糸 田 町 地 域 公 共 交 通 計 画

令和 5(2023)年 3 月

(令和 6(2024)年 6 月　一部改訂)

糸　田　町

目　　次

第 1 章　計画の趣旨

1 － 1．計画策定の背景・目的　2

（1）計画策定の背景　2

（2）計画の目的　2

1 － 2．計画の位置づけ　3

1 － 3．計画の区域　4

1 － 4．計画の期間　4

第 2 章　糸田町の地域概況

2 － 1．位置・地勢　6

（1）位置・地勢　6

（2）土地利用現況　7

2 － 2．人口　8

（1）人口推移及び高齢化の状況　8

（2）人口分布　10

2 － 3．通勤・通学の状況　11

2 － 4．主要施設の立地状況　11

第 3 章　上位関連計画

3 － 1．第 5 次糸田町総合計画　14

3 － 2．第 2 次糸田町まち・ひと・しごと創生総合戦略　15

3 － 3．第 2 期田川広域定住自立圏共生ビジョン　15

3 － 4．田川市地域公共交通網形成計画　17

第 4 章　糸田町公共交通の現状と課題

4 － 1．公共交通の運行状況　19

（1）糸田町の公共交通の概略　19

（2）鉄道　20

（3）路線バス　22

（4）特急バス　24

（5）福祉バス　26

（6）タクシー　30

4 － 2．地域ニーズの把握 31
（1）町民アンケート調査 31
（2）福祉バス利用状況調査 32
（3）公共施設留め置きによるニーズ調査 33
（4）行政区長・民生委員による意向調査 34
4 － 3．糸田町の地域公共交通の課題 35

第 5 章　基本的な方針と目標･施策

5 － 1．基本方針と目標 37
（1）基本方針の要素 37
（2）基本方針と目標 37
（3）公共交通の位置づけ・公共交通骨格 38
5 － 2．数値指標と目標値の設定 41
5 － 3．目標を実現するための施策 42
（1）施策体系 42
（2）基本目標 1 の施策 43
（3）基本目標 2 の施策 47
（4）基本目標 3 の施策 50
（5）基本目標 4 の施策 52
5 － 4．計画の達成状況の評価 53

参考資料

参考－ 1．糸田町地域公共交通会議　委員名簿 55
参考－ 2．糸田町地域公共交通会議　設置要綱 56

第１章
計画の趣旨

1-1. 計画策定の背景・目的

（1） 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、交通事業者の採算性・路線維持が難しくなってきている中、西鉄バス「金田・方城線」が令和 5(2023)年 9 月末で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、今後も持続可能で、住民のニーズに合った、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。

（2） 計画の目的

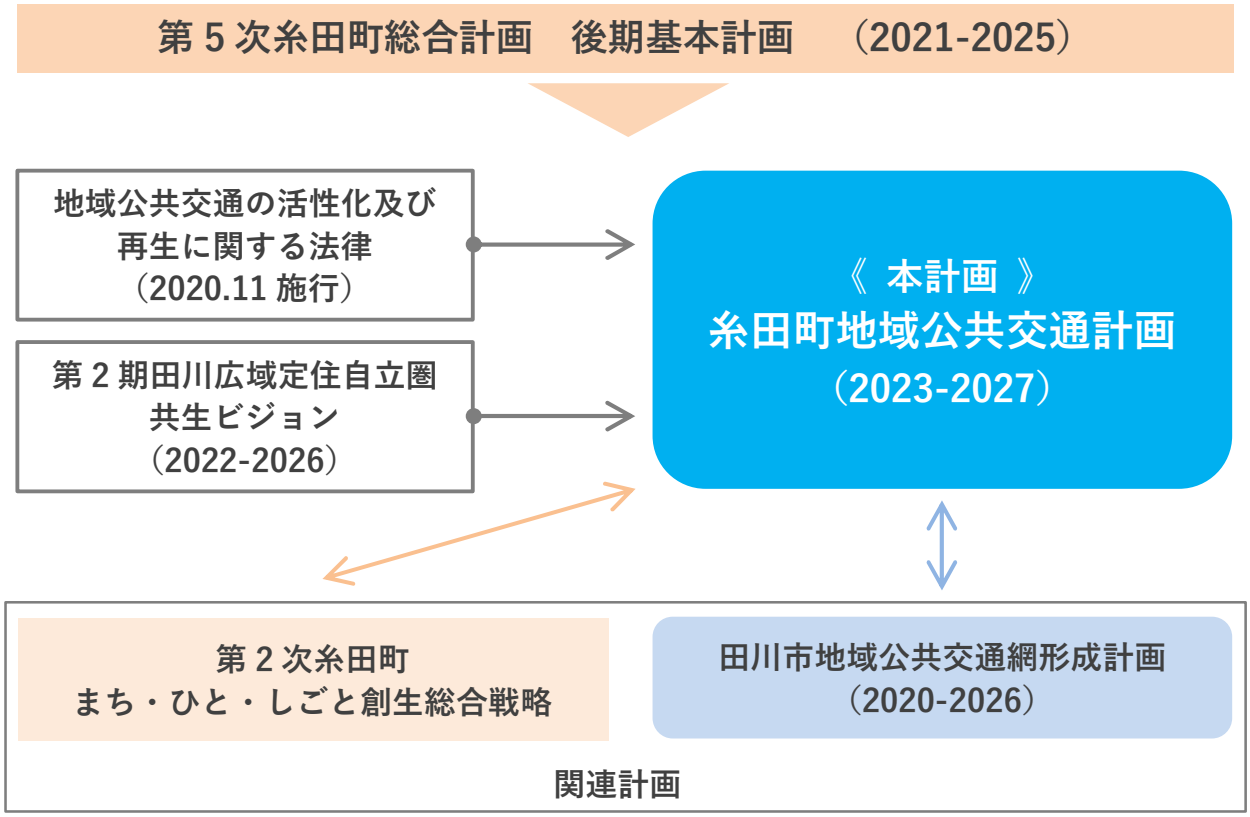
本計画は、令和 3(2021)年度及び令和 4(2022)年度に町内の現況や移動の様子を把握するための調査結果などを踏まえて、新たな公共交通体系の構築に向けた今後の取り組みを示すことを目的としています。本計画は、本町のみに限らず、近隣市町村や交通事業者、住民など、地域関係者との協議・調整を通じて実証運行、そして本格運行へ展開していくものとなります。

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。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、本町のまちづくりの最上位に位置づけられている「第 5 次糸田町総合計画」に掲げられている指針を踏まえるほか、「第 2 次糸田町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「第 2 期田川広域定住自立圏共生ビジョン」、「田川市地域公共交通網形成計画」などの関連計画との整合を図ります。

■　計画の位置づけ



1-3. 計画の区域

本計画の対象区域は、糸田町全域とします。

■ 計画対象区域

1-4. 計画の期間

本計画の計画期間は、新たな公共交通体系の構築及び周知期間、また、効果の発現時期などを考慮し、令和 5(2023)年度から令和 9(2027)年度までの 5 年間とします。

第２章
糸田町の地域概況

2-1. 位置・地勢

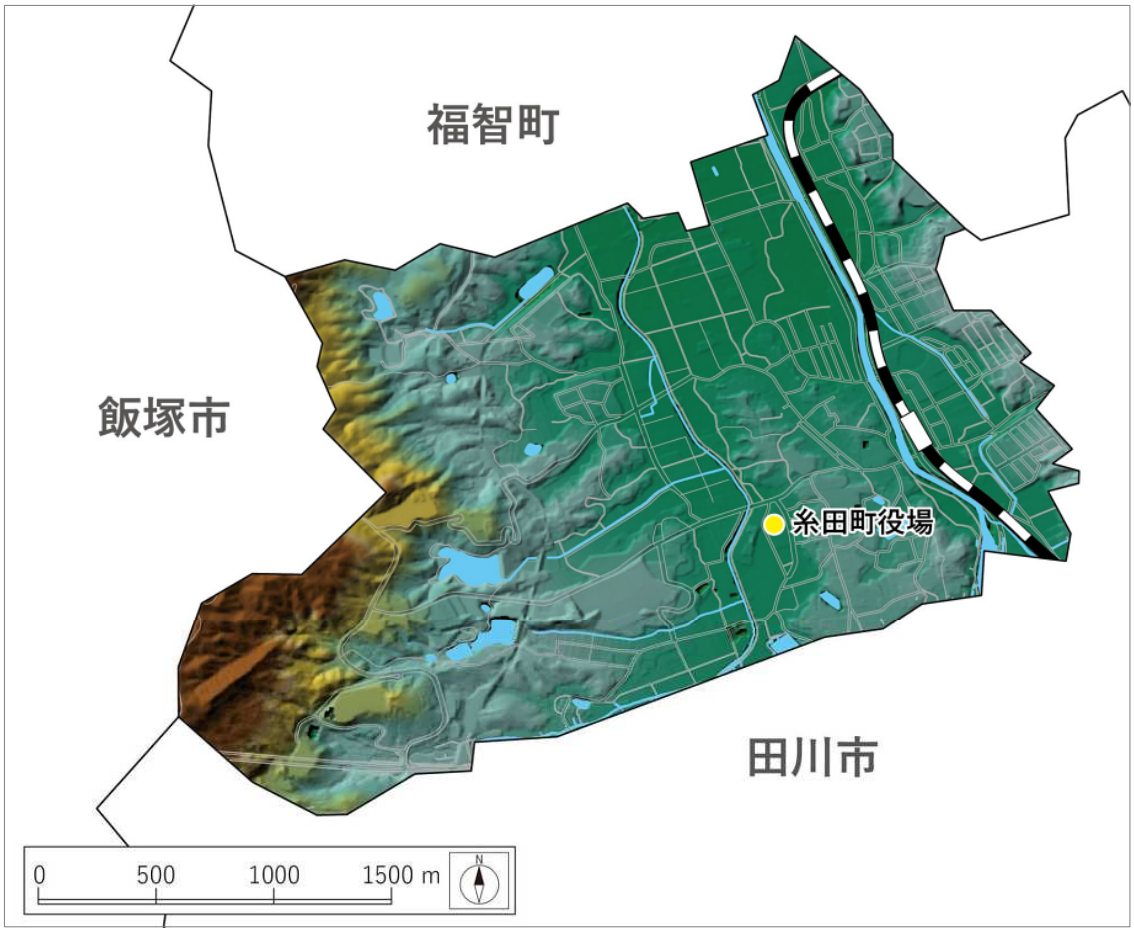
（1） 位置・地勢

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 8 ㎢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。

町域は一級河川遠賀川水系の中元寺川と泌川により 3 分されており、中元寺川より東側の地域は標高 40m ほどの丘陵、中元寺川と泌川に挟まれた中部地域は標高 30m ほどの糸田原台地と流域平野からなり、町の中心部を形成しています。泌川より西側の飯塚市との境は関の山山地の東側に位置し、標高は 200m 以上と高くなっています。

■ 糸田町の標高図

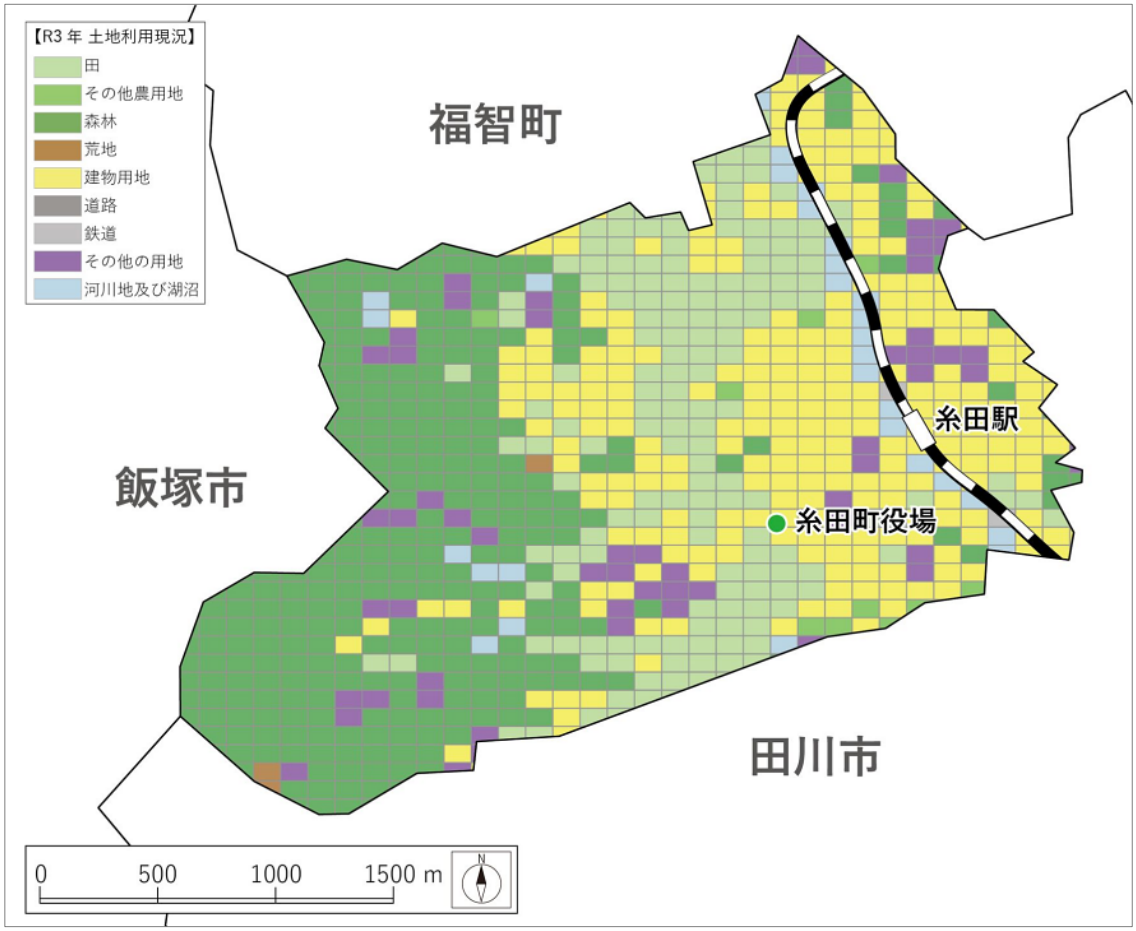


出典：国土地理院 基盤地図情報

（2） 土地利用現況

本町は町東部に平成筑豊鉄道が縦断し、その沿線東側及び沿線西側の町役場周辺に建物用地が広がっています。また、町中央には田が、西側には森林が広がっており、田と森林の境にも建物用地が見られます。

■ 糸田町の土地利用現況図



出典：国土交通省 国土数値情報

2-2. 人口

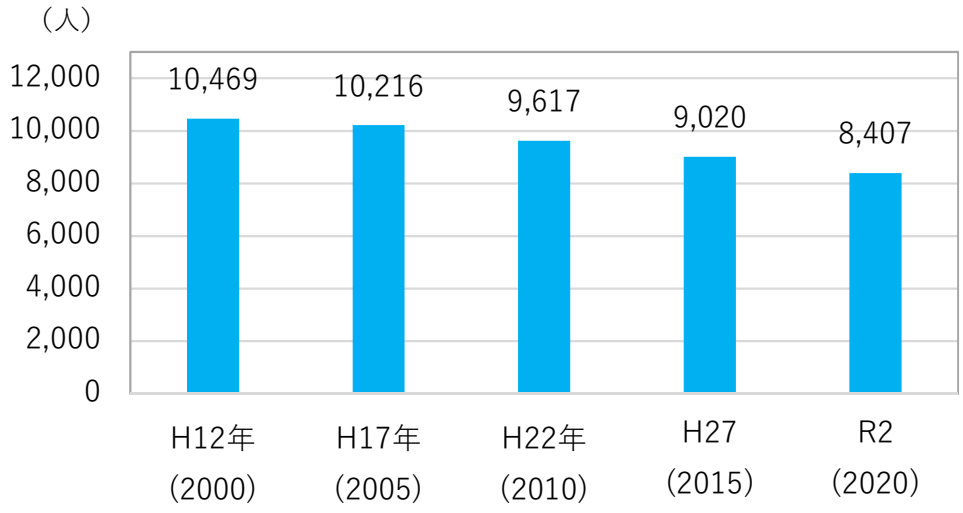
（1） 人口推移及び高齢化の状況

① 人口推移と将来予測

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 人で、平成 12(2000)年から令和 2(2020)年までの 20 年間で 2,062 人(約 2 割)減少しています。

