

大川市地域公共交通計画

令和6年3月

大 川 市

目 次

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	1
1-4 計画の位置づけ	2
1-5 関連する計画の概要	3
1-6 SDGs における位置づけ	10
2. 地域及び地域公共交通の現状	11
2-1 地域の現状	11
2-2 公共交通の現状	26
2-3 公共交通利用が不便な地域	40
3. アンケート調査等のまとめ	42
3-1 市民アンケート	42
3-2 生活支援バス利用者アンケート	60
4. 地域公共交通の課題	64
5. 地域公共交通の基本方針及び目標	65
5-1 地域公共交通の基本方針	65
5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク	66
5-3 計画の基本目標	69
6. 実施事業	71
6-1 実施事業の概要	71
6-2 事業内容	72
7. 計画の推進体制	80
7-1 計画の推進体制	80
7-2 関係する主体と基本的な役割	80
7-3 計画の評価方法	81

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画策定の目的

大川市内の地域公共交通は、路線バス、タクシーが運行しているほか、市が運行する生活支援バス（おおかわ愛のりバス）があり、市民や来訪者の移動を支えている。

しかしながら、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及に加え、近年の新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は年々減少傾向にある中、運行を維持するために必要な財政支出は増加傾向にある。また、交通事業者においては、乗務員の不足や高齢化により、交通サービスを維持していくことが厳しい状況にある。

このような状況の中、令和5年4月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が行われ、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要となった。

こうした背景を踏まえ、将来にわたって市民の生活を支える持続可能な公共交通体系を目指し、地域公共交通の基本方針や実施する施策等を定めた「大川市地域公共交通計画」を策定する。

1-2 計画の区域

本計画の区域は、大川市全域とする。

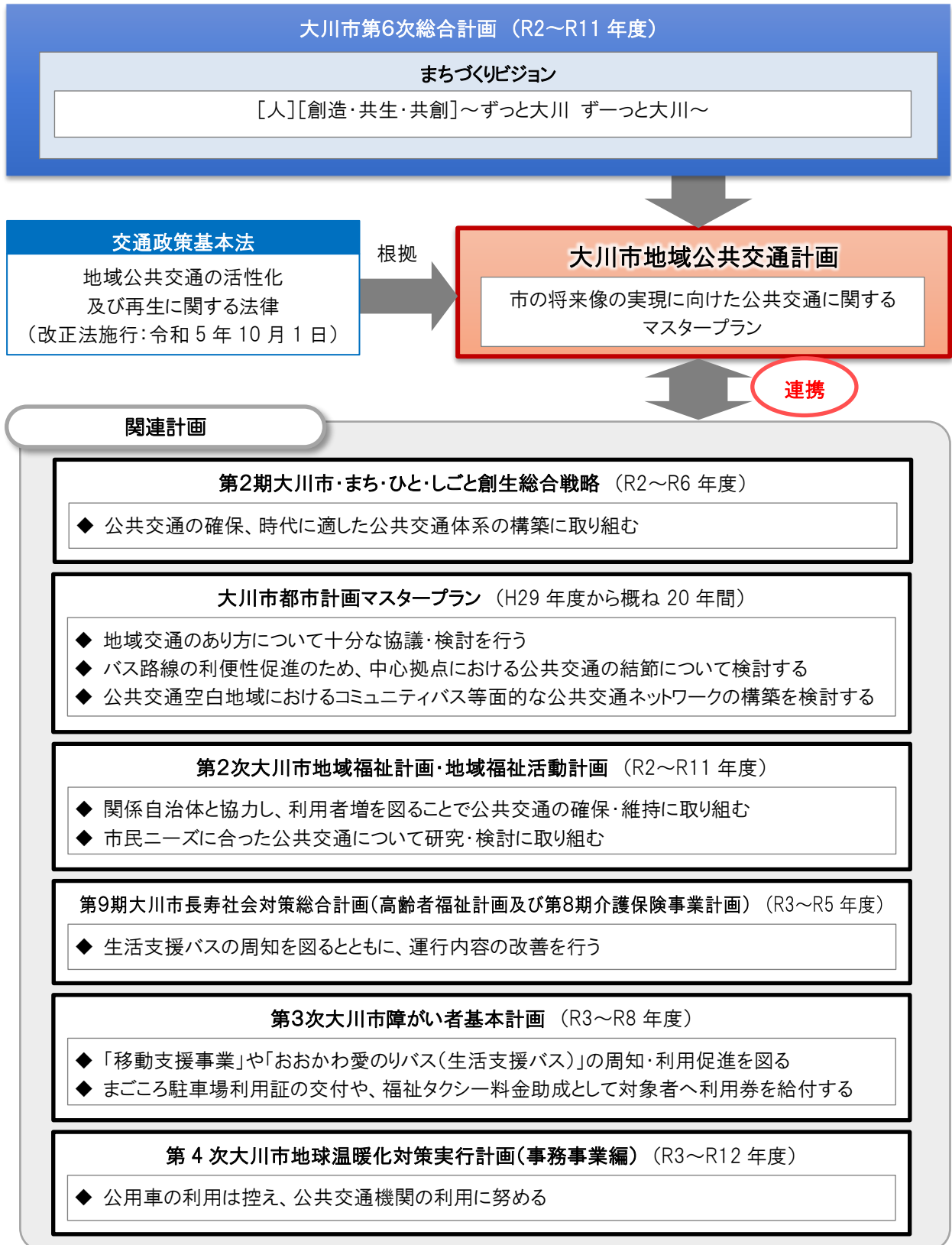
1-3 計画の期間

本計画の期間は、2024年度（令和6年度）から2028年度（令和10年度）までの【5年間】とする。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「大川市第6次総合計画」に基づき、各種計画と連携を図りながら、まちのにぎわいづくりを支え、利便性の高い移動環境の形成を推進していくための計画である。

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



1-5 関連する計画の概要

1-5-1 大川市第6次総合計画

大川市第6次総合計画（令和2年3月）											
計画概要等	<p>■計画期間 令和2年度～令和11年度</p> <p>■まちづくりビジョン [人][創造・共生・共創] ～ずっと大川 ずっと大川～</p> <p>■基本目標 1.価値の「創造」と活力にあふれるまち 2.人を育み、共に支え合い「共生」するまち 3.人と自然に調和した都市空間を「共創」するまち 4.持続可能なまちづくり</p>										
公共交通に関する記述	<p>○第5次長期総合計画を踏まえた主要課題 【公共交通の整備・充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大川市は公共交通手段が少なく、多くの方々が移動手段の確保に苦慮している ・公共交通を充実させることで、日常生活の不安を解消し、市外や県外に通勤・通学をしている方の負担軽減と定住人口の増加につながると考えられる <p>○公共交通 【取り組みの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県・近隣市町及び関係機関と連携した路線バスなどの公共交通の利用を促進し、利用者の増加を図ることで鉄道駅へ接続する公共交通の確保・維持に取り組む ・社会情勢や市民ニーズに対応した、よりよい公共交通体系の構築に取り組む <p>【主な取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の確保・・・関係機関との連携強化を図るとともに、関係自治体と協力し、公共交通利用促進イベントを実施し、広域的な交通ネットワーク及びバス路線や高齢者に対する割引制度等の情報提供を行い、利用者増を図ることで公共交通の確保・維持に取り組む ・時代に適した公共交通体系の構築・・・市民生活に必要な不可欠な施設や店舗等を結ぶ公共交通サービスの維持を図るとともに、市民ニーズに合った公共交通について研究・検討に取り組む <p>【達成する指標】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標の内容</th> <th colspan="2">現況値</th> <th>2024年度目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス路線維持のために補助金を支出している路線の年間延べ利用者数</td> <td>2018年度</td> <td>288,768人</td> <td style="text-align: center;">↑</td> </tr> </tbody> </table>			指標の内容	現況値		2024年度目標値	バス路線維持のために補助金を支出している路線の年間延べ利用者数	2018年度	288,768人	↑
指標の内容	現況値		2024年度目標値								
バス路線維持のために補助金を支出している路線の年間延べ利用者数	2018年度	288,768人	↑								

第2期大川市・まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）																						
計画概要等	<p>■計画期間 令和2年度～令和6年度</p> <p>■基本的視点</p> <ol style="list-style-type: none"> 若い世代の結婚・出産・子育ての希望を実現する 近隣都市や福岡市、大都市圏への人口流出に歯止めをかける インテリア産業や農水産業などのさらなる振興を図り、雇用を創出する <p>■基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 産業振興と安定した雇用の創出 結婚から子育てまでの切れ目ない支援 大川への新しい人の流れの創出〔移住・定住促進〕 時代に合った地域づくりと地域間連携 																					
	公共交通に関する記述	<p>○基本目標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本施策</th> <th>施策項目</th> <th colspan="2">主な取り組み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市民生活の充実</td> <td>公共交通</td> <td colspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の確保 時代に適した公共交通体系の構築 </td> </tr> </tbody> </table> <p>○成果指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標内容</th> <th colspan="3">KPI</th> </tr> <tr> <th colspan="2">現況値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス路線維持のために補助金を支出している路線の年間延べ利用者数</td> <td>2018年度</td> <td>288,768人</td> <td>↑</td> </tr> </tbody> </table>			基本施策	施策項目	主な取り組み		市民生活の充実	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の確保 時代に適した公共交通体系の構築 		指標内容	KPI			現況値		目標値	バス路線維持のために補助金を支出している路線の年間延べ利用者数	2018年度	288,768人
基本施策	施策項目	主な取り組み																				
市民生活の充実	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の確保 時代に適した公共交通体系の構築 																				
指標内容	KPI																					
	現況値		目標値																			
バス路線維持のために補助金を支出している路線の年間延べ利用者数	2018年度	288,768人	↑																			

大川市都市計画マスタープラン	
計画概要等	<p>■目標期間 H29年度から概ね20年間</p> <p>■基本理念 木のまち・水のまち・人のまち おおかわらしさを磨き、持続可能な都市の形成</p> <p>■将来像 木と水と人が輝くまち おおかわ</p> <p>■基本目標 1.持続可能な都市づくり 2.安心して暮らせる都市づくり 3.世界に誇る「木」を生かした都市づくり 4.筑後川などの「水」の魅力を生かした都市づくり 5.「人」のつながりを生かし魅力を磨く都市づくり</p>
公共交通に関する記述	<p>○都市の現況</p> <p>【自動車保有台数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車保有台数は平成7年をピークに少しずつ減少しているものの、1人当たりの自動車保有台数は増加しており（平成22年で0.82台/人口）、市民の自動車への依存は進んでいる。 ・一世帯当たりの自動車保有台数は平成7年をピークに少しずつ減少しているものの、平成22年には2.44台/世帯であり、福岡県の平均（1.48台/世帯）よりも約1.0台多く、自動車の保有が多いことがうかがえる。 <p>【公共交通網】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道はなく、路線バスが唯一の公共交通であり、西鉄大善寺駅、西鉄柳川駅、西鉄八丁牟田駅を経由する路線バスが運行している。なお、1時間に2本以上運行されている路線は西鉄柳川線に至る路線のみで、公共交通の十分な利便性が確保されていない状況である。 <p>【都市計画区域マスタープランにおける都市構造の形成方針】</p> <p>＜公共交通軸沿線まちづくりの促進＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点（大川市役所周辺）と公共交通軸（大川市役所周辺-西鉄柳川駅）による集約型の都市づくりを進める一方策として、高齢者や環境に優しい公共交通軸の沿線に居住を誘導し、居住者が医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを利用できるようにすることが必要である。 <p>○都市計画の課題</p> <p>【暮らしやすい都市の実現】</p> <p>＜公共交通の環境づくり＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは鉄道のない大川市における唯一の公共交通手段として、重要な役割を担っているが、現在の路線バスは利便性が低く、そのために市民の自動車への依存が進んでバスの利用者が減少し、それによりサービスがさらに低下するといった悪循環に陥っている。このような悪循環を断ち切り、誰もが利用しやすい公共交通手段にするための環境づくりが求められている。

○全体構想

【交通施設整備の方針】

＜公共交通の状況＞

- ・鉄道のない大川市において、バス路線は高齢者をはじめとする車を運転できない交通弱者の移動手段となっている。
- ・しかし、モータリゼーションの進展により公共交通機関の利用者が減少し、結果、民間バス会社の採算性が悪化してバス路線の撤退が進み、さらに公共交通機関の利用者が減少するという負のスパイラルから抜け出せていない状況にある。

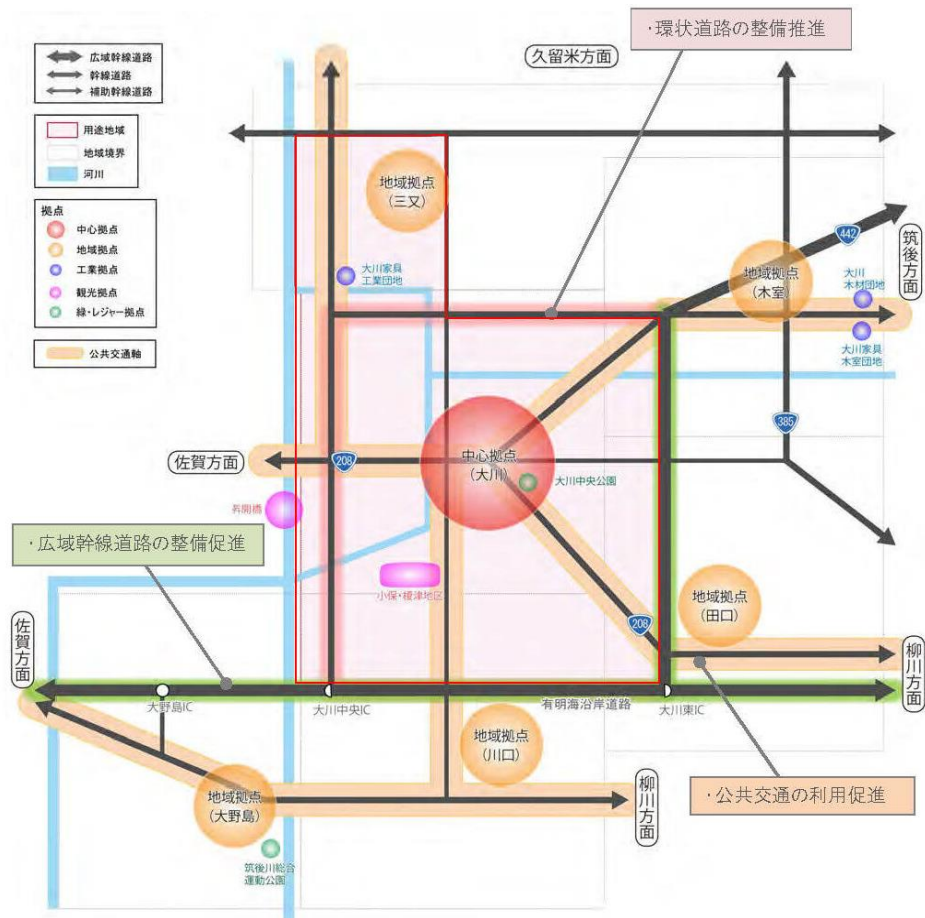
＜今後の方針＞

- ・公共交通機関など、地域交通のあり方については十分な協議・検討を図る。

【公共交通に関する方針】

- ・バス路線は高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段であり、コンパクトな市街地形成や環境負荷の軽減にもつながることから、公共交通網の維持を図るとともに、地域交通のあり方について十分な協議・検討を行い、利用しやすい公共交通網の検討や公共交通の利用促進に努めていく。
- ・バス路線の利便性を促進するために、中心拠点において公共交通の結節について検討する。
- ・バス路線ではカバーできない公共交通空白地域については、コミュニティバスなど面的な公共交通ネットワークの構築を検討する。

▼交通施設整備の方針



第2次大川市地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和2年3月）	
計画概要等	<p>■計画期間 令和2年度～令和11年度</p> <p>■基本理念 みんなで支え合う笑顔あふれる地域共生社会 大川</p> <p>■基本目標 1.人づくり、ネットワークづくりでのまちづくり 2.情報提供の充実からの安心づくり 3.安全で安心して生活できる環境づくり 4.適切な支援につなぐ仕組みづくり 5.いのちを支える地域づくり</p>
公共交通に関する記述	<p>○福祉をとりまく現状と課題 【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の交通手段の少なさ ・福祉バスのルート策定 ・支援バスの運行本数の増加 ・高齢者の免許返納後の足や、交通手段の確保 ・集いの場までの交通手段の確保 ・三叉地区及び木室地区でバス等の公共交通網の充実が求められている ・生活支援バスを有料化し、既存路線の充実を求める声もある <p>○福祉サービスの質の向上 【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がいのある人など、交通手段に制限を受ける人の移動手段を確保し、日常生活の利便性の向上や積極的な社会参加を促すため、引き続き生活支援バスを運行し、多くの人の交通手段が確保できるよう改善を図り、効率的な運行を行う ・県や近隣市町及び関係機関と連携した路線バスなどの公共交通の利用を促進し、利用者の増加を図ることで鉄道駅へ接続する公共交通の確保・維持に取り組む ・社会情勢や市民ニーズに対応した、より良い公共交通体系の構築に取り組む <p>【行政が取り組むこと】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関等との連携強化を図るとともに、関係自治体と協力し、公共交通利用促進イベントを実施し、広域的な交通ネットワーク及びバス路線や高齢者に対する割引制度等の情報提供を行い、利用者増を図ることで公共交通の確保・維持に取り組む ・市民生活に必要な不可欠な施設や店舗等を結ぶ公共交通サービスの維持を図るとともに、市民ニーズに合った公共交通について研究・検討に取り組む

第9期大川市長寿社会対策総合計画（高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画）（令和3年3月）																																																			
計画概要等	<p>■ 計画期間 令和3年度～令和5年度</p> <p>■ ビジョン 高齢者が生きがいを持ち、お互いに支え合いながら、 住み慣れた地域で安心して自分らしい暮らし</p> <p>■ 大目標 1.地域で暮らし続けることができる 2.生活に安心感を持つことができる 3.活動的に暮らすことができる</p>																																																		
公共交通に関する記述	<p>○生活支援バス運行事業（おおかわ愛のりバス）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">事業概要</td> <td colspan="5">市内の商店、金融機関、医療機関及び市役所等を利用する高齢者や障がい者の交通手段を確保し日常的な生活支援及び安否確認を図るため、市内を巡回する生活支援バスを運行している</td> </tr> <tr> <td>現状と課題</td> <td colspan="5">大川市社会福祉協議会に委託し運営している。年々利用者が増加傾向にあるが、既存の公共交通との兼ね合いもあり、乗降場所増設等の対応が難しい現状がある</td> </tr> <tr> <td>方向性</td> <td colspan="5">今後は、運転免許証の自主返納者への支援拡充が求められることから、生活支援バスの周知を図るとともに、運行内容の改善を行う</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">（人）</th> <th colspan="3">第8期計画実績</th> <th colspan="3">第9期計画の計画値</th> </tr> <tr> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2(見込)</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延利用者数</td> <td>27,186</td> <td>28,913</td> <td>28,000</td> <td>30,000</td> <td>40,000</td> <td>40,000</td> </tr> <tr> <td>1日平均利用者数</td> <td>93.7</td> <td>99.7</td> <td>99</td> <td>106</td> <td>140</td> <td>140</td> </tr> </tbody> </table>						事業概要	市内の商店、金融機関、医療機関及び市役所等を利用する高齢者や障がい者の交通手段を確保し日常的な生活支援及び安否確認を図るため、市内を巡回する生活支援バスを運行している					現状と課題	大川市社会福祉協議会に委託し運営している。年々利用者が増加傾向にあるが、既存の公共交通との兼ね合いもあり、乗降場所増設等の対応が難しい現状がある					方向性	今後は、運転免許証の自主返納者への支援拡充が求められることから、生活支援バスの周知を図るとともに、運行内容の改善を行う					（人）	第8期計画実績			第9期計画の計画値			H30	R1	R2(見込)	R3	R4	R5	延利用者数	27,186	28,913	28,000	30,000	40,000	40,000	1日平均利用者数	93.7	99.7	99	106	140	140
事業概要	市内の商店、金融機関、医療機関及び市役所等を利用する高齢者や障がい者の交通手段を確保し日常的な生活支援及び安否確認を図るため、市内を巡回する生活支援バスを運行している																																																		
現状と課題	大川市社会福祉協議会に委託し運営している。年々利用者が増加傾向にあるが、既存の公共交通との兼ね合いもあり、乗降場所増設等の対応が難しい現状がある																																																		
方向性	今後は、運転免許証の自主返納者への支援拡充が求められることから、生活支援バスの周知を図るとともに、運行内容の改善を行う																																																		
（人）	第8期計画実績			第9期計画の計画値																																															
	H30	R1	R2(見込)	R3	R4	R5																																													
延利用者数	27,186	28,913	28,000	30,000	40,000	40,000																																													
1日平均利用者数	93.7	99.7	99	106	140	140																																													

第3次大川市障がい者基本計画（令和3年3月）																																					
計画概要等	<p>■計画期間 令和3年度～令和8年度</p> <p>■基本理念 障がいの有無によって分け隔てられることなく、互いに人格と個性を尊重し、共に支え合い、生きがいを感じ共に暮らす共生のまち 大川</p> <p>■基本目標 1.障がいに対する地域理解と協力の促進 2.地域生活を可能とする体制・環境づくり 3.自立と社会参加を促進する支援体制づくり</p>																																				
公共交通に関する記述	<p>○外出を支援するサービス</p> <p>【今後の取組】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">取組</th> <th style="width: 60%;">内容</th> <th style="width: 25%;">所管課等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外出・移動支援の充実</td> <td>地域生活支援事業の「移動支援事業」や「おおかわ愛のりバス（生活支援バス）」の周知・利用促進を図る。また、まごころ駐車場利用証の交付や、福祉タクシー料金助成として対象者へ利用券を給付する</td> <td>福祉事務所 健康課</td> </tr> </tbody> </table> <p>○必須事業 ・移動支援事業・・・屋外での移動が困難な障がいのある人等について、地域での自立生活や社会参加を促すため、外出のための支援を行うもの</p> <p>【実績及び見込量】 令和2年度実績は見込値を掲載</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">単位</th> <th colspan="3">第5期実績</th> <th colspan="3">第6期見込量</th> </tr> <tr> <th>平成30年度</th> <th>令和元年度</th> <th>令和2年度</th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>移動支援</td> <td>人/月</td> <td>28</td> <td>27</td> <td>23</td> <td>29</td> <td>29</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>事業</td> <td>時間/月</td> <td>247</td> <td>214</td> <td>176</td> <td>238</td> <td>238</td> <td>238</td> </tr> </tbody> </table> <p>※人/月：1か月あたりの利用人数 ※時間/月：1か月あたりの利用人数×1人あたりの平均利用時間</p>	取組	内容	所管課等	外出・移動支援の充実	地域生活支援事業の「移動支援事業」や「おおかわ愛のりバス（生活支援バス）」の周知・利用促進を図る。また、まごころ駐車場利用証の交付や、福祉タクシー料金助成として対象者へ利用券を給付する	福祉事務所 健康課		単位	第5期実績			第6期見込量			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	移動支援	人/月	28	27	23	29	29	29	事業	時間/月	247	214	176	238	238	238
取組	内容	所管課等																																			
外出・移動支援の充実	地域生活支援事業の「移動支援事業」や「おおかわ愛のりバス（生活支援バス）」の周知・利用促進を図る。また、まごころ駐車場利用証の交付や、福祉タクシー料金助成として対象者へ利用券を給付する	福祉事務所 健康課																																			
	単位	第5期実績			第6期見込量																																
		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度																														
移動支援	人/月	28	27	23	29	29	29																														
事業	時間/月	247	214	176	238	238	238																														

1-5-7 第4次大川市地球温暖化対策実行計画

第4次大川市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）（令和3年2月）	
計画概要等	<p>■計画期間</p> <p>令和3年度～令和12年度</p> <p>■計画の目的</p> <p>市が率先して地球温暖化対策に取り組み、自ら温室効果ガスの削減等の環境負荷の低減を図るとともに、市民・事業者による地球温暖化対策等の自主的な取り組みを促すこと</p> <p>■温室効果ガスの削減目標</p> <p>基準年度（平成25年度）比26%減</p>
公共交通に関する記述	<p>○物品、エネルギー等の使用に関する取組</p> <p>・公用車の利用は控え、公共交通機関の利用に努める。</p>

1-6 SDGs における位置づけ

本計画は、SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）の目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の目標に位置付けられ、これらの目標達成に向けて取組を進めていく。



2. 地域及び地域公共交通の現状

2-1 地域の現状

2-1-1 地勢・沿革

- 本市は、福岡県南部から佐賀県東部に広がる筑紫平野の中央に位置しており、福岡県南部の主要都市である久留米市や佐賀県佐賀市と隣接している。
- 市の西部には筑後川が流れ、市内を延べ300キロメートルにもわたるクリークが縦横に走り、独特の景観を有している。
- 本市は、昭和29年4月1日に大川町を中心とした三又・木室・田口・川口・大野島村の6か町村が「町村合併促進法」に基づいて合併し誕生した。

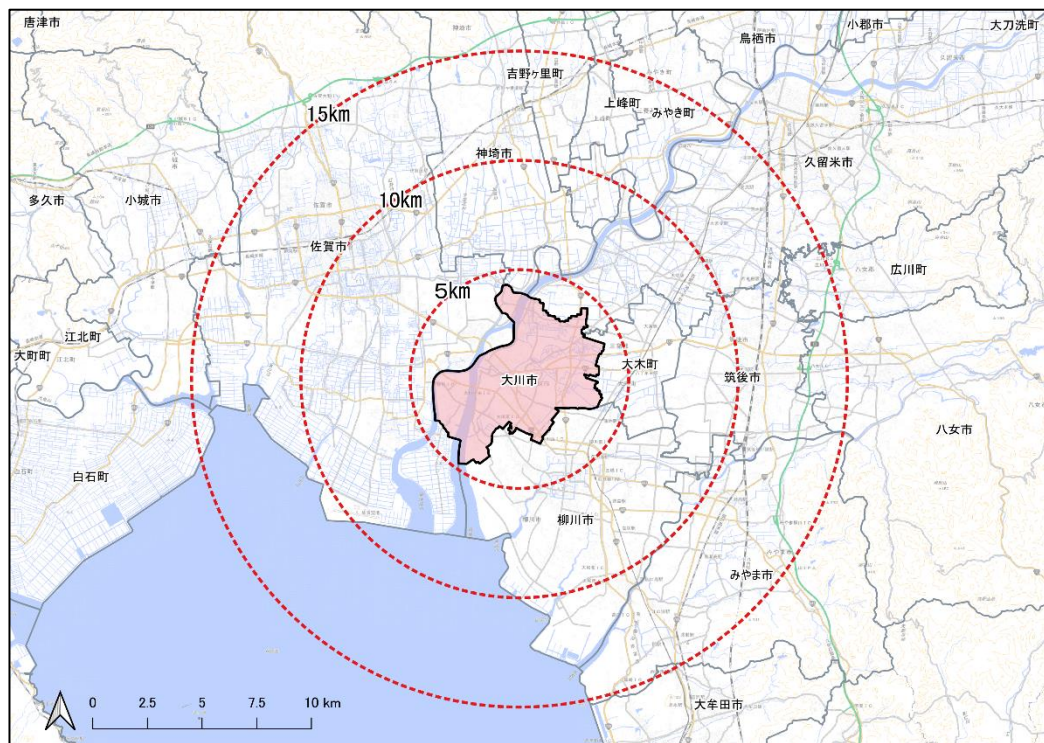


図 大川市の位置図

資料：国土地理院地図を基に作成

2-1-2 人口特性

1) 人口

- 本市の人口は、平成2年以降減少傾向にある。
- 平成22年から令和2年の年齢構成人口の経緯をみると、平成22年は男女ともに60-64歳が最も多いが、その年齢層が5年ごとに高齢化していることが伺える。

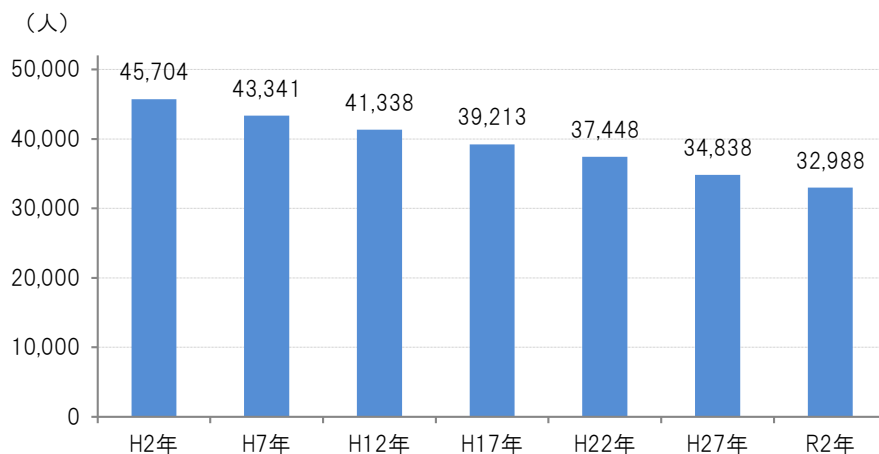


図 人口の推移

資料: 国勢調査(H2-R2)

