

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)



令和3年3月
岡垣町

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)

令和 3 年 3 月

岡垣町

目次

1.	<u>計画策定の背景と目的</u>	1
1.1.	当初計画の背景・目的	1
1.2.	改訂の経緯.....	2
2.	<u>本計画の位置づけ</u>	3
3.	<u>計画の対象区域</u>	4
4.	<u>計画期間</u>	4
5.	<u>上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針</u>	5
6.	<u>岡垣町の地域公共交通の抱える問題点</u>	9
6.1.	地域的な問題点	9
6.2.	地域公共交通の問題点.....	14
6.3.	社会的な問題点	20
7.	<u>これまでの取り組みと現状の問題点、今後の課題の整理</u>	23
8.	<u>基本的な方針</u>	25
9.	<u>計画の目標および将来像</u>	26
9.1.	計画の目標.....	26
9.2.	岡垣町における公共交通網の将来像.....	27
9.3.	長期的な将来像	28
10.	<u>実施事業</u>	29
10.1.	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.....	30
10.2.	運行形態や運行水準の適正化	31
10.3.	新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進	32
11.	<u>アクションプラン</u>	34
12.	<u>計画の達成状況の評価</u>	35
12.1.	数値目標.....	35
12.2.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	36
12.3.	計画の推進体制	36

巻末資料	37
1. 地域・社会動態	37
1.1. 人口動態.....	37
1.1.1. 人口推移.....	37
1.1.2. 高齢者人口および高齢化率の将来推移.....	38
1.1.3. 人口分布.....	39
1.1.4. 高齢者人口の分布.....	41
1.2. 周辺地域への流出・流入動向.....	43
2. まちづくりの動向	44
2.1. 生活利便施設の立地状況.....	44
2.2. 今後の整備予定.....	45
3. 公共交通の現況	46
3.1. 公共交通の運行状況.....	46
3.2. 路線網の変化.....	47
3.3. 公共交通の利用状況.....	48
3.3.1. JR 海老津駅利用者数.....	48
3.3.2. 波津線の利用状況.....	49
3.3.3. コミュニティバスの利用状況.....	50
3.3.4. 乗合タクシーの利用状況.....	54
3.4. 公共交通の収支状況.....	55
3.4.1. コミュニティバスの運行委託料等の推移.....	55
3.4.2. コミュニティバス利用者 1 人当りの運行委託料.....	56
3.4.3. 乗合タクシーの運行状況.....	57
4. 岡垣町第 3 次公共交通体系整備計画の実施状況	58
4.1. 計画に定めた各事業の現行計画期間中の実施状況.....	58
4.2. 指標の達成状況.....	61
5. 岡垣町地域公共交通協議会 委員名簿	64
6. 岡垣町地域公共交通計画策定幹事会 委員名簿	65

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。

2. 本計画の位置づけ

本計画は、岡垣町第5次総合計画（後期基本計画）、岡垣町まち・ひと・しごと創生総合戦略を上位計画とした計画である。

今回の改訂にあたり、上位計画や関連計画との関連性を考慮し策定を行うものである。

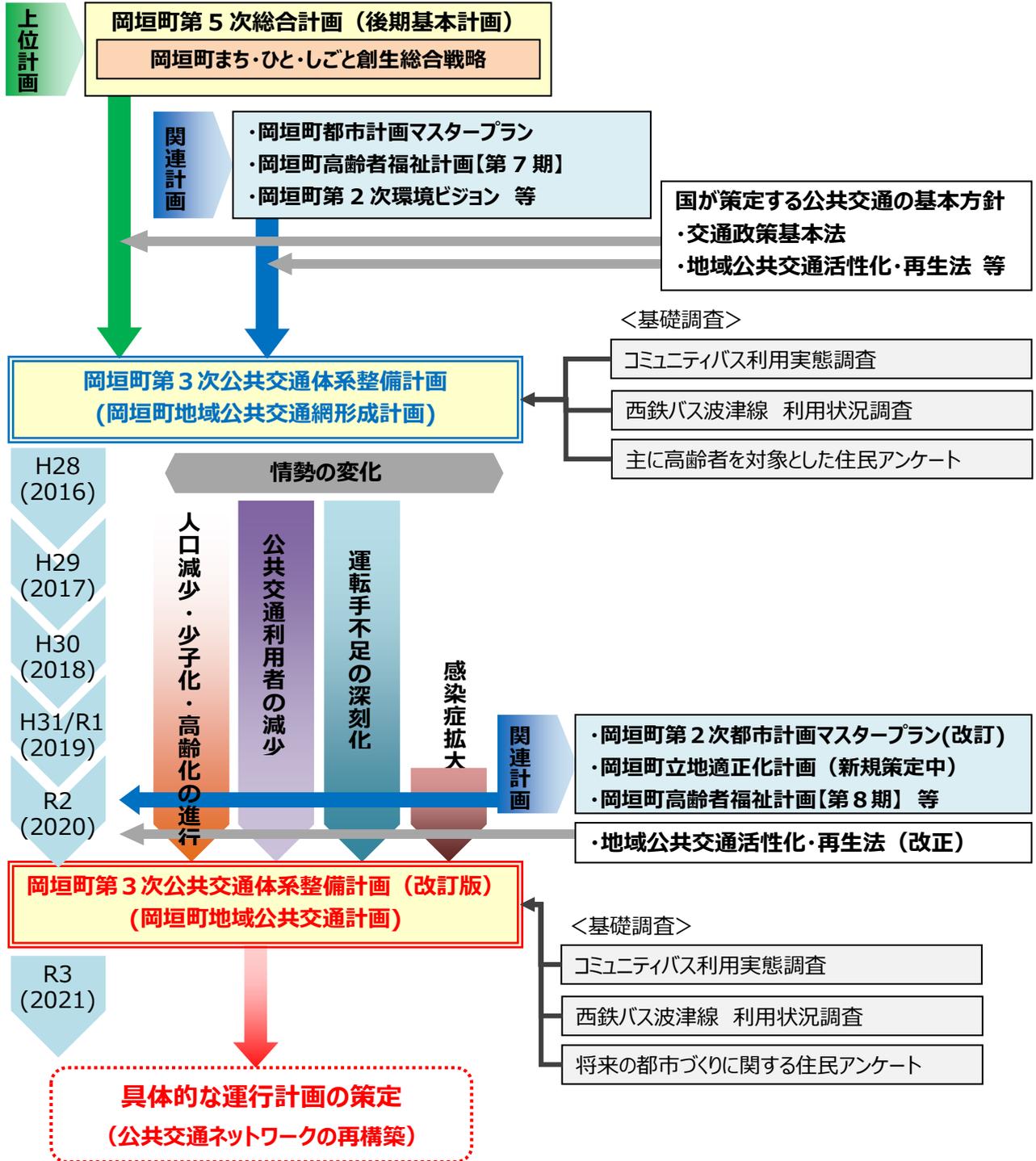


図 2-1 岡垣町第3次公共交通体系整備計画（改訂版）の位置づけ

3. 計画の対象区域

町全域にかかる公共交通の課題の解決が必要であるため、町全域を対象区域とし、町内を運行する全公共交通（JR、西鉄バス、コミュニティバス、タクシー）を計画の対象交通とする。

4. 計画期間

平成28年4月から令和4年3月までの6年間を計画期間とする。
（計画期間を1年延長）

5. 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5次総合計画（後期基本計画）」および「岡垣町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「岡垣町高齢者福祉計画【第8期】」「岡垣町第2次環境ビジョン」「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る。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載する。

表 5-1 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）

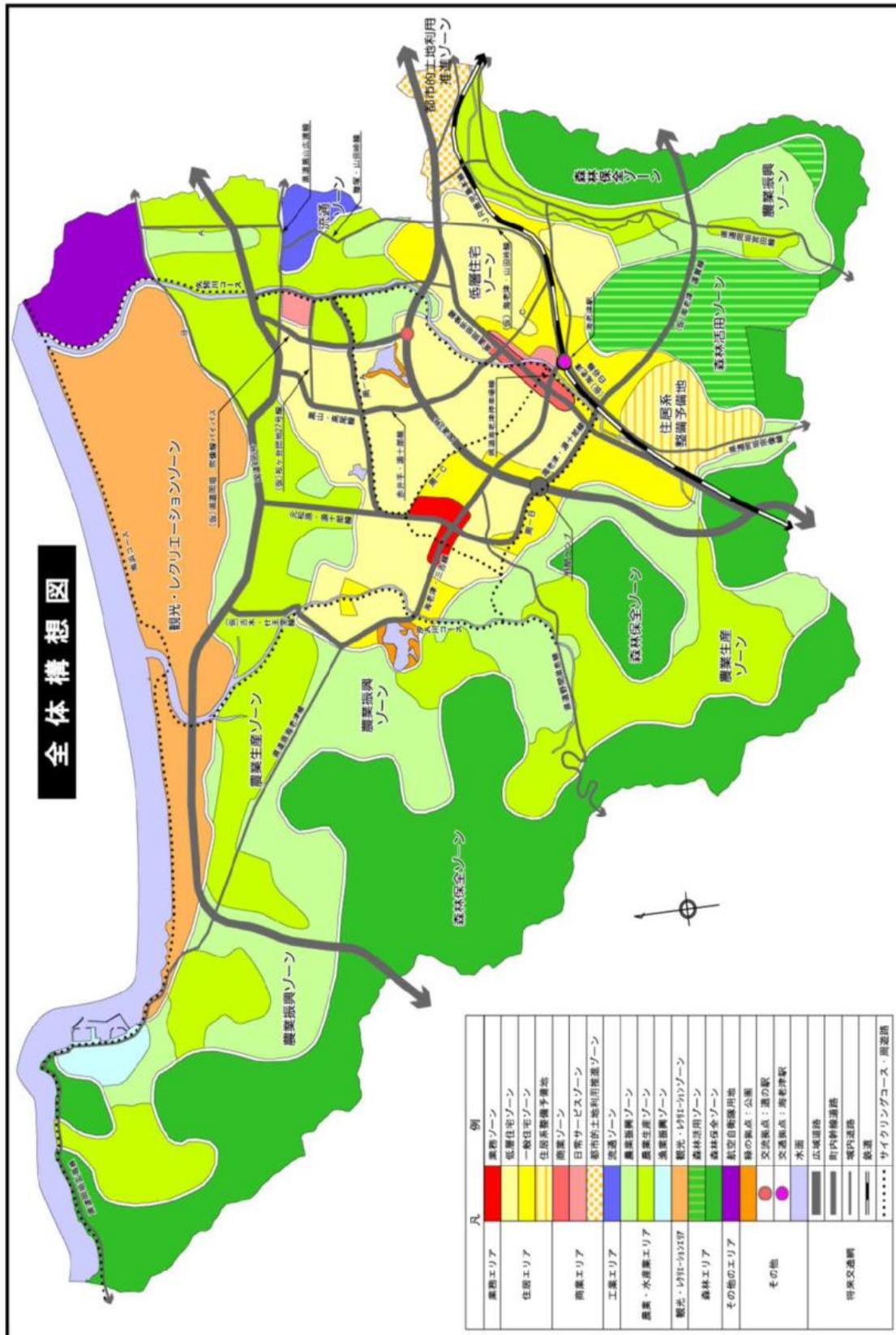
計画	内容
岡垣町第5次総合計画 第1部 第1章 第1,2,4項	<p>1.まちづくりの基本理念 <u>住みたい・住み続けたい・みんなが輝く元気なまち 岡垣</u> 住民と行政がともに連携し、岡垣町に住み続けたい、岡垣町に住みたい、そして岡垣町に訪れたいと感じられるまちづくりを進めることにより、定住人口・交流人口の増加と地域に愛着と誇りを持つ人材活力の維持・増加を図ります。</p> <hr/> <p>2.まちの将来像 安全安心：みんなが安全で安心して暮らせるまち ・災害に強く、道路や交通手段、情報の充実など安全で快適に生活できる環境が整ったまちをめざします。 ・健康づくりや福祉活動のネットワークの充実などにより、福祉・健康面で子どもから高齢者までみんなが健やかで安心して生活できるまちをめざします。 心の豊かさ：地域を愛し、心豊かな人が育つまち ・郷土の歴史文化を理解し誇りを持ち、これまでに培われた人の絆を大事に、家庭・地域・学校など住民が一体となり、互いにふれあい、学びあいながら、豊かな心と個性あふれる人材を育てるまちをめざします。</p> <hr/> <p>4.将来のまちの構造 4つのゾーンを町の構造をなす主要な要素として位置付け、これらが幹線道路によるネットワークで結ばれることで便利さとうるおいのある快適な町をつかっていきます。</p> <div data-bbox="821 1512 1380 1960" style="text-align: right;"> </div>

表 5-2 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
<p>岡垣町第5次総合計画 後期基本計画 第2部 第3章 3-3項</p>	<p>施策の展開方針 (1) 生活交通を確保します ○利用しやすい持続した公共交通網を整備するため、交通体系のあり方を検討し、JRや西鉄バスなどの利用促進と運行継続を含めた公共交通環境の整備を行います。 ○住民の利用動向・利用意向にあわせ、コミュニティバスの運行を継続するとともに、新たな生活交通の確保に向けた対策を検討します。</p>
<p>岡垣町まち・ひと・しごと創生総合戦略 IV-2. 戦略施策 (IV)住民のまちへの愛着を高め、安心な暮らしをつくる 2 都市機能の利便性を高める 基本方針2 公共交通等の利便性を確保する</p>	<p>■ 基本方針2 公共交通等の利便性を確保する ○JR海老津駅の利便性を高めるとともに、高齢社会に対応した暮らしの利便性を高めるために必要な生活交通手段の確保を検討します。 【目的・成果】 北九州市、福岡市への通勤・通学圏としての利便性を高めるとともに、町内の生活交通の充実により、高齢者等の交通弱者の利便性を確保します。 【事業内容】 ■ JR海老津駅の利便性の確保 快速電車の全時間帯での停車などによる北九州市、福岡市への通勤・通学圏としての利便性を高めるため、駅の利用促進対策を検討します。 ■ 路線バス、コミュニティバスなどの生活交通の運行見直し 町内を運行する路線バス、コミュニティバスなどの生活交通手段について、住民ニーズにあわせた運行方法の見直しを行います。 ■ 新たな生活交通手段の検討 住民の生活交通手段の確保に向け、交通の便の悪い地域を中心に新たな生活交通手段の検討を行います。</p>
<p>岡垣町高齢者福祉計画【第8期】 第6章 2. (2) 基本目標3：高齢者の暮らしを支える福祉環境を整える</p>	<p>(5) 高齢者の住まいと安心して暮らせる環境整備 ○移動手段をもたない交通弱者である高齢者の交通手段を確保するため、既存の公共交通手段の利用促進やそれ以外の移動サービス手段の確保を検討します。</p>

表 5-3 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次環境ビジョン 第4章 環境目標Ⅲ 行動方針①	<p>Ⅲ-①.地球温暖化を抑制するため、省エネルギー化を推進します</p> <p>取組みの方向性：自動車の使用燃料の削減に努めます。</p> <p>自家用車の利用を抑制する「ノーマイカー運動」、やさしい運転を心掛け実践する「エコドライブ運動」を促進します。</p>
岡垣町都市計画 マスタープラン 第3章 3-3項	<p>(2) 都市機能拠点</p> <p>① 都市核</p> <p>福岡県都市計画区域マスタープランで公共サービス拠点として位置付けられている地区を、都市機能が集積される地区(役場付近)として都市核に設定します。</p> <p>② 商業拠点</p> <p>福岡県都市計画区域マスタープランで中心拠点として位置付けられている駅周辺地区を、商業拠点に設定します。</p> <p>③ 交通拠点</p> <p>広域的な公共交通機関(JR鹿児島本線)により、本町と他市町を結ぶJR海老津駅周辺を設定します。今後とも利用者のニーズに合った整備と改善を促進していくとともに、岡垣町の玄関口として情報プラザ人の駅を通じて情報発信等を進めていきます。また、コミュニティーの場として憩いとやすらぎを与えるスペースなども確保していくものとしします。</p> <hr/> <p>(3) 都市軸</p> <p>① 広域生活・流通軸</p> <p>九州の2政令指定都市(北九州市、福岡市)と本町を連結する国道3号を、広域的な都市形成に関わる軸として広域生活・流通軸と設定します。</p> <p>② 広域振興軸</p> <p>近隣の市町との振興並びに町内における交流拠点や観光拠点・レクリエーション拠点、水産業振興拠点を結ぶ国道495号を広域振興軸と設定します。</p> <p>③ 広域生活軸</p> <p>広域圏と町内との玄関口であるJR海老津駅を有するJR鹿児島本線については、都市の活力を増進させ、都市生活(主に通勤・通学等)をささえる軸として、広域生活軸と設定します。</p>



出典：岡垣町都市計画マスタープラン

図 5-1 都市計画マスタープランにおける岡垣町の全体構想

6. 岡垣町の地域公共交通の抱える問題点

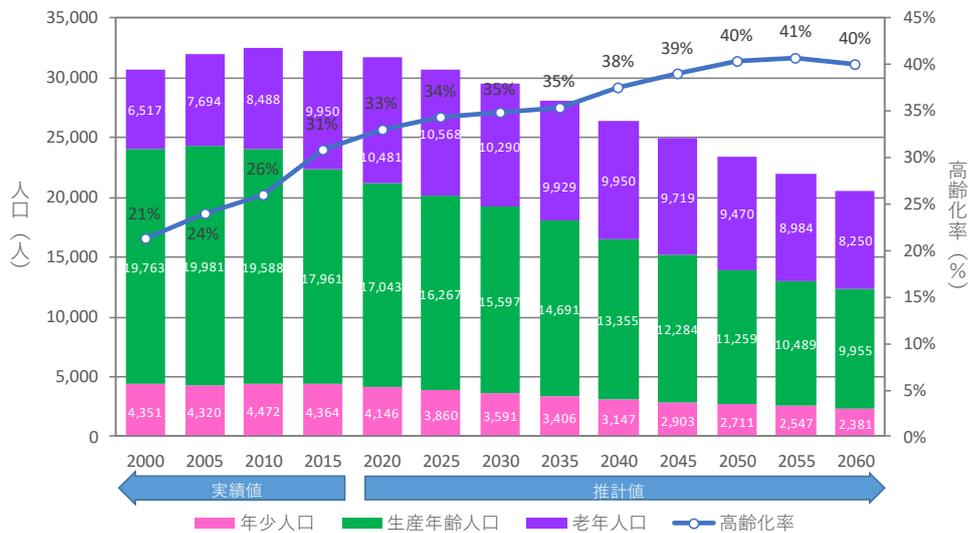
前述の地域および公共交通の現状や上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方向性より、岡垣町の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える問題点を整理する。

