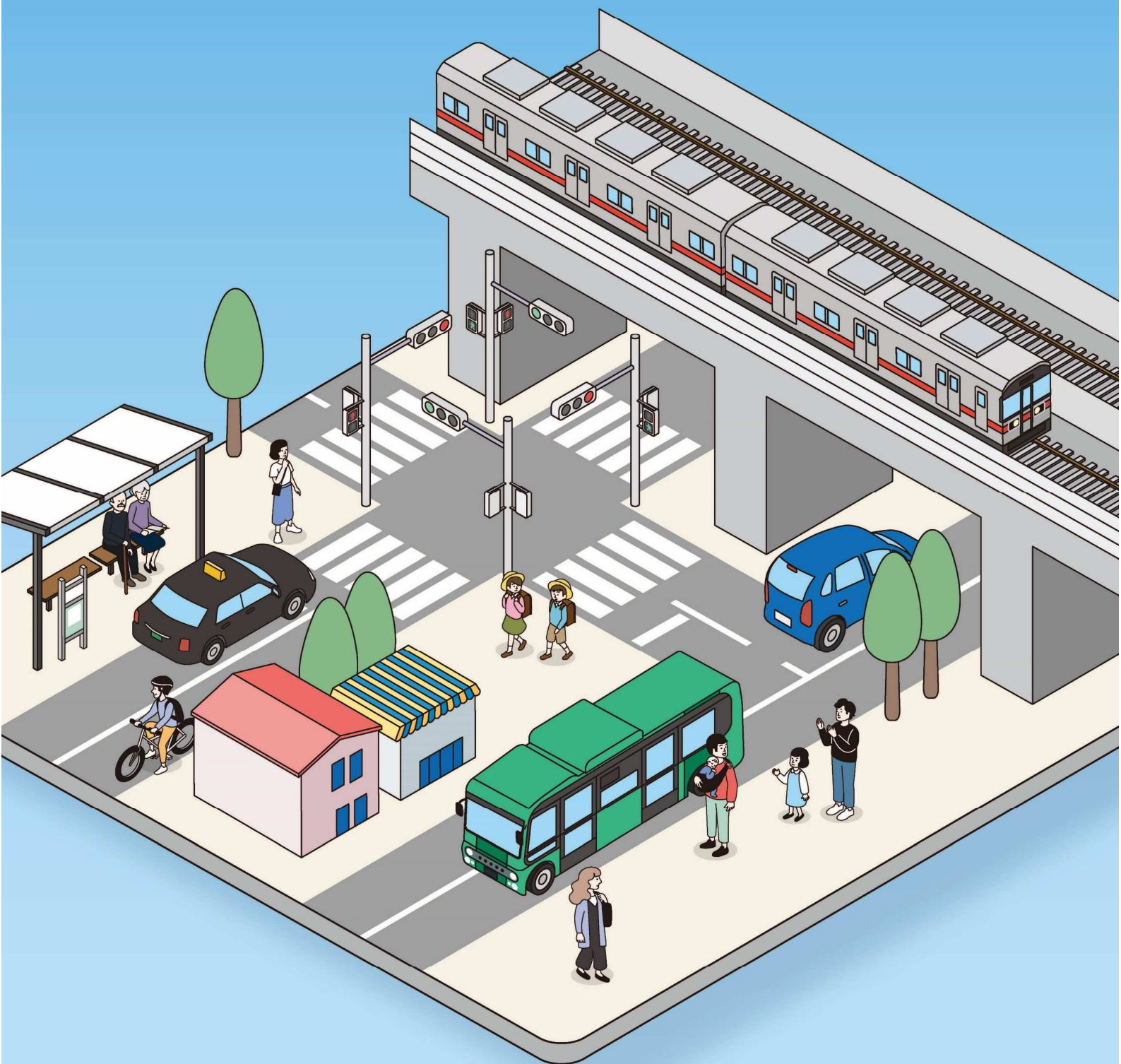


大野城市地域公共交通計画



令和8(2026)年5月
大野城市

目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の背景と目的	2
2 計画の位置づけ	3
3 計画期間	4
4 計画対象区域	4
5 計画の対象	4
第2章 現状の整理	5
1 市の地域特性	6
(1) 地勢・自然	6
(2) 人口	7
(3) 土地利用	9
(4) 道路ネットワーク	10
2 市の公共交通	11
(1) 交通手段の役割	11
(2) 鉄道	12
(3) 路線バス	13
(4) コミュニティバス「まどか号」	15
(5) 高齢者移動支援事業	17
(6) タクシー	18
(7) その他	18
第3章 市民ニーズの把握	21
1 市民アンケート調査	22
(1) 調査概要	22
(2) 調査項目	22
(3) 調査結果の概要	23
2 コミュニティバス利用者アンケート及び乗降調査	37
(1) 調査概要	37
(2) 調査項目	37
(3) 利用者アンケート調査結果の概要	38
(4) 乗降調査結果の概要	41
3 路線バス乗降調査	45
(1) 調査概要	45
(2) 路線別の利用者数	45
(3) バス停別の乗降人数	46