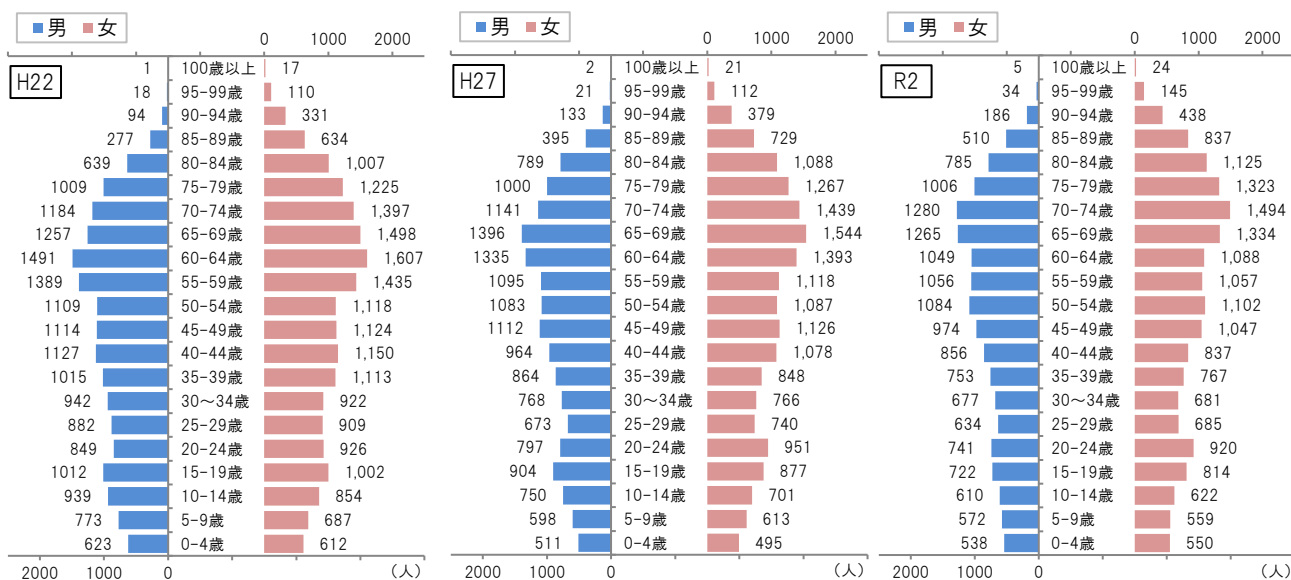


図 年齢構成人口の変化

資料: 国勢調査(H22-R2)

- 将来人口予測においても、人口減少は続いていくことが予想されている。特に、64歳以下の人口の減少が顕著な傾向にある。
- そのため65歳以上の高齢化率は、今後も上昇していくことが予想され、令和17年以降は人口の約4割が65歳以上の高齢者となる見込みである。

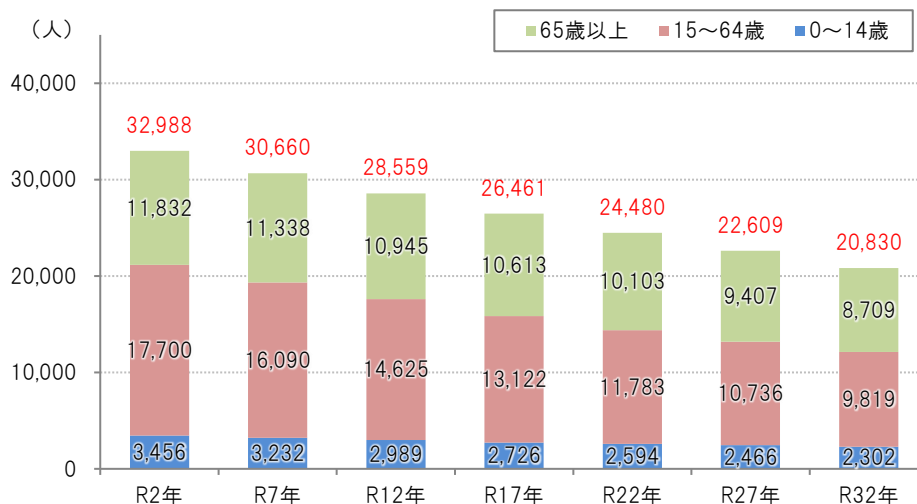


図 将来人口の推移

資料：国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」
 ※各年10月1日時点の推計人口
 ※R2年は国勢調査による実績値

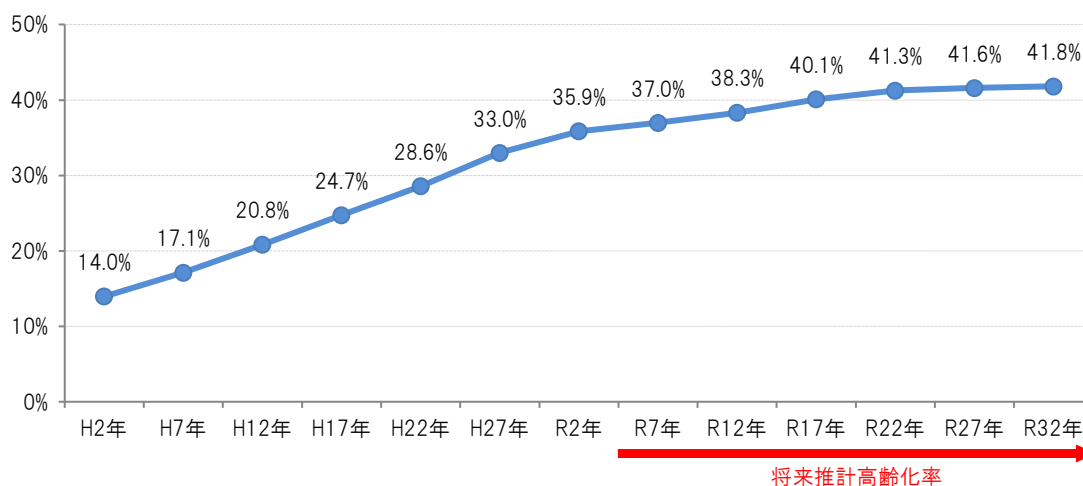


図 高齢化率の変化

資料：国勢調査(H2-R2)
 国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」(R7-R32)

2) 人口の分布状況

①総人口

●人口の分布状況を見ると、市域に広く人口が分布している中で、特に大川地域に人口が集中している。

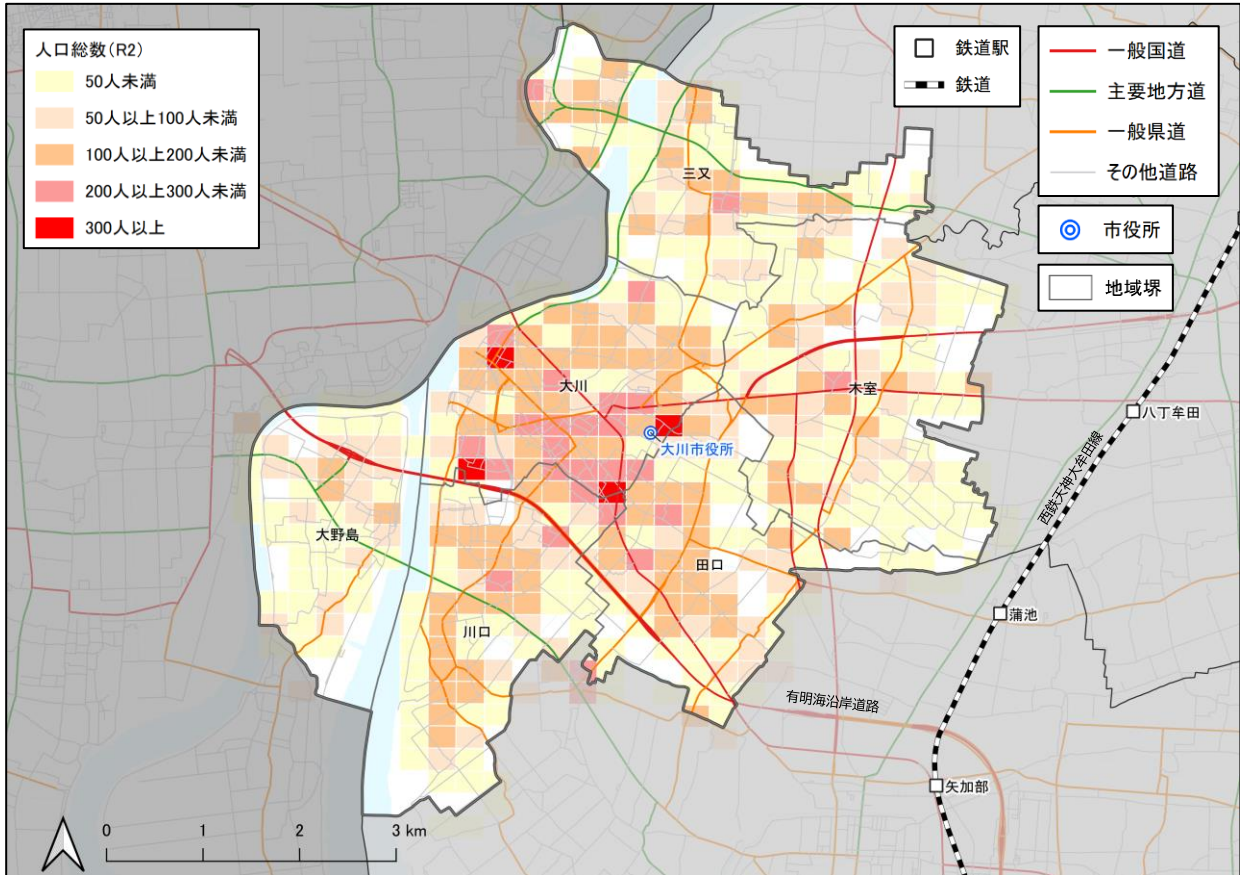


図 大川市の人口の分布

資料: 国勢調査(R2)

②高齢者人口

- 高齢者（65歳以上）人口の分布状況を見ると、総人口と同様に市域に広く分布している中で、特に大川地域に集中している。
- また、三又・木室地域の一部でも、高齢者人口100人以上の箇所がみられる。

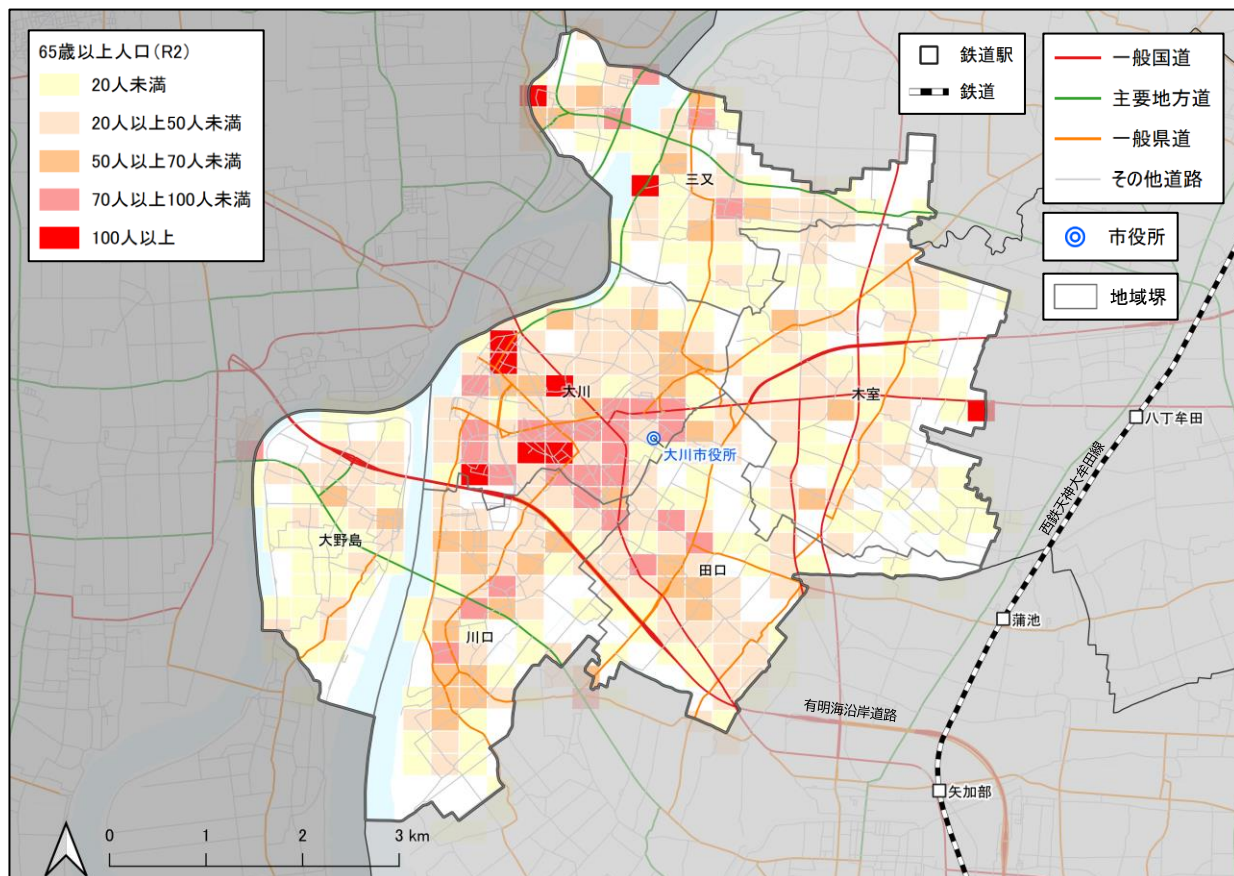


図 大川市の高齢者（65歳以上）人口の分布

資料：国勢調査(R2)

③高齢化率

- 高齢化率の分布状況を見ると、ほとんどの地域で高齢化率 30%以上となっている。
- また、市内の各地域に高齢化率 50%以上の箇所が点在しており、各地で高齢化が進んでいることが伺える。

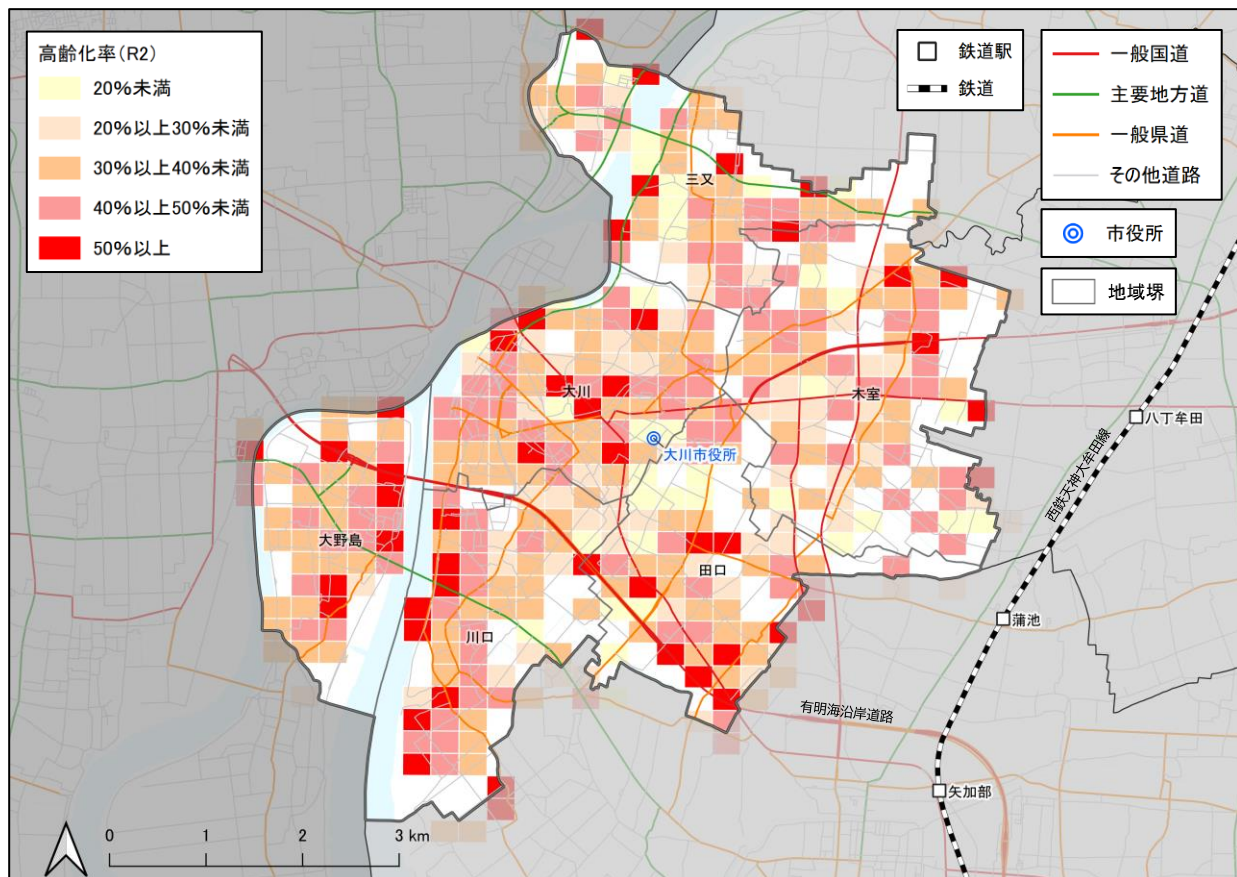


図 大川市の高齢化率の分布

資料: 国勢調査(R2)

2-1-3 主要な施設の立地状況

1) 商業施設

- 大川市の商業施設の分布状況をみると、市中心部に集中しており、特に大川・田口地域の国道208号沿線での立地がみられる。
- 「道の駅」と「川の駅」の機能を併せ持つ地域振興拠点施設「（仮称）大川の駅」が令和9年度に開業予定である。

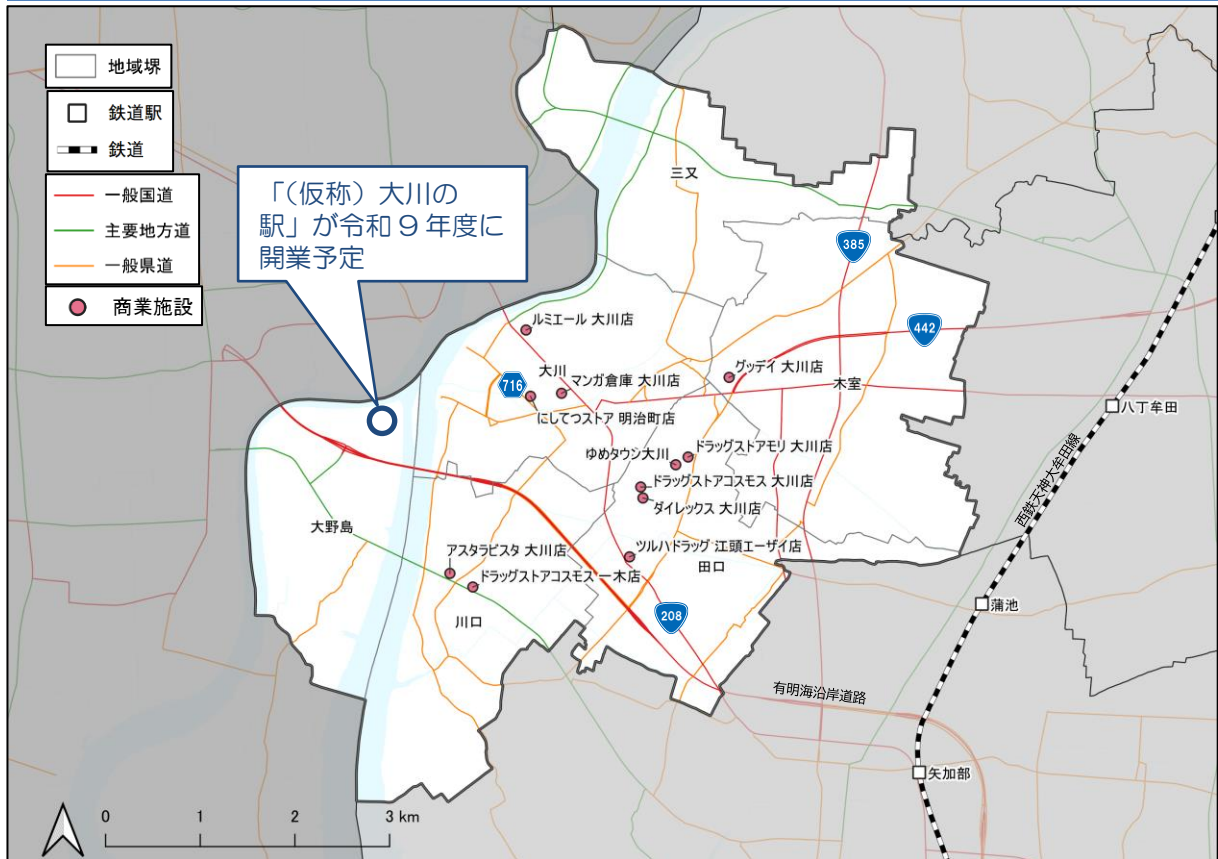


図 商業施設の分布状況

資料：全国大型小売店総覧 2023

表 商業施設

商業施設
ゆめタウン大川
グッデイ 大川店
ルミエール 大川店
マンガ倉庫 大川店
アスタラビスタ 大川店
ダイレックス 大川店
ドラッグストアコスモス 大川店
ドラッグストアコスモス 一木店
ドラッグストアモリ 大川店
にしてつストア 明治町店
ツルハドラッグ 江頭エーザイ店

2) 医療施設（歯科医院を除く）

●大川市の歯科医院を除く医療施設の分布状況を見ると、商業施設と同様に市中心部に集中しており、特に国道208号や県道716号沿線での立地がみられる。

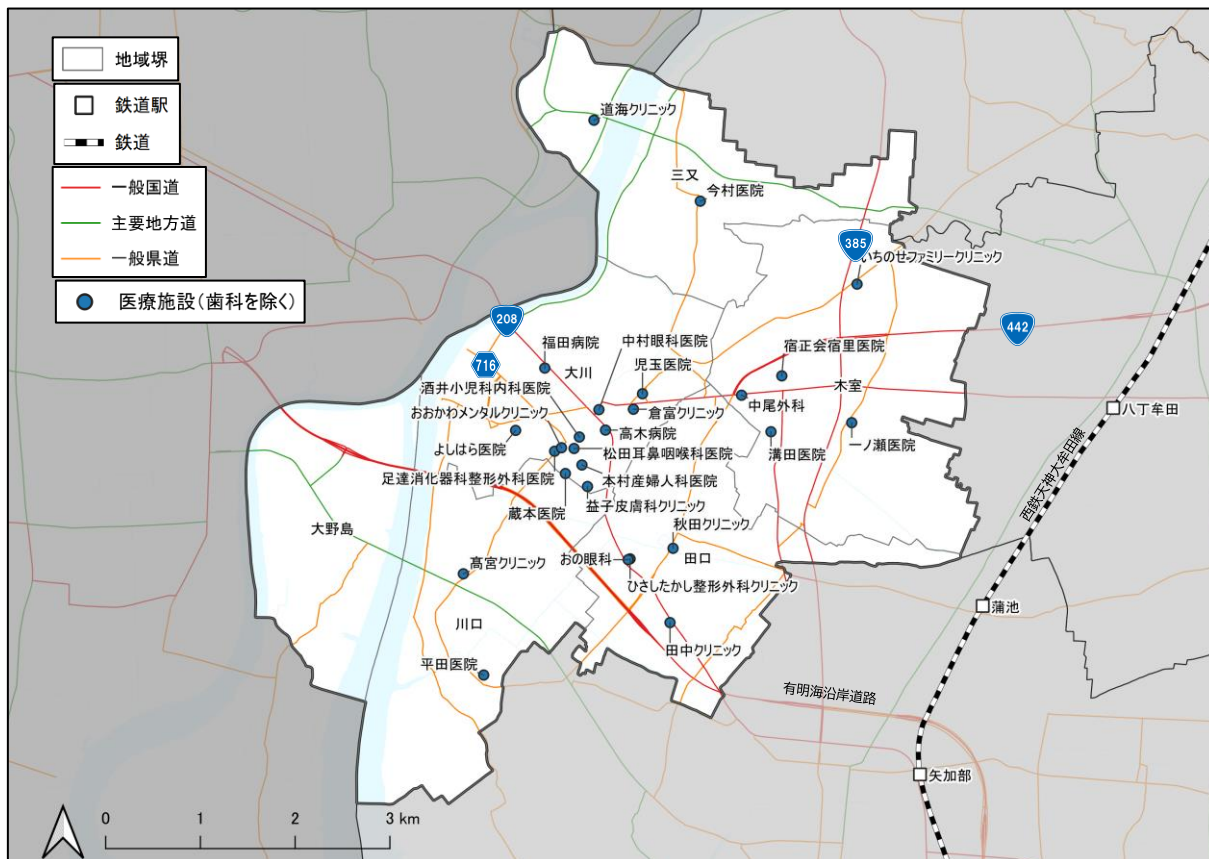


図 医療施設（歯科医院を除く）の分布状況

資料:大川市資料

表 医療施設（歯科医院を除く）

医療施設	
足達消化器科整形外科医院	秋田クリニック
おおかわメンタルクリニック	一ノ瀬医院
倉富クリニック	いちのせファミリークリニック
蔵本医院	おの眼科
児玉医院	宿正会宿里医院
酒井小児科内科医院	田中クリニック
高木病院	中尾外科
中村眼科医院	ひさしたかし整形外科クリニック
福田病院	清田医院
益子皮膚科クリニック	高宮クリニック
松田耳鼻咽喉科医院	平田医院
本村産婦人科医院	今村医院
よしはら医院	道海クリニック

3) 公民館・集会施設

●大川市の公民館・集会施設の分布状況を見ると、各地域にコミュニティセンターが立地しており、体育館や図書館は市の中心部に立地している。

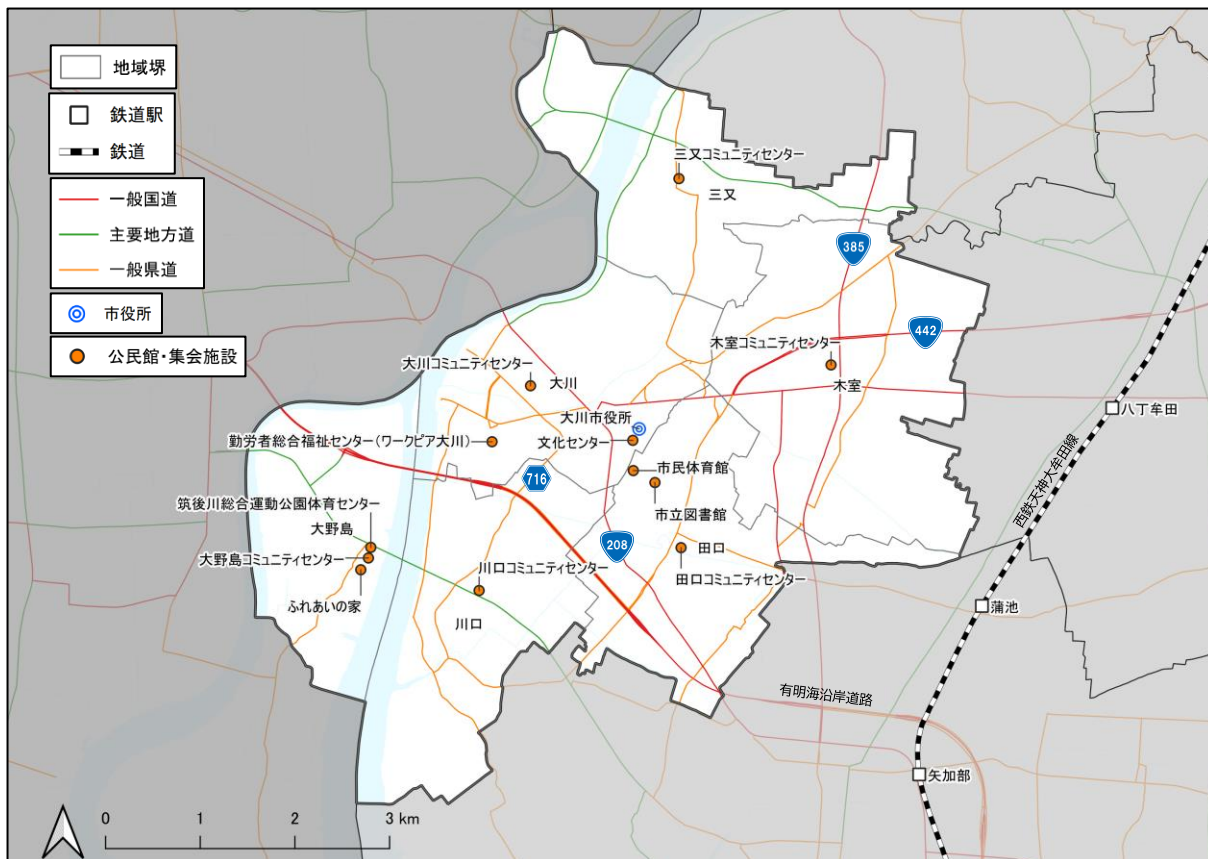


図 公民館・集会施設の分布状況

資料: 国土数値情報

表 公民館・集会施設

公民館・集会施設
文化センター
川口コミュニティセンター
大川コミュニティセンター
田口コミュニティセンター
勤労者総合福祉センター（ワークピア大川）
大野島コミュニティセンター
筑後川総合運動公園体育センター
ふれあいの家
三又コミュニティセンター
木室コミュニティセンター
市立図書館
市民体育館