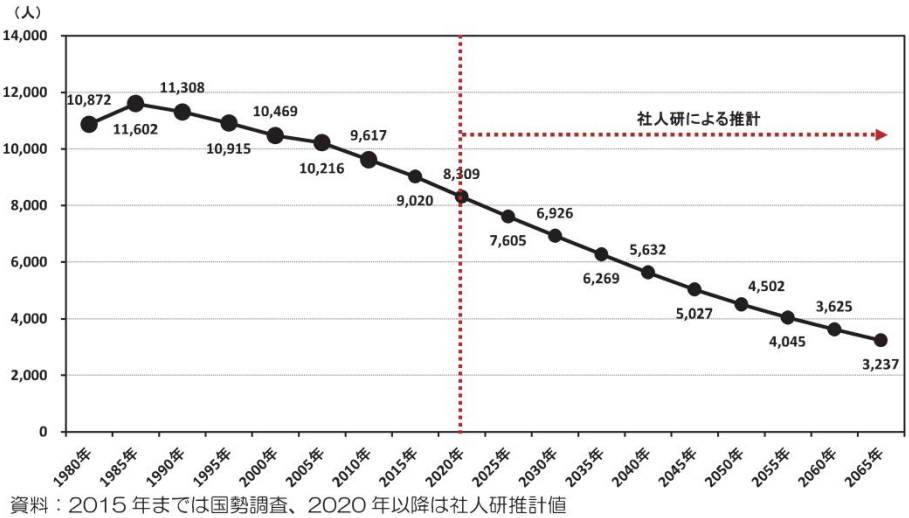
社人研推計によると、糸田町の人口は今後も減少傾向で推移し、令和 22(2040)年には 5,632 人と、令和 2(2020)年から約 2,700 人減少すると予測されています。

■ 糸田町の人口推移



出典：国勢調査

■ 糸田町の将来人口推計



資料：2015 年までは国勢調査、2020 年以降は社人研推計値

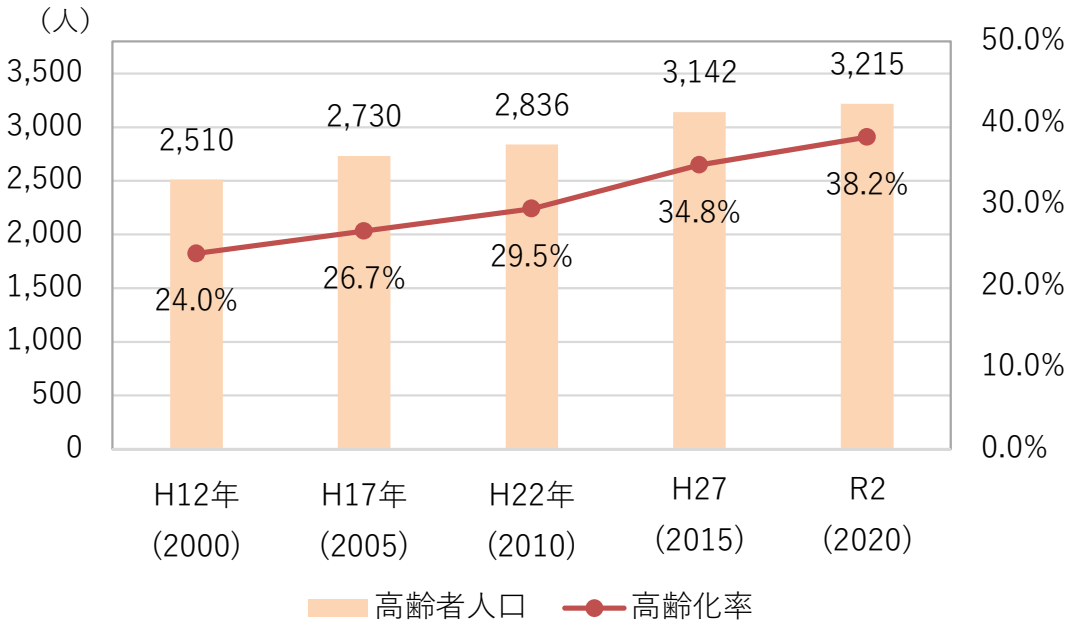
出典：糸田町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（改訂版）

②　高齢化の状況と将来予測

本町の高齢者数は増加傾向にあり、令和 2(2020)年の高齢者数は 3,215 人で、平成 12(2000)年から令和 2(2020)年までの 20 年間で 705 人(約 3 割)増加し、高齢化率も令和 2(2020)年に 38.2%となっており、20 年間増加傾向にあります。

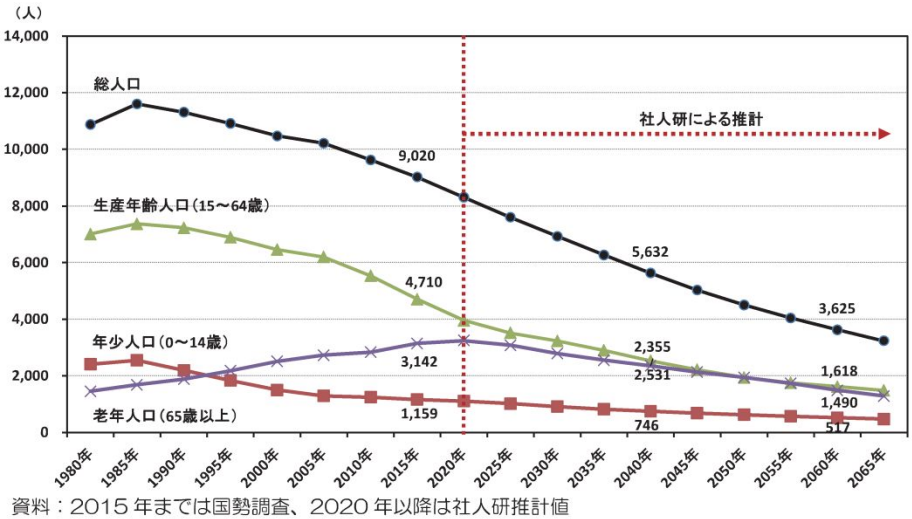
社人研推計によると、本町の高齢者数は令和 2(2020)年をピークに減少に転じ、総人口も減少することから、高齢化率は 40%前後の横ばいで推移すると予測されています。

■　糸田町の高齢者数と高齢化率の推移



出典：国勢調査

■　糸田町の年代別の将来人口推計



資料：2015 年までは国勢調査、2020 年以降は社人研推計値

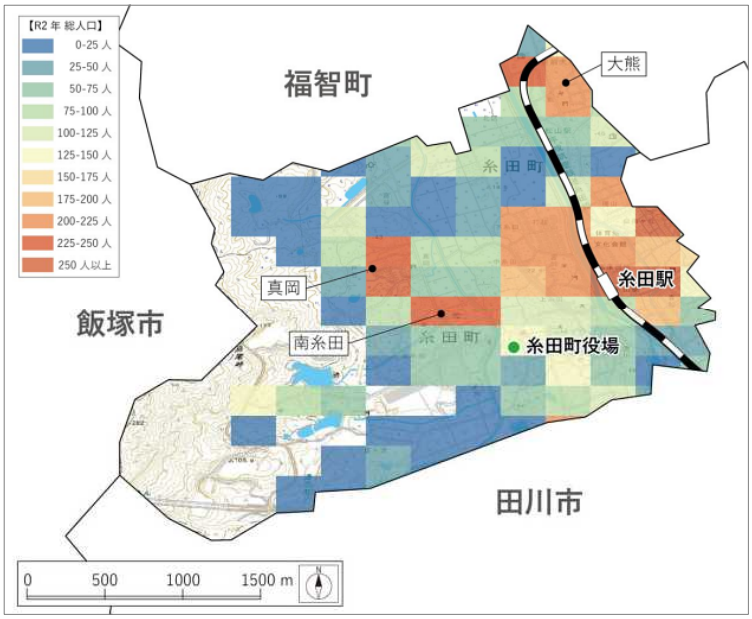
出典：糸田町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（改訂版）

（2）人口分布

①　人口分布状況

本町の人口分布は、糸田駅周辺・大熊地区・真岡地区・南糸田地区で多くなっています。

■　糸田町の人口分布（250m メッシュ）

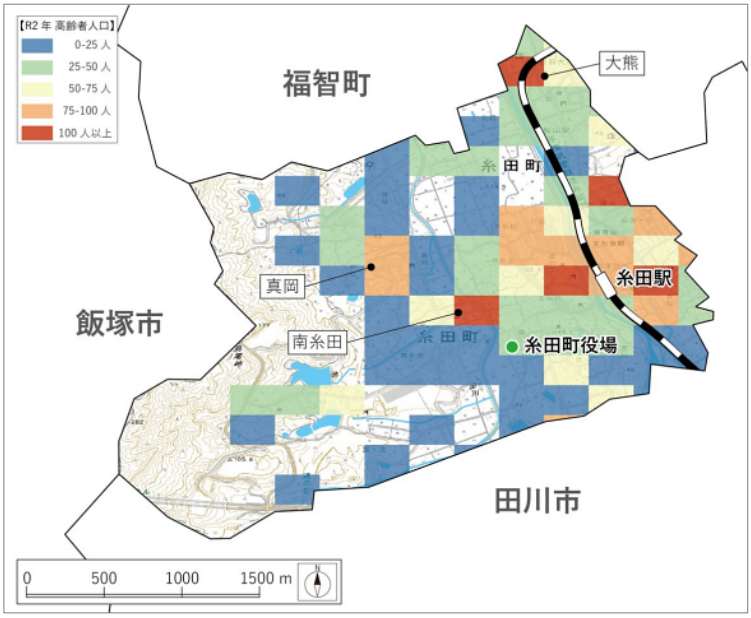


出典：令和 2 (2020) 年国勢調査

②　高齢者の分布状況

本町の 65 歳以上の高齢者の人口分布は、総人口の分布と同様に糸田駅周辺・大熊地区・真岡地区・南糸田地区で多くなっています。

■　糸田町の高齢者の人口分布（250m メッシュ）



出典：令和 2 (2020) 年国勢調査

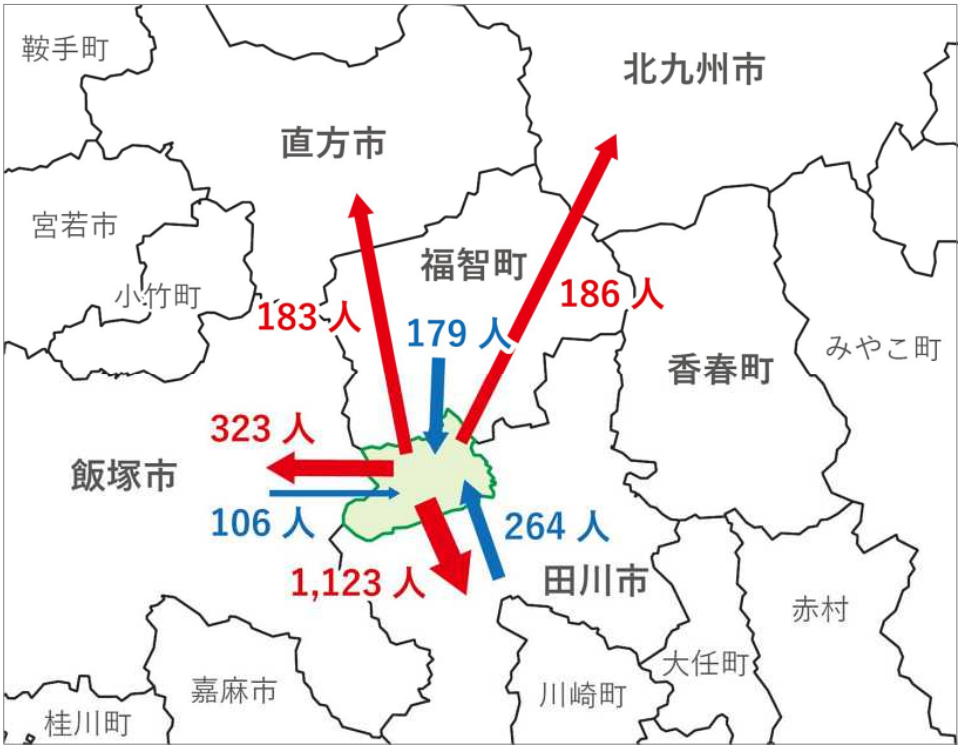
2-3. 通勤･通学の状況

糸田町への通勤通学流動を見ると、町内への流入は 876 人、町外への流出は 2,810 人と、1,934 人の流出超過となっています。

主な流出先は、田川市が 1,123 人と流出先の 4 割を占め、次いで、飯塚市へ 323 人、北九州市へ 186 人、直方市へ 183 人の順となっています。

本町への流入は、田川市からが 264 人、福智町からが 179 人、飯塚市からが 106 人の順となっています。

■ 通勤･通学の状況(主な移動)



出典：平成 27（2015）年国勢調査

2-4. 主要施設の立地状況

① 公共施設

町内の公共施設は町の中心部に集積しており、「糸田町役場」、「糸田町民会館」、「糸田町多目的施設いとよーきた」などの施設が立地しています。

その他、大浴場を有する「社会福祉センター」も町役場に隣接して立地しています。

また、令和 4(2022)年 12 月には、文化会館や町民体育館など町内の 4 施設を統合した「糸田アリーナ」が町の東部に完成しました。

②　医療施設

町内には、二次救急医療機関である「糸田町立緑ヶ丘病院」が立地しています。

隣接する田川市には「田川市立病院」、「社会保険田川病院」、「村上外科病院」などの二次救急医療機関が立地しています。

③　商業施設

町内には、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」が立地しており、町西側には「道の駅いとだ」が立地しています。

隣接する田川市には、多くの大規模小売店舗が立地しており、特に国道 201 号沿いの川宮地区には「サンリブ 田川店」、「ヤマダ電機 田川店」、「ホームプラザナフコ 田川店」、「ミスターマックス 田川バイパス店」、「ハイパーモールメルクス田川」などが集積しています。

④　学校

町内には、中学校が 1 校、小学校が 1 校立地しています。

また、町内に高校はなく、隣接する田川市に「県立田川科学技術高等学校」、「県立西田川高等学校」、「県立東鷹高等学校」、「福智高等学校」の他、「県立田川高等技術専門校」、「福岡県立大学」などが立地しています。