第4章 課題の整理 49

- 1 現状及び市民ニーズと課題との関連性の整理 50
- 2 主な課題 52

第5章 方針 61

- 1 公共交通ネットワークの基本的な考え方 62
- 2 公共交通ネットワークの戦略と基本方針 63
- 3 課題と戦略・基本方針の対応関係 64
- 4 公共交通ネットワークの整備方針・整備形態 65

第6章 施策 67

- 1 基本方針・施策の対応表 68
- 2 施策の内容 69

第7章 評価指標・進捗管理 85

- 1 推進体制 86
- 2 評価指標 87
- 3 進捗管理 88

参考資料 89

- 1 大野城市地域公共交通会議 委員名簿 90
- 2 大野城市交通活性化協議会 委員名簿 91
- 3 大野城市地域公共交通会議設置要綱 92
- 4 計画の策定経過 97
- 5 用語解説 98

第1章

【はじめに】

1 計画策定の背景と目的

大野城市は、JR鹿児島本線や西鉄天神大牟田線といった鉄道をはじめ、民間事業者による路線バス、そして市が補助している民間事業者運営のコミュニティバス「まどか号」など、公共交通機関が充実しており、福岡都市圏内でも利便性の高いまちとして発展してきました。

また、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するため、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、原油価格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。こうした公共交通の需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは解決が難しく、地域関係者による連携・協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めていく必要があります。

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。

2 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（平成19年法律第59号）第5条の規定に基づく「地域公共交通計画」として位置づけ、国が策定している地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針や、福岡県が策定している福岡県交通ビジョンを踏まえて策定します。

