行橋市地域公共交通計画



令和4年3月 行橋市

目次

1	. 計画の概要	
	1.1 計画の背景	
	1.2 計画の位置づけ	
	1.3 計画区域	
	1.4 計画期間	4
2	. 地域の概況	5
_	2.1 土地利用	
	2.2 人口	7
	2.3 主要施設の立地状況	12
	2.4 市民の移動特性	
	2.5 観光動向	24
2	. 公共交通の概況	25
J	. 公共文通の城池	
	3.2 公共交通の延行状況	20 27
	3.3 公共交通空白地域	
4	. 各種調査結果の概要	
	4.1 バス利用実態調査	
	4.2 市民アンケート調査	44
	4.3 補足:外出方法アンケート調査結果	52
5	. 行橋市地域公共交通網形成計画の評価	54
_	5.1 行橋市地域公共交通網形成計画の概要	
	5.2 行橋市地域公共交通網形成計画の評価	55
	5.3 計画策定に向けた留意点	59
_		
6	. 公共交通の課題	
	6.1 上位・関連計画の概要	
	6.2 公共交通に求められる役割	
7	. 基本的な方針等	67
	7.1 公共交通の基本方針	67
	7.2 計画の目標	70
	7.3 評価指標と目標値等	
	7.4 取り組みの方向性	73
Q	. 目標の実現に向けた取り組み	76
O.	8.1 方向性①:地域間幹線公共交通の維持に向けた改善	76
	8.2 方向性②:地域内公共交通の効率化に向けた見直し	
	8.3 方向性③:公共交通空白地域における移動サービスの導入	83
	8.4 方向性④:ネットワークとしての一体性を高める交通拠点等の整備	86
	8.5 方向性⑤: 市街地内の移動・回遊の利便性向上	90
	8.5 方向性⑤:市街地内の移動・回遊の利便性向上	92
	8.7 施策の実施スケジュール	99
a	. 計画の達成状況の評価	101
1	0. 巻末資料	102
	10.1 行橋市地域公共交通活性化協議会の開催概要等	
	10.2 行橋市地域公共交通活性化協議会 構成員	103

1. 計画の概要

1.1 計画の背景

全国的に、人口減少や少子高齢化が進行しており、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。国立社会保障・人口問題研究所によれば2060年には人口は1億人以下、高齢化率は約40%となることが推計されています。加えてモータリゼーションの進展により、公共交通の利用者はさらに減少し、交通事業者の経営状況が圧迫され、公共交通の維持が困難な状況となっています。本市には、鉄道(JR・平成筑豊鉄道)、路線バス(西鉄バス・太陽交通)等の公共交通が存在し、市民等の貴重な移動手段となっていますが、公共交通の利用率は低く利用者数は減少傾向となっています。

このため本市では、平成 28 年 3 月に「行橋市地域公共交通網形成計画」を策定し、「魅力ある行橋を形成する交通基盤の確保」と「既存公共交通のサービスの存続と利便性向上を図る機能強化」を基本方針として、公共交通ネットワーク全体の一体的なシステム形成などをはじめとする様々な取り組みを行ってきたところです。

本市の人口は今後減少する見込みで、令和 2 年には高齢化率が 30%を超えるなど、高齢化も進行してきていることから、公共交通の役割はこれまで以上に重要になってくるものと考えられ、地域の実情に応じた交通手段の展開や、鉄道・バス・タクシーなどの交通モード間での連携の必要性が高まっています。

また、コロナ禍の影響により、地域の公共交通は極めて厳しい状況が続いており、地域の移動手段確保の重要性を再認識するとともに、地域公共交通の実態を的確に把握し、新たな技術の活用も含めた様々な移動サービスを組み合わせることで、持続可能な地域公共交通を実現していくことが求められます。

こうした背景に加えて、令和 2 年 11 月には行橋市地域公共交通網形成計画の根拠法である『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が改正され、従前の網形成計画に替えて、市町村に「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)」の作成が努力義務化されたことなどを受け、本市においても令和 3 年 3 月に計画期間の満了を迎えた「行橋市地域公共交通網形成計画」の次期計画として「行橋市地域公共交通計画」を策定することとしました。

年次

地域公共交通活性化再生法の変遷

行橋市におけるあゆみ

平成19 <u>(2</u>007) 年

地域公共交通活性化及び再生に関する法律の施行

ポイント

①地方公共団体が主体となって地域全体の 公共交通のあり方や活性化方策の協議体 制強化

平成26 (2014)年

地域公共交通活性化及び 再生に関する法律の一部を改正する 法律の施行

平成27 (2015)年

ポイント<u></u>

- ①地方公共団体が主体となって ②まちづくりと連携し
- ③地域公共交通ネットワークの形成促進・ 再編
- ※策定計画
 - · 地域公共交通網形成計画

行橋市地域公共交通計画(H27.3) の策定

基本方針

- 魅力ある行橋を形成する交通基盤 の確保
- 既存公共交通のサービスの存続と 利便性向上を図る機能強化 計画内容

公共交通を、ひとで賑わうまちづ くりを支える基盤として機能強化し、 利用しやすく、持続可能な取組みの 充実を図っていく計画

生活交通ネットワーク計画 (H27.3)の策定

地域公共交通計画の基本方針の目標 実現に向けて、短期的に取り組む施 策を取りまとめた計画

平成28 (2016)年

令和2 (2020)年

地域公共交通活性化及び 再生に関する法律の一部を改正する 法律の施行

ポイント

- ①地域が自らデザインする地域の交通
- ②地域の輸送資源の総動員による移動 手段の確保・持続可能なサービスの提供 ※策定計画
 - ·地域公共交通計画

行橋市地域公共交通 網形成計画(H28.3)の策定

魅力ある行橋を形成するため、行橋 市の地域公共交通の現状・問題点、 課題の整理を踏まえて、公共交通 ネットワーク全体を一体的に形作り、 持続させることを目的に、地域全体 の公共交通システムの在り方、住 民・交通事業者・行政の役割を定め た計画

令和4 (2022)年

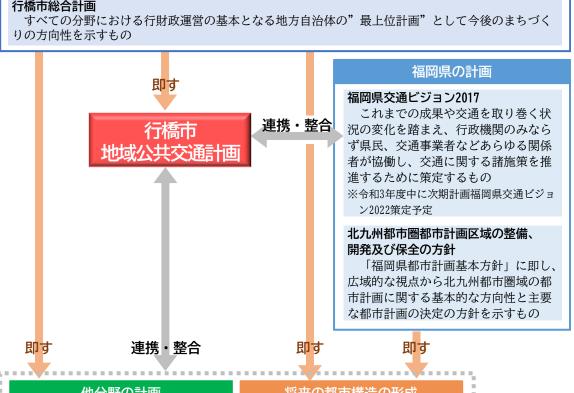
行橋市 地域公共交通計画の策定

図 1-1 行橋市のこれまでの公共交通関連の計画

1.2 計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「行橋市総合計画」や都市計画の方針である「行橋市 都市計画マスタープラン」「行橋市立地適正化計画」等の関連計画と連携・整合を図りながら 策定するものです。

上位計画(行橋市)



他分野の計画

第2次行橋市

まち・ひと・しごと創生総合戦略 地方創生の目指すべき将来『将 来にわたって「活力ある地域社 会」の実現』と『「東京圏への一 極集中」の是正』を念頭に、行橋 市の少子高齢化・人口減少問題を 重要な課題と認識し、これまで以 上に人口減少問題を克服すべくそ の対応を行うため策定するもの

第3期行橋市地域福祉計画

「地域」という視点で「高齢 者」「障がい者」「子ども」等の対 象ごとに共通する課題を整理し、 地域で支援を要するさまざまな人 の生活を支えていくための計画

将来の都市構造の形成

行橋市都市計画マスタープラン

市民に最も近い立場である市町 村が、その創意工夫のもと市民の 意見を反映し、都市づくりの将来 ビジョンを確立するとともに、将 来の目指すべき「都市」の姿を定 めるもの

行橋市立地適正化計画

今後地方都市において、人口減 少や高齢化が進展していく中で、 まちのかたちはどうあるべきか、 都市構造の観点から将来への対応 を考えていく計画

図 1-2 計画の位置づけ

1.3 計画区域

本計画は、行橋市の行政区域全域を対象とします。

これに加え、市内外を行き来する鉄道や路線バスも対象とし、広域での移動も考慮した内容とします。

1.4 計画期間

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

表 1-1 計画期間

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年				
上位計画										
福岡県の	福岡県交通 ビジョン2017		福岡県交通ビジョン2022							
計画		北九州都市图	图都市計画区域	の整備、開発及	び保全の方針					
都市構造 形成 の計画		行橋市都	市計画マスター	ープラン・立地	適正化計画					
	第3	曲								
他分野の	行橋市地域									
計画 	第2次行	橋市まち・ひと	・しごと創生絲	総合戦略						
地域公共 交通計画			行橋市:	地域公共交通	計画					

2. 地域の概況

2.1 土地利用

2.1.1 位置

本市は、福岡県の東部に位置し、東は周防灘、北は苅田町、西はみやこ町及び北九州市、南はみやこ町及び築上町と接しています。

県都であり政令指定都市である福岡市は、本市から 50km 以上離れていますが、同様に政 令指定都市である北九州市までは、概ね 20km となっています。

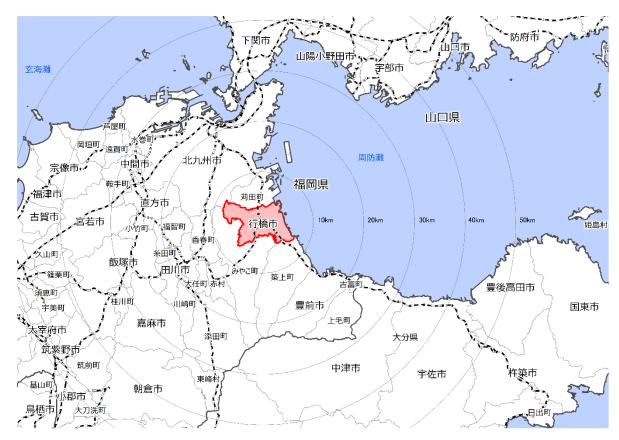


図 2-1 本市の位置

資料:国土交通省 国土数値情報ダウンロードサービスサイト

2.1.2 地勢

本市は河川流域に広大な低平地が広がっており、広い範囲に農地と住宅地が混在して分布

しています。

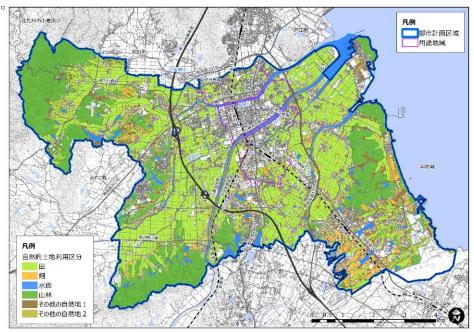


図 2-2 本市の地勢

※「その他の自然地2」とは「その他の自然地」のうち、河川敷・河原、海浜、湖岸

資料: 行橋市都市計画区域 平成 27 年度都市計画基礎調査

一方で、行橋駅周辺にまとまった市街地が形成されているほか、市街地からは比較的距離 がある郊外部での大規模な住宅開発(前田ヶ丘・宮ノ杜・八景山など)が見られます。

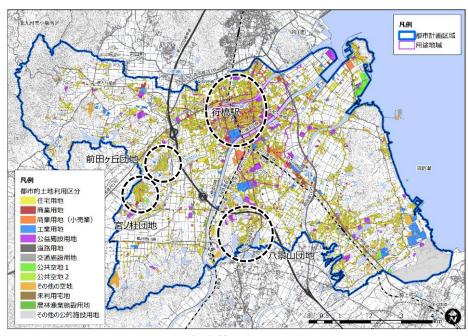


図 2-3 都市的土地利用現況

※「公共空地2」とは「公共空地」のうち、広場、運動場、墓園

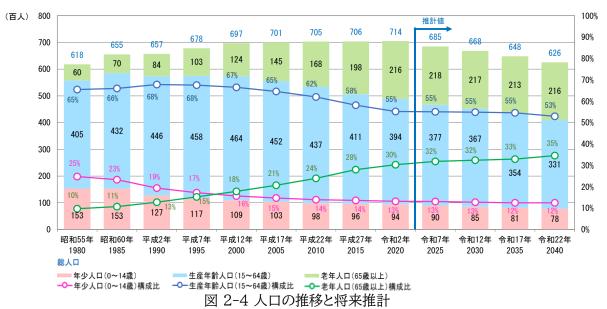
資料: 行橋市都市計画区域 平成 27 年度都市計画基礎調査

2.2 人口

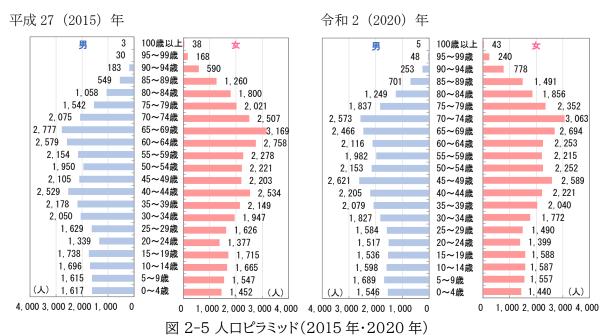
2.2.1 人口等の推移と将来見通し

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、本市の人口は平成27 (2015)年の70,586人をピークに減少する予測となっていたものの、令和2 (2020)年国勢調査人口は71,426人となり、約800人増加する結果となりました。

ただし、いわゆる団塊ジュニア世代が 50 歳を迎え、また 5 歳階級別の人口では令和 2 (2020) 年時点で 65~69、70~74 歳が多い状況となっています。以上を踏まえると今後、人口減少・高齢化の進行が避けられないものと考えられます。



資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」



資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

2.2.2 DID(人口集中地区)

人口集中地区 (DID) **は、従来は行橋駅東側、長峡川と今川に挟まれたコンパクトなエリアに限られていましたが、その後、小・中規模の宅地開発が連坦する形で周辺に拡大しながら人口密度が低下、市街地が低密度に拡散してきています。

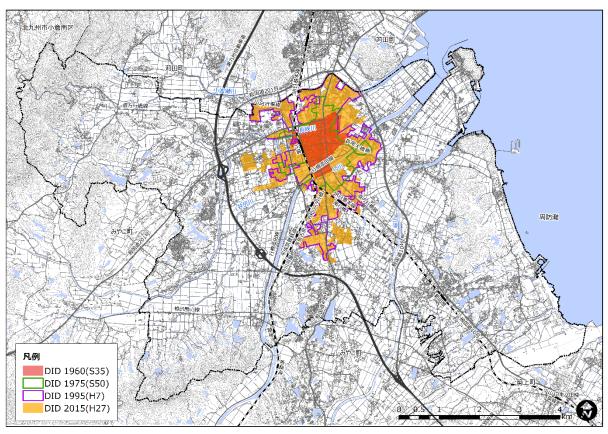


図 2-6 DID(人口集中地区)の拡大状況

資料:国土地理院 基盤地図情報ダウンロードサービスサイト



資料:行橋市HP(行橋市統計情報)

※人口集中地区 (DID: Densely Inhabited District)

人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域です。

2.2.1 人口分布

分布状況をみると、行橋駅周辺や新田原駅周辺、泉小学校区のほか、宮ノ杜団地、八景山 団地といった郊外型住宅団地にも相対的に人口を多く抱えるエリアがみられます。

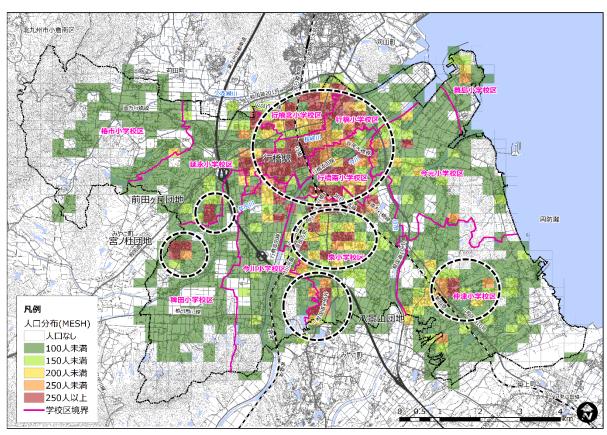


図 2-8 250m メッシュでみる人口分布(2015年)

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 統計GIS

2.2.1 高齢化

高齢化率の分布状況をみると、蓑島小学校区、仲津小学校区、稗田小学校区、椿市小学校区などの郊外の既存集落で 40%以上となっている箇所が目立ちます。また、大規模な住宅開発が行われた前田ヶ丘団地で既に 40%台の箇所が目立つ状況となっており、宮ノ杜団地・八景山団地に関しても今後の高齢化の進行に留意する必要があります。

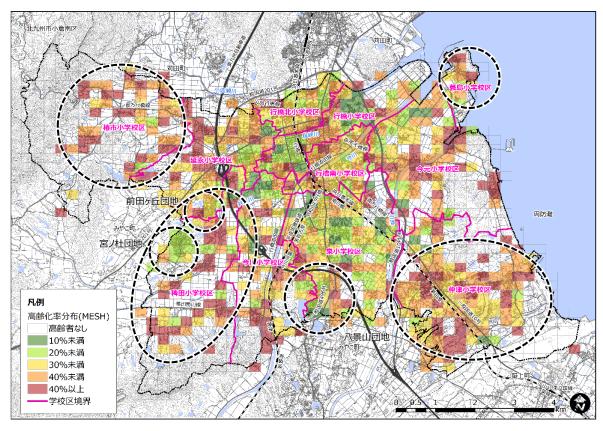


図 2-9 250mメッシュでみる高齢化率分布(2015年)

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 統計GIS

本市の高齢者のいる世帯数や高齢者単独世帯数*をみると、顕著な増加傾向を示しています。高齢者のいる世帯数は、令和 2(2020)年で 13,521 世帯であり、平成 7(1995)年から令和 2(2020)年にかけて約 1.9 倍に増加しています。高齢者単独世帯数は、令和 2(2020)年で 4,132 世帯であり、平成 7(1995)年から令和 2(2020)年にかけて約 3.0 倍に増加しています。

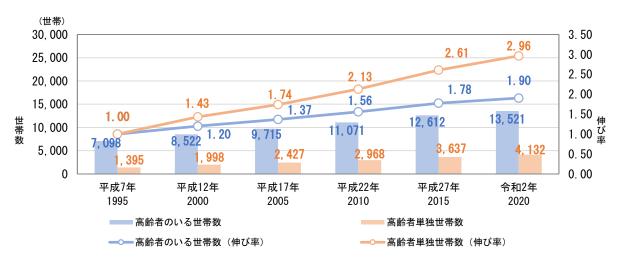


図 2-10 高齢者世帯数の推移

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

本市では、高齢者のいる世帯数、高齢者単独世帯数が一般世帯総数に占める割合は増加傾向にあり、福岡県と比較するとやや高い状況です。

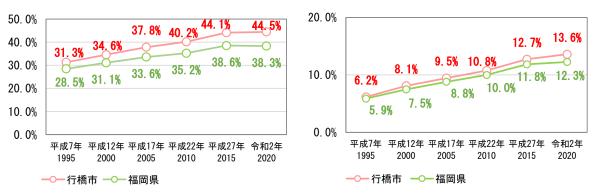


図 2-11 高齢者のいる世帯数が一般世帯総数に占める割合 図 2-12 高齢者単独世帯数が一般世帯総数に占める割合 資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

※高齢者単独世帯数

1人暮らし高齢者(65歳以上)の一般世帯数

2.3 主要施設の立地状況

2.3.1 公共施設

行政施設は市役所周辺に集中して立地しており、県・国の出先機関も市役所周辺や主要地方 道直方行橋線(旧国道 10 号)沿道に立地しています。

また、文化施設についても市役所周辺や国道 201 号、主要地方道直方行橋線(旧国道 10 号)付近など、比較的利便性の高い場所に立地しています。なお、体育施設としては、沿岸部に位置する行橋総合公園内に体育館や武道場等が立地しています。

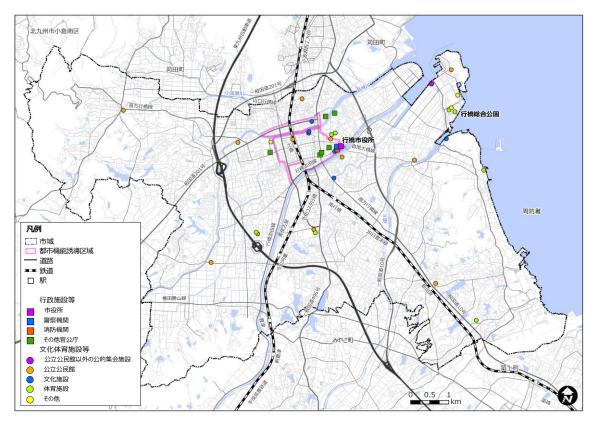


図 2-13 公共施設の立地状況

資料: 行橋市公共施設等総合管理計画 福岡県HP (施設類型「庁舎等」の個別施設計画の策定について)

