

那珂川市地域公共交通計画

令和7年3月

那珂川市地域公共交通活性化協議会

目次

1 地域公共交通計画の概要.....	3
1-1 計画の背景と目的	3
1-2 計画の対象区域と計画期間	3
1-3 計画の位置づけ	4
1-4 市が目指す将来像	5
1-5 上位計画・関連計画との関係.....	6
2 那珂川市の地域特性と公共交通の現状	10
2-1 地域特性.....	10
2-2 交通不便地	13
2-3 那珂川市における地域公共交通の概要	14
2-4 那珂川市における地域公共交通の運行状況.....	15
2-5 那珂川市における地域公共交通の利用状況・財政状況	17
3 第3次那珂川市地域公共交通網形成計画の実施状況	19
3-1 第3次那珂川市地域公共交通網形成計画の概要	19
3-2 計画における事業評価	19
4 市民の移動ニーズ.....	21
4-1 乗降センサーによる市民の移動ニーズ	21
4-2 住民アンケート調査結果	21
4-3 かわせみバス利用者実態調査結果.....	24
4-4 コンパクトなまちづくりに向けた市民アンケート調査結果.....	27
4-5 転出入者の意識調査結果.....	29
5 那珂川市の公共交通における課題.....	30
6 将来のまちづくりの方向性.....	31
6-1 公共交通に求められる役割	31
6-2 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの形成	31
7 計画の基本方針.....	33
7-1 那珂川市の公共交通における基本方針.....	33
7-2 地域公共交通の位置づけと役割	34
8 計画の目標達成のための実施施策.....	39
8-1 計画の実実施策.....	39
8-2 評価指標と評価方法.....	43
9 事業の進め方と事業評価	44
9-1 連携協働による公共交通施策の推進	44
9-2 目標達成に向けたマネジメント.....	44
9-3 事業評価	45

1 地域公共交通計画の概要

1-1 計画の背景と目的

那珂川市は、福岡市に近接する利便性の高さや、水と緑に囲まれた豊かな自然環境を持つことから、福岡都市圏の一角として発展してきており、人口増加により平成 30 年 10 月 1 日に市制を施行するなど、現在においても人口増加と発展を続けております。

このような状況から、福岡市に隣接する市北部においては市街地が形成されておりますが、市域の大半を占める中部から南部にかけては中山間地となっており、これら地域においては人口減少からくる過疎化・高齢化が問題となっております。

本市の公共交通体系の整備については、平成 21 年の公共施設等循環バス「かわせみバス」運行開始に始まり、平成22年度には、那珂川町(当時)の地域公共交通の10年後を見据えた基本計画として「那珂川町地域公共交通総合連携計画」(以下「連携計画」という。)を策定いたしました。

その後、平成27年度に連携計画の改定により「那珂川町地域公共交通網形成計画」を策定し、同計画を平成 30 年度に第 2 次計画、令和 2 年度には第 3 次計画と順次改定することで、効率的な路線の見直しや乗継拠点の整備、またデマンド交通の運行開始など、持続可能な公共交通体系の実現や公共交通不便地の解消に取り組んできたところです。

しかしながら、令和 2 年度以降の新型コロナウイルス感染症の影響や輸送業における慢性的な乗務員不足など公共交通を取り巻く状況は大きく変化し、本市においても公共交通の確保に多くの課題を抱えている状況にあることから、公共交通の抜本的な見直しが必要となっております。

こうした背景を踏まえ、第 3 次那珂川市地域公共交通網形成計画の後継計画として、今後の本市における効率的かつ持続可能な公共交通体系を確保・維持していくための基本方針や目標を達成するために実施すべき事業を取りまとめた「那珂川市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の対象区域と計画期間

(1). 対象区域

本計画の対象区域は那珂川市全域とします。

(2). 計画期間

令和7年度から令和11年度までの5年間とします。

1-3 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[※]」第5条の規定に基づき、那珂川市のまちづくりとの連携を明らかにするために、那珂川市総合計画を上位計画とし、その他個別計画と連携を図り、那珂川市にとって望ましい地域公共交通体系を構築するための「地域公共交通のマスタープラン」と位置づけるものです。

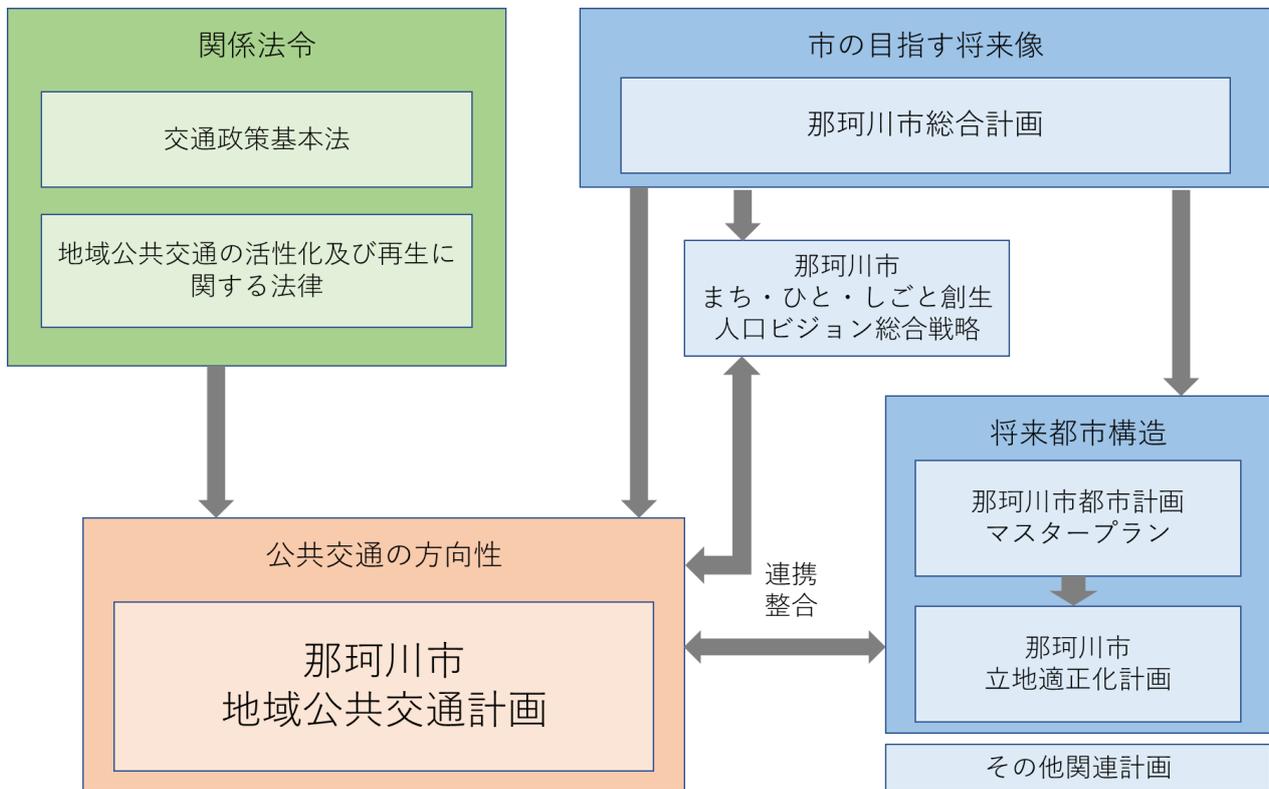


図-那珂川市地域公共交通計画の位置づけ

※交通政策基本法

交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第十号)と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的として制定された法律

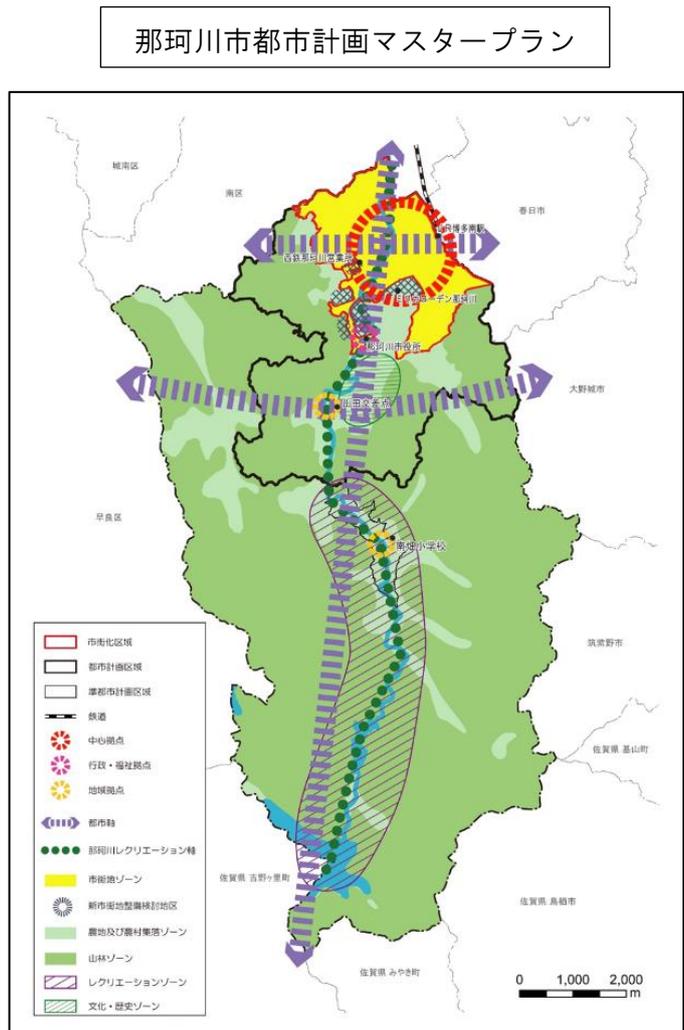
※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網(以下「地域公共交通網」という。)の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として制定された法律

1-4 市が目指す将来像

那珂川市における全ての施策の基本となる「那珂川市総合計画」では、『笑顔で暮らせる自然都市なかがわ～これからも住み続けたい協働のまちを目指して～』の将来像を目指して、「くらし安全」「子育て教育」「自然」「住みやすさ」「活力」の5つのまちづくりのテーマとして設定し、5つの施策大綱を柱としています。

また、都市構造の将来像を描いた「那珂川市都市計画マスタープラン」では、人々が市に愛着と誇りを持ち、「住む」と同時に「働く」、「学ぶ」、「憩う」といった多様な都市活動が展開できる場を将来像として目指しています。



↓

北部に集積する都市機能、南部に広がる豊かな自然環境を、公共交通ネットワーク化によって必要に応じて移動できる環境を作ることによって享受できるようにすることが求められている。

↓

本市の都市構造は、市の北部と南部で大きく違っており、北部には高密度でコンパクトな市街地が形成され、南部には農地や山林遅滞が広がっている。各拠点の強化と、拠点間の連携や拠点へのアクセス強化によるコンパクト+ネットワークの都市構造の実現を目指す。

1-5 上位計画・関連計画との関係

那珂川市のまちづくりの将来像の実現に向けた地域公共交通に求められる役割や課題を整理するために、上位計画や関連計画との関係について整理しました。

(1). 上位計画

○ 那珂川市総合計画

策定年次	令和3年3月
計画期間	令和3年度から令和12年度
概要	持続可能な行政運営と本市の一体感を醸成する協働のまちづくりの視点にたち、子育て支援の充実や自然と都市との共生など、多様化する市民ニーズに対応した住みやすいまちづくりに取り組むための、本市の最上位計画。
将来像	笑顔で暮らせる自然都市なかがわ～これからも住み続けたい協働のまちを目指して～
施策大綱	(1) 支え合い、安心して暮らせるまちづくり (2) 誰もが学び、はぐくむまちづくり (3) 自然と調和した快適に暮らせるまちづくり (4) 自然の豊かさを感じるまちづくり (5) 地域の資源を生かした活力あふれるまちづくり
公共交通に関する事項	地域を結ぶ安全・便利な道路ネットワークをつくる [施策] 公共交通網の整備 [主な取り組み] ①公共交通体系の検討、拠点間の交通ネットワークの強化 ●「立地適正化計画」と連動した公共交通体系の構築を図ります。 ②生活交通の確保 ●かわせみバスの乗車率を高めるため、JR 博多南線との接続を考慮したダイヤ改正を実施し、利便性を確保します。 ●かわせみバスが運行できない地域については、デマンド交通の運行や地域が主体となって運行する公共交通について検討を行い、市民の生活交通を確保します。 ③JR 博多南線の維持・充実 ●JR 博多南線の利便性向上を図るため、JR 博多南駅の周辺自治体で組織する博多南線交通対策協議会を通じて JR 西日本に対する要望活動を推進します。

(2). 関連計画

○ 那珂川市総合戦略

策定年次	令和7年3月
計画期間	令和7年度から令和11年度
概要	全国的な人口減少社会を見据え、地方創生の取組みにより人口の維持確保を図るための戦略的な計画。
基本目標	1. 稼ぐ地域をつくとともに、安心して働けるようにする 2. 地方との繋がりを築き、地方への新しい人の流れをつくる 3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえる 4. ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる 5. 横断的目標
公共交通に関する事項	『4-1 快適で便利な住環境の整備』の中の具体的な取り組みの目標に、『時代に即した新たな公共交通ネットワークの形成』が挙げられている。

○ 那珂川市都市計画マスタープラン

策定年次	令和3年4月
計画期間	令和3年度から令和12年度
概要	持続可能な行政運営と本市の一体感を醸成する協働のまちづくりの視点にたち、子育て支援の充実や自然と都市との共生など、多様化する市民ニーズに対応した住みやすいまちづくりに取り組むための、本市の最上位計画。
将来像	人々が市に愛着と誇りを持ち、「住む」と同時に「働く」、「学ぶ」、「憩う」といった多様な都市活動が展開できる場を目指す
基本理念	(1)水とみどり、歴史・文化を活かしたまちづくり (2)環境に配慮したまちづくり (3)市民協働で実現するまちづくり
公共交通に関する事項	<p>第4章 都市計画の分野別方針</p> <p>第3節 道路・交通体系の方針</p> <p>3-1道路・交通体系の基本方針</p> <p>◆広域交通のアクセス強化</p> <p>公共交通の結節点である JR 博多南線や九州自動車道大宰府インターチェンジ・筑紫インターチェンジへのアクセス強化を進めるとともに、隣接する自治体と連携して渋滞緩和の取り組みを促進する。</p> <p>◆災害に強く、安全に移動できる道路交通網の整備</p> <p>災害に強い基盤づくりについては、市民ニーズも高いことから、特に都市軸に沿って位置する道路や公共交通路線においては、市民が安全に移動できるよう、継続したバリアフリー化、危険個所の解消等の災害予防のための整備、公共交通ネットワークの維持に努める。</p> <p>◆公共交通の維持と交通結節点での乗り換え利便性の強化</p> <p>公共交通については、市民のニーズも高いことから、関係機関の協力を仰ぎつつ継続して市民ニーズにあった運行形態・路線の改善を行い、市民の生活に必要な交通手段を維持する。</p> <p>交通結節点は、今後とも生活に必要な交通手段としての利用を考え、乗り換え等について利便性の強化を図る。また、公共交通ネットワークの強化に資する道路環境や交通施策を整備する。</p> <p>多くの人々が利用する JR 博多南線について、駅周辺では、誰もが安全で円滑な移動ができ、多くの人々が利用する魅力的で快適な空間形成を図る。</p>

