

第2期
朝倉市地域公共交通計画

令和8年3月

朝倉市

目次

第1章 計画概要

- 1-1 計画の背景と目的 P1
 - (1) 計画の背景
 - (2) 計画の目的
- 1-2 対象区域と期間 P1
 - (1) 計画の区域
 - (2) 計画期間
- 1-3 計画の位置づけ P2
- 1-4 立地適正化計画との連携 P3
- 1-5 各種計画から地域公共交通に求められている役割 P4

第2章 現状と課題

- 2-1 地域公共交通の現状
 - (1) 朝倉市の公共交通の現況 P5
 - (2) 公共交通の運行状況 P6
 - (3) 公共交通の体系・役割 P9
- 2-2 前交通計画からの課題 P11
- 2-3 アンケート調査からの課題 P13

第3章 基本的な方針

- 3-1 目標像と基本方針 P16
- 3-2 目標 P20
- 3-3 施策 P22
- 3-4 評価指標 P27

第4章 計画の進め方

- 4-1 計画の推進体制 P30
- 4-2 達成状況の評価方法 P31

資料編

- 資料 ① 前交通計画の総括 P33
- 資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等 P41
- 資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果 P77
- 資料 ④ 評価指標の設定根拠 P98
- 資料 ⑤ 朝倉市地域公共交通活性化協議会の概要 P101

1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

朝倉市では、平成26年度に持続可能な地域公共交通網の維持・発展を目的に、朝倉市地域公共交通網形成計画を（計画期間：平成27年度から平成29年度）策定し公共交通施策を推進してきましたが、九州北部豪雨災害により、公共交通を含めまちづくりの環境が激変したため、当該計画を一部改訂し、朝倉市地域公共交通計画として計画期間を令和7年度まで延長しています。

これまで、路線バス廃止に伴う代替手段及び交通空白地区の解消を目的にデマンド型交通を導入し、移動手段を確保してきました。

しかしながら、運行本数が少ない、バス停まで歩けない、目的地まで行けないなどの利用のしづらさから、利用者数は減少傾向にあります。

住み慣れた地域で安心して暮らしていくために、地域の活性化のためにも地域住民の移動手段である公共交通を維持することは欠かせません。

公共交通を維持していくためには、市民の利用が不可欠であり、市民と交通事業者そして行政が強く連携し、全体で地域公共交通を支える、育てるという意識づくりや利用しやすい環境づくりが必要です。

将来的に持続可能な公共交通、地域に適した交通システムへ改善するため、幹線バスや高速バス等広域的な生活交通へ結節することともに、地域内の移動の利便性を向上させる必要があります。

また、交通弱者に対する日常生活において必要不可欠な施設（公共施設、医療施設、商業施設等）への移動手段を確保・維持することも必要です。

朝倉市が抱える地域公共交通の課題に対応し、将来にわたって市民の生活を支える持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた改善が求められています。

(2) 計画の目的

第2期朝倉市地域公共交通計画（以下、「交通計画」）は、地域公共交通とまちづくりとの連携を図りながら、DXの推進による効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現を目指し、将来的に持続可能な公共交通体系の再構築に向けた取り組みを定めるものです。

1-2 対象区域と期間

(1) 計画の区域

交通計画の対象区域は、朝倉市全域とします。

(2) 計画期間

交通計画の期間は、令和8年度～令和12年度の5年間とします。

なお、計画期間内においても、必要に応じて交通計画の見直しと修正を行い、今後の社会状況や市民ニーズなどの変化に対応するよう努めます。

第1章 計画概要

1-3 計画の位置づけ

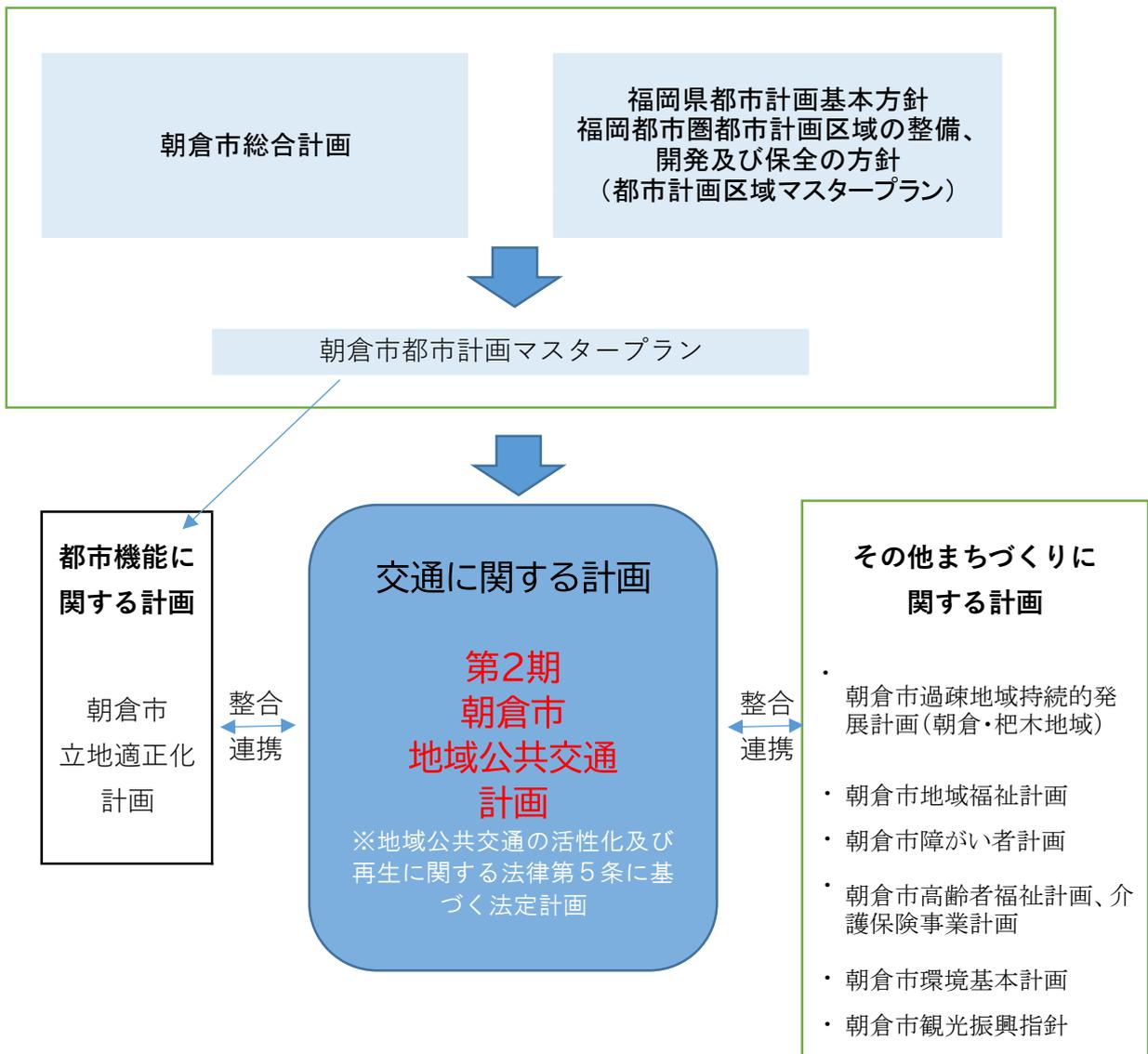
朝倉市では、まちづくりに係る最上位計画である朝倉市総合計画及び都市計画に係る福岡県都市計画基本方針等に即し策定された朝倉市都市計画マスタープランがあります。

交通計画は、これらの上位計画を踏まえ、地域公共交通に関する具体的な取り組みを示す計画です。

また、居住や都市機能の誘導、公共交通の充実を目指す包括的な計画である「朝倉市立地適正化計画」やその他まちづくりに関する各種計画との整合・連携を図り策定するものです。

なお、交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく法定計画になります。

上位計画



第1章 計画概要

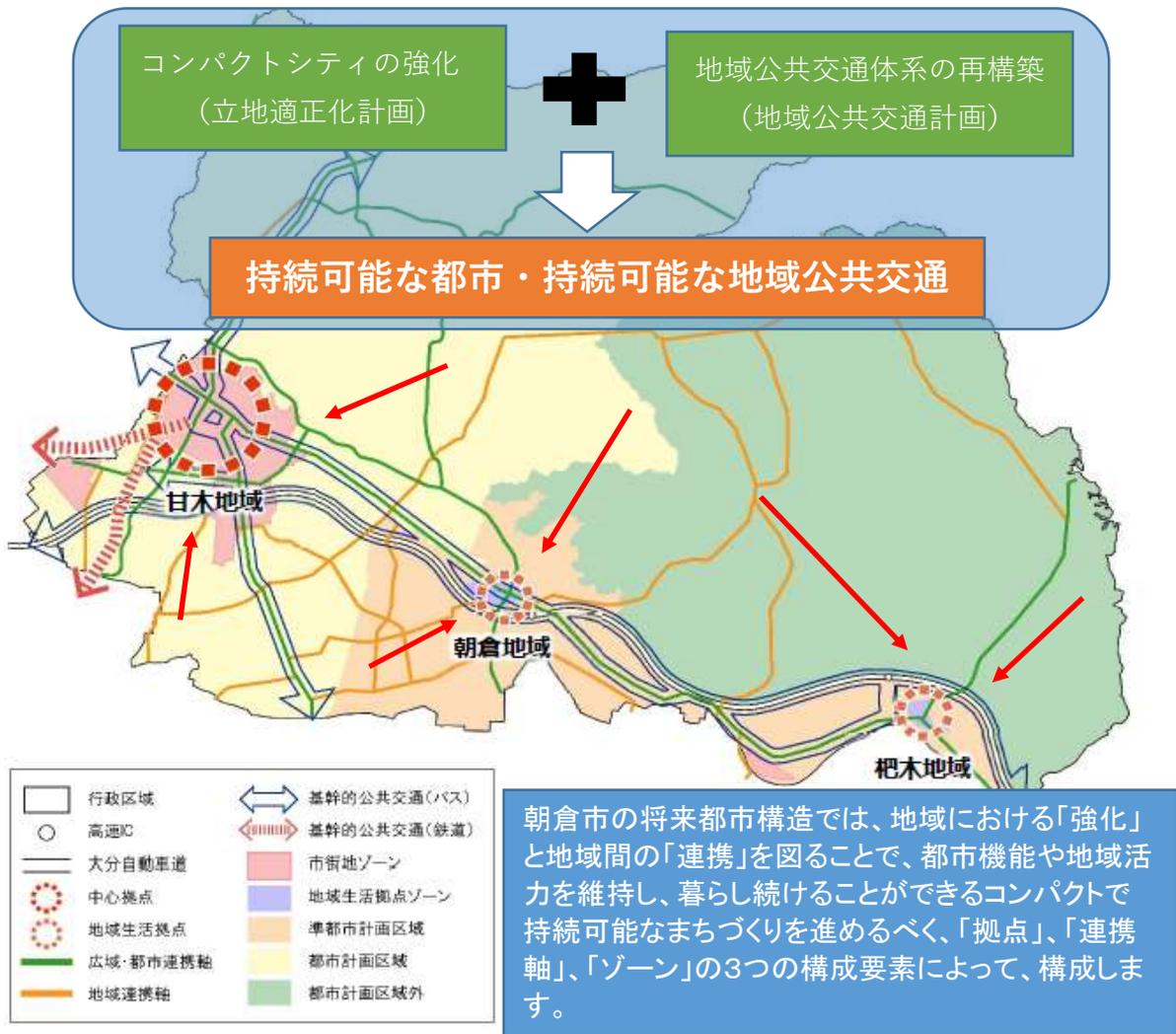
1-4 立地適正化計画との連携

朝倉市立地適正化計画は、人口減少、高齢化が進展する社会情勢の中でも将来にわたり持続可能な都市を実現するため、居住や都市機能の誘導、公共交通の充実を目指す包括的な計画です。

公共交通においては、高齢化率の増加とともに自家用車の運転が困難になる方が増加するため、鉄道や路線バス・コミュニティバスの再編や甘木駅周辺の整備による利便性向上により、高齢者の移動手段確保を目指しています。

このため、交通計画では、朝倉市立地適正化計画と連携した持続可能な地域公共交通体系の再構築が必要となります。

連携のイメージ



【拠点】	都市拠点	都市機能誘導区域に位置付け、都市機能や公共公益機能の集積を図る。
	地域生活拠点	地域の拠点として既存都市機能や公共交通利便性の維持を図ることで周辺エリアの利便性維持を目指す。
【連携軸】	広域・都市連携軸	コンパクト・プラス・ネットワークの考え方にに基づき、必要に応じて道路整備を推進し、既存道路の改良により、歩きやすいまちづくりを推進する。
	地域連携軸	基幹となる公共交通軸（鉄道・バス） 基幹となる公共交通軸として、鉄道は西鉄甘木線と甘木鉄道を位置づけ、バス路線は1日に30本以上の運行がある路線を位置付ける。
【ゾーン】	市街地ゾーン	将来的な人口規模をふまえながら、都市機能の集積や良好な住環境の形成を目指す。
	地域拠点ゾーン	地域拠点として既存都市機能や公共交通利便性の維持を図ることで周辺エリアの利便性維持を目指す。

第1章 計画概要

1-5 各種計画から地域公共交通に求められている役割

朝倉市の最上位計画である朝倉市総合計画では、「人、自然、歴史が織りなす 水ひかる 朝倉」の実現に向けて、まちづくりを進めています。

朝倉市では、市民満足度の高いまちづくりをめざし、様々な分野における計画を策定しており、それぞれの計画の中で、目標や施策等を定めています。

これらの計画からは、地域公共交通には以下に示すような役割が求められています。

持続可能な地域公共交通体系の再構築には、これらの計画と連携し、整合を図りながら取り組みを進めていくことが必要です。

計画／役割

朝倉市過疎地域持続的発展計画(朝倉・杷木地域)
地域住民の日常の移動手段、公共交通の効率化や交通空白地区の解消を図るものとして、子どもや高齢者などの交通弱者をはじめ地域住民にとって、通学や通院、買い物など日常生活に必要な <u>地域の生活基盤としての役割。</u>
朝倉市地域福祉計画
持続可能な移動手段の確保、地域にとって適した移動支援の充実を図り <u>社会参加の推進を図る役割。</u>
朝倉市障がい者計画
障がいのある人が自立した生活や社会参加を行ううえで、移動手段を確保し、 <u>活動範囲の拡大、社会参加の促進を図る役割。</u>
朝倉市高齢者福祉計画・介護保険事業計画
高齢者を含め全ての住民が住み慣れた地域で安心して暮らしていくために、地域住民の移動手段である公共交通の維持を図り、 <u>安全・安心な地域づくりに寄与する役割。</u>
朝倉市環境基本計画
公共交通機関の利用を促進することにより、大気汚染防止対策など大気・水質等の生活環境の保全を図り、 <u>健康で快適な暮らしの基盤づくりを支援する役割。</u>

第2章 現状と課題

(2) 公共交通の運行状況

① 鉄道（西鉄甘木線、甘木鉄道）

鉄道は、西鉄甘木線、甘木鉄道が運行しており、市内に西鉄甘木線3駅（甘木駅、馬田駅、上浦駅）、甘木鉄道1駅（甘木駅）があります。

運行本数は、西鉄甘木線37往復／日、甘木鉄道平日42往復／日、土日祝日34往復／日運行しており、福岡都市圏や久留米都市圏への通勤・通学のための重要な交通手段になっているほか、沿線各地の観光地を訪れる人々にも利用されています。

鉄道名	区間	営業距離	駅数	駅名	運行本数
西鉄甘木線	甘木 ↙ 宮の陣	17.9Km	12駅	甘木	平日・土日祝日 37往復／日
				馬田	
				上浦	
甘木鉄道	甘木 ↙ 基山	13.7Km	11駅	甘木	平日 42往復／日 土日祝日 34往復／日

第2章 現状と課題

②路線バス

市内には、西鉄バス2路線（甘木（都市高速）博多線、甘木幹線）と甘木観光バス2路線（田主丸線、秋月線）の計4路線が運行しています。

これらは主として通学・通勤・買い物などの生活路線として利用されています。

西鉄バスが運行する甘木（都市高速）博多線、甘木幹線は完全民営路線ですが、甘木観光バスが運行する2路線については、国の地域公共交通確保維持事業を含め、市の補助対象路線です。

【甘木・朝倉・杷木地域】

※令和8年1月 現在

事業者	路線名	種類	運行区間	便数（往復）			路線毎の特徴
				平日	土曜	日祝日	
西鉄バス	甘木幹線 (都市高速)	(系統400)	博多駅～甘木営業所	25	19	19	○路線バス補助金なし (完全民営路線) ○田主丸線、秋月線と一部重複
		(系統40)	二日市・朝倉街道～甘木営業所	32	15.5	15.5	
	(系統40)	二日市・朝倉街道～杷木	14.5	5.5	5.5		
	(系統41)	二日市・朝倉街道～原鶴温泉～杷木	9.5	10	10		

【甘木地域】

事業者	路線名	種類	運行区間	便数（往復）			路線毎の特徴
				平日	土曜	日祝日	
甘木観光バス	田主丸線	通学路線 生活路線	甘鉄甘木駅～田主丸中央病院	21	21	16	○広域路線 (久留米市、田主丸方面) ○朝倉高校、朝倉東高校 (甘木方面行き)、 浮羽工業高校、浮羽真館高校 (田主丸方面行き)の通学者が利用 ○朝倉医師会病院経由 ○甘木幹線、秋月線と一部重複 ○補助対象路線
	秋月線	通学路線 生活路線 観光路線	甘鉄甘木駅～秋月	18	18	14	○国道322号 ○秋月小学校児童の通学路線 (安川地区) ○週末を含めた通年での観光路線 (春・秋多い) ○季節運行を実施 (夏期間：7～9月まで「だんご あん」行きが4便延長) ○甘木幹線、田主丸線と一部重複 ○補助対象路線

注) 便数については、1往復を1便としています。

第2章 現状と課題

③高速バス

市内には、3つのインターチェンジがあり、それぞれに高速バスのバス停があります。

福岡、福岡空港から日田間を西鉄バス及び日田バスが運行しており、広域的な移動手段の一つとして利用されています。

事業者	路線名	種類	運行区間	便数（往復）			路線毎の特徴
				平日	土曜	日祝日	
日西 日田鉄 バス	日田 福岡 線	高速バス	福岡～日田	31.5	29.5	29.5	○バス停：高速甘木 朝倉インター 杷木 ○杷木～福岡ノストップ便 平日1便有。

注) 便数については、1往復を1便としています。

④コミュニティバス（あいのりタクシー含む）

これまで、路線バス廃止に伴う代替手段及び交通空白地区の解消を目的にデマンド型交通を導入し、移動手段を確保してきました。

あいのりタクシー8路線、コミュニティバス2路線を運行しています。

持続可能な地域公共交通を目指し、地域の実情を考慮しながら改善を図ってきたため、路線により運行内容が異なっています。

種類	路線名・コース		運行曜日	便数	沿線地区	運行形態
あいのり タクシー	上 秋 月 ・ 安 川 線		月～土	往復4便/日	上秋月・安川	区域運行
	馬 田 線		火・木・土	8便/日	馬田	区域運行
	福 城 線		月・水・金	往復4便/日	福田・蜷城	区域運行
	長 湫 線		月～土	往復6便/日	金川・大福	区域運行
	矢 野 竹 線		月～土	往復6便/日	三奈木・美奈宜の杜	区域運行
	美 奈 宜 の 杜 線		月～土	往8復7便/日	三奈木・美奈宜の杜	区域運行
	あいのり 高木号	甘木行き	火・木・第2.4水	往復1便/日	高木	路線不定期、 区域運行
	杷木行き	第1.3.5水				
	杷 木 エ リ ア		月～金	-	志波・久喜宮・杷木・松末	区域運行
コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	朝倉地域 コミュニ ティバス	朝倉・宮 野コース	月～土	4便 (デマンド1便)	朝倉	路線定期
		宮野コース			宮野	
		福成・大 庭コース			福成	
		大庭コース			大庭	
甘木 市街地 循環線	右回り		全 日	平日・土曜9便 日曜・祝日4便	甘木・立石	路線定期
	左回り					

第2章 現状と課題

⑤タクシー

市内に拠点を置くタクシー事業者は、3事業者あります。

○矢野タクシー株式会社 24台

○ひまわりタクシー有限会社 6台

○安全タクシー株式会社 5台

(3) 公共交通の体系・役割

市内の地域特性やニーズ等を考慮して、公共交通の連携・役割分担を図りながら、将来的に持続可能な地域公共交通体系の再構築を目指していきます。

	運営主体	路線・系統	役割	
地域公共交通	① 鉄道	西日本鉄道	甘木線 都市拠点から市外への広域交通を担う。	
		甘木鉄道		
	② 路線バス	西鉄バス	甘木（都市高速）博多線、甘木幹線	都市拠点、地域生活拠点間を結び、市外への広域交通を担う。
		甘木観光バス	田主丸線	甘鉄甘木駅を発着地として、都市拠点と久留米市田主丸町を連絡する。
			秋月線	甘鉄甘木駅を発着地として、都市拠点と秋月地区を連絡する。
	③ 高速バス	西鉄バス 日田バス	日田福岡線	都市・地域生活拠点から市外・県外への広域交通を担う。
	④ コミュニティバス (あいのりタクシー)	朝倉市	あいのりタクシー 8路線	市内各地域を運行し、公共交通の地域生活拠点に接続する。
			コミュニティバス 2路線	
	⑤ タクシー	矢野タクシー	市内全域	他の公共交通で対応できない個別輸送の役割を担う。 コミュニティバス（あいのりタクシー）の運転業務を担う。
		ひまわりタクシー		
安全タクシー				

●補助系統に係る事業の概要等を示した一覧表

補助系統に係る事業の概要等を示した一覧表								
実施主体	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	補助事業の活用	
朝倉市 (運行は交通事業者(委託))	矢野竹線		三奈木地区		4条乗合	区域	ライダー補助	
	美奈宜の杜線		美奈宜の杜地区		4条乗合	区域	ライダー補助	
	馬田線		馬田地区		4条乗合	区域	ライダー補助	
	福城線		福城地区		4条乗合	区域	ライダー補助	
	長洲線		大福地区		4条乗合	区域	ライダー補助	
	上秋月・安川線		上秋月地区		4条乗合	区域	ライダー補助	
	朝倉コース	老人福祉センター	恵蘇八幡	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	朝倉コース(逆回り)	老人福祉センター	恵蘇八幡	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	宮野コース	老人福祉センター	八坂	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	宮野コース(逆回り)	老人福祉センター	八坂	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	大庭コース	老人福祉センター	十文字	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	大庭コース(逆回り)	老人福祉センター	十文字	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	福成コース	老人福祉センター	余名持	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	福成コース(逆回り)	老人福祉センター	余名持	老人福祉センター	老人福祉センター	4条乗合	路線定期	ライダー補助
	あいのり高木号(甘木行き)			佐田地区、黒川地区		78条2号	路線不定期 区域	ライダー補助
	あいのり高木号(杷木行き)			佐田地区、黒川地区		78条2号	路線不定期 区域	ライダー補助
	杷木エリア			杷木地域		4条乗合	区域	ライダー補助
甘木観光バス	田主丸線	甘鉄甘木駅	朝倉医師会病院	田主丸中央病院	4条乗合	路線定期	幹線補助	

(備考)

- ・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。
- ・あいのり高木号(甘木行き)、あいのり高木号(杷木行き)に車両購入補助を活用する。

第2章 現状と課題

2-2 前交通計画からの課題

○前交通計画を総括し、継続して取り組むべき課題、達成できなかった課題を抽出し、現時点での課題として取り組みを進めていきます。

前交通計画の総括についての詳細は、資料編P33~を参照ください。

課題1 既存公共交通の維持

現状	公共交通の利用者の減少や運転手不足などにより、現在のサービスを維持することが困難な状況にあります。
課題	広域的な移動手段として重要な役割を担っている西鉄甘木線、甘木鉄道や西鉄バス甘木（都市高速）博多線、甘木幹線、甘木観光バス田主丸線、高速バス日田福岡線との共存を図りながら基幹となる公共交通軸として維持する必要があります。

課題2 交通空白地域、不便地域への対応

現状	交通空白地域の解消及び路線バスの廃止代替対策として、あいのりタクシー事業等により生活交通の確保に取り組んできました。 運行本数の少なさ、バス停まで遠いなどの利用のしづらさから、利用者数は減少傾向にあります。
課題	将来的に持続可能な公共交通となるよう地域に適した交通システムへ改善していく必要があります。

課題3 交通結節点の機能強化

現状	バス停の待合環境や駅舎におけるバリアフリー化など交通結節点における施設は十分に整備されていません。 各地域から各拠点まで連絡されているが、乗り継ぎの悪さから公共交通の利用に繋がっていません。
課題	甘木駅、甘木バス停などの交通結節点における機能強化やまちづくりと連携した施設整備等により、乗り継ぎの利便性向上を図る必要があります。

第2章 現状と課題

課題4 車依存からの転換

現状	<p>自家用車の利用割合が高く、将来的に高齢化率の増加が見込まれるため、自動車の運転が難しくなる人の増加が懸念されています。</p> <p>将来、自動車が運転できなくなった時の移動手段の確保に不安を感じる市民が多数おられます。</p> <p>近年、大気汚染防止対策など生活環境への配慮が求められており、公共交通機関の利用が推進されています。</p>
課題	<p>公共交通による移動手段の確保が望まれており、公共交通を利用したくなる環境づくりや全体で地域公共交通を支える、育てるといった意識づくりが必要です。</p>

課題5 DXの推進

現状	<p>公共交通機関の利用運賃の支払いについては、キャッシュレス化が進んでいません。</p> <p>あいのりタクシー等の予約については、電話のみの受付となっており、利用する際の選択肢がありません。</p>
課題	<p>事業運営の効率化や交通事業者の生産性向上を図るため、システムの導入やキャッシュレス化によるDXの推進を図る必要があります。</p>

第2章 現状と課題

2-3 アンケート調査からの課題

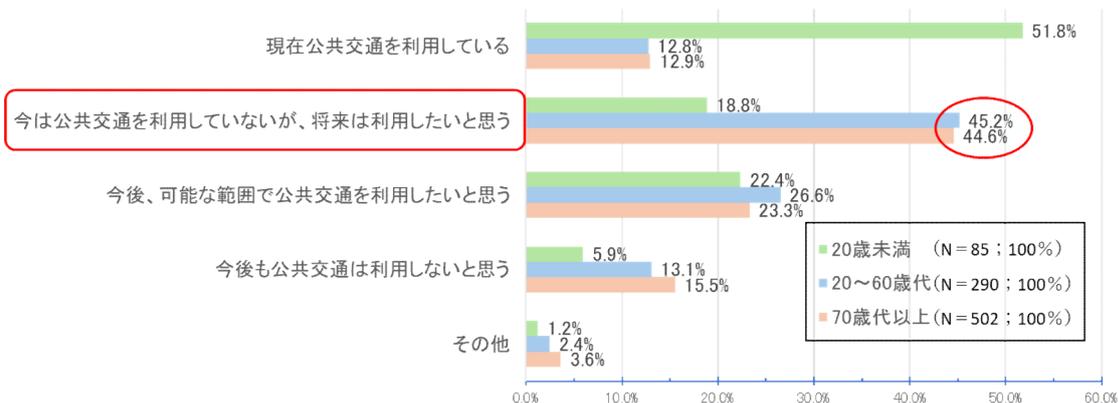
○令和7年6～7月に「市内の公共交通に関するアンケート調査」を実施しました。このアンケート調査の結果を分析し、今後の改善点や課題として取り組みを進めていきます。

アンケート調査結果の詳細は、資料編P77～を参照ください。

課題6 地域に適した持続可能な地域公共交通

アンケート結果	「あなたは、公共交通の利用について、どのように考えますか」の問いに対し、70歳代以上に加え、20～60歳代も 5割 が「今は公共交通を利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答。
課題	将来的な潜在需要は見込まれるため、高齢者をはじめとする交通弱者に考慮し、朝倉市の広大な面積に対応できる公共交通体系を再構築する必要があります。

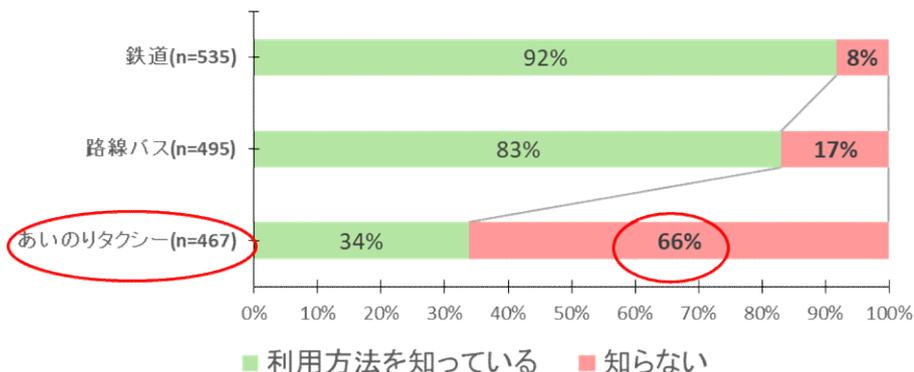
■年代別公共交通の利用意向



課題7 あいのりタクシーのPR

アンケート結果	あいのりタクシーの利用方法の認知度において、 約7割 が「あいのりタクシーの利用方法を知らない」と回答。鉄道や路線バスに比べ非常に多い。
課題	これまでの市報やホームページでの周知及び出前講座での利用方法の周知活動に加え、SNS等あらゆる広報媒体によるわかりやすい情報提供に努める必要があります。

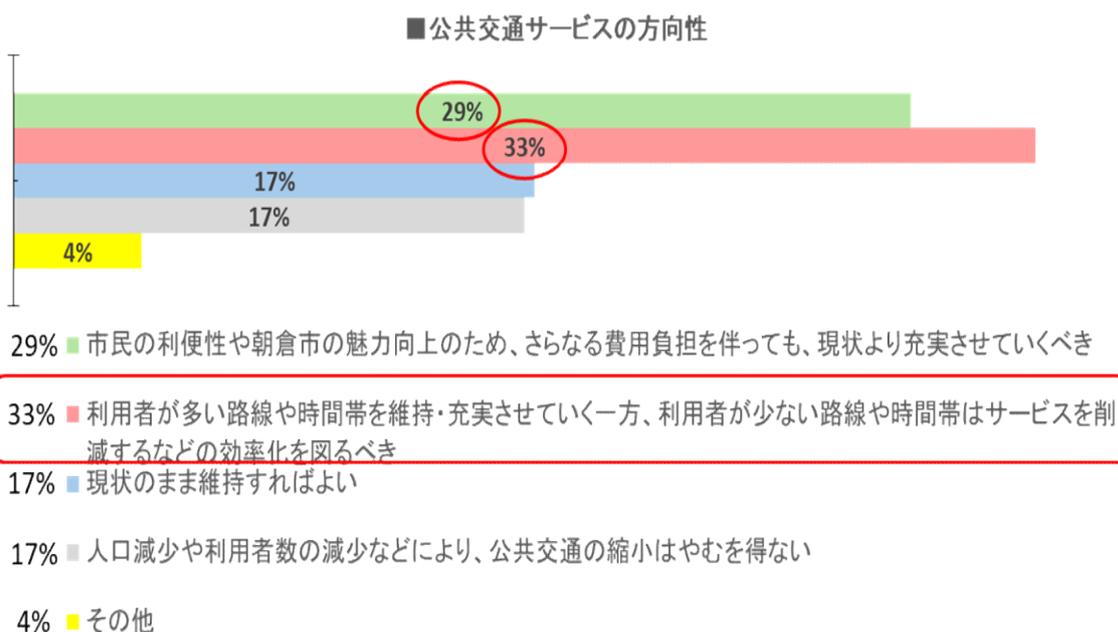
■鉄道・路線バス・あいのりタクシー利用方法の認知度



第2章 現状と課題

課題8 効率的な事業運営

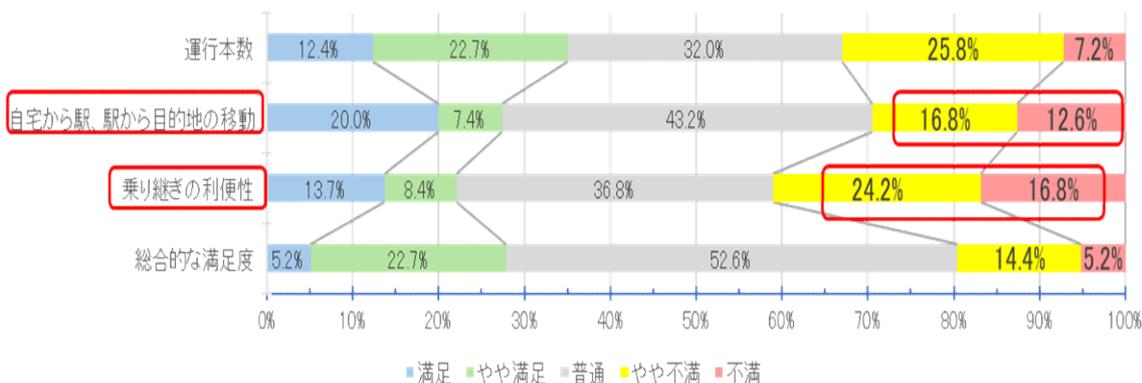
アンケート結果	約3割が「利用者が多い路線や時間帯を維持・充実させていく一方、利用者が少ない路線や時間帯はサービスを削減するなどの効率化を図るべき」と回答。「市民の利便性や朝倉市の魅力向上のため、さらなる費用負担を伴っても、現状より充実させていくべき」とほぼ同数。
課題	新たな移動手段の導入を検討し、運行内容の改善を図るとともに、予約受付や運行管理などを行うシステムの導入により事業運営の効率化を図る必要があります。また、様々な価格高騰による経費増大の状況を鑑み、受益者負担の観点からも運賃の改定を検討する必要があります。



課題9 2次交通の確保、乗継の利便性向上

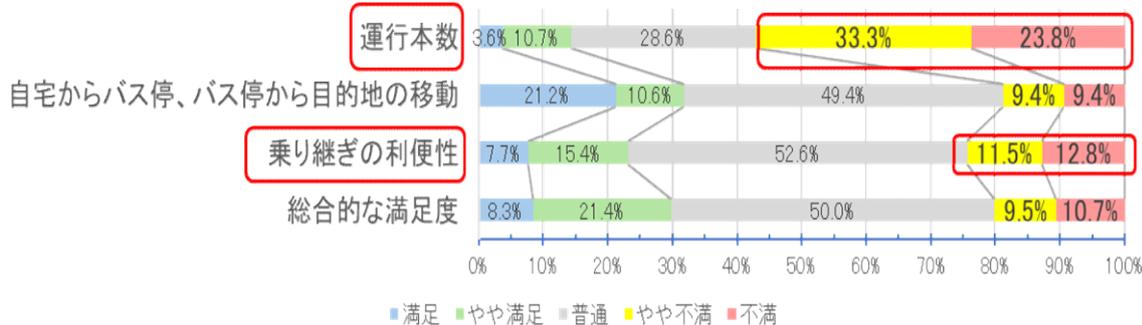
アンケート結果	<p>【鉄道】2次交通（自宅から駅、駅から目的地の移動）及び乗り継ぎの利便性は、その他の運行サービスに比べ、「不満＋やや不満」との回答が多い。特に、<u>乗り継ぎの利便性は「不満」が最も多い。</u></p> <p>【路線バス】<u>運行本数に対する「不満」が最も多いが、乗り継ぎの利便性についても「不満」との回答が多い。</u></p>
課題	<p>2次交通を確保するため、新たな移動手段の導入を検討する必要があります。また、乗り継ぎの利便性を向上させるため、交通事業者間やあらゆる関係者との連携強化を図る必要があります。</p>

■鉄道についての満足度(N=100)



注) 利用頻度が月1回以上の回答者

■路線バスについての満足度(N=90)



注) 利用頻度が月1回以上の回答者

第3章 基本的な方針

●全体概要

○朝倉市における地域公共交通のあるべき姿を目標像として描き、基本的な方針を定めます。

目標像	誰もが快適で安全安心に移動できる地域公共交通のあるまち朝倉市
基本方針 1	持続可能な地域公共交通網の再構築
基本方針 2	暮らし続けることのできるまちづくりと連携した地域公共交通の形成
基本方針 3	誰もが安全安心に使える地域公共交通の利用環境の充実

3-2 目標

○上位計画、各種計画の求められている役割、課題や基本方針を踏まえ、目標を定めます。

目標①【利便性】	目標②【効率性】	目標③【持続性】
 既存公共交通との共存による快適な移動手段の確保	多様な移動ニーズに応じ地域に適した新たな移動手段の導入	市民、交通事業者、行政等関係者と連携した公共交通の利用促進

3-3 施策

○目標を達成するための具体的な施策、事業、実施主体等を定めます。

	1-(1) 鉄道の維持 1-(2) 路線バスの維持 1-(3) 交通結節点の強化 1-(4) P&R、C&Rの推進	2-(1) 新たな移動手段の導入 2-(2) システムの導入 2-(3) 担い手不足の対応	3-(1) 市民意識の醸成 3-(2) あらゆる関係者との連携強化 3-(3) 情報発信の充実
---	--	---	---

