

朝倉市地域公共交通計画

平成27年3月（平成30年3月一部改訂）
（令和 2年3月一部改訂）
（令和 5年3月一部改訂）
（令和 6年6月一部改訂）

朝 倉 市

目 次

1. 計画の策定について	
1. 1 計画策定の背景及び主旨	1
1. 2 計画の位置づけ	1
1. 3 計画の区域	1
1. 4 計画期間	1
1. 5 協議機関	1
1. 6 計画策定の流れ	2
2. 朝倉市の現状	
2. 1 朝倉市の現況	3
2. 2 朝倉市の公共交通の現況	6
2. 3 市民ニーズ	11
2. 4 平成26年度当初の朝倉市公共交通網図	17
3. 前計画（朝倉市地域公共交通総合連携計画）の取組みと達成状況	
3. 1 朝倉市地域公共交通総合連携計画の概要	18
3. 2 朝倉市地域公共交通総合連携計画の達成状況	19
4. 公共交通の課題	
4. 1 路線バス	22
4. 2 コミュニティバス	23
5. まちづくりから見た課題	
5. 1 市街地整備に関する問題・課題	25
5. 2 都市施設に関する問題・課題	25
6. 地域公共交通計画の基本方針	26
7. 地域公共交通計画の目標	27
8. 数値目標及び実施スケジュール	
8. 1 数値目標	29
8. 2 実施スケジュール	31
9. 計画の達成状況の評価に関する事項	33
(参考資料)	
朝倉市都市計画マスタープラン（抜粋）	34

1. 計画の策定について

1. 1 計画策定の背景及び主旨

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の構築を目的に、平成21年3月「朝倉市地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成21年度から25年度）を策定し、本計画に掲げた施策を年次的に実施してきました。

具体的には、新たな交通システム（あいのりタクシー事業等）を導入し、交通空白地区の解消や路線バスの廃止に伴う代替施策などを講じることで、市民の生活交通としての移動手段を確保してきたところです。しかし、これで完結するのではなく、将来的に持続可能な公共交通となるよう改善を繰り返していくことが求められています。

一方、国においては、平成25年12月に「交通政策基本法」が公布・施行され、翌年5月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。同法では、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のために地方公共団体が中心となり、関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体となって持続可能な地域公共交通を形成することの重要性が示されています。併せて、同法に基づく法定計画は「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」へ置き換わることとなりました。

今後、本市の公共交通施策を進めるにあたっては、これまでの成果や課題を踏まえつつ、本市にとって望ましい公共交通のビジョンを描く必要があります。そこで、改正法律の適用を受ける「地域公共交通網形成計画」を策定し、将来を見据えた地域公共交通施策の推進に取り組みます。

1. 2 計画の位置づけ

本市では、まちづくりに係る計画として、「第2次朝倉市総合計画」及び「朝倉市第1次都市計画マスタープラン」があります。これらの上位計画を踏まえ、まちづくりと連携し、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、市内における地域公共交通の再編を推進しながら、引き続き持続可能な地域公共交通網の維持・発展を目指し「朝倉市地域公共交通計画」（以下「交通計画」という。）を策定します。

1. 3 計画の区域

交通計画の対象区域は、朝倉市全域とします。

1. 4 計画期間

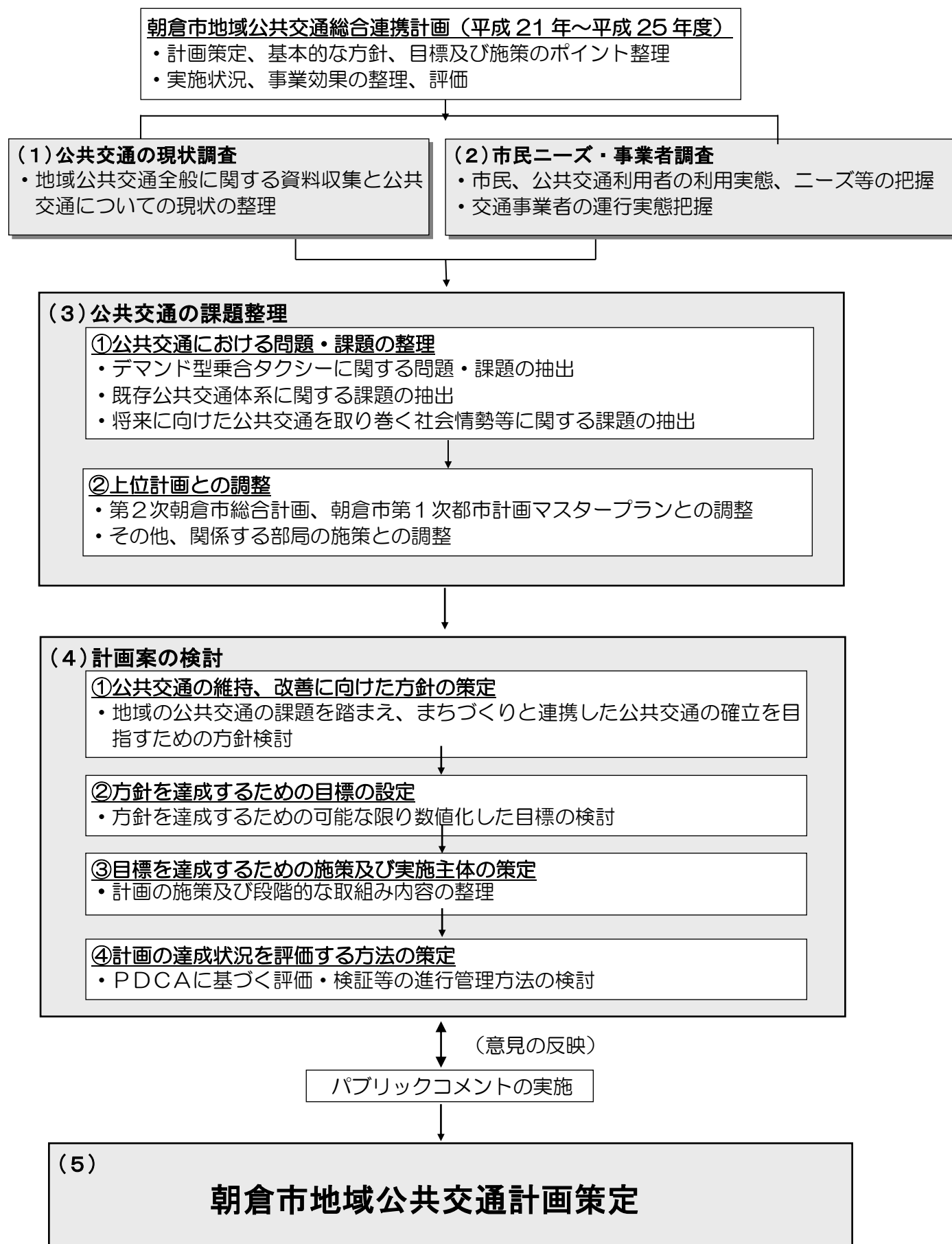
交通計画の期間は、平成27年度～令和7年度の11年間とします。

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。

1. 5 協議機関

交通計画の策定にあたっては、交通事業者、住民、利用者、行政等から構成する「朝倉市地域公共交通活性化協議会」において、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6条第1項の規定に基づき、形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うこととします。

1. 6 計画策定の流れ



2. 朝倉市の現状

2. 1 朝倉市の現況

(1) 位置・地勢・面積

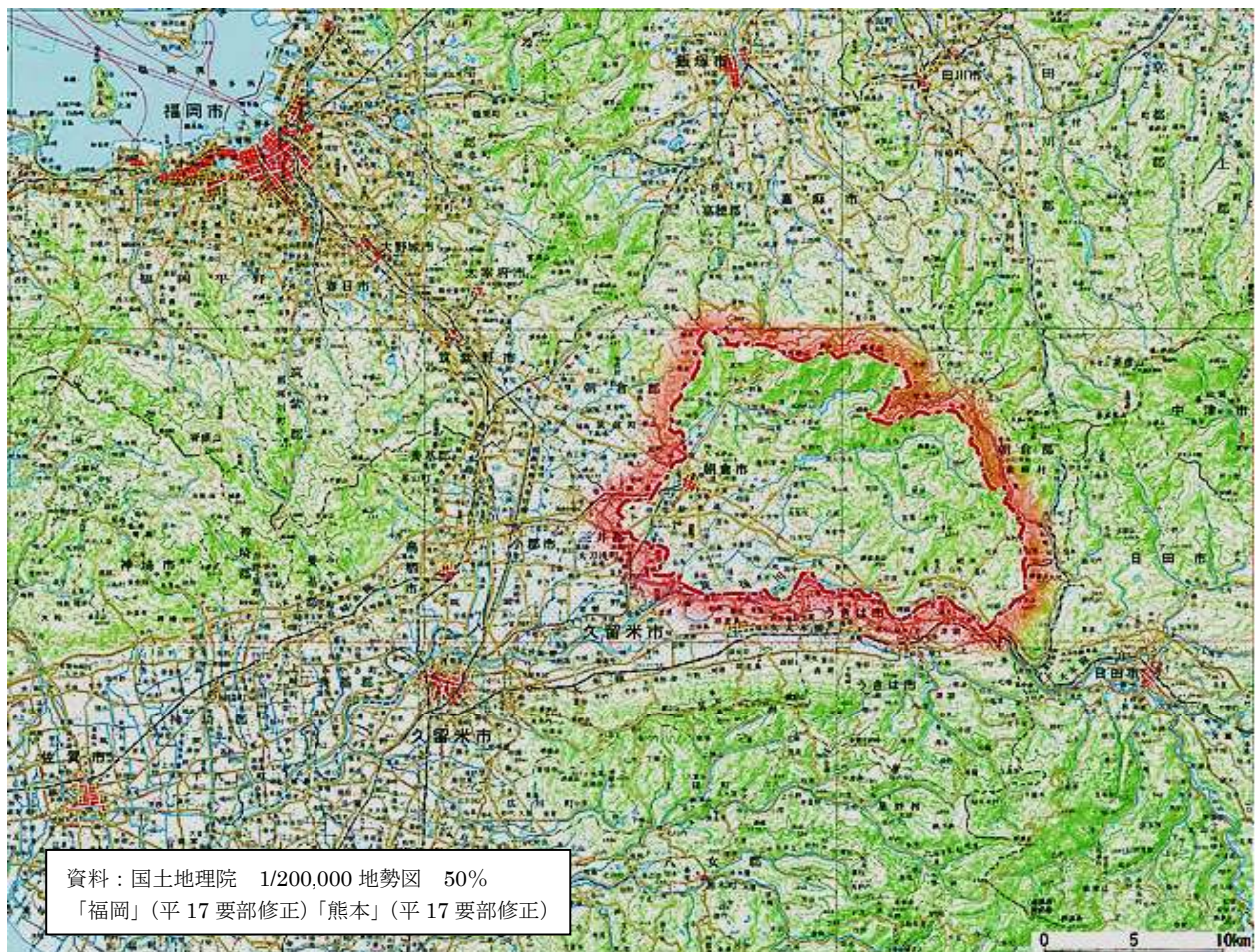
朝倉市は、福岡県のほぼ中央部、福岡市の南東約30km、久留米市の北東約20kmに位置し、東は大分県日田市に接しています。市内を西から南東へと貫く国道386号から南側は平野、北側は古処山や馬見山をはじめとする800～1,000m級の山々が連なり、この山地の中に福岡市など周辺地区への水資源供給の役割を担う江川ダム・寺内ダム、また、現在3つ目のダムとして小石原川ダムが建設中です。

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、農産品の生産と観光・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。