○ 那珂川市立地適正化計画

策定年次	令和2年7月							
計画期間	計画策定から令和20年度							
概要	市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランであり、市町村の都市計画マスタープランの高度化版。							
将来像	都市計画マスタープランの実現を目指す計画であり、立地適正化計画の一部(法 81 条第2項第1号の「立地の適正化に関する基本的な方針」)については、都市計画マスタープランとみなされるものとなっています。都市計画マスタープランとは、総合計画や県の計画に基づき策定された都市づくりの基本的な方向性を示す。							
基本理念	(1)まちの質を高める拠点の形成 (2)拠点間のネットワークの確保 (3)豊かな自然環境と共生する都市構造の形成							
公共交通に関する事項	<p>第3章 立地適正化計画の基本方針</p> <p>3-1 まちづくりの方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄バスやかわせみバスなど市内の地域公共交通の再編 ・バス停周辺等公共交通沿線の居住誘導 ・JR 博多南駅や那珂川営業所などの交通網の拠点やミリカローデン那珂川、市役所等公共施設と連動した乗り継ぎ拠点の形成 ・自動車利用が主となっている市民への公共交通利用促進による公共交通路線の維持 <p>3-3 各拠点における課題解決のためのストーリー</p> <p>3-3-2. 拠点間のネットワークの構築</p> <p>目指すべき都市構造に位置付けたネットワークの構築については、本計画による拠点の充実と併せて、地域公共交通網形成計画によるネットワーク形成を行う相乗効果により、充実を図ります。</p> <table border="1" data-bbox="363 1451 1407 1803"> <thead> <tr> <th>主な課題</th> <th>課題解決のためのポイント</th> <th>将来の姿</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">利便性の高い公共交通の確保と市民によるその積極的な利用が必要</td> <td> 拠点形成と連動した公共交通ネットワーク ・拠点間のバス路線を軸とした公共交通の再編 ・拠点周辺の都市機能の充実 </td> <td rowspan="2"> 公共交通で拠点を行き来でき、必要なモノ・コトにアクセスできる 徒歩や自転車、公共交通など人・環境にやさしい交通手段を選ぶ人が増える 車がなくても便利に暮らせる充実したネットワーク </td> </tr> <tr> <td> 車に頼りすぎないまちづくりへの転換 ・公共交通沿線への居住誘導や公共交通の利用促進、渋滞解消に向けた道路の機能改善 ・シェアサイクル・デマンド交通、歩きやすい環境整備等、自家用車だけに頼らない多様なネットワークの形成 </td> </tr> </tbody> </table> <p>マイカーに頼らなくてもまちなかを移動できる！ </p>	主な課題	課題解決のためのポイント	将来の姿	利便性の高い公共交通の確保と市民によるその積極的な利用が必要	拠点形成と連動した公共交通ネットワーク ・拠点間のバス路線を軸とした公共交通の再編 ・拠点周辺の都市機能の充実	公共交通で拠点を行き来でき、必要なモノ・コトにアクセスできる 徒歩や自転車、公共交通など人・環境にやさしい交通手段を選ぶ人が増える 車がなくても便利に暮らせる充実したネットワーク	車に頼りすぎないまちづくりへの転換 ・公共交通沿線への居住誘導や公共交通の利用促進、渋滞解消に向けた道路の機能改善 ・シェアサイクル・デマンド交通、歩きやすい環境整備等、自家用車だけに頼らない多様なネットワークの形成
主な課題	課題解決のためのポイント	将来の姿						
利便性の高い公共交通の確保と市民によるその積極的な利用が必要	拠点形成と連動した公共交通ネットワーク ・拠点間のバス路線を軸とした公共交通の再編 ・拠点周辺の都市機能の充実	公共交通で拠点を行き来でき、必要なモノ・コトにアクセスできる 徒歩や自転車、公共交通など人・環境にやさしい交通手段を選ぶ人が増える 車がなくても便利に暮らせる充実したネットワーク						
	車に頼りすぎないまちづくりへの転換 ・公共交通沿線への居住誘導や公共交通の利用促進、渋滞解消に向けた道路の機能改善 ・シェアサイクル・デマンド交通、歩きやすい環境整備等、自家用車だけに頼らない多様なネットワークの形成							

2 那珂川市の地域特性と公共交通の現状

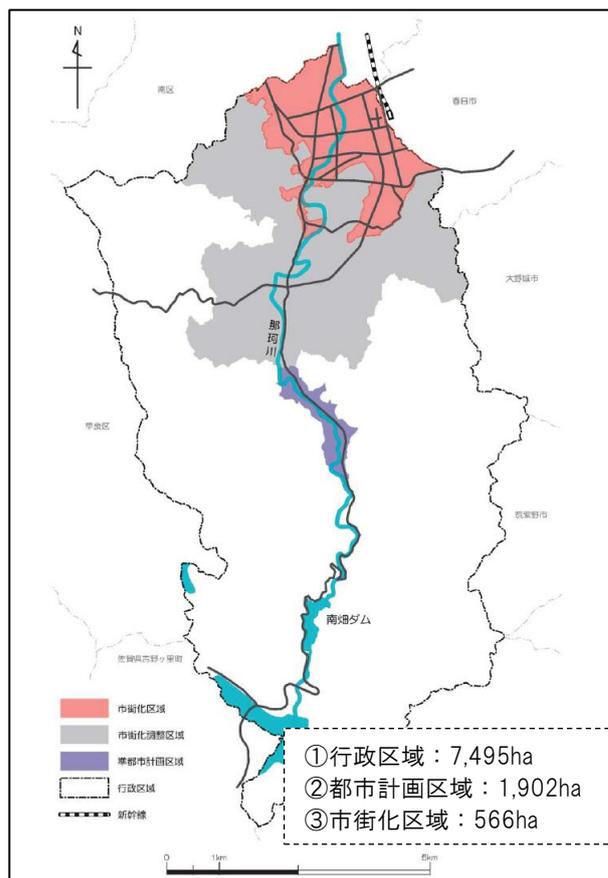
2-1 地域特性

(1). 市の性格

- 那珂川市は、九州最大の都市福岡市に隣接し、九州をけん引する福岡都市圏に属しており、通勤・通学については周辺都市との移動が顕著であることをはじめ、日常生活においても特に福岡都心部への移動が目立ちます。
- 那珂川市の都市計画区域は北部地域に行政区域の25%が指定されており、そのうち約30%が市街化区域となっています。さらに国道 385 号沿線の中南部地域には準都市計画区域が指定されています。
- 市街化区域内においては、これまでの市街地整備によって良好な市街地環境を備えていますが、一方で、市街化調整区域や都市計画区域外においては、開発団地や集落が自然環境豊かな地域の中に点在する状況となっています。



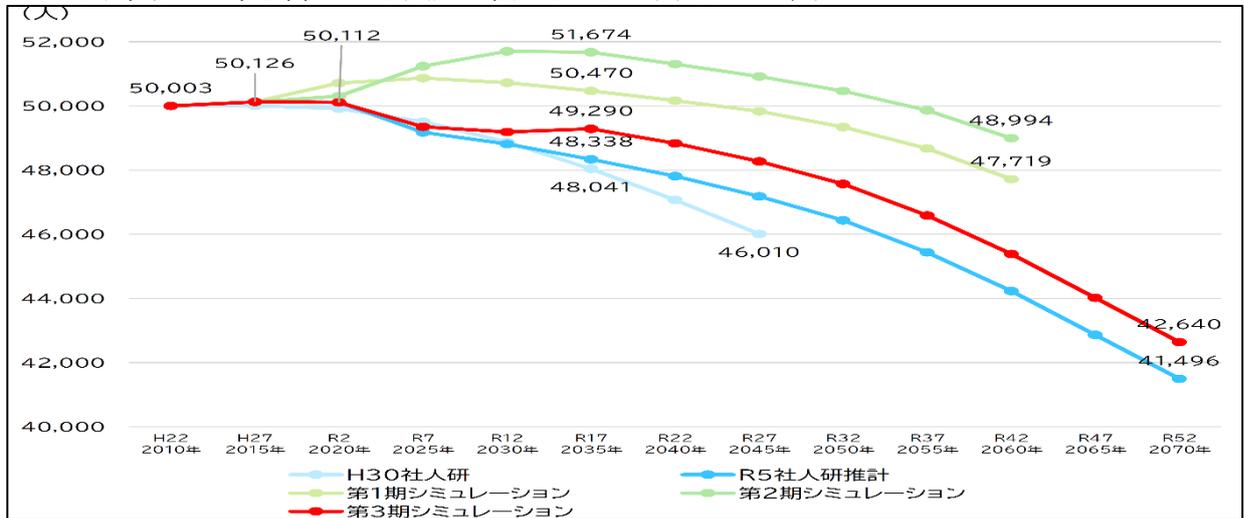
図－那珂川市の位置



図－都市計画区域等指定の状況

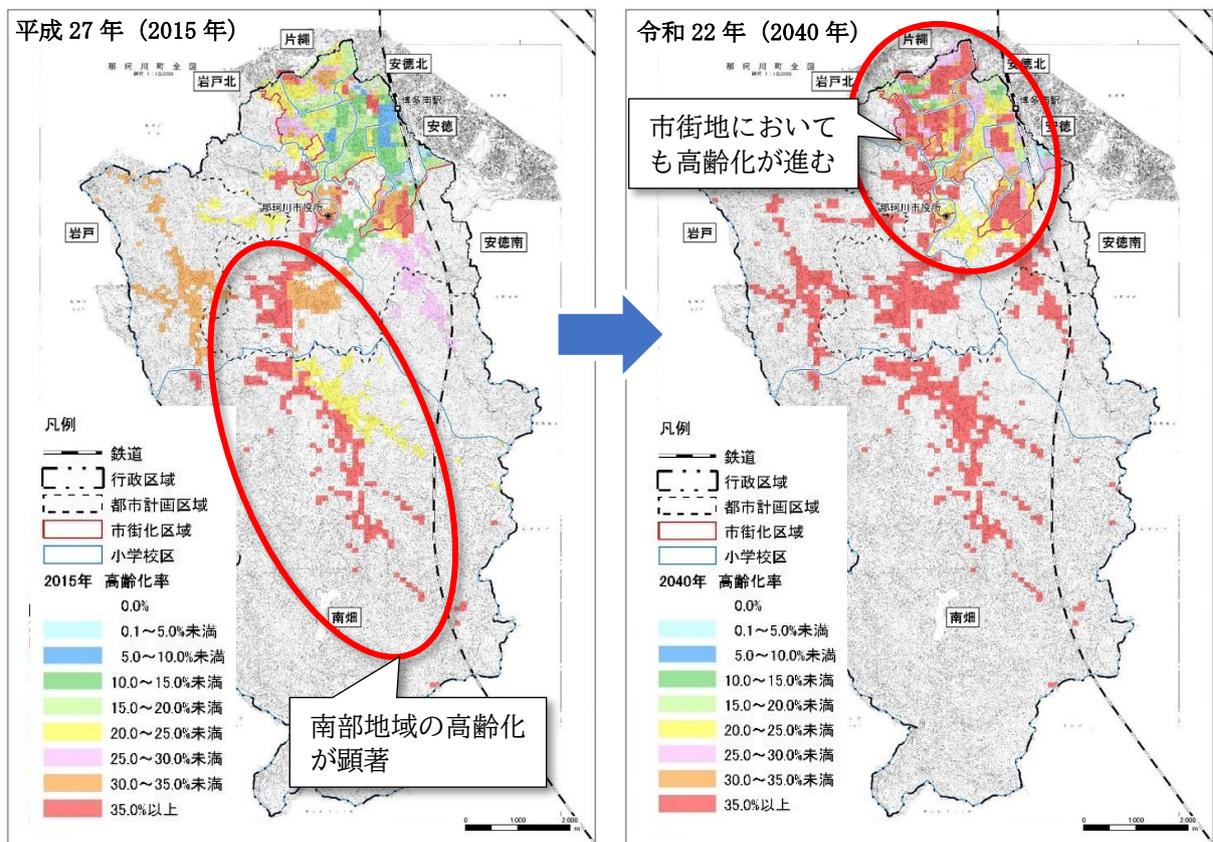
(2). 人口及び高齢化率

○ 那珂川市の人口は昭和55年から増加し、平成27年の国勢調査において50,004人に達し、市制を施行しました。人口の分布は市街地である北部地域に集中しており、中南部地域は広く人口が分布しています。令和2年の国勢調査以後の人口は、微増で推移していますが、今後、市の推計においては、令和17年以降人口は減少に転じることが予測されます。



出典：社人研 『日本の地域別将来推計人口』（令和5（2023）年推計）
市推計 那珂川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（令和7年3月）

○ 高齢化率は令和6年12月末現在で 25%となっています。特に中南部地域の高齢化率は増加傾向にあります。今後、市街地においても高齢化が進むことが予測されます。

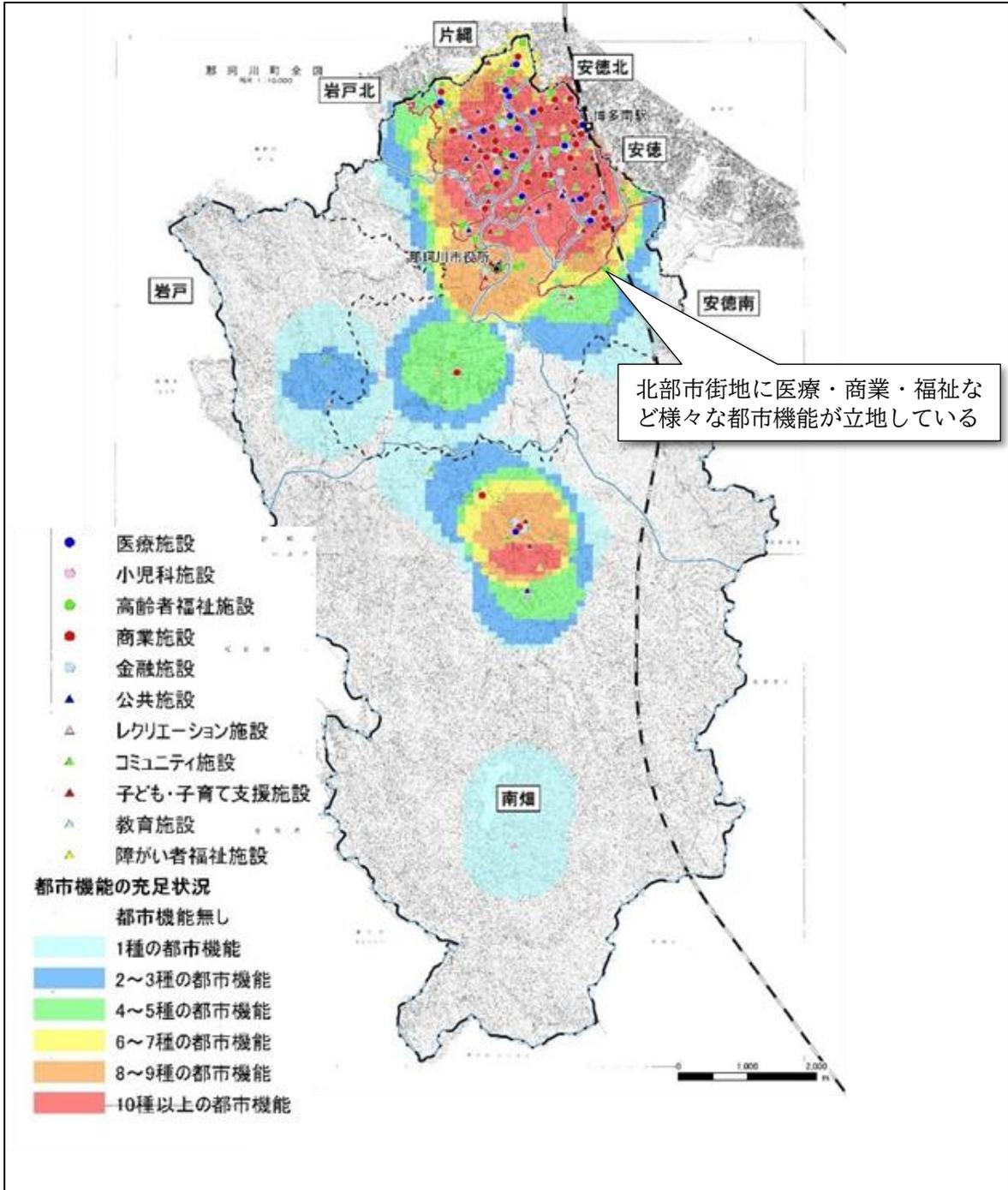


出典：国勢調査 (H27)
国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2 (H27 国調対応版)」を編集・加工 (R2)

図-地域別高齢化率の推移

(3). 施設

- 医療施設、商業施設、公共施設等、日常生活で利用する施設は、北部地域に集中していることから、中南部地域の居住者は日常生活のために北部地域を目的地として移動する必要があり、そのための公共交通手段が求められています。