6.1. 地域的な問題点

(1) 少子化・人口減少に伴う公共交通ニーズの縮小

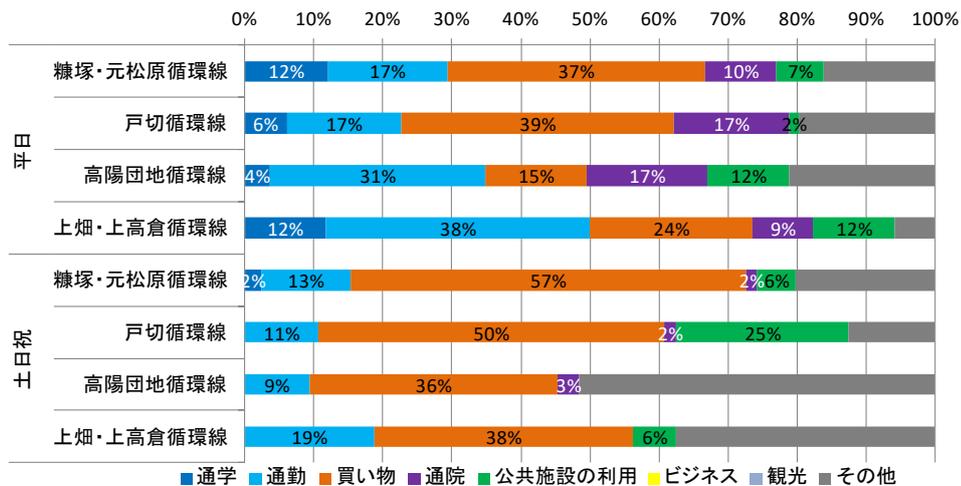
2010年頃をピークに町の人口が減少に転じており、特に、生産年齢人口と年少人口の減少が顕著となっている。

町内の路線バスやコミュニティバス利用者は買い物や通勤・通学目的での利用も多く、公共交通利用ニーズの縮小が懸念される。



出典：岡垣町人口推計

図 6-1 人口・高齢化率の将来推移（再掲）



出典：コミュニティバス利用実態調査結果（当初計画策定時）

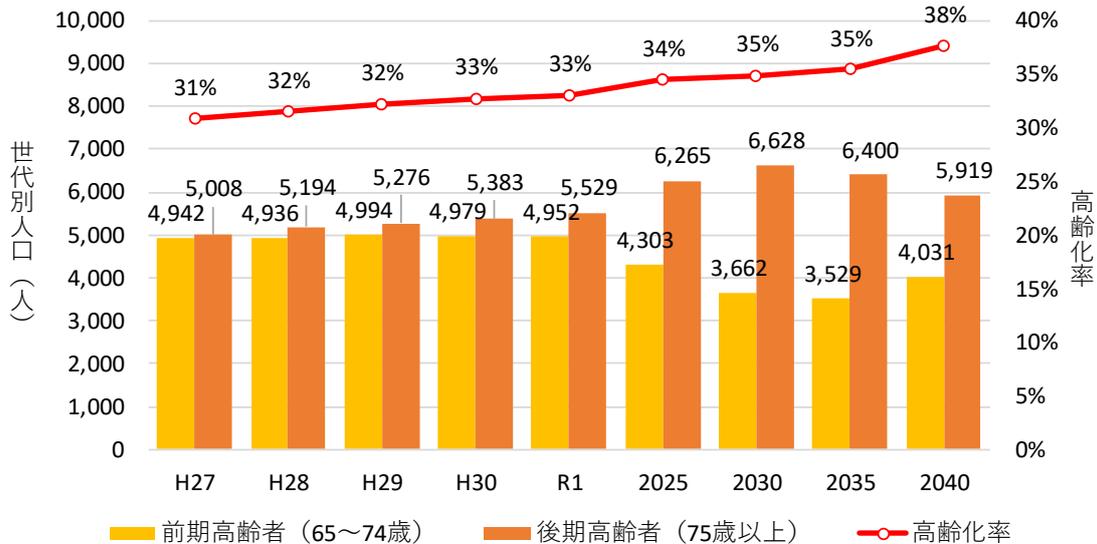
図 6-2 コミュニティバスの利用目的

(2) 高齢化に伴う移動弱者の増加

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が、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る。

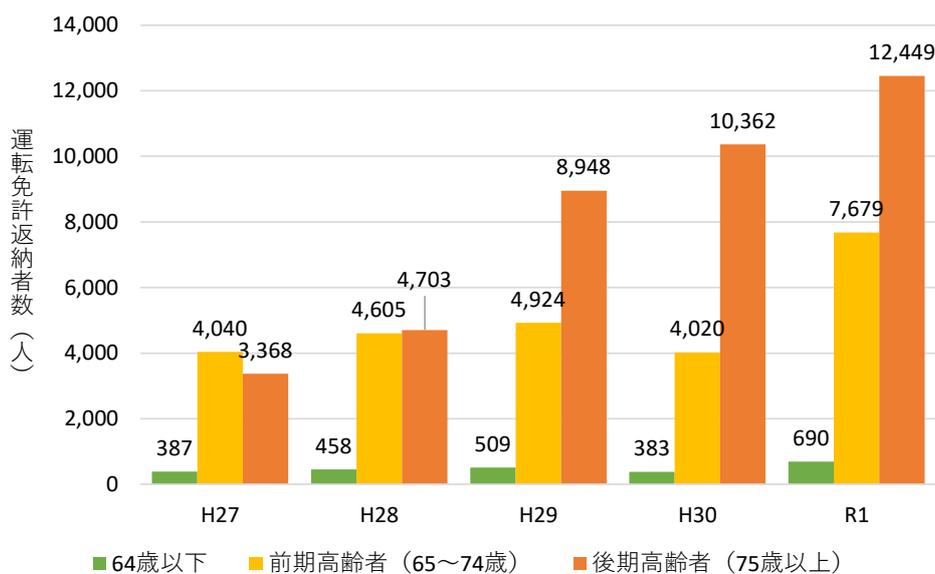
一方、高齢運転者による重大交通事故の発生等を機に運転免許自主返納者は近年増加傾向にあり、特に75歳以上の返納者が急増している。

本町においても、運転免許を持たない移動弱者が今後増加することが予想される。



出典：岡垣町人口推計

図 6-3 高齢者人口・高齢化率の将来推移



出典：運転免許統計

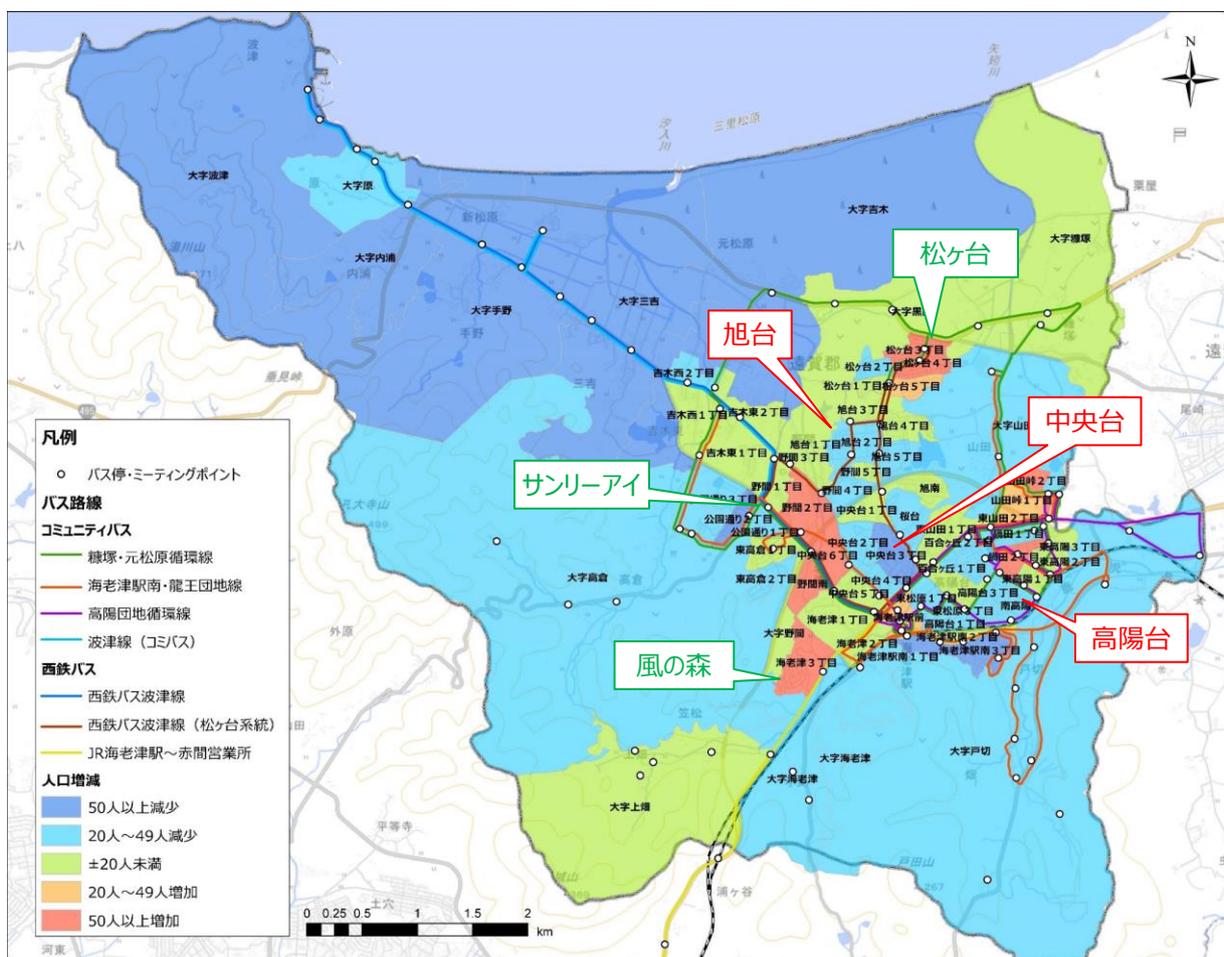
図 6-4 運転免許自主返納者数の推移（福岡県）

(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%前後に達している。

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る。

一方で、海老津駅3丁目（風の森）やサンリーアイ周辺、松ヶ台3丁目・4丁目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る。



出典：平成22年、27年国勢調査

図 6-5 人口増減 (H22~H27)

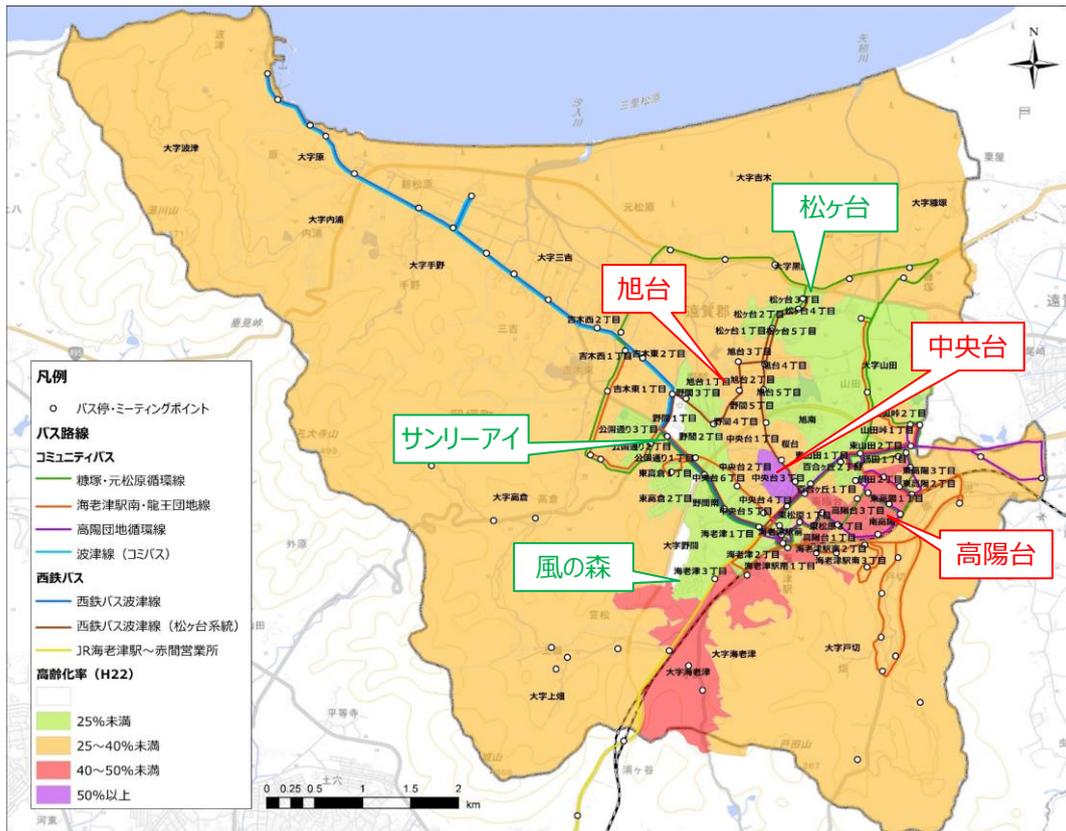


図 6-6 高齢化率の分布（H22）

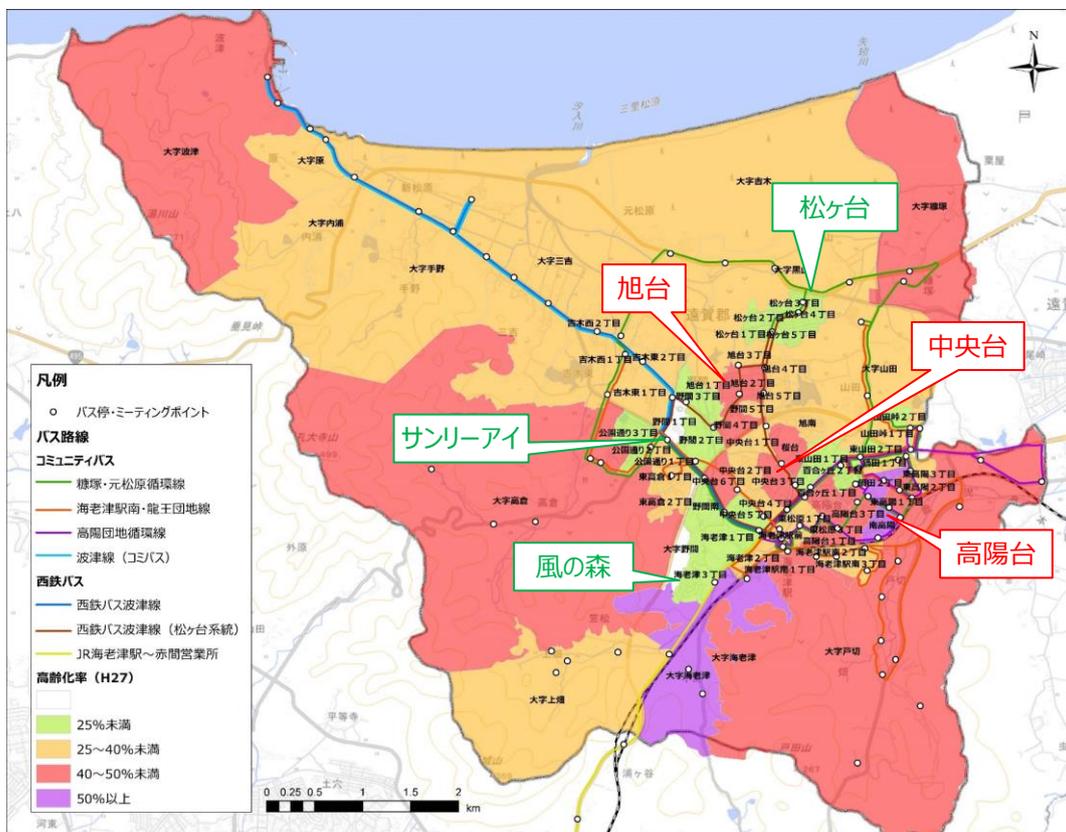
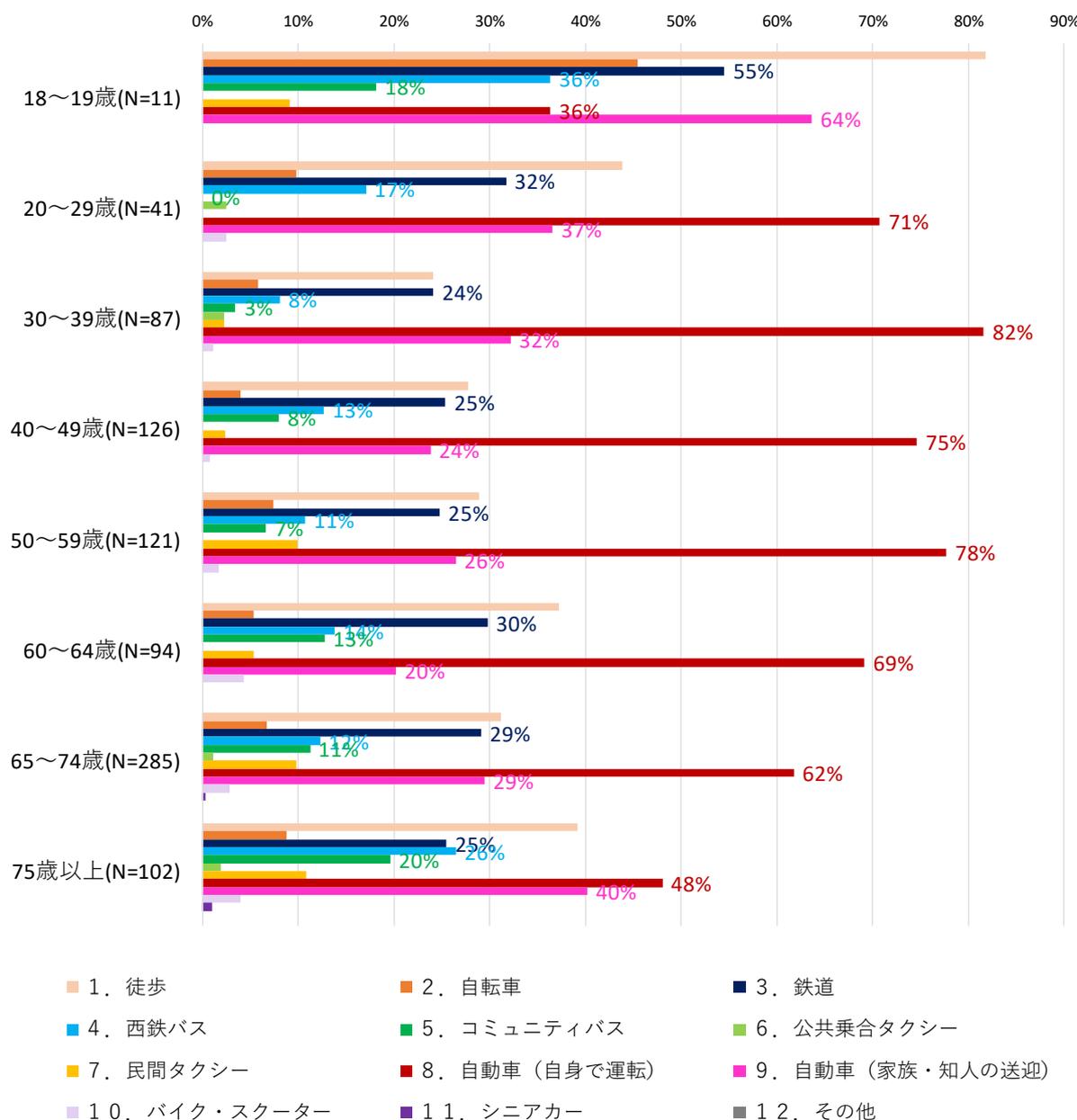


