

宇美町 地域公共交通計画

宇美町地域公共交通活性化協議会

宇美町地域公共交通計画

目 次

1. 計画の概要	1
1－1. 計画策定の背景と目的	1
1－2. 対象区域	1
1－3. 計画期間	1
1－4. 計画の位置づけ	2
2. 地域特性及び地域公共交通の現状	4
2－1. 地域ポテンシャルと地形	4
2－2. 人口特性	5
2－3. 土地利用状況と施設立地状況	10
2－4. 町民の移動特性	12
2－5. 地域の旅客輸送サービス	26
2－6. 道路の混雑状況	44
2－7. 公共交通に対する町民の意向	45
3. 地域公共交通の問題点・課題	46
4. 宇美町地域公共交通計画の基本方針	49
4－1. 地域公共交通計画の基本方針	49
4－2. 目指すべき地域公共交通網	50
5. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業	54
5－1. 計画の目標	54
5－2. 目標達成に向けた施策・事業	55
6. 計画の推進体制	70
6－1. 計画の推進体制	70
6－2. 関係する主体と基本的な役割	70
6－3. 計画の評価方法	71
宇美町地域公共交通活性化協議会 委員名簿	74
計画策定の経緯	75
計画策定に向けて実施した調査概要	76

1. 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

本町では、令和 5 年 4 月に「第7次宇美町総合計画」を策定し、『このまちが、いい。』わたしたちの誇り「宇美」をまちの将来像として掲げ、「このまちが、いい。」と選ばれるまちづくりに取り組んでいます。

本町には、JR 香椎線、西鉄路線バス、AI オンデマンドバス「のるーと宇美」、タクシーといった公共交通サービスがあり、町民や来訪者の日々の生活を支えています。

公共交通を取り巻く状況は、人口減少・少子化に伴う通勤・通学需要の減少や新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたリモートワークやインターネットショッピング等の普及により全体的な公共交通利用が減少していたり、高齢化によるきめ細やかな交通サービスへのニーズが高まっていたりと、以前に比べて大きくニーズが変化してきています。また、高齢化や成り手不在による運転手不足は一層深刻化しており、さらに令和6年4月からは労働基準の見直し、いわゆる 2024 年問題によって公共交通のサービス供給側の課題も大きくなってきています。

本町では、令和5年 2 月から AI を活用したオンデマンドバス「のるーと宇美」の運行を開始しました。これは、平成9年から運行していた福祉巡回バス「ハピネス号」が抱えていた、便数が少ない、待ち時間が長い、目的地までの所要時間がかかりすぎる等課題の解決に向けて導入したもので、「のるーと宇美」の柔軟なサービスにより町民の移動が便利になることを期待しています。

地域公共交通の充実を目的として「のるーと宇美」を導入した本町ですが、前述の課題はまだまだ山積しています。町内の交通状況を見ると、朝夕の通勤時には主要道路を中心に交通渋滞が発生しています。便利な自家用車ですが、そればかりに偏ってしまうと渋滞などの悪影響も生じてしまいます。また、地球温暖化など環境面への影響も危惧されます。自家用車ばかりでなく多様な公共交通サービスをうまく利用して、公共交通と自家用車のバランスをとっていくことも重要です。そうすることで今後も増加が見込まれる高齢者をはじめ、子どもや障がいをもっている方など自家用車を運転できない方も安全・安心に移動できる環境を整えていくことにもつながります。

このような課題認識のもと、町民の安全安心、そして心地よい暮らしを支える、便利で持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて、本町の地域公共交通の基本方針や実現に向けた取り組み等を示す「宇美町地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 対象区域

本計画は、宇美町全域を対象とします。

これに加え、町内外を行き来する鉄道・路線バス等も対象とし、広域での移動についても考慮します。

1-3. 計画期間

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。

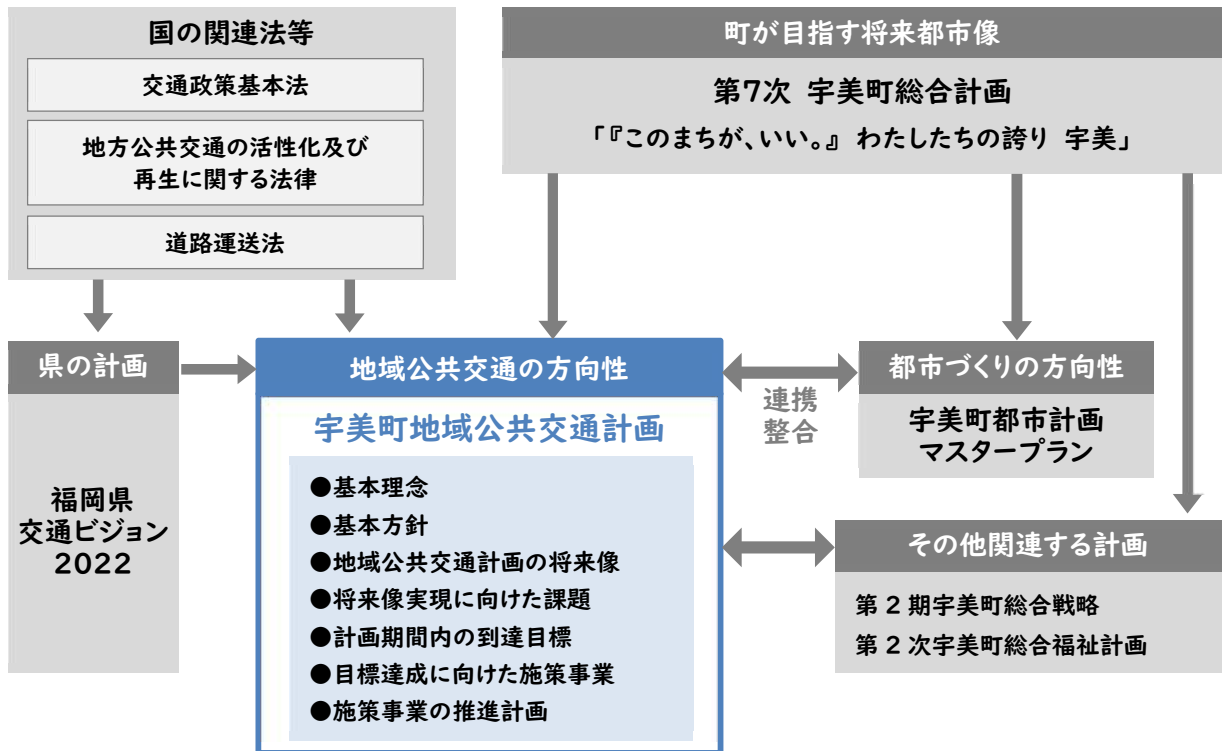
なお、期間内においても、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「第7次宇美町総合計画」に基づき、町の将来都市構造を示す「宇美町都市計画マスタープラン」や、保健福祉、教育、環境などの各種計画と連携を図りながら、まちのにぎわいづくりを支え、利便性の高い移動環境の形成を推進していくための計画です。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。

■宇美町地域公共交通計画の位置づけ

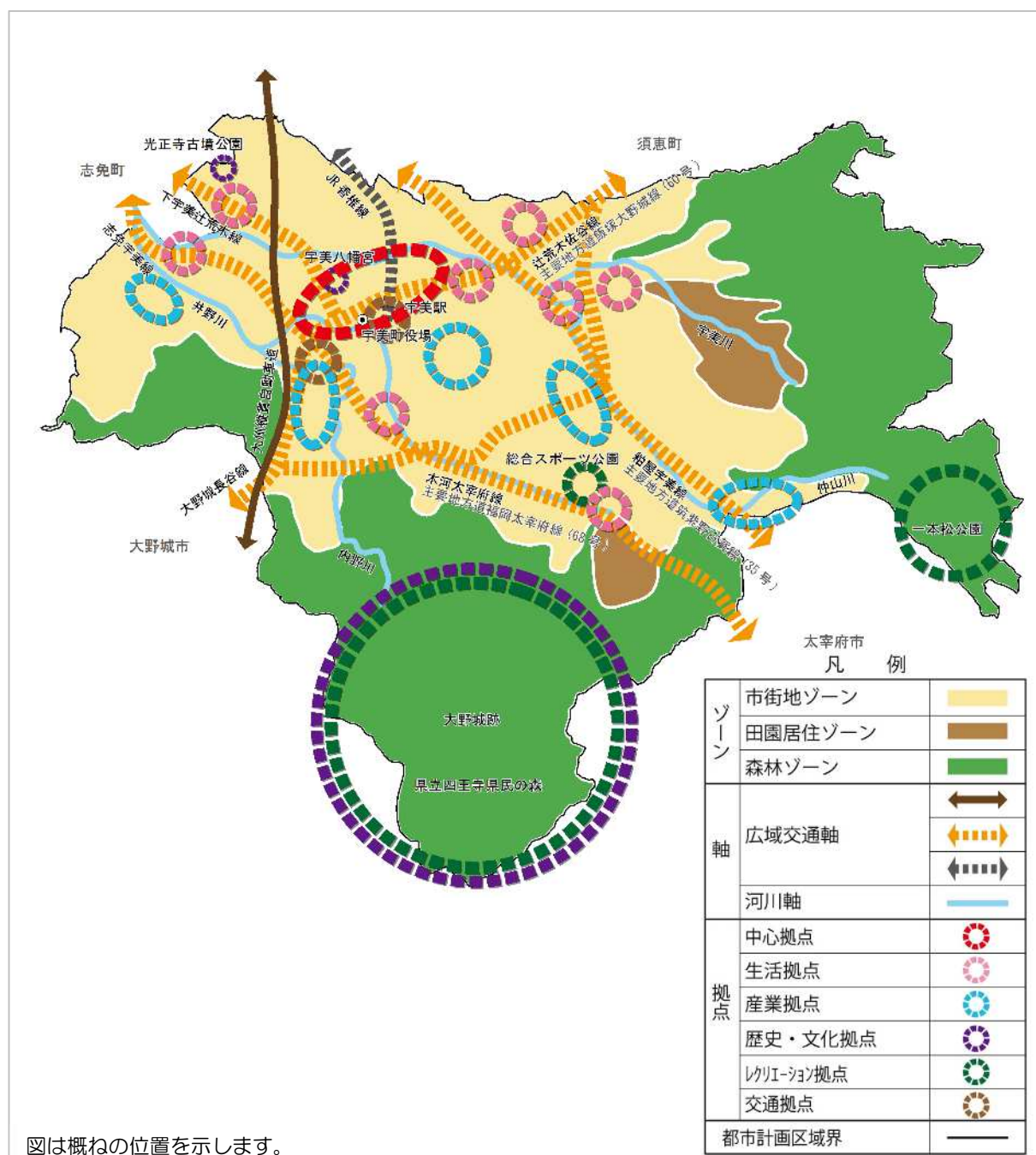


本町の都市計画では、都市の将来像を「豊かな自然と快適な住環境を地域力ではぐくむまち 宇美」として、土地利用、交通軸、拠点等の方針を定めています。

本町は、まとまった領域に市街地が形成され、その周囲を田園集落や森林部が取り囲む都市構造となっているため、これらを「市街地ゾーン」「田園居住ゾーン」「森林ゾーン」に位置づけ、各ゾーン特性に応じた土地利用を形成する計画を進めています。

また、広域交通軸は市街地と周辺市町を南北、東西につなぎ、市街地内の移動と周辺市町への移動を確保することとしています。さらに、JR 宇美駅及び宇美町役場周辺を中心拠点と位置付けています。

■将来都市構造



資料：宇美町都市計画マスタープラン

2. 地域特性及び地域公共交通の現状

はじめに、本町の地域特性と地域公共交通の現状を示します。

2-1. 地域ポテンシャルと地形

本町は、福岡都市圏(福岡市まで約 10km)に属し、西は大野城市と福岡市、北西は志免町、北は須恵町、東は飯塚市、南は太宰府市と筑紫野市にそれぞれ隣接しています。

本町の西側には九州自動車道が通り、近くに太宰府 IC、須恵スマート IC が位置しています。町内には、JR 宇美駅が立地しており、JR 香椎駅を経て JR 西戸崎駅まで延びており、JR 香椎線の起終点駅となっています。また、JR 香椎線は糟屋郡地域と博多・香椎・飯塚方面を結ぶ地域輸送路線となっており、博多駅までの所要時間は約 30 分です。福岡空港にも近く(約 5km)、広域的な交通幹線網が利用しやすい環境にあります。

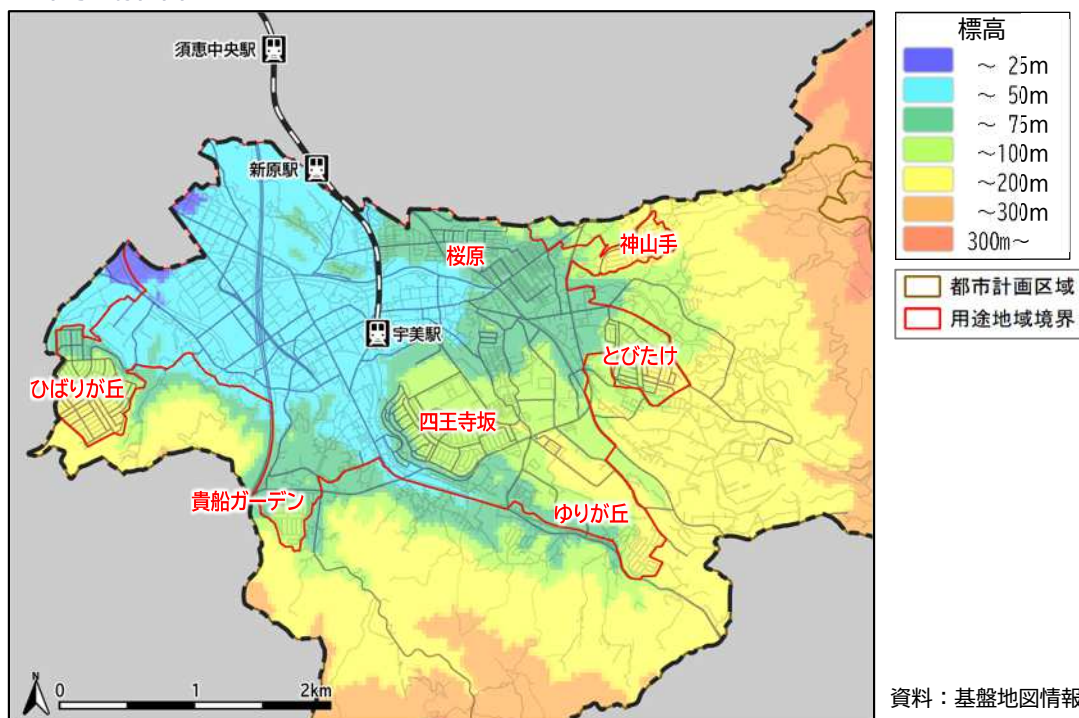
■本町の位置図



資料：国土地理院地図を基に作成

町内は北西部から宇美駅周辺までは平坦となっており、ひばりが丘や四王寺坂、とびたけ、神山手などは丘陵地を開発した地域で高低差が大きく、起伏が多い地形となっています。

■本町の標高図



資料：基盤地図情報

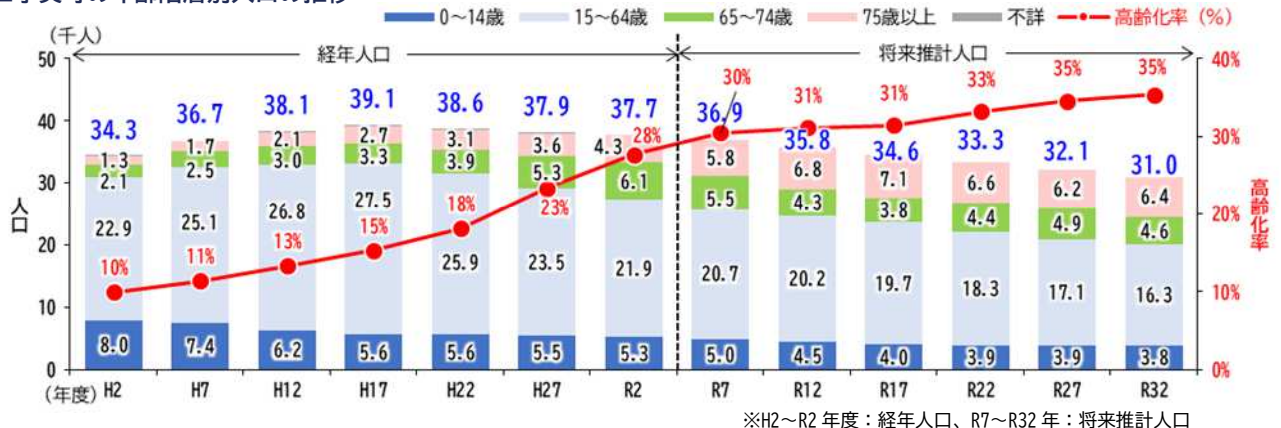
2-2. 人口特性

人口は平成 17 年度以降減少傾向にあり、令和 2 年度時点で約 37,700 人となっています。特に、生産年齢人口(15～64 歳)は、10 年前(平成 22 年)から約 4,000 人減少しています。将来的にも人口減少は進み、10 年後の令和 12 年には総人口は約 35,800 人となる見込みです。

一方、高齢人口は急激に増加しています(平成 22 年→令和 2 年で約 1.5 倍)。75 歳以上の後期高齢者人口は、今後 10 年間でさらに約 1.6 倍となる見込みです。

高齢化率は一貫して増加傾向にあり、令和 2 年度時点で 28%、令和 12 年に 31%、令和 27 年以降は 35%となる見込みです。

■宇美町の年齢階層別人口の推移

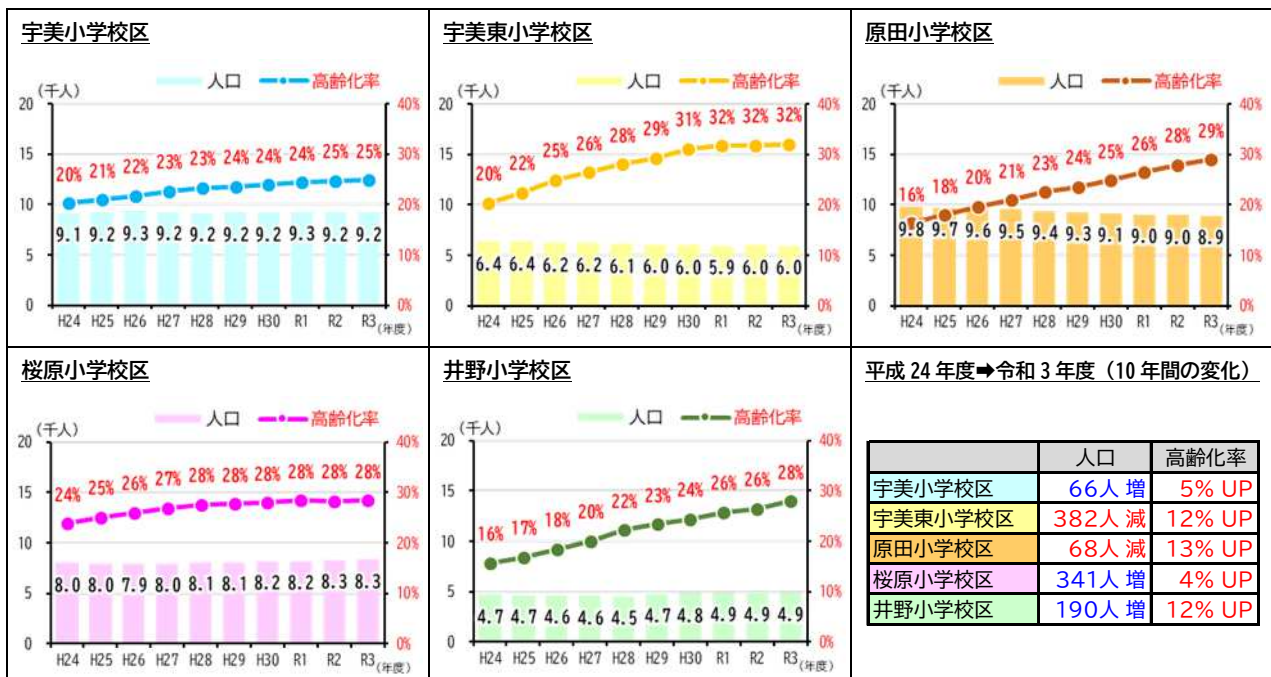


資料：経年人口／国勢調査（各年）、将来推計人口／国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5(2023)年推計）」

小学校区別にみると、宇美小学校区、桜原小学校区、井野小学校区の人口は、平成 24 年度から令和 3 年度にかけて増加しています。一方で、宇美東小学校区、原田小学校区は大幅に減少しています。

高齢化率は各小学校区で増加傾向にありますが、特に宇美東小学校区、原田小学校区、井野小学校区の高齢化率の上昇が顕著となっています。

■小学校区別の人口推移



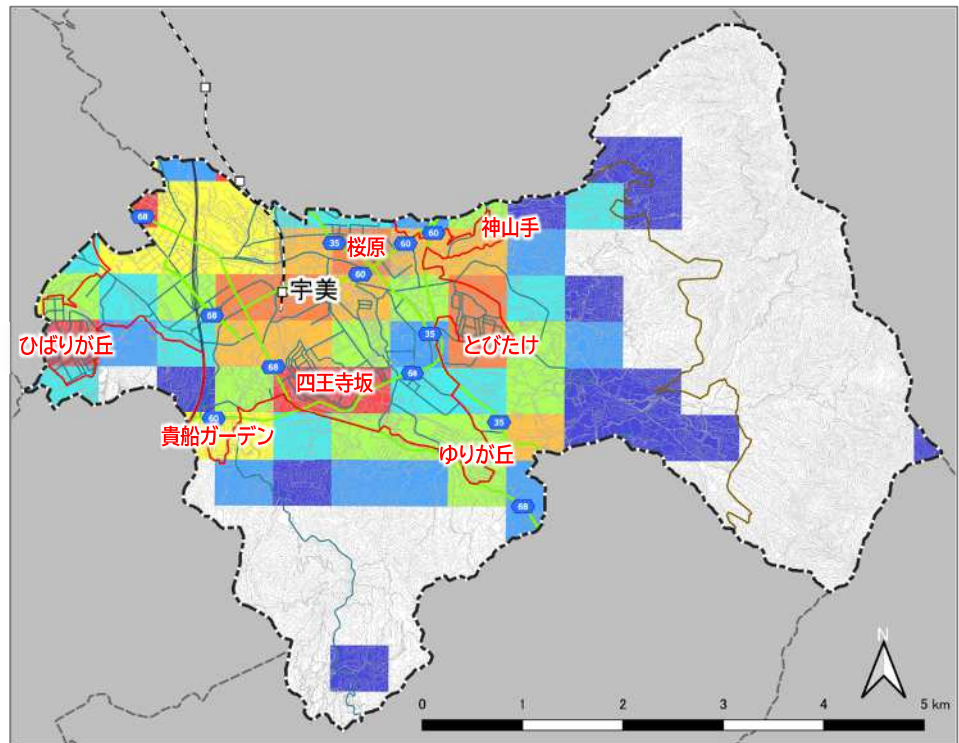
1) 総人口の分布状況

町内の人口分布では、JR宇美駅周辺やひばりが丘、四王寺坂などの戸建て住宅団地において高い集積がみられます。また、北西部(明神坂)も比較的高い集積がみられます。用途地域外にも集積がみられますが、人口は相対的に少ない状況となっています。

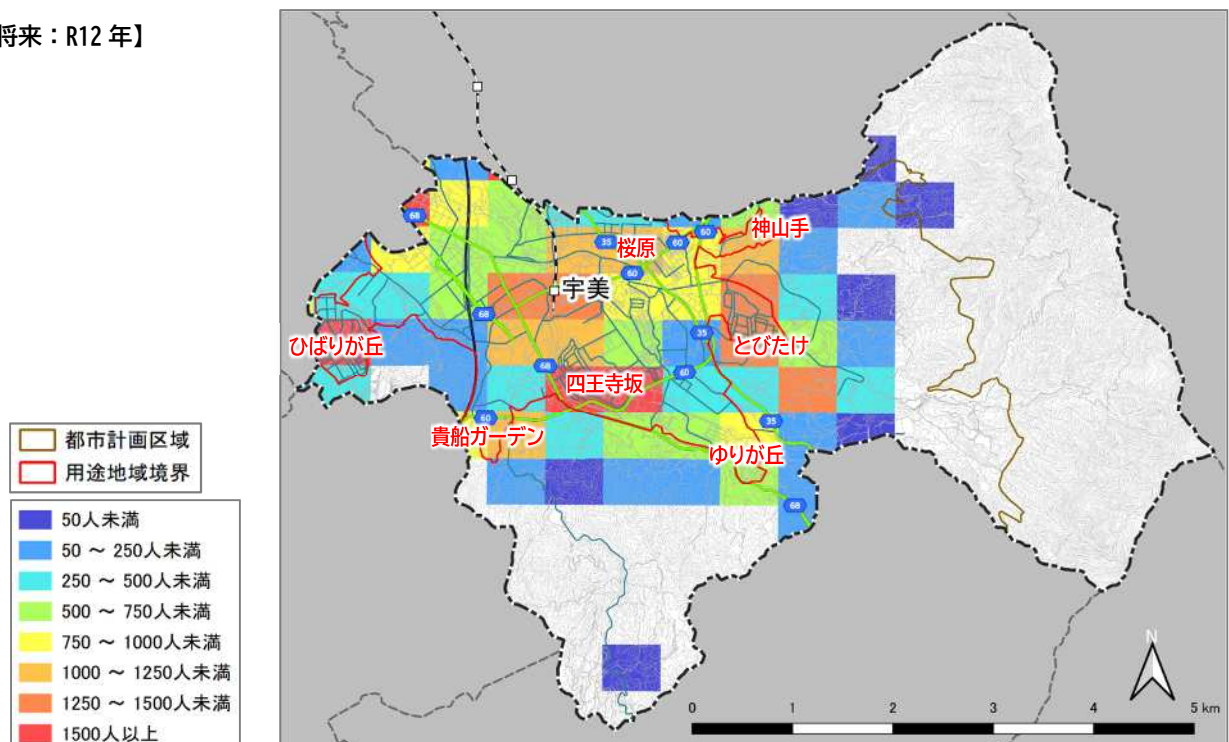
10年後となる令和12年の将来人口(推計)では、JR宇美駅周辺において一部減少がみられますが、分布状況は変わらない見込みです。

■総人口の分布状況 <500m メッシュ>

【R2年】



【将来：R12年】



資料：R2は国勢調査、R12は総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年1月推計）」の推計値、「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」の推計値及び仮定値（生残率、子ども女性比、純移動率）

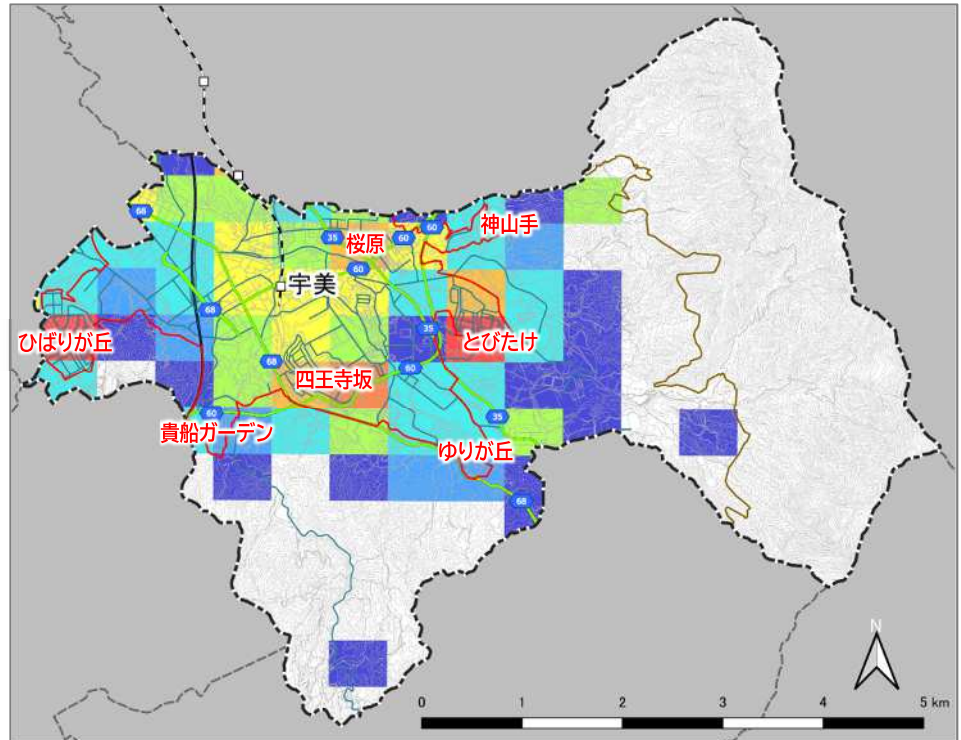
2) 高齢人口の分布状況

高齢者(65 歳以上)の人口分布は、ひばりが丘やとびたけ、四王寺坂などで高い集積がみられます。また、JR宇美駅周辺や北西部にも比較的多く居住しています。

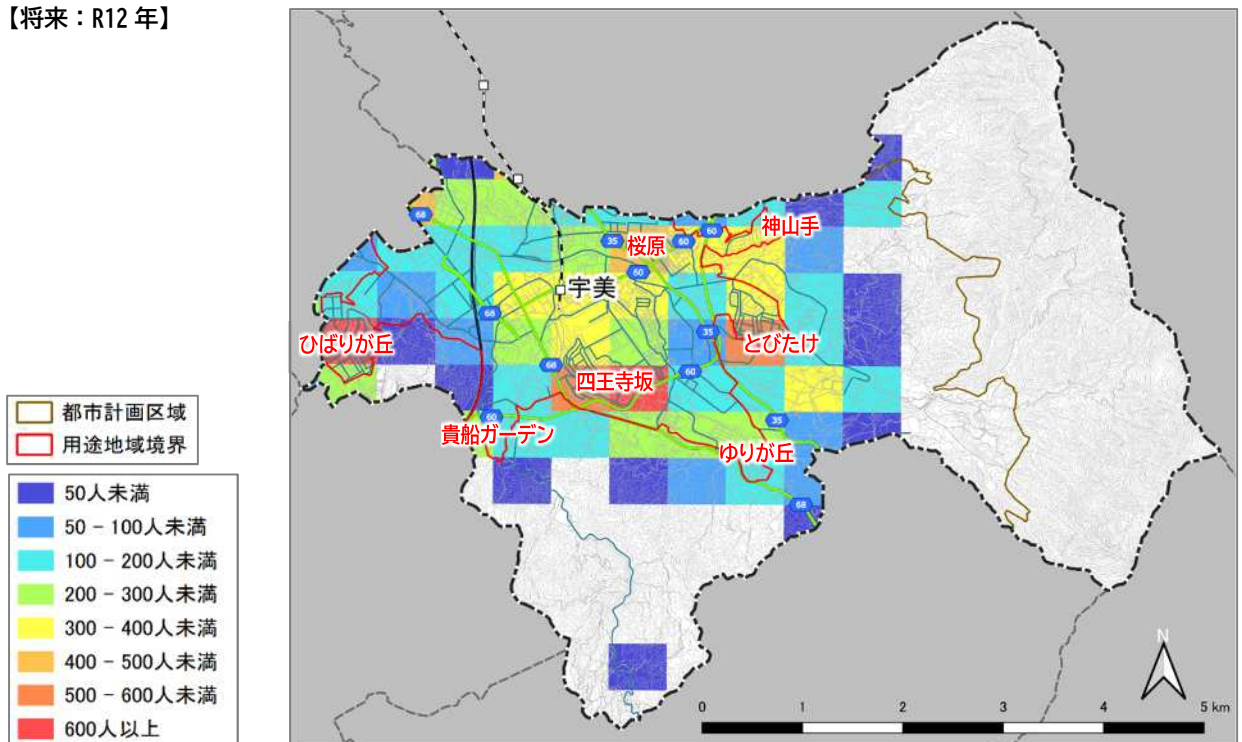
10 年後となる令和 12 年の将来人口(推計)では、全体的に高齢者が増加する中、ゆりが丘や神山手において急増する見込みとなっています。

■高齢人口(65 歳以上)の分布状況 <500m メッシュ>

【R2 年】



【将来：R12 年】



資料：R2 は国勢調査、R12 は総務省「平成 27 年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 29 年 1 月推計）」の推計値、「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」の推計値及び仮定値（生残率、子ども女性比、純移動率）

