

第2期 朝倉市地域公共交通計画

(案)

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 P10
- 2-3 アンケート調査からの課題 P12

第3章 基本的な方針

- 3-1 目標像と基本方針 P14
- 3-2 目標 P18
- 3-3 施策 P20
- 3-4 評価指標 P25

第4章 計画の進め方

- 4-1 計画の推進体制 P28
- 4-2 達成状況の評価方法 P29

第1章 計画概要

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

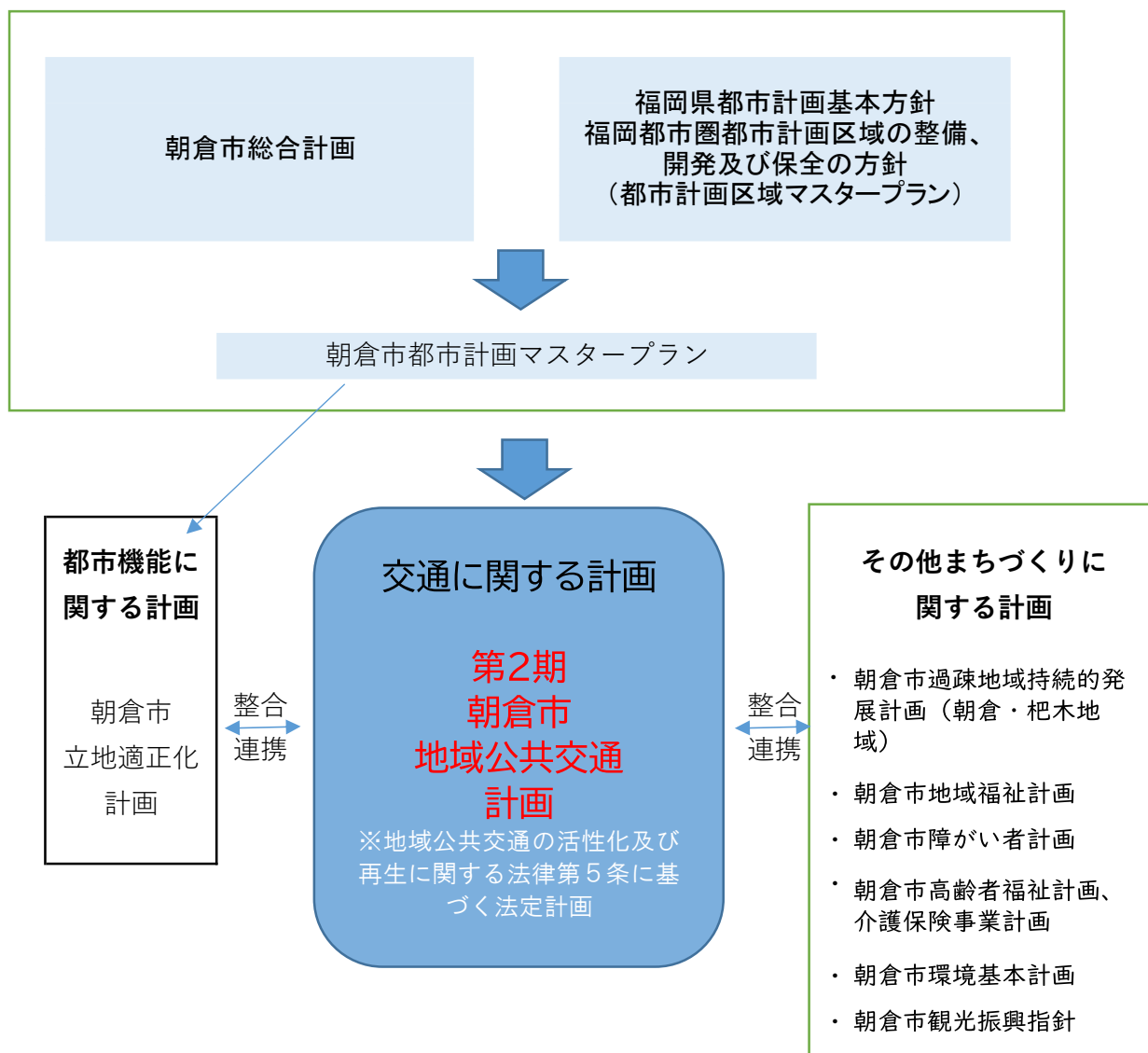
朝倉市では、まちづくりに係る最上位計画である朝倉市総合計画及び都市計画に係る福岡県都市計画基本方針等に即し策定された朝倉市都市計画マスタープランがあります。

