

計画変更に係る新旧対照表（地域公共交通計画 抜粋版）

■新（変更案）P61

7 目標達成に向けた施策・取組

7-1 地域公共交通ネットワークの再編イメージ

前期計画期間中の目標の達成に向けた施策・取組による、地域公共交通ネットワークの再編イメージを以下に示します。地域の移動需要に応じた交通モードの選択と乗継を前提とした拠点整備を行い、「ハブ&スポーク型ネットワーク」を形成していきます。



図 46 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

■概要

区分	該当交通機関	施策の方向性	施策の概要
広域交通	鉄道	維持	主要交通結節点までのアクセスの改善 円滑な乗り継ぎ環境の構築
	広域路線バス	利便性の向上・利用促進	
幹線交通	路線バス	一体的な再編による適正化 (利用者が少ない支線の整理や 便数見直し等)	各交通サービスの役割分担の明確化 他の交通サービスとの接続性の向上 市内主要公共施設への到達性の向上
	BRT		
支線交通	オンデマンドバス	導入検討	<u>通勤の駅やバス停と自宅間のアクセスの確保</u>
	コミュニティバス		
	オンデマンドバス		
その他	公共ライドシェア	導入検討	<u>通勤の駅やバス停と自宅間のアクセスの確保</u>
	タクシー	維持	自由度の高いサービスの維持

■旧（変更前）P61

7 目標達成に向けた施策・取組

7-1 地域公共交通ネットワークの再編イメージ

前期計画期間中の目標の達成に向けた施策・取組による、地域公共交通ネットワークの再編イメージを以下に示します。

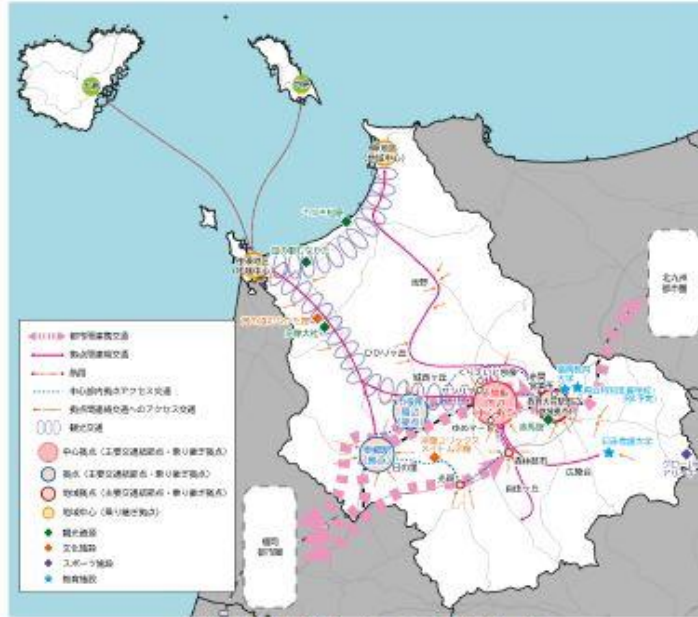


図 46 地域公共交通ネットワークの再編イメージ

■概要

区分	該当交通機関	施策の方向性	施策の概要
広域交通	鉄道	維持	主要交通結節点までのアクセスの改善 円滑な乗り継ぎ環境の構築
	路線バス	利便性の向上・利用促進	
幹線交通	路線バス	一体的な再編による適正化 (利用者が少ない支線の整理や 便数見直し等)	各交通サービスの役割分担の明確化 他の交通サービスとの接続性の向上 市内主要公共施設への到達性の向上
	ふれあいバス		
支線交通	コミュニティバス	導入検討	<u>通勤の駅やバス停と自宅間のアクセスの確保</u>
	オンデマンドバス		
	タクシー		
その他	タクシー	維持	自由度の高いサービスの維持
	ラストワンマイル・モビリティ	導入検討	<u>自宅と通勤の駅やバス停間のアクセスの確保</u>

■変更点と理由

「ハブ&スポーク型ネットワーク」を形成いくこととし新たな再編イメージを掲載しました。併せて「広域交通」「幹線交通」「支線交通」について整理を行いました。

計画変更に係る新旧対照表（地域公共交通計画 抜粋版）

■新（変更案）P62

■旧（変更前）P62

■変更点と理由

7-2 施策体系

地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の目標、成果指標、施策と取組の体系図を以下に示します。

