

第3回 朝倉市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和5年12月21日（木）10時～

場 所 ピーポート甘木 第2学習室

（次 第）

1. 開会

2. あいさつ

3. 議事

（1）報告事項

あいのりタクシー馬田線、福城線について（P1～P10）

（2）協議事項

①杷本地域の公共交通について（P11～P21）

②高本地区の公共交通について（P22～P36）

4. その他

（1）次回開催 令和6年1月24日（水）10:00～（ピーポート甘木 第2学習室）

5. 閉会

(1) 報告事項

あいのりタクシー馬田線、福城線について

- 1 あいのりタクシー馬田線
- 2 あいのりタクシー福城線
- 3 令和5年度あいのりタクシー等利用者アンケート結果

あいのりタクシー馬田線

(1) 報告事項

(1) 運行概要

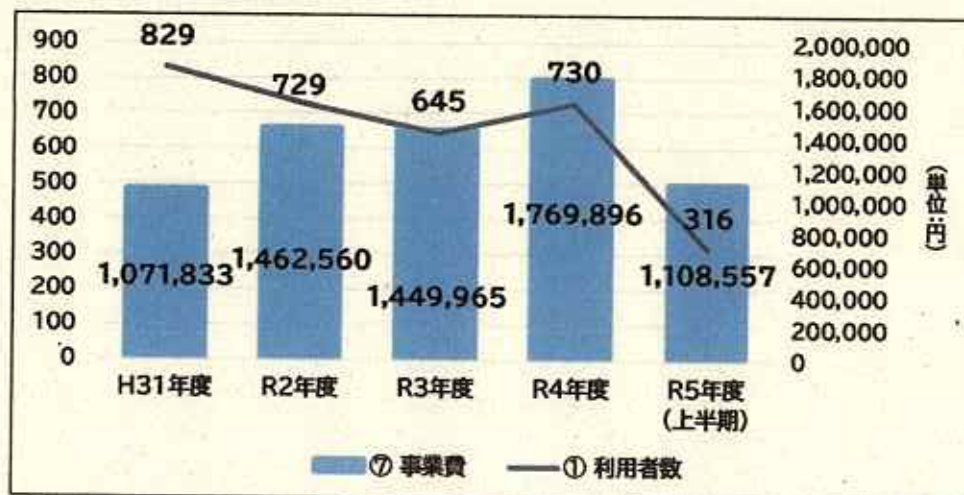
- ・運行コース 馬田地区内の各行政区等～甘木市街地（甘鉄甘木駅）
- ・運行形態 事前予約型のあいのりタクシー
- ・運行日 週3日（火曜日、木曜日、土曜日）
- ・運行便数 右回り・左回り共に4便（午前2便、午後2便）

(2) 利用実績

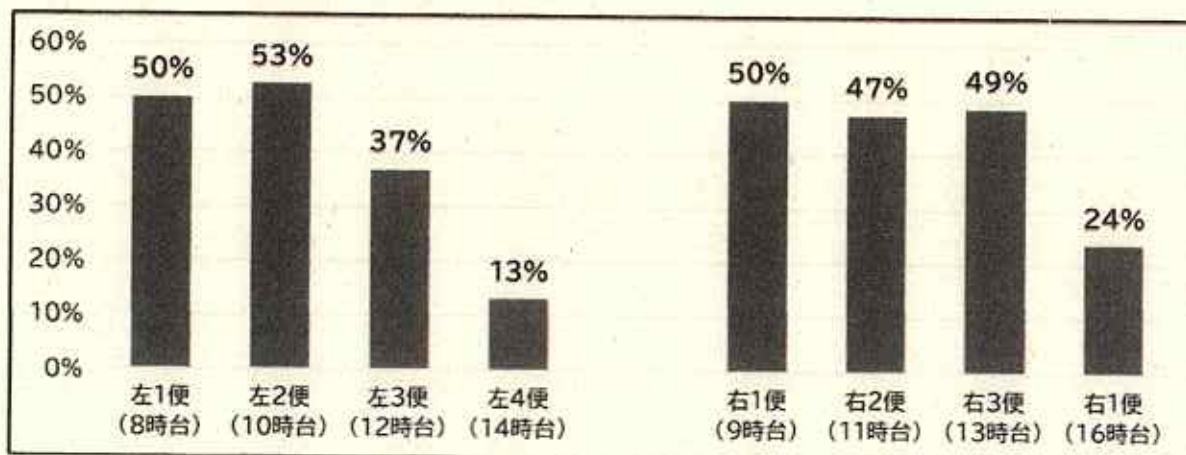
【単位：人、円】

	H31年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度 (上半期)
① 利用者数	829	729	645	730	316
② 実利用者数	59	43	28	56	37
③ 1便あたり利用者数	1.6	1.4	1.3	1.3	1.3
④ 計画運行便数	1,200	1,176	1,208	1,176	608
⑤ 実運行便数	526	507	494	549	245
⑥ 運行率	43.8%	43.1%	40.9%	46.7%	40.3%
⑦ 事業費	1,071,833	1,462,560	1,449,965	1,769,896	1,108,557
⑧ 1人当たり輸送経費	1,293	2,006	2,248	2,425	3,508

【図1】利用者・事業費推移表



【図2】便ごとの運行率（R5年度上半期）



あいのりタクシー福城線

(1) 報告事項

(1) 運行概要

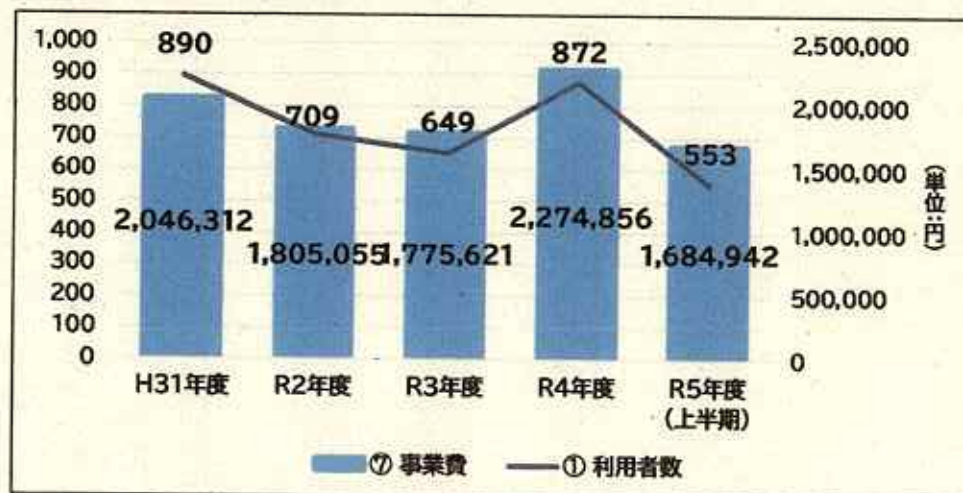
- ・運行コース 蟬城地区～福田地区～甘木市街地（甘鉄甘木駅）
- ・運行形態 事前予約型のあいのりタクシー
- ・運行日 週3日（月曜日、水曜日、金曜日）
- ・運行便数 往復4便（甘木市街地方面行き／午前3便、午後1便）
（蟬城方面行き／午前1便、午後3便）

(2) 利用実績

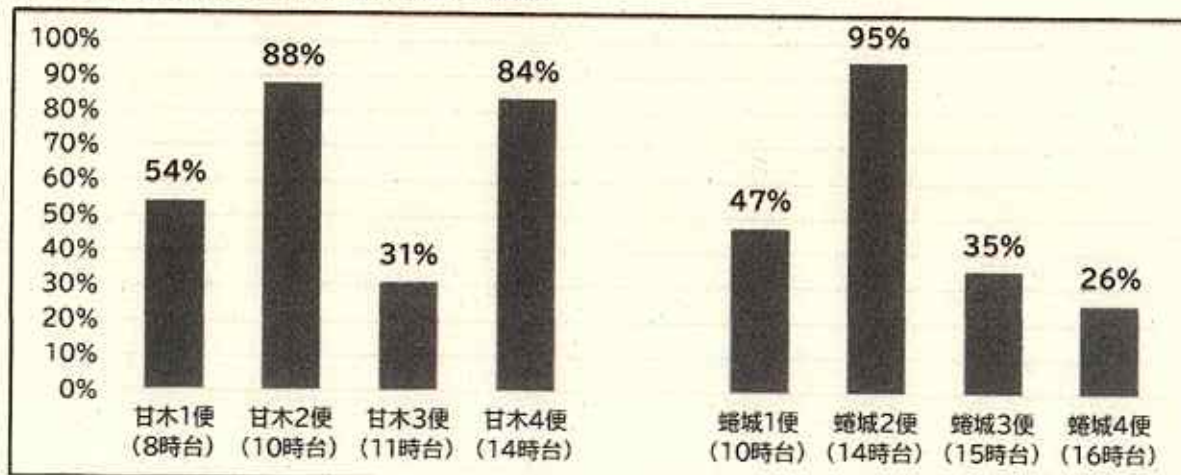
【単位：人、円】

	H31年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度 (上半期)
① 利用者数	890	709	649	872	553
② 実利用者数	34	23	19	36	31
③ 1便あたり利用者数	1.5	1.4	1.3	1.6	1.6
④ 計画運行便数	1,144	1,184	1,152	1,184	584
⑤ 実運行便数	587	524	494	551	340
⑥ 運行率	51.3%	44.3%	42.9%	46.5%	58.2%
⑦ 事業費	2,046,312	1,805,055	1,775,621	2,274,856	1,684,942
⑧ 1人当たり輸送経費	2,299	2,546	2,736	2,609	3,047

【図1】利用者・事業費推移表



【図2】便ごとの運行率（R5年度上半期）



令和5年度あいのりタクシー等利用者アンケート結果

1. 調査概要

①調査目的	地域公共交通確保維持改善事業において地域内フィーダー系統に係る「協議会補助」制度を活用する協議会は必ず実施しなければならないことから、モニタリングを実施。 また、令和5年度に4(2)路線で契約更新(入札)を行うことから、調査結果を運行内容の改善のための基礎資料として用いる。
②実施期間	令和5年10月18日(水)～令和5年10月31日(火) ※2週間
③調査対象路線	あいのりタクシー上秋月線・安川線、馬田線、福城線、長洲線、矢野竹線、美奈宜の杜線、朝倉地域コミュニティバス、黒川線、杷木東部線 ※高木地区・杷木地域は別途全世帯アンケートを実施
④アンケート内容	別添アンケート調査票による
⑤調査方法	市から運行事業者へ協力を要請し、使用車両内に調査票と回収箱を設置。運転手より利用者へ、調査票の記載を促し、利用者は車内又は自宅で記載した後、その調査票を車内の回収箱、または運転手へ。
⑥回収状況	58票(あいのりタクシー29票、朝コミ29票)
⑦集計について	運行形態が異なることから、朝倉地域コミュニティバスのみ調査票が異なるため、集計結果も別に行う。