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

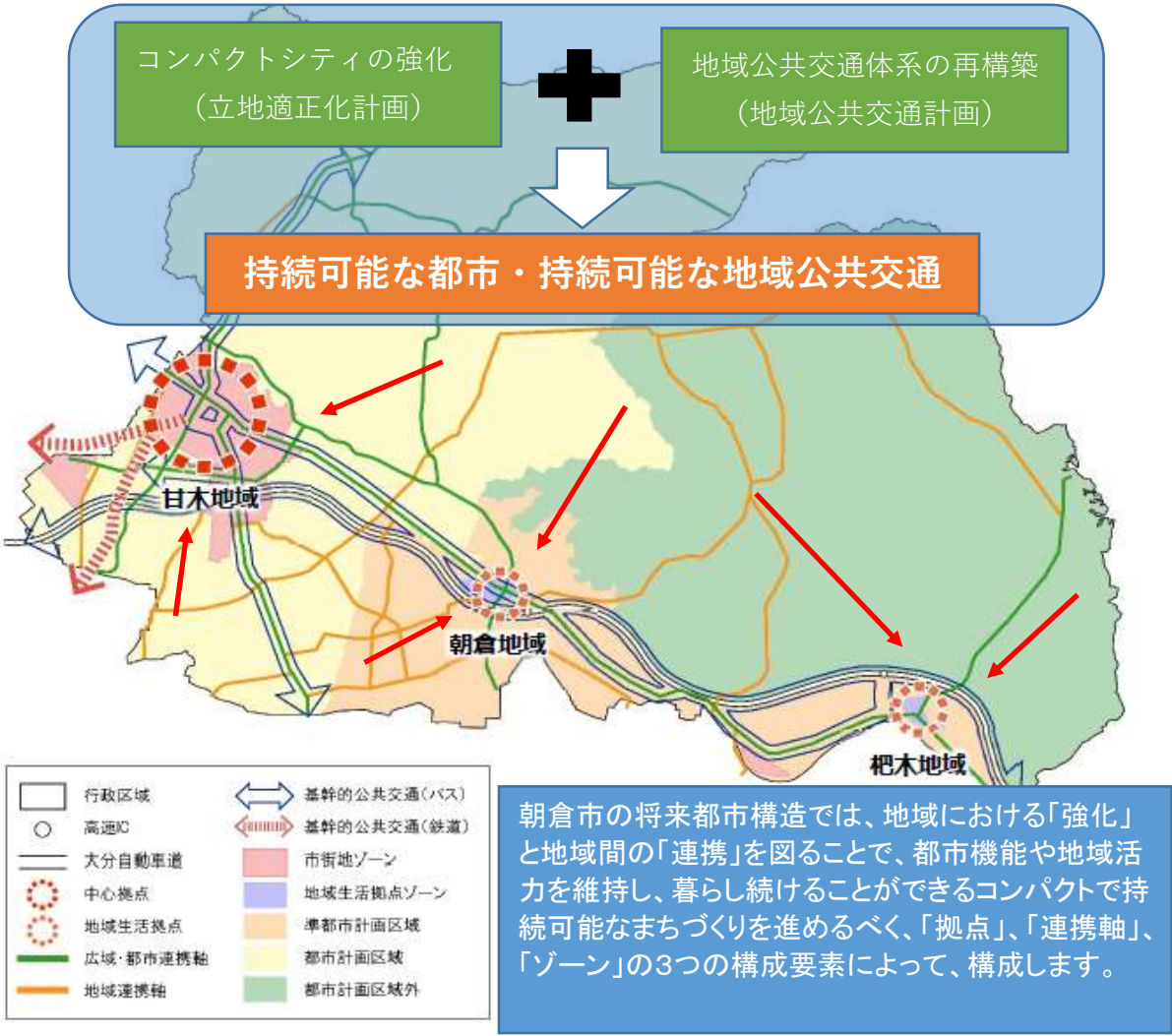
1-4 立地適正化計画との連携

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。

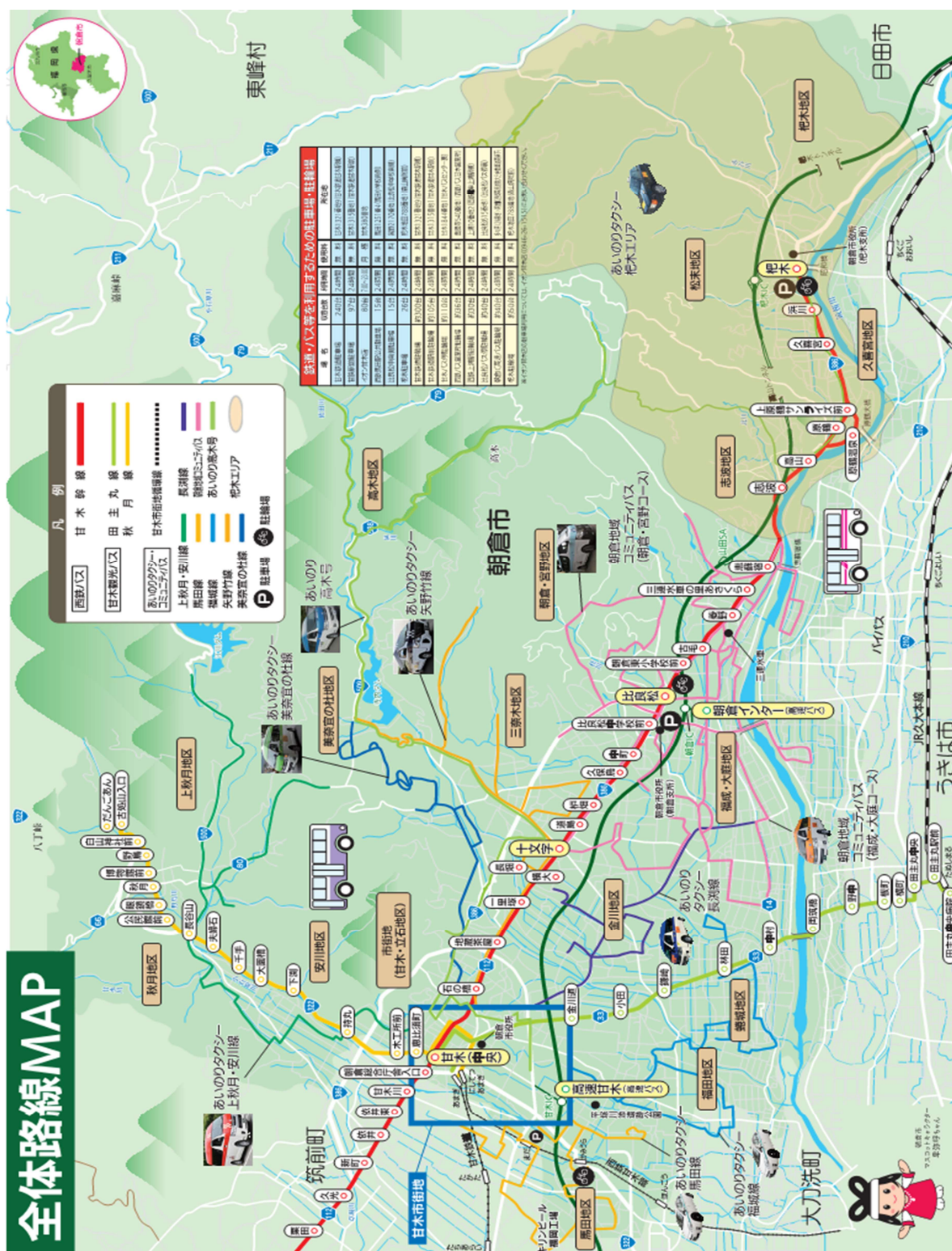
計画／役割

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

2-1 地域公共交通の現状

(1) 朝倉市の公共交通の現況



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	17.9Km	12駅	甘木	平日・土日祝日 37往復／日
	＼			馬田	
	宮の陣			上浦	
甘木鉄道	甘木	13.7Km	11駅	甘木	平日 42往復／日 土日祝日 34往復／日
	＼				
	基山				

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	（都市高速）甘木博多線 甘木幹線	（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、浮羽実業館高校（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

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 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～福岡ノンストップ便 平日1便有。

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ります。

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		事前 予約 型
	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 洲 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	朝倉コース	月～土	4便 (デマンド1便)	朝倉	路線定期	定 時 定 路 線 型 事前 予約 型	
		野コース	宮野コース			宮野			
		福成・大	福成コース			福成			
		庭コース	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	定 時 定 路 線 型	
		左回り			平日・土曜 4 便 日曜・祝日 4 便				

