概要	運行日数	365 日(土日祝日は減便)		
	運賃	1 乗車 100 円(割引制度なし)		
	サービス	バスカードの利用可	バスカードの利用可	回数券の利用可
	系統数	6 系統	5 系統	4 系統
	便数	平日 18 便 土日祝 16 便	平日 18 便 土日祝 14 便	平日 20 便 土日祝 16 便
	バス停数	22	23	28
	運行時間	6:34~19:42	6:36~19:32	6:44~19:33
主要拠点		海老津駅、いこいの里	海老津駅、サンリーアイ、いこいの里	海老津駅、サンリーアイ、いこいの里、中央公民館
H19 年度実績	経費	16,253,694 円	16,445,844 円	20,804,904 円
	収入	4,698,130 円	2,667,394 円	4,791,700 円
	委託料	11,555,564 円	13,778,450 円	16,013,204 円
	利用者数	47,459 人	28,112 人	53,745 人
	1 人当たり運行費	342 円	585 円	387 円

一人当たりの運行費用は、平成 19 年度の実績をもとに算出

(2) 年間利用者数

平成17年度より運行を開始し、平成19年度までに利用者数は増加傾向にある。

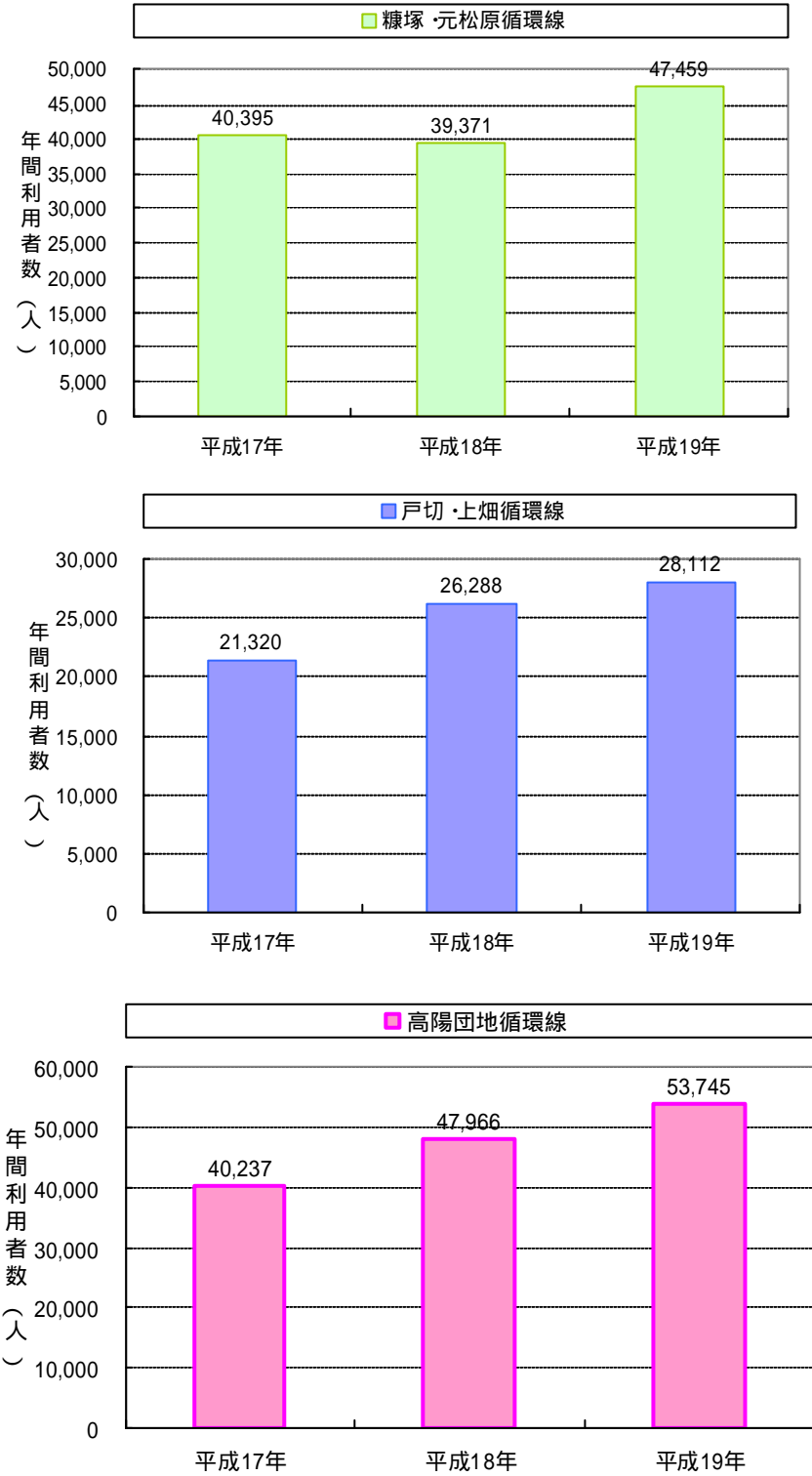


図 1-12 年間利用者数 (人)

## 第2章 公共交通の利用実態・意向の把握

公共交通の利用実態・意向の把握を行うために、各種調査を実施した。

表 2-1 調査一覧

調査分類	調査名
利用実態の把握	事業者*ヒアリング調査
	バス停別乗降者調査
	海老津駅の*キスアンドライド調査
利用意向の把握	JR 海老津駅利用者へのアンケート調査
	コミュニティバス乗込み調査
	*ワークショップ

