

---

# 岡垣町 第4次公共交通体系 整備計画

---

岡垣町地域公共交通計画

OKKAYAKU





# 岡垣町第4次公共交通体系整備計画

## (岡垣町地域公共交通計画)

令和4年3月

岡垣町

岡垣町の公共交通網は、広域的な移動を担うJR海老津駅を交通拠点として、人口集中部や主要拠点を結ぶコミュニティバスや交通事業者による路線バスを幹線軸としながら、それを補完する支線交通の乗合タクシーにより形成されています。

しかし近年、人口減少・少子高齢化の本格化などの人口動態が変化していることに加え、モータリゼーションの進展や新型コロナウイルス感染症拡大などを背景に、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。



このような状況の中、まちの未来計画である「岡垣町第6次総合計画」を実現するために「岡垣町第2次都市計画マスタープラン」などの関連計画と町の公共交通を共に検討し、交通の分野にとどまらず地域戦略の一環として「岡垣町第4次公共交通体系整備計画（岡垣町地域公共交通計画）」を策定しました。

住民一人ひとりが幸せや住みよさを実感できる町を目指す上で「移動」は欠かせない存在であり、本計画の基本方針として掲げる『安全で快適な持続可能なまちづくりを支える公共交通』『地域の活性化や健康増進に繋がる公共交通の利用促進』を推進するためには、住民・事業者・行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら取り組む必要があります。

今後は、本計画に基づき、住民や事業者の皆さまと共にこれからの生活様式に合った持続的な公共交通体系を築いていきたいと考えます。

最後に、本計画の策定にあたり貴重なご意見を頂きました多くの住民の皆様、また、審議を賜りました岡垣町地域公共交通協議会の委員の皆様に対し、厚くお礼申し上げます。

令和4年3月

岡垣町長 門司晋

# 目次

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の期間	2
1-3	計画の対象区域	2
1-4	本計画の位置づけと策定の流れ	2
第2章	岡垣町の地域公共交通の現状および問題点	3
2-1	岡垣町の人口・社会動態	3
2-1-1	人口推移	3
2-1-2	年代別人口と高齢化の状況	4
2-1-3	周辺地域への流出・流入動向	5
2-1-4	人口分布	6
2-2	まちづくりの動向	9
2-2-1	生活利便施設の立地状況	9
2-2-2	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	10
2-3	公共交通の現況	14
2-3-1	公共交通の運行状況	14
2-3-2	第3次計画策定以降の路線網の変化	15
2-3-3	公共交通の利用状況	16
2-3-4	公共交通の収支状況	18
2-3-5	路線バス・コミュニティバスの利用実態	20
2-4	岡垣町の地域公共交通の抱える問題点	24
2-4-1	地域的な問題点	24
2-4-2	地域公共交通の問題点	28
2-4-3	社会的な問題点	34
第3章	これまでの取り組みと現状の問題点、今後の課題の整理	37
第4章	基本的な方針および計画の目標	39
4-1	基本的な方針	39
4-2	計画の目標	40
4-3	岡垣町における公共交通網の将来像	41
4-3-1	短期的に目指す将来像（令和4年10月～）	41
4-3-2	長期的な将来像	41
第5章	実施事業	42
5-1	安全で快適な移動環境の創造	43
5-2	環境に配慮した持続可能な交通環境の形成	45
5-3	安心して利用できる公共交通を守る施策の展開	47
第6章	計画の達成状況の評価	48
6-1	計画の達成状況を評価する数値指標	48
6-2	数値目標の設定根拠	49
6-3	PDCAサイクルによる計画の継続的な改善	55
6-4	計画の推進体制	56

## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画策定の背景と目的

岡垣町では、平成16年3月に第1次公共交通体系整備計画を策定し、コミュニティバスの運行などに取り組み、その後も社会情勢の変化に応じつつ、公共交通体系の見直しを行ってきました。概ね5年毎に計画を更新しながら、平成27年度に第3次公共交通体系整備計画を策定し、5年間の計画期間において、持続可能な公共交通の運営と仕組みづくりに取り組んできました。

第3次公共交通体系整備計画の策定から5年が経過する間に、少子高齢化の進行による住民移動ニーズの変化や高齢者の運転免許保有者の増加による自家用車依存の進行に加え、新型コロナウイルス感染症拡大（以降、感染症拡大と記載）の影響により公共交通を取り巻く環境が大きく変化してきました。そこで、様々な社会情勢の変化へ対応するため、令和2年度に第3次公共交通体系整備計画の一部を改訂し、これまでの取り組みから問題点を整理し、急務となる課題解決に努めてきました。

しかしながら、感染症拡大の影響は長期化し、外出の自粛や公共交通から自家用車への転換、宅配サービスやリモートワークの進展等により、移動ニーズが大きく変化しており、本町の公共交通利用者数は急激に減少する一方で、運転手不足や財政負担額の増加により公共交通運営の安定化が急務となっています。

また、国では、令和2年11月に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」とする。）が改正されました。これにより、計画の名称は、従来の「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更され、地域の移動ニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインしていくことの重要性が高まっています。さらに、交通の分野だけでなく、都市計画や観光振興、福祉、教育等の様々な分野を含めた地域戦略の一環として取り組むことが必要となりました。

これらの状況を受けながら、令和3年度からスタートした第6次総合計画の将来像である「自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣」の実現に向けて、住みよさを実感できるまちづくりを目指していく上で、公共交通が果たす役割を再認識し、持続的な公共交通体系を構築することを目的に、「第4次公共交通体系整備計画」を策定します。

## 1-2. 計画の期間

本計画は、令和4年度から令和8年度までの5年間を計画期間とします。

## 1-3. 計画の対象区域

本計画は、岡垣町の全域を対象区域とします。

## 1-4. 本計画の位置づけと策定の流れ

本計画は、岡垣町第6次総合計画を上位計画とした計画であるとともに、都市計画マスタープランなど関連計画との整合を図り、国が策定する公共交通の基本方針などに即しながら策定します。

なお、策定に際しては、町内の公共交通である西鉄バス、コミュニティバスの利用実態調査を実施（令和3年6月22日）・分析するとともに、既存の各種輸送実績、町が行った住民アンケートの結果などを利用してしています。

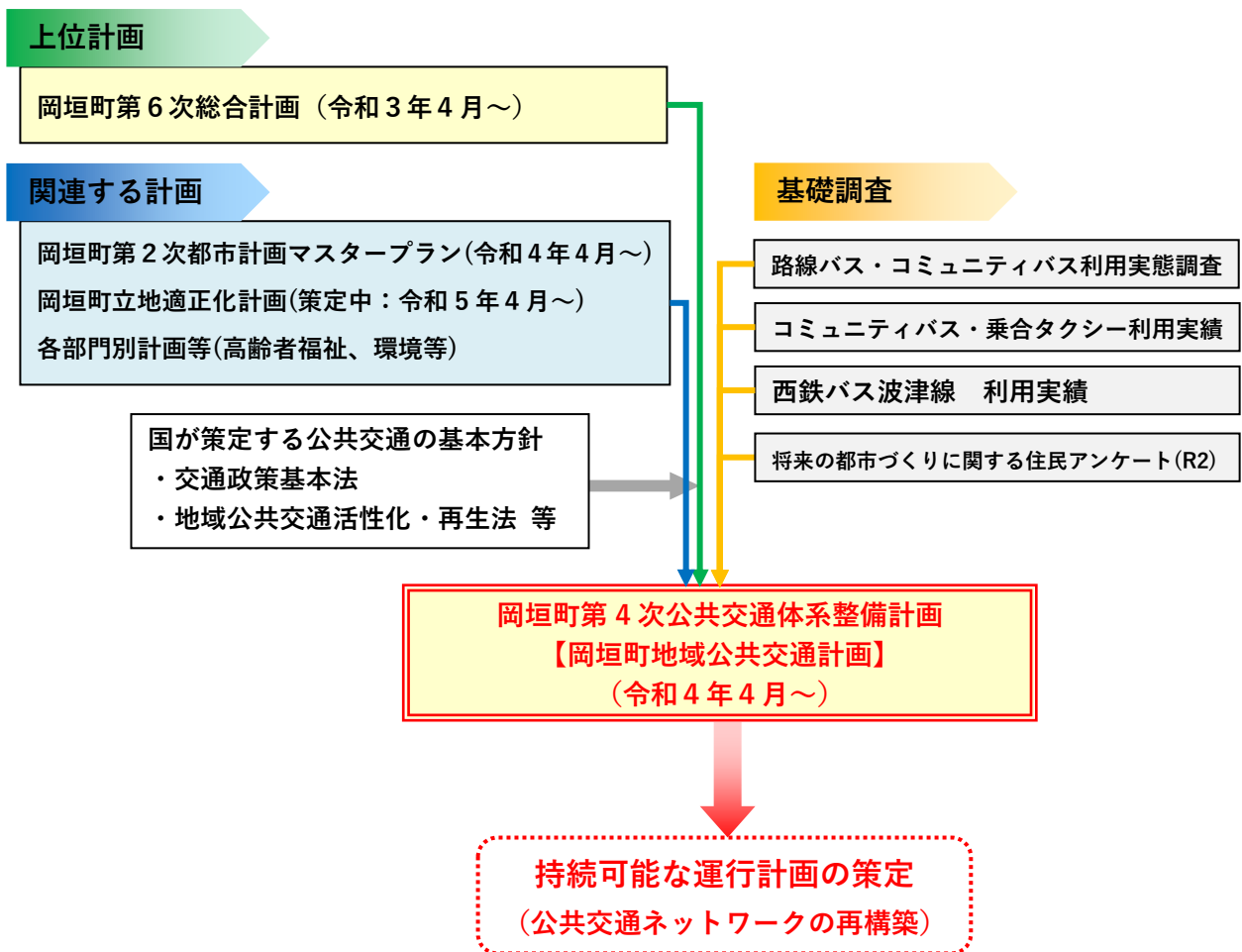


図1 岡垣町第4次公共交通体系整備計画の位置づけ

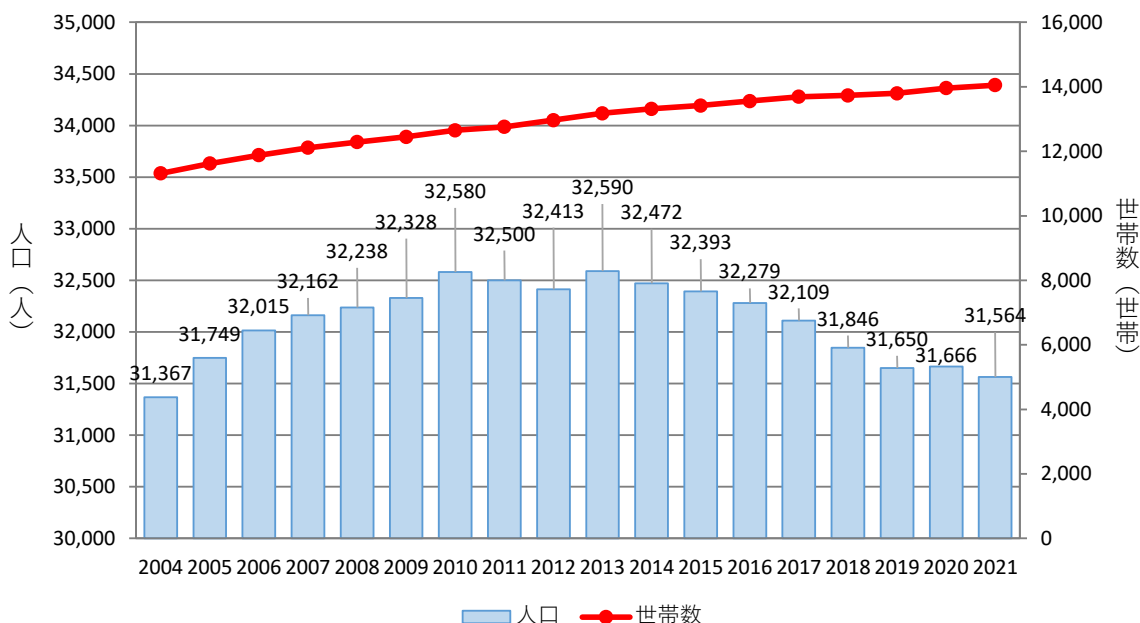
## 第2章 岡垣町の地域公共交通の現状および問題点

### 2-1. 岡垣町の人口・社会動態

#### 2-1-1 人口推移

岡垣町の人口は、2013年をピークに減少に転じ、2021年4月末時点での人口は31,564人となっています。

一方、世帯数は増加傾向を維持しており、世帯あたりの人口は減少しています。



出典：岡垣町人口統計

図2 人口と世帯数

表1 人口と世帯数

年	人口 (人)			世帯数 (世帯)	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

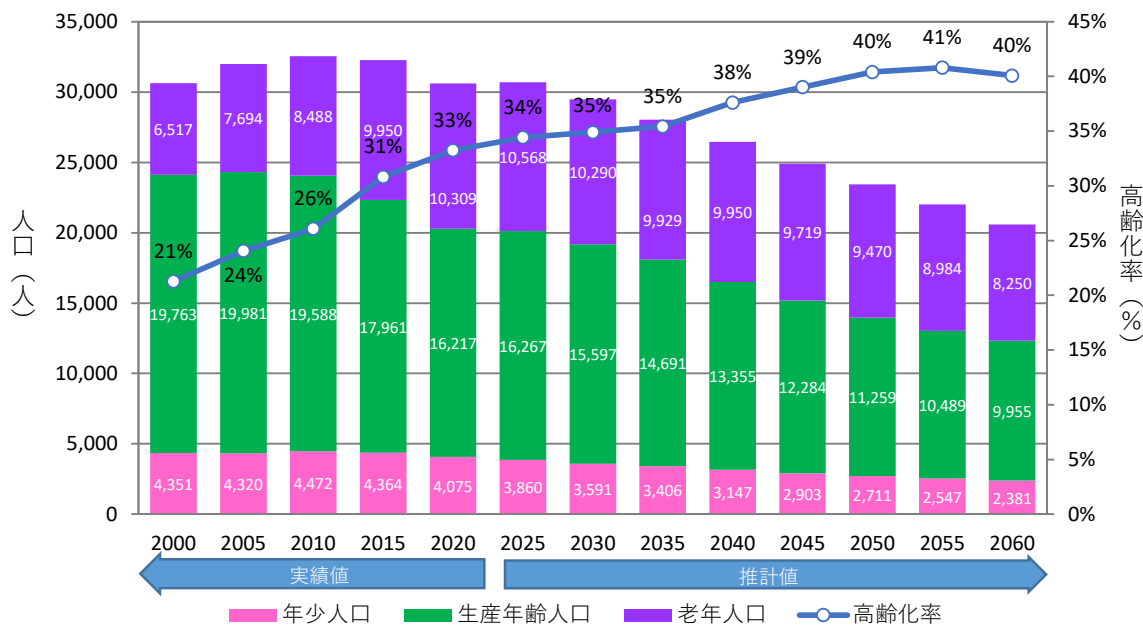


2-1-2 年代別人口と高齢化の状況

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ます。

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ます。

現状33%程度の高齢化率はさらに上昇を続け、30年後の2050年には40%に達することが予想されています。



出典：国勢調査、岡垣町将来人口推計

図3 人口・高齢化率の将来推移

表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	31,007	4,075	16,217	10,309	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%

## 2-1-3 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・通学しています。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ます。

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）が最も多くなっていますが、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ます。

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ものの、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 人に止まっています。

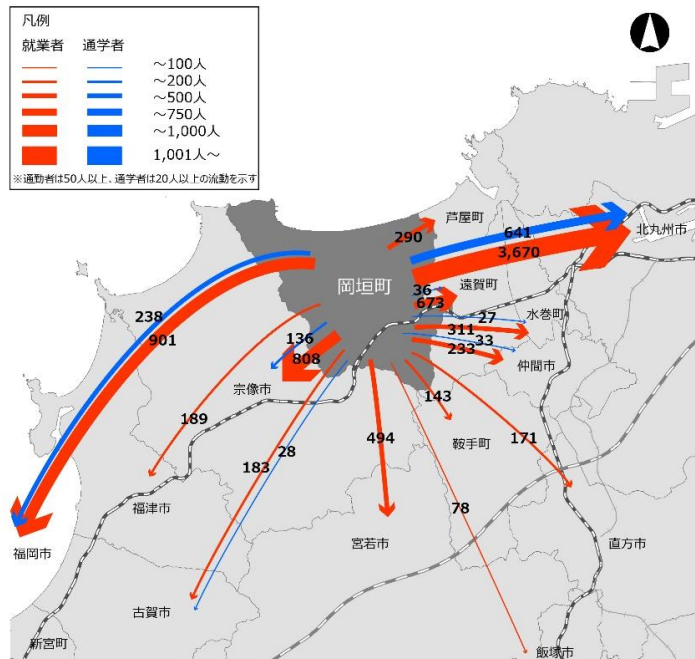
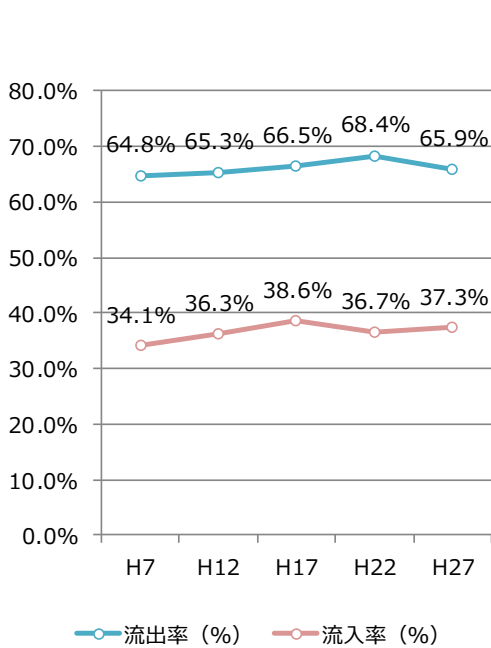


図 4 流出率と流入率

図 5 岡垣町に居住する就業・通学者の移動先

表 3 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%
H12	14,733	9,625	65.3%	8,024	2,916	36.3%
H17	15,023	9,993	66.5%	8,191	3,161	38.6%
H22	15,129	10,344	68.4%	8,394	3,079	36.7%
H27	14,958	9,859	65.9%	8,249	3,079	37.3%

出典：平成 7 年、12 年、17 年、22 年、27 年国勢調査

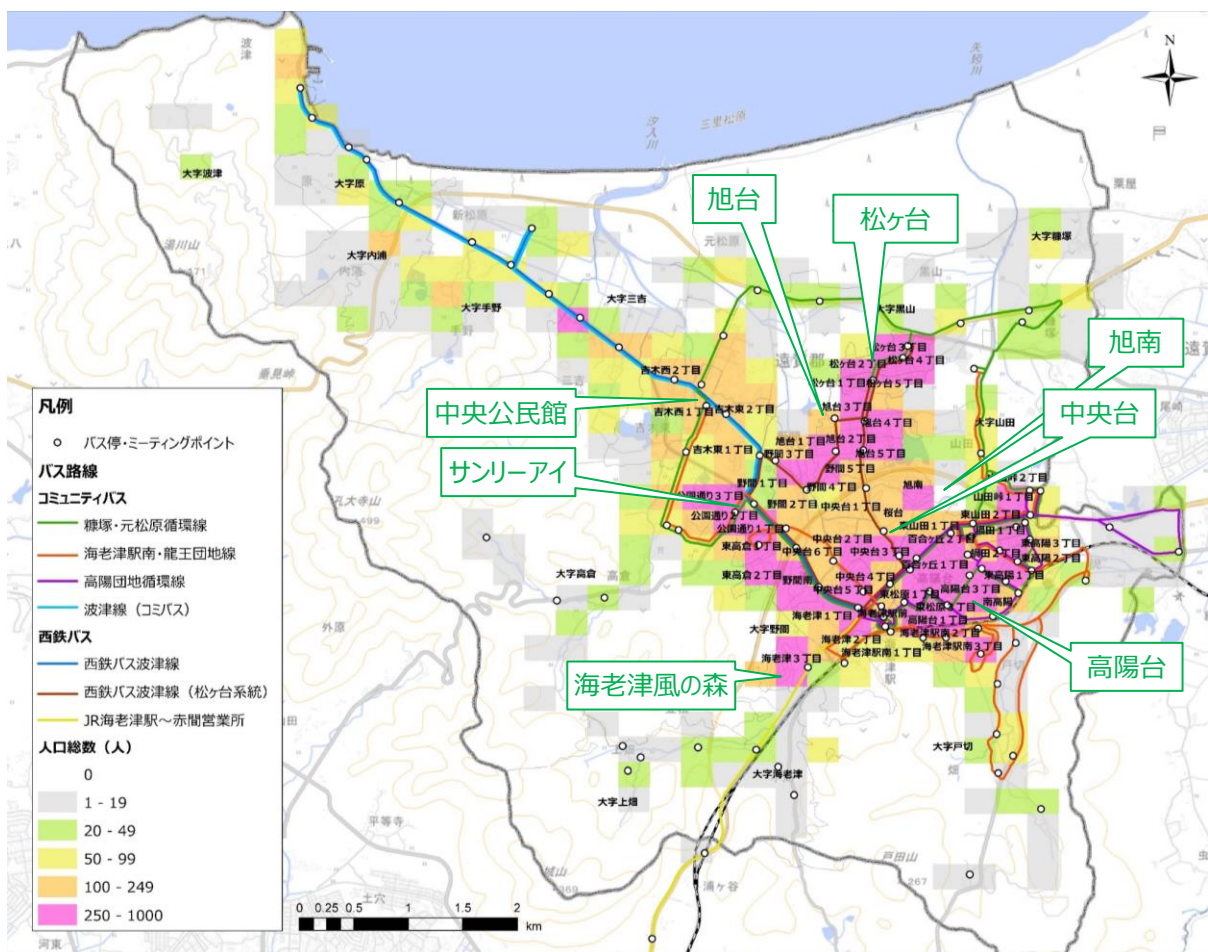
2-1-4 人口分布

(1) 全人口の分布状況

岡垣町の人口は、高陽台や中央台、旭台、松ヶ台、サンリーアイ周辺、海老津風の森などの住宅団地に集中しています。

おおむね路線バス・コミュニティバスの沿線地域に人口の集積がみられますが、海老津風の森、旭南など、人口集積のある住宅団地でも、バス路線・バス停から離れた場所も点在しています。

