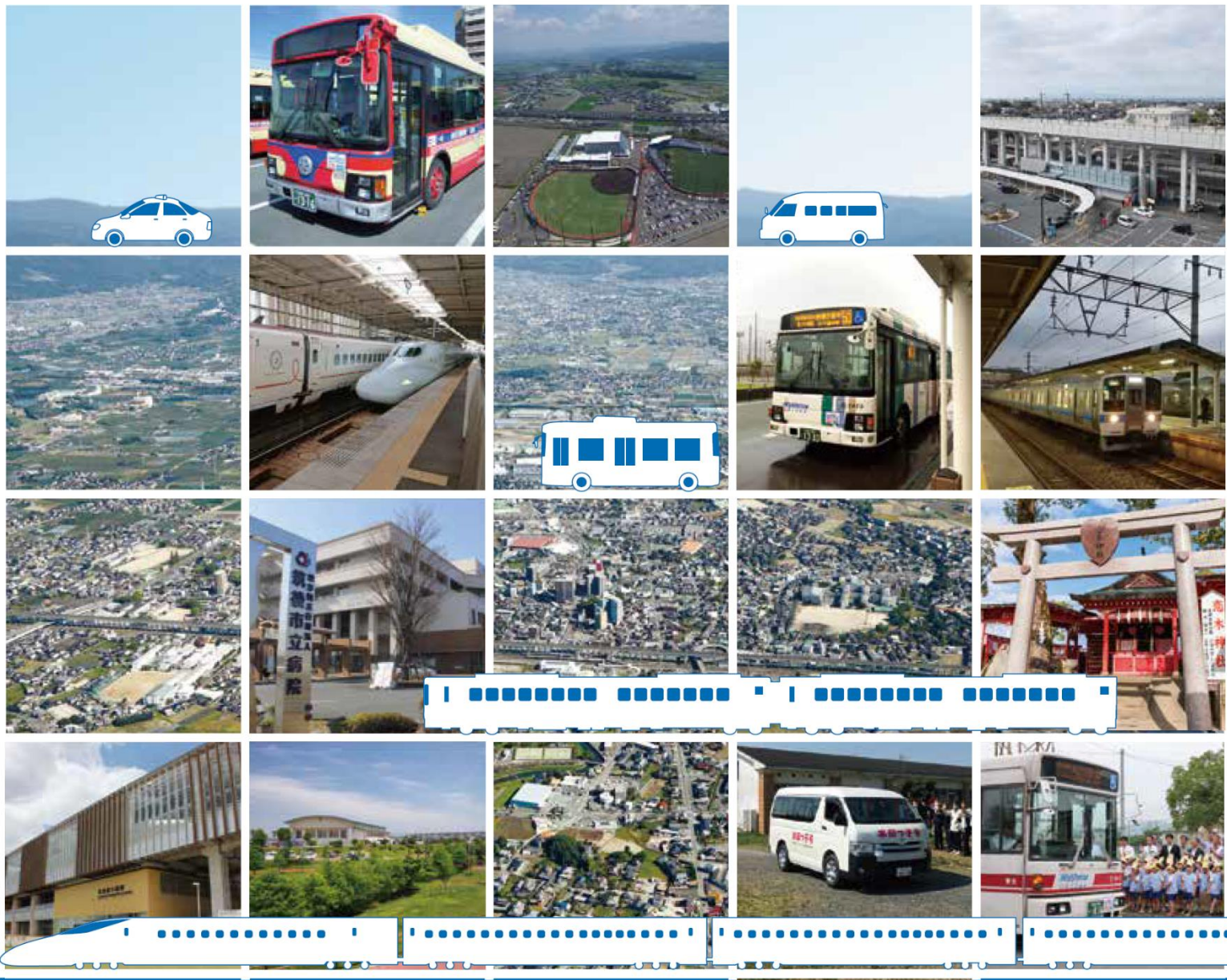


筑後市 地域公共交通計画

【概要版】



令和4年3月
筑後市

1. 筑後市地域公共交通計画について

1. 計画策定の趣旨

- 筑後市は福岡県の南部に位置し、緑豊かな恵まれた自然環境を有しており、また、交通の利便性にも優れ、県南地域の交通の要衝として発展を続けてきました。
- 近年は、九州新幹線筑後船小屋駅の開業や県営筑後広域公園の開園、さらにはHAWKS ベースボールパーク筑後の開業など、自然と都市基盤がバランスよく整備されています。
- しかし、全国規模で問題となっている少子高齢化の影響は本市にも及び、令和2年度の国勢調査の結果では人口は僅かに増加していますが、令和7年以降は減少傾向で推移すると予想されています。
- それに伴い、税収の減少による財政規模の縮小、生活利便施設の縮小、地域コミュニティ機能の低下等が予測され、既に公共交通網にも利用者の減少という形で影響が及んでいます。
- 今後は、筑後市の特徴である、交通利便性を高めるとともに高齢者や子育て世代にとって、安心して生活できる快適な移動環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市運営や公共交通運行を行うことを目指し、「コンパクトシティ+ネットワーク」の考え方に基づくまちづくりを進める必要があります。
- そのため、本市の現況や問題点・課題を見据え、持続可能で誰もが利用しやすい地域公共交通の実現に向けて、筑後市地域公共交通計画を策定します。