図 6-7 高齢化率の分布（H27）

(4) 移動手段の自家用車への依存

若年層を除き、加齢とともに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る。

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割強が利用している。



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)

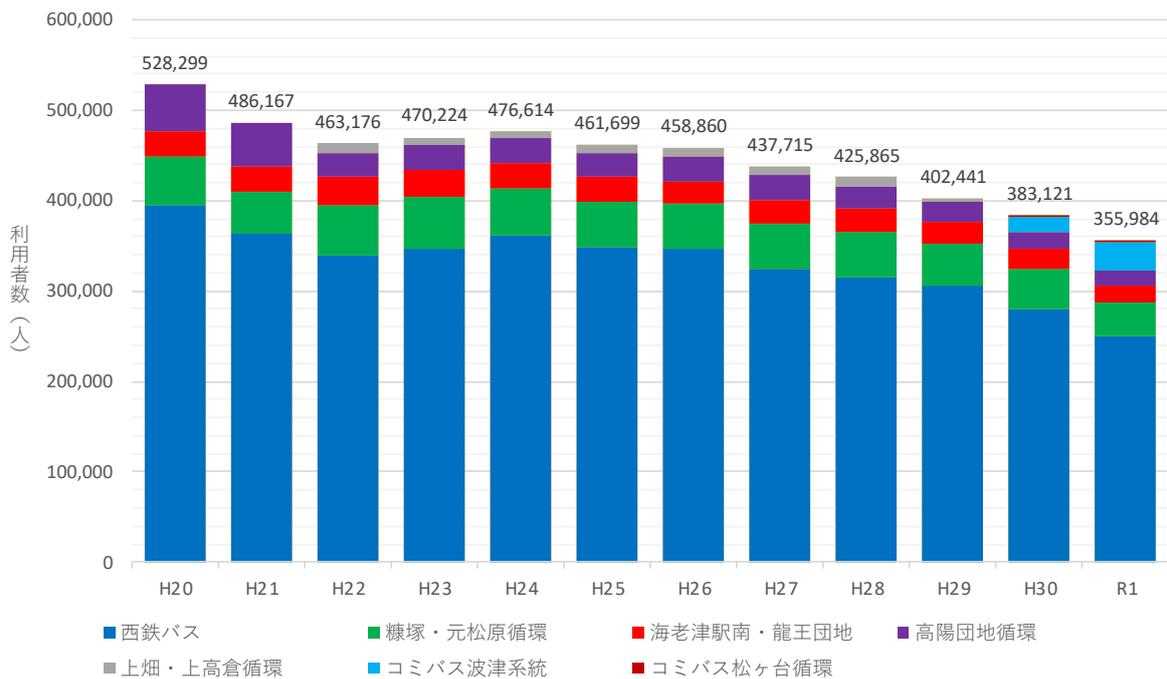
図 6-8 年齢別の移動手段

6.2. 地域公共交通の問題点

(1) 路線バス利用者数の減少

路線バス・コミュニティバス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、令和元年度は36万人となり、3年間で約15%利用者が減少している。

令和2年度以降は感染症拡大の影響により、さらに利用者数の減少が見込まれる。



出典：西鉄バス宗像(株)資料、岡垣町資料

図 6-9 路線バスおよびコミュニティバスの利用者数推移

(2) コミュニティバスの利用が低迷する地区の存在

路線別の利用者数の減少が顕著な高陽団地循環線沿線では、団地内でまとまった利用のあるバス停が限られており、他のバス停では利用が少数になっている。

中央公民館～イオン岡垣 SC 間も利用の少ないバス停が点在し、また、利用者数も低下傾向にある。

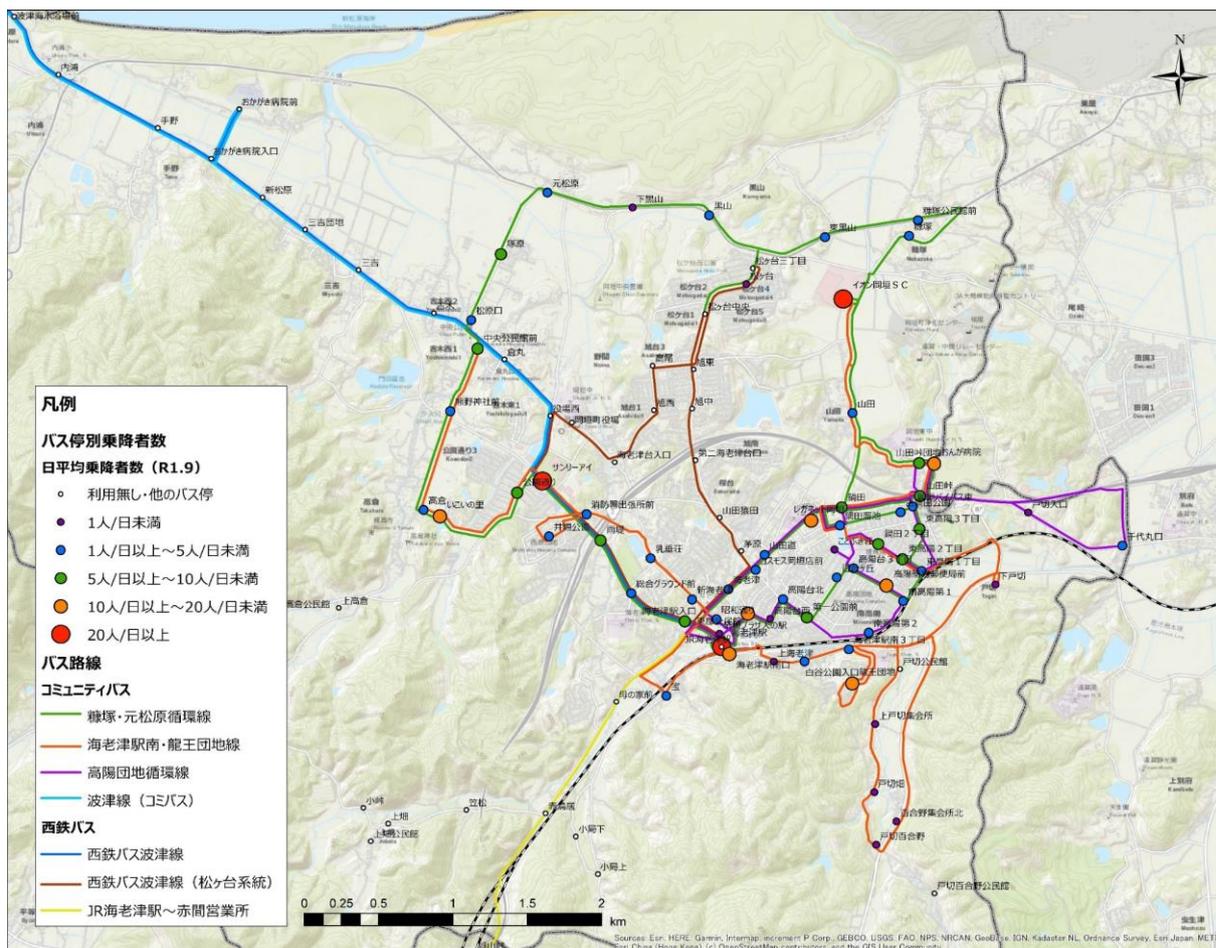
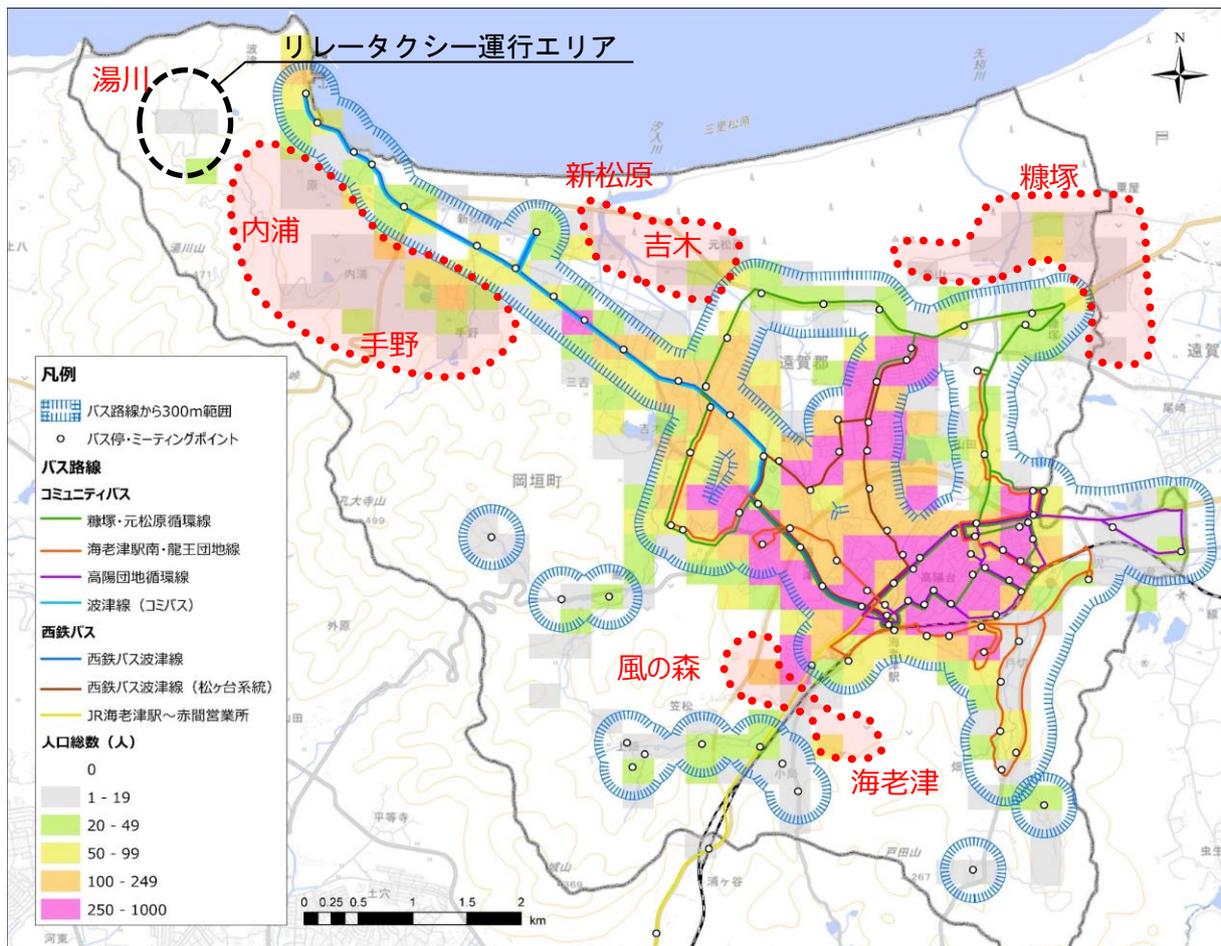


図 6-10 コミュニティバスのバス停別利用者数

(3) 交通不便地域の存在

波津線沿線の西部地区等に交通不便地域^{※1}が残るほか、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る。

一方、令和元年度に西部の湯川地域に導入したリレータクシー^{※2}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ある。



出典：平成27年国勢調査

図 6-11 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

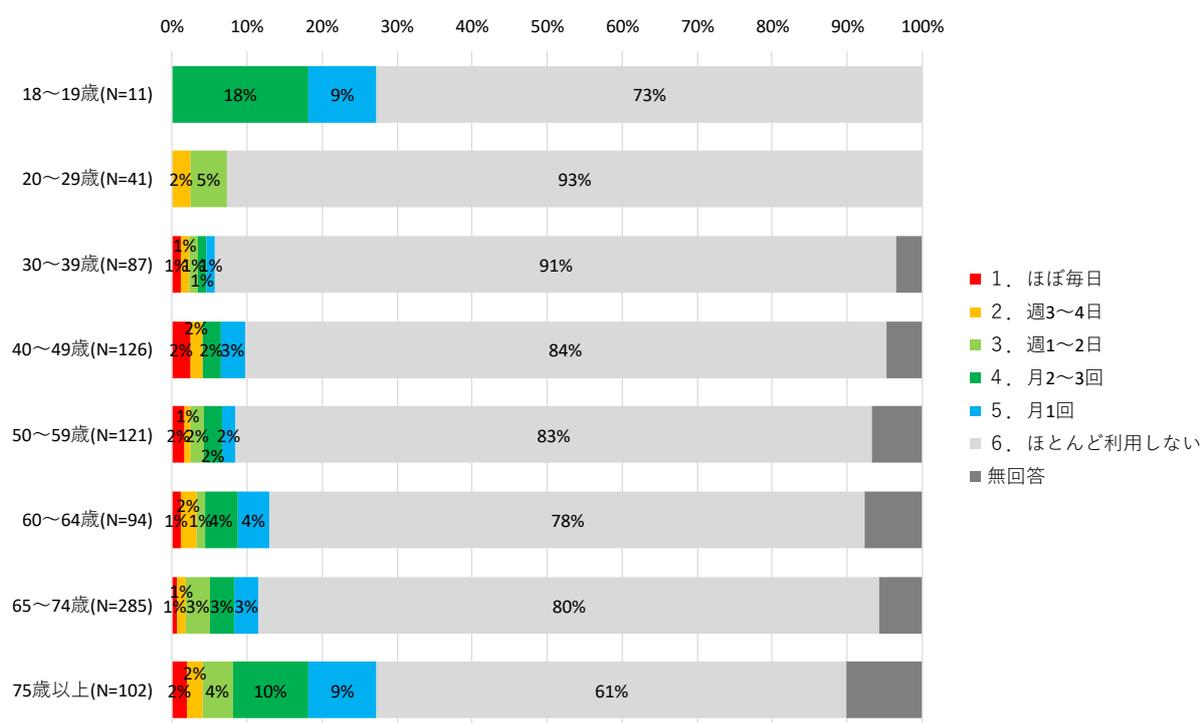
※2 湯川リレータクシー：交通不便地域と最寄りのバス停を連絡する町独自の移動サービス。運賃は無料。前日までに電話予約が必要。

(4) 日常的な移動手段として定着していない公共交通

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

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

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%となっている。



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)

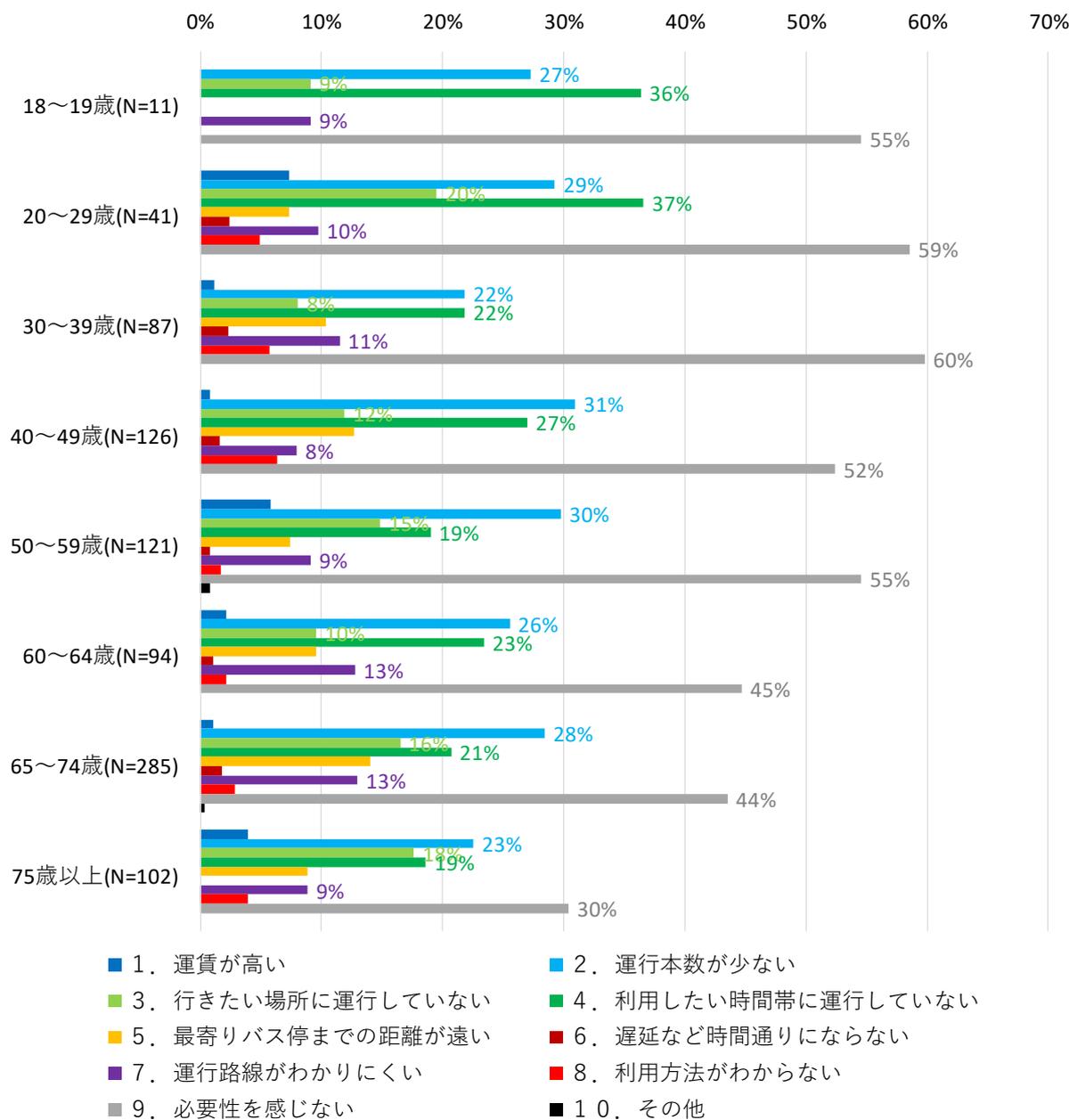
図 6-12 路線バス・コミュニティバスの利用頻度

(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、「必要と感じない」との回答がどの世代も最多となっているが、年代が高いほどその傾向は低くなる。