2.3.2 医療施設

医療施設のうち、病院については行橋駅東側の市街地部に 1 箇所立地しているほかは、郊外部に 5 箇所の立地となっています。

一方で一般診療所については、行橋駅周辺から主要地方道直方行橋線(旧国道 10 号)にかけての市街地部に集中して立地しています。

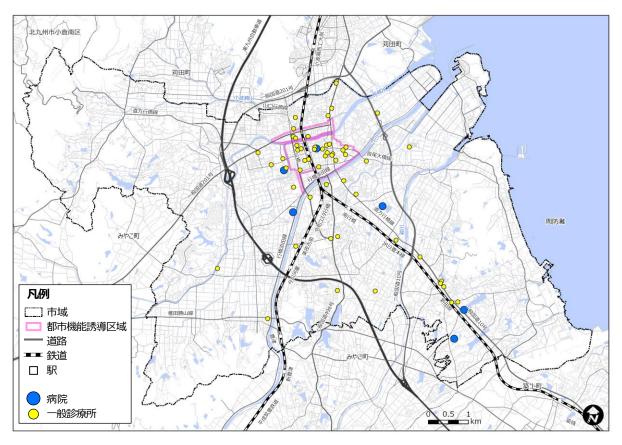


図 2-14 医療施設の立地状況

資料:地域医療情報システム

2.3.1 商業施設

商業施設のうち大規模小売店舗は、国道 201 号や国道 496 号沿道などの幹線道路沿いに多く立地しており、特に近年開発が進んだコスタ行橋には多様な店舗の立地が見られます。

スーパー・食料品店やコンビニエンスストアについても、主要地方道直方行橋線(旧国道 10号)や国道 201号など幹線道路沿道に集中して立地しており、郊外に分散して立地する傾向となっています。

なお、マルショク行橋店の閉店により行橋駅周辺がスーパーマーケットの空白エリアになっています。

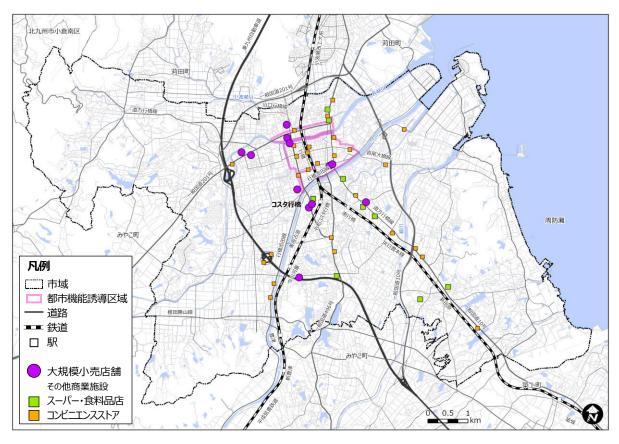


図 2-15 商業施設の立地状況

資料:大規模小売店舗一覧、i タウンページ

2.3.2 教育施設

本市には、小学校11校、中学校6校、高等学校2校の教育施設が立地しています。

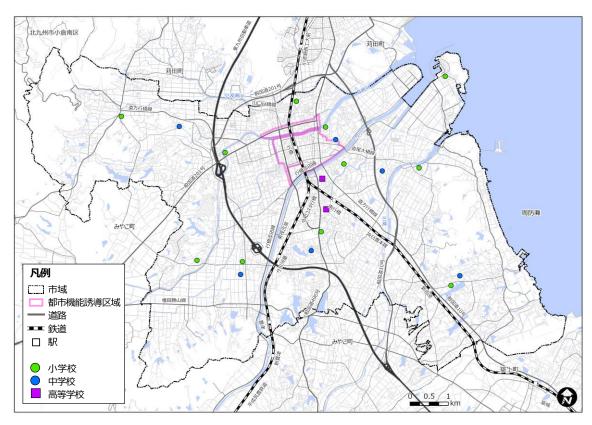


図 2-16 教育施設の立地状況

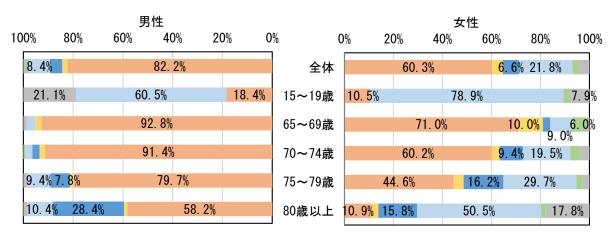
資料:行橋市公共施設等総合管理計画、NAVITIME

2.4 市民の移動特性

2.4.1 運転免許保有状況

市民アンケート調査では、全体としては男性では8割以上、女性でも6割以上が運転免許 を保有していると回答していますが、年齢が上がるにつれて特に女性では「もともと運転免 許をもっていない」という回答が増加しています。

また、80歳以上になると男女とも「免許が持っていたが返納した」という回答が比較的多 く見られます。



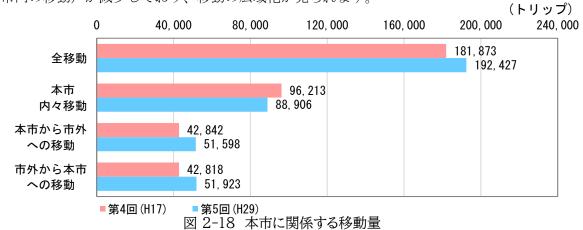
- ●免許を持っており、運転する●免許を持っていたが返納した
- ■免許はないが、二輪免許(原付バイク)を持っている ■不明
- 免許を持っているが、運転しない
- ■もともと免許を持っていない

図 2-17 運転免許保有状況

資料:市民アンケート調査(R3.7)

2.4.2 本市に関係する移動量

第4回(平成 17 (2005)年)及び第5回(平成 29 (2017)年)北部九州都市圏パーソントリップ調査**1より、本市を出発地または目的地とする移動の総量(トリップ数)を比較すると、全体としての移動量は増加しているのに対して、本市内々移動(出発地も目的地も本市内の移動)が減少しており、移動の広域化が見られます。



資料:第4・5回 北部九州都市圏パーソントリップ調査

市内外の移動では、北九州市や苅田町、みやこ町、築上町の移動が多くなっています。

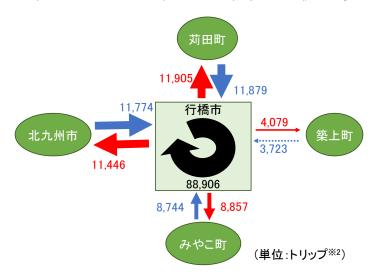


図 2-19 全目的移動状況

※2 全目的における行橋市の総トリップ数に対し、1%以上を占めるトリップ数の流動を図示

資料:第5回北部九州都市圏パーソントリップ調査

※1 パーソントリップ調査

都市における人の移動に着目した調査です。調査は、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。

2.4.3 目的別移動状況

(1) 通勤の状況

市内に常住する就業者の約半数は市 外へ通勤、市内での就業者のうち、約4 割が市外から通勤しています。

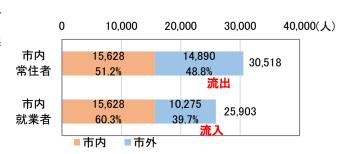


図 2-20 通勤による流動の概要(平成 27(2015)年) 資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

北九州市、苅田町、みやこ町から行橋市への流入や、行橋市から北九州市、苅田町への流出が多い状況です。



図 2-21 通勤の状況(平成 27(2015)年)

※100 人以上を記載

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

利用交通手段では自家用車が約7割を 占めており、次いで鉄道・電車、自転 車となっています。

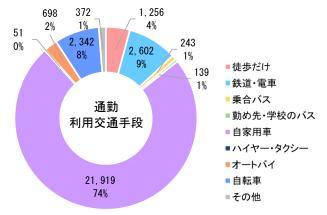


図 2-22 市常住者通勤時の利用交通手段(平成 22(2010)年)

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

(2) 通学の状況

市内に常住する通学者の6割以上が市 外へ通学しており、市内通学者のうち 約4割が市外から通学しています。

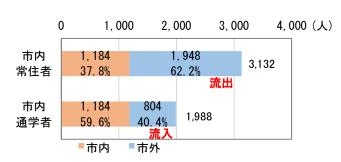


図 2-23 通学による流動の概要(平成 27(2015)年) 資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

苅田町やみやこ町から行橋市への流 入や、行橋市から北九州市への流出が 多い状況です。

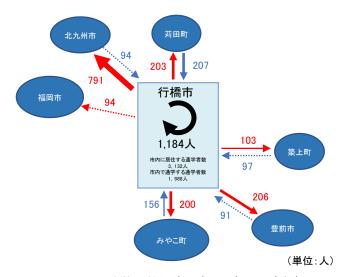


図 2-24 通学の状況(平成 27(2015)年)

※50 人以上を記載

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

利用交通手段では自転車が約4割と最 多となっていますが、鉄道・電車も 37%を占め、主要な通学手段の1つとな っています。

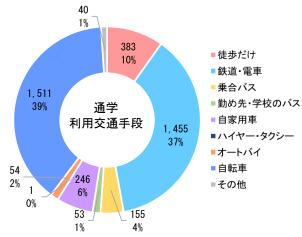


図 2-25 市常住者通学時の利用交通手段(平成 22(2010)年)

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 国勢調査

(3) 買い物の状況

1) 市民アンケート(R3.7 実施)の調査結果

市民アンケート調査結果では、日常の買い物先は、 全体の8割程度が市内となっており、市外は約1割となっています。



図 2-26 市民の買い物動向

市内の買い物先は、それぞれ校区内で買い物をしている移動がみられる一方で、校区内ではなく市中心部まで移動している状況がみられます。校区内の移動では泉小学校区が多く、校区外への移動では行橋南小学校区への移動が多い状況となっています。

また具体的な買い物先は、行橋南小学校区に立地する「ゆめタウン行橋」「ゆめタウン南行橋」が上位を占めています。



※アンケート回答者数全体の2%以上を図示

利用交通手段については、自 分または自分以外の運転による 自家用車の移動が最も多くなっ ており、約7割を占めていま す。

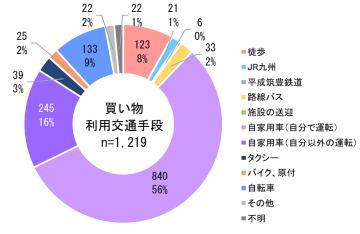


図 2-29 買い物の利用交通手段 ※複数回答

2) パーソントリップの調査結果

パーソントリップ調査結果では、苅 田町やみやこ町から行橋市への流入 や、行橋市から苅田町への流出なども 目立ちます。

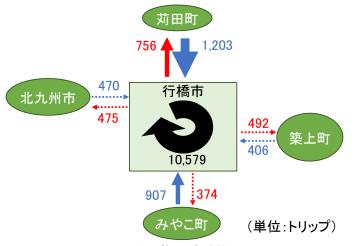


図 2-30 買い物の移動状況

※買い物目的における行橋市の総トリップ数に対し、2%以上を占めるトリップ数の流動を図示

資料:第5回 北部九州都市圏パーソントリップ調査

(4) 通院の状況

1) 市民アンケート(R3.7 実施)の調査結果

市民アンケート調査結果では、通院先は、約半数が 行橋市内と回答しています。日常の買い物に比べると 市外の割合が高くなっています。

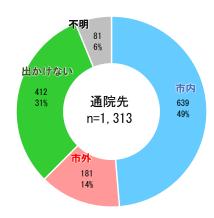


図 2-31 市民の通院動向

市内の通院先は、それぞれ校区内で通院をしている移動がみられる一方で、校区内ではなく市中心部まで移動している状況がみられます。校区内の移動では仲津小学校区が多く、校区外への移動では行橋小学校区への移動が多い状況となっています。

通院先は、仲津小学校区に立地する「新行橋病院」や、行橋小学校区に立地する「はまさき循環器内科」が上位を占めています。



※アンケート回答者数全体の2%以上を図示

利用交通手段については、自 分または自分以外の運転による 自家用車の移動が最も多くなっ ており、約6割を占めていま す。また買い物に比べタクシー の利用がやや多い状況です。

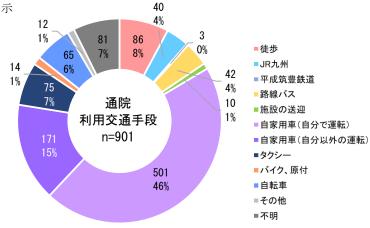


図 2-34 通院の利用交通手段 ※複数回答

2) パーソントリップの調査結果

パーソントリップ調査結果では、み やこ町や築上町からの流入が目立つほ か、行橋市から北九州市や苅田町への 流出も見られます。

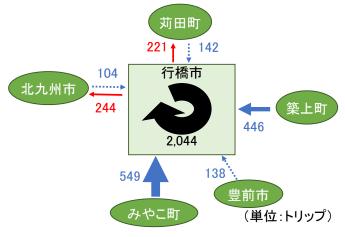


図 2-35 通院の移動状況

※通院目的における行橋市の総トリップ数に対し、2%以上を 占めるトリップ数の流動を図示

資料:第5回 北部九州都市圏パーソントリップ調査

市民の移動特性のまとめ

- ◆ 通勤では、市内常住者の約半数は市外への移動、市内就業者の約4割は市外から の移動がみられることから、市内外の広域な移動が多い状況です。移動手段につ いては自家用車での移動が主体となっています。
- ◆ 通学においても、市内常住者の約 6 割は市外への移動、市内通学者の約 4 割は市外からの移動がみられることから、市内外の広域な移動が多い状況です。移動交通手段については、鉄道・電車が約 4 割を占めており、公共交通が移動手段として重要な役割を担っています。
- ◆ 買い物では、市民の約 8 割は市内での移動となっており、市中心部までの移動も 多くみられます。一方で苅田町やみやこ町からの流出入もあり、市内外の広域的 な移動もみられます。移動手段については自家用車での移動が主体となっていま す。
- ◆ 通院では、約半数が市内での移動となっており、買い物と同様に市中心部までの 移動も多くみられます。一方でみやこ町や築上町からの流入もみられ、市内外の 広域的な移動がみられます。移動手段については自家用車が主体となっていま す。

2.5 観光動向

本市の観光客数は、平成26(2014)年以降は27万人前後で推移しています。

観光客数の大半が日帰り客となっていますが、宿泊客数は約3万人で大きな増減なく推移しています。

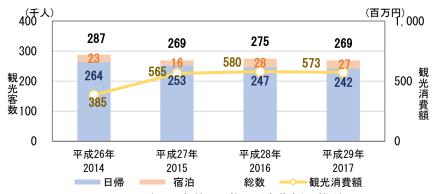


図 2-36 観光客数及び観光消費額の推移

資料:福岡県観光入込客推計調査

本市の主な観光施設としては、歴史資料館や旧百三十銀行(赤レンガ館)のほか多くのや神社や古墳があります。近年、沿岸を利用したスポーツイベントや祭りで観光客を集めていますが、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和 2 年度はイベントの中止が相次ぎました。

表 2-1 主な観光地の入り込み客数

(千人)

観光地・イベント	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	実施場所等
ゆくはし夏まつり こすもっぺ	36.0	25. 0	35.0	35.0	38. 0	38. 0	中止	今川河畔・駅東口駅前通り
行橋産業祭 愛らんどフェア	18. 0	18. 0	25. 0	25. 0	24. 0	26. 0	中止	行橋総合公園
お魚フェア(旧お魚まつり)	_	8. 0	7. 9	_	7. 0	7. 0	中止	行橋魚市場(蓑島)
ゆくはしビーチバレーボールフェスティバル	_	2. 5	3.0	3.0	3. 5	3. 0	中止	長井浜海水浴場
ゆくはしシーサイドマラソン	_	2. 3	2. 3	2. 5	2. 7	3. 0	3. 5	行橋総合公園よりスタート
行橋~別府100キロウォーク	4. 4	4. 7	4. 6	4. 7	中止	5. 0	中止	正八幡宮よりスタート
行橋市歴史資料館	35. 5	16. 1	15. 1	10.5	10.9	9.6	4. 6	

資料:福岡県観光入込客推計調査(H26~H30)、行橋市資料(R1、R2)



図 2-37 観光地の分布

資料: 行橋市HP: 行橋市観光パンフレット (一部編集)

3. 公共交通の概況

3.1 公共交通の運行状況

本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー等で構成されています。行橋駅を中心に北九州・田川・中津方面を鉄道が結び、市内・近隣市町へ放射状にバス路線網が形成されています。

表 3-1 行橋市内を運行する地域公共交通(令和3年現在)

路線		欧轴	起点	終点	運行回数※1			運賃	補助		
		产口 4水		क्ट गा	平日	土曜	日曜·祝日	是具	围	県	市
	失	JR日豊本線	門司	鹿児島中央	80.5	91.0	84.5	距離制	-	-	-
ì	首	平成筑豊鉄道(田川線)	田川伊田	行橋	22.0	22.0	22.0	距離制	-	0	0
	西鉄バス	行橋~下曽根線	行橋(営)	九州労災病院	8.0	8.0	8.0	距離制	O*2	O*2	O %2
		前田ヶ丘線	行橋駅	前田ヶ丘	3.0	1.0		距離制	-	_	0
			ゆめタウン	香春町役場	2.0	2.0	2.0	距離制			
		香春線	ゆめタウン	新町入口	1.0	1.0	1.0	距離制	_	_	0
		1 1 W	行橋駅	香春町役場	2.5	2.0	2.0	距離制			J
			行橋駅	新町入口	1.0	1.0	1.0	距離制			
		宮ノ杜新町線	行橋駅	勝山新町入口	5.0	4.0	4.0	距離制	-	-	0
			行橋駅	宮ノ杜	2.0			距離制			
		豊津木井馬場線	行橋駅	豊津支所	14.0	9.0	9.0	距離制		_	Ο
			行橋駅	木井馬場	2.5	2.5	2.5	距離制			
			行橋駅	節丸	0.5			距離制			
			ゆめタウン	豊津支所	6.5	4.5	4.5	距離制			
路	太 陽		ゆめタウン	木井馬場	1.5	0.5	0.5	距離制			
線バ	交 通	椿市線	行橋駅	椿市	3.5	1.0	1.0	距離制	-	-	0
ス	バス	白川線	行橋駅	白川	6.0	1.0		距離制	-	-	0
		矢留(コスタ)線	行橋駅	矢留神社前	5.5	4.0		距離制	-	-	-
			行橋駅	コスタ	0.5			距離制			
			市役所	矢留神社前	1.5			距離制			
		蓑島線	行橋駅	海水浴場	6.5	4.0	4.0	距離制	-	-	0
		······································	ゆめタウン	海水浴場	1.5			距離制			<u> </u>
		郡界(築城)線	行橋駅	ルミエール	1.0	1.0	1.0	距離制	_		0
			行橋駅 行橋駅	築城駅 稲童漁港	1.0 1.0	1.5	1.5	距離制 距離制			
			17 信駅	加里点冷 工業団地	1.0			此解刊 距離制	_		
			行橋駅	郡界	1.0	0.5	0.5	距離制			
	,		ゆめタウン	ルミエール	3.0	3.0	3.0	距離制	-		
			ゆめタウン	築城駅		0.5	0.5	距離制			
			長峡川	工業団地	1.0			距離制			
		長井線	行橋駅	長井	4.0	2.5	2.5	距離制	_	-	0
			行橋駅	JR新田原駅	3.0			距離制	~	-	Ŭ
		行事線	行橋駅	小波瀬病院	4.0			距離制	-	-	-
		タクシー		_		-		メーター運賃	-	-	-
		福祉輸送		-				メーター運賃	-	-	委託

 ^{%1} 運行回数は、片道 0.5 回(往復 1 回)、循環系統は 1 周 1 回(JR は行橋市内を運行分のみ記載) %2 令和 3 年 10 月運行分より補助

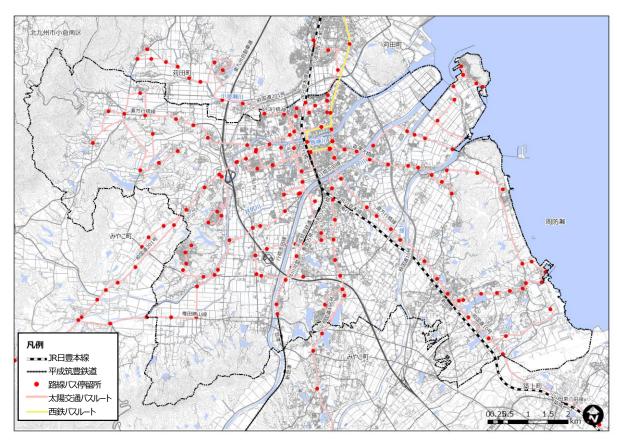


図 3-1 公共交通ネットワークの概況

資料:国土交通省 国土数値情報ダウンロードサービスサイト 交通事業者資料

3.2 公共交通の利用状況等

3.2.1 鉄道

鉄道は、北九州・中津方面を結ぶJR日豊本線が南北に縦貫し、また、田川方面を結ぶ平成 筑豊鉄道(田川線)が運行しています。

市内には JR 日豊本線の行橋駅・南行橋駅・新田原駅の 3 駅、平成筑豊鉄道の行橋駅・令和コスタ行橋駅・美夜古泉駅・今川河童駅・豊津駅の 5 駅の計 8 駅が設置されています。

(1) JR 日豊本線

JR 日豊本線市内 3 駅のなかでは、特急列車が停車し、平成筑豊鉄道(田川線)も乗り入れる行橋駅の乗客数が突出して多く、令和2年度では1日あたり4,652人に利用されています。なお、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、各駅とも令和2年度の利用者は減少しています。

