

遠賀町地域公共交通計画



令和5年(2023年)3月

はじめに

本町は、町の中央部を交通基軸である国道3号とJR鹿児島本線が東西に走り、福岡市方面と北九州市方面を連絡しています。南北方向は、町の中央部分と町域の東端である遠賀川堤防沿いに2本の県道が走り、芦屋町方面と直方市等の県南部方面を連絡しています。この交通利便性の良さと自然の豊かさが町の住みやすさにつながり、昭和40年代から平成12年までの間に人口は倍増しましたが、現在は減少傾向となっています。また、人口減少に伴い高齢化率も高くなっています。



一方、本町の公共交通は、JR鹿児島本線、西鉄バス、芦屋タウンバス、遠賀町コミュニティバス、民間タクシーが担っており、その他の輸送サービスとして、スクールバスや遠賀町が実施する福祉事業の移送サービスに加えて、自動車学校や福祉施設などの民間事業者が送迎サービスを行っています。また、近年は、高齢化の進行に伴い、通院や買い物などの日常の移動に不便を感じている方が増えてきており、移動手段の維持・充実が求められています。

さらに、運転免許証自主返納者の増加が予想されることや、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化、公共交通の利用促進等も課題となっています。

このような現状や課題を踏まえ、地域公共交通の役割と方向性を明らかにし、持続可能な地域公共交通を実現するためのマスタープランとして、「遠賀町地域公共交通計画」を策定しました。本計画に基づき、住民、交通事業者、行政が一体となり地域公共交通施策を推進していきます。

また、令和3年度にリニューアルオープンしたJR遠賀川駅に隣接して、交流・防災拠点である「おながみらいテラス」が令和5年4月にオープンします。駅の利便性と待合環境の向上により交通結節機能を強化するとともに、JR遠賀川駅周辺の活性化につなげていきます。

結びに、本計画の策定にあたりご尽力を賜りました遠賀町地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、パブリックコメントやアンケートなどにご協力いただきました皆様に心から感謝申し上げます。

令和5年3月

遠賀町長

古野 修

目 次

第 1 章 遠賀町地域公共交通計画について	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の対象区域	2
4. 計画の対象期間	2
第 2 章 地域の現状	3
1. 位置・地勢	3
2. 人口	4
3. 主な施設の立地状況	11
4. 地域特性のまとめ	15
第 3 章 公共交通の現状	16
1. 道路網の概要	16
2. 公共交通の概要	17
3. 公共交通の現状のまとめ	30
第 4 章 遠賀町地域公共交通網形成計画の評価	31
1. 遠賀町地域公共交通網形成計画の評価	31
2. 課題に関する現状整理	35
3. 遠賀町地域公共交通網形成計画の評価のまとめ	48
第 5 章 地域公共交通計画策定に向けた課題	49
1. 上位関連計画及び主要プロジェクト	49
2. 社会経済情勢等の変化	57
3. 地域公共交通計画の課題の整理	60

第 6 章 地域公共交通計画の方針と目標・施策	61
1. 基本理念及び方針	61
2. 公共交通の役割と方向性.....	62
3. 計画目標.....	63
4. 目標達成のための施策	64
第 7 章 計画の評価・改善	75

第1章 遠賀町地域公共交通計画について

1. 計画策定の背景と目的

本町は、北九州都市圏の西側、遠賀川下流域に位置しており、北九州市への通勤・通学圏として、平成12年までは人口が増加してきましたが、平成12年の19,309人をピークに減少に転じ、令和2年は、18,723人となりました。一方、高齢化率は平成12年の17.3%から、令和2年は34.8%と大幅に増加しています。

本町では、定住促進に向けた持続可能な公共交通体系の構築、コンパクトシティ+ネットワーク^{※1}による効率的な都市構造の実現に寄与する公共交通体系の構築に向け、平成29年8月に「遠賀町地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という）を策定しました。網形成計画にもとづき、遠賀町コミュニティバスの利便性向上や、公共交通の利用促進等の取組を進めてきましたが、令和5年3月に同計画の計画期間の満了を迎えるにあたり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正も受け、このたび「遠賀町地域公共交通計画」（以下、「本計画」という）としてあらためて計画を策定するに至りました。網形成計画の評価結果や、網形成計画策定後の新型コロナウイルス感染症拡大とそれに伴う新しい生活様式の普及等の社会経済状況の変化を踏まえ、本町にふさわしい将来像のもと、公共交通の利用環境の向上や維持に向けた各種施策の展開を推進していくために、本計画を策定します。

※1. コンパクトシティ+ネットワーク：国の新たな国土づくりの構想として、人口減少社会において、持続可能な都市機能を維持・確保していくために、都市機能や居住するエリアを集約し、公共交通機関等でつなぐ施策。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等に基づき、本町の「第6次遠賀町総合計画」、「遠賀町人口ビジョン及び総合戦略」などに示されている交通のあり方や、施策を反映した本町における公共交通に関するマスタープランとして位置づけられます。

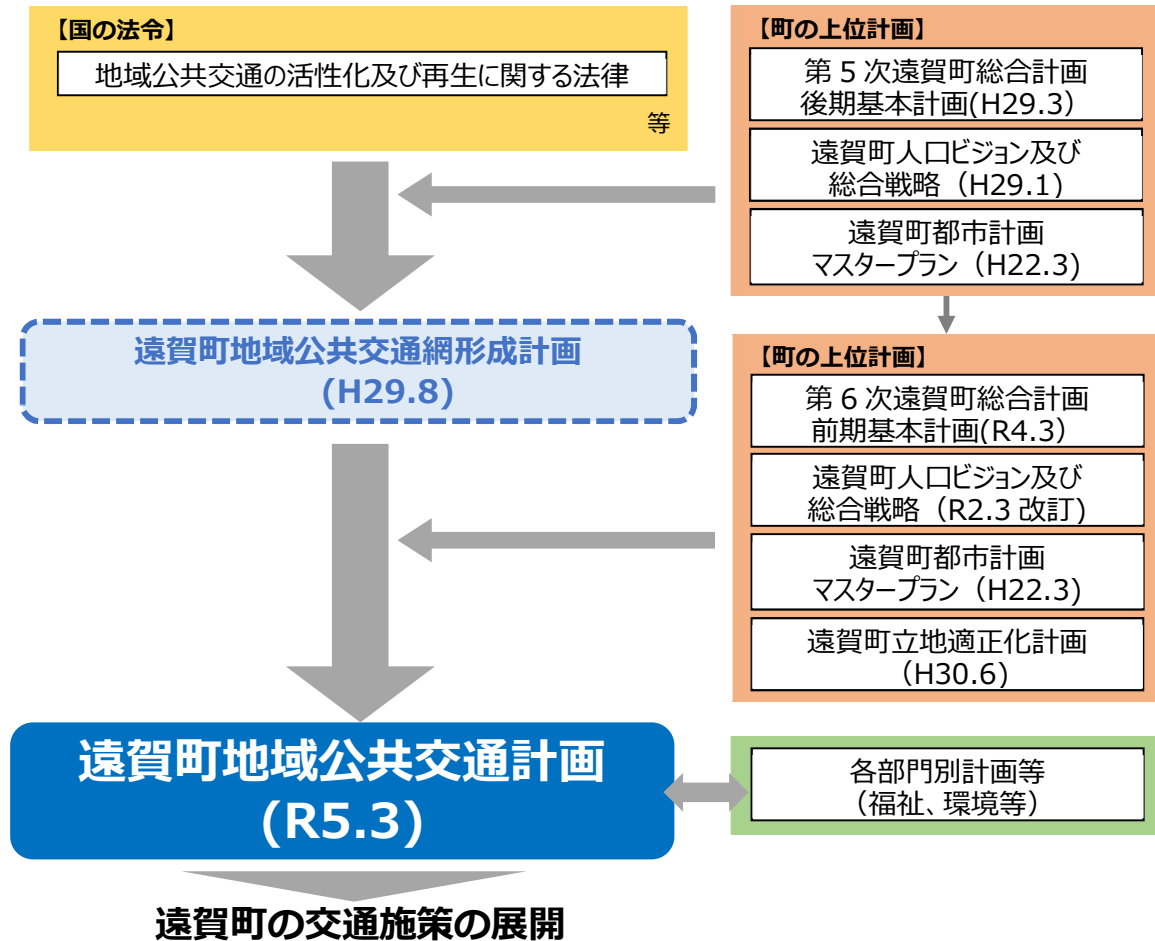


図 1-1 本計画の位置づけ

3. 計画の対象区域

本計画は、遠賀町全域を対象とします。ただし、必要に応じ、近隣市町も対象とします。

計画の対象区域：遠賀町全域

4. 計画の対象期間

計画の対象期間は、令和9（2027）年度までの5年間とします。

計画の対象期間
令和5（2023）年度～令和9（2027）年度（5年間）

第2章 地域の現状

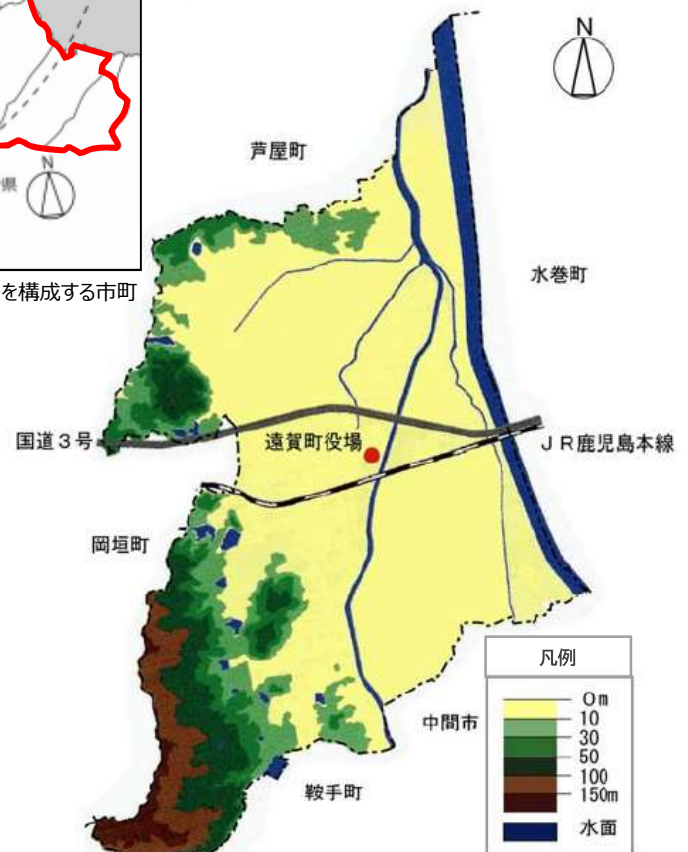
1. 位置・地勢

- 遠賀町は、英彦山を源に持つ遠賀川の下流に開けた遠賀平野の中心に位置し、東西 5km、南北 9km に広がる総面積 22.15km² の町です。
- 町域は北に芦屋町、東に水巻町、西に岡垣町、南に鞍手町、中間市と接しており、北九州都市圏に属します。
- 町域の 7 割を平坦地が占め、遠賀川の下流部に位置していることから、潮の干満の影響を受けやすい地形となっています。
- 西端部には南北に遠賀山系が連なり、西川、戸切川などが北東に流れ、遠賀川で交わり響灘に注いでいます。



※赤囲みは連携中枢都市圏「北九州都市圏域」を構成する市町

図 2-1 遠賀町の位置



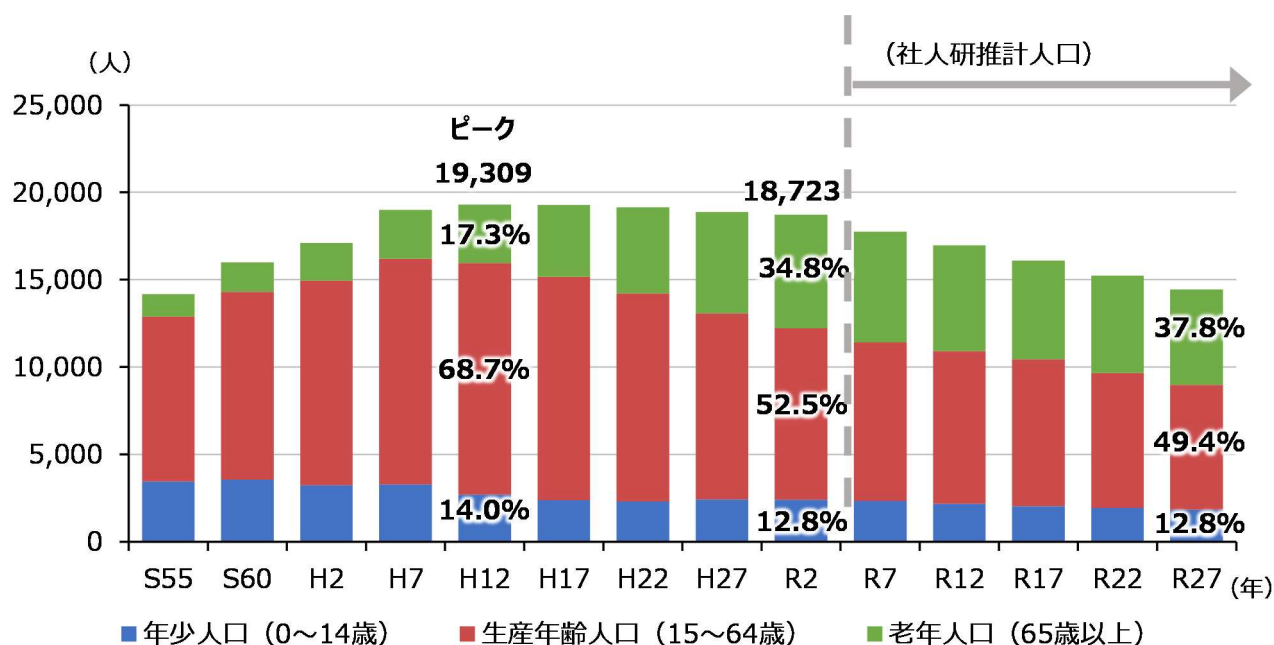
出典：遠賀町都市計画マスタープラン

図 2-2 遠賀町の地形

2. 人口

2-1. 人口推移

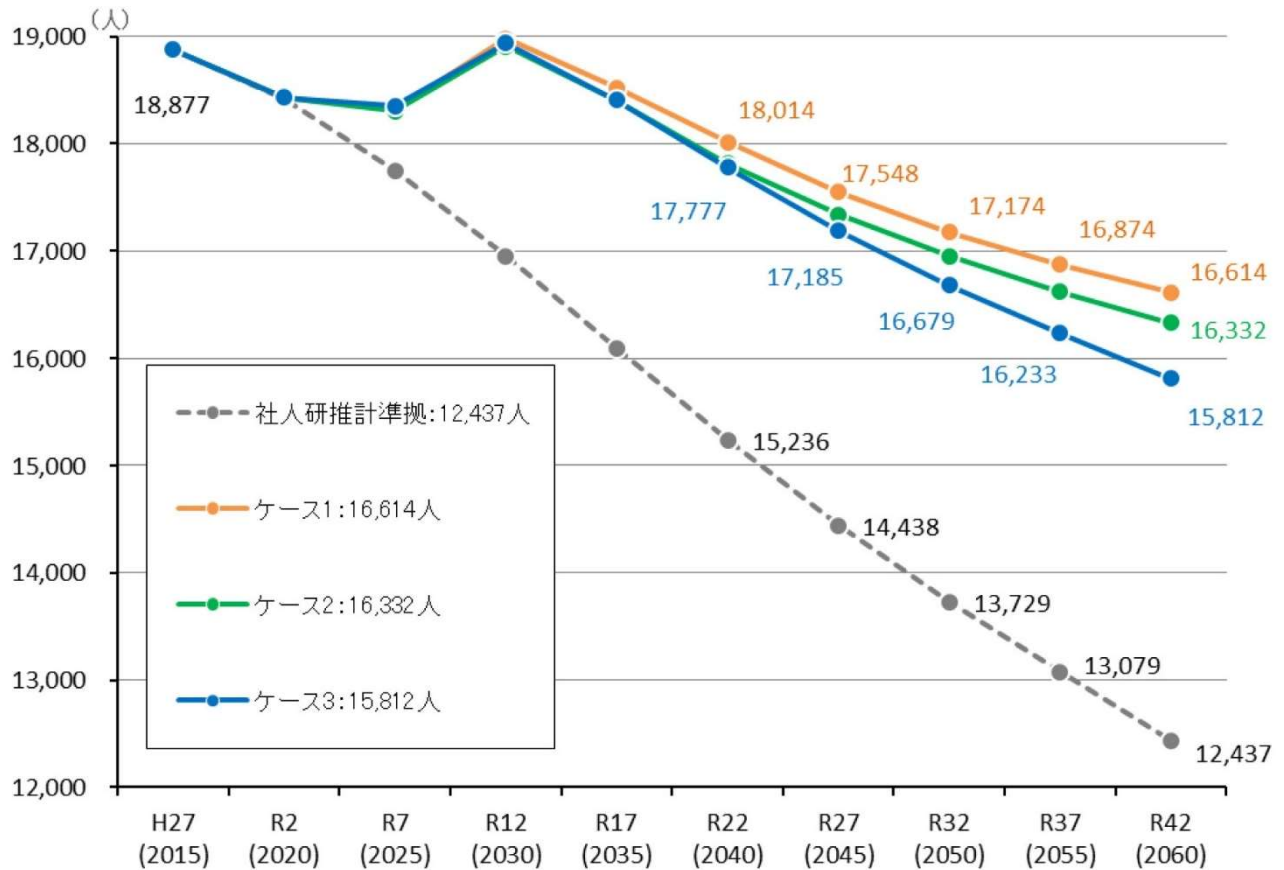
- 遠賀町の人口は、平成 12 年をピークに増加傾向から減少傾向に転じています。
- 国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の将来人口推計によれば、今後も人口が減少していくことが見込まれています。



出典：R2 までは国勢調査、R7 以降は社人研

図 2-3 遠賀町の人口推移と将来人口推計

- 人口減少が続いている状況に対して、令和3年度に策定された「第6次遠賀町総合計画」では、人口の減少速度を緩やかにするべく各種施策を実施することで、令和22（2040）年には18,000人前後の人口減少にとどめることを目標にしています。



[将来人口シミュレーションの推計条件(社人研推計人口に基づき推計)]

ケース	自然増減（子育て支援などの効果として出生率増加を仮定）	社会増減（駅南開発などによる転入増加を仮定）
ケース1	合計特殊出生率 ¹ *が令和12(2030)年に1.8、令和22(2040)年に2.07まで上昇	駅南地区に令和9(2027)年から令和11(2029)年に1,500人が新規転入
ケース2	合計特殊出生率*が令和17(2035)年に1.8、令和27(2045)年に2.07まで上昇	
ケース3	合計特殊出生率*が令和22(2040)年に1.8まで上昇	

※合計特殊出生率*「1.8」は県調査による福岡県民の希望する子どもの出生数から算出。「2.07」は日本の人口が将来にわたって安定した規模を維持するために必要な数値として国が試算したもの。

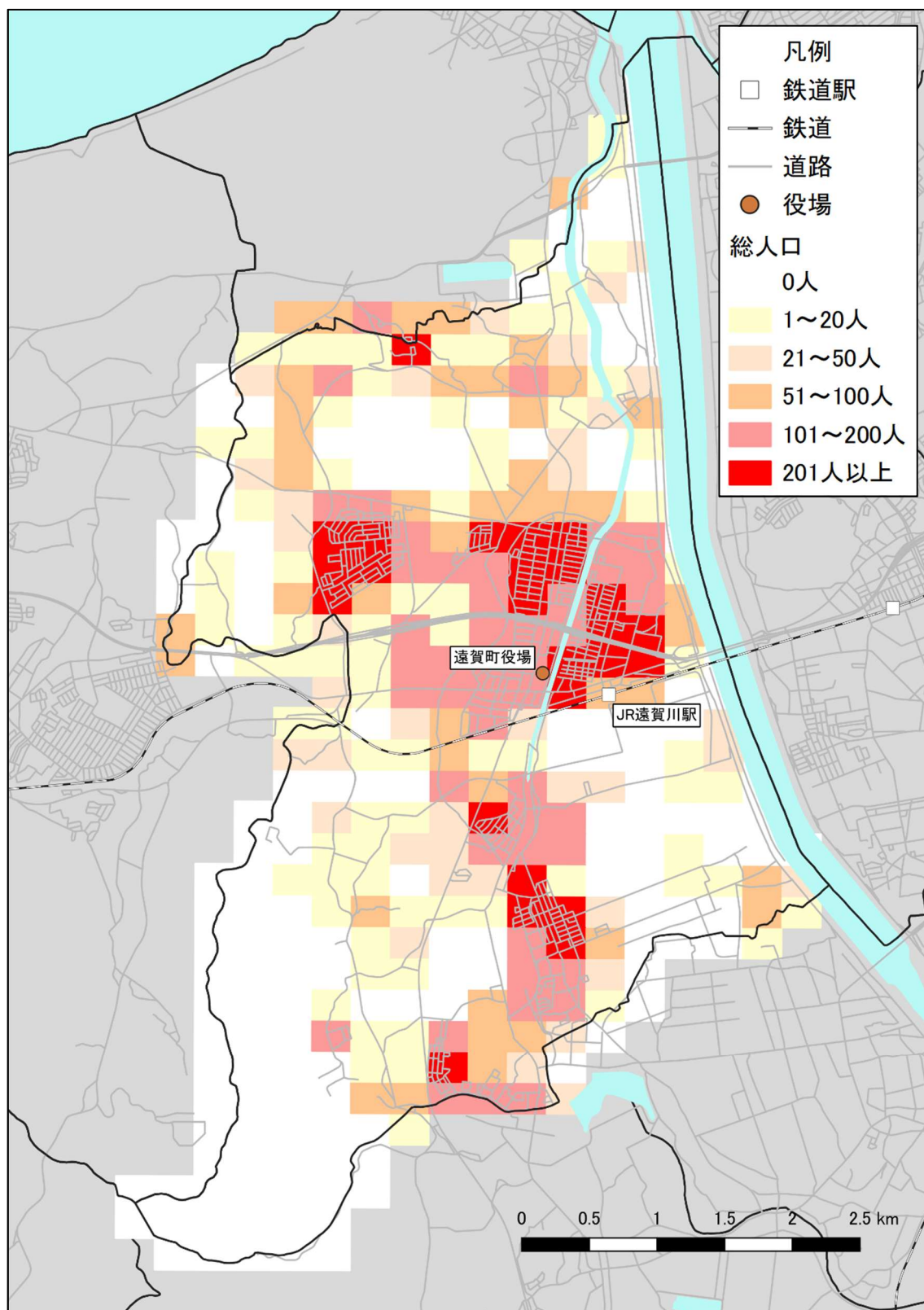
1 合計特殊出生率：15歳～49歳の女性の年齢別出生率の合計値で、出生率算定当年の年齢別出生率が以降も維持されると仮定した場合に、1人の女性が生涯に出産する平均の子どもの数を表す。

出典：第6次遠賀町総合計画

図2-4 遠賀町の将来人口推計

2-2. 地区別の人口分布

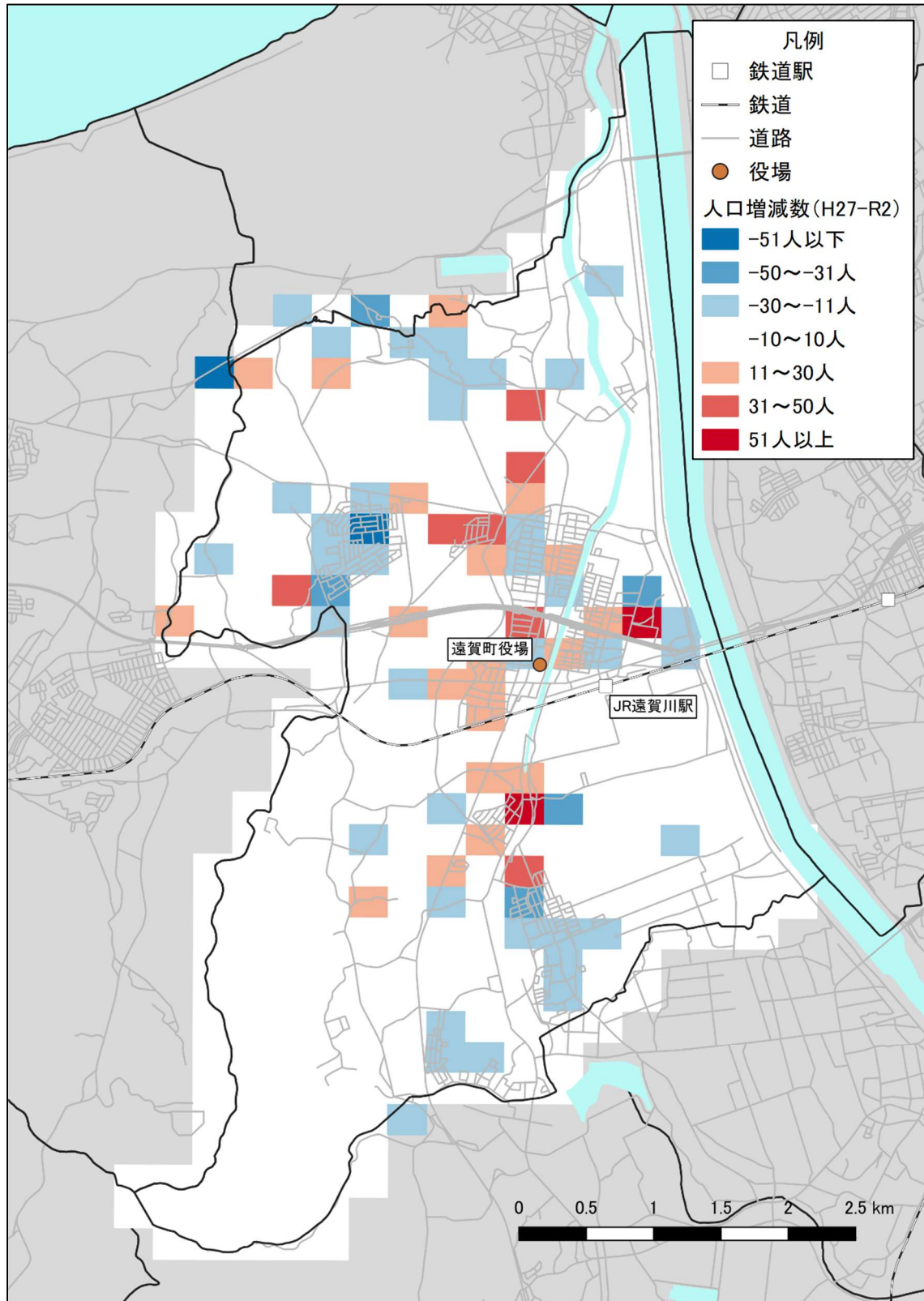
- 人口は JR 遠賀川駅・役場周辺や田園地区、浅木地区などが多くなっています。
- 一方、JR 遠賀川駅の南側や、西側の山間部など、町の周辺部では人口が少なくなっています。