年代が若いほど「時間帯」や「運行本数」を理由に公共交通を利用しない人が多いが、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」ことが課題として挙げられている。

ターゲットとする世代によって、公共交通に求めるニーズが異なっていることが伺える。



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 6-13 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、コミュニティバスの利用者が減少傾向にあり、自治体負担額は増加傾向にあった。

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自治体負担額を約 4,000 万円まで抑制した。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の影響や人口減少・高齢化等の影響を受けて負担額は増加する見込みであり、公共交通網の継続的な見直しが必要となっている。

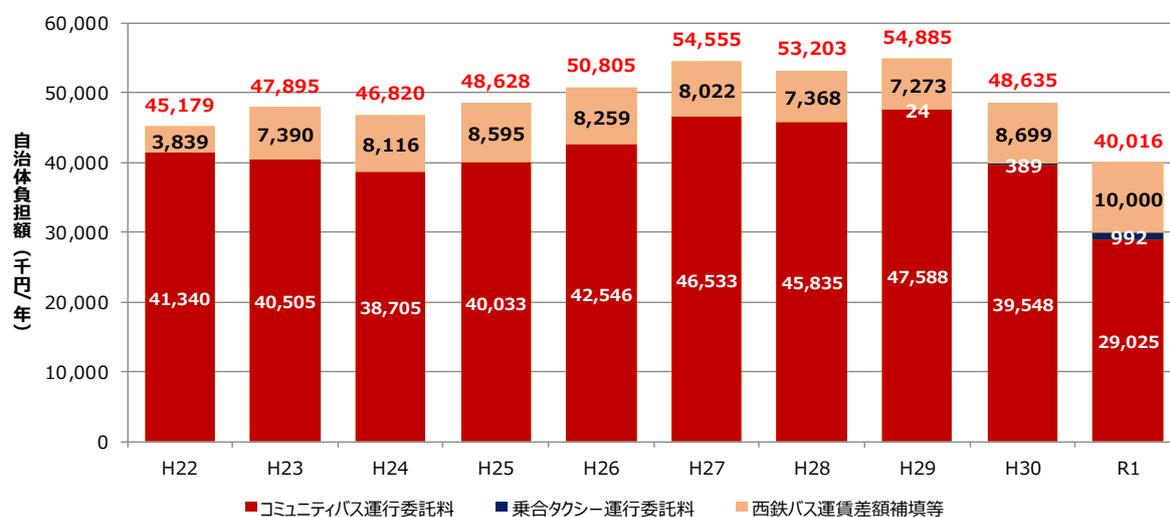


図 6-14 公共交通運行に係る自治体負担額の推移

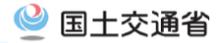
6.3. 社会的な問題点

(1) 深刻な運転手不足

公共交通の担い手である運転手不足が社会問題化しており、持続的な公共交通運営に向けた重大な課題となっている。

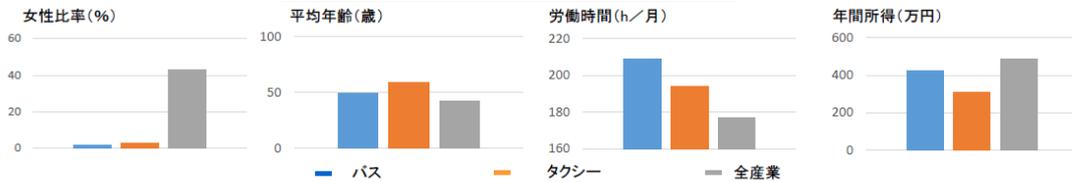
本町においても、路線バスの減便の要因の1つでもあり、限られた人員の中で効率的な運行が求められる。

運転手不足の深刻化



- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造

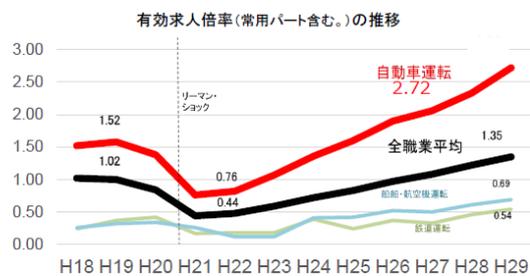


注1: 労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内業労働時間数＋超過労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内業労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における就業時刻から就業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過労働時間数＝所定内業労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2: 年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他の特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他の特別給与額＝調査年（前年1月から12月までの1年間）における賞与、期末手当等特別給与額
 資料: 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年報」より、国土交通省総合政策局作成

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



自動車運転事業の人手不足



出典：国土交通省資料

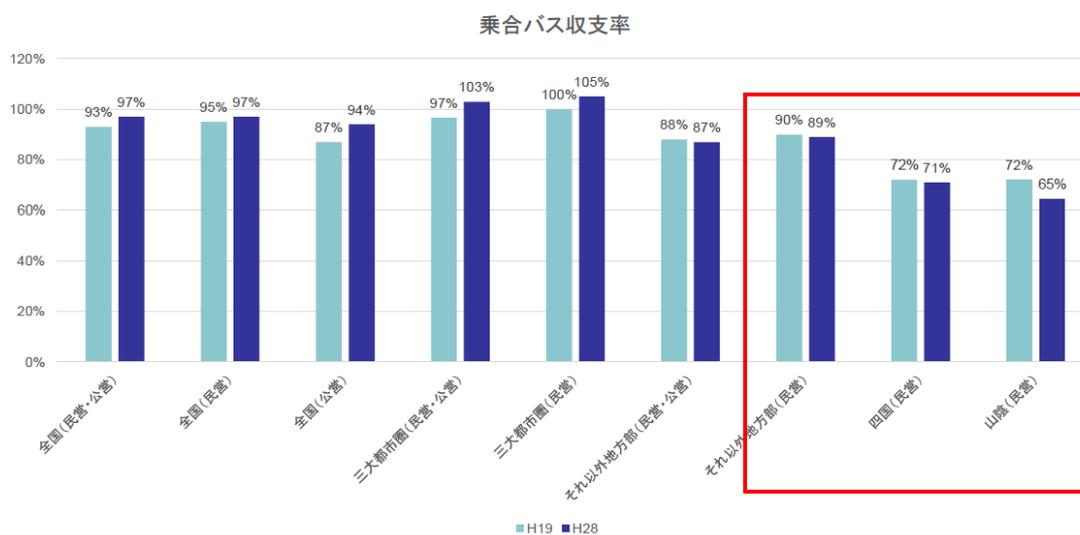
図 6-15 運転手不足の深刻化

(2) 公共交通分野全般の収益性悪化

令和 2 年の新型コロナウイルス感染症の全国的な流行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、持続的な公共交通網構築に向けて、総力で取り組む必要性が増している。

地方部の乗合バスの収支の悪化①(保有車両30両以上事業者)

■ 平成19年から平成28年の間で、三大都市圏の事業者は収支改善しているが、**地方部の事業者は収支が悪化している。**



※国土交通省自動車局資料より、総合政策局作成

出典：国土交通省資料

図 6-16 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る。

緊急事態宣言が発出された令和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も多少は増えたが、いまだ対前年比7～8割程度と、以前の水準を回復するまでには至っていない。

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事業環境となっている。

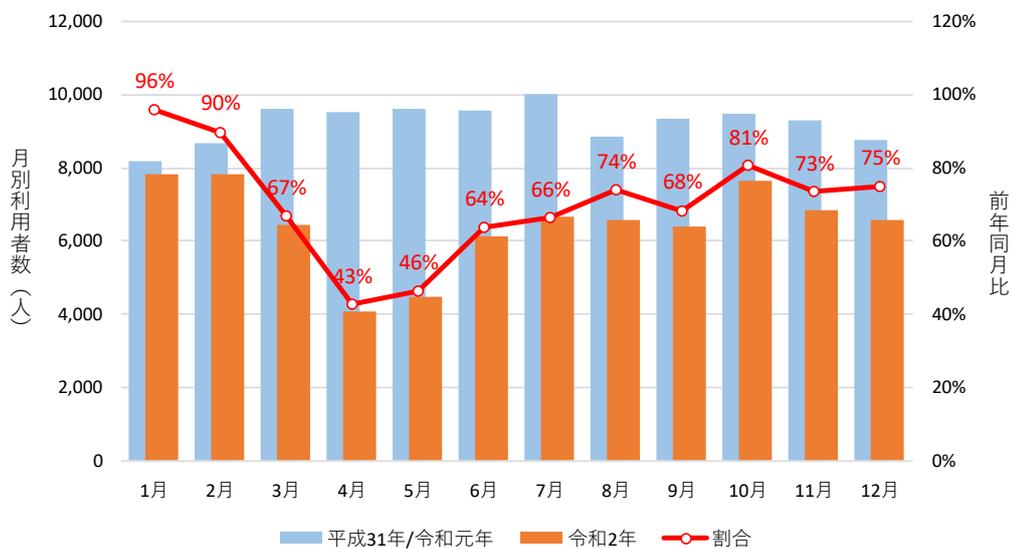
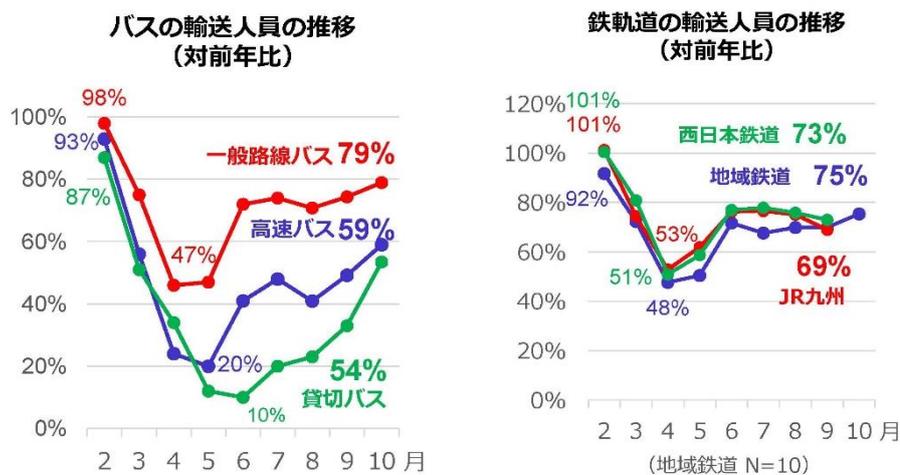


図 6-17 コミュニティバス利用者数

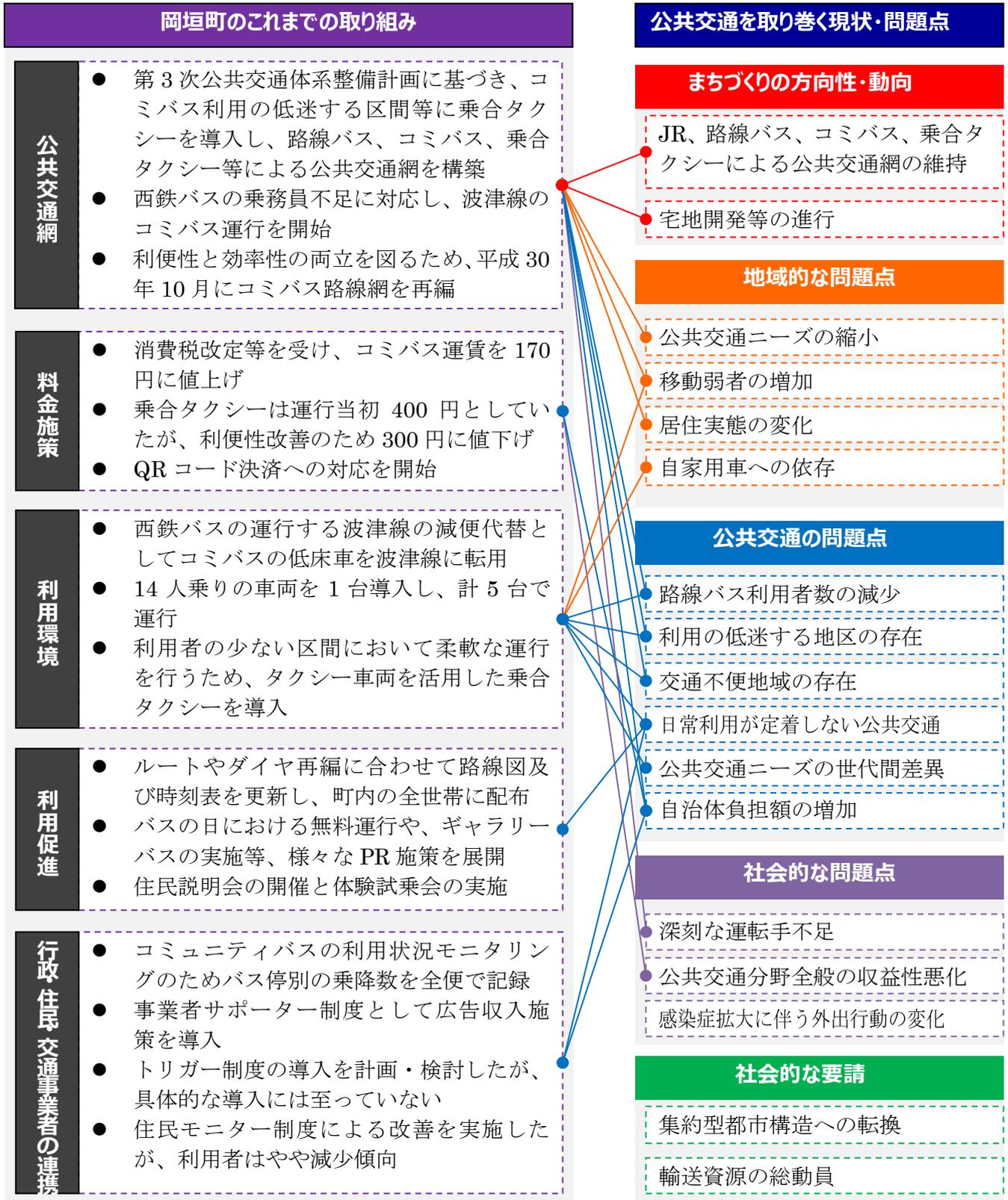


出典：国土交通省九州運輸局資料

図 6-18 一般路線バスおよび鉄軌道の輸送人員の推移

7. 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する。





8. 基本的な方針

前項に整理した、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3つの基本的な方針を以下の通り定める。

基本方針 1 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

JR、路線バス、コミュニティバスによる公共交通網を今後も町全体で維持するため、公共交通機関相互の連携を強化するとともに、まちづくりや教育、福祉政策等の他の計画とも連携したコミュニティバス運行路線の再編、交通不便地域に対する新たな移動サービスの導入により、公共交通網全体での利便性向上を図る。

JR、路線バスを公共交通網の幹線軸とし、これらの公共交通の利便性を高めるための補完的な役割や町内の円滑な移動を支える役割としてコミュニティバスを引き続き運行する。

また、海老津駅南側駅前広場の整備や宅地開発、道路整備等の都市開発に加え、役場・サンリーアイ、中央公民館、いこいの里や商業施設、病院、学校等の利用実態を考慮し、コミュニティバスの路線やダイヤの再編を行う。

基本方針 2 運行形態や運行水準の適正化

公共交通を維持していくためには運行経費の確保が不可欠である。路線バス、コミュニティバスについては町内全域を定額で移動できるサービスの提供のため財政負担を行っているが、人口減少等に伴い、財政状況はさらに厳しくなることが想定される。

将来にわたって持続可能な運行を行うため、利用状況に応じた便数の調整（利用の低迷する便の減便）など、限られた資源を有効活用した運行を行う。

また、現在の運行路線についても一定基準（利用実績、財政負担等）を設定し、運行形態や運行水準の適正化を図る。

基本方針 3 新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進

公共交通の利用促進には、利用する住民の共感や、自治体と交通事業者、住民との連携が不可欠である。そのため、計画立案から利用に至るあらゆる場面で積極的に交通事業者や住民との協働を図る。

新たな公共交通利用者を確保するため、自家用車利用から公共交通への転換や高齢者の外出の促進、住民説明会の開催等、自治体と交通事業者、住民で一体となった利用促進策の実施や、交通機関相互の接続を考慮した時刻表や路線図の作成等を実施する。

9. 計画の目標および将来像

9.1. 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5次総合計画（後期基本計画）の基本理念である「住みたい・住み続けたい・みんなが輝く 元気なまち 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る。

基本方針1 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

▶ 計画目標1 住みたい・住み続けたいまちの移動環境の創造

住民のだれもが町内・町外に公共交通を利用して移動できる環境をつくり、高齢者をはじめとした移動弱者が住み続けられる、また、町内外への通勤・通学時にも便利な公共交通網により、住みたい・住み続けたいと思える岡垣町を目指す

▶ 計画目標2 元気なまちを支える公共交通網の実現

通勤通学や買い物、通院だけでなく、高齢者の社会参画や生涯教育、文化的なイベント参加、レクリエーション活動等、様々な活動を、公共交通利用を通じて推進し、健康の維持と元気なまちの創造を目指す

基本方針2 運行形態や運行水準の適正化

基本方針3 新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進

▶ 計画目標3 環境にやさしく持続的な都市・交通環境の創造

コンパクトなまちづくりをさらに進めるため、都市計画と公共交通計画を連動させるとともに拠点間を結ぶ軸の形成により、移動の効率化を図る。また、自家用車から公共交通への転換による利用促進とともに環境負荷を軽減させ、さらには、運行効率化による公共交通に関する財政負担の軽減を図り、持続的な都市・交通環境の構築を目指す

