

巻末資料

1. 地域・社会動態

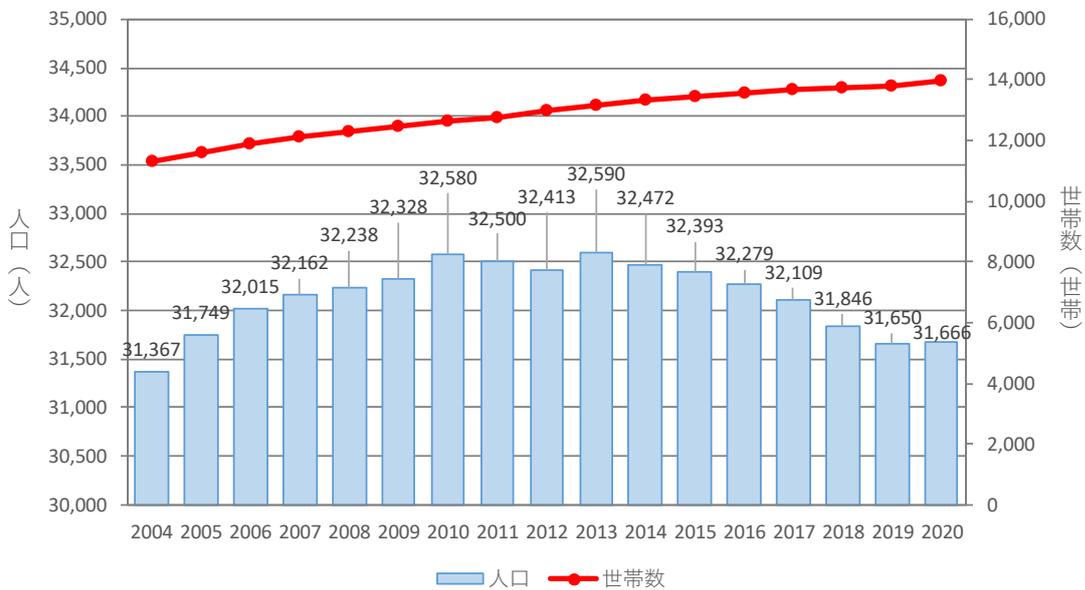
岡垣町の地域・社会動態として、人口動態および人口流動の状況について整理する。

1.1. 人口動態

1.1.1. 人口推移

岡垣町の人口は、2013年（平成25年）をピークに減少に転じ、2020年末時点での人口は31,661人となっている。

世帯数は増加傾向を維持しており、多世代同居や子と同居する世帯が減少する一方で、高齢者等の夫婦のみや単身世帯の増加により、世帯あたりの人口が減少している。



出典：岡垣町人口統計

図 1-1 人口と世帯数

表 1-1 人口と世帯数

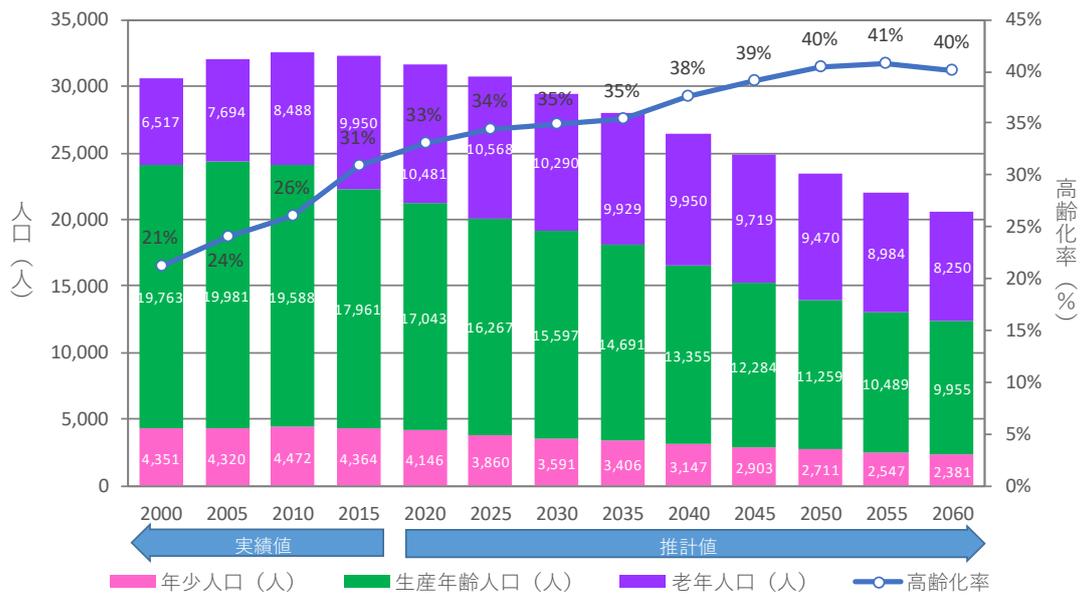
年	人口 (人)			世帯数	人口増減 前年差	世帯増減 前年差
	男	女	合計			
2015	15,289	17,104	32,393	13,420	▲ 79	103
2016	15,274	17,005	32,279	13,555	▲ 114	135
2017	15,215	16,894	32,109	13,692	▲ 170	137
2018	15,094	16,752	31,846	13,734	▲ 263	42
2019	14,958	16,692	31,650	13,798	▲ 196	64
2020	14,987	16,679	31,666	13,961	16	163

1.1.2. 高齢者人口および高齢化率の将来推移

少子化・高齢化の進行とともに、15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口で減少することが推計されている

65歳以上の老年人口は約1万人で推移し続けることが予想されている

現状33%程度の高齢化率はさらに上昇を続け、25年後の2045年には40%に達することが予想されている。



出典：岡垣町将来人口推計

図 1-2 人口・高齢化率の将来推移

表 1-2 人口・高齢化率の将来推移

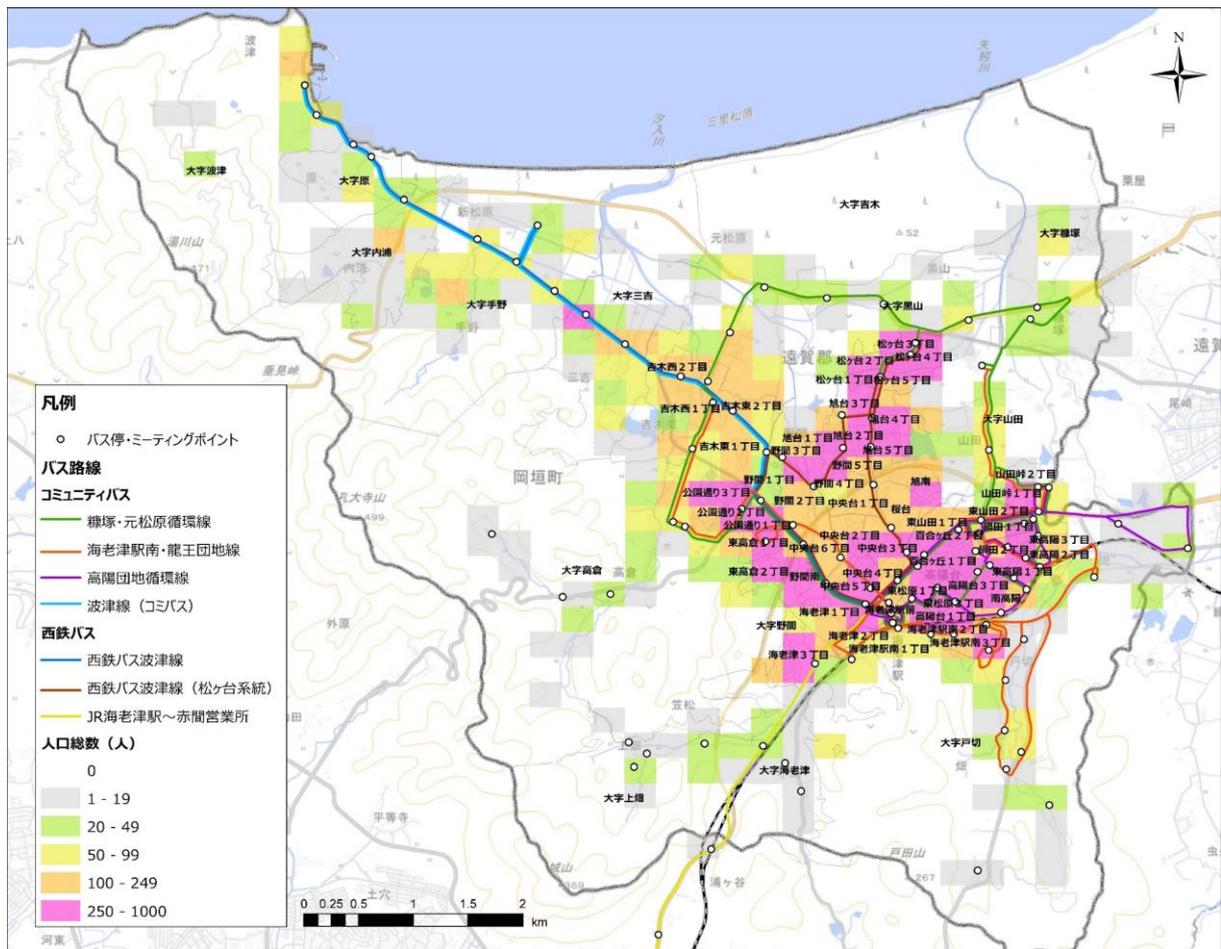
年	人口 (人)				高齢化率
	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	
2000	30,631	4,351	19,763	6,517	21%
2005	31,995	4,320	19,981	7,694	24%
2010	32,548	4,472	19,588	8,488	26%
2015	32,275	4,364	17,961	9,950	31%
2020	31,670	4,146	17,043	10,481	33%
2025	30,697	3,860	16,267	10,568	34%
2030	29,478	3,591	15,597	10,290	35%
2035	28,026	3,406	14,691	9,929	35%
2040	26,452	3,147	13,355	9,950	38%
2045	24,906	2,903	12,284	9,719	39%
2050	23,440	2,711	11,259	9,470	40%
2055	22,020	2,547	10,489	8,984	41%
2060	20,586	2,381	9,955	8,250	40%

