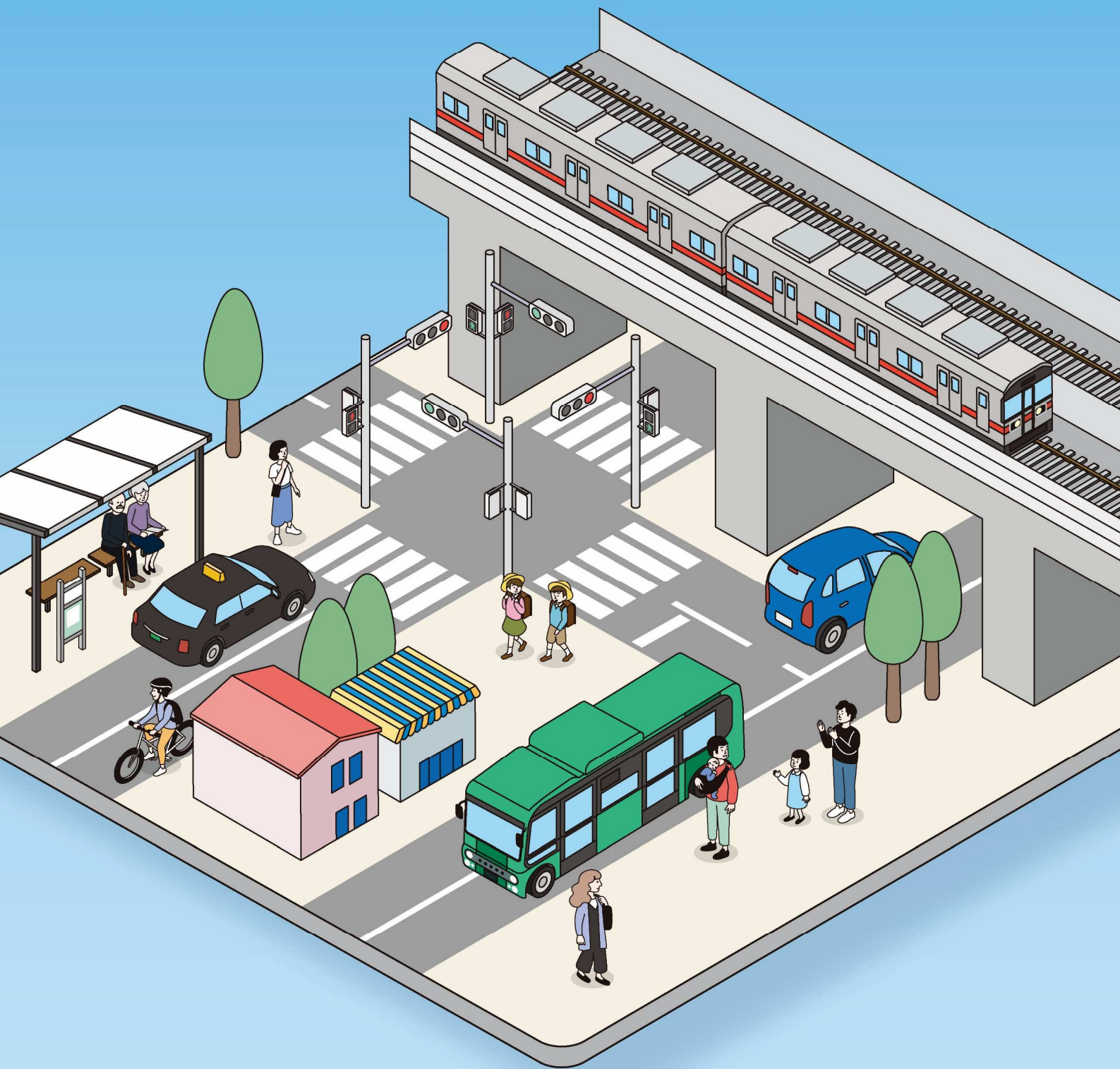


# 大野城市地域公共交通計画

## 概要版



令和8(2026)年5月  
大野城市



## 第1章 はじめに

### 計画策定の背景と目的

本市のまちづくりの指針である「第6次大野城市総合計画」や「第2次大野城市都市計画マスタープラン」では、今後想定される人口減少や高齢化の時代においても快適で魅力的なまちを実現していくため、地区コミュニティごとに居住機能や都市機能を集約・強化したコンパクトなまちづくりを形成していくとともに、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークを構築する「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進していくこととしています。

一方、新型コロナウイルス感染症の影響により、路線バスやコミュニティバスなどの公共交通の利用者は大きく減少し、いまだにコロナ禍前の水準に回復する見通しが立たない状況であり、コミュニティバスの運行では、原油や人件費などの高騰を原因とする収支状況の悪化により、市の財政負担は増大しています。

このような背景を踏まえ、市民、交通事業者、行政などの関係者が一丸となって、地域の実情に即した持続可能な公共交通を目指すため、「大野城市地域公共交通計画」（以下「計画」という。）を策定するものです。

### 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条の規定に基づく「地域公共交通計画」であり、第6次大野城市総合計画及び第2次大野城市都市計画マスタープランの基本理念を公共交通の観点から達成していくための部門別計画です。

### 計画期間

計画期間は、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間とします。ただし、公共交通の利用状況や社会情勢の変化等を踏まえ、計画の見直しを適宜行います。

### 計画の対象・対象区域

対象は、鉄道・バス・タクシー等の地域住民の移動手段の確保を目的とした地域公共交通を基本としますが、高齢者や障がい者の買い物や通院などの移動手段の確保を目的とした高齢者移動支援事業・福祉有償運送といった福祉交通や自転車等との連携・役割分担を含めて交通ネットワークを構築します。

