

添田町地域公共交通計画

令和6（2024）年3月

添 田 町

はじめに

添田町の公共交通は、JR 日田彦山線、日田彦山線 BRT、西鉄バス、町バスが運行し、通学や通院、買い物、また観光などの重要な移動手段となっているほか、デマンド型乗合タクシー「まちいこカー」やタクシーの運行が地域の日常生活を支えています。

そのような中、町内の公共交通を取り巻く環境は、この数年間で大きく変化しています。平成 29 年 7 月の九州北部豪雨により不通であった添田駅から夜明・日田駅間を結ぶ新たな公共交通として令和 5 年 8 月 28 日に日田彦山線 BRT「BRT ひこぼしライン」が開業しました。また、BRT 開業に伴い町バスの運行ルートを見直すとともに、一ノ宮地区で新たにまちいこカーの運行が始まっています。



しかし、近年のモーターリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、その維持・存続が大きな課題となっています。そのため、利用状況や地域ニーズ等を踏まえた運行サービスの見直しや、地域住民と連携した移動手段の確保など持続可能な地域公共交通の構築が求められています。

こうした状況を踏まえ、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを目指し、地域全体の公共交通のあり方や、行政・交通事業者・住民の役割など、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を描くため、添田町地域公共交通会議を設置し「添田町地域公共交通計画」を策定しました。

添田町で初めての策定となった本計画は、「暮らしと交流を支える地域公共交通を実現する」を将来像に掲げ、高齢者や障がい者をはじめ、町民が通勤・通学や買い物・通院など安心して日常生活を送ることができるよう、交通結節点を中心とした地域公共交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、英彦山を中心とした観光振興や、周辺自治体と連携した取り組みにより、町内と町外とを結ぶ公共交通の利用促進を進めて参ります。

本計画をまちづくりの基本に据え、添田町第 6 次総合計画で示す「いつまでも健康で住み続けられる、住みたくなるまち」の実現に向けて、様々な事業に取り組んでまいりますので、町民の皆さまの一層のご理解とご協力をお願いします。

最後に、本計画の策定にあたり、熱心にご審議いただきました添田町地域公共交通会議委員の皆さまをはじめ、アンケートやパブリックコメントにご協力頂きました町民の皆さま、多くの関係者の皆さまに心より感謝申し上げます。

令和 6（2024）年 3 月

添田町長 寺西 明男

目 次

I	計画策定の趣旨等	1
1	添田町における地域公共交通計画の趣旨・位置づけ	1
	(1) 計画の趣旨	1
	(2) 計画の位置づけ	1
	(3) 計画期間	2
	(4) 計画の対象区域	2
II	添田町の特性及び地域公共交通の現状	3
1	地域特性	3
	(1) 位置・地勢	3
	(2) 人口	4
	(3) 産業	6
	(4) 土地利用	8
	(5) 道路の状況	9
	(6) 施設の立地状況	10
2	添田町の地域公共交通	13
	(1) 公共交通別の運行状況	14
	(2) 公共交通の人口カバー圏	16
3	公共交通の利用実態	22
	(1) 利用状況	22
	(2) 運行補助金	23
	(3) 利用者1人あたりの運行補助額	23
	(4) タクシー利用助成券の状況	24
	(5) 通勤通学流動	25
4	町民アンケート調査結果（一部抜粋）	28
	(1) 公共交通に関するアンケート調査	28
	(2) 町バス及びまちいこカー利用者への調査	35
5	BRT沿線の観光資源等に関する認知度・来訪意向調査結果（一部抜粋）	37
6	公共交通事業者・庁内関係課ヒアリング概要	40
	(1) 公共交通事業者ヒアリング概要	40
	(2) 庁内関係課へのヒアリング結果	40

Ⅲ	地域公共交通の基本方針及び計画の目標	41
1.	地域公共交通の問題点・課題	41
2.	地域公共交通の基本方針及び計画の目標	44
(1)	地域公共交通の基本方針	44
(2)	目指すべき地域公共交通ネットワーク	45
(3)	将来公共交通ネットワーク	47
(4)	計画目標及び目標を達成するための施策	50
Ⅳ	計画の推進体制・評価方法	61
1.	計画の推進体制	61
2.	計画の評価方法	62
	参考資料	63
1.	主な上位計画・関連計画等の位置づけ	63
2.	添田町地域公共交通会議 委員名簿	67
3.	添田町地域公共交通計画 検討経過	68

I 計画策定の趣旨等

本計画策定の趣旨及び位置づけ、計画期間、計画の対象区域については、以下のとおりである。

1 添田町における地域公共交通計画の趣旨・位置づけ

(1) 計画の趣旨

本町の公共交通としては、JR 日田彦山線、日田彦山線 BRT、西鉄バス、町バス、デマンド型乗合タクシー「まちいこカー」、そしてタクシーがある。

町内の公共交通を取り巻く環境は、この数年間で大きく変化している。日田彦山線 BRT は、平成 29 年 7 月の九州北部豪雨の被害により不通であった添田駅から夜明・日田駅間を結ぶ新たな公共交通として令和 5 年 8 月 28 日に開業したものである。また、町バスは、平成 29 年 10 月より中元寺地区と津野地区の路線を廃止し、デマンド型乗合タクシー「まちいこカー」の運行となった。令和 5 年 8 月 28 日からは、日田彦山線 BRT 開業に伴い町バスの運行ルートを見直すとともに、一ノ宮地区で新たにまちいこカーの運行が始まった。

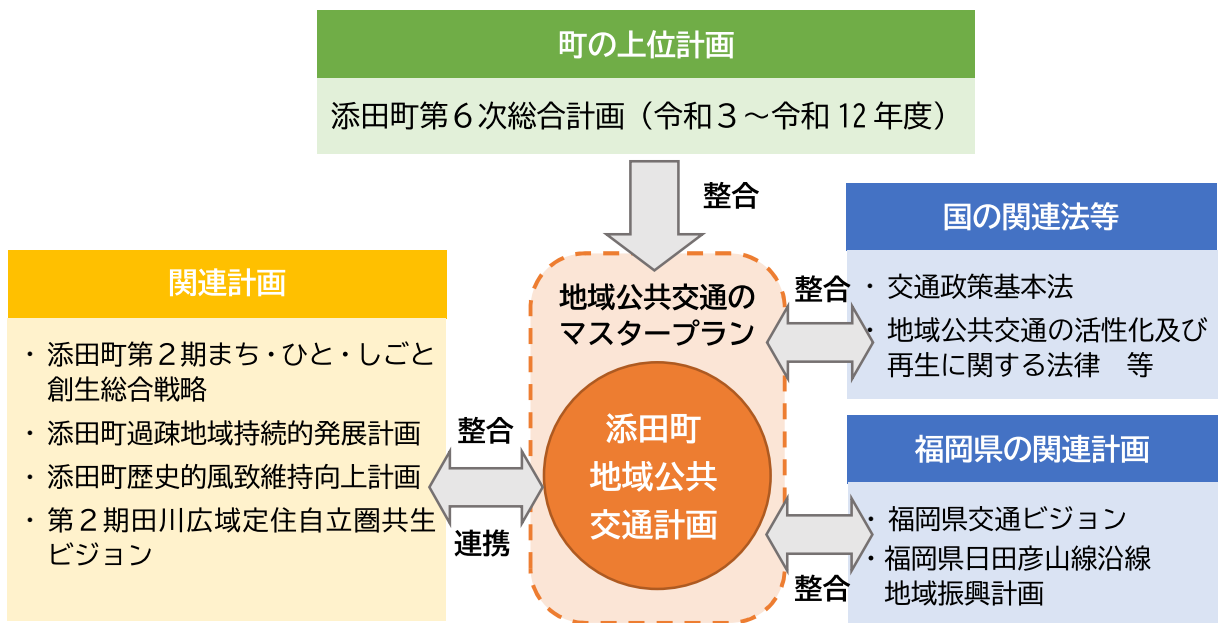
一方、町内では人口減少・少子高齢化が進展し、利用状況や地域ニーズ等を踏まえた運行サービスの見直しや、地域住民と連携した移手段の確保など持続可能な地域公共交通の実現が求められている。

このような地域公共交通の現状や課題を踏まえ、持続可能で利便性や効率性の高い公共交通網の維持・確保に向けた取り組みを実現するために「添田町地域公共交通計画」を策定する。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、本町の最上位計画である「添田町第 6 次総合計画」に基づき、各種計画等と連携しながら、持続可能な地域公共交通を実現するための計画である。

国の交通関連の法律や計画、福岡県が策定した交通関連の計画などと整合を図りながら、本計画を策定する。

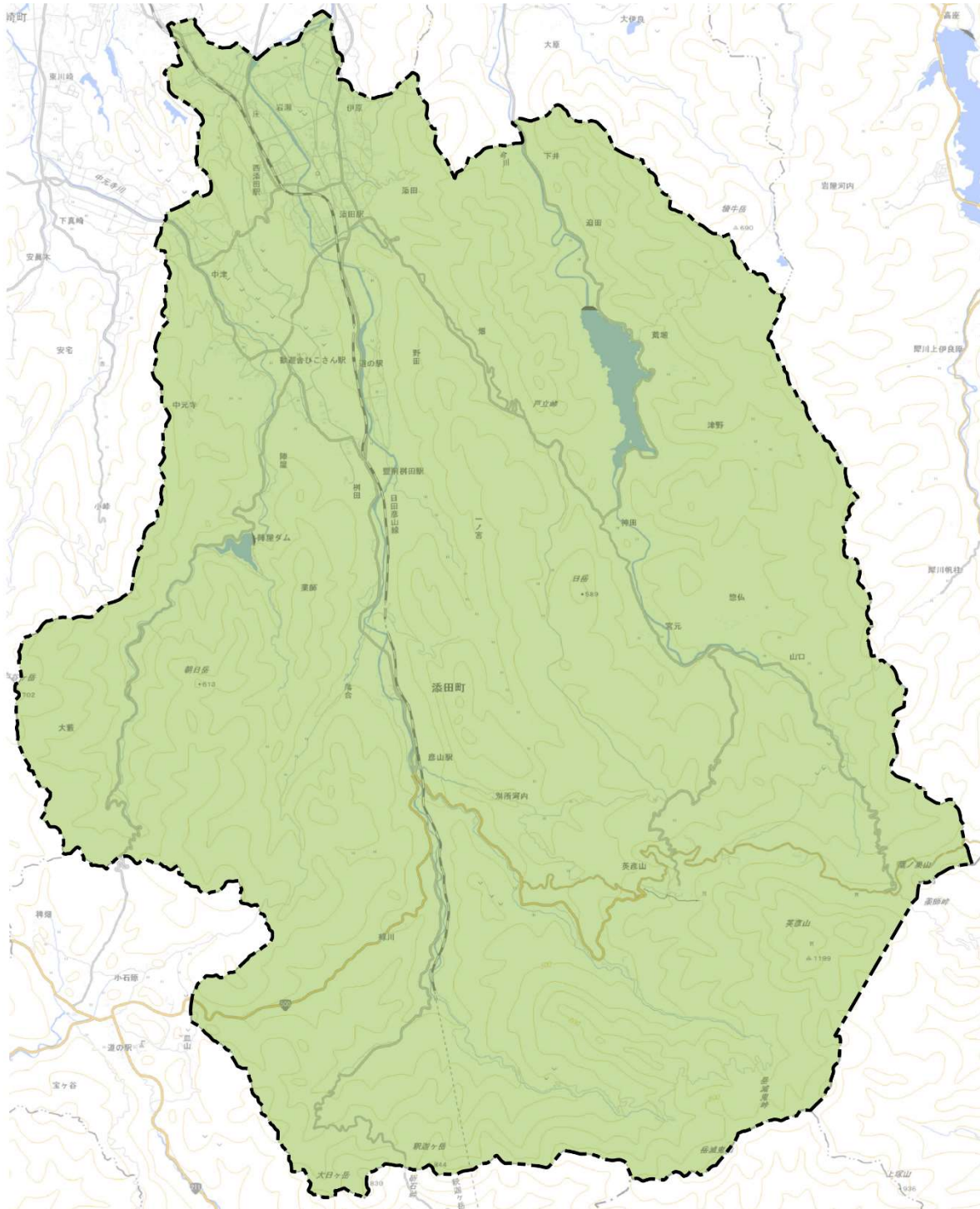


(3) 計画期間

計画期間：令和6年度から令和10年度の5年間

(4) 計画の対象区域

対象区域：添田町内全域



II 添田町の特性及び地域公共交通の現状

計画策定にあたり、本町の特性及び地域公共交通の現状を整理する。

1 地域特性

(1) 位置・地勢

本町は、福岡県の東南部に位置し、東西 13 km、南北 16 km、総面積 132.20 km²の県下でも屈指の広大な面積を有している。

町域の約 84%が森林（うち、約 92%が民有林面積であり、民有林面積のうち人工林面積は約 83%）で、南部は英彦山（1,199m）や鷹ノ巣山（979m）を境に大分県日田市、中津市と接している。西部は釈迦ヶ岳（844m）、大日ヶ岳（829m）、戸谷ヶ岳（702m）などの山系をもって、朝倉郡東峰村および嘉麻市、田川郡川崎町と接している。北部は平坦地で田川郡大任町、赤村と接している。また、東部は、山地で京都郡みやこ町と接している。



英彦山を中心に耶馬日田英彦山国定公園の一角をなし、九州の中央部を形成する山地の北の玄関口として位置付けられている。

本町の地勢は南部を中心とする山間地帯、中部の山麓地帯、北部の平坦地帯に大別され、山間地帯は豊かな森林資源を有し雄大な景観をもつ自然観光地であり、また大小数多くの集落が散在している。

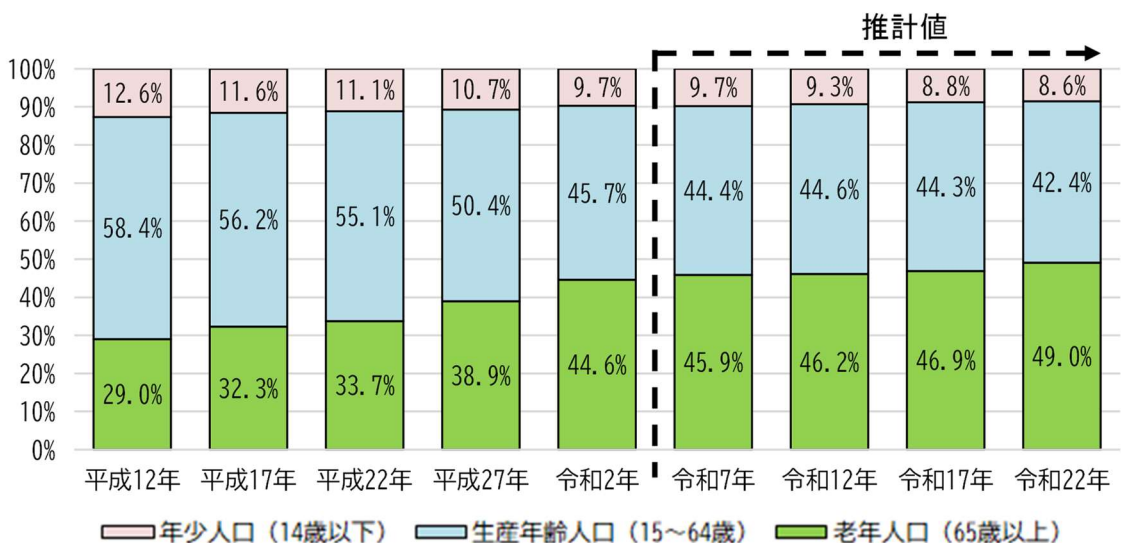
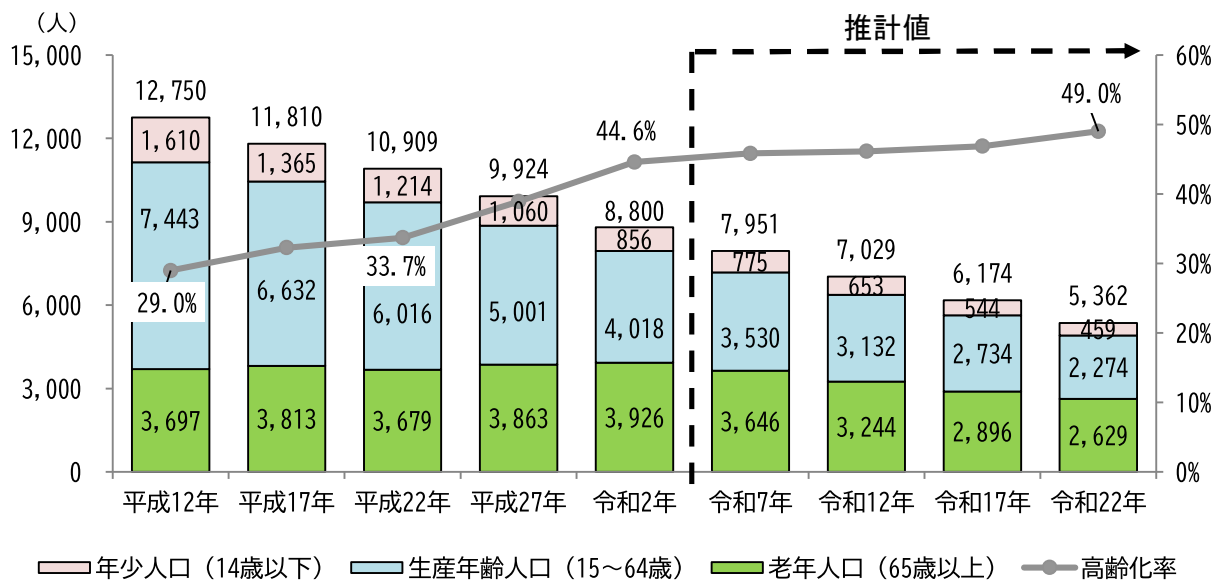
山間地より中央部を彦山川、東側に今川、西側に中元寺川が流下（貫流）しており本町はもとより北九州市及び周辺市町村の水源となっている。今川の上流には油木ダムがあり、中元寺川の上流には陣屋ダムがある。一方、北部の平坦地は筑豊盆地に属し、人口の約 7 割が集中し、町の経済、文化、交通などの中心となっている。

(2) 人口

①年齢3区分別人口・割合の推移～令和7年以降も人口減少・高齢化が進む～

本町の平成12年以降の人口の推移をみると一貫して減少傾向にあり、令和2年は8,800人である。国の推計では、令和12年には約7,000人、令和22年には約5,400人になる見込みである。

年齢3区分別人口の推移をみると、平成12年に1,610人であった年少人口は、令和2年には856人と約半数となっている。同様に生産年齢人口も7,443人から4,018人と約3,400人の減少となっている。一方で、老年人口は3,697人から3,926人と約230人の増加となっている。その結果、令和2年の高齢化率（人口に占める老年人口の割合）は44.6%と県内で2番目に高い値となっている。国の推計では、令和7年以降、老年人口も減少する見込みである。



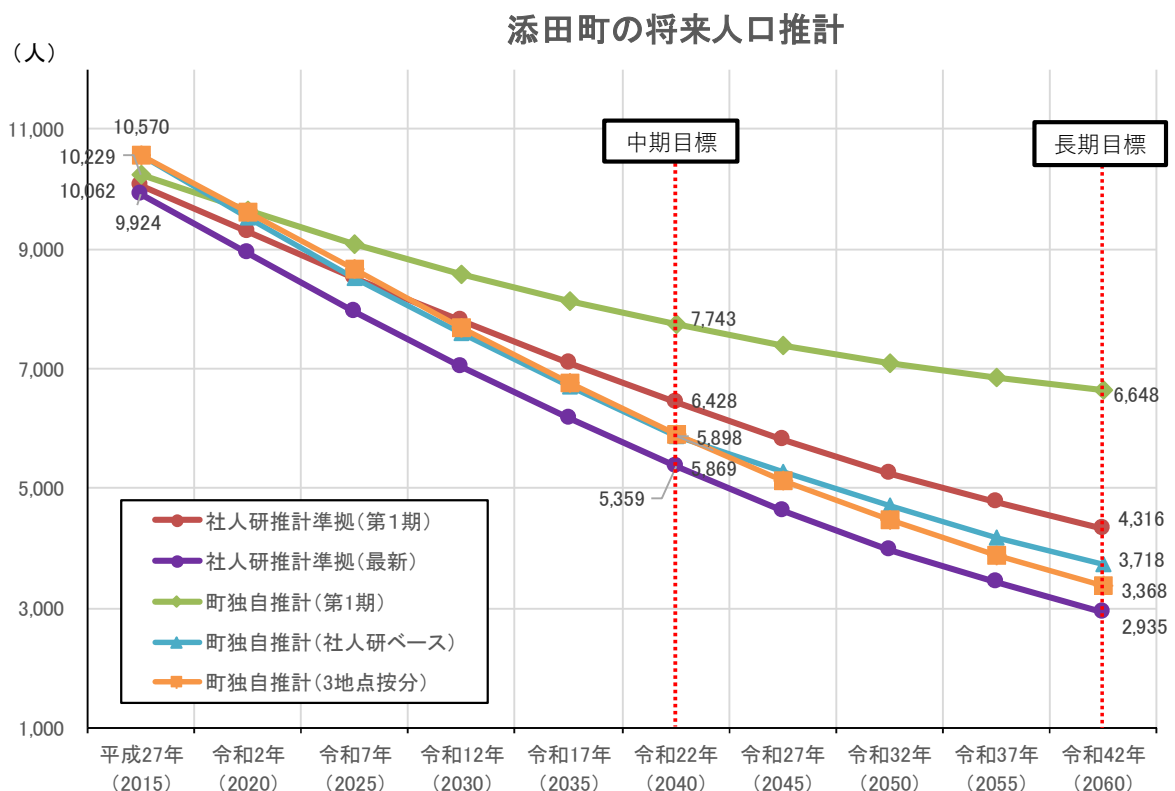
資料：平成12～令和2年国勢調査結果、令和7年以降は国立社会保障人口問題研究所平成30年集計

②将来人口

令和3年3月に策定した添田町第6次総合計画において、本町の将来人口の想定は、次のように示されている。

○添田町の将来人口の想定

国立社会保障人口問題研究所（平成30年推計）と町独自の推計を踏まえた目標人口として、
中期目標【20年後（令和22年）】：約6,000人
長期目標【40年後（令和42年）】：約3,500人
 を想定する。



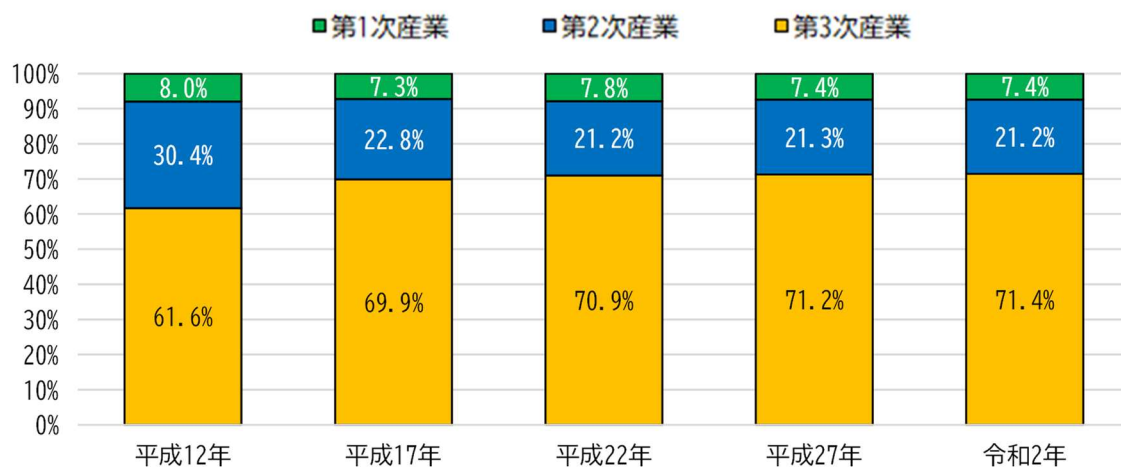
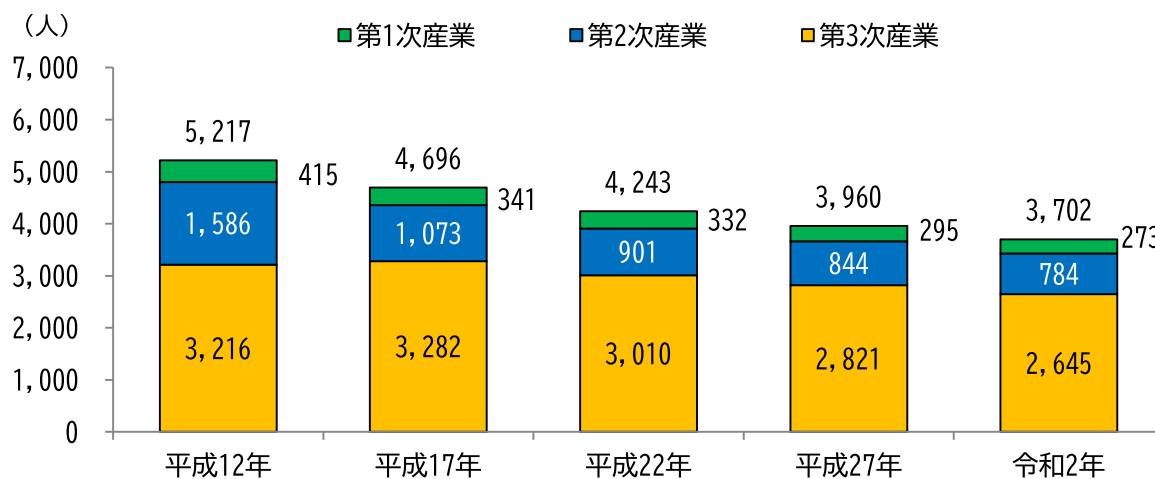
資料：添田町第6次総合計画