出典：令和2年国勢調査

図 2-5 遠賀町の人口分布（250m メッシュ）

- 平成 27 年から令和 2 年の 5 年間における地区別（メッシュ別）の人口の変化を見てみると、人口増加は町の中央部で見られます。
- 一方、田園地区や浅木地区など町全域で減少地区がみられます。

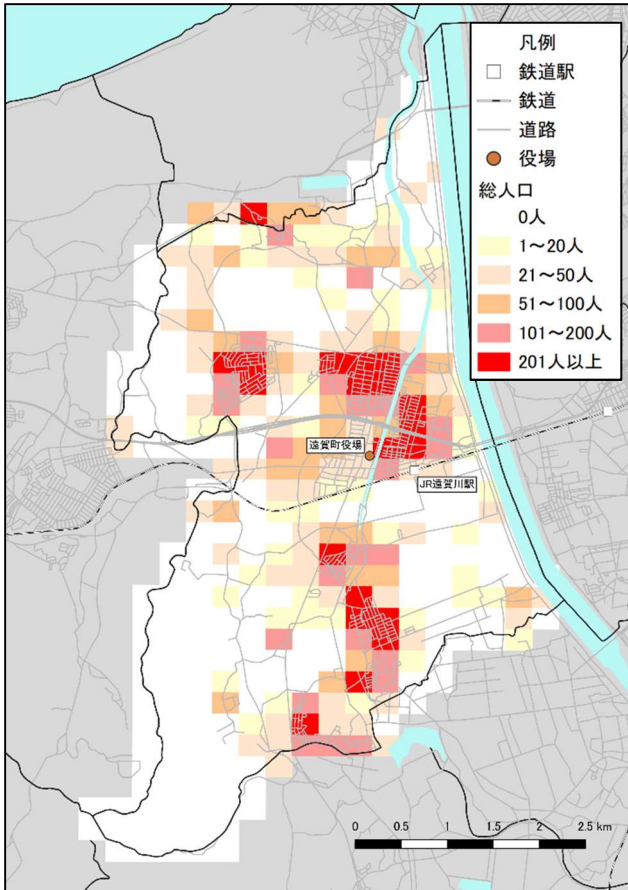


出典：平成 27 年及び令和 2 年国勢調査

図 2-6 遠賀町の地区別の人口変化（H27→R2）（250m メッシュ）

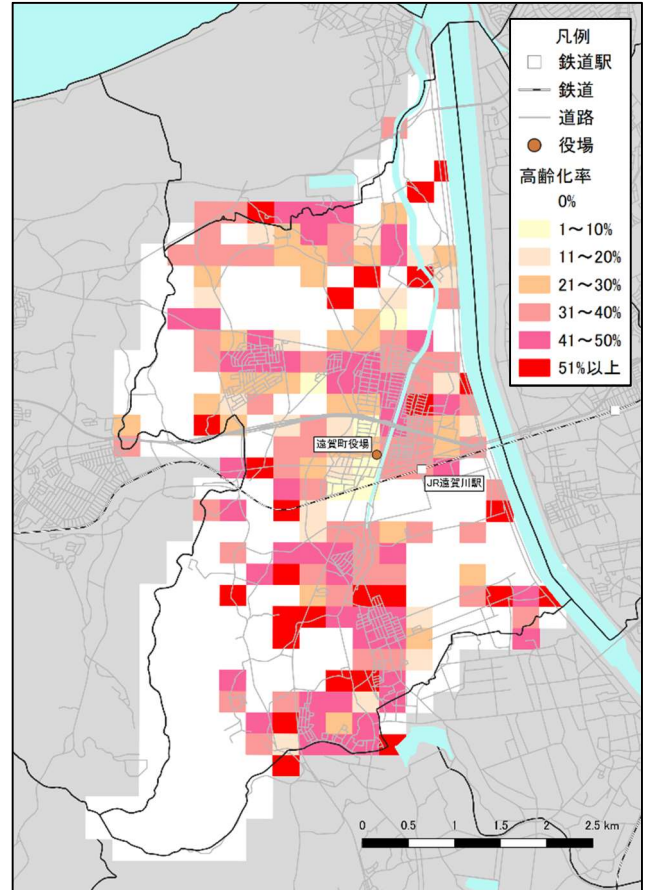
2-3. 高齢者人口

- 高齢者人口（65 歳以上）は、人口分布と同様に JR 遠賀川駅・役場周辺や田園地区、浅木地区などで多くなっています。
- 高齢化率は、町内全域で 40%を超えている地域がみられ、高齢化が進んでいます。



出典：令和 2 年国勢調査

図 2-7 遠賀町の高齢者人口（250m メッシュ）

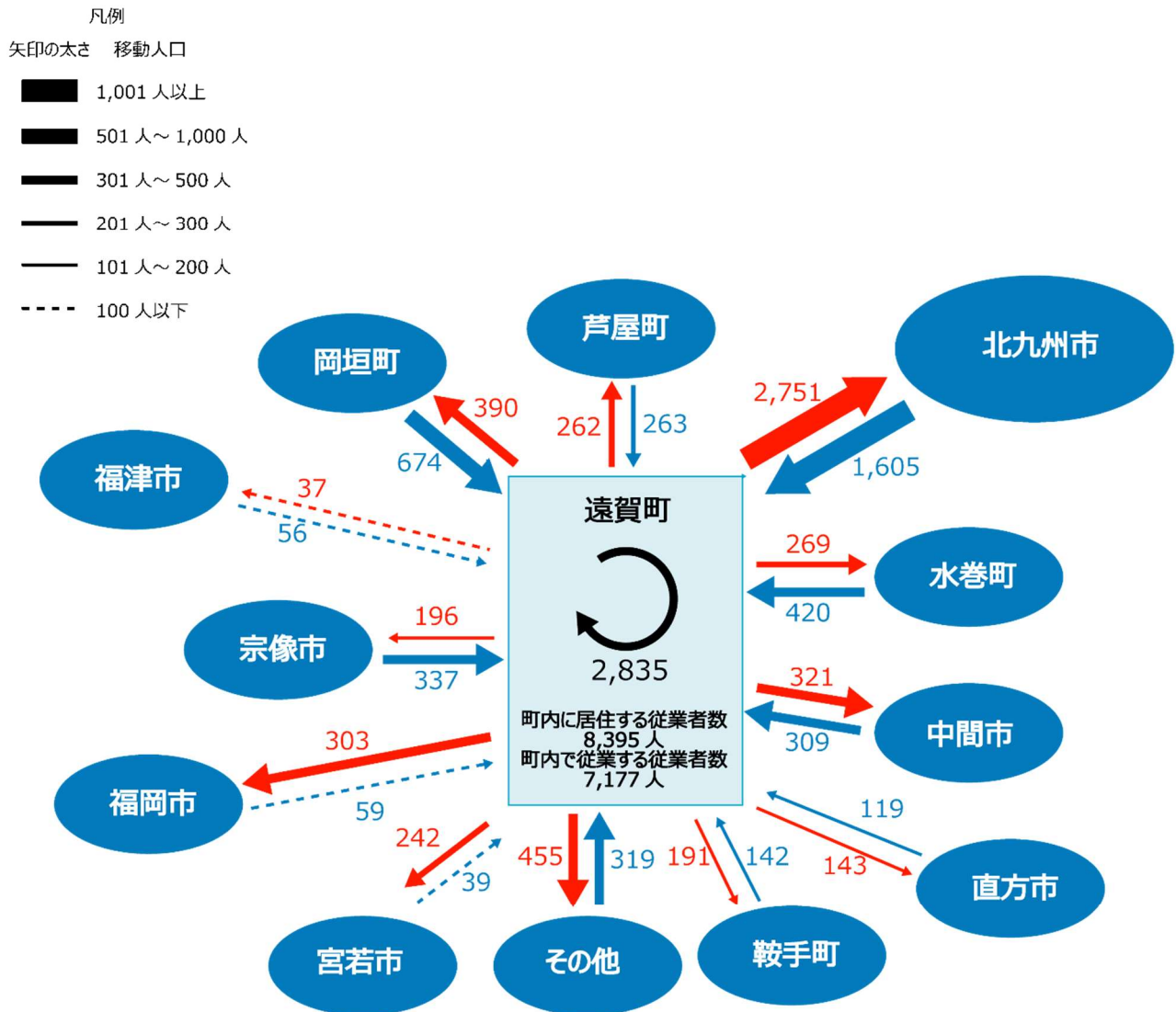


出典：令和 2 年国勢調査

図 2-8 遠賀町の高齢化率（250m メッシュ）

2-4. 通勤・通学流動

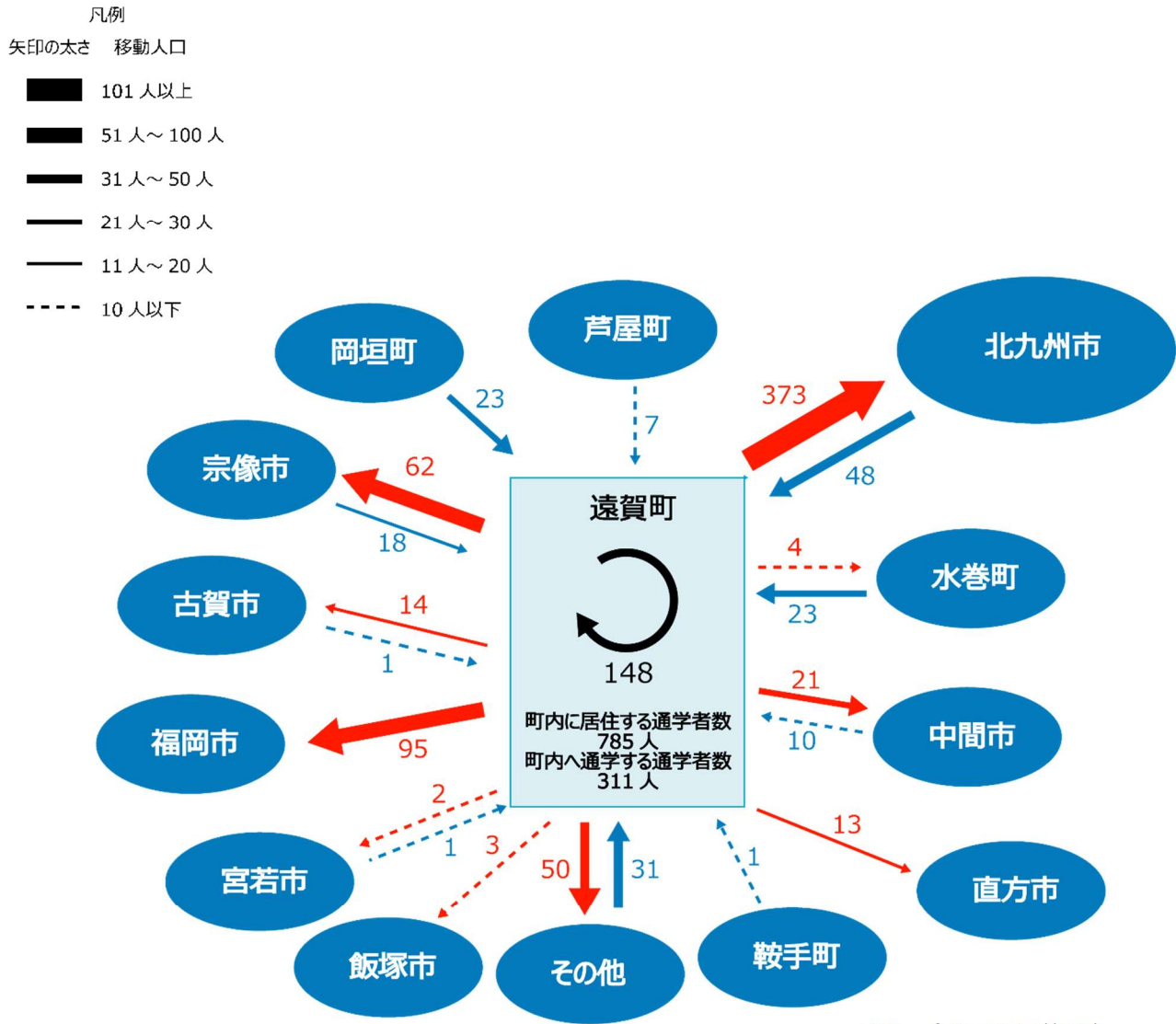
- 本町の就業者人口は 8,395 人で、約 3 割にあたる 2,835 人は町内で就業しています。
- 就業者の約 7 割は町外に通勤していますが、通勤先としては北九州市が 2,751 人と最も多く、続いて岡垣町が 390 人、中間市が 321 人、福岡市が 303 人となっています。



出典：令和 2 年国勢調査

図 2-9 遠賀町の通勤流動

- 本町の15歳以上の通学者人口は785人で、約2割にあたる148人は町内に通学しています。
- 通学者の約8割は町外に通学していますが、通学先としては北九州市が373人と最も多く、続いて福岡市が95人、宗像市が62人となっています。



出典：令和2年国勢調査

図 2-10 遠賀町の通学流動

3. 主な施設の立地状況

3-1. 公共施設

- 遠賀町内の公共施設は、町のほぼ中央に遠賀町役場と遠賀町中央公民館が立地しており、体育施設は町の東部、西部それぞれに立地しています。また、町の南部には、複合的な福祉施設である遠賀町ふれあいの里が立地しています。
- 高校は、本町の西部に遠賀高等学校があります。
- 本町の交通結節点※¹である JR 遠賀川駅の隣に、交流・防災拠点として「おんがみらいテラス」の整備が進められています（令和5年4月オープン予定）。

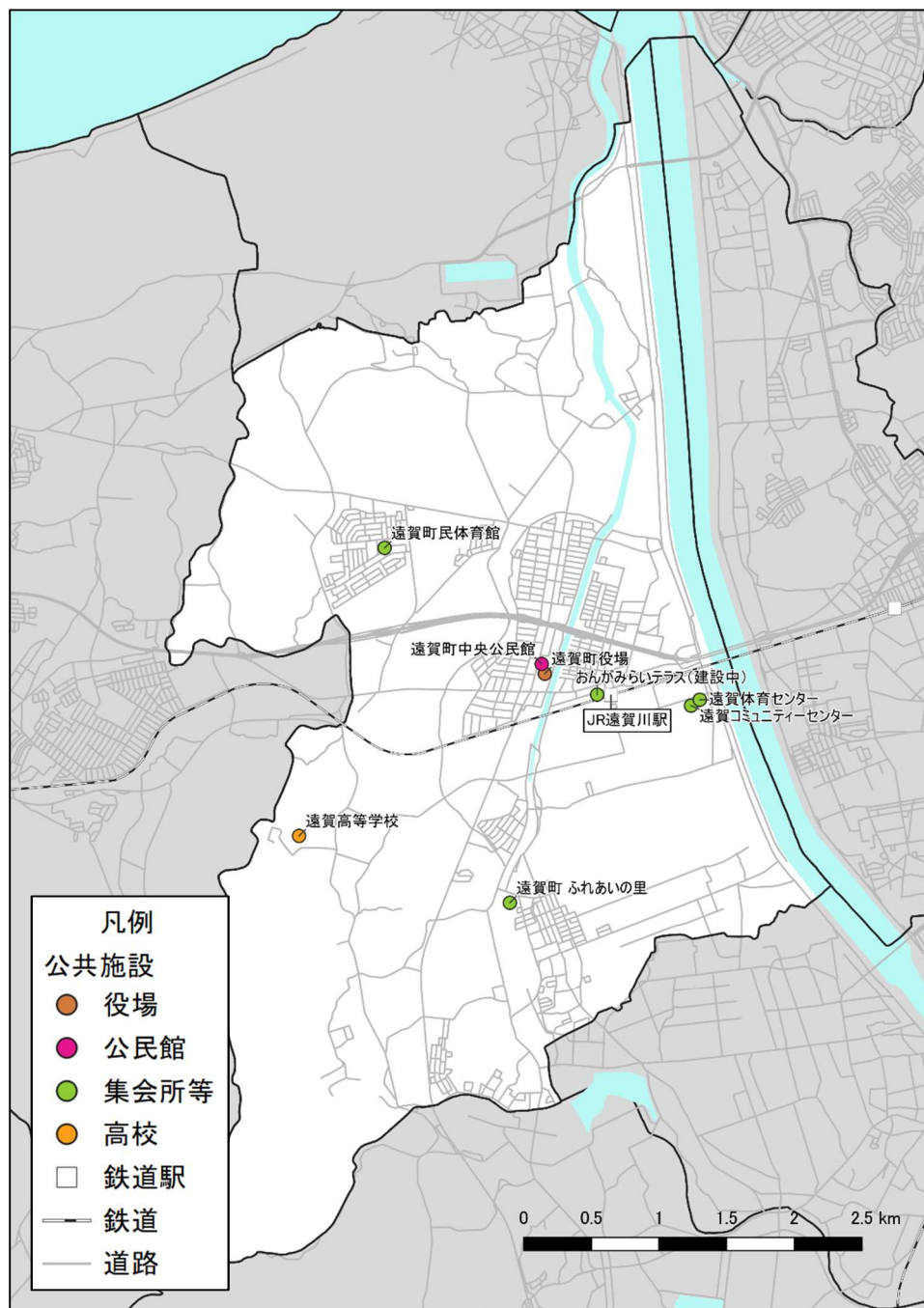


図 2-11 主な公共施設の立地状況

※1. 交通結節点（機能）：電車、バス、タクシー、自動車、自転車などのさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点。

3-2. 医療施設

- 医療施設は、南北の基軸である県道沿いに多く立地しています。
- 病院は、町の南側に健愛記念病院、遠賀いそべ病院、浅木病院があります。
- その他にも、隣接する岡垣町境付近におんが病院、水巻町に福岡新水巻病院などの病院があります。

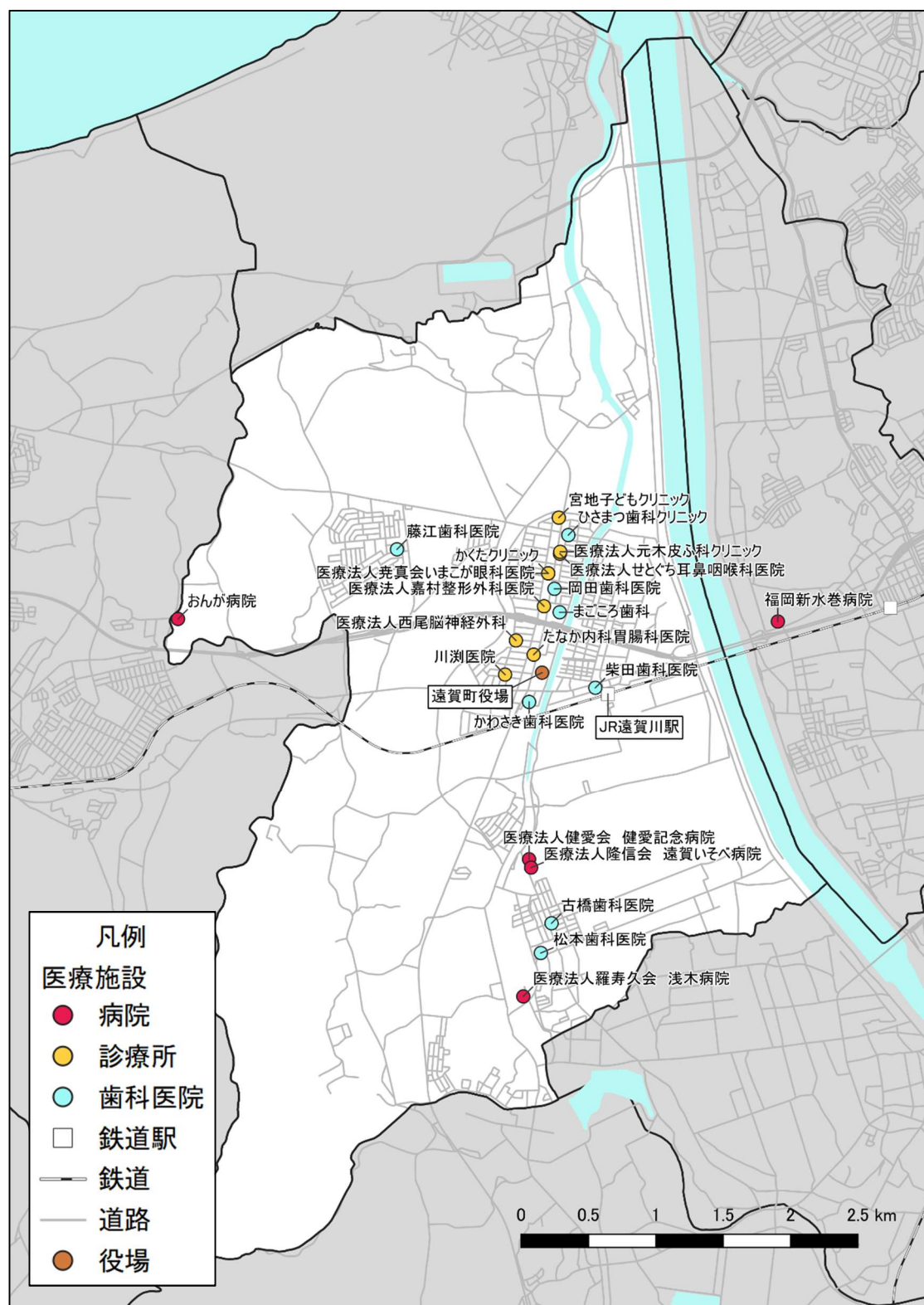


図 2-12 医療施設の立地状況

3-3. 福祉施設

- 福祉施設は、町内の各地に多くの施設が立地しています。

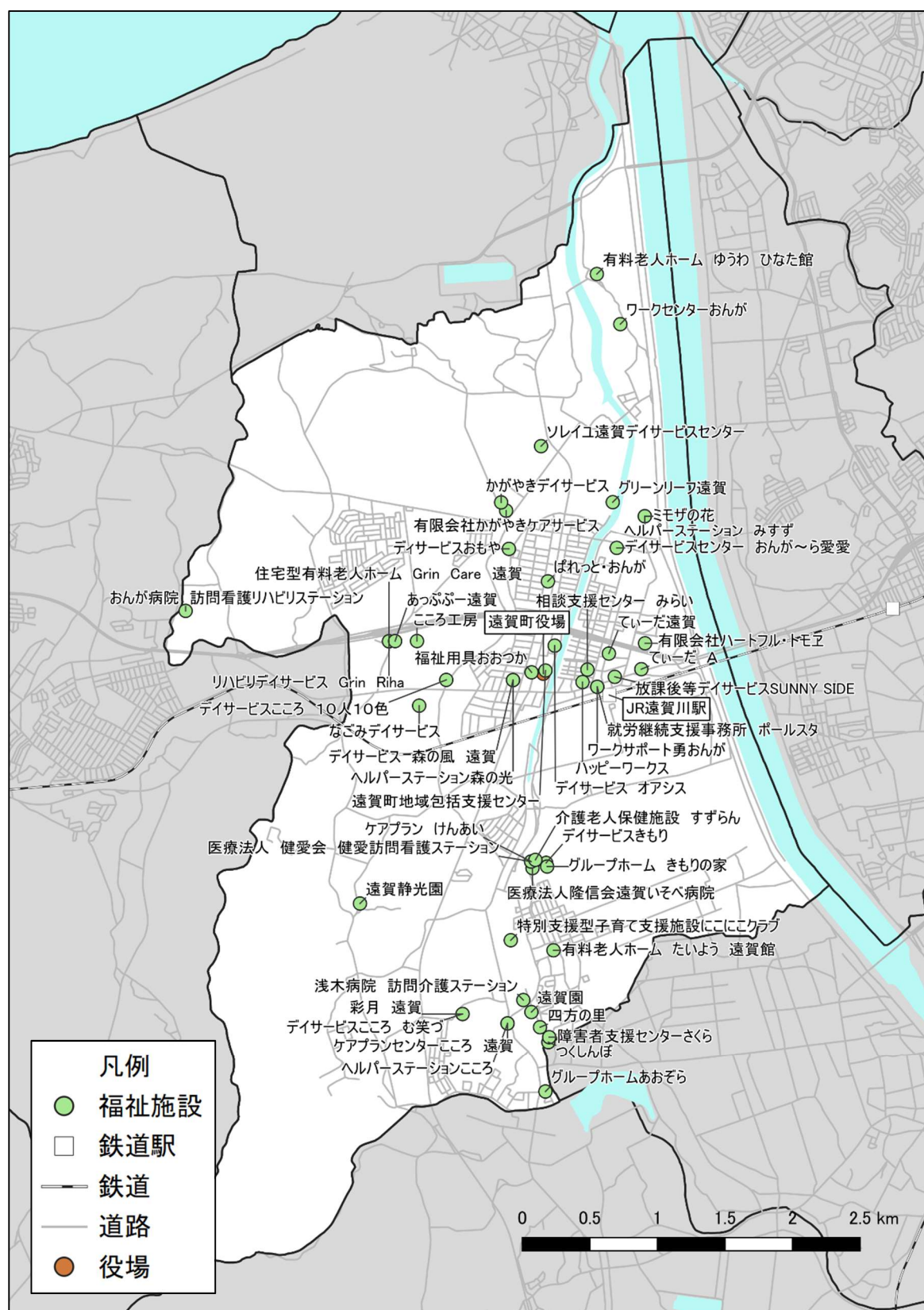


図 2-13 福祉施設の立地状況

3-4. 商業施設

- 町内には、ゆめタウン遠賀、グッデイ遠賀店、ルミエール遠賀店などの商業施設が町の中央部の役場周辺に立地しています。
- 隣接する水巻町には、ルミエール水巻店などが、岡垣町にはイオン岡垣店などが立地しています。