また、計画対象区域は大野城市全域及び近隣市の鉄道駅等とします。

## 第2章 現状の整理

### 市の地域特性

- 人口増加は続いているものの、第6次大野城市総合計画後期基本計画では、令和19(2037)年頃から減少に転じると予想されています。
- 高齢化率(65歳以上)は今後も継続して上昇し、令和24(2042)年には30%を上回ると予想されています。
- 主要な都市的土地利用である住宅用地は、市中心部から北東部と南部を除き全体に広がり、人口500人以上の地域が広く分布しています。

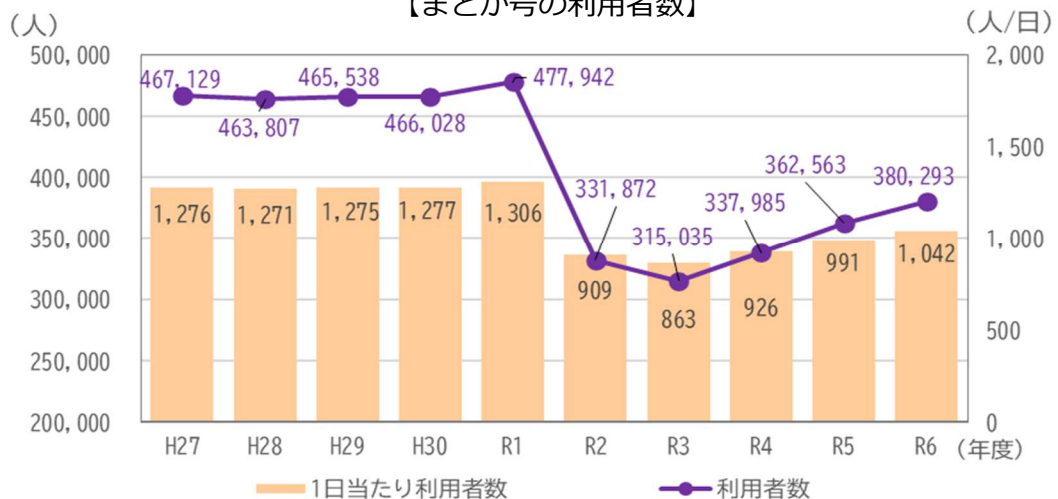
### 市の公共交通

- 市内の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス「まどか号」、高齢者支援事業(ふれあい号、おげんき号、なかよし号)、タクシーが運行しています。
- 鉄道の乗車人員をみると、どの駅も新型コロナウイルス感染症拡大の影響から令和2年度に落ち込んだものの、以降少しずつ回復傾向にあります。
- コミュニティバス「まどか号」は、運行当初から順調に利用者数が増えていきましたが、新型コロナウイルスの影響から大幅に減少し、現在もコロナ禍前の利用者数には回復していない状況が続いています。また、利用者の減少による収入状況の悪化だけでなく、近年の燃料費等の高騰もあり、運賃収入だけでは運行経費を賄うことができないため、市の財政負担で補っている状況です。
- 高齢者移動支援事業として、南地区ではふれあい号、東地区ではおげんき号、中区ではなかよし号が運行されており、ふれあい号、おげんき号においては、令和3年度以降利用者が大きく増加しています。



▲まどか号

【まどか号の利用者数】



## 第3章 市民ニーズの把握

### 市民アンケート調査

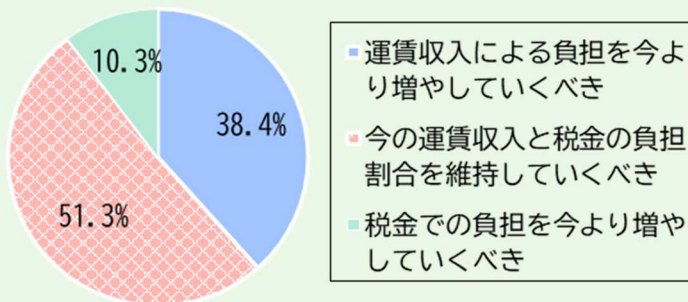
市民（市内 3,000 世帯（15 歳以上））を対象に日常的な移動実態、公共交通の利用状況やニーズを把握するため、令和 5（2023）年度にアンケート調査を実施しました。

○通勤・通学先は福岡都市圏が多く、JR や西鉄の鉄道利用が多い。移動する時間帯は、行きは 7～8 時台がピークとなっており、帰りは 18～19 時台がピークとなっています。

