

八女市地域公共交通計画

令和 5 年 4 月

八女市

目次

第1章 八女市地域公共交通計画について.....	1
1 .計画策定の背景と目的.....	1
2 .計画の対象区域.....	2
3 .計画の対象期間.....	2
4 .計画の構成.....	2
5 .計画の位置づけ.....	3
6 .社会経済情勢等の変化.....	8
第2章 地域の現状.....	11
1 .位置.....	11
2 .地勢.....	12
3 .人口.....	13
4 .主な施設の立地状況.....	19
第3章 公共交通の現状.....	25
1 .公共交通ネットワーク.....	25
2 .公共交通の運行・利用状況.....	26
3 .市の公共交通への財政負担.....	36
第4章 八女市地域公共交通網形成計画の達成状況.....	39
1 .八女市地域公共交通網形成計画の実施状況.....	39
2 .課題に関する現状の把握.....	43
第5章 地域公共交通に関する現状のまとめと今後の課題.....	65
1 .八女市の公共交通を取り巻く現状.....	65

2 網形成計画の達成状況.....	68
3 地域公共交通の課題.....	72
第6章 八女市地域公共交通計画.....	77
1 基本理念及び基本方針.....	77
2 基本方針と施策の考え方.....	78
3 八女市における公共交通の役割と方向性.....	80
4 目標達成のための施策.....	82
5 計画目標.....	90
第7章 計画の評価・改善.....	99

第1章 八女市地域公共交通計画について

1 計画策定の背景と目的

八女市は、平成18年10月に旧上陽町を編入、平成22年2月に2町2村(黒木町・立花町・矢部村・星野村)を編入し、人口60,608人(R2国勢調査)、面積482.44k㎡(福岡県内2位)となりました。森林面積が全体面積の3分の2を占め、広範囲にわたる中山間地域を中心に人口減少が著しく、過疎化と高齢化が進行している地域です。市町村合併後は、公共交通体系の整備、地域情報通信基盤整備、防災情報等の送受信機能の整備に力点を置き、地域間格差の解消・是正を見据えたまちづくりに取り組んできました。

公共交通体系の整備においては、平成23年4月よりふる里タクシーを導入し、地域内の移動はふる里タクシー、地域間の移動は幹線路線バスといったように、「線」の公共交通体系から「面」の公共交通体系へと転換を図り、幹線路線バスとふる里タクシーが連携した公共交通体系の整備を行いました。これにより、市民の日常生活における移動手段の確保及び公共交通空白地域の解消について一定の成果をあげてきました。

平成29年度には、将来にわたり市民の快適で安心・安全な暮らしを支える“持続可能な地域公共交通体系”の構築を目指し、本市の公共交通のマスタープランとなる「八女市地域公共交通網形成計画」を策定しました。同計画は平成30年度(2018年度)から令和4年度(2022年度)までの5年間が計画期間であり、パークアンドライドや高速バス定期券・回数券の市民割引、通学定期券補助事業などの既存施策の継続実施の他、福島地区におけるつながるバス停の整備や運転免許証自主返納者への支援サービス、公共交通ガイドブックの作成、公共交通専用ホームページの開設等の新規施策を行ってきました。しかし、人口減少と高齢化が進む中での路線バスの利用促進、ふる里タクシーと幹線路線バスの乗り換えの不便性解消、市外との接続及び市内の拠点間の連絡における利便性の向上、自力で公共交通を利用できない方への対応、財政支出の課題等々の課題の解消にはいたっていません。

令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。その中では、従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置づけることや路線バスについて生産性の向上を図るとともに、地域の実情に応じたダウンサイジング等による最適化を図ることなどが示されました。

このような状況を受け、今回、「八女市地域公共交通計画」を策定することになりました。本計画は、社会経済情勢等の変化を踏まえつつ、地域にあるあらゆる輸送資源を活用しながら、公共交通の利用環境の向上や、維持に向けた取り組みを一体的に推進していくことを目的に策定します。

2 計画の対象区域

本計画は、八女市全域を対象とします。

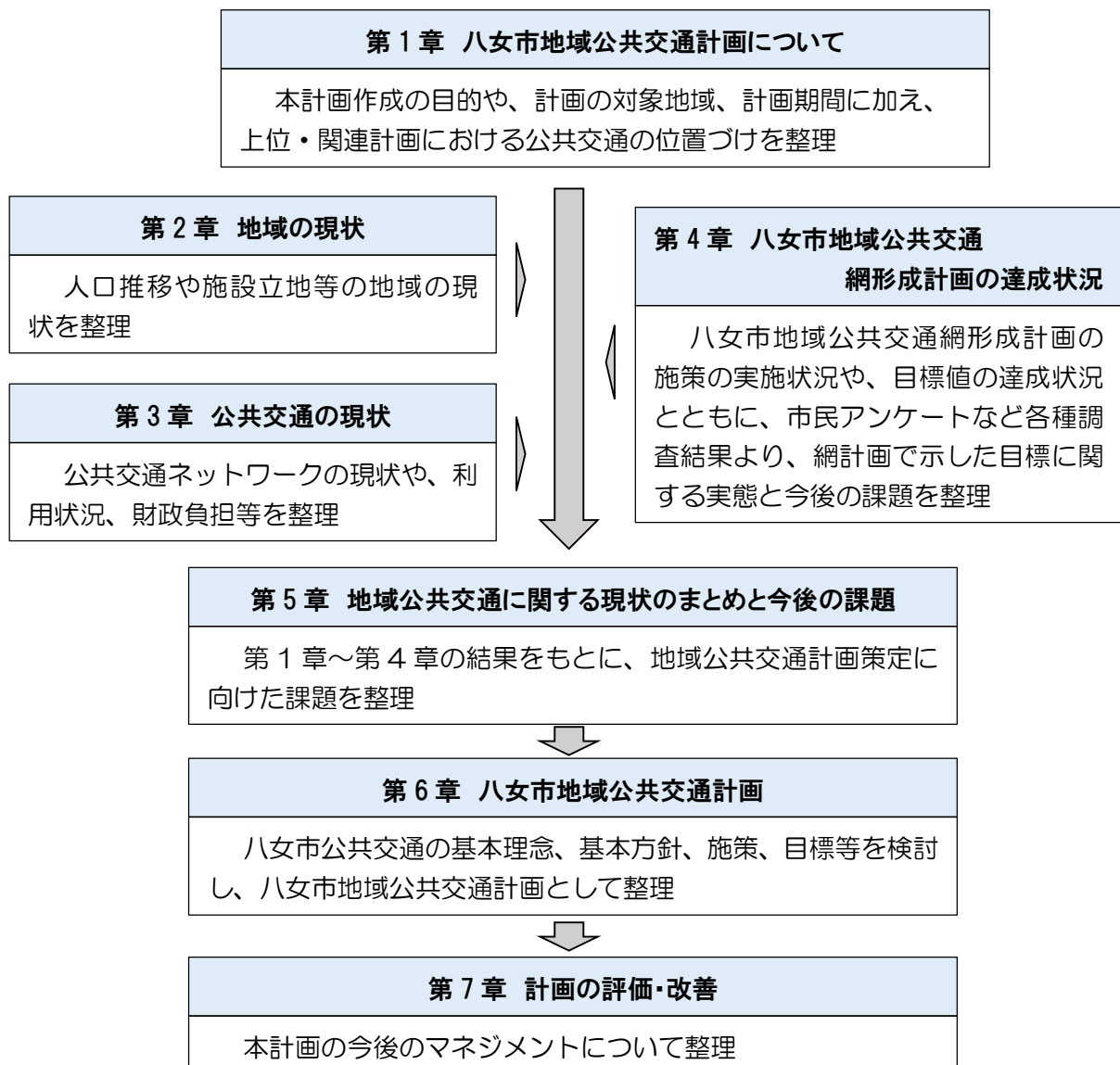
ただし、複数市町村にまたがる路線等を考慮し、場合により近隣市町村を対象とします。

3 計画の対象期間

計画の対象期間は令和5年度（2023年度）から令和12年度（2030年度）の8年間とします。

4 計画の構成

本計画は以下の構成で作成しています。



5 計画の位置づけ

5-1 計画の位置づけ

八女市地域公共交通計画は、「第5次八女市総合計画 前期基本計画」を上位計画とする八女市の公共交通に関するマスタープランであり、まちづくりや観光、保健福祉、環境等の他の分野の個別計画と連携をとりながら、公共交通に関する各種取り組みを推進していくものです。

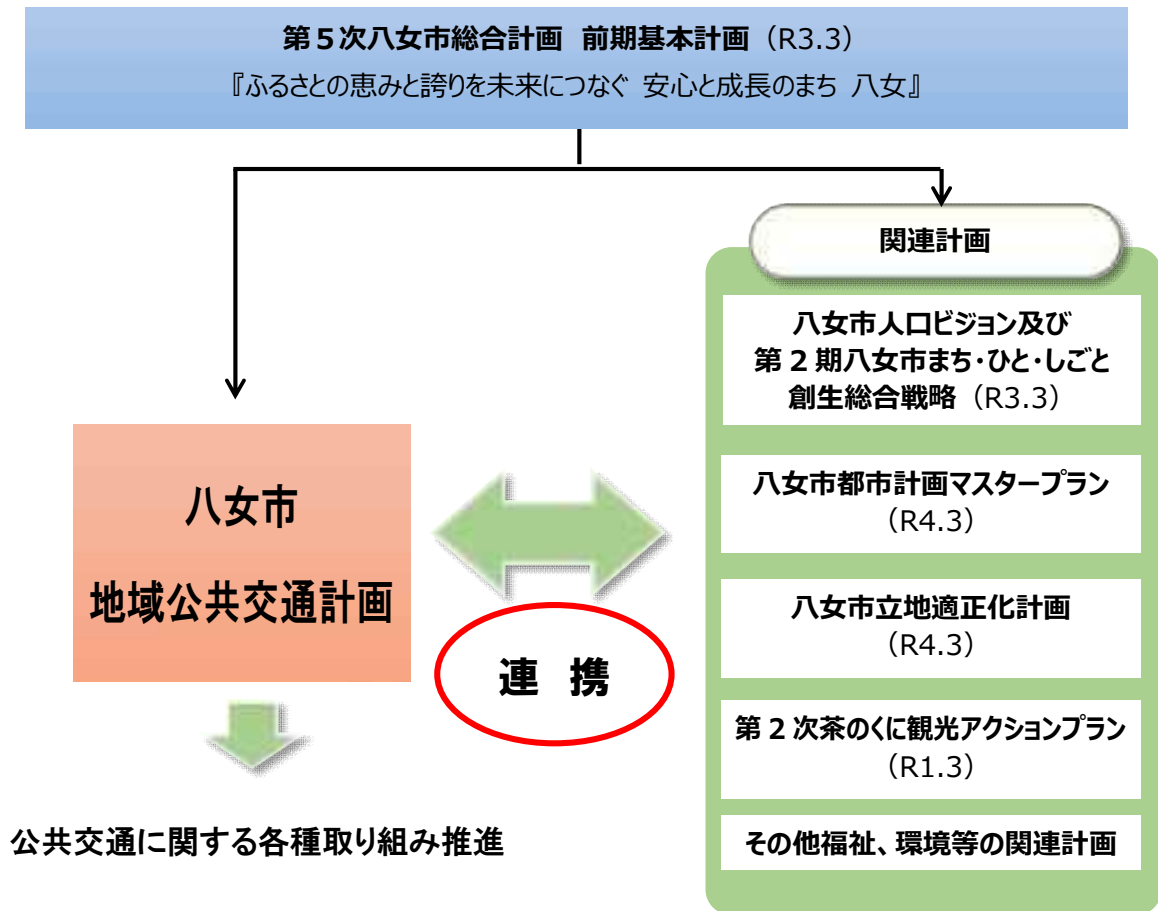


図 1-1.本計画の位置づけ

5-2 .上位計画における公共交通の位置づけ

(1)第5次八女市総合計画

第5次八女市総合計画では、「ふるさとの恵みと誇りを未来につなぐ 安心と成長のまち 八女」を将来像に8つの方針のもと、公共交通に関する施策として「公共交通体系の維持・確保」、「市内と広域間を結ぶ交通ネットワークの充実」、「公共交通の利便性向上と利用者拡大」、「公共交通制度の利活用と広報の推進」の施策が示されています。

表 1-1.第5次八女市総合計画(1/2)

項目	内容
計画概要等	○計画期間 ・令和3年度（2021年度）から令和12年度（2030年度）までの10年間 ○将来像 ・ふるさとの恵みと誇りを未来につなぐ 安心と成長のまち 八女 ○基本政策 1. 賑わいと利便性のある基盤づくり 2. 強靱で安全な環境づくり 3. 美しいふるさとづくり 4. 活力ある産業づくり 5. 安心して暮らせるしくみづくり 6. ふるさとを愛する人づくり 7. 人権を尊重した共生のまちづくり 8. 未来につなぐ協働のまちづくり
公共交通に関する施策	○公共交通体系の維持・確保 公共交通ネットワークは、市民の利便性の向上を第一に、路線バスやふる里タクシーなどで構築します。また、市域外への移動は、路線バスのほか高速バスや鉄道が担います。 ○市内と広域間を結ぶ交通ネットワークの充実 市と都市圏を直接結ぶ重要な公共交通の拠点となる、パークアンドライド駐車場と高速バスの連携を高め、より利便性の高い交通体系の実現を目指します。 ○公共交通の利便性向上と利用者拡大 新たな生活様式が求められる中、生活環境の変化に応じて、ふる里タクシーをはじめとした公共交通の利便性を向上させ、市民をはじめ、来訪者も含めた利用者の拡大に取り組みます。さらに、老人クラブ等のサロンで、ふる里タクシーの広報、登録推進活動を行います。

表 1-2.第 5 次八女市総合計画(2/2)

項目	内容
公共交通に関する施策	○公共交通制度の利活用と広報の推進 利用促進と併せ、市内在住の学生の通学に要する経済的負担を軽減するために、路線バスの通学定期購入にかかる費用の支援を行います。また、八女市民のみに適用される「茶のくに八女定期券」や「茶のくに八女回数券」の発行により、福岡市などの都市圏への通勤通学の利便性を向上させます。このような市独自の取組について、広報紙やホームページをはじめ、八女市公共交通ガイドブックなどの広報媒体を活用し周知を図るとともに、民間交通事業者が実施する各種優遇制度についても広報することで、公共交通機関の利用を促進します。 ※公共交通に関する施策は、SDGs の目標 11「住み続けられるまちづくりを」に寄与することが位置づけられています。

5-3 .関連計画における公共交通の位置づけ

(1)八女市人口ビジョン及び八女市まち・ひと・しごと創生総合戦略

八女市人口ビジョン及び八女市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、公共交通に関して「日常生活に必要不可欠な移動手段の確保」という施策が示され、また、KPIとして「1日あたりの予約型乗合タクシー利用者数」が採用されています。

表 1-3.八女市人口ビジョン及び八女市まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容											
計画概要等	○計画期間（前期） ・令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間 ○基本目標 1 八女の資源を活かして経済を活性化し、安定した雇用を創出する 2 訪れ・住み・交流する新しいひとの流れをつくる 3 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる 4 地域の特性を踏まえて魅力を活かし、安心して暮らせる都市をつくる											
公共交通に関する施策	日常生活に必要不可欠な移動手段の確保											
公共交通に関するKPI	<table><tr><th>指標</th><th>単位</th><th>現状値 (R1)</th><th>目標値 (R7)</th></tr><tr><td>1日当たりの予約型乗合 タクシー利用者数</td><td>人</td><td>189</td><td>200</td></tr></table>				指標	単位	現状値 (R1)	目標値 (R7)	1日当たりの予約型乗合 タクシー利用者数	人	189	200
指標	単位	現状値 (R1)	目標値 (R7)									
1日当たりの予約型乗合 タクシー利用者数	人	189	200									

(2) 八女市都市計画マスタープラン

八女市都市計画マスタープランでは、公共交通に関して、既存の公共交通の連携等による使いやすい公共交通体系の整備が方針として示されています。

将来都市構想図では、南北方向の国道3号（バイパス含む）、九州自動車道が広域幹線軸に、市内の旧市町村の中心部を連絡する軸が、地域連絡軸に位置づけられています。

表 1-4. 八女市都市計画マスタープラン

項目	内容
計画概要等	○計画期間 ・令和3年度（2021年度）から令和23年度（2041年度）までの21年間 ○都市づくりの基本理念 歴史や自然の中で、夢や希望を持って共に支えあう、誰もが心豊かに持続的に暮らせるまごど生活文化故郷（とし） ○都市整備の基本的な考え方 ①中心拠点における都市機能の維持・向上 ②地域拠点・生活拠点における都市機能の維持・向上 ③市内拠点間および市外との交流にかかわる連携軸の形成 ④まちの魅力・活力を支える土地利用の形成
公共交通に関する方針	路線バスおよびデマンド交通をはじめとする既存公共交通の連携を行い、地域内の移動を円滑にしつつより使いやすい公共交通体系となるよう整備に努めます。



図 1-2. 将来都市構想図(全域)



図 1-3. 交通体系の整備方針図

(3)八女市立地適正化計画

八女市立地適正化計画では、都市計画区域の八女地区、黒木地区、立花地区を対象に、八女地区の中心部を中心拠点に、黒木、立花の中心部を地域拠点とした将来都市構造が示されています。

表 1-5.八女市立地適正化計画

項目	内容
計画概要等	○目標年次：令和 23 年（2041 年） ○目標とする将来都市構造 文化的でゆたかな中心拠点と安心して暮らせる拠点間の交流を公共交通ネットワークで支える連携型のコンパクト都市構造



図 1-4.立地適正化計画における将来都市構想図

(4) 第2次茶のくに観光アクションプラン

茶のくに観光アクションプランでは、着地型商品開発、インバウンドへの対応など交通に関連する取り組みが検討されています。

表 1-6. 第2次茶のくに観光アクションプラン

項目	内容																				
計画概要等	○計画期間 令和 1 年度（2019 年度）から令和 4 年度（2022 年度）までの 4 年間 ○アクションプランにおける交通に関する施策 ・星野、矢部の滞在プラン、観光ルート造成 ・八女市街、上陽、立花、黒木の着地型商品開発 ・イベント・祭りによる集客 ・インバウンドに対応する交通、施設サインの検証と準備																				
アクションプランの KPI	「観光入込客：270 万人/年」を目標に以下の KPI を設定 <table><tr><th>K P I</th><th>現状値 H29 年度</th><th>目標値 H31 年度</th><th>目標値 H32 年度</th><th>目標値 H33 年度</th></tr><tr><td>延べ宿泊者数</td><td>109千人</td><td>118千人</td><td>120千人</td><td>122万人</td></tr><tr><td>観光消費額</td><td>3,332 百万円</td><td>3,500 百万円</td><td>3,600 百万円</td><td>3,700 百万円</td></tr><tr><td>案内所外国人訪問者数</td><td>—</td><td>150人</td><td>250人</td><td>300人</td></tr></table>	K P I	現状値 H29 年度	目標値 H31 年度	目標値 H32 年度	目標値 H33 年度	延べ宿泊者数	109千人	118千人	120千人	122万人	観光消費額	3,332 百万円	3,500 百万円	3,600 百万円	3,700 百万円	案内所外国人訪問者数	—	150人	250人	300人
K P I	現状値 H29 年度	目標値 H31 年度	目標値 H32 年度	目標値 H33 年度																	
延べ宿泊者数	109千人	118千人	120千人	122万人																	
観光消費額	3,332 百万円	3,500 百万円	3,600 百万円	3,700 百万円																	
案内所外国人訪問者数	—	150人	250人	300人																	

6 社会経済情勢等の変化

6-1 SDGs に向けた取り組みの推進

平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」において、令和12年（2030年）までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標としてSDGsが定められました。SDGsは17の目標、169のターゲットから構成され、交通分野では、主に、目標11「住み続けられるまちづくりを」が関係してきます。



図 1-5. SDGsの17のゴール

6-2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

令和2年11月の地域公共交通活性化及び再生に関する法律の改正により、これまでの地域公共交通網形成計画にかわり、地域公共交通計画が創設されました。地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランの役割を持っています。地域公共交通計画策定後は、PDCAサイクルにもとづき計画の評価、改善を図っていきますが、評価を行うために利用者数や収支等の定量的な目標設定が求められています。

さらには、法改正により、従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置づけることになりました。路線バスについては、生産性の向上を図るとともに、地域の実情に応じたダウンサイジング等による最適化が求められるようになっていきます。

【地域公共交通の再生及び活性化に関する法改正の概要】

- 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成
- 地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
 - 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
 - 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化



図 1-6.路線バスのダウンサイジングのイメージ

6-3 .デジタル化の推進(デジタル田園都市国家構想)

デジタル技術が急速に発展する中、令和4年6月に「デジタル田園都市国家構想」が示されています。構想では、全国どこでも誰もが便利に快適に暮らせる社会を目指し、地方の社会課題の解決や、新しい価値の創出を図る源泉としてデジタルインフラの急速な整備、デジタルトランスフォーメーション（DX）が推進されています。

6-4 .新型コロナウイルス感染症の影響

九州運輸局の「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響」によると、九州全体の令和2年度の輸送実績について、上半期は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動の自粛の影響から大きく減少しています。下半期は、Go To トラベルや感染状況が一時落ち着いたこともあり、回復傾向がみられました。しかしながら、1月からの緊急事態宣言が発令されると再び減少に転じています。

また、公共交通の利用は、新型コロナウイルス感染症による移動の自粛や飲食店の時短営業の影響を大きく受け、前年の7割程度にとどまっています。

なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛の影響は現在も続いているため、令和4年度も引き続き厳しい状況が続いています。

青線：R2/R1 赤線：R3/R1



※JR九州の輸送人員は、令和3年10月の値。その他は、令和3年11月の値。

図1-7.九州のバス事業・旅客船事業の輸送実績

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和3年11月までの実績）」（九州運輸局、R4年1月）

第2章 地域の現状

1. 位置

本市は、福岡県の南部、筑後地方に位置し、福岡市から南へ約 50km、北は広川町、久留米市、うきは市、西は筑後市、みやま市に接し、南は熊本県、東は大分県と県境に面しています。地方生活圏は、久留米・大牟田地方生活圏に属しています。

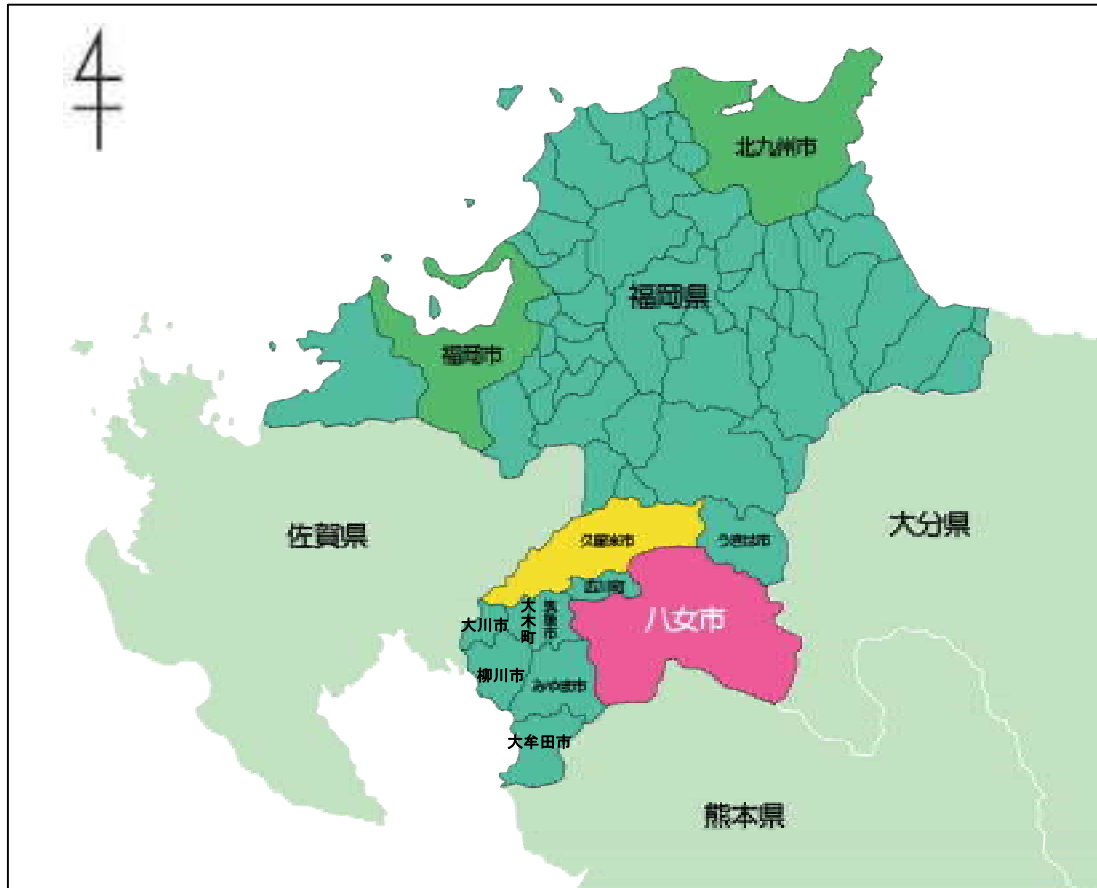


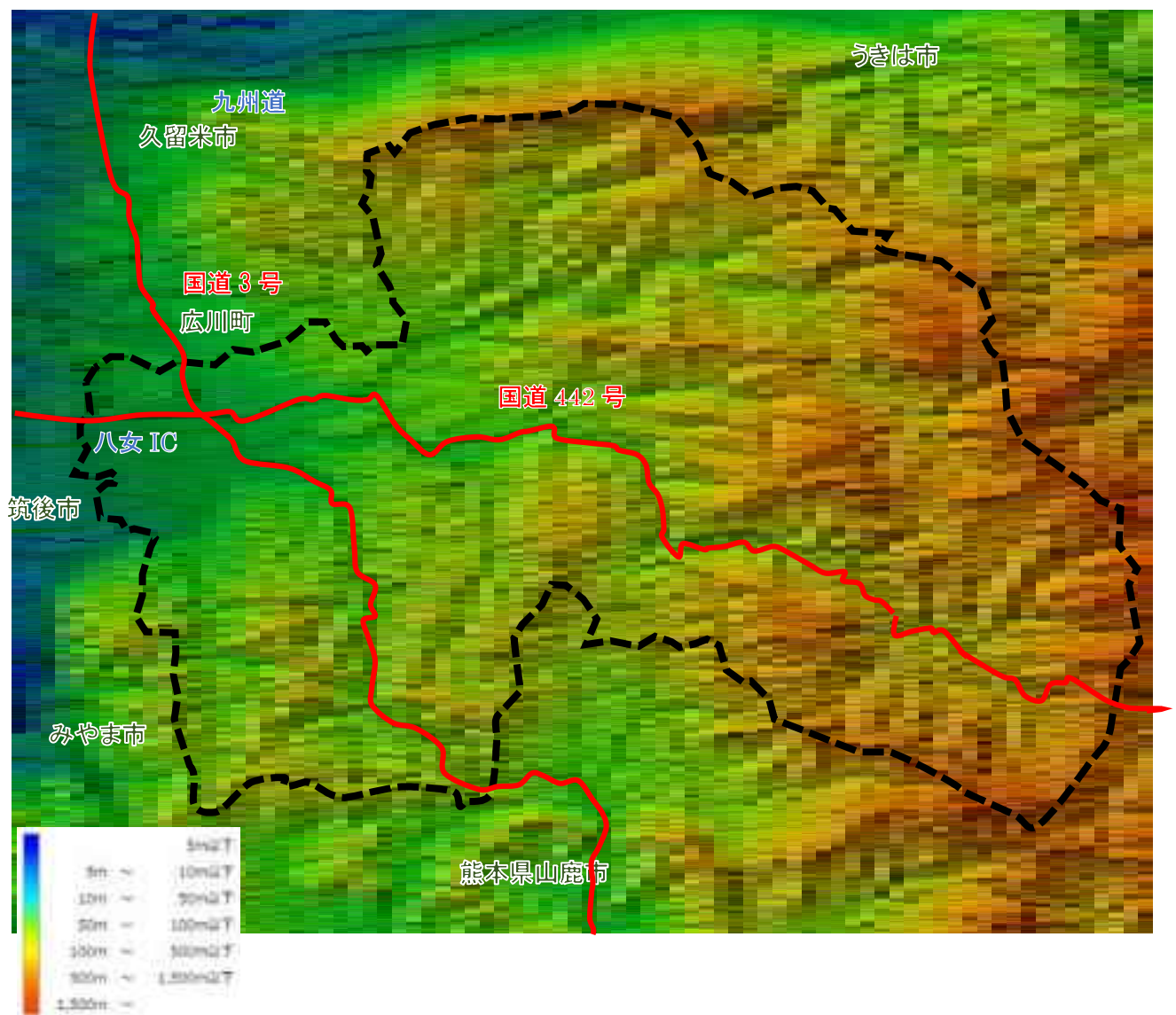
図 2-1.八女市の位置

2 地勢

八女市の総面積は 482.44km² で、県内では北九州市に次ぐ広大な面積です。地形は、西部が平野部、東部が山間部となっており、森林が面積の約 66%を占めています。また、一級河川の矢部川やその支流の星野川など、大小の河川が、概ね市域の東から西にかけて流れています。

市の東部地域の北側から東側は耳納山地、南側は筑肥山地と標高 500m 以上の山地に囲われています。

市の西部地域は、国道 3 号が南北を貫き、これと交差して国道 442 号が東西に走り、西端には九州自動車道が通じ、八女インターチェンジがあります。



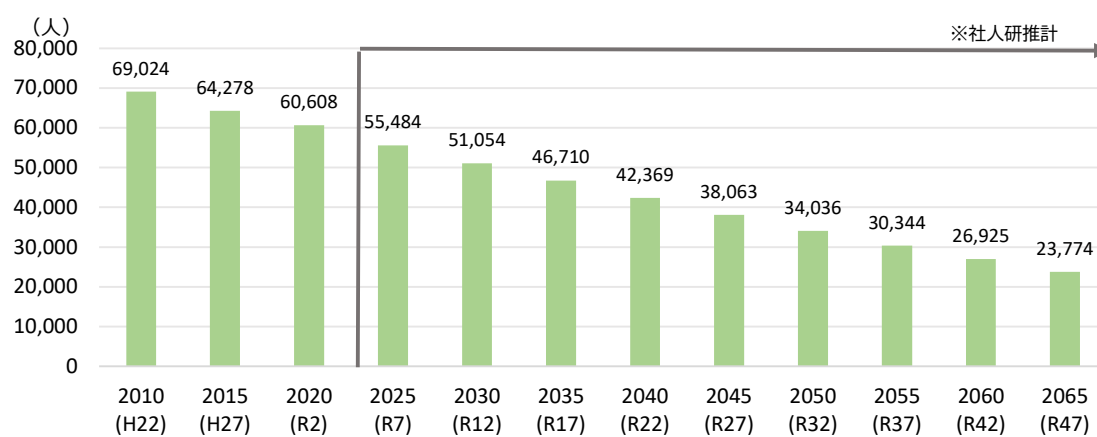
出典：国土地理院地図 HP より作成

図 2-2.八女市の標高

3 人口

3-1 人口推移

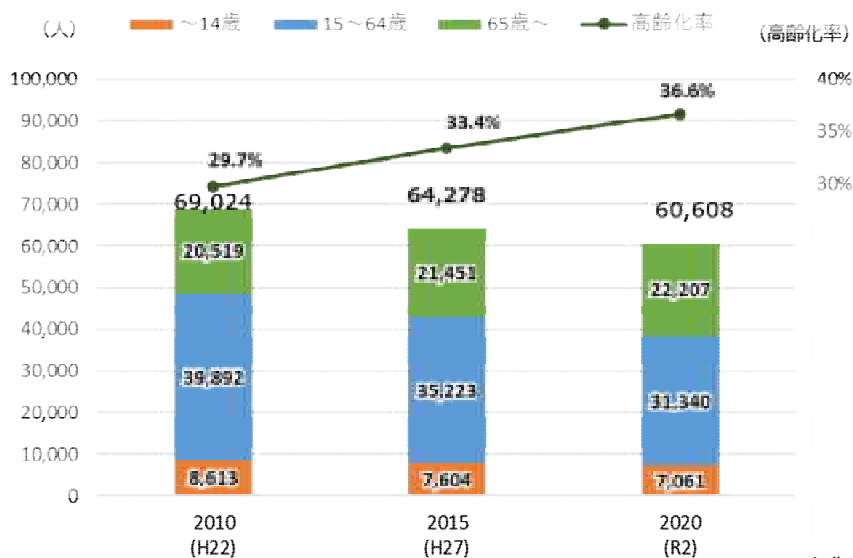
八女市の人口は、減少傾向で推移しており、令和2年（2020年）現在で、約60,600人と10年前の平成22年（2010年）から約8,500人（12%減）と大幅に減少しています。国立社会保障・人口問題研究所（略称：社人研）の推計によると、今後も減少は続き、10年後の令和12年（2030年）には約51,000人と現在よりも約10,000人減少、20年後の令和22年（2040年）には、約42,000人と現在よりも約18,000人減少すると推計されています。