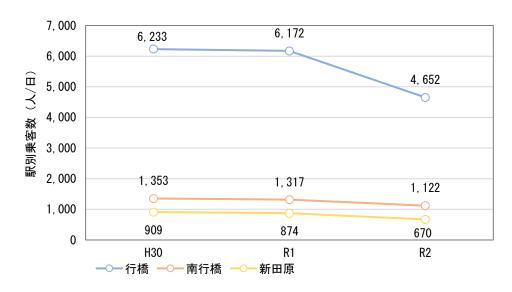


図 3-2 JR 日豊本線の本市内駅 1 日あたりの乗客数推移

資料:九州旅客鉄道株式会社 HP

(2) 平成筑豊鉄道

1) 利用状況

令和コスタ行橋駅は、令和元年 8 月に整備され、大型商業施設「コスタ行橋」に隣接しており、一定の利用者が定着しつつあります。その他各駅の利用者は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い令和 2 年度に減少しています。

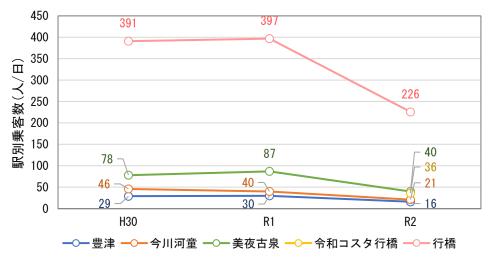


図 3-3 平成筑豊鉄道の駅別乗客数推移

資料:平成筑豊鉄道資料

2) 収支状況

平成筑豊鉄道の年間収支は、平成30年7月の豪雨災害の影響により一時的に利用者が減少 し、運送収入も減少しました。

令和元年には、ことこと列車(観光列車)の運行開始により運送収入の増加が見られましたが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛やことこと列車の運休等の影響により運送収入が減少し、収支率の悪化が顕著になっています。

平成筑豊鉄道 実績	H29	Н30	R1	R2
乗客数	1,560,924人	1, 496, 035人	1,518,085人	1, 176, 779人
運送収入	297, 877, 860円	277, 435, 101円	358, 806, 382円	246, 204, 273円
経常費用	440, 526, 154円	509, 200, 338円	712, 782, 706円	620, 134, 747円
収支率	67. 6%	54. 5%	50. 3%	39. 7%

表 3-2 平成筑豊鉄道 年間収支状況

資料: 平成筑豊鉄道株式会社 決算報告書

※経常費用:販売費及び一般管理費、運送収入:旅客運賃収入、構内営業等収入

※資料では総経常費用が記載されていたため、本集計では「運送収入」を「旅客運賃収入」と「構内営業等収入」を合算して集計を行った

3.2.1 路線バス

本市では、西鉄バス北九州と太陽交通により計 12 路線·16 系統の路線バスが運行されています。

(1) 西鉄バス

1) 利用状況

西鉄バスが運行する路線は、国道 10 号線を通る「行橋~下曽根線」の 1 路線(1 系統)となっていますが、利用者数が年々減少し、収支率についても低迷している状況で新型コロナウイルス感染症流行の影響を受け、令和 3 年 10 月より北九州市内の一部区間(新曽根~曽根~曽根北町)が廃止されました。

あわせて行橋市内の運行経路も一部変更され、「行橋・貫~小倉線」から「行橋~下曽根線」 に名称を変更した上で、国・県・沿線自治体からの補助を受けて運行を継続しています。

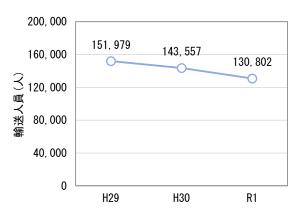




図 3-4 西鉄バス(行橋・貫~小倉線)の輸送人員

図 3-5 西鉄バスルート変更図(行橋駅周辺) 資料: 西鉄バス北九州株式会社資料

2) 収支状況

収支率はやや改善傾向にありますが、低い水準で推移しています。

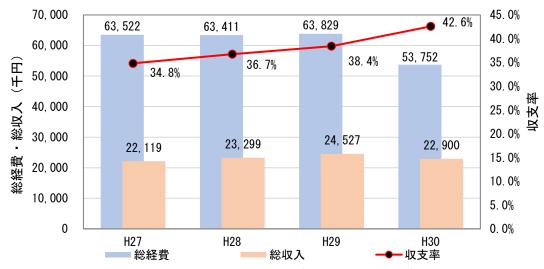


図 3-6 西鉄バス年間収支状況(行橋・貫~小倉線)

資料: 西鉄バス北九州株式会社資料

(2) 太陽交通

1) 利用状況

太陽交通が運行する路線は、行橋駅から放射状に広がる11路線(15系統)となっており、 豊津木井馬場線は25.0回/日と比較的高頻度の運行となっているのに対して、その他の路線では3.0~8.0回/日程度で、路線によって運行頻度に濃淡がある状況です。

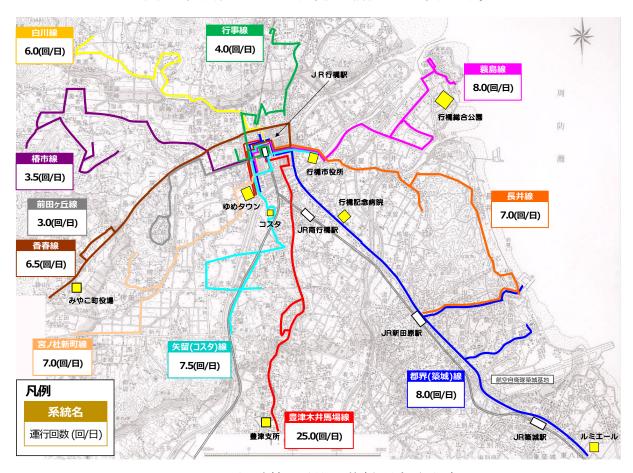


図 3-7 バス路線図・運行回数(太陽交通バス)

資料:太陽交通株式会社資料

路線全体としては、令和元年度までは年間 25 万人程度の利用者数を維持していましたが、 令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症の影響により年間 17 万人程度に大きく落ち込んでいます。

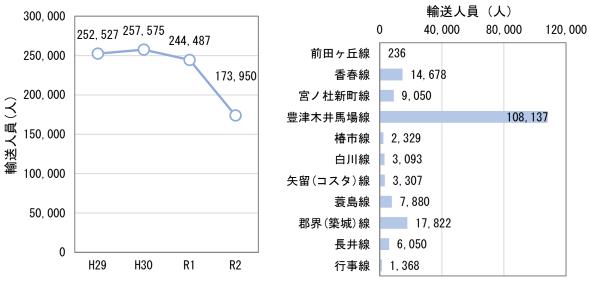


図 3-8 路線バス(太陽交通バス)の輸送人員

図 3-9 路線別(太陽交通バス)の輸送人員(令和2年度) 資料:太陽交通株式会社資料

路線別の輸送人員や運行1便あたりの利用者数は豊津木井馬場線が最も多くなっており、 その他の路線については利用が低迷する状況となっています。

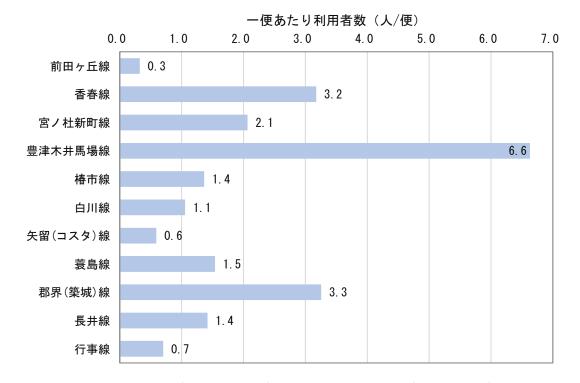


図 3-10 路線別(太陽交通バス)の一便あたり利用者数(令和2年度)

資料:太陽交通株式会社資料

2) 収支状況

利用者1人当たりの経費

利用者1人当たりの欠損額

令和元年度までは、収支率 80%台を推持してきましたが、コロナウイルス感染症の流行による影響がみられ、令和2年度には収支率が60%台まで落ち込んでいます。

なお、運行に対する沿線自治体の財政負担額は利用人数、収支に関わらずほぼ一定の年間 約380万円となっており、収支率の悪化が交通事業者の大きな負担となっております。

太陽交通バス 実績 H30 R1 R2 輸送人員数計 257, 575人 244, 487人 173,950人 59, 266千円 42, 480千円 運送収入 62,816千円 経常費用 70,099千円 71,494千円 64,631千円 3,753千円 3,753千円 3,708千円 行橋市 財政負担額 行橋市以外 1,777千円 1,777千円 1,777千円 収支率 89.6% 82.9% 65.7%

272円

28円

表 3-3 太陽交通バス 年間収支状況

資料:太陽交通株式会社資料、行橋市資料

371円

127円

292円

50円

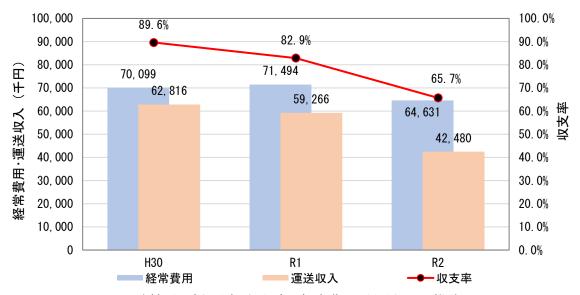


図 3-11 路線バス(太陽交通バス)の経常費用・運送収入の推移

※太陽交通株式会社が運行する路線バスのうち行橋市内を運行する路線について集計

資料:一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(太陽交通株式会社)

各路線では、経常費用が運送収入を上回るため欠損(赤字)が発生しており、利用者 1 人を輸送することに対する欠損額(利用者一人あたり欠損額)が 1,000 円を超える路線や、利用者 1 人を 1km 輸送することに対する欠損額(輸送人キロあたり欠損額)が 500 円を超える路線なども見られ、効率性に問題を抱えています。

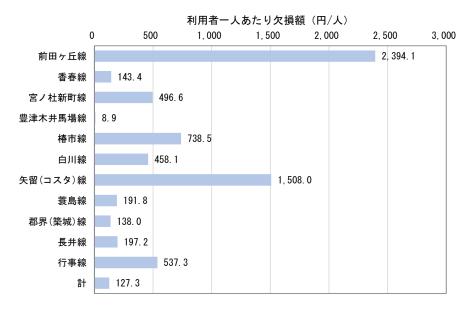


図 3-12 利用者一人あたり欠損額(令和2年度)

※欠損額は経常費用から運送収入を差し引いて算出

資料:一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(太陽交通株式会社)、行橋市資料

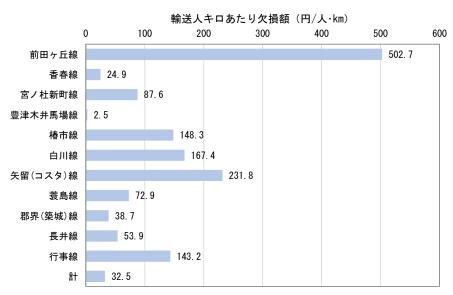


図 3-13 輸送人キロあたり欠損額(令和2年度)

※欠損額は経常費用から運送収入を差し引いて算出

資料:一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(太陽交通株式会社)、行橋市資料

3.2.2 その他交通資源

(1) タクシー

行橋市内を営業エリアとするタクシー事業者は 5 社であり、市民や来訪者の移動手段として機能しています。

表 3-4 行橋市のタクシー事業者一覧

_			
No	事業者	名	所在地
1	太陽交通株式会社	行橋営業所	行橋市大字今井1373-5
'	太陽文理怀式云紅	新田原営業所	行橋市道場寺1502
2	みどり太陽交通株式	会社	行橋市大字今井1373-5
3	山田タクシー有限会	社	行橋市宮市町3-3
4	京都タクシー有限会	社	行橋市西宮市5-2-1
5	北九州第一交通株式	会社京築営業所	行橋市中央3-8-31

資料: 行橋市資料(R3 年時点)

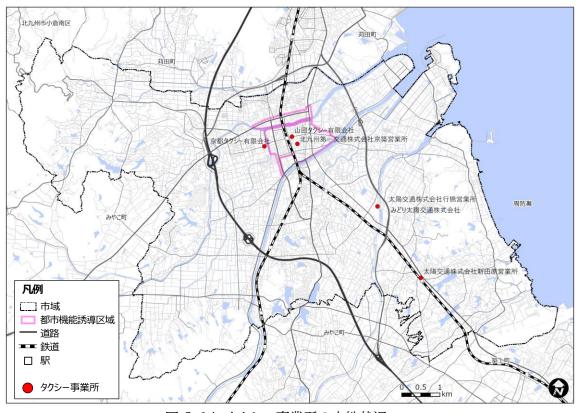


図 3-14 タクシー事業所の立地状況

資料: 行橋市資料(R3 年時点)

(2) 福祉輸送 (行橋市移動支援事業「ランラン」)

一般の公共交通機関の利用が困難な在宅の重度身体障がい者(児)等を対象に、平成14年度から「自家用有償旅客運送」として登録を受け、行橋市社会福祉協議会へ運行を委託しています。

利用は登録制となっており、登録料 1,200 円、1 回の利用につき 5 km以内 500 円、以後 1 km ごとに 100 円の利用料が発生します。

通院等の移動に利用されており、今後も事業の継続が望まれています。

表 3-5 行橋市移動支援事業「ランラン」の利用実績等

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
登録人数 (年度末)	54人	53人	48人	48人
走行キロメートル	3,149Km	2, 433Km	2, 156Km	2, 957Km
輸送人員(延人数)	645人	551人	438人	497人
利用料収入(千円)	372千円	287千円	251千円	320千円
市委託額(千円)※決算額	1,595千円	1,516千円	1,436千円	1,380千円

資料: 行橋市資料

3.3 公共交通空白地域

鉄道の駅から半径800m、バス停から半径500mを公共交通サービスが提供されている「公共交通カバー圏」として設定し、国勢調査(H27)の総人口を基に居住人口に対するカバー圏内の人口の割合である「公共交通カバー率」を算出、公共交通サービスが提供されていない地域を「公共交通空白地域」としました。

算出の結果、公共交通カバー率は 8 割を超えていますが、郊外部の今元小学校区、泉小学校区、稗田小学校区などに加えて、比較的人口密度が高い中心市街地周辺の行橋小学校区北部エリアにおいても、公共交通空白地域が見られます。

表 3-6 公共交通カバー圏域(H27人口)

	A	В	B / A
行橋市	総人口^{※3}(人)	公共交通 カパー人口 (人)	公共交通 カバー率 (%)
バス停500m圏域 ^{※1}	68, 484	58, 650	85. 6%
バス停500m圏域+鉄道駅800m圏域 ^{※2}	68, 484	59, 855	87. 4%

- ※1 行橋市地域公共交通網形成計画(H28.3)では、バス停のカバー圏域を500mに設定
- ※2 「都市構造の評価に関するハンドブック (国土交通省)」に準拠
- ※3 メッシュ人口のため国勢調査結果と異なる

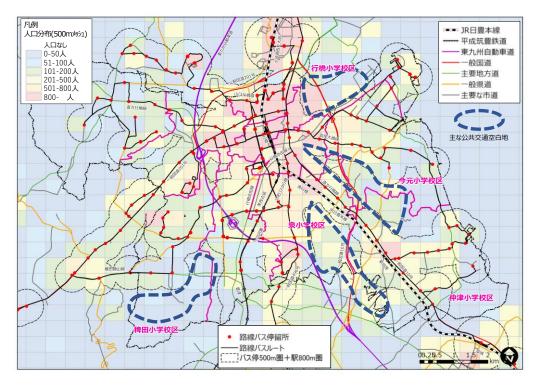


図 3-15 バス停及び鉄道駅カバー圏域

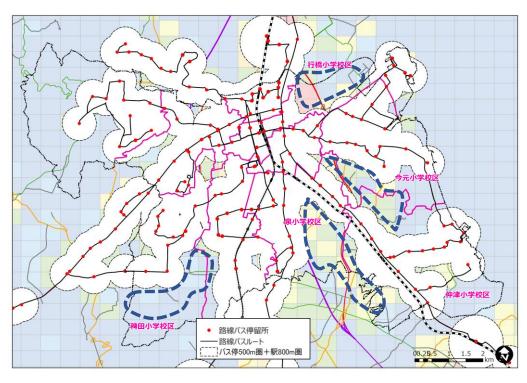


図 3-16 公共交通空白地域の人口分布状況

資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 統計 GIS、交通事業者資料

4. 各種調査結果の概要

4.1 バス利用実態調査

4.1.1 調査概要

本計画策定にあたり、市の運行補助を受けて市内を運行している太陽交通バス 11 路線の利用 実態及びニーズを把握することを目的に乗り込み調査を実施しました。

表 4-1 調査概要

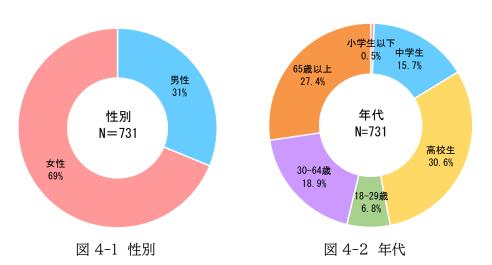
調査手法	バス利用実態調査
調査対象路線	市内を運行する太陽交通バス11路線(全便)
調査 実施日	令和3年7月7日(水)
主な 調査項目	・属性(性別、年齢、居住地) ・利用状況 (乗降場所、利用頻度、利用目的、乗継利用ほか) ・改善要望 など
調査日の 利用者数	731人

表 4-2 調査対象路線

1	前田ヶ丘線	7	矢留(コスタ)線
2	香春線	8	蓑島線
3	宮ノ杜新町線	9	郡界(築城)線
4	豊津木井馬場線	10	長井線
5	椿市線	11	行事線
6	白川線	_	_

4.1.2 利用者の属性

利用者は女性が約7割を占め、年代別では高校生と65歳以上と多く、それぞれ約3割を占めています。



4.1.3 利用状況

(1) 路線別利用者状況

1 日あたりの利用者数、1 便あたりの平均利用者数はともに豊津木井馬場線が最も多く、1 便あたりの平均利用者数は 9.42 人となっています。一方で、白川線や矢留(コスタ)線、行事線は、利用のない便が運行便数の半数以上を占めています。

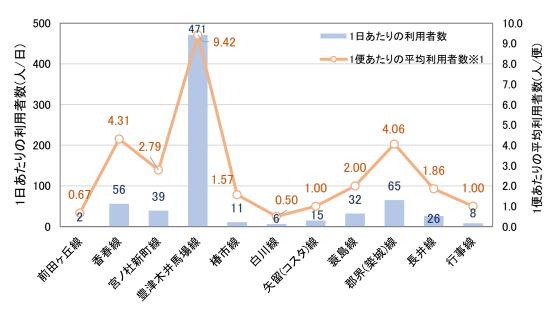


図 4-3 路線別の利用者数と1 便あたりの平均利用者数 ※1 1 便あたりの平均利用者数=総利用者数/1 日の総便数

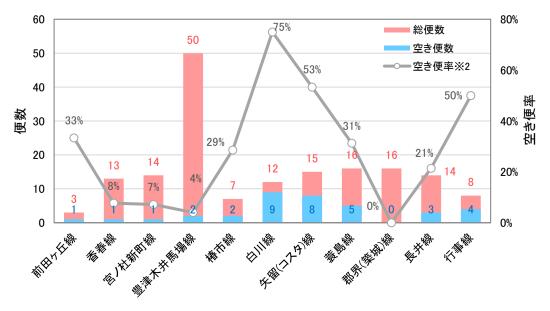
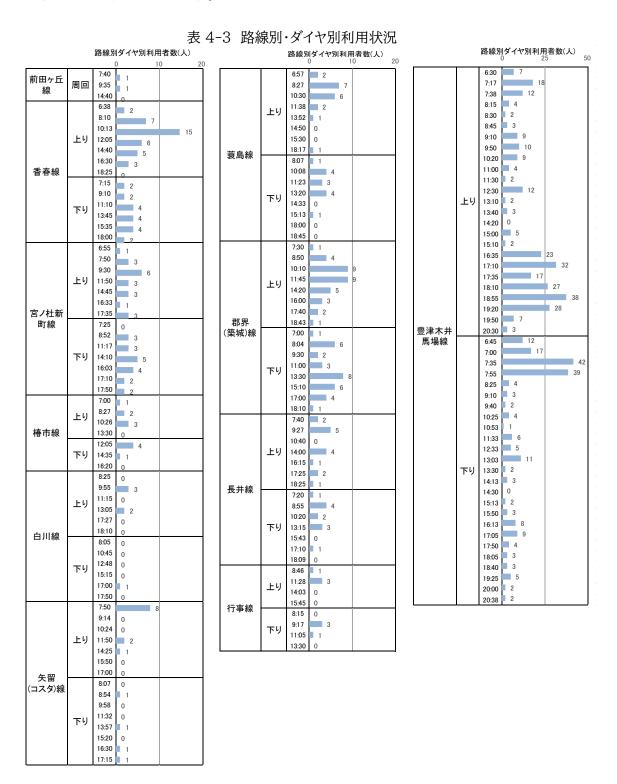