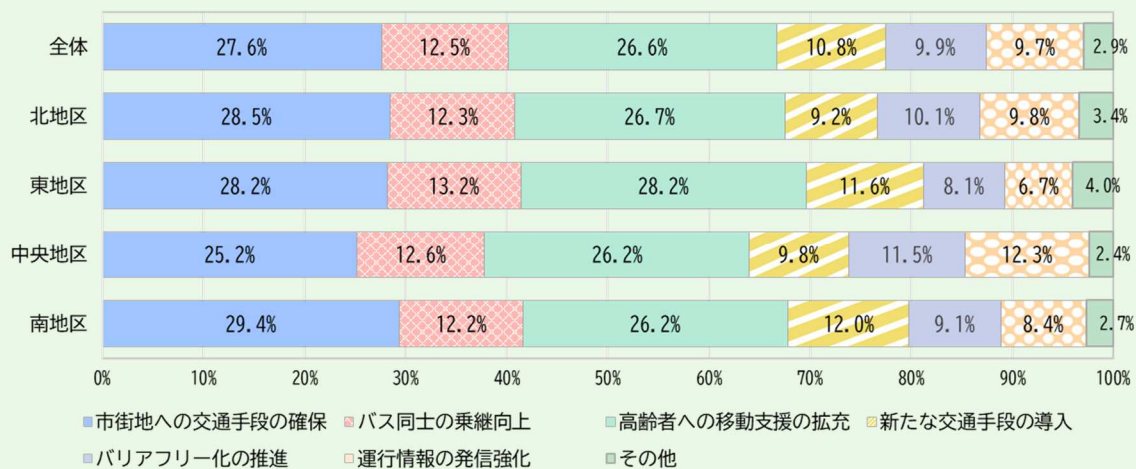
○買い物や通院は、市内の施設の利用が多いが、南地区では、春日市や太宰府市の施設の利用が多い。買い物で移動する時間帯は、行きは 10 時台がピークとなっており、帰りは 11 時台がピークとなっています。

○公共交通の費用負担に対して、「運賃収入による負担を増やすべき」が約4割を占めています。

【公共交通サービスの費用負担について】



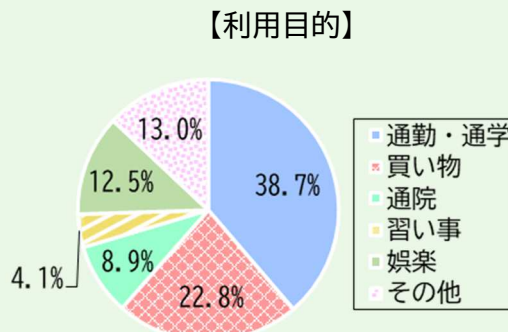
○利便性の高い公共交通を目指すための取組として、「市街地への交通手段の確保」、「高齢者への移動支援の拡充」を望む声が多くなっています。



## コミュニティバス利用者アンケート

コミュニティバス利用者（平日 1,172 票、休日 723 票）を対象に、利用目的や利用頻度についてアンケートを実施しました。

- 利用目的は、「通勤・通学」が最も多く、次いで「買い物」となっています。
- 利用者の半数が乗継をしており、その多くが鉄道との乗継となっています。
- 望まれる重要なサービスとして、「運行本数の充実」が最も多く、次いで「定時運行」、「ベンチ・屋根の設置」、「始発や最終時刻の拡大」となっています。



## コミュニティバス乗降調査

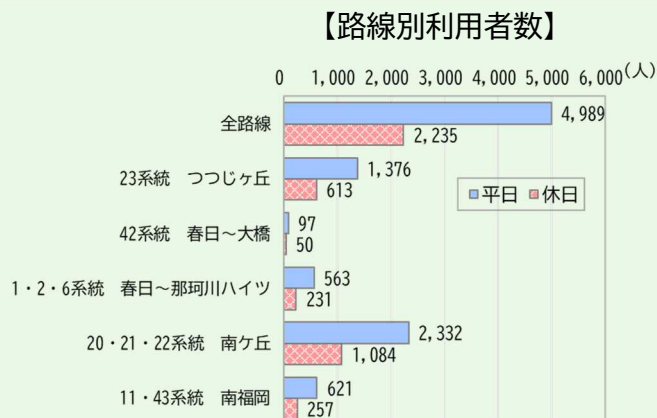
コミュニティバス利用者を対象にしたアンケートの実施にあわせて、路線別・便別の乗車率や乗降バス停の利用実態を調査しました。

- ルートごとに利用ピーク時間に違いがみられます。
- 平日の大城ルート、乙金ルートは朝の通勤・通学時がピークとなっています。
- 1日当たりの乗降人数の多いバス停は「イオン大野城」が突出しており、次いで「JR 大野城駅」、「西鉄白木原駅」となっています。

## 路線バス乗降調査

路線バス利用者の IC カードデータを対象に、利用者数等の集計を行いました。

- 系統ごとに利用者の差がみられる。最も利用者が多いのは、「20.21.22 系統南ヶ丘」となっています。
- 1日当たりの乗降人数の多いバス停は「下大利駅」が突出しており、次いで「南ヶ丘一丁目」、「小水城」となっています。



## 第4章 課題の整理

### 主な課題

第2章の現状の整理、第3章の市民ニーズの把握結果から、公共交通を取り巻く課題を「時間帯により異なる利用特性」と、「地域（地区）により異なる利用特性」という利用特性への対応、更に少子高齢化や運営の効率化といった「公共交通の持続可能性」の視点から整理しました。