また、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として策定します。

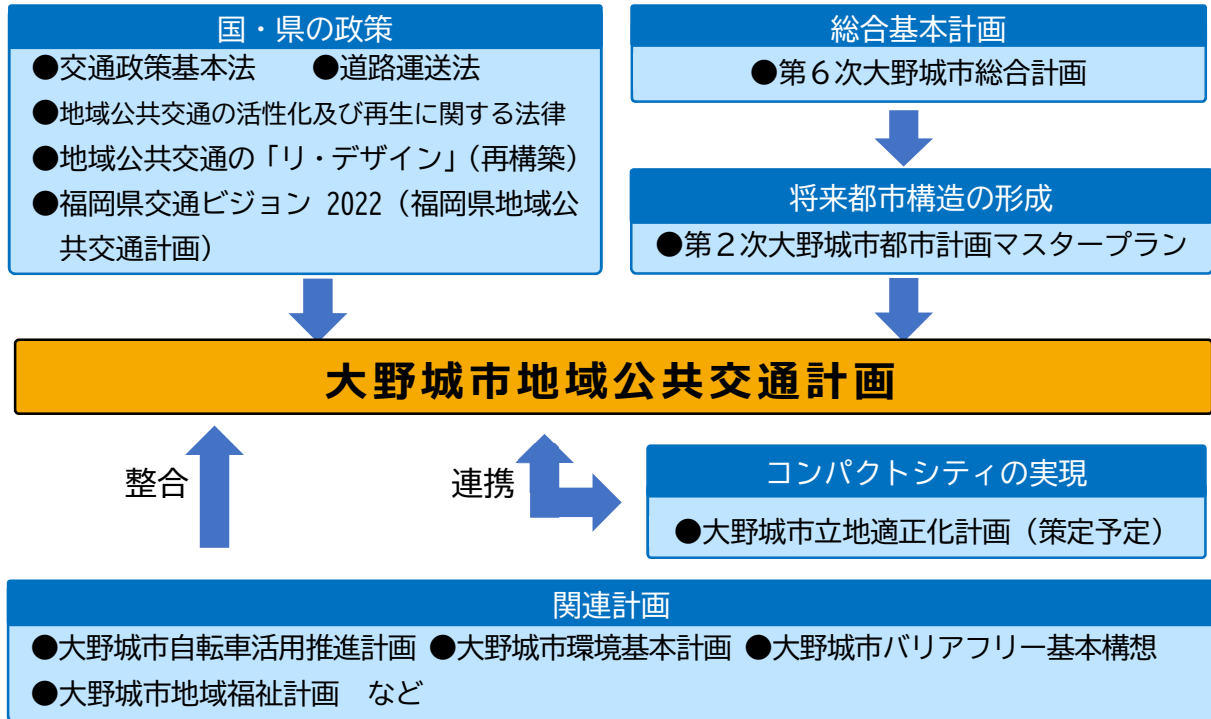


表1 地域公共交通に関する主な法律の概要

関連する主な法律	概要
交通政策基本法	<ul style="list-style-type: none"> 交通全体に関する政策の基本的な考え方、その進め方を決める法律です。 交通政策に関する基本理念や基本事項などを定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることで、交通に関する施策を総合的・計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。
道路運送法	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送事業の適正な運営及び輸送の安全を確保し、道路運送に関する秩序を確立するための法律です。 バス・タクシーのように、自動車を用いて、乗客から運賃を受け取り、移動サービスを提供する場合は、「道路運送法」による許認可や届出が必要になります。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の主体的な取組や創意工夫を総合的・一体的・効率的に推進することを目的に施行された法律です。 全ての地方公共団体が作成に努めなければならない「地域公共交通計画」や、これに基づき実施する事業等について定めています。

参考文献：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（理念編）

3 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。

4 計画対象区域

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。

5 計画の対象

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。

表2 交通の分類と交通モード

分類	交通モード
地域公共交通	鉄道（JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線）
	路線バス
	コミュニティバス
	タクシー
	新たな移動手段
福祉交通等	高齢者移動支援事業（おげんき号・ふれあい号・なかよし号） 福祉有償運送（NPO法人等）
自転車	シェアサイクルなど

第2章

【現状の整理】

1 市の地域特性

(1) 地勢・自然

本市は福岡都市圏の南側に位置し、市域は東西約6km、南北約8.5km、面積は26.89km²で、市中心部の幅が約1kmとひょうたん型をしています。

北東部には四王寺山や乙金山、南西部には牛頸山を中心とする小連山があり、丘陵地に向けても住宅地が造成されています。

市域内には国道3号、JR 鹿児島本線、西鉄天神大牟田線が南北に貫通するとともに、九州自動車道太宰府インターチェンジ、それに接続されている福岡都市高速道路や福岡空港にも近接していることから、福岡都市圏で最も交通の便に恵まれた地域となっています。