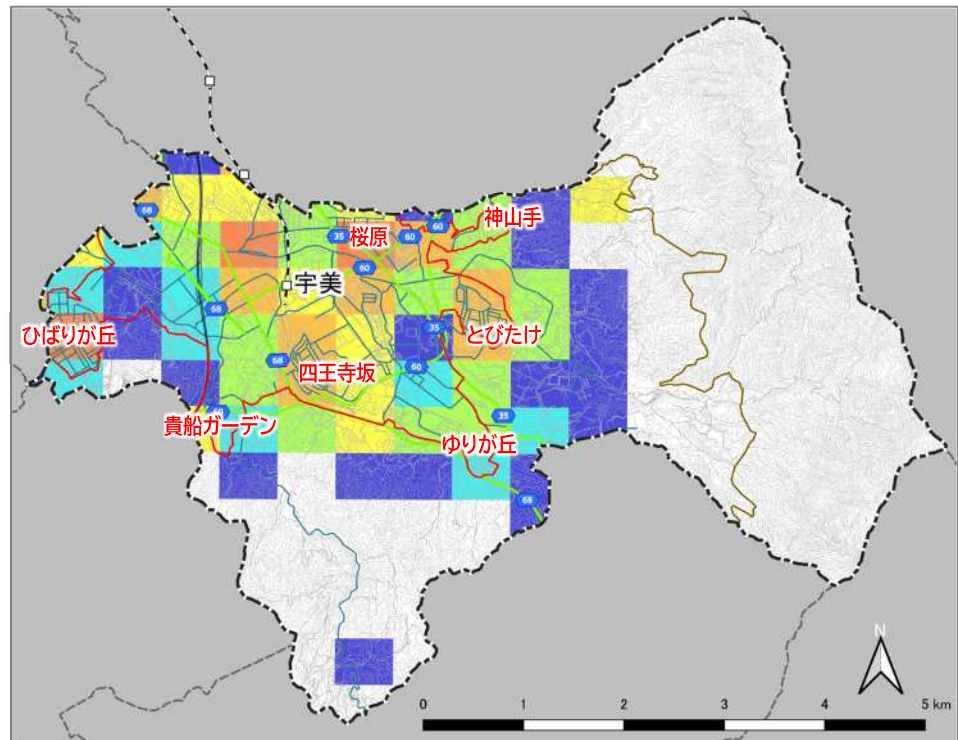
3) 後期高齢者人口の分布状況

後期高齢者人口(75 歳以上)の人口分布は、JR宇美駅北部やひばりが丘の集積が特に高くなっています。その他、四王寺坂やとびたけ、桜原にも多く居住しています。

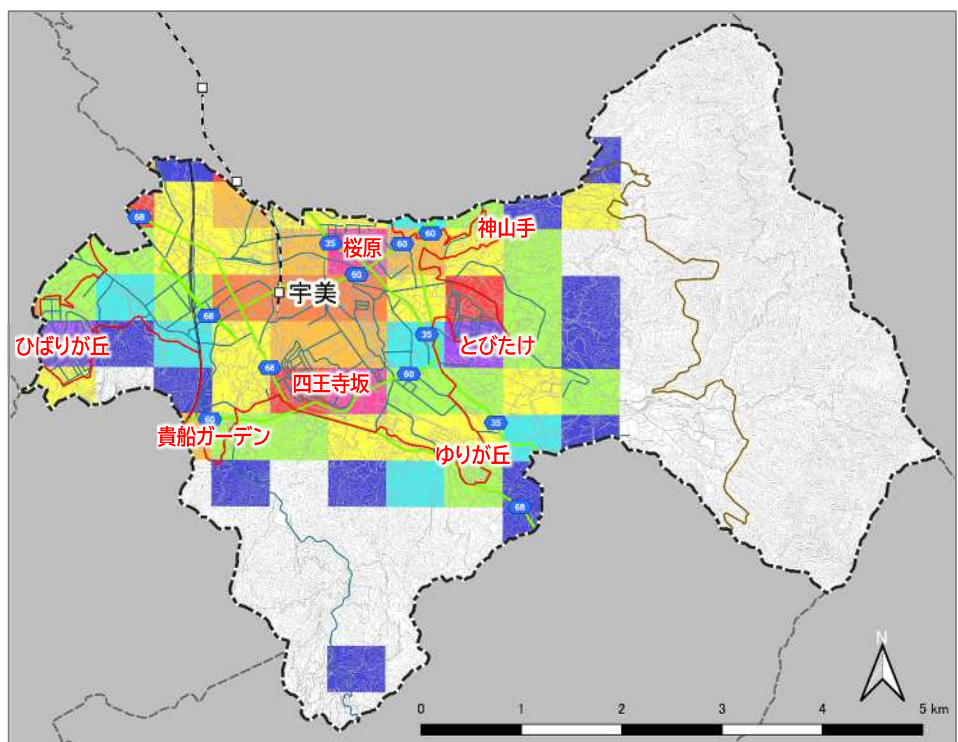
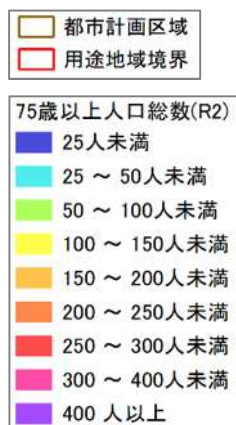
10 年後となる令和 12 年の将来人口(推計)では、後期高齢者が全体的に増加する中、とびたけや四王寺坂、桜原において急増する見込みとなっています。

■後期高齢者人口(75 歳以上)の分布状況 <500m メッシュ>

【R2 年】



【将来：R12 年】



資料：R2 は国勢調査、R12 は総務省「平成 27 年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 29 年 1 月推計）」の推計値、「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」の推計値及び仮定値（生残率、子ども女性比、純移動率）

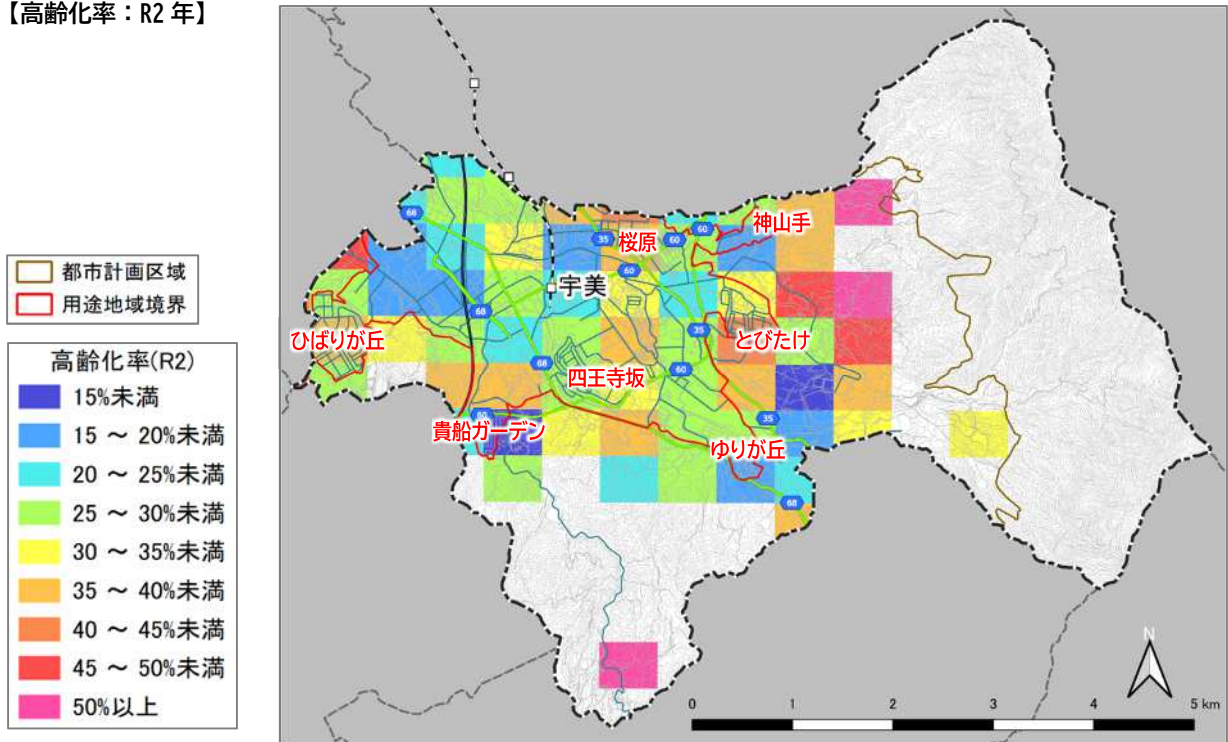
4) 高齢化率・後期高齢化率の分布状況

高齢化率は、町東部の障子岳で非常に高くなっています。高齢者人口が多い、ひばりが丘やとびたけは高齢化率も相対的に高く、四王寺坂や JR 宇美駅周辺、北西部は低くなっています。

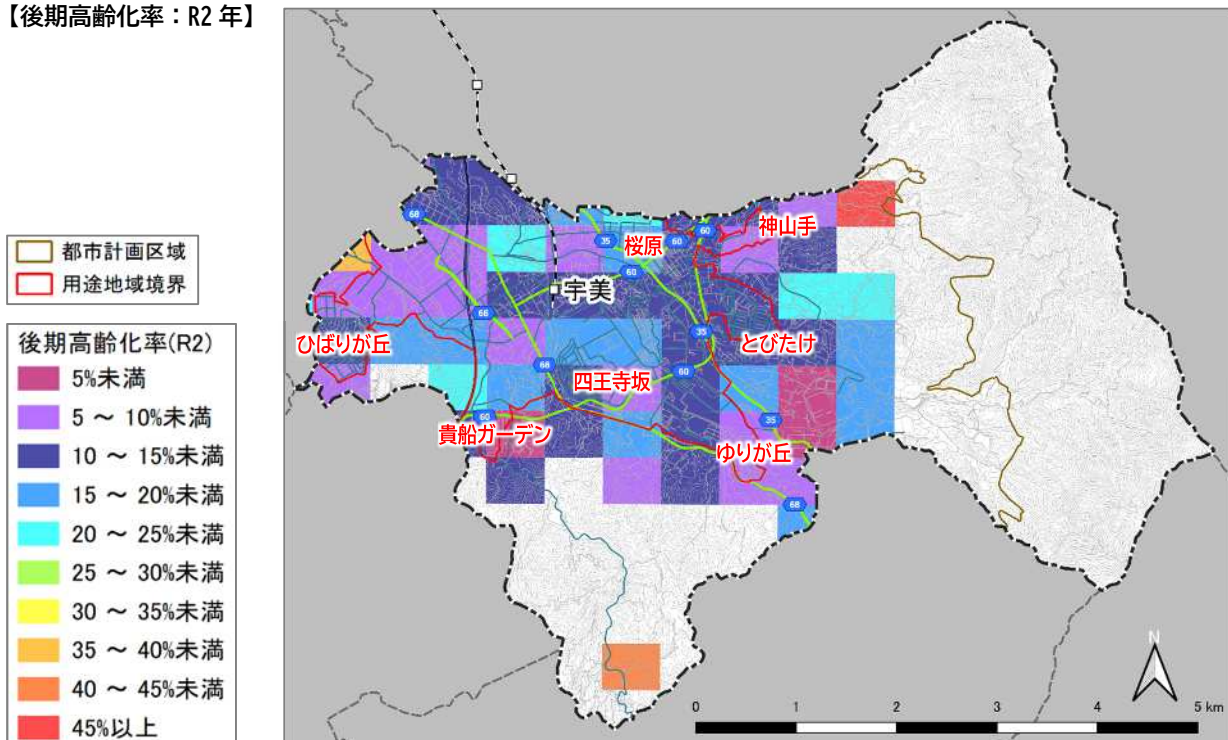
後期高齢化率は、町全体的に 15%未満のところが多くなっています。そうした中で、東部や JR 宇美駅北側などに 25%未満の地域がみられます。

■高齢化率・後期高齢化率の分布状況 <500m メッシュ>

【高齢化率：R2 年】



【後期高齢化率：R2 年】



資料：国勢調査（R2 年）

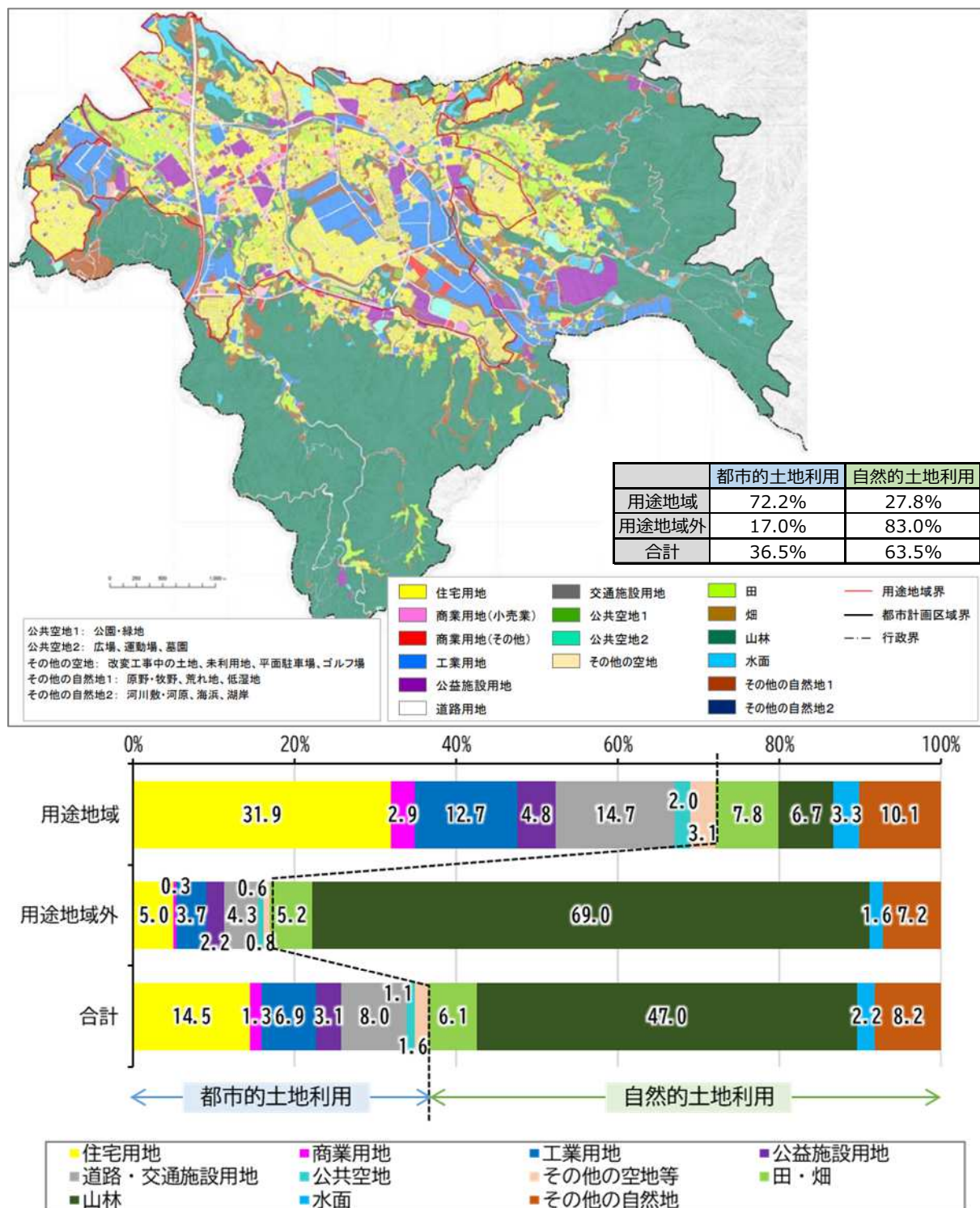
2-3. 土地利用状況と施設立地状況

1) 土地利用状況

用途地域では都市的土地利用が72.2%を占め、内訳では住宅用地31.9%、工業用地12.7%、公益施設用地4.8%、道路・交通施設用地14.7%となっています。住宅用地が用途地域内全域に広がっているため、交通サービスを面的に考える必要性があります。

また、買物などの外出先となる商業用地は点在しており、多方面の移動に対応する交通サービスが必要な土地利用となっています。

■土地利用状況図



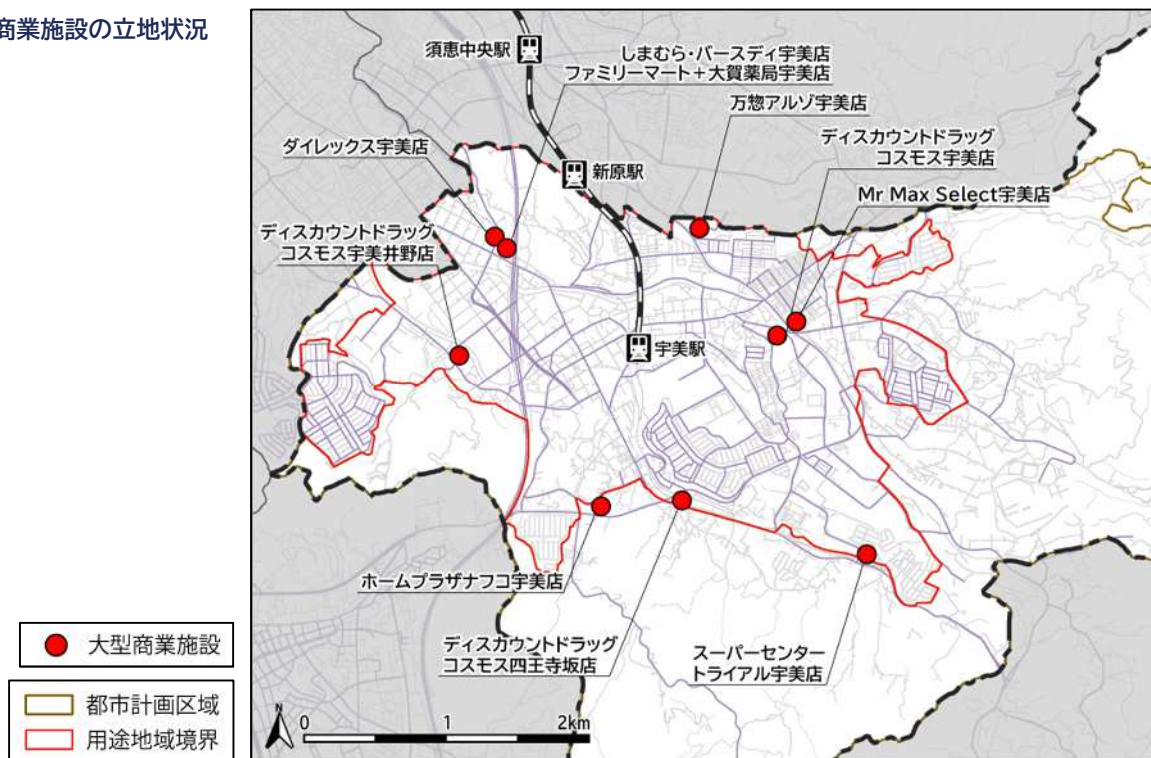
資料：宇美町都市計画マスタープラン

2) 施設立地状況

大型商業施設は、県道 68 号(福岡太宰府線)、県道 35 号(筑紫野古賀線)、県道 60 号(飯塚大野城線)の沿線に、医療施設は、県道 68 号(福岡太宰府線)や県道 60 号(飯塚大野城線)の上宇美地区や下宇美地区に多く立地しています。

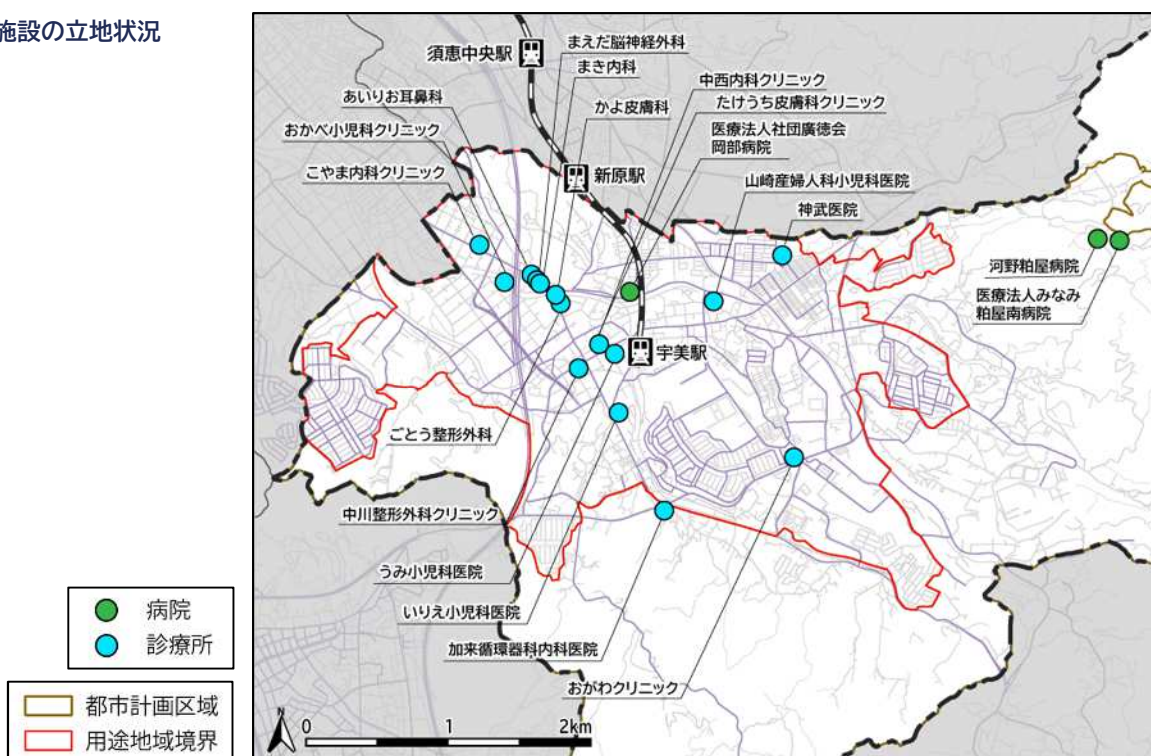
商業施設、医療施設ともに用途地域内に点在していて、多方面の移動に対応する面的な交通サービスが必要な立地状況となっています。

■大型商業施設の立地状況



資料：全国大型小売店総覧 2023

■医療施設の立地状況



令和 6 年 3 月現在

2-4. 町民の移動特性

1) 移動特性

① 通勤・通学の移動特性

宇美町常住の従業者数(※)は17,097人で、そのうち6,584人(38.5%)が町内で従業、10,200人(59.7%)が町外で従業しています。

町外の主な従業先は、福岡市博多区が2,433人(14.2%)、志免町が1,179人(6.9%)、福岡市東区が1,068人(6.2%)でした。一方、町外に住んでいて従業先が宇美町という人は6,697人であることから、通勤では流入より流出の方が約3,500人多くなっていることが確認されました。

町外から宇美町に通勤している人の居住地は、須恵町が816人(宇美町内の従業者の6.0%)、志免町が773人(同5.7%)、福岡市博多区で678人(同5.0%)でした。

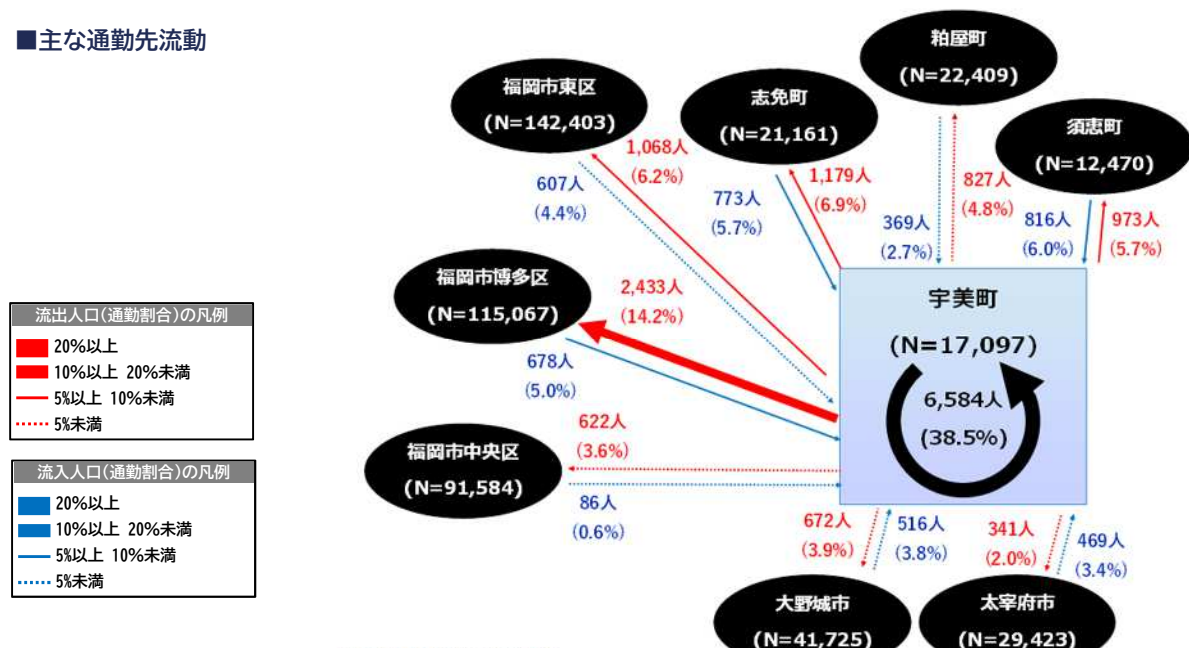
■宇美町に常住する従業者の内訳

宇美町に常住する従業者総数	17,097	100.0%
宇美町内で従業	6,584	38.5%
福岡県内で従業	10,200	59.7%
福岡市博多区	2,433	14.2%
志免町	1,179	6.9%
福岡市東区	1,068	6.2%
須恵町	973	5.7%
粕屋町	827	4.8%
大野城市	672	3.9%
福岡市中央区	622	3.6%
太宰府市	341	2.0%
福岡市南区	253	1.5%
篠栗町	249	1.5%
久山町	210	1.2%
筑紫野市	180	1.1%
春日市	151	0.9%
古賀市	119	0.7%
福岡市早良区	113	0.7%
新宮町	90	0.5%
その他の県内市区町村	720	4.2%

■宇美町で従業する従業者の内訳

宇美町で従業する従業者総数	13,660	100.0%
宇美町内に常住	6,584	48.2%
福岡県内に常住	6,697	49.0%
福岡市博多区	678	5.0%
志免町	773	5.7%
福岡市東区	607	4.4%
須恵町	816	6.0%
粕屋町	369	2.7%
大野城市	516	3.8%
福岡市中央区	86	0.6%
太宰府市	469	3.4%
福岡市南区	323	2.4%
篠栗町	270	2.0%
久山町	56	0.4%
筑紫野市	339	2.5%
春日市	288	2.1%
古賀市	82	0.6%
福岡市早良区	108	0.8%
新宮町	41	0.3%
その他の県内市区町村	876	6.4%

■主な通勤先流動



注) 流入 or 流出の割合が3%以上の市区町村のみを図化

※15歳以上の従業者、従業地「不詳」を含む。

注) 宇美町から他市区町村への通勤者の割合は、母数を宇美町に常住する従業者総数としている。

他市区町村から宇美町への通勤者の割合は、母数を宇美町で従業する従業者総数としている。

資料：国勢調査（R2年）

宇美町常住の通学者数(※)は 1,448 人で、そのうち 327 人(22.6%)が町内で通学、1,058 人(73.1%)が町外に通学しています。

町外の主な通学先は、福岡市東区が 281 人(19.4%)、福岡市博多区が 182 人(12.6%)でした。一方、町外に住んでいて宇美町内に通学している人は 336 人であることから、通学では流入より流出の方が約 700 人多くなっていることが確認されました。

町外から宇美町に通学している人の居住地は、志免町が 65 人(宇美町内通学者の 8.9%)、福岡市博多区が 53 人(同 7.2%)、福岡市東区が 48 人(同 6.5%)でした。

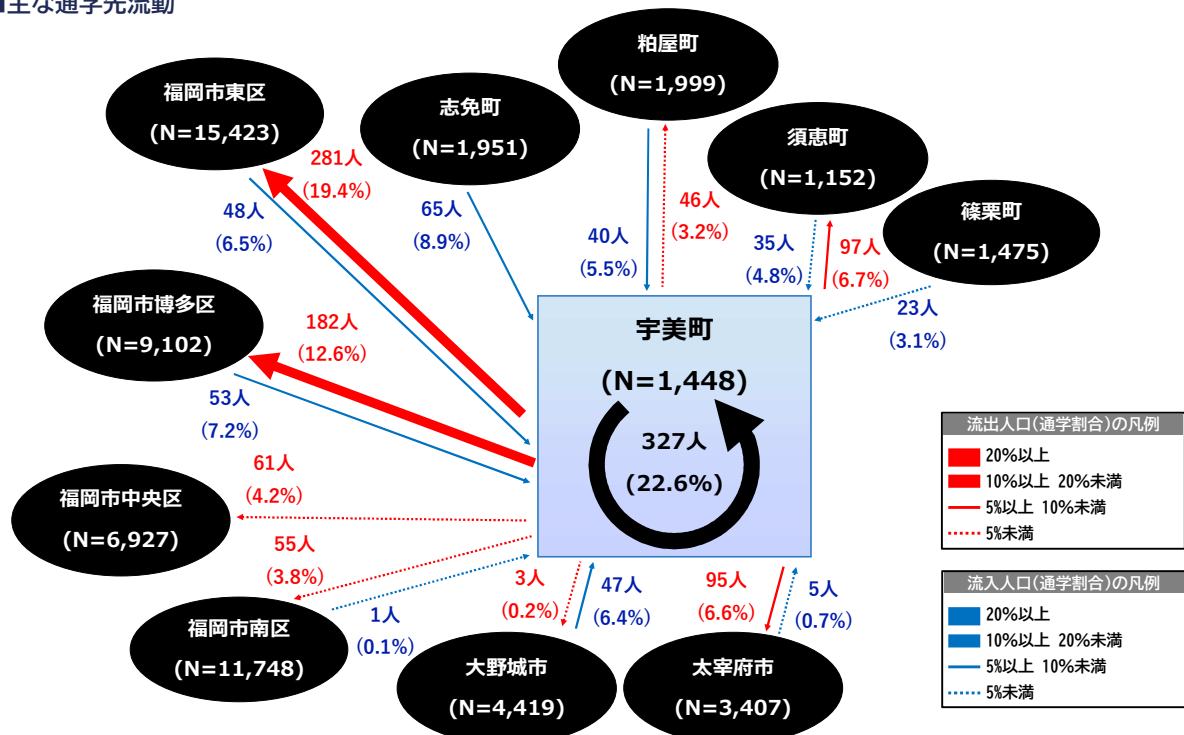
■宇美町に常住する通学者の内訳

宇美町に常住する通学者総数	1,448	100.0%
宇美町内で通学	327	22.6%
福岡県内で通学	1,058	73.1%
福岡市東区	281	19.4%
福岡市博多区	182	12.6%
須恵町	97	6.7%
太宰府市	95	6.6%
福岡市中央区	61	4.2%
福岡市南区	55	3.8%
粕屋町	46	3.2%
新宮町	38	2.6%
福岡市早良区	26	1.8%
古賀市	8	0.6%
大野城市	3	0.2%
春日市	3	0.2%
筑紫野市	2	0.1%
篠栗町	-	-
志免町	-	-
久山町	-	-
その他の県内市町	161	11.1%

■宇美町で通学する通学者の内訳

宇美町で通学する通学者総数	733	100.0%
宇美町内に常住	327	44.6%
福岡県内に常住	336	45.8%
福岡市東区	48	6.5%
福岡市博多区	53	7.2%
須恵町	35	4.8%
太宰府市	5	0.7%
福岡市中央区	-	-
福岡市南区	1	0.1%
粕屋町	40	5.5%
新宮町	4	0.5%
福岡市早良区	-	-
古賀市	2	0.3%
大野城市	47	6.4%
春日市	3	0.4%
筑紫野市	3	0.4%
篠栗町	23	3.1%
志免町	65	8.9%
久山町	6	0.8%
その他の県内市町	1	0.1%

■主な通学先流動



注) 流入 or 流出の割合が 3 %以上の市区町村のみを図化

※15 歳以上の通学者、通学地「不詳」を含む。

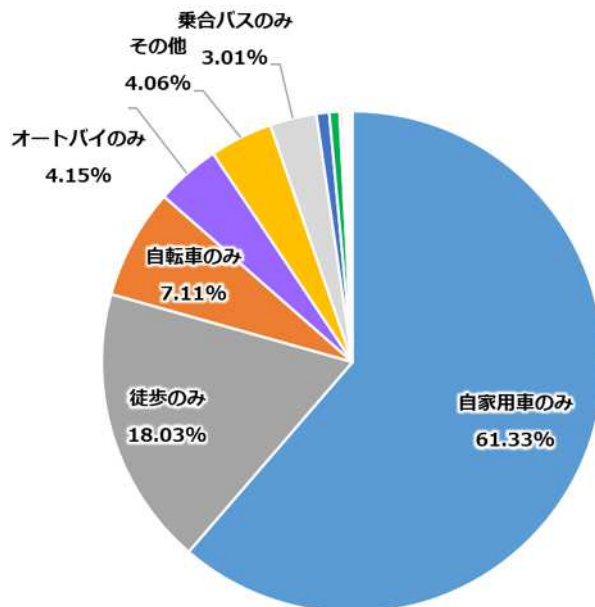
注) 宇美町から他市区町村への通学者の割合は、母数を宇美町に常住する通学者総数としている。

他市区町村から宇美町への通学者の割合は、母数を宇美町で従業する通学者総数としている。

資料：国勢調査 (R2 年)

町内、町外を問わず自家用車の利用が非常に多く、通勤者の大半はマイカー通勤をしています。自家用車外では、町内の移動では徒歩が約 18%、町外への移動では乗合バスや鉄道・電車などの公共交通利用が約 15%でした。