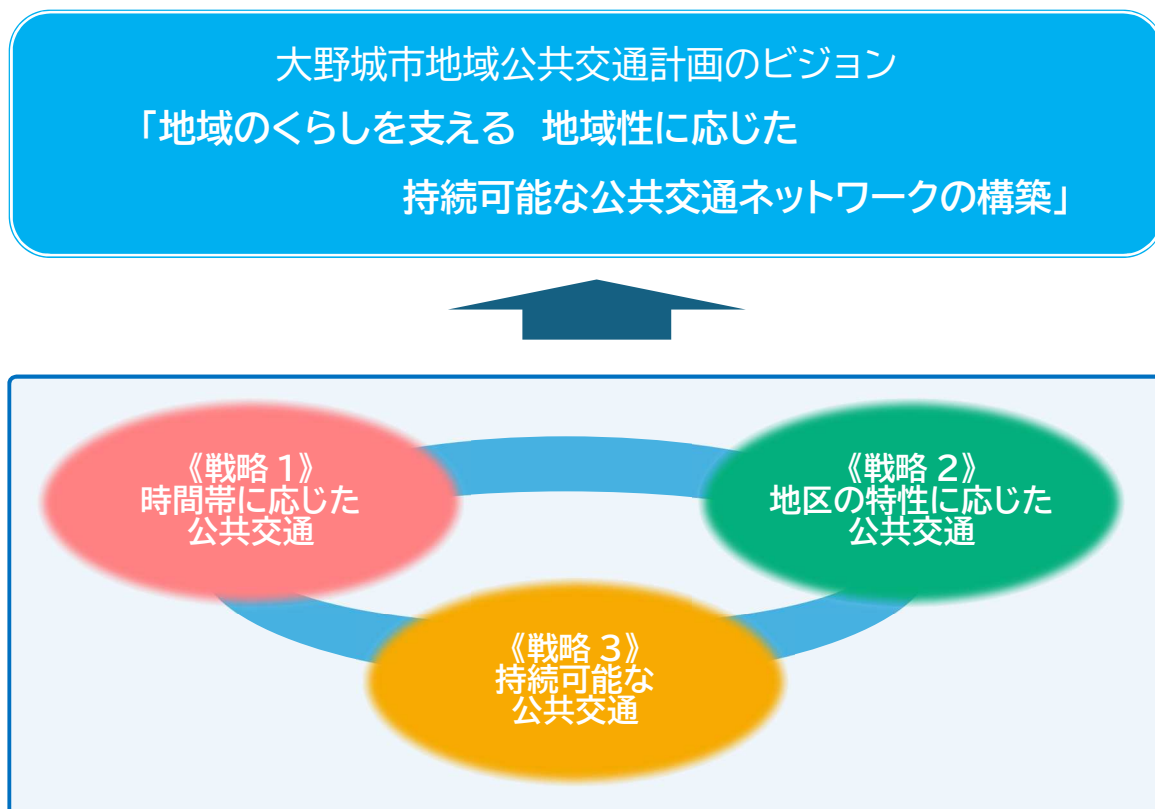
#### 【視点と対応する課題】

| 視点       | 対応する課題                   |
|----------|--------------------------|
| 時間帯の視点   | 課題1:朝夕時間帯における、通勤・通学の移動需要 |
|          | 課題2:昼間時間帯における、買い物等の移動需要  |
|          | 課題3:公共交通における多様な市民ニーズ     |
| 地域性の視点   | 課題4:地区ごとに異なる移動特性         |
|          | 課題5:交通経路と利用状況の乖離         |
| 持続可能性の視点 | 課題6:人口減少や高齢化、人材不足の進行     |
|          | 課題7:多様な主体の協力・連携の必要性      |
|          | 課題8:維持管理費の高騰や運賃設定        |
|          | 課題9:公共交通の検証・改善やICTの利活用   |

## 第5章 【方針】

### 公共交通ネットワークの戦略と基本方針

「地域の暮らしを支える 地域性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの構築」に向けた各戦略の基本方針は、次のとおりです。



| 基本方針 |                             |
|------|-----------------------------|
| 戦略1  | 1 朝夕時間帯の通勤・通学の利便性の向上        |
|      | 2 昼間時間帯の買い物・通院等の利便性の向上      |
| 戦略2  | 3 地区の移動特性に応じた移動手段の確保        |
|      | 4 地区の特性に応じたルート、バス停の設定       |
| 戦略3  | 5 人口構造に対応した環境整備             |
|      | 6 多様な主体の協力・連携による公共交通サービスの提供 |
|      | 7 サービス水準に応じた多様な運賃体系の構築      |
|      | 8 公共交通サービスの継続的な検証と利便性の向上    |