3-4 評価指標

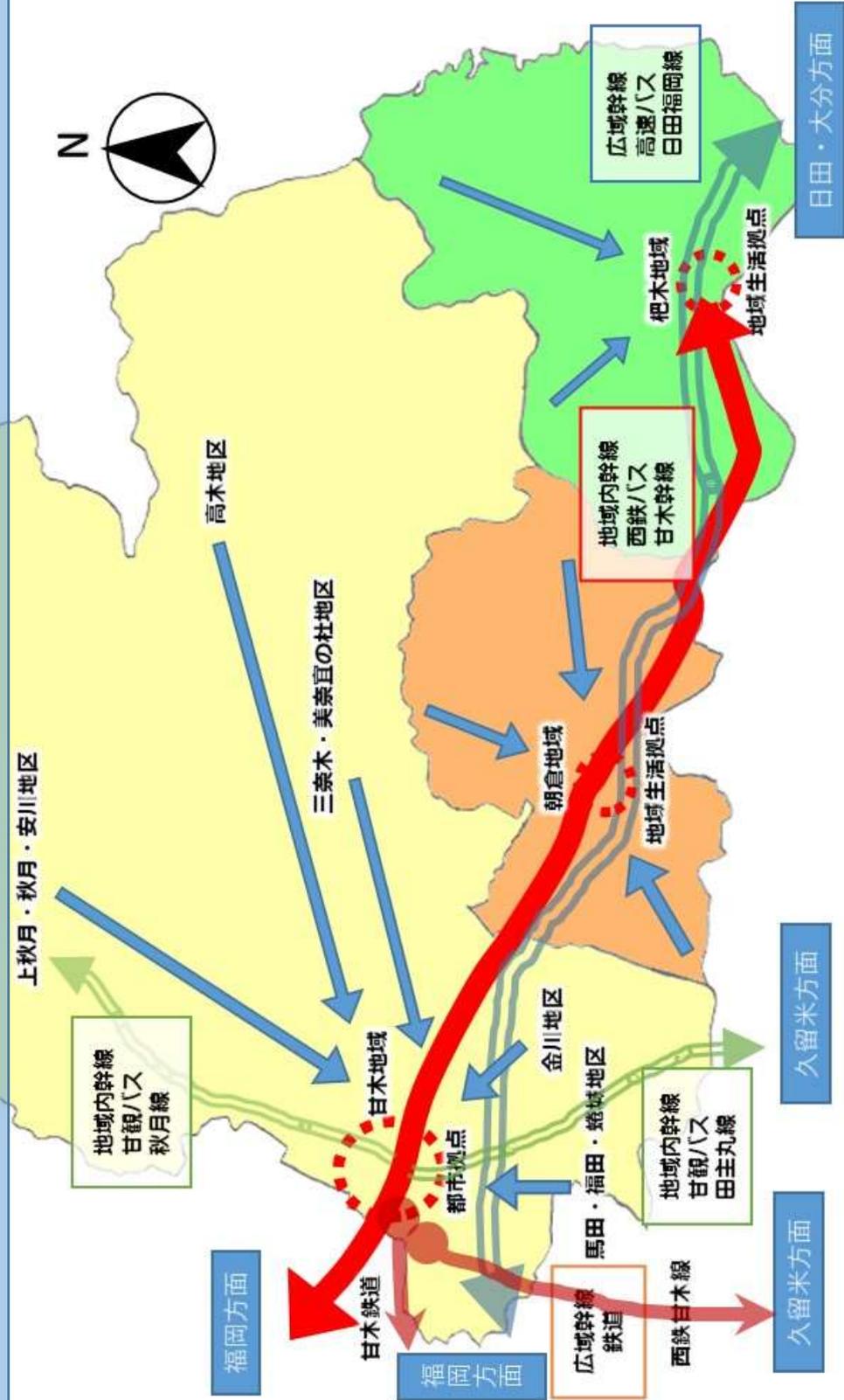
○施策、事業等における成果を見える化するための数値目標を定めます。

指標1	西鉄甘木線、甘木鉄道における鉄道駅での乗降客数	指標4	コミュニティバス（あいのりタクシー含む）の年間利用者数	指標6	市民の満足度
指標2	西鉄バス甘木幹線、高速バスの運行便数	指標5	利用者1人あたりの市財政負担額	指標7	高齢者運転免許証自主返納支援事業申請者数
指標3	秋月線、田主丸線の年間乗降客数			指標8	コミュニティバス（あいのりタクシー含む）事業の収支率

●将来の公共交通網イメージ図

《〈将来の公共交通網の基本的考え方〉》

- 鉄道、乗合バスによる広域幹線、地域内幹線により、各拠点から市内外への移動及び各拠点間の移動及び各拠点間の移動を形成する。
- あいのりタクシー、コミュニティバスによる支線により、各地域内及び市内各地区から各拠点までの移動の確保を図る。



第3章 基本的な方針

●地域公共交通の位置付け

位置付け	系統・路線		役割	確保・維持策	
 広域 幹線 	鉄道	西鉄甘木線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議のうえ、一定以上の運行水準を確保する。	
		甘木鉄道			
 地域内 幹線 	乗合バス	高速バス 日田福岡線	都市・地域生活拠点から市外・県外への広域交通を担う。		
		甘木観光バス	西鉄バス 甘木（都市高速）博多線 甘木幹線		都市拠点、地域生活拠点間を結び、市外への広域交通を担う。
			田主丸線	甘鉄甘木駅を発着地として、都市拠点と久留米市田主丸町を連絡する。	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	コミュニティバス	あいのりタクシー 8路線	市内各地域を運行し、公共交通の地域生活拠点に接続する。	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。	
		朝倉地域	秋月線	甘鉄甘木駅を発着地として、都市拠点と秋月地区を連絡する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保する。
			市街地循環線	甘鉄甘木駅を発着地として、都市拠点内を循環する。	主要施設と連携した取組により一定以上の需要を確保する。

- 甘木観光バス田主丸線は、都市拠点と久留米市田主丸町を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活のうえで必要不可欠な移動手段を担っている。
 発着地である甘鉄甘木駅では、広域幹線鉄道と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に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、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。
- あいのりタクシー8路線、朝倉地域コミュニティバスは、市内各地域から医療・商業施設等がある各拠点に連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。
 各拠点では、地域内幹線である西鉄バス甘木幹線に接続し広域への移動も可能とするなど広域幹線や地域内幹線を補完する欠かせない路線である。
 一方で、自治体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。

第3章 基本的な方針

3-1 目標像と基本方針

○朝倉市における地域公共交通のあるべき姿を目標像として描き、基本的な方針を定めます。

目標像

誰もが快適で安全安心に移動できる地域公共交通のあるまち朝倉市

朝倉市総合計画では、「人、自然、歴史が織りなす 水ひかる朝倉」を将来都市像とし、基本目標「災害に強く、快適に暮らせる安全・安心なまちづくり」を達成するための施策として「交通環境の充実」に取り組んでいます。

また、都市機能に関する計画である「朝倉市立地適正化計画」やその他まちづくりに関する計画などと連携・整合を図りながら公共交通に関する取組を推進しなければなりません。

そのため、交通計画においては、「誰もが快適で安全安心に移動できる地域公共交通のあるまち朝倉市」との地域公共交通のあるべき姿を描き、公共交通の充実を目指していきます。

○朝倉市における将来に向けた地域公共交通の目標像を目指し、次の3つの基本方針を定め取り組みを進めていきます。

基本方針1

持続可能な地域公共交通網の再構築

市民が住み慣れた地域で安心して暮らしていくためには、地域住民の移動手段の確保が必要です。

また、持続可能な地域公共交通とするため、既存の公共交通との共存を図り、公共交通網の再構築に取り組まなければなりません。

そのため、「持続可能な地域公共交通網の再構築」を基本方針の1つに掲げ、実現に向けた取り組みを進めます。

基本方針2

暮らし続けることのできるまちづくりと連携した地域公共交通の形成

暮らし続けることのできるまちづくりを実現するためには、地域公共交通が生活基盤としての役割を果たす必要があります。

また、市内外における交流等を活性化させるため、広域への移動や都市拠点、地域生活拠点などの拠点間の移動を確保し、まちづくりを支える公共交通体系を構築する必要があります。

そのため、まちづくり施策、観光施策などの地域戦略と一体となり、交流と賑わいを支える地域公共交通の形成に取り組んでいきます。

基本方針3

誰もが安全安心に使える地域公共交通の利用環境の充実

地域公共交通を維持していくためには、市民の利用が不可欠であり、市民の公共交通利用に対する意識づくりや利用しやすい環境づくりを推進する必要があります。

また、公共交通の情報提供や乗継案内の強化などにより、公共交通機関の利用促進を図る必要があります。

そのため、市民や来訪者などの利用者にとって分かりやすい情報提供や使いやすい乗り場・待合環境の整備を図り、地域公共交通の利用環境の充実に取り組みます。

第3章 基本的な方針

3-2 目標

○上位計画、各種計画に求められている役割、課題や基本方針を踏まえ、目標を定めます。

朝倉市総合計画	災害に強く、快適に暮らせる安全・安心なまちづくり (交通環境の充実)
朝倉市都市計画 マスタープラン	持続可能な交通体系の確立
朝倉市 立地適正化計画	自家用車に過度に依存しない移動手段の確保 (公共交通の充実による移動手段確保)
各種計画	●地域の生活基盤としての役割 ●社会参加の推進を図る役割 ●活動範囲の拡大、社会参加の促進を図る役割 ●安全・安心な地域づくりに寄与する役割 ●健康で快適な暮らしの基盤づくりを支援する役割

前述の基本方針1・2・3、上記の上位計画、各種計画に求められている役割を踏まえ、下記の3つの目標を定めます。

また、前述の課題1～9の解決に対応していきます。

目標① 既存公共交通との共存による快適な移動手段の確保

【利便性】

市内外への移動を支える鉄道や路線バスなどの既存公共交通との共存を図りながら、快適な移動手段の確保を目指します。

また、交通結節点の機能強化を図り、乗継の利便性向上を目指します。

課題1：既存公共交通の維持

課題3：交通結節点の機能強化

課題9：2次交通の確保、乗継の利便性向上

目標② 多様な移動ニーズに応じ地域に適した新たな移動手段の導入

【効率性】

誰もが自由に外出できる移動環境を構築し、地域の生活基盤としての役割を果たすため、地域に適した新たな移動手段の導入を目指します。

また、システムの導入を検討し、キャッシュレス化などDXの推進を図ることで、効率的な事業運営を目指します。

課題2：交通空白地域、不便地域への対応

課題5：DXの推進

課題8：効率的な事業運営

課題9：2次交通の確保、乗継の利便性向上

目標③ 市民、交通事業者、行政等関係者と連携した公共交通の利用促進

【持続性】

あらゆる関係者と連携を図り利用促進を図ることで、自家用車に過度に頼らない地域公共交通体系の再構築を目指します。

また、わかりやすい情報提供を行うことで、地域公共交通が身近に利用できるような利用環境の充実を目指します。

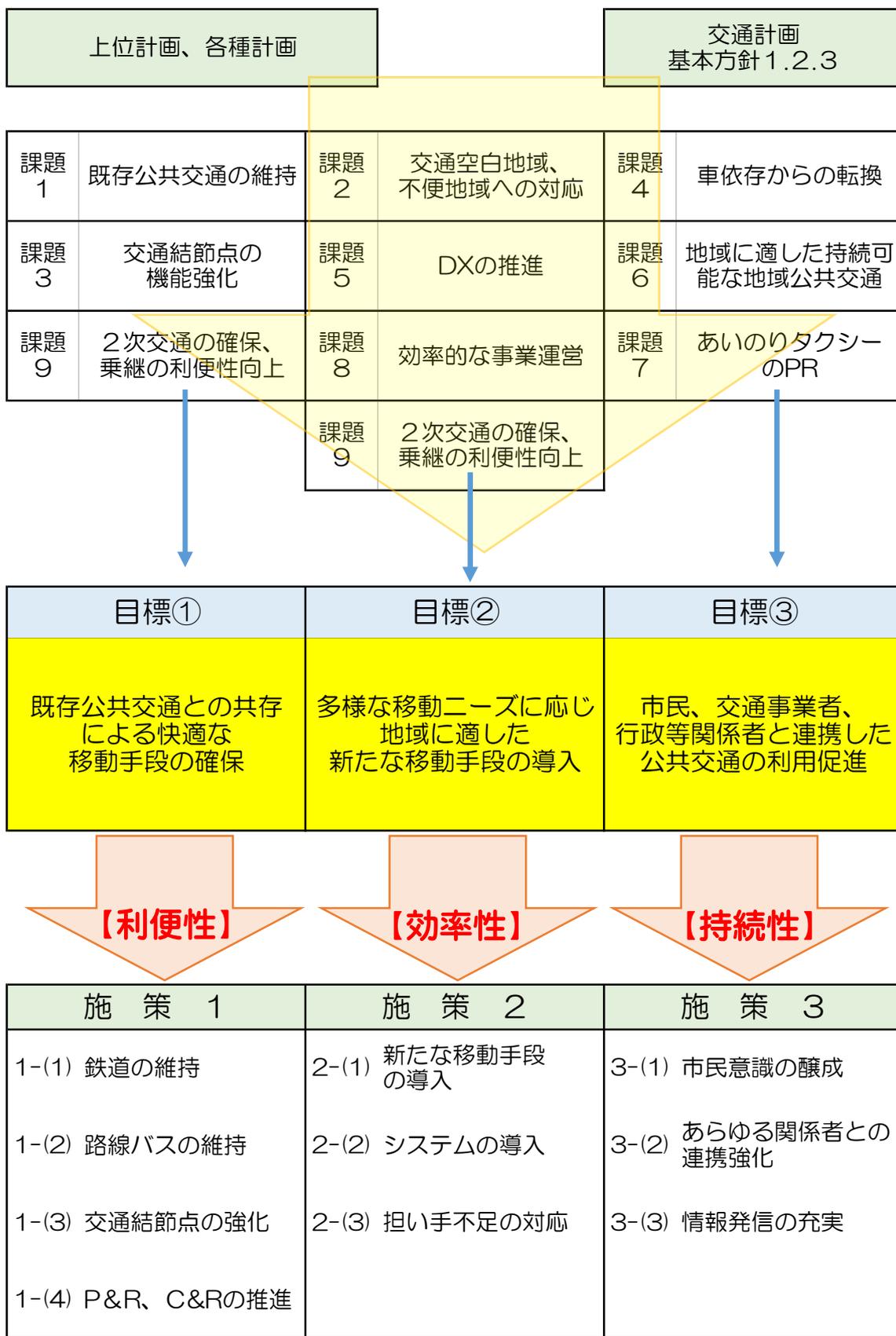
課題4：車依存からの転換

課題6：地域に適した持続可能な地域公共交通

課題7：あいのりタクシーのPR

第3章 基本的な方針

●目標の体系図



第3章 基本的な方針

3-3 施策

○目標を達成するための具体的な施策、事業、実施主体等を定めます。

施策の内容

施策1-(1) 鉄道の維持				
実施主体	市、鉄道事業者			
対象範囲	西鉄甘木線（甘木、馬田、上浦駅）、甘木鉄道（甘木駅）			
取組内容	①鉄道駅における環境整備			
	<p>鉄道の継続的な維持に向けて、西鉄甘木線及び甘木鉄道の各駅において、乗継案内の強化など利用環境の充実を図ります。</p> <p>また、施設整備への支援を継続して行い、障がいのある人など誰もが利用しやすい施設の確保に努めます。</p>			
	②連携強化による利便性の向上			
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施 			

施策1-(2) 路線バスの維持				
実施主体	市、バス事業者			
対象範囲	西鉄バス甘木（都市高速）博多線、甘木幹線、甘木観光バス田主丸、秋月線、高速バス（日田福岡線）			
取組内容	①サービス提供の維持に向けた利用促進			
	<p>運行情報の周知や利用案内の充実を図り、バス事業者と連携しながら利用促進に取り組みます。</p>			
	②路線維持に向けた支援			
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	実施 			

第3章 基本的な方針

施策1-(3) 交通結節点の強化					
実施主体	市、鉄道事業者、バス事業者				
対象範囲	甘木バス停、杷木バス停、甘木駅				
取組内容	①相互乗り入れによる機能強化 路線・系統の異なる公共交通の相互乗り入れを実現することで、交通結節点における機能強化を図ります。				
	②まちづくりとの連携 駅前広場整備をはじめとする施設整備において、まちづくりとの連携を図りながら交通結節点の施設の充実に取り組みます。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	検討・実施	→			

施策1-(4) パーク&ライド、サイクル&ライドの推進					
実施主体	市、市民				
対象範囲	市営駐車・駐輪場				
取組内容	①P&R、C&Rの情報発信 様々な手法による情報発信で周知を図り、パーク&ライド、サイクル&ライドの取組を推進します。				
	②P&R、C&Rの利用環境の充実 駅前広場整備に伴う駐車場や駐輪場の施設整備により、利用環境の充実を図り、鉄道利用及び秋月線、田主丸線の乗降客数の増加を目指します。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	実施	→			

第3章 基本的な方針

施策2-(1) 新たな移動手段の導入					
実施主体	市、交通事業者				
対象範囲	市全域				
取組内容	①AIオンデマンド交通導入の検討 区域運行を拡充することで、駅やバス停までの2次交通を確保し、効率的な事業運営を図るため、AIオンデマンド交通導入を目指し、検討していきます。				
	②新たな移動手段の導入検討 ライドシェアなどの新たな移動手段の導入を検討し、地域公共交通の再構築に取り組みます。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	調査・検討・実施 				

施策2-(2) システムの導入					
実施主体	市、交通事業者				
対象範囲	市全域				
取組内容	①システム導入によるDXの推進 予約受付や運行管理などを行うシステムの導入を目指し、事業運営の効率化を図ります。				
	②キャッシュレス化の検討 複数の公共交通機関の利用促進や利便性向上を図るため、キャッシュレス化を目指し、システム等の導入の検討を進めていきます。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	調査・検討・実施 				

施策2-(3) 担い手不足の対応					
実施主体	市、交通事業者				
対象範囲	交通事業者				
取組内容	①支援制度の検討 交通事業者と連携を図り、運転免許取得や環境改善における支援制度の導入を検討します。				
	②輸送資源の活用検討 ライドシェアや自動運転などあらゆる輸送資源の活用を検討し、担い手不足に対応した公共交通の調査・研究に取り組みます。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	調査・検討・実施 				

第3章 基本的な方針

施策3-(1) 市民意識の醸成					
実施主体	市、市民、交通事業者				
対象範囲	市民				
取組内容	①利用促進に関する周知啓発 出前講座や各種イベントを通じ公共交通機関の利用促進に関する周知啓発に取り組みます。				
	②市民意識の醸成 市民、交通事業者、行政との意識を共有するため、地域コミュニティをはじめ地域団体等との協働により、全体で地域公共交通を支える、育てるという意識づくりを図ります。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	実施				

施策3-(2) あらゆる関係者との連携強化					
実施主体	市、市民等、交通事業者				
対象範囲	市民、施設管理者等あらゆる関係者				
取組内容	①施設管理者との協力関係強化 主要な医療施設や商業施設、公共施設等の協力を通じ、バス停の設置や待合環境の整備に取り組みます。				
	②他市町村・他部署との連携強化 福祉関係者や観光関係者との連携強化を進め、各種事業やイベント等における地域公共交通の利用促進を推進します。 また、沿線自治体、交通事業者と連携し、地域イベント等における公共交通の利用促進を図ります。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	検討・実施				

施策3-(3) 情報発信の充実					
実施主体	市				
対象範囲	あらゆる広報媒体				
取組内容	①市報・ホームページ等による情報発信 市のホームページやSNS等あらゆる広報媒体による情報発信の強化を図り、わかりやすい情報提供に努め、情報環境の充実に取り組みます。				
	②公共交通ガイドの作成 路線案内や時刻表などの運行情報が一見して確認できるパンフレットや公共交通ガイドなどの作製に取り組みます。				
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	実施				

第3章 基本的な方針

●施策一覧表

目標	施策の内容	実施主体	取組内容	実施期間				
				R8	R9	R10	R11	R12
目標① 【利便性】	1-(1) 鉄道の維持	市 鉄道事業者	①鉄道駅における 環境整備					
			②連携強化による 利便性の向上	実施				
			③観光施策と連携した 環境整備					
	1-(2) 路線バスの維持	市 バス事業者	①サービス提供の維持 に向けた利用促進					
②路線維持に向けた 支援			実施					
③バス停の 待合環境整備								
1-(3) 交通結節点 の強化	市 鉄道事業者 バス事業者	①相互乗り入れによる 機能強化						
		②まちづくりとの 連携	検討・実施					
1-(4) P&R、C&R の推進	市 市民	①P&R、C&Rの 情報発信						
		②P&R、C&Rの 利用環境の充実	実施					
目標② 【効率性】	2-(1) 新たな移動手段 の導入	市 交通事業者	①AIオンデマンド交通 導入の検討					
			②新たな移動手段 の導入検討	調査・検討・実施				
	2-(2) システムの導入	市 交通事業者	①システム導入による DXの推進					
②キャッシュレス化 の検討			調査・検討・実施					
2-(3) 担い手不足 の対応	市 交通事業者	①支援制度の検討						
		②輸送資源の活用検討	調査・検討・実施					
目標③ 【持続性】	3-(1) 市民意識 の醸成	市 市民 交通事業者	①利用促進に関する 周知啓発					
			②市民意識の醸成	実施				
	3-(2) あらゆる関係者 との連携強化	市 市民等 交通事業者	①施設管理者との 協力関係強化					
②他市町村・他部署 との連携強化			検討・実施					
3-(3) 情報発信 の充実	市	①市報・ホームページ 等による情報発信						
		②公共交通ガイド の作成	実施					

第3章 基本的な方針

3-4 評価指標

○施策、事業等における成果を見える化するための数値目標を定めます。

指標1 西鉄甘木線、甘木鉄道における鉄道駅での乗降客数			
目標値の設定	人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして目標値を設定します。		
評価時期	毎年	評価データ	交通事業者より取得

鉄道駅		前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
		H28年度実績値	R6年度実績値	R12年度目標値	
西鉄甘木線	甘木駅	1,352	1,232	1,460	鉄道駅での 1日平均乗降客数 【人/日】
	馬田駅	116	111		
	上浦駅	117	117		
甘木鉄道	甘木駅	617	670	670	

現状値を維持

指標2 西鉄バス甘木幹線、高速バスの運行便数			
目標値の設定	利用促進等に取り組むことで、既存の運行水準を維持していくことを目標値として設定します。		
評価時期	毎年	評価データ	交通事業者より取得

西鉄バス甘木幹線 高速バス		前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
		H28年度実績値	R6年度実績値	R12年度目標値	
甘木	平日	78	56	56	1日あたりの運行便数 【往復便/日】 注) 便数については、 1往復を1便として しています。
	土曜日	65	31	31	
	日祝日	56.5	31	31	
杷木	平日	34.5	24	24	
	土曜日	27	15.5	15.5	
	日祝日	23	15.5	15.5	
高速バス	平日	49	31.5	31.5	
	土曜日	49	31	31	
	日祝日	49	31	31	

現状値を維持

第3章 基本的な方針

指標3 秋月線、田主丸線の年間乗降客数			
目標値の設定	人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして目標値を設定します。		
評価時期	毎年	評価データ	交通事業者より取得

現状値を維持

甘木観光バス 路線バス		前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
		H28年度 実績値	R6年度 実績値	R12年度 目標値	
甘木観光 バス	田主丸線	57,107	65,667	65,667	年間乗降客数 【人/年】
	秋月線	38,247	34,456	34,456	

指標4 コミュニティバス（あいのりタクシー含む）の年間利用者数			
目標値の設定	利用促進や運行内容の改善等により新規利用者の獲得に努め、目標値を設定します。		
評価時期	毎年	評価データ	市による集計

20%増加

朝倉市主宰		前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
		H28年度 実績値	R6年度 実績値	R12年度 目標値	
コミュニティバス （あいのりタクシー 含む）		31,312	16,863	20,000	コミュニティバス （あいのりタクシー 含む）の年間利用者数 【人/年】

指標5 利用者1人あたりの市財政負担額			
目標値の設定	これまでの実績を踏まえ、可能な限り少ない経費で効率よく運行することで経費の抑制に努め、実現可能な目標値を設定します。		
評価時期	毎年	評価データ	市による集計

135%以下に抑制

朝倉市		前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
		H28年度 実績値	R6年度 実績値	R12年度 目標値	
利用者1人あたりの 市財政負担額		1,058	2,999	4,000	コミュバス事業におけ る利用者1人あたりの 市財政負担額 【円/利用者1人】

第3章 基本的な方針

指標6 市民の満足度			
目標値の設定	交通施策に取り組むことで、市民満足度を高めるものとして、目標値を設定します。		
評価時期	隔年	評価データ	市による集計

朝倉市 市民アンケート	前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
	H28年度 実績値	R6年度 実績値	R12年度 目標値	
市民満足度	69	43	60	市民アンケートでの交通関連項目において普通以上と回答した割合の平均【%】

6割以上

市民アンケートの詳細は、資料編を参照ください。

指標7 高齢者運転免許証自主返納支援事業申請者数			
目標値の設定	公共交通の環境が整うことで、高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請者が増加することを目標値として設定します。		
評価時期	毎年	評価データ	市による集計

高齢者運転免許証 自主返納支援事業	前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
	H28年度 実績値	R6年度 実績値	R12年度 目標値	
申請者数	128	180	220	高齢者運転免許証自主返納支援事業における申請者数【人/年】

2割増加

指標8 コミュニティバス（あいのりタクシー含む）事業の収支率			
目標値の設定	利用者負担と公的負担のバランスを考慮し、持続性のある事業運営ができる水準を目指すものとして目標値を設定します。		
評価時期	毎年	評価データ	市による集計

朝倉市	前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
	H28年度 実績値	R6年度 実績値	R12年度 目標値	
コミュニティバス事業の収支率	7.1	3.7	7.5	コミュバス事業における収支率【%】

3ポイント以上増加

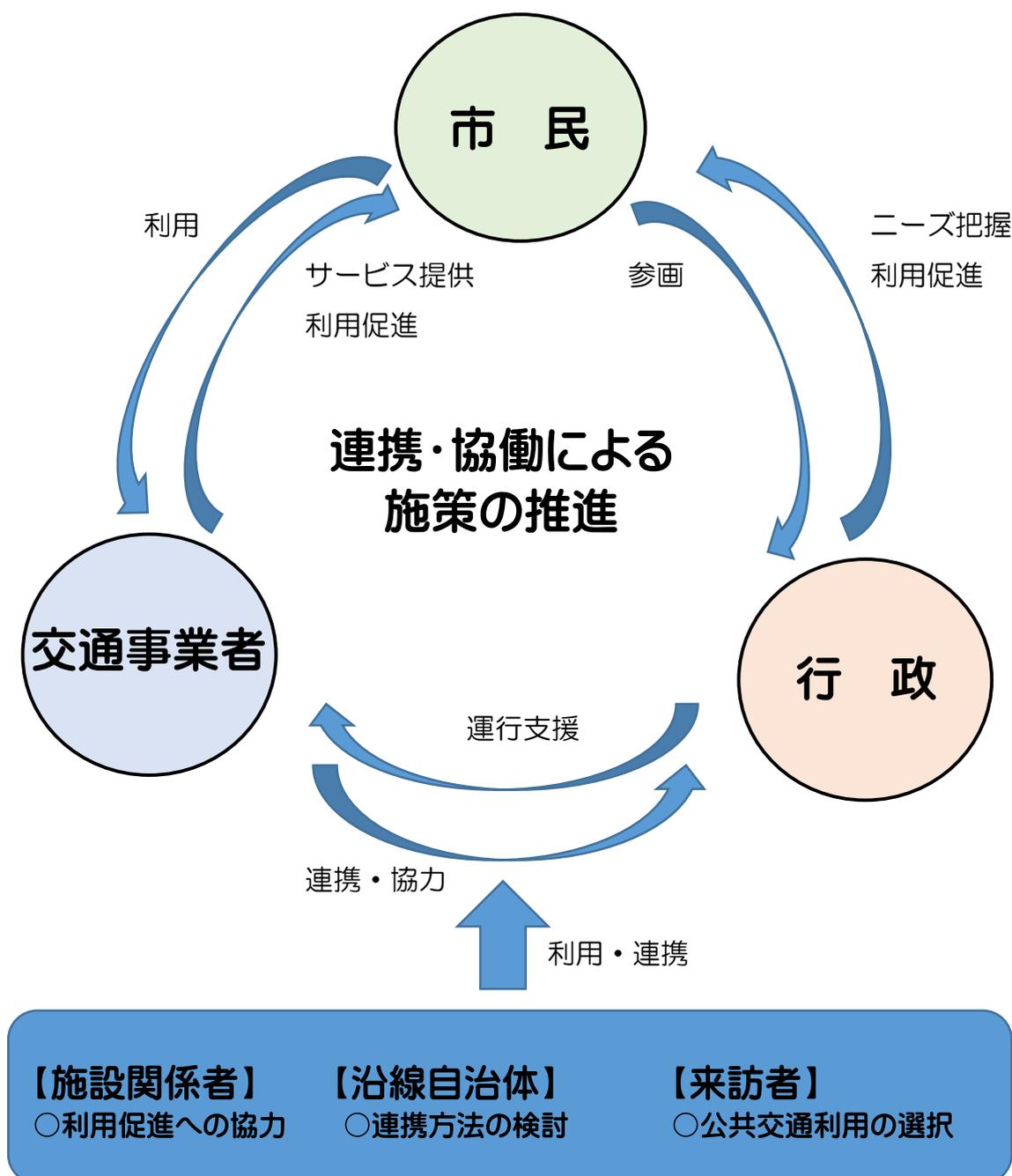
第4章 計画の進め方

4-1 計画の推進体制

交通計画の推進にあたっては、行政や交通事業者だけでなく、市民やあらゆる関係者等が連携し、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります。

そのためには、全体で地域公共交通を支える、育てるという意識づくりを図りながら協働し、公共交通施策を進めていきます。

また、施設関係者、沿線自治体、来訪者などあらゆる立場からの連携、協働をもって適切な役割分担のもとで、効率的な事業推進を図ります。



第4章 計画の進め方

4-2 達成状況の評価方法

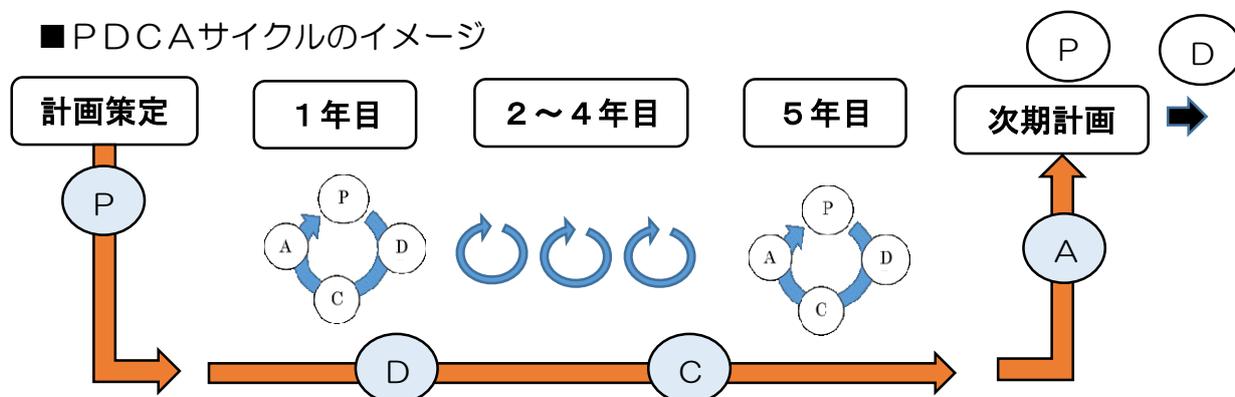
交通計画に基づく事業実績や目標の達成状況等を確認し、定期的に評価、改善する「PDCAサイクル」に基づく進行管理を実施し、交通計画を着実に推進していきます。

具体的には、毎年実施する「小さなPDCA」と長期的に実施する「大きなPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行い、継続的な改善を図っていきます。

評価・検証の方法については、運行状況の確認やモニタリングを実施し、利用者数、運行便数、公共交通利用における市民の満足度、公共交通の認知度、運行経費（収支率）などの実績値と計画実施時に定めた数値目標を比較して評価を行います。

なお、交通計画の進捗状況の確認・評価や改善策の検討等については、市民、交通事業者、行政の代表者などで構成される「朝倉市地域公共交通活性化協議会」を中心に行っていきます。

■PDCAサイクルのイメージ



■各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
対象期間	計画期間（5カ年）	毎年
①LAN (計画)	交通計画の策定	各路線等の運行計画の策定 利用促進策、事業の実施計画策定
②O (実行)	交通計画に掲げる各種施策の実行	地域公共交通の運行 利用促進策、事業の実施計画展開
③HECK (評価)	各種施策の実施状況や数値目標の達成状況等による評価	評価指標の変化を確認 運行・利用状況の評価
④CTION (改善)	交通計画の達成状況等を分析し、見直しの検討を行い次期計画に反映	運行内容の見直し 利用促進策、事業の見直し

資料編

資料 ①	前交通計画の総括	P33
資料 ②	朝倉市の現状、移動実態等	P41
資料 ③	「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果	P77
資料 ④	評価指標の設定根拠	P98
資料 ⑤	朝倉市地域公共交通活性化協議会の概要	P101

朝倉市地域公共交通計画
(朝倉市地域公共交通網形成計画)
【計画期間：平成27年度～平成29年度～令和7年度】
の総括

1 第2期朝倉市地域公共交通計画の策定について

朝倉市では、平成20年度に公共交通サービスの平準化及び持続可能な公共交通体系を構築することを目的に、朝倉市公共交通総合連携計画を（計画期間：平成21年度から25年度）策定し、計画に掲げた施策を年次的に実施してきました。

新たな交通システム（あいのりタクシー事業等）の導入により、交通空白地区の解消、路線バスの廃止代替対策など生活交通として確保出来たところです。

平成26年度には、持続可能な地域公共交通網の維持・発展を目的に、朝倉市地域公共交通網形成計画を（計画期間：平成27年度から平成29年度）策定し、公共交通施策を推進してきました。

しかしながら、九州北部豪雨災害により、公共交通を含めまちづくりの環境が激変したため、当該計画を4回にわたり一部改訂し、計画期間を令和7年度まで延長しています。

朝倉市地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条に定められた計画で、本市における持続可能な公共交通体系の確立を図るため、交通事業者や市民と連携しながら事業を推進するとともに、法定協議会で進行管理を行ってきました。

計画期間の最終年度である令和7年度において、現計画である朝倉市地域公共交通計画の総括を行い、今後の改善点や課題等を整理し、第2期朝倉市地域公共交通計画の策定に繋げていきます。

経過概要

平成27年3月	地域公共交通網形成計画	(期間 H27年度～H29年度)
平成29年7月	九州北部豪雨災害	
平成30年3月	地域公共交通網形成計画の一部改訂	(期間変更 H27年度～H31年度)
令和2年3月	地域公共交通網形成計画の一部改訂	(期間変更 H27年度～R4年度)
令和5年3月	地域公共交通計画の一部改訂	(期間変更 H27年度～R7年度)
令和6年6月	地域公共交通計画の一部改訂	(補助制度との連動)

資料 ① 前交通計画の総括

2 朝倉市地域公共交通計画（計画期間：平成27年度～令和7年度）の概要

基本方針

- ①「持続可能な公共交通体系」の実現
- ②「まちづくり戦略と一体となった公共交通」づくり

目標 (1) 持続可能な公共交通体系の確立

項目	事業内容、具体的な目標
幹線バス路線の確保・維持	甘木幹線バスの路線、便数の確保
【数値目標】＜幹線バスの1日の運行便数＞	
地域バス路線の確保・維持	小石原線・宝珠山線、田主丸線、秋月線の運行見直し、効率的な運行
	甘木市街地循環線の交通体系の見直し
【数値目標】＜路線バスの年間利用者延べ人数等（単位：人）＞	
コミュニティバスの維持及び制度の確立	ニーズに適應した運行内容に改善
	予約制度の緩和策
	運行率が低い便の廃止、費用対効果が認められない路線の代替交通手段の導入
【数値目標】＜コミュニティバス（あいのりタクシー含む）年間利用者延べ人数等（単位：人）＞	
交通結節点での利便性向上	交通結節点（甘木バス停）での相互乗り入れ
	鉄道と路線バスとの接続を向上
【数値目標】●バス停、バス停周辺の利便性への満足度 ●駅（甘木鉄道、西鉄甘木駅）、駅周辺の利便性への満足度	

目標 (2) 誰もが利用しやすい、親しみが持てる公共交通の整備

項目	事業内容、具体的な目標
①主要バス停待合施設の整備	
バス停待合施設の整備	バス停待合施設の整備
【数値目標】●バス停、バス停周辺の利便性への満足度	
②身近に感じる公共交通に向けて	
多様な媒体を活用した広報活動	広報紙への掲載、掲載回数4回/年
	ホームページへの掲載、更新回数4回/年
	パンフレット更新・配布
新規利用者の獲得	乗継等割引運賃設定、企画切符の発行
車から公共交通機関の利用を促す取組み	MM（モビリティマネジメント）の取組
	利用促進イベントの実施
	パークアンドライドの推進及び利用可能な駐車場・駐輪場の充実
複数の公共交通機関の利用促進、利便性の向上	ICカードの導入検討
【数値目標】●路線バス等の運行本数、ダイヤへの満足度 ●バス停、バス停周辺の利便性への満足度 ●鉄道（甘木鉄道、西鉄甘木駅）の運行本数、ダイヤへの満足度 ●駅（甘木鉄道、西鉄甘木駅）、駅周辺の利便性への満足度	

資料 ① 前交通計画の総括

3 目標の達成状況

○・・・おおむね達成できた ▲・・・一部達成できた ×・・・達成できなかった

目標(1) 持続可能な公共交通体系の確立

項目	事業内容、具体的な目標	事業の実施状況	目標の達成状況	達成度
幹線バス路線の確保・維持	甘木幹線バスの路線、便数の確保	バス事業者との検討に留まる	大幅な減便がなされ目標値は達成できませんでした。	×
地域バス路線の確保・維持	小石原線・宝珠山線、田主丸線、秋月線の運行見直し、効率的な運行	小石原線・宝珠山線廃止、田主丸線、秋月線運行費補助	小石原線・宝珠山線は廃線になりましたが、その他の路線は運行を確保しています。	×
	甘木市街地循環線の交通体系の見直し	市街地循環線運行費補助、運行内容の変更	甘木市街地循環線の交通体系の見直し予定。(R8年1月から実証運行予定)	▲
コミュニティバスの維持及び制度の確立	ニーズに適応した運行内容に改善	黒川線、杷木東部線→杷木エリアあいのりスクールバス、黒川線→あいのり高木号 その他路線→随時見直し(バス停追加、コース変更、運行車両変更など)	随時運行内容の改善を行い目標を達成しました。	○
	運行率が低い便の廃止、費用対効果が認められない路線の代替交通手段の導入		路線の統廃合、代替交通手段の導入を行い、一部目標を達成しました。	▲
	予約制度の緩和策	前日予約が基本→1週間前～1時間前予約制度の緩和	予約制度の緩和を行い目標を達成しました。	○
交通結節点での利便性向上	交通結節点(甘木バス停)での相互乗り入れ	甘木バス停、甘木中央バス停相互乗り入れ	甘木バス停、甘木中央バス停における路線バスやあいのりタクシーの相互乗り入れを行い目標を達成しました。	○
	鉄道と路線バスとの接続を向上	甘鉄甘木駅バス停位置変更	バス停位置の変更を行いました但し乗り継ぎ利便性の向上には至りませんでした。	▲