図一 都市機能の集積状況（平成30年1月時点）

2-2 交通不便地

(1). 交通不便地

本市では、バス停から300m以上離れた地域を交通不便地と位置づけています。

また、バス停から300m以内の範囲であっても、バス停までの高低差が大きく、移動の負担が大きい地域においては、交通不便地に準ずる地域[※]とし、交通不便地と同等と位置付けています。

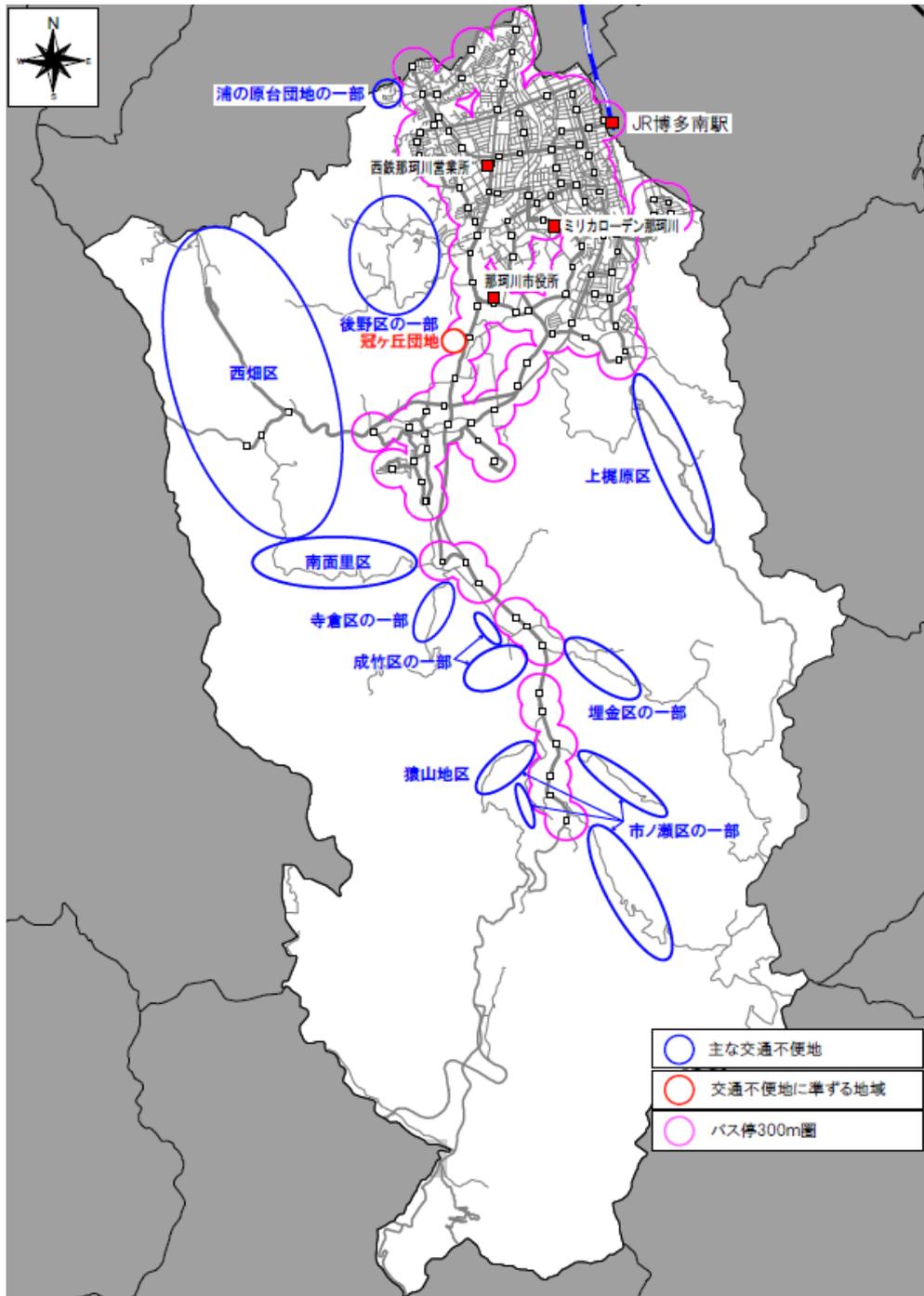


図-那珂川市内の交通不便地

※交通不便地に準ずる地域の選定条件となる高低差について

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称「バリアフリー新法」という）の同法施行令第18条（移動等円滑化経路）に施設等を移動する経路形状の勾配は1/12以下にすることを求められている。このことから、「 $1/12=8.333\cdots\% \approx 8\%$ 」とし、既存バス停から最大300mで勾配8%にあたる高低差24mを基準とする。

2-3 那珂川市における地域公共交通の概要

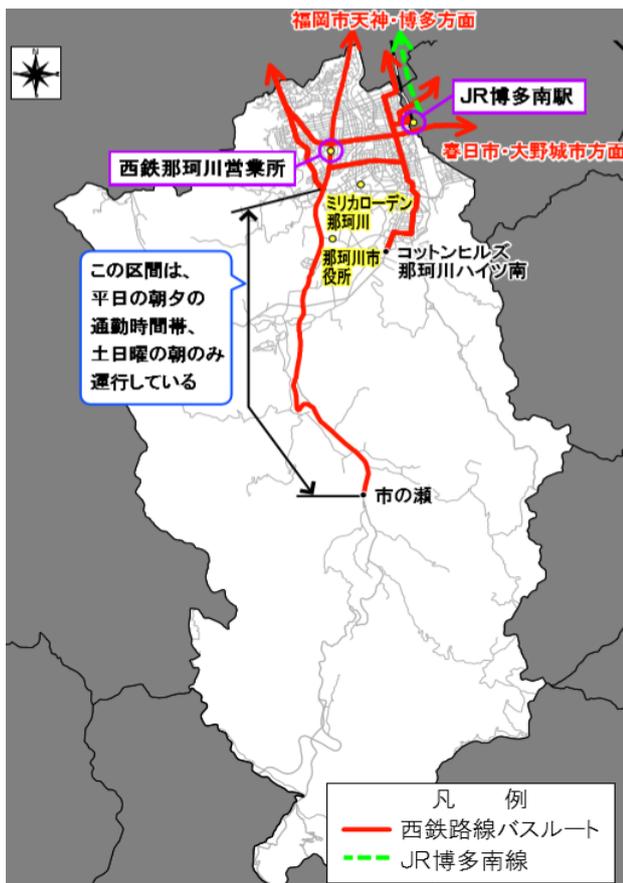
(1). 広域公共交通

福岡市及びその周辺都市との地域間移動を担うJR博多南線及び西鉄路線バスが運行し、JR博多南駅や西鉄那珂川営業所といった主要な交通結節点は北部地域に位置し、主にこれらの交通結節点を起終点として北部地域と福岡都市圏を連絡するルートとなっています。

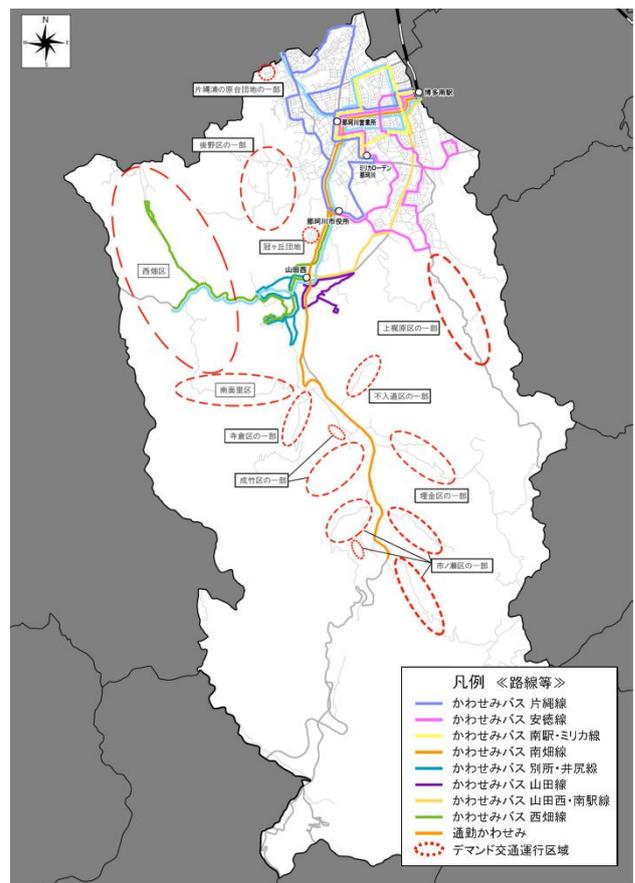
(2). 市内移動を担う公共交通

本市では、市内の公共交通を確保するためにかわせみバスを運行しています。北部地域に集積する主な公共施設等を連絡する片縄線及び安徳線、乗継の利便性を向上させるために導入した南駅・ミリカ線、通勤時間帯の移動手段を確保するための通勤かわせみ、幹線交通として運行する南畑線、中・南部地域の昼間時間帯の移動手段を確保するための別所・井尻線、山田線、山田西・南駅線、西畑線が運行しています。

また、バスの運行が困難な交通不便地においては、令和2年度よりデマンド交通の運行により、生活交通を確保しています。



図－広域公共交通（JR 博多南線及び西鉄路線バス）



図－市内公共交通（かわせみバス及びデマンド交通）

2-4 那珂川市における地域公共交通の運行状況

(1). JR 博多南線の運行状況

博多駅-博多南駅を片道 8 分で結ぶ広域公共交通。運賃は 330 円。

【平日】(上り)28 便/日 (下り)28 便/日

【土・日祝】(上り)25 便/日 (下り)28 便/日 (令和 6 年 3 月現在)

(2). 西鉄路線バスの運行状況

西鉄那珂川営業所及び JR 博多南駅を発着とし、本市と周辺自治体を結ぶ広域公共交通。初乗り運賃は 210 円。

※西鉄路線バスは多くの便が運行されており路線也多岐にわたるため、市内の主要な発着地である「那珂川営業所」と「博多南駅」の両バス停を発着する便・路線について示します。

○ 那珂川営業所

[発着便数]：【平日】413 便/日 【土曜】363 便/日 【日祝日】313 便/日

[主な発着路線]：那珂川フィーダー線、屋形原線、大橋～福翔線など

○ 博多南駅

[発着便数]：【平日】263 便/日 【土曜】210 便/日 【日祝日】182 便/日

[主な発着路線]：春日原線、春日～大橋線など

(3). かわせみバスの運行状況

市内の生活交通を確保するコミュニティバス。市内 9 路線(通勤かわせみは 1 路線として記載)を年中無休で運行。運賃は 150 円。ただし、65 歳以上の高齢者、障がい者、小学生以下は 100 円。

○片 縄 線 … (左回り)5 便/日 (右回り)4 便/日

○安 徳 線 … (左回り)5 便/日 (右回り)4 便/日

○南駅・ミリカ線 … 14 便/日

○南 畑 線 … (上り)18 便/日 (下り)22 便/日

○別所・井尻線 … 5 便/日

○山 田 線 … 5 便/日

○山田西・南駅線 … (上り)2 便/日 (下り)2 便/日

○西 畑 線 … 2 便/日

○通勤循環線 … 【平日】9 便/日 【土曜】7 便/日 【日祝】3 便/日

○通勤片縄緑線 … 【平・土】(上り)1 便/日 (下り)2 便/日

【日祝】(上り)1 便/日 (下り)1 便/日

○通勤西畑線 … 【平日】(上り)2 便/日 (下り)1 便/日 【土曜】(上り)1 便/日

○通勤那(営)～南駅線 … 【平・日祝】1 便/日

○通勤 JA 南畑支店行 … 1 便/日

(4). デマンド交通の運行状況

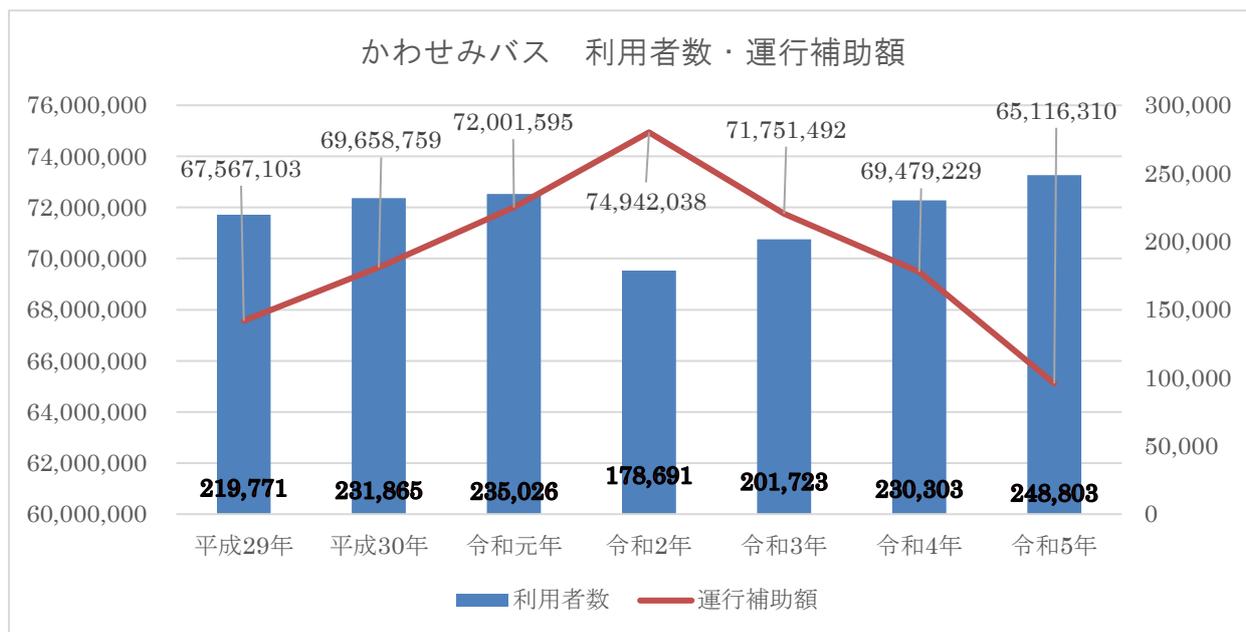
自宅⇔目的地を運行する予約型の乗合交通であり、かわせみバスが運行していない地域(交通不便地)を補完するための生活交通。平日に行き5便、帰り5便の計10便が運行。運賃は1人300円。ただし、乗り合いで利用する場合は、1人200円。

2-5 那珂川市における地域公共交通の利用状況・財政状況

(1). かわせみバスの利用状況・財政状況

かわせみバスに関して、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度に大幅に利用者数が減少しましたが、ここ数年は回復傾向にあります。これは、コロナ禍からの回復に加え、令和2年度より、路線を幹線と支線に分けることで効率化や利便性向上を図るなど、交通体系を大幅に見直し運行を開始した効果が、今になって表れていることも原因であると推測されます。