※八女市人口をもとに、2025～2045 は H30 の社人研推計に更新

図 2-3.八女市の人口推移と将来人口推計

年齢3区分別人口の推移をみると、高齢人口が増加、年少人口、生産年齢人口が減少傾向にあり、高齢化率は令和2年（2020年）で36.6%と過去10年間で6.9ポイント増加しています。

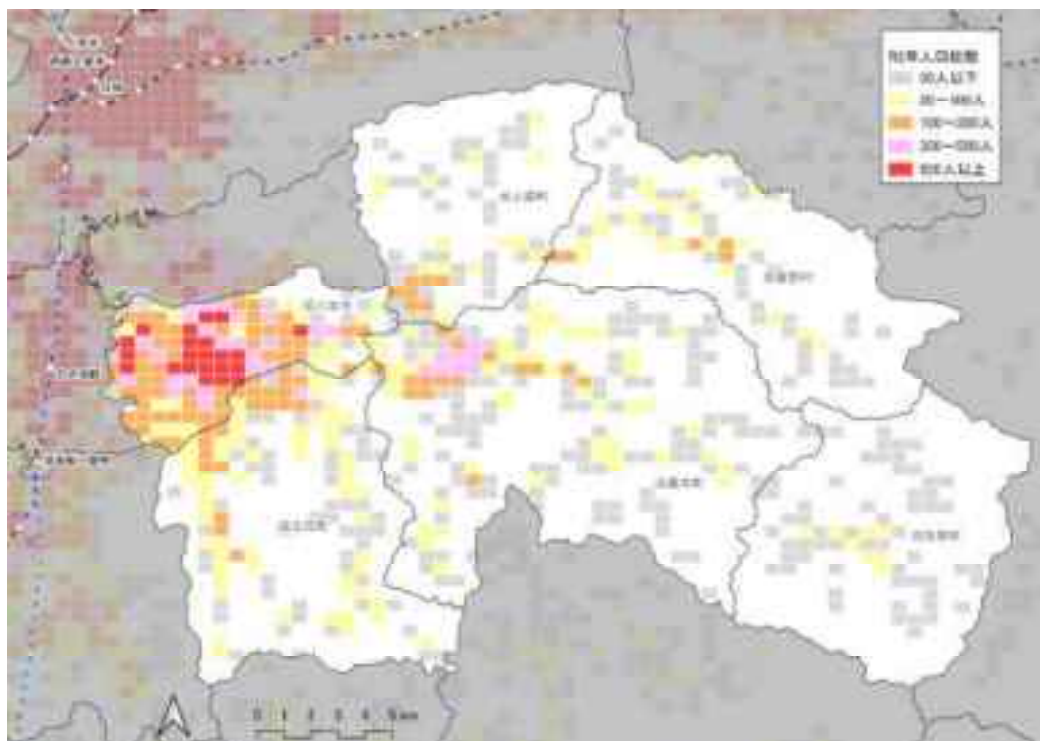


出典：国勢調査（H12～R2）

図 2-4.八女市の3区分別人口と高齢化率の推移

3-2 地区別の人口分布

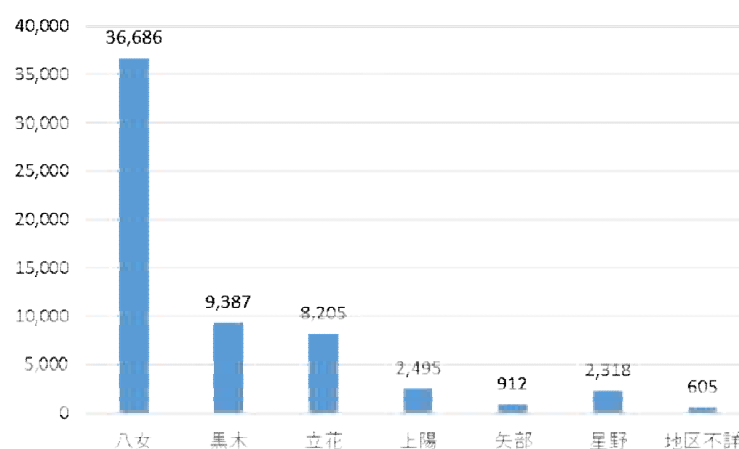
八女市の人口は八女地区に集中し、山間部に位置する八女東部地区は、大半が人口密度 100 人/km² 未満の地域となっています。



出典:「地図で見る統計」より作成(データは令和2年国勢調査)

図 2-5.八女市の人口分布

地区別の人口をみると、八女地区が 36,686 人と多く、全体の 61%を占めています。その他では黒木地区が 9,387 人、立花地区が 8,205 人の順に多くなっていますが、上陽地区は 2,495 人、星野地区は 2,318 人、矢部地区は 912 人と他の地区に比べ少なくなっています。



出典:令和2年度国勢調査

図 2-6.八女市の地区別人口

平成12年（2000年）の人口を100として、過去20年間の推移をみると、人口が多い八女地区は、94.1とやや減少傾向となっています。しかし、その他の地区は令和2年（2020年）における指数が約4割減の60前後と大きく減少しており、特に矢部地区は指数が51.8と過去20年間で人口がほぼ半減しています。

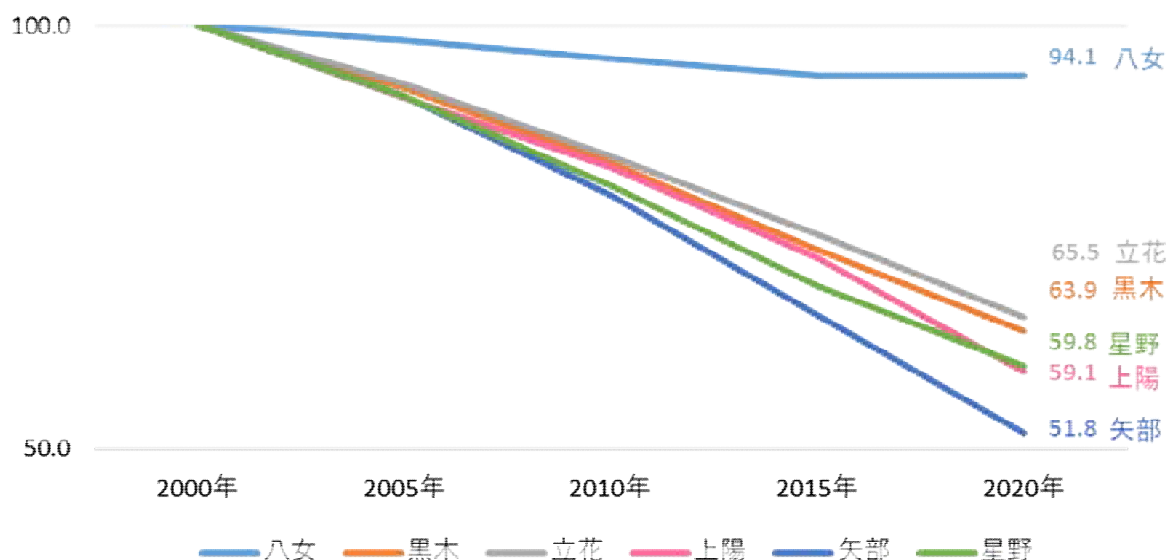
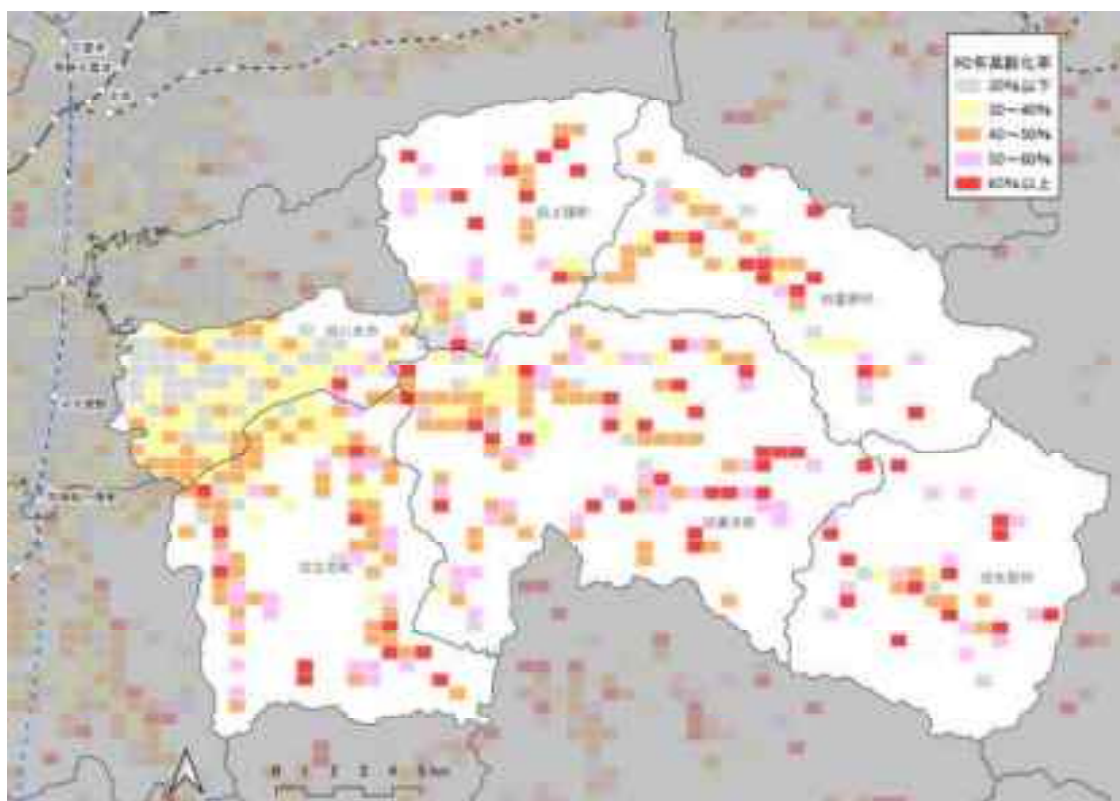


図 2-7.八女市の人口推移(2000 年を 100 とした場合の指数表示)

3-3 .高齢化率

高齢化率は、人口が少ない山間部で高く、各地区に高齢化率が60%を超える地区が点在しています。人口が少なく高齢化が進んでいる山間部では、過疎化が急速に進んでいくと思われます。



出典：令和2年国勢調査

図 2-8.八女市の高齢化率(500m メッシュ)

地区別の高齢化率をみると、八女地区以外で40%を超えており、特に矢部地区は54.5%と高齢化が進んでいます。

表 2-1.地区別の高齢化率

地区名	総人口	65歳以上人口	高齢化率
八女	36,686	11,579	31.6%
黒木	9,387	4,184	44.6%
立花	8,205	3,537	43.1%
上陽	2,495	1,124	45.1%
矢部	912	497	54.5%
星野	2,318	1,116	48.1%
地区不詳	605	170	28.1%
計	60,608	22,207	36.6%

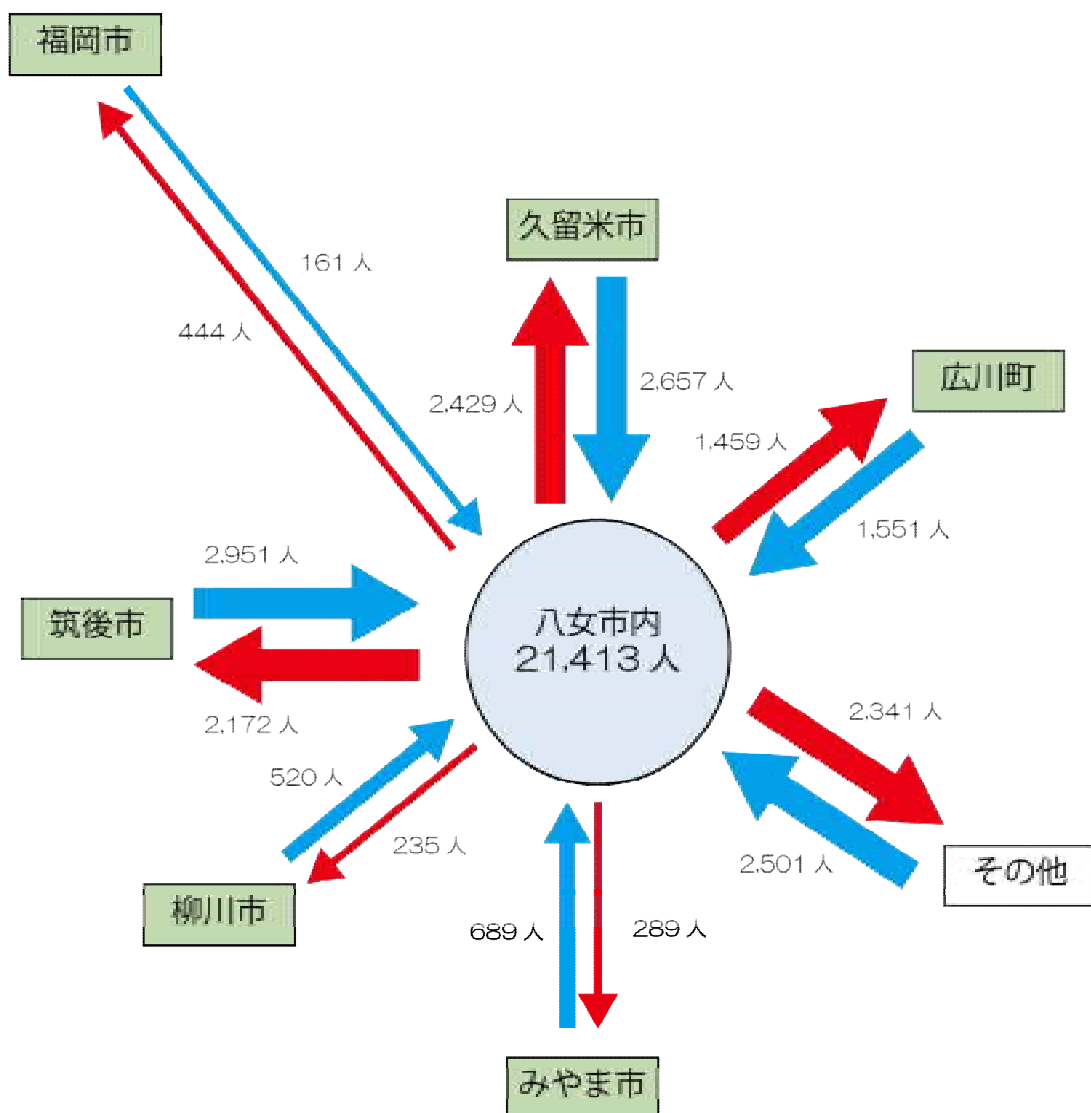
出典：令和2年国勢調査

3-4 .通勤・通学の状況

(1)通勤

八女市民の30,782人が就業しており、そのうち約7割にあたる21,413人は市内で、約3割が市外に通勤しています。市外の通勤先で最も多いのは久留米市の2,429人で、次いで筑後市2,172人、広川町1,459人の順で周辺市町村が多くなっています。また、福岡市にも444人が通勤しています。

一方、八女市内では市外から通勤している人11,030人を含めて32,443人が働いており、市外からは、筑後市2,951人、久留米市2,657人、広川町1,551人の順で通勤者が多くなっています。



※15歳以上の就業者、従業地「不詳」を含む

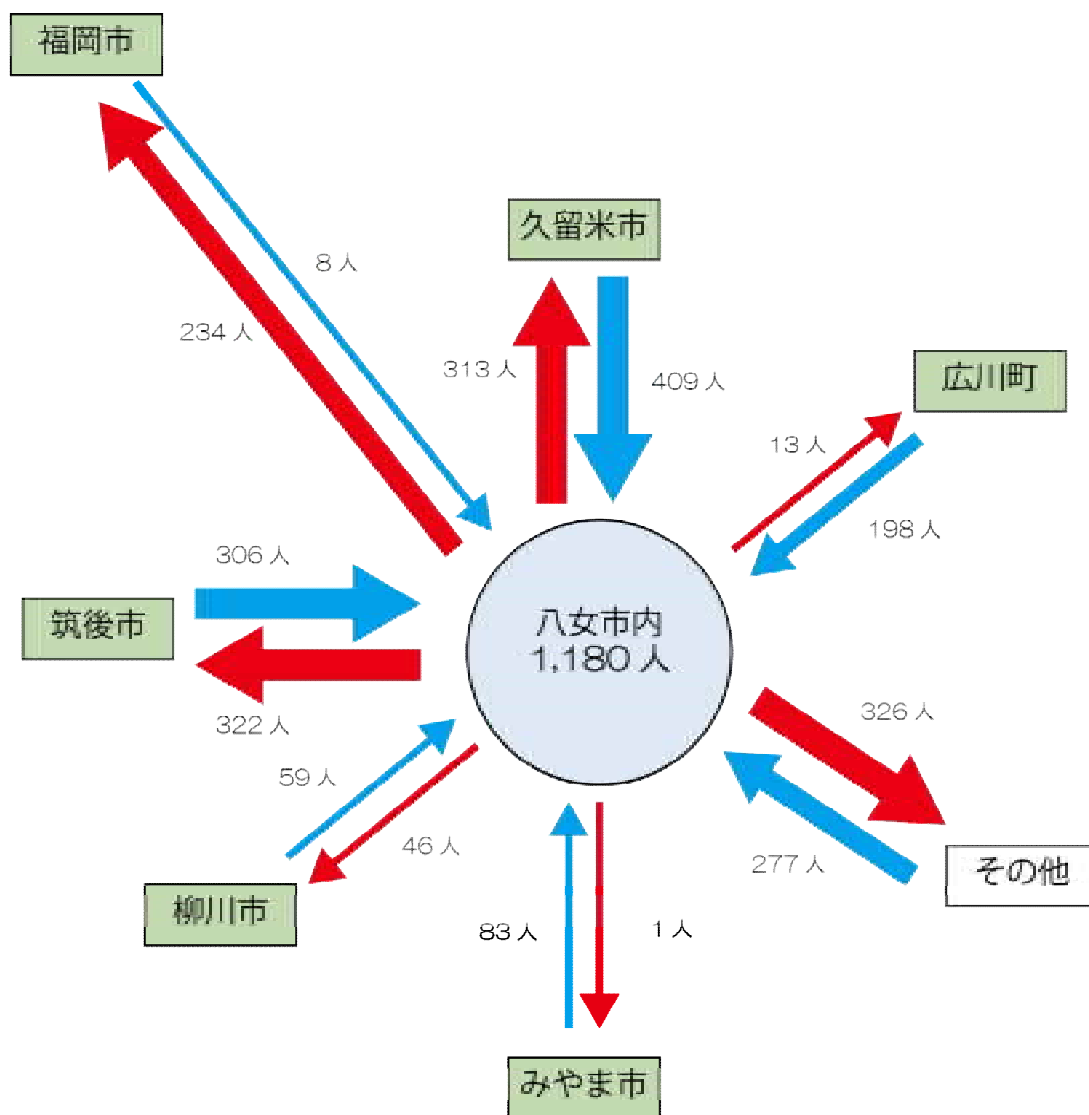
出典：令和2年国勢調査

図 2-9.八女市と主な通勤先市町との通勤流動

(2)通学

15歳以上の八女市民のうち、2,435人が通学しています。そのうち半数弱の1,180人は市内の学校に通学し、半数以上は市外の学校に通学しています。市外の通学先で最も多いのは筑後市の322人で、次いで久留米市313人、福岡市234人の順で多くなっています。

一方、八女市内には市外からの通学者1,340人も含めて2,520人が通学しています。市外からは、久留米市409人、筑後市306人、広川町198人の順で通学者が多くなっています。



※15歳未満の通学者を含む。通学地「不詳」を含む

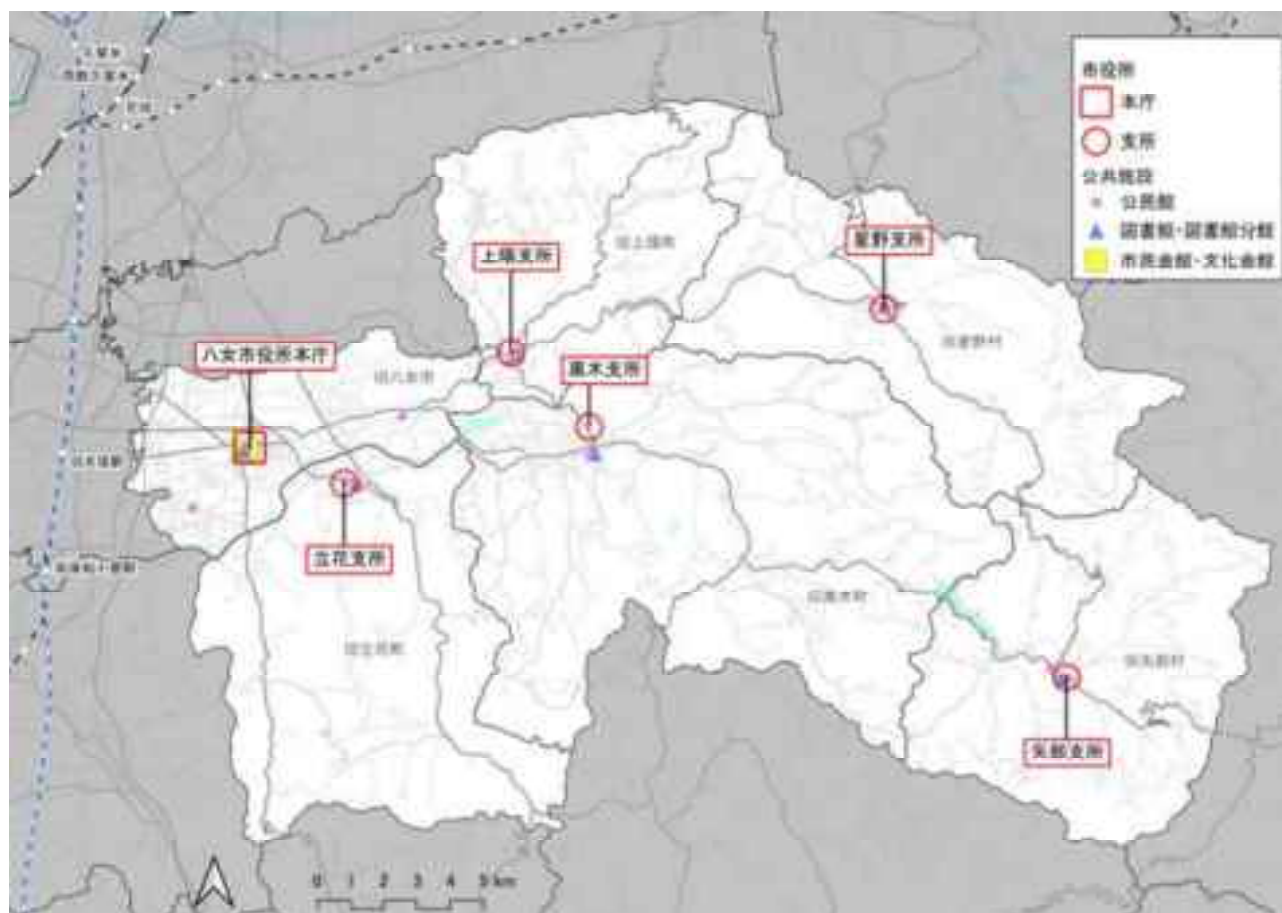
出典：令和2年国勢調査

図 2-10.八女市と主な通学先市町との通学流動

4 主な施設の立地状況

4-1 公共施設

公共施設として八女地区に八女市役所本庁が、各地区に市役所の支所が立地しています。また、八女地区には、市民会館おりなす八女、市立図書館、中央公民館、総合体育館などの公共施設が立地しています。

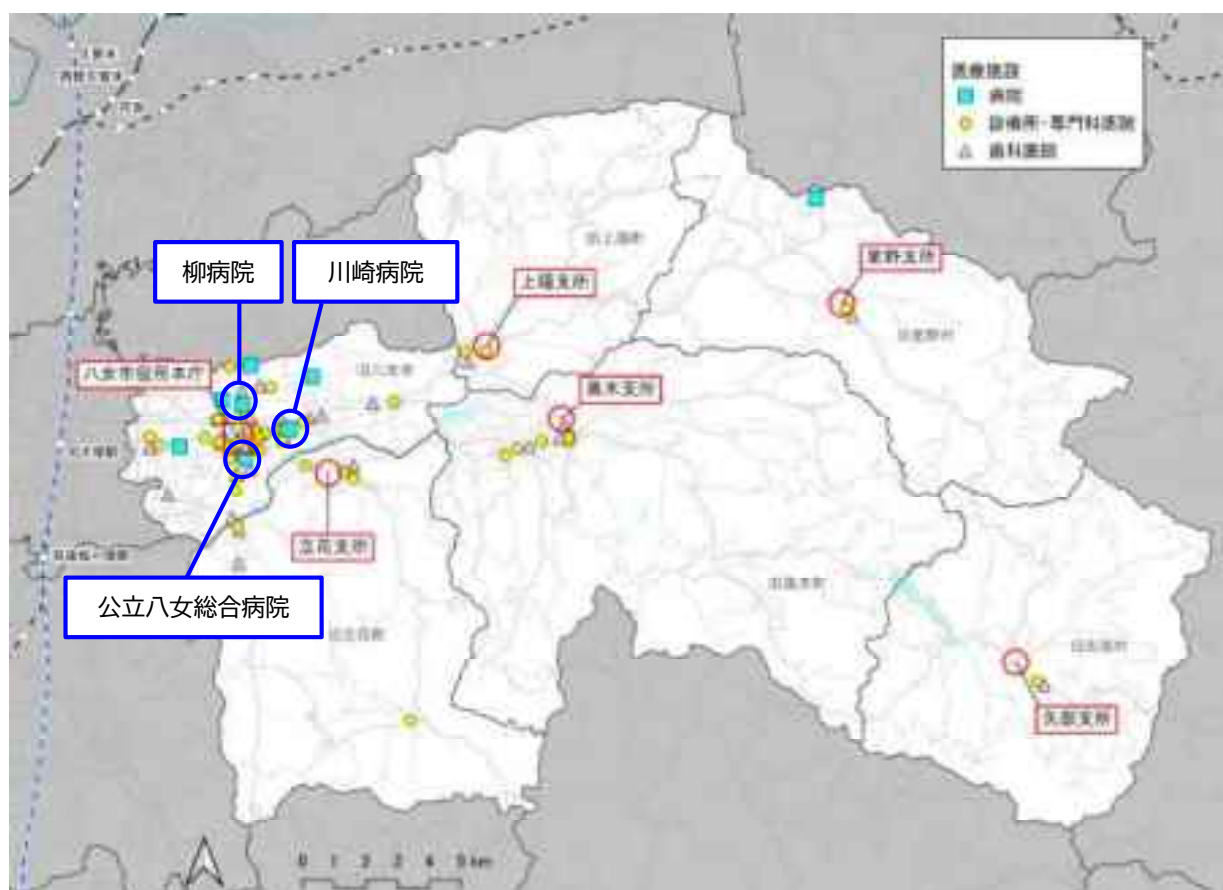


出典：八女市 HP(令和4年9月現在)

図 2-11.主な公共施設の立地状況

4-2 .医療施設

医療機関は各地区の中心部に立地していますが、多くは八女地区に集中しています。救急指定病院は公立八女総合病院、柳病院、川崎病院の3病院がありますが、いずれも八女地区に立地しています。



出典：八女筑後医師会HP、八女筑後歯科医師会HP、八女市(令和4年6月現在)

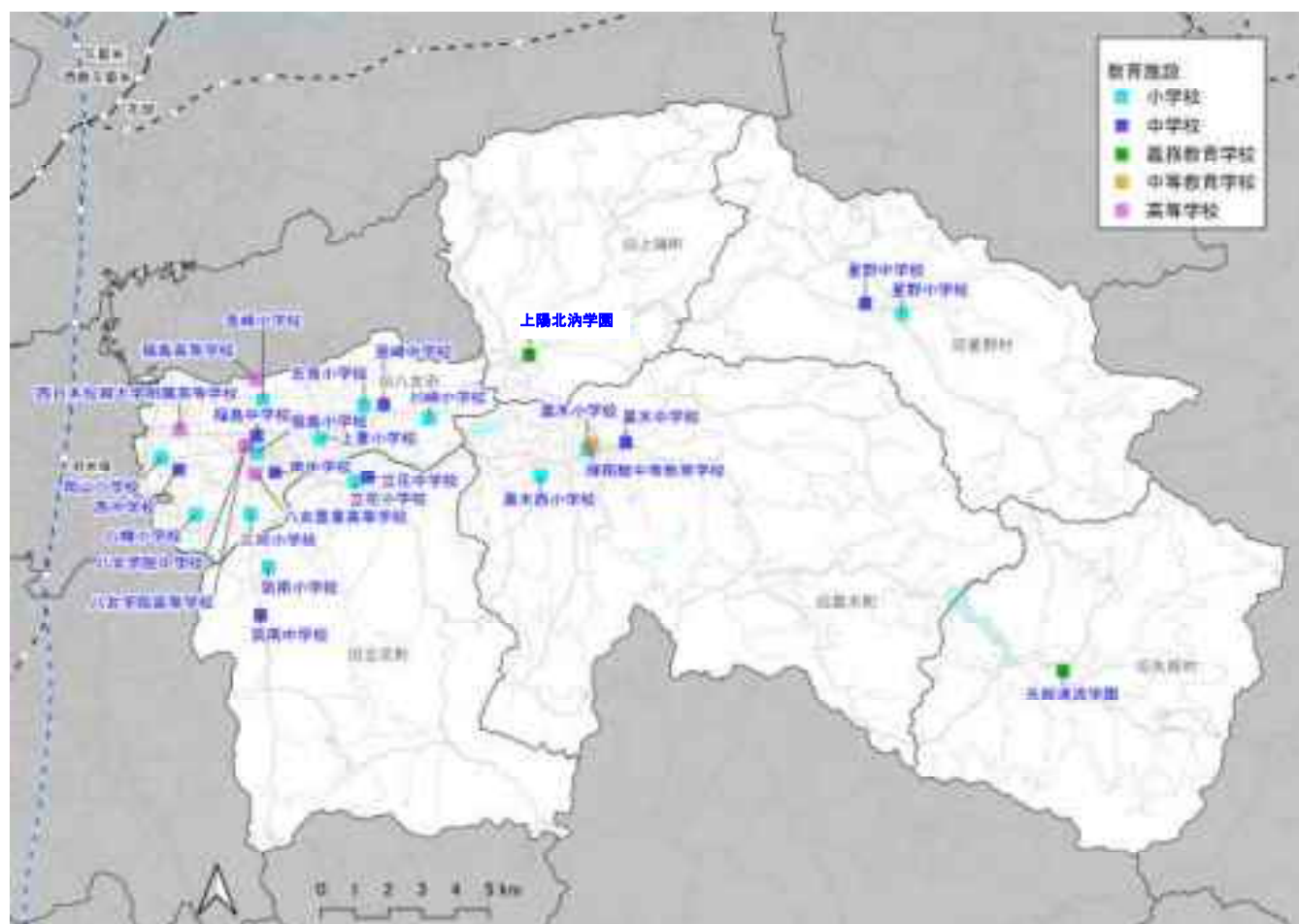
図 2-12.医療施設の立地状況

4-3 .教育施設

各地区に小学校、中学校は立地しています。

高校は、八女地区に福島高校、八女農業高校、八女学院高校、西日本短期大学附属高校の4校が、黒木地区に輝翔館中等教育学校が立地しています。

市外の高校では、筑後市の八女高校、八女工業高校、久留米市の祐誠高校なども通学圏にあり、特に八女市の東部では、高校までの通学距離が長くなっています。

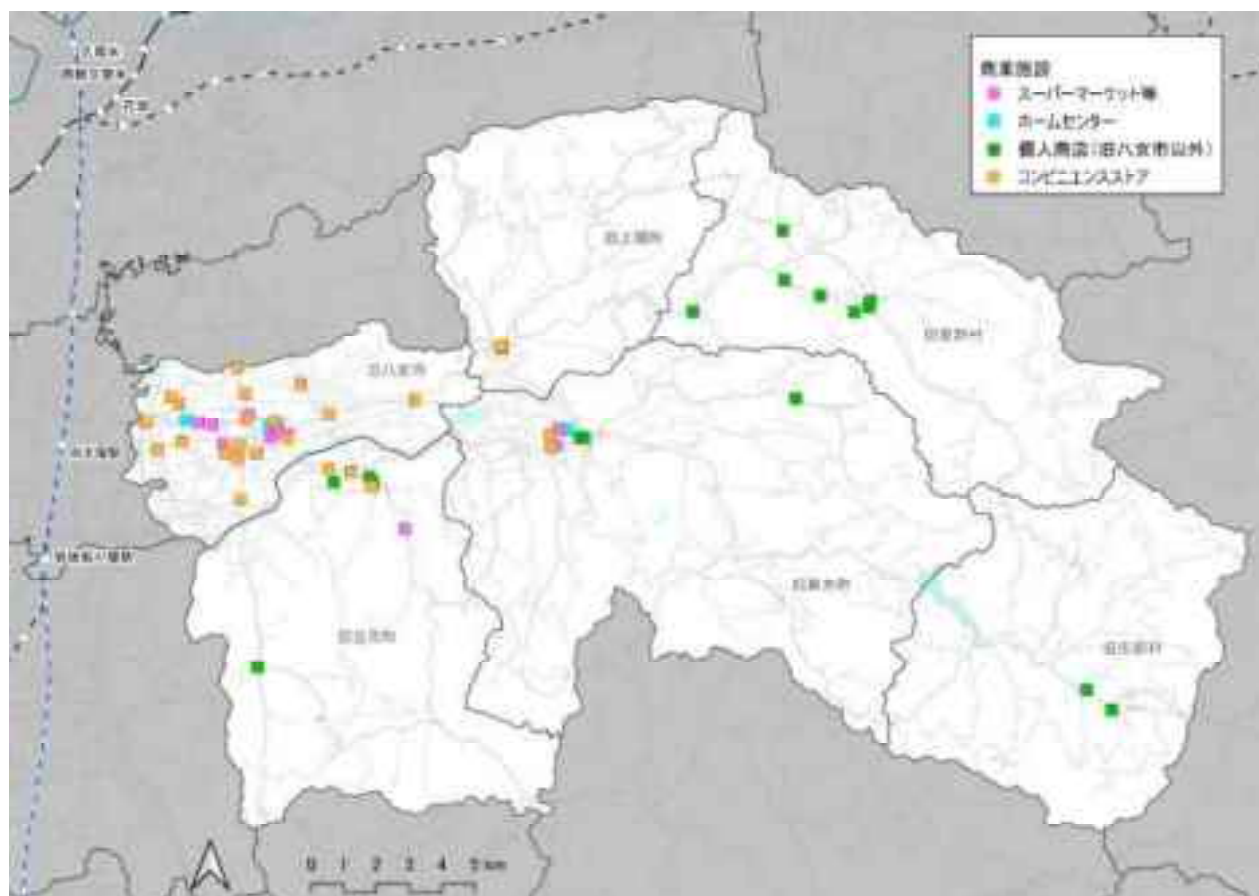


出典：八女市HP、福岡県HP(令和4年9月現在)