■宇美町内従業者・就学者の交通手段



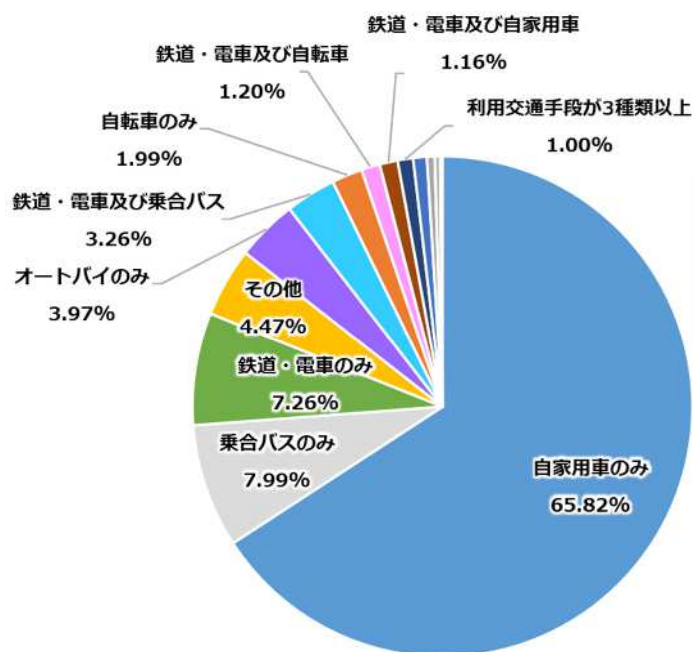
常住地：宇美町
従業・通学地：宇美町

n=5,586

自家用車のみ	61.33%
徒歩のみ	18.03%
自転車のみ	7.11%
オートバイのみ	4.15%
その他	4.06%
乗合バスのみ	3.01%
勤め先・学校のバスのみ	0.82%
鉄道・電車のみ	0.66%
鉄道・電車及び自転車	0.21%
鉄道・電車及び乗合バス	0.18%
ハイヤー・タクシーのみ	0.13%
鉄道・電車及び自家用車	0.13%
利用交通手段が3種類以上	0.13%
鉄道・電車及びオートバイ	0.05%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.00%

注) 1%以上のみラベルを記載

■他市区町村への従業者・就学者の交通手段



常住地：宇美町
従業・通学地：他市区町

n=11,427

自家用車のみ	65.82%
乗合バスのみ	7.99%
鉄道・電車のみ	7.26%
その他	4.47%
オートバイのみ	3.97%
鉄道・電車及び乗合バス	3.26%
自転車のみ	1.99%
鉄道・電車及び自転車	1.20%
鉄道・電車及び自家用車	1.16%
利用交通手段が3種類以上	1.00%
勤め先・学校のバスのみ	0.88%
徒歩のみ	0.50%
鉄道・電車及びオートバイ	0.36%
ハイヤー・タクシーのみ	0.08%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.06%

注) 1%以上のみラベルを記載

資料：国勢調査（R2 年）

② 買物の移動特性

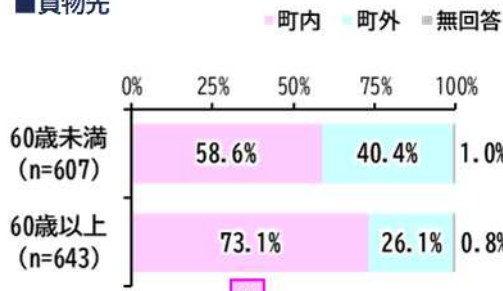
買物は60歳未満で約6割、60歳以上で約7割の方が町内の店舗を利用しています。

町外の行先は志免町が多く、約4割の方が外出しています。その他、60歳未満の方の約3割は福岡市へも外出しています。

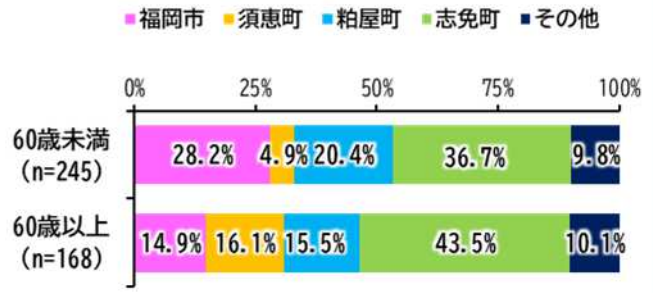
交通手段は自動車が多く、60歳未満で約8割、60歳以上でも約7割となっています。そのほか高齢者は西鉄バス(15%)、タクシー(5%)、福祉巡回バス(4%)の利用もみられます。

買物支援サービスの利用については、生協の宅配サービスを2割弱の方が利用していますが全体的な利用割合としては低いです。

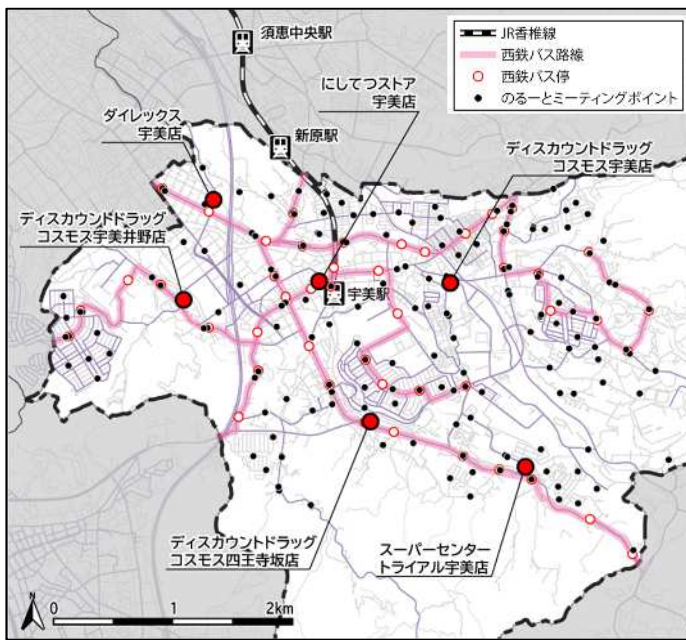
■買物先



■町外の買物先



■町内の主な買物先

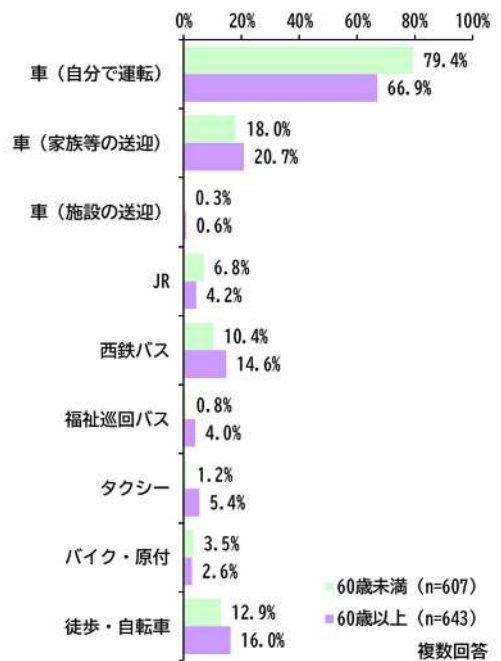


自由記述回答を集約して集計

町内の主な買物先 (指摘上位5位)	人数
1 スーパーセンタートライアル宇美店	176
2 にしてつストア	172
3 ザ・ビッグエクスプレス宇美店	158
4 ディスカウントドラッグコスモス (具体の店舗名までは不明)	143
5 ダイレックス宇美店	115

注) 「ザ・ビッグエクスプレス宇美店」は、R5.8に閉店

■買物外出時の交通手段



■利用している買物支援サービス



資料：住民アンケート (R4実施)

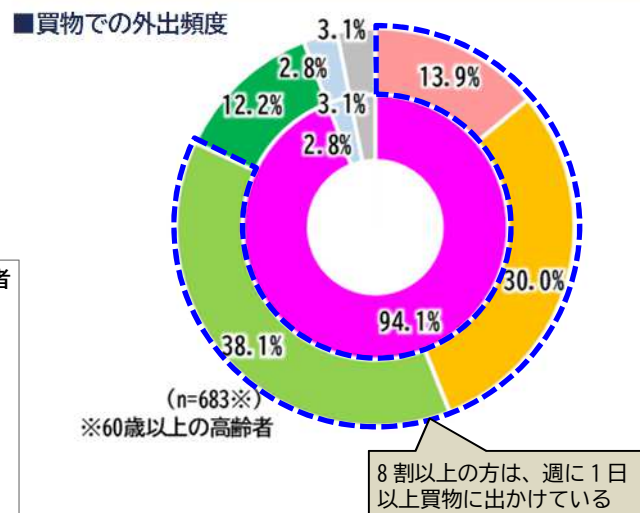
高齢者の買物移動

60 歳以上の高齢者の買物移動に着目すると、外出頻度は「週に 1～2 日程度」や「週に 3～4 日程度」が多く、8 割以上の方は週に 1 日以上買物目的で外出をしています。

対象は 60 歳以上の高齢者
(n=683)

■ 外出あり
 ■ 週 5 日以上
 ■ 週に 3～4 日程度
 ■ 週に 1～2 日程度
 ■ 月に数回程度

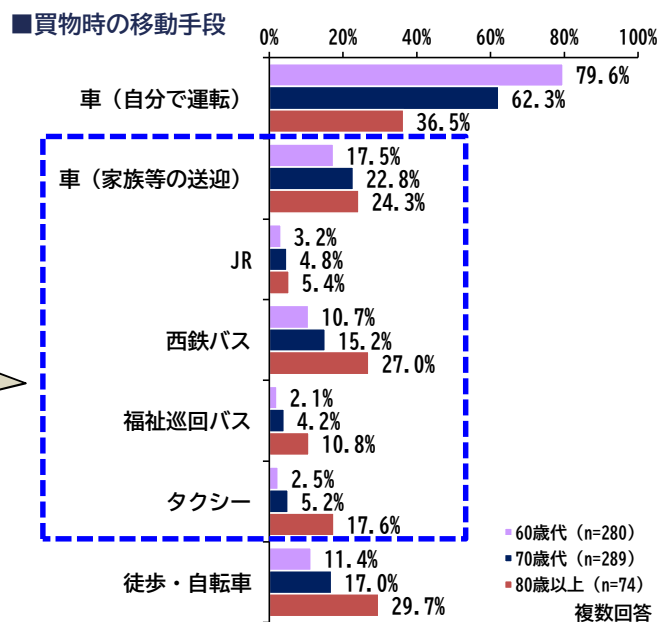
■ 外出なし
 ■ 無回答



買物時の移動手段を年代別にみると、高齢になるほど「車(自分で運転)」の割合が下がっています。

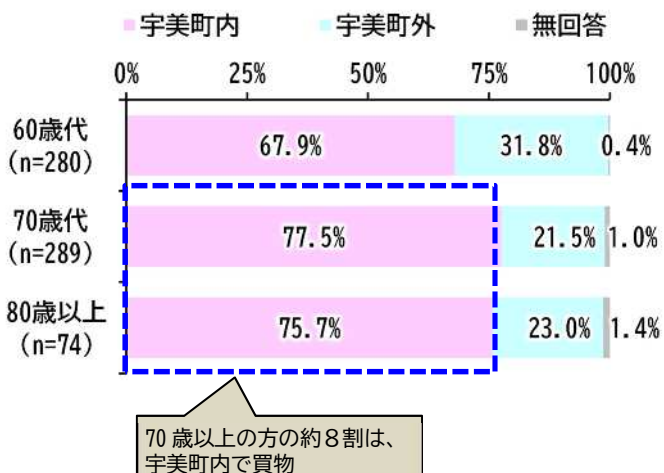
一方で、「家族等の送迎」や「公共交通利用」の割合が高まる傾向にあります。

年齢が上がるにつれて、家族等の送迎や公共交通利用の割合が高まる



買物先を年齢別にみると、70 歳以上の約8割が町内の店舗で買物をしています。

買物先



資料：住民アンケート（R4実施）

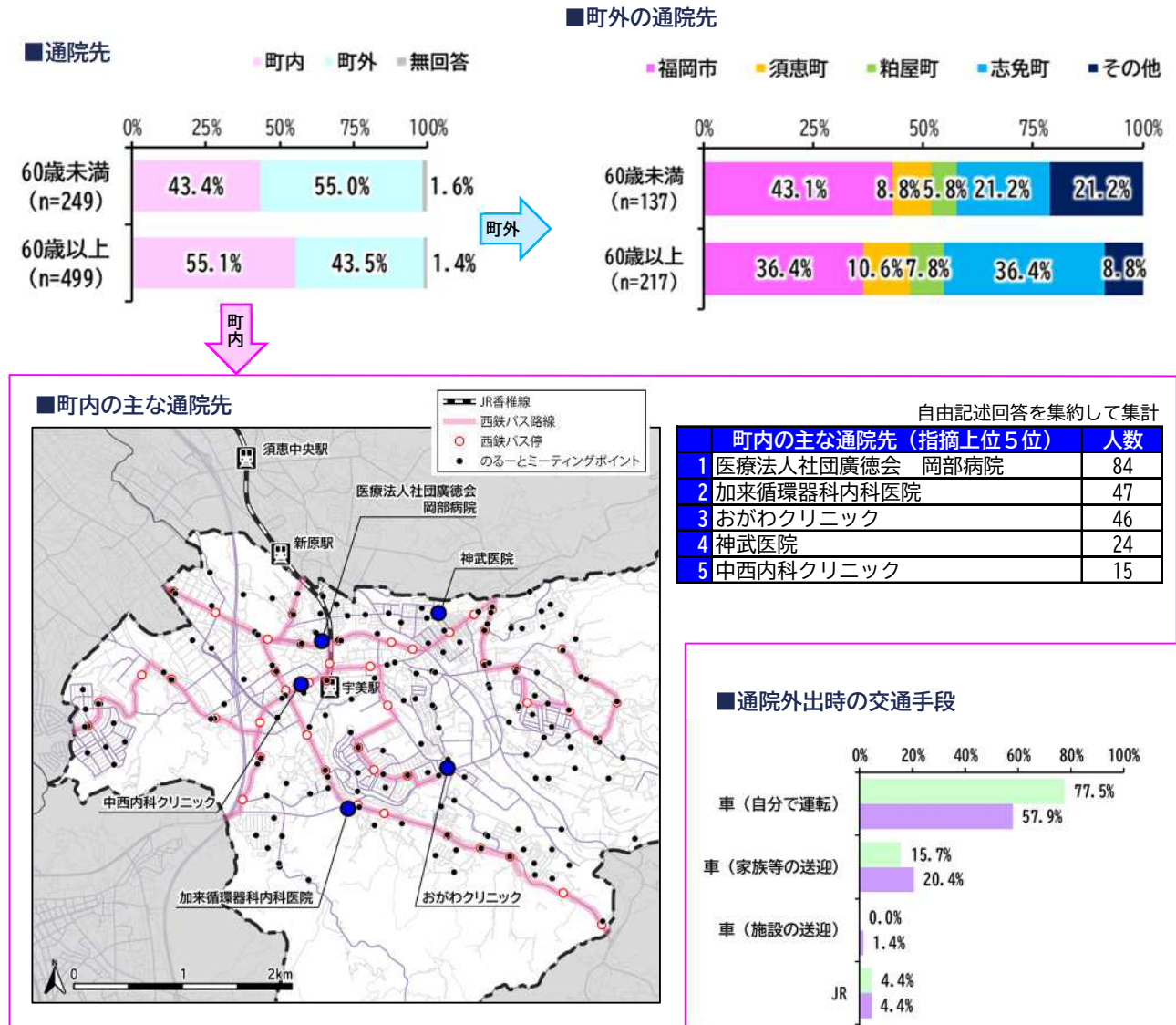
③ 通院の移動特性

通院は60歳未満で約4割、60歳以上で約6割の方が町内の病院へと通院しています。

町外の行先は、60歳未満の方は福岡市(43%)、志免町(21%)が多く、65歳以上の方も福岡市と志免町がともに36%と同様の傾向でした。

交通手段は自動車が多く、60歳未満で約8割、60歳以上でも約6割となっています。そのほか高齢者は西鉄バス(16%)、タクシー(7%)、福祉巡回バス(3%)の利用もみられます。

診療サービスの利用については、訪問診療を3%程度の方が利用していますが全体的な利用割合としては低いです。



資料：住民アンケート（R4実施）

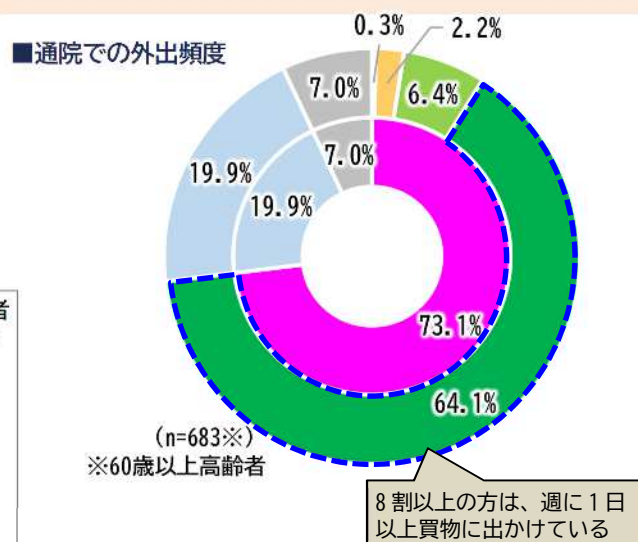
高齢者の通院移動

60 歳以上の高齢者の通院移動に着目すると、外出頻度は「月に数回程度」(64%)が最も多いです。

対象は 60 歳以上の高齢者
(n=683)

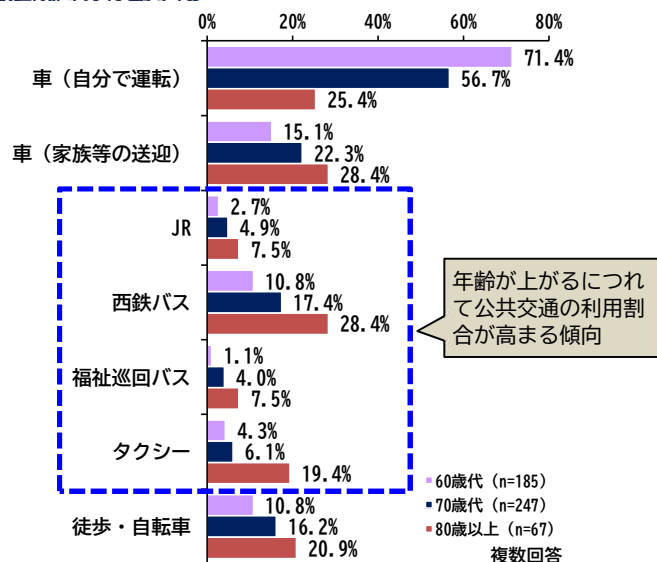
■ 外出あり
■ 週 5 日以上
■ 週に 3~4 日程度
■ 週に 1~2 日程度
■ 月に数回程度

■ 外出なし
■ 無回答



移動手段の傾向は買物と同様で、高齢になるほど車(自分で運転)の割合が下がっています。一方で、家族等の送迎や公共交通の利用割合が高まる傾向にあります。

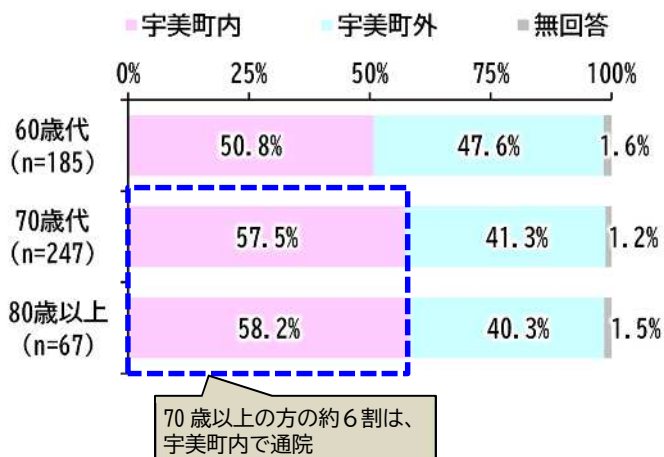
■ 通院時の移動手段



注) 指摘割合が低い手段は省略

通院先は、70 歳以上の方の約 6 割が町内の病院へ通院しています。

■ 通院先



資料：住民アンケート（R4実施）

2) 移動に関する困りごと

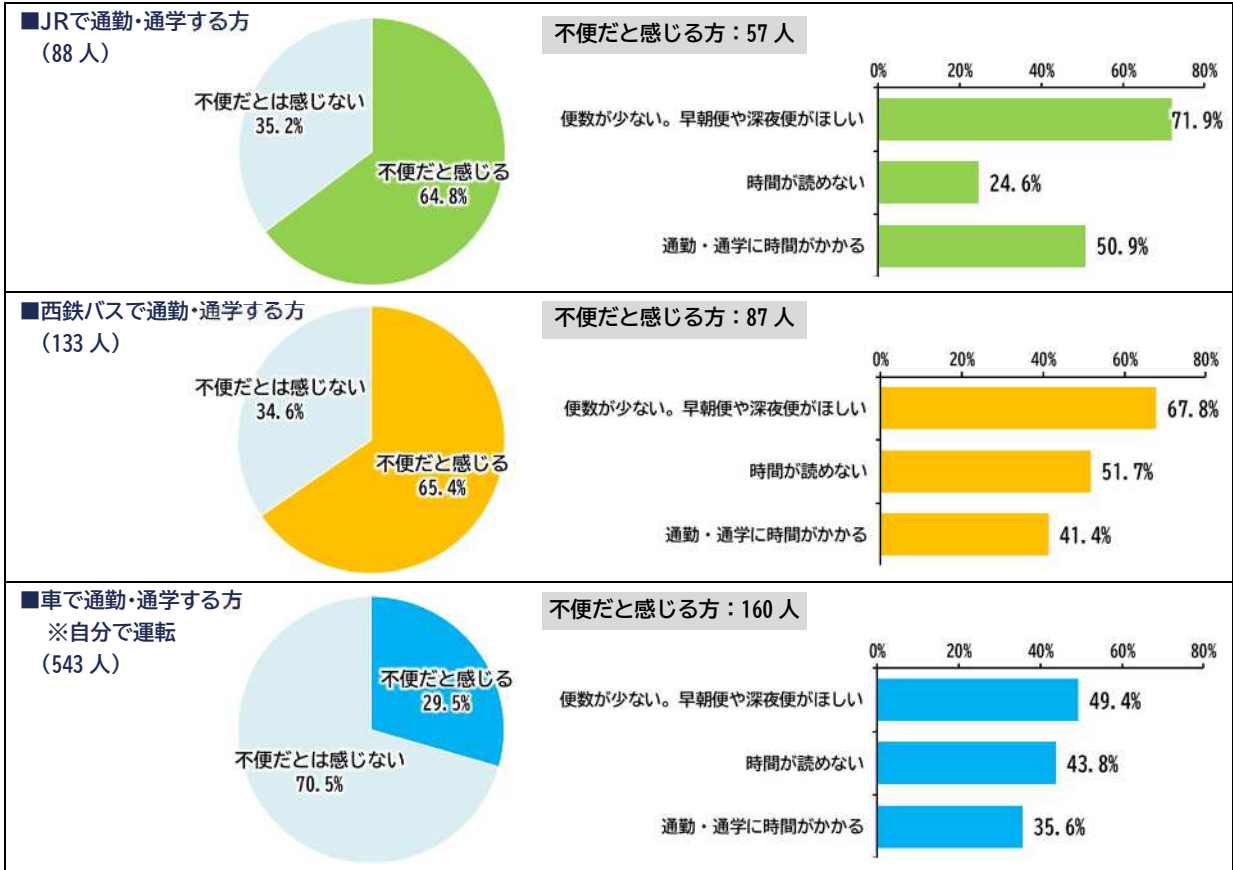
① 通勤・通学時の困りごと

通勤・通学時の移動に対しては、35%の方が不便さを感じています。交通手段別にみるとJR利用者の65%、西鉄バス利用者の65%、車利用者(自分で運転)の30%となり、公共交通利用者の方が不便さを感じている状況にあります。

その内容は、JR利用者、西鉄バス利用者ともに、「便数が少ない。早朝便や深夜便がほしい」が突出して高く(各72%、68%が回答)、その他には、JR利用者で「通勤・通学に時間がかかる」(51%)、西鉄バス利用者で「時間が読めない」(52%)、「通勤・通学に時間がかかる」(41%)と回答されています。

また、車利用者からも公共交通に対する不満(「便数が少ない。早朝便や深夜便がほしい」49%)が回答されていることから、公共交通の潜在的な需要もうかがえます。その他には、「時間が読めない」(44%)、「通勤・通学に時間がかかる」(36%)という回答もあります。

■通勤・通学時の不便さ



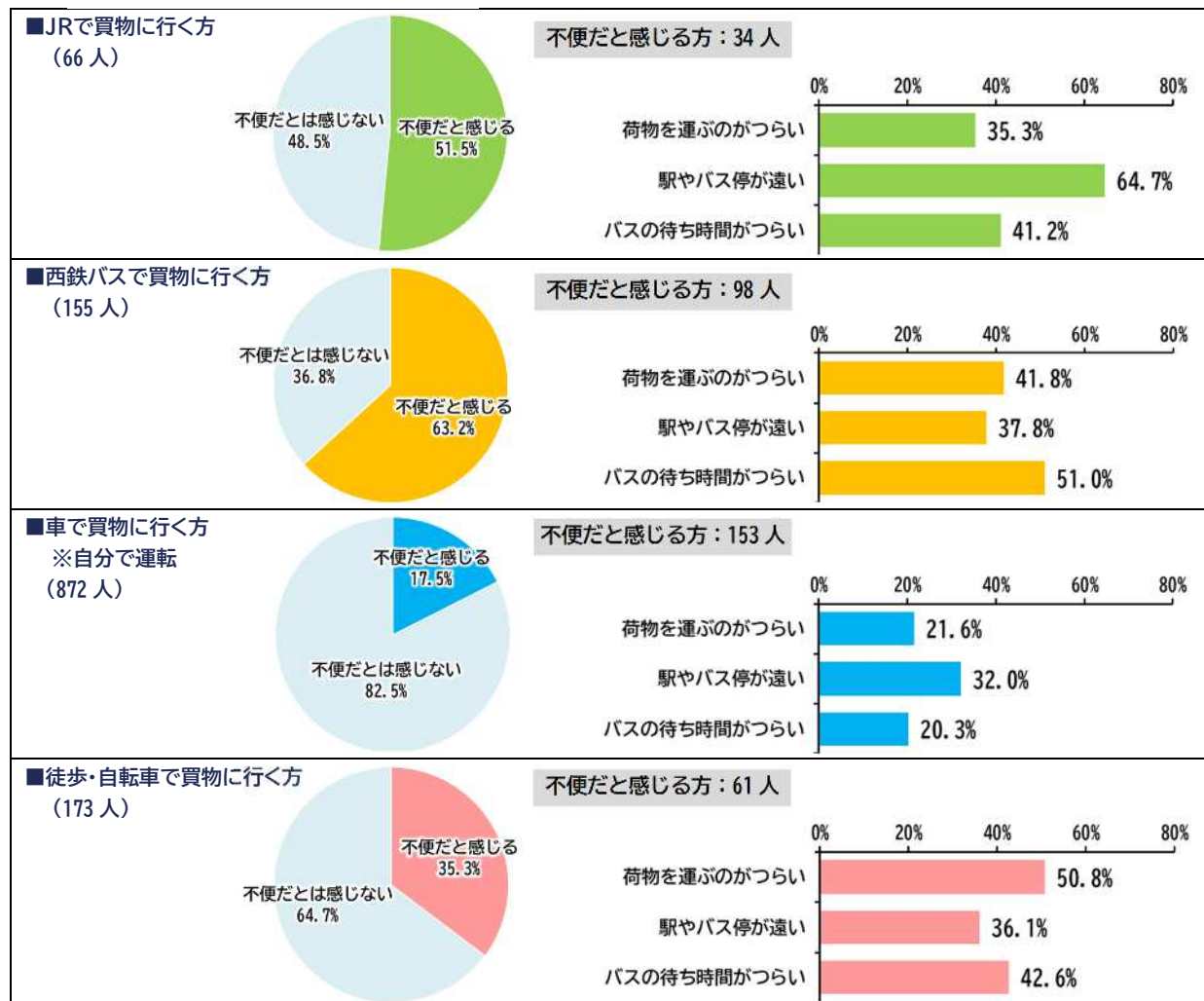
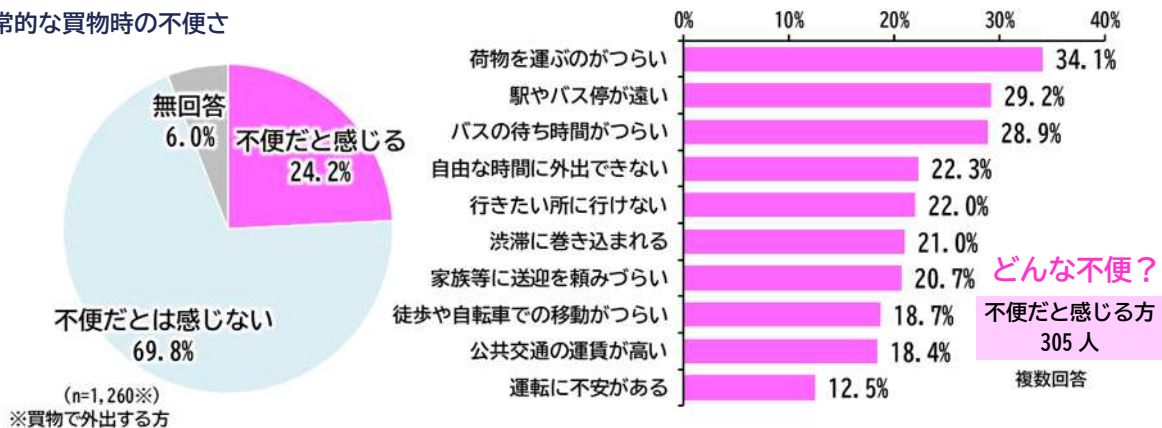
資料：住民アンケート（R4実施）

② 日常的な買物時の困りごと

買物時の移動に対しては24%の方が不便さを感じています。交通手段別にみるとJR利用者の52%、西鉄バス利用者の63%、車利用者(自分で運転)の18%、徒歩・自転車利用者の35%となり、公共交通利用者の方が不便さを感じている状況にあります。

その内容は、JR利用者は「駅やバス停が遠い」(65%)、西鉄バス利用者は「バスの待ち時間がつらい」(51%)、徒歩・自転車利用者は「荷物を運ぶのがつらい」(51%)が、それぞれ高い回答となっています。また、これらの困りごとは他の交通手段利用者でも共通する困りごとになっています。車利用者(自分で運転)からも、「駅やバス停が遠い」(32%)の回答があり、車を利用していながら公共交通に対する不満を感じているという回答もあります。

■日常的な買物時の不便さ



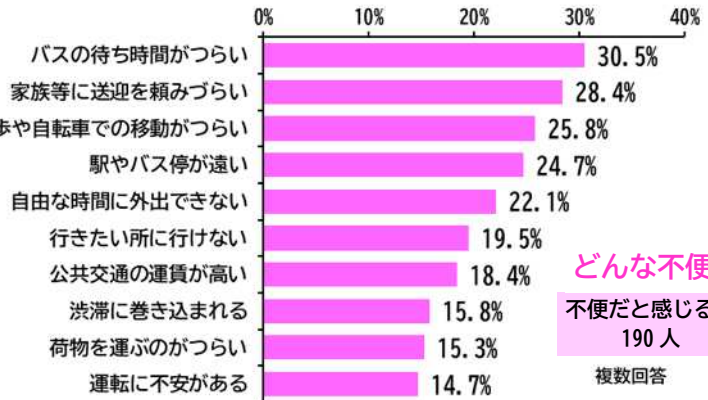
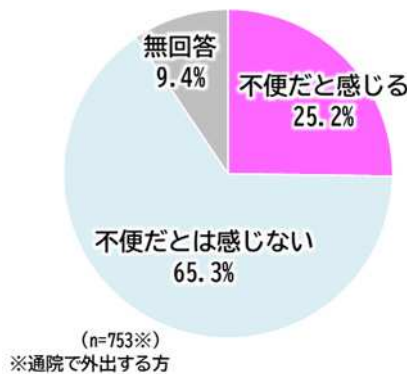
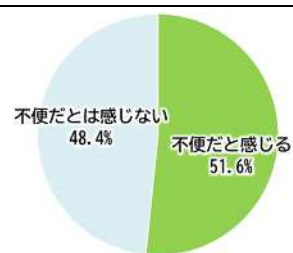
資料：住民アンケート（R4実施）

③ 通院時の困りごと

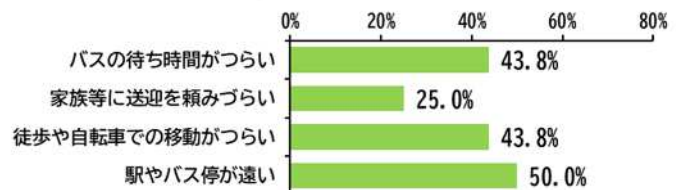
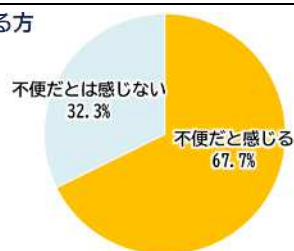
通院時の移動に対しては、25%の方が不便さを感じています。交通手段別にみると、JR利用者の52%、西鉄バス利用者の68%、車利用者(自分で運転)16%、徒歩・自転車利用者の36%となり、公共交通利用者の方が不便さを感じている状況にあります。

その内容は、西鉄バス利用者は「バスの待ち時間がつらい」(60%)、JR利用者は「駅やバス停が遠い」(50%)、徒歩・自転車利用者は「徒歩や自転車での移動がつらい」(56%)が、それぞれ高い回答となっています。また、これらの困りごとは他の交通手段利用者でも共通する困りごとになっています。その他、路線バス利用者では「家族等に送迎を頼みづらい」(32%)という回答もあります。

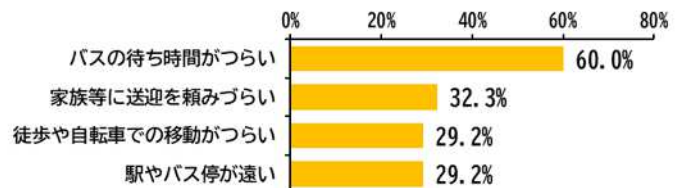
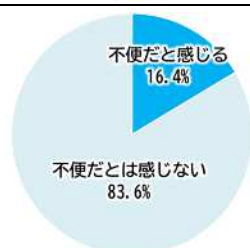
■通院時の不便さ