6) 観光施設

●大川市の観光施設の分布状況をみると、国道 208 号や県道 716 号沿線での立地がみられる。

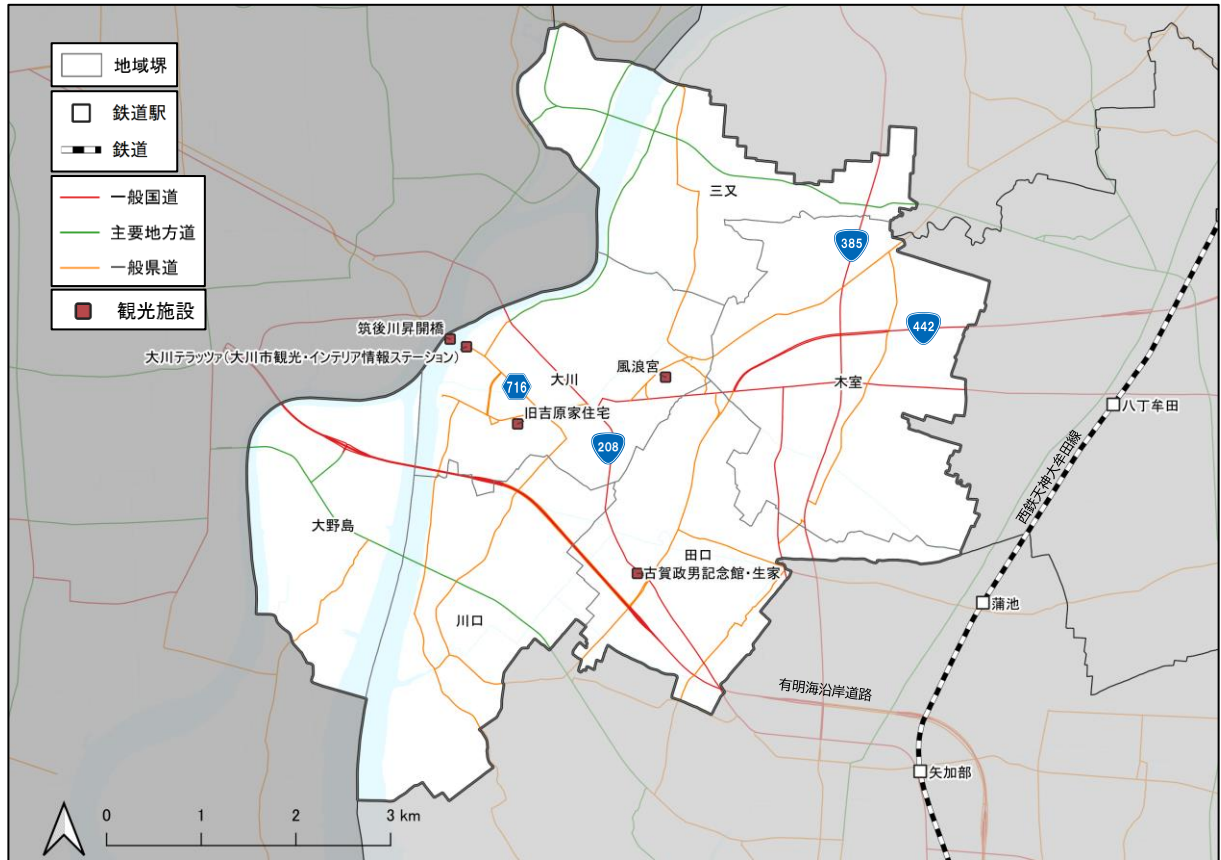


図 観光施設の分布状況

資料:大川市資料

表 観光施設

観光施設
旧吉原家住宅
風浪宮
筑後川昇開橋
古賀政男記念館・生家
大川テラツァ（大川市観光・インテリア情報ステーション）

2-1-4 人の移動特性

1) 通勤流動

- 本市の通勤者（13,442人）のうち、約5割が市内へ通勤している。
- 隣接市町の柳川市・佐賀市・久留米市では流入・流出ともに1,000人を超える流動がみられる。

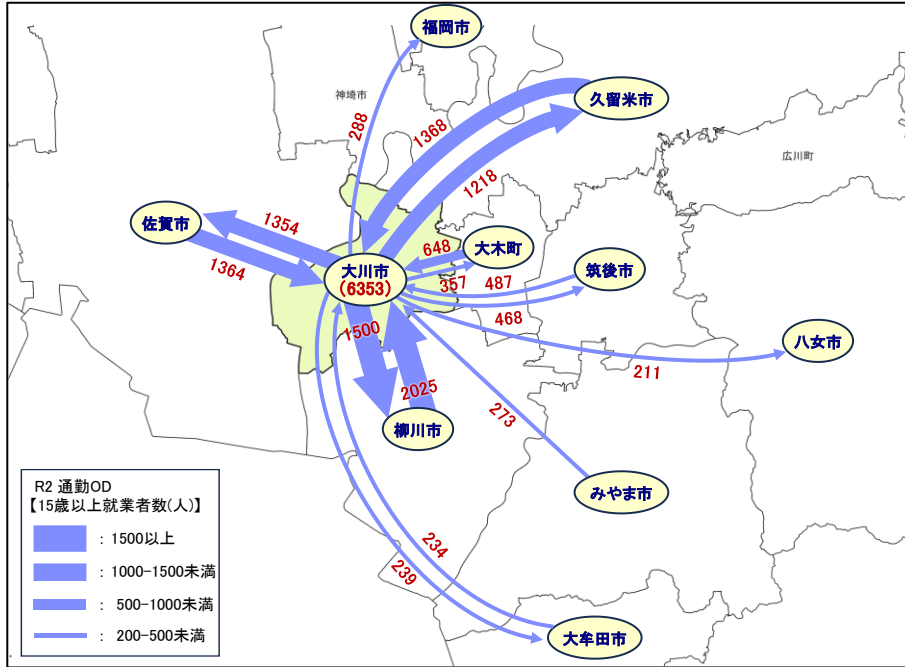


図 通勤流動

資料: 国勢調査(R2)

2) 通学流動

- 本市の通学者（1,688人）のうち、約4割が市内へ通学している。
- 隣接市の柳川市は、通勤流動と同様に流出・流入ともに多くの流動が見られる。また、通勤に比べ、福岡市へ通学している方の割合が多い。

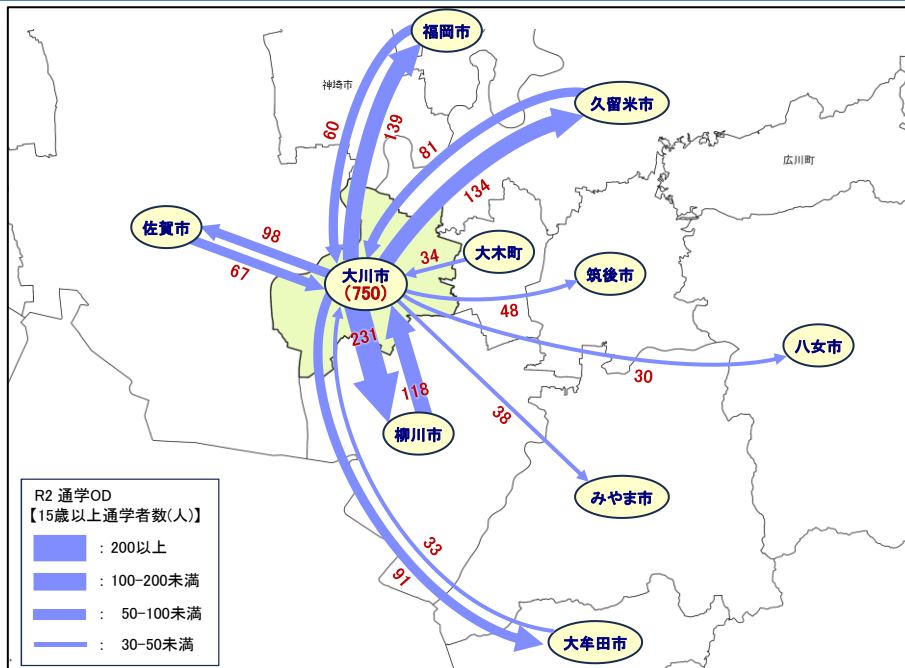


図 通学流動

資料: 国勢調査(R2)

2-1-5 自動車運転状況

1) 運転免許保有状況

- 本市の運転免許保有者数は、平成 29 年以降緩やかに減少している。
- 令和 3 年の運転免許保有者は 23,009 人となっており、市民の約 7 割が免許を保有している。

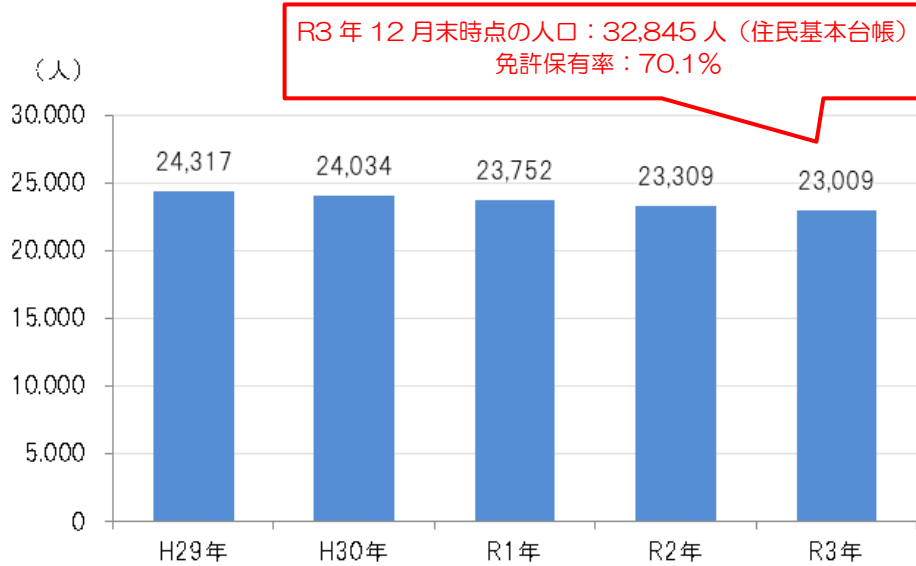


図 運転免許保有者数の推移

資料：福岡県交通年鑑
※各年12月末時点のデータ

2) 運転免許返納状況

- 本市の運転免許返納者数の推移をみると、令和 2 年から令和 3 年にかけて減少したが、令和 4 年で増加に転じている。
- 参考までに、令和 5 年は、4～10 月の 7 か月間で令和 3 年と同程度の返納者数があり、この傾向が続けば、令和 4 年と同程度かそれ以上の増加が想定される。

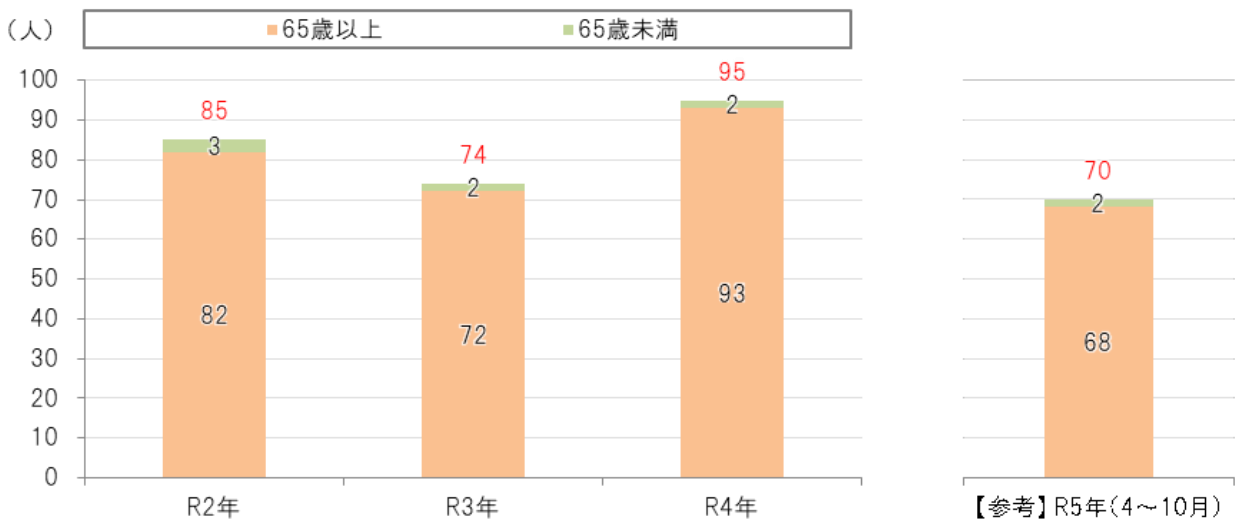


図 運転免許返納者数の推移

資料：福岡県警察

3) 交通事故状況

- 本市の交通事故発生件数は、平成30年から令和3年にかけて減少傾向にあったが、令和4年度には再び増加している。
- すべての事故のうち、約4～5割が高齢者関連事故となっている。

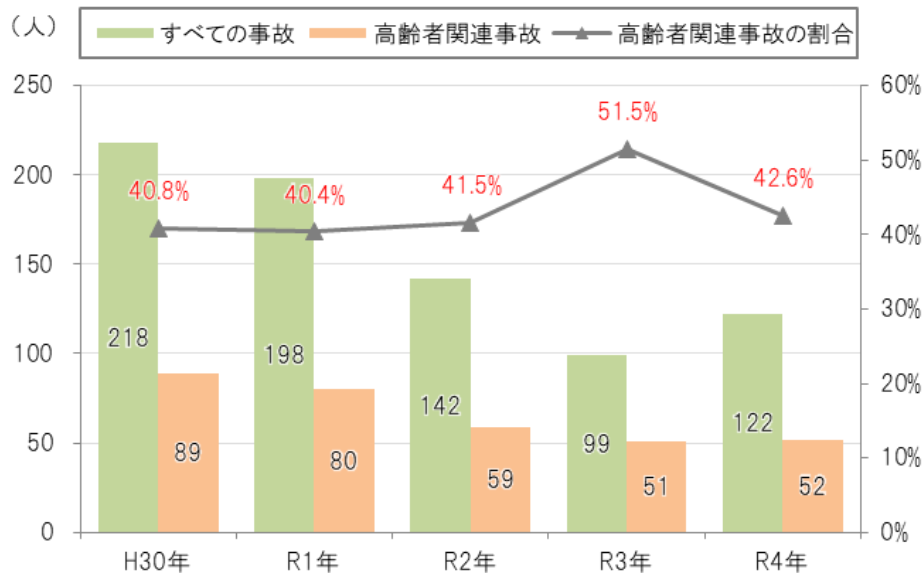


図 交通事故数の推移

資料:福岡県警察 交通事故統計

※高齢者関連事故:第1当事者または第2当事者が高齢者の事故

2-2 公共交通の現状

2-2-1 路線バス

- 市内には、西鉄バス久留米が運行している路線バスが4路線あり、JR久留米駅・羽犬塚駅、西鉄柳川駅及び佐賀市内へ連絡している。

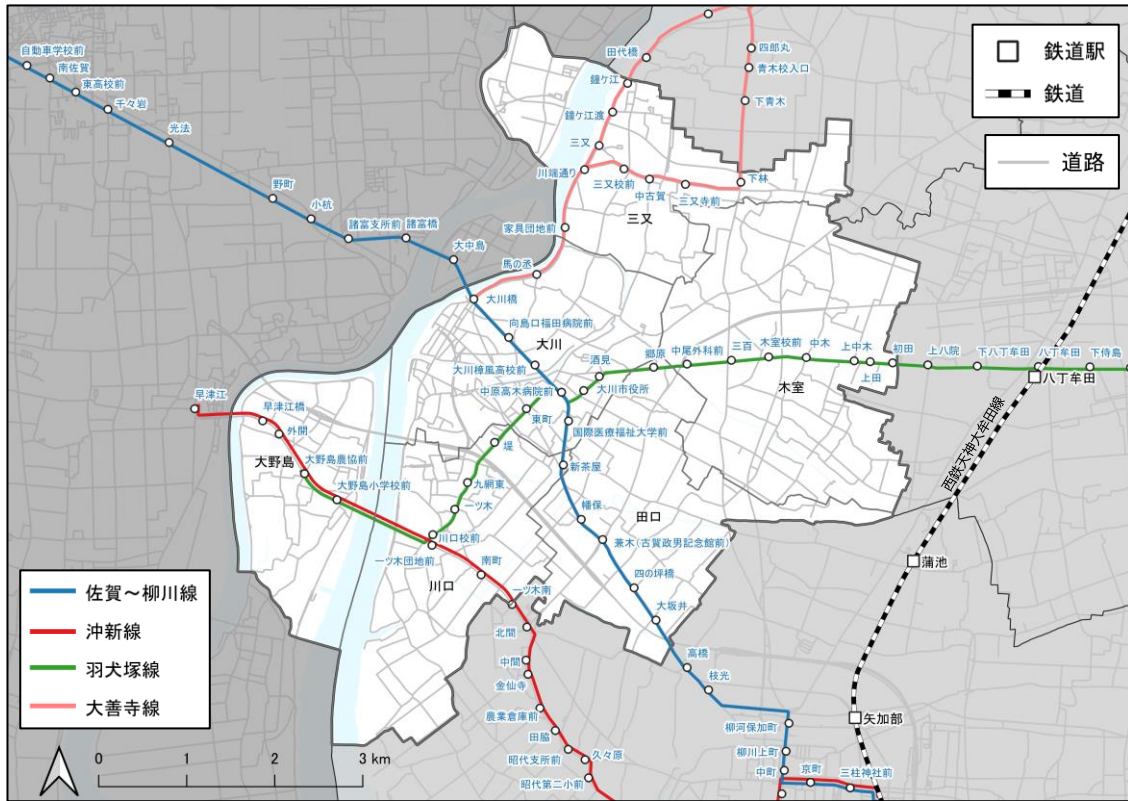


図 路線バスの運行状況

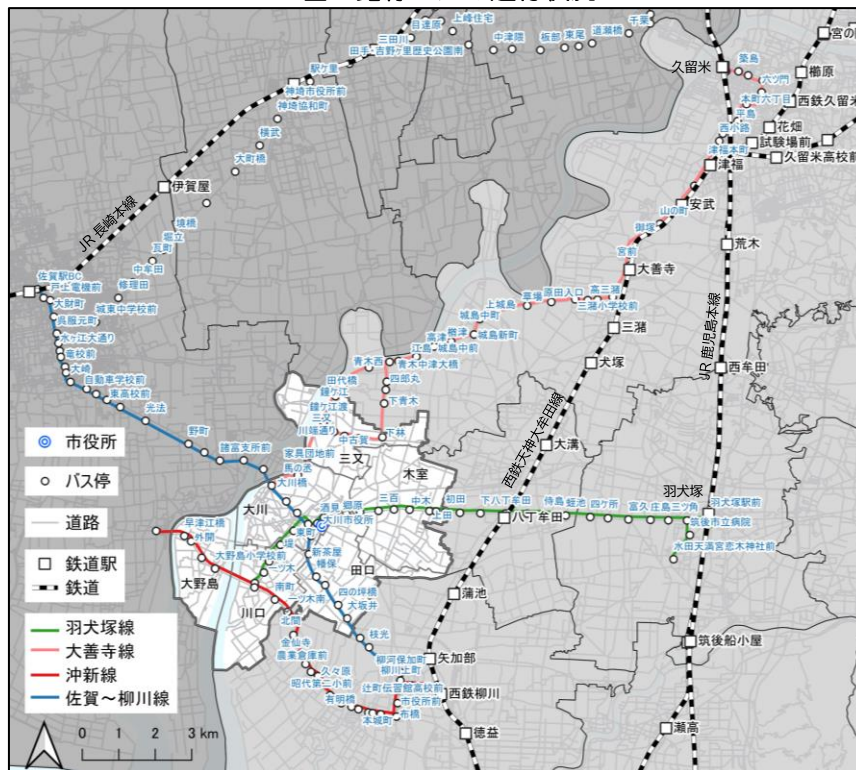


図 路線バスの運行状況（広域図）

1) 運行状況

- 本市を走る路線バス4路線の運行本数は以下のとおり。
- 平日の運行本数は、佐賀～柳川線が72本、沖新線が30本、羽犬塚線が24本、大善寺線が32本となっており、多くが佐賀方面へ運行している。(令和5年8月時点)

表 路線バスの運行本数

系統番号	路線	行先・経路	方向	運行本数		
				平	土	日・祝
1 42	佐賀～柳川線	西鉄柳川～国際医療福祉 大学前(直行)	西鉄柳川行き	—	—	—
			国際医療福祉大学行き	2	—	—
		西鉄柳川～兼木～JR佐賀 駅	西鉄柳川行き	27	19	19
			JR佐賀駅行き	26	19	19
		西鉄柳川～兼木～諸富橋	西鉄柳川行き	1	1	1
			諸富橋行き	—	—	—
		西鉄柳川～兼木～大川橋	西鉄柳川行き	8	9	9
			大川橋行き	8	10	10
6	沖新線	西鉄柳川～北間～早津江	西鉄柳川行き	15	15	15
			早津江行き	15	15	15
8	羽犬塚線	JR羽犬塚～筑後市立病院 ～大野島農協前	JR羽犬塚行き	6	5	5
			大野島農協前行き	5	4	4
		JR羽犬塚～水田天満宮恋 木神社前～大野島農協前	JR羽犬塚行き	6	5	5
			大野島農協前行き	7	6	6
15	大善寺線	大川橋～下林～大善寺～ JR久留米	大川橋行き	15	11	11
			JR久留米行き	15	11	11
		大川橋～下林～大善寺	大川橋行き	1	1	1
			大善寺行き	—	1	1
		大川橋～鐘ヶ江～大善寺	大川橋行き	—	1	1
			大善寺行き	1	1	1

資料: 西鉄HP

2) 利用状況

●路線バスの利用者数をみると、H30年度以降減少傾向にあり、特に令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け大幅に減少しているが、令和3年度から回復基調にある。

表 路線バスの利用者数

(人/年度)

路線	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
佐賀～柳川線	646,840	591,068	320,264	319,462	372,607
沖新線	82,100	77,660	49,686	51,496	56,731
羽犬塚線	50,737	50,749	33,736	34,127	37,196
大善寺線	138,092	134,977	102,772	107,393	112,372
計	917,769	854,454	506,458	512,478	578,906

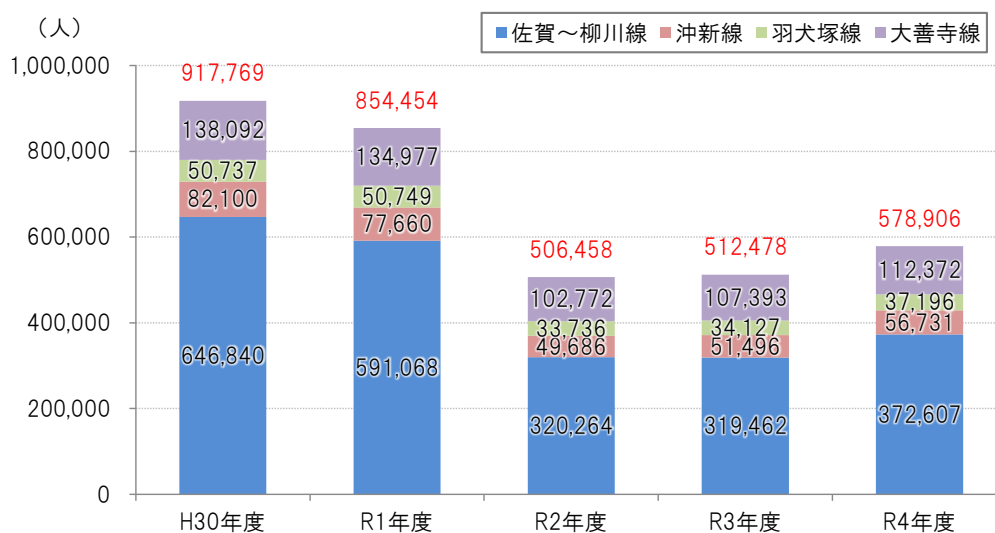


図 路線バスの利用者数

資料: 西鉄バス

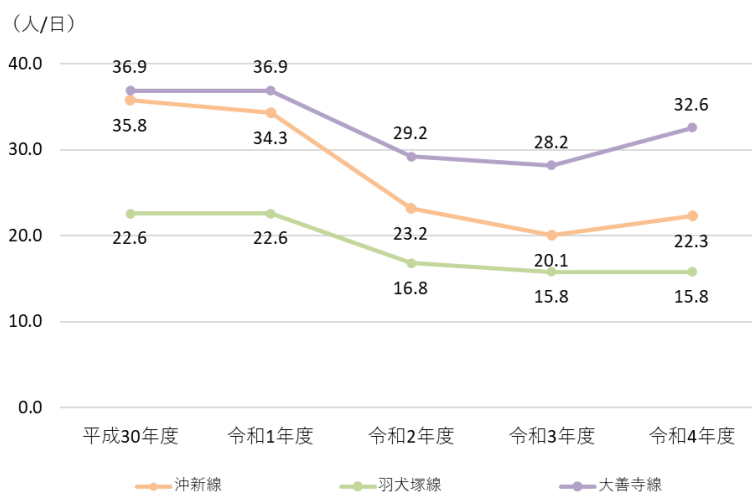


図 路線バスの輸送量

資料: 西鉄バス

3) 経営状況

- 本市は、西鉄バス久留米が運行する4路線のうち、沖新線・羽犬塚線・大善寺線の3路線について、運行経費の一部を補助している。
- 令和2年度から令和4年度は、新型コロナウイルスへの対策として国・県からの補助が増えたため令和1年度以前よりも市の補助金額が減ってはいるものの、令和4年度の市補助金額は16,776千円となっており、令和2年度よりも増加している。
- 令和4年度の3路線利用者1人あたりの市補助金額は81円となっており、路線別にみると、沖新線の増加が顕著である。

表 路線バスの市補助金額 (千円/年度)

路線	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
沖新線	8,526	9,421	8,660	8,848	10,223
羽犬塚線	6,354	6,409	2,593	2,179	4,033
大善寺線	3,623	3,671	3,064	2,890	2,520
計	18,503	19,501	14,317	13,917	16,776

表 路線バスの利用者1人あたり市補助金額 (円/人・年度)

路線	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
沖新線	104	121	174	172	180
羽犬塚線	125	126	77	64	108
大善寺線	26	27	30	27	22
計	68	74	77	72	81

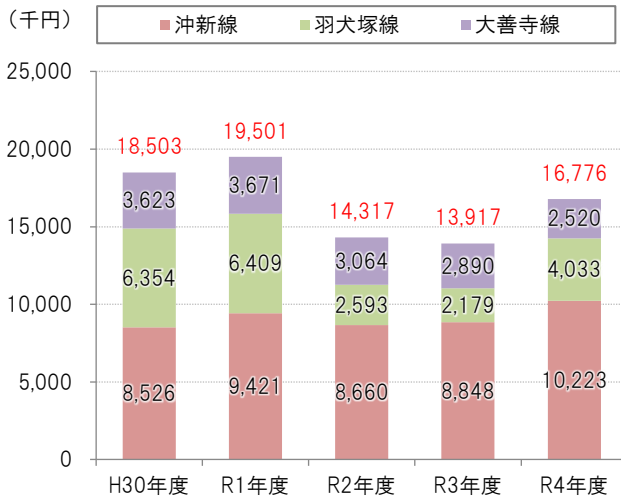


図 路線バスの市補助金額

資料: 大川市資料

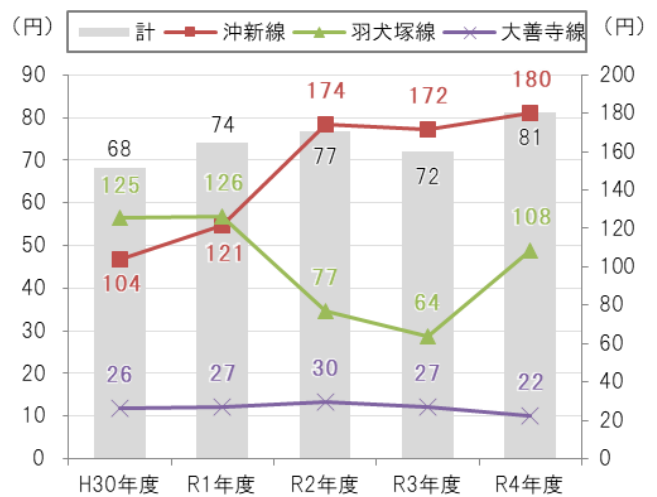


図 路線バスの利用者1人あたり市補助金額

資料: 大川市資料

4) 現状の問題点など

ヒアリング結果

- 乗務員の高齢化や乗務員不足が深刻である。

資料: 交通事業者ヒアリング

2-2-2 生活支援バス「おおかわ愛のりバス」

- 本市では、市内の商店、金融機関、医療機関及び市役所等を利用する高齢者や障がい者の交通手段を確保し日常的な生活支援及び安否確認を図るため、市内を巡回する生活支援バス「おおかわ愛のりバス」を運行している。
- 6路線全てが健康福祉センターを発着地として各地域を運行している。

