

目標を実現するための施策

本計画で掲げた基本目標を実現するための施策は以下のとおりとします。



糸田町地域公共交通計画【概要版】 令和5(2023)年3月

計画の趣旨

計画策定の背景

糸田町では、町内外移動を担う平成筑豊鉄道や西鉄バスのほか、町内移動は糸田町社会福祉協議会の運行する無償の福祉バスが運行しています。

近年、公共交通利用者が減少傾向にあり、交通事業者の路線維持が難しくなってきた中、西鉄バス「金田・方城線」の廃止が予定されるなど、本町を取り巻く公共交通ネットワークの再構築が求められています。

本町では、地域住民や来訪者の移動手段確保を目的とし、今後も持続可能な誰もが使いやすい公共交通の実現に向け、「糸田町地域公共交通計画」(以下、本計画という)の策定を行います。

計画の目的

本計画は、町内の現況や移動の様子を把握するための調査結果などを踏まえて、新たな公共交通体系の構築に向けた今後の取り組みを示すことを目的としています。本計画は、本町のみに限らず、近隣市町村や交通事業者、住民など、地域関係者との協議・調整を通じて実行運行、そして本格運行へ展開していくものとなります。

なお、本計画では、鉄道や隣接市町村の公共交通は現状の維持・確保を前提としつつ、円滑な接続や効率的なネットワーク形成を図ることとし、検討・整理を行うこととします。

計画区域

糸田町全域

計画期間

令和5(2023)年度から令和9(2027)年度までの5年間

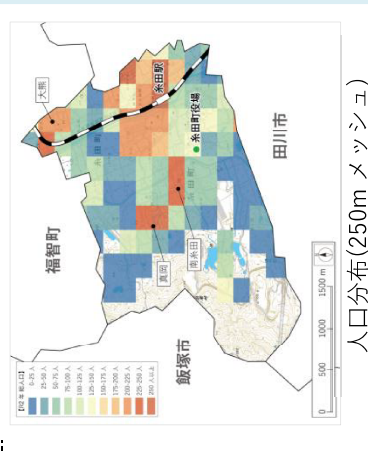
糸田町の概況

地域概況・人口など

- ・糸田町は、福岡県のほぼ中央、田川盆地の北西に位置する面積約8km²の町です。
- ・筑豊地区に位置し、北は福智町、東～南は田川市、西は飯塚市に隣接しています。
- ・糸田町の人口は減少傾向にあり、令和2(2020)年の人口は8,407人となっています。
- ・高齢者数は増加傾向にあり、令和2(2020)年の高齢化率は38.2%となっています。
- ・通勤・通学における主な流出先としては、田川市が1,123人と流出先の4割を占めています。

主要施設の立地状況

- ・町内の公共施設は町の中心部に集積しています。
- ・主な医療施設としては、町内の「糸田町立緑ヶ丘病院」、田川市の「田川市立病院」などがあります。
- ・町内に大規模小売店舗はなく、主なスーパーとしては糸田駅近くに「スーパー川食 食彩館 糸田店」が立地しています。田川市には「サンリブ」や「ハイパーモルメルクス」などの大規模小売店舗が立地しています。
- ・町内には、中学校が1校、小学校が1校立地し、高等学校は田川市に複数立地しています。



計画の達成状況の評価

計画の評価にあたっては、各年度の事業実施状況の評価(プロセス評価)、計画の中間期(令和7(2025)年度)、最終期(令和9(2027)年度)の目標達成状況の評価(効果の評価)を行います。

項目	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度
事業実施状況 (プロセス評価)					
目標達成状況の評価 (効果の評価)					

糸田町の公共交通

- ・糸田町で利用可能な主な公共交通は、鉄道、路線バス、特急バス、福祉バス、タクシ―となっています。
- ・鉄道の乗降客数は減少傾向にあります。路線バス利用者は1日当たり40人程度で、町内～町外(メルクス方面)まで移動する人が多く見られます。福祉バスは1日約80人が利用しており、時間帯によっては飽和状態にあるバスも見られます。

住民ニーズや事業者の視点

- ・住民の約8割は免許及び自家用車を保有し、自身の移動手段を確保できていますが、福祉バス利用者については、他に送迎の手段を持たない高齢者が8割以上を占めています。
- ・今後の公共交通の維持のために有償化することについては「賛成」している方も一定数見られます。
- ・福祉バス車両の老朽化や運転手の高齢化などにより、事業者への負担が増加しています。