中央公民館以北の西部地区をはじめとする郊外部では、低密な居住地が散在しています。



出典：平成 27 年国勢調査

図 6 人口分布 (250m × 250m 範囲)

## (2) 高齢者人口の分布

平成 27 年（2015 年）時点での 65 歳以上の高齢者の人口は、旭台、中央台、東高倉、高陽台等の比較的古くに開発された住宅団地に集中しています。

平成 22 年（2010 年）と比較すると、中央台では減少がみられるものの、町内の広い範囲で高齢者の人口は増加しています。

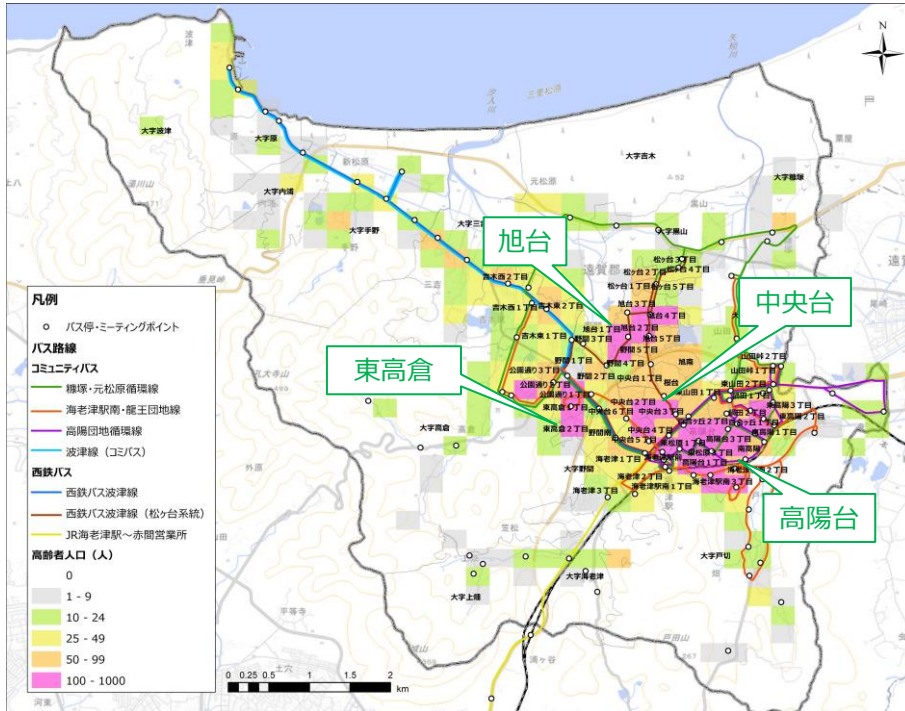


図 7 高齢者人口分布（250m×250m 範囲） 出典：平成 27 年国勢調査



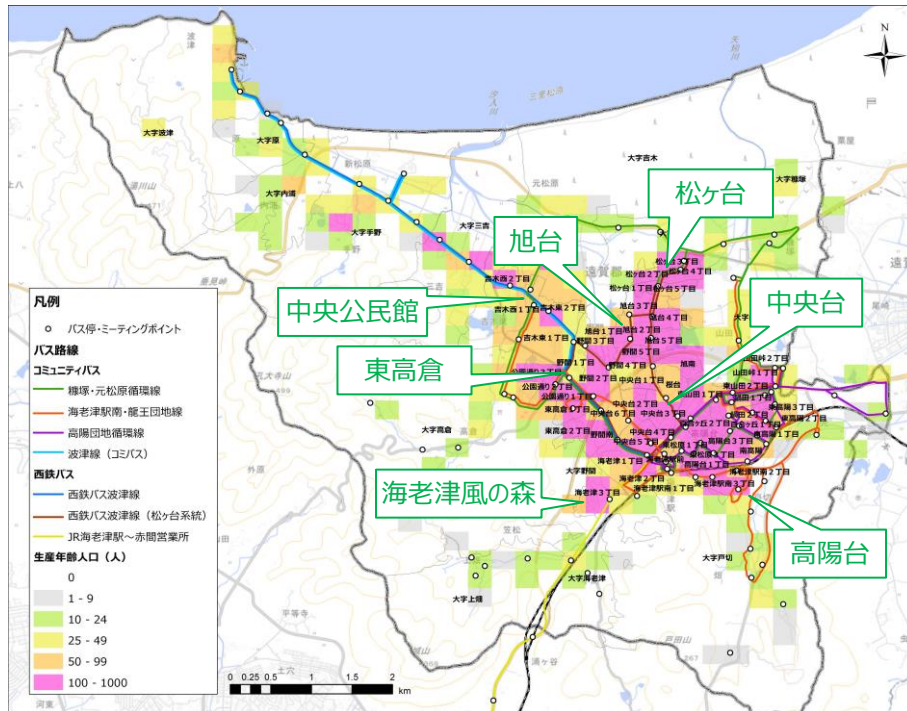
注：国勢調査の小地域集計の区域は行政区と一致しない 出典：平成 22 年、27 年国勢調査

図 8 高齢者人口の増減（2010～2015 年）

(3) 生産年齢人口の分布

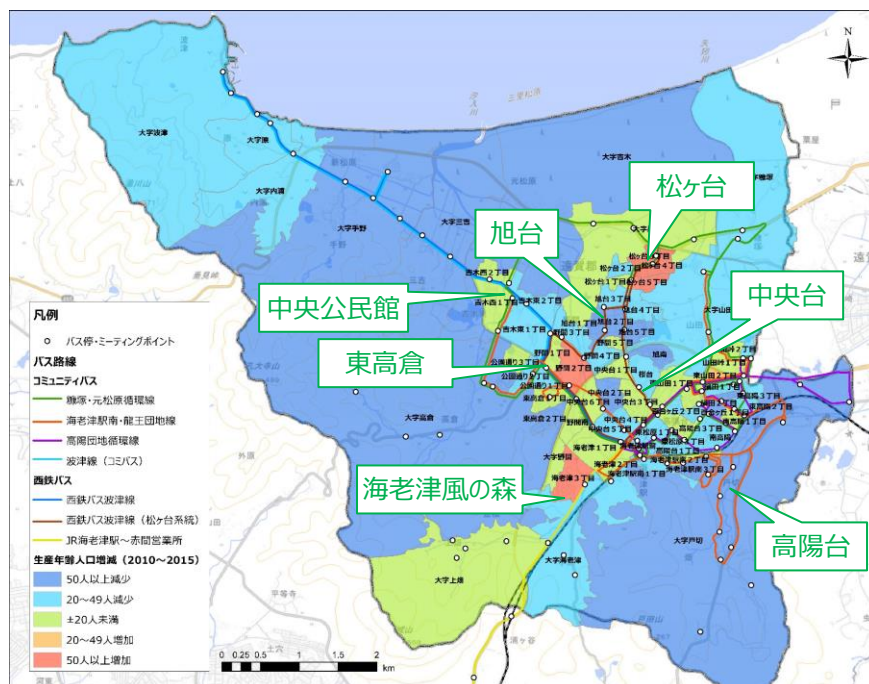
平成27年(2015年)時点での生産年齢人口は、旭台、松ヶ台、中央台、高陽台、東高倉、公園通り、三吉団地等の住宅団地に多く分布しています。

平成22年(2010年)と比較すると、中央公民館以北の西部地区(波津、原、内浦、三吉等)や戸切のほか、公園通りや旭台、中央台、高陽台等の開発から年数が経過した住宅地で減少する一方、海老津風の森、松ヶ台、野間では増加がみられます。



出典：平成27年国勢調査

図9 生産年齢人口分布(250m×250m範囲)



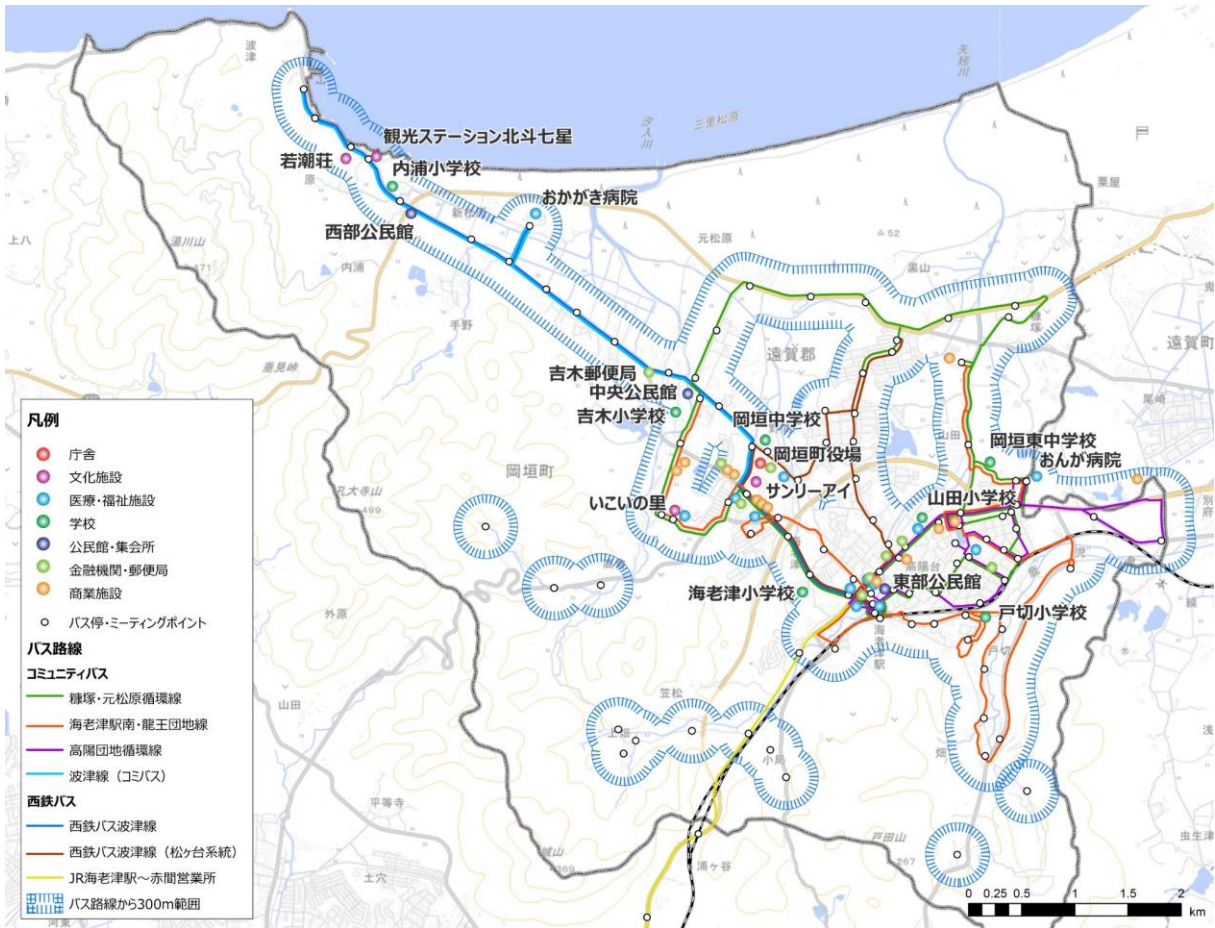
注：国勢調査の小地域集計の区域は行政区と一致しない 出典：平成22年、27年国勢調査

図10 生産年齢人口の増減(2010~2015年)

## 2-2. まちづくりの動向

### 2-2-1 生活利便施設の立地状況

第3次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）等がありますが、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ます。



出典：国土数値情報、大型小売店総覧

図 11 施設の立地状況

2-2-2 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画として「岡垣町第6次総合計画」および「岡垣町都市計画マスタープラン」では、町内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載します。

表4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (1/3)

計画	内容
<p>岡垣町第6次総合計画</p>	<p>将来ビジョン</p> <p>1.目指すまちの将来像</p> <p><u>自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣</u></p> <p>本町は、豊かな自然環境に恵まれています。この環境は、住民が住みやすいと感じる町の魅力となっており、町への愛着の形成にもつながっています。</p> <p>この豊かな自然によりもたらされたおいしい水、食の恵み、子育て環境、住民のふれあいなどがある暮らしは、「岡垣らしい しあわせ」と言えます。</p> <p>人口減少に対応した持続可能なまちづくりへの転換が求められる中であっても、将来にわたり「岡垣らしい しあわせ」を守り育てることが必要です。</p> <p>本計画では、この自然と共生した暮らしを守り育て、住民一人ひとりがしあわせを実感できる町を目指し、まちの将来像を「自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣」と設定します。</p> <hr/> <p>3.将来像を実現するための5つの基本目標</p> <p><u>基本目標5</u>：安全・快適に暮らせる持続可能なまち</p> <p>・都市基盤</p> <p>持続可能な都市づくりを推進するため、定住促進や企業進出を見据えた道路ネットワークの整備、駅周辺の活性化、便利な公共交通の整備などにより、都市の利便性の向上を図ります。</p>

表 5 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/3)

計画	内容
岡垣町第 6 次総合計画	<p>基本目標 5 – 政策 1 成熟した都市の再生を推進する</p> <p>■施策 2 新しい公共交通体系を構築します</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間路線バスやコミュニティバスは、住民のニーズを反映した利用状況や民間事業者の動向を踏まえ、新しい公共交通体系を構築します</li> </ul> <p>■施策 4 海老津駅周辺の活性化に取り組みます</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● J R 海老津駅周辺は、民間活力を活用して交通拠点機能の強化、まちなか居住の推進、回遊・交流・集いの場づくりをテーマとして、活性化に取り組みます</li> <li>● J R 海老津駅を快適に利用できる環境整備に取り組みます</li> </ul>



表 6 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/3)

計画	内容
岡垣町第2次都市計画マスタープラン 4 全体構想 2 部門別方針	<p>1. 土地利用の方針                      [方針2] 拠点の形成</p> <p><b>①都市拠点</b>                      都市拠点は、全ての町民が利用する欠かすことのできない都市機能を有し、様々な都市機能の集積を図る拠点として位置づけます。</p> <p><b>【中心都市拠点】</b>                      中心都市拠点は、役場・サンリーアイを中心に行政サービスや教育・文化機能などの中枢となる都市機能を有する場所であり、生活の潤いと交流を創出する拠点として、様々な都市機能の集積・充実を図るとともに、土地の有効かつ高度な利用や商業の活性化、居住の促進など岡垣町の中心にふさわしい拠点形成を推進します。</p> <p><b>【駅前都市拠点】</b>                      駅前都市拠点は、JR 海老津駅周辺に形成された古くからの商業地であり、交通の利便性を活かし賑わいを創出する拠点として、様々な都市機能の集積・充実を図るとともに、老朽化した建物や空き地・空き店舗の再生、土地の有効かつ高度な利用、商業の活性化やまちなか居住の促進など駅前の立地を活かした拠点形成を推進します。</p> <p><b>②公共交通拠点</b>                      公共交通拠点は、JR 海老津駅を鉄道とバス・タクシーなどを連絡する公共交通ネットワークの拠点として、円滑に乗り継ぎができる交通結節機能を強化します。                      広域アクセスの玄関口として駅施設や駅前の空間において、魅力ある交流空間の創出と商業・サービス施設、駐車場などの集積・充実を図ります。</p> <p><b>③観光・交流拠点</b>                      観光・交流拠点は、岡垣町観光ステーション北斗七星が立地する波津海水浴場周辺や飲食施設が立地する芹田交差点周辺の区域を、本町の観光や交流の振興を図る拠点として位置づけます。                      波津海岸や三里松原の豊かな自然と美しい景観を保全するとともに、海浜レクリエーションやサイクリングの中心地として観光・交流機能の充実を図ります。                      美しい海と山の景観と調和した良好な街並み景観の形成を図るとともに、由緒ある社寺の歴史的資源の活用や国道 495 号沿道の飲食施設と連携を図り、魅力ある交流・滞在空間の形成に努めます。</p> <p>3. 道路・交通体系の方針                      [方針3] 公共交通網の形成と利用促進</p> <p><b>①交通結節点の機能向上</b>                      駅北側のアクセス道路の渋滞緩和と交通広場の円滑な交通の流動性を確保するとともに、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどへ乗り継ぎやすい環境づくりを行い、交通結節機能の強化を図ります。                      駅利用者の利便性向上のため、待合環境の向上や駅周辺部での駐車場の整備について検討します。</p>

## ②地域公共交通網の機能向上

JR、路線バスを公共交通網の基幹軸とし、公共交通の利便性を高める補完的な役割として、コミュニティバスを引き続き運行し、公共交通機関相互の連携を強化します。

まちづくりや教育、福祉施策と連携したコミュニティバス運行路線の再編や町内全域での新たな移動サービスの導入を行い、公共交通全体での利便性の向上を推進します。

## ③地域公共交通網の利用促進

公共交通を維持していくためには、利用の促進が重要です。住民の移動ニーズを把握するとともに、高齢者の外出を促進するなど自家用車から公共交通の利用への転換を推進します。

わかりやすい公共交通利用の情報ツールとして、引き続き公共交通機関相互の接続を考慮した時刻表や路線図の提供、出前講座の実施など様々なPR施策に取り組みます。

道路・交通体系方針

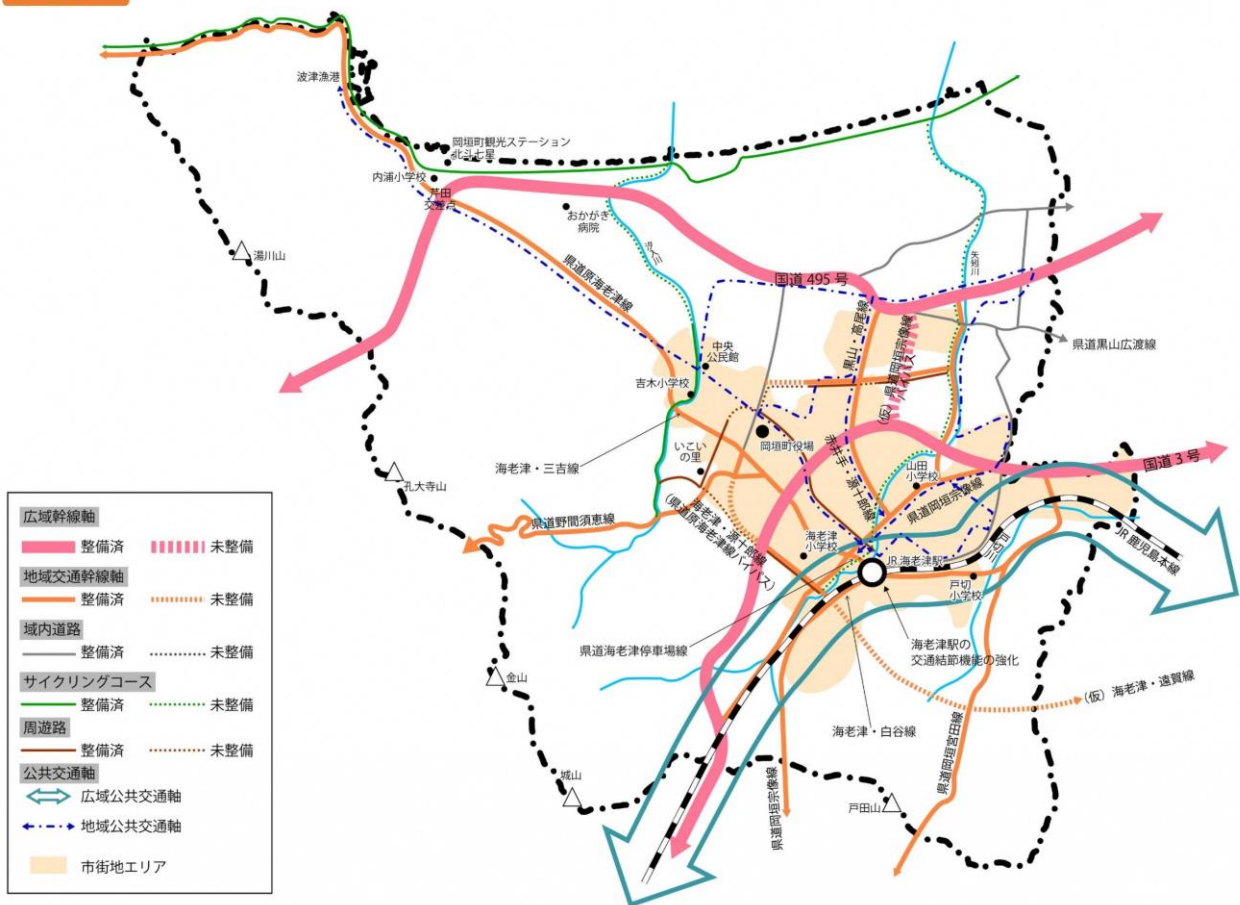


図 12 都市計画マスタープランにおける岡垣町の道路・交通体系方針

## 2-3. 公共交通の現況

### 2-3-1 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ます。

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（波津系統および松ヶ台循環）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ました。