1.1.3. 人口分布

岡垣町の人口は、高陽台や中央台、旭台、松ヶ台、公園通り、海老津風の森などの住宅団地に集中している。

行政区別では、山田峠、東山田、海老津、野間、海老津風の森などの旧 3 号沿線や役場周辺で人口増加の見られる地区があるものの、他の多くの地区では人口が減少している。

特に、戸切や上畑などの山間部や波津などの西部地区は人口減少が顕著である。



出典：平成 27 年国勢調査

図 1-3 人口分布 (250m × 250m 範囲)

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

表 1-3 行政区別の人口増減

団地名	行政区名	H26.12	R1.12	増減	増減率
	湯川	61	57	▲4	7%
	波津	453	381	▲72	19%
	原	173	162	▲11	7%
	内浦	398	367	▲31	8%
	手野	718	673	▲45	7%
	新松原	216	198	▲18	9%
	三吉団地	300	249	▲51	20%
	三吉	614	593	▲21	4%
	吉木	2,258	2,265	7	0%
	高塚	306	277	▲29	10%
	高倉	514	505	▲9	2%
	上高倉	159	159	0	0%
	元松原	185	185	0	0%
	西黒山	105	96	▲9	9%
	東黒山	135	134	▲1	1%
	糠塚	347	339	▲8	2%
	山田	314	294	▲20	7%
	山田峠	460	481	21	4%
	西山田	160	139	▲21	15%
	東山田	610	659	49	7%
	南山田	521	494	▲27	5%
	茅原	258	247	▲11	4%
	緑ヶ丘	925	922	▲3	0%
旭台	高尾	541	507	▲34	7%
	旭西	479	468	▲11	2%
	旭中	494	462	▲32	7%
	旭東	735	697	▲38	5%
	旭南	647	599	▲48	8%

団地名	行政区名	H26.12	R1.12	増減	増減率
	東松原	860	842	▲18	2%
	百合ヶ丘	966	920	▲46	5%
	鍋田	846	797	▲49	6%
高陽団地	高陽	555	492	▲63	13%
	西高陽	723	723	0	0%
	東高陽	912	894	▲18	2%
	南高陽	471	455	▲16	4%
	戸切	320	302	▲18	6%
	戸切百合野	247	193	▲54	28%
	戸切白谷	791	725	▲66	9%
	上海老津	169	162	▲7	4%
	東海老津	164	166	2	1%
	新海老津	1,074	1,108	34	3%
	海老津	1,487	1,643	156	9%
	上畑	227	195	▲32	16%
	野間一	681	692	11	2%
	野間二	492	533	41	8%
	東高倉	1,155	1,164	9	1%
	野間四	1,274	1,346	72	5%
	塚原	267	244	▲23	9%
松ヶ台	松ヶ台西	1,522	1,481	▲41	3%
	松ヶ台東	1,254	1,226	▲28	2%
公園通り	公園通り東	438	404	▲34	8%
	公園通り中	754	684	▲70	10%
	公園通り西	563	531	▲32	6%
	龍王団地	217	186	▲31	17%
風の森	海老津風の森	499	611	112	18%
	その他	425	374	▲51	14%

出典：岡垣町統計資料

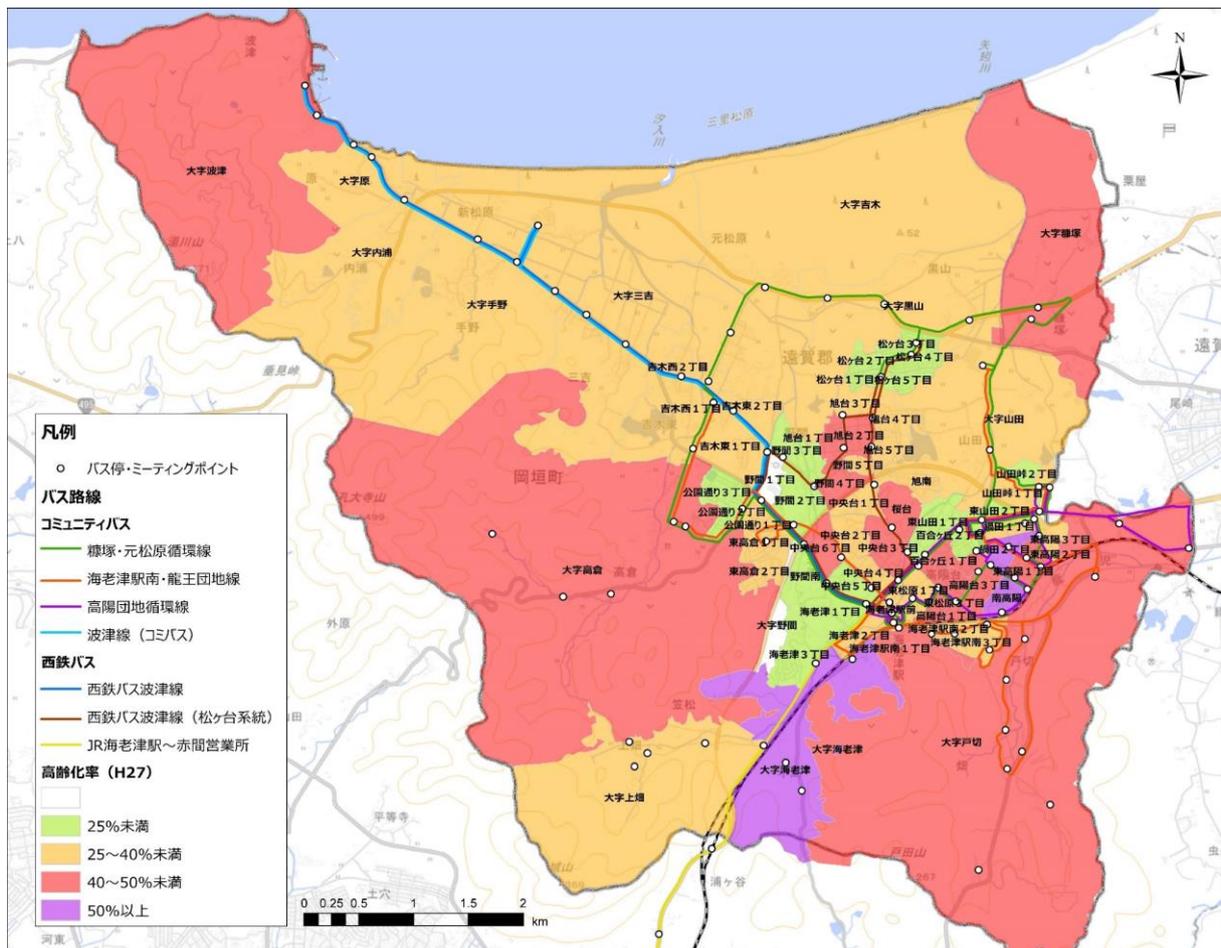
凡例 ←減少 ; 増加→



1.1.4. 高齢者人口の分布

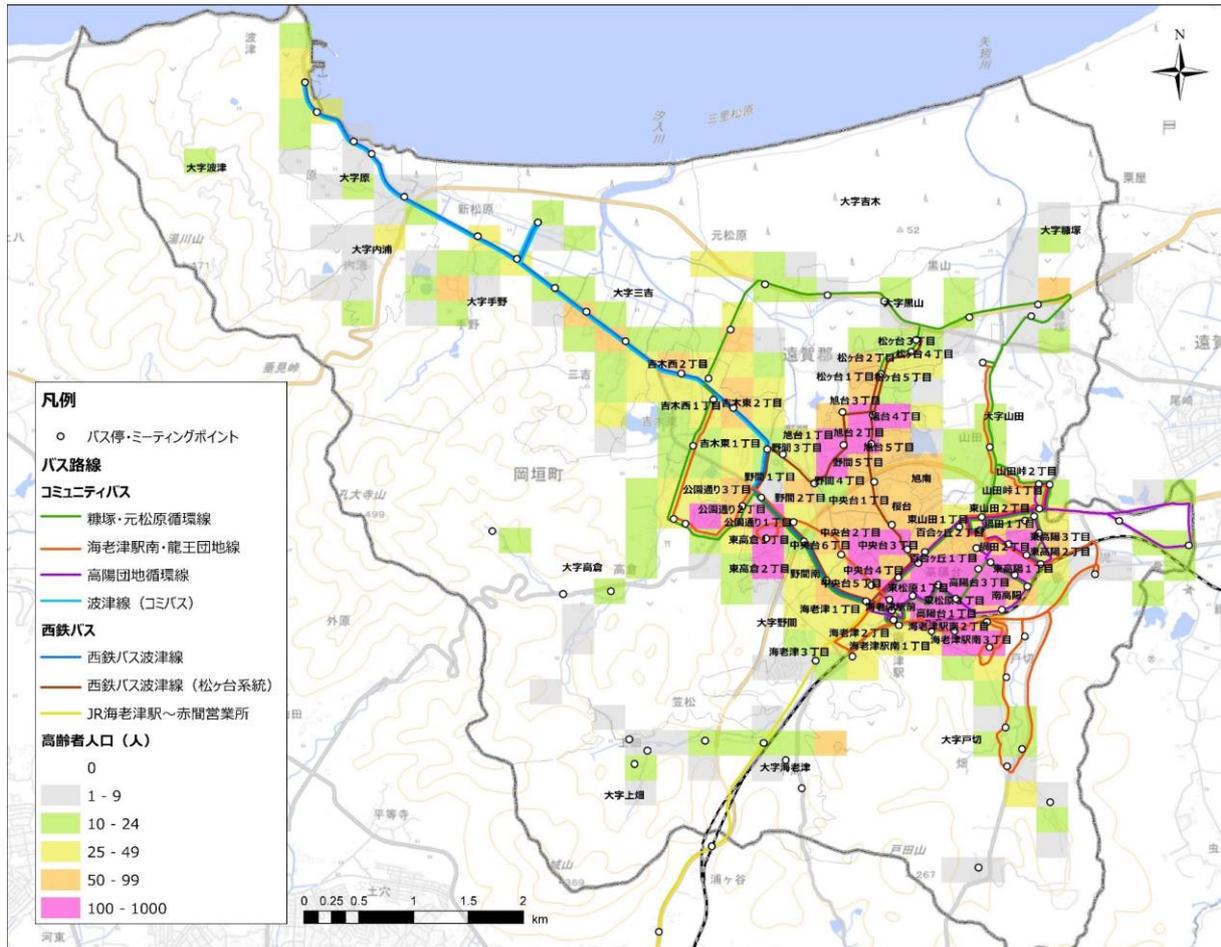
高齢化率は JR 鹿児島本線以南や中央公民館以北等の郊外部で特に高い傾向にあるほか、高陽台や中央台等の比較的古くに開発された住宅団地で高齢化が進行している。