上図は、将来人口について、平成26年度に策定した添田町人口ビジョン（第1期）や国立社会保障人口問題研究所の推計結果（平成24年推計、30年推計）に加えて、町独自の推計として、国立社会保障人口問題研究所の平成30年推計結果をもとに、平成27年9月末時点の住民基本台帳人口での推計結果（社人研ベース）、住民基本台帳の平成17年、22年、27年の9月末時点のデータをもとに、5歳毎の人口の変化を踏まえた推計結果を示している。

(3) 産業

①産業3区分別就業者数の推移

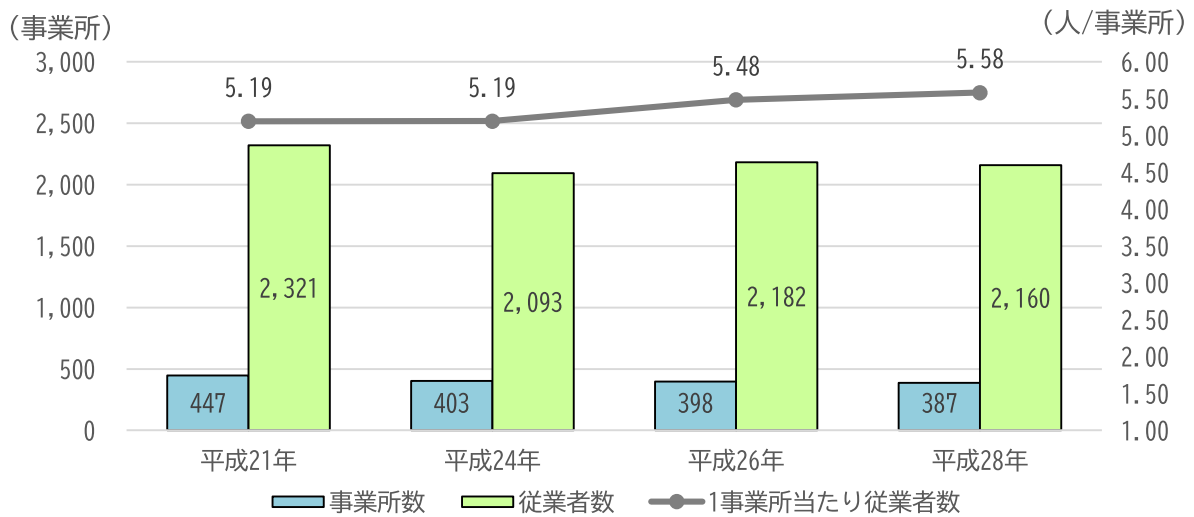
本町の平成12年以降の就業者数をみると一貫して減少傾向にあり、令和2年には3,702人である。産業3区分別に令和2年の就業者数をみると、最も多いのは第3次産業の2,645人で71.4%であり、次いで第2次産業の784人で21.2%、第1次産業は273人で7.4%となっている。



資料：平成12～令和2年国勢調査

②事業所数・従業者数の推移

平成21年以降の町内の事業所数、従業者の推移をみるといずれも減少傾向にあり、事業所数は平成21年の447事業所から、平成28年には382事業所と65事業所の減少となっている。従業者数も平成21年2,321人であったのが、平成28年には2,160人と161人の減少となっている。

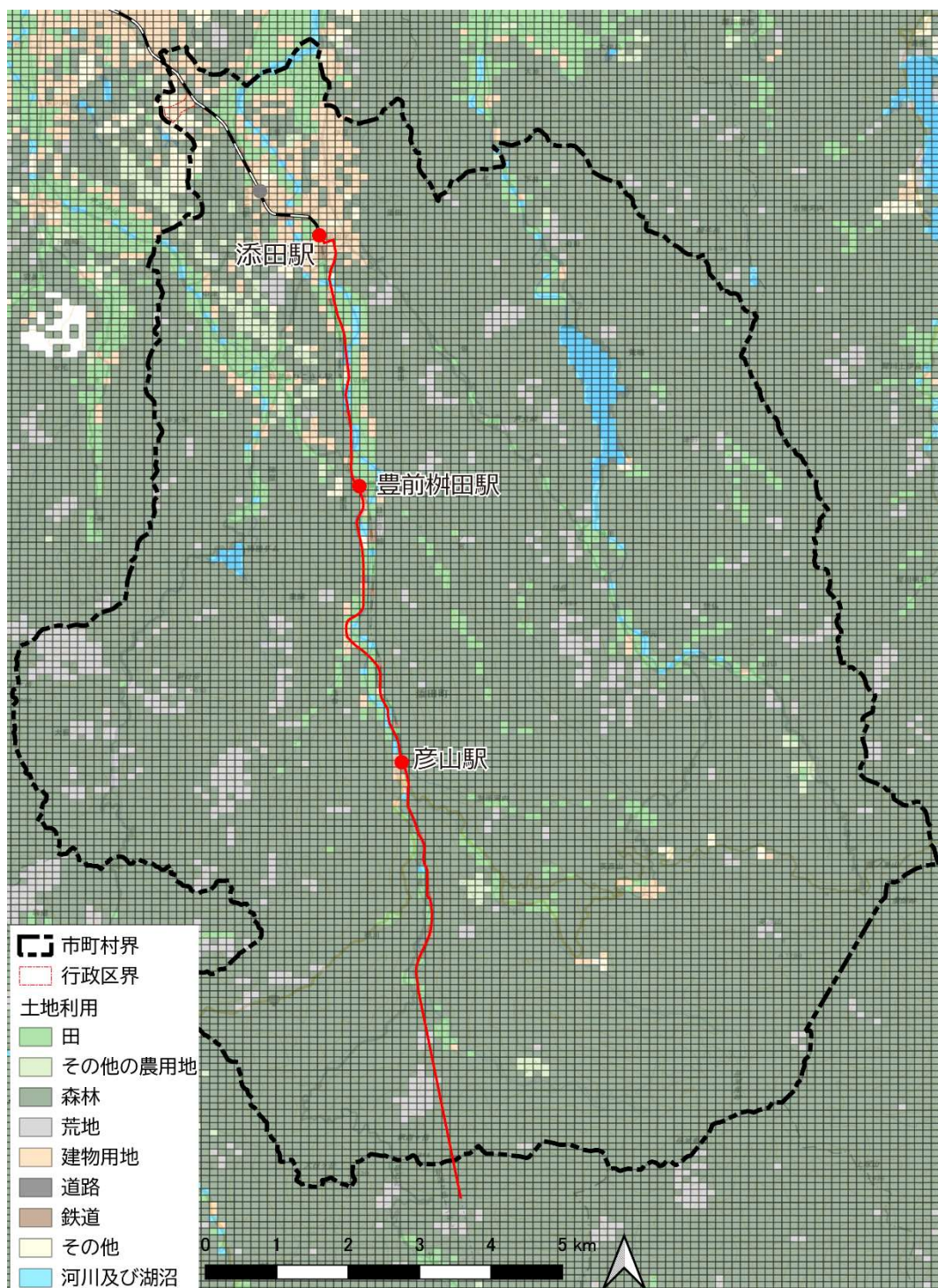


資料：企業・事業所統計

(4) 土地利用

土地利用状況について、3次メッシュ1/10細分区画(100mメッシュ)毎に、各利用区分(田、その他の農用地、森林、荒地、建物用地、幹線交通用地、湖沼、河川等)で整理された国土数値情報(令和3年)をもとに整理する。

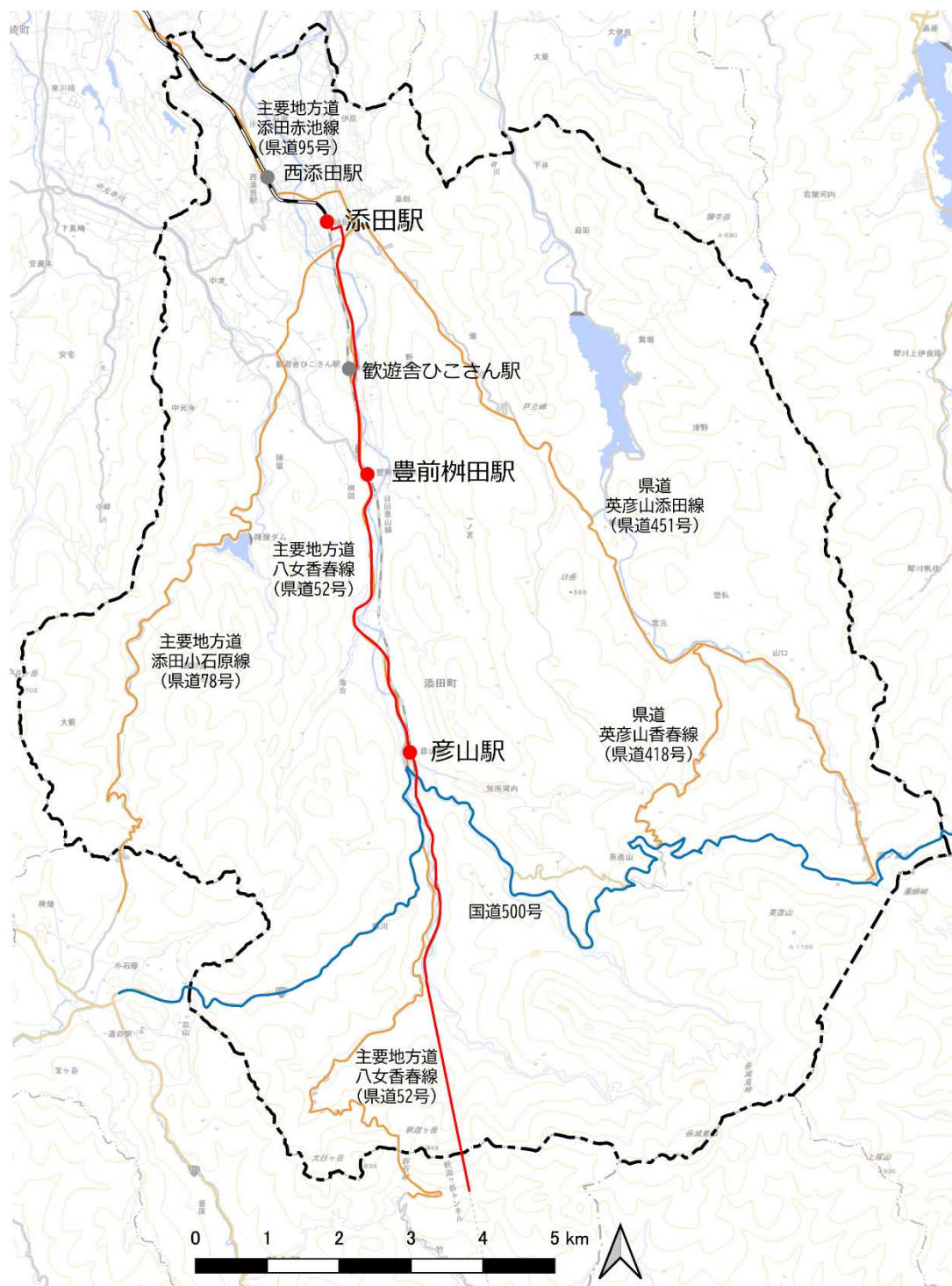
全体的に森林の土地利用が多く、集落が形成されているところでは、田やその他の農用地の土地利用が見られる。添田駅周辺では建物用地が多く見られる。



(5) 道路の状況

JR 日田彦山線に並行する形で主要地方道添田赤池線（県道 95 号）、主要地方道八女香春線（県道 52 号）が整備されている。その他、東側には県道英彦山添田線（県道 451 号）及び県道英彦山香春線（県道 418 号）、西側には主要地方道添田小石原線（県道 78 号）が整備されている。

また、国道 500 号が東峰村から英彦山を経由して、みやこ町、大分県中津市方面を結んでいる。



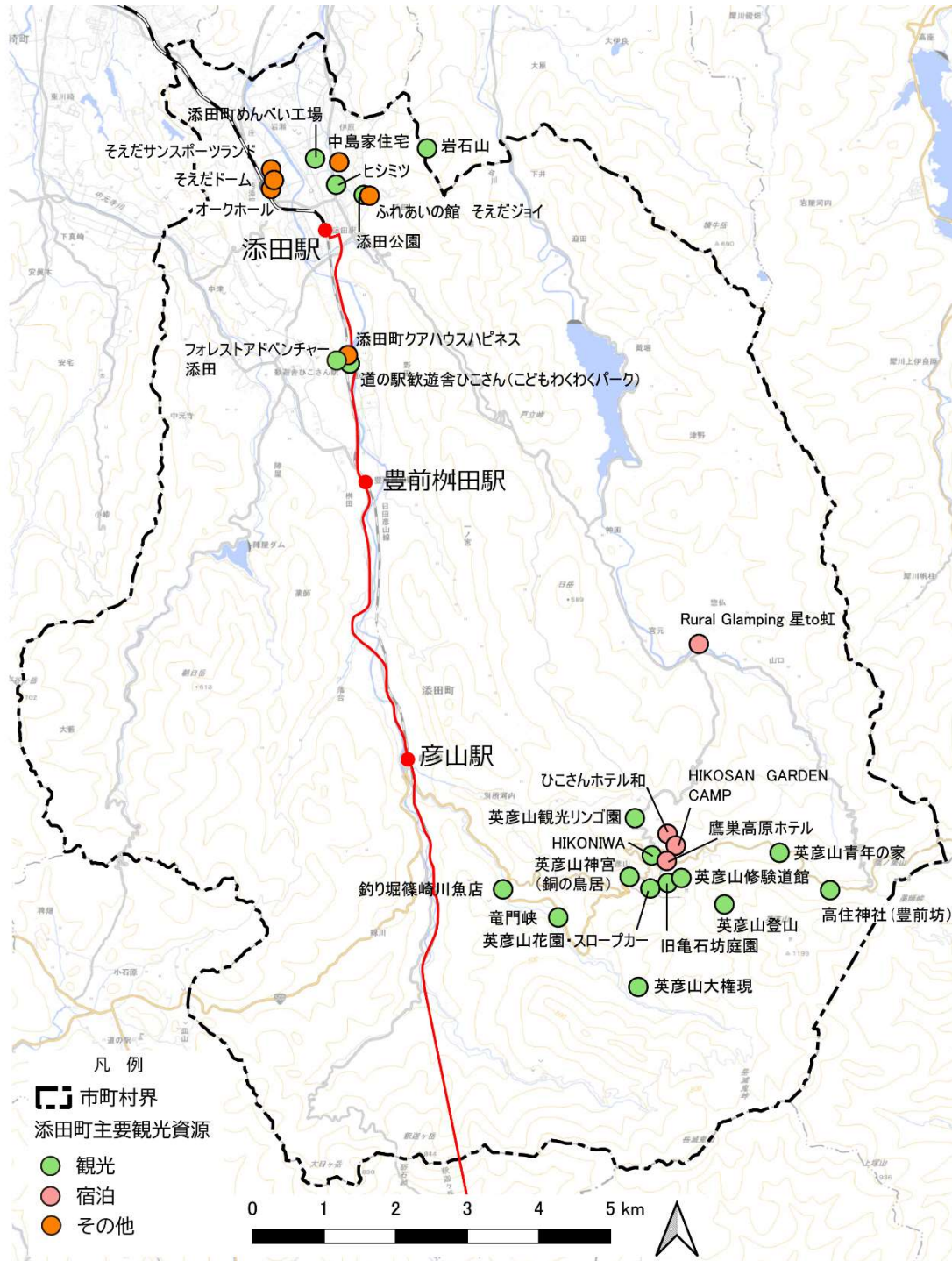
(6) 施設の立地状況

主要観光資源及び商業・医療・金融機関等の立地状況について整理する。

①主要観光資源

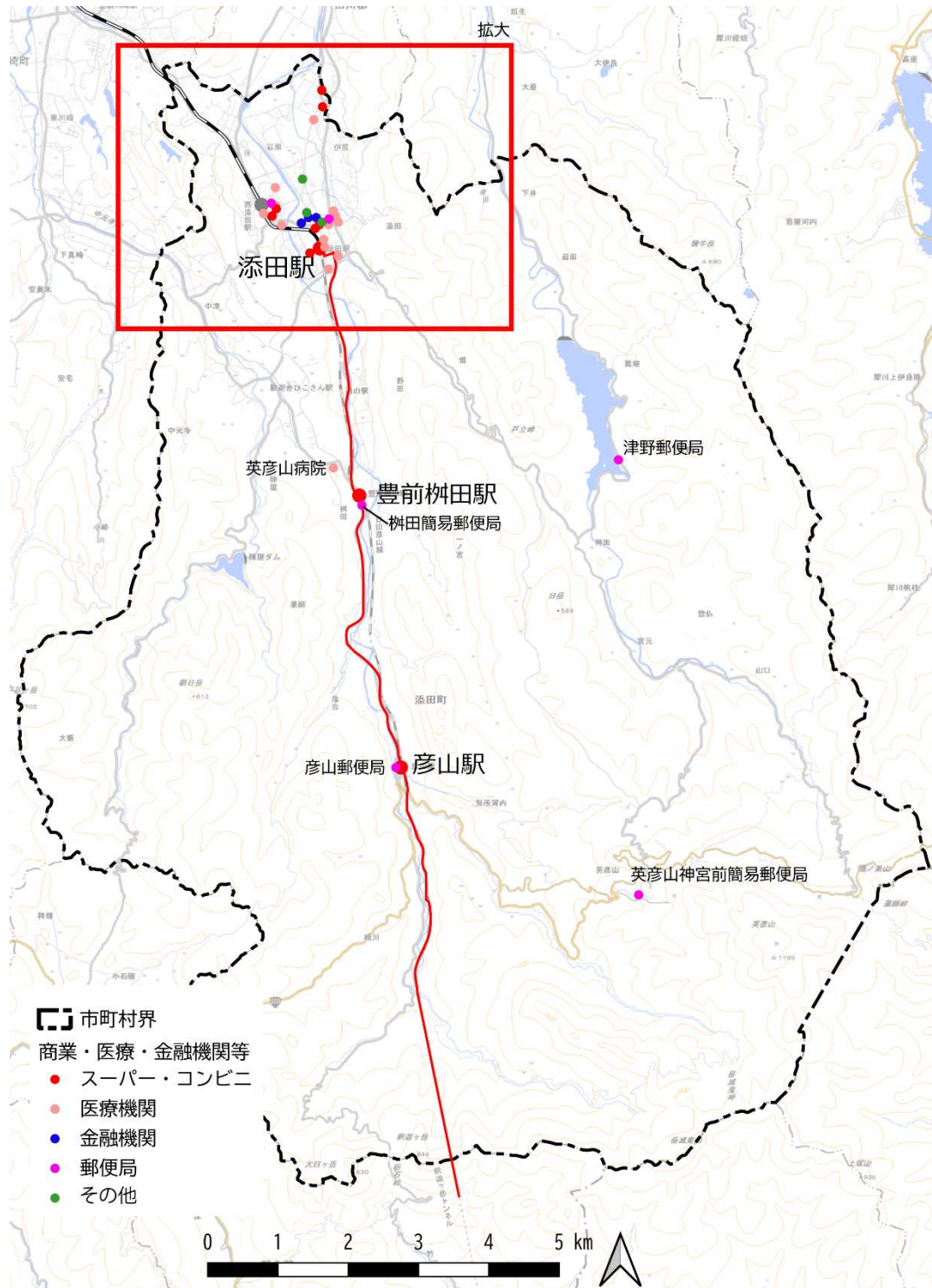
町内の主要観光資源は、添田駅周辺と英彦山周辺に集積が見られる。その中で、観光、宿泊施設は英彦山周辺に多く、町内の宿泊施設は英彦山周辺の立地となっている。

道の駅歓遊舎ひこさんに隣接する形で、フォレストアドベンチャー・添田（自然共生型アウトドアパーク）が令和5年4月29日に開園した。

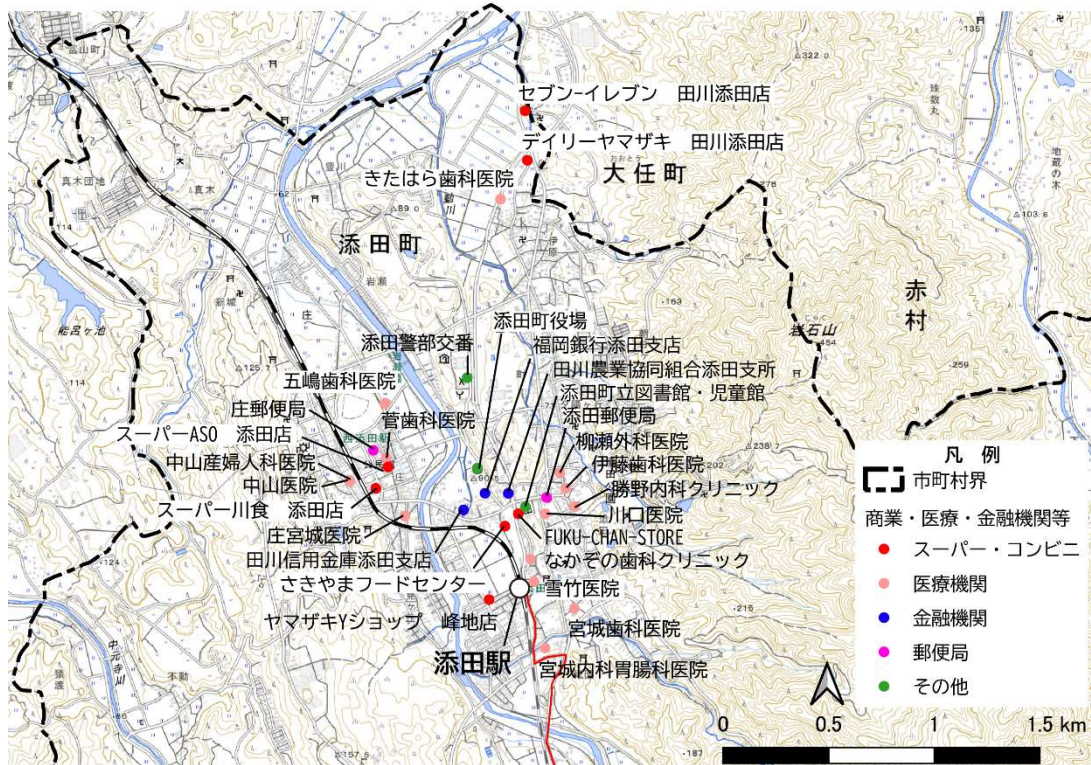


②商業・医療・金融機関等

町内の主要な商業・医療・金融機関等の立地状況をみると、多くが添田駅周辺に立地している。郵便局については、町内各地に立地が見られる。



添田駅から西添田駅、また町役場周辺において、商業・医療・金融機関の立地が見られる。

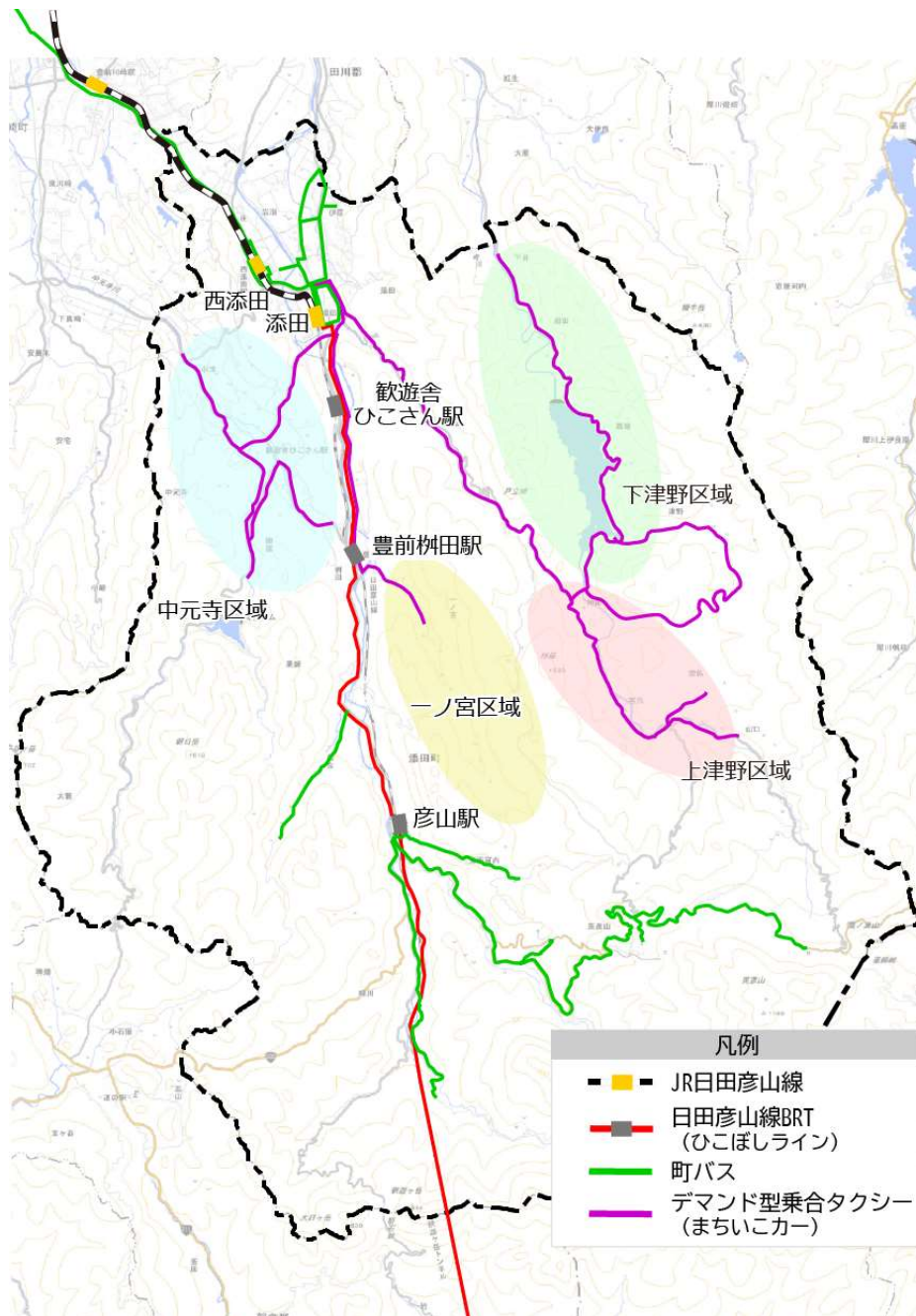


2 添田町の地域公共交通

本町の公共交通として、JR 日田彦山線が南北に伸びている。平成 29 年 7 月の九州北部豪雨の被害により不通であった添田駅から夜明・日田駅間は、令和 5 年 8 月 28 日から日田彦山線 BRT（バス高速輸送システム）としての運行が開始された。