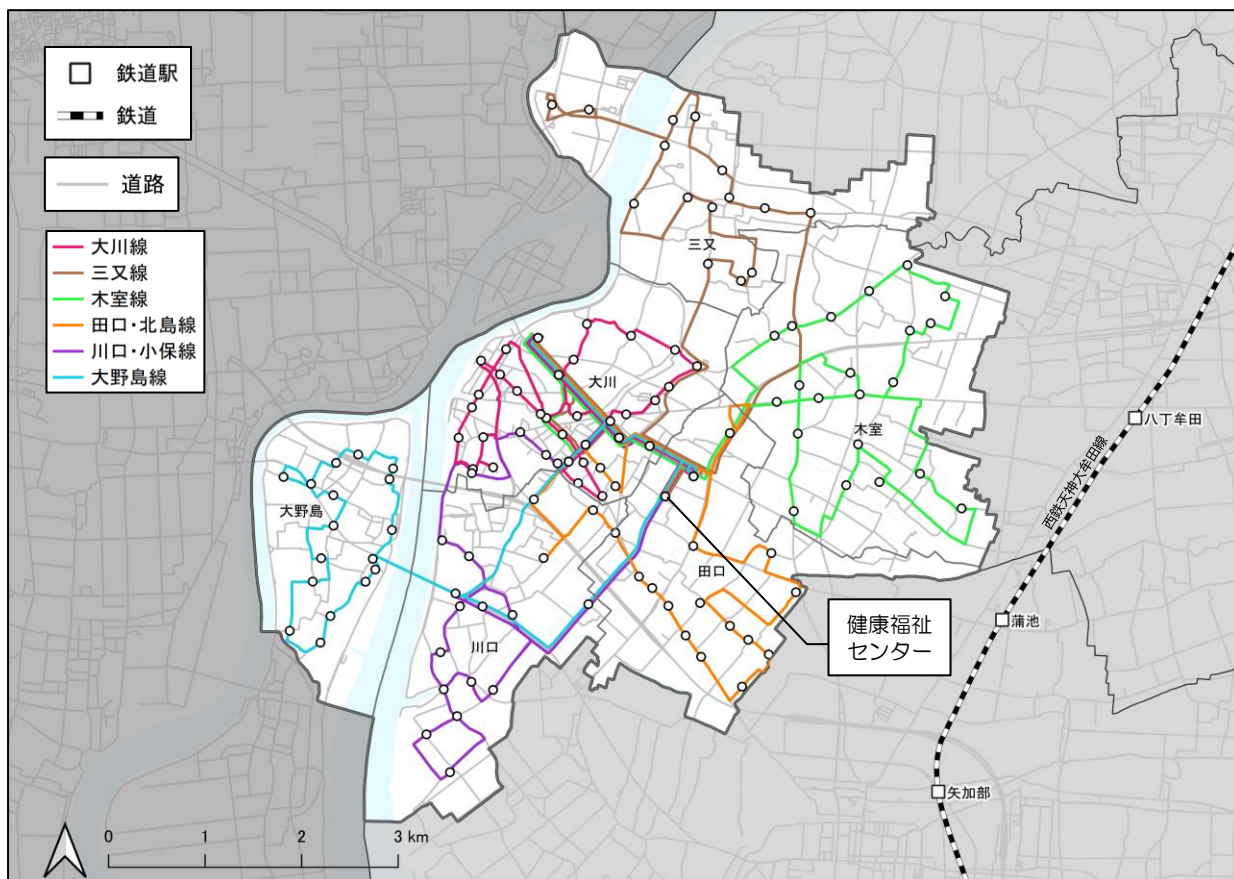


図 生活支援バスの運行状況

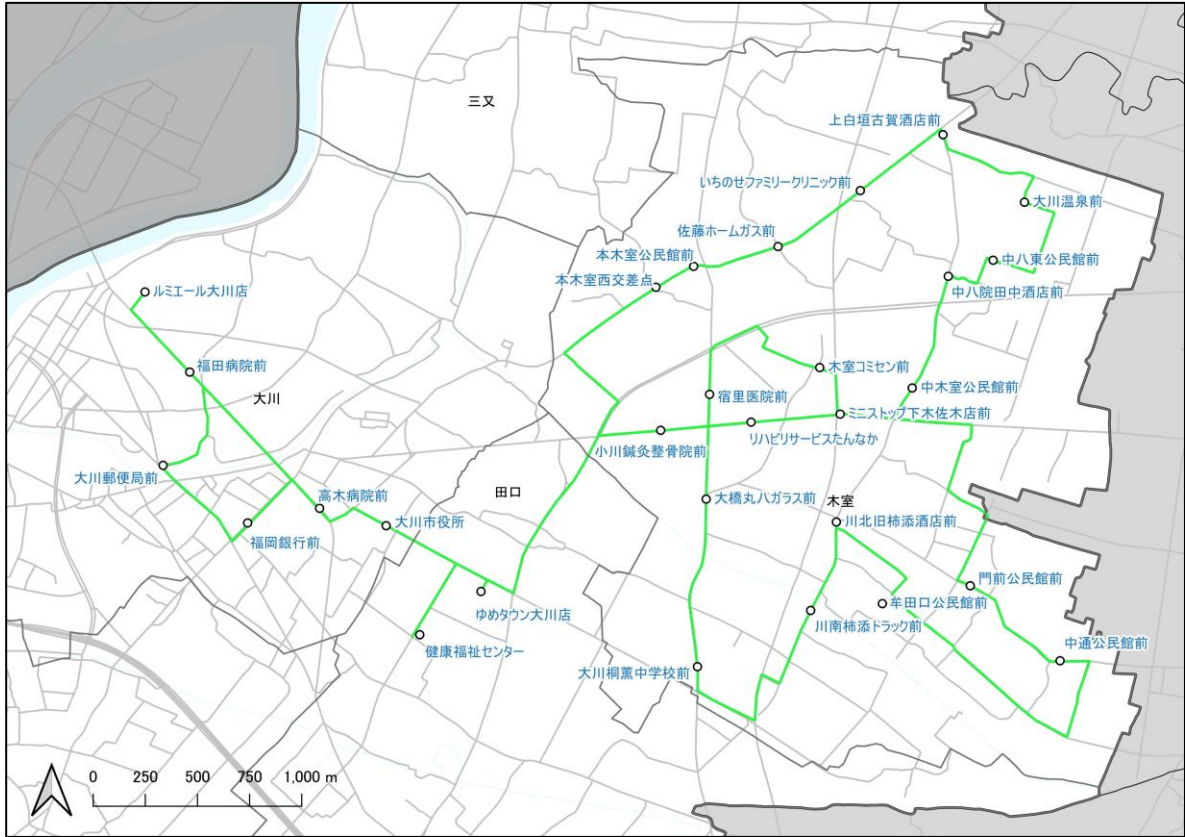


図 木室線の運行状況

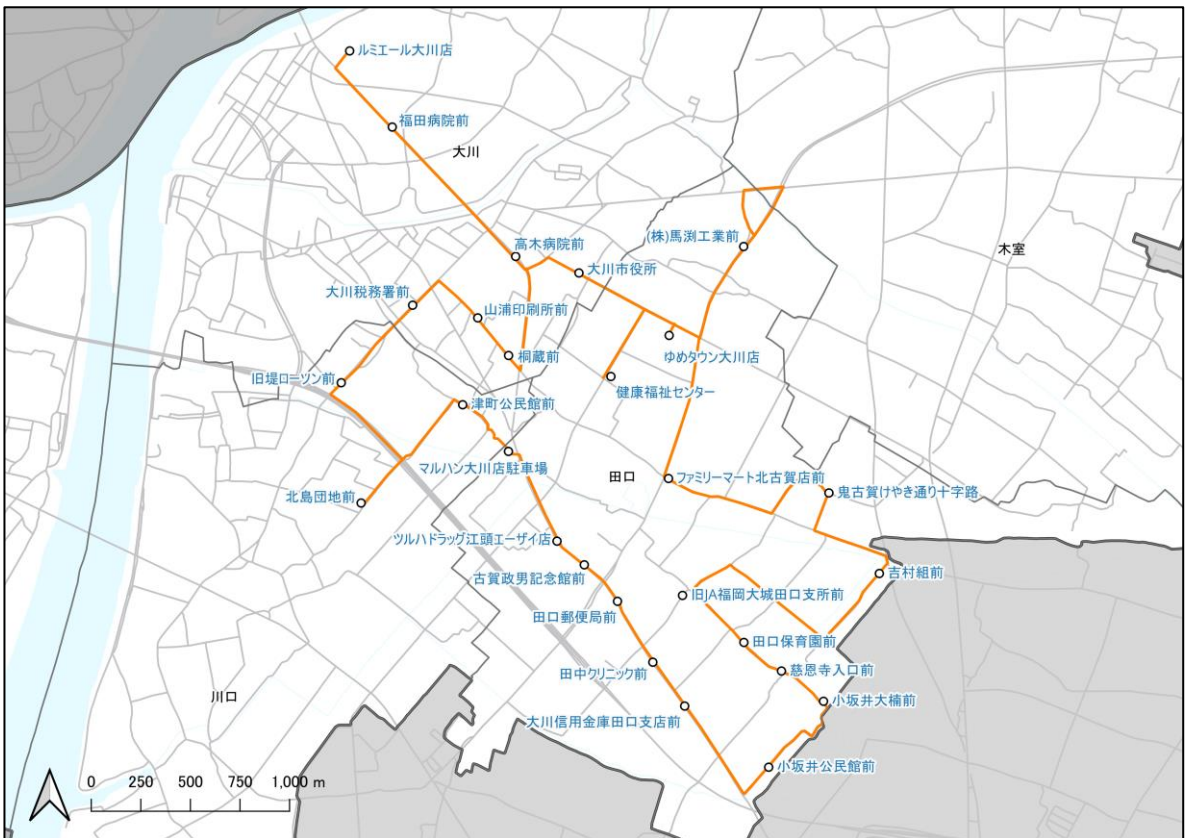


図 田口・北島線の運行状況

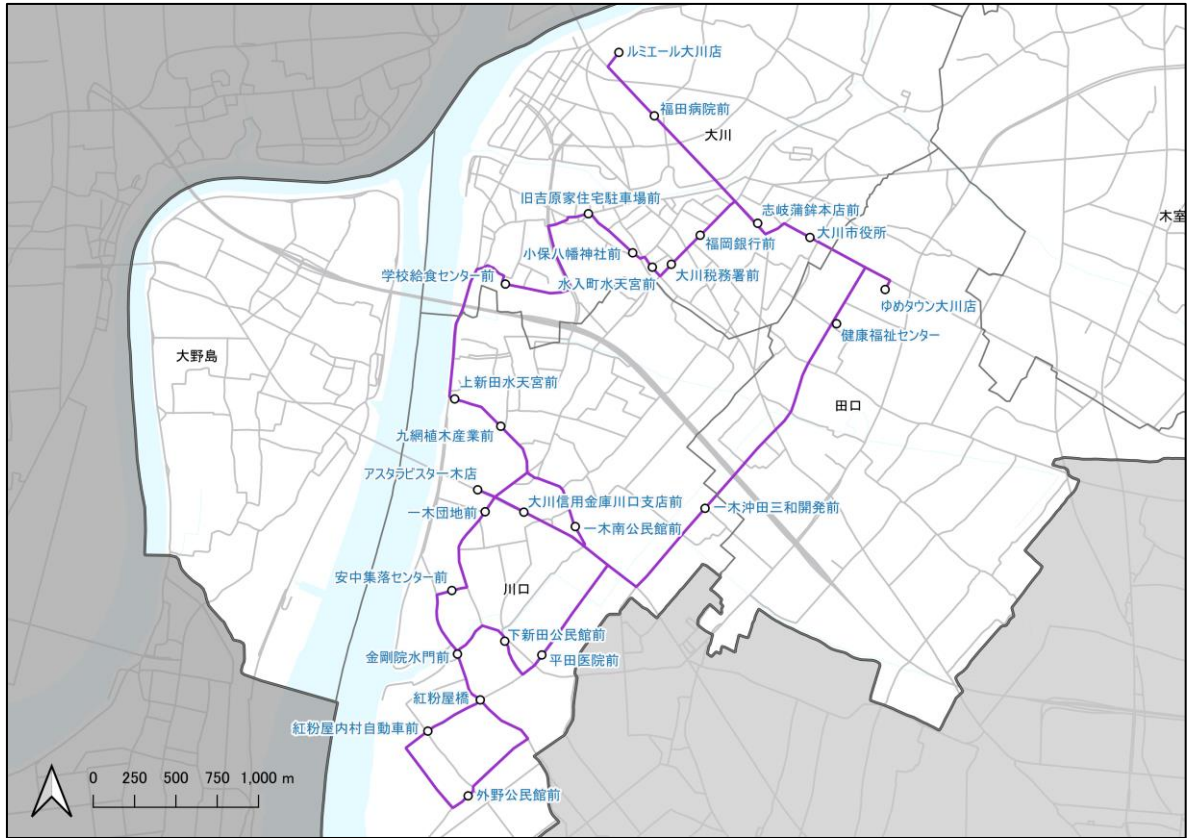


図 川口・小保線の運行状況

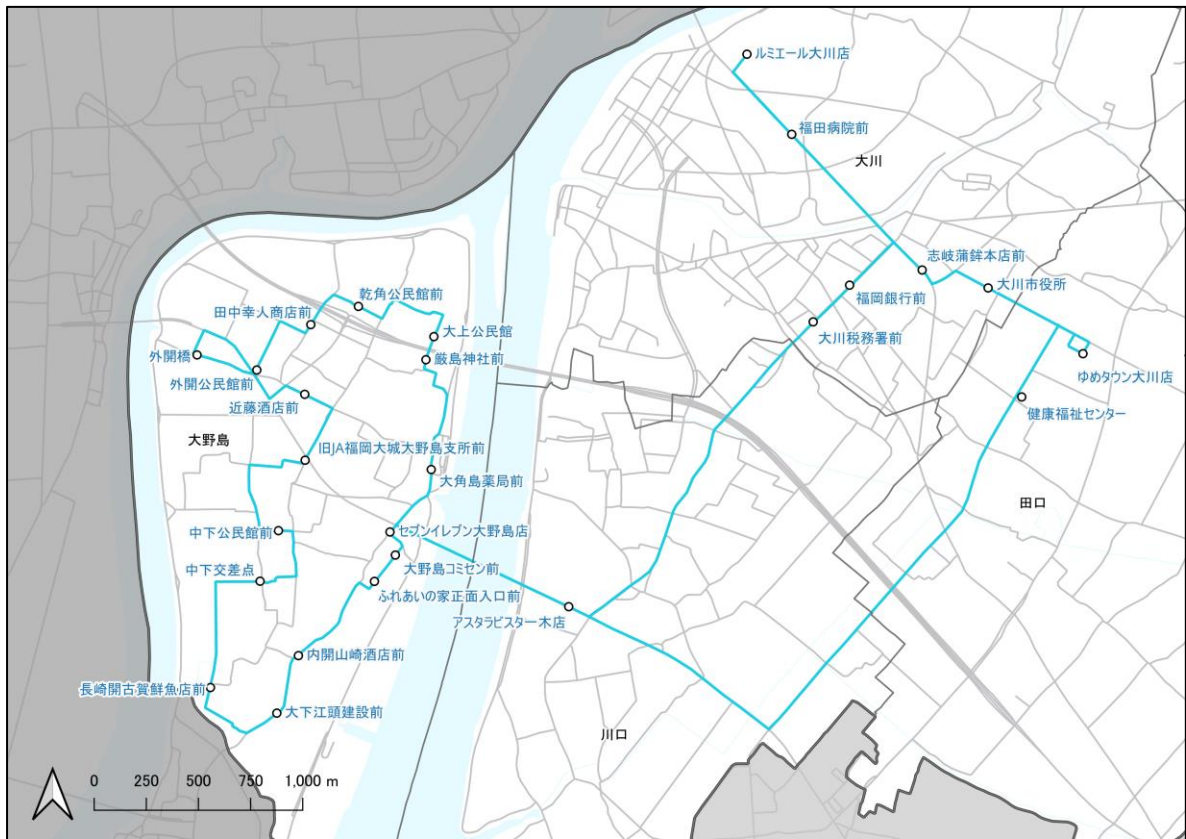


図 大野島線の運行状況

1) 運行状況

- 生活支援バスは、各地区で週3回運行しており、1日あたり上下2便（1往復）ずつ運行している。

表 生活支援バスの運行概要

項目	内容
対象者	65歳以上の高齢者及び障がい者 ※歩行介助を要する人で介助者（1名）が同乗する場合は乗車可能 ※車いす等の持ち込み不可
料金	無料
運行日	各地区週3回運行 ※日曜日、祝日、年末年始(12月29日～1月3日)を除く 【月・水・金曜日】田口・北島線 / 川口・小保線 / 大野島線 【火・木・土曜日】大川線 / 三又・本木線 / 木室線
運行本数	【午前】2便（1往復） 【午後】2便（1往復）
運行主体	大川市 ※大川市社会福祉協議会に運行委託

2) 利用状況

- 生活支援バス全体の利用者数をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け令和2年度は大幅に減少しているが、令和4年度はわずかに回復している。
- 令和4年度の利用者数を路線別にみると、令和元年度に比べ大きく減少している路線が多い中で、三又線においては1,000人以上、田口北島線においては700人以上増加している。

表 生活支援バスの利用者数

(人/年度)

路線	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
大川線	5,581	6,085	5,047	5,596	4,089
三又線	5,092	6,585	5,660	5,944	7,633
木室線	4,228	4,585	3,575	2,719	1,967
田口・北島線	2,314	2,304	1,862	1,799	3,080
川口・小保線	5,702	4,807	4,227	3,994	3,871
大野島線	4,269	4,547	3,310	2,959	2,628
計	27,186	28,913	23,681	23,011	23,268

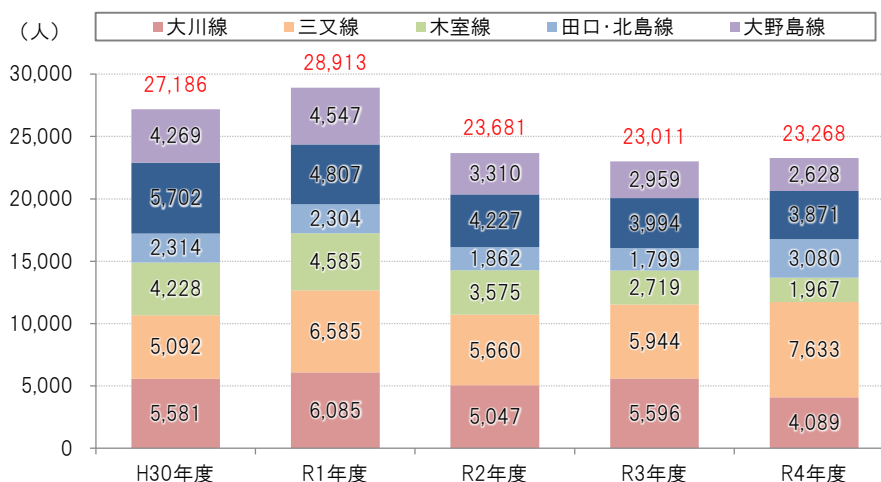


図 生活支援バスの利用者数

資料：大川市資料

3) 経営状況

- 本市は、生活支援バスの委託料として 18,542 千円の財政負担をしている。（令和 4 年度）
- 委託料は、平成 30 年度以降増加傾向にあり、5 年間で 6,000 千円以上増加している。
- 令和 2 年度以降は、生活支援バス利用者の減少に伴い、利用者 1 人あたりの委託料も増加している。令和 4 年度の利用者 1 人あたりの委託料は 797 円と、平成 30 年度と比べ約 2 倍となっている。

表 生活支援バスの委託料 (千円/年度)

	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
生活支援バス	11,789	12,704	13,863	17,605	18,542

表 生活支援バスの利用者 1 人あたり委託料 (円/人・年度)

	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
生活支援バス	434	439	585	765	797

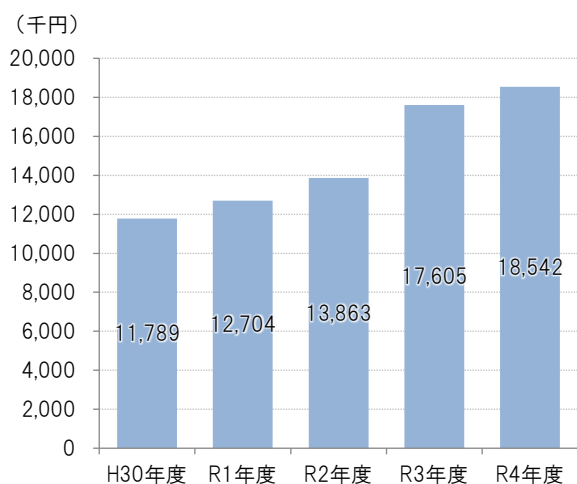


図 生活支援バスの委託料

資料: 大川市資料

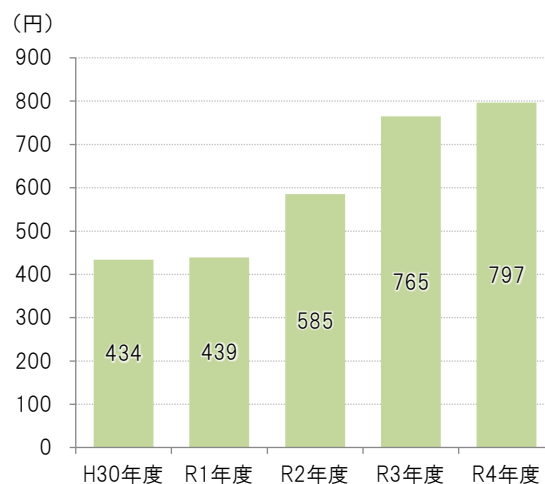


図 生活支援バスの利用者 1 人あたり委託料

資料: 大川市資料

2-2-3 タクシー

●本市には、タクシー事業者が2社あり、いずれも大川地域の県道沿いに立地している。

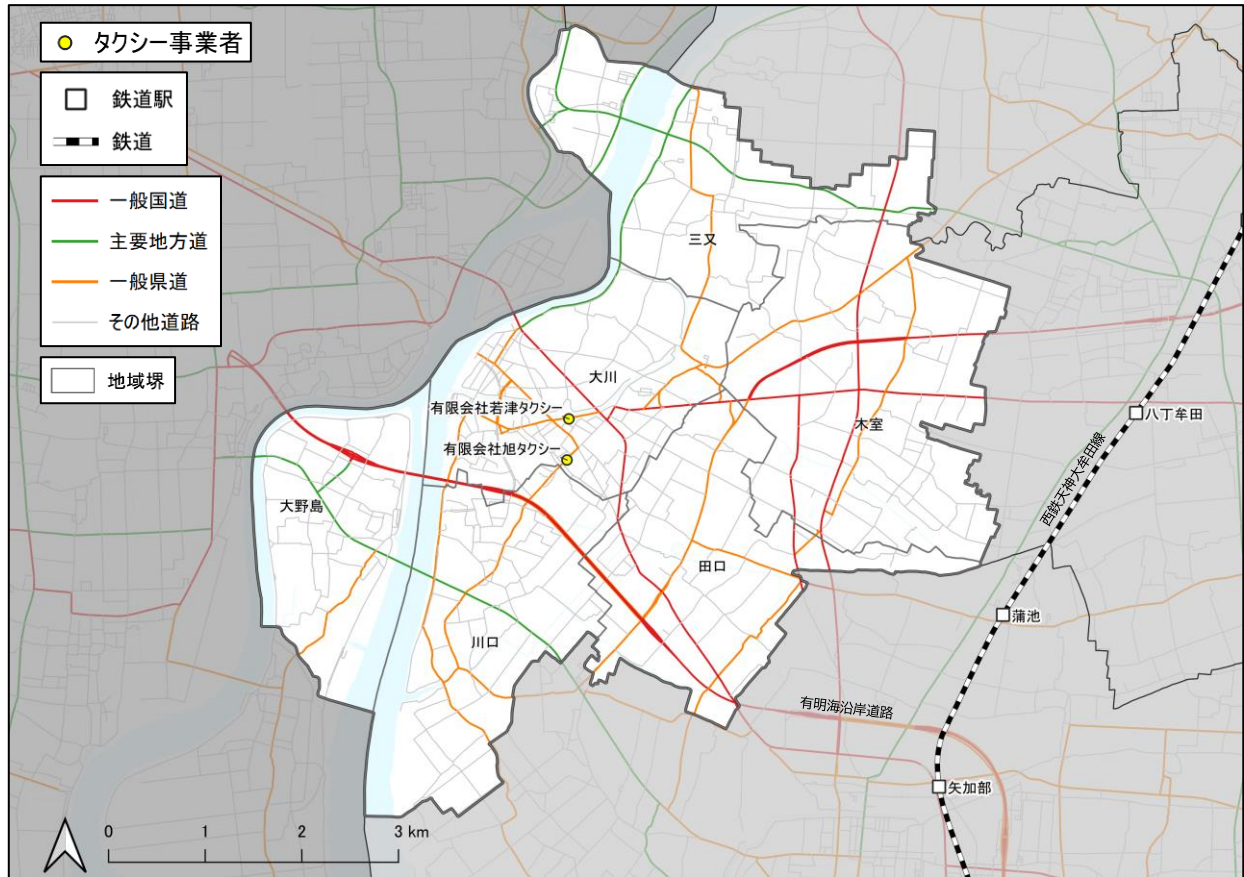


図 大川市のタクシー事業者

1) 利用状況

- 本市のタクシー利用者数は微減傾向にあった中、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け令和2年度に大幅に減少しているが、令和4年度に向けてわずかに回復している。
- 令和4年度の利用者数は約14万人となっている。

表 タクシーの利用者数 (人)

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
大川市	175,696	171,180	170,244	125,807	119,669	142,226

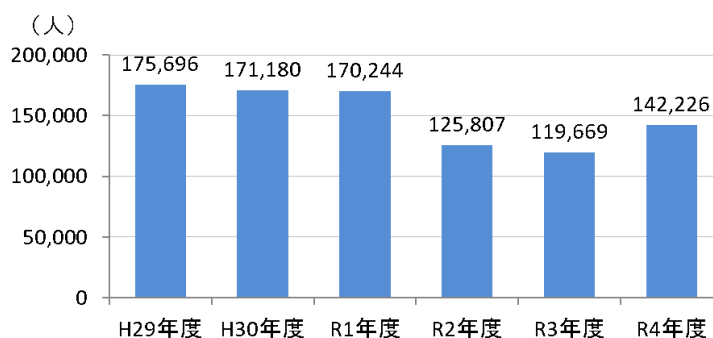


図 タクシーの利用者数

資料: 輸送実績集計表(九州運輸局)

2) 経営状況

- 令和4年度のタクシーの営業収入は、約1.3億円となっており、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け令和2年度に大幅に減少しているが、令和4年度に向けてわずかに回復している。

表 タクシーの営業収入 (千円)

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
大川市	150,609	150,123	149,076	110,153	110,338	134,394

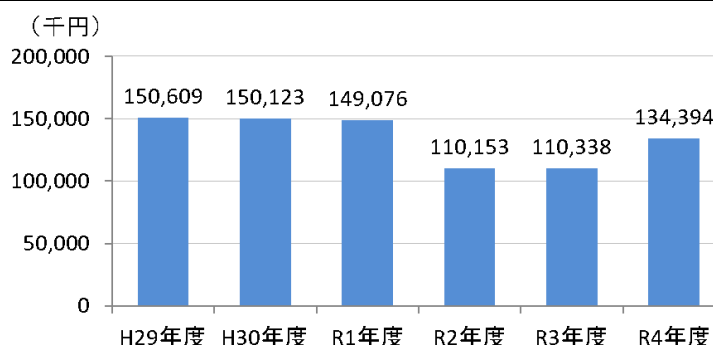


図 タクシーの営業収入

資料: 輸送実績集計表(九州運輸局)

3) 現状の問題点など

ヒアリング結果

- 乗務員が不足しており、募集してもなかなか人が来ない状況である。

資料: 交通事業者ヒアリング

2-2-4 その他輸送資源

1) スクールバス

- 本市では、道海島町及び鐘ヶ江町の生徒を大川桐薫中学校まで送迎するスクールバスを運行している。
- 乗降場所は、道海島団地・道海島鐘ヶ江大橋西側・セブンイレブン大川鐘ヶ江店の3か所となっている。

