

桂川町地域公共交通計画（案）

令和6年3月

桂川町地域公共交通会議



目 次



第1章 桂川町地域公共交通計画について

1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の対象区域	2
4. 計画の期間	2

第2章 桂川町の現状

1. 概況	
(1) 地勢	3
(2) 人口・世帯の状況	4
(3) 通勤・通学の状況	9
(4) 用途地域の状況	11
(5) 施設立地の状況	13
2. 公共交通の状況	
(1) 鉄道の状況	17
(2) バスの状況	19
(3) 桂川町が運行する地域コミュニティ交通	22
(4) その他	27

第3章 上位計画等の状況

第4章 町民等の意向

1. アンケート調査概要	34
2. 町民アンケート調査	
(1) 回答者属性	35
(2) 公共交通の利用状況	38
(3) 公共交通の評価	48
(4) 通勤・通学のための外出	50
(5) 買い物のための外出	52
(6) 通院のための外出	54
(7) 桂川町の将来の公共交通	56
(8) エリア別集計	58

3. 高校生アンケート調査	
(1) 全体設問	67
(2) 桂川町居住者設問	71

第5章 桂川町の公共交通に関する問題・課題

1. 桂川町全体の問題・課題	75
2. 公共交通に関する問題・課題	
(1) 公共交通全体について	76
(2) JR桂川駅について	77
(3) バスについて	77
(4) 桂川町が運行している地域公共交通について	78

第6章 基本方針及び目標

1. 基本方針	
(1) 将来像	80
(2) 基本方針	81
2. 目標	82
3. 公共交通の位置づけ・役割・必要性	83
(1) 地域公共交通の位置づけ・役割	83
(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性	85

第7章 目標達成に向けて実施する施策

1. 実施する施策	
(1) 実施施策	86
(2) 実施プログラム	93
2. 評価指標・目標値	94

第8章 計画の実現に向けて

1. 連携・協働による計画の推進	
(1) 役割	96
(2) 計画の評価・見直し	97
2. PDCAサイクルによる計画の推進	98

第1章 桂川町地域公共交通計画について

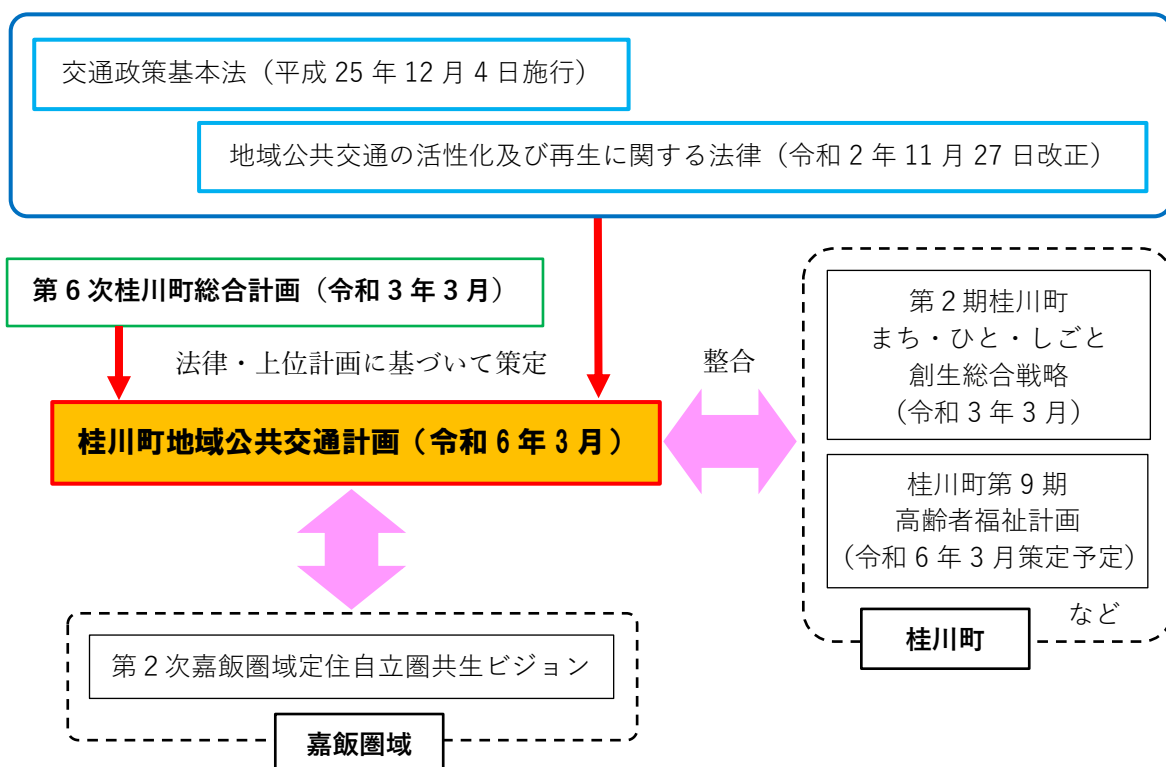
1. 計画策定の目的

近年、人口減少の本格化に伴い、全国的にバスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより公共交通の維持・確保が厳しくなっています。桂川町においても同様に、公共交通サービスの維持・確保が難しい状況が続いており、その改善に向けた取り組みが必要となっています。

そこで、新たに策定した「桂川町地域公共交通計画（以下、本計画）」は、桂川町の将来の公共交通のあり方・目標、その実現のために必要となる施策などを整理し、国・県・町など行政だけでなく、町民の皆様、交通事業者の皆様など桂川町の公共交通に関わるすべての方が、同じ考え方のもとに桂川町の公共交通の維持・確保に取り組んでいくことを目的としています。

2. 計画の位置付け

本計画は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月27日改正）」等に基づき策定される計画です。また、本町の最上位計画である「第6次桂川町総合計画（令和3年3月）」を踏まえ、第2期桂川町まち・ひと・しごと創生総合戦略、桂川町第9期高齢者福祉計画をはじめとする各種関連計画との整合を図り、本町の特性等を考慮した上で持続可能な公共交通の構築を図るため、桂川町の公共交通のマスタープランとして策定します。



3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、桂川町全域とします。なお、関連する内容については、隣接する飯塚市・嘉麻市域も対象とします。

4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

計画期間 令和6年度～令和10年度の5年間

第2章 桂川町の現状

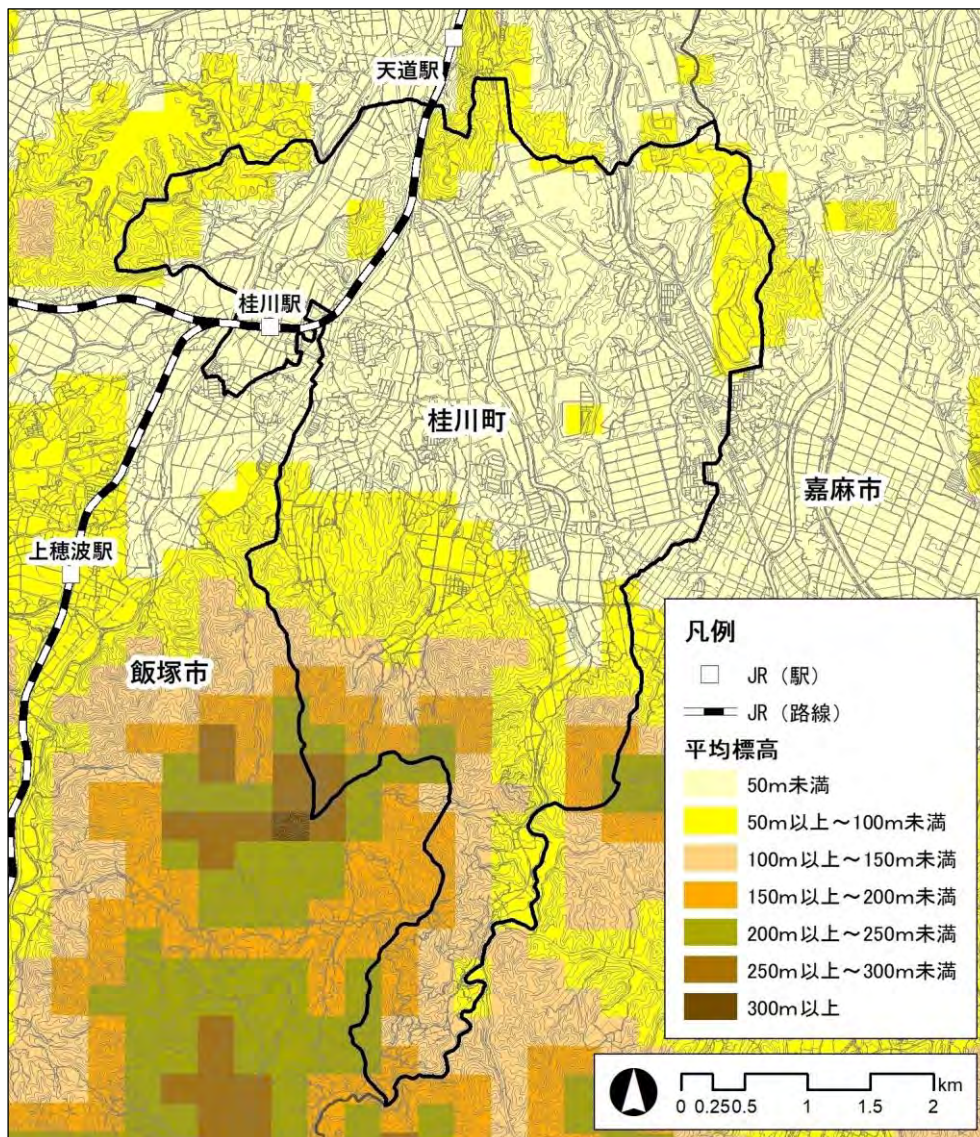
1. 概況

(1) 地勢

本町は、福岡県の中央部、筑豊地域の南端部に位置しており、福岡市から東へ約25km、北九州市から南西へ約40km、筑豊の中心都市である飯塚市から南西へ約7kmの場所にあります。

町の面積は20.14km²で、筑豊盆地内にあり、丘陵地性の山に囲まれています。

■平均標高データ



資料：国土交通省 国土数値情報

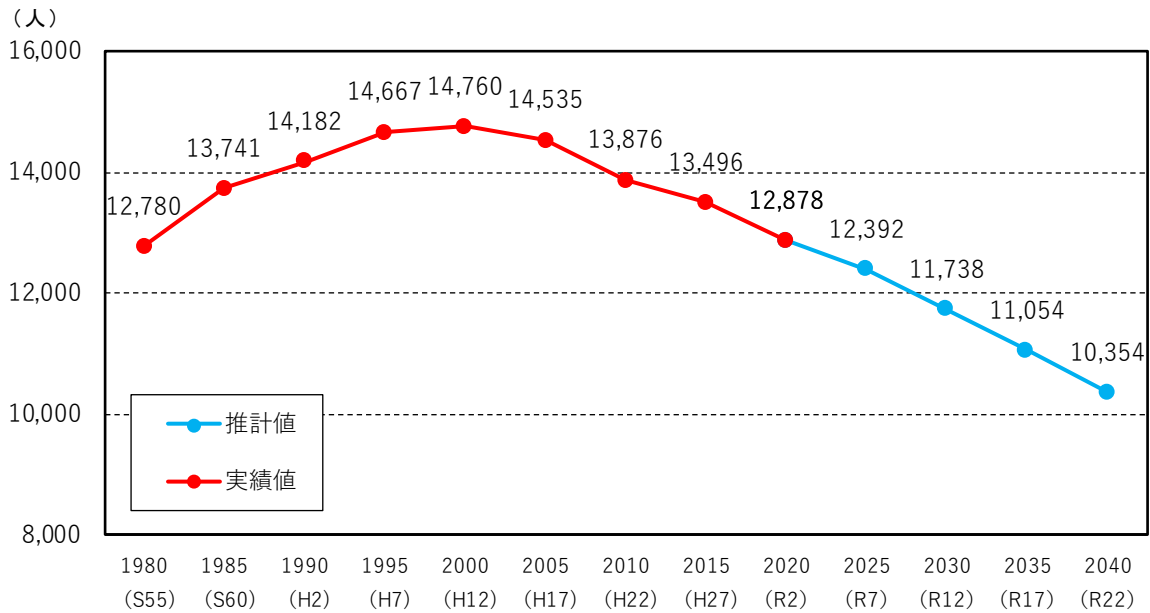
(2) 人口・世帯の状況

①人口・世帯数の推移

本町の人口は、平成12年（2000年）の14,760人をピークに減少傾向が続いており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では今後も減少を続け、令和12年（2030年）には11,738人、令和22年（2040年）には10,354人まで減少が続くと推計されています。

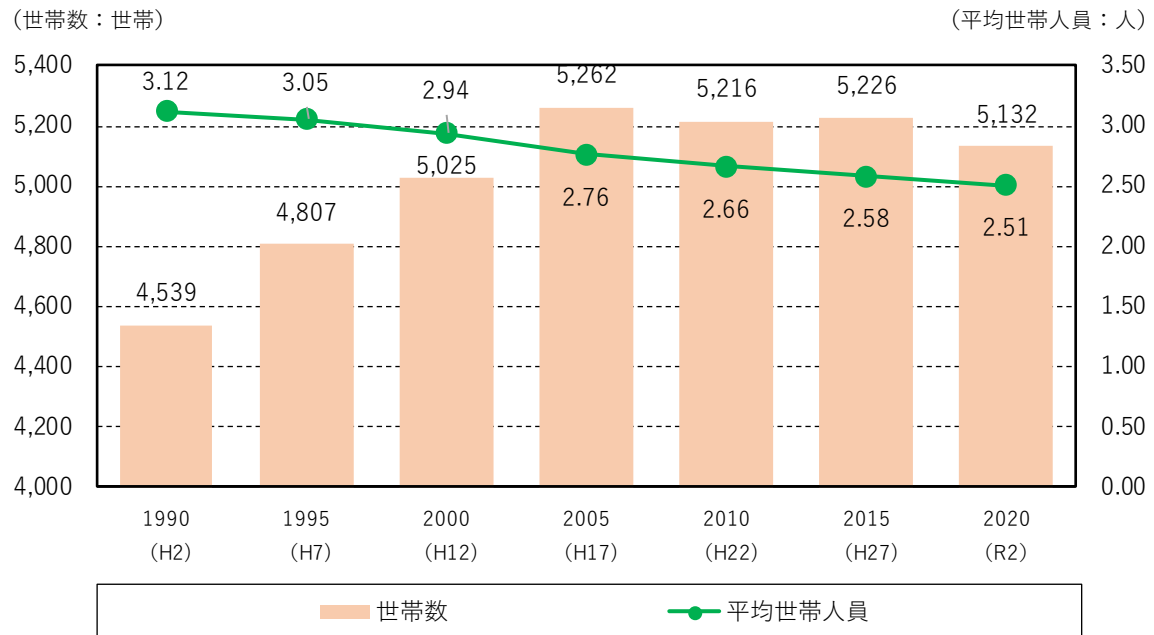
世帯数については、平成17年（2005年）以降、横ばい状態にありましたが、令和2年（2020年）には5,132世帯となっており、5年間で大きく減少しています。

■桂川町総人口の推移



資料：資料R2年以前は国勢調査、R7年以後は国立社会保障・人口問題研究所推計値

■世帯数・平均世帯人員の推移

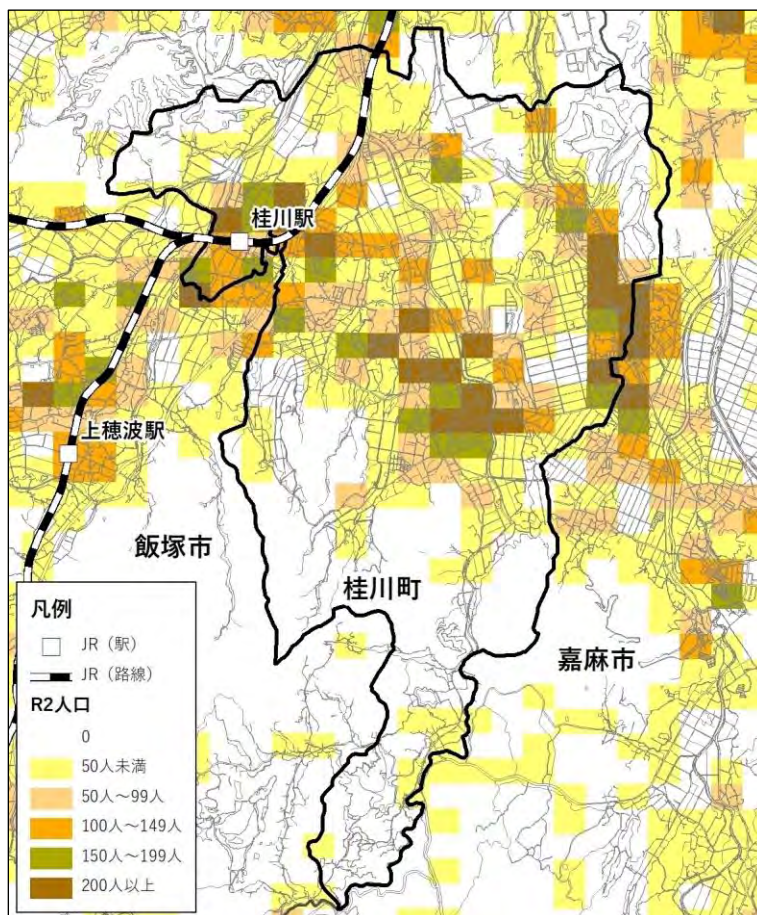


資料：国勢調査

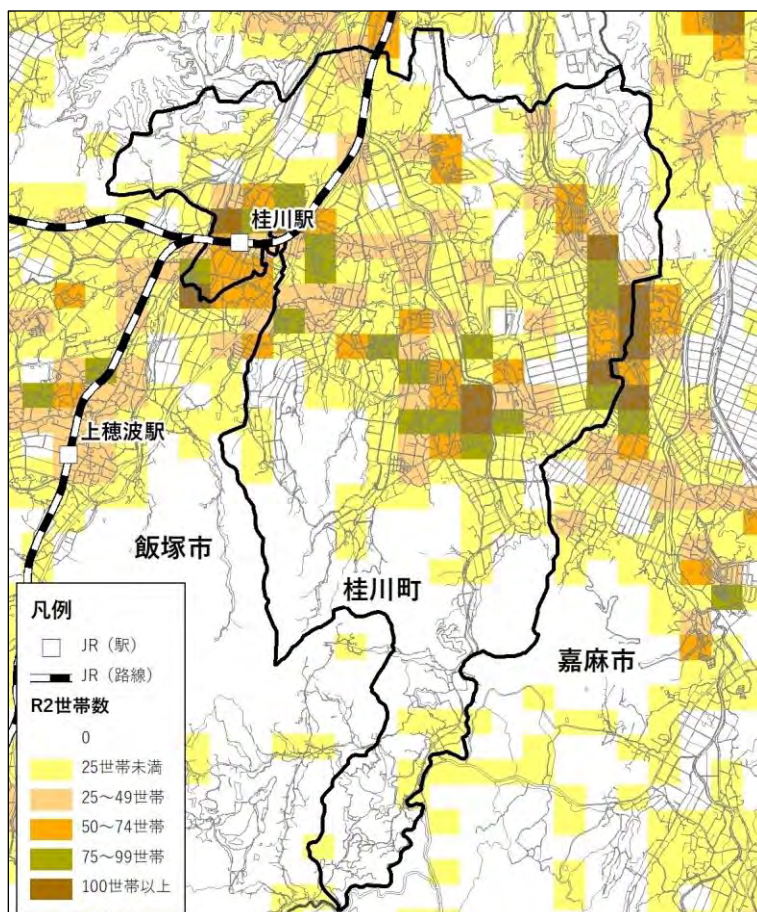
②人口・世帯分布

人口・世帯数の分布状況を250mメッシュデータで見ると、桂川駅周辺及び吉隈・土師などの戸建住宅が多いエリアにおいて、人口・世帯数が多くなっています。

■人口総数（資料：R2 国勢調査）



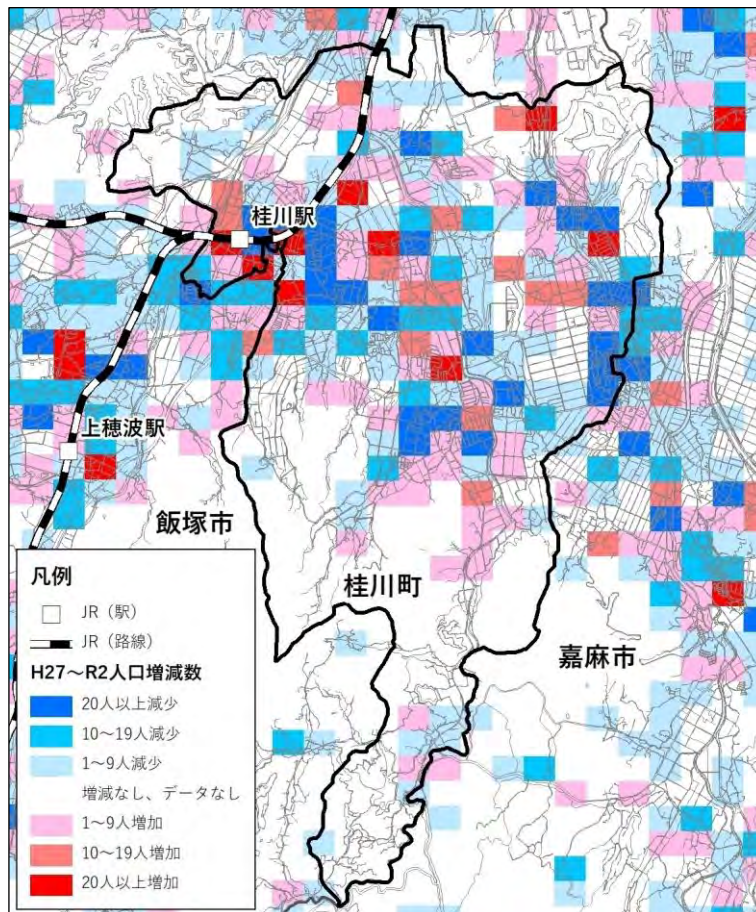
■世帯数総数（資料：R2 国勢調査）



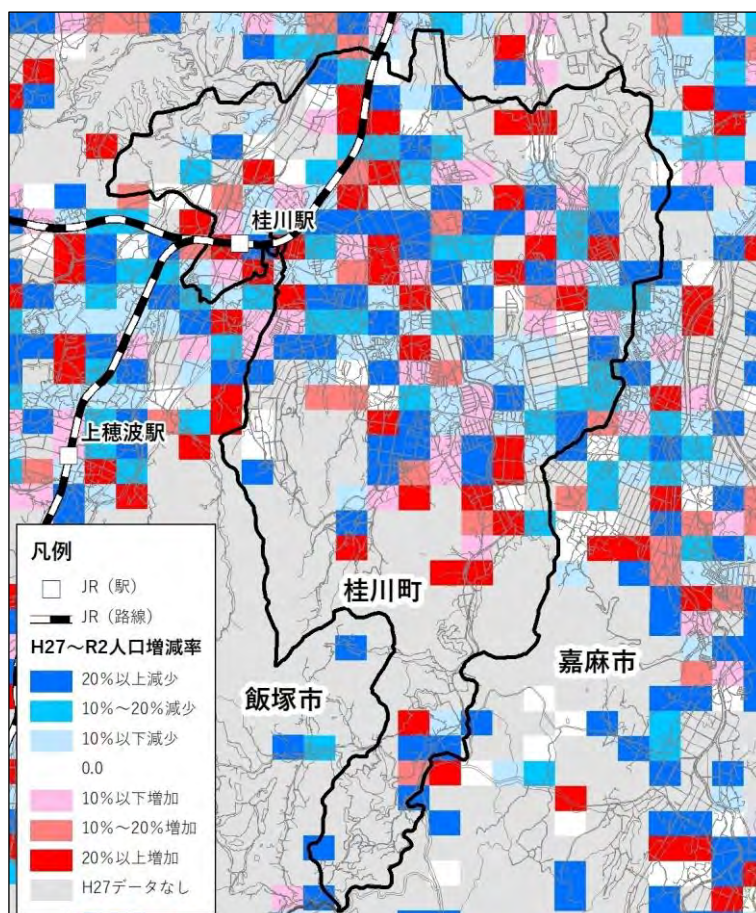
③人口増減

平成27年から令和2年の5年間に於ける人口増減の状況を250mメッシュデータで見ると、桂川駅周辺など増加している地区も見られますが、町全体の人口が減少傾向にあることもあり、人口が減少している地区が多く見られます。

■H27～R2 人口増減数（資料：国勢調査）



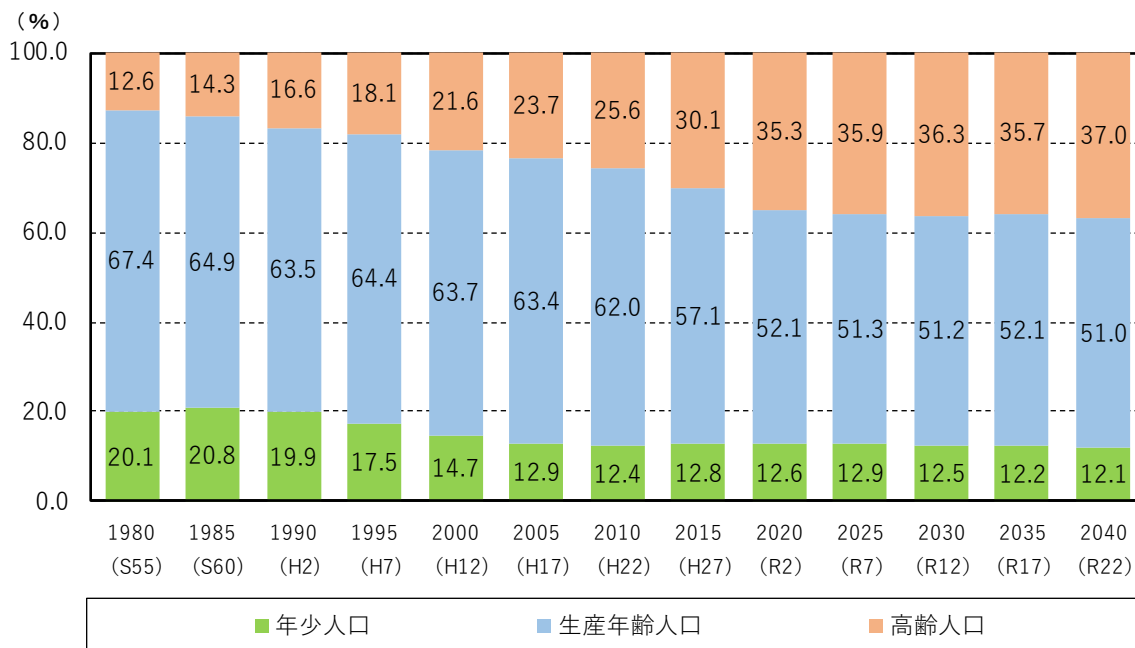
■H27～R2 人口増減率（資料：国勢調査）



④年齢3区分別人口の推移

年齢3区分別人口割合をみると、年少人口率（0～14歳）は、平成17年以降横ばいまたは微減傾向で推移しています。生産年齢人口率（15歳～64歳）は、40年前からは15ポイント以上減少しています。逆に、高齢人口率（65歳以上）は上昇が続いており、令和2年は35.3%となっています。

■年齢3区分別人口割合の推移



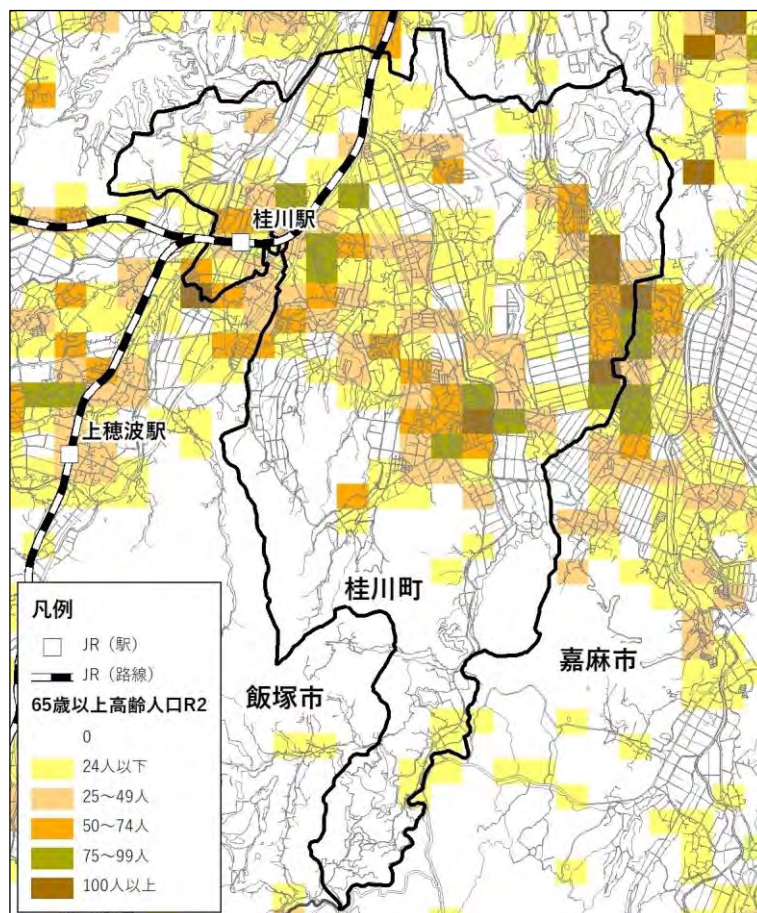
	1980 (S55)	1985 (S60)	1990 (H2)	1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (R2)	2025 (R7)	2030 (R12)	2035 (R17)	2040 (R22)
年少人口	2,563	2,859	2,824	2,558	2,167	1,880	1,719	1,725	1,618	1,594	1,471	1,347	1,249
生産年齢人口	8,608	8,921	8,999	9,414	9,369	9,217	8,592	7,694	6,690	6,351	6,005	5,758	5,279
高齢人口	1,609	1,961	2,346	2,649	3,173	3,438	3,545	4,065	4,523	4,447	4,262	3,949	3,826

資料：資料R2年以前は国勢調査、R7年以後は国立社会保障・人口問題研究所推計値
※年齢不詳を除く

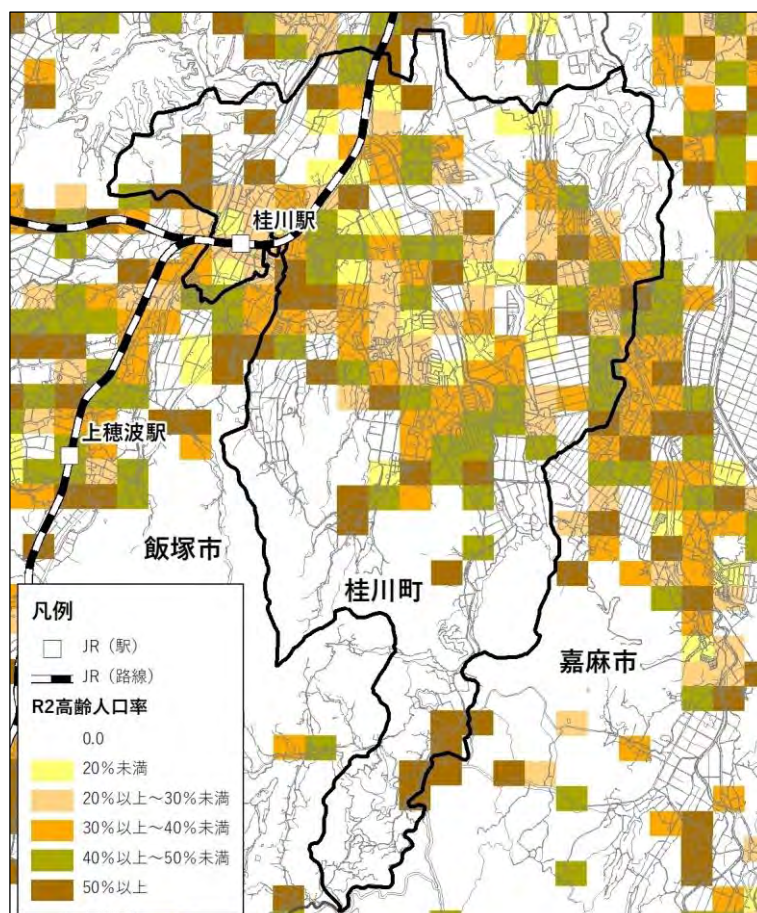
⑤高齢者の状況

高齢人口率を250mメッシュデータで見ると、令和2年の町全体の高齢人口率35.3%より高い地区が多く見られ、50%以上と非常に高くなっている地区も見られます。

■高齢者数（資料：R2 国勢調査）



■高齢化率（資料：R2 国勢調査）



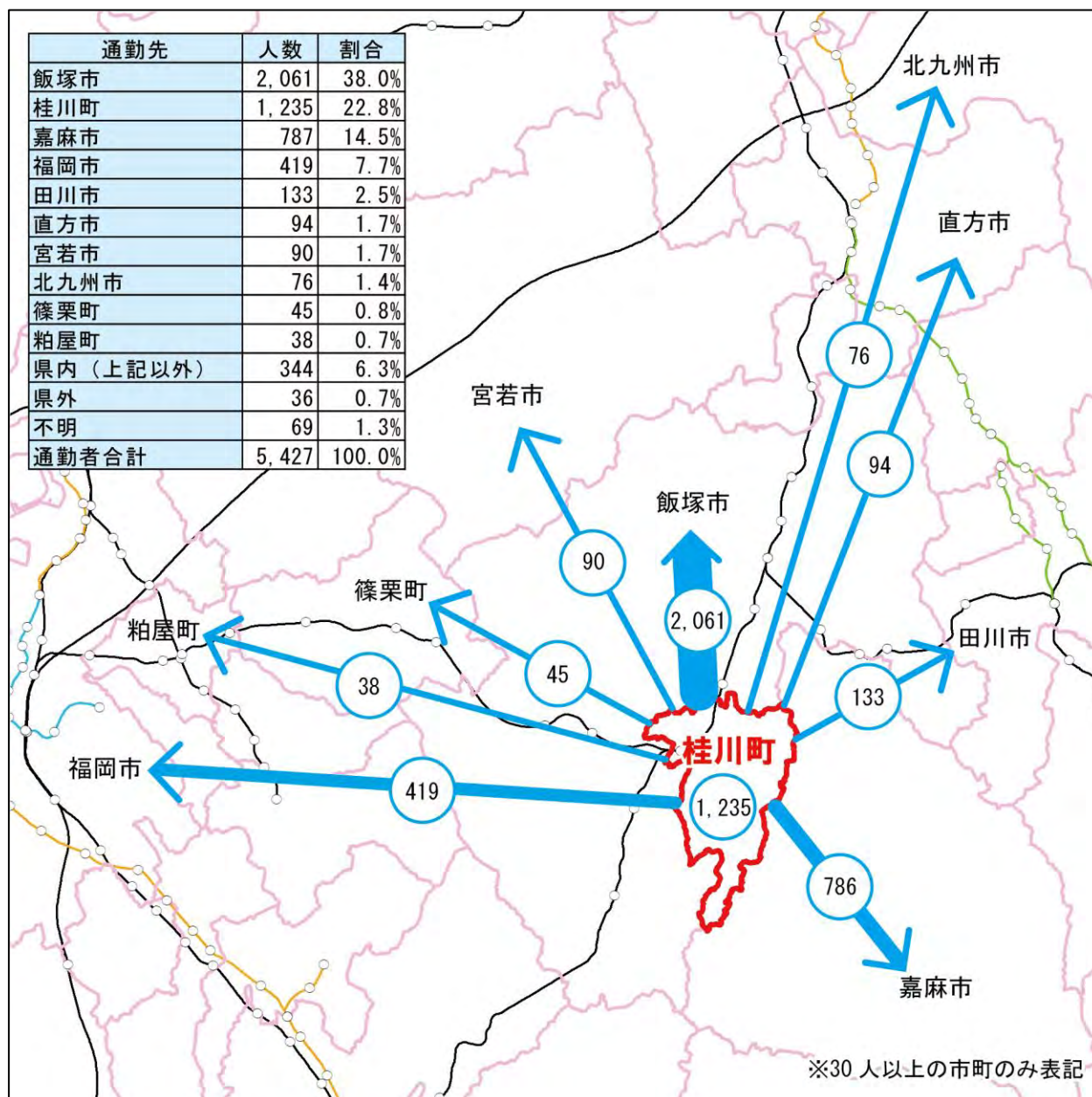
(3) 通勤・通学の状況

①通勤・通学地

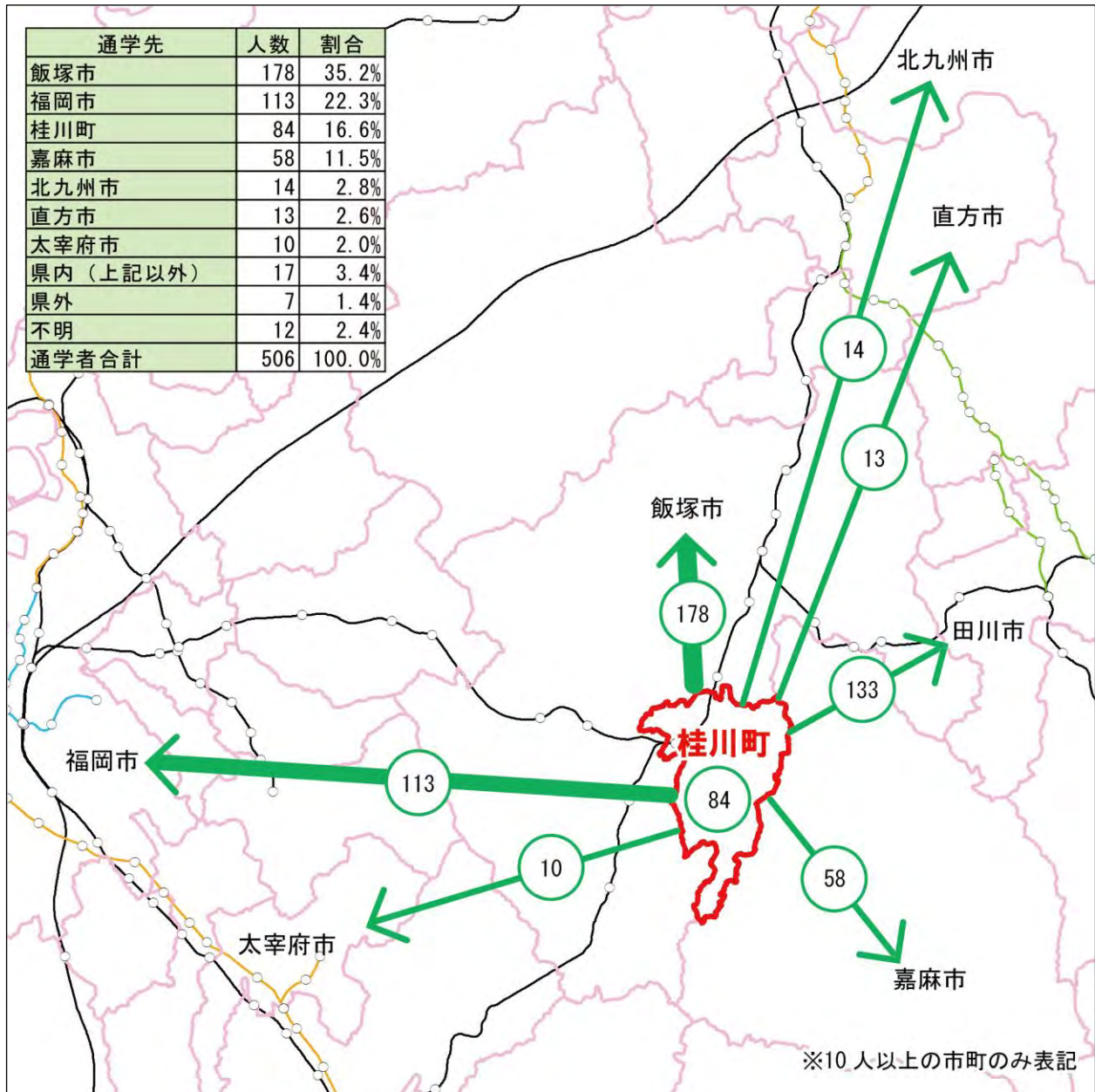
桂川町にお住まいの15歳以上の方の通勤地の状況を見ると、飯塚市へ通勤されている方が2,061人（38.0%）と最も多くなっています。次いで桂川町内で働いている方が多く1,235人（22.8%）、嘉麻市が787人（14.5%）と飯塚市・桂川町・嘉麻市で全体の3/4を占めています。桂川町からJR篠栗線一本で博多駅へ行くことができるため、福岡市への通勤も419人（7.7%）と多くなっています。