■ 主要施設の立地状況

第３章
上位関連計画

3-1. 第５次糸田町総合計画

策定年次	平成 28(2016)年 3 月
計画期間	前期計画：平成 28(2016)年度～令和 2(2020)年度 後期計画：令和 3(2021)年度～令和 7(2025)年度
基本理念と基本方向	町民憲章に掲げられている「人とひととの和をひろめ 自然と親しみ郷土を愛し 心やすらぐ町づくりにつとめます」を基本理念とします。
将来像と基本目標	基本理念を踏まえ、将来像「たくさんの人に愛される みんなのふるさと 糸田町」のもと、5 つの基本目標が設定されています。
公共交通に関する事項	公共交通に関しては、2 番目の目標「安全で快適な暮らしをつくるまち」のもと、「交通利便性の向上」という基本施策が設定されています。 【施策を取り巻く現状と課題】 • 西鉄バスの廃止に対する適切な対応が求められています。 • 平成筑豊鉄道については、利用者の拡大が求められています。 • 福祉バス事業に対し、運営費の補助を行っています。 【基本方針】 • 平成筑豊鉄道、西鉄バスに関しては、関係機関と連携し、路線の確保、サービスの向上を図ります。 • 福祉バス事業については、現行の運行回数を確保するため、最低限必要な車両数を維持するとともに、老朽化に伴う車両買い替え等を含めた支援を引き続き行います。 【主要施策】 ① 公共交通機関の維持・利用促進 • 西鉄バスの存続について要望していきます。 • 本町に即した公共交通手段の計画を策定し実施していきます。 • 関係機関と連携し、イベント等を協働で開催することで、平成筑豊鉄道利用者の増加を図ります。 ② 福祉バス事業の運行支援 • 社会福祉協議会と連携し、福祉バスを巡回させ、町民の交通利便性の向上を図ります。

3-2. 第２次糸田町まち･ひと･しごと創生総合戦略

策定年次	令和 3(2021)年 3 月
計画期間	令和 3(2021)年度～令和 7(2025)年度
将来像と基本目標	第 5 次糸田町総合計画と共通の将来像「たくさんの人に愛される みんなのふるさと 糸田町」のもと、4 つの基本目標が設定されています。
公共交通に関する事項	公共交通に関しては、基本目標 4「地域資源を活用して誰もが質の高い暮らしができる生活基盤を整備する」において、「交通・交流の基盤を整備する」という施策が示されています。 【基本的方向】 • 本町に活力を生み、安心な生活を実現する環境を確保するため、質の高い暮らしを実現するためのまちの機能の充実や地域資源を活かした個性あふれる地域の形成、また、安心して暮らすことができるまちづくりを進めます。 • 地域課題解決・地域活性化を図るとともに、交通ネットワークの充実や健康づくりの推進を図ります。 【具体的な施策と重要業績評価指標（KPI)】 • 基本施策 1：交通・交流の基盤を整備する 成果指標 / 基準値(R1 年度) / 目標値(R7 年度) 公共交通を整備する / 未整備 / 整備完了 • 主な事業：土地の形状や居住地域の分散偏りなどを考慮するとともに、生活環境の変化に対応し市町村を超えることも視野に入れた公共交通を整備します。

3-3. 第２期田川広域定住自立圏共生ビジョン

策定年次	令和 4(2022)年 3 月
計画期間	令和 4(2022)年度～令和 8(2026)年度
計画目的	定住自立圏「田川広域定住自立圏」とは、「中心市(田川市)」と「近隣市町村(香春町・添田町・糸田町・川崎町・大任町・赤村・福智町)」が連携して、都市圏への人口流出を防ぐとともに、定住を進めるために形成する圏域です。 圏域内の各市町村は、独自性を互いに尊重しながら、連携・役割分担して地域の活性化に向けた取組を推進することで、定住に向けた機能の充実や地域の魅力向上を目指します。

<table>
<tr><td>将来像と基本目標</td><td>将来像「圏域住民が将来にわたって安心して生活し続けることができるまちづくり」のもと、3 つの視点に基づく 9 つの取組事項が設定されています。</td></tr>
<tr><td>公共交通に関する事項</td><td>公共交通に関しては、6 つ目の取組事項「地域に見合った公共交通体系の構築」において、「地域公共交通網の利用促進」という具体的な取組が示されています。
【事業の概要】
• 圏域市町村が連携して、地域に見合った公共交通体系を構築します。
【期待される効果】
• 圏域全体の公共交通網を対象として、調査・検討・再編することにより、圏域住民の需要に即した効率的な公共交通網を形成し、住民の利便性向上に資するとともに公共交通の運営改善につなげます。
• また、地域内における既存の鉄道の運行を支援し、今後の路線存続につなげます。
【役割分担】
中心市(甲)
• 乙と連携して、効率的な公共交通網に関する調査・検討を行い、地域に見合った公共交通体系を構築する。
• 特別会計を設置し、平成筑豊鉄道へ経営安定化補助金を支出する。
連携町村(乙)
• 甲と連携して、効率的な公共交通網に関する調査・検討を行い、地域に見合った公共交通体系を構築する。(7 町村)
• 甲に対して、平成筑豊鉄道の支援に必要な経費を負担する。(香春町・糸田町・赤村・福智町)
【成果指標（KPI)】
<table>
<tr><th>成果指標</th><th>基準値(R2 年度)</th><th>目標値(R8 年度)</th></tr>
<tr><td>自治体運行バス利用者数</td><td>190,504 人</td><td>240,000 人</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

3-4. 田川市地域公共交通網形成計画

策定年次	令和 2(2020)年 9 月
計画期間	令和 2(2020)年 9 月～令和 8(2026)年 3 月
将来像と基本目標	将来像「コンパクトなまちづくりに連動し、生活利便施設や市外へ、公共交通で容易にアクセスできるまち」のもと、3 つの基本的な方針が設定されています。
公共交通に関する事項	周辺自治体に関しては、基本的な方針 3「様々な交通手段の結節と広域移動手段の利便性向上」において、「周辺自治体と連携した広域移動手段の利便性向上」という具体的な施策が示されています。 【実施事業】 • 持続可能な広域的公共交通ネットワークの検討 • 平成筑豊鉄道への運行支援の実施 • 西鉄バスの運行継続に向けた支援の実施

第４章
糸田町公共交通の現状と課題

4-1. 公共交通の運行状況

（1） 糸田町の公共交通の概略

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、タクシーとなっています。

鉄道は、「平成筑豊鉄道」が町の東側を南北に縦貫しており、町内には、豊前大熊駅、松山駅、糸田駅の 3 駅があります。

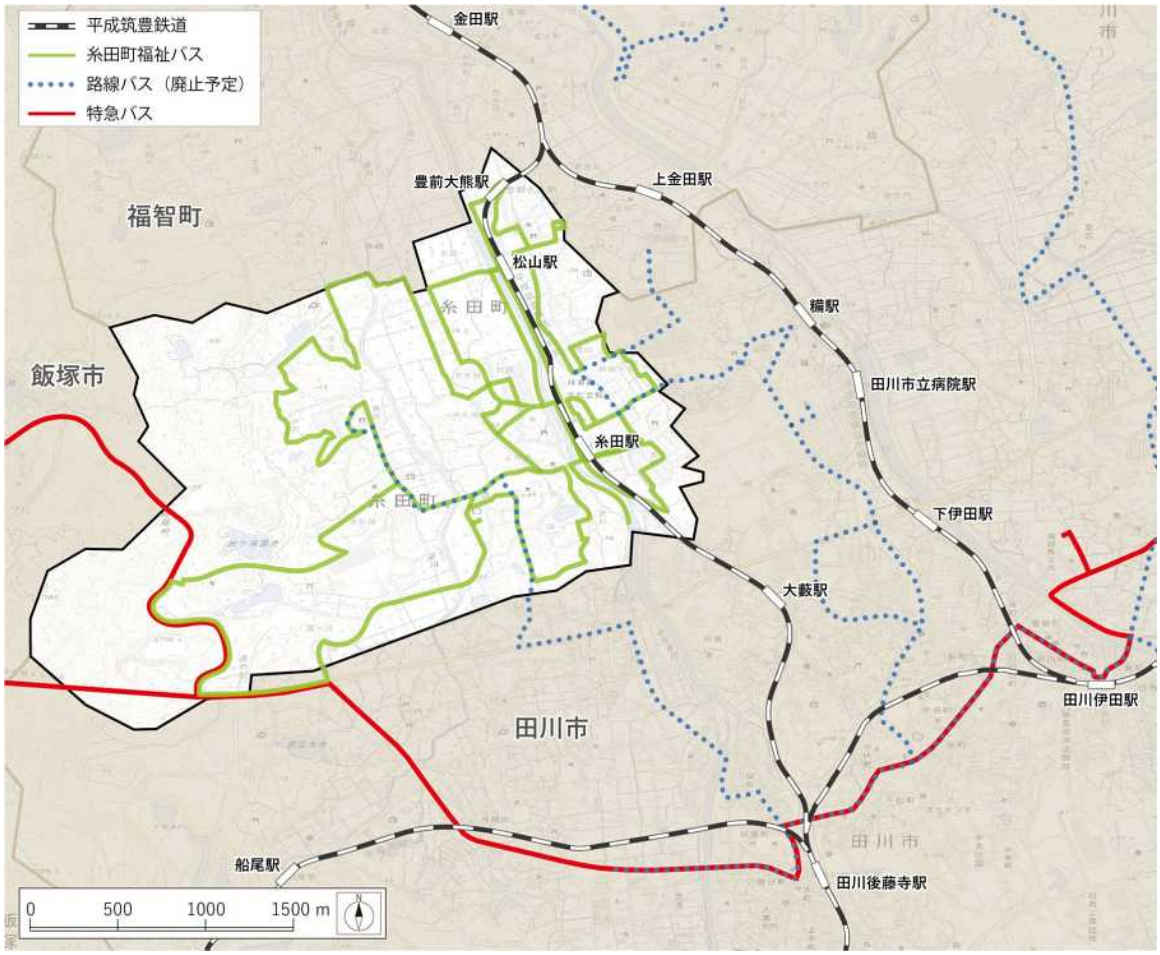
路線バスは、町の中央部と田川後藤寺を結ぶ西鉄バス「金田・方城線」が運行していますが、令和 5(2023)年 9 月に廃止予定となっています。

特急バスは、香春町(町役場)及び田川市(後藤寺～伊田)と福岡市(天神)を接続する西鉄バス「筑豊特急」が運行しています。

福祉バスは、糸田町社会福祉協議会が運行しており、4 つのルートで町内をカバーしています。

タクシーは、隣接する田川市に営業所を構える「田川構内自動車」が運行しています。

■ 糸田町の公共交通の概略



（2）鉄道

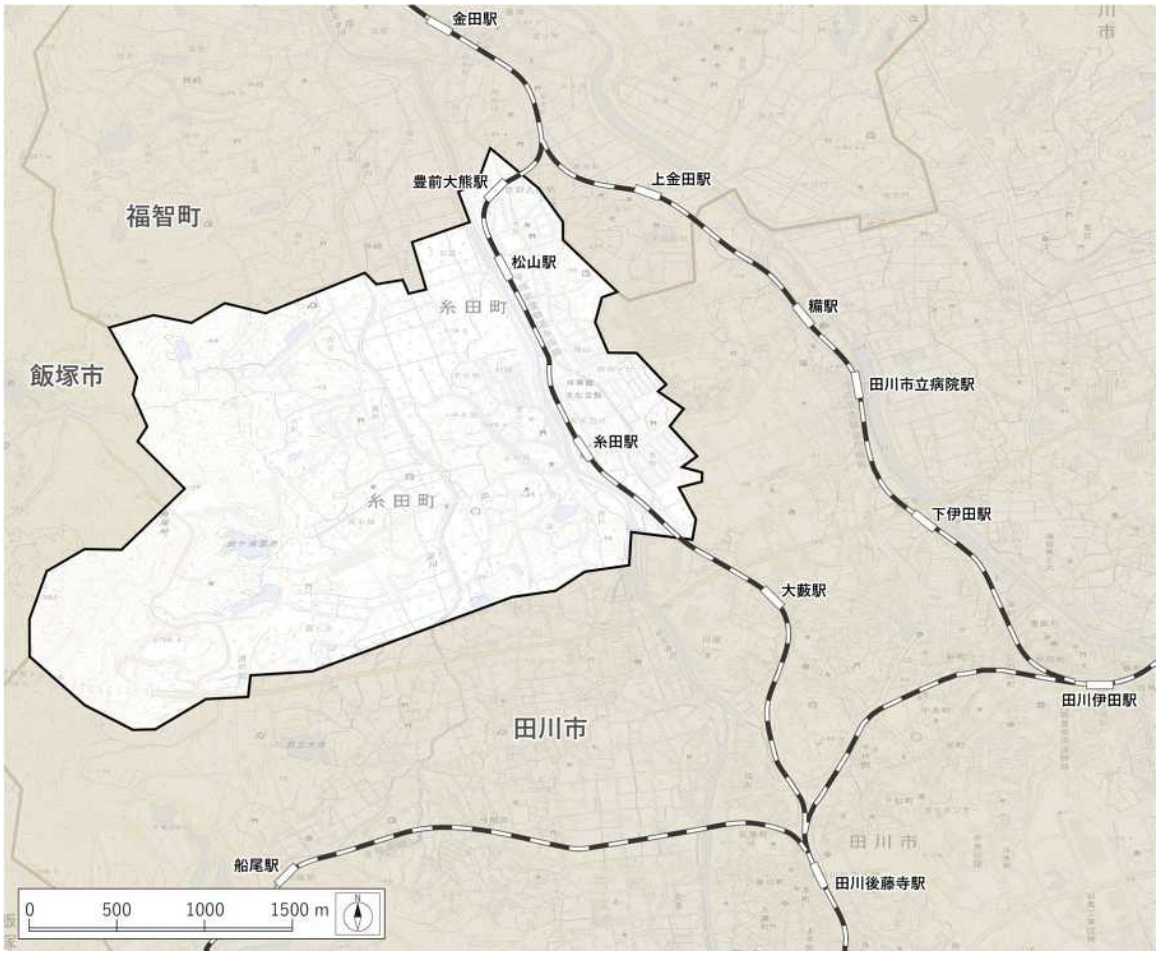
① 概要

本町の東側には、平成筑豊鉄道糸田線が縦貫しており、町内には豊前大熊駅、松山駅、糸田駅の 3 駅があります。いずれの駅も鉄道会社の職員は常駐していません。

下りは全て「田川後藤寺」行、上りは金田行(朝・夕運行)と直方行(日中運行)が運行されています。

路線名	平日便数(上/下)	運賃	運行時間
平成筑豊鉄道糸田線	18/18	距離制	5 時～22 時台

■ 鉄道(平成筑豊鉄道糸田線)の路線図

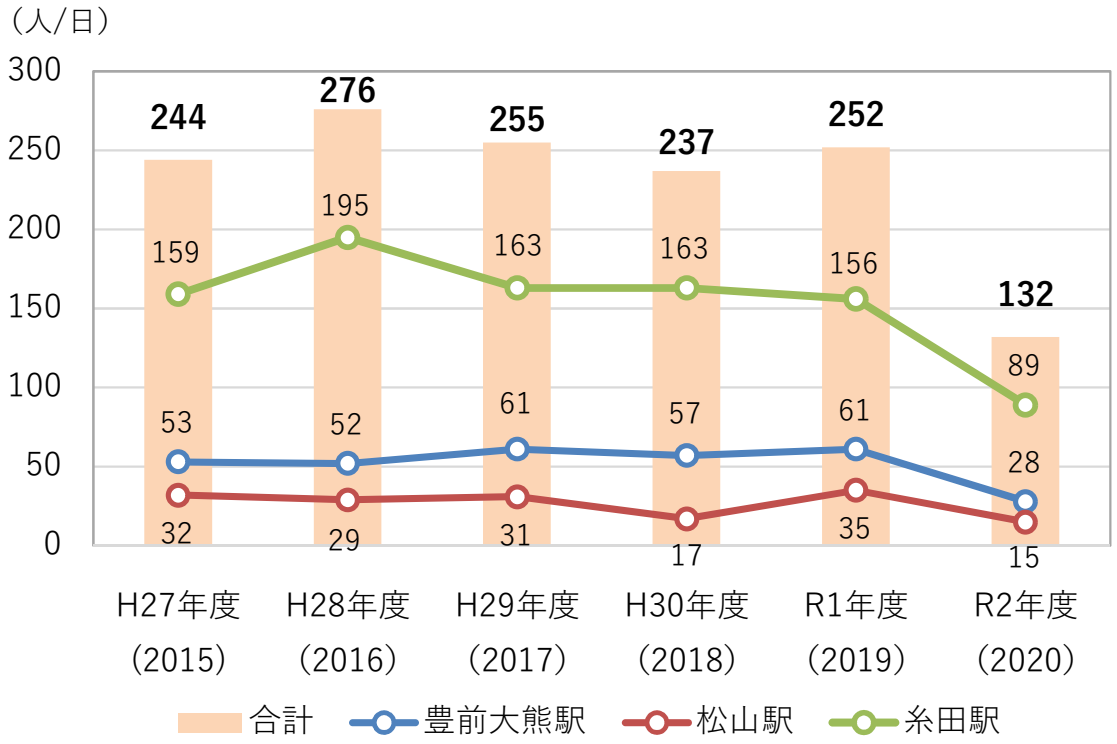


②　利用状況

本町にある３駅における乗降客数は、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元(2019)年度においても約 250 人/日に留まっています。