## 課題と戦略・基本方針の対応関係

第4章に整理した課題と、戦略・基本設計の対応関係は次のとおりです。

【課題と戦略・基本方針の対応関係】

| 視点       | 課題                                 | 戦略            | 基本方針  |
|----------|------------------------------------|---------------|---|
| 時間帯の視点   | <b>課題1</b><br>朝夕時間帯における、通勤・通学の移動需要 | 時間帯に応じた公共交通   | <b>1 朝夕時間帯の通勤・通学の利便性の向上</b><br>朝夕時間帯において各地区と鉄道駅を効率的につなぐため、市内の鉄道駅(西鉄・JR)に加え、市外の春日原駅への乗り入れを行うほか、運行方法の見直しを行います。  |
|          | <b>課題2</b><br>昼間時間帯における、買い物等の移動需要  |               | <b>2 昼間時間帯の買い物・通院等の利便性の向上</b><br>昼間時間帯において市民等の利用が多い、各地区の主要な公共施設や大型商業施設等への移動手段を確保し、日常的な移動需要への対応を強化します。   |
|          | <b>課題3</b><br>公共交通における多様な市民ニーズ     |               | <b>3 地区の移動特性に応じた移動手段の確保</b><br>北・南地区では、生活圏域や移動特性をふまえ、多様な移動が可能である小型車両によるデマンド型交通への置き換えや新規導入を進めます。<br>また、東・中央地区では、まどか号の双方向運行への見直しや、路線バスとの乗継向上を図り、交通サービスの充実を図ります。 |
| 地域性の視点   | <b>課題4</b><br>地区ごとに異なる移動特性         | 地区の特性に応じた公共交通 | <b>4 地区の特性に応じたルート、バス停の設定</b><br>より多くの市民が利用しやすい公共交通の構築のため、地区の特性に応じたバスルートやバス停の設定、見直しを進めます。  |
|          | <b>課題5</b><br>交通経路と利用状況の乖離         |               | <b>5 人口構造に対応した環境整備</b><br>人口減少や高齢化に対応し、バリアフリー化や医療施設等とのネットワークの拡充、不足する運転士等の人材の確保を図ります。  |
| 持続可能性の視点 | <b>課題6</b><br>人口減少や高齢化、人材不足の進行     | 持続可能な公共交通     | <b>6 多様な主体の協力・連携による公共交通サービスの提供</b><br>利用しやすい公共交通サービスの提供のため、市や地域、公共交通事業者、利用者等がそれぞれの役割分担のもと、協力・連携を図ります。   |
|          | <b>課題7</b><br>多様な主体の協力・連携の必要性      |               | <b>7 サービス水準に応じた多様な運賃体系の構築</b><br>社会情勢の変化に対応しながら公共交通サービスを維持するため、まどか号の運賃値上げやICカードを活用した割引制度の導入など、適切な運賃体系や制度について検討します。  |
|          | <b>課題8</b><br>維持管理費の高騰や運賃設定        |               | <b>8 公共交通サービスの継続的な検証と利便性の向上</b><br>公共交通ネットワークの評価・検証・改良を継続するため、まどか号の乗降方法を改良するなど、利用者の利用情報を取得できる環境を構築します。<br>また、市内公共交通のダイヤや運行情報のオープンデータ化を推進し、利用者の利便性向上を図ります。     |
|          | <b>課題9</b><br>公共交通の検証・改善やICTの利活用   |               |   |

## 第6章

### 基本方針・施策の対応表

第5章の基本方針をもとに、本計画にて実施する施策は以下のとおりです。  
次頁以降に各施策の概要を示します。

【基本方針・施策の対応表】

| 基本方針<br>施策名              | ※<br>頁 | 戦略1 |     | 戦略2 |     | 戦略3 |     |     |     |
|--------------------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|                          |        | 方針1 | 方針2 | 方針3 | 方針4 | 方針5 | 方針6 | 方針7 | 方針8 |
| 1. 双方向運行等による効率化          | 69     | ●   | ●   | ●   |     |     |     |     |     |
| 2. 回送運行の導入               | 70     | ●   |     |     |     |     |     |     |     |
| 3. まどか号と路線バスとの乗継向上       | 71     | ●   |     | ●   |     |     |     |     |     |
| 4. 大野城駅への乗り入れに向けた協議      | 72     | ●   |     |     |     |     |     |     |     |
| 5. 公共交通の維持・利用促進          | 73     | ●   |     |     | ●   |     |     |     |     |
| 6. 小型車両によるデマンド型交通の導入・変更  | 74     |     | ●   | ●   |     |     |     |     |     |
| 7. 福祉交通等の運行方法の見直し        | 75     |     |     |     | ●   |     |     |     |     |
| 8. バス待ち環境の向上             | 75     |     |     |     | ●   | ●   |     |     |     |
| 9. バリアフリー化等による利用しやすい待合環境 | 76     |     |     |     |     | ●   |     |     |     |
| 10. 移動制約者等に対する移動支援の拡充    | 77     |     |     |     |     | ●   |     |     |     |
| 11. 運転士等の公共交通を担う人材の確保    | 78     |     |     |     |     | ●   |     |     |     |
| 12. 隣接自治体との連携強化          | 78     |     |     |     |     |     | ●   |     |     |
| 13. 多様な交通事業者との協力・連携      | 79     |     |     |     |     |     | ●   |     |     |
| 14. モビリティ・マネジメントの実施      | 80     |     |     |     |     |     | ●   |     |     |
| 15. まどか号の運賃の適正化          | 81     |     |     |     |     |     |     | ●   |     |
| 16. ICカードを活用した割引制度の導入    | 81     |     |     |     |     |     |     | ●   |     |
| 17. 環境に配慮した公共交通の取組       | 82     |     |     |     |     |     |     |     | ●   |
| 18. 運行情報のオープンデータ化        | 83     |     |     |     |     |     |     |     | ●   |
| 19. 自動運転等に関する調査・研究       | 83     |     |     |     |     |     |     |     | ●   |

※頁は計画書本編の頁数を示します。

## 施策の内容

### 1. 双方向運行等による効率化

#### 【事業概要】

循環型の一方方向運行としているまどか号について、逆方向の需要に対応するため、双方向運行を検討します。

#### 【具体的な取組内容】

○現在、まどか号は循環型の一方方向運行としているため、逆方向の需要に対応しづらいという課題があります。この課題を解決するため、一方方向運行から双方向運行するよう、ルート及びダイヤの見直しを検討します。

### 2. 回送運行の導入

#### 【事業概要】

朝夕の通勤・通学の利便性向上のため、回送運行を導入します。

#### 【具体的な取組内容】

- 朝は駅から出発点、夕方は出発点から駅に戻るルートについて回送運行（回送表示で乗降せずに戻る）を導入します。
- 回送運行を導入することにより、朝時間帯は駅方面の運行本数、夕方時間帯は駅から住宅地方面の運行本数を増やします。

### 3. まどか号と路線バスとの乗継向上

#### 【事業概要】

まどか号と路線バスとの乗継環境の向上を図ります。

#### 【具体的な取組内容】

- 春日原駅東口広場の整備に合わせて、まどか号の春日原駅への乗り入れを行い、博多駅や春日市方面の路線バスとの乗継環境を向上し、通勤・通学の利便性を高めます。
- 「路線バス」及び「まどか号」の乗継向上に加え、鉄道とも円滑な乗継となるダイヤの設定を検討します。