桂川町にお住まいの15歳以上の方の通学地の状況【次ページ参照】を見ると、通勤地と同じく飯塚市への通学が178人（35.2%）と最も多くなっています。次いで福岡市への通学が113人（22.3%）と多くなっています。

■桂川町からの通勤地の状況（15歳以上）（資料：R2国勢調査）



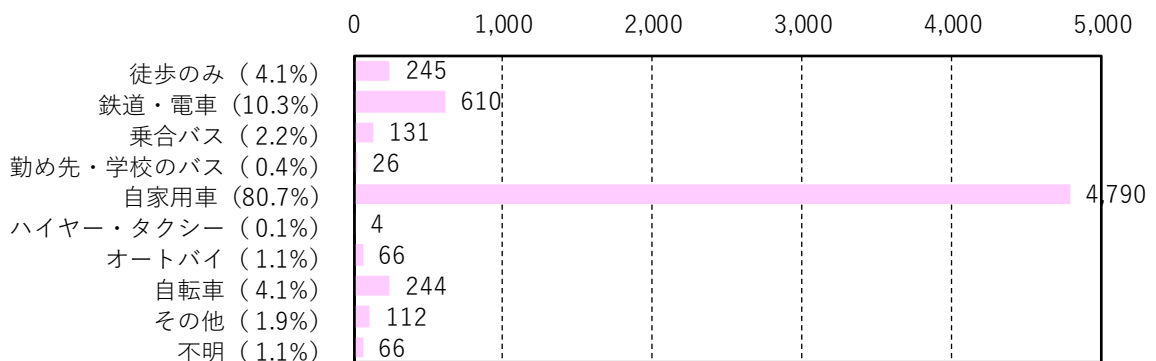
■桂川町からの通学地の状況（15歳以上）（資料：R2国勢調査）



②通勤・通学手段

通勤・通学時の利用交通手段の状況を見ると、「自家用車」の利用が圧倒的に多く、次いで「鉄道・電車」が多くなっています。

■通勤・通学時の利用交通手段：総数5,933人（複数回答）（資料：R2国勢調査）



※（ ）内の数字は、総数5,933人に対する割合を示す

(4) 用途地域※の状況

本町の用途地域の指定面積は251.0haとなっており、6つの用途が指定されています。住居系、工業系の用途が指定されており、商業系の用途指定はありません。

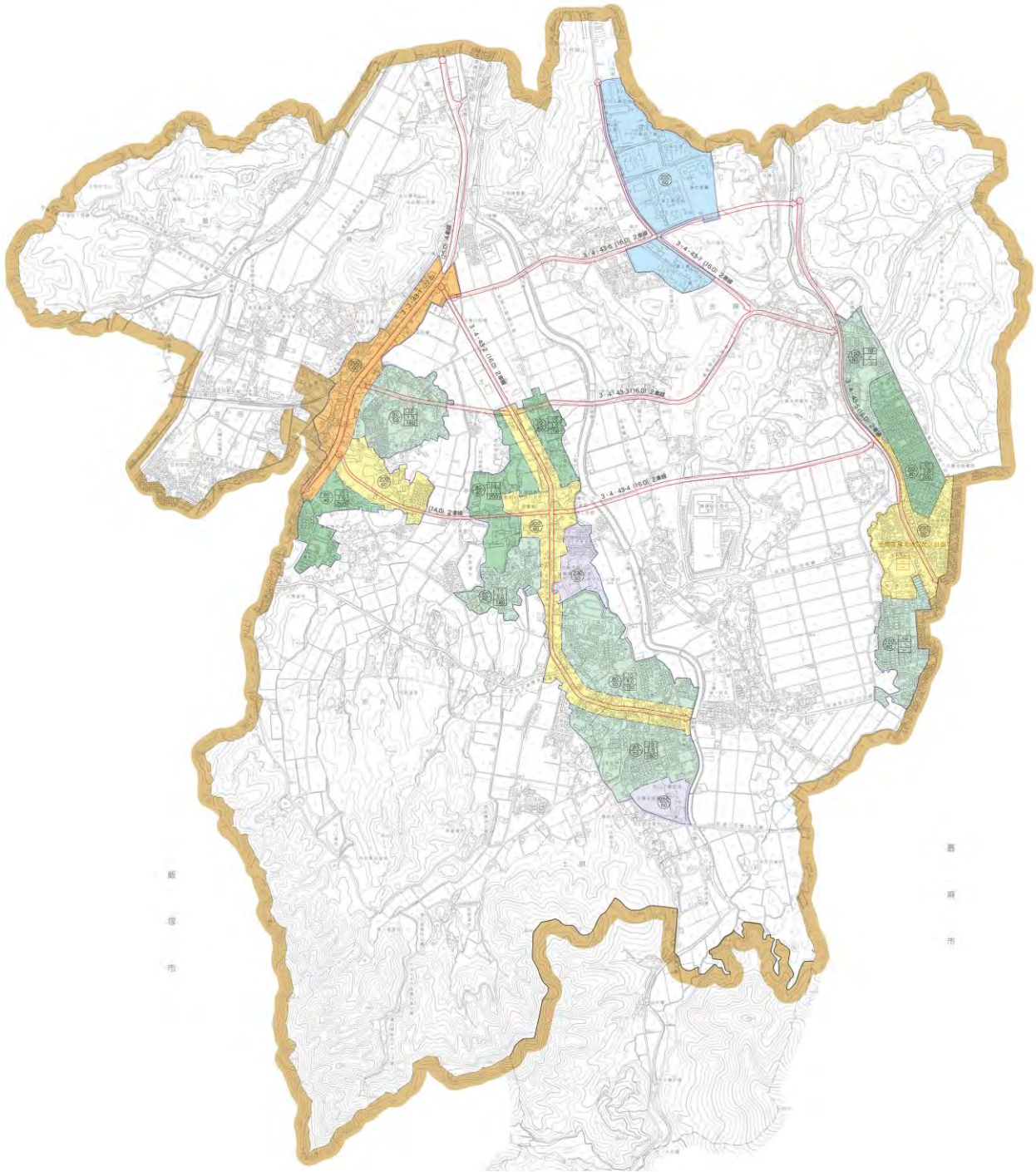
■用途地域の状況

凡 例									
色 別	地 域 名	面 積 (ha)	比 率 (%)	容積率 (%)	建ぺい率 (%)	摘 要			建築基準法第22条区域
						最低敷地	外壁後退	高さ制限	
	第一種低層住居専用地域	20.4	8.1	60	40	200㎡	1m	10m	
		18.2	7.3	80	40	200㎡	1m	10m	
	第二種低層住居専用地域	66.4	26.5	80	50	180㎡	1m	10m	
		22.2	8.8	100	60	—	—	10m	
	第一種住居地域	57.5	22.9	200	60	—	—	—	
	準住居地域	20.4	8.1	200	60	—	—	—	
	準工業地域	11.4	4.6	200	60	—	—	—	
	工業専用地域	34.5	13.7	200	60	—	—	—	
	地区計画区域	—	—	—	—	—	—	—	
	都市計画道路	—	—	—	—	—	—	—	
	用途地域界	—	—	—	—	—	—	—	
	都市計画区域	—	—	—	—	—	—	—	
	行政区域	—	—	—	—	—	—	—	
計		251.0	100.0						
	上段(容積率)・下段(建ぺい率)								
	上段(建築物の高さの限度) 中段(外壁の後退距離の限度) 下段(建築物の敷地面積の最低限度)								

※用途地域

- ・良好な市街地環境の形成や、住宅、商業、工業などの適正な配置による機能的な都市活動の確保を目的として定められる土地利用の基本的な枠組み。用途地域が指定されている地域においては、建築物の用途の制限とあわせて、建築物の建て方のルールが定められる。

■用途地域の状況



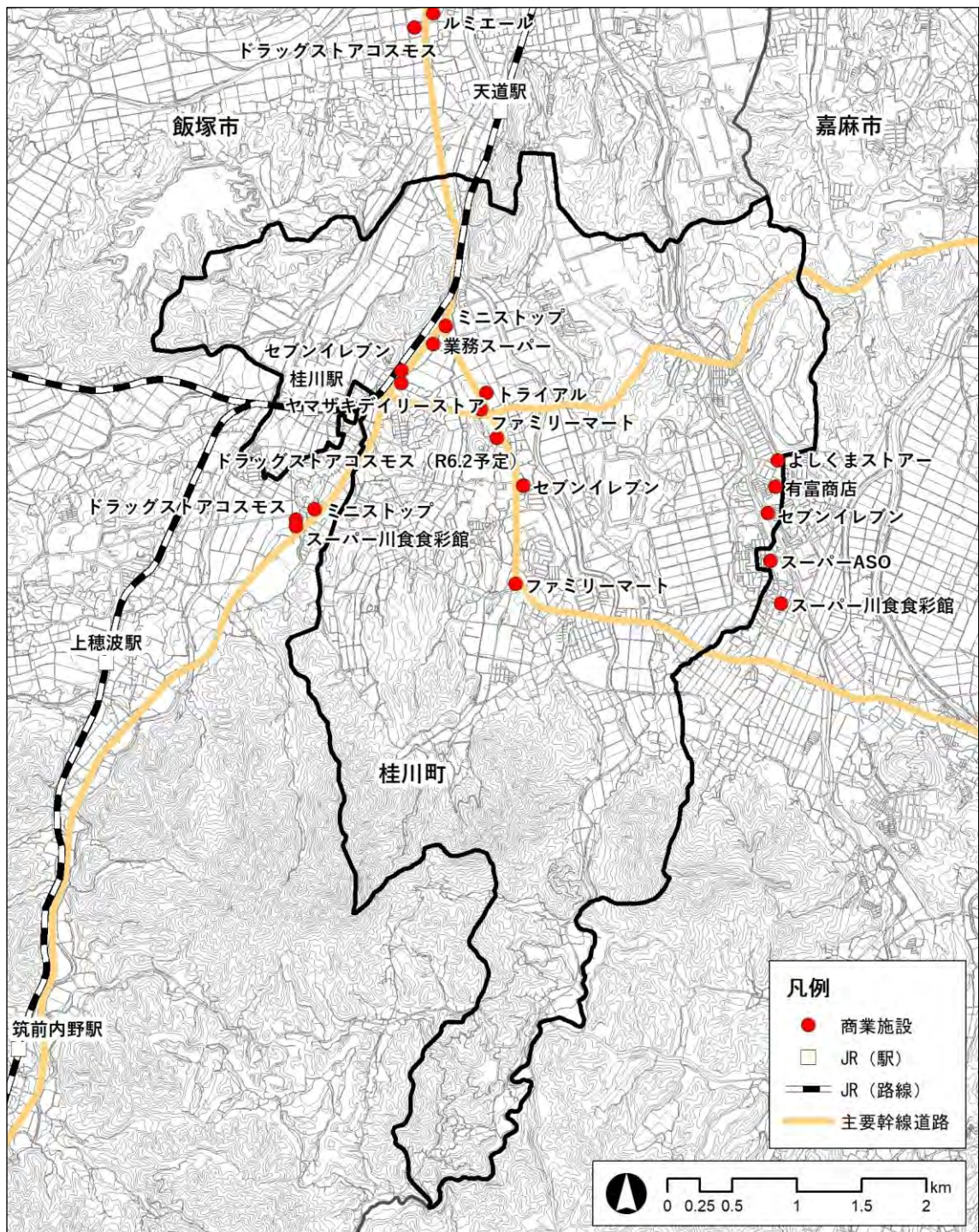
(5) 施設立地の状況

① 商業施設

町内には、国道200号、県道66号沿道などに、トライアル、業務スーパーなどのスーパーやコンビニ等の商業施設が立地しています。また、本町東部の戸建住宅地周辺にも商業施設が立地しています。

隣接する飯塚市、嘉麻市にも、スーパーやドラッグストア等が多く立地しています。

■ 商業施設の立地状況

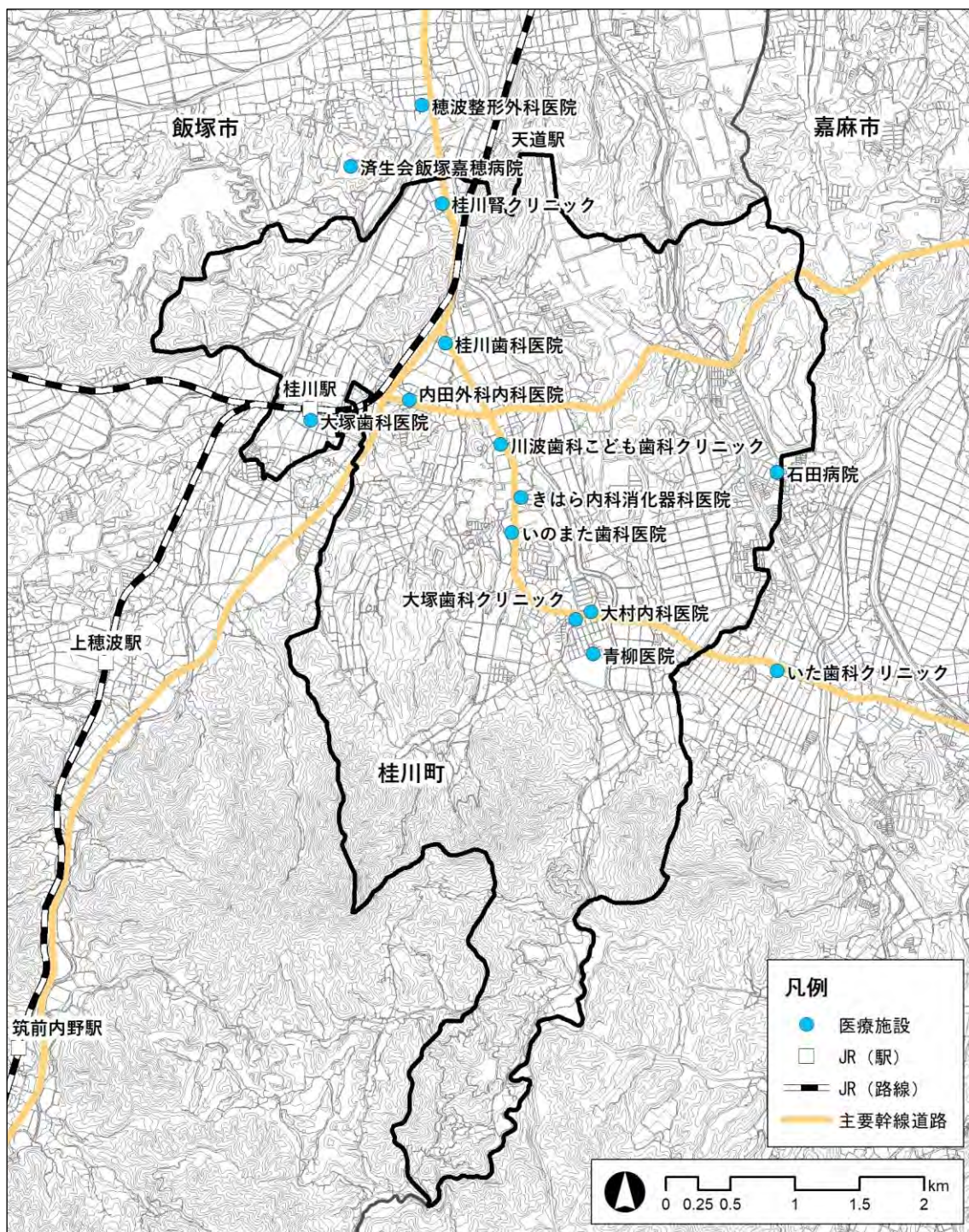


②医療施設

町内には、国道200号、県道66号、県道80号沿道などを中心に、病院・診療所が6カ所、
歯科5か所と日常の健康維持に必要なかかりつけ医療機関が立地しています。

病床数が多い医療施設としては、隣接する飯塚市に済生会飯塚嘉穂病院が立地して
います。

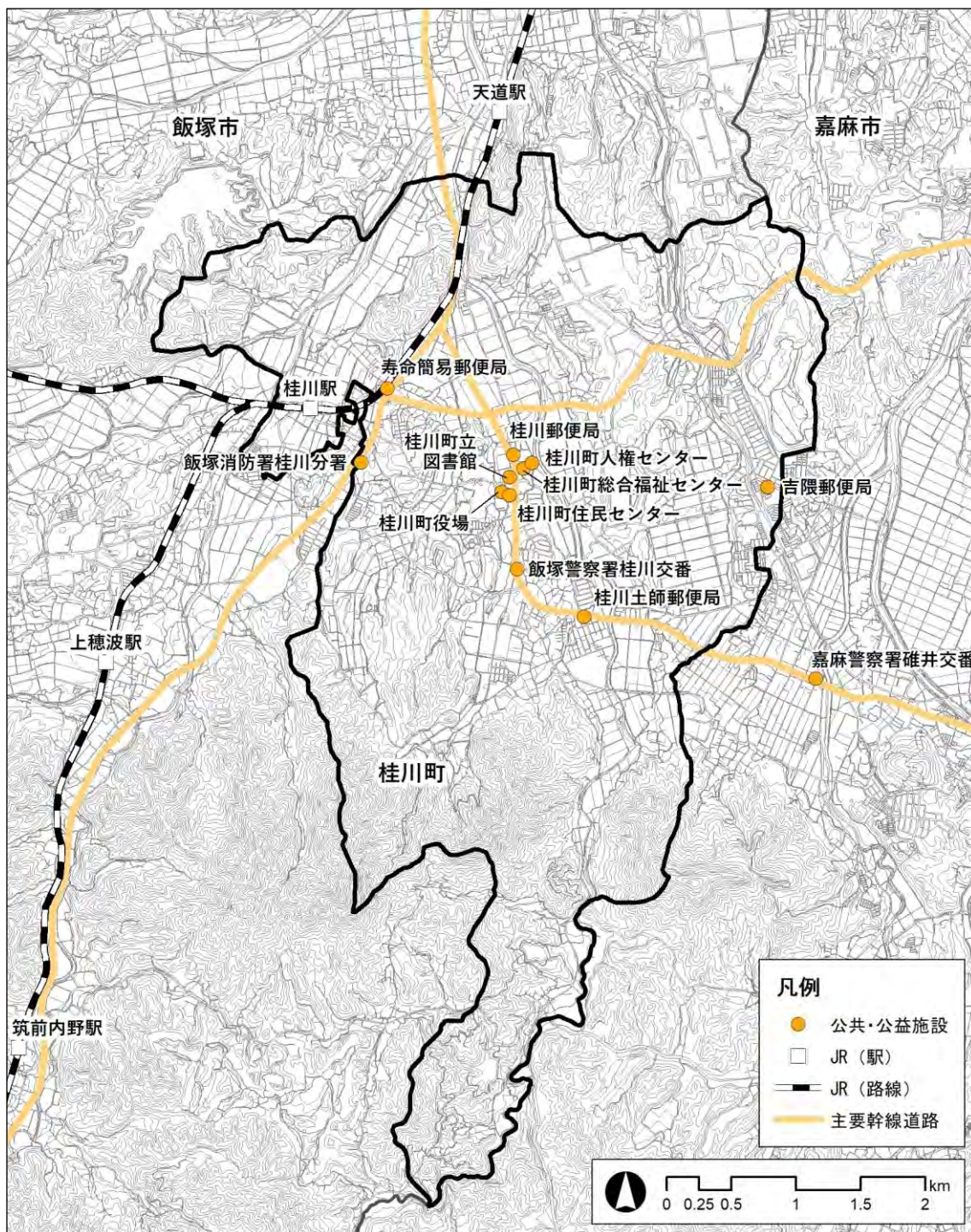
■医療施設の立地状況



③公共・公益施設

町内の主要な公共・公益施設は、桂川町役場を中心としたエリアに多く立地しているほか、幹線道路の沿道への立地が多くなっています。

■公共・公益施設の立地状況

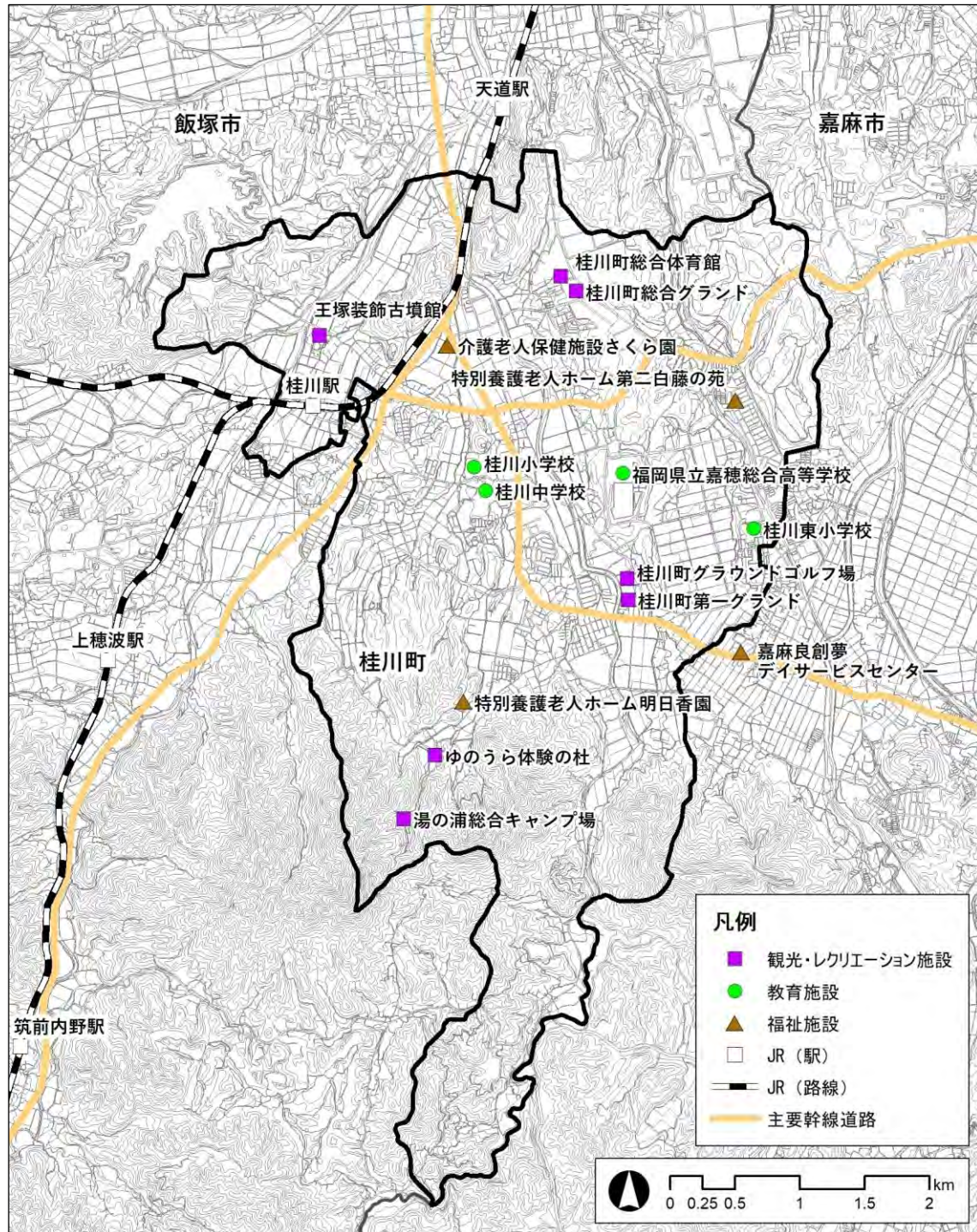


④その他施設

町内には、2つの小学校、1つの中学校のほか、福岡県立嘉穂総合高校が立地しています。

そのほか、特別養護老人ホーム等の福祉施設、王塚装飾古墳館、桂川町総合体育館などの観光・レクリエーション施設が立地しています。

■その他施設の立地状況



2 公共交通の状況

(1) 鉄道の状況

① J R 桂川駅の概況

本町には J R 桂川駅が立地しており、 J R 篠栗線及び J R 筑豊本線の2つの路線が乗り入れを行っています。

篠栗線と筑豊本線及び鹿児島本線を合わせた黒崎駅～折尾駅～桂川駅～吉塚駅～博多駅の区間には、「福北ゆたか線」の愛称が付けられています。また、筑豊本線の桂川駅から原田駅方面については、「原田線」の愛称が付けられています。

本町北側の飯塚市域には J R 天道駅が立地しており、町内からでも天道駅へのアクセスの方が近いエリアも見られます。

■ J R 桂川駅の概況（令和5年10月時点）

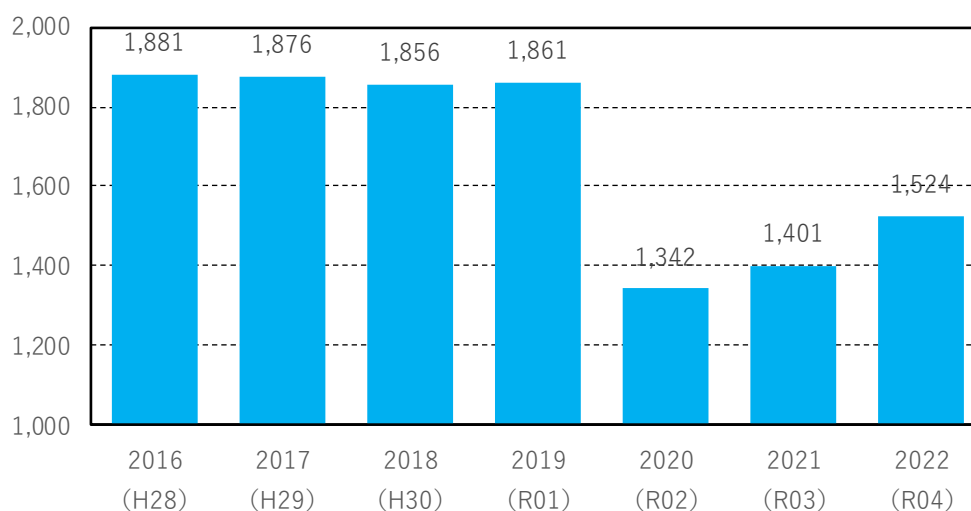
路線	方面	運行本数			運行時刻	
		平日	土曜	休日	始発	終発
JR篠栗線	吉塚・博多駅（筑前大分駅）方面	56	55	55	5:38	23:09
JR筑豊本線	折尾・若松駅（天道駅）方面	58	57	57	5:59	0:20
	原田駅（上穂波駅）方面	8	9	9	6:20	21:02

② J R 桂川駅利用者数の状況

J R 桂川駅の年度別1日平均乗車人員の推移をみると、新型コロナウイルスの影響を受けて令和2・3年の平均乗車人員は大きく減少しています。徐々に回復しつつありますが、以前の水準までは戻りきっていません。

■ J R 桂川駅年度別1日平均乗車人員の推移

(人)



資料：駅別乗車人員上位300駅データ（九州旅客鉄道）

③ J R 桂川駅及び駅周辺の整備

令和3年3月に桂川駅の自由通路が開通し、駅南側からのアクセスが可能となるとともに、併せて駅周辺整備事業（バス回転広場、駐輪場・駐車場整備など）が進み、交通結節機能の強化が進むなど、利用者の公共交通利便性の向上が進んでいます。

駅北側に集中する交通量や人の流れを分散させるなどの課題が解消されることが期待されています。



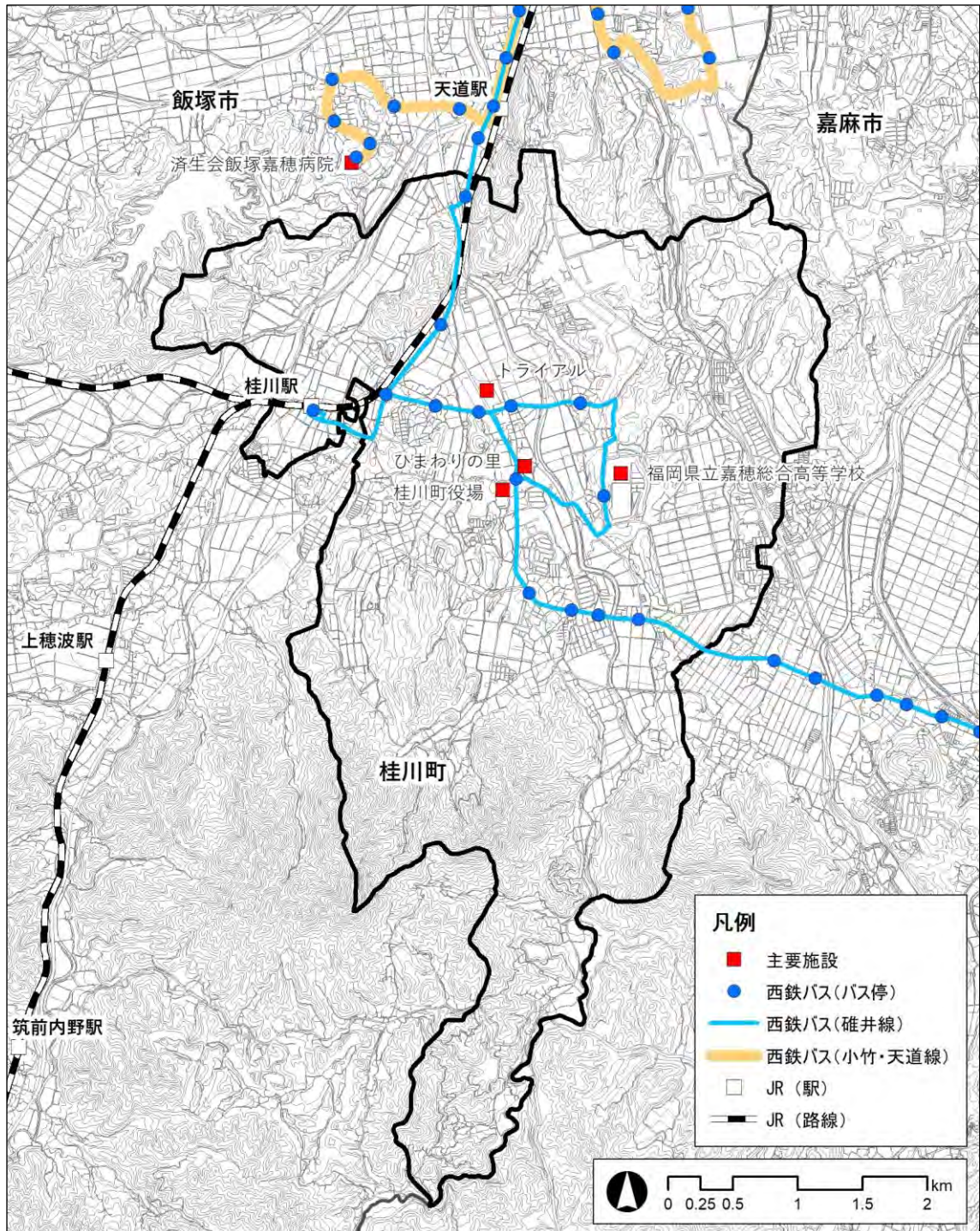
(2) バスの状況

①民間路線バス（西鉄バス）

1)路線の状況

町内には、西鉄バス碓井線が運行しています。碓井線は、飯塚市と嘉麻市を結び、桂川駅及び桂川町の中心部を走る路線であり、桂川町の交通を支えている主要な路線となっています。

■民間路線バス（西鉄バス）の運行状況

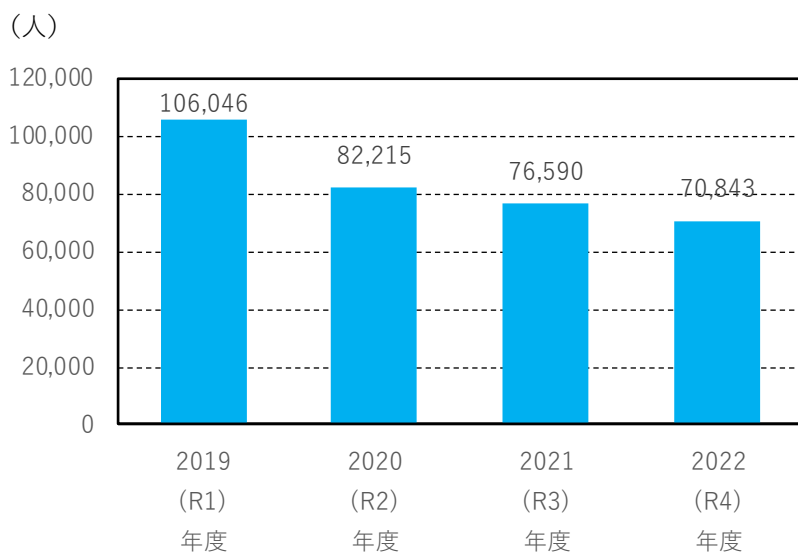


※令和3年10月に「碓井・大分坑線」から「碓井線」に路線名称を変更

2)利用者の状況

西鉄バス碓井線の輸送人員の推移を見ると、減少傾向が続いています。

■西鉄バス碓井線の輸送人員

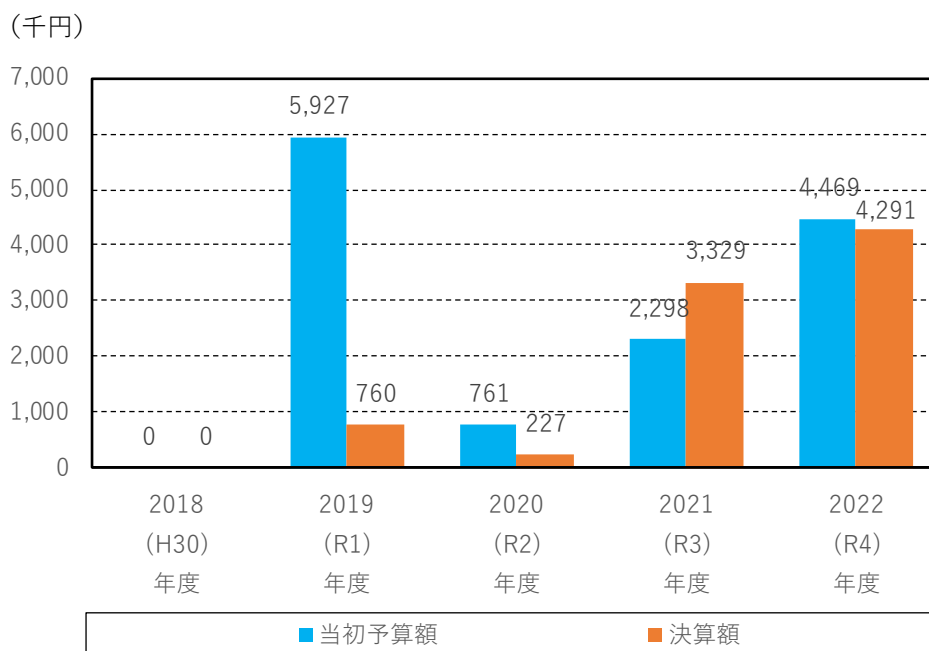


資料：西日本鉄道株式会社

3)路線運行補助金の状況

西鉄バス碓井線については、桂川町と隣接する飯塚市・嘉麻市の共同で、赤字補填を実施しています。

■西鉄バス碓井線に対する路線運行補助金の状況（桂川町のみ）



資料：桂川町資料

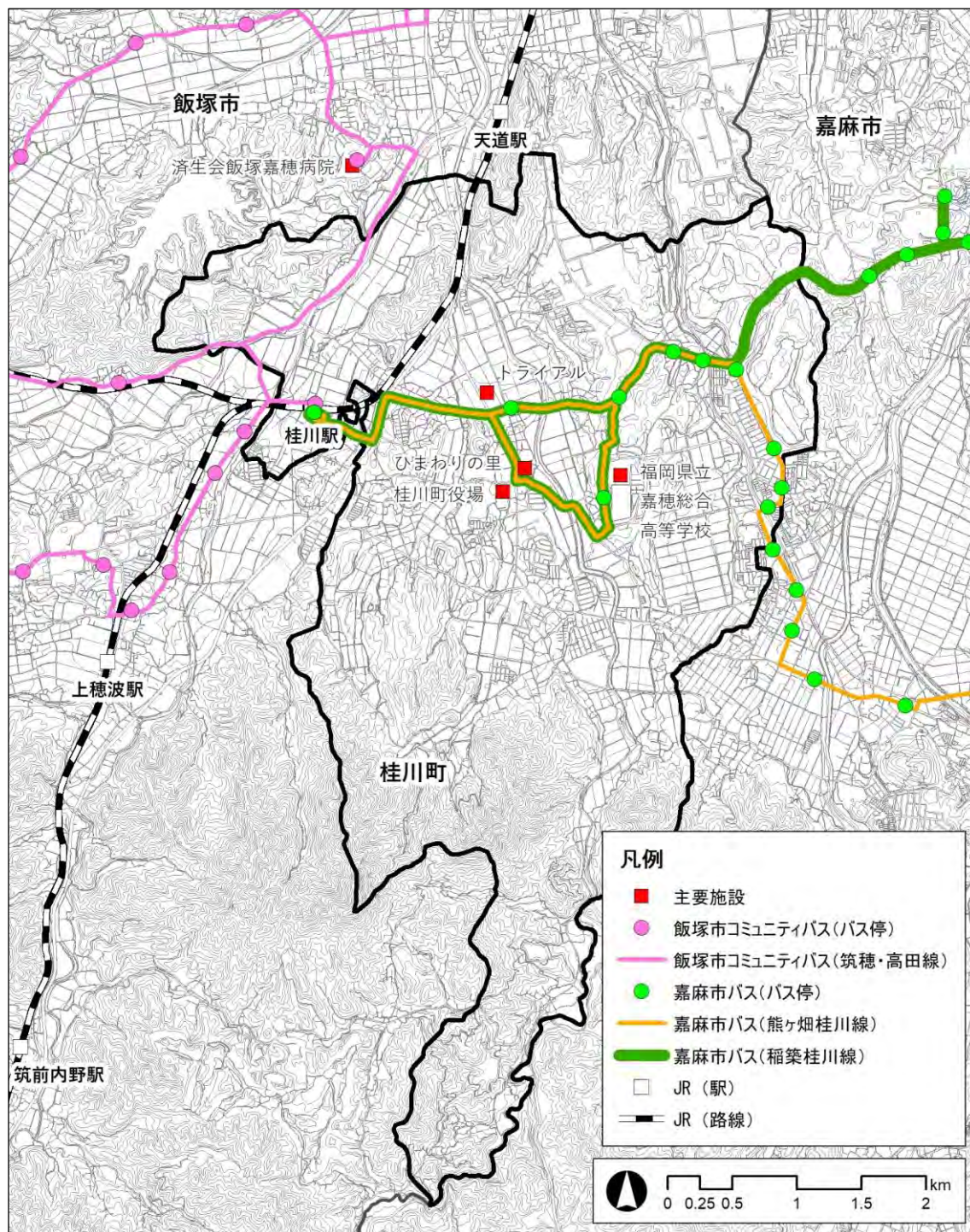
②隣接市が運行するバス

町内には、飯塚市が運行しているコミュニティバス（筑穂・高田線）が走っており、桂川駅にバス停が設置されています。

また、嘉麻市が運行している市バス（稲築桂川線・熊ヶ畑桂川線）が走っており、桂川駅を起終点として10カ所のバス停が設置されています。

飯塚市コミュニティバス、嘉麻市バスともに桂川町の町民も利用することが可能です。

■隣接市が運行するバスの状況



※主に桂川町に乗り入れを行っている路線のみを表示

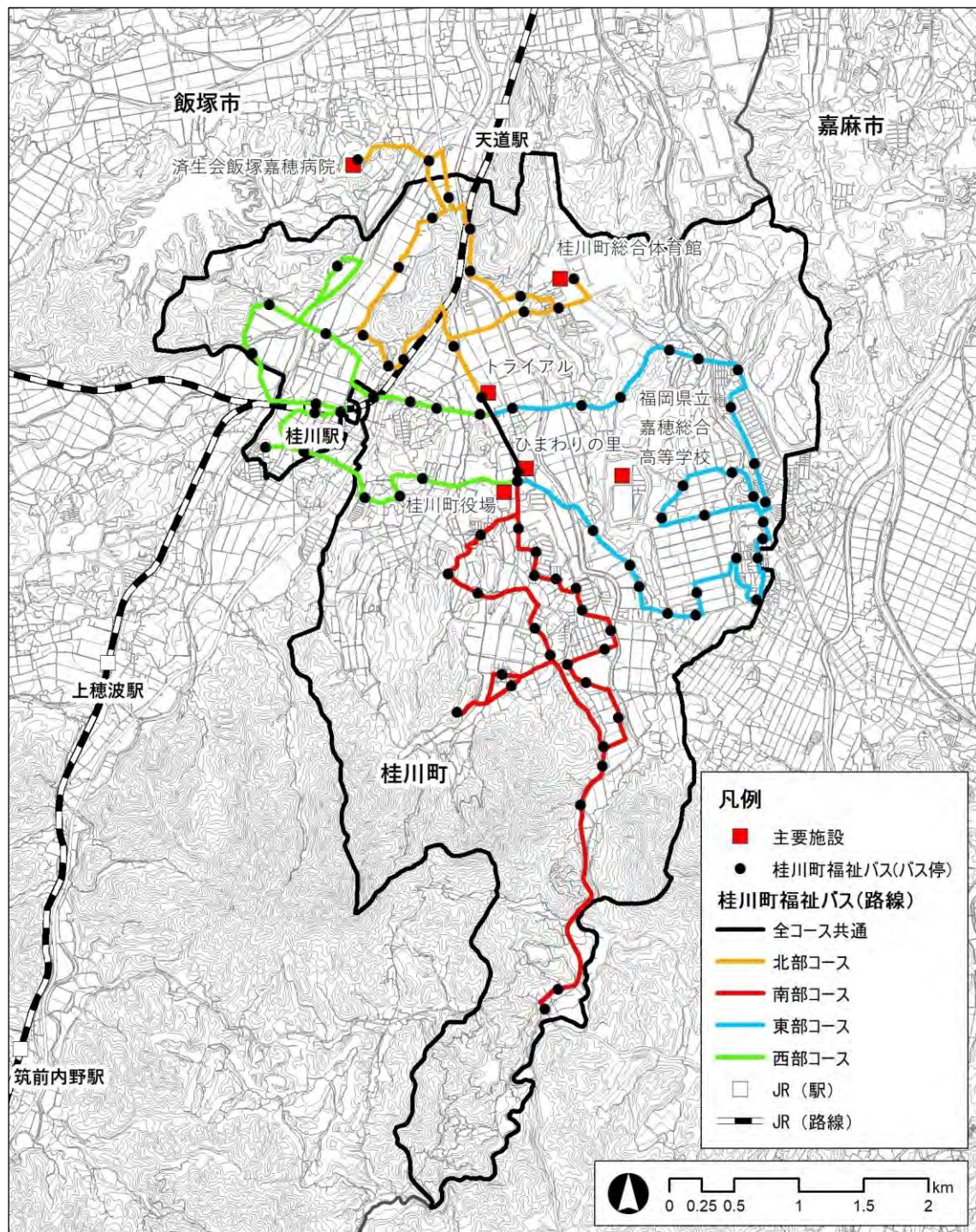
(3) 桂川町が運行する地域コミュニティ交通

① 桂川町福祉バス

1) 路線の状況

本町には、町が直接運営する桂川町福祉バスがあります。毎週月曜日と年末年始を除き、土・日曜日、祝日も運行しており、無料で利用することができますが、通学目的には利用できません。町全体を4つのエリアに分け、それぞれ1日6便一方向の循環型で運行しています。