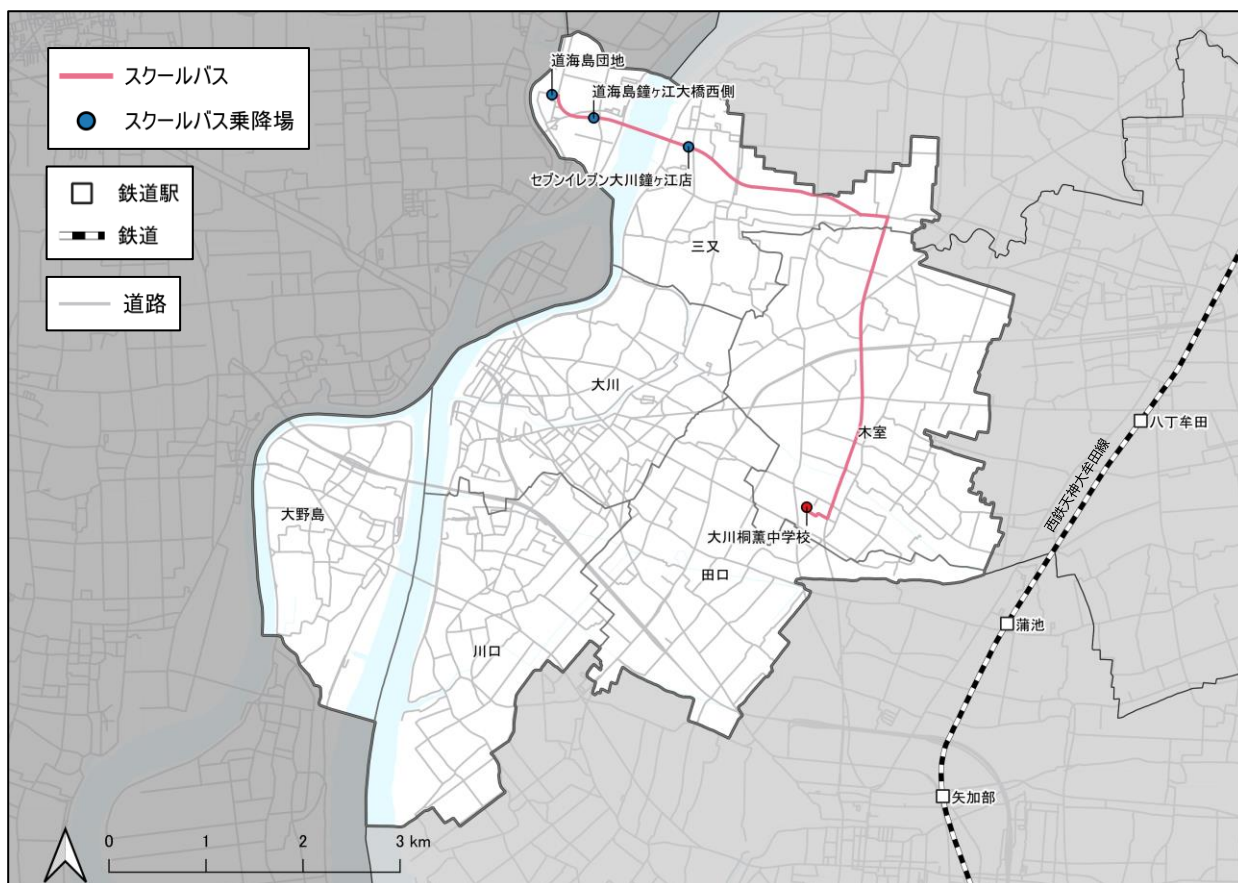


図 スクールバスの運行状況

①運行状況

- スクールバスは、毎日（大川桐薫中学校の休業日を除く）運行している。
- スクールバスの運行本数をみると、登校時は、道海島町～大川桐薫中学校を運行する大型バスが1便、鐘ヶ江町～大川桐薫中学校を運行する中型バスが1便となっており、下校時は大川桐薫中学校～鐘ヶ江町～道海島町を運行する大型バスが2便（通常便・部活対応便）となっている。

表 スクールバスの運行概要

項目	内容
運行日	大川桐薫中学校休業日以外の日
運行本数	<p>【登校時】</p> <p>大型バス：道海島団地～道海島鐘ヶ江大橋西側～大川桐薫中学校 1便</p> <p>小型バス：セブンイレブン大川鐘ヶ江店～大川桐薫中学校 1便</p> <p>【下校時】</p> <p>大型バス：大川桐薫中学校～セブンイレブン大川鐘ヶ江店～道海島鐘ヶ江大橋西側～道海島団地 2便（通常便1便・部活対応便1便）</p>
運行主体	大川市

②利用状況

- スクールバスの令和5年度の利用者数は、58人となっている。
- 通常便に比べ部活対応便の利用者が多い。

表 スクールバスの利用者数（R5）

乗降場所	利用者数（人）		計
	通常便	部活対応便	
道海島団地	5	12	17
道海島鐘ヶ江大橋西側	3	17	20
セブンイレブン大川鐘ヶ江店	5	16	21
計	13	45	58

資料：大川市資料

③経営状況

- 令和4年の決算額は13,746千円である。

2-3 公共交通利用が不便な地域

- 大川市地域公共交通計画では、「公共交通空白地」を鉄道駅から500m及びバス停から300m以上離れて居住している人がいる地域と位置づける。
- この定義に基づいて、令和2年国勢調査の人口メッシュ（250m）による人口を重ねることにより公共交通空白地を位置付けた。
- この位置づけの結果は下図の通りであり、大川市の総人口（令和2年国勢調査：32,988人）に占める公共交通のカバー人口は13,440人であり、カバー率は40.7%となる。
- また、地域別に見ると下表の結果が得られ、カバー率が最も高い地域は45.9%の三又地域、最も低い地域は31.9%の木室地域である。

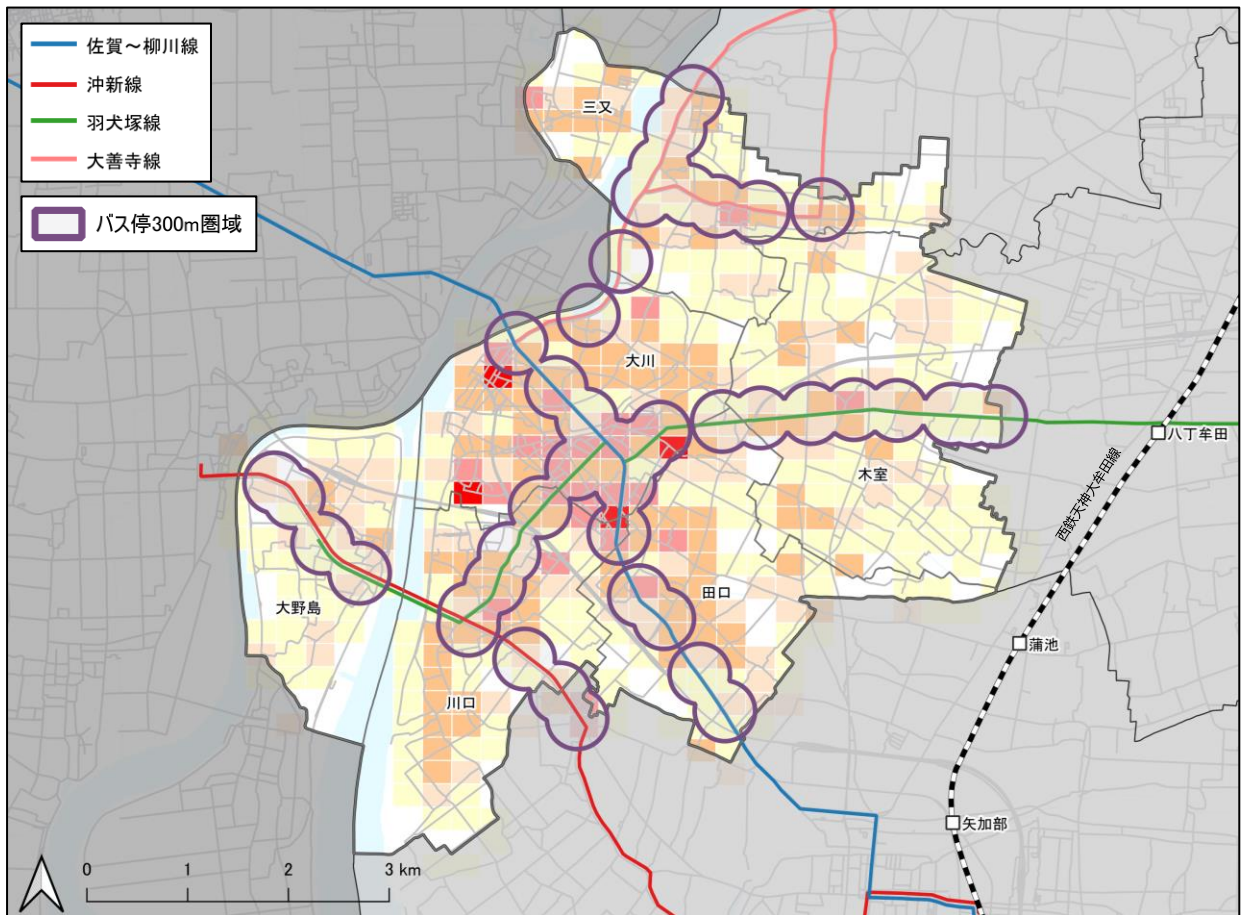


図 公共交通空白地

表 地域別のカバー人口及びカバー率

地域	人口（人）	カバー人口（人）	カバー率（%）
大川	10,501	4,693	44.7
三又	4,628	2,125	45.9
木室	4,798	1,530	31.9
田口	5,451	1,984	36.4
川口	5,432	2,315	42.6
大野島	2,178	793	36.4
合計	32,988	13,440	40.7

- 参考に、生活支援バスを考慮した「交通空白地」を下図に示す。
- 現在、生活支援バスは高齢者や障がい者の利用に限定されているが、公共交通としてそれ以外の方も利用できるとした場合、大川市の総人口（令和2年国勢調査：32,988人）に占めるカバー人口は29,246人、カバー率は88.7%となる。

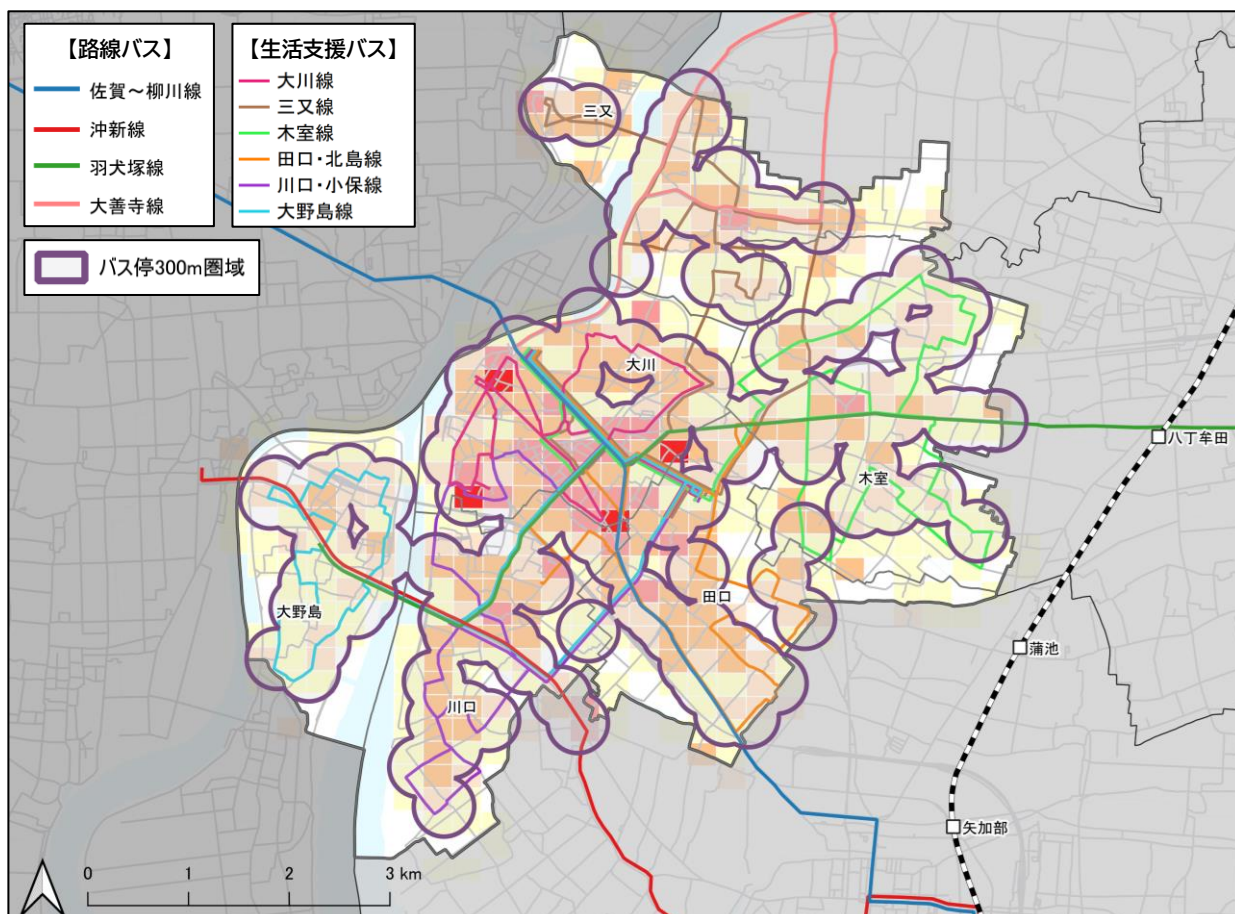


図 【参考】交通空白地（生活支援バスを考慮）

3. アンケート調査等のまとめ

3-1 市民アンケート

3-1-1 調査概要

1) 調査の概要

- 大川市の市民 1,800 人（無作為抽出）を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施。
- 回答数を増やすため、バス停等に一定期間 Web 回答用のバナーを掲載。

2) 設問項目

- 日常の外出実態（買物、通院、通勤、高校生の通学）
- 高齢者の外出状況
- 公共交通の利用実態
- 大川市の公共交通の利用のしやすさ・満足度
- 今後の大川市の公共交通への意識 など

3) 調査時期

- 令和 5 年 9 月 29 日（金）～10 月 9 日（月）

4) 回収数・回収率

項目	内容		
	一般市民	高校生	高齢者・免許返納者
対 象	居住する 19 歳以上 64 歳以下	居住する 15～18 歳	居住する 65 歳以上
配布票数	890 票 (内 Web 回答 90 票)	538 票 (内 Web 回答 38 票)	506 票 (内 Web 回答 6 票)
	合計 1,934 票 (内 Web 回答 134 票)		
回収数	330 票 (内 Web 回答 90 票)	166 票 (内 Web 回答 38 票)	257 票 (内 Web 回答 6 票)
	合計 753 票 (内 Web 回答 134 票)		
有効回収率	37.1%	30.9%	50.8%
	38.9%		

3-1-2 集計結果

1) 普段の外出の実態について

① 買物

● 買物先としては市内が 8 割強を占め、多くの方が市内の店舗を利用されている。中でも、田口地域や大川地域への買物が多い。市外では、柳川市への買物が見られる。

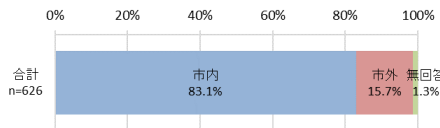


図 日常的な買物先住所（市内外）

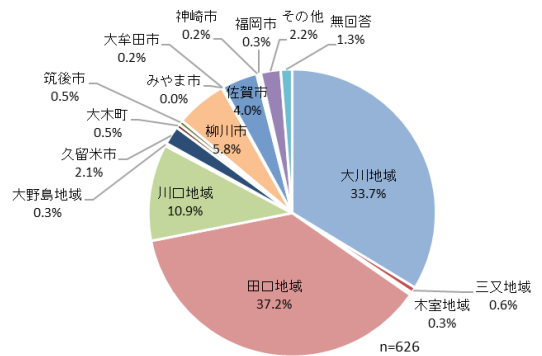


図 日常的な買物先住所（市町村名）

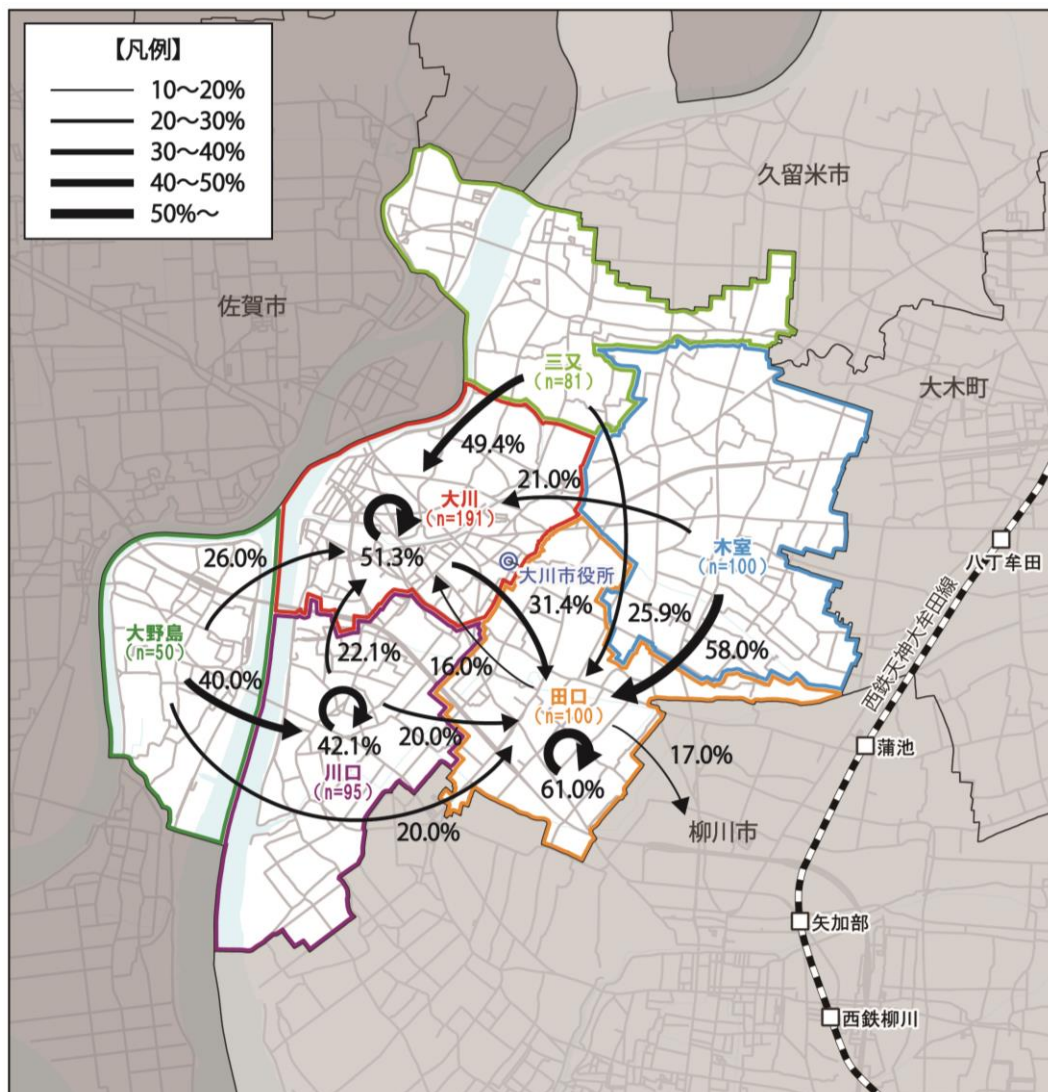


図 買物目的の流動

●移動手段としては、市内、市外とも「車（自分で運転、家族の送迎）」が最も多く、次いで多いのが「自転車」である。公共交通利用については、市内の場合は西鉄バスが 5.6%と少数にとどまり、市外の場合は西鉄電車、西鉄バスの利用が 1 割強見られる。また、年齢別に見ると、いずれの年代でも車利用が最も多い中、10 歳代は、他の年代に比べると「西鉄バス」(20.2%) や「西鉄電車」(8.5%) の利用割合が高い傾向にある。

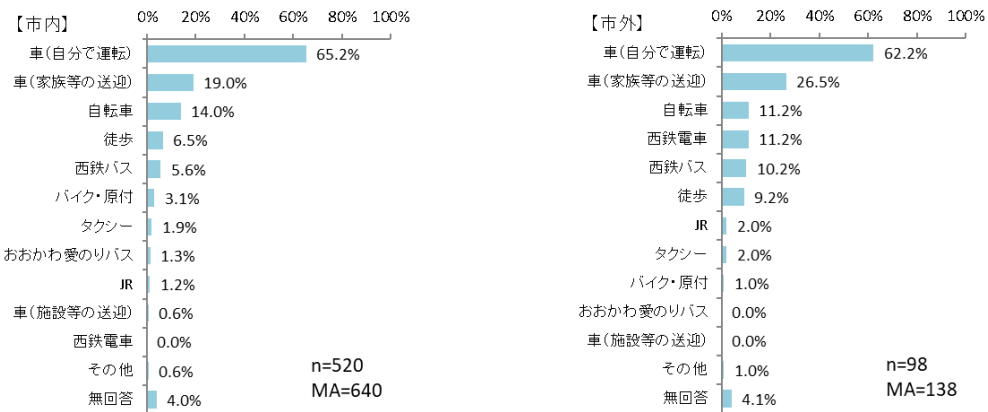


図 買物での移動手段（市内外別）

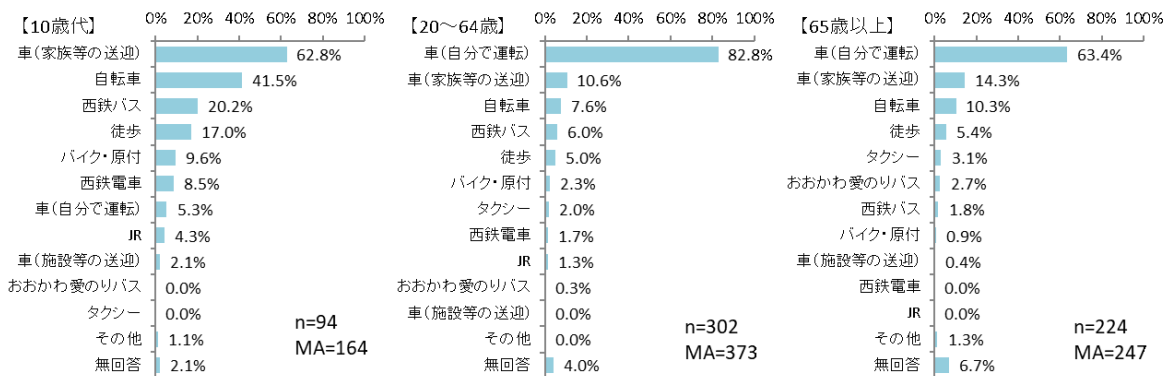


図 買物での移動手段（年齢別）

●公共交通を利用しない理由としては、「乗り場が近くにない」が 37.5%で最も多く、次いで「現在の移動手段に比べて所要時間がかかる」(36.1%)と続く。乗り場が近くにないことが最も大きな理由となっているほか、公共交通を利用することによる所要時間の増大も要因となっている。

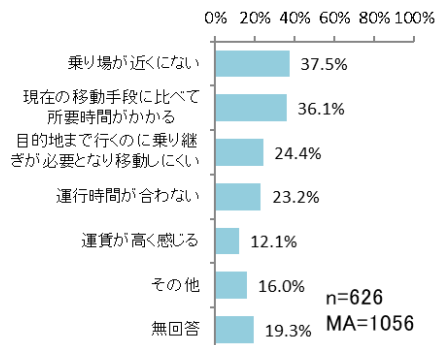


図 買物に公共交通を利用しない理由

●移動手段としては、市内、市外とも「車（自分で運転、家族の送迎）」が多い中、公共交通の利用は少なく、いずれの公共交通手段も5%程度以下である。

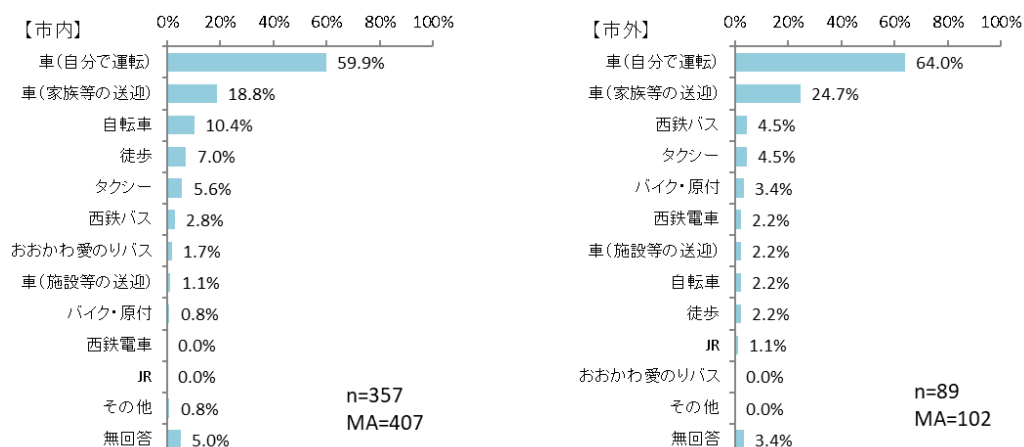


図 通院での移動手段（市内外別）

●公共交通を利用しない理由としては、「乗り場が近くにない」が34.4%で最も多く、次いで「現在の移動手段に比べて所要時間がかかる」(34.2%)と続く。乗り場が近くにないことが最も大きな理由となっているほか、公共交通を利用することによる所要時間の増大も要因となっている。

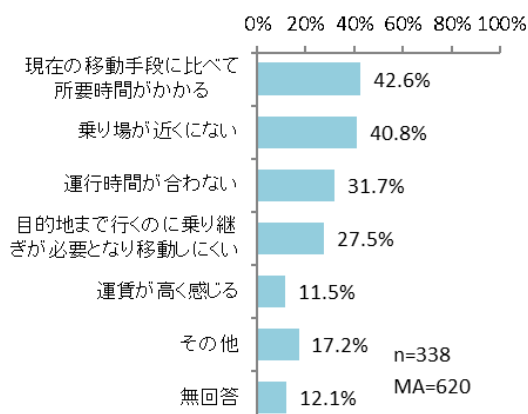


図 通院に公共交通を利用しない理由

③通勤

●通勤者の約6割は市内へと通勤しており、市外よりも市内への通勤の割合が高く、市内では大川地域への通勤が多い。また、市外では、佐賀市、柳川市、久留米市等、隣接した市町村への通勤が多い。

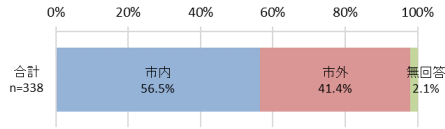


図 通勤先（市内外）

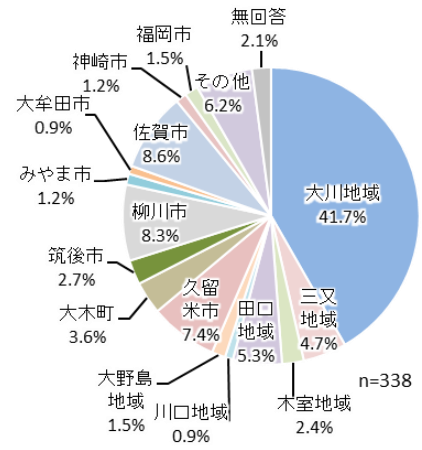


図 通勤先（市町村名）

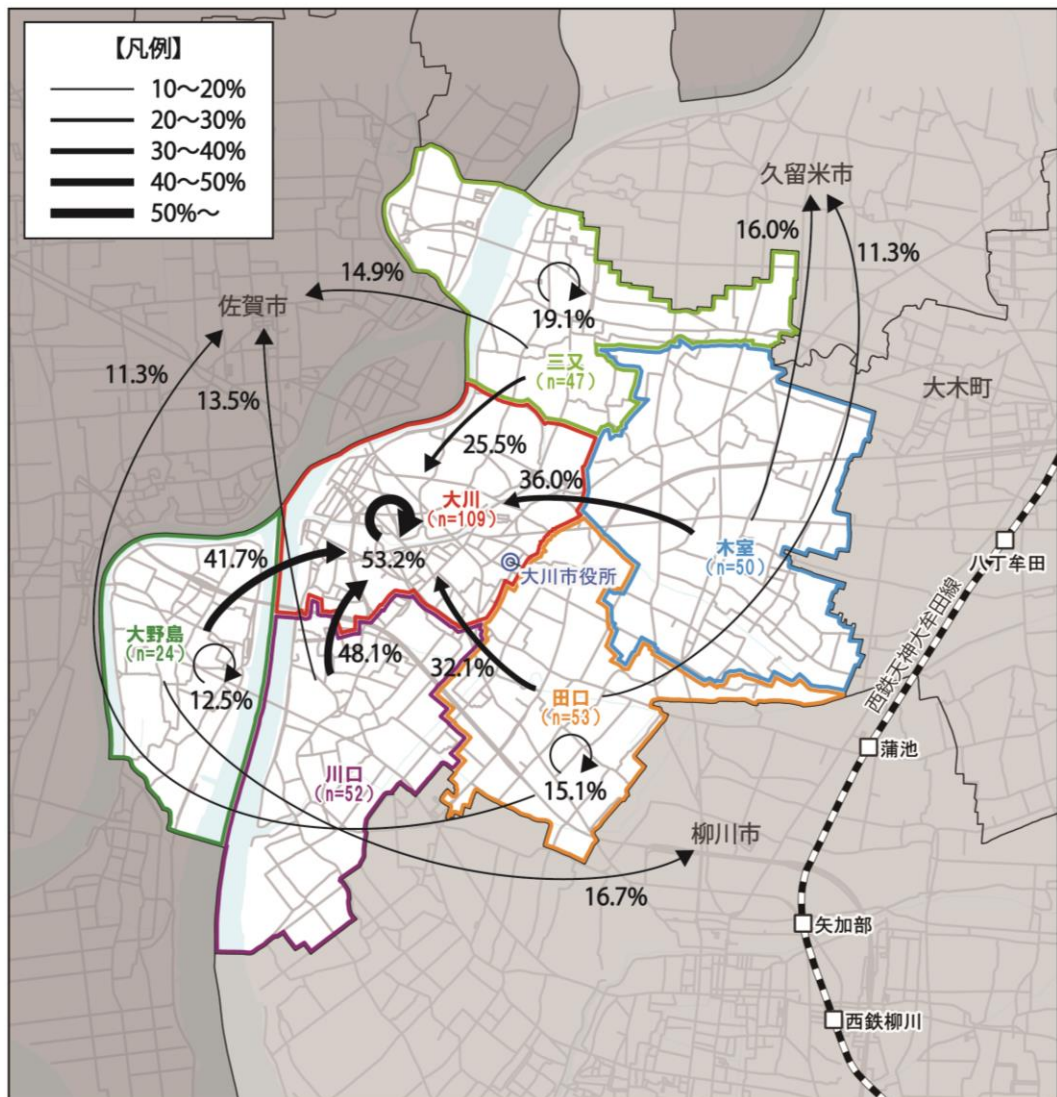


図 通勤目的の流動

●移動手段としては、市内、市外とも「車（自分で運転）」が最も多い。市内では、次いで「自転車」（20.4%）、「徒歩」（11.5%）、「車（家族の送迎）」（8.4%）、「バイク・原付」（5.8%）と公共交通以外の手段が続く、公共交通の利用はあまり見られない。市外では、次いで「西鉄電車」（7.1%）、「西鉄バス」（5.7%）と続くが、いずれも1割に満たず、公共交通の利用は少ない。また、年齢別に見ると、10歳代は「自転車」（50.0%）が最も多く、20歳代以降は共通して車利用が最も多い中、20歳代は他の年代に比べると「西鉄バス」（12.5%）や「西鉄電車」（12.5%）の利用割合が高い傾向にある。