9.2. 岡垣町における公共交通網の将来像

3つの計画目標の達成に向け、岡垣町では、幹線軸を担うJR及び路線バス、市街地循環を担うコミュニティバス、新たな移動サービスの導入による交通補完ゾーンの相互の連携によって全町網羅的な公共交通網の形成を目指す。

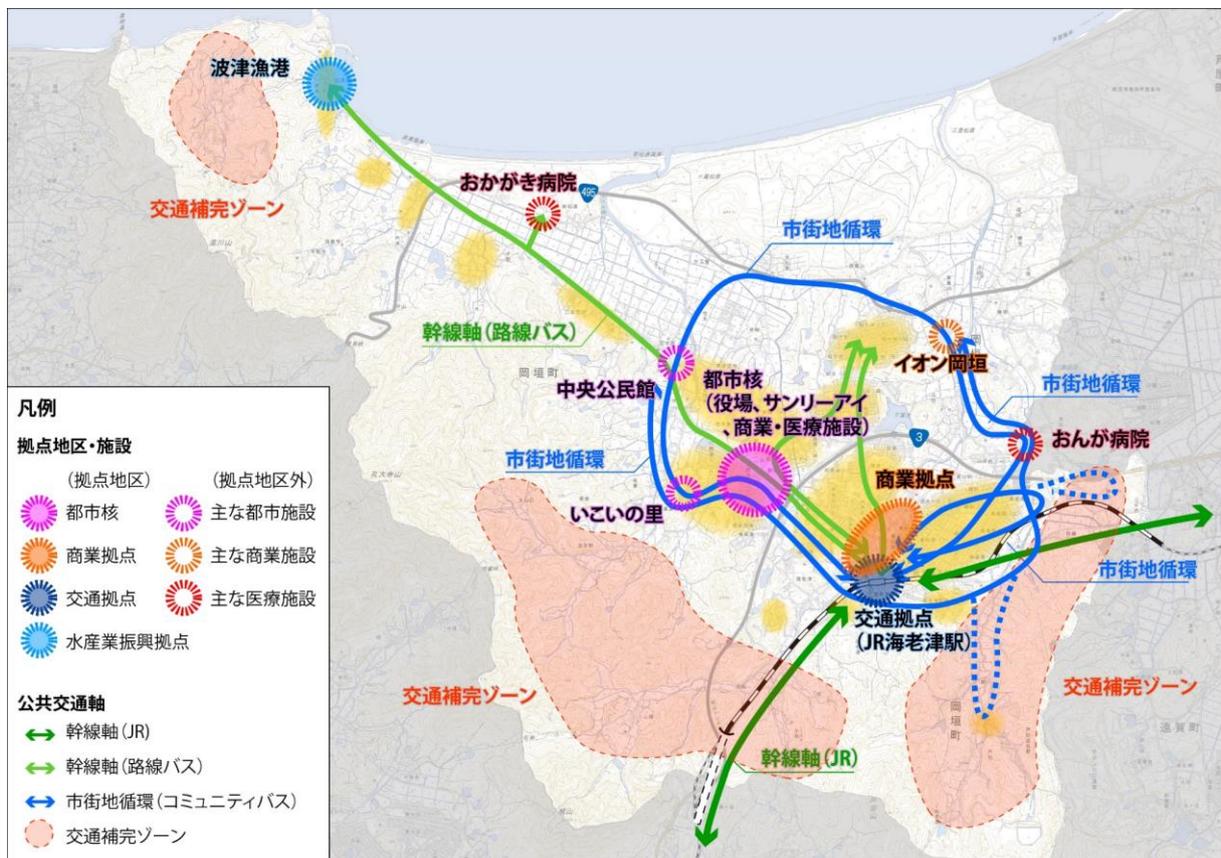
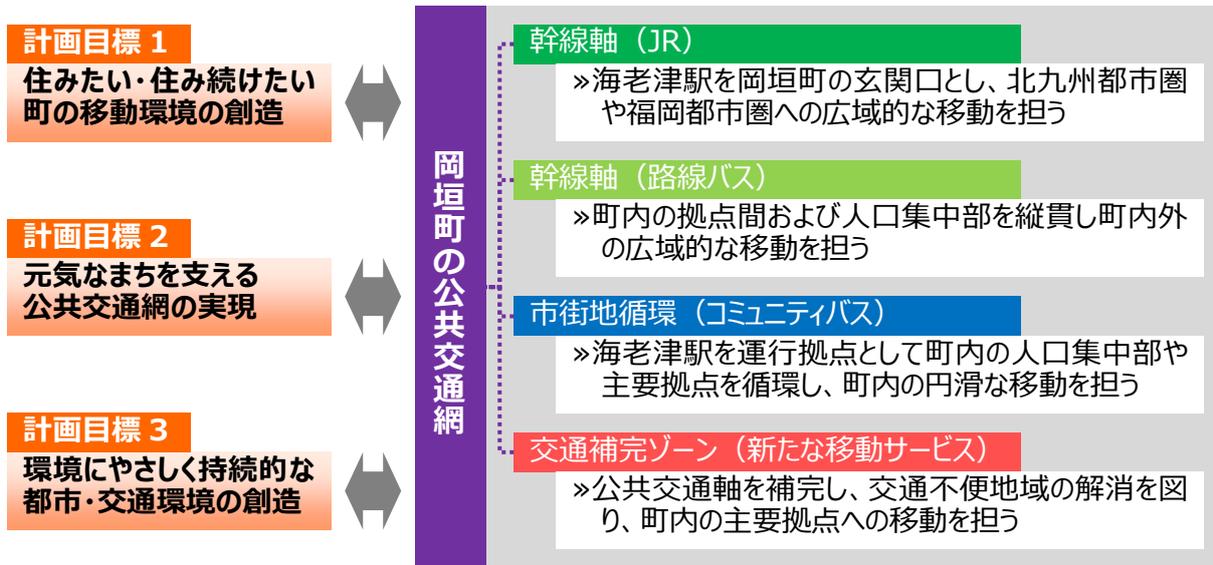


図 9-1 地域公共交通網の将来像

9.3. 長期的な将来像

第3次公共交通体系整備計画（改訂版）以降の目指す長期的な公共交通網の将来像として、さらなる高齢化の進行・移動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、通勤・通学等の大量輸送に対応した JR・路線バス・コミュニティバスによる幹線軸と、これらを補完し、主に移動弱者への柔軟な移動サービスを提供する支線交通による公共交通体系の構築を目指す。

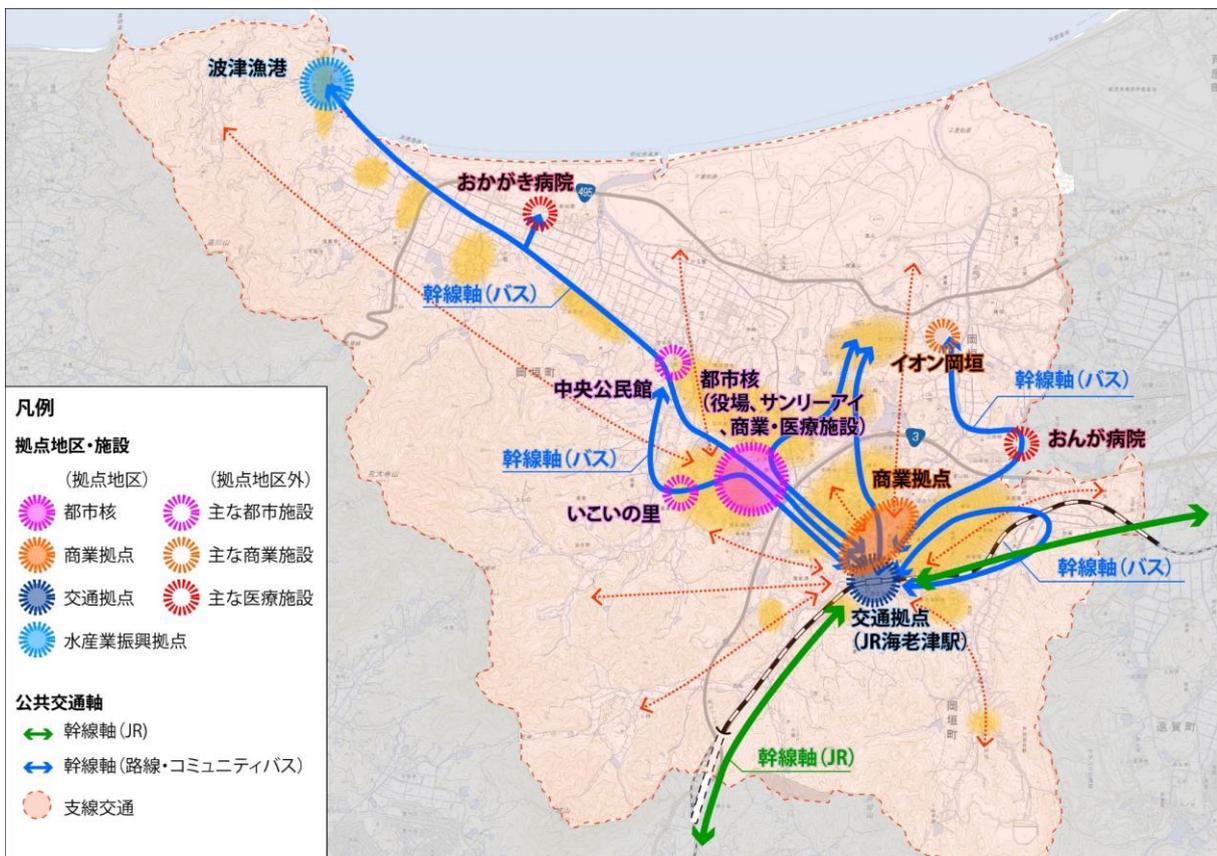
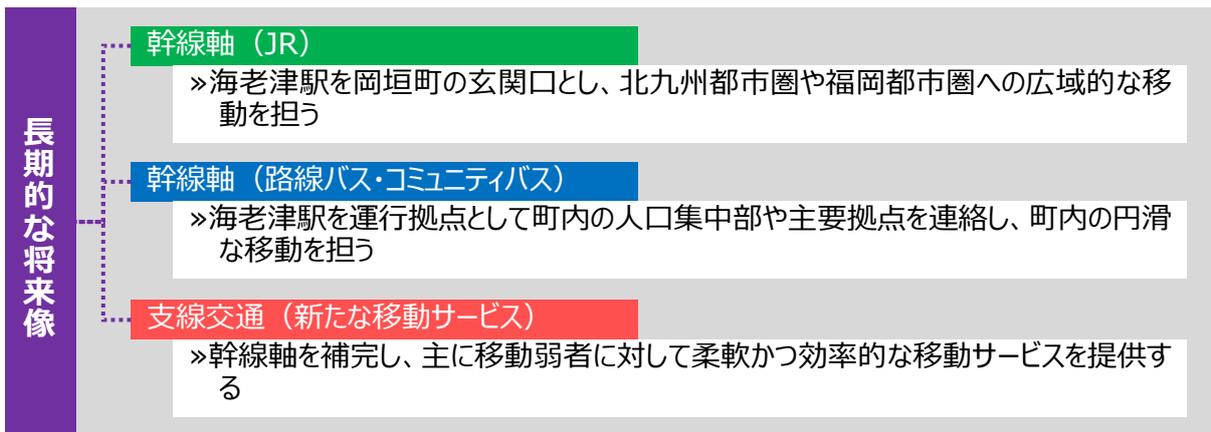


図 9-2 長期的な将来像

10. 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、3つの基本方針に基づき、下表に示す個別事業を実施する。

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するが、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う。

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する。

表 10-1 実施事業

基本的な方針	実施事業	実施主体	時期	
			当初	改訂
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	コミュニティバス路線の再編	岡垣町地域公共交通協議会、コミュニティバス運行事業者	●	○
	交通不便地域に対する新たな移動サービスの導入	岡垣町地域公共交通協議会、交通事業者	●	★
	海老津駅での接続を考慮した運行ダイヤ設定	岡垣町地域公共交通協議会、コミュニティバス運行事業者、西鉄バス宗像(株)	●	○
	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	岡垣町地域公共交通協議会、施設所有者	●	○
	拠点施設における待合環境の向上	岡垣町地域公共交通協議会、施設所有者	●	○
運行形態や運行水準の適正化	運行水準の適正化	岡垣町地域公共交通協議会	●	○
	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、コミュニティバス運行事業者	●	○
	コミュニティバス運賃の見直し	岡垣町地域公共交通協議会	●	○
	広告収入施策の拡大	岡垣町地域公共交通協議会	●	○
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	岡垣町地域公共交通協議会	●	○
	地区別の公共交通リーフレットの作成	岡垣町地域公共交通協議会	●	
	高齢者に対する公共交通を利用した外出の促進	岡垣町地域公共交通協議会	●	
	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	●	★
	トリガー制度の導入検討	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支援策の導入	岡垣町	●	○
コミュニティバスへのICカードの導入検討	岡垣町地域公共交通協議会、西鉄バス宗像(株)	●		

○：改訂版においても継続し、実施する事業

★：事業実施内容を改良し、実施する事業

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

10.1. 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

事業名	コミュニティバス路線の再編	
事業概要	住民の移動ニーズや輸送資源の状況に応じた路線の検討や現在着手している幹線道路網の整備、当初計画以降の整備計画に応じた路線の見直しなど路線網の再編を行う。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、コミュニティバス運行事業者	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	継続実施

事業名	交通不便地域に対する新たな移動サービスの検討	
事業概要	交通不便地域に対する移動手段の提供を検討し、町内全域で交通カバー率 100%を目指す。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、交通事業者	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	改良実施

事業名	海老津駅での接続を考慮した運行ダイヤ設定	
事業概要	交通結節点となる J R 海老津駅との接続利便性を維持する。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、コミュニティバス運行事業者、西鉄バス宗像(株)	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	継続実施

事業名	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	
事業概要	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を図り、移動ニーズに応じた各関係施設への乗り入れを推進する。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、施設所有者	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	継続実施

事業名	拠点施設における待合環境の向上	
事業概要	岡垣町の玄関口である J R 海老津駅北側広場において、利用しやすい待合環境づくりに向け改善を行う。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、施設所有者	
実施時期	当初計画	短期～中期【計画通り（結果未達）】
	改訂版	継続実施

10.2. 運行形態や運行水準の適正化

事業名	運行水準の適正化	
事業概要	過剰運行の抑止など運行水準の適正化に努め、1 便当たりの輸送人数が目標値に到達するよう目指す。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	継続実施

事業名	需要量に見合った運行形態の選択	
事業概要	持続的な公共交通の運営や利用促進のため、バス停や路線ごとの乗降調査結果を住民に公表し、まちの公共交通の現状を知ってもらう。また、公共交通の運行体系や運行水準を見直す上で必要となる、事業全般に関する一定の基準や路線や地区単位でのトリガー制度などの指標を定め、まちの公共交通需要に見合った運行形態の選択を行う。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	改良実施

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	運行の効率化による経常経費の節減など公共交通全体に対する財政負担状況を考慮しながら、運転手不足や事業収益性の悪化など社会的な問題に対応する運営方針の基、運行サービスの維持に努める。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、コミュニティバス運行事業者	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	継続実施

事業名	コミュニティバス運賃の見直し	
事業概要	西鉄バス波津線の運賃動向と連携し、岡垣町内での公共交通運賃の適正化を図る。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期【計画通り】
	改訂版	継続実施

事業名	広告収入施策の拡大	
事業概要	新規参入企業の獲得に努め、収入増加を目指す。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期～長期【計画通り】
	改訂版	継続実施

10.3. 新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進

事業名	路線図や時刻表の作成、配布	
事業概要	分かりやすい公共交通の路線図や時刻表を作成し、全世帯に配布することで、利用者に対する情報提供と利用促進を図る。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期～長期【完了】
	改訂版	継続実施

事業名	地区別の公共交通リーフレットの作成	
事業概要	通院や買い物等の公共交通利用の目的に応じた乗り方・移動の仕方を提示することにより、分かりやすい公共交通の情報提供を行うことにより利用促進を図る。また、利用者が見る情報をできる限り単純化し、分かりやすくするため、運行ルートを考慮した地区別に作成する。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期～長期【完了】
	改訂版	

事業名	高齢者に対する公共交通を利用した外出の促進	
事業概要	自治区単位での戸別訪問による公共交通利用の呼び掛けや利用方法の周知、コミュニティバス体験試乗会等を実施することにより、高齢者に対して公共交通を利用した外出パターンの周知と外出の促進を図り、公共交通への転換を推進する。 ➡「利用促進のための住民説明会の開催」に統合して実施する。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期～長期【完了】
	改訂版	

事業名	利用促進のためのPRイベントの実施	
事業概要	独自のイベントや、岡垣町の他イベントを通じて公共交通の使い方、利便性をPRする。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、コミュニティバス運行事業者	
実施時期	当初計画	短期～長期【完了】
	改訂版	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る。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期～長期【完了】
	改訂版	改良実施

事業名	トリガー制度の導入検討	
事業概要	持続的な公共交通の運営や利用促進のため、路線や地区単位でトリガー制度を導入することにより、住民の公共交通利用意識の向上を図る。 ➡「需要量に見合った運行形態の選択」に統合して実施する。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会	
実施時期	当初計画	短期～長期【未実施】
	改訂版	

事業名	高齢者自動車運転免許証自主返納支援策の導入	
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する。	
実施主体	岡垣町	
実施時期	当初計画	短期～長期【完了】
	改訂版	継続実施

事業名	コミュニティバスへの IC カードの導入検討	
事業概要	コミュニティバスから西鉄バスへ、コミュニティバスから JR など、他の交通機関への乗継利便性の向上を図るため、IC カードの導入について有効性等を検討する。	
実施主体	岡垣町地域公共交通協議会、西鉄バス宗像株	
実施時期	当初計画	短期【完了】
	改訂版	