図 2-13.教育施設の立地状況

4-4 商業施設

スーパーマーケット等の商業施設は、八女地区や黒木地区、立花地区に多く立地し、その他の地区では商業施設が少なくなっています。なお、星野地区では、個人商店のみが立地しています。

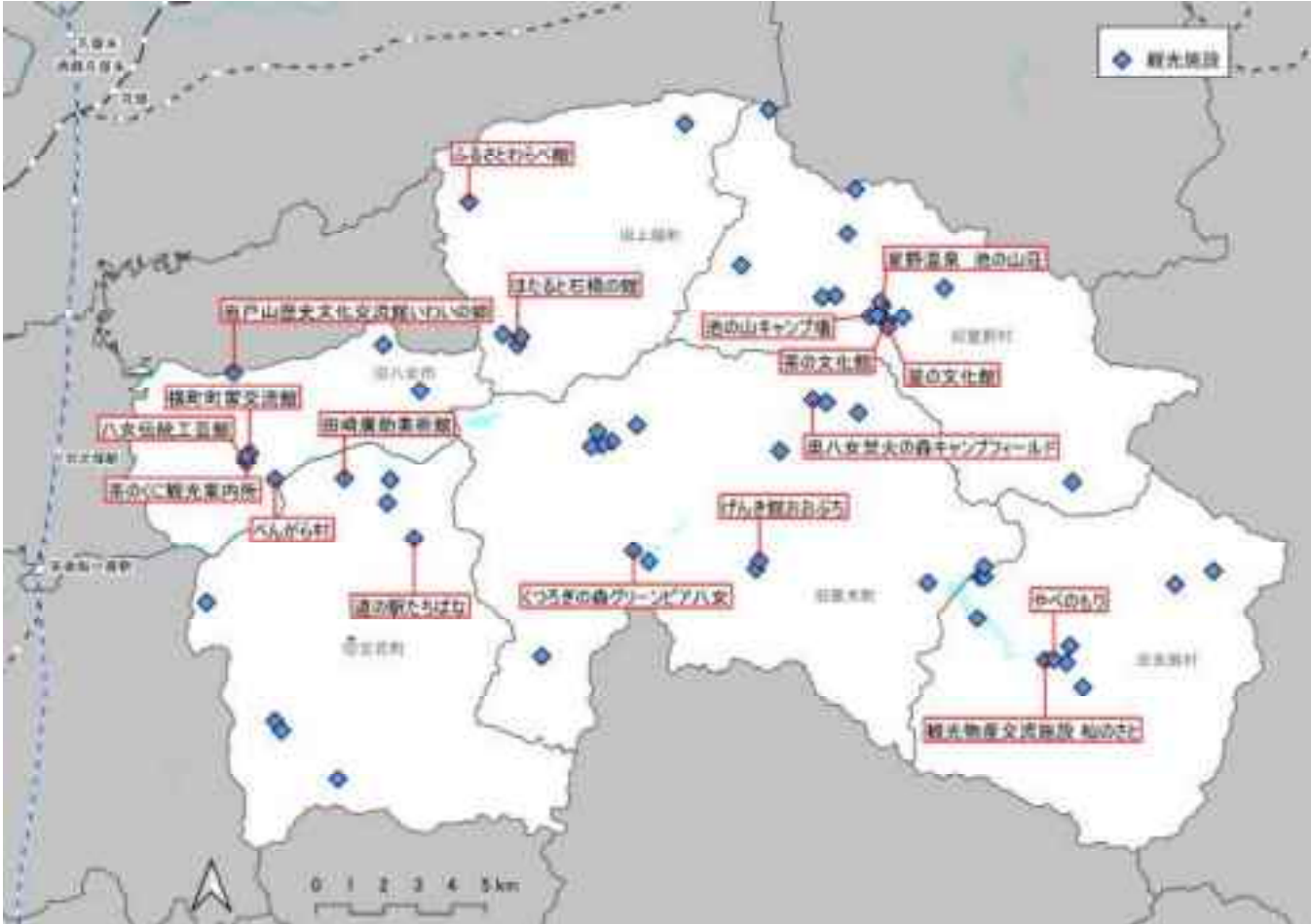


出典:iタウンページより抜粋(令和4年9月現在)

図 2-14.主な商業施設の立地状況

4-5 観光施設

100%

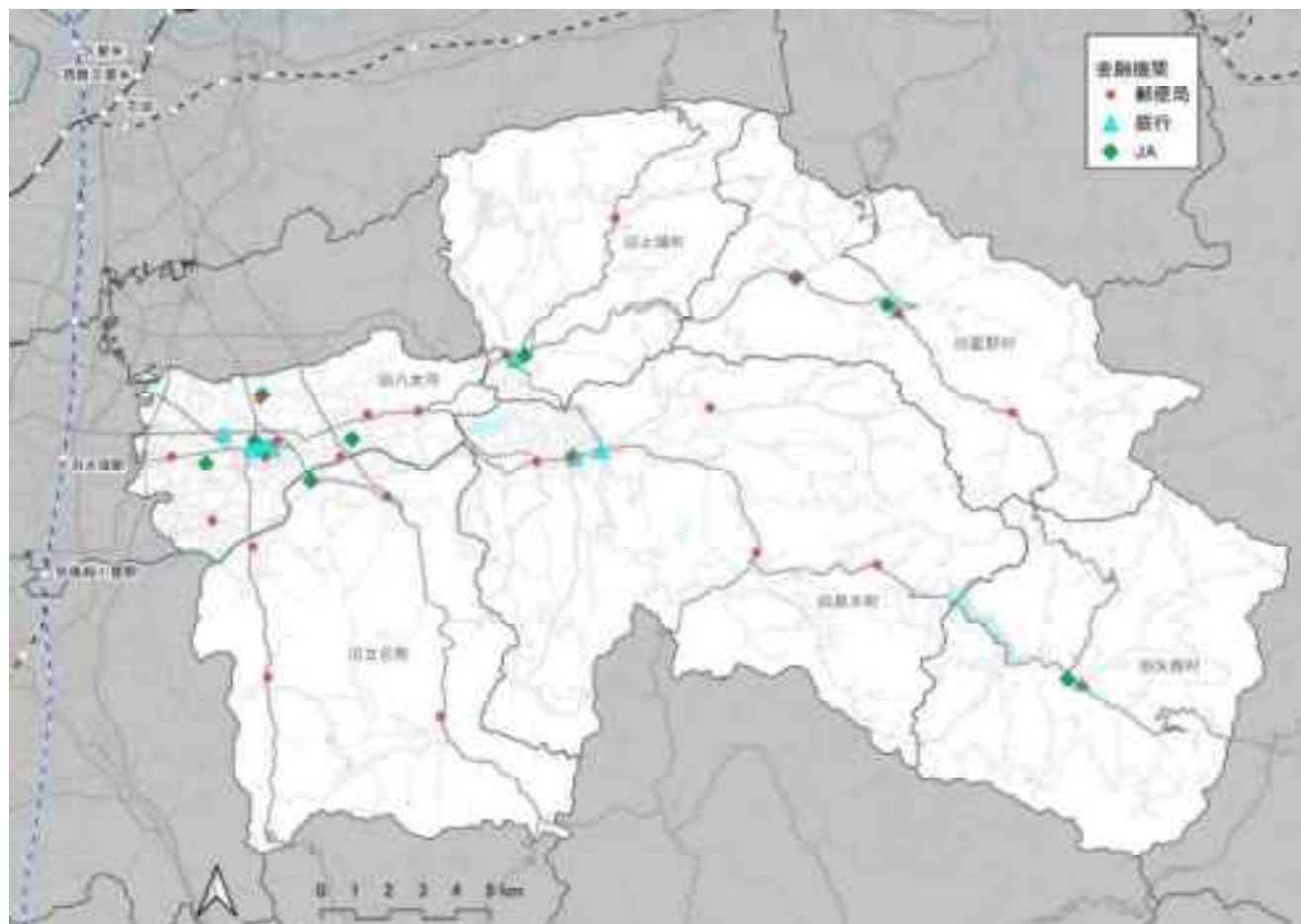


出典：八女市観光ガイドブック(平成 30 年 2 月現在)

図 2-15.主な観光施設の立地状況

4-6 .金融機関

金融機関は、八女地区を中心に立地しています。なお、郵便局、JA については各地区毎に点在しています。



出典：八女市HP、各金融機関HP(令和4年9月現在)

図 2-16.八女市の金融機関の分布

第3章 公共交通の現状

1 公共交通ネットワーク

八女市内に鉄道はなく、最寄りのは筑後市の羽犬塚駅になります。

市外とは東西方向に矢部～黒木～福島～羽犬塚駅を連絡する堀川バス羽矢線で、南北方向は、福島～広川～久留米を連絡する西鉄バス福島線、堀川バス久留米線で結ばれています。

広域の移動についてみると、バス路線では高速八女インターバス停より、福岡空港や天神、熊本方面への高速バス、鉄道では筑後市の筑後船小屋駅で九州新幹線、羽犬塚駅で鹿児島本線と連絡しています。

また、市内は堀川バス羽矢線を軸に、幹線路線の堀川バス星野線（福島～十筆車庫）や支線路線の堀川バス星野線（十筆車庫～浦）、堀川バス横山線、堀川バス白木線、堀川バス辺春線の支線で路線網が構成されています。



図 3-1.八女市の公共交通ネットワーク

2 公共交通の運行・利用状況

2-1 路線バス

市内には、西鉄バスが1路線、堀川バスが7路線運行しており、このうち西鉄バス福島線と堀川バス羽矢線、堀川バス星野線は1日20本以上運行されています。

一方で運行本数が少ない路線もあり、堀川バス横山線は1日の運行本数が5本未満となっています。

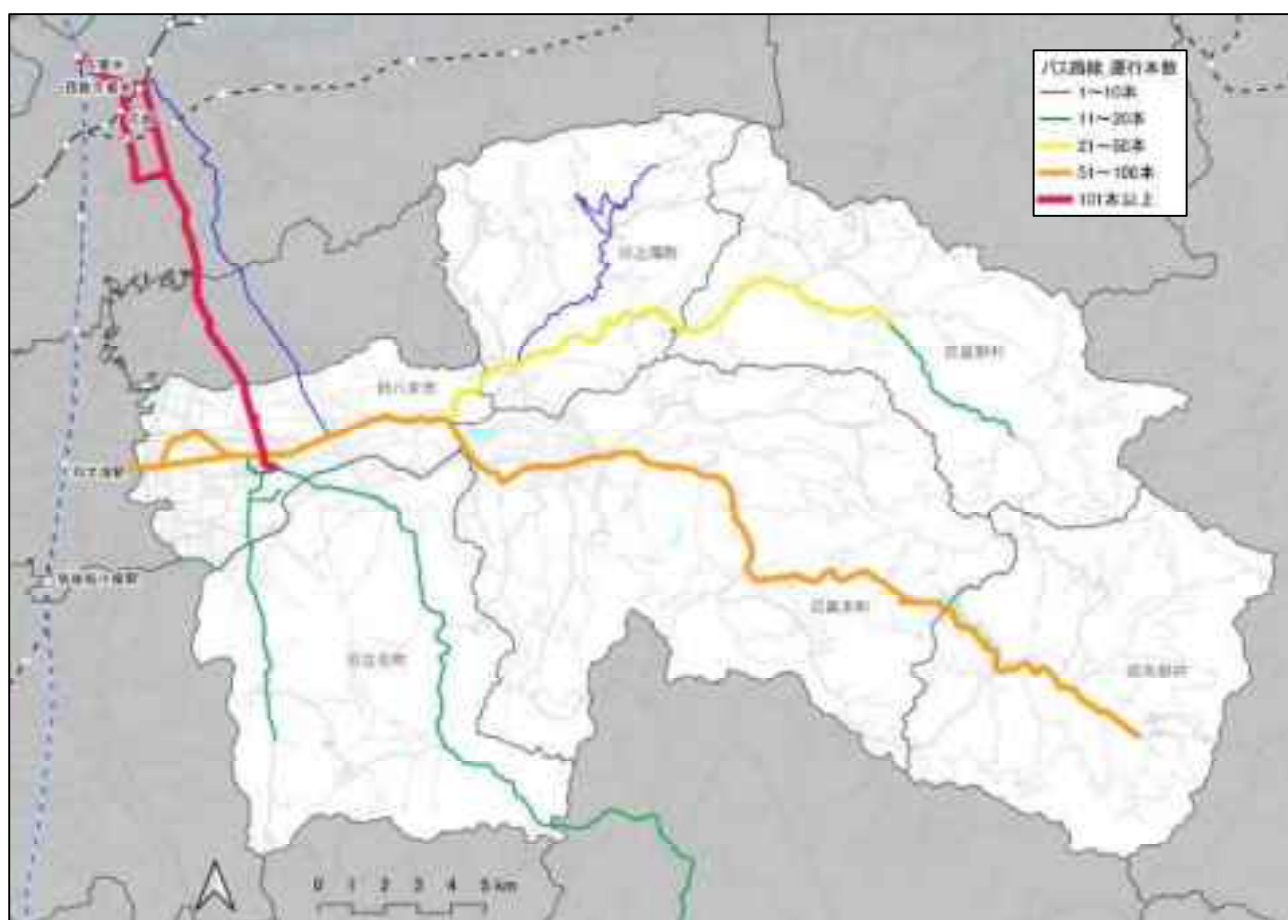


図 3-2. 八女市内の路線バス網と運行本数

路線バスの運賃は、対距離制運賃となっており、主な区間では福島～羽犬塚間が350円、福島～西鉄久留米間が510円、福島～黒木間が580円となっています。

表 3-1. 福島バス停から主なバス停までの運賃

区間	路線	運賃	備考
福島	黒木	堀川バス羽矢線	580円
	矢部支所前	堀川バス羽矢線	1,200円
	柴庵	堀川バス羽矢線	1,250円
	羽犬塚	堀川バス羽矢線	350円
	大瀬	堀川バス星野線	430円
	納又	堀川バス横山線	980円 星野線と乗継
	十箆車庫前	堀川バス星野線	950円
	浦	堀川バス星野線	1,100円
	八女公立病院	堀川バス白木線	160円
	べんがら村	堀川バス白木線	200円
	夢たちばなビレッジ	堀川バス白木線	490円
	道の駅たちばな	堀川バス迎春線	280円
	山中	堀川バス迎春線	620円
	平山温泉前	堀川バス迎春線	1,200円
	西鉄久留米駅	堀川バス久留米線	560円
		西鉄バス福島線	510円
	JR久留米駅	西鉄バス福島線	570円

西鉄バスの利用者数は、令和1年度までは横ばいで推移してきていますが、令和2年度、3年度は新型コロナの影響で減少しています。

また、堀川バスの利用者数は、減少傾向で推移しており、新型コロナの影響によりさらに利用者数が減少しています。

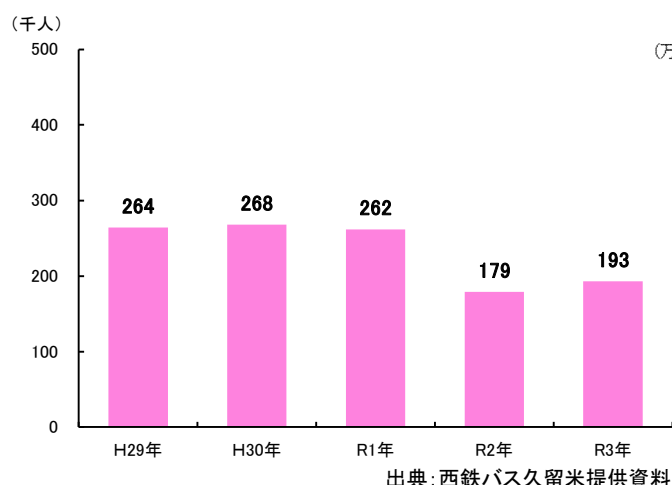


図 3-3. 西鉄バス利用者数の推移

(ICカードで把握された八女市内区間を発着する利用者数)



図 3-4. 堀川バス利用者数の推移

2-2 ふる里タクシー

利用者の玄関から目的地の玄関まで送迎し、複数の利用者が乗り合いで利用する予約型乗合タクシー「ふる里タクシー」を八女市内 11 エリアで運行しています。全エリアにおいて平日のみの 1 日 8 便を運行しており、利用運賃は同一エリア内は 300 円となっています。

一部地域ではエリア越えでの運行も行われており、串毛・木屋・笠原・大淵エリアと黒木町中心部を行き来する場合は 300 円、白木・辺春エリアと八女市中心部、白木エリアと光友地区、上陽エリアと黒木町中心部間を行き来する場合は 400 円となっています。



図 3-5.ふる里タクシーの運行エリア

- ご利用には、事前登録が必要です。簡工紙再課または市支所でお手続きください。また、住所変更された時も手続きが必要です。
- ご利用の際には、必ず「予約センター」に電話で予約してください。
- 同一エリア内であれば1回の乗車につき300円でご利用できます。
※運行エリア・エリア間の移動については、乗車運行エリア図を参照してください。
※未登録者の利用は、無料です。
- 乗合タクシーですので、早めにご準備ください。また、乗車時間の設定はできません。
- ご利用できるのは、付添人が利用する乗客を除き、1人で乗降できる方です。

予約時間について

受付時間は、午前7時30分から午後4時30分までです。
利用日の2日前（連休を除く）から予約できます。
予約は、お客様の受付締切時間までにお願います。

運行時刻について
全エリア共通

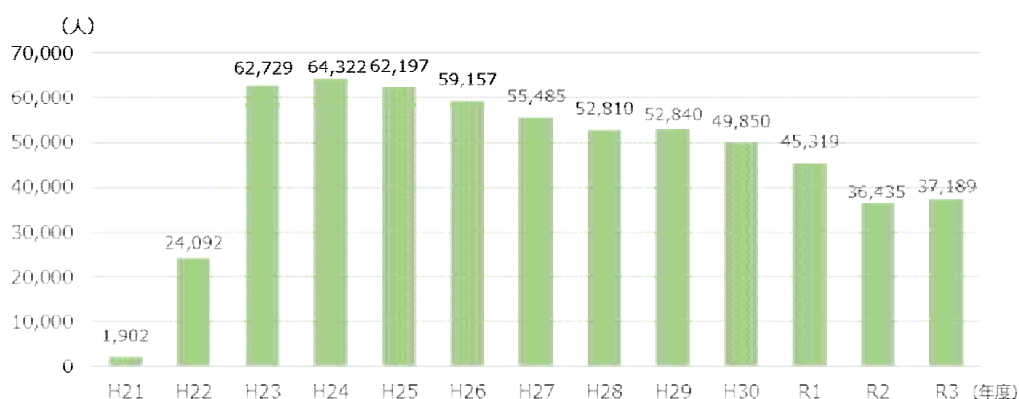
※1日8便の運行、きりぎり運行

受付締切時間	出発時間
① 前日午後4時30分	午前7時30分
② 午前8時30分	受付を締め切り次第出発します
③ 午前9時30分	
④ 午前10時30分	
⑤ 午後12時30分	
⑥ 午後1時30分	
⑦ 午後2時30分	
⑧ 午後3時30分	

※土曜・日曜・祭日の運行は、11月29日から12月2日まで、休止です。

図 3-6.ふる里タクシーの利用方法・運行時間

ふる里タクシーの利用者数は、平成24年度の約64,000人をピークに減少傾向で推移してきましたが、新型コロナの影響により、令和2年度、3年度は約37,000人前後へと大きく減少しています。



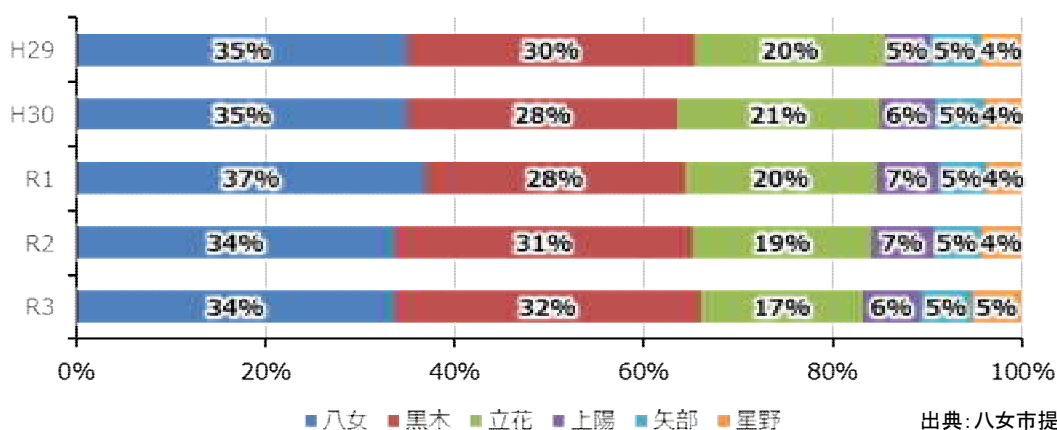
出典:八女市提供資料

図3-7.ふる里タクシーの利用者数の推移

地区別の利用者数は、年々減少傾向で推移していましたが、新型コロナの影響により、令和2年度、3年度は八女地区、立花地区、上陽地区で利用者数が大きく減少しています。

表3-2.ふる里タクシーの地区別利用者数の推移

地区	H29	H30	R1	R2	R3
八女	18,491	17,472	16,699	12,269	12,522
黒木	黒木	1,957	1,758	1,244	1,322
	串毛	2,854	2,175	1,902	1,848
	木屋	2,443	2,083	2,221	2,463
	笠原	3,476	3,226	3,111	2,689
	大淵	5,336	4,931	3,988	3,632
	小計	16,066	14,173	12,466	11,447
立花	光友	2,204	2,625	2,452	1,899
	北山	1,289	1,449	1,058	635
	白木	2,197	2,346	1,892	1,694
	辺春	4,939	4,294	3,776	2,705
	小計	10,629	10,714	9,178	6,933
上陽	2,499	2,893	2,984	2,373	2,264
矢部	2,806	2,602	2,265	1,797	2,007
星野	2,349	1,996	1,727	1,616	1,982
合計	52,840	49,850	45,319	36,435	37,189



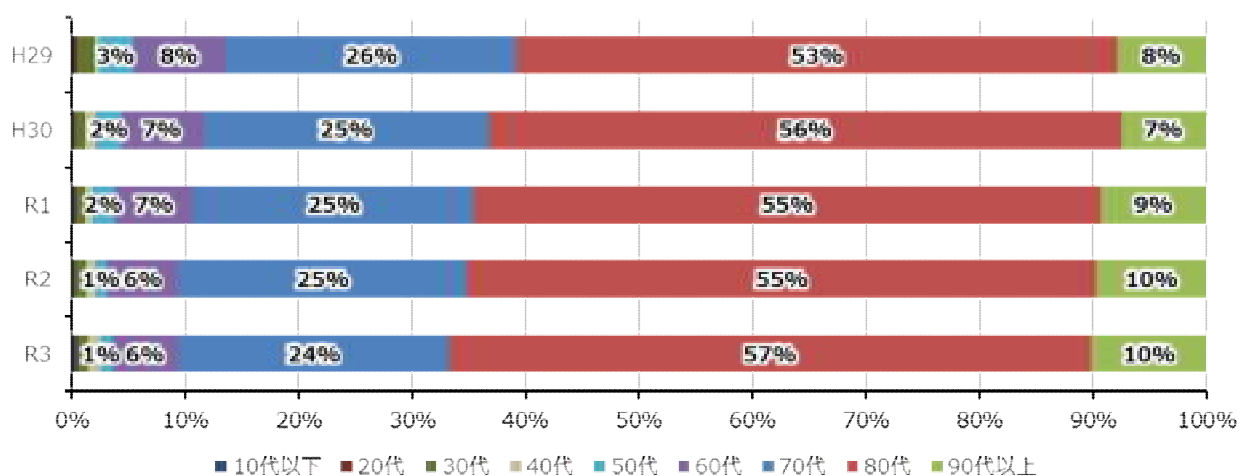
出典:八女市提供資料

図3-8.ふる里タクシーの地区別利用者数の構成比の推移

年代別の利用者数は、80代の利用が多く、令和3年度で80歳以上の利用は全体の67%を占めています。年代別の構成比をみると、80代以下の年代は減少傾向で推移していますが、90代以上のみ増加傾向で推移しており、コロナ禍の令和2年度を除き、利用者数、構成比共に増加しています。

表 3-3.ふる里タクシーの年齢別利用者数の推移

年代	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
10代以下	107	62	114	53	122
20代	123	83	63	45	74
30代	824	409	327	358	323
40代	207	509	322	299	402
50代	1,584	1,096	885	367	392
60代	4,354	3,603	3,164	2,307	2,193
70代	13,514	12,529	11,190	9,253	8,846
80代	27,961	27,829	25,024	20,210	21,066
90代以上	4,166	3,730	4,230	3,543	3,771



出典:八女市提供資料

図 3-9.ふる里タクシーの年齢別利用者数の構成比の推移

2-3 .高速バス

市の西端、筑後市境にある九州自動車道の高速八女インターバス停には、上りが博多・天神方面、下りが熊本、鹿児島方面への高速バスが運行されており、多くの便が発着しています。

表 3-4.高速バスの運行状況(令和4年10月)

方向	路線名	行先方向	運行本数		運行会社	備考
			平日	休日		
上り	福岡・福岡空港～ 熊本（ひのくに号）	天神・博多	20	17	西日本鉄道 九州産交バス	
		福岡空港	12	12		
	福岡～宮崎 （フェニックス号）	天神・博多	8	8	西日本鉄道 宮崎交通 九州産交バス JR九州バス	降車のみ
	福岡～鹿児島 （桜島号）	天神・博多	10	10	西日本鉄道 南国交通 鹿児島交通 JR九州バス	降車のみ
	福岡～延岡 （ごかせ号）	天神・博多	4	4	西日本鉄道 宮崎交通	降車のみ
	小計		54	51		
下り	福岡・福岡空港～ 熊本（ひのくに号）	熊本 （植木 IC 経由）	20	20	西日本鉄道 九州産交バス	
		熊本（各停）	12	12		
	福岡～宮崎 （フェニックス号）	宮崎	8	8	西日本鉄道 宮崎交通 九州産交バス JR九州バス	乗車のみ
	福岡～鹿児島 （桜島号）	鹿児島	10	10	西日本鉄道 南国交通 鹿児島交通 JR九州バス	乗車のみ
	福岡～延岡 （ごかせ号）	延岡	4	4	西日本鉄道 宮崎交通	乗車のみ
	小計		54	54		
計			108	105		

高速八女インターバス停の利用者数は、休日よりも平日が多くなっています。特に平日の上りは、8時台の25人/時をピークに多く利用されています。

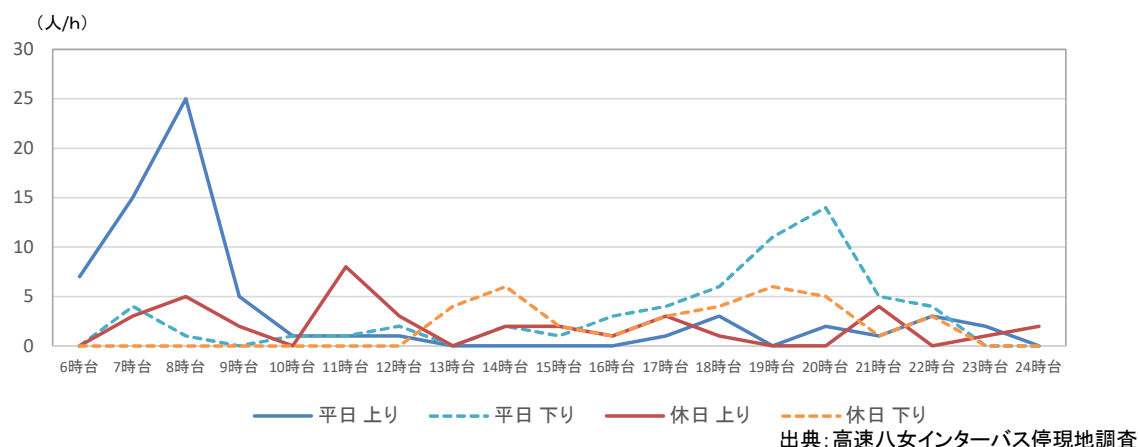
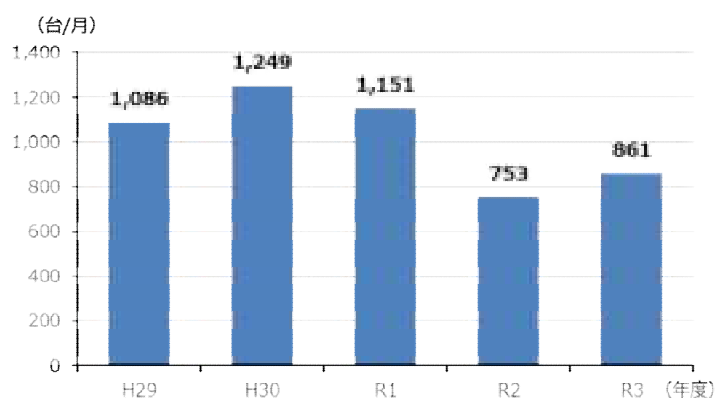