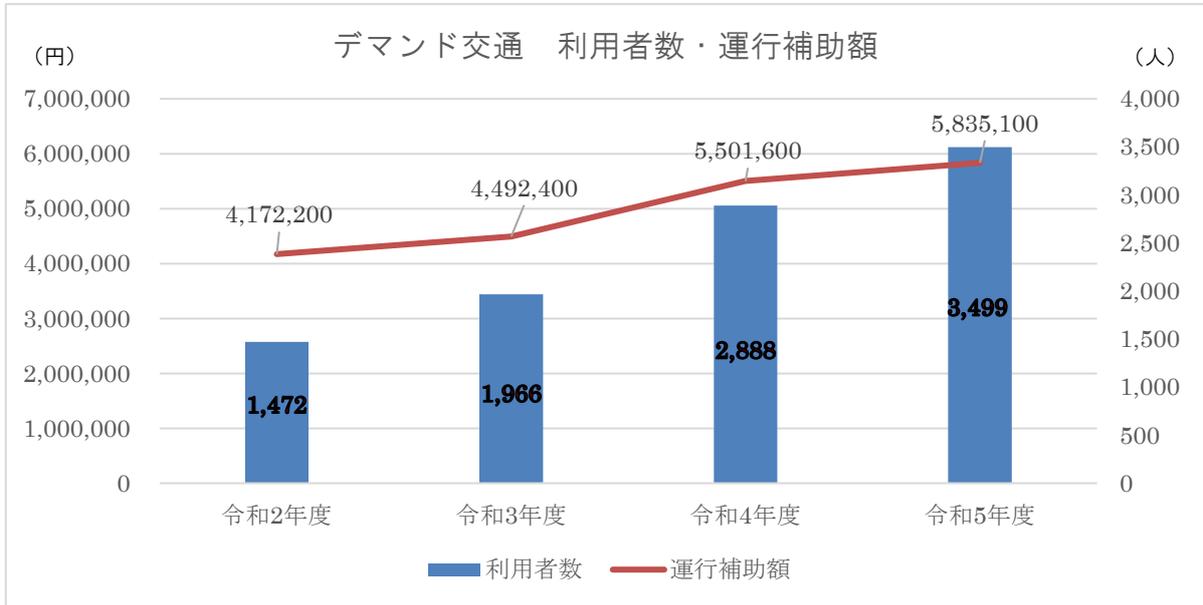
それに伴い運行収入が増加しており、市から事業者へ赤字分を補填する運行補助金についてもここ数年は縮減傾向にあります。運行経費が年々増加していることから、今後もこの状況が続くか不透明な状況となっております。



図－かわせみバス年間利用者数及び運行補助額の推移

(2). デマンド交通の利用状況及び財政状況

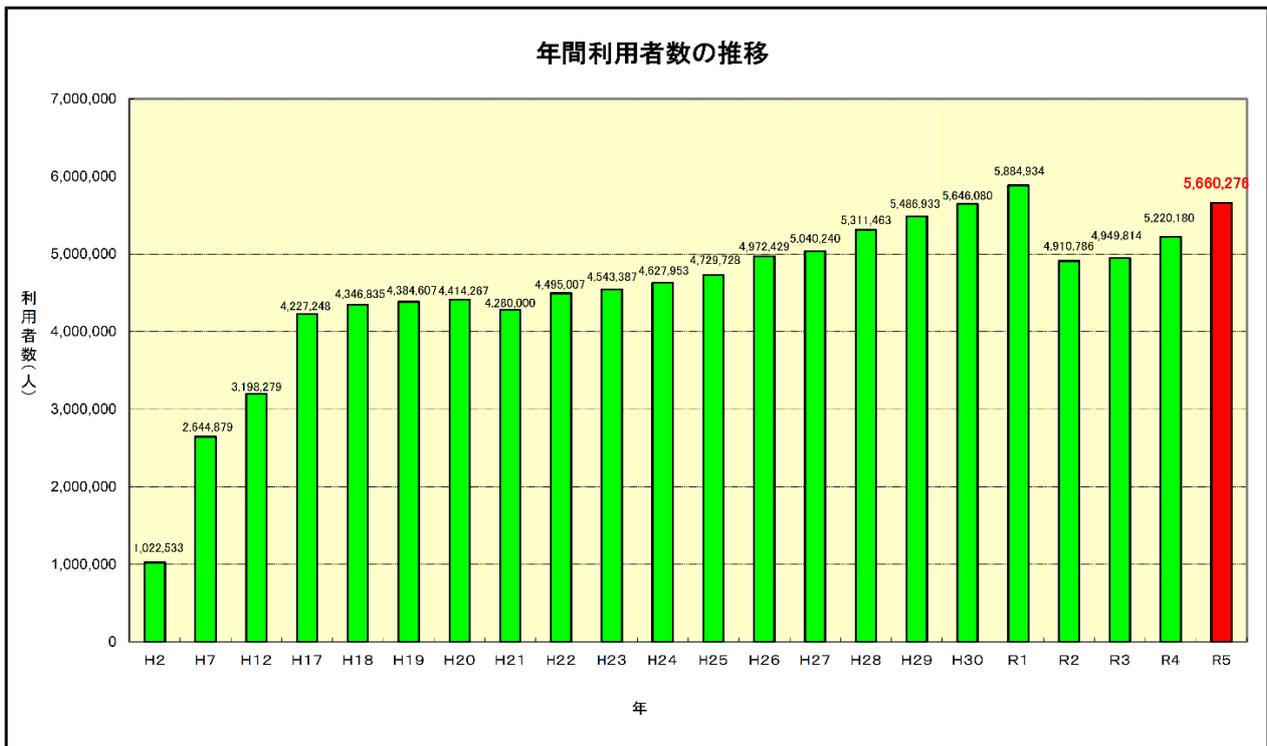
デマンド交通は、令和2年度の本格運行開始後利用者数は年々増加しており、令和5年度においては3,499人と当初から2倍以上の方が利用していますが、それに比例して運行経費も増加していることから、市が事業者に対して交付する運行補助金も年々増加しております。



図ーデマンド交通年間利用者数及び運行補助額の推移

(3). JR 博多南線の利用状況

令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は急激に落ち込んだものの、徐々に回復してきており、令和5年度には年間5,660,276人(15,508人/日)まで回復しております。



図ーJR 博多南線年間利用者数の推移

3 第3次那珂川市地域公共交通網形成計画の実施状況

3-1 第3次那珂川市地域公共交通網形成計画の概要

第3次那珂川市地域公共交通網形成計画(以下、「第3次計画」とする。)は、連携計画の策定から10年が経過する中で、公共交通やまちづくりに関する課題の変化に対応し、那珂川市のまちづくりと将来にわたって市民の生活を支え、持続可能な公共交通体系を構築するための総合的な計画として策定し、基本方針を柱として、実施方針及び目標を設定し、その達成度を図るための指標を設定しています。



図－第3次計画の基本方針と目標及び実施方針

3-2 計画における事業評価

(1). 実施方針に対する目標達成状況

第3次計画における実施方針の目標達成状況については、令和5年度における各指標の達成状況から、以下の指標をもとに評価しました。

表－目標達成評価指標

数値目標を達成	A	継続して事業を実施
数値目標の達成率 90% 以上	B	継続して事業を実施するが、目標達成のため改善を行う
数値目標の達成率 90% 未満	C	目標達成のための具体的な方策を検討

《実施方針Ⅰ 日常生活を支える公共交通》

指標		単位	目標値	実績(R5)	評価
かわせみバス年間利用者数		人	271,700	248,803	B
かわせみバス収支率		%	30.0	30.6	A
各路線 年間利用者数	片縄線	人	35,000	33,438	B
	安徳線	人	21,900	22,004	A
	南駅ミリカ線	人	39,600	30,671	C
	南畑線	人	112,200	112,751	A
	通勤かわせみ	人	49,200	39,591	C
	支線	人	13,800	10,348	C
西鉄バス(市ノ瀬補助系統) 年間利用者数		人	24,600	20,160	C
デマンド交通 1便当たりの利用者数		人/便	1.5	1.96	A
住民意識アンケートによる 住民満足度		点	2.98	2.90	B
公共交通見直し基準等の設定 検討期限		年度	R3	—	C

《実施方針Ⅱ まちづくり戦略を支える公共交通》

指標		単位	目標値	実績(R5)	評価
JR 博多南線 1日当たりの利用者数		人/日	17,000	15,508	B
交通結節点機能強化の検討		年度	R4	—	C

《実施方針Ⅲ 住民との協働による持続可能な公共交通》

指標		単位	目標値	実績(R5)	評価
地域運行の実施		事業	1	—	C

4 市民の移動ニーズ

4-1 乗降センサーによる市民の移動ニーズ

かわせみバスのうち幹線交通については、バス停毎の利用者を確認するための乗降センサーを設置しており、その利用状況を整理しました。

利用者が多い場所は、交通結節点である「JR博多南駅」「西鉄那珂川営業所」、公共施設である「那珂川市役所」「ミリカローデン那珂川」となっています。特に本市と福岡市をつなぐ広域公共交通として1日約15,000人が利用するJR博多南線の起終点である「JR博多南駅」は、自宅と施設間の移動手段としてかわせみバスを利用する市民が多く、最も利用者が多い場所となっています。「那珂川市役所」は、隣接する福祉センターの利用者をはじめ、高齢者が移動手段として利用していることがあげられます。

また、利用時間帯毎の利用状況をみると、朝夕の通勤・通学時間帯においては、通勤・通学のために本市と福岡都市圏間を移動する市民が多いことから、広域公共交通の交通結節点である「JR博多南駅」「西鉄那珂川営業所」の利用が非常に多く、市内の各地域と交通結節点をつなぐ交通手段を確保することが、本市公共交通において重要であると言えます。

4-2 住民アンケート調査結果

(1). 調査の概要

本調査は、平成27年度に策定した第5次総合計画後期基本計画における各施策に対する住民満足度、重要度について市民の意見を収集し、施策に反映することで目標を達成することを目的に毎年実施しています。満足度及び重要度については、1～5までの5段階の平均値により評価を行っています。

調査期間	令和6年1月12日(金)～令和6年2月11日(日)
調査方法	郵送調査法
配布対象	市内に在住する18歳以上の男女2,000人
回収数	647件(32.64%)

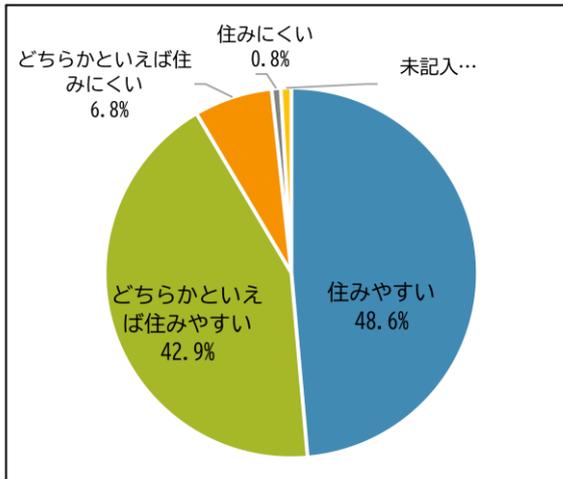
(2). 調査結果

○ 居住環境

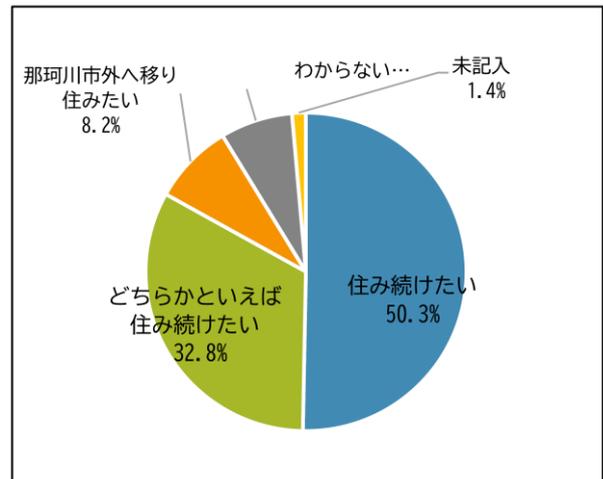
「那珂川市は住みやすいですか」という質問について「住みやすい」「どちらかといえば住みやすい」という回答が91.5%となっており、市民の大部分は居住環境に満足していると考えられます。

次に、「那珂川市に住み続けたいと思いますか」という質問について「住み続けたい」「どちらかといえば住み続けたい」という回答が約83.1%となっています。その理由として、「福岡都心部へのアクセス(交通手段)がよい」の割合は22.8%と高くなっています。これは、本市の主要な公共交通であるJR博多南線や西鉄路線バスの運行により公共交通手段が確保されていることが要因であるといえます。

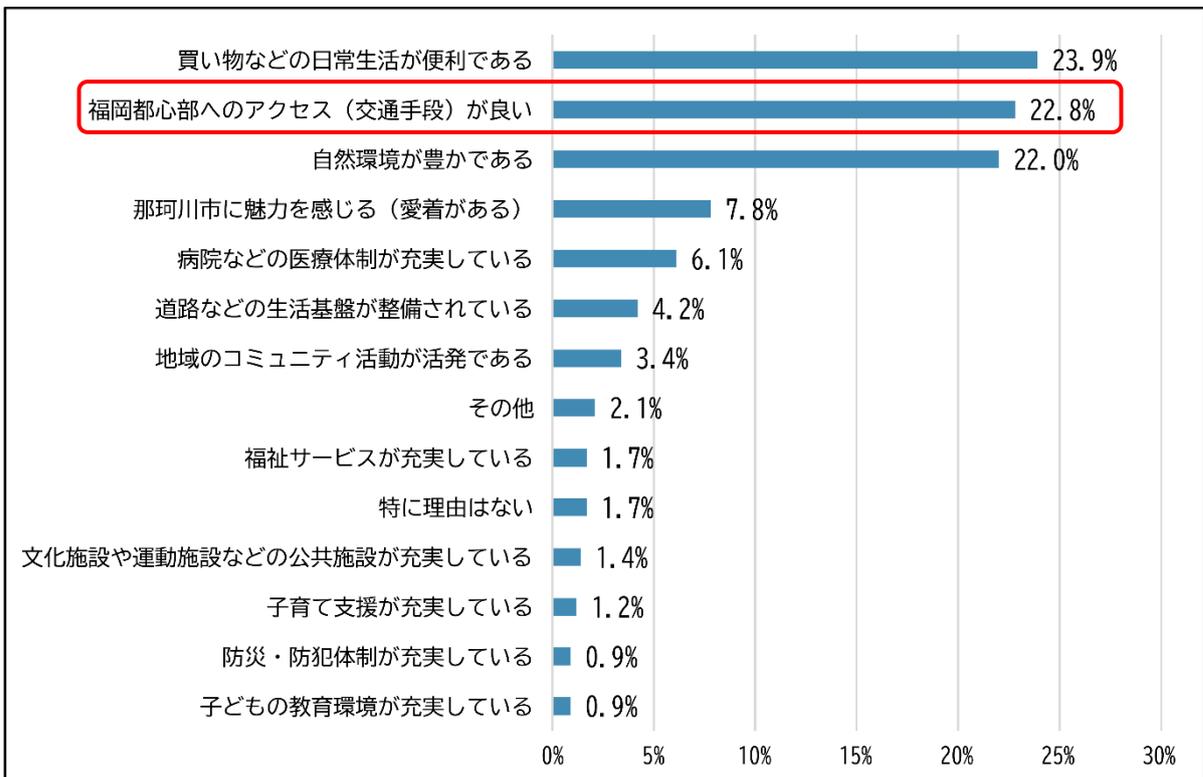
① 那珂川市は住みやすいですか



② 那珂川市に住み続けたいですか



③ 上記②で「住み続けたい（325人）」「どちらかといえば住み続けたい（212人）」と回答された場合の理由について（3つまで回答可）

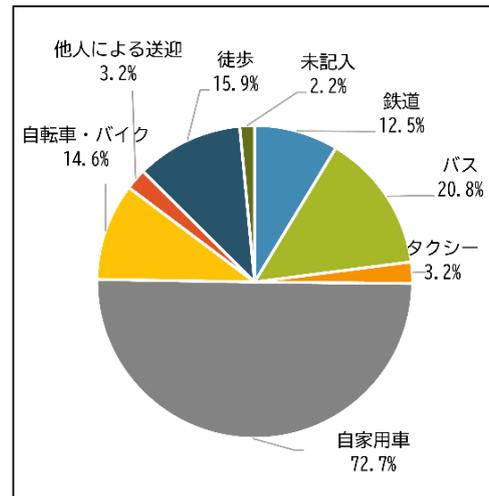


【その他の意見】

- ・ 住み慣れている、長年住んでいる
- ・ 家がある、実家がある
- ・ 都市部への距離が近い
- ・ 周囲の人間関係がいい、コミュニティが活発
- ・ 職場に近い
- ・ 都会でも田舎でもなく住みやすい