### 2-1 利用実態の把握

#### 2.1.1. 事業者ヒアリング調査

##### (1) 事業者ヒアリング調査の目的

公共交通事業者へのヒアリングを実施、現状の運行状況、課題等の把握を行った。

##### (2) 事業者ヒアリング調査の実施概要

以下の通り事業者ヒアリングを実施した。

表 2-2 バス停別乗降調査の実施概要

調査期間：平成 21 年 2 月 6 日（金）
対象事業者：西鉄バス宗像、JR 海老津駅、遠賀タクシー

##### (3) 事業者ヒアリング調査の結果

表 2-3 事業者ヒアリング調査の結果

調査項目	調査結果
運行状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸切・上畑循環線の利用者が他路線に比べ少ない状況にある。</li> <li>商業施設、医療施設等への乗り入れを求める利用者の要望もある。</li> <li>西部地区からの利用者は路線バス「吉木」で下車して「松原口」で糠塚・元松原循環線に乗り換える場合、バス停が離れており、不便さがある。</li> <li>松ケ台団地の遠距離通学児童への対策として路線バスとコミュニティバスの分乗について検討する必要がある。</li> <li>JR 海老津駅の早朝は 7 時 30 分～50 分での利用が最も多い。北九州方面と博多方面の利用者の割合は 6:4 である。またバスの便数が少ないとの意見も多い。</li> <li>高陽団地循環線では、定員数が超過し、予備車両(タクシー車両)でカバーするケースが多くなっている。</li> <li>利用が少ない地域については、*デマンド交通の導入も 1 つの方法である。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用促進としてのキャンペーンの実施、時刻表の統一化に関する協力はできる限り行っていきたい。</li> <li>通勤・通学時には、JR 海老津駅前が送迎の車で非常に渋滞する。</li> <li>連携計画を定める上で住民の外出機会の増加、町の活性化を第一に考えてほしい。</li> <li>バスに付加価値を持たせることで利用者促進効果が見込めるのではないかと。</li> </ul>

ヒアリング調査：聞き取り調査のこと。定量的な調査からは読み取れないテーマによく用いられる調査手法であり、定性的な情報を収集する。

キスアンドライド：郊外駅を中心に主に通勤・通学者が自宅から最寄りの公共交通施設（駅またはバスターミナル）まで、自家用車による送迎を行うこと。

ワークショップ：企業研修や住民参加型まちづくりなどにおける合意形成として活用されている手法の 1 つ。司会・進行役の者が、参加者が自発的に作業する環境を整え、参加者全員が体験するものとして運営されることが一般的である。

デマンド交通：利用者ニーズに合わせた運行形態で利用者がある場合のみバスを運行するもの。バス停・路線・時刻をあらかじめ設定したものや、路線・時間も利用者に合わせてものなどがある。

2.1.2. バス停別乗降者調査

(1) バス停別乗降者調査の目的

コミュニティバスの利用状況を把握するため、各停留所の乗降客数調査を実施した。

(2) バス停別乗降者調査の実施概要

コミュニティバスの3路線利用状況を把握するために、各路線の運転手の協力のもと、乗車人数、降車人数を調査した。

表 2-4 バス停別乗降調査の実施概要

調査期間：平成20年12月15日(月)～21日(日) 調査方法：対象とする3路線の運転手による人数集計 対象者：コミュニティバス利用者
---

(3) バス停別乗降者調査の結果

表 2-5 バス停別乗降調査の結果および総括

総括	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海老津駅を目的地とした利用者が多く、*交通結節点としての役割が高い。</li> <li>・商業施設や医療・福祉施設、公民館等が近くにある停留所がよく利用される。</li> <li>・利用者数が極端に多い停留所や少ない停留所が見受けられた。</li> <li>・早朝及び17時以降の時間帯の利用が少ない。</li> </ul>
----	--

調査項目	調査結果
停留所別 利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3路線を通して、海老津駅の利用者数が多い。</li> <li>【糠塚・元松原循環線】</li> <li>・医療施設、学校、ショッピング施設が近くにある停留所において、利用者数が多い傾向にある。</li> <li>・松ヶ台団地の多くの住民が松ヶ台中央で乗降している。</li> <li>【戸切・上畑循環線】</li> <li>・ショッピング施設、医療・福祉施設が近くにある停留所において、利用者数が多い傾向が見られる。</li> <li>・龍王団地や戸切百合野、百合野集会所北の利用者数が多い。</li> <li>・上畑方面における利用者数が少ない。</li> <li>【高陽団地循環線】</li> <li>・ショッピング施設、医療・福祉施設、公民館・集会所が近くにある停留所において、利用者数が多い傾向が見られる。</li> <li>・団地内において、利用者数が多いところ(高陽簡易郵便局前、東高陽2、3丁目、鍋田2丁目など)と少ないところ(高陽台西、北、東高陽1丁目など)がある。</li> </ul>
時間帯別 利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3路線を通して、7時台・17時以降の利用者が昼間と比較し少ない傾向にある。</li> <li>【糠塚・元松原循環線】</li> <li>・始発から最終まで利用者が多い。</li> <li>・早朝、最終時間帯における利用も多い。</li> <li>・利用者数が多い時間帯である10時の便がない。</li> <li>【戸切・上畑循環線】</li> <li>・9時から12時における利用者数が多い。</li> <li>【高陽団地循環線】</li> <li>・17時以降の利用者が少ない傾向がある。</li> <li>・10時台の特定の便については定員を超える状況を予備車両でカバーしている。</li> </ul>

交通結節点：鉄道の駅や自動車から徒歩、自転車などに乗り換えるための停車・駐車施設、鉄道とバスなどの乗り換えが行われる駅前広場のように交通導線が集中的に結節する箇所のこと。

2.1.3. 海老津駅のキスアンドライド調査

(1) キスアンドライド調査の目的

海老津駅までの送迎の状況を把握するため、通勤・通学時間帯における海老津駅利用者数、公共交通利用者数、送迎利用者数のカウント調査を行った。

(2) キスアンドライド調査の概要

表 2-6 キスアンドライド調査の実施概要

調査期間：平成 20 年 12 月 10 日（水）
調査時間：6 時～10 時、17 時～21 時
調査方法：調査員を 3 名配置（改札口、車両の流出口、バス停留所前）し、カウンターにて数の集計を行う。
対象者：海老津駅利用者

(3) キスアンドライド調査の結果

表 2-7 キスアンドライド調査の結果および総括

総括	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早朝における海老津駅利用者（改札を通り JR を利用する人）2,751 名のうち、送迎による利用者は 1,038 名である。</li> <li>・帰宅時間帯における海老津駅利用者（改札を通り海老津駅から出てくる人）1,877 名のうち、送迎による利用者は 531 名である。</li> <li>・早朝、帰宅時間帯ともに公共交通利用者の割合は、海老津駅利用者全体の約 1 割の利用である。</li> </ul>
----	--