図 3-10. 高速八女インターバス停の乗降者数

高速八女インター駐車場のパークアンドライドの利用台数は、新型コロナ以前は増加傾向にあり、平成 30 年度には年間約 15,000 台、月平均で約 1,250 台の利用がありましたが、新型コロナ以降需要が減少し、令和 2 年度の利用台数はピーク時の 2/3 以下の利用にとどまっています。しかし、直近の令和 3 年度は需要が戻ってきており、今後は利用者の増加が期待されます。

表 3-5. 高速八女インター駐車場パーク&ライドの利用台数の推移

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
八女IC駐車場 パーク&ライド台数	13,033	14,993	13,817	9,078	10,567



出典: 八女市提供資料

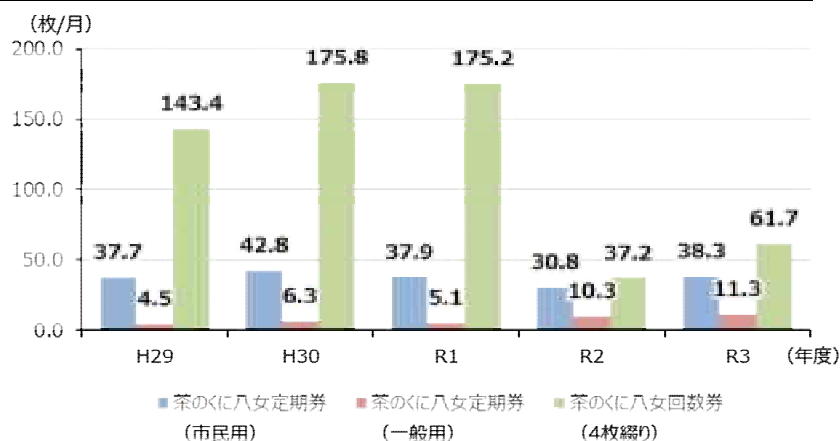
図 3-11. 高速八女インター駐車場パーク&ライドの平均利用台数

茶のくに八女定期券及び回数券の販売枚数は、令和1年度までの新型コロナ前は、市民用定期券と回数券が増加傾向にあり、平成30年度にはそれぞれ年間513枚（月平均約43枚）、2,109枚（月平均約176枚）販売しましたが、新型コロナ以降需要が減少し、令和2年度はそれぞれ369枚（月平均約31枚）、446枚（月平均約37枚）の販売にとどまっています。直近の令和3年度は需要が戻ってきており、今後は利用者の増加が期待されます。

一般用定期券は新型コロナ以降も販売枚数を増やしており、平成29年度から令和3年度の5年間で販売枚数が約2.5倍増加しました。

表 3-6. 茶のくに八女定期券の販売台数の推移

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
茶のくに八女定期券 （市民用）	452	513	455	369	459
茶のくに八女定期券 （一般用）	54	76	61	124	135
茶のくに八女回数券 （4枚綴り）	1,721	2,109	2,102	446	740



出典：八女市提供資料

図 3-12. 高速八女インター駐車場パーク&ライドの平均利用台数

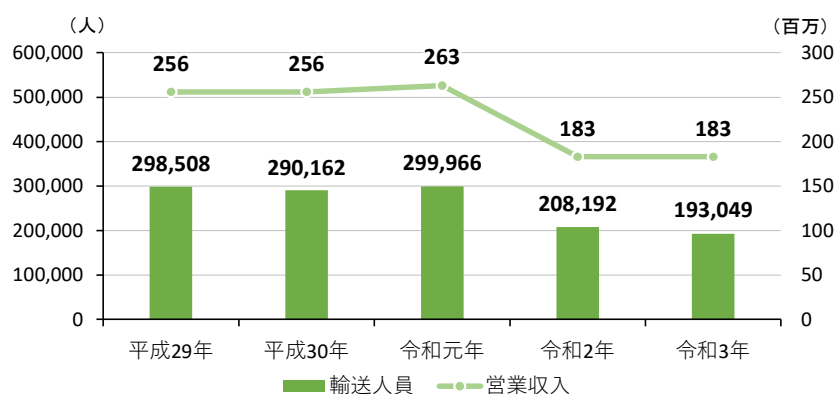
2-4 .タクシー

八女市内には、4つのタクシー事業者が営業しています。

八女市内のタクシーの輸送人員は、令和1年まで横ばいで推移していました。新型コロナウイルスの影響もあり、令和2年以降は、減少傾向で推移しており、令和3年における輸送人員は約193,000人となっています。

表 3-7.八女市内のタクシー事業者一覧

名称	事業所所在地
(有)ニコニコやひめタクシー	八女
大丸タクシー(株)	立花
(有)川島タクシー	黒木
(有)星野タクシー	星野



出典：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表（九州運輸局）

図 3-13.八女市内のタクシー利用者数の推移

2-5 .福祉有償運送

八女市内では4地区で福祉有償運行が行われており、年間延べ1,227人が利用しています。

表 3-8.福祉有償運送の概要

項目	概要
実施地区 (実施団体)	・黒木地区、矢部地区（八女市社会福祉協議会） ・上陽地区（NPO 法人上陽ライフネットワーク） ・星野地区（星野支所、八女市社会福祉協議会）
対象	身体障がい者、要介護者、要支援者、障がい児、知的障がい者、精神障がい者、その他（肢体不自由、内部障害、難病等）
運行範囲	運送の発地又は着地が八女市内にある
利用料金	タクシーの上限運賃額の概ね2分の1の範囲内
年間利用者数 (R3)	・黒木地区：実人数44人、延利用者数518人 ・上陽地区：実人数43人、延利用者数561人 ・矢部地区：実人数35人、延利用者数107人 ・星野地区：実人数5人、延利用者数41人

2-6 .スクールバス

八女市内では 28 路線のスクールバスが運行されており、314 人が利用しています。

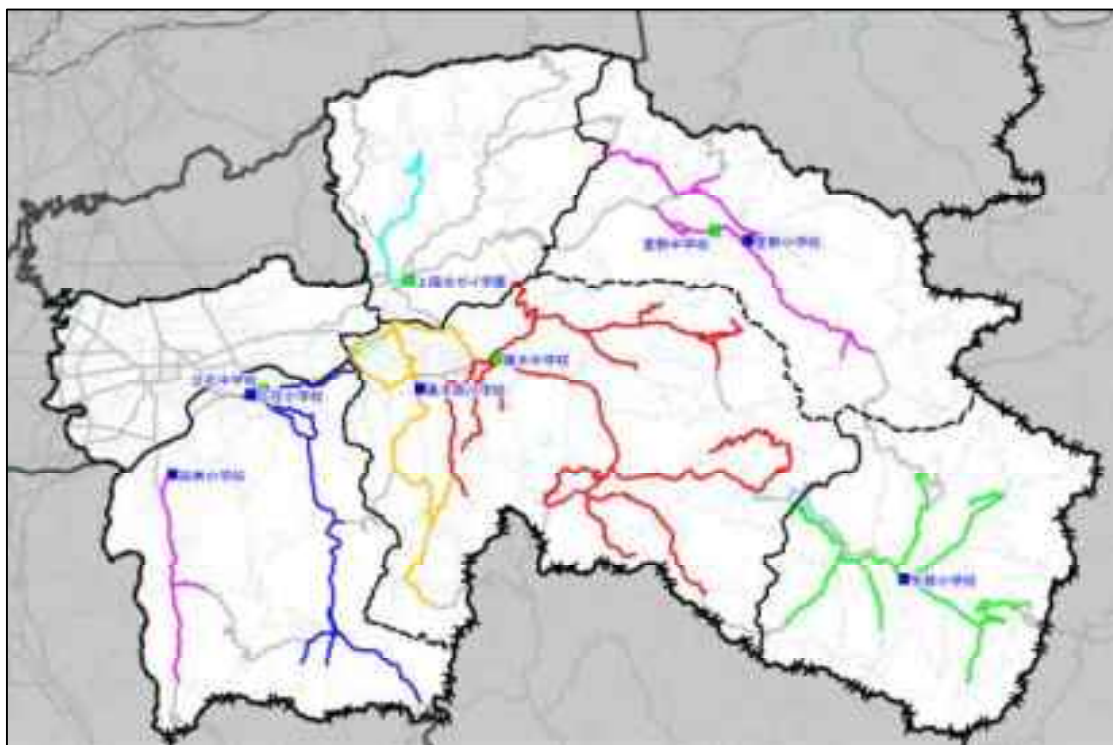


図 3-14.スクールバスの運行状況

表 3-9.スクールバスの利用状況

学校名	方面	利用者数	学校名	方面	利用者数
上陽北浜学園	下横山	3	立花小学校	中辺春・立石	12
黒木小学校・黒木中学校	平野・月足	6	立花小学校	長瀬・山中	12
	神露淵	15		竹迫・田形	15
	山中	13			
	無田・馬渡	15	筑南小学校	中村	10
	岳弓掛・本田	11	筑南小学校	鹿伏	10
	高良籠・中村	6			
	椿原・柏木	10	立花中学校	長瀬・山中	12
	荒谷	19	矢部清流学園	飯干	12
	南笠原	12		高巢	16
	庄屋村	4		御側	4
黒木西小学校・黒木中学校	中原	9		臼ノ払	2
	犬山・湯辺田	10	星野小学校	椋谷	20
	田代・鹿子生	25		本星野	10
				上郷	13
				土穴	8
			合計		314

出典：学校教育課資料(令和3年度)

2-7 .送迎サービス等

本計画作成時に実施した宿泊施設、医療法人等へのアンケート調査では、市内の宿泊施設、医療法人、商業施設、社会福祉法人、学校等で送迎サービスが実施されていることが把握されました。アンケートに回答がなかった事業所においても送迎サービス等を実施している事業所があると考えられます。今後、地域の多様な輸送資源の活用を検討する必要があります。

表 3-10.送迎サービスの実施状況

区分	回答事業者数	送迎サービス 実施事業者数
宿泊施設	7	2
医療法人	62	11
商業施設	18	1
社会福祉法人	8	3
学校等	2	2

出典：送迎サービス等実施事業者アンケート

3 .市の公共交通への財政負担

八女市からは、堀川バスとふる里タクシーに対し、財政負担を行っています。

3-1 .路線バス

堀川バスへの財政負担は、令和 1 年度まで年々増加し続けていましたが、令和 2 年度、3 年度はコロナ禍における国・県の補助金が支給されたことで、市の支出が減少しています。

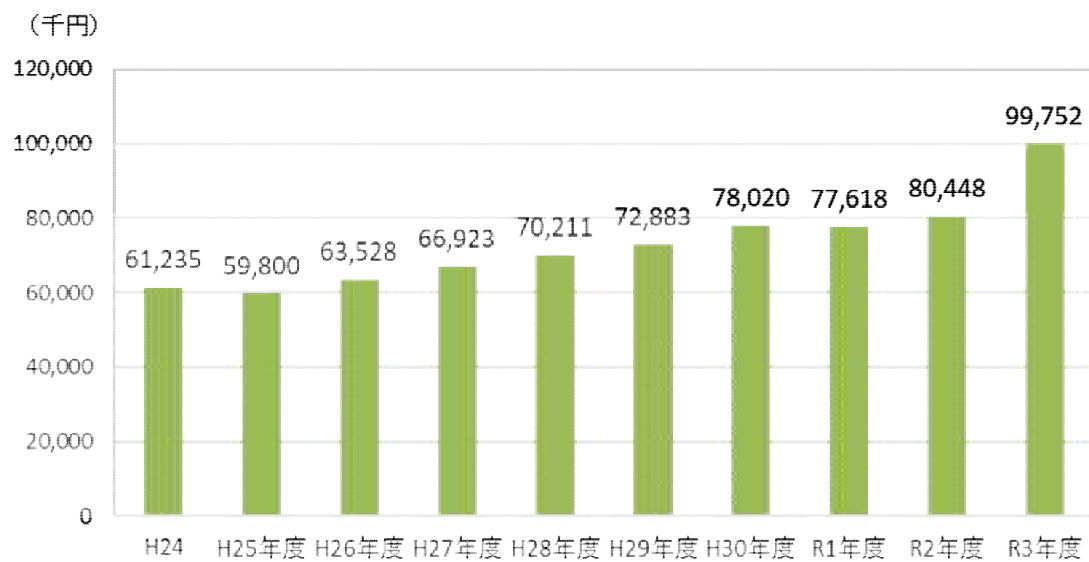


出典：八女市提供資料

図 3-15.財政支出の推移(堀川バス)

3-2 ふる里タクシー

ふる里タクシーへの財政支出は増加傾向で推移しており、令和3年度は3台増車したこともあり、約1億円と市の負担が大きくなっています。



出典:八女市提供資料

図 3-16.ふる里タクシーへの財政支出の推移

第4章 八女市地域公共交通網形成計画の達成 状況

1 八女市地域公共交通網形成計画の実施状況

1-1 施策の実施状況

網形成計画では、6つの目標のもとに、14の施策が示されており、様々な施策が実施されています。

「目標1：市域外との移動における公共交通の利用環境の改善」に関しては、既存の施策や乗継情報の提供といった新たな施策も実施しており、計画通りの実施となっています。

「目標2：地域の軸となる幹線路線バスの利用環境の改善」に関しては、つながるバス停や、上陽地区の乗継拠点整備、清水町の駐輪場整備を実施しており、概ね実施できています。

「目標3：利用しやすい市域内公共交通ネットワークの形成」に関しては、乗継拠点の整備、市街地循環バスの実証運行、通学定期券の補助の継続を実施しており、おおむね計画通りに実施しています。

表 4-1. 網形成計画の施策の実施状況(1/2)

計画の目標	施策	実施状況
目標1 市域外との移動における公共交通の利用環境の改善	①鉄道・高速バスと路線バス等の公共交通機関との連携強化 ・鉄道・高速バスと路線バス等との乗継情報の提供 ・高速八女ICにおけるパークアンドライド施策の継続 ・高速バス定期券・回数券の市民割引の継続	・公共交通ガイドブック、HPによる乗継情報の提供を実施 ・パークアンドライド、高速バス定期券・回数券の市民割引の継続実施
目標2 地域の軸となる幹線路線バスの利用環境の改善	②バスの待合環境の改善 ・路線バス主要バス停における上屋・ベンチの整備 ・福島ของバスターミナルの待合環境の整備	・西鉄バス福島停留所に「つながるバス停」を整備 ・上陽地区に乗継拠点を整備
	③路線バスのバス停へのアクセスの確保 ・主要バス停における駐輪場の整備	・清水町駐輪場を整備
目標3 利用しやすい市域内公共交通ネットワークの形成	④ふる里タクシーと路線バスの乗継利便性の向上 ・ふる里タクシーと路線バスの乗継拠点の設定 ・ふる里タクシーと路線バスの円滑な乗り継ぎに配慮したダイヤの調整	・上陽地区に乗継拠点を整備 ・実施困難であったため、ダイヤの調整は未実施
	⑤公共交通を利用しやすい運賃体系の導入 ・公共交通を利用しやすい運賃体系の導入 ・路線バス通学定期券補助の継続	・通学定期券の補助は継続実施。 ・公共交通を利用しやすい運賃体系の導入は未実施
	⑥八女市中心市街地の回遊性の確保 ・市街地循環線の導入	・令和3年度に実証実験を実施済（検証中）

「目標4：高齢者・しょうがい者などの移動を支える交通サービスの確保」に関しては、運転免許証の自主返納者への支援などおおむね計画通りに実施しています。

「目標5：観光交流を支える公共交通の確保・充実」に関しては、観光客向けの情報提供、市街地循環線、池の山線の実証運行と計画通りに実施できています。

「目標6：市民の理解と利用促進を通じた地域公共交通の持続可能性の確保」に関しては、概ね計画通りに実施できています。

表 4-2. 網形成計画の施策の実施状況(2/2)

計画の目標	施策	実施状況
目標4 高齢者・しょうがい者などの移動を支える交通サービスの確保	⑦高齢者にとっての公共交通の利用しやすさの向上 ・ふる里タクシーの利用方法等の情報提供の充実 ・ふる里タクシーの車両の小型化 ・運転免許証を自主返納する高齢者に対する支援の充実	・地域に出向いてのふる里タクシーの説明会を実施 ・運転免許証自主返納者へのタクシーチケットの配布を実施
	⑧他者の介助によらずに移動することが困難な人の移動手段の確保 ・福祉有償運送（市町村福祉輸送を含む）等の役割の明確化 ・福祉有償運送の実施体制の強化	・地域の関係機関と連携し、介助なしで移動が困難な方の移動手段を確保。 ・利用料金見直しにより実施体制を維持
目標5 観光交流を支える公共交通の確保・充実	⑨公共交通と観光の一体的情報提供 ・公共交通・観光マップの作成・提供等 ・福島のパスターミナルにおける観光情報コーナーの整備	・観光客向けの動画、ポスター、チラシを作成 ・つながるバス停にコミュニティライブラリーを整備。
	⑩観光交流への既存公共交通の活用 ・星の文化館、茶の文化館等への路線バスでのアクセス確保 ・市街地循環線の導入（再掲）	・令和3年度に市街地循環線、令和4年度に星野村池の山方面への路線バスの実証運行を実施
目標6 市民の理解と利用促進を通じた地域公共交通の持続可能性の確保	⑪関係部局間の連携による路線バスの運行の効率化 ・スクールバスとの連携による利用者の少ない支線路線バスの見直し	・黒木、上陽、星野地区の一部で路線バスをスクールバス同様に運行
	⑫公共交通に関する情報提供の充実 ・公共交通ガイドブックの作成・提供等 ・公共交通専用ホームページの開設	・公共交通ガイドブックを作成 ・八女市地域公共交通情報サイトを開設
	⑬モビリティマネジメントの実施 ・モビリティマネジメントの実施	・公共交通ガイドブックの作成 ・配布、路線バスの利用促進に向けた冊子の作成等を実施
	⑭地域公共交通の運営状況等の情報提供と地域における検討体制づくり ・地域公共交通の運営状況等の情報提供 ・地域での公共交通の検討体制の整備	・公共交通に関する情報発信を実施 ・地域での検討体制の整備には至っていない

1-2 .目標の達成状況

「茶のくに八女定期券」は目標を大きく上回るペースで販売されています。しかし、「鉄道や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合」、「公共交通で市中心部へ行きやすいと評価している人の割合」、「市内の公共交通に対する市民の満足度」は、いずれも目標値、現況値を下回っており、市民の公共交通に対する評価が低くなっています。

表 4-3.網形成計画の目標値の達成状況(1/2)

計画の目標	数値指標	現況値	目標値	実績値					
		H28	R4	H29	H30	R1	R2	R3	R4
目標1 市域外との移動における公共交通の利用環境の改善	①鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合	15.9 %	23.0 %	—	—	—	—	—	12.1 %
	②茶のくに八女定期券（市民割引）の販売枚数	284 枚/年	284 枚/年	452 枚/年	513 枚/年	455 枚/年	369 枚/年	459 枚/年	—
目標2 地域の軸となる幹線路線バスとなる幹線路線バスの利用環境の改善	③幹線路線バスの利用者数※	2,201 千人/年	2,160 千人/年	1,734 千人/年	1,781 千人/年	1,753 千人/年	1,343 千人/年	1,426 千人/年	—
	④幹線路線バスのバス停への上屋またはベンチの設置箇所数	43 箇所	48 箇所	43 箇所	43 箇所	43 箇所	45 箇所	47 箇所	—
目標3 利用しやすい市域内公共交通ネットワークの形成	⑤公共交通で市中心部へ行きやすいと評価している人の割合	22.5 %	31.0 %	—	—	—	—	—	22.2 %
	⑥ふる里タクシーとバスの乗継のしやすさについては支障はないと評価している人の割合	69.4 %	75.0 %	—	—	—	—	—	59.8 %

※H29以降、西鉄バスはICカードのみで現金利用が含まれていない

評価項目①、⑤は市民アンケート、評価項目⑥は利用者アンケート、評価項目②、③、④は実績値より把握

「ふる里タクシーの利用者数」は、減少傾向が続いており、目標値を下回っています。一方、「運転免許証自主返納数」は、326 人/年と目標の 150 人/年を大きく上回っています。しかしながら、令和 2 年以降は新型コロナの影響で減少傾向にあります。

表 4-4. 網形成計画の目標値の達成状況(2/2)

計画の目標	数値指標	現況値	目標値	実績値					
		H28	R4	H29	H30	R1	R2	R3	R4
目標 4 高齢者・しょうがい者などの移動を支える交通サービスの確保	⑦ふる里タクシーの利用者数	217 人/日	240 人/日	217 人/日	204 人/日	189 人/日	151 人/日	152 人/日	—
	⑧ 高齢者で週に 1 日以上外出する人の割合	73.8 %	81.0 %	—	—	—	—	—	88.2 %
	⑨運転免許証自主返納数	132 人/年	150 人/年	163 人/年	352 人/年	485 人/年	396 人/年	326 人/年	—
目標 5 観光交流を支える公共交通の確保・充実	⑩市内観光入込客のうち公共交通機関で移動した人の割合	1.5 %	2.2 %	—	—	—	—	—	1.7 %
目標 6 市民の理解と利用促進を通じた地域公共交通の持続可能性の確保	⑪市内の公共交通に対する市民の満足度	21.7 %	27.0 %	—	—	—	—	—	15.2 %
	⑫市民一人当たりの地域公共交通の年間平均利用回数※	12.6 回/ 人・年	14.0 回/ 人・年	10.9 回/ 人・年	10.7 回/ 人・年	10.1 回/ 人・年	7.3 回/ 人・年	8.1 回/ 人・年	—

※H29 以降、西鉄バスは IC カードのみで現金利用が含まれていない

※幹線バスの利用者数は、H28 網形成計画策定時の調査結果をもとに八女市内区間の利用者数に補正

評価項目⑧、⑪は市民アンケート、評価項目⑩は観光客アンケート、評価項目⑦、⑨、⑫は実績値より把握

2 課題に関する現状の把握

2-1 現状把握のために実施した調査の概要

(1) 調査概要

網形成計画で整理した課題に関する現状の把握や、施策に対する意向等を把握するため、「市民アンケート」、「行政区長アンケート」、「ふれあいいきいきサロン等アンケート」、「ふる里タクシー利用者アンケート」、「高速八女インターバス停利用調査」、「交通事業者ヒアリング」、「送迎サービス等実施事業者アンケート」、「観光客アンケート」を実施しました。

表 4-5.地域公共交通計画策定のために実施した調査の概要(1/2)

調査名	実施方法	実施期間	主な把握項目	回収票数等
市民アンケート	3,000 世帯を抽出し、郵送配布、郵送回収で実施	9月9日 ～ 9月25日	●属性 ●移動実態（目的別の行き先、手段、頻度等） ●公共交通の利用状況と評価 ●公共交通への要望 等	1,327 票回収 回収率:44.2%
行政区長アンケート	185 行政区長に郵送配布、郵送回収で実施	9月9日 ～ 9月25日	●地区の人の移動実態 ●地区の人が移動で困っている状況 ●公共交通への要望 等	104 票回収 回収率:56.2%
ふれあいいきいきサロン等アンケート	生活支援コーディネーターが担当するサロン等での聞き取りにより実施	8～10月	●普段の外出状況 ●移動で困っていること ●公共交通への要望 等	39 票回収
ふる里タクシー利用者アンケート	令和3年度のふる里タクシー利用者 961 名を対象に、郵送配布・郵送回収で実施	11月2日 ～ 11月15日	●ふる里タクシーの利用状況 ●ふる里タクシーの満足度 ●ふる里タクシーの改善点	502 票回収 回収率:52.2%
高速八女インターバス停利用調査	便ごとの乗降客数の計測、バス停利用者への留め置き又はWEBによるアンケート実施	10月28日 ～ 11月27日	●平日、休日の便ごとの乗降者数 ●高速バスの利用状況 ●高速八女インターバス停までのアクセス状況 ●高速八女インターバス停アクセスへの要望 等	42 票回収

表 4-6.地域公共交通計画策定のために実施した調査の概要(2/2)

調査名	実施方法	実施期間	主な把握項目	回収票数等
交通事業者ヒアリング	市内で路線バス、一般タクシー、ふる里タクシーを運行している事業者8社を対象に訪問調査で実施	8月下旬～9月中旬	●公共交通の利用状況 ●公共交通運営にあたっての課題 ●利用促進策 ●八女市の公共交通の課題に対する意向 ●施策に対する意向 等	8事業者
送迎サービス等実施事業者アンケート	送迎サービスの実施可能性がある宿泊、医療、社会福祉、商業、学校等255事業所を対象に郵送配布・郵送回収で実施	9月12日～9月25日	●送迎サービス等の実施状況 ●送迎サービス等の問題 ●公共交通との連携可能性 等	91票回収 回収率:35.6%
観光客アンケート	イベント来訪者等を対象にWEBで実施	8～11月	●八女市へのアクセス状況 ●観光向け交通サービスに関する要望 ●観光地へのアクセスに関する要望 等	300票回収

(2)回答者の属性

1)市民アンケート

回答者の年代は、65～74歳が30%、75歳以上が28%と、高齢者の割合が約6割を占めています。また、回答者の居住地は、黒木地区34%、八女地区26%、立花地区17%、矢部地区7%、星野地区7%、上陽地区6%となっています。

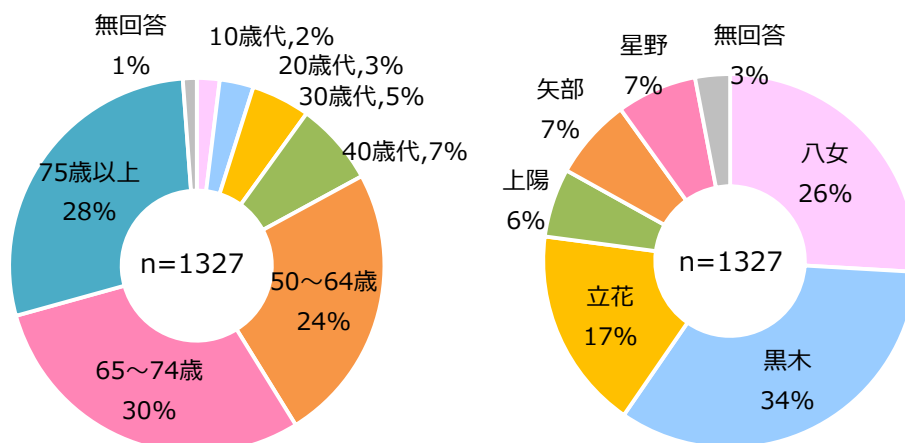


図 4-1.市民アンケート回答者の属性(年代、居住地)

回答者の運転免許証の保有状況をみると、82%が保有、14%が持っていない又は返納（失効）したとなっています。公共交通の利用状況は、回答者の15%が利用あり、74%が利用なしと、回答者の約4分の3は、公共交通を利用していない人からの回答となっています。

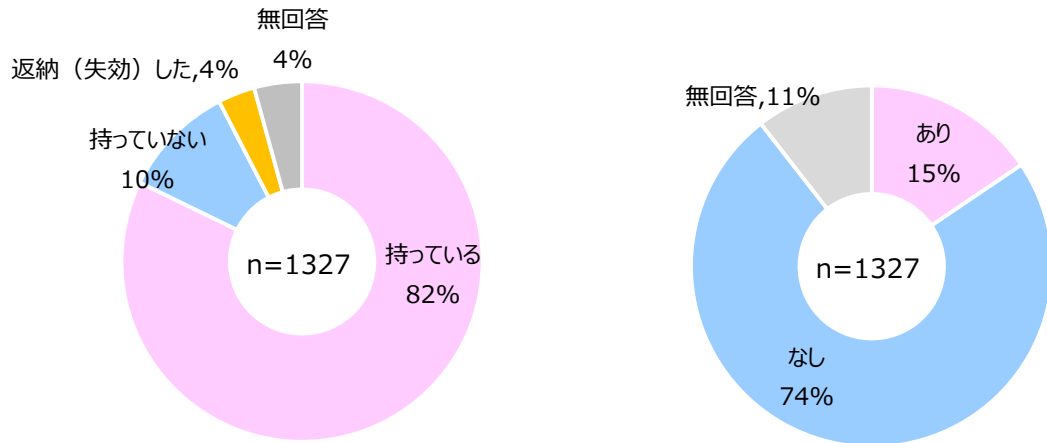


図 4-2. 市民アンケート回答者の属性（左：運転免許証の保有状況、右：公共交通の利用の有無）

2) ふる里タクシー利用者アンケート

回答者の年代は高く、65 歳以上が 92%、80 歳以上が 66%を占めています。居住地は八女地区 38%、黒木地区 24%、立花地区 17%、星野地区 10%、矢部地区 4%、上陽地区 1%となっています。

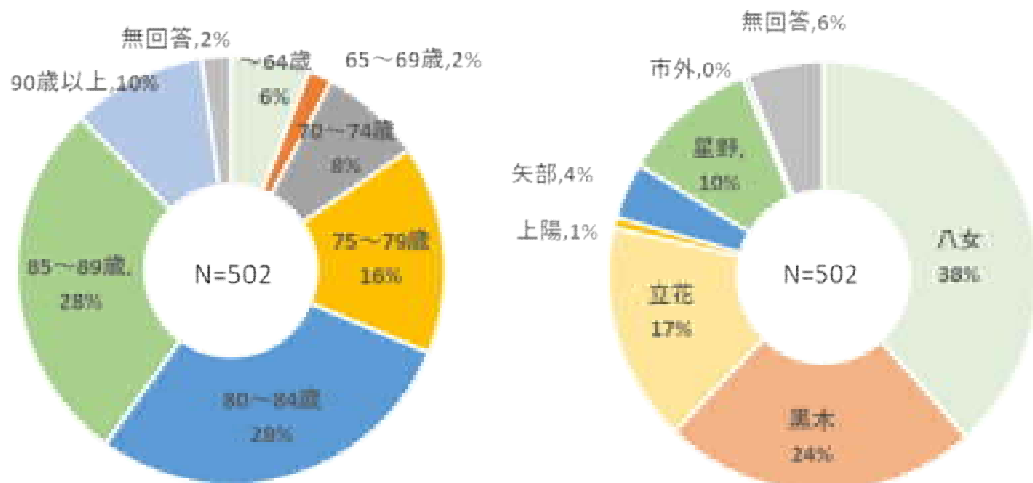


図 4-3. ふる里タクシー利用者アンケート回答者の属性（左：年代、右：居住地）

ふる里タクシー利用者の運転免許証の保有状況をみると、「持っている」は13%と少なく、利用者の多くは運転免許証を持っていない又は返納(失効)した人となっています。また、送迎してくれる人の有無は、過半数の54%の人は「車で送迎を頼める人はいない」と回答しており、利用者の多くが車で自由に移動できない人となっています。

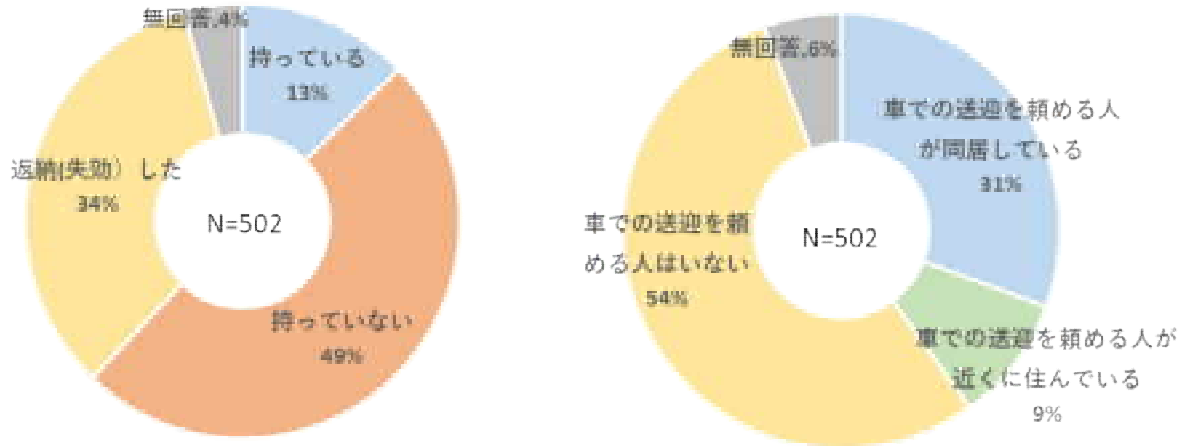


図 4-4. ふる里タクシー利用者アンケート回答者の属性(左:運転免許証の有無、右:送迎してくれる人の有無)