これまで乗降客数は減少もしくは横ばいの傾向にありましたが、令和 2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく減少しています。

■　鉄道(平成筑豊鉄道糸田線)の利用状況



（3） 路線バス

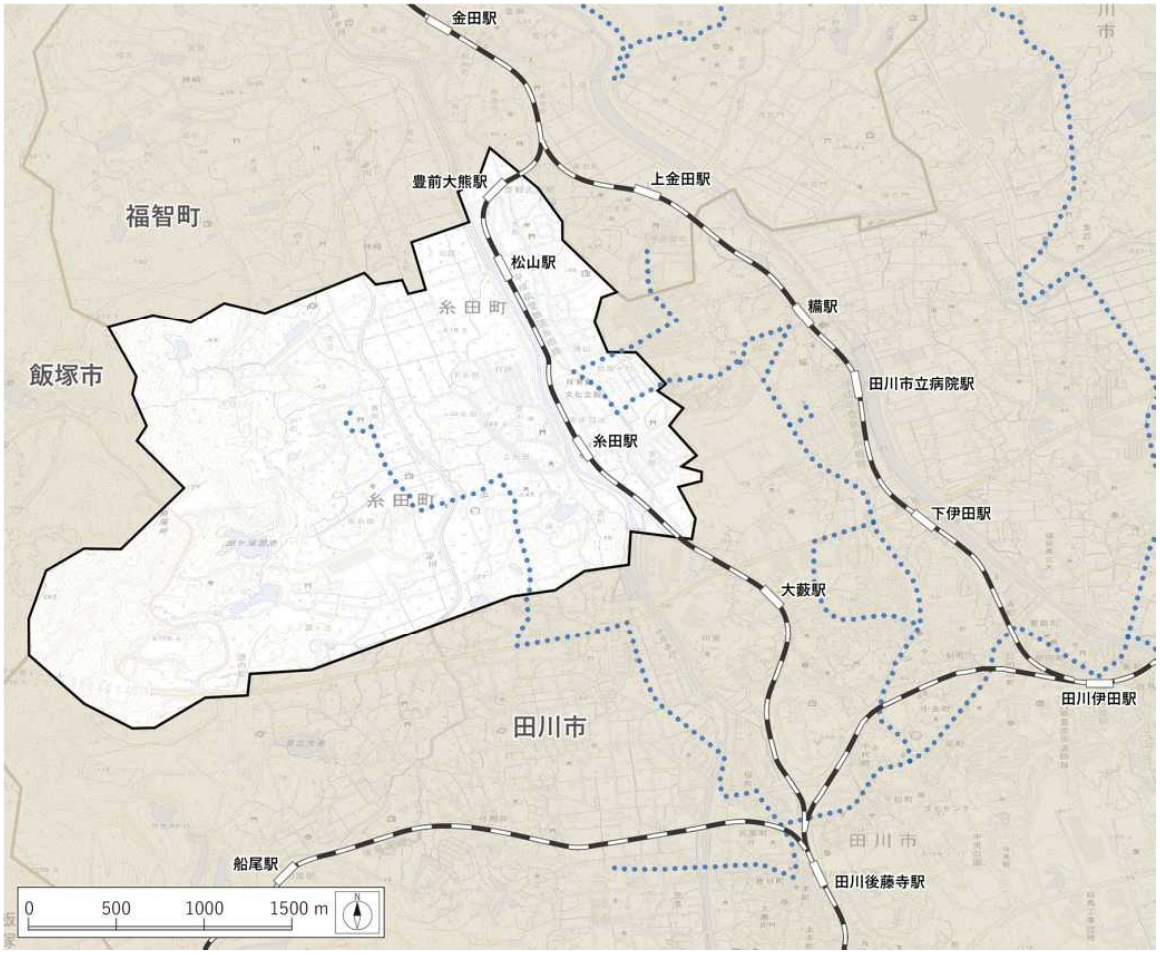
① 概要

本町においては、西鉄バス「金田・方城線」が運行しており、真岡・糸田町役場・糸田中学校前などを経由して、田川後藤寺駅と連絡されています。

なお、「金田・方城線」は、令和 5(2023)年 9 月に廃止が予定されています。

路線名	平日便数(往/復)	運賃	運行時間
金田・方城線	10/10	距離制	6 時～19 時台

■ 路線バス(西鉄バス金田･方城線)の路線図

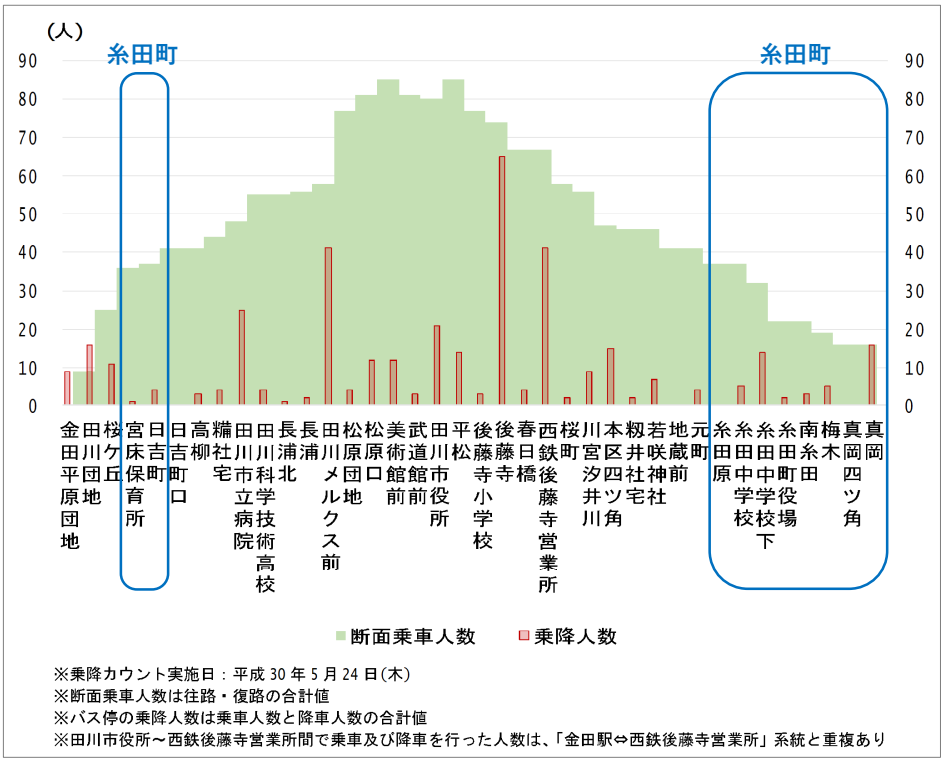


②　利用状況

糸田町内におけるバス利用者は 1 日当たり 40 人程度で「真岡」及び「糸田中学校下」においては 10 人以上の利用が見られます。

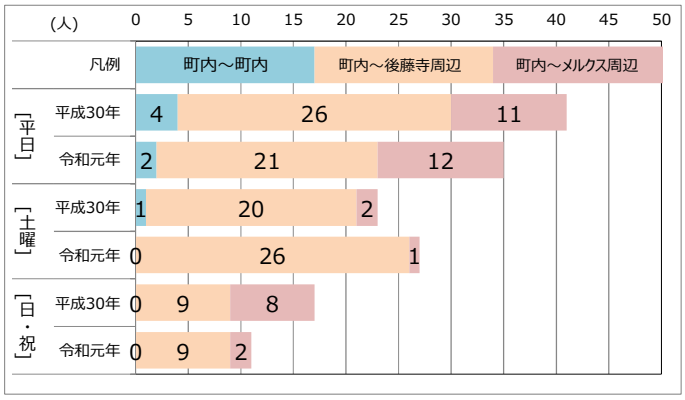
町内での乗降客は、町内～町外(後藤寺方面)への移動をする人が最も多く、平・土曜日の利用者は 20 人以上となっています。また、後藤寺周辺を経由し、メルクス方面まで移動する利用者は平日が 10 人以上となっており、約半数が「田川メルクス前」で乗降しています。

■　路線バス(西鉄バス金田･方城線)の利用状況



出典：田川市地域公共交通網形成計画

■　路線バス(西鉄バス金田･方城線)の町内乗降者



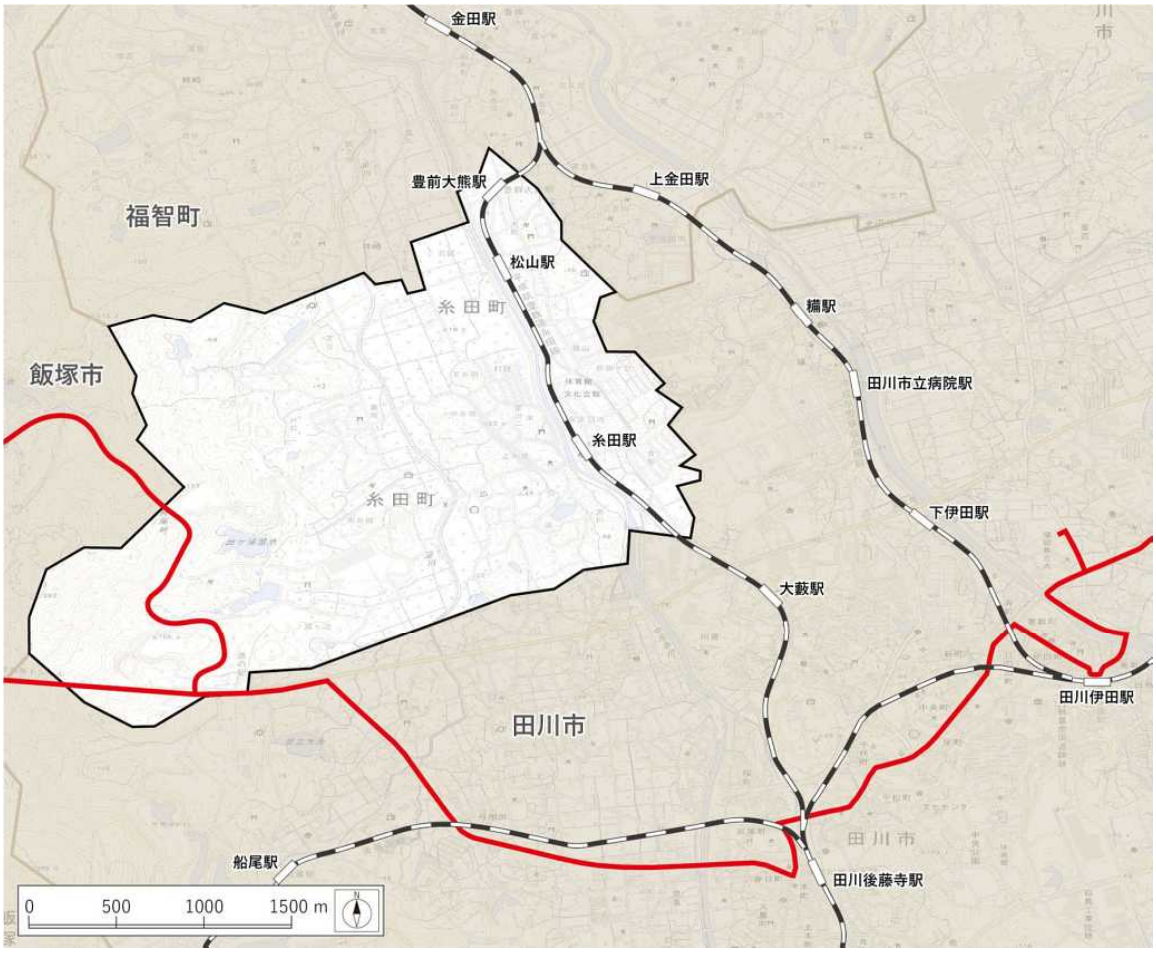
（4） 特急バス

① 概要

本町においては、香春町(町役場)及び田川市(後藤寺～伊田)と福岡市(天神)を接続する特急バス「筑豊特急」が運行されており、町内では「道の駅いとだ・中村美術館前」と「糸田口」バス停に停車します。

路線名	平日便数(往/復)	運賃	運行時間
筑豊特急	81/72	距離制	6 時～23 時台

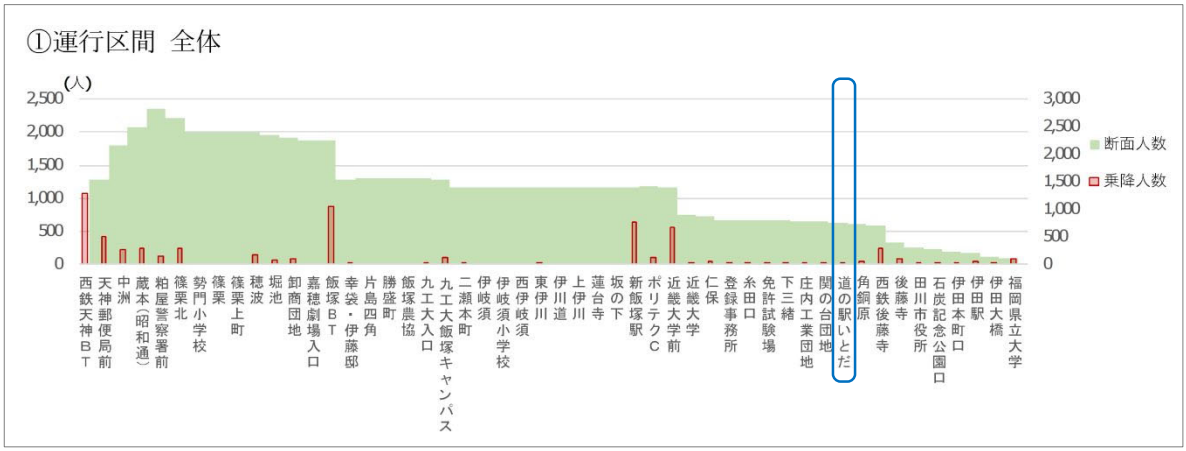
■ 特急バス(筑豊特急)の路線図



②　利用状況

町内のバス停「道の駅いとだ」での乗降人数は 1 日あたり 50 人未満と少なく、近隣のバス停では「西鉄後藤寺」における乗降人数が 1 日あたり約 300 人と多くなっています。

