
1. 計画策定の背景と目的

1.1. 当初計画の背景・目的

岡垣町では、平成 16 年 3 月に策定した「公共交通体系整備計画」に基づき、平成 17 年度より福祉バスを廃止し、路線バスを補完するものとして、交通不便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。

運行当初の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 便を運行していたが、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の変化に対応するため、平成 21 年 3 月に「第 2 次公共交通体系整備計画」を策定し、同計画に基づき、コミュニティバスの路線の再編などの地域の実態に適した利用しやすい公共交通体系への再編や、西鉄バスとの運賃格差の是正などの持続可能な公共交通の運営と仕組みづくりに向けて取り組んできた。

コミュニティバスの運行開始後、JR、路線バスとの連携により町内の公共交通網を維持してきた結果、コミュニティバスの利用者数は年間約 12 万人で推移しており、住民の生活の足として重要な移動手段として定着している。

しかしながら、「第 2 次公共交通体系整備計画」の策定から概ね 7 年の歳月が経過する間に、高齢化の進行や人口減少などの人口動態が変化していることに加え、近年は、岡垣町内の公共交通利用者数も減少傾向であり、公共交通網の維持に向けた問題が生じている。

また、海老津駅周辺においては、海老津・白谷線、海老津駅南側広場、海老津駅自由通路が平成 28 年度に完成する予定であるほか、今後も宅地開発などによって都市構造が変化していくことが予測され、住民の移動先が変化していくことも想定される。

一方、国の公共交通関連の政策においては、地域公共交通網についてまちづくりとの連携や地域全体を見渡した面的なネットワークの再構築が求められているほか、地方創生に向けてだれもが活躍する社会の実現が必要とされている。

岡垣町においても、将来のまちづくり政策等と連携した公共交通政策の実施によって、住民のニーズに即した、各交通機関との連携による効率的な公共交通の再編が緊急の課題となっている。

そのため、地域公共交通のこれまでの取り組みを踏まえながら、岡垣町の地域公共交通をとりまく問題点に対応するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「岡垣町第 3 次公共交通体系整備計画（岡垣町地域公共交通網形成計画）」を策定し、持続可能で利用しやすい公共交通網の再構築を図ることとする。

1.2. 改訂の経緯

「第 3 次公共交通体系整備計画」の策定から 5 年の歳月が経過する間に、少子化・高齢化の進行やモータリゼーションのさらなる進展から、公共交通の利用者数が毎年減少傾向となる中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により公共交通離れが加速し、公共交通事業の収益性が悪化したことから、公共交通網の維持が喫緊の課題となっている。

岡垣町においても平成 25 年頃をピークに人口が減少に転じ、平成 29 年度にはコミュニティバスの利用者数が平成 17 年の運行開始以降初めて、年間 10 万人を下回り、将来にわたる公共交通体系を構築するにあたっての転機を迎えている。

また、将来のまちづくり政策等と連携した公共交通政策の実施によって、住民のニーズに即し、かつ、持続的に運行が可能な公共交通体系の整備が緊急の課題となっており、これまでの取り組みを踏まえながら、岡垣町の地域公共交通をとりまく問題点に対応するため、「岡垣町第 3 次公共交通体系整備計画」において、十分な成果に到達できなかった項目や今後も継続した取り組みが必要な項目について網羅的に検証を行ったうえ、未完了の項目を重点的に整理する目的で「岡垣町第 3 次公共交通体系整備計画【改訂版】（岡垣町地域公共交通計画）」を策定し、持続可能で利用しやすい公共交通網の再構築を図るものとする。