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ます。



図 13 公共交通の運行状況

## 2-3-2 第3次計画策定以降の路線網の変化

第3次計画策定以降、毎年3月のJRダイヤ改正に合わせたコミュニティ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ました。

平成29年10月より、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ました。また、平成30年10月より、西鉄バス波津線の減便を機にコミュニティ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りました。

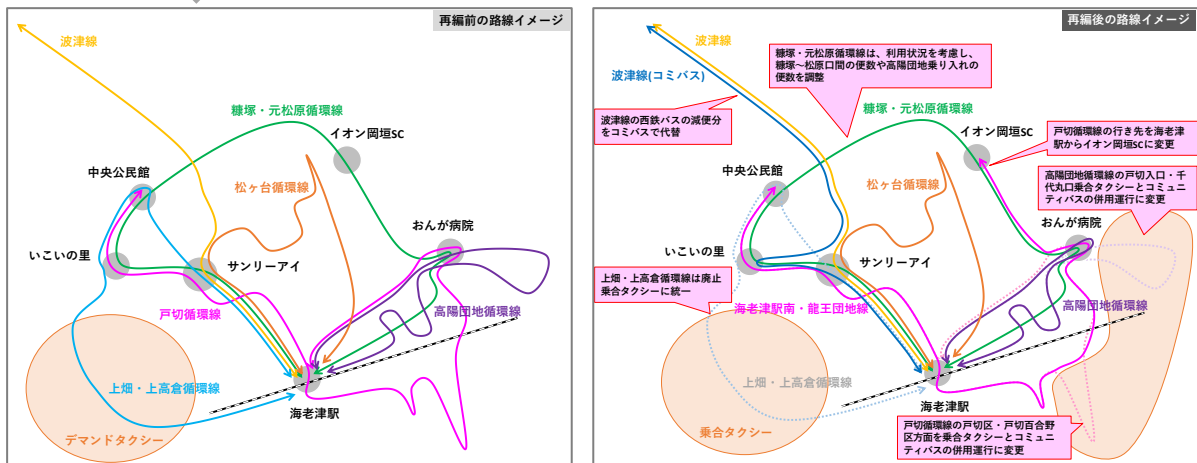


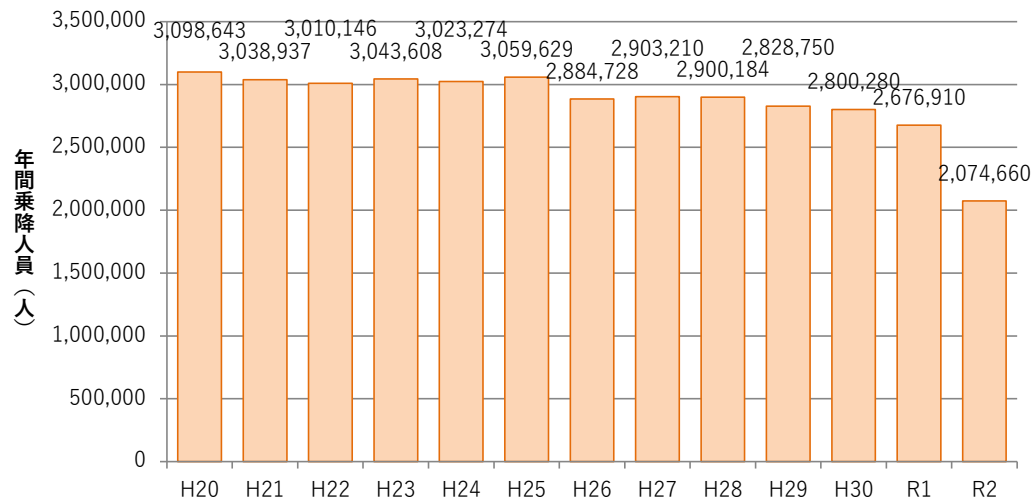
図 14 計画策定時の路線網と平成30年10月の路線再編後の路線網

2-3-3 公共交通の利用状況

(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 年度までは年間 300 万人強で推移していましたが、平成 26 年度以降は減少傾向であり、令和 2 年度は感染症拡大の影響により、前年より約 22%減少し、年間 207 万人となっています。

平成 22 年度と比較すると、10 年間で利用者数が 31%減少しました。



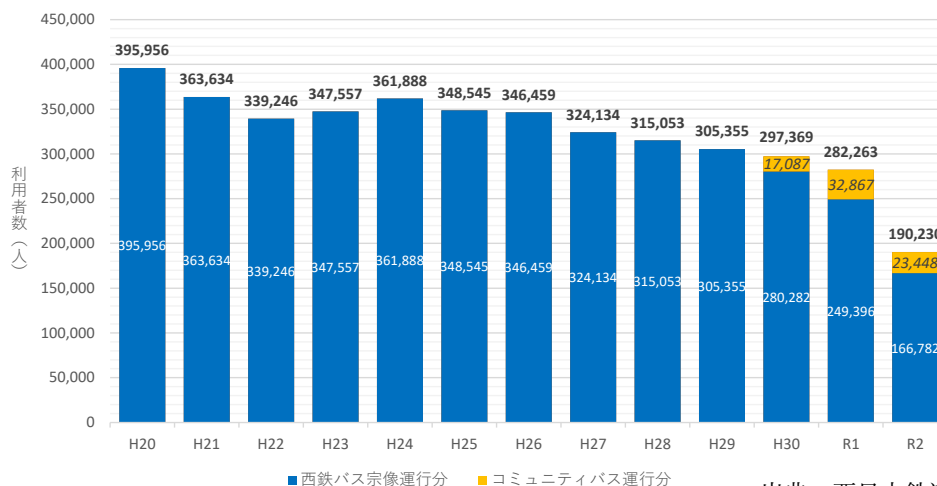
出典：九州旅客鉄道(株) 資料

図 15 JR 海老津駅の乗降人員

(2) 波津線の利用状況

西鉄バス宗像(株)における運転手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開始しました。

令和 2 年度は感染症拡大の影響により、前年比 33%減となっています。



出典：西日本鉄道(株)、岡垣町資料

図 16 波津線の利用者数

### (3) コミュニティバスの利用状況

平成 17 年度より運行を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 万人を下回りました。以降、利用者数が急激に減少し、令和 2 年度は感染症拡大の影響もあり、波津線を除くコミュニティバス路線の利用者数は前年比 33%減となり、5 万人を下回っています。

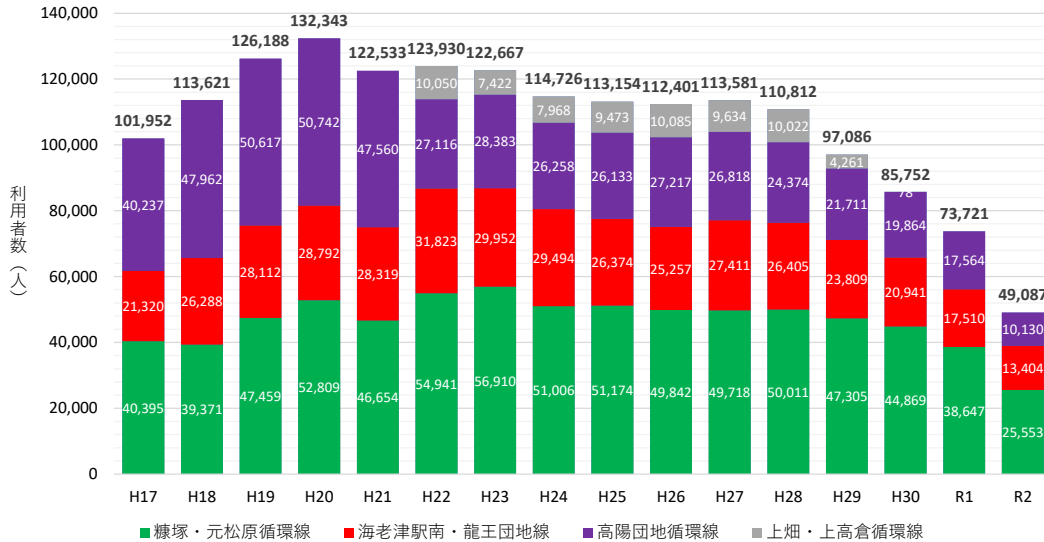


図 17 コミュニティバスの路線別利用者数

### (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・定着傾向がみられます。

令和 2 年度上半期は感染症拡大の影響があり利用者が減少したものの、下半期は回復傾向にあります。

利用される方が限定的であり、乗合率は 1.0~1.2 程度にとどまっています。

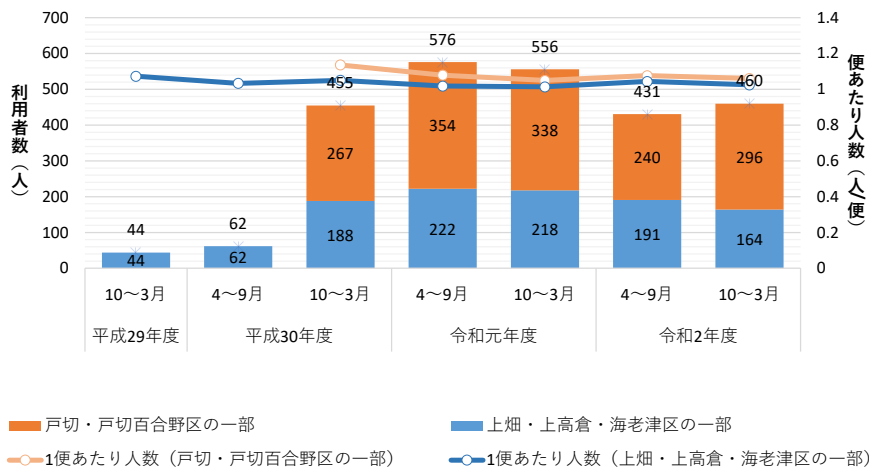


図 18 乗合タクシーの運行区域別利用者数・便あたり利用者数

2-3-4 公共交通の収支状況

(1) コミュニティバスの運行委託料等の推移

平成30年10月の再編時以降、小型バス1台を波津線に用い、ジャンボタクシー4台で残りの路線を運行するほか、乗合タクシーを2地区で運行しています。

令和元年度は運行委託先の変更や、利用状況に応じた適正な運行水準の見直し、料金改定により、それまで上昇傾向であった運行委託料や利用者1人あたりの運行委託料は減少しています。令和2年度は感染症拡大の影響を受けて委託料がやや増加しているものの、運行維持のために発行したバス応援回数券の販売があり、前年よりも運送収入は微増しました。

なお、平成30年度の上畑・上高倉循環線は再編・乗合タクシーへの転換に伴う利用者減、令和2年度の松ヶ台循環線は西鉄バスの補完運行拡大による経費増、感染症拡大による利用者減により運行委託料が増大しています。

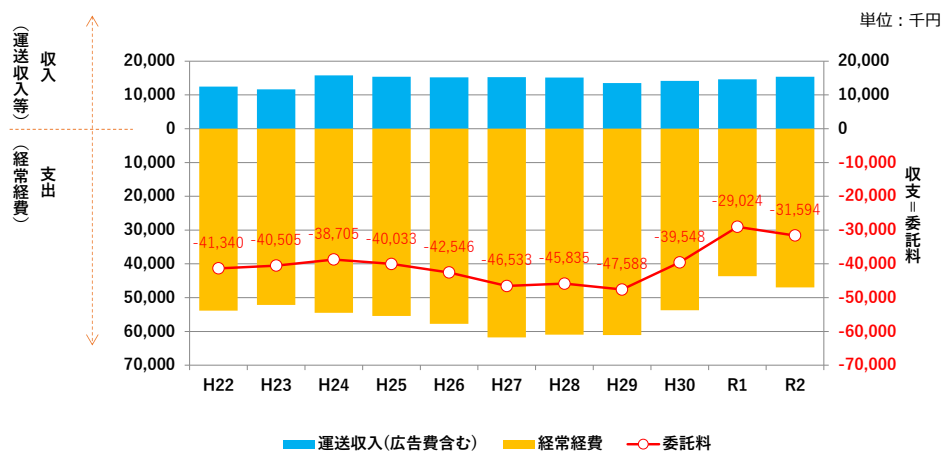


図 19 コミュニティバスの運行委託料等推移

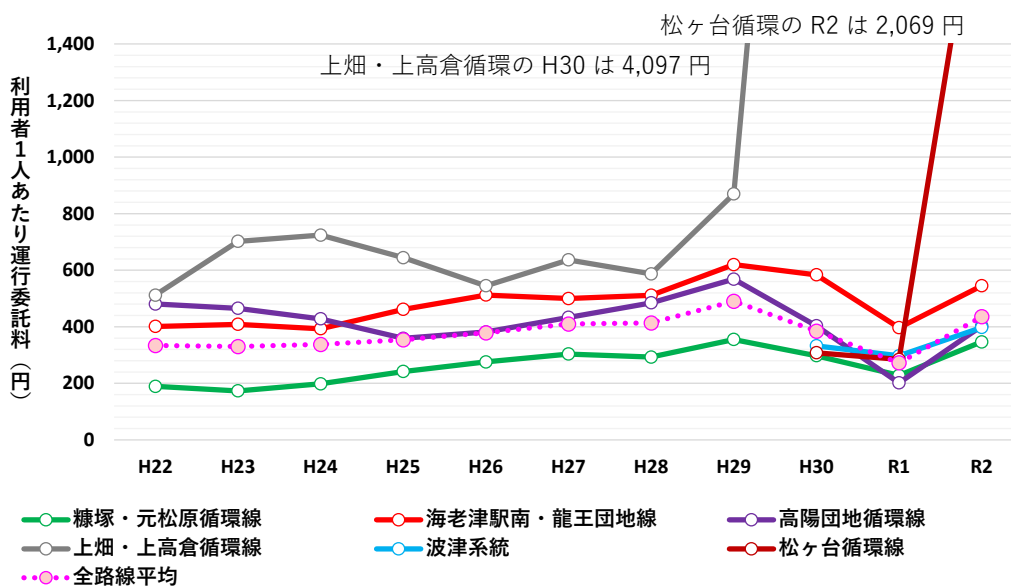


図 20 コミュニティバスの利用者1人あたり運行委託料

## (2) 乗合タクシーの運行委託料等の推移

エリア拡大や運賃値下げ等の影響を受け、委託料は増加しており、利用者1人あたりの運行委託料も増加傾向になっています。

利用者1人あたりの運行委託料は、コミュニティバスよりもやや高額で推移しています。

令和2年4月より、乗合タクシーの運行予約に関する手数料（運行事業者に対する、予約対応のための手数料）が追加となり、前年よりも1人あたりの運行委託料が増加しました。

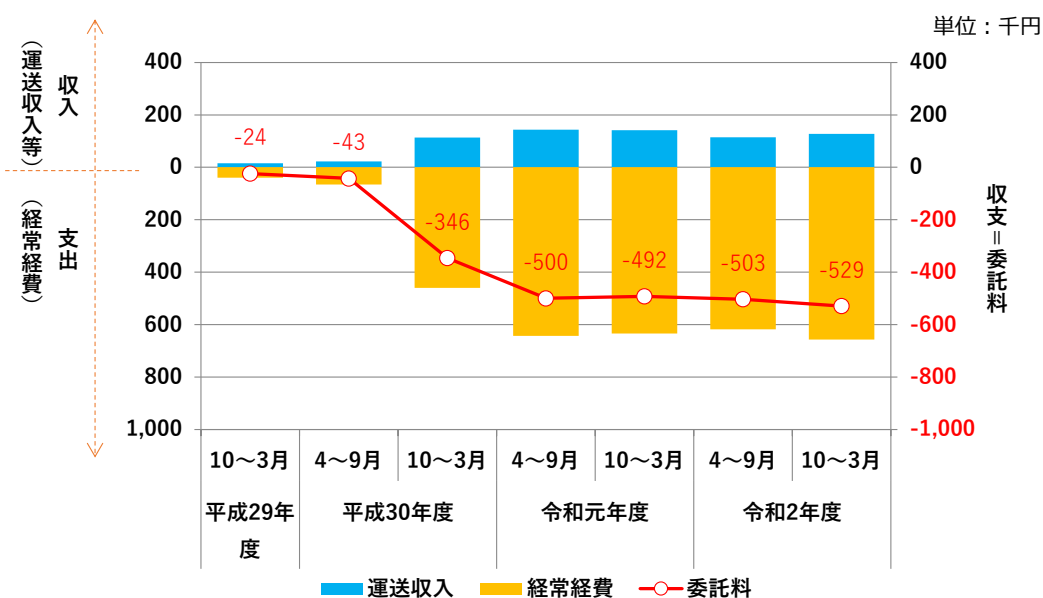


図 21 乗合タクシーの運行委託料等推移

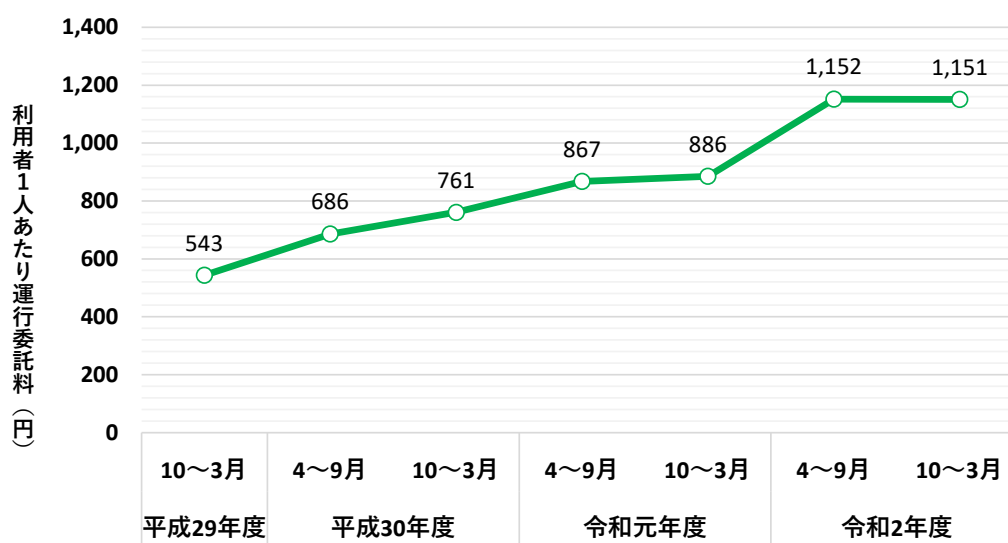


図 22 乗合タクシーの利用者1人あたり運行委託料



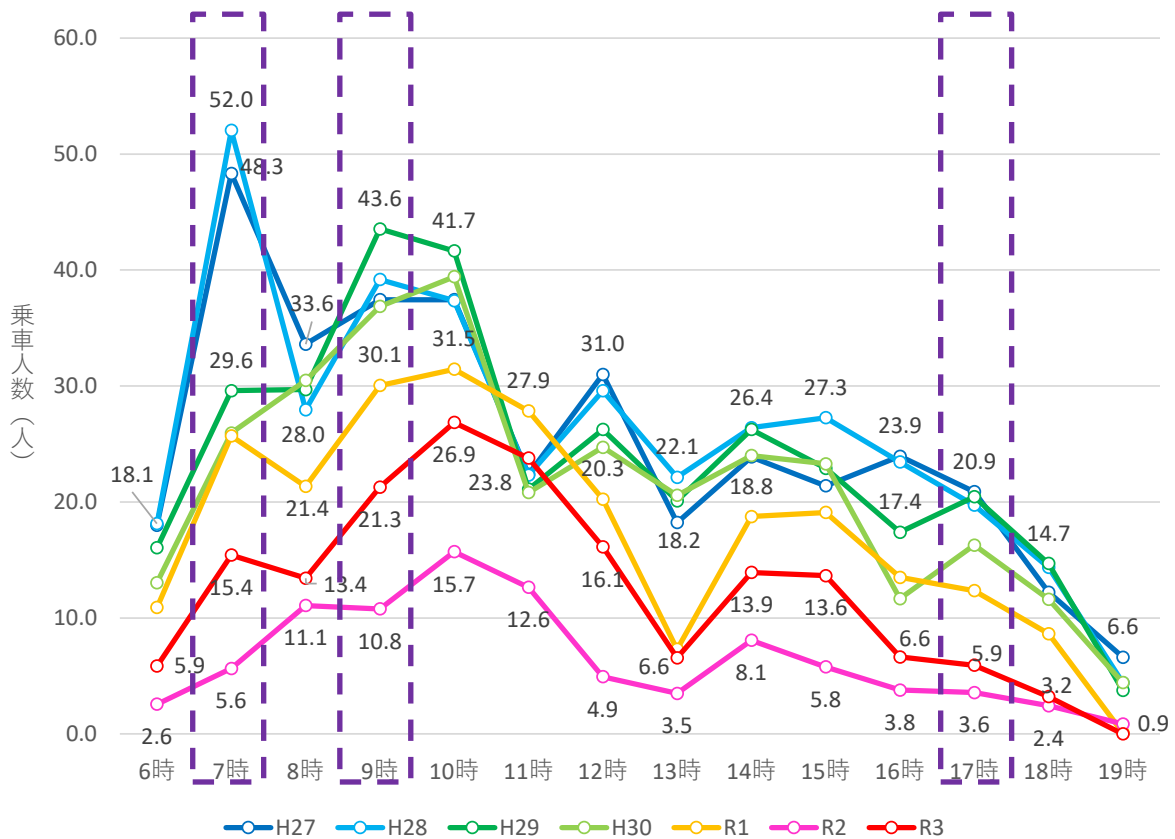
2-3-5 路線バス・コミュニティバスの利用実態

(1) コミュニティバス利用者の経年変化

コミュニティバスの利用者数は、平成27年から令和3年にかけて、多くの時間帯で減少傾向となっています。

令和2年は感染症拡大・緊急事態宣言の影響が大きく、最も利用者数が少なくなっています。令和3年にはやや回復しているものの、感染症拡大以前の令和元年の水準には達していません。