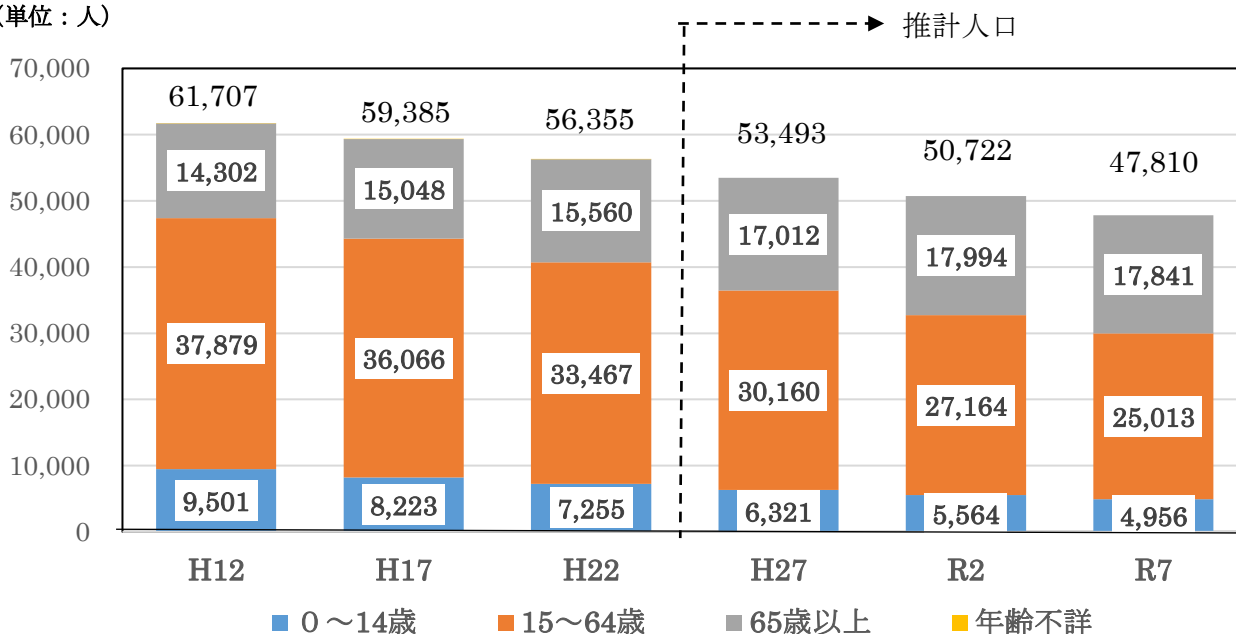


(2) 人口

全国的に人口減少が進行する中、本市においても平成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。

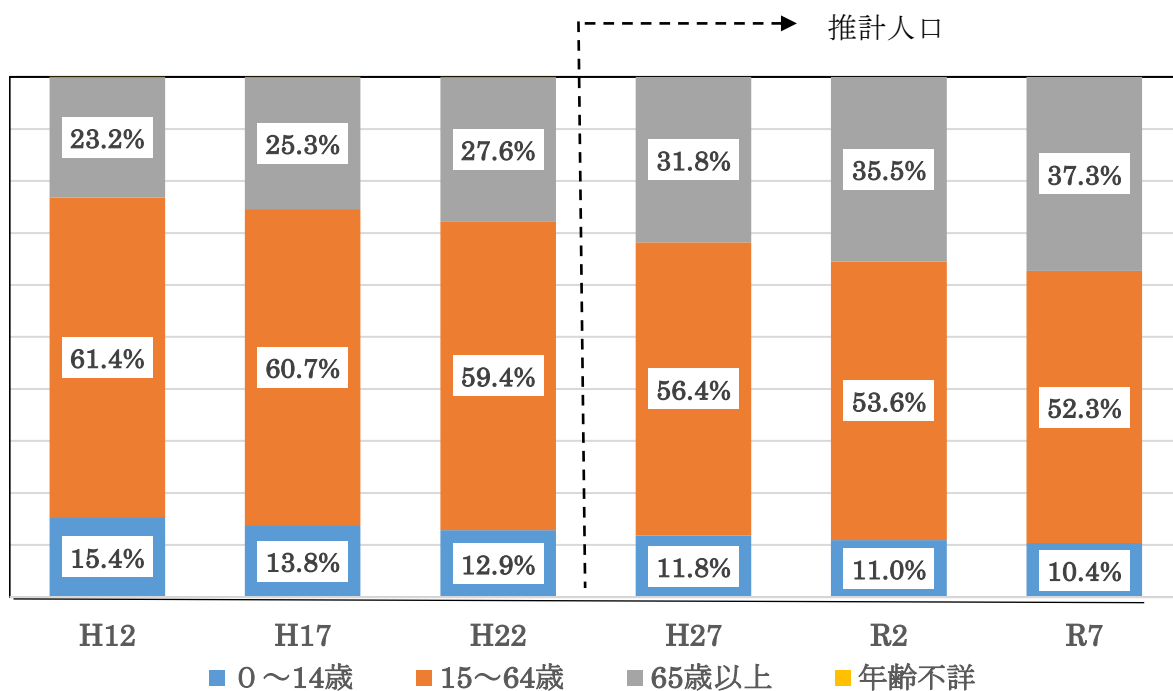
また、65歳以上の高齢者人口は年々増加する一方、15歳未満の年少人口の減少が顕著となっています。

(単位：人)



※年齢別の合算と合計の差額は年齢不詳の人数です

年齢3区分別人口構成割合の推移



【資料】

国勢調査 ※総人口は年齢不詳者も含む

H27以降の推計は、国立社会保障・人口問題研究所「市町村別将来推計人口」

※端数処理のため区分ごとを合算しても100%になりません。

(3) 通勤通学流動

朝倉市の通勤通学流動は久留米市への流動が最も多く、次いで、筑前町・うきは市が多い状況です。本市への流入人口は12,468人で、他市への流出人口が8,310人となり、流入人口が上回っています。

＜令和2年度国勢調査による通勤通学流動＞



(4) 鉄道事業における便数の変化

便数については概ね横ばいです。

＜鉄道運行便数（令和5年3月現在）＞

鉄道名	駅名	運行本数（平日）
西鉄甘木線	甘木	往復 37.5 本／日
	馬田	
	上浦	
甘木鉄道	甘木	往復 42 本／日

2. 2 朝倉市の公共交通の現況

(1) 路線バス

市内には、西鉄バス2路線と甘木観光バス3路線の計5路線の路線バスが運行しています。

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が、国の地域公共交通確保維持事業等を活用し、主に通学バスとしての役割を担っている路線や観光路線の役割を担っている路線もあります。

ほとんどの路線が、平均乗車人員（一往復あたりの利用者数）10人未満となっており、甘木幹線バスを除き全ての路線が市の補助対象路線です。

①運行態様

【甘木・朝倉・杷木地域】

※令和5年3月 現在

路線名（事業者）	種類	便数			路線毎の特徴	
		平日	土曜	日祝日	併設（一部重複）路線	備 考
1 甘木幹線（西鉄バス）	（系統400） 甘木博多駅線	27	21	21	田主丸線 甘木市街地循環線	〇路線バス補助金なし（完全民営路線）
	（系統40） 二日市～甘木営業所	14	4	4		
	（系統40） 朝倉街道～甘木営業所	21	16	16		
	（系統40） 二日市～杷木	8	5	5		
	（系統40） 朝倉街道～杷木	13	8	7		
	（系統41） 二日市～杷木	3.5	6.5	7.5		
	（系統41） 朝倉街道～杷木	9	7.5	7.5		

【杷木地域】

路線名（事業者）	種類	便数			路線毎の特徴		補助対象※
		平日	土曜	日祝日	併設（一部重複）路線	備 考	
2 田主丸線（甘木観光バス）	通学路線 生活路線	23	23	16	甘木幹線 秋月線 甘木市街地循環線	〇広域路線（久留米市、田主丸方面） 〇朝倉高校、朝倉東高校（甘木方面行き）、浮羽工業高校、浮羽実業館高校（田主丸方面行き）の通学者が利用 〇朝倉医師会病院経由	地域間幹線系統補助金、車両購入費リース補助金（田主丸線）
3 秋月線（甘木観光バス）	通学路線 観光路線 生活路線	18	18	14	甘木幹線 田主丸線 甘木市街地循環線	〇国道322号 〇秋月小学校児童の通学路線（安川地区） 〇週末を含めた通年で観光路線（春・秋多い） 〇季節運行を実施（夏期間：7～9月まで「だんごあん」行きが4便延長）	
4 甘木市街地循環線（甘木観光バス）	生活路線	15	15	10	甘木幹線 田主丸線 秋月線	〇甘木市街地の主要な公共・商業・医療施設を循環 〇全区間100円（ワンコイン）バス 〇市街地を右回り・左回りで運行 〇平日の運行車両が右回り（バス車両）と左回り（10人乗り車両）で異なる。	

【杷木地域】

※ 国土交通省「地域公共交通確保維持事業」による補助対象

路線名（事業者）	種類	便数			路線毎の特徴	
		平日	土曜	日祝日	併設（一部重複）路線	備 考
5 小石原線・宝珠山線（西鉄バス）	生活路線	7	6	6	—	〇広域路線（東峰村小石原・宝珠山方面）

②利用者状況

【単位：人】

事業者名	路線名・年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	1年度	2年度	3年度
甘木観光バス	田主丸線	71,935	70,219	57,107	74,505	81,722	78,812	63,882	68,079
	秋月線	43,321	40,898	38,247	45,609	48,288	45,890	37,540	37,988
	甘木市街地循環線	13,721	14,039	13,889	14,951	14,170	13,300	11,512	13,343
西鉄バス久留米	小石原線・宝珠山線	16,539	15,990	14,128	9,981	10,241	9,300	7,461	8,144
合 計		145,516	141,146	123,371	145,046	154,421	147,302	120,395	127,554

③運行状況

事業者名	路線		利用状況		収支状況			補助対象
			利用者数	1日当たり利用人員	経常収益	経常費用	収支率	
			人/年	人	万円/年	万円/年		
西鉄バス	1	甘木幹線	—	—	民間運行（補助なし）			
	5	小石原線・宝珠山線	7,472	20.5	243	3,448	7.0%	
甘木観光バス	2	田主丸線	62,589	171.5	1,529	4,634	33.0%	国の地域公共交通確保維持事業
	3	秋月線	36,701	100.6	850	2,531	33.6%	県補助対象
	4	甘木市街地循環線	13,452	36.9	95	884	10.7%	

※ 運行状況：R3年度実績

※ 収支状況：R3.10～R4.9

※ 甘木市街地循環線：H25.4運行開始。収支状況は平日の左回りを外した数値。

(2) コミュニティバス（あいのりタクシー含む）

平成21年度から平成25年度までの間、路線バス・福祉バスの廃止代替施策として、年次的に事前予約型のあいのりタクシー、あいのりスクールバス及びコミュニティバスを導入し、新しい地域公共交通ネットワーク体系を構築しました。また、併せて交通空白地区の解消を図りました。

あいのりタクシー8路線、コミュニティバス4コース、あいのりスクールバス2コースを運行しています。

運行日は、月曜日から土曜日の週6日（杷木東部、馬田、福城の3路線は週3日）です。

① 運行態様（あいのりタクシー馬田線及び朝倉地域コミュニティバスは循環運行）

形態・種類	路線名	コース	最大距離(km)	運行日(曜日)	便数	沿線地区	補助対象 ※1
あいのりタクシー (事前予約型)	1 上秋月・安川線		28.1 km	月～土	往復4便	上秋月・安川	地域内フィーダー系統
	2 馬田線		17.9 km	火・木・土	8便	馬田	
	3 福城線		18.4 km	月・水・金	往復4便	福田・蟠城	
	4 長湊線		16.2 km	月～土	往復6便	金川・大福	
	5 矢野竹線		26.8 km	月～土	往7便・復6便	美奈宜の杜・三奈木	
	6 美奈宜の杜線		13.6 km	月～土	往8便・復7便	美奈宜の杜・三奈木	
	7 黒川線		23.7 km	月～土	往復4便	黒川・志波・久喜宮	
	8 杷木東部線	杷木コース	10.9 km	月・水・金	往復4便	杷木	
		松末コース	10.6 km			松末	
コミュニティバス (定時定路線型) (事前予約型)	9 朝倉・宮野 コ－ス 福成・大庭 コ－ス	朝倉コース	20.8 km	月～土	4便 (デマンド1便)	朝倉	
		宮野コース	20.0 km			宮野	
		福成コース	24.5 km			福成	
		大庭コース	21.1 km			大庭	
あいのりスクールバス (事前予約型)	10 高木地区	佐田コース	23.3 km	月～金	往3・復5便	佐田	
		黒川コース	16.8 km	土	往復2便	黒川	
		佐田コース	23.3 km		往復2便	佐田	
		黒川コース	16.8 km			黒川	

※1 国土交通省の「地域公共交通確保維持事業」による補助対象

②年度別利用者数の推移

路線	年度	運行日数（日）			運行便数（便）			利用者（人）		
		計画	実績	日数率	計画	実績	運行率	利用者	1便	1日
上秋月・安川線	H29	295	279	94.6%	2,360	1,103	46.7%	2,266	2.1	7.7
	H30	293	278	94.9%	2,344	1,061	45.3%	1,766	1.7	6.0
	R1	293	287	98.0%	2,344	1,275	60.0%	1,882	1.3	6.4
	R2	295	268	90.8%	2,360	985	53.2%	1,475	1.2	5.0
	R3	295	263	89.2%	2,360	911	47.7%	1,446	1.5	4.9
馬田線	H29	151	127	84.1%	1,208	349	28.9%	489	1.4	3.2
	H30	149	132	88.6%	1,192	384	32.2%	570	1.5	3.8
	R1	150	143	95.3%	1,200	521	43.4%	829	1.6	5.5
	R2	147	143	97.3%	1,176	506	43.0%	729	1.4	5.0
	R3	151	145	96.0%	1,208	494	40.9%	645	1.3	4.3
福城線	H29	144	140	97.2%	1,152	511	44.4%	714	1.4	5.0
	H30	144	141	97.9%	1,152	476	41.3%	708	1.5	4.9
	R1	143	143	100.0%	1,144	583	51.0%	890	1.5	6.2
	R2	148	144	97.3%	1,184	524	44.3%	709	1.4	4.8
	R3	144	140	97.2%	1,152	494	42.9%	649	1.3	4.5
長淵線	H29	295	295	100.0%	4,130	2,032	49.2%	3,609	1.8	12.2
	H30	293	291	99.3%	4,102	1,898	46.3%	2,915	1.5	9.9
	R1	293	290	99.0%	4,102	1,932	47.1%	3,023	1.6	10.3
	R2	295	291	98.6%	3,835	1,574	41.0%	2,204	1.4	7.5
	R3	295	292	99.0%	3,835	1,491	38.9%	1,953	1.3	6.6
矢野竹線	H29	295	294	99.7%	4,720	1,823	38.6%	3,237	1.8	11.0
	H30	293	291	99.3%	4,688	1,505	32.1%	2,520	1.7	8.6
	R1	293	288	98.3%	4,688	1,409	30.1%	2,402	1.7	8.2
	R2	295	272	92.2%	3,835	916	23.9%	1,271	1.4	4.3
	R3	295	267	90.5%	3,835	847	22.1%	1,184	1.4	4.0
美奈宜の杜線	H29	295	295	100.0%	4,425	1,940	43.8%	3,790	2.0	12.8
	H30	293	293	100.0%	4,395	1,909	43.4%	3,777	2.0	12.9
	R1	293	293	100.0%	4,395	2,349	53.4%	4,496	1.9	15.3
	R2	295	293	99.3%	4,425	2,023	45.7%	3,581	1.8	12.1
	R3	295	293	99.3%	4,425	1,822	41.2%	3,005	1.6	10.2
高木あいのりスクールバス	H29	291	102	35.1%	3,188	205	6.4%	230	1.1	0.8
	H30	289	96	37.2%	3,168	183	5.8%	195	1.1	0.7
	R1	288	105	40.7%	3,132	241	7.7%	277	1.1	1.0
	R2	286	77	29.8%	3,103	150	4.8%	151	1.0	0.5
	R3	291	89	34.5%	3,188	159	5.0%	168	1.1	0.6
朝倉地域コミュニティバス	H29	291	102	35.1%	3,188	205	6.4%	230	1.1	0.8
	H30	289	96	37.2%	3,168	183	5.8%	195	1.1	0.7
	R1	293	293	100.0%	5,274	4,811	91.2%	8,440	1.8	28.8
	R2	295	294	99.7%	5,310	4,689	88.3%	6,758	1.4	22.9
	R3	295	295	100.0%	5,310	4,720	88.9%	6,100	1.3	20.7
黒川線	H29	295	256	86.8%	2,360	805	34.1%	2,212	2.7	7.5
	H30	293	251	85.7%	2,344	669	28.5%	1,185	1.8	4.0
	R1	293	270	92.2%	2,344	907	38.7%	1,426	1.6	4.9
	R2	295	264	89.5%	2,360	1,077	45.6%	1,520	1.4	5.2
	R3	295	259	87.8%	2,360	683	28.9%	807	1.2	2.7
杷木東部線	H29	144	137	95.1%	864	446	51.6%	863	1.9	6.0
	H30	144	139	96.5%	864	395	45.7%	816	2.1	5.7
	R1	143	100	69.9%	1,144	204	17.8%	311	1.5	2.2
	R2	148	24	16.2%	1,184	32	2.7%	36	1.1	0.2
	R3	144	36	25.0%	1,152	55	4.8%	60	1.1	0.4