■JRで通院する方
(31人)

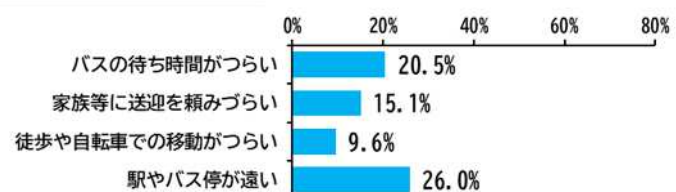
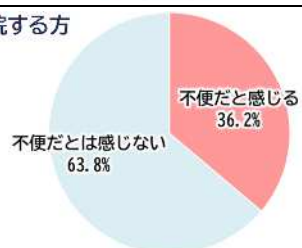
不便だと感じる方：16人

■西鉄バスで通院する方
(96人)

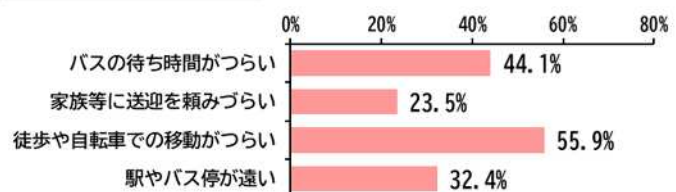
不便だと感じる方：65人

■車で通院する方
※自分で運転
(445人)

不便だと感じる方：73人

■徒歩・自転車で通院する方
(94人)

不便だと感じる方：34人



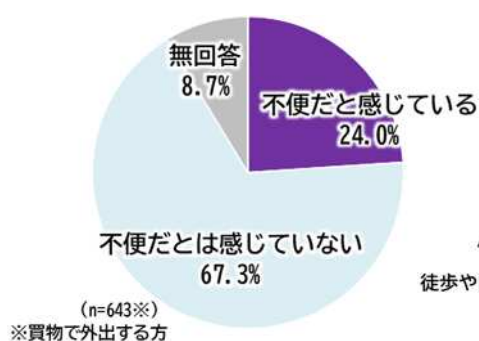
資料：住民アンケート（R4実施）

高齢者（60歳以上）の困りごと

高齢者の困りごとに着目すると、買物時の移動に対して高齢者の24%が不便を感じています。

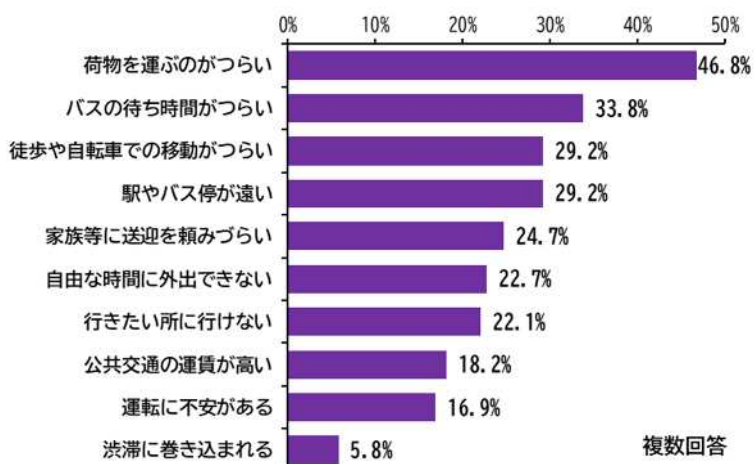
「荷物を運ぶのがつらい」(47%)や「バスの待ち時間がつらい」(34%)、「徒歩や自転車での移動がつらい」(29%)、「駅やバス停が遠い」(29%)といった回答があります。

■買物時の不便さ



どんな不便？

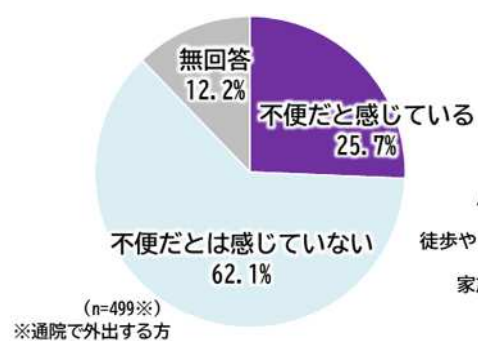
不便だと感じる方
154人



通院時の移動に対して、高齢者の26%が不便を感じています。

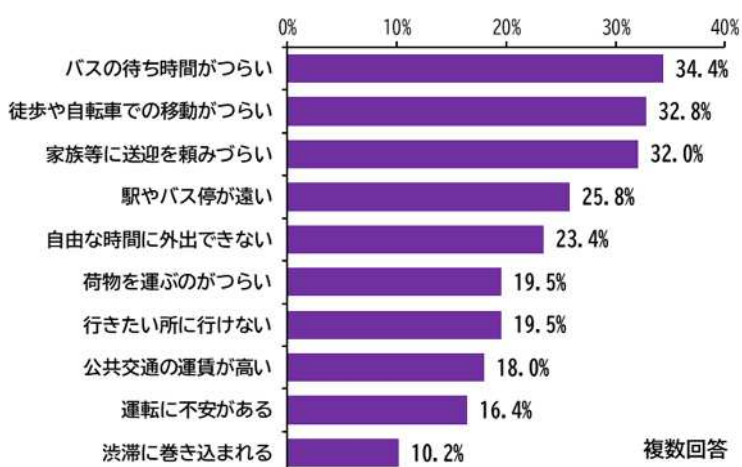
「バスの待ち時間がつらい」(34%)や「徒歩や自転車での移動がつらい」(33%)、「家族等に送迎を頼みづらい」(32%)といった回答があります。

■通院時の不便さ



どんな不便？

不便だと感じる方
128人

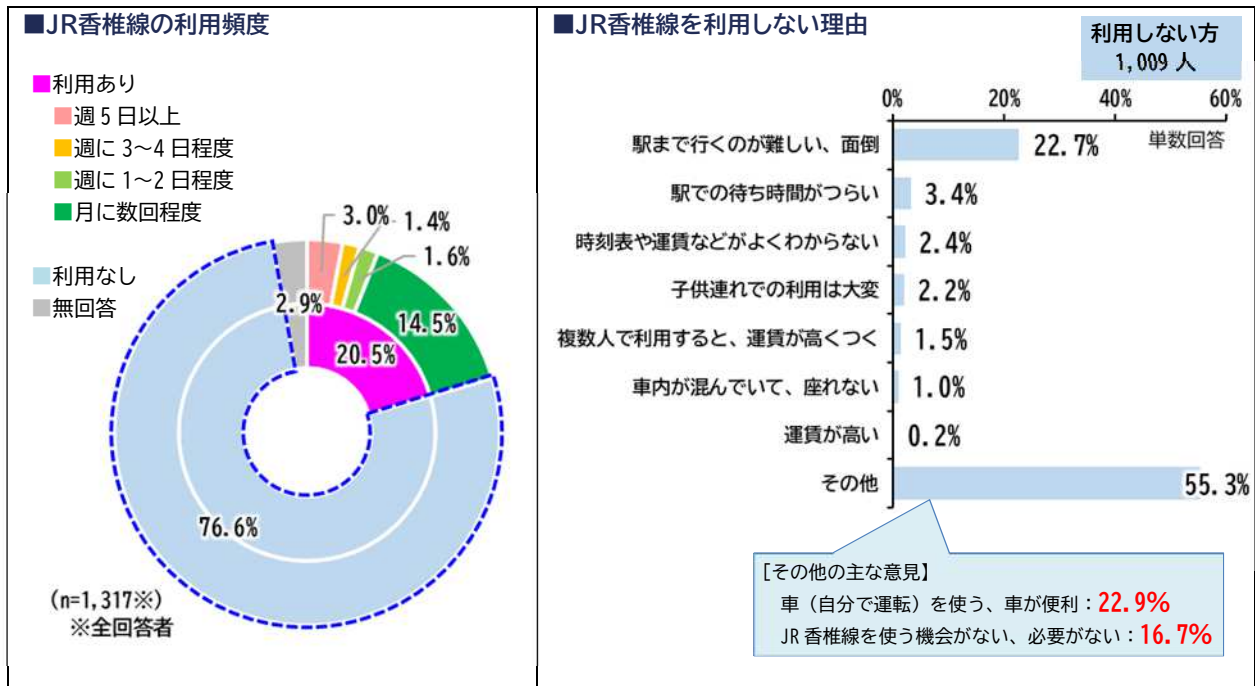


資料：住民アンケート（R4実施）

3) 公共交通の現在の利用状況

① JR香椎線

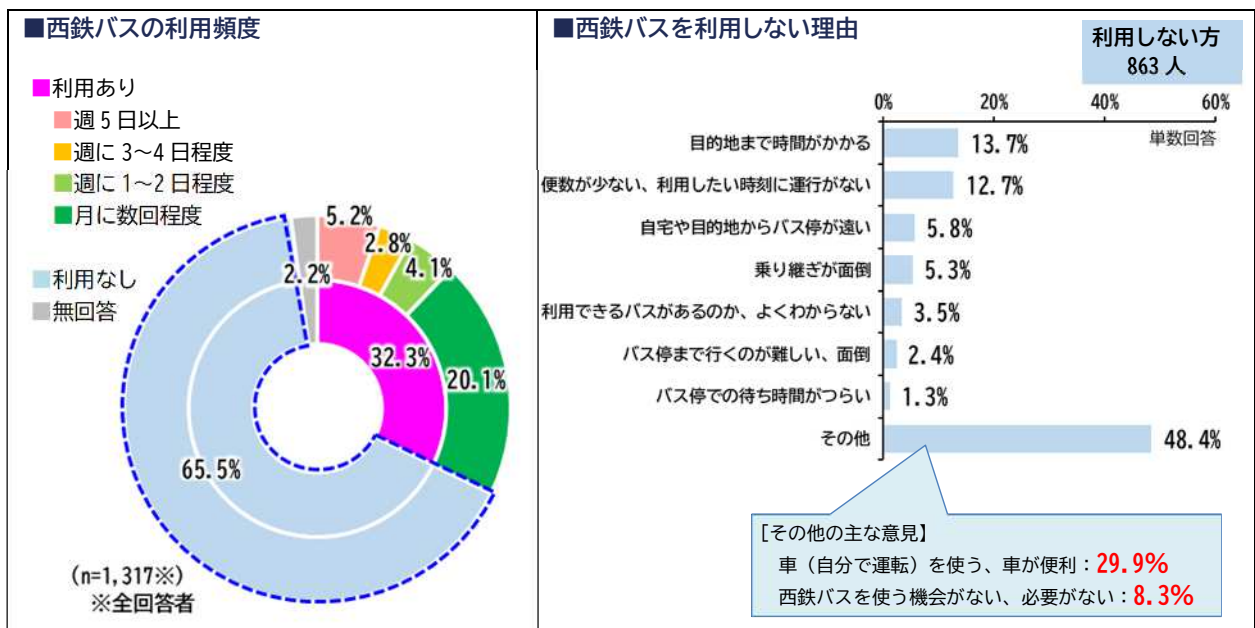
JR 香椎線を利用している人は 20%と少なく、利用していない人が 77%を占めています。JR香椎線を利用しない理由は「車を使う」や「使う必要がない」、「駅まで行くのが難しい、面倒」などがあげられています。



資料：住民アンケート（R4実施）

② 西鉄バス

西鉄バスを利用している人は 32%と少なく、利用していない人が 66%を占めています。西鉄バスを利用しない理由は「車を使う」や「使う必要がない」、「目的地まで時間がかかる」、「便数が少ない、利用したい時刻に運行がない」などがあげられています。



資料：住民アンケート（R4実施）

4) 高齢者の運転状況

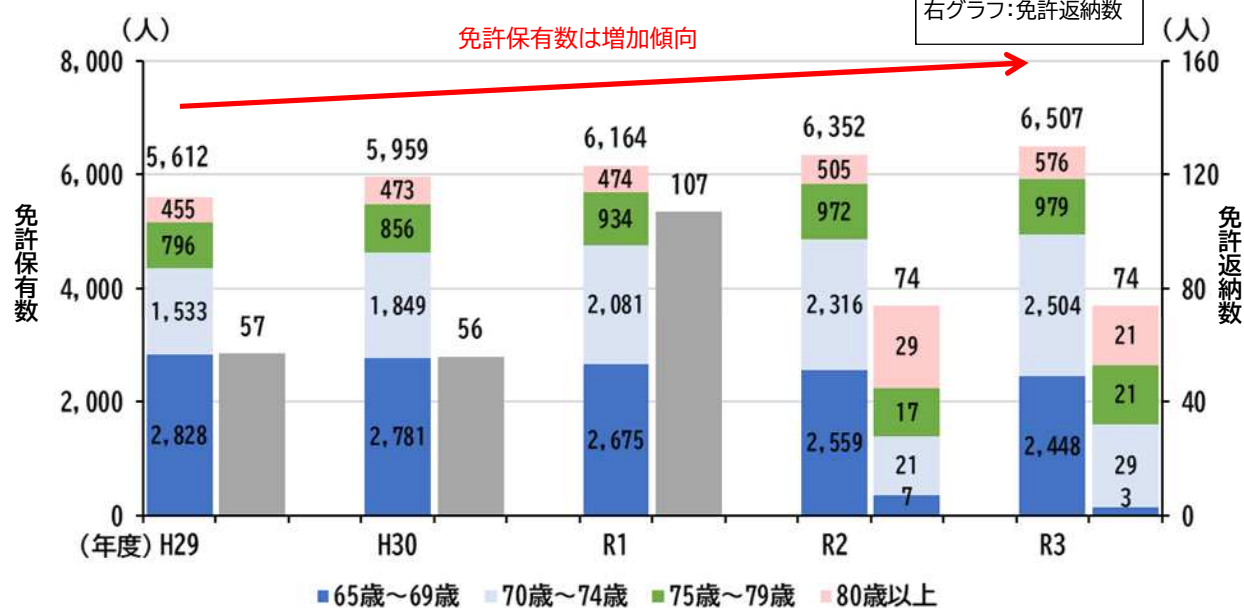
高齢者(65歳以上)の運転免許保有数は増加傾向にあり、令和3年度は6,507人でした。運転免許の返納数は、令和元年度は107人でしたが令和2年度と令和3年度は74人と減少しています。

高齢者(65歳以上)が第一当事者の事故件数は平成30年度以降減少傾向にあり、令和3年度の事故件数は17件でした。

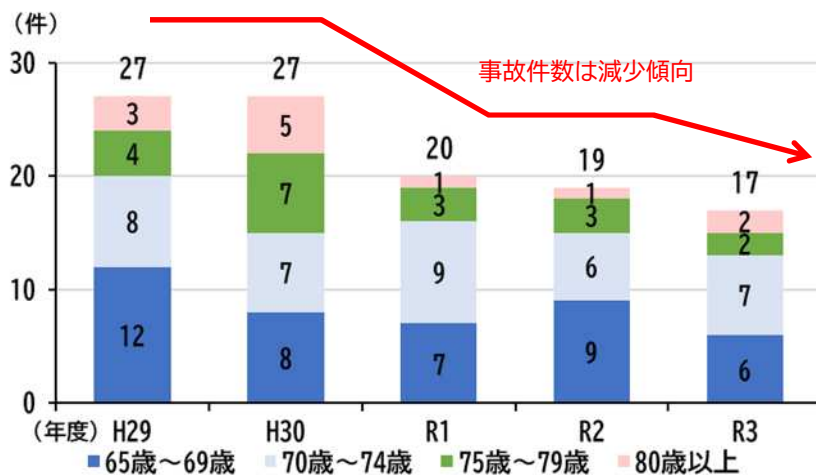
住民アンケートによると、運転免許を保有している高齢者の約3割は自分専用の自動車を持っておらず、また、約1割は返納意思があるものの、移動手段がないことを理由に返納できない状況にあります。

高齢者による事故は減少傾向にあるものの、今後も人口増が見込まれることを踏まえると、今よりももっと高齢者が自家用車でなくても移動できる安心な環境の構築が求められています。

■ 高齢者の免許保有数と免許返納数



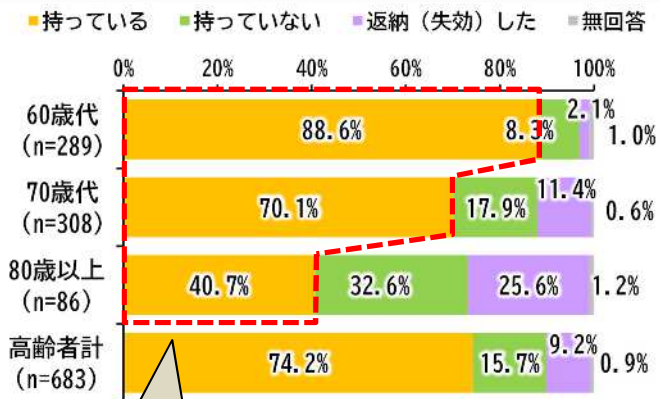
■ 高齢者が第1当事者の事故件数



※返納件数のH29～R1は全数把握のみ把握、R2以降は年代別での把握
資料：福岡県警資料

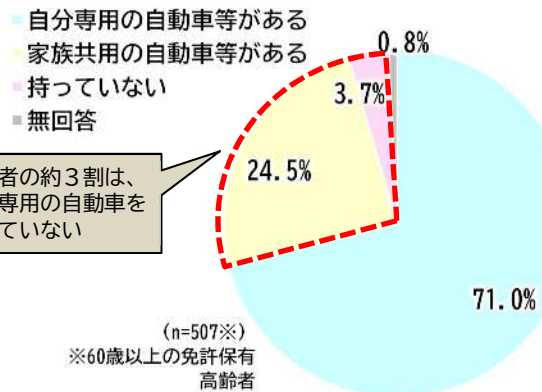
本町の高齢者の状況

【高齢者の運転免許保有】



高齢になるにつれ、
免許を持たない方の
割合が高まる

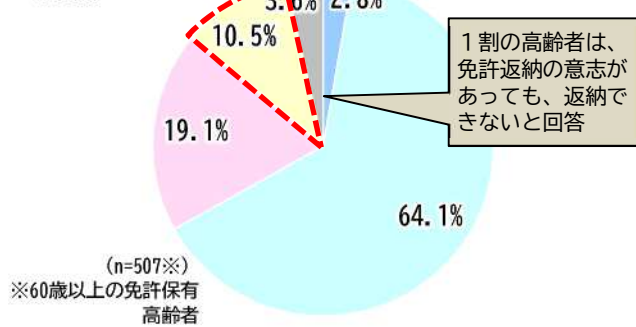
【免許保有高齢者の自動車保有状況】



高齢者の約3割は、
自分専用の自動車を
持っていない

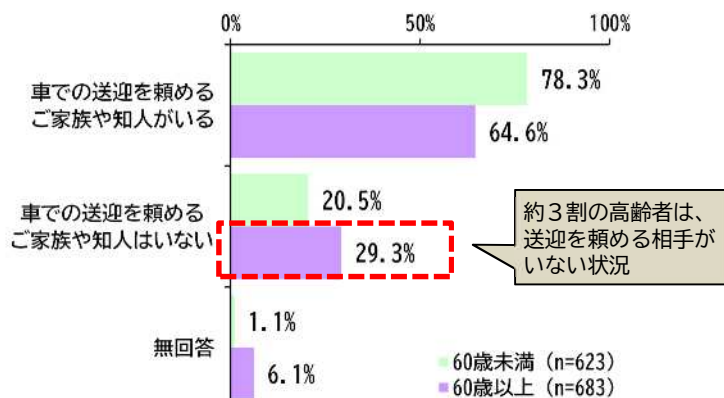
【高齢者の運転免許返納意向】

- 近々返納する予定
- 将来は返納してもよい
- 返納するつもりはない
- 返納したいが、他の移動手段がないから返納できない
- 無回答



1割の高齢者は、
免許返納の意志が
あっても、返納で
きないと回答

【送迎を頼める人がいるか】 60歳未満と60歳以上の比較



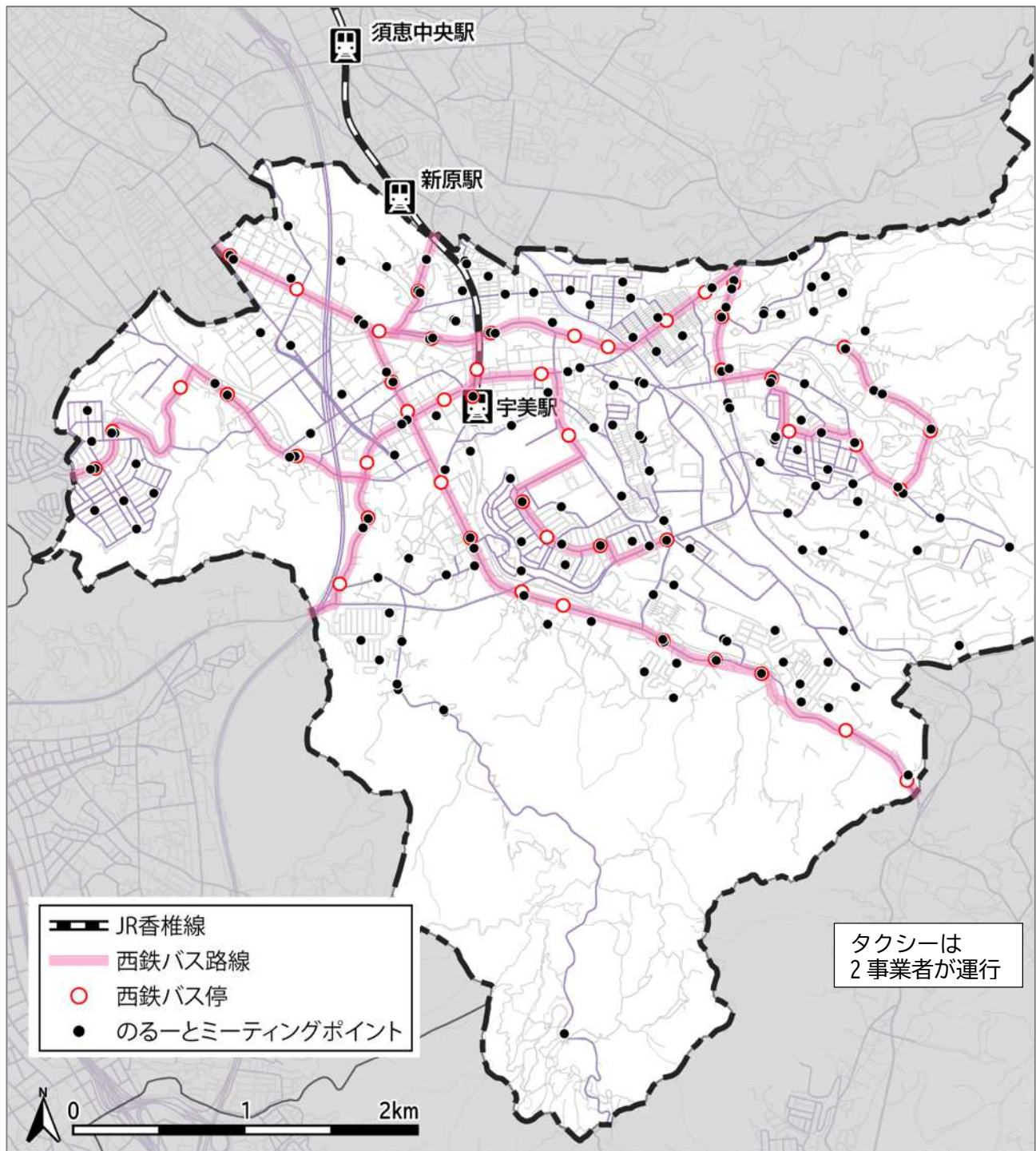
資料：住民アンケート（R4実施）

2-5. 地域の旅客輸送サービス

町内には、JR 香椎線の起終点駅となる宇美駅があります。西鉄バスも広い範囲で運行しています。タクシーは 2 社が運行しています。

また、平成 9 年から運行していた福祉巡回バス「ハピネス号」は令和5年3月に廃止、令和 5 年 2 月からは AI オンデマンドバス「のるーと宇美」が運行しています。

■町内の公共交通ネットワーク



1) JR香椎線

JR 香椎線は福岡市の西戸崎駅から香椎駅を経て宇美駅まで延びており、糟屋郡地域と福岡市内を結ぶ地域輸送路線となっています。また、長者原駅では JR 福北ゆたか線と接続しており、右図に示す主要な駅へのアクセスが可能です。

町内には起終点駅となる宇美駅（無人駅）が立地しています。

JR 香椎線と福北ゆたか線が交差する長者原駅における乗り継ぎ状況を見ると、平日休日ともに概ね 10 分程度の待ち時間で接続しており乗り換え状況は良好です。

■JR 九州の路線図



■宇美駅（駅番号:JD16）の概要

- ・香椎線の起終点駅
- ・無人駅
- ・交通系 IC カード利用可能
- ・スロープあり
- ・トイレ（車椅子対応・ベビーベッド対応）
- ・宇美駅前広場待合所（エアコン、Wi-Fi、6:30～19:00 利用可能、禁煙）
- ・自転車駐輪場あり
- ・ロータリーでの駐車は 30 分以内
- ・ロータリーにバス停あり JR 宇美駅バス停：[11][33][37][37-1]系統
- ・ロータリーにタクシー乗り場あり

■JR香椎線 宇美駅時間帯別運行本数(平日・休日共通)

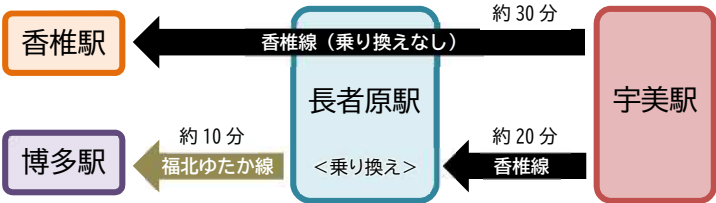
令和 5 年 12 月時点

■上り																						
起点	終点	種別	時間帯別運行本数																			
			5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	計
宇美	香椎	普通	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	1	39
	西戸崎	普通		2	2	1																5
運行本数計			1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	1	44
■下り																						
起点	終点	種別	時間帯別運行本数																			
			5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	計
西戸崎	宇美	普通		1	1	1																3
	香椎	普通	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	1	2	45
運行本数計			3	3	3	4	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	1	2	48

■宇美駅からの運賃と所要時間

宇美～博多間の運賃：280 円

令和 6 年 3 月時点



長者原駅での乗り換えは、
おおむね 10 分程度の待ち時間で接続
※一部、20 分程度の待ち時間となる時間帯もあり



① 利用状況

JR 香椎線全体の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和 2 年度は令和元年度より約 3,000 人減少しています。令和 3 年度時点で少し回復していますが、利用者数は約 12,000 人でした。

宇美駅の利用者数は、JR 香椎線全体と同様にコロナ禍の影響で、令和 2 年度は令和元年度より約 400 人減少し、令和 3 年度時点の利用者数は約 1,600 人でした。

■JR香椎線と宇美駅の一日あたりの乗車客数の推移



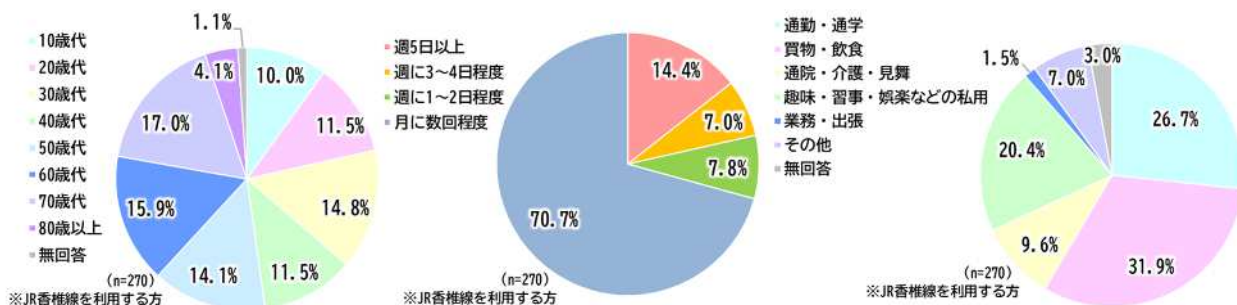
資料：JR 九州駅別乗車人員上位 300 駅(2018 年度～2021 年度)

② 利用特性

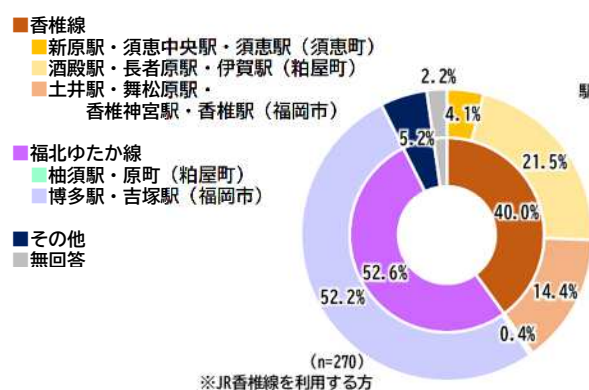
【JR 香椎線の利用特性】 住民アンケートより (JR 香椎線利用者：270 人)

- ・ JR 香椎線は町民の 20%が利用している。
- ・ 利用者の年齢層は 10 歳代～70 歳代まで全ての年代でみられ、年齢を問わず利用されている。
- ・ 利用頻度は「月に数回程度」(70%)が大半を占めており、毎日利用(週 5 日以上)や「週に 3～4 日程度」の高頻度利用層は 21%程度となっている。
- ・ 目的の駅は「博多駅・吉塚駅」(52%)が最も多く、次いで粕屋町の「酒殿駅・長者原駅・伊賀駅」が 21%、福岡市の「土井駅・舞松原駅・香椎神宮駅・香椎駅」が 14%となっている。
- ・ 利用時の外出目的は「買物・飲食」(31%)、「通勤・通学」(26%)、「趣味・習い事・娯楽などの私用」(20%)が多い。
- ・ 利用回数が増やせるサービス改善については「増便」(37%)や「駅までのバスの充実」(21%)が多く指摘されている。

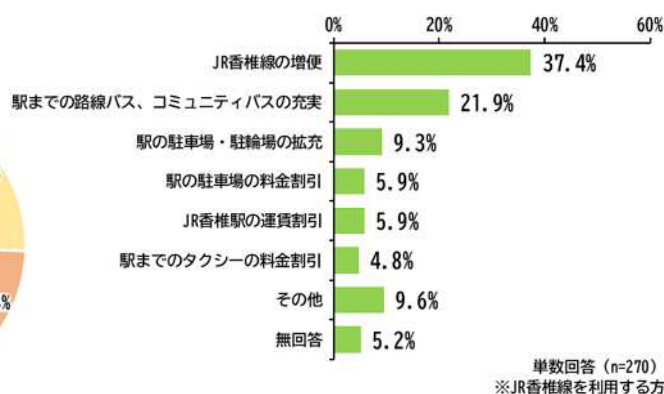
■JR香椎線利用者の年齢構成・利用頻度・外出目的



■目的となる町外の駅



■どんなサービスが受けられたら利用回数を増やせるか

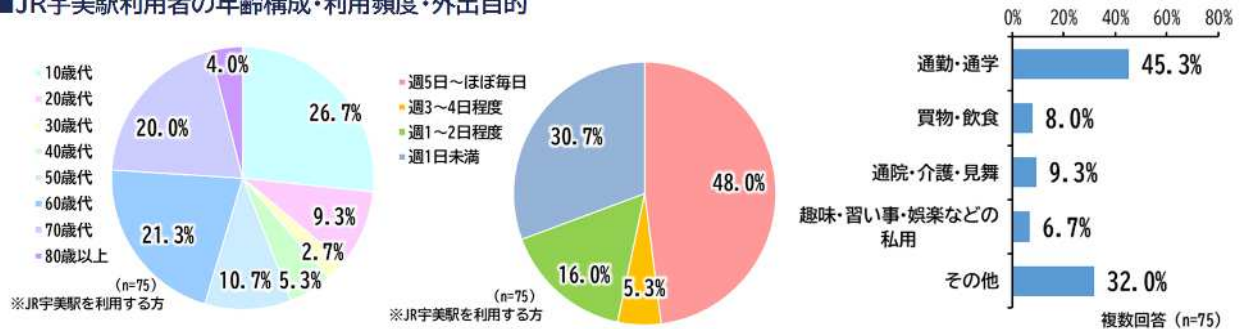


資料：住民アンケート (R4 実施)

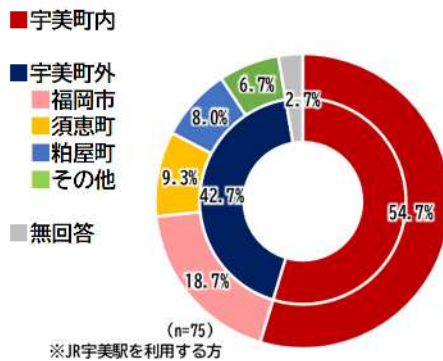
【ＪＲ香椎線の利用特性】 ＪＲ・路線バス利用者ヒアリングより（宇美駅利用者：75人）

- ・利用者の属性から、10歳代の高校生が通学目的で週5日～ほぼ毎日利用していることがみてとれる。
- ・駅へのアクセス手段は「徒歩・自転車」が多くの割合を占めている。
- ・60歳以上の高齢者の利用も多くみられる（45.3%）。
- ・町外の目的地で多いのは福岡市（18.7%）、須恵町（9.3%）、粕屋町（8.0%）である。