図 4-4 路線別の便数と空き便率

※2 空き便率=利用者が 0 人だった便数/1 日の総便数

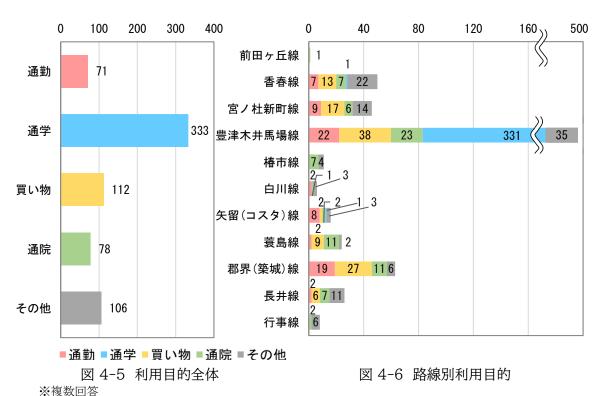
(2) 路線別・ダイヤ別利用状況

バス利用実態調査結果によるダイヤ別利用者数は以下の通りとなっており、路線や便によって利用者数に偏りがみられます。豊津木井馬場線は7時台(下り)や18時台(上り)で利用者数は約40人程度となっていますが、白川線や矢留(コスタ)線、行事線では時間帯によって利用のない便が目立ちます。



(3) 路線別利用目的

路線全体として通学での利用が最も多く、路線別でみると豊津木井馬場線が利用されてい ます。次いで通勤での利用が多く、路線別にみると豊津木井馬場線や郡界(築城線)線が利 用されています。その他の路線では買い物や通院での利用が主体となっています。



(4) 時間帯別利用目的

時間帯別にみると、朝7時台までと 16 時以降で通学での利用が多く、朝夕は通勤、日中 は買い物、午前中は通院での利用がみられます。

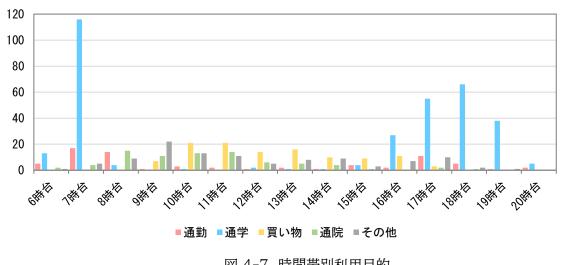


図 4-7 時間帯別利用目的

※複数回答

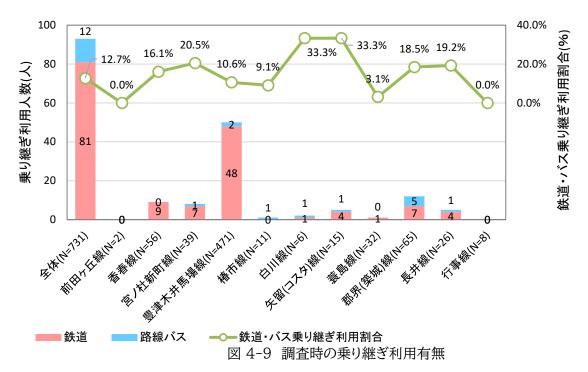
(5) 路線別利用目的地

目的地別にみると豊津木井馬場線では、みやこ町の県立育徳館高校への通学のための利用が多く、その他の路線では、市内を目的地とした利用が多い状況です。



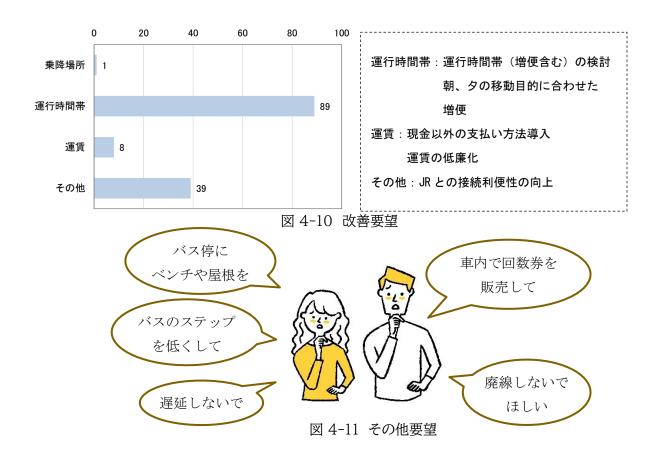
(6) 乗り継ぎ状況

路線全体では約 1 割が路線バスと路線バス、あるいは、路線バスと鉄道の乗り継ぎ利用を 行っており、特に豊津木井馬場線では 50 人が乗り継ぎ利用を行っています。



4.1.4 改善要望

路線バスに対する改善要望としては、運行時間帯に対しての意見が最も多く、その他としては I Cカードの利用や J R との乗り継ぎ利便性向上に対する要望があげられています。



バス利用実態調査のまとめ

- ◆ 利用者の7割が女性であり、通学利用の高校生が全体の約3割を占めています。
- ◆ 利用状況では、1 便あたりの平均利用者数が9人以上の路線もありますが、利用者数が0人の便も複数路線存在し、利用が低迷している状況です。 利用目的では、朝夕での通勤・通学の利用が多く、次いで買い物や通院がみられます。目的地では、通学利用による市外移動に次いで、市内の移動が多い状況です。乗り継ぎ状況では、全体の約1割が他路線のバスまたは鉄道の乗り継ぎを行っています。
- ◆ バスの改善要望では、運行時間帯や IC カード、乗り継ぎ利便性向上が挙げられています。

4.2 市民アンケート調査

4.2.1 調査概要

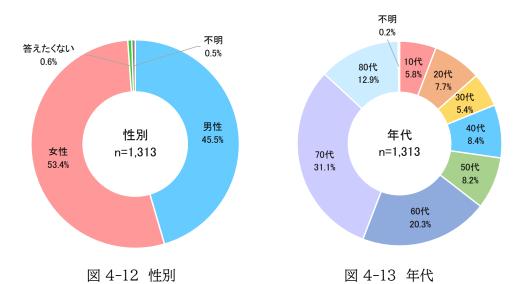
本計画の策定にあたり、市民を対象に外出行動や公共交通の利用状況を把握するため、アンケート調査を実施しました。

表 4-4 調査概要

調査手法	郵送による調査票の配布・回収
調査対象	15歳以上の市民 3,000件(無作為抽出)
調査実施日	令和3年7月13日~令和3年8月2日
主な調査項目	・属性(性別、年齢、居住地、免許の有無 ほか) ・外出行動(通勤、通学、買物、通院 ほか) ・公共交通の利用状況 など
回収結果	1,313件(回収率43.8%)

4.2.2 回答者の属性

回答者は女性がやや多く、年代は60~70代があわせて全体の約5割を占めています。



4.2.3 外出目的別の外出行動

外出目的別の外出行動では以下の通りです。

表 4-5 外出目的別の外出行動概要

外出目的	外出行動の概要
通勤 通学	・回答者の約20%が市内、約20%が市外に通勤・通学しています。 ・回答者の約50%が車を利用しています。一方で、JR九州は約10%、路線バスは2%、タク シーは1%となっています。
買い物	・回答者の約80%が市内、約10%が市外に外出しています。市内の買い物先としては「ゆめ タウン行橋」が最も多く回答されています。 ・回答者の約70%が車を利用しています。一方で、JR九州は1%、路線バスは2%、タクシーは 3%となっています。
通院	・回答者の約50%が市内、約10%が市外に外出しています。市内の通院先では「新行橋病院」が最も多く回答されています。 ・回答者の約60%が車を利用しています。一方で、JR九州は4%、路線バスは4%、タクシーは7%となっており、買い物に比ベタクシーの利用がやや多く回答されています。

4.2.4 直近 1ヶ月の公共交通利用状況

直近 1 ヶ月の公共交通利用については、全体の約 2 割が「利用した」と回答しています。 JR 九州の利用が最も多く、次いで路線バスとなっています。また、外出目的では「通勤・通 学」、「買い物」「通院」の順となっています。

表 4-6 鉄道・バスの利用有無 表 4-7 利用した公共交通

n=1, 313

	割合
利用した	20. 9%
利用して いない	77. 8%
不明	1.3%
合計	100%

n=274

	回答数
JR九州	228
路線バス	67
平成筑豊鉄道	16
高速バス	6
その他	16
不明	4

※複数回答

表 4-8 利用した際の外出目的

n=274

	11-214
	回答数
通勤・通学	84
買い物	83
通院	61
娯楽・習い事	57
飲食	20
その他	46
不明	7

※複数回答

4.2.5 公共交通を利用しない理由

鉄道やバスを利用しなかった理由については、「最もあてはまる理由」として「車やバイクなどの方が早く目的地に到着できて便利だから」と約5割が回答しています。「車やバイクなどの方が、目的地まで乗り換えせずに移動できて便利だから」という回答とあわせると6割以上となります。

「その他にあてはまる理由」としては、「複数の用事を済ませるときに公共交通では目的地間の移動が不便だから」が最も多くなっています。

表 4-9 鉄道・バスを利用しなかった理由

利用しなかった理由	最も当てはまる理由 (1つのみ)	その他に当ては まる理由(複数 回答可)
車やバイクなどの方が、早く目的地に到着できて便利だから	46. 9%	10. 3%
車やバイクなどの方が、目的地まで乗り換えせずに移動できて 便利だから	15. 7%	21. 5%
自宅からバス停や駅までが遠いから	3. 5%	9. 4%
目的地からバス停や駅までが遠いから	1. 1%	7. 2%
バスや鉄道の便がちょうど良い時間にないから	2. 2%	11.8%
複数の用事を済ませるときに公共交通では目的地間の移動が不便だから	4. 3%	22.0%
鉄道駅付近に駐車場や駐輪場がないから	0. 1%	3. 4%
バスや鉄道の運賃が高いから	0. 7%	5. 1%
その他	10. 9%	8. 9%
不明	14. 8%	51.5%
	:1	位 : 2位 : 3位

%n=1,022

4.2.6 乗り継ぎ状況

鉄道・バス利用者のうち、約3割は鉄道やバスを「乗り継いだ」と回答し、乗り継ぎを行った際の外出先は約8割が「市外」と回答しています。

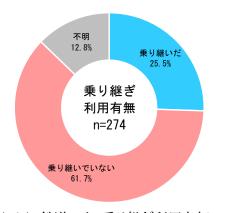


図 4-14 鉄道・バス乗り継ぎ利用有無

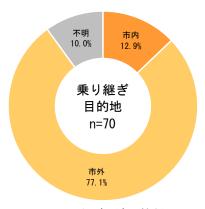


図 4-15 乗り継ぎ目的地

乗り継ぎの組み合わせとして、行き帰りとも「JR 九州&路線バス」の回答が最も多く、次いで「JR 九州」相互の乗り継ぎという回答が多くなっています。

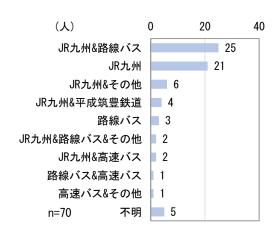


図 4-16 乗り継ぎ時の自宅⇒目的地移動手段

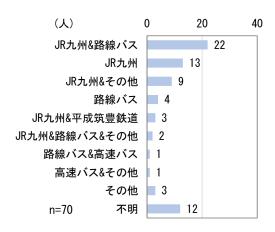


図 4-17 乗り継ぎ時の目的地⇒自宅移動手段

4.2.7 運転免許保有状況

全体として 7 割が運転免許を保有し運転をしていると回答しています。一方で高齢者につ いても 6 割以上は運転免許を保有し運転をしていると回答していますが、約 3 割は運転免許 を保有していない状況です。

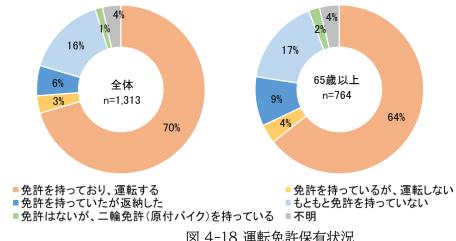


図 4-18 運転免許保有状況

4.2.8 移動における困りごと・不安

鉄道・バス以外(自家用車等)を利用する上での困まっていること・不安なことは、全体 では「特にない」が約 6 割を占めていますが、年代が上がるにつれ運転への不安や、家族等 による送迎負担に対する不安が増えています。

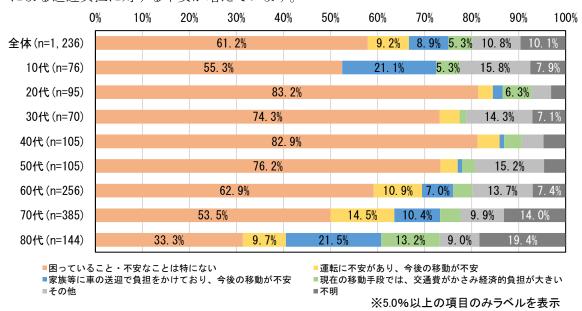


図 4-19 年代別 移動における困っていること・不安なこと

鉄道・バス以外(自家用車等)を利用する上で困っていること・不安なことに対して、鉄道・バスで解消するために、回答者が重要だと思う取り組みをそれぞれ整理しました。

困っていること・不安なことを公共交通で解消する取り組みとして、「中心市街地の主要施設を巡回するバス路線の運行」、「タクシー利用料金の割引」といった回答が目立ちます。

表 4-10 困っていること・不安なこと 公共交通にて解消する取り組み

単位:%

	【全体】 (n=1,238)	困っていること・不 安なことは特にない (n=756)	運転に不安があり、 今後の移動が不安 (n=114)
利用者の要望に合わせたバスや鉄道 の運行ダイヤの見直し	20. 0	17. 6	36.8
路線バスの運行エリアの拡大や運行 ルートの変更	20. 4	16. 0	41. 2
自宅から中心市街地の主要施設に直接(乗り継ぎなしで)行けるバス路線の運行	16. 2	12. 2	35. 1
中心市街地の主要施設を巡回するバス路線の運行	17. 5	13. 0	43. 0
自宅の近くから目的地の近くまで利 用できる乗合タクシーなどの運行	16. 8	12. 4	36.8
公共交通利用料金の見直し	12. 4	9. 4	18. 4
タクシー利用料金の割引	23. 8	17. 1	42. 1
その他	6. 3	3. 7	6. 1
不明	40. 5	49. 3	7. 0

	家族等に車の送迎で 負担をかけており、 今後の移動が不安 (n=110)	現在の移動手段では、交通費がかさみ 経済的負担が大きい (n=66)	その他 (n=134)
利用者の要望に合わせたバスや鉄道 の運行ダイヤの見直し	24. 5	37. 9	32. 8
路線バスの運行エリアの拡大や運行 ルートの変更	28. 2	37. 9	35. 8
自宅から中心市街地の主要施設に直接(乗り継ぎなしで)行けるバス路線の運行	30. 9	33. 3	25. 4
中心市街地の主要施設を巡回するバス路線の運行	30. 9	36. 4	26. 1
自宅の近くから目的地の近くまで利用できる乗合タクシーなどの運行	33. 6	28. 8	25. 4
公共交通利用料金の見直し	19. 1	33. 3	20. 9
タクシー利用料金の割引	42. 7	60. 6	37. 3
その他	10. 0	13. 6	21. 6
不明	7. 3	6. 1	11. 9

:1位 :2位 :3位

4.2.9 最寄りバス停の認知度

自宅の最寄りバス停については、全体の約3割が「知らない」と回答しています。

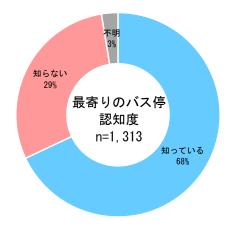


図 4-20 最寄りのバス停の認知度



市民アンケート調査のまとめ

- ◆ 属性では、男性・女性がそれぞれ半数を占め、半数以上を高齢者が占めています。
- ◆ 外出目的別の外出行動では、通勤・通学では市内外の広域的な移動がみられ、車による移動が主体となっています。買い物、通院では約半数以上が市内での移動がみられ、車による移動が主体となっています。
- ◆ 公共交通の利用状況では、直近 1 ヶ月で鉄道・バスを利用した市民は、JR 九 州や路線バスの利用が多く、通勤・通学や買い物、通院での移動がみられます。公共交通を利用しない理由としては、車の方が早く目的地に到着可能な点や乗り換え不要な点の他、複数の用事を済ませる際に公共交通では目的地間の移動が不便である点が挙げられました。
- ◆ 乗り継ぎ状況では、市外への移動が最多で、JR 九州と路線バスの乗り継ぎが 多くみられました。
- ◆ 運転免許保有状況では、高齢者の約3割は運転免許を保有していない状況であり車以外の移動手段の確保が重要となります。
- ◆ 移動における困りごとでは、年齢が上がるにつれ運転への不安や家族への負担が多くを占めています。公共交通に対し巡回バスやタクシー利用料金の割引を重要な取り組みとしてあげています。
- ◆ バス停の認知度では、約3割が最寄りのバス停を知らない状況です。

4.3 補足:外出方法アンケート調査結果

4.3.1 調査概要

利用しやすい公共交通の実現に向けて、公共交通空白地が存在する校区(延永小学校区、 椿市小学校区、養島小学校区、今元小学校区、仲津小学校区、今川小学校区、稗田小学校区) に居住する市民を対象に、令和元年度にアンケート調査を実施しました。その調査結果から 公共交通空白地での公共交通サービスの利用動向を整理しました。

表 4-11 調査概要

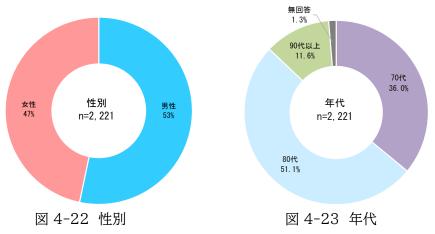
調査手法	郵送による調査票の配布・回収
調査対象	対象校区に居住の75歳以上の方がいる世帯 4,329件
調査実施日	令和2年3月13日~令和2年3月27日
	・属性(性別、年齢、免許の有無 ほか)
主な調査項目	・外出行動(買物、通院)
	・外出時の送迎 など
回収結果	2,221件(回収率51.3%)



図 4-21 本調査で対象とした校区

4.3.2 回答者の属性

回答者は男性がやや多く、年代では80代が約5割を占めています。



4.3.3 公共交通利用動向

「運転する」高齢者の運転の継続意向では、約 3 割が運転をやめる、あるいは、公共交通手段等への転換を検討しています。また運転ができなくなった時の移動手段としては「バスや J R などの公共交通機関」が約 4 割を占めており、公共交通への潜在的な需要がみられます。

「運転しない」高齢者の中では、約 9 割が免許証をもっておらず、普段の外出において送 迎する人がいない高齢者が約 2 割を占めており、何らかの移動手段の提供が求められます。

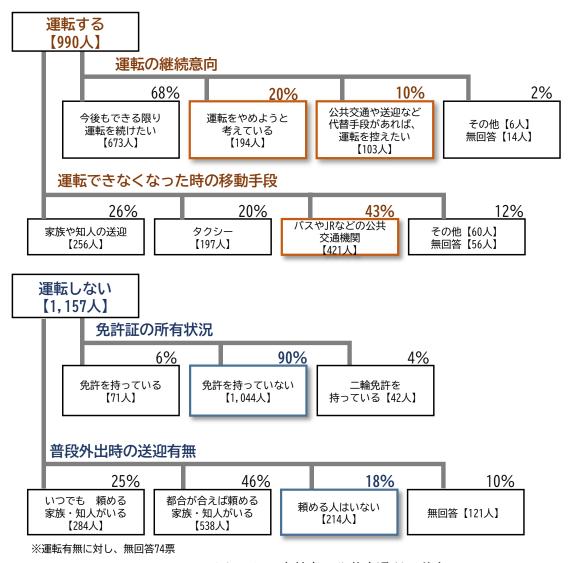


図 4-24 高齢者の公共交通利用動向

5. 行橋市地域公共交通網形成計画の評価

平成 27 年度に策定した「行橋市地域公共交通網形成計画」では、2 つの基本方針から 3 つの方向性を定め、そこから 10 の取り組みを展開し、最終的に 18 の施策を位置づけていました。

ここでは、施策の実施状況を整理し、方向性ごとの指標に達成状況を踏まえて、行橋市地域公共交通計画策定への留意点を整理しました。

5.1 行橋市地域公共交通網形成計画の概要

(1) 行橋市地域公共交通網形成計画の基本方針

行橋市地域公共交通網形成計画では2点について基本方針を定めています。

- ◆魅力ある行橋を形成する交通基盤の確保
- ◆既存交通公共サービスの存続と利便性向上を図る機能強化

(2) 取り組みの方向性

基本方針を踏まえ、3つの取り組みの方向性を定めています。

- ◆ひとで賑わうまちづくりを支える公共交通の機能強化
- ◆利用しやすい公共交通の実現
- ◆持続可能な公共交通へ向けた取り組みの充実

(3) 取り組み施策

最終的に取り組むべき 18 の施策を位置付けました。

表 5-1 取り組み施策

取組目標(3)	取組(10)	取組方針(18)
カレで呼かるまれづくけた	バス停・鉄道駅の機能強化	・バス停における上屋の設置・案内表示の見直し・ICカードの導入の検討
ひとで賑わうまちづくりを 支える公共交通の機能強化	結節点におけるサイン・案内の充実	・行橋駅等における案内の充実
	市街地循環バスの運行	・市街地循環バスの運行
	新駅の検討	・平成筑豊鉄道の新駅設置
	バス系統・ルートの見直し	・バス系統の見直し、新規路線の運行
	バス停設置位置の見直し	・バス停設置位置の検討
利用しやすい公共交通の実現	公共交通空白地域の解消	・交通機関の連携による空白地域解消
	タクシー利用利便性の向上	・タクシー待合施設、乗降場の確保 ・タクシー割引施策の検討
持続可能な公共交通へ向けた	市民意識の向上	・公共交通マップの作成 ・ラッピングバスの運行 ・利用促進、啓発活動 ・意見収集BOXの設置
取り組みの充実	鉄道駅の結節機能強化	・駅周辺の環境整備 ・鉄道駅の周辺整備 ・乗継機能強化