添田町バスとして、町中心部と田川方面を結ぶ路線、町中心部を周回する路線、英彦山区域を運行する路線がある。その他、町では中元寺区域と上津野区域、下津野区域、一ノ宮区域において、町中心部までの移動手段としてデマンド型乗合タクシー「まちいこカー」を運行している。

タクシーについては、町内に営業所を置く事業者が 1 社ある。



(1) 公共交通別の運行状況

町内の公共交通の運行状況については、以下のとおりである。

【JR 日田彦山線】

町内には西添田駅、添田駅の2駅があり、添田駅から小倉方面を結ぶ1路線（日田彦山線）が運行している。

交通機関・路線名		運行方面	運行本数（本/日）		
			平日	土曜	日祝
JR 九州	日田彦山線	添田方面	15	15	15
		小倉方面	18	17	17

資料：JR 九州ホームページ

【日田彦山線 BRT】

彦山駅から宝珠山駅間は鉄道路線跡を整備した専用道を走行し、それ以外の区間については一般道を走行する形で運行している。

■日田彦山線 BRT の路線図



※駅名を□枠で囲んだ駅は、「平成29年7月九州北部豪雨」被災前の鉄道駅です（添田駅、夜明駅、光岡駅、日田駅を除く）

資料：JR 九州ホームページ（日田彦山線 BRT ひこぼしライン）

■運行本数・運賃

運行本数は、添田方面が1日17便、日田方面が1日15便であり、添田駅から日田駅間直通は1日10便の運行となっている。

主要バス停の運賃は、添田駅から日田駅が860円、添田駅から彦山駅が230円となっている。

運行本数：1日あたり	総数(便/日)	添田～日田	添田～彦山	筑前岩屋～日田
上り線(日田→添田)	17	10	5	2
下り線(添田→日田)	15	10	3	2

運賃：主要バス停	歓遊舎ひこさん	豊前柘田	彦山	筑前岩屋	日田
添田	170	210	230	380	860
歓遊舎ひこさん		170	230	280	760
豊前柘田			210	280	760
彦山				230	660
筑前岩屋					480

資料：JR 九州ホームページ（日田彦山線 BRT ひこぼしライン）を基に作成

【町バス】

町内を「まちなかコース」、「ひこさんコース」の2コースが運行している。

町外を西鉄バス添田線の代替交通（川崎町経由で田川市方面を結ぶ路線）として「川崎・田川コース」が運行している

交通機関・路線名		運行方面	運行本数（本/日）		
			平日	土曜	日祝
町バス	まちなかコース	まちなか→添田駅	4	—	—
		添田駅→まちなか	6	—	—
	ひこさんコース	添田方面	5	4	4
		英彦山方面	5	4	4
	川崎・田川コース	田川方面	5	—	—
		添田方面	5	—	—

資料：添田町ホームページ

【まちいこカー】

デマンド型乗合タクシー「まちいこカー」は、平成29年10月から町バスに替わる移動手段として導入した公共交通である。予約があったときのみ運行し、運行エリアと町部（まちなか）を結んでおり、利用するには、役場で事前に利用者登録をし、乗車の際には、希望日時等を電話で予約する必要がある。

■運行エリア別本数・利用料金

（運行エリア別本数）

運行エリア	発地	着地	運行本数 （本/日）	運行曜日						
				月	火	水	木	金	土	日
中元寺区域	中元寺	まちなか	3	●	—	●	—	●	—	—
	まちなか	中元寺	4	●	●	●	●	●	—	—
上津野区域	上津野	まちなか	4	●	—	—	●	—	—	—
	まちなか	上津野	3	●	—	—	●	—	—	—
下津野区域	下津野	まちなか	4	—	●	—	—	●	—	—
	町中心部	下津野	3	—	●	—	—	●	—	—
一ノ宮区域	一ノ宮	まちなか	2	—	—	●	—	—	—	—
	まちなか	一ノ宮	2	—	—	●	—	—	—	—

（利用料金）大人 300 円（減免対象者 200 円）・中学生以下 200 円（減免対象者 100 円）

資料：添田町ホームページ

【タクシー】

町内に営業所を置く事業者が1社ある

(2) 公共交通の人口カバー圏

鉄道及び路線バス（BRT、西鉄バス）、町バスについて、駅又はバス停を中心として、その駅・バス停を利用すると期待される需要が存在する範囲を示す。

一般的に、鉄道は駅から800m（徒歩10分圏）、路線バスはバス停から500m（徒歩5分圏内）又は300m（徒歩3分圏内）とされているが、高齢化が急速に進んでいる本町の状況を踏まえ、駅から500m（徒歩5分圏内）、路線バス、町バスのバス停から300m（徒歩3分圏内）として設定した。

①公共交通の人口カバー率の状況

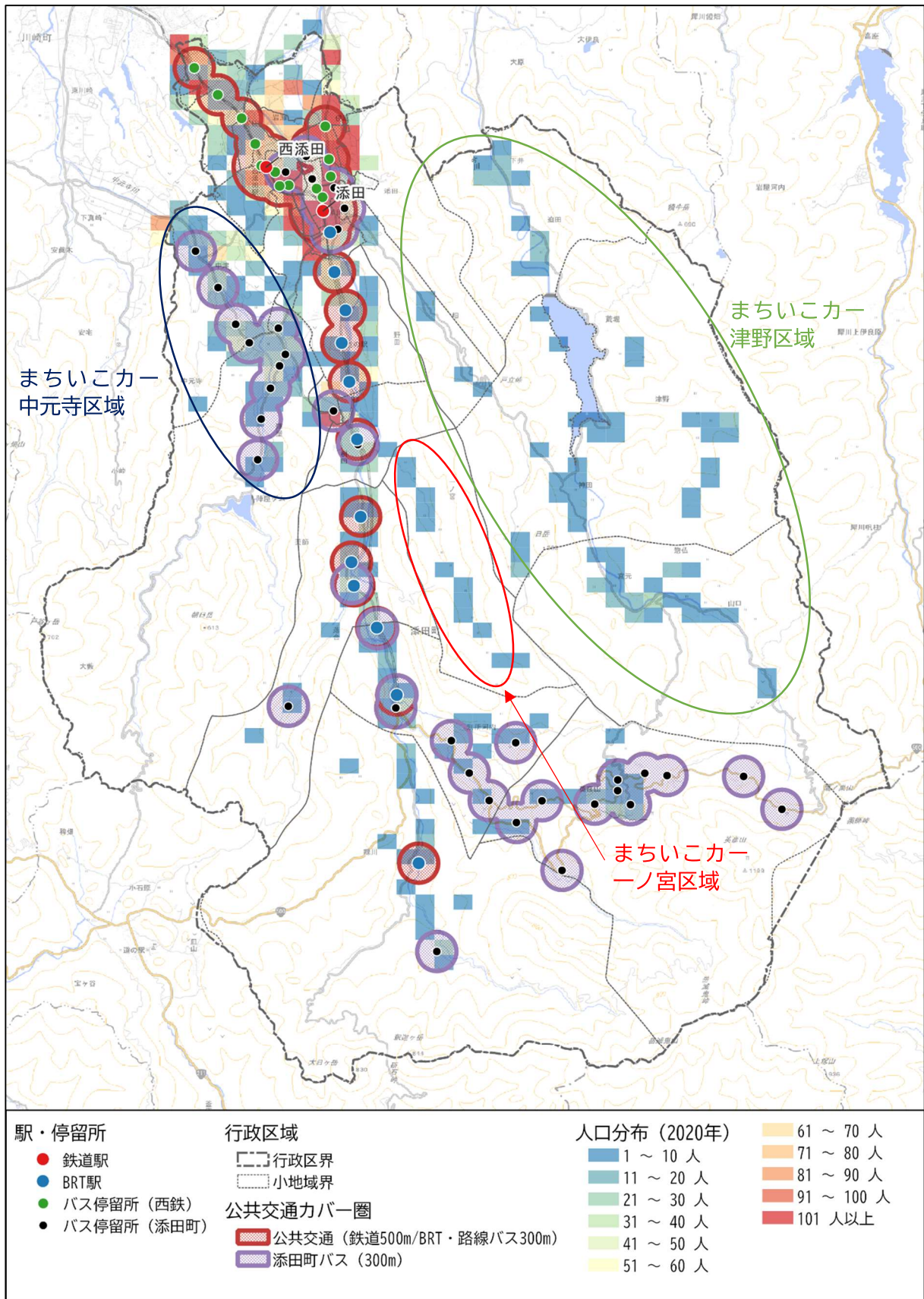
令和2年の国勢調査結果をもとにした250mメッシュ別人口を用いて、公共交通の人口カバー率をみると、鉄道500m圏域、BRT・西鉄バス・町バス300m圏域とした場合には、61.7%をカバーしている。また、鉄道を800m、BRT・西鉄バス500m圏域、町バスを300m圏域とした場合には、84.0%をカバーしている。

デマンド型乗合タクシー「まちいこカー」を中元寺区域、津野区域（上津野区域、下津野区域）、一ノ宮区域で運行していること、タクシー利用券助成（対象75歳以上、運転免許証を所持していない方）を行っていることを踏まえると、町域のほぼ全域をカバーできている状況にある。

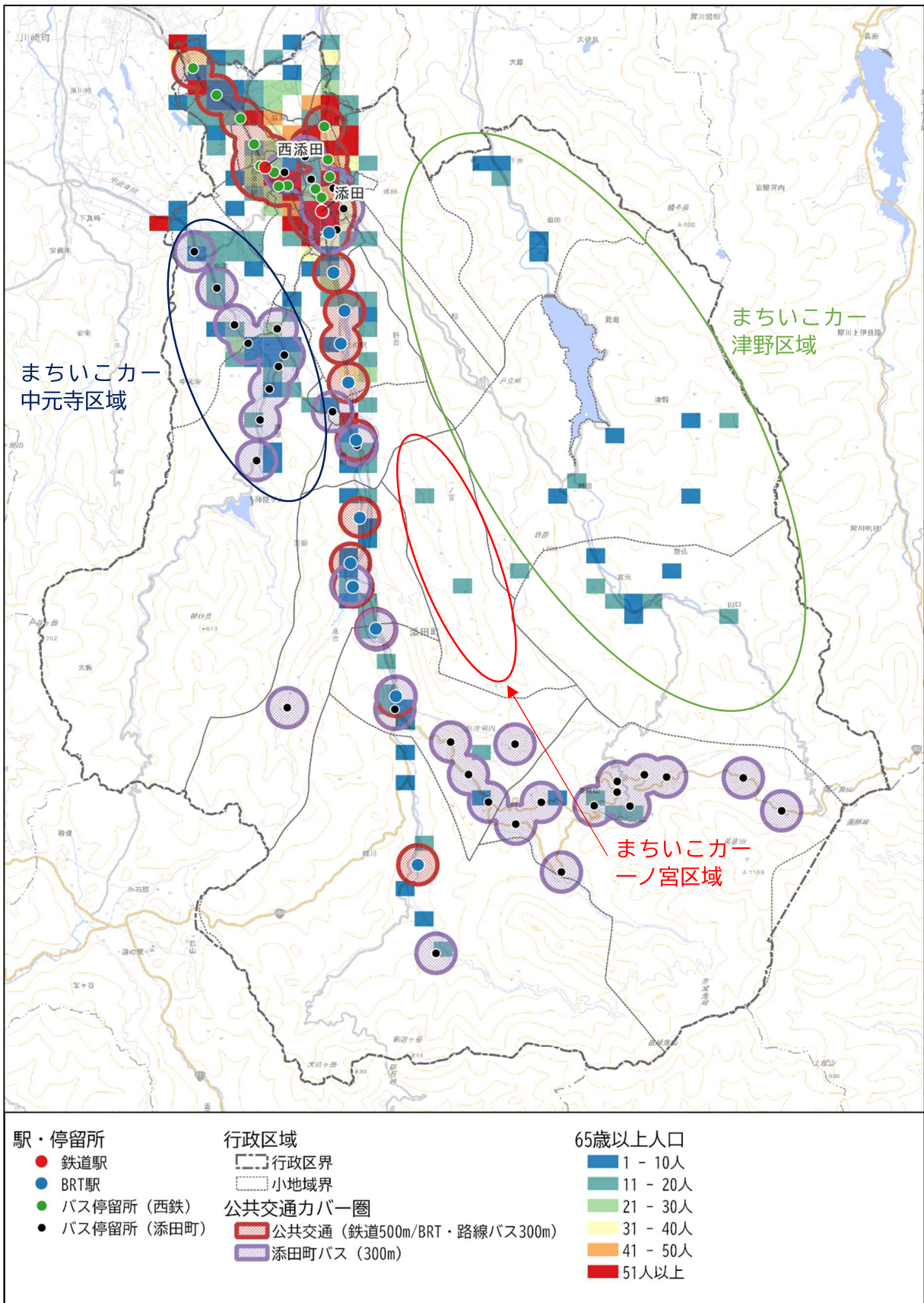
NO	種別	人口	カバー率
1	添田町全域	8,716	—
2	公共交通（鉄道：800m圏域／BRT・西鉄バス：300m圏域）	4,975	57.1%
3	公共交通（鉄道：500m圏域／BRT・西鉄バス：300m圏域）	4,503	51.7%
4	公共交通（鉄道：800m圏域／BRT・西鉄バス：500m圏域）	6,565	75.3%
5	公共交通（鉄道：800m圏域／BRT・西鉄バス：300m圏域）＋添田町バス300m圏域	5,811	66.7%
6	公共交通（鉄道：500m圏域／BRT・西鉄バス：300m圏域）＋添田町バス300m圏域	5,376	61.7%
7	公共交通（鉄道：800m圏域／BRT・西鉄バス：500m圏域）＋添田町バス300m圏域	7,320	84.0%

※人口は令和2年の国勢調査結果をもとにした250mメッシュを基にしているため、総人口確定値とは必ずしも合致しない。

■公共交通（鉄道：500m 圏域／BRT・西鉄バス：300m 圏域）＋添田町バス 300m 圏域



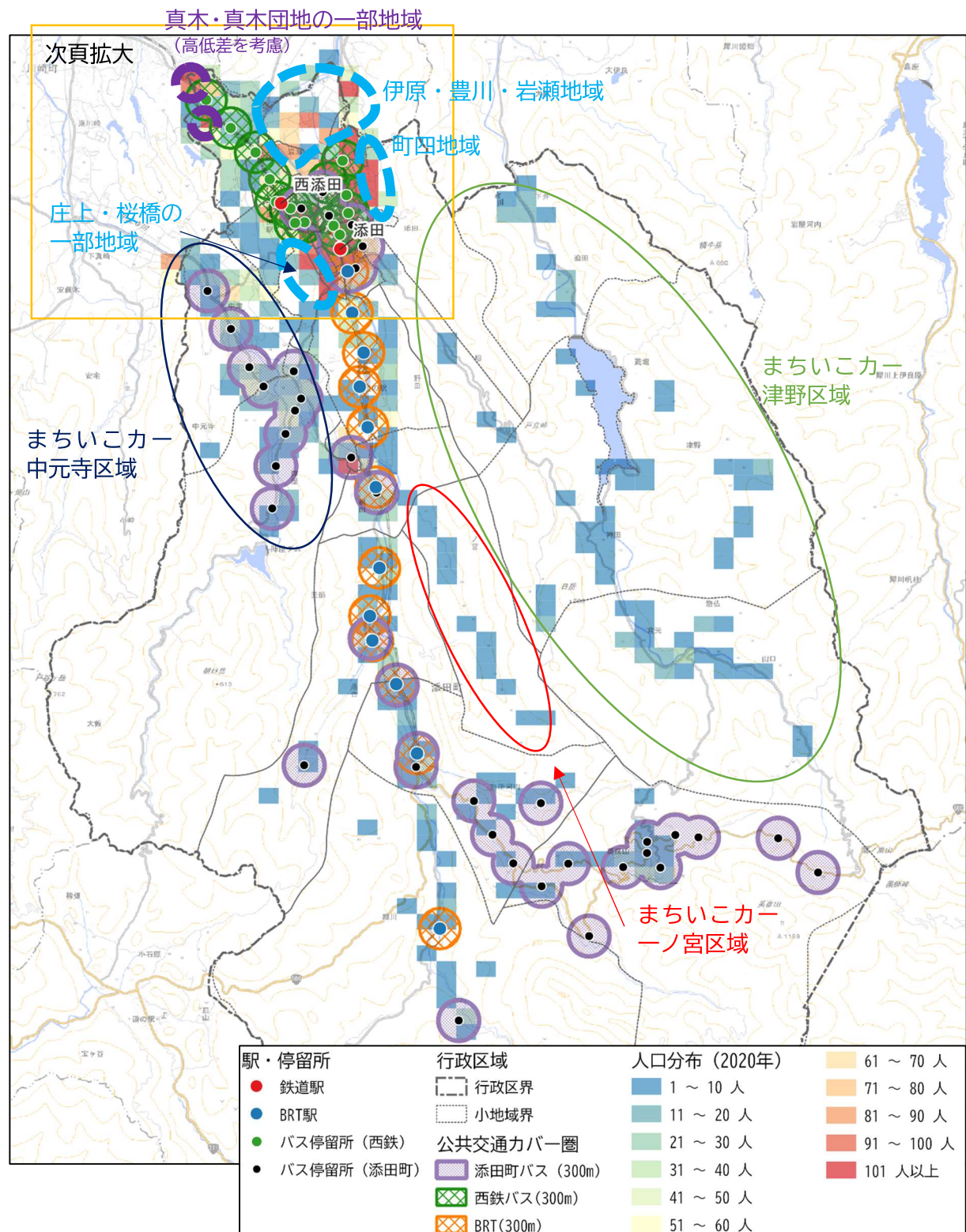
参考：250m メッシュ 65 歳以上人口の分布



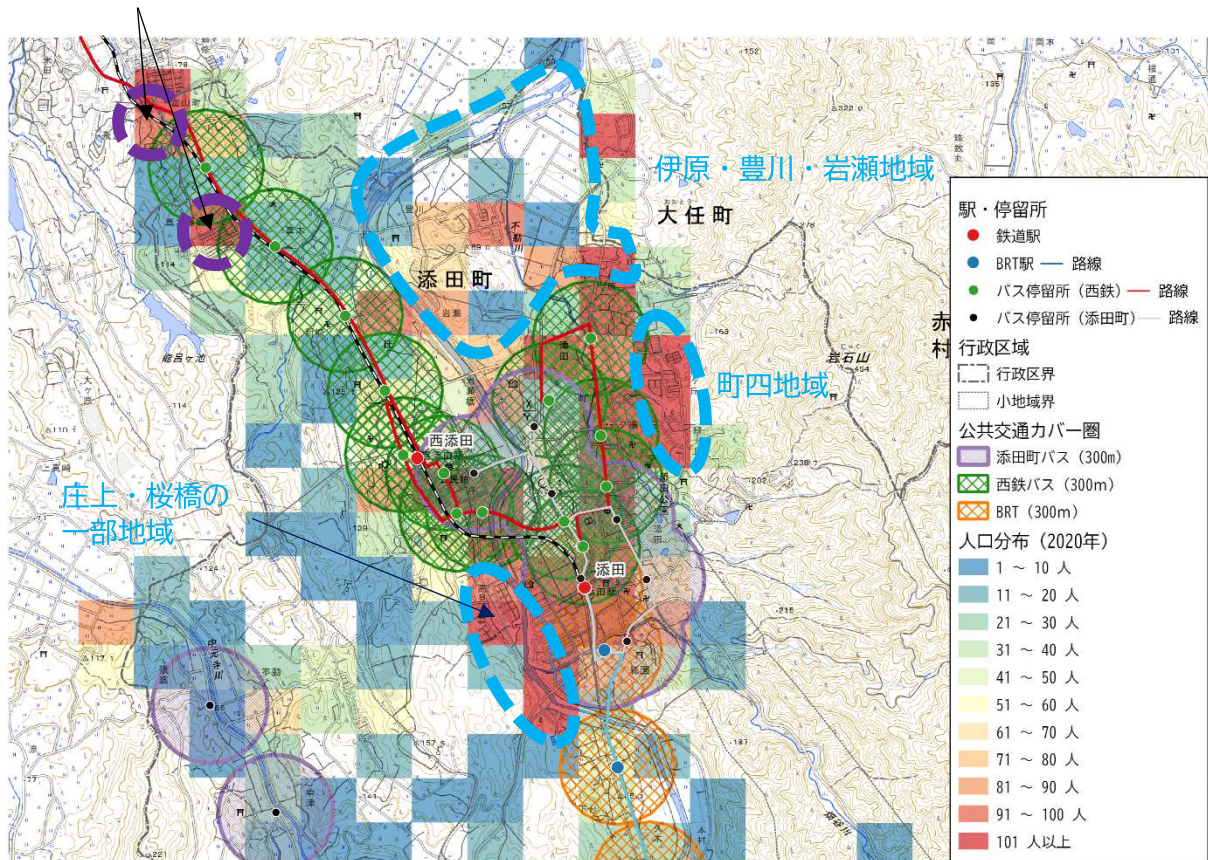
②BRT、路線バス、町バスのカバー状況

本町では高齢化が急速に進んでいることを踏まえ、250m メッシュ人口をもとに、BRT、路線バス、町バスの300m 圏（徒歩3分圏内）のカバー状況を見た。ある程度の人口が集積（51人以上）しているにもかかわらず圏外となっている地域としては、伊原・豊川・岩瀬地域、町四地域、庄上・桜橋の一部地域がある。

また、300m 圏（徒歩3分圏内）に位置していても、高低差があり移動が不便な地域としては、真木・真木団地の一部地域がある。

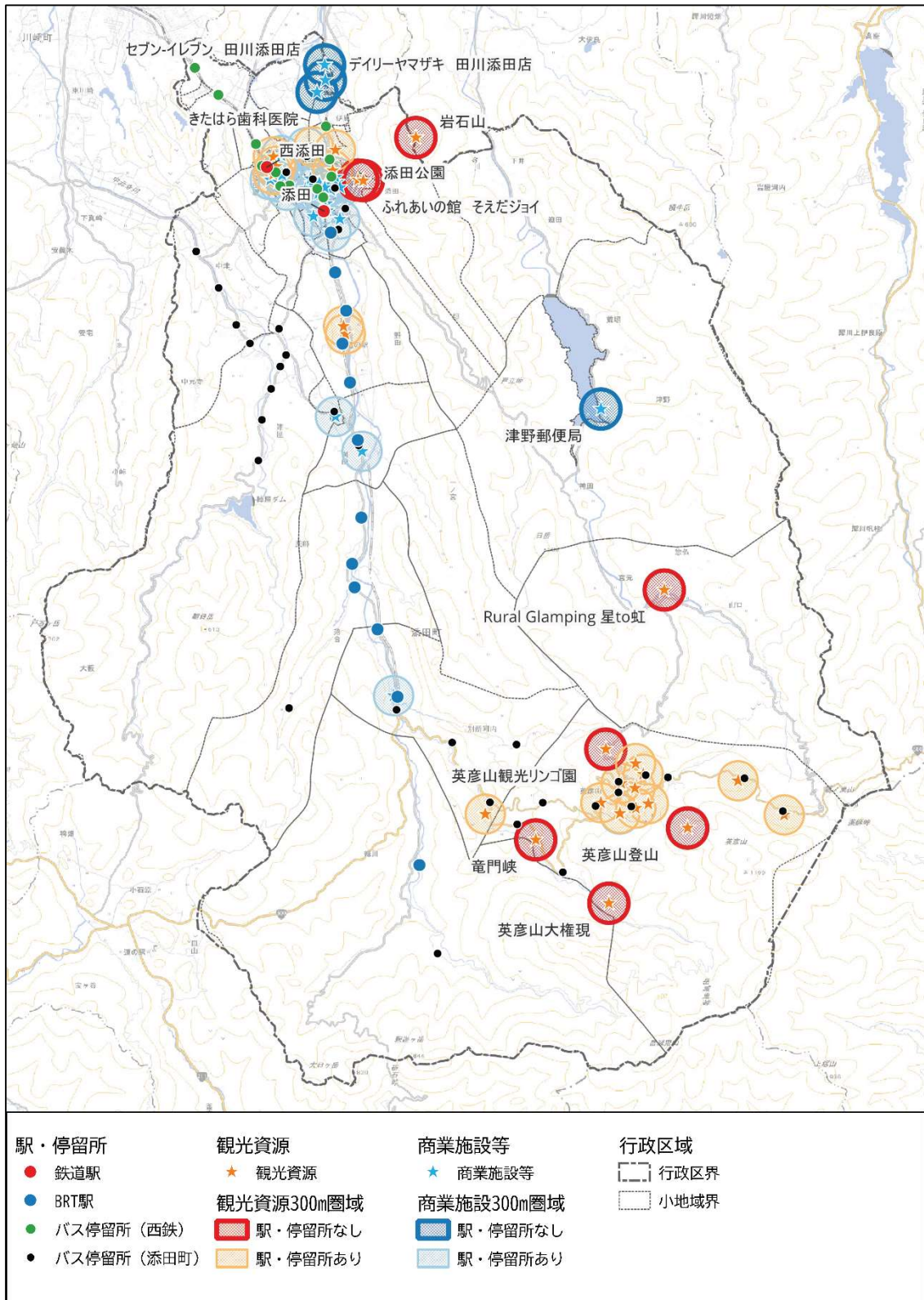


真木・真木団地の一部地域
(高低差を考慮)