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		

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	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。 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。 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。
課題	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、育てるという意識づくりが必要です。

課題5 DXの推進

現状	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。 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。
課題	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。

第2章 現状と課題

2-3 アンケート調査からの課題

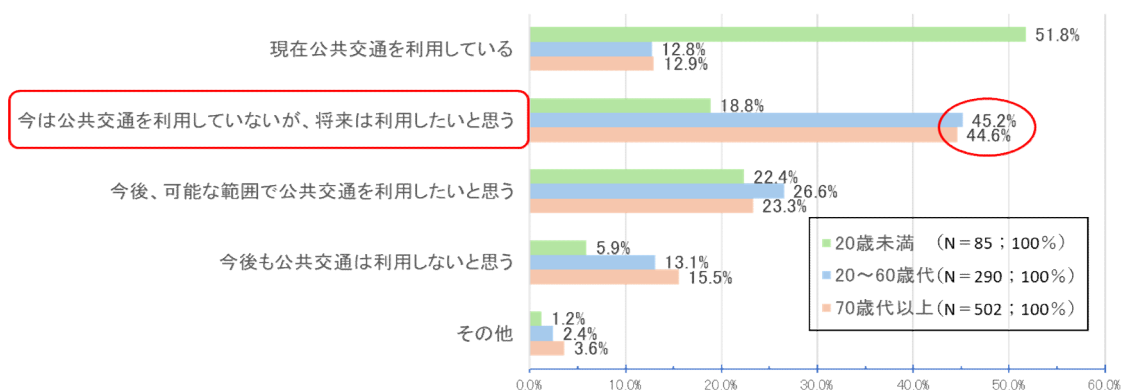
○令和7年6～7月に「市内の公共交通に関するアンケート調査」を実施しました。このアンケート調査の結果を分析し、今後の改善点や課題として取り組みを進めていきます。

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 <u>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。</u>
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。

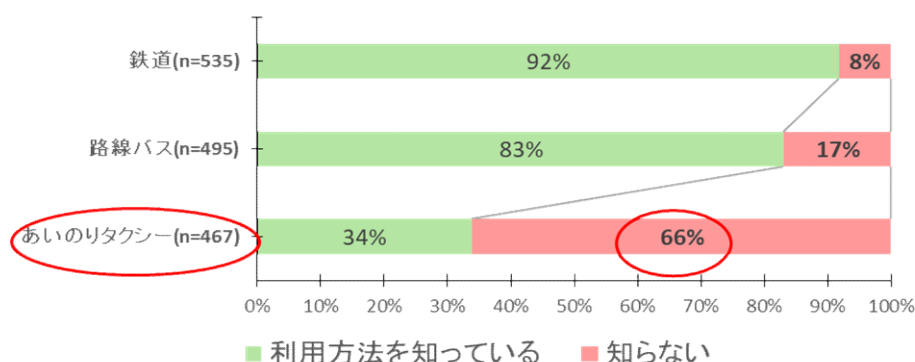
■年代別公共交通の利用意向



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、 <u>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。</u> 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。