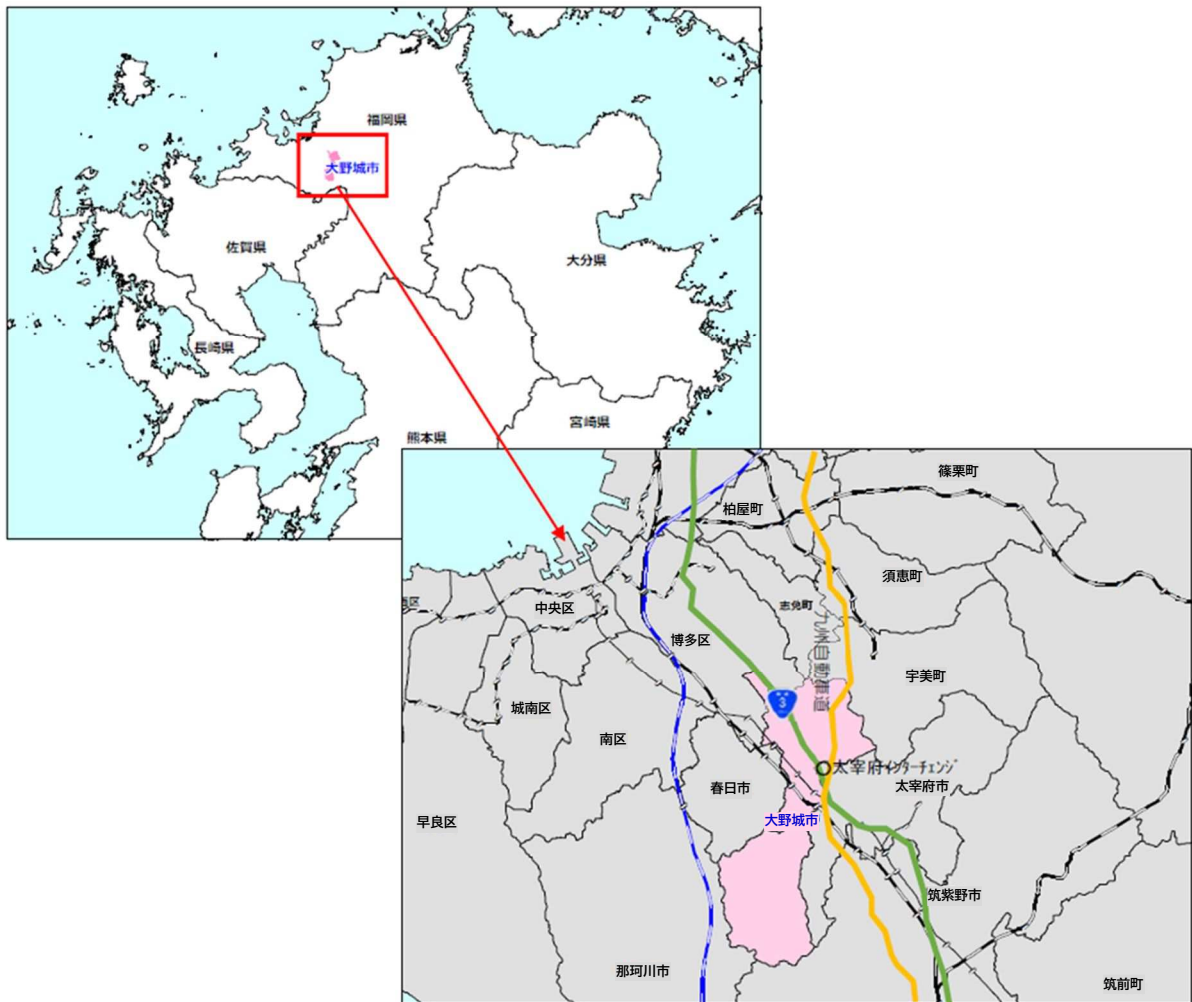
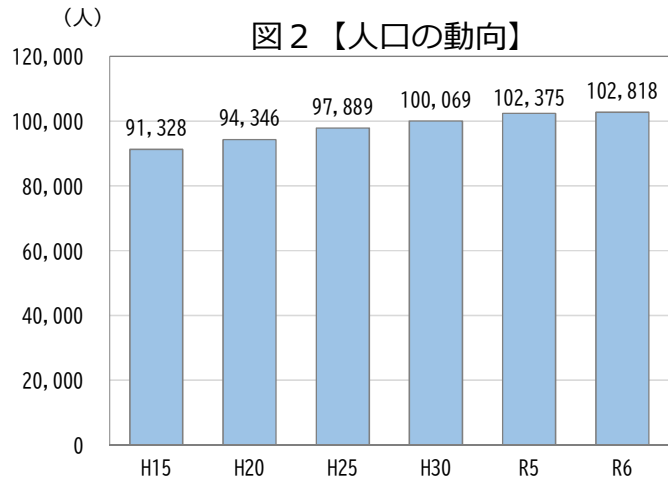


図1 市の位置図

(2) 人口

①人口の動向

人口は増加が続いており、平成28(2016)年には10万人を上回り、令和6(2024)年には102,818人となっています。ただし、増加率は緩やかな傾向となっています。



参考文献：住民基本台帳

②人口推計(将来予測)

将来の総人口は、当面は増加傾向が続きますが、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。

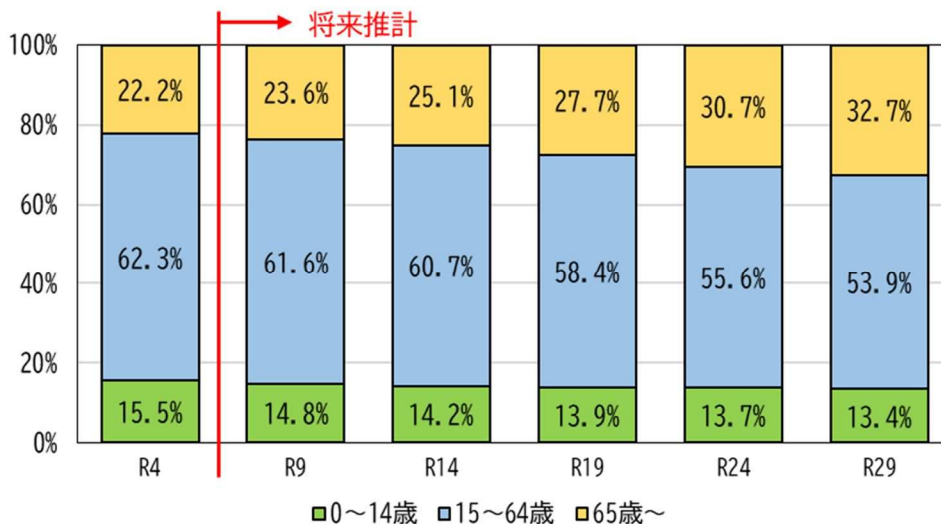
生産年齢(15歳~64歳)人口は、令和4(2022)年をピークに減少が始まっており、令和29(2047)年には53.9%まで減少する見込みです。