③施設立地状況にみる公共交通のカバー状況

町内の主要な商業施設、医療施設、観光施設から300m圏内の駅・停留所状況をみると、多くの施設が300m圏内に立地しているが、町中心部では添田公園やそえだジョイ、彦山地区では竜門峡や英彦山観光リング園などが300m圏外となっている。



3 公共交通の利用実態

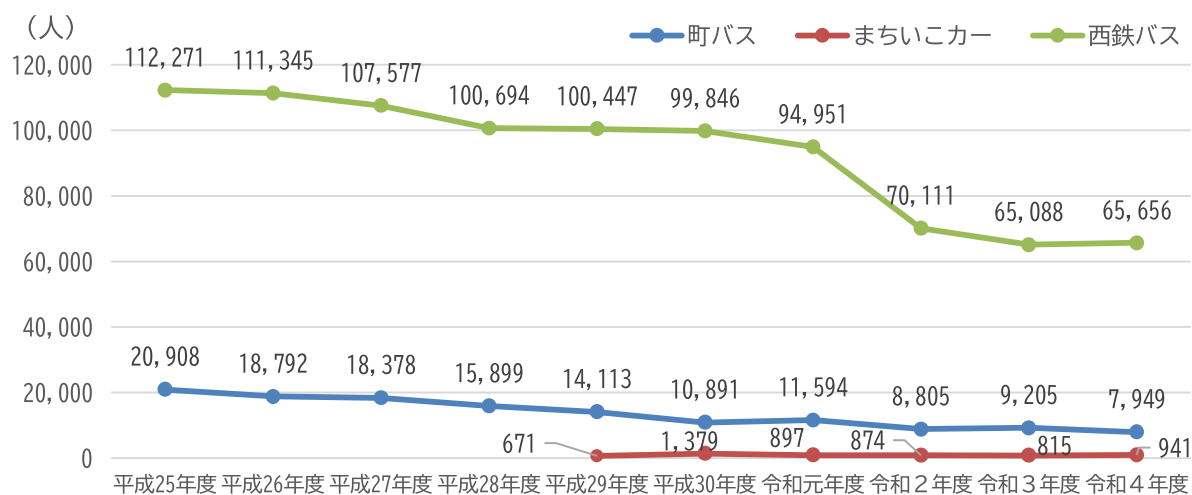
(1) 利用状況

西鉄バス及び町バスの利用者数は、平成25年度以降減少傾向にある。特に、令和2年度、3年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染症に伴う外出抑制等も影響し、大きく落ち込んでいる。

西鉄バスの利用者数は平成25年度112,271人であったのが、令和4年度には65,656人と約半数まで減少、町バスの利用者数は、平成25年度20,908人であったのが、平成29年度に中元寺・津野線がデマンド型乗合タクシー「まちいこカー」へ移行したこともあり、令和4年度には7,949人と約6割の減少となっている。

平成29年度に運行開始したデマンド型乗合タクシー「まちいこカー」は、平成30年度の1,379人をピークに減少傾向にあり、令和4年度の利用者数は941人である。

JR日田彦山線の添田駅、西添田駅の利用者数については、JR九州が上位300駅以外は非公表(100人以上の場合は駅名のみを公表)としているため、数値不明となっている。なお、令和4年度は添田駅が100人以上の駅と発表されている。

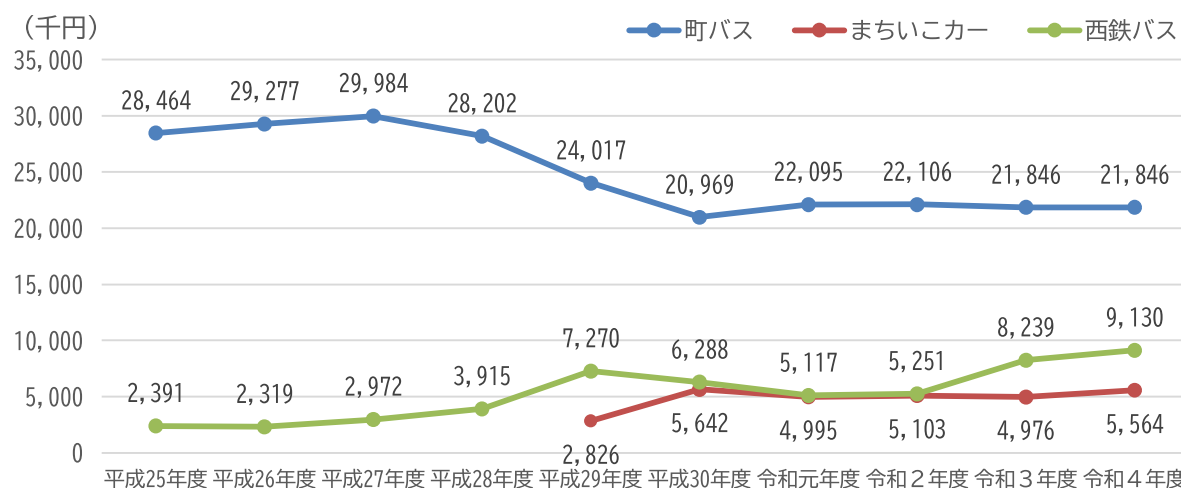


資料：添田町提供

(2) 運行補助金

町バス及びまちいこカーの運行補助金は、平成 30 年度以降横ばいの状況であり、町バスは約 22,000 千円、まちいこカーは約 5,000 千円である。

西鉄バスについては、令和 2 年度から令和 4 年度にかけて約 4,000 千円増加し、令和 4 年度は 9,130 千円である。

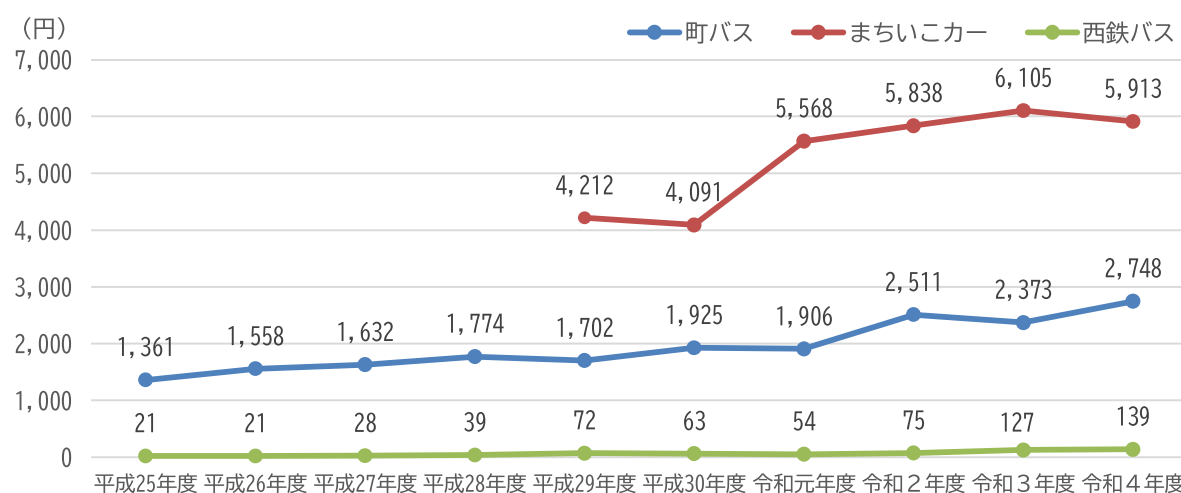


資料：添田町提供

(3) 利用者 1 人あたりの運行補助額

西鉄バス及び町バスの利用者 1 人あたりの運行補助額は、平成 25 年度以降増加傾向にある。令和 4 年度、西鉄バスは 139 円、町バスは 2,748 円である。

まちいこカーについては、開業した平成 29 年度から令和 4 年度までに約 2,000 円増加し、令和 4 年度は 5,913 円である。



資料：添田町提供

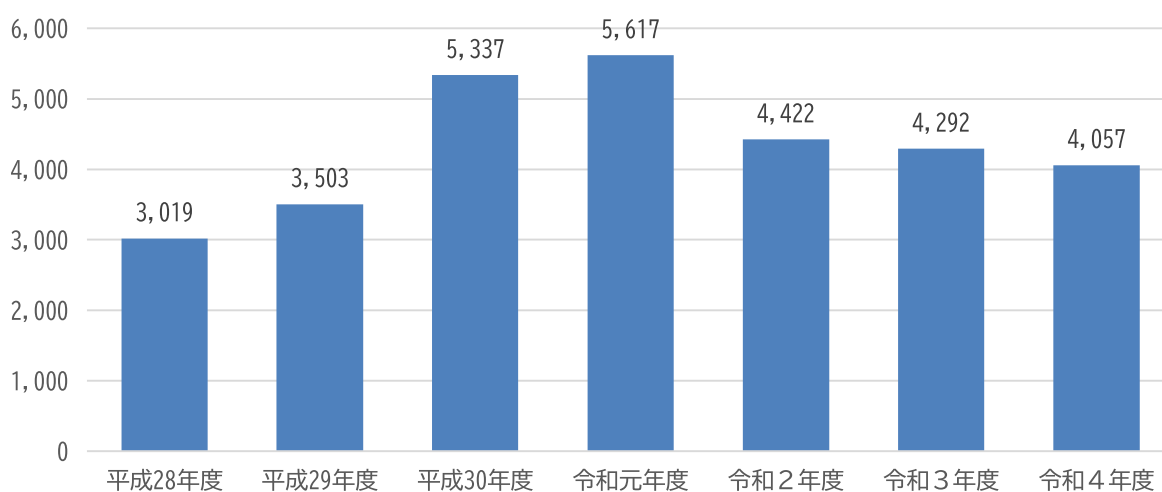
(4) タクシー利用助成券の状況

①年度別の使用枚数

本町では、町内に居住している運転免許を持っていない、75歳以上の方を対象とした「添田町タクシー利用助成事業」を行っている。

平成28年度以降の利用助成券の使用状況をみると、平成28年度3,019枚であったのが、平成29年度、30年度と増加し、令和元年度は最も多い5,617枚であった。その後、減少傾向となり、令和4年度は4,057枚である。

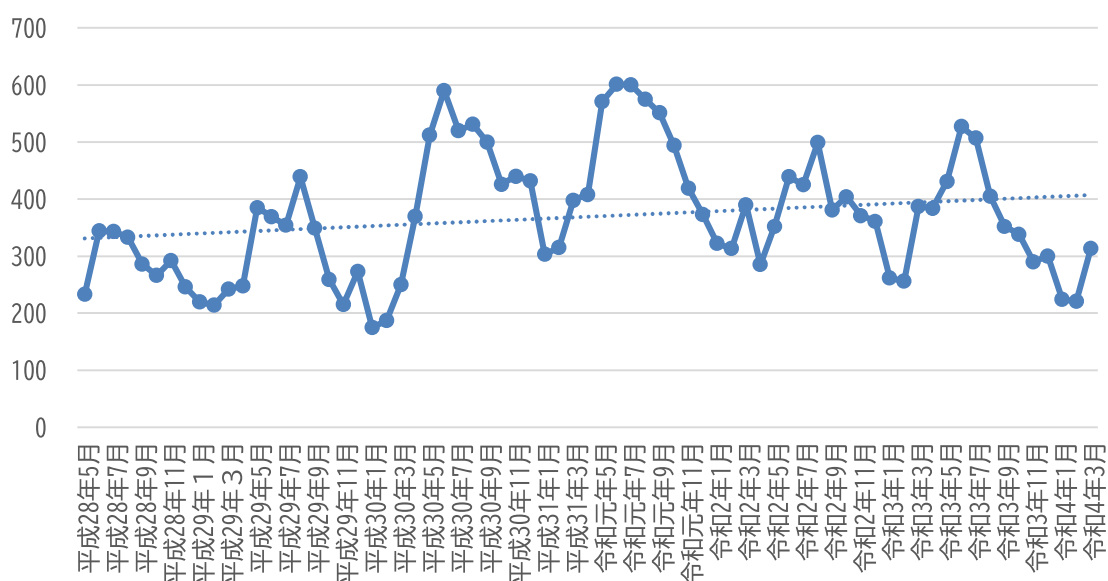
令和2年度、3年度については、新型コロナウイルス感染症に伴う外出抑制が影響しているものと考えられる。令和4年度については、新型コロナウイルス感染症に伴う外出抑制から回復していない状況が伺える。



資料：添田町提供

②使用枚数の推移（平成28年5月～令和4年3月）

平成28年5月から令和4年3月までの月別の使用枚数は、増加傾向にある。



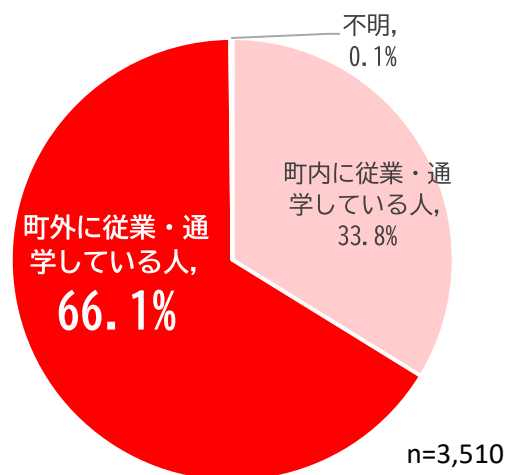
資料：添田町提供

(5) 通勤通学流動

① 従業者・通学者の状況

令和2年の国勢調査結果から、従業者・通学者の状況を見ると、まず、町内に居住する従業者・通学者数は3,510人であり、うち、町内に従業・通学している人は1,185(33.8%)人、町外に従業通学している人は2,320(66.1%)人であり、町外に従業・通学している割合が高い。

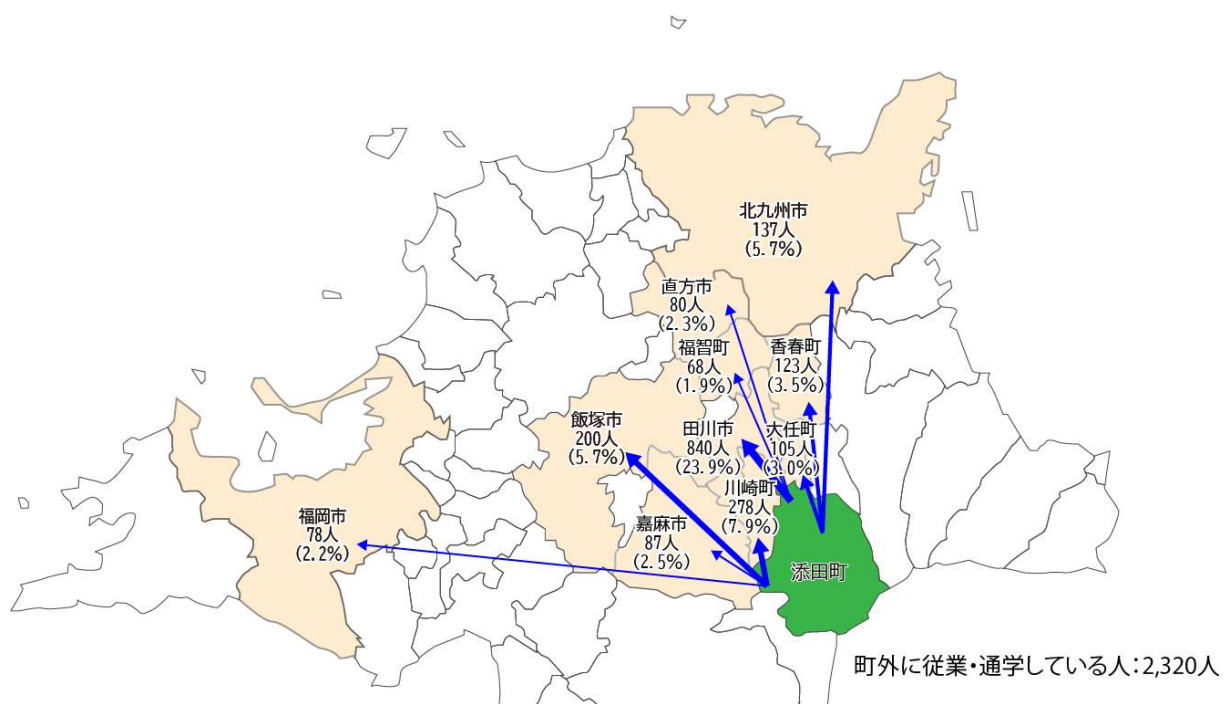
一方、添田町に来る従業者・通学者は869人である。



資料：令和2年国勢調査

② 町外の主な従業・通学先

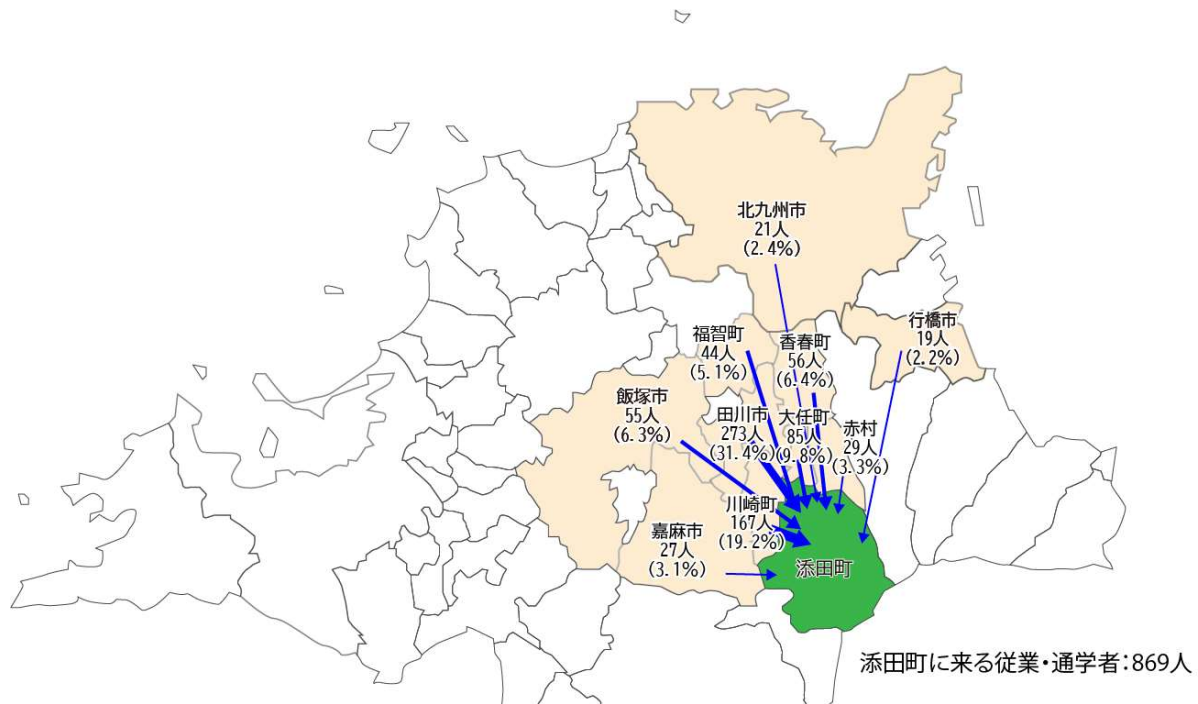
町外の主な従業・通学先を見ると、田川市が最も多く840人(23.9%)、次いで川崎町278人(7.9%)、飯塚市が200人(5.7%)となっている。



資料：令和2年国勢調査

③ 添田町に来る従業者・通学者の常住地

添田町に来る従業者・通学者の常住地をみると、田川市が最も多く 273 人 (31.4%)、次いで川崎町 167 人 (19.2%)、大任町が 85 人 (9.8%) となっている。

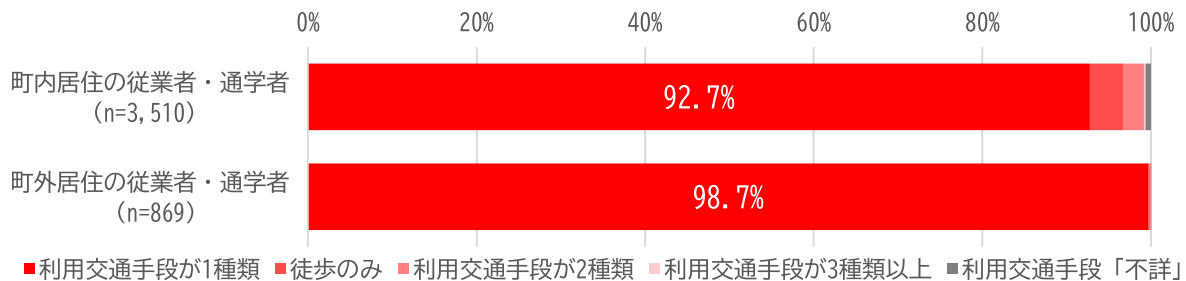


資料：令和2年国勢調査

④従業者・通学者の交通手段

従業者・通学者の交通手段をみると、いずれも利用交通手段1種類が9割以上を占める。

また、町外に従業・通学する人の8割以上、添田町に従業・通学する人の9割以上が「自家用車のみ」となっている。



資料：令和2年国勢調査

【町外に従業・通学する人の主な交通手段】

総数	3,510	100.0%
自家用車のみ	2,941	83.8%
徒歩のみ	139	4.0%
鉄道・電車のみ	138	3.9%
勤め先・学校のバスのみ	60	1.7%
鉄道・電車及び自家用車	46	1.3%
その他のみ	35	1.0%
乗合バスのみ	30	0.9%
自転車のみ	30	0.9%
利用交通手段「不詳」	22	0.6%
オートバイのみ	21	0.6%
その他利用交通手段が2種類	20	0.6%
鉄道・電車及び乗合バス	16	0.5%
利用交通手段が3種類以上	7	0.2%
鉄道・電車及び自転車	3	0.1%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	2	0.1%

【添田町に従業・通学する人の主な交通手段】

総数	869	100.0%
自家用車のみ	825	94.9%
勤め先・学校のバスのみ	7	0.8%
その他のみ	7	0.8%
鉄道・電車のみ	6	0.7%
乗合バスのみ	5	0.6%
徒歩のみ	5	0.6%
自転車のみ	4	0.5%
オートバイのみ	3	0.3%
鉄道・電車及び乗合バス	2	0.2%
その他利用交通手段が2種類	2	0.2%
ハイヤー・タクシーのみ	1	0.1%
利用交通手段が3種類以上	1	0.1%
利用交通手段「不詳」	1	0.1%

資料：令和2年国勢調査

4 町民アンケート調査結果（一部抜粋）

（１）公共交通に関するアンケート調査

町民の公共交通の利用状況や外出状況を把握することを目的に、町民向けのアンケート調査を令和４年度に実施した。

■調査概要

調査対象

町内の全世帯（約 3,300 世帯）

調査方法

調査票及び返信用封筒を同封した封筒を、区長を通じて各世帯に配布し、記入済みの調査票は同封の返信用封筒にて、郵送で回収した。

なお、調査票は世帯主用と家族用の２種類を配布したほか、家族用については、WEB でも回答してもらえるように、調査票に QR コード（二次元バーコード）を印字した。

調査期間

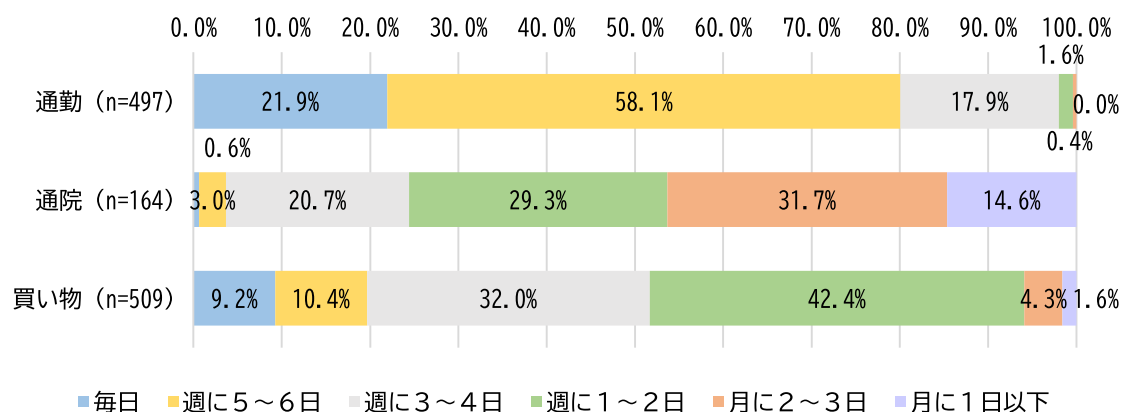
令和４年８月

配布・回収状況

配布	有効回収数	世帯主＋家族用＋WEB
約 3,300 世帯	892 世帯	1,552 通

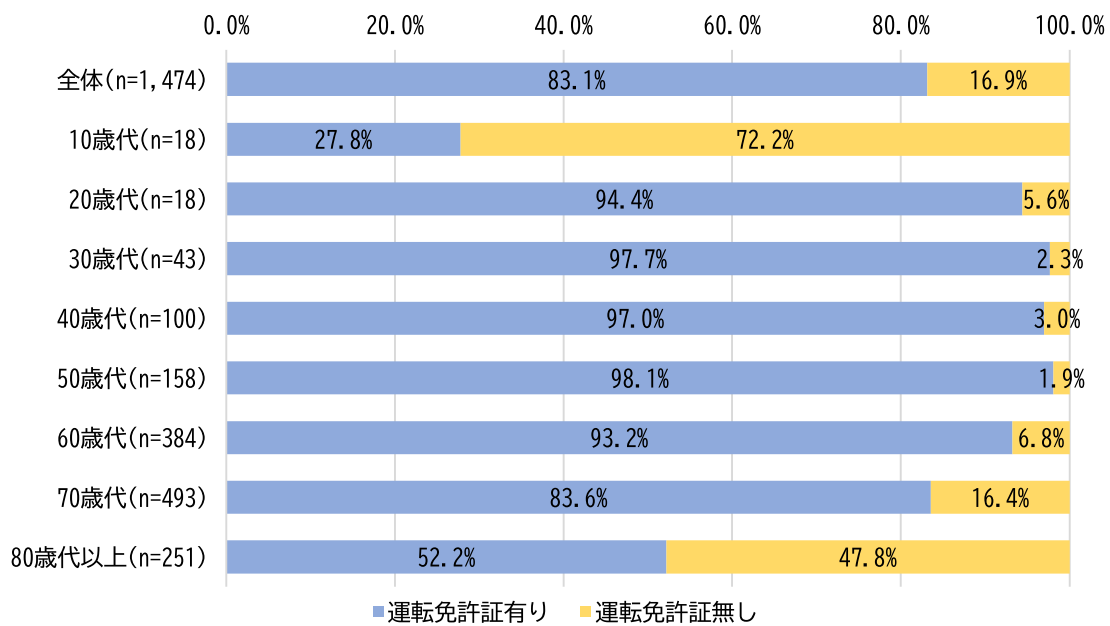
①外出目的と外出頻度の関係性

- ・外出目的は「買い物」の割合が最も高く 47.8%、次いで「通勤」が 35.9%、「通院」が 21.3% の順に多い。
- ・通勤は、週に 5 日以上が 8 割以上を占める。また、通院は、週に 1 日以上が半数以上、買い物は、週に 1～4 日が 7 割以上を占め、定期的な外出が行われている。