3) 高速バス停利用者アンケート

回答者の年代は、30歳代から60歳代がそれぞれ2割前後を占めるなど幅広い年代から回答を得ています。回答者の居住地は八女地区が57%と6割近くを占め、市内では立花地区が10%、黒木地区が2%を占めていますが、上陽地区、矢部地区、星野地区居住者の回答はありません。約3割が筑後市や久留米市などの市外居住者の回答となっています。

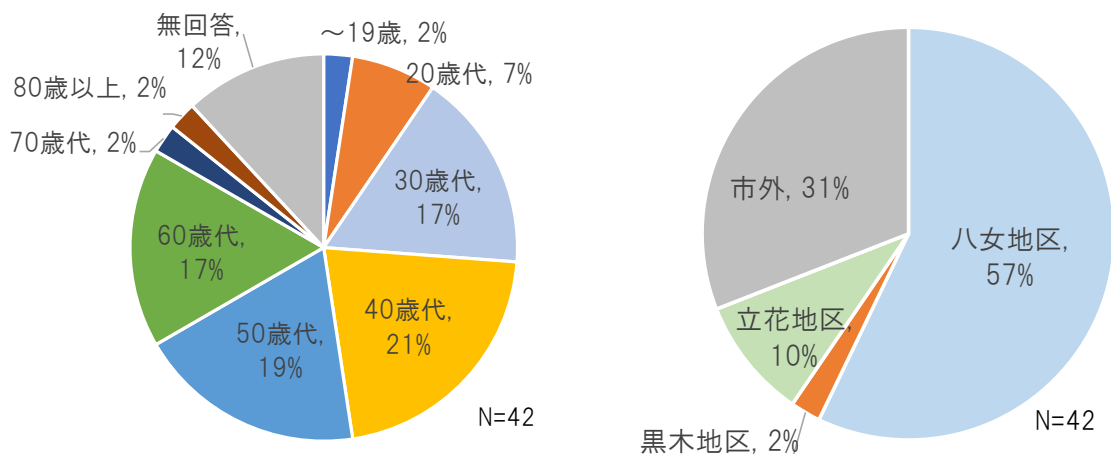


図 4-5. 高速バス停利用者アンケート回答者の属性(左:年代、右:居住地)

4) 観光客アンケート

回答者の年代は、40代が29%、50代が25%と多く、この2つの年代で過半数を占めています。また、居住地は福岡市が57票と多く、次いで久留米市40票、北九州市14票、筑後市13票と県内の都市部からの来訪が多くなっています。

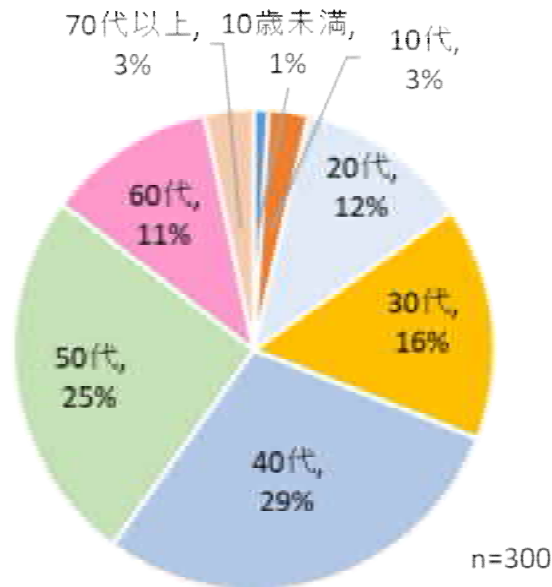


図 4-6. 観光客アンケート回答者の年代

表 4-7. 観光客アンケート回答者の主な居住地

市町村名	票数
福岡市	57
久留米市	40
北九州市	14
筑後市	13
熊本市	11
佐賀市	8
糸島市	7
みやま市	6
宗像市	6
小郡市	5
大木町	5
鳥栖市	5
那珂川市	5
飯塚市	5

2-2 .計画目標に関する現状

ここでは、八女市地域公共交通網形成計画に示されていた課題に関する実態をアンケート調査結果等をもとに整理しました。

(1) 網形成計画における計画目標

網形成計画では、6つの計画目標が示されており、目標毎に現状・ニーズと課題を整理しました。

- 1) 目標1：市域外との移動における公共交通の利用環境の改善
- 2) 目標2：地域の軸となる幹線路線バスの利用環境の改善
- 3) 目標3：利用しやすい市域内公共交通ネットワークの形成
- 4) 目標4：高齢者・しょうがい者などの移動を支える交通サービスの確保
- 5) 目標5：観光交流を支える公共交通の確保・充実
- 6) 目標6：市民の理解と利用促進を通じた地域公共交通の持続可能性の確保

(2) 計画目標に関する現状・ニーズと課題

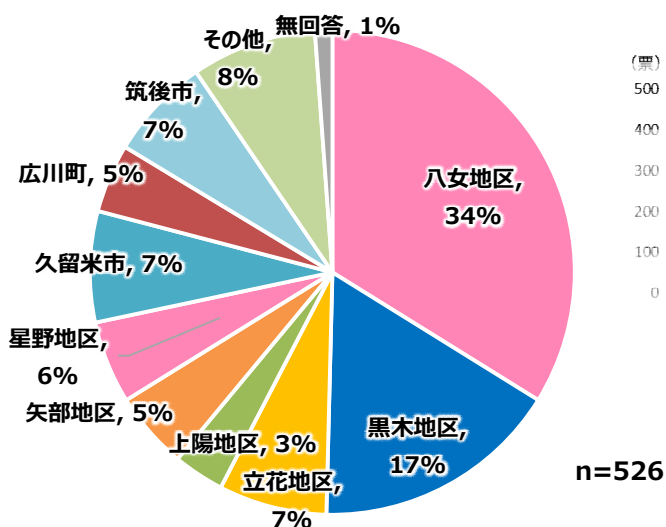
1) 目標1：市域外との移動における公共交通の利用環境の改善

① 公共交通の現状

市域外とは、西鉄バス福島線、堀川バス羽矢線等で連絡しています。このため、公共交通の利用促進策として、茶のくに八女定期券（高速バス定期券）、パークアンドライド、通学定期券の補助を継続的に実施しています。

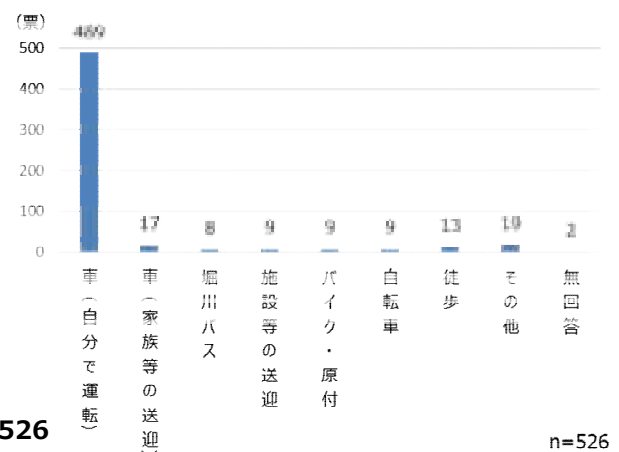
② 移動に関する現状

市民アンケート結果では、通勤先の約3割が市外への通勤となっていますが、ほとんどが車（自分で運転）、車（家族等の送迎）での通勤となっています。



出典：市民アンケート

図 4-7. 通勤先

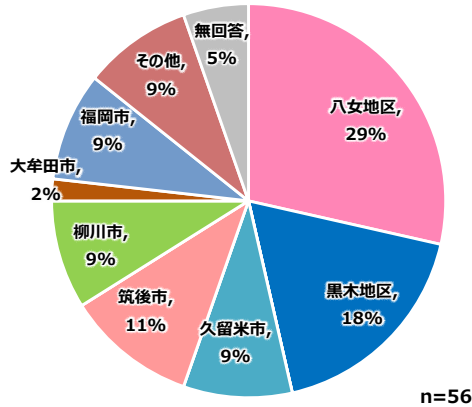


出典：市民アンケート

図 4-8. 通勤時の主な交通手段（複数回答）

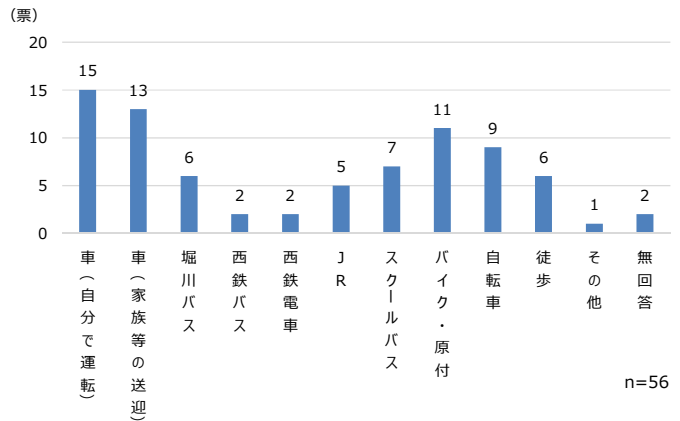
市民アンケート結果では、通学手段は、車（自分で運転）、車（家族等の送迎）が多くなっていますが、堀川バスや JR などの公共交通の利用もみられます。

また、市民アンケートとは別途実施した中学校への聞き取り調査によると、直近 3 カ年の中学卒業生の進学先は、八女市内が 43%、筑後市が 29%、久留米市が 19%、その他市外が 9%と市内よりも市外への進学者が多くなっています。



出典：市民アンケート

図 4-9.通学先



出典：市民アンケート

図 4-10.通学時の主な交通手段（複数回答）

通学定期券補助事業の利用者数（実利用者数）の推移は、右図に示す通りで、令和 3 年度では、159 人が利用しています。

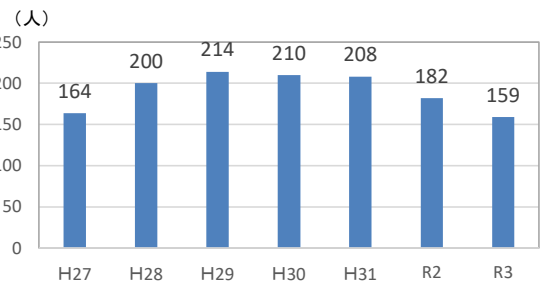
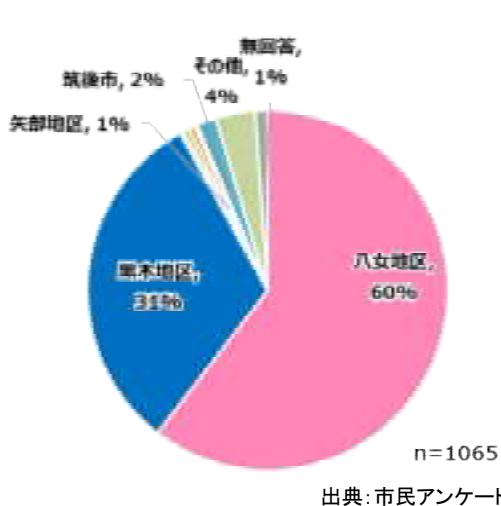


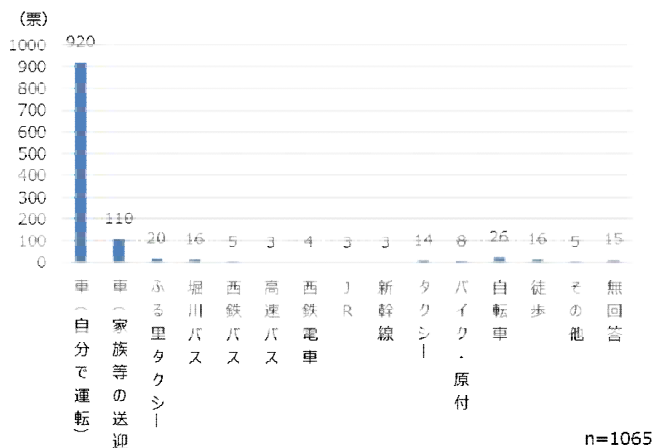
図 4-11.通学定期券補助事業利用者数の推移

市民アンケート結果によると、買い物での外出先は、市内が多く、移動手段はほぼ車（自分で運転）、車（家族等の送迎）で公共交通利用はあまりみられません。



出典：市民アンケート

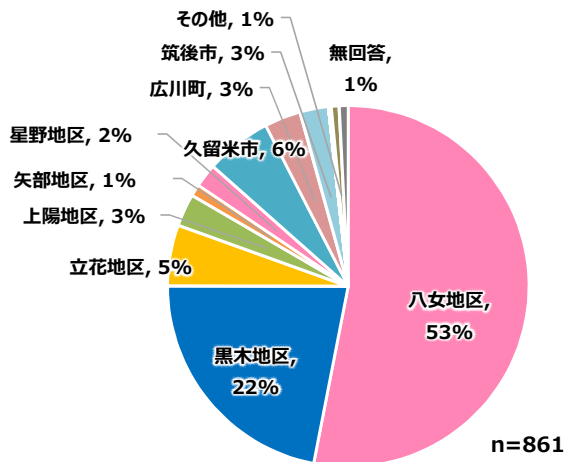
図 4-12.買物先



出典：市民アンケート

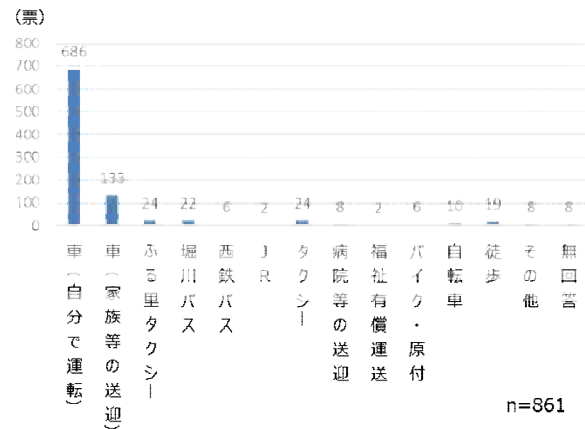
図 4-13.買物時の主な交通手段（複数回答）

市民アンケート結果では、通院での外出も買い物同様に、外出先は市内が多く、移動手段はほぼ車（自分で運転）、車（家族等の送迎）で公共交通利用は少なくなっています。



出典: 市民アンケート

図 4-14.通院先

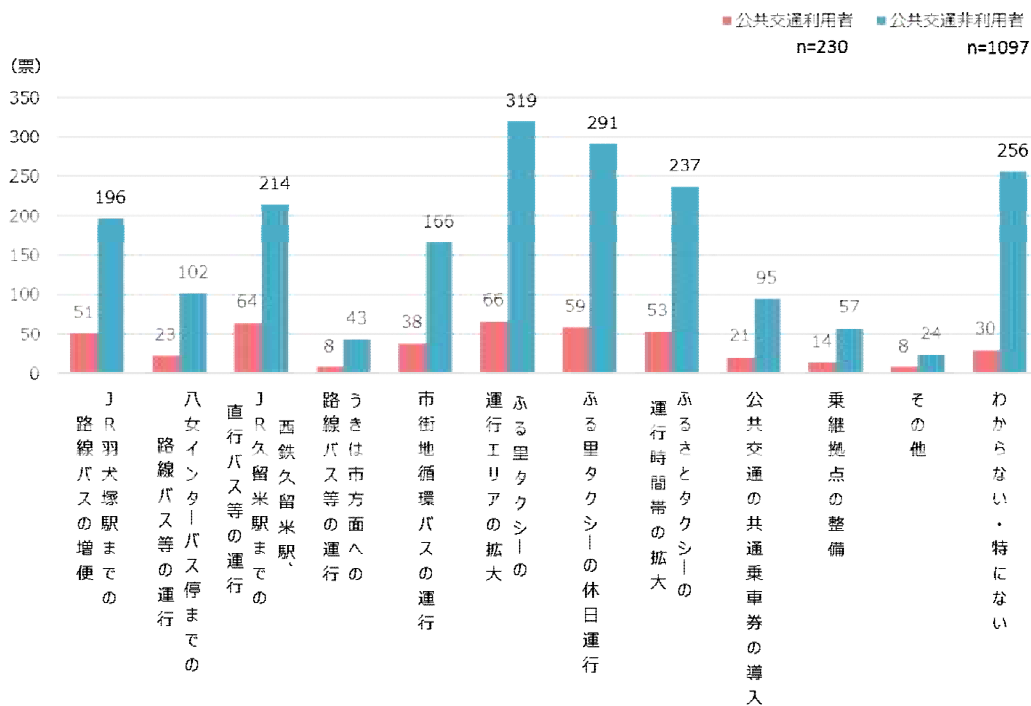


出典: 市民アンケート

図 4-15.通院時の主な交通手段(複数回答)

③市民等の意向

市民アンケート結果によると、公共交通利用者は、域外の移動について、西鉄久留米駅・JR久留米駅までの直行バスの運行や、JR 羽犬塚駅までの路線バスの拡充など市外への移動に関するニーズが高くなっています。

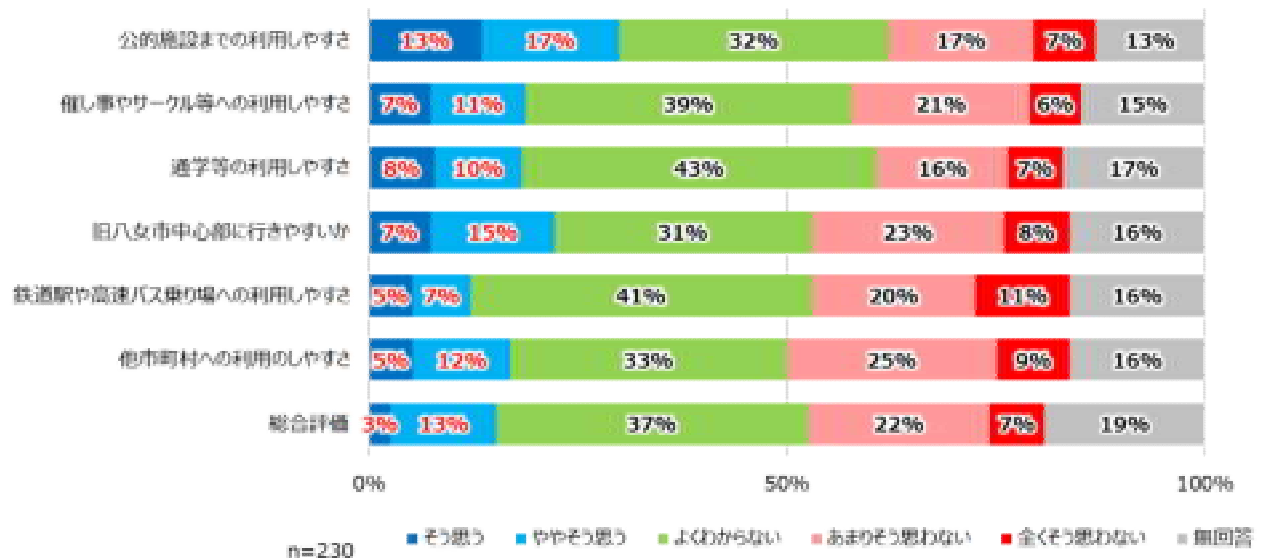


出典: 市民アンケート

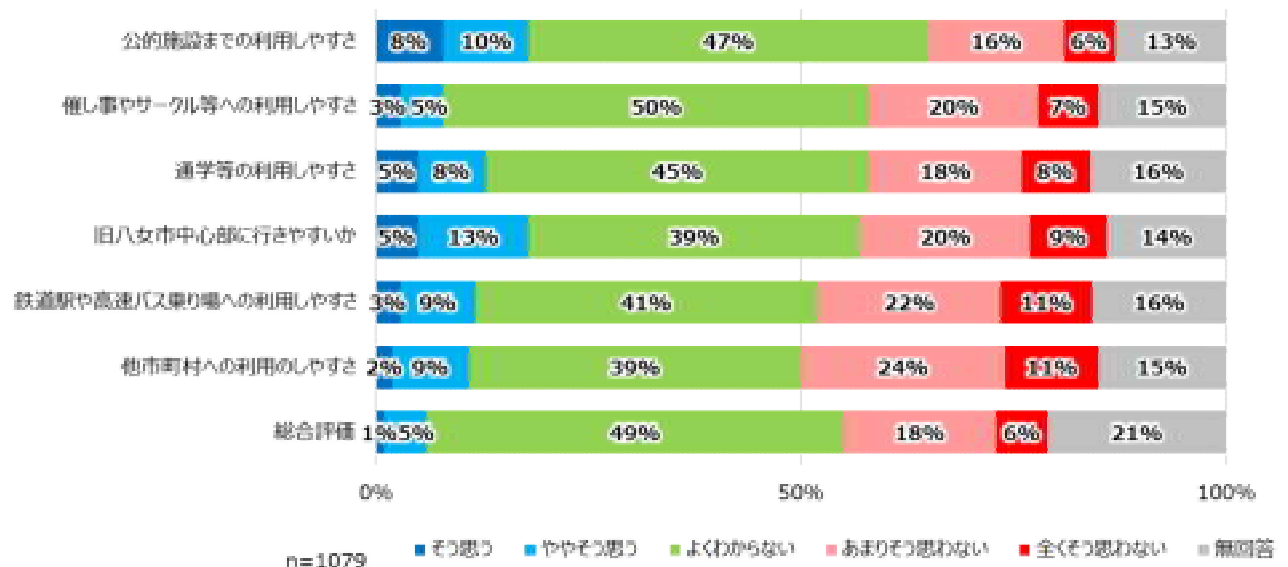
図 4-16.公共交通利用者の必要と思われる公共交通の利便性向上策(複数回答)

市民アンケート結果より、公共交通利用者の評価をみると、鉄道駅や高速バス乗り場への移動のしやすさの「そう思う」、「ややそう思う」の割合は、それぞれ5%、7%と評価が比較的低くなっています。

公共交通利用者と公共交通非利用者の評価を比較すると、全般に公共交通利用者の評価が高くなっています。公共交通を評価し、利用につなげていくには、普段公共交通を利用していない方に実際に利用してもらうことが重要と思われます。



▲公共交通利用者

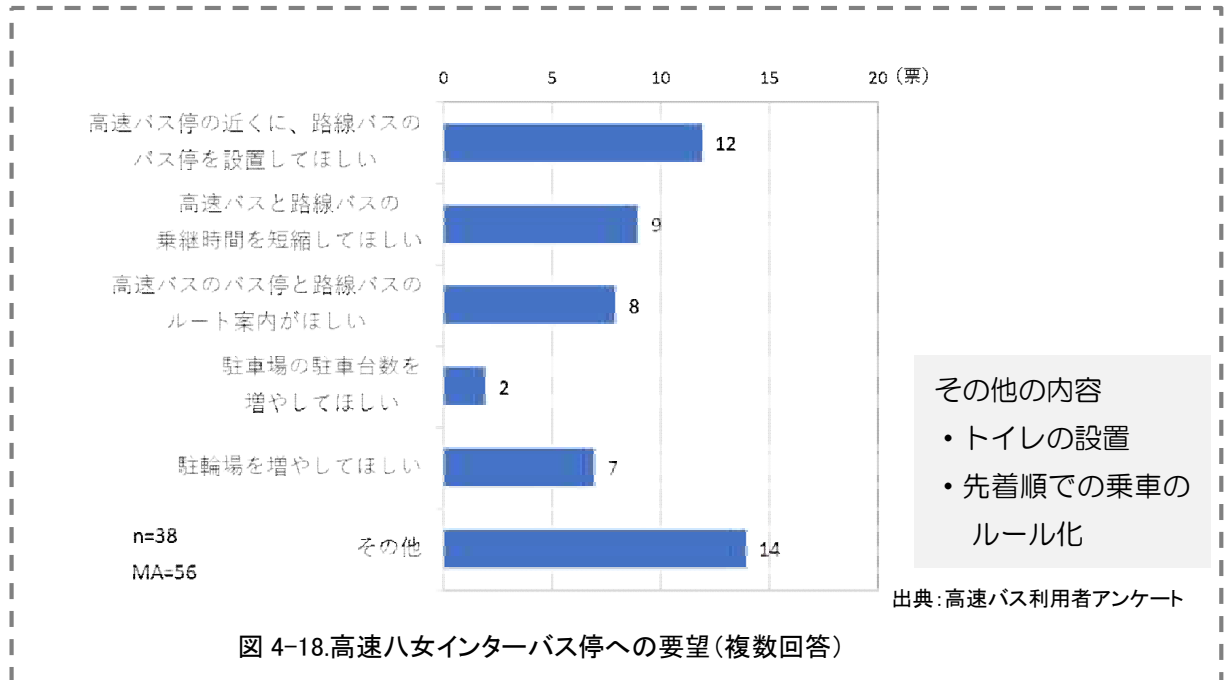


▲公共交通非利用者

出典：市民アンケート

図 4-17.公共交通利用者の八女市の公共交通に対する評価

また、高速バス利用者アンケート結果によると、高速バス利用者は高速バス停近くに路線バス設置等のニーズがあります。



④交通事業者等の意向

交通事業者からは、市の高速バス定期券割引等の継続実施の要望があげられています。

【交通事業者の施策に関する要望】

○現在実施している通学定期券の補助、茶のくに八女定期券等の取り組みは継続してほしい。

出典：交通事業者ヒアリング

2) 目標2: 地域の軸となる幹線路線バスの利用環境の改善

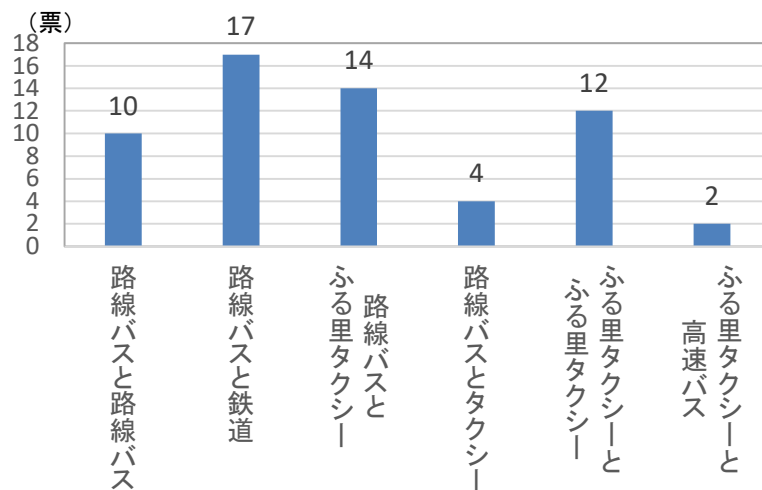
①公共交通の現状

交通拠点の整備状況をみると、市でつながるバス停、上陽地区の拠点整備を、交通事業者において西鉄バス八女営業所の整備が行われています。

②移動に関する現状

西鉄バスの利用者数（市内区間のICカード利用者）は、コロナ禍前の令和1年度まで横ばいで推移していますが、堀川バスは減少傾向で推移しています。（P27 参照）。交通事業者へのヒアリングによると、コロナ禍後においても、利用者数はコロナ禍前までには回復せず、現状と同じ状況が続くと見込まれています。

また、市民アンケートから公共交通の乗り継ぎ状況をみると、路線バスと鉄道や、路線バスとふる里タクシー、路線バス相互、ふる里タクシー相互といったさまざまなパターンがみられます。



出典：市民アンケート

図 4-19.公共交通の乗り継ぎ状況

【コロナ禍による公共交通への影響(バス事業者・タクシー事業者)】

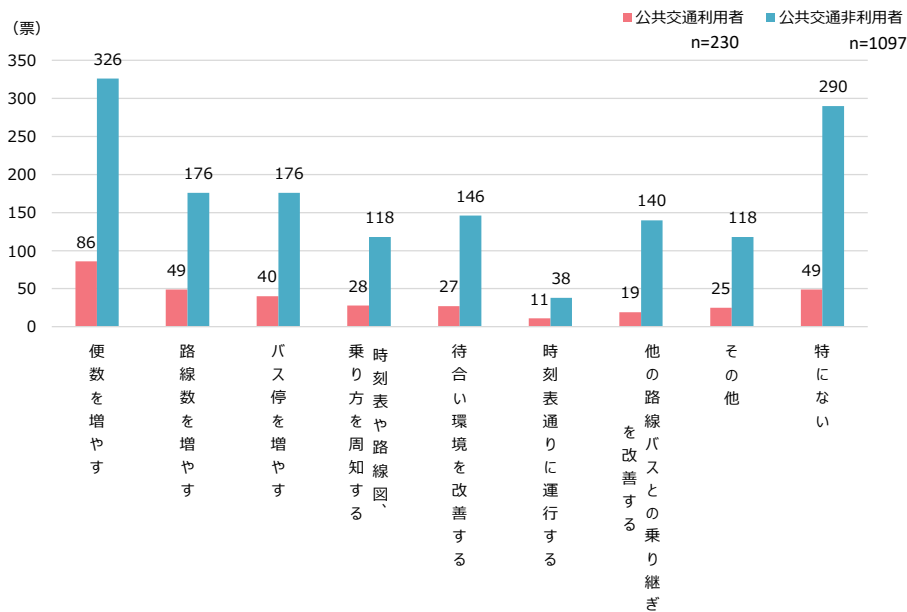
- 新型コロナの影響により 2 割程度利用者数が減少している。（バス・タクシー）
- 昼間は回復してきているが、夜の利用者の減少が大きい。（タクシー）
- コロナ後においても、利用者数は現状と変わらないと見込んでいる。（バス・タクシー）

出典：交通事業者ヒアリング

③市民等の意向

市民アンケート結果では、路線バスへの要望として公共交通利用者、非利用者ともに増便、路線の新設、バス停の設置ニーズが高いですが、公共交通利用者が減少している現状での対応は難しくなっています。現実的な対応として、時刻表や路線図、乗り方の周知や、待合環境の整備があげられますが、一定のニーズがあることがわかります。

自由意見では各種交通手段の乗継利便性の向上や、バス停での待合環境の整備、バス停までのアクセス向上に関するニーズが示されています。



出典：市民アンケート

図 4-20.路線バスの改善案(複数回答)

【乗り継ぎに関する市民の意向】

- ふる里タクシーとの乗り継ぎを改善する。(黒木地区)
- 色々な方面にふる里タクシーが運行されているが乗り継ぎができないのが残念。(立花地区)
- 堀川バス羽矢線との乗り継ぎの待ち時間が30分以上かかるときがある。(星野地区)
- 他の交通機関(JR)との乗り継ぎをよくする。(八女地区)
- 西鉄バス、堀川バス、ふる里タクシーが各エリアで便利に乗り継ぎできるようになるとよい。(立花地区)
- バス停までの移動が徒歩以外で行けるシステムがほしい。町内に待合所を設置し、そこからバス停まで送迎することはできないか。(八女地区)
- 公共施設の近くにバス停を設置し、待ち時間をつぶせるようにしてほしい。(黒木地区)
- バス停に自転車や電動カート置き場がほしい。(黒木地区)
- バス停に屋根の設置をお願いしたい。(星野地区)

出典：市民アンケート

④交通事業者等の意向

交通事業者からは、エリア内をふる里タクシー、エリア間を路線バスといった整理が必要になるとの意見がよせられています。

【公共交通の役割分担について】

○エリア内をふる里タクシー、エリア間を路線バスといった整理がよい。

出典：交通事業者ヒアリング

3)目標3:利用しやすい市域内公共交通ネットワークの形成

①公共交通の現状

堀川バス羽矢線・星野線、西鉄バス福島線を軸に、路線バス網を形成し、市内のエリア内の移動は、ふる里タクシー、タクシーが面的にカバーしています。路線バスの路線がないエリアでは、ふる里タクシーのエリア越え運行を実施しています。

②移動に関する現状

市民アンケート結果では、買い物先の9割、通院先の7割は八女市内であり、主に車を利用しています（P49、50 参照）。行政区長へのアンケートによると、スーパーや病院までが遠く、移動に困っている人が多くいることがわかります。