2. アンケート集計

(1) 回答者属性

- 性別をみると、「女性」(約72%)が多い。
- 年齢をみると、「後期高齢者」(75歳以上)が約76%を占める。

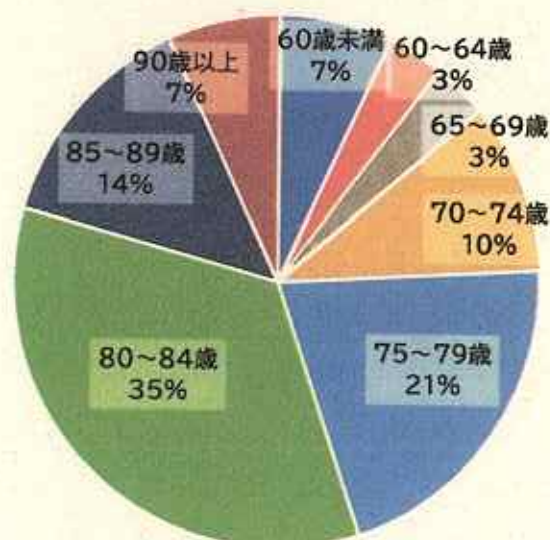
Q1 性別

	回答者数	構成比
男性	6	21%
女性	21	72%
未回答	2	7%
計	29	100%

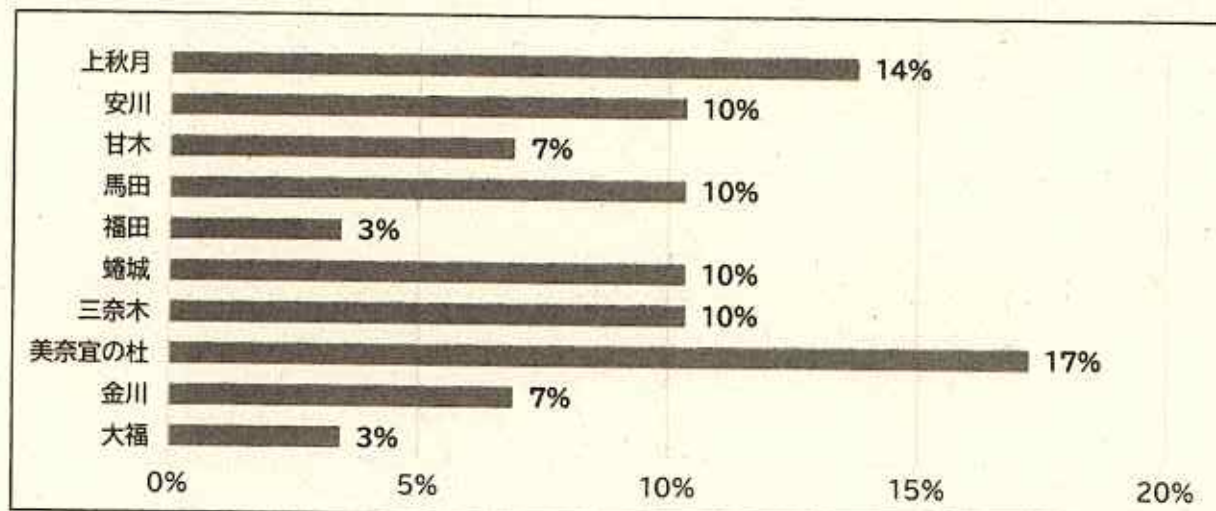


Q2 年齢

	回答者数	構成比
60歳未満	2	7%
60~64歳	1	3%
65~69歳	1	3%
70~74歳	3	10%
75~79歳	6	21%
80~84歳	10	34%
85~89歳	4	14%
90歳以上	2	7%
未回答	0	0%
計	29	100%



Q3 地区

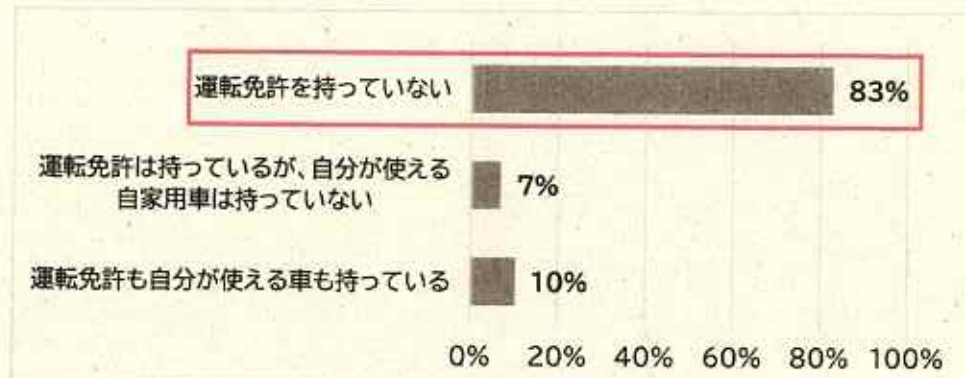


(1) 報告事項

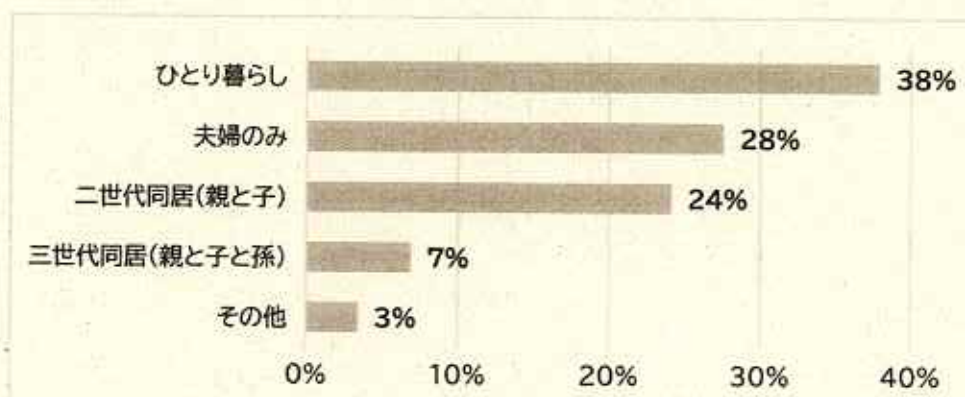
(2) 運転免許と自家用車（ご自身が運転する車両）の保有状況及び世帯構成

- 利用者の83%の方が運転免許を保有していない。
- 約66%の方がひとり暮らし、夫婦のみであり、また72%の方が日中送迎を頼めるご家族やご近所の方がいない。自分達だけでは移動手段が無く、公共交通に頼るしかない実情が窺える。

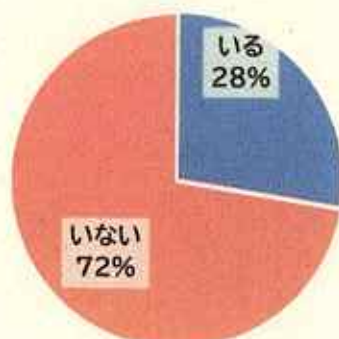
Q4 運転免許と自家用車の保有状況



Q5 世帯構成



Q6 日中送迎を頼めるご家族、近所の方の有無

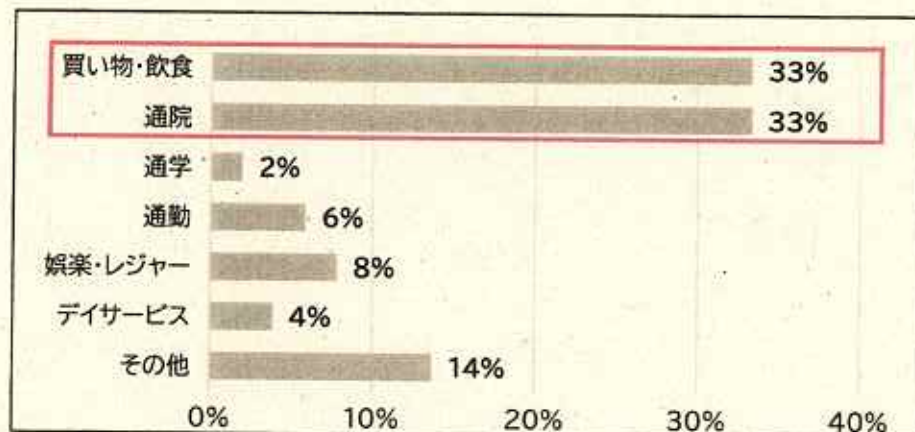


(1) 報告事項

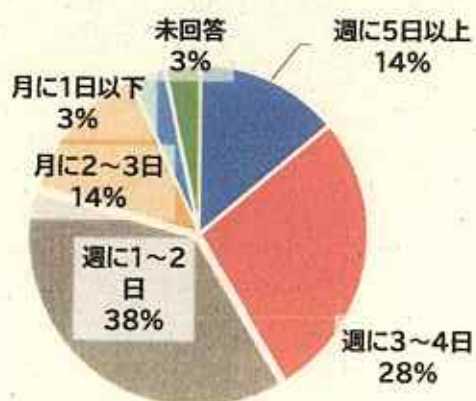
(3) あいのりタクシーの利用特性

- 外出目的をみると、「買い物・飲食」(約33%)、「通院」(約33%)がほとんどを占める。利用者属性からも、通勤、通学は少ない。「その他」では、令和5年度から市役所にも経由するようになったため、行政手続き等での利用がある。具体的な行先は、地域内の病院や商業施設が多い。
- 利用頻度は週に3～4日、1～2日が66%、月に2～3日が14%である。主な外出目的は病院や買い物であり、生活交通として必要な時にだけ利用されていることが分かる。
- あいのりタクシーでの往復の利用率をみると、75%と高い。行きのみしか利用していないという方が25%あり、理由としては、帰りの時間がはっきりしないが67%となっている。病院等の終了の時間が分からず、予約の難しさがあるものとみられる。