11. アクションプラン

個別事業について、計画策定以降、令和3年度までのアクションプランとして、以下の通り実施を計画する。

表 11-1 アクションプラン

基本的な方針 個別事業名	当初計画期間					改訂版
	平成28年度	29年度	30年度	31年度	令和2年度	令和3年度
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						
コミュニティバス路線の再編	運行計画	運行開始(利用状況により見直し)				継続実施
海老津駅での接続を考慮した運行ダイヤ設定	運行計画	運行開始(利用状況により見直し)				継続実施
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	運行計画	協議・調整 ⇒ 運行開始				継続実施
拠点施設における待合環境の向上	協議・調整・実施					継続実施
運行形態や運行水準の適正化						
運行水準の適正化	運行計画	運行開始(利用状況により見直し)				継続実施
需要量に見合った運行形態の選択	運行計画・協議	運行開始(利用状況により見直し)				改良実施
交通空白地に対する新たな移動サービスの導入	運行計画・協議	運行開始(利用状況により見直し)				継続実施
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）	運行計画に基づき実施					継続実施
コミュニティバス運賃の見直し	協議・調整・実施					継続実施
広告収入施策の拡大	協議・調整・実施					継続実施
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	運行計画に基づき作成・配布	継続実施				継続実施
地区別の公共交通リーフレットの作成	運行計画に基づき作成・配布	継続実施				
高齢者に対する公共交通を利用した外出の促進	計画・実施	継続実施				「利用促進のための住民説明会の開催」に統合
利用促進のためのPRイベントの実施	継続的に実施					継続実施
利用促進のための住民説明会の開催	計画・実施	継続実施				改良実施
トリガー制度の導入検討	計画	地元説明会の開催・導入・運用				「需要量に見合った運行形態の選択」に統合
高齢者自動車運転免許証自主返納支援策の導入	計画	実施				継続実施
コミュニティバスへのICカードの導入検討	導入検討					

12. 計画の達成状況の評価

12.1. 数値目標

本計画の達成状況の評価するため、基本的な方針毎に評価指標および目標値を定める。
 なお、目標値は計画期間の最終年度である令和3年度を目標年度とする

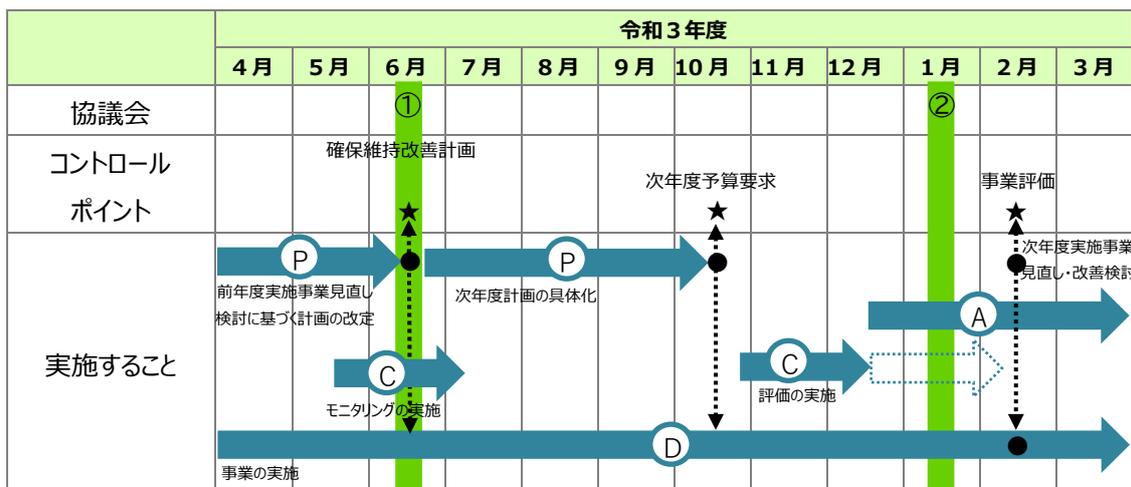
表 12-1 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

基本的な方針		当初 H27	実績 R2	目標値 R3	備考	
評価指標	指標の設定根拠					
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」へのバス路線の乗り入れ率	公共交通による「軸」とまちの「拠点」の連絡状況を計る	100%	100%	100%	現状維持を目指す	
バス路線および鉄道の圏域内※人口カバー率	岡垣町の公共交通網の形成状況を計る	97% (H22)	98% (H27)	100%	新たな移動サービスによる全域カバーを目指す ※バス路線から300m、鉄道駅から500m	
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	乗継利便性を計るため、接続を図るバス路線について順序・方面を考慮した乗換え時間を把握する	97%	100%	100%	全便の乗換え利便性向上を目指す	
15歳以上通学者のバス利用率	通学利用率の増加を計るため、通学者のバス利用率を評価する	16% (H22)	-	17%	通学者のバスへの転換を目指す	
運行形態及び運行水準の適正化						
便あたりの輸送人数	路線の運行効率性を評価するため、車種別に便あたりの輸送人数の目標値を設定する	マイクロバス	6.2人/便	5.4人/便 (R1)	6.3人/便	人口減少化においても、利用者数の増加・運行効率の向上を目指す
		ジャンボタクシー	3.4人/便	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	利用促進策の住民への周知状況を評価するため、住民意見交換会の開催数を指標化する	0自治区/年	4自治区/年	3自治区/年		
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	利用促進策の実施状況を計るため、公共交通総合時刻表の作成・配布を行うことを目標とする	-	作成・配布している	作成・配布している	早期に作成・配布し、路線・ダイヤ更新時に随時修正する	

12.2. 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ある。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く。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る。

表 12-2 PDCA の実施サイクル



12.3. 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、推進を図る。

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. 地域・社会動態

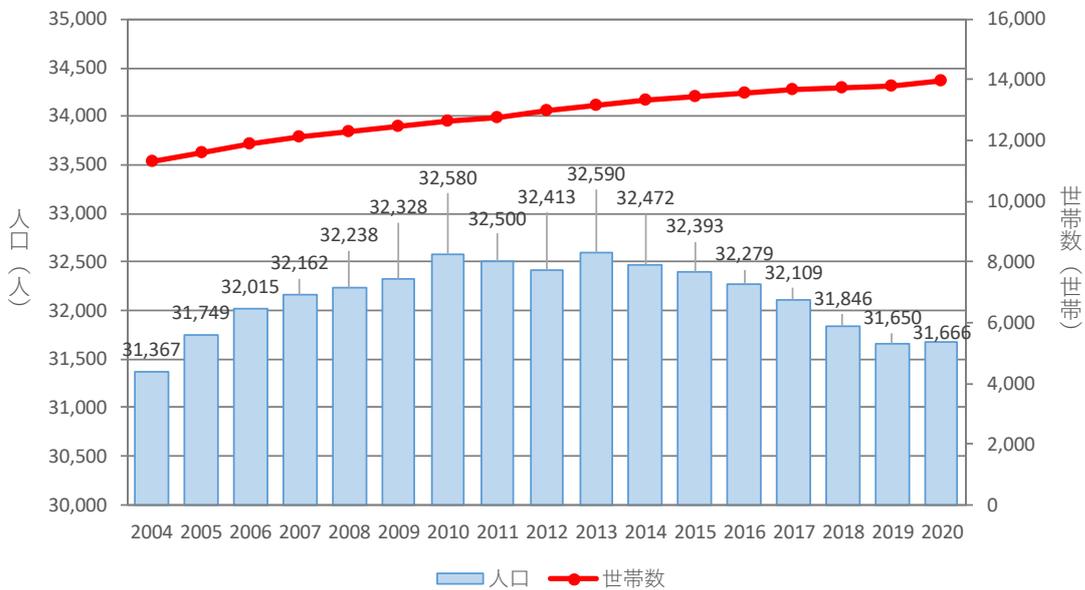
岡垣町の地域・社会動態として、人口動態および人口流動の状況について整理する。

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

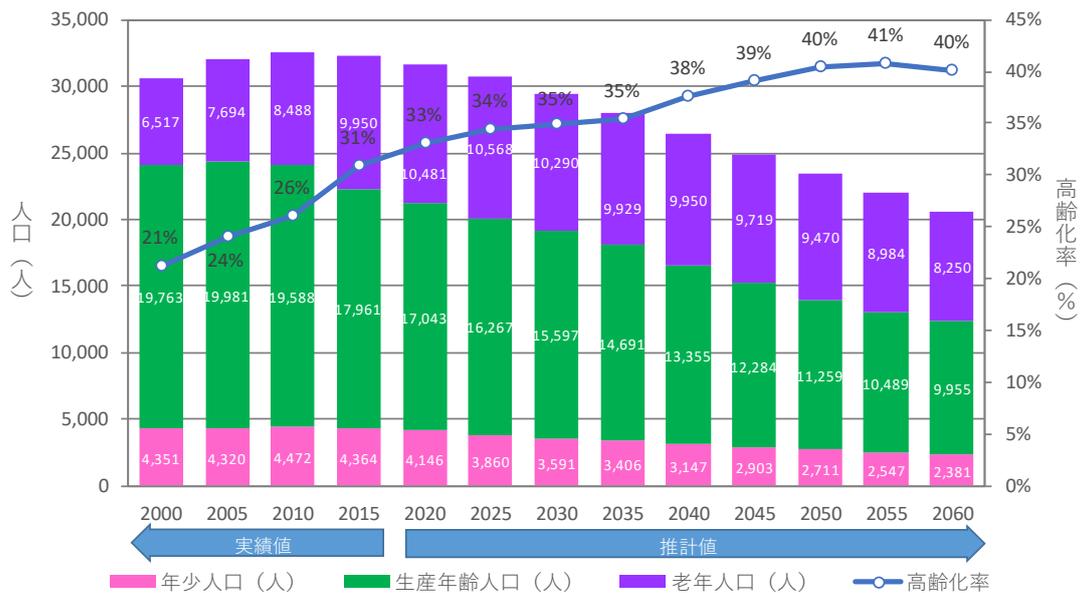
年	人口 (人)			世帯数	人口増減 前年差	世帯増減 前年差
	男	女	合計			
2015	15,289	17,104	32,393	13,420	▲ 79	103
2016	15,274	17,005	32,279	13,555	▲ 114	135
2017	15,215	16,894	32,109	13,692	▲ 170	137
2018	15,094	16,752	31,846	13,734	▲ 263	42
2019	14,958	16,692	31,650	13,798	▲ 196	64
2020	14,987	16,679	31,666	13,961	16	163

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

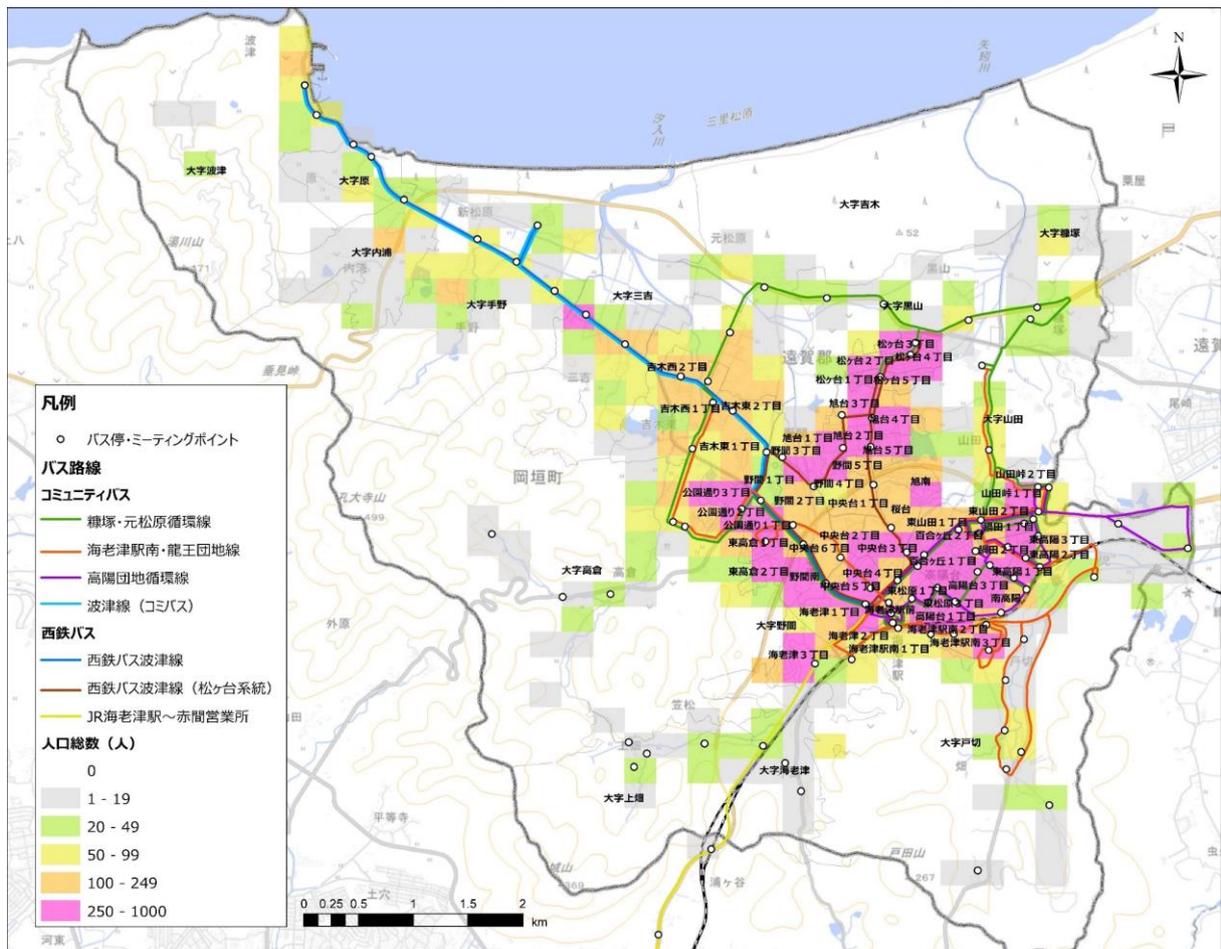
年	人口 (人)				高齢化率
	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	
2000	30,631	4,351	19,763	6,517	21%
2005	31,995	4,320	19,981	7,694	24%
2010	32,548	4,472	19,588	8,488	26%
2015	32,275	4,364	17,961	9,950	31%
2020	31,670	4,146	17,043	10,481	33%
2025	30,697	3,860	16,267	10,568	34%
2030	29,478	3,591	15,597	10,290	35%
2035	28,026	3,406	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）