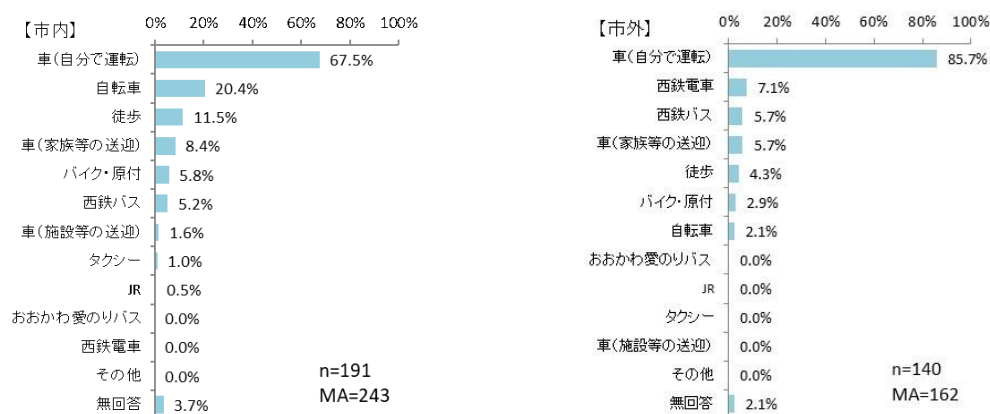


図 通勤先への主な交通手段（市内外別）

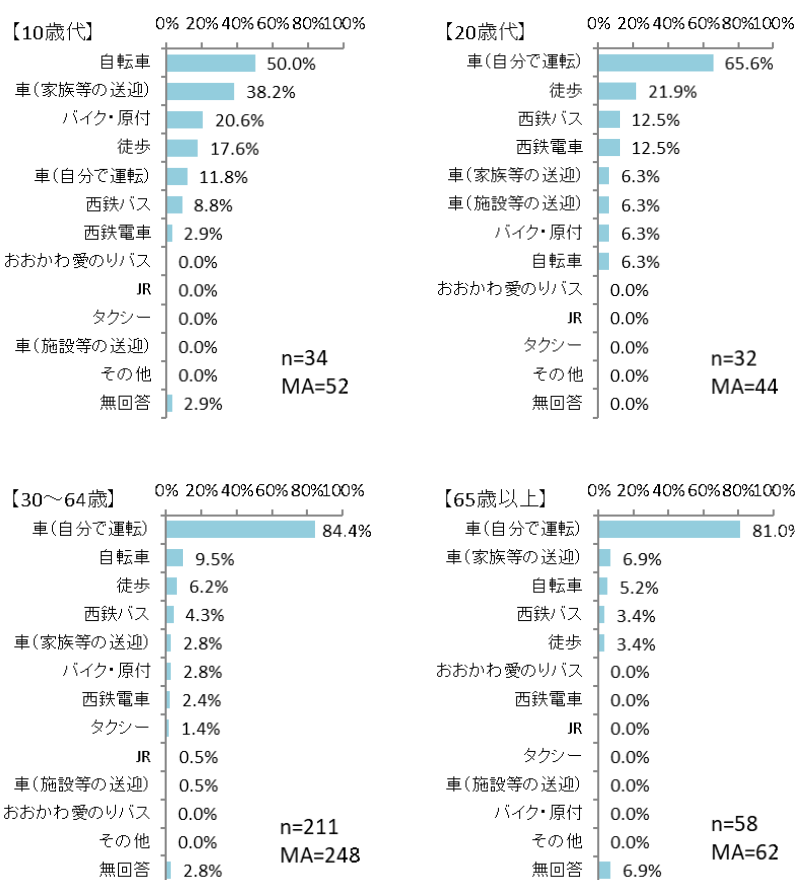


図 通勤先への主な交通手段（年齢別）

●公共交通を利用しない理由としては、「現在の移手段に比べて所要時間がかかる」が42.6%で最も多く、次いで「乗り場が近くにない」(40.8%)、「運行時間が合わない」(31.7%)と続く。年齢別に見ると、65歳以上は他の年代よりも「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(31.0%)といった回答が多く見られる。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、乗り場が近くにないことや運行時間が合わないことも要因となっており、高齢者にとっては乗り継ぎの面倒さも一因となっていることが分かる。

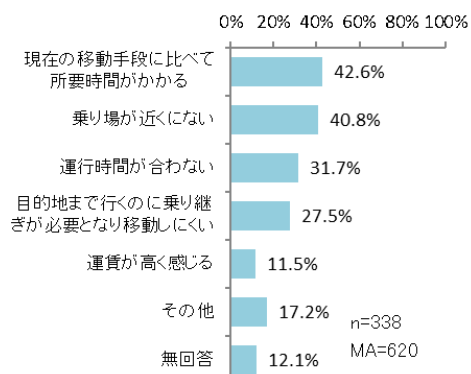


図 通勤に公共交通を利用しない理由

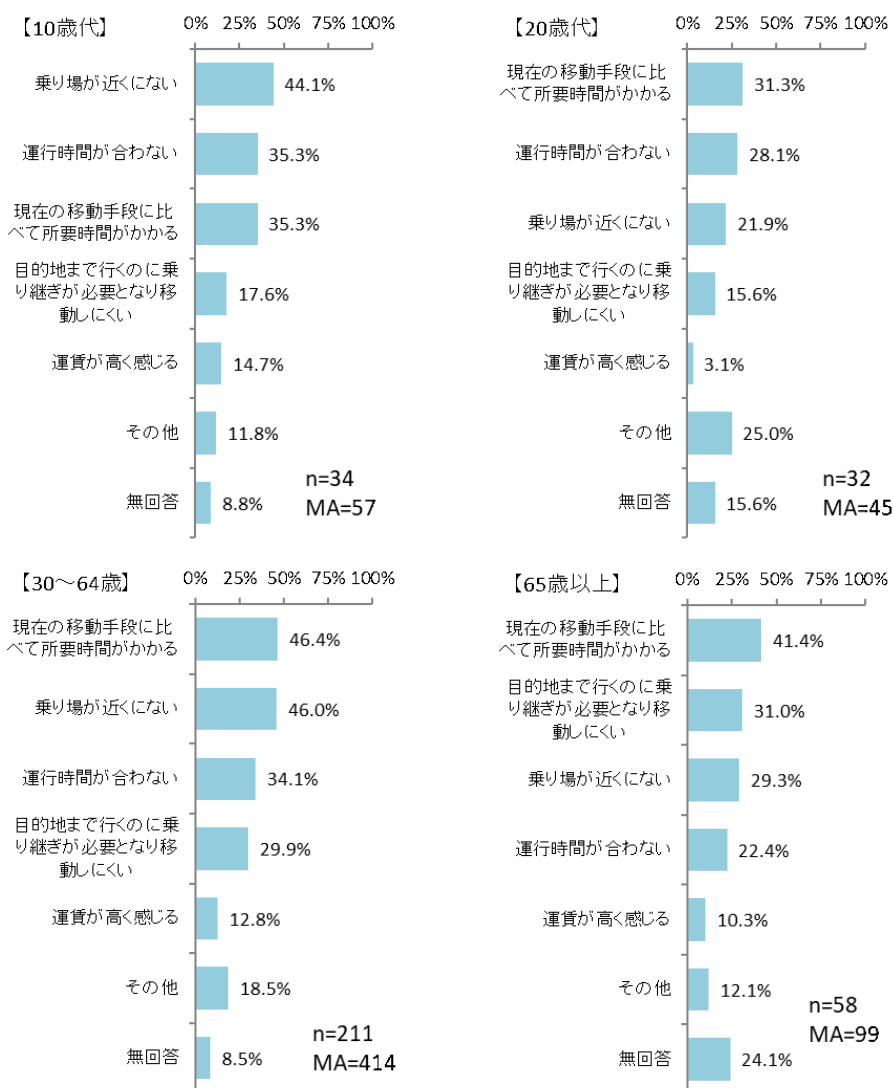


図 通勤に公共交通を利用しない理由（年齢別）

④通学

- 高校生の約 9 割と、大半が市外へ通学している。
- 市外の通学先では、柳川市が最も多く、佐賀市や久留米市への通学も見られる。

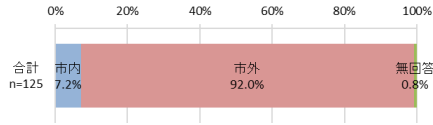


図 通学先（市内外）

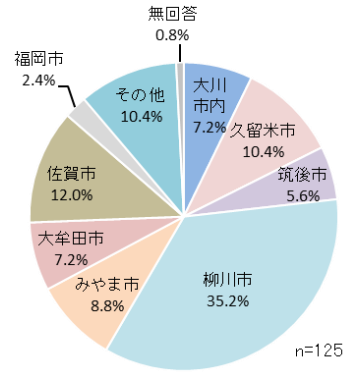


図 通学先（市町村名）

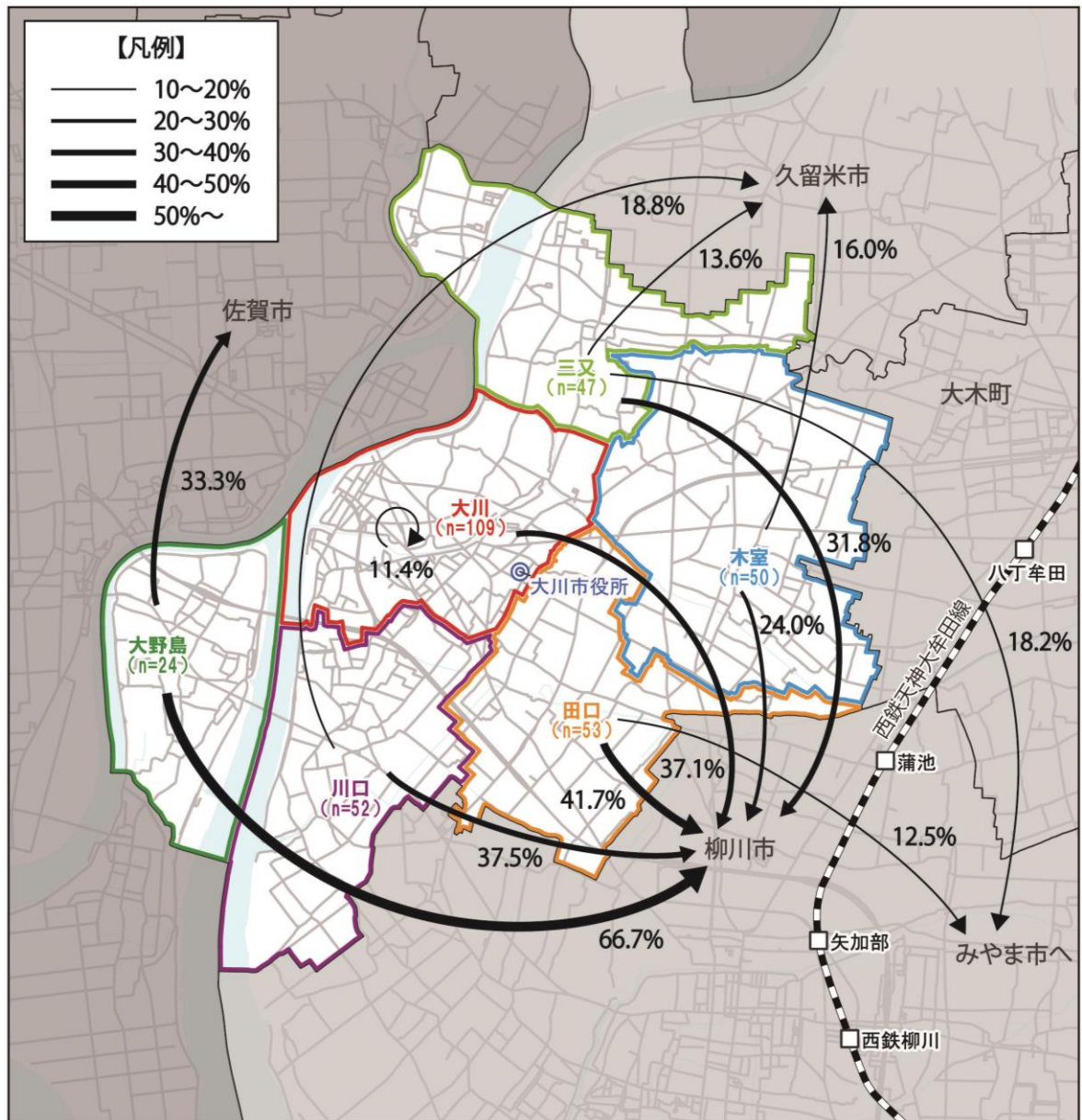


図 通学目的の流動

- 移動手段として、市内は「自転車」と「徒歩」のみで、市外は「自転車」(36.5%)が最も多く、次いで「車(家族等の送迎)」(33.0%)、「スクールバス」(26.1%)と続き、公共交通の利用も、西鉄電車(19.1%)と西鉄バス(18.3%)がそれぞれ2割弱利用されている。市内の通学は自転車、徒歩のみで、市外へは自転車や車(家族等の送迎)、スクールバスを利用した通学が多く、西鉄電車や西鉄バスの利用も見られる。

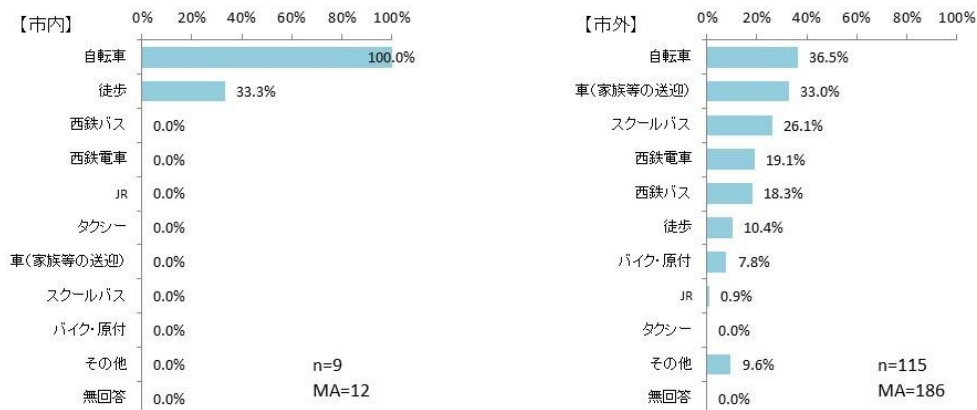


図 通学での移動手段

- 通学での移動手段の選択理由としては、「都合のいい時間に通学・帰宅できるから」(39.2%)が最も多く、次いで「通学時間が短くてすむから」(19.2%)、「学校まで近いから」(16.8%)と続く。通学時間の自由度や速達性に対する理由が多い。

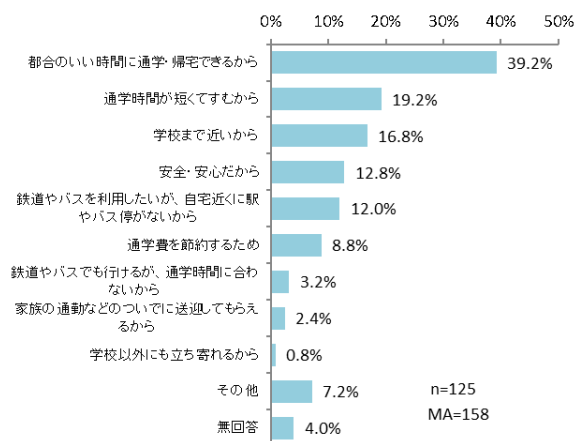


図 通学での移動手段の選択理由

- 通学利用時の西鉄バスへの要望としては、運賃値下げや増便に関する要望が多い。
- 通学時に西鉄バスを利用しない理由としては、バス停が近くにない、便数が少ないという理由が多い。

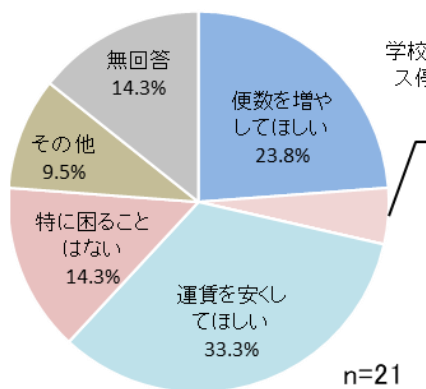


図 通学利用時の西鉄バスへの要望

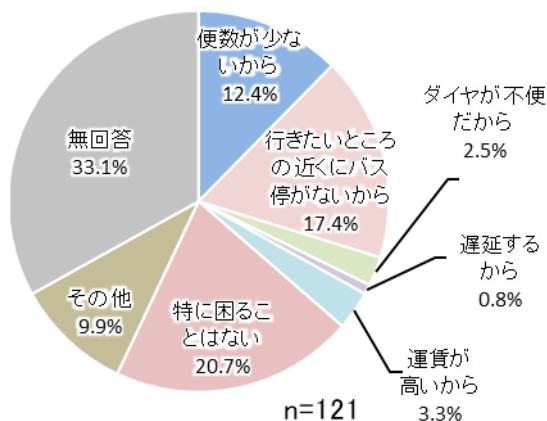


図 通学に西鉄バスを利用しない理由

2) 65 歳以上の外出について

①免許返納後の外出時に利用すると思われる移動手段

- 現在、免許を持たれている方で、「将来は免許を返納してもよい」と回答されている方は 56.3%と過半数を占め、免許返納後に利用すると思われる移動手段については、「車（家族等の送迎）」が 50.9%と最も多く、次いで「徒歩・自転車」（37.7%）、「一般タクシー」（32.9%）、「おおかわ愛のりバス」（30.5%）と続く。
- 免許返納後は家族等の送迎による車利用を望む回答が最も多い中、自由度の高いタクシーやおおかわ愛のりバスへのニーズもあることが分かる。

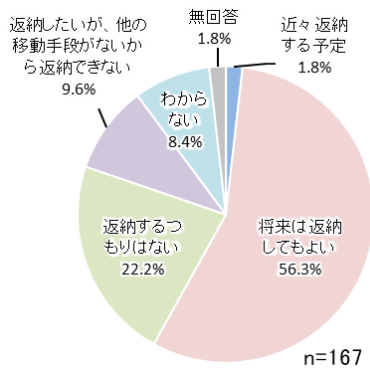


図 免許返納の意向

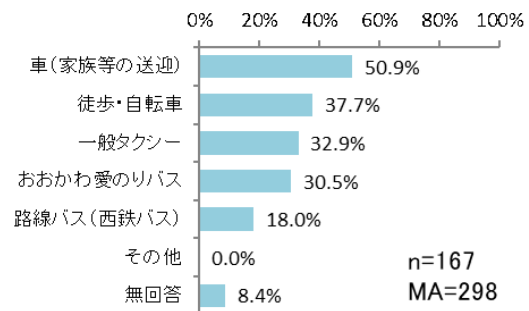


図 免許返納後の外出に利用すると思われる交通手段

②外出時の不便さ

- 外出時の不便さについて、不便だとは感じていない方が 46.7%と半数近くを占め最も多いが、27.6%の方は不便を感じている。その理由については、「徒歩や自転車での移動が身体的につらくなってきた」（42.3%）が最も多く、次いで「荷物を運ぶのがきつい」（39.4%）、「自由な時間に外出できない」（35.2%）と続く。
- 外出時の不便さは、身体的な負担や時間の制約が要因となっていることが分かる。

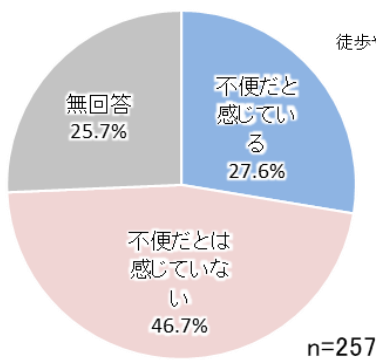


図 外出するとき不便だと感じるか

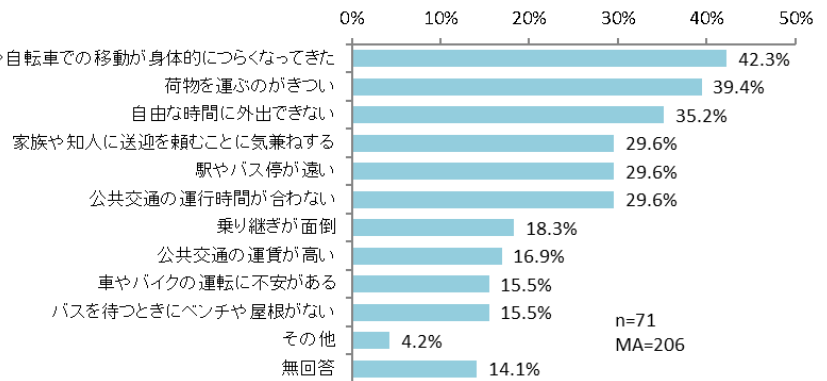


図 不便だと感じる理由

③支援サービス

- 買物や通院を支援するサービスの現在の利用状況について、買物においては「食品宅配サービス」を利用されている方が 8.6%、通院においては「訪問診療」を利用されている方が 2.3%いる程度で、いずれも「特に利用していない方」が半数以上を占めて最も多い。
- 今後については、買物、通院とも「特にない」が 4 割前後を占めて最も多い中、利用したい支援サービスの中では、買物においては「食品宅配サービス」(12.8%)が、通院においては「施設への送迎サービス」(14.0%)が最も多い。
- 現在は買物や通院の支援サービスを利用されていないものの、今後は食品宅配サービスや施設への送迎サービスへのニーズが高まる事が分かる。

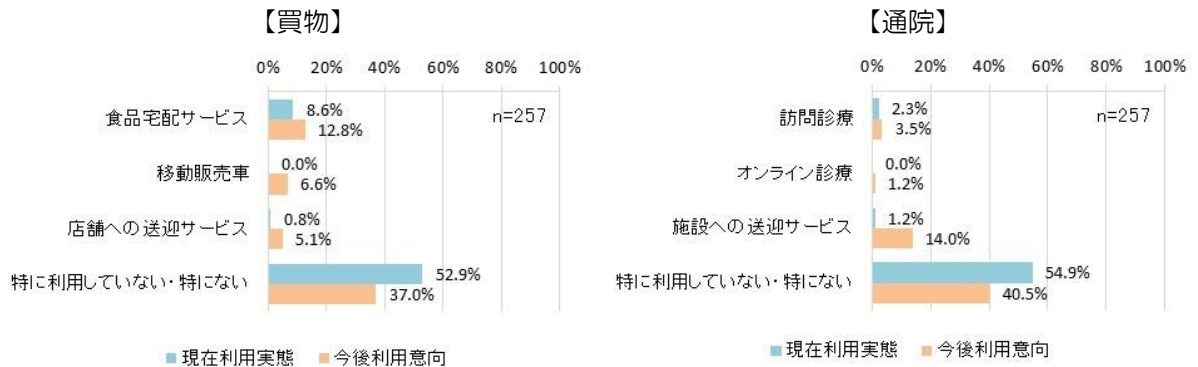


図 買物や通院での支援サービスの現在利用実態・今後利用意向

④おおかわ愛のりバスの利用状況について

- 約 8 割 (79.4%) の方が知ってはいるものの、その中の 86.3%と大半の方は利用されていない。

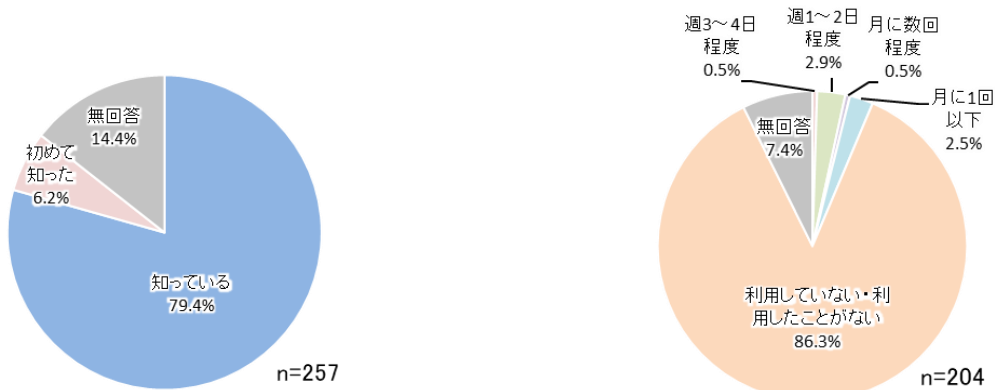


図 おおかわ愛のりバスの認知

図 おおかわ愛のりバスの利用頻度

- 利用されている方の利用理由としては、「買物に便利だから」と「無料だから」が 53.8%で最も多く、次いで「通院に便利だから」(46.2%)と続き、無料運行であることに加え買物や通院に便利なが理由として挙げられている。

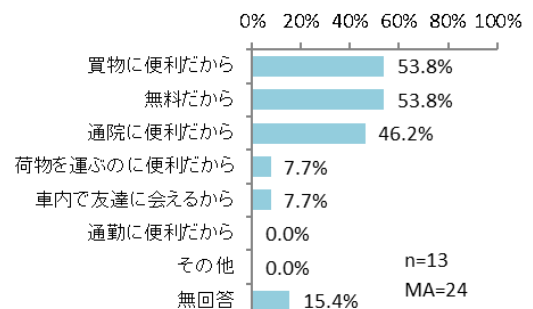


図 おおかわ愛のりバスの利用理由

- おおかわ愛のりバスを利用する以前の交通手段としては、「車(自分で運転)」、「車(家族等の送迎)」、「自転車」(30.8%)が最も多い。

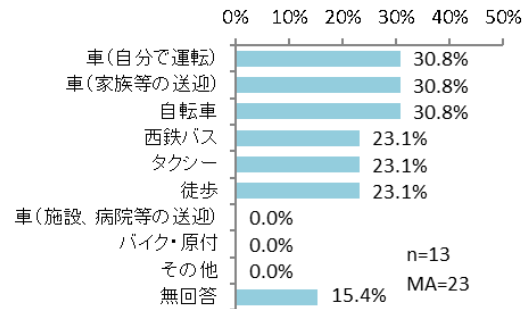


図 おおかわ愛のりバスを利用する以前の移動手段

- おおかわ愛のりバスが有償化した場合の利用意向については、「利用しない」や「無回答」がそれぞれ 23.1%である中、「利用する」(7.7%)と「料金によっては利用する」(46.2%)を合わせると、利用したい意向の方が半数程度見られる。

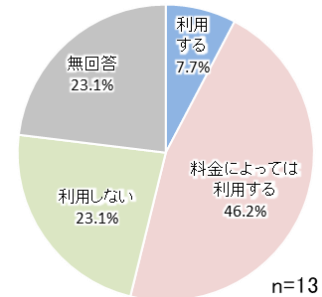


図 おおかわ愛のりバス有償化後の利用有無

- おおかわ愛のりバスの今後の利用頻度については、「現在は利用していないが、利用することになると思う」(40.7%)を中心に、「大幅に増加すると思う」(3.9%)、「増加すると思う」(4.9%)を合わせると、利用が増える傾向にある方が半数近くを占める一方、「利用しないと思う」という方も3割強(32.4%)いる。

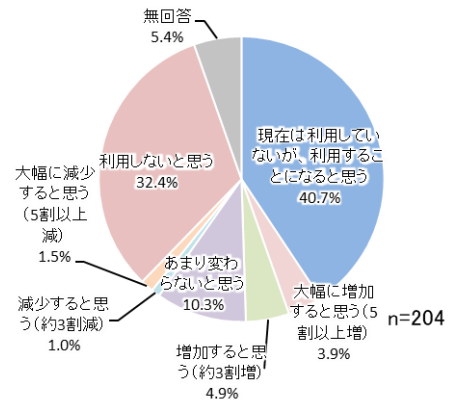


図 おおかわ愛のりバスの今後の利用頻度

- 「現在は利用していないが、利用することになると思う」方の中では、月に4~5回、すなわち週に1回程度の利用が想定されるという回答が多い。

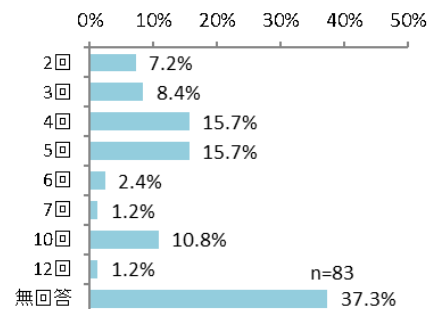


図 おおかわ愛のりバスの想定する月の利用日数

- おおかわ愛のりバスを知らなかった人が、その情報を知った上で今後利用したいかの意向については、「利用しない」が最も多く7割弱(68.8%)を占める。

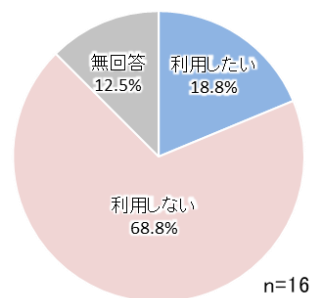


図 おおかわ愛のりバスの今後の利用有無

3) タクシーの利用状況について

- 利用されている方が 2 割弱、利用されていない方が 7 割強を占める。
- 利用されている方でも、月に 1 回以下の利用が 15.1%で最も多い。

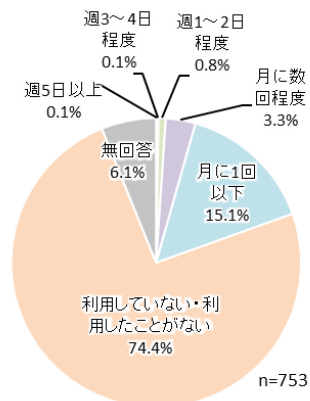


図 タクシーの利用頻度

- 利用目的では「買物・飲食」(32.7%)が最も多く、次いで「通院」(22.4%)、「趣味・習い事・娯楽」(14.3%)と続く。
- タクシーは、利用されている方が少ない中、買物や飲食、通院などの日常の足を中心に、月に 1 回程度利用されている。