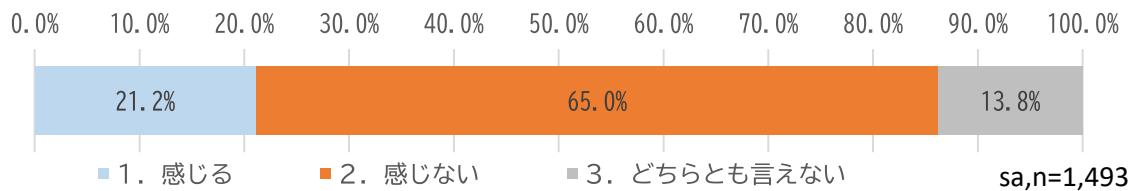
②運転免許証の所持率

- ・運転免許証の所持率は8割以上である。
- ・20歳から60歳までは9割以上、80歳代以上も半数以上が運転免許証を所持している。



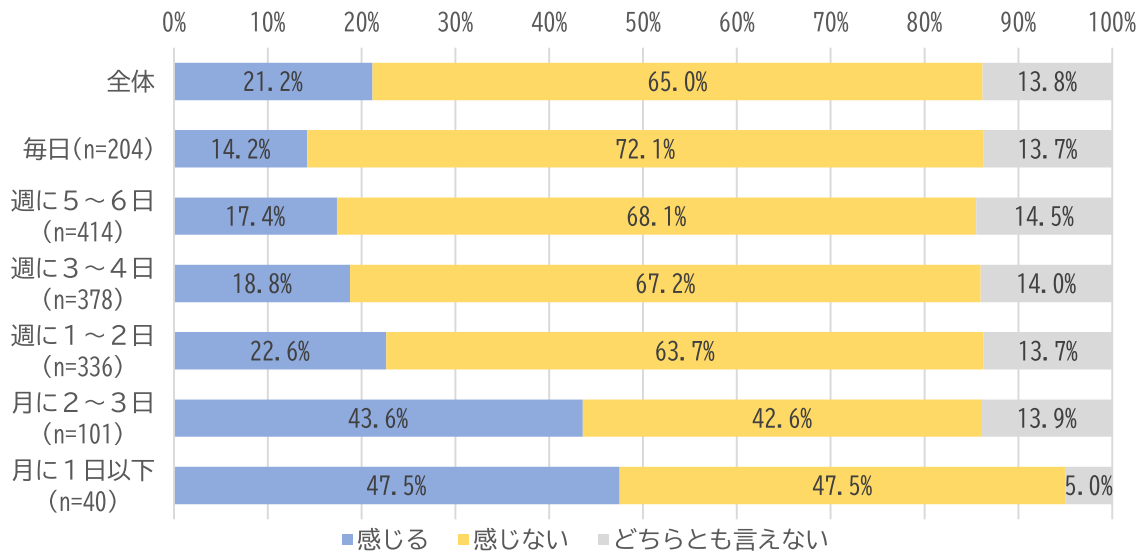
③日常生活における目的地までの移動の不便さ

- ・「感じない」の割合が最も高く65.0%、次いで「感じる」が21.2%。「どちらとも言えない」が13.0%である。



④外出頻度別、日常生活における目的地までの移動の不便さ

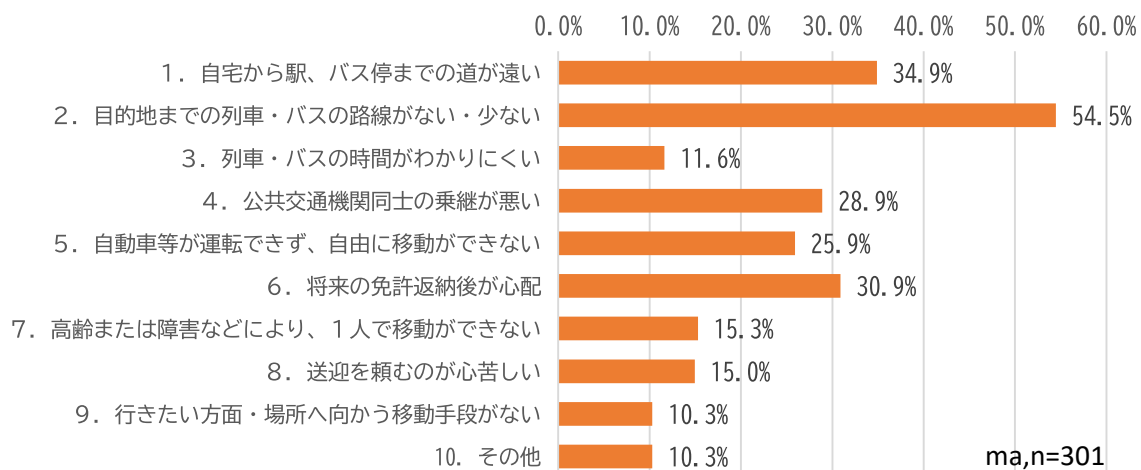
- ・外出頻度別に「不便」と感じている人の割合をみると、外出頻度が少なくなるにつれて不便を感じる人の割合が高くなっている。
- ・外出頻度が週3日以上の場合、不便を感じる人の割合は2割以下、週に1～2日では2割、月に2～3日では4割弱、月に1日以下では4割強となっている。



⑤日常生活において目的地までの移動について不便を感じる理由

※不便さを「感じる」と回答した316人を対象、301人が回答

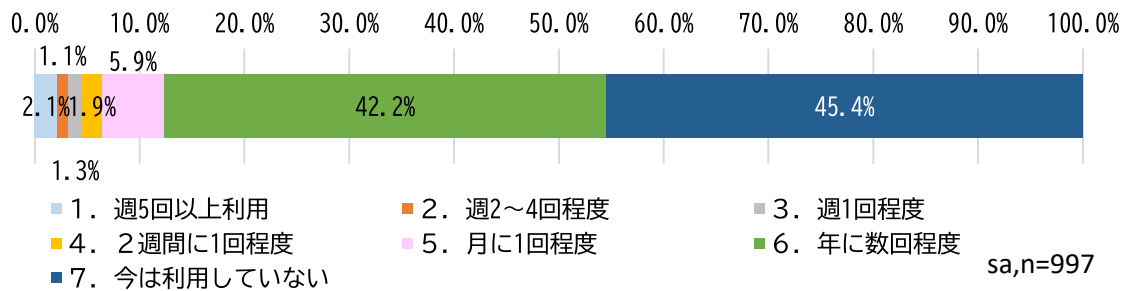
- ・「目的地までの列車・バスの路線がない・少ない」の割合が最も高く54.5%、次いで「自宅から駅、バス停までの道が遠い」が34.9%、「将来の免許返納後が心配」が30.9%である。



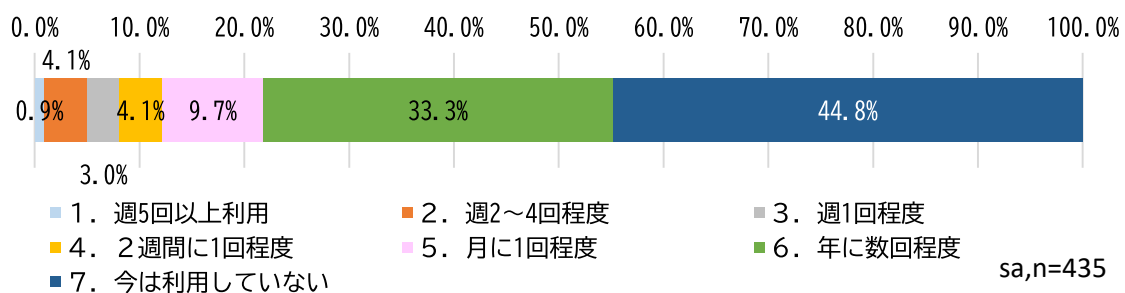
⑥公共交通別の利用状況

- ・デマンド型乗合タクシーは、週1回以上の利用が3割弱と利用頻度が最も高い。その他の公共交通は、週1回以上の利用が1割程度となっている。
- ・鉄道の利用頻度は低く、年に数回程度の利用が4割程度を占める。

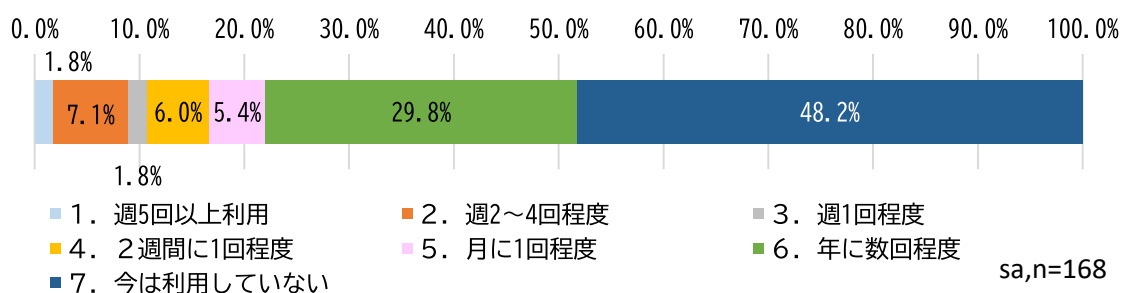
【鉄道】



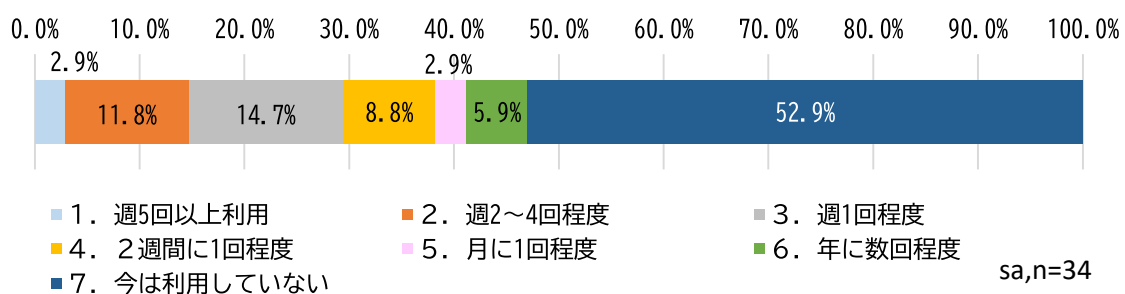
【西鉄バス】



【町バス】



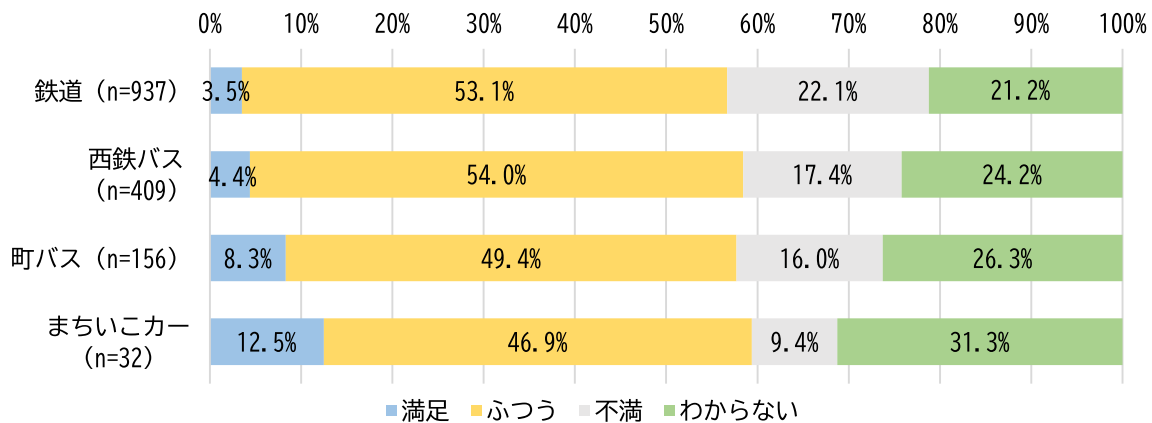
【デマンド型乗合タクシー（まちいこカー）】



⑦公共交通に対する満足度

- ・すべての公共交通において、満足度は「ふつう」の割合が最も高い。
- ・「満足」はまちいこカーが1割程度で最も高く、「不満」は鉄道が2割程度で最も高い。

【公共交通モード別の満足度】

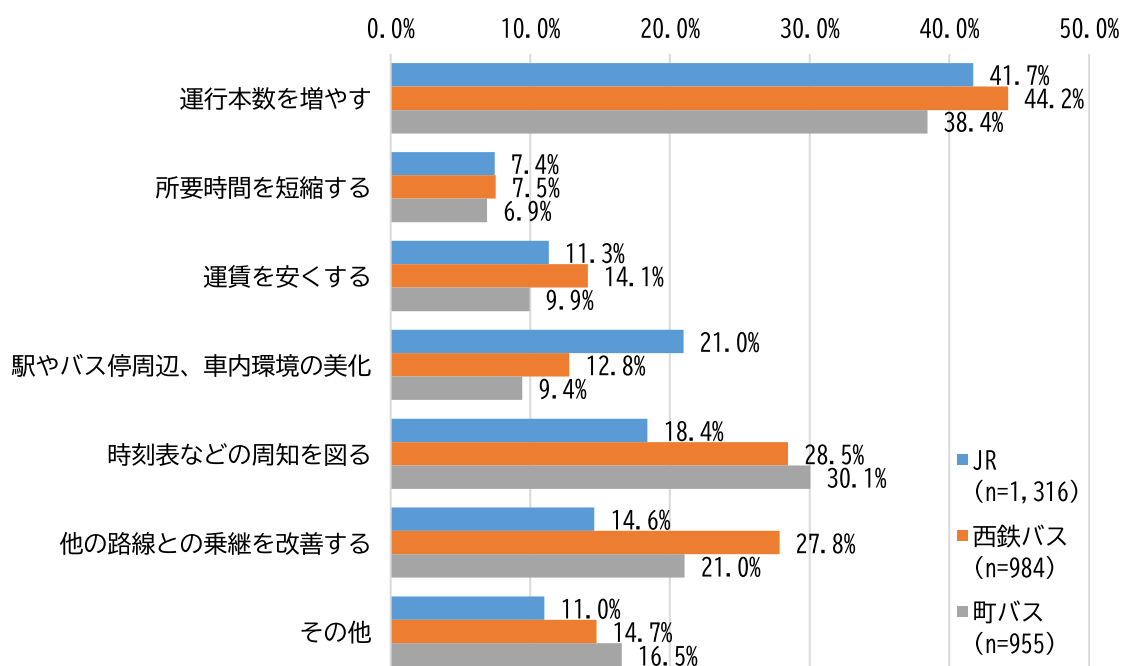


※回答者は、各公共交通について利用したことがある人が対象

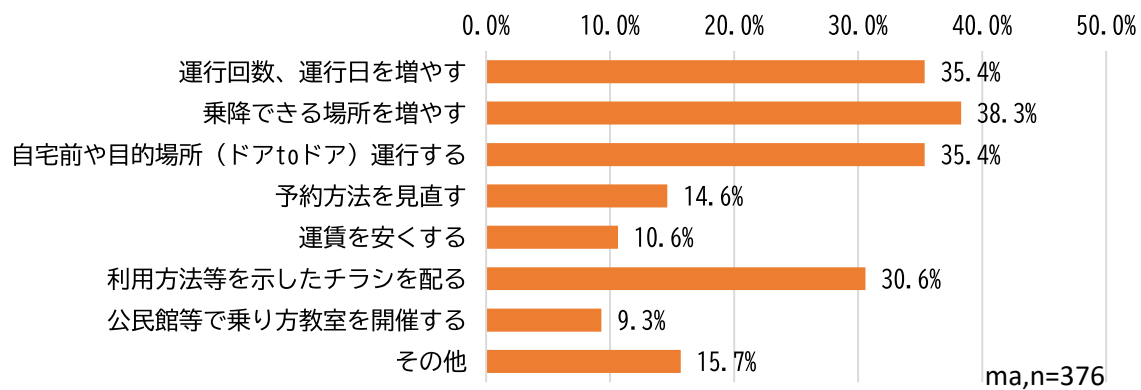
⑧公共交通の改善点

- ・鉄道・路線バスでは「運行本数を増やす」が4割前後と最も高い。まちいこカーでは「乗降できる場所を増やす」が3割強と最も高くなっている。
- ・また、鉄道では「駅や駅周辺、車内環境の美化」が2割弱、路線バスでは「時刻表などの周知を図る」が2割強と他の項目と比べて高く、環境整備や情報発信の重要性も高いことがわかる。

【鉄道・路線バスの改善点】

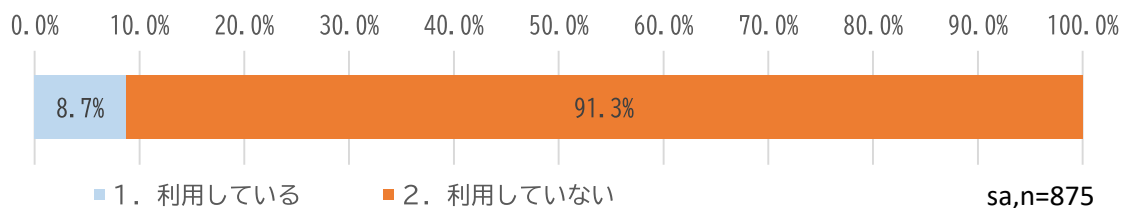


【まちいこカーの改善点】



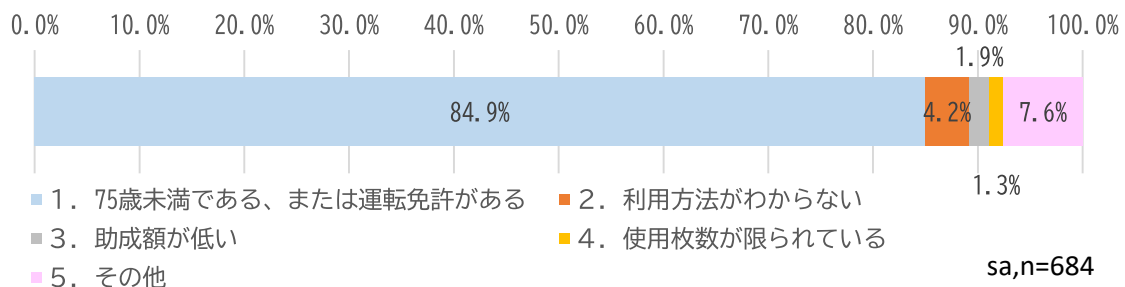
⑨タクシー利用助成券の利用状況

・「利用していない」が91.3%、「利用している」が8.7%である。



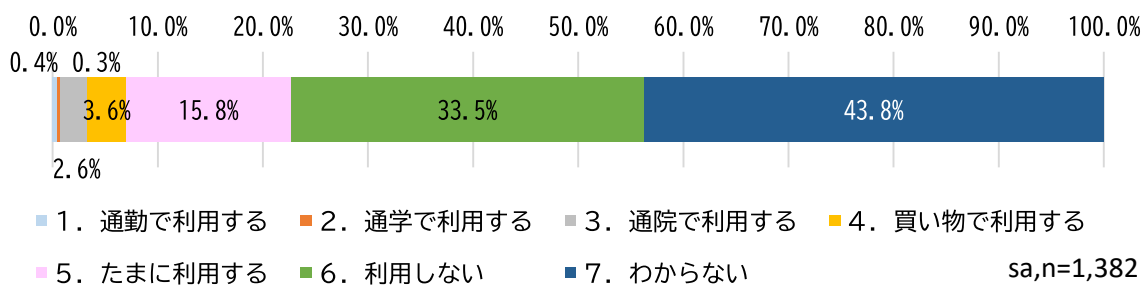
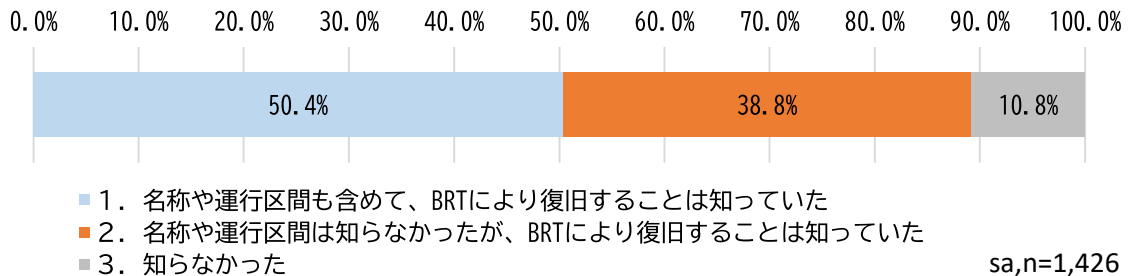
※「利用していない」と回答した799人を対象 その理由

- ・「75歳未満である、または運転免許がある」の割合が最も高く84.9%、次いで「その他」が7.6%である。
- ・「その他」は全体で43件の意見があった。その中で「親族等が連れて行ってくれる」との意見が最も多く17件、次いで「まだ利用しなくてもよい」が7件、「タクシーが直ぐに来ない」が5件である。



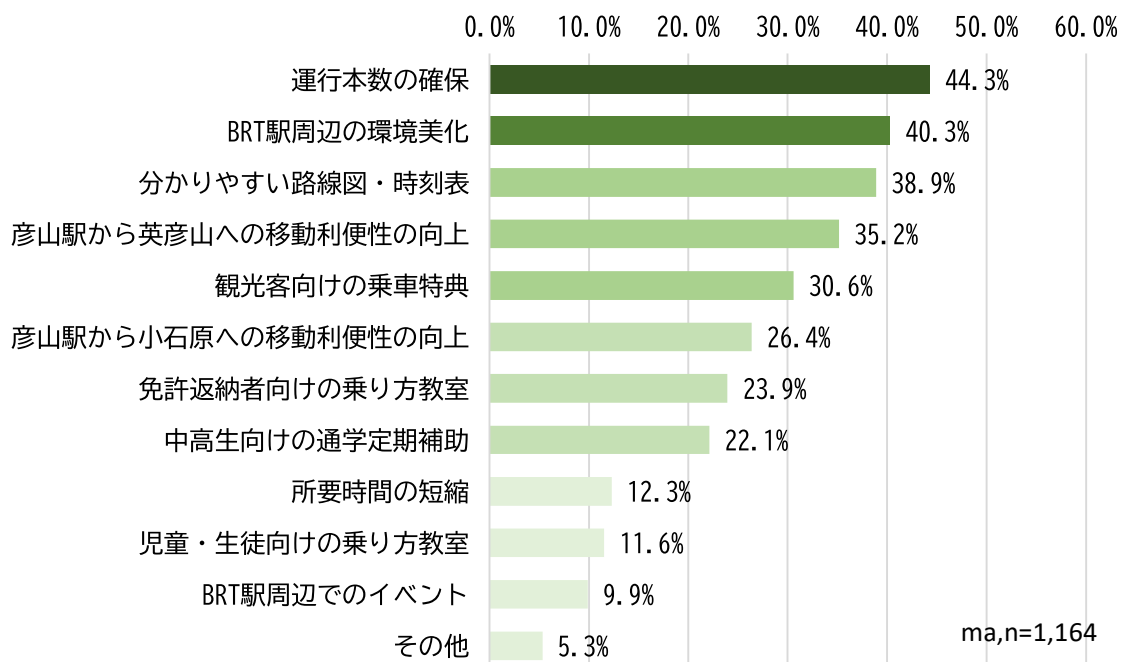
⑩BRT の認知度・利用可能性

- ・日田彦山線添田駅～日田駅間が「BRTにより復旧することを知っていた」人は9割弱である。
- ・BRTの利用意向は「わからない」が4割以上、「利用しない」が3割以上であり、運行開始前の利用意向は高くない。



⑪BRT の利用増につながる取組

- ・BRT の利用増につながる取組は、「運行本数の確保」、「BRT 駅周辺の環境美化」、「分かりやすい路線図・時刻表」が4割前後と高く、快適に利用できる環境や情報発信の強化の要望が大きい。



(2) 町バス及びまちいこカー利用者への調査

現在、町が運行している町バス及びまちいこカーの利用者の今後の運行に関する意向を把握することを目的に行った。

①町バスの利用頻度

・「週2～4日程度」の割合が最も高く63.5%、次いで「週5日以上利用」が28.8%であり、これらで全体の9割以上を占める。

	回答数	割合
1. 週5日以上利用	15	28.8%
2. 週2～4日程度	33	63.5%
3. 週1日程度	2	3.8%
4. 2週間に1日程度	0	0.0%
5. 月に1日程度	2	3.8%
6. 年に数日程度	0	0.0%
7. はじめて利用した	0	0.0%
合計	52	100.0%