資料 ① 前交通計画の総括

目標（２）誰もが利用しやすい、親しみが持てる公共交通の整備

項目	事業内容、具体的な目標	事業の実施状況	目標の達成状況	達成度
バス停待合施設の整備	バス停待合施設の整備	甘木バス停、甘木中央バス停待合環境整備	一部バス停の改修など行いましたが、甘木中心市街地のバス停待合施設整備は甘木バス停のみに留まりました。	▲
多様な媒体を活用した広報活動	広報紙への掲載	毎年4回程度掲載	毎年4回程度の広報紙への掲載を行い目標を達成しています。	○
	ホームページへの掲載		ホームページでの情報提供は行なっていますが、わかりやすいホームページの更新には至りませんでした。	×
	パンフレット更新・配布	随時更新・配布	運行内容変更時に、パンフレット更新・配布を行い目標を達成しました。	○
新規利用者の獲得	乗継等割引運賃設定、企画切符の発行	福岡よかとかきっぷ、キリンガーデンクーポン、甘木ぐるりんフリーきっぷ	割引運賃クーポンや企画切符の販売を行い目標を達成しました。	○
車から公共交通機関の利用を促す取組み	MM（モビリティマネジメント）の取組	朝倉市高齢者運転免許証自主返納支援事業公共交通機関の利用促進	朝倉市高齢者運転免許証自主返納支援事業による公共交通機関の利用促進に留まりました。	▲
	利用促進イベントの実施	JR九州ウオーキング、たなばた列車、コスモス列車、クリスマス列車、Kappo列車、婚活列車	様々なイベントを実施し目標を達成しました。	○
	パークアンドライドの推進及び利用可能な駐車場・駐輪場の充実	馬田公共駐車場整備、朝倉インター駐車場整備	2箇所の駐車場整備を行い目標を達成しました。	○
複数の公共交通機関の利用促進、利便性の向上	ICカードの導入検討	ICカードの導入の調査・研究	ICカードの導入の調査・研究に留まりました。	▲

資料 ① 前交通計画の総括

4 数値目標の状況

(1) 持続可能な公共交通体系の確立

●幹線バス路線の確保・維持

<幹線バスの1日の運行便数>

注) 便数については、1往復を1便としています。

指標		平成28年度		令和元年度		令和4年度	
1日あたりの 運行便数 (往復)		杷木	甘木	杷木	甘木	杷木	甘木
	平日	34.5便	78.0便	27.5便	79.0便	26.0便	62.0便
	土曜日	27.0便	65.0便	23.0便	61.0便	19.0便	41.0便
	日祝日	23.0便	56.5便	19.0便	49.0便	19.0便	41.0便

目標値 現状便数の維持

指標		令和7年度		H28とR7との差	
1日あたりの 運行便数 (往復)		杷木	甘木	杷木	甘木
	平日	24.0便	56.0便	▲10.5便	▲18.0便
	土曜日	15.5便	31.0便	▲11.5便	▲29.5便
	日祝日	15.5便	31.0便	▲7.5便	▲25.5便

●交通結節点での利便性向上

(主要交通結節点での相互乗り入れ・路線バスなどとの接続向上(甘木鉄道甘木駅))

指標	バス停、バス停周辺の利便性への満足度
	駅(甘木鉄道、西鉄甘木駅)、駅周辺の利便性への満足度

(2) 誰もが利用しやすい、親しみが持てる公共交通の整備

●主要バス停待合施設の整備

指標	バス停、バス停周辺の利便性への満足度
----	--------------------

●身近に感じる公共交通に向けて

指標	平成28年度	令和元年度	令和3年度
路線バス等の運行本数、ダイヤへの満足度	69%	51%	51%
バス停、バス停周辺の利便性への満足度	64%	52%	58%
鉄道(甘木鉄道、西鉄甘木駅)の運行本数、ダイヤへの満足度	77%	71%	62%
駅(甘木鉄道、西鉄甘木駅)、駅周辺の利便性への満足度	66%	63%	54%

指標	令和7年度目標値	R7.2実施
路線バス等の運行本数、ダイヤへの満足度	50.0%以上	42%
バス停、バス停周辺の利便性への満足度	64.0%以上	36%
鉄道(甘木鉄道、西鉄甘木駅)の運行本数、ダイヤへの満足度	67.0%以上	59%
駅(甘木鉄道、西鉄甘木駅)、駅周辺の利便性への満足度	64.0%以上	36%

資料 ① 前交通計画の総括

●地域バス路線の確保・維持

<路線バスの年間利用者延べ人数等 (単位:人)>

【単位:人】

路線名・年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	目標値R7年度	R6年度と目標値との差
田 主 丸 線	70,219	57,107	74,505	81,722	78,812	63,882	68,079	62,589	59,776	65,667	74,800	▲ 9,133
秋 月 線	40,898	38,247	45,609	48,288	45,890	37,540	37,988	36,701	37,200	34,456	41,800	▲ 7,344
甘木市街地循環線	14,039	13,889	14,951	14,170	13,300	11,512	13,343	13,452	14,756	15,619	14,600	1,019
小石原線・宝珠山線	15,990	14,128	9,981	10,241	9,300	7,461	8,144	7,472	7,344	4,666	8,000	▲ 3,334
合 計	141,146	123,371	145,046	154,421	147,302	120,395	127,554	120,214	119,076	120,408	186,400	▲ 65,992
4路線の市財政負担(千円)	36,192	36,854	36,234	39,379	35,323	34,943	28,244	33,339	41,437	46,922	47,200	▲ 278

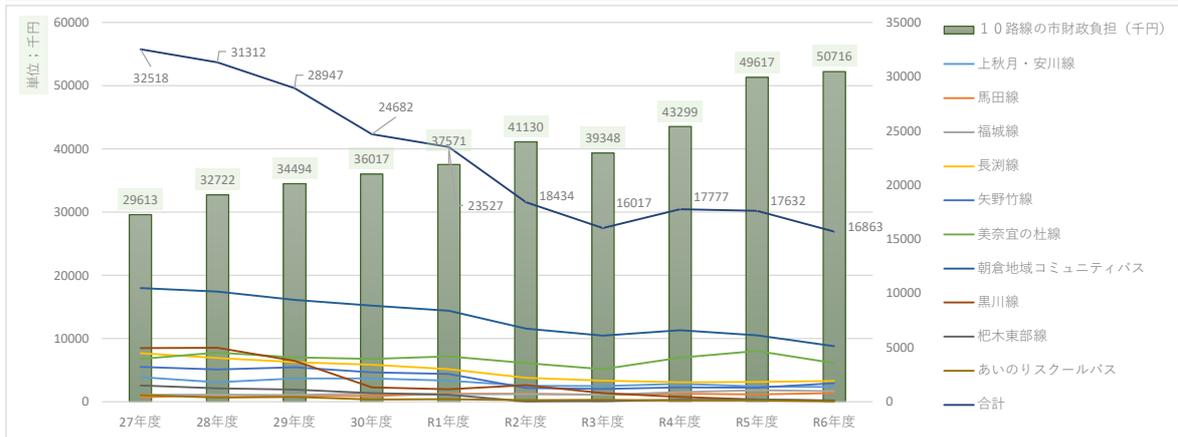


●コミュニティバスの維持及び制度の確立

<コミュニティバス(あいのりタクシー含む)年間利用者延べ人数等(単位:人)>

【単位:人】

路線名・年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度目標値	R6年度と目標値との差
上 秋 月 ・ 安 川 線	2,256	1,790	2,153	2,164	1,950	1,475	1,446	1,641	1,412	1,363	1,510	▲ 147
馬 田 線	402	596	536	537	720	729	645	730	671	801	960	▲ 159
福 城 線	640	649	632	757	674	709	649	872	1,057	975	1,080	▲ 105
長 淵 線	4,492	4,021	3,642	3,409	2,992	2,204	1,953	1,806	1,822	1,897	2,370	▲ 473
矢 野 竹 線	3,209	2,977	3,186	2,698	2,575	1,271	1,184	1,329	1,305	1,710	1,580	130
美 奈 宜 の 社 線	3,955	4,527	4,091	3,937	4,190	3,581	3,005	4,079	4,697	3,584	3,780	▲ 196
朝倉地域コミュニティバス	10,484	10,155	9,397	8,854	8,399	6,758	6,100	6,583	6,148	5,116	6,710	▲ 1,594
黒 川 線	4,939	4,987	3,758	1,330	1,149	1,520	807	451	198	97	1,200	▲ 1,103
杷 木 東 部 線	1,510	1,233	1,124	803	640	36	60	181	217	121	300	▲ 179
あいのりスクールバス	631	377	428	193	238	151	168	105	105	41	240	▲ 199
杷 木 エ リ ア	—	—	—	—	—	—	—	—	—	986	—	—
あいのり高木号	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172	—	—
合 計	32,518	31,312	28,947	24,682	23,527	18,434	16,017	17,777	17,632	16,863	19,730	▲ 2,867
10路線の市財政負担(千円)	29,613	32,722	34,494	36,017	37,571	41,130	39,348	43,299	49,617	50,716	60,000	▲ 9,284



5 課題と改善点

(1) 各種公共交通機関からみた考察

① 路線バス

バス事業者とともに検討は行っているものの、バス運転手の不足などの要因により小石原線・宝珠山線は廃線となり、甘木幹線においては大幅な減便がなされています。また、地域路線である田主丸線、秋月線においては、赤字路線への補助により運行の確保に努めていますが、財政負担は年々増加傾向にあります。今後は、路線・便数の確保に向けバス事業者と連携し、効率的な運行及び既存路線との共存を実現するため地域公共交通の再構築を図る必要があります。

② コミュニティバス（あいのりタクシー）

高木地区においては、あいのりスクールバス、黒川線の運行から地元主導による自家用有償旅客運送でのデマンド交通へ見直しました。杷木地域では、杷木東部線、黒川線を統合し地域内を一つのエリアとして運行する区域運行へ見直しました。その他の路線については、随時地元協議を行い、ニーズに適應した運行内容の改善に取り組みました。今後も地域の特性に適した運行内容の改善に取り組み、AIオンデマンド交通の導入検討など利便性の向上及び運行の効率化を図る必要があります。

③ タクシー

タクシー事業者においては、コミュニティバス（あいのりタクシー）の運行業務を担っており、地域の大事な移動手段の一つです。今後は、運転手不足が懸念されており、ライドシェアの導入などあらゆる手段により持続可能な公共交通体系を再構築するため、タクシー事業者との連携を深め、共存を図る必要があります。

④ 鉄道

交通結節点としての役割を果たすため、今後予定される駅前整備において、まちづくりとの連携を図り、乗り継ぎ利便性の向上を考慮した施設整備に取り組む必要があります。また、鉄道として持続可能にするための様々な施策を鉄道事業者とともに検討し取組を推進する必要があります。

資料 ① 前交通計画の総括

(2) 各施策、取組からみた考察

① 交通結節点での利便性向上、待合施設の整備

一部のバス停待合環境の整備やバス停の位置変更を行い利便性の向上に取り組んできましたが、充分ではありません。今後は、まちづくりとの連携を図りながら、乗り継ぎ利便性の向上を考慮した施設整備に取り組む必要があります。

② 広報活動

市報による公共交通ニュースのシリーズ化や出前講座開催等により公共交通利用促進PRを図ってきましたが、市ホームページでは運行内容等を掲載するに留まりました。今後は、わかりやすい掲載内容に更新する工夫が必要であり、他の手段による周知方法の検討も必要です。

③ パークアンドライド

馬田公共駐車場整備、朝倉インター駐車場整備などパークアンドライドの推進を図ってきましたが、車から公共交通への転換をさらに推進していくため、駐車場・駐輪場の充実を検討する必要があります。

④ 車依存転換

朝倉市では、自家用車の利用割合が高く、将来的に高齢化率の増加が見込まれているため、自動車の運転が難しくなる人の増加が懸念されています。今後は、公共交通による移動手段の確保が望まれており、公共交通を利用したくなる環境づくりが必要です。

⑤ DX化による利便性の向上

ICカードの導入を含めアプリによるあいのりタクシーの受付や配車等のシステムの調査・研究を行ってきましたが、導入には至っていません。現在、多種多様なシステムが開発され、キャッシュレス化においても様々な形態が提供されています。今後は、利用者の利便性向上や交通事業者の生産性向上に寄与し、地域公共交通体系を再構築していく中で最適なシステムの導入やキャッシュレス化によるDX化を図る必要があります。

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

1 位置・地勢・面積

朝倉市は、福岡県のほぼ中央部、福岡市の南東約30km、久留米市の北東約20kmに位置し、東は大分県日田市に接しています。市内を西から南東へと貫く国道386号から南側は平野、北側は古処山や馬見山をはじめとする800～1,000m級の山々が連なり、この山地の中に福岡市など周辺地区への水資源供給の役割を担う江川ダム・寺内ダム、小石原川ダムの3つのダムがあります。

市域西端部は商工業を中心とした市街地や鉄道駅が立地し、市街地から北へ約5km、市域北西部には旧城下町の秋月地区があり、同地区は「筑前の小京都」と呼ばれ、四季折々の風景を楽しむことができます。

また、市域南部には境界にほぼ沿う形で筑後川が流れ、河川沿いを中心に肥沃かつ平坦な農地を形成しています。そこでは、万能ねぎをはじめとする農産物の生産が行われ、朝倉市の特徴の一つを形成しています。さらにその東には山間丘陵地が広がり、ここでは果樹の生産が盛んに行われ、農産物の生産と観光・交流の場として、貴重な地域資源となっています。

交通は市域の南側を大分自動車道が走り、甘木、朝倉、杷木の3つのインターチェンジが整備されているほか、甘木駅を起点とする甘木鉄道と西鉄甘木線、そして国道386号、国道322号などの幹線道路をはじめとする道路網により周辺都市との連携が図られています。

朝倉市の総面積は246.71km²で、東西22.9km、南北17.4kmの広がりを持ち、福岡県の面積の約5%に相当します。



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

2 人口

朝倉市の人口は、令和2年10月の国勢調査時点で、50,273人となっています。直近の10年間（平成22年と令和2年を比較）では、約6,000人減少しています。

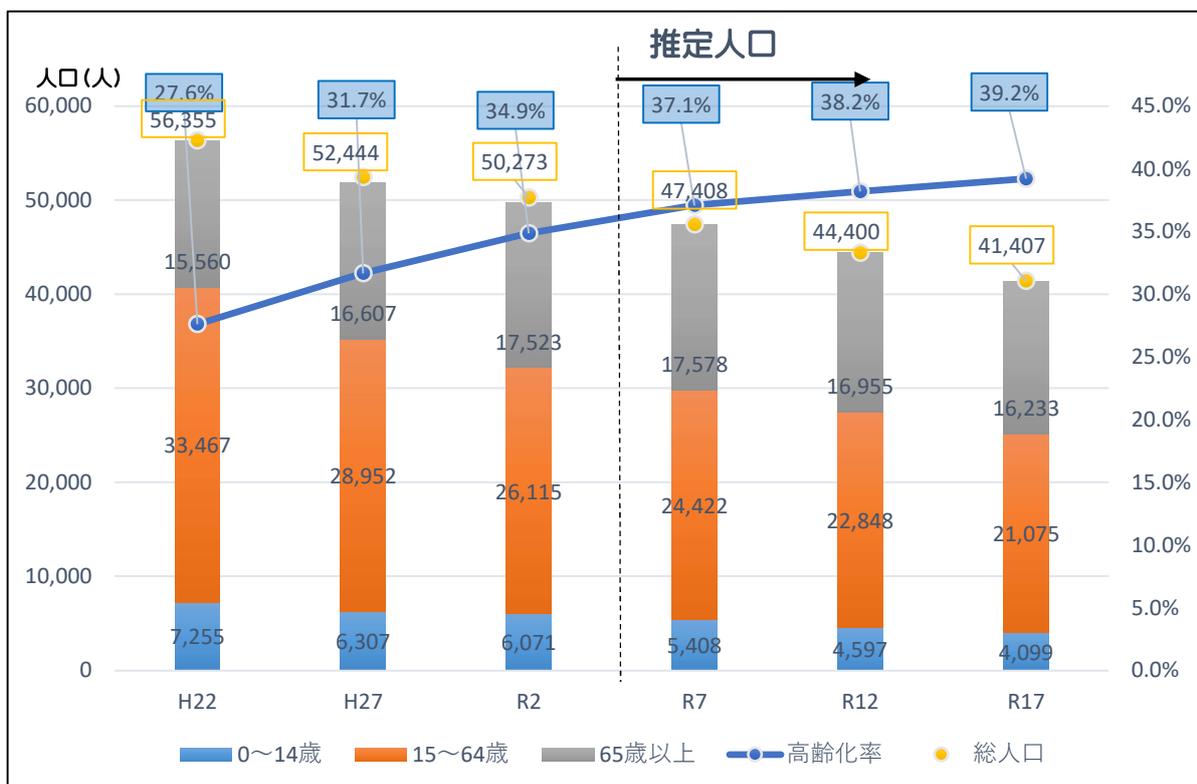
全国的に人口減少が進行する中、朝倉市においても平成18年の合併以降、一貫してその傾向が続いており、令和7年の推計人口では、平成27年度より、さらに1割程度減少すると予想されています。

また、年齢3区分の人口構成比の推移では、高齢化率が平成7年に20%を超え、令和2年時点では35.3%まで増加し、市民の3人に1人が高齢者という状況です。

65歳以上の高齢者人口は年々増加する一方、15歳未満の年少人口の減少が顕著となっています。

	H22	H27	R2	推定人口		
				R7	R12	R17
0～14歳	7,255	6,307	6,071	5,408	4,597	4,099
15～64歳	33,467	28,952	26,115	24,422	22,848	21,075
65歳以上	15,560	16,607	17,523	17,578	16,955	16,233
総人口	56,355	52,444	50,273	47,408	44,400	41,407
高齢化率	27.6%	31.7%	34.9%	37.1%	38.2%	39.2%

資料：R2年以前は国勢調査 総人口は年齢不詳者も含む
R7年以降の推計は、国立社会保障・人口問題研究所



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

4 移動実態

(1) パーソントリップ調査結果

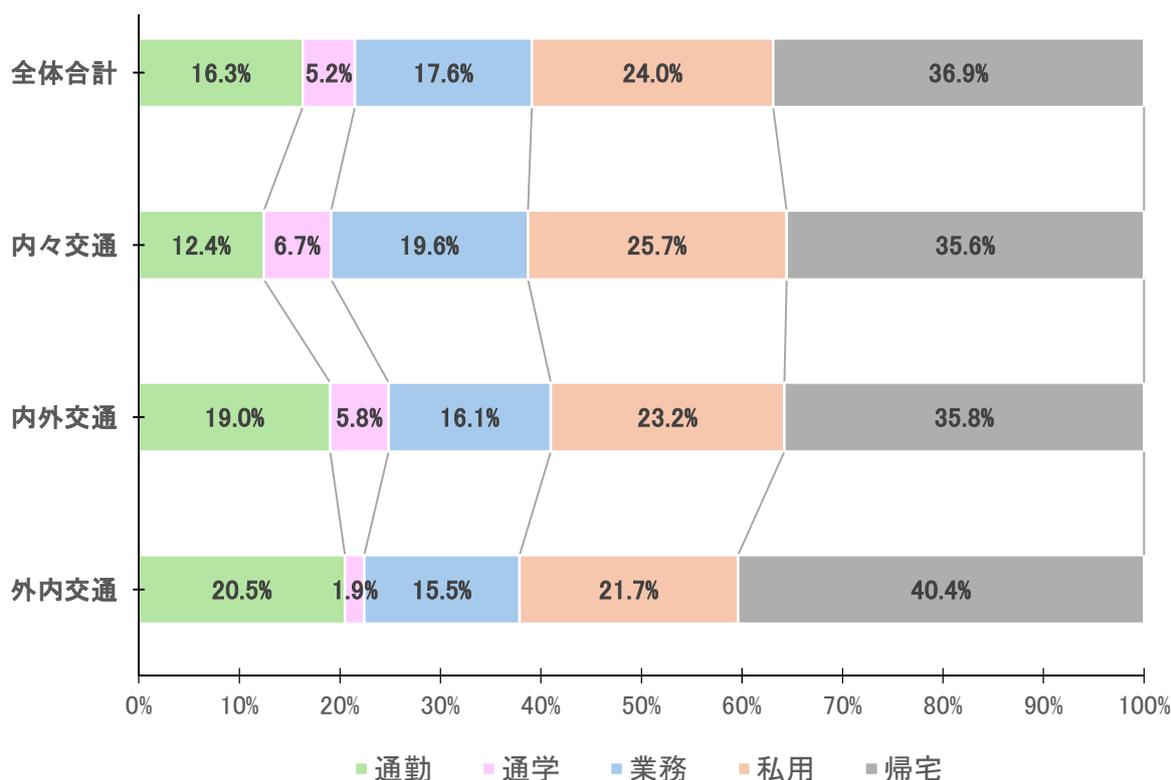
※ 第5回北部九州圏パーソントリップ調査結果（北部九州圏都市交通計画協議会、平成29年度）に基づき、朝倉市における人の移動実態等を整理。

①朝倉市全体の人々の移動実態（概要）

●移動目的（流動方向別）

- ・朝倉市に発着する全体トリップの移動目的は、帰宅を除くと、私用（24.0%）が最も多く、次いで業務（17.6%）、通勤（16.3%）、通学（5.2%）である。
- ・市内々の移動は、全体に比べると、私用・業務・通学が多く、通勤が少ない傾向がある。
- ・市外・外内の移動は、市内々とは逆で、通勤が多い傾向がある。

■移動目的別トリップ数の割合（流動方向別：H29）



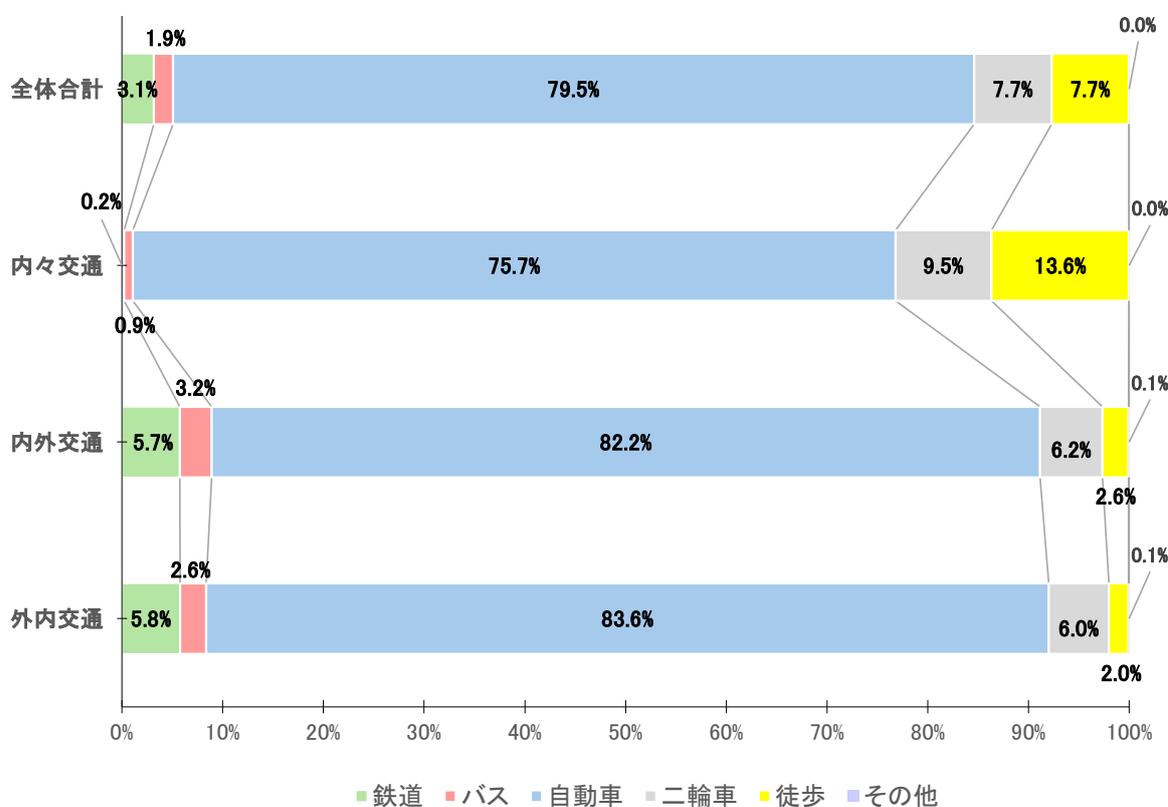
注) 業務とは打合せ・会議や営業・商談等（ただし、営業用車や鉄道等の運転手等の移動は含まない）、私用とは買い物や社交・娯楽、通院等。帰宅には通勤・通学等の帰宅も含む

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

●利用交通手段（流動方向別）

- 朝倉市に発着する全体トリップの利用交通手段（代表交通手段）は、約8割（79.5%）を自動車利用が占める。公共交通である鉄道利用は3.1%、バス利用は1.9%と少ない。
- 市内々の移動では、自動車利用が75.7%と多くを占め、バスは0.9%に過ぎない。
- 市外・外内の移動においても、自動車利用が多いが、鉄道利用も約6%みられる。

■代表交通手段別トリップ数の割合（流動方向別：H29）



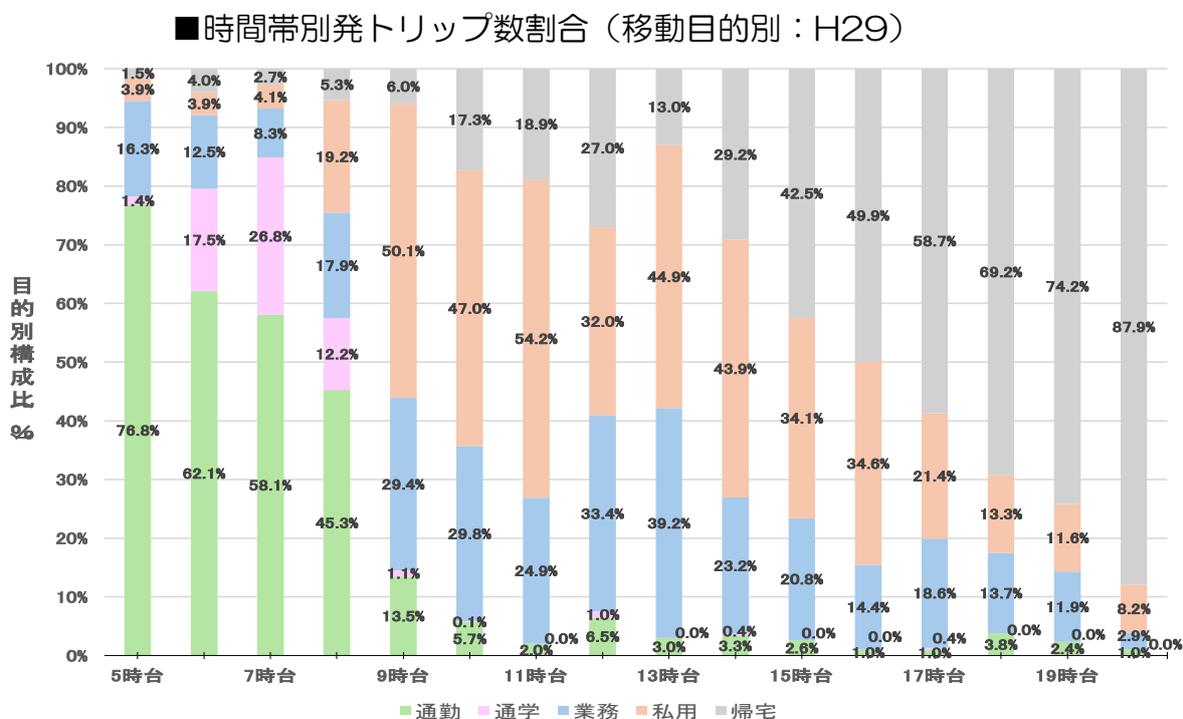
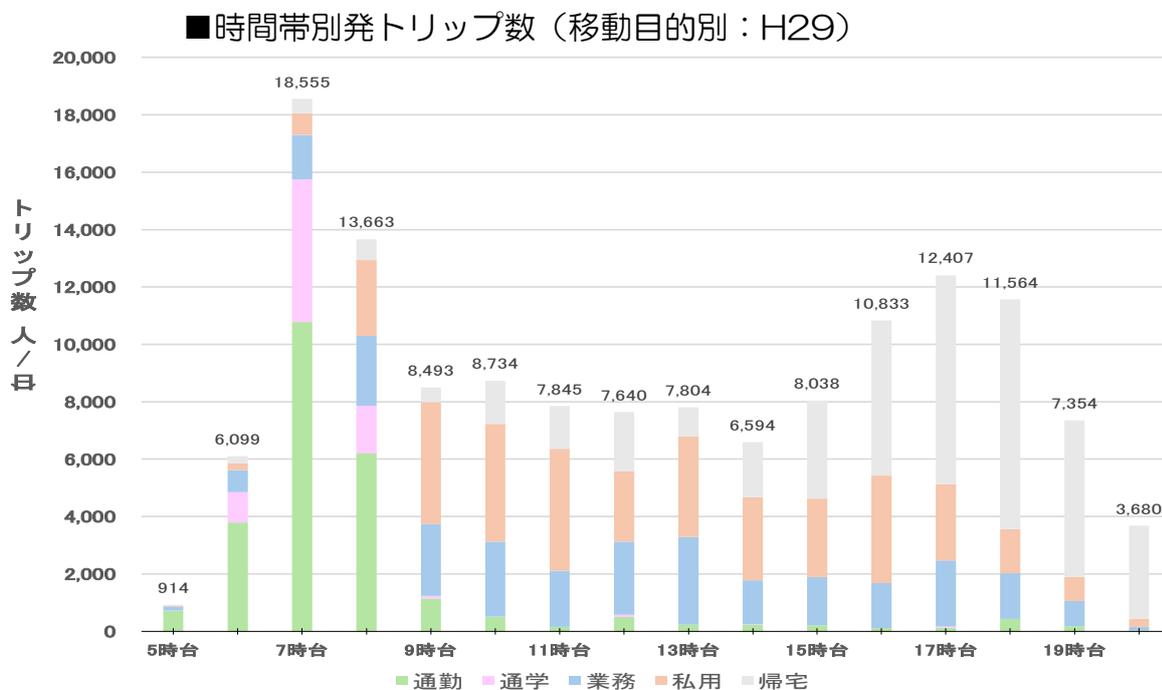
注1) 代表交通手段とは複数の交通手段を利用して移動する場合に代表として取り扱う交通手段（通常は、トリップ長の最も長い都市交通手段とする）

注2) バスは路線バス・コミュニティバスや福祉バス・介護タクシー、二輪車はバイク・自転車

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

●時間帯別移動状況（目的別）

- ・移動が最も多い時間帯（発時刻）は、7時台、8時台である。これらの時間帯は、約8割超が通勤・通学の移動である。
- ・9時台以降の昼間時間帯は、私用・業務での移動が多い。
- ・17時台以降の夕方・夜間は、帰宅での移動が多い。



注) 業務とは打合せ・会議や営業・商談等（ただし、営業用車や鉄道等の運転手等の移動は含まない）、私用とは買い物や社交・娯楽、通院等。帰宅には通勤・通学等の帰宅も含む

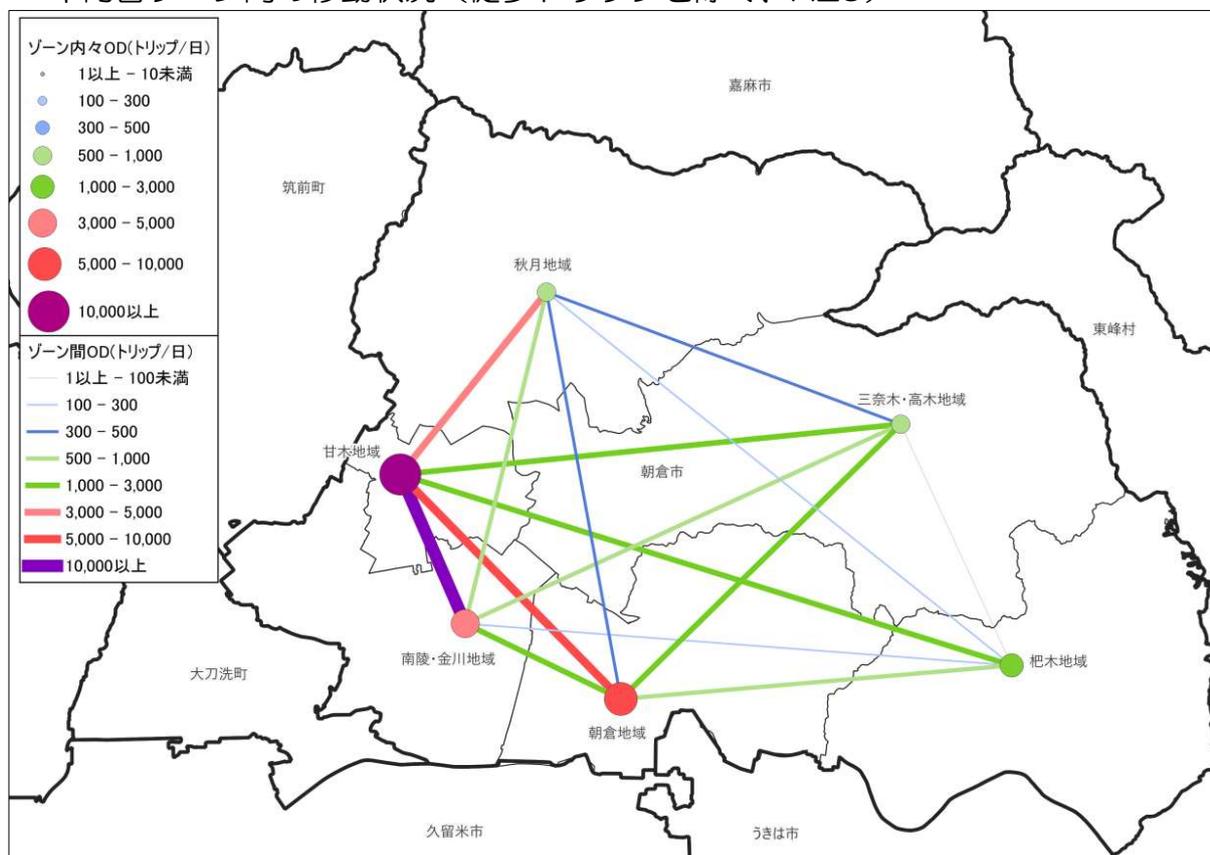
資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

②朝倉市内ゾーン間の移動状況

※ パーソントリップ調査で設定された小ゾーン単位での移動（徒歩を除く）を整理。

- 朝倉市内各小ゾーン間の移動（徒歩を除く）は、全体で約62,000（トリップ/日）であり、甘木地域を中心とした移動となっている。甘木地域内々が非常に多いが、南陵・金川地域や朝倉地域、秋月地域との移動も多くみられる。
- 朝倉市の地域公共交通は、甘木地域を中心としたネットワークを形成しており、移動発着とネットワーク体系とは概ね整合している。
- 甘木地域や朝倉地域では内々発着も多く、これらの地域では地域内公共交通も運行されている。

■市内各ゾーン間の移動状況（徒歩トリップを除く、H29）



着	甘木地域	南陵・金川地域	三奈木・高木地域	秋月地域	朝倉地域	杷木地域	合計
発							
甘木地域	16,975	4,693	1,503	1,670	2,654	589	28,084
南陵・金川地域	5,367	4,525	283	371	1,003	97	11,646
三奈木・高木地域	1,456	317	733	196	445	24	3,171
秋月地域	1,741	292	235	929	169	79	3,445
朝倉地域	2,828	1,543	559	163	8,110	396	13,599
杷木地域	506	125	17	31	331	1,220	2,230
合計	28,873	11,495	3,330	3,360	12,712	2,405	62,175

注) 鉄道利用トリップは、乗降駅（朝倉市内）のゾーンまでのトリップとして処理、その他のトリップは朝倉市内マトリップのみ（徒歩トリップを除く）

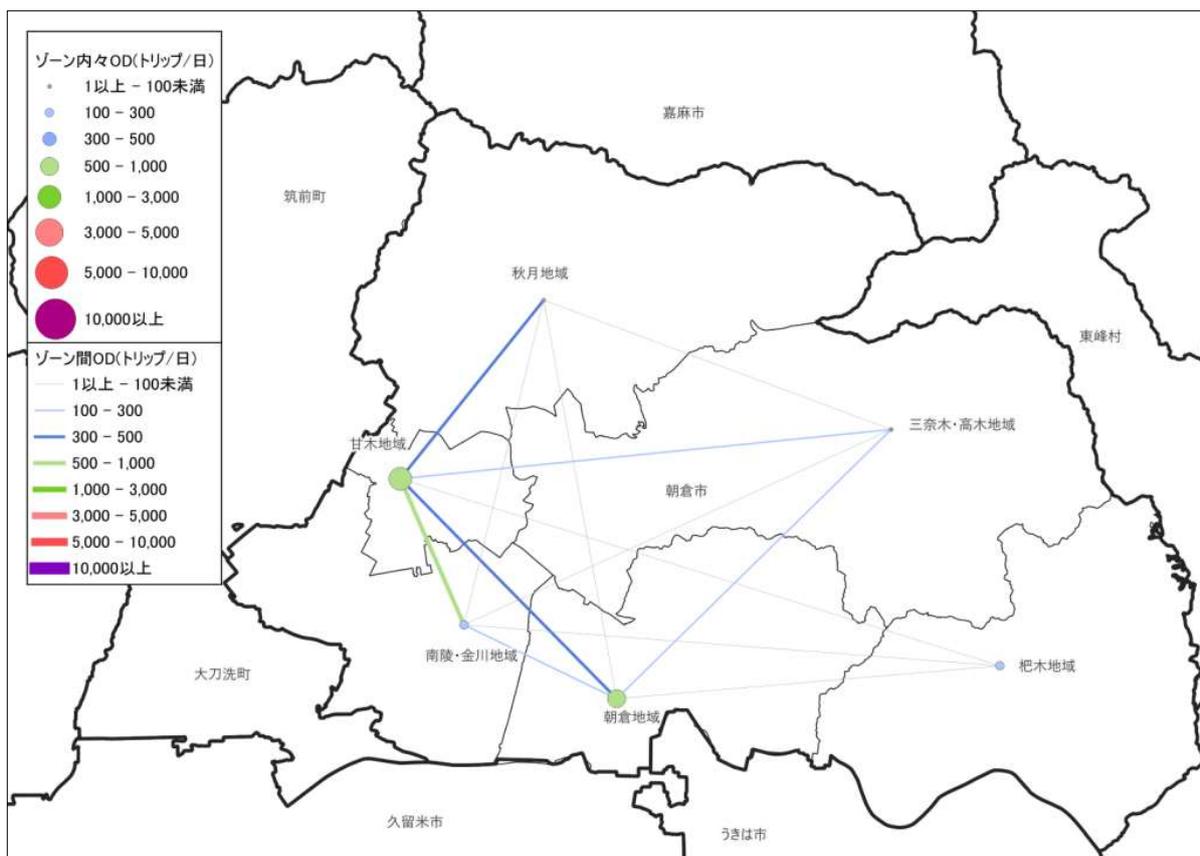
資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

③高齢者の移動状況

※ 高齢者：65歳以上の移動状況を整理。

- 高齢者の各小ゾーン間の移動（徒歩を除く）は約5,000トリップ/日であり、全体の約8%である。
- 高齢者の移動は、甘木地域内々や朝倉地域内々の移動が多い。ゾーン間移動は少ない状況である。