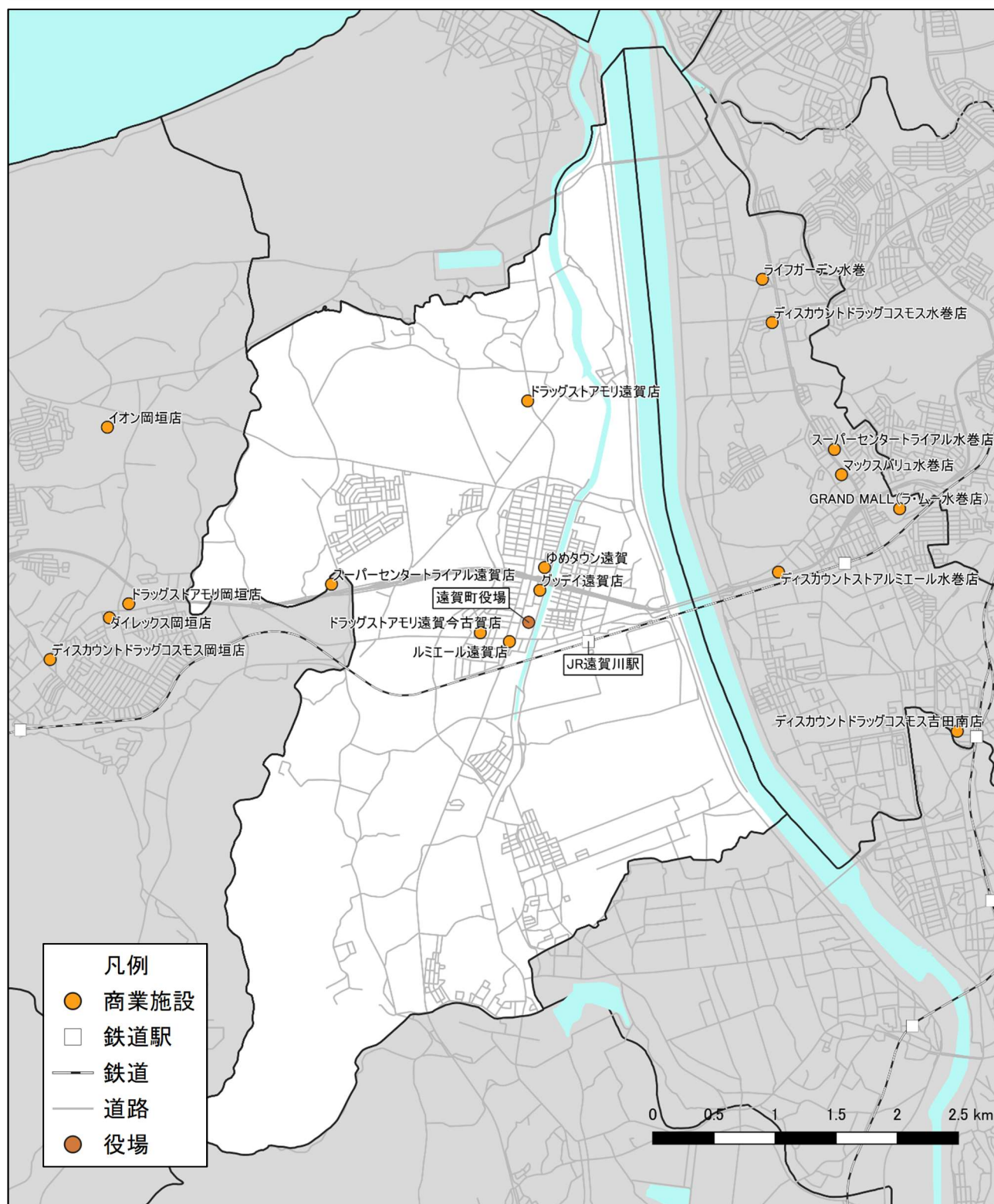


図 2-14 主な商業施設の立地状況

4. 地域特性のまとめ

「1. 位置・地勢」、「2. 人口」、「3. 主な施設の立地状況」より、遠賀町の地域特性は以下のように整理されます。

表 2-1 地域特性のまとめ

項目	内容
地形	● 町域の 7 割を平坦地が占め、西川、戸切川などが北東に流れ、遠賀川で交わり響灘に注いでいる。
人口	● 人口は減少傾向が続いており、今後も人口減少が続くと予測されている。 ● 少子高齢化が進んでおり、令和 2 年で高齢化率は 34.8%に達している。 ● 駅南開発を始め、各種施策を実施することで、令和 22（2040）年に 18,000 人前後の人口減少にとどめることを目指している。 ● JR 遠賀川駅・役場周辺や、田園・浅木地区などに人口が集中しており、これらの地区の人口密度も高くなっている。 ● 町民の約 3 割が町内で就業、約 7 割が町外で就業しており、町外の勤務先としては北九州市が 2,751 人と約 5 割を占める。 ● 町民の約 2 割が町内に通学、約 8 割が町外に通学しており、町外の通学先としては、北九州市が 373 人と約 6 割を占める。
主な施設の立地状況	● 町の中央部である JR 遠賀川駅・遠賀町役場周辺を中心に公共施設が立地している。 ● 医療・福祉施設は町内各地に点在しているが、特に、松の本・浅木地区に多く集まっている。 ● 商業施設は、JR 遠賀川駅・国道 3 号沿線地域に集中している。

第3章 公共交通の現状

1. 道路網の概要

- 遠賀町の道路網は、東西方向に北九州市方面と福岡市方面を連絡する国道 3 号を軸に形成されています。
- 南北方向には、町の中央部を縦断する県道 55 号宮田遠賀線と、県道 285 号浜口遠賀線により、北側の芦屋町、南側の鞍手町と結ばれています。
- また、町の東部には、遠賀川の堤防上を県道 27 号直方芦屋線が整備されており、芦屋町方面と中間市方面を連絡しています。
- 町内に高速道路はなく、最寄りのインターチェンジは、九州自動車道の鞍手 IC になります。

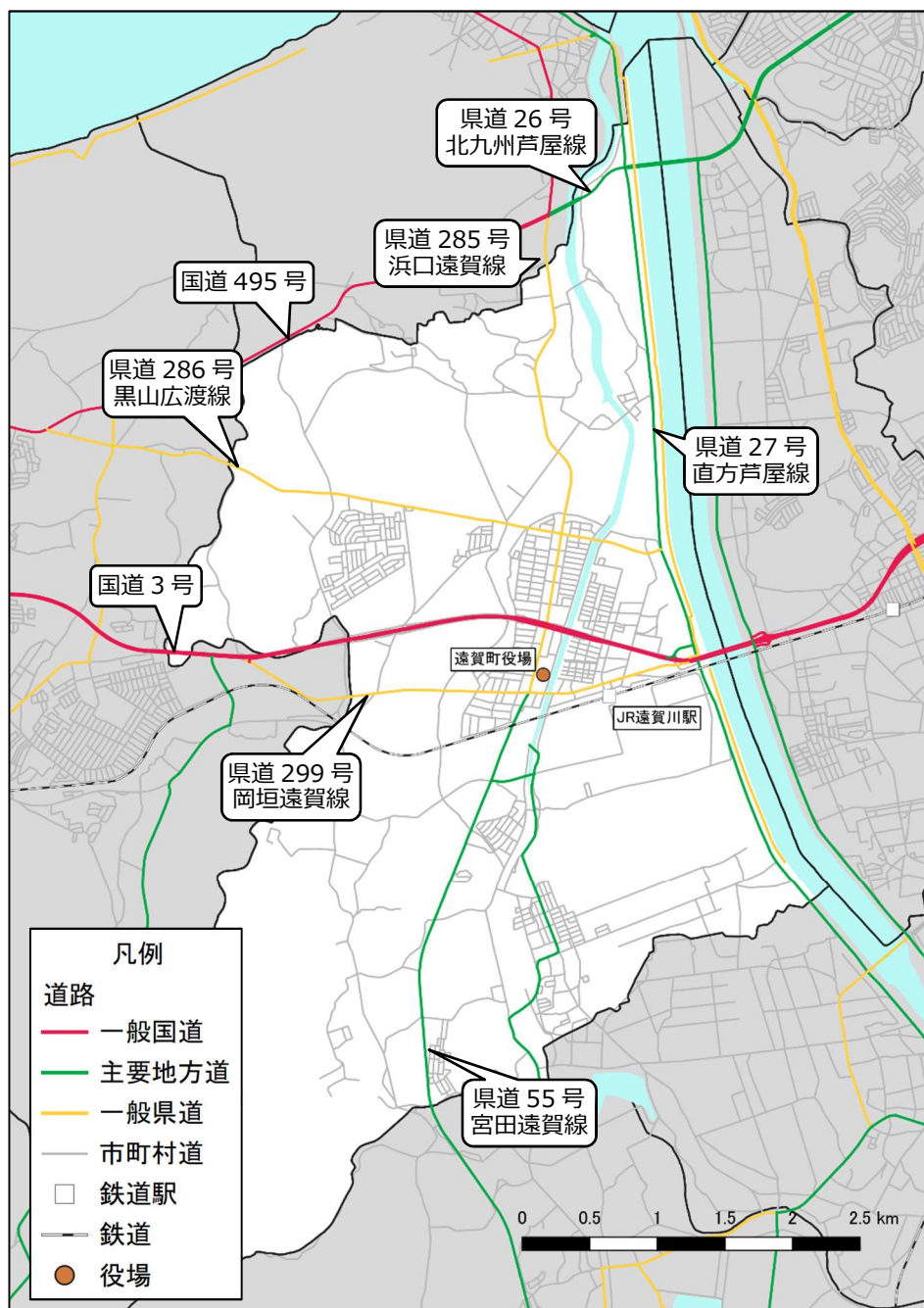


図 3-1 遠賀町の幹線道路網

2. 公共交通の概要

2-1. 公共交通網

- 公共交通は北九州市や福岡市といった東西方向への移動を鉄道（JR鹿児島本線）が担っており、町の南北方向には路線バス（西鉄バス）と芦屋タウンバスが運行しています。
- 鉄道、路線バスを補う交通として、遠賀町コミュニティバスが6ルート（うち2ルートは快速線）が運行されており、町内を面的にカバーしています。

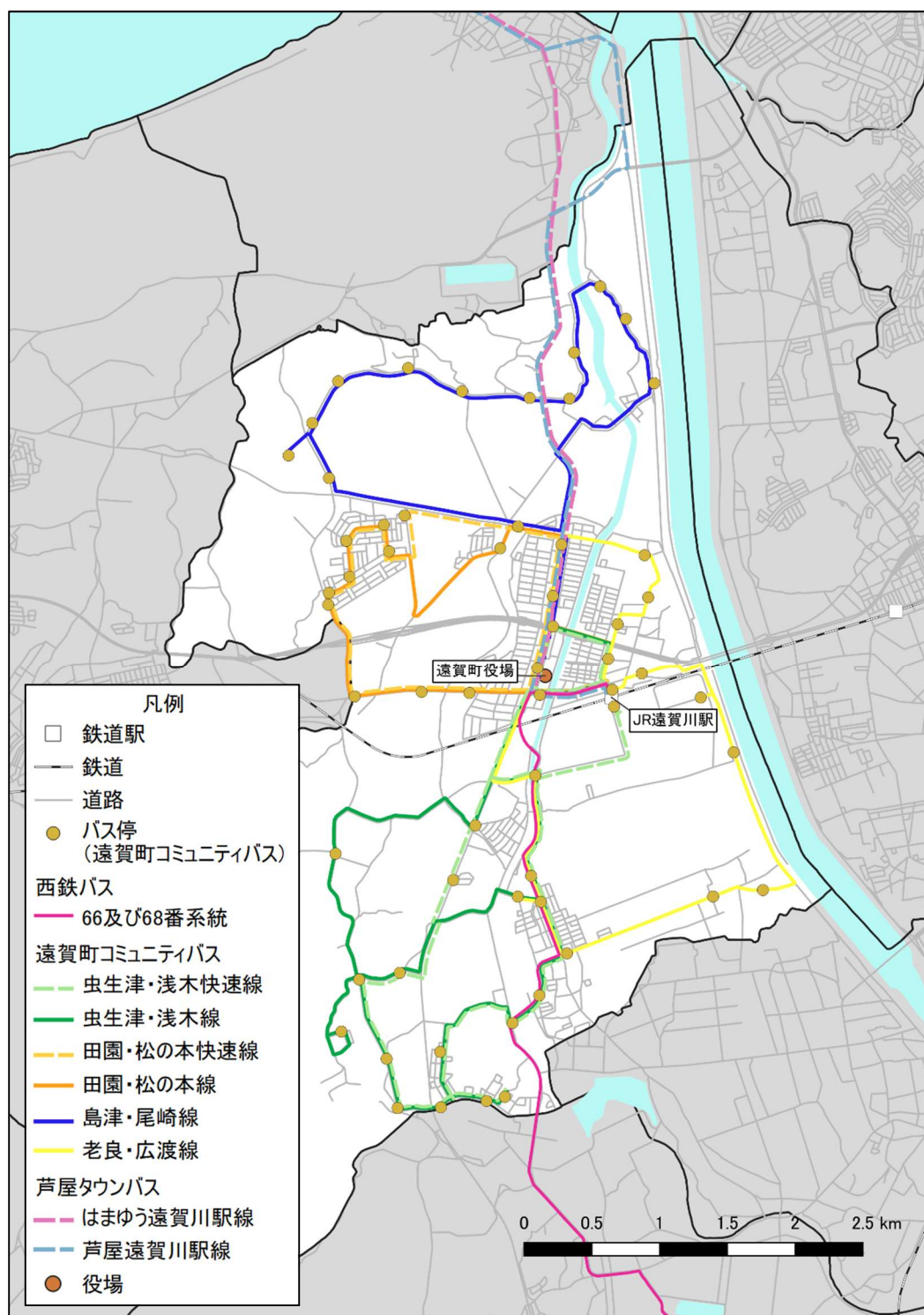


図 3-2 遠賀町の公共交通網

2-2. 公共交通の運行状況

(1) 鉄道（JR 鹿児島本線）

- 町内には JR 鹿児島本線の遠賀川駅があり、区間快速と普通列車が停車します。
- 朝夕のピーク時には、小倉方面に 6 便（7 時台）、博多方面に 4 便（6 時台）運行されています。また、日中は、1 時間に両方向 2 便ずつ運行していますが、小倉方面は運行間隔が 20 分・40 分と不均等となっており、利便性が低下しています。

表 3-1 JR 遠賀川駅における運行本数

※R4.10 時点

平日		5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	計
区間快速	小倉方面			2		1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1				23
	博多方面				1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2			1			22
普通	小倉方面	2	4	4	3	2	1						1	1	1	2	2	2	2	3	1	31
	博多方面	2	4	3	2	1							1				2	2	3	3	1	24

土曜・休日		5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	計
区間快速	小倉方面					1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1				20
	博多方面				1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2			1			22
普通	小倉方面	2	4	5	3	2	1						1	1	2	2	2	2	2	3	1	33
	博多方面	2	4	3	2	1							1				2	2	3	3	1	24



図 3-3 JR 遠賀川駅（令和 3 年 7 月リニューアルオープン）

(2) 路線バス（西鉄バス筑豊：直方～鞍手～遠賀線）

- 路線バスは、JR 遠賀川駅から鞍手町を經由して直方市を結ぶ「直方～鞍手～遠賀線」を西鉄バス筑豊が運行しています。
- 6 時台から 21 時台まで、50 便運行しており、おおむね 1 時間に 2 往復しています。なお、運賃は距離制運賃で、JR 遠賀川駅から鞍手町まで片道 420 円、直方市までは 710 円です。

※R4.10 時点

表 3-2 JR 遠賀川駅前バス停における運行本数

路線	系統	経由	上・下	5 時台	6 時台	7 時台	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台	21 時台	22 時台	23 時台	24 時台	計
平日・土曜	鞍手車庫～遠賀川駅前		上り													1	1	1	1	1				5
			下り		2	1																		3
	直方～遠賀川駅前	新入経由	上り		1		1	1		1		1	1			1	1							8
			下り				1		1	1	1	1		1	1		1							8
		京の上経由	上り			2	1	2	1	1	1	1	1	1	1									12
			下り			1	1	2	1		1	1	1	1	1	1	1	1		1				14

路線	系統	経由	上・下	5 時台	6 時台	7 時台	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台	21 時台	22 時台	23 時台	24 時台	計
日祝日	鞍手車庫～遠賀川駅前		上り													1	1	1						3
			下り			1	1								1									2
	直方～遠賀川駅前	新入経由	上り				1			1			1		1									4
			下り					1			1			1			1							4
		京の上経由	上り			1		1	1		1	1		1										6
			下り					1	1	1		1	1		1			1						7

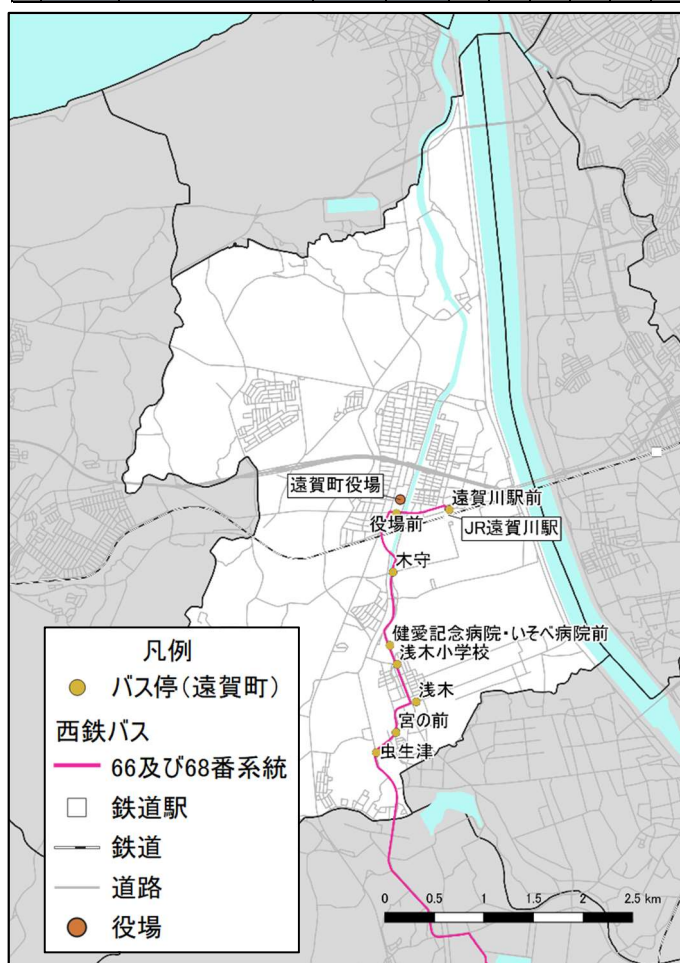


図 3-4 路線バス（直方～鞍手～遠賀線）のルート

表 3-3 西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）の運賃

※R4.10 時点

	直方	中屋敷	くらて病院	鞍手車庫	鞍手役場	宮の前	浅木	遠賀町役場前	遠賀川駅前
直方									
中屋敷	300								
くらて病院	340	170							
鞍手車庫	400	170	170						
鞍手役場	400	170	170	170					
宮の前	600	390	390	390	300				
浅木	600	390	390	300	300	170			
遠賀町役場前	710	510	510	420	420	230	200		
遠賀川駅前	710	510	510	420	420	230	200	170	

(単位：円)

(3) 遠賀町コミュニティバス

- 町内には、路線バスの他に、遠賀町が遠賀町コミュニティバスを運行しています。
- 路線数は6路線で、田園・松の本線と虫生津・浅木線は通勤・通学時に快速系統を設定しています。
- 路線は、JR 遠賀川駅を起点に、町内北部地域と南部地域で運行し、8の字を描くようなコースで、それぞれ循環路線となっています。



図 3-5 遠賀町コミュニティバスのルート

(4) 芦屋タウンバス

- JR 遠賀川駅へのアクセスを目的に、芦屋町が運行するコミュニティバス「芦屋タウンバス」が遠賀町内に乗り入れており、芦屋町に接する本町の北側から、中央部を縦断して JR 遠賀川駅まで走行しています。なお「芦屋タウンバス」は遠賀町民も利用することができます。
- 路線は 4 系統運行されていますが、本町内の運行経路はすべて同じです。

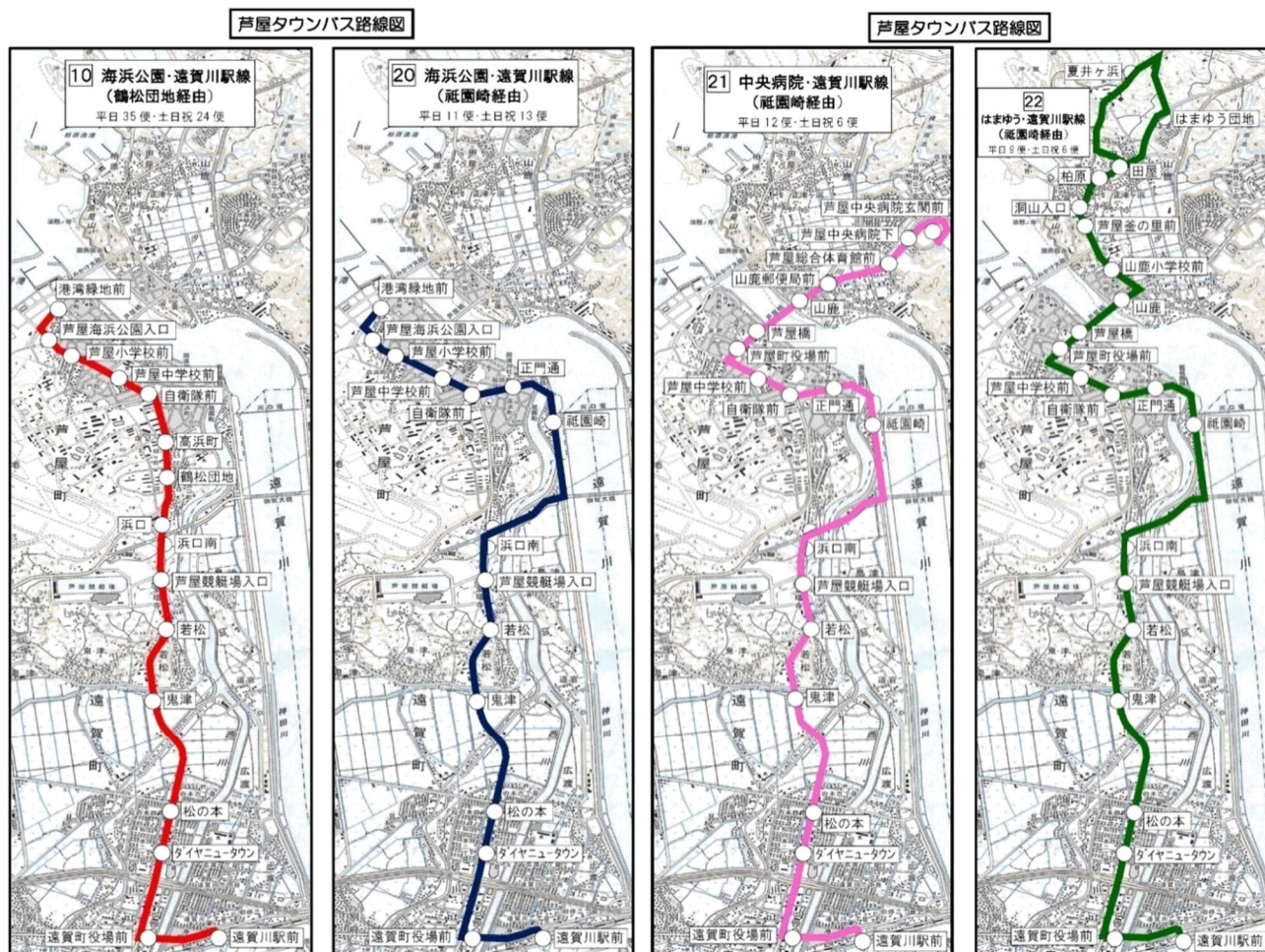


図 3-6 芦屋タウンバスのルート

(5) タクシー

- 町内のタクシー事業者の西部遠賀交通に加えて、町外のタクシー事業者も本町で営業しています。

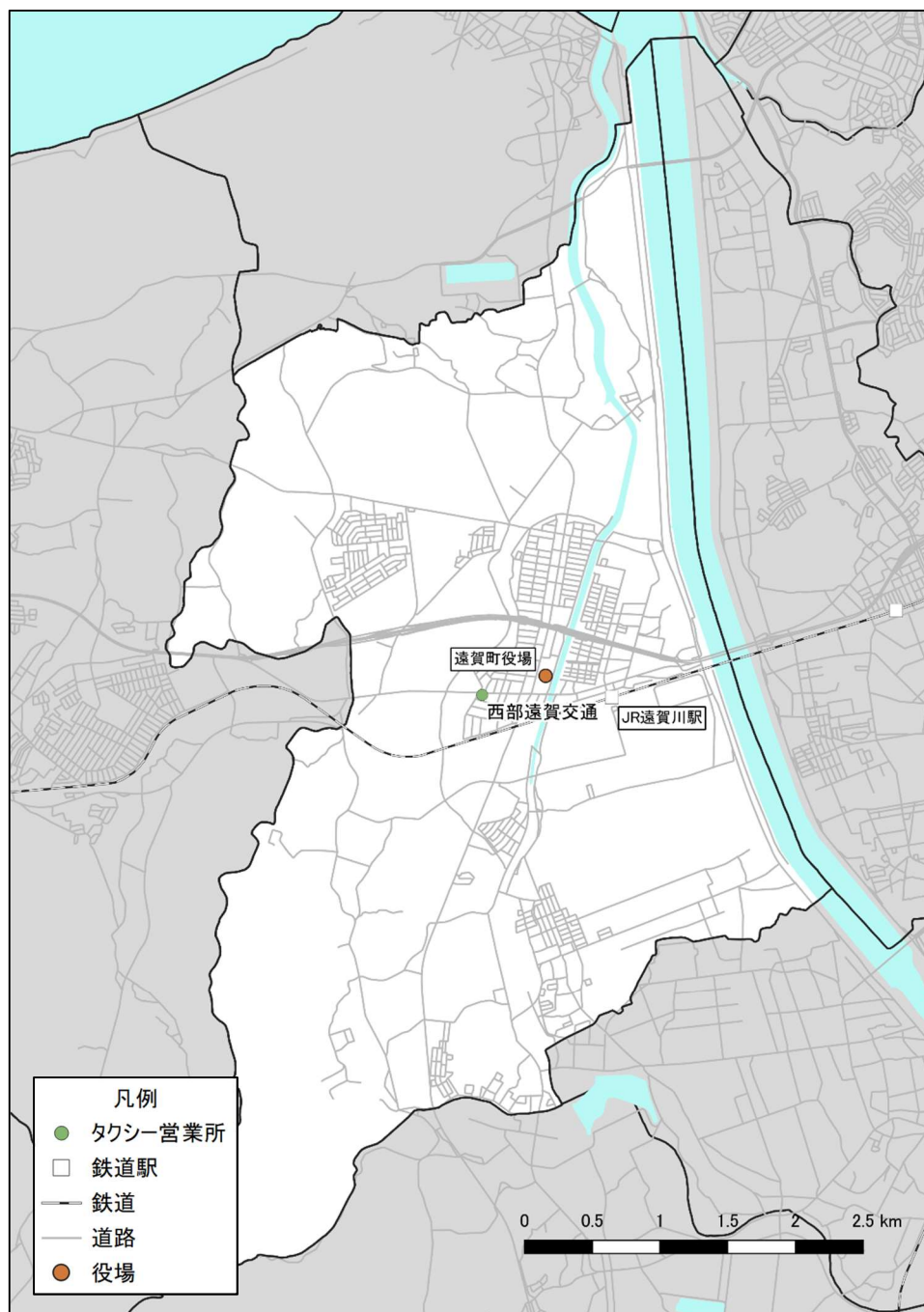


図 3-7 町内タクシー事業者の位置図

(6) その他の輸送サービス

- スクールバスや遠賀町実施福祉事業の移送サービスといった公的な輸送サービスに加えて、自動車学校や福祉施設等の民間施設が送迎サービスを行っています。

(7) 公共交通空白地域

- 住民が居住している地域の内、鉄道の利用圏域及びバスの利用圏域を、立地適正化計画や本町の地域性を考慮して、駅の利用圏域を 800m、バス停の利用圏域を 300m または 500m として公共交通空白地域^{※1}を抽出しました。
- その結果、バス停の利用圏域を 500m で設定した場合、町内の公共交通空白地域のうち、コミュニティバス以外の手段などで特に対策が必要と思われる箇所として、以下のエリアが抽出されました。（ただし、町内全域はタクシー事業者の営業区域となっています）