目標	指標	施策体系		
		取組	利用促進事業	
目標①： 市外への高いアクセス性を確保する地域公共交通軸の維持・充実	指標1： 市内鉄道駅の乗客数	施策1：JRの利用環境・駅へのアクセス環境の充実 1-1 JRの利用環境・駅へのアクセスの向上 1-2 パークアンドライド利用環境の改善		
	指標2： 路線バスの市内バス停からの乗客数	施策2：路線バス等の維持 2-1 利用実態に見合った効率的な運行見直し 2-2 赤間急行線のP&R利用環境の充実 2-3 筑豊地域とのアクセス路線整備	○	
目標②： 移動利便性を高める交通サービスの充実	指標3： ふれあいバス、コミュニティバス、のりごの年間利用者数	施策3：ふれあいバスの再編・見直し 3-1 路線の見直し 3-2 第①系統と第②系統及び第③系統間の接続性の向上	○	
		施策4：コミュニティバス、AI オンデマンドバスの再編・見直し 4-1 ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し 4-2 接続可能な交通手段の検討		
		施策5：ラストワンマイル・モビリティの導入 5-1 不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討 5-2 公共ライドシェアの導入に向けた検討		
		施策6：まちの賑わいにつながる交通サービスの検討 6-1 夜間の移動需要に対する交通サービスの検討 6-2 観光客向けの交通サービスの検討		
	指標4： ふれあいバス、コミュニティバス、のりごへの公的資金投入額	施策7：航路の維持・充実 7-1 運航維持		
		施策8：多様な交通サービス等との連携 8-1 地域公共交通とその他の移動サービスの連携方策の検討・研究 8-2 地域公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究 8-3 近隣市町との連携方策の検討・研究		
		施策9：快適な移動環境の確保に向けたサービスレベルの向上 9-1 利用環境の整備 9-2 先端技術の応用の検討 9-3 車両のバリアフリー化 9-4 地域公共交通のランディングページの作成 9-5 バスターミナルの整備	○	
		施策10：公共交通の利用促進 10-1 年齢層に合った利用促進		
		指標5： 市民の公共交通に対する満足度		
指標6： 地域公共交通利用率				
目標③： 地球にやさしい交通体系の構築	指標7： 運輸部門におけるCO2排出量	施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進 11-1 バス車両の脱炭素化 11-2 モビリティマネジメントの推進		

※地域公共交通利便増進事業の活用を想定

7-2 施策体系

地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の目標、成果指標、施策と取組の体系図を以下に示します。

目標	指標	施策体系		
		取組	利用促進事業	
目標①： 市外への高いアクセス性を確保する地域公共交通軸の維持・充実	指標1： 市内鉄道駅の乗客数	施策1：JRの利用環境・駅へのアクセス環境の充実 取組 1-1 JRの利用環境・駅へのアクセスの向上 取組 1-2 パークアンドライド利用環境の改善		
	指標2： 路線バスの市内バス停からの乗客数	施策2：路線バス等の維持 取組 2-1 利用実態に見合った効率的な運行見直し 取組 2-2 赤間急行線のP&R利用環境の充実 取組 2-3 筑豊地域とのアクセス路線整備		
目標②： 移動利便性を高める交通サービスの充実	指標3： ふれあいバス、コミュニティバス、のりごの年間利用者数	施策3：ふれあいバスの再編・見直し 取組 3-1 路線の見直し 取組 3-2 第①系統の路線バスとの統合		
		施策4：コミュニティバス、AI オンデマンドバスの再編・見直し 取組 4-1 ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し 取組 4-2 接続可能な交通手段の検討		
		施策5：ラストワンマイル・モビリティの導入 取組 5-1 不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討		
		施策6：まちの賑わいにつながる交通サービスの検討 取組 6-1 夜間の移動需要に対する交通サービスの検討 取組 6-2 観光客向けの交通サービスの検討		
	指標4： ふれあいバス、コミュニティバス、のりごへの公的資金投入額	施策7：航路の維持・充実 取組 7-1 運航維持		
		施策8：多様な交通サービス等との連携 取組 8-1 地域公共交通とその他の移動サービスの連携方策の検討・研究 取組 8-2 地域公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究 取組 8-3 近隣市町との連携方策の検討・研究		
		施策9：快適な移動環境の確保に向けたサービスレベルの向上 取組 9-1 利用環境の整備 取組 9-2 先端技術の応用の検討 取組 9-3 車両のバリアフリー化 取組 9-4 地域公共交通のランディングページの作成		
		施策10：公共交通の利用促進 取組 10-1 年齢層に合った利用促進		
		指標5： 市民の公共交通に対する満足度		
指標6： 地域公共交通利用率				
目標③： 地球にやさしい交通体系の構築	指標7： 運輸部門におけるCO2排出量	施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進 取組 11-1 バス車両の脱炭素化 取組 11-2 モビリティマネジメントの推進		