■ 桂川町福祉バスの運行状況



桂川町福祉バス（ひまわり1号・2号）時刻表 運行日：火曜日～日曜日

ひまわり1号		東部コース					
		北部コース					
停留所	①	②	③	④	⑤	⑥	
総合福祉センター	8:15	9:40	11:05	13:15	14:40	16:05	
役場	16	41	06	16	41	06	
泉ヶ丘団地	18	43	08	18	43	08	
八王寺	18	43	08	18	43	08	
町民グラウンド	19	44	09	19	44	09	
眼鏡橋	20	45	10	20	45	10	
土師五	20	45	10	20	45	10	
土師五東	21	46	11	21	46	11	
笹尾西	23	48	13	23	48	13	
土師八	26	51	16	26	51	16	
笹尾一公民館	27	52	17	27	52	17	
桂川東小学校裏	27	52	17	27	52	17	
桂川東小学校前	28	53	18	28	53	18	
土師六土師溜池	29	54	19	29	54	19	
土師七	30	55	20	30	55	20	
井上鉄工	31	56	21	31	56	21	
土師六公民館	32	57	22	32	57	22	
土師六	33	58	23	33	58	23	
笹尾二公民館	35	10:00	25	35	15:00	25	
笹尾二	36	01	26	36	01	26	
白藤の苑	37	02	27	37	02	27	
弥栄	38	03	28	38	03	28	
吉隈二	39	04	29	39	04	29	
吉隈二消防詰所	40	05	30	40	05	30	
総合高校入口	41	06	31	41	06	31	
吉隈一	42	07	32	42	07	32	
土居四角	43	08	33	43	08	33	
トライアル	45	10	35	45	10	35	
総合福祉センター	9:00	10:25	11:50	14:00	15:25	16:50	
役場	01	26	51	01	26	51	
さくら園	03	28	53	03	28	53	
日化運輸	04	29	54	04	29	54	
総合体育館	06	31	56	06	31	56	
天道	07	32	57	07	32	57	
吉隈三集会所	08	33	58	08	33	58	
日の隈橋	09	34	59	09	34	59	
大楠踏切	10	35	12:00	10	35	17:00	
瀬戸交差点	12	37	02	12	37	02	
佐藤鉄工所	13	38	03	13	38	03	
済生会病院	16	41	06	16	41	06	
佐藤鉄工所	18	43	08	18	43	08	
小市神社	19	44	09	19	44	09	
寿命貴船大社	20	45	10	20	45	10	
寿命公民館	21	46	11	21	46	11	
寿命公園	22	47	12	22	47	12	
寿命ハイツ	24	49	14	24	49	14	
トライアル	31	56	21	31	56	21	
総合福祉センター	9:34	10:59	12:24	14:34	15:59	17:24	

ひまわり2号		南部コース					
		西部コース					
停留所	①	②	③	④	⑤	⑥	
総合福祉センター	8:15	9:40	11:05	13:15	14:40	16:05	
役場	16	41	06	16	41	06	
トライアル	19	44	09	19	44	09	
椿団地	22	47	12	22	47	12	
土師九	24	49	14	24	49	14	
西郷川橋	24	49	14	24	49	14	
土師団地	26	51	16	26	51	16	
土師老松神社	27	52	17	27	52	17	
奈良	27	52	17	27	52	17	
明日香園	30	55	20	30	55	20	
二反田団地	32	57	22	32	57	22	
上土師	33	58	23	33	58	23	
内山田公民館	38	10:03	28	38	15:03	28	
内山田入口	39	04	29	39	04	29	
谷	41	06	31	41	06	31	
徳力	42	07	32	42	07	32	
土師浄水場	43	08	33	43	08	33	
土師一公民館	44	09	34	44	09	34	
平山入口	44	09	34	44	09	34	
平山研修所	45	10	35	45	10	35	
集橋	46	11	36	46	11	36	
桂ヶ丘公園前	48	13	38	48	13	38	
桂ヶ丘	49	14	39	49	14	39	
松の木	50	15	40	50	15	40	
グレインヘルズ入口	51	16	41	51	16	41	
グレインヘルズ	52	17	42	52	17	42	
土師二工場団地	53	18	43	53	18	43	
総合福祉センター	9:00	10:25	11:50	14:00	15:25	16:50	
役場	01	26	51	01	26	51	
トライアル	04	29	54	04	29	54	
土居別道	06	31	56	06	31	56	
土居二	06	31	56	06	31	56	
内田医院	07	32	57	07	32	57	
桂川デンキ	08	33	58	08	33	58	
王塚古墳	10	35	12:00	10	35	17:00	
王塚裝飾古墳館	11	36	01	11	36	01	
中屋集会所	13	38	03	13	38	03	
中屋	14	39	04	14	39	04	
馬場島	15	40	05	15	40	05	
桂川駅	18	43	08	18	43	08	
豆田口	20	45	10	20	45	10	
駅南	21	46	11	21	46	11	
第一豆田	22	47	12	22	47	12	
第一豆田東	22	47	12	22	47	12	
貴船団地	24	49	14	24	49	14	
九郎丸公民館	25	50	15	25	50	15	
矢次衛生社	26	51	16	26	51	16	
総合福祉センター	9:29	10:54	12:19	14:29	15:54	17:19	

【福祉バス注意事項】
 ※運休日 毎週月曜日・年末年始(12月28日～1月3日)
 ※利用料金 無料
 ※停留所以外では乗り降りできません。
 ※通学ではご利用できません。
 ※交通状況等により時間が前後することがございます。
 ※お時間に余裕をもって停留所へお越しください。

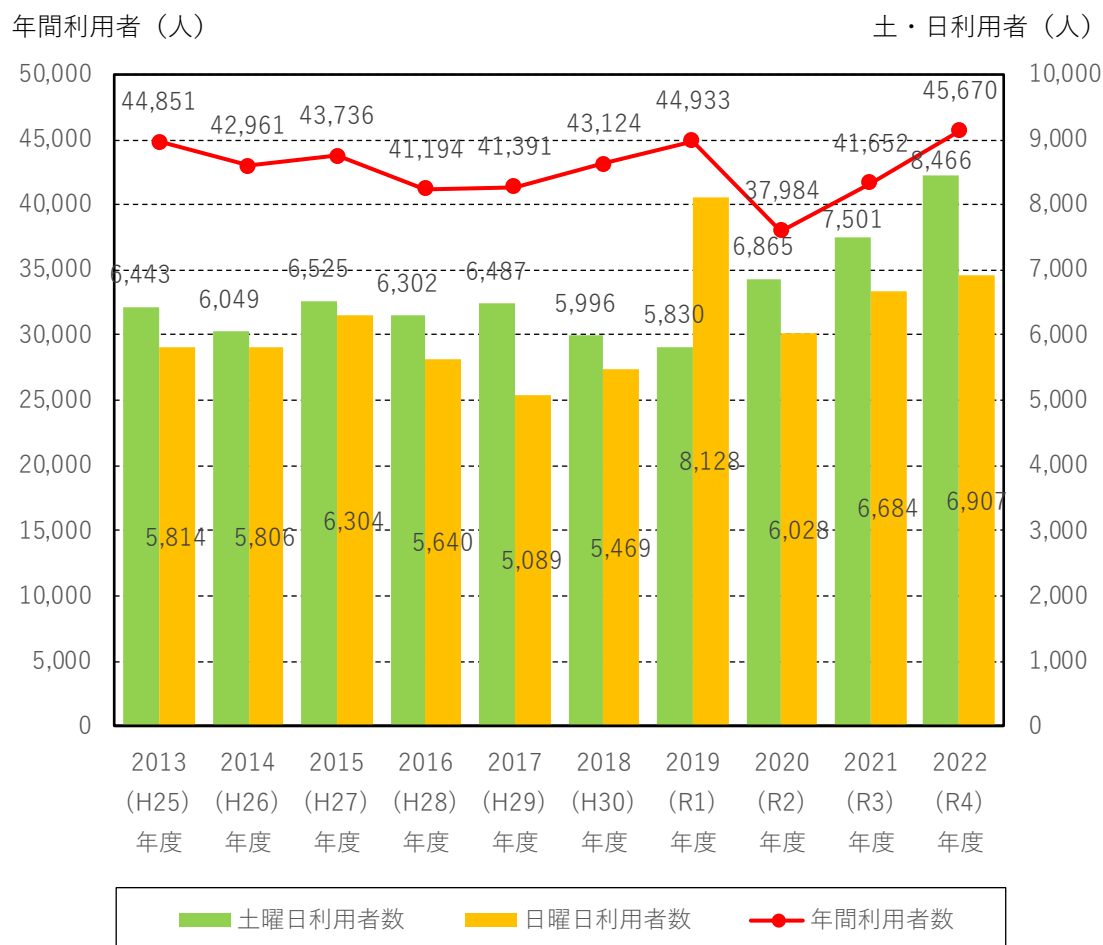
【お問い合わせ先】
 桂川町役場
 健康福祉課 高齢者・女性係
 TEL:0948-65-0001

2)利用者の状況

年間利用者4万人台で推移していましたが、新型コロナウイルスの影響を受けて、令和2、3年度の利用者は大きく減少しています。しかし、令和4年度の利用者は45,670人と以前の水準まで利用が戻ってきています。

土曜日の利用者については、新型コロナウイルスの影響を受けることなく、近年増加傾向にあります。日曜日についても、2019（令和1）年が突出して多くなっていますが、それ以外の年は近年増加傾向にあります。

■桂川町福祉バスの利用状況



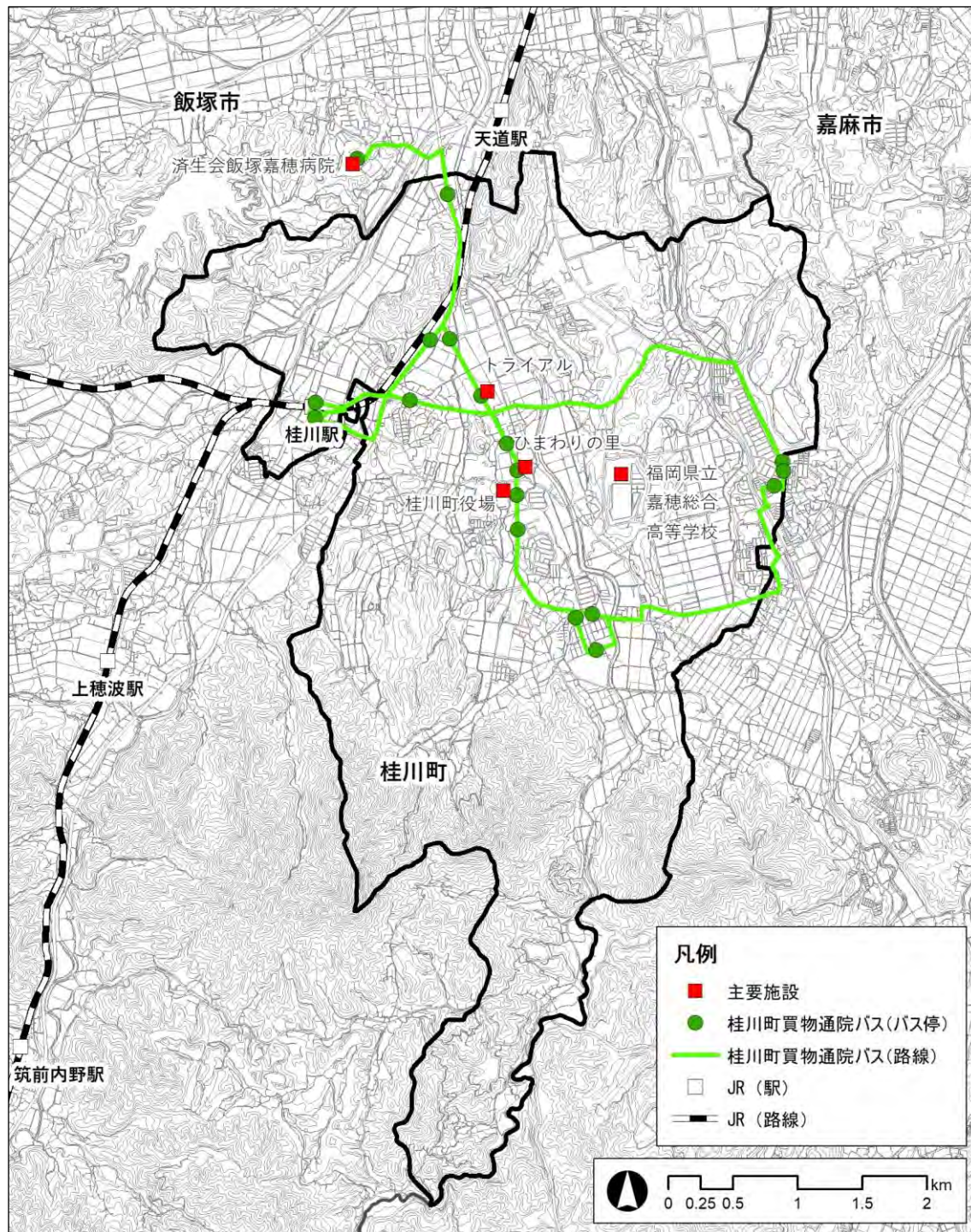
資料：桂川町資料

②桂川町買い物・通院バス

1)路線の状況

本町には、町が直接運営する桂川町買い物・通院バスがあります。毎週火・金曜日に運行しており、無料で利用することができます。それぞれの曜日に1日6便一方向の循環型で運行しています。買い物・通院以外の目的でも利用できます。

■桂川町買い物・通院バスの運行状況



【令和2年4月1日改正】

買物・通院バス(いきいき号)時刻表

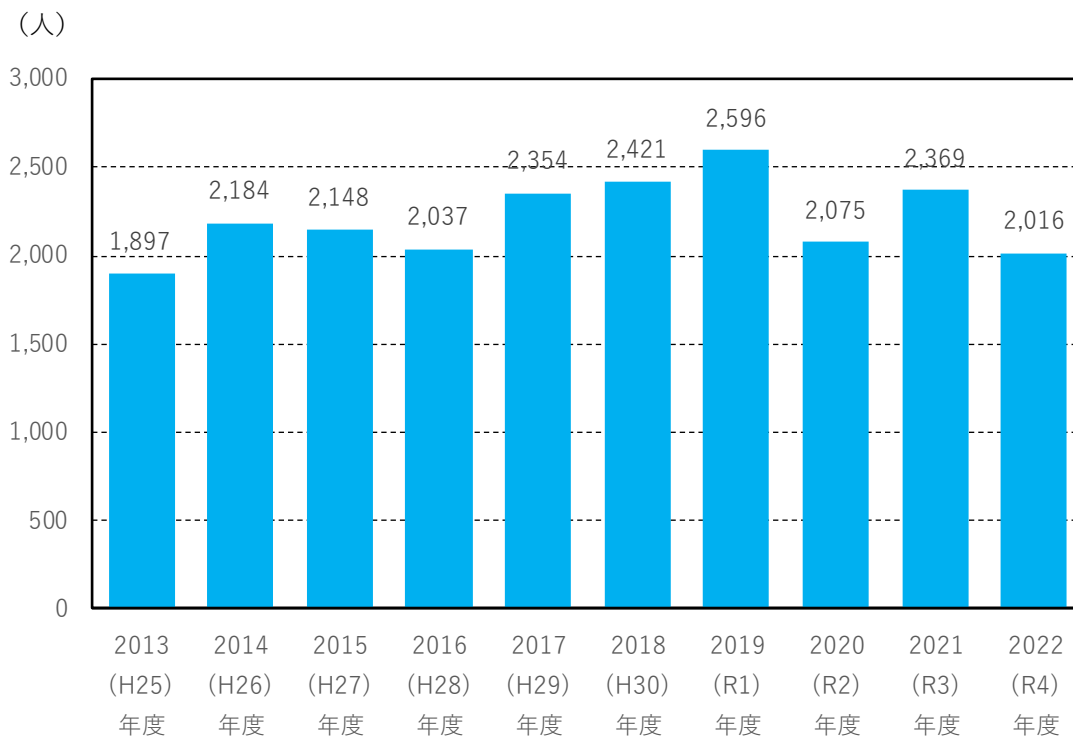
停留所	運行日 毎週 火・金曜日					
	①	②	③	④	⑤	⑥
総合福祉センター	9:00	10:00	11:00	13:30	14:30	15:30
木原医院	01	01	01	31	31	31
いのまた歯科医院	02	02	02	32	32	32
大村医院	04	04	04	34	34	34
青柳医院	06	06	06	36	36	36
大塚歯科クリニック	08	08	08	38	38	38
有富商店	17	17	17	47	47	47
石田病院	17	17	17	47	47	47
よしくまストアー	18	18	18	48	48	48
トライアル	28	28	28	58	58	58
桂川歯科医院	29	29	29	59	59	59
桂川腎クリニック (瀬戸交差点)	32	32	32	14:02	15:02	16:02
済生会病院	37	37	37	07	07	07
ハッピー薬局	43	43	43	13	13	13
大塚歯科医院	45	45	45	15	15	15
桂川駅	47	47	47	17	17	17
内田医院	49	49	49	19	19	19
川波歯科医院	51	51	51	21	21	21
総合福祉センター	9:52	10:52	11:52	14:22	15:22	16:22

- ※ 毎週 火曜日・金曜日のみ運行します。
(12月28日～1月3日までの火・金曜日は運休します。)
- ※ 買物・通院以外の方も利用できます。
- ※ 買物時間はおよそ60分程度です。(乗降時間含む)

2)利用者の状況

年間利用者2千人台で推移しており、新型コロナウイルスの影響を受けて、令和2年度に一度減少した利用者は令和3年度に戻ってきていましたが、令和4年度には再度減少となっています。

■桂川町買い物・通院バスの利用状況



資料：桂川町資料

(4) その他

①タクシー

桂川町内には2社のタクシー運行事業者があり、町民の足を支える交通手段となっています。

■タクシー車両数 (R3.3末現在)

	人口 (千人)	車両数	車両比人口
桂川町	13	22	591
飯塚市	127	209	608
嘉麻市	37	38	974

資料：国土交通省九州運輸局

②公共交通カバーの状況

1)算出方法

- ・主に桂川町内を走行するバス路線等を対象とし、地区内移動を想定した飯塚市エリアワゴン、嘉麻市バス枝線路線等は公共交通に含めない。
- ・鉄道駅中心半径800m、バス停中心半径300m※のエリアを公共交通カバーエリアとして設定。
- ・カバーエリア内に重心がある250mメッシュの人口合計をカバーエリア内人口として算出（桂川町R2人口も同様に町域内に重心があるメッシュ人口の合計から設定しているため、公表人口とは相違がある）。
- ・すべての公共交通手段が運行されているケースと、月曜日運行ケース（桂川町福祉バス、桂川町買い物・通院バスが運行していない曜日）の2パターン算出。

※都市構造の評価に関するハンドブック（H26国土交通省）における「公共交通沿線地域（すべての鉄道駅、バス停の徒歩圏、鉄道駅については800m、バス停については300m）」より設定

2) 公共交通のカバー状況（不便エリアの状況）

○公共交通でカバーできていないエリアがある【桂川町公共交通の状況①】

- ・令和2年の公共交通のカバー人口率は94%と概ねカバーできている状況にありますが、居住があるエリアでも一部でカバーエリア外となっている地区がみられます。高齢者に限定した場合でもほぼ同様の状況です。

■桂川町公共交通の状況①

	人口総数	公共交通カバーエリア内人口	カバー率
平成27年	13,302	12,609	95%
令和2年	12,760	12,031	94%
H27～R2増減率	-4.1%	-4.6%	

	高齢者人口	公共交通カバーエリア内人口	カバー率
平成27年	3,922	3,753	96%
令和2年	4,385	4,184	95%
H27～R2増減率	11.8%	11.5%	

○桂川町福祉バスが運行されていない日は公共交通が不便になる【桂川町公共交通の状況②】

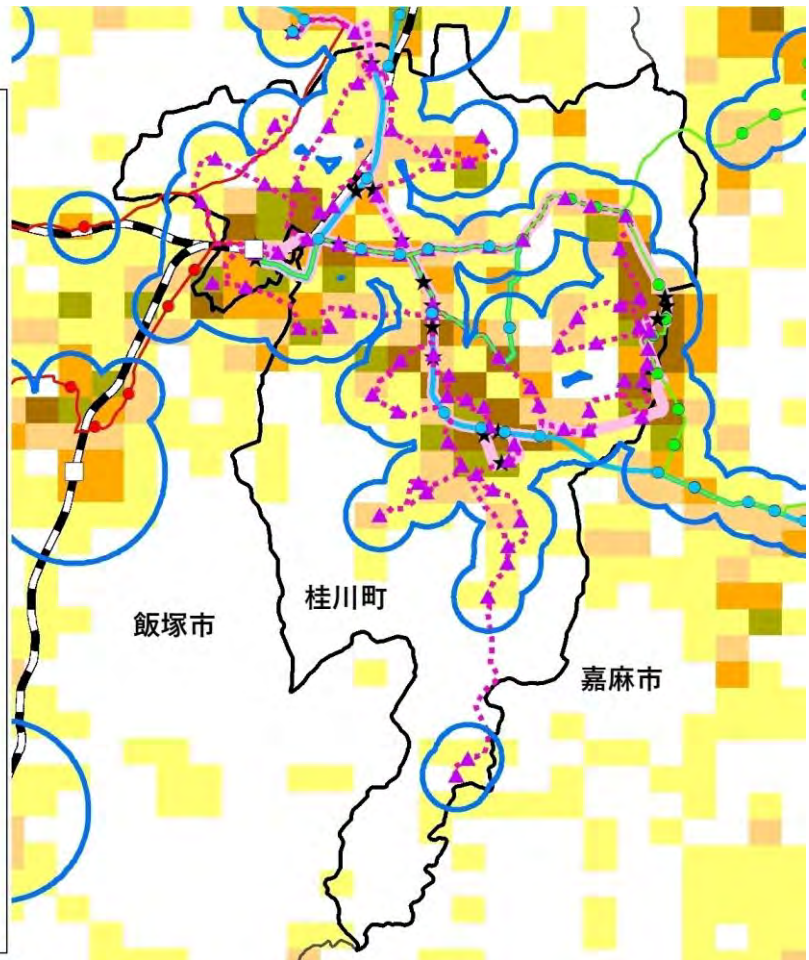
- ・桂川町福祉バスは月曜日が運休日となっていることから、月曜日の令和2年公共交通カバー人口率は63%と大きく低下することになります。

■桂川町公共交通の状況②

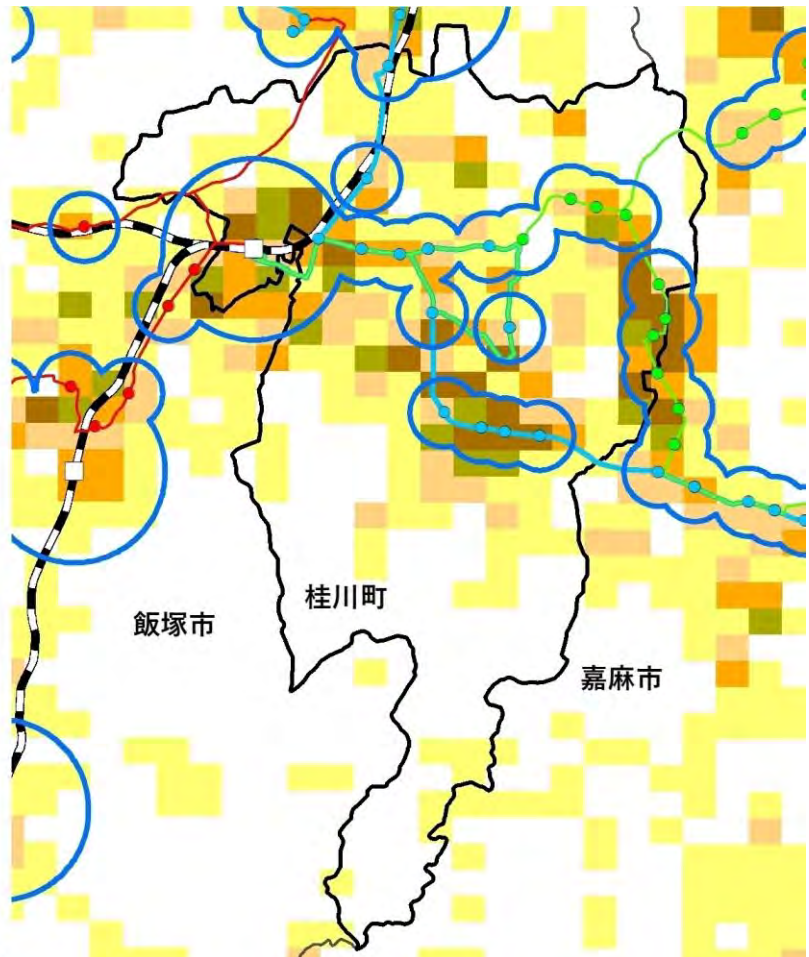
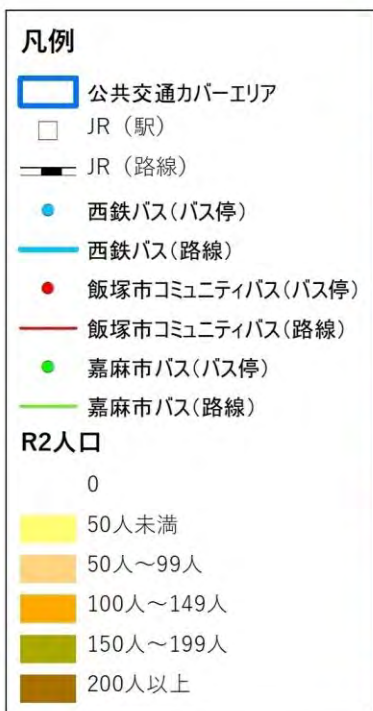
	人口総数	公共交通カバーエリア内人口	カバー率
平成27年	13,302	8,560	64%
令和2年	12,760	8,046	63%

	高齢者人口	公共交通カバーエリア内人口	カバー率
平成27年	3,922	2,507	64%
令和2年	4,385	2,718	62%

■桂川町公共交通の状況①
(すべての公共交通手段)

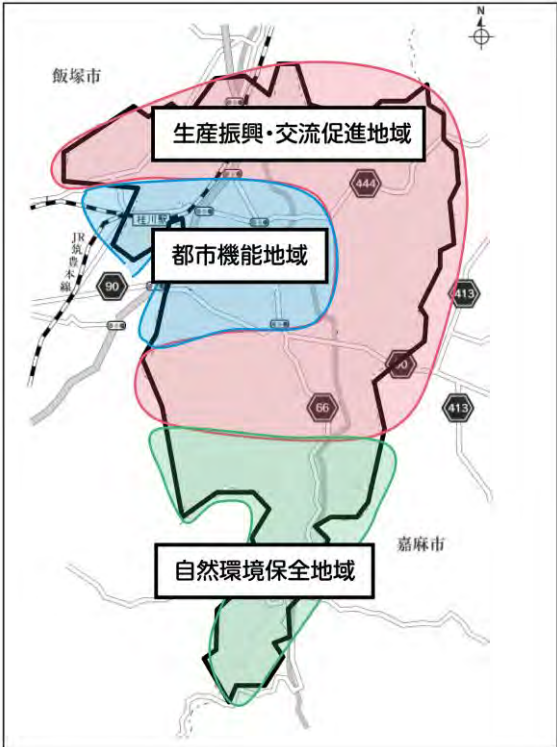


■桂川町公共交通の状況②
(桂川町福祉バス、桂川町買物・通院バスを除く)



第3章 上位計画等の状況

■第6次桂川町総合計画（令和3年3月）

【目指すべき都市の将来像】
自然と文化が息づく 笑顔あふれるまち“けいせん” －コンパクトで住み良いまちを目指して－
【目標人口】
令和12年に12,500人
【土地利用】
■都市機能地域 <ul style="list-style-type: none">○中核拠点ゾーン<ul style="list-style-type: none">・行政をはじめ保健・医療・福祉、教育・文化などに関わる公共施設や商業にぎわいの拠点、産業の集積を図ります。○交通拠点ゾーン<ul style="list-style-type: none">・桂川駅周辺の諸機能を集積したゾーンとして位置付けます。
■生産振興・交流促進地域 <ul style="list-style-type: none">・農業などの生産振興を図るとともに地域の特性を活かした町民交流や観光交流などの交流促進を図り、美しい農山村風景を守ります。
■自然環境保全地域 <ul style="list-style-type: none">・山林や丘陵などの環境保全を進めます。


【6つの基本目標（まちづくりの方向性）】

- (1) 健康・福祉分野：子育てがしやすく誰もが健幸なまち
- (2) 教育・文化・スポーツ分野：桂川っ子が健やかに育つまち
- (3) 生活環境分野：移住・定住したくなる快適な住環境
- (4) 都市基盤分野：コンパクトで安全・安心なまち

・本町の魅力をより向上させるためには、誰もが住み良いまちづくりや安全・安心なまちづくりを進める必要があります。また、厳しい行財政のなかで、JR 桂川駅や公共交通機関をはじめとする本町の都市基盤について、持続可能な整備・維持・活用を検討・実施していく必要があります。

・こうした考えに基づいて、コンパクトで住み良いまちづくりや移住・定住を促進します。JR 桂川駅周辺の整備に伴い、市街地が無秩序、無計画に広がっていくことを防止するための都市計画マスタープランの策定や交通結節点として利便性の強化を目指します。また、その他の公共交通、道路交通網、上水道や情報基盤などの公共インフラの持続的な整備・維持・活用とともに、災害に備えた安全・安心な暮らしの実現を進めます。

- (5) 産業分野：地域資源を活かした産業振興と雇用の創出
- (6) 協働・行財政分野：地域コミュニティの充実と効率的な行財政

【重点プロジェクト】

「ひとづくり」プロジェクト

- コミュニティの維持・活性化
- 教育環境の充実
- 保健・医療・福祉の充実
- 雇用対策の推進

「まちづくり」プロジェクト

- 子育て支援の充実
- 安全対策の強化
- 公共交通網整備の推進
 - ・子どもたちを含む町民が日々利用する道路の整備を行います。また、バス路線網の構築を図るとともに、バス路線網を補完する交通手段の検討を進め、公共交通の利便性の向上と生活交通の確保を図ります。
- JR 桂川駅周辺整備の推進

【関連施策】

■公共交通環境の維持と利便性の向上

・公共交通環境の維持と利便性の向上を目的に、桂川駅を結節点とする公共交通の利便性向上、赤字路線バス運行支援、嘉麻市バス利用者支援などを強化します。

《主な指標（KPI）》

指標名	現状値（R2）	目標（R7）	目標（R12）
赤字補填対象路線バス年間利用者数	89,769 人	95,000 人	100,000 人

《主な取組》

- 桂川駅を結節点とする公共交通の利便性向上
- 赤字路線バス運行支援
- 嘉麻市バス利用者支援
- 路線バスの桂川駅への相互乗入の拡充
- 路線バスの乗り換え連携、運行範囲の拡充
- 福祉バスへの乗り換え利用の充実

■移動の一般化費用について

①移動手段の選択

人はどうやって移動手段を選択するのか

「移動の一般化費用」の積み上げで最も低い交通手段を選択

※「移動の一般化費用」は、運賃のことだけをいうのではなく、移動時間や定時性、快適性などを費用化した概念。

②「移動の一般化費用」とは

■モード毎費用（イメージ）



①運賃
・運賃が高いか、安いか

②所要時間
・所要時間が長い、短い

③頻度
・頻度が多いか、少ないか

④規則性
・固定されたダイヤは存在するか

⑤確実性
・決められたダイヤ通りか

⑥快適性
・快適か、どうか

⑦安全性
・安全か、どうか

⑧アクセス性
・バス停までの距離 ・乗り換えが拠点までのアクセス

⑨自己完結性
・乗り換えずに行けるかどうか

③ 「利用促進」とは

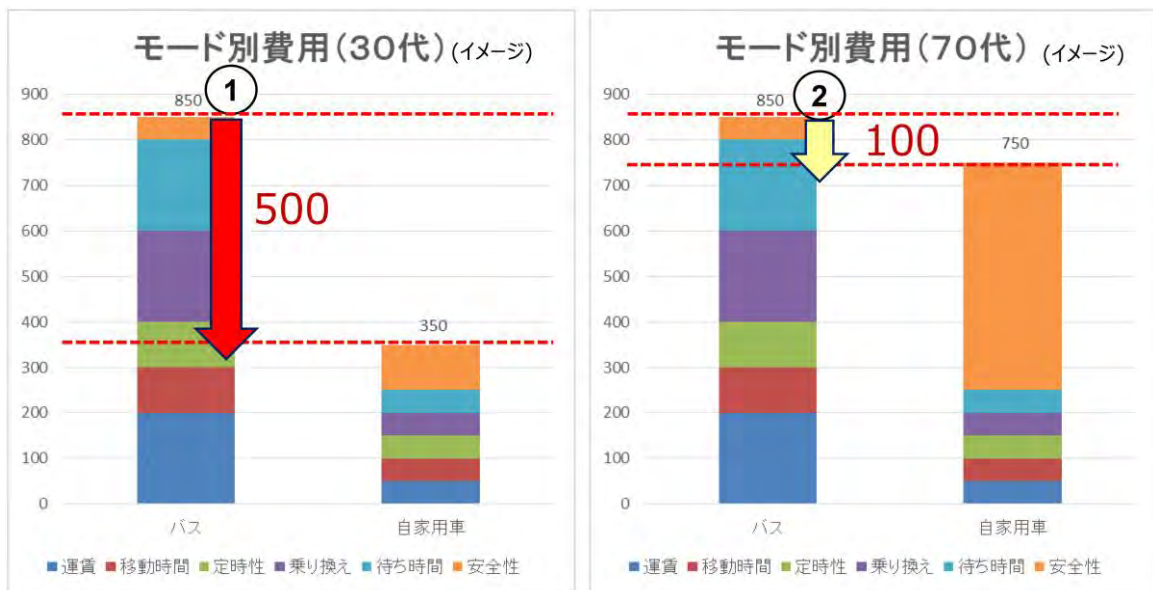
利用促進とは「**移動の一般化費用**」を下げること

(例)

- ・ 最適なルートでの移動時間の短縮 ⇒ ②所要時間改善
- ・ 運行便数増で待ち時間を短く ⇒ ②所要時間、③頻度改善
- ・ 定時性の確保 (BRT) ⇒ ⑤确实性改善
- ・ バスの乗継を良くする ⇒ ⑥アクセス性改善
- ・ 適切な位置でのバス停の設置 ⇒ ⑥アクセス性改善 など

⇒利用促進は、**誰にとっての、どの費用を下げるかの意識が大事。**

④ ターゲットの設定



⇒① ↓ の費用500を下げないと、30代はバスを選択しない

⇒70代は、② ↓ の費用100を下げればバスを選択。

第4章 町民等の意向

新たな計画を策定するにあたって、その基礎的資料とするとともに計画づくりに役立てていくために、町民の皆さまに対して公共交通の利用状況、公共交通の課題などをおたずねする「桂川町の公共交通に関するアンケート調査」を実施しました。