利用別	通勤・通学時間帯（6～10 時）	帰宅時間帯（17～21 時）
JR 海老津駅	・海老津駅利用者のピークの時間帯は、7 時～8 時（約 200 人/10 分間）である。	・早朝と違い、JR の便数や帰宅時間によってまばらであるが、18 時 20 分～19 時 10 分にかけて利用者数が高い。
コミュニティバス	・1 便目（6 時 40 分～7 時）が最も多く 16 人であり、駅利用者ピークの時間帯（7 時～8 時）では、22 人の利用者にとどまっている。	・17 時半での利用が最も多く、JR 海老津駅利用者数のピーク時間帯での利用は少ない（6 名程度）。
西鉄バス	・駅利用者ピーク時間帯（7 時～8 時）で、97 人（約 16 人/10 分間）で、公共交通の中では最も利用者の多い交通手段である。	・JR に合わせたダイヤ運行をしており、利用者は朝と同様に多い。海老津駅利用者数の約 1 割程度が利用している状況である。
送迎（キスアンドライド）	・駅利用者ピーク時間帯（7 時～8 時）での送迎者数は、472 人（約 79 人/10 分間）である。また、公共交通サービスが低い時間帯である 6 時 00 分～40 分での送迎が多い。	・早朝と同様に多くの駅利用者が送迎による帰宅をしている。
タクシー	・早朝（6 時～7 時）や駅利用者ピーク時間帯（7 時～8 時）での利用者は少ないが、8 時以降において、タクシー利用者が増えている。	・早朝と同様に、公共交通サービスが少ない時間帯において、多くの利用が見られる。

## 2-2 利用意向の把握

### 2.2.1. JR 海老津駅利用者へのアンケート調査

#### (1) JR 海老津駅利用者アンケート調査の目的

公共交通の利用状況の把握、コミュニティバスを中心とした今後の利用意向等を把握するために、海老津駅にて駅利用者に対するアンケート調査を実施した。

#### (2) アンケート調査の実施概要

表 2-8 アンケート調査の実施概要

調査期間：平成 20 年 12 月 10 日（水）
調査場所：海老津駅前
配布・回収数：配布数 1806 票、回収数 683 票（回収率 37.8%）
対象者：海老津駅利用者

#### (3) アンケート調査の結果

表 2-9 アンケート調査の結果および総括

総括	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者層としては*交通弱者（免許を保有しない・日常的に運転しない人）の比率が多い。また 40 代以上のバス利用者の比率が多い。</li> <li>・50 歳未満は、通勤、通学の時間帯（7 時～8 時、次いで 6 時～7 時）での利用が多い。また高齢者は、公民館や病院、商業施設の利用が多い。</li> <li>・コミュニティバス利用者はコミュニティバスの運行車両・バス停の近さ等には満足しているが、「運行便数」、「運行時間帯」においては不満を示している。</li> </ul>
----	--

調査項目	調査結果
公共交通利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常的に車の運転を行う人が約半数である。</li> <li>・交通弱者（免許を保有しない・日常的に運転しない人）は 50 代で 4 割以上、年齢が上がるにつれその割合に増加傾向が見られる。</li> </ul>
外出・帰宅時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学者の外出時間帯は 7 時～8 時、次いで 6 時～7 時が多い。</li> <li>・50 代までの半数以上の人 は 8 時までに出発、年齢が上がるにつれ、その比率は減少傾向にある。</li> <li>・帰宅時間帯は 70 代の 8 割以上は 18 時までに帰宅する傾向が見られる。</li> </ul>
海老津駅までの交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自転車・バイク・徒歩にて移動している」(31%)、「自家用車にて送迎されている」(19%)、「西鉄バスを利用している」(16%)、「コミュニティバスを利用している」(12%)である。</li> <li>・40 代より公共交通(バス)利用比率の増加が見られる。</li> <li>・70 代以上の 5 割以上が公共交通(バス)を利用している。</li> </ul>
コミュニティバスの運行サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数：利用者の約半数は不足と回答</li> <li>・運行時間帯：利用者の約半数は不満と回答</li> <li>・定時運行：利用者の多くは定時運行に満足</li> <li>・乗車時間・ルート：乗車時間には満足と回答</li> <li>・行きたい目的地への運行：運行している・運行していないがほぼ同数で回答</li> <li>・自宅から停留所までの距離：約半数は満足と回答</li> <li>・バスへの利用転換：約半数は利用する時間帯に運行すれば転換を検討すると回答</li> </ul>
その他(自由意見)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数が少ない、あるいは西部地域には運行していないことへの意見が多い。</li> <li>・時刻表等や行先などの情報提供方法に関する意見が多い。</li> <li>・おんが病院への乗り入れの要望がある。</li> </ul>

\*交通弱者：自動車中心社会で、移動を制約される人、または、免許を所有しない・日常的に運転しない人のこと。

岡垣町第2次公共交通体系整備計画

2.2.2. コミュニティバス乗込み調査

(1) 乗込み調査の目的

コミュニティバスに乗込み、バス停の位置や運行ルートの妥当性、車両に対する意見、運行ダイヤに関する要望を聞き取る。

(2) 乗込み調査の概要

調査員3名による乗込み調査を実施した。調査の実施概要は以下の通りである。

表 2-10 乗込み調査の実施概要

調査期間：平成 20 年 12 月 1 日（月）
調査時間：10 時～16 時
調査方法：調査員による直接乗込み、直接聞き込み
対象路線：コミュニティバス 3 路線 （糠塚・元松原循環線、戸切・上畑循環線、高陽団地循環線）