65 歳以上の高齢化人口も、高陽台・中央台・旭台等の団地部に集中している。



出典：平成 27 年国勢調査

図 1-4 高齢化率分布 (小地域)



出典：平成27年国勢調査

図 1-5 高齢者人口分布（250m×250m 範囲）

1.2. 周辺地域への流出・流入動向

岡垣町に居住する就業者・通学者の町外流出傾向は横ばいで推移しており、平成 27 年度には約 66%の方が町外で就業・通学している。町外に流出する就業・通学者数は 10,000 人前後で推移しており、町外への移動手段の確保は重要といえる。

また、町外に流出する就業・通学者の移動先は北九州市（約 4,300 人）が最も多いが、福岡市（約 1,100 人）、宗像市（約 900 人）も主要な移動先となっている。

一方、岡垣町に流入する就業者・通学者数は平成 17 年度までは増加していたが、以降は減少傾向に転じ、平成 27 年度の町外から岡垣町に流入する就業・通学者数は約 3,000 人に止まっている。

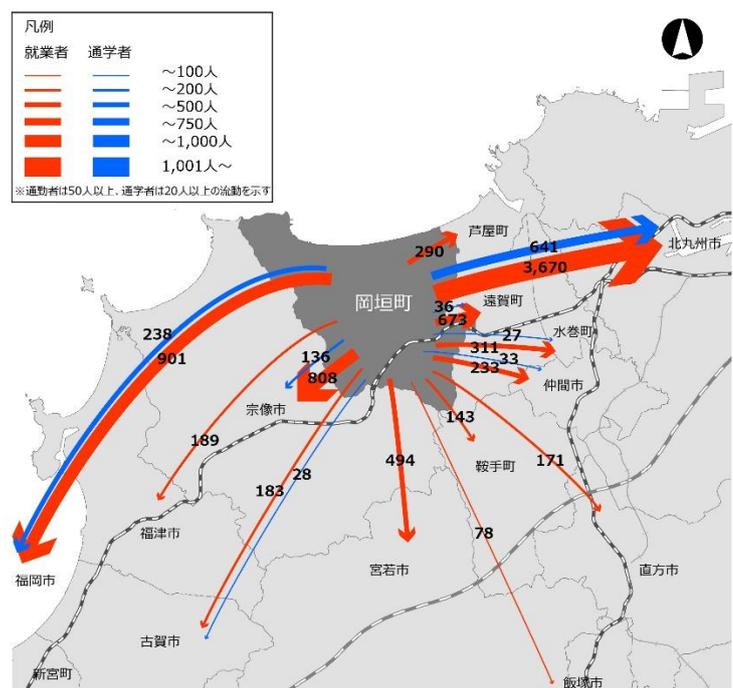
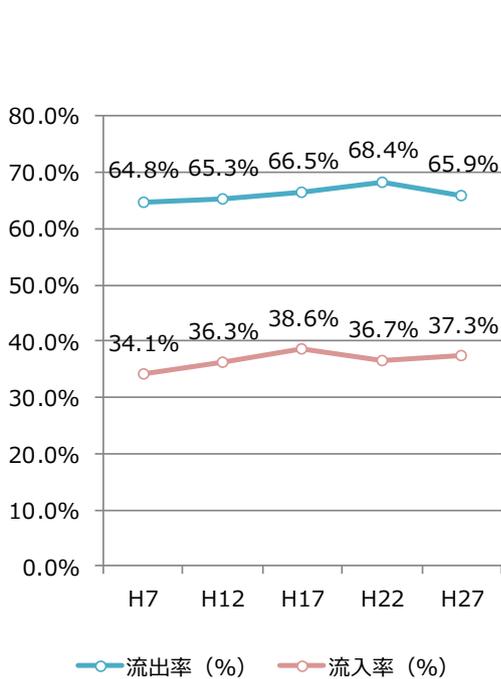


図 1-6 流出率と流入率

図 1-7 岡垣町に居住する就業・通学者の移動先

表 1-4 就業・通学者の流出・流入状況

年度	岡垣町に居住する 就業・通学者数 (人)	流出		岡垣町に勤める・通学 する就業・通学者数 (人)	流入		就業・通学者 比率 (従/常) (人)
		就業・ 通学者数 (人)	流出率 (%)		就業・ 通学者数 (人)	流入率 (%)	
H7	14,508	9,408	64.8%	7,738	2,638	34.1%	53.3%
H12	14,733	9,625	65.3%	8,024	2,916	36.3%	54.5%
H17	15,023	9,993	66.5%	8,191	3,161	38.6%	54.5%
H22	15,129	10,344	68.4%	8,394	3,079	36.7%	55.5%
H27	14,958	9,859	65.9%	8,249	3,079	37.3%	55.1%

出典：平成 7 年、12 年、17 年、22 年、27 年国勢調査

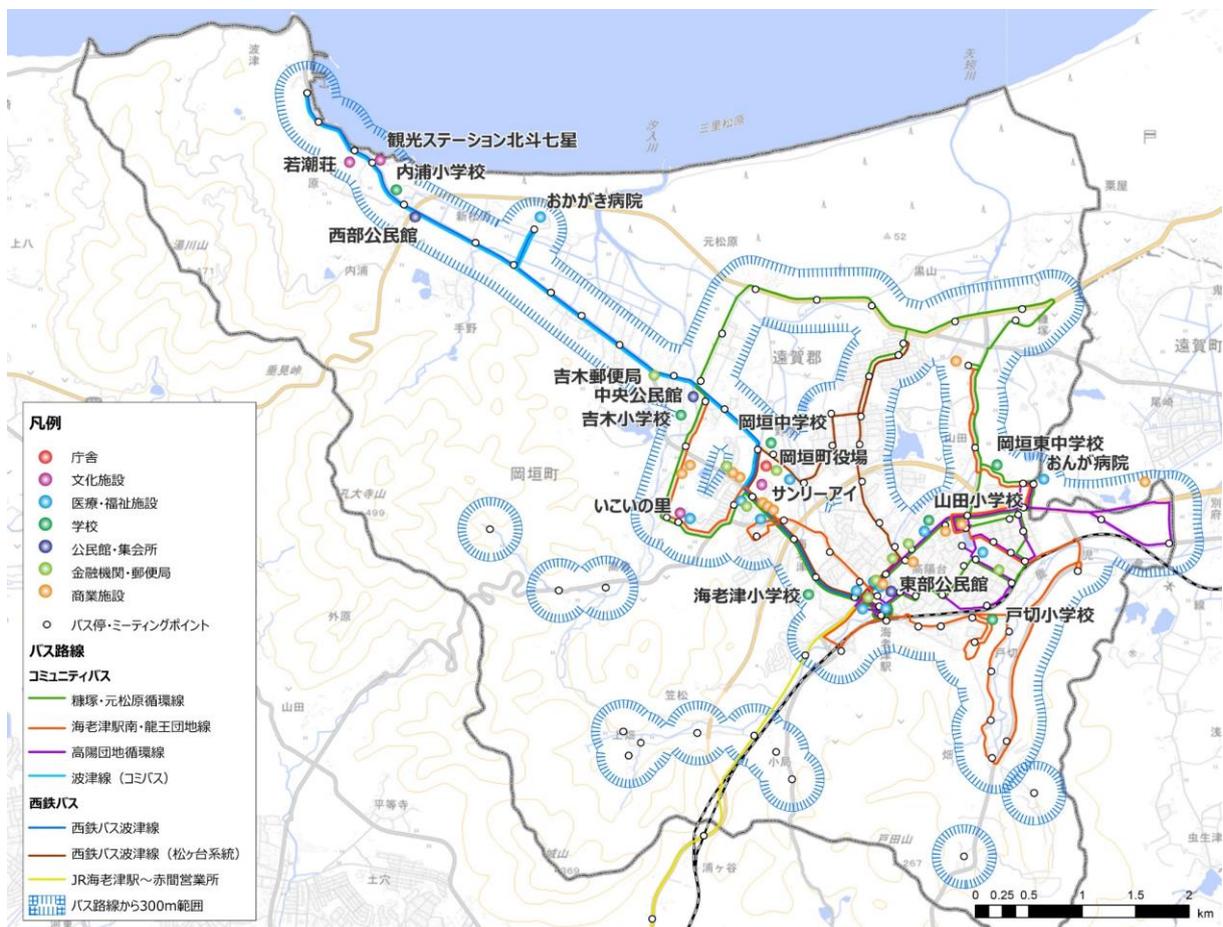
2. まちづくりの動向

公共交通政策の実施にあたっては、今後のまちづくり政策との連携が求められる。

そのため、現在の生活利便施設（行政・商業・医療施設等）の立地状況および、今後のまちづくりの動向について整理する。

2.1. 生活利便施設の立地状況

当初計画策定時からの変化として、海老津駅南口の整備や商業施設の出店（ダイレックス岡垣店等）、商業施設の閉店（レガネット岡垣）等があるが、主要施設の立地状況に大きな変化はなく、幹線道路沿線に施設が集積している。