また、外出するときの交通手段に関しては、鉄道、バス、タクシーの合計が 36.6%と低く、自家用車で外出が圧倒的に多くなっています。

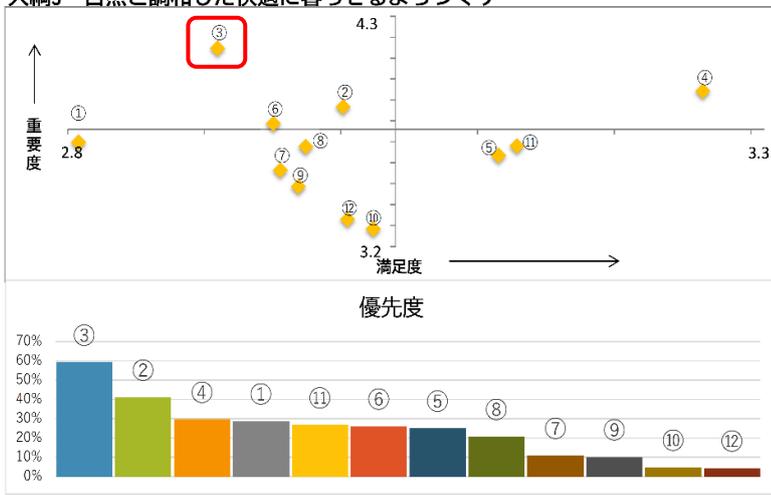
⑬ 外出するときの交通手段



○ 施策に対する住民満足度、重要度

「施策大綱3自然と調和した快適に暮らせるまちづくり 基本施策2地域を結ぶ安全・便利な道路交通ネットワークをつくる 施策の概要(2)公共交通網の整備」に係る住民満足度は「2.90」と低い水準である一方、重要度は「4.15」と施策の中で最も高いものとなっています。また、個別の施策の優先度についても、「公共交通網の整備」を選択する回答の割合が最も多く優先度が最も高くなっています。

大綱3 自然と調和した快適に暮らせるまちづくり



横軸は満足度を示し、右方向になるほど満足度が高いことを示しています。縦軸は重要度を示し、上方向になる程重要度が高いことを示しています。グラフの交差点は、満足度(2.90)・重要度(4.15)のそれぞれの平均点(全体)を基準としています。グラフは、大綱別に分布図で示したものです。

また、優先度については、一つの大綱につき 3 つまで「施策の概要」を選択してもらい、一番回答数の多かったものから順に、優先度が高いものとして順位をつけています。

施策大綱	施策の概要	満足度	重要度
1 自然と調和した快適な都市基盤をつくる	① 賑わいある都市空間の形成	2.80	3.70
	② 道路などの整備	2.99	3.87
2 地域を結ぶ安全・便利な道路交通ネットワークをつくる	③ 公共交通網の整備	2.90	4.15
	④ 清潔な生活環境の形成	3.26	3.94
3 安全で快適な生活環境をつくる	⑤ 憩いとやすらぎの場の確保	3.11	3.43
	⑥ 安全で快適な住環境の創出	2.94	3.79
	⑦ 効率的な行政運営の推進	2.95	3.56
4 市民目線に立った行政運営を推進する	⑧ 健全な財政基盤の確立	2.96	3.68
	⑨ 情報ネットワークの適正な活用	2.96	3.49
	⑩ 広報活動の推進と広報活動の充実	3.01	3.28
	⑪ 窓口サービスの充実	3.12	3.68
	⑫ 実効性の高い行政運営の推進	2.99	3.33

4-3 かわせみバス利用者実態調査結果

(1). 調査の概要

かわせみバス利用者の年齢層や利用目的等の実態を把握し、かわせみバス運行体系見直しに活用することを目的に実施しました。

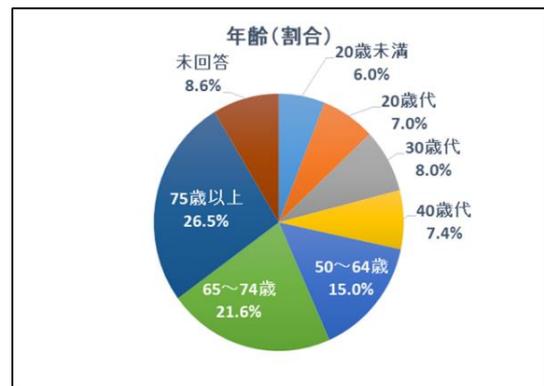
調査期間	平成30年4月9日(月)～平成30年4月27日(金)
調査方法	各路線に職員が乗車し、利用者に調査票の記入を依頼 直接回収またはバス車両及び博多南駅前ビル1階待合所に設置した回収箱により回収
配布対象	かわせみバス利用者
調査件数	549件(かわせみバス(昼間時間帯)501件+通勤かわせみ48件)

(2). 調査結果

○ かわせみバス(昼間時間帯)

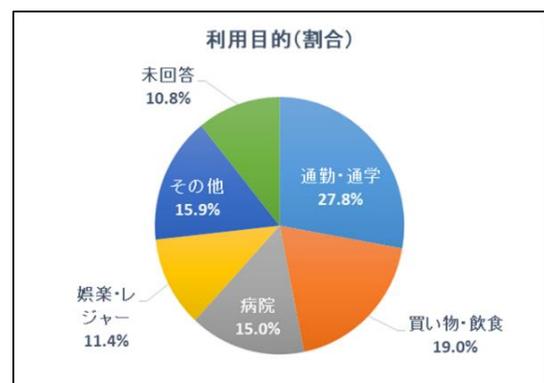
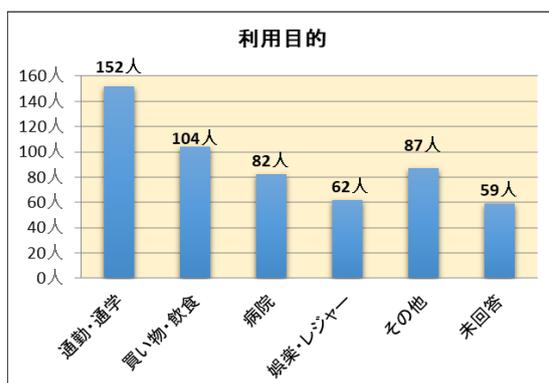
■ 年齢

75歳以上の利用者が26.5%最も多くなっており、65～74歳の高齢者と合算すると48.1%となり、利用者の約半数を高齢者が占めています。



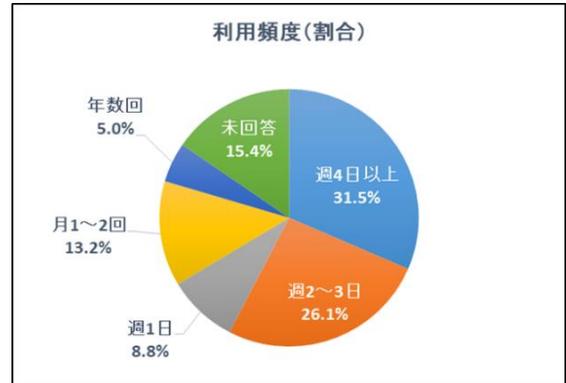
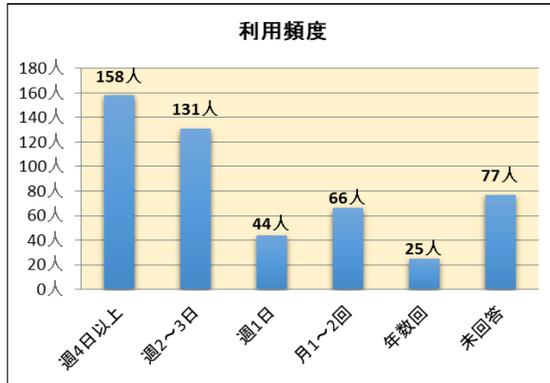
■ 利用目的

最も多い利用目的は「通勤・通学」であり、全体の27.8%を占めています。次いで、「買い物・飲食」「病院」と続いており、主に高齢者がそれらの目的のためにかわせみバスを利用していることが伺えます。



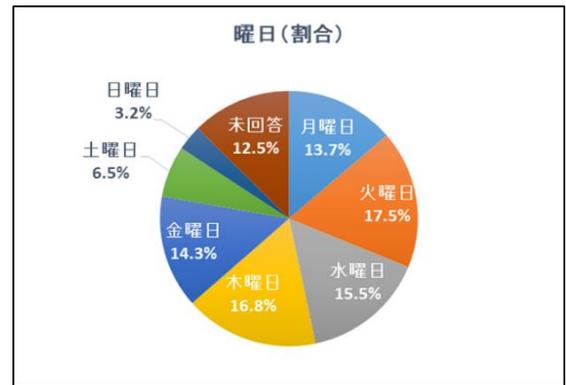
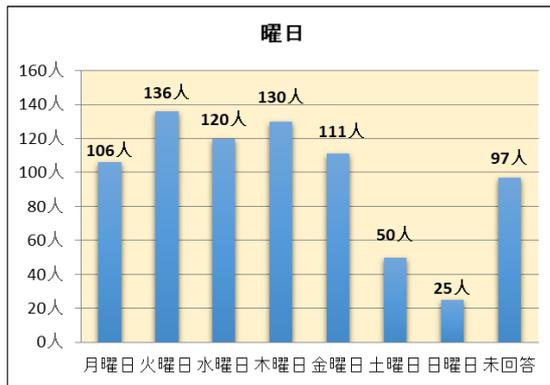
■ 利用頻度

週4日以上利用する利用者が31.5%と最も多く、1週間で複数回利用する割合が57.6%を占めており、既存利用者については利用頻度が比較的高くなっています。週4日以上の利用者には、通勤・通学(通勤かわせみも含む)で利用していると考えられます。



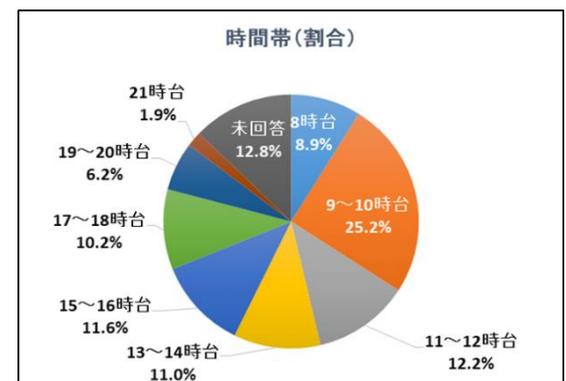
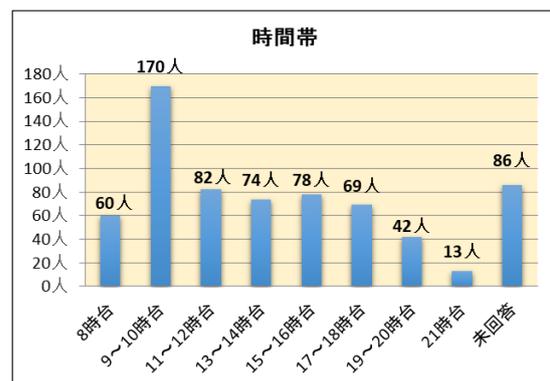
■ 曜日(複数回答可)

平日は一定の割合で利用されていますが、仕事や学校、医療機関が休みとなる、土曜日、日曜日は利用者が減少する傾向にあります。



■ 時間帯

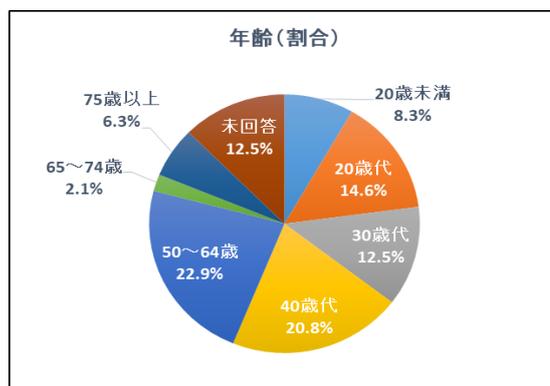
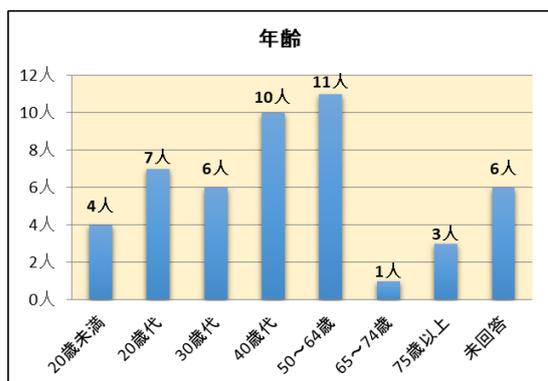
昼間時間帯は、通勤・通学時間帯と想定する8時台までと18時台以降を除く時間帯の利用者以外が主な回答者であり、その中では朝9~10時台の利用者の割合が高く、高齢者等の主な利用目的となっている病院や商業施設の営業開始、公共施設等が開館する時間帯にそれらの施設を目的地とする利用者が集中していることが伺えます。帰宅時間は利用者によって異なることから、利用が分散していると考えられます。



○ 通勤かわせみ

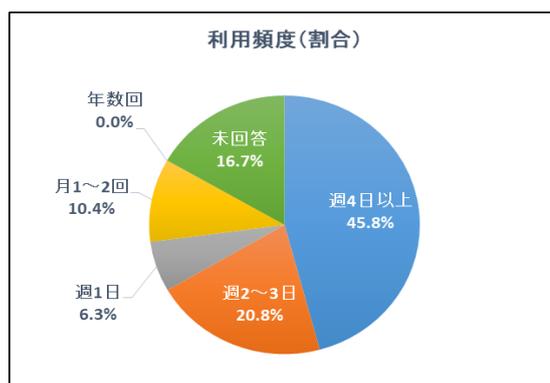
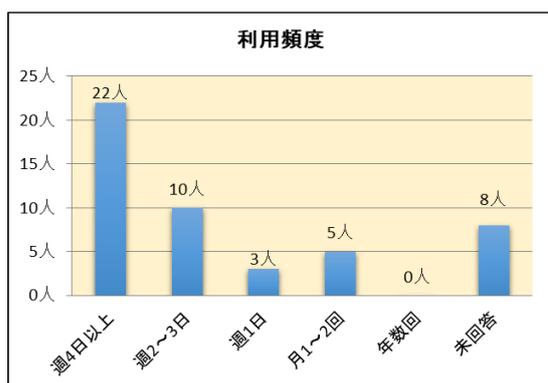
■ 年齢

64歳以下の通勤・通学世代の利用が大半を占めています。



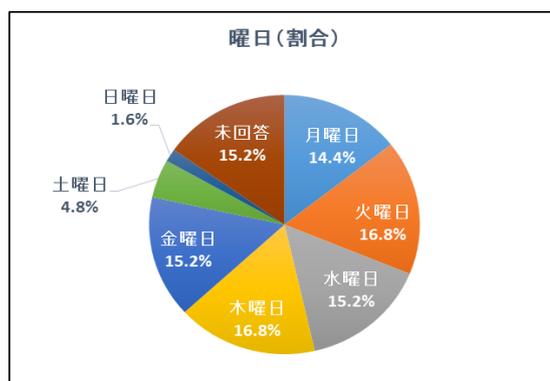
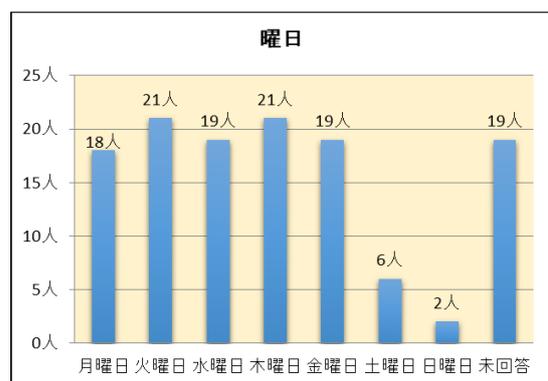
■ 利用頻度

通勤・通学で利用されていることから週4日以上の利用が45.8%と最も多くなっており、1週間に複数回以上の利用者が66.6%を占めています。



■ 曜日(複数回答可)