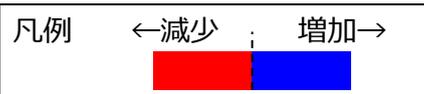
岡垣町地域公共交通計画

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%

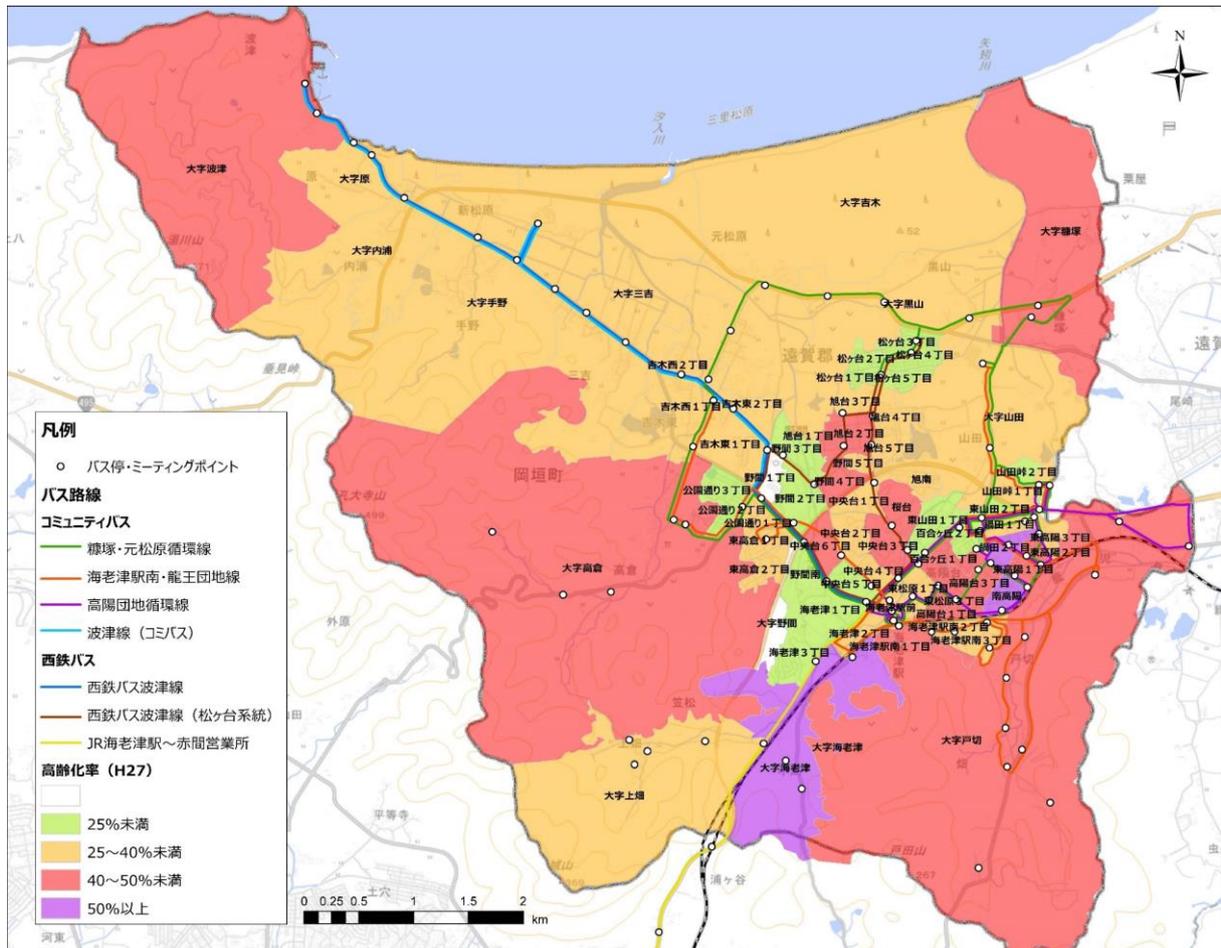
出典：岡垣町統計資料



1.1.4. 高齢者人口の分布

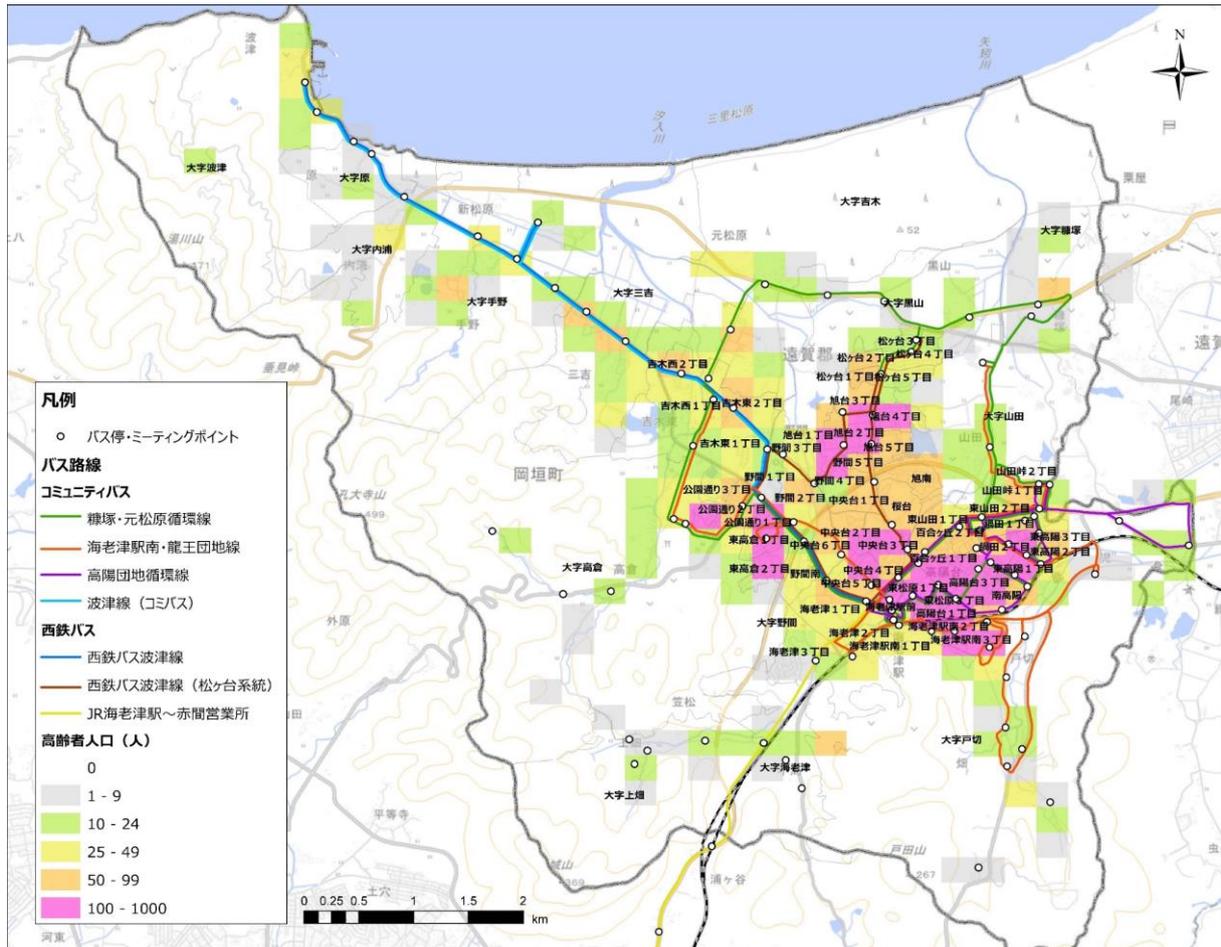
高齢化率は JR 鹿児島本線以南や中央公民館以北等の郊外部で特に高い傾向にあるほか、高陽台や中央台等の比較的古くに開発された住宅団地で高齢化が進行している。

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。

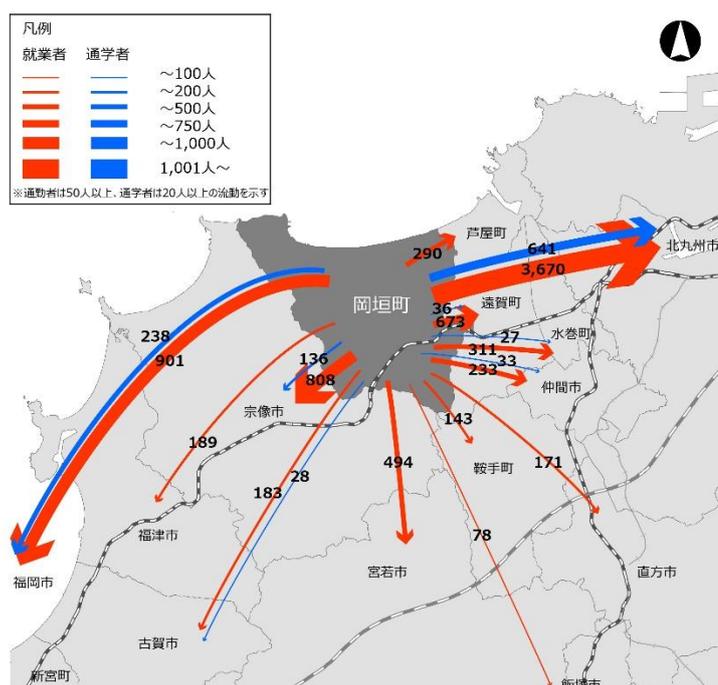
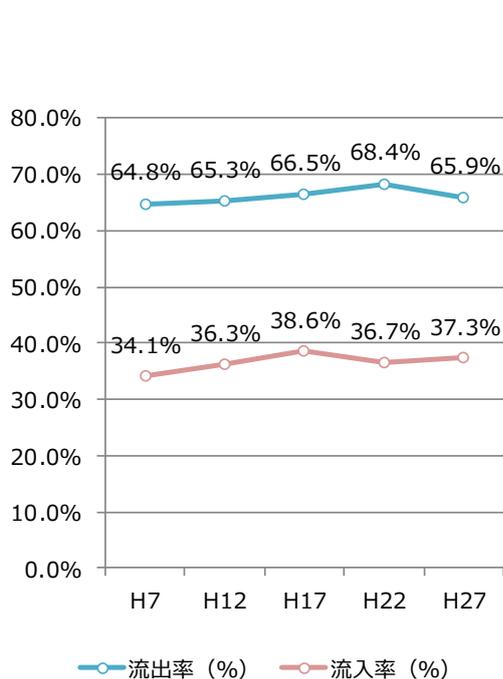


図 1-6 流出率と流入率

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

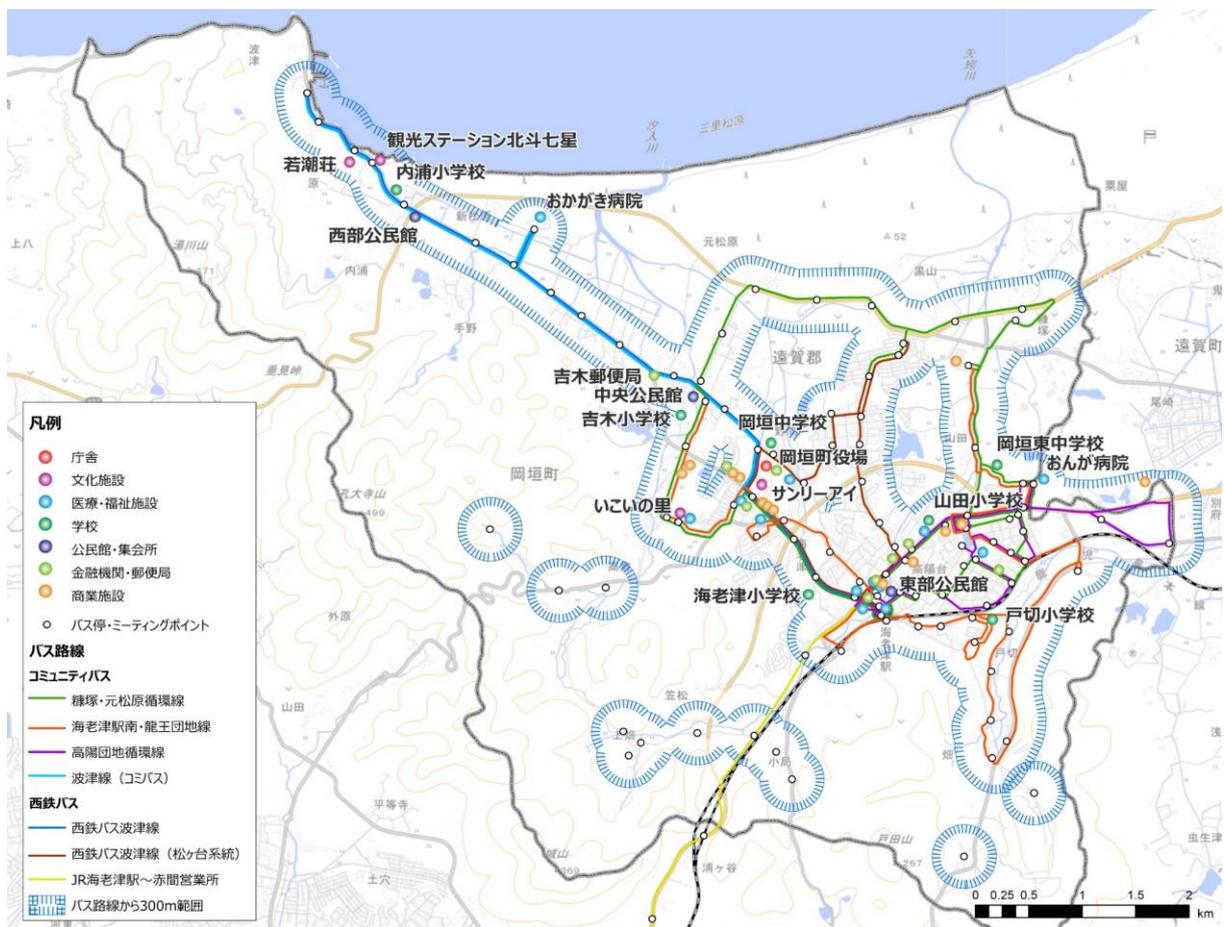
2. まちづくりの動向

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。

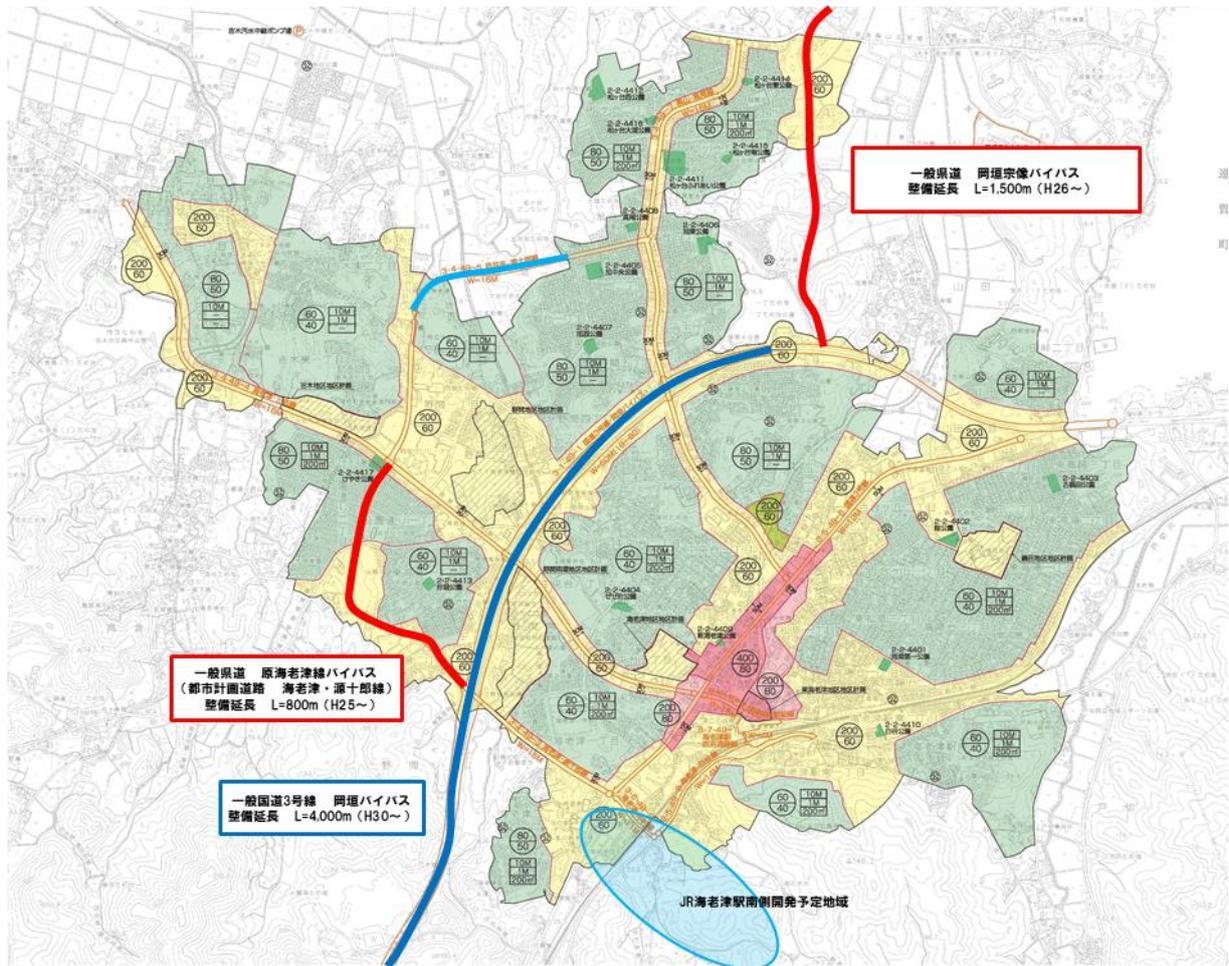


図 2-2 都市開発および道路の整備予定箇所

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。

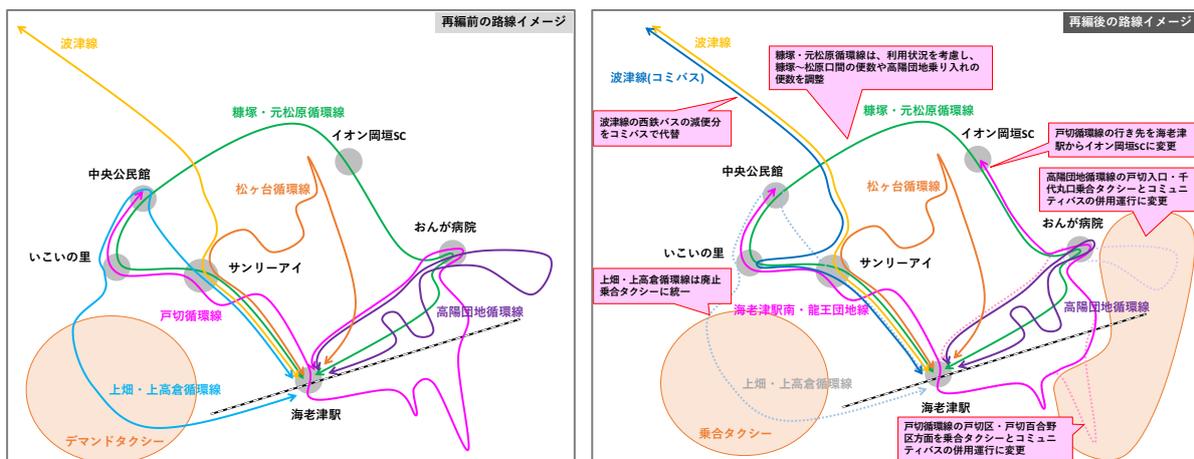
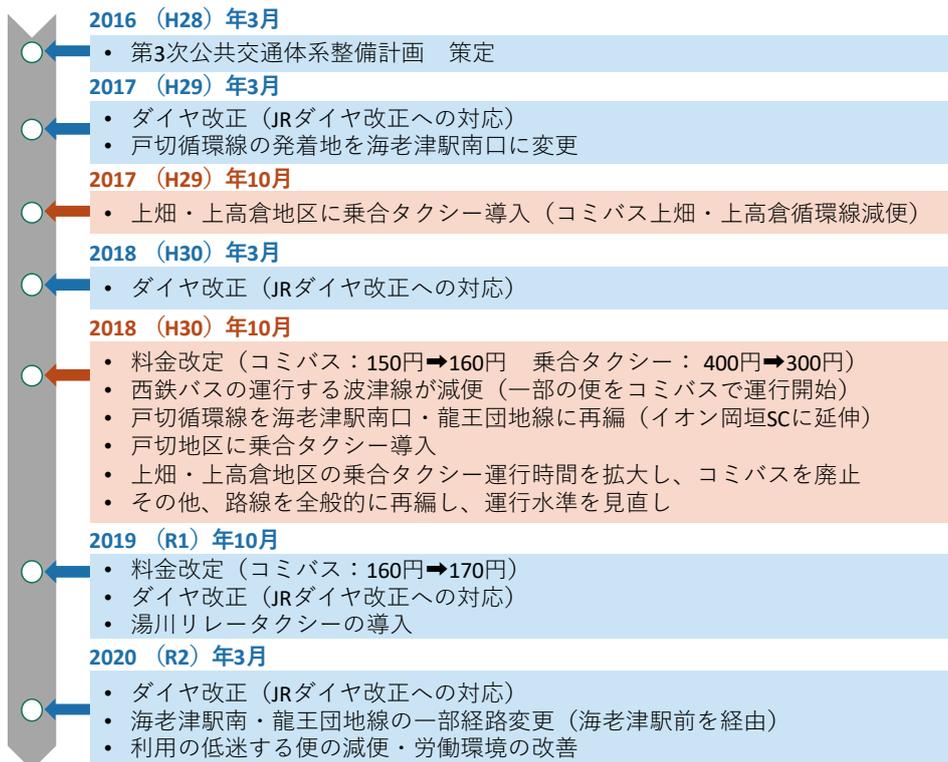