また、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。



参考文献：第6次大野城市総合計画後期基本計画

図4【将来年齢別人口構成比の推計】



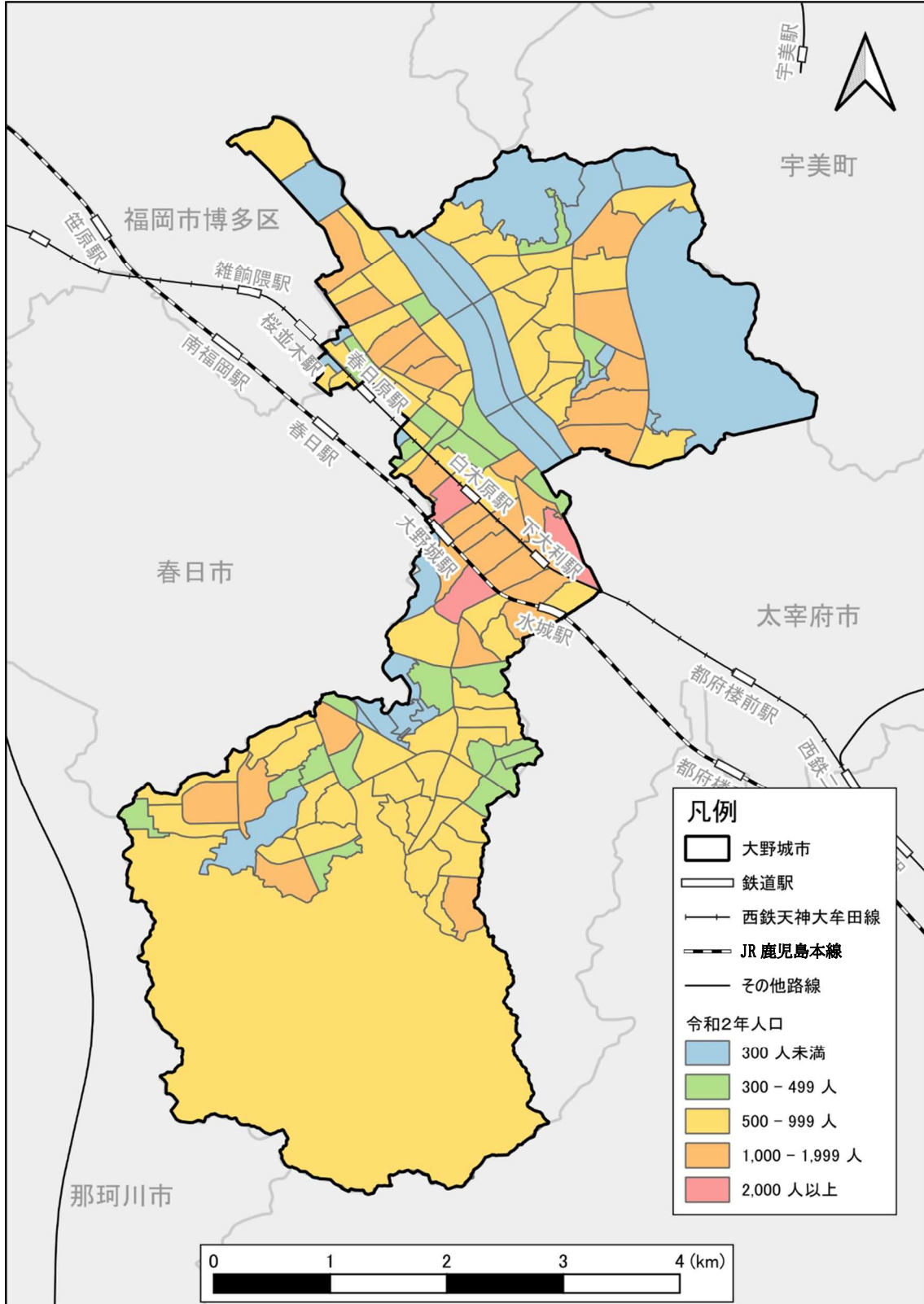
参考文献：第6次大野城市総合計画後期基本計画

第2章 現状の整理

③人口分布

人口の分布状況は、人口 500 人以上の地域が広く分布しています。特に、市中心部の鉄道駅周辺では、人口 1,000 人以上の地域が広がっています。

図5【人口分布状況図】