資料: 行橋市地域公共交通網形成計画 (平成28年3月)

5.2 行橋市地域公共交通網形成計画の評価

5.2.1 施策の実施状況

平成 28 年度から令和 2 年度において取り組むべき 18 施策のうち、実施済みの施策が 9 施策、未実施の施策が 9 施策となっています。

表 5-2 実施状況

目標	施策	実施(一部実施含む)	未実施
	1. バス停・鉄道駅の 機能強化	○駅やバス停における案内表示内容の見直し ・蓑島線の路線延長に伴い新規バス停を含む 7か所のバス停デザインを変更	○駅やバス停の待合スペースへの 上屋等の設置 ○ICカードの導入検討
ひとで賑わう まちづくりを 支える公共交通の	2. 結節点における サイン・案内の充 実		〇行橋駅を中心とした公共交通への 乗り継ぎや周辺施設への案内サイン の充実
機能強化	3. 市街地循環バスの 運行		〇市街地内循環バス導入検討
	4. 新駅の検討	〇平成筑豊鉄道への新駅設置 ・令和コスタ行橋駅の設置	
	5. バス系統·ルートの 見直し	○目的地や運行経路の見直し ・バス停追加:白川線、前田ヶ丘線、矢留 (コスタ)線 ・バス停廃止:白川線 ・路線の延長:矢留線、蓑島線 ・新設:行事線	
利用しやすい	6. バス停設置位置の 見直し	〇バス停の移設 ・郡界線:平島	
公共交通の実現	7. 公共交通空白地域 の解消	○空白地域への移動手段の提供 ・矢留(コスタ)線:バス停の追加、路線の延 長(再掲) ・蓑島線:路線の延長(再掲)	
		〇タクシーによる移動手段の提供 ・「仲津バス」デマンド交通実証実験	
	8. タクシー利用 利便性の向上		〇タクシー待合施設の設置 〇バス・鉄道の割引施策・補助
持続可能な 公共交通へ 向けた 取り組みの充実	9. 市民意識の向上	○ラッピングバスの運行・ラッピングバスの運行・バスの日にあわせた公共交通利用啓発チラシ等の配布	〇公共交通マップの作成 〇意見収集BOXの設置
	10. 鉄道駅の 結節機能強化	〇必要な駐車場・駐輪場の整備 ・令和コスタ行橋駅駐輪場 ・行橋駅駐車場、新田原駅駐車場(民間)	○駅周辺の環境整備
	까다 되나 19로 유ር 기보 1년	〇鉄道駅の施設の機能強化 ・令和コスタ行橋駅への案内誘導看板設置	

5.2.2 評価指標の達成状況

行橋市地域公共交通網形成計画で設定されていた評価指標及び実績は以下の通りです。

策定時点 実績値 基本方針 評価指標 目標値(H27) 評価 (H26)(R3) 行橋市内の ひとで賑わうまちづくりを 1,015人/日以上 1日平均バス 984人/日 731人/日 X 支える公共交通の機能強化 乗車人員 バス停500m 利用しやすい公共交通の実現 79.1% 80% 85.6% 0 カバー人口 持続可能な公共交通へ向けた バス路線を

知らない回答者

表 5-3 達成状況

31.7%

0.0%

29.4%

Δ

※○:目標達成、△:目標未達だが現況値より改善、×:現況値より悪化

(1) 行橋市内の1日平均バス乗車人員

取り組みの充実

目標値 1,015/日以上に対して、実績値 731 人/日となり、実績未達となっています。目標値 を達成できなかった要因として、実施できなかった施策があるというだけでなく、新型コロナウイルス感染症拡大の影響があったと推察されます。

行橋市地域公共交通網形成計画策定時(平成 26 年)と今回の調査時(令和 3 年)の利用目的の内訳数について比較すると、「通勤」と「通院」を目的とする利用数が半数以下となっています。感染リスク抑制を意識したテレワーク等への転換、病院の受診控えや自家用車等へ移動手段の変更といった外出行動の変容があったのではないかと推察されます。

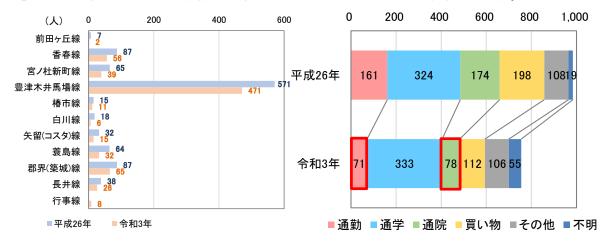


図 5-1 路線別の1日の利用者数推移

図 5-2 利用者の利用目的推移

※平成26年の利用者数及び利用目的数は、調査日(2日間)の平均より算出

資料:平成26年、令和3年利用実態調査

(2) バス停 500mカバー人口

目標値 80%に対して実績値 85.6%となり実績達成となっています。行事線の新設や蓑島線の延伸等により、バス停力バー圏域が拡大しました。また、行橋市地域公共交通網形成計画策定時から比較して、バス停力バー圏内である市街地周辺部で人口が増加し、郊外部の公共交通空白地域で人口が減少しており、カバー率が相対的に上昇したため、目標が達成されました。

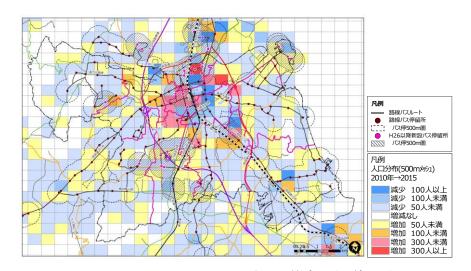


図 5-3 500m メッシュ別人口増減とバス停力バー圏 資料:総務省 政府統計の総合窓口サイト 統計GIS 交通事業者資料

表 5-4 バス停 500m 圏カバー率

	A	В	B / A
	総人口(人)	カバー人 ロ (人)	カバー率 (%)
行橋市地域公共交通網形成計画策定時点	70, 663	55, 893	79. 1%
行橋市地域公共交通計画策定時点 (今回)	68, 484	58, 650	85. 6%

※メッシュ人口のため国勢調査結果と異なる

(3) バス路線を知らない回答者

た。

目標値 0%に対して実績値 29.4%となり、実績未達となっています。行橋市地域公共交通網形成計画策定時点から数値が改善していることから、ラッピングバスの運行等による一定の効果があったものと考えられますが、バス路線に関する情報提供に重要となるバスマップの作成・配布が未実施となり、周知が不十分となったことで目標の達成には至りませんでし



図 5-4 ラッピングバスの運行 出典:朝日新聞デジタル

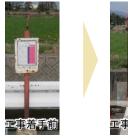


図 5-5 蓑島線バス停デザインの変更 出典: 行橋市資料

5.2.3 施策の未実施要因のまとめ

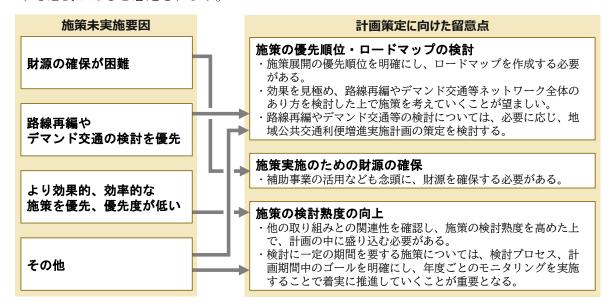
施策の未実施要因は以下の通りです。

表 5-5 未実施要因一覧

	要因				
未実施の施策	財源の確保が困難	交通の検討	的、	その他	備考
駅やバス停の 待合スペース への上屋等の設置	•	•			非採算路線の見直し後に実 施を検討する
ICカードの導入検討				(費用対効果)	導入費用に対して十分な需 要が見込めないため、導入 困難と判断し保留
行橋駅を中心とした 公共交通への乗り継ぎ や周辺施設への案内サ インの充実	•				財源確保に至らず未実施
市街地内循環バス導入検討				(検討継続)	調査・検討を継続
タクシー待合施設 の設置		•			デマンド交通活用による新 たな移動手段確保の検討を 優先
バス・鉄道の 割引施策・補助			•		交通事業者において割引等 を実施しており、他施策と の関連を考慮する必要があ る
公共交通マップの 作成		•			非採算路線の見直し後に実 施を検討する
意見収集BOXの設置			•		対象者へのヒアリングや地 区ごとの要望書、利用実態 調査を優先的に実施
駅周辺の環境整備		•			実施に向けて調査・検討を 継続

5.3 計画策定に向けた留意点

施策の実施状況、評価を踏まえると、今後の計画の策定に際しては以下のような点に留意 する必要があると想定されます。



6. 公共交通の課題

6.1 上位・関連計画の概要

本市においては様々な計画が策定されていますが、上位計画である「第 5 次行橋市総合計画」及び関連計画である「行橋市立地適正化計画」は特に公共交通に関係する事項が示されていることから、地域公共交通計画を策定する上で反映すべき内容を把握し、公共交通に係る取り組みを通じて実現すべき「都市の将来像」を整理するとともに、本市において公共交通に求める役割を整理しました。

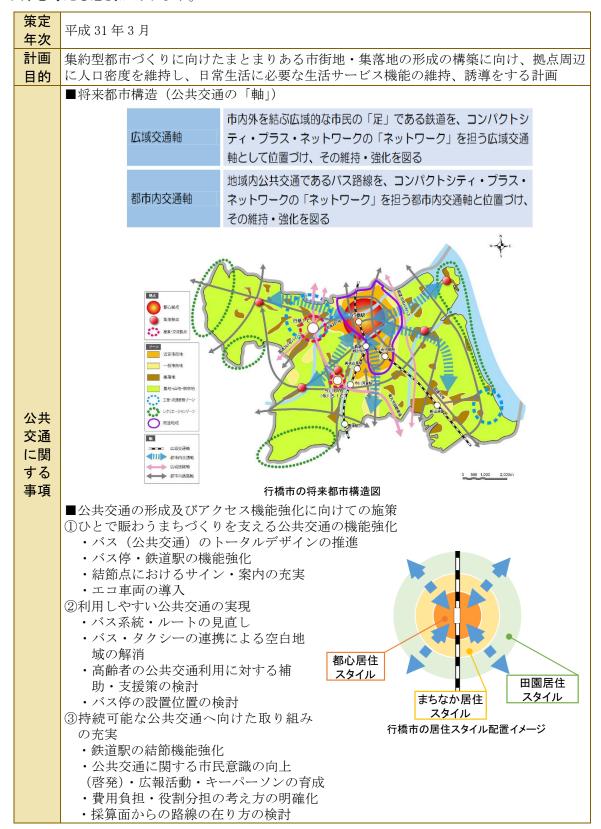
6.1.1 第5次行橋市総合計画

本市の最上位計画である「行橋市総合計画」で示された将来像「魅力いっぱい 人が集まる パワフル ゆくはし」の実現に向けた公共交通のあり方を考える必要があります。

策定 年次	平成 24 年 3 月
計画	基本構想 2012~2021 年度
期間	基本計画(前期)2012~2016 年度 (後期)2017~2021 年度
計画	すべての分野における行財政運営の基本となる地方自治体の"最上位計画"として今後
目的	のまちづくりの方向性を示すもの
公交にす事	■基本目標 1: ひとが賑わうまちまちの都市基盤、都市交通基盤など交流と定住を支える生活基盤づくり等による、人・物・情報が集まり交流する賑わいのあるまちづくり ■基本目標 2: ひとを育むまちそれぞれのライフステージに応じた福祉サービス、生涯学習、生涯スポーツの推進や地域文化芸術活動の機会の充実等に努めることによる、心豊かでやすらぎのあるまちづくり ■基本目標 3: ひとをつなぐまち
	コミュニテイ活動や自主的な ボランティア活動等の一層の充 実を促すとともに、行政として
	も一層の市民参加の推進を図る しくみづくりや絶えざる行財政 改革を進めることによる、将来に まちづくりの基本目標設定図 わたって持続可能なまちづくり

6.1.2 行橋市立地適正化計画

本市の持続可能な集約型都市構造の実現に向けた立地適正化計画を踏まえ、公共交通のあり方を考える必要があります。



6.2 公共交通に求められる役割

上位・関連計画等から、公共交通には以下のような役割が求められるものと考えられます。

行橋市総合計画

基本目標

ひとが賑わうまち

まちの都市基盤、都 市交通基盤など交流 と定住を支える生活 基盤づくり等による、 人・物・情報が集ま り交流する賑わいの あるまちづくり

イ土、公人利元又は

- ・市民の移動・交流 機会の促進による 賑わい創出
- ・周辺施設への移動 抵抗緩和

ひとを育むまち

それぞれのライフステージに応じた福祉サービス、 生涯学習、生涯スポーツ の推進や地域文化芸術活動の機会の充実等に努め ることによる、心豊かで やすらぎのある まちづくり

・高齢者等、各年代 の目的に応じた 移動手段の提供に よる活動機会・健 康の促進

ひとをつなぐまち

コミュニテイ活動や自主的なボランティア活動等の一層の充実を促すとともに、行政としても一層の市民参加の推進を図るしくみづくりや絶えざる行財政改革を進めることによる、将来にわたって持続可能なまちづくり

- ・市民参加の推進
- ・都市経営コスト・環境負荷の軽減

行橋市 立地適正化計画

日常生活に必要な生 活サービス機能の維 持・誘導



- 市内外各都市拠点 の移動手段の確保
- ・都市拠点への移動 促進による人口集積

行橋市における公共交通の役割

安心で心豊かな 市民生活を 支える役割 市内外の交流を 促進し都市の 活力につなげていく役割 まちづくりと連携して 都市の持続向上性を 推進する役割

上記を踏まえ、具体的に「③まちづくりと連携して都市の持続向上性を推進する役割」を 主体として、それぞれ「①安心で心豊かな市民生活を支える役割」「②市内外の交流を促進し 都市の活力につなげていく役割」を位置付けます。

①安心で心豊かな市民生活を 支える役割

- ○市内外の目的地への移動手段を確保することで、買い物、通院、通勤・通学等の日常 生活に不可欠な外出行動を支える
- ○市民それぞれのライフステージに応じた様々な活動機会を確保し、安心で心豊な生活を支える

②市内外の交流を促進し都市の 活力につなげていく役割

- ○本市への来訪を促すとともに、市内各所 や周辺自治体などへの移動手段を提供す ることにより多様な人の流れを生み出し 都市の活力につなげていく
- ○市民の外出や市街地内の人の回遊を促進 しまちの賑わいにつなげていく

③まちづくりと連携して都市の持続向上性を推進する役割

- ○都心拠点(中心市街地)に人が集まりやすい交通環境を整備することにより、市民生活を支える施設(都市機能)の立地を維持する
- ○都心拠点へのアクセス性が高い公共交通沿線エリアの人口集積の維持・促進を図ることにより、都市経営コストや環境負荷を抑制しながら、将来的にも暮らし続けられる持続性の高い 都市の形成を推進する

6.3 公共交通の課題

本市の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割を踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下のとおり整理しました。

①持続可能かつ網羅性の高い公共交通体系の構築

◆人口分布、高齢化、公共交通の現状

● 公共交通の現状

路線バスの中には利用が低迷し効率性等に問題を抱える路線が見られます。

一方で市内には比較的人口密度が高いエリア にも公共交通空白地域が存在し、人口の約15% が空白地域に居住しています。

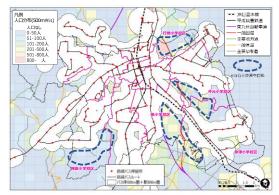


図:公共交通空白地域の人口分布状況(再掲)

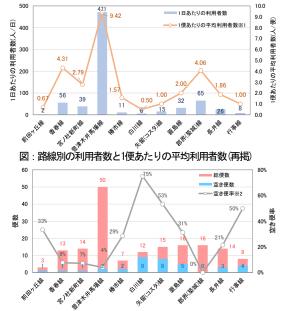
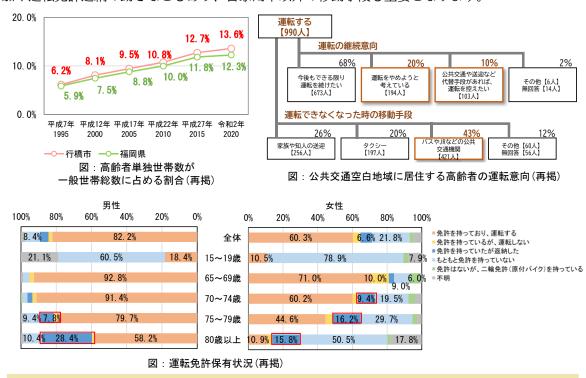


図:路線別の便数と空き便率(再掲)

● 高齢化の現状

高齢者も含めて、市民の大半は普段から自家用車を使用しているものの、高齢者単独世帯の増加や運転免許返納の動きなどもあり、自家用車以外の移動手段も重要となります。



移動サービスの提供エリアを拡大し、"網羅性"を高めていくことが必要です。

● 人口の低密度分布化

公共交通空白地域はもとより、路線バスが運行している エリアも含め、人口が低密度に分布する地域が存在します。

従来型の移動サービス(利用者の有無に関わらず時刻表通りに運行)により、市民の多様な移動ニーズに対応することは"持続性"の観点から見て現実的ではないことが想定されます。



図:バス停及び鉄道駅カバー圏域(再掲)

課題①持続可能かつ網羅性の高い公共交通体系の構築

予約型運行などの新たな移動サービスの導入なども視野に、"持続性"を確保しながら "網羅性"を高めていく必要があります。

◆課題①達成のための留意点

● 収支状況の悪化

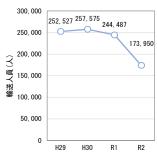


図:太陽交通バスの 輸送人員推移(再掲)

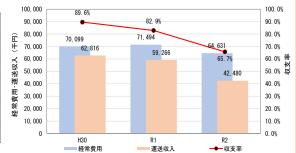


図:太陽交通バスの経常費用·営業収入の 推移(再掲)

表:太陽交通バス年間収支表(再掲)



図:太陽交通バス

太陽交通パス 実績		H30	R1	R2
輸送人員数計		257, 575人	244, 487人	173, 950人
運送収入		62,816千円	59,266千円	42,480千円
経常費用	経常費用		71.494千円	64.631千円
財政負担額	行橋市	3,708千円	3,753千円	3,753千円
別以貝担領	行橋市以外	1,777千円	1,777千円	1,777千円
収支率		89.6%	82. 9%	65. 7%
利用者1人当たりの経費		272円	292円	371円
利用者1人当たりの欠損額		28円	50円	127円

- ・移動サービスの維持確保に向けた運行形態や運行方法の見直しによる効率化を検討する必 要があります。
- ・同時に公共交通サービス維持のための役割分担の確認や費用負担を検討する必要があります。

● 持続性の確保

持続性の確保に向けては、公共交通の利用を促進していくことも重要となりますが、公共交通 だけでの取り組みには限界があります。

まちづくりなどの関連分野と連携し、公共交通が「利用されやすい環境」を整えていくこと が重要になります。

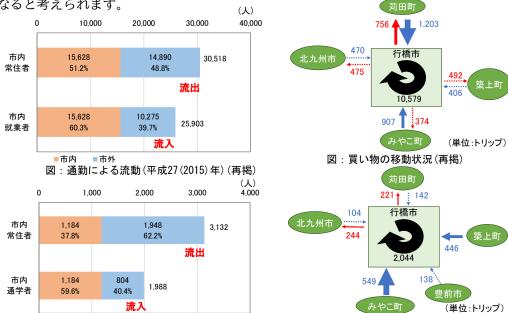
②広域的な公共交通ネットワークとの接続を意識した利用環境の整備

◆市民の外出特性、公共交通の利用実態

● 市民の外出特性

市内に常住する就業者の半数、通学者の6割が市外へ通勤・通学しており、買い物や通院などでも市内外の流動が見られます。

このため広域的な移動手段となる鉄道・路線バスが利用しやすい環境を整備していくことが重要になると考えられます。

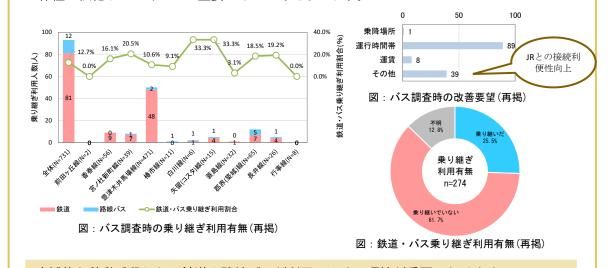


■市内 ■市外 図:通学による流動(平成27(2015)年)(再掲)

● 公共交通の利用実態

路線バス利用者にはJRと路線バスとの乗り継ぎ利便性向上の要望があるほか、実際にJRと路線バスを乗り継ぐ移動も見られることから、行橋駅を"核"として公共交通のネットワークとしての一体性を強化していくことが重要であると考えられます。