出典：国土数値情報、大型小売店総覧

図 2-1 施設の立地状況

2.2. 今後の整備予定

都市計画道路や幹線道路の工事に着手し、幹線道路網の整備に取り組んでいる。

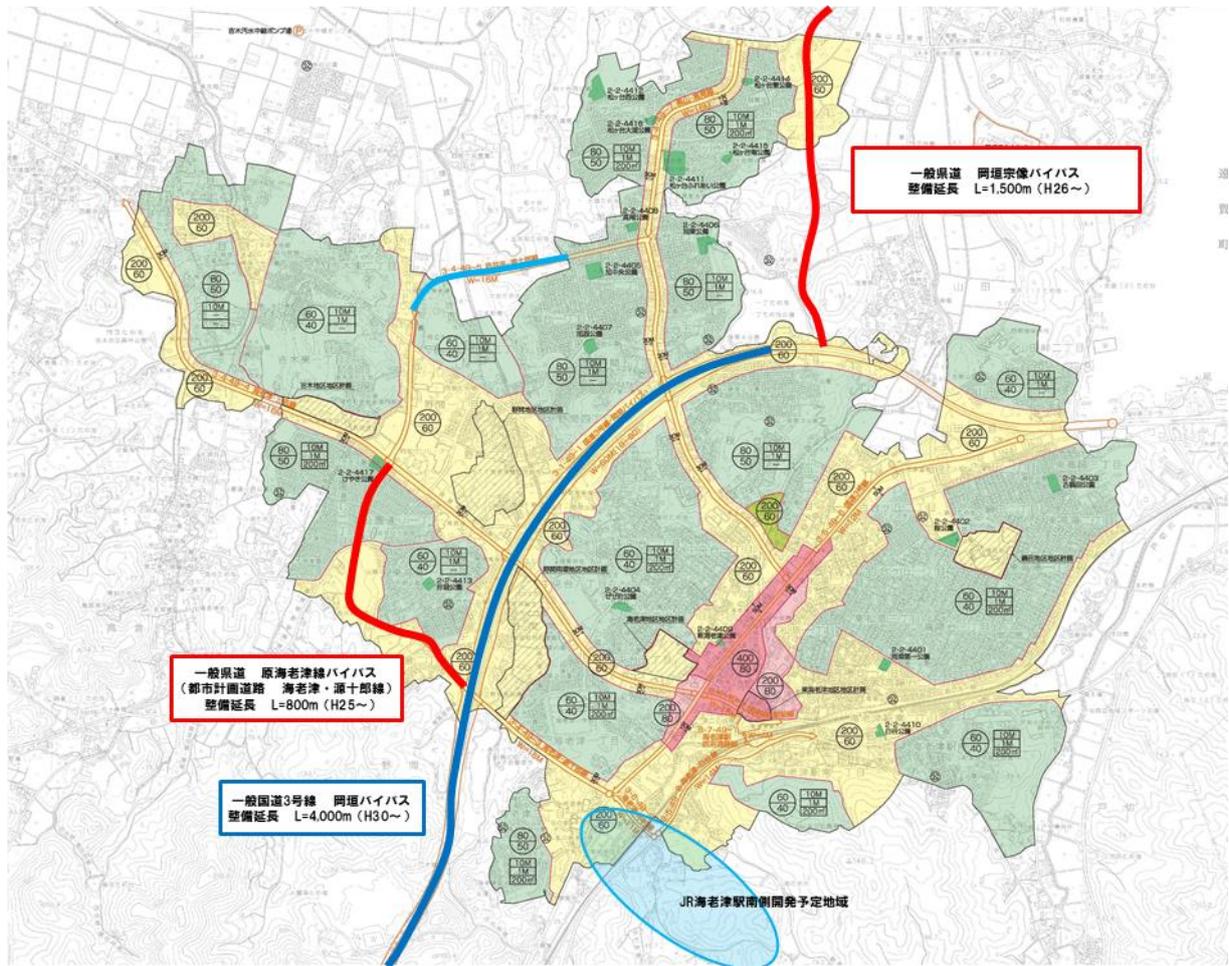


図 2-2 都市開発および道路の整備予定箇所

3. 公共交通の現況

3.1. 公共交通の運行状況

岡垣町の公共交通は海老津駅を中心に放射状の路線網を形成している。

平成30年10月に町内全域の公共交通網の再編を行い、波津線・松ヶ台循環線を西鉄バスおよびコミュニティバスによる共同運行を開始した。

このほか、コミュニティバス3路線、乗合タクシー2地区によって町内の交通利便性を確保している。



図 3-1 公共交通の運行状況

3.2. 路線網の変化

第3次公共交通体系整備計画策定以降、毎年3月のJRダイヤ改正に合わせたコミバスダイヤ改正に加え、平成29年10月、平成30年10月の2回にわたり、路線の見直しを実施した。

平成29年10月～には、利用の低迷していた上畑・上高倉循環線を乗合タクシーに転換しており、平成30年10月～には、西鉄バス波津線の減便を機にコミバスの路線網を再編、戸切地区に乗合タクシーを導入することで町内の公共交通路線網の再編を図っている。

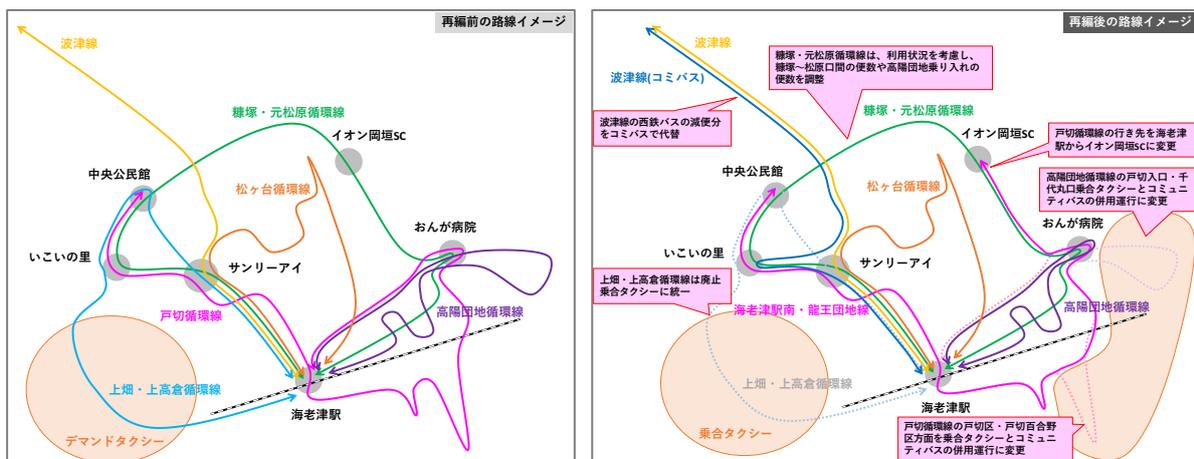
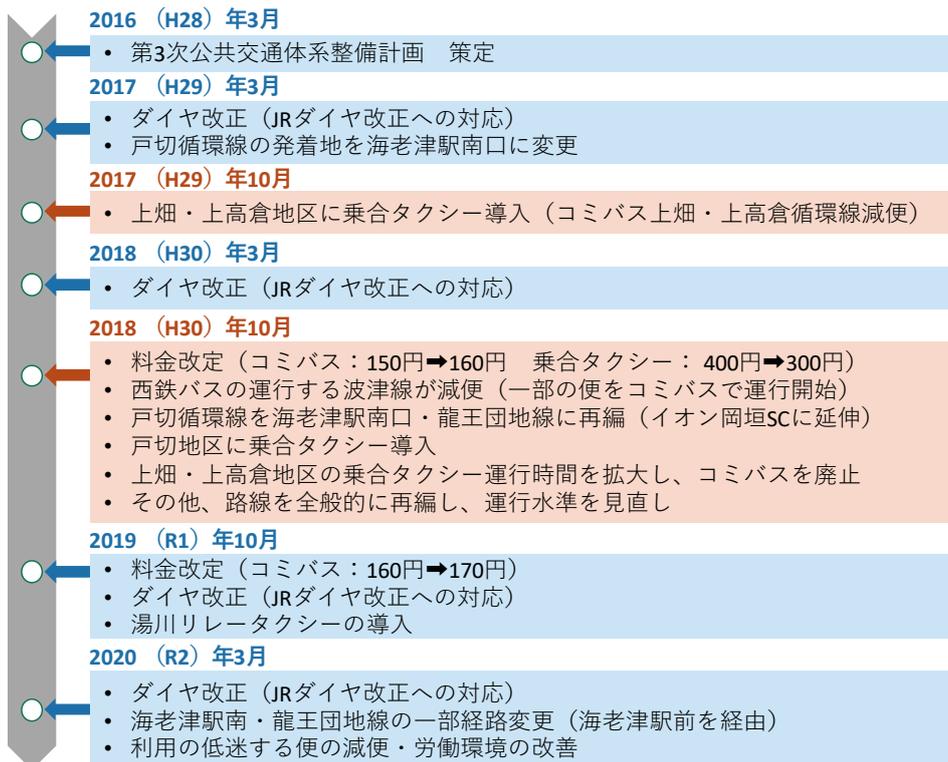


図 3-2 計画策定時の路線網と平成30年10月の路線再編後の路線網

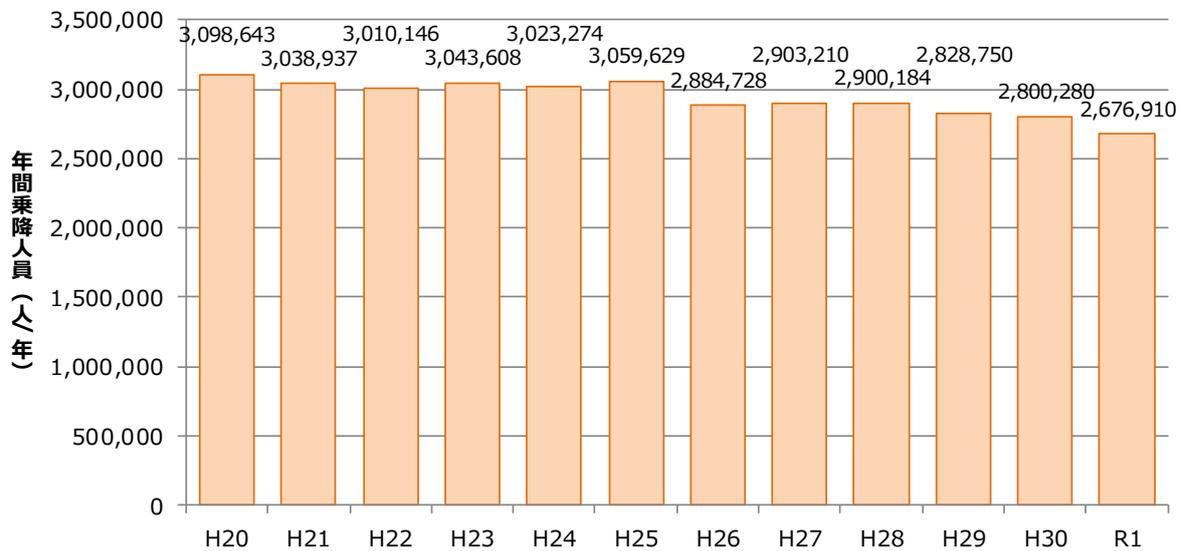
3.3. 公共交通の利用状況

町内の公共交通利用状況として、JR 海老津駅、西鉄バス波津線およびコミュニティバスの利用状況を整理する。

3.3.1. JR 海老津駅利用者数

JR 海老津駅の乗降人員は、平成 20 年度から 25 年度までは 300 万人/年強で推移していたが、平成 26 年度以降は減少傾向であり、令和元年度（平成 31 年度）は前年より約 5%減少し 268 万人/年となった。