参考文献：都市計画基礎調査（令和4（2022）年度）

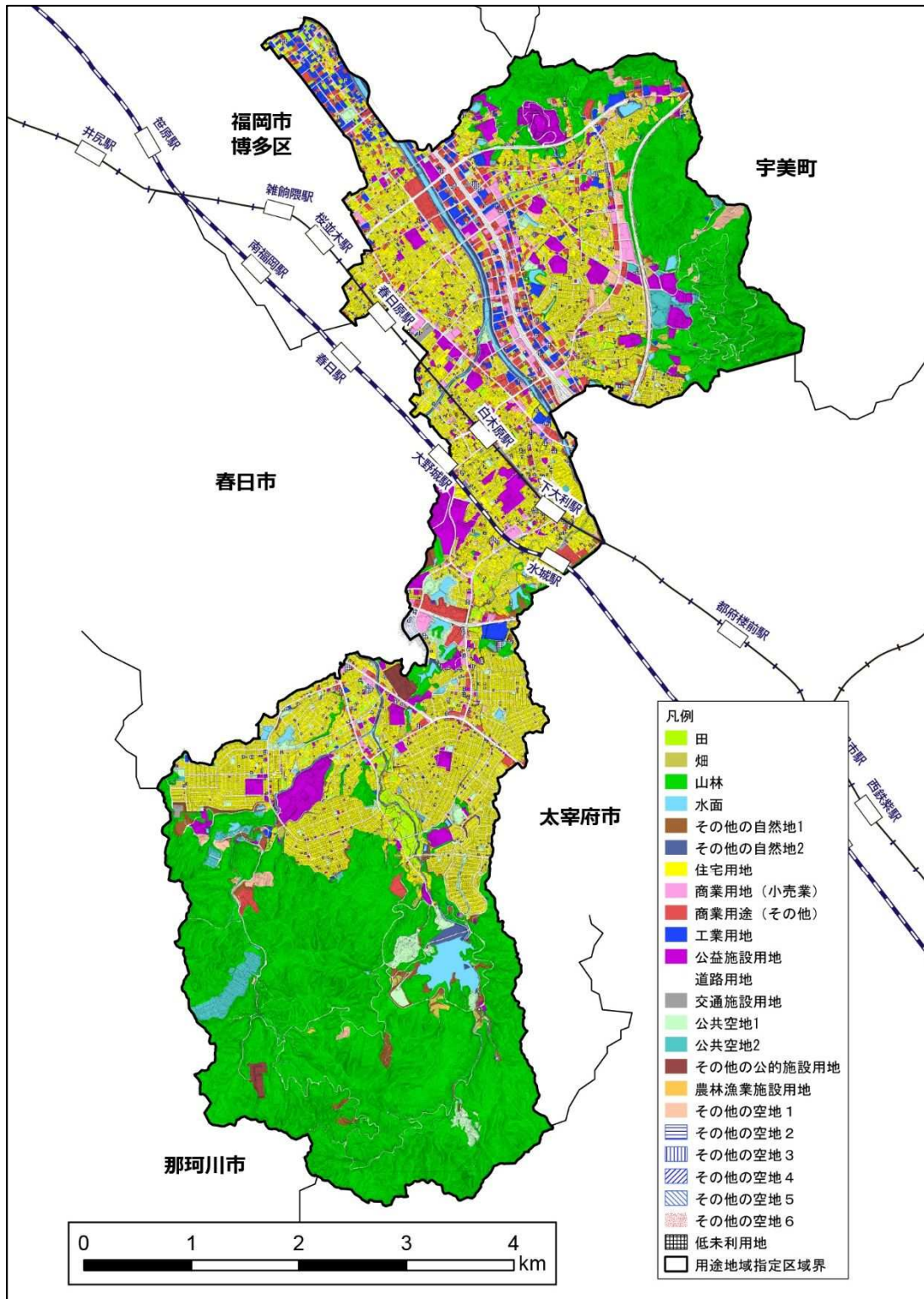
(3) 土地利用

本市の土地利用は、山林等の自然的土地利用と宅地等の都市的土地利用のエリアが明確に区分されており、メリハリのある土地利用が形成されています。

自然的土地利用の大半を市域の北東部と南部に位置する山林が占めています。

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く分布しています。その他、国道3号沿道などには商業用地や工業用地が形成されています。