通勤・通学で利用されていることから平日の利用が大半を占めています。



※通勤かわせみは通勤・通学者の移動ニーズに対応するために運行していることから「利用目的」「利用時間帯」は省略

4-4 コンパクトなまちづくりに向けた市民アンケート調査結果

(1). 調査の概要

立地適正化計画策定にあたり「コンパクトなまちづくり」に向けた住民意向把握を行うため、アンケート調査を実施しました。

調査期間	平成30年10月18日(木)～平成30年11月2日(金)
調査方法	郵送調査法
配布対象	市内に在住する18歳以上の男女2,700人 小学校区単位で最低100サンプルの確保を想定し、校区毎に配布数を決定 片縄:400人 岩戸北:500人 安徳北:500人 安徳:300人 安徳南:400人 岩戸:300人 南畑:300人
回収数	955件(35.4%)

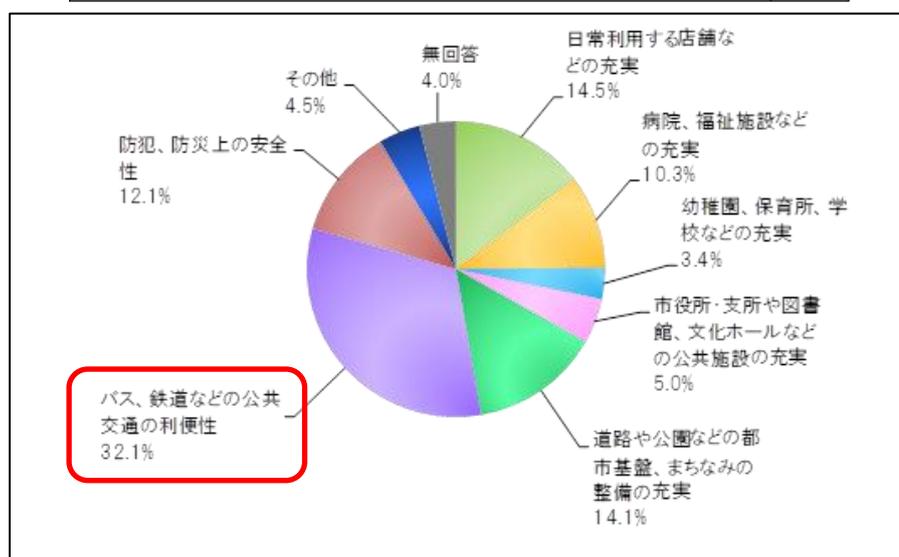
(2). 調査結果

本調査では、「現在お住いの地域(小学校区)に関して、改善されれば良いと思うことは何ですか。最も当てはまるものを1つ選び、番号を○で囲んでください。」という質問に対し、「バス、鉄道などの公共交通の利便性を改善して欲しい」という割合が、年齢別、居住地域別ともに最も高くなっています。

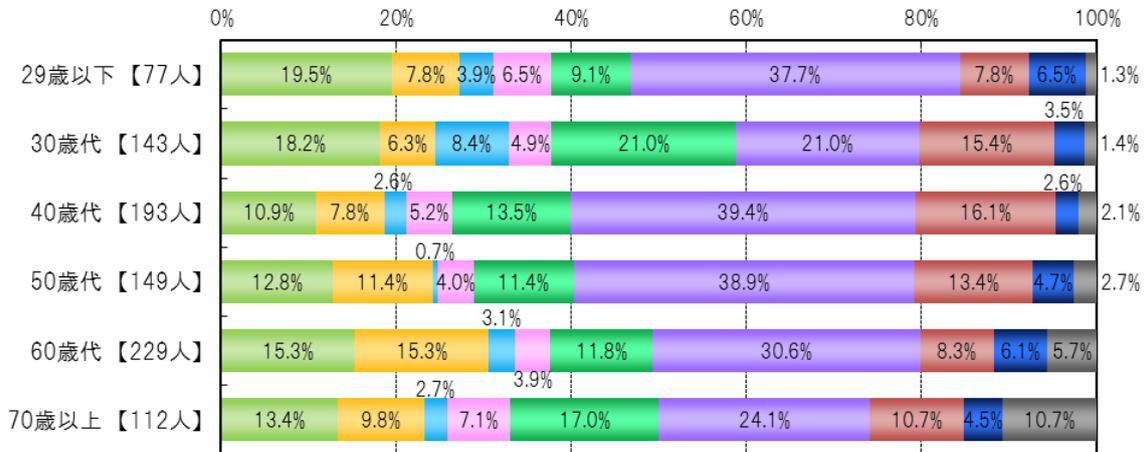
年齢別でみると29歳以下、40歳代、50歳代の割合が高くなっています。

居住地域別にみると、安徳南地区、岩戸地区、南畑地区における割合が高くなっていることから、特に、中南部地域における公共交通について改善が求められていることが伺えます。

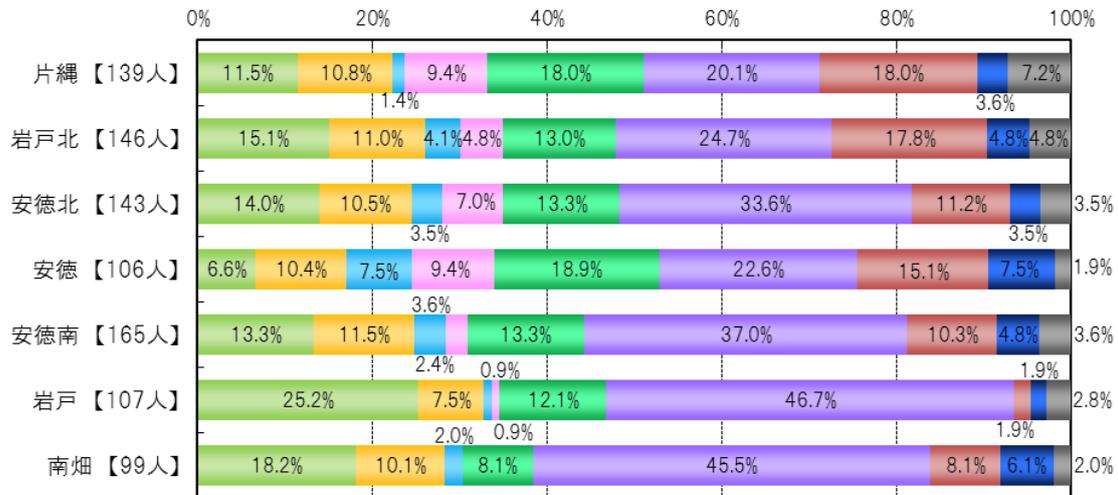
選択肢	件数	比率
1. 日常利用する店舗などの充実	132	14.5%
2. 病院、福祉施設などの充実	94	10.3%
3. 幼稚園、保育所、学校などの充実	31	3.4%
4. 市役所・支所や図書館、文化ホールなどの公共施設の充実	45	5.0%
5. 道路や公園などの都市基盤、まちなみの整備の充実	128	14.1%
6. バス、鉄道などの公共交通の利便性	292	32.1%
7. 防犯、防災上の安全性	110	12.1%
8. その他	41	4.5%
無回答	36	4.0%
計	909	100.0%



年代別



居住地域別



- 日常利用する店舗などの充実
- 病院、福祉施設などの充実
- 幼稚園、保育所、学校などの充実
- 市役所・支所や図書館、文化ホールなどの公共施設の充実
- 道路や公園などの都市基盤、まちなみの整備の充実
- **バス、鉄道などの公共交通の利便性**
- 防犯、防災上の安全性
- その他
- 無回答

4-5 転出入者の意識調査結果

(1). 調査の概要

転出者、転入者の意見を施策につなげるため、転出入の届出に来庁した方を対象として意識調査を実施しています。

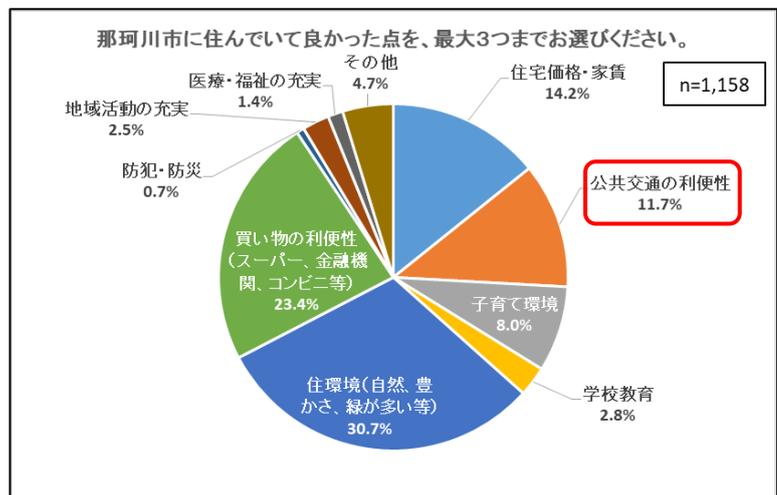
調査期間	平成30年8月1日(木)～現在も継続実施 ※集計期間は平成30年8月1日(木)～令和2年1月7日(火)
調査方法	タブレット端末を使用した簡易アンケート調査
配布対象	市民課で転出入の届出をした住民
回答者数	【転入者】517件 【転出者】547件

(2). 調査結果

《転出者からの意見》

○ 那珂川市に住んでいて良かった点

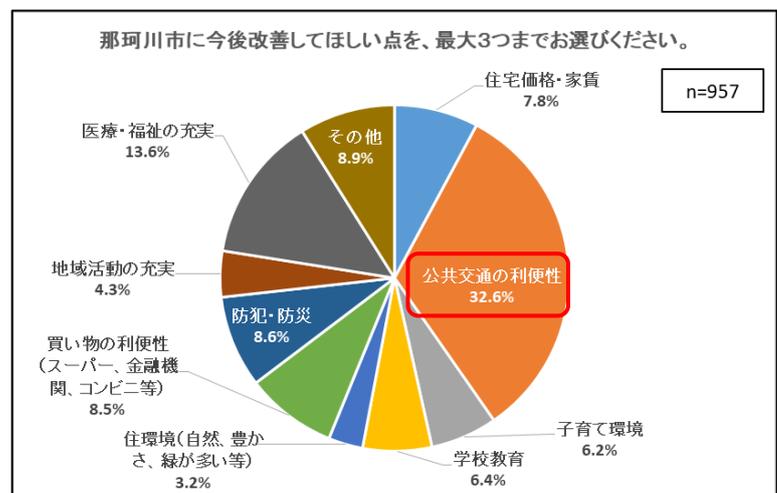
「那珂川市に住んでいて良かった点を、最大3つまでお選びください。」という質問について、「公共交通の利便性」という回答が11.7%となっています。本調査は、JR 博多南線や西鉄路線バスが運行する北部地域に居住していた転出者からの回答割合が多いことから一定の割合を占めていると考えられます。



○ 那珂川市に今後改善してほしい点

「那珂川市に今後改善してほしい点を、最大3つまでお選びください。」という質問について、「公共交通の利便性」という回答が最も多く、32.6%となっています。

「公共交通の利便性」が良かったという意見がありつつも、改善が必要であるという意見は非常に高い割合を占めています。



5 那珂川市の公共交通における課題

本計画の策定にあたり、第3次計画の実施状況、各種調査、バスの利用状況から、本市公共交通における課題を整理しました。

(1). 第3次計画の実施状況から見る課題及び交通事業者の状況

【課題】

①地域の環境とかわせみバスの利用状況を踏まえた公共交通モードの検討

⇒かわせみバスの運行のみに捉われず、様々な公共交通モードの検討が必要。

②利用促進策

⇒より多くの方々に利用してもらうため、利用促進が必要。

【交通事業者の状況】

①乗務員不足

⇒乗務員不足により、既存路線の維持も困難な状況。

②利用者減少、経費の増加

⇒民間交通事業者が提供する公共交通については、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した利用者が、一定の水準まで回復してきてはいるが、コロナ禍前の状況まで回復には至っておらず、利用者の減少に伴い収入が減少している。

また、物価の高騰や労務改善に伴う人件費の増加による経費の増加もあり、市の財政負担が増加の傾向がうかがえる。

(2). 住民意識から見える課題等

①乗り継がないと目的地に行けない

⇒乗り継ぎ手法の周知検討。

②冗長な路線の改善

⇒循環路線の有用性検討。

③バスの便数が少ない

⇒限られた資源の中での効率的な運行。

④広域的なアクセスの利便性

⇒広域的なアクセスするための手段への接続が弱い。

6 将来のまちづくりの方向性

6-1 公共交通に求められる役割

今後更なる高齢化に伴い、免許返納が進むと高齢者の移動手段は公共交通に依存することとなり、公共交通の重要度はますます高まることが想定されます。さらに、全国的な運輸産業における乗務員不足もあり、これまでのようにバスの運行のみではその需要に対応していくことは困難な状況となっていることから、バスに限らず、AI オンデマンド交通等の新たな公共交通手段を検討することで、市内全域で移動手段を確保していくことが必要となります。

6-2 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの形成

(1). 立地適正化計画の概要

将来的に予測される人口減少や進行する高齢化に対応するとともに、便利で住み続けたい都市構造を形成する積極的なまちづくりを推進するために策定しています。

立地適正化計画の中では、「中心拠点」や「行政・福祉拠点」、「地域拠点」といった都市機能を集積していく地区や市民が日常的に集まる地区を都市構造上の『拠点』として設定しています。

また、都市機能や居住を誘導する区域(都市機能誘導区域・居住誘導区域)を設定しており、拠点間を結び効率的な都市構造を実現する役割を担うための公共交通ネットワークが必要となります。

(2). 各拠点の位置づけ

立地適正化計画における本市の都市構造を形成するための拠点の位置づけは以下のとおりです。



(3). 立地適正化計画との連携

本計画では、立地適正化計画と連携し、「JR博多南駅」「西鉄那珂川営業所」「ミリカローデン那珂川」といった『拠点』をつなぐ公共交通を確保し、その他の区域においては支線交通やデマンド交通等により生活交通を確保していくことで、公共交通ネットワークの強化と公共交通の利用促進を図ります。