②町バスを利用する主な目的（複数回答）

・「通院」の割合が最も高く60.4%、次いで「買い物」が50.9%、「通学」が17.0%である。

	回答数	割合
1. 買い物	27	50.9%
2. 通院	32	60.4%
3. 通学	9	17.0%
4. 通勤	4	7.5%
5. 趣味・娯楽	2	3.8%
6. 観光	1	1.9%
7. その他	2	3.8%

③町バスの利用者を増やす効果的な取組（複数回答）

・「運行本数を増やす」の割合が最も高く73.5%、次いで「バス路線・時刻表などの周知を図る」が40.8%、「バス停にベンチ等を設置する」が20.4%である。

	回答数	割合
1. 運行本数を増やす	36	73.5%
2. 運賃を安くする	8	16.3%
3. 12月29、30日も運行する	7	14.3%
4. 所要時間を短縮する (利用者の少ないバス停を減らす)	2	4.1%
5. バス停付近・車内環境の美化	4	8.2%
6. 日田彦山線の駅との乗継を改善する	6	12.2%
7. バス停にベンチ等を設置する	10	20.4%
8. バス路線・時刻表などの周知を図る	20	40.8%
9. その他	2	4.1%

④まちいこカーの利用状況

・「利用したことがある」が58.6%、「利用したことはない」が41.4%である。

	回答数	割合
1. 利用したことがある	17	58.6%
2. 利用したことはない	12	41.4%
合計	29	100.0%

⑤まちいこカーの利用頻度

・16人中5人が「週1～2日程度」、4人が「2週間に1日程度」、「年に数日程度」との回答。

	回答数	割合
1. 週3日以上利用	0	0.0%
2. 週1～2日程度	5	31.3%
3. 週1日程度	1	6.3%
4. 2週間に1日程度	4	25.0%
5. 月に1日程度	2	12.5%
6. 年に数日程度	4	25.0%
合計	16	100.0%

⑥まちいこカーの利用目的（複数回答）

・16人中10人が「通院」、6人が「買い物」、1人が「通学」、「通勤」との回答。

	回答数	割合
1. 買い物	6	37.5%
2. 通院	10	62.5%
3. 通学	1	6.3%
4. 通勤	1	6.3%
5. 趣味・娯楽	0	0.0%
6. 観光	0	0.0%
7. その他	3	18.8%

⑦まちいこカーを利用したことがない理由（複数回答）

・12人中4人が「家族が送迎してくれる」、3人が「利用の仕方がわからない」、「利用したい時間帯に合わない」、2人が「自分で運転する」、「事前に予約する必要がある」、「運行日時が決まっています利用しにくい」との回答である。

	回答数	割合
1. 自分で運転する	2	16.7%
2. 家族が送迎してくれる	4	33.3%
3. 友人・知人等が送迎してくれる	1	8.3%
4. 利用の仕方がわからない	3	25.0%
5. 事前に予約する必要がある	2	16.7%
6. 利用したい時間帯に合わない	3	25.0%
7. 到着時間にズレがある	0	0.0%
8. 運行日時が決まっています利用しにくい	2	16.7%

⑧まちいこカーの利用者を増やす効果的な取組（複数回答）

・「運行回数、運行日を増やす」が最も多く15件、次いで「利用方法等を示したチラシを配る」が11件、「乗降できる場所を増やす」、「その他」が7件である。

	回答数	割合
1. 運行回数、運行日を増やす	15	60.0%
2. 乗降できる場所を増やす	7	28.0%
3. 予約方法を見直す	6	24.0%
4. 運賃を安くする	1	4.0%
5. 利用方法等を示したチラシを配る	11	44.0%
6. 公民館等で乗り方教室を開催する	2	8.0%
7. その他	7	28.0%

5 BRT 沿線の観光資源等に関する認知度・来訪意向調査結果（一部抜粋）

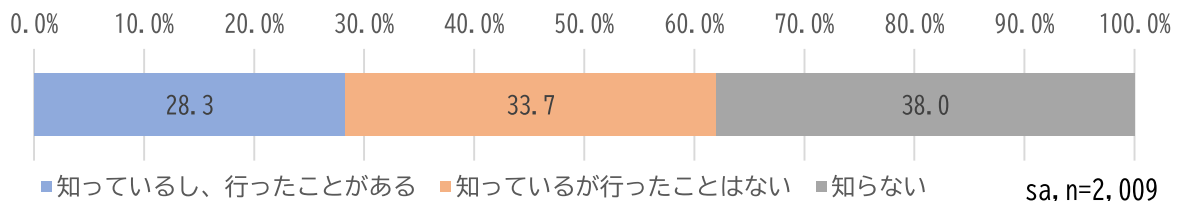
「平成 29 年 7 月九州北部豪雨」により被災した JR 日田彦山線添田駅～夜明・日田駅間について、JR 九州による BRT（バス高速輸送システム）による復旧に合わせて、より多くの方に来て頂くための施策を検討する際の基礎資料とすることを目的に、福岡県民、大分県民を対象とした WEB アンケート調査を令和 4 年度に実施した。

■調査概要

調査対象	NTT ドコモ「d ポイントクラブ」会員のうち、アンケート調査のパネラー（約 520 万人）に対して、以下の割付を基本に実施した。 居住地：福岡県民 1,000 人、大分県民 1000 人の計 2,000 人 性別：男女均等サンプリング 年代：20 代、30 代、40 代、50 代、60 代以上の区分でそれぞれ 20%ずつ均等にサンプリング
調査方法	NTT ドコモが提供する「NTT ドコモ・プレミアパネル調査」
調査期間	2022 年 8 月 19 日～9 月 4 日

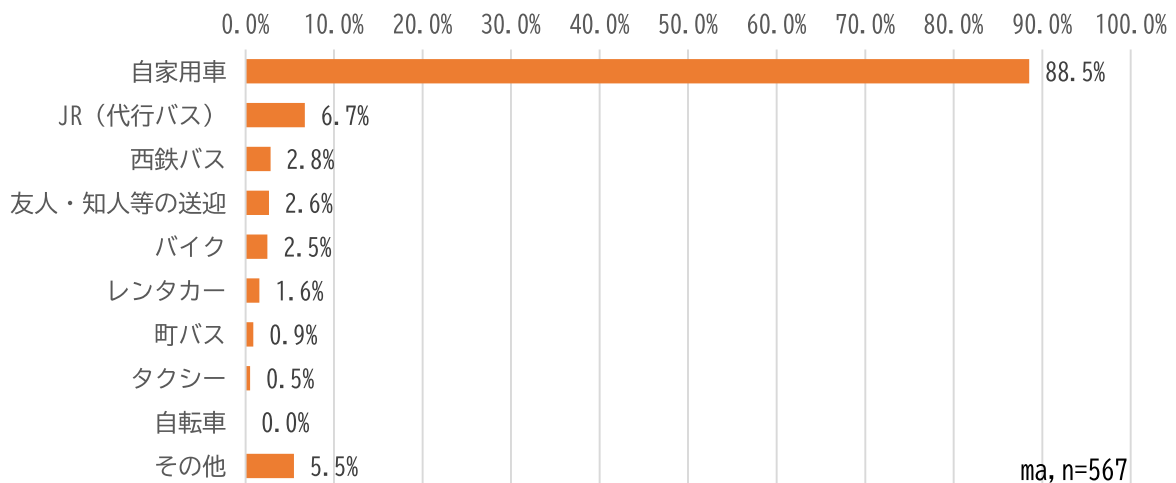
①添田町（英彦山）の認知度・来訪状況

・添田町（英彦山）の認知度は、「知らない」の割合が最も高く 38.0%、次いで「知っているが行ったことはない」が 33.7%、「知っているし、行ったことがある」が 28.3%である。



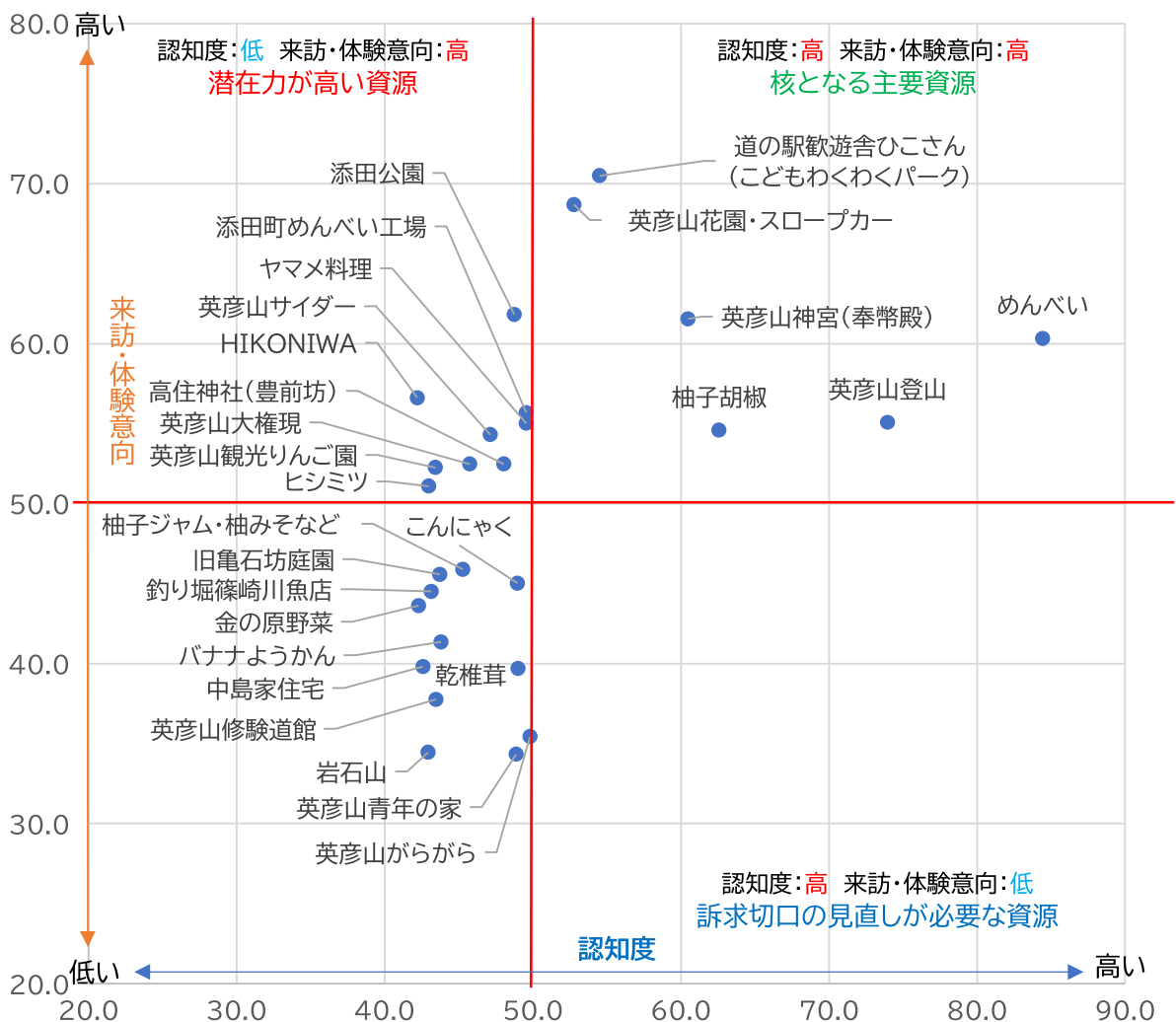
②お住いのある都道府県から添田町（英彦山）までの交通手段

・「自家用車」の割合が最も高く 88.5%を占める。他の項目は、それぞれ 1 割以下である。



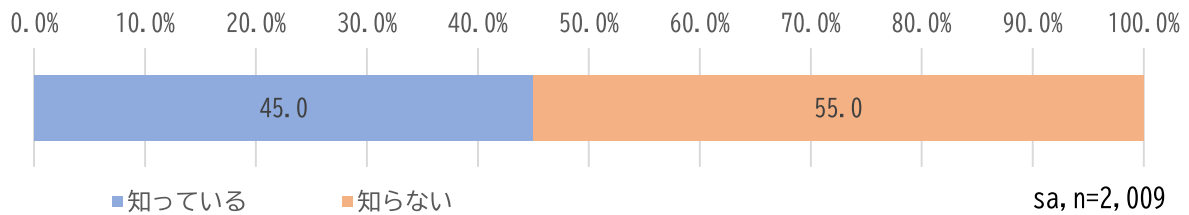
③日田彦山線 BRT 沿線の観光スポットやお土産の認知度・来訪意向

- ・ BRT 沿線の観光スポット・お土産に対する認知度の偏差値を X 軸、来訪・体験意向の偏差値を Y 軸にとり、町内の各資源の相関関係をみると、概ね認知度の高い資源は、体験・来訪意向も高くなる傾向にある。
- ・ 認知度も高く、来訪・体験意向も高い資源としては、「めんべい」や「英彦山登山」、「道の駅 歓遊舎ひこさん」などが挙げられる。こちらは、添田町観光の核となる主要資源と言える。
- ・ 認知度は低いですが、来訪・体験意向は高い資源としては「添田公園」や「添田町めんべい工場」などがあり、こちらは、誘客が期待できる潜在力が高い資源と言え、今後、プロモーションを強化していくことが求められる。
- ・ 認知度も低く、来訪・体験意向も低い資源については、まずはプロモーションを強化し、認知度を高めていくことが求められる。



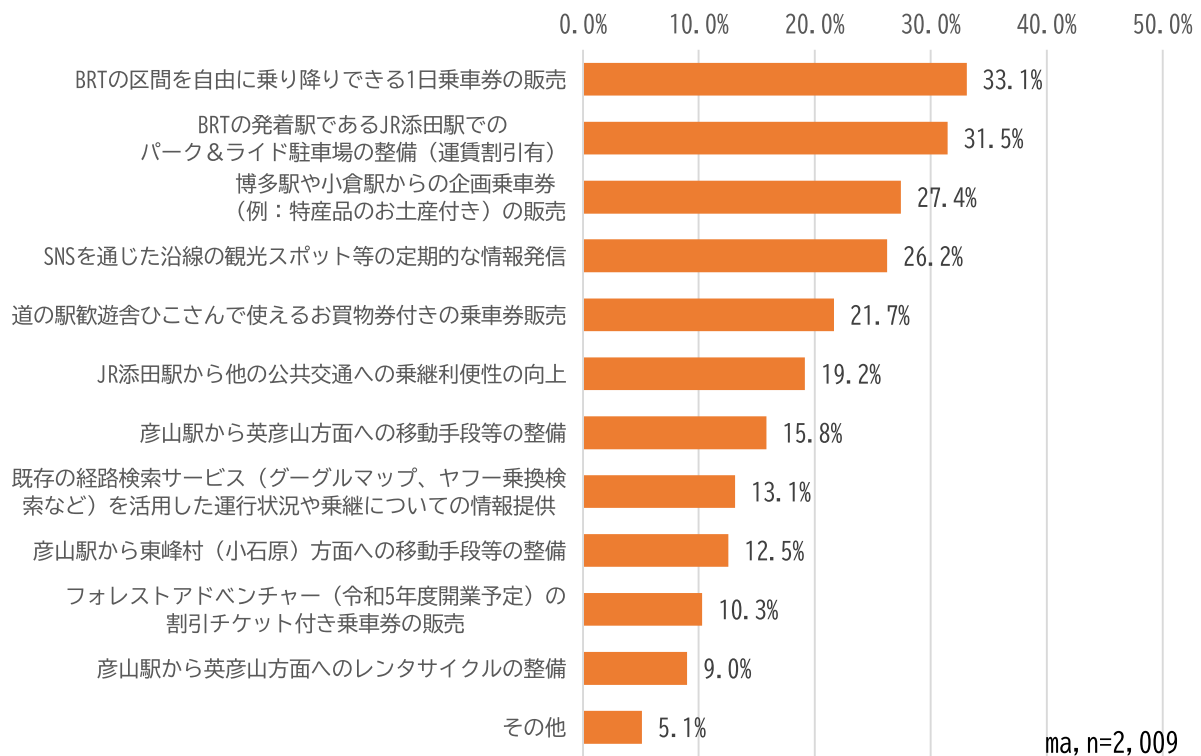
④BRT により復旧することの認知度

・「知っている」は45.0%、「知らない」は55.0%である。



⑤BRT の利用促進策

・「BRT の区間を自由に乗り降りできる1日乗車券の販売」の割合が最も高く33.1%、次いで「BRT の発着駅である JR 添田駅でのパーク&ライド駐車場の整備（運賃割引有）」が31.5%、「博多駅や小倉駅からの企画乗車券の販売（例：特産品のお土産付き）」が27.4%、「SNS を通じた沿線の観光スポット等の定期的な情報発信」が26.2%、「道の駅歓遊舎ひこさんで使えるお買物券付きの乗車券販売」が21.7%である。



6 公共交通事業者・庁内関係課ヒアリング概要

(1) 公共交通事業者ヒアリング概要

町内の各公共交通事業者（JR九州、JR九州バス（日田彦山線 BRT 運行主体）、西鉄バス、田川構内自動車）に対し、今の利用者の現状や、今後の維持・充実にに向けた取組等の意向を把握するために、ヒアリング調査を行った。

■調査概要

調査対象	日時	ヒアリング項目
JR九州	日時：令和5年8月24日（水） 10：30～11：30 場所：JR九州（株）筑豊篠栗鉄道事業部	1. 担い手確保の状況 2. 利用状況 3. コロナ前後での利用者の変化 4. 利用促進に向けた取組 5. その他 ※JR九州バスは、日田彦山線 BRT の運行主体としてヒアリングを実施
JR九州バス	日時：令和5年8月2日（水） 14：00～15：15 場所：JR九州バス（株）本社	
西鉄バス	日時：令和5年7月25日（火） 11：00～12：00 場所：西鉄バス筑豊（株）田川支社	
田川構内自動車	日時：令和5年8月2日（水） 10：30～12：00 場所：田川構内自動車（株）本社	

(2) 庁内関係課へのヒアリング結果

庁内の関係課（学校教育課、福祉課、商工観光振興課）に対し、各課所管の移動サービスの現状や、観光面からの交通課題等についてヒアリング調査を行った。

■調査概要

調査対象	日時	ヒアリング項目
学校教育課	日時：令和5年7月25日（火） 13：30～14：30 場所：役場庁舎2階	1. 現在のスクールバスの運行状況と利用者数 2. 学校統廃合後のスクールバスの運行計画 3. スクールバスへの混乗化について 4. その他
福祉環境課	日時：令和5年7月25日（火） 16：00～17：00 場所：役場庁舎2階	1. 移動手段の状況 2. 高齢者（65歳～75歳、75歳以上）の移動実態 3. 障がい者の移動実態 4. その他
商工観光課	日時：令和5年7月26日（水） 13：30～14：30 場所：役場庁舎2階	1. 観光に来る人の動き 2. 観光面から見た交通に関する課題 3. 観光客の公共交通利用促進について 4. その他

Ⅲ 地域公共交通の基本方針及び計画の目標

これまでの調査結果及び、公共交通事業者、庁内関係課へのヒアリング結果などを踏まえ、本町の地域公共交通が抱える問題点・課題を整理する。

その上で、持続可能な地域公共交通を目指し、地域公共交通の維持・充実に向けた基本方針及び計画の目標を定める。

1. 地域公共交通の問題点・課題

①地域公共交通の利用状況等

- BRT、路線バス、町バスの300m圏（徒歩3分圏内）のカバー状況をみると、ある程度人口が集積しているにもかかわらず圏外となっている地域がある
- 徒歩3分圏内であっても、高低差があり移動に不便な地域がある
- 利用者数は減少傾向にあるが、特に直近2年間は、新型コロナウイルス感染症に伴う外出抑制等も影響し大きく落ち込む
- 利用者が減少する中、町からの運行補助金は横ばい、増加傾向にあり、利用者1人当たりの運行補助額は増加傾向にある
- 町内・町外への従業者・通学者の8割以上が交通手段「自家用車のみ」となっている

②地域公共交通に対する町民等の意向

1) 町民（公共交通アンケート調査結果より）

- 外出頻度が少ない人ほど目的地までの移動に不便を感じている。不便と感じる理由としては「目的地までの列車・バスの路線がない・少ない」、「自宅から駅、バス停までの道が遠い」、「将来の免許返納後が心配」となっている
- JR 日田彦山線について便数や駅構内・車内環境の美化、時刻表などの周知への改善要望がある
- 西鉄バスについて便数や路線・時刻表などの周知、日田彦山線との乗継への改善要望がある
- 添田町バスについて便数や路線・時刻表などの周知、日田彦山線との乗継への改善要望がある
- まちいこカーについて乗降場所や運行回数・運行日、利用方法等の周知への改善要望がある
- BRTで復旧することを知っている人は89.2%。利用意向は、「わからない」が43.8%、「利用しない」が33.5%となっている。BRTの利用増につながる取組は、「運行本数の確保」、「BRT駅周辺環境の美化」、「分かりやすい路線図・時刻表」となっている

2) 来訪者（BRT沿線の観光資源等に関する認知度・来訪意向調査結果より）

- お住まいの地域から添田町までの交通手段は、自家用車の割合が約9割を占め、公共交通の利用はごく限られている
- BRTで復旧することを知っている人は45.0%。BRTの利用促進策としては、1日乗車券の販売や、パーク&ライド駐車場の整備、博多駅や小倉駅からの企画乗車券の販売が挙げられている

③公共交通事業者へのヒアリング結果

- 各公共交通事業者とも担い手の確保が急務である
- 新型コロナウイルス感染症の影響もあり外出機会が減り、利用者が減少している
- 公共交通の利用機会の創出が必要である
- 英彦山や歓遊舎ひこさんなど観光面での利用を期待している

④関係課へのヒアリング結果

- スクールバスへの混乗化は、町全体として取り組むのであれば検討の余地がある
- 山間部は移動に困っている状況があり、要支援1、2でも自家用車を利用している人は多い
- 通院に対する支援事業は、費用負担や公共交通事業者等とのバランスを考える必要がある
- 時刻表やバス停が検索できるようになるとよい
- 観光面から公共交通、BRTの利用促進を考えていく必要がある
- 公共交通を利用して添田町まで来るハードルを下げる必要がある

⑤添田町のまちづくりの方向性

添田町第6次総合計画の将来像及び公共交通に関する達成目標等は、以下のとおりである。

項目	内容
将来像	いつまでも健康で住み続けられる・住みたくなるまち
交通分野の達成目標 (10年後の姿)	<ul style="list-style-type: none"> ・「<u>地域の足は地域で守る</u>」という意識の向上を図りながら地域と連携した地域公共交通を確保します。 ・JR日田彦山線のBRT運行に併せ、<u>2次交通や駅、バス停周辺の整備</u>が行われています。
実行計画	<p>地域の公共交通を維持する</p> <p>【期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外出機会を確保することにより<u>必要最低限の日常生活の維持</u>が図られています。

⑥本町の地域公共交通の課題

以上を踏まえ、本町の地域公共交通の課題を整理すると、以下のとおりである。

■路線の役割に応じた運行水準の維持

- ・各公共交通事業者とも、現時点で最大限の水準のダイヤが設定されているが、今後も各路線の役割に応じた運行水準の維持を図る必要がある。

■利用状況や地域ニーズ等に応じた最適な公共交通の運行、運営方法の検討

- ・町の財政負担の軽減、国の補助事業を活用するとともに、公共交通を継続していくためにも、利用者の状況や地域ニーズ等に応じた最適な公共交通の運行、運営方法を検討する必要がある。

■中山間地における移動環境の確保

- ・中山間地においては、バスなどの乗合交通を維持することが難しい状況を踏まえつつ、移動に支援が必要な方でも安心して生活ができるように、福祉施策と併せて、総合的に移動できる環境を整える必要がある。

■公共交通の利便性の向上

- ・町内と町外とを結び、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活だけでなく、余暇活動や観光などでの利用が期待される公共交通の維持・充実を図る必要がある。
- ・JR 日田彦山線、日田彦山線 BRT、西鉄バス、町バス、まちいこカーなど公共交通手段が複数にわたるため、誰もがわかりやすく、利用しやすいサービスを整える必要がある。

■公共交通利用の意識啓発・利用促進

- ・自家用車での移動が中心の本町であるからこそ、町を挙げて「乗って残す」ことに取り組むことが重要であり、高齢者や学生のみならず、町民全体の公共交通利用の意識啓発に取り組み、利用促進を図る必要がある。
- ・町外の多くの方にとって本町は「車で行くまち」であるが、地球温暖化や資源獲得競争の激化などに伴い、今まで以上に SDGs（持続可能性）や、ゼロカーボン（脱炭素）の観点が重要となっている中、環境への負荷が低い公共交通の利用促進を図る必要がある。

■公共交通の担い手の確保

- ・公共交通は運転手不足などの問題に直面しており、公共交通の維持・充実を図るためにも担い手の確保を図る必要がある。

2. 地域公共交通の基本方針及び計画の目標

(1) 地域公共交通の基本方針

本町の地域公共交通が抱える問題点・課題を踏まえ、地域公共交通の将来像及び基本方針を次のとおりとする。

①将来像

暮らしと交流を支える地域公共交通を実現する

自家用車での移動が中心の本町にあって、人口減少や高齢化が進展する中でも高齢者や障がい者をはじめ、町民が通勤・通学や買い物・通院などの日常生活を送ることができるように、交通結節点を中心とした地域公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

また、英彦山を中心とした観光振興や、周辺自治体と連携した取り組みにより、町内と町外とを結ぶ公共交通の利用促進を図ります。

②基本方針

町民が利用しやすい持続可能な公共交通体系を実現する

自家用車等が無くても町民が公共交通により日常生活を送ることができるように、鉄道や路線バス、デマンド型乗合タクシーなど、各公共交通機関の役割に応じた運行水準の維持を図ります。また、利用状況や地域ニーズなどを踏まえた運行サービスの見直しを適切に行うことで、町民が利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築します。