また、日常的に公共交通を利用する若い世代の意見を把握し、計画づくりに役立てていくために、嘉飯地域の公立高校に対する「高校生アンケート調査」も実施しました。

1. アンケート調査概要

①町民アンケート調査

○調査期間

令和5年8月上旬～令和5年8月31日（木）

●調査方法

郵送による配布、回収

●調査対象

町内居住の18歳以上の方を無作為抽出

●回収状況

配布数：2,500

回収数：934

回収率：37.4%

②高校生アンケート調査

●調査期間

令和5年8月上旬～令和5年9月下旬

●調査方法

高校を通じて依頼を行い、高校が調査票の配布・回収を実施

●調査対象

嘉穂総合高校、稲築志耕館高校、嘉穂高校、嘉穂東高校の1年生全員

●回収状況

配布数：851

回収数：811

回収率：95.3%

2. 町民アンケート調査

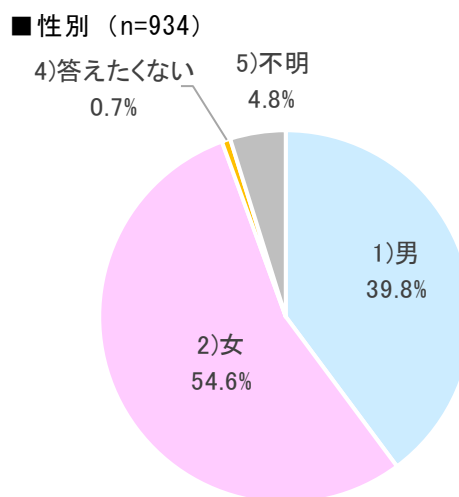
注) 町民及び高校生アンケート調査の集計表及びグラフ中の数値は、単位未満の位で四捨五入しているため、総数と内訳の合計は一致しない場合があります。

(1) 回答者属性

【問1】属性

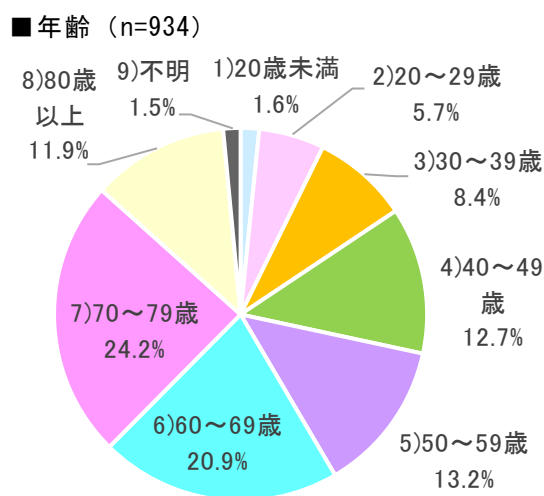
○性別

1)男	372
2)女	510
4)答えたくない	7
5)不明	45
合計	934



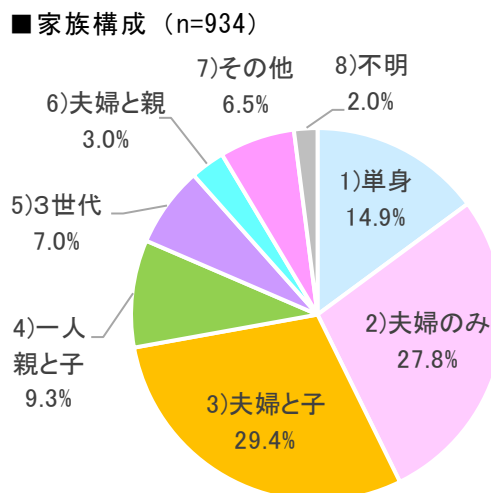
○年齢

1)20歳未満	15
2)20～29歳	53
3)30～39歳	78
4)40～49歳	119
5)50～59歳	123
6)60～69歳	195
7)70～79歳	226
8)80歳以上	111
9)不明	14
合計	934



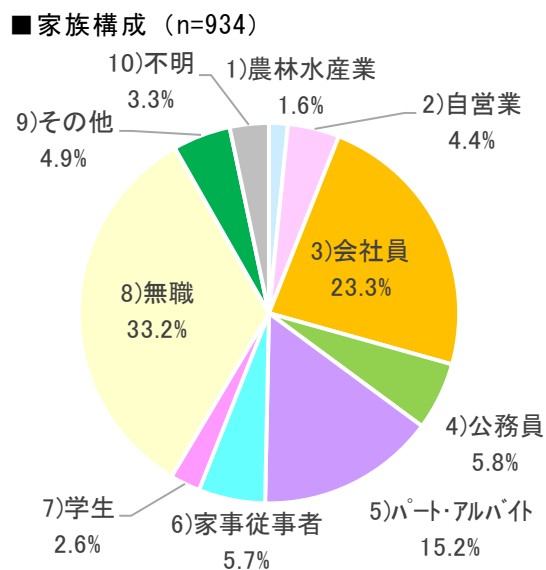
○家族構成

1)単身	139
2)夫婦のみ	260
3)夫婦と子	275
4)一人親と子	87
5)親と子と孫(3世代)	65
6)夫婦と親(両親又は一人親)	28
7)その他	61
8)不明	19
合計	934



○職業

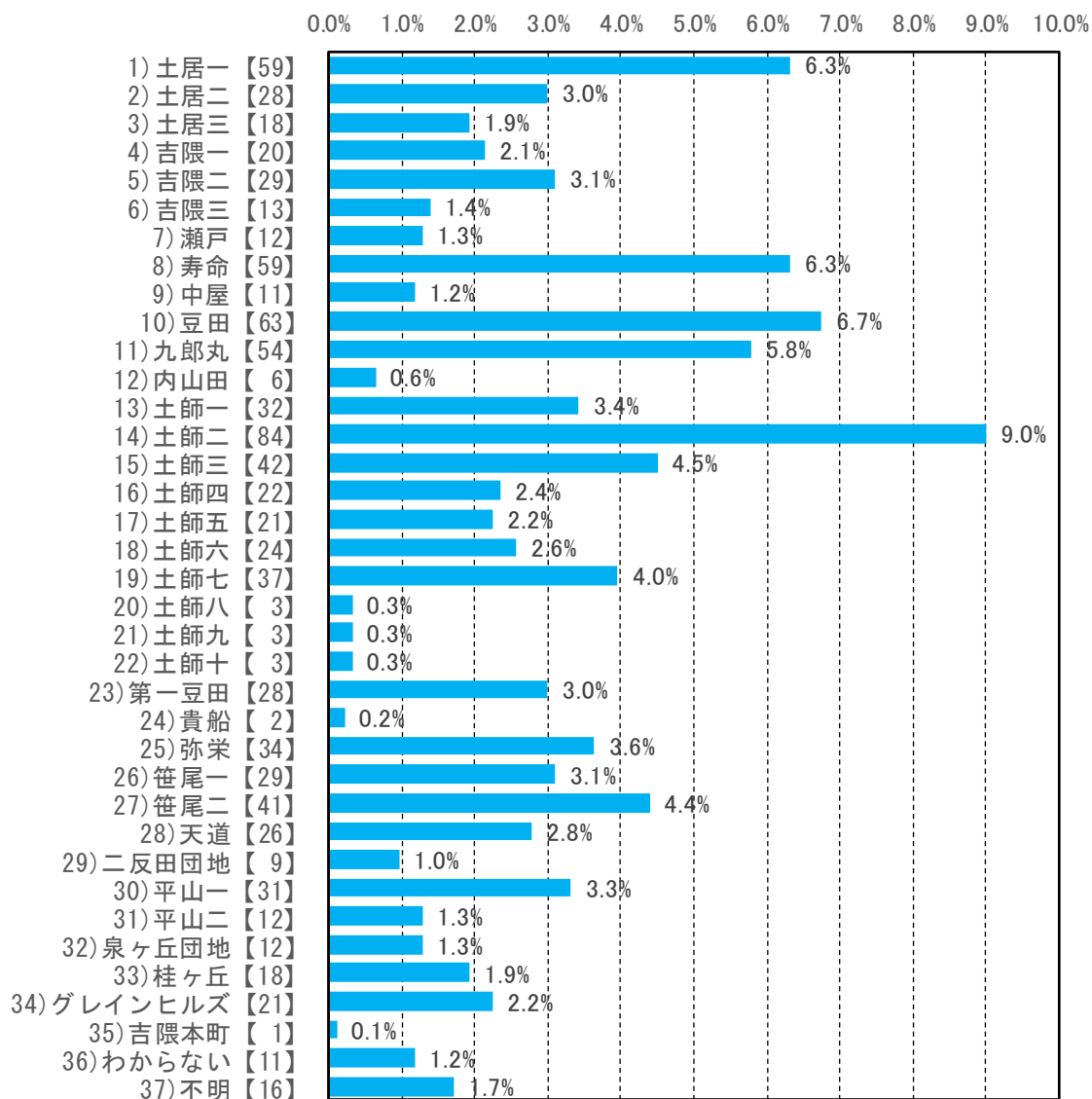
1) 農林水産業	15
2) 自営業（商工サービス業）	41
3) 会社員	218
4) 公務員	54
5) パート・アルバイト	142
6) 家事従事者	53
7) 学生	24
8) 無職	310
9) その他	46
10) 不明	31
合計	934



○居住地区

■ 居住地区 (n=934)

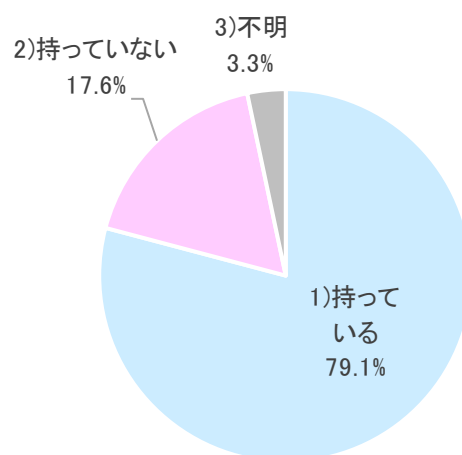
※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数



【問2】自動車運転免許証

○自動車運転免許証所有状況

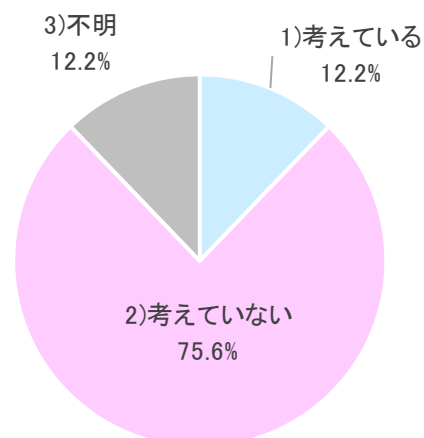
■自動車運転免許証所有状況 (n=934)



1)持っている	739
2)持っていない	164
3)不明	31
合計	934

○自主返納意向 (上の問で「1)持っている」と回答した人のみ)

■自主返納意向 (n=739)

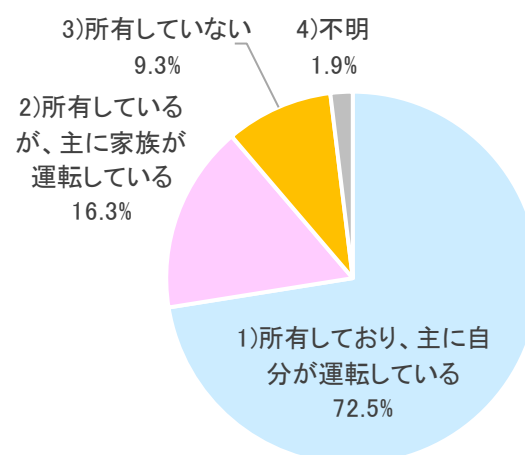


1)考えている	90
2)考えていない	559
3)不明	90
合計	739

【問3】自家用車

○自家用車所有状況

■自家用車所有状況 (n=934)

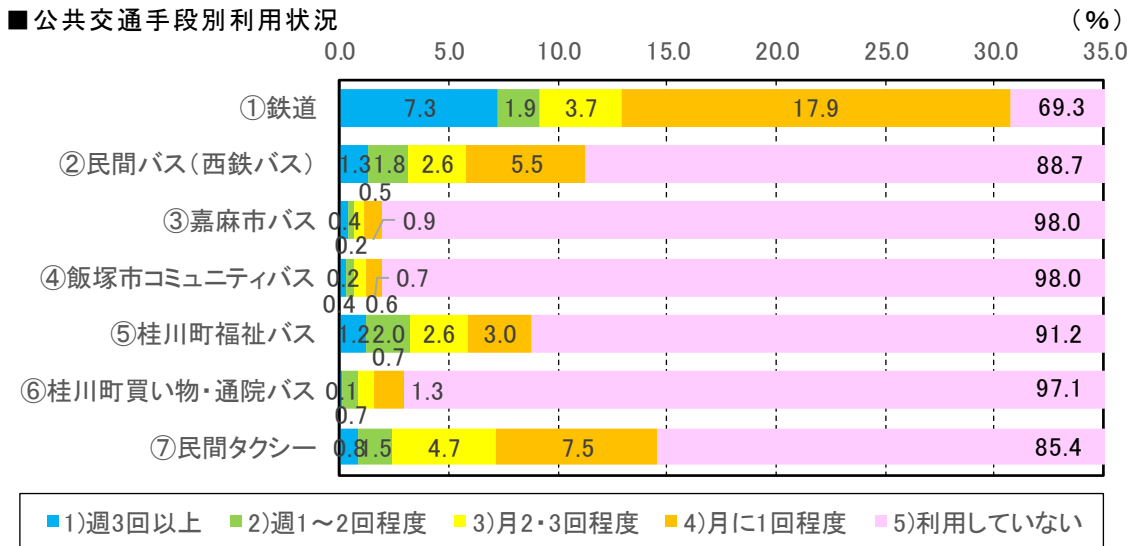


1)所有しており、主に自分が運転している	677
2)所有しているが、主に家族が運転している	152
3)所有していない	87
4)不明	18
合計	934

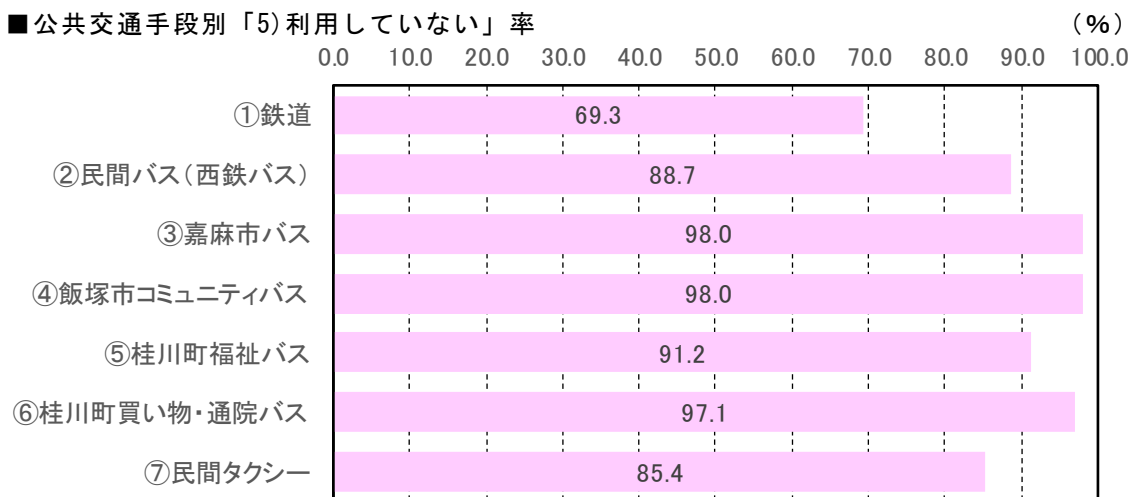
(2) 公共交通の利用状況

【問4】公共交通手段別の利用状況

- ・全ての公共交通手段で「5)利用していない」という回答の割合が最も高くなっています。
- ・最も利用している割合が高かった公共交通手段は「①鉄道」となっており、次いで「⑦民間タクシー」の割合が高くなっています。
- ・桂川町が運行している「⑤桂川町福祉バス」を利用している人の割合は8.8%、「⑥桂川町買い物・通院バス」は2.8%といずれも低くなっています。



※不明を除く総数に対する割合



※不明を除く総数に対する割合

	1) 週3回以上	2) 週1~2回程度	3) 月2・3回程度	4) 月に1回程度	5) 利用していない	6) 不明	総計
①鉄道	61	16	31	150	582	94	934
②民間バス(西鉄バス)	11	15	22	46	738	102	934
③嘉麻市バス	3	2	4	7	799	119	934
④飯塚市コミュニティバス	2	3	5	6	800	118	934
⑤桂川町福祉バス	10	17	22	25	769	91	934
⑥桂川町買い物・通院バス	1	6	6	11	797	113	934
⑦民間タクシー	7	13	40	63	720	91	934

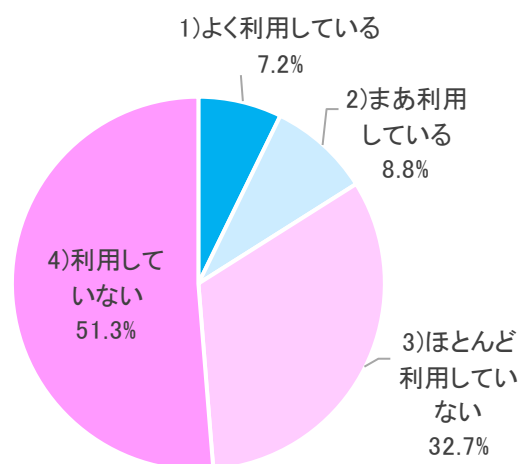
【問5】日常的な公共交通の利用状況

○公共交通の利用状況

- ・公共交通の利用率「1)よく利用している+2)まあ利用しているの割合」は、16.0%となっており、日常的に公共交通を利用していると回答した町民は少なくなっています。

1)よく利用している	65
2)まあ利用している	79
3)ほとんど利用していない	293
4)利用していない	460
5)不明	37
総計	934

■公共交通の利用状況 (n=897)

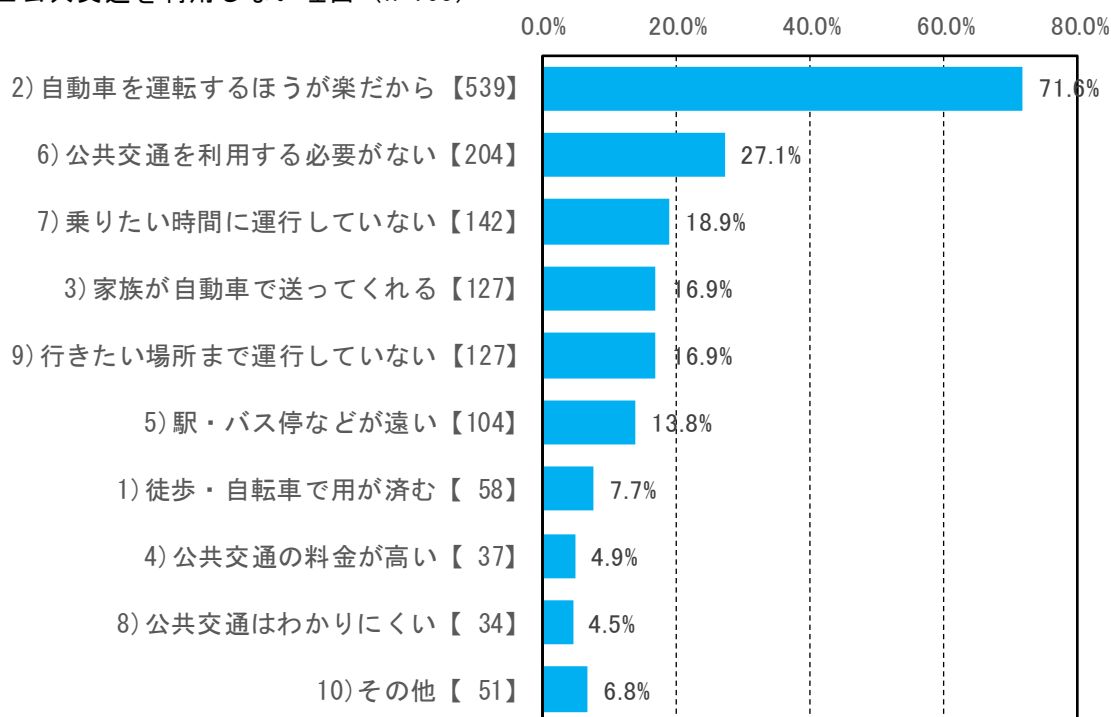


※不明を除く総数に対する割合

○公共交通を利用しない理由（上の問で「3」及び4）」と回答した人のみ）（複数回答）

- ・公共交通を利用していない人のうち71.6%の人が、公共交通を利用しない理由は「2)自動車を運転するほうが楽だから」と回答しています。
- ・公共交通を利用しない理由で次に多い「6)公共交通を利用する必要がない」は27.1%となっていますが、第一位の理由とは数字に大きな差がみられます。

■公共交通を利用しない理由 (n=753)



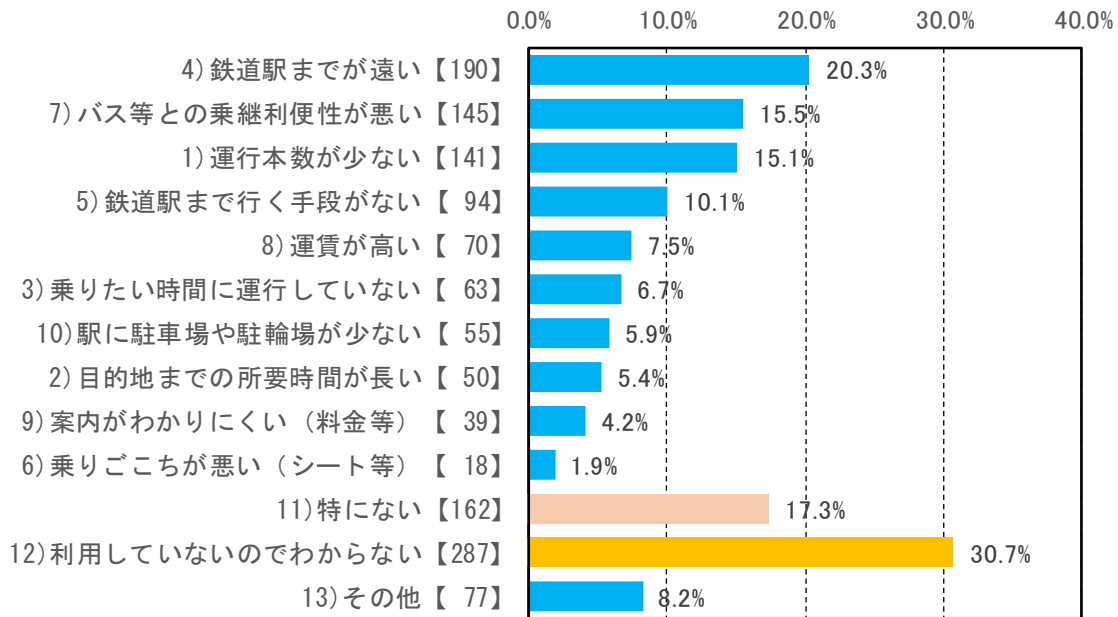
※パーセントは総数753に対する割合、【 】内の数字は実数

【問6】鉄道（JR）の問題・課題（複数回答）

○総数

- ・鉄道（JR）の問題・課題については、「4）鉄道駅までが遠い」との回答が最も多くなっています。
- ・次いで、「7）バス等との乗継ぎの利便性が悪い」「1）運行本数が少ない」という回答が多くなっています。

■鉄道（JR）の問題・課題（n=934）

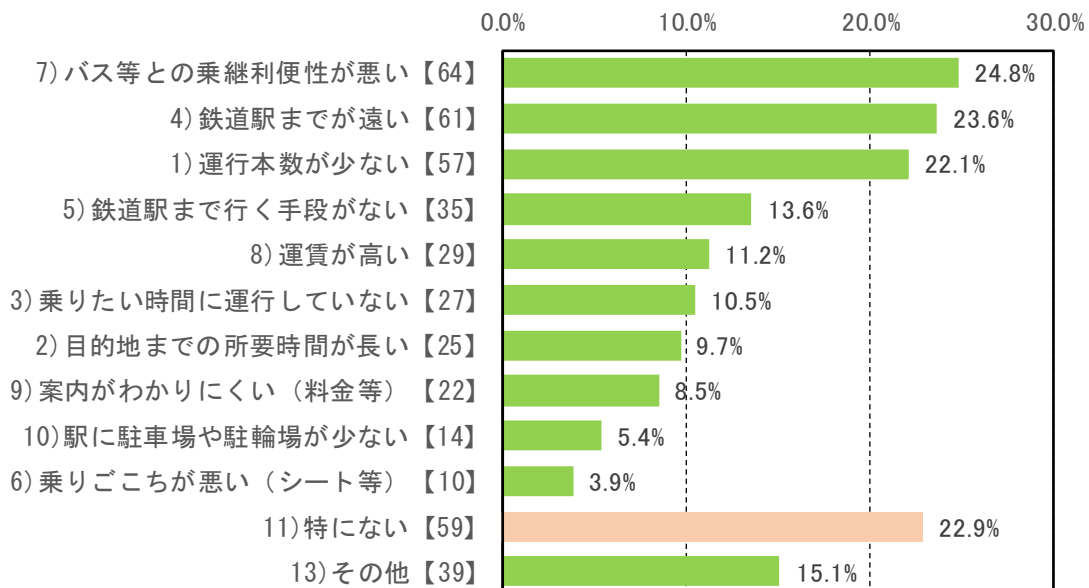


※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数

○鉄道（JR）利用者（問4①で1～4）と回答した人）のみ

- ・回答者を、鉄道（JR）を実際に利用されている方に限定した場合、「7）バス等との乗継利便性が悪い」との回答が最も多くなっています。

■鉄道（JR）の問題・課題：利用者のみ（n=258）



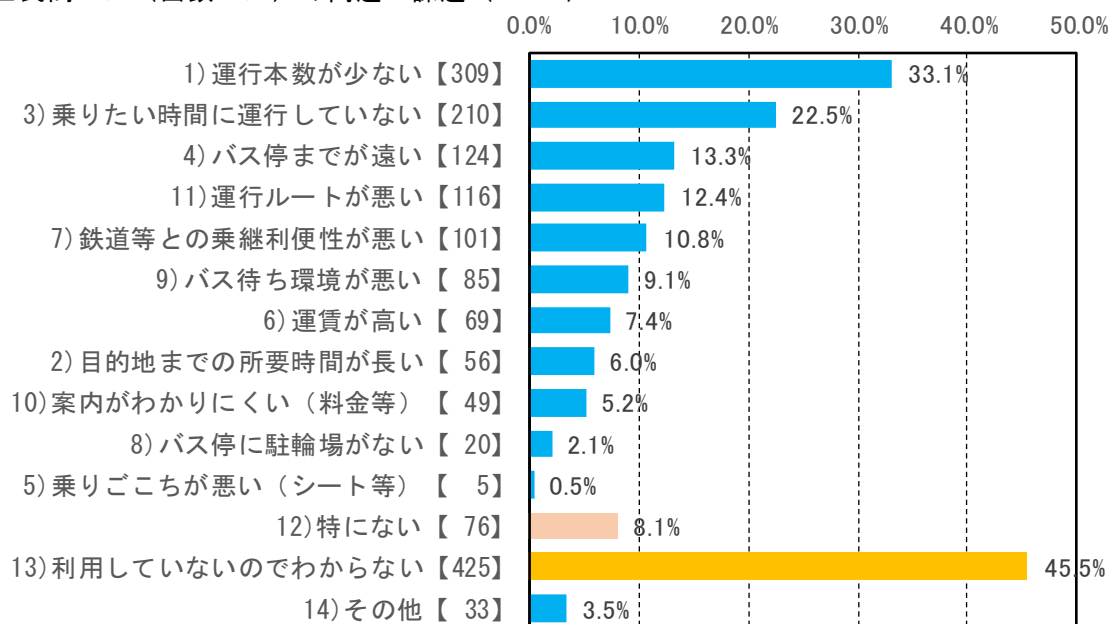
※パーセントは問4 鉄道（JR）利用者258に対する割合、【 】内の数字は実数

【問7】民間バス（西鉄バス）の問題・課題（複数回答）

○総数

- ・民間バス（西鉄バス）の問題・課題については、「1)運行本数が少ない」との回答が最も多くなっています。
- ・次いで、「3)乗りたい時間に運行していない」「4)バス停までが遠い」という回答が多くなっています。

■民間バス（西鉄バス）の問題・課題（n=934）

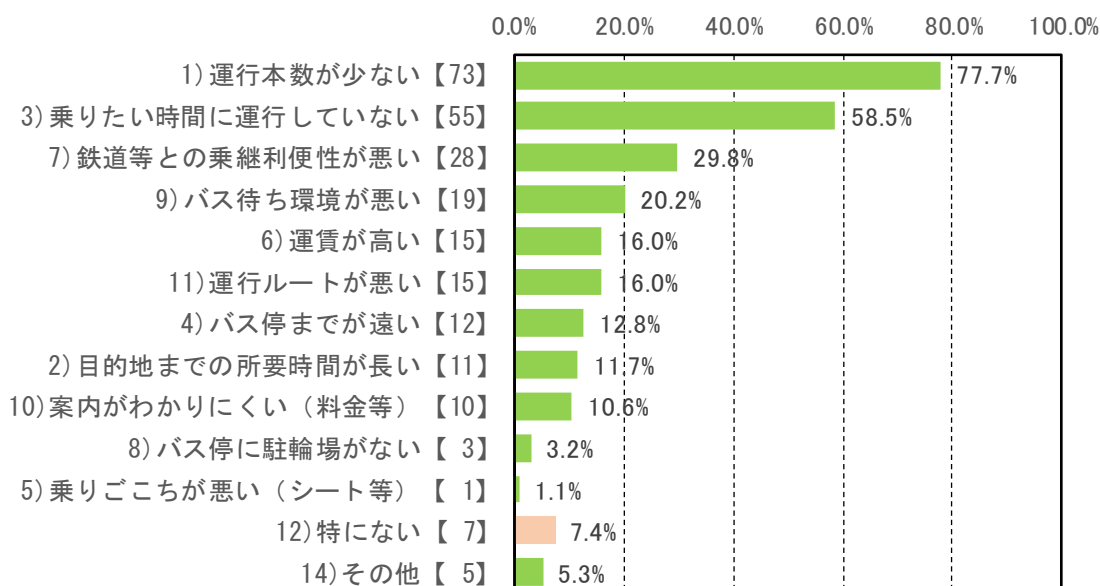


※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数

○民間バス（西鉄バス）利用者（問4②で1）～4）と回答した人）のみ

- ・回答者を、民間バス（西鉄バス）を実際に利用されている方に限定した場合も、「1)運行本数が少ない」との回答が最も多く、第二位も同様の結果となっています。

■民間バス（西鉄バス）の問題・課題：利用者のみ（n=94）

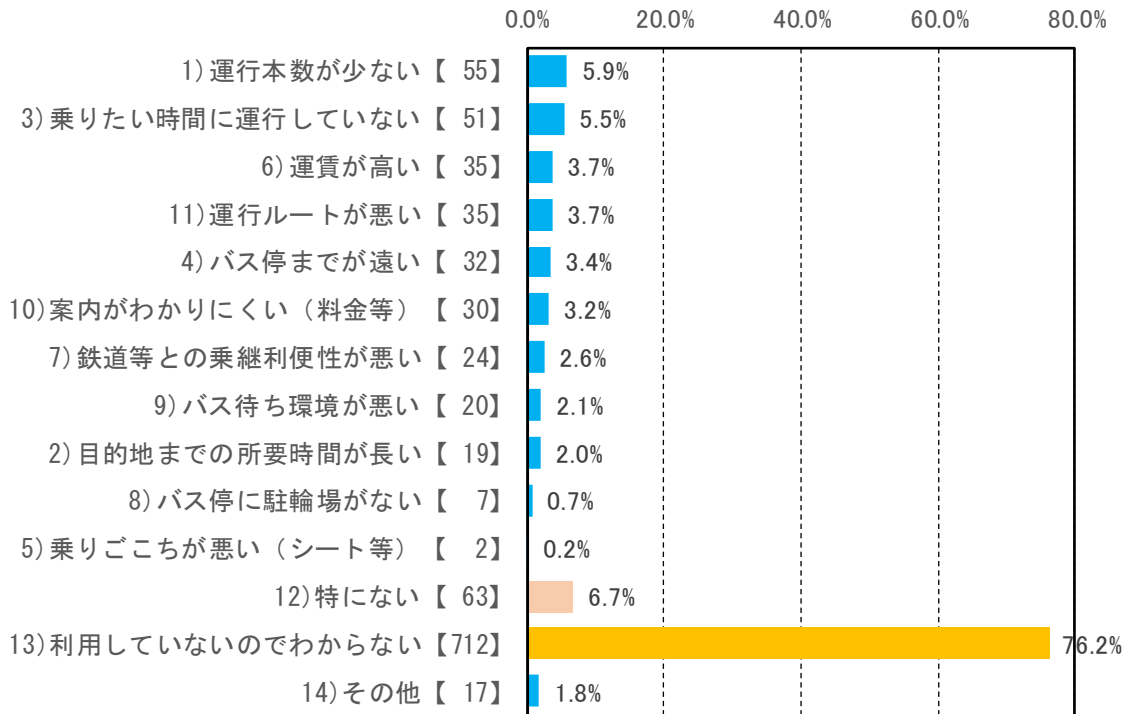


※パーセントは問4 民間バス（西鉄バス）利用者94に対する割合、【 】内の数字は実数

【問8】嘉麻市バスの問題・課題（複数回答）

・嘉麻市バスの問題・課題については、「1)運行本数が少ない」「3)乗りたい時間に運行していない」との回答が最も多くなっています。

■嘉麻市バスの問題・課題（n=934）

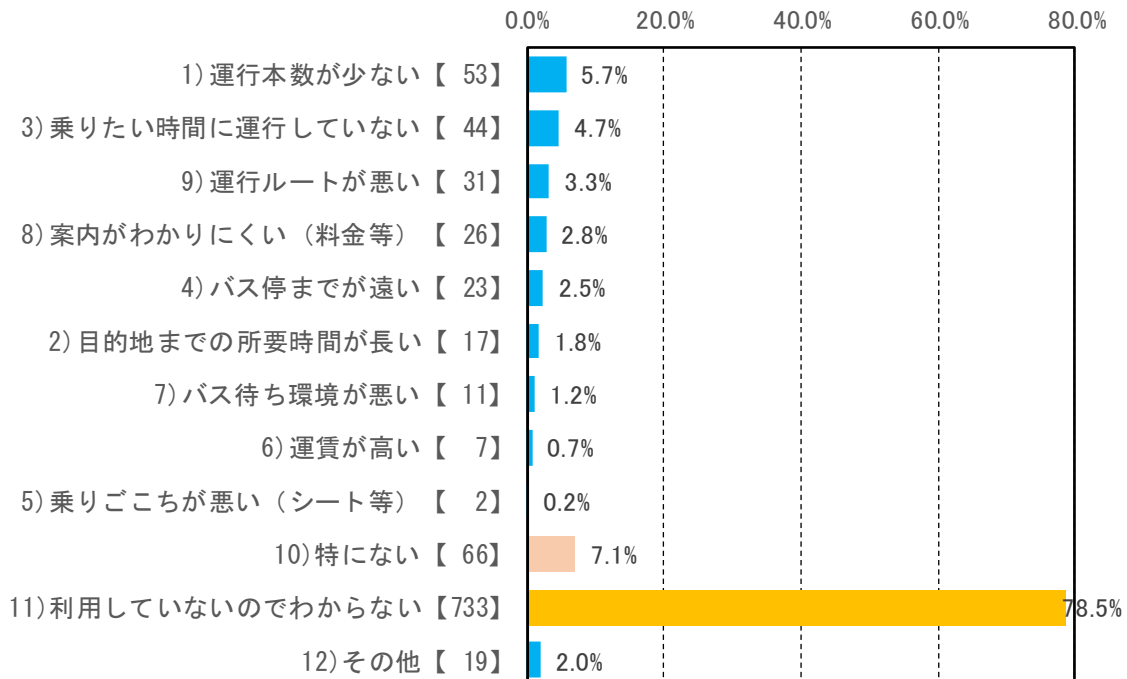


※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数

【問9】飯塚市コミュニティバスの問題・課題（複数回答）

・飯塚市コミュニティバスの問題・課題については、「1)運行本数が少ない」との回答が最も多く、次いで「3)乗りたい時間に運行していない」との回答が多くなっています。

■飯塚市コミュニティバスの問題・課題（n=934）



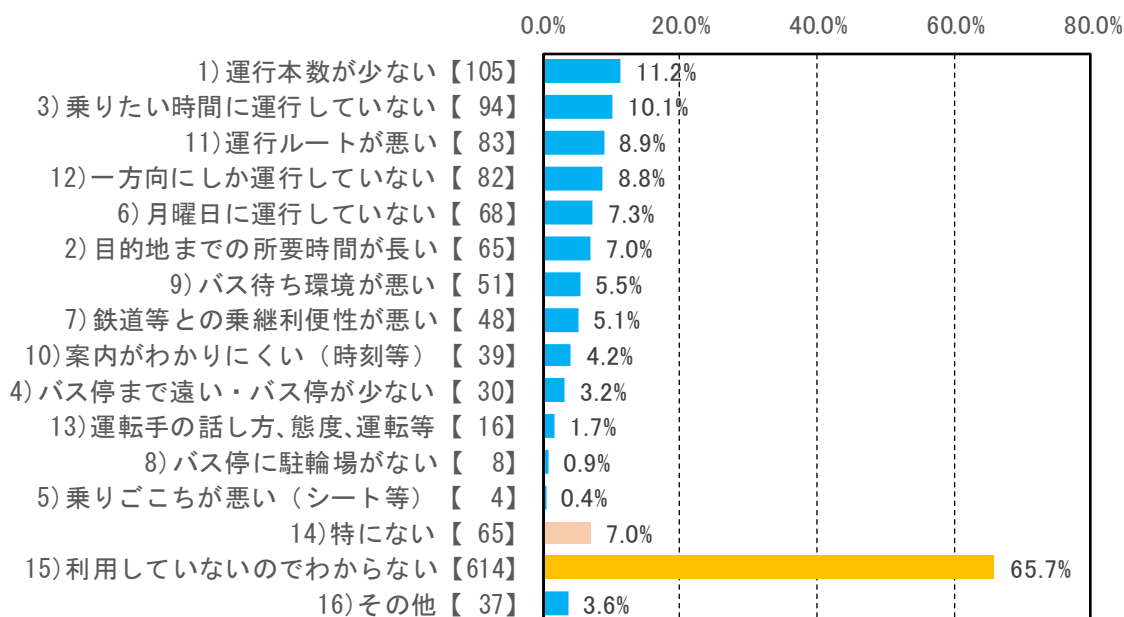
※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数

【問10】桂川町福祉バスの問題・課題（複数回答）

○総数

- ・桂川町福祉バスの問題・課題については、「1)運行本数が少ない」との回答が最も多くなっています。
- ・次いで、「3)乗りたい時間に運行していない」「11)運行ルートが悪い」という回答が多くなっています。