図:通院の移動状況(再掲)



広域的な移動手段となる鉄道や路線バスが利用しやすい環境が重要になります。

課題②広域的な公共交通ネットワークとの接続を意識した利用環境の整備

市内を運行する全ての公共交通(JR日豊本線・平成筑豊鉄道、西鉄バス・太陽交通バス)が集まる行橋駅を"核"として公共交通の"ネットワーク"としての一体性を強化していくこと必要があります。

③集約型都市機能構造の実現を支える公共交通の整備

◆都市構造、関連計画、公共交通の実態

● 都市構造

商業施設や行政施設等、文化・体育施設等は市街地周辺に分散立地する傾向が見られ、アクセス 可能なバス路線が限定される状況となっています。公共交通を利用しない理由として「複数の用 事を済ませるときに目的地間を移動する公共交通がなく不便」との市民意見も挙げられています。 また本市では公共交通機関を、市内外を結ぶアクセス手段「ネットワーク」として各地域をつ なぐ役割にも位置付けています。

表:鉄道・バスを利用しなかった理由(再掲)

利用しなかった理由	最も当てはまる理由 (1つのみ)	まる理由(複数回答可)
車やバイクなどの方が、早く目的地に到着できて便利だから	46.9%	10. 3%
車やバイクなどの方が、目的地まで乗り換えせずに移動できて 便利だから	15. 7%	21.5%
自宅からバス停や駅までが遠いから	3.5%	9. 4%
目的地からバス停や駅までが遠いから	1.1%	7. 2%
バスや鉄道の便がちょうど良い時間にないから	2. 2%	11. 8%
複数の用事を済ませるときに公共交通では目的地間の移動が不 便だから	4. 3%	22. 09
鉄道駅付近に駐車場や駐輪場がないから	0.1%	3. 4%
バスや鉄道の運賃が高いから	0.7%	5. 1%
その他	10.9%	8. 9%
不明	14. 8%	51.5%
	. :1	位 :2位 :3位

図:商業施設の立地状況(再掲)

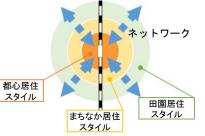


図:行橋市の居住スタイル配置イメージ(再掲)

市街地内の施設間を移動手段の確保を考える必 要があります。

また市街地内外含めて

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現 を推進していく必要があります。

■ 関連計画、公共交通の実態

立地適正化計画で設定されている居住誘導区域では、「公共交通を利用して都心の全市的な生活利便施設にも行きやすく、便利に日常生活を送ることができる」"まちなか居住スタイル"が提案されていますが、市内のバス路線は運行頻度には格差があり、利便性に濃淡が生じています。



図:太陽交通バス 路線別運行回数(再掲)

市街地内を回遊する移動手段を充実させ、まちづくりと連携して居住誘導区域の生活利便性向上を推進していく必要があります。

課題③集約型都市機能構造の実現を支える公共交通の整備

市民の日常生活はもとより、まちづくりや観光・交流などの関連分野における取り組みとの連携を念頭に、市街地内の回遊手段として活用しやすい公共交通を考えていく必要があります。

7. 基本的な方針等

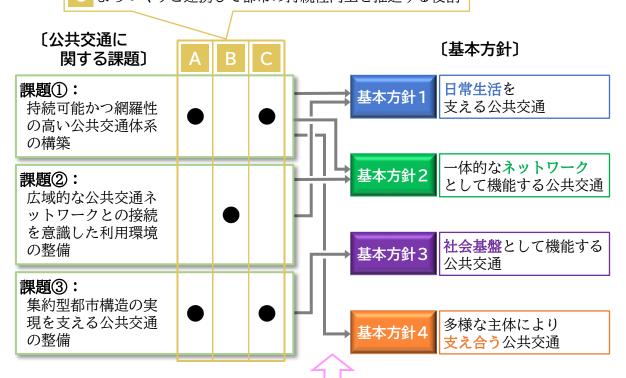
7.1 公共交通の基本方針

目指すべき都市の将来像実現に向けて公共交通が果たすべき役割や、公共交通の持続性確保のための留意点などを踏まえ、行橋市の公共交通の課題を解決していくための基本方針として以下の4点を設定します。

なお、基本方針の詳細については次ページ以降に示します。

[目指すべき都市の将来像に向けて公共交通が果たすべき役割]

- A 安心で心豊かな市民生活を支える役割
- B 市内外の交流を促進し都市の活力につなげていく役割
- C まちづくりと連携して都市の持続性向上を推進する役割



- ・移動サービスの確保・維持に向けた運行形態や運 行方法の見直しによる効率化を検討することが 必要
 - ・同時に、公共交通サービスの維持のため、役割 分担や費用負担を検討することが必要
- ・まちづくりなどの関連分野と連携し、公共交通 が「利用されやすい環境」を整えることが重要

〔持続性確保のための留意点〕

図 7-1 公共交通の基本方針(概要)

[公共交通の課題]

〔公共交通が果たすべき役割〕〔持続性確保のための留意点〕

課題(1):

持続可能かつ網羅性の高い 公共交通体系の構築

〔果たすべき役割〕

- A ・安心で心豊かな市民生活を支える役割
- ・市内外の交流を促進し都市の活力につなげて いく役割

課題②:

広域的な公共交通ネット ワークとの接続を意識した 利用環境の整備

〔果たすべき役割〕

- A ・安心で心豊かな市民生活を支える役割
- ・まちづくりと連携して都市の持続性向上を推進する役割

課題③:

集約型都市構造の実現を支 える公共交通の整備

> ② ・まちづくりなどの関連分野と連携し、公共交 通が「利用されやすい環境」を整えることが 重要

[持続性確保のための留意点]

課題①:

持続可能かつ網羅性の高い 公共交通体系の構築

〔果たすべき役割〕

- ・まちづくりと連携して都市の持続性向上を 推進する役割
- ・移動サービスの確保・維持に向けた運行形態 や運行方法の見直しによる効率化を検討する ことが必要
 - ・同時に、公共交通サービスの維持のため、役割分担や費用負担を検討することが必要

〔持続性確保のための留意点〕

[公共交通の基本方針]

基本方針

日常生活を支える公共交通

- ●通勤、通学、買物、通院等、市民生活に不可欠な移動を支える公共交通体系を構 築します。
- ■需要量や移動特性に応じた効率性を意識し、新たな移動サービスを含む多様な移

動サービスを適材適所で組み合わせ、交通事 業者との役割分担を明確にし、公共交通空白 地域の解消を目指します。



基本方針2

-体的なネットワークとして機能する公共

交通

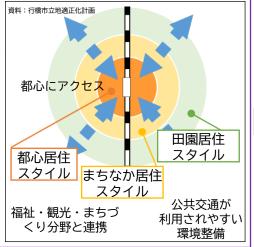
- ●鉄道や路線バス、タクシー等が一体となって。 市内外の移動を支える公共交通体系を構築し ます。
- 多様な移動サービス同士をスムーズに繋ぎ、 利用が阻害・敬遠される要因を改善し、乗継 利便性を高めることで、一体的なネットワー クとして機能する公共交通を目指します。



基本方針3

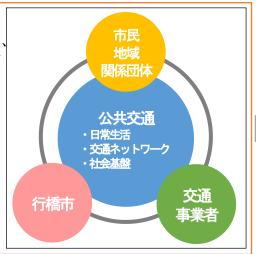
社会基盤として機能する公共交通

集約型都市構造に向けたまちづくりや福祉、 観光・交流などの関連分野と連携し、社会基 盤として機能する公共交通を目指します。 公共交通が利用されやすい環境をつくること で、公共交通の持続性向上を図ります。



多様な主体により支え合う公共交通

●行政と交通事業者の適切な役割分担に加えて。 利用者や地元企業、地域住民といった多様な 主体が連携し、支え合う公共交通を目指しま す。



本方針2

7.2 計画の目標

基本方針を踏まえ、行橋市地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。

[計画の目標]

<u>目標①:需要や位置づけなどに応じた移動サービスの適正化・効率化を図り</u> ながら地域公共交通全体の持続性・網羅性を高<u>めます。</u>

- ●需要や位置づけに応じたサービス水準の適正化や運行形態の見直しを図ることにより、地域公共交通全体の収支率を維持・改善し、持続性を高めます。
- ●特に、市内外を結ぶ鉄道やバス路線を『地域間幹線公共交通』として位置づけ、継続的な改善を行いながら需要喚起を図るとともに、適切な支援を行うことで維持していきます。
- ●概ね市内で完結するバス路線等については『地域内公共交通』として位置づけ、需要に応じて柔軟に見直しを行うことで、サービス水準の適正化・効率化を図ります。
- ●また、新たな移動サービスの導入も視野に、多様な移動サービスの連携や適切な役割分担を図りながら、公共交通空白地域に移動サービスの提供エリアを拡大し、網羅性を高めます。

| |目標②:交通結節点の機能を高めることで、乗り継ぎ利用を促進します。

- ●鉄道と路線バス、路線バス相互、路線バスと新たな移動サービスなどの乗り継ぎポイントとなる「交通結節点」において、待合環境や乗り継ぎ経路などのハード整備、 円滑に乗り継ぎできるダイヤ調整などはもちろんのこと、新技術を活用した情報提供や分かりやすい案内誘導などにより、乗り継ぎ利用を促進します。
- ●また、乗り継ぎ利用に対する抵抗感をできるだけ抑制することで、様々な移動サービスの組み合わせにより市民等の多様な移動に対応できる、一体的なネットワークとしての利用される公共交通環境をつくります。

<u>目標③:関連分野の取り組みと連携しながら、各分野の目標の達成を支援</u> <u>します。</u>

- ●まちづくり(都市計画)や福祉、観光などの取り組みと連携しながら、公共交通 サービスの維持・充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目 指す目標の実現を支援します。
- ●また、こうした取り組みを通じて、公共交通が利用されやすい環境をつくり、公共 交通の持続性を高めます。

〔関連分野との連携イメージ〕

【まちづく 立地適正化計画との連携により、居住誘導区域内の移動利便性の維持・向上 り分野】や、都市機能誘導区域へのアクセスの確保を図ることで、生活サービス施 設の立地(中心市街地の活性化)や人口の集積を促進します。

【福祉分野】高齢者の外出機会や社会参加機会の確保·拡大につながる移動サービスを提供することで、心身ともに健康に、充実した社会生活を送ることができる環境を整えます。

【観光分野】鉄道・広域バス路線などからの二次交通の充実・利便性向上や、市内外の移動を支える広域バス路線の維持により、観光・交流の誘客や地域への効果波及を促進します。

<u>目標④:多様な主体の参画により公共交通を支える仕組みをつくります。</u>

• 今後も公共交通サービスの維持・充実を図っていくため、交通事業者と行政の役割分担を見直すとともに、公共交通利用者はもちろんのこと、地元企業や地域住民、通勤・通学先、公共交通での外出の目的地となる各種施設などをできるだけ幅広く"巻き込むこと"で、多様な主体が、それぞれができる範囲で、様々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくります。

7.3 評価指標と目標値等

7.3.1 目標の達成状況を評価するための指標

公共交通の基本方針、および、計画の目標を踏まえ、目標の達成状況を評価するための数値 指標を以下の通り定めます。

目標(1):

需要や位置づけなど に応じた移動サービ スの適正化・効率化 を図りながら地域公 共交通全体の持続 性・網羅性を高めま す。

評価指標①-1:

市内を運行する公 共交通の事業収支 ○需要に応じたサービス水準の適正化・効率化や 関連分野との連携等による利用促進などによ り、運行費用の抑制や運賃収入の増加が図ら れ、公共交通の事業収支率の改善につながっ ていくことが期待されます。

評価指標①-2:

公共交通カバー圏 域の人口割合

○新たな移動サービスの導入や、多様な移動 サービスの連携・適切な役割分担を行うことで、 移動サービスの提供エリアが拡大し、公共交 通サービスを利用できる市民が増加していく ことが期待されます。

目標2:

交通結節点の機能を 高めることで、乗り 継ぎ利用を促進しま す。

評価指標2-1:

鉄道・路線バスの乗 り継ぎ利用割合

○交通結節点における乗り継ぎ利便性向上や待 合環境の快適性向上が図られることで、鉄道 と路線バスの乗り継ぎ利用が促進されること が期待されます。

評価指標②-2:

交通結節点となる 鉄道駅の乗客数

○交通結節点となる鉄道駅周辺の交通拠点とし ての整備や乗り継ぎ環境の整備などにより、 ネットワークとしての一体性が高まり、鉄道 の利用が促進されることが期待されます。

目標(3):

関連分野の取り組み と連携しながら、各 分野の目標の達成を 支援します。

評価指標(3)-1:

居住誘導区域内の 人口密度

○市街地内の移動利便性の維持・向上や、市街地 やその周辺に立地する生活サービス施設への 移動手段の確保が図られることで、居住誘導 区域内の人口集積が維持されることが期待さ れます。

評価指標③-2:

要介護認定率

○高齢者の外出機会や社会参加機会の確 保・拡大につながる移動サービスの提供 が、高齢者の健康寿命の延伸につながり、 介護認定者数の増加が抑制されることが 期待されます。

評価指標③-3:

行橋市の観光入込 客数

○周辺市町も含めた回遊が促進されること で、広域や行橋市の観光地としての魅力 が高まり、観光・交流人口が増加するこ とが期待されます。

指標

目標4:

多様な主体の参画に より公共交通を支え る仕組みをつくりま す。

評価指標(4)-1:

公共交通への公的 資金投入額

○需要に応じたサービス水準の適正化・効率化を 図る一方で、交通事業者の尽力に依存した状 況から脱却し、効果に見合った資金投入が行 われることが期待されます。

評価指標(4)-2:

住民等の公共交通 の利用者数

○既存の公共交通利用者だけではなく、新たな 利用者の取り込みに向けた多様な取り組みを 展開することで、公共交通の利用数が増加す ることが期待されます。

評価指標④-3:

市民の年間公共交 通平均利用回数

○人口減少が進むなかでも、日常生活で公共交 通が活用される機会が増え、一人当たりの利 用回数が増加していくことが期待されます。

7.3.2 評価指標の目標値等

評価指標の定義および現況値・目標値は以下の通りです。

表 7-1 評価指標の定義と現況値・目標値

No.	評価指標	指標の定義	単位	現況値 (基準年 ^{注1})	目標値
①-1	市内を運行する公 共交通の事業収支 率	○行橋市内で概ね完結する路線バス等注 2 全線の経常費用に対する運送収入の割合	%	65.7 (R2 年度)	90
①-2	公共交通カバー圏 域の人口割合	○行橋市の総人口に占める公共交通カ バー圏域 ^{注3} の居住人口の割合	%	87.4 (R3 年度 ^{注4})	90
2-1	鉄道・路線バスの 乗り継ぎ利用割合	○行橋市内で概ね完結する路線バス等 の利用者のうち、鉄道や他のバス路 線と乗り継ぎを行っている利用者の 割合	%	12.7 (R3 年度)	15
2-2	交通結節点となる 鉄道駅の乗客数	○JR 行橋駅·新田原駅、平成筑豊鉄道 行橋駅·令和コスタ行橋駅の日平均乗 客数の合計	人/日	5 , 584 (R2 年度)	7,500
3-1	居住誘導区域内の 人口密度	○立地適正化計画に定められた「居住 誘導区域」内の人口密度	人/ha	54.4 (H27 年度)	54.4
3-2	要介護認定率注5	○行橋市の高齢者 1 人当たりの要介護 認定者数[第2号被保険者(40~64 歳)含む]	%	16.9 (R2 年度)	各年の 推計値 未満 ^{注6}
3-3	行橋市の観光入込 客数 ^{注7}	○行橋市に観光で訪れる年間の来訪者数	千人 /年	85 (R2 年度)	280
4 -1	公共交通への公的 資金投入額	○行橋市内で概ね完結する路線バス等 全線に対する行橋市の公的資金投入 額(財政負担額)の合計	千円 /年	3,753 (R2 年度)	設定 しない
4 -2	住民等の公共交通 利用者数	○行橋市内で概ね完結する路線バス等 全線の 1 年当たりの総輸送人員数	人/年	173 , 950 (R2 年度)	260,000
4 -3	市民の年間公共交 通利用回数	○市民一人当たりの公共交通(市内で 概ね完結する路線バス等)の年間平 均利用回数	回/ 人·年	2.4 (R2 年度)	3.6

注1:計画策定時点の最新値の年次を基準年としています。

注2:多くの市町を広域に運行する鉄道(JR・平成筑豊鉄道)および西鉄バス行橋~下曽根線は対象外としています。なお、今後、新たな移動サービスが導入された場合、当該サービスについては対象に含めます。

注3:鉄道駅から半径800m、バス停から半径500mの範囲としています。なお、今後、区域運行型の移動サービスが導入された場合には、当該サービスの提供エリア全体を含むものとします。

注4:人口データは平成27年国勢調査を用いています。

注 6: 令和 4、5 年度はそれぞれ 17.7%、18.1%を下回ることを目標値として設定します。(第8期行橋市老人保健福祉計画・介護保険事業計画参照)令和6年度以降は、次期計画である第9期行橋市老人保健福祉計画・介護保険事業計画において、令和8年までの推計値が算出される予定のため公表され次第、本計画でも同様の数値を目標値として設定します。

注5、7:本指標は参考指標として位置づけています。

7.4 取り組みの方向性

基本方針を踏まえたうえで、計画の目標を実現していくため、以下のような方向性で取り組みを進めます。また、方向性に基づく施策展開の概要は次の通りです。

	()	計画の	の目標	票との)対応〕
	〔取り組みの方向性〕	目標①	目標②	目標③	目標④
方向性① 地域間幹線公共 交通の維持に向 けた改善	❖ 地域間幹線公共交通については、バス 停・ルートの改善による需要喚起や、運 行頻度の見直し、運行系統の整理・統合 などの効率化を推進するとともに、行政 による支援策の活用も視野に、持続性の 向上を図ります。	•		•	
方向性② 地域内公共交通 の効率化に向け た見直し	❖ 地域内公共交通のうち利用が低迷する路線については、利用者ニーズにあわせたダイヤ調整なども実施しながら、需要に応じたサービス水準の適正化や運行形態の変更などの見直しを段階的に推進することで効率性・持続性の向上を図ります。	•		•	
方向性③ 公共交通空白地域における移動サービスの導入	◆ 既存路線の運行形態の変更にあわせた公 共交通空白地域へのサービス提供エリア の拡大や、新たな移動サービスの導入な どにより、移動サービスの網羅性向上を 図ります。	•			
方向性④ ネットワークと しての一体性を 高める交通拠点 等の整備	❖ 交通拠点等における乗り継ぎ経路・待合環境の整備、案内誘導・情報提供の充実、相互のダイヤ調整などにより、利用が阻害・敬遠される要因を改善し、一体的なネットワークとしての機能向上を図ります。		•		
方向性5 市街地内の移動・ 回遊の利便性向 上	◆ 市街地内に立地する主要施設(医療・商業・行政・文化等)間の移動や、市街地(居住誘導区域)内の居住者の日常生活を支える移動・回遊の利便性向上を図ります。			•	
方向性⑥ 関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	 ❖ 福祉・観光などの関連分野で必要となる 移動に対応したサービスの提供や、周辺 市町・各種施設などの多様な主体と連携 した取り組みを展開することで、公共交 通の利用を促進します。 ❖ 公共交通に関する分かりやすい情報提供 や利用の呼びかけなどを通じて、「乗っ て支える」利用者層の拡大を図ります。 			•	

[施策展開の概要]

方向性①

施策①:バス停・ルートの改善

- 沿線の集客施設等への乗り入れなどによる需要喚起
- ●複雑な運行系統の整理・統合による分かりやすさ向上

施策②:需要に応じた運行頻度の見直し

●時間帯によって利用が著しく少ない路線の運行頻度見直しによる効率化

方向性②

施策③:需要に応じたサービス水準の適正化・段階的な運行形態の見直し

- ●利用が著しく低迷する路線のサービス水準の適正化
- ●「予約型乗合タクシー」などへの段階的な運行形態の見直し

方向性③

施策④:運行形態の見直しにあわせたサービス提供エリアの拡大

●「予約型乗合タクシー」などへの運行形態の見直しにあわせた周辺の地域公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大