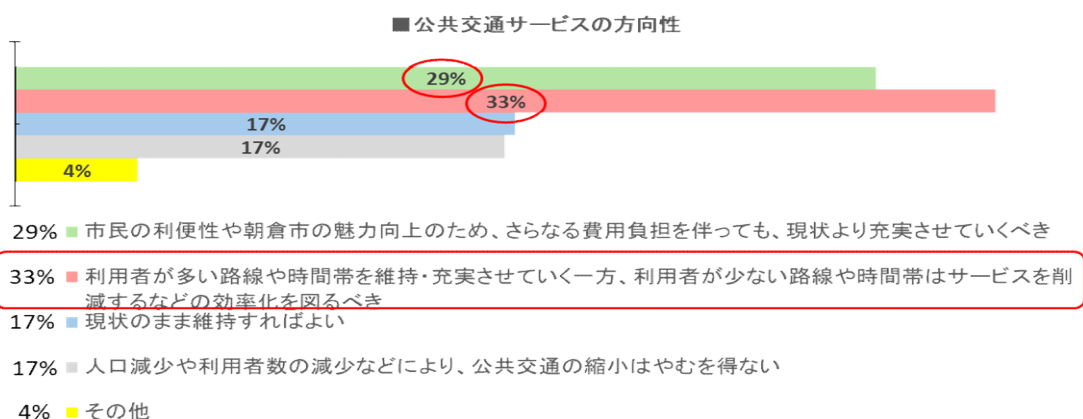
■鉄道・路線バス・あいのりタクシー利用方法の認知度



第2章 現状と課題

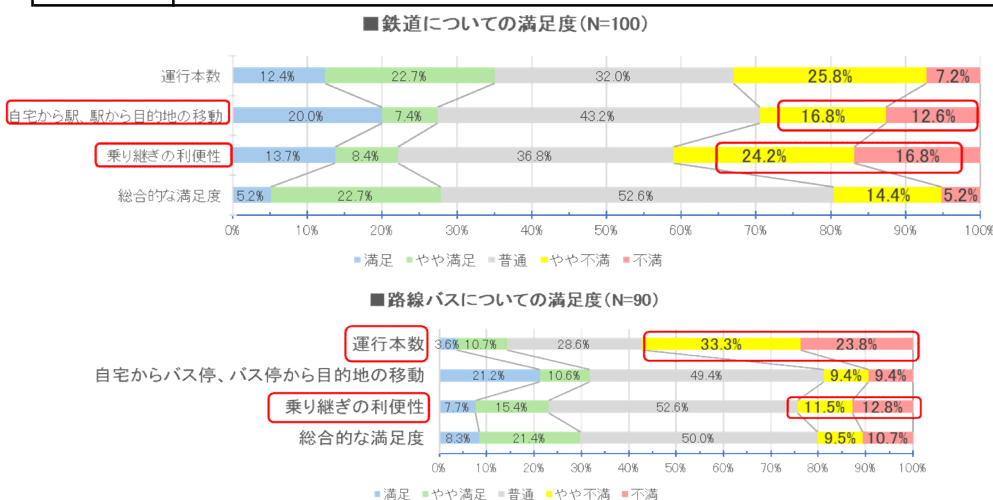
課題8 効率的な事業運営

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	【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（不満＋やや不満）」との回答が多い。特に、乗り継ぎの利便性は「不満」が最も多い。 【路線バス】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。