2. 計画の対象区域

- 市全域にかかる公共交通の課題の解決が必要であるため、筑後市全域を対象区域とします。
- なお、通勤・通学等の日常生活の範囲は、周辺市町への広がりが見られます。
- 特に、久留米市、八女市、大川市、大木町については、筑後市を含めた広域な地域間幹線補助系統の路線バスが運行されていることを念頭に置いた移動の利便性確保に努めます。

3. 計画の期間

- 令和4年度から令和8年度までの5年間を計画期間とします。

4. 計画の位置づけ

- 本計画は、上位計画・関連計画である「第六次筑後市総合計画」や「筑後市都市計画マスタープラン」で定める将来都市像を踏まえ、各種関連計画と連携しながら、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

2. 筑後市の公共交通を取り巻く問題点

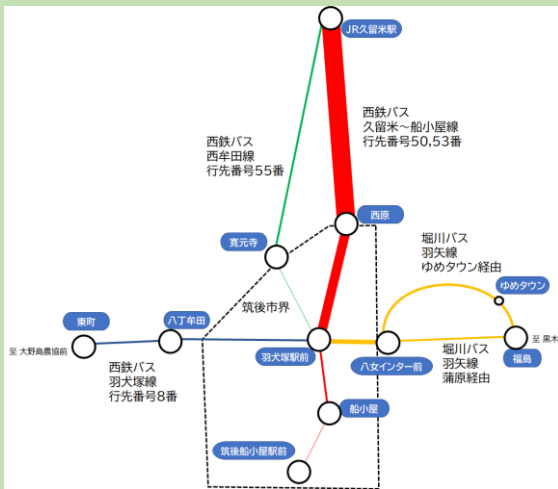
- 筑後市の概況及び公共交通の減少や、調査結果から導かれる筑後市の公共交通をとりまく問題点は以下のように整理されます。

1. 筑後市の地域公共交通の抱える問題点

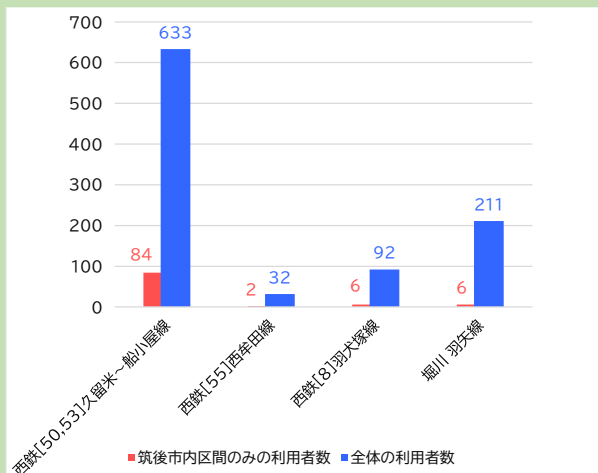
① 筑後市内における幹線交通利用者の低迷

- ・ 幹線交通の輸送人員は自家用車台数の増加とともに減少
- ・ 新型コロナウイルス感染拡大により、さらに輸送人員は減少
- ・ 筑後市内のバス利用は、久留米市区間と比較し、低調
- ・ 筑後市内区間のみのバス利用は、非常に少ない状況
- ・ 通勤・通学利用者の減少が、路線全体の利用者数の減少につながっている

▼区間別輸送量（線の太い細いが大小を示している）



▼市内区間 1 日の利用者数



② 運行資源（乗務員・費用）の不足

【路線バス事業者の問題点】

- ・ 利用者減→減便→利用者減の悪循環
- ・ 乗務員不足
- ・ 渋滞による遅延
- ・ 羽犬塚駅前広場で一般車両が混雑
- ・ 一部区間で他の交通機関と競合