町外も含めて公共交通を利用する人を増やす

公共交通の利便性向上を図るため、交通結節点である添田駅や彦山駅における公共交通機関同士の接続の充実、各公共交通機関の乗継情報や、周辺観光施設等の交通・観光案内の充実など、来訪者にとっても利用しやすい環境の整備に取り組みます。

町民・行政・公共交通事業者・地域みんなで公共交通を支える

公共交通に関する情報提供や啓発活動の実施、公共交通の利用を促す制度の維持・充実、医療・福祉・教育・観光など他分野と連携した移動需要の創出などに取り組み、公共交通利用者の減少抑制を図ります。

また、公共交通サービスの維持・充実に向けて、公共交通の担い手確保に取り組みます。

(2) 目指すべき地域公共交通ネットワーク

本町の地域公共交通の将来像の実現に向けて、公共交通機関がそれぞれの役割を果たし、お互いに連携を図る。それにより、町民の日常生活や来訪者の移動を支え、町の活性化や住み慣れた地域での継続的な暮らしに寄与する地域公共交通ネットワークを構築する。

①公共交通機関の役割

町内の公共交通機関について、その役割を定義する。

■公共交通機関の役割

区分	公共交通機関	役割
幹線	JR 日田彦山線 日田彦山線 BRT 町バス (川崎・田川コース)	町外及び県外への広域的な移動を支える骨格軸として、町民の通勤や通学、買い物や通院等の日常生活での移動や、出張や旅行等の特別な移動、観光やビジネスでの来訪者の移動を担い、町外・県外との交流を活性化させる。
地域内交通	町バス (ひこさんコース)	彦山駅と英彦山とを結ぶ路線として、来訪者の移動を支える。 彦山駅周辺の集落と彦山駅を結ぶ路線として、町民の買い物や通院等の日常生活での移動を支える。
	町バス (まちなかコース)	添田駅と町内中心部とを結ぶ路線として、町民の通勤や通学、買い物や通院等の日常生活での移動を支える。
	デマンド型乗合タクシー(まちいこカー)	中山間地域と町内中心部を結び、高齢者等の交通弱者の移動を支える。
その他	タクシー	幹線、地域内交通を補完して、町民の多様な移動ニーズに応える。

町内には、町が運行する添田小学校・添田中学校への通学用スクールバスや、福祉施設が運行する介護(福祉)タクシーなどの目的に特化した交通サービスもある。また、75歳以上の高齢者のみ世帯や、重度身体障害者のみの世帯などを対象に自宅から商店までの送迎又は電話で注文した商品を自宅まで届ける買い物支援事業が行われている。

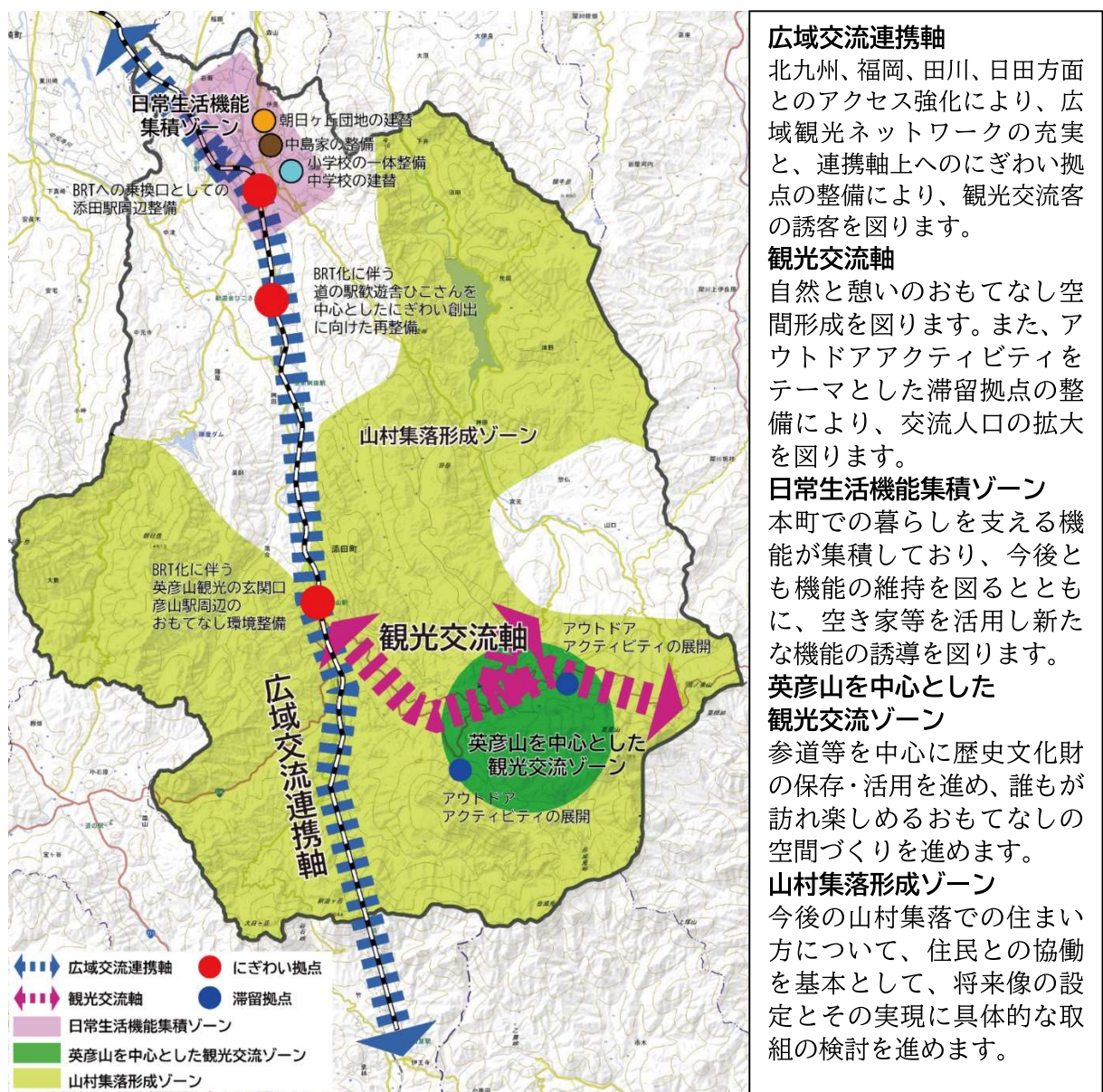
これらは誰もが利用できる公共交通機関ではないが、町内の移動を担うサービスである。町民の移動を支える地域公共交通ネットワークの実現に向けては、これらのサービスとの役割も勘案しながら検討を進める。

②交通結節点

総合計画において「にぎわい拠点」として位置づけられ、本町の北の玄関口である JR 添田駅と、南の玄関口である BRT 彦山駅を交通結節点として位置づける。

交通結節点	役割	備考
JR 添田駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内の全公共交通機関が接続する本町の北の玄関口 ・ 町外への通勤・通学の交通結節点として機能 ・ 商業施設や医療施設等の機能が集積したまちなかへのアクセスのランドマークとして機能 	・ 総合計画で「にぎわい拠点」に位置づけている
BRT 彦山駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 英彦山方面の町バスが接続する本町の南の玄関口 ・ 英彦山観光の玄関口として、観光情報を提供する機能 	・ 総合計画で「にぎわい拠点」に位置づけている

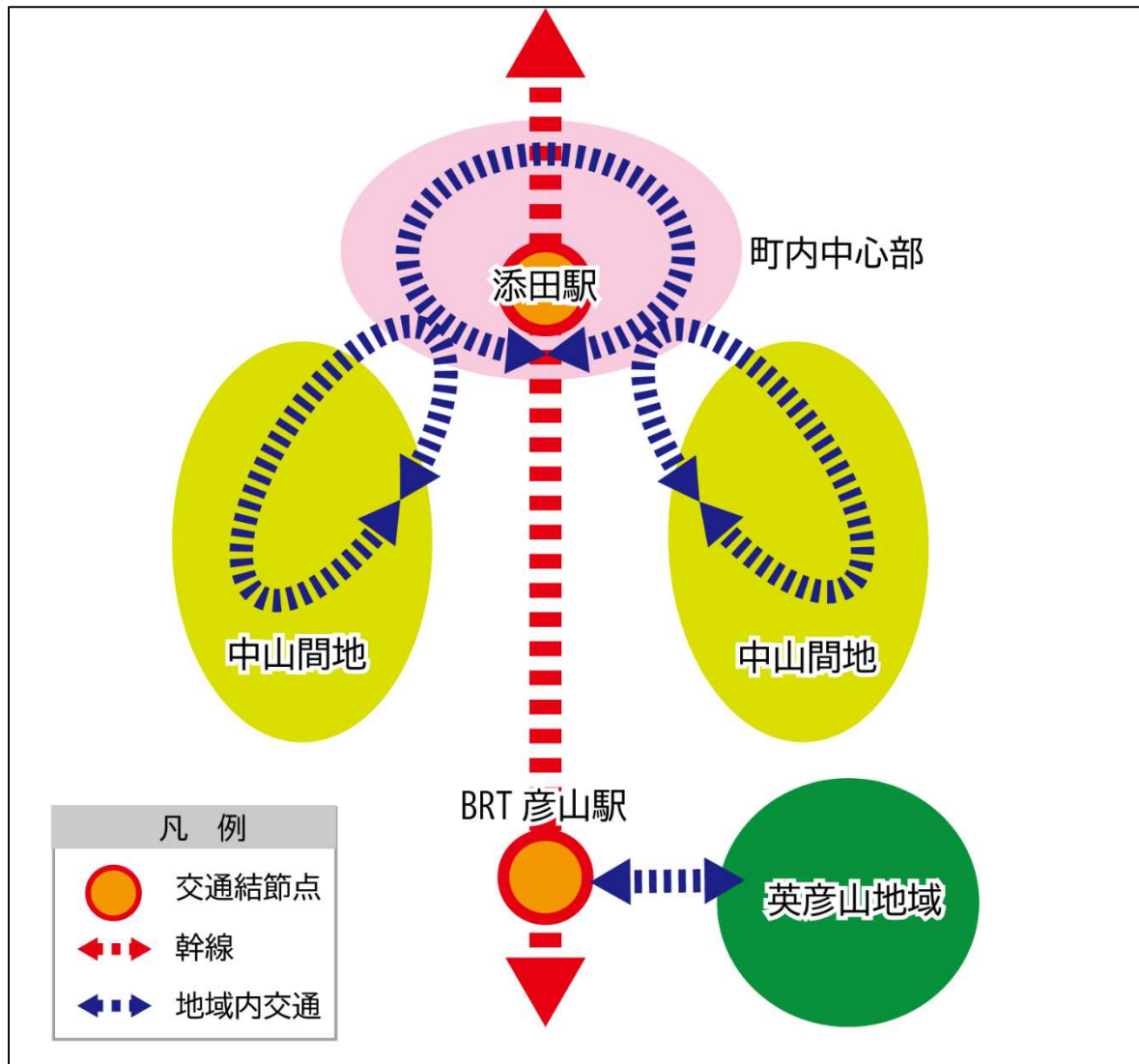
【参考：添田町第6次総合計画における土地利用構想図】



(3) 将来公共交通ネットワーク

町民の日常生活における地域内の移動を基本に、英彦山を中心とした来訪者の移動まで幹線や地域内交通がそれぞれの役割に基づき運行し、交通結節点で円滑に接続する公共交通ネットワークを目指す。

なお、地域内交通については、利用状況や地域ニーズなどに基づき、利便性の向上や効率的な運行に向けて継続的に運行内容の改善等を図る。



①各運行系統の位置付け・役割・必要性

位置づけ	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
幹線	JR 日田彦山線	北九州都市圏や田川市、香春町などを結び、広域の通勤・通学、買い物や通院等の外出や、観光やビジネス等の来訪者の移動を支える路線	広域の移動を支えるサービスの維持に向けて、公共交通事業者と協議の上、他の公共交通機関と一体となった利便性の向上や利用促進に取り組む。
	日田彦山線 BRT	本町と東峰村、大分県日田市を結び、広域の通勤・通学、買い物や通院等の外出や、観光やビジネス等の来訪者の移動を支える路線	公共交通事業者と連携し、利用啓発、企画乗車券発行などによる利用機会の創出、他の公共交通機関との乗継利便性の向上等の利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	町バス (川崎・田川コース)	添田駅から川崎町、田川市を結び沿線地域の通勤・通学や買い物・通院等の日常生活を支える路線	利用状況や地域ニーズなどを踏まえた運行計画の柔軟な見直しや利用啓発、他の公共交通機関との乗継利便性の向上等の利用促進に取り組む。 「交通空白」解消緊急対象事業を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内交通	町バス (ひこさんコース)	彦山駅から英彦山を結び、英彦山への観光を支える路線 沿線集落の買い物・通院等の日常生活を支える路線	利用状況や地域ニーズなどを踏まえた運行計画の柔軟な見直しや利用啓発、他の公共交通機関との乗継利便性の向上等の利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	町バス (まちなかコース)	添田駅と町内中心部を結び、買い物や通院などの日常生活を支える路線 沿線地域の通学を支える路線	利用状況や地域ニーズなどを踏まえた運行計画の柔軟な見直しや利用啓発、他の公共交通機関との乗継利便性の向上等の利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	デマンド型乗合タクシー (まちいこカー)	津野地域、中元寺地域、一ノ宮地域と町内中心部を結び、買い物や通院などの日常生活を支える交通	乗合率向上に向けて、地域と協働した利用啓発（乗車体験会の実施）に取り組む。 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用することも念頭に、利用状況や地域ニーズなどを踏まえ最適な移動サービスの実現に取り組む。
その他	タクシー	町全域でサービスを展開し、多様な移動ニーズを支える交通	タクシー利用券の見直し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事業主体の概要

位置づけ	運行系統	起点	経由地	終点	事業区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用	
幹線	日田彦山線 BRT	添田駅	夜明	日田	4条 乗合	路線 定期 運行	交通 事業者	幹線補助	
	町バス (川崎・田川 コース)	添田町役場・めんべい添田町工場	川崎、オークホール	西鉄後藤寺営業所	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	「交通空白」解消 緊急対象 事業	
		添田町役場・めんべい添田町工場	川崎、西添田駅口	西鉄後藤寺営業所	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	「交通空白」解消 緊急対象 事業	
地域内 交通	町バス (ひこさんコース)	彦山駅	銅の鳥居 神宮下	豊前坊	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	フィーダー 補助	
		彦山駅	別所河内 銅の鳥居 神宮下	豊前坊	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	フィーダー 補助	
		彦山駅	深倉 銅の鳥居 神宮下	豊前坊	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	フィーダー 補助	
		駒啼		屋形原	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	フィーダー 補助	
	町バス (まちなかコース)	添田駅	役場、庄 地区集会 所前	添田警部 交番前	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	フィーダー 補助	
		榊田駅	猿渡	添田駅	78条 自家用有償 旅客運送	路線 定期 運行	町	フィーダー 補助	
	デマンド型 乗合タクシー (まちいこカー)	中元寺区域内			まちなか	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	フィーダー 補助
		上津野区域内			まちなか	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	フィーダー 補助
		下津野区域内			まちなか	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	フィーダー 補助
		一ノ宮区域内			まちなか	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	フィーダー 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。

(4) 計画目標及び目標を達成するための施策

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する。

計画4年目となる令和9年度に最終評価を行い、計画5年目となる令和10年度には、次期計画策定に向けた検討を進める。

①計画目標

目標1 公共交通の効率性を高める

町民が利用しやすい持続可能な公共交通体系の実現に向けて、町バス及びデマンド型乗合タクシー（まちいこカー）については、利用状況や地域ニーズなどを踏まえて運行サービスを見直す。また、幹線については、それぞれの役割に応じた運行水準の維持を図る。これらにより、地域の状況に応じた最適な移動手段の確保を図り、公共交通の効率性を高める。

目標1の評価指標

指標	基準値 (令和4年度)	算定方法・考え方	評価方法
	目標値 (令和10年度)		
町バスの収支率	5.3%	年間利用料収入÷運行業務委託料×100 ※日田彦山線 BRT 運行開始に伴い、運行見直し（路線減）を行っており、年間実績がないため、R5.9～12 実績より年間利用料収入（見込）を算出し、目標値を設定。	町資料より、毎年度確認
	4.1%		
町バス1人当たりの運行補助額	2,748円	運行業務委託料÷年間利用者数 ※R5 運行業務委託料、年間利用者数の目標値により目標値を設定。	町資料より、毎年度確認
	4,080円		
まちいこカー1人当たりの運行補助額	5,913円	運行補助金÷年間利用者数 ※R5.8 より運行区域増となっており、年間実績がないため、R5.9～12 の平均を基に補助金額、利用者数を算出し、目標値を設定。	町資料より、毎年度確認
	7,086円		

目標を達成するための施策一覧

施策1 役割に応じた運行サービスの維持

- 1) 町バスの利用状況等に応じた見直し
- 2) まちいこカーの利用状況等に応じた見直し
- 3) 幹線の運行維持
- 4) 新たな移動手段に関する調査及び導入に向けた検討

目標2 利用しやすい環境を整える

時刻や乗り場、運賃など、公共交通機関を超えた円滑な乗継環境の構築、交通結節点における乗継利便性の向上など、来訪者にとっても利用しやすい環境を整備する。

目標2の評価指標

指標	基準値 (R4)	算定方法・考え方	評価方法
	目標値 (R10)		
BRT と町バスの 接続本数 (15 分 以内)	—	R6.3 のダイヤ改正時点を基準とし、その 水準維持を目指す。	各公共交通事 業者のダイヤ 改正時期に合 わせて確認
	16		
日田彦山線 BRT の年間利用者数	—	1 日当たりの平均輸送人員×365 日 ※開業効果もあり、利用者数は平常値より もかなり多かったと推察されるため、 R5.12 の値 (約 250 人/日) の水準維持を 目指す。	事業者提供資 料により、毎 年度確認
	91,250 人		
西鉄バス添田線 の年間利用者数	65,656 人	令和 4 年度実績の維持を目指す。	事業者提供資 料により、毎 年度確認
	65,656 人		
町バスの年間利 用者数	7,949 人	日田彦山線 BRT 運行開始に伴い、運行見直 し (路線減) を行っており、年間実績がな いため、R5.9~12 実績より年間利用者数 (見込) を算出。 今後、本計画の施策を取り組むことで、 5%増を目指す。	町資料より、 毎年度確認
	5,400 人		

目標を達成するための施策一覧

施策2 交通結節点における利便性の向上

- 1) 公共交通機関同士の乗継利便性の向上
- 2) 案内・情報提供の充実
- 3) 添田駅西側 (峰地方面) からのアクセスの検討

施策3 円滑な利用環境の構築

- 1) GTFS※に準拠したオープンデータ化
- 2) 公共交通機関におけるキャッシュレス決済への対応に向けた検討
- 3) 車両や駅・バス停周辺など快適な利用環境の整備

※GTFS: General Transit Feed Specification の略で、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的に、アメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットのこと。

目標3 今ある公共交通を最大限に活かす

公共交通の利用者増加に向けて、公共交通に関する情報提供・啓発活動や、利用促進に向けた取り組みの充実を図るとともに、公共交通の担い手不足の現状を踏まえ、担い手確保に取り組む。

目標3の評価指標

指標	基準値 (R4)	算定方法・考え方	評価方法
	目標値 (R10)		
町バス1便当たりの利用者数	4.4人/便	年間利用者数÷年間運行便数 ※年間利用者数の目標値とR6.3のダイヤ改正時点の年間(計画)運行便数により目標値を設定。	町資料より、毎年度確認
	1.5人/便		
まちいこカー1便当たりの利用者数	1.35人/便	年間利用者数÷年間運行便数 ※福岡県生活交通確保対策補助金の補助要件(1.5人/便以上)を目指す。	町資料より、毎年度確認
	1.5人/便		

目標を達成するための施策一覧

施策4 公共交通に関する情報提供・啓発活動の実施

- 1) 出前講座、乗り方教室等の実施
- 2) 公共交通マップ等の発行
- 3) 公共交通の担い手確保に向けた情報発信

施策5 公共交通の利用促進に向けた取組の充実

- 1) タクシー利用助成事業の実施
- 2) 公共交通割引制度の実施
- 3) 他分野と連携した移動需要の創出

②目標を達成するための施策

目標1 公共交通の効率性を高める

施策1 各役割に応じた運行サービスの維持

地域内交通については、利便性の向上と運行効率化に向けて利用状況等を踏まえて運行サービス（路線及びダイヤ）の見直しに取り組む。

幹線については、引き続き運行支援等を行っていくことでサービスの維持・充実を図る。

【取り組み】

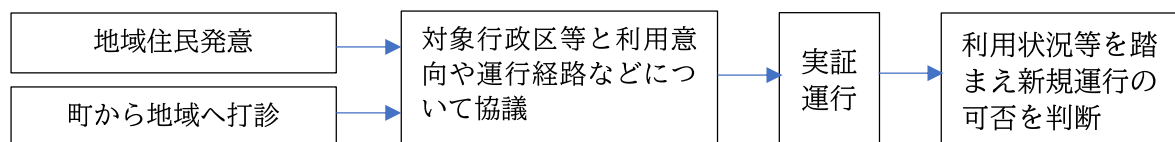
1) 町バスの利用状況等に応じた見直し

域内外の交通結節点である添田駅や日常生活に必要な商店、病院、金融機関等が集まるまちなかの移動を担う町バス（まちなかコース）の利便性や効率化を図るため、移動ニーズに応じた運行サービスの見直しや現在町バス等の運行がなく、歩行距離や勾配等がある交通不便地域（例：伊原、豊川、朝日ヶ丘など）の移動手段の確保について、地域住民や交通事業者と協議を行いながら取り組むものとする。

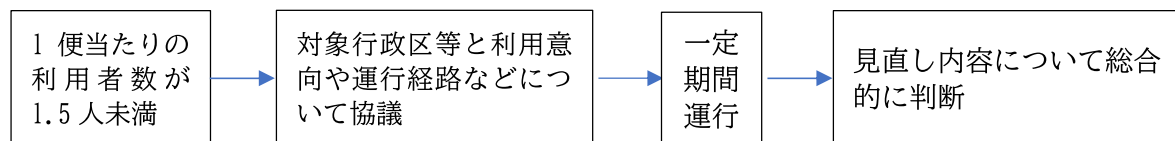
町バス（ひこさんコース）は、BRTと接続し、英彦山観光への公共交通の役割を担っていることから、土日祝について観光ニーズに応じた運行サービスとなるよう見直しを行う。

なお、運行見直しや実証運行において、利用率が上がらない場合（例：1便当たりの利用者数が1.5人未満）は、その他の移動手段についても検討を進める。

■新規運行開始までのプロセス（案）



■利用状況等に応じた見直しプロセス（案）



2) まちいこカーの利用状況等に応じた見直し

まちいこカー（デマンド型乗合タクシー）については、旧町バス路線を基軸とする運行を見直し、高齢者等がより利用しやすい交通サービスを提供するため、運行ルートを広げて自宅付近の乗降を可能とすることで乗合率の向上を目指す。

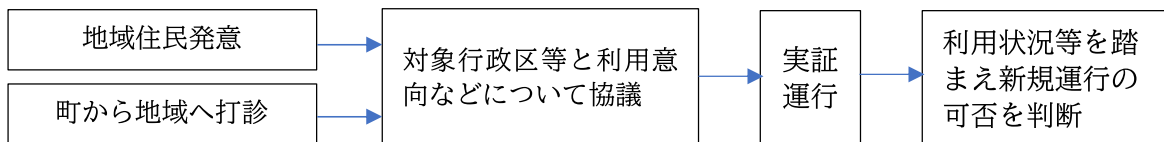
また、乗合率が低い地域においては、持続可能な公共交通を確保するため運行ルートや運行時刻等について地域内で話し合いの場を設け乗合率の向上に努めるとともに、地域の助け合い交通など新たな移動手段について先進事例の調査研究を行う。

■デマンド型乗合タクシー（まちいこカー）の乗合状況

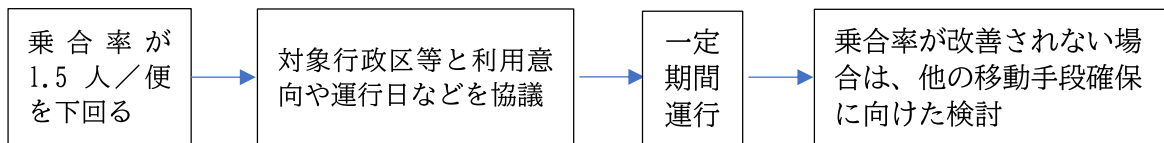
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	R2_R4 平均
中元寺区域	1.33	1.36	1.40	1.36
上津野区域	1.30	1.38	1.14	1.27
下津野区域	1.34	1.32	1.39	1.35

資料：添田町

■新規運行開始までのプロセス（案）



■利用状況等に応じた見直しプロセス（案）



3) 幹線の運行維持

幹線に対して、国、県、沿線市町村と連携し、引き続き、路線の維持を図る。



4) 新たな移動手段に関する調査及び導入に向けた検討

個々の利用者の移動ニーズに対する利便性の向上や速達性確保による公共交通の利用促進を図るため、予約状況に応じて配車や運行ルートを考えながら走るAI（人工知能）を活用したオンデマンド交通等について、公共交通事業者と連携し、周辺導入自治体の動向等も踏まえつつ、調査・検討を行う。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
町バスの利用状況等に 応じた見直し	添田町 公共交通事業者 地域住民	検討・調整				
		可能なものから実施				
まちいこカーの利用 状況等に 応じた見直し	添田町 公共交通事業者 地域住民	検討・調整				
		可能なものから実施				
幹線の運行維持	添田町 公共交通事業者 国・県 沿線自治体	継続実施				
新たな移動手段に関 する調査及び導入に 向けた検討	添田町 公共交通事業者 地域住民	調査				
		条件等が整えば導入に向けて事業化				