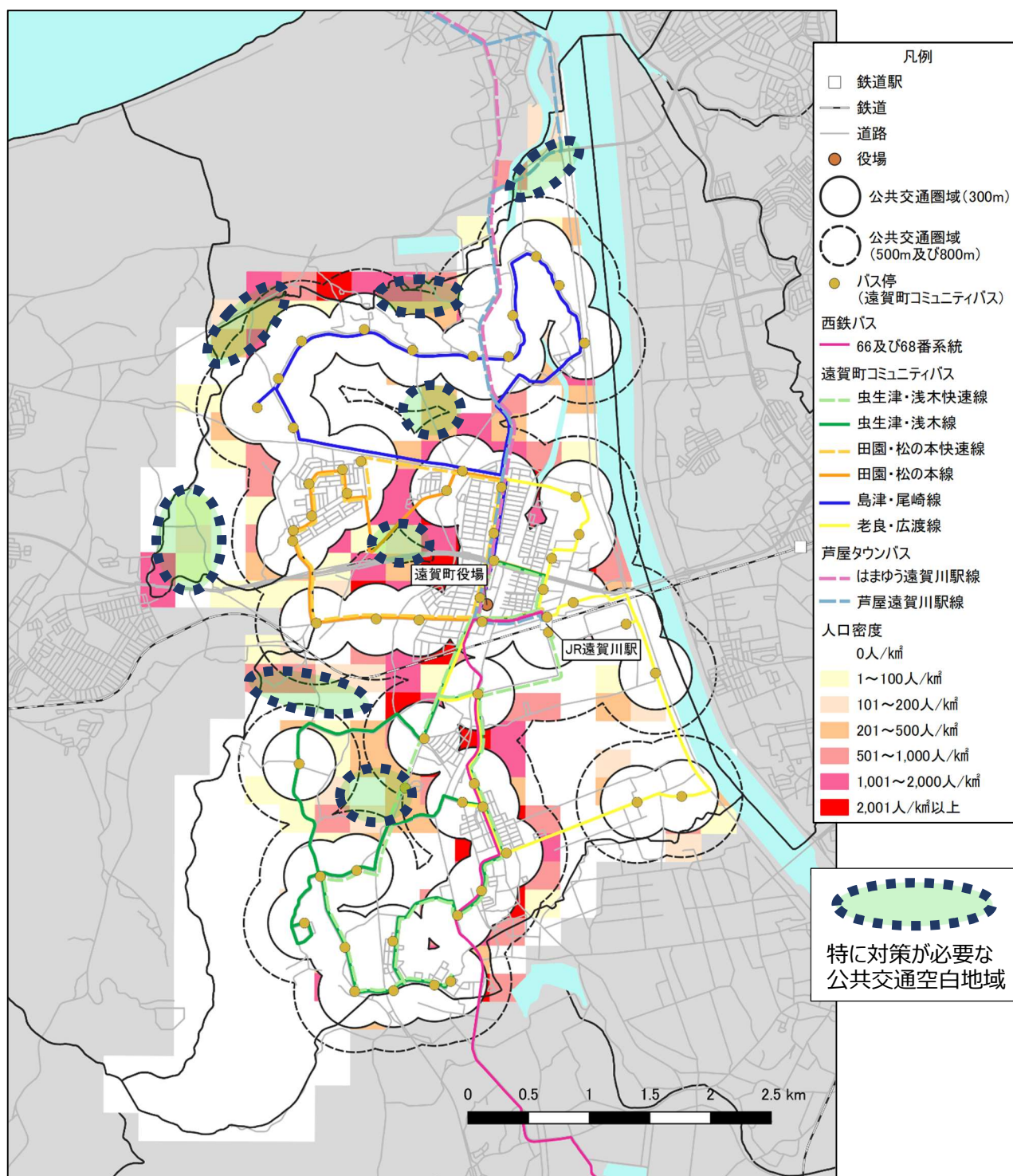


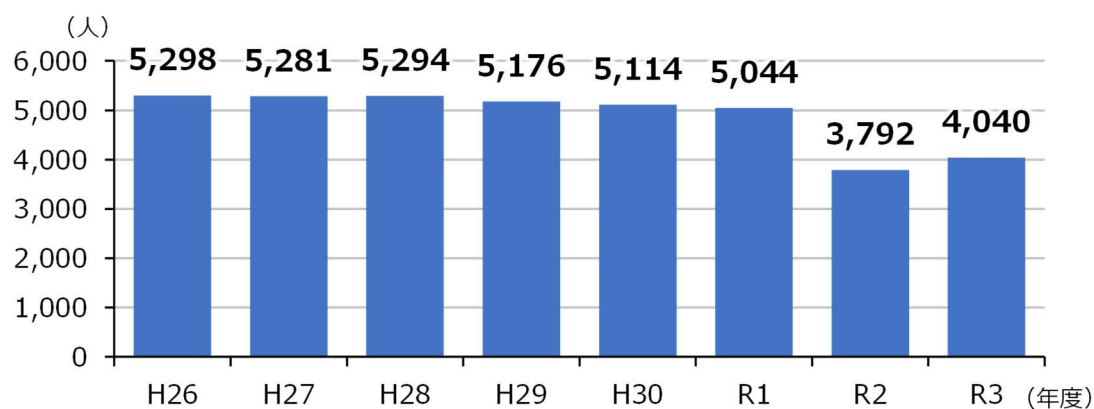
図 3-8 公共交通の空白地域

※1. 公共交通空白地域：鉄道圏域及びバス停圏域に含まれていない、住民が居住している地域。

2-3. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道 (JR 遠賀川駅)

- JR 遠賀川駅の一日当たりの平均乗降者数は、減少傾向で推移しており、令和元年度は約 5,000 人となっています。令和 2 年度以降はコロナ禍の影響もあり、約 3,800 人～4,000 人と、令和元年度と比較して約 2 割減少しています。

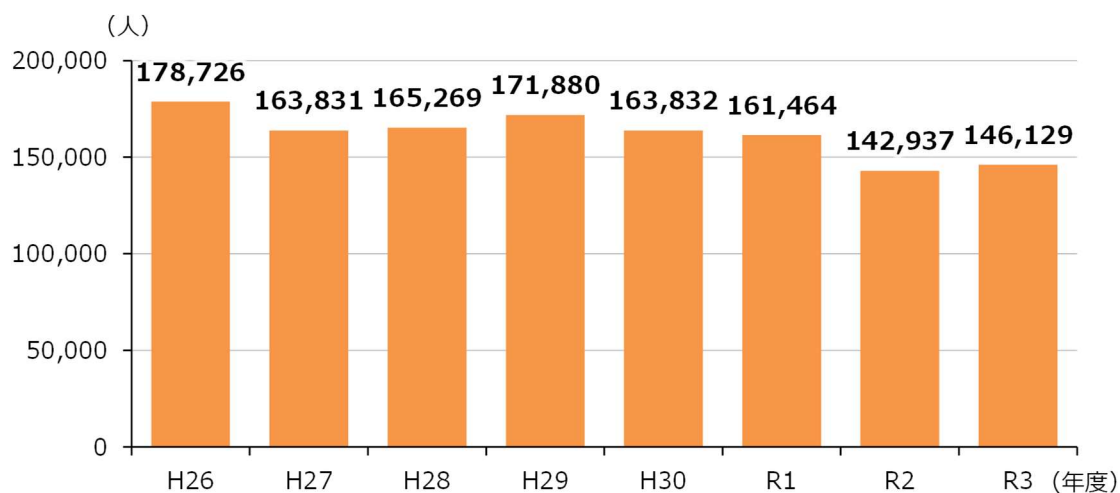


出典：JR 九州公表資料

図 3-9 JR 遠賀川駅の乗降者数の推移

(2) 路線バス (西鉄バス筑豊：直方～鞍手～遠賀線)

- 西鉄バス筑豊が運行する路線バス（直方～鞍手～遠賀線）の利用者数は、減少傾向で推移しており、平成 26 年度の約 180,000 人から令和元年度にかけて約 160,000 人まで減少しています。
- 令和 2 年度、令和 3 年度はコロナ禍の影響により、約 143,000 人～146,000 人と令和元年度と比較して約 1 割減少しています。



出典：西鉄バス筑豊提供

図 3-10 路線バス（直方～鞍手～遠賀線）の利用者数の推移

(3) 遠賀町コミュニティバス

- 遠賀町コミュニティバスの利用者数は、平成 26 年度以降ほぼ横ばいで推移し、令和元年度には約 91,000 人の利用がありました。
- 令和 2 年度以降は、コロナ禍の影響により利用者が大きく減少し、令和 3 年度の利用者は約 71,000 人となっています。
- 路線別では、「虫生津・浅木快速線」の利用が平成 26 年度以降増加してきており、令和元年 10 月のダイヤ改正で 5 便から 9 便に増便したことにより、利用者数がさらに増加してきています。（「虫生津・浅木快速線」の増便とゆめタウンへの直接乗入の増便に伴い、「虫生津・浅木線」を 3 便、「田園・松の本快速線」を 1 便減便しました）

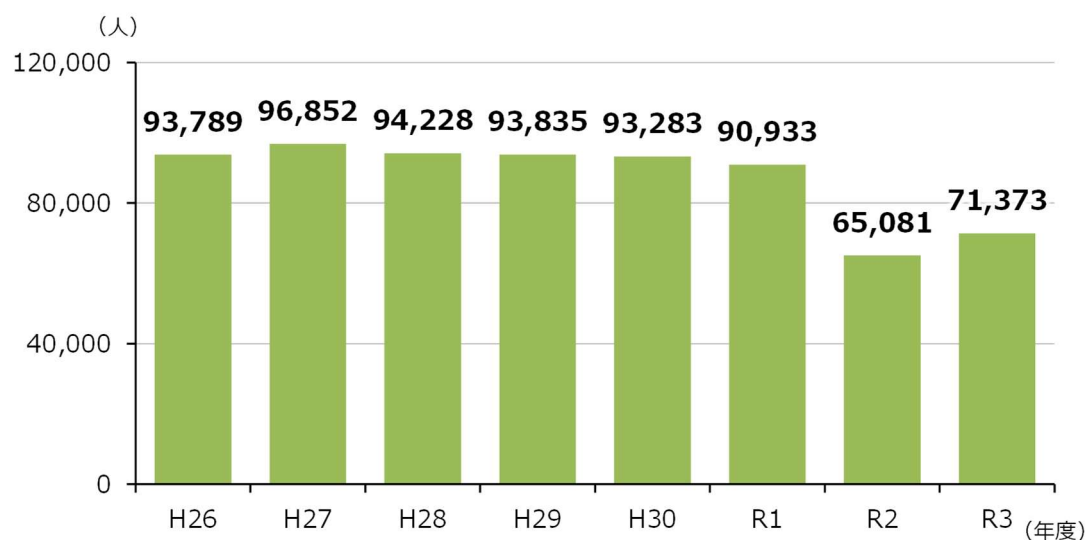
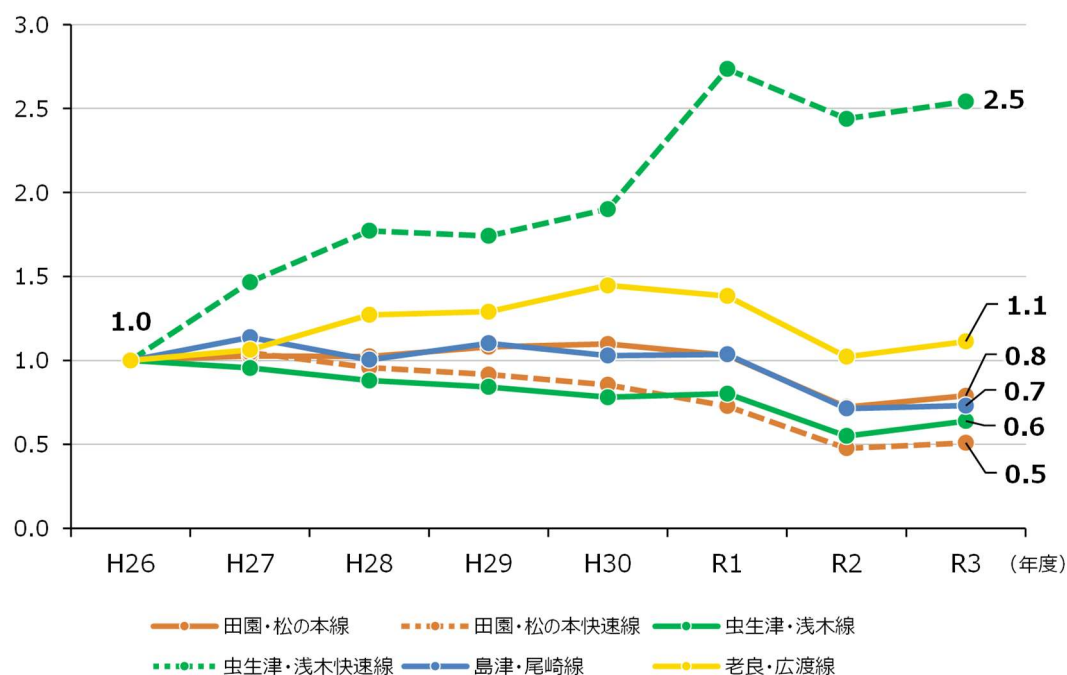


図 3-11 遠賀町コミュニティバスの利用者数の推移



※H26 年度の利用者数を 1.0 とした場合の指数表示

図 3-12 遠賀町コミュニティバスの路線別の利用者数の比率の推移

- 1 便当たりの利用者数は、令和元年 10 月のダイヤ改正後の令和 2 年 2 月からコロナ禍の影響による減少が始まり、令和 2 年度、令和 3 年度は大きく減少しています。また、路線による利用者数の差が大きな状況が続いています。
- 虫生津・浅木線は、令和元年 10 月のダイヤ改正による、ゆめタウン直接乗入の増便に伴い、令和元年度下半期は大きく増加しています。

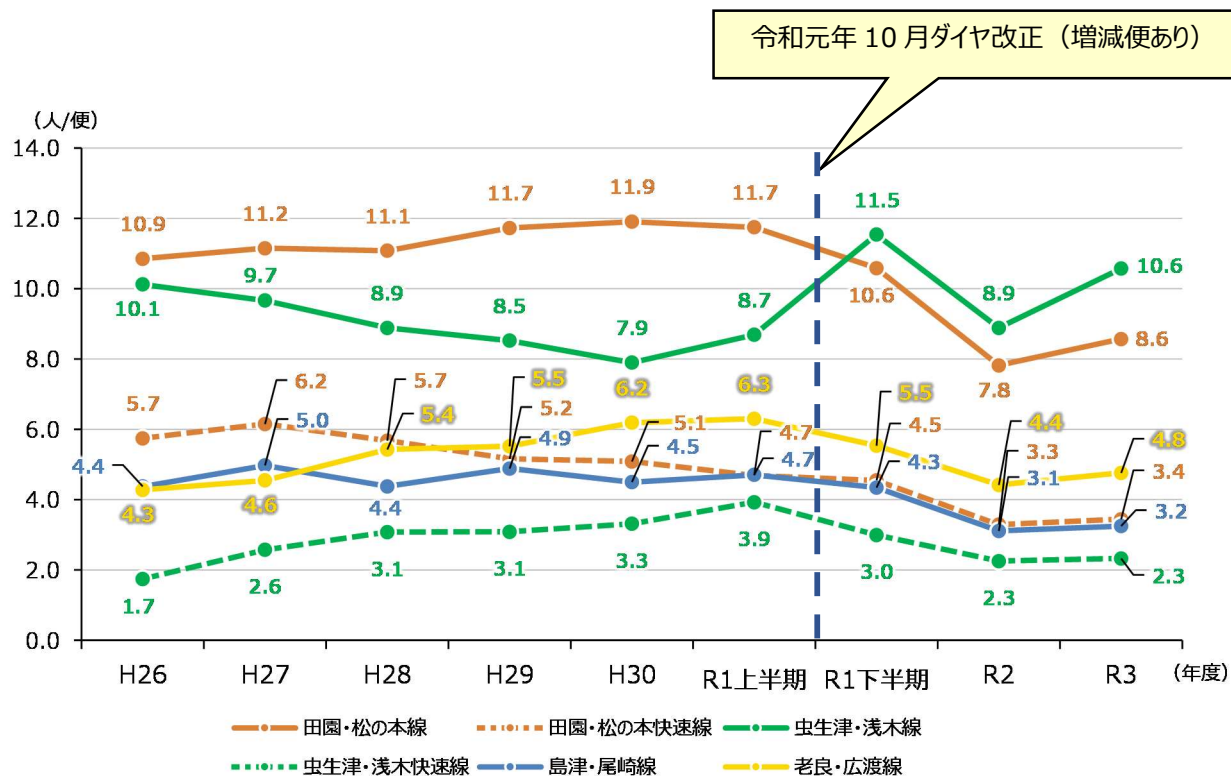
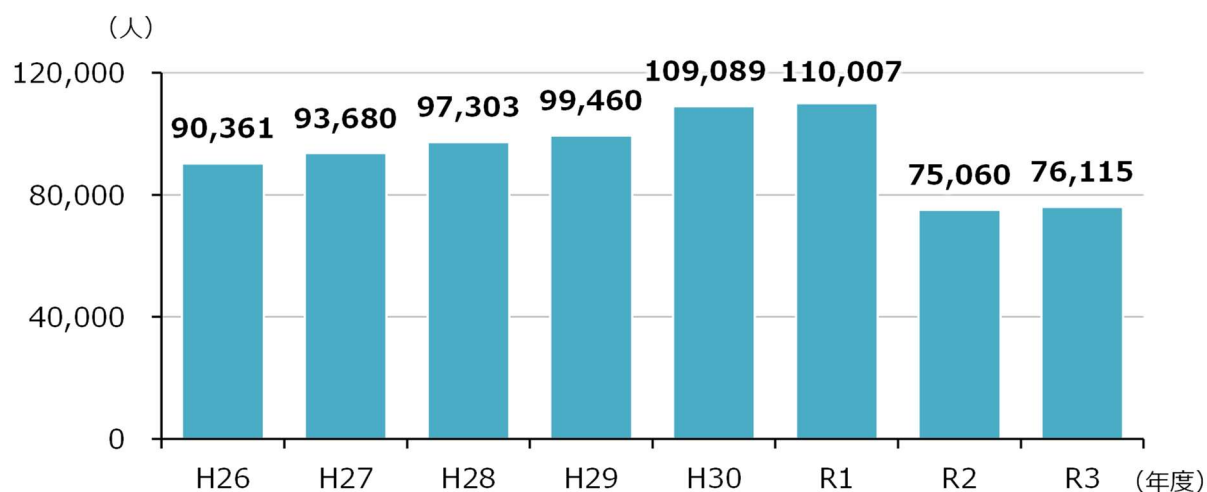


図 3-13 遠賀町コミュニティバスの 1 便あたりの利用者数の推移（H26-R3 年度）

(4) 芦屋タウンバス

- 芦屋タウンバスの利用者数は、ダイヤ改正等による利便性向上により平成 26 年度以降増加傾向であったものの、コロナ禍の影響により令和 2 年度、令和 3 年度は 3 割程度減少しています。



出典：芦屋町地域公共交通網形成計画及び芦屋町地域公共交通計画
第2期芦屋町ひと・まち・しごと創生総合戦略の評価・検証

図 3-14 芦屋タウンバスの利用者数の推移

2-4. 町の公共交通への財政負担

(1) 路線バス

- 遠賀町では西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）に赤字補てんを行っており、コロナ禍前の令和元年度まで増加傾向で推移しています。ただし、令和2年度、令和3年度は、国・県のコロナ関連の支援により、町の支出は令和元年度以前に比べて減少しています。

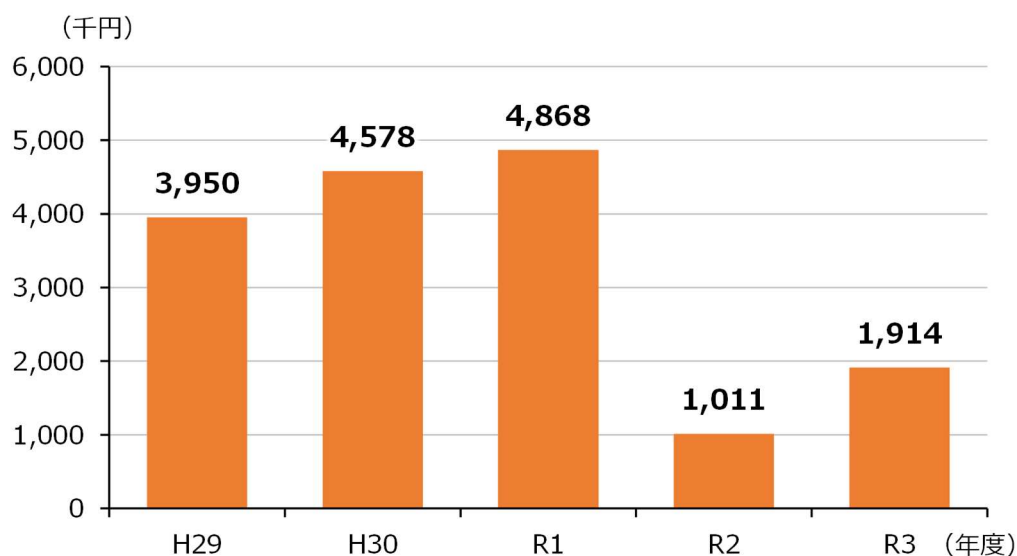


図 3-15 西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）への財政支出額の推移

(2) 遠賀町コミュニティバス

- 遠賀町コミュニティバスの運行費用は、ほぼ横ばいで推移しており、令和3年度で約3,200万円となっています。
- コロナ禍の影響による利用者数の減少に伴い、収入についても減少しています。令和3年度の収入は約920万円となっています。
- 運行経費に対する収入の割合を示す収支率は、収入が減少していることもあり、平成29年度の34%から令和3年度は29%と5ポイント減少しており、運行の効率性が求められます。ただし、平成27年度の九州運輸局の調査によると、九州管内の人口1万人～3万人の市町村における収支率は平均20%であり、九州の類似団体の平均よりも上回っています。
- 運行経費に対する町の負担率は、50%前後で推移しています。