平成 21 年度と比較すると、10 年間で利用者数が 12%減少している。

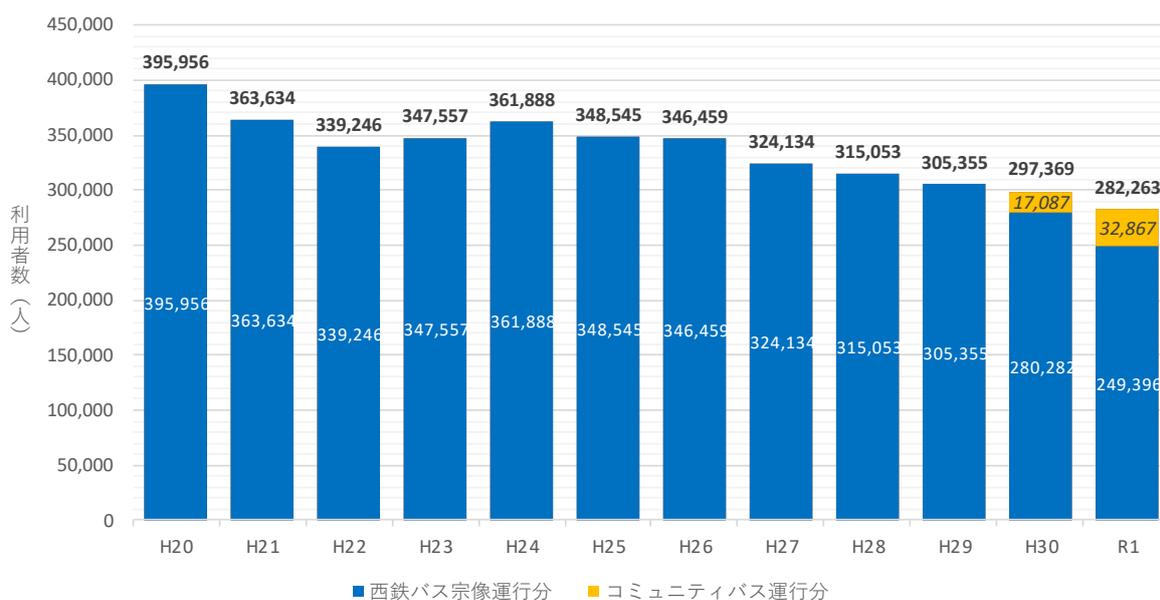


出典：九州旅客鉄道(株) 資料

図 3-3 JR 海老津駅の乗降人員

3.3.2. 波津線の利用状況

西鉄バス宗像(株)における乗務員不足および波津線の収支状況悪化を背景に、波津線（波津系統および松ヶ台循環）は、平成30年10月より西鉄バス運行便を一部減便し、コミュニティバスとの共同運行をしている。令和元年度は、前年より約5%減少し28万人/年となった。平成21年度と比較すると10年間で利用者数が22%減少している。



出典：西日本鉄道株、岡垣町資料

図 3-4 波津線の利用者数

3.3.3. コミュニティバスの利用状況

(1) 運行概要

平成30年10月の路線再編以降、コミュニティバスは5路線で運行している。

「糠塚・元松原循環線」「海老津駅南・龍王団地線」「高陽団地循環線」は片道30～50分として、ジャンボタクシー（13人乗り）で運行している。「波津系統」および「松ヶ台循環」は片道30分前後として、マイクロバス（27人乗り）で運行している。

表 3-1 コミュニティバスの運行概要

路線名		運行状況			
番号	系統名称	距離	所要時間	便数 (平日)	便数 (休日)
糠塚・元松原循環					
10	駅～おんが病院～高陽団地～駅	16.50km	48分	5	4
20	駅～高陽団地～おんが病院～駅	15.30km	48分	5	4
11	駅～おんが病院～山田道～駅	14.80km	39分	2	2
21	駅～山田道～おんが病院～駅	13.70km	41分	2	1
12	松ヶ台～山田道～駅	5.90km	16分	1	0
22	駅～山田道～松ヶ台	5.80km	19分	1	0
23	いこいの里～駅	2.80km	9分	1	0
海老津駅南・龍王団地					
30	イオン岡垣～龍王団地～駅～中央公民館	16.30km	44分	3	3
40	中央公民館～駅～龍王団地～イオン岡垣	15.50km	43分	3	3
31	イオン岡垣～戸切～駅～中央公民館	19.00km	52分	1	1
41	中央公民館～駅～戸切～イオン岡垣	18.50km	49分	2	2
32	イオン岡垣～龍王団地～駅	10.10km	29分	2	0
42	駅～龍王団地～イオン岡垣	10.40km	28分	2	0
33	龍王団地～駅～中央公民館	8.20km	25分	1	0
43	中央公民館～駅～龍王団地	8.70km	25分	1	1
高陽団地循環					
50	駅～山田道～高陽団地～駅	8.30km	33分	3	3
60	駅～高陽団地～山田道～駅	8.20km	30分	5	4
51	駅～戸切～高陽団地～駅	11.70km	40分	1	1
61	駅～高陽団地～戸切～駅	11.60km	38分	1	0
52	おんが病院～高陽団地～駅	4.60km	19分	2	0
波津系統					
80	波津～おかがき病院～サンリーアイ～駅	8.48km	25分	3	2
90	波津～サンリーアイ～おかがき病院～駅	8.48km	23分	1	2
81	波津～おかがき病院～いこいの里～サンリーアイ～駅	9.94km	30分	2	3
91	波津～サンリーアイ～いこいの里～おかがき病院～駅	9.94km	28分	4	3
82	波津～サンリーアイ～駅	7.58km	21～23分	3	2
92	駅～サンリーアイ～波津	7.58km	18～22分	2	2
93	駅～サンリーアイ～いこいの里～波津	9.04km	25分	1	0
松ヶ台循環					
70	駅～サンリーアイ～松ヶ台～駅	8.35km	25～30分	1	0
70	駅～松ヶ台～サンリーアイ～駅	8.35km	26～27分	1	0

(2) 利用者数の推移

平成 17 年度より運行開始したコミュニティバスの利用者数は、年間 11 万人前後で推移していたものの、平成 29 年度に初めて 10 万人を下回った。

波津線のコミュニティバスとしての運行により令和元年度の利用者数は 10.6 万人となっているが、当初から運行している 3 路線では近年利用者数が減少し続けており、3 路線の利用者数の合計値は、平成 21 年度と比較して 10 年間で約 40%減少している。

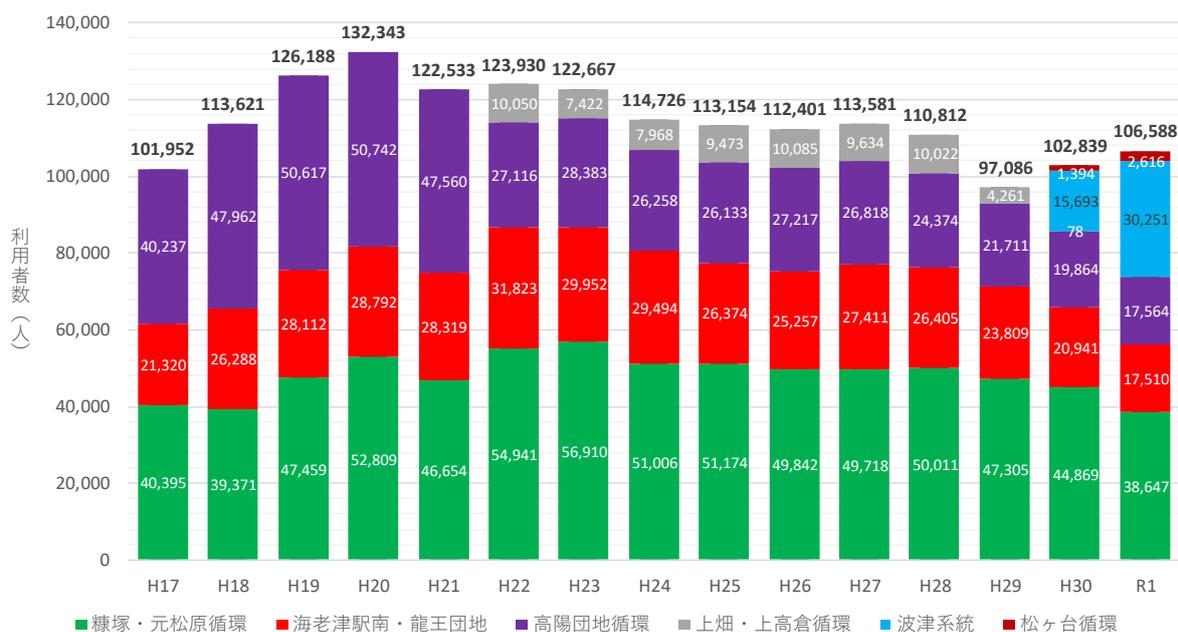


図 3-5 コミュニティバスの路線別利用者数

表 3-2 コミュニティバスの路線別利用者数

単位：人/年

路線名	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
糠塚・元松原循環	40,395	39,371	47,459	52,809	46,654	54,941	56,910	51,006	51,174	49,842	49,718	50,011	47,305	44,869	38,647
海老津駅南・龍王団地	21,320	26,288	28,112	28,792	28,319	31,823	29,952	29,494	26,374	25,257	27,411	26,405	23,809	20,941	17,510
高陽団地循環	40,237	47,962	50,617	50,742	47,560	27,116	28,383	26,258	26,133	27,217	26,818	24,374	21,711	19,864	17,564
上畑・上高倉循環						10,050	7,422	7,968	9,473	10,085	9,634	10,022	4,261		
波津系統														15,693	30,251
松ヶ台循環														1,394	2,616
合計	101,952	113,621	126,188	132,343	122,533	123,930	122,667	114,726	113,154	112,401	113,581	110,812	97,086	102,839	106,588