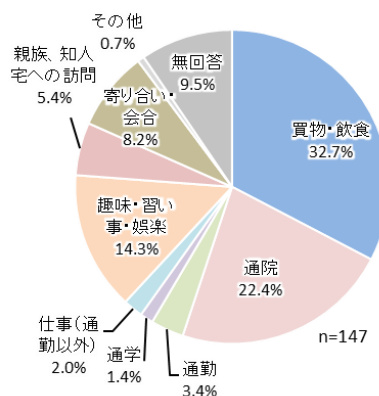


図 タクシーの利用目的

- タクシーを利用する理由としては、「自宅の前から目的地の前まで移動できるから」(34.7%)が最も多く、ドア to ドアで移動できることが大きな理由となっている。

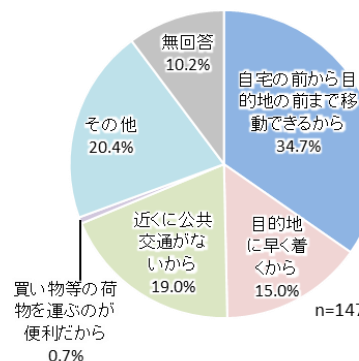


図 タクシーの利用理由

- タクシーに必要だと思うサービスとしては、「運賃値下げ」(42.9%)が最も多く、次いで「介護・福祉タクシー」(28.7%)、「アプリを活用した配車サービス」(23.8%)と続く。金銭的な負担の軽減、介護・福祉への対応、DX を活用した利便性の向上等が望まれている。

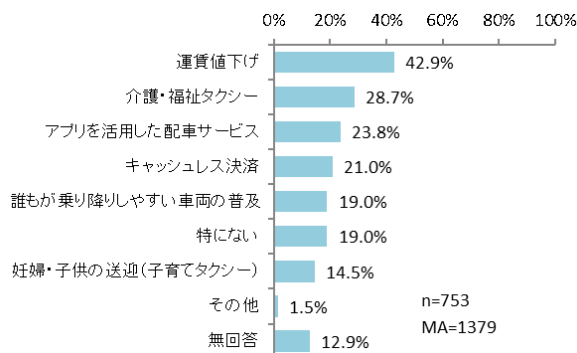


図 タクシーに必要だと思うサービス

4) 公共交通の乗継利用について

●バスと鉄道の乗継利用をされている方は 27.1%に留まり、67.6%と多くの方がバスと鉄道の乗継利用をされていない。

●乗継利用される駅としては、「西鉄柳川駅」(60.3%) が最も多く、「西鉄八丁牟田駅」(10.8%) や「西鉄大善寺駅」(10.3%) でも乗継利用が見られる。乗継利用している人の半数以上が柳川駅を利用している。

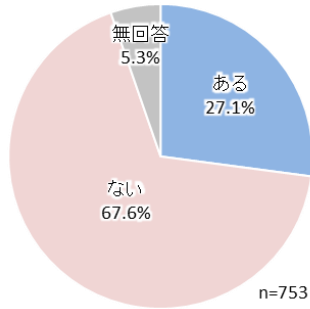


図 公共交通の乗り継ぎ利用の有無

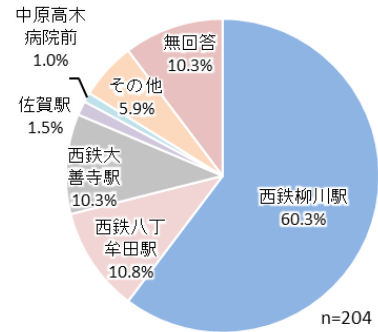


図 乗り継ぎ利用する駅

●乗り継ぎに対する要望としては、「乗り継ぎ前後の公共交通のダイヤを合わせてほしい」(48.0%) が最も多く、次いで「乗り継ぎごとに初乗り運賃がかからないようにしてほしい」(23.5%) と続く。ダイヤ調整への要望が大きい中、運賃制度に対する要望も見られる。

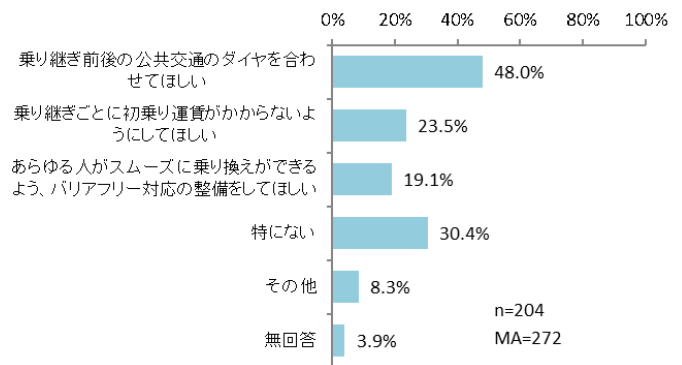


図 乗り継ぎに対する要望

5) 現在の大川市の公共交通の利用しやすさ・満足度について

- 市内の移動に利用しやすいかについては、「あまりそう思わない」が 26.8%、「全くそう思わない」が 21.9%あり、合わせると、市内の移動に利用しやすいとは思わない人が半数近くを占めて多い傾向にある。
- 日常の移動に利用しやすいかについては、「あまりそう思わない」が 27.4%、「全くそう思わない」が 23.5%あり、合わせると、日常の移動に利用しやすいとは思わない人が過半数を占めて多い傾向にある。
- 通学に利用しやすいかについては、「あまりそう思わない」が 25.8%、「全くそう思わない」が 22.6%あり、合わせると、通学に利用しやすいとは思わない人が半数近くを占めて多い傾向にある。
- 鉄道駅に行きやすいかについては、「あまりそう思わない」が 27.6%、「全くそう思わない」が 23.0%あり、合わせると、鉄道駅に行きやすいとは思わない人が過半数を占めて多い傾向にある。
- 他市町村への移動に利用しやすいかについては、「あまりそう思わない」が 29.2%、「全くそう思わない」が 27.2%あり、合わせると、他市町村への移動に利用しやすいとは思わない人が過半数を占めて多い傾向にある。

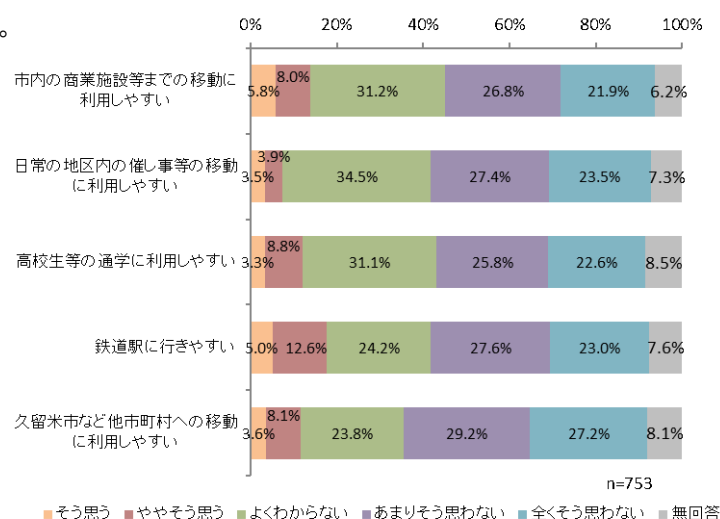


図 大川市の公共交通について

- 現在の大川市の公共交通に対する総合評価（満足度）は、「あまり満足していない」が 33.6%、「全く満足していない」が 21.5%あり、合わせると、大川市の公共交通に満足していない人が過半数を占めて多い傾向にある。

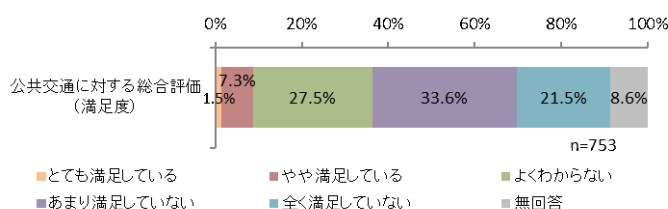


図 大川市の公共交通に対する総合評価（満足度）

- 公共交通の利用のしやすさや満足度については、利用しにくい、また、満足していない意向が多い傾向にあることが分かる。

6) 今後の大川市の公共交通について

①公共交通のサービスの方向性

- 「現状よりも公共交通サービスを充実させるべき」(32.7%) が最も多く、次いで多い「現状と同程度の公共交通サービスを維持していくべき」(18.6%) と合わせると、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスを望んでいる回答が過半数あることが分かる。
- 一方、「運行便数が減ったり、廃止したりするのはやむを得ない」(17.4%) や「わからない」(22.4%) といった、縮小化を望む回答や、そもそもどうして良いか分からないと言った回答も見られる。

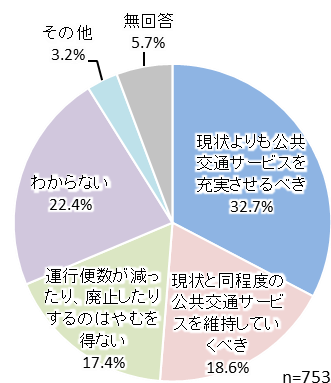


図 公共交通のサービスの方向性

②公共交通の財政負担の方向性

- 「これ以上、市や利用者の負担が増えないよう、サービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべき」(38.5%) が「市の財政負担(税金)を増やしてでも、維持するべき」(11.7%) や「利用者の負担(料金)を値上げして、維持するべき」(10.4%) を大きく上回る。
- 市や利用者の負担増よりも、双方の負担がこれ以上増えないような公共交通サービス内容の見直しが望まれている。

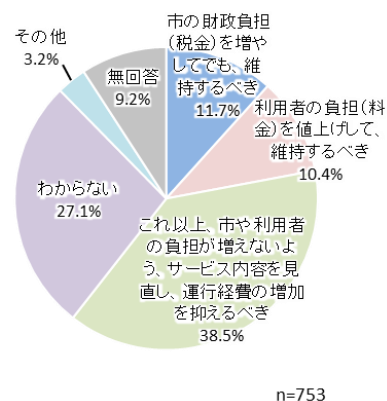


図 公共交通の財政負担の方向性

③公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

●本アンケートでは、公共交通の利便性を高めるための取り組み要望として、1番目から3番目まで重要と思われる施策を聞いたため、各重要度に応じて重みづけを行い、1番目に重要とした回答を5点、2番目に重要とした回答を3点、3番目に重要とした回答を1点として合計点数で集計した。

●10歳代からは「路線バスの増便」や「スマホ等での運行情報の充実」が、20歳以上からは「市街地循環バスの運行」や「医療施設等が実施している無料送迎サービスの実施・拡充」が望まれている。

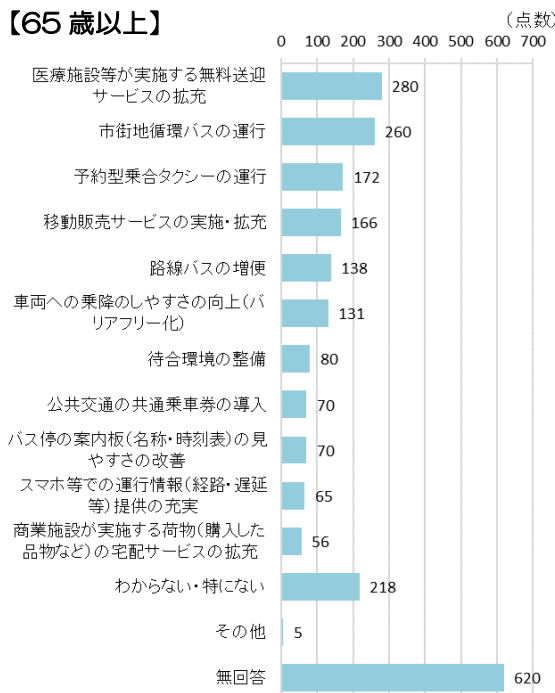
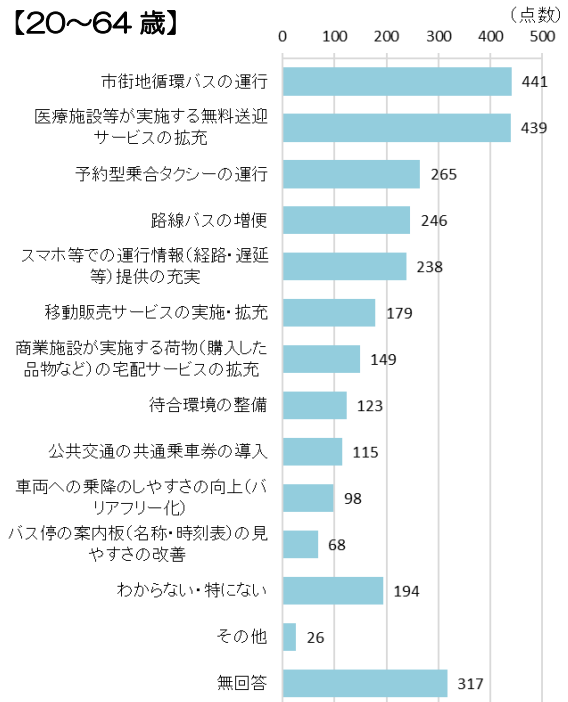
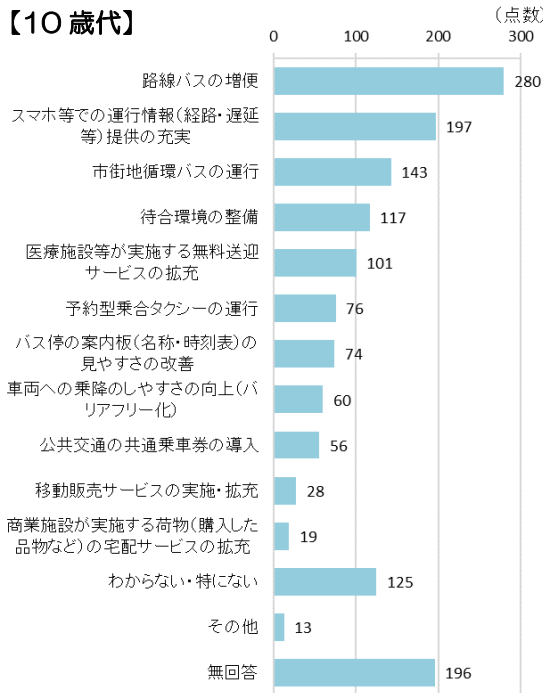


図 公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

3-2 生活支援バス利用者アンケート

3-2-1 調査概要

1) 調査の概要

○市内を運行する生活支援バスの利用者の利用状況や満足度、要望を把握する事を目的に、調査票を車内に留め置き、利用者本人の記入式により調査を実施。

2) 調査対象

○生活支援バス全6路線の利用者。

- 大川線
- 三又・本木線
- 木室線
- 田口・北島線
- 川口・小保線
- 大野島線

3) 設問項目

- 生活支援バスの利用状況（利用頻度・利用理由・乗降バス停・乗り継ぎ状況）
- 生活支援バスが運行する以前の移動手段
- 生活支援バスが有償化した場合の利用意向
- 生活支援バスに対する満足度・要望 など

4) 調査時期

○令和5年10月26日（木）～11月7日（火）

5) 回収数

○106票

3-2-2 調査結果

1) 利用頻度について

- 「週に1～2日」が46.2%で最も多く、次いで「週に3日」が24.5%と続き、「週に4日以上」の10.4%と合わせると、毎週利用されている方が8割を超えている。
- 1路線の運行日が1週間に3日である中、「週に4日以上」利用される方も見られ、このような方は複数路線利用されていることが想定される。

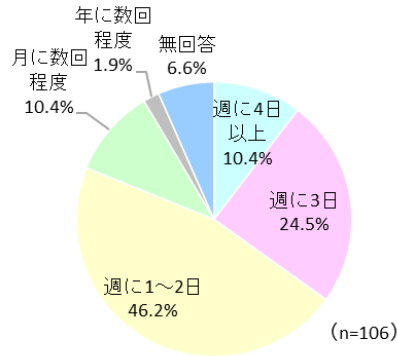


図 おおかわ愛のりバスの利用頻度

2) 利用する理由について

- 「買物に便利だから」が84.0%と最も多く、次いで「通院に便利だから」が51.9%、「無料だから」が17.9%と続く。

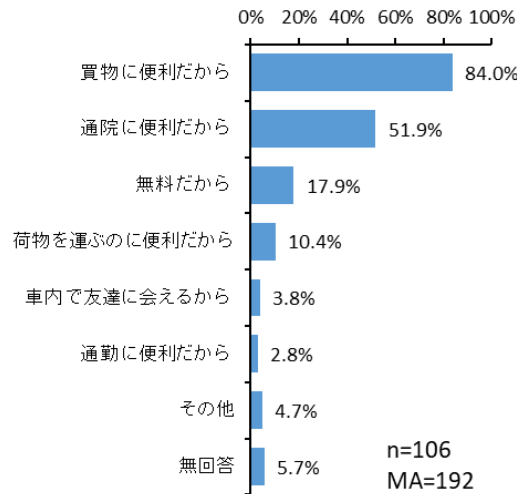


図 おおかわ愛のりバスを利用する理由

3) 乗降バス停について

- 「ゆめタウン大川店」の降車が25.5%で最も多く、次いで「ルミエール大川店」(6.6%)と続き、商業施設が主な目的地となっている。

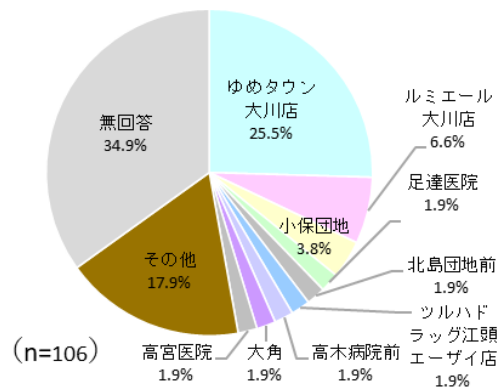


図 降車バス停

4) 乗り継ぎについて

- 「乗り継ぎ利用はしていない」が46.2%で最も多く、半数近い方が乗り継ぎは利用していない。
- 乗り継ぎを利用している方の中では「路線バス」が10.4%で最も多く、次いで「一般タクシー」(9.4%)が多く、他路線のおおかわ愛のりバスに乗り継がれている方も4.7%見られた。

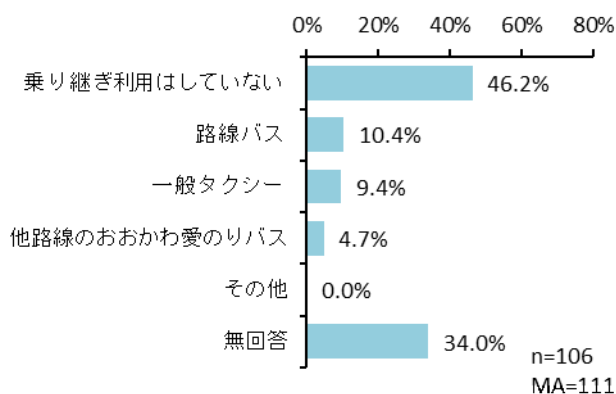


図 乗り継ぎの有無、移動手段

5) おおかわ愛のりバスを利用する以前の移動手段について

- 「タクシー」が17.0%で最も多く、次いで「車(自分で運転)」(15.1%)、「自転車」(14.2%)と続き、西鉄バスを利用されていた方も10.4%見られた。

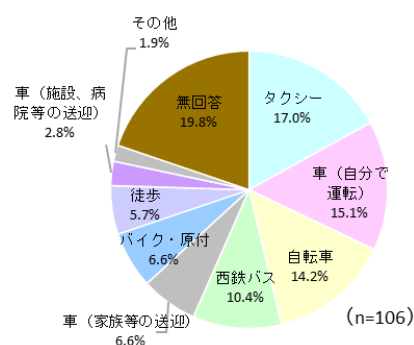


図 おおかわ愛のりバスを利用する以前の移動手段

6) 有償化した場合の利用について

- 「利用する」が55.7%で最も多く半数を超えており、次いで「料金によっては利用する」が22.6%で、これらを合わせると8割近い方が有償化後も利用する意向である。

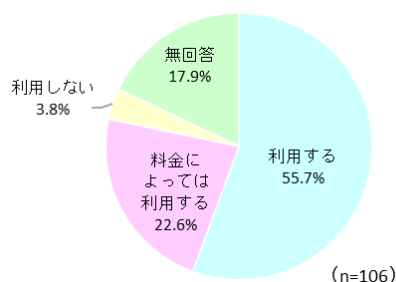


図 おおかわ愛のりバス有償化後の利用有無

7) おおかわ愛のりバスに対する満足度について

- 「とても満足」が59.4%と最も多く、次いで「まあ満足」が26.4%と続く。「とても満足」と「まあ満足」を合わせると8割を超えており、満足度は高い。

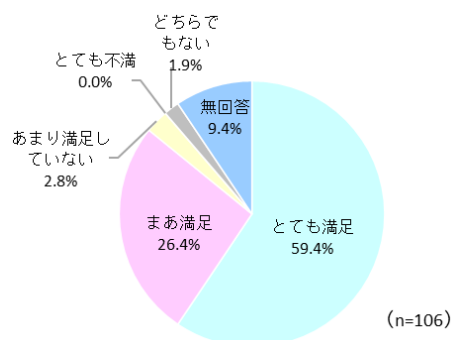


図 おおかわ愛のりバスに対する満足度

8) おおかわ愛のりバスに対する要望について

- 行きたいところの近くを通っていない、立ち寄るバス停が多く時間が無駄、家の近くで止めてほしいなどのルートに関する要望、目的地に着いてから帰りの便まで1時間しかなく用事が間に合わないといった時刻表に関する要望、増便してほしいといった便数に関する要望が見られた。

表 おおかわ愛のりバスに対する主な要望

分類	要望
運行経路	行きたい所の便がない所があるので、逆方向であるけど西鉄ストアに行きたいけど。 市役所前は通過して、ルミエール、郵便局経由で行って時間が無駄、生活支援の趣旨を貫いてほしい。 運転手さんで、市役所に行く時止める人と止めない人がいるので、両方止めてくだされば助かります。 たまには反対から帰りたい。いつもありがとうございます。
運行便数	バスの回数を増やしてほしい。 午前午後の2回あればうれしい。 できれば回数を増やしてほしいです。
存続希望	助かっております。続けてほしいと思っています。 助かります。なくなりませんように。
運行時間	着いてから帰りのバスの時間まで1時間しかないこと（用件が幾つもある）運転手さんと連絡が取れたらいいなあと思います。
車内マナー	車内では少し静かにしてもらいたい。
無料継続希望	物価高年金生活者には無料で助かっています。高齢者支援無料をお願いします助かっています。
バス停位置	足腰悪いので家の近くでとめてほしい。
その他	感謝しています。 とても助かっています。 ありがとうございます。 とても助かります。時間通りです。 このバスがあるのでありがたいです。 大変助かっています。ありがとうございます。

4. 地域公共交通の課題

以上を踏まえ、地域公共交通の課題を以下の通り整理した。

課題1：市民・利用者のニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの再構築が必要

- 市民アンケートにおいて、公共交通を利用しない理由に、乗り場が近くにないことや所要時間の増大が挙げられている。
- 市民アンケートにおいて、高校生の通学は、西鉄バスがアクセスしている柳川市、久留米市、佐賀市を中心とした市外が多い中、西鉄バスよりも家族等の送迎による車が利用されており、西鉄バスを利用しない理由として、乗り場が近くにないことや所要時間の増大が挙げられている。高校生の通学への支援が求められる。
- 市民アンケートにおいて、現在の大川市の公共交通の利用のしやすさや満足度については、利用しにくい、満足していない傾向にある。
- 交通事業者ヒアリングにおいて、現状の課題に乗務員の不足や高齢化が挙げられている。

課題2：自家用車から公共交通利用への転換が必要

- 市民アンケートにおける買物、通院、通勤、通学のための移動手段について、市外への通学に西鉄バスが利用されている以外は公共交通の利用が少なく、自家用車が多くを占めている。
- 特に通勤・通学においては、柳川市、久留米市、佐賀市等、西鉄バスが運行している隣接市町村との流動があるにもかかわらず、自家用車の利用が多い。
- 今後、高齢者の免許返納の増加が想定される中、市民アンケートでは、高齢者の免許返納後の移動手段として家族等の送迎による車利用の他、自由度の高いタクシーやおおかわ愛のりバスへのニーズが見られる。

課題3：財政的な制約を踏まえつつも、既存の交通機関の維持・充実が必要

- 人口減少等により地域公共交通の利用者は減少傾向にある中、市の財政負担は増加傾向にある。
- 市内を運行する路線バスを支える公共交通ネットワークが形成されていない。
- 市民アンケートにおいて、今後の大川市の公共交通について、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスが望まれているものの、市や利用者の負担がこれ以上増えないような公共交通サービス内容の見直しが求められている。

課題4：令和9年度に開業を予定している「(仮称)大川の駅」と地域公共交通ネットワークの接続が必要

- 現在公共交通ネットワークが整備されていない大野島地域北端に「(仮称)大川の駅」が開業予定である。
- 市内並びに鉄道駅や空港と接続する公共交通機関の整備が求められる。

5. 地域公共交通の基本方針及び目標

5-1 地域公共交通の基本方針

以上の課題を解決するためには、持続可能、かつ、まちの活性化の基盤となる公共交通が必要であり、その実現に向けては、市民、交通事業者、行政等の関係者の協力が不可欠であることから、以下の通り基本理念及び基本方針を設定する。

～基本理念～

みんなで支え合い、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

基本方針1 利用者のニーズに合った地域公共交通

- ・利用者のニーズを踏まえ、利用しやすい地域公共交通を実現する。

基本方針2 持続可能で活気のある地域公共交通

- ・市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、実践することで、持続可能な地域公共交通を実現する。
- ・日常生活をはじめとした市内外との交流促進を担い、地域の活力の基盤となる地域公共交通を実現する。

基本方針3 利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通

- ・デジタル技術等の新たな技術や先進的な知見を取り入れ、利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通を実現する。

5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク

5-2-1 公共交通の役割と方向性

市内の公共交通の役割と方向性を以下に示す。

	周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための 「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた 「方向性」
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 市役所周辺 日用品の商業施設や業務施設、医療施設、教育施設が集積。 	<p>都市間移動の根幹を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要。 	<p>都心部での利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学を中心に、隣接市の鉄道駅へのアクセス性の確保及び鉄道と連携した利便性の向上。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>多様な移動ニーズを支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシー利用が有効な移動、あるいは、公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 	<p>ドア to ドア輸送ニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ● きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（超高齢者、障がい者、子育て中の保護者など）の対応。