③維持費の推移

路線	年度	運行経費 (円)			運賃収入 (円)	委託料 (円)			収支率
		①	基礎的経費	運行比例経費		①－②	1便	1人	
上秋月・安川線	H29	5,246,876	3,076,000	2,170,876	194,550	5,052,326	4,426	2,154	3.8%
	H30	6,089,503	3,392,000	2,697,503	199,400	5,890,103	5,273	3,168	3.4%
	R1	7,068,415	3,921,979	3,146,436	211,780	6,856,635	4,877	3,394	3.0%
	R2	6,477,646	3,957,962	2,519,684	164,160	6,313,486	5,027	3,525	2.5%
	R3	6,275,521	3,957,962	2,317,559	120,360	6,155,161	5,471	3,566	1.9%
馬田線	H29	509,288	—	509,288	70,900	438,388	1,256	896	13.9%
	H30	807,965	—	807,965	95,200	712,765	1,856	1,250	11.8%
	R1	1,145,133	771,490	373,643	73,300	1,071,833	2,057	1,293	6.4%
	R2	1,543,360	757,190	786,170	80,800	1,462,560	2,890	2,006	5.2%
	R3	1,536,465	765,740	770,725	86,500	1,449,965	2,935	2,248	5.6%
福城線	H29	1,785,608	1,042,000	743,608	118,700	1,666,908	3,262	2,335	6.6%
	H30	1,019,844	—	1,019,844	101,600	918,244	1,929	1,297	10.0%
	R1	2,156,112	999,860	1,156,252	109,800	2,046,312	3,510	2,299	5.1%
	R2	1,930,555	884,210	1,046,345	125,500	1,805,055	3,445	2,546	6.5%
	R3	1,873,521	888,960	984,561	97,900	1,775,621	3,594	2,736	5.2%
長淵線	H29	5,128,587	3,033,000	2,095,587	373,900	4,754,687	2,340	1,317	7.3%
	H30	6,085,168	3,177,000	2,908,168	289,100	5,796,068	3,054	1,988	4.8%
	R1	6,090,169	3,177,000	2,913,169	314,000	5,776,169	2,990	1,911	5.2%
	R2	6,230,560	3,352,000	2,878,560	277,600	5,952,960	3,782	2,701	4.5%
	R3	6,179,220	3,352,000	2,827,220	221,100	5,958,120	3,996	3,051	3.6%
矢野竹線	H29	5,857,105	3,076,000	2,781,105	347,500	5,509,605	3,022	1,702	5.9%
	H30	5,877,911	3,222,000	2,655,911	303,100	5,574,811	3,704	2,212	5.2%
	R1	5,789,832	3,251,833	2,537,999	286,720	5,503,112	3,906	2,291	5.0%
	R2	5,074,268	2,822,000	2,252,268	153,510	4,920,758	5,372	3,872	3.0%
	R3	4,874,003	2,822,000	2,052,003	155,440	4,718,563	5,571	3,985	3.2%
美奈宜の杜線	H29	6,025,726	2,990,000	3,035,726	884,650	5,141,076	2,650	1,356	14.7%
	H30	8,112,555	3,132,000	4,980,555	841,900	7,270,655	3,809	1,925	10.4%
	R1	8,649,088	3,161,000	5,488,088	890,330	7,758,758	3,303	1,726	10.3%
	R2	9,236,352	3,738,000	5,498,352	754,890	8,481,462	4,193	2,368	8.2%
	R3	9,012,837	3,738,000	5,274,837	740,000	8,272,837	4,541	2,753	8.2%
高木あいのり スクールバス	H29	-	-	-	27,950	14,164,282	-	-	-
	H30	-	-	-	17,500	11,084,045	-	-	-
	R1	-	-	-	45,020	10,517,185	-	-	-
	R2	-	-	-	15,820	10,965,970	-	-	-
	R3	-	-	-	18,120	12,688,711	-	-	-
朝倉地域 コミュニティ バス	H29	13,554,245	4,762,000	8,792,245	486,500	13,067,745	2,730	1,462	3.6%
	H30	13,668,454	4,762,000	8,906,454	554,300	13,114,154	2,673	1,523	4.1%
	R1	13,650,604	4,762,000	8,888,604	587,500	13,063,104	2,715	1,548	4.3%
	R2	15,004,002	5,266,000	9,738,002	487,100	14,516,902	3,096	2,148	3.2%
	R3	14,972,136	5,266,000	9,706,136	508,900	14,463,236	3,064	2,371	3.4%
黒川線	H29	4,627,487	2,868,000	1,759,487	210,150	4,417,337	5,487	1,997	4.5%
	H30	4,069,014	2,868,000	1,201,014	88,900	3,980,114	5,949	3,359	2.2%
	R1	4,836,175	2,237,601	2,598,574	123,840	4,712,335	5,196	3,305	2.6%
	R2	6,314,517	2,858,000	3,456,517	162,100	6,152,417	5,713	4,048	2.6%
	R3	5,523,693	2,941,000	2,582,693	90,880	5,432,813	7,954	6,732	1.6%
杷木東部線	H29	2,001,330	1,398,000	603,330	153,500	1,847,830	4,143	2,141	7.7%
	H30	675,470	—	675,470	74,300	601,170	1,522	737	11.0%
	R1	573,148	198,320	374,828	35,900	537,248	2,634	1,727	6.3%
	R2	88,547	27,450	61,097	12,200	76,347	2,386	2,121	13.8%
	R3	149,206	45,520	103,686	14,500	134,706	2,449	2,245	9.7%

(3) 鉄道事業

鉄道は、西鉄甘木線（甘木～久留米）、甘木鉄道（甘木～小郡～基山）が走行しており、市内に西鉄甘木線3駅、甘木鉄道1駅があります。なお、甘木市街地中心部以外には鉄道はありません。

運行本数は、西鉄甘木線 37往復／日、甘木鉄道42往復／日で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	駅 名	運行本数（平日）
西鉄甘木線	甘 木	往復 37.5本／日
	馬 田	
	上 浦	
甘木鉄道	甘 木	往復 42本／日

(4) タクシー

朝倉市に拠点を置くタクシー事業者は、次のとおりです。

○矢野タクシー株式会社 ○ひまわりタクシー有限会社 ○安全タクシー株式会社

(5) 主な公共交通の位置付と概要一覧

位置付	系統	役割	確保・維持策
広域幹線 鉄道	・ 西鉄甘木線 ・ 甘木鉄道	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上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線 乗合バス	西鉄バス 甘木幹線 (400系統、40・41系統)		
地域内幹線 乗合バス	甘木観光バス(田主丸線)	甘鉄甘木駅を発着地として、市内と久留米市田主丸町までを連絡する。	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
	甘木観光バス(秋月線)	甘鉄甘木駅を発着地として、市内各地域を運行する。	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
	甘木観光バス(甘木市街地循環線)		
支線 乗合バス	西鉄バス小石原線・宝珠山線	西鉄バス杷木バス停を発着地として、市内と東峰村までを連絡する。	
乗合タクシー	あいのりタクシー(区域運行)	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。	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
	あいのりスクールバス(区域運行)		
コミュニティバス	コミュニティバス(区域運行)		

2. 3 市民ニーズ

(1) 市民アンケート

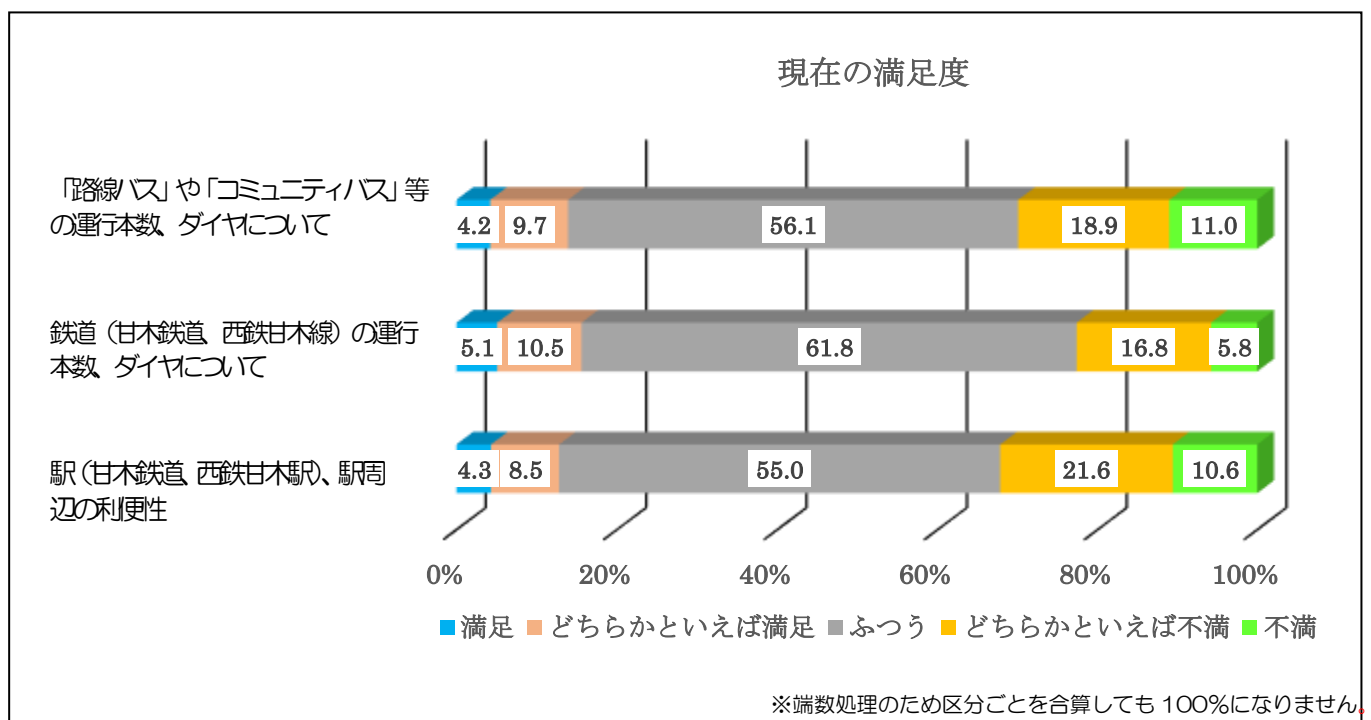
市では、市民の生活実態や行政施策の満足度を把握するため「朝倉市まちづくり市民アンケート」を実施しています。

平成26年度に実施した市民アンケートの公共交通部門の結果では、約7割の人が「ふつう」から「満足」と回答し、残り約3割の方は「不満」または「どちらかといえば不満」と回答しています。

① アンケート結果

【単位：人】

項 目	現 在 の 満 足 度					合計 (回答数)
	満足	どちらかとい えば満足	ふつう	どちらかとい えば不満	不満	
「路線バス」や「コミュニティバス（あいのりタクシー含む）」等の運行本数、ダイヤについて（高速バス除く）	51	117	676	228	133	1,205
鉄道（甘木鉄道、西鉄甘木線）の運行本数、ダイヤについて	60	124	729	198	68	1,179
駅（甘木鉄道、西鉄甘木駅）、駅周辺の利便性	51	100	648	254	125	1,178



(2) モニタリング調査

市では、平成26年度にコミュニティバスの利用者を対象とする利用者アンケートや交通結節点等での市民ヒアリング及び交通事業者ヒアリングを実施しました。調査結果の概要は、次のとおりです。

①利用者アンケート

コミュニティバスに関する問題点・課題等を把握するために「あいのりタクシー」「あいのりスクールバス」「朝倉地域コミュニティバス」の利用者を対象にアンケート調査を行いました。

◆ あいのりタクシー利用者アンケート調査結果 （調査票数 43 票）

- 回答者の年齢をみると、「後期高齢者」が全体の60%を占めており、特に黒川線については100%、杷木東部線は70%となっています。
- 家族構成をみると「ひとり暮らし」が約30%、「夫婦のみ」は約35%を占めています。なお、黒川線と長湊線の「ひとり暮らし」の割合が、それぞれ50%、40%と比較的高い傾向にあります。
- 運転免許の保有状況をみると「運転免許を持っていない」が全体の80%を占めます。
- 日中の送迎可能な家族の有無をみると、「送迎可能な家族がいない」が全体の70%を占めます。

[あいのりタクシーの利用目的]