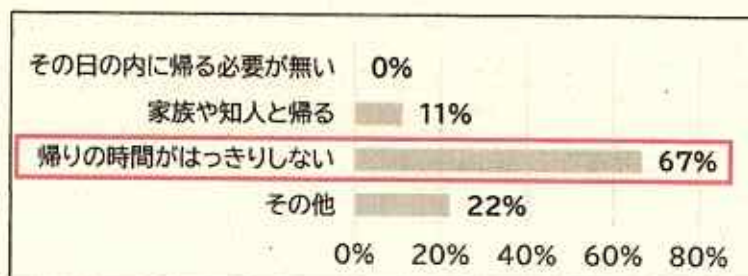
Q7 外出目的



Q8 利用頻度



Q9 行き帰りの往復で利用したか

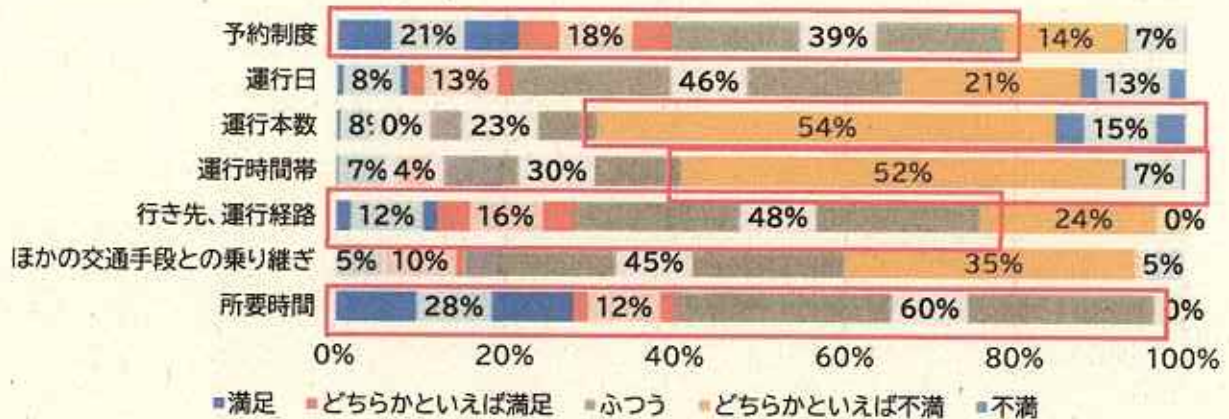


(1) 報告事項

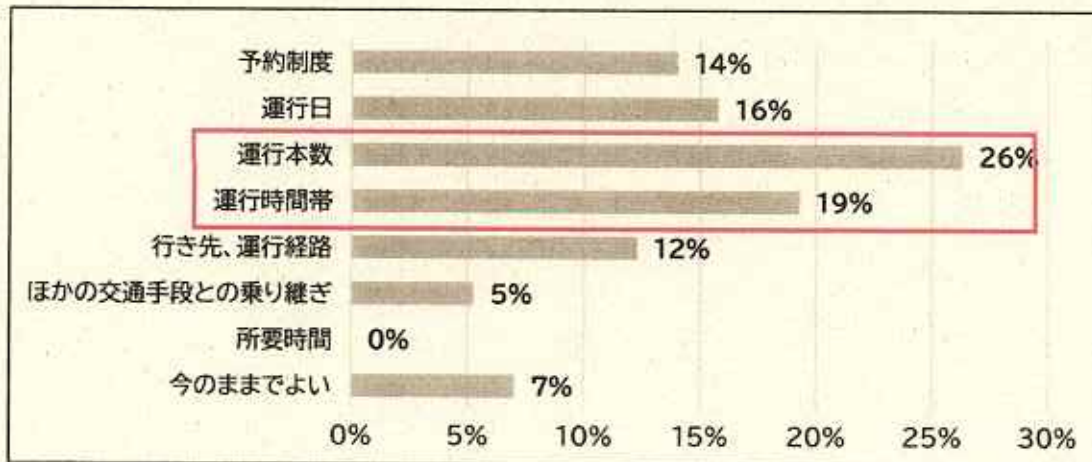
(4) あいのりタクシーの満足度、改善性

- 満足度が高いのは、予約制度、行き先・運行経路、所要時間であり、満足度が低いのは、運行本数、運行時間帯となっている。
- あいのりタクシーの満足度を高めるための見直しとしては、運行本数や運行時間帯が最も多かった。

Q10 満足度



Q11 見直しが
必要な
項目



■ 見直し要望の内容

(上秋月・安川線)

- ・病院や用事がいつ終わるかわからない時、予約制は困る
- ・イオンに行きたい・A コープからイオンまで行けるよう希望する
- ・便利さを追求するとお金が要るでしょうからできる範囲でどうぞよろしく。

(馬田線)

- ・月水金も運行してほしい。

(矢野竹線)

- ・午前の便で帰りの便の 11 時ごろの便がほしい
- ・13 時～13 時半と、17 時～18 時台までの便がほしい

(1) 報告事項

(美奈宜の杜線)

- ・インターネットから予約ができるようにしてほしい。1時間に1本はバスを設定してほしい。
- ・高齢で予約時間を忘れてしまうことがある。変更や病気で一人暮らしだとキャンセルできないこともある。荷物が多い時はバス停から家まで困るからタクシーを利用している。
- ・15時台の帰り便がほしい・1時間に1本はほしい。
- ・スマホから予約システムがよい。予約は30分前までできるようにしてほしい。
- ・1時間前の予約、1分でも遅れたらダメ（行きは一週間分予約しているが帰りは仕事の終わり時間が不明で予約が大変）日曜日の運行して（教会の日曜ミサや、イベント、音楽会にいきたい）タクシーは往復で5000円かかる。
- ・18時台の帰り便が欲しい。たまには夕食を食べに市街地に出たいが帰りがタクシーではちょっと厳しい。

(福城線)

- ・福城から甘木方面へ行く便が16時台がほしい。甘木の自宅から実家へ片付けに通っているが甘木に帰る便が早くて用事が進まない。
- ・9:20→10:20、10:20→11:20
- ・朝8:25分は早すぎ。8:30くらいとか9時、10時台にしてほしい。行きは予約で病院1院のみくらいで帰りの時間まで待つのが長すぎてついタクシーを使う。今利用している8:25分で中央病院や眼科にいくと、帰りは1時45分まで待ち時間が長すぎる。

■ 自由意見

- ・運行本数を増やしてほしい、時間帯も増やして、運行時間の目安外も可能に。グループ予約で9人で利用したい。
- ・買物や病院へ行くのに乗降場所が近くすごく助かっています。末永くあいのりタクシーが存続するのを願います。
- ・予約制ではなく自由に乗れるようにしてもらいたい
- ・上秋月から甘木のドライバーの方に感謝している、親切で安心して乗車できる。
- ・甘鉄との連絡
- ・イベントがあるときは日曜日でも運行してほしい
- ・イオン便がほしい
- ・運転士さんは皆さん良い方でとても満足しています。
- ・運転士にいつも感謝している。皆助け合って利用しているが、老人が多いのでよろしくお願いします。
- ・運転士さんが皆さん良く、気持ちよく利用している。なくなることなく運行してほしい。
- ・15時、17時の運行があればもっと長く仕事ができる。運転士さんが親切で感謝している。100円で利用できてありがたい。
- ・①矢野竹線の発着を美奈宜の杜販売センターにしてはどうか。大きく時刻変更は不要なはず。②矢野竹線と美奈宜の杜線の時刻表が時間的に接近していて利用しにくい。間に入るくらいの間隔であればいい。
- ・以前のあいのりタクシーとの変更の際、食い違つて戸惑うことがある。
- ・月水金なのでせめてあと一便でも増やしてほしい

コミュニティバスの年度別利用者数の推移(平成25年度～)

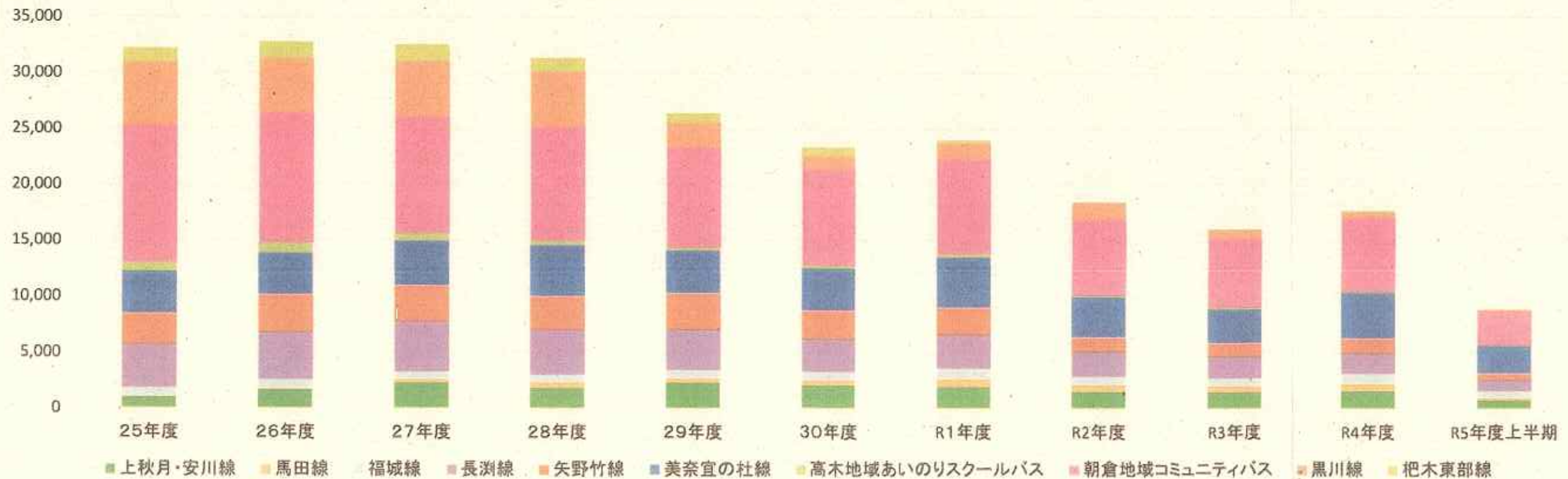
【単位:人】

	路 線 名	25年度	26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年度上半期	合計
1	上秋月・安川線	978	1,639	2,256	1,790	2,266	2,032	1,882	1,475	1,446	1,546	737	18,047
2	馬田線	129	168	402	596	489	570	829	729	645	730	316	5,603
3	福城線	745	781	640	649	714	708	890	709	649	872	553	7,910
4	長淵線	3,895	4,229	4,492	4,021	3,609	2,915	3,023	2,204	1,953	1,806	957	33,104
5	矢野竹線	2,711	3,345	3,209	2,977	3,237	2,520	2,402	1,271	1,184	1,329	603	24,788
6	美奈宜の杜線	3,779	3,708	3,955	4,527	3,790	3,777	4,496	3,581	3,005	4,079	2,448	41,145
7	高木地域あいのリスクールバス	758	866	631	377	230	195	277	151	168	105	55	3,813
8	朝倉地域コミュニティバス	12,306	11,661	10,484	10,155	8,981	8,610	8,440	6,758	6,100	6,583	3,133	93,211
9	黒川線	5,623	4,878	4,939	4,987	2,212	1,185	1,426	1,520	807	451	83	28,111
10	杷木東部線	1,272	1,486	1,510	1,233	863	816	311	36	60	181	96	7,864
	小 計	32,196	32,761	32,518	31,312	26,391	23,328	23,976	18,434	16,017	17,682	8,981	263,596