■市内各ゾーン間の移動状況（徒歩トリップを除く、H29）



発 \ 着	甘木地域	南陵・金川地域	三奈木・高木地域	秋月地域	朝倉地域	杷木地域	合計
甘木地域	1,106	197	45	73	41	18	1,480
南陵・金川地域	632	298	0	12	78	0	1,020
三奈木・高木地域	134	48	96	31	8	0	317
秋月地域	324	39	46	40	36	0	485
朝倉地域	384	98	160	0	796	70	1,508
杷木地域	15	18	0	0	0	147	180
合計	2,595	698	347	156	959	235	4,990

注) 鉄道利用トリップは、乗降駅（朝倉市内）のゾーンまでのトリップとして処理、その他のトリップは朝倉市内々トリップのみ（徒歩トリップを除く）

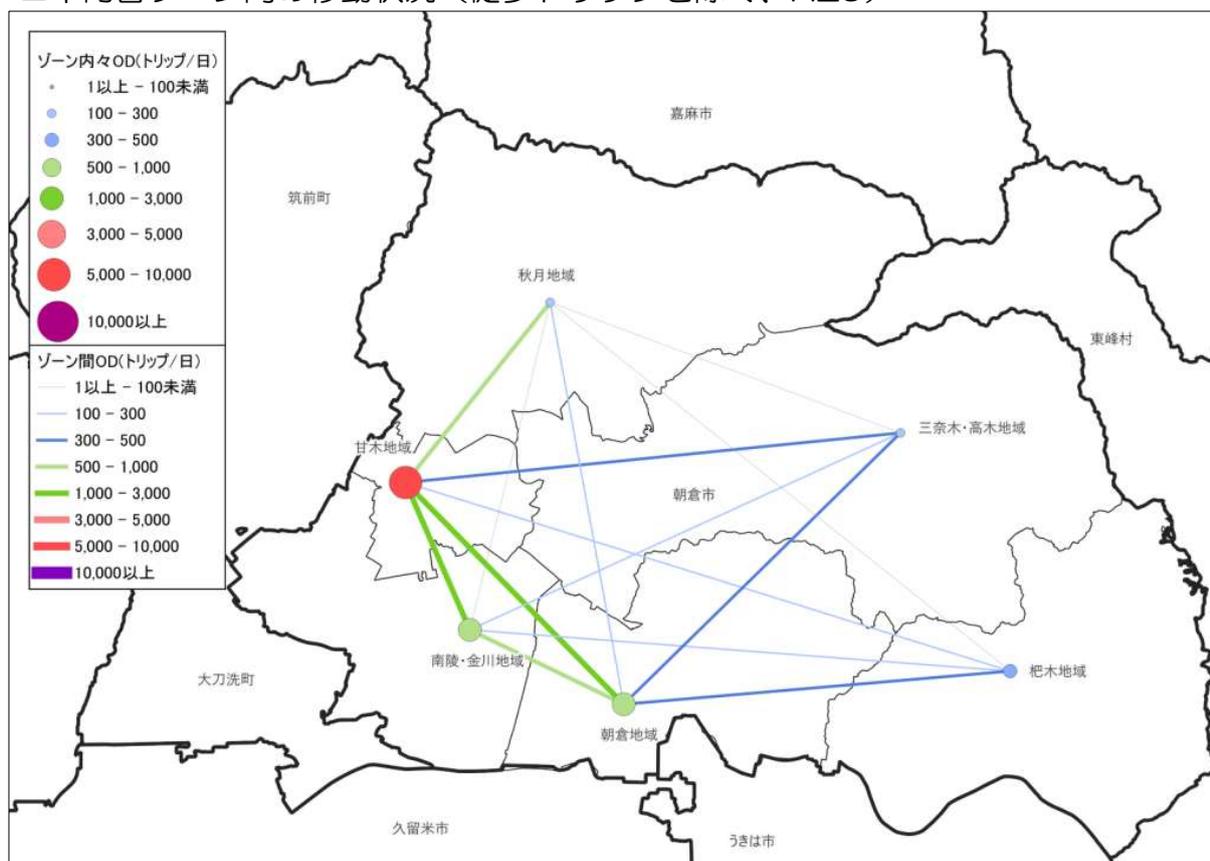
資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

④私用目的での移動状況

※私用目的：買い物や社交・娯楽、通院等での移動状況を整理。

- 私用目的での各小ゾーン間の移動（徒歩を除く）は約12,600トリップ/日であり、全体の約26%である。
- 私用目的の移動は、甘木地域を中心とした移動が多く、甘木地域内々が非常に多いが、南陵・金川地域や朝倉地域、秋月地域との移動も多くみられる。
- 朝倉地域内々の移動も多くみられる。

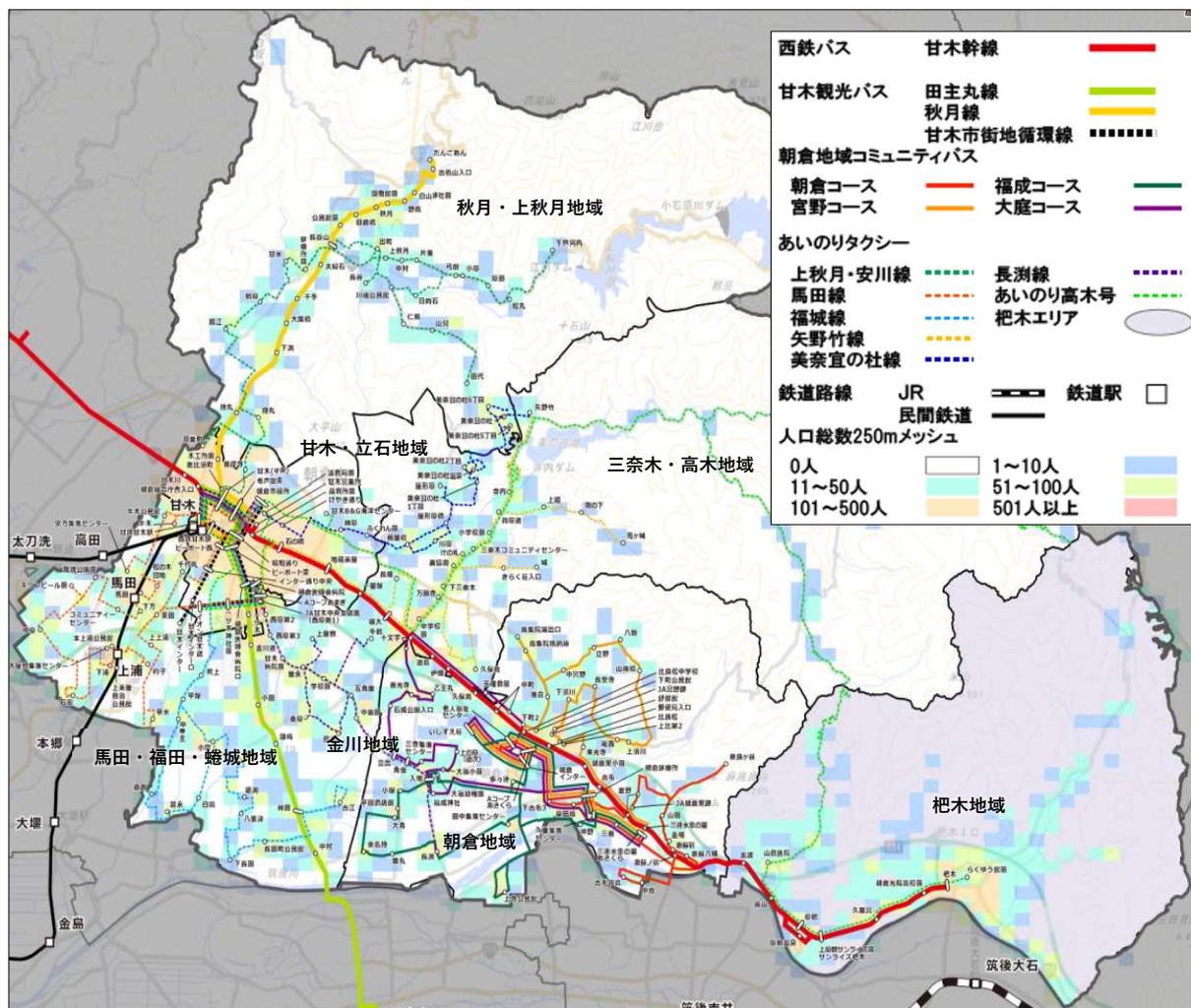
■市内各ゾーン間の移動状況（徒歩トリップを除く、H29）



発 \ 着	甘木地域	南陵・金川地域	三奈木・高木地域	秋月地域	朝倉地域	杷木地域	合計
甘木地域	5,864	825	20	180	172	116	7,177
南陵・金川地域	1,916	696	7	0	92	55	2,766
三奈木・高木地域	392	94	223	31	87	0	827
秋月地域	729	80	58	125	89	17	1,098
朝倉地域	1,056	654	271	141	1,396	241	3,759
杷木地域	60	93	0	9	88	310	560
合計	10,017	2,442	579	486	1,924	739	16,187

注) 鉄道利用トリップは、乗降駅（朝倉市内）のゾーンまでのトリップとして処理、その他のトリップは朝倉市内々トリップのみ（徒歩トリップを除く）

■ (参考) 小ゾーンと公共交通の状況、人口分布 (R2)



注) 人口分布は、「国勢調査 (R2)」250mメッシュ人口

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

(2) ビッグデータ（モバイル空間統計）

※ モバイル空間統計（R6.6、ドコモ携帯電話の位置情報データ）に基づき、朝倉市における滞在人口を地域別、到着後の滞在時間帯別等に整理。

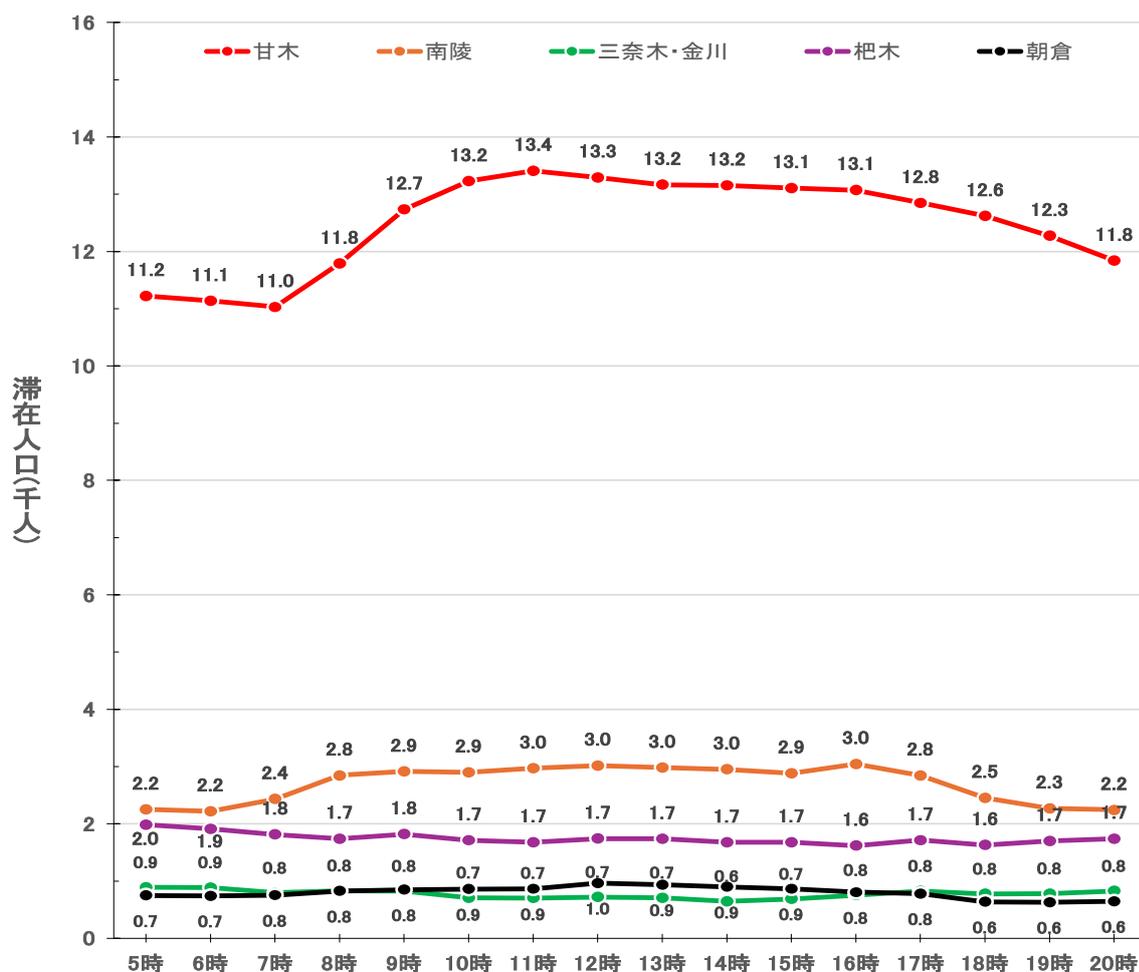
① 滞在人口

● 平日全体

・ 平日（祝日を除く月～金）の滞在人口は、特に甘木地域が多く、8時・9時台に急増し、11時台にピーク（約13.4千人）となる。ピーク以降は徐々に減少し、16時台以降に大きく減少する傾向がみられる。これらの時間帯では、多くの移動が生じていると思われる。

・ 次いで、南陵地域、杷木地域、朝倉地域が多いが、甘木地域に比べるとかなり少ない。南陵地域以外は、一日を通して滞在人口に大きな変化はみられない。

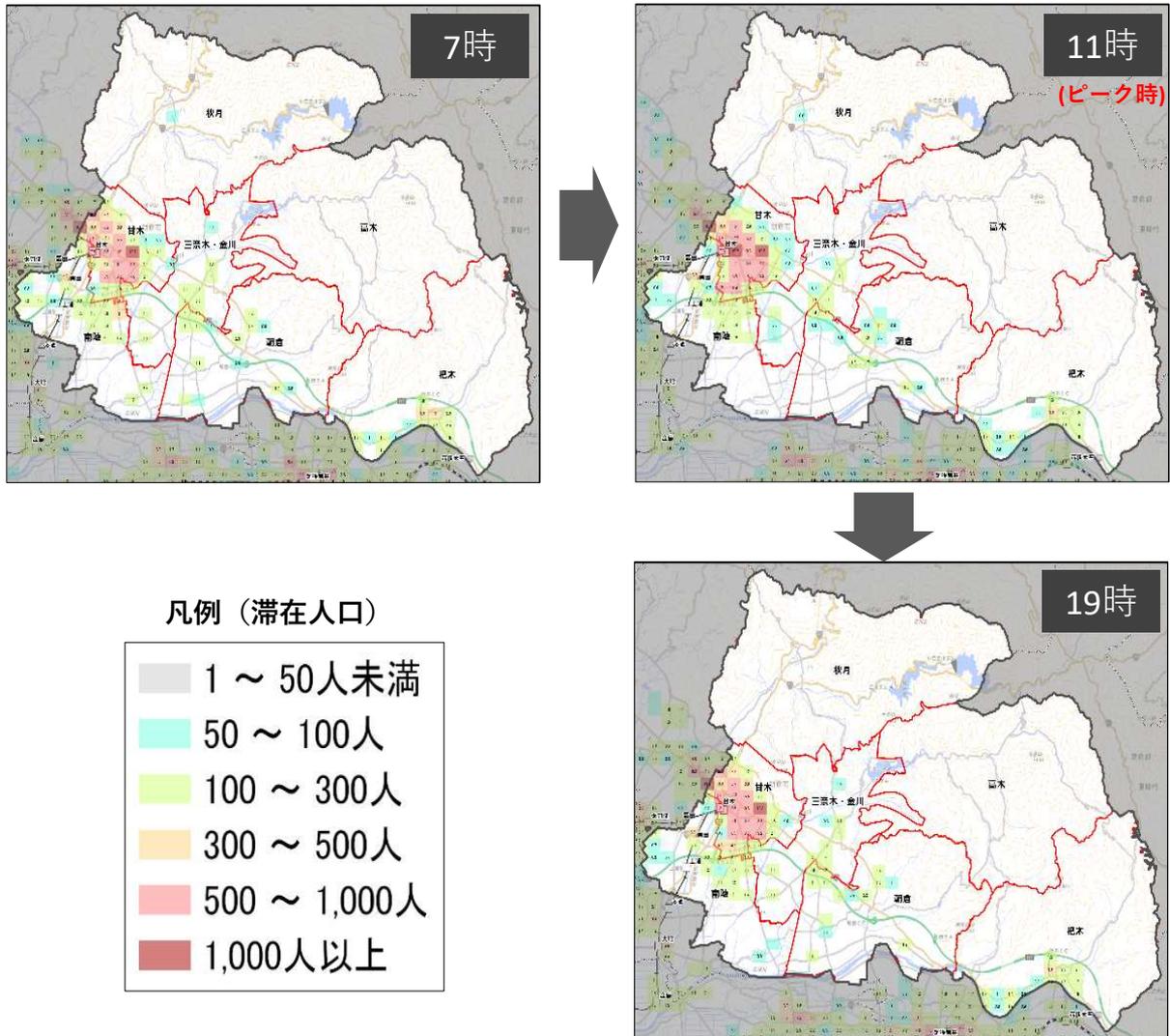
■ 時間帯別滞在人口（平日：地域別）



注) 秋月・高木地域は、滞在人口が少ないため非表示

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

■時間帯別滞在人口の分布（平日：500mメッシュ別）

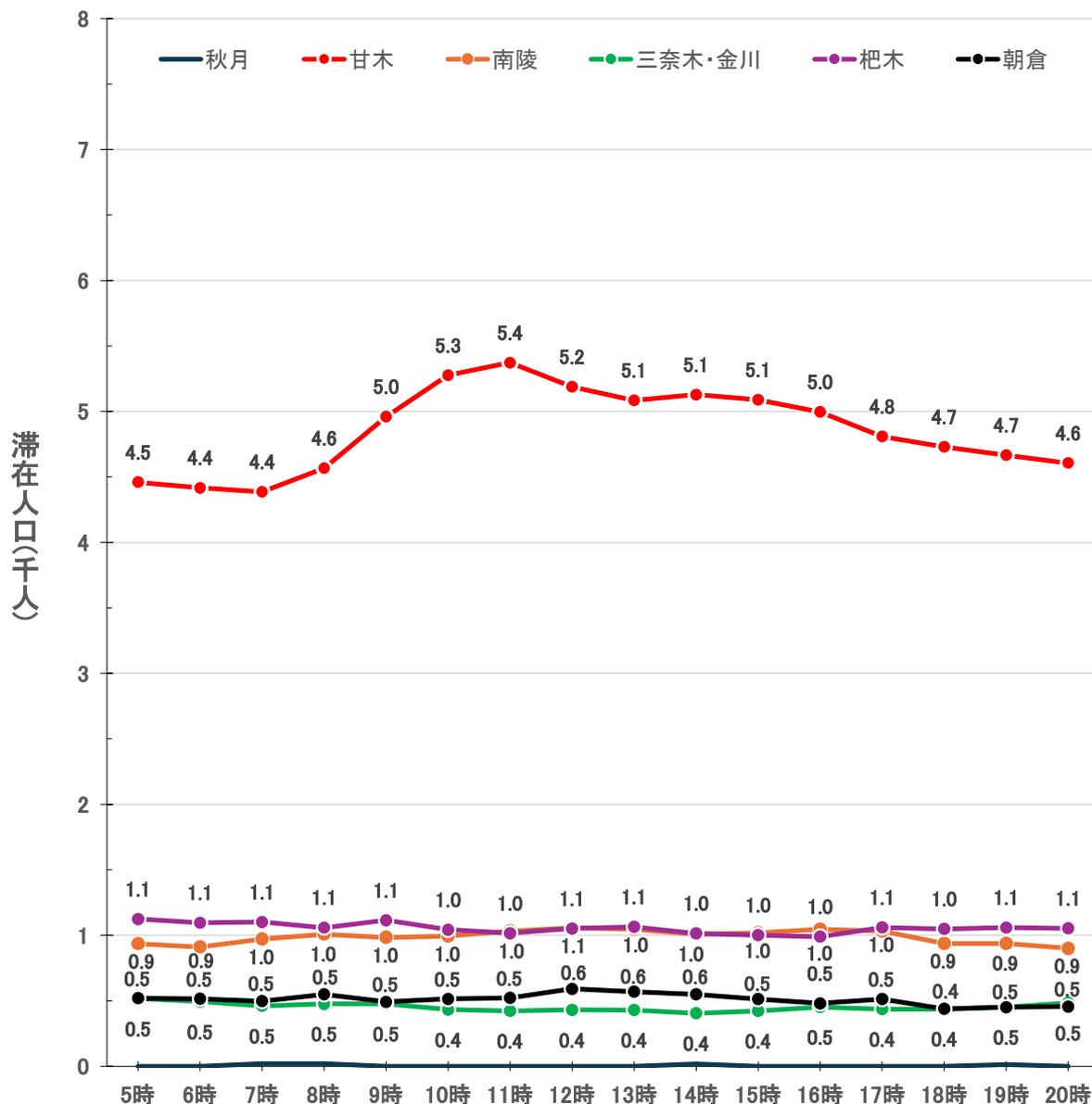


資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

●高齢者（60歳以上：平日）

- 高齢者についても、滞在人口は甘木地域が多く、9時・10時台に急増し、11時台にピーク（約5.4千人）となる。ピーク以降は徐々に減少していく傾向がある。
- 次いで、杷木・南陵地域が多いが、甘木地域に比べるとかなり少ない。一日を通して滞在人口に大きな変化はみられない。

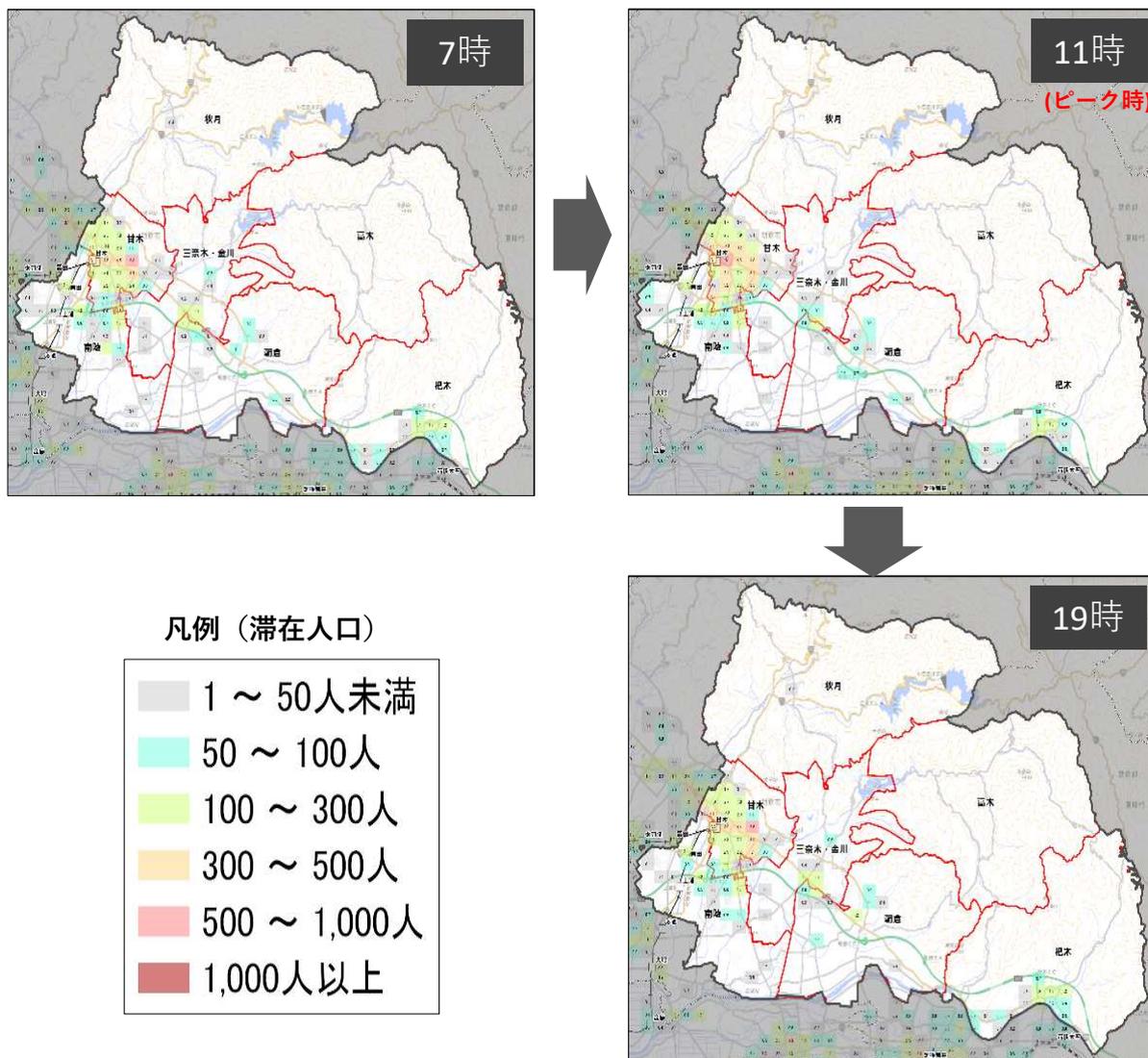
■高齢者の時間帯別滞在人口（平日：地域別）



注) 秋月・高木地域は、滞在人口が少ないため非表示

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

■ 高齢者の時間帯別滞在人口の分布（平日：500mメッシュ別）

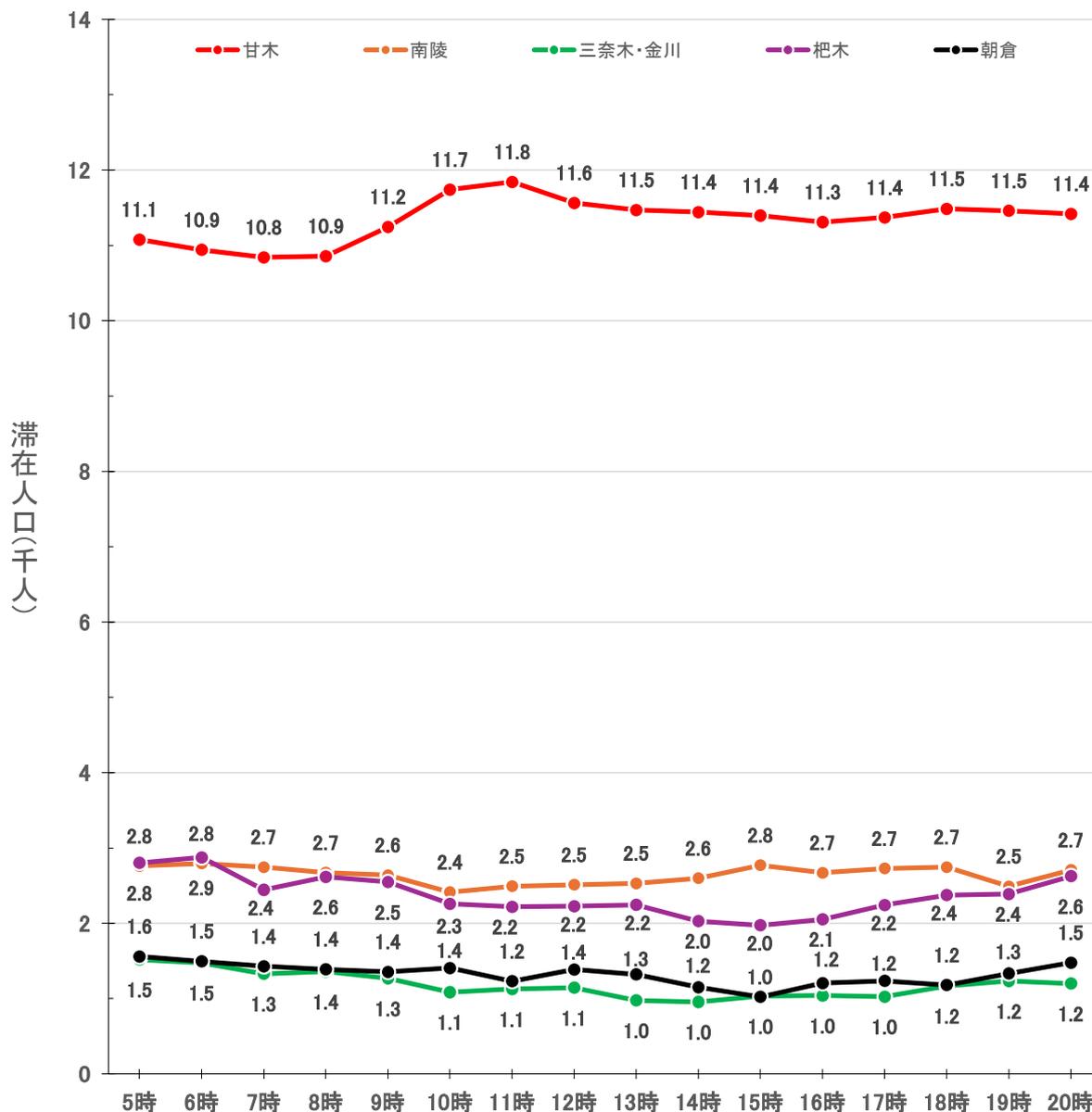


資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

● 休日の滞在人口

- ・ 休日（土日・祝日）の滞在人口は、甘木地域が圧倒的に多く、9時・10時台に大きく増加し、11時台にピーク（約11.8千人）となる。ピーク以降はほぼ横ばいで推移する傾向がある。
- ・ 次いで、南陵・杷木地域が多いが、甘木地域に比べるとかなり少ない。一日を通して滞在人口に大きな変化はみられない。

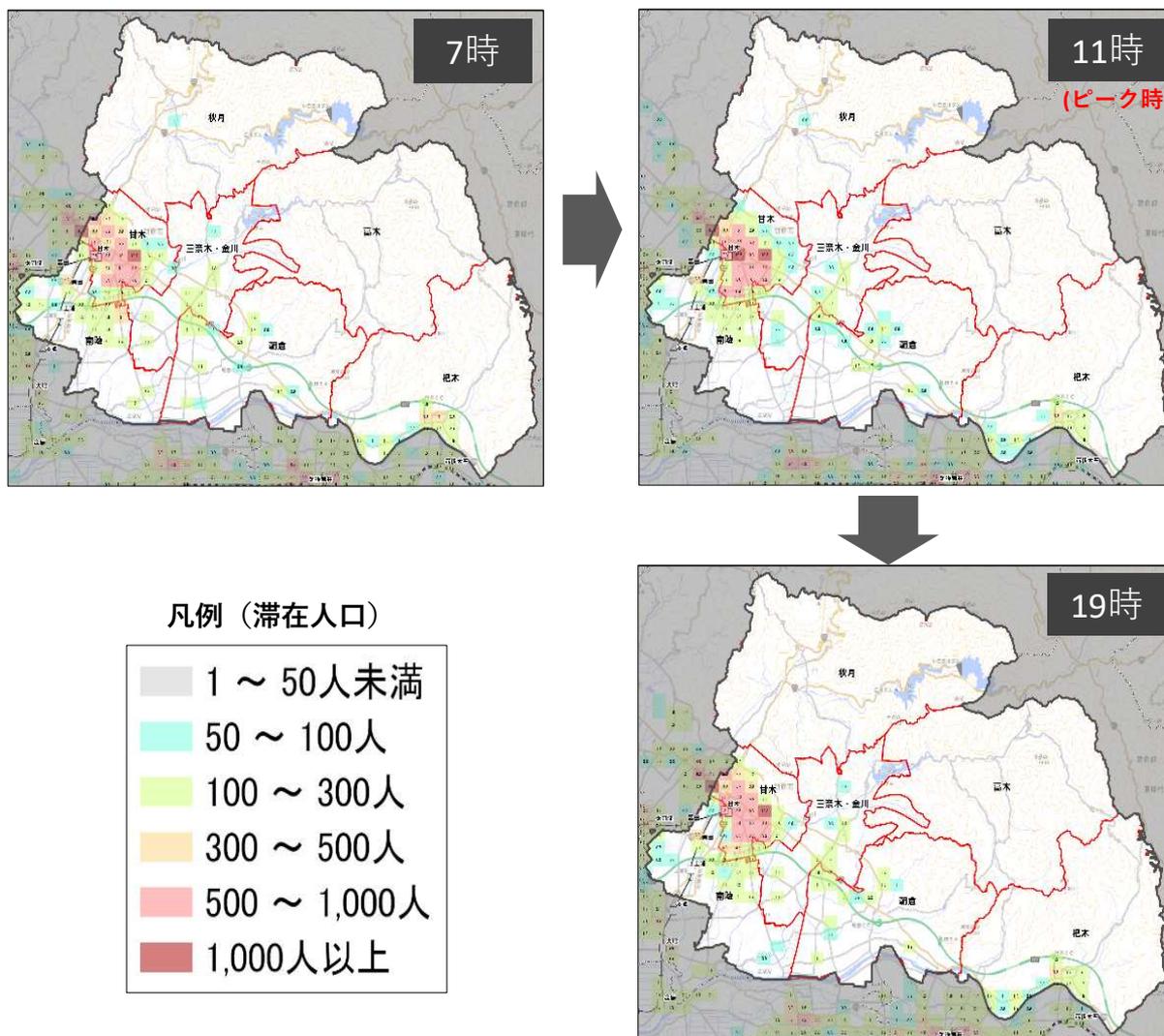
■ 時間帯別滞在人口（休日：地域別）



注) 秋月・高木地域は、滞在人口が少ないため非表示

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

■時間帯別滞在人口の分布（休日：500mメッシュ別）

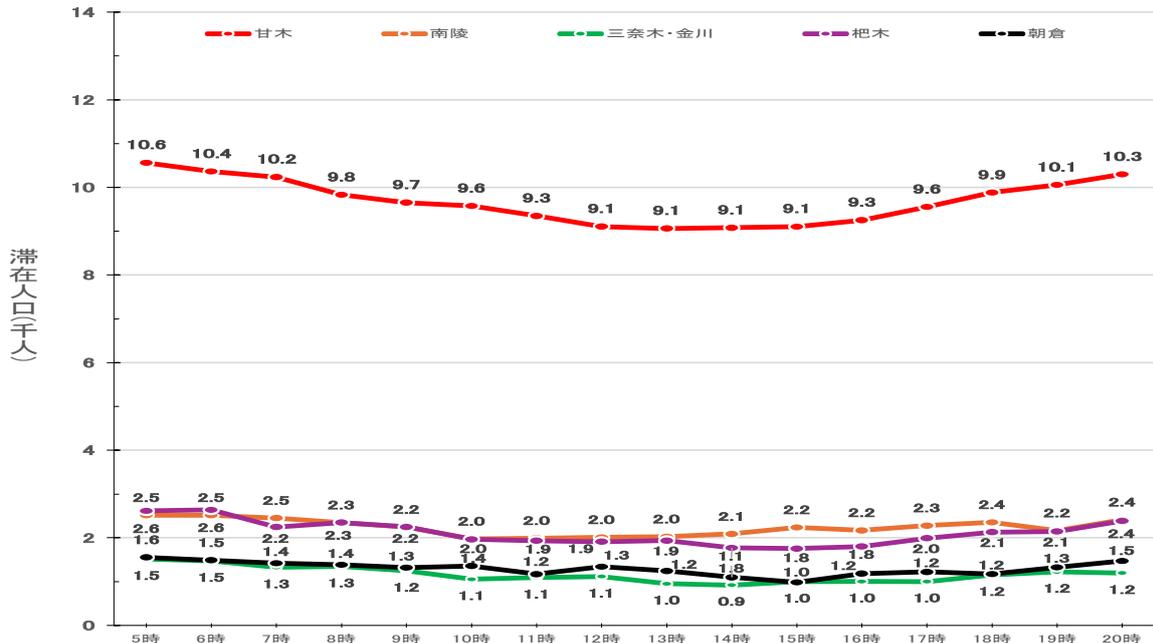


資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

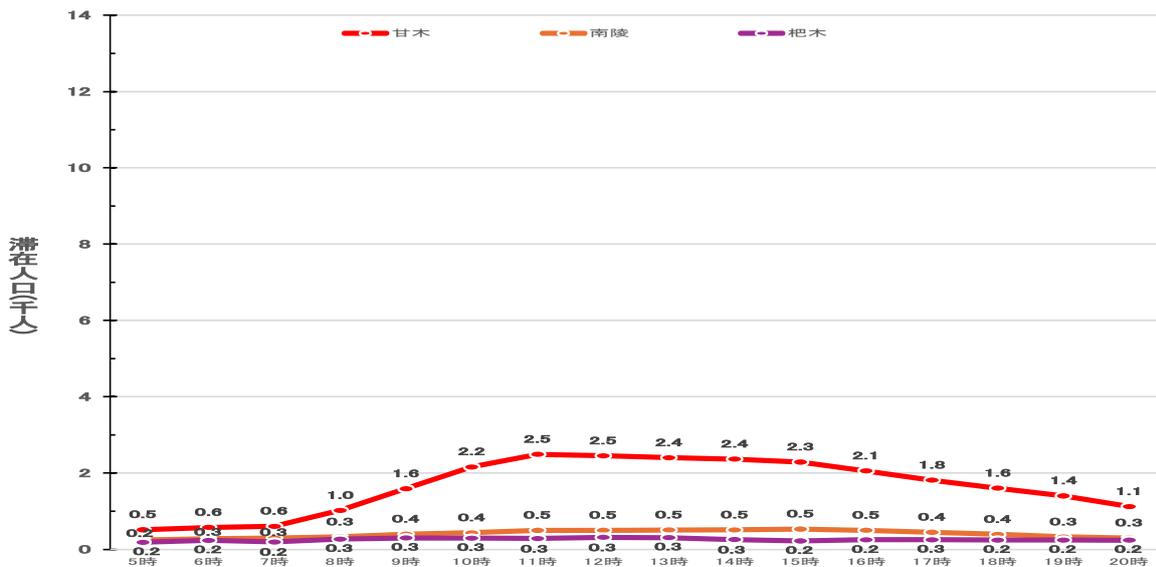
● 休日の滞在人口（居住地別）

- ・【市内居住者】 休日の滞在人口は、甘木地域が圧倒的に多い。13時台前後までは減少しており、甘木地域外に流出移動が生じている。他の地域も概ね同様の傾向がみられる。13時台前後以降は、各地域とも概ね増加傾向となっており、帰宅等の流入移動が生じている。
- ・【市外居住者】 市外居住者は、主に甘木地域に多く流入しており、9時・10時台に流入が多く、正午前後がピーク（約2.5千人）。なお、甘木地域以外への移動は少ない。