- 利用目的をみると、総じて「通院」と「買物・飲食」が多く、矢野竹線については「通勤」（25%）、長湊線については「娯楽・レジャー」（約17%）もみられます。

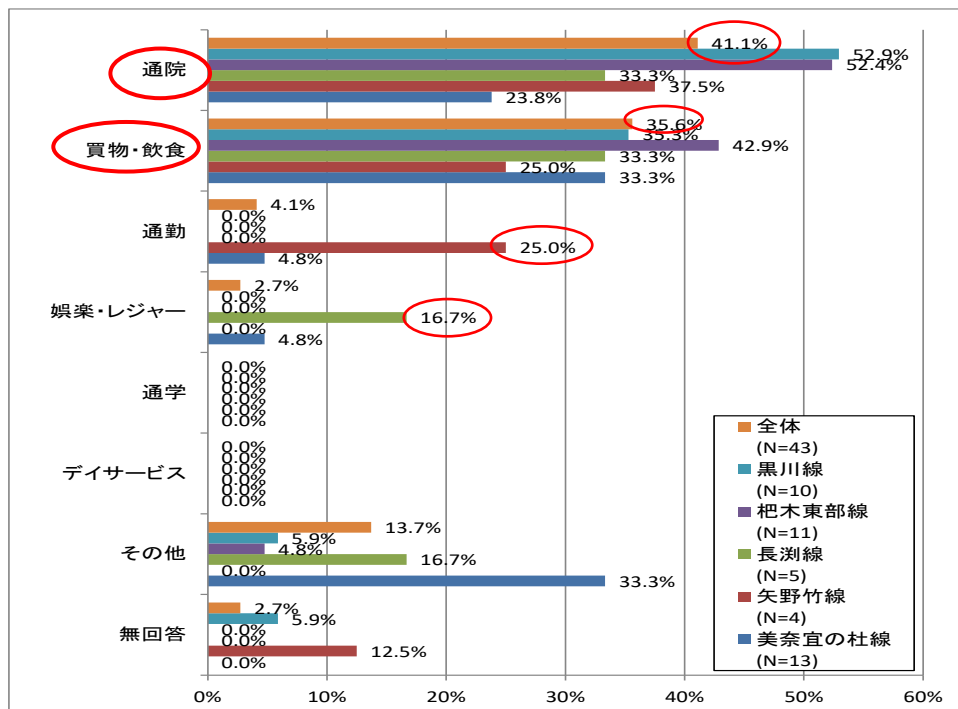


図 利用目的

[あいのりタクシーの改善点]

- 実際に利用している利用者のあいのりタクシーの利用回数を増やすために必要な見直し内容をみると、「利用できる曜日や時間帯を増やす」、「予約がなくても運行する便をつくる」、「利用できる区間・場所を増やす」それぞれに一定程度以上の指摘がみられました。

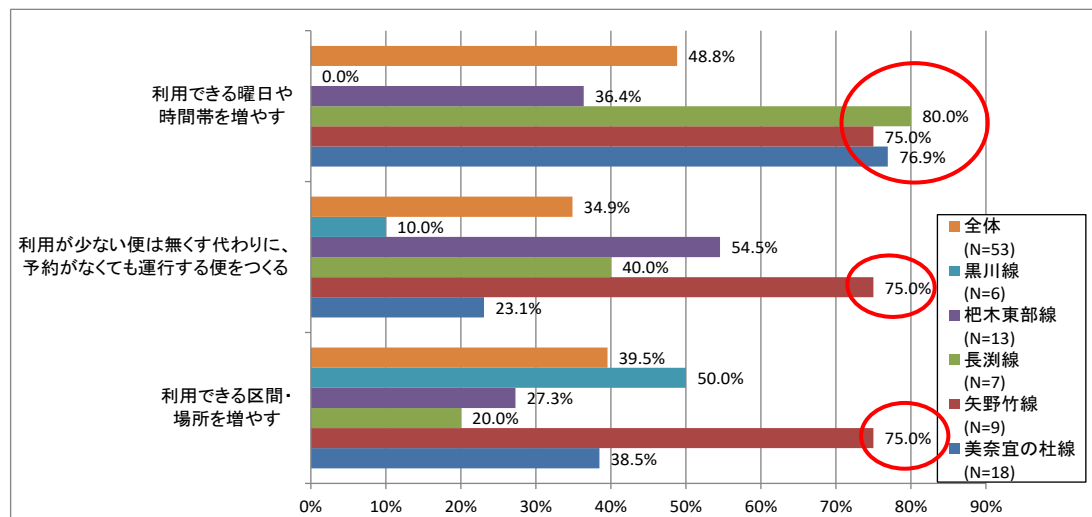


図 あいのりタクシーの利用回数を増やすために必要な見直し内容

注) 図中の数字(割合) : それぞれの見直し内容に対して「そう思う」との回答者の割合

◆ あいのりスクールバス利用登録者アンケート調査結果のまとめ(調査票数 7票)

項目	概要
回答者属性	●回答者の年齢をみると、「後期高齢者」が全体の90%を占めます。 ●回答者の性別をみると、「女性」が90%となっています。 ●自宅から最寄りの「あいのりスクールバス乗り場」までの徒歩時間をみると、「5分未満」が100%となっています。 ●家族構成をみると、「ひとり暮らし」と「夫婦のみ」がそれぞれ30%ずつを占めます。 ●運転免許と保有状況をみると「運転免許を持っていない」が100%です。 ●日中の送迎可能な家族の有無をみると、「送迎可能な家族がいない」が70%を占めます。
あいのりスクールバスの利用状況	●利用頻度をみると、「週に1日以上」が全体の60%を占め、利用目的では、「通院」と「買物・飲食」が多くなっています。
あいのりスクールバスの改善点	●利用者のあいのりスクールバスの利用回数を増やすために必要な見直し内容をみると、「利用できる曜日や時間帯を増やす」、「予約がなくても運行する便をつくる」にそれぞれ40%の指摘がありました。また、「利用できる区間・場所を増やす」に一定程度以上の指摘がみられました。

◆ 朝倉地域コミュニティバス利用者アンケート調査結果のまとめ（調査票数 44票）

項目	概要
回答者属性	●年齢をみると、「後期高齢者」が60%を占め、性別では、「女性」が90%を占めます。
朝倉地域コミュニティバスの利用状況	●利用頻度をみると、「週に1日以上」が80%を占めます。 ●外出目的をみると、「デイサービス」（約28%）、「通院」（約22%）、「買物・飲食」（約12%）の順に多くなっています。 ●また、その他の外出目的として、福成・大庭コースは「いきがいサロン」との回答がみられます。 ●往復利用は全体の60%を占めていますが、朝倉・宮野コースについては約53%（半数）が片道利用者となっています。
朝倉地域コミュニティバスの問題点	●利用時に感じている問題点をみると、全体としては「乗りたい時間帯にバスがない」（約23%）、「西鉄バスとの乗り継ぎが悪い」（約21%）の順に多くなっています。 ●この他、「バスの行き先や経路、バス停の位置が分かりにくい」（約24%）との指摘がみられます。

②市民ヒアリング

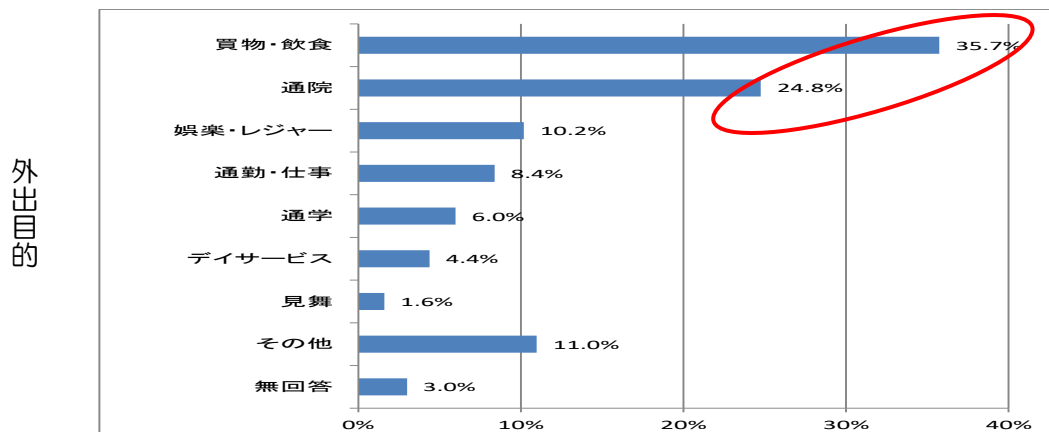
公共交通利用者における利用特性や公共交通の認知度、利用上の問題点等を把握するため、交通結節点や外出目的施設へ外出している方を対象に、ヒアリング調査を行いました。

◆ 交通結節点と外出目的施設でのヒアリング調査結果のまとめ（調査票数 501票）

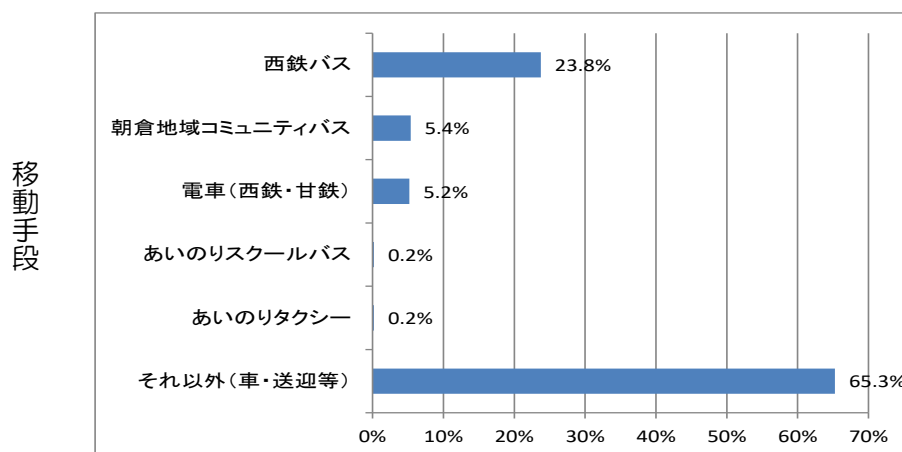
項目	概要
回答者属性	●年齢をみると「高齢者」が40%を占め、性別では、「女性」が約70%を占めます。
外出状況	●外出目的では、「買物・飲食」と「通院」が多くなっています。 ●外出時の移動手段として、公共交通は全体の30%を占め、「西鉄バス」、「朝倉地域コミュニティバス」、「電車」の順になっています。
朝倉市コミュニティ交通の認知度・利用状況	●朝倉市コミュニティ交通の認知度をみると朝倉地域コミュニティバスは約80%、あいのりタクシーは約75%、あいのりスクールバスは約62%となっています。 ●一方で、利用率はそれぞれ17.9%、8.0%、2.2%となっています。 ●朝倉市コミュニティ交通を利用する回答者の利用頻度をみると、「週1日以上」の利用は、あいのりタクシーが40%、あいのりスクールバスが20%、朝倉地域コミュニティバスが60%となっています。
朝倉市コミュニティ交通の問題点	●あいのりタクシーの問題点としては、「予約が煩わしい」との指摘が多くみられます。また、利用者からは、それ以外に「乗りたい曜日・時間帯に便がない」との回答も比較的多くみられます。 ●一方で、非利用者の中には「利用方法が分からないので利用していない」との指摘が複数みられ、さらなる周知の徹底により新たな利用需要の獲得が期待できます。
乗り継ぎ実態など	●公共交通機関間で乗り継ぎがある方は、回答者の30%であり、地域別にみると、比較的「杷木地区」と「甘木地区」が多くなっています。 ●乗り継ぎ外出者の具体的な乗り継ぎ内容をみると、「甘鉄・西鉄⇄路線バス」（約46%）と「路線バス⇄路線バス」（約39%）が多く、「路線バス⇄朝倉市コミュニティ交通」も10%みられました。

[外出状況] 図 外出目的

- 外出目的をみると、全体としては、「買物・飲食」（約 36%）と「通院」（約 25%）が多くなっています。

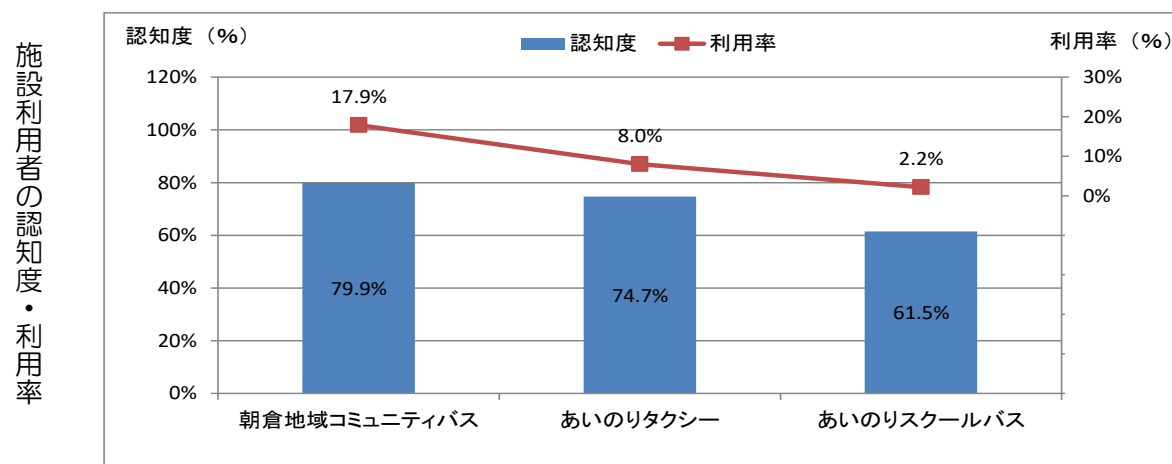


- 外出時の移動手段として、公共交通は全体の約 35%を占めます。
- 具体的には、「西鉄バス」（約 24%）、「朝倉地域コミュニティバス」（約 5%）、「電車」（約 5%）の順となっています。



[朝倉市コミュニティ交通の認知度・利用状況]

- 回答者の朝倉市コミュニティ交通の認知度をみると朝倉地域コミュニティバスは 79.9%、あいのりタクシーは 74.7%、あいのりスクールバスは 61.5%となっています。
- 一方で、利用率はそれぞれ 17.9%、8.0%、2.2%となっており、朝倉地域コミュニティバスとあいのりスクールバスには認知度で 18.4 ポイント、利用率で 15.7 ポイントの差があります。