(3) バス停別の利用状況

20人/日以上の利用が存在するバス停は海老津駅、サンリーアイ、イオン岡垣SCの3箇所であり、10人/日以上の利用があるバス停は、いこいの里、おんが病院、海老津駅入口等の目的地となる施設周辺のほか、龍王団地、高陽簡易郵便局前等の住宅地からのまとまった利用も存在する。

戸切地区や糠塚・元松原循環線の中央公民館～イオン岡垣SC間などで利用が少数となるバス停が点在している。



図 3-6 コミュニティバスのバス停別利用者数

表 3-3 バス停別の乗降者数

	乗降者数 (人/日)		乗降者数の増減
	令和元年9月	平成28年9月	
1 海老津駅	75.6	179.7	▲104.1
2 イオン岡垣SC	45.9	43.2	▲2.7
3 サンリーアイ	22.4	45.4	▲23.0
4 レガネット岡垣	18.6		▲18.6
5 龍王団地	16.6	19.3	▲2.7
6 高陽簡易郵便局前	15.3	14.9	▲0.4
7 海老津駅南口	15.3		▲15.3
8 おんが病院	14.3	18.9	▲4.6
9 いこいの里	11.9	21.0	▲9.1
10 東部公民館	11.2	11.1	▲0.1
11 鍋田	9.7	18.4	▲8.7
12 東高陽2丁目	8.6	9.3	▲0.7
13 中央公民館前	8.4	15.1	▲6.7
14 塚原	7.5	9.5	▲2.0
15 第一公園前	7.3	7.0	▲0.3
16 鍋田2丁目	6.8	4.6	▲2.2
17 公園通り	6.6	9.9	▲3.3
18 東高陽3丁目	6.4	9.3	▲2.9
19 海老津駅入口	6.3	18.4	▲12.1
20 雨堤	5.9	12.3	▲6.4
21 山田峠団地	5.8	4.6	▲1.2
22 山田峠	5.2	6.3	▲1.1
23 東黒山	4.9	3.1	▲1.8
24 元松原	4.4	4.5	▲0.1
25 岡垣バイパス東	4.2	12.2	▲8.0
26 高陽台3丁目	4.0	6.3	▲2.3
27 山田道	3.9	11.5	▲7.6
28 熊野神社前	3.4	7.7	▲4.3
29 新海老津	3.3		▲3.3
30 東高陽1丁目	3.2	2.8	▲0.4
31 乳垂荘	3.1	2.9	▲0.2
32 海老津駅南3丁目	3.0	3.5	▲0.5
33 糠塚	3.0	5.4	▲2.4
34 高倉	2.9	7.9	▲5.0
35 南高陽第2	2.9	1.4	▲1.5
36 鍋田溜池	2.9	4.9	▲2.0
37 海老津	2.8	6.4	▲3.6
38 昭和通り	2.7	2.8	▲0.1
39 古鍋田公園	2.4	6.3	▲3.9
40 百合ヶ丘	2.3	1.4	▲0.9
41 山田	2.2	3.8	▲1.6
42 コスモス岡垣店前	2.2		▲2.2
43 南高陽第1	2.1	2.5	▲0.4
44 消防署出張所前	2.1	2.1	▲0.0
45 黒山	2.1	3.0	▲0.9
46 総合グラウンド前	2.0	4.7	▲2.7
47 高陽台北	1.9	3.6	▲1.7
48 松原口	1.8	2.0	▲0.2
49 糠塚公民館前	1.6	5.1	▲3.5
50 白谷公園入口	1.4	2.5	▲1.1
51 井堀公園	1.3	3.0	▲1.7
52 千代丸口	1.3	2.0	▲0.7
53 宝	1.2	0.1	▲1.1
54 戸切百合野	0.9	8.4	▲7.5
55 松ヶ台	0.9	0.0	▲0.9
56 高陽台西	0.8	0.9	▲0.1
57 百合野集会所北	0.7	3.1	▲2.4
58 ことぶき荘	0.7	1.8	▲1.1
59 戸切入口	0.5	2.3	▲1.8
60 上戸切集会所	0.4	0.6	▲0.2
61 上海老津	0.4	1.2	▲0.8
62 下戸切	0.3	1.2	▲0.9
63 情報プラザ人の駅	0.3	0.4	▲0.1
64 戸切畑	0.1	1.1	▲1.0
65 下黒山	0.1	0.6	▲0.5
66 戸切公民館	0.0	0.7	▲0.7
67 松ヶ台中央	0.0	0.7	▲0.7
68 笠松		0.9	▲0.9
69 小局下		0.6	▲0.6
70 小局上		0.1	▲0.1
71 小峠		0.1	▲0.1
72 上高倉		0.8	▲0.8
73 上畑		0.2	▲0.2
74 赤鳥居		0.5	▲0.5
75 大山口		0.0	▲0.0
76 母の家前		0.3	▲0.3
77 野間		0.2	▲0.2

凡例	乗降者数	乗降者数の増減
	20 人/日以上	←減少 増加→  
	10 人/日以上～20 人/日未満	
	5 人/日以上～10 人/日未満	
	1 人/日以上～5 人/日未満	
	1 人/日未満	

3.3.4. 乗合タクシーの利用状況

平成29年に上畑・上高倉・海老津区の一部で運行を開始した乗合タクシーは、平成30年10月に戸切・戸切百合野区の一部に運行エリアを拡大、運賃の値下げを行い、利用者の増加・定着傾向がみられる。