■ 時間帯別滞在人口（休日：市内居住者）



■ 時間帯別滞在人口（休日：市外居住者）



注) 市内居住者の秋月・高木地域、市外居住者の秋月・高木地域、朝倉地域及び三奈木・金川地域は、滞在人口が少ないため非表示

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

②移動人口

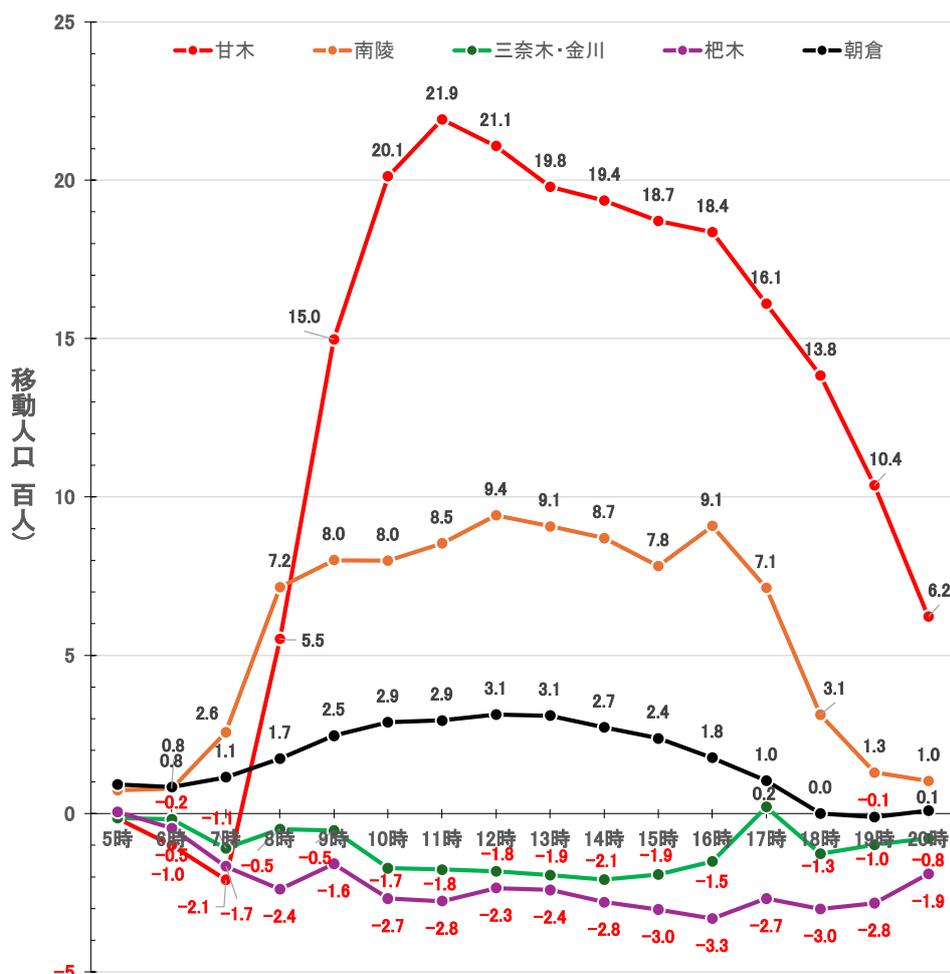
※ 移動人口は、500mメッシュごとに、【各時間帯の滞在人口 - 午前3時の滞在人口 (=夜間人口)】を算定し集計。

移動人口が0人超の場合：流入人口が流出人口より多い(流入超過)。
 移動人口が0人未満の場合：流出人口が流入人口より多い(流出超過)。

●全人口(平日)

- 甘木・南陵・朝倉地域では流入超過となっており、これらの周辺地域等から人口が流入している状況といえる。
- 特に、甘木地域では8時～9時台に流入人口が急増し、11時台にピーク(約21.9百人)となる。ピーク以降は徐々に減少し、17時台以降は流入人口が急減(=流出人口が急増)する傾向がみられる。これらの時間帯は移動が多いと思われる。
- 南陵地域は7時・8時台に急増し、17時台以降に急減。
 朝倉地域は8時・9時台に大きく増加し、15時台以降に大きく減少する。

■時間帯別移動人口(平日：地域別)

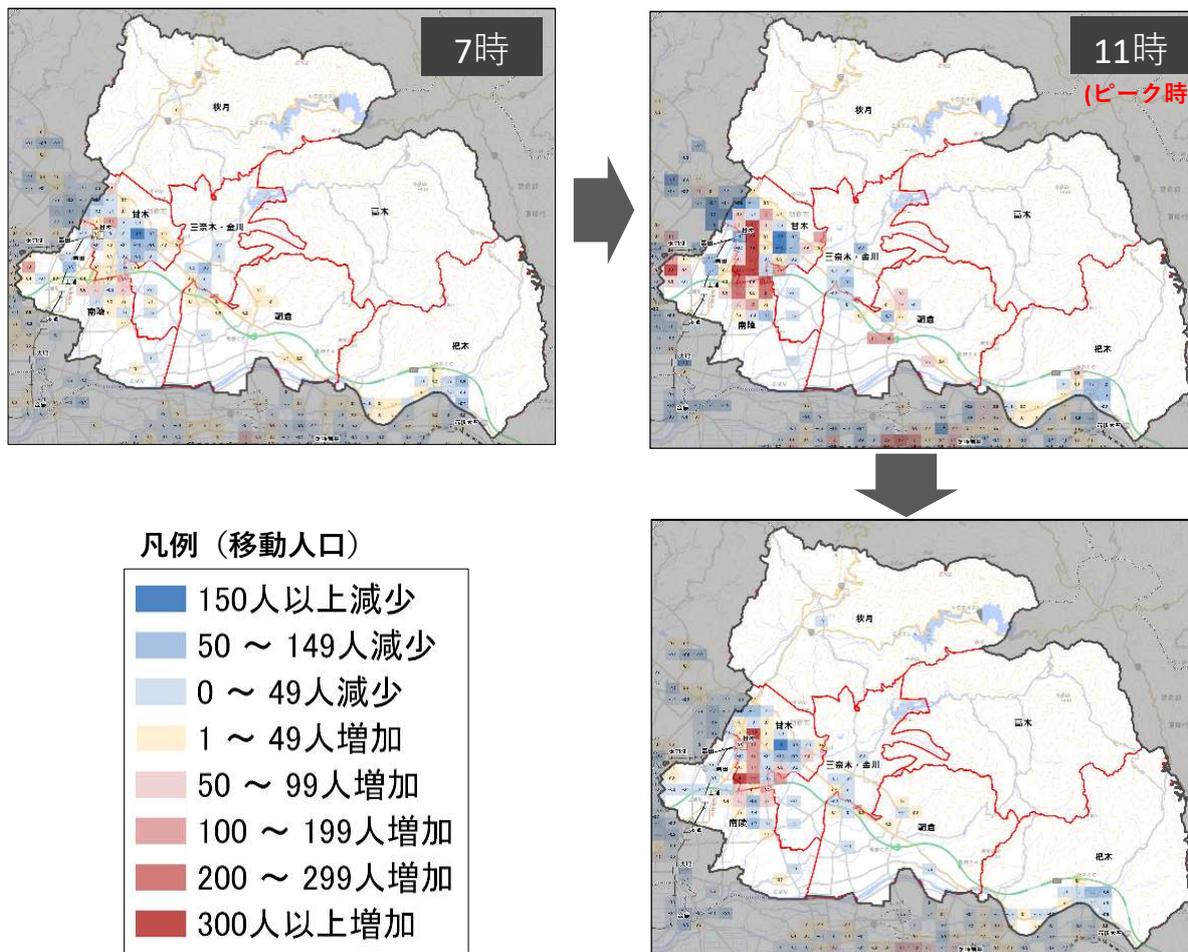


注1) 秋月・高木地域は、滞在人口が少ないため非表示

注2) 移動人口は、500mメッシュごとに、【各時間帯の滞在人口 - 午前3時の滞在人口 (=夜間人口)】を算定し集計

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

■時間帯別移動人口の分布（平日：500mメッシュ別）



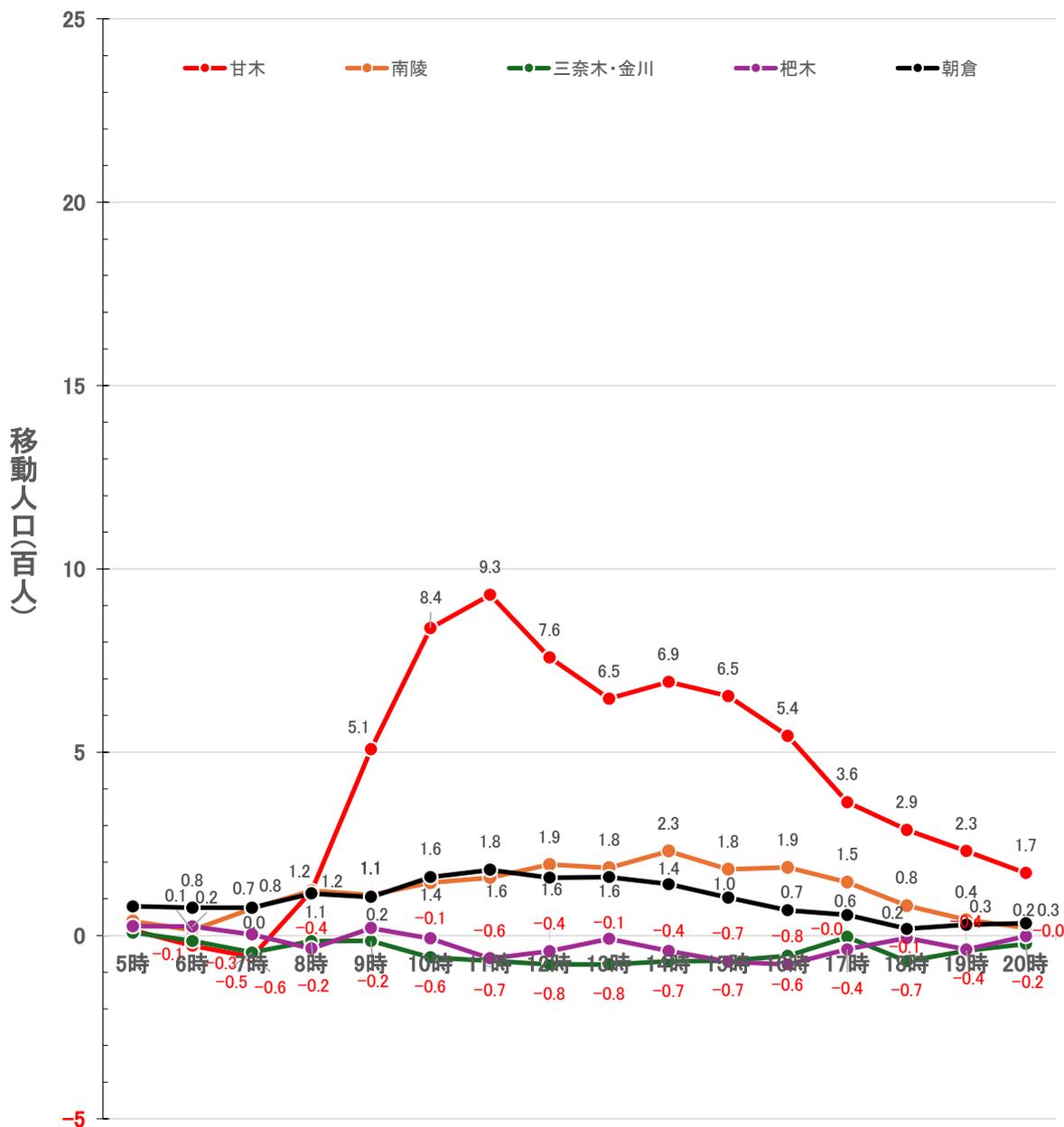
減少：流出超過、増加：流入超過

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

●高齢者（60歳以上：平日）

- 高齢者についても、甘木・南陵・朝倉地域では流入超過となっており、これらの周辺地域等から人口が流入している状況といえる。
- 特に、甘木地域では9時・10時台に流入人口が急増し、11時台にピーク（約9.3百人）となる。ピーク以降は徐々に減少し、流入人口が大きく減少する傾向がみられる。
- 朝倉地域では8時台と10時台に流入人口が大きく増加する傾向があり、12時台と15時台以降に大きく減少する傾向がある。

■高齢者の時間帯別移動人口（平日：地域別）

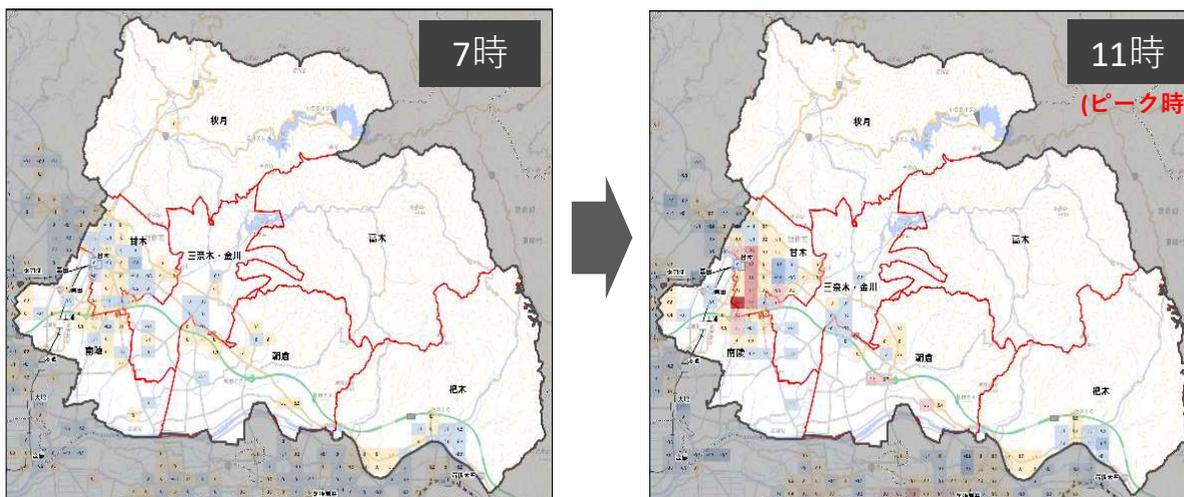


注1) 秋月・高木地域は、滞在人口が少ないため非表示

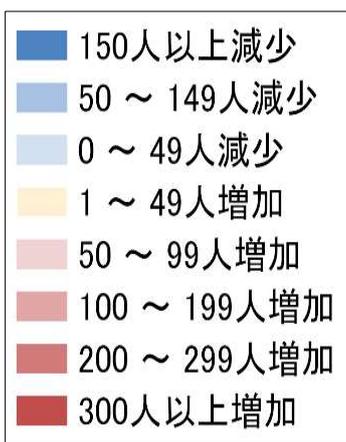
注2) 移動人口は、500mメッシュごとに、【各時間帯の滞在人口 - 午前3時の滞在人口 (=夜間人口)】を算定し集計

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

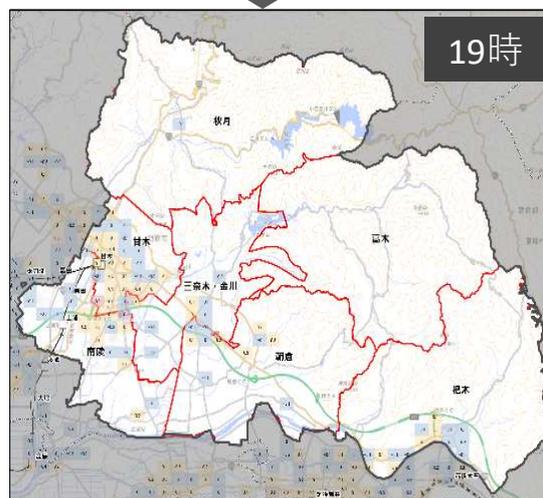
■ 高齢者の時間帯別移動人口の分布（平日：500mメッシュ別）



凡例（移動人口）



減少：流出超過、増加：流入超過

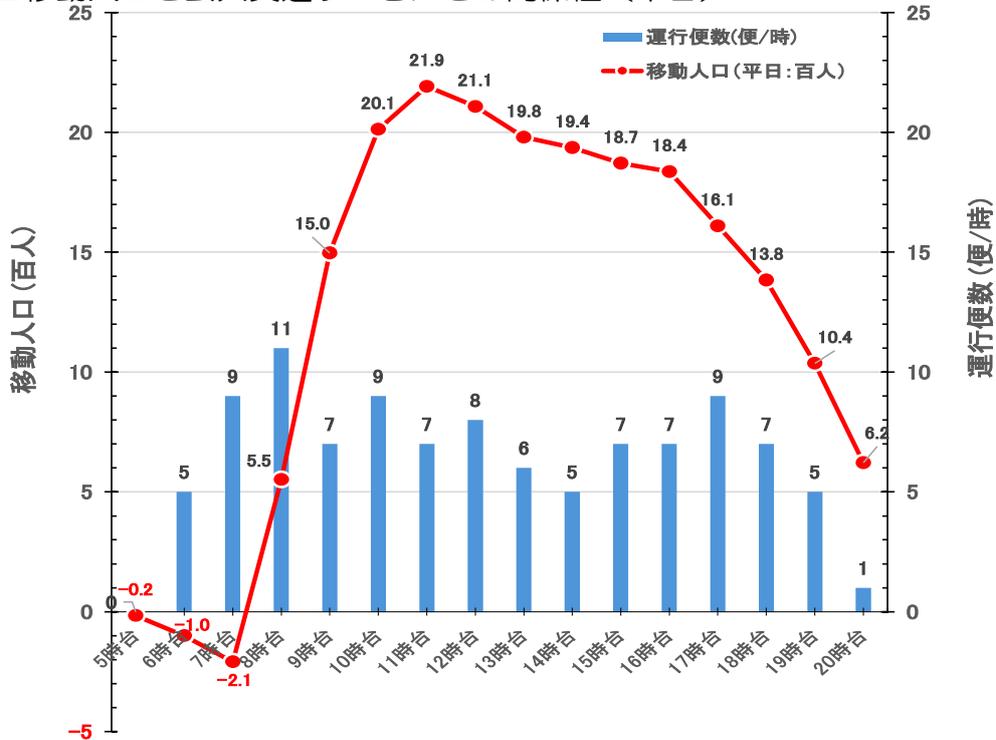


資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

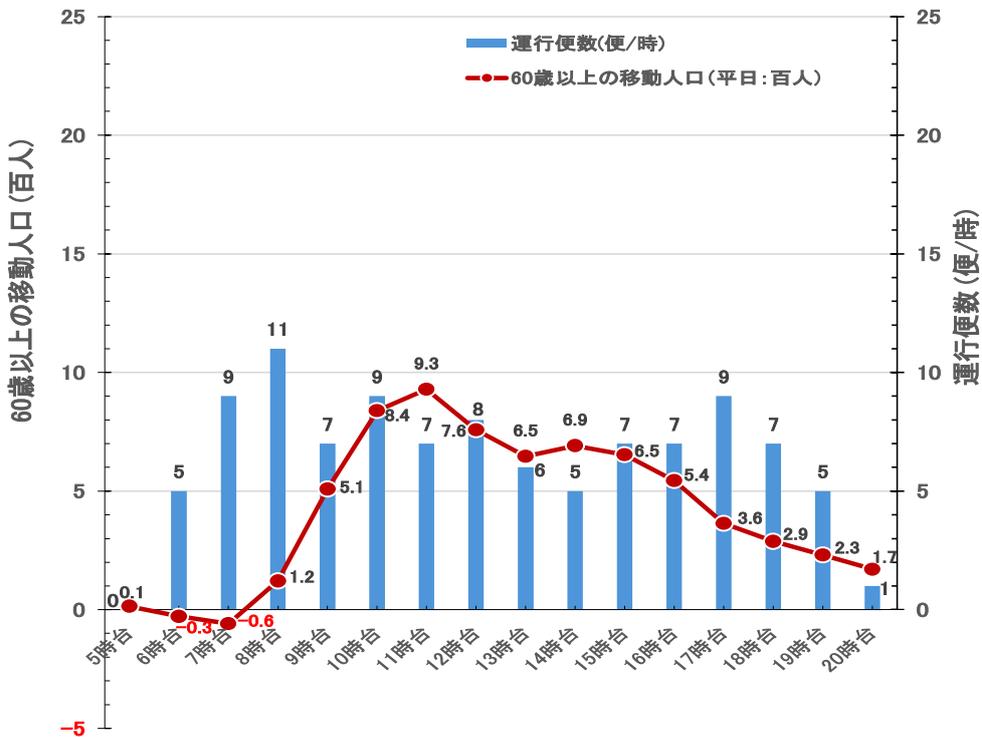
③移動人口と公共交通サービスとの関係性

- 甘木地域は、8時～10時台に多方面からの流入人口が急増し、17時台以降は、それが流出することにより急減する。
 なお、これらの移動が多い時間帯においては、路線バスが増便し、多くのあいのりタクシーが運行している。

■移動人口と公共交通サービスとの関係性（平日）



■高齢者移動人口と公共交通サービスとの関係性（平日）



注) 移動人口は、500mメッシュごとに、【各時間帯の滞在人口 - 午前3時の滞在人口(=夜間人口)】を算定し集計

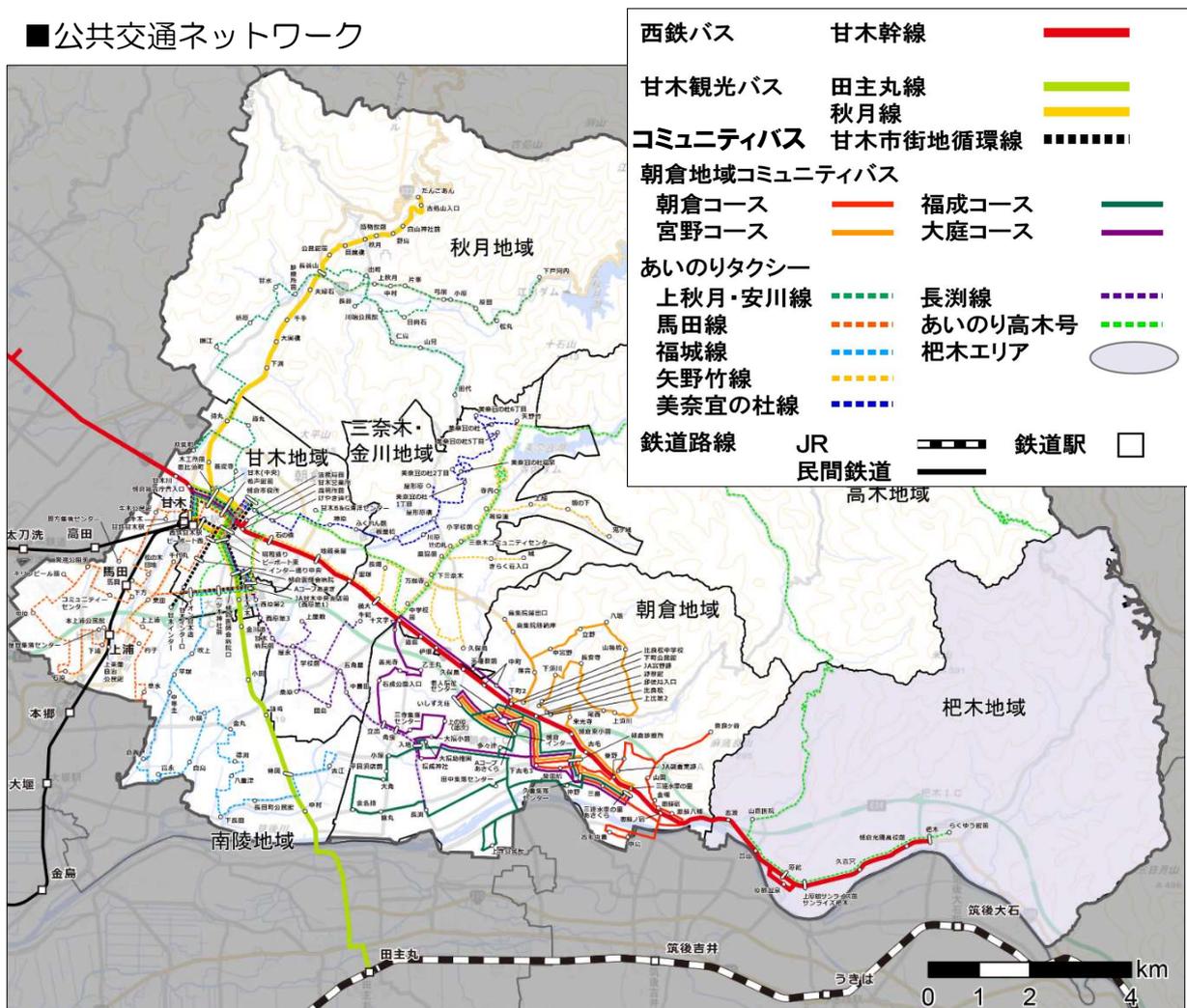
資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

5 公共交通の運行状況と利用状況

(1) 市内の公共交通運行状況

- 鉄道：西鉄甘木線（甘木～宮の陣～久留米）、甘木鉄道（甘木～小郡～基山）。市内駅はそれぞれ3駅、1駅の計4駅。
- 路線バス：西鉄バス2路線（系統40・41、400）、甘木観光バス2路線（田主丸線、秋月線）の計4路線。
- 高速バス：日田福岡線（福岡～日田）。市内3つのインターチェンジにそれぞれバス停がある。
- コミュニティバス（あいのりタクシー含む）：
あいのりタクシー7路線・1エリア、朝倉地域コミュニティバス（4コース）、甘木市街地循環線（右回り、左回り）
- タクシー（朝倉市に拠点をおく事業者）：
矢野タクシー(株)、ひまわりタクシー(有)、安全タクシー(株)

■ 公共交通ネットワーク



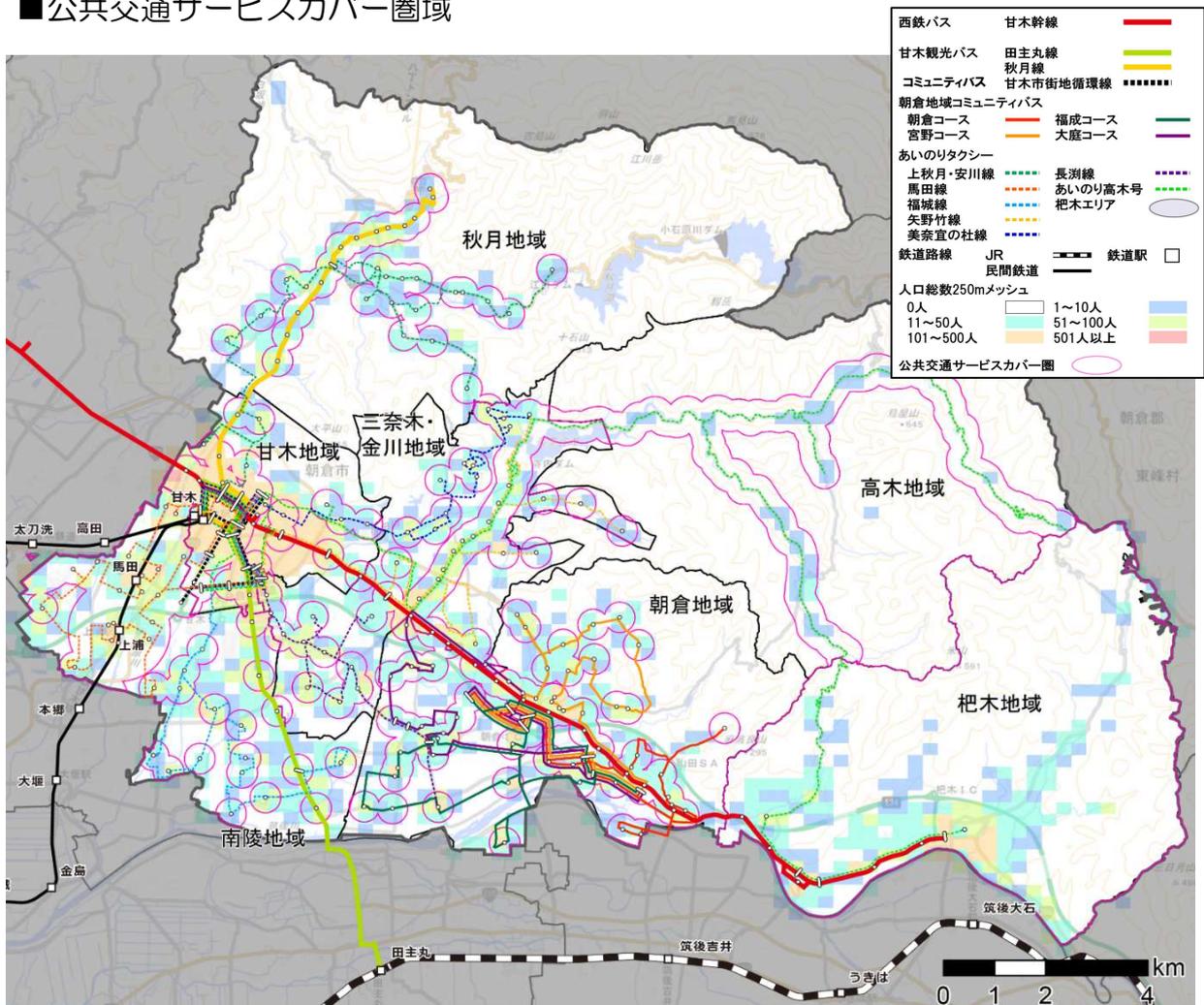
資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

《朝倉市の公共交通サービスカバー圏域》

- このカバー圏域外の公共交通不便地域の人口は約8,700人（R2）であり、うち高齢者（65歳以上）は約2,800人となっている。
- 甘木地域における公共交通不便地域の人口は、約4,600人と多く、南陵や三奈木・金川、朝倉地域でも概ね1,000人以上となっている。

- ※ 公共交通サービスカバー圏域：鉄道駅1km圏内、路線バス・コミュニティバス停留所300m圏内、停留所の設定がない場合は路線から300m圏内または運行エリア全体とした
- ※ 不便地域の人口は、公共交通サービスカバー圏域外の250mメッシュ人口を集計。なお、メッシュ全体がカバー圏域外にない場合は、圏域外部分の面積比率で人口を按分した

■公共交通サービスカバー圏域



注) 公共交通サービスカバー圏域は、鉄道駅1km圏内、路線バス・コミュニティバス停留所300m圏内、停留所の設定がない場合は路線から300m圏内または運行エリア全体とした

■公共交通不便地域人口（R2）

区分	地域	① 地域人口 (人)	② 公共交通 不便地域 人口 (人)	②/③ 人口割合 (%)
総人口	秋月	2,735	491	18.0
	甘木	19,599	4,603	23.5
	南陵	8,474	1,678	19.8
	三奈木・金川	6,462	1,037	16.1
	高木	176	13	7.3
	杷木	5,659	0	0.0
	朝倉	7,168	872	12.2
	合計	50,273	8,695	17.3
うち、 高齢者	秋月	1,233	216	17.5
	甘木	5,499	1,197	21.8
	南陵	2,926	631	21.6
	三奈木・金川	2,724	406	14.9
	高木	108	6	5.9
	杷木	2,294	0	0.0
	朝倉	2,904	365	12.6
	合計	17,688	2,822	16.0

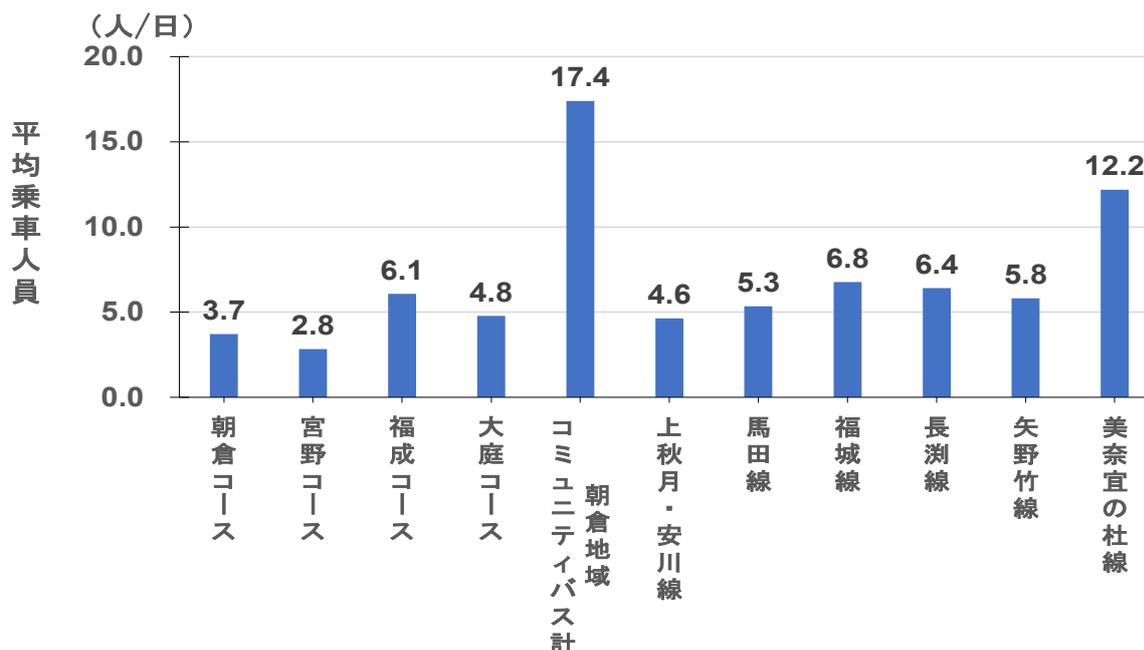
注) 人口は、「国勢調査（R2）」250mメッシュ人口

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

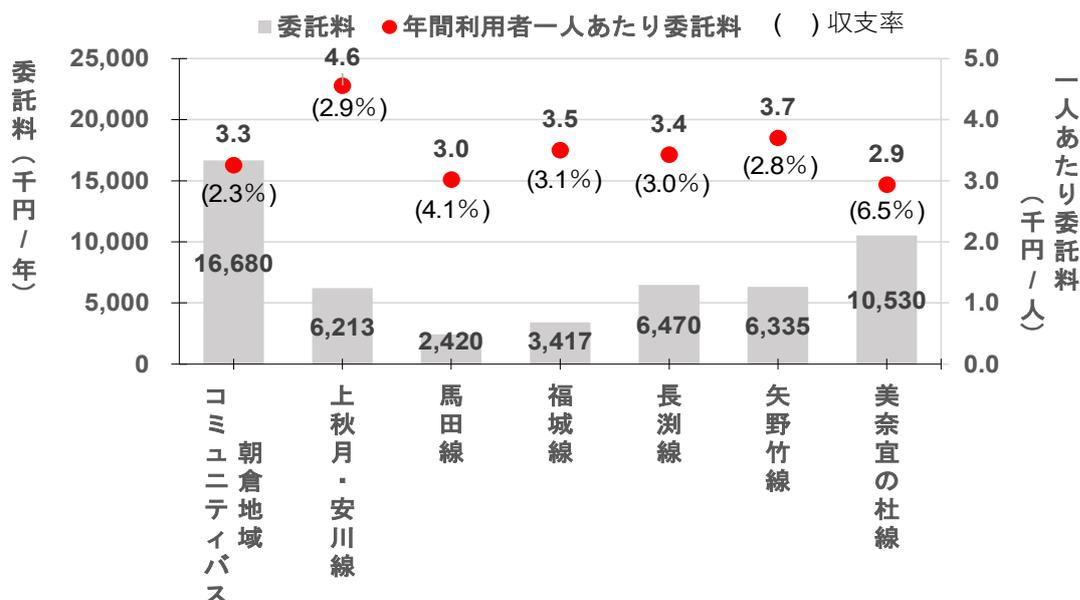
(2) コミュニティバス（あいのりタクシー含む）の利用・運行状況（R6）

- コミュニティバス（あいのりタクシー含む）の利用者数は、あいのりタクシー美奈宜の杜線で12.2人/日であるが、その他の路線は5人/日前後と少ない。特に、朝倉地域コミュニティバスの「朝倉・宮野コース」の利用者数は少ない。
- 年間利用者数あたりの委託料（＝運行経費－運賃収入等）は、3,000円/人前後であるが、あいのりタクシー上秋月・安川線は約4,600円/人と他の路線より高い。

■コミュニティバス利用者数（人/日、R6）



■コミュニティバスの運行状況（年間利用者1人あたり委託料、R6）



注1) あいのり高木号はR7.4、杷木エリアはR6.10運行開始のため非表示
 注2) 委託料は、運行経費－運賃収入等で算定
 注3) 収支率は、運賃収入等÷運行経費で算定

資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

①朝倉地域コミュニティバス

●朝倉・宮野コース ※定時定路線運行（一部予約制）

【運行概要】

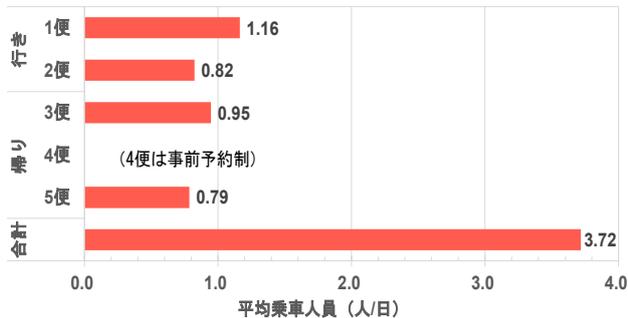
- 運行路線は、朝倉・宮野各コースとも1循環約50分で運行（長大路線）。運行時間帯は朝～夕方、各コース1日5便で運行。
※最大路線長：朝倉コース 20.8km、宮野コース 20.0km

【利用状況（R6）】

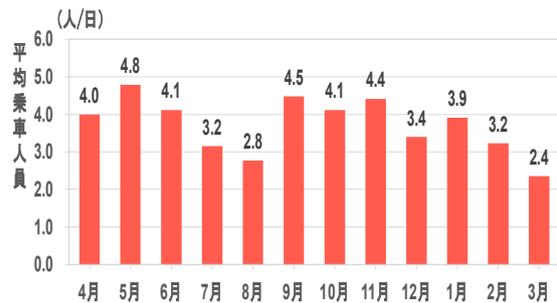
- 便別乗車人員（定時運行便：1便～3便・5便）：1日あたりの乗車人員は朝倉コースが3.7人/日、宮野コースは2.8人/日と少ない。特に、宮野コースの2便（10～11時台）、3便（12～13時台）は利用が少ない。
- 月別乗車人員：朝倉・宮野コースとも7月・8月、12月、2月・3月に利用が少ない傾向がみられる。
- バス停別・バス停間乗車人員：特に「老人福祉センター」や「Aコープあさくら」等に行く利用が多くみられる。朝倉コースの「老人福祉センター」～「中島」区間、宮野コースの「老人福祉センター」～「立野」区間は乗降が少ない。