※高木地域あいのリスクールバス利用者数は、児童・生徒を除く。

※上秋月・安川線の利用者数は、臨時便(スクールバス対象児童の送迎のために運行した便)の利用者数を除く。

コミュニティバスの年度別利用者数の推移



(2) 協議事項①

杷木地域の公共交通について

- 1 杷木地域の公共交通について
- 2 アンケート結果報告について
- 3 杷木地域の公共交通の見直しについて

2 アンケート結果報告について

公共交通ニーズに関するアンケート

杷木地域アンケート調査結果

2 杷木地域アンケート調査結果

(2) 協議事項①

調査の概要

※11月15日回収分までで集計

調査期間 令和5年10月9日(月)頃～令和5年10月31日(火)

調査対象 杷木地域在住の住民のうち、高校生以上

配布・回収方法 全世帯に、区会長さんを通じてアンケート調査を配布
回収についても、区会長さんが回収を行い、コミュニティへ提出し、市が回収

地区	人口	回答者数	回答率	構成比
松末地区	371	157	42%	8%
杷木地区	2577	871	33%	43%
久喜宮地区	1560	571	36%	28%
志波地区	1105	414	37%	21%
	5613	2013	35%	100%

松末地区	杷木地区	久喜宮地区	志波地区
池の迫43	杷木大山26	古町52	志波上町74
星丸正信17	穂坂50	久喜宮上町29	志波中町14
獺ノ口23	林田27	久喜宮中町31	下町13
立9	東林田64	新町3	宮舟20
真竹6	西林田123	久喜宮原鶴33	高山9
松末本村14	新浜87	若市109	志波原鶴47
石詰2	白木24	上げ46	塚原56
中村3	上池田83	杷木古賀111	尾迫20
乙石0	下池田147	寒水50	梅ヶ谷58
赤谷40	杷木上町93	浜川77	道目木14
不明0	東町38	不明3	平榎21
	中央通48		松葉31
	西町20		政所3
	下池田住宅0		笹尾0
	杷木団地40		杉馬場27
	不明1		不明7

	回答者数	構成比
10代	86	4%
20代	79	4%
30代	95	5%
40代	198	10%
50代	261	13%
60代	441	22%
70代	479	24%
80代以上	264	13%
未回答	110	5%
計	2013	100%

	回答者数	構成比
男性	871	43%
女性	1051	52%
無回答	21	1%
未回答	70	3%
計	2013	100%

	回答者数	構成比
学生	92	5%
会社員、公務員	577	29%
自営業、会社経営(農業等含む)	422	21%
家事専業	118	6%
無職	481	24%
その他	191	9%
未回答	132	7%
計	2013	100%

2-1 日常の移動での困りごと

(2) 協議事項①

●免許証及び自家用車保有状況



●日頃、移動手段に困っているか

	回答者数	構成比
困っている	185	10%
困っていない	1593	90%
計	1778	100%

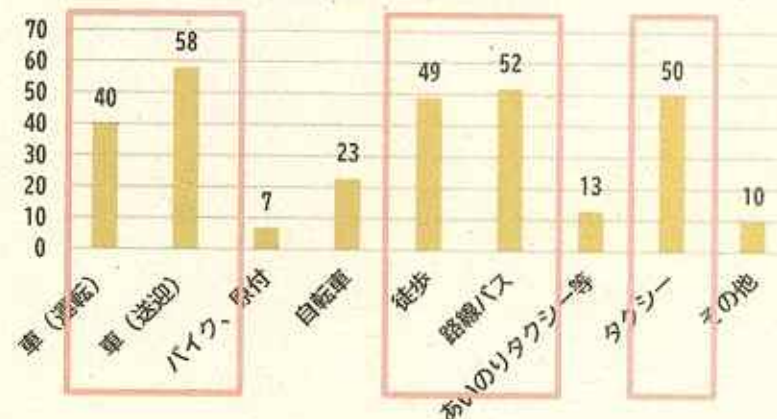
移動手段に困っている人は185人いる

【困っていると回答した方】(複数回答可)

●困ってる理由



●普段の交通手段



移動手段に困っている人は、バス等の公共交通機関では、運行本数が少ない、バス停まで歩けない等の理由で困っており、ぎりぎりまで自分で運転又は送迎してもらっていたり、路線バスやタクシーを利用されている。

2-2 利用意向

市では、杷木地域全域において、利便性向上のため、自宅周辺から目的地の玄関先まで⁽²⁾ 協議事項①
送迎するいわゆるドアツードア方式の交通の導入可能性について調査しています。

※新しい移動手段を運行した場合に、どの程度利用するか？

●利用意向



●理由



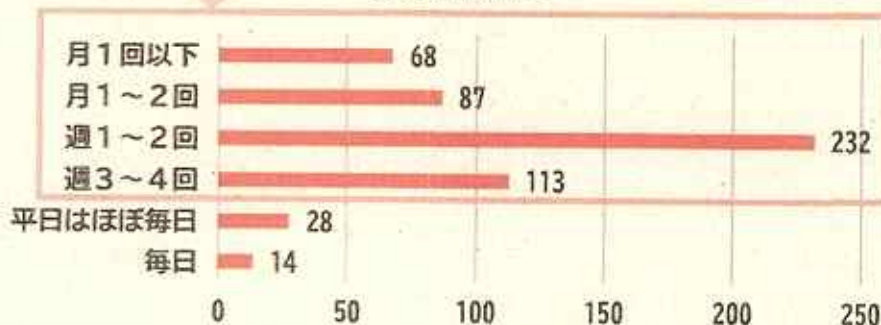
【利用したいと回答した方】

●妥当な運賃

	回答者数	構成比
200円まで	181	34%
300円まで	203	38%
400円まで	66	12%
500円まで	81	15%
600円まで	8	1%

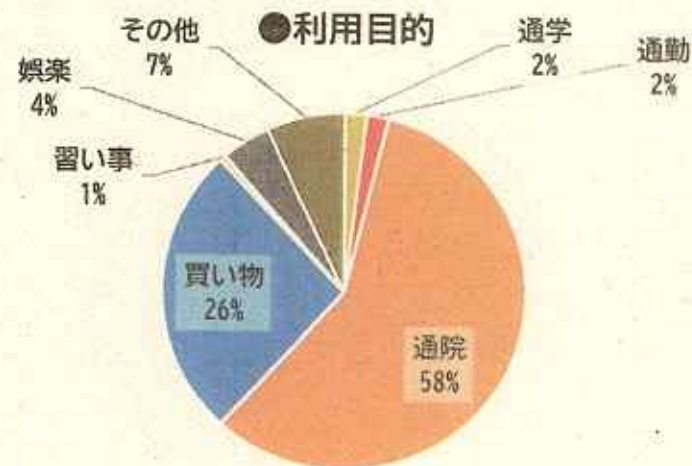
週に4回以下の方が90%以上をしめます。

●利用頻度



84%が買い物または通院です

●利用目的



2-3 利用したい時間帯、目的地

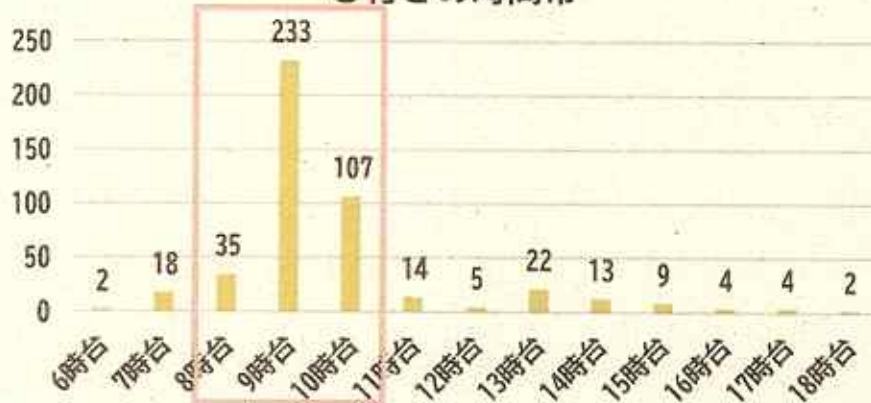
【利用したいと回答した方】

最も利用したい時間帯は？

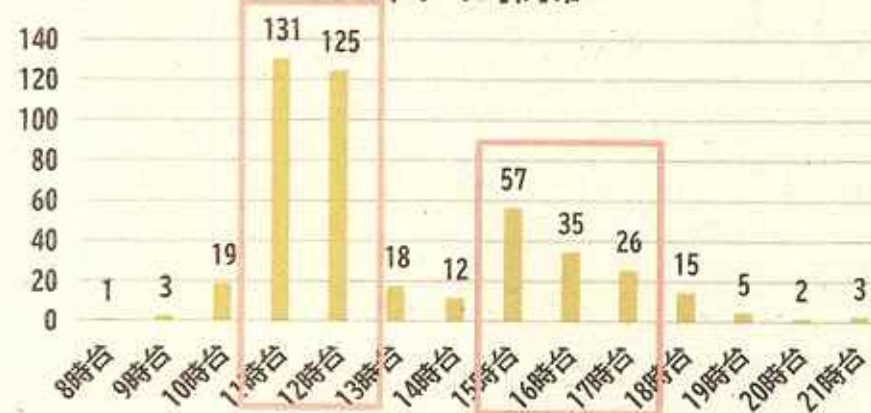
行きは、8～10時台

帰りは、11～12時台と、15～17時台に需要が集まっています

●行きの時間帯



●帰りの時間帯



(2) 協議事項①

目的地は、杷木内のスーパーや病院が需要が高くなっています。杷木以外では、うきはや日田市内の病院、スーパーへの需要が高くなっています。

●目的地



具体既な施設	人数	構成比
マルキョウ	222	33%
森山内科	63	9%
ドラモリ	47	7%
山鹿医院	32	5%
病院	24	4%
田辺医院	23	3%
重松医院	21	3%
らくゆう館	20	3%
バサロ	19	3%
スーパー	17	3%
ゆめマート	17	3%
Aコープ	13	2%
ナフコ	12	2%
イオン甘木	12	2%
うきは市	10	2%
和田外科	8	1%
朝倉医師会病院	8	1%
杷木バス停	6	1%
筑後川温泉病院	5	1%
コスモス	5	1%
銀行	5	1%
ゆめタウン	4	1%
トライアル	4	1%
その他	67	10%