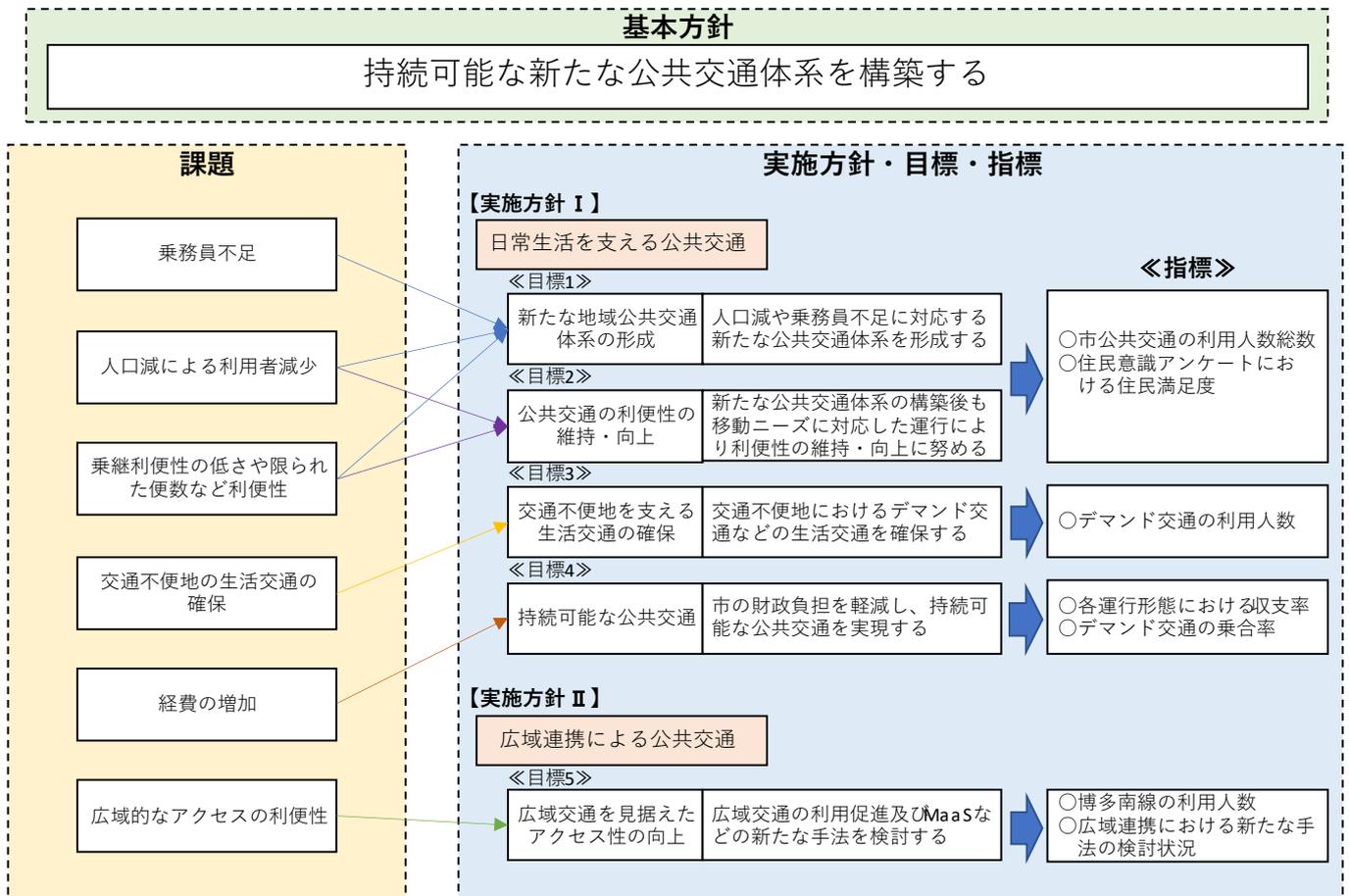
7 計画の基本方針

7-1 那珂川市の公共交通における基本方針

今、社会は大きな変革を迎え、人口減少による公共交通利用者の減少、公共交通を担う乗務員の不足、人件費の増加や物価や燃料費の高騰による財政負担の増加など、既存の定時定路線のバス運行を維持していくことが非常に困難な時代を迎えています。そのうえ、高齢化の進展による運転免許の返納や市民ニーズの多様化などにより、公共交通の必要性は高まっており、移動手段の確保がますます重要な課題となっています。一方で、AI 技術の発展や国の制度改正などにより、AI オンデマンド交通などの、効率的な利便性の高い新たなサービスの提供がなされるようになりました。

このような社会情勢を踏まえて、本市の公共交通体系を抜本的に見直す必要性に迫られているため、基本方針を次のとおり定めます。

那珂川市地域公共交通計画における体系図



図一 本計画の基本方針と目標及び実施方針

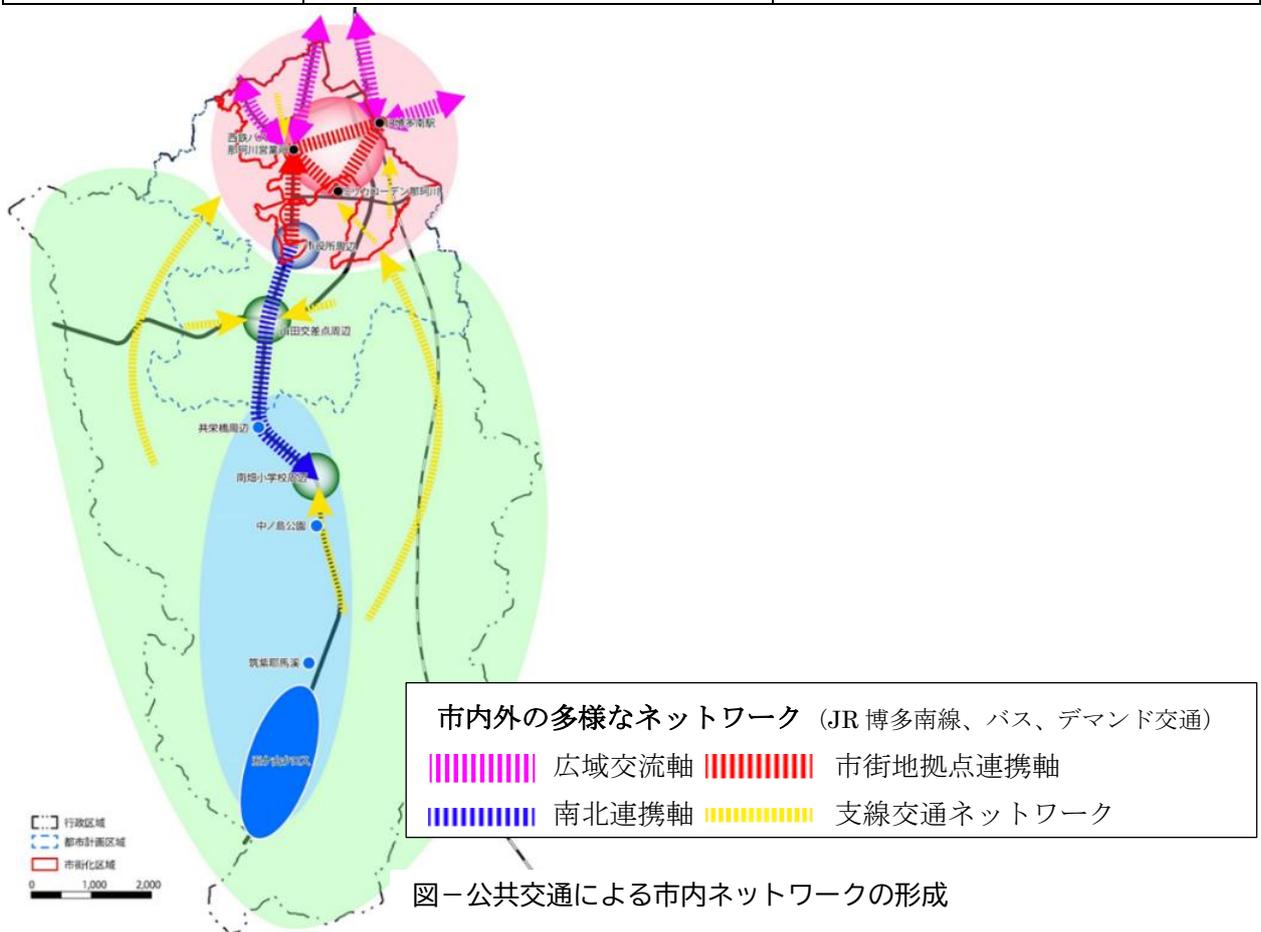
7-2 地域公共交通の位置づけと役割

(1). 立地適正化計画における地域公共交通の位置づけ

立地適正化計画では、商業・医療等の施設利用や通勤・通学等において、福岡都市圏との密接な関係にあることから、広域的な連携軸の確保を図るほか、市内の公共交通においては、市街地内の拠点間の連携、南北の連携を軸としたネットワークの形成を図ることとしています。

表－公共交通ネットワークのイメージ

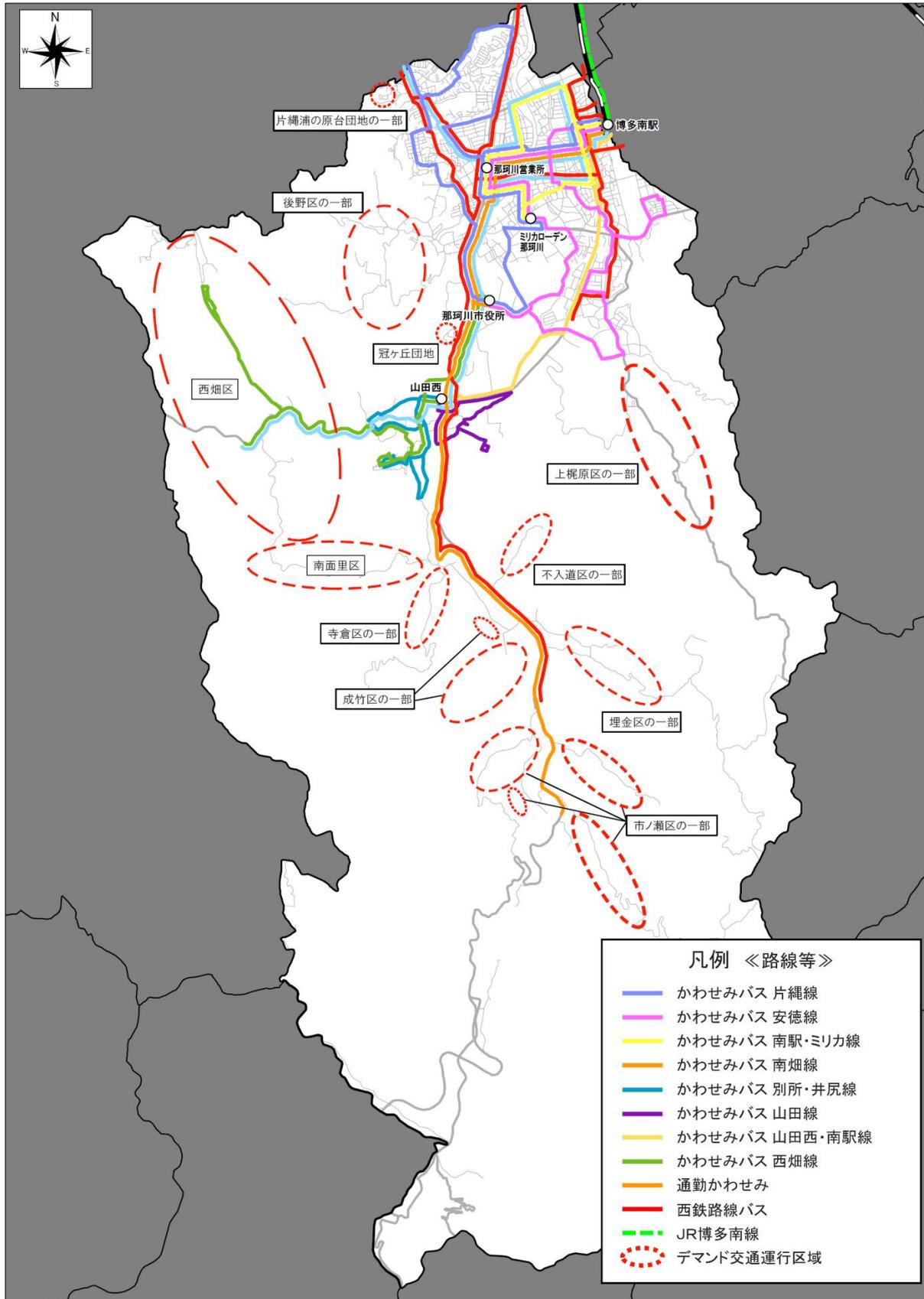
交通軸	交通機関	位置づけ
広域交流軸	○JR博多南線 ○西鉄路線バス	市民生活に密接に関係する福岡都市圏との連携
市街地拠点連携軸	○かわせみバス ●片縄線 ●安德線 ●南駅・ミリカ線 ●通勤かわせみ	拠点周辺に集積する都市機能の円滑な相互利用に向けた拠点間の連携
南北連携軸	○かわせみバス ●南畑線 ○西鉄路線バス(市の瀬補助系統)	市外や北部市街地の住民の自然環境の享受と南部地域住民の生活利便性の要となる南北連携
支線交通ネットワーク	○かわせみバス ●別所・井尻線 ●山田線 ●山田西・南駅線 ●西畑線 ○デマンド交通	・中南部地域の集落を中心に運行し、中南部地域の集落から市街地・地域拠点へ移動するために幹線交通につなぐ支線交通 ・中南部地域の交通不便地における生活交通



図－公共交通による市内ネットワークの形成

(2). 那珂川市で実施する地域公共交通

本計画において、市内で実施する地域公共交通を以下のとおり示します。



図－那珂川市が実施する公共交通

(3). 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

立地適正化計画における地域公共交通の位置づけを踏まえ、本計画における地域公共交通の位置づけと役割を次のように定めます。

表－各運行系統の位置づけ・役割・必要性

位置づけ	交通モード	系統名等	役割・必要性	確保・維持策
広域幹線交通	鉄道	JR 博多南線	本市と福岡都市圏を結ぶ広域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通広場の新設等の交通拠点機能の強化により利便性を向上させ、現状以上の需要を確保する。 MaaSの展開などの利便性向上による現状以上の需要喚起を検討する。
	路線バス	西鉄路線バス（補助系統以外）		
幹線交通	コミュニティバス	[かわせみバス] 南畑線	本市の幹線道路である国道385号等の主要な道路を中心として市内を南北に運行し、本市の公共交通拠点を最短で結ぶ路線 通勤・通学時間帯の移動ニーズに対応し、市内交通拠点において広域公共交通と効率的に乗り継ぎができるよう運行する路線	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。 現状程度の運行水準を確保しつつ、AI オンデマンド交通などの新たな手法による代替交通が確保されることが見込まれる場合は、運行を転換する。 現状程度の運行水準を確保しつつ、AI オンデマンド交通などの新たな手法による代替交通が確保されることが見込まれる場合は、運行を転換する。
		[通勤かわせみ] 西畑線		
		[通勤かわせみ] 循環線		
		[通勤かわせみ] 片縄緑線		
		[通勤かわせみ] 那(営)～南駅		
	[通勤かわせみ] JA南畑行			
路線バス	西鉄路線バス（市の瀬補助系統）	中南部地域を通勤・通学時間帯に運行する広域交通路線	<ul style="list-style-type: none"> 市から運行に関する補助を行い、運行事業者と維持について継続協議を行う。 運行継続が不可能と判断される場合は、デマンド交通等による代替が可能か検討を行う。 	
公共施設等循環交通	コミュニティバス	[かわせみバス] 片縄線	昼間時間帯における高齢者等の交通弱者を対象として、幹線交通が利用しづらい地域の生活交通を確保し、公共施設等市民の移動ニーズが高い施設を循環する路線	<ul style="list-style-type: none"> 現状程度の運行水準を確保しつつ、AI オンデマンド交通などの新たな手法による代替交通が確保されることが見込まれる場合は、運行を転換する。
		[かわせみバス] 安徳線		
		[かわせみバス] 南駅・ミリカ線	広域幹線交通や、幹線交通との乗り継ぎ利便性を確保するため、市街地をコンパクトに循環する路線	

支線交通		[かわせみバス] 別所・井尻線	山田区のバス乗継拠点(山田西)で幹線交通と接続し、中南部地域の昼間時間帯における生活交通を確保する路線	・現状程度の運行水準を確保しつつ、AI オンデマンド交通などの新たな手法による代替交通が確保されることが見込まれる場合は、運行を転換する。
		[かわせみバス] 山田線		
	[かわせみバス] 山田西・南駅線	・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。 ・現状程度の運行水準を確保しつつ、AI オンデマンド交通などの新たな手法による代替交通が確保されることが見込まれる場合は、運行を転換する。		
	[かわせみバス] 西畑線			
	デマンド交通	デマンド交通	交通不便地における生活交通を確保するために運行する予約型乗合交通	・民間の交通事業者の協力を得て、現状程度の運行水準を確保する。

(4). 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統を含む、本市における地域公共交通の事業及び実施主体の概要を、次のように定めます。

表一 補助系統に係る事業及び実施主体の考え

位置づけ	交通モード	系統名等	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
広域幹線交通	鉄道	JR 博多南線	博多南	—	博多	—	—	西日本旅客鉄道(株)	—
	路線バス	西鉄路線バス 那珂川フィーダー線、他	那珂川(営) 他	片縄東 他	大橋駅 他	4条乗合	路線定期運行	西日本鉄道(株)	—
幹線交通	コミュニティバス	[かわせみバス] 南畑線	南畑発電所前	市の瀬・那(営)	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	フィーダー補助
		[通勤かわせみ] 西畑線	穂富	那(営)	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	フィーダー補助
		[通勤かわせみ] 循環線	博多南駅	松木・谷口	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[通勤かわせみ] 片縄緑線	片縄緑	今立	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[通勤かわせみ] 那(営)～南駅	那(営)	松の木新町	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[通勤かわせみ] JA 南畑行	博多南駅	那(営)・山田西	JA 南畑支店	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
	路線バス	西鉄路線バス(市の瀬補助系統)	市の瀬	山田西・那(営)	大橋駅	4条乗合	路線定期運行	西日本鉄道(株)	市補助