③朝倉市コミュニティ交通事業者ヒアリング

事業者側で把握している利用者の特性や利用者ニーズ及び公共交通の問題点等を把握するため、コミュニティバスを運行している交通事業者を対象に、ヒアリング調査を行いました。

○利用特性

- ・利用者のほとんどが高齢者であり、固定客である。
- ・高齢者以外の利用も少数みられるが、利用頻度は少ない。

○主な外出目的

主な外出目的は、買物と通院であり、それ以外では、デイサービスやサークル活動となっており、甘木地域では温泉や甘木鉄道への乗り換え、杷木地域では路線バスへの乗り換えがみられる。

○主な利用時間帯

主に午前中に各集落から中心部へ外出し、昼前に各集落へ帰宅している。帰宅時間は通院先の診療時間によっては、午後になることもある。特に、杷木地域の利用者の中には、甘木地域内の病院に通院しているケースもあり、その場合は夕方前の利用（帰宅）もみられる。

○主な外出行動

主として、「1回の外出で複数の用事を済ませている利用者」と「通院など1つの用事しかない利用者」に大別されるが、その多くは後者である。

○乗り継ぎ状況

乗り継ぎ利用は少数ではあるが、みられる。

○事業者からみた改善ポイント（利用者の意向も含む）

～路線～

- ・コミュニティバスの甘木方面の病院までの路線延伸（利用者要望）
- ・路線の単純化（複雑すぎて利用者が理解できていない）
- ・自宅前までの路線延伸（美奈宜の杜線。他路線で実施されているフリー乗降への要望あり）
- ・黒川線で、ドラッグストアモリやナフコ、原鶴温泉までの路線延伸（利用者要望）

～ダイヤ～

- ・ダイヤの単純化（複雑すぎて利用者が理解できていない）
- ・美奈宜の杜線のダイヤ改正（運転手の1回の乗車時間が3時間と長く、安全面からみても改善が必要）
- ・黒川線の黒川方面行きのダイヤ改正（第2便と第3便の間が空きすぎて、通院時に診察時間が長くかかった場合への対応ができない）

～運行曜日～

- ・甘木地域については日曜日の運行要望がある。

～フリー乗降～

- ・フリー乗降区間の見直し（細街路での離合が困難。住民から苦情もある）
- ・予約時や乗車時の待ち合わせ場所の特定で利用者・事業者双方に負担あり。

～デマンド運行システム～

- ・予約の簡略化（利用者から煩わしいという声を聞く）
- ・利用者への周知の徹底、ルールへの順守の周知（時間外や運行直前の電話予約やキャンセル連絡をしないなどのトラブルが多々ある）

凡例表(1) (平成26年4月現在)

路線バス		
	路線名	運行事業者
①	幹線(国道386号線)	西鉄バス
②	小石原線・宝珠山線	
③	田主丸線	甘木観光バス
④	秋月線	
⑤	三輪線	
⑥	甘木市街地循環線	

コミュニティバス(一部デマンド便)

	路線名	運行事業者
⑦	朝倉コース 宮野コース 福成コース 大庭コース	矢野タクシー 一部事前予約制 の便有り

2.4 平成26年度当初の朝倉市公共交通網図

凡例表(2) (平成26年4月現在)

あいのりタクシー(デマンド型乗合タクシー)

	路線名	運行事業者
⑧	黒川線	ひまわりタクシー
⑨	上秋月・安川線	甘木観光バス
⑩	長湊線	
⑪	馬田線	
⑫	福城線	ひまわりタクシー
⑬	杷木東部線	
⑭	矢野竹線	甘木観光バス
⑮	美奈宜の杜線	

あいのりスクールバス(スクールバス混乗化事業)

	路線名	運行事業者
⑯	佐田コース	教育委員会
⑰	黒川コース	



3. 前計画(朝倉市地域公共交通総合連携計画)の取組みと達成状況

3. 1 朝倉市地域公共交通総合連携計画の概要 (計画期間：平成 21 年度から 25 年度)

(1) 策定の背景

朝倉市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）策定前の市内の公共交通は、路線バスと甘木鉄道・西鉄電車のほか、福祉バス、スクールバスなどがありましたが、人口減少やモータリゼーションの進展などによりその利用者は年々減少し、収支の悪化や行政負担の増額により生活交通の維持・確保が厳しさを増していました。また、公共交通が不便な地域もあり、自家用車を自由に利用できない市民にとっては、移動に制約が生じていました。

さらに、公共交通は合併前（平成 18 年 3 月）の旧市町の交通施策をそのまま継承していたことから、市内全域の一体的な取組みが求められていました。

そこで、市では既存の公共交通機関を有効に活用しつつ、市民の利用実態や市民ニーズを把握し、路線バスを中心とした公共交通システムを構築するため「朝倉市地域公共交通総合連携計画」を平成 20 年度に策定しました。

(2) 連携計画の基本的な方針

市域全体で一定のサービスレベルを確保しながら持続可能な公共交通体系を構築していくことを基本的な考え方とし、以下の方針を定めました。

- ① 将来的に持続可能な公共交通を構築するため、既存の公共交通機関を活用した施策の見直しを行い、効率化による行政負担の軽減を図る。
- ② 市内の周辺部から中心部（市街地）にきた市民の公共交通の利便性を図るため、市街地の交通体系の整備を行う。
- ③ 既存交通の見直しを行ったあと新たな交通システムの導入を行う。

(3) 連携計画の目標像及び施策のポイント

基本的な方針に基づき、連携計画では市の公共交通の目標像として、3つの考え方を示し、4つの施策のポイントを掲げ各地区において事業を実施しました。

【目標像】

- ① 市全体で一定の公共交通サービスレベルを確保する。
- ② 将来的に持続可能な公共交通体系を構築する。
- ③ 市民の大都市圏との交流を支援する公共交通を整備する。

【施策のポイント】

路線バスのルート・ダイヤの見直し

利用者が少ない、赤字路線や、新たな施策導入によってコミュニティバス等と競合する路線を対象に、利便性の確保や運行経費の維

スクールバスの利活用

既存のスクールバスを活用し、児童・生徒以外の混乗化及び間合い運行のデマンド型乗合タクシー制度を検討する。

福祉バスのコミュニティバス化

既存の福祉バスエリアを基本として、比較的需要が見込まれる地域を対象に、利便性の確保や運行収入の増加を目的として、コミュ

デマンド型乗合タクシーの導入

比較的需要が少ないと見込まれる地域や交通空白地区を対象とし、利便性の確保を目的に、デマンド型乗合タクシーの導入を検討す

3. 2 朝倉市地域公共交通総合連携計画の達成状況

(1) 新たな交通システムの導入

連携計画に基づき、平成21年度から平成25年度まで路線毎に社会実験を行い、需給関係や費用対効果等の不確定要素を確認し、本格運行に至りました。

	実施路線	内容	H21	H22	H23	H24	H25
①	市街地巡回バス事業	福祉バス廃止代替事業	→	(断念)			
②	あいのりタクシー黒川線	路線バス廃止代替事業		社会 実験			→
③	あいのりスクールバス:高木地域	スクールバス混乗化事業		社会 実験			→
④	あいのりスクールバス:上秋月地域	スクールバス混乗化事業			社会 実験	事業 転換	
⑤	朝倉地域コミュニティバス事業	福祉バス廃止代替事業			社会 実験	社会 実験	→
⑥	あいのりタクシー福城線	交通空白地区解消事業				社会 実験	→
⑦	あいのりタクシー馬田線	交通空白地区解消事業				社会 実験	→
⑧	あいのりタクシー杷木東部線	交通空白地区解消事業				社会 実験	→
⑨	あいのりタクシー上秋月・安川線	路線バス・スクールバス混乗化廃止代替事業				社会 実験	→
⑩	あいのりタクシー長湊線	路線バス廃止代替事業				社会 実験	→
⑪	あいのりタクシー矢野竹線	路線バス廃止代替事業					社会 実験
⑫	あいのりタクシー美奈宜の杜線	路線バス廃止代替事業					社会 実験
⑬	甘木市街地循環線	路線バス活用事業					→

(2) 交通空白地区

連携計画実施前の交通空白地区は、市内全域で25.8%を占めていましたが、デマンド型乗合タクシー事業等の導入に併せて、地域を網羅した運行コースを設定することにより、概ね市内における交通空白地区は解消しました。

	平成21年度		平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度	
	空白世帯数 全世帯数	空白率	空白世帯数 全世帯数	空白率	空白世帯数 全世帯数	空白率	空白世帯数 全世帯数	空白率	空白世帯数 全世帯数	空白率
上秋月	52 388	13.40%	39 378	10.32%	0 367	0.00%	0 354	0.00%	0 354	0.00%
秋月	0 328	0.00%	0 337	0.00%	0 337	0.00%	0 331	0.00%	0 321	0.00%
安川	162 561	28.88%	165 562	29.36%	164 560	29.29%	0 556	0.00%	0 551	0.00%
甘木	119 4,070	2.92%	120 4,102	2.93%	121 4,128	2.93%	0 4,172	0.00%	0 4,246	0.00%
立石	0 3,362	0.00%	0 3,469	0.00%	0 3,567	0.00%	0 3,611	0.00%	0 3,711	0.00%
馬田	807 1,430	56.43%	820 1,460	56.16%	824 1,463	56.32%	0 1,485	0.00%	0 1,480	0.00%
福田	428 973	43.99%	426 971	43.87%	421 968	43.49%	0 971	0.00%	0 981	0.00%
蟠城	358 615	58.21%	360 632	56.96%	352 628	56.05%	0 625	0.00%	0 641	0.00%
金川	186 1,065	17.46%	191 1,089	17.54%	188 1,110	16.94%	0 1,101	0.00%	0 1,109	0.00%
三奈木	350 1,170	29.91%	284 1,168	24.32%	181 1,269	14.26%	174 1,259	13.82%	0 1,264	0.00%
美奈宜の杜	0 214	0.00%	0 228	0.00%	0 258	0.00%	0 270	0.00%	0 292	0.00%
高木	118 236	50.00%	5 227	2.20%	5 221	2.26%	5 214	2.34%	5 208	2.40%
甘木合計	2,580 14,412	17.90%	2,410 14,623	16.48%	2,256 14,876	15.17%	179 14,949	1.20%	5 15,158	0.03%
朝倉	265 574	46.17%	264 569	46.40%	0 571	0.00%	0 572	0.00%	0 580	0.00%
宮野	504 821	61.39%	509 833	61.10%	0 832	0.00%	0 836	0.00%	0 847	0.00%
大福	828 1,391	59.53%	832 1,400	59.43%	0 1,304	0.00%	0 1,298	0.00%	0 1,287	0.00%
朝倉合計	1,597 2,786	57.32%	1,605 2,802	57.28%	0 2,707	0.00%	0 2,706	0.00%	0 2,714	0.00%
松末	143 275	52.00%	144 271	53.14%	96 263	36.50%	0 258	0.00%	0 256	0.00%
杷木	244 1,192	20.47%	242 1,204	20.10%	237 1,199	19.77%	0 1,193	0.00%	0 1,228	0.00%
久喜宮	242 761	31.80%	0 756	0.00%	0 774	0.00%	0 766	0.00%	0 772	0.00%
志波	381 618	61.65%	0 619	0.00%	0 626	0.00%	0 614	0.00%	0 605	0.00%
杷木合計	1,010 2,846	35.49%	386 2,850	13.54%	333 2,862	11.64%	0 2,831	0.00%	0 2,861	0.00%
朝倉市合計	5,187 20,044	25.88%	4,401 20,275	21.71%	2,589 20,445	12.66%	179 20,486	0.87%	5 20,733	0.02%

※行政区単位で集計しているため、集落から離れた世帯については未計上

(3) 公共交通維持費（路線バス、コミュニティバス）の推移等

合併以降、公共交通に係る維持費は増加傾向にあり、連携計画導入前の平成21年度には、89,573千円に達していました。既存の事業を抜本的に見直し、合理的かつ効率的な施策を進めることで、交通維持費の抑制を図ってきましたが、平成28年度には導入前の経費を超えることになり、年々増加傾向にあります。

路線名	平成18年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
1 上秋月・安川線	—	2,582,915	3,255,872	3,841,562	5,338,256	4,835,079
2 馬田線	—	998,204	1,004,018	1,045,756	402,954	495,401
3 福城線	—	1,455,293	1,436,655	1,458,940	1,554,806	1,620,127
4 長淵線	—	4,967,656	4,999,759	5,449,375	4,801,269	4,721,855
5 矢野竹線	—	—	4,762,128	5,212,594	5,541,205	5,450,509
6 美奈宜の杜線	—	—	5,728,465	5,993,707	5,282,712	5,331,180
7 黒川線	—	2,562,095	4,023,471	4,026,684	3,957,542	5,983,954
8 杷木東部線	—	1,795,148	1,858,923	2,042,117	2,182,678	2,138,083
9 朝倉地域コミュニティバス	7,973,133	9,119,400	8,451,250	12,199,294	12,187,408	12,196,716
10 あいのりスクールバス	15,969,000	13,778,477	11,159,351	11,630,030	11,390,199	11,183,696
小 計	23,942,133	37,259,188	46,679,892	52,900,059	52,639,029	53,956,600
市街地巡回バス	3,698,395	路線バス活用策へ転換				
路線バス運行補助金	西鉄バス	14,164,000	5,475,000	5,884,000	5,823,000	5,666,000
	甘木観光バス	33,719,719	35,051,031	27,256,161	28,698,679	30,526,287
	小 計	47,883,719	40,526,031	33,140,161	34,521,679	36,192,287
合 計	75,524,247	77,785,219	79,820,053	87,421,738	88,831,316	90,810,234