2-4 主な自由意見

(2) 協議事項①

運行内容※乗継・ドアツードアなどを見直しの方向性について

①ドアツードア

- ・どこでも利用できるように、低料金で利用したい
- ・便利で役に立つ気がする。
- ・社会貢献の一つとしてぜひ進めてください。

②タクシー券補助

- ・高齢者へ補助金としてタクシー券の半額補助などに切り替えてもよいのかと思う。
- ・タクシー会社と連携して、タクシーチケット（クーポン、割引券）等の利用の方がより現実的では。

③定時定路線（コミュニティバス）

- ・スクールバスの空き席の利用
- ・以前のような路線バスを走らせてもらいたい

予約について（デジタル化含む）

- ・予約が面倒。自由に予約（キャンセル）できるシステムがあるとよい。
- ・高齢者にとっては大変な作業

現在の運行内容について

- ・バス停までの距離が遠すぎる。
- ・本数が少なく事前予約制が面倒。

路線バスについて

【小石原線・宝珠山線】存続をお願いします。

【甘木幹線】・本数が少ない。・夜間帯にほしい。・杷木のバス停（営業所）にも定期券を発行してもらいたい。

【その他路線バス路線】・甘木市街地循環線を杷木まで伸ばしてほしい。・すべての時間帯運行本数が少なすぎる。

その他全般的なこと

- ・車がないと不便な地域なので公共交通はとても大切、老後は不安。
- ・市民の高齢化に伴い、移動手段の確保は重要な課題です。
- ・高校の選択肢も増えるので杷木から浮羽へのバスを充実させてほしい。
- ・杷木バス停からうきは市・久留米市に行けるバスを運行してほしい
- ・高速道路山田SAにスマートICを設置して利用できるようにしてほしい。
- ・西鉄甘木へのアクセスが悪い
- ・車がなくても主要な交通機関の駅等に行けたらなんとかなるかなと思います。

現状	路線バス（黒川線）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 （梶木西部：あいのりタクシー黒川線、梶木東部：あいのりタクシー梶木東部線）
見直しの きっかけ	小石原線・宝珠山線の見直しの可能性があることから、沿線地域である梶木地域の移動手段の確保の検討が必要となったため、これを契機に H29 九州北部豪雨災害の甚大な被害を受けた梶木地域と高木地区で、今後も持続可能な交通システムへの見直しを行う。また、地域によって課題や需要が異なるため、梶木地域と高木地区それぞれを検討地域の単位とし、それぞれで交通のあり方について検討を実施。
地域課題	・小石原線・宝珠山線の見直しが実施された場合、沿線地域の移動手段の確保が必要である。 ・現在のあいのりタクシー黒川線、梶木東部線や路線バス小石原線・宝珠山線の利用者数は被災前と比較すると大幅に減少し、利用者数の回復も難しいことから、利用促進を図っていく必要がある。 ・R5 年度上半期の実績として、あいのりタクシー黒川線は、1 日当たり 0.6 人、あいのりタクシー梶木東部線は 1.7 人とほとんど利用者がいない状況が続いている。 ・地域公共交通で困っている理由は、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ことの順が多い。 ・梶木市街地への買い物通院需要だけではなく、災害公営住宅に被災者が入居されるなどの地域事情があり、集落（実家）への移動需要や、老人クラブの会合などの地区内の移動需要がある。 ・路線導入当初の経緯により、あいのりタクシー黒川線は週 6 日運行、あいのりタクシー梶木東部線は週 3 日運行で、地区によってサービス水準が異なっている。 ・地域の活性化のためにも、高齢者の外出機会を促すため、地域にとって望ましい地域公共交通への見直しを図る必要がある。
見直しの 考え方	住み慣れた地域で安心して暮らしていくために、導入可能で地域に適した交通システムへ見直しを行い、路線バスやタクシーなど地域公共交通と一体となった持続可能な公共交通体系を構築し、市民の移動手段を確保する。
今後の方 向性	梶木地域の西部（黒川線）と東部（梶木東部線、路線バス小石原線・宝珠山線）に分かれている路線から、梶木地域全体を 1 つの運行エリアとし、梶木地域内を予約に応じて運行する区域運行へ見直すことにより、地域内のサービス水準の平準化と地域内の移動の利便性を向上させる。また、幹線バスや高速バス等の広域的な生活交通へ結節し、地域外（市の中心拠点である甘木市街地など）への移動手段を確保する。予算規模は、現在の梶木地域の予算範囲内とする。

運行プランの視点（杷木地域）

（２）協議事項①

①運行エリア（ルート）	②運行日・運行時間
<u>1 運行範囲を広げすぎない</u> - 杷木地域内で外出需要がある程度満たせる <u>2 既存公共交通と競合させない</u> - 西鉄甘木幹線・高速バスへつなぐ（甘木・朝倉地域へは路線バス・高速バスで移動） - 難しい区間は、運賃調整を行う <u>3 行き先の範囲</u> - 病院やスーパーだけでなく、趣味等での外出需要も大事なため、指定施設とはしない	<u>1 利用者の目的に応じ設定</u> - 外出需要の大きい買い物・通院のしやすさ <u>2 非固定ダイヤ</u> - 時間が読みにくいところもあるが、乗りたい時間に利用できる <u>3 タクシーとのすみわけ</u> - 土日祝や早朝、夜間の時間帯は運行なし。相乗りのため、到着時間には幅はある。
③運行形態（乗降場所）	④運賃
<u>1 区域運行を検討</u> - 区域運行とは、ルート、ダイヤとも固定されていない、需要に応じた乗合運行 - 過疎化や高齢化、人口減少が他地域に比べて大きく進んだ地域であり、区域運行へ見直すことで、利用者の増加、相乗り率向上を図る	<u>1 安すぎる運賃設定にしない</u> - タクシー初乗り 700 円の半額程度が妥当 <u>2 既存公共交通と競合させない</u> - 路線バスの初乗運賃 210 円（R6 年 1 月予定）より高い設定
⑤利用方法	⑤運営主体
<u>1 利用者登録について</u> - ドアツードア方式を導入する場合、予約をスムーズにするため必要性が高い <u>2 予約方法</u> - 利用者数実績から予約なしの運行は難しい。電話での予約受付を基本とする	<u>1 交通事業者と行政の役割分担</u> - これまで通り交通事業者への運行委託とする。 <u>2 予約受付</u> - これまでの実績から、交通事業者が予約受付、配車の運営を担う。

運行概要案（杷木地域）

（2）協議事項①

	サービス水準	【現行】黒川線、杷木東部線	【見直し】杷木あいのリタクシー（仮）
運行主体	—	公共交通活性化協議会・朝倉市	公共交通活性化協議会・朝倉市
運行方法	—	道路運送法第4条一般乗合旅客自動車運送事業	道路運送法第4条一般乗合旅客自動車運送事業
運行エリア	↑	【黒川線】黒川地区⇄志波・久喜宮地区⇄杷木市街地 【杷木東部線】杷木・松末⇄杷木市街地	杷木地域全域（高木地区は切り離し、運行エリアとはしない）
運行形態	↑	路線バスのバス停から500m以上離れた区域の運行コース（フリー乗降区間あり）を予約に応じて運行（路線不定期に近い運行）	区域（杷木地域）内を予約に応じて運行する区域運行
運行日	↓	【黒川線】月～土曜日の週6日	月～金曜日の週5日 ※土・日・祝・振替休日・年末年始（12/31～1/3）は運休
	↑	【杷木東部線】月・水・金曜日の週3日 ※（火・木・土・）日・祝・振替休日・年末年始（12/31～1/3）は運休	
運行時間	↑	【黒川線】4往復（7:00～18:30の決まった時間） 【杷木東部線】4往復（8:00～18:00の決まった時間）	8:00～17:00（決まったダイヤなし）
運賃	↓	1回の乗車当たり200～310円 割引対象者（半額）：65歳以上の高齢者、小学生、障がい者手帳所持者（身体障害者、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳） 無料：就学前の子ども（中学生以上の保護者同伴に限る）、障がい者手帳所持者の介助者	1回の乗車当たり300円程度 割引対象者（半額）：小学生、障がい者手帳所持者（身体障害者、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳） 無料：就学前の子ども（中学生以上の保護者同伴に限る）、障がい者手帳所持者の介助者
予約方法	↓	1週間前～乗りたい便の出発時間の1時間前までに電話で運行事業者へ予約※事前登録不要	1週間前～乗車したい時間の1時間前までに電話で運行事業者へ予約※事前登録必要
車両台数	↓	【黒川線】10人乗り1台＋予備車2台 【杷木東部線】5人乗り1台＋予備車1台	5人乗り1台（定員の超過、予約の重複があった場合は予備車両1台まで運行）