■朝倉コース

便別平均乗車人員（人/日、R6）

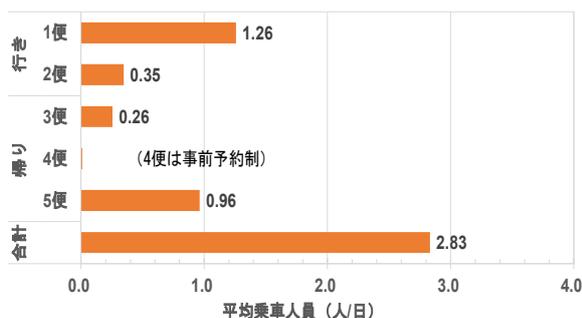


月別平均乗車人員（人/日、R6）

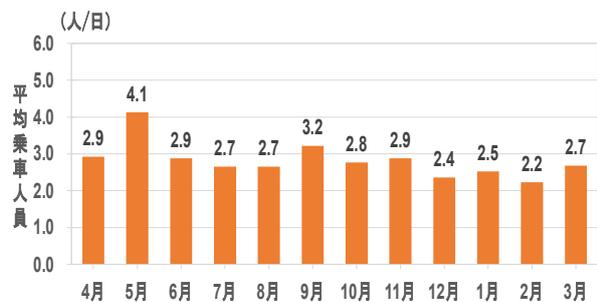


■宮野コース

便別平均乗車人員（人/日、R6）



月別平均乗車人員（人/日、R6）



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

●福成・大庭コース ※定時定路線運行（一部予約制）

【運行概要】

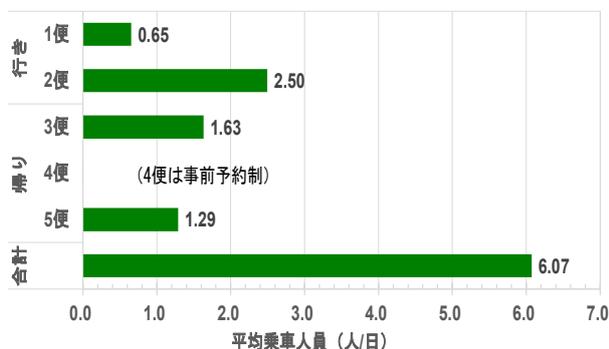
- ・運行路線は、福成・大庭各コースとも1循環約50分で運行（長大路線）。運行時間帯は朝～夕方、各コース1日5便で運行。
※最大路線長：福成コース 24.5km、大庭コース 21.1km

【利用状況（R6）】

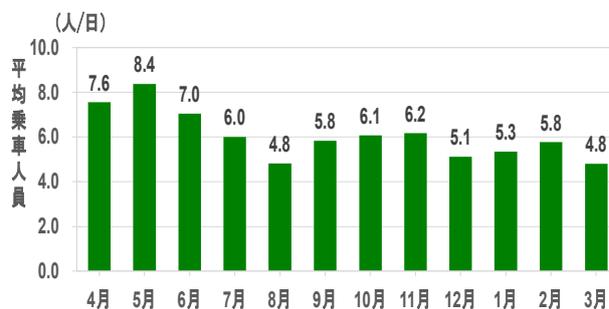
- ・便別乗車人員（定時運行便：1便～3便・5便）：1日あたりの乗車人員は福成コースが6.1人/日、大庭コースは4.8人/日である。
特に、福成コースの1便(8時台)、大庭コース3便(12～13時台)・5便(16～17時台)は利用が少ない。
- ・月別乗車人員：朝倉・大庭コースとも8月、12月、3月は利用が少ない傾向がみられる。
- ・バス停別・バス停間乗車人員：特に「老人福祉センター」や「Aコープ」等に行く利用が多くみられる。
福成コースの「平田酒店」～「猿丸」区間、宮野コースの「老人福祉センター」～「天理教前」区間は乗降が少ない。

■福成コース

便別平均乗車人員（人/日、R6）

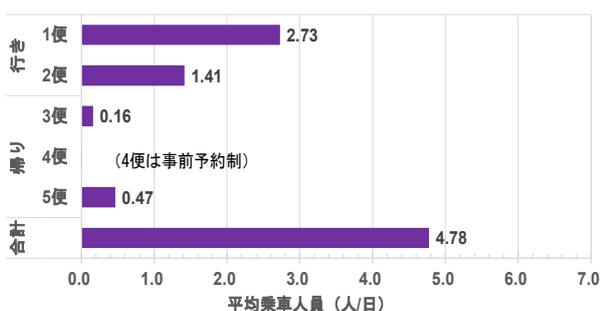


月別平均乗車人員（人/日、R6）

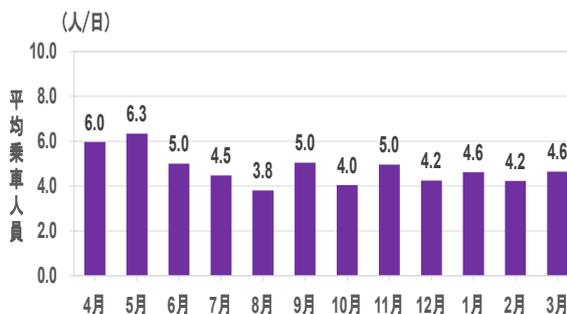


■大庭コース

便別平均乗車人員（人/日、R6）



月別平均乗車人員（人/日、R6）



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

②あいのりタクシー上秋月・安川線 ※予約制

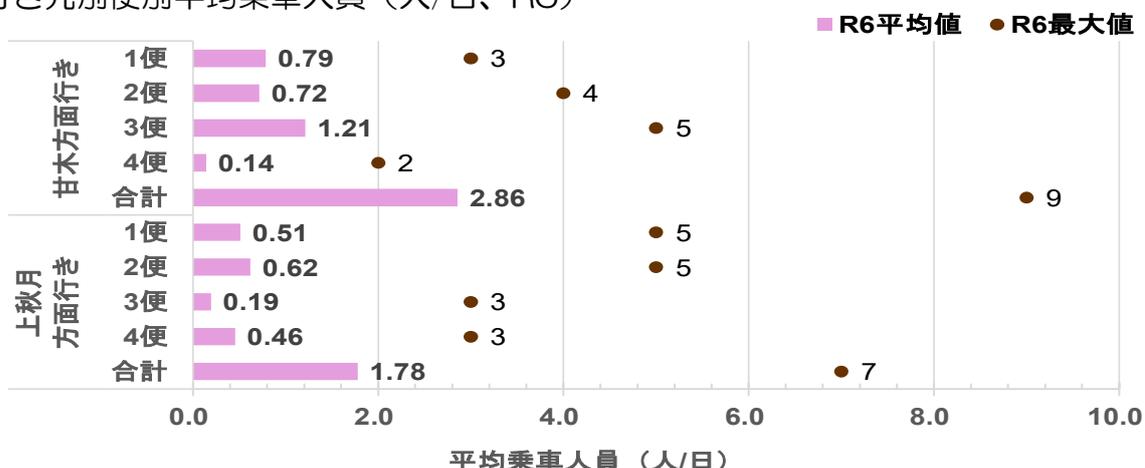
【運行概要】

- 運行路線は、甘木方面行き・上秋月方面行きとも片道60分の長大路線（最大路線長：28.1km）で運行。
運行時間帯は朝～夕方、各方面1日4便で運行。
- 乗車人員（R6）：1日あたりの乗車人員は甘木方面行きが2.9人/日で、4便（13～14時台）の利用は特に少ない。上秋月行きは1.8人/日で、各便とも0.5人/日前後以下と少ない。

【利用状況（R6）】

- 月別乗車人員：7月・8月、2月は利用が少ない傾向がみられる。
- 曜日別乗車人員：金曜日が多く、特に土曜日が少ない傾向がみられる。
- バス停別・バス停間乗車人員：特に「甘木中央」等甘木市街地等に行く利用が多くみられる。「田代」～「日向石」区間等では乗降が少ない。

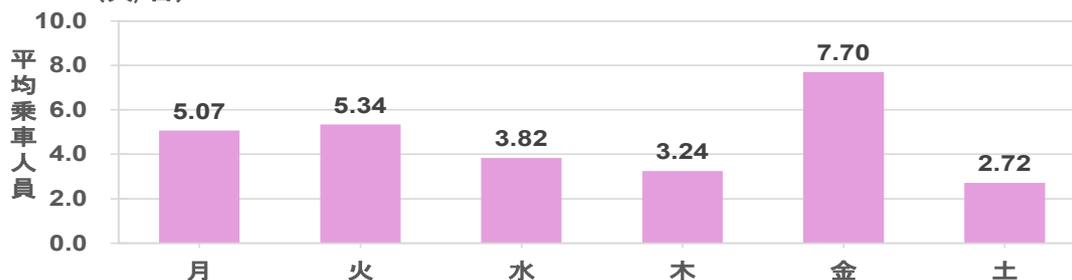
■行き先別便別平均乗車人員（人/日、R6）



■月別乗車人員（人/日、R6:往復計）



■曜日別乗車人員（人/日、R6:往復計）



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

③あいのりタクシー馬田線 ※予約制

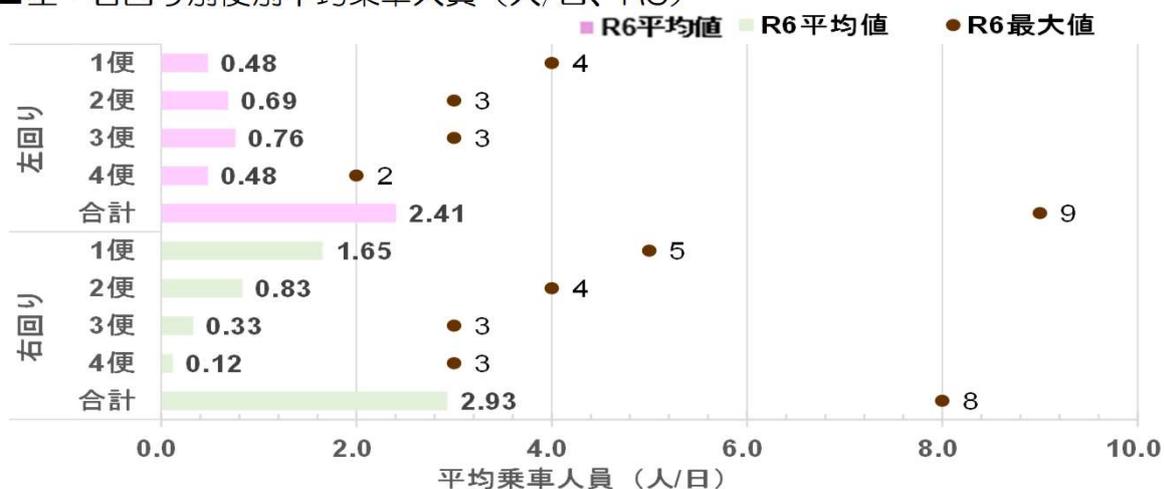
【運行概要】

- 運行路線は、左・右回りとも1循環約60分の長大路線（最大路線長：17.9km）で、週3日（火、木、土）運行。運行時間帯は朝～夕方、各コース1日4便で運行。
- 乗車人員（R6）：1日あたりの乗車人員は左回りが2.4人/日。右回りは2.9人/日で、特に3便（13時～14時台）・4便（16時～17時台）の利用は少ない。

【利用状況（R6）】

- 月別乗車人員：5月、7月、8月は利用が少ない傾向がみられる。
- 曜日別乗車人員：火曜日が多く、土曜日が少ない傾向がみられる。
- バス停別・バス停間乗車人員：「イオン甘木店」や「甘木中央」、「松の木団地」等に行く利用が多くみられるが、各バス停で乗降がある。

■左・右回り別便別平均乗車人員（人/日、R6）



■月別乗車人員（人/日、R6:往復計）
（人/日）



■曜日別乗車人員（人/日、R6:往復計）
（人/日）



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

④あいのりタクシー福城線 ※予約制

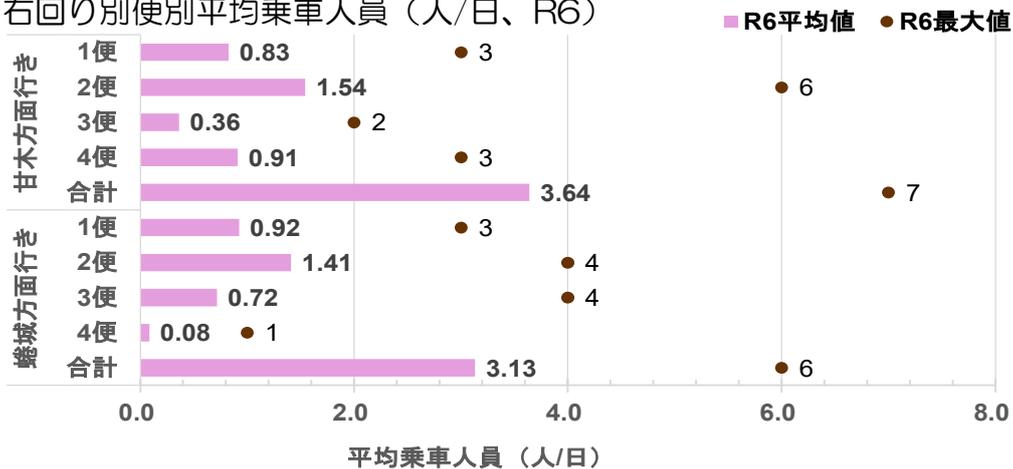
【運行概要】

- 運行路線は、甘木方面行き・蜷城方面行きとも約50分の長大路線（最大路線長：18.4km）で、週3日（月、水、金）運行。運行時間帯は朝～夕方、各方面1日4便で運行。
- 乗車人員（R6）は、：1日あたりの乗車人員は甘木方面行きが3.6人/日で、3便（11～12時台）の利用は少ない。蜷城方面行きは3.1人/日で、4便（16時～17時台）の利用は特に少ない。

【利用状況（R6）】

- 月別乗車人員：5月、8月の利用が少ない傾向がみられるが、月による大きな変動はみられない。
- 曜日別乗車人員：曜日による大きな変動はみられない。
- バス停別・バス停間乗車人員：「古江」や「金丸」、「中寒水」等から「イオン甘木店」や「甘木中央」等甘木市街地に行く利用が多くみられる。

■左・右回り別便別平均乗車人員（人/日、R6）



■月別乗車人員（人/日、R6:往復計）



■曜日別乗車人員（人/日、R6:往復計）



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

⑤あいのりタクシー長渕線 ※予約制

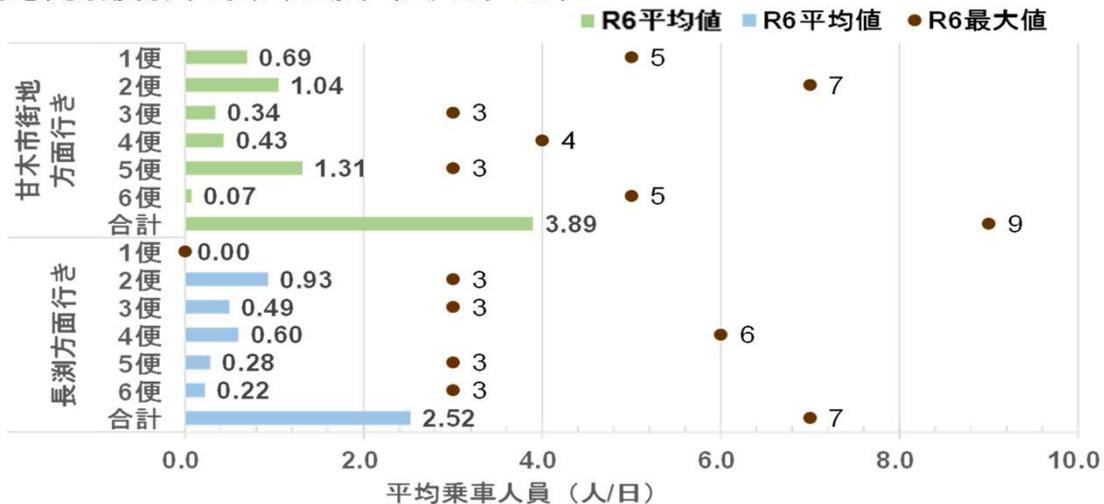
【運行概要】

- 運行路線は、甘木市街地方面行き・長渕方面行きとも約45分で運行（最大路線長：16.2km）。
運行時間帯は朝～夕方、各方面1日6便で運行。
※ 立出～長渕区間（大福地区）は朝倉地域の区間
- 乗車人員（R6）：1日あたりの乗車人員は甘木市街地方面行きが3.9人/日で、6便(17～18時台)の利用は少ない。長渕方面行きは2.5人/日で、6便(16～17時台)・5便(14～15時台)が特に少ない。

【利用状況（R6）】

- 月別乗車人員：8月～12月の期間には利用が少ない傾向がみられる。
- 曜日別乗車人員：土曜日が多いが、曜日による大きな変動はみられない。
- バス停別・バス停間乗車人員：「長渕を含む大福地区（朝倉地域）」・「桑原」周辺から、「甘鉄甘木駅」や「甘木中央」等甘木市街地に行く利用が多くみられる。

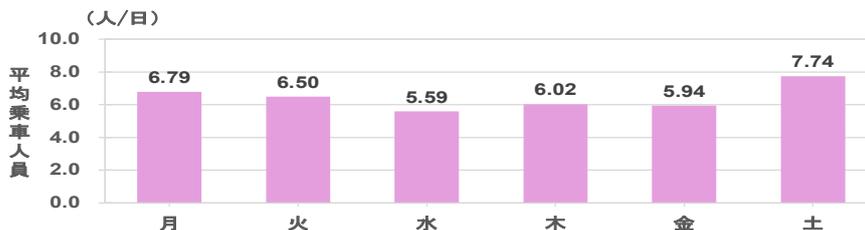
■行き先別便別平均乗車人員（人/日、R6）



■月別乗車人員（人/日、R6:往復計）



■曜日別乗車人員（人/日、R6:往復計）

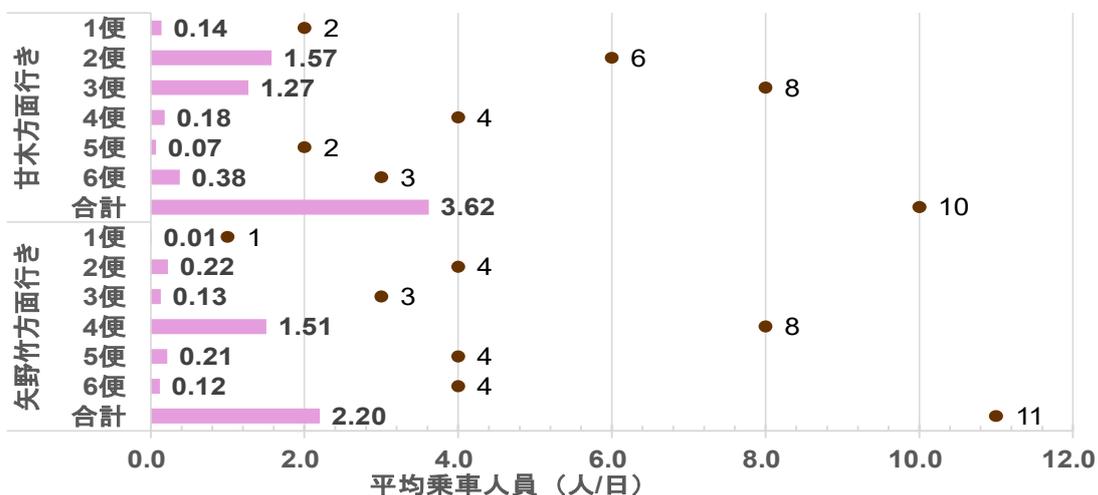


資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

⑥あいのりタクシー矢野竹線 ※予約制

【運行概要】
<ul style="list-style-type: none"> 運行路線は、甘木方面行き・矢野竹方面行きとも約35分で運行（最大路線長：26.8km）。運行時間帯は朝～夕方、各方面1日6便で運行。 乗車人員（R6）：1日あたりの乗車人員は、甘木方面行きが3.6人/日で、2便(9時台)・3便(10～11時台)以外は利用が少ない。矢野竹方面行きは2.2人/日で、4便(12時台)以外は利用が少ない。
【利用状況（R6）】
<ul style="list-style-type: none"> 月別乗車人員：月による大きな変動はみられない。 曜日別乗車人員：水曜日・土曜日は、特に利用が少ない傾向がみられる。 バス停別・バス停間乗車人員：「寺内」や「十文字」等から、「Aコープあまぎ」や「甘木中央」等甘木市街地に行く利用が多くみられる。これら以外のバス停でも乗降は少ないが利用はみられる。

■行き先別便別平均乗車人員（人/日、R6）



■月別乗車人員（人/日、R6:往復計）



■曜日別乗車人員（人/日、R6:往復計）



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

⑦あいのりタクシー美奈宜の杜線 ※予約制

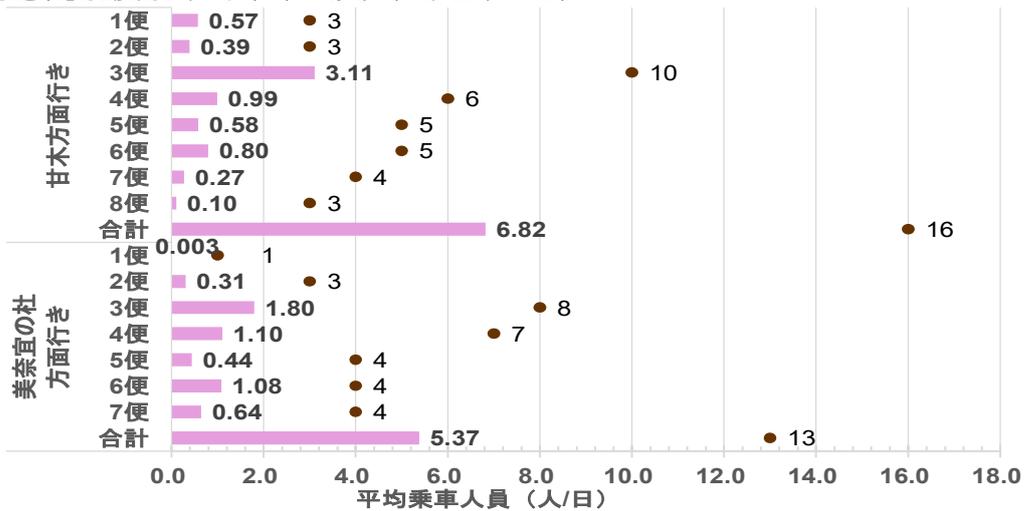
【運行概要】

- 運行路線は、甘木方面行き・美奈宜の杜方面行きとも約25分で運行（最大路線延長：13.6km）。運行時間帯は朝～夕方、甘木方面行き1日8便、美奈宜の杜方面行きは7便で運行。
- 乗車人員（R6）：1日あたりの乗車人員は甘木方面行きが6.8人/日で、8便（18時台）は利用が特に少ない。美奈宜の杜方面行きは5.4人/日で、1便（8時～9時台）は特に利用が少ない。

【利用状況（R6）】

- 月別乗車人員：4月、5月、10月の利用が多いが、これら以外の月では大きな変動はみられない。
- 曜日別乗車人員：火曜日が多く、土曜日が少ない傾向がみられる。
- バス停別・バス停間乗車人員：「美奈宜の杜」周辺から、「甘鉄甘木駅」や「イオン甘木店」等甘木市街地に行く利用が多くみられる。これら以外、特に「一ツ木神社前」～「昭和通り」区間の利用は少ない。

■行き先別便別平均乗車人員（人/日、R6）



■月別乗車人員（人/日、R6:往復計）



■曜日別乗車人員（人/日、R6:往復計）



資料 ② 朝倉市の現状、移動実態等

⑧あいのり高木号 ※予約制（R7.4.1から本格運行、自家用有償運送）

【運行概要】
<ul style="list-style-type: none"> 運行路線は、高木～甘木コース（週2～3日、火・水・木）、黒川～杷木コース（隔週水のみ）とも、始発時間帯は朝～正午頃で、各コース各方面1日1便で運行。 <p>■運行ダイヤ：始発8:45～11:35、各コース各方面1便/日</p>

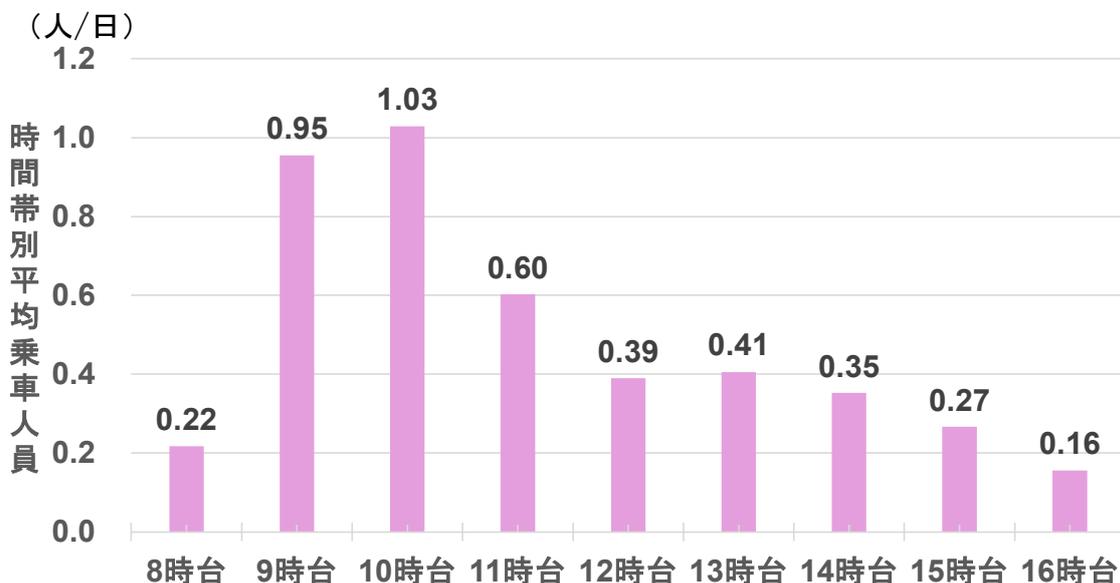
【利用状況（R6）】													
R6年度実績	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
計画運行日数	8	10	8	9	7	8	9	7	6	7	8	7	94
実運行日数	4	3	4	4	3	4	5	2	4	3	3	2	41
運行便数	9	6	8	8	6	8	10	4	8	6	6	4	83
利用者数	18	11	15	15	20	20	33	12	10	6	8	4	172

⑨あいのりタクシー杷木エリア ※予約制、区域運行
（実証運行：期間R6.10.1～R7.9.30、R7.10.1から本格運行）

【運行概要】
<ul style="list-style-type: none"> 運行エリアは、杷木地域（区域運行）。運行時間帯は8:00～17:00。 ※杷木地域西部のあいのりタクシー黒川線、東部のあいのりタクシー杷木東部線（杷木コース・松末コース）を廃止

【利用状況（R6）】
<ul style="list-style-type: none"> 時間帯別の乗車人員（R6.10～R7.3）：1日あたりの乗車人員は4.4人/日。9時・10時台に多くの利用がみられる。

■時間帯別平均乗車人員（人/日、R6.10～R7.3）



市内の公共交通に関するアンケート調査の実施について

1. 目的

令和8年度からの第2期朝倉市地域公共交通計画の策定に伴い、今後の改善点や課題等を整理する。

2. 方法

(1)調査対象 市内在住の15歳（令和7年4月1日現在）以上の市民 3,000人

(2)抽出方法 無作為抽出

(3)調査方法 調査票の配布（郵送）、回収（郵送およびインターネット）

(4)調査実施期間 令和7年6月27日（金）発送～令和7年7月31日（木）

3. 回答状況（郵送分844+WEB分119 合計963）

回答率	15～20歳	21～70歳	71歳以上	計
甘木地域	14% (500人)	28% (800人)	41% (1,000人)	31% (2,300人)
朝倉地域	18% (50人)	33% (150人)	46% (200人)	37% (400人)
杷木地域	14% (50人)	26% (100人)	41% (150人)	31% (300人)
計	15% (600人)	29% (1,050人)	42% (1,350人)	32% (3,000人)

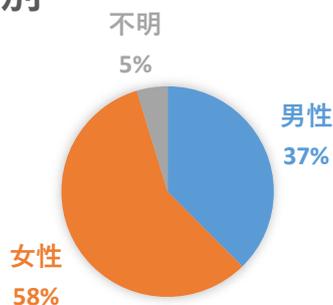
() は、調査対象者数

<回答者の属性>

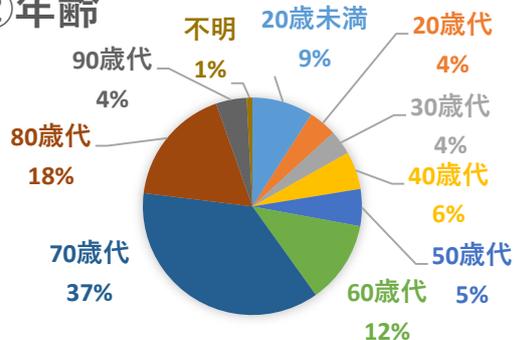
⑦⑩⑪以外はすべて【N=963】

- 回答者の中では、70歳代が最も多く、60歳代以上が約7割を占めています。
- 家族構成では「二世世代同居（親と子）」が33%で最も多く、次いで「夫婦のみ」28%、「ひとり暮らし」23%となっています。

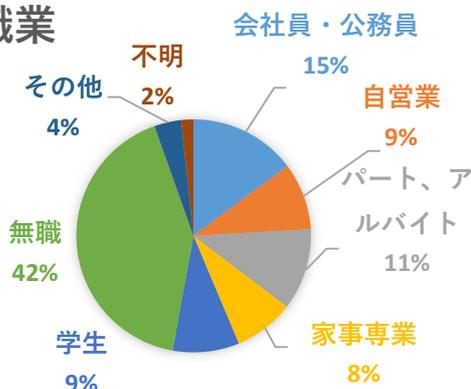
①性別



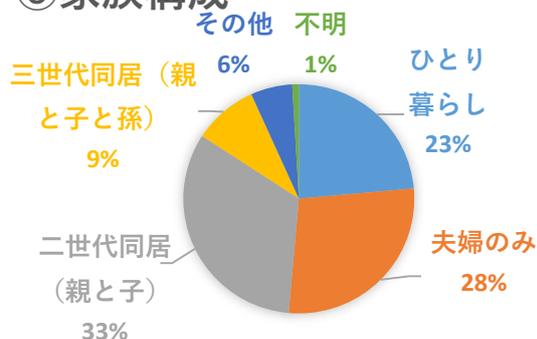
②年齢



③職業



⑤家族構成

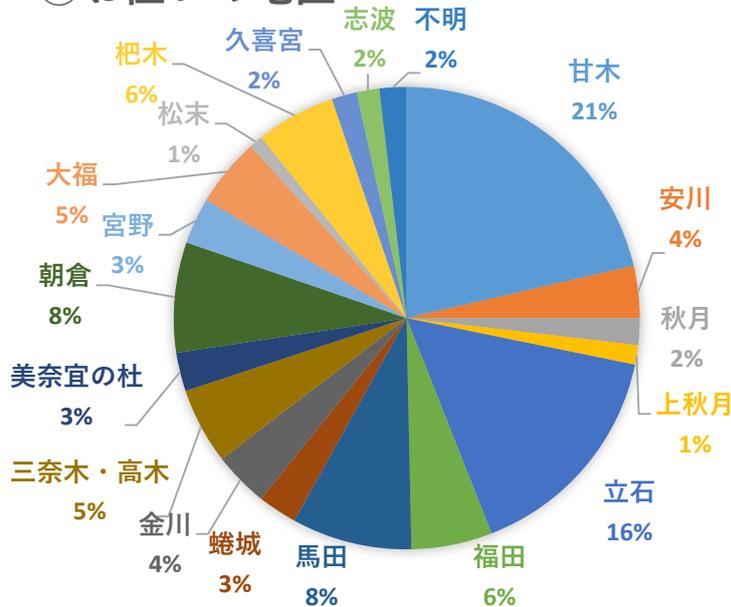


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

<回答者の地区別属性>

●地区別人口比と回収数の割合は、概ね合致しています。

④お住いの地区



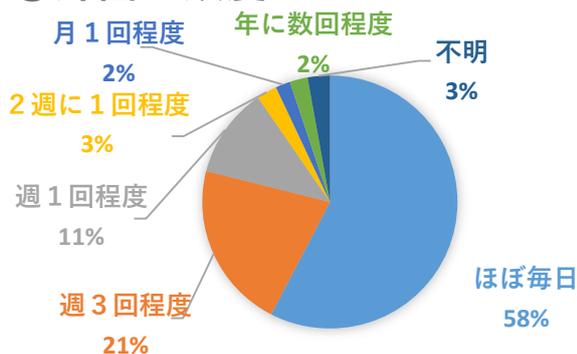
R7年4月現在の人口比	
上秋月地区	1.5%
秋月地区	1.3%
安川地区	2.9%
甘木地区	18.6%
馬田地区	7.8%
立石地区	22.7%
福田地区	4.7%
蜷城地区	3.1%
金川地区	5.3%
三奈木、高木地区	5.8%
美奈宜の杜地区	1.5%
朝倉地区	2.9%
宮野地区	4.2%
大福地区	6.9%
松末地区	0.7%
杷木地区	4.9%
久喜宮地区	3.1%
志波地区	2.1%

<外出状況について>

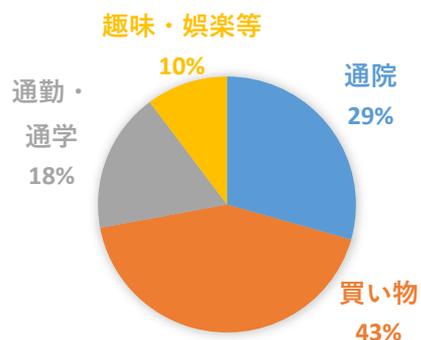
- 外出頻度は、「ほぼ毎日」が58%で最も多く、週1回以上の外出は約9割を占めています。
- 外出先は「買い物」が43%で最も多く、次いで「通院」29%、「通勤・通学」18%となっています。

※⑦外出先は複数回答のため【N=1,475】

⑥外出の頻度



⑦外出先【N=1,475】

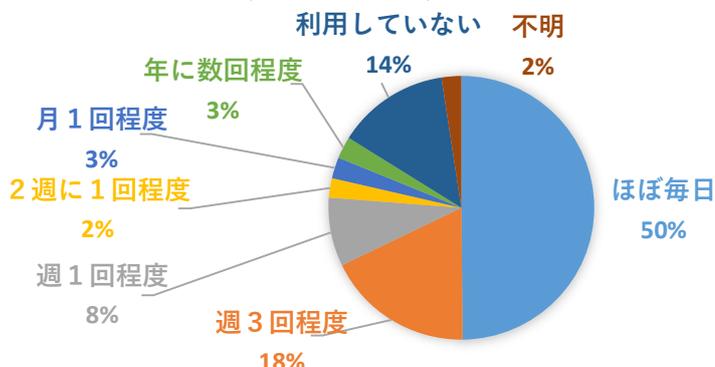


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

＜自動車の利用状況について＞

●自動車の利用については、週1回以上利用する方が76%を占めています。一方、利用していない方は14%を占めています。

⑧自動車の利用（送迎含む）

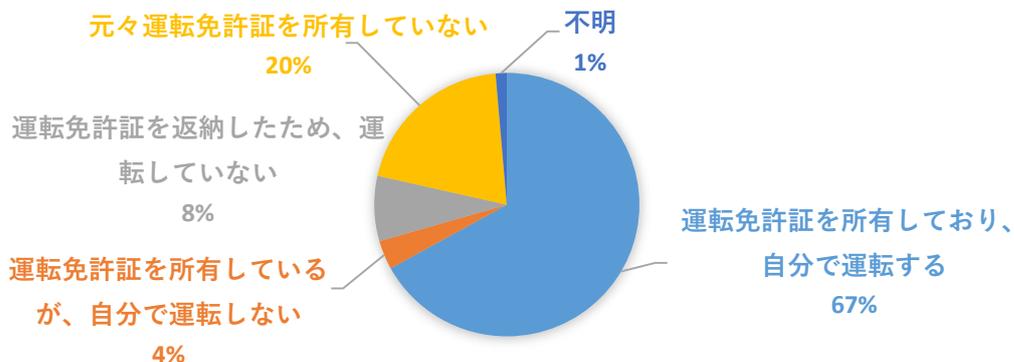


＜運転免許と運転状況について＞

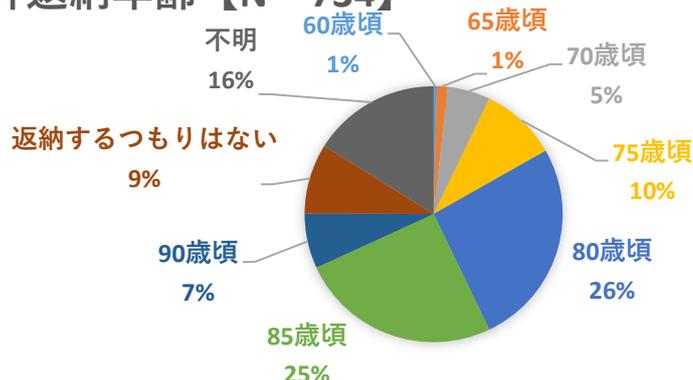
●運転免許を所有している方は、約7割を占めており、ほとんどの方が自分で運転しています。一方、運転免許を所有していない方は、約3割を占めています。
 ●運転免許の返納を考える年齢は、「80歳頃」26%、「85歳頃」25%と多く、70歳代で15%を占めており、返納するつもりはない方は9%を占めています。

※⑩免許返納年齢は⑧で「週1回程度以上」を選択した方のため【N=734】

⑨運転免許証と運転状況



⑩免許返納年齢【N=734】



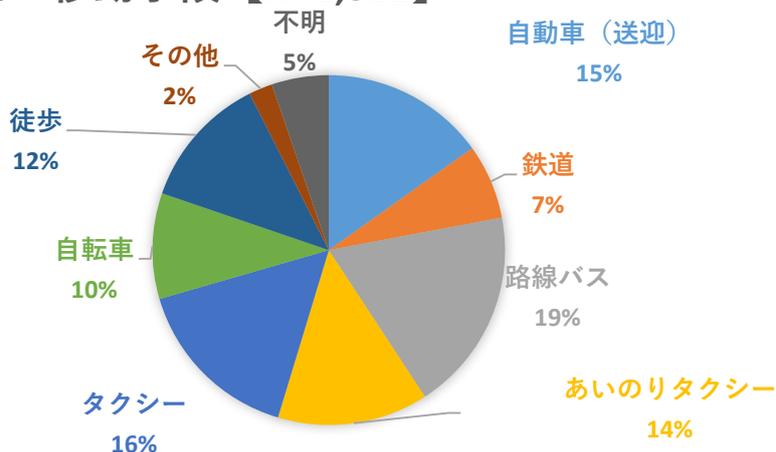
資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

＜免許返納後の移動手段について＞

●免許返納後に利用したい移動手段は、路線バスが19%で最も多く、その他の公共交通とあわせると56%を占めています。公共交通利用の潜在需要があることがうかがえます。