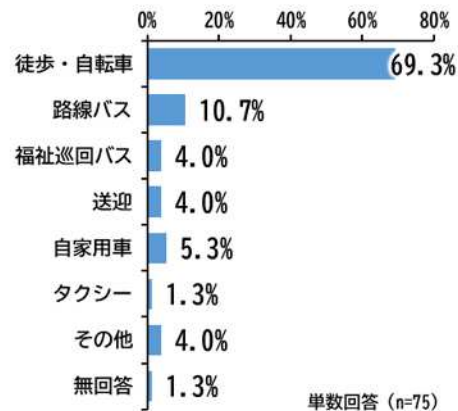
■JR宇美駅利用者の年齢構成・利用頻度・外出目的



■本日の目的地



■駅までの移動手段



資料：ＪＲ・路線バス利用者ヒアリング（Ｒ４実施）

③ 現状の課題

【ＪＲ香椎線の現状の課題】

- ・コロナ禍の影響で輸送人員が減少しまだ回復しきれていない。
- ・旧距離移動の利用が回復していない印象がある。
- ・テレワーク等も増えて、今後の利用状況は不透明。
- ・ＪＲを利用しにくい要因について、町民からは「駅やバス停周辺の歩道が狭い」など駅までのアクセス環境が指摘されている。また、ＪＲ利用者からは「駅環境の向上」などの要望もあがっている。

資料：交通事業者ヒアリング／ＪＲ・路線バス利用者ヒアリング（Ｒ４実施）

2) 路線バス(西鉄バス)

JR 宇美駅と上宇美バス停を中心に、北は博多・天神方面、西は JR 南福岡駅方面、南は太宰府方面と四王寺坂、東は障子岳を結んで、西鉄バスの路線が広がっています。

町内には折り返し地点が複数あり、各路線は多くの系統に分かれています。

極楽寺、障子岳を起点としてとびたけや桜原から志免町を経由して博多・天神方面に向けて、宇美線[32]、[33]、[34]が運行しています。[32]、[34]は原田橋を起点とする系統もあり、宇美町役場入口バス停や下宇美バス停で極楽寺・障子岳系統と合流しています。

障子岳からは大野城市・JR 南福岡駅方面へ運行している[11]もあります。

四王寺坂を起点として宇美町役場入口バス停を経由して、[32]、[33]、[34]とともに博多方面へ向かう[37]、[37-1]もあります。

[39]はひばりが丘を経由して博多方面へ向かう路線です。ひばりが丘バス停を起点とする[38]もあります。

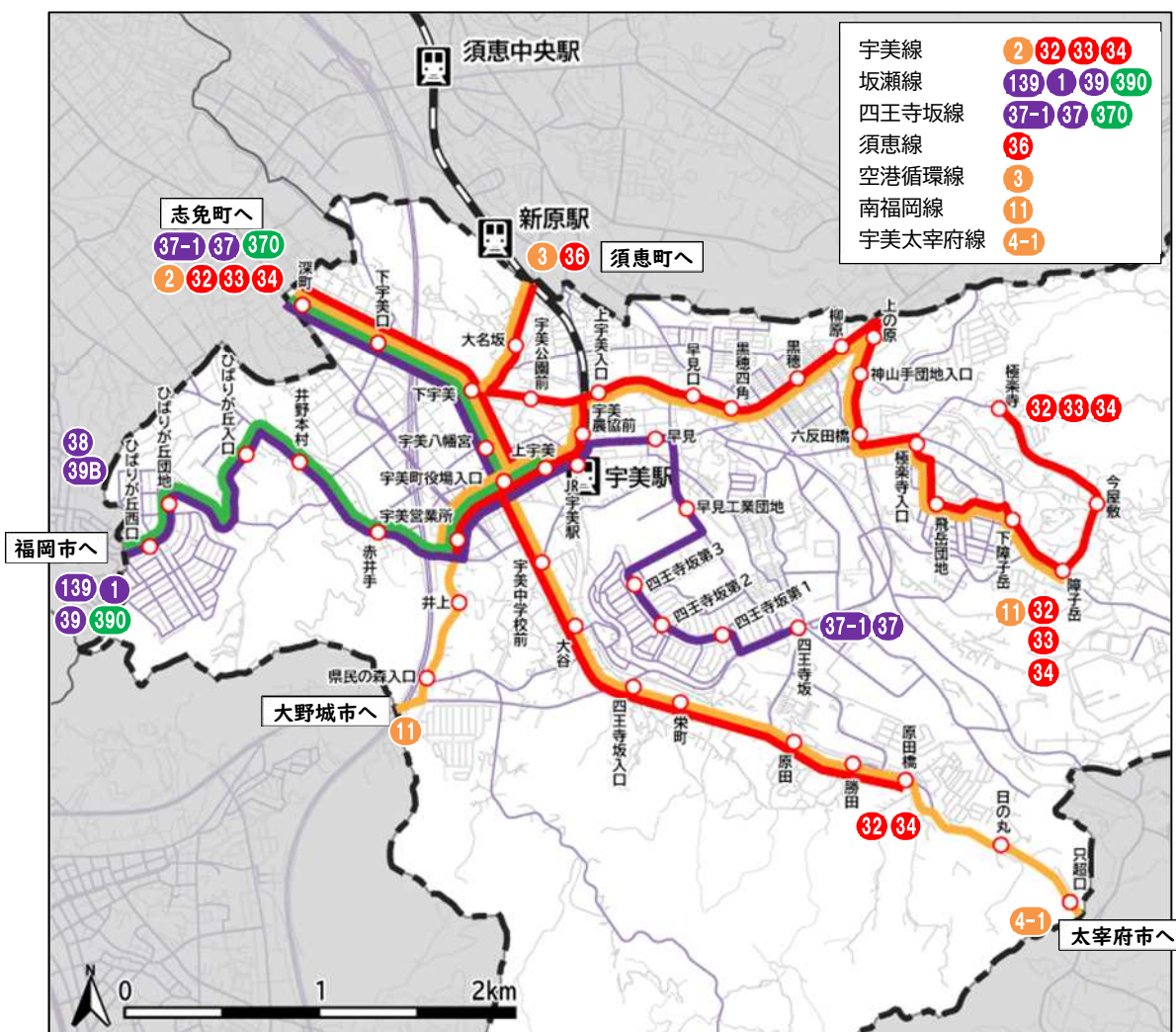
[370]、[390]は月隈ランプから呉服町ランプまで都市高速道路を経由して天神方面に向かう路線です。

[39]、[139]には快速便もあります。

須恵町方面に向けては、宇美営業所を起点に[3]、[36]が運行しています。

太宰府方面に向けては、宇美営業所を起点に[4-1]番が運行しています。

■路線バス(西鉄バス)の路線図



町内を運行する西鉄バス路線は「福岡空港」「イオンモール福岡」「博多駅」「天神」「大濠公園」「福岡タワー」「JR 南福岡駅」「太宰府」行きがあり、ほぼ毎時間の運行が確保された状況にあります。

■町内を運行する西鉄バス__時間帯別運行状況(平日)

令和6年1月時点

		系統・方面・行先		「宇美町役場入口バス停」からの運行便数																				【平日】	
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	便/日	
宇美線		上宇美			3	1																		4	
	2	イオンモール福岡		〔2〕は、土・日祝のみの運行																					
		上宇美																							
	32	大濠公園		1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2				20	
		博多駅						1	1	1					1	1		1	1	1			1	6	
		上宇美						1	1	1								1		1				6	
		宇美営業所						1																1	
	33	原田橋				1	2	1	1	1	1	1			1	1	2	2	1	1	1			17	
		博多駅				1				1		1					1							4	
		障子岳						1					1			1		1						4	
極楽寺																		1					1		
34	大濠公園			2	3	1	1	1	1	1	1	2	1	2	3				1		1		21		
	天神		1																				1		
	上宇美					1	3	2	2	1	2	1	1		1	1		1		1	1		17		
坂瀬線		原田橋														1		1	2	1			6		
	139	福岡タワー(TNC放送会館)				1	1																2		
	1	福岡空港国内線南				1																	1		
	39	博多駅・福岡空港(快速)	1					1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	1	1			21		
		博多駅・福岡空港(普通)										1	1		1		1		1				5		
		上宇美				2		3	3	3	2	2	2	2	2	2	5	1	1	1	2	1		34	
四王寺坂線	390	天神			1	2	1	1															5		
		上宇美					1									1	1	1	1	1	1	1	8		
	37-1	博多駅														1	1						2		
	37	博多駅	1	3	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1		34		
		上宇美					1	2	2	1	1	1	2	1	1				1	1		1	11		
		四王寺坂				1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	3	3	1	1	1		25		
370	天神			2	1	2																	5		
	上宇美					1									1	1	1	1	1	1		7			
須恵線		イオンモール福岡				1		1	1	1	1	1	1	1									4		
	36	天神・イオンモール福岡						1		1	1	1	1	1	1			1	1	1			10		
		天神	1	1	1																		3		
		宇美営業所					1	2	2	1	1	1	2	1	1		1	1	1	1	1	1	17		
空港循環線	3	福岡空港国内線南	1	1	1			1	1	1		1	1	1	1	1	1	1					13		
		宇美営業所				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				13		
南福岡線	11	J・R南福岡駅	2	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1				22		
		上宇美			1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2		1		22		
宇美太宰府線	4-1	太宰府市役所前		1	1	1	1	1	1	1	1	1		2	1	1	2	1	1				15		
		宇美営業所			2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1				15		

系統・方面・行先		「ひばりが丘西口バス停」からの運行便数																			【平日】	
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	便/日
38	博多駅													1								1
	ひばりが丘団地				2																	2
39B	博多駅		1	1										1	1							4
	ひばりが丘団地			1		1									1	1	1					5

赤字：下り（宇美町内向かい）、黒字：上り（宇美町外向かい）

資料：西日本鉄道株式会社 バス時刻表ホームページ

バス運賃は、初乗り 210 円で設定されています。博多駅までは 510～590 円、天神までは 590～740 円で行くことができます。

■町内を運行する西鉄バスの運賃一覧

令和6年1月時点

乗車		降車	運賃
宇美町役場入口	➡	上宇美	210 円
		宇美営業所	210 円
		四王寺坂	210 円
		極楽寺	230 円
		障子岳	230 円
		原田橋	230 円
		JR 南福岡駅	340 円

乗車		降車	運賃
宇美町役場入口	➡	太宰府市役所前	490 円
		イオンモール福岡	400 円
		福岡空港国内線南	450～560 円
		博多駅	510～590 円
		天神	590～740 円
		大濠公園	690 円
		福岡タワー（TNC 放送会館）	850 円

資料：西日本鉄道株式会社 バス時刻表ホームページ

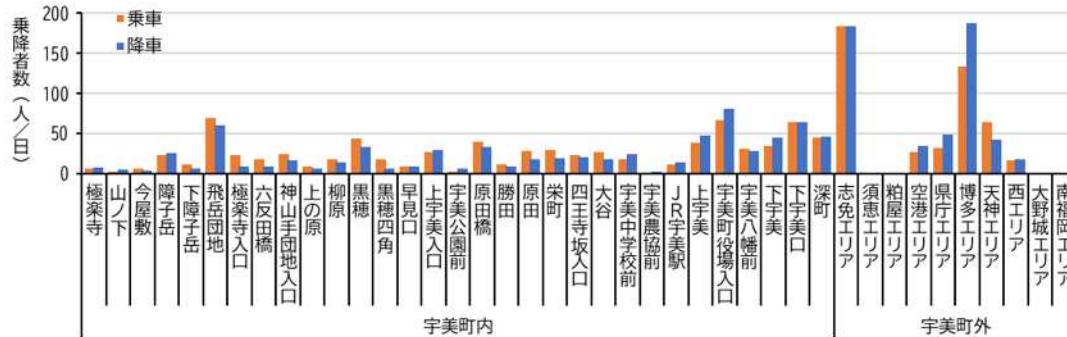
① 利用状況

令和4年10月5日(水)にnimocaカードで運賃清算したバス利用者の状況

【宇美線】 ② ③② ③③ ③④

宇美線は「飛岳団地バス停」や「宇美町役場入口バス停」、「下宇美口バス停」、「志免エリア」、「博多エリア」での乗降が多い路線です。上りは6～10時台の利用が多く、7時台が突出しています。午後も20～30人の利用があります。下りは12時台と15～20時台の利用が多く、17～18時台にピークを迎えます。

■バス停別乗降者数

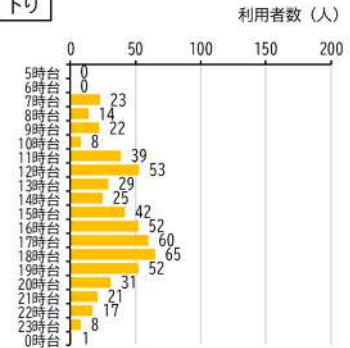


■時間帯別利用者数

上り



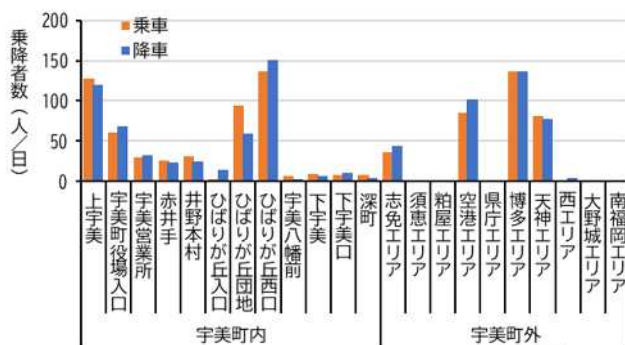
下り



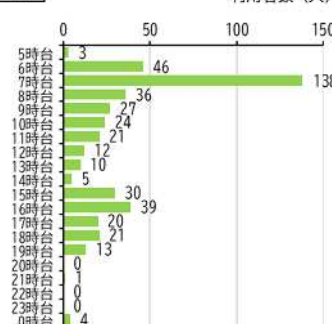
【坂瀬線】 ⑬⑨ ① ③⑨ ③⑩

坂瀬線は「上宇美バス停」、「ひばりが丘西口バス停」、「ひばりが丘団地バス停」、「空港エリア」、「博多エリア」での乗降が多い路線です。上りは6～8時台が多く、7時台が突出しています。午後も15～16時台の利用が多いです。下りは17～18時台が多く、朝の7時台も多いです。

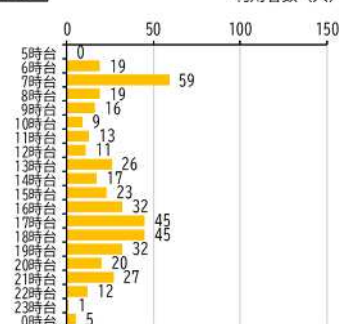
■バス停別乗降者数



上り



下り



■時間帯別利用者数

※宇美町内のバス停で乗降した方のみ

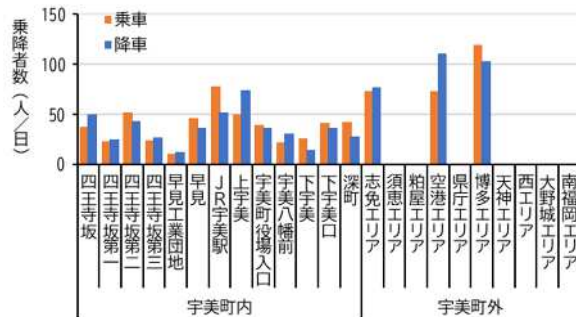
資料：西日本鉄道株式会社 提供資料

令和4年10月5日(水)にnimocaカードで運賃清算したバス利用者の状況

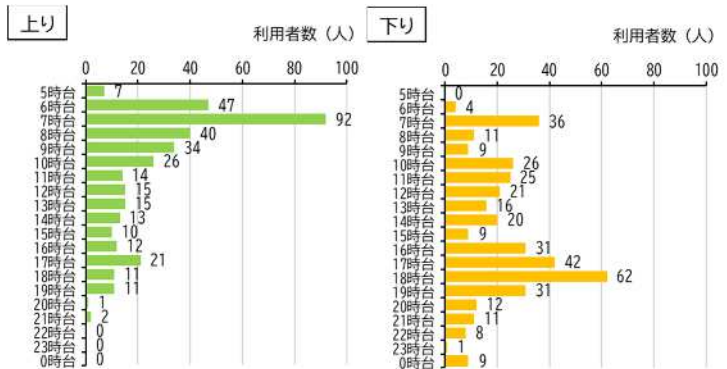
【四王寺坂線】 37-1 37 370

四王寺坂線は「四王寺坂団地内各バス停」、「JR 宇美駅バス停」、「上宇美バス停」、「志免エリア」、「空港エリア」、「博多エリア」での乗降が多い路線です。上りは6～9時台が多く、7時台が突出しています。午後は利用者数が10人程度と少ないです。下りは16～19時台が多く、18時台がピークとなっています。午前中の利用も多く、朝の7時台や10～11時台も多いです。

■バス停別乗降者数



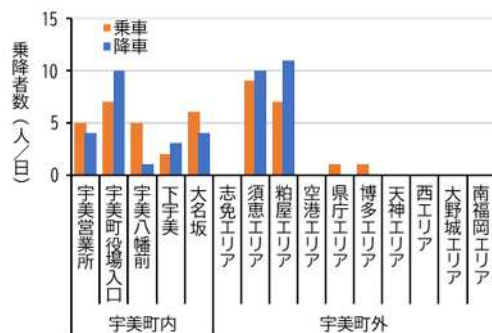
■時間帯別利用者数



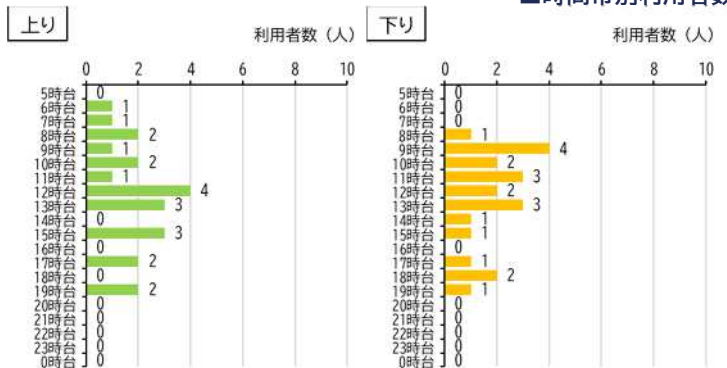
【須恵線】 36

須恵線は宇美線、坂瀬線、四王寺坂線に比べると利用者数が少ない路線です。そうした中で「宇美町役場入口バス停」、「須恵エリア」、「粕屋エリア」での乗降が多いです。利用時間帯は、日中の利用が多いです。

■バス停別乗降者数



■時間帯別利用者数



※宇美町内のバス停で乗降した方のみ

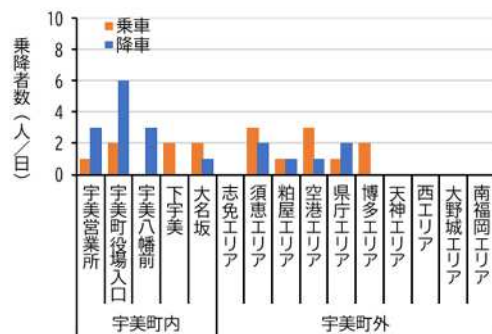
資料:西日本鉄道株式会社 提供資料

令和4年10月5日(水)にnimocaカードで運賃清算したバス利用者の状況

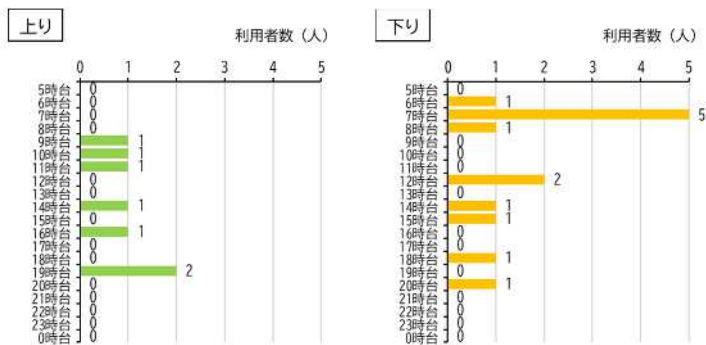
【空港循環線】 3

空港循環線は、宇美線、坂瀬線、四王寺坂線に比べると利用者数が少ない路線です。

■バス停別乗降者数



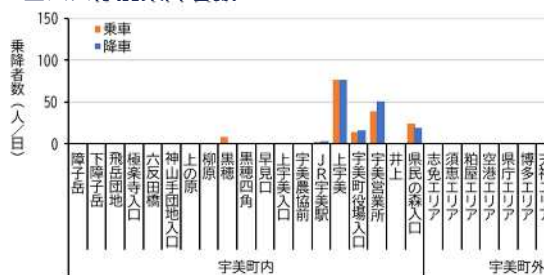
■時間帯別利用者数



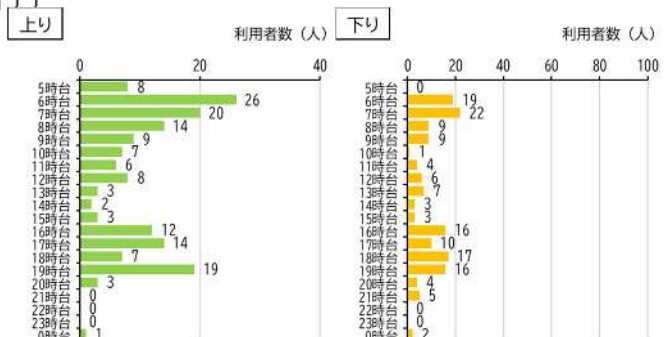
【南福岡線】 11

南福岡線は「上宇美バス停」、「宇美営業所バス停」、「南福岡エリア」、「大野城エリア」での乗降が多い路線です。上りは6～8時台が多く、6時台が最も多いです。夕方16～19時台の利用も多いです。下りも同様に6～7時台、16～19時台の利用が多いです。

■バス停別乗降者数



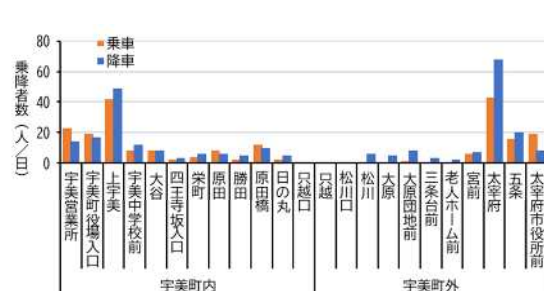
■時間帯別利用者数



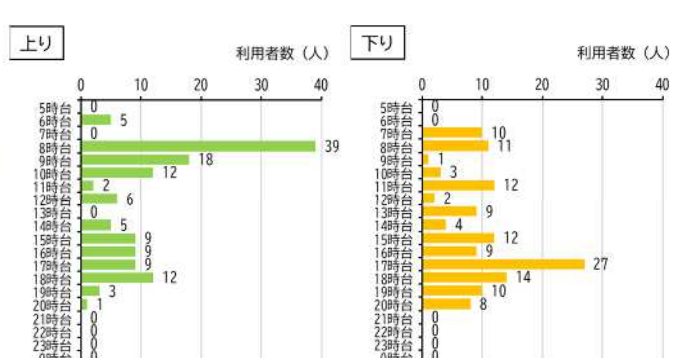
【宇美太宰府線】 4-1

宇美太宰府線は、宇美町内は「宇美営業所バス停」、「宇美町役場入口バス停」、「上宇美バス停」での乗降が多く、太宰府市内では「太宰府バス停」、「五条バス停」、「太宰府市役所前バス停」での乗降が多い路線です。上りは8時台が圧倒的に多く、9～10時台までの利用が多いです。下りは17～19時台の利用が多いです。

■バス停別乗降者数



■時間帯別利用者数



※宇美町内のバス停で乗降した方のみ

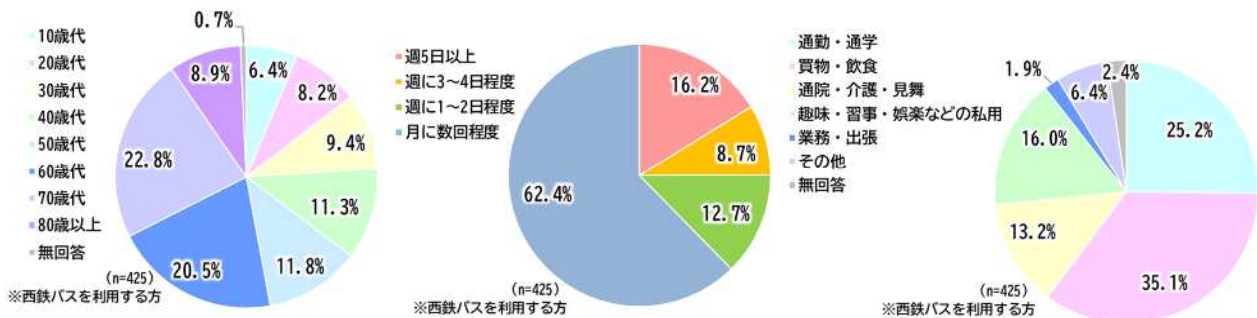
資料:西日本鐵道株式會社 提供資料

② 利用特性

【西鉄バスの利用特性】 住民アンケートより（西鉄バス利用者：425人）

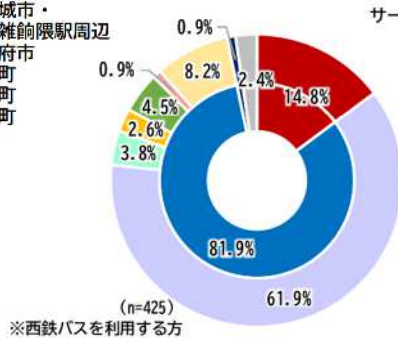
- ・西鉄バスは町民の32%が利用している。利用者の年齢層は10歳代から70歳代まで全ての年代でみられる中、60歳代、70歳代の割合が高くなっている。
- ・「月に数回程度」（62%）と利用頻度は少ない人が多いものの、毎日（週5日以上）や「週に3～4日程度」などの高頻度利用層も24%を占めている。利用区間は町外への移動は福岡市が62%と多く、志免町が8.2%となっている。
- ・利用時の外出目的は、「買物・飲食」（35%）、「通勤・通学」（25%）、「趣味・習い事・娯楽などの私用」（16%）が多い。
- ・利用回数が増やせるサービス改善については「増便」（40%）が最も多く指摘されている。

■西鉄バス利用者の年齢構成・利用頻度・外出目的

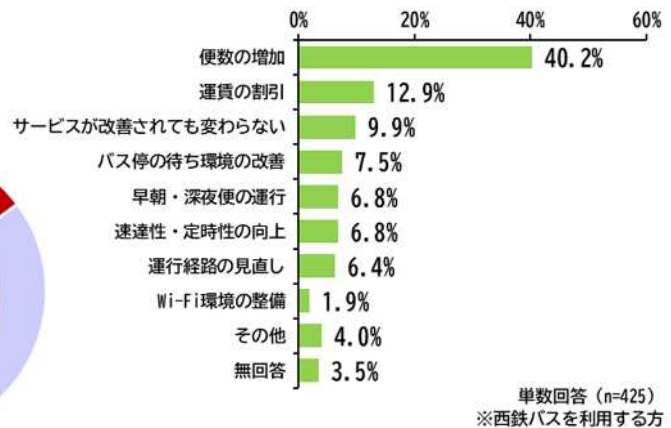


■最もよく利用するバス停

- 宇美町内のバス停間
- 宇美町～町外のバス停間
- 宇美町～福岡市
- 宇美町～大野城市・南福岡駅・雑餉隈駅周辺
- 宇美町～太宰府市
- 宇美町～粕屋町
- 宇美町～須恵町
- 宇美町～志免町
- その他
- 無回答



■どんなサービスが受けられたら利用回数を増やせるか

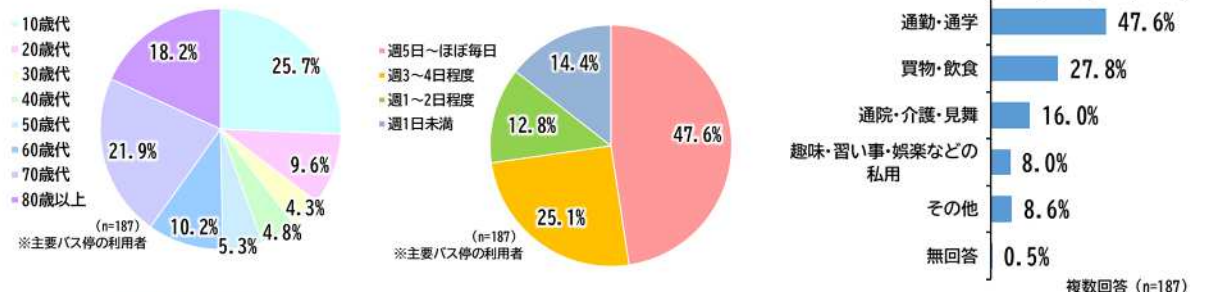


資料：住民アンケート結果（R4実施）

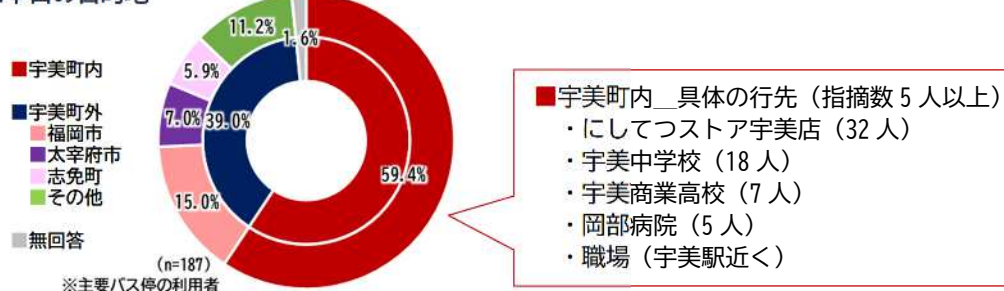
【西鉄バスの利用特性】 JR・路線バス利用者ヒアリングより（西鉄バス利用者：187人）

- ・利用者の属性からは、10歳代の高校生が通学目的で週5日～ほぼ毎日利用していることがみとれる。
- ・60歳以上の高齢者の利用も多くみられる（50.3%）。
- ・町外の目的地で多いのは、福岡市（15.0%）、太宰府市（7.0%）、志免町（5.9%）である。

■西鉄バス利用者の年齢構成・利用頻度・外出目的



■本日の目的地



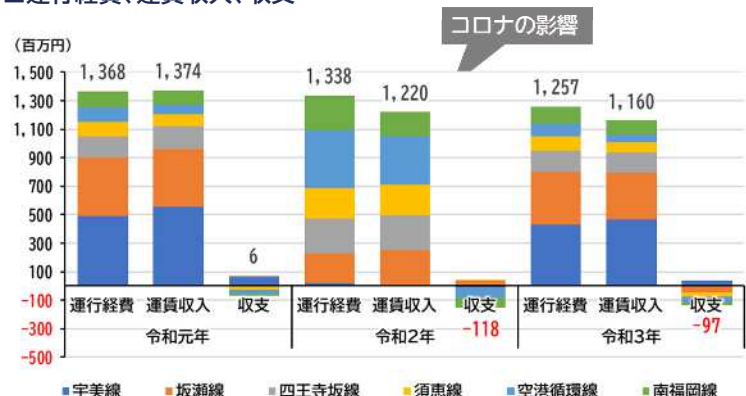
資料：JR・路線バス利用者ヒアリング（R4実施）

③ 運営状況

町内を運行する路線バスの運行経費は運行キロの減少に伴い徐々に減っており、令和3年度時点では12.6億円となっています。運賃収入は新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度に大きく減少しています。令和3年度はさらに減少して11.6億円となっています。

収支額は令和2年度から赤字運営となっており、令和3年度時点で9,700万円の赤字、収支率は92%となっています。

■運行経費、運賃収入、収支



※運行経費は、地域間幹線系統補助単価（北九州ブロック）を用いて算出

資料：運輸実績(R1～3)

④ 現状の課題

【西鉄バスの現状の課題】

- ・人口減少による総利用者が減っている中、コロナ禍の影響（外出控え、テレワークの普及）でさらに利用者が大きく減少、営業が非常に厳しい状況になっている。
- ・特に、【須恵線】や【南福岡線】の利用が少ない。
- ・乗務員不足も深刻化しており、黒字運行の路線でも現状のサービス水準の維持が困難になってきている。
- ・【坂瀬線】のサービス調整、オンデマンドバスの導入後の状況をみながら、全体的な交通サービスのあり方を検討していく必要がある。

資料：交通事業者ヒアリング（R4実施）

3) のるーと宇美

本町では、平成 9 年から福祉巡回バス「ハピネス号」を運行していましたが、近年利用者数は減少傾向にありました。利用されない理由としては「便数が少ない」や「バス停が遠い」、「所要時間が長い」等の意見があがっており、利用しやすい公共交通としての課題が明らかになりました。