(3) 乗込み調査の結果

表 2-11 乗込み調査の結果

総括	・コミュニティバスは利用者にとって貴重な交通手段となっており評価はされている。今後、さらに利用しやすくなるように様々な意見を得られた。
----	---

調査項目	調査の結果（運転手および利用者の声）
運行コース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤時間帯以降、時間帯によって運行ダイヤにばらつきがあり、利用者の多い時間帯に運行ダイヤを設定したほうが良い（糠塚・元松原循環線）</li> <li>・サンリーアイ駐車場を経由する場合、交差点での待ち時間が長く、駅の到着時刻を左右する（戸切・上畑循環線）</li> <li>・駅での JR や路線バスなど他の公共交通との接続を良くする必要がある（戸切・上畑循環線）</li> <li>・利用者が少ない状況にある（戸切・上畑循環線）</li> <li>・午前の便は定員を超え、予備車両（タクシー車両）でカバーしている（高陽団地循環線）</li> </ul>
乗り場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2車線以上の広い道でも片側しか停留所がない箇所がある（高倉バス停）糠塚・元松原循環線）</li> <li>・バス停表示について見えにくい位置に設置されている。また、バス停の規格を統一したほうが見やすい。</li> <li>・駅、いこいの里などのように屋根のあるバス停留所が少ない。</li> <li>・狭小な道路上でバスが停車するため、後続車の妨げとなっている箇所がある（高陽団地循環線）</li> </ul>
車両・車内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線図があるが、時刻表も掲載したほうが良い。</li> <li>・ステップがなく乗降に苦労する。</li> <li>・降車を知らせるボタンの位置を低くしたほうが押しやすい。</li> <li>・座席間隔のもっとゆとりがほしい。</li> <li>・行先表示をもっとわかりやすくしてほしい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間帯によっては、集中して各路線のバスが来る時間帯と全く来ない時間帯がある。</li> <li>・コミュニティバスの利用は徐々に伸びているが、認知度を上げる必要がある。</li> <li>・児童や身体障害者への割引制度があるとよい。</li> </ul>

2.2.3. ワークショップ

(1) ワークショップの目的

町の公共交通の現状や課題・問題点を把握するために、住民や議会、学識者からなるワークショップを設置し、現地視察や協議を行う。

(2) ワークショップの概要

ワークショップを全3回実施した。実施概要は以下の通りである。

表 2-12 ワークショップの実施概要

第1回：ワークショップの位置づけ、目的、今後のスケジュールの確認
第2回：岡垣町の現状の説明、現地視察（コミュニティバス3路線）の実施
第3回：アンケート調査等のこれまでの調査結果の説明、現地視察の結果を合わせた、岡垣町の公共交通の課題の整理

(3) ワークショップの結果

第1回～第3回までのワークショップから得た課題は以下の通りである。

表 2-13 ワークショップの結果

調査項目	課題
運行 コース	<p>わかりやすい運行ルートの構築が必要（高陽団地循環線）</p> <p>利用者が多い地区に対する改善が必要（高陽団地循環線）</p> <p>現状路線において、新たな乗り入れの検討が必要</p> <p>1）おんが病院、山田峠団地（糠塚・元松原線）</p> <p>2）西鉄団地（糠塚・元松原線循環線）</p> <p>3）小局（戸切・上畑循環線）</p> <p>現状路線において、新たなバス停の設置の検討が必要</p> <p>1）龍王団地の坂の途中（糠塚・元松原循環線）</p> <p>2）糠塚公民館前（糠塚・元松原循環線）</p> <p>3）黒山～東黒山間（糠塚・元松原循環線）</p> <p>コミュニティバスが通ってない地域（特に西部地域）への乗り入れ検討が必要</p> <p>利用目的（通学、買い物、通院）を持たせた運行ルートの検討が必要</p>
乗り場	<p>乗り場名称の変更の検討が必要（サンリーアイ、海老津駅前）</p> <p>乗り継ぎ拠点の設置の検討が必要（中央公民館、サンリーアイ、海老津駅）</p> <p>バス停の標識の統一の検討が必要</p> <p>バス乗り場の快適性の向上の検討が必要（屋根、イス、乗降スペースの確保）</p>
車両 ・車内	<p>乗降ステップが高く、安全な乗降ができる*低床バスの導入検討が必要</p> <p>全路線の車両の色の統一によりバスの行先が分かりにくく、区別が必要</p> <p>車内広告等より収入を得る等の検討が必要</p> <p>バス停周辺施設の案内や乗り継ぎ案内などのアナウンスが必要</p>
その他	<p>コミュニティバス同士や他の公共交通（特にJR）との連携が取れるダイヤの改正が必要</p> <p>岡垣町住民が一体となって応援していく仕組みづくりが必要</p> <p>他の公共交通との連携が取れた時刻表やバスマップの作成などの情報提供ツールの強化が必要</p> <p>運賃の見直しも含めた検討が必要</p> <p>民間保有バスの有効利用の検討も必要</p> <p>路線ごとの地域の協議会を開き、バス停の位置等の検討の実施が必要</p> <p>地球温暖化やエコ対策を含めたバスの利用促進を促すことが必要</p>

低床バス：乗降口の階段の高さを低く抑えるか、段差なしで乗降できるようにしたバスのこと。

第3章 岡垣町における現状の問題・解決すべき課題の整理

これまで検討してきた利用実態の把握および利用意向の把握より得た岡垣町の現状の問題を表3-1に、解決すべき課題の整理を表3-2に示す。

表3-1 岡垣町の現状や各調査項目から得た課題

(1) 利用実態の把握

<b>事業者ヒアリング その他町が捉えている課題</b>	<b>バス停別乗降者調査 海老津駅のキスアンドライド調査</b>
<p>商業施設、医療施設等への乗り入れおよび路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ拠点の設定を考慮した路線の再編 乗車定員を超過する地域や利用者数が少ない地域に対する運行形態(車両サイズ、運行便数等)の検討 新たな団地の形成による遠距離通学児童への対応の検討 バス利用を促進させる工夫の検討</p>	<p>岡垣町の交通結節点である JR 海老津駅を中心とし、医療施設等の公共施設を拠点とした路線の構築 JR、路線バス、コミュニティバスの連携による利用者の乗り継ぎ待ち時間を軽減させるなど、利用者ニーズに合った運行ダイヤの構築</p>