■桂川町福祉バスの問題・課題（n=934）

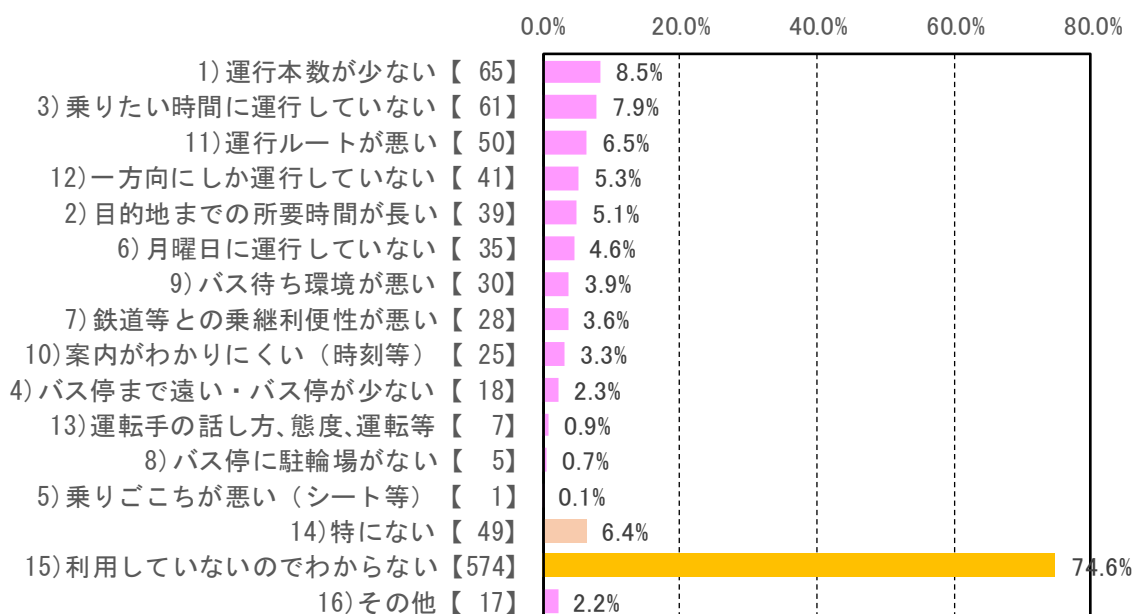


※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数

○桂川町福祉バスを利用していない人（問4⑤で5）と回答した人）のみ

- ・回答者を、桂川町福祉バスを利用されていない方に限定した場合も、総数と同様に「1)運行本数が少ない」との回答が最も多く、第二位、第三位も同様の結果となっています。

■桂川町福祉バスの問題・課題：非利用者のみ（n=769）

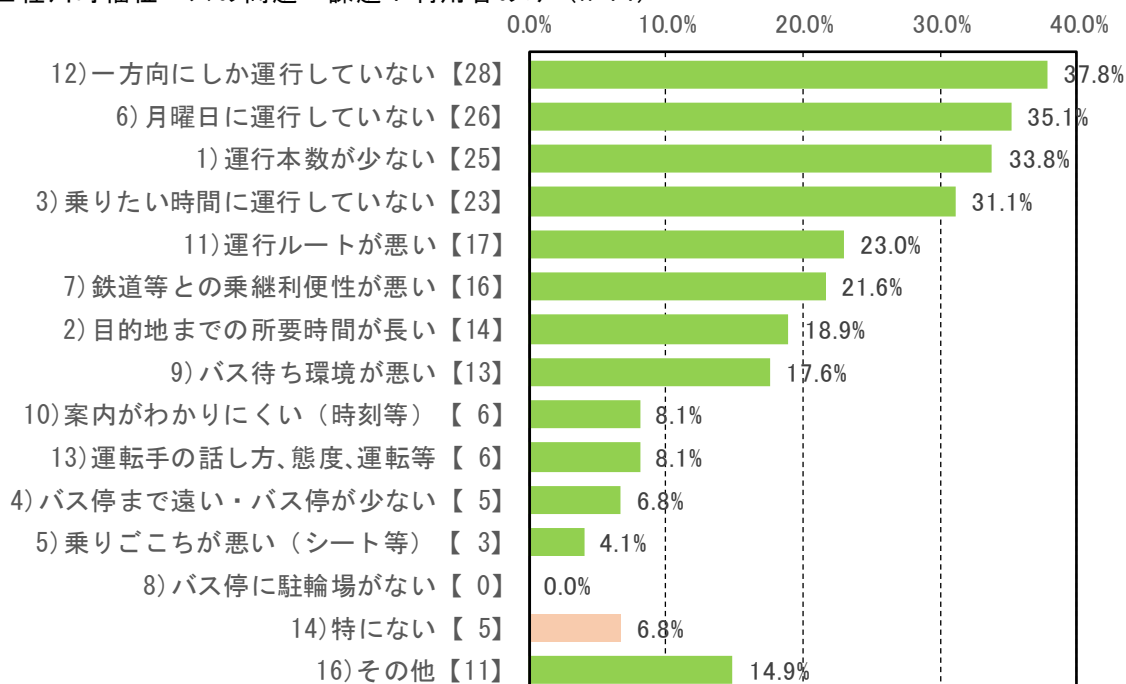


※パーセントは問4桂川町福祉バス非利用者769に対する割合、【 】内の数字は実数

○桂川町福祉バス利用者（問4⑤で1～4）と回答した人）のみ

- ・回答者を、桂川町福祉バスを実際に利用されている方に限定した場合、「12)一方向にしか運行していない」との回答が最も多く、回答者の37.8%の方が選択されており、総数の場合との違いがみられます。
- ・また、第二位は「6)月曜日に運行していない」と回答者の35.1%の方が選択されており、こちらも総数の場合との違いがみられます。
- ・実際に桂川町福祉バスを利用されている方は、一方向運行、月曜日運休など実際の運行内容に対しても問題・課題であると認識されていると考えられます。

■桂川町福祉バスの問題・課題：利用者のみ（n=74）



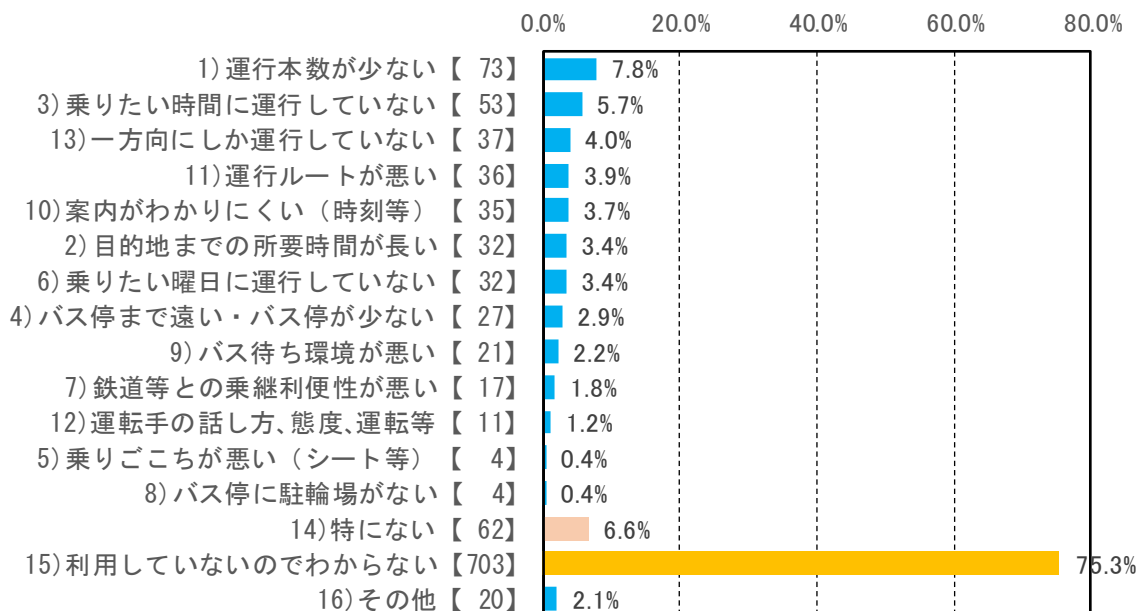
※パーセントは問4桂川町福祉バス利用者74に対する割合、【 】内の数字は実数

【問11】桂川町買い物・通院バスの問題・課題（複数回答）

○総数

- ・桂川町買い物・通院バスの問題・課題については、「1)運行本数が少ない」との回答が最も多くなっています。
- ・次いで、「3)乗りたい時間に運行していない」という回答が多くなっています。

■桂川町買い物・通院バスの問題・課題（n=934）

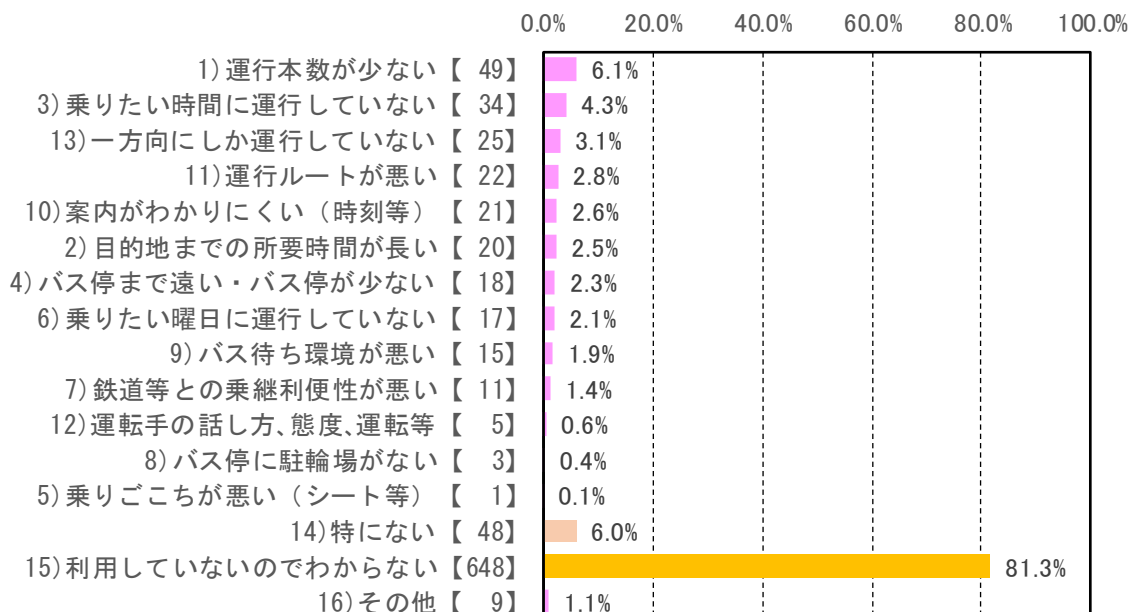


※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数

○桂川町買い物・通院バスを利用していない人（問4⑥で5）と回答した人）のみ

- ・回答者を、桂川町買い物・通院バスを利用されていない方に限定した場合も、総数と概ね同様の結果となっています。

■桂川町買い物・通院バスの問題・課題：非利用者のみ（n=797）

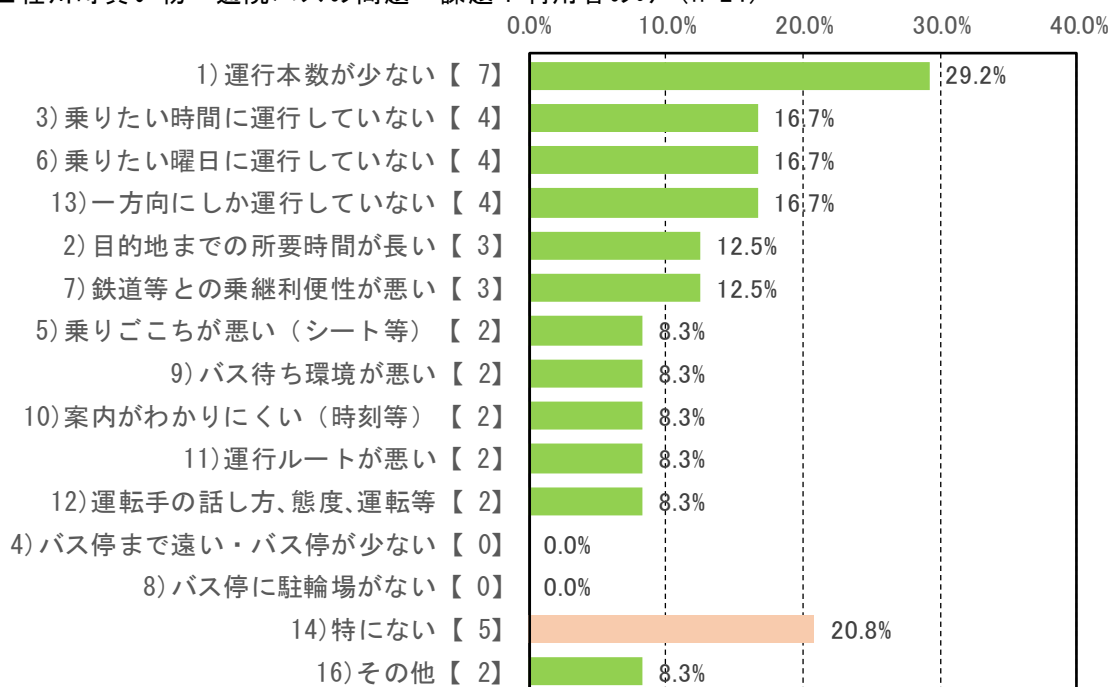


※パーセントは問4 買い物・通院バス非利用者797に対する割合、【 】内の数字は実数

○桂川町買い物・通院バス利用者（問4⑥で1～4と回答した人）のみ

・回答者を、桂川町買い物・通院バスを実際に利用されている方に限定した場合、回答数は少ないですが、概ね総数と同様の結果となっています。

■桂川町買い物・通院バスの問題・課題：利用者のみ（n=24）



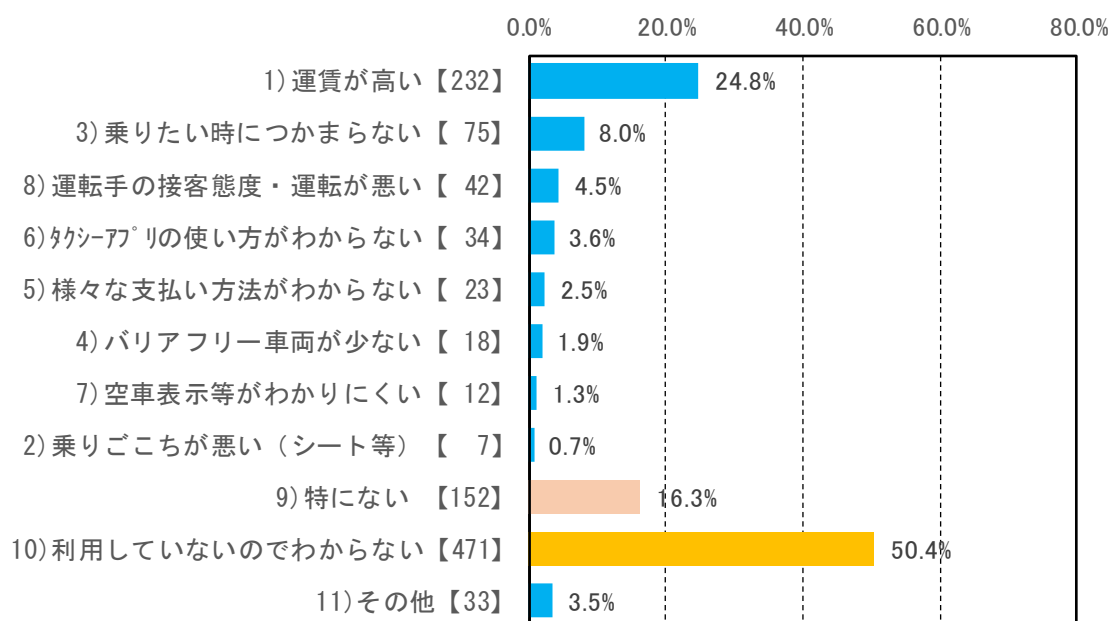
※パーセントは問4 買い物・通院バス利用者24に対する割合、【 】内の数字は実数

【問12】民間タクシーの問題・課題（複数回答）

○総数

- ・民間タクシーの問題・課題については、「1)運賃が高い」との回答が最も多くなっています。
- ・次いで、「3)乗りたい時につかまらない（タクシー待機場などに停車していない）」という回答が多くなっていますが、第一位の理由とは数字に差がみられます。

■民間タクシーの問題・課題（n=934）

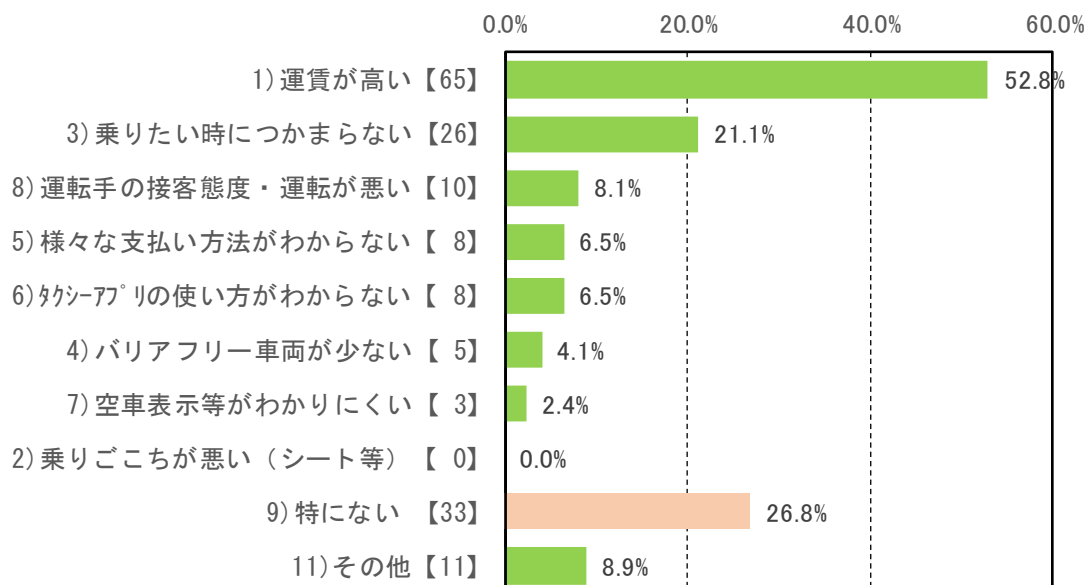


※パーセントは総数934に対する割合、【 】内の数字は実数

○民間タクシー利用者（問4⑦で1）～4）と回答した人）のみ

- ・回答者を、民間タクシーを実際に利用されている方に限定した場合も、総数と同様の結果となっており、「1)運賃が高い」との回答については半数以上の方が選択されています。

■民間タクシーの問題・課題（n=123）

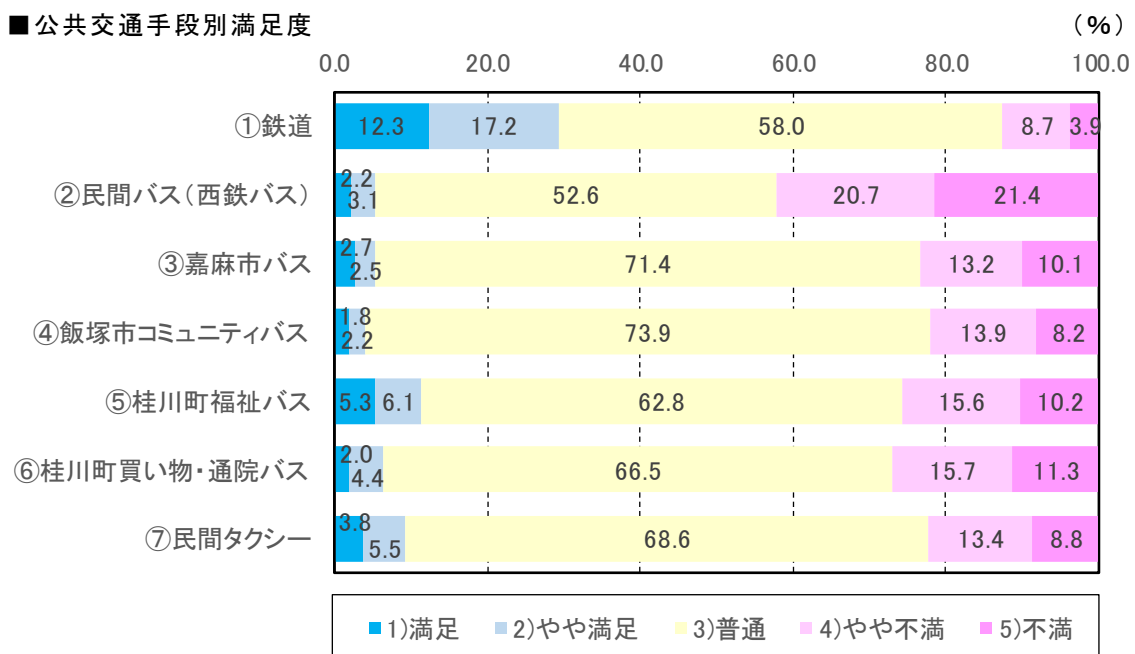


※パーセントは問4 民間タクシー利用者123に対する割合、【 】内の数字は実数

(3) 公共交通の評価

【問13】公共交通手段別満足度

- ・全ての公共交通手段において、満足度は「3)普通」の割合が最も高くなっています。
- ・最も満足率「1)満足+2)やや満足」の割合が高い公共交通手段は「①鉄道」となっており、満足度29.5%で唯一満足率が不満率「4)やや不満+5)不満」を上回っています。
- ・桂川町が運行している公共交通手段については、「⑤桂川町福祉バス」が満足率11.4%と鉄道に次いで満足率が高くなっています。一方で、不満率は「⑥桂川町買い物・通院バス」が27.0%、「⑤桂川町福祉バス」が25.8%と高く、ともに4人に1人は不満と回答している状況にあります。
- ・最も不満率が高い公共交通手段は「②民間バス（西鉄バス）」となっています。
- ・嘉麻市バス、飯塚市コミュニティバスについては、利用者が少ないこともあり、「6)不明」の回答が多くなっています。



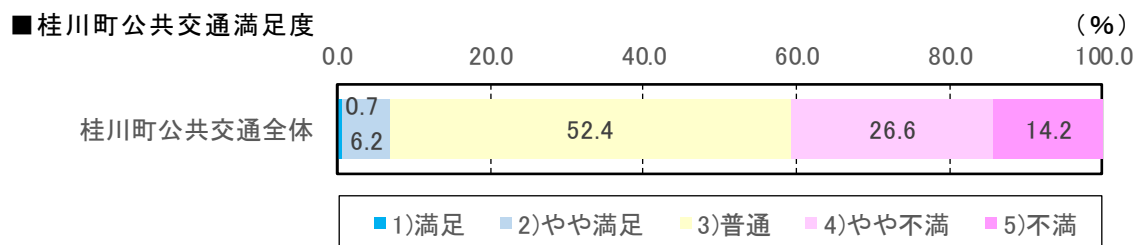
※不明を除く総数に対する割合

	1)満足	2)やや満足	3)普通	4)やや不満	5)不満	6)不明	総計	1)+2)満足率	4)+5)不満率
①鉄道	89	125	421	63	28	208	934	29.5%	12.6%
②民間バス(西鉄バス)	14	20	339	133	138	290	934	5.3%	42.1%
③嘉麻市バス	14	13	367	68	52	420	934	5.2%	23.3%
④飯塚市コミュニティバス	9	11	368	69	41	436	934	4.0%	22.1%
⑤桂川町福祉バス	31	36	370	92	60	345	934	11.4%	25.8%
⑥桂川町買い物・通院バス	11	24	359	85	61	394	934	6.4%	27.0%
⑦民間タクシー	24	35	436	85	56	298	934	9.3%	22.2%

※不明を除く総数に対する割合

【問14】公共交通全体の満足度

- ・桂川町の公共交通全体の満足度については、「3)普通」の割合が最も高くなっています。
- ・満足度は、6.9%となっている一方で、不満率は40.8%となっており、不満という意見が多くなっています。



※不明を除く総数に対する割合

	1)満足	2)やや満足	3)普通	4)やや不満	5)不満	6)不明	総計	1)+2)満足率	4)+5)不満率
■桂川町公共交通全体	5	47	400	203	108	171	934	6.9%	40.8%

※不明を除く総数に対する割合

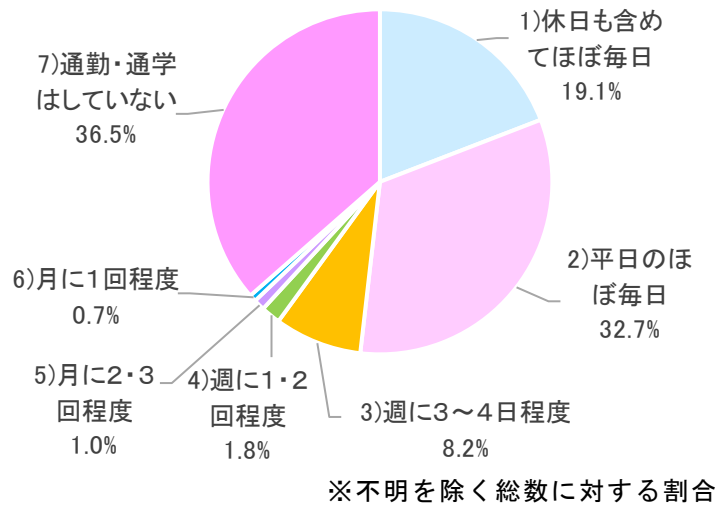
(4) 通勤・通学のための外出

【問15】通勤・通学外出状況

- ・63.5%の方が通勤・通学で外出していると回答しています（不明を除く）。

1) 休日も含めてほぼ毎日	147
2) 平日のほぼ毎日	251
3) 週に3～4日程度	63
4) 週に1・2回程度	14
5) 月に2・3回程度	8
6) 月に1回程度	5
7) 通勤・通学はしていない	280
不明	166
総計	934

■通勤・通学外出状況 (n=768)

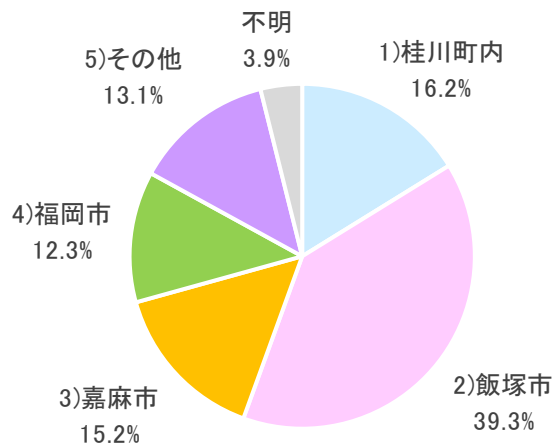


【問16】通勤・通学の具体的な内容（問15で「1）～6）」と回答した人のみ

○通勤・通学先

- ・通勤・通学先については、「2)飯塚市」との回答が最も多く、39.3%を占めています。次いで、「1)桂川町」「3)嘉麻市」が多くなっています。

■通勤・通学先 (n=488)



1) 桂川町内	79
2) 飯塚市	192
3) 嘉麻市	74
4) 福岡市	60
5) その他	64
不明	19
総計	488

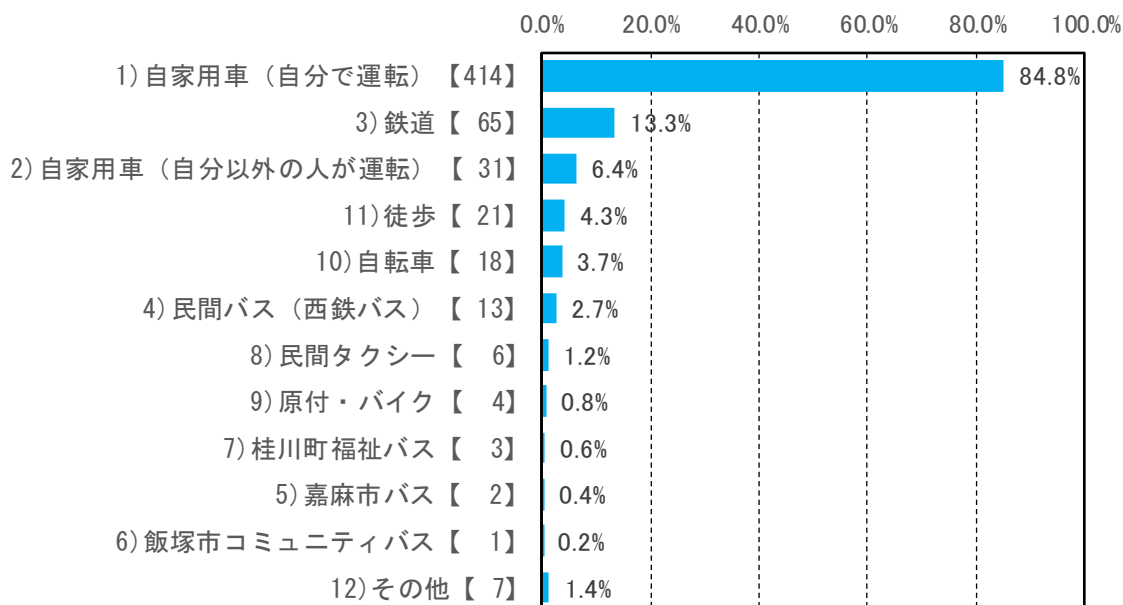
■その他

田川市	15	糸田町	2	篠栗町	1
北九州市	7	久留米市	2	宇美町	1
宮若市	6	鞍手町	2	全国	1
直方市	4	福智町	1	他県	1
筑紫野市	4	田川郡	1	県内	1
小竹町	3	鳥栖市	1	色々	1
粕屋町	2	太宰府市	1	不明	3
川崎町	2	春日市	1	総計	64

○主な交通手段（複数回答）

・主な交通手段については、「1)自家用車（自分で運転）」との回答が非常に多く、84.8%となっています。

■主な交通手段（n=488）

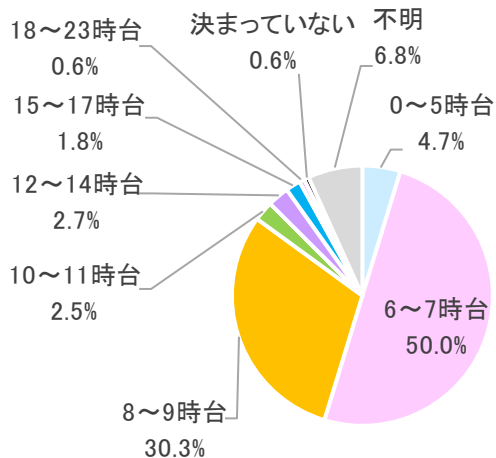


※パーセントは通勤・通学者総数488に対する割合、【 】内の数字は実数

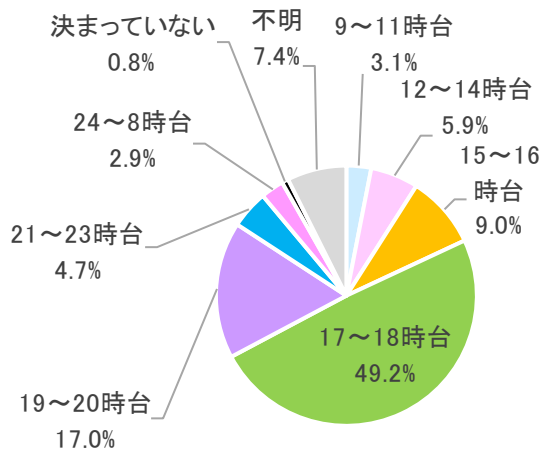
○主な時間帯

・行き時間は「6～7時台」、帰り時間は「17～18時台」との回答が多くなっています。

■行き時間（n=488）



■帰り時間（n=488）



0～5時台	23
6～7時台	244
8～9時台	148
10～11時台	12
12～14時台	13
15～17時台	9
18～23時台	3
決まっていない	3
不明	33
総計	488

9～11時台	15
12～14時台	29
15～16時台	44
17～18時台	240
19～20時台	83
21～23時台	23
24～8時台	14
決まっていない	4
不明	36
総計	488

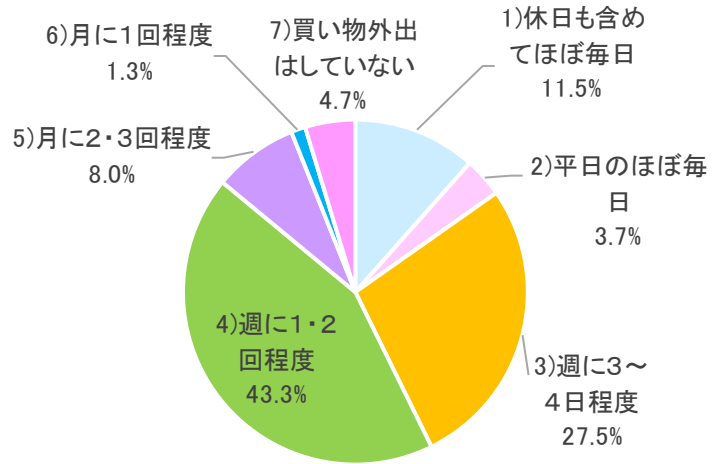
(5) 買い物のための外出

【問17】 買い物外出状況

・95.3%の方が買い物で外出していると回答しています（不明を除く）。

1) 休日も含めてほぼ毎日	103
2) 平日のほぼ毎日	33
3) 週に3～4日程度	245
4) 週に1・2回程度	386
5) 月に2・3回程度	71
6) 月に1回程度	12
7) 買い物外出はしていない	42
不明	42
総計	934

■ 買い物外出状況 (n=892)



※不明を除く総数に対する割合

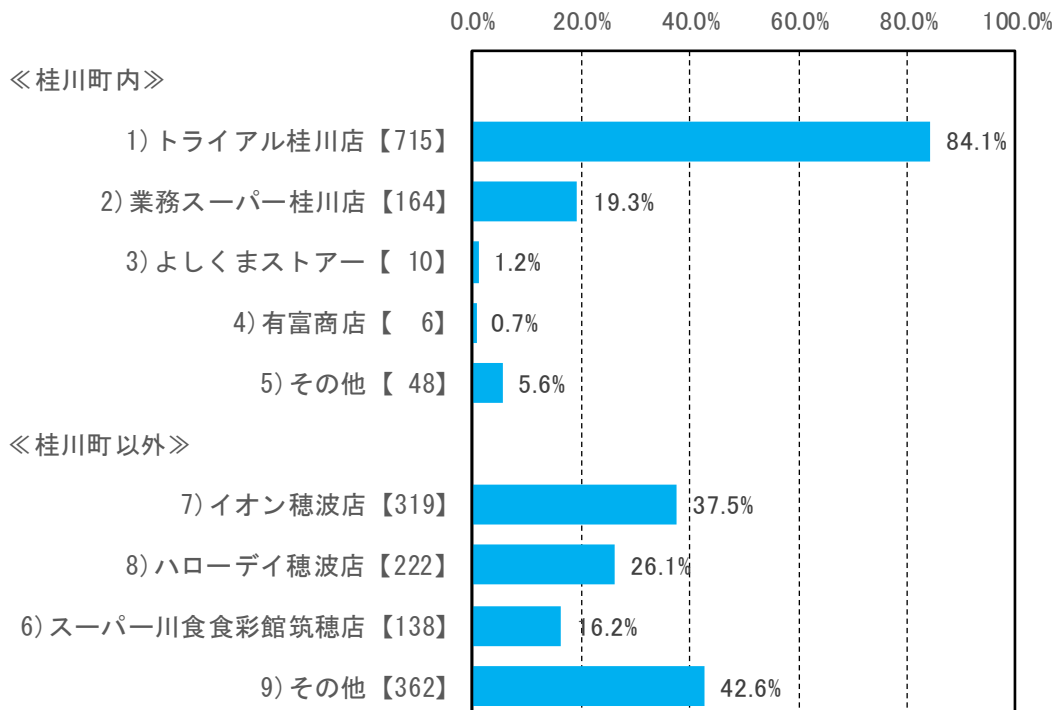
【問18】 買い物の具体的な内容（問17で「1）～6）」と回答した人のみ

○ 買い物先（複数回答）

・買い物先は、桂川町内では「1) トライアル桂川店」、桂川町以外では「7) イオン穂波店」という回答が多くなっています。

※その他：ルミエール、ドラッグコスモス、ゆめタウン飯塚、ASO、コメリ、ダイソー、ダイレックス、フードウェイ、イオン、ナフコ等

■ 買い物先 (n=850)

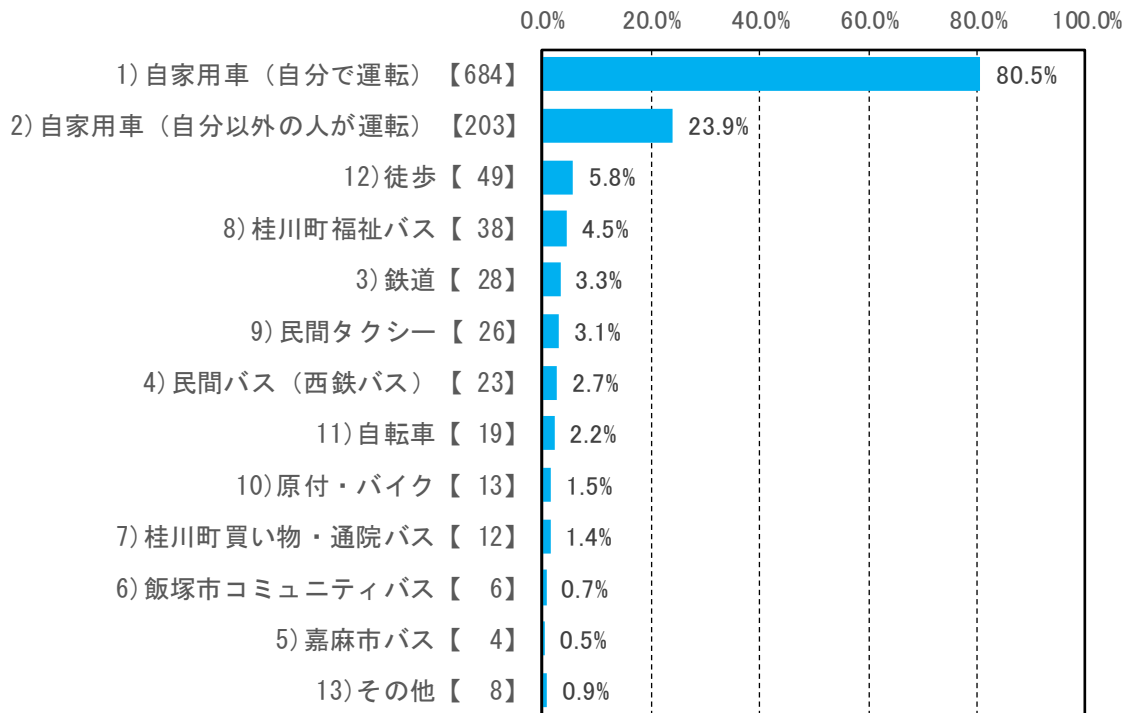


※パーセントは買い物者総数850に対する割合、【 】内の数字は実数

○主な交通手段（複数回答）

- ・主な交通手段については、「1)自家用車（自分で運転）」との回答が非常に多く、80.5%となっています。
- ・「8)桂川町買い物・通院バス」が1.4%、「8)桂川町福祉バス」が4.5%と福祉バスの利用の方が多くなっています。

■主な交通手段（n=850）



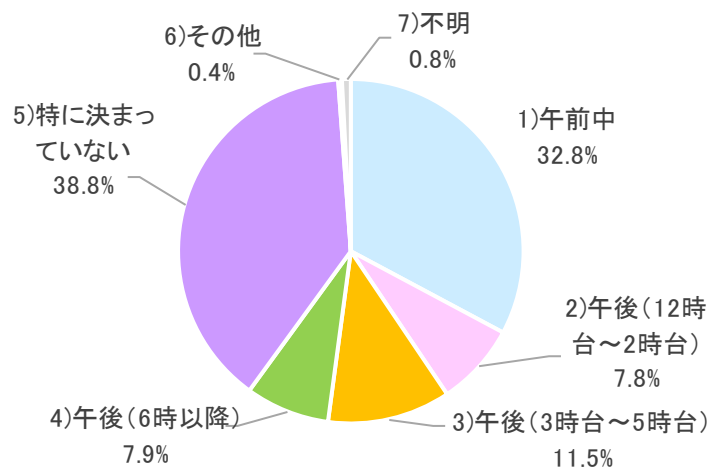
※パーセントは買い物者総数850に対する割合、【 】内の数字は実数

○主な時間帯

- ・買い物の時間帯については、「5)特に決まっていない」との回答が最も多くなっていますが、時間帯としては「1)午前中」との回答が多くなっています。

■主な時間帯（n=850）

1)午前中	279
2)午後（12時台～2時台）	66
3)午後（3時台～5時台）	98
4)午後（6時以降）	67
5)特に決まっていない	330
6)その他	3
7)不明	7
総計	850