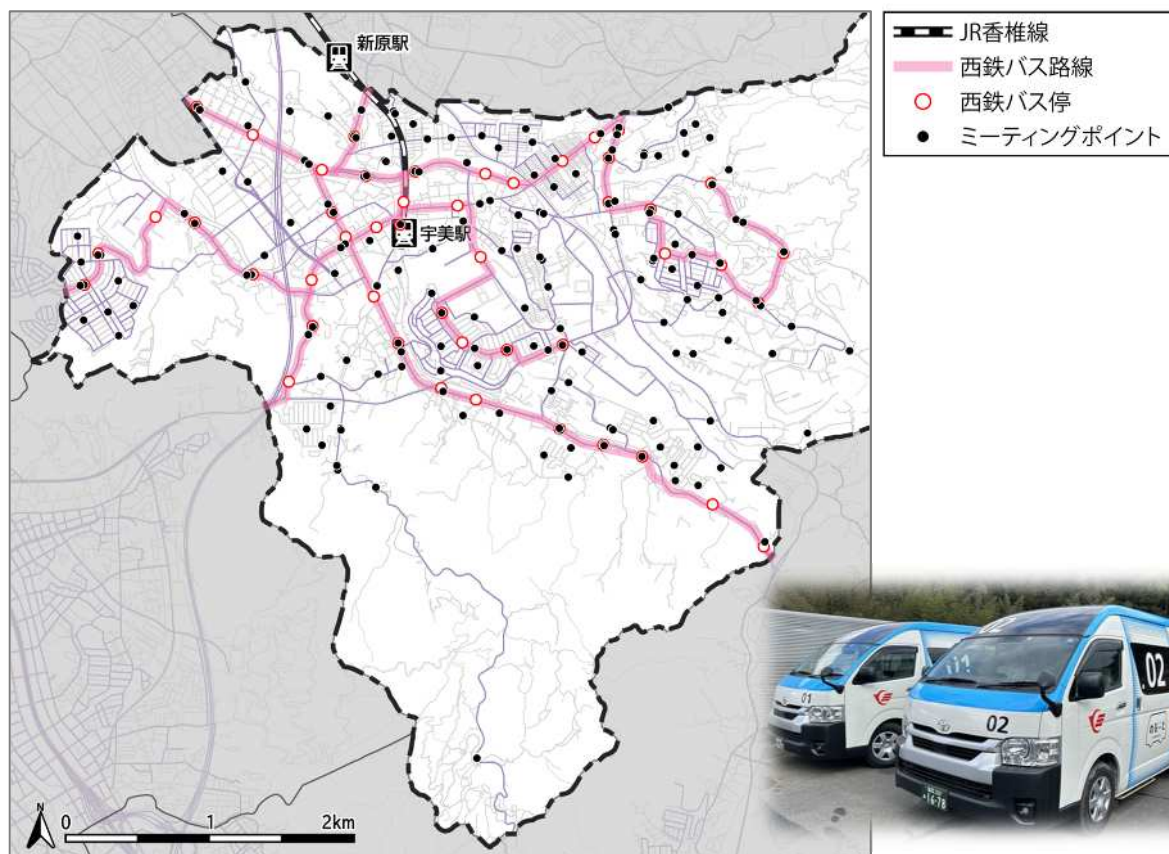
公共交通の運行効率化と利用しやすい環境を整えていくことを目指して、福祉巡回バス「ハピネス号」に替わる町内移動手段の新しい選択肢の一つとして、AIオンデマンドバス「のるーと宇美」の導入を検討、移動に困っている住民の地域内移動手段の確保を目的として、令和 5 年 2 月 1 日から運行を開始しました。

■「のるーと宇美」の概要 令和 6 年 3 月時点

概要	
運行曜日	月～土 ※日祝日およびお盆期間（8 月 13 日～15 日）、年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）は運休
運行時間	8 時 30 分～18 時 30 分
運行エリア	宇美町全域 ※一部地域を除く
運賃	大人 1 人 200 円 ※障がいをお持ちの方・小学生以下は半額、乳幼児無料 ※令和 5 年 3 月 31 日までは運賃一律 100 円割引
車両・定員	ワンボックスカー／8 人乗り ※車両総数は 4 台、1 日あたりの稼働は 3 台
利用方法	 呼ぶ 来る 乗る 払う アプリまたは電話・LINEで配車予約 指定された時間に乗り場へ 運転手に予約番号を伝えて乗車 ※予約番号は会員登録時の電話番号下4桁 乗車時に運賃をお支払い

■「のるーと宇美」のミーティングポイント

令和 6 年 3 月時点



① 利用状況

令和5年4月～12月の9ヶ月間の利用状況をみると、どの月も一定数の利用があり、平均乗客数は2,274人/月でした。一日あたりの平均乗客数は、4月～7月の間は80～90人/日台を推移、8～11月は100人/日前後を推移しています。

■利用者数の推移(令和5年4月～12月)

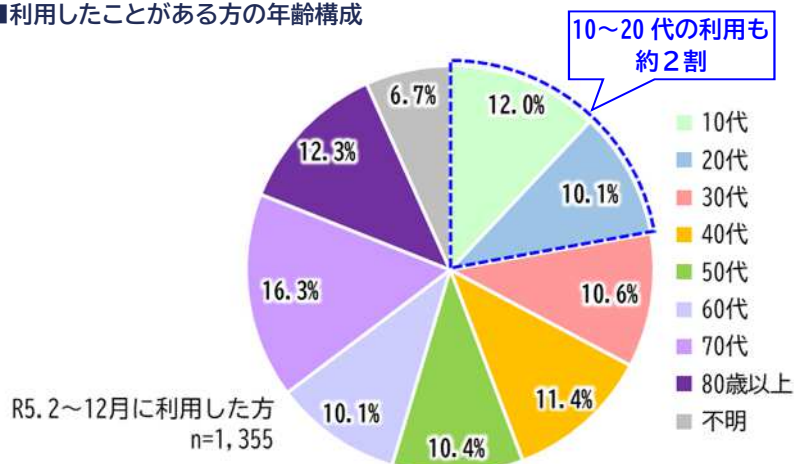
※稼働日：4月24日間、5月24日間、6月26日間、7月24日間、8月24日間、9月24日間、10月25日間、11月24日間、12月24日間



「のるーと宇美」を利用した方の年齢構成は、60歳以上の高齢者が全体の約4割を占めていました。

一方で、60歳未満の方も各年代で1割程度ずつの利用が見られ、幅広い年代の方に利用されています。

■利用したことがある方の年齢構成

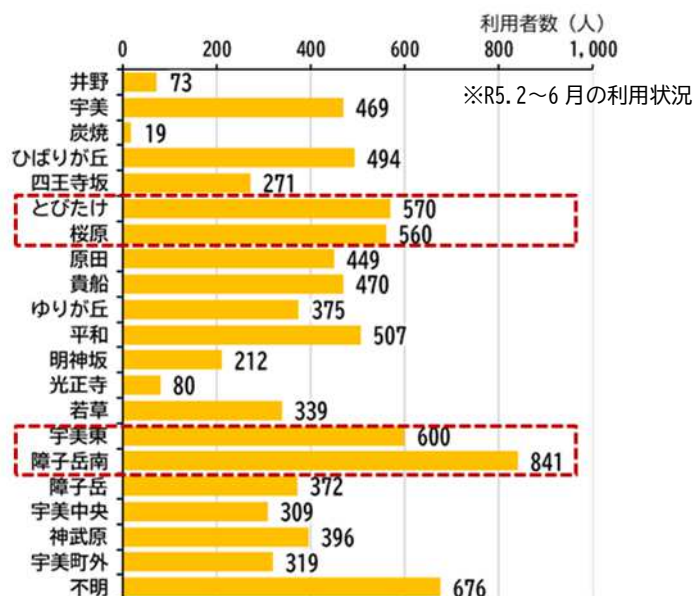


利用者の居住地で最も多かったのは、「障子岳南(841人)」、次いで「宇美東(600人)」、「とびたけ(570人)」、「桜原(560人)」でした。

一方、「炭焼(19人)」や「井野(73人)」、「光正寺(80人)」は、他地域と比べても極端に利用が少ないです。

利用が多かった地域は町の東部に位置しており、宇美駅や町の中心部までの距離が遠く、また標高が高い地域でした。徒歩や自転車での移動が困難であるため、「のるーと宇美」の利用が多くなっているものと想定されます。

■利用者の居住地



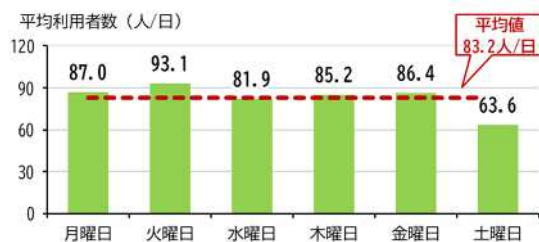
資料：「のるーと宇美」利用実績

② 利用特性

【のるーと宇美の利用特性】

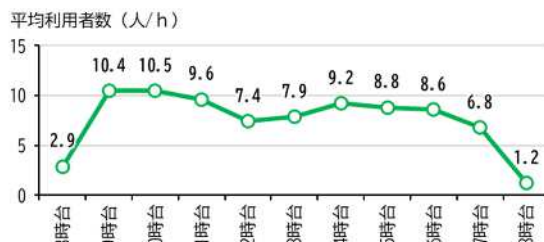
- ・曜日別の平均利用者数を見ると、若干火曜日の利用が多いものの、月曜日から金曜日にかけては比較的まんべんなく 80 人/日以上の利用があることが確認された。
- ・一方、土曜日に関しては、他の曜日と比較して利用が少ない傾向がみられた。
- ・時間帯別平均利用者数を見ると、午前中の利用が多く、9 時台～10 時台をピークに、12 時台は少し減少、その後 13 時台～16 時台にかけて少し増加する傾向にあった。

■曜日別平均利用者数



※R5 年 2, 3, 5, 6 月の利用状況

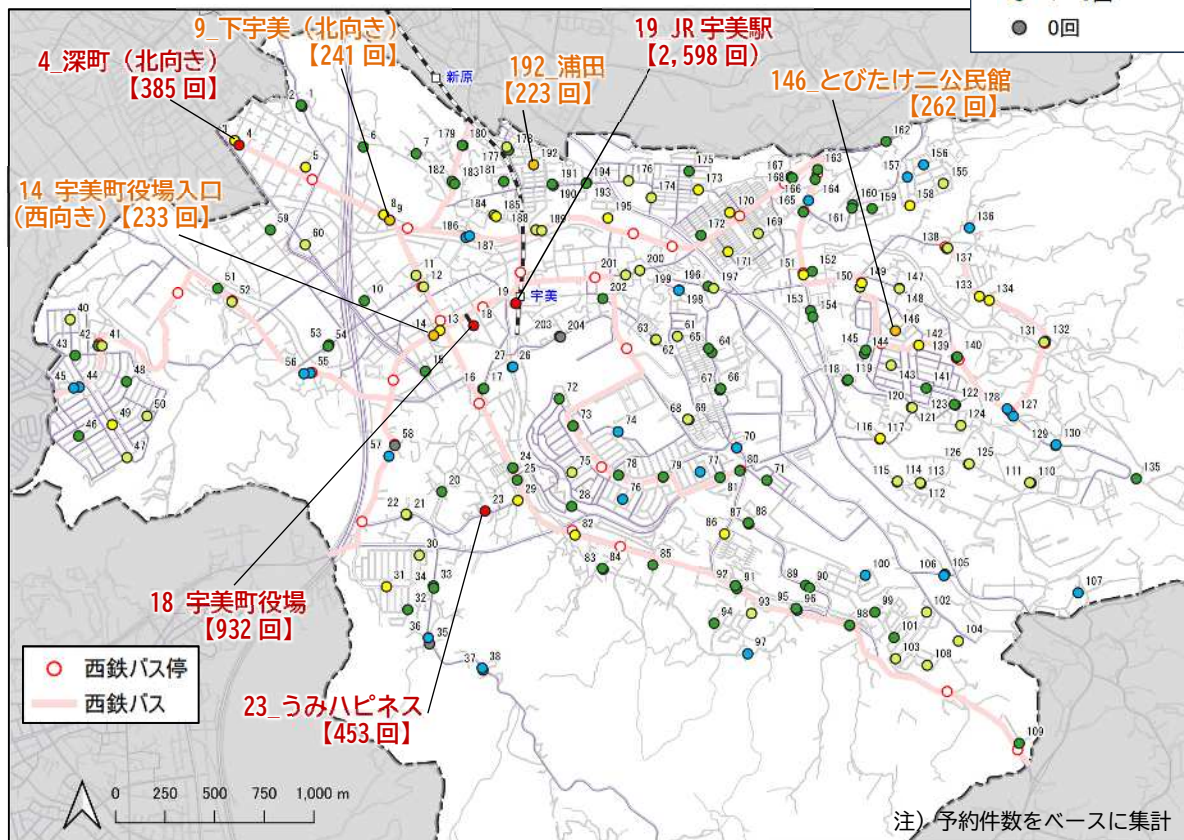
■時間帯別平均利用者数



※R5 年 2, 3, 5, 6 月の利用状況

- ・ミーティングポイントの利用状況を見ると、町の中心部に位置する「JR宇美駅 (2,598 トリップ)」や「宇美町役場 (932 トリップ)」が多く、次いで、児童福祉施設が複数位置する「うみハピネス (453 トリップ)」、商業施設や医療施設が複数位置する「深町 (北向き) (385 トリップ)」が多く利用されています。
- ・その他は「とびたけ二公民館 (262 トリップ)」や「下宇美 (北向き) (241 トリップ)」や「宇美町役場入口 (西向き) (233 トリップ)」や「浦田 (223 トリップ)」なども利用が多いです。
- ・全く利用がないミーティングポイントもいくつかはありますが、町内全域に渡って広く利用されています。

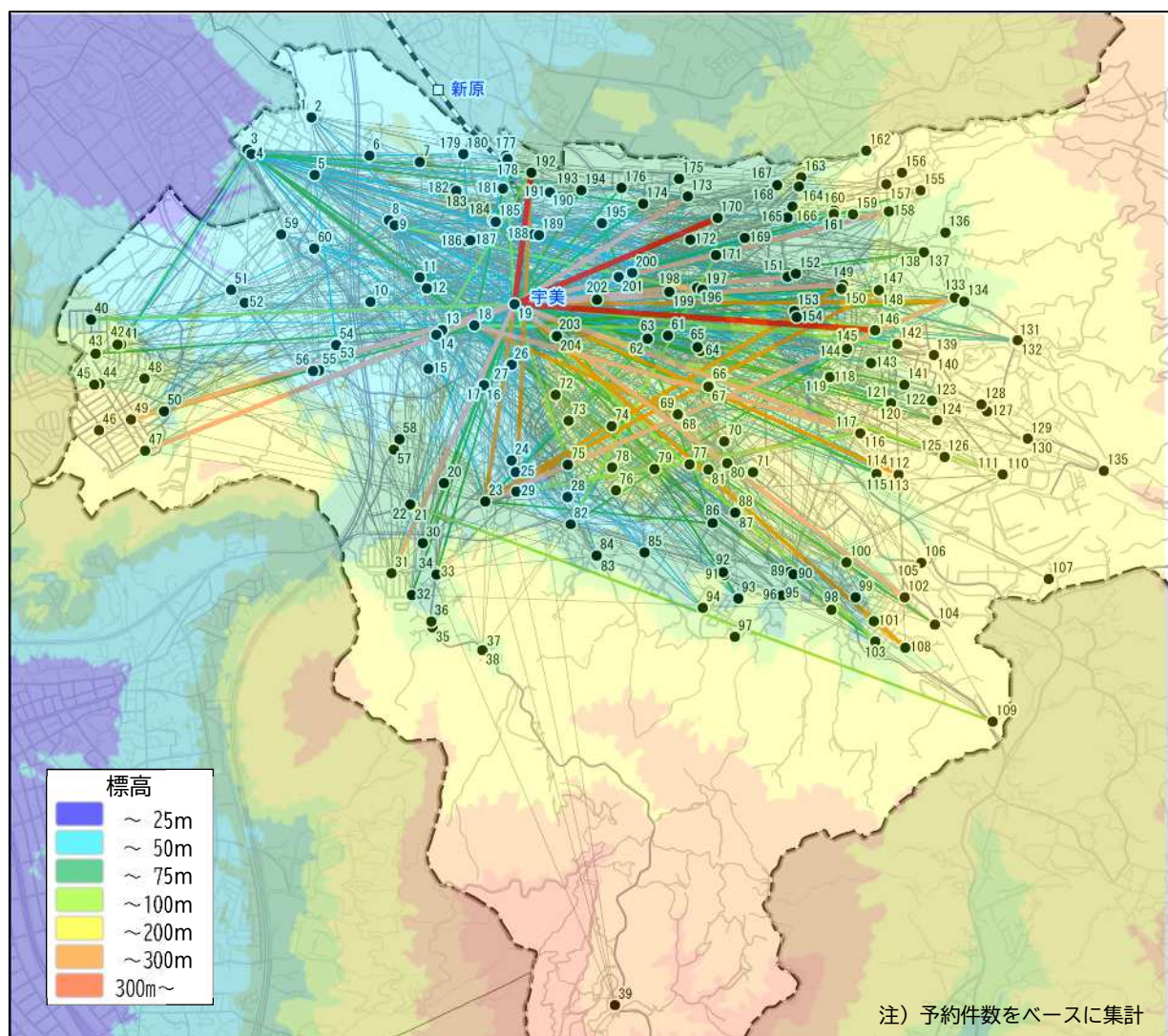
■利用が多かったミーティングポイント(乗車・降車の合計)



資料：「のるーと宇美」利用実績

- ・2, 3, 5, 6 月に利用が多かった移動の方向をみると『宇美駅～柳原生活館（103 回）』『宇美駅～とびたけ二公民館（102 回）』『宇美駅～浦田（100 回）』の組み合わせでした。
- ・それ以外では、主に「宇美駅」を中心に、ひばりが丘や貴船、ゆりが丘、若草、とびたけ、桜原といった、標高の高い郊外部との組み合わせが多くみられました。
- ・さらに宇美駅以外では、児童福祉施設が複数位置する「うみハピネス」と宇美東や若草、障子岳との組み合わせや、町の西側に位置する「深町」とひばりが丘や平和地域との組み合わせもありました。

■利用が多かったOD(乗車・降車の組み合わせ)



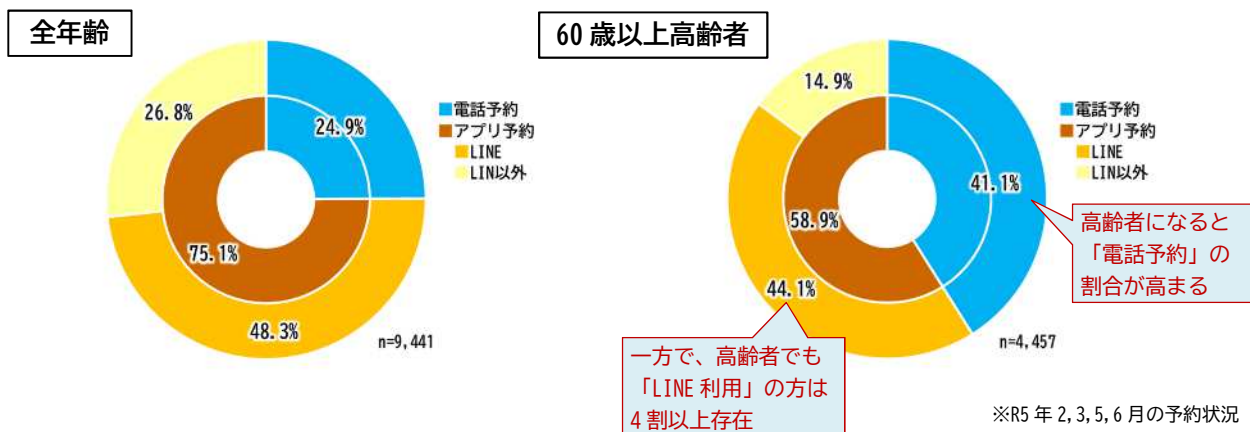
資料：「のるーと宇美」利用実績

③ 現状の課題

【のるーと宇美の現状の課題】

- ・ L I N E での予約が定着しており「操作が楽、わかりやすい、見方がわかりやすい、簡単、手軽」といった意見があげられる一方で、「予約操作の流れの中で、到着時間の表示タイミングを、時間を設定した時点に表示してほしい」「乗り場の選択がわかりにくい、バス停名称の（北向き）（南向き）の区別がつきづらい」といった改善要望もあげられている。
- ・ 高齢者の中には、L I N E 予約に不慣れな方も多いため、予約方法の説明会等を通じて周知を図る必要がある。

■「のるーと宇美」の予約方法



■LINE での予約画面(宇美町公式 LINE)



資料：「のるーと宇美」利用実績

4) 民間タクシー

福岡交通圏における民間タクシー輸送人員は、平成 25 年度以降減少傾向にあります。運転者の数も著しく減っており、10 年間で 3,578 人減となっています(平成 23 年度→令和 3 年度)。

町内には、法人のタクシー事業者が2社あります。

■民間タクシー年間利用者数の推移(福岡交通圏計)



※ 福岡交通圏：福岡市、春日市、大野城市、筑紫野市、太宰府市、古賀市、糸島市、那珂川市、糟屋郡

資料：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表（R3 年度）

【タクシーの現状の課題】

- ・コロナの影響を受けて、駅からの利用が減った。通勤利用が減っている。
- ・昔は定年退職した人がタクシー運転手になっていたが、最近はそうした人が少なくなっている。運転手不足に対する打開策は現状ではない。

資料：交通事業者ヒアリング（R4 実施）

5) その他(地域の輸送サービス)

町内の各施設が運行している輸送サービスは、下表のとおりです。

■地域の輸送サービス

施設	内容	
河野粕屋病院	送迎バス	5 便/日（事前の電話予約必要）
粕屋南病院	無料シャトルバス	宇美・須恵方面（平日：10 便/日）、日祝：6 便/日） 炭焼方面（平日のみ：3 便/日）
スマイルサポートゆるり	通院等乗降介助	99 円/回 ※実施地域以外でのサービスは、事業所から片道 30km 未満は無料、30km 以上は 250 円
ターニーホーム	送迎と付き添い	無料
障がい者多機能型事業所のぞみ工房	送迎	—

令和 5 年 2 月末時点

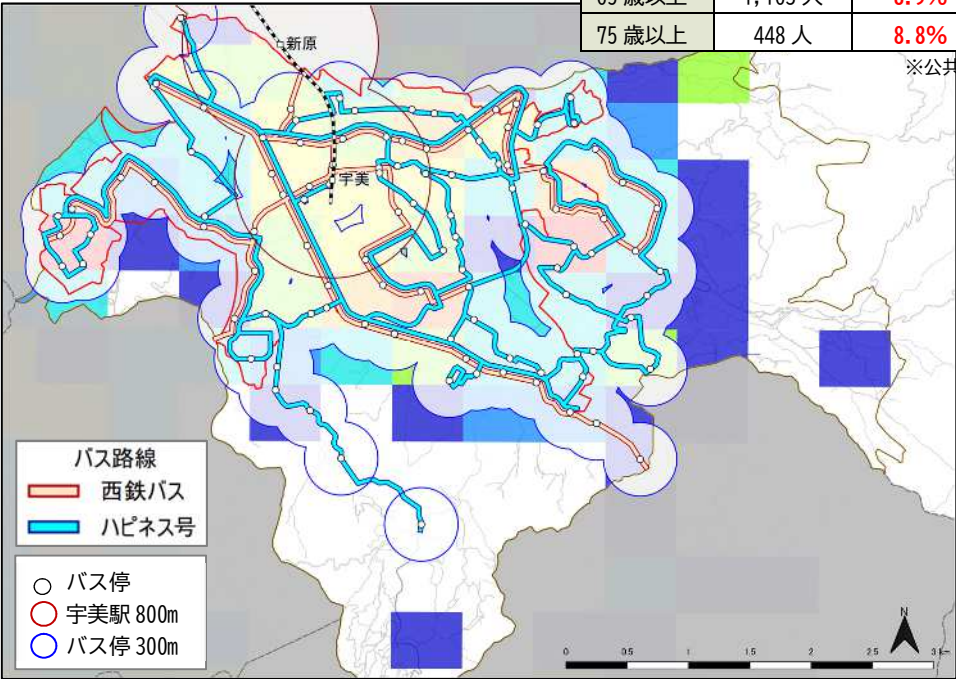
6) 公共交通空白地域の状況

福祉巡回バス「ハピネス号」運行当時に存在していた公共交通空白地域(バス停から半径 300m 圏域外エリア)は、「のるーと宇美」導入によってほぼ解消され、町全人口の約 8%にあたる約 4,000 人にも自宅近くまで公共交通サービスが運行している状況になりました。

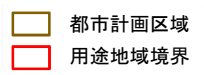
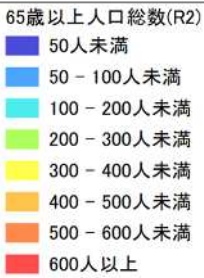
■公共交通空白地域人口(令和4年度時点)

	公共交通空白地域		町全体	
全年齢	3,979 人	8.3%	37,671 人	100.0%
65 歳以上	1,163 人	8.9%	6,105 人	100.0%
75 歳以上	448 人	8.8%	4,303 人	100.0%

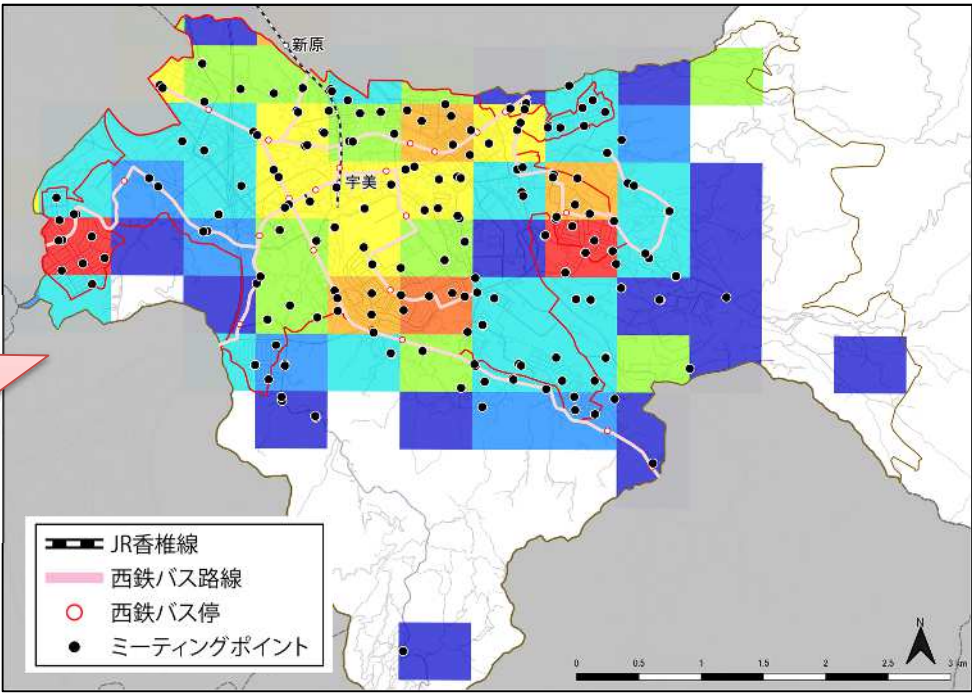
■公共交通空白地域 (令和4年度時点)



※公共交通空白地域の人口は GIS 上で算出
町域全体人口は R2 国勢調査



「のるーと宇美」
の導入によって、
空白地域は
ほぼ解消



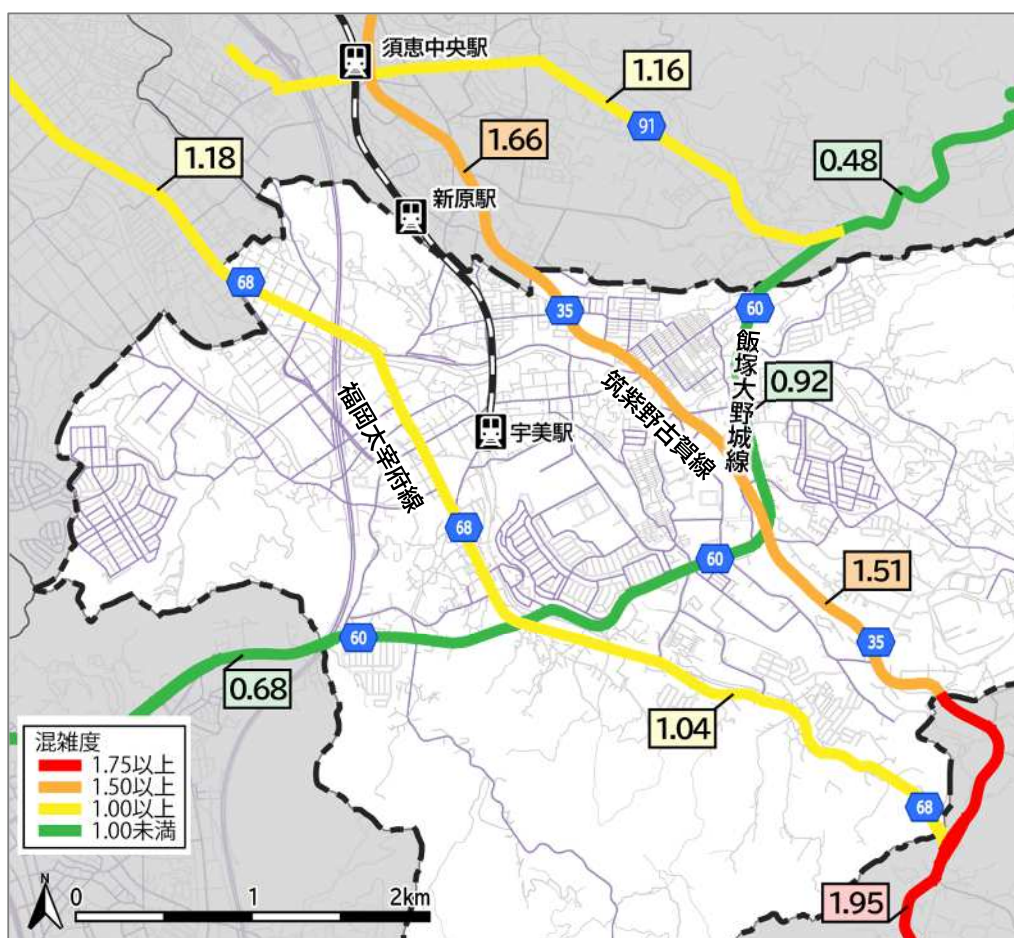
2-6. 道路の混雑状況

町内の道路の混雑状況は、県道 60 号(飯塚大野城線)以外は混雑度 1.00 を超えている状況にあります。特に、古賀市から粕屋町、須恵町、宇美町を経由し、太宰府市、筑紫野市へとつながる県道 35 号(筑紫野古賀線)は混雑度 1.50 以上と非常に混雑した状況にあります。

こうした道路混雑に対して、住民アンケートでも外出時の困りごととして「時間がかかる」や「渋滞に巻き込まれる」などが挙げられています。

また、道路混雑は自家用車に影響するばかりではなく、路線バスにも影響し、定時性の確保の難しさにつながっています。

■道路の混雑度



資料：平成 27 年 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）



自分で運転して通勤・通学をしている方(160人)

【主な困りごと】

時間が読めない(渋滞に巻き込まれる):44%
 通勤・通学に時間がかかる:36%
 通勤・通学費がかかる:16%

自分で運転して買物に行かれている方(153人)

【主な困りごと】

渋滞に巻き込まれる:33%
 運転に不安がある:16%



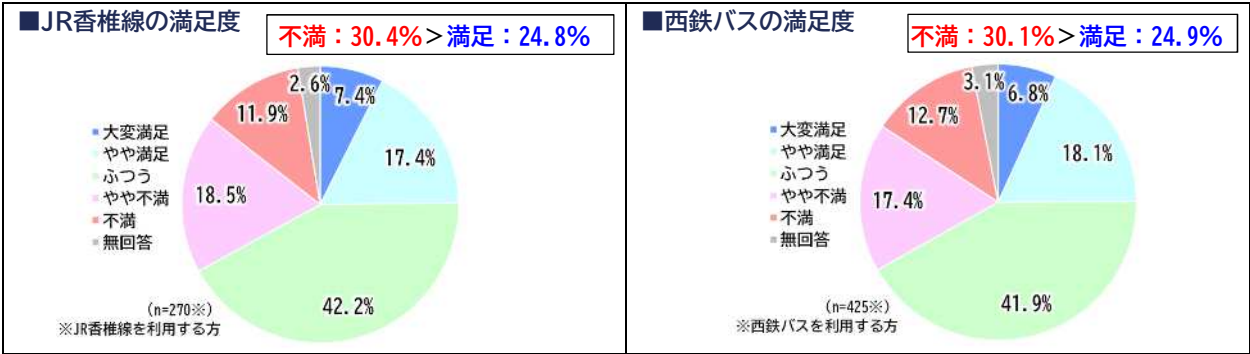
資料：住民アンケート（R4実施）

2-7. 公共交通に対する町民の意向

住民アンケートでは、公共交通に対する満足度や今後のあり方についての意見をうかがいました。

1) 公共交通に対する満足度

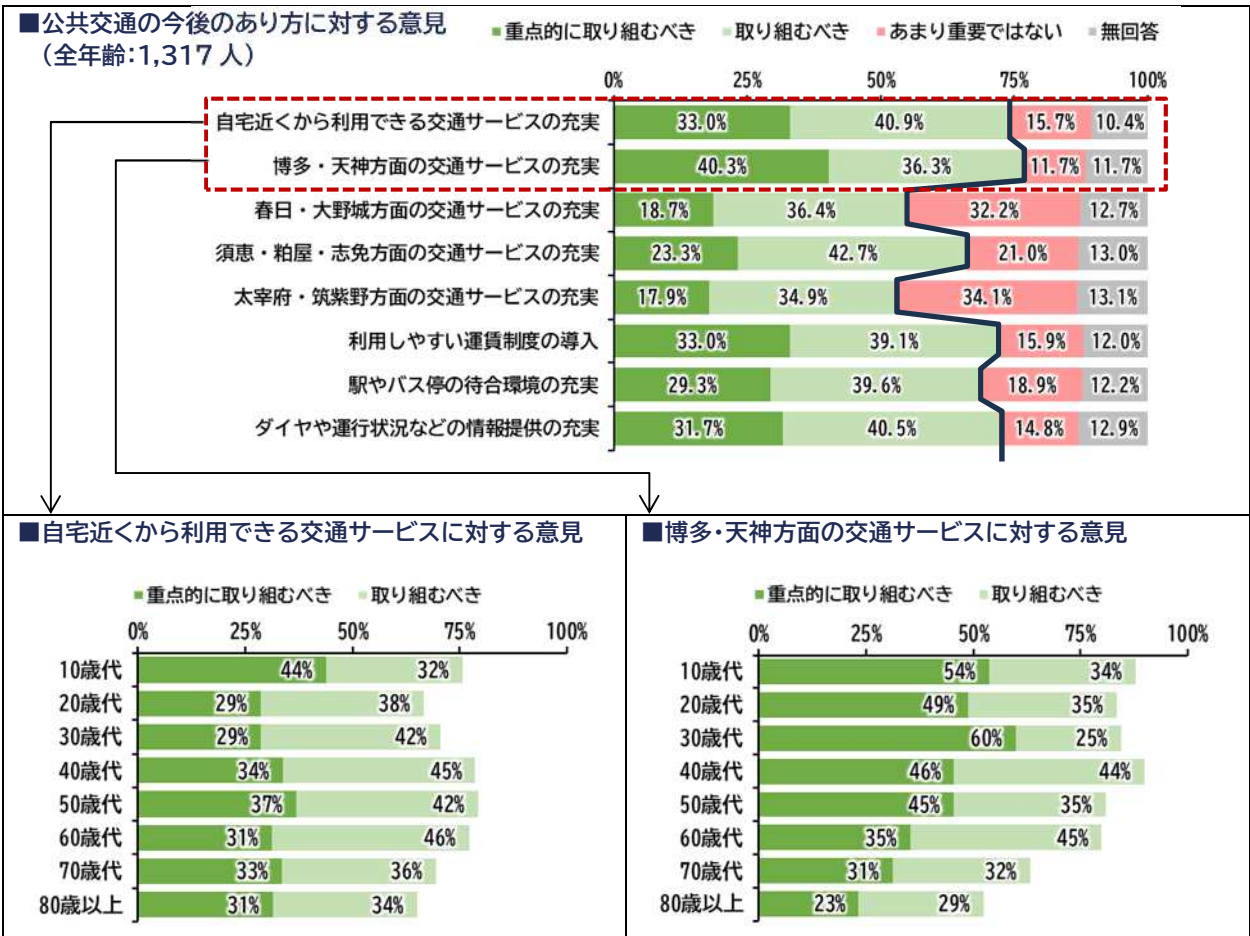
JR香椎線と西鉄バスに対する満足度では、「満足」よりも「不満」の回答割合の方が高くなっています。