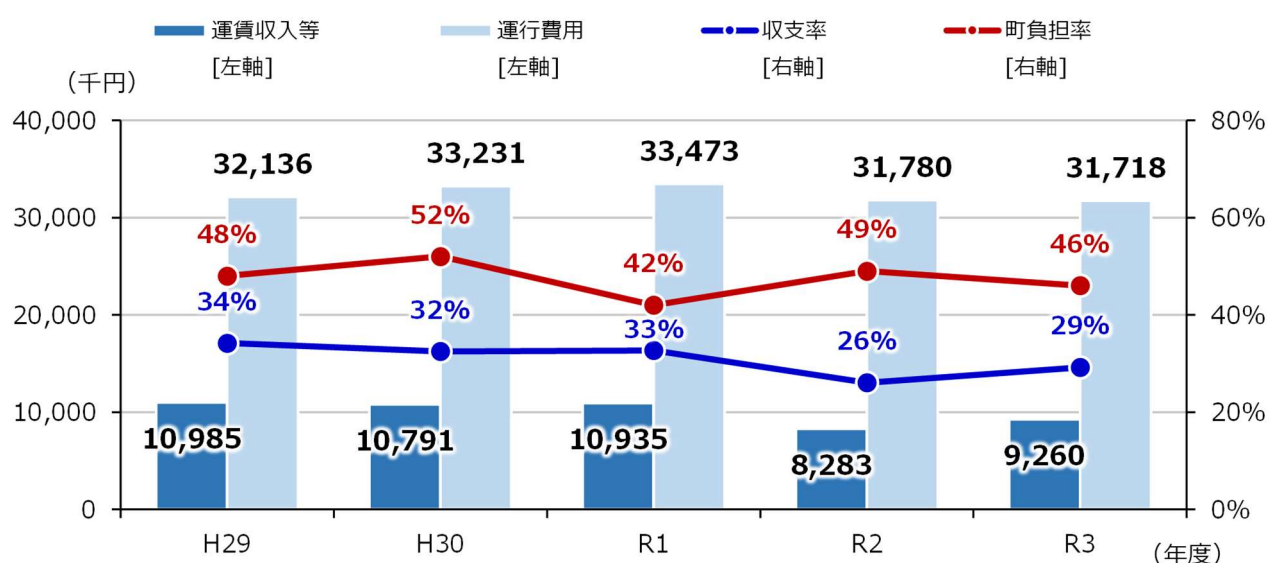


図 3-16 遠賀町コミュニティバスの収入、運行経費等の推移

表 3-4 遠賀町コミュニティバスの収支の内訳

(千円)

区分	項目	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
収入	①運賃収入等	10,985	10,791	10,935	8,283	9,260
	②国庫補助金	5,874	5,231	8,431	7,865	7,865
	③計	16,859	16,022	19,366	16,148	17,125
支出	④運行費用	32,136	33,231	33,473	31,780	31,718
⑤収支率(%) [①/④]		34%	32%	33%	26%	29%
⑥町の財政負担額 [④-③]		15,277	17,209	14,107	15,632	14,593
⑦町負担率(%) [③/④]		48%	52%	42%	49%	46%

3. 公共交通の現状のまとめ

「1. 道路網の概要」、「2. 公共交通の概要」より、遠賀町の公共交通の現状は以下のように整理されます。

表 3-5 公共交通の現状のまとめ

項目	内容
道路網の概要	● 国道 3 号を中心に、国道 3 号に接続する県道により道路網が形成されている。
公共交通の運行状況	● JR 鹿児島本線の遠賀川駅があり、小倉方面、博多方面と結ばれている。 ● 日中の JR 鹿児島本線の運行本数が 1 時間 2 本と利便性が低下している。 ● 路線バス、遠賀町コミュニティバス、芦屋タウンバスでバス路線網が形成されている。 ● 路線バスは 1 路線あり、直方市、鞍手町方面への西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）が JR 遠賀川駅で接続している。 ● 遠賀町コミュニティバスは 6 路線あり、郊外部と市街地や市街地内を連絡している。 ● 芦屋タウンバスは 4 路線あり、芦屋町及び町の北部と JR 遠賀川駅を連絡している。
公共交通の利用状況	● JR 遠賀川駅の利用者は、コロナ禍前は約 5,000 人/日となっているが、令和 2 年度以降はコロナ禍の影響により約 2 割減少している。 ● 遠賀町と直方市、鞍手町を結ぶ西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）の利用者数は、コロナ禍前はおよそ年間 160,000 人の利用者数となっているが、令和 2 年度以降はコロナ禍の影響により約 1 割減少している。 ● 遠賀町コミュニティバスの総利用者数は、93,000 人程度の横ばい傾向であったが、コロナ禍の影響により、令和 3 年度で 71,373 人と減少が続いている。 ● 芦屋タウンバスの利用者数は、コロナ禍前までは増加傾向にあり、令和元年度の利用者数は、約 110,000 人となっているが、令和 2 年度以降はコロナ禍の影響により 3 割程度減少している。
財政負担	● 西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）への遠賀町の赤字負担金は令和元年度までは増加傾向で推移していたが、国・県の新型コロナ対策交付金により令和 2 年度以降は減少している。 ● 遠賀町コミュニティバスは、コロナ禍の影響による利用者数の減少により、平成 29 年度に比べて収支率が 34%から 29%へと低下しており、運行の効率性が求められる。 ● 運行経費に対する町の負担率は、50%前後で推移している。

第4章 遠賀町地域公共交通網形成計画の評価

1. 遠賀町地域公共交通網形成計画の評価

1-1. 施策の実施状況

網形成計画では、9 の目標に対し 10 の施策が掲げられており、ここでは、網形成計画の評価にあたり、施策の実施状況を整理しました。

表 4-1 網形成計画の施策の実施状況（1/2）

計画の目標	施策	実施状況
①駅周辺の拠点性の強化に向けたアクセス性の向上	①通勤・通学時間帯の駅へのアクセス性の向上に向けた検討 ・通勤・通学時間帯のバス交通サービスの向上に向けた検討 ・パークアンドライド※1の推進 ・JR 遠賀川駅の快速停車駅化に向けた検討 ・駅南地区へのバスの乗り入れに向けた検討	コミュニティバスは、通勤・通学の利便性向上を図るため、令和元年 10 月のダイヤ改正で、快速線の駅南口乗入れを開始した。 平成 30 年 3 月のダイヤ改正で区間快速が導入され、JR 遠賀川駅にも実質的に快速列車が停車することになった。
②駅周辺の拠点性の強化に向けた公共交通の利用促進	②周辺市町村と連携した利用促進策の実施 ・各種バスの利用促進策の実施 ・芦屋タウンバスの利用促進策の実施	コミュニティバスの無料体験乗車等の利用促進を実施。 芦屋タウンバス定期券の駅前サービスセンターでの販売実施。
③住民ニーズに応じたコミュニティバスの利便性の向上	③コミュニティバスのルート・ダイヤの継続的な見直し ・コミュニティバスのルート・ダイヤの継続的な見直し	要望等を踏まえ、適宜実施。 ・令和元年 10 月：ルート、ダイヤ改正 ・令和 2 年 3 月：ダイヤ改正 ・令和 4 年 9 月：ダイヤ改正
④公共交通不便地域の解消	④公共交通不便地域への新たな公共交通の導入等の検討 ・公共交通不便地域への新たな公共交通の導入等の検討	令和元年度から公共交通不便地域への対応策について継続検討中。

※1. パークアンドライド：パークは駐車、ライドは乗車のことで、通勤などで自宅から駅まではマイカーで行き、駅近隣に駐車し、鉄道に乗り換える方式のこと。

表 4-1 網形成計画の施策の実施状況（2/2）

計画の目標	施策	実施状況
⑤町民が日常的に利用する町外の生活利便施設へのアクセス拡充	⑤コミュニティバスの町外延伸の検討 ・コミュニティバスの町外延伸の検討	検討の結果、現状では町外への移動ニーズより町内運行の効率化を優先し、未実施。
⑥コミュニティバスの利用環境の向上	⑥コミュニティバスの運行情報等の提供方法の高度化の検討 ・運行情報などの提供方法の高度化	オープンデータの作成によりインターネットで乗換案内・検索ができるようになった。
	⑦地域と連携した公共交通に関する意見交換の仕組みの構築 ・地域と連携した公共交通に関する意見交換の仕組みの構築 ・計画の達成状況等の評価を実施するための協議会の開催	出前講座により意見交換を実施。 遠賀町バス対策協議会 ^{※1} を毎年開催、意見交換や計画達成状況の評価を実施。
⑦コミュニティバスの老朽化車両の安全性の向上	⑧老朽化したコミュニティバス車両の更新 ・老朽化したコミュニティバス車両の更新	保有バス車両 3 台のうち、令和 2 年度に 1 台、令和 3 年度に 1 台の合計 2 台を更新。
⑧運転免許証を自主返納した高齢者の移動手段の確保	⑨運転免許証返納者への返納特典の拡充の検討 ・運転免許証返納者への返納特典の拡充の検討	運転免許証返納者への特典は継続実施しているが、拡充には至っておらず、引き続き検討中。
⑨継続的にバスを運行させることによる町民の安心感の確保	⑩地域との協働による利用促進策の展開 ・地域との協働による利用促進策の展開	無料体験乗車や出前講座、車体への広告掲載等を実施。

※1. 遠賀町バス対策協議会：学識経験者・利用者代表・区長・町議会議員・町職員で構成された、生活交通の確保対策や代替交通手段などのバス対策に関する協議会。

1-2. 目標の達成状況

網形成計画では、9の目標に対し10の指標が設定されており、計画最終年度における達成状況を整理しました。

表 4-2 網形成計画の目標値の達成状況（1/2）

目標	① 駅周辺の拠点性の強化に向けたアクセス性の向上					
指標	JR 遠賀川駅の1日当たりの平均乗降者数		現況値 (H28)	5,300 人	目標値 (R4)	5,300 人
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	5,114	5,044	3,792	4,040	(期間中)	人
評価	コロナ禍の影響もあり、目標未達成					
目標	② 駅周辺の拠点性の強化に向けた公共交通の利用促進					
指標	路線バス及び芦屋タウンバスの年間利用者数		現況値 (H28)	263,000 人/年	目標値 (R4)	263,000 人/年
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	272,921	271,471	217,997	222,244	(期間中)	人/年
評価	コロナ禍前は、目標達成					
目標	③ 住民ニーズに応じたコミュニティバスの利便性の向上					
指標	コミュニティバスの年間利用者数		現況値 (H28)	94,200 人/年	目標値 (R4)	96,500 人/年
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	93,283	90,933	65,081	71,373	(期間中)	人/年
評価	コロナ禍の影響もあり、目標未達成					
目標	④ 公共交通不便地域の解消					
指標	公共交通不便地域の居住人口		現況値 (H28)	1,480 人	目標値 (R4)	0 人
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	1,480	1,480	1,470	1,470	(期間中)	人
評価	目標未達成、検討継続中					
目標	⑤ 町民が日常的に利用する町外の生活利便施設へのアクセス拡充					
指標	町外・町境主要施設におけるコミュニティバスのバス停数		現況値 (H28)	－ 箇所	目標値 (R4)	2 箇所
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	0	0	0	0	0	箇所
評価	町外への移動ニーズより町内運行の効率性を優先したため、未実施					

表 4-2 網形成計画の目標値の達成状況 (2/2)

目標	⑥ コミュニティバスの利用環境の向上					
指標	コミュニティバスに対する満足度		現況値 (H27)	22.6%	目標値 (R4)	現況値よりも高める
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	—	—	—	—	16.7	%
評価	目標未達成					

目標	⑦ コミュニティバスの老朽化車両の安全性の向上					
指標	コミュニティバスの車両の更新台数		現況値 (H28)	—	目標値 (R4)	3 台
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	0	0	1	1	0	台
評価	3 台更新を予定していたが、1 台は車両の状態が良好なため更新を延伸					

目標	⑧ 運転免許証を自主返納した高齢者の移動手段の確保					
指標	運転免許証返納者数		現況値 (H28)	累計 115 人	目標値 (R4)	累計 415 人
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	160	237	303	387	(期間中)	人 (累計)
評価	令和 4 年度で目標達成の見込み					

指標	運転免許証返納特典申請者数		現況値 (H28)	累計 105 人	目標値 (R4)	累計 370 人
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	143	197	241	304	(期間中)	人 (累計)
評価	令和 4 年度で目標達成の見込み					

目標	⑨ 継続的にバスを運行させることによる町民の安心感の確保					
指標	地域との協働による利用促進等の取組件数		現況値 (H28)	—	目標値 (R4)	累計 6 件
実績値	H30	R1	R2	R3	R4	単位
	2	5	5	5	6	件 (累計)
評価	目標達成					

2. 課題に関する現状整理

2-1. 現状把握のために実施した調査概要

網形成計画で整理した課題に関する現状の把握や、施策に対する意向等を把握するため、令和4年度に「住民アンケート」、「コミュニティバス利用者アンケート」、「交通事業者ヒアリング」、「主要施設ヒアリング」、「送迎サービス等実施事業者ヒアリング」を実施しました。

表 4-3 地域公共交通計画策定のために実施した調査の概要

調査名	実施方法	実施期間	主な把握項目	回収票数等
住民アンケート	700 世帯を抽出し、郵送配布、郵送回収で実施	8 月 29 日 ～ 9 月 9 日	●属性 ●移動実態（目的別の行き先、手段、頻度等） ●公共交通の利用状況と評価 ●公共交通への要望 等	700 票中 293 票回収 (回収率：41.9%)
コミュニティバス利用者アンケート	コミュニティバス車内で直接配布、直接回収で実施	9 月 13 日	●コミュニティバス利用者の移動実態 ●今回の移動 ●公共交通への要望 等	141 票回収
交通事業者ヒアリング	町内の鉄道、路線バス、コミュニティバスを運行している事業者を対象に、訪問調査で実施	8 月下旬 ～ 9 月下旬	●公共交通の利用状況 ●公共交通運営にあたっての課題 ●利用促進策 ●遠賀町の公共交通の課題に対する意向 ●施策に対する意向 等	3 事業者
主要施設ヒアリング	町内外の主要施設（スーパー、病院）を対象に、訪問調査で実施	8 月下旬 ～ 9 月下旬	●公共交通の利用状況 ●公共交通運営にあたっての課題 ●利用促進策 ●遠賀町の公共交通の課題に対する意向 ●施策に対する意向 等	5 事業者
送迎サービス等実施事業者ヒアリング	町内で送迎サービスを実施している医療、社会福祉、学校等を対象に訪問調査で実施	8 月下旬 ～ 9 月下旬	●送迎サービス等の実施状況 ●送迎サービス等の問題 ●公共交通との連携の可能性 等	3 事業者

なお、各種ヒアリング調査では、以下のような意見が把握されました。

表 4-4 各種ヒアリング調査での主な意見

調査対象	把握項目	意見等
交通事業者	公共交通の利用状況	●通勤・通学時間帯の利用が多い。（鉄道、コミュニティバス） ●朝は鞍手から JR 遠賀川駅に、夕方はその反対が多く、ほぼ全員が JR 遠賀川駅で乗り継いでいる。（路線バス） ●JR 遠賀川駅で路線バスに乗り継ぐ利用者が少数ではあるが、いる。（コミュニティバス）
	公共交通の問題・課題	●利用者がコロナ禍前に比べて、6～7 割しか戻っていない。（路線バス） ●運転手の高齢化が問題であり、募集してもなかなか応募がない。（路線バス）
主要施設	利用者の来訪状況	●高齢のお客様は朝の利用が多く、ほぼ、毎日利用する固定客も多い。（スーパー） ●70 歳以上の利用者が 7 割を占める。午前中を中心に利用が多い。（病院）
	コミュニティバスについて	●来訪手段の一つとしてコミュニティバスがあることはよいことだと思う。（スーパー、病院）
	施策に関する要望等	●75 歳以上は無料などの施策があればよいのではないか。（病院）
送迎サービス等 実施事業者	送迎サービスの実施状況	●無料送迎バスを運行している。（自動車学校、社会福祉法人等）
	送迎サービスの利用状況	●利用者は 70 歳以上の高齢者が多く、平均で月 50～60 人利用している。（社会福祉法人等）
	送迎サービスの問題・課題	●ドライバーの確保が難しくなっている。（自動車学校、社会福祉法人等）
	施策に関する要望等	●10 時～15 時の昼間は、送迎車両の利用者が少ないので、その時間帯については送迎車両を活用して、買い物や通院などの外出支援ができればよいと思う。（自動車学校） ●銀行、信用金庫、病院、スーパーなどを経由して、経由する施設から費用の一部を負担してもらおう取組があってもよいと思う。（自動車学校）

2-2. 課題に関する現状と課題の整理

ここでは、網形成計画に示されていた課題に関する実態を、アンケート調査結果等をもとに整理しました。

(1) 網形成計画における課題

網形成計画では、以下に示すように4つの区分ごとに課題が整理されており、今回実施したアンケート調査結果等を活用して、これらの課題に関する現状を整理するとともに、現状における課題をあらためて整理しました。

表 4-5 網形成計画における課題

区分	課題
1)地域特性から見た課題	1)-1 深刻化が懸念される高齢者の外出環境への対応
	1)-2 町内外に及ぶ通勤・通学移動の確保
	1)-3 運転免許証返納者の移動手段の確保
2)まちづくりの方向性から見た課題	2)-1 住みよく快適なまちづくりによる定住促進への支援
	2)-2 立地適正化計画に基づくコンパクトシティの実現に向けた支援
	2)-3 周辺市町との連携強化に向けた支援
3)町民の移動ニーズから見た課題	3)-1 公共交通利用の促進
	3)-2 移動制約者の移動手段としての公共交通の維持
	3)-3 町内外の生活利便性施設へのアクセスの確保
	3)-4 公共交通不便地域への対応
	3)-5 より使い勝手の良い公共交通への改善
4)公共交通の現状から見た課題	4)-1 幹線交通の利用促進
	4)-2 コミュニティバスの利用が少ない路線の改善
	4)-3 老朽化車両の更新
	4)-4 財政負担の抑制

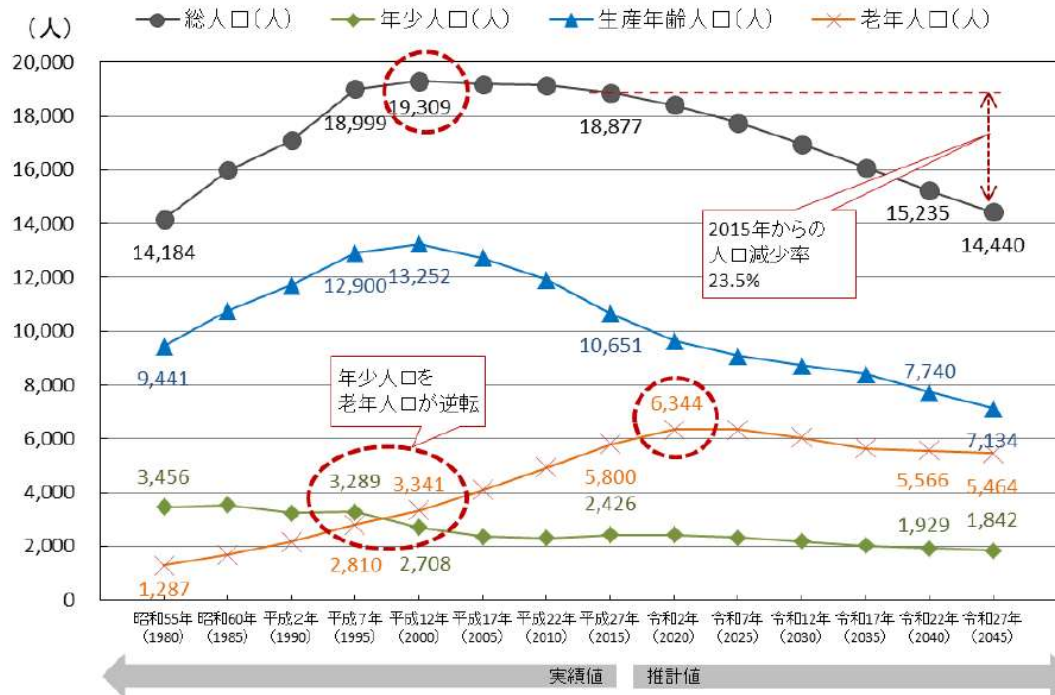
(2) 網形成計画の課題の現状と整理

1) 地域特性からみた課題

1) -1. 深刻化が懸念される高齢者の外出環境への対応

【現状】

- 遠賀町人口ビジョンによると、令和12（2030）年まで、高齢者数は6,000人以上で推移すると推計されています。
- コミュニティバスは、高齢者をはじめとする交通弱者に多く利用されています。



出典：遠賀町人口ビジョン

図4-1 遠賀町の年齢3区分別人口の推移と将来予測

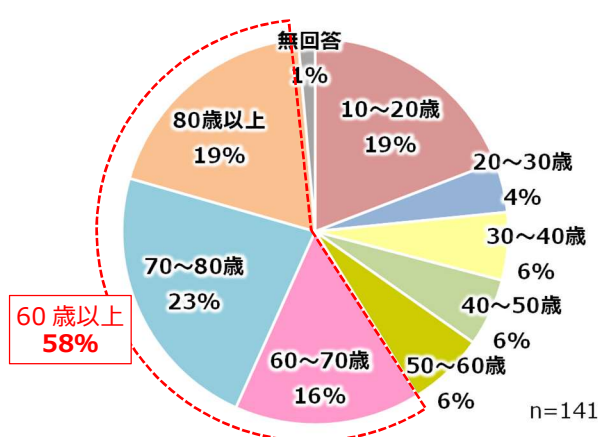
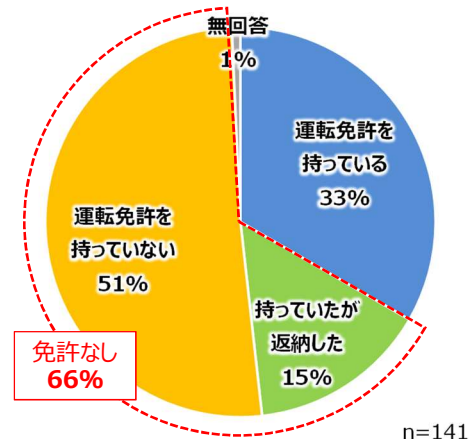


図4-2 コミュニティバス利用者の年代



出典：コミュニティバス利用者アンケート

図4-3 コミュニティバス利用者の運転免許証保有状況

【現状における課題】

- コミュニティバスの維持

1) -2. 町内外に及ぶ通勤・通学移動の確保

【現状】

- 令和2年国勢調査の通勤・通学の状況をみると、町内での通勤は3割、通学は2割と低く、多くの方が町外に通勤・通学しています。また、町外への通勤・通学先としては、北九州市が多くなっています。
- 通勤時の移動手段は、自動車利用が7割を占め、次いで多いのが鉄道利用で1割となっています。
- 通学時は、鉄道利用が8割を占めています。
- 令和4年9月のダイヤ改正で、朝ピーク7時台にJR遠賀川駅を発着する博多方面の列車の本数は減少しています。

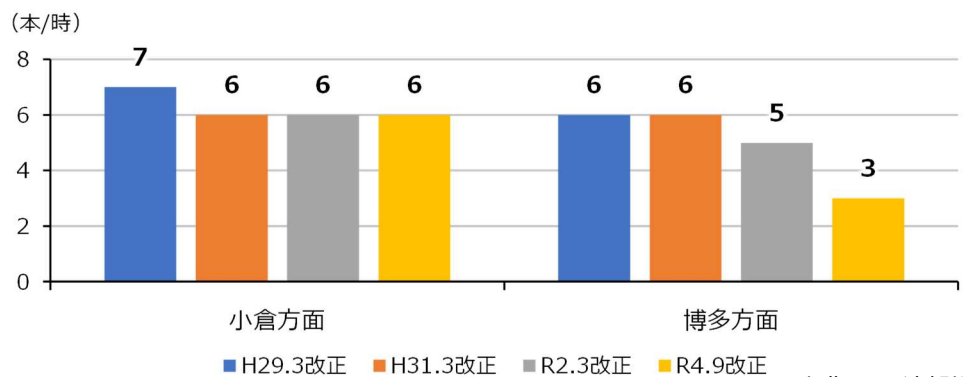
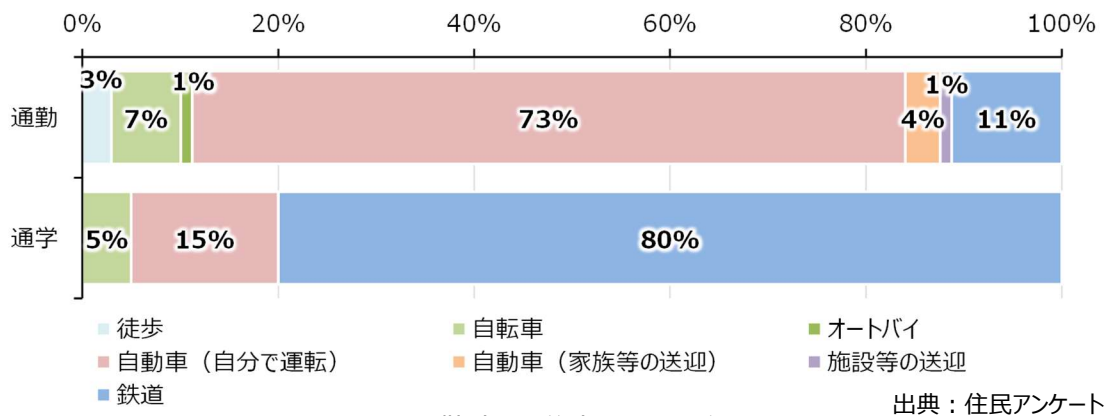
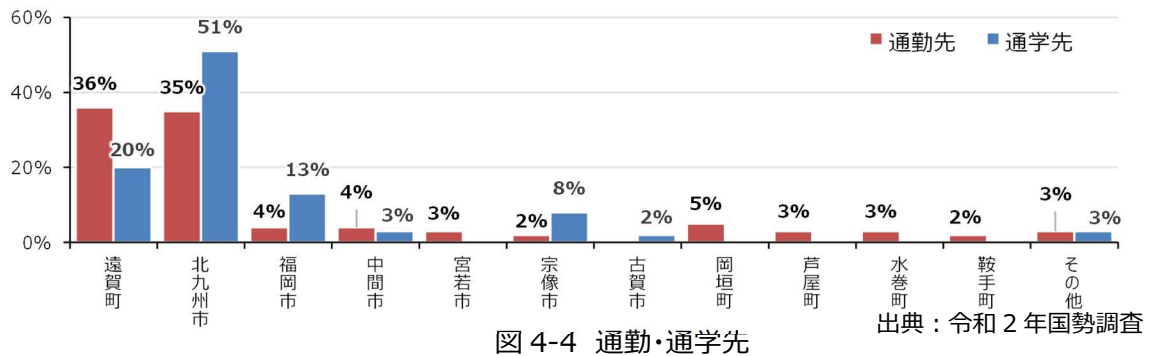