時間帯別で見ると、7時、9時、17時頃で利用者の減少傾向が顕著となっています。



※：春季に実施している乗降調査結果の1日平均値

図 23 平日時間帯別乗車人数

## (2) 路線バス・コミュニティバスの利用実態

令和3年6月22日に、町内の路線バス・コミュニティバスの全便を対象に実態調査を実施した結果について、以下に記載します。

### ① 路線別利用者数

路線別に見た場合、松ヶ台循環線の利用者数が最も多く、全体の約46%を占めています。次いで波津系統が約29%となっています。

既存コミュニティバス3路線では、糠塚・元松原循環線の利用が最も多く約14%を占めています。海老津駅南・龍王団地線や高陽団地循環線は10%未満の利用にとどまっています。

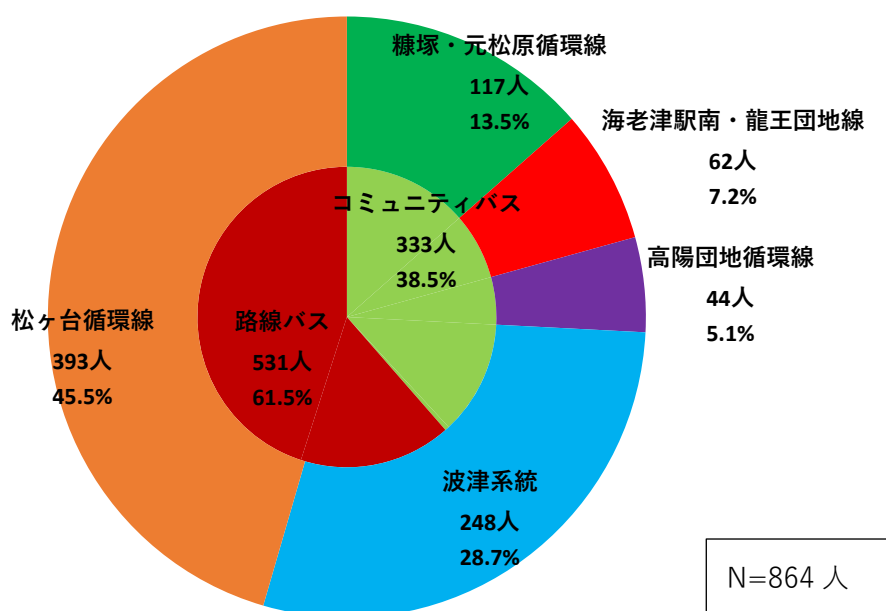
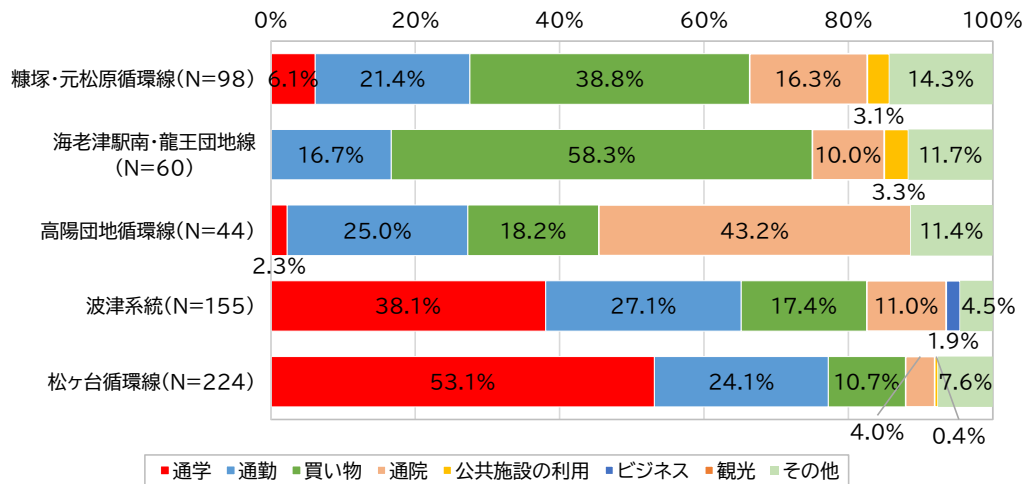


図 24 路線別利用者数

② 利用目的

糠塚・元松原循環線と海老津駅南・龍王団地線では、「買い物」目的の割合がそれぞれ38%、58%と高く、高陽団地循環線では「通院」目的の利用が4割以上を占めています。波津系統と松ヶ台循環線では「通学・通勤」目的の割合が特に高く見られ、利用の半数以上を占めています。



※無回答を除くため合計値は路線別利用者数と一致しない

図 25 路線別の利用目的

③ 利用者の年代

松ヶ台循環線と波津系統では「小学生」から「75歳以上」まで幅広い年齢層の利用が見られ、それ以外の路線については高齢者の利用率が高く、65歳以上の利用が半数以上を占めています。

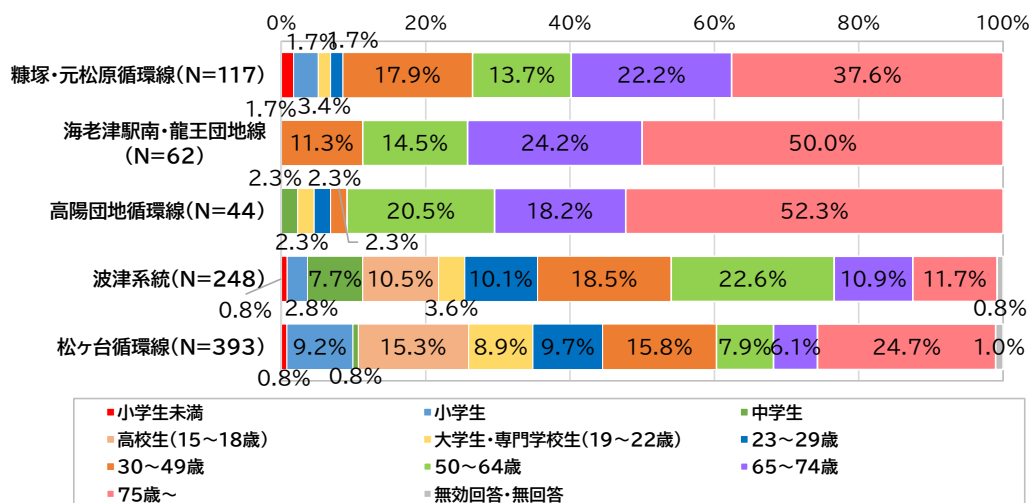


図 26 路線別の利用年代

#### ④ 時間帯別の利用傾向

通学利用が半数以上を占める松ヶ台循環線では、7時、9時、17時台に利用が集中しています。波津系統は6～7時台にピークがあるものの、夕方の利用は比較的少数にとどまっています。

時間帯別の移動目的の分布では、それぞれ6～7時台、17時台では通学・通勤、9～11時、15時台では買い物・通院目的の利用が多く見られます。

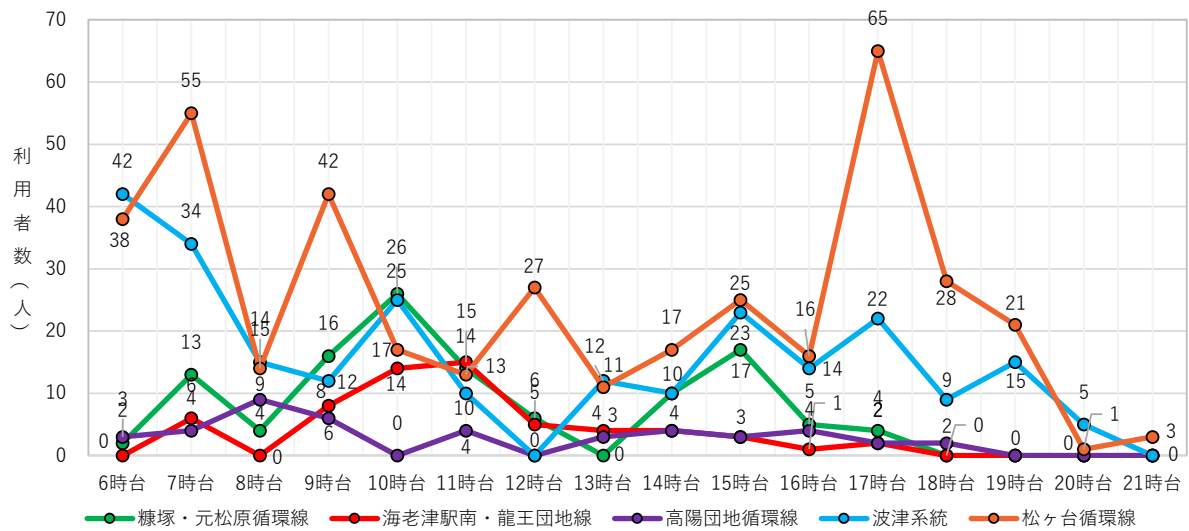


図 27 路線別・時間帯別の利用者数

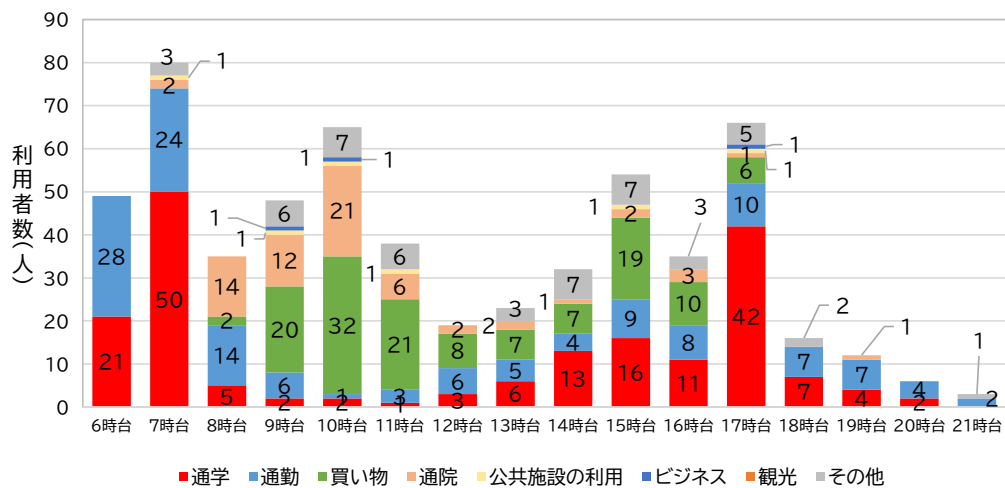


図 28 時間帯別の利用者の移動目的

## 2-4. 岡垣町の地域公共交通の抱える問題点

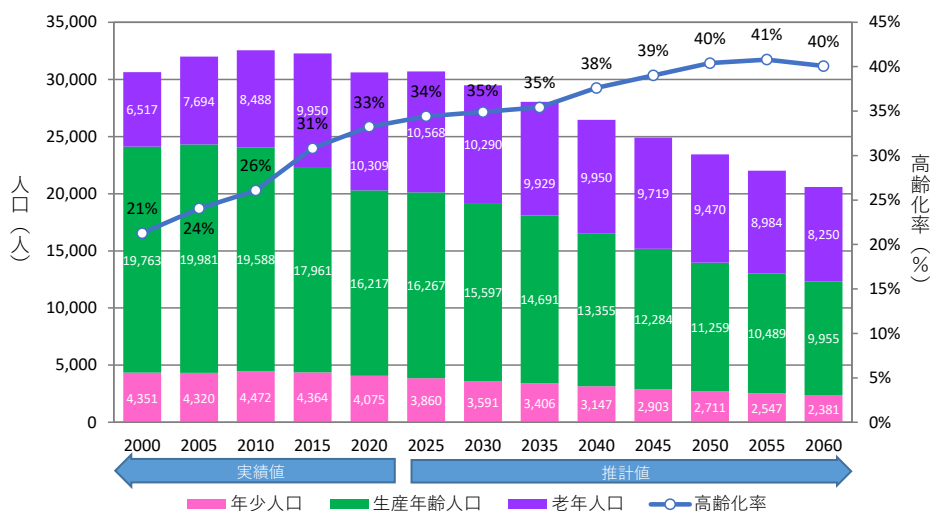
前述の地域および公共交通の現状や、上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方向性より、岡垣町の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える問題点を整理します。

### 2-4-1 地域的な問題点

#### (1) 少子化・人口減少に伴う移動ニーズの縮小

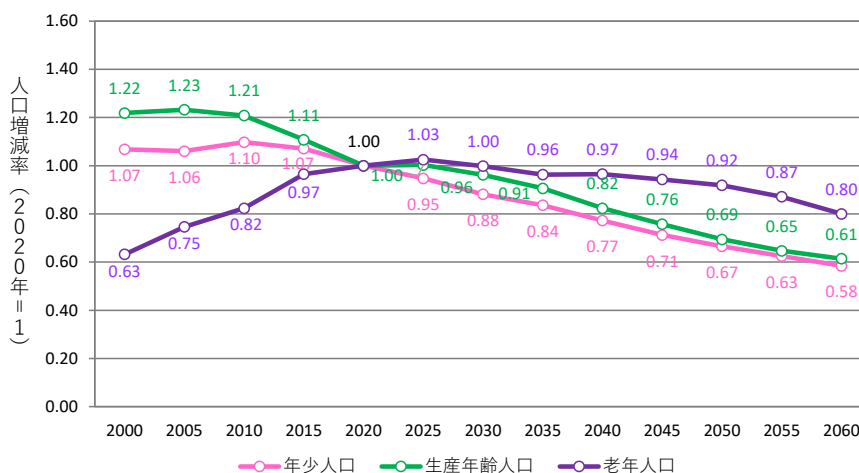
2010年頃をピークに町の人口が減少に転じています。

特に、生産年齢人口と年少人口の減少が顕著となっており、2045年には2020年と比較して約3割、それぞれの年齢区分での人口が減少することが予想されています。これら若年層の人口減少により、町内の移動ニーズは縮小していくことが予想されます。



出典：国勢調査、岡垣町将来人口推計

図 29 人口・高齢化率の将来推移



出典：国勢調査、岡垣町将来人口推計

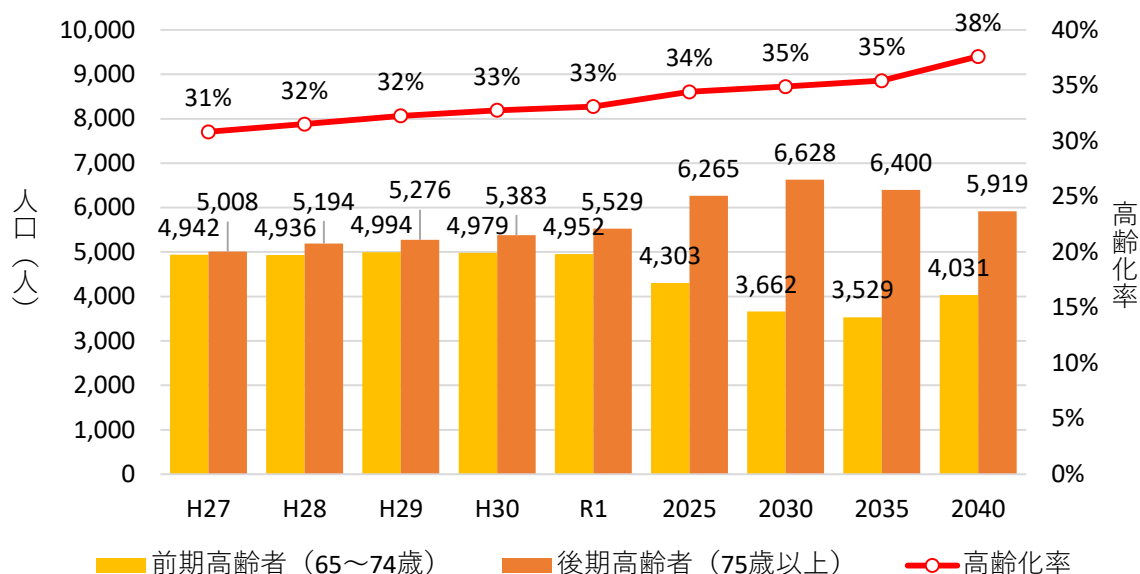
図 30 各年齢層の人口増減率

## (2) 高齢化に伴う交通弱者の増加

65歳以上の高齢者数は1万人程度で横ばいから減少傾向で推移するものの、うち75歳以上の後期高齢者は2030年頃まで増加し続けることが推計により予測されています。

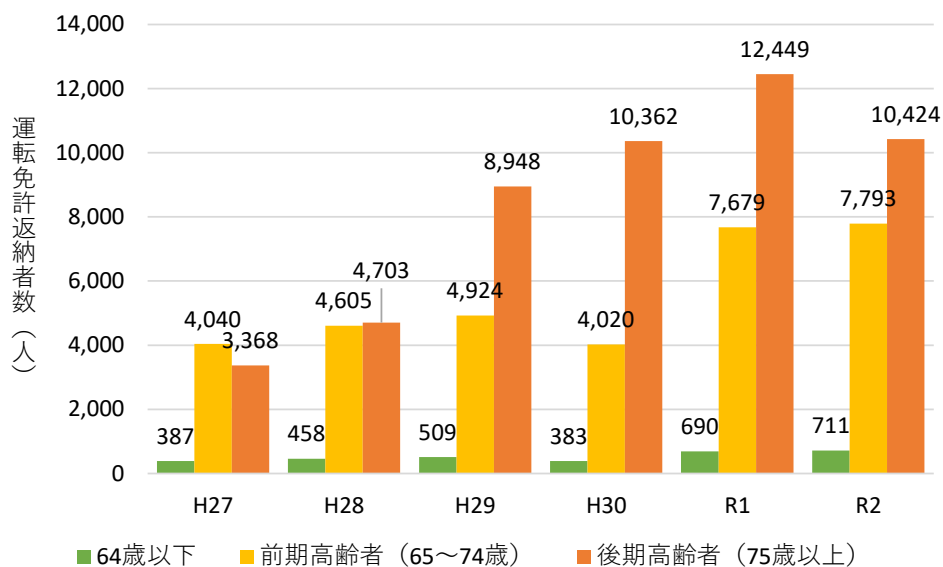
一方、高齢運転者による重大交通事故の発生等を機に運転免許自主返納者は近年増加傾向にあり、特に75歳以上の返納者が急増しています。