一方で、利用者数の乗合は進んでおらず、ほぼ利用者1人につき1便の運行となっている。

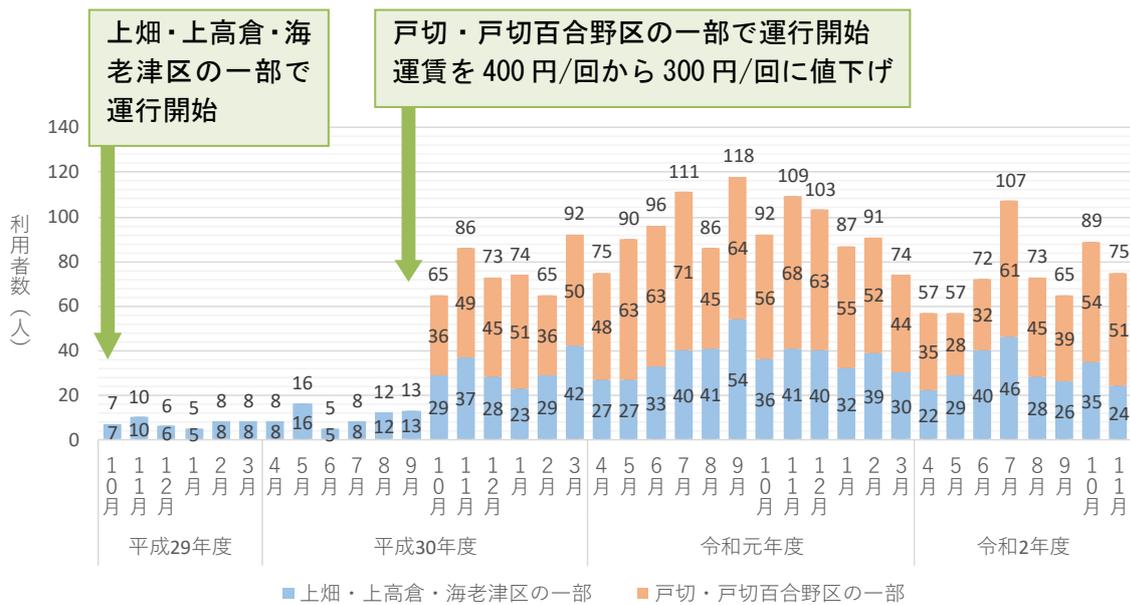


図 3-7 乗合タクシーの運行区域別利用者数

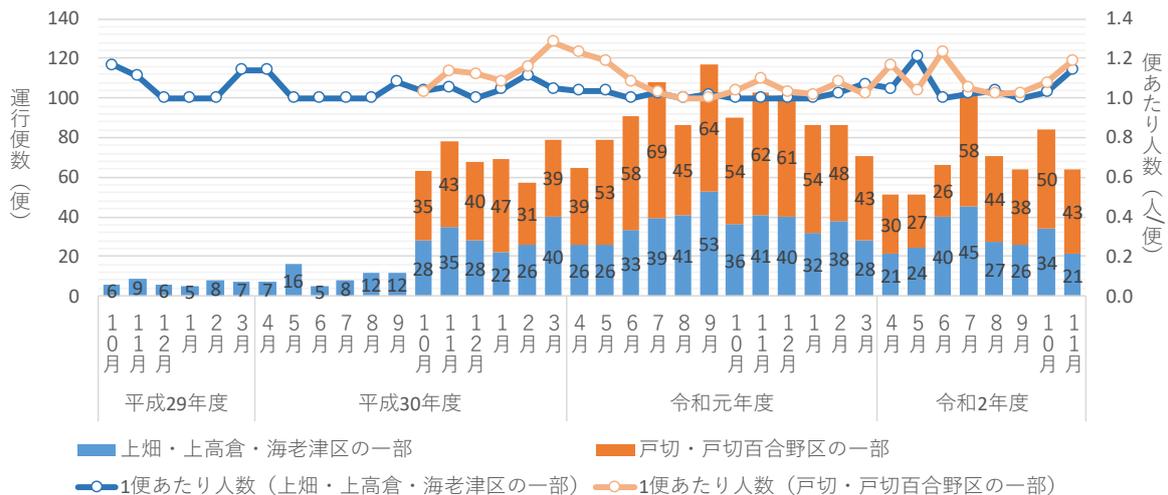


図 3-8 乗合タクシーの運行便数・便あたり利用者数

3.4. 公共交通の収支状況

3.4.1. コミュニティバスの運行委託料等の推移

利用状況に応じた運行水準の見直し等により、それまで上昇傾向であった運行委託費は減少している。令和元年の収支率は35.5%となっている。

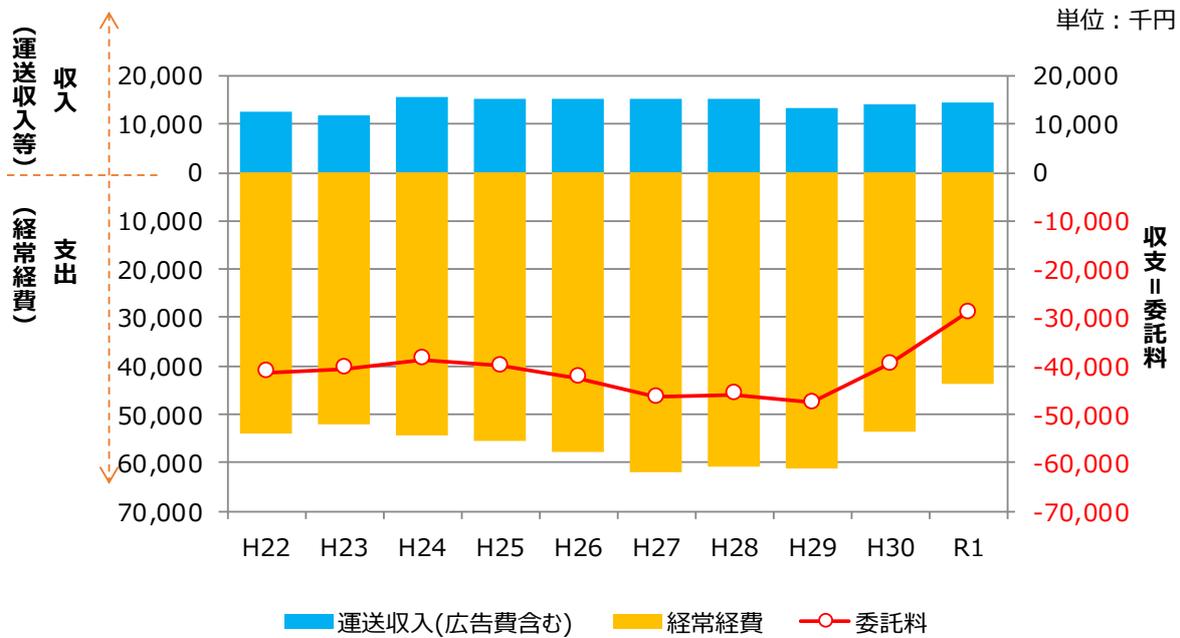


図 3-9 コミュニティバスの運行委託料等推移

表 3-4 コミュニティバスの運行委託料等推移

収入・支出	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
運送収入(広告費含む)	12,477	11,649	15,765	15,365	15,217	15,245	15,120	13,506	14,178	14,624
経常経費	-53,817	-52,154	-54,470	-55,398	-57,763	-61,778	-60,955	-61,094	-53,726	-43,648
委託料	-41,340	-40,505	-38,705	-40,033	-42,546	-46,533	-45,835	-47,588	-39,548	-29,024
収支率	23%	22%	29%	28%	26%	25%	25%	22%	26%	34%

3.4.2. コミュニティバス利用者1人当たりの運行委託料

平成30年10月の再編時により、マイクロバス1台とジャンボタクシー3台の計4台運行から、マイクロバス1台を波津線に用い、残りの路線をジャンボタクシー4台で運行するほか、利用者一人あたりの運行委託料が高額となっていた2地区を乗合タクシーでの運行とした。

これらに伴い、利用者1人あたりの負担額は減少している。

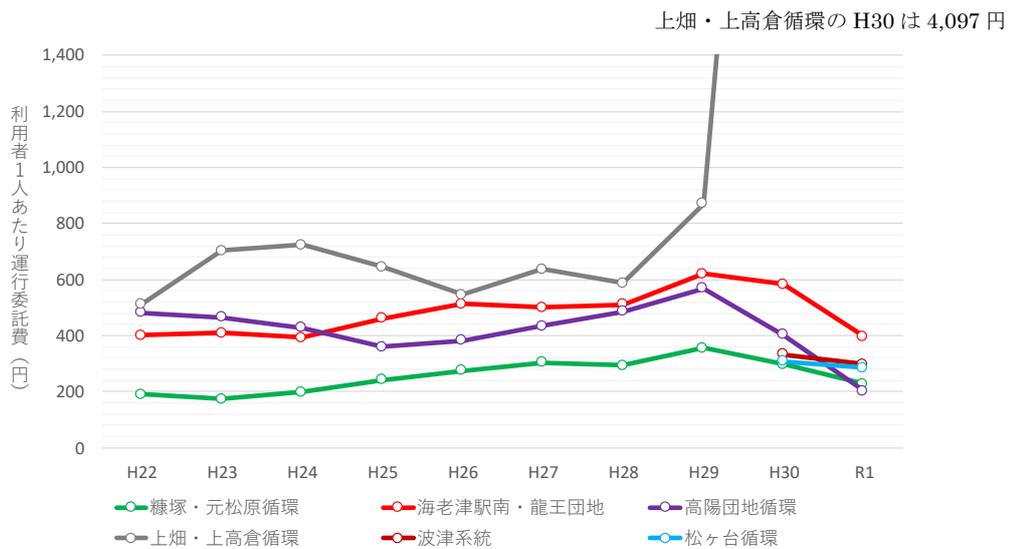


図 3-10 コミュニティバスの1人当たりの運行委託料

表 3-5 コミュニティバスの1人当たりの運行委託料

単位：円/人

路線名	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
糠塚・元松原循環	189	173	198	242	276	303	293	355	297	228
海老津駅南・龍王団地	401	409	393	461	512	500	511	620	584	397
高陽団地循環	480	465	428	359	381	433	485	568	403	202
上畑・上高倉循環	512	702	724	644	545	636	587	870	4,097	
波津系統										333
松ヶ台循環										308
平均	334	330	337	354	379	410	414	490	385	272

3.4.3. 乗合タクシーの運行状況

エリア拡大や運賃値下げ等の影響を受け、委託料は増加傾向しており、利用者1人あたりの運行委託費も増加傾向にある。

利用者1人あたりの運行委託費はコミバスよりもやや高額で推移している。

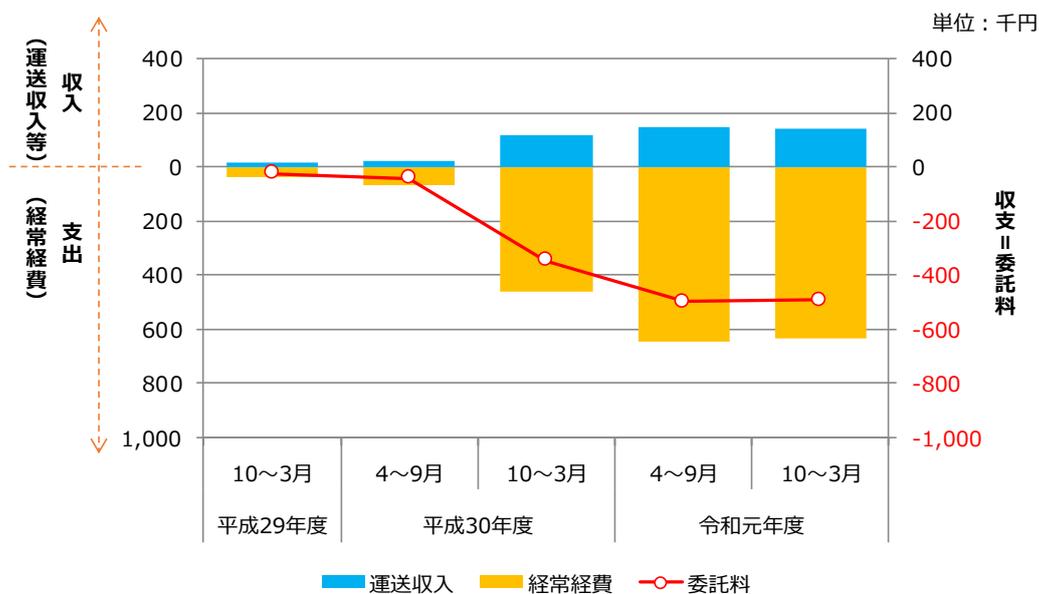


図 3-11 乗合タクシーの運行委託料等推移

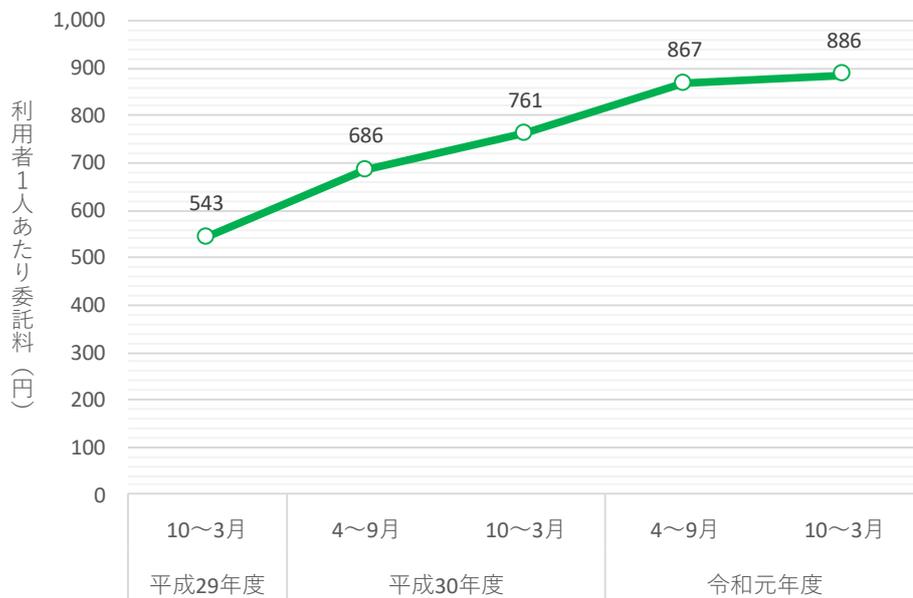


図 3-12 乗合タクシー利用者1人当りの+運行委託料

4. 岡垣町第 3 次公共交通体系整備計画の実施状況

4.1. 計画に定めた各事業の現行計画期間中の実施状況

当初計画において掲げた事業については、これまで取組みを行ってきたが運転手不足や利用者数の減少等公共交通を取り巻く環境が変化中、さらに持続的で利便性の高い公共交通体系を構築していくため、未完了事業を重点的に着手すると共に継続した取り組みが必要な事業も改善を図りながら公共交通体系の見直しを図っていく必要がある。