図4-6 朝ピーク7時台のJR遠賀川駅発着列車数の変化

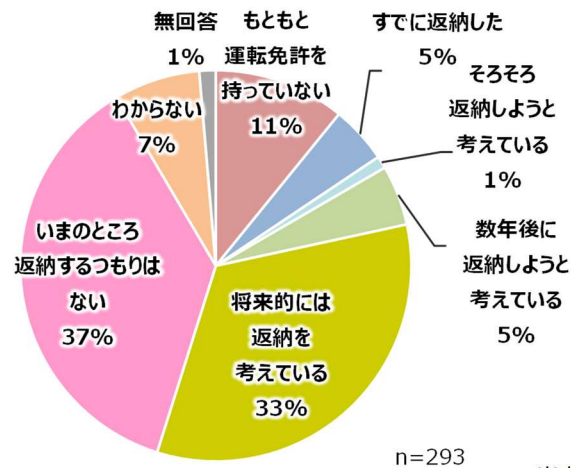
【現状における課題】

- 町外への通勤・通学支援に向けたJR遠賀川駅までのアクセス確保
- JR鹿児島本線の利便性の維持

1) -3. 運転免許証返納者の移動手段の確保

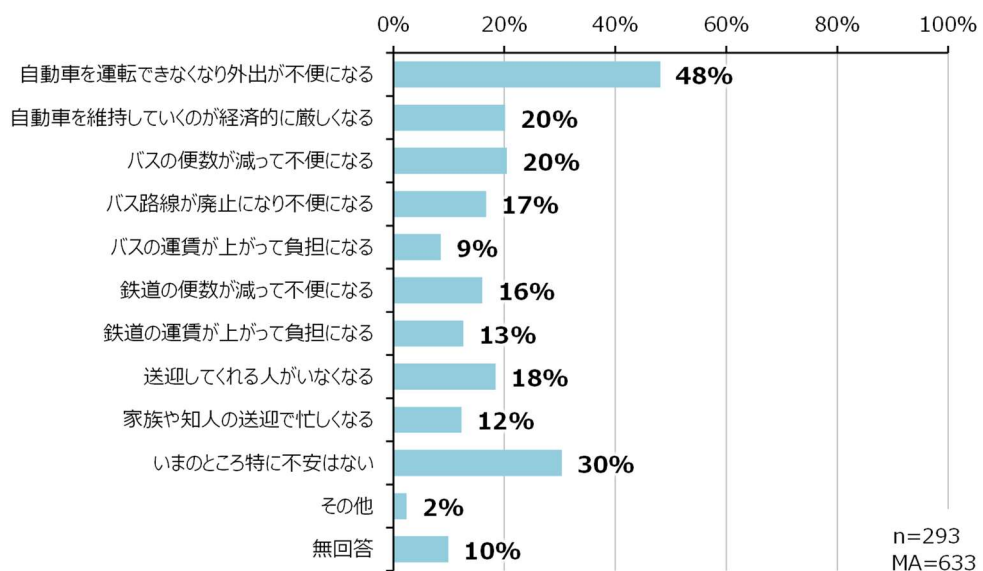
【現状】

- 65 歳以上の運転免許証自主返納者を対象に、コミュニティバスの乗車券 50 回分を配布（1 回のみ）しています。
- コミュニティバス利用者の 15%は運転免許証返納者であり、移動支援に寄与しています。（P.38 参照）
- 住民アンケート回答者の 3 割が将来的には運転免許証の返納を考えており、今後も返納者が増えると想定されます。



出典：住民アンケート

図 4-7 運転免許証の返納意向



出典：住民アンケート

図 4-8 将来の外出についての不安

【現状における課題】

- コミュニティバスの維持
- 運転免許証の返納後に備えた公共交通の利用機会づくり
- 運転免許証自主返納者への特典の継続

2) まちづくりの方向性からみた課題

2) -1. 住みよく快適なまちづくりによる定住促進への支援

【現状】

- 町内をほぼ網羅するコミュニティバスで住民の移動を支援しています。



【現状における課題】

- コミュニティバスの維持

2) -2. 立地適正化計画に基づくコンパクトシティの実現に向けた支援

【現状】

- 遠賀川駅南地区では、土地区画整理事業が進められています。



【現状における課題】

- JR 遠賀川駅を拠点とした公共交通ネットワークの維持



図 4-9 遠賀川駅南地区の開発イメージ

2) -3. 周辺市町との連携強化に向けた支援

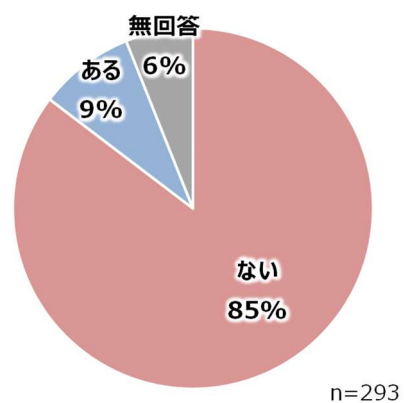
【現状】

- 周辺市町とは鉄道、路線バス、タウンバス（芦屋町）で連絡しています。
- 通勤・通学で町外に移動する機会が多いが、自動車、鉄道利用が多く（P.39 参照）、コミュニティバスの町外への運行に対するニーズは低くなっています。



【現状における課題】

- 鉄道、路線バスへのアクセスの確保



出典：住民アンケート

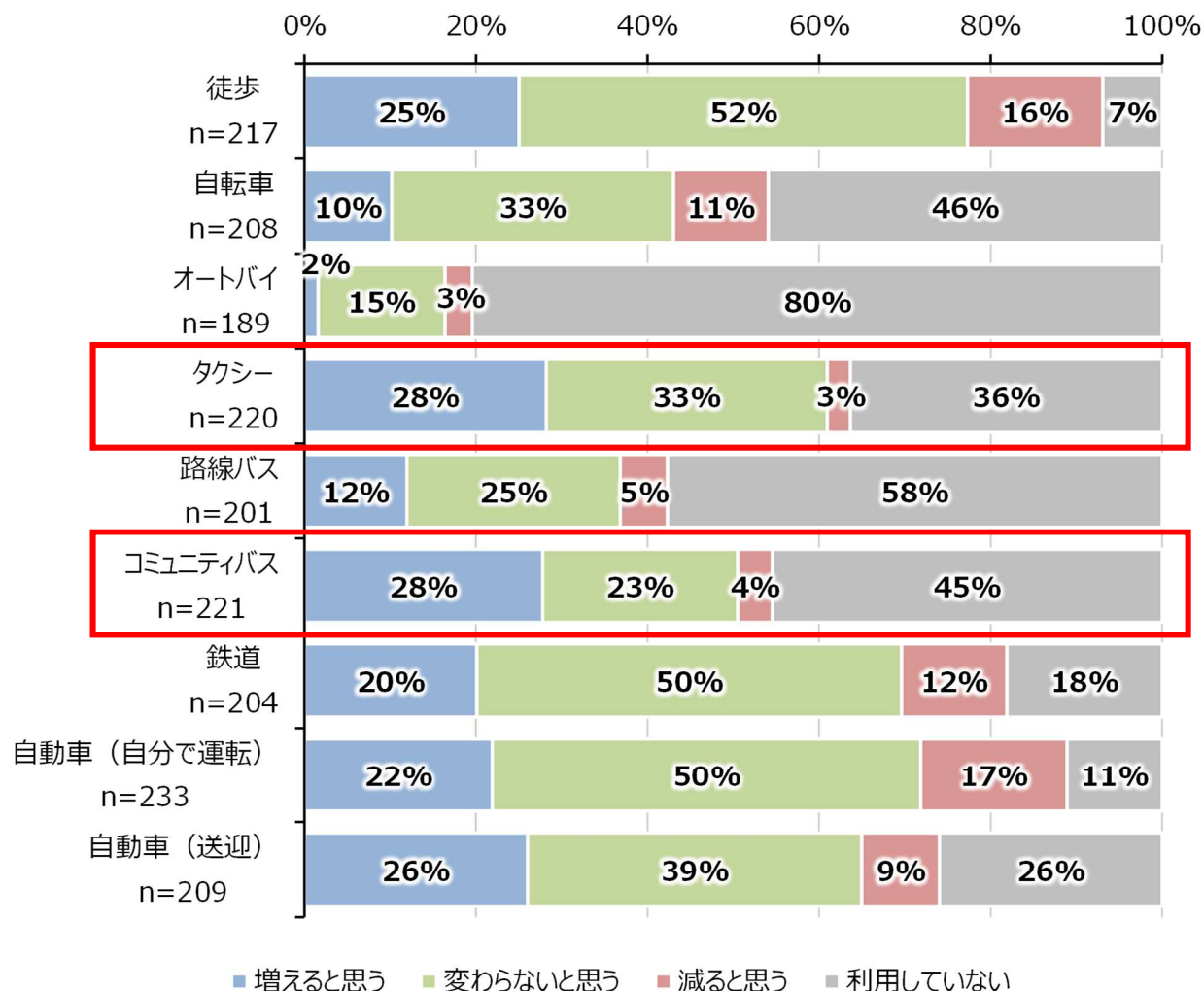
図 4-10 コミュニティバスの町外への運行の必要性

3) 町民の移動ニーズから見た課題

3) -1. 公共交通利用の促進

【現状】

- コロナ禍の影響もあり、公共交通の利用者数は減少しています。（P.24～P.27 参照）
- 一方で、コミュニティバス、タクシーは、将来的には利用機会が増えると回答する方が多く、今後利用ニーズが高まることが想定されます。



出典：住民アンケート

図 4-11 将来の移動手段の利用意向

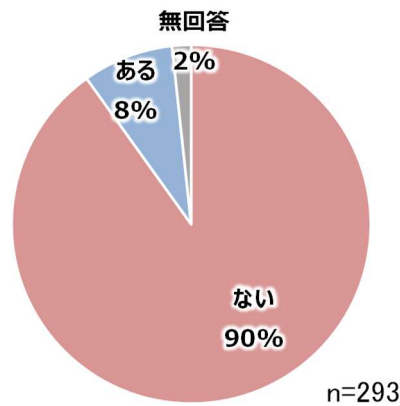
【現状における課題】

- 現在の公共交通ネットワークの維持・充実

3) -2. 移動制約者の移動手段としての公共交通の維持

【現状】

- 1 割近くの方が、交通が不便なため外出できない状況であると回答しています。
- コミュニティバスは多くの高齢者や、運転免許証返納者に利用されており、交通弱者の移動手段として機能しています。（P.38 参照）



出典：住民アンケート

図 4-12 交通が不便なため外出できない状況の有無

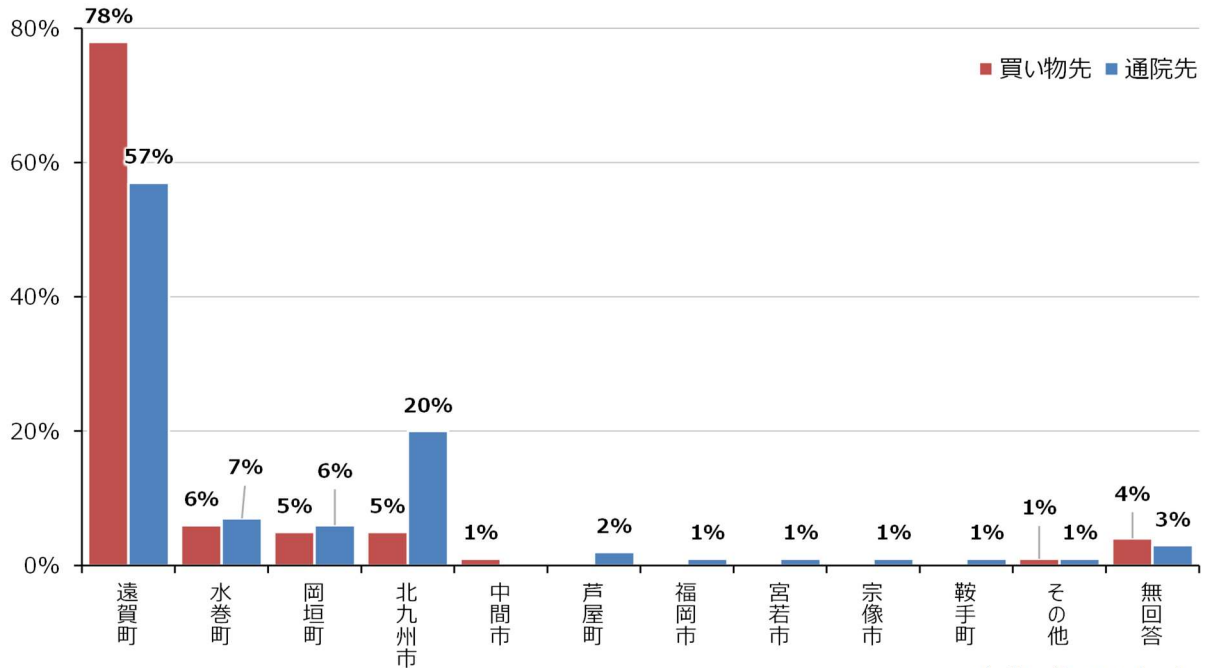
【現状における課題】

- JR 遠賀川駅までのアクセスの確保
- コミュニティバスの維持

3) -3. 町内外の生活利便施設へのアクセスの確保

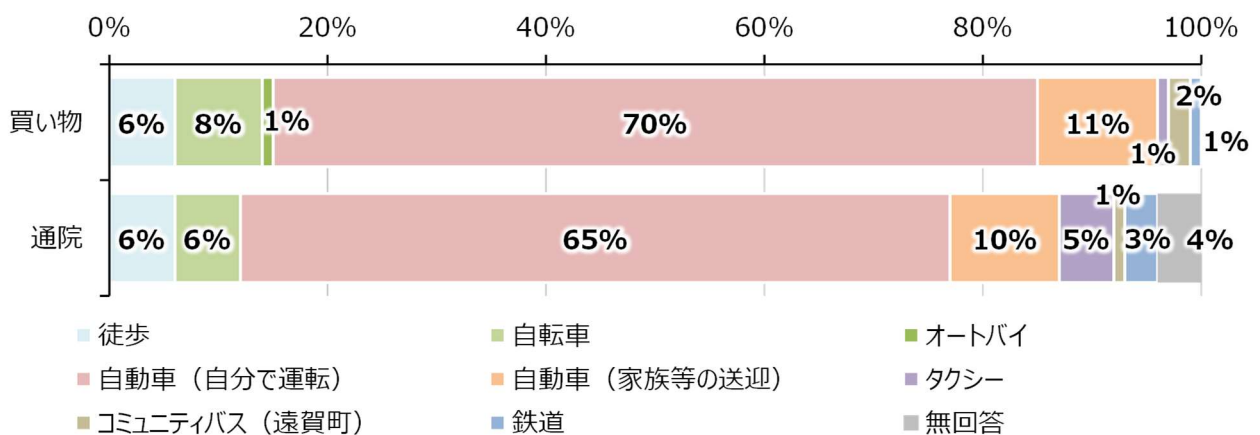
【現状】

- 買い物先の8割が町内であり、家族等の送迎も含めた自動車利用が8割を占めます。
- 通院先の6割が町内であり、家族等の送迎も含めた自動車利用が7割を占めます。
- 町外への買い物、通院等の実態はありますが、コミュニティバスの町外への運行に対するニーズは低くなっています。(P.41 参照)
- 町内外の医療・福祉施設への移動手段として、民間の福祉事業者などが送迎サービスを行っています。



出典：住民アンケート

図 4-13 町民のふだんの買い物先及び通院先



出典：住民アンケート

図 4-14 町民のふだんの買い物時及び通院時の利用交通手段

【現状における課題】

- 鉄道、路線バス、タウンバスとコミュニティバスの円滑な結節による町内外のスムーズな移動支援

3) -4. 公共交通不便地域への対応

【現状】

- コミュニティバスでカバーできていないエリアがあります。(P.23 参照)
- コミュニティバスについては、ルートよりも運行頻度に不満を感じている方が多くなっています。
- 昼間は送迎バスの利用が少ないため、自社車両の活用を提案する民間事業者があります。

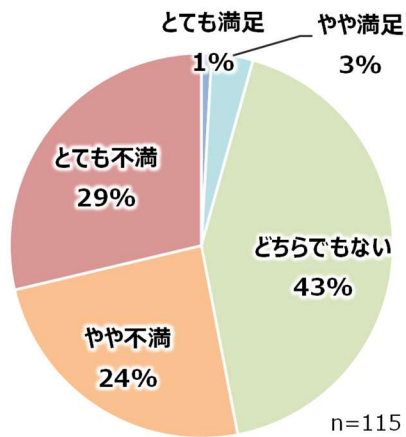
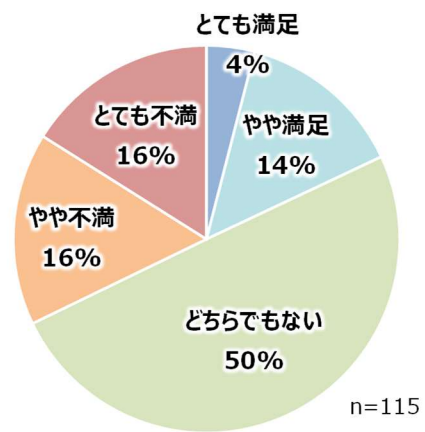


図 4-15 コミュニティバスの運行頻度の評価



出典：住民アンケート

図 4-16 コミュニティバスのルートの評価

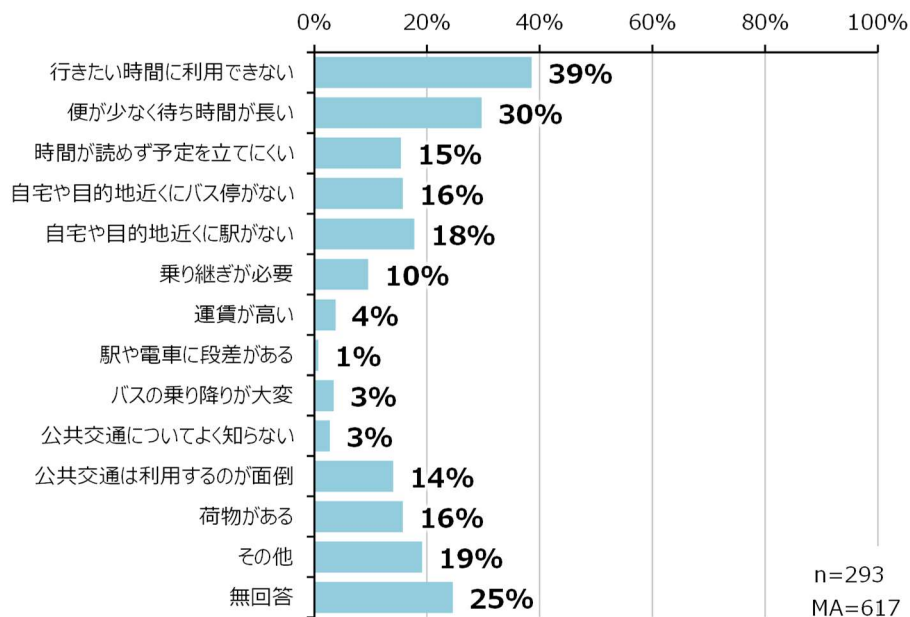
【現状における課題】

- 民間事業者と連携した公共交通不便地域における移動支援策の検討

3) -5. より使い勝手の良い公共交通への改善

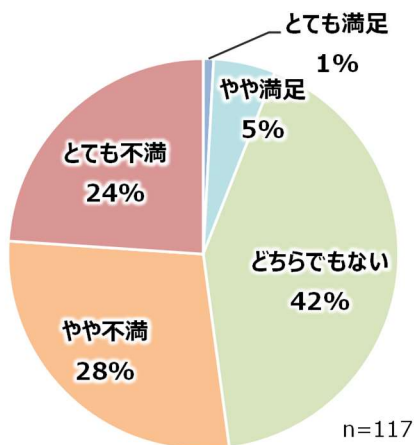
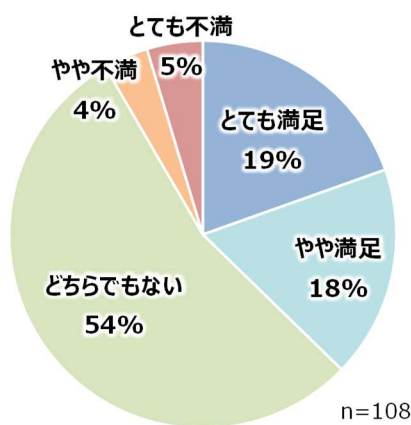
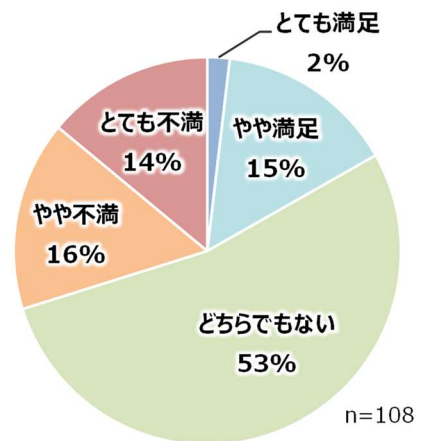
【現状】

- 公共交通を利用しない理由として「行きたい時間に利用できない」、「便が少なく待ち時間が長い」と便数の少なさに関する理由が多くあげられています。
- コミュニティバスの運行頻度（P.45 参照）、運行時間帯に対する評価が低くなっています。
- コミュニティバスの運賃については、おおむね満足していただいています。



出典：住民アンケート

図 4-17 公共交通を利用しない理由

図 4-18 コミュニティバスの
運行時間帯の評価図 4-19 コミュニティバスの
運賃の評価

出典：住民アンケート

図 4-20 コミュニティバスの
全体的な満足度

【現状における課題】

- 路線・ダイヤ見直しによるコミュニティバスの運行効率の改善
- 民間事業者と連携したコミュニティバス便数の補完の検討

4) 公共交通の現状から見た課題

4) -1. 幹線交通の利用促進

【現状】

- 平成30年のダイヤ改正によりJR遠賀川駅に区間快速が停車するようになり、遠方への鉄道での移動利便性が高まっています。
- コロナ禍の影響もありJR遠賀川駅の利用者数は減少傾向が続いており、令和4年のダイヤ改正では朝ピーク7時台の便数が減少しています。



【現状における課題】

- JR遠賀川駅までのアクセスの確保・維持
- JR鹿児島本線の利便性維持
- 鉄道ダイヤに合わせたコミュニティバスのダイヤ設定

4) -2. コミュニティバスの利用が少ない路線の改善

【現状】

- 路線による利用者数の差が大きくなっています。



【現状における課題】

- 路線、ダイヤの見直しによるコミュニティバス車両の有効活用の検討

4) -3. 老朽化車両の更新

【現状】

- 3台更新の予定でしたが、車両の状態をみて、コミュニティバス2台を更新しました。



【現状における課題】

- 車両の状態に応じた適切な更新

4) -4. 財政負担の抑制

【現状】

- コロナ禍前の令和元年度まで、路線バス、コミュニティバスともに財政負担が増加傾向となっていました。(P.28～P.29 参照)



【現状における課題】

- 財政負担の抑制に向けたコミュニティバスの運行効率化

3. 遠賀町地域公共交通網形成計画の評価のまとめ

【施策の実施状況】

- ダイヤ改正、駅南口への乗り入れ、無料体験乗車の実施、車両の更新等のコミュニティバスの利用促進に関する施策は、**おおむね計画通りに実施**。
- 公共交通不便地域への対応、町外へのコミュニティバスの延伸、運転免許証返納者への特典の拡充などの**検討課題については、計画期間中に検討、現在も継続検討中**。

【目標の達成状況】

- 公共交通の利用者数は、コロナ禍前で路線バス及び芦屋タウンバスは目標値を達成。
- JR 遠賀川駅の乗降者数、コミュニティバスの利用者数は目標を下回った。
- 運転免許証返納者数、利用促進等の取組件数は目標達成見込み。
- コミュニティバスの満足度については、現況値を下回っており、**満足度向上に向けた改善**が必要。

【網形成計画の実施状況を踏まえた交通の課題】

- 地域特性から見た課題に関しては、**コミュニティバスは交通弱者の足として利用**され、町外への移動ニーズは、鉄道が対応しているため、**コミュニティバスの維持、JR 鹿児島本線の利便性維持、JR 遠賀川駅までのアクセス確保**。
- まちづくりの方向性から見た課題に関しては、定住促進に向けコミュニティバスが町内をほぼ網羅、JR 遠賀川駅周辺の開発も進行中であり、**JR 遠賀川駅を拠点とした公共交通ネットワークの維持**。
- 周辺市町との連携強化に向けた課題に関しては、既存の鉄道、路線バス、タウンバスで連絡され、コミュニティバスの町外への延伸のニーズは低いことから、**鉄道、路線バスへのアクセスの確保**。
- 町民の移動ニーズから見た課題に関しては、公共交通の利用者数に減少傾向はみられるが、コミュニティバス、タクシーは将来の潜在的な利用ニーズが高いことから、**現在の公共交通ネットワークの維持・充実**。また、公共交通不便地域の解消に向け、民間事業者と連携した移動支援策の検討や、乗合タクシー等の**コミュニティバスを補完する移動手段の導入検討**。
- 町民の多くは主に自動車で移動しているものの、3割の町民は将来的な運転免許証の自主返納を考えており、コミュニティバス、タクシーの利用が今後増えると考えている方も多く、**運転免許証返納後への備え**が求められている。
- 公共交通の現状から見た課題に関しては、利用が少ないコミュニティバス路線や、公共交通に対する財政負担の増加等の問題があり、路線、ダイヤの見直しやコミュニティバス車両の有効活用の検討等の**コミュニティバスの運行効率化**。