【タクシー事業者の問題点】

- ・ 乗務員の高齢化・乗務員不足

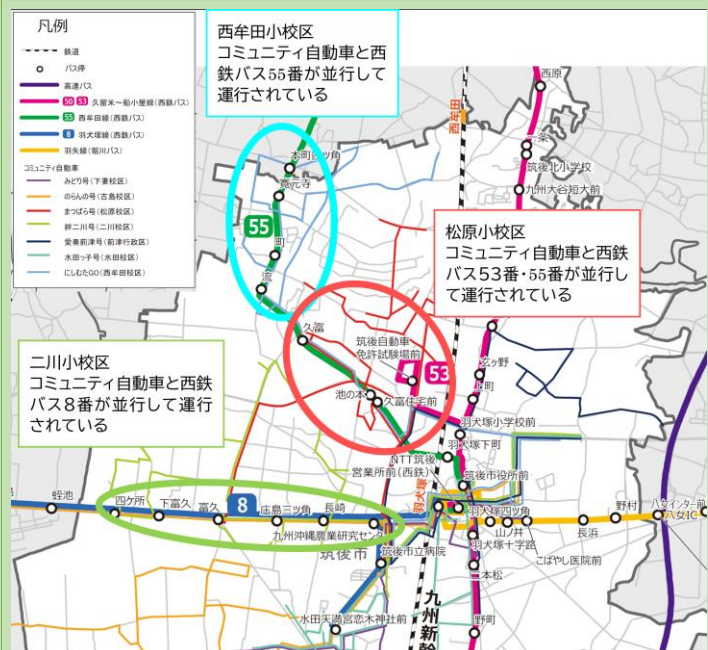
【コロナ禍での利用者減】

【コミュニティ自動車の問題点】

- ・ 利用者増に対応不可（一部地域）
- ・ 運転士負担の問題
- ・ 運行費用の増加
- ・ 運行体制の地域間格差

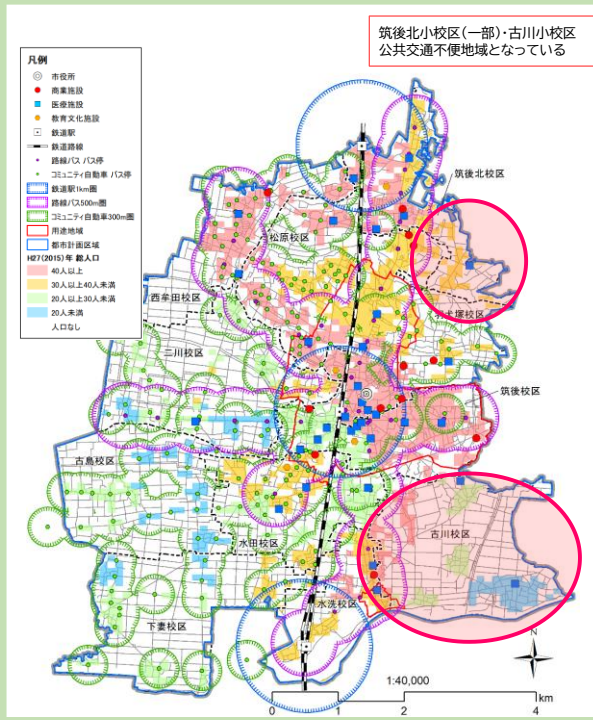
③ コミュニティ自動車と既存公共交通機関との役割の重複

- ・ 西鉄バスとコミュニティ自動車の路線重複
- ・ 幹線路線を担う西鉄バスの路線存廃に影響



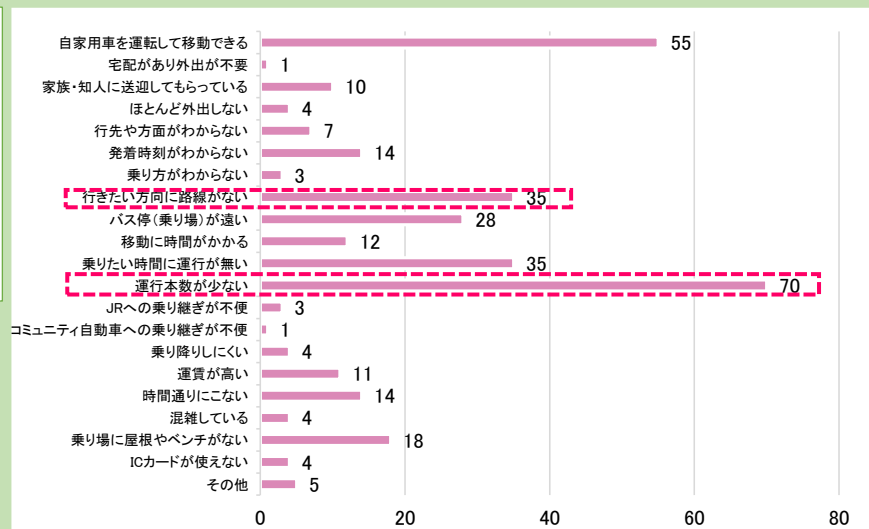
④ 筑後市南東部・北東部への交通不便

- ・ 鉄道、路線バス、コミュニティ自動車により市内を広域的にカバー
- ・ 筑後北小校区（一部）・古川小校区は交通不便地域



⑤ 移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致

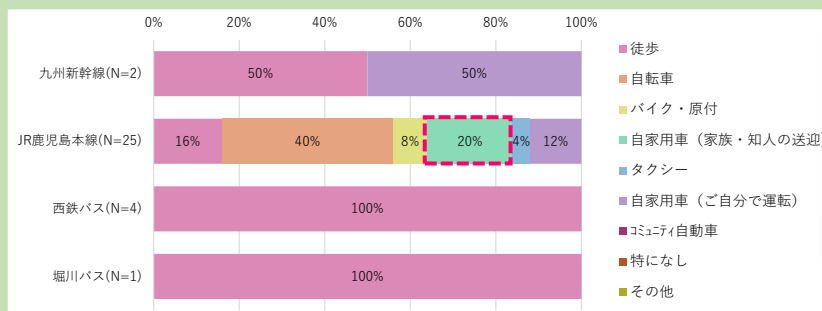
- ・ 生活利便施設（スーパーマーケットや病院など）が羽犬塚地域の東側に集中
- ・ 羽犬塚地域の東側へ路線バスの乗り入れが無い