運行概要の決定や、実証実験の詳細な計画の提案、協議は、次回以降の活性化協議会を予定

令和6年10月より1年間の実証運行。令和7年10月より本格運行を予定。

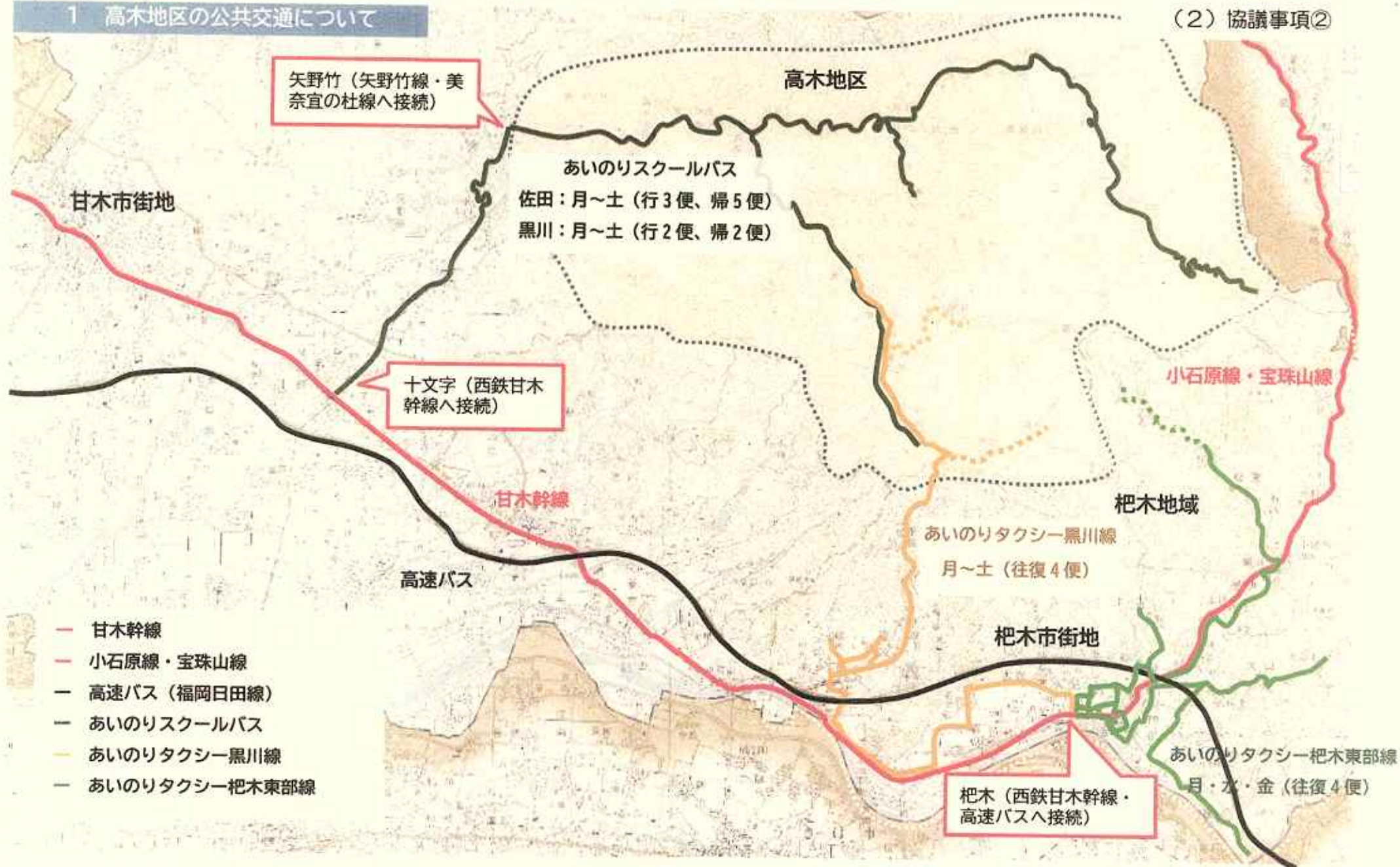
(2) 協議事項②

高木地区の公共交通について

- 1 高木地区の公共交通について
- 2 アンケート結果報告について
- 3 高木地区の公共交通の見直しについて
- 4 事業計画案について

1 高木地区の公共交通について

(2) 協議事項②



2 アンケート結果報告について

公共交通ニーズに関するアンケート

高木地区アンケート調査結果

1 高木地区アンケート調査結果

(2) 協議事項②

調査の概要

調査期間 令和5年10月12日(木)～令和5年10月31日(火)

調査対象 高木地区在住の住民のうち、高校生以上

配布・回収方法 全世帯に、区会長さんを通じてアンケート調査を配布
回収についても、区会長さんが回収を行い、コミュニティへ提出し、市が回収

地区		人口	回答者数	回答率	構成比
黒川地区	宮園	25	20	80%	15%
	馬場	25	9	36%	7%
	北小路	19	16	84%	12%
	疣目口	26	16	61%	12%
	元ノ目	8	4	50%	3%
佐田地区	西原	14	11	78%	8%
	田代	1	1	100%	1%
	牟田	7	6	85%	5%
	木和田	29	13	44%	10%
	安谷	11	9	81%	7%
	地下	12	7	58%	5%
	藪	11	7	63%	5%
	仏谷	8	6	75%	5%
不明			7		5%
計		204	132	64%	100%

年代	回答者数	構成比
10代	1	1%
20代	2	2%
30代	3	2%
40代	15	11%
50代	10	8%
60代	30	23%
70代	37	28%
80代以上	26	20%
未回答	8	6%
計	132	100%

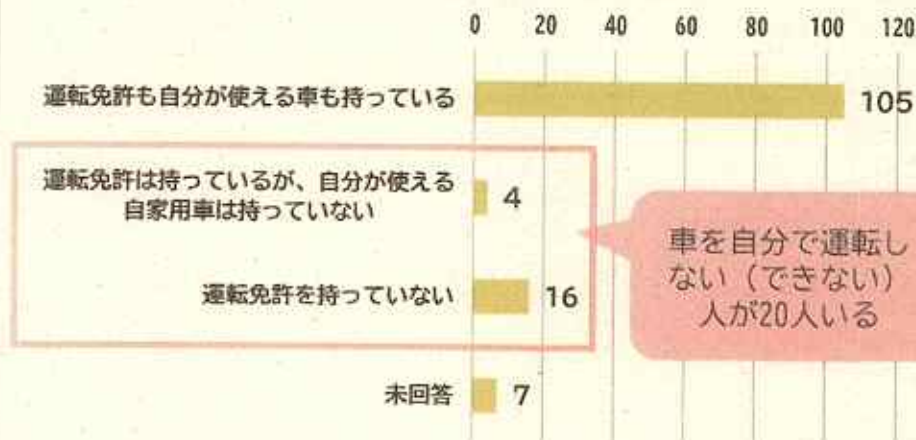
性別	回答者数	構成比
男性	57	43%
女性	61	46%
無回答	12	9%
未回答	2	2%
計	132	100%

職業	回答者数	構成比
学生	0	0%
会社員、公務員	23	17%
自営業、会社経営（農業等含む）	40	30%
家事専業	4	3%
無職	50	38%
その他	7	5%
未回答	8	6%
計	132	100%

1-1 日常の移動での困りごと

(2) 協議事項②

●運転免許及び車の保有状況



●日頃、移動手段に困っているか

	回答者数	構成比
困っている	19	17%
困っていない	96	83%

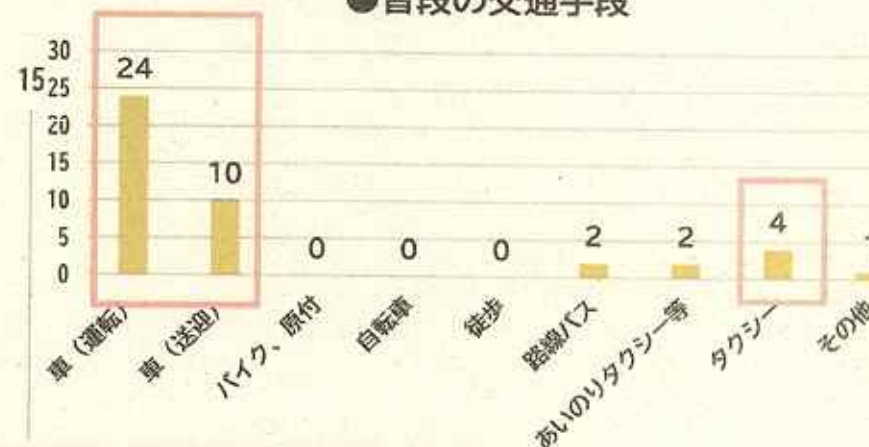
移動手段に困っている人は19人いる

【困っていると回答した方】(複数回答可)

●困っている理由



●普段の交通手段



移動手段に困っている人は、バス等の公共交通機関では、行きたい目的地に行けない等の理由で、公共交通機関を利用せず、ぎりぎりまで自分で運転又は送迎してもらっている

1-2 利用意向

市では、高木地区において、利便性向上のため、自宅周辺から特定の目的地の玄関先まで送迎するいわゆるドアツードア方式の交通の導入可能性を調査しています。

(2) 協議事項②

※新しい移動手段を運行した場合に、どの程度利用するか？

●利用意向



●妥当な運賃

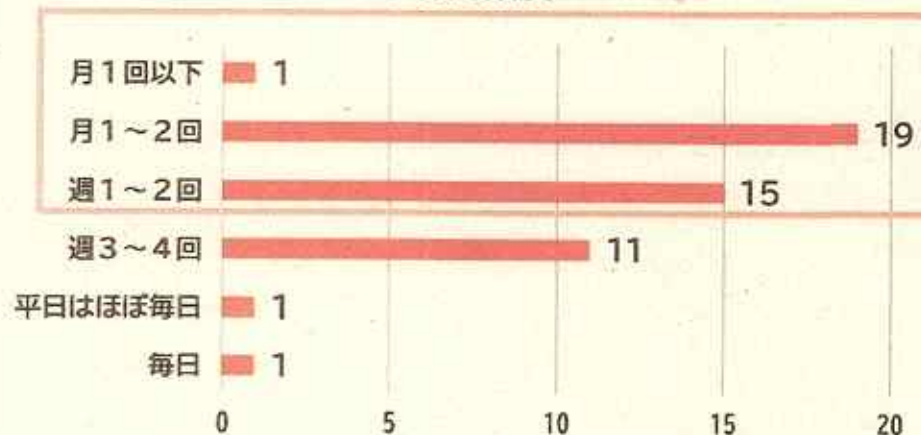
	回答者数	構成比
200円まで	9	20%
300円まで	14	31%
400円まで	9	20%
500円まで	13	29%
600円まで	0	0%