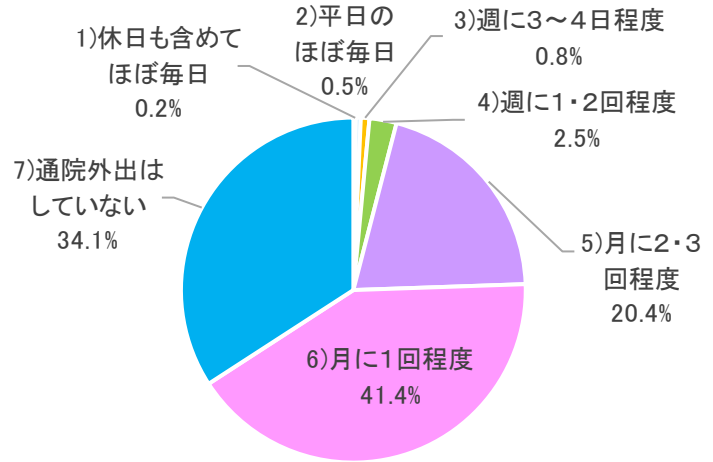
(6) 通院のための外出

【問19】 通院外出状況

・65.9%の方が通院で外出していると回答しています（不明を除く）。

1) 休日も含めてほぼ毎日	2
2) 平日のほぼ毎日	4
3) 週に3～4日程度	7
4) 週に1・2回程度	22
5) 月に2・3回程度	177
6) 月に1回程度	359
7) 通院外出はしていない	296
不明	67
総計	934

■ 通院外出状況 (n=867)



※不明を除く総数に対する割合

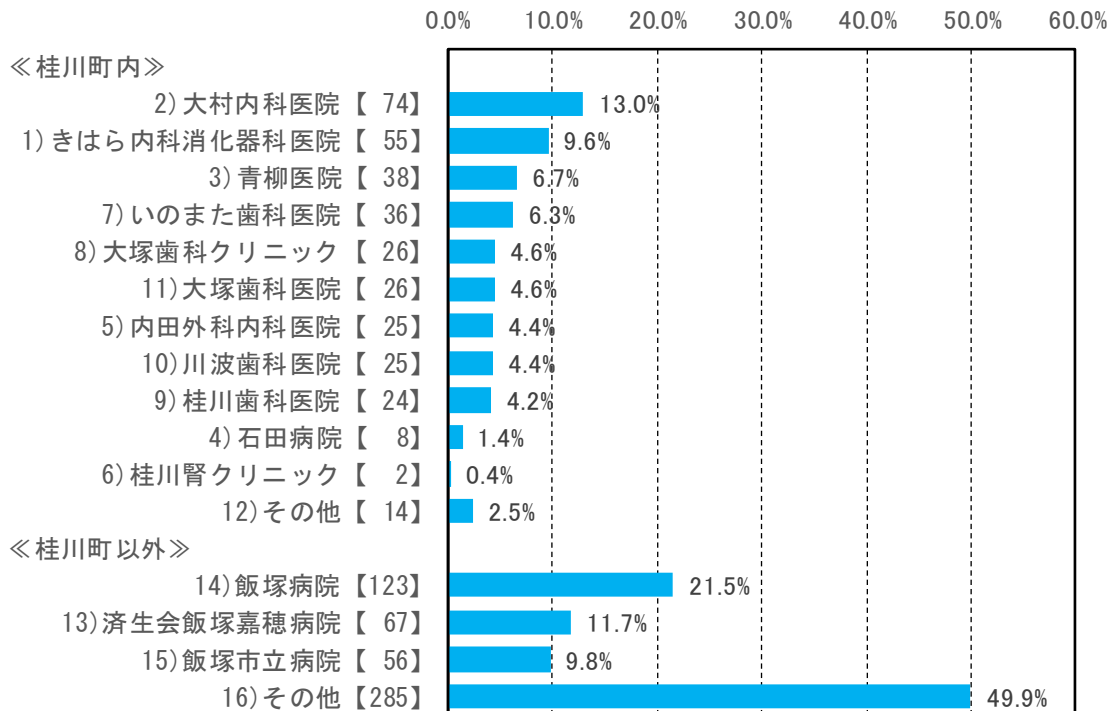
【問20】 通院の具体的な内容（問19で「1）～6）」と回答した人のみ

○ 通院先（複数回答）

・通院先は、桂川町内では「2)大村内科医院」、桂川町以外では「14)飯塚病院」という回答が多くなっています。

※その他：飯塚市・嘉麻市のクリニック等

■ 通院先 (n=571)

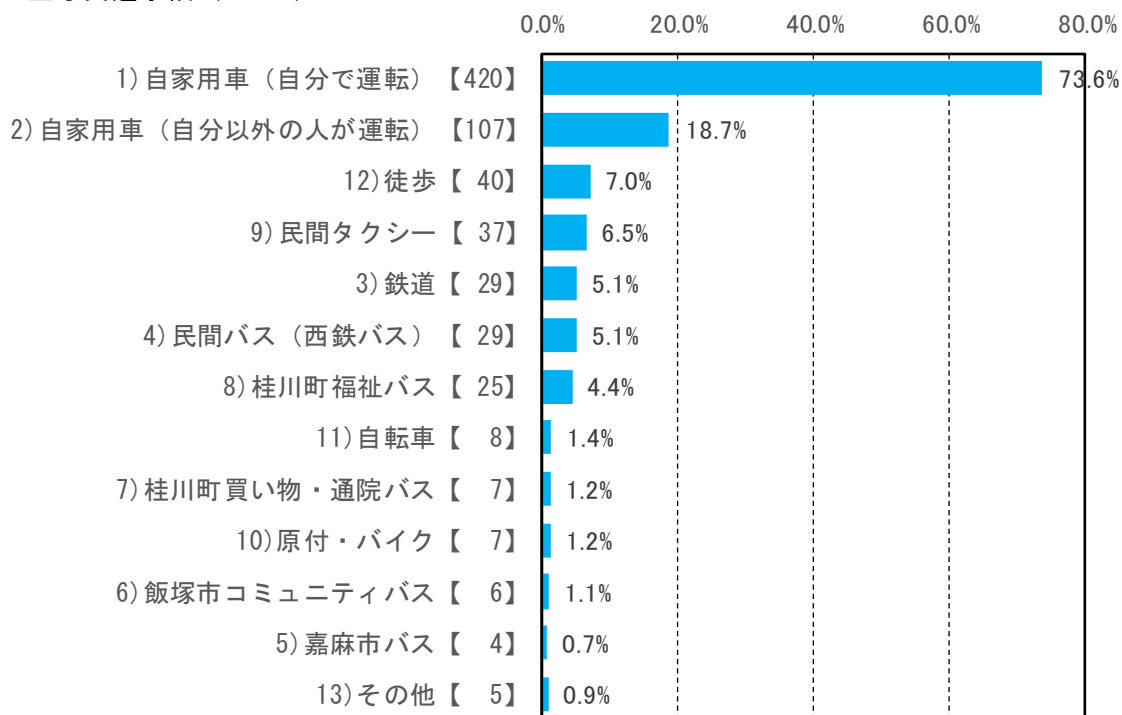


※パーセントは通院者総5710に対する割合、【 】内の数字は実数

○主な交通手段（複数回答）

- ・主な交通手段については、「1)自家用車（自分で運転）」との回答が非常に多く、73.6%となっています。
- ・「8)桂川町買い物・通院バス」が1.2%、「8)桂川町福祉バス」が4.4%と福祉バスの利用の方が多くなっています。

■主な交通手段（n=571）

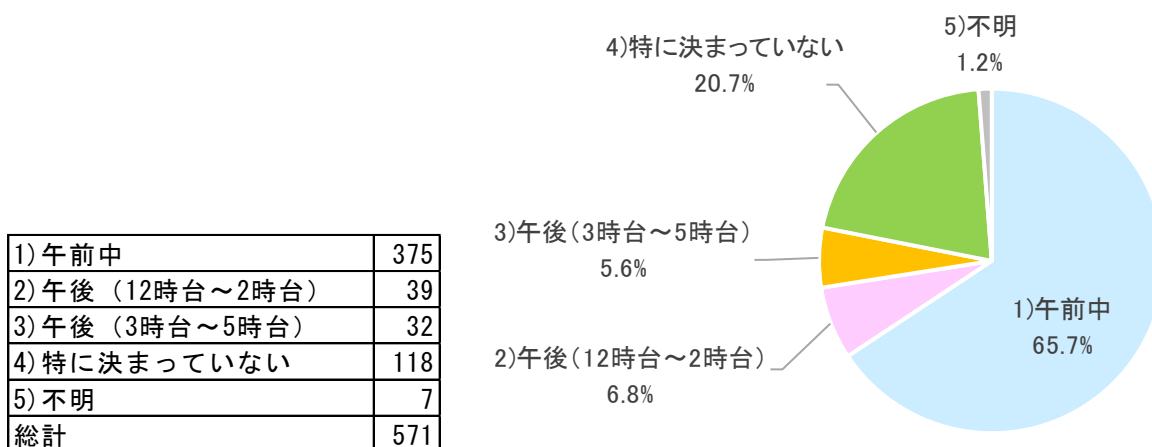


※パーセントは通院者総5710に対する割合、【 】内の数字は実数

○主な時間帯

- ・通院の時間帯については、「1)午前中」との回答が最も多くなっています。

■主な時間帯（n=571）

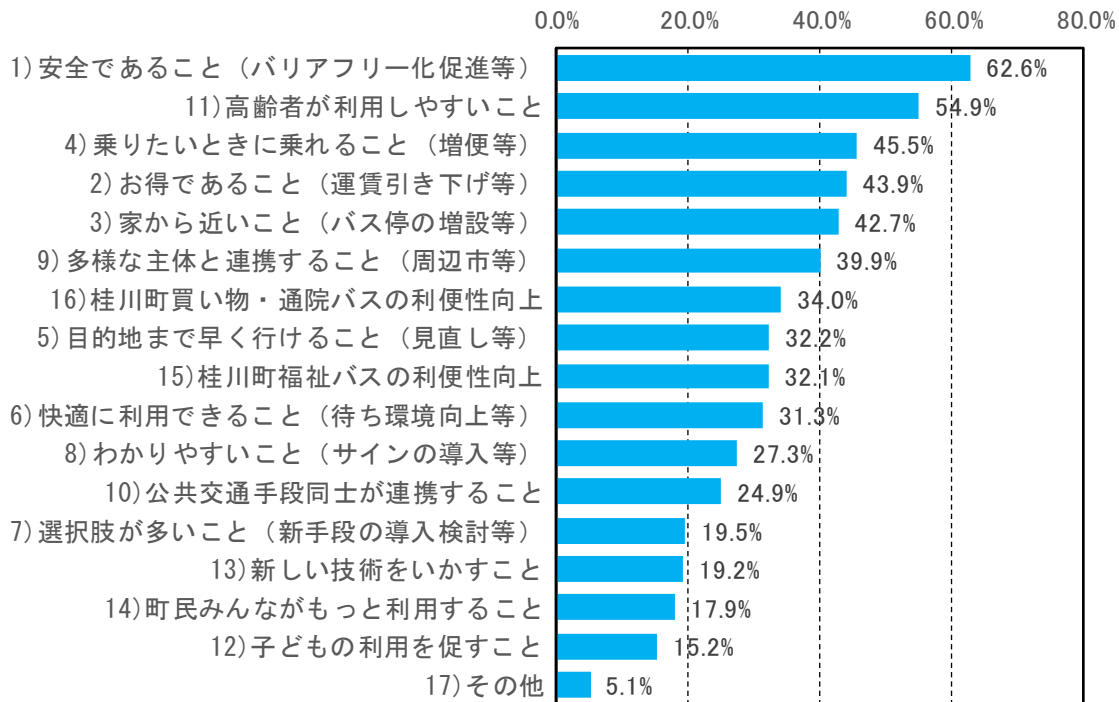


(7) 桂川町の将来の公共交通

【問21】重要だと思うこと

- ・桂川町の将来の公共交通について重要だと思うことについては、「1)安全であること（車両の安全性向上、バリアフリー化促進等）」との回答が最も多く、62.6%となっています。
- ・比較的高齢の回答者が多いこともあり、次いで「11)高齢者が利用しやすいこと（高齢者パスの発行等）」との回答が多くなっています。

■桂川町の将来の公共交通について重要だと思うこと（n=934）



※パーセントは総数934に対する割合

1)安全であること（車両の安全性向上、バリアフリー化促進等）	585
11)高齢者が利用しやすいこと（高齢者パスの発行等）	513
4)乗りたいたときに乗れること（増便、始発・終発時刻の見直し等）	425
2)お得であること（運賃引き下げ、乗り継ぎ割引の導入、お得切符の発行等）	410
3)家から近いこと（住宅地を結ぶバス運行ルートの見直し、バス停の増設等）	399
9)多様な主体と連携すること（飯塚市・嘉麻市、店舗・病院との連携強化等）	373
16)桂川町買い物・通院バスの利便性向上（路線拡大、増便、バス停増設等）	318
5)目的地まで早く行けること（多様な施設を結ぶバス運行ルートの見直し等）	301
15)桂川町福祉バスの利便性向上（路線拡大、増便、バス停増設等）	300
6)快適に利用できること（ベンチ・上屋等の整備などバス待ち環境の向上等）	292
8)わかりやすいこと（わかりやすいネットワークの形成、サインの導入等）	255
10)公共交通手段同士が連携すること（交通結節機能の強化等）	233
7)選択肢が多いこと（新たな公共交通手段の導入検討等）	182
13)新しい技術をいかすこと（MaaS※1の導入、デマンドバス※2の導入等）	179
14)町民みんながもっと利用すること（自家用車の利用を控える等）	167
12)子どもの利用を促すこと（公共交通教育の実施、体験会の実施等）	142
17)その他	48

※1 MaaS（マース：Mobility as a Service）

- ・地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

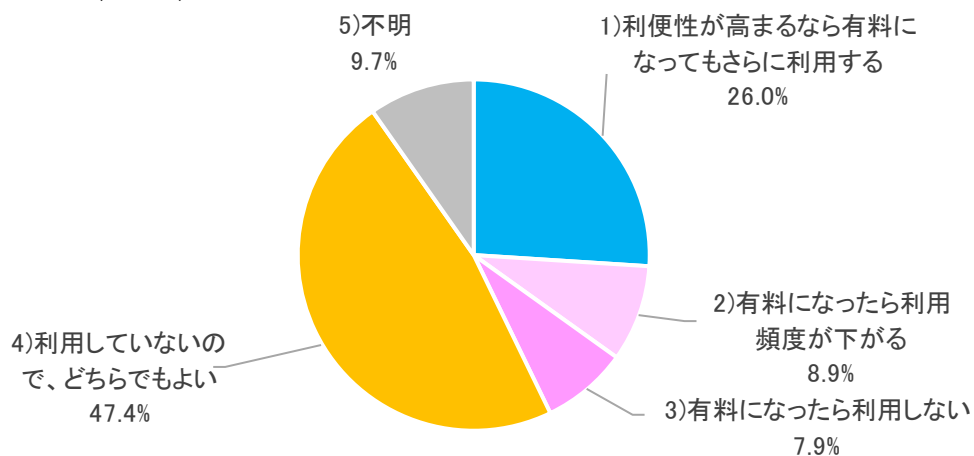
※2 デマンドバス

- ・路線バスや電車など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、利用者の電話予約等を受け、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて決定し、運行する地域公共交通。電話予約等がない場合は運行しない。

【問22】桂川町福祉バス、桂川町買い物・通院バスの有料化について

- ・桂川町福祉バス及び桂川町買い物・通院バスの有料化については、「4)利用していないので、どちらでもよい」との回答が最も多くなっていますが、「1)利便性が高まるなら有料になってもさらに利用する」との回答も26.0%と次いで多くなっています。

■有料化について (n=934)



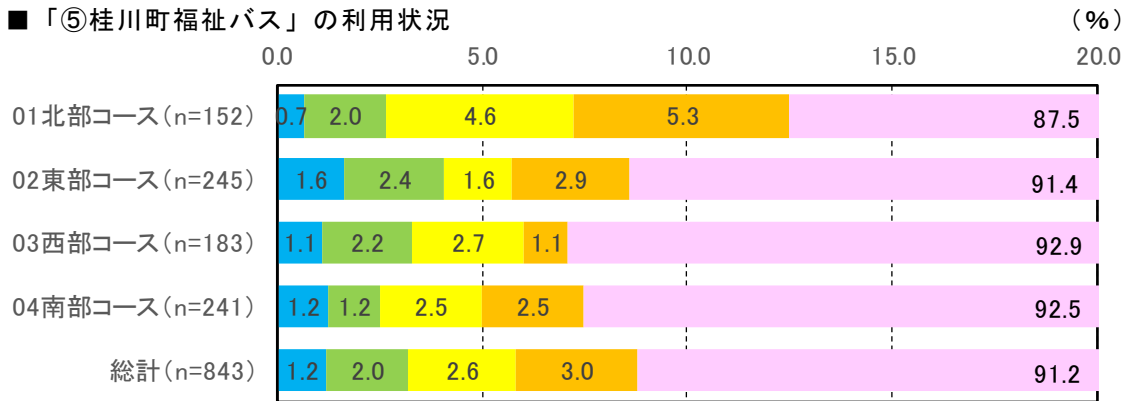
1)利便性が高まるなら有料になってもさらに利用する	243
2)有料になったら利用頻度が下がる	83
3)有料になったら利用しない	74
4)利用していないので、どちらでもよい	443
5)不明	91
総計	934

(8) エリア別集計

【問4】公共交通手段別の利用状況（桂川町福祉バス、桂川町買い物・通院バス）

・桂川町福祉バスのエリア別利用率をみると、済生会飯塚嘉穂病院を經由する「01北部コース」の割合が最も高く、桂川駅を經由する「03西部コース」が最も低くなっています。

■「⑤桂川町福祉バス」の利用状況



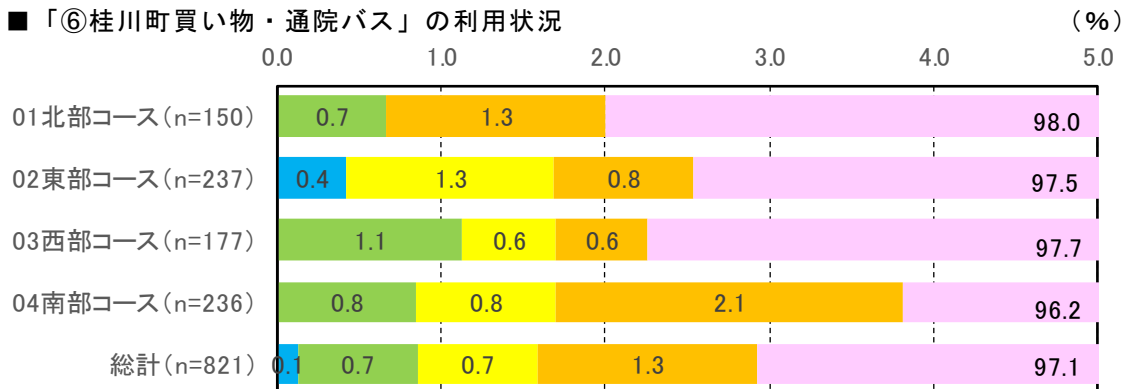
■1)週3回以上 ■2)週1~2回程度 ■3)月2・3回程度 ■4)月に1回程度 ■5)利用していない

※「⑤桂川町福祉バスの利用状況」の「不明」を除く

	1)週3回以上	2)週1~2回程度	3)月2・3回程度	4)月に1回程度	5)利用していない	6)不明	総計
01北部コース	1	3	7	8	133	17	169
02東部コース	4	6	4	7	224	28	273
03西部コース	2	4	5	2	170	21	204
04南部コース	3	3	6	6	223	20	261
総計	10	17	22	25	769	91	934

・桂川町買い物・通院バスのエリア別利用率をみると、「04南部コース」の割合が最も高く、「01北部コース」が最も低くなっています。

■「⑥桂川町買い物・通院バス」の利用状況



■1)週3回以上 ■2)週1~2回程度 ■3)月2・3回程度 ■4)月に1回程度 ■5)利用していない

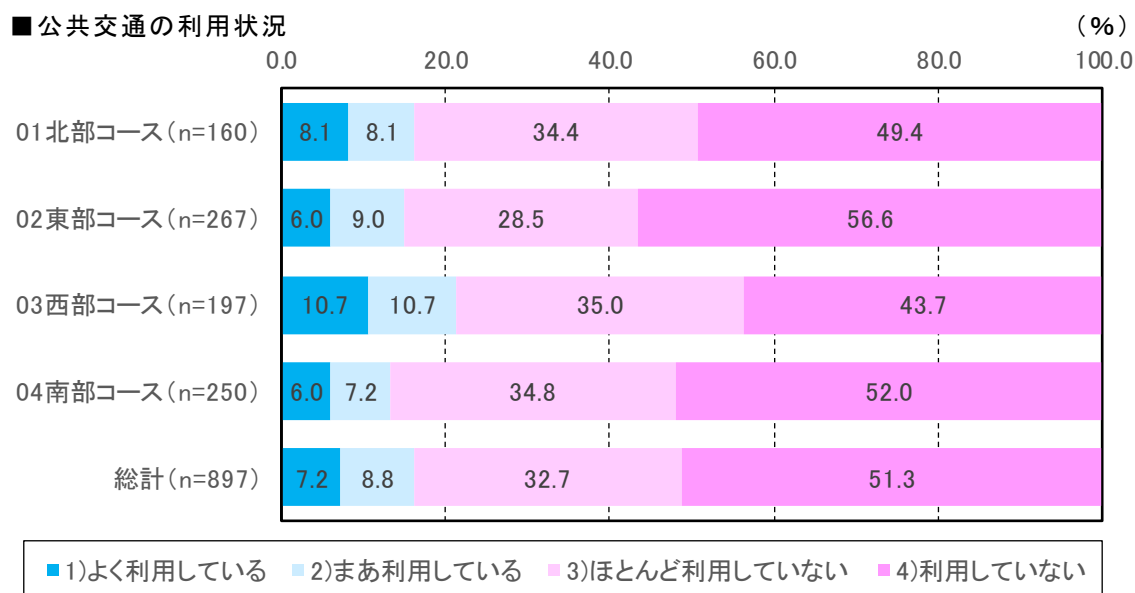
※「⑥桂川町買い物・通院バス」の「不明」を除く

	1)週3回以上	2)週1~2回程度	3)月2・3回程度	4)月に1回程度	5)利用していない	6)不明	総計
01北部コース		1		2	147	19	169
02東部コース	1		3	2	231	36	273
03西部コース		2	1	1	173	27	204
04南部コース		2	2	5	227	25	261
総計	1	6	6	11	797	113	934

【問5】 日常的な公共交通の利用状況

○公共交通の利用状況

- ・公共交通の利用状況をエリア別にみると、「02西部コース」の利用率が最も高くなっています。桂川駅がエリアに含まれている影響と考えられます。
- ・一方で最も利用率が低いのは、南部の自然環境保全地域が多く含まれる「04南部コース」となっています。



※「日常的な公共交通の利用状況」の「不明」を除く

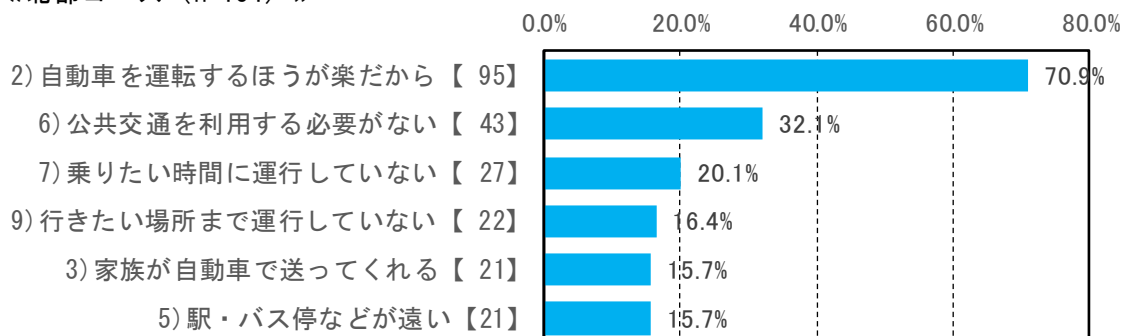
	1)よく利用している	2)まあ利用している	3)ほとんど利用していない	4)利用していない	5)不明	総計
01北部コース	13	13	55	79	9	169
02東部コース	16	24	76	151	6	273
03西部コース	21	21	69	86	7	204
04南部コース	15	18	87	130	11	261
総計	65	79	293	460	37	934

○公共交通を利用しない理由（前問で「3)及び4)」と回答した人のみ（複数回答）

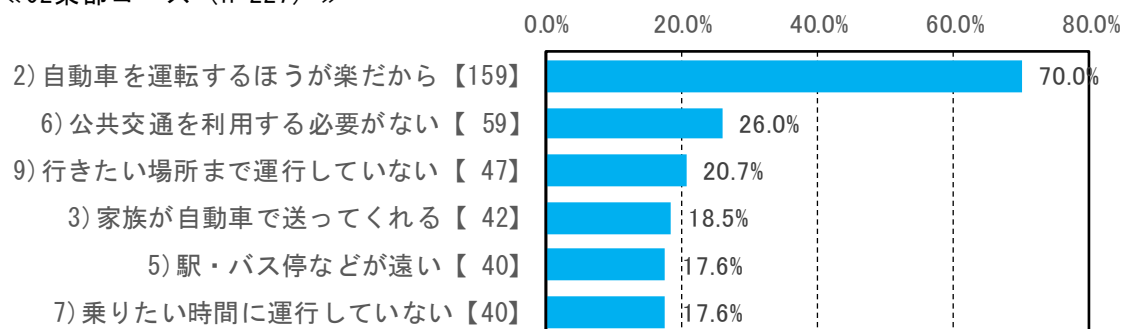
・公共交通を利用しない理由は、すべてのエリアで「2)自動車を運転するほうが楽だから」が第一位、「6)公共交通を利用する必要がない」が第二位となっています。

■公共交通を利用しない理由（上位5位）

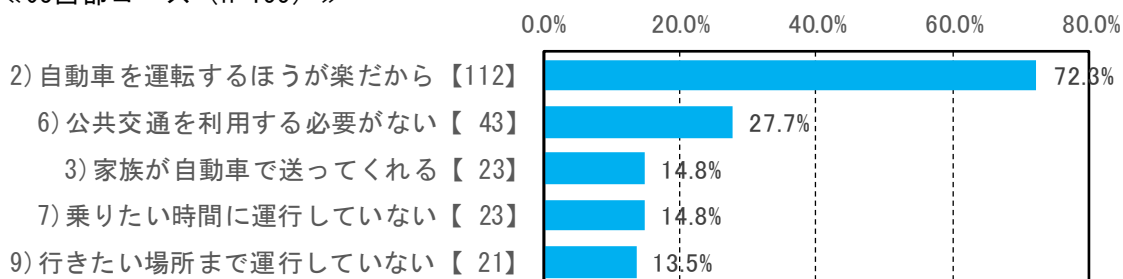
≪北部コース（n=134）≫



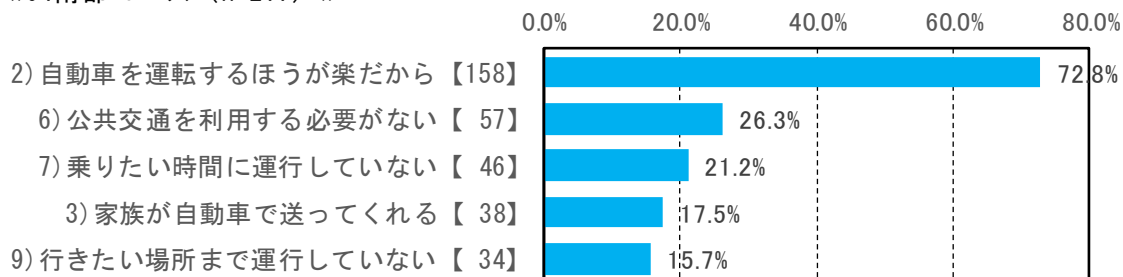
≪02東部コース（n=227）≫



≪03西部コース（n=155）≫



≪04南部コース（n=217）≫



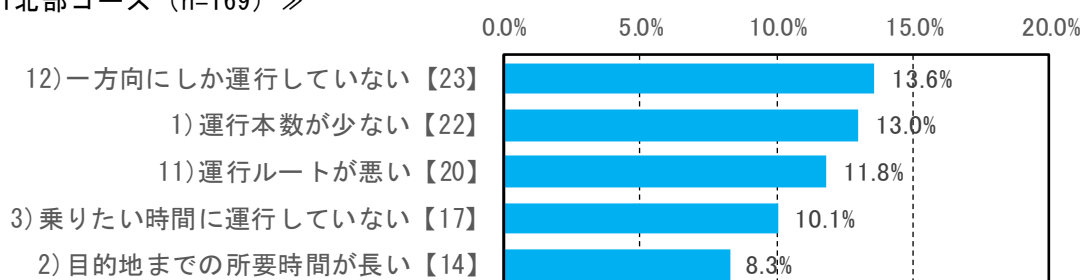
※パーセントは各エリア総数に対する割合、【 】内の数字は実数

【問10】桂川町福祉バスの問題・課題（複数回答）

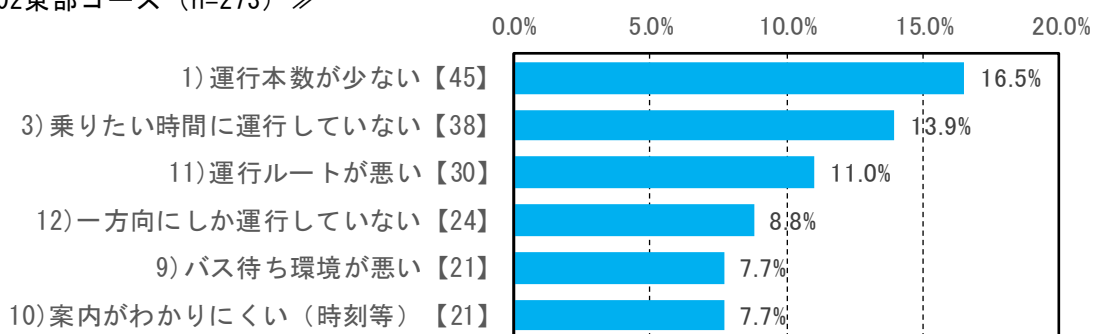
- ・桂川町福祉バスの問題・課題について、桂川町役場・トライアル以外に、桂川駅、済生会福岡嘉穂病院、桂川町総合体育館などを経由している「01北部ルート」「03西部ルート」では、「12)一方向にしか運行していない」との回答が第一位、「1)運行本数が少ない」が第二位となっています。
- ・「02東部ルート」「04南部ルート」では、「1)運行本数が少ない」が第一位、「3)乗りたい時間に運行していない」が第二位となっています。

■桂川町福祉バスの問題・課題（上位5位）

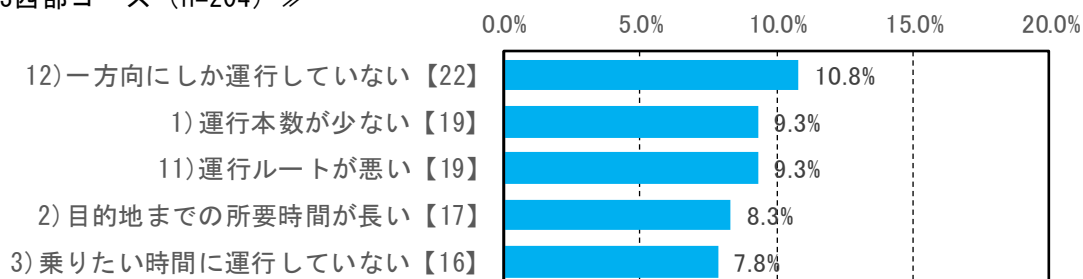
≪01北部コース（n=169）≫



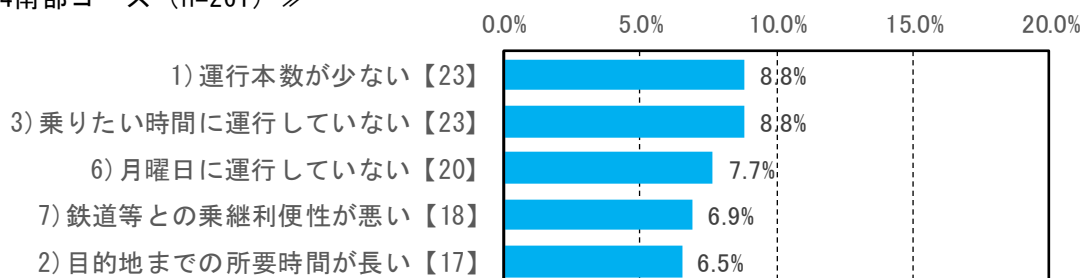
≪02東部コース（n=273）≫



≪03西部コース（n=204）≫



≪04南部コース（n=261）≫



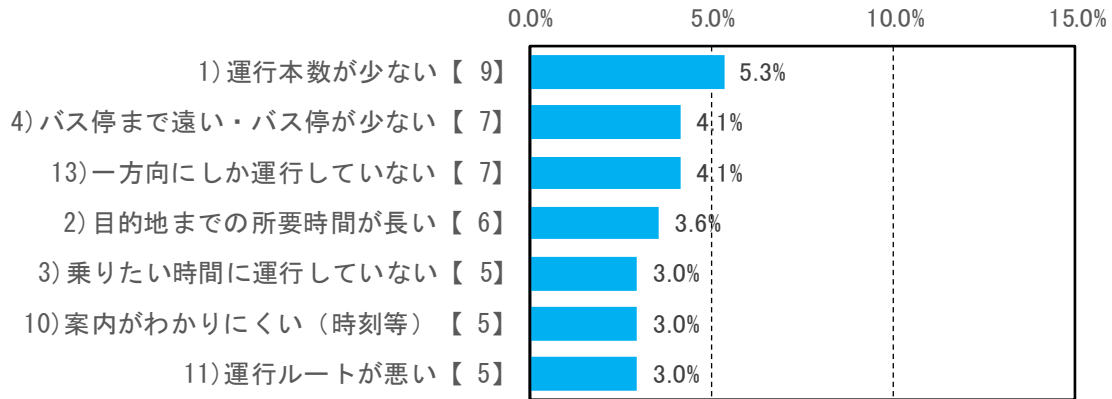
※パーセントは各エリア総数に対する割合、【 】内の数字は実数

【問 1 1】桂川町買い物・通院バスの問題・課題（複数回答）

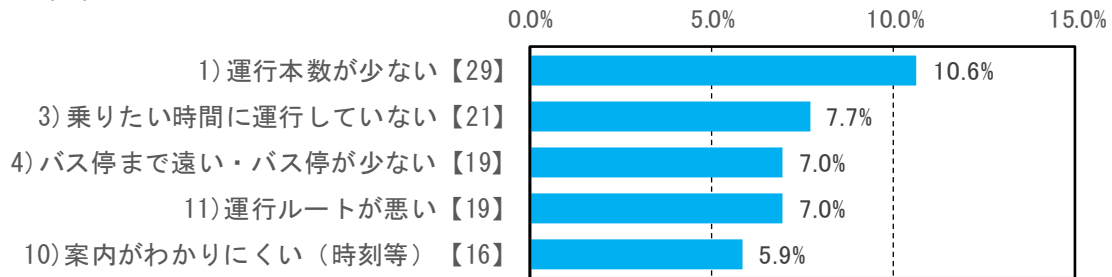
・桂川町福祉バスの問題・課題については、すべてのエリアで「1)運行本数が少ない」が第一位となっています。

■桂川町買い物・通院バスの問題・課題（上位5位）

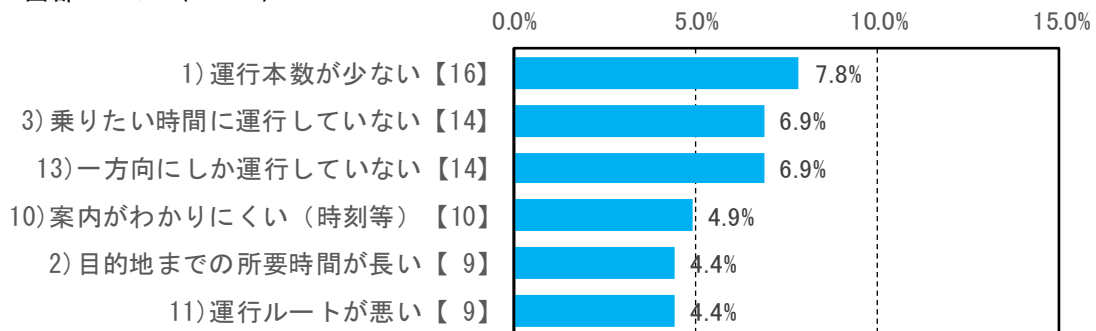
≪01北部コース（n=169）≫



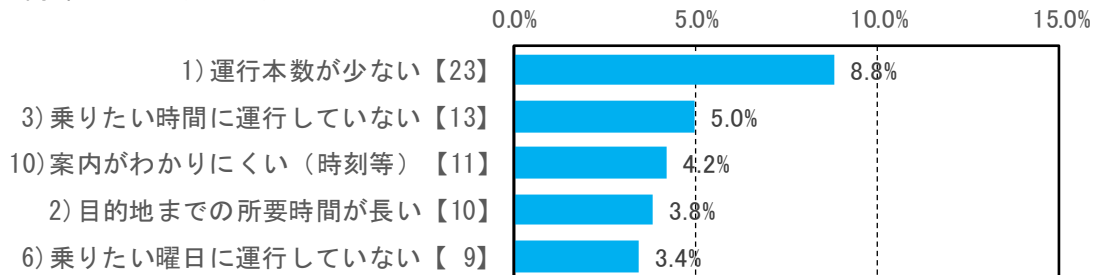
≪02東部コース（n=273）≫



≪03西部コース（n=204）≫



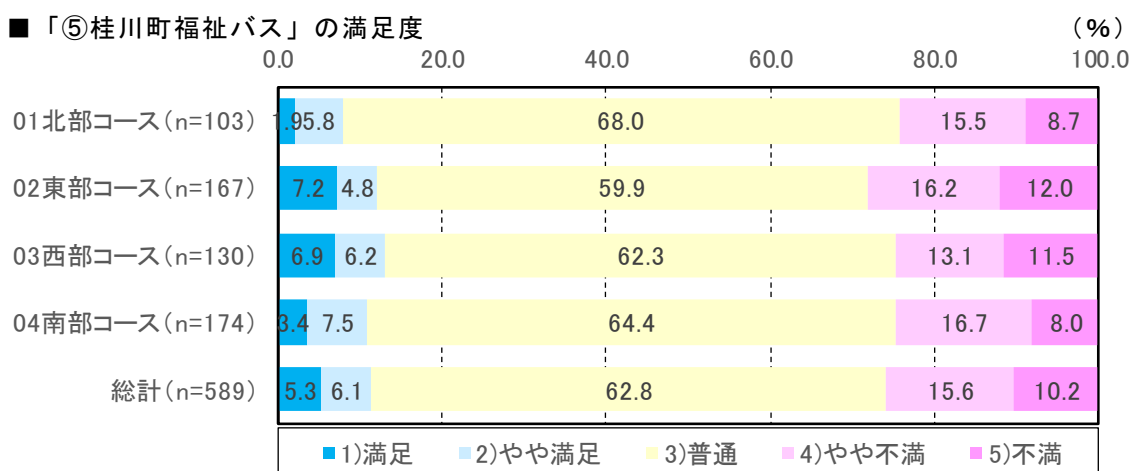
≪04南部コース（n=261）≫



※パーセントは各エリア総数に対する割合、【 】内の数字は実数

【問13】公共交通手段別満足度（桂川町福祉バス、桂川町買い物・通院バス）

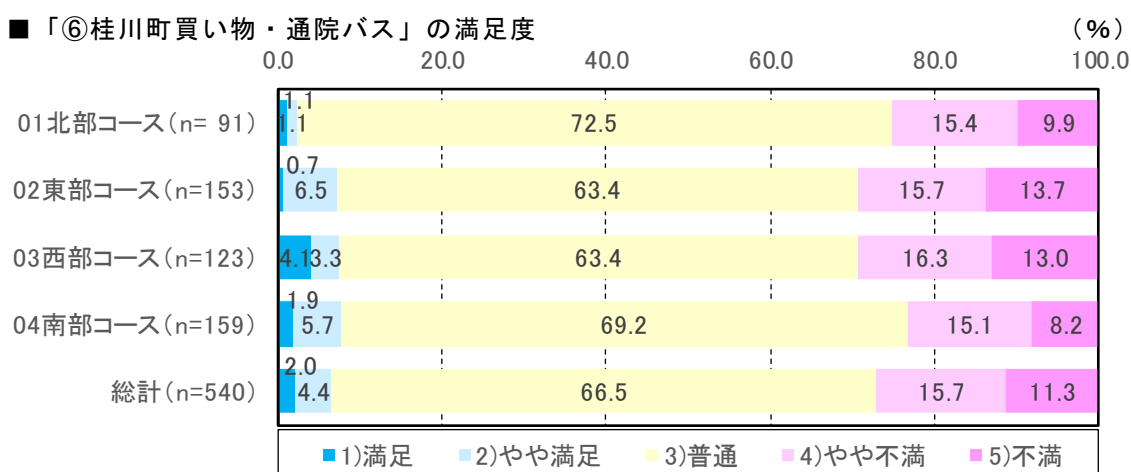
・桂川町福祉バスのエリア別利用率が最も高かった「01北部コース」の満足率が逆に最も低く、利用率が最も低かった「03西部コース」の満足率が逆に最も高くなっています。