⑥ 自家用車による送迎の負担

- ・ 朝夕の羽犬塚駅での自家用車送迎が非常に多く、駅前広場が混雑

▼主な移動手段と組み合わせて利用している移動手段（市民アンケートより）



▼ピーク時の羽犬塚駅駅前広場の状況

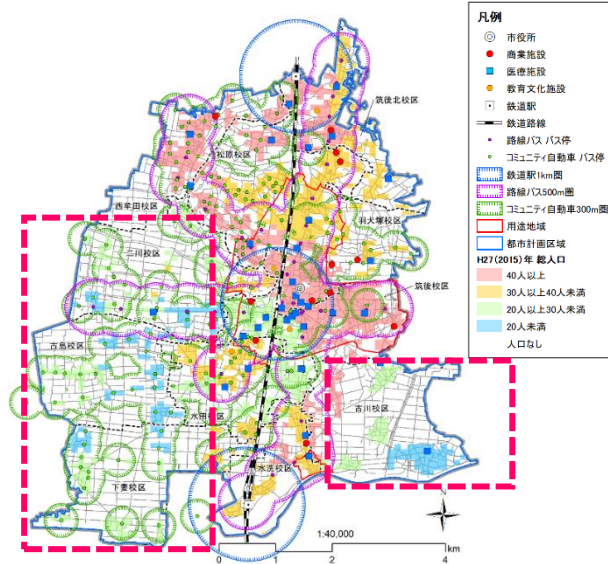


3. 移動に関する地域の問題点

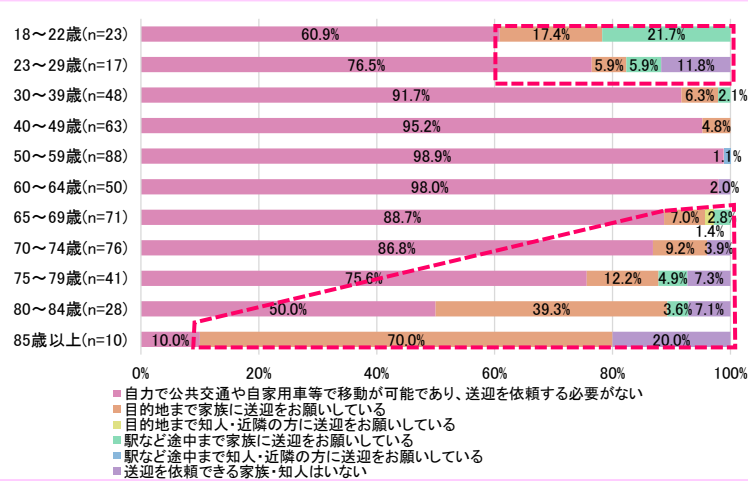
⑦ 移動弱者の外出行動への制約

- ・ 市南西部や南東部は高齢化率が特に高い
- ・ 高齢化率が高い地域は移動弱者が多い
- ・ 10代、20代は家族送迎利用が多い（移動弱者）

▶ 高齢化率が高い地域

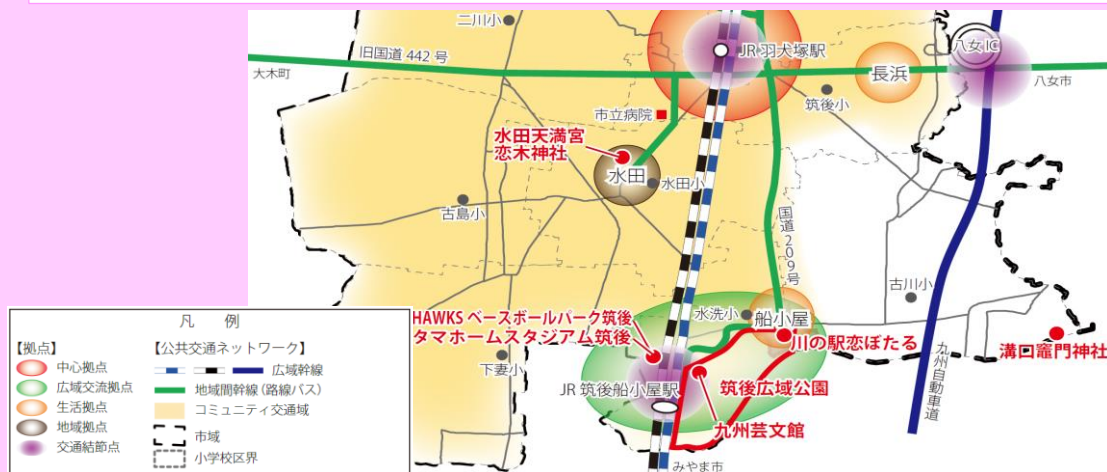


▶ 年齢ごとの送迎実態



⑧ 筑後船小屋駅周辺の観光回遊性の不足

- ・ 筑後船小屋駅周辺は多くの観光資源が立地
- ・ 駅からの二次交通が乏しく、自家用車無しで回遊することが難しい状況