■　特急バス(筑豊特急)の利用状況



※乗降カウント実施日：平成 30(2018)年 5 月 31 日（木）
※断面乗車人数は往復の合計値

（5）福祉バス

①　概要

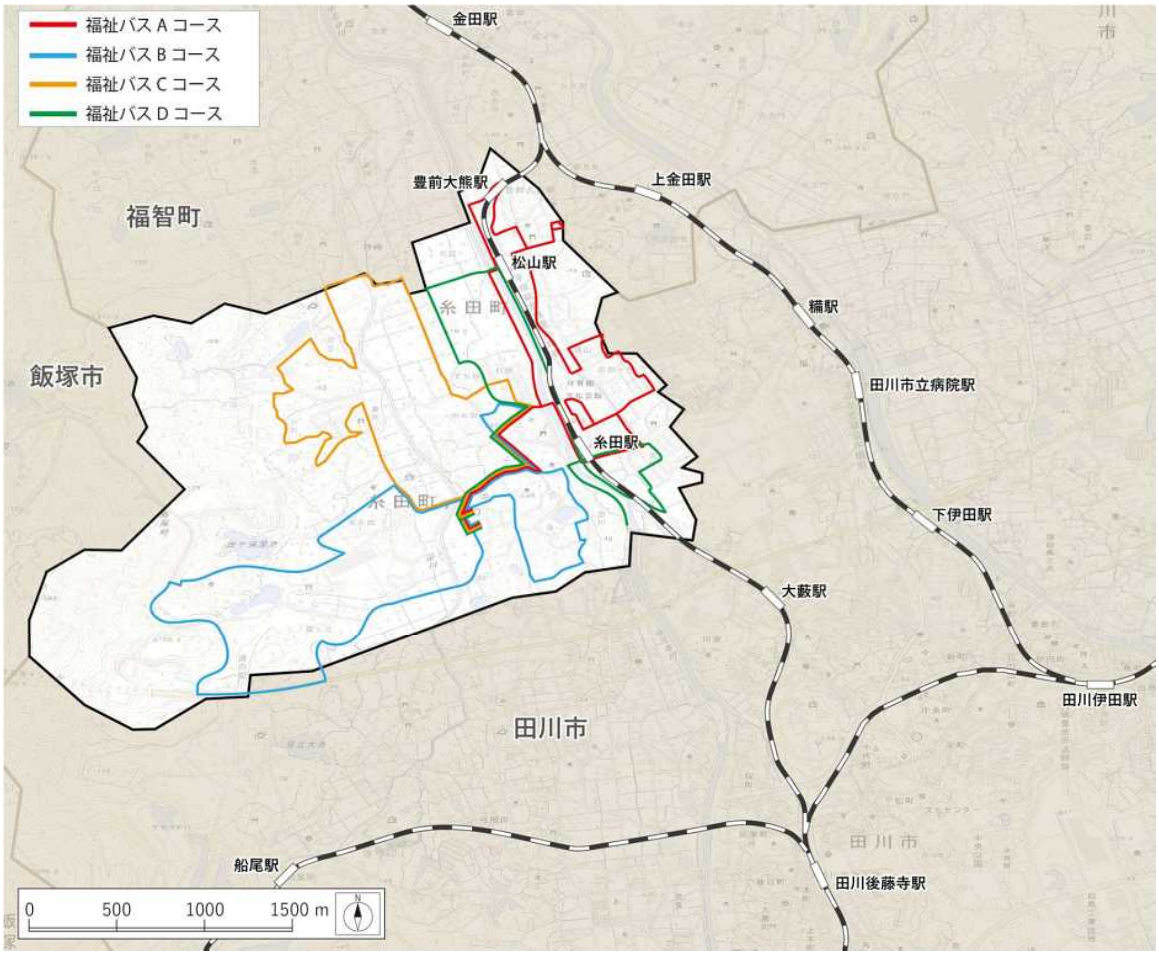
本町においては、糸田町社会福祉協議会が、町内を循環する福祉バスを運行しています。

運行ルートは 4 コースあり、利用者は長時間歩行が困難な方やその介助者・妊婦や乳幼児連れの方に限定されています。

路線名	平日便数	運賃	運行時間
福祉バス	各 4 ※1	無料	8 時～15 時台 ※2

※1 D コースのみ 2 便　　※2 利用者がいる場合は 16 時台に発車する臨時バスを運行

■ 福祉バスの路線図



②　利用状況

福祉バスは 1 日約 80 人が利用しており、1 日の平均利用者数のうち、最も多いのは C コースの第 1 便(23.5 人)で、次いで A コースの第 3 便(20.2 人)となっています。昼間は概ね 15 人前後の利用で、第 4 便は 10 人以下と利用が少なくなっています。

バスの定員は 12 人～13 人で、A・B・C コースにおいて最大区間乗車人員が 12 人以上になる日が毎月見られるなど、飽和状態にあります。

■ 福祉バスの利用状況

1）A コースの利用状況

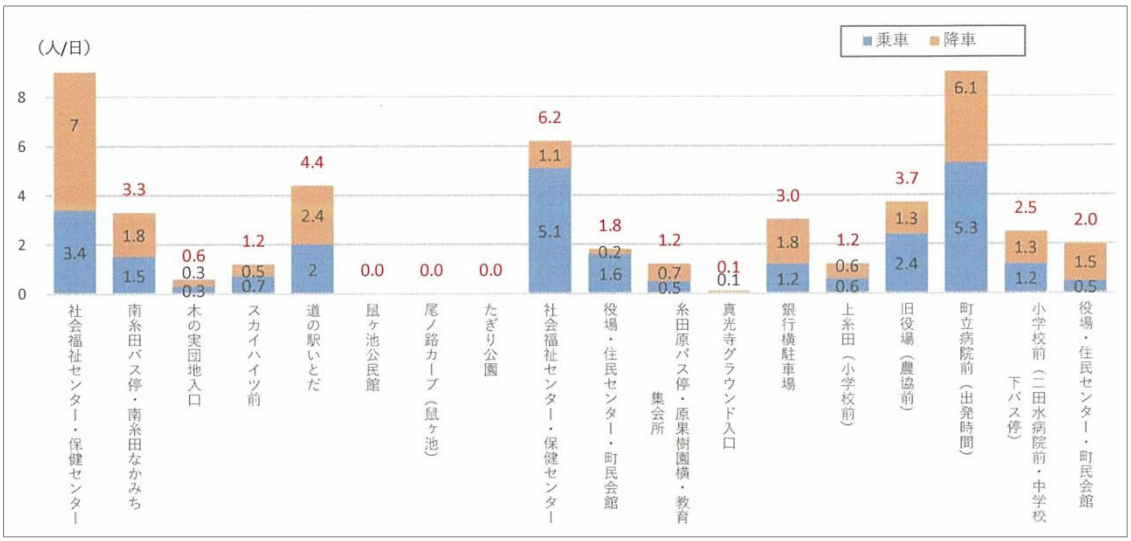
A コースで利用が多いバス停は「旧宮床公民館前(スーパー川食前)」と「町立病院前」で、1 日約 9 人が乗降しています。

■ A コースのバス停別利用状況

2）B コースの利用状況

B コースで利用が多いバス停は「町立病院前」と「社会福祉センター・保健センター」で、1 日約 10 人が乗降しています。

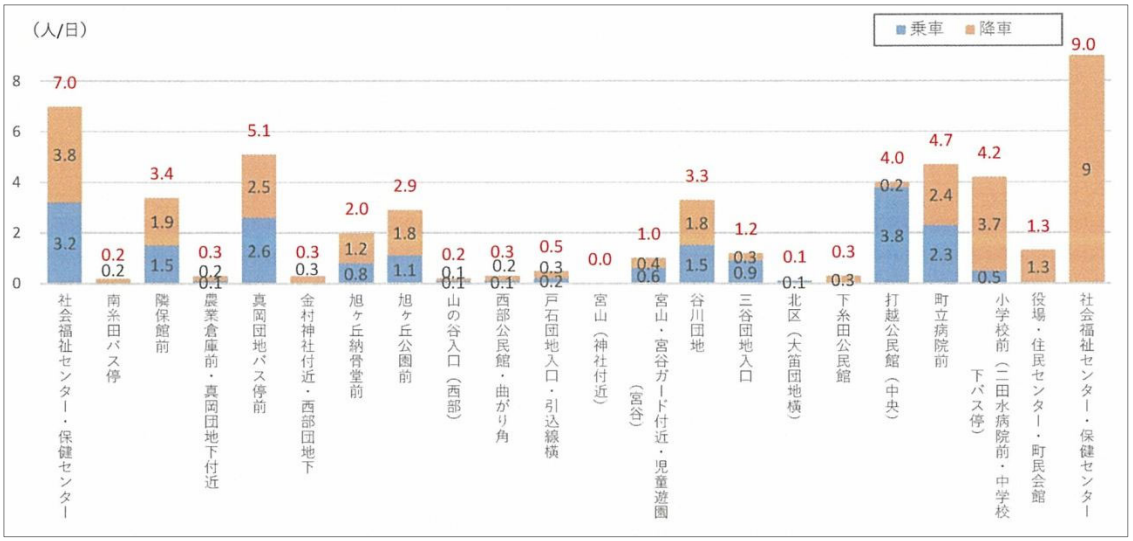
■ B コースのバス停別利用状況



3）Ｃコースの利用状況

Ｃコースで利用が多いバス停は「社会福祉センター・保健センター」で、１日約９人が乗降しています。

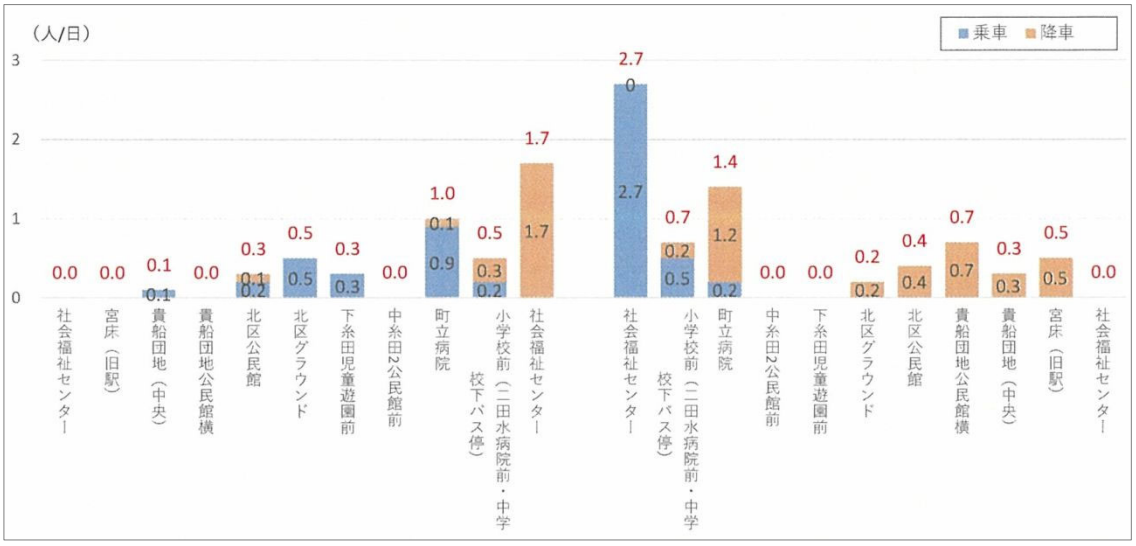
■ Ｃコースのバス停別利用状況



4）Ｄコースの利用状況

Ｄコースで利用が多いバス停は「社会福祉センター」で、１日約３人が乗降しています。

■ Ｄコースのバス停別利用状況



（6）タクシー

①　概要

本町にはタクシー会社がありませんが、最寄りのタクシー会社である田川市の「田川構内自動車」が町内で運行しており、糸田駅に待機所があります。

②　利用状況

糸田町を含む圏域である「田川交通圏」における輸送実績について、他交通圏と比較すると、一車一回あたり実車キロが 3.6 ㎞、実車率が 41.76%と若干高くなっているものの、50%は下回っています。

また、一日一車当たりの走行キロや営業収入は低い傾向にあります。

■ タクシーの輸送実績（令和３年度）

		田川交通圏	（参考） 筑豊交通圏	（参考） 福岡県
事業用自動車	車両数	148	347	10,510
	延実在車両数	43,317	121,205	3,621,475
	延実働車両数	23,134	60,446	2,164,199
	実働率	53.41%	49.87%	59.76%
走行キロ	実車キロ	897,811	3,148,056	111,211,838
	総走行キロ	2,150,033	7,804,516	303,721,596
	実車率	41.76%	40.34%	36.62%
輸送回数（回）		250,334	967,565	34,325,525
輸送人員（人）		315,223	1,254,254	53,078,562
営業収入（千円）		366,924	1,145,695	44,169,881
実働一日一車当たり	走行キロ	92.9	129.1	140.3
	営業収入（円）	15,861	18,954	20,409
一車一回あたり実車キロ		3.6	3.3	3.2
運転者数（人）		71	334	12,783
従業員数（人）		94	400	14,659

出典：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表　令和３年度（九州運輸局自動車交通部旅客第二課）

4-2. 地域ニーズの把握

（1）町民アンケート調査

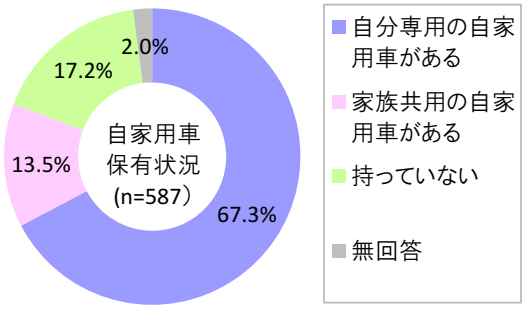
①　調査概要

調査の目的	町民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズを把握
調査項目	主な移動手段／公共交通の利用頻度／公共交通の今後のあり方　など
調査対象	糸田町民(1,500 人) ※学生(15 歳)以上を対象 ※糸田町在住の中学 3 年生全員及び 16 歳以上の方を年齢構成を踏まえて無作為抽出
調査期間	令和 4(2022)年 2 月 4 日(金)～21 日(月)
調査方法	郵送による配布・回収
回収結果	587 票(回収率 39.1%)

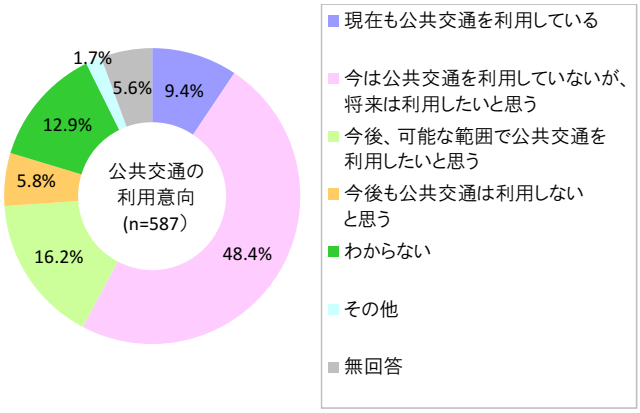
②　調査結果(概要)

- 町民の約 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。
- 町内を運行するすべての公共交通について、「利用していない」人が 7 割以上を占めています。
- 公共交通を維持していくための利用意向としては、「今は公共交通を利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答した人が約半数を占めています。