## 4.大野城駅への乗り入れに向けた協議

### 【事業概要】

大野城駅への移動需要に対応するため、大野城駅への乗り入れに向けた協議を行います。

### 【具体的な取組内容】

○下記2路線について大野城駅への乗り入れに向け、地域公共交通会議や交通事業者と協議を行います。

①白木原下大和線を活用した路線延伸

路線イメージ：(南地区－下大和南ヶ丘線－下大和駅－白木原下大和線－大野城駅)

②日の浦池線の開通を見据えた新規ルート

開通イメージ：(南地区－日の浦池線－大野城駅)

なお、日の浦池線を活用した新規路線については、路線バスの運行補助やまどか号での運行など、最適な運行形態について運行事業者と検討します。

## 5.公共交通の維持・利用促進

### 【事業概要】

地域の移動を支える公共交通の維持・利用促進を図ります。

### 【具体的な取組内容】

○ノーマイカーデーやエコ通勤に関する広報、キャンペーン等の実施により、環境に優しいエコ通勤の普及啓発に努めます。

○地域公共交通会議や交通事業者との協議・調整を図り、ニーズに応じた路線やダイヤの設定、乗継のし易さ向上を図り、公共交通の利便性を向上させ、利用促進につなげます。

## 6. 小型車両によるデマンド型交通の導入・変更





### 【事業概要】

小型車両によるデマンド型交通の導入等について検討します。

### 【具体的な取組内容】

- 南地区においては、買い物や通院等の日常生活を支えるため、地域公共交通会議や交通事業者、地域等との協議・調整を図ったうえで、新たな交通手段の確保について検討します。
- 北地区において地域公共交通会議や地域等との協議・調整を図り、ニーズに適したデマンド型交通への変更について検討します。
- デマンド型交通の運行方式については、下記のような4種類があり、それぞれのメリット・デメリットを考慮するとともに、高齢者移動支援事業との運行ルートとの関連も踏まえ検討します。

表 【運行方式別分類パターン】

| 運行方式<br>(近隣自治体導入例) | 内容  |
|--------------------|---|
| 定路線型               | <p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p>    |
| 迂回ルート・エリアデマンド型     | <p>予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p>    |
| 自由経路ミーティングポイント型    | <p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、発着地を限定する場合が多い。</p>  |
| 自由経路ドアツードア型        | <p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、発着地を限定する場合もみられる。</p>   |

## 7. 福祉交通等の運行方法の見直し

### 【事業概要】

デマンド型交通の導入等に合わせて、既存の福祉交通等の運行方法を見直します。

### 【具体的な取組内容】

○デマンド型交通の導入等の際は、現在運行している福祉交通等との連携を考慮し、必要に応じて福祉交通等の運行方法を見直します。

## 8. バス待ち環境の向上

### 【事業概要】

「鉄道駅」、「路線バス」、「まどか号」の乗継が快適となるよう、駅前広場や商業施設における交通結節点での乗継環境等を整備します。

### 【具体的な取組内容】

- 系統によって分散しているバス停については、バス停位置の統合の検討や、可能な限り施設構内へのバス停集約を図り、利用者の利便性や分かりやすきの向上、バス待ち環境の快適化を図ります。
- 乗降者数が多い又は高齢者等が多く利用するバス停や公共施設のバス停に上屋・ベンチ・照明の設置などを進めるとともに、ベンチ等設置に係る助成制度についても併せて検討し、快適なバス待ち環境を整備します。また、利用者が多く広告の効果が期待される集客施設や中心市街地の主要バス停では、民間事業者と連携して広告パネル付きの上屋・ベンチの設置を検討します。
- ベンチについては、歩行者が安全に通行するためのスペースが限られていることから、単独で設置することが困難な場合が多いため、道路に隣接する民有地への設置など官民連携しながら進めます。

## 9. バリアフリー化等による利用しやすい待合環境

### 【事業概要】

「鉄道駅」「バス」の利用にあたって、移動制約者など市民のニーズに沿った物理的障害を撤回し、地域内の公共交通が快適に利用できる待合環境を整備します。

### 【具体的な取組内容】

- 水城駅における移動円滑化のためスロープや階段昇降機の導入により、バリアフリー化された経路を1ルート以上確保します。また、バス停への誘導を図る点字ブロック等の設置に取り組みます。

## 10.移動制約者等に対する移動支援

### 【事業概要】

運転免許証自主返納者、身体に障がいのある方といった移動制約者等に対する移動支援を行います。

### 【具体的な取組内容】

- 運転免許を自主返納した高齢者への公共交通機関利用助成事業（タクシー利用券等の支援）や、日ごろ外出が困難な重度の障がいのある方への福祉タクシー利用券の交付を継続するとともに、各制度・事業の周知、充実に努めます。
- 公共交通機関等による自力での移動が困難な方に、介護予防の場や通院等の移動支援を行います。
- 交通ネットワークの見直し、デマンド型交通への置き換えや導入、おげんき号との連携強化により、利用しやすい交通環境を整備します。
- 車椅子対応のバスの整備、駅やバス停の段差を減らすなどバリアフリー化の充実に努めます。