第5章 地域公共交通計画策定に向けた課題

1. 上位関連計画及び主要プロジェクト

1-1. 本町の上位関連計画

(1) 第6次遠賀町総合計画（R4.3）

- 総合計画には「まちがつながり ひとがつながる 未来へつなぐ遠賀町」の将来像のもと、5つの基本目標が示されています。
- 公共交通に関しては、課題として、コンパクトシティの推進や公共交通の充実・利用促進、具体的施策として、住民ニーズにあったコミュニティバスの見直しや、公共交通機関の連携強化などが示されています。

表 5-1 第6次遠賀町総合計画

計画概要等	○計画期間（前期） ・令和4～8年度 ○まちの将来像 ・まちがつながり ひとがつながる 未来へつなぐ遠賀町 ○基本目標 1 あらゆる人々の安全と自然あふれる暮らしを守る（防災・安全・環境） 2 新たな挑戦とイノベーションを促しまちを進化させる（産業・都市基盤） 3 すべての人が自分らしく生きるまちをつくる（健康・子育て・福祉） 4 学びにあふれたまちで大人も子どもも心を育む（教育・文化） 5 時代をしなやかに乗り越えまちを自立させる（地域自治・行政）
公共交通と関係のある記述内容	<基本目標 2 2-2 都市基盤 ①都市開発> ③コンパクトシティ+ネットワークの推進 ・居住誘導区域^{※1}や都市機能誘導区域^{※2}へ住宅や都市機能を誘導し、「遠賀町立地適正化計画」に基づく「コンパクトシティ+ネットワーク」のまちづくりを推進します。 <基本目標 2 2-2 都市基盤 ③公共交通> ①公共交通の充実 ・西鉄バスや芦屋タウンバスと意見交換・情報共有しながら、「遠賀町地域公共交通網形成計画」に基づく、JR 遠賀川駅を中心とした町内の公共交通網を維持・確保するとともに、JR 遠賀川駅との接続環境の向上を図ります。 ・利用者のニーズの変化を捉え、遠賀町コミュニティバスの路線やダイヤの見直しを定期的に行い、利便性の向上に努めます。 ・公共交通ネットワークの充実を図るため、民間の交通事業者と連携したデマンド型交通などを検討します。 ②公共交通の利用促進 ・遠賀町コミュニティバスの利便性を伝える広報活動や出前講座、体験乗車や運転免許証を自主返納した高齢者への利用促進事業など、幅広い利用促進を継続することで、利用者の増加に努め、公共交通の維持・充実を図ります。 ・パークアンドライドを周知するなど、JR をはじめとした公共交通の利用を促進します。

※1. 居住誘導区域：都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。

※2. 都市機能誘導区域：都市再生を図るため、医療施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。

(2) 遠賀町人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略（後期）（R2.3）

- 人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略には、公共交通に関する記述として、駅周辺におけるコンパクトシティの推進や公共交通ネットワークの充実に関する項目が記載されています。

表 5-2 遠賀町人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略（後期）

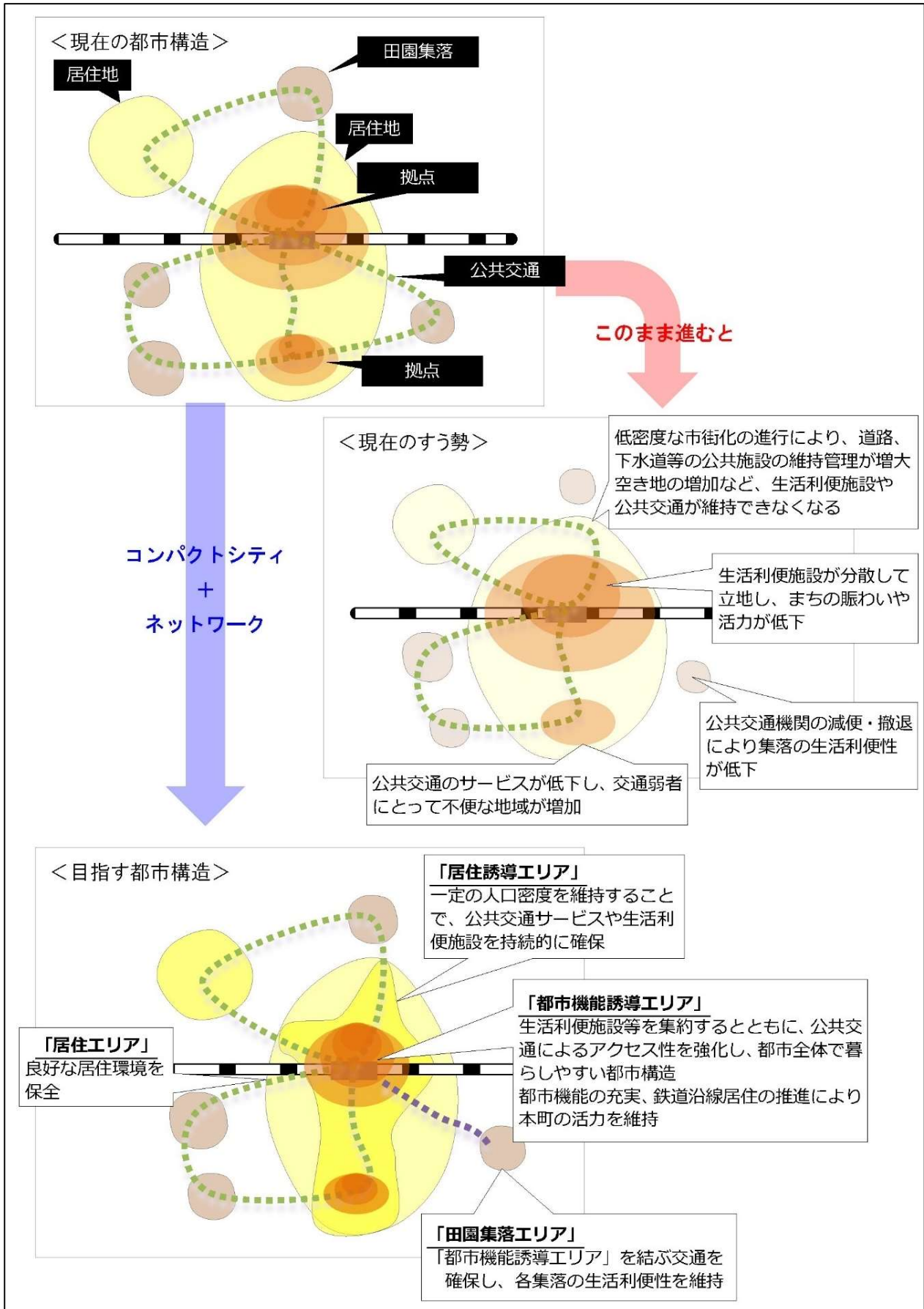
計画概要等	○計画期間（前期） ・令和 2～6 年度 ○基本目標 1 遠賀町の地域資源を生かし、元気な産業を育て、安定した雇用を創出する 2 遠賀ブランドを確立し、住み続けたい、住んでみたいニーズに応える 3 子育て支援と質の高い教育で遠賀町の未来をつくる 4 安心で活力あふれる、魅力あるまち遠賀町をつくる
公共交通と関係のある記述内容	＜基本目標 4 ①駅周辺のにぎわいを創出するコンパクトシティに向けた施策＞ ア) 立地適正化計画及び駅南地区の整備構想に基づく駅周辺整備事業 （KPI：1 日当たりの JR 遠賀川駅利用者数令和 6 年度：5,000 人） ・立地適正化計画に基づき、医療・福祉・商業・公共交通等のさまざまな都市機能の集積やまちなかの居住整備等の駅周辺のコンパクトシティの取り組みを進める。 ・遠賀川駅南地区まちづくり構想に沿った地権者の組合施行による区画整理事業の支援を行い、駅を中心としたまちづくりを進める。 ウ) 公共交通ネットワークの充実 （KPI：コミュニティバス利用者数：毎年 94,000 人） ・「遠賀町地域公共交通網形成計画」に基づき、適切な公共交通のあり方を検討し、町民の交通手段の確保や利便性を向上させ、適時路線や時刻表の改正を行うとともに、老朽化した車両更新を行い、持続可能な地域公共交通に向けた取り組みを進める。

(3) 遠賀町立地適正化計画

- 公共交通に関する記述として、駅周辺の整備に伴う交通結節機能の強化や公共交通ネットワークの充実に関する項目が記載されています。

表 5-3 遠賀町立地適正化計画

計画概要等	○計画期間 ・平成 30 年～令和 22 年度 ○基本理念 『持続的に成長する生活都市 遠賀』 ～あらゆる世代が安心して楽しく暮らせる都市の達成を目指して～ ○まちづくりの方向性 ・都市の持続性を高める選択と集中による段階的なまちづくり ・拠点を中心としたまちづくり ・子どもや高齢者が歩いて暮らせる・子育て世代が住みたくなるまちづくり ・持続可能なまちづくり
公共交通と関係のある記述内容	<7 誘導施策> (1) 都市機能誘導区域に誘導するための施策 ①JR 遠賀川駅周辺整備 ・JR 遠賀川駅周辺を軸にポテンシャルを秘めた地区のにぎわいと活力の創出のため、JR 遠賀川駅周辺整備を行い、商業施設などを誘導するとともに、交通結節機能の強化を図ります。 (2) 居住誘導区域に誘導するための施策 ①コミュニティバス運行事業 ・地域と行政が連携した利用促進策を展開することにより、コミュニティバスの持続的な運行を確保していくことで、安定してバスが運行する住環境の形成を図ります。 (3) 集落地区に対する施策 ①公共交通不便地域の解消 ・町内の公共交通不便地域において、新たな公共交通の導入等を検討し、高齢者等の移動の確保を図ります。



出典：遠賀町立地適正化計画

図 5-1 遠賀町立地適正化計画における将来の公共交通政策

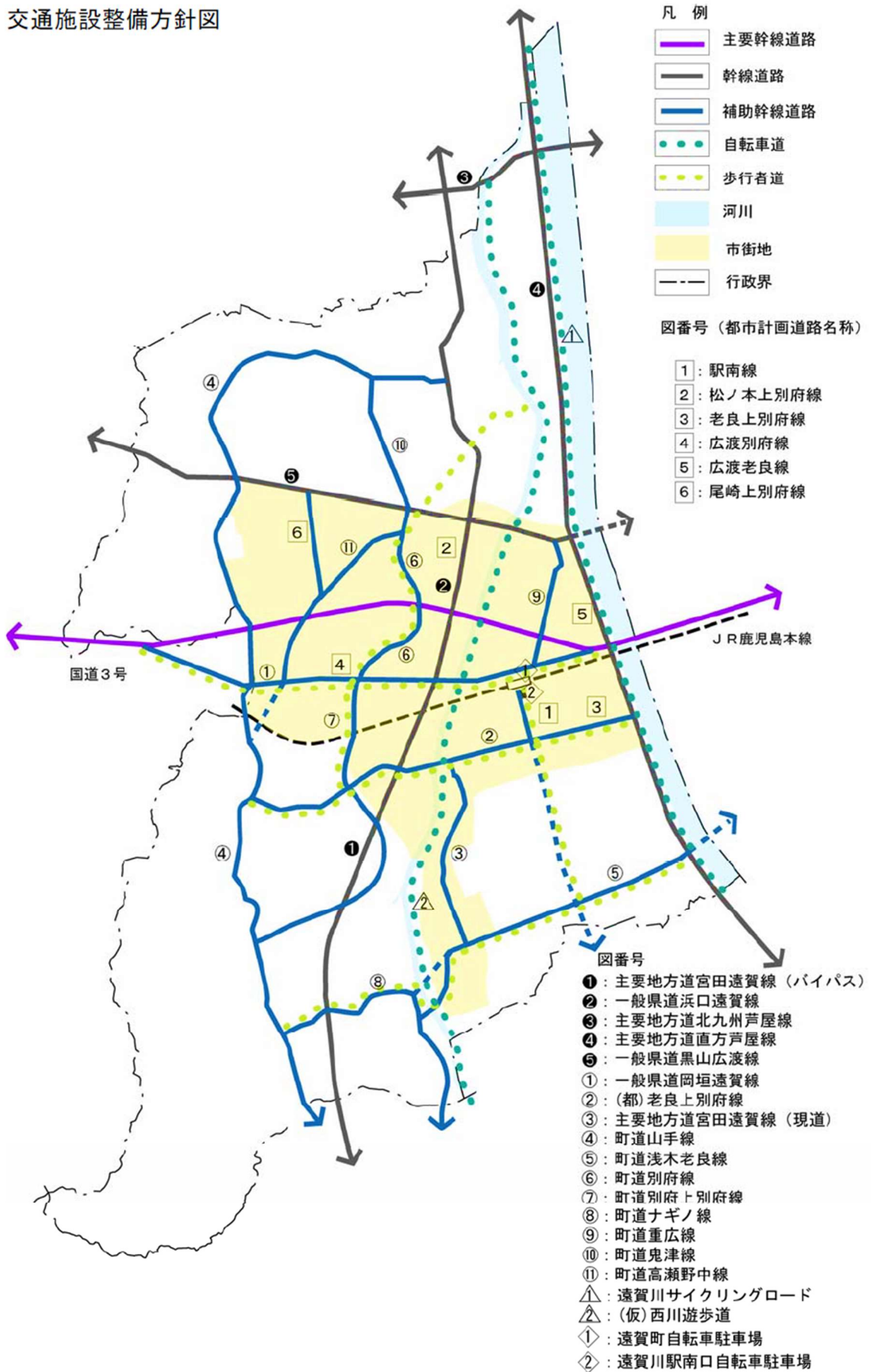
(4) 遠賀町都市計画マスタープラン（H22.3）

- 公共交通に関する記述内容として、コミュニティバスの利便性向上、交通結節点の整備があげられています。

表 5-4 遠賀町都市計画マスタープラン

計画概要等	○基本理念 ・生活都市づくり ○将来都市像 ・魅力あふれるやすらぎの生活都市 ○都市づくりの目標 1 魅力あふれるコンパクトな交流空間づくり (1) JR 遠賀川駅を中心とした交流拠点づくり (2) 楽しさと便利さのある街なか回遊路づくり (3) 活気ある産業の基盤づくり (4) 利便性を高める都市施設のネットワークづくり 2 水と緑のやすらぎのある空間づくり (1) やすらぎのある住宅地づくり (2) 人にやさしい都市施設整備 (3) 環境にやさしく豊かな自然を生かすまちづくり
公共交通と関係のある記述内容	全体構想編 <6-1 交通体系整備の基本方針> (2) 公共交通網 ・広域的な公共交通網として JR 鹿児島本線があり、JR 遠賀川駅が交通拠点として位置づけられ、駅前広場整備により駅と自動車、コミュニティバスなどの交通結節機能の向上が図られています。 ・コミュニティバスは利用者が横ばい傾向にありますが、バスルートや停留所の位置の見直し、便数の増加などを図ることにより、利用者の利便性の向上を図ります。 実現の方策編 <2 都市施設整備方針に関する方策> (1) 交通施設 ・JR 遠賀川駅を交通拠点として、電車や自動車、バス等の交通結節機能の向上を図るため、駅及び周辺の整備を図り、安全な歩行者空間の整備を図ります。また、駅周辺の駐車場及び自転車駐車場（駐輪場）の整備を進めます。 ・公共交通体系の計画的な見直しを行い、コミュニティバスのルートや停留所、便数の増加等の充実を図ります。

交通施設整備方針図



出典：遠賀町都市計画マスタープラン

図 5-2 遠賀町都市計画マスタープランにおける将来の交通政策

1-2. 本町の主要プロジェクト

- 本町の交通結節点である JR 遠賀川駅に、交流・防災拠点として、「おながみらいテラス」の整備が進められています。
- 施設のコンセプト「あたたかさと元気！を感じるみんなの交流・防災拠点づくり」のもと、1 階が「ふらっとエリア」、2 階が「わいわいエリア」、3 階が「すくすくエリア」の 3 階建ての構造で、令和 5 年 4 月オープン予定です。

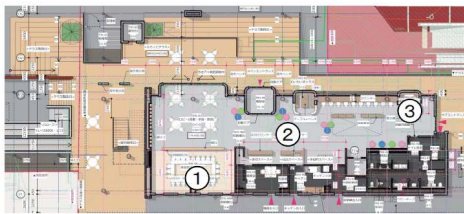
【おながみらいテラスのイメージ】



表 5-5 おながみらいテラスの施設概要

項目	内容
名称	おながみらいテラス
用途	交流複合施設
階高	地上 3 階建て
延床面積	1,612m ²

1階



ふらっとエリア：誰もがふらっと立ち寄ることができる自由なエリア

①多目的スペース
フリーの会議スペース
貸室として交流の場にも



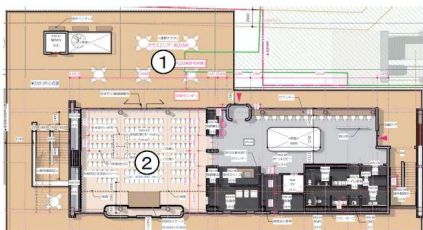
②オープンスペース
本を読んだり交流したり、自由
に過ごせるスペース



③通観ギャラリー
自衛隊関連のパネルや装備品な
どを展示



2階



わいわいエリア：施設内外へ向けてにぎわいを生み出すエリア

①通観テラス
にぎわいを生み出すテラス
ホールと一体的な利用も可能



②ホール
交流センターで最も大きな部屋
音響にも配慮



3階



すくすくエリア：子どもを中心としたエリア

①遊戯室
子どもが自由に遊べるス
ペース
自衛隊員と家族ぐるみの
交流も



②プレイランド
外で遊べるエリア
安全にも配慮



③連絡通路
駅舎や自由通路から直接
アクセス可能



図 5-3 おながみらいテラスの概要

1-3. 上位関連計画及びプロジェクトのまとめ

「1-1.本町の上位関連計画」及び「1-2.本町の主要プロジェクト」より、遠賀町の公共交通に関する上位関連計画及び主要プロジェクトは、以下のように整理されます。

表 5-6 上位関連計画及び主要プロジェクトのまとめ

計画名等	内容
第6次遠賀町総合計画	●課題として、コンパクトシティの推進や公共交通の充実・利用促進が挙げられ、具体的施策として、住民ニーズにあったコミュニティバスの見直しや、公共交通機関の連携強化などが示されている。
遠賀町人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略	●JR 遠賀川駅周辺における各種施設の集積によるコンパクトシティの推進や公共交通ネットワークの充実に関する項目が記載されている。
遠賀町立地適正化計画	●JR 遠賀川駅周辺の整備に伴う交通結節機能の強化が課題として示されている。 ●鉄道やコミュニティバス等の公共交通ネットワークの充実などの施策の方向性が示されている。
遠賀町都市計画マスタープラン	●コミュニティバス、鉄道の利便性向上が課題として示されている。 ●コミュニティバス等の公共交通機関の充実及び、交通結節点の整備などの施策の方向性が示されている。
おんがみらいテラス	●本町の交通結節点である JR 遠賀川駅に交流・防災拠点として「おんがみらいテラス」を整備中。令和5年4月オープン予定。

2. 社会経済情勢等の変化

2-1. SDGs に向けた取組の推進

- 平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において、令和 12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標として SDGs が定められました。
- SDGs は 17 の目標、169 のターゲットから構成され、本町の公共交通に関する取組は、主に目標 9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標 11「住み続けられるまちづくりを」、目標 17「パートナーシップで目標を達成しよう」に関連します。



図 5-4 持続可能な開発目標（SDGs）17 ゴール

表 5-7 SDGs アクションプラン 2022 における公共交通に関する国土交通省の主な施策

施策名	事業概要	関連する目標	
		目標 9	目標 11
公共交通機関等のバリアフリー化の推進	●旅客施設・車両等のバリアフリー化 ●市町村によるバリアフリー基本構想等作成を通じた駅周辺等の面的なバリアフリー化 等		●
「コンパクトプラスネットワーク」の推進	●まちなかや公共交通沿線に都市機能や居住を誘導 ●持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ることによる「コンパクトプラスネットワーク」のまちづくりの推進		●
スマートシティの取組の推進	●新たなモビリティサービスである MaaS 等の導入 ●「スマートシティ」に向けたオープンデータ化の推進	●	●

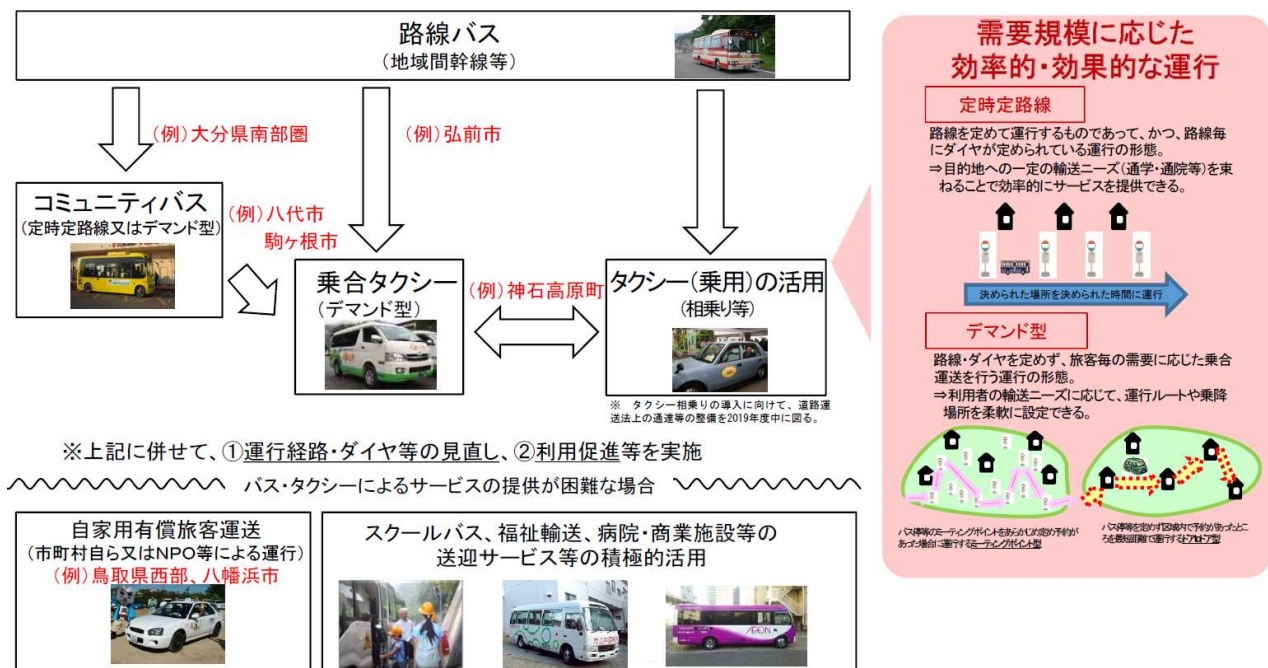
2-2. 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正

- 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置づけることになりました。
- 路線バスについては、生産性の向上を図るとともに、地域の実情に応じたダウンサイジング等による最適化が求められるようになっており、各地で実践されてきています。

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正の概要】

■地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- 地方公共団体による「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進 (作成経費を補助 ※予算関連)
- 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化



出典：国土交通省資料

図 5-5 路線バスのダウンサイジングのイメージ

2-3. デジタル化の推進

- 利便性向上や効率性向上などを目的に、デジタル技術が進展しており、情報のデータ化やオンライン化、セキュリティの強化、自動化などの社会課題解決のための取組が推進されています。

2-4. 新型コロナウイルス感染症の影響

- 九州運輸局によると、九州全体の令和2年度の輸送実績について、上半期は、コロナ禍の影響による移動自粛の影響から大きく減少し、下半期は、Go To トラベルや感染状況が一時落ち着いたこともあり、回復傾向がみられたものの、1月から緊急事態宣言が発令されると再び減少に転じたことが分かっています。
- 公共交通の利用は、コロナ禍前に比べて約7割程度にとどまっています。