図6 【土地利用現況図】



参考文献：都市計画基礎調査（令和4（2022）年度）

第2章 現状の整理

(4) 道路ネットワーク

本市の道路ネットワークは、南北方向に国道3号や県道112号などの国・県道が通過しています。東西方向には駅や商業施設、コミュニティセンターなどへのアクセスを担う、現人橋乙金線や下大利南ヶ丘線などの都市計画道路により形成されています。

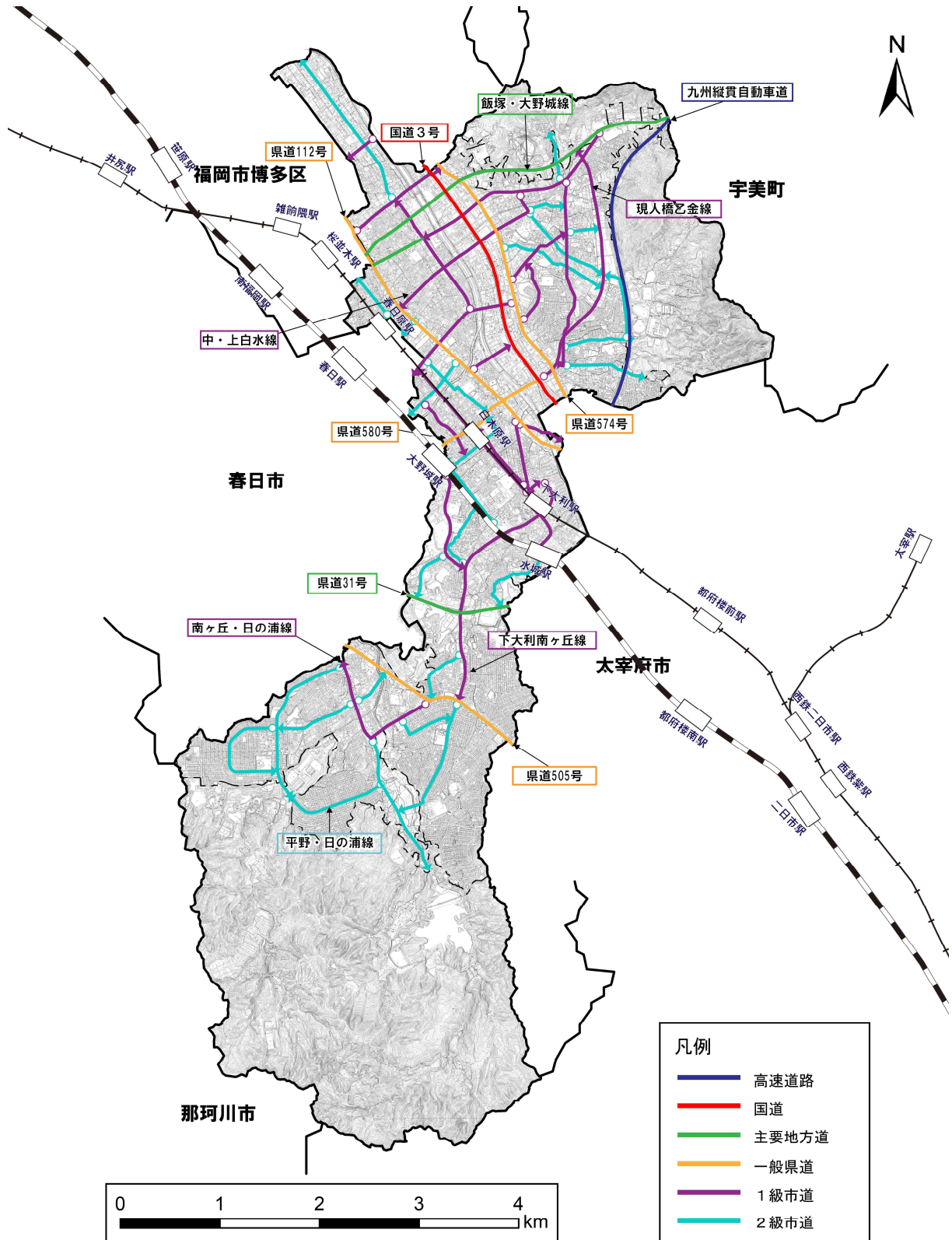


図7 【市内道路網図】

2 市の公共交通

(1) 交通手段の役割

それぞれの交通手段について、その役割を定義します。

表1 各交通手段の役割

種別	交通手段	役割
広域幹線	JR 鹿児島本線	市民の通勤・通学や買い物などの日常生活での移動や、出張や旅行といった特別な移動を担い、市外・県外などの広域的な人流を支える。
	西鉄天神大牟田線	
地域間幹線	路線バス（1・6・11・23・41～43 系統）	本市と隣接市を連絡し、市民の通勤・通学や買い物などの日常生活での移動を支える。
支線	路線バス（20・21 系統）	市内の移動を支える交通手段として、住宅地と公共施設や交通結節点、買い物拠点などを連絡し、幹線を補完する。
	コミュニティバス 「まどか号」	
	高齢者移動支援事業 「ふれあい号」 「おげんき号」 「なかよし号」	高齢者の移動支援を目的に、幹線及び支線からの枝線として、市民の買い物や通院などの日常生活での移動を支える。