※⑪利用したい移動手段は複数回答のため【N=1,321】

⑪利用したい移動手段【N=1,321】

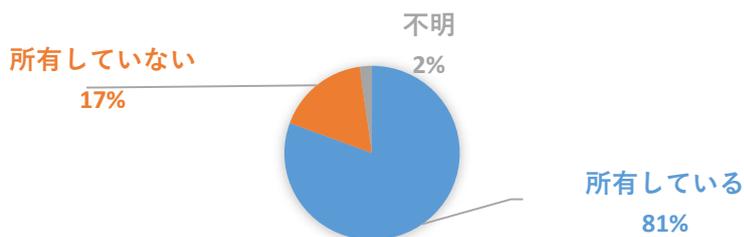


＜その他＞

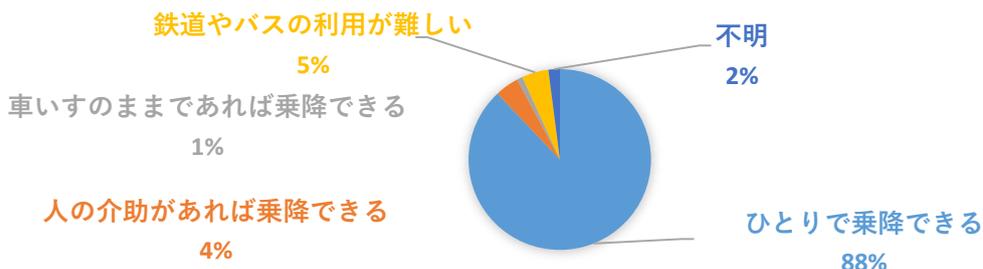
●スマートフォンを所有している方は、約8割を占めており、一方、2割の方は所持していません。高齢者の回答が多い中においては、高齢者の所持率は高いことがうかがえます。

●ひとりで乗降できると回答した方は約9割を占めています。一方、ひとりで乗降できない方も一定数おられることがうかがえます。

⑫スマートフォンの所有状況



⑬鉄道やバスに一人で乗降できるか

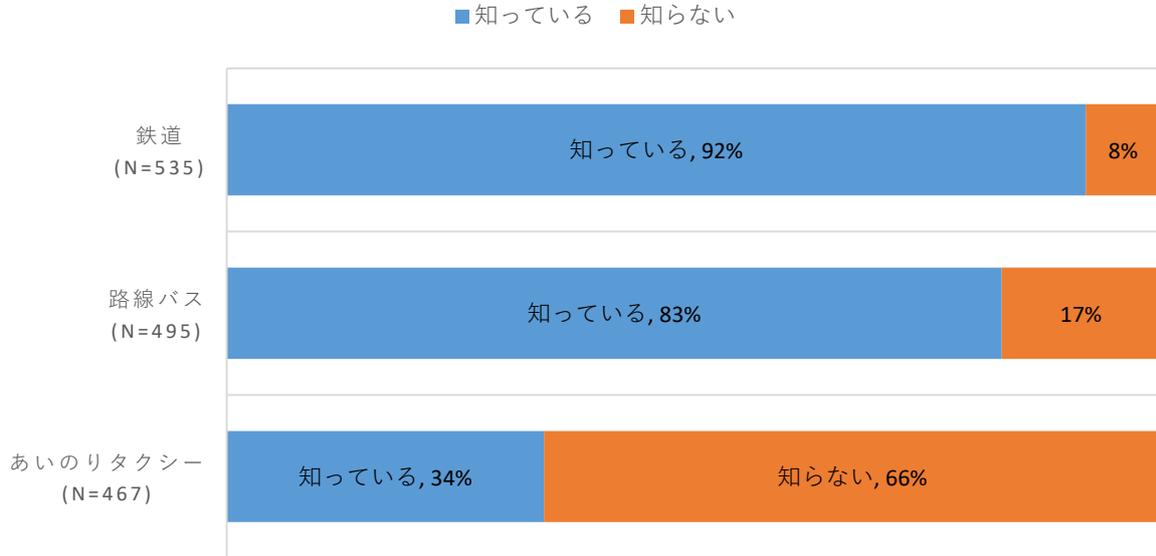


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

＜鉄道・路線バス・あいのりタクシー利用方法の認知度＞

●あいのりタクシーの利用方法の認知度において、約7割が「あいのりタクシーの利用方法を知らない」と回答しています。

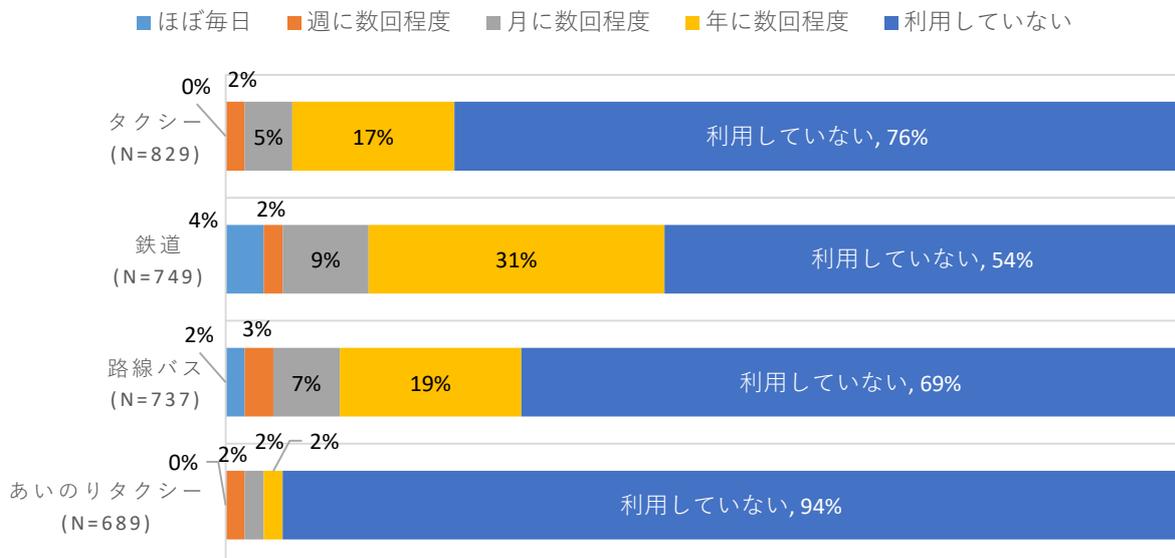
認知度



＜利用頻度＞

●鉄道、路線バス、タクシー、あいのりタクシーの順で利用頻度は多くなっています。
 ●すべての交通において、半数以上が「利用していない」と回答しています。特に、あいのりタクシーの利用は少なくなっています。

利用頻度



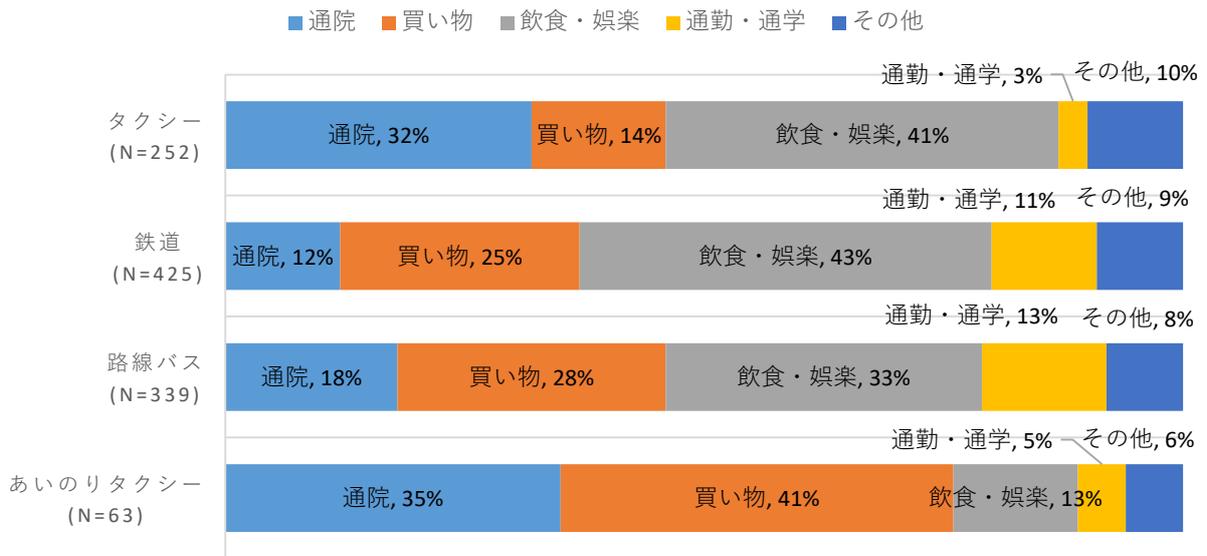
資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

<利用目的>

●鉄道、路線バスにおいては、他の交通に比べ「通勤・通学」に多く利用されています。
 ●あいのりタクシーにおいては、「通院」「買い物」などの生活交通として利用されています。

※利用頻度において、利用したことがあるを選択した方のみ回答

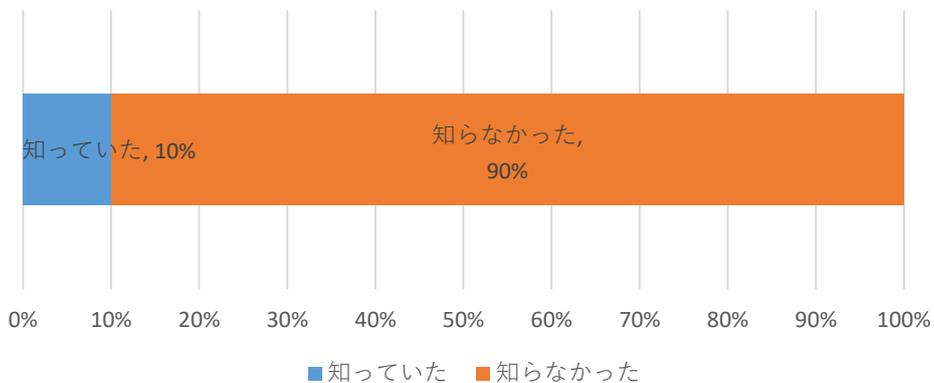
目的



<財政負担の認知状況>

●財政負担の状況について、「知らなかった」と回答した方は9割を占め、ほとんどの回答者が認識されていなかったことがわかります。

財政負担の認知状況【N=886】

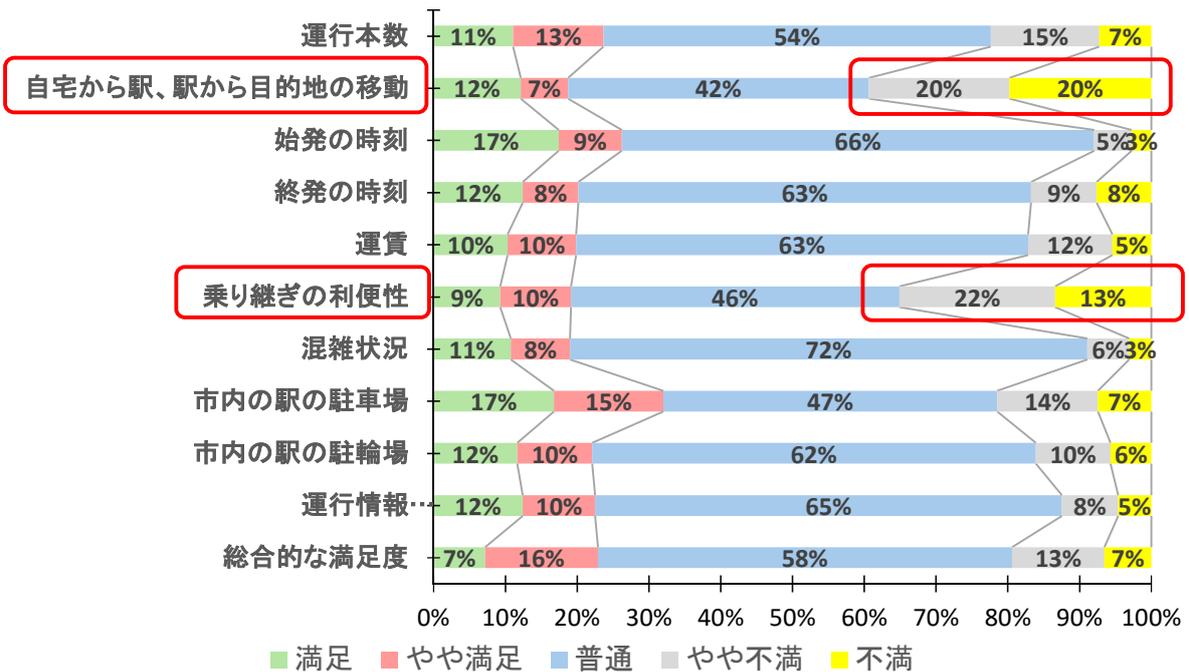


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

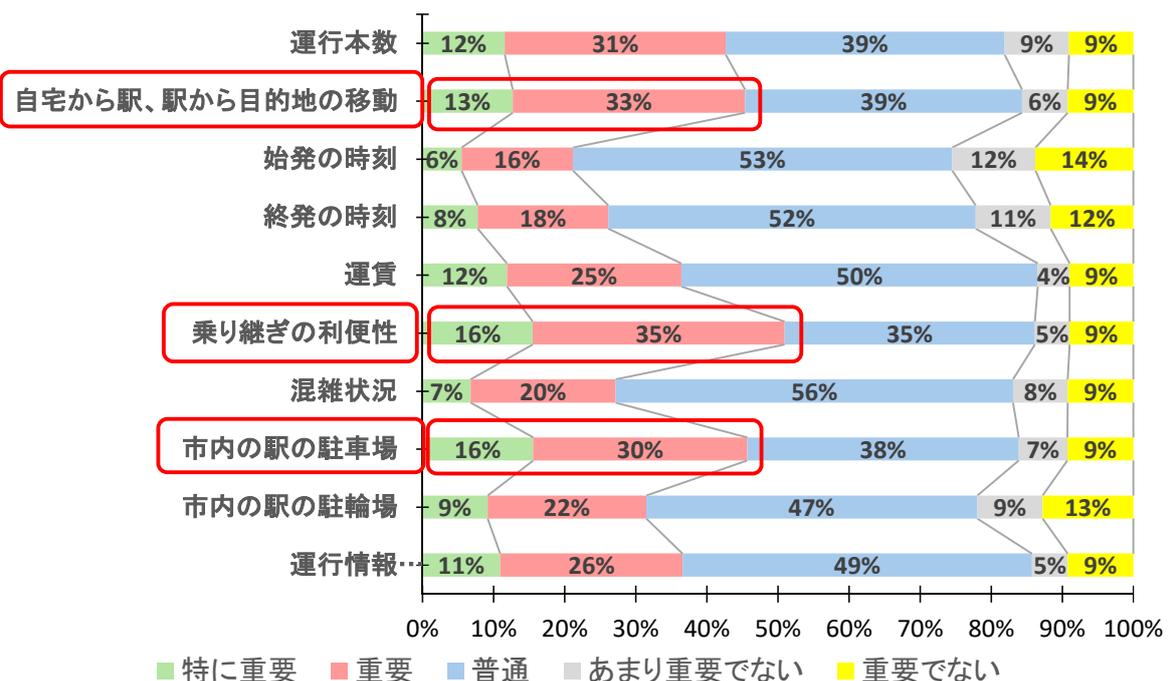
<鉄道における満足度、重要度（必要性）>

- 2次交通（自宅から駅、駅から目的地の移動）及び乗り継ぎの利便性は、「不満（不満+やや不満）」との回答が多いです。
- 乗り継ぎの利便性については、重要度が高い回答が得られています。また、駅の駐車場についても、重要であるとの回答が多く得られています。
- 2次交通（自宅から駅、駅から目的地の移動）及び乗り継ぎの利便性が求められていることがうかがえます。

■鉄道における満足度



■鉄道における必要性

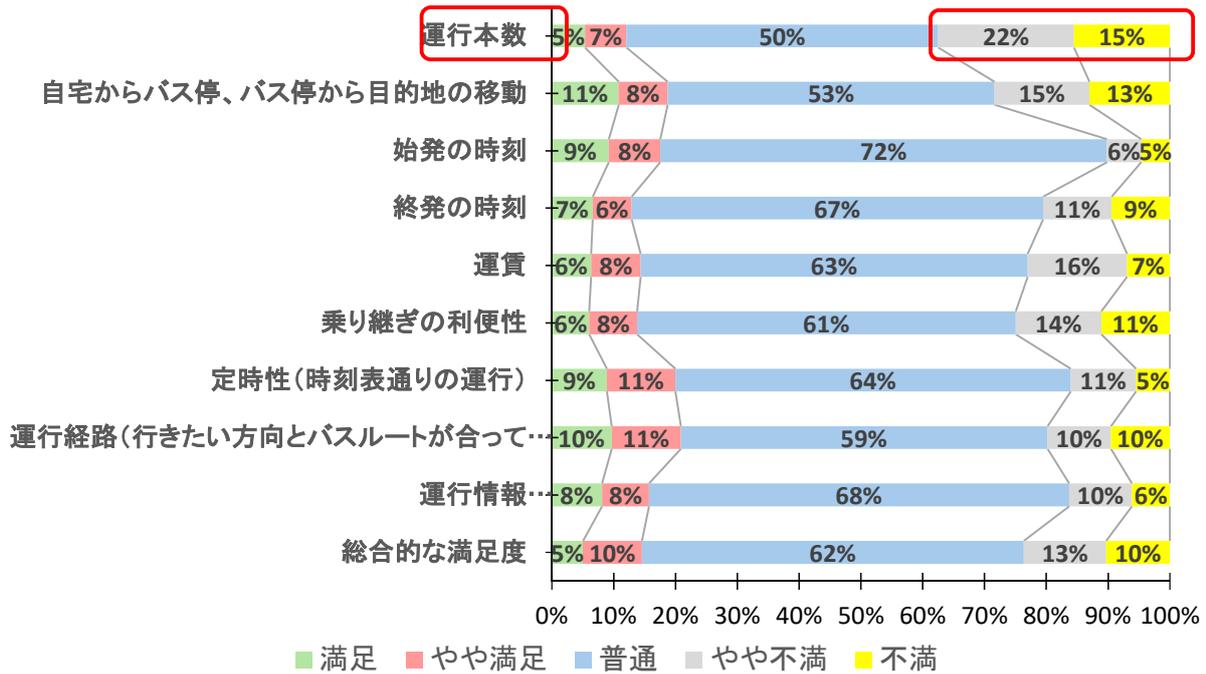


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

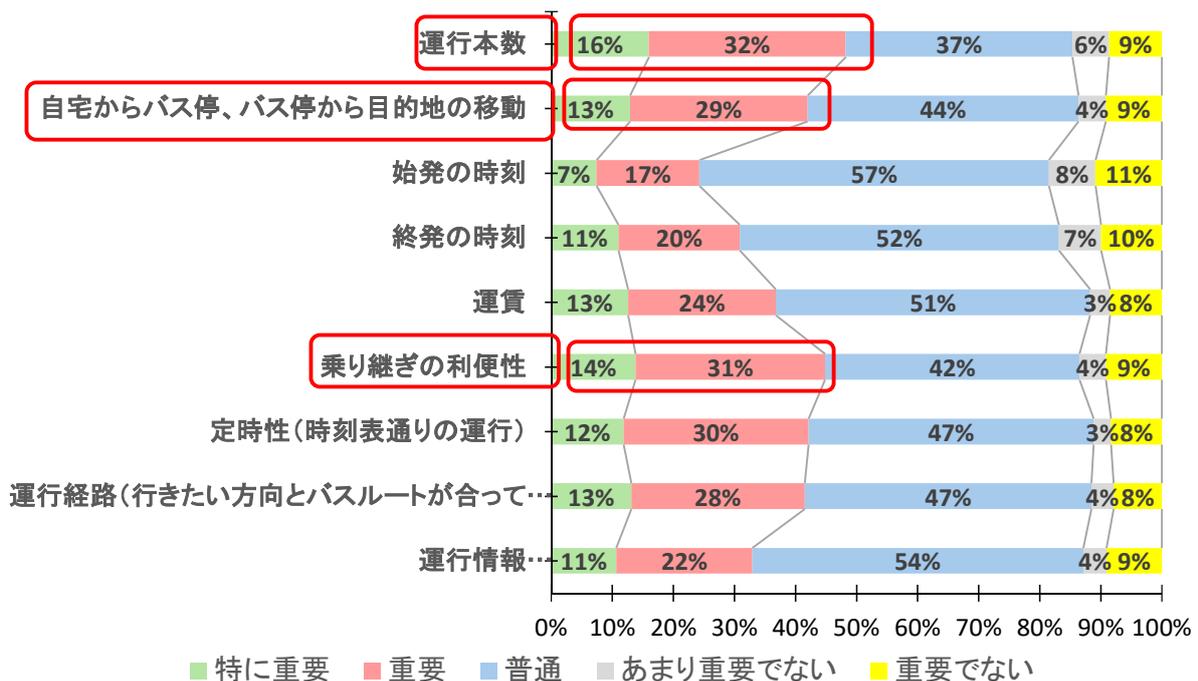
＜路線バスにおける満足度、重要度（必要性）＞

●運行本数において、「不満（不満+やや不満）」との回答が最も多く得られています。
 ●重要度（必要性）においても、運行本数についてが重要度が高いとの回答が得られています。
 ●2次交通（自宅から駅、駅から目的地の移動）及び乗り継ぎの利便性についても、運行本数の次に求められていることがうかがえます。

■路線バスにおける満足度



■路線バスにおける必要性

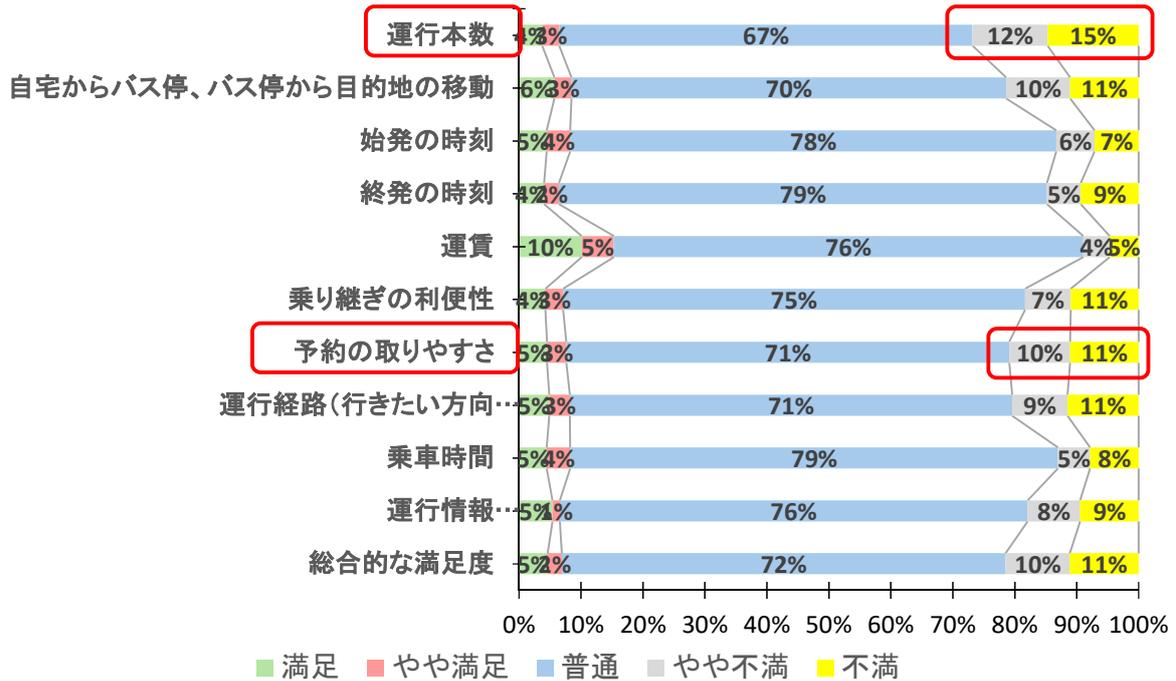


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

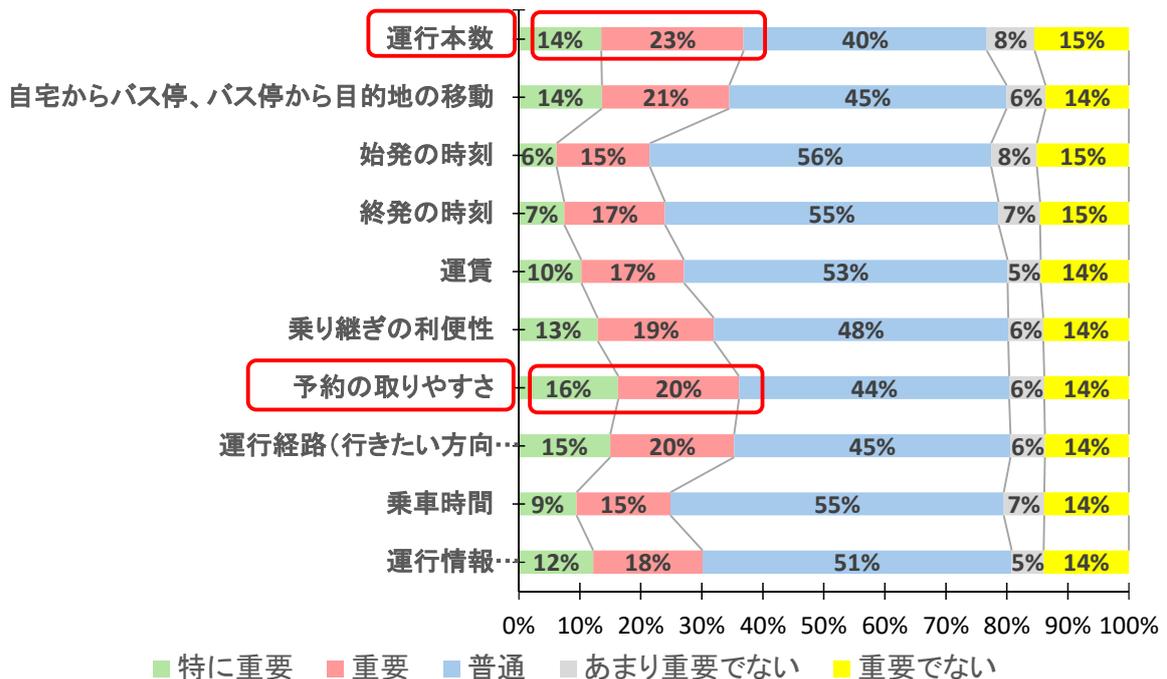
＜あいのりタクシーにおける満足度、重要度（必要性）＞

- 運行本数において、「不満（不満+やや不満）」との回答が最も多く得られています。
- 次に、予約の取りやすさとの回答が多く得られています。
- 満足度、重要度どちらにおいても、運行本数、予約の取りやすさについてが、求められていることがうかがえます。

■あいのりタクシーにおける満足度



■あいのりタクシーにおける必要性

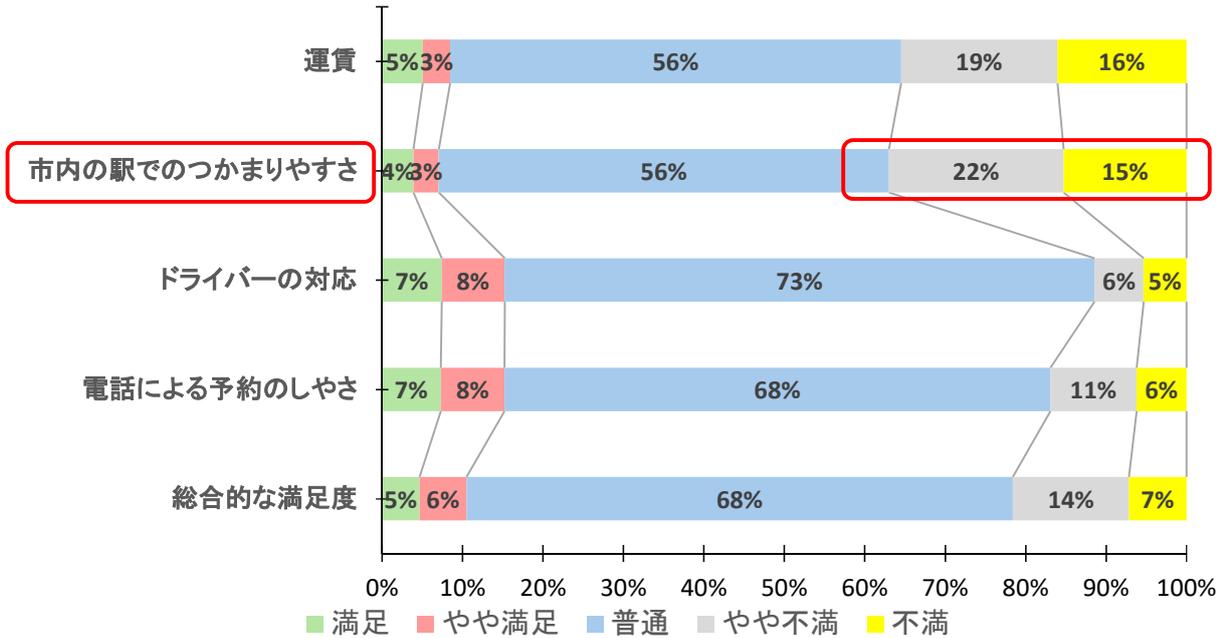


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

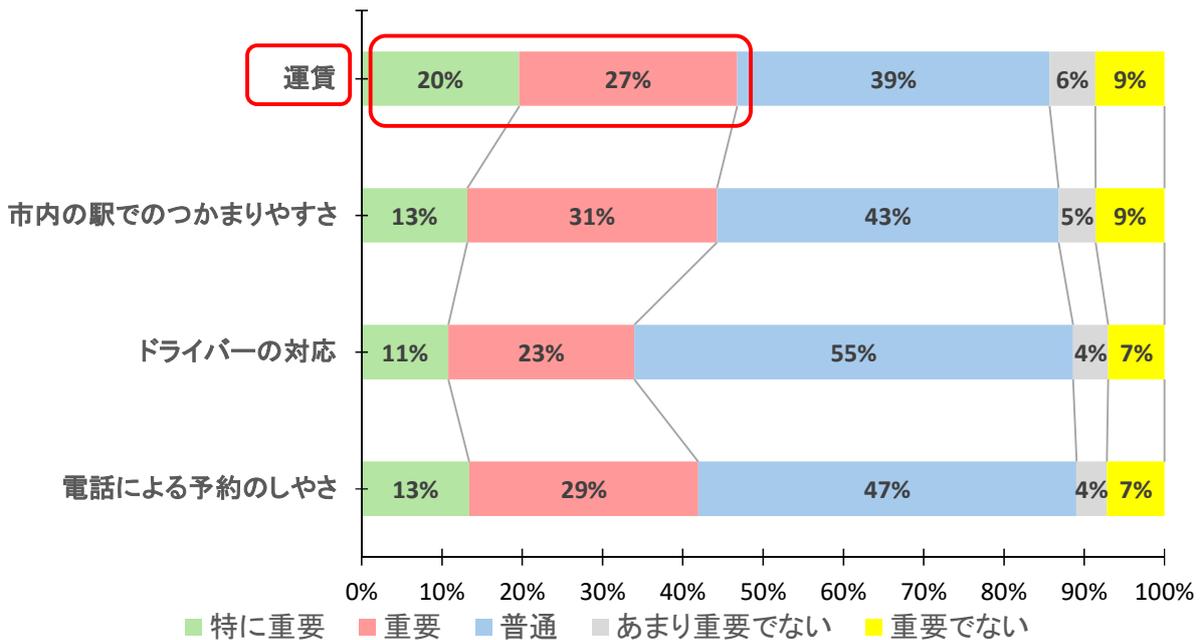
＜タクシーにおける満足度、重要度（必要性）＞

●市内の駅でのつかまりやすさにおいて、「不満（不満+やや不満）」との回答が最も多く得られています。
 ●運賃については、「重要（特に重要+重要）」との回答が最も多く得られています。

■タクシーにおける満足度



■タクシーにおける必要性

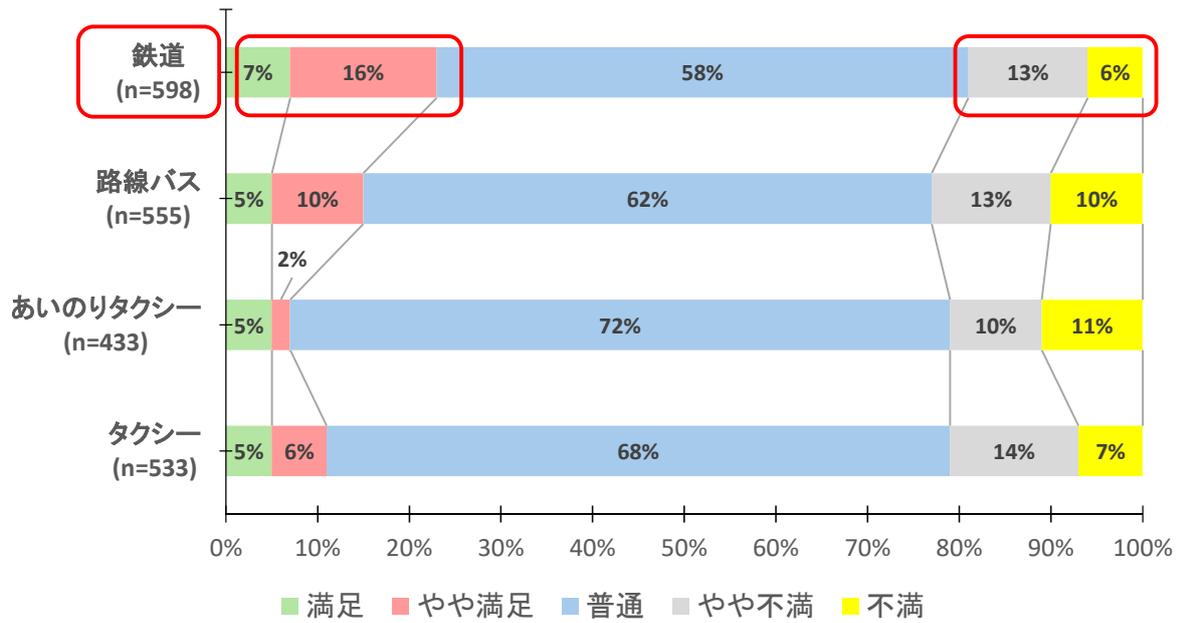


資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

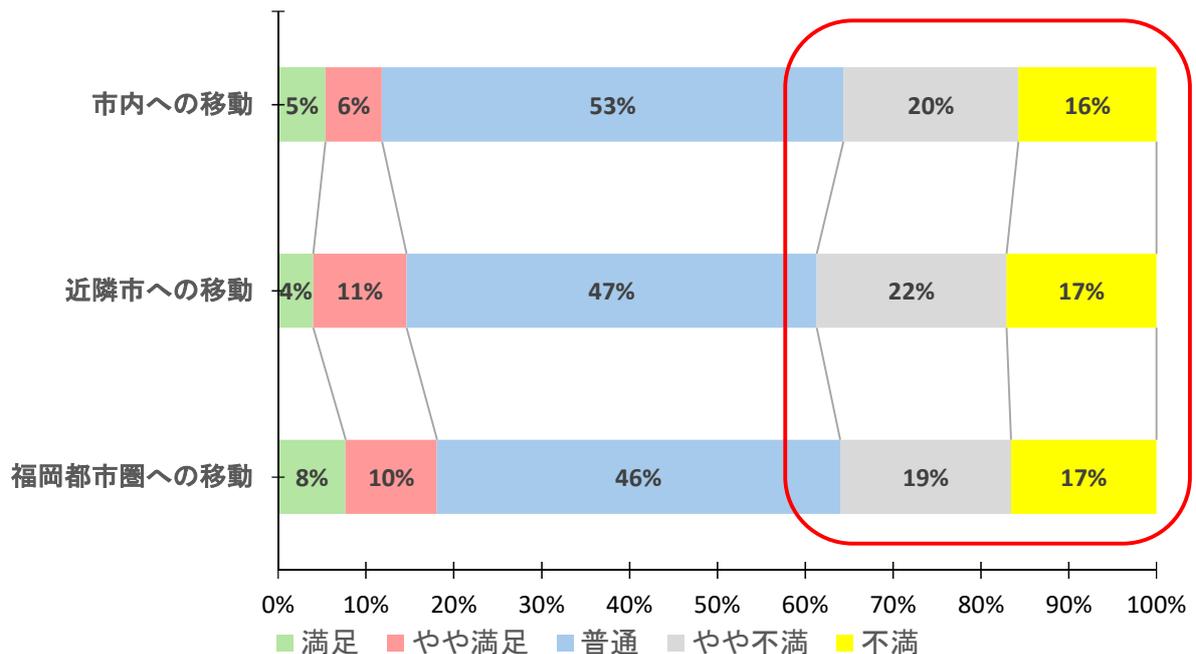
<公共交通による移動環境について>

- 総合的な満足度においては、鉄道のみ、「満足（満足+やや満足）」が「不満（不満+やや不満）」を上回っています。
- 公共交通による移動環境の満足度においては、すべての移動に対し、約4割の方が「不満（不満+やや不満）」と回答しています。

■鉄道・路線バス・あいのりタクシー・タクシーの総合的な満足度



■公共交通利用による移動環境の満足度



資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

<今後の公共交通サービスについて>

Q8-1

公共交通を維持するためには、数多くの方々が公共交通を利用していただく必要があります。あなたは、公共交通の利用について、どのように考えますか？

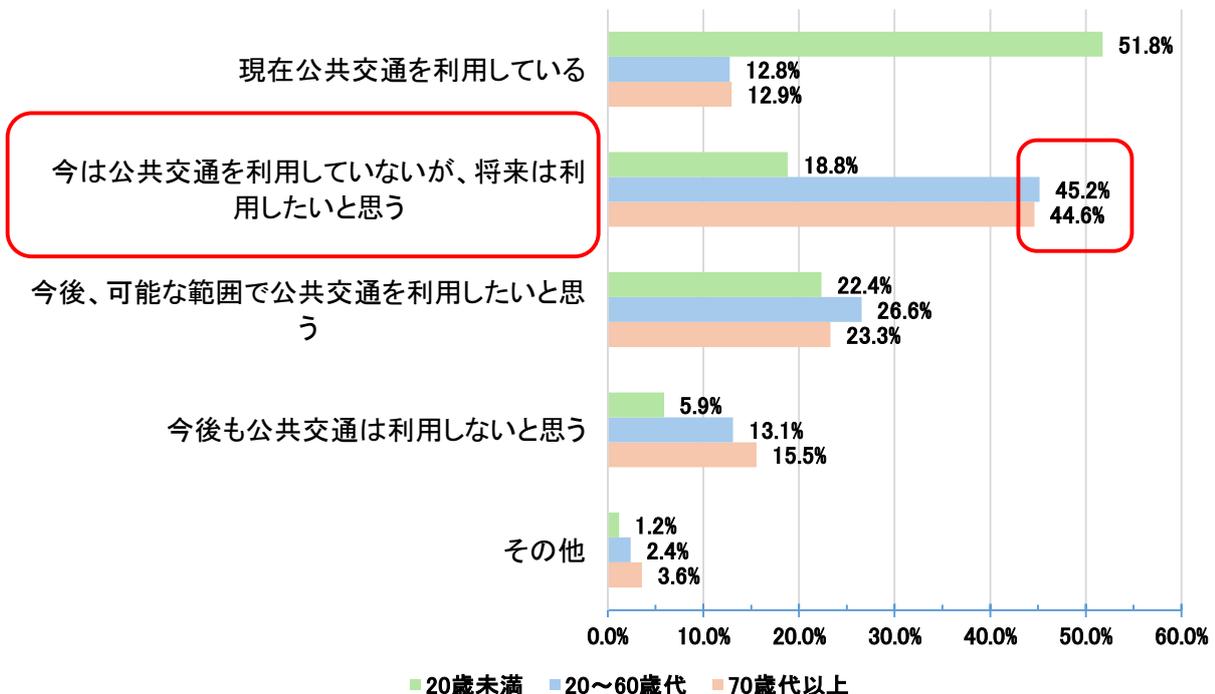
※該当する番号1つに○

1. 現在公共交通を利用している
2. 今は公共交通を利用していないが、将来は利用したいと思う
3. 今後、可能な範囲で公共交通を利用したいと思う
4. 今後も公共交通は利用しないと思う
5. その他