4. 筑後市の持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針・内容

■筑後市の地域公共交通の将来像

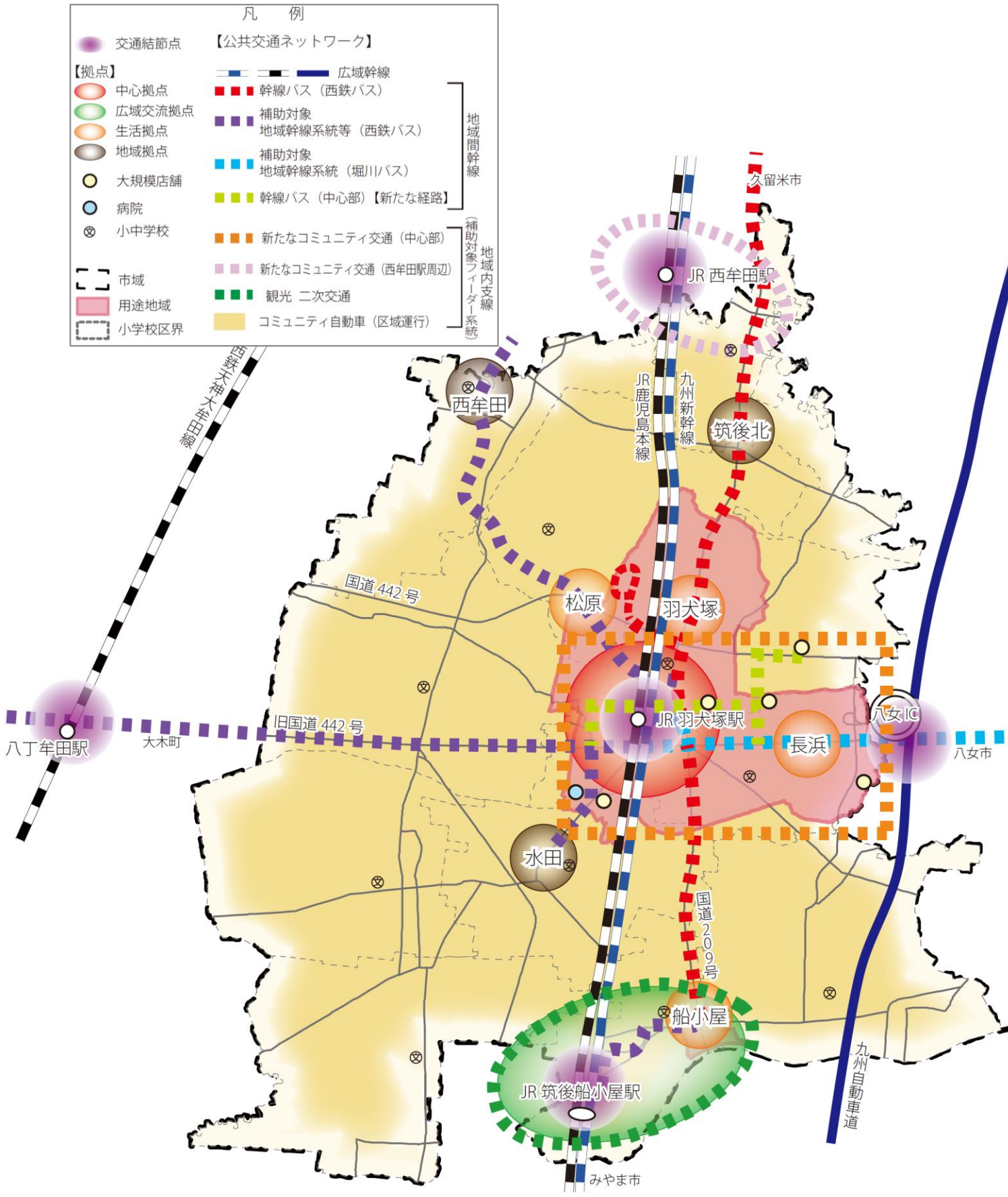
- 人口減少や高齢化の進展に適応した身近な交通環境の整備・改善を図り、交通結節点や拠点となる各地域を鉄道や路線バス、タクシー、コミュニティ自動車等をつなぎ、だれもが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を目指します。
- また、利用者の移動ニーズを踏まえた路線やダイヤの見直しを図り、効率的で快適な公共交通サービスの維持・確保を目指します。
- なお、地域間を跨ぐ幹線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）等を引き続き活用し、持続的な運行を図ります。地域内支線については、新たに国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）等を活用し、持続的な運行を図ります。