公共交通の現状

公共交通の課題

糸田町の地域公共交通の課題

- <課題1> 西鉄バス「金田・方城線」廃止後の移動手段確保の検討
- <課題2> 今後の公共交通サービスのあり方に向けた検討
- <課題3> 地域のニーズに対応する新たな運行サービスの検討
- <課題4> 公共交通を維持するための住民や来訪者の利用促進策の検討
- <課題5> 住民・交通事業者・行政の協力と連携の仕組み構築に向けた検討

基本方針

たくさんの人で使い・守る みんなにやさしい公共交通の確保

基本目標1 まちの課題を解決する新たな移動手段の確保

- ◇西鉄バス「金田・方城線」廃止後の移動手段を確保するため、交通会議での検討や実証運行を行い、誰もが利用可能な移動サービスの構築に取り組みます。
- ◇子どもから高齢者が過度に自家用車や家族の送迎に頼らなくとも通学・通勤・通院・買物など生活に必要な施設へ移動がしやすい環境の構築に取り組みます。

基本目標3 利用を促進するための情報発信

- ◇複数の公共交通サービスを違和感なく利用できるようにし、公共交通が住民から移動手段の1つとして選ばれるよう、利用者の立場に立ったきめ細かな情報提供に取り組みます。

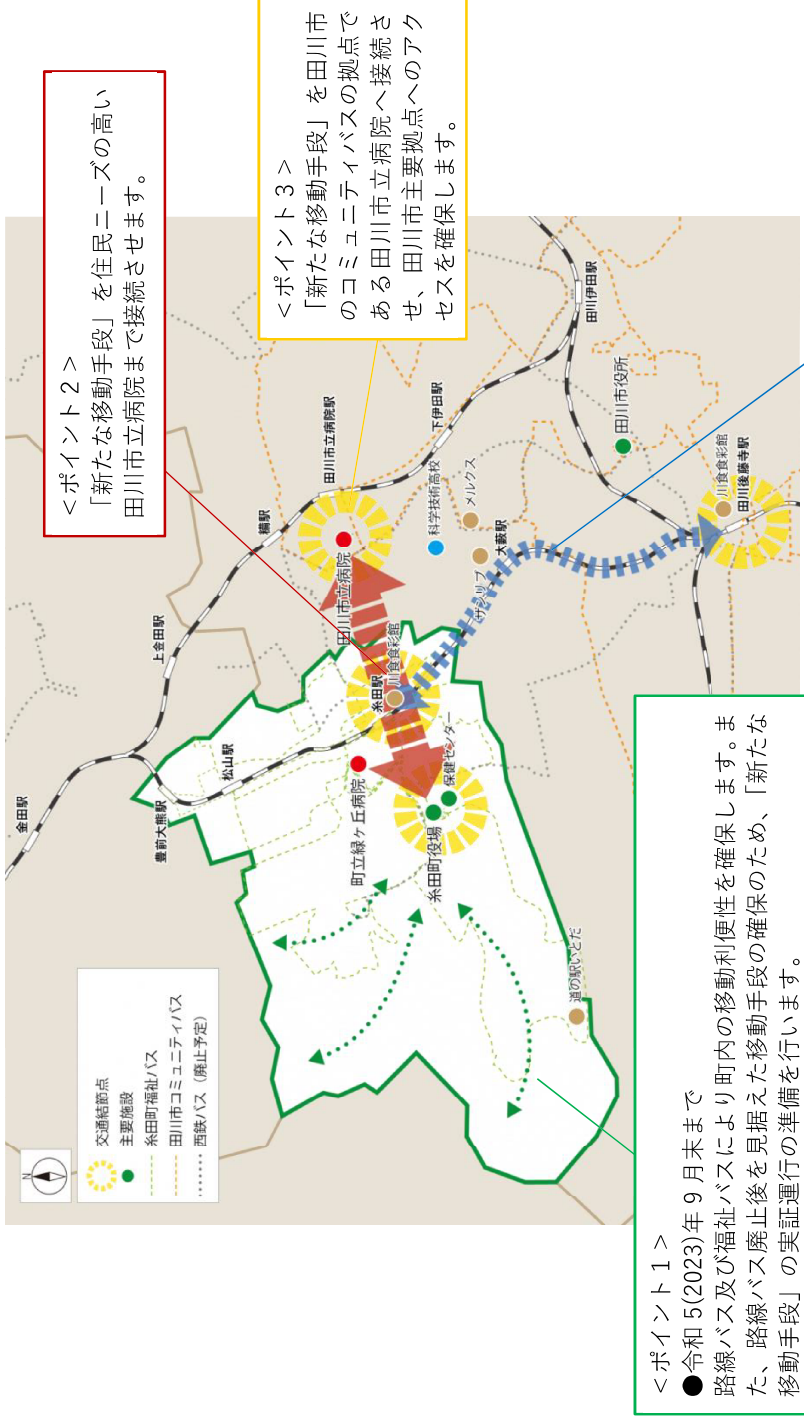
基本目標2 公共交通の利用サービスの質的向上

- ◇これまで利用が敬遠されてきた公共交通を、利用したい・してみたいと思えるような待合環境の改善や利用しやすい運賃体系・利用方法などの構築に取り組みます。

基本目標4 利用客の確保のための事業者同士の連携

- ◇公共交通の持続可能性を確保するため、関係団体同士が連携した利用客の確保に取り組みます。

将来の公共交通体系のイメージ



<ポイント1>

- 令和5(2023)年9月末まで路線バス及び福祉バスにより町内の移動利便性を確保します。また、路線バス廃止後を見据えた移動手段の確保のため、「新たな移動手段」の実証運行の準備を行います。
- 令和5(2023)年10月以降「新たな移動手段」の実証運行・本格運行及び福祉バスにより町内の移動利便性を確保します。なお、福祉バスの運行は新たな移動手段の運行・利用状況を踏まえ、あり方を適宜検討します。

<ポイント2>
「新たな移動手段」を住民ニーズの高い田川市立病院まで接続させます。

<ポイント3>
「新たな移動手段」を田川市のコミュニティバスの視点である田川市立病院へ接続させ、田川市主要拠点へのアクセスを確保します。

<ポイント4>
「新たな移動手段」を糸田駅へ接続させ、鉄道利用による町外へのアクセスを確保します。

数値指標と目標値