路線名	平成29年度	平成30年度	令和1年度	令和2年度	令和3年度
1 上秋月・安川線	5,052,326	5,890,103	7,131,560	6,895,111	6,644,661
2 馬田線	438,388	712,765	1,071,833	1,462,560	1,449,965
3 福城線	1,666,908	918,244	2,046,312	1,805,055	1,775,621
4 長淵線	4,754,687	5,796,068	5,776,169	5,952,960	5,958,120
5 矢野竹線	5,509,605	5,574,811	5,503,112	4,920,758	4,718,563
6 美奈宜の杜線	5,141,076	7,270,655	7,758,758	8,481,462	8,272,837
7 黒川線	4,417,337	3,980,114	4,712,335	6,152,417	5,432,813
8 杷木東部線	1,847,830	601,170	537,248	76,347	132,254
9 朝倉地域コミュニティバス	13,067,745	13,114,154	13,063,104	14,516,902	14,463,236
10 あいのりスクールバス	14,164,282	11,084,045	10,517,185	10,965,970	12,688,711
小 計	56,060,184	54,942,129	58,117,616	61,229,542	61,536,781
市街地巡回バス	路線バス活用策へ転換				
路線バス運行補助金	西鉄バス	4,381,000	5,590,000	5,897,000	6,114,000
	甘木観光バス	31,853,043	33,789,378	29,425,900	28,828,474
	小 計	36,234,043	39,379,378	35,322,900	34,942,474
合 計	92,294,227	94,321,507	93,440,516	96,172,016	89,781,045

※ 市街地巡回バスの平成21年度経費は、福祉バス経費(1,900,000円)及び実証実験経費(6,332,525円)を合わせた額である。

※ あいのりスクールバス経費は、十文字中学校区4台、秋月中学校区1台の計5台の経費。平成24年度から秋月中学校校区は廃止。

4. 公共交通の課題

人口減少や少子・高齢化の進行により、通勤や通学の目的で利用する利用者が減少するなど、公共交通を取り巻く環境は、今後ますます厳しくなっていくことが予想されます。このような中、自転車や自動車を自ら運転できない交通弱者に対する移動手段の確保や利用しやすい環境整備が大きな課題となっています。

4. 1 路線バス

連携計画において、利用が少ない路線バスを廃止し、代替措置としてあいのりタクシー事業等への転換を図る一方で、最低限必要な路線については、一部の路線を除き、財政支援を行いながらバス路線の維持存続に努めてきました。しかし、人口減少や少子・高齢化の進行に伴い、路線バスの利用者数は減少し続けています。今後、ますます厳しい運行が見込まれる路線バスですが、地域公共交通ネットワークの一翼を担う必要不可欠な移動手段であり、地域公共交通確保維持事業等の国・県の補助事業を活用し、まちづくりと一体となった公共交通の充実に向け、維持・改善に向けた施策の検討が必要です。

(1) 甘木幹線

甘木幹線においても利用者の減少が続いているため、利用促進策を講じる必要性があり、恒常的に路線バス利用を促すための情報戦略が求められます。また、甘木幹線は、市内における地域拠点のみならず福岡都市圏とも結ばれています。路線上の主要バス停は、コミュニティバスや路線バスと接続しており、交通結節点としての機能を有しています。

市民や来訪者の利便性を高めるために、交通結節点での相互乗り入れなど、乗り継ぎ環境の向上に向けた検討が必要です。

(2) 小石原線・宝珠山線

隣接する東峰村との地域間幹線バスとして運行しており、松末地区の生活路線、観光での移動手段として必要な路線です。利用者は年々減少傾向にあり、利用促進策を講じる必要があります。

(3) 田主丸線

隣接する久留米市との地域間幹線バスとして運行しており、引き続き運行の維持に努める必要がありますが、通勤・通学及び通院に利用されることから、朝夕の利用者数と昼間の利用者数に大きな開きがあります。また、利用者の減少が続いていることから、便数の妥当性を検討するとともに、地域公共交通確保維持事業（田主丸線の地域間幹線系統確保維持補助金）等の国・県の補助事業を活用する等、改善策を講じる必要があります。

(4) 秋月線

通学路線・観光路線・生活路線として運行しており、引き続き運行の維持に努める必要があります。なお、本線も田主丸線同様の利用動向があり、便数の妥当性を検討しつつ、国・県の補助事業等の活用と利用促進策も必要です。

また、甘木市街地から観光地である秋月を結ぶ観光路線としての側面もあり、観光客を誘引し利用者の増加を図る方法も検討する必要があります。

(5) 甘木市街地循環線

甘木市街地における公共交通の構築と充実を目的に平成25年4月から運行を開始しました。甘木市街地は、公共施設、病院施設、商業施設が集積しており、それらを結ぶ主要な路線です。

まずは、機能性と利便性の向上を図るため、市街地の変化に応じた、運行ルートの見直し及び新たな利用者の取り込みを検討する必要があります。

また、甘木市街地循環線の主要バス停は、幹線路線バスや電車、高速バス等と接続しており、市外から市街地を結ぶ重要な交通結節点としての機能を有しています。市民や来訪者にとって便利で使いやすく、交通結節点としてふさわしい待合環境の整備を図ることが求められています。

さらに、甘木市街地には、あいのりタクシー美奈宜の杜線をはじめ郊外から甘木市街地に入るあいのりタクシーの路線が6路線あり、路線バスも3路線運行しています。これらの路線は、甘木市街地循環線とコースや時刻表が一部重複している状況です。

今後、甘木市街地における交通システムの再構築のためには、甘木市街地循環線だけでなく、他の路線を活用するなど甘木市街地を運行する路線を総合的、包括的に見直す必要があります。

4. 2 コミュニティバス

連携計画（H21～25年度の5カ年計画）で構築した地域公共交通ネットワーク体系（事前予約型あいのりタクシー制度を含む）を将来にわたって持続可能な公共交通として維持・発展させるためには、国の地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）等を活用し、事業の効率化・合理化による経費の抑制と併せて、公共交通に関する市民の満足度を高めるための取組みを積極的に進める必要があります。

今後、市民のあいのりタクシーを含めたコミュニティバスに関する認知度の向上を図ると共に、利用実態調査や市民のニーズに基づく利便性の改善に努め、利用促進を図っていくことが極めて重要です。

(1) コミュニティバス運行に関する認知度の向上

利用促進を図るためには、コミュニティバス運行に関する市民の認知度を高め、有効な公共交通手段であることを認識していただくことが重要です。今後も新たな利用者獲得に向け、効率的で効果的な情報発信に努めていく必要があります。

(2) 運行制度の改善（運行コース、時間帯、便数、運行日等の改善）

利用日報や乗降調査及びアンケートの調査結果を基に、利用実態や市民ニーズを反映した運行形態に改善する必要があります。

(3) 予約に対する抵抗感の緩和

事前予約型のあいのりタクシーを維持していく上で、予約は必須条件であり、予約に対する市民の理解を促すとともに、予約に対する抵抗感を緩和するため予約要件の緩和策について検討が必要です。

（４）運賃制度の見直し

各路線の収支率はかなり低い状況にあり、財政負担が膨らめばサービスの継続は困難になります。持続可能な公共交通としていくためには、収支の改善が必須であり、現在の運賃が適切かどうか、検討が必要です。

（５）住民意識の醸成

将来的に持続可能な公共交通づくりを推進するためには、沿線住民の一人ひとりが、地域公共交通を守り育てるという意識を共有することが不可欠です。

今後も地域コミュニティをはじめ、運行事業者や地域団体等との協働により、住民意識の醸成を図って行くことが重要です。

5. まちづくりから見た課題

5. 1 市街地整備に関する問題・課題

(1) 中心市街地の再生と都市機能の有効活用

近年、中心市街地の商店街では、商店の閉店や空き家も増加しています。しかし、中心市街地は今なお高い人口密度を有しており、高密度居住を維持しています。また、中心市街地とその周辺には、行政機関や学校施設、医療機関など様々な都市機能が集積し、朝倉市のほか周辺市町の広域的拠点としての役割も担っています。

今後は、これらの既存の都市機能の有効活用を図りながら、まちなか居住の促進による賑わいの創出や商業機能の再生など、中心市街地の特性を活かした個性あるまちづくりを進めるために、より利便性の高い公共交通体系を確保する必要があります。

(2) 朝倉地域及び杷木地域における地域拠点の整備

朝倉地域及び杷木地域では、各支所の周辺に生涯学習センターやコミュニティセンター、図書館などが集積しています。

そのため、これらの都市機能の有効利用を図りつつ、広域拠点と拠点間、居住拠点との移動手段など、地域のまちづくりを支える公共交通体系を確保する必要があります。

5. 2 都市施設に関する問題・課題

(1) 鉄道・バスなどの公共交通サービスの利便性の向上

大都市圏との交流を支援する重要な公共交通に甘木鉄道・西日本鉄道があります。駅前広場の統合整備をはじめ、利用者の利便性の向上のために、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、駅舎などのバリアフリー化の促進など駅の周辺整備を図る必要があります。利便性の向上と機能強化を図るために、利用者が多く見込める路線については、運行本数の増加や路線バスなどとの接続向上が重要です。

持続可能な公共交通としてデマンド型乗合タクシーの導入やスクールバスの利活用の事業化により市内周辺部から中心部への交通アクセスは確保しましたが、今後、公共施設や保健・医療施設や商業施設等が集中する中心市街地の特性に応じた交通体系のリニューアルや交通結節点の整備、バス停の統合などが必要です。

(2) 点在する観光・レクリエーション施設の有効利用とネットワーク化

朝倉市には、秋月地区や原鶴温泉、三連水車をはじめ各地に観光・レクリエーション施設が点在し、毎年300万人の観光客が朝倉市を訪れています。

今後は、これらの観光・レクリエーション施設における個別の利用はもとより、これらと農業体験ができるフルーツ狩などとを複合的に組み合わせるなどグリーンツーリズムの推進を目指した滞在型観光への転換が必要です。そのため、数々の観光・レクリエーション施設を回遊できるよう、公共交通手段の確保が必要です。

6. 地域公共交通計画の基本方針

「第2次朝倉市総合計画」では、「人、自然、歴史が織りなす 水ひかる 朝倉」を将来の都市像とし、市内全域で総合的な公共交通体系の確立を目指すことを定めています。

この計画を具現化していくために、これまで連携計画に基づく公共交通サービスの平準化や市域全体を網羅する交通ネットワークの形成など、公共交通サービスレベルの向上に努めてきました。しかし、モータリゼーションの進展や少子・高齢社会の進行など社会情勢の変化により、利用者は減少し公共交通サービスの維持・継続は厳しさを増すものと予測されます。

このような状況においても、将来にわたって公共交通サービスを維持していくためには、持続可能な公共交通体系の実現が不可欠であり、まちづくり戦略と密接に連携した公共交通づくりが重要となります。

【基本方針】

○「持続可能な公共交通体系」の実現

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」である公共交通を維持することが欠かせません。

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とが強く連携し、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します。

○「まちづくり戦略と一体となった公共交通」づくり

人口減少や少子高齢化が進展するなか、中心市街地の衰退や農村地域の過疎化が危惧されています。また、日常生活圏の広がりによる市街地の拡大により、一定の人口密度に支えられた中心市街地における都市機能の低下が懸念されます。

そこで、まちづくり施策、観光施策など地域戦略と一体となり、交流と賑わいを支える公共交通づくりを目指します。

7. 地域公共交通計画の目標

次のとおり、基本方針に基づく目標を定め、目標達成に向けた取組を行います。

(1) 持続可能な公共交通体系の確立

様々な公共交通機関の連携や交通体系の見直しをとおして、持続可能な公共交通体系を確立します。

項 目	事業内容	該当路線 (箇所)	実施 主体	目 標
幹線バス路線の 確保・維持	地域拠点を結んでいる甘木幹線バスの運行維持を図るため、運行事業者との協議を行い、確保・維持に努めます。	甘木幹線バス	バス事業者	路線、便数の確保に努めます。 目標値：現在の便数の確保
地域バス路線の 確保・維持	赤字バス路線への補助による運行を確保しながら、便数・路線の見直しなど事業の効率化を図ります。	小石原線・宝珠山線 田主丸線 秋月線	朝倉市 バス事業者	時間帯・便数を見直し、効率的な運行を推進します。
		甘木市街地循環線		公共施設や保健・医療、商業施設等が集中する中心市街地の交通体系の見直しを検討します。
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します。	あいのりタクシー 上秋月・安川線 馬田線、福城線 長洲線、矢野竹線 美奈宜の杜線、 黒川線、杷木東部 線、朝倉地域コミュニティバス、スクールバス混乗化事業	朝倉市	運行コースに利用目的となる施設（病院、商業施設）の追加・乗継ぎに考慮した運行ダイヤの設定を行います。
	予約制度の緩和策に取り組みます。			予約受付期間を1週間前程度に延長し、複数回の予約も可能とする改善策を実施します。
	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を図ります。			便数の見直し（路線の廃止に係る指標作成）及び代替交通手段を検討します。
交通結節点での 利便性向上 *路線バス *コミュニティバス	交通結節点での相互乗り入れ。	甘木中心市街地（甘木バス停、甘木中央バス停） 杷木バス停	朝倉市 バス事業者	主要な交通結節点における、路線バスやあいのりタクシーの相互乗り入れを検討します。
交通結節点での 利便性向上 *鉄道 *路線バス *コミュニティバス	路線バスなどとの接続を向上します。	甘木鉄道甘木駅前ロータリー	朝倉市 鉄道事業者	乗り継ぎ利便性の向上に向けバス停位置の変更及びバス停車スペースの確保を図ります。

(2) 誰もが利用しやすい、親しみが持てる公共交通の整備

市内外を結ぶ路線と市内の主要な路線、それに繋がる周辺路線が相互に連携し、主要な交通結節点での乗り継ぎ機能や待合環境の向上を図るための施設整備等を行うことにより、利用しやすい環境づくりを進めます。また、市民一人ひとりが地域の公共交通を守り育てるという意識を醸成し、親しみがもてる公共交通づくりを推進します。