(2) 利用意向の把握

<b>JR 海老津駅利用者アンケート調査 コミュニティバス乗込み調査</b>	<b>ワークショップ</b>
<p>JR、路線バス、コミュニティバスの連携による利用者の乗り継ぎ待ち時間の軽減(特に通勤通学時間帯)に向けた、運行ダイヤの構築 通勤・通学、買い物、通院などの利用者の利用ニーズに合わせた路線や運行ダイヤの再構築 車両の*バリアフリー化および乗り場の改善などのハード面での整備の促進 コミュニティバスに関するわかりやすい情報提供や広報活動の実施による利用促進</p>	<p>現状の利用状況を踏まえた使いやすいコミュニティバスのあり方の検討(覚えやすい運行ルートの構築、利用目的を持たせた運行、商業施設等の名前を用いた乗り場名称の変更、乗り継ぎ拠点の設定等) 商業施設や病院施設の建設等の都市構造の変化に合わせた新たな路線の検討(おんが病院など) 利用快適性を追求した検討(新たなバス停の設置、バス停の標識の統一、車両のバリアフリー化、各路線のバス車両の区別化、各交通機関統一の時刻表や地図の作成等) 車内広告による収入方法、民間保有バスの有効利用などの運営面からの検討 住民と共に応援できる仕組みづくり 公共交通サービスの運賃格差の是正 コミュニティバス運営手法の再検討</p>

\*バリアフリー：高齢者や障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方のこと。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

表 3-2 岡垣町における現状の問題・解決すべき課題の整理

項目	課題
地域特性	<p>J R、路線バス、コミュニティバスの利用促進のための乗り継ぎ拠点の設定</p> <p>JR 海老津駅を中心とし、第1次計画実施から5年の間で新たに建設された医療施設等を結ぶ路線の検討</p> <p>乗車定員を超過する地域や利用者数が少ない地域に対する運行形態（車両サイズ、運行便数等）の検討</p> <p>遠距離通学児童への対応の検討</p> <p>昭和40年代に開発された急坂・狭小な団地への乗り入れ方法の再検討</p> <p>公共交通サービスの運賃格差の是正</p>
交通特性	<p>*モータリゼーションの普及・発展により、JR 海老津駅乗降者や路線バス利用者が減少しており、住民と協力した路線の維持や路線・運行形態の見直しの随時実施</p> <p>J R、路線バス、コミュニティバスの連携による利用者の乗り継ぎ待ち時間の軽減（特に通勤通学時間帯）に向けた、運行ダイヤの構築</p> <p>通勤・通学、買い物、通院などの利用者の利用ニーズに合わせ、住民の外出機会を増やせるような路線や運行ダイヤの再構築</p>
現行サービス面	<p>現状の利用状況を踏まえたコミュニティバスのあり方の検討（覚えやすい運行ルートの構築、利用目的を持たせた運行、商業施設等の名前を用いた乗り場名称の変更、乗り継ぎ拠点の設定等）</p> <p>利用快適性の検討（新たなバス停の設置、バス停の標識の統一、乗り場の改善、車両のバリアフリー化、各路線のバス車両の区別化、各交通機関統一の時刻表や地図の作成等）</p> <p>コミュニティバスの運営面からの検討（車内広告による収入方法、民間保有バスの有効利用などの運営の検討、運賃の見直しなど）</p> <p>公共交通に関するわかりやすい情報提供や広報活動の実施による利用促進</p>
法制度面や行政関与のあり方	<p>JR、路線バスを基軸としたコミュニティバスの運行の検討</p> <p>町の財政負担も含め、行政が公共交通として確保すべき範囲設定の必要性の検討</p> <p>岡垣町住民が一体となって応援していく仕組みづくり</p>

モータリゼーション：自動車が生計必需品として普及する現象のこと。自動車の大衆化。日本では、1960年代後半に、主に軽乗用車が一般家庭に普及し、自動車社会が進行した。

第4章 地域公共交通総合連携計画の基本方針

4-1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

表4-1 基本的な考え方

基本的な考え方
<p><b>地域の公共交通の連携・維持</b></p> <p>岡垣町に現在ある公共交通機関が連携を行い、公共交通網を町全体で維持し、JR、路線バス、コミュニティバスの運行継続を図る。</p> <p>JR、路線バスを公共交通網の基軸として、これらの公共交通の利便性を高めるための補完的な公共交通機関としてコミュニティバスの運行を行う。</p> <p>また、JR、路線バスに合わせたコミュニティバス運行ルートの再編や時刻表の更新を随時行い、乗り継ぎの利便性向上を図る。</p> <p>住民の誰もが利用できる公共交通体系を目指し、公共交通サービスの平準化、車両のバリアフリー化、バスの停留所の整備を図り、利用しやすい環境づくりを図る。</p> <p>また、公共交通の総合時刻表の作成等により利便性の向上を図る。</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD     RB((路線バス))     CB((コミュニティバス))     JR((JR))     TP((乗り継ぎ拠点 海老津駅等))          RB &lt;--&gt;  連携  JR     CB &lt;--&gt;  連携  JR     CB &lt;--&gt;  連携  RB     CB -- 補完 --&gt; RB     CB &lt;--&gt;  連携  TP     RB &lt;--&gt;  連携  TP     JR &lt;--&gt;  連携  TP             </pre> </div>
<p>図4-1 地域の公共交通の連携イメージ</p>

### 地域の公共交通で確保すべき範囲の設定

公共交通を維持するためには、運行経費の確保が不可欠である。特に町が公共交通施策として実施しているコミュニティバスについては、民間路線バスではカバーできない区域を補完しているものであり、運行には町が多大な経費を負担している。

将来にわたって持続可能な運行を行うために、公共交通施策に係る町の財政負担の基準を設定し、その範囲内においてコミュニティバス運行等を行うことで公共交通サービスの確保を行う。

また、新規路線の運行についても一定基準（利用実績、財政負担等）をあらかじめ示した中で実証運行を行い、下回る場合には、見直しや路線の廃止を行うなどの仕組みを導入する。

### 環境への配慮

環境施策の一端としても位置づけ、ノーマイカーデーや公共交通利用キャンペーン等の実施により、公共交通への転換を促進し、大気汚染及び地球温暖化抑制を図る。また、通勤・通学時間帯や帰宅時間帯における駅周辺の交通渋滞の解消を図る。