■拠点の考え方

拠点の種類	特性	エリア名称
中心拠点	筑後市の玄関口として、また市民全体の生活の中心地として、行政・福祉・子育て・商業・医療等の多様な都市機能の維持・誘導や土地の高度利用を目指します。	○JR 羽犬塚駅周辺地区
広域交流拠点	県南地域の玄関口として、矢部川流域の豊かな自然環境との調和を図りながら、歴史ある船小屋温泉や芸術・文化・スポーツ等の施設集積を活かした観光交流の促進を目指します。	○JR 筑後船小屋駅及び船小屋温泉周辺地区
生活拠点	地域住民が日常生活を送る上での中心的な場としての役割を担い、身近な都市機能の維持・誘導を目指します。	○羽犬塚地区 ○長浜地区 ○船小屋地区 ○松原地区
地域拠点	既存集落における生活利便性の維持を図りながら、自然環境と調和した秩序ある土地利用を図ります。	○筑後北地区 ○西牟田地区 ○水田地区
交通結節点	各交通機関の間で相互に乗り換えやすく、待合施設や交通機関の情報提供がなされ、多くの人が行き交い、集う場所を目指します。	○JR 羽犬塚駅 ○JR 筑後船小屋駅 ○JR 西牟田駅 ○西鉄八丁牟田駅 ○八女インターバス停



■筑後市の地域公共交通の将来像



■筑後市の目指す将来像

《第六次筑後市総合計画》

「恵みの多い自然、ゆかしい歴史と文化のうえに人の和を織りなして、
住みよいふるさと、活気に満ちたまち ちくご」

■公共交通の現状・問題点

- ① 筑後市内における幹線交通利用者の低迷
- ② 運行資源(乗務員・費用)の不足
- ③ コミュニティ自動車と既存公共交通機関との役割の重
- ④ 筑後市南東部・北東部への交通不便
- ⑤ 移動ニーズと路線網・ダイヤの不一致
- ⑥ 自家用車による送迎の負担

■移動に関する地域の現状・問題点

- ① 移動弱者の外出行動に対する制約
- ② 筑後船小屋駅周辺の観光回遊性の不足

■筑後市の地域公共交通に関する課題

課題1 様々な公共交通機関の連携によるサービスの活性化

公共交通利用者数の減少に伴う収益性の低下や、運転士等の公共交通の担い手不足や高齢化により、今後公共交通の維持が困難になるという重大な問題に直面しています。様々な公共交通サービス(交通事業者)の役割分担のもと、接続性だけでなく運賃や利用促進の側面でも相互に協力・連携し、サービスの活性化を行うことが必要です。

課題2 幹線公共交通の認知向上・利用促進

福岡・久留米方面等の幹線公共交通の持続性を高め、かつ、住民や来訪者の移動手段として寄与していくためには、自家用車利用からの転換、移動手段として公共交通を認知してもらい、利用を促していくことが重要です。

課題3 コミュニティ自動車の持続的な運行

コミュニティ自動車の運行は、各地域の実情に応じて運行内容が異なっており、運行内容の充実による地域の負担増大と経費の拡大等が生じているため、持続可能な運行形態を模索する必要があります。今後ますます進展が予想される高齢化にともない、移動弱者が増えてくることを踏まえ、身近に寄り添う移動手段が求められます。

課題4 移動ニーズにマッチした公共交通の運行

公共交通等の移動に関連するサービスの状況、高齢化や世帯構成の状況や、商業施設や医療施設の立地状況は、校区単位で相違があります。それぞれ地域の実情に合わせた移動環境の構築が必要です。特に、鉄道駅やバス停から離れた交通不便地域では、中心拠点内等の生活利便施設へのアクセス環境が不十分な状況であるため、その解消が必要です。

■基本理念

公共交通の利便性を向上させ、誰もが安心して住み続けられる公共交通網の構築

筑後市の特徴である交通利便性の良さを活かしつつ、交通結節点や拠点となる地域を鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ自動車等による公共交通網でつなぎ、移動手段のさらなる充実や交通ネットワークの維持を図ります。また、将来、人口減少や高齢化が進展したとしても、地域で暮らす幅広い世代の市民が、医療や福祉、子育て、商業などの生活利便施設に容易にアクセスでき、日常生活を維持することができるような移動環境の構築を目指します。

■課題

課題 1

様々な公共交通機関の連携によるサービスの活性化

課題 2

幹線公共交通の認知向上・利用促進

課題 3

コミュニティ自動車の持続的な運行

課題 4

移動ニーズにマッチした公共交通の運行

■持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本的な方針

(あるべき姿)

≫ 方針1(連携・ネットワーク)