①主要バス停待合施設の整備

項 目	事業内容	該当路線 (箇所)	実施主体	目 標
バス停待合施設の整備	安全で、快適にバスを待つことができ、乗り継ぎができる環境づくりを進めます。	甘木中心市街地	朝倉市 バス事業者	「朝倉市の玄関口」にふさわしい交通拠点としての用地の確保とバス停待合施設の整備に向けて検討します。

②身近に感じる公共交通に向けて

項 目	事業内容	該当路線 (箇所)	実施主体	目 標
多様な媒体を活用した広報活動	公共交通全般にわたる情報をシリーズ化し、広報紙に掲載します。	朝倉市	朝倉市	広報紙への掲載 掲載回数 4回/年
	市ホームページに運行内容等を掲載し、迅速で分かりやすい情報を提供します。	朝倉市		ホームページへの掲載 更新回数 4回/年
	公共施設や病院、商業施設等へ、ポスターの掲示や路線パンフレットを配布します。	朝倉市		パンフレット更新・配布及びポスター掲示 運行計画の変更時、パンフレットを沿線世帯に配布
新規利用者の獲得	乗継等割引運賃設定、企画切符の発行等	路線バス 甘木鉄道 西鉄電車	朝倉市 バス事業者 鉄道事業者	新たな利用者の呼び込みを行います。
車から公共交通機関の利用を促す取り組み	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	市内	朝倉市 市民事業所	車から公共交通への転換を推進します。 利用促進に向けたイベントの実施
	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	既存駐車場の利用	朝倉市	車から公共交通への転換を推進します。
複数の公共交通機関の利用促進、利便性の向上	支払いのスムーズ化、複数公共交通機関との連携が可能なICカードの導入検討	路線バス 甘木鉄道 西鉄電車	朝倉市 バス事業者 鉄道事業者	導入可能かどうか検討します。

8. 数値目標及び実施スケジュール

交通計画で定めた目標の達成状況を評価するため、数値目標を次のとおり設定します。

また、目標達成に向けた各施策を計画的に実施するためのスケジュールを作成し、関係者の協力のもと取り組んでいきます。

8. 1 数値目標

(1) 持続可能な公共交通体系の確立

① 幹線バス路線の確保・維持

「1日あたりの運行便数」は、通学者、通勤者の減少によるバス利用者数の減少が懸念されますが、当該路線は、市内における地域拠点と福岡都市圏を結ぶ主要な交通手段であり、現状の運行便数を確保し利便性を維持する必要があります。運行事業者、行政が連携し運行便数の現状維持に努めます。

＜幹線バスの1日の運行便数＞

指 標	状 況						目標値
	平成28年度		令和元年度		令和4年度		令和7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		現状便数の維持
	平日	34.5便 74.0便	平日	27.5便 79.0便	平日	26.0便 62.0便	
	土曜日	27.0便 60.5便	土曜日	23.0便 61.0便	土曜日	19.0便 41.0便	
	日祝日	23.0便 56.5便	日祝日	19.0便 49.0便	日祝日	19.0便 41.0便	

② 地域バス路線の確保・維持

地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持補助金)等の国・県の補助事業を活用し、利用客の確保を目指すものの、新型コロナ等の影響により、全体的に利用が減少傾向にあるため、令和3年度を基準として目標値を見直します。

また、被災地域を運行する小石原線・宝珠山線に関しても、復旧状況等を考慮して目標値を設定します。

＜路線バスの年間利用者延べ人数等（単位：人）＞

指 標	状 況			目標値
	平成28年度	令和1年度	令和3年度	令和7年度
年間利用者数 (路線合計)	123,371	147,302	127,554	139,200
年間利用者数 田主丸線	57,107	78,812	68,079	74,800
年間利用者数 秋月線	38,247	45,890	37,988	41,800
年間利用者数 甘木市街地循環線	13,889	13,300	13,343	14,600
年間利用者数 小石原線・宝珠山線	14,128	9,300	8,144	8,000
4路線の市財政負担 ※単位:千円/年間	36,854	35,323	28,244	47,200

③ コミュニティバスの維持及び制度の確立

新型コロナや自然減等に伴う利用対象者の減少、高齢者運転免許証保有率の増加等の要因により、利用者的大幅な増加は困難な状況です。そのため、国・県の地域公共交通確保維持改善事業等を活用し、「年間利用者数」等の増加を目指します。

また、コミュニティバスの利用促進に関する周知啓発（市報や出前講座等）を行いつつ、交通事業者や沿線コミュニティ等と連携を図り、新規利用者の確保に努め、目標値を設定します。

<コミュニティバス（あいのりタクシー含む）年間利用者延人数等（単位：人）>

指 標	状 況					目標値
	平成29年度	平成30年度	令和1年度	令和2年度	令和3年度	令和7年度
年間利用者数（10路線合計）	28,947	24,682	23,527	18,434	16,017	19,730
うち						
上秋月・安川線	2,153	2,164	1,950	1,475	1,446	1,510
馬田線	536	537	720	729	645	960
福城線	632	757	674	709	649	1,080
長湊線	3,642	3,409	2,992	2,204	1,953	2,370
矢野竹線	3,186	2,698	2,575	1,271	1,184	1,580
美奈宜の杜線	4,091	3,937	4,190	3,581	3,005	3,780
黒川線	3,758	1,330	1,149	1,520	807	1,200
杷木東部線	1,124	803	640	36	60	300
朝倉地域コミュニティバス	9,397	8,854	8,399	6,758	6,100	6,710
あいのりスクールバス	428	193	238	151	168	240
10路線の市財政負担額 ※単位:千円/年	34,494	36,017	37,542	41,130	39,348	60,000

④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））

交通結節点における乗り入れ、接続環境の向上図り、バス停・駅周辺の利便性への満足度を向上するよう努めます。

指 標	状 況			目標値
	平成28年度	令和1年度	令和3年度	令和7年度
バス停、バス停周辺の利便性への満足度	64%	52%	58%	64.0%以上
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%	64.0%以上

（2）誰もが利用しやすい、親しみが持てる公共交通の整備

①主要バス停待合施設の整備

交通結節点の整備・充実による利便性の向上図り、バス停、バス停周辺の利便性への満足度を向上するよう努めます。

指 標	状 況			目標値
	平成28年度	令和1年度	令和3年度	令和7年度
バス停、バス停周辺の利便性への満足度	64%	52%	58%	64.0%以上

②身近に感じる公共交通に向けて

平成28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、“満足” “どちらかといえば満足” “普通” “どちらかといえば不満” “不満” の5段階で調査を実施し、“普通”以上の回答割合は64%から77%の結果でした。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を前回の結果よりアップになるよう努めます。

指 標	状 況			目標値
	平成28年度	令和1年度	令和3年度	令和7年度
路線バス等の運行本数、ダイヤへの満足度	69%	51%	51%	50.0%以上
バス停、バス停周辺の利便性への満足度	64%	52%	58%	64.0%以上
鉄道（甘木鉄道、西鉄甘木線）の運行本数、ダイヤへの満足度	77%	71%	62%	67.0%以上
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%	64.0%以上

8. 2 実施スケジュール

(1) 持続可能な公共交通体系の確立

項 目	事業内容	27年度	28年度	29年度	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
幹線バス路線の確保・維持	甘木幹線バスの運行確保・維持に努めます。											
	甘木幹線バス	●										→
	関係者調整											
地域バス路線の確保・維持	便数・路線の見直しなど事業の効率化を図ります。											
	田主丸線	●						●		●		→
	関係者調整・検討											
	改善計画作成 実施											
	秋月線	●						●		●		→
	関係者調整・検討											
	改善計画作成 実施											
地域バス路線の確保・維持	三輪線	●				●						
	関係者調整・検討											
	改善計画作成 実施											
	路線短縮により、朝倉市域での運行廃止											
	甘木市街地循環線	●						●		●		→
地域バス路線の確保・維持	関係者調整・検討											
	コース等の検討 実施											
	小石原線・宝珠山線	●						●		●		→
	関係者調整・検討											
	改善計画作成 実施											
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します。											
	黒川線、杷木東部線	●	●									→
	調査・検討 運行計画作成 実施											
	スクールバス混乗化事業	●	●									→
	調査・検討 運行計画作成 実施											
	その他の路線	●										→
	調査・検討 随 時 実 施											
	予約制度の緩和策に取り組みます。											
	全路線	●										→
	調査・検討 随 時 実 施											
交通結節点での相互乗り入れ	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を図ります。											
	全路線	●				●	●			●		→
	調査・検討、基準・手順の作成											
	地域協議 実施											
交通結節点での利便性向上	交通結節点での相互乗り入れ											
	主要交通結節点 (甘木中心市街地、杷木バス停)	●										→
	関係者調整											
	計画作成											
交通結節点での利便性向上	路線バスなどとの接続を向上します。											
	甘木鉄道甘木駅前ロータリー	●										→
	関係者調整											
交通結節点での利便性向上	計画作成・準備											

(2) 誰もが利用しやすい、親しみが持てる公共交通の整備

①主要バス停待合施設の整備

項 目	事業内容	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
バス停待合施設の整備	安全で、快適にバスを待つことができ、乗り継ぎができる環境づくりを進めます。											
	甘木中心市街地	●				●				●		→
	関係者調整											
	調査研究・企画											
	基本構想											
	実施											

②身近に感じる公共交通に向けて

項 目	事業内容	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
多様な媒体を活用した広報活動	公共交通全般にわたる情報をシリーズ化し、広報紙に掲載します。											
	広報紙による情報提供	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
		年4回 掲載										
	市ホームページに運行内容等を掲載し、迅速で分かりやすい情報を提供します。											
	市ホームページへの掲載	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
		年4回 更新										
	公共施設や病院、商業施設等へ、ポスターの掲示や路線パンフレットを配布します。											
	パンフレット更新・配布及びポスター掲示	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
新規利用者の獲得	乗継等割引運賃設定、企画切符の発行等											
	企画切符等の企画	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
車から公共交通機関の利用を促す取り組み		検討 計画・準備 実施・検証等										
	車から公共交通への転換を推進します。											
	MM（モビリティマネジメント）の取り組み	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
		検討 計画・準備 実施										
	利用促進イベントの実施	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
複数の公共交通機関の利用促進、利便性の向上		バスキャンペーンに併せて実施										
	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											
	利用可能な駐車場・駐輪場の充実	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
		PR 維持 改善										
	支払いのスムーズ化、複数公共交通機関との連携が可能なICカードの導入検討											
	連携が可能なICカードの導入検討	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
		検討組織の設立、検討の開始										

9. 計画の達成状況の評価に関する事項

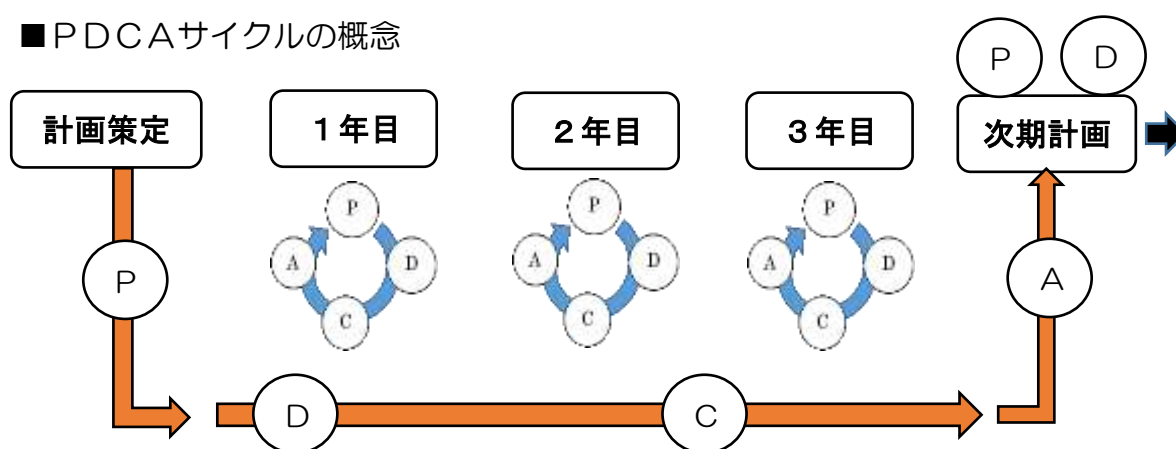
本計画の着実な推進にあたっては、実績等に基づき、目標の達成状況や利用状況などを評価し、定期的に見直し、改善する「PDCAサイクル」に基づく評価・検証等の進行管理を実施します。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と「長期的に実施するPDCA」による二重（二輪）の組み合わせで進行管理を行います。

評価・検証の方法については、日々の運行状況やモニタリングを実施し、利用者の増加、交通結節点等の利用者数の増加、乗り入れ台数、公共交通利用における満足度の向上及び不満減少、公共交通の認知度、公共交通の利用機会の増加、運行経費の改善（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、定量的に把握することが困難な場合は、地域公共交通の目的価値や外部効果についても考慮に入れ評価を行います。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P（計画）	形成計画の策定	各路線等の運行計画の策定 利用促進策、特定事業の実施計画 策定
D（実行）	形成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、特定事業の実施計画 展開
C（評価）	各種施策の実行による、市民 の移動への効果などの評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A（改善）	形成計画の見直しの検討	運行の見直し 利用促進策、特定事業の見直し

①事業実施状況の評価

地域公共交通への取組や運行状況などによる利用者数、満足度、収支率の指標により、年に1回実施し、「利用者数」「収支率」「事業実施回数」「サービス評価」等の事業内容にあった指標を作成し、評価を行い必要に応じて改善を行います。

③ 目標達成度の評価（おおむね3年に1回実施）

交通計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを必要とする評価の目標値を設定し、検証します。

（参考資料）

朝倉市第1次都市計画マスタープラン（抜粋）

（1）都市づくりの基本理念

第1次朝倉市総合計画では、「水を育み 街を潤す 健康文化都市の創造 ～ 「共生」と「交流」を創る「自立」と「責任」のまち ～ 」を朝倉市の将来像として設定しています。

この将来像を基に、20年後の朝倉市における都市づくりのあり方を示す朝倉市第1次都市計画マスタープランにおいては、「都市づくりの基本理念」を次のように定めています。