方針に基づき、計画の進捗と施策実施による効果を把握・評価・検証するものとして、本計画で定めた4つの目標に対応した評価指標と数値目標を設定します。

基本目標1 まちの課題を解決する新たな移動手段の確保

数値指標	設定の考え方	データ取得方法	現況値	目標値
財政負担額	新たな移動手段について、行政負担が抑制できているかについて評価する	普通会計決算より毎年整理	(運行前のためデータなし)	5,900千円※ (令和9(2027)年)
新たな移動手段の確保	課題を解決するために新たな移動手段が確保されたかについて評価する (総合戦略の評価指標「公共交通を整備する」を援用)	町で状況を確認し整理	0件 (令和4(2022)年)	1件 (令和9(2027)年)

※調査委託費、及び福祉バス運行費を除く支出(12,000千円)ー収入(6,100千円)=5,900千円

基本目標2 公共交通の利用サービスの質的向上

数値指標	設定の考え方	データ取得方法	現況値	目標値
交通利便性の満足度	住民に対しサービスの質的向上を図られたかについて評価する (総合計画のアンケート項目「住民の交通利便性に対する満足度」と同程度を目安とする)	町で実施したアンケート結果を整理	11.8% (令和2(2020)年)	16.0%以上※ (令和7(2025)年)

※総合計画アンケート項目「快適な生活環境の形成」の満足度「15.9%」(非常に満足・まあ満足の合計)

基本目標3 利用を促進するための情報発信

数値指標	設定の考え方	データ取得方法	現況値	目標値
新たな移動手段の利用者数	公共交通の利用を促進させることで、高齢化や西鉄バス廃止となる中でも外出する機会が維持できているかについて評価する	町が事業者より情報を入手し整理	(運行前のためデータなし)	55人以上/日 (令和9(2027)年)

※目標値の根拠：福祉バスと同等の利用者数を想定

基本目標4 利用客確保のための事業者同士の連携

数値指標	設定の考え方	データ取得方法	現況値	目標値
公共交通の収支率	路線バスが廃止となり大幅な負担増加が見込まれる中、効率化による負担抑制が図れているかについて評価する	普通会計決算より毎年整理	(運行前のためデータなし)	21%以上※1 (令和9(2027)年)
交通事業者によるイベント開催数	公共交通に関して事業者同士の連携が図れているかについて評価する (総合計画の目標指標「平成筑豊鉄道と連携したイベント数」を援用)	町が事業者より情報を入手し整理	年1回 (令和元(2019)年)	年1回以上※2 (令和9(2027)年)

※1 運賃収入(2,600千円)÷調査委託費、及び福祉バス運行費を除く支出(12,000千円)=21%

※2 平成筑豊鉄道と連携したイベントを今後も開催していくものとして