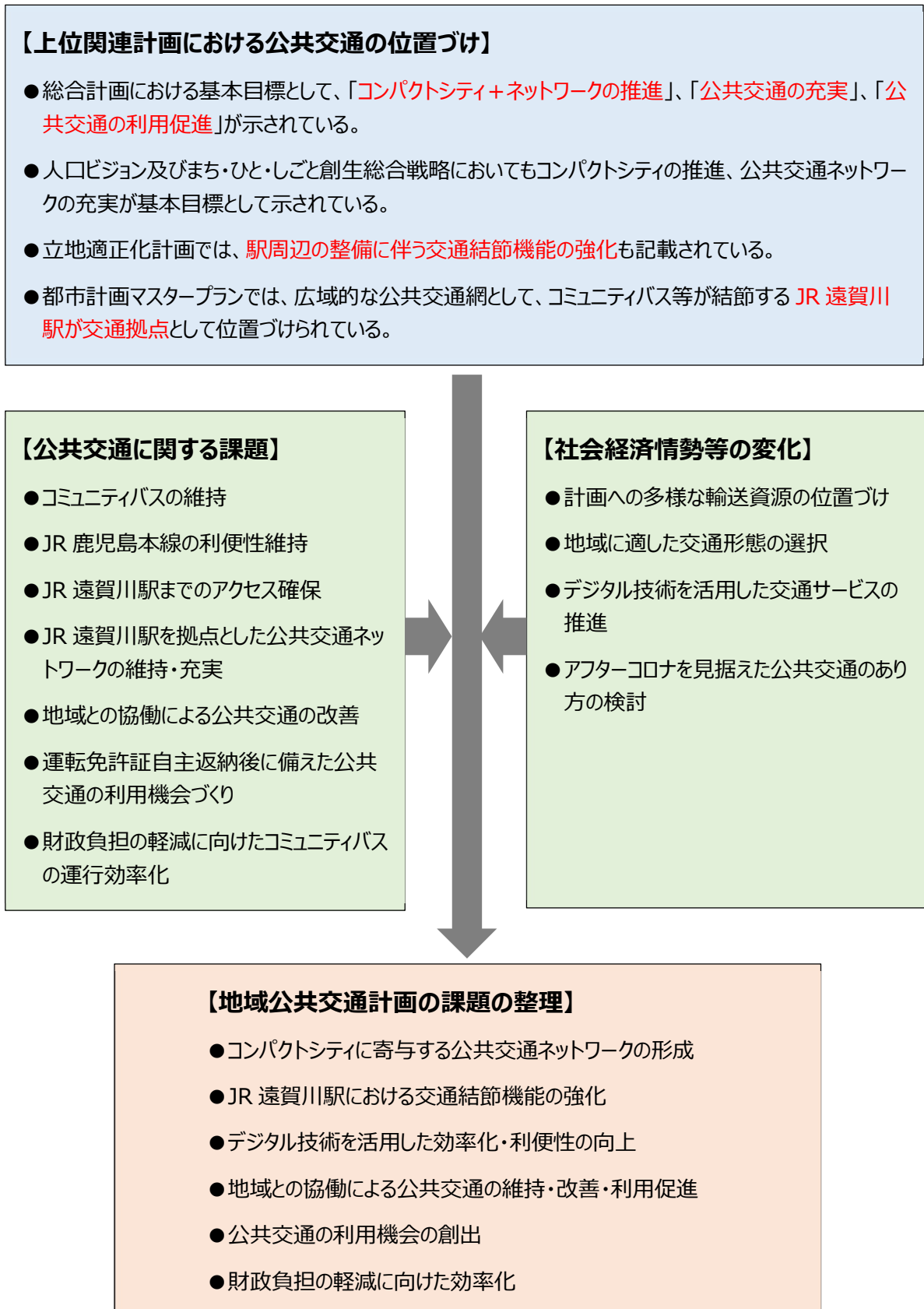


出典：九州運輸局資料（R4年1月）

図 5-6 九州のバス事業・旅客事業の輸送実績

3. 地域公共交通計画の課題の整理

「1. 上位関連計画及び主要プロジェクト」、「2. 社会経済情勢等の変化」より、地域公共交通計画の課題を整理しました。



第6章 地域公共交通計画の方針と目標・施策

1. 基本理念及び方針

本町の総合計画に示された将来像、第5章で整理した課題等を踏まえ、遠賀町における公共交通の基本理念と基本方針を定めます。

【第6次遠賀町総合計画の将来像】

まちがつながり ひとがつながる 未来へつなぐ遠賀町

遠賀町における公共交通の基本理念
まちやひとをつなぎ、未来へつなぐ
みんなでつくる公共交通

【地域公共交通計画の課題】

- コンパクトシティ形成に寄与する公共交通ネットワークの維持
- JR 遠賀川駅における交通結節機能の強化
- デジタル技術を活用した効率化・利便性の向上
- 地域との協働による公共交通の維持・改善・利用促進
- 公共交通の利用機会の創出
- 公共交通への財政負担の軽減

【基本方針】

基本方針 ①

コンパクトシティの形成に向けた JR 遠賀川駅を拠点としたネットワークの維持・充実

基本方針 ②

地域との協働や様々な工夫による利便性と効率性の向上

基本方針 ③

社会情勢の変化に対応した多面的な公共交通の利活用促進

2. 公共交通の役割と方向性

遠賀町における公共交通の役割と方向性については、以下に示すとおりです。なお、遠賀町内を運行する西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）は地域間幹線系統^{※1}の補助金（国・県）を、遠賀町コミュニティバスと芦屋タウンバスには地域内フィーダー系統^{※2}の補助金（国）をそれぞれ活用します。

表 6-1 遠賀町における公共交通の役割

交通形態		役割	該当路線等
地域間交通	鉄道	・本町と北九州市、福岡市などの町外を連絡する。 ・本町の公共交通の基軸をなす。	JR 鹿児島本線
	路線バス	・本町と鞍手町、直方市を連絡する。 ・本町南部地区の幹線軸を形成する。	直方～鞍手～遠賀線
	コミュニティバス	・本町と芦屋町を連絡する。 ・本町北部地区の幹線軸を形成する。	芦屋タウンバス
地域内交通	コミュニティバス	・JR 遠賀川駅を拠点に、町内の主要な施設や、住宅地を連絡する。 ・町内各地と交通拠点である JR 遠賀川駅を連絡する。	遠賀町コミュニティバス
	タクシー	・コミュニティバスでカバーできない地区や時間帯の移動を支える。	タクシー事業者
	送迎サービス等	・特定の施設利用者の送迎等を担う。 ・将来的には、公共交通の担い手の一つとしての役割が期待される。	医療・福祉施設、自動車学校等

将来ネットワークイメージ

東西方向の鉄道を基軸に、南北方向の幹線バス、幹線バスを補完するコミュニティバスにより公共交通ネットワークを形成し、それぞれが交通結節点である JR 遠賀川駅で連絡することで、町内外の移動をスムーズに行えるようにします。

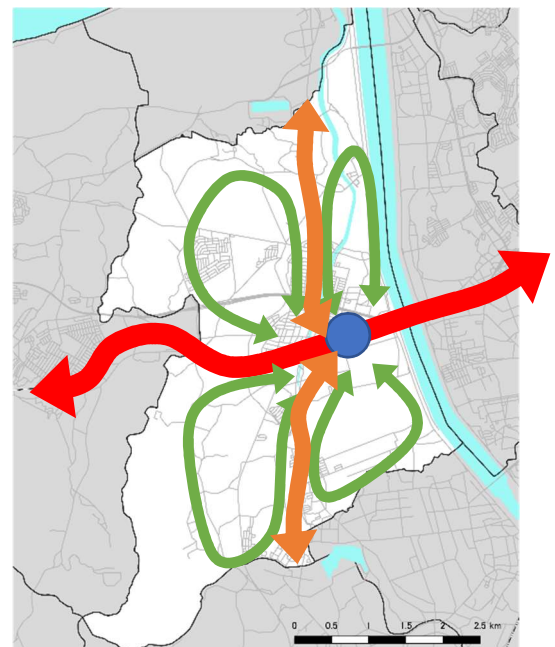
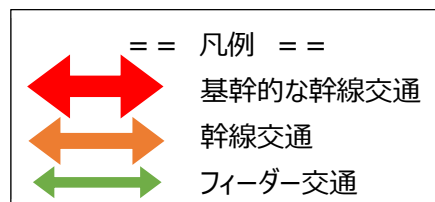


図 6-1 将来ネットワークイメージ

※1. 地域間幹線系統：鉄道駅や港、空港等の交通結節点や、高速バス、市町村間を連絡する路線バスなどの幹線的なバス路線。

※2. 地域内フィーダー系統：幹線的なバス路線に接続する支線交通。コミュニティバスやデマンドタクシーなどが該当する。

3. 計画目標

本計画の基本方針に応じた、課題を解決するための指標を定め、基本理念を目指す達成目標を設定しました。

表 6-2 本計画の方針に応じた目標

基本方針	評価指標	現況値 (R4)	目標値 (R9)	目標設定の 考え方
<u>基本方針①</u> コンパクトシティの形成に向けた JR 遠賀川駅を拠点としたネットワークの維持・充実	JR 遠賀川駅の 1 日 当たり平均乗降者数	4,000 人/日	5,000 人/日	人口ビジョン及び 総合戦略 目標値
	路線バスの年間利用 者数	146,000 人/年	160,000 人/年	コロナ禍前 の水準
	コミュニティバスの年間 利用者数	71,000 人/年	91,000 人/年	人口ビジョン及び 総合戦略 目標値
	デマンドバスの年間利 用者数	—	12,000 人/年	乗合率を 5.0 人に設定
	老朽化したバス車両の 更新	—	実施	老朽度を みながら更新 する
<u>基本方針②</u> 地域との協働や様々 な工夫による利便性 と効率性の向上	民間事業者と連携 したサービス導入	—	検討による実施	公共交通事業 の効率性向上
	遠賀町バス事業に 対する満足度	17%	23%	現状よりも 向上
	地域や利用者代表 との協議会の開催	実施	実施	意見交換や 評価機会の 確保
	コミュニティバスの収 支率	29%	34%	コロナ禍前 の水準
	デマンドバスの収支 率	—	34%	コミュニティバスと 同水準
<u>基本方針③</u> 社会情勢の変化に対 応した多面的な公共 交通の利活用促進	運転免許証返納特 典申請者数	265 人/5 年間 (見込み)	350 人/5 年間	現状よりも 増加
	体験乗車の実施	6 回/5 年間	7 回/5 年間	現状よりも 増加

4. 目標達成のための施策

4-1. 施策メニュー

目標達成に向け施策を設定し、具体的な取組内容と実施主体の考え方と、施策メニューを検討しました。

表 6-3 目標達成に向けた施策・取組内容・実施主体等

基本方針	施策	取組内容	実施主体		
			遠賀町	交通事業者	他
基本方針① コンパクトシティの形成に向けた JR 遠賀川駅を拠点としたネットワークの維持・充実	施策 1-1	路線バスの継続運行	○	◎	
	JR 遠賀川駅を核とするネットワークの形成	コミュニティバスの継続運行	◎	○	
		施策 1-2	◎		
	交通結節機能の強化	JR 遠賀川駅に隣接する交流センター（おながみらいテラス）の整備、運用	◎		
	施策 1-3 バス車両の更新	老朽化したバス車両の更新	◎		
基本方針② 地域との協働や様々な工夫による利便性と効率性の向上	施策 1-4 コミュニティバス運賃の見直し検討	コミュニティバス運賃の見直し検討	◎		
	施策 2-1	送迎サービス等を活用した交通不便地域での運行の検討	○		◎
	民間事業者との連携による交通サービスの提供	送迎サービス等を活用したコミュニティバスの便数の補完の検討	○		◎
		施策 2-2	◎	○	
	ニーズに応じた交通形態の検討	移動ニーズが小さい地区・時間帯における車両の小型化の検討	◎	○	
基本方針③ 社会情勢の変化に対応した多面的な公共交通の利活用促進	施策 2-3	公共交通に関する協議会の開催	◎	○	○
	地域との協働による公共交通の改善	コミュニティバス車体・車内広告等の継続	◎		○
		施策 3-1	◎	○	
	出前講座の実施	公共交通に関する情報発信の充実	◎	◎	
	オープンデータによる情報提供の継続	施策 3-2	◎	○	○
	体験乗車の実施	公共交通の乗車機会づくり	◎		
	町職員の出張時等における鉄道利用の推進	運輸免許証自主返納特典の継続実施、拡充の検討	◎		

◎：中心的な実施主体、○：関係する実施主体

4-2. 各施策の概要

(1) 基本方針①：コンパクトシティの形成に向けた JR 遠賀川駅を拠点としたネットワークの維持・充実

施策 1-1 JR 遠賀川駅を核とするネットワークの形成

施策の目標

- ・JR 遠賀川駅を拠点に町内の主要施設や地区を連絡するネットワークを形成する。

関連指標

- ・路線バスの年間利用者数
- ・コミュニティバスの年間利用者数

施策の概要

- ・JR 遠賀川駅から南側の鞍手町、直方市を連絡する西鉄バス筑豊（直方～鞍手～遠賀線）の運行維持を図るため、地域間幹線系統として位置づけて、地域間幹線系統の補助金（国・県）を活用し、支援する。
- ・駅を中心とした町内の移動を支えるため、バスのルートやダイヤの見直しを継続的に行い、コミュニティバスの運行を継続する。遠賀町コミュニティバスは地域内フィーダー系統の補助金（国）を活用する。

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
路線バスの継続運行	西鉄バス筑豊 遠賀町	実施				
コミュニティバスの継続運行	遠賀町	実施				

施策 1-2 交通結節機能の強化

施策の目標

- ・本町の交通拠点である JR 遠賀川駅の乗継利用のしやすさの向上と交流センター機能との相乗効果により、利用者数の増加を図る。

関連指標

- ・JR 遠賀川駅の 1 日当たり平均乗降者数

施策の概要

- ・JR 遠賀川駅に隣接する交流センター（おんがみらいテラス）整備、運用により、駅の利便性と待合環境を向上させ、交通結節機能を強化する。

【おんがみらいテラスのイメージ】



小倉方面

博多方面

← JR 遠賀川駅



取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
JR 遠賀川駅に隣接する交流センターの整備、運用	遠賀町	継続実施				

施策 1-3 バス車両の更新

施策の目標

- ・安全で安定的な運行のため、老朽度をみながら車両の更新を行う。

関連指標

- ・老朽化したバス車両の更新

施策の概要

- ・現在所有しているバス 3 台のうち、老朽度の高いバス 1 台を更新する。
- ・更新車両については、住民に親しみやすいデザインとすることや、有料広告デザインを取り入れるなどの目的で、ラッピングバスを検討する。

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
老朽化したバス車両の更新	遠賀町	検討	検討結果による実施			

施策 1-4 コミュニティバス運賃の見直し検討

施策の目標

- ・持続可能で安定的なコミュニティバスの運行のため、社会情勢を踏まえた上で、運賃体系の見直しについて検討を行う。

関連指標

- ・コミュニティバスの収支率

施策の概要

- ・コミュニティバスの持続的で安定的な運行を図るため、既存のベース運賃の見直しや、各種割引制度の見直しについて検討する。

【現在の運賃体系】

0～6 歳	小人	大人 (中学生以上)	高齢者 (60 歳以上)	障がい者※
無料	100 円	200 円	100 円	100 円

※身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人及びこれらの人と同乗する介護者

回数券：10 枚つり 1,600 円

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
コミュニティバス運賃の見直し検討	遠賀町		検討		検討結果による実施	

(2) 基本方針②：地域との協働や様々な工夫による利便性と効率性の向上

施策 2-1 民間事業者との連携による交通サービスの提供

施策の目標

- ・民間事業者の既存の輸送資源を活用して、交通不便地域の移動や、コミュニティバスの運行がない時間帯の移動などの地域が抱える問題解消に寄与するサービスの導入を検討する。

関連指標

- ・民間事業者と連携したサービスの導入

施策の概要

- ・民間事業者の送迎車両や運転手などに余裕がある時間帯を活用して、公共交通不便地域でのコミュニティバスの委託運行や、既存の民間送迎サービスへの混乗化などのサービス導入を検討する。

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
送迎サービス等を活用した交通不便地域での運行の検討	民間事業者 遠賀町	導入検討		検討結果による実施		
送迎サービス等を活用したコミュニティバスの便数の補完の検討	民間事業者 遠賀町	導入検討		検討結果による実施		

施策 2-2 ニーズに応じた交通形態の検討

施策の目標

- ・利用者数に応じた車両の小型化などを検討し、コミュニティバスの効率化を図る。

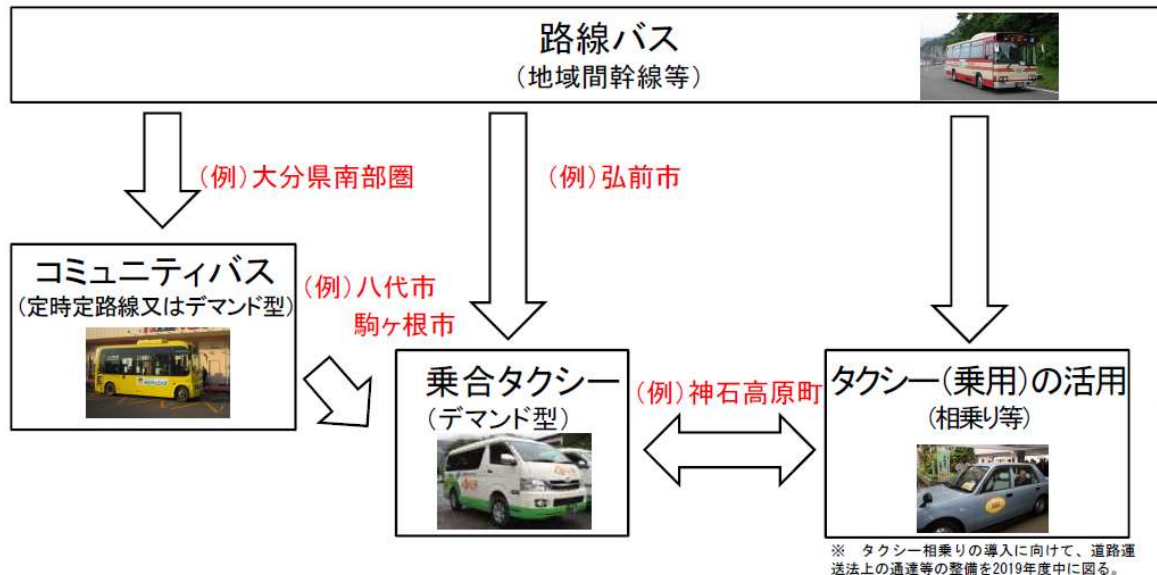
関連指標

- ・コミュニティバスの収支率

施策の概要

- ・既存のコミュニティバスの系統別、区間別、便別利用者数等を整理、分析し、乗車人員が少ない系統における車両の小型化やデマンド化、乗り合いタクシーの導入などの効率化策を検討する。
- ・効率化の検討にあたっては、グリーンスローモビリティ^{※1}や、MaaS^{※2}等の導入可能性を考慮する。

【ダウンサイジングのイメージ】



出典：国土交通省資料

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
移動ニーズが小さい地区・時間帯における車両の小型化の検討	遠賀町 交通事業者	導入検討		検討結果 による実施		

※1. グリーンスローモビリティ：時速 20km/h 未満で公道を走る事ができる電動車を活用した小さな移動サービスで、地域が抱える様々な交通課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。略称「グリスロ」。

※2. MaaS (マース：Mobility as a Service)：移動ニーズに対応して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

施策 2-3 地域との協働による公共交通の改善

施策の目標

- ・地域の住民が利用しやすく便利な公共交通を、地域との協働により目指す。
- ・地域との協働による取組検討等を通じて、公共交通への親しみを高める。

関連指標

- ・地域や利用者代表との協議会の開催
- ・コミュニティバスに対する満足度

施策の概要

- ・地域や利用者代表との協議会を開催し、現状の問題を把握するとともに、地域のニーズを踏まえ改善策を検討する。
- ・現在実施しているコミュニティバスの車体広告や、車内広告を継続する。

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
公共交通に関する協議会の開催	遠賀町 交通事業者 地域 利用者代表	継続実施				
コミュニティバス車体・車内広告等の継続	遠賀町	継続実施				

(3) 基本方針③：社会情勢の変化に対応した多面的な公共交通の利活用促進

施策 3-1 公共交通に関する情報発信の充実

施策の目標

- ・ダイヤ等の運行情報や、利用方法等の情報発信を行うことで、公共交通の利用促進を図る。

関連指標

- ・JR 遠賀川駅の 1 日当たり平均乗降者数
- ・路線バスの年間利用者数
- ・コミュニティバスの年間利用者数

施策の概要

- ・町民の要望に応じて、町職員が講師となって出向いて実施している出前講座「コミバスに乗ってみよう！」を継続実施する。
- ・町外の方も町内における公共交通による移動方法を検索できるよう引き続き、路線やダイヤ見直しに合わせて路線バス、コミュニティバスのオープンデータ化を行う。

【コミュニティバスの検索イメージ（(株)ヴァル研究所：駅すばあと）】



取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
出前講座の実施	遠賀町 交通事業者	実施				
オープンデータによる情報提供の 継続	遠賀町 交通事業者	継続実施				

施策 3-2 公共交通の乗車機会づくり

施策の目標

- ・運転免許証自主返納後に備えて、普段、自動車を利用している方に公共交通に乗車する機会を提供することで、運転免許証自主返納後も安心して遠賀町に定住していただくとともに、日常生活における公共交通の利用促進を図る。
- ・町職員の出張時における公共交通の利用を促進する。

関連指標

- ・体験乗車の実施
- ・JR 遠賀川駅の1日当たり平均乗降者数

施策の概要

- ・これまでも実施してきているコミュニティバスの体験乗車を継続して実施する。
- ・JR 鹿児島本線の利用促進を図るため、町職員の出張時における積極的な鉄道利用を推進する。

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
体験乗車の実施	遠賀町 交通事業者 地域	継続実施				
町職員の出張時等における 鉄道利用の推進	遠賀町	制度 検討	検討結果 による実施			

施策 3-3 運転免許証自主返納への対応

施策の目標

- ・運転免許証の自主返納に対する特典を付与することで、高齢者の運転免許証の自主返納を促し、返納後のコミュニティバス利用促進を図る。

関連指標

- ・運転免許証返納特典申請者数

施策の概要

- ・運転免許証を自主返納した 65 歳以上の方を対象に、運転免許証返納促進施策を継続実施。また、公共交通空白地域対策にあわせて、自主返納特典としてタクシー利用券を配布する等の制度拡充を検討する。
- ・運転免許証返納促進施策は県の補助金を活用する。

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度	R8 (2026) 年度	R9 (2027) 年度
運転免許証自主返納特典の継続実施、拡充の検討	遠賀町	継続実施、拡充の検討				

第7章 計画の評価・改善

遠賀町における計画を推進し、進捗を管理する主体は、「遠賀町地域公共交通会議」※1です。行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とします。

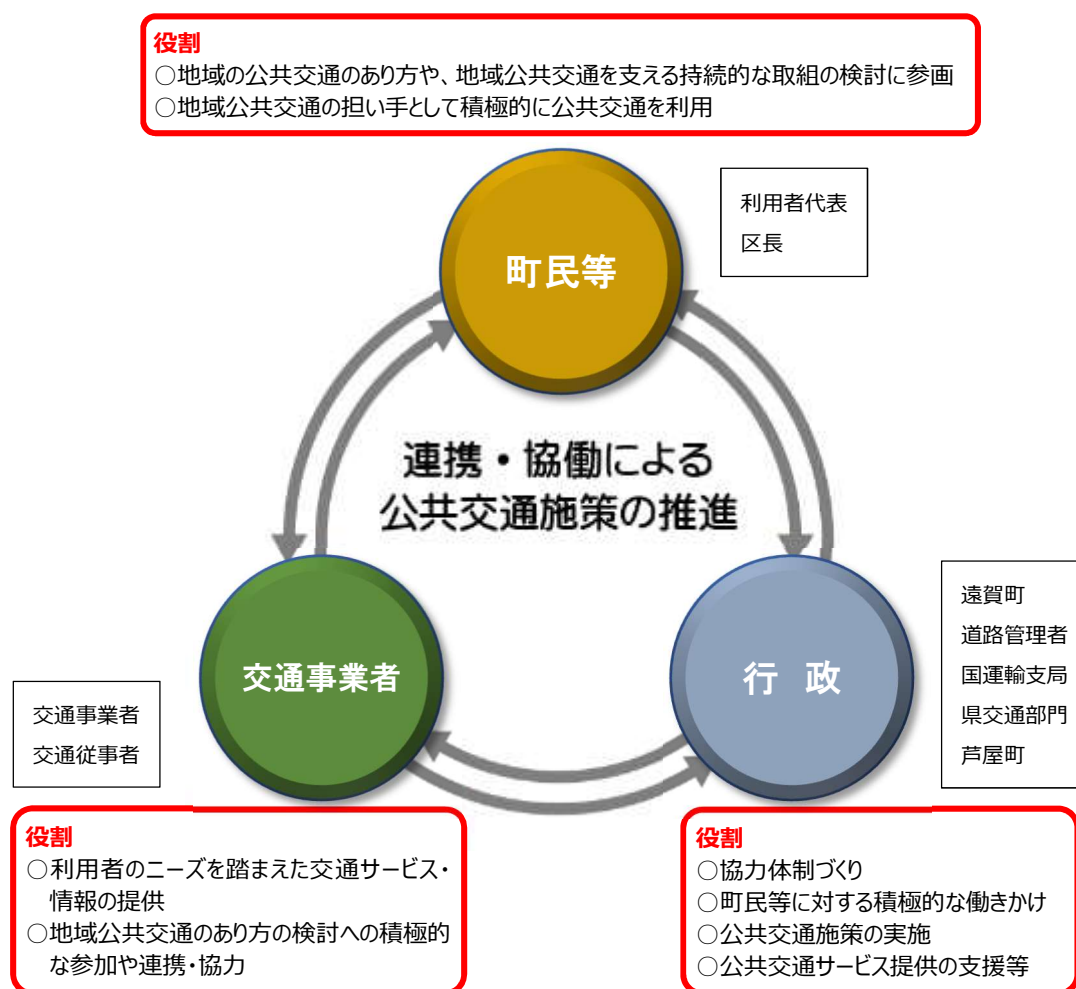


図 7-1 遠賀町における計画の推進体制

※1. 遠賀町地域公共交通会議：遠賀町、交通事業者、交通従事者、利用者代表、区長、道路管理者、国運輸支局、県交通部門、芦屋町で構成された、地域の公共交通に関する事項を協議・連絡調整を行う会議。

本計画の方針に応じた評価指標は、下表に示すように実績に関するデータは毎年度、アンケートで把握する項目は最終年度に把握します。各種評価項目の実績値は、翌年度最初（6月実施予定）の遠賀町地域公共交通会議において評価結果とあわせて報告するとともに、必要に応じて改善策を検討します。

表 7-1 評価項目の評価年次

評価指標	評価年次					把握方法
	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)	
JR 遠賀川駅の 1 日当たり平均 乗降者数	●	●	●	●	●	交通事業者への 聞き取りにより実績 を把握
路線バスの年間 利用者数	●	●	●	●	●	交通事業者への聞 き取りにより実績を 把握
コミュニティバスの 年間利用者数	●	●	●	●	●	遠賀町が実績値を 整理
老朽化したバス 車両の更新	●	●	●	●	●	遠賀町が実施状 況を把握
民間事業者と 連携したサービス 導入	●	●	●	●	●	遠賀町が実施状 況を把握
コミュニティバスに 対する満足度					●	遠賀町が住民アン ケートを実施し、把 握
地域や利用者 代表との協議会 の開催	●	●	●	●	●	遠賀町が実施状 況を把握
コミュニティバスの 収支率	●	●	●	●	●	遠賀町が実績値を 整理
運転免許証返 納特典申請者 数	●	●	●	●	●	遠賀町が実績値を 整理
体験乗車の実 施	●	●	●	●	●	遠賀町が実績値を 整理

遠賀町地域公共交通計画
令和5年3月

発行 福岡県遠賀町都市計画課

〒811-4392 福岡県遠賀郡遠賀町大字今古賀 513 番地

TEL 093-293-1317 FAX 093-293-0806