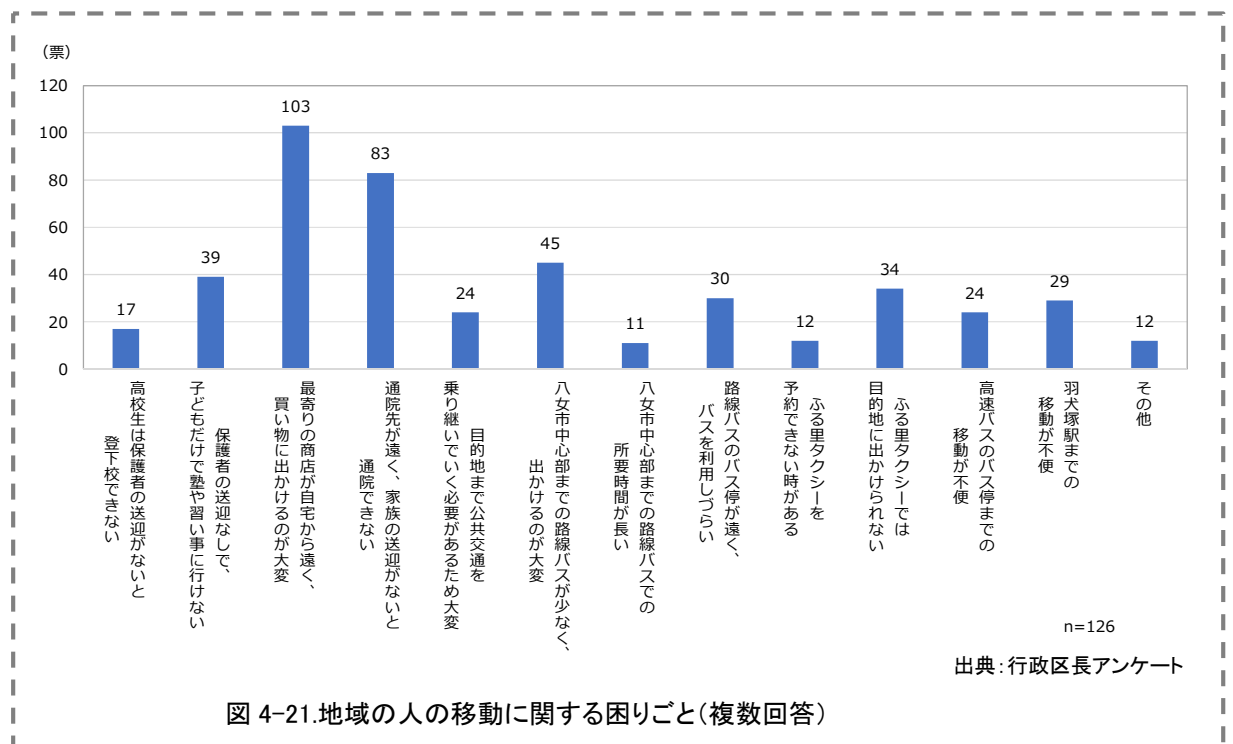


図 4-21.地域の人の移動に関する困りごと(複数回答)

③市民等の意向

路線バスについては、市民アンケート結果では、公共交通利用者、非利用者ともに増便のニーズが高く、公共交通利用者では路線数の増加、バス停の増加に対するニーズが高くなっていますが（P54 参照）、利用者数が減少する中では、対応が難しい状況です。

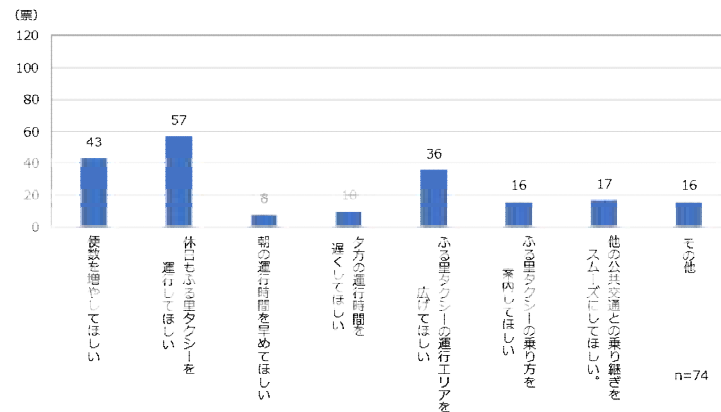
【路線網に関する市民の意向】

- 路線バスを利用出来る環境になく、ルートを見直してほしい。
- 路線から離れているから、路線を変更しない限り利用できない。
- 路線上のどこでも乗れて、どこでも降りられるようにできないか。

出典：市民アンケート

市民アンケート結果では、必要と思われる公共交通利用促進策として、ふる里タクシーの運行エリアの拡大、ふる里タクシーの休日運行などふる里タクシーに関する取り組みへのニーズが高くなっています（P50 参照）。

また、行政区長アンケート結果においても、ふる里タクシーの運行エリアの拡大、休日運行、運行時間帯の拡大に対するニーズが高くなっています。



出典：行政区長アンケート

図 4-22.ふる里タクシーへの要望（複数回答）

④交通事業者等の意向

交通事業者からは、ふる里タクシーと路線バスの乗継拠点を設定し、利用者への周知により利便性向上を図ることが必要であるという意見があげられています。加えて、ふる里タクシーのエリア越えによる利用者減に伴う経営への影響を懸念する意見もあげられています。また、公共交通の利用促進に向けては、移動距離が長く運賃負担が大きい東部地区の負担軽減が必要との意見もあげられています。

【地域内の移動に関する交通事業者の意向】

- 各種交通機関の乗継ポイントの設定と待合室、駐輪場等の整備。（路線バス、タクシー）
- 八女東部地区の利用者の運賃軽減。（路線バス、ふる里タクシー）
- ふる里タクシーの導入により、売上げが大幅に減少するなど影響が非常に大きい。ふる里タクシーのエリア超えを進めると、一般タクシーの仕事がなくなる。タクシーとふる里タクシーの運賃格差が大きすぎる。（タクシー）
- エリア越えを行うと、片道 30 分以上かかることになり、他の人が利用できなくなる。（ふる里タクシー）

出典：交通事業者ヒアリング

リング

4) 目標4: 高齢者・しょうがい者などの移動を支える交通サービスの確保

① 公共交通の現状

高齢者等の移動を担うため、ふる里タクシーを11エリアで運行しています。また、運転免許証返納後の移動を支援するため、運転免許証自主返納者へのタクシーチケットの配布を行っています。加えて、介助なしで移動が困難な人に対しては、福祉有償運送を行っています。

② 移動に関する現状

市民アンケート結果では、周りに送迎を頼める人がいない市民が3割近くを占め、年代が高いほどその割合が高くなっています。ふる里タクシー利用者アンケートによると、ふる里タクシー利用者の7割が80歳以上となっています（P45 参照）。また、利用者の8割が運転免許証を保有しておらず、5割が送迎を頼める人がいない状況がみられます。（P46 参照）

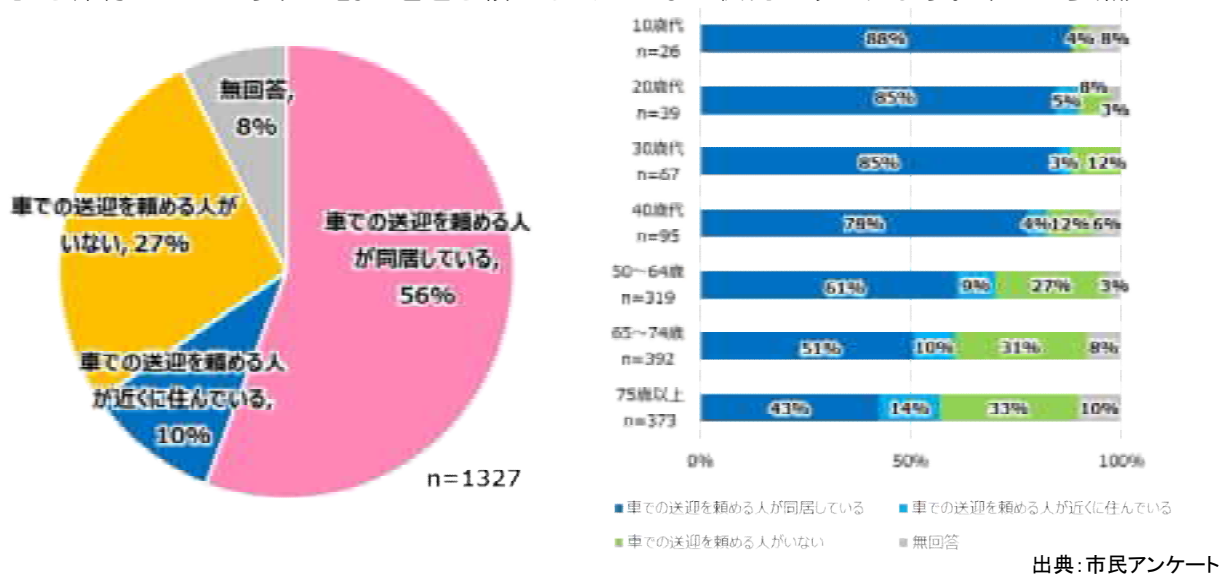


図 4-23.送迎を頼める人の有無（左：全体、右：年代別）

ふれあいいきいきサロン等でのアンケートによると、運転免許証返納後の外出で困っている状況について多くの意見が寄せられています。

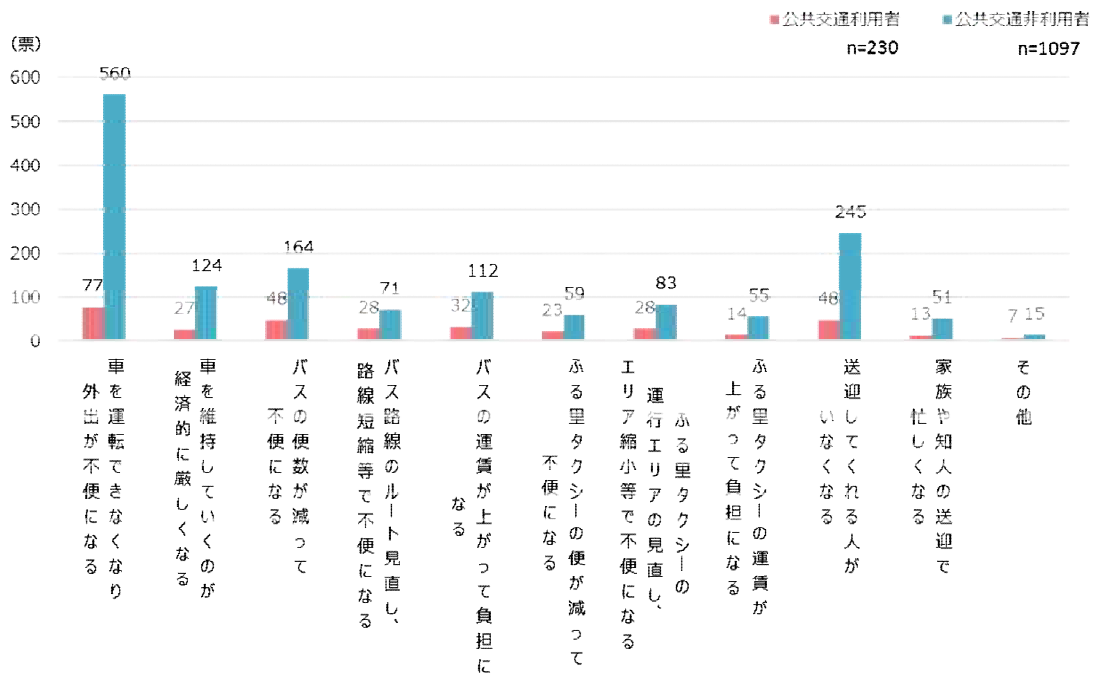
【移動に困っている状況】

- 車の免許を手放し、バス停が遠いので、外出の機会が減った。（立花地区）
- 家族がいないときは送迎を頼めないので、外出を控える。（立花地区）
- 車の運転免許証を返納後、村外の買い物に行くことができなくなった。（星野地区）
- 買い物に出かけないといけなかったので、運転免許証の返納をするつもりはない。車を運転できなくなったら外出せずに家にいると思う。（矢部地区）
- 車なしでは不自由でどこにも行けなくなる。隣近所が遠いので大変。（黒木地区）
- 病院に行きたいが、ちょうどよい時間帯のバスがない。（矢部地区）
- 買い物を近所の人に頼んでいる。（立花地区）
- ちょっとした買い物に困っている人がいる。（八女地区）
- タクシーを外出のたびに利用すると、かなりの費用がかかる。（立花地区）
- 高齢者で携帯電話を持っていない人は、公衆電話もなく、帰りのふる里タクシーの予約が難しい。（立花地区）
- 家族の助け等により何とか助かっている。（八女地区）
- 予約時間にふる里タクシーが来ないのが不便。（上陽地区）
- 八女市街地への直接乗入れが出来ないので困る。（上陽地区）
- バスの便利が悪く、急に体調が悪くなった時に病院に行くことができない。（星野地区）

出典：ふれあいいきいきサロン等アンケート

③市民等の意向

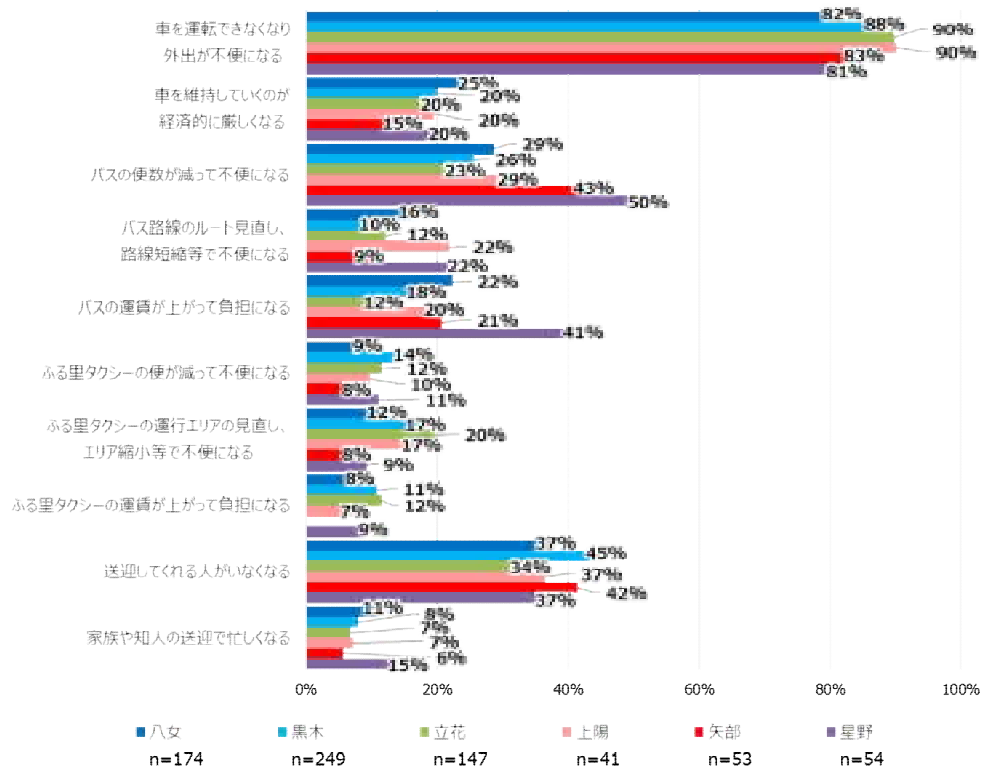
市民アンケート結果によると、将来は、車の運転又は送迎での移動ができなくなることに不安を感じている市民が多くなっています。



出典：市民アンケート

図 4-24.将来の外出で不安に感じること(複数回答)

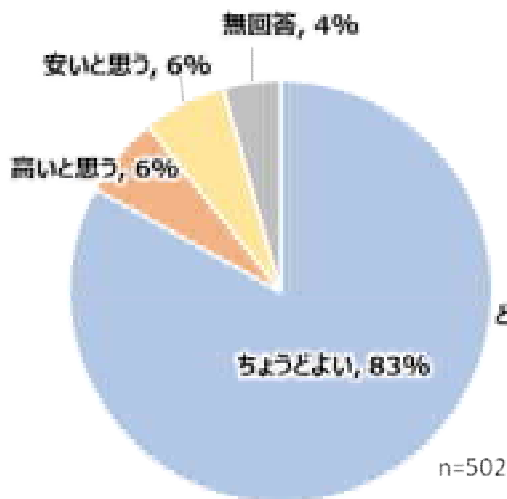
特に、矢部地区、星野地区では、バスの減便に不安を感じている人が多くなっています。



出典：市民アンケート

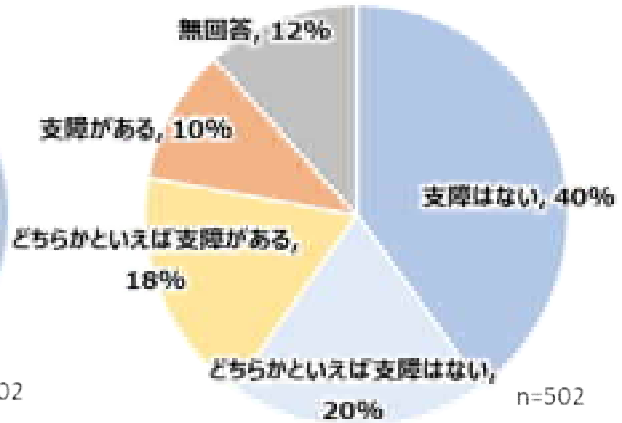
図 4-25.地区別の将来の外出で不安に感じること(複数回答)

ふる里タクシー利用者アンケートより、ふる里タクシーに対する評価についてみると、運賃に対しては「ちょうどよい」と回答している方が83%と多く、現状で問題ないと思われます。また、路線バスとの乗り継ぎのしやすさについては、「支障はない」が40%、「どちらかといえば支障はない」が20%と合わせて60%の方は困っていない状況ではありますが、「どちらかといえば支障がある」が18%、「支障がある」が10%と一部の利用者は不便を感じている状況となっています。



出典：ふる里タクシー利用者アンケート

図 4-26. ふる里タクシーの運賃に対する評価



出典：ふる里タクシー利用者アンケート

図 4-27. 路線バスとの乗り継ぎのしやすさに対する評価

④交通事業者等の意向

交通事業者からは、今後、運転免許証返納者が増加してくると思われ、これらの人の移動手段の確保が必要との意見があげられています。

【高齢者の移動に関する交通事業者の意向】

○今後、運転免許証返納者が増えてくると思われるので、これらの人の移動手段の確保が必要。

出典：交通事業者ヒアリング

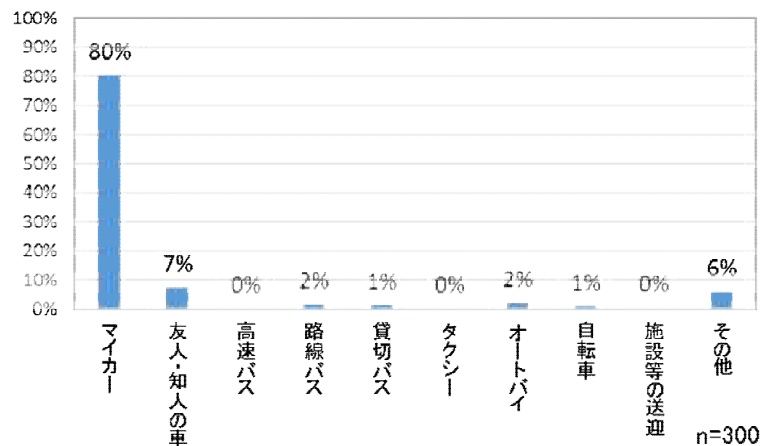
5)目標5:観光交流を支える公共交通の確保・充実

①公共交通の現状

公共交通専用サイトを設けるなどして、公共交通の情報発信を行っています。また、網形成計画期間中に、市街地循環線、星野村池の山方面の実証運行を実施しました。

②移動に関する現状

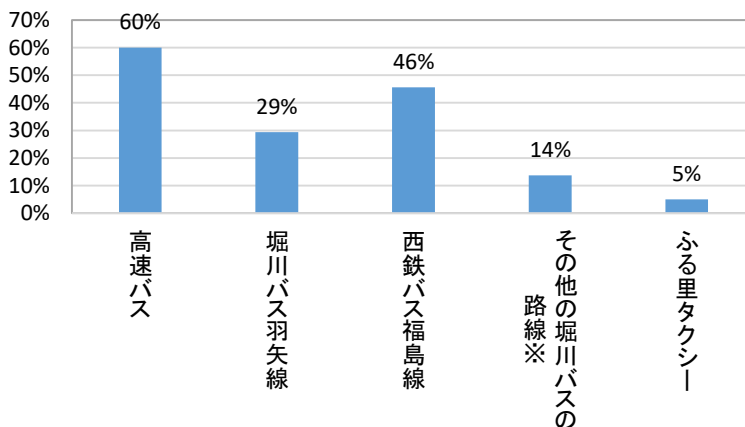
観光客アンケートによると、観光客の8割は、マイカーで八女市に来訪しており、公共交通の利用はわずかです。



出典:観光客アンケート

図 4-28.観光客の八女市への来訪手段

また、観光客の八女市の交通機関に対する認知度は、高速バスが60%、西鉄バス福島線が46%と比較的高く、堀川バス羽矢線は29%、その他の堀川バスの路線（久留米線、星野線、辺春線、白木線、横山線）は14%、ふる里タクシーは5%と低くなっています。



※久留米線、星野線、辺春線、白木線、横山線

出典:観光客アンケート

図 4-29.観光客の八女市の公共交通の認知度

③観光客の意向

観光客アンケートでは、八女インターからの連絡先として星野地区のニーズが高くなっています。また、自由意見では、個々の観光周遊に対応するため、観光タクシーや観光巡回バス、電動自転車に関する要望があげられています。

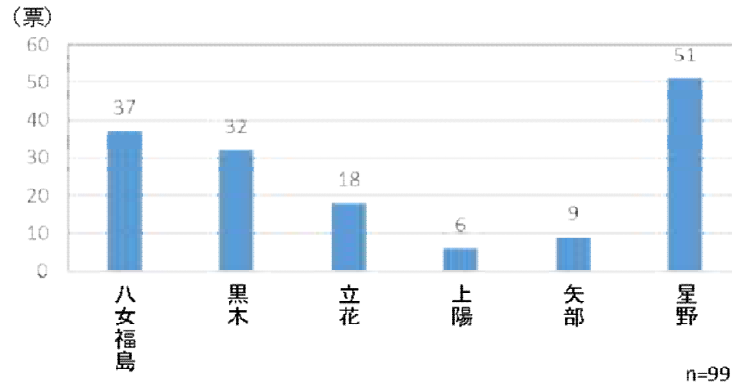


図 4-30.八女 IC と連絡してほしい地区(複数回答)

【観光客からの要望】

- バス路線のルートはよいが、便数を増やしてほしい。
- 乗り合いタクシーで、安く観光客も利用できるとよい。
- 西鉄久留米から路線バスが多く走っているの、時間とお金に余裕があれば使ってみようと思う。
- 観光タクシーや観光巡回バスがあればよいと思う。
- 電動自転車があるとよいのでは。
- 主要ホテルまでの直行バスがあれば便利だと思う。

出典：観光客アンケート

④交通事業者等の意向

路線バス事業者からは、路線バスの維持にあたっては、観光との連携が必要になるとの意見があげられています。

【観光交通に対する交通事業者の意向】

- 路線バスを維持していくためには、観光客の取り込みが必要。
- 地域の若い人たちが観光客の呼び込む活動を行っており、タクシーでも観光客向けのサービス導入を検討している。

出典：交通事業者ヒアリング

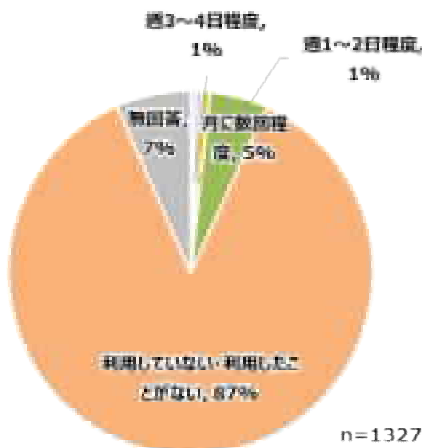
6) 目標6: 市民の理解と利用促進を通じた地域公共交通の持続可能性の確保

① 公共交通の現状

市では、公共交通の利用促進に向け、公共交通の公共交通ガイドブック、公共交通専用ホームページ等の作成、ふる里タクシーの説明会等を実施しています。公共交通への市の財政負担は年々増加しています（P36、37 参照）。

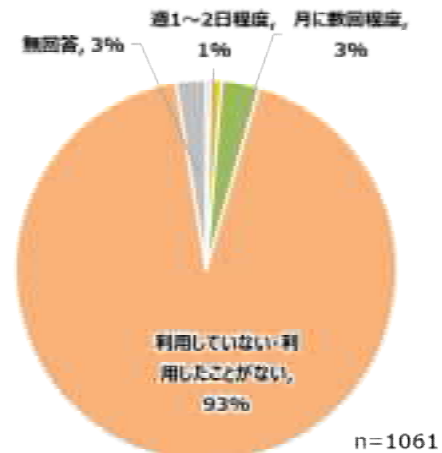
② 移動に関する現状

コロナ禍前の令和1年度以前においても、堀川バス、ふる里タクシーの利用者数が減少傾向で推移しています（P27、29、30 参照）。市民アンケート結果では、市民の公共交通の利用率は低く、9割の人が路線バス、ふる里タクシーを利用していません。



出典: 市民アンケート

図 4-31. 路線バスの利用状況



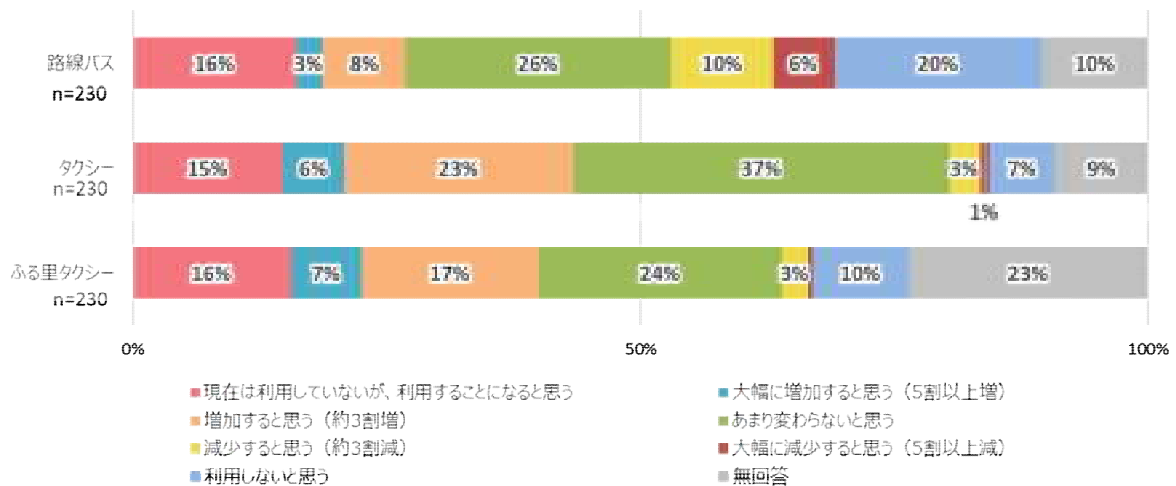
※ふる里タクシーを知っている方のみ回答

出典: 市民アンケート

図 4-32. ふる里タクシーの利用状況

③ 市民等の意向

市民アンケート結果では、公共交通の利用について、路線バス、タクシー、ふる里タクシーともに、現在は利用していないが、今後利用することになると思うという回答や、利用回数の増加について一定の意向があることが示されており、潜在的なニーズがあると思われます。



出典: 市民アンケート

図 4-33. 公共交通利用者の路線バス、タクシー、ふる里タクシーの利用意向

また、地区別の重要と思われるバス・タクシーの取り組みについては、全体的にふる里タクシー維持のニーズが高くなっています。ただし、星野地区では路線バスの維持に対するニーズが最も高くなっています。

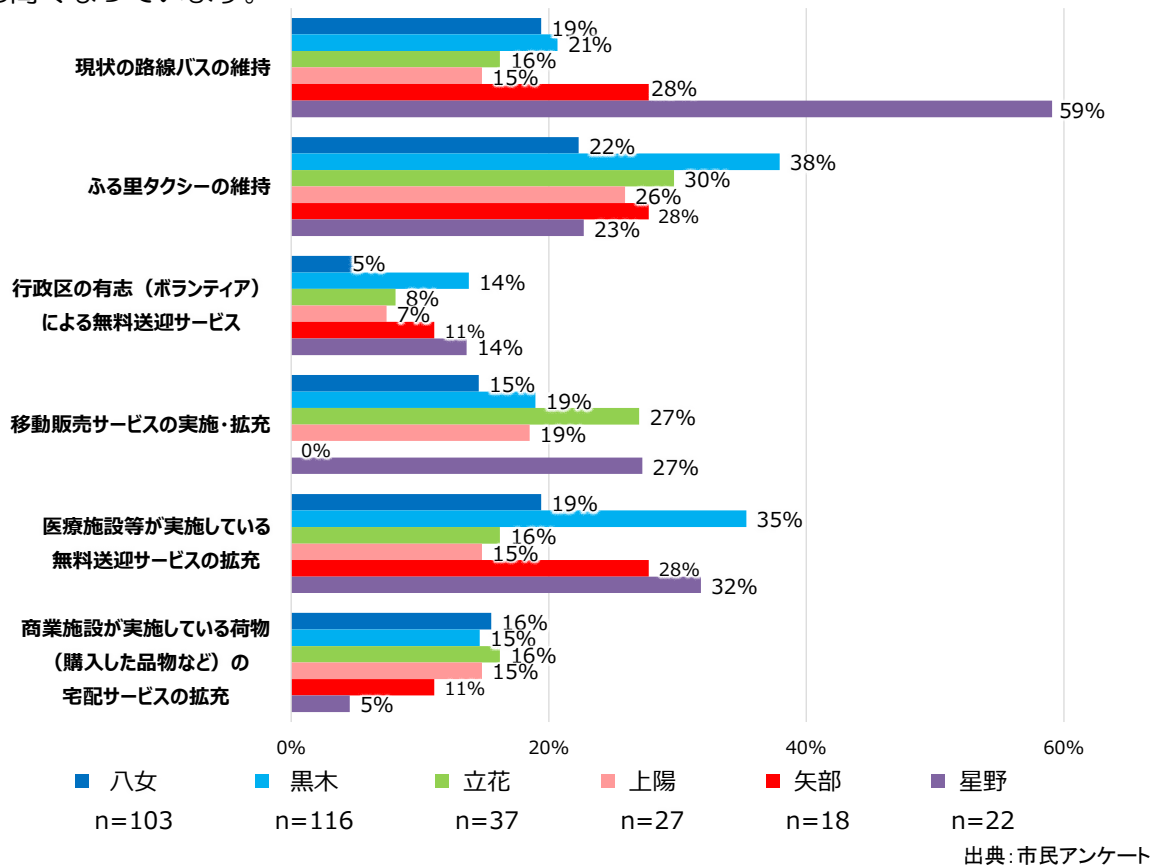


図 4-34.地区別の重要と思われるバス・タクシーの取り組み（複数回答）

④交通事業者等の意向

交通事業者からは、公共交通の維持に向けての課題として、ドライバーの確保があげられています。

【公共交通の維持に向けた交通事業者の課題】

- ドライバー不足が課題。若い人のなり手が少ない。

出典：交通事業者ヒアリング

第5章 地域公共交通に関する現状のまとめと 今後の課題

1 八女市の公共交通を取り巻く現状

公共交通の課題を整理するにあたり、第1章から第3章の内容をとりまとめました。

1-1 上位・関連計画等から整理した課題

①第5次八女市総合計画

- 将来像は「ふるさとの恵みと誇りを未来につなぐ 安心と成長のまち 八女」としています。
- 公共交通に関する施策は「公共交通体系の維持・確保」、「市内と広域間を結ぶ交通ネットワークの充実」、「公共交通の利便性向上と利用者拡大」、「公共交通制度の利活用と広報の推進」の4つとなっています。
- 公共交通に関する施策は、SDGsの目標11「住み続けられるまちづくりを」に寄与することが位置づけられています。

②八女市人口ビジョン及び第二期八女市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 公共交通に関する施策は「日常生活に必要不可欠な移動手段の確保」となっています。
- 関連するKPIは「1日当たりの予約型乗合タクシー利用者数」、目標値は令和7年の200人となっています。

③八女市都市計画マスタープラン

- 公共交通に関する整備方針は、「既存の公共交通の連携等による使いやすい公共交通体系の整備」となっています。
- 国道3号、九州自動車道が広域幹線軸、旧市町村の中心部間を連絡する区間が、地域連絡軸に位置づけられています。