課題	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。



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。

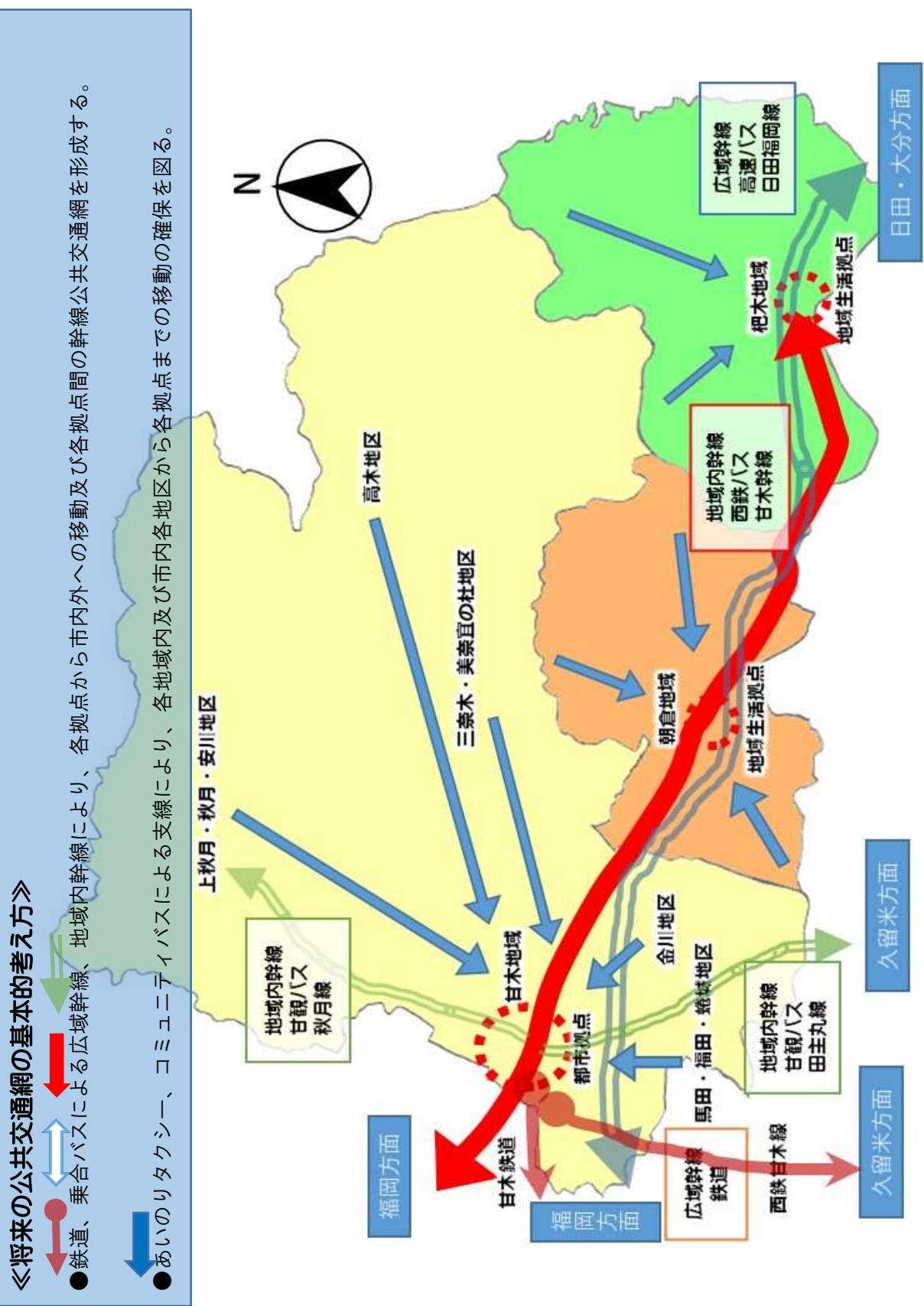
↓	1-(1) 鉄道の維持 1-(2) 路線バスの維持 1-(3) 交通結節点の強化 1-(4) P&R、C&Rの推進	2-(1) 新たな移動手段の導入 2-(2) システムの導入 2-(3) 担い手不足の対応	3-(1) 市民意識の醸成 3-(2) あらゆる関係者との連携強化 3-(3) 情報発信の充実
---	--	---	---