交通事業者が相互に連携した公共交通網

鉄道や路線バス、タクシー、コミュニティ自動車、観光二次交通等の交通事業者間で、時刻や乗り場、運賃などにおける円滑な接続環境の構築、市中心部の循環交通の新たな運行など自家用車が無くても市民や来訪者が気軽に様々な公共交通で移動できる、利便性の高い公共交通網を構築します。これらの取組については、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統^{※1} 確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。

≫ 方針2(幹線交通維持)

新たな利用者の獲得による持続可能な幹線公共交通

幹線交通である鉄道や路線バスは通勤や通学等で地域間を結ぶ重要な役割を担っています。持続的な公共交通の維持に向け、利用促進(モビリティマネジメント)や利便性向上に取り組み、地域全体で支えながら利用者の増加を目指します。特に路線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業(地域間幹線系統^{※2} 補助)等を活用し、持続的な運行を図ります。

≫ 方針3(コミュニティ)

身近な移動環境の改善による地域コミュニティの活力維持・向上に資する公共交通

地域コミュニティの活力を維持・向上させるため、コミュニティ自動車を中心とした地域における主体的な取り組みについて、引き続き市と地域住民が一体となって実施していくとともに、タクシーも含めた支線交通の充実や交通不便地域の移動利便性の向上を図ります。これらの取組については、国の生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)等を活用し、持続的な運行を図ります。

※1 地域内フィーダー系統：地域間幹線バス等に接続する支線系統のこと

※2 地域間幹線系統：複数市町村にまたがる1日当たりの計画運行回数が3回以上の系統のこと

1. 計画目標および目標を達成するための施策

>>方針1 (連携・ネットワーク)

交通事業者が相互に連携した公共交通網

■数値目標

	現状	令和8年度末
鉄道の満足度の向上	74.5% (平成30年)	83.4%
指標	・市内の公共交通(鉄道)に対し、「満足している」と評価する人の割合を設定します。	
路線バス・コミュニティ自動車・タクシーの満足度の向上	66.7% (平成30年)	67.2%
指標	・市内の公共交通(路線バス・コミュニティ自動車・タクシー)に対し、「満足している」と評価する人の割合を設定します。	
市内移動の交通手段に困っている市民の割合	17.5% (平成30年)	16.5%
指標	・市内での買物や通院、通勤・通学等の際に、「交通手段(バス、電車、自動車)に困ることがある」と評価する人の割合を設定します。	

■目標を達成するための施策

① 新たな公共交通の運行

- ・ 中心拠点内やその周辺において、生活利便施設を循環する新たな公共交通の実証運行を行い、待合環境の整備も含めて導入の可否を判断します。
- ・ 西牟田駅周辺へのアクセスの改善や待合環境等の改善を検証し、実施を目指します。

【参考事例】熊本県天草市 天草本渡市街地循環バス のってみゅうカー
市中心部の主要な施設を、1周約20分～30分で左回り右回りとも10便運行しています。(1乗車160円)



② 多様な手法による情報提供

- ・ 公共交通マップ・時刻表を作成します。
- ・ 市のホームページ等を活用した分かりやすい情報提供を行います。

【参考事例】

福岡県岡垣町 岡垣町公共交通(バス・鉄道)総合時刻表
出典:岡垣町 HP

鉄道や路線バス、コミュニティバスが一体となった総合時刻表・路線図を作成し、ホームページでの公開や冊子の作成等を実施しています。



③ 様々な公共交通間の連携強化

- ・ 鉄道と路線バス等の様々な公共交通間で利便性向上のための接続調整を行います。
- ・ 筑後市内に限定した新たな運賃体系の試行的施策を実施し、導入の可否を判断します。

【参考事例】MaaS アプリ「my route」

「my route」は、福岡市、北九州市、糸島市等でサービス展開中の MaaS アプリで、①多様な交通機関を含めた複合的なルート検索、②インターネット予約、③デジタルチケット購入に加え、④タクシー配車、カーシェア・レンタカー・レンタサイクルの利用、⑤地域の店舗・観光施設等の情報の提供を行うことにより、糸島半島内での移動の活性化と観光客の回遊性を向上し、地域活性化につなげています。



④ 羽犬塚駅周辺の交通結節機能強化

- ・ 駅前広場や待合環境、バス・タクシー待機所等を改善できるよう将来ビジョンを作成し、地域との合意形成を図りながら事業着手を目指します。

⑤ 交流人口の増加に向けた、筑後船小屋駅の二次交通充実

- ・ 観光客が自家用車無しで気軽に観光地等を巡回できる二次交通の実証運行を行い、導入の可否を判断します。

グリーンズローモビリティとは

国土交通省

「グリーンズローモビリティ」：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

【グリスロの特長】

- ① Green…電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス
- ② Slow…景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制
- ③ その他…同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

軽自動車	小型自動車	普通自動車
4人乗り	5人乗り	10人乗り
4人乗り	6人乗り	11人乗り
4人乗り	7人乗り	18人乗り

出典:国土交通省 HP

>>方針 2 (幹線交通維持)