利便増進計画を策定するにあたり、利便増進事業として実施する施策を分類しました。また、新たに取組5-2「公共ライドシェアの導入に向けた検討」と取組9-5「バスターミナルの整備」を追加しました。

計画変更に係る新旧対照表（地域公共交通計画 抜粋版）

■新（変更案）P67

【目標②】
移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策3】
ふれあいバスの再編・見直し

ふれあいバスについて、路線バスやコミュニティバスとの一体的な再編を行い、広域交通、幹線交通、他の支線交通との接続性を考慮した運行時間帯や運行回数に見直すことで、定時性や速達性の向上、地域公共交通の持続可能性の向上を図ります。



図 49 施策3に関係する路線

取組3-1) 路線の見直し

他の交通サービスとの役割分担を明確にしながら、より利便性の高い路線・ダイヤへ改善することで、市内の主要公共施設への速達性を高めるとともに、JR 鹿島本線や路線バス、コミュニティバスとの接続性の向上を図ります。

取組3-2) 第①系統と第②系統及び第③系統間の接続性の向上

ふれあいバス第①系統と第②系統及び第③系統間の乗り継ぎ時の通し運賃を設定することで、利用者の乗り継ぎを促進し、接続性の向上を図ります。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
路線の見直し	市 地域住民 事業者	統合検討	ダイヤ改正	評価・検証		
第①系統と第②系統及び第③系統間の接続性の向上	市 事業者	検討・調整	実施・実施			

■旧（変更前）P67

【目標②】
移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策3】
ふれあいバスの再編・見直し

ふれあいバスについて、路線バスやコミュニティバスとの一体的な再編を行い、広域交通、幹線交通、他の支線交通との接続性を考慮した運行時間帯や運行回数に見直すことで、定時性や速達性の向上、地域公共交通の持続可能性の向上を図ります。



図 49 施策3に関係する路線

取組3-1) 路線の見直し

他の交通サービスとの役割分担を明確にしながら、より利便性の高い路線・ダイヤへ改善することで、市内の主要公共施設への速達性を高めるとともに、JR 鹿島本線や路線バス、コミュニティバスとの接続性の向上を図ります。

取組3-2) 第①系統の路線バスとの統合

スポット需要に対応している路線バスについて、ふれあいバス（第①系統）との統合を図り、運行の効率化を目指します。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
路線の見直し	市 地域住民 事業者	統合検討	ダイヤ改正	評価・検証		
第①系統の路線バスとの統合	市 事業者	検討・調整	ダイヤ改正	評価・検証		

■変更点と理由

取組3-2の施策を整理し、「第①系統と第②系統及び第③系統間の接続性の向上」としました。

計画変更に係る新旧対照表（地域公共交通計画 抜粋版）

■新（変更案）P69

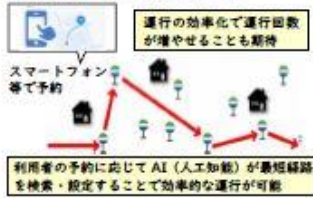
取組 4-2） 持続可能な交通手段の検討

取組 4-1 に加え、路線やダイヤの見直しではサービスの維持・確保が困難な場合には、別の交通サービスへの転換なども検討していきます。なお、AI オンデマンドバスへの転換については、日の里地区における実証運行の結果を踏まえ、以下の視点で検討を行います。