■ 自家用車の保有



■ 公共交通を維持していくための利用意向



（2）福祉バス利用状況調査

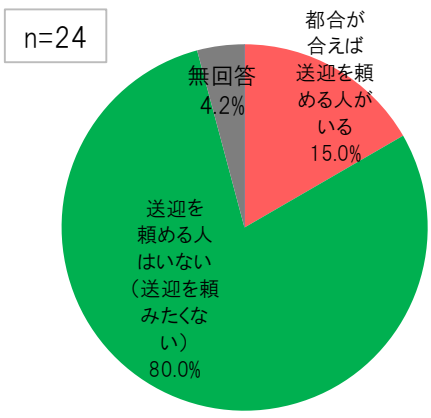
①　調査概要

調査の目的	福祉バス利用者の移動実態及び公共交通に対するニーズを把握	
調査項目	主な外出目的／福祉バスの利用頻度／公共交通の今後のあり方　など	
調査対象	福祉バス利用者 ※調査期間内の福祉バス利用者を対象	
調査期間	令和 4(2022)年 7 月 14 日(木)	令和 4(2022)年 7 月 19 日(火) ～29 日(金)
調査方法	調査員による聞き取り	社内設置 BOX での配布・回収
回収結果	乗降調査：36 名 ヒアリング調査：20 票	 4 票

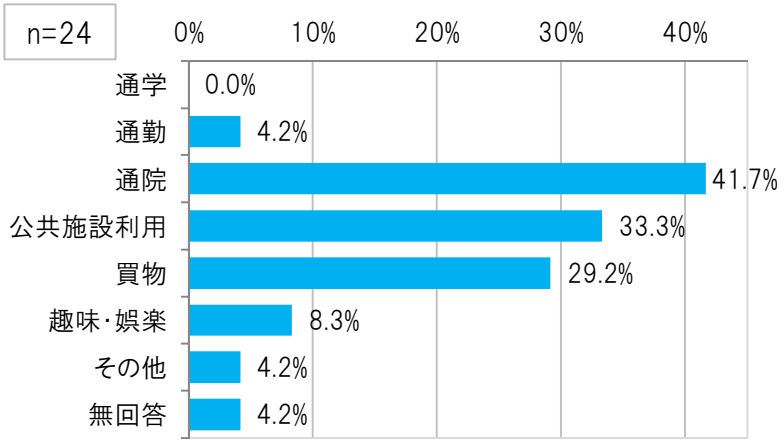
②　調査結果(概要)

- 福祉バス利用者は、免許を返納し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。
- 外出目的としては、通院や公共施設利用、買物など生活に必要不可欠な移動が上位を占めています。
- 福祉バスの利用頻度は「週に 2 日～3 日」の人が多く、現状の運行ルートや運行時間については、半数以上が「満足・やや満足」と回答しています。
- 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おり、継続的な運行のための有償化の必要性についてご理解いただいている様子が見られました。
- 一方で、予約型運行については「賛成」している方もいる中で、「仕組みが理解できない」・「イメージが掴めない」といった抵抗感がある結果も得られました。

■ 家族や知人などの送迎者の有無



■ 主な外出目的



（3） 公共施設留め置きによるニーズ調査

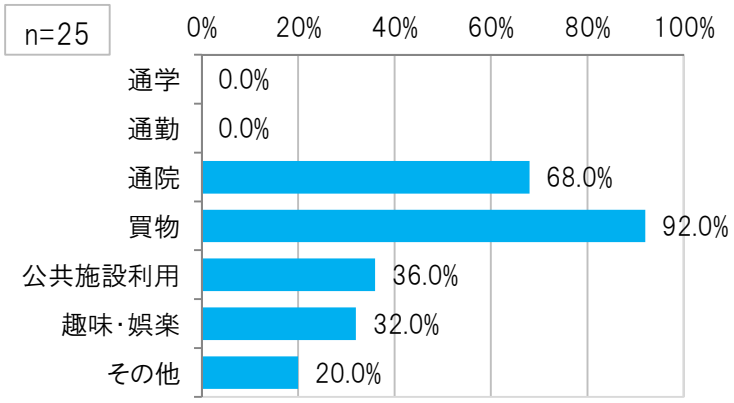
① 調査概要

調査の目的	公共施設利用者の移動実態及び公共交通に対するニーズを把握
調査項目	主な外出目的／福祉バスの利用頻度／公共交通の今後のあり方　など
調査対象	各公共施設利用者 ※町役場、保健センター、社会福祉協議会、道の駅利用者を対象
調査期間	令和 4(2022)年 7 月 19 日(火)～29 日(金)
調査方法	各施設設置 BOX での配布・回収
回収結果	25 票 (保健センター24 票・社会福祉協議会 1 票／町役場・道の駅は共に 0 票)

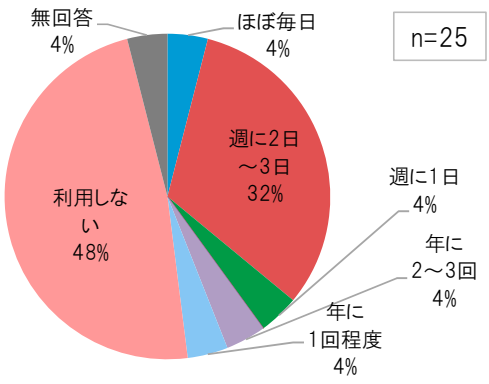
② 調査結果(概要)

- 外出目的としては、買物や通院、公共施設利用など生活に必要不可欠な移動が上位を占めています。
- 福祉バスについては「利用しない」人が最も多く、利用する人の中では「週に 2 日～3 日」の人が多くなっています。
- 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」している方が約 7 割を占めており、継続的な運行のための有償化の必要性についてご理解いただいている様子が見られました。

■ 主な外出目的



■ 福祉バスの利用頻度



（4）行政区長･民生委員による意向調査

①　調査概要

調査の目的	町民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズを把握
調査項目	福祉バスの運行内容／西鉄廃止後の移動手段確保／公共交通の今後のあり方　など
調査対象	糸田町民 ※各地区の行政区長及び民生委員による聞き取り対象者
調査期間	令和 4(2022)年 6 月 28 日(火)～7 月 29 日(金)
調査方法	行政区長・民生委員による聞き取り
回収結果	35 票

②　調査結果(概要)

- 運行ルート(経由地)については、町内のスーパーや駅、病院の他、田川市方面の病院やスーパーマーケットについても要望が寄せられました。
- 運行時間については、病院や買物の帰りの便が不足しているという意見も寄せられました。
- 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」している方が多く、継続的な運行のための有償化の必要性についてご理解いただいている様子が見られました。
- 一方で、予約型運行については「賛成」している方もいる中で、「仕組みが理解できない」･「イメージが掴めない」といった抵抗感がある結果も得られました。
- その他、停留所の環境改善やタクシーの利便性向上、運転や対応の改善に関する意見も寄せられました。

◆ コラム　～各種調査の様子～ ◆

聞き取り調査の様子

車内設置 BOX の様子

アンケート設置の様子(庁舎)

4-3. 糸田町の地域公共交通の課題

糸田町における現状を踏まえ、そこから見えてくる課題を以下に整理します。

＜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

- 令和 5(2023)年 9 月に予定されている西鉄バス「金田・方城線」の廃止を見据え、現行利用者のための代替手段の確保が急務となっています。

＜課題 2＞　今後の公共交通サービスのあり方に向けた検討

- 高齢化の進行に伴い交通弱者が増える中でも、誰もが本町で暮らし続けられるように、町民の日常生活を支える生活利便施設へのアクセスを確保するための公共交通サービスの維持・確保が必要です。
- 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るため、ハード・ソフトともに配慮した運行主体の検討が必要です。
- 現在の福祉バス利用対象者は限られているため、本町の今後の交通サービスを検討するにあたり、ターゲットの再検討が求められます。

＜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

- 運行主体や運行方式(路線型 or 予約型)、AI オンデマンドなどの新技術の活用、運賃体系の検討、国庫補助の活用など、需要を踏まえ、効率化・事務負担軽減に向けた新たな移動手段、持続可能な運行サービスの導入検討が求められます。

＜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

- 移動手段を持たない高齢者や子供などの交通弱者にとって重要な移動手段である公共交通を維持していくため、住民や来訪者の公共交通利用を促進していくことが必要です。
- 公共交通は移動手段の 1 つとして、今後も維持する必要があることから、利用を促進する仕組みが必要です。

＜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

- 交通弱者の利便性の低下や行政や事業者の負担などが大きくなる中、公共交通の持続可能性を確保するため、関係者全体がメリットを享受できるようにすることが必要です。
- そのためにも、公共交通がおかれた現状や維持への理解を深めること、そして住民・交通事業者・行政で連携した取り組み・仕組みを構築することが必要です。
- また、近隣市町と足並みを揃え、隣接市町への乗り入れや乗り継ぎ環境の改善について検討を行うなど、広域交通の利便性向上にも取り組む必要があります。

第５章
基本的な方針と目標･施策

5-1.　基本方針と目標

「第４章　糸田町公共交通の現状と課題」を踏まえ、本計画の基本方針・目標・将来の公共交通骨格を次のとおり定めます。

（1）基本方針の要素

住民アンケートや福祉バス利用者への聞き取り、民生委員アンケート、交通会議などでの意見をもとに、基本方針で踏まえるべき要素を下記に整理します。

要素１　高齢者はもちろん、通院・通学・買物などにも利用しやすい公共交通であること
要素２　住民ニーズを捉えつつ、町の施策とも連携するなど、町自体の将来も見据えた公共交通であること
要素３　利用のしやすさ・乗り継ぎなどへ配慮し、移動手段の１つとして選ばれる公共交通であること
要素４　財政状況の悪化や人手不足が進む中、持続可能な公共交通であること

（2）基本方針と目標

本計画の基本方針及び将来像を踏まえた計画の目標を下記のとおり設定します。

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ても通学・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。

（3） 公共交通の位置づけ･公共交通骨格

地域公共交通計画における各公共交通の位置づけ及び将来の公共交通骨格を示します。

■ 各公共交通の位置づけ

広域幹線	**■特急バス** ・西鉄バス筑豊特急は、糸田町(道の駅いとだ・糸田口)を経由し、香春町（町役場）及び田川市（後藤寺～伊田）と福岡市（天神）を接続する広域的な移動を支える移動手段として位置づけます。
地域間幹線	**■平成筑豊鉄道糸田線・伊田線** ・通学・通勤手段として重要な役割を持つほか、近隣市を結ぶ公共交通の南北の軸として位置づけます。 **■路線バス** ・西鉄バス金田・方城線は、糸田町と田川市を結ぶ誰でも利用可能な移動手段として位置づけます。なお、令和 5(2023)年 9 月末の廃止後は、新たに導入を予定する移動手段へ位置づけの移行を予定します。
支線	**■新たな移動手段** ・西鉄バス金田・方城線の廃止後の代替手段としての役割に加え、誰でも利用可能な町内外への移動手段として位置づけます。なお、役割や位置づけは段階的に交通会議などで再検討するものとします。 ・運行(車両購入や AI システム導入等運行に係る全てを含む)にあたっては、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(フィーダー補助)や新モビリティサービス推進事業補助金、県補助金など、使用可能な補助金を活用します。

■福祉バス

・「長時間歩行が困難な方やその介助者や妊婦や乳幼児連れの方」の町内移動を支える移動手段として位置づけます。なお、新たな交通移動手段への利用者の移行状況を踏まえつつ、役割が移行できた場合には、役割や位置づけについて、社会福祉協議会や交通会議などにて段階的に協議・調整・検討を行います。

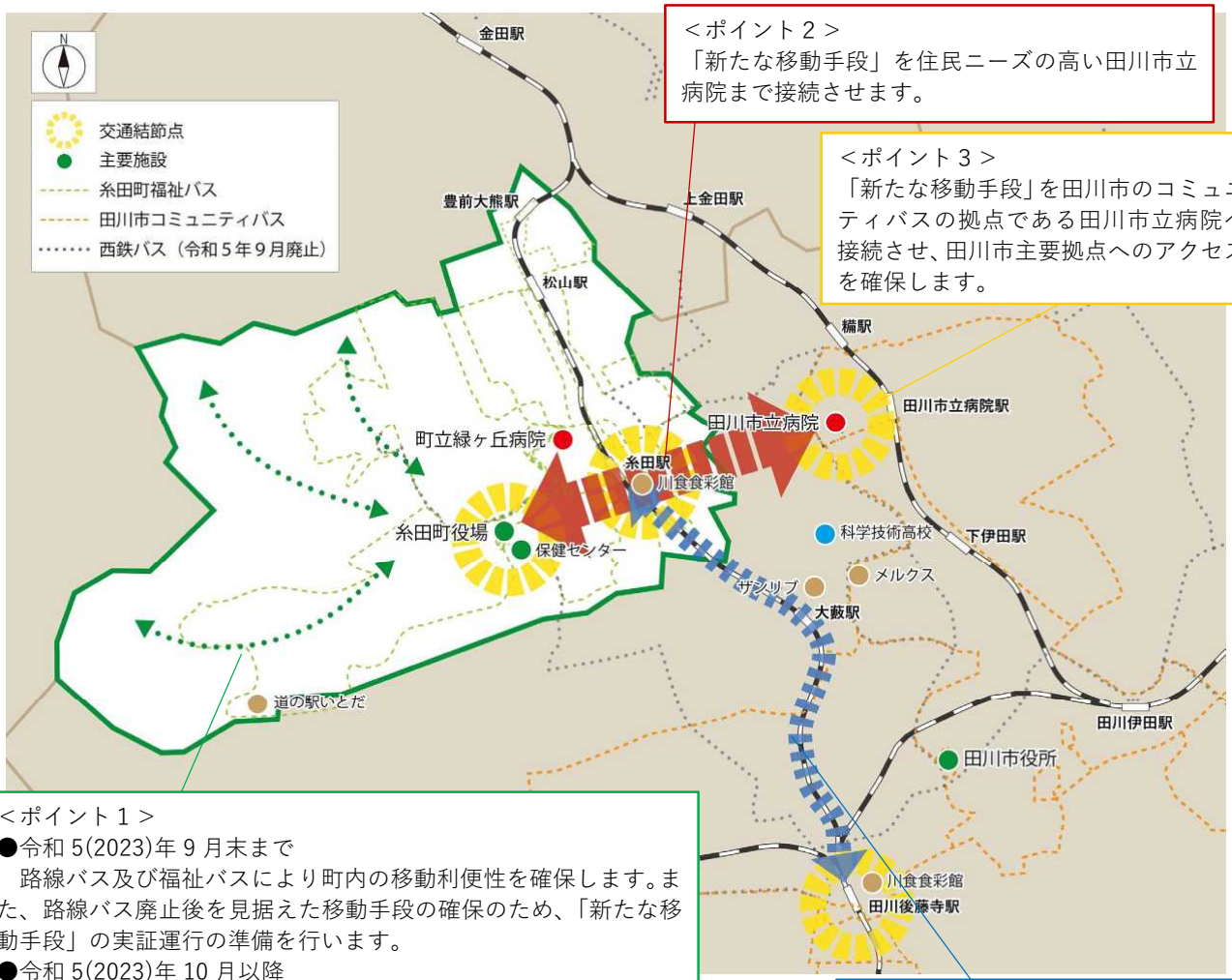
■タクシー

・鉄道・バスなどとともに安定的に公共交通サービスを提供しており、今後も地域の持続可能な公共交通ネットワークを形成する重要な交通機関です。ドア・ツー・ドア[1]の移動や 24 時間の対応が可能なサービスであり、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができる交通機関として位置づけます。