【利用したいと回答した方】

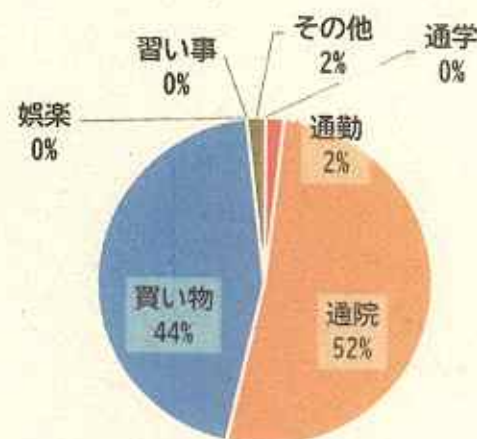
週に1～2回以下の方が70%以上をしめます。

96%が買い物または通院です

●利用頻度



●利用目的

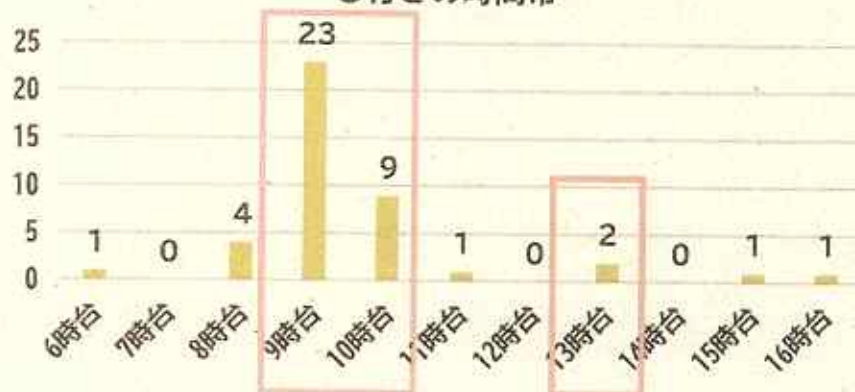


1-3 利用したい時間帯、目的地

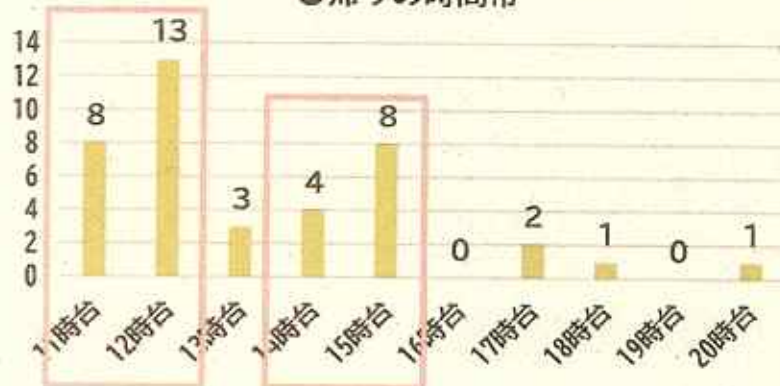
【利用したいと回答した方】
最も利用したい時間帯は？

行きは、9～10時台と、13時台
帰りは、11～12時台と、14～15時台に需要が集まっています

●行きの時間帯



●帰りの時間帯



(2) 協議事項②

目的地は、甘木方面が多く、甘木は特に買い物先の需要が高くなっており、杷木方面では、山鹿医院への需要が高くなっています。

●行きたい施設



具体的な施設	人数	構成比
Aコープ	14	18%
イオン	9	12%
山鹿医院	6	8%
マルショク	5	6%
トライアル	5	6%
医師会病院	4	5%
くまもと内科	3	4%
ダイレックス	3	4%
古賀循環器内科	3	4%
第一クリニック	2	3%
グッデイ	2	3%
坂田医院	2	3%
ナフコ	2	3%
松崎クリニック	2	3%
健生病院	2	3%
マルキョウ	2	3%
その他	12	15%

1-4 主な自由意見

(2) 協議事項②

運行内容（乗継・ドアツードア）について

- ・ 乗り換えをしないようにしてほしい
- ・ 自宅など直接目的地に行きたい

予約について（デジタル化含む）

- ・ スマートフォンとAIを用いて予約できないか
- ・ 予約制で前もって連絡をしないといけないのが困る

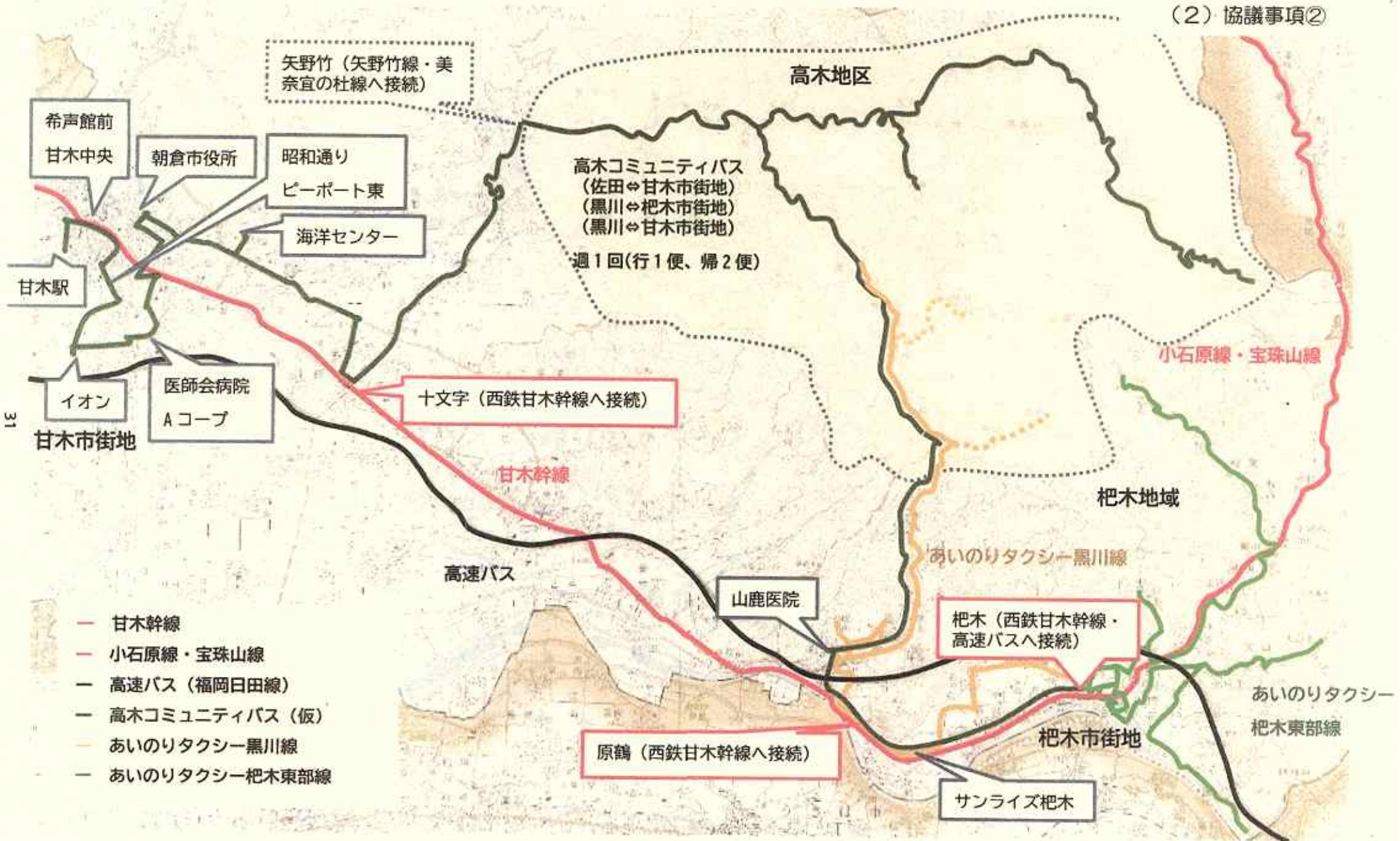
その他全般的なこと

- ・ 高木地区独自ではないが高木にあったシステムの導入をしてほしい
- ・ 現在は必要ないが、将来のための公共交通を提供していただけると大変有難い
- ・ 気楽に利用できるコミュニティバスがあったらいいと思う
- ・ 不便

現在の運行内容について

- ・ 高木の一番不便なことは交通。現在のスクールバスが唯一で助かっています。
- ・ スクールバスは残してほしい。

現状	【黒川地区】 路線バス（黒川線）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（あいのりタクシー黒川線） 【佐田・黒川地区】 路線バス（佐田・矢野竹線）廃止に伴う代替手段及び交通空白地区の解消を目的にスクールバスを活用し一般利用者の混乗化・間合い運行のデマンド型交通を導入し、移動手段を確保（あいのりスクールバス佐田コース・黒川コース）
見直しのきっかけ	小石原線・宝珠山線の見直しの可能性があることから、沿線地域である杷木地域の移動手段の確保の検討が必要となったため、これを契機に H29 九州北部豪雨災害の甚大な被害を受けた杷木地域と高木地区で、今後も持続可能な交通システムへの見直しを行う。また、地域によって課題や需要が異なり、高木地区では、地元主体での移動手段確保の機運が高まっていることから、杷木地域と高木地区それぞれを検討地域の単位とし、それぞれで交通のあり方や地区独自の交通システムの検討を実施。
地域課題	・高木地区は、H29 年九州北部豪雨災害の影響や、過疎化や人口減少等により、現在のあいのりタクシー黒川線やあいのりスクールバスの利用者数は、被災前と比較すると大幅に減少し、利用者数の回復も難しいことから、より交通弱者のニーズにあった利便性の高い交通の整備が求められているものの、利用者は少数であり、地域ごとでの見直しの必要性がある。 ・R5 年度上半期利用者は、黒川地区：延べ 18 人（月 2.8 人、実利用者：4 人）、佐田地区：延べ 55 人（月 9.1 人、実利用者 4 人）で、ほとんど利用者がいない状況が続いている。 ・地域公共交通で困っている理由は、バスがない、運行本数が少ない、目的地まで行けないことの順で多い。 ・高木地区は、地区内にスーパーや病院はなく、最寄りのスーパー等まで 15～20km 以上離れた地区である。 ・佐田地区では、市内で唯一スーパーや病院等が集積する甘木・朝倉・杷木市街地のいずれへも直通運行しておらず、現在は矢野竹または十文字での乗換が大きな負担となっており、地区からは甘木市街地への直通化実現の要望が根強い。また黒川地区でも、杷木や朝倉、甘木市街地への移動需要が高い。 ・地域の活性化のためにも、高齢者の外出機会を促すため、地域にとって望ましい地域公共交通への見直しを図る必要がある。
見直しの考え方	住み慣れた地域で安心して暮らしていくために、導入可能で地域に適した交通システムへ見直しを行い、路線バスやタクシーなど地域公共交通と一体となった持続可能な公共交通体系を構築し、市民の移動手段を確保する。
今後の方向性	黒川線（運行コース上でのフリー乗降でのデマンド交通）とあいのりスクールバス（スクールバスへの混乗化・間合い運行を活用した自家用有償運送）から、高木地区全体で 1 つの路線とし、現在のあいのりスクールバス運行の主体となっているスクールバス運転手を含めた地元の運転手を活用した地元主導の自家用有償運送でのデマンド交通へ見直す。他に移動手段のない高木地区内は区域運行とする。目的地へのアクセスについては、西鉄甘木幹線との結節による移動手段の確保と、商業施設や病院が集積する甘木・朝倉・杷木市街地への直通運行の実現により他のあいのりタクシー路線（矢野竹線、美奈宜の杜線）への乗継をなくすことで利便性を向上させるが、路線バスが運行する区間は避け、地域公共交通と競合させないこととする。杷木市街地については、現在の黒川線と路線バスへの乗継場所を乗降場所とし、これまで通り直通運行する。予算規模としては、現在高木地区にかかっている範囲内とする。