4-2 新たな交通体系整備の方向性

表 4-2 新たな交通体系整備の方向性

項目	方向性
全般	JR・路線バスを基軸として、それを補完するためにコミュニティバスを運行し、町の財政負担等も考慮しながら、公共交通の確保及び公共交通の利便性向上を図る。 公共交通について、地域住民との情報共有を行い、地域全体で公共交通利用促進につなげ、公共交通の維持存続を図る。 町内バス体系の運賃格差について平準化を図る。
コミュニティバス	コミュニティバス各路線の特色を踏まえ、路線、時刻、運行形態を再編することで、コミュニティバス運行の効率化を図る。 将来にわたって町の財政負担にも配慮した整備を図る。 コミュニティバスの効率的な運行ルートの設定、運行形態の変更等により利便性の向上を図る。
JR・路線バス	路線バスは、岡垣町の基幹的な路線を運行し、住民にとって欠かせない公共交通機関であるため、町全体で維持存続を図る。 JRは、町外への移動について大きな役割を果たしている。そのため、快速電車の停車など利便性向上に向け、町全体での取り組みを進める。 各交通機関の連携を図り、利便性の向上を図る。

第5章 地域公共交通総合連携計画の区域

岡垣町第2次公共交通体系整備計画（地域公共交通総合連携計画）の区域は、通勤・通学、通院、買い物など日常生活に密接に関係する区域として、岡垣町全域とする。

第6章 地域公共交通総合連携計画の目標

基本的な考え方を踏まえ以下の目標を設定する。

【公共交通全体の活性化・利用者の増加】

JR・路線バス・コミュニティバスなど各公共交通機関の利用促進を行うとともに、コミュニティバスの路線の再編や町内バス全体の公共交通サービスの平準化を図り、誰もが利用しやすい公共交通体系を整備し、公共交通を町全体で支える仕組みの構築を目指す。

【各公共交通機関の連携・維持】

各公共交通機関が連携し、町内公共交通の活性化・利用者増加を図り、各公共交通機関の路線の維持存続と利便性向上を目指す。

第7章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

表 7-1 具体的な施策一覧

施策の方向	具体的施策	実施主体
地域公共交通の利用促進	(1)総合的な路線案内図・時刻表の作成	岡垣町地域公共交通協議会
	(2)公共交通利用促進キャンペーンの実施	岡垣町地域公共交通協議会
	(3)定期的な利用実態調査の実施	岡垣町、公共交通関係者
コミュニティバスの再編	(1)現行路線の再編・実証運行	岡垣町、バス事業者、タクシー事業者、JR九州
公共交通サービス格差への対応	(1)各地域の公共交通サービス平準化	岡垣町、バス事業者、タクシー事業者
利用しやすい環境整備	(1)コミュニティバスの低床バス車両導入	岡垣町
	(2)わかりやすいバス停留所の整備	岡垣町
	(3)乗り継ぎ施設の整備	岡垣町
	(4)相互乗り継ぎの円滑化	岡垣町地域公共交通協議会
住民・事業者・行政の一体的な取り組み	(1)*トリガー制度の導入検討	岡垣町地域公共交通協議会
	(2)住民モニター制度の導入検討	岡垣町地域公共交通協議会
	(3)事業サポーター制度の導入検討	岡垣町地域公共交通協議会

7-1 地域公共交通の利用促進

町内の公共交通機関が一体となった取り組みを行い、公共交通全体の利用促進を図るために、岡垣町地域公共交通協議会を中心に各運行事業者、行政が連携し、総合的な路線案内図・時刻表の作成や利用促進キャンペーンなどを実施する。また、継続して利用実態調査などのアンケート調査も行い、情報を共有しながら取り組みを進める。

トリガー制度：バス路線の利用目標をあらかじめ設定し、目標に達しない場合は、路線の統廃合などを検討する制度のことである。

7-2 コミュニティバスの再編

7.2.1. 路線別の基本方針

表 7-2 路線別基本方針

旧路線名称	路線変更の考え方
全般的事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存のバス停を利用し、路線の再編を行う。</li> <li>利用実態等に応じてバス停を設置し、路線の再編を行う。</li> <li>コミュニティバス路線同士の接続を行い、乗り継ぎをスムーズにする。</li> </ul>
糠塚・元松原循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>岡垣町の主要拠点（海老津駅、サンリーアイ、いこいの里、おんが病院など）を周るコミュニティバスの主要路線として位置づける。</li> <li>高陽団地に乗り入れることで、現行の高陽団地のジャンボタクシーの定員超過の問題を解消する。</li> </ul>
戸切・上畑循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸切方面と上畑方面とに路線を分割する。</li> <li>戸切方面はマイクロバスによる運行を継続し、商業施設や医療・福祉施設に乗り入れることで、路線に利用目的を持たせる。</li> <li>上畑方面は、ジャンボタクシーによる運行を検討する。</li> </ul>
高陽団地循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>系統が複雑である路線を新たに見直す。</li> <li>利用者が多く、現状の運行車両で対応できていないため、規模の大きい運行車両をもつ路線と共存させることで対応する。</li> <li>高陽団地・海老津駅間を循環する路線とし、サンリーアイ方面には乗り継ぎをスムーズにすることで対応する。</li> <li>おんが病院への乗り入れを行う。</li> </ul>