■ 将来の公共交通骨格図

[1] ドアからドアまでという意味で、家の戸口まで配達されるあるいは到着するといった利便性を意味する言葉。

■ 将来の公共交通体系のイメージ



＜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拠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性を確保します。

※新たな移動手段は、予約型乗合交通[2]を予定（詳細は施策 1-1 を参照）

[2] バスのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定した時間に指定した場所へ送迎する交通サービスのこと

■ 公共交通の具体的な役割

鉄道

運行路線名	起点	経由地	終点	役割	実施主体	補助事業
平成筑豊鉄道糸田線	金田駅	糸田駅	田川後藤寺駅	金田駅から田川後藤寺駅をつなぐ町外への移動手段です。金田駅での乗換えにより平成筑豊鉄道伊田線（直方駅～田川伊田駅）への移動手段としての役割も担っています。	平成筑豊鉄道	地域公共交通確保維持改善事業

※自治体や事業者の運営努力だけでは持続可能な運行が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により安全な鉄道輸送を確保・維持する必要があります。

特急バス

運行路線名	起点	経由地	終点	運行態様	事業区分	役割	実施主体
筑豊（特急）福岡線	天神高速バスターミナル	道の駅いとだ・中村美術館前	香春町役場	路線定期運行	４条乗合	糸田町を経由し、香春町及び田川市と福岡市をつなぐ、町外への広域移動手段です。	西鉄バス

新たな運行「予約型乗合運行」

運行区域	運行態様	事業区分	役割	実施主体	補助事業	備考
糸田町全域＋田川市の一部	区域運行	４条乗合	町外移動を担う交通機関と接続する支線として、町内移動の役割を担います。また、西鉄バス金田･方城線の廃止後の代替手段として、一部町外への運行も担います。	糸田町（運行は田川構内自動車に委託）	フィーダー補助	当該補助区域については、田川市内も運行しており、田川市の地域公共交通計画には位置付けられていませんが、田川市は当該運行に係る費用負担は行っていません。

※新たな運行は町民の町内移動を支える交通となり、路線バスの代替手段として一部町外への運行も担う、町にとって欠かせない公共交通となります。しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは持続可能な運行が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

福祉バス

運行系統名	起点	経由地	終点	運行態様	役割	実施主体
A コース	社会福祉センター	豊前大熊駅	社会福祉センター	路線定期運行	「長時間歩行が困難な方やその介助者や妊婦や乳幼児連れの方」の町内移動を支える無償の移動手段です。糸田町内の役場、医療施設、商業施設等へ接続しています。	糸田町（運行は社会福祉協議会に委託）
B コース	社会福祉センター	道の駅いとだ	社会福祉センター			
C コース	社会福祉センター	宮谷	社会福祉センター			
D コース	社会福祉センター	北区公民館	社会福祉センター			

タクシー

運行態様	事業区分	役割	実施主体
区域運行	４条乗合	町内外の個別輸送による移動手段です。	田川構内自動車

5-2.　数値指標と目標値の設定

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）－収入（6,100 千円）＝5,900 千円（一台運行時）

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が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毎年整理	（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 利用客の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想定

5-3.　目標を実現するための施策

（1）施策体系

基本方針や骨格図を踏まえ、本計画で目指す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。

各施策の実行にあたっては、国・県等の補助金(フィーダー補助)などを活用し取り組むことを基本とします。

基本目標	基本目標を実現するための施策	
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	**施策 1-1**	移動実態やニーズに合わせた新たな移動手段の確保
	施策 1-2	利便性向上及び効率化に向けた新技術の導入検討
	施策 1-3	既存交通サービスとの接続向上による町外へのアクセス性の確保
基本目標 2 公共交通の 利用サービスの質的向上	**施策 2-1**	主要拠点における待合環境の維持・向上
	施策 2-2	福祉バス利用対象者などへ対する新たな移動手段の利用負担の軽減
	施策 2-3	自家用車や送迎から公共交通利用への転換を促す柔軟な運賃体系の検討
基本目標 3 利用を促進するための 情報発信	**施策 3-1**	乗り方講座の開催や広報･HP などによる公共交通に関する情報発信
	施策 3-2	公共交通の現状に対する理解を深める取り組みの実施
基本目標 4 利用客の確保のための 事業者同士の連携	**施策 4-1**	交通会議などの場を活かした関連団体・事業者との意見交換や情報共有
	施策 4-2	事業者と連携した公共交通の利用促進

（2）基本目標１の施策

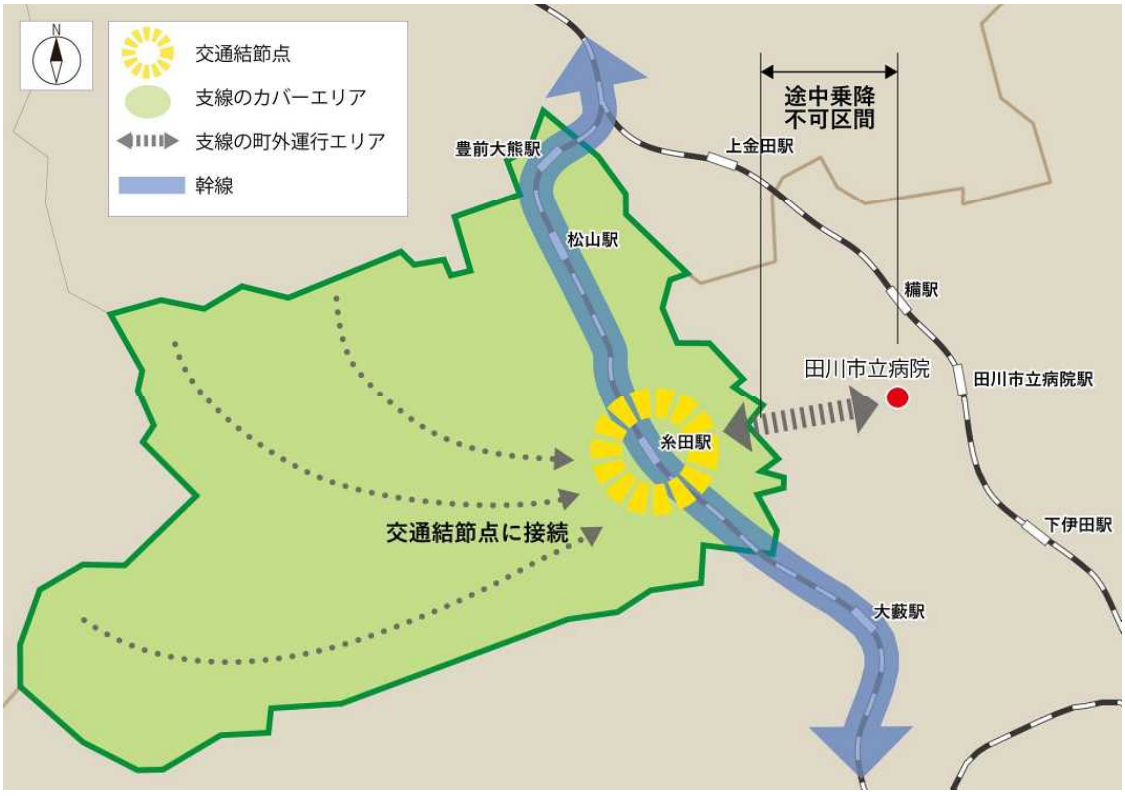
施策 1-1	移動実態やニーズに合わせた新たな移動手段の確保

＜取り組みの内容＞

・令和 5(2023)年 9 月末の西鉄バス廃止後を見据えた代替手段を確保するため、新たな移動手段(予約型乗合交通[3]を予定)の導入へ向けた実証運行を行います。
・また、新たな移動手段の本格運行への移行を見据え、実証運行状況について PDCA[4]の考え方に基づき、計画・実施・検証・改善を行います。
・具体的には、利用者数や収支状況の把握、利用者・住民へのアンケート、事業者ヒアリングなどを実施し、その結果の検証を踏まえて、交通会議にて問題点・改善要望を把握した上で、本格運行へ移行します。
・また、本格運行の際には、国・県等の運行補助を活用しながら、持続可能な運行を行うとともに、新たな移動手段として利用する車両の購入を検討します。

■ 新たな移動手段の運行範囲

町内全域及び田川市の一部（町外のみの利用(町外で乗車し、町外で降車)は不可）



[3] 路線バスのようにあらかじめ決められた時間に決まった路線を運行するのではなく、利用者から予約があった際に、指定された時間・場所へ送迎する交通サービスのこと。
[4] プロジェクトの実行に際し、「計画を立て(Plan)、実行し(Do)、その評価(Check)にもとづいて改善(Action)を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み(考え方)のこと。

■ 実証運行及び本格運行までの進め方

利用者・事業者・行政の混乱を避けるとともに、持続可能な公共交通システムを構築するため、段階的な再編ステップを通じて、事業検証結果を踏まえた取り組みを進めます。

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
＜第１期実証運行＞ (令和５(2023)年 10 月～) 無償運行によるお試し期間	町 協力事業者	→				
＜第２期実証運行＞ 令和６(2024)年４月～ 有償運行による実証検証	町 協力事業者		→			
＜本格運行＞ 令和６(2024)年 10 月～ 実証運行を踏まえた本格運行への移行	町 協力事業者			→	→	→

施策 1-2　利便性向上及び効率化に向けた新技術の導入検討

＜取り組みの内容＞

・全国的に、自治体の財政負担は今後も増加するものと想定されています。また、少子高齢化により働き手の不足が懸念されており、糸田町や周辺地域でも公共交通の運転手不足が問題となっています。
・町の移動手段を維持していくためには、運行の効率化が不可欠となり、他自治体でも導入が進む新技術の活用が求められます。
・今後も ICT[5]や AI[6]などの新技術について、国や他自治体、民間事業者などの技術動向に着目し、必要に応じて交通会議での検討や事務局による視察、関係団体との意見交換を行うなど、利用者への一定のサービス水準を確保することを前提とした上で、本町にふさわしい新技術の導入へ向けた検討を継続して行います。なお、導入にあたっては、国・県等の補助を積極的に活用します。

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
新技術の動向に関する情報収集	町	→	→	→	→	→
意見交換（状況に応じて）	町 交通会議	→	→	→	→	→
視察（状況に応じて）	町 交通会議	→	→	→	→	→
交通会議などでの検討（状況に応じて）	町 交通会議	→	→	→	→	→

[5] 日本語で情報通信技術。情報処理や通信に関する技術などの総称。地域社会においても、少子高齢化・医師不足・協働教育の実現・地域経済の活性化など、様々な課題に対応するために活用することが期待されている。

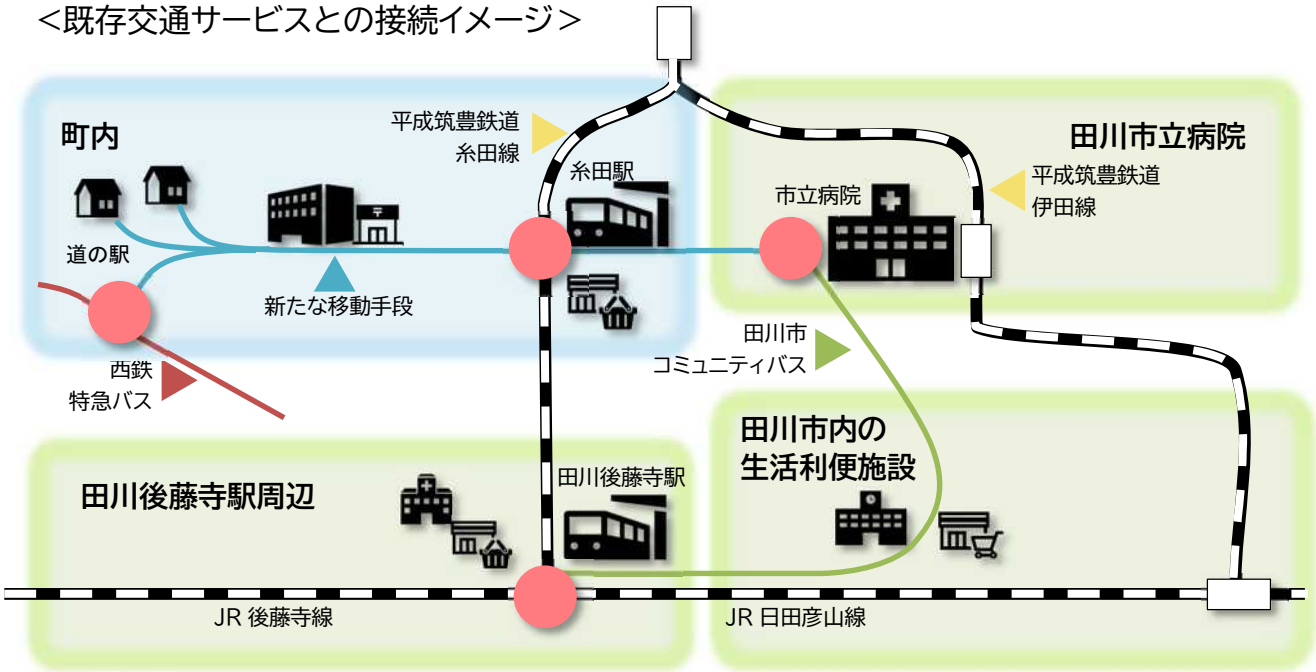
[6] Artificial Intelligence(アーティフィシャル・インテリジェンス)の略で、人工知能のこと。公共交通において運行予約にこのＡＩ技術を活用すると、予約状況に応じて最適な運行経路が自動的に算出され、到着時刻や所要時間を入手することができるようになり、利用者の利便性と運行事業者の効率的な管理が実現できる。

施策 1-3	既存交通サービスとの接続向上による町外へのアクセス性の確保

＜取り組みの内容＞

・住民アンケートによると、町民の主な移動先は、町立緑ヶ丘病院や生活利便施設・公共施設のほか、田川市立病院や田川市内の商業・医療施設などとなっています。
・しかし、公共交通の運行に必要な財源や人材、車両などの資源は限られており、新たな移動手段を全ての施設へ接続することは難しいことから、既存交通サービスとの接続を図り、住民ニーズに寄り添った公共交通ネットワークを構築します。
・具体的には、田川市内の生活利便施設への移動手段の１つとして平成筑豊鉄道や田川市コミュニティバスが活用しやすいよう、新たな移動手段では平成筑豊鉄道への糸田駅での接続、田川市コミュニティバスへの田川市立病院での接続を図ります。なお、導入にあたっては、国・県等の補助を積極的に活用します。

＜既存交通サービスとの接続イメージ＞



＝新たな移動手段と他の公共交通の交通結節点

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
新たな移動手段の実証運行	町 協力事業者	→	→			
新たな移動手段の本格運行	町 協力事業者		→	→	→	→

（3）基本目標２の施策

施策 2-1	主要拠点における待合環境の維持･向上

＜取り組みの内容＞

・現在は、鉄道やバスの乗り継ぎの待ち時間が長く、公共交通を利用しづらいといった問題があります。
・新たな移動手段では効率的な運行により接続時間の短縮を目指していきますが、運行車両・運転手といった資源にも限りがあり、待ち時間をなくすことは難しいことが想定されます。
・そのため、少しでも待ち時間を安全・快適に過ごせるようにするため、一定の利用者の集積が見込める交通結節点(町役場や町立緑ヶ丘病院、鉄道駅を想定)を対象とした待合環境の維持・向上につとめ、公共交通の利用環境の維持・改善を図ります。
・なお、取り組みは、極力既存の施設や機能を活かした維持管理・改善を基本とします。対象とする機能は、車両の転回スペースや待機スペース、ベンチを含めた利用者の待合スペース、雨・日差しを遮る屋根、駐輪場、乗継ぎする交通の案内、トイレなどを想定します。ただし、各拠点の既存機能や周辺環境、利用状況に合わせるものとします。