公共施設等循環交通		[かわせみバス]片縄線	博多南駅	片縄東・市役所	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[かわせみバス]安徳線	博多南駅	松木・市役所	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[かわせみバス]南駅・ミリカ線	博多南駅	ミリカ・谷口	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
支線交通	コミュニティバス	[かわせみバス]別所・井尻線	山田西	京団地・井尻	山田西	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[かわせみバス]山田線	山田西	青雲台・寺山田	山田西	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[かわせみバス]山田西・南駅線	山田西	安徳・中原	博多南駅	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
		[かわせみバス]西畑線	市役所	萩ノ原・大山	山田西	4条乗合	路線定期運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—
	デマンド交通	デマンド交通	市ノ瀬、埋金、不入道、成竹、寺倉、南面里、西畑、西隈、後野、片縄、上梶原の各地区			4条乗合	区域運行	那珂川市(運行は交通事業者)	—

8 計画の目標達成のための実施施策

8-1 計画の実実施策

本計画においては、基本方針を実現するため、次のとおり、施策を実施します。

(1). 実施施策

≪目標1 新たな地域公共交通体系の形成≫

取り組みの内容	実施主体	R7	R8	R9	R10	R11
新たな公共交通体系の形成	那珂川市 交通事業者	検討	新交通体系 運行			

≪目標2 公共交通の利便性の維持・向上≫

取り組みの内容	実施主体	R7	R8	R9	R10	R11
公共交通の利便性の維持・向上	那珂川市 交通事業者	実施・検証・調整				

○ 新たな公共交通体系の形成

○ 公共交通の利便性の維持・向上

今、深刻な乗務員不足などにより、既存の定時定路線のバス運行を維持していくことが非常に困難となっています。そのため、運行形態も含む公共交通体系の総合的な見直しを行います。

見直しにあたっては、AI オンデマンド交通などの新たな利便性の高い手法を基本とし、既存のかわせみバス路線を置き換える形で実施します。

新たな手法に置き換える路線に関しては、市街地拠点連携軸及び市街地にほど近い支線交通を含め対象としますが、その新たな手法の利用状況や他の路線に対する利用人数等の影響などを検証したうえで、段階的に拡大していくことを基本とします（具体的な路線の計画については、「7-2-(3) 各運行系統の位置づけ・役割・必要性」を参照のこと）。

これにより、市内公共交通を確保するのみでなく、より効率的で利便性の高い新たな公共交通体系を実現します。

【参考】AI オンデマンド交通とは

利用者が、出発地と目的地を設定すると、ミーティングポイントにバスが迎えに来て、目的地まで運ぶ。

決まったダイヤやルートはなく、予約に応じて人工知能（AI）を活用しながら、リアルタイムで適宜ルートを変更しながら運行。

《メリット》

- ダイヤがないため乗りたいときに予約が可能
- リアルタイムでルートを構築しながら運行するため基本的に乗換えが不要
- 普通車両を活用するため、小型バス車両が通れない狭い道でも運行が可能
- 大型免許が不要であるため、運転手を確保しやすい

これにより、定時定路線のバス運行より効率的な運行が可能になるのみでなく、利用者の利便性の向上にも期待できる。



「目標3 交通不便地を支える生活交通の確保」

取り組みの内容	実施主体	R7	R8	R9	R10	R11
デマンド交通の運行	那珂川市 交通事業者	実施・検証				

○ デマンド交通の運行による生活交通の確保

デマンド交通を運行することにより市民の生活交通を確保します。運行の中で生まれる課題や改善すべき点を那珂川市、交通事業者、市民が一体となって整理しつつ、短期的な課題は随時、中長期的な課題は、検討期間を経て次期計画に向けた見直しを検討していきます。

なお、「目標1 新たな公共交通体系の形成」による運行形態も含む総合的な公共交通体系の総合的な見直しがなされた際には、下記基準を参考に運行区域の変更等を行います。

表-交通不便地における生活交通確保の基準

位置づけ	交通不便地及び交通不便地に準ずる地域の生活交通を確保する公共交通
運行形態	セダン型車両を利用した予約型の乗合運行 居住地⇔目的地(市街地)を直接運行する区域運行 乗合利用を促進するため、乗合利用時の割引制度を導入
運行区域	<p>【交通不便地】 バス停から直線距離で300m以上離れた地域</p> <p>【交通不便地に準ずる地域】 バス停から直線距離で300m以内、かつ高低差が24m以上ある地域</p> <p>【主な運行区域】</p> <p>■一部地域の運行 市ノ瀬区、埋金区、不入道区、成竹区、寺倉区、西隈区、後野区、片縄浦ノ原区、上梶原区</p> <p>■全域を運行 南面里区、西畑区</p>

「目標4 持続可能な公共交通」

取り組みの内容	実施主体	R7	R8	R9	R10	R11
市財政負担の軽減	那珂川市 交通事業者	実施・検証				

○ 市財政負担の軽減

人件費の増加や物価や燃料費の高騰などの要因から市の財政負担が増加しているため、今後も公共交通を持続的に運行していくために、運行に係る必要経費の削減や、効率的な乗合い運行の実施などにより、市の財政負担の軽減を図ります。

≪目標 5 広域交通を見据えたアクセス性の向上≫

取り組みの内容	実施主体	R7	R8	R9	R10	R11
JR 博多南線と公共交通の接続	那珂川市 交通事業者	実施・調整				
MaaS などの広域に係る次世代公共交通の調査検討	那珂川市 協議会	調査・検討				

○ JR 博多南線と公共交通の接続

本市の広域幹線交通である JR 博多南線とかわせみバスとの接続により、連携した地域公共交通ネットワークを確保し、利用者の利便性向上を図ります。

具体的には、西鉄那珂川営業所前の交通広場の整備による乗継機能の強化や、乗継ぎしやすいダイヤ編成などにより、円滑な広域交通の実施に努めます。

○ MaaS などの広域に係る次世代公共交通の調査検討

福岡県が推進する MaaS(Mobility as a Service)事業の取り組み状況に関して、情報共有等を行い、利便性向上と公共交通の利用促進を図ります。

8-2 評価指標と評価方法

本計画においては、目標達成のための目標と評価指標を次のとおり定めます。

表－評価指標と評価方法

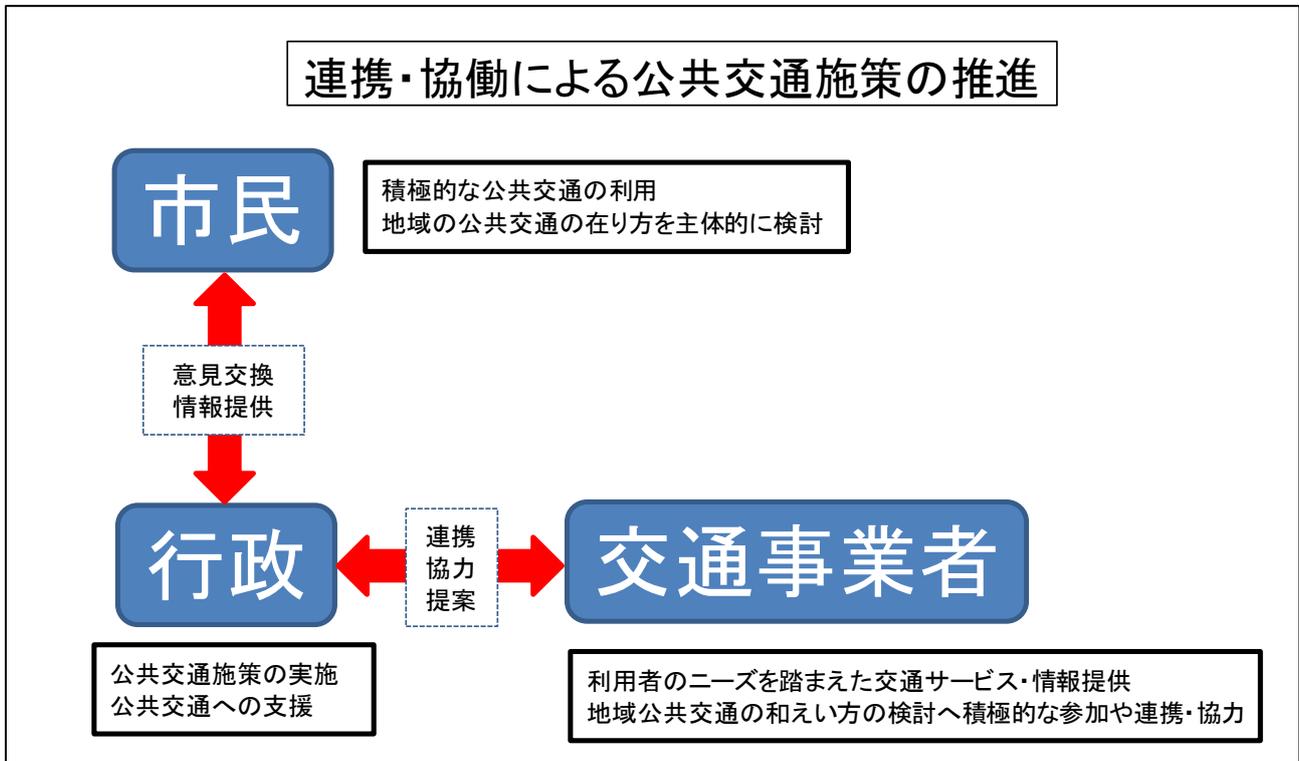
目標	指標	R5 実績	R11 目標	備考
≪目標 1≫ 新たな地域公共交通 体系の形成 ≪目標 2≫ 公共交通の利便性 の維持・向上	①	市公共交通の 利用者総数 252,302 人 ※1	252,302 人	新たな運行形態移行 後も利用者総数を維 持
	②	住民意識アンケー トにおける住民満 足度 2.90	3.00	住民満足度 平均以上
≪目標 3≫ 交通不便地を支える 生活交通の確保	③	デマンド交通の 登録者数 677 人	745 人	1.1 倍増加を見込む
≪目標 4≫ 持続可能な公共交 通	④	かわせみバス 30.6%	新交通体系 25.0%	県補助基準維持
		デマンド交通 11.8%	デマンド交通 11.8%	収支率維持
	⑤	デマンド交通の 乗合率 2.0 人/便	2.5 人/便	0.1 人/年増進
≪目標 5≫ 広域交通を見据えた アクセス性の向上	⑥	博多南線の 利用人数 5,660,276 人 (15,508 人/日)	5,884,934 人 (16,123 人/日)	過去最高値を維持
	⑦	広域連携における 新たな手法の検討 状況 -	検討	

※1 かわせみバス利用者実績、デマンド交通利用者実績、利用者実績の総和

9 事業の進め方と事業評価

9-1 連携協働による公共交通施策の推進

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「市民」が連携し、一体となって目標の達成に向けて取り組む必要があります。



9-2 目標達成に向けたマネジメント

(1). PDCA サイクルによるマネジメント

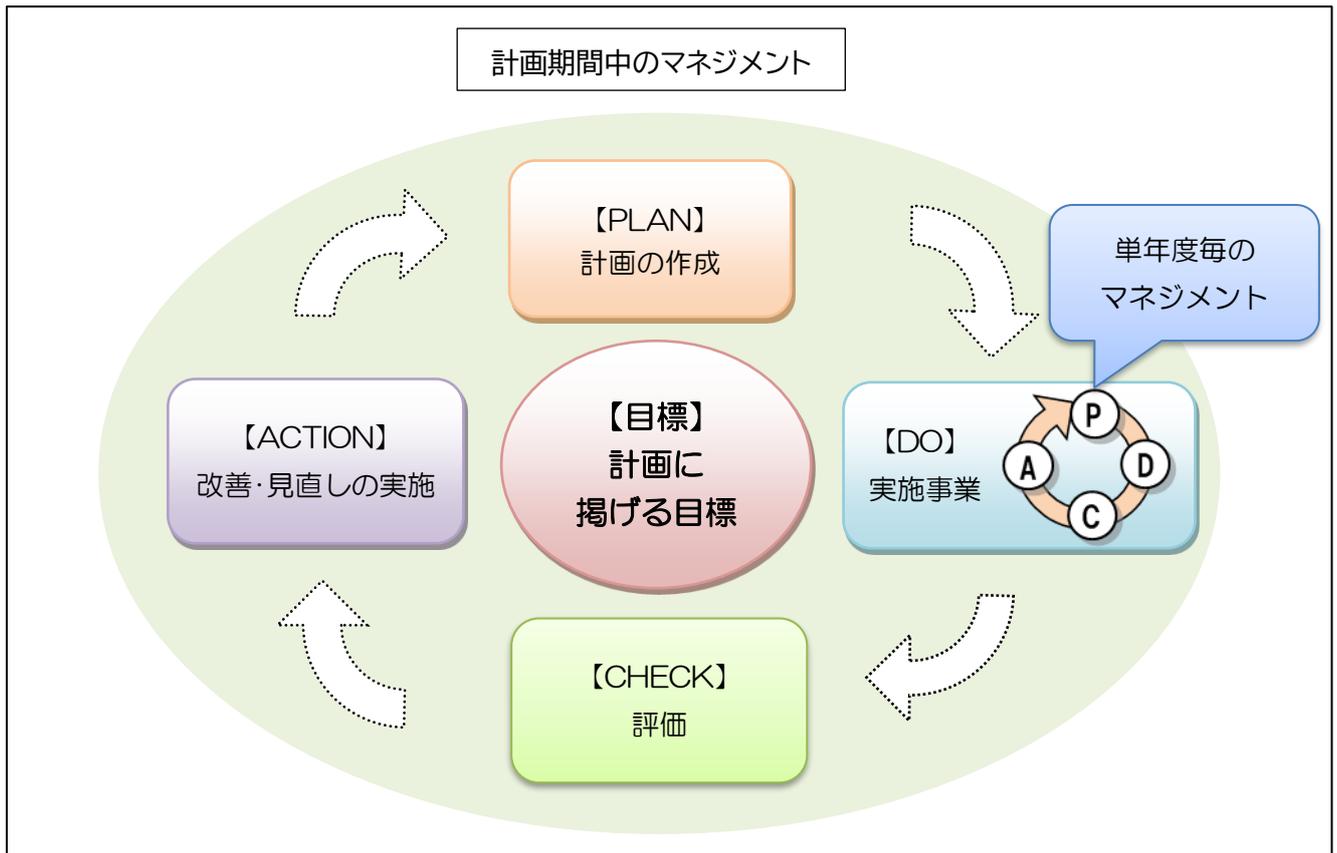
PDCA サイクルには、次期計画に向けた目的に対する計画期間を見据えたマネジメントと、単年度で取り組み状況を確認し、次期計画までに目標の達成を目指す 2 つのマネジメントがあり、これらを組み合わせることで、継続的に改善を図り、取り組みを進めていきます。

(A). 数値指標の達成状況

本計画においては、以下のとおり数値目標を設定し、その達成状況を評価します。

(B). 実施事業の取り組み状況

本計画において、取り組む実施事業とその実施主体等を明確にし、事業に取り組むこととします。



項目	計画期間におけるPDCA	単年度におけるPDCA
P (計画)	・ 地域公共交通網形成計画の策定	・ 各路線の運行計画の策定 ・ 利用促進策などの実施計画の策定
D (実行)	・ 計画に掲げる各種施策の実行	・ 地域公共交通の運行 ・ 利用促進策などの展開
C (評価)	・ 各種施策の実行による、市民の移動への効果などの評価	・ 利用状況の評価 ・ 施策実施効果の評価
A (改善)	・ 地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・ 運行の見直し ・ 利用促進策の見直し

9-3 事業評価

計画の進捗状況を整理するため、計画の目標を達成するために毎年各目標値の実績値を確認し、PDCA サイクルに基づく見直しを行い、目標達成を目指します。

評価については、各年度で想定する数値目標について、その達成率により3段階で評価を行います。

数値目標を達成	数値目標の達成率 90%以上	数値目標の達成率 90%未満
A	B	C
継続して事業を実施	継続して事業を実施するが、目標達成のため改善を行う	目標達成のための具体的な方策を検討