OAI オンデマンドバス転換に係る視点

- ・運行エリアの面積が5 km程度
- ・運行エリア内の人口が1～2万人程度
- ・上記の地区に隣接するエリア
- ・路線バスとの共存に影響が無いこと

■AI オンデマンドバスイメージ



■タクシー相乗りサービスイメージ



■公共ライドシェアイメージ



【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し	市 地域住民 事業者	検討・調整	ダイヤ改正	評価・検証		
持続可能な交通手段の検討	市 地域住民 事業者	調査・研究、検討、調整、実証運行等を必要に応じて実施				

■旧（変更前）P69

取組 4-2） 持続可能な交通手段の検討

取組 4-1 に加え、路線やダイヤの見直しではサービスの維持・確保が困難な場合には、別の交通サービスへの転換なども検討していきます。なお、AI オンデマンドバスへの転換については、日の里地区における実証運行の結果を踏まえ、以下の視点で検討を行います。

OAI オンデマンドバス転換に係る視点

- ・運行エリアの面積が5 km程度
- ・運行エリア内の人口が1～2万人程度
- ・上記の地区に隣接するエリア
- ・路線バスとの共存に影響が無いこと

■AI オンデマンドバスイメージ



■タクシー相乗りサービスイメージ



【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し	市 地域住民 事業者	検討・調整	ダイヤ改正	評価・検証		
最適な交通手段の検討	市 地域住民 事業者	調査・研究、検討、調整、実証運行等を必要に応じて実施				

■変更点と理由

持続可能な交通手段の検討に公共ライドシェアのイメージを追加しました。

計画変更に係る新旧対照表（地域公共交通計画 抜粋版）

■新（変更案）P71

取組5-1） 不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討

公共交通空白地域や公共交通不便地域において、駅や路線バス、ふれあいバス、コミュニティバス等の最寄りのバス停までの「ラストワンマイル」の移動手段を確保することで、一人でも外出ができる利用環境が整い、外出回数が増加が期待されます。

そのような潜在的な移動需要や、潜在需要の多い地域を把握するため、「ラストワンマイル交通需要調査」の実施を検討します。また、その結果を踏まえ、本市においてラストワンマイル対策が移動需要の創出に寄与すると考えられる場合は、その他公共交通機関の活用や、新しい交通サービスの導入などを検討します。

■シェアサイクル ■グリーンスローモビリティ ■シニアカーレンタル ■電動キックボード



資料：neuet「chari chari」



資料：国土交通省



資料：土庫 MaaS 実証実験



資料：福岡市

取組5-2） 公共ライドシェアの導入の検討

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人などが自家用車を活用して有償の旅客運送を提供する「公共ライドシェア」の導入を検討します。

利用者

〈交通空白地〉地域住民・観光客

提供体制

運送主体：市町村、NPO法人等

ドライバー：第1種運転免許の保有、大臣認定講習を受講など

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討	市 地域住民 事業者	調査・研究、検討、調整		実証運行		
公共ライドシェアの導入の検討	市 地域住民 事業者	調査・研究、検討、調整		実証運行		

■旧（変更前）P69

取組5-1） 不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討

公共交通空白地域や公共交通不便地域において、駅や路線バス、ふれあいバス、コミュニティバス等の最寄りのバス停までの「ラストワンマイル」の移動手段を確保することで、一人でも外出ができる利用環境が整い、外出回数が増加が期待されます。

そのような潜在的な移動需要や、潜在需要の多い地域を把握するため、「ラストワンマイル交通需要調査」の実施を検討します。また、その結果を踏まえ、本市においてラストワンマイル対策が移動需要の創出に寄与すると考えられる場合は、その他公共交通機関の活用や、新しい交通サービスの導入などを検討します。

■シェアサイクル ■グリーンスローモビリティ ■シニアカーレンタル ■電動キックボード



資料：neuet「chari chari」



資料：国土交通省



資料：土庫 MaaS 実証実験



資料：福岡市

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討	市 地域住民 事業者	調査・研究、検討、調整		実証運行		

■変更点と理由

不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討に公共ライドシェアの導入の検討を記載しました。