※「⑤桂川町福祉バスの満足度」の「不明」を除く

	1)満足	2)やや満足	3)普通	4)やや不満	5)不満	6)不明	総計	1)+2)満足率	4)+5)不満率
01北部コース	2	6	70	16	9	66	169	7.7%	24.2%
02東部コース	12	8	100	27	20	106	273	12.0%	28.2%
03西部コース	9	8	81	17	15	74	204	13.1%	24.6%
04南部コース	6	13	112	29	14	87	261	10.9%	24.7%
総計	31	36	370	92	60	345	934	11.4%	25.8%

・桂川町買い物・通院バスのエリア別利用率が最も高かった「04南部コース」の満足率が同様に最も高く、利用率が最も低かった「01北部コース」の満足率が同様に最も低くなっています。

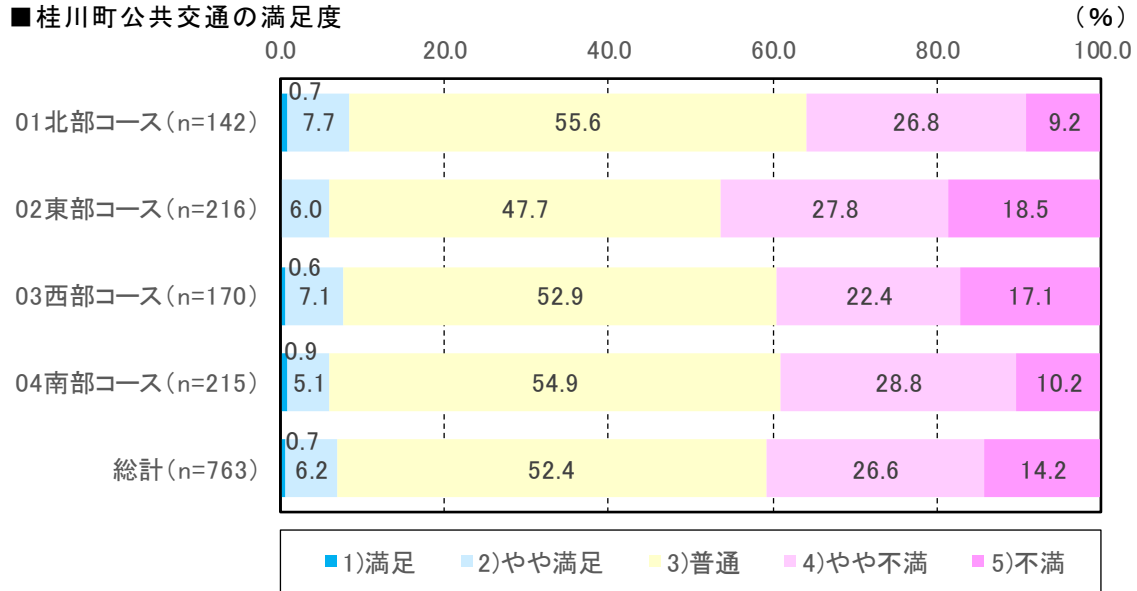


※「⑥桂川町買い物・通院バス」の「不明」を除く

	1)満足	2)やや満足	3)普通	4)やや不満	5)不満	6)不明	総計	1)+2)満足率	4)+5)不満率
01北部コース	1	1	66	14	9	78	169	2.2%	25.3%
02東部コース	1	10	97	24	21	120	273	7.2%	29.4%
03西部コース	5	4	78	20	16	81	204	7.4%	29.3%
04南部コース	3	9	110	24	13	102	261	7.6%	23.3%
総計	11	24	359	85	61	394	934	6.4%	27.0%

【問14】公共交通全体の満足度

・公共交通全体の満足度をエリア別にみると、「01北部コース」の満足度が8.4%と最も高く、次いで「03西部コース」の満足度が高くなっています。



※「桂川町公共交通の満足度」の「不明」を除く

	1)満足	2)やや満足	3)普通	4)やや不満	5)不満	6)不明	総計	1)+2)満足率	4)+5)不満率
01北部コース	1	11	79	38	13	27	169	8.4%	36.0%
02東部コース		13	103	60	40	57	273	6.0%	46.3%
03西部コース	1	12	90	38	29	34	204	7.7%	39.5%
04南部コース	2	11	118	62	22	46	261	6.0%	39.0%
総計	5	47	400	203	108	171	934	6.9%	40.8%

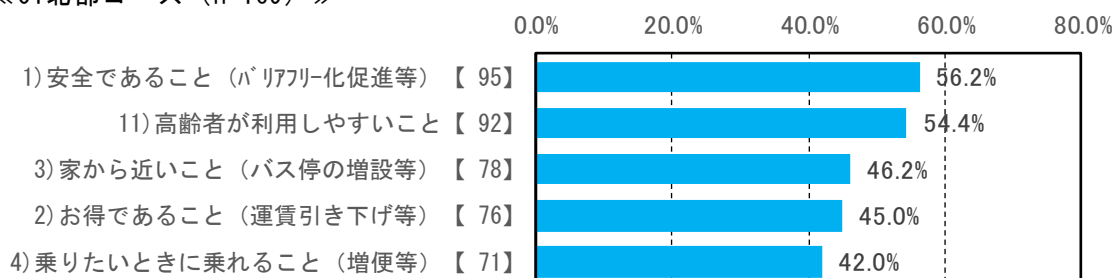
※不明を除く総数に対する割合

【問21】重要だと思うこと

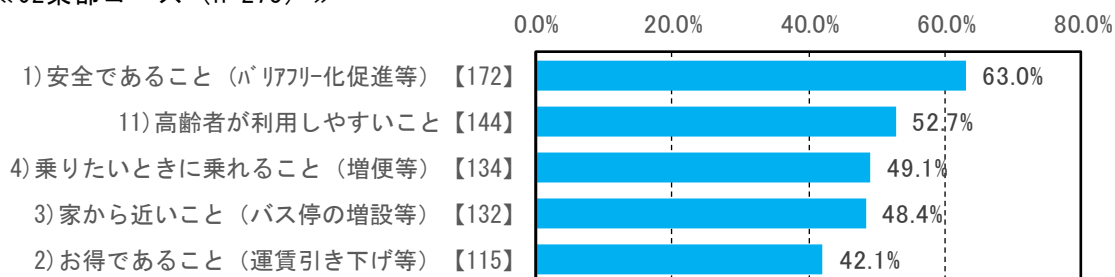
- ・桂川町の将来の公共交通について重要だと思うことをエリア別にみると、すべてのエリアで、「1)安全であること（車両の安全性向上、バリアフリー化促進等）」との回答が最も多く、次いで「11)高齢者が利用しやすいこと（高齢者パスの発行等）」との回答が多くなっています。

■桂川町の将来の公共交通について重要だと思うこと（上位5位）

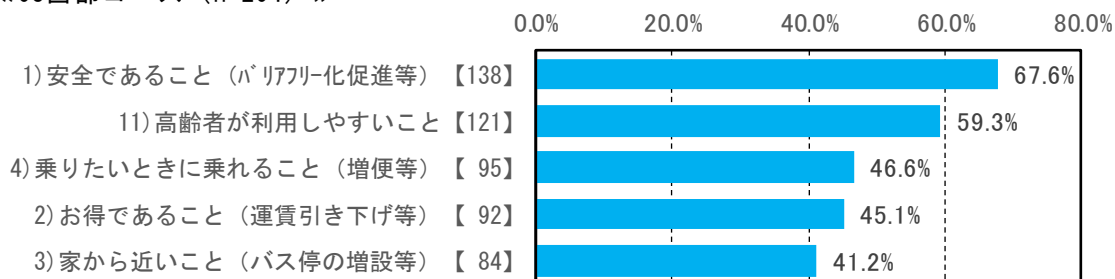
≪01北部コース（n=169）≫



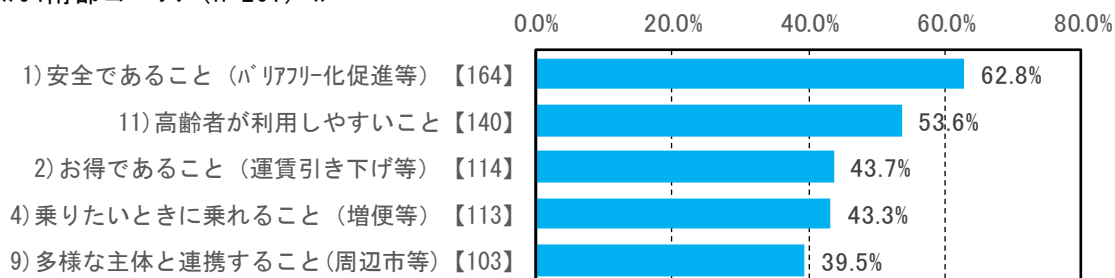
≪02東部コース（n=273）≫



≪03西部コース（n=204）≫



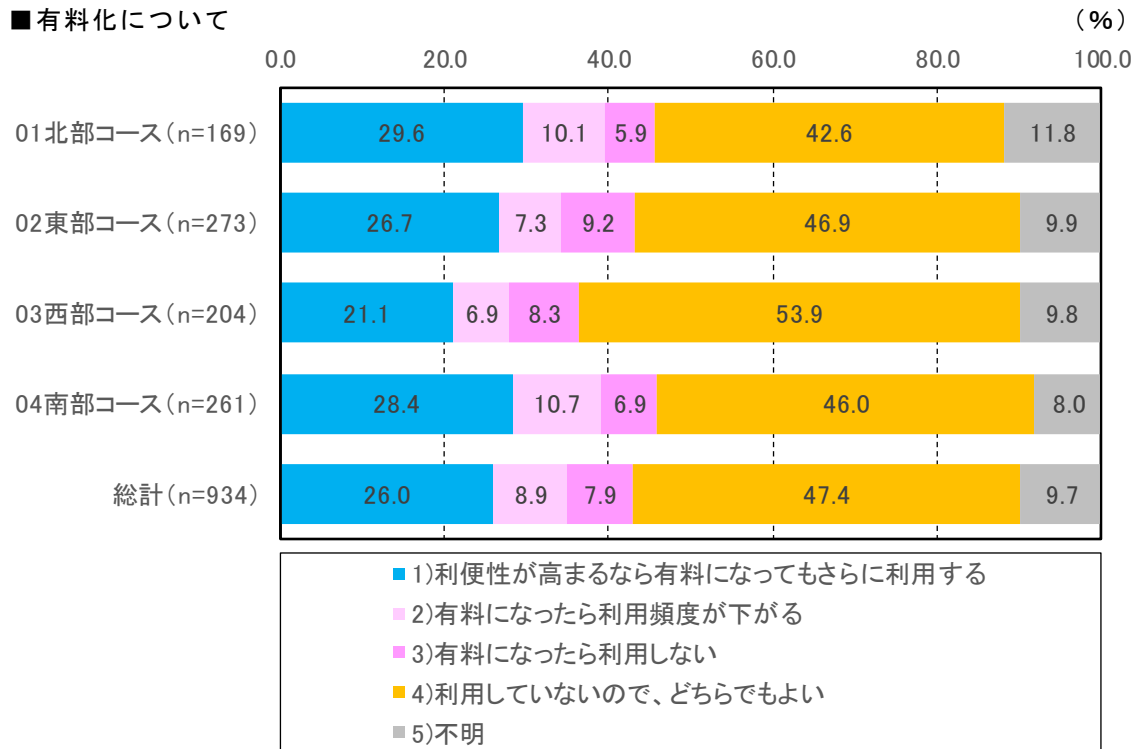
≪04南部コース（n=261）≫



※パーセントは各エリア総数に対する割合、【 】内の数字は実数

【問 2 2】 桂川町福祉バス、桂川町買い物・通院バスの有料化について

・桂川町福祉バス及び桂川町買い物・通院バスの有料化について、「1)利便性が高まるなら有料になってもさらに利用する」との回答割合が最も高いのは「01北部コース」となっています。



	1)利便性が高まるなら有料になってもさらに利用する	2)有料になったら利用頻度が下がる	3)有料になったら利用しない	4)利用していないので、どちらでもよい	5)不明	総計
01北部コース	50	17	10	72	20	169
02東部コース	73	20	25	128	27	273
03西部コース	43	14	17	110	20	204
04南部コース	74	28	18	120	21	261
総計	243	83	74	443	91	934

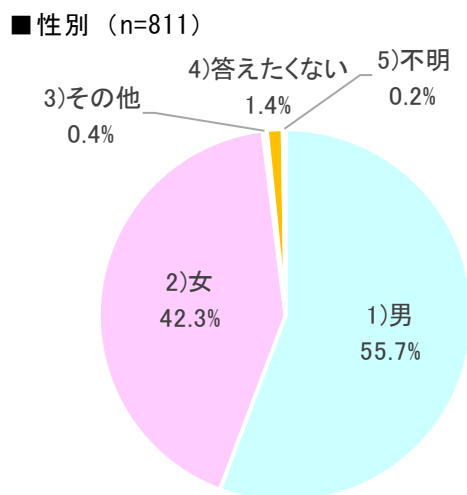
3. 高校生アンケート調査

(1) 全体設問

【問1】属性

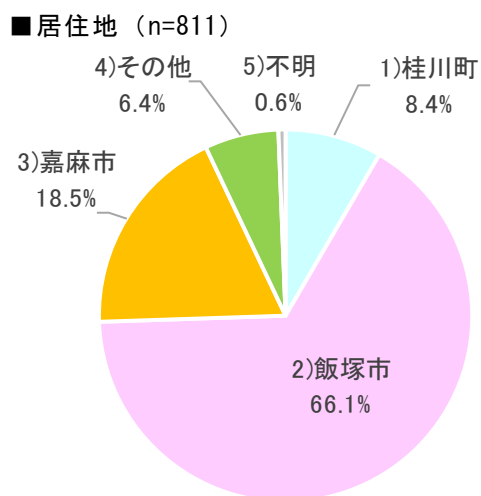
○性別

1) 男	452
2) 女	343
3) その他	3
4) 答えたくない	11
5) 不明	2
総計	811



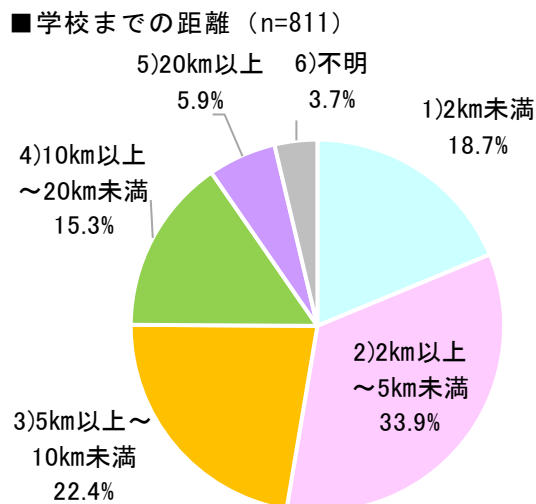
○居住地

1) 桂川町	68
2) 飯塚市	536
3) 嘉麻市	150
4) その他	52
5) 不明	5
総計	811



○学校までの距離

1) 公共交通機関がない	25
2) 時間帯が合わない	43
3) 家族の出勤時間と重複するため	166
4) 交通費が高い	25
5) その他	64
6) 不明	21
総計	344

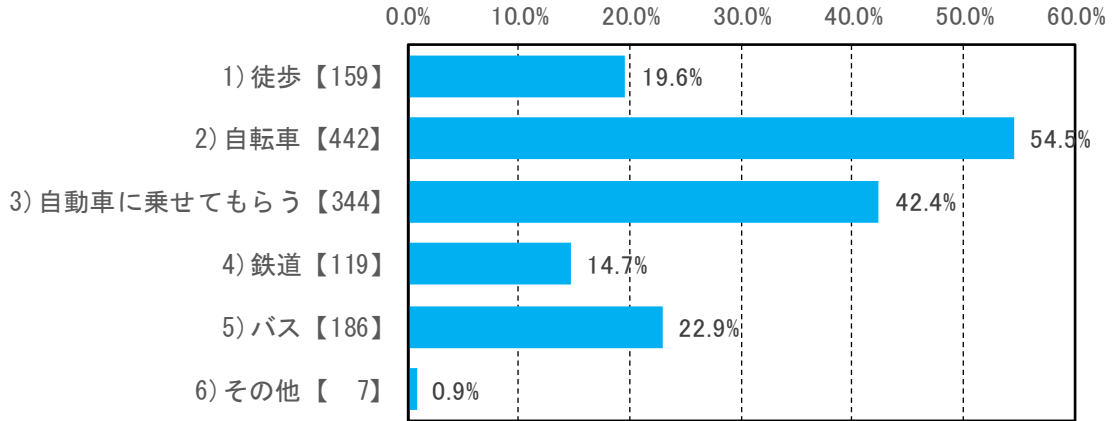


【問2】登下校時の交通手段（複数回答）

・登下校時の交通手段は、「2)自転車」と回答している人が多くなっています。

○登校時

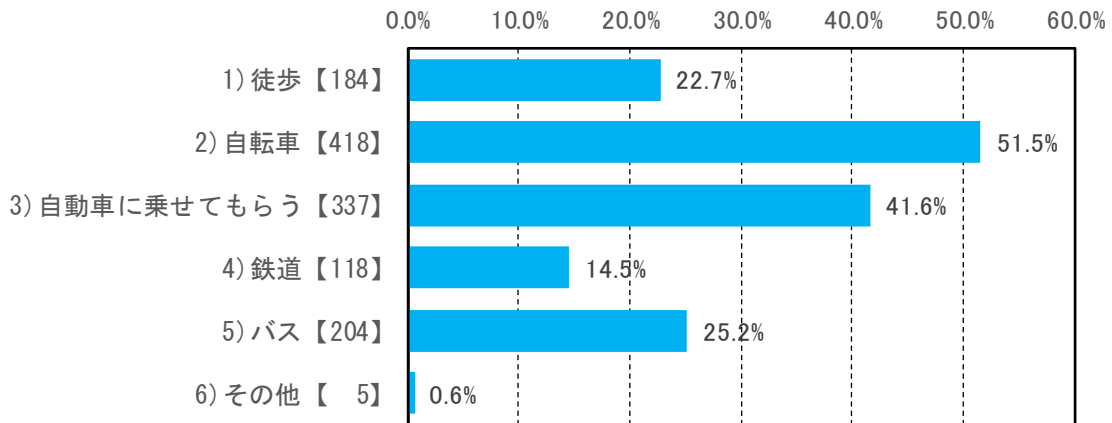
■登校時の交通手段（n=811）



※パーセントは総数811に対する割合、【 】内の数字は実数

○下校時

■下校時の交通手段（n=811）



※パーセントは総数811に対する割合、【 】内の数字は実数

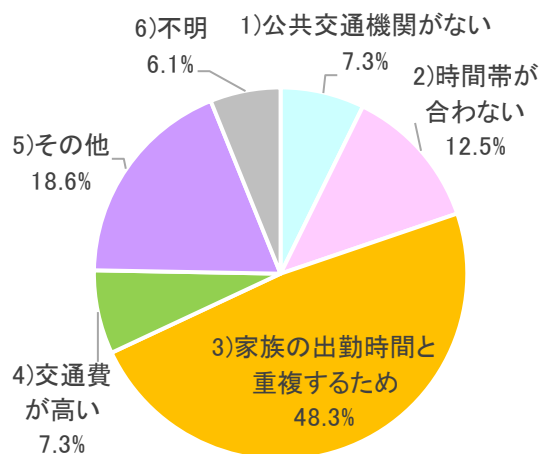
【問3】自動車で登下校する理由

- ・自動車に登校する理由は、「3)家族の出勤時間と重複するため」と回答している人が多くなっています。

○登校時

1)公共交通機関がない	25
2)時間帯が合わない	43
3)家族の出勤時間と重複するため	166
4)交通費が高い	25
5)その他	64
6)不明	21
総計	344

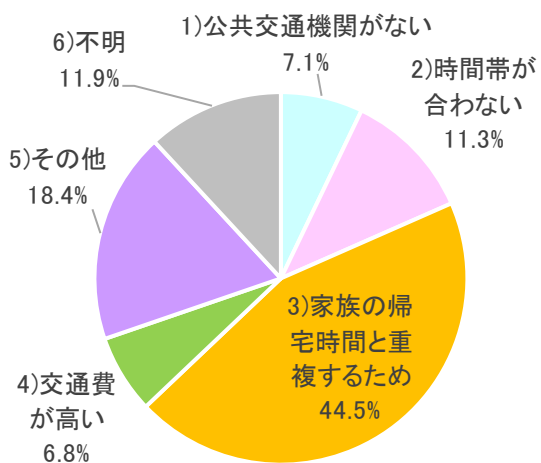
■自動車に登校する理由 (n=344)



○下校時

1)公共交通機関がない	24
2)時間帯が合わない	38
3)家族の帰宅時間と重複するため	150
4)交通費が高い	23
5)その他	62
6)不明	40
総計	337

■自動車の下校する理由 (n=337)

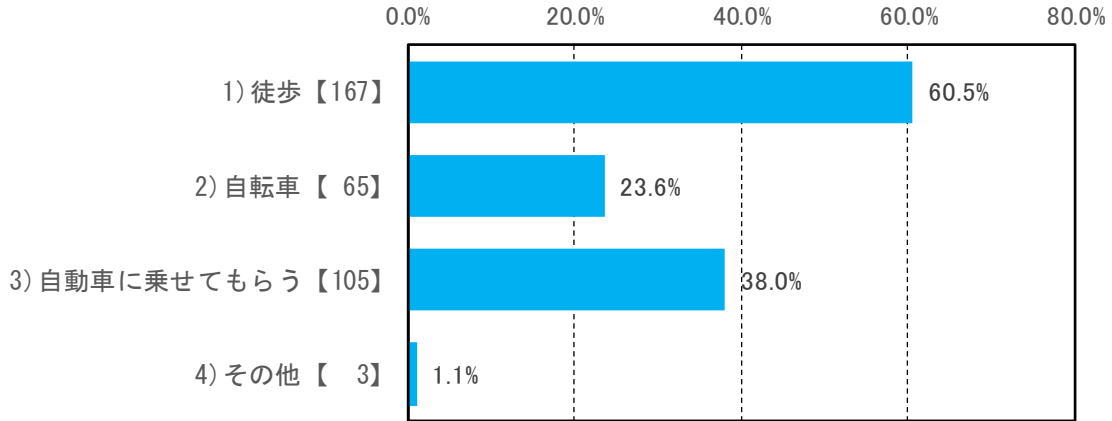


【問4】最寄り鉄道駅・バス停までの交通手段（複数回答）

・最寄りの鉄道駅、バス停までの交通手段は、「1)徒歩」と回答した人が多くなっています。

○登校時

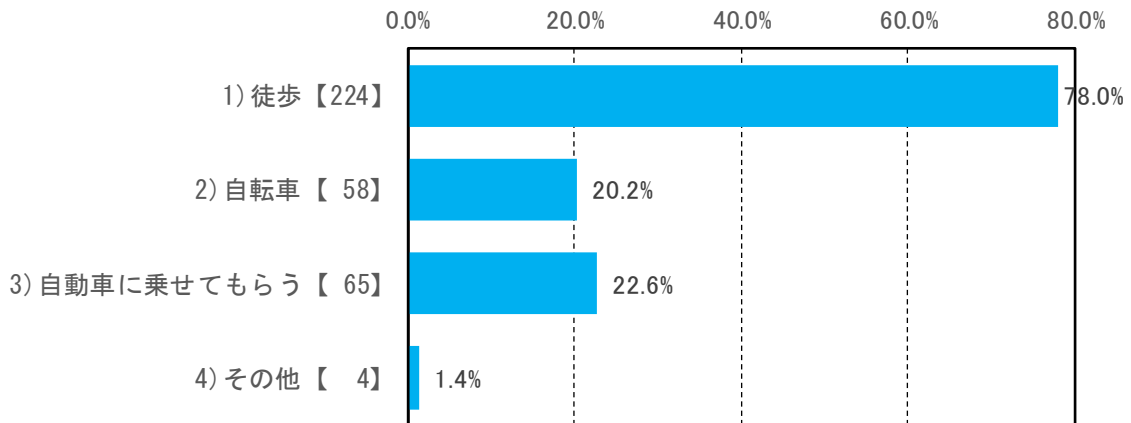
■登校時の鉄道駅・バス停までの交通手段（n=276）



※パーセントは鉄道もしくはバス利用者276に対する割合、【 】内の数字は実数

○下校時

■下校時の鉄道駅・バス停までの交通手段（n=287）



※パーセントは鉄道もしくはバス利用者287に対する割合、【 】内の数字は実数

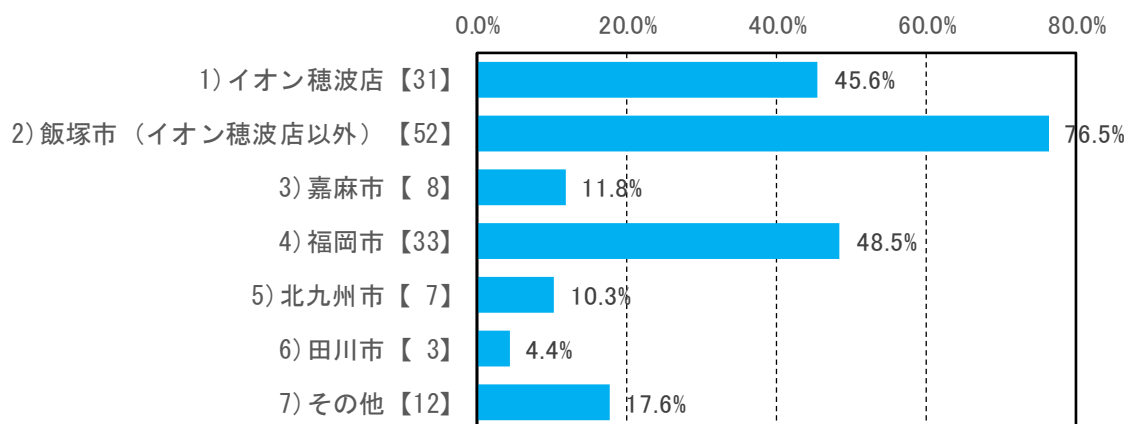
(2) 桂川町居住者設問

【問8】買い物・レジャー等について（複数回答）

○行先

・休日などに買い物・レジャー等に出かける際の行き先は、「2)飯塚市(イオン穂波店以外)」と回答した人が最も多くなっています。

■買い物・レジャー等の行先 (n=68)

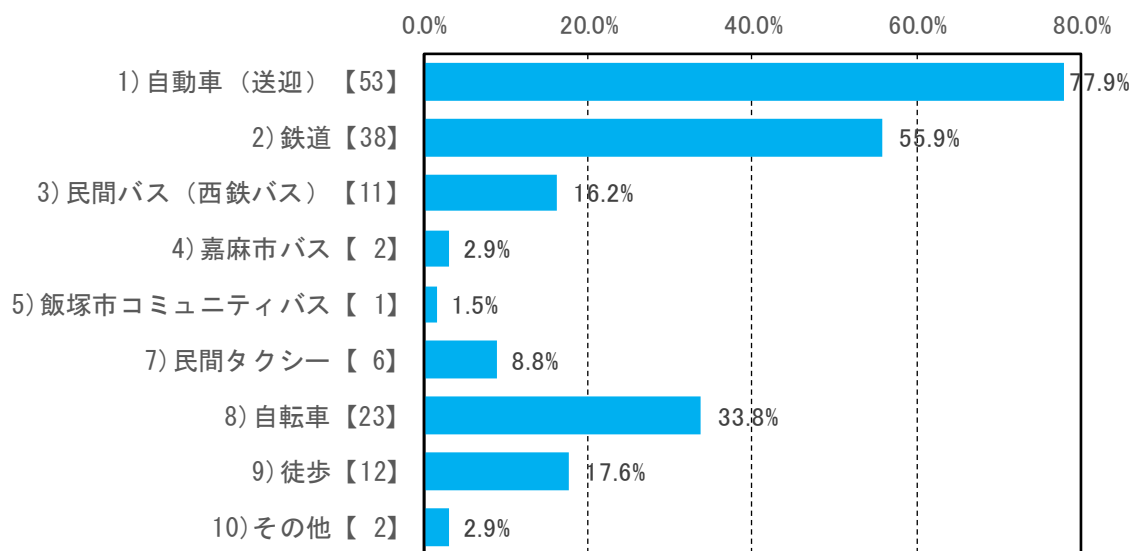


※パーセントは桂川町居住高校生68に対する割合、【 】内の数字は実数

○主な交通手段

・休日などに買い物・レジャー等に出かける際の交通手段は、「1)自動車(家族などの人などに送ってもらう)」と回答した人が最も多くなっています。

■買い物・レジャー等の主な交通手段 (n=68)

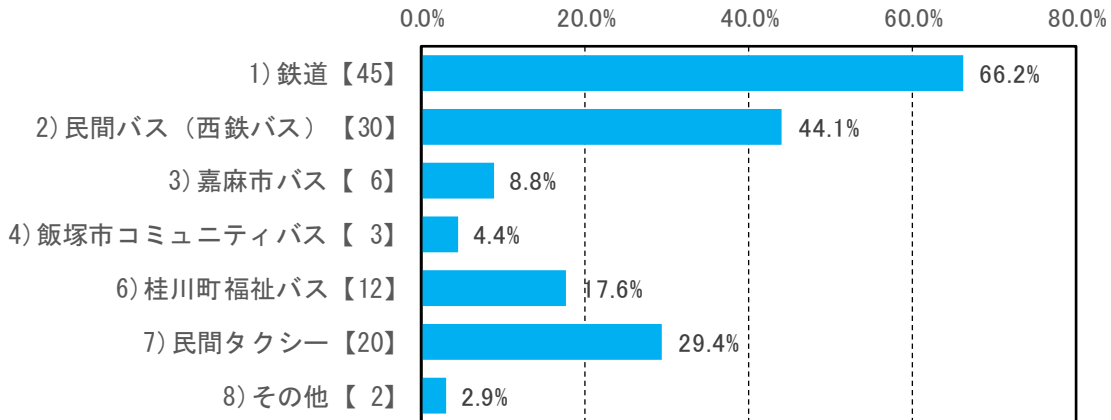


※パーセントは桂川町居住高校生68に対する割合、【 】内の数字は実数

【問9】日常生活の中で利用したことがある公共交通手段（複数回答）

・日常生活の中で利用したことがある交通手段は、「1)鉄道」と回答した人が最も多くなっています。

■日常生活の中で利用したことがある公共交通手段（n=68）

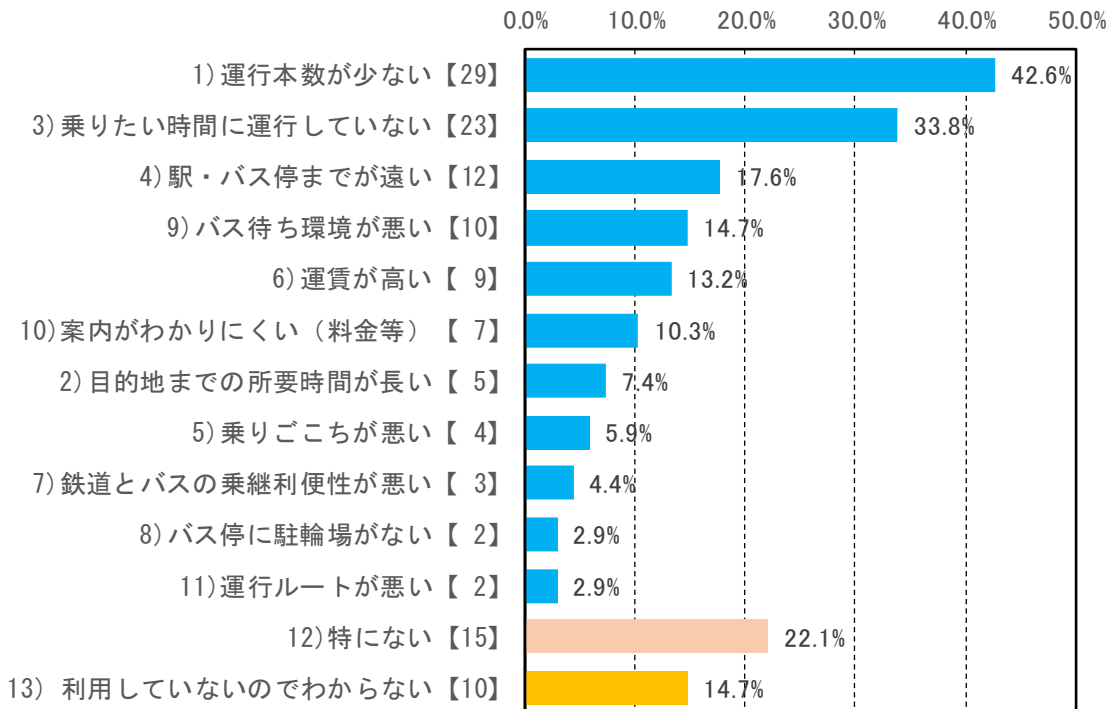


※パーセントは桂川町居住高校生68に対する割合、【 】内の数字は実数

【問10】桂川町で公共交通を利用する上での問題・課題（複数回答）

・桂川町で公共交通を利用する上での問題・課題は、「1)運行本数が少ない」「3)乗りたい時間に運行していない」と回答した人が多くなっています。

■桂川町で公共交通を利用する上での問題・課題（高校生総数n=68）

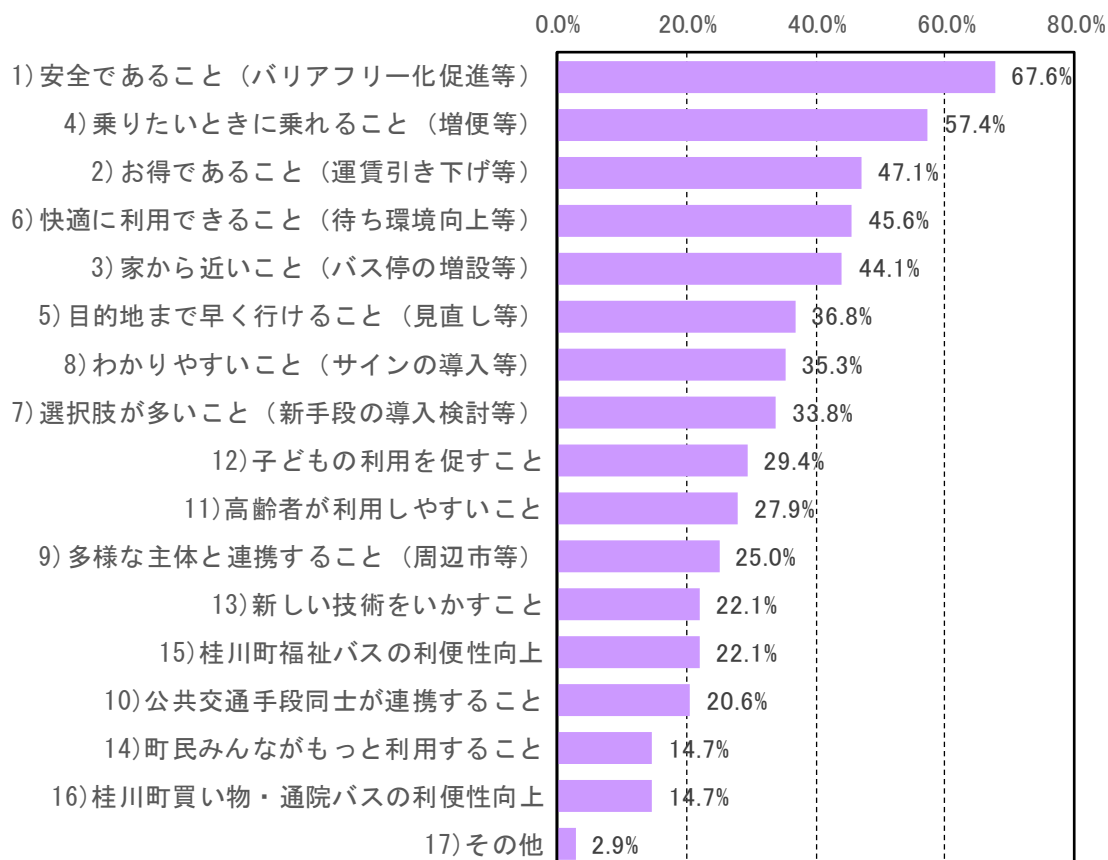


※パーセントは桂川町居住高校生68に対する割合、【 】内の数字は実数

【問11】桂川町の将来の公共交通について重要だと思うこと（複数回答）

- ・桂川町の将来の公共交通について重要だと思うことについては、「1)安全であること（車両の安全性向上、バリアフリー化促進等）」との回答が最も多くなっています。
- ・町民アンケートでは次いで「11)高齢者が利用しやすいこと（高齢者パスの発行等）」との回答が多くなりましたが、高校生アンケートでは、「4)乗りたいときに乗れること（増便、始発・終発時刻の見直し等）」との回答が第二位となっています。