図 3-2 計画策定時の路線網と平成30年10月の路線再編後の路線網

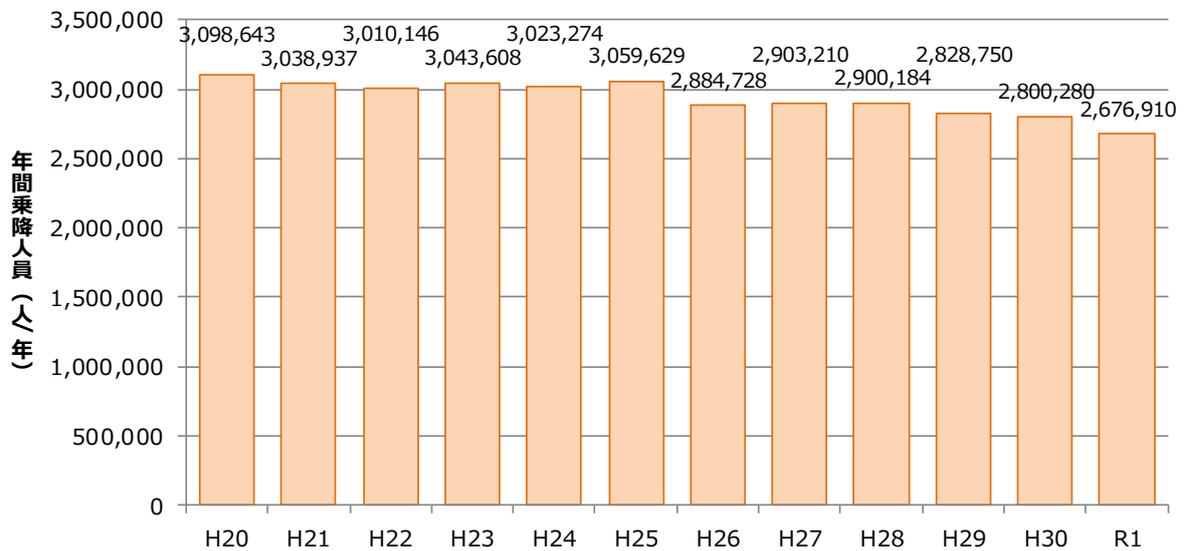
3.3. 公共交通の利用状況

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。

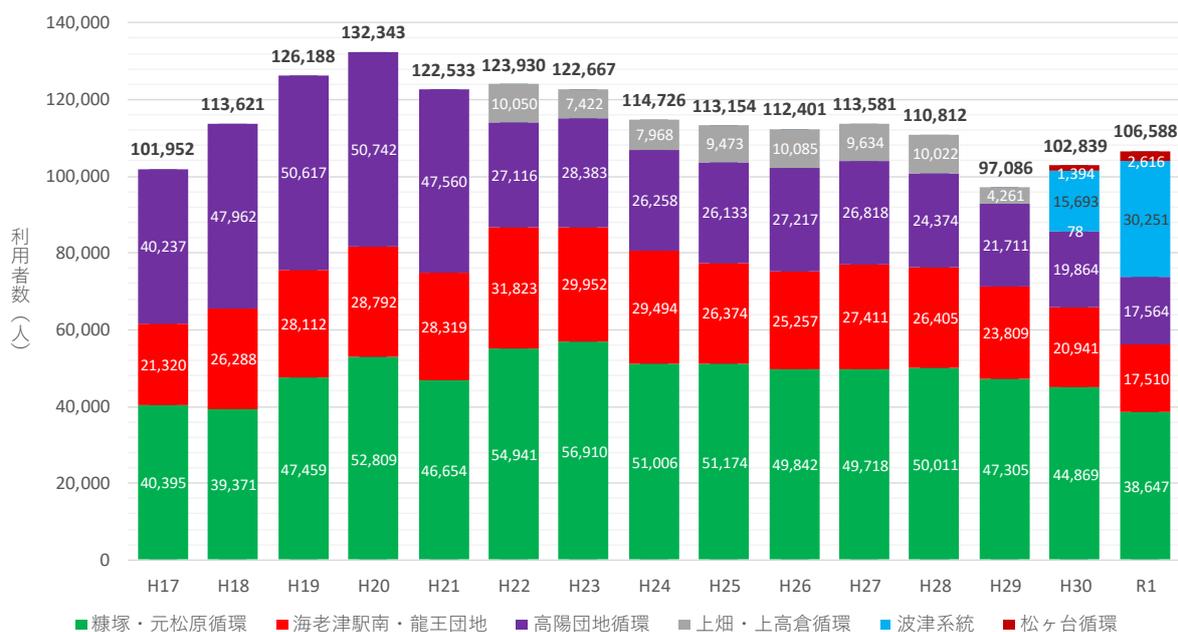


図 3-5 コミュニティバスの路線別利用者数

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

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。

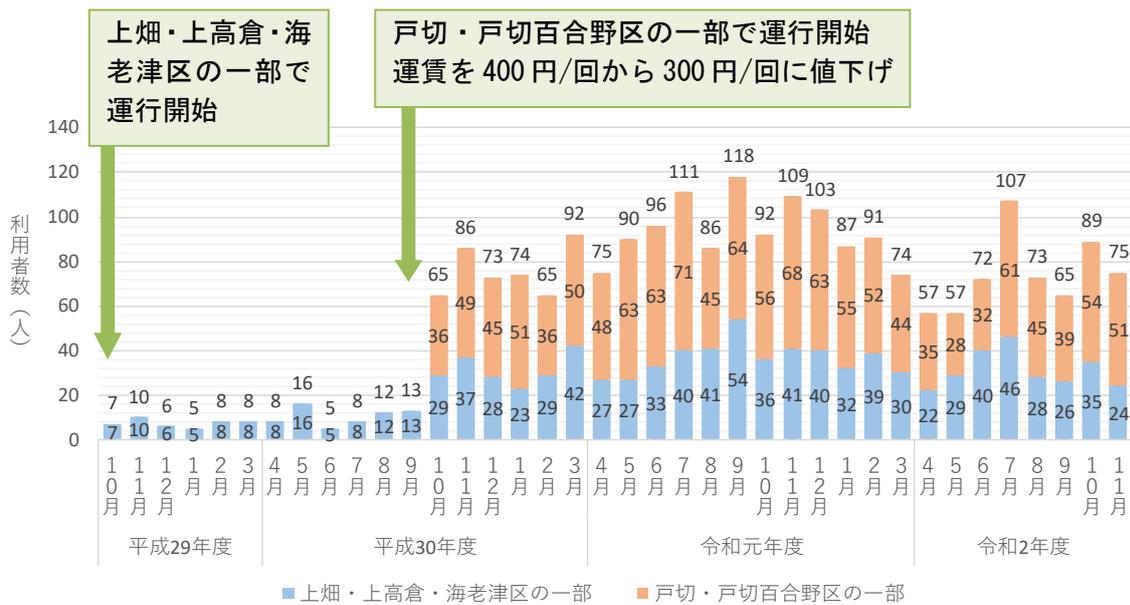


図 3-7 乗合タクシーの運行区域別利用者数

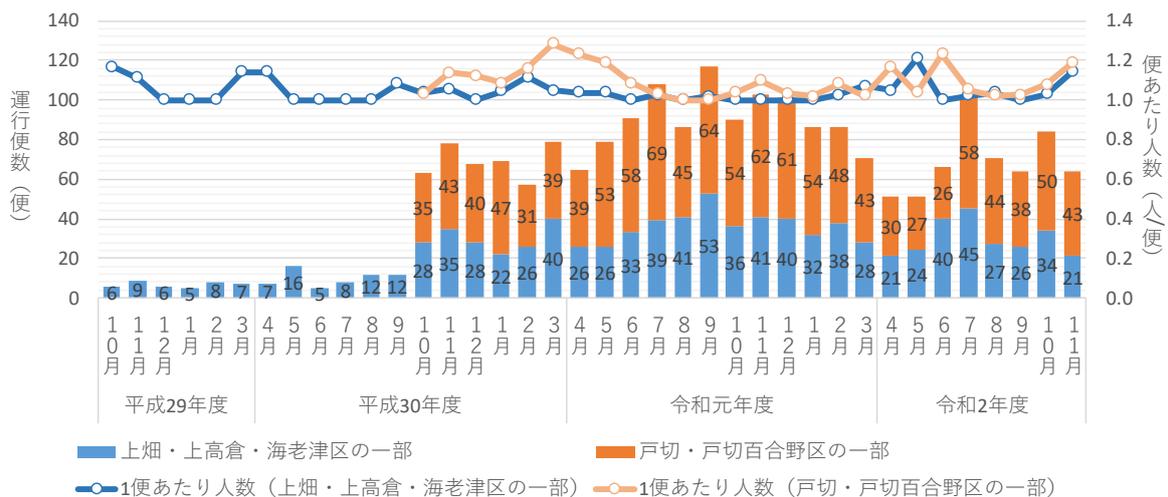


図 3-8 乗合タクシーの運行便数・便あたり利用者数

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。

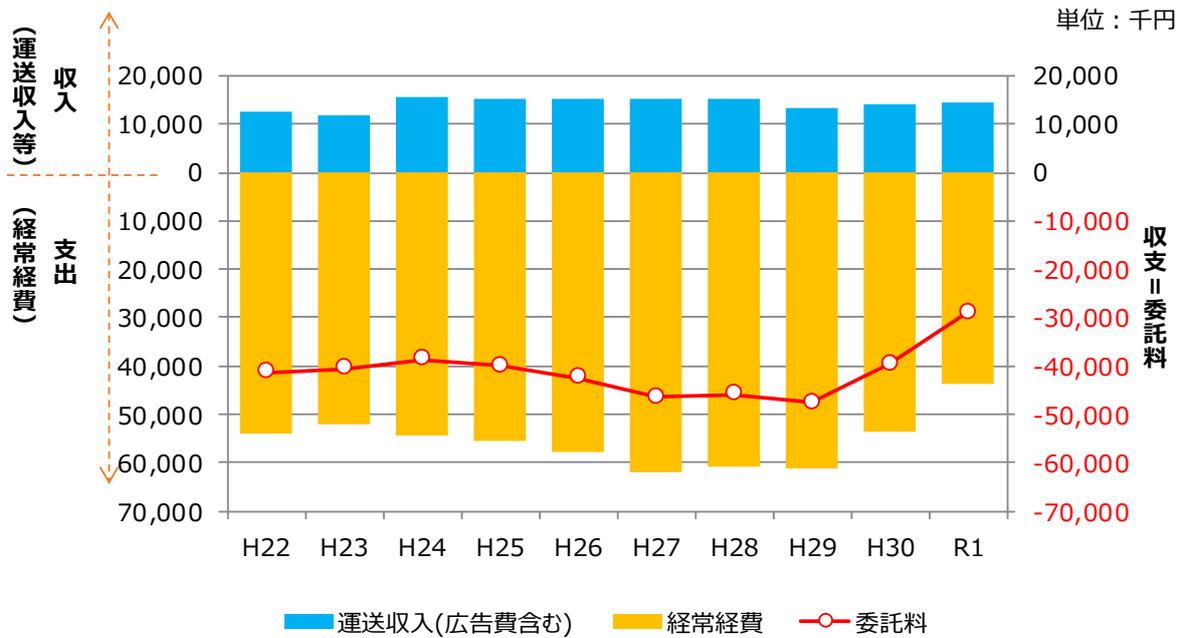


図 3-9 コミュニティバスの運行委託料等推移

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。

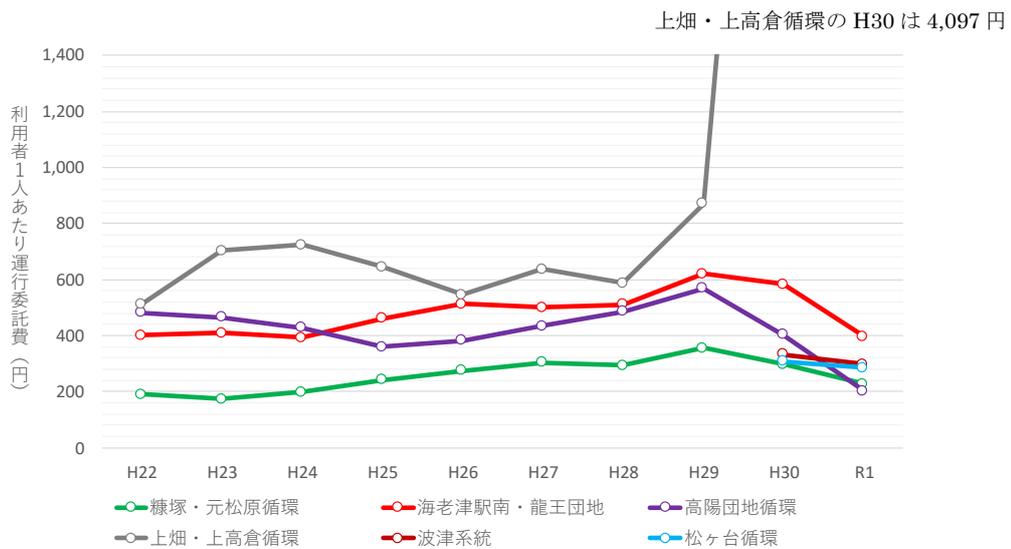


図 3-10 コミュニティバスの1人当たりの運行委託料

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。

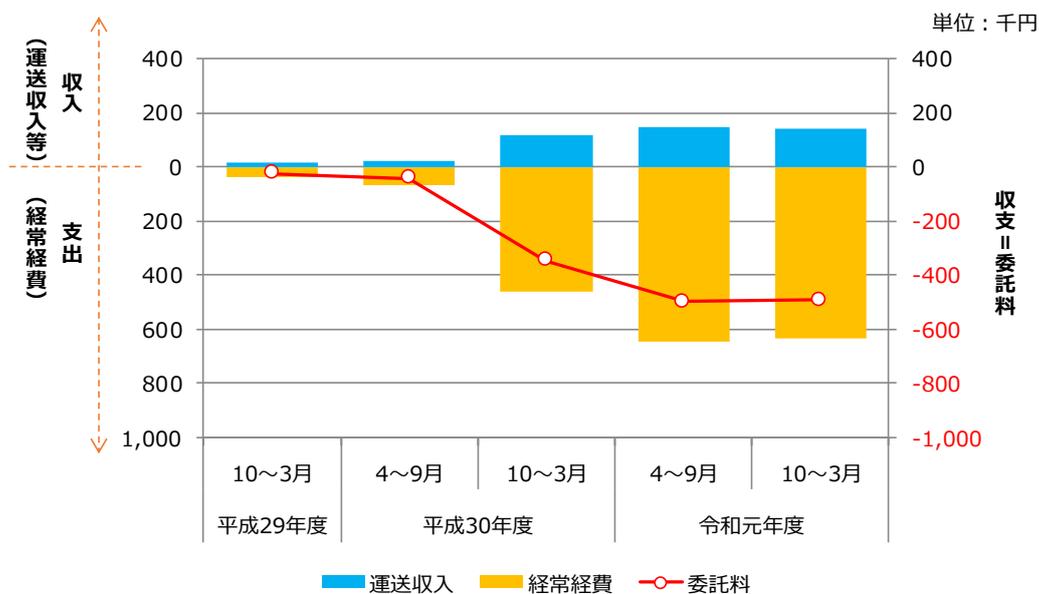


図 3-11 乗合タクシーの運行委託料等推移

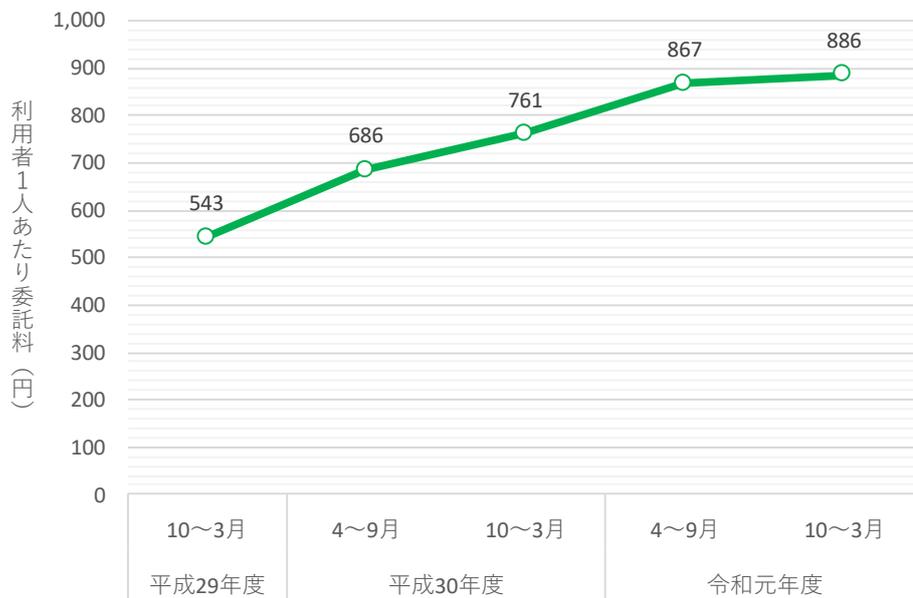


図 3-12 乗合タクシー利用者1人当りの+運行委託料

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バスの実施を行った。	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

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

5. 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	若松 正樹
		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	原 数政
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

6. 岡垣町地域公共交通計画策定幹事会 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	助役	相場 利克
		株式会社西部遠賀交通	所長	松崎 幸男
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10号に定める者	岡垣町議会	岡垣町議会議員	議員	太田 強

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

7. 計画策定経過の概要

年	月日	主な事項
令和元年	12月20日	第5回岡垣町地域公共交通協議会 ●岡垣町第3次公共交通体系整備計画（地域公共交通計画）の一部改訂について
令和2年	6月29日	第2回岡垣町地域公共交通協議会 ●岡垣町第3次公共交通体系整備計画【改訂版】（地域公共交通計画）策定方針（案）について
	9月～10月	住民アンケート調査の実施 ●将来の都市づくりに関する住民アンケートにおいて、公共交通の利用状況等に関する調査を実施
	9月23日	第1回岡垣町地域公共交通網形成計画策定幹事会 ●岡垣町地域公共交通網形成計画策定の進捗状況等 ・岡垣町の現況整理結果 ・西鉄バス波津線およびコミュニティバス利用状況 ・岡垣町の公共交通の課題 ・基本的な対応方向性（素案）
	10月1日	第3回岡垣町地域公共交通協議会 ●岡垣町地域公共交通網形成計画策定の進捗状況等 ・岡垣町の現況整理結果 ・西鉄バス波津線およびコミュニティバス利用状況 ・岡垣町の公共交通の課題 ・基本的な対応方針
令和3年	1月12日	第2回岡垣町地域公共交通網形成計画策定幹事会 ●第3次岡垣町公共交通体系整備計画【改訂版】（岡垣町地域公共交通計画（素案））について
	1月18日	第4回岡垣町地域公共交通協議会 ●第3次岡垣町公共交通体系整備計画【改訂版】（岡垣町地域公共交通計画（素案））について
	2月10日	第5回岡垣町地域公共交通協議会 ●第3次岡垣町公共交通体系整備計画【改訂版】（岡垣町地域公共交通計画（案））について
	3月31日	第3次岡垣町公共交通体系整備計画【改訂版】（岡垣町地域公共交通計画）の策定



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)

発行年月 令和3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/>