	タクシー	幹線及び支線を補完し、自宅から目的地までドアツードアで移動できるサービスとして、多様な移動ニーズに応える。
	シェアサイクル	幹線及び支線を補完し、自宅から最寄りの駅や買い物拠点への移動など、多様な移動ニーズに応える。

第2章 現状の整理

(2) 鉄道

市内には JR 鹿児島本線の大野城駅と水城駅、西鉄天神大牟田線の白木原駅と下大利駅があります。また、近接して春日市に春日原駅が、福岡市には令和6(2024)年3月に開業した桜並木駅があります。

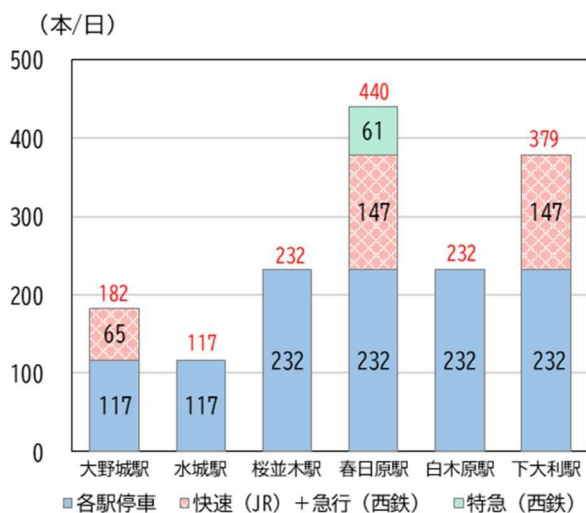
平日の運行本数をみると、JRの快速が停車する大野城駅では1日当たり182本、西鉄の特急・急行が停車する春日原駅、下大利駅では1日当たりそれぞれ440本、379本の電車が停車しています。

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(2020)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。



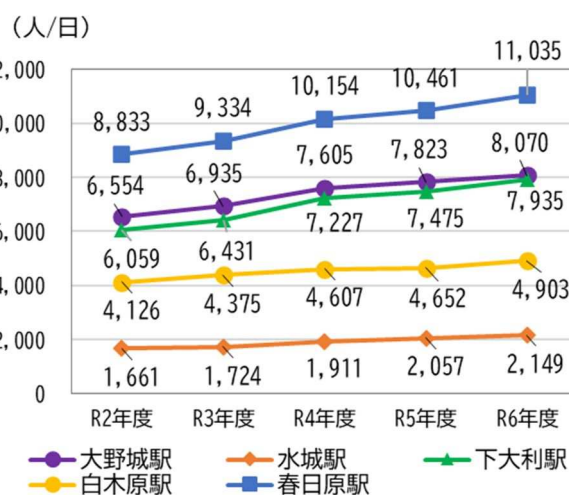
図8 【鉄道駅の位置図】

図9 【鉄道駅の運行本数(平日)】



参考文献：交通事業者 HP

図10 【鉄道駅の乗車人員】



参考文献：統計おおのじょう
駅別乗車人員上位300