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人当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		

●将来の公共交通網イメージ図



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。		
	乗合バス	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。	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。
			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。
 支線	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				
	コミュニティバス		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必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。

そのために、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

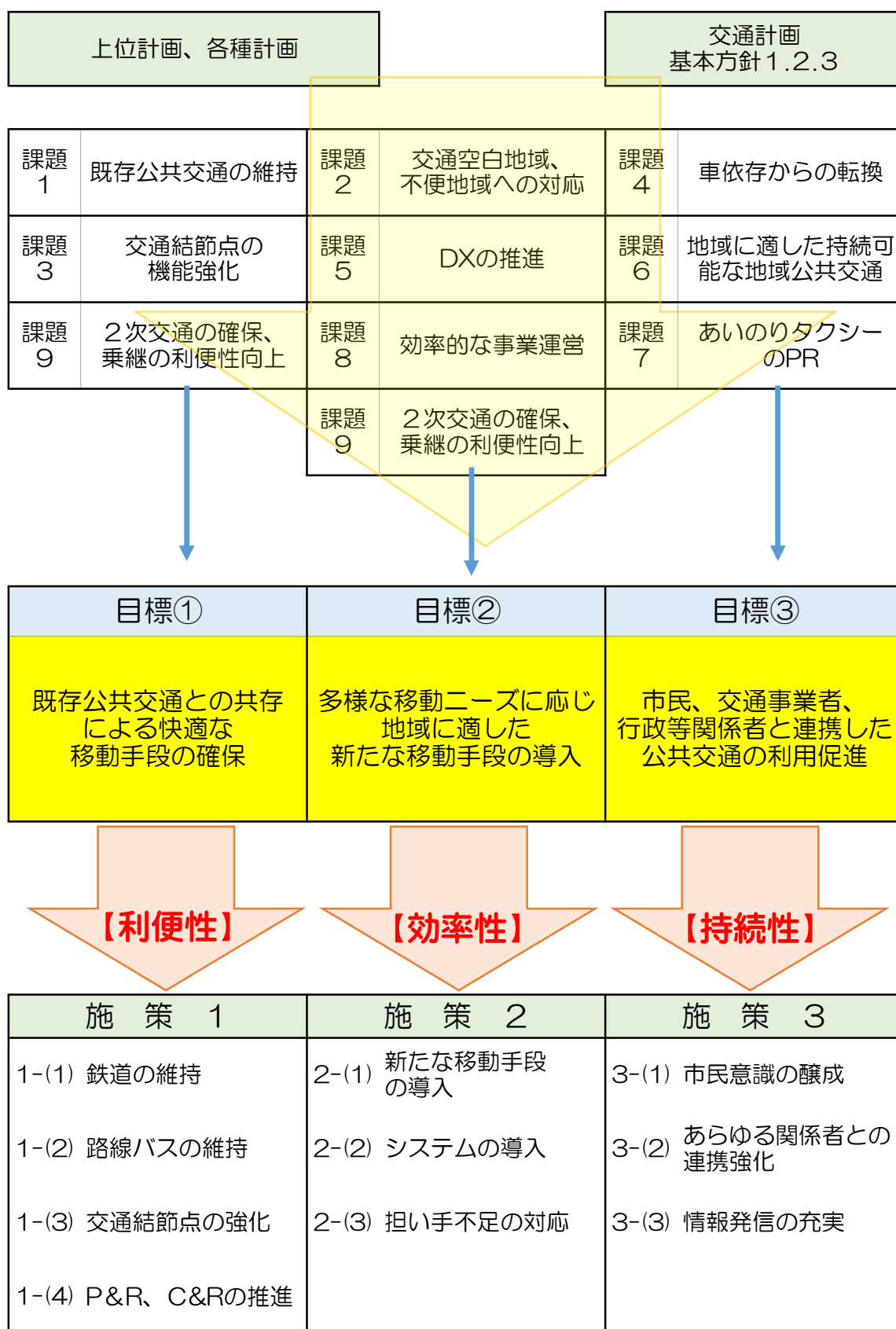
前述の基本方針1・2・3、上記の上位計画、各種計画に求められている役割を踏まえ、下記の3つの目標を定めます。