## 11.運転士等の公共交通を担う人材の確保

### 【事業概要】

地域の公共交通サービスの維持を図るべく、運転士等の不足解消に向けた人材確保の支援を行います。

### 【具体的な取組内容】

- 運転士の定着率の向上や年齢構成の適正化の観点から、正規社員への登用制度や正規社員の採用を促進します。
- 市ホームページやSNS等を活用し、職業としての「公共交通の運転士」に対する魅力度の向上を図るため、PR・情報発信を行います。
- 高齢者移動支援事業を担う「ボランティア運転士」を確保するため、PR・情報発信や講習等を行います。

## 12.隣接自治体との連携強化

### 【事業概要】

春日原駅への乗り入れや他隣接自治体への公共交通ネットワークの延伸がある場合に向けて、隣接自治体との連携強化を図ります。

### 【具体的な取組内容】

- 春日原駅への乗り入れに向けて、地域公共交通会議にて方針を定め、春日市との連携を強化し協議・調整を推進します。
- その他にも市民ニーズを踏まえ、隣接自治体への公共交通ネットワークの延伸を行うにあたっては、柔軟に隣接自治体との連携強化を図ります。

### 13.多様な交通事業者との協力・連携

#### 【事業概要】

鉄道、路線バス、コミュニティバス、高齢者移動支援事業などの多種多様な公共交通網を一つのネットワークとして捉え再構築を推進するに当たり、交通事業者との協力・連携を図ります。

#### 【具体的な取組内容】

○鉄道、路線バス、コミュニティバスまどか号、高齢者支援事業、タクシー等からなる本市の公共交通サービスを維持・継続していくために、公共交通会議において目的を共有し、随時検討・調整を図り協力及び連携を強化します。

### 14.モビリティ・マネジメントの実施

#### 【事業概要】

出前講座・ランドセルクラブ・バスイベント等の機会を通じて、モビリティ・マネジメントの取組を推進します。

#### 【具体的な取組内容】

○持続可能な公共交通の推進に向けて、生涯学習まちづくり出前講座やランドセルクラブ（留守家庭児童保育所）、バスイベント等の機会を通じ、小学生や市民に対して「モビリティ・マネジメント」を実施し、徒歩、自転車、公共交通への自発的な行動の変容を促します。

### 15.まどか号の運賃の適正化

#### 【事業概要】

持続可能な公共交通の推進に当たり、市民ニーズの把握や関係機関との調整を図り運賃の適正化について検討します。

#### 【具体的な取組内容】

○まどか号の運賃の見直し（値上げ）について検討します。

## 16. ICカードを活用した割引制度の導入

### 【事業概要】

持続可能な公共交通の推進、利用者の増加に向けて、ICカードを活用した割引制度の導入について検討します。

### 【具体的な取組内容】

○ICカードを活用し、定期券や免許返納者に対する割引サービス等、利用目的等に応じた適正・柔軟な運賃設定を検討します。

## 17.環境に配慮した公共交通の取組

### 【事業概要】

シェアサイクルなどの環境に配慮した公共交通の導入を検討します。

### 【具体的な取組内容】

○令和7（2025）年度に実施する「シェアサイクル導入実証実験」の結果を踏まえ、通勤・通学等の日常的な移動手段としても活用できるシェアサイクルなどの導入を検討・推進します。

## 18.運行情報のオープンデータ化

### 【事業概要】

ダイヤや運行情報のオープンデータ化を推進します。

### 【具体的な取組内容】

○誰もが市内公共交通の運行情報や経路情報を検索・活用できるよう、ダイヤや運行情報のオープンデータ化を図ります。

## 19.自動運転等に関する調査・研究

### 【事業概要】

少子高齢化時代における、さらなる公共交通サービスの向上や効率化に向け、自動運転等に関する調査・研究を推進します。

### 【具体的な取組内容】

○運転士不足への対応、さらなる公共交通サービスの向上や効率化に向け、各地で実施されている自動運転等に関する事例を把握し、導入に関する調査・研究を推進します。

## 第7章

### 評価指標

計画の目標値を以下に示します。

#### 戦略1 時間帯に応じた公共交通

| 基本方針1 朝夕時間帯の通勤・通学の利便性の向上       |               |               |
|--------------------------------|---------------|---------------|
| 評価指標                           | 現状値           | 目標値(R12)      |
| まどか号の利用者数                      | 380,293 人/年   | 408,900 人/年   |
| 路線バスの利用者数(市内バス停かつ IC カード利用者のみ) | 1,322,506 人/年 | 1,322,506 人/年 |
| 「鉄道駅へのバス乗り入れの充実」についての満足度       | 37.4%         | 45.0%         |
| 基本方針2 昼間時間帯の買い物・通院等の利便性の向上     |               |               |
| 評価指標                           | 現状値           | 目標値(R12)      |
| 「自宅からバス停までの距離」についての満足度         | 59.5%         | 65.0%         |

#### 戦略2 地区の特性に応じた公共交通

| 基本方針3 地区の移動特性に応じた移動手段の確保  |       |           |
|---------------------------|-------|-----------|
| 評価指標                      | 現状値   | 目標値(R12)  |
| デマンド型交通の利用者数              | -     | 6,000 人/年 |
| 基本方針4 地区の特性に応じたルート、バス停の設定 |       |           |
| 評価指標                      | 現状値   | 目標値(R12)  |
| 「路線(ルート)の充実」についての満足度      | 29.9% | 36.0%     |