④八女市立地適正化計画

- 将来都市構造は「文化的でゆたかな中心拠点と安心して暮らせる拠点間の交流を公共交通ネットワークで支える連携型のコンパクト都市構造」としています。

⑤第2次茶のくに観光アクションプラン

- 着地型商品開発、インバウンドへの対応など交通に関する施策が示されています。
- OKPIは、観光入込客270万人を目標に、「延べ宿泊者数」、「観光消費額」、「案内所外国人訪問者数」の3指標が設定されています。

【課題整理にあたっての留意事項】

- 総合計画における交通に関する施策
 - ・公共交通体系の維持・確保
 - ・市内と広域間を結ぶ交通ネットワークの充実
 - ・公共交通の利便性向上と利用者拡大
 - ・公共交通制度の利活用と広報の推進
 - ・交通施策によるSDGsの目標11「住み続けられるまちづくりを」への寄与
- 観光分野における公共交通に関する施策
 - ・着地型商品開発、インバウンドへの対応

1-2 社会経済情勢等の変化から整理した課題

①SDGs に向けた取り組みの推進

○令和 12 年（2030 年）までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標として SDGs が定められました。

○交通分野では、主に、目標 11「住み続けられるまちづくりを」が関係します。

②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

○令和 2 年 11 月の法律の改正により、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランの役割をもつ地域公共交通計画が創設されました。

○法改正により、従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置づけることになりました。

○路線バスについては、生産性の向上を図るとともに、地域の実情に応じたダウンサイジング等による最適化が求められるようになっています。

③デジタル化の推進(デジタル田園都市国家構想)

○令和 4 年 6 月に「デジタル田園都市国家構想」が示され、全国どこでも誰もが便利に快適に暮らせる社会を目指し、デジタルトランスフォーメーション（DX）が推進されています。

④新型コロナウイルス感染症の影響

○新型コロナウイルス感染症の流行により、公共交通利用者は 3 割程度減少、今後も厳しい状況で推移することが想定されています。

【課題整理にあたっての留意事項】

- SDGs に向けた取組の推進
- 地域の多様な輸送資源の活用
- 路線バスの生産性の向上、ダウンサイジング等による最適化
- DX の推進
- 新型コロナウイルス感染症による公共交通利用の減少

1-3 地域の現状から整理した課題

①位置

○本市は、福岡県の南部、筑後地方に位置し、福岡市から南へ約 50km、北は広川町、久留米市、うきは市、西は筑後市、みやま市に接し、南は熊本県、東は大分県と県境に面しています。

②地勢

○面積は 482.44 km² で、県内では北九州市に次ぐ広大な面積であり、西部は平野部、東部は山間部となっています。

③人口

○人口は減少傾向が続いており、10 年後で約 10,000 人、20 年後で約 18,000 人減少すると推計されています。

○少子高齢化が進んでおり、令和 2 年度（2020 年度）で高齢化率は約 37%に達しています。

- 矢部地区における人口減少が著しく、過去 20 年間で半減し、1,000 人を下回っています。
- 通勤者の 7 割は市内に、3 割が市外に通勤しています。市外への主な通勤先は、久留米市、筑後市、広川町となっています。
- 通学者の半数弱は市内、半数強が市外に通学しています。市外への主な通学先は、筑後市、久留米市、福岡市となっています。

④主な施設の立地状況

- 八女地区に、公共施設、医療施設、教育施設、商業施設等の主要施設が多く立地しています。
- 各地区の中心部にも市役所支所等の公共施設、診療所等の医療施設、スーパーや個人商店等の商業施設が立地しています。
- 観光施設は各地区に点在しています。

【課題整理にあたっての留意事項】

- 八女地区以外における人口減少（過去 20 年間で 4～5 割減）と高い高齢化率(40%以上)
- 今後 10 年間で人口が 1 万人減少
- 通勤の 3 割、通学の半数は市外
- 八女地区に主要な公共施設、医療施設等が多く立地
- 観光施設は各地区に点在

1-4 .公共交通の現状から整理した課題

①公共交通ネットワーク

- 市内に鉄道駅はなく、最寄り駅は筑後市の羽犬塚駅になり、八女市とは堀川バス羽矢線で連絡しています。
- 市外とは堀川バス羽矢線その他、西鉄バス福島線、堀川バス久留米線で久留米市方面と連絡しています。
- 高速八女インターバス停には、福岡空港や天神、熊本方面への高速バスが発着しています。
- 市内全域の 11 エリアでデマンド交通のふる里タクシーが運行されています。

②公共交通の運行・利用状況

- 路線バスは久留米方面と連絡する西鉄バスと、主に市内を連絡する堀川バスの 2 社が営業しています。
- 路線バスの利用者数は、西鉄バスはコロナ禍前の令和 1 年度まで横ばいで推移、堀川バスはコロナ禍前から減少傾向で推移しています。
- 市内の 11 エリアでふる里タクシーが運行、利用者数はコロナ禍前から減少傾向で推移しています。
- 市内では 4 つのタクシー事業者が営業しています。
- 福祉有償運送が 4 地区で、スクールバスが 28 路線運行されています。

③財政負担

- 堀川バスへの財政負担は、コロナ禍前の令和 1 年度まで増加傾向で推移しています。令和 2・3 年度は、国・県のコロナ禍における補助金の支給により市の財政負担は軽減しています。
- ふる里タクシーの財政負担額は増加傾向で推移しています。

【課題整理にあたっての留意事項】

- 市内に鉄道駅はなく、最寄り駅は筑後市の JR 羽犬塚駅
- 路線バスの利用者数は、西鉄バスはコロナ禍前の令和1年度まで横ばいで推移、堀川バスはコロナ禍前から減少傾向で推移
- ふる里タクシーの利用者数は減少傾向で推移
- 堀川バス、ふる里タクシーへの財政負担は増加傾向で推移

2 網形成計画の達成状況

ここでは、地域公共交通の課題整理に向け、第4章の網形成計画の達成状況の内容をとりまとめました。

2-1 八女市地域公共交通網形成計画の達成状況からみえてきた課題

①鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合

OH28 現況値 15.9%、R4 目標値 23.0%に対し、R4 実績値 12.1%とどちらも下回りました。

⇒通勤者の3割、通学者の5割は市外に通勤・通学するなど市外への移動ニーズがあることから、引き続き、鉄道駅や高速バス停へのアクセス手段の維持・充実を図る必要があります。

②茶のくに八女定期券(市民割引)

OH28 現況値、R4 目標値 284 枚/年に対し、R3 実績値 459 枚/年とどちらも上回り目標を達成しています。実績値は、最小 369 枚/年から最大 513 枚/年の幅で毎年度変動があります。最小の 369 枚/年は令和2年度、最大の 513 枚/年は平成30年度になります。

⇒新型コロナウイルス感染症拡大の影響がありますが、茶のくに八女定期券の市民のニーズは大きいと考えられるため継続販売が必要です。

③幹線路線バスの利用者数

OH28 現況値 2,201 千人/年、R4 目標値 2,160 千人/年に対し、R3 実績値 1,426 千人/年とどちらも下回り目標を達成していません。ただし、実績値は西鉄バスの利用者数がICカード利用者のみとなっています。

⇒西鉄バスの利用者数は横ばいで推移しているものの、人口が大きく減少している東部地域を走行する堀川バスの利用者数は減少傾向で推移しています。幹線的な路線バスの維持を図る上でも、幹線路線バスの利用者数の維持を図る必要があります。

④幹線路線バスのバス停への上屋またはベンチの設置箇所数

OH28 現況値 43 箇所、R4 目標値 48 箇所に対し、R4 実績値 47 箇所と目標値を一つ下回っています。

⇒路線バスの線と、ふる里タクシーの面で構成されている本市の公共交通ネットワークにおいては、引き続き、待合環境の整備が求められます。

⑤公共交通で市中心部へ行きやすいと評価している人の割合

OH28 現況値 22.5%、R4 目標値 31.0%に対し、R4 実績値 22.2%と現況値とほぼ同じですが、目標値を下回りました。

⇒主要な公共施設や医療施設、商業施設は八女地区に集中しており、引き続き八女市中心部へのアクセス向上を図る必要があります。

⑥ふる里タクシーとバスの乗継のしやすさについて支障はないと評価している人の割合

OH28 現況値 69.4%、R4 目標値 75.0%に対し、R4 実績値 59.8%とどちらも下回りました。

⇒路線バスの線と、ふる里タクシーの面で構成されている本市の公共交通ネットワークにおいては、引き続き、乗継拠点の整備が求められます。

⑦ふる里タクシーの利用者数

OH28 現況値 217 人/日、R4 目標値 240 人/日に対し、R3 実績値 152 人/日とどちらも下回りました。実績値は、令和2年度まで減少し続け、令和3年度は横ばいに転じています。

⇒市民の日常生活における公共交通空白地帯の解消における重要な移動手段であり、維持を図るためにも、引き続きふる里タクシーの利用促進が求められます。

⑧高齢者で週に1日以上外出する人の割合

OH28 現況値 73.8%、R4 目標値 81.0%に対し、R4 実績値 88.2%とどちらも上回り目標を達成しました。

⇒公共交通の利用促進に加え、健康福祉や地域活性化の観点からも、高齢者の外出支援は望ましく、公共交通による高齢者の外出支援が求められます。

⑨運転免許証自主返納数

OH28 現況値 132 人/年、R4 目標値 150 人/年に対し、R3 実績値 326 人/年とどちらも大きく上回り、目標を達成しました。実績値は令和1年度の485人/年まで増加し続け、令和2年度以降は減少傾向に転じています。

⇒今後、運転免許証自主返納者数は増加することが想定され、引き続き、運転免許証返納後の不安を解消するための施策が求められます。

⑩市内観光入込客のうち公共交通機関で移動した人の割合

OH28 現況値 1.5%、R4 目標値 2.2%に対し、R4 実績値 1.7%と現況値は上回りましたが、目標値は下回りました。

⇒観光客の回遊性を高めるため、市内での観光客向けの移動手段の検討が求められます。

⑪市内の公共交通に対する市民の満足度

OH28 現況値 21.7%、R4 目標値 27.0%に対し、R4 実績値 15.2%とどちらも下回りました。

⇒公共交通の利用促進を図るためにも、引き続き、公共交通の利便性向上に向けた各種施策を展開する必要があります。

⑫市民一人当たりの地域公共交通の年間平均利用回数

OH28 現況値 12.6 回/人・年、R4 目標値 14.0 回/人・年に対し、R3 実績値 8.1 回/人・年とどちらも下回りました。実績値は令和3年度まで減少し続けています。

⇒公共交通の維持を図るためにも、引き続き、公共交通の利用促進を図る必要があります。

【目標の達成状況からみえてきた課題】

- 鉄道駅や高速バス停へのアクセスの維持・改善
- 公共交通による通勤・通学の支援
- 幹線路線バスの利用促進
- 待合環境の整備
- 八女市中心部へのアクセス確保
- 乗継拠点の整備
- ふる里タクシーの利用促進
- 高齢者等の移動支援
- 運転免許証返納後の不安解消
- 観光客の移動支援
- 公共交通の利便性向上
- 公共交通の利用促進

2-2 各種調査結果からみえてきた課題

ここでは、網形成計画に示された6つの計画目標ごとに、各種調査結果をもとにみえてきた課題を整理しました。

①市域外との移動における公共交通の利用環境の改善について

○市外との連絡については JR 羽犬塚駅や西鉄久留米駅、高速八女インターバス停などへのアクセス改善の要望があります。

⇒引き続き、鉄道駅や高速バス停までのアクセス手段の維持・充実、茶のくに八女定期券、回数券の継続販売、通学定期券購入補助の継続実施が求められています。

②地域の軸となる幹線路線バスの利用環境の改善について

○一部で待合環境の整備が進められてますが、ふる里タクシーと路線バスの乗継向上が求められるなど、まだ不十分な状況です。

⇒乗継拠点の設定・整備や、待合環境の整備が求められます。

③利用しやすい市域内公共交通ネットワークの形成について

○路線バスについては増便、ふる里タクシーについては運行エリアの拡大のニーズが高くなっています。

⇒地域の移動ニーズに適した公共交通体系の整備が求められます。

④高齢者・しょうがい者などの移動を支える交通サービスの確保について

○ふる里タクシーの利用者は、80 歳以上が7割を占めるなど交通弱者の移動手段として機能しています。しかしながら、将来の不安として車の運転ができなくなった際の外出が多くあげられています。

⇒ふる里タクシーの継続運行や運転免許証返納後に備えた公共交通乗車体験の場づくりなどが必要です。

⑤観光交流を支える公共交通の確保・充実について

○現状では、観光客の公共交通利用は極めて少ないものの、八女インターと連絡してほしい観光地として星野地区があげられています。

⇒公共交通の維持に向けては観光客の取り込みも必要なことから、引き続き観光客への情報提供を実施するとともに、観光客向けの移動手段の検討が求められます。

⑥市民の理解と利用促進を通じた地域公共交通の持続可能性の確保

○コロナ禍後においても、公共交通利用者はコロナ禍前の令和1年度よりも減少することが見込まれます。また、公共交通機関の運転手不足もあり公共交通を維持する環境は厳しくなっています。

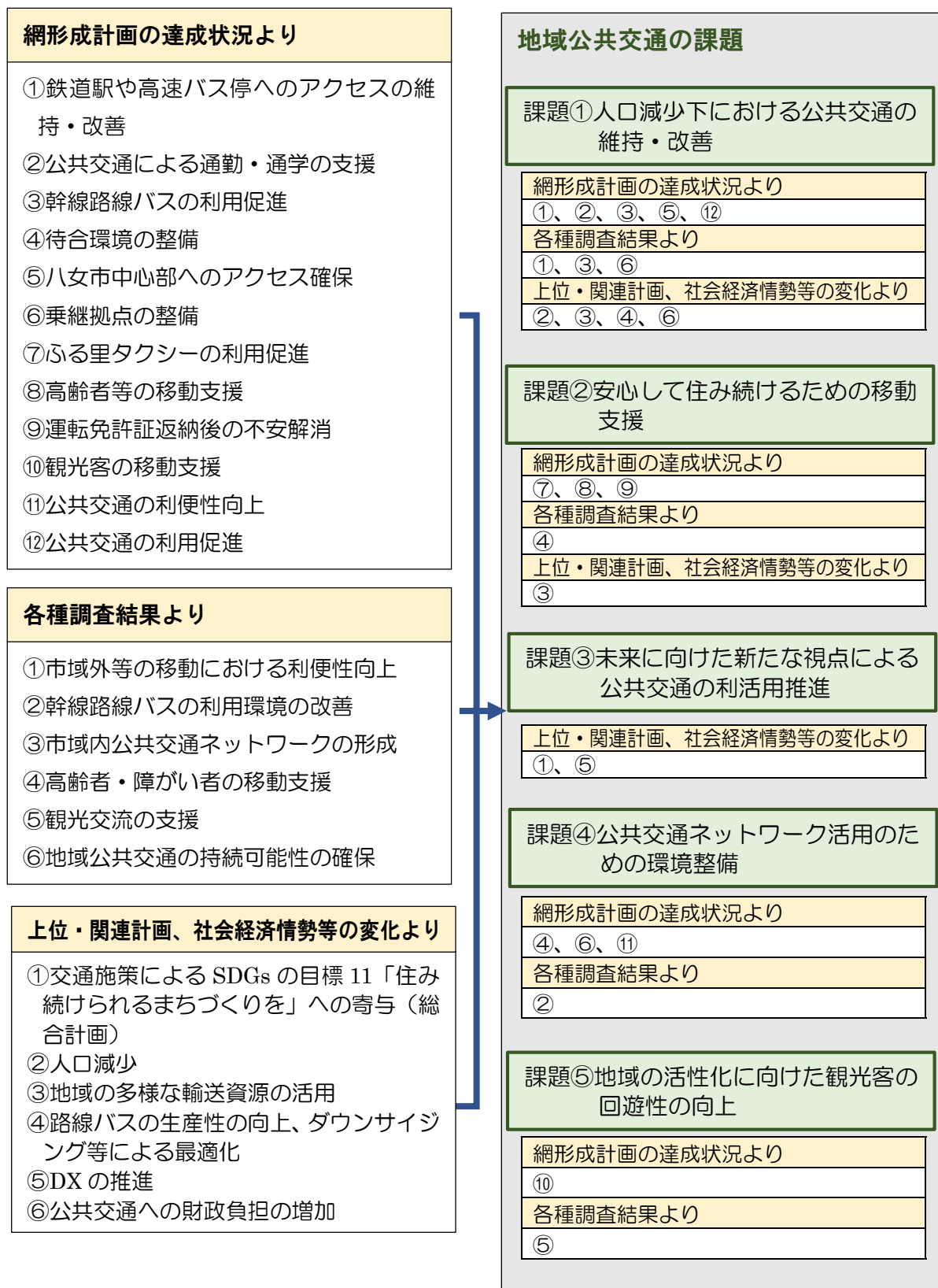
⇒公共交通の確保維持に向けた利用促進が必要です。その上で、公共交通を維持していくためには、適切な規模での市の財政負担が求められます。

【計画目標に関する市民の意向からみた課題】

- 市域外等の移動における利便性向上
- 幹線路線バスの利用環境の改善
- 市域内公共交通ネットワークの形成
- 高齢者・障がい者の移動支援
- 観光交流の支援
- 地域公共交通の持続可能性の確保

3 地域公共交通の課題

「1.八女市の公共交通を取り巻く現状」と「2.網形成計画の達成状況」より、地域公共交通の課題を整理しました。



課題① 人口減少下における公共交通の維持・改善

人口の動向をみると、八女地区以外の地区では、過去20年間で人口の4割から5割が減少しています。さらに今後10年間で八女市全体で約1万人減少するという推計結果が示されています。このような人口減少下において、今後も公共交通の利用者数は減少していくことが見込まれます。

本市の主要な公共施設や、医療施設、商業施設は八女市中心部に多く立地しています。そのため、各地区は八女市中心部と路線バス等で連絡されています。今後、市内における買い物や通院などの日常的な移動を支えるためには、継続的に八女市中心部までのアクセスを確保する必要があります。また、市外への移動についてみると、本市には鉄道駅がないことから、福岡市や熊本市など広域で移動する場合は、市外のJR羽犬塚駅や西鉄久留米駅などに接続する必要があります。市民アンケートでは駅・高速バス停へのアクセス向上の要望もあり、駅や高速バス停へのアクセスを確保する必要があります。

その様な中、公共交通を維持するため、路線バス、ふる里タクシーに対する財政負担を行っていますが、財政負担額も増加傾向にあり、健全な財政運営が求められています。しかしながら、必要な公共交通サービスを維持するためには、適切な財政負担が必要になります。

このため、公共交通ネットワークを持続的に維持していくためには、一定の財政負担のもと、拠点間や拠点までのアクセス機能を維持しつつ、様々な輸送資源を活用した、ニーズに応じた交通モードの見直し等の改善を図っていく必要があります。

関連項目**【網形成計画の達成状況より】**

- ①鉄道駅や高速バス停へのアクセスの維持・改善
- ②公共交通による通勤・通学の支援
- ③幹線路線バスの利用促進
- ⑤八女市中心部へのアクセス確保
- ⑫公共交通の利用促進

【各種調査結果より】

- ①市域外等の移動における利便性向上
- ③市域内公共交通ネットワークの形成
- ⑥地域公共交通の持続可能性の確保

【上位・関連計画、社会経済情勢等の変化より】

- ②人口減少
- ③地域の多様な輸送資源の活用
- ④路線バスの生産性の向上、ダウンサイジング等による最適化
- ⑥公共交通への財政負担の増加

課題② 安心して住み続けるための移動支援

本市では高齢化が進んできており、運転免許証の自主返納も増えてきています。市民アンケートでは将来の不安として、車が運転できなくなった時の外出が多くあげられており、運転免許証返納後の移動に関する不安の解消が求められています。主に高齢者の移動を支える公共交通として、ふる里タクシーが運行されていますが、利用者数は減少傾向にあります。

今後も市民が安心して住み続けるためには、日常的な移動を支えるふる里タクシーを継続的に運行し、移動において安心感を提供する必要があります。あわせて、将来における移動に関する不安解消に向け、地域における様々な輸送資源を活用した輸送サービスの提供などが求められます。

関連項目**【網形成計画の達成状況より】**

- ⑦ふる里タクシーの利用促進
- ⑧高齢者等の移動支援
- ⑨運転免許証返納後の不安解消

【各種調査結果より】

- ④高齢者・障がい者の移動支援

【上位・関連計画、社会経済情勢等の変化より】

- ③地域の多様な輸送資源の活用

課題③ 未来に向けた新たな視点による公共交通の利活用推進

持続可能でよりよい世界を目指す国際目標としてSDGsが定められ、環境への意識も高まっています。また、全国どこでも誰もが便利に快適に暮らせる社会を目指しDXが推進されるなど、公共交通を取り巻く環境は変化してきています。

公共交通は、主に高齢者、高校生に利用されていますが、利用者数は減少傾向で推移しており、SDGsや環境及びDXといった新たな視点で公共交通を捉え、利活用策を検討することで、公共交通の啓発や利便性の向上などを図り、公共交通の利用機会を増やしていく必要があります。

関連項目**【上位・関連計画、社会経済情勢等の変化より】**

- ①交通施策によるSDGsの目標11「住み続けられるまちづくりを」への寄与（総合計画）
- ⑤DXの推進

課題④ 公共交通ネットワーク活用のための環境整備

本市の公共交通ネットワークは、路線バスの「線」とふる里タクシーの「面」で構成されています。地区をまたぐような移動においては、路線バスとふる里タクシーの乗り継ぎや、路線バス相互の乗り継ぎが必要になる場合があります。これまでも福島でのつながるバス停の整備や、北川内での待合環境の整備、西鉄バスの八女営業所の整備が行われていますが、市民アンケートでは路線バスとふる里タクシーの乗り継ぎのしやすさが求められるなどまだ不十分な状況といえます。

公共交通ネットワークの有効活用に向けた待合環境の整備や、乗り継ぎにおける公共交通利用者の利便性向上に向けた案内の充実などが求められます。

関連項目**【網形成計画の達成状況より】**

- ④待合環境の整備
- ⑥乗継拠点の整備
- ⑪公共交通の利便性向上

【各種調査結果より】

- ②幹線路線バスの利用環境の改善

課題⑤ 地域の活性化に向けた観光客の回遊性の向上

市の観光資源は各地に点在しており、多くは公共交通での来訪が不便な状況で、公共交通でのアクセスが可能な観光地は限られているといえます。観光客アンケートによると、観光客の公共交通利用割合は、1.7%と低くなっています。一方で、これからの高齢化社会の進展やインバウンドの回復を見据えると、観光における公共交通の利用ニーズは高まってくると思われます。また、交通事業者においても、公共交通の維持を図るためには、観光客の取り込みが必要と認識しています。

観光客の来訪による地域の活性化と、観光客の取り込みによる公共交通の維持に向け、高速八女インターバス停等から観光地へのアクセス検討や、主要な観光地における二次交通による移動手段の導入検討が求められます。

関連項目**【網形成計画の達成状況より】**

- ⑩観光客の移動支援

【各種調査結果より】

- ⑤観光交流の支援

第6章 八女市地域公共交通計画

1 基本理念及び基本方針

本市の総合計画に示された将来像、第5章で整理した課題等を踏まえ、八女市における公共交通の基本理念と基本方針を定めました。

【八女市総合計画における将来像】

ふるさとの恵みと誇りを未来につなぐ 安心と成長のまち 八女

公共交通の基本理念

地域の安心と成長を支え、
次世代につなぐ公共交通

【公共交通の課題】

課題①人口減少下における公共交通の維持・改善

課題②安心して住み続けるための移動支援

課題③未来に向けた新たな視点による公共交通の利活用推進

課題④公共交通ネットワーク活用のための環境整備

課題⑤地域の活性化に向けた観光客の回遊性の向上

【公共交通の基本方針】

基本方針①

人口減少下における地域に適した公共交通ネットワークの維持・再編

基本方針②

地域の安心と成長を支える公共交通の利活用の推進

基本方針③

公共交通を利用しやすい環境づくり

2 基本方針と施策の考え方

基本方針①

人口減少下における地域に適した公共交通ネットワークの維持・再編

《課題》

人口減少が進む本市において、持続可能な公共交通としていくには、適切な財政負担のもと「線」と「面」を担う機能を確保していく必要があります。そのためには、移動ニーズに応じた交通モードへの見直しを行う公共交通ネットワークの再編が必要となります。

《施策》

基本方針①における計画目標を「市内外を円滑に移動できる公共交通ネットワークの維持・再編」と設定します。計画目標達成に向けた取り組みを、公共交通ネットワークの維持・再編（施策 1-1）、広域の公共交通機関との連携強化（施策 1-2）、公共交通に関する情報発信の推進（施策 1-3）とします。なお、適切な財政負担における公共交通ネットワークのあり方については、地域住民や交通事業者等の意向を踏まえながら議論を行っていきます。

関連する公共交通の課題

課題①人口減少下における公共交通の維持・改善

基本方針②

地域の安心と成長を支える公共交通の利活用の推進

《課題》

本計画の基本理念にも示しているように、地域の安心と成長を支える上で、公共交通は必要不可欠な存在となっています。本市に住み続けていくためには、運転免許証返納後の移動に関する不安解消を図っていくことが重要であり、ふる里タクシーや運転免許証返納者への支援サービスがその役割を担っています。しかし、運転免許証自主返納者数は増加してきているものの、ふる里タクシーの利用者数は減少傾向にあり、加えて、路線バスの利用者数も減少傾向にあるなど、公共交通が十分に活用されていない状況となっています。

《施策》

基本方針②における計画目標を「公共交通の利用シーンの創出」と設定します。計画目標達成に向けた取り組みを、公共交通利用機会の創出（施策 2-1）、手続きの簡素化による利用環境の向上（施策 2-2）とします。なお、推進にあたっては、公共交通における DX の取り組み、SDGs の視点から環境に配慮した EV 車両導入など多面的な視点から公共交通の活性化を図ります。

関連する公共交通の課題

課題②安心して住み続けるための移動支援

課題③未来に向けた新たな視点による公共交通の利活用推進

基本方針③ 公共交通を利用しやすい環境づくり

《課題》

本市の公共交通ネットワークは、路線バスの「線」とふる里タクシーの「面」で構成されています。地区をまたぐような移動には、路線バスとふる里タクシーの乗り継ぎや、路線バス相互の乗り継ぎが必要になる場合があります。しかしながら、両者の乗り継ぎの際の待合環境は十分に整備されておらず、待合環境の整備や、乗り継ぎにおける公共交通利用者の利便性向上に向けた案内の充実が求められます。

また、今後、観光における公共交通の利用ニーズは高まってくると考えられます。その様な中、高速八女インターバス停等から観光地へのアクセス検討や、主要な観光地における二次交通による移動手段の導入検討が求められます。

《施策》

基本方針③における計画目標を、「公共交通を利用しやすい環境の整備」と設定します。計画目標達成に向けた取り組みを、交通結節機能の強化（施策 3-1）、観光客の移動ニーズに対応した移動手段の導入検討（施策 3-2）、公共交通に関する情報発信の推進（施策 1-3、再掲）とします。なお、観光客向けの施策の検討にあたっては、観光客が地域を訪れ、回遊することで地域の活性化につなげていきます。

関連する公共交通の課題

- 課題④公共交通ネットワーク活用のための環境整備
- 課題⑤地域の活性化に向けた観光客の回遊性の向上

3 八女市における公共交通の役割と方向性

八女市の公共交通の役割と方向性については、以下に示すとおりです。

表 6-1.八女市における公共交通の役割

交通モード		役割	該当路線	活用補助金
地域間交通	高速バス	本市と福岡市、熊本市など九州の主要都市と連絡する。	ひのくに号、フェニックス号、桜島号、ごかせ号	
	幹線バス	本市と近隣市町村の鉄道駅等を連絡し、市内と広域交通を連絡する。	西鉄バス福島線 堀川バス羽矢線、堀川バス久留米線、堀川バス星野線	地域間幹線系統（国・県）
地域内交通	支線バス	八女市の中心部と各拠点を連絡し、市民の日常的な移動を支える。	堀川バス星野線（十竈車庫～浦）、堀川バス迎春線、堀川バス白木線、堀川バス横山線	
	ふる里タクシー	地域内の移動を支えるとともに、幹線バス、支線バスへのアクセスを確保する。	ふる里タクシー	地域内フィーダー系統（国）
	タクシー	幹線バス、支線バス、ふる里タクシーを補完し、市民の日常的な移動を支える。		
	福祉有償運送	介助なしでの移動が困難等公共交通の利用が難しい方の移動を支える。		
	スクールバス	遠隔地からの登下校の移動手段を確保する。		

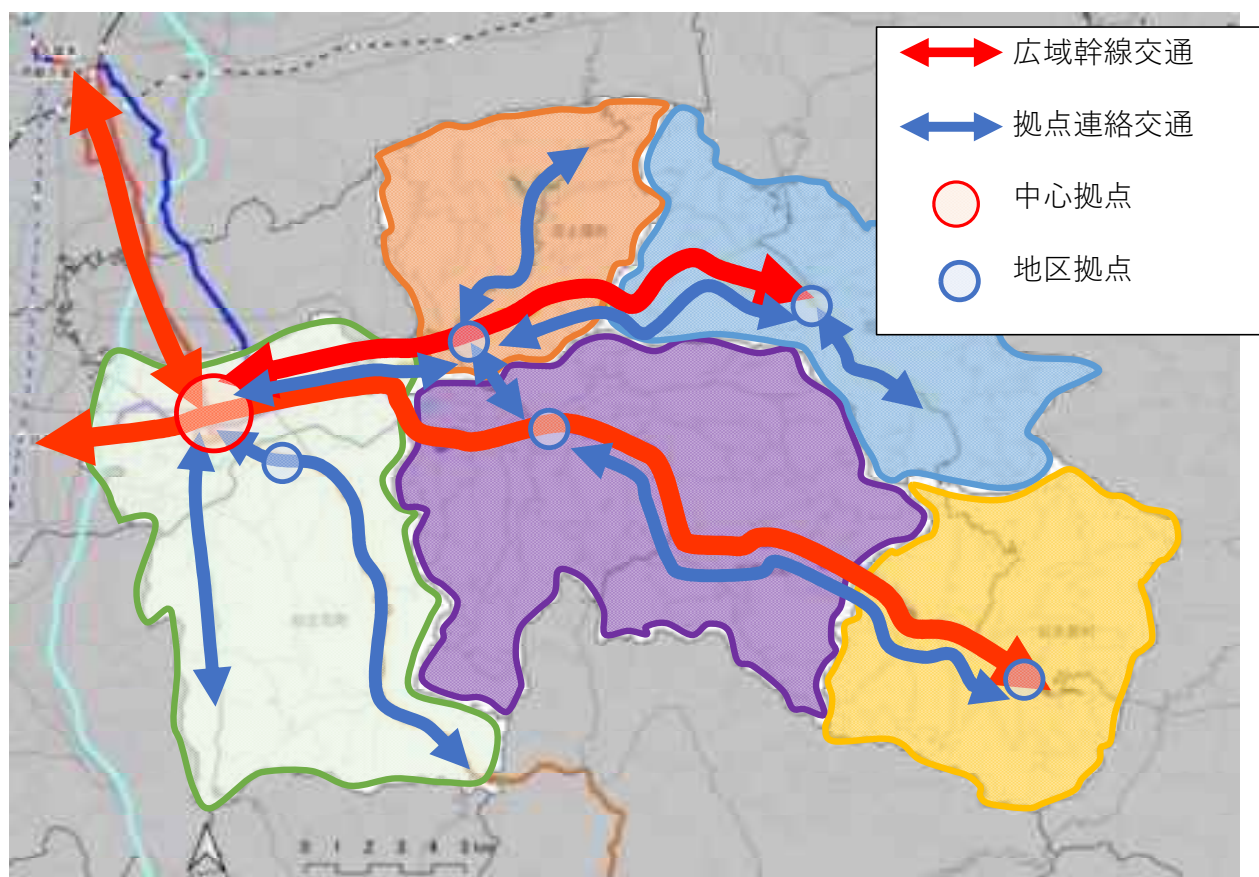
上記に示した公共交通の役割のもと、公共交通ネットワークを維持していくため、地域公共交通確保維持事業を活用します。地域公共交通確保維持事業を活用する各系統の概要は以下に示す通りです。

表 6-2.地域公共交通確保維持事業を活用する路線の概要

交通モード	実施主体	運行形態	路線名	起点	終点	主な経由地	延長等
路線バス	交通事業者	定時定路	堀川バス羽矢線	羽犬塚	柴庵	福島、黒木	42.2km
				羽犬塚	黒木	ゆめタウン前、福島	18.8km
			堀川バス久留米線	福島	JR 久留米駅	鑑水	19.9km
			堀川バス星野線	福島	十竈車庫前	北川内	23.6km
ふる里タクシー	八女市地域公共交通協議会	区域運行	—	市内 11 エリア（八女・黒木・串毛・木屋・笠原・大淵・白木・迎春・上陽・矢部・星野）			