●70歳以上に加え、20～60歳代も約5割の方が「2. 今は公共交通を利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答しています。

●将来的な潜在需要が見込まれることがうかがえます。

■年代別公共交通の利用意向



資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

<今後の公共交通サービスについて>

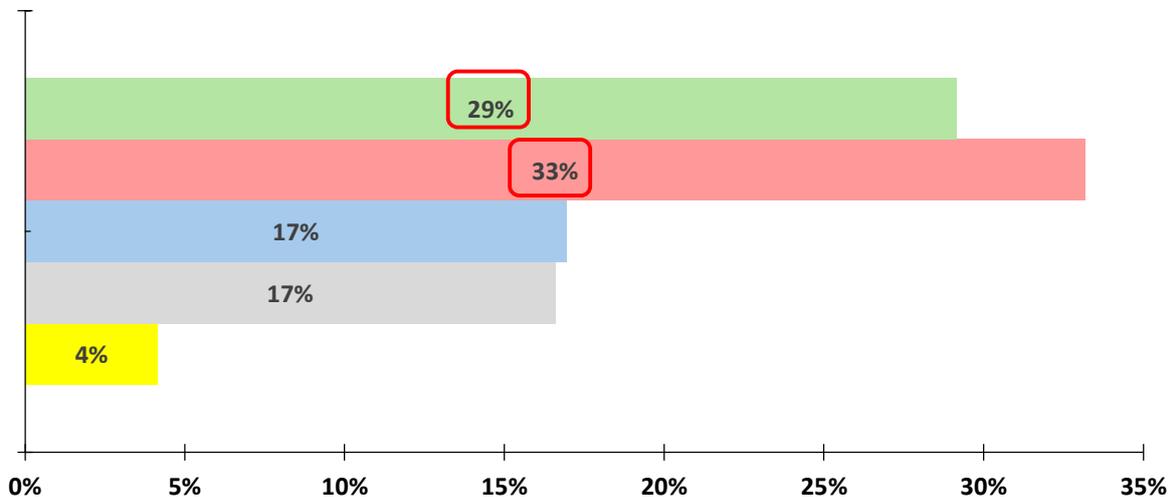
Q8-2

今後の公共交通サービスの方向性として、あなたの考えに近いものを教えてください。 ※該当する番号1つに○

1. 市民の利便性や朝倉市の魅力向上のため、さらなる費用負担を伴っても、現状より充実させていくべき
2. 利用者が多い路線や時間帯を維持・充実させていく一方、利用者が少ない路線や時間帯はサービスを削減するなどの効率化を図るべき
3. 現状のまま維持すればよい
4. 人口減少や利用者数の減少などにより、公共交通の縮小はやむを得ない
5. その他

- 約3割の方が「2. 利用者が多い路線や時間帯を維持・充実させていく一方、利用者が少ない路線や時間帯はサービスを削減するなどの効率化を図るべき」と回答しています。
- 「1. 市民の利便性や朝倉市の魅力向上のため、さらなる費用負担を伴っても、現状より充実させていくべき」ともほぼ同数の方が回答しています。

■公共交通サービスの方向性【N=844】



■ 市民の利便性や朝倉市の魅力向上のため、さらなる費用負担を伴っても、現状より充実させていくべき

■ 利用者が多い路線や時間帯を維持・充実させていく一方、利用者が少ない路線や時間帯はサービスを削減するなどの効率化を図るべき

■ 現状のまま維持すればよい

■ 人口減少や利用者数の減少などにより、公共交通の縮小はやむを得ない

■ その他

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

＜公共交通に関する考えやアイデアについて＞

- 自由意見について、201件の回答がありました。
- 公共交通に関する考えについては、あいのりタクシーの拡充などの公共交通の利便性向上に関するものが40件と最も多く、次いで、路線バスの運行本数増便、バス停の充実（バス停まで遠い）など路線バスに対する要望が29件ありました。また、効率化による経費削減を図っていくとの考えが14件ありました。
- アイデアについては、高齢者が車以外の交通手段の選択をしやすいような環境作りや免許返納を促進するため、高齢者の公共交通の定額利用・割引制度やタクシー券の配布といったアイデアが出されました。
- 新たな移動手段の導入として、AIオンデマンド交通、自動運転、地域運営によるライドシェア、キャッシュレス化など様々な意見をいただきました。
- その他の意見として、公共交通が不便なため、将来免許の返納を考えると不安であるとの意見が多くみられました。
- 一方、現状に満足や現状維持を望む意見も18件みられました。

件数	意見等の内容
40	あいのりタクシーの拡充など公共交通の利便性向上・充実
29	増便・バス停の増設など路線バスへの要望
19	乗り継ぎなど公共交通が不便
18	現状維持
17	公共交通が不便なため、免許返納後の将来への不安
14	利用分析、財政改善、コンパクトシティなどによる運営の効率化
14	タクシー券配布、運賃割引など買い物・通院支援制度
8	HP、利用方法、時刻表、路線の周知など広報の充実
8	駐車場・駐輪場の充実
8	AIオンデマンド交通、キャッシュレス化などDXの推進
6	ライドシェア、地域運営によるライドシェアの導入
5	西鉄、甘鉄甘木駅の統合、バリアフリーなど駅整備
3	自動運転の導入
3	JRとの連携
3	観光との連携（朝倉市近郊の道の駅、温泉、神社巡りなど観光と買い物）
3	鉄道の維持、利便性向上
3	通学、通勤補助制度、通勤での公共交通利用促進

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

令和7年度市内の公共交通に関するアンケート調査 設問・選択肢一覧

設問1：あなた自身についてお聞きします	
①性別	1. 男性 2. 女性 3. 無回答
②年齢	1. 20歳未満 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代 9. 90歳以上
③職業	1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. パート・アルバイト 4. 家事専業 5. 学生 6. 無職 7. その他
④お住いの地区	甘木 安川 秋月 上秋月 立石 福田 馬田 蜷城 金川 三奈木 美奈宜の杜 高木 朝倉 宮野 大福 松末 杷木 久喜宮 志波
⑤家族構成	1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 二世帯同居（親と子） 4. 三世帯同居（親と子と孫） 5. その他
⑥外出の頻度	1. ほぼ毎日 2. 週3回程度 3. 週1回程度 4. 2週に1回程度 5. 月1回程度 6. 年に数回程度
⑦外出先（複数回答可）	通院、買い物、通勤、趣味・娯楽等
⑧自動車（送迎含む）の利用	1. ほぼ毎日 2. 週3回程度 3. 週1回程度 4. 2週に1回程度 5. 月1回程度 6. 年に数回程度 7. 利用していない
⑨運転免許証と運転状況	1. 運転免許証を所有しており、自分で運転する 2. 運転免許証は所有しているが、自分で運転しない 3. 運転免許証を返納したため、運転していない 4. 元々運転免許証を所有していない
⑩返納を考える年齢・返納した年齢	※⑧で「1～3」を選んだ方のみお答えください 1. 60歳頃 2. 65歳頃 3. 70歳頃 4. 75歳頃 5. 80歳頃 6. 85歳頃 7. 90歳頃 8. 返納するつもりはない
⑪返納後に利用したい（している）移動手段	1. 自動車（送迎） 2. 鉄道 3. 路線バス 4. あいのりタクシー 5. タクシー 6. 自転車 7. 徒歩 8. その他
⑫スマートフォンの所有状況	1. 所有している 2. 所有していない
⑬鉄道やバスにひとりで乗降ができるか	1. ひとりで乗降できる 2. 人の介助があれば乗降できる 3. 車いすのままであれば乗降できる 4. 鉄道やバスの利用は難しい

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

設問2：鉄道の利用について

Q2-1
 鉄道（甘木鉄道、西鉄甘木線）の最寄り駅、利用方法の認知度を教えてください。また、どのくらいの頻度で利用しますか？

最寄り駅 ()

利用方法 1. 知っている 2. 知らない

利用頻度

1. ほぼ毎日 2. 週2～4回程度 3. 週1回程度 4. 2週間に1回程度
 5. 月1回程度 6. 年に数回程度 7. 利用していない

Q2-2
 （Q2-1で「1～6」を選んだ方のみお答えください）
 主な利用目的、目的地、主に利用する駅を教えてください。

1. 通院 2. 買い物 3. 飲食・娯楽 4. 通勤 5. 通学 6. その他

目的地 ()

主に利用する駅 ()

Q2-3
 あなたの鉄道利用において、各項目の満足度と重要度（必要性）を教えてください。 ※それぞれ該当する番号1つに○

①運行本数②自宅から駅、駅から目的地の移動③始発の時刻④終発の時刻⑤運賃⑥乗り継ぎの利便性⑦混雑状況⑧市内の駅の駐車場⑨市内の駅の駐輪場⑩運行情報（HPや時刻表のわかりやすさ）⑪総合的な満足度

設問3：路線バスの利用について

Q3-1
 路線バス（甘木幹線40/41/400、田主丸線、秋月線、市街地循環線）の最寄りバス停、利用方法の認知度を教えてください。また、どのくらいの頻度で利用しますか？

最寄りバス停 ()

利用方法 1. 知っている 2. 知らない

利用頻度

1. ほぼ毎日 2. 週2～4回程度 3. 週1回程度 4. 2週間に1回程度
 5. 月1回程度 6. 年に数回程度 7. 利用していない

Q3-2
 （Q3-1で「1～6」を選んだ方のみお答えください）
 主な利用目的、目的地、主に利用するバス停を教えてください。

1. 通院 2. 買い物 3. 飲食・娯楽 4. 通勤 5. 通学 6. その他

目的地 ()

主に利用するバス停 ()

Q3-3
 あなたの路線バス利用において、各項目の満足度と重要度（必要性）を教えてください。 ※それぞれ該当する番号1つに○

①運行本数②自宅からバス停、バス停から目的地の移動③始発の時刻④終発の時刻⑤運賃⑥乗り継ぎの利便性⑦定時性（時刻表通りの運行）⑧運行経路（行きたい方向とバスルートが合っているか）⑨運行情報（HPや時刻表のわかりやすさ）⑩総合的な満足度

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

設問4：あいのりタクシー（コミュニティバス含む）の利用について

Q4-1

あいのりタクシー（コミュニティバス含む）の最寄りバス停、利用方法の認知度を教えてください。また、どのくらいの頻度で利用しますか？

最寄りバス停	()
利用方法	1. 知っている 2. 知らない
利用頻度	
1. ほぼ毎日 2. 週2～4回程度 3. 週1回程度 4. 2週間に1回程度 5. 月1回程度 6. 年に数回程度 7. 利用していない	

Q4-2

(Q4-1で「1～6」を選んだ方のみお答えください)
主な利用目的、目的地、主に利用するバス停を教えてください。

1. 通院 2. 買い物 3. 飲食・娯楽 4. 通勤 5. 通学 6. その他	
目的地	()
主に利用するバス停	()

Q4-3

あなたのあいのりタクシー（コミュニティバス含む）利用において、各項目の満足度と重要度（必要性）を教えてください。
※それぞれ該当する番号1つに○

①運行本数②自宅からバス停、バス停から目的地の移動③始発の時刻④終発の時刻
⑤運賃⑥乗り継ぎの利便性⑦予約の取りやすさ⑧運行経路（行きたい方向とバスルートが合っているか）⑨乗車時間⑩運行情報（HPや時刻表のわかりやすさ）⑪総合的な満足度

設問5：タクシーの利用について

Q5-1

タクシーをどのくらいの頻度で利用しますか ※該当する番号1つに○

1. ほぼ毎日 2. 週2～4回程度 3. 週1回程度 4. 2週間に1回程度
5. 月1回程度 6. 年に数回程度 7. 利用していない

Q5-2

(Q5-1で「1～6」を選んだ方のみお答えください)
主な利用目的、目的地、乗車場所を教えてください。

1. 通院 2. 買い物 3. 飲食・娯楽 4. 通勤 5. 通学 6. その他	
目的地	()
乗車場所	()

Q5-3 あなたのタクシー利用において、各項目の満足度と重要度（必要性）を教えてください。 ※それぞれ該当する番号1つに○

①運賃②市内の駅でのつかまりやすさ③ドライバーの対応④電話による予約のしやすさ⑤総合的な満足度

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

設問6：朝倉市の公共交通による移動環境について

Q6-1

あなたの公共交通の利用において、各項目の満足度と重要度（必要性）を教えてください。 ※それぞれ該当する番号1つに○

①市内の移動②近隣市への移動③福岡都市圏への移動

設問7：財政負担の認知状況について

Q7-1

令和6年度の公共交通全体（鉄道、路線バス、あいのりタクシー）にかかる市の財政負担は、約1億3千万円となっています。認知状況をご回答ください。

※該当する番号1つに○

1. 知っていた 2. 知らなかった

設問8：今後の公共交通サービスについて

Q8-1 公共交通を維持するためには、数多くの方々が公共交通を利用していただく必要があります。あなたは、公共交通の利用について、どのように考えますか。

※該当する番号1つに○

1. 現在公共交通を利用している
2. 今は公共交通を利用していないが、将来は利用したいと思う
3. 今後、可能な範囲で公共交通を利用したいと思う
4. 今後も公共交通は利用しないと思う
5. その他

Q8-2

今後の公共交通サービスの方向性として、あなたの考えに近いものを教えてください。 ※該当する番号1つに○

1. 市民の利便性や朝倉市の魅力向上のため、さらなる費用負担を伴っても、現状より充実させていくべき
2. 利用者が多い路線や時間帯を維持・充実させていく一方、利用者が少ない路線や時間帯はサービスを削減するなどの効率化を図るべき
3. 現状のまま維持すればよい
4. 人口減少や利用者数の減少などにより、公共交通の縮小はやむを得ない
5. その他

設問9：公共交通に関する考えやアイデアについて

Q9-1

公共交通の利便性を高めるアイデアがありましたら、ご自由にご記入ください

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

まちづくり市民アンケート調査

令和6年度朝倉市まちづくり市民アンケート（R7.1～2実施、回答者数：1,267人）に基づき、朝倉市民の公共交通に関する意識等を整理しました。

<朝倉市の弱み>

- 各地域、各年齢層とも、朝倉市の弱みは、18項目中「公共交通（電車やバス等）の利便性」と思う市民が最も多くなっています（50%前後以上）。
- 次いで、「買い物や外食の利便性」となっています（30%前後以上）。

朝倉市の弱み（選択肢）	居住地別				高齢・非高齢別	
	甘木地域	朝倉地域	杷木地域	合計	65歳未満	65歳以上
1.防災、消防体制の整備	7%	8%	16%	8%	8%	8%
2.治安や子どもたちの安全性	8%	9%	6%	8%	9%	7%
3.公共交通（電車やバス等）の利便性	54%	62%	44%	55%	54%	57%
4.道路や公園などの都市基盤整備	24%	15%	18%	21%	22%	15%
5.買い物や外食の利便性	28%	39%	44%	32%	31%	35%
6.景観、水などの住環境	3%	3%	0%	3%	2%	6%
7.子育て支援サービスの充実度	17%	14%	15%	16%	18%	10%
8.医療、福祉施設やサービスの充実度	12%	17%	14%	13%	14%	12%
9.気候、山、川などの自然環境	3%	4%	3%	4%	4%	2%
10.ごみの資源化、リサイクル対策	8%	7%	3%	8%	8%	5%
11.農業や商工業（働く場）	21%	24%	30%	23%	19%	36%
12.観光資源（史跡や名所、特産品等）	11%	12%	19%	12%	11%	16%
13.子どもの教育環境	11%	9%	11%	10%	11%	6%
14.歴史や文化を知る、学べる環境	5%	2%	5%	4%	4%	5%
15.趣味や習い事、スポーツに取り組める環境	20%	10%	25%	18%	18%	19%
16.近所づきあいや地域のつながり	8%	11%	3%	8%	7%	13%
17.ボランティアに取り組みやすい環境	8%	4%	2%	6%	5%	12%
18.その他	4%	3%	2%	3%	4%	1%

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

＜バスの運行本数やダイヤに対する満足度＞

・ 路線バスやコミュニティバス等の運行本数・ダイヤに対しては、「利用していないのでわからない」が多いものの、「**十分でない**」(=どちらかといえば十分でない+十分でなく困っている：合計27%)とと思っている市民が、「**十分**」(=十分+どちらかといえば十分：合計7%)とと思っている市民よりもかなり多くなっています(3.9倍)。

■ 路線バスやコミュニティバス等の運行本数・ダイヤの充分さ

運行本数やダイヤの充分さ (選択肢)	居住地域				年齢区分別	
	甘木地域	朝倉地域	杷木地域	合計	65歳未満	65歳以上
充分	3%	4%	2%	3%	3%	2%
どちらかといえば充分	4%	4%	4%	4%	4%	4%
どちらともいえない(ふつう)	16%	9%	3%	13%	14%	8%
どちらかといえば充分でない	19%	16%	20%	18%	18%	18%
充分でなく困っている	7%	11%	16%	9%	10%	6%
利用していないのでわからない	51%	57%	55%	53%	49%	62%

※無回答を除く

＜鉄道駅・バス停の利便性に対する満足度＞

・ 鉄道駅やバス停の利便性に対しては、「利用していないのでわからない」が多いものの、「**不満**」(=どちらかといえば不満+不満：合計34%)とと思っている市民が、「**満足**」(=満足+どちらかといえば満足：合計19%)とと思っている市民のよりも多くなっています(1.8倍)。
 ・ 「不満」の内容としては、約半数(47%)が「バス停へのアクセス」を挙げています。

■ 鉄道駅とその周辺、バス停とその周辺の利便性

鉄道駅・バス停の利便性 (選択肢)	居住地域				年齢区分別	
	甘木地域	朝倉地域	杷木地域	合計	65歳未満	65歳以上
満足	3%	3%	1%	3%	3%	2%
どちらかといえば満足	19%	12%	9%	16%	18%	12%
どちらかといえば不満	23%	21%	18%	22%	23%	17%
不満	12%	12%	15%	12%	14%	8%
利用していないのでわからない	43%	51%	58%	47%	42%	61%

※無回答を除く

鉄道駅(甘木鉄道、西鉄甘木線)、駅周辺の利便性、バス停、バス停周辺の利便性(バス停へのアクセス、待合施設、乗り継ぎ)

資料 ③ 「市内の公共交通に関するアンケート調査」結果

■不満の内容

鉄道駅・バス停の不満内容 (選択肢)	居住地域				年齢区分別	
	甘木地域	朝倉地域	杷木地域	合計	65歳未満	65歳以上
1.駅(鉄道)	38%	39%	28%	37%	39%	28%
2.駅周辺(ロータリー、駐輪場)	18%	16%	13%	17%	18%	11%
3.バス停へのアクセス	30%	34%	38%	32%	29%	47%
4.バスの待合施設	8%	7%	10%	8%	7%	12%
5.バスの乗り継ぎ	7%	9%	8%	8%	7%	8%

※複数回答、無回答を除く

<移動・交通に関する自由意見>

・ 今後のまちづくり全般に関する全意見(約230件)うち、公共交通や移動・交通に関しては約20件の意見がありました。
 ・ 甘木地域や朝倉地域に居住する住民から、路線バスやコミュニティバスの運行ルート・区間や運行頻度に関する意見・要望が多くみられます。

■公共交通や移動・交通に関する主な意見(概要)

※ 赤字：路線バスやコミュニティバスの運行ルート・区間や運行頻度に関する意見・要望

居住地	年齢	自由意見の要約(AIによる)
甘木地域	20~29歳	子どもたちにたくさんの選択肢を与えるためにも小学校中学校を統廃合一つにまとめ、スクールバスを運行する。そのスクールバスには高齢者も無料で乗れるようにする。
甘木地域	40~49歳	甘木市街地循環線(路線バス)を、一ツ木から甘木B&G海洋センター等まで延伸し、トライアルの買物、プールでの運動等、利用しやすくなる様願います。
甘木地域	40~49歳	福岡市中心部への通勤通学に特化したバスの運行、高速道路の無料駐車場の拡充。
甘木地域	50~59歳	甘木のインター・駅・バスセンター間の移動がもっとよくなってほしい。朝倉は3つのインター・鉄道もあるのに生かされていないと思う。
甘木地域	50~59歳	市内の循環バスも自動運転を考える必要があると思います。
甘木地域	60~64歳	他県のように空き家活用や移住者支援を充実させ、交通や移動販売、特典の工夫で田舎の魅力を活かした街づくりを進めるべき。
甘木地域	65~69歳	甘木中心に住んでいないと交通手段は車しかなく、お年寄りには買物、病院等1時間に1本位(数時間に1本)のバスかタクシーを利用しないといけないという声をよく聞く。
甘木地域	70歳以上	地域活性化のため、企業誘致や空き家・空地対策を進め、日田方面への鉄道整備も希望。
甘木地域	70歳以上	交通、道路利便性が悪い。
甘木地域	70歳以上	杷木-甘木間の公共交通機関(バス)の充実、本数不足。
甘木地域	70歳以上	バスツアーで各所めぐりをして、お昼など食事をとれるようにしたらいかがでしょうか。
甘木地域	70歳以上	にて哲電車をバックしてもらって、送迎もしやすく歩道を整備、タクシー乗り場、バス乗り場、観光客に分かりやすく希望します。
甘木地域	70歳以上	あのりりりタクシーの本数を増やしていただけたら(病院等、帰りの時刻が心配)助かります。
甘木地域	70歳以上	とても良い市ですが、交通の便に関してだけ不安があります。市内循環バスをもっと利用しやすく、便も増やしてほしいです。
甘木地域	70歳以上	コミュニティバスをもう少し すみずみの地域へ回してもらいたい。
甘木地域	70歳以上	交通の件に対し、もっと高齢者に対して幅広くこまめにバスなど(小さくても良い)を巡回してほしい。
朝倉地域	30~39歳	他県のように空き家活用や移住者支援を充実させ、交通や移動販売、特典の工夫で田舎の魅力を活かした街づくりを進めるべき。
朝倉地域	40~49歳	子どもが光陽高校に通っているけれど、バスが少なすぎるので困っています。
朝倉地域	70歳以上	狭い道路に大型バスは不向きで乗客も少ないため、中型バスを住宅密集地域に走らせ、バス停の利便性も改善してほしい。
朝倉地域	70歳以上	甘木中央バス停の近くに駐車場とトイレが無いこと、(人々が多く集まる場所)市外から来られた方々も困ると思う。
杷木地域	60~64歳	バス路線の方が車を持っていない子供や老人には、いいと思うのですが、平地をお金で買い、市役所を建設するのは反対する人が多いです。

指標1 西鉄甘木線、甘木鉄道における鉄道駅での乗降客数

■指標の考え方

鉄道駅における環境整備や連携強化による利用促進に取り組むことで、現在のサービス水準を持続的に維持していくことを示します。

■指標の評価方法

鉄道駅での1日平均乗降客数【人/日】は、交通事業者より取得し、毎年評価します。

■目標値の設定根拠

人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして目標値を設定します。

〔 現状値（R6年度実績値）と同数 〕

指標2 西鉄バス甘木幹線、高速バスの運行便数

■指標の考え方

バス事業者と連携しながら利用促進等に取り組むことで、既存の運行水準を持続的に維持していくことを示します。

■指標の評価方法

1日あたりの運行便数【往復便/日】は、交通事業者より取得し、毎年評価します。

■目標値の設定根拠

利用者の減少等により運行便数は減少傾向にありますが、既存の運行水準を維持していくものとして目標値を設定します。

〔 現状値（R6年度実績値）と同数 〕

指標3 秋月線、田主丸線の年間乗降客数

■指標の考え方

補助を受けつつも、利用促進に取り組み市民に広く利用されることで、現在のサービス水準を持続的に維持していくことを示します。

■指標の評価方法

年間乗降客数【人/年】は、交通事業者より取得し、毎年評価します。

■目標値の設定根拠

人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして目標値を設定します。

〔 現状値（R6年度実績値）と同数 〕

指標4 コミュニティバス（あいのりタクシー含む）の年間利用者数

■指標の考え方

新たな移動手段の導入など市民の移動ニーズに寄り添った交通サービスの提供に取り組むことで、より多くの人に利用されていることを示します。

■指標の評価方法

コミュニティバス（あいのりタクシー含む）の年間利用者数【人/年】は、市の集計により、毎年評価します。

■目標値の設定根拠

利用者数は減少傾向にありますが、利便性の向上を図り新規利用者を獲得することで、現状値より20%増加するものとして目標値を設定します。

$$\left(\begin{array}{l} 16,863 \times 120\% = 20,235 \div 20,000 \\ \text{現状値 (R6年度実績値) } 16,863 \text{人/年} \\ \rightarrow \text{【R12年度目標値】 } 20,000 \text{人/年} \end{array} \right)$$

指標5 利用者1人あたりの市財政負担額

■指標の考え方

利便性向上による利用者の増加やシステムの導入などにより、可能な限り少ない経費で効率よく運行することで、持続的な交通サービスが提供できていることを示します。

■指標の評価方法

コミュニティバス事業における利用者1人当たりの市財政負担額【円/利用者1人】は、市の集計により、毎年評価します。

■目標値の設定根拠

人件費や物価高騰による経費の増加が見込まれる中、事業の効率化を図り、可能な限り少ない経費で事業運営を行うことで、市の財政負担額を現状値の135%以下に抑制することを目標値として設定します。

$$\left(\begin{array}{l} 1,058 \text{円} \rightarrow 2,999 \text{円} \\ \text{〔H28年度からR6年度の約10年間で280\%増〕} \\ \text{今後5年間で半数以下の135\%増と想定する。} \\ 2,999 \times 135\% = 4,048 \div 4,000 \\ \text{現状値 (R6年度実績値) } 2,999 \text{円/利用者1人} \\ \rightarrow \text{【R12年度目標値】 } 4,000 \text{円/利用者1人} \end{array} \right)$$

指標6 市民の満足度

■指標の考え方

交通施策に取り組むことで、地域公共交通の整備・充実による利便性の向上が図られていることを示します。

■指標の評価方法

市民アンケートでの交通関連項目において普通以上と回答した割合の平均【%】は、市が隔年で実施するまちづくり市民アンケートの集計により、隔年で評価します。

■目標値の設定根拠

令和6年度朝倉市まちづくり市民アンケートにおいて、公共交通施策の満足度については、“普通”以上の回答割合は43%でした。今後、公共交通機関の利用促進、利便性の向上を図り、公共交通施策に対する満足度の割合60%以上を目標値として設定します。

〔 現状値（R6年度実績値）43%→【R12年度目標値】60% 〕

指標7 高齢者運転免許証自主返納支援事業申請者数

■指標の考え方

公共交通の環境が整うことで、自家用車に依存しなくても、安心して快適に外出できる移動環境が構築されていることを示します。

■指標の評価方法

高齢者運転免許証自主返納支援事業における申請者数【人/年】は、市の集計により、毎年評価します。

■目標値の設定根拠

高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請者は近年180名前後で推移しています。今後、高齢人口の増加が見込まれ、公共交通の環境が整うことで、現状値より2割増加を目標値として設定します。

〔 180名×1.2=216÷220名
現状値（R6年度実績値）180名→【R12年度目標値】220名 〕

指標8 コミュニティバス（あいのりタクシー含む）事業の収支率

■指標の考え方

利便性向上による利用者の増加やシステムの導入などにより、可能な限り少ない経費で効率よく運行することで、持続的な交通サービスが提供できていることを示します。

■指標の評価方法

コミュバス事業における収支率【%】は、市の集計により、毎年評価します。

■目標値の設定根拠

運行内容の改善を図るとともに利用者負担と公的負担のバランスを考慮し、適正な運賃設定を行うことで、現状値より3ポイント以上改善することを目標値として設定します。

〔 現状値（R6年度実績値）3.7%→【R12年度目標値】7.5% 〕

≪第2期朝倉市地域公共交通計画 策定の経過≫

年 月 日	内 容
令和7年6月26日（木）	第1回朝倉市地域公共交通活性化協議会 （交通計画に関する協議内容） ・前交通計画の総括について ・交通計画の骨子（案）について
令和7年6月27日（金） ） 令和7年7月31日（木）	「市内の公共交通に関するアンケート調査」実施 （無作為抽出した15歳以上の市民 3,000人）
令和7年8月25日（月）	第2回朝倉市地域公共交通活性化協議会 （交通計画に関する協議内容） ・交通計画（素案）について
令和7年10月28日（火）	第3回朝倉市地域公共交通活性化協議会 （交通計画に関する協議内容） ・交通計画（素案）について
令和7年11月25日（火） ） 令和7年12月16日（火）	「第2期朝倉市地域公共交通計画」（案） に対するパブリックコメントの実施 【意見募集の方法】 市ホームページ及び総合案内（本庁1階）・市防災 交通課（本庁別館1階）・朝倉支所市民窓口係（1 階）・杷木支所市民窓口係（1階）各窓口で計画 （案）を配布、公表し、意見の募集を実施。
令和7年12月25日（木）	第4回朝倉市地域公共交通活性化協議会 （交通計画に関する協議内容） ・交通計画（案）について
令和8年3月	第2期朝倉市地域公共交通計画 策定・公表

《朝倉市地域公共交通活性化協議会設置規則》

（設置）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客運送の確保その他旅客の利便の増進等を図るために、朝倉市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 協議会は、次の事項について協議・調整を行う。

- （1） 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項
- （2） 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （3） 生活交通のあり方一般に関する事項
- （4） 地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号ほか。以下「国要綱」という。）第2条第1項に規定する生活交通確保維持改善計画又は国要綱第2条第2項に規定する地域公共交通確保維持事業に関する事項
- （5） 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる事項
- （6） 活性化再生法第5条に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更に関する事項
- （7） 交通計画に定められた事業の実施に関する事項
- （8） 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

（組織）

第3条 協議会は、委員21人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- （1） 市民又は利用者の代表
- （2） 一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
- （3） 一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者の運転手の代表
- （4） 国土交通省九州運輸局福岡運輸支局長又はその指名する者
- （5） 公安委員会又は交通管理者
- （6） 道路管理者
- （7） 朝倉市長又はその指名する者
- （8） 前各号に掲げる者のほか、市長が特に必要と認める者

3 特別の事項を協議・調整するため必要があるときには、協議会に臨時委員を置くことができる。

4 臨時委員は、当該特別の事項に関する協議・調整が終了したときは、解任されるものとする。

5 委員及び臨時委員は、その職務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、また同様とする。

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は前任者の残任期間とする。

(役員の定数及び選任)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 1人

2 会長は、第3条第2項第7号に規定する委員をもって充てる。

3 副会長は、委員の中から会長が指名する。

4 監事は、委員の中から会長が指名する。

5 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

(役員の職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

3 監事は、協議会の会計監査を行う。

4 監事は、会計監査の結果を協議会に報告しなければならない。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長又は会長が指名した者がその議長となる。

2 会議は、議事に関係のある委員及び臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長が決する。

4 前3項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(幹事会)

第8条 協議会は、次に掲げる事項を協議・調整するため、必要に応じ、幹事会を設置する。

- (1) バス路線の廃止の申し出に対する対応
- (2) 既の実施している地域の需要に即した乗合運送サービス事業で、事業計画（ただし、大規模な休廃止等を除く。）の変更その他必要と認められる措置の変更
- (3) その他協議会の運営に必要な事項

2 幹事会は、複数設置することができる。

3 幹事会の委員は、次に掲げるもののうちから会長が指名する。

- (1) 市民又は利用者の代表
- (2) 一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
- (3) 朝倉市長又はその指名する者

- 4 幹事会の代表は、幹事会の委員の互選によりこれを定める。
- 5 幹事会の代表が必要と認めた場合は、第3項に定める者以外の出席を求めることができる。この場合の出席者の取扱いについては、第3条に規定する臨時委員の規定を準用する。
- 6 幹事会の協議・調整結果は、第1項第1号及び第2号に定める事項については、協議会の協議・調整結果とすることができる。
- 7 幹事会の代表は、幹事会の会議の内容を協議会に報告するものとする。
- 8 前条の規定は、幹事会において準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「幹事会」と、「議事に関係のある委員及び臨時委員」とあるのは「幹事会の委員及び第5項の出席者」と読み替えるものとする。

(運賃協議分科会)

第9条 協議会は、乗合旅客運送の運賃等に関する事項について協議するため、必要に応じ、法第9条第4項に規定する協議組織として運賃協議分科会（以下「分科会」という。）を設置する。

- 2 分科会の委員は、第3条第2項第1号、第2号（当該協議する運賃等に関する事業者に限る。）、第4号及び第7号に掲げる者のうちから会長が指名する。
- 3 分科会の代表は、第3条第2項第7号に規定する委員をもって充てる。
- 4 分科会の代表は、分科会の会議の内容を協議会に報告するものとする。
- 5 第7条の規定は、分科会において準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「分科会」と、「議事に関係のある委員及び臨時委員」とあるのは「分科会の委員」と読み替えるものとする。

(庶務)

第10条 協議会、幹事会及び分科会の庶務は、防災交通課において処理する。

(協議結果の取扱い)

第11条 協議会、幹事会及び分科会において協議が整った事項については、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(会議の公開)

第12条 会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

(経費及び財務)

第13条 協議会の運営に要する経費は、補助金、負担金、その他収入をもって充てるものとする。

- 2 協議会の開催に係る経費は、朝倉市において負担する。
- 3 その他協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委員の報酬及び費用弁償)

第14条 委員の報酬及び費用弁償は、朝倉市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（平成18年朝倉市条例第49号）に定めるところによる。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第16条 この規則の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この規則は、令和2年4月1日から施行する。

附 則

この規則は、公布の日から施行する。

附 則

この規則は、令和5年6月1日から施行する。

附 則

この規則は、令和6年6月1日から施行する。

《朝倉市における公共交通に関する組織図》

決 定 機 関	
朝倉市地域公共交通活性化協議会 21名以内	
《根拠法令》 道路運送法施行規則 第9条の3	
《根拠法》 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第6条	
《所掌事務》	
(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項 (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項 (3) 生活交通のあり方一般に関する事項 (4) 地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱第2条第1項に規定する生活交通確保維持改善計画又は第2条2項に規定する地域公共交通確保維持改善事業に関する事項 (5) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる事項 (6) 活性化再生法第5条に規定する地域公共交通計画の策定及び変更に関する事項 (7) 交通計画に定められた事業の実施に関する事項 (8) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項	
※1 沿線地域の実情に応じた乗合運送サービスの形態や水準等について、具体的な内容（コース、運賃、便数など）を決定する。	
※2 協議会は、市民生活に必要な交通手段の確保・維持・改善を図るための計画「地域公共交通計画」策定に関する協議、実施に係る連絡調整、及び将来的に持続可能な公共交通体系について協議する。市民代表者、交通事業者、行政、関係機関等で構成する。	



協 議 機 関	
<p style="text-align: center;">【幹事会】 …規則第8条</p> <p>次に掲げる事項を協議・調整をするため、必要に応じ幹事会を設置する。</p> <p>(1) バス路線の廃止の申し出に対する対応</p> <p>(2) 既に実施している地域の需要に即した乗合運送サービス事業で、事業計画（ただし、大規模な休廃止等を除く。）の変更その他必要と認められる措置の変更</p> <p>(3) その他協議会の運営に必要な事項</p> <p>○幹事会の委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民又は利用者の代表 ・一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者 ・朝倉市長又はその指名する者 	<p style="text-align: center;">【運賃協議分科会】 …規則第9条</p> <p>乗合旅客運送の運賃等に関する事項について協議するため、必要に応じ、運賃協議分科会を設置する。</p> <p>○運賃協議分科会の委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民又は利用者の代表 ・一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者（当該協議する運賃等に関する事業者に限る。） ・国土交通省九州運輸局福岡運輸支局長又はその指名する者 ・朝倉市長又はその指名する者

【事務局】 朝倉市 総務部防災交通課 交通対策係

資料 ⑤ 朝倉市地域公共交通活性化協議会の概要

《朝倉市地域公共交通活性化協議会委員の構成》

所 属	職名等	備考（選出区分）
朝倉市区会長理事会	甘木地域代表	(1)市民又は利用者の代表
朝倉市区会長理事会	朝倉地域代表	(1)市民又は利用者の代表
朝倉市区会長理事会	杷木地域代表	(1)市民又は利用者の代表
朝倉市コミュニティ協議会会長会	代表	(1)市民又は利用者の代表
朝倉市シニアクラブ連合会	代表	(1)市民又は利用者の代表
朝倉市社会福祉協議会	代表	(1)市民又は利用者の代表
朝倉市身体障がい者福祉協会	代表	(1)市民又は利用者の代表
甘木鉄道（株）	公共交通事業者	(8)市長が特に必要と認める者
西日本鉄道（株）	公共交通事業者	(2)一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
西鉄バス久留米（株）	公共交通事業者	(2)一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
（株）甘木観光バス	公共交通事業者	(2)一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
矢野タクシー（株）	公共交通事業者	(2)一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
ひまわりタクシー（有）	公共交通事業者	(2)一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
安全タクシー（株）	公共交通事業者	(2)一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
バス運転手組織	代表	(3)一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者の運転手の代表
朝倉警察署	交通課長	(5)公安委員会又は交通管理者
福岡県朝倉県土整備事務所	地域整備主幹	(6)道路管理者
福岡県	企画・地域振興部交通政策課	(8)市長が特に必要と認める者
朝倉市	副市長	(7)朝倉市長又はその指名する者
元 福岡大学工学部教授	学識経験者	(8)市長が特に必要と認める者
九州運輸局福岡運輸支局	支局長	(4)国土交通省九州運輸局福岡運輸支局長又はその指名する者



発行年月：令和8年3月

発行：福岡県朝倉市

編集：総務部防災交通課

〒838-8601福岡県朝倉市甘木232番地1

TEL：0946-22-1111 FAX：0946-22-1118

<http://www.city.asakura.lg.jp>