施策⑤:新たな移動サービスの導入

●公共交通空白地域への新たな移動サービスの導入

方向性④

施策⑥:交通拠点の整備

● 行橋駅における駅前広場の再整備、待合スペースの確保・待合環境の改善、案内誘導の充 実

施策⑦:乗り継ぎ環境の整備

● 令和コスタ行橋駅・JR新田原駅における乗り継ぎ環境の整備、乗り継ぎダイヤの設定

施策⑧:円滑に乗降・乗り継ぎ可能な情報技術の活用

●バスロケーションシステム、キャッシュレス決済の導入検討

方向性⑤

施策⑨:市街地内循環ルートの設定

●既存路線バスのルートの再編、もしくは、路線の新設による市街地内の主要施設等を循環するルートの設定

施策⑩:均一運賃区間の設定

●市街地内循環ルートの設定にあわせた市街地内における均一運賃区間の設定

方向性⑥

施策①:交通事業者と行政の役割分担の見直し

●路線バス等の運行効率化にあわせた財政負担のあり方の見直し

施策②:関連分野や地域活動との連携

◆公共交通の運行ダイヤにあわせた関連分野などにおける各種事業の実施

施策(3):観光周遊促進策の実施

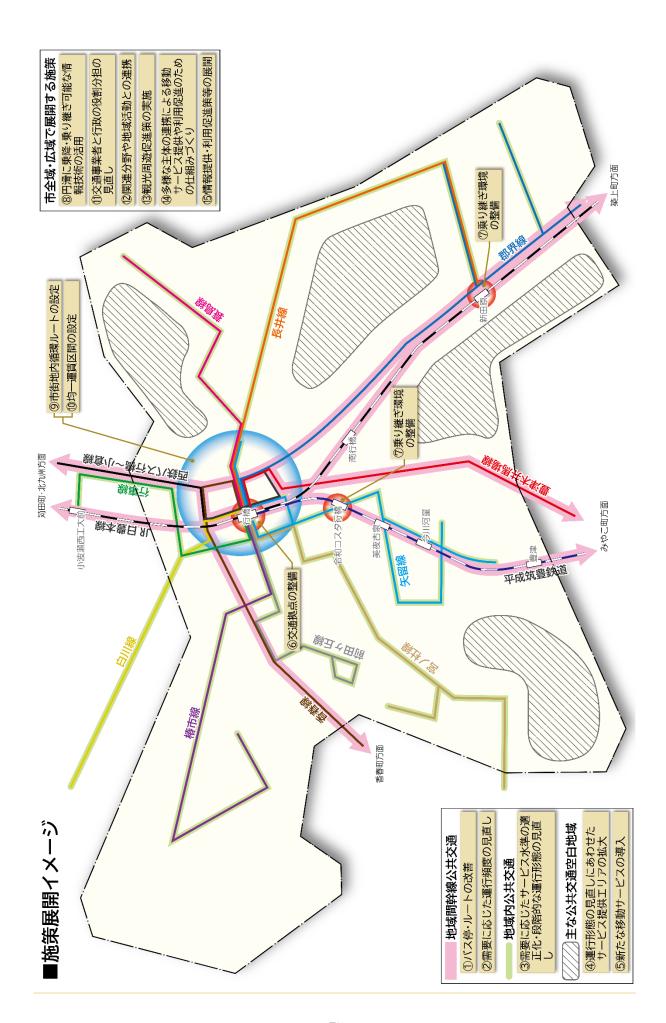
●周辺市町と連携した観光キャンペーン等の展開

<u>施策⑭:多様な主体の連携による移動サービス提供や利用促進の仕組みづくり</u>

- ●市街地内循環ルート沿線施設などによる運行支援・利用促進
- ●沿線施設等と協力による公共交通の利用割引券の交付

施策(5):情報提供・利用促進策等の展開

- 公共交通に関する情報提供の充実(路線図・総合時刻表の作成・配布等)
- ●学校や居住者、転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施



8. 目標の実現に向けた取り組み

8.1 方向性①:地域間幹線公共交通の維持に向けた改善

施策①:バス停・ルートの改善

- ・ 市町間を運行する地域間幹線公 共交通は、市内外の移動は元より、行橋市内の移動においても 重要な役割を果たしています。 今後もできるだけ維持していく ことが重要になりますが、多く の路線で利用が低迷しており、 需要喚起・利用促進による持続 性向上を図る必要があります。
- また、地域間幹線公共交通のなかには、同じ路線のなかに発着地や経由地が異なる系統が混在していて複雑な運行になっているものも見られます。

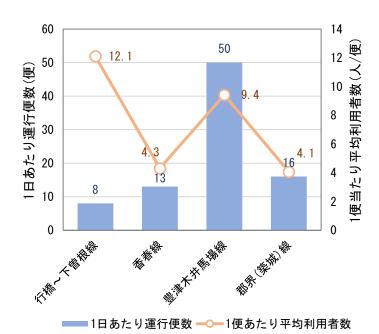


図 8-1 地域間幹線公共交通の運行便数と

1 便あたり平均利用者数

資料:令和3年度バス利用実態調査、交通事業者資料

- ※行橋~下曽根線(西鉄バス)の1便当たり利用者数は、令和3(2021)年11月データを利用しています。
- ※香春線、豊津木井馬場線、郡界(築城線) (太陽交通バス)は令和3年バス利用実態 調査を利用しています。
- ※1日あたり運行便数は平日を記載しています。
- ❖地域間幹線公共交通の沿線や周辺に立地する集客施設(商業・医療施設等)などと協議・調整した上で、施設敷地への乗り入れや、バス停の移設・新設などによる需要喚起を行います。また、人口の分布やその変化などを踏まえて、より多くの需要が見込まれるルートへの見直しを継続的に検討します。
- ❖様々な系統が混在し、複雑な運行になっている路線については、行政による支援策の活用 も視野に、系統の統合・整理を行うことで分かりやすさを高めます。

商業施設への乗り入れの事例(コミュニティバス くるリン:埼玉県深谷市)

○商業施設の駐車場内にバス停や道路標示を設置しています。





図:商業施設の駐車場内に設置されたバス停・道路標示

表 8-1 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ	バス停・ルー	トの改善の検	討			
ジュール	バス停・ルー	トの改善(随	時)			
実施主体 (役割分担)		会事務局と交流 ながら検討・実		義・調整しつつ	、路線周辺 <i>σ</i>	施設等に働き

施策②:需要に応じた運行頻度の見直し

- 行橋市とみやこ町を結ぶ豊津木井馬場線は、朝夕の通学利用を中心に比較的利用者が多い路 線となっていますが、昼間の時間帯については利用者がほとんどいない便も見られます。
- また、発着地や経由地が異なる便が混在しており、複雑な運行となっています。

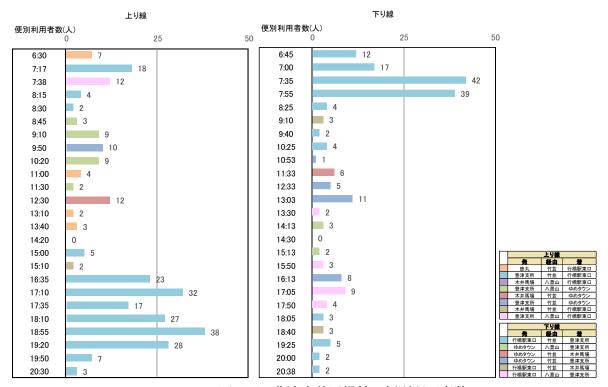


図 8-2 豊津木井馬場線の便別利用者数

資料:令和3年度バス利用実態調査

❖ 「施策①」で示した系統の統合・整理とあわせて、需要に応じた運行頻度の見直しを行う ことで、利便性をできる限り維持しながら効率性の向上を図ります。

定期的な運行頻度見直しの事例(熊本県八代市)

○八代市では、中山間地域を運行 する乗合タクシーについて、利 用状況を評価する"目安"を設 定し、継続的に運行形態や運行 頻度などの見直しを検討するこ ととしています。

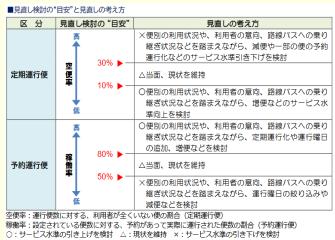


図:見直し検討の目安と見直しの考え方

表 8-2 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	運行ダイヤ・ し検討	系統の見直	系統の統合・	整理、運行頻	度の見直し	
実施主体 (役割分担)	活性化協議会 通事業者が ながら検討	会事務局と交 劦議・調整し	交通事業者が市が必要なる	が運行を実施 支援を実施		

8.2 方向性②:地域内公共交通の効率化に向けた見直し

施策③:需要に応じたサービス水準の適正化・段階的な運行形態の見直し

- 地域内公共交通の中には、1 便当たりの利用者が 2 人未満の路線や、全く利用者がいない便 (以下、「空き便」という。)が目立つ路線もあります。
- 各路線の運行頻度は 8.0 回/日~3.0 回/日となっていますが、運行頻度に見合うだけの需要がない路線や、そもそも定時定路線(利用者の有無に関わらず決まった時刻に決まったルートを運行)で対応するほどの需要がない路線などについては、需要に応じてサービス水準や運行形態を見直すことで効率化を図っていく必要があります。
- ただし、利用者のニーズや路線の特性(買い物利用に特化した路線等)と現状の運行ダイヤ にズレがあるなどの場合には、ダイヤ調整などにより利用促進が図られる可能性もあること から、ニーズなどに応じたきめ細かな検討も必要になります。

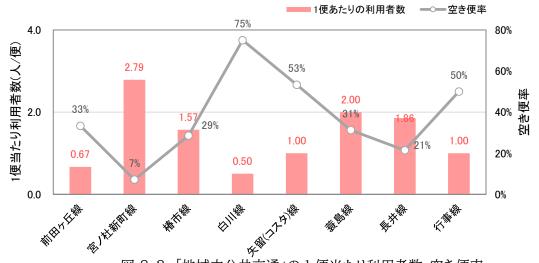


図 8-3 「地域内公共交通」の1便当たり利用者数・空き便率

資料:令和3年度バス利用実態調査

- ❖利用が低迷する路線については、まずは利用者ニーズや路線の特性などを踏まえて、"使い勝手"のよいダイヤなどを検討しながら、需要に応じたサービス水準の見直し(減便・区間短縮等)を行います。
- ❖見直しによっても十分な改善が図られない路線については、「施策④」に示すサービス提供エリアの拡大も念頭に、段階的に運行形態の見直しを検討・実施します。
- ❖具体的には、路線周辺に公共交通空白地域が存在し、運行形態の見直しにあわせてサービス提供エリアの拡大が期待される路線・区間(蓑島線、長井線の一部区間、宮ノ杜線の一部区間、矢留線の一部区間)や、できるだけ幅広い需要に対応するために大きく蛇行・迂回するルートが設定されている路線(白川線)などについては、対象地域内の任意の地点での乗降が可能な「区域運行」による予約型乗合タクシー、その他の路線については事前に設定したルート・ダイヤに従って予約が入った便・区間のみを運行する「定時定路線」の予約型乗合タクシーへの見直しを考えます。

表 8-3 各路線の運行形態の見直しイメージ

	衣 O-5 台路線の建行が窓の見直し行う。
路線	運行形態の見直しイメージ
前田ヶ丘線	・現状のルート・ダイヤの維持を基本としながら、予約型乗合タクシー(定時 定路線)に運行形態を見直し
宮ノ杜線	・宮ノ杜〜勝山新町入口区間を対象として予約型乗合タクシー(区域運行)に 運行形態を見直し ・周辺の公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大(「施策④」参照)
椿市線	・現状のルート・ダイヤの維持を基本としながら、予約型乗合タクシー(定時 定路線)に運行形態を見直し
白川線	・沿線地域の任意の場所と行橋市中心部の主要施設間を運行する予約型乗合タ クシー(区域運行)に運行形態を見直し
矢留線	・コスタ〜やまみち内科区間について、令和コスタ駅を乗り継ぎポイントとし た予約型乗合タクシー(区域運行)に運行形態を見直し
蓑島線	・沿線地域の任意の場所と行橋市中心部の主要施設間を運行する予約型乗合タ クシー(区域運行)に運行形態を見直し ・周辺の公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大(「施策④」参照)
長井線	・長井〜JR 新田原駅区間について、JR 新田原駅を乗り継ぎポイントとした予 約型乗合タクシー(区域運行)に運行形態を見直し ・周辺の公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大(「施策④」参照)
行事線	・現状のルート・ダイヤの維持を基本としながら、予約型乗合タクシー(定時 定路線)に運行形態を見直し

※現時点のイメージであり、今後、具体的に検討を進めます。

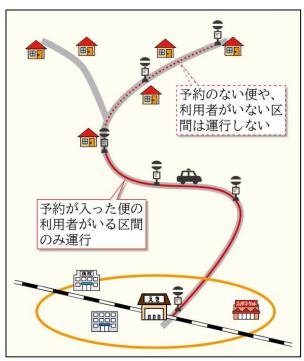


図 8-4 予約型乗合タクシー(定時定路線)の 運行イメージ

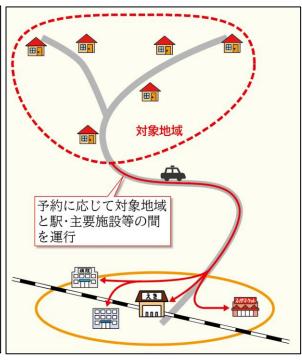


図 8-5 予約型乗合タクシー(区域運行)の 運行イメージ

表 8-4 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
ダイヤ・			運行形態の見	見直し	
直し検討	運行形態の身	見直し検討	※必要に応し	びて随時	
活性化協議会	会事務局と交近	通事業者が協調	議・調整しなが	ら検討・実施	
	(2022) ダイヤ・ ルートの見 直し検討	(2022) (2023) ダイヤ・ルー 利用状況の 加ートの見 直し検討 運行形態の見	(2022) (2023) (2024) ダイヤ・ルートの見直し利用状況の検証 直し検討 運行形態の見直し検討	(2022) (2023) (2024) (2025) ダイヤ・ルートの見直し 利用状況の検証 運行形態の見直し検討 運行形態の見直し検討	(2022) (2023) (2024) (2025) (2026) ダイヤ・ルートの見直しルートの見直しルートの見直しルートの見直し水の検証 運行形態の見直し※必要に応じて随時

8.3 方向性③:公共交通空白地域における移動サービスの導入

施策④:運行形態の見直しにあわせたサービス提供エリアの拡大

- 高齢化の進行に加えて、高齢者単独世帯や高齢者のみ世帯が増加しており、日常の生活に家族のサポートが受けにくい高齢者が増加する傾向が見られます。
- 路線バスの利用が低迷している一方で、周辺には公共交通空白地域が残っているエリアが見られる地域もあり、既存路線の効率化を図りながら周辺にサービス提供エリアを拡大し、網羅性を高めていくことなども考えていく必要があります。
- ❖「施策③」で示した予約型乗合タクシー(区域運行)への運行形態の見直しにあわせて、 周辺エリアにサービス提供エリアを拡大することで、公共交通空白地域の解消を推進します。

予約型乗合タクシー事例(福岡県八女市)

○予約があったときに、予約があった 区間だけを運行し、複数の利用者が 乗り合いで利用するタクシーです。



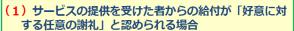
図:予約型乗合タクシー

表 8-5 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール		既存の路線/ 態の見直し	バスの運行形 検討	運行形態の身 供エリアの打		せたサービス提
実施主体 (役割分担)		活性化協議会	会事務局と交流	通事業者が協調	議・調整しなか	ら検討・実施

施策⑤:新たな移動サービスの導入

- 公共交通空白地域のなかには、周辺に路線バスが運行しており、「施策③」で示した運行形態の変更にあわせたサービス提供エリアの拡大が考えられるエリアもある一方で、こうした対応が難しいエリアも見られます。
- 運転免許返納の流れもあり、"セーフティネット"としての移動サービスの重要性は高まってきていることから、何らかの形で移動サービスを提供していくことを考える必要があります。
- ❖既存の移動サービスの運行形態の見直しにより対応が困難な公共交通空白地域については、予約型乗合タクシーの新規導入、乗用タクシーの活用、"共助"による移動手段の確保(道路運送法による登録又は許可を要しない運送等)など、様々な可能性を検討した上で、新たな移動サービスの導入を検討・推進します。



運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合



(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な 価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などに よりなされる場合

○日頃の移送の御礼として<u>自宅で採れた野菜を定期的に手渡す場</u>





○地域通貨の一種として、ボランタリーなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランタリーサービスの提供を行う場合

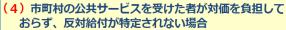


(3) ボランティア活動として行う運送等において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合









○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ<u>利用者からは</u>一切の負担を求めない場合



○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを 提供するものであって、<u>運送に対する固有の対価(ガソリン代等</u> の実費も含む。)の負担を求めないものである場合







図 8-6 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

資料:国土交通省資料

表 8-6 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	新たな移動や	ナービスの形態	態等の検討	新たな移動サ	ナービスの導力	
実施主体 (役割分担)		会事務局が主作 通事業者とも†			こ応じて、市・ 本となって実 <i>抗</i>	交通事業者·地 も

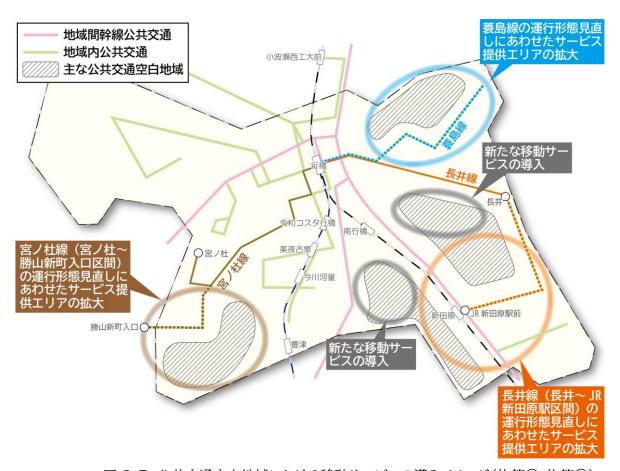


図 8-7 公共交通空白地域における移動サービスの導入イメージ(施策④・施策⑤)

8.4 方向性④:ネットワークとしての一体性を高める交通拠点等の整備

施策⑥:交通拠点の整備

- 行橋駅周辺は、鉄道(JR 九州・平成筑豊鉄道)に加えて、市内を運行する全てのバス路線が発着・経由する交通結節点であり、行橋市における公共交通のネットワークの「核」となっています。
- また、行橋市の「玄関口」として、観光·交流を考える上でも重要な役割を担っていますが、 路線バスが駅前広場に乗り入れることができず、バス停は周辺の道路上に設置されています。
- バス停には上屋などが設置されているものの、駅舎からは距離があることに加え、移動経路の整備や案内誘導も十分ではないなどの問題を抱えています。また、また、ピーク時間帯には待合スペースが不足し、バスを待つ利用者が歩道上に多数滞留するなど、交通安全性も危惧される状況となっていることから、円滑・安全に乗り継ぎ可能な環境を整えていくことが必要です。









図 8-8 行橋駅周辺の現状

- ❖路線バスが乗り入れる形で行橋駅の駅前広場を再整備することで、交通拠点を整備します。
- ❖また、駅舎と駅前広場を一体的に活用することで、待合スペースの確保・待合環境の改善 や案内誘導の充実などを図ります。

交通拠点の整備事例(岩国駅:山口県岩国市)

○JR 岩国駅のバリアフリー化、東西駅 前広場の再整備等を中心とした「岩 国駅周辺整備事業」に着手し、ロー タリー含め再整備を行いました。



図:岩国駅西口広場

表 8-7 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

		令和5年度 (2023)		令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	交通拠点のる 検討	あり方の	基本構想・ 基本計画	基本設計・ 実施設計	交通拠点の割	各備
実施主体 (役割分担)	活性化協議主体となって		行橋市が主作	本となって実力	拖	

施策⑦:乗り継ぎ環境の整備

- 「施策④」で示した運行形態の見直しや、「施策⑤」で示した新たな移動サービスの導入を 実施する場合、鉄道や路線バスへの乗り継ぎが必要になります。現時点では、「令和コスタ 駅」や「新田原駅」などが乗り継ぎポイントになることが想定されますが、必ずしも十分な 乗り継ぎ環境とはなっていない状況です。
- 乗り継ぎ利用が阻害・敬遠される要因をできるだけ抑制し、路線再編の影響緩和・利用促進を 図っていくためには、乗り継ぎまでの待ち時間をできるだけ快適に、安心して待つことがで きる環境を整える必要があります。
- ◆乗り継ぎポイントとなる場所について、上屋・ベンチの設置や近隣施設との連携による待合スペースの確保などを行うことで乗り継ぎ環境を整備・改善します。
- ❖また、乗り継ぎ利用を前提としたダイヤの設定・調整や、乗り継ぎ利用に関する案内、乗り継ぎ時刻表の掲出など、案内誘導・情報提供を実施します。

乗り継ぎ環境の整備事例(熊本県熊本市)

○バス停に隣接したスーパーやコンビニなどにご協力いただき、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行う、「バス待ち処」を設置しています。



図:バス待ち処チラシ

表 8-8 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	整備内容等(地権者・交通 管理者等と(管理者·道路	乗り継ぎ環境	竟の整備		
実施主体 (役割分担)	活性化協議会 体となり、 議・調整しな		関係者が連打	携して整備		

施策⑧:円滑に乗降・乗り継ぎ可能な情報技術の活用

- 「乗合」による運行を基本とする公共交通の性格上、全ての移動ニーズに対して「直通」での移動サービスを提供することは現実的には困難であることから、必要に応じて鉄道と路線バス、あるいは、路線バス相互で乗り継ぐ必要が出てきます。
- 円滑な乗り継ぎのためには乗降時の運賃支払いの手間や、乗り継ぎ利用に対する不安感を軽減し、利用が敬遠される要因を改善することで、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制していくことが必要です。
- ❖バスの現在位置や遅延状況などがリアルタイムで分かる仕組みや、運賃のキャッシュレス 決済の導入など、情報技術を活用した円滑に乗降できる仕組みや安心して利用・乗り継ぎ できる仕組みなどの導入を検討します。