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				
	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。				
	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。				
	②連携強化による利便性の向上				
取組内容	鉄道事業者及び沿線自治体との連携強化を図り、各協議会における利用促進に向けた取り組みを推進していきます。				
	③観光施策と連携した環境整備				
	観光施策との連携を図り、国内のみならず国外からの観光客に対応するため、多言語化車両等、訪日外国人旅行者の受入環境整備に資する車両の整備に取り組みます。				
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				

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				
	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。				
	②路線維持に向けた支援				
	路線バスを維持していくため、継続的な運行支援に取り組みます。				
取組内容	③バス停の待合環境整備				
	バス停での乗継利用による利便性の向上を図るため、待合環境の整備に取り組みます。				
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。				
実施期間	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。				
実施期間	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。				
実施期間	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。				
取組内容	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。				
取組内容	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。				
取組内容	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				
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。

現状値を維持

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	

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。

現状値を維持

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】
	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	

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。

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。

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人当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。

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人当たりの 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人当たりの 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。

6割以上

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【%】

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。

2割増加

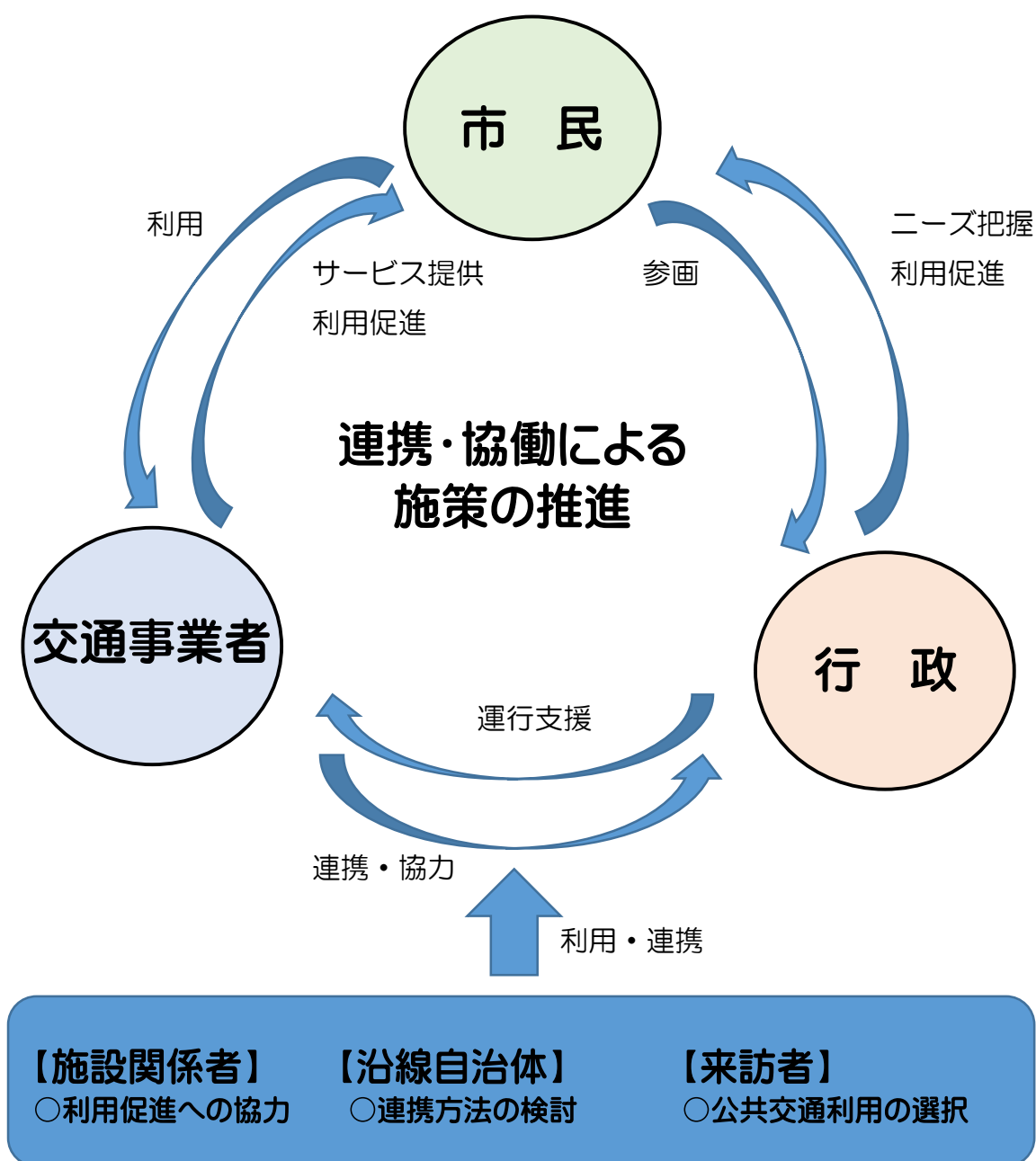
高齢者運転免許証 自主返納支援事業	前計画策定時	現状値	目標値	測定方法【単位】
	H28年度 実績値	R6年度 実績値	R12年度・ 目標値	
申請者数	128	180	220	高齢者運転免許証自主返納支援事業における申請者数【人/年】

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

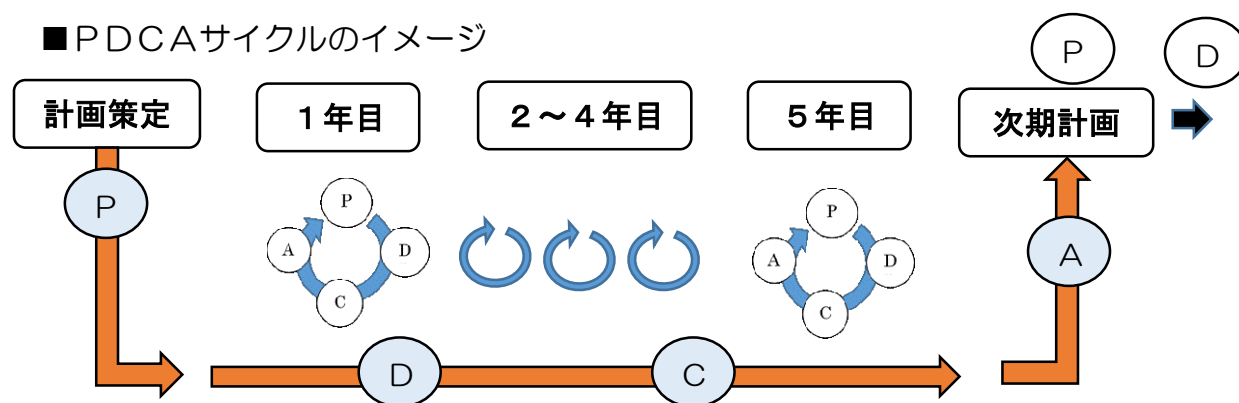
交通計画に基づく事業実績や目標の達成状況等を確認し、定期的に評価、改善する「PDCAサイクル」に基づく進行管理を実施し、交通計画を着実に推進していきます。

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