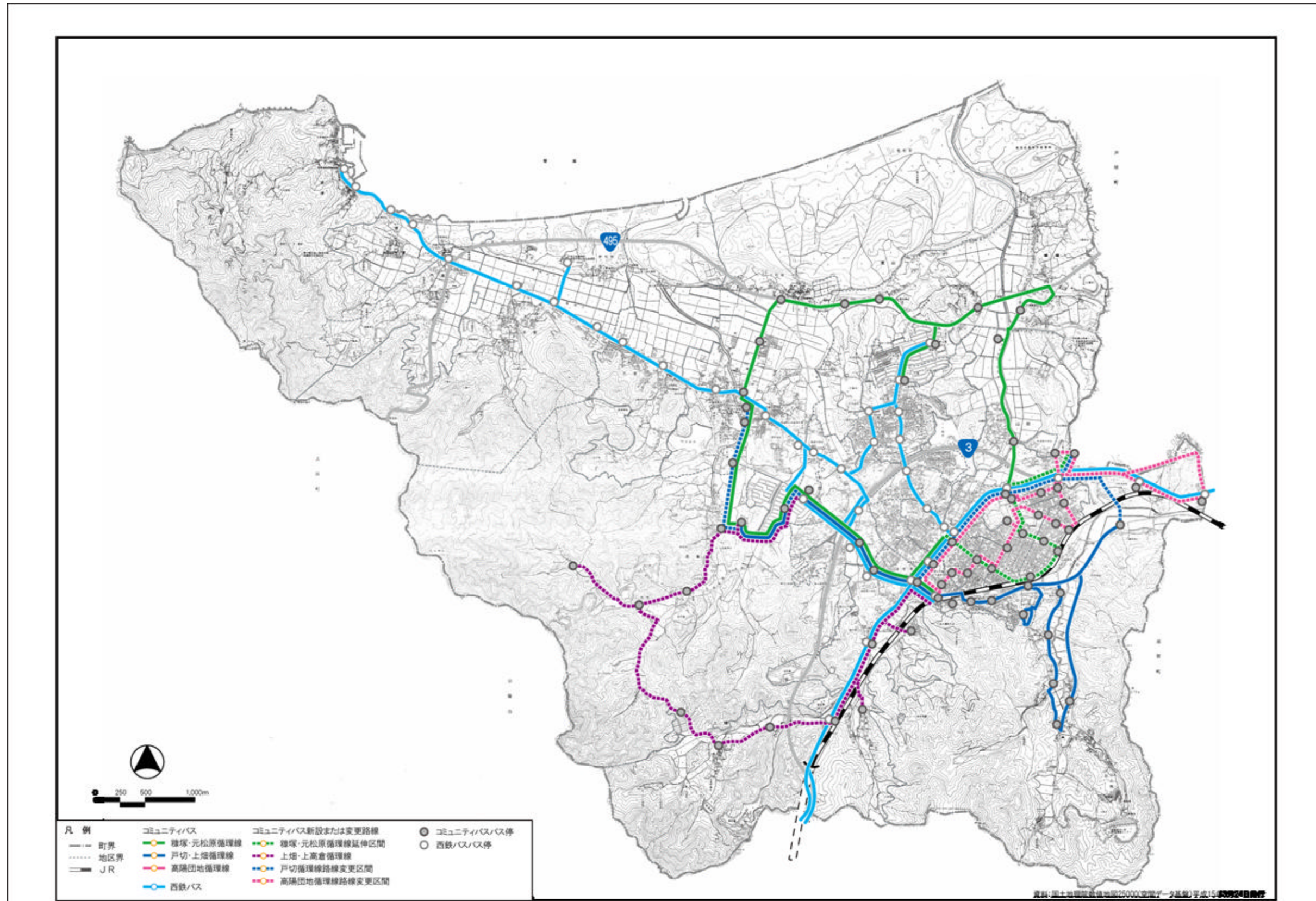
7.2.2. コミュニティバスの路線名称

コミュニティバスがどこに向かうバスなのかを明確にするために、路線名称の変更および、経由地の明記を行う。

表 7-3 路線名称

番号	路線名	旧路線名	起点	主な経由地	終点
1	糠塚・元松原循環線	糠塚・元松原循環線	海老津駅	サンリーアイ、いこいの里、おんが病院	海老津駅
2	戸切循環線	戸切・上畑循環線	海老津駅	おんが病院、サンリーアイ、いこいの里	中央公民館
3	高陽団地循環線	高陽団地循環線	海老津駅	おんが病院	海老津駅
4	上畑・上高倉循環線	戸切・上畑循環線	海老津駅	いこいの里	サンリーアイ

7.2.3. 将来路線図(案)



バス停留所については、今後、警察を含む公共交通関係者との協議を行い、設置していく。

### 7-3 公共交通サービス格差への対応

第1章で記載したとおり、町内のバス体系については、地勢や現況の住宅整備状況、道路整備状況などにより構成されている。また路線バスは、年々利用者数が減少している。

利用者数の減少により路線の縮減、撤退を招かないように公共交通の活性化・再生による利用者数の増加が必要である。

現在、路線バスは、距離別運賃が採用されており、1乗車160円～320円となっている。一方、コミュニティバスは1乗車100円で、特に中西部地域において、運賃格差が生じている。

この運賃格差について、バスの活性化と利用増加促進のために路線バス運賃の一部を町が補助することで利用者の支払う運賃を150円均一とする方向で、平成22年度から実施できるように運行事業者と町で協議を進める。また、最終的に町内のバス運賃の平準化を図るため、平成24年度を目途に、コミュニティバスの運賃を、150円に改定するための検討を行う。

### 7-4 利用しやすい環境整備

公共交通機関をさらに利用しやすいものとするために、コミュニティバスに低床バス車両の導入やバス停位置や時刻表示が分かりやすいバス停留所の設置を進める。また、乗り継ぎをスムーズにするために、乗り継ぎ拠点を海老津駅、サンリーアイとし、乗り継ぎ拠点の整備を進める。さらに、乗り継ぎ拠点での乗り継ぎに配慮したダイヤ編成を行うとともに、コミュニティバス同士、路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎを行う場合の乗り継ぎ券の発行などを検討する。将来的にはより乗り継ぎの利便性を図るため、各運行事業者が導入を進めている「\*ICカード乗車券と\*電子マネー機能を備えたカード」がコミュニティバスでも使用でき、各公共交通機関相互利用に対応できるような車両機器の整備について検討を行う。

ICカード：バス路線の利用目標をあらかじめ設定し、目標に達しない場合は、路線の統廃合などを検討する制度のことである。

電子マネー：キャッシュカード等のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路(ICチップ)を埋め込み、情報を記録できるようにしたカードのこと。

7-5 住民に積極的にバスを利用してもらうための新たな取り組み

効率的なバス運行が、バス路線維持にとって重要である。住民・事業者・行政が一体となり、住民に積極的な利用促進を図るために各バス路線の利用目標をあらかじめ設定し、一定期間の利用が目標に達しない場合は、運行方式の見直しや路線の統廃合などを検討する「トリガー制度」を導入し、効率的な運行を維持するとともに、「地域のバスを守るためにバスに乗る」という動機付けを行う。

公共交通の維持継続には、住民の積極的な利用や関与が欠かせない。そのためには、利用者の意見、要望を聴くことにより、バスに対する関心を持つ方を増やしつつ意向の把握に努める「モニター制度」や商工業者・医療機関等事業者に広告掲載などの協賛を得てサポートを受ける「事業者サポーター制度」など、住民が日常的に関与するための仕組みづくりを行う。