2) 公共交通の今後のあり方に対する意見

今後どんなことを取り組むべきかという質問に対しては、「博多・天神方面の交通サービスの充実」を求める方が最も多く、特に年齢が若い方ほど回答割合が高い傾向にあります。

次いで「自宅近くから利用できる交通サービスの充実」を求める方も多く、70歳代や80歳以上の方からの回答割合も高い意見となっています。



3. 地域公共交通の問題点・課題

2章で整理した本町の地域特性や地域公共交通の現状を踏まえて、町民が利用しやすい公共交通を将来に渡って持続的に提供していくための課題を整理しました。

課題

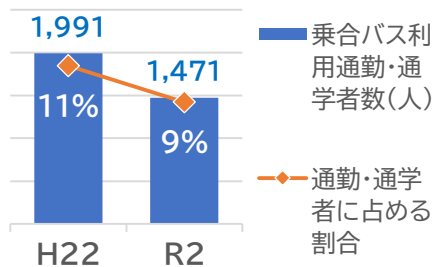
1

町民のニーズに対応し、運行効率性の改善に向けて公共交通ネットワークを見直す必要がある

【路線バス】

福岡市をはじめとする周辺市町への移動を支えています。少子化や生産年齢層の減少などに伴う通勤・通学需要の縮小により、利用が減少し運営が厳しくなっています。

■路線バス利用の通勤・通学者数の推移



資料：H22 及び R2 国勢調査

【A I オンデマンドバス「のーと宇美」】

福祉巡回バスに比べ、利便性が高まりました。今後はより運行効率性を高めていくためのシステム改良や利用促進が必要です。

■利用者数の推移



【JR香椎線】

通勤・通学、天神・博多への特別なおでかけ等を支える幹線交通ですが、少子化や生産年齢層の減少に加え、新型コロナの影響を受け利用が減少しています。

■JR香椎線と宇美駅の日あたりの乗車客数の推移



【公共交通の運転手】

運転手の高齢化や成り手不在、労働基準の見直し(令和6年4月)により運転手不足は一層深刻化しており、特に路線バスやタクシーは現状のサービス水準の維持も困難な状況にあります。

■運転手の確保状況(交通事業者ヒアリング)

- ・乗務員不足が深刻化していて、黒字運行の路線でも現状のサービス水準の維持が困難になってきている。【路線バス事業者】
- ・運転手不足が深刻化している。数年後には運転手が確保できなくなる状況。定年退職後のセカンドキャリアとして運転手となるような新たな成り手が減ってきている。【タクシー事業者】

⇒高まる高齢者等の移動ニーズに対応していく、魅力ある公共交通として利便性を高めていくために、町民の移動需要に応じたサービス水準への見直しや公共交通モード間の円滑な接続など、全体的な公共交通体系の再構築を行う必要があります。

⇒並行して、公共交通サービスの維持に向けて、運転手の確保にも注力していく必要があります。

課題
2

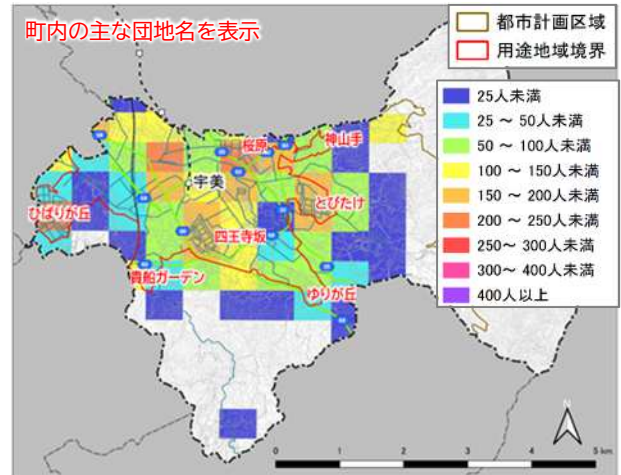
公共交通を利用しやすく、円滑に移動しやすい環境への改善が必要である

【起伏が多い地域特性と高齢者の増加】

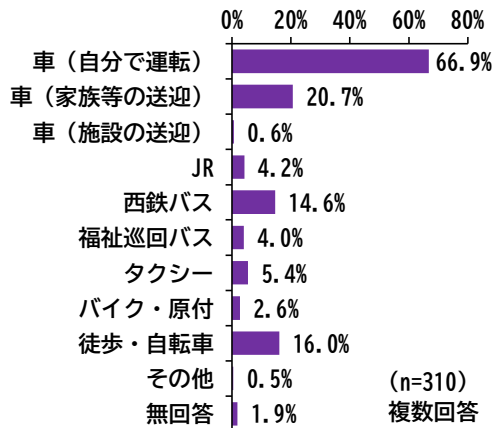
高齢人口は、ひばりが丘、四王寺坂、とびたけなどの丘陵地に造成された住宅団地に多く居住しています。令和12年(10年後)は、全体的に増加する中、とびたけや四王寺坂において急増する見込みです。

今後、運転が困難になったり、徒歩や自転車での移動が難しくなっても外出できる環境を整えていく必要があります。

■後期高齢者の人口分布(R2 国勢調査)

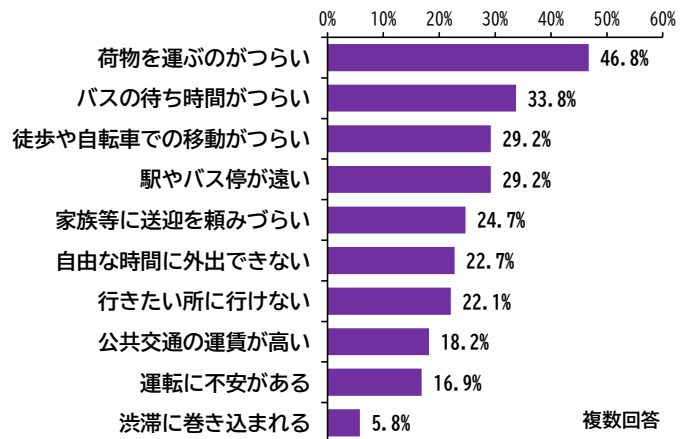


■高齢者の買物時の交通手段



資料：住民アンケート（R4実施）

■高齢者の買物時の困りごと



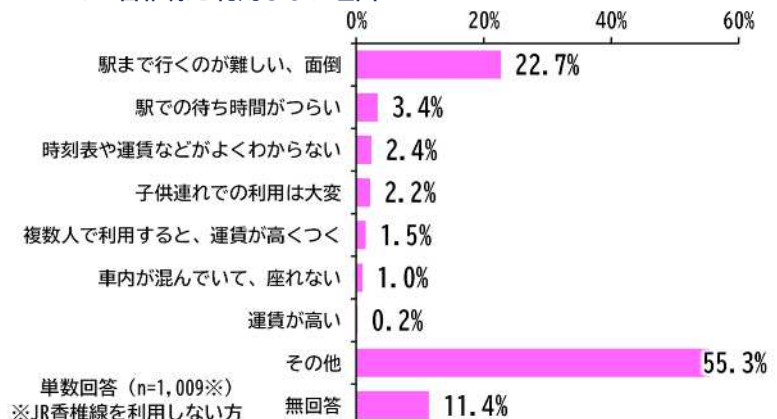
資料：住民アンケート（R4実施）

【公共交通への利用環境の要望】

JR を利用しない要因として駅までのアクセス環境があります。路線バスには所要時間や便数に対する改善要望があります。駅やバス停周辺の歩行空間について、歩道が狭い等の意見もあります。

JR 利用者からは「駅環境の向上」、路線バス利用者からは「バス待ち環境の向上」などの要望もあがっています。

■JR 香椎線を利用しない理由



資料：住民アンケート（R4実施）

⇒誰もが公共交通で外出しやすい環境を整えていくために、駅やバス停までのアクセス、駅やバス停の環境、便数や速達性などの運行サービス、運賃などについて改善していく必要があります。

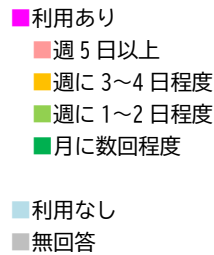
課題
3

公共交通サービスを維持・向上させていくための移動需要の創出、自動車からの転換を推進していく必要がある

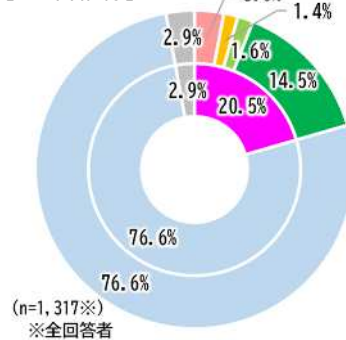
【公共交通の利用率の低さと道路交通混雑】

公共交通を日常的に利用している割合は2～3割と低い状況にあります。一方で、町内の主な道路は慢性的に混雑しており、町民からも外出時の困りごととして「時間がかかる」や「渋滞に巻き込まれる」などが上がっています。道路混雑は自家用車に影響するばかりではなく、路線バスにも影響し、定時性の確保の難しさにつながっています。

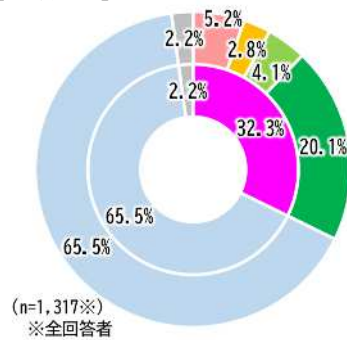
■高齢者の買物時の交通手段



【JR 香椎線】



【西鉄バス】



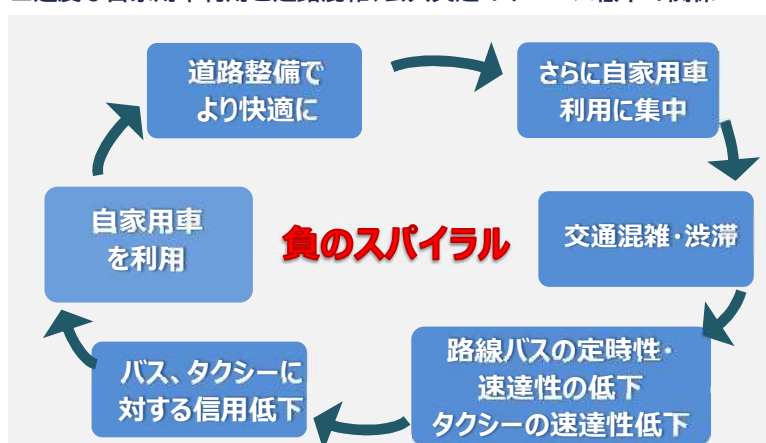
資料：住民アンケート（R4実施）

■道路の混雑度



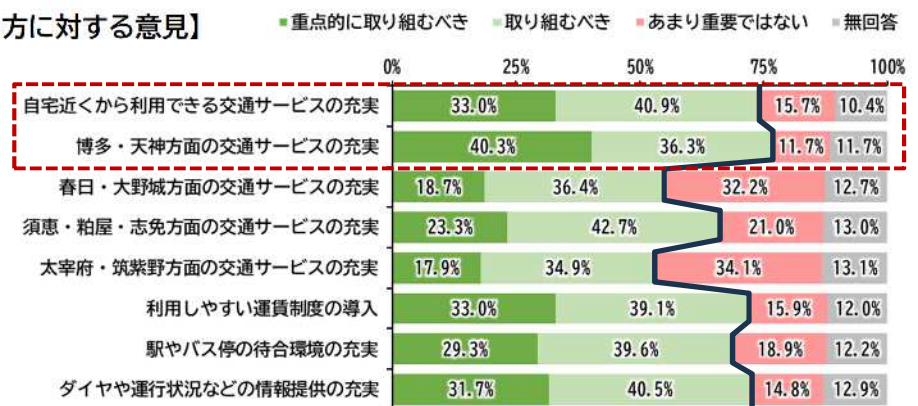
資料：平成27年 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

■過度な自家用車利用と道路混雑、公共交通のサービス低下の関係



【町民の公共交通の今後のあり方に対する意見】

宇美町の公共交通の今後のあり方に対して、「博多・天神方面の交通サービスの充実」や「自宅近くから利用できる交通サービスの充実」への意見が多くなっています。こうしたニーズを叶えていくためにも、公共交通を利用する機運や習慣の情勢が必要です。



資料：住民アンケート（R4実施）

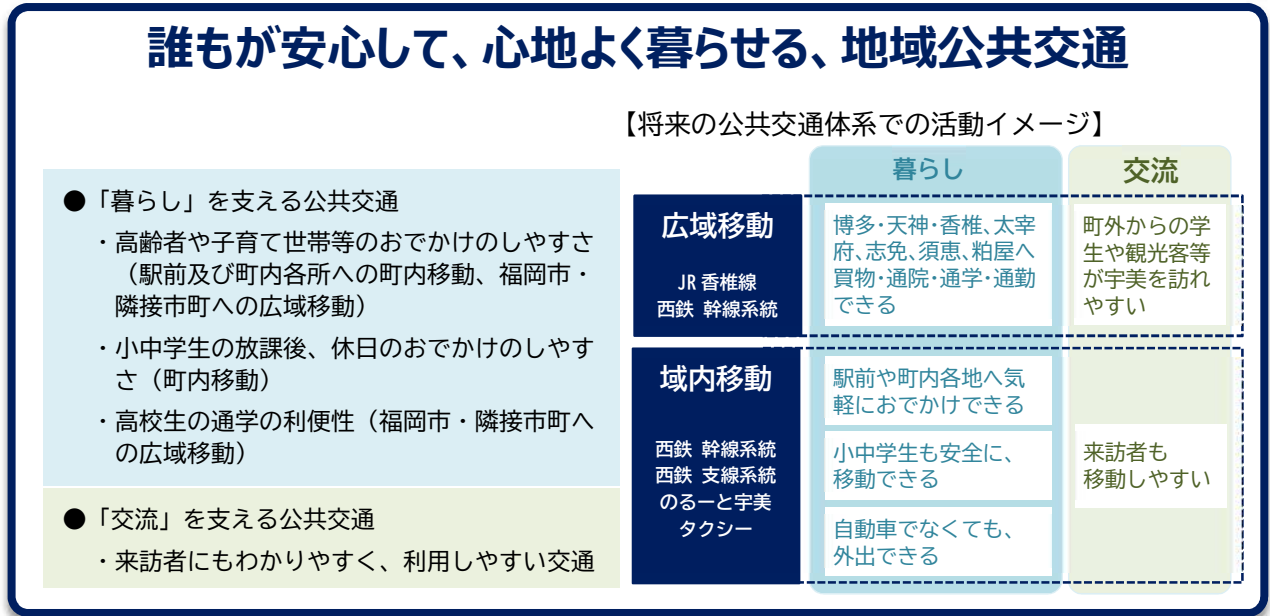
⇒公共交通の運行効率化や利用しやすい環境を整えていく一方で、利用者を含めた関係者一体となって、公共交通全体に対する意識を高めていく、利用する機会を創出していくなど、公共交通の利用を促す機運の醸成に取り組むことが必要です。

4. 宇美町地域公共交通計画の基本方針

4-1. 地域公共交通計画の基本方針

宇美町の公共交通の課題を踏まえて、地域が目指す将来像と地域公共交通の基本方針を設定しました。

■宇美町の地域公共交通の将来像



■宇美町の公共交通の課題

課題 1	町民のニーズに対応し運行効率性の改善に向けて公共交通ネットワークを見直す必要がある
課題 2	公共交通を利用しやすく、円滑に移動しやすい環境への改善が必要である
課題 3	公共交通サービスを維持・向上させていくための移動需要の創出、自動車からの転換を促進していく必要がある

■宇美町地域公共交通計画の基本方針

基本方針 1 公共交通体系の利便性と持続性を高める

オンデマンドバスの導入によって充実が図られた公共交通ネットワークを確立させていくため、各交通サービスそれぞれが利便性を高めていくとともに、一体的な交通サービスとして機能するよう磨き上げを図ります。また、運転手を確保し安定的なサービス提供を図ります。

基本方針 2 公共交通の利用環境を高める

公共交通をさらに利用しやすいものとしていくために、待合環境や情報検索、運賃支払いなどに関する課題について、デジタル技術を活用しながら改善を図ります。

また、交通分野における GX に取り組み、環境負荷の少ない持続可能な公共交通の実現を目指します。さらに、町内の交通渋滞解消とバス・タクシーの速達性の一体的な対応など町内の交通改善を図ります。

基本方針 3 公共交通の積極的な利用の機運を醸成する

公共交通の維持確保はもとより、自動車の運転ができなくても便利な暮らしが送れるまちとしていくために、町民及び関係者みんなで連携して、公共交通に対する関心、利用意識の醸成を図ります。

4-2. 目指すべき地域公共交通網

本町の地域公共交通の将来像に向けて各交通機関がそれぞれの役割を果たし、効率的に組み合わせ、町民の日常生活や来訪者の移動を支え、まちの活性化に資する持続可能な地域公共交通網を構築します。

1) 公共交通機関の役割

町内の公共交通機関について、その役割を再定義します。

■公共交通機関の役割

区 分	交通機関	役 割
広域 幹線	JR 香椎線	● 博多や香椎方面への町外移動を支える骨格軸として、町民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や、通学や観光などでの来訪者の円滑な移動を担う。
	西鉄バス 幹線系統	● 博多や天神といった都心部をはじめ、粕屋、須恵、志免、大野城、太宰府など周辺自治体への全方位への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に日常生活での移動や、通学や観光などでの来訪者の円滑な移動を担う。
域内 幹線交通	西鉄バス 支線系統	● 町内各地から JR 宇美駅及び周辺地域までの移動を支える幹線軸として、駅までのアクセスや買物、通院等の日常生活での移動を担う。
支線 交通	AI オンデマンドバス 「のるーと宇美」	● 幹線交通を補うサービスとして公共交通ネットワークの支線部分を担い、町民の日常生活における町内の多方向の移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。
その他	タクシー	● 乗降場所に限らず、自由度の高い交通サービスを提供し、町民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。
	地域内の旅客輸送 サービス	● 医療機関や福祉施設等へのアクセスなど特定の利用者の移動を担う。

2) 交通結節点

本町の都市計画マスタープランで中心市街地にあり、広域拠点としても位置付けられ、町の玄関口でもある JR 宇美駅及び上宇美バス停を交通結節点として位置付けます。

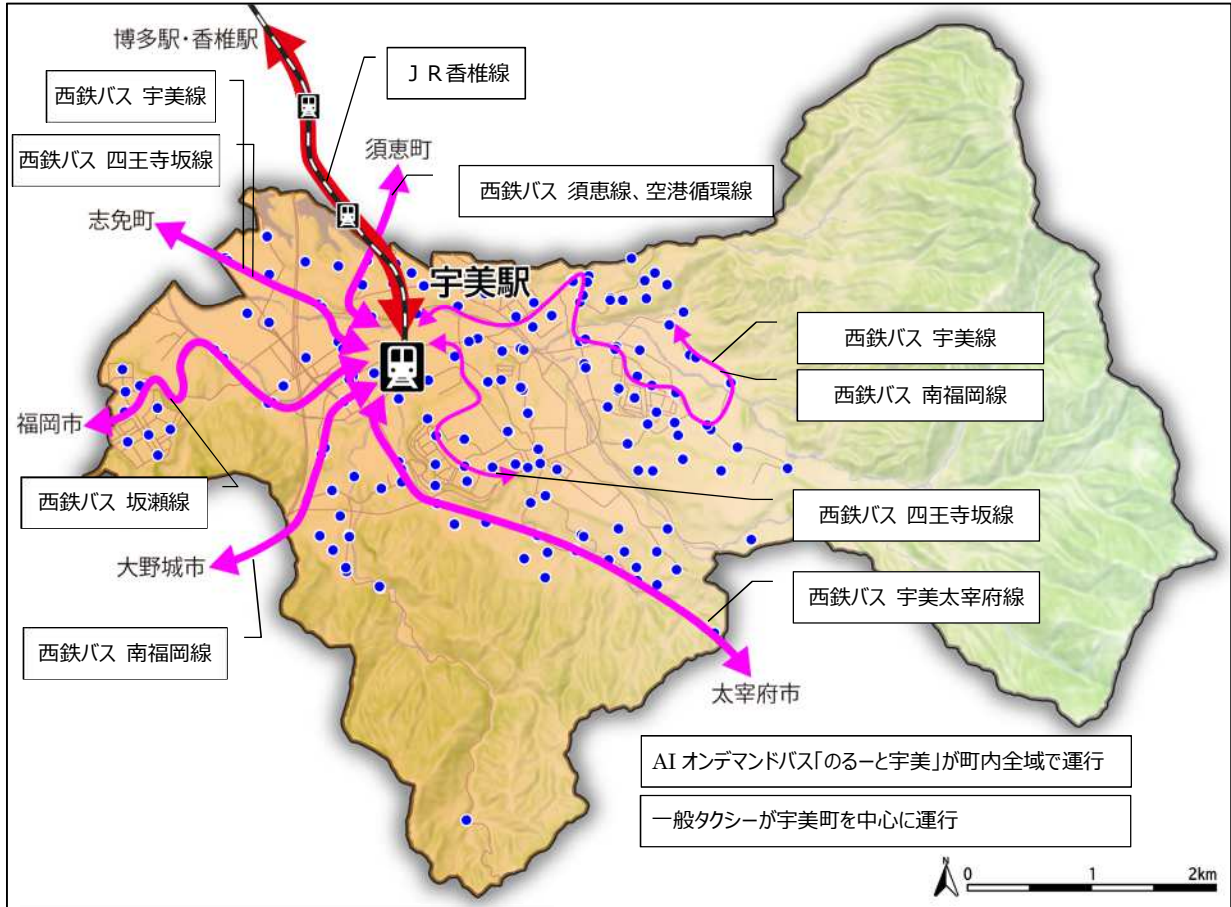
■交通結節点

交通結節点	役割
JR 宇美駅 及び 上宇美バス停	● 本町の玄関口である JR 宇美駅、西鉄バス各路線が経由する上宇美バス停を一体的な交通結節点と捉え、町内外の交通の要衝として位置づける。 ● JR 香椎線、西鉄バス各路線、AI オンデマンドバス「のるーと宇美」の各交通モードが、ルート、ダイヤにおいて円滑に接続する。 ● タクシーや自家用車等での送迎などとの乗り継ぎしやすい環境、交通モード間の乗り継ぎがしやすい待合環境を有する。

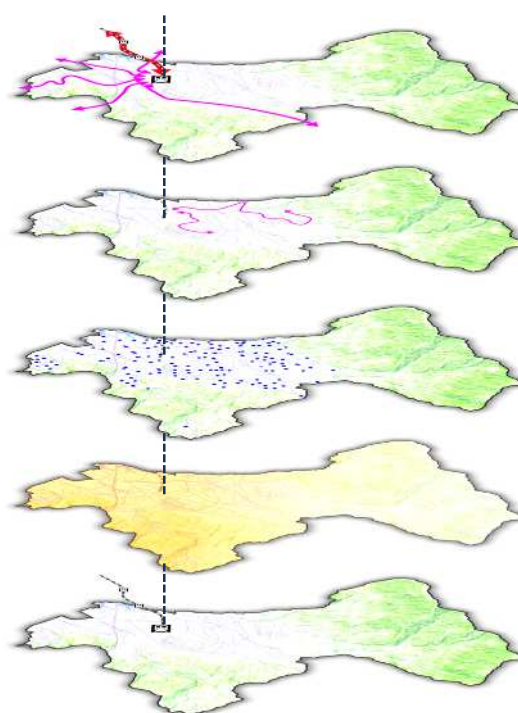
3) 将来公共交通ネットワーク

町民及び来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に、広域幹線や地域間幹線、地域内交通が役割に基づく階層性をもち、交通結節点で円滑に接続する、持続可能な公共交通ネットワークを目指します。

■将来公共交通ネットワーク



■交通機関と交通結節点の階層的構造とサービス水準



	輸送量	運行頻度	運賃	ルート
広域幹線 (JR、西鉄バス)	大量	高頻度		
域内幹線 (西鉄バス)	大量	高頻度		
支線 (オンデマンドバス)	少数	低頻度	安価	自由
その他 (タクシー)	少量			自由
J R 宇美駅 及び 上宇美バス停	交通モード 複数	待合環境 高水準	情報提供 高水準	

①各運行系統の位置づけ・役割・必要性

■公共交通機関の役割

位置づけ	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
広域 幹線交通	JR 香椎線	博多や香椎方面への移動を支える骨格軸として、町民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や、通学や観光などでの来訪者の円滑な移動を担う。	・西鉄バスの乗り入れ、駅前広場改修やパークアンドライドの推進などによる交通モード間の接続改善、駅の窓口代替サービスや MaaS の展開などによる利便性向上によって現状以上の需要を確保する。 ・JR 香椎線の自動運転化により現状程度の運行水準を確保する。
	西鉄バス 宇美線	志免町を経由して博多・天神への移動を支える骨格軸として、町民の日常生活での円滑な移動を担う。	・バス待ち環境の改善や MaaS の展開による利便性向上や、モビリティマネジメントや他分野との連携などにより現状以上の需要を確保する。 ・運転手の確保策を展開し、現状程度の運行水準を確保する。
	西鉄バス 坂瀬線	博多・天神への移動を支える骨格軸として、町民の日常生活での円滑な移動を担う。	
	西鉄バス 四王寺坂線	志免町を経由して博多・天神への移動を支える骨格軸として、町民の日常生活での円滑な移動を担う。	
	西鉄バス 須恵線	須恵町を経由して博多・天神への移動を支える骨格軸として、町民の日常生活での円滑な移動を担う。	
	西鉄バス 空港循環線	須恵町や福岡空港への移動、博多・天神への移動を支える骨格軸として、町民の日常生活での円滑な移動を担う。	
	西鉄バス 南福岡線	大野城市や南福岡駅への移動を支える骨格軸として、町民の日常生活での円滑な移動を担う。	
	西鉄バス 宇美太宰府線	太宰府市への移動を支える骨格軸として、町民の日常生活での円滑な移動を担う。	・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
域内 幹線交通	西鉄バス 宇美線	極楽寺、障子岳から JR 宇美駅・上宇美バス停間を運行し、駅までのアクセスや日常生活での移動を担う。	・支線系統の運行形態の見直しによる運行効率化により、交通体系の持続性を高める。 ・バス待ち環境の改善や MaaS の展開による利便性向上や、モビリティマネジメントや他分野との連携などにより現状以上の需要を確保する。 ・運転手の確保策を展開し、現状程度の運行水準を確保する。
	西鉄バス 坂瀬線	ひばりが丘から JR 宇美駅・上宇美バス停間を運行し、駅までのアクセスや日常生活での移動を担う。	
	西鉄バス 四王寺坂線	四王寺坂から JR 宇美駅・上宇美バス停間を運行し、駅までのアクセスや日常生活での移動を担う。	
	西鉄バス 須恵線	明神坂から JR 宇美駅・上宇美バス停間を運行し、駅までのアクセスや日常生活での移動を担う。	
	西鉄バス 空港循環線	明神坂から JR 宇美駅・上宇美バス停間を運行し、駅までのアクセスや日常生活での移動を担う。	

	西鉄バス 宇美太宰府線	原田から JR 宇美駅・上宇美バス停間を運行し、駅までのアクセスや日常生活での移動を担う。	・地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
支線交通	AI オンデマ ンドバス「の るーと宇美」	幹線交通を補うサービスとして公共交通ネットワークの支線部分を担い、町民の日常生活における町内の多方向の移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。	・継続的なサービス改善や MaaS の展開による利便性向上、モビリティマネジメントや他分野との連携などにより現状以上の需要を確保する。 ・運転手の確保策を展開し、現状程度の運行水準を確保する。 ・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
その他	タクシー	乗降場所に限らず、自由度の高い交通サービスを提供し、町民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。	・MaaS の展開による利便性向上、モビリティマネジメントや他分野との連携などにより現状以上の需要を確保する。 ・運転手の確保策を展開し、現状程度の運行水準を確保する。
	地域内の旅客 輸送サービス	医療機関や福祉施設等へのアクセスなど特定の利用者の移動を担う。	

②補助系統に係る事業及び実施主体の概要

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置 づけ	運行 系統	運行区間 区域	事業 区分	運行形態	実施主体	運行 主体	国・県の 補助活用	対象幹線
広域幹線交通	宇美太宰府線 [4-1 系統]	宇美営業所～ 太宰府市役所	4 条 乗合	路線定期 運行	西鉄バス 二日市(株)	西鉄バス 二日市(株)	地域間幹線 系統補助	—
支線交通	AI オンデマ ンドバス 「のるーと宇美」	宇美町全域	4 条 乗合	区域運行 (ミーティング ポイント型)	宇美町	(株)木村タクシ	フィーダー 系統補助	宇美太宰府線 [4-1 系統]
		大字宇美の一部、 神武原 4～6 丁目 の一部を除く。				合屋タクシー(株)	近未来 MaaS 福岡 モデル 創出事業	—

※上記系統については、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

5. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業

5-1. 計画の目標

基本方針を踏まえて、本計画における4つの目標を設定しました。

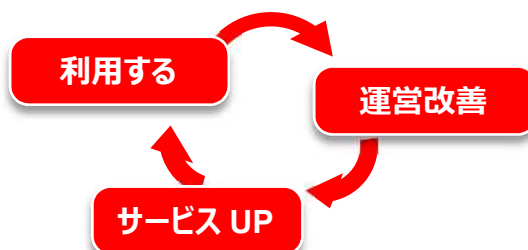
■基本方針と計画の目標

【宇美町の地域公共交通の将来像】

誰もが安心して、心地よく暮らせる、地域公共交通

基本方針	計画の目標
基本方針 1 公共交通体系の利便性と持続性を高める 基本方針 2 公共交通の利用環境を高める 基本方針 3 公共交通の積極的な利用の機運を醸成する	目標 1 持続的な公共交通体系を確立させる ・ J R + 西鉄幹線系統 + のりーと + タクシー + 地域輸送資源による公共交通体系の構築 ・ 運転手の確保
	目標 2 もっと公共交通を使いやすくする ・ 交通結節点の待合環境の改善 ・ J R のサービス改善 ・ 交通サービスの一元化
	目標 3 人と環境にやさしい交通体系を構築する ・ 環境負荷の軽減
	目標 4 公共交通を積極的に利用する ・ 利用啓発 ・ 他分野との連携推進

<みんなの協力で目指す持続可能な交通体系に向けたスパイラルアップ>



5-2. 目標達成に向けた施策・事業

本計画で設定した目標を達成するための具体的な施策と事業を示します。

さらに、目標の達成状況を確認するための評価指標と数値目標を設定し、計画期間(5年間)での達成を目指していきます。

目標1 持続的な公共交通体系を確立させる

- AI オンデマンドバス「のるーと宇美」の導入によって町内の利便性は高まりました。今後は鉄道や路線バス、のるーと宇美、タクシーなど個々の交通サービスを組み合わせて、円滑な移動が可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、宇美駅及び上宇美バス停を中心とする交通結節点における乗り継ぎが可能なルート・ダイヤへの改善や、各交通サービスの効率化に取り組みます。
- 運転手不足の深刻化が懸念される中、運転手等の確保や自動運転化の推進に取り組み、運行面の持続可能性の改善も図ります。

■目標達成に向けた施策・事業

施策		事業
施策1	J R + 西鉄幹線系統 + のるーと宇美 + タクシー + 地域輸送資源による公共交通体系の構築	事業 1-1) 西鉄バスの宇美駅への乗り入れ
		事業 1-2) 西鉄バス支線系統の運行形態の見直し
		事業 1-3) 「のるーと宇美」の継続的なサービス改善
		事業 1-4) 駅前広場の機能拡張
施策2	運転手の確保	事業 2-1) 運転手募集の広報
		事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進
		事業 2-3) J R 香椎線の自動運転化の推進