本町においても、運転免許を持たない交通弱者が今後増加することが予想されます。



出典：岡垣町人口推計

図 31 高齢者人口・高齢化率の将来推移



出典：運転免許統計

図 32 運転免許自主返納者数の推移（福岡県）

(3) 居住実態の変化

開発時期の古い住宅団地や郊外部では、近年、人口減少と高齢化が進行しており、人口の集中する中心部においては特に、高陽台や中央台、旭台等で人口が減少するとともに高齢化率が50%前後に達しています。

西部地区や高陽台、旭台等は従前から公共交通利用者が多い地区であり、居住者の減少や高齢化によって公共交通利用への影響が懸念されます。一方で、海老津風の森やサンリーアイ周辺、松ヶ台等では人口が増加していることに加え、高齢化率も低く、通勤・通学ニーズが高まっていることが考えられます。

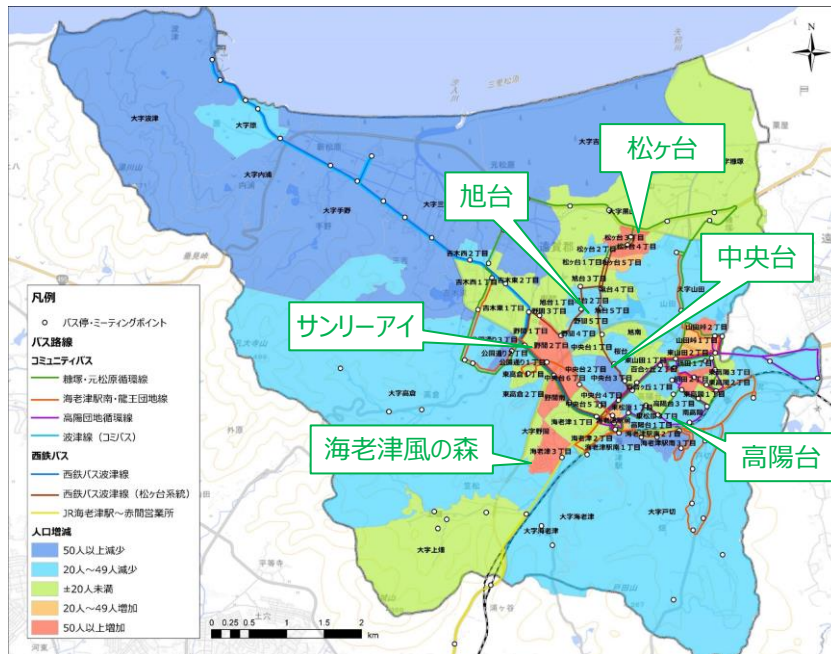


図 33 人口増減 (H22～H27)

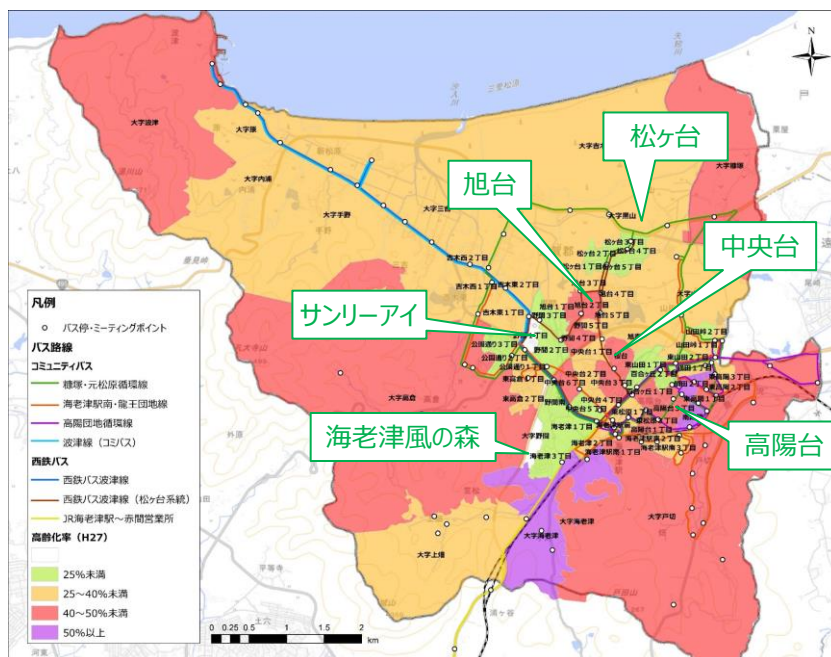
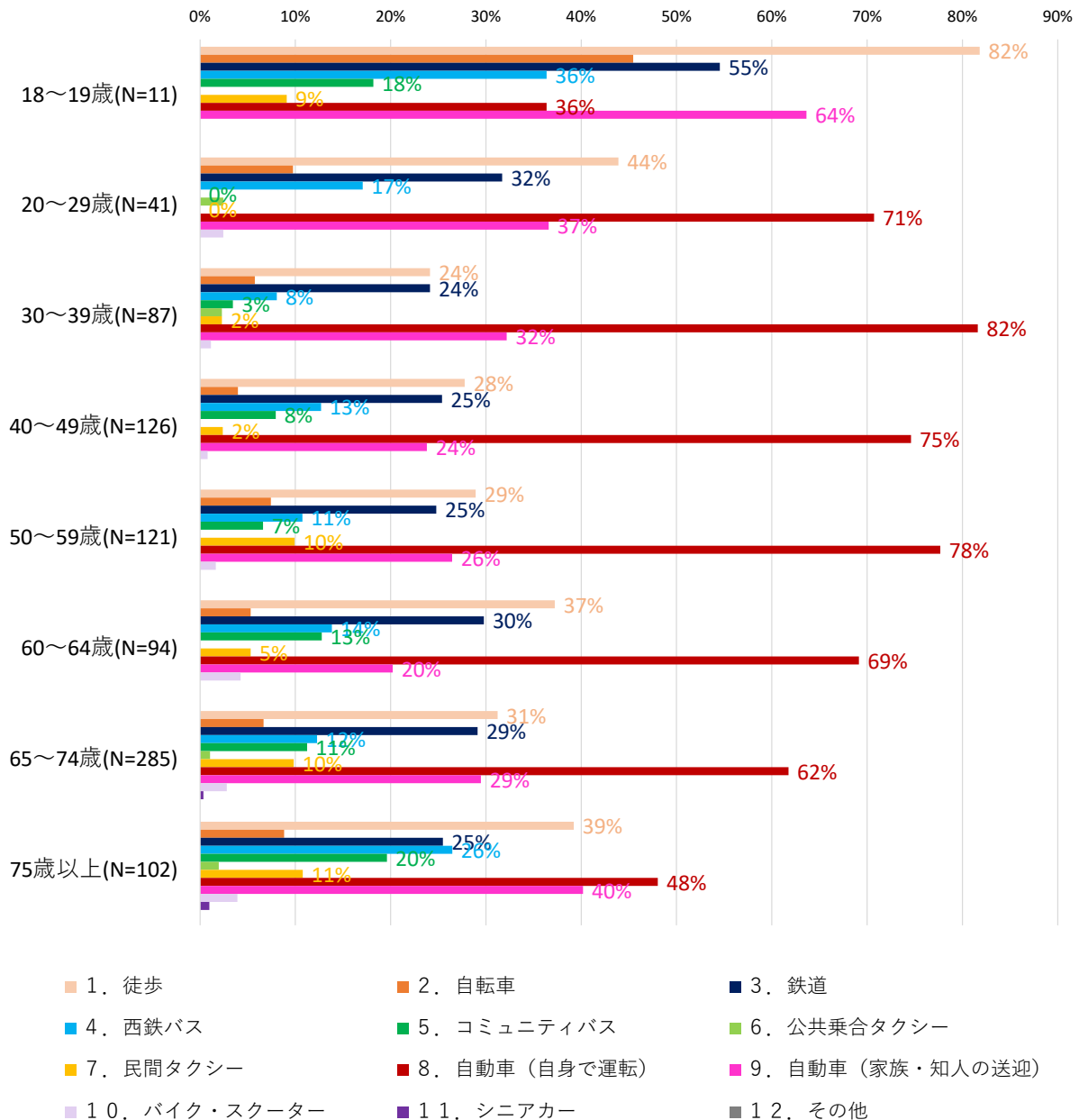


図 34 高齢化率の分布 (H27)

#### (4) 移動手段の自家用車への依存

若年層を除き、年齢層が高いほど自家用車利用は減少するものの、75歳以上においても一番利用されている移動手段は自家用車であり、自身での運転や家族・知人の送迎への依存が見られます。

鉄道利用はどの世代も3割前後存在し、路線バスやコミュニティバス利用は75歳以上で最も利用傾向が高く、2割強が利用しています。



出典：岡垣町 将来の都市づくりに関する住民アンケート (R2)

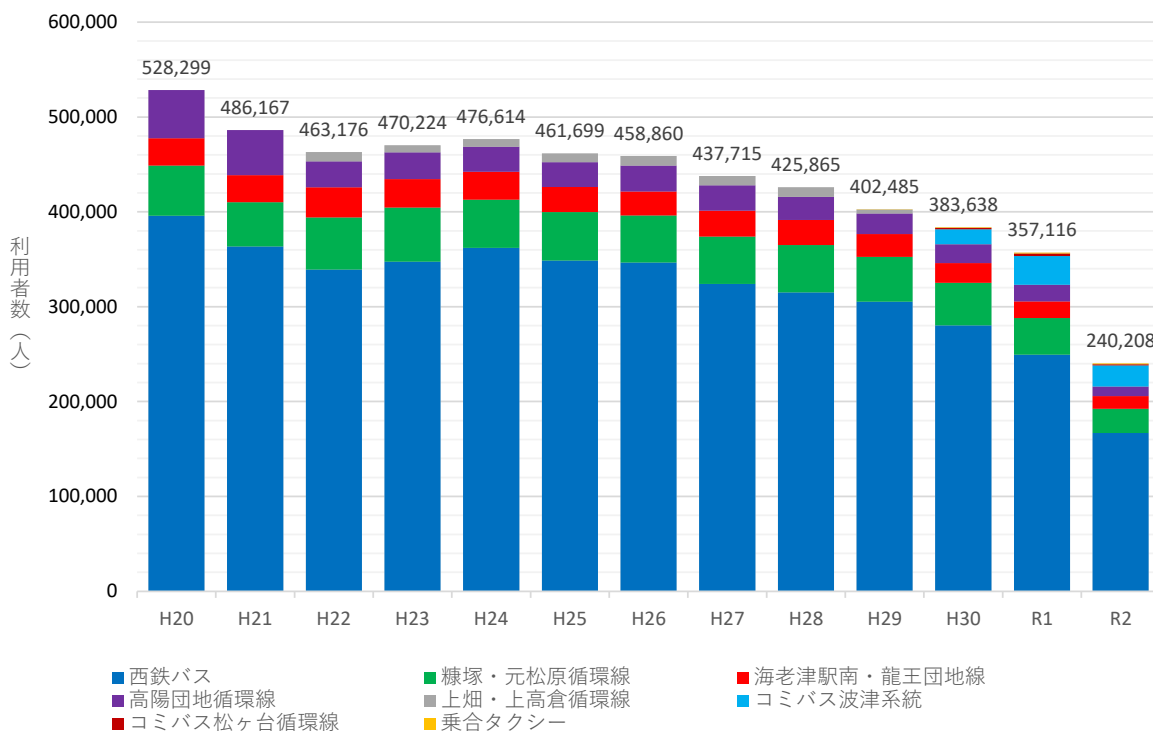
図 35 年齢別の移動手段



2-4-2 地域公共交通の問題点

(1) 公共交通利用者数の減少

路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーを合わせた利用者数は平成28年度の42万人から減少を続け、さらに、令和2年度は感染症拡大の影響により、年間24万人となり、ピーク時の半数以下に減少しました。



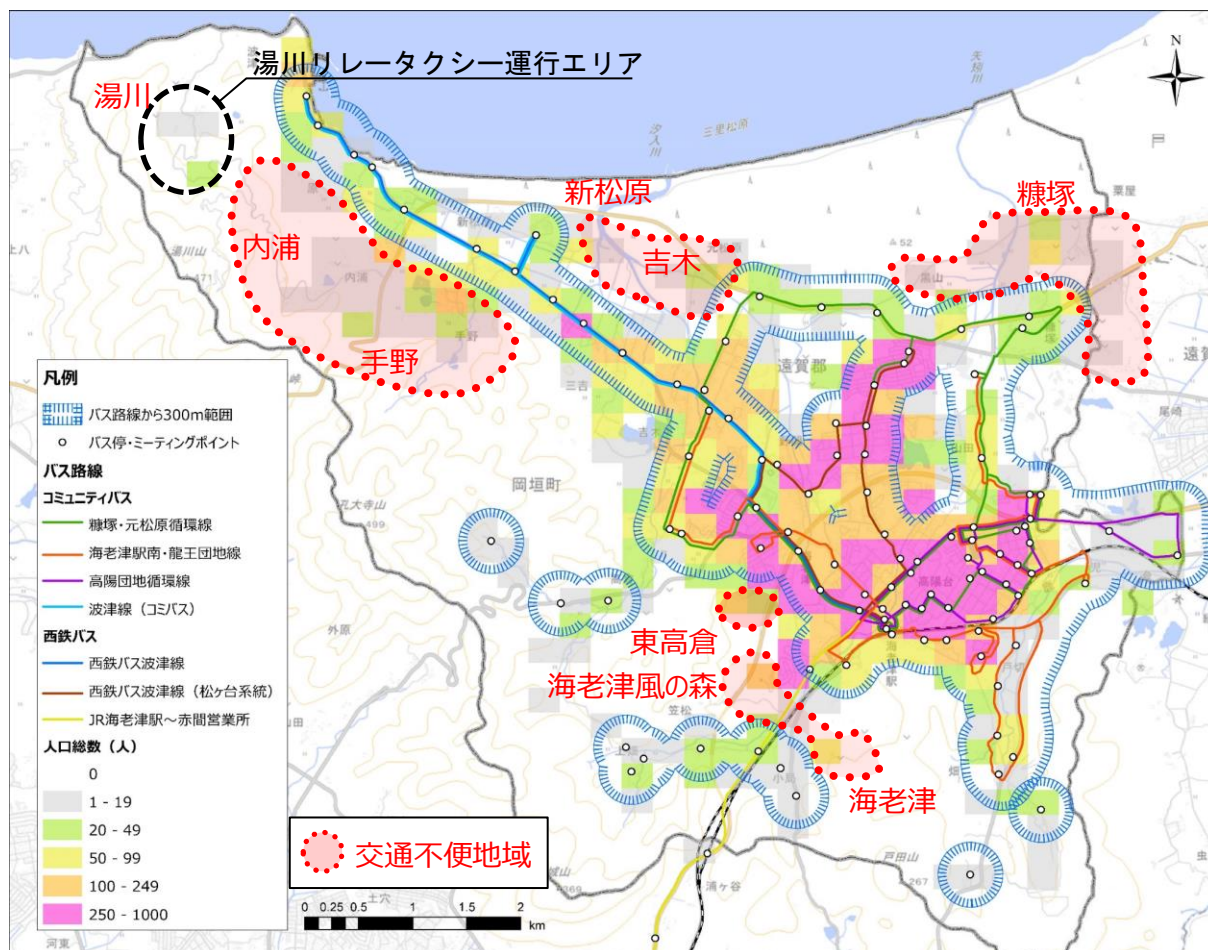
出典：西鉄バス宗像(株)資料、岡垣町資料

図 36 公共交通利用者数の推移

## (2) 交通不便地域の存在

町の北西部に交通不便地域<sup>※1</sup>が残るほか、海老津風の森など比較的新しい住宅団地からも公共交通の運行要望が挙がっています。

一方、令和元年度に導入した湯川リレータクシー<sup>※2</sup>などの地域を特定した運行手法については、利用ニーズの見極めが重要です。



出典：平成 27 年国勢調査

図 37 公共交通不便地域の分布

※1 交通不便地域の定義：バス路線および乗合タクシーのミーティングポイントから 300m の範囲から外れた地域とした。

※2 湯川リレータクシー：交通不便地域と最寄りのバス停を連絡する、町独自の移動サービス。運賃は無料。前日までに電話予約が必要。

(3) コミュニティバス利用者像の変化

平成27年のコミュニティバス利用のピーク時間帯が7時であったのに対し、令和3年は10時がピークとなり、朝夕の通勤通学時間帯の利用者数は大きく減少しています。

買い物や通院目的での利用と比較して通勤・通学目的での利用者数が大きく減少しており、公共交通の高頻度利用者減少に伴い、コミュニティバスの利用者数減につながっています。

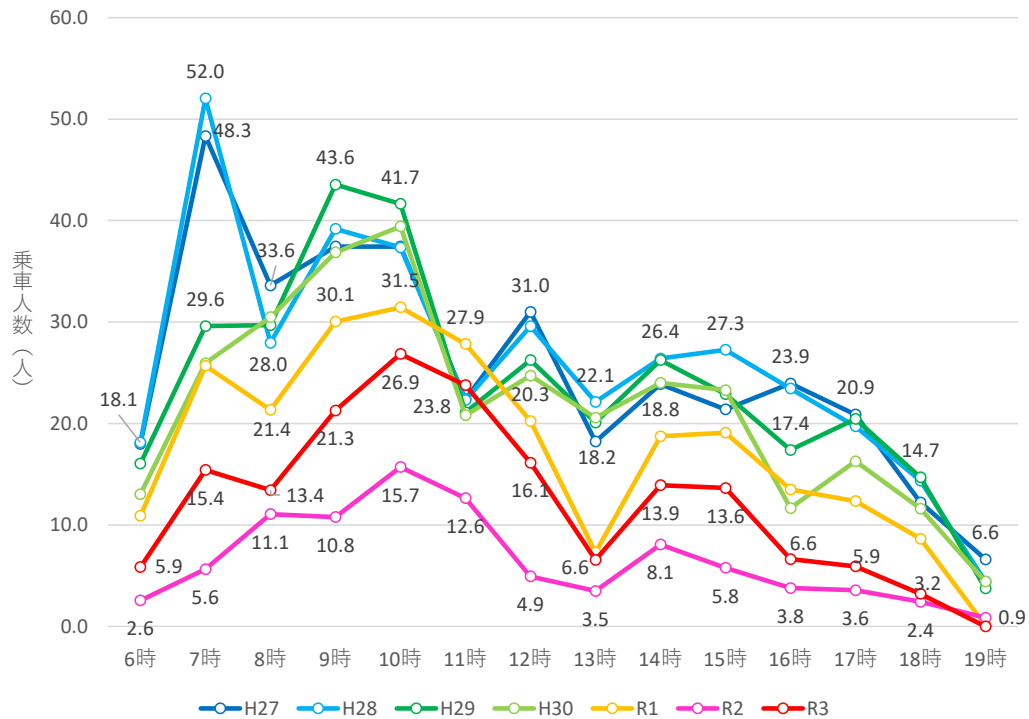


図 38 コミュニティバスの時間帯別利用者数

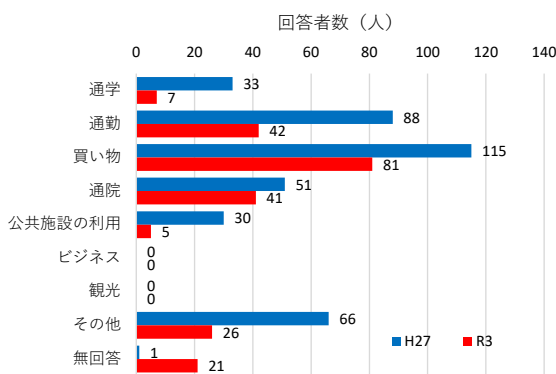


図 39 コミュニティバスの利用目的

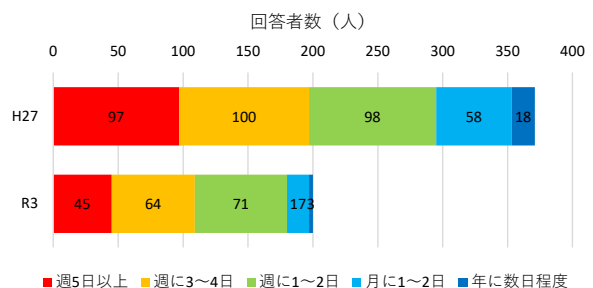


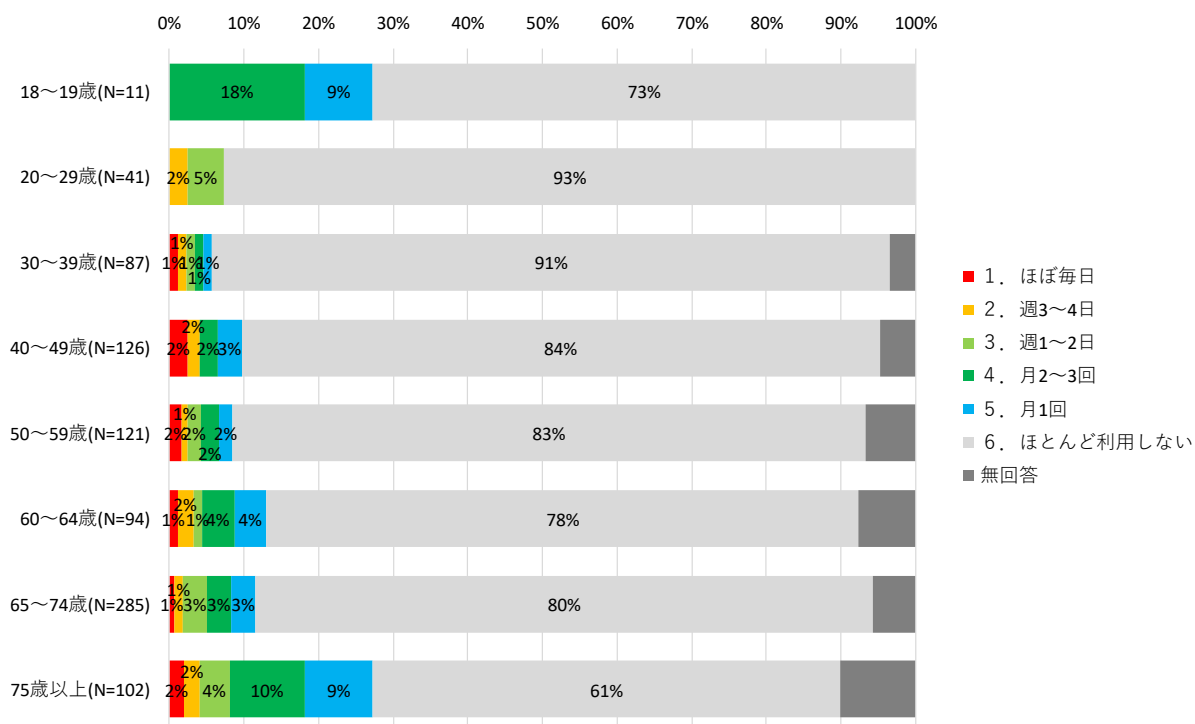
図 40 コミュニティバスの利用頻度

#### (4) 日常的な移動手段として定着していない公共交通

路線バス・コミュニティバスの利用頻度は低く、20歳～74歳の8割強が利用していません。

18～19歳や75歳以上の世代では他と比較して利用頻度が高いが、週に1回に満たない低頻度の利用が中心となっています。

週に3～4日以上の高頻度で日常的な移動手段として路線バス・コミュニティバスを利用している人は20歳以上のどの世代も2～4%となっています。



出典：岡垣町 将来の都市づくりに関する住民アンケート (R2)