5-2-2 将来公共交通ネットワーク

以上を踏まえた将来の地域公共交通ネットワークを以下に示す。

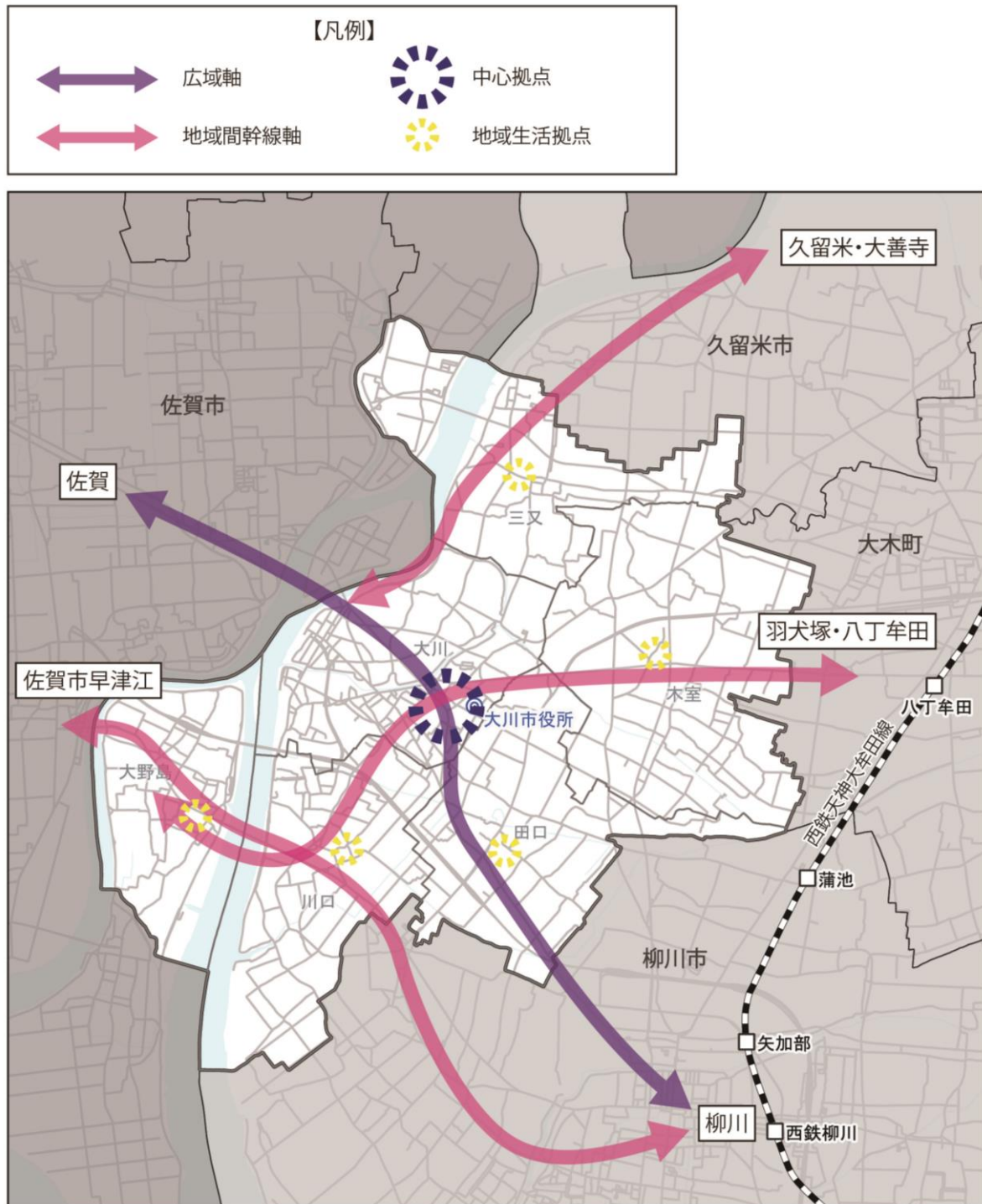


図 将来の地域公共交通ネットワーク図

1) 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

表 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

位置づけ	運行系統名	役割・必要性	確保・維持策
広域幹線	西鉄バス 佐賀～柳川線	本市と、隣接する柳川市の西鉄柳川駅及び佐賀市のJR佐賀駅を結び、広域の通勤、通学、買物、通院等の外出に伴う移動を支える路線。	広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実、利便性の向上等に取り組む。
地域間幹線	西鉄バス 沖新線	西鉄柳川駅から市内を經由して早津江（佐賀市）を結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。	利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。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。
	西鉄バス 羽犬塚線	本市の大野島地域内の大野島農協前から、市内並びに隣接する大木町の各拠点を連絡し、筑後市のJR羽犬塚駅までを結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。	利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。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。
	西鉄バス 大善寺線	本市の大川地域内の大川橋から、市内並びに隣接する久留米市の各拠点を連絡し、JR久留米駅や西鉄大善寺駅を結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。	利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。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。
その他	タクシー	市全域で、少量個別のきめ細かいニーズに対応したサービスを展開し、ドアtoドアの多様な移動を支える交通。	運転免許自主返納者を対象とした支援など、利用しやすい環境づくりに取り組む。

2) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

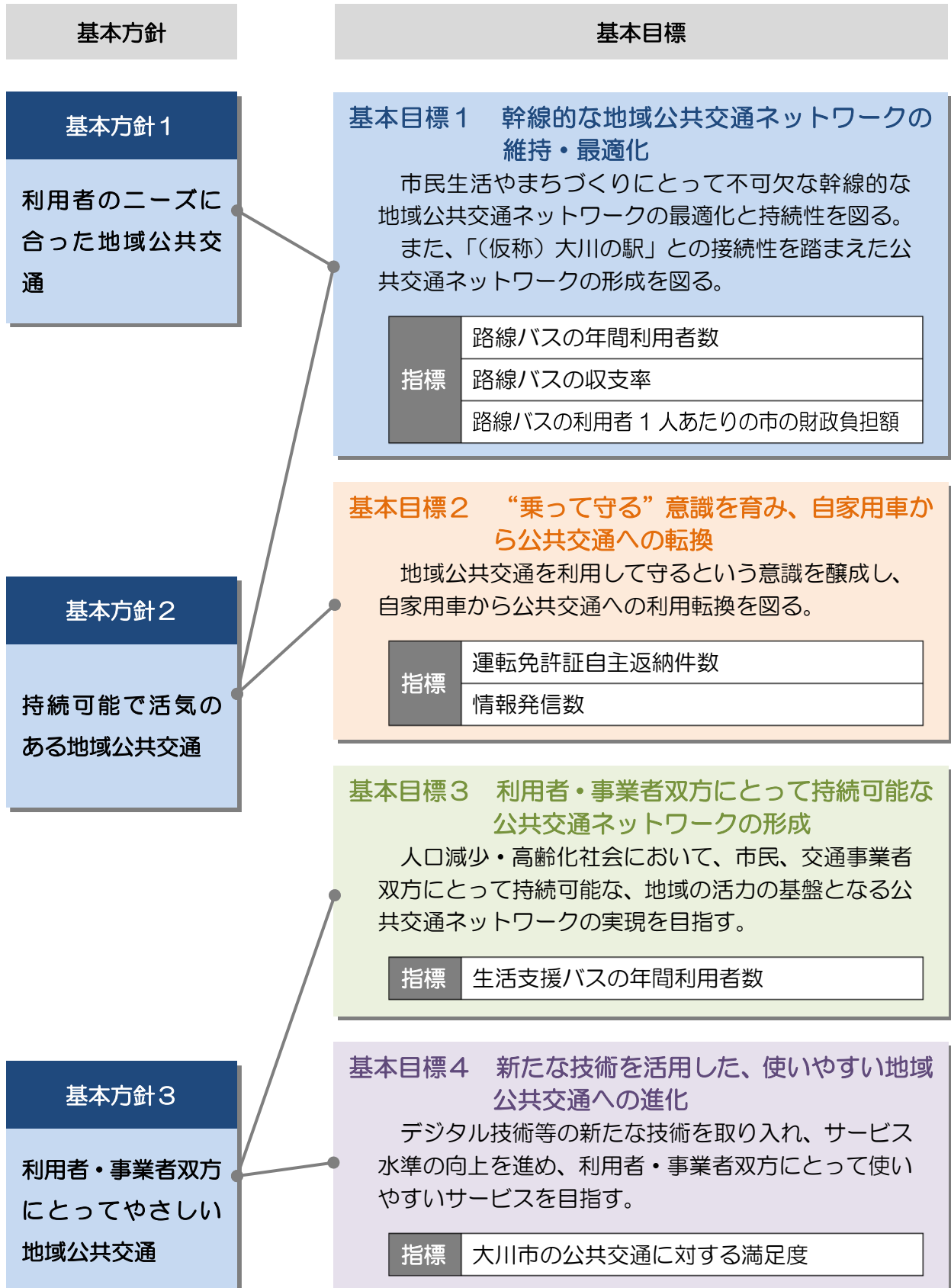
表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置づけ	運行系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
地域間幹線	西鉄バス 沖新線	西鉄柳川	北間	早津江	4条乗合	路線定期	西鉄バス 久留米	幹線補助
	西鉄バス 羽犬塚線	JR羽犬塚	堤・水田天満宮 恋木神社前・筑後市立病院	大野島農協前	4条乗合	路線定期	西鉄バス 久留米	幹線補助
	西鉄バス 大善寺線	大川橋	下林・大善寺・鐘ヶ江	JR久留米駅	4条乗合	路線定期	西鉄バス 久留米	幹線補助

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

5-3 計画の基本目標

基本方針を踏まえ、本計画の基本目標を以下の通り設定し、施策・事業の推進によりこれらの目標達成を目指す。



以下に、基本目標ごとの評価指標と、各評価指標の現況値及び目標値を示す。

表 評価指標の現況値・目標値

基本目標	指標	現況値	目標値
基本目標1 幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・最適化	路線バスの年間利用者数 (対象路線：沖新線・羽犬塚線・大善寺線) 【資料：西鉄バス久留米(株)資料】	206,299人 (R4)	256,700人 (R10)
	路線バスの収支率 (対象路線：沖新線・羽犬塚線・大善寺線) 【資料：西鉄バス久留米(株)資料】	31.3% (R4)	39.3% (R10)
	路線バスの利用者1人あたりの市の財政負担額 (対象路線：沖新線・羽犬塚線・大善寺線) 【資料：大川市資料】	81円/年 (R4)	80円/年 (R10)
基本目標2 “乗って守る”意識を育み、自家用車から公共交通への転換	運転免許証自主返納件数 【資料：福岡県警察資料】	95件 (R4)	95件 (R10)
	情報発信数 【資料：大川市資料】	3件 (R4)	4件 (R10)
基本目標3 利用者・事業者双方にとって持続可能な公共交通ネットワークの形成	生活支援バスの年間利用者数 【資料：大川市資料】	23,268人 (R4)	23,268人 (R10)
基本目標4 新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化	大川市の公共交通に対する満足度 (市民アンケートの結果、公共交通に対する満足度の回答を「とても満足している」と「やや満足している」とした方の割合) 【資料：市民アンケート】	8.8% (R5)	10% (R10)

6. 実施事業

6-1 実施事業の概要

以下に、今後取り組む事業を示す。

表 実施事業の概要

基本目標	実施事業の概要
基本目標1 幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・最適化	1-1) 国・県と協調した路線バスへの財政支援 ● 路線バスを維持するために、国・県と協調して継続的な財政支援を行う。
	1-2) 乗務員の確保 ● 運転手の確保に向けた交通事業者への支援を行う。
	1-3) 路線バスの「(仮称)大川の駅」への接続の検討 ● 令和9年度開業予定の「(仮称)大川の駅」への路線バス運行ルートの接続の検討を行う。
基本目標2 “乗って守る”意識を育み、自家用車から公共交通への転換	2-1) 免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進 ● 運転免許自主返納者に対する支援を継続する。
	2-2) 公共交通に関する情報発信 ● 公共交通の利用啓発に向け、公共交通に関する情報発信を継続的に実施する。
	2-3) 地域公共交通協議会の定期的な開催 ● 大川市の公共交通に関する協議、調整を行うため、地域公共交通協議会を定期的に開催する。
基本目標3 利用者・事業者双方にとって持続可能な公共交通ネットワークの形成	3-1) 生活支援バスの運行 ● 高齢者や障がい者の交通手段を確保し日常的な生活支援及び安否確認を図るため、生活支援バスの運行を継続する。
	3-2) スクールバスの運行 ● 中学生の足を確保するため、スクールバスの運行を継続する。
基本目標4 新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化	4-1) ICTを活用した地域公共交通の利便性向上 ● 交通事業者と連携して、ICTを活用した地域公共交通の利便性向上の取り組みを推進する。

6-2 事業内容

【基本目標1】		【事業1-1】				
幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・最適化		国・県と協調した路線バスへの財政支援				
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを維持するために、国・県と協調して継続的な財政支援を行う。 						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを維持していくために、国や県による補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）を活用していくとともに、運行欠損額に対する負担を行いながら、継続的な財政支援を行う。 ● 対象は、地域間幹線系統である西鉄バス沖新線、羽犬塚線及び大善寺線とする。 						
③実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
国・県の補助事業の活用	大川市 国・県	継続的に実施				
財政支援	大川市	継続的に実施				

【基本目標1】		【事業1-2】				
幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・最適化		乗務員の確保				
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手の確保に向けた交通事業者への支援を行う。 						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者が行う運転手募集に向け、市もホームページ等を活用して情報発信の支援を行う。 						
③実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
運転手の確保に向けた支援	大川市 バス事業者 タクシー事業者	継続的に実施				

【基本目標 1】

幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・最適化

【事業 1-3】

路線バスの「(仮称)大川の駅」への接続の検討

①目的

- 令和9年度開業予定の「(仮称)大川の駅」への路線バス運行ルートへの接続の検討を行う。

②内容

- 「(仮称)大川の駅」の開業(令和9年度予定)に合わせ、西鉄バス沖新線・羽犬塚線の運行ルートについて、当該施設に接続することを検討する。

■路線バスの「(仮称)大川の駅」への接続イメージ



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
路線バスの「(仮称)大川の駅」への接続の検討	大川市 バス事業者	<div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; display: inline-block;"> ➤ 検討 </div>					

【基本目標2】

“乗って守る”意識を育み、自家用車から公共交通への転換

【事業2-1】

免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進

①目的

- 運転免許自主返納者に対する支援を継続する。

②内容

- 運転免許自主返納を行う高齢者等が安心して公共交通を利用できるよう、交通事業者や本市が実施している運転免許自主返納者への各種割引制度の周知や分かりやすい利用案内に努め、運転免許証を返納しやすい環境づくりを推進する。

＜交通事業者・本市が実施する割引制度＞

【西日本鉄道(株)】運転経歴証明書の提示でグランドパス65を1,000円割引

【タクシー会社(旬旭タクシー、旬若津タクシー)】70歳以上を対象に運転経歴証明書の提示で運賃を1割引

【大川市】70歳以上の運転免許自主返納者等にタクシー利用券1万円分を支給

■70歳以上の運転免許自主返納者等への大川市の支援

■グランドパス65 運転免許証返納割引サービス
【西日本鉄道(株)】

大川市高齢者免許証自主返納等支援事業

～運転免許証の自主返納をお考えの70歳以上の方へ～

運転免許証の自主返納者等に タクシー利用券を支援します！

令和4年4月1日
制度開始

補助対象者

下記の全てに該当される方が対象となります。

- ①市内に住所がある70歳以上の方
- ②令和4年4月1日以降に運転免許証を自主返納した方または期限切れ失効した方

支援内容

- ・タクシー利用券1万円分(500円×20枚)
- ・1人につき1回限り
- ・有効期限は交付日から2年間

申請方法

令和4年4月1日以降の自主返納日または失効日から1年以内に申請書と本人確認書類及び下記①～③のいずれか1つを健康課介護保険係に提出して下さい。(代理人の場合は委任状と代理人の本人確認書類が必要です。)

- ①運転免許取消通知書
- ②期限切れ失効した運転免許証
- ③運転免許経歴証明書

※申請書等の様式は介護保険係の窓口で配布していますが、市のホームページからもダウンロードできます。

※自主返納の手続き※

最寄りの自動車運転免許試験場または警察署で行って下さい。
運転免許証を返納すると「運転免許取消通知書」が発行されます。

【申請受付・問合せ】
大川市役所 健康課 介護保険係 TEL 0944-85-5522 (平日 8:30～17:15)

グランドパス65

運転免許証の返納から
一年未満の方対象

運転免許証返納割引サービス

運転経歴証明書提示で **1,000円引き**

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
運転免許自主返納者に対する支援	大川市 バス事業者 タクシー事業者	継続的に実施					

【基本目標2】

“乗って守る”意識を育み、自家用車から公共交通への転換

【事業 2-2】

公共交通に関する情報発信

①目的

- 公共交通の利用啓発に向け、公共交通に関する情報発信を継続的に実施する。

②内容

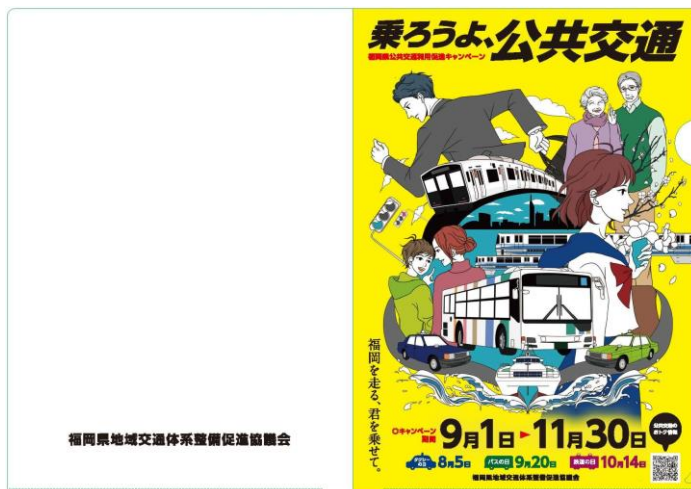
- 普段公共交通を利用していない方々に対する公共交通の利用啓発、利用促進に向け、公共交通の利用実態や交通事業者が実施している取り組み、お得なサービス、公共交通を維持していくことの重要性など、公共交通を身近に感じて興味を持ってもらえるような情報を継続的に発信する。

■ 利用促進を促すメッセージを記載したノベルティ

【メモ帳】



【クリアファイル】



【ボールペン】



③取組方針及び取組内容

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
公共交通に関する情報発信	大川市 交通事業者	定期的に実施				

【基本目標2】

【事業2-3】

“乗って守る”意識を育み、自家用車から公共交通への転換 地域公共交通協議会の定期的な開催

①目的

- 大川市の公共交通に関する協議、調整を行うため、地域公共交通協議会を定期的を開催する。

②内容

- 各交通事業者が抱える課題の共有や、市が実施できる各事業者に対する支援策の検討等、大川市の公共交通に関する協議、調整を行うため、地域公共交通協議会を定期的を開催する。

③取組方針及び取組内容

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
地域公共交通協議会の定期的な開催	大川市 交通事業者 関係機関	定期的に実施					

【基本目標3】

利用者・事業者双方にとって持続可能な公共交通ネットワークの形成

【事業3-1】

生活支援バスの運行

①目的

- 高齢者や障がい者の交通手段を確保し日常的な生活支援及び安否確認を図るため、生活支援バスの運行を継続する。

②内容

- 市内の商店、金融機関、医療機関、福祉施設、市役所等を利用する高齢者や障がい者の交通手段を確保し日常的な生活支援及び安否確認を図るため、市内を巡回する生活支援バス「おおかわ愛のりバス」の運行を継続する。

■生活支援バス「おおかわ愛のりバス」

【利用対象者】65歳以上の高齢者及び障がい者

【利用料金】無料

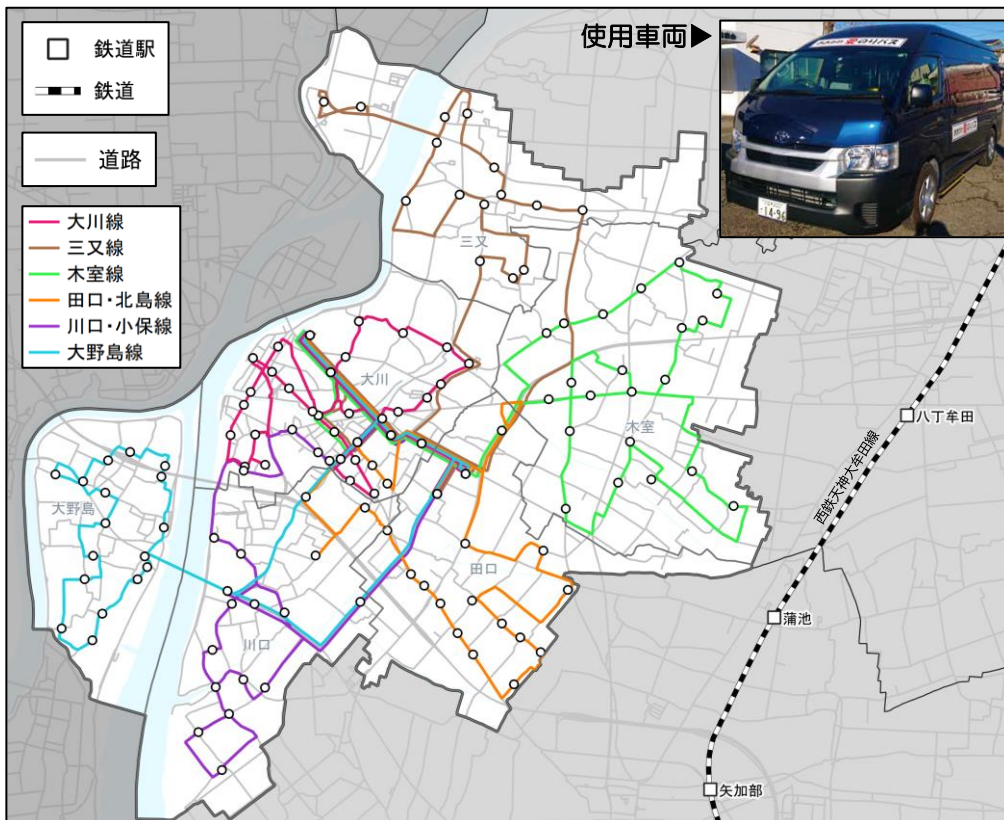
【運行日】各地区週3回運行

月・水・金曜日：田口・北島線、川口・小保線、大野島線

火・木・土曜日：大川線、三又・本木線、木室線

※運休：日・祝日、年末年始（12月29日から1月3日）

【路線図】



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
生活支援バスの運行	大川市	▶ 運行				

【基本目標3】

利用者・事業者双方にとって持続可能な公共交通ネットワークの形成

【事業 3-2】

スクールバスの運行

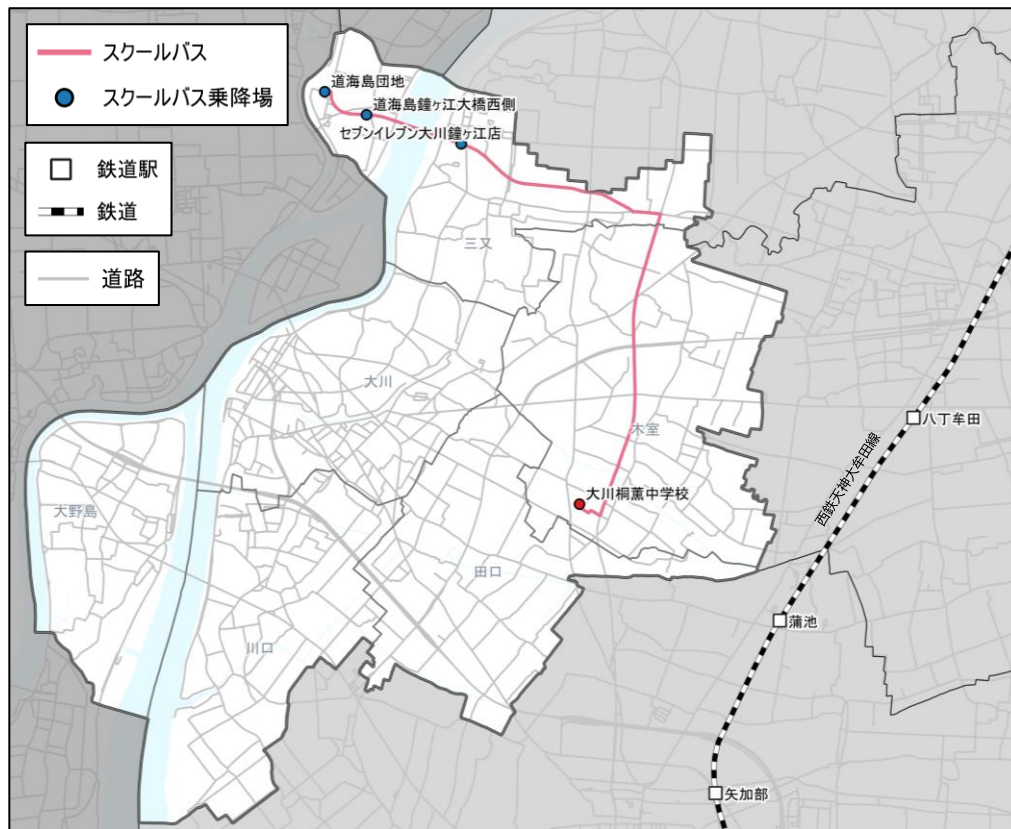
①目的

- 中学生の足を確保するため、スクールバスの運行を継続する。

②内容

- 中学生の足を確保するため、道海島町及び鐘ヶ江町の生徒を大川桐薫中学校まで送迎するスクールバスの運行を継続する。

■スクールバス路線図（大川桐薫中学校）



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
スクールバスの運行	大川市	運行				

【基本目標4】

【事業4-1】

新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化

ICTを活用した地域公共交通の利便性向上

①目的

- 交通事業者と連携して、ICTを活用した地域公共交通の利便性向上の取り組みを推進する。

②内容

- ICTを活用した地域公共交通の利便性向上に取り組み、可能なものから実施する。

<例>

- 鉄道、路線バス、タクシー等複数の交通手段の乗り継ぎ利用の利便性向上を図るため、異なる交通モード間の乗り継ぎのたびに初乗り運賃が発生せず、定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃となるような複数交通機関共通 1日乗車券や定期券の導入を検討する。
- 近年、スマホアプリで利用できるデジタルチケットの運用が広がっており、これにより複数の交通機関のチケットを簡単な操作だけでデジタル購入できることから、本市でもデジタルチケットの活用を視野に入れた検討を行う。
- 実施にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に位置付けられている「地域公共交通特定事業」の中の「地域公共交通利便増進事業」を活用するものとする。

■定額制での乗り放題運賃のイメージ

複数の交通機関を一定期間利用できる定額料金を設定する。利用すればするほど一回当たりの利用料が割安になる。



■通し運賃のイメージ

乗り換えのたびに初乗り運賃がかからないよう、複数交通機関の通しでの料金を設定する。



■デジタルチケット「RYDE PASS」

デジタル定期券 画面サンプル①



- 1日乗車券や定期券としての利用が可能
- 利用状況等のデータ把握が可能で、これらのデータを活用することで今後の効率的な運用の検討が可能

マイチケットから事業者様の各定期券をご購入いただけます。ご購入後「定期券を見せる」を選択すると定期券面が表示されます。

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
ICTを活用した地域公共交通の利便性向上	大川市交通事業者	検討				
		可能なものから実施				

7. 計画の推進体制

7-1 計画の推進体制

本計画は大川市地域公共交通協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図る。

表 大川市地域公共交通協議会の構成員と役割

大川市地域公共交通協議会	
構成員	大川市、福岡県、国、交通事業者、利用者代表、関係機関、市民 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

7-2 関係する主体と基本的な役割

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

表 関連主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	<ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 11 条 ■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第 8 条第 1 項第 5 号
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 10 条 ■地域交通法 第 4 条第 4 項
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第 2 条第 3 項第 1 号
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 8 条 ■地域交通法 第 4 条第 1 項
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 9 条 ■地域交通法 第 4 条第 2 項
市 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 9 条 ■地域交通法 第 4 条第 3 項
市 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む。	

7-3 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していく。
 事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行って、効果の積み上げを図っていく。
 計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていく。
 なお、社会情勢の変化等、計画の見直しが必要となった場合には適宜見直しを検討していく。

計画の推進PDCA

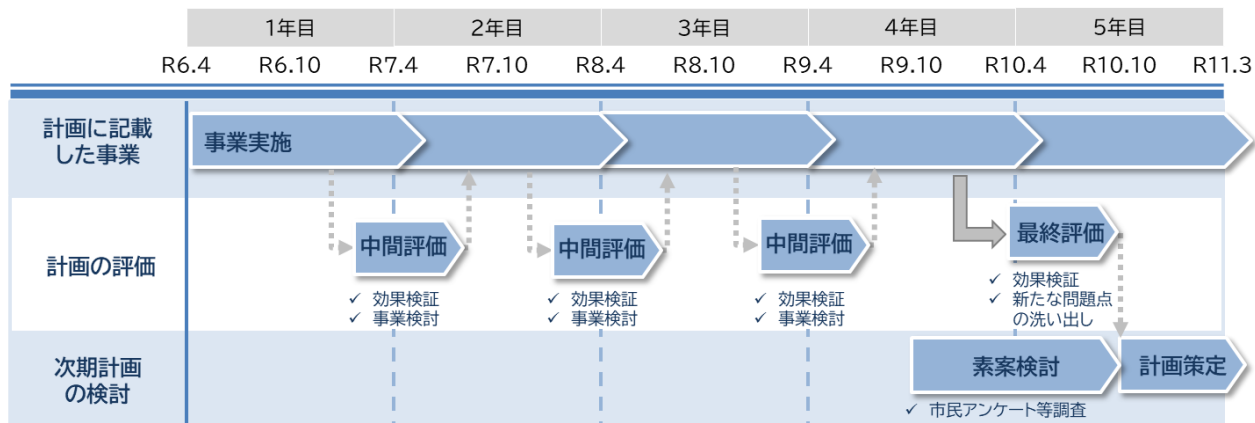


表 事業の実施スケジュールと主な実施主体

事業	スケジュール					主な実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
基本目標1						
幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・最適化						
1-1) 国・県と協調した路線バスへの財政支援						
国・県の補助事業の活用	継続的に実施					大川市 国・県
財政支援	継続的に実施					大川市
1-2) 乗務員の確保	継続的に実施					大川市 バス事業者 タクシー事業者
1-3) 路線バスの「(仮称)大川の駅」への接続の検討	検討					大川市 バス事業者
基本目標2						
“乗って守る”意識を育み、自家用車から公共交通への転換						
2-1) 免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進	継続的に実施					大川市 バス事業者 タクシー事業者
2-2) 公共交通に関する情報発信	定期的実施					大川市 交通事業者
2-3) 地域公共交通協議会の定期的な開催	定期的実施					大川市 交通事業者 関係機関
基本目標3						
利用者・事業者双方にとって持続可能な公共交通ネットワークの形成						
3-1) 生活支援バスの運行	運行					大川市
3-2) スクールバスの運行	運行					大川市
基本目標4						
新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化						
4-1) ICT を活用した地域公共交通の利便性向上	検討					大川市 交通事業者
	可能なものから実施					

大川市地域公共交通計画

令和6年3月

〒831-8601

福岡県大川市大字酒見 256 番地 1

大川市

電話：0944-85-5603

FAX：0944-87-2115

<https://www.city.okawa.lg.jp/>