目標2 利用しやすい環境を整える

施策2 交通結節点における利便性の向上

添田駅や BRT 彦山駅での公共交通の情報提供の充実や、周辺の公共施設や商店、観光施設などの案内の充実、添田駅西側からのアクセス確保に取り組み、利便性の向上を図る。

【取り組み】

1) 公共交通機関同士の乗継利便性の向上

添田駅及び BRT 彦山駅における日田彦山線 BRT と JR 日田彦山線、町バスの接続について、ダイヤ改定に応じて適切な乗り換え時間となるように、継続的に調整を図る。



2) 案内・情報提供の充実

添田駅及び BRT 彦山駅において、各公共交通機関への乗継や駐車場情報の提供、周辺の公共施設や商店、観光施設などの案内など、来訪者も含めて円滑に移動ができるように案内・情報提供の充実を図る。

3) 添田駅西側（峰地方面）からのアクセスの検討

添田駅について、現在、駅の乗降口は東側にあり、西側の峰地方面からは乗り降りが出来ず、線路（道路）を挟んだ東側に回らなければならない状況がある。そのため、地域からも改善の声が挙がっていることを踏まえ、公共交通事業者、地域と連携し、添田駅西側からのアクセス確保に向けて検討する。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
公共交通機関同士の乗継利便性の向上	添田町 公共交通事業者	ダイヤ改定に合わせて随時実施				
案内・情報提供の充実	添田町 公共交通事業者	検討・可能なものから実施				
添田駅西口（峰地方面）からのアクセスの検討	添田町 公共交通事業者 地域住民	検討・調整				
			条件等整えば整備			

施策3 円滑な利用環境の構築

複数の公共交通機関を一体的なサービスとして利用できるように検索等がしやすい環境や、町バスのバリアフリー化、バス停の上屋及びベンチの設置など快適な利用環境を整備する。

【取り組み】

1) GTFS に準拠したオープンデータ化

インターネットなどの経路検索におけるバス情報拡充のため、現在対応していない町バスについて、「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」に基づくデータ整備を行い、ダイヤ等の見直しに際しては更新を行う。

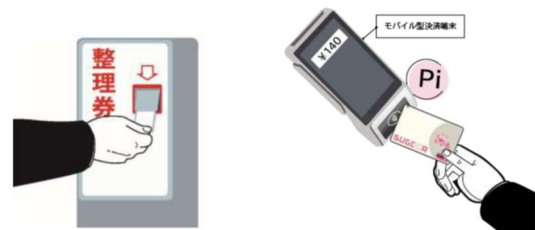
2) 公共交通機関におけるキャッシュレス決済への対応に向けた検討

町民のみならず、国内外の来訪者の受入環境の充実を図るため、各公共交通機関等と連携し、キャッシュレス決済の対応について検討する。

■BRT ひこぼしラインにおけるモバイル型決済

端末を活用したキャッシュレス決済実証実験

出所：九州旅客鉄道株式会社 HP



①BRT乗車時は整理券をおとりください。

②BRT降車時は乗務員へ整理券をご提示ください。ただし、モバイル型決済端末にてSUGOCAで運賃をお支払いください。

3) 車両や駅・バス停周辺など快適な利用環境の整備

誰もが快適に公共交通を利用してもらえるように、町バスの車両更新時にノンステップやワンステップ対応車両の導入や、地域がバス停待合所の上屋やベンチを設置する場合に支援を行う。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
GTFS に準拠したオープンデータ化	添田町	整備	ダイヤ改正等に合わせて適宜見直し			
公共交通機関におけるキャッシュレス決済への対応に向けた検討	添田町 公共交通事業者	検討・適宜対応				
車両や駅・バス停周辺など快適な利用環境の整備	添田町 公共交通事業者 地域住民	検討・調整				
		条件等整った所から整備				

目標3 今ある公共交通を最大限に活かす

施策4 公共交通に関する情報提供・啓発活動の実施

公共交通に関する情報提供、啓発活動を行い、町民の公共交通への興味・関心の向上を図る。
また、公共交通の担い手確保を支援するため情報発信等を行う。

【取り組み】

1) 出前講座、乗り方教室等の実施

町内の公共交通を取り巻く現状や、公共交通の利用方法、スマートフォン等を使った路線・時刻検索の方法などについての出前講座を開催する。また、実際のバスやタクシーを使った乗り方教室等を開催する。
その際、公共交通機関の乗継によって行くことができる町内の公共施設や商店、病院などを案内することで公共交通の利用につなげる。



2) 公共交通マップ等の発行

路線図や時刻表、観光資源等が掲載された公共交通マップの発行や、各公共交通事業者が行っているお得なサービスの紹介、また、買い物や通院などの生活サイクルに合わせた「(仮称)マイ時刻表」の作成支援等を行う。

さらに、町内で行われる各種イベント開催時に公共交通ブースを設けるなど、利用促進に向けた啓発活動を行う。



出所：常陸太田市 HP

3) 公共交通の担い手確保に向けた情報発信

各公共交通事業者による公共交通の担い手確保を支援するために、町ホームページや広報「そえだ」等を通じて、各公共交通機関の採用情報等の情報提供を行う。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
出前講座、乗り方教室等の実施	添田町 公共交通事業者 地域住民	企画・実施				
公共交通マップ等の発行	添田町 公共交通事業者 沿線自治体	検討・可能なものから実施				
公共交通の担い手確保に向けた情報発信	添田町 公共交通事業者	検討・可能なものから実施				

施策5 公共交通の利用促進に向けた取組の充実

自動車運転免許返納の推進や、他分野と連携した移動需要の創出などに取り組み、町民のみならず公共交通の利用促進を図る。

【取り組み】


1) タクシー利用助成事業の実施

町内に居住している運転免許を持っていない、75歳以上の方を対象とした「添田町タクシー利用助成事業」について、より利用しやすい助成となるよう公共交通事業者と連携し、引き続き実施する。

2) 公共交通割引制度の実施

各公共交通事業者では、通勤定期券、通学定期券、学生や高齢者向けの乗り放題定期券、障がい者割引など、あらゆる公共交通割引サービスを実施している。今後もサービスを継続し、利用しやすい環境を維持する。

■グランドパス 65



グランドパス65
ご利用可能時間：終日

始発 10時 17時 最終

いつでもOK

65歳以上の方限定。西鉄の路線バス全線が乗り放題。高速・特急バス指定路線も半額になるお得な定期券。

■グランドパス 75



通勤3ヶ月 NR010006

グランドパス75
nimoca

-2-1日から 24.-4.30まで

14300円

24.-1.22

ニゲツ 知ウ様 男 78才

75歳以上の方限定。西鉄の路線バス全線が乗り放題。さらに、高速・特急バス指定路線も半額になるお得な定期券。

■筑豊エコルカード

西鉄バス **筑豊エコルカード**

学生（大学生・専門学生・高校生等）さんに限り平日・休日に関わらず、福岡都市圏の西鉄バスが乗り放題になる定期券。筑豊エコルカードは対象エリア（筑豊エリアのほか、福岡市内等でも利用可能）が最も広い。

資料：西日本鉄道株式会社 HP

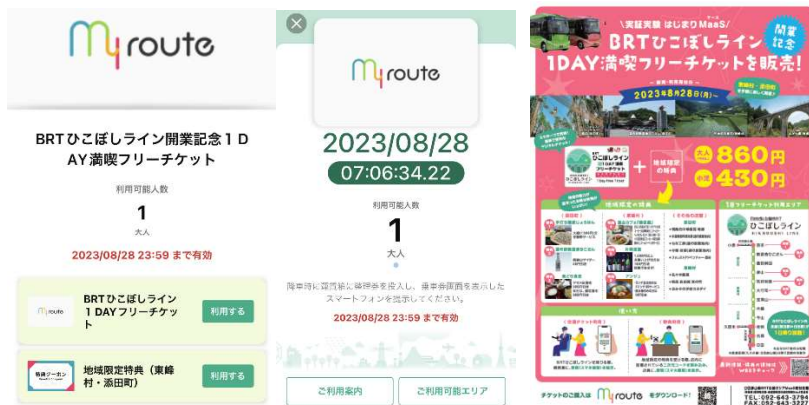
3) 他分野と連携した移動需要の創出

JR 日田彦山線の沿線自治体（北九州市、香春町、田川市、川崎町、添田町、東峰村、日田市）で構成する「日田彦山線活性化推進沿線自治体連絡会」で行っている「ひたひこブログ」や「ひたひこウォーキング」などのPR、イベント事業を引き続き実施する。

また、令和5年度から実施している BRT 区間のデジタルチケットのような企画乗車券については、沿線自治体や、町内施設・店舗などとの連携のもと内容を検討する。

■MaaS アプリを活用した「BRT ひこぼしライン開業記念1 DAY 満喫フリーチケット」

実証期間：令和5年8月28日（月）～



出所：福岡県 HP

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
タクシー利用助成事業の実施	添田町	継続実施				
公共交通割引制度の実施	公共交通事業者	継続実施				
他分野と連携した移動需要の創出	添田町 公共交通事業者 民間事業者 沿線自治体	検討・調整				
		可能なものから実施				

IV 計画の推進体制・評価方法

1. 計画の推進体制

本計画に記載した施策の推進に当たっては、添田町が中心的な役割を担いつつ、添田町地域公共交通会議の各構成員が連携し、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。

各主体に求められる役割は、以下のとおりである。

■関係法に記載された各主体に求められる役割

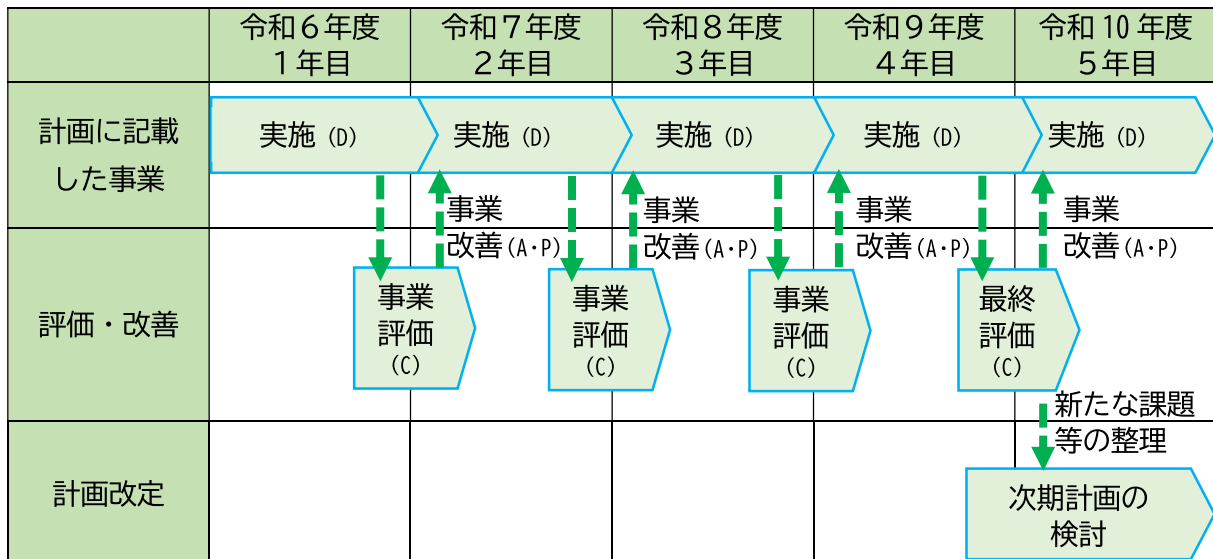
主体	役割	関連法等
住民等	自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める	交通政策基本法 第11条
公共交通事業者	旅客運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実に努める	地域交通法 第4条第4項
町	関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む	地域交通法 第4条第3項
県	各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む	地域交通法 第4条第2項
国	必要な情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上並びに関係者相互間の連携と協働の促進に努める	地域交通法 第4条第1項

地域交通法：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

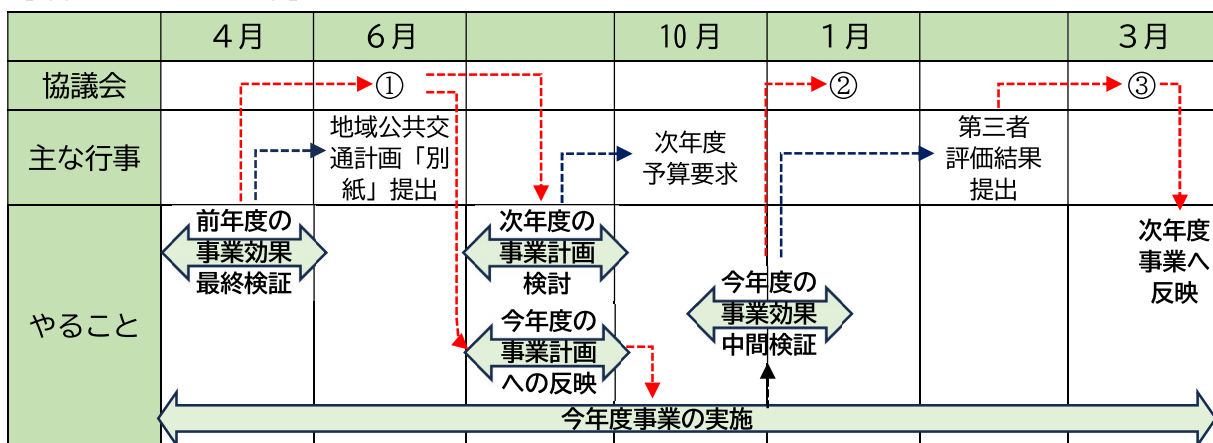
2. 計画の評価方法

本計画は、添田町地域公共交通会議において毎年度、計画全体の推進及び事業の進捗状況について評価し、事業等の改善につなげることで、着実な推進を図る。

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る。



【年間スケジュール案】



■毎年度の事業実施プロセスについて(PDCA サイクル)

- ・各年度初めに、本計画に示す当該年度で実施する事業計画案 (Plan) を地域公共交通会議に諮り、承認を得た後、各種事業を実施する (Do)。
- ・当該年度の後半(12～3月)に、事業計画内容に沿って適切に事業が実施されたかを評価(Check)し、円滑に実施できなかった事業については次年度に向けた改善案を提示する (Action)。
- ・翌年度以降も、上記と同様に、事業実施プロセスに関する PDCA サイクルを展開する。

■最終評価について

- ・各計画目標における評価指標の達成状況を評価し、次期計画策定に向けて新たな課題等の整理、改善策の検討につなげる。

参考資料

1. 主な上位計画・関連計画等の位置づけ

上位計画や関連計画での地域公共交通の位置づけについては以下のとおりである。

●交通政策基本法

制定日	2013年11月27日
【概要】国土交通省 HP より 国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定める。そして、これらの基本理念を実現するために実施することが必要な交通に関する基本的な施策として、以下のよう内容を決めている。 <ul style="list-style-type: none">・まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化・国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化・交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え・少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上・以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術(ICT)の活用	

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

制定日	2013年11月(令和5年法律第18号改正)
【概要】国土交通省 HP より 近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス(以下「地域旅客運送サービス」という。)の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施並びに再構築協議会による再構築方針の作成に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。 【地域公共交通の定義】 地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。	

●添田町第6次総合計画（上位計画）

策定期期	2021年3月	計画期間	2021年度～2030年度												
<p>施策別のありたい姿：【安全・安心】安心安全にさせるまち 施策15：公共インフラの整備 【達成目標（10年度に達成したい姿）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心が実感できるインフラが整備されたまちとなっています。 ・「地域の足は地域で守る」という意識の向上を図りながら地域と連携した地域公共交通を確保します。 ・JR日田彦山線のBRT運行に併せ、2次交通や駅、バス停周辺の整備が行われています。 <p>【目標達成に向けた具体的な取組】</p> <p>②地域の公共交通を維持する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・添田町バス運行事業 ・運行補助金：デマンド型乗合タクシー、西鉄バス ・グリーンスローモビリティ <p>【目標指標（施策に関連する指標）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>現状値 (令和元年)</th> <th>目標値 (令和5年)</th> <th>目標値 (令和7年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">②地域の公共交通を維持する</td> </tr> <tr> <td>・公共交通カバー人数（町バス及びデマンド型乗合交通利用者）</td> <td>12,491人</td> <td>12,000人</td> <td>12,000人</td> </tr> </tbody> </table>				指標	現状値 (令和元年)	目標値 (令和5年)	目標値 (令和7年)	②地域の公共交通を維持する				・公共交通カバー人数（町バス及びデマンド型乗合交通利用者）	12,491人	12,000人	12,000人
指標	現状値 (令和元年)	目標値 (令和5年)	目標値 (令和7年)												
②地域の公共交通を維持する															
・公共交通カバー人数（町バス及びデマンド型乗合交通利用者）	12,491人	12,000人	12,000人												

●福岡県交通ビジョン（関連計画）

策定期期	2022年3月	計画期間	2022年度～2026年度
<p>【位置づけ】</p> <p>基本方針3「住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる」</p> <p>地域公共交通は、人口減少等による利用者減、運転手不足等の深刻な課題を抱える中、新型コロナウイルス感染症の影響により、更に大きな打撃を受けました。一方で、高齢者の運転免許証返納後の移動手段として地域公共交通の必要性は高まっており、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の実現が求められています。</p> <p>施策の方向：1 地域公共交通の維持・確保</p> <p>地域公共交通が厳しい状況にある中、地域公共交通を維持・確保するため、地域公共交通活性化再生法の趣旨も踏まえながら、持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現に取り組むとともに、地域公共交通の利用促進に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現 (2) 地域公共交通の利用促進 			

●福岡県日田彦山線沿線地域振興計画（関連計画）

策定期期	2021年2月	計画期間	
<p>【基本構想】</p> <p>東峰村、添田町は、緑豊かな山々をはじめ平成の名水百選、棚田百選にも選ばれる美しい自然と景観、霊峰英彦山と山伏・修験道の歴史・文化、小石原焼など伝統工芸品、山間地域の気候を活かした米や野菜など魅力ある農産物に恵まれています。</p> <p>これらの地域資源を最大限に活用し沿線地域の振興を推進するため、「日田彦山線沿線地域振興基本構想」を基に「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」を策定し、東峰村、添田町の観光振興、伝統産業の振興などを通じて経済の活性化を図り、地域の発展を目指してまいります。</p> <p>【基本戦略】</p> <p>BRTという新しい交通システムを機に、沿線地域の持続的な発展を維持していくために、県と両町村が連携して取り組むことが重要です。</p> <p>BRTが地域住民の生活路線であり続けるために、域内の人口確保、域外から人（観光客、移住者）を呼び込むための魅力ある地域づくり、また地域が潤う産業振興のための施策を進めてまいります。</p> <p>【重点プロジェクトの概要（主なものを抜粋）】</p> <p>①地域の魅力を活かした地域振興・観光振興 （英彦山を核とした新たな観光周遊・回遊の促進） 方向性：英彦山を核に、英彦山神宮・銅の鳥居、東峰村小石原地区との連動した広域的な観光の振興を目指し、地域内を周遊・回遊するルートを開発する。 主な取組：英彦山神宮・銅の鳥居、東峰村小石原地区との連動した観光バスの運行 （日田彦山線沿線の美しい景観を活かした観光振興） 方向性：域外からの来訪者の増加やBRTの利用促進を図る。 主な取組：撮影スポットとなる視点場（ポケットパーク等）やBRTバス停周辺を観光・交流拠点として整備 （人が集まる拠点づくり） 方向性：BRTが運行する沿線において、人が集まる拠点を整備することで、新しい人の流れを創る。 主な取組：「道の駅歓遊舎ひこさん駅」、「添田駅」、「彦山駅」周辺の再整備</p> <p>②地域資源を活かした産業振興</p> <p>③住みたい地域の魅力づくり （生活道路等の整備と二次交通等整備） 方向性：現在のタクシー助成、デマンド交通のほか、グリーンスローモビリティ等の活用を検討し、離れた集落住民のBRT利用を促進する。 主な取組：地域内二次交通のアクセス向上とBRT・幹線路線バスの利用促進の検討</p>			

●第2期田川広域定住自立圏共生ビジョン（関連計画）

策定期期	2022年3月	計画期間	2022年度～2026年度			
【圏域の課題】						
<p>圏域人口は平野部に多く集積し、山間部に向かって高齢化率が高くなっています。平野部の田川市では昼間人口が多く、病院や高等学校といった施設の多くが立地していますが、田川郡7町村には病院のない町村も存在しており、田川市と田川郡7町村の連携強化が必要な状況となっています。一方で、圏域に広く鉄道網が分布していることから、これを活用した公共交通網の充実を図ることが求められます。</p>						
【圏域の将来像】						
<p>将来にわたって圏域を維持・発展させていくために、各自治体が協力して効率的な行政システムの構築や公共サービスの維持・充実に取り組むことや、観光や交通面の連携を通じて地域の生活環境や魅力の向上を図るとともに、教育環境の整備や地域を支える人材を育成することで、圏域住民が将来にわたって安心して生活し続けることができるまちづくりを目指します。</p>						
【具体的な取組】						
事業名		地域公共交通網の利用促進				
根拠とする協定の規定		「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 1 地域公共交通」 地域公共交通網の利用促進のため、地域に見合った公共交通体系を構築する。				
連携する市町村名		田川市・香春町・添田町・糸田町・川崎町・大任町・赤村・福智町				
事業の概要		圏域市町村が連携して、地域に見合った公共交通体系を構築する。				
期待される効果		圏域全体の公共交通網を対象として、調査・検討・再編することにより、圏域住民の需要に即した効率的な公共交通網を形成し、住民の利便性向上に資するとともに公共交通の運営改善につなげる。 また、地域内における既存の鉄道の運行を支援し、今後の路線存続につなげる。				
役割分担	中心市（甲）	乙と連携して、効率的な公共交通網に関する調査・検討を行い、地域に見合った公共交通体系を構築する。 特別会計を設置し、平成筑豊鉄道へ経営安定化等補助金を支出する。				
	連携町村（乙）	甲と連携して、効率的な公共交通網に関する調査・検討を行い、地域に見合った公共交通体系を構築する。（7町村） 甲に対して、平成筑豊鉄道の支援に必要な経費を負担する。（香春町、糸田町、赤村、福智町）				
事業計画		令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
		—————→				
事業費見込（千円）		令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
		134,762	134,762	134,762	134,762	未定
成果指標（KPI）		指標		現状値 （令和2年度）	目標値 （令和8年度）	
		自治体運行バス利用者数		190,504人	240,000人	
活用を想定する補助制度等		—				

2. 添田町地域公共交通会議 委員名簿

(令和5年4月1日時点)

	添田町地域公共交通 会議規則 第3条第1項	区分	所属	氏名
1	第1号	添田町長又はその指名する者	添田町長	寺西 明男
2	第2号	一般旅客自動車運送事業者及びその 組織する団体	西鉄バス筑豊株式会社 田川支社 支社長	青木 明生
3			JR九州バス株式会社 常務取締役 企画運輸部 部長	吉住 信哉
4			田川構内自動車株式会社 顧問	中山 隆博
5			一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	中川原 達也
6			福岡県筑豊地区タクシー協会 会長	嘉久 礼子
7			第3号	住民又は利用者の代表
8	添田町民生委員・児童委員協議会 役員(監事)	入口 富士男		
9	添田町議会 総務文教常任委員会 委員	緒方 裕子		
10	第4号	国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 長又はその指名する者	九州運輸局福岡運輸支局 支局長	傳 勝博
11	第5号	一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体	西鉄グループバス労働組合 書記長	高瀬 徹二
12	第6号	鉄道事業者	九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部 部長	富永 哲男
13	第7号	道路管理者	福岡県田川県土整備事務所 用地課管理係 係長	磯田 靖彦
14			(添田町) 道路整備課 課長	那須 雄一郎
15	第8号	福岡県警察	福岡県警察 田川警察署 交通総務係 係長	田中 一実
16	第9号	学識経験者	福岡県立大学 人間社会学部 准教授	美谷 薫
17	第10号	交通会議が必要と認める者	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 交通総務係 係長	田辺 好徳
18			(添田町) 学校教育課 課長	梶谷 敏博
19			(添田町) 福祉環境課 課長	木戸 衛一郎
20			(添田町) 商工観光振興課 課長	藤川 修司
21			(添田町) 財政課 課長	中谷 宣彦

計 21 名

3. 添田町地域公共交通計画 検討経過

年	月日	会議等
令和4	8月3日～8月31日	添田町の公共交通に関する住民アンケート調査
	8月19日～9月4日	BRT沿線の観光資源等に関する認知度・来訪意向調査
	10月5日～10月28日	まちいこカー利用登録者アンケート
	10月11日～10月28日	添田町バス利用者アンケート
	2月22日	第24回 添田町地域公共交通会議 ・法定協への移行に伴う規程等の整備について
令和5	4月1日	法定協への移行
	5月25日～6月2日	令和5年度第1回 添田町地域公共交通会議【書面】 ・業務委託先の選定（随意契約）について
	7月6日	令和5年度第2回 添田町地域公共交通会議 ・国庫補助金の申請及び交付決定について ・計画策定について（スケジュール、基本構成等）
	7月25日～8月24日	公共交通事業者、役場関係課ヒアリング
	8月2日～8月10日	令和5年度第3回 添田町地域公共交通会議【書面】
	9月6日	令和5年度第4回 添田町地域公共交通会議 ・計画策定について（問題点・課題、基本方針・施策等）
	11月12日、13日、17日	BRT利用者アンケート調査
令和6	1月10日～1月17日	評価指標の設定等に係る公共交通事業者協議
	1月31日	令和5年度第5回 添田町地域公共交通会議 ・地域公共交通計画（素案）について
	2月5日～2月16日	パブリックコメントの実施
	2月22日	令和5年度第6回 添田町地域公共交通会議【書面】 ・パブリックコメントの実施結果報告

※会議の内容については、計画策定に係る事項のみを掲載。