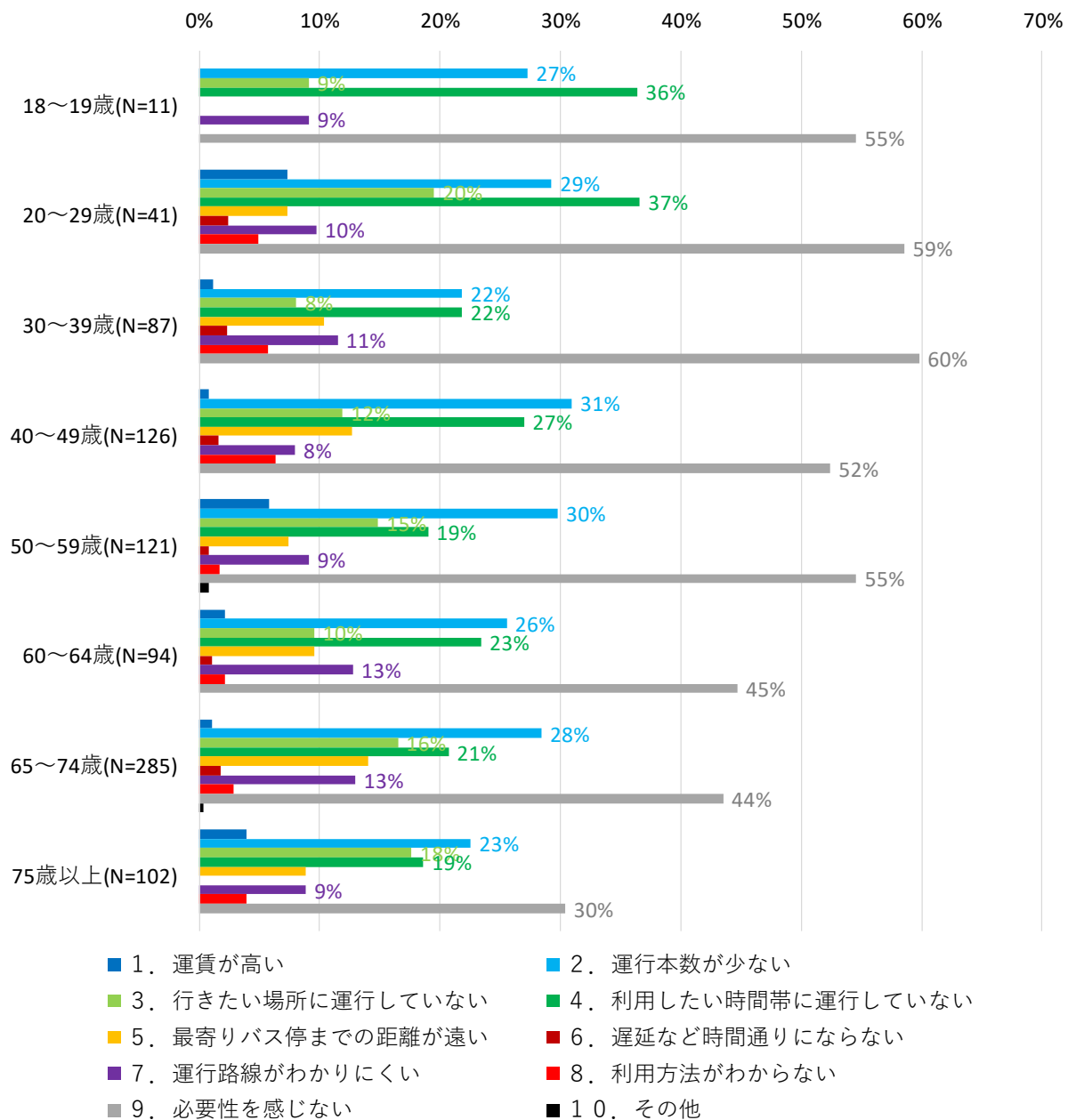
図 41 路線バス・コミュニティバスの利用頻度

(5) 公共交通に求めるニーズの世代間の差異

路線バスやコミュニティバスを利用しない理由として、「必要性を感じない」との回答がどの世代も最多となっていますが、年代が高くなるほどその傾向は低くなっています。

年代が若いほど「運行の時間帯」や「運行本数の少なさ」を理由に挙げる人が多く、年代が高いとこれらを課題とする意見は減少する一方、「行きたい場所に運行していない」ことが理由として挙げられています。

このことから、公共交通に求めるニーズが世代によって異なっていることが伺えます。



出典：岡垣町 将来の都市づくりに関する住民アンケート (R2)

図 42 公共交通を利用しない理由

## (6) 公共交通に対する自治体負担額

岡垣町では、平成 22 年度より西鉄バス波津線に対する運賃格差是正事業に伴う運賃補助（平成 30 年度以降は運行赤字額に対する補填に移行）に加え、コミュニティバス利用者の減少傾向による収入減などもあり、自治体負担額は増加傾向となっていました。

平成 29 年度はコミュニティバス運行委託料と西鉄バス波津線の運賃差額補填を合わせると、年間約 5,500 万円まで負担額が増加したものの、平成 30 年度以降の路線網再編によって約 4,000 万円まで抑制しています。

しかしながら、感染症拡大の影響等を受けて負担額は再び増加し、令和 2 年度は平成 22 年度と同程度の負担となっています。今後も、人口減少や高齢化の進行によって移動ニーズが縮小していくことが見込まれ、公共交通網の継続的な見直しが必要となっています。

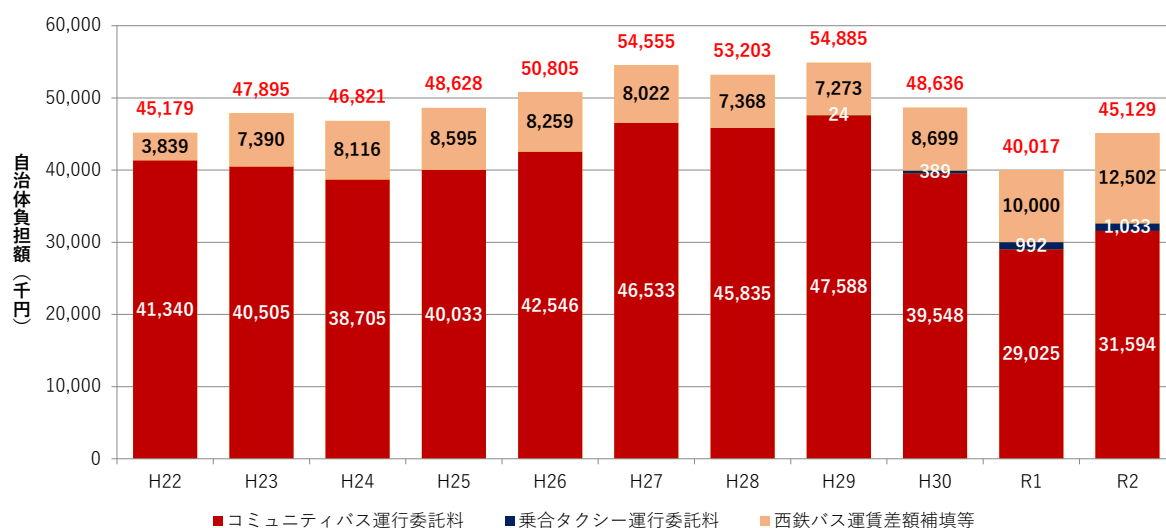


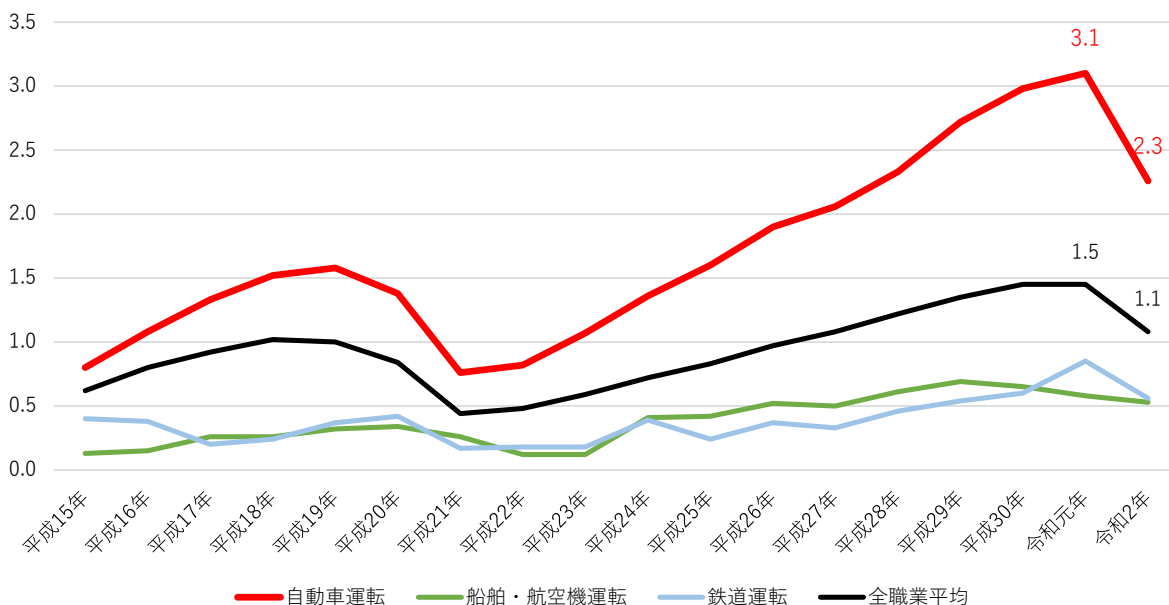
図 43 公共交通運行に係る自治体負担額の推移

2-4-3 社会的な問題点

(1) 深刻な運転手不足

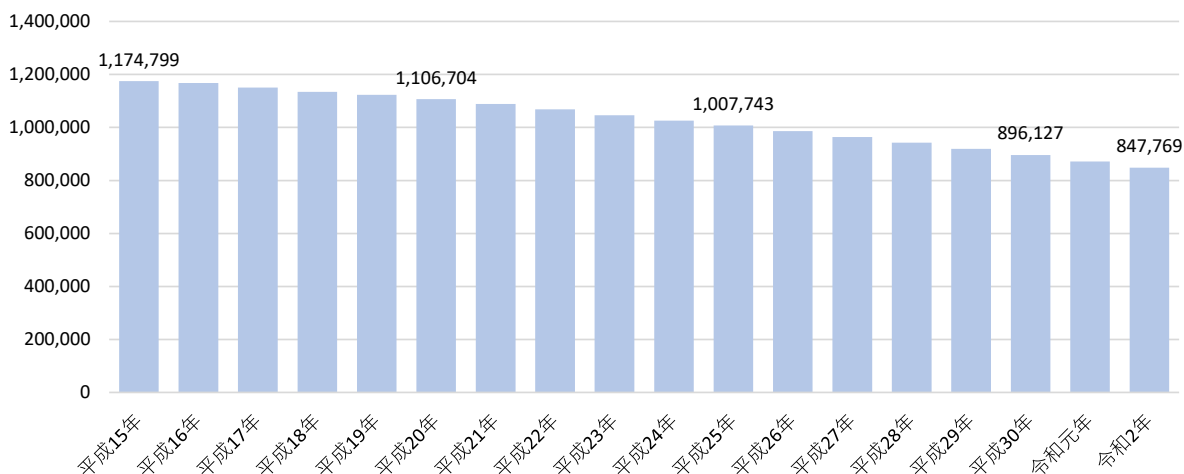
公共交通の運転手不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は感染症拡大に伴う観光需要急減による貸切バス需要の低迷を受け、有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。

本町においても、運転手不足は路線バス波津線の減便の要因の1つでもあり、限られた人員の中で効率的な運行が求められます。



出典：一般職業紹介状況

図 44 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移



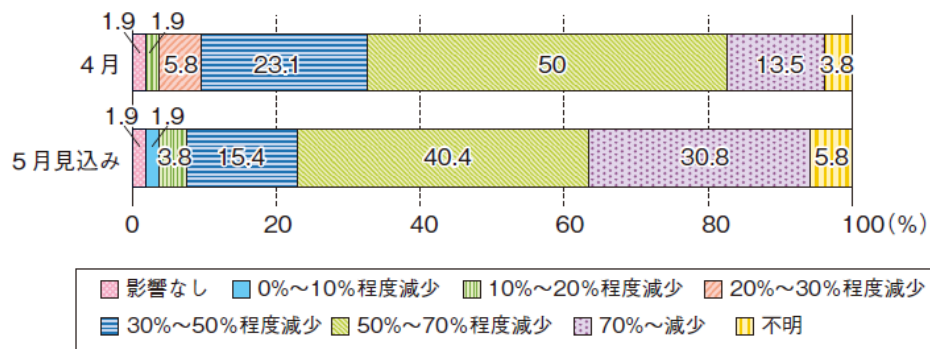
出典：運転免許統計

図 45 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移

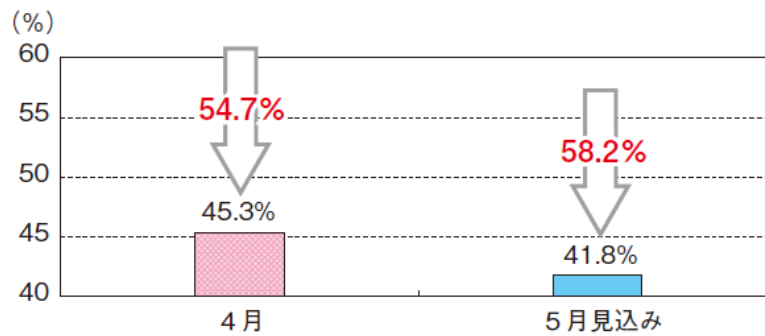
## (2) 公共交通分野全般の収益性悪化

令和2年の感染症拡大に伴う外出抑制や観光行動の急減によって公共交通を担う各交通事業の収益性が悪化しており、輸送資源を総動員し、持続的な公共交通網構築に向けた取り組みの必要性が増しています。

○運送収入（前年同月比）（回答 52 者）



○輸送人員（前年同月比）（回答 52 者）



出典：交通政策白書

図 46 公共交通分野全般の収益性悪化



(3) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出行動の変化

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しています。

緊急事態宣言が発令された令和2年4月～5月のコミュニティバスの輸送人員は、対前年比で半数以下まで減少しており、緊急事態宣言終了後、学校の授業や経済活動の再開等に伴い、公共交通機関の利用者数は多少増えましたが、いまだ平成31年・令和元年と比較して7～8割程度と、以前の水準まで回復するには至っていません。

また、鉄道や路線バスにおいても同様の傾向にあり、公共交通事業全体が厳しい状況となっています。

今後も、緊急事態宣言の発令有無に関わらず、ポストコロナ期において、移動の個別化やリモートワークの普及、宅配の増加等、外出行動の変化が定着してきていることから、地域公共交通のあり方について、改めて検討する必要があります。

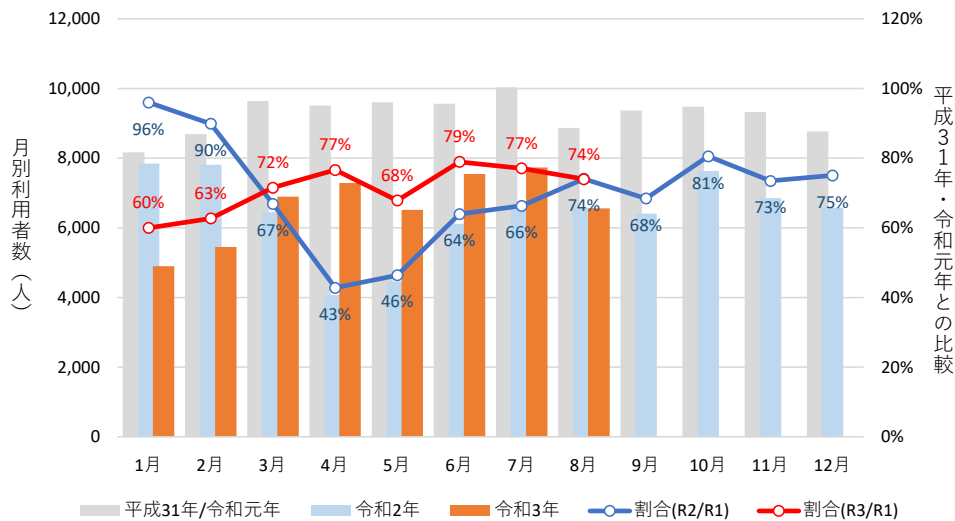
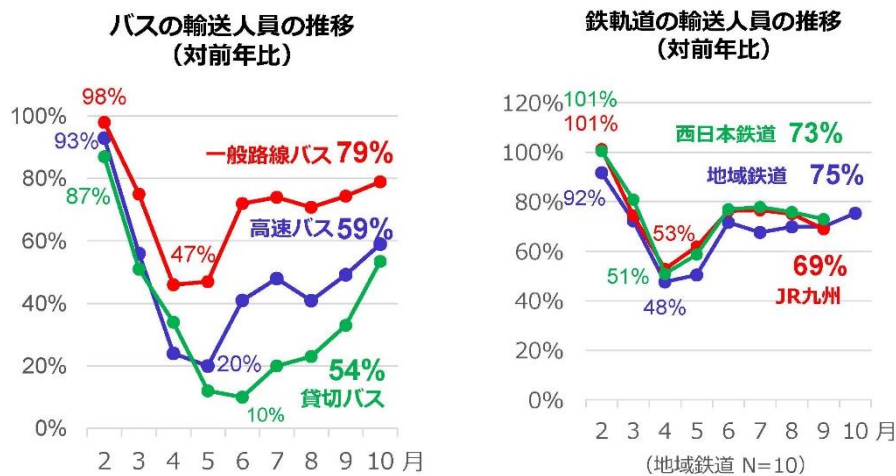