出典：平成筑豊鉄道糸田駅の待合室

・現時点で待合環境が整っていない地点については、周辺環境や利用者数、所有者、スペース、事業予算(国・県等の補助活用を含む)などを考慮した上で、可能な範囲での整備を検討します。なお、新たに整備する場合は、ユニバーサルデザイン[7]へ配慮します。

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
町役場･町立緑ヶ丘病院の待合環境の維持・改善	町	→	→	→	→	→
駅の待合環境の向上（維持管理を含む）	町	→	→	→	→	→
未整備の待合機能や拠点における環境整備の検討･整備	交通会議 関連事業者		→	→	→	→

[7] 子供・高齢者・障がいのある人・健常者の区別なく、すべての人が利用できるように設計された物やサービスなどのこと。

施策 2-2　福祉バス利用対象者などへ対する新たな移動手段の利用負担の軽減

＜取り組みの内容＞

・福祉バスは、長時間歩行が困難な方やその介助者、妊婦や乳幼児連れの方を対象とし、町内各所と社会福祉センターをはじめ、役場、保健センター、町民会館、町立緑ヶ丘病院を結ぶ送迎移送事業として、無料で運行しています。
・しかし、老朽車両の更新や人手不足などの問題も発生しているため、福祉バスから新たな移動手段へのサービスの移行も今後検討していく必要があります。その際、福祉バス利用者も利用しやすいような運賃体系の構築が求められます。
・そのため、新たな移動手段を有償化する際には、福祉バス利用対象者や運転免許自主返納者に対して利用負担を軽減する仕組み(国・県等の補助活用を含む)を検討します。

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
福祉バス利用対象者などに対する利用負担を軽減する仕組みの検討	町 交通会議	→				
新たな移動手段の有償化時の利用負担軽減の実施	町		予定 →	→	→	→

施策 2-3	自家用車や送迎から公共交通利用への転換を促す柔軟な運賃体系の検討

＜取り組みの内容＞

・糸田町では町内を南北に横断する「平成筑豊鉄道糸田線」のほか、並行して運行する「伊田線」の駅が近接しており鉄道を利用しやすい環境がある一方、定期券利用者は利用時間に合わせた使い分けができず、多くの待ち時間が発生するケースがあります。
・また、西鉄バス金田・方城線廃止後、田川市方面へ移動する場合は新たな移動手段と鉄道利用・田川市コミュニティバスの利用が基本となります。このため、移動先によっては運賃負担の増加が懸念されます。
・自家用車の利用や家族の送迎から公共交通利用への転換を促すために、定期券利用者が柔軟に移動経路を選択できる仕組みや乗り継ぎの割引制度など(国・県等の補助活用を含む)、交通会議や関連事業者などと柔軟な運賃体系について検討をしていきます。

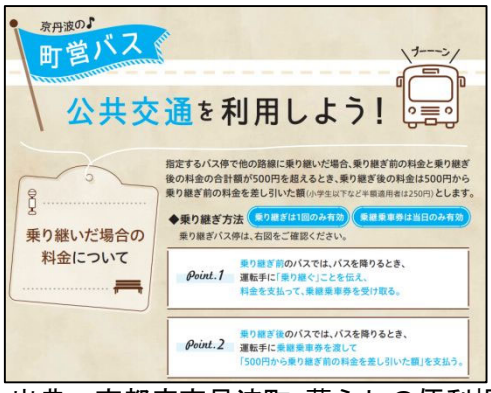
＜事例:通勤定期券の選択乗車＞

・関西の鉄道運行事業者、近畿日本鉄道では、「出勤、帰宅時に２つのルートから選択して鉄道を利用」できるように「通勤定期券の選択乗車制度」を導入しています。

出典：近畿日本鉄道 HP　定期券選択乗車制度

＜事例:町営バス乗り継ぎ割引＞

・京都府京丹波町の町営バスでは、指定するバス停でほかの路線に乗り継いだ場合に限り、乗継乗車券を利用した割引制度を導入し、公共交通の利用を促進しています。



出典：京都府京丹波町　暮らしの便利帳

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
利用者などの分析・整理	町	→	→	→	→	→
柔軟な運賃体系の検討	交通会議 関連事業者	→	→	→	→	→

可能な範囲で順次実施

（4）基本目標３の施策

施策 3-1	乗り方講座の開催や広報･HP などによる公共交通に関する情報発信

＜取り組みの内容＞

・現在運行している路線バスや福祉バスは、定時定路線型で運行していますが新たな移動手段は持続性を確保するために予約型による運行を検討しています。
・新たな移動手段を誰もが利用できるようにするには、運行時間帯や予約方法などをきめ細かに周知することが求められます。
・そのため、町が主体となりつつ、行政区長や民生委員の協力を得ながら、地域の集会所や小学校などにおいて乗り方出前講座などを開催するほか、広報や町ホームページなどにて住民に広く運行形態や乗り方などを周知していきます。
・また、電話による予約が難しいなど個人がおかれた状況も様々であるため、地域や福祉部局などとも連携しながら、新たな移動手段を利用しやすい取り組みを検討していきます。

＜取り組みイメージ＞

［乗り方出前講座メニュー案］

●新たな移動手段の概要　●初期登録方法　●予約の仕方
●方面別の乗り継ぎの仕方　●お試し乗車会の実施

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
乗り方出前講座の開催	町・地域	●	→	→		
公共交通に関する案内チラシの作成	町・交通会議		●	→		

施策 3-2　公共交通の現状に対する理解を深める取り組みの実施

＜取り組みの内容＞

・全国的に公共交通の利用者が減少し、減便･路線廃止が進んでいるケースが多くあります。一方、公共交通が利用しづらい中、免許を返納すると生活に支障が出るため、やむを得ず運転を続ける方も高齢化により増えています。このような中、近年、全国的に高齢者による自動車事故が多発し、社会問題となっています。

・公共交通が利用されないことで減便・廃止となる悪循環を防ぎつつ、公共交通機関の利用促進による交通事故の防止を図るため、公共交通の利用状況や収支状況などの町の公共交通に関する情報を定期的に発信し、本計画の基本方針にある「みんなで守る」をもとに、公共交通を社会全体で支えていくという意識を醸成していきます。

・なお、情報は広報や町ホームページ、掲示板、町のイベントなどを活用して定期的に発信していきます。

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
発信する情報の整理	町 交通会議 関連事業者	●	●	●	●	●
定期的な情報発信	町		●	●	●	●

（5）基本目標４の施策

施策 4-1　交通会議などの場を活かした関連団体･事業者との意見交換や情報共有

＜取り組みの内容＞

・本計画の施策の実現性を高めるため、また、関連団体と連携した公共交通の取り組みを活発化させるため、交通会議などの場を活用し、積極的な意見交換や情報共有を図ります。

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
交通会議などの場での関連団体や事業者との意見交換	交通会議 関連団体 関連事業者	●	●	●	●	●

施策 4-2　事業者と連携した公共交通の利用促進

＜取り組みの内容＞

・町外への重要なアクセス手段である平成筑豊鉄道の維持・利用促進を図るため、町や平成筑豊鉄道、関連団体と連携し、イベントなどを協働で開催します。

・また、道の駅や商業施設などと調整し、施設や運賃の割引制度や利用促進イベントなど、施設と公共交通の利用を促進する仕組みを協働で検討(国・県等の補助活用を含む)します。

出典：福井県まちづくり福井 HP

＜実施主体と事業スケジュール＞

具体な取り組み	実施主体	実施期間(年度)				
		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
仕組みの検討	事業者 町	●	●	●	●	●
イベントの開催	事業者 町	●	●	●	●	●

5-4.　計画の達成状況の評価

本計画の達成状況の評価スケジュールを下記へ示します。

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）					

※数値指標「財政負担額」、「新たな移動手段の利用者数」、「公共交通の収支率」は各年度で目標達成状況の評価を実施します。

［事業実施状況の評価（プロセス評価）について］

- 各年度の初めに、本計画に示す当該年度で実施する事業計画案(PLAN)について地域公共交通会議で承認を得た後、各種事業を実施(DO)
- 当該年度の年度末には事業計画内容に沿って適切に事業が実施されたかを評価(CHECK)
- 円滑に実施できなかった事業については次年度に向けた改善案を提示(ACTION)
- 翌年度、上記と同様の流れに沿って、事業プロセスに関する PDCA サイクルを展開

［目標達成状況の評価（効果の評価）について］

- 令和 5(2023)年度の再編実施後、年度末に計画中間期として「計画達成状況の評価」に示す各種指標の達成状況を評価
- 改善が必要な事項が生じた場合は、令和 6(2024)年度以降において改善を実施
- 令和 8(2026)年度には計画最終期として、上記同様に「計画達成状況の評価」に示す各種指標の達成状況を評価
- その後、計画評価の結果や社会情勢と踏まえ、地域公共交通計画見直しなどの手続きを実施し、計画全体に関する PDCA サイクルを展開

参考資料

参考-1. 糸田町地域公共交通会議 委員名簿

令和 6 年 6 月現在

構成員	所属	役職	氏名
(1)糸田町長又はその指名するもの	土木課	課長	長末 敏美
(2)一般乗合旅客自動車運送事業者	田川構内自動車(株)	総務部長	長井 智章
	西鉄バス筑豊(株)田川支社	支社長	和多 正範
(3)鉄道事業者	平成筑豊鉄道(株)	代表取締役社長	河合 賢一
(4)住民又は利用者代表	糸田町行政区長会	会長	田中 修作
	PTA	会長	中藤 力
	老人クラブ連合会	副会長	有光 俊則
	交通安全協会糸田支部	支部長	廣末 豊子
(5)九州運輸局福岡市局長又はその指名するもの	九州運輸局福岡運輸支局	支局長	古賀 秀策
(6)一般旅客自動車運送事業者の組織する団体	福岡県バス協会	専務理事	中川原 達也
	福岡県筑豊地区タクシー協会	会長	嘉久 礼子
(7)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体	福岡県交通運輸産業労働組合協議会 (西鉄グループバス労働組合)	副執行委員長	熊本 正志
(8)学識経験者	福岡県立大学	准教授	寺島 正博
(9)町内の道路管理者又はその指名するもの	福岡県田川県土整備事務所 用地課	管理係長	磯田 靖彦
(10)福岡県田川警察署の代表者又はその指名するもの	田川警察署 交通課交通総務課係	係長	戸田 智宏
(11)糸田町商工会の代表者又はその指名するもの	糸田町商工会	会長	田代 裕
(12)糸田町社会福祉協議会の代表者又はその指名するもの	社会福祉協議会	会長	石川 謙一

参考-2. 糸田町地域公共交通会議 設置要綱

糸田町地域公共交通会議設置要綱

（目的）

第１条　糸田町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な公共交通の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため設置する。

（協議事項）

第２条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

（１）地域の実情に応じた適切な公共交通の態様等に関する事項

（２）町営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

（３）生活交通の確保・維持・改善のための事業に関する事項

（４）地域公共交通計画の策定、変更等の協議に関する事項

（５）地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項

（６）地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項

（７）地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成２３年３月３０日国総計９７号ほか）第２条第１項に規定する生活交通確保維持改善計画に関する事項

（８）交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員及び任命）

第３条 交通会議の委員は、次に掲げる者とし、町長が任命する。

（１）糸田町長又はその指名する者

（２）一般旅客自動車運送事業者

（３）鉄道事業者

（４）住民又は利用者の代表

（５）九州運輸局福岡支局長又はその指名する者

（６）一般旅客自動車運送事業者の組織する団体

（７）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

（８）学識経験者

（９）町内の道路管理者又はその指名する者

（10）福岡県田川警察署の代表者又はその指名する者

（11）糸田町商工会の代表者又はその指名する者

（12）糸田町社会福祉協議会の代表者又はその指名する者

（13）その他町長が認める者

２　上記に該当する者が生じた場合、町長が必要と認める者を新たに任命することができる。

（委員の任期）
第４条　委員の任期は、２年とし、再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。また、前条第２項に掲げる増員者の任期は、他委員の残任期間と同様とする。

（報酬及び費用弁償）
第５条　委員の報酬及び費用弁償は、糸田町特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例　（昭和 31 年９月 29 日条例第７号）により支払う。

（会長及び副会長）
第６条　交通会議に会長及び副会長各１ 名を置く。
２ 会長は、糸田町長が指名する者とする。
３ 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
４ 副会長は、委員の中から会長が指名する。
５ 副会長は、会長を補佐して交通会議の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときには、会長の職務を代理する。

（交通会議の運営）
第７条　交通会議は、会長が招集し、その議長となる。
２ 交通会議は、委員の過半数の出席がなければこれを開くことができない。
３ 交通会議の開催は、会長が必要に応じて招集する。
４ 交通会議の議決の方法は、原則全会一致とするが、それにより難いときは出席した委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは会長がこれを決する。
５ やむを得ない理由により会議に出席できない委員は、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。
６ 交通会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
７ 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して資料の提出を求め、又は会議への出席を依頼し、意見等を求めることができる。
８ 交通会議の庶務は、地域振興課において処理する。

（書面による決議）
第８条　会長は、次の事由に該当するものは、書面による決議を行うことができる。
（１）交通会議に提案され、協議・調整を行ったもののうち、軽微な計画の変更に関する事項。
（２）至急の決議が必要であり、交通会議を開催する余裕がないとき。
（３）災害や感染症拡大等の緊急事態によるとき。

（協議結果の取扱い）
第９条　交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（幹事会）
第１０条　交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会をおく。
２　幹事会に代表を置き、地域振興課長の職にある者をもって充てる。
３　幹事会は、第３条第１項第２号から第４号までに定める者、その他会長が必要と認めた者を委員とする。
４　幹事会は、必要に応じて関係者を招集し、意見を聴くことができる。

（交通会議における協議が調った事項に係る軽微な変更事項）
第１１条　交通会議は、次に掲げる変更事項について、軽微なものと認め、当該変更に伴う協議については、前条に定める幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任することや書面による協議を行うことができる。
（１）運行時刻、便数の変更等に関する事項
（２）迂回、延長等の軽微な路線変更に関する事項
（３）事前に交通会議において決議の了承を受けている事項
（４）前３号に掲げるもののほか、幹事会が至急の決議が必要と認める事項
２　会長は、前項の規定により決議を行ったときは、次の交通会議でその結果を報告しなければならない。

（経費の負担）
第１２条　交通会議の運営に関する経費は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

（監査）
第１３条　交通会議に監査委員を置く。
２　監査委員の定数は２人とし、会長が指定する。
３　交通会議の出納監査は、監査委員によって行う。
４　監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）
第１４条　交通会議の予算編成、現金の出納、及びその他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（交通会議が解散した場合の措置）
第１５条　交通会議を解散した場合、交通会議の収支は解散の日をもって、会長であった者がこれを打ち切る。

２　現金等残予算の処理に関し必要な事項は、その都度交通会議にて協議する。

（その他）

第１６条　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則

この要綱は、公布の日から施行する。

糸田町地域公共交通計画

令和 5(2023)年 3 月　発行
令和 6(2024)年 6 月　一部改訂
糸田町（担当：地域振興課）
〒822-1392　福岡県田川郡糸田町 1975 番地 1
電話 0947-26-4025
http://www.town.itoda.lg.jp/