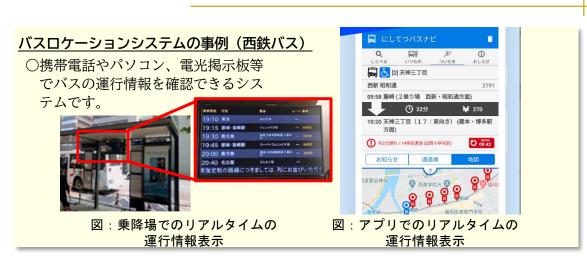


表 8-9 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	仕組みの検診 ※実現化のF	討 目途が立った ፣	ものから随時			
実施主体 (役割分担)	活性化協議会	会事務局が主体	本となり、交通	通事業者等と	劦議・調整しな	がら検討

8.5 方向性⑤:市街地内の移動・回遊の利便性向上

施策⑨:市街地内循環ルートの設定

- 行橋市では、医療施設が市街地中心部に多数集積する一方で、商業施設や行政施設、文化・ 体育施設などは周辺に分散立地する傾向が見られることから、市街地内の施設間の移動手段 を確保していくことが重要になります。
- また、市街地内の回遊を促進することにより賑わいの創出が期待されることを考慮すると、 市民生活だけではなく、観光·交流の側面からも市街地内の移動·回遊の利便性を高めていく ことが重要となり、短い距離でも気軽に利用できる公共交通環境を整えることが望まれます。
- また、「行橋市立地適正化計画」で設定されている居住誘導区域では「公共交通を利用して 都心の全市的な生活利便施設にも行きやすく、便利に日常生活を送ることができる」"まち なか居住スタイル"が提案されており、市街地内を回遊する移動手段の充実によりまちづく りと連携して「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現を推進していくことが望まれます。
- ❖立地適正化計画の「都市機能誘導区域」の範囲を基本として、区域内に立地する主要施設 (行政・商業・交通・医療・宿泊等)間の移動・回遊する市街地内循環ルートの設定を推進し ます。
- ❖市街地内循環ルートについては、新たな路線の設定や既存バス路線の市街地における運行ルートの見直し・統一化などが考えられます。まずは、効果や課題を把握したうえで、よりよい運行形態や運行ルートの検討を行います。

表 8-10 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	現況把握、運行ルート等の検討	試験運行	/	利用状況なめ要な改善が	どの確認、 策の検討・実施	<u>.</u>
実施主体 (役割分担)		会事務局が主 などと協議・記		利用状況など	の委託により選 については定期 がら、改善策を	的に活性化協議

施策⑩:均一運賃区間の設定

- 現状では路線バスの運賃は対キロ区間制(一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に 応じた運賃を算出)となっていますが、「施策⑨」で示した市街地内循環ルートを導入する 場合には乗車する路線や便(方向)によって同じバス停で乗降する場合でも乗車距離が変わ る可能性があり、運賃設定に工夫が必要となることから、分かりやすく利用しやすい運賃設 定を検討する必要があります。
- ❖「施策⑨」で示した市街地内循環ルートの運行範囲を基本として、複数の交通事業者による共同経営計画の策定なども視野に、同一の運賃で利用可能な均一運賃区間の設定を推進します。
- ❖交通事業者の事業収支等に影響を与える可能性があるため、利用促進による効果や運賃収入減少の可能性も考慮しながら検討を進めます。また、対象区間には地域間幹線公共交通も含まれるため、沿線市町の財政負担への影響などにも十分に留意しながら検討を進めます。

均一運賃区間の事例(西鉄バス)

○区間内での移動にあたって は運賃均一で利用が可能で す。



図:西鉄バス 150円均一 運賃エリア

表 8-11 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール		対象区間や金 交通事業者・ の協議・調整	沿線市町と			/響などを確認、
実施主体 (役割分担)		活性化協議会 体となり、ダ 協議・調整し	延通事業者と	事業収支等へ	よる均一運賃の の影響などにつ に報告しながら	いては定期的に

8.6 方向性⑥:関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進

施策①:交通事業者と行政の役割分担の見直し

- 行橋市内太陽交通株式会社が運行するバス路線は、欠損額(運送収入から経常費用を差し引いた金額)の多寡に関わらず、「覚書」に基づいて関係市町が財政負担を行う仕組みとなっています。
- 一部の路線を除けば、経常費用が運送収入と財政負担の合計を上回り、不足分については交通事業者が負担することで運行を継続しているのが現状です。

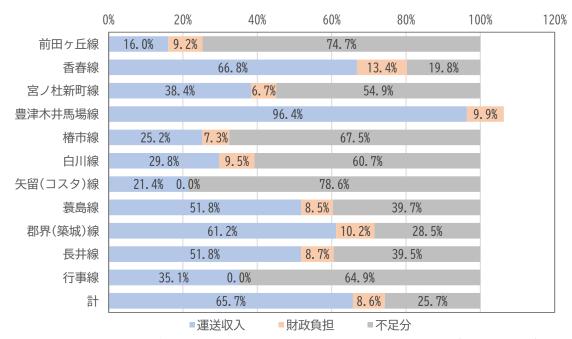


図 8-9 経常費用に対する運送収入・財政負担の充当状況(令和2年度)

※前田ヶ丘線、椿市線、蓑島線、長井線の財政負担については、4路線の合計額を各路線の欠損額に応じて案分することで算出

資料:交通事業者資料、庁内資料

- ❖交通事業者と協議・調整を行いながら、行政として確保すべき移動手段やサービス水準などを検討します。
- ❖検討結果を踏まえて、ネットワークの再編やサービス水準の適正化などの効率化を推進しながら、費用負担なども含めた役割分担の見直しを行います。

交通事業者・行政の役割分担事例(佐賀県佐世保市)

- ○佐世保市の中通地区をはじめとする 4つの自治会は、「交通対策協議会」 を組織して、地元交通事業者の協力 のもと乗合タクシーを運行していま す。
- ○地域・交通事業者・行政が協定を結び、地域においては利用促進活動を、交通事業者は安全で安定的な運行を、行政は財政支援等を、といった役割を明確にして、三者が一体となった取り組みを行っています。



図:乗合タクシー「ふれあい号」の記念イベント

表 8-12 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	移動手段・サ などの検討	ービス水準	ネットワーク 役割分担の身	ク再編、サーb 見直し	ごス水準の適」	E化の実施
実施主体 (役割分担)		会事務局が主 交通事業者と ながら検討	行政と交通	事業者が役割分	分担しながら	実施

施策⑫:関連分野や地域活動との連携

- ・ 行橋市では、リブリオ行橋などを中心に市民講座をはじめとする様々な分野の行事・イベントなどが開催されています。
- また、公民館や地域交流センターなどを中心として、それぞれの地域で歩こう会や清掃活動、 文化祭、お祭りなど、様々な行事が行われており、高齢者の社会参加機会の確保などにもつ ながっています。
- ❖関連分野や地域で実施する行事などについて、鉄道や路線バスなどを利用してアクセスできる場所・時間での開催などの働きかけや公共交通に関する情報提供を行うことで、公共交通の利用を促進するとともに、行事参加者の拡大を図ります。
- ❖交通事業者などとも連携して、地域の行事として鉄道や路線バスの「乗り方教室」を開催するなど、地域を通じた利用促進策を推進します。

地域活動との連携事例(島根県松江市)

○松江市では、地域住民がボランティ ア活動として、バス停留所の清掃を 行うことにより、地域公共交通の利 用促進への関心を高める取り組みを 行っています。



図:バス停清掃の様子

表 8-13 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	関係部局・ 地域との協 議・調整	地域への働き	主催するイベン きかけ 室」などの開作		1	
実施主体(役割分担)	活性化協議 会事務局が 関係部局等 と連携して 実施		主体となって値 会事務局と交流			方教室」などを

施策③:観光周遊促進策の実施

- 行橋市の観光入込客数は年間約 27 万人程度の横ばいで推移しており、市内の地域資源の有効活用はもとより、周辺市町とも連携した広域的な周遊を促進することなどにより、観光・交流の活発化を図っていくことが望まれます。
- 観光振興や広域的な回遊の促進に向けては、単一市町、あるいは、個別の観光施設等による 取り組みや情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念もあることから、地域が有する魅力 的な資源や移動手段などを"パッケージ"として提供していくことなども考える必要があり ます。
- ❖苅田町やみやこ町、築上町、香春町などの周辺市町と連携した観光キャンペーンの展開を 検討・推進します。
- ❖行橋駅を基点として、周辺市町も含めた周遊観光の目的地となる施設等を周遊する "モデルコース"などを検討した上で、交通・観光事業者、関連施設などと連携しながら、移動手段と目的施設等におけるサービスを組み合わせた周遊型企画乗車券の開発などを推進します。

周遊型企画乗車券事例(福島県会津若松市) ●周遊バス乗車券付

○若松駅前案内所にてまちなか周遊バスフリー乗車券に、会津武家屋敷や鶴ヶ城、御薬園など、スポットの割引入場券セットで販売しています。



図:周遊バス

表 8-14 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	みの確認 多様な主体。	おける取り組 との協議・調 き取り組みの	企画乗車券 等の検討、 試験的な実 施			受階的な拡充 どの確認、必要
実施主体 (役割分担)	活性化協議。 係部局が連打	会事務局と関 携して検討	関係する市町 実施	丁、事業者、 <u></u>	施設等が連携	して取り組みを

施策(4): 多様な主体の連携による移動サービス提供や利用促進の仕組みづくり

- 事業環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけで公共交通を維持していくことは難しい状況になっています。行政による支援はもちろんのこと、多様な主体が連携して公共 交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく仕組みなども考える必要があります。
- 特に、新たな形の移動サービスについては、サービス提供エリアに立地する施設等にとって も集客効果などのメリットがあるため、様々な主体が、できる範囲で、多様な形で公共交通 の運行を支える仕組みをつくっていくことが重要になります。
- ❖新たな形の移動サービスである「市街地内循環ルート(施策⑩)」について、目的地となる る沿線の立地施設等からの協賛金などで運行を支える仕組みを検討します。
- ❖既存の鉄道・路線バスなども含めて、沿線に立地する施設等から施設利用者に対して公共 交通の利用割引券を交付(運賃の一部を沿線施設等が負担)するなど、利用促進を図る仕 組みを検討します。

多様な主体との連携事例(島根県松江市)

○松江市では、バスの乗り方教室に併せて、市内3バス事業者の路線バス、コミュニティバスが乗り放題となるうえに、沿線の外湯施設、観光施設の利用が半額となる『お試し定期券』を販売する『バスに乗ってみませんか事業』により新規利用者を開拓しています。



図:「バスに乗ってみませんか」事業チラシ

表 8-15 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケジュール	仕組み(制度 多様な主体で 整、働きかし 交通事業者で 整	との協議・調 ナ	仕組みの導 <i>入</i> 連携施設等の			
実施主体 (役割分担)	体となり、	****	運用状況など	重携して、周知 どについては気 文善策を検討・	2期的に活性(運用を実施 と協議会に報告

施策⑮:情報提供・利用促進策等の展開

- 日常生活や観光のなかで公共交通を利用してもらうためには、まずは行橋市やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが重要になります。また、これまで利用したことがないため "乗り方" が分からない、といったことも利用を躊躇する要因になっている可能性があります。
- また、実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、遅延や待ち時間が分からない、などといったことも利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する 懸念があります。
- 加えて、普段、公共交通を利用しない人のなかには、自家用車の利用を前提に生活している ため「そもそも公共交通を利用しようと思ったことがない」人が多いと考えられます。この ため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識してもら い、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になります。
- ❖公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。
- ❖また、自家用車の利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成する ことで、公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント[※](以下、「MM」という。)に取 り組みます。
- ※1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

表 8-16 段階に広じた情報提供イメージ

	衣 8-10 技権に応じた情報提供イグーク
段階	情報提供イメージ
段階① 知ってもらう	行橋市やその周辺を運行する公共交通や、公共交通の利用方法(乗り方)の周知を行います。
段階② 利用しようと 思ってもらう	詳細な運行情報(時刻表等)を簡単に確認できる仕組みを検討します。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうための情報提供を実施します。 ・全ての公共交通機関・路線の時刻表などの一元的・分かりやすい情報提供 ・スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実 ・公共交通の利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけプラン(外出プラン)」の提案 ・公共交通を利用した観光周遊ルートの提案 など
段階③ 実際に利用し てもらう	乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのぐらいあるか、などについての情報提供を検討・実施します。 ・ 主要な乗り場でのリアルタイムの運行情報の表示や乗り場までの案内の充実・スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供 など

表 8-17 モビリティ・マネジメントの実施イメージ

	20 17	_ モビリティ・マネンメントの美胞イメーン
種類	対象者	概要
学校(通学) MM	市内外の高校に進学 予定の中学生等	○志望校を決める前の段階の中学生を対象として公共 交通での通学も考慮した進学先の検討材料を提供し ます。○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供 や働きかけを実施することで、通学手段を中心とし た交通行動の変容を目指します。
居住者 MM	新たに移動サービス が提供されるエリ ア、運行形態等の大 きな見直しが行われ るエリアの居住者	○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者 MM	行橋市への転入者	○行橋市内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

表 8-18 実施スケジュールと実施主体(役割分担)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
実施スケ ジュール	利用促進策 等の検討	情報提供等 のための ツールの作 成	情報提供・利	可用促進策等的	の展開	
実施主体 (役割分担)		会事務局が主 関係部局等と 実施			本となり、関作 限提供や利用化	系部局や交通事 足進等を展開

8.7 施策の実施スケジュール

各施策の実施スケジュールをまとめると以下の通りです。

表 8-19 施策の実施スケジュール(1/2)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)	
方向性①:地域	越間幹線公共	交通の維持	に向けた改	善善			
施策① バス停・ルート	バス停・ルー	-トの改善の	 食討				
の改善の改善	バス停・ルー	-トの改善(阿	通時)				
施策② 需要に応じた 運行頻度の 見直し	運行ダイヤ し検討	・系統の見直	系統の統合	·整理、運行	頻度の見直し		
方向性②:地域	成内公共交通	直の効率化に	向けた見直	U			
施策③ 需要に応じたサー ビス水準の適正 化・段階的な運行 形態の見直し	ダイヤ・ ルートの見 直し検討	ダイヤ・ルー利用状況の運行形態の		運行形態の ※必要に応			
方向性③:公共	上办通空白州	」はにおける	移動サービ	ての道え			
	大四土口や	545KIC0717 W		への守八			
施策④ 運行形態の見直 しにあわせた サービス提供 エリアの拡大		既存の路線/ 形態の見直し		運行形態の! 提供エリア(せたサービス	
施策⑤ 新たな移動サー ビスの導入	新たな移動	サービスの形	態等の検討	新たな移動	サービスの導	i入	
方向性④:ネッ	方向性④:ネットワークとしての一体性を高める交通拠点等の整備						
施策⑥ 交通拠点の整備	交通拠点のる 検討	あり方の	基本構想・ 基本計画	基本設計・ 実施設計	交通拠点の	整備	
施策⑦ 乗り継ぎ環境 の整備	整備内容等の 地権者・交通 路管理者等の 整	管理者·道	乗り継ぎ環境	竟の整備			

表 8-20 施策の実施スケジュール(2/2)

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度以降 (2027)
施策⑧ 円滑に乗降・乗り 継ぎ可能な情報技 術の活用	仕組みの検 ※実現化の	討 目途が立った	ものから随昨	持導入		
方向性⑤:市街	街地内の移動	か・回遊の利何	更性向上			
施策⑨ 市街地内循環ルー トの設定	現況把握、 運行ルー ト等の検 討	試験運行)	利用状況な 必要な改善	どの確認、 策の検討・実	施
施策⑩ 均一運賃区間の 設定		対象区間や会計 対象区間や会 対象 交通事業者の協議・調整	·沿線市町と			影響などを確 ・実施
方向性⑥:関連	重分野や多様	な主体との	連携による	移動サービ	スの確保・利	l用促進
施策① 交通事業者と 行政の役割分担の 見直し	移動手段・サ	ナービス水準	ネットワーク割分担の		-ビス水準の道	商正化の実施
施策⑫ 関連分野や地域活 動との連携	関係部局・ 地域との 協議・調整	地域への働	主催するイベ きかけ 室」などの開		適用	
施策③ 観光周遊促進策 の実施	観光分野に 組みの確認 多様な主体 整、連携し の検討	との協議・調	企画乗車 券等の検 討、試験 的な実施	利用状況や		段階的な拡充などの確認、必
施策(項) 多様な主体の連携 による移動サービ ス提供や利用促進 の仕組みづくり	整、働きか	との協議・調	仕組みの導, 連携施設等(入 の拡充の推進		
施策⑮ 情報提供・利用促 進策等の展開	利用促進 策等の検 討	情報提供 等のため のツール の作成	情報提供・	利用促進策等	の展開	

9. 計画の達成状況の評価

本計画に記載した施策については、毎年度その実施状況を確認するとともに、未実施あるいは遅延となっている施策については、その要因を把握・分析して対応を検討・実施することで次年度以降の確実な施策展開に繋げ、計画の実現化を推進していきます。

また、「目標の達成状況を評価するための指標」についても継続的にモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

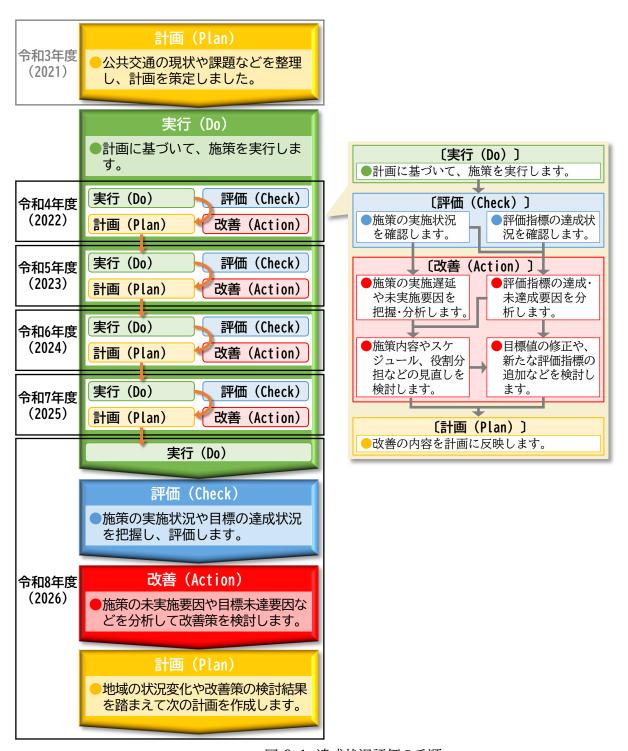


図 9-1 達成状況評価の手順

10. 巻末資料

10.1 行橋市地域公共交通活性化協議会の開催概要等

表 10-1 行橋市地域公共交通計画策定の経過

	開催日	内容
第1回		1.会長及び委員の変更について
ー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	令和 3 年 7 月 13 日	2.監事の選任について
(音曲)用性/		3.行橋市地域公共交通計画策定の進め方について
		1.現況把握
第 2 回	令和3年11月10日	2.網形成計画の取組状況の確認
		3.課題の整理と基本方針の検討
		1.評価指標及び施策について
第 3 回	令和 4 年 1 月 20 日	2.行橋市地域公共交通計画素案の提示
(書面開催)	市和4年1月20日	3.パブリックコメントについて
		4.地域公共交通確保改善維持事業の事業評価について
第 4 回	令和 4 年 3 月 4 日	1.パブリックコメントの反映
(書面開催)	¬ти + + > Л + Ц	2.行橋市地域公共交通計画(最終案)の提示

◆各種調査等

- ・バス利用実態調査…令和3年7月7日
 - 太陽交通バス市内 11 路線に対し乗り込み調査を実施。
- ・市民アンケート調査…令和3年7月13日~令和3年8月3日 市内在住3,000人に対し、アンケート調査を実施。
- ・事業者ヒアリング…令和3年12月上旬
 - 市内交通事業者に施策の方向性について意見収集を実施。
- ・パブリックコメント…令和 4年 2月 1日~令和 4年 2月 21日

10.2 行橋市地域公共交通活性化協議会 構成員

(順不同・敬称略)

構成員	所属	職名	氏名
都市整備部を担任する副市長	行橋市	副市長	戸次 憲一
住民又は利用者の代表	利用者代表		松尾 茂從
住民又は利用者の代表	利用者代表		山内 公二
学識経験者	西日本工業大学	教授	河野 雅也
	西鉄バス北九州株式会社	営業課長	井上 隆三
	太陽交通株式会社	代表取締役	堀 貫治
交通事業者	九州旅客鉄道株式会社	行橋駅長	友原 嘉昭
\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	平成筑豊鉄道株式会社	経営企画室長	伊藤 英彦
	京都タクシー有限会社	総務部長	藤原 寛
	山田タクシー有限会社	代表取締役	山田 義廣
道路管理者	京築県土整備事務所	地域整備企画監	竹内 康秀
公安委員会	福岡県行橋警察署	交通課長	松山 洋志
	一般社団法人 福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也
各種団体の代表	行橋商工会議所	専務理事	森田 義孝
THE TOTAL	行橋商工会議所	女性会 顧問	瓦川 幸子
	福岡県交通政策課	交通総務係長	河野 健之
オブザーバー	九州運輸局福岡運輸支局	首席運輸企画専門官	安永 順子

行橋市地域公共交通計画 令和4 (2022) 年3月発行

発 行:行橋市 企画·監修:行橋市 都市整備部 都市政策課 〒824-8601 福岡県行橋市中央一丁目1番1号 電 話:0930-25-1111(代)