図 47 コミュニティバス利用者数

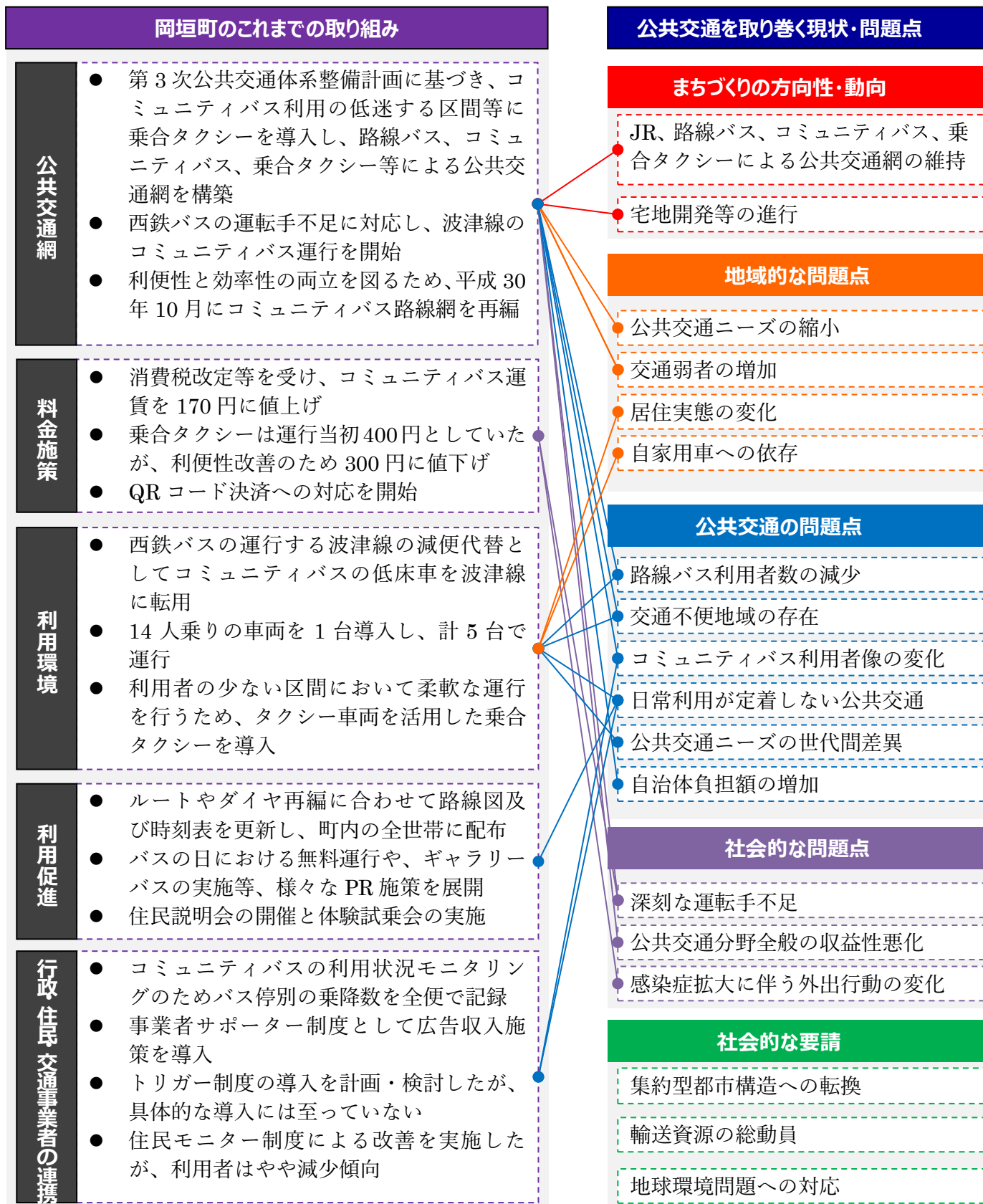


出典：国土交通省九州運輸局資料

図 48 一般路線バスおよび鉄軌道の輸送人員の推移

### 第3章 これまでの取り組みと現状の問題点、今後の課題の整理

岡垣町における公共交通に関するこれまでの取り組みと前述の問題点等を受け、公共交通の今後の取り組み課題と、課題解決に向けた基本方針を以下の通り整理します。



岡垣町の公共交通網の維持・形成に向けた課題

基本的な方針

居住者・来訪者のだれにでも利用しやすい移動手段の提供

- 公共交通利用者層の変化を考慮した、より柔軟な移動サービスの拡充
- 住民の移動ニーズや輸送資源の状況に応じた路線や運行形態の検討
- 公共交通間のダイヤ接続の改善
- 交通不便地域に対する移動手段の提供
- 福祉部門と連携した移動手段の提供

拠点整備や道路整備と連携した公共交通網の再編

- 宅地開発の進展等、岡垣町第3次公共交通体系整備計画以降の整備（計画）に応じた路線の変更
- まちづくりや教育、福祉、環境政策と公共交通政策との連携

町の財政状況や社会情勢を考慮した持続的な公共交通の運営

- 公共交通全体に対する財政負担状況を考慮した運営方針の検討
- 広告収入や運賃収入など収入増加策の検討
- 外出行動の変化や需要量に見合った運行形態の選択
- 地球環境に優しい移動環境の構築

行政・住民・交通事業者で連携した情報提供方策の検討

- 住民に対する公共交通PR方策の継続
- 高齢者をはじめとした住民の自家用車から公共交通への転換の促進
- 利用者に対する情報提供方策の見直し
- 公共交通の維持に対する住民意識の啓発

基本方針 1

安全で快適な持続可能なまちづくりを支える公共交通

基本方針 2

地域の活性化や健康増進に繋がる公共交通の利用促進

## 第4章 基本的な方針および計画の目標

### 4-1. 基本的な方針

前章までに整理した、これまでの取り組みと現状の問題点、今後の課題に従い、岡垣町における公共交通網を形成していく上での2つの基本的な方針を以下の通り定めます。

#### 基本方針1 安全で快適な持続可能なまちづくりを支える公共交通

これまでの公共交通網の構築に向けた方針を維持しながら、さらに持続的かつ安全・利便性の高い公共交通への転換を図るため、利用状況や町民意向を踏まえながら、移動ニーズの変化に合った移動サービスへの転換を図ります。

同時に、まちづくりにおける都市の集約化と連携した公共交通施策（適材適所の移動サービスの提供）の展開により、持続的な都市と公共交通ネットワークの構築を図ります。

#### 基本方針2 地域の活性化や健康増進に繋がる公共交通の利用促進

公共交通を利用した移動の目的地となる町内施設（公共施設や商業施設・医療施設・教育施設、観光施設等）と連携しながら、外出や移動の目的を作り出し、公共交通の利用促進につなげるとともに、地域の活性化や健康増進を図ります。

## 4-2. 計画の目標

岡垣町における公共交通網の形成に向けた基本方針に基づき、岡垣町第6次総合計画の基本理念である「自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣」を実現するため、公共交通網の形成による3つの計画目標を定めます。

### 計画目標 1

#### 安全で快適な移動環境の創造

少子化・高齢化等の人口動向による町民や来訪者の移動ニーズの変化に加え、IT技術の進展による移動サービスの提供方法の多様化を踏まえながら、適材適所のサービス選択によって、安全で快適な移動環境の創造を目指します。

### 計画目標 2

#### 環境に配慮した持続可能な交通環境の形成

持続可能なまちづくりを進めるため都市計画と地域公共交通計画を連動させ、拠点間を結ぶ軸の形成による移動の効率化を図るなどの公共交通ネットワークを展開し、公共交通に対する財政負担の軽減を図り、環境に配慮した持続可能な交通環境の構築を目指します。

### 計画目標 3

#### 安心して利用できる公共交通を守る施策の展開

移動の目的地となる公共施設や商業施設、医療施設、観光施設等と連携しながら、公共交通を通じて、高齢者等の社会参画やイベント参加、レクリエーション活動などの外出や移動の目的を作り出し、地域の活性化や健康増進に繋がります。また、公共交通の維持に向けて、町民意識の啓発を図ります。

## 4-3. 岡垣町における公共交通網の将来像

### 4-3-1 短期的に目指す将来像（令和4年10月～）

コミュニティバスの利用者数の減少、利用者像の変化、波津線のコミュニティバスによる代替等の状況を考慮し、地域の実情にあったサービスの提供を図るため、JR線以南の地域全域にデマンド交通※を導入し、縮小化・個別化する需要への対応と、サービス全体の効率化を図ります。

#### 幹線軸（JR）

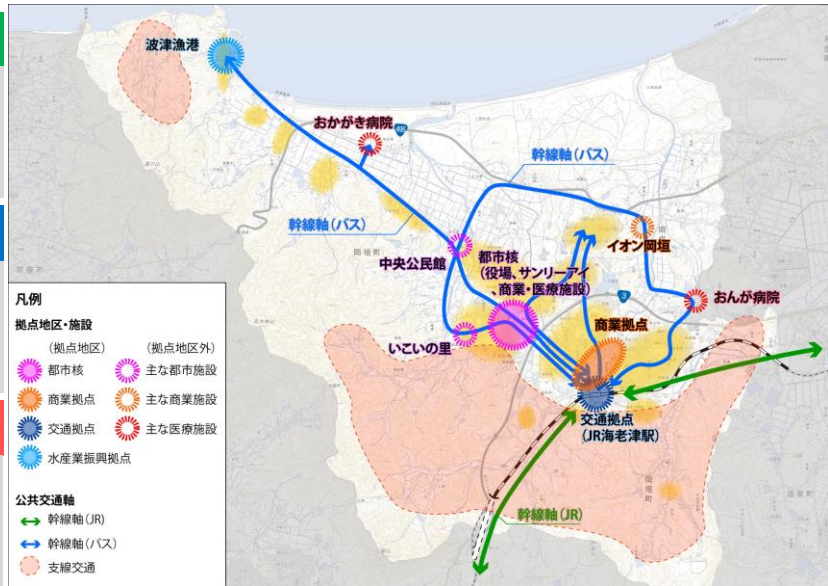
≫ 海老津駅を岡垣町の玄関口とし、北九州都市圏や福岡都市圏への広域的な移動を担う

#### 幹線軸（バス）

≫ 海老津駅を運行拠点として町内の人口集中部や主要拠点を連絡し、町内の円滑な移動を担う

#### 支線交通（デマンド交通）

≫ 幹線軸を補完し、主に交通弱者に対して柔軟かつ効率的な移動サービスを提供する



### 4-3-2 長期的な将来像

さらなる高齢化の進行・交通弱者の増加や公共交通ニーズの変化、公共交通の担い手の減少等の状況を踏まえ、町内の主要幹線軸の維持を図りながらも、デマンド交通等の支線交通の拡充による町内全域で利便性の高い公共交通体系の構築を目指します。

#### 幹線軸（JR）

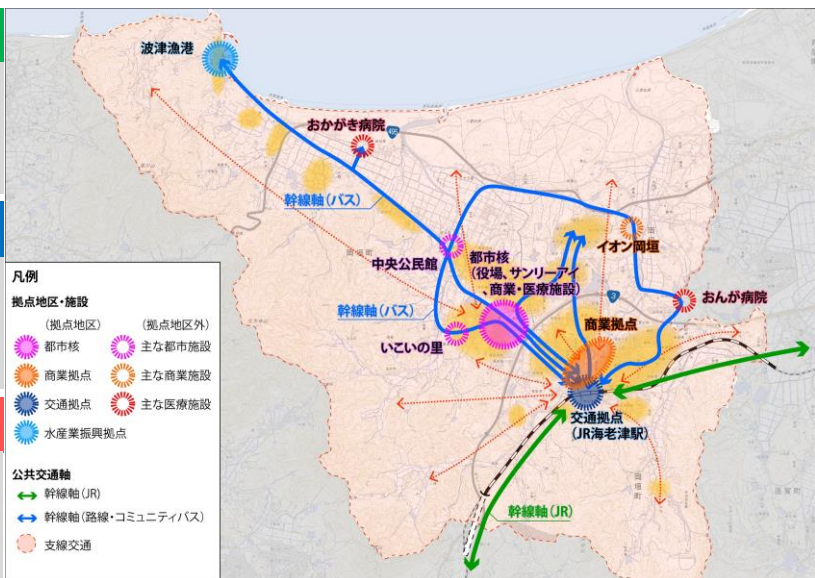
≫ 海老津駅を岡垣町の玄関口とし、北九州都市圏や福岡都市圏への広域的な移動を担う

#### 幹線軸（バス）

≫ 海老津駅を運行拠点として町内の人口集中部や主要拠点を連絡し、町内の円滑な移動を担う

#### 支線交通（デマンド交通）

≫ 幹線軸を補完し、主に交通弱者に対して柔軟かつ効率的な移動サービスを提供する



※デマンド交通：乗合タクシーのように事前予約型で運行する移動サービスのこと

第5章 実施事業

岡垣町における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、2つの基本方針に基づき、下表に示す個別事業を実施します。

各事業は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとしませんが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行います。

また、次項以降に各個別事業の具体的な内容について記載します。

表 7 実施事業

計画目標	
実施事業	実施主体
安全で快適な移動環境の創造	
地域公共交通の最適な組み合わせ（ベストミックス）の推進	岡垣町地域公共交通協議会、交通事業者
AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入	岡垣町地域公共交通協議会
海老津駅での接続を考慮した運行サービスの充実	岡垣町地域公共交通協議会、交通事業者
都市施設や商業・医療・福祉施設への公共交通の乗り入れの推進	岡垣町地域公共交通協議会、交通事業者
キャッシュレス対応の推進	岡垣町地域公共交通協議会
環境に配慮した持続可能な交通環境の形成	
運行水準の適正化	岡垣町地域公共交通協議会 交通事業者
需要量に見合った運行形態の選択	岡垣町地域公共交通協議会
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）	岡垣町地域公共交通協議会 交通事業者
公共交通運賃の見直し	岡垣町地域公共交通協議会
継続的な広告収入の維持	岡垣町地域公共交通協議会
安心して利用できる公共交通を守る施策の展開	
路線図や時刻表の作成とオープンデータ化	岡垣町地域公共交通協議会、 交通事業者
利用促進のためのPRイベントの実施	岡垣町地域公共交通協議会
利用促進のための住民説明会の開催	岡垣町地域公共交通協議会
高齢者自動車運転免許証自主返納の推進	岡垣町

## 5-1. 安全で快適な移動環境の創造

事業名	地域公共交通の最適な組み合わせ（ベストミックス）の推進					
事業概要	<p>定時定路線運行を行う路線バス・コミュニティバスにより町内の幹線的な移動を担いながら、その補完的なサービスとしてデマンド交通、福祉有償運送等の輸送資源の総動員により縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図ります。</p> <p>また、これらの移動サービスについて、利便性と効率性に配慮し、適切な組み合わせを行うとともに、利用状況により適宜見直しを行います。</p> <p>なお、交通不便地域を運行するコミュニティバスや乗合タクシーについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図ります。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	準備 再編（利用状況により見直し）				
	交通事業者					

事業名	AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入					
事業概要	<p>デマンド型乗合タクシーの利便性向上および運営の効率化を目的として、AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入を行います。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	準備 運用開始				
	交通事業者					

事業名	海老津駅での接続を考慮した運行サービスの充実					
事業概要	<p>JRのダイヤ改正に合わせ、海老津駅での乗り継ぎを円滑に行うため、路線バス・コミュニティバスのダイヤ改正を行います。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し
	交通事業者					



## 岡垣町第4次公共交通体系整備計画

### 岡垣町地域公共交通計画

事業名	都市施設や商業・医療・福祉施設への公共交通の乗り入れの推進					
事業概要	町内の都市施設や商業・医療・福祉施設等への移動ニーズや施設の新設・廃止等の動向を踏まえ、各施設と連携し、公共交通の乗り入れによる利便性の向上を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	適宜見直し				
交通事業者						

事業名	キャッシュレス対応の推進					
事業概要	QRコード決済のコミュニティバス車両以外への対応や、他のキャッシュレス決済方法の導入など、導入の費用対効果を検証しながら、効果の高いものについては導入を推進します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	検討	運用開始（適宜見直し）			

## 5-2. 環境に配慮した持続可能な交通環境の形成

事業名	運行水準の適正化					
事業概要	利用状況をモニタリングしながら、路線別・バス停別・時間帯別等の利用者数の増減を考慮して、ダイヤ改正のタイミング等で適切な運行水準への見直しを行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	見直し	見直し	見直し	見直し	見直し
	交通事業者					

事業名	需要量に見合った運行形態の選択					
事業概要	地域別の需要量等によって、定時定路線型のバスサービスや予約型の乗合タクシーなど適切な運行形態を選択します。 令和4年10月を目標として一部路線の乗合タクシーへの転換を行います。その後も適宜、需要量を見極めながら運行形態の見直しを行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	準備	運行開始（適宜見直し）			

事業名	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）					
事業概要	運行水準の適正化等と連動し、労働環境の向上による公共交通運行の安全性の向上や運転手確保による公共交通の持続性向上に向け、必要に応じて運行距離やシフト等の軽減を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	見直し	見直し	見直し	見直し	見直し
	交通事業者					

## 岡垣町第4次公共交通体系整備計画

### 岡垣町地域公共交通計画

事業名	公共交通運賃の見直し					
事業概要	持続的な公共交通の運営に向け、町内の路線バス・コミュニティバスや乗合タクシーの運賃の見直しについて検討を行い、その必要に応じて、運賃の見直しを行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	検討 運用開始（適宜見直し）				

事業名	継続的な広告収入の維持					
事業概要	コミュニティバスや時刻表への広告掲載について、引き続き掲載依頼を行いながら、広告収入の維持を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	協力依頼				

### 5-3. 安心して利用できる公共交通を守る施策の展開

事業名	路線図や時刻表の作成とオープンデータ化					
事業概要	ダイヤ改正等に合わせて路線図・時刻表の更新を行い、町民への配布を継続的に実施します。 加えて、運行データのオープンデータ化を図り、乗り継ぎ検索システム等への対応を推進します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	作成更新	作成更新	作成更新	作成更新	作成更新
	交通事業者					

事業名	利用促進のためのPRイベントの実施					
事業概要	町内の催事等での公共交通の使い方、利便性のPR活動を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	継続実施				

事業名	利用促進のための住民説明会の開催					
事業概要	出前講座など公共交通を身近に感じてもらう機会を設け、住民の自家用車から公共交通への転換促進を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町地域公共交通協議会	継続実施				

事業名	高齢者自動車運転免許証自主返納の推進					
事業概要	公共交通機関の利用回数券等の給付により、高齢者の自家用車から公共交通への転換を促進します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	岡垣町	継続実施				

第6章 計画の達成状況の評価

6-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

計画に基づく事業の実施により、計画の目標の達成状況の評価するため、以下の数値指標を定めます。

計画目標			
数値指標	現状値 R2 年度	中間値 R6 年度末	目標値 R8 年度末
安全で快適な移動環境の創造			
公共交通利用者数（路線バス、コミバス、乗合タクシーの合計値）	240,208 人	280,000 人	290,000 人
平均乗車密度（定時定路線）	1.72(平日) 1.13(休日) ※R3 年度	1.8(平日) 1.2(休日)	1.9(平日) 1.2(休日)
主要施設への公共交通停留所の有無	-	現状維持	現状維持
環境に配慮した持続可能な交通環境の形成			
公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（コミバス、乗合タクシーの合計値）	32%	33%	35%
住民一人あたりの公共交通運行に係る公的資金投入額（路線バス、コミバス、乗合タクシーの合計値）	1,429 円	1,415 円	1,400 円
公共交通の CO <sub>2</sub> 排出量の削減（路線バス、コミバスの合計値）	285g/人 km	245g/人 km	235g/人 km
安心して利用できる公共交通を守る施策の展開			
情報のオープンデータ化	0%	100%	100%
公共交通の交通事故数（コミバス） ※軽微な物損・被害事故を除く	0 件	0 件	0 件
公共交通利用体験チケットの利用者数	45 人 ※R1 年度の 半年間	100 人	100 人

## 6-2. 数値目標の設定根拠

### (1) 安全で快適な移動環境の創造

#### ① 公共交通利用者数

平成 24 年度から令和元年度までの減少傾向をもとに、令和元年度の 357,116 人から年約 3%減の水準まで利用者数を戻すことを目標値に設定します。

令和 2 年度および 3 年度は感染症拡大の影響により利用者数が急減しており、これらの影響からの回復を目指します。

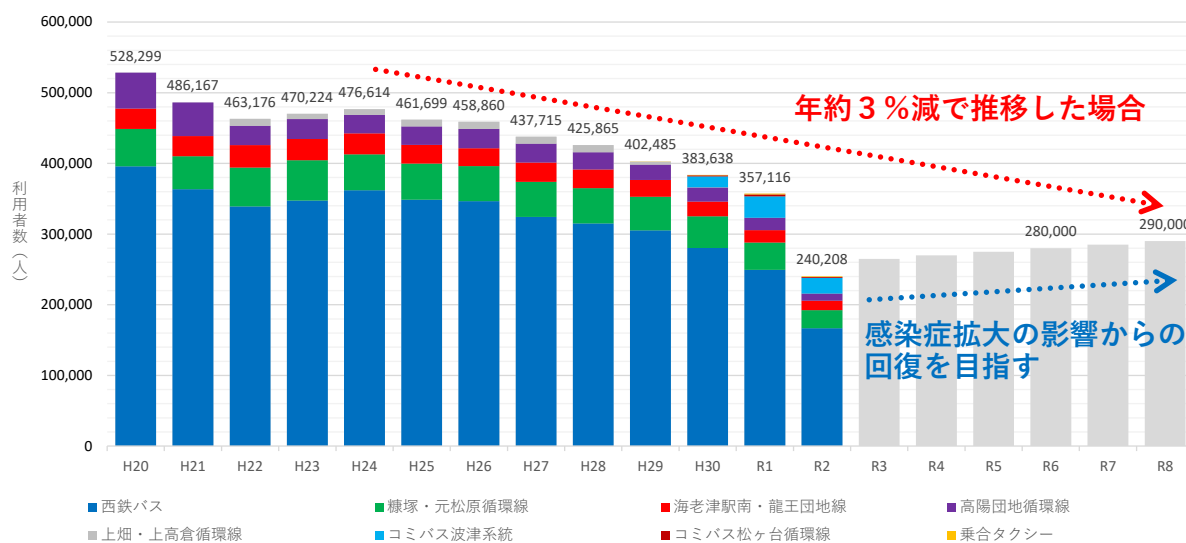


図 49 利用者数の推移と予測

② 平均乗車密度（定時定路線）

平均乗車密度\*とは、路線バス等の利用者数の多寡を示す指標です。例えば、バスが起点から終点まで運行すると、一般的にはバス停区間によって乗車人数が変化します。この変化を、バス停間の距離の違いも考慮して平均化し算出します。