運行プランの視点（高木地区）

（２）協議事項②

①ルート・運行範囲	②運行日・運行時間
<u>1 運行範囲を広げすぎない</u> ・甘木・杷木市街地で外出需要がある程度満たせる <u>2 既存公共交通と競合させない</u> ・西鉄甘木幹線、高速バスへつなぐ（路線バスが運行する区間は運行しない） <u>3 行き先の範囲</u> ・運転手の継続的な運行の負担にならないよう、路線バスとの乗継拠点や病院やスーパーなどの外出需要が高い最低限必要な場所に限定する	<u>1 利用者の目的に応じ設定</u> ・外出需要の大きい買い物・通院のしやすさ <u>2 路線バスとの接続</u> ・西鉄甘木幹線へ接続し、移動範囲を拡大 <u>3 タクシーとのすみわけ</u> ・佐田～甘木は最長１時間 30 分程度、往復 65km 程度あり、運転手の負担にならない便数を設定する。また週 1 回ずつの最低限の運行とする。
③乗降場所	④運賃
<u>1 フリー乗降制度の継続と区域運行の併用を検討</u> ・【目的地では】区域運行は、ニーズが高く、利便性向上が見込まれるが、距離や時間が長くなる傾向にあり、目的地まで距離がある高木地区では、乗車時間、路線バス等への接続などの利便性を損なうため、現在のフリー乗降制度を継続。乗降場所はこれまでのデマンド交通（乗り継ぎ含む）で乗降していた場所を基本とする ・【自宅周辺では】過疎化や高齢化が他地域に比べて大きく進んだ地域であり、区域運行へ見直すことで、利用者の増加、相乗り率向上を図る	<u>1 安すぎる運賃設定にしない</u> ・タクシー初乗り 700 円の半額程度が妥当 <u>2 既存公共交通と競合させない</u> ・路線バスの初乗運賃 210 円（R6 年 1 月予定）より高い設定
⑤利用方法	⑥運営主体
<u>1 利用者登録について</u> ・地区の人口規模からみると利用者は限定的で、予約先は地元コミュニティであるため、必要性は低い <u>2 予約方法</u> ・利用者数実績から予約なしの運行は難しい。電話での予約受付を基本とする	<u>1 地元と行政の役割分担</u> ・ボランティア輸送については、過疎化と高齢化が進行する高木地区では事業の継続が困難との判断のため、市が運営主体となる自家用有償旅客運送で行うが、地元の交通であり、事業主体として、市と地元組織が連携して担う。運転手は、地元推薦の運転手と地元直接雇用のスクールバス運転手とする。 <u>2 予約受付</u> ・これまでのあいのりスクールバスでの実績から、地元組織が予約受付、配車の運営を担う主体とする。

運行概要案（高木地区）

（2）協議事項②

サービス水準		【現行】黒川線、佐田・黒川コース	【見直し】高木コミュニティバス（仮）
運行主体	—	公共交通活性化協議会・朝倉市	朝倉市・地域組織
運行方法	—	【黒川線】道路運送法第4条一般乗合旅客自動車運送事業 【黒川・佐田コース】道路運送法第79条市町村運営有償運送	道路運送法第79条市町村運営有償運送
運転手	—	【黒川線】交通事業者への運行業務委託 【黒川・佐田コース】スクールバス運転手	地元推薦の運転手（代替スクールバス運転手等）及びスクールバス運転手
運行コース	↑	【黒川線】黒川地区⇄杷木市街地（直通） 【黒川・佐田コース】黒川・佐田地区⇄十文字（乗継）	【黒川】黒川地区⇄杷木及び甘木市街地（直通） 【佐田】佐田地区⇄甘木市街地（直通）
運行形態	↑	路線バスのバス停から500m以上離れた区域の運行コース上でのフリー乗降（路線不定期）	区域を予約に応じて運行する区域運行とし、目的地の杷木・朝倉・甘木市街地は、運行コース上でのフリー乗降（路線不定期に近いもの）
運行日	↓	【黒川線・黒川・佐田コース】月～土曜日の週6日 ※日・祝・年末年始（12/31～1/3）・お盆（8/13～15）は運休	【黒川】週1日：杷木行き：第1・3・5週の水曜日 甘木行き：第2・4週の水曜日 【佐田】週1日：甘木行き：毎週木曜日 ※月・火・金・土・日・祝・年末年始（12/31～1/3）・お盆（8/13～15）は運休
運行時間	↓	【黒川線】4往復（7：00～18：30の決まった時間） 【黒川コース】2往復（7：00～17：30の決まった時間） 【佐田コース】8便（7：00～17：30の決まった時間）	【黒川】杷木：行き1便（9：00発）、帰り2便（11：35、14：20発） 甘木：：1便（8：45発）、帰り2便（11：35、14：20発） 【佐田】甘木：行き1便（8：45発）、帰り2便（11：35、14：20発）
運賃	↓	200～310円 割引対象者（半額）：65歳以上の高齢者、小学生、障がい者手帳所持者（身体障害者、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳） 無料：就学前の子ども（中学生以上の保護者同伴に限る）、障がい者手帳所持者の介助者	【黒川地区】黒川地区⇄杷木市街地 300円 黒川地区⇄十文字 300円、甘木市街地 400円 【佐田地区】佐田地区⇄十文字 300円、甘木市街地 400円 割引対象者（半額）：小学生、障がい者手帳所持者（身体障害者、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳） 無料：就学前の子ども（中学生以上の保護者同伴に限る）、障がい者手帳所持者の介助者
予約方法	↓	【黒川線】1週間前～乗りたい便の出発時間の1時間前までに電話で運行事業者へ予約 【黒川・佐田コース】1週間前～前日までに電話で高木コミュニティセンターへ予約	1週間前～前日までに電話で高木コミュニティセンターへ予約
車両台数	↓	【黒川線】10人乗り1台＋予備車2台 【黒川・佐田コース】スクールバス車両1台	市から10人乗り1台を貸与する（スクールバス車両を活用することもある）

（１）事業の目的

将来的に持続可能な公共交通へ改善するため、現在の黒川線（運行コース上でのフリー乗降でのデマンド交通）とあいのりスクールバス（スクールバスへの混乗化、間合い運行によるデマンド交通）を統合し、高木地区全体での新しい交通へ見直し、西鉄甘木幹線への結節と、商業施設や病院がある市街地への直通運行の実現により、より利便性を向上させ、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。

（２）現状

【黒川地区】路線バス廃止に伴う代替え手段としてデマンド型交通を運行（あいのりタクシー黒川線）

【佐田・黒川地区】路線バス廃止に伴う代替え手段及び交通空白地区の解消のため、スクールバスを活用し一般利用者の混乗化・間合い運行のデマンド型交通を導入（あいのりスクールバス佐田・黒川コース）

（３）今後の方向性

あいのりタクシー黒川線とあいのりスクールバスから、高木地区全体から市街地へ直通運行する交通へ見直すことで、利便性を向上させる。直通化する乗降場所は、これまでのあいのりタクシー黒川線の乗降場所とあいのりタクシー矢野竹線や美奈宜の杜線へ乗継いで利用していた乗降場所を基本とする。西鉄甘木幹線への結節による移動手段の確保は継続し、市街地へ直通運行するにあたっては、路線バスの区間は運行しない、または乗降不可とする（黒川線、矢野竹線、美奈宜の杜線の乗降場所は除く）。

（４）実証運行について

令和6年4月から令和7年3月までを実証実験期間とし、利用者数等調査し、導入可能性を調査する。実証実験期間中は、現在のあいのりスクールバスは継続運行する。黒川線は、小石原線・宝珠山線の見直しの時期で継続運行を判断する。

【運行プラン】高木コミュニティバス（仮）	
運行主体	朝倉市・地域組織
運行方法	道路運送法 79 条市町村運営有償運送
運転手	地元推薦の運転手への業務委託またはスクールバス運転手の混乗化・間合い運行による。
運行区域	【佐田地区】 佐田地区⇄甘木市街地（直通） 【黒川地区】 黒川地区⇄杷木及び甘木市街地（直通）
運行形態	区域内を予約に応じて運行する区域運行。高木地区内は、自宅付近まで送迎する。目的地の杷木・甘木市街地は、運行コース上でのフリー乗降とする。
運行日	【佐田地区】 週1日：毎週木曜日（甘木市街地行き） 【黒川地区】 週1日：第1・3・5週水曜日（杷木市街地行き） 第2・4週の水曜日（甘木市街地行き） ※運休日は祝日、振替休日、盆休み（8/13～8/15）、年末年始（12/29～1/3）
運行時間	【佐田地区】 行き1便（8：45 発）、帰り2便（11：35、14：15 発） 【黒川地区】 行き1便（8：50・9：00 発）、帰り2便（11：35、14：15 発）
運賃	【佐田地区】 佐田地区⇄十文字 300 円、甘木市街地 400 円 【黒川地区】 黒川地区⇄杷木市街地 300 円、黒川地区⇄十文字 300 円、甘木市街地 400 円
予約方法	1 週間前～前日までに電話で高木コミュニティセンターへ予約（平日の 9：00～17：00）
車両台数	10 人乗り 1 台（またはスクールバス車両を活用する）

運行コース図(佐田)

※自宅周辺まで送迎

(2) 協議事項②



運行コース図(黒川)

(2) 協議事項②

※自宅周辺まで送迎

コース図 (自宅周辺図)



コース図 (目的地周辺図)

杷木方面行き
(第1・3・5週の水曜日)

時刻表の目安

便	方面	出発時間
行き1便	甘木行き	9:00
帰り1便	黒川行き	11:35
帰り2便	黒川行き	14:20



コース図 (目的地周辺図)

甘木方面行き
(第2・4週の水曜日)

時刻表の目安

便	方面	出発時間
行き1便	杷木行き	8:45
帰り1便	黒川行き	11:35
帰り2便	黒川行き	14:20

※青色部分は、バス停以外の場所でも乗降することができるフリー乗降区間。