施策1 JR+西鉄幹線系統+のりーと+タクシー+地域輸送資源による公共交通体系の構築

目標1「持続的な公共交通体系を確立させる」の達成を目指し、公共交通体系の構築に取り組みます。

事業1-1) 西鉄バスの宇美駅への乗り入れ

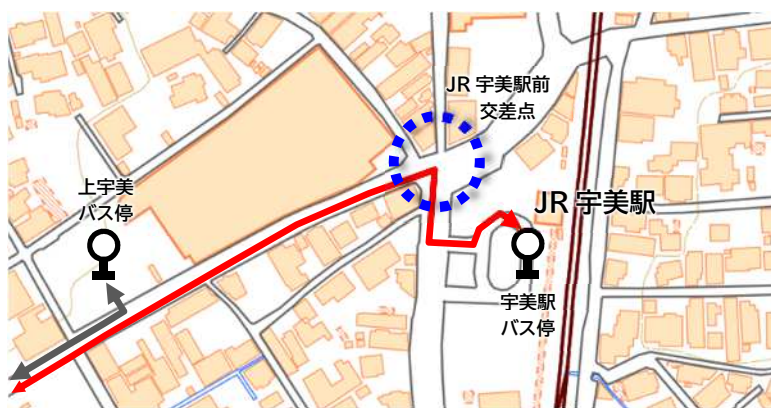
路線バスのうち、宇美線[33]、四王寺坂線[37][37-1]、南福岡線[11]以外の系統は、JR 宇美駅バス停を経由していません。JR 香椎線と接続された階層的ネットワークによる移動の円滑性の確保に向けて、宇美駅への乗り入れを検討していきます。

しかし、JR 宇美駅前交差点には、県道 60 号飯塚大野城線の宇美駅に進入していくための右折車線がなく、現状のままでは交通渋滞や路線バスの遅延等が懸念されます。

また、県道 60 号飯塚大野城線には歩道幅員が十分に確保されていないこともあり、宇美駅や上宇美バス停への歩行者等の安全性を確保するために、同交差点の歩車分離信号の導入や交差点停止線の整備などの道路改良についても同時に検討します。

道路改良事業の進捗等に合わせて、短期的には宇美太宰府線[4-1]の乗り入れを検討し、長期的にはその他の系統の乗り入れも検討することとします。

■宇美駅及び上宇美バス停間の道路状況と宇美駅へのバスの乗り入れ



資料：地理院地図

JR 宇美駅乗り入れの懸念事項

- ・JR 宇美駅前交差点の交通渋滞
- ・路線バスの遅延 など

駅乗り入れと同時に道路改良

- ・歩車分離信号の導入
- ・交差点停止線の整備 など

事業1-2) 西鉄バス支線系統の運行形態の見直し

西鉄バス宇美線[32][33][34]や四王寺坂線[37][37-1][370]南福岡線[11]などの町内区間の利用状況は、利用が少なくなっており、現在のニーズに対して車両サイズが過剰となっています。バス事業者、タクシー事業者、町が連携して、利用状況に応じた運行形態を検討します。

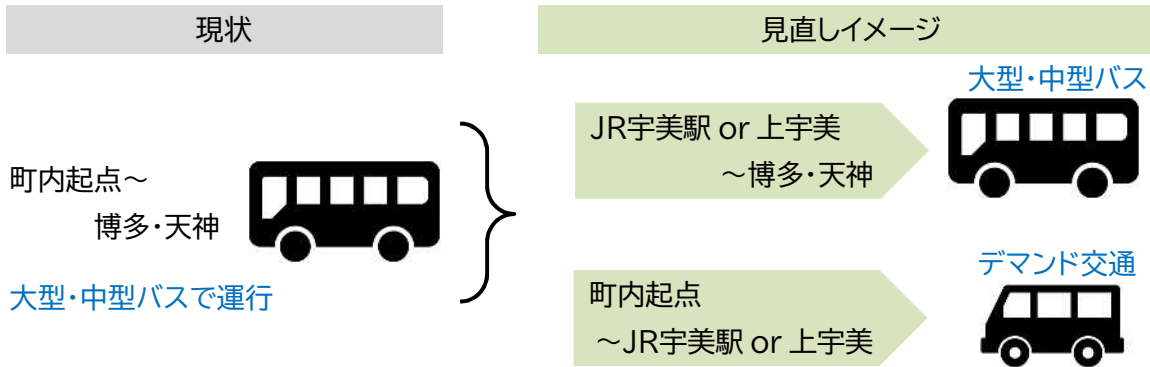
■西鉄バス宇美線のバス停別乗降者数



飛岳団地バス停乗車人数 : 69 人/日
 運行便数 : 52 便/日
 便当たり利用者数 : 1.3 人/便

資料：西鉄バス提供データ (R4. 10. 5 nimoca データ)

■西鉄バス支線系統の運行形態の見直しイメージ

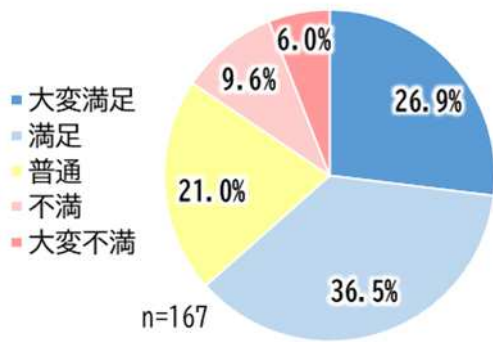


事業 1-3) 「のーと宇美」の継続的なサービス改善

令和 5 年 2 月から運行が開始した AI オンデマンドバス「のーと宇美」の利用者数は、順調に増えてきており、1 日の平均乗車人数が 100 人をを超えるまでになってきています。利用者へのアンケートによると63%が満足と回答しており、「とても便利」「乗降場所が多くて便利」「行きたい時間に利用できる」「短時間で行ける」など、サービス全般に対する賞賛が多く挙げられています。

一方で、サービスへの不満事項では、希望時間との乖離、乗車時間が状況によって変わっていくことに対する不安の声などが上がっており、より安心に、そして便利に利用してもらえるよう、引き続き、運行システムの改良や案内の継続的な実施等に取り組んでいきます。運行システムの改良は、1 回の運行でより多くの利用者を運送できるように、効率的な配車方法も検討していきます。

■「のーと宇美」利用者の満足度



資料：「のーと宇美」LINE アンケート（R5実施）

■「のーと宇美」利用者の意見

賞賛の意見	不満事項
・運転手の対応が温かい ・タクシー運転手が運転してくれて安心 ・子供の習い事に安心して利用させられている ・移動手段の選択肢が増えた ・路線バスやハピネス号よりも待ち時間が省けられる - など	・乗降場所に戸惑った ・予約時間よりもずいぶん待った ・満席になると車内が窮屈 ・JR との乗り継ぎがしにくい ・予約が取れなかった ・どこから乗ると都合がいいのかわかりづらい - など

資料：「のーと宇美」LINE アンケート（R5実施）

事業 1-4) 駅前広場の機能拡張

駅前広場は、鉄道や路線バス、AI オンデマンドバス「のーと宇美」、タクシー等の交通結節点としての機能を果たし、町民生活の利便性を高めるとともに、中心市街地の活性化等に資する広場です。

交通機能としては、これまでにバス停の上屋やベンチ等を整備しているほか、令和 5 年 4 月には待合所を整備し、公共交通利用者の待合環境の改善を図っています。

交流機能としては、広場空間におけるキッチンカー等の出店やイベントの開催など、にぎわいづくりの場として活用しています。

情報発信機能として、待合所内に大型モニターを用いた町の情報発信を行っています。

宇美駅は町の玄関口であり、また市街地の中心部の重要な核でもあります。公共交通を利用する人やまちで過ごす人、宇美町を訪れる人が便利に楽しく過ごせるように、引き続き機能拡張等の調査・検討を進めます。

■駅前広場待合所(令和 5 年 4 月 3 日オープン)

<外観>



<室内>



資料:宇美町

■JR 宇美駅のキッチンカー



資料:宇美町

施策2 運転手の確保

目標 1「持続的な公共交通体系を確立させる」の達成を目指し、交通サービスを維持していくための運転手確保に取り組みます。

事業 2-1) 運転手募集の広報

運転手の採用情報や職場体験等に関する鉄道事業者、路線バス事業者、タクシー事業者作成の広報物を、役場やハローワーク等に掲出します。

交通業界のPRとして、路線バス事業者が実施するバスの運転体験会の広報や町内イベントでの車両展示などの企画に取り組みます。

■運転手募集広報物の掲載イメージ



資料:熊本バス

交通事業者から情報提供
(掲載依頼)

地域公共交通活性化協
議会で受領

事務局(町)が役場内、ハ
ローワーク等に掲出

事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進

定年退職後のセカンドキャリアを希望する町民に向けて、運転手や窓口対応など公共交通分野への就業を紹介します。

周知用のポスターやチラシ等を作成し、庁内関係部署、関係機関などに配布し、掲出します。

■公共交通の運転士 PR ポスターイメージ



資料:中部運輸局



資料:日本バス協会

事業 2-3) JR香椎線の自動運転化の推進

JR 九州では、少子高齢化や人口減少、労働人口減少が進む中で、鉄道ネットワークを長期的に維持していくため、業務運営の効率化や作業の自動化や機械化を推進しており、その一環で鉄道の自動運転の実現に向けて取り組んでいます。

■JR 香椎線の GOA2.5 自動運転の取組

2020 年 12 月
香椎線(西戸崎駅～香椎駅間)にて運転士乗務による実証運転開始
2022 年 3 月
実証運転区間拡大(香椎線全線:西戸崎駅～宇美駅間)
2023 年 8 月
当社設置の第三者委員会『ATS-DK ベース GoA2.5 自動運転実現検討委員会』とりまとめ



資料:九州旅客鉄道 News Release

■実施主体とスケジュール

目標1 持続的な公共交通体系を確立させる

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策1】 JR+西鉄幹線系 統+のーと宇 美+タクシー+地 域輸送資源によ る公共交通体系 の構築	【事業 1-1】 西鉄バスの宇美駅への乗り入れ	バス事業者 宇美町 道路管理者 交通管理者	検討 →	実施 運用 ● →	→	→	→
	【事業 1-2】 西鉄バス支線系統の運行形態 の見直し	宇美町 バス事業者 タクシー事業者	検討 →	準備 →	再編 運用 → →	→	→
	【事業 1-3】 のーと宇美の継続的なサービ ス改善	宇美町 タクシー事業者	→	→	継続実施 →	→	→
	【事業 1-4】 駅前広場の機能拡張	宇美町	→	→	継続的に取り組む →	→	→
【施策2】 運転手の確保	【事業 2-1】 運転手募集の広報	宇美町 タクシー事業者 バス事業者	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →
	【事業 2-2】 セカンドキャリア希望者の公共 交通分野への就業促進	宇美町	企画 → 広報 →	→	→	→	→
	【事業 2-3】 JR香椎線の自動運転化の推進	鉄道事業者	→	→	継続的に取り組む →	→	→

■目標達成を確認するための評価指標

目標1の評価指標		単位	現況値	目標値
指標1	JR 宇美駅利用者数	人/日	1,649 (R3 年度)	1,910 (R10 年度)
指標2	路線バス利用者数 (JR 宇美駅・上宇美バス停)	人/日	860 (R4 年)	875 (R10 年度)
指標3	のーと宇美利用者数	人/日	101 (R5 年度)	150 (R10 年度)
指標4	のーと宇美収支率	%	7.5 (R5 年度)	12 (R10 年度)
指標5	タクシー運転手数 (法人2社)	人	53 (R5 年度)	53 (R10 年度)

【指標 1 の定義】

九州旅客鉄道㈱が毎年公表する「駅別日当たり乗車人員」をもって、JR 宇美駅利用者数を計測します。

【指標 1 の目標値の考え方】

他交通モードとの接続円滑性の向上、利用環境の改善、利用啓発などの取り組み、まずは新型コロナからの回復を目指します(R1 実績:1,902 人/日)。さらに、新規利用の獲得を目指します(R5 町民アンケート JR 香椎線の利用頻度:「月に数回」14.5%→20%、新規獲得者数 2,300 人(年換算)、6 人(日換算)。

【指標 2 の定義】

西日本鉄道㈱からの提供データ「IC カード利用実績データ」を基に、10 月第1週の水曜日の全路線全便の JR 宇美駅バス停と上宇美バス停の乗車数と降車数の合算値を集計し、利用者数とします。

【指標 2 の目標値の考え方】

鉄道との接続円滑性の向上、利用環境の改善、利用啓発などに取り組み、新規利用の獲得を目指します(R5 町民アンケート西鉄バスの利用頻度:「週に1回」4.1%→10%、新規獲得者数 5,370 人(年換算)、15 人(日換算)。

【指標 3 の定義】

AI オンデマンドバス「のるーと宇美」の月間利用者数実績から、平均1日あたり利用者数を算出し、利用者数とします。

【指標 3 の目標値の考え方】

AI オンデマンドバス運行事業の目標である、150 人/日を目指します。

【指標 4 の定義】

AI オンデマンドバス「のるーと宇美」の事業経費(運行費用とシステム関連経費の合計)に対する運賃収入の割合を算出し、「のるーと宇美」の収支率とします。

【指標 4 の目標値の考え方】

継続的なサービス改善、利用啓発などの取り組み、利用者を増やして、収支率の改善を図ることで、持続可能性の向上を目指します。(R10 年度事業経費 5,100 万円、R10 年度運賃収入 615 万円、収支率 12%)。

【指標 5 の定義】

町内を中心に運行するタクシー事業者(法人2社)で勤務する乗務員数を、各社からの提供データから把握・集計し、タクシー運転手数とします。

【指標 5 の目標値の考え方】

高齢化等から減少が見込まれる状況に対して、運転手確保に向けた周知等に取り組み、現在のサービス水準を確保するべく、運転手数も現状と同等を維持することを目指します。

目標2 もっと公共交通を使いやすくする

- 目標1で構築する公共交通体系を、町民や来訪者が便利に利用していけるように、公共交通の待ち環境の改良や、複数交通サービスの一元化、駅へのアクセス環境の改善等に取り組みます。

■目標達成に向けた施策・事業

施策		事業
施策3	交通結節点の待合環境の改善	事業 3-1) J R 宇美駅の待合環境の向上
		事業 3-2) 上宇美バス停の環境改善
施策4	J R のサービス改善	事業 4-1) 駅の窓口対応の代替サービスの検討
施策5	交通サービスの一元化	事業 5-1) M a a S の周知

施策3 交通結節点の待合環境の改善

目標2「もっと公共交通を使いやすくする」の達成を目指し、J R 宇美駅や上宇美バス停での待合環境の改善に取り組みます。

事業 3-1) J R 宇美駅の待合環境の向上

J R 宇美駅では、デジタル技術を活用した情報提供の高度化を検討します。時刻表や運行系統図をデジタルサイネージで表示し、直近のダイヤが大きい文字で見やすくなるスマートバス停の設置や、待合所の大型モニターを活用した、バスの接近情報案内(バスロケーションシステム)、のるーとの利用方法、タクシーの電話番号など公共交通関連情報の掲出などを検討します。

■スマートバス停イメージ

掲出情報がデジタル化されているため、画面切り替えや文字サイズの変更が可能で、高齢者等にもわかりやすい時刻表や運行系統図の案内が可能。

資料:YE DIGITAL



■大型モニターでのバスロケ、のるーと案内イメージ

待合所の大型モニターを活用して、バスロケやのるーと利用方法などの公共交通関連情報を周知。



資料:古賀市



資料:宇美町ホームページ

事業 3-2) 上宇美バス停の環境改善

上宇美バス停の待合環境の改善を図ります。

■バス停の待合環境改善イメージ

基本的な機能

雨風をしのげる上屋や風防ガラス、腰掛けができるベンチ、夜間等の防犯等の照明等を整備して、安全安心にバスを利用できる環境を提供する。



資料：モータルコネクト検討委員会(MCDecaux 株式会社 提供資料)

施策 4 JRのサービス改善

目標2「もっと公共交通を使いやすくする」の達成を目指し、宇美駅が有人駅であったときと同じように利用するための代替サービスの検討に取り組みます。

事業 4-1) 駅の窓口対応の代替サービスの検討

指定席券売機の設置や、券売機の機能向上による定期券購入の推進へ向けた設備投資、AI チャットボットの活用による交通案内などの導入を検討します。

■JR 九州アプリ(特急指定席予約など)



■お問い合わせ AI チャットボット



資料：九州旅客鉄道

施策5 交通サービスの一元化

目標2「もっと公共交通を使いやすくする」の達成を目指し、複数の交通サービスを結び付け、シームレスに利用できる MaaS の推進に取り組みます。

事業 5-1) MaaS の周知

すでに運用されているmy route周知に加えて、九州経済連合会の「九州 MaaS」や福岡県のMaaSの取り組みの周知を行います。

※MaaS（マース）とは

Mobility as a Service の略称。情報通信技術を用いてあらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

※my route(マイルルート)とは

移動手段の検索・予約・決済まで、移動に関する一連の機能をひとつのアプリで完結させたマルチモーダルモビリティサービス。

■九州 MaaS のイメージ



資料：九州経済連合会

実施主体とスケジュール

目標2 もっと公共交通を使いやすくする

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策3】 交通結節点の待合環境の改善	【事業3-1】 JR 宇美駅の待合環境の向上	宇美町 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	→	→	→	→	→
	【事業3-2】 上宇美バス停の環境改善	宇美町 バス事業者	検討 →	実施 →	運用 →	→	→
【施策4】 JRのサービス改善	【事業4-1】 駅の窓口対応の代替サービスの検討	鉄道事業者	→	→	→	→	→
【施策5】 交通サービスの一元化	【事業 5-1】 MaaS の周知	宇美町 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	→	→	→	→	→

■目標達成を確認するための評価指標

目標2の評価指標		単位	現況値	目標値
指標 6	公共交通機関が利用しやすいと思う町民の割合	%	31.7 (R6 年度)	上昇 (R10 年度)

【指標 6 の定義】

行政評価アンケートで把握する、「公共交通機関が利用しやすくなったと思う」と回答した人の割合とします。

【指標 6 の目標値の考え方】

各種公共交通の利用環境の改善に取り組み、利便性の向上を図ることで、町民からの評価が現状よりも向上することを目指します。

目標3 人と環境にやさしい交通体系を構築する

- 公共交通機関の環境配慮型車両への更新に取り組み、環境的にも持続可能な交通体系を目指します。

■目標達成に向けた施策・事業

施策		事業
施策6	環境負荷の軽減	事業 6-1) モビリティマネジメントの推進
		事業 6-2) 環境配慮型車両への更新

施策6 環境負荷の軽減

目標3「人と環境にやさしい交通体系を構築する」の達成に向けて、町民の過度な自家用車利用の抑制や公共交通機関の温室効果ガスの排出抑制に取り組みます。

事業6-1) モビリティマネジメントの推進

※詳細は目標4に記載(67 ページ)

地域公共交通を利用することのメリットや交通サービスの利用の仕方の周知など、地域公共交通利用への行動変容を促すモビリティマネジメントを行い、自家用車の分担率を減少させ、地球温暖化ガスの排出量の抑制に寄与します。

事業6-2) 環境配慮型車両への更新

路線バス、タクシーにおいて、それぞれの運行事業者が車両更新時に、EVや水素車両、燃料電池車両等環境配慮型車両の導入を検討します。

町では、充電施設等の燃料補充施設の整備にかかる支援を検討します。

■環境配慮型先進バス導入加速事業(環境省)対象車両

環境配慮型先進バス



- ・電気(EV)バス
- ・プラグインハイブリッド(PHV)バス
- ・ハイブリッド(HV)バス
- ・天然ガス(NGV)バス

■商用車の電動化促進事業(環境省)対象車両

対象となるタクシー



- ・電気自動車(BEV)
- ・プラグインハイブリッド自動車(PHEV)
- ・燃料電池自動車(FCV)

資料:環境省

■実施主体とスケジュール

目標3 人と環境にやさしい交通体系を構築する

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策】 環境負荷の軽減	【事業 6-1】 モビリティマネジメントの推進	宇美町 バス事業者 タクシー事業者 地域住民	ツール準備				
			→	実施			
					→	→	→
	【事業 6-2】 環境配慮型車両への更新	バス事業者 タクシー事業者 宇美町	随時検討・更新				
			→	→	→	→	→

■目標達成を確認するための評価指標

目標3の評価指標		単位	現況値	目標値
指標 7	環境配慮型車両の導入台数	台	— (R4 年度)	7 (R10 年度)

【指標 7 の定義】

環境配慮型車両は、バスは環境省の「環境配慮型先進バス導入加速事業」、タクシーは環境省の「商用車の電動化促進事業」でそれぞれ対象車両と定められている車両とします。(上述参照)

【指標 7 の目標値の考え方】

バスで 5 台、タクシーで 2 台(各タクシー事業者で1台)の計7台とします。

目標 4 公共交通を積極的に利用する

- 町民への公共交通への関心の喚起、応援する気持ちの醸成に向けた利用啓発に取り組み、また、福祉や観光等と連携した移動需要の創出に取り組んで、公共交通の利用が活発になることを目指します。

■目標達成に向けた施策・事業

施策		事業
施策 7	利用啓発	事業 7-1) モビリティマネジメントの推進 <再掲>
		事業 7-2) 乗り方教室・アプリ教室・出前講座の開催
施策 8	他分野との連携推進	事業 8-1) 高齢者の免許返納の推進
		事業 8-2) 福祉、観光、商業と連携した移動需要の創出

施策 7 利用啓発

目標 4「公共交通を積極的に利用する」の達成に向けて、町民の公共交通に対する理解や関心、利用意向等を醸成するためにモビリティマネジメントを推進し、実際に利用してもらうための乗り方教室開催などに取り組めます。

事業 7-1) モビリティマネジメントの推進 <再掲>

地域公共交通を利用することのメリットや交通サービスの利用の仕方の周知など、地域公共交通利用への行動変容を促すモビリティマネジメントを行い、自家用車の分担率を減少させ、地球温暖化ガスの排出量の抑制に寄与します。

■モビリティマネジメントの取組イメージ

【出前講座】



【啓発ポスター】



【啓発イベント】



【シンポジウム】



【スタンプラリー】



【啓発グッズ】



各種資料：横浜市

※モビリティマネジメント(MM)：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

事業 7-2) 乗り方教室・アプリ教室・出前講座の開催

「のるーと宇美」の利用方法等について、出前講座や相談窓口開設を行います。

■高齢者向け「のるーと宇美」のアプリ教室

スマホの操作が不慣れな高齢者を対象に、「のるーと宇美」のアプリ教室を開催。

実際の予約を体験してもらうことで、苦手意識の払拭を期待。



資料：福岡県柳川市

■参加者募集の周知チラシ

宇美町の公式 LINE 登録者を増やすとともに、「のるーと宇美」の利用を促進。



資料：宇美町

施策 8 他分野との連携推進

目標4「公共交通を積極的に利用する」の達成に向けて、高齢者の免許返納の推進や、実際に利用してもらうための公共交通を利用したおでかけ機会の創出などに取り組みます。

事業 8-1) 高齢者の免許返納の推進

警察や町内関係部署と連携して、運転免許返納者への特典の充実などに取り組みます。

■免許返納者への特典(のるーと)

A オンデマンドバス「のるーと宇美」 お得な運営クーポンについて		
01 アプリをダウンロードすると (会員1名につき1回限り)	02 1ヶ月間で 2,000円ご利用頂くごとに	03 運転免許証の返納を 申請すると
クーポンコード 800円分 プレゼント	クーポンコード 200円分 プレゼント	クーポンコード 10,000円分 プレゼント

資料：宇美町

事業 8-2) 福祉、観光、商業と連携した移動需要の創出

高齢者等の外出促進、観光振興、商業振興などと連携し、公共交通を利用したおでかけ機会の創出等に取り組みます。地域の活動やイベントに参加することで公共交通利用者の増加を図ります。

■介護予防教室



資料：宇美町

■大野城跡ウォーキング



資料：宇美町

■実施主体とスケジュール

目標 4 公共交通の利用を促進する

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策7】 利用啓発	事業 7-1) モビリティマネジメントの推進 <再掲>	宇美町 バス事業者 タクシー事業者 地域住民	ツール準備 →	実施			
				→	→	→	→
	事業 7-2) 乗り方教室・アプリ教室・出前講座の開催	宇美町 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	企画 →	実施 →			
				随時実施 →	→	→	→
【施策8】 他分野との連携 推進	事業 8-1) 高齢者の免許返納の推進	宇美町	→	→	広報 →	→	→
	事業 8-2) 福祉、観光、商業と連携した移動需要の創出	宇美町 福祉団体 観光施設 商工会 地域住民	企画 →	実証 →	企画 →	実証 →	
				企画 →	実証 →	企画 →	実証 →

■目標達成を確認するための評価指標

目標4の評価指標		単位	現況値	目標値
指標 8	公共交通分担率	%	16 (R5年度)	26 (R10年度)

【指標 8 の定義】

公共交通分担率は、高齢者の買物外出にターゲットを設定します。

町民アンケートで把握する、60 歳以上の普段の買物時の交通手段のうち、鉄道、路線バス、福祉巡回バス、タクシーの回答割合の合算値とします。目標値では、福祉巡回バスを「のるーと宇美」に置き換えます。

【指標 8 の目標値の考え方】

町内コミュニティ交通の利便性向上、利用促進に取り組み、運転免許の返納意向がある人(特に、返納したいが他の交通手段がないため返納できないという層)の免許返納を叶えることを目指します。

6. 計画の推進体制

6-1. 計画の推進体制

本計画は宇美町地域公共交通活性化協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

■宇美町地域公共交通活性化協議会の構成員と役割

宇美町地域公共交通活性化協議会	
構成員	宇美町、国、福岡県、交通事業者、利用者代表、関係機関、町民 等
役 割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

6-2. 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法(平成 25 年法律第 92 号)第6条(連携等による施策の推進)の規定に基づき、「住民」、「交通事業者」、「行政」が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

■関連主体と基本的な役割

主 体	役 割	関連法等
住民	交通サービスを享受するだけでなく、主体的に公共交通に関わり、町が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第8条第1項第5号
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条 地域交通法 第4条第4項
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第2条第3項第1号
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行う。	交通政策基本法 第8条 地域交通法 第4条第1項
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 地域交通法 第4条第2項
町 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 地域交通法 第4条第3項
町 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む	

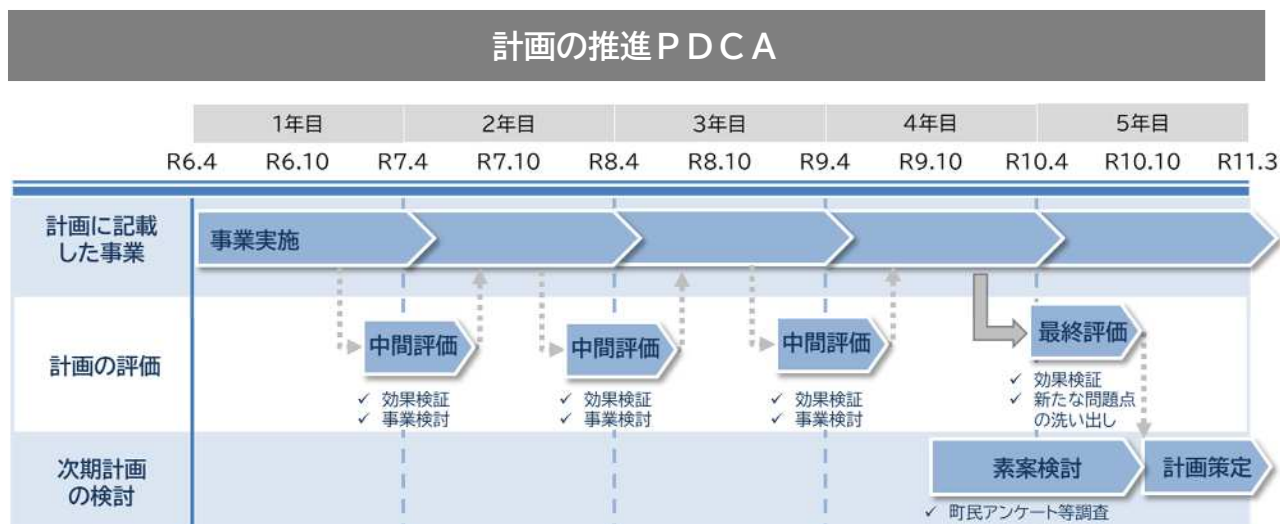
6-3. 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行って、効果の積み上げを図っていきます。

計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

なお、社会情勢の変化等、計画の見直しが必要となった場合には適宜見直しを検討していきます。



■計画の目標と指標

目標	指標	単位	現状値	目標値
【目標1】 持続的な公共交通体系を確立させる	【指標1】 JR 宇美駅利用者数	人/日	1,649 (R3 年度)	1,910 (R10 年度)
	【指標2】 路線バス利用者数 (JR 宇美駅・上宇美バス停)	人/日	860 (R4 年)	875 (R10 年度)
	【指標3】 のるーと宇美利用者数	人/日	101 (R5 年度)	150 (R10 年度)
	【指標4】 のるーと宇美収支率	%	7.5 (R5 年度)	12 (R10 年度)
	【指標5】 タクシー運転手数 (法人2社)	人	53 (R5 年度)	53 (R10 年度)
【目標2】 もっと公共交通を 使いやすくする	【指標6】 公共交通機関が利用しやすい と思う町民の割合	—	R6年度に実施する アンケートにより把握	上昇 (R10 年度)
【目標3】 人と環境にやさしい 交通体系を構築 する	【指標7】 環境配慮型車両の導入台数	台	— (R4 年度)	7 (R10 年度)
【目標4】 公共交通を積極的 に利用する	【指標8】 公共交通分担率	%	16 (R5年度)	26 (R10年度)

※上記指標に加えて、「公共交通に対する公的財政負担額」についても毎年度モニタリングを行う。

卷末資料

宇美町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

関係機関・団体等	氏 名
宇美町	原田 和幸
西日本鉄道(株)	中島 将吉
(株)木村タクシー	山本 大助
合屋タクシー(株)	中尾 辰美
九州旅客鉄道(株)	宮崎 恵介
小学校区コミュニティ運営協議会	鶴川 淳一
自治会長会	江口 敏雄
宇美こども子育てネット・う～みん	辻 未央
民生委員・児童委員	小河 カツ子
宇美町議会議員	黒川 悟
九州運輸局福岡運輸支局	傳 勝博
福岡県土整備事務所	和田 和志
福岡県 粕屋警察署	佐田 晃一
大分大学	大井 尚司
福岡県交通政策課	田辺 好徳
宇美町都市整備課	藤木 義和

令和6年3月時点

計画策定の経緯

年度	月日	会議名等	内容
令和4年度	5月16日	宇美町地域公共交通活性化協議会	事業計画・予算案について
	6月	宇美町地域公共交通計画 策定着手	
	8月	事業者ヒアリング	現状、利用特性、利用者からの要望、問題課題について
	9月5日	宇美町地域公共交通活性化協議会	宇美町地域公共交通計画（調査業務）のスケジュールについて
	10月16日～ 23日	住民アンケート （郵送方式）	日常の移動、公共交通の利用状況、公共交通の今後のあり方について
	10月19日	J R・路線バス利用者ヒアリング （聴き取り方式）	公共交通の利用状況について
	1月10日	宇美町地域公共交通活性化協議会 （書面開催）	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
	3月7日～	交通事業者ヒアリング	現状、利用特性、利用者からの要望、問題課題について
	3月29日	宇美町地域公共交通活性化協議会	各種調査結果の報告と地域公共交通
令和5年度	5月15日	宇美町地域公共交通活性化協議会	の問題点・課題の整理について
	9月29日	宇美町地域公共交通活性化協議会	のーと宇美の有効性について
	11月27日	宇美町地域公共交通活性化協議会	計画の目指す将来像、基本方針、目標について
	12月26日	宇美町地域公共交通活性化協議会 （書面開催）	地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
	2月9日	宇美町地域公共交通活性化協議会	宇美町地域公共交通計画（素案）の確認とパブリックコメントの実施について
	2月16日～ 29日	パブリックコメント	
	3月25日	宇美町地域公共交通活性化協議会	宇美町地域公共交通計画の最終決定

計画策定に向けて実施した調査概要

調査項目	調査実施概要	実施状況
住民アンケート	・ 16 歳以上 85 歳未満の宇美町の住民 3,000 人を対象に調査 ・ 住民基本台帳を基に、エリア別の無作為抽出 ・ 郵送配布・郵送回収	令和 4 年 10 月 16 日～23 日 (約 2 週間) 【回収】1,317 票 (回収率：43.9%)
J R・路線バス利用者 ヒアリング	・ 町内の鉄道駅 (J R 宇美駅)・路線バス停 (主要バス停 4 ヶ所) 利用者を対象に調査 ・ 調査員を配置し、電車やバス待ちしている方、降りてきた方に声をかけて聴き取り	令和 4 年 10 月 19 日 平日 1 日 10:00～18:00 (8 時間調査) 【回収】262 票
交通事業者ヒアリング	・ 鉄道事業者 [J R 九州]、バス事業者 [西日本鉄道(株)]、タクシー事業者 [(株)木村タクシー、合屋タクシー(株)] を対象に調査 ・ 訪問聴き取り	令和 4 年 8 月 令和 5 年 3 月
「のーと宇美」 L I N E アンケート	・ 「のーと宇美」利用者を対象に調査 ・ 宇美町公式 L I N E 登録者に配信 ・ 一部、役場窓口での聴き取りも実施	令和 5 年 3 月 【回収】167 票 令和 5 年 7 月 【回収】159 票

宇美町地域公共交通計画

発行日 令和6年3月

作成 宇美町地域公共交通活性化協議会