将来ネットワークイメージ

本市の中心拠点を核に、各地区拠点を連絡するネットワークを、南北方向、東西方向の広域幹線交通を基軸に形成します。



4 目標達成のための施策

4-1 施策メニュー

目標達成に向けた施策メニューは以下の通りです。

基本方針	計画目標	施策	取組内容
基本方針① 人口減少下における地域に適した公共交通ネットワークの維持・再編	市内外を円滑に移動できる公共交通ネットワークの維持・再編	施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・再編	公共交通の再編の推進 利用しやすい運賃体系の導入
		施策 1-2 広域の公共交通機関との連携強化	乗り継ぎ情報の発信 パークアンドライドの継続実施 高速バス定期券・回数券の市民割引の継続 高速八女インターバス停へのアクセス向上策の検討
		施策 1-3 公共交通に関する情報発信の推進	公共交通専用 HP の継続運営 公共交通ガイドブックの更新
		施策 2-1 公共交通利用機会の創出	地域に出向いた公共交通説明会の実施 お試し乗車券による乗車体験の実施 運転免許証自主返納支援サービスの継続
		施策 2-2 手続きの簡素化による利用環境の向上	通学定期券補助制度の申請方法の見直し
		施策 3-1 交通結節機能の強化	主要バス停等における待合施設の整備 主要バス停等における乗り継ぎ案内の充実 路線バスにあわせたふる里タクシーの接続方法の検討
基本方針③ 公共交通を利用しやすい環境づくり	公共交通を利用しやすい環境の整備	施策 3-2 観光客の移動ニーズに対応した移動手段の導入検討	シェアサイクルなどの導入検討
		施策 1-3（再掲） 公共交通に関する情報発信の推進	公共交通専用 HP の継続運営 公共交通ガイドブックの更新

4-2 各施策の概要

(1) 基本方針①：人口減少下における地域に適した公共交通ネットワークの維持・再編

施策 1-1 公共交通ネットワークの維持・再編

施策の目標

- ・より最適な移動手段確保のため、広域移動や拠点移動の連携の強化を図り、持続可能な公共交通体系について協議します。また、地域の変化に対応するため多様な交通モードの活用を検討します。

施策の概要

- ・路線バスの利用状況を踏まえ、車両の小型化や、他の交通モードへの活用と、持続可能な地域間のネットワークの再編を行います。
- ・ネットワークの再編に伴う乗継における運賃負担の軽減を図るため、利用しやすい運賃体系を検討し、導入を図ります。

関連する評価項目

- ㊤鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合
- ㊦公共交通で市中心部に行きやすいと評価している人の割合
- ㊦市民一人あたりの地域公共交通の年間平均利用回数
- ㊦ふる里タクシーの収支率
- ㊦公共交通に関する市民一人 1 ヶ月あたりの財政負担額

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
公共交通の再編の推進	八女市、西鉄、堀川バス、送迎サービス等実施事業者等	再編案 検討	検討結果を踏まえ 実施						
利用しやすい運賃体系の導入	八女市	運賃体系 の検討	実施						

施策 1-2 広域の公共交通機関との連携強化

施策の目標

- ・鉄道、高速バスとの連携を強化し、市外へのアクセスを確保します。

施策の概要

- ・鉄道、高速バスへのアクセス性を高めるため、公共交通専用ホームページや交通結節点において、乗り継ぎに関する情報発信を行います。
- ・高速バスのアクセス性を高めるため、高速八女インターバス停におけるパークアンドライドを継続します。
- ・高速バス利用による市外への移動を支援するため、高速バス定期券・回数券の市民割引を継続します。
- ・高速バス利用者のニーズを踏まえ、高速八女インターバス停へのアクセス手段の導入を検討します。

関連する評価項目

㊐鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合

㊑茶のくに八女定期券販売枚数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年	
乗り継ぎ情報の発信	八女市、 西鉄、 堀川バス	実施	継続							
パークアンド ライドの 継続実施	八女市、 西鉄	継続								
高速バス定期 券・回数券の 市民割引の 継続	八女市、 西鉄	継続								
高速八女イン ターバス停へ のアクセス向 上策の検討	八女市、 堀川バス	実施								
			検討結果を踏まえ、必要に応じて実施							

施策 1-3 公共交通に関する情報発信の推進

施策の目標

- ・公共交通を利用しなれていない方にも、公共交通を利用していただくための情報発信を継続的に実施します。

施策の概要

- ・既存の公共交通専用HPを継続的に更新、運営します。
- ・ダイヤ改正等の状況をみながら、公共交通ガイドブックの更新を行い、配布します。



関連する評価項目

- ㊦ 八女市タクシーの収支率
- ㊧ 幹線路線バスの利用者数
- ㊨ 八女市タクシーの利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
公共交通専用HPの継続運営	八女市	継続実施							
公共交通ガイドブックの更新	八女市	ダイヤ改正等の状況をみながら、適宜実施							

(2)基本方針②:地域の安心と成長を支える公共交通の利活用の推進

施策 2-1 公共交通利用機会の創出

施策の目標

- ・市民に対しマイカー利用者に公共交通の利用機会を提供し、利用促進を図るとともに、運転免許証返納後への備えを促します。

施策の概要

- ・ふる里タクシーの利用促進を図るため、地域に出向いて実施しているふる里タクシーの説明会を継続的に実施します。
- ・路線バスやふる里タクシーを利用したことがない方に乗車を促すため、お試し乗車券を発行し、運転免許証自主返納者や、普段公共交通を利用したことがない方に配布します。
- ・運転免許証自主返納後の移動を支援するため、現在実施している運転免許証自主返納者への支援サービスを継続します。

関連する評価項目

- ④ふる里タクシーの収支率
- ⑤幹線路線バスの利用者数
- ⑥ふる里タクシーの利用者数
- ①公共交通で外出する高齢者の割合
- ①運転免許証自主返納者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
地域に出向いた公共交通説明会の実施	八女市	継続実施							
お試し乗車券による乗車体験の実施	八女市、各種交通事業者	実施内容の検討	実証結果を踏まえ、本格実施、または代替案の検討						
運転免許証自主返納支援サービスの継続	八女市	継続実施							

施策 2-2 手続きの簡素化による利用環境の向上

施策の目標

- ・より多くの方に簡単に利用していただくため、DX 推進の取り組みの一環として、現在提供しているサービスの利用環境の簡素化を進めます。

施策の概要

- ・現在市役所の窓口で手続きを行っている通学定期券補助制度等の申請手続きを、オンライン化により簡素化します。
- ・通学定期券補助制度のオンライン化を契機に、今後は他の手続きやサービス利用のデジタル化を展開していきます。

関連する評価項目

⑫通学定期券補助事業利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
通学定期券補助制度の申請方法の見直し	八女市	申請方法の検討	実施						

八女市のサービス

※路線バス通学定期券補助事業※

八女市では平成27年度から「八女市路線バス通学定期券補助事業」を実施しています。市内にお住まいの学生が、路線バス（高速バス含む）の通学定期券の費用の補助を受けることができる制度です。

対象者 八女市にお住まいで、路線バス（高速バス含む）を利用して通学する方
対象区画 八女市内のバス停留所を含み、かつ、通学定期券が利用可能な区間
補助金額 ①購入金額の2割
 ②購入金額から①の補助金を差し引いた月額負担額が14,000円を超える場合は、超えた額も併せて補助

■申請に必要なもの

- ・八女市路線バス通学定期券補助金交付申請書
- ・八女市路線バス通学定期券補助金交付請求書
- ・有効期限が満了した通学定期券のコピー（表と裏の両面が必要です）
- ・在学等を証明する書類の写し（学生証、生徒手帳、在学証明書等）※申請のたびに必要です

図 6-1.通学定期券補助事業の概要

(3)基本方針③:公共交通を利用しやすい環境づくり

施策 3-1 交通結節機能の強化

施策の目標

- ・ネットワークの強化、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、交通結節点でのベンチや上屋等の整備、乗換案内の充実などの機能強化を図ります。

施策の概要

- ・拠点での乗り継ぎを行いやすくするため、福島、黒木などの主要な乗継拠点においてベンチや、トイレ等の待合施設の整備を行います。
- ・路線バス相互や、路線バスとふる里タクシーの乗り継ぎをわかりやすくするため、主要なバス停等において乗り継ぎ情報の案内を充実します。
- ・路線バスのダイヤにあわせてふる里タクシーを接続させるための方策を検討します。すべての路線バスの便との接続は難しいことから、接続させる便は朝の通勤・通学や午前中の通院に利用できる便など利用者のニーズを踏まえ設定します。

関連する評価項目

⑥公共交通で市中心部に行きやすいと評価している人の割合

①路線バス・ふる里タクシーの待合環境の整備箇所数

⑩ふる里タクシーと路線バスとの乗り継ぎのしやすさについて支障はないと評価している人の割合

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
主要バス停等における待合施設の整備	八女市、西鉄、堀川バス	整備内 実施	実施						
主要バス停等における乗り継ぎ案内の充実	八女市、西鉄、堀川バス	整備内 実施	実施						
路線バスにあわせたふる里タクシーの接続方法の検討	八女市、西鉄、堀川バス、ふる里タクシー運行事業者	整備内 実施	実施						

施策 3-2 観光客の移動ニーズに対応した移動手段の導入検討

施策の目標

- ・市内での観光客の回遊を支援するため、移動手段の導入を検討します。

施策の概要

- ・公共交通下車後の観光客の移動に対応し、公共交通での八女市来訪を促すため、八女に点在する観光施設や観光スポットなどにシェアサイクルなどの導入を検討します。

関連する評価項目

⑩シェアサイクルなどの導入箇所数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年
シェアサイクル などの導入 検討	八女市、 地域の活動 団体、 各種交通 事業者	導入案 の検討	実施						

5 計画目標

5-1 評価項目と目標値

地域公共交通計画の方針に応じた、目標を設定しました。

基本方針	計画目標	評価項目	現況値	目標値	目標値 設定理由
基本方針① 人口減少下における地域に適した公共交通ネットワークの維持・再編	市内外を円滑に移動できる公共交通ネットワークの維持・再編	㉑鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合	12%	20%	現況値より改善
		㉒公共交通で市中心部に行きやすいと評価している人の割合	22%	28%	現況値より改善
		㉓市民一人あたりの地域公共交通の年間平均利用回数	8.1 回/人・年	10.0 回/人・年	コロナ禍前の水準
		㉔ふる里タクシーの収支率	12%	12%	現状維持
		㉕公共交通に関する市民一人1ヶ月あたりの財政負担額	208 円/人・月	208 円/人・月	現状維持
		㉖茶のくに八女定期券販売枚数	459 枚/年	500 枚/年	過年度の最大値
		㉗幹線路線バスの利用者数	1,426 千人/年	1,750 千人/年	コロナ禍前の水準
		㉘ふる里タクシーの利用者数	152 人/日	200 人/日	八女市総合計画の目標値
基本方針② 地域の安心と成長を支える公共交通の利活用の推進	公共交通の利用シーンの創出	㉙公共交通で外出する高齢者の割合	16%	20%	現況値より改善
		㉚運転免許証自主返納者数	326 人/年	360 人/年	現況値より改善
		㉛通学定期券補助事業利用者数	159 人/年	180 人/年	現況値より改善
基本方針③ 公共交通を利用しやすい環境づくり	公共交通を利用しやすい環境の整備	㉜路線バス・ふる里タクシーの待合環境の整備箇所数	—	4 箇所	整備可能性を考慮
		㉝ふる里タクシーと路線バスとの乗り継ぎのしやすさについて支障はないと評価している人の割合	60%	70%	現況値より改善
		㉞シェアサイクルなどの導入箇所数	—	1 箇所	新規導入

5-2 .評価項目の概要

(1)基本方針①に関する評価項目

③鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合

表 6-3.評価項目「鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合」の概要

項目	内容
把握方法	市民アンケートにより把握します。 鉄道駅や高速バス乗り場への利用のしやすさに「満足している」、「やや満足している」と回答した公共交通利用者の割合で評価します。
現況値	12%
目標値	20%
目標値設定の考え方	本計画による各種取り組みにより、「よくわからない」と回答している方の2割(8%)を満足又はやや満足に転換します。

鉄道駅や高速バス乗り場への利用のしやすさ	
満足している	5%
やや満足している	7%
よくわからない	41%
あまり満足していない	20%
全く満足していない	11%
無回答	16%

「よくわからない」の回答者のうち2割を「とても満足している」「やや満足している」に転換

・公共交通で市中心部に行きやすいと評価している人の割合

表 6-4.評価項目「公共交通で市中心部に行きやすいと評価している人の割合」の概要

項目	内容
把握方法	市民アンケートにより把握します。 公共交通で市中心部への行きやすさに「満足している」、「やや満足している」と回答した公共交通利用者の割合で評価します。
現況値	22%
目標値	28%
目標値設定の考え方	本計画による各種取り組みにより、「よくわからない」と回答している方の2割(6%)を満足又はやや満足に転換します。

市中心部への行きやすさ	
満足している	7%
やや満足している	15%
よくわからない	31%
あまり満足していない	23%
全く満足していない	8%
無回答	16%

「よくわからない」の回答者のうち2割を「とても満足している」「やや満足している」に転換

・市民一人当たりの地域公共交通の年間平均利用回数

表 6-5. 評価項目「市民一人当たりの地域公共交通の年間平均利用回数」の概要

項目	内容				
把握方法	毎年度の路線バス、ふる里タクシーの利用者数を人口で割って算出します。なお、路線バス（堀川バス羽矢線、堀川バス久留米線）の利用者数は、網形成計画で使用されている八女市民の利用割合で補正します。				
	路線名	H27 利用実績	うち 八女市発着	補正率	データ
	羽矢線	274,651	270,783	98.6%	H28 バス利 用状況調査
	久留米線	133,711	3,650	2.7%	
現況値	8.1 回/人・年				
目標値	10.0 回/人・年				
目標値設定 の考え方	市民一人当たりの地域公共交通の年間平均利用回数は、減少傾向にありますが、各種施策によりコロナ禍前の令和 1 年度の水準に戻すことを目標に設定しました。				

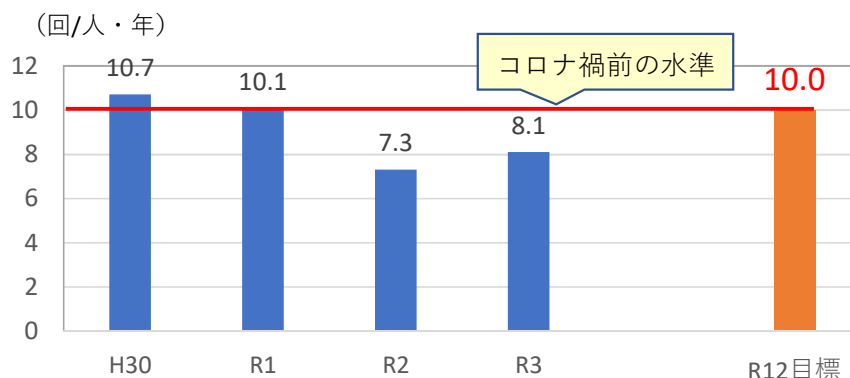


図 6-2. 市民一人あたりの地域公共交通の年間平均利用回数の推移と目標値

・ふる里タクシーの収支率

表 6-6. 評価項目「ふる里タクシーの収支率」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度のふる里タクシーの支出に対する収入の割合で算出します。
現況値	12%
目標値	12%
目標値設定の考え方	利用者が年々減少している一方で、支出は増加傾向にあり、エリア越えの検討等による利便性向上策により現状維持を図りました。

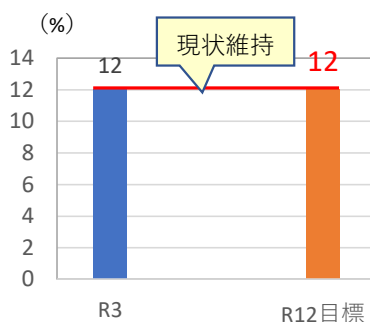


図 6-3. ふる里タクシーの現在の収支率と目標値

・公共交通に関する市民一人1ヶ月あたりの財政負担額

表 6-7. 評価項目「公共交通に関する市民一人1ヶ月あたりの財政負担額」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度の公共交通に関する八女市の負担額を人口で割って算出します。
現況値	208 円/人・月
目標値	208 円/人・月
目標値設定の考え方	人口減少下においても、現状と同様の財政支出のもとで、公共交通の利便性向上、利用促進を図ります。年度により市民一人1ヶ月あたりの財政負担額に変動はみられるが、直近4年間の平均的な支出の現状維持を目標値に設定しました。

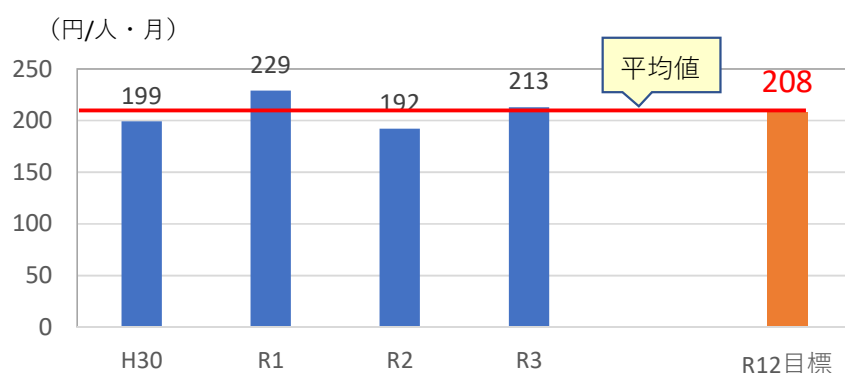


図 6-4. 公共交通に関する市民一人1ヶ月あたりの財政負担額の推移と目標値

・茶のくに八女定期券販売枚数

表 6-8. 評価項目「茶のくに八女定期券販売枚数」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度の茶のくに八女定期券（市民割引）の販売枚数で把握します。
現況値	459 枚/年
目標値	500 枚/年
目標値設定の考え方	茶のくに販売枚数は、毎年変動がありながらも利用者数が順調に増加しているが、高速バスの便数に限界があることから、これまで最も販売枚数が多かった平成30年度の実績を目標に設定しました。

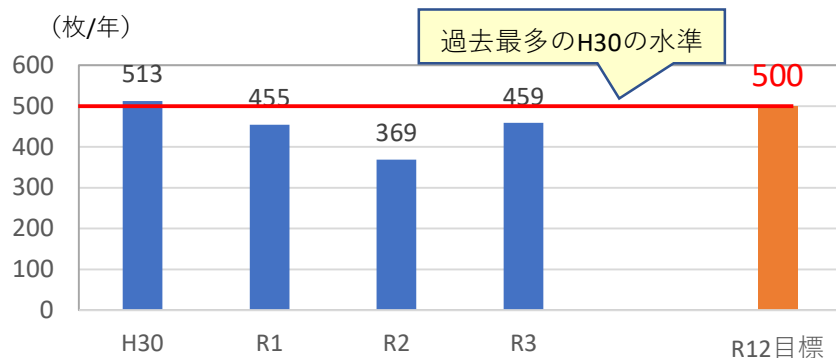


図 6-5. 茶のくに八女定期券販売枚数の推移と目標値

・幹線路線バスの利用者数

表 6-9. 評価項目「幹線路線バスの利用者数」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度の幹線路線バスの利用者数より把握します。 対象路線は、西鉄バス福島線、堀川バス羽矢線、堀川バス星野線、堀川バス久留米線です。
現況値	1,426 千人/年
目標値	1,750 千人/年
目標値設定の考え方	幹線路線バスの利用者数は減少傾向にあるが、各種施策によりコロナ禍前の令和 1 年度の水準に戻すことを目標に設定しました。

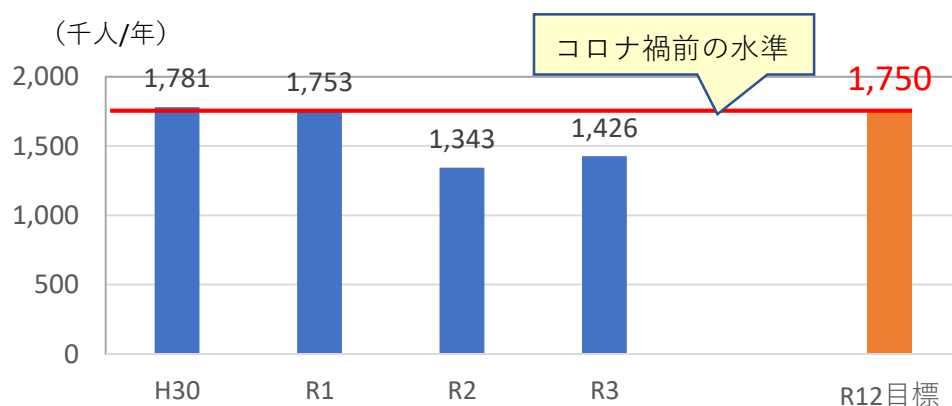


図 6-6. 幹線路線バスの利用者数の推移と目標値

・ふる里タクシーの利用者数

表 6-10. 評価項目「ふる里タクシーの利用者数」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度のふる里タクシーの利用者数より把握します。
現況値	152 人/日
目標値	200 人/日
目標値設定の考え方	八女市総合計画の目標値 200 人/日（令和 7 年度）を踏まえ設定しました。

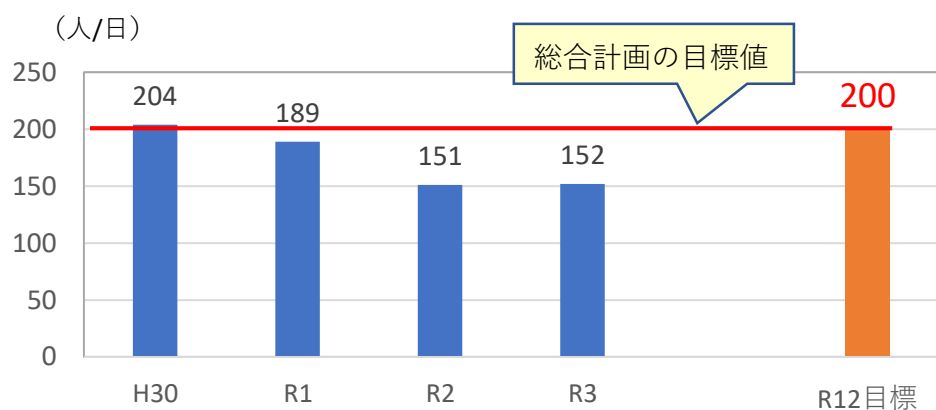


図 6-7. ふる里タクシーの利用者数の推移と目標値

(2)基本方針②に関する評価項目

・公共交通で外出する高齢者の割合

表 6-11.評価項目「公共交通で外出する高齢者の割合」の概要

項目	内容
把握方法	市民アンケートにより、通勤、買い物、通院で公共交通を利用している高齢者の割合を把握します。
現況値	16%
目標値	20%
目標値設定の考え方	ふる里タクシーの利用者数の目標値（150人→200人）を踏まえ、同等の公共交通の利用促進を目指し設定しました。

・運転免許証自主返納者数

表 6-12.評価項目「運転免許証自主返納者数」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度の運転免許証自主返納者数を警察に照会し、把握します。
現況値	326人/年
目標値	360人/年
目標値設定の考え方	公共交通の利便性向上により、現在よりも1割増を目指して設定しました。

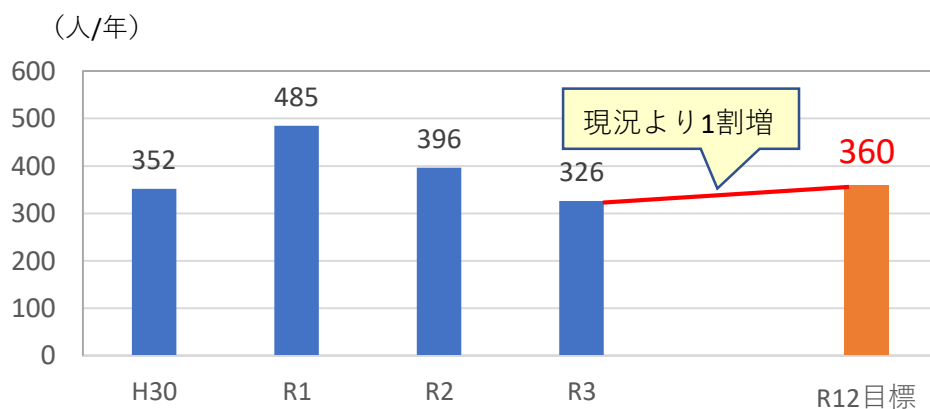


図 6-8. 運転免許証自主返納者数の推移と目標値

・通学定期券補助事業利用者数

表 6-13. 評価項目「通学定期券補助事業利用者数」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度の通学定期券補助事業利用者数を把握します。
現況値	159 人/年
目標値	180 人/年
目標値設定の考え方	公共交通の利便性向上、事業利用の手続きの簡素化により、現在よりも 1 割増を目指して設定しました。

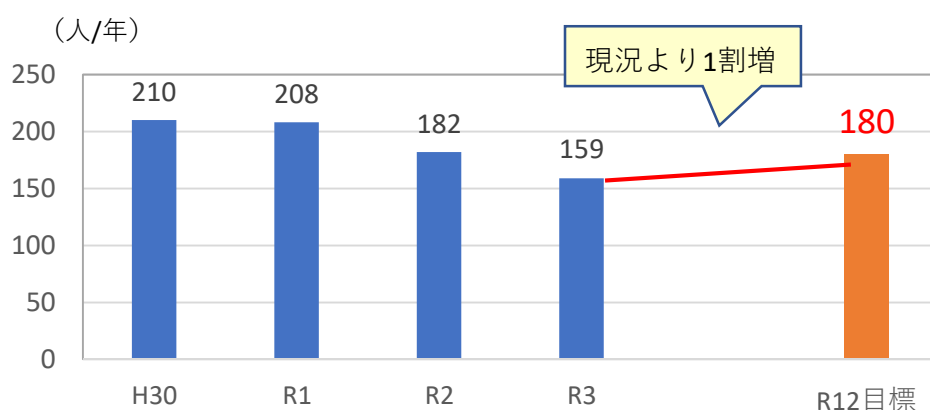


図 6-9. 通学定期券補助事業利用者数の推移と目標値

(3) 基本方針③に関する評価項目

・路線バス・ふる里タクシーの待合環境の整備箇所数

表 6-14. 評価項目「路線バス・ふる里タクシーの待合環境整備箇所数」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度、バス停やふる里タクシーの待合箇所以待合環境の整備を行った箇所数で把握します。
現況値	—
目標値	4 箇所
目標値設定の考え方	網形成計画期間中は、八女地区のつながるバス停、上陽地区の北川内と路線バスの待合環境の整備を行ってきたが、本計画期間中は、ふる里タクシーの待合環境の整備を中心に、路線バスとの乗継箇所 2 箇所、ふる里タクシーで利用が多い待合箇所 2 箇所の整備を目標に設定しました。

- ・ ふる里タクシーと路線バスとの乗り継ぎのしやすさについて支障はないと評価している人の割合

表 6-15.評価項目「ふる里タクシーと路線バスとの乗り継ぎのしやすさについて
支障はないと評価している人の割合」の概要

項目	内容
把握方法	ふる里タクシー利用者アンケートにより把握。 路線バスとの乗り継ぎについて「支障はない」、「どちらかといえば支障はない」と回答した方の割合で評価します。
現況値	60%
目標値	70%
目標値設定の考え方	本指標は、網形成計画策定時より評価が低下しており、網形成計画策定時の70%に戻すことを目標に設定しました。

- ・シェアサイクルなどの導入箇所数

表 6-16.評価項目「シェアサイクルなどの導入箇所数」の概要

項目	内容
把握方法	毎年度のシェアサイクルなどの導入状況を把握します。
現況値	—
目標値	1 箇所
目標値設定の考え方	現在、八女市においてシェアサイクルなどは導入されておらず、公共交通で八女市到着後の二次交通手段として、シェアサイクルなどを1箇所導入することを目標に設定しました。

第7章 計画の評価・改善

八女市における計画の進捗をマネジメント（管理）する主体は、「八女市地域公共交通協議会」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて取り組むことを目的とします。

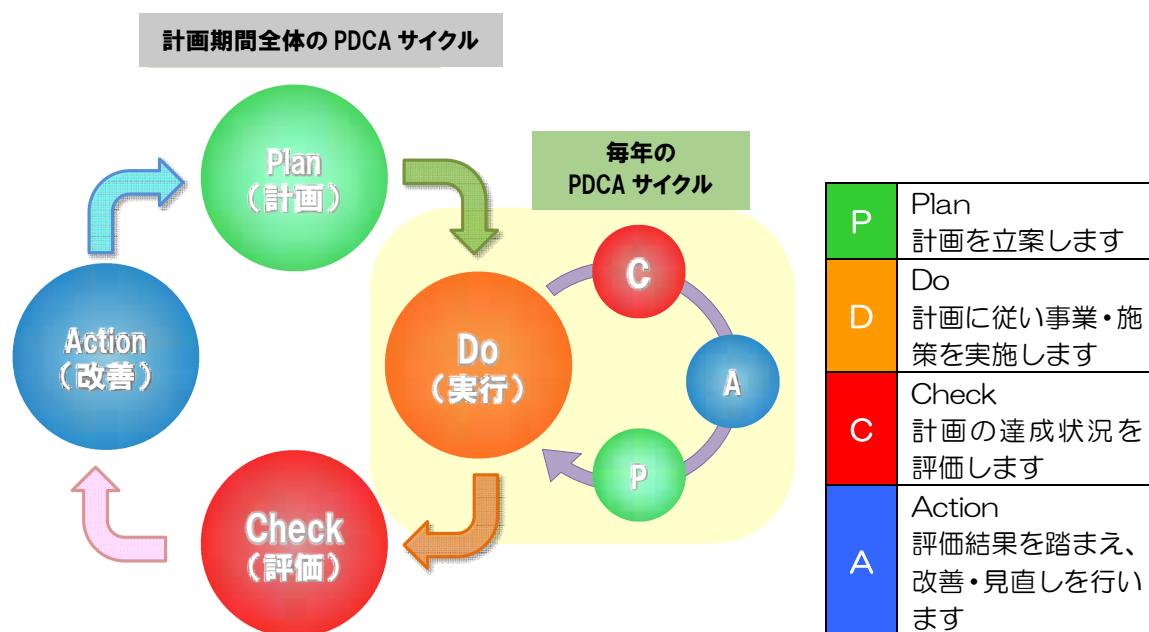


図 7-1.PDCA サイクルによる本計画のマネジメント

評価項目は、下表に示すように実績に関するデータは毎年度、アンケートで把握する項目は最終年度に把握します。

表 7-1. 評価項目の評価年次と把握方法

評価項目	評価年次								把握方法
	2023 年 (R5 年)	2024 年 (R6 年)	2025 年 (R7 年)	2026 年 (R8 年)	2027 年 (R9 年)	2028 年 (R10 年)	2029 年 (R11 年)	2030 年 (R12 年)	
㊸ 鉄道駅や高速バス停にアクセスしやすいと評価する人の割合								●	市民アンケート
㊹ 公共交通で市中心部に行きやすいと評価している人の割合								●	市民アンケート
㊺ 市民一人当たりの地域公共交通の年間平均利用回数	●	●	●	●	●	●	●	●	交通事業者からの実績値
㊻ ふる里タクシーの収支率	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値
㊼ 公共交通に関する市民一人 1 ヶ月あたりの財政負担額	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値
㊽ 茶のくに八女定期券販売枚数	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値
㊾ 幹線路線バスの利用者数	●	●	●	●	●	●	●	●	交通事業者からの実績値
㊿ ふる里タクシーの利用者数	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値
① 公共交通で外出する高齢者の割合								●	市民アンケート
② 運転免許証自主返納者数	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値
③ 通学定期券補助事業利用者数	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値
④ 路線バス・ふる里タクシーの待合環境の整備箇所数	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値
㊸ ふる里タクシーと路線バスとの乗り継ぎのしやすさについて支障はないと評価している人の割合				●				●	ふる里タクシー利用者アンケート
⑪ シェアサイクルなどの導入箇所数	●	●	●	●	●	●	●	●	八女市からの実績値

各種評価項目の実績値は、翌年度の八女市地域公共交通協議会において報告します。