表 7-4 住民・事業者・行政の一体的取り組み

新たな取組	内容	主体・役割	課題・留意点
トリガー制度	バス事業維持に必要な目標利用者数を設定、公表し、住民にバス利用を促進する。 利用者が少ない場合はバス停または、路線を廃止する場合もある。	岡垣町地域公共交通協議会：目標利用者数の設定、利用者が満たない場合の廃止バス停・バス路線の決定 岡垣町：目標利用者数の公表、利用者への周知、利用促進 住民：トリガー制度への理解	・バス停、路線の廃止基準の検討 ・新規路線・バス停を設置する際は必ず導入
住民モニター制度	住民モニターを任命し、バス運行に対する定期的なチェックを実施する。	住民モニター：バス・路線・バス停についての定期的なモニター調査を行い、改善提案を行う。 岡垣町地域公共交通協議会：モニターの提案を事業に反映させるための方策検討 岡垣町：モニター募集・支援	・モニター募集の周知 ・モニターの選任要件（年齢・性別・居住地区） ・将来的にモニターが団体を組織し、バス停の環境保全や利用促進などを含めバス路線を見守る住民サポーターへの発展の仕組みを検証
事業者サポーター制度	事業者等に広告掲載等を募集し、路線の運行経費、路線毎のバス停の維持・管理経費の一部として活用する。	商工業者・医療機関等サポーター：車内・バス停・時刻表等に広告を掲載し協賛。時刻表等の積極的配布や利用促進キャンペーン等に参加。	

## 第8章 地域公共交通協議会が果たす役割と位置づけ

公共交通の運行を維持し、住民の移動手段として活用できるようにするには、行政と事業者だけではなく、利用者の住民、移動目的地の事業者や病院などが連携して、地域の実情に合致した公共交通をつくり上げる継続的な取り組みが重要となる。

岡垣町地域公共交通協議会を活用し、関係者がそれぞれの役割を分担しながら、具体的な協議を行い、連携を図る。

### <住民が一体となって支援する公共交通の維持継続>

#### (岡垣町地域公共交通協議会の役割)

公共交通機関は多くの人たちが利用して初めて成り立つ移動手段

公共交通の成立には、住民・事業者・行政の連携が不可欠

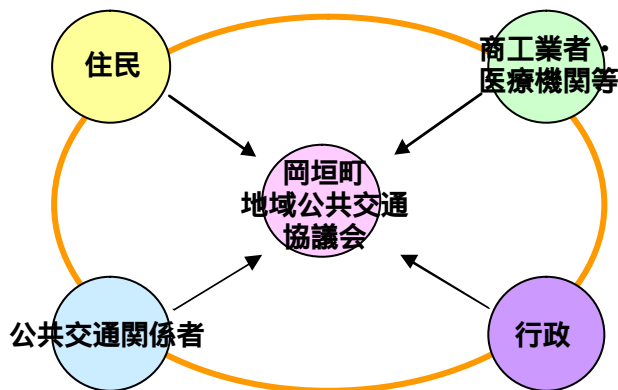
岡垣町地域公共交通協議会では、地域の実情に合致した公共交通が持続的に運行され、住民の外出機会の増加、まちのにぎわいの創出につなげるための協議を実施

#### 住民

- ・日常生活における、意識的な公共交通利用への協力
- ・モニター調査への協力
- ・トリガー制度( )への理解  
バス路線の利用目標をあらかじめ設定し、目標に達しない場合は、路線の統廃合などを検討する制度

#### 商工業者・医療機関等

- ・バス停設置への支援
- ・時刻表の掲載、配布
- ・バスへの広告の積極的掲載
- ・特売などの買い物お得時間帯や診察時間帯に合わせたダイヤ構築への情報提供
- ・事業者サポーター制度への協力



#### 岡垣町地域公共交通協議会

- ・本計画の進捗管理
- ・事業者間・行政機関との調整
- ・運行方針、運行ルート、ダイヤ等の調整
- ・公共交通利用促進のための取り組み提案・協力要請
- ・運賃設定の方針検討
- ・住民へのバス利用促進策の提案・協力要請

#### 公共交通関係者(交通事業者)

- ・安全・安心なバス運行
- ・乗客へのサービス提供
- ・車両、施設の維持管理
- ・JR、路線バス、コミュニティバスの総合時刻表の作成支援
- ・公共交通利用促進のための取り組み・支援
- ・定期的な利用者調査(アンケート・乗降客数調査) 情報提供

#### 行政(岡垣町)

- ・岡垣町地域公共交通協議会の主催・支援
- ・定期的な利用者調査(アンケート・乗降客数調査)
- ・公共交通利用促進のための取り組み・支援(広報紙等)
- ・コミュニティバスの運行(費用負担)
- ・運賃格差の是正補助
- ・乗換拠点整備
- ・車両等の購入、乗り場等の整備
- ・町内の道路網の整備

#### 行政(九州運輸局他)

- ・安全確保や安定的な運送サービス確保のための助言

第9章 計画期間




計画期間は、平成21年度から平成25年度までの5年間とする。
























平成21年度 : 車両の購入、待合所等の整備 ハード整備を主に実施

平成22年度 : 計画に基づく実証運行の開始

平成23～平成25年度 : 本格運行開始に伴い、情報提供の強化

ソフト面での整備を主に実施

表9-1 年次計画 実証  協議・検討  本格実施 

項目		平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
地域公共交通の利用促進	・総合的な路線案内図、時刻表の作成					
	・公共交通利用促進キャンペーンの実施					
	・定期的な利用実態調査の実施					
コミュニティバスの再編	・現行路線の再編、実証運行					
公共交通サービス格差への対応	・各地域の公共交通サービス格差是正					
	・相互乗り継ぎの円滑化					
利用しやすい環境整備	・コミュニティバスの低床バス車両導入					
	・分かりやすいバス停留所の整備					
	・乗り継ぎ施設の整備					
	・相互乗り継ぎの円滑化					
住民・事業者・行政の一体的な取り組み	・トリガー制度の導入検討					
	・住民モニター制度の導入検討					
	・事業者サポーター制度の導入検討					
	・地域公共交通協議会の開催	