令和3年度はコミュニティバス全路線の平均で平日：1.72人、休日：1.13人にとどまっており、運行効率性が高いとは言えない状況です。運行の適切な見直しにより、定時定路線運行を行う西鉄バスやコミュニティバスでこの指標の改善を目指します。

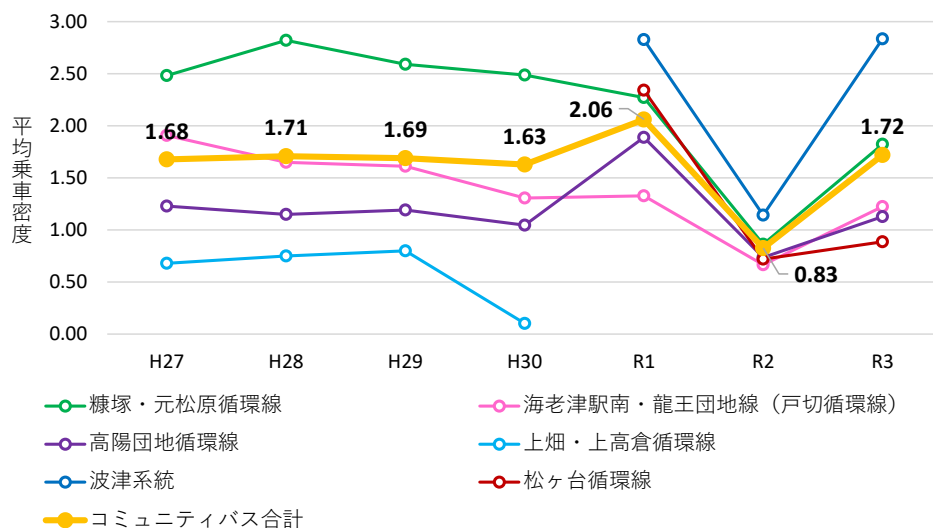


図 50 コミュニティバスの平均乗車密度の推移（平日）

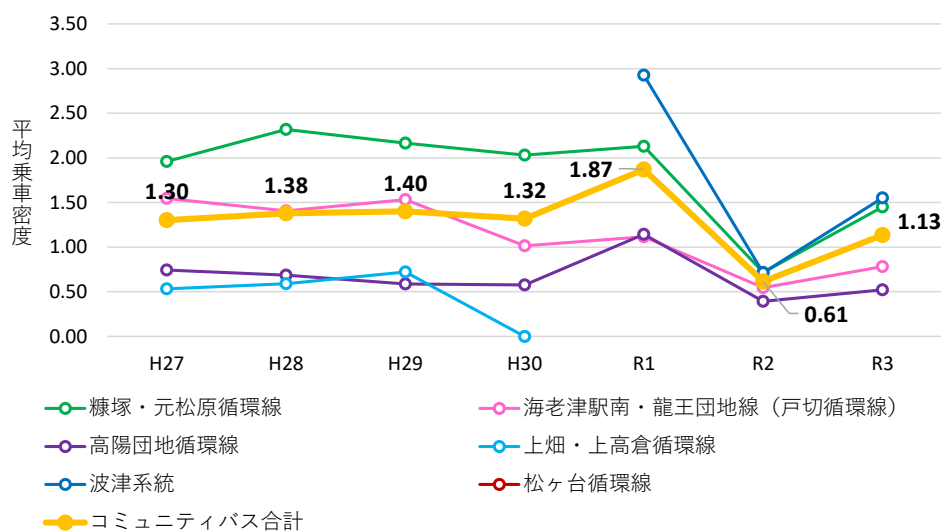


図 51 コミュニティバスの平均乗車密度の推移（休日）

※算定式：ある路線（系統）の平均乗車密度（人/台）＝輸送人・km ÷ 実車走行台・km

輸送人・kmは利用者の延べ輸送（移動）距離であり、実車走行台・kmはその輸送のために車両が走った延べ距離です。

### ③ 主要施設への公共交通停留所の有無

町内の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーによって、町内主要施設への公共交通のアクセス性が確保されています。

路線によって施設へのアクセス性は異なりますが、運行水準や運行路線の適正化を図りながらも、これらの施設へのアクセス性を引き続き確保していきます。

表 8 町内主要施設への公共交通停留所設置状況

施設 主要施設 路線名	駅		公共施設						病院		買い物			学校						
	海老津駅(北口)	海老津駅(南口)	町民総合グラウンド	岡垣サンリーアイ	岡垣町役場	いこいの里	東部公民館	中央公民館	おんが病院	おかがき病院	イオン岡垣	鍋田(ダイレックス)	ハローデイ	コスモス岡垣店前	小学校			中学校		
															内浦小学校	吉本小学校	海老津小学校	山田小学校	戸切小学校	岡垣中学校
松ヶ台循環線	○		○	○	○							△					△		△	
波津系統(西鉄バス)	○		○	○	○			△	○			△		△	△	△			△	
波津系統(コミュニティバス)	○		○	○	○	○		△	○					△	△	△			△	
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	○						○	○			○		○				△			
乗合タクシー	○			○	○	○		○	○	○	○	○								

◎=町に一つの施設でバス停有 ○=施設にバス停有 △=施設から半径500mの範囲にバス停有



(2) 環境に配慮した持続可能な交通環境の形成

① 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率<sup>※1</sup>

本町のコミュニティバスおよび乗合タクシーの収支率は、継続的な改善によって収支率が改善傾向にあります。特に、平成30年10月の路線再編・運賃改定以降は収支率30%以上を維持しております。

今後も、利便性の維持・向上を図りながらも継続的な改善を行い、収支率の向上を目指します。

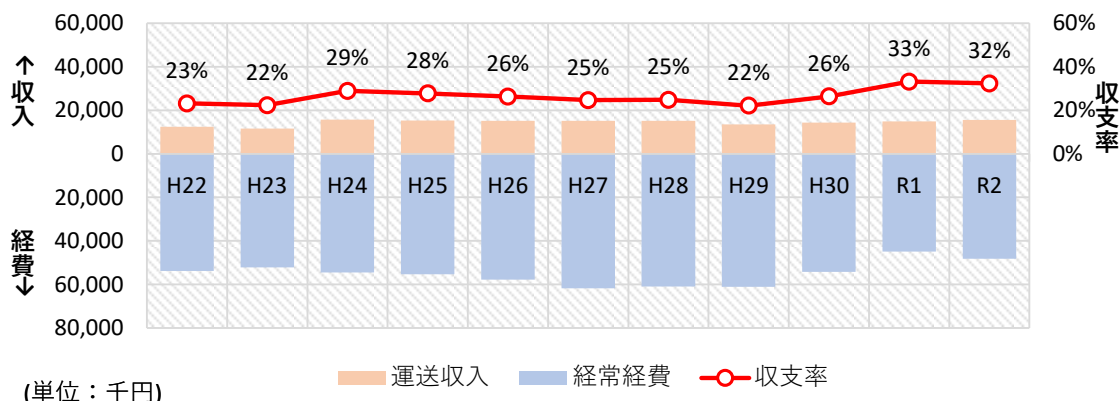


図 52 公共交通事業の収支率の推移

※1：収支率算出に当たっての経費は運行に係る経費のみを計上し、車両購入費や協議会運営費を除く

② 住民一人あたりの公的資金投入額<sup>※2</sup>

公共交通の運行維持に対する本町の公的資金投入額は40百万円から55百万円程度を推移していますが、公共交通路線網の再編を行った時期（平成30年度から令和元年度）では、公的資金投入額を抑制できていることが分かります。

人口は32,000人前後を微減傾向で推移していますが、将来的にはさらに人口減少が見込まれるため、適切な運行の見直しを行いながらも、町民や来訪者の移動手段を確保するため、人口1人あたりの公的資金投入額の維持を図ります。

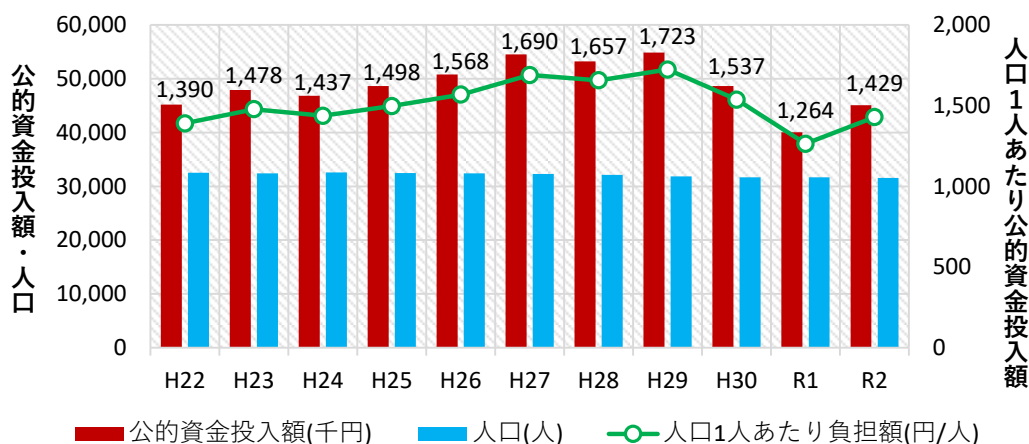


図 53 住民一人あたり公的資金投入額の推移

※2：運行に係る経費から収入を引いた値とし、経費には車両購入費や協議会運営費を除く

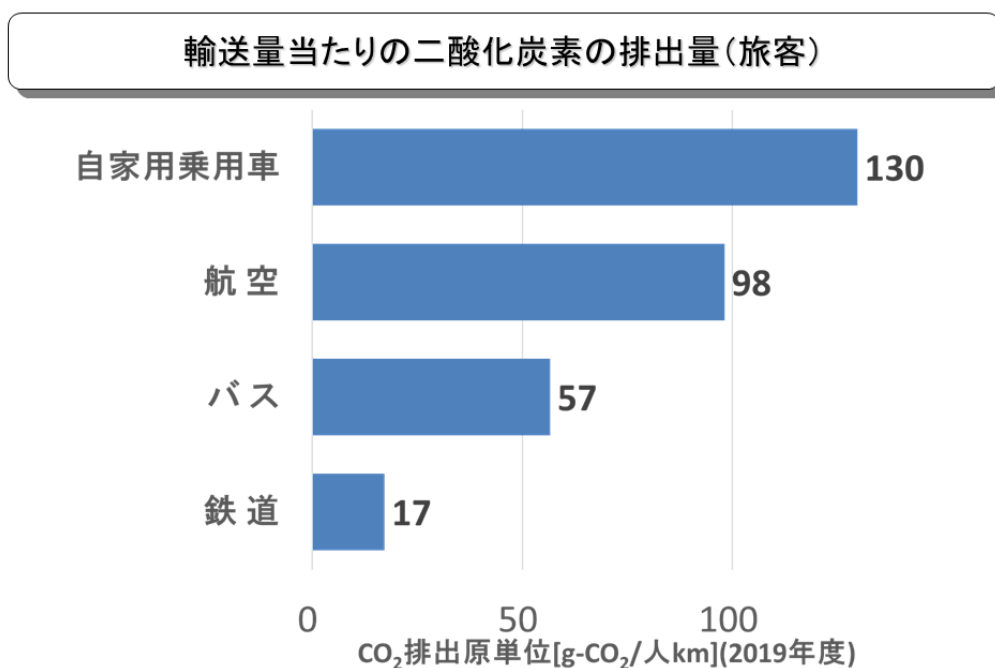
### ③ 公共交通のCO<sub>2</sub>排出量の削減

町内の路線バス・コミュニティバスの環境負荷について、令和3年4月の利用実績をもとに算出したところ、西鉄バスとコミュニティバスの合計では、1人1kmを輸送するために排出するCO<sub>2</sub>は285g-CO<sub>2</sub>となっており、これは、自家用車の全国平均のCO<sub>2</sub>排出量130g-CO<sub>2</sub>よりも倍以上高い環境負荷となっています。

運行効率化に努めながらも、利用促進によって利用者数の増加を図り、更なる環境負荷の軽減を推進します。一方で、利用者にやさしく環境にもやさしい車両等の開発動向次第で、積極的に導入を検討します。

表 9 町内公共交通のCO<sub>2</sub>排出量

	年間輸送人キロ (人km)						合計	燃料消費量 (ℓ)	総走行キロ (km)	燃費 (km/ℓ)	CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> )	輸送人キロあたりCO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /人キロ)
	日平均輸送人キロ (人km/日)			運行日数 (日)								
	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝						
西鉄バス	1,093	539	285	241	51	69	310,499	26,765	125,796	4.70	70,098	226
ポンチョ	438	218	162	241	51	69	127,808	16,392	55,499	3.39	42,930	336
ジャンボ	781	521	364	241	51	69	239,845	30,710	175,052	5.70	80,430	335
<b>全車両合計</b>							<b>678,153</b>	<b>73,867</b>			<b>193,457</b>	<b>285</b>



出典：国土交通省環境政策課資料

図 54 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客)

(3) 安心して利用できる公共交通を守る施策の展開

---

① 情報のオープンデータ化

本町の公共交通運行状況は現在、オープンデータとして外部への提供を行っていませんが、今後、データの整備をするとともに、乗り継ぎ検索サイト等に対して情報提供を行えるよう、オープンデータ化を図ります。

また、ダイヤ改正の都度、更新を行うことで、提供率 100%を目指します。

② 公共交通の交通事故数（コミバス） <安全な公共交通の維持>

本町のコミュニティバスは、運行開始以降、軽微な物損事故や被害事故を除くと交通事故ゼロを継続しており、安全な公共交通として運行しています。

今後も交通事故ゼロの継続を目指します。

③ 公共交通利用体験チケットの利用者数

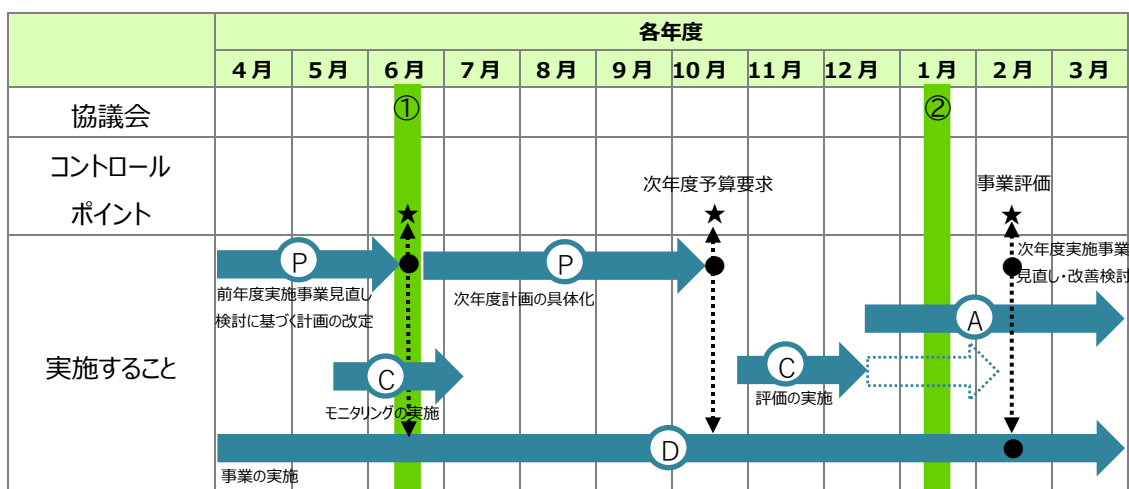
本町では、令和元年度より出前講座などを通じて公共交通を身近に感じてもらうよう、公共交通利用体験チケットを配布しており、令和元年 10 月から令和 2 年 3 月までの半年間で計 45 名の利用がありました。

感染症拡大に伴い令和 2 年度以降は実施できておりませんが、感染症の収束とともに出前講座を再開し、同チケットの配布を行うことで、利用体験機会の増加を図ります。

### 6-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。そのために、継続的に取組みを実施していく (Do) と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し (Check)、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し (Action)、新たな取組みの計画を立案する (Plan) という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていきます。このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。

表 10 PDCA の実施サイクル



## 6-4. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本町を中心に、岡垣町地域公共交通協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

事業主体	役割
岡垣町	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析及び岡垣町との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

## 巻末資料

### 1. 岡垣町地域公共交通協議会 委員名簿

(敬称略)

協議会規約	団体等		役職	氏名
第4条第1項第1号に定める者	岡垣町		町長	門司 晋
第4条第1項第2号及び3号に定める者	交通事業者	西鉄バス宗像株式会社	代表取締役社長	高畠 巧
		株式会社西部遠賀交通	遠賀所長	松崎 幸男
		九州旅客鉄道株式会社	折尾駅長	野田 一洋
	交通事業者の組織する団体	一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也
		一般社団法人北九州タクシー協会	折尾地区会長	貞包 健一
第4条第1項第4号に定める者	道路管理者	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所	八幡維持出張所長	河野 勲
		福岡県北九州県土整備事務所	地域整備主幹	田邊 泰史
第4条第1項第5号に定める者	公安委員会	福岡県折尾警察署	交通規制係長	緒方 正典
第4条第1項第6号に定める者	住民又は旅客	岡垣町自治区長会	会長	秀島 義視
第4条第1項第7号に定める者	学識経験者	NPO法人 タウン・コンパス	理事長	井上 信昭
第4条第1項第8号に定める者	地方運輸局長	国土交通省九州運輸局 福岡運輸支局	支局長	久保田 靖彦
第4条第1項第9号に定める者	事業用自動車の運転者が組織する団体	西鉄グループバス労働組合	副執行委員長	高瀬 徹二
第4条第1項第10号に定める者	岡垣町議会	岡垣町議会議員	議員	太田 強
合計			14名	
第4条第1項第8号に定める者	オブザーバー 福岡県	福岡県企画・地域振興部 交通政策課	交通総務係長	河野 健之

## 2. 計画策定経過の概要

年	月日	主な事項
令和3年	6月22日	路線バス利用実態調査の実施 ○平日1日について、西鉄バス・コミュニティバスの全路線・全便の利用実態を調査
	6月28日	第1回岡垣町地域公共交通協議会 ○委員の委嘱 ○副会長の選任及び監査員の指名 ○令和4年度生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定申請 ○第4次公共交通体系整備計画について ・第4次計画の策定方針 ・第3次計画【改訂版】に定めた長期的な将来像、施策等 ・岡垣町の公共交通の利用状況 ・調査の実施計画
	8月17日	第2回岡垣町地域公共交通協議会 ○第4次公共交通体系整備計画について ・路線バス利用実態調査の結果報告 ・公共交通の現状・課題 ・基本的な方針、目標および将来像 ・公共交通再編の考え方 ・新たな移動サービスの導入の考え方について
	10月12日	第3回岡垣町地域公共交通協議会 ○第4次公共交通体系整備計画について ・第4次計画骨子 ・目標達成に向けた事業 ・評価指標の設定案 ・公共交通の再編方針
	12月21日	第4回岡垣町地域公共交通協議会 ○第4次公共交通体系整備計画について ・第4次計画素案の協議 ・公共交通の再編方針
令和4年	2月3日～ 2月16日	パブリックコメントの実施
	2月24日	第5回岡垣町地域公共交通協議会 ○第4次公共交通体系整備計画について ・第4次計画の承認 ・路線バス・コミュニティバスの運賃についての協議
	3月31日	第4次岡垣町公共交通体系整備計画（岡垣町地域公共交通計画）の策定



## 岡垣町 第4次公共交通体系整備計画 (岡垣町地域公共交通計画)

---

発行年月 令和4年3月  
発行 福岡県 岡垣町  
編集 岡垣町 都市建設課  
〒811-4233 福岡県遠賀郡岡垣町野間1丁目1番1号  
TEL 093-282-1211 FAX 093-282-3218  
<http://www.town.okagaki.lg.jp/>