新たな利用者の獲得による持続可能な幹線公共交通

■数値目標

現状

(実績値)

令和8年度末

市内を運行する路線バス
(補助路線)の収支率の改善

43.5%

(令和元年補助年度)

33.6%

(令和2年補助年度)

40%

指標

・市内を運行する路線バス(補助路線)の収支率を設定します。

JR在来線3駅の
1日乗降客数の増加

8,181人

(平成30年)

5,916人

(令和2年度)

6,510人

指標

・JR在来線3駅の1日乗降客数を設定します

羽犬塚駅における
ピーク時2時間の
路線バスから鉄道の
15分以内の接続便数の増加

8便

(令和3年)

—

9便

指標

・ピーク時(朝6時台、7時台)において駅に到着する路線バスから鉄道への15分以内(最低5分の接続時間は確保)の接続便数を設定します。

■目標を達成するための施策

① 鉄道・路線バスによる広域幹線・地域間幹線路線の維持

- ・市内外への移動の利便性を確保するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、広域的な幹線路線の維持を図ります。



② 公共交通の利用促進(モビリティマネジメント)の実施

- ・ 路線バス通勤促進のため、「路線図・時刻表」の使い方や路線バスの快適性等を記載した冊子を作成します。
- ・ 小中高生を対象とした、久留米、福岡市内方面等への通学方法説明会を開催します。

【参考事例】

モビリティマネジメントパンフレット

出典：茨城県 公共交通活性化会議 HP

出典：荒尾市 HP



③ 送迎負担軽減に向けた駅までの接続改善・運賃負担軽減

- ・ 鉄道に接続した路線バスの時刻の調整や、市内に限定した新たな運賃体系の試行的施策を実施し、導入の可否を判断します。

【参考事例】

兵庫県 神姫バス
神姫バスの新たな路線バスサービスの事例

出典：神姫バス HP



④ 外出行動に適した運行経路・時刻への改善

- ・ 外出に適した路線バスの経路や、時刻の変更について、試行的施策を実施し、導入の可否を判断します。



【参考事例】福岡県福津市
イオンモール福津買い物利用者等の
利便性向上のための経路変更

出典：西日本鉄道株式会社 HP

買い物客等の利便性向上のため、
路線バスの運行経路を変更しています。

>>方針3 (コミュニティ)

身近な移動環境の改善による 地域コミュニティの活力維持・向上に資する公共交通

■数値目標

現状

令和8年度末

公共交通の人口カバー率の向上

90%
(令和元年)

96%

指標

・公共交通の人口カバー率を設定します。

コミュニティ自動車の1便あたりの
平均利用者数

3.2人

4人

指標

・コミュニティ自動車の1便あたりの平均利用者数を設定します。

自動車運転免許自主返納者数

158人/年

180人/年

指標

・運転免許自主返納者数を設定します。

■目標を達成するための施策

① 交通不便地域におけるコミュニティ自動車の新たな運行促進

- ・交通不便地域が存在する校区において、コミュニティ自動車の運行に向けた支援を実施します。

② コミュニティ自動車の運行指針の策定

- ・コミュニティ自動車の持続可能な運営ができるよう、各地域コミュニティの取り組みを尊重した運行の指針を策定します。



③ 生活利便施設等と連携した公共交通体験会の実施

- ・ 楽しく健康づくりにもつながるお出かけプランを作成します。
- ・ 公共交通を利用したお出かけ体験会を実施します。

公共交通を活用した“お出かけ”きっかけづくり

「大人の社会見学」

事業のねらい：日々の生活に公共交通を

これまで3年間実施（平成26年～28年）

- 参加者：各地区の高齢者 10～20名程度/年
- 実施主体：豊後大野市、大分大学大井ゼミ
県立三重総合高等学校

<平成26年度>

<平成27年度>

<平成28年度>



写真：平成28年11月8日実施 コミュニティバス利用促進事業「大人の社会見学」

④ 自動車運転免許返納の推進

- ・ 気軽に外出できるよう、移動支援策や助成制度の導入検討を進めます。

⑤ 他者の介助によらずに移動することが困難な人の移動手段の確保

- ・ 移動支援事業の周知を行い、さらなる利用促進を図ります。
- ・ 福祉のまちづくり条例を踏まえた、バリアフリー化に努めます。



お問合せ

筑後市建設経済部 都市対策課

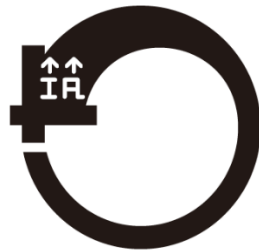
〒833-8601 福岡県筑後市大字山ノ井 898 番地

TEL:0942-53-4111（代表）/0942-48-1969（直通）

FAX:0942-52-5928

【筑後市ホームページ】 <https://www.city.chikugo.lg.jp/>





公共交通の利便性を向上させ 誰もが安心して住み続けられる公共交通網の構築