#### 戦略3 持続可能な公共交通の維持・確保

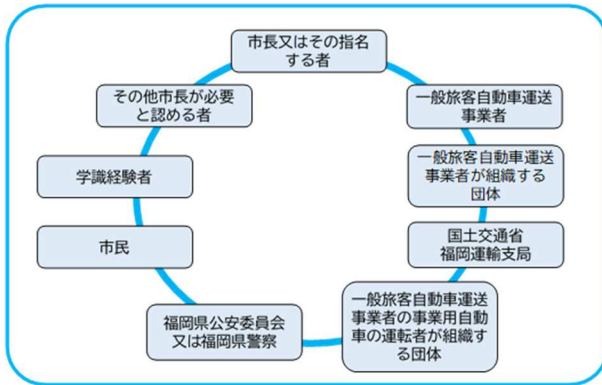
| 基本方針5 人口構造に対応した環境整備             |                    |           |
|---------------------------------|--------------------|-----------|
| 評価指標                            | 現状値                | 目標値(R12)  |
| 鉄道駅のバリアフリー化(全4駅)                | 3か所                | 4か所       |
| まどか号のバス停へのベンチ設置箇所数              | 9か所                | 14 箇所     |
| 基本方針6 多様な主体の協力・連携による公共交通サービスの提供 |                    |           |
| 評価指標                            | 現状値                | 目標値(R12)  |
| モビリティ・マネジメントの実施回数               | 0回                 | 1回/年 以上   |
| 基本方針7 サービス水準に応じた多様な運賃体系の構築      |                    |           |
| 評価指標                            | 現状値                | 目標値(R12)  |
| まどか号の収支率                        | 24.1%              | 30.0%     |
| 基本方針8 公共交通サービスの継続的な検証と利便性の向上    |                    |           |
| 評価指標                            | 現状値                | 目標値(R12)  |
| シェアサイクルの利用者数                    | 3,000 人/年<br>(推計値) | 3,500 人/年 |
| 「運行情報・乗換に関する情報提供の充実」についての満足度    | 16.7%              | 25.0%     |

## 推進体制・進捗管理

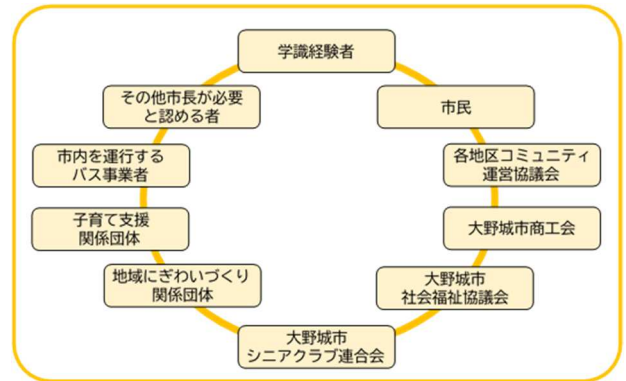
### 推進体制

「大野城市地域公共交通会議」及び「大野城市交通活性化協議会」は、本計画の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整等を目的とした組織です。

本計画を実現するため、「大野城市地域公共交通会議」及び「大野城市交通活性化協議会」が主体となり、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。



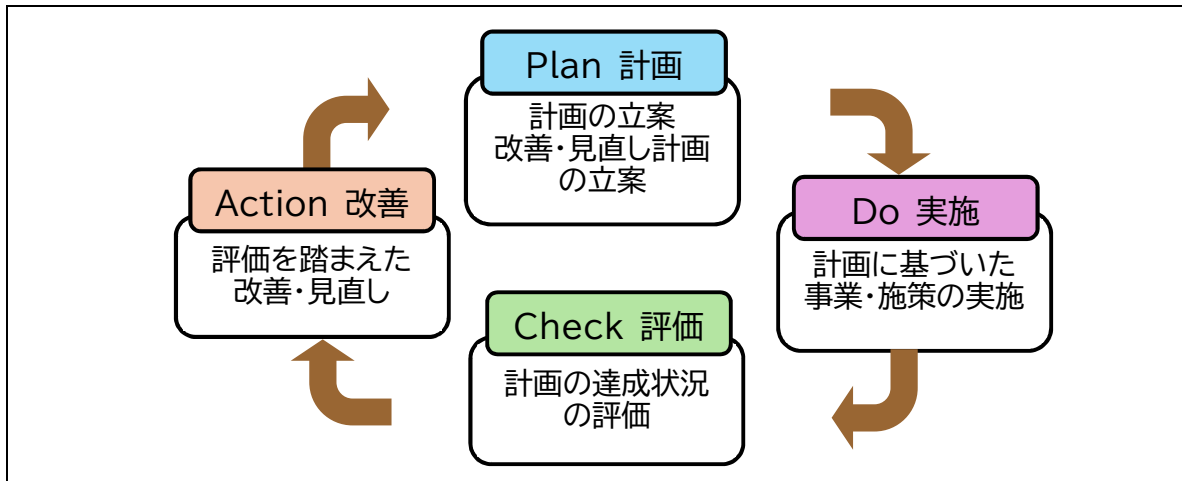
【大野城市地域公共交通会議】



【大野城市交通活性化協議会】

### 進捗管理

本計画(Plan)で掲げた事業を計画的に実行し、設定した目標を達成するため、事業の実施(Do)、結果の成果を評価し(Check)、改善策の検討・計画の見直し(Action)、更に、次の計画(Plan)へとつなげるPDCAサイクルを実行します。また、実施した事業の効果や影響を総合的に捉え、目標の達成状況を評価・検証した上で、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



【計画の評価・検証の流れ】

大野城市地域公共交通計画

令和8（2026）年5月

大野城市 都市計画課

〒816-8510 福岡県大野城市曙町二丁目2番1号

TEL：092-580-1868

Mail：kentoshi@city.onojo.fukuoka.jp