表 4-1 事業の実施状況と評価

基本的な方針			
実施事業	進捗状況	令和 2 年度までの取組結果	評価（効果）
まちづくりや教育、福祉施策と連携した公共交通網の維持・構築			
コミュニティバス路線の再編	計画通り	平成 28 年度の運行計画を基に、毎年見直しをかけてきた。平成 30 年度は、利便性と効率性の両立を図る目的で再編を行ったが増加には繋がらなかった	再編時に便数の調整（減便）を行ったことで、効率化は図れた。
交通不便地域に対する新たな移動サービスの導入	計画通り	令和元年度に湯川地域を対象とした新たな交通移動手段（リレータクシー）を導入した。	一部地域に特定したものであったが、新たな移動サービスを導入したことで人口カバー率の上昇に寄与した
海老津駅での接続を考慮した運行ダイヤ設定	計画通り	毎年の JR ダイヤの改正時にコミュニティバスのダイヤの見直しを行った。	JR の利用者が多い時間帯にコミュニティバスを連絡させたことで、JR との接続利便性を確保した
都市施設や商業・医療・福祉施設へのバス路線の乗り入れの推進	計画通り	移動ニーズから、商業や医療施設を中心にバス停を新設するなど、乗り入れの推進を行った。	公共交通と連動させたことで利便性の向上が図れた。
拠点施設における待合環境の向上	計画通り (結果未達)	バス停間の相互乗降者数が特に多いバス停に LED 照明灯を設置した。 海老津駅南側駅前広場整備に合わせ、バス停を新設し、上屋・ベンチを設置した。	戸切地区方面から駅南口にアクセスできるようになり、駅の利便性の向上が図れた。

表 4-2 事業の実施状況と評価

基本的な方針			
実施事業	進捗状況	令和 2 年度までの取組結果	評価（効果）
運行形態や運行水準の適正化			
運行水準の適正化	計画通り	路線再編時に、移動実態に応じた、運行便数の調整（減便）を実施した。	過剰運行などが抑制され、運行水準の適正化が図れたが、1 便当たりの輸送人数は目標値に到達できなかった。
需要量に見合った運行形態の選択	計画通り	定時定路線の運行で利用率が低迷している上畑・上高倉・海老津の一部地域を平成 29 年度に、戸切・戸切百合野地域を平成 30 年度に乗合タクシー運行に転換した。	新たな利用者の確保に繋がったことで、運行形態の見直しは効率的であった。
運行効率化による運行距離・シフト数の軽減（労働環境の向上）	計画通り	運行便数の見直しを行う際、乗務員の拘束時間や休憩時間も調整しながら労働環境の向上に努めた。	乗務員不足が問題視されるなか、人員が欠けることは無く運行サービスの維持に繋がった。
コミュニティバス運賃の見直し	計画通り	平成 24 年度より均一化していた運賃について、消費税改定等を受け、値上げを実施した。（150 円→170 円）	西鉄バス波津線の運賃と連携したことで、町内での公共交通運賃の適正化が図れた。
広告収入施策の拡大	計画通り (結果未達)	時刻表の改訂時に、町の広報やホームページにて広告募集を行ったが、新規参入企業の確保には繋がらなかった。	継続した支援を依頼するため、企業訪問を行うなど、現状維持に努め、一定の収入が得られた。

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

表 4-3 事業の実施状況と評価

基本的な方針			
実施事業	進捗状況	令和 2 年度までの取組結果	評価（効果）
新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進			
路線図や時刻表の作成、配布	計画通り	路線の再編やダイヤ改正に合わせて路線図や時刻表を更新し、町内の全戸配布を行った。	車両の行先表示番号を分かりやすく簡素化し、路線図に反映させたことで、利用促進を図った。
地区別の公共交通リーフレットの作成	計画通り	平成 28 年度に地区別リーフレットを作成、配布したが、利用ニーズが多様なため、継続した取り組みには繋がらなかった。	想定した効果を発揮できなかった。
高齢者に対する公共交通を利用した外出の促進	計画通り	出前講座などを通じて、公共交通を利用した外出促進を実施した。	講座参加者に無料利用券を配布することで、公共交通を利用した外出のきっかけを創出した。
利用促進のための P R イベントの実施	計画通り	まつり岡垣で、コミュニティバス無料乗車体験会やギャラリーブスの実施を行った。	公共交通の P R に繋がった。
利用促進のための住民説明会の開催	計画通り	出前講座などを通じて、時刻表の見方や乗り方などの案内を行い公共交通の利用促進を図った。	講座の際、配布した無料利用券が使われた結果から、公共交通を体験する機会づくりに繋がった。
トリガー制度の導入検討	未着手	コミュニティバスの乗降調査を実施し、利用状況の把握を行ったが、制度内容の検討段階に留まった。	これまでの取り組み内容では、評価するに至らず、制度の在り方について再検証が必要である。
高齢者自動車運転免許証自主返納施策の導入	計画通り	平成 28 年度から、返礼チケット（回数券約 15,000 円分）制度を導入した。導入後の 4 年間の実績で、76 件交付した。	自主返納者に対する町からの支援策は 3 種類ある中、バスチケットは全体の 16%が選択している状況であり、緩やかに公共交通への転換が促進されている。
コミュニティバスへの I C カードの導入検討	計画通り	これまで検討を行ってきたが、I C カードは未導入とした。それに代わるものとして、キャッシュレス決済ができる環境を整備した。	I C カードは、読み取り器具など設備投資額に対する利用頻度やニーズなどを考慮し未導入としたが、今年度より導入したキャッシュレスは徐々に浸透しており、利用促進に繋がっている。

4.2. 指標の達成状況

第3次公共交通体系整備計画において定める指標について、路線やダイヤの見直しにより拠点への乗入れや鉄道・バス間の連絡は十分に実施できている

計画策定以降の西鉄バス減便に伴う路線再編によって便あたりの輸送人数未達の箇所があるほか、利用促進策は実施施策の見直しにより未達の項目がある。

表 4-4 指標の達成状況

基本的な方針		現状	目標値	実績	備考
評価指標		(H27)	(R2)	(R2)	
まちづくりや教育、福祉政策と連携した公共交通網の維持・構築					
各地域の「拠点」へのバス路線の乗入れ率		100%	100%	100%	現状維持を図った
バス路線および鉄道の圏域内人口カバー率		97% (H22)	100%	98% (H27)	新たな移動サービスによる全域カバーを目指したが、一部交通不便地域が存在している
交通結節点での連絡を図るバス路線での20分以内での連絡率		97%	100%	100%	全便の乗換え利便性向上を図った
15歳以上通学者のバス利用率		16% (H22)	17%	-	10年に一度の国勢調査項目であり指標確認ができていない
運行形態及び運行水準の適正化					
便あたりの輸送人数	マイクロバス	6.2人/便	6.3人/便 (R1)	5.4人/便 (R1)	人口減少化においても、利用者数の増加・運行効率の向上を図ったが、マイクロバスの輸送人数が伸び悩んだ
	ジャンボタクシー	3.4人/便	3.5人/便 (R1)	4.8人/便 (R1)	
新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進					
住民説明会の開催数		0校区/年	3自治区/年	4自治区/年	町内5校区について各2回以上の開催実施した
モビリティマネジメントの実施自治区数(戸別訪問等)		0自治区	2自治区/年	3自治区/5年	出前講座等の住民説明会を単位としたモビリティマネジメントの開催を実施した
海老津駅での乗り換え時刻を記載した公共交通総合時刻表の作成		-	作成・配布している	作成・配布している	路線・ダイヤ更新時に随時修正し作成・配布を行った
地区別の公共交通リーフレットの作成		-	作成・配布している	作成・配布している	地区別リーフレットを5校区分作成し、うち3校区に配布した

■各指標の実績値について

(1) 各地域の「拠点」へのバス路線乗入れ率

表 4-5 拠点施設への乗入れ状況

施設	隣接バス停	乗入れ状況
JR 海老津駅	海老津駅（北口）	●
サンリーアイ	サンリーアイ	●
岡垣町役場	岡垣町役場、サンリーアイ	●
いこいの里	いこいの里	●
中央公民館	中央公民館前	●
イオン岡垣 SC	イオン岡垣ショッピングセンター	●
おかがき病院	おかがき病院前	●
おんが病院	おんが病院	●

(2) バス路線および鉄道の圏域内人口カバー率

表 4-6 バス路線および鉄道の圏域内人口カバー率

	人口	カバー率
バス路線および鉄道の 圏域内人口	30,872	98.2%
圏域外人口	556	
合計	31,428	

※地域メッシュ統計の岡垣町の町域にかかる人口を合計しているため、合計値は岡垣町の人口とは異なる。

(3) 便あたりの輸送人数

表 4-7 便あたりの輸送人員

	令和元年度			
	利用者数 (人)	運行便数 (便)	運行回数 (回)	便あたり 利用者数 (人/便)
マイクロバス	32,867	6,016	3,245	5.46
ジャンボタクシー	73,721	15,213	12,224	4.85