■桂川町の将来の公共交通について重要だと思うこと（高校生総数n=68）



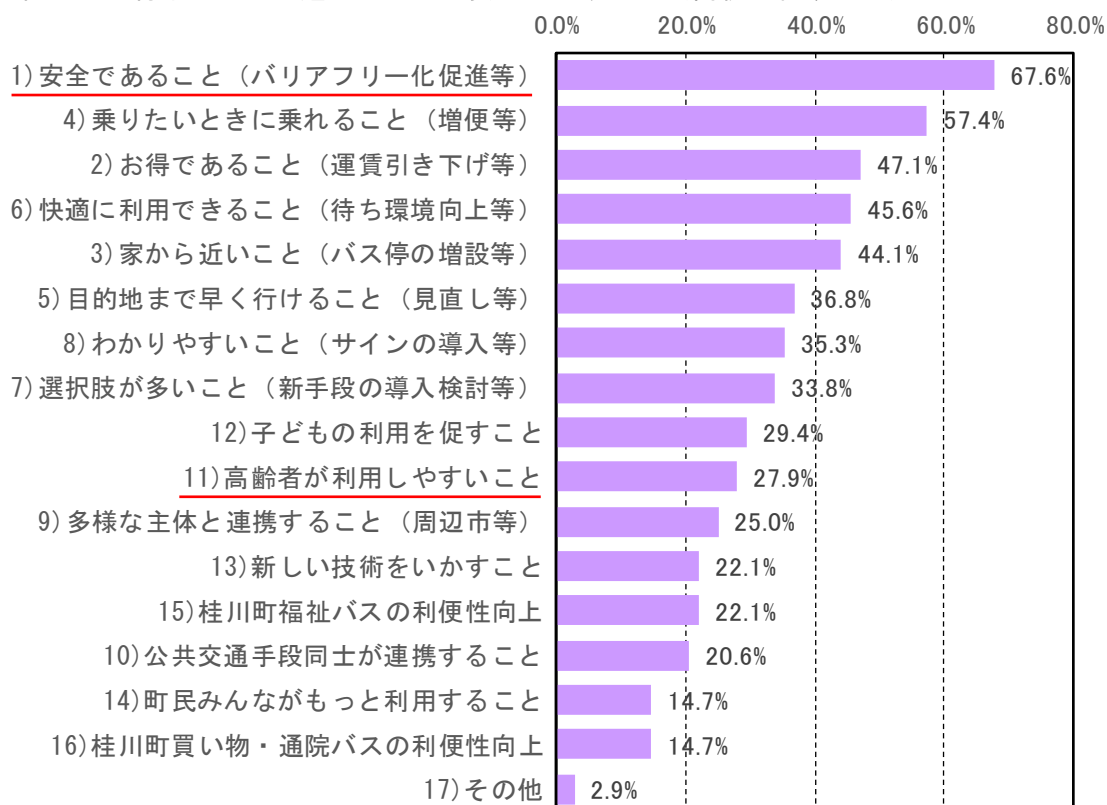
※パーセントは桂川町居住高校生68に対する割合

1)安全であること（車両の安全性向上、バリアフリー化促進等）	46
4)乗りたいときに乗れること（増便、始発・終発時刻の見直し等）	39
2)お得であること（運賃引き下げ、乗り継ぎ割引の導入、お得切符の発行等）	32
6)快適に利用できること（ベンチ・上屋等の整備などバス待ち環境の向上等）	31
3)家から近いこと（住宅地を結ぶバス運行ルートの見直し、バス停の増設等）	30
5)目的地まで早く行けること（多様な施設を結ぶバス運行ルートの見直し等）	25
8)わかりやすいこと（わかりやすいネットワークの形成、サインの導入等）	24
7)選択肢が多いこと（新たな公共交通手段の導入検討等）	23
12)子どもの利用を促すこと（公共交通教育の実施、体験会の実施等）	20
11)高齢者が利用しやすいこと（高齢者パスの発行等）	19
9)多様な主体と連携すること（飯塚市・嘉麻市、店舗・病院との連携強化等）	17
13)新しい技術をいかすこと（MaaS※1の導入、デマンドバス※2の導入等）	15
15)桂川町福祉バスの利便性向上（路線拡大、増便、バス停増設等）	15
10)公共交通手段同士が連携すること（交通結節機能の強化等）	14
14)町民みんながもっと利用すること（自家用車の利用を控える等）	10
16)桂川町買い物・通院バスの利便性向上（路線拡大、増便、バス停増設等）	10
17)その他	2

○町民アンケートと高校生アンケートの比較

《高校生アンケート》

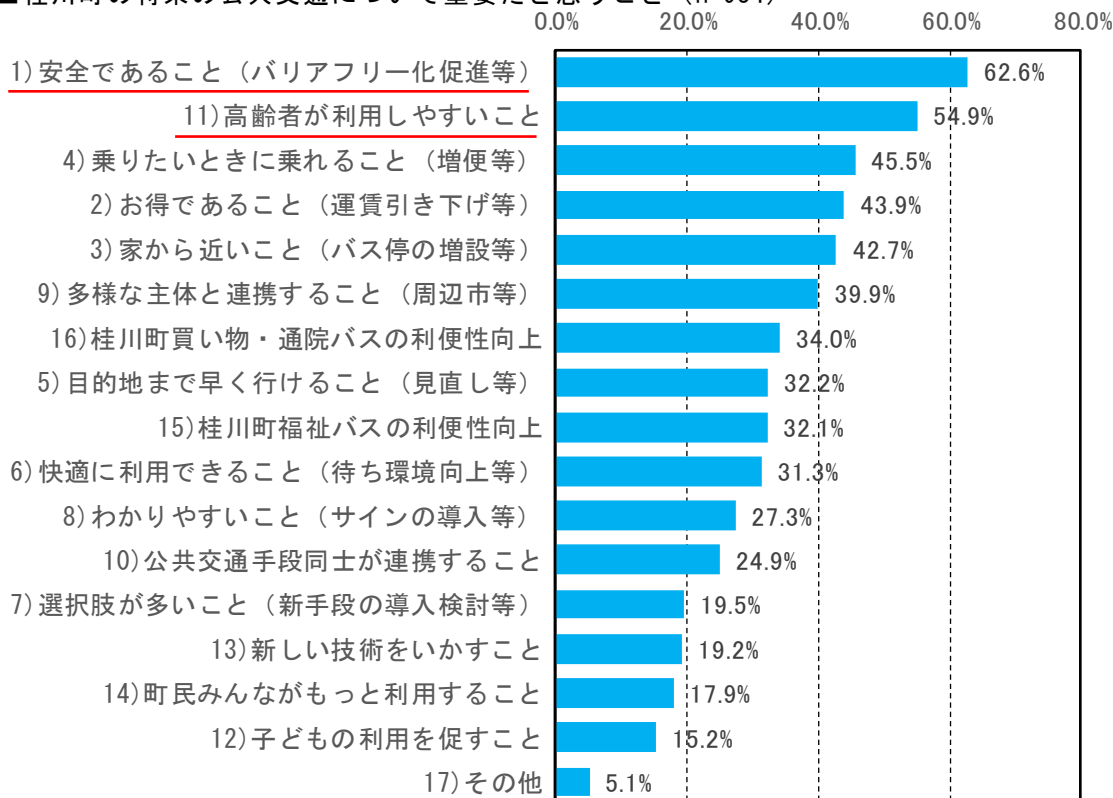
■桂川町の将来の公共交通について重要だと思うこと（高校生総数n=68）



※パーセントは桂川町居住高校生68に対する割合

《町民アンケート》

■桂川町の将来の公共交通について重要だと思うこと（n=934）



※パーセントは総数934に対する割合

第5章 桂川町の公共交通に関する問題・課題

1. 桂川町全体の問題・課題

○人口の減少（公共交通利用者の減少）

・桂川町の人口は、平成12年（2000年）の14,760人をピークに減少傾向が続いており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では令和2年（2020年）以降も減少を続け、令和12年（2030年）には11,738人、令和22年（2040年）には10,354人まで減少が続くと見込まれています。

⇒人口減少は公共交通利用者の減少にもつながることから、今後、さらなる公共交通利用者の減少によって、減便、路線廃止等の公共交通サービス水準の低下につながる可能性が考えられます。

○高齢化の進行（サービスが必要となるエリアの拡大）

・桂川町では高齢化が進んでおり、令和2年（2020年）の高齢化率は35.3%と3人に1人が65歳以上の高齢者となっています。

⇒今後、年齢とともに運転免許証を返納した高齢者が増加すると、公共交通によるサービスが必要となる高齢者が増加する可能性があります。

○自動車利用から公共交通利用への転換促進

・令和2年国勢調査によると、通勤・通学時に自家用車を利用している人の割合は80.7%となっており、町民アンケート調査でも、通勤・通学手段が自家用車（自分で運転）と回答した人の割合が84.8%と自家用車の利用率が非常に高くなっています。

・また、町民アンケート調査によると、自家用車（自分で運転）で買い物に行く人の割合が80.5%、自家用車（自分で運転）で通院する人の割合が73.6%と高くなっています。

⇒公共交通の維持・確保の面から、また環境面からも、自家用車利用から公共交通利用への転換促進が課題となっています。

2. 公共交通に関する問題・課題

(1) 公共交通全体について

○公共交通利用の促進

- ・町民アンケート調査では、町全体の公共交通利用率は16.0%となっており、公共交通を利用していない、ほとんど利用していない人の割合が非常に高い状況にあります。
- ⇒公共交通を利用していない理由は「自動車で運転するほうが楽だから」と回答した人が71.6%と非常に多くなっており、上記同様、自家用車から公共交通への利用転換、公共交通利用の促進が課題となっています。

○公共交通利便性の向上

- ・町民アンケート調査によると、町全体の公共交通の満足度に関しては、「普通」との回答が半数以上となっていますが、満足率6.9%に対して不満率40.8%と不満という意見が非常に多くなっています。
- ⇒公共交通の利便性向上が課題となっています。

○安全の重要性の再認識

- ・町民アンケート調査によると、桂川町の将来の公共交通について重要だと思うことの第一位は「安全であること」となっており、これは若い高校生の世代でも同様の結果であることから、公共交通の安全に対する町民の意識がかなり高いことがうかがえます。
- ⇒今まで通り、公共交通の安全な運行体制の構築を進めるとともに、車両の安全性向上、バリアフリー化等に積極的に取り組んでいく必要があります。

○運転手の不足

- ・近年全国的に運転手の不足が公共交通運行に関する大きな課題となっており、運転手不足が一因となって運行の廃止、減便等が行われている事例も見られます。運行本数の増加等には大きなハードルとなっています。
- ⇒桂川町だけでなく、全国的に取り組んでいく必要があります。

(2) JR桂川駅について

○交通結節機能の強化（乗り継ぎ利便性の強化）

・町民アンケート調査によると、鉄道（JR）の問題・課題の第二位は「バス等との乗り継ぎ利便性が悪い」こととなっています。

⇒鉄道とバスだけでなく、バス同士など、多様な公共交通の間の結節機能の強化、乗り継ぎ利便性の強化を進めていく必要があります。

(3) バスについて

○路線運行補助の実施

・西鉄バス筑豊株式会社が運行している碓井線について、飯塚市・嘉麻市とともに路線運行補助を実施しています。

⇒碓井線については利用者の減少傾向が続いており、補助金も増加傾向にあることから行政負担の増大が課題となっています。

○バス運行本数の増加

・町民アンケート調査によると、西鉄バス、飯塚市コミュニティバス、嘉麻市バス、桂川町福祉バス、桂川町買い物・通院バス、桂川町のすべてのバス交通において、問題・課題の第一位は「運行本数が少ない」となっています。

・桂川駅は基幹的公共交通路線※に該当していますが、町内を運行している各バス路線はすべて該当していないことも公共交通の満足度の低さにつながっていると考えられます。

⇒桂川町においてもバス運行本数の増加に向けた取り組みが必要と考えられます。

※基幹的公共交通路線：日30本以上の運行頻度（概ねピーク時片道3本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線

○バス待ち環境の向上

・桂川町内を運行しているバスのバス停について、上屋・ベンチ等が設置されていない、バス待ちスペースが狭いバス停が多く、歩道などスペースがない場所に設置されているバス停も見られます。

⇒バス待ち環境の向上が課題となっています。



○バス停がないバス停がある（往復共通バス停）

- ・バス運行上は、上り下りともにバス停が設置されていることになっているが、片方のみで反対側のバス停が設置されていないバス停がみられます。
- ・慣れている地域住民は理解しているものと考えられますが、来街者等にとってはわかりにくいと考えられます。

（４）桂川町が運行している地域公共交通について

○桂川町福祉バスの運行見直し

- ・町民アンケート調査によると、実際に桂川町福祉バスを利用されている方に限定した集計では、「一方向にしか運行していない」「月曜日に運行していない」といった運行内容に関する問題・課題が第一位、第二位となっています。

⇒実施に福祉バスを利用されている方のご意見を参考にしながら、より利用しやすい形に運行内容の見直しを進めていく必要があります。

○桂川町福祉バスが運行されていない曜日の公共交通カバー率の低下

- ・町内の公共交通カバー人口率は94%と概ねカバーできている状況にありますが、居住があるエリアでも一部でカバーエリア外となっている地区がみられます。

⇒桂川町福祉バスは月曜日が運休日となっており、月曜日については公共交通カバー人口率が63%と大きく低下することになります。

○桂川町買い物・通院バスの利用促進

- ・町民アンケート調査によると、桂川町買い物・通院バスを利用している人の割合は2.9%と低くなっています。

- ・また、買い物のために外出する際の交通手段として買い物・通院バスを利用している人は1.4%、通院のために買い物・通院バスを利用している人は1.2%となっており、あまり利用されていない状況にあります。

⇒運行曜日の変更、運行ルートの変更など、運行に関して必要な見直しを行いながら、桂川町買い物・通院バスの利用促進を図る必要があります。

○新たな交通手段の導入検討

・町民アンケート調査によると、タクシーの利用率が鉄道(30.7%)に次いで高く、14.6%となっています。

⇒現在の桂川町が運行している地域公共交通は定時定路線型運行となっていますが、予約乗合タクシーなどのデマンド区域運行型やタクシー補助等の導入の検討をしていく必要があります。

○町外施設への運行検討

・町民アンケート調査によると、通院先として飯塚市や嘉麻市の医院・クリニックへ通院されている方が多くなっています。

⇒飯塚市、嘉麻市、桂川町と調整を図りながら、桂川町福祉バスの町外施設への運行について検討していく必要があります。

第6章 基本方針及び目標

1. 基本方針

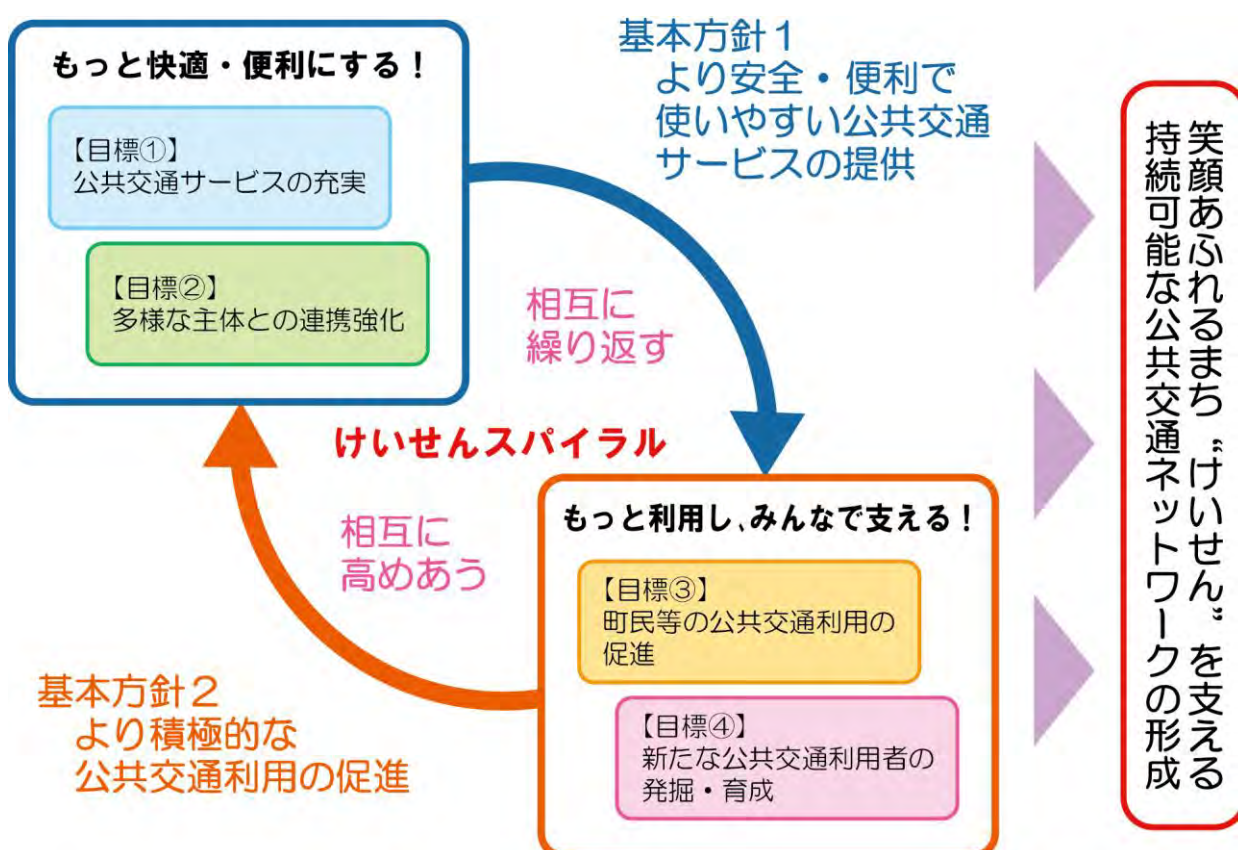
(1) 将来像

笑顔あふれるまち“けいせん”を支える 持続可能な公共交通ネットワークの形成

公共交通は「ありたいまちの実現」のためにあるべきだと考え、「桂川町地域公共交通計画」は、第6次桂川町総合計画の将来像に示されている「笑顔あふれるまち“けいせん”」を実現することを目指します。

現在の公共交通ネットワークの維持・拡大を図るためには、何より町民等が「より積極的に公共交通を利用」し、みんなで支えていくことが重要です。そのためには、「より安全・便利で使いやすい公共交通サービスを提供」し、より良い公共交通にしていく必要があります。

その二つの取り組みが、「相互に繰り返され、相互に高めあう、けいせんスパイラル」を起こすことにより、「笑顔あふれるまち“けいせん”」の実現を目指します。



(2) 基本方針

基本方針 1

より安全・便利で使いやすい公共交通サービスの提供

～もっと快適・便利にする！～

町民の生活を支えるとともに、桂川町の活力あるまちづくりを支える手段ともなっている公共交通を「もっと快適・便利にする！」ために、交通事業者や隣接市をはじめとした多様な主体と連携しながら、より安全で、より利便性の高い公共交通体系の構築、公共交通サービスの提供を進めます。

基本方針 2

より積極的な公共交通利用の促進

～もっと利用し、みんなで支える！～

現在桂川町に暮らしている人だけでなく、新たに桂川町で暮らす人、将来にわたって桂川町を支えていく人など、様々な人の、公共交通を「もっと利用し、みんなで支える！」という気持ちを育てていくための取り組みを進めます。

2. 目標



3. 地域公共交通の位置づけ・役割・必要性

(1) 地域公共交通の位置づけ・役割

本計画における公共交通の位置づけや役割を次のように定めます。

交通手段		運営主体	役割・位置づけ	確保・維持の方向性
鉄道	J R 篠栗線 J R 筑豊本線	九州旅客鉄道株式会社	○町外への広域的な都市間移動を支える交通 (福岡市、飯塚市等) ⇒広域幹線	交通事業者と連携した取り組みにより、持続可能な運行をめざす
バス	民間路線バス (西鉄バス碓井線)	西鉄バス筑豊株式会社	○飯塚市や嘉麻市への隣接都市間移動を支える交通 ○町内の中心や地域拠点間の移動、桂川駅への移動を支える交通 ⇒地域間幹線	交通事業者、福岡県、飯塚市、嘉麻市と連携し、 <u>国庫補助(地域公共交通確保維持事業)</u> 等を活用しながら持続可能な運行をめざす
	飯塚市コミュニティバス (筑穂・高田線)	飯塚市 (運行委託)	○飯塚市への移動を支える交通 ⇒地域間幹線(飯塚市)	飯塚市と連携した取り組みにより、持続可能な運行をめざす
	嘉麻市バス (稲築桂川線・熊ヶ畑桂川線)	嘉麻市 (運行委託)	○嘉麻市への移動を支える交通 ○町内の中心や地域拠点間の移動、桂川駅への移動を支える交通 ⇒地域間幹線(嘉麻市)	嘉麻市と連携した取り組みにより、持続可能な運行をめざす

交通手段		運営主体	役割・位置づけ	確保・維持の方向性
バス	福祉バス (4コース)	桂川町 (直営)	○町内の中心への移動、 4地域内の移動を支える交通 ○民間路線バス等の補完 を行う交通 ⇒コミュニティ交通	町民の意向・利用状況等を見極め、適切な見直し等を行いながら持続可能な運行をめざす
	買い物・通院バス	桂川町 (直営)	○町内の商業・医療施設 への移動を支える交通 ○民間路線バス等の補完 を行う交通 ⇒コミュニティ交通	町民の意向・利用状況等を見極め、適切な見直し等を行いながら持続可能な運行をめざす
タクシー		民間事業者 2社	○鉄道・バス以外の個別 移動を担う交通 ⇒補完交通	交通事業者と連携した取り組みにより、持続可能な運行をめざす

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

本町で運行されている公共交通のなかには、本町や民間交通事業者の運営努力だけでは、その運行や事業運営の確保・維持が難しい公共交通があります。

これらの運行や事業運営を確保・維持していくためには、国や県の補助制度（地域公共交通確保維持事業等）を活用することが必要となっています。

■地域公共交通確保維持事業の必要性

位置づけ	交通手段	地域公共交通確保維持事業の必要性
地域間 幹線系統	民間路線バス (西鉄バス：碓井線) ○全区間 ・飯塚バスターミナル～ 桂川駅～西鉄大隈 ○桂川町内の区間 ・吉原橋～桂川駅～土師 四区	<ul style="list-style-type: none"> ・本町を通過して隣接する飯塚市と嘉麻市を結ぶ路線で、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動に伴う移動を担っている。 ・当路線によってアクセス可能なJR各駅、飯塚バスターミナルでは他の公共交通と連携しており、広域的な公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 ・一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、補助制度（地域公共交通確保維持事業）を活用し運行を確保・維持していく必要がある。

■補助系統に係る路線の概要

位置づけ	交通手段	路線の概要
地域間 幹線系統	民間路線バス (西鉄バス：碓井線) ○全区間 ・飯塚バスターミナル～ 桂川駅～西鉄大隈 ○桂川町内の区間 ・吉原橋～桂川駅～土師 四区	<p>運行主体：西鉄バス筑豊株式会社（交通事業者）</p> <p>事業許可区分：道路運送法4条乗合</p> <p>運行形態：路線定期運行</p>

第7章 目標達成に向けて実施する施策

1. 実施する施策

(1) 実施施策

目標達成に向けて、以下の施策に取り組みます。

【目標①】公共交通サービスの充実

施策名	桂川町福祉バス・桂川町買い物・通院バスの利便性向上
施策内容	桂川町が運行主体となっている「福祉バス」「買い物・通院バス」について、町民の利用状況や意向等の把握を行い、必要に応じてバス停位置、運行ルート、運行方向、運行時刻・曜日等の運行内容の見直し等により利便性の高い公共交通サービスの提供をめざします。 また、持続的に公共交通を運行していくために、将来的な有料化についても検討します。
実施主体	桂川町

施策名	新たな制度・先進的技術等を活用した新たな公共交通サービスの導入検討
施策内容	近年、運転手等の人材不足に対応するために、乗客と荷物を一緒に運ぶ貨客混載の実施が可能となったり、ライドシェア*の導入を想定した規制緩和の動きがみられるなど、今後も交通等に関する法改正・規制緩和がさらに進むことが予想されます。それらの動向に注視しつつ、新たな公共交通サービスの導入について検討します。 また、桂川町では導入されていない予約乗合タクシー等のデマンド区域型運行の導入、自動運転、MaaS等の先進技術を活かしたサービスの導入等についても調査・検討を行います。
実施主体	桂川町、交通事業者

※ライドシェア

・一般のドライバーが自家用車を使って有料で客を運ぶサービスのこと。

施策名	交通結節機能の強化
施策内容	様々な公共交通手段をより便利にストレスなく利用できるように、鉄道とバスの乗り継ぎ、乗り換えポイントにおけるバス相互の乗り継ぎなどがスムーズにできるような運行ダイヤの調整及び乗り継ぎ情報の提供等に取り組みます。
実施主体	桂川町（飯塚市、嘉麻市）、交通事業者

施策名	乗り換えポイントにおけるバス待ち環境の向上
施策内容	桂川町を運行しているバスの乗り換えを行うことができる乗り換えポイントバス停において、バスを安心・安全・快適に利用できるように、上屋、ベンチの整備等について待機環境の向上を図ります。 また、バス停に地域情報等の掲示を行うなど、バス待ち時間を有効に過ごせるような取り組みについても検討を進めます。
実施主体	桂川町、交通事業者

施策名	タクシー利便性の向上
施策内容	桂川町から、隣接する飯塚市及び嘉麻市の医療施設、商業施設等へ行く町民が多く見られますが、それらの施設すべてを福祉バス等の桂川町が運行する公共交通手段で結ぶことは難しい状況です。 そこで、乗降場所の自由度が非常に高いタクシーを利用して、町民が飯塚市・嘉麻市の主要施設に行く場合に、そのタクシー利用料金の一部を補助する制度について検討を進めます。
実施主体	桂川町、交通事業者

施策名	安全に公共交通を利用できる環境整備の推進
施策内容	高齢者や障がい者、車椅子・ベビーカー利用者など、だれもが安全に安心して公共交通が利用できるように、ノンステップバス※の導入等による車両の安全性の確保、乗り場・乗り継ぎ動線のバリアフリー化等による乗降・移動の安全性確保などに取り組みます。
実施主体	桂川町、交通事業者

※ノンステップバス

- ・床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両。

【目標②】多様な主体との連携強化

施策名	隣接市と連携した運行改善・利用促進に向けた取り組みの検討
施策内容	<p>隣接市が運行主体となっている飯塚市コミュニティバス(筑穂・高田線)、嘉麻市バス(稲築桂川線、熊ヶ畑桂川線)について、より利便性が高く、利用者の増加につながるよう、相互に連携した運行改善策の検討、利用促進に向けた取り組みの検討を進めます。</p> <p>また、J R・西鉄バス路線維持に向けた協議・調整を行います。</p>
実施主体	桂川町(飯塚市、嘉麻市)

施策名	交通事業者と連携した運行改善・利用促進に向けた取り組みの検討
施策内容	<p>民間の鉄道・バスと桂川町が運行するコミュニティ交通が連携したより利便性が高い公共交通ネットワークの形成をめざして、新たな乗降場所の設置や運行ダイヤの調整等の運行改善方策について、交通事業者と情報交換や協議を行います。</p> <p>また、桂川町と交通事業者が一体となって、公共交通全体の利用促進につながるような取り組みについて検討します。</p> <p>近年のバスおよびタクシー事業における運転手不足の問題解消を目的として、運転手募集チラシの配布、町役場・住民センター等における運転手募集案内ポスターの掲示等を行います。</p>
実施主体	桂川町、交通事業者

施策名	目的施設等と連携した交通結節点の強化
施策内容	<p>商業施設、医療施設、福祉施設など目的施設の前に設置されているバス停について、安全にバス待ちができるように、敷地内のバス待ち空間整備等を図ります。</p> <p>公共公益施設の前に設置されているバス停については、バス待ち環境向上に取り組めます。</p> <p>また、新たに目的施設等が整備された場合、施設側と協議を行いながら運行ルートに組み込むなど柔軟な対応を進めていきます。</p>
実施主体	桂川町、交通事業者、町内各施設

施策名	その他多様な主体と連携した公共交通利用促進活動の促進
施策内容	桂川町には、工業団地をはじめ、商業施設、医療・福祉施設、教育施設など多様な施設が立地しており、それぞれに通勤している人がいらっしゃいます。それらの施設に通勤している方の公共交通利用を促進するために、各施設側との協議を行い、公共交通利用促進に向けた取り組みについて調査・検討を行います。
実施主体	桂川町、町内各施設

【目標③】 町民等の公共交通利用の促進

施策名	モビリティ・マネジメント※の推進
施策内容	<p>「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくことを目的として、町民に対する公共交通情報の提供（公共交通マップ・時刻表等の配布、HP等による情報提供）等を行い、モビリティ・マネジメントを推進します。</p> <p>また、公共交通の利用方法や運行ルート等について、地域活動を通じて説明する場を設けるなど、様々な機会を通じた幅広くかつ丁寧な情報発信や、周知広報活動による利用促進を地域と協働で実施していきます。</p>
実施主体	桂川町、交通事業者、町民（地域組織等）

施策名	新たな施策及び補助金等の導入検討
施策内容	<p>現在、町民の方が嘉麻市バス回数券を購入する場合、購入金額の半額助成を実施しています（桂川町役場で回数券を購入する場合のみ）。嘉麻市バス以外の公共交通手段についても、補助制度等の導入等に向けた検討を進めます。</p>
実施主体	桂川町（飯塚市、嘉麻市）、交通事業者

施策名	公共交通関連イベント等の実施
施策内容	<p>日本で最初の鉄道が開通したことを受けて制定された10月14日の「鉄道の日」、同じく日本で最初にバスが走った日を記念して制定された9月20日の「バスの日」など、公共交通に関する記念日等における公共交通関連イベント等を実施します。</p> <p>また、決められた一日に、桂川町、町民、交通事業者などが一体となって、広く公共交通利用を呼びかける桂川町独自の公共交通利用促進Dayの開催についても検討を進めます。</p> <p>バスおよびタクシー事業を維持していくために、イベントにおいて運転手募集チラシの配布、相談ブースの設置を行うなど、公共交通の運転手確保に向けた取り組みについて検討を進めます。</p>
実施主体	桂川町、交通事業者、町民（地域組織等）

※モビリティ・マネジメント

・当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みのこと。

施策名	運転免許証自主返納支援事業の支援内容の見直し検討
施策内容	<p>現在桂川町では、年齢や身体的な理由により運転免許証の自主返納をされた町民に対して、タクシー乗車券の配布を行っています。今後も、高齢運転者等による交通事故抑止を進めるために、運転免許証自主返納支援事業の支援内容の見直しを検討します。</p>
実施主体	桂川町、交通事業者

【目標④】新たな公共交通利用者の発掘・育成

施策名	小・中学生に対する公共交通教育の実施検討
施策内容	<p>小学校・中学校と連携し、将来の公共交通利用者を育てていくために、小・中学生に対して、公共交通利用に関する情報の提供、事例の紹介等を行い、その必要性を広く認識してもらうための取り組みを進めます。</p> <p>また、楽しみながら学べる公共交通教育教材づくりに取り組むとともに、学年に応じた教育プログラムづくりにも取り組みます。</p> <p>鉄道・バス乗り体験の実施、無料乗車イベントの開催など、実際に公共交通を利用する機会づくりを行い、将来の公共交通利用者の意識向上をめざした取り組みを進めます。</p>
実施主体	桂川町、教育委員会、小学校、中学校、交通事業者

施策名	学生向けの公共交通利用活動の検討
施策内容	<p>桂川町から公共交通を利用して学校に通う学生に対して、その費用の一部を補助する「通学定期補助金」の導入について検討を進めます。</p> <p>また、学生の意向・需要等の把握を進めながら、桂川町、交通事業者、高校等が連携して効率的・効果的なダイヤ設定について協議していきます。</p> <p>通学時に自転車を利用している人は、雨の日は自転車が利用しにくい状況になることから、天候の悪い日など一時的に公共交通を利用する際の費用軽減等を図る仕組みづくりについても協議していきます。</p>
実施主体	桂川町、高等学校、交通事業者

施策名	移住支援制度と連携した公共交通支援メニューの検討
施策内容	<p>桂川町では、町への移住者に対して商品券等を支給するなど、移住サポートに関する取り組みを進めており、それらのサポートに併せて、移住者に対して公共交通関連情報の提供（公共交通の乗り案内、公共交通マップの配布等）を行うとともに、公共交通面での支援策（交通系ICカードの配布、タクシー乗車券の配布等）について検討します。</p>
実施主体	桂川町、交通事業者

(2) 実施プログラム

基本方針 1 より安全・便利で使いやすい公共交通サービスの提供 ～もっと快適・便利にする！～		スケジュール				
		R 6 2024	R 7 2025	R 8 2026	R 9 2027	R 10 2028
目標① 公共交通サービスの充実	桂川町福祉バス・桂川町買い物・通院バスの利便性向上	維持・改善				
	新たな制度・先進的技術等を活用した新たな公共交通サービスの導入検討	調査・検討				
	交通結節機能の強化	検討・調整	実施			
	乗り換えポイントにおけるバス待ち環境の向上	継続・拡充				
	タクシー利便性の向上	調査・検討	実施			
	安全に公共交通を利用できる環境整備の推進	継続・拡充				
目標② 多様な主体との連携強化	隣接市と連携した運行改善・利用促進に向けた取り組みの検討	検討・調整	実施			
	交通事業者と連携した運行改善・利用促進に向けた取り組みの検討	検討・調整				実施
	目的施設等と連携した交通結節点の強化	継続・拡充				
	その他多様な主体と連携した公共交通利用促進活動の促進	調査・検討				
基本方針 2 より積極的な公共交通利用の促進 ～もっと利用し、みんなで支える！～		スケジュール				
		R 6 2024	R 7 2025	R 8 2026	R 9 2027	R 10 2028
目標③ 町民等の公共交通利用の促進	モビリティ・マネジメントの推進	実施				
	新たな施策及び補助金等の導入検討	継続・拡充				
	公共交通関連イベントの実施	実施				
	運転免許証自主返納支援事業の支援内容の見直し検討	継続・拡充				
目標④ 新たな公共交通利用者の発掘・育成	小・中学生に対する公共交通教育の実施検討	実施				
	学生向けの公共交通利用活動の検討	検討・調整	実施			
	移住支援制度と連携した公共交通支援メニューの検討	検討・調整	実施			

2. 評価指標・目標値

本計画の目標達成状況を客観的・定量的に評価するための評価指標・目標値を以下のよう
に設定します。

基本方針 1 より安全・便利で使いやすい公共交通サービスの提供 ～もっと快適・便利にする！～

【目標①】公共交通サービスの充実			
評価指標	現況値 (年度)	目標値 (年度)	評価方法等
1) 町民の公共交通全体の満足度（満足率）	6.9% (R5)	8.4% (R10)	<ul style="list-style-type: none"> ○町民アンケート調査による把握（満足＋やや満足の割合） ○全町の数値を、福祉バスエリア別集計で最も高かったエリア（北部ルート）の数値まで引き上げることを目標とする ○令和 10 年度にアンケート調査を実施して評価
2) 乗り換えポイントによるバス待ち環境向上の取り組み数	0 件 (R5)	3 件 (R10)	<ul style="list-style-type: none"> ○桂川町資料による把握 ○桂川町の乗り換えポイントは 3 箇所あることから、そのすべてのバス待ち環境の向上を図ることを目標とする ○令和 10 年度に評価

【目標②】多様な主体との連携強化			
評価指標	現況値 (年度)	目標値 (年度)	評価方法等
3) 交通事業者等（鉄道・バス・タクシー・飯塚市・嘉麻市）との協議回数	2 回 (R5)	10 回 (R10)	<ul style="list-style-type: none"> ○桂川町資料による把握（R10 年度までの累計協議回数） ○毎年度、2 回以上開催することを目標とする ○毎年度、協議回数を調査して評価
4) 民間公共交通の維持	JR: 2 路線 西鉄バス: 1 路線 (R5)	JR: 2 路線 西鉄バス: 1 路線 (R10)	<ul style="list-style-type: none"> ○関係機関との協議及び情報共有を行い、民間公共交通の現状維持を目標とする ○毎年度、JR 桂川駅及び西鉄バス碓井線の利用者数データを整理して評価

基本方針 2

より積極的な公共交通利用の促進 ～もっと利用し、みんなで支える！～

【目標③】町民等の公共交通利用の促進

評価指標	現況値 (年度)	目標値 (年度)	評価方法等
5) 町民の公共交通の利用状況 (利用率)	16.0% (R5)	21.4% (R10)	○町民アンケート調査による把握 (よく利用している+まあ利用しているの割合) ○全町の数値を、福祉バスエリア別集計で最も高かったエリア (西部ルート) の数値まで引き上げることを目標とする ○令和 10 年度にアンケート調査を実施して評価
6) 桂川町福祉バスの利用者数	45,670 人 (R4)	48,000 人 (R9)	○桂川町資料による把握 ○令和 4 年度は、過去 10 年間で最も利用者数が多かったことから、人口減少が続く中でも微増を目標とする ○毎年度、公表データを整理して評価

【目標④】新たな公共交通利用者の発掘・育成

評価指標	現況値 (年度)	目標値 (年度)	評価方法等
7) 小・中学生に対する公共交通教育の実施回数	0 回 (R5)	15 回 (R10)	○桂川町資料による把握 (R10 年度までの累計実施回数) ○桂川町には 2 小学校、1 中学校が立地していることから、毎年、各校少なくとも 1 回ずつ開催することを目標とする ○毎年度、実施回数を調査して評価
8) 公共交通利用者支援の実施数	0 件 (R4)	100 件 (R9)	○桂川町実績による把握 ○公共交通を利用して学校に通う学生に対して、その費用の一部を補助する「通学定期補助金」の導入 ○毎年度、支援実施数を調査して評価

第8章 計画の実現に向けて

1. 連携・協働による計画の推進

本計画に記載されている内容を実現していくためには、桂川町のみならず、町民、交通事業者、隣接自治体などが相互に連携・協力を行い、本計画の推進に取り組んでいく必要があります。

(1) 役割

①町民の役割

町民には、本計画の基本方針の一つでもある「もっと利用し、みんなで支える！」という当事者意識を持ち、地域で声を掛けあって積極的に公共交通を利用することが望まれます。

また、快適な公共交通環境づくりに向けて、公共交通への関心を高め、交通事業者や行政が行う各種交通施策への積極的な参画・協力を行うとともに、過度な自動車利用の自粛、交通マナーの向上など、可能な範囲で主体的に取り組むよう努めることが求められています。

②交通事業者の役割

交通事業者には、町民の生活及び地域社会を支える重要な役割を担っているとの認識のもと、利用者のニーズ等を十分に把握し、町民、行政と交通事業者間との連携を図り、きめ細やかなサービスを提供すること等が求められています。

また、町民アンケート調査において、桂川町の将来の公共交通について重要であるとの意見が最も多かった「安全」な運行を継続していくことが望まれます。

③行政の役割

桂川町は、本計画の目標の実現に向けて、町民や関係団体、企業、交通事業者等に対し、本計画の周知を進めます。

本計画の施策推進にあたっては、関係する庁内の担当課等との連携を密にし、幅の広い施策を展開します。また、社会経済情勢の変化、地域の課題や利用者の視点を踏まえつつ、交通事業者をはじめ、国、県、隣接自治体などの関係機関とも連携し、横断的かつ総合的な取り組みを推進します。

(2) 計画の評価・見直し

①必要に応じた計画自体の見直し実施

社会情勢が大きく変化し、それに伴う新たな法制度の整備や、新たな技術の開発・導入等が進むことも予想されることから、適切な時期に検証を行い、その結果を反映させるなど、必要に応じて本計画の見直しを進めていきます。

②体制の構築

計画・評価・見直しは、「桂川町地域公共交通会議」を中心に進めていきますが、すべての評価等を桂川町が実施することは難しいと考えられます。

より効率的・効果的な評価を実施するためには、地域公共交通会議の参加者等の協力・参画が不可欠であることから、持続的に計画・評価・見直しを行うことができる協力体制の構築を進めます。

2. PDCAサイクルによる計画の推進

計画（PLAN）された様々な施策等を実施（DO）していく上で、その施策等の進行状況を把握した上で評価（CHECK）し、必要に応じて見直し（ACT）を行いながら、PDCAサイクルによる効果的な施策の推進を図ります。

そのPDCAサイクルを何度も繰り返すことで、改善・向上（スパイラルアップ）を進め、目標の達成をめざします。

■PDCAサイクルのイメージ