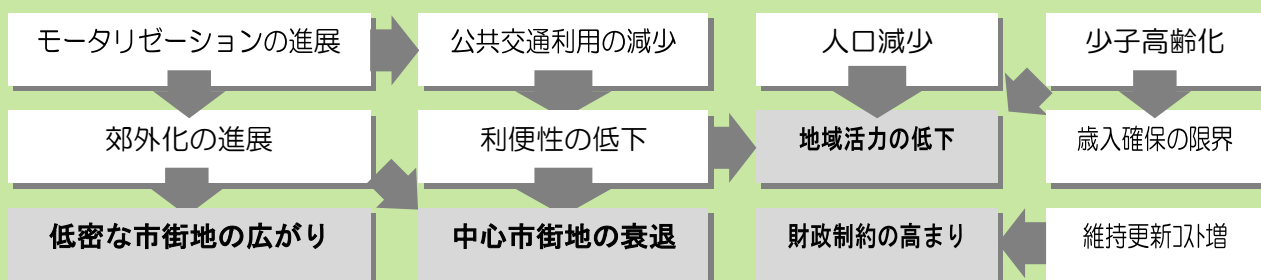
水と緑を育み 街を潤す
歴史と文化が薫る 交流拠点都市・朝倉の創造

（2）将来都市構造

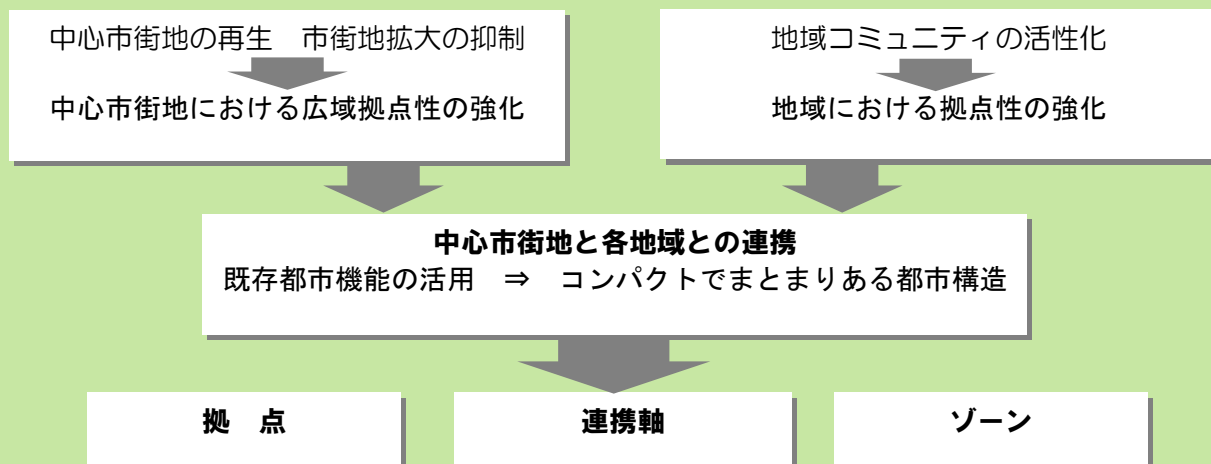
朝倉市では、大分自動車道など幹線道路の整備やモータリゼーションの進展、公共交通機関の利用者数や路線数の減少などに伴い、市街地の拡大が進み、中心市街地では空家や空店舗が増加しています。また、若者など労働力となる生産年齢人口の減少、少子・高齢化の進展や人口減少も進んでおり、既成市街地や農村集落からは活気や活力が失われ、地域コミュニティの低下もみられます。

朝倉市の将来都市構造では、このような課題に対して、地域における「強化」と地域間の「連携」を進めるべく、「拠点」、「連携軸」、「ゾーン」の3つの構成要素によって構成します。

□現状と課題の概要



□課題の解決と将来都市構造の方向性



◆拠点：都市的な機能の集積を目指す地域として、人、物、情報などを集積し、中心性を高めます。

都市拠点	○中心市街地及びその周辺を都市拠点として位置づけ、朝倉市の中心拠点としての役割はもとより、朝倉市郡の拠点として、既存ストックを生かしながら、行政機関をはじめとする保健・福祉機能や交流機能、広域商業機能や地域商業機能などの都市機能の集積を図ります。
地域拠点	○朝倉地域及び杷木地域の支所及びその周辺を地域拠点と位置づけ、生涯学習センターや図書館、公民館などの教育・福祉機能とともに、日常生活に不可欠な商業施設などの都市機能の集積を図ります。
産業拠点	○平塚工業団地や中原地区などの大規模工場を産業拠点として位置づけ、産業機能の集積を図ります。
レクリエーション拠点	○秋月城跡やあまぎ水の文化村、平塚川添遺跡公園、三連水車の里あさくら、山の駅「大手山 2000 年公園」、原鶴温泉周辺などの施設を観光・レクリエーション拠点として位置づけ、歴史や文化、自然などとふれあえる施設・設備の充実を図ります。 ○甘木公園や甘木 B&G 海洋センター、朝倉球場や杷木球場とそれぞれの周辺に位置するゲートボール場やテニスコートなどの体育施設をスポーツ・レクリエーション拠点として位置づけ、スポーツや健康づくりができる施設・設備の充実を図ります。
住宅団地	○用途地域外的美奈宜の杜地区を住宅団地と位置づけ、良好な居住環境の維持に努めます。

◆連携軸：道路を中心として、各拠点を結び、人や物、情報など都市活動に必要な機能を誘導します。

国土連携軸	○大分自動車道は、朝倉市と福岡市や大分市をはじめ九州各地や本州などをつなぐ国土連絡軸と位置づけます。
広域連携軸	○国道 322 号や国道 386 号は、朝倉市と福岡市、北九州市、久留米市、日田市とをつなぐ、国土連携軸を補完する広域連携軸として位置づけます。
都市連携軸	○国道 500 号や国道 386 号〔(一) 福岡日田線〕、(主) 甘木田主丸線などの一般国道や主要地方道、一般県道は、久留米市やうきは市、日田市、嘉麻市、筑前町、大刀洗町、東峰村などの近隣市町村との強化を図り、国土連携軸や広域連携軸を補完する都市連携軸として位置づけます。
地域連携軸	○(主) 朝倉小石原線や(主) 鳥栖朝倉線、(一) 塔ノ瀬十文字小郡線などの主要地方道や一般県道等は、甘木地域や朝倉地域、杷木地域を結びつけ、地域間の連携強化を図り、国土連携軸や広域連携軸、都市連携軸を補完する地域連携軸として位置づけます。

◆ゾーン：「拠点」と「連携軸」を中心に構成される面的な広がりを持つ地域として区分し、土地利用の方向性を示します。

市街地ゾーン	○現在の用途地域を市街地ゾーンと位置づけ、都市機能の集積や充実を図るとともに、適正な土地利用規制と市街地整備により、良好な市街地の創出に努めます。
インターチェンジ周辺市街地ゾーン	○甘木インターチェンジ周辺の幹線道路沿道をインターチェンジ周辺市街地ゾーンに位置づけ、交通利便性を生かした様々な機能の集積や充実を、適正な土地利用規制と市街地整備により進め、市街地ゾーンと連担する良好な市街地の創出に努めます。
地域拠点ゾーン	○朝倉地域及び杷木地域の既成市街地を地域拠点ゾーンと位置づけ、公共公益施設の充実や日常生活の利便性の向上など地域の特性に応じた拠点形成を図るとともに、地域コミュニティの維持・活性化に努めます。
農村環境保全ゾーン	○集落地や低地部の農地については、集落と農地が共生する農村環境保全ゾーンと位置づけます。 ○集落地では、居住環境の維持・向上や農業生産環境の保全を図ります。 ○まとまった優良農地では、自然の恵みである農作物を供給できるようにその保全に努め、朝倉市の基幹産業の一つである農業振興を進めます。
自然環境保全ゾーン	○朝倉市の北部から東部にかけて広がる山地部は、自然環境保全ゾーンと位置づけます。 ○豊かな水源や森林など自然の恵みを提供できるように、自然環境の保全に努めるとともに、森林の多面的機能を有効に活用します。

(3) 公共交通の整備方針

◆鉄道の利便性向上

地域交通の利便性の向上と機能強化を図るために、運行本数の増加や路線バスなどとの接続向上を甘木鉄道や西日本鉄道に要請します。

甘木鉄道・西日本鉄道甘木駅では、駅前広場の統合整備をはじめ、利用者の利便性の向上のために、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、駅舎などのバリアフリー化の促進など駅の周辺整備を図ります。

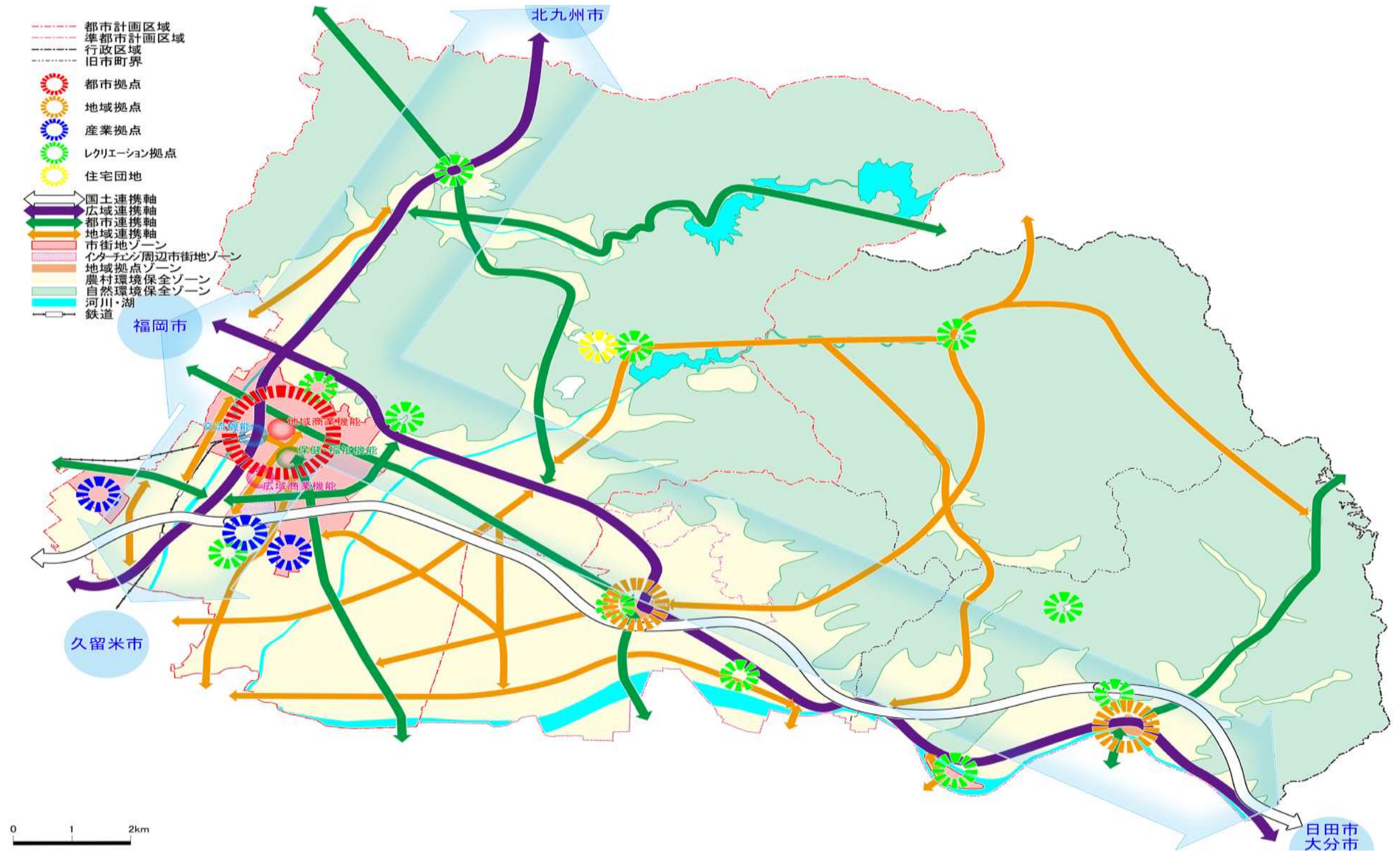
◆バス交通の利便性向上

平成 20 年度に策定した朝倉市地域公共交通総合連携計画により、持続可能な公共交通を確立するため、路線バス（西鉄バス・甘木観光バス）はもとよりデマンド型乗合タクシーの導入やスクールバスの利活用とあらゆる公共交通機関を活用した事業化が進められています。

このことにより市内周辺部から中心部への交通アクセスは容易となりますが、今後、公共施設や保健、医療施設や商業施設等が集中する中心市街地の交通体系のリニューアルや交通結節点の整備、バス停の統合なども検討します。

福岡市中心部や福岡空港、大分市中心部などを結ぶ高速バスについては、バス停などの待合施設の整備やパークアンドバスライド利用の駐車場の整備、路線バス等との乗り継ぎ利用の利便性の向上など関係事業者や関係機関等と協議を進めます。

■将来都市構造図



■別紙

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
朝倉市	矢野竹線		三奈木地区		区域	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	美奈宜の杜線		美奈宜の杜地区		区域	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	馬田線		馬田地区		区域	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	福城線		蜷城地区		区域	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	長湊線		大福地区		区域	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	上秋月・安川線		上秋月地区		区域	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	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	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	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	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	宮野コース	老人福祉センター	八坂	老人福祉センター	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	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	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	大庭コース	老人福祉センター	十文字	老人福祉センター	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	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	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	福成コース	老人福祉センター	余名持	老人福祉センター	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	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	路線定期	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。
	あいのり高木号		佐田地区、黒川地区		路線不定期 区域	フィーダー補助	市内各地域を運行し、公共交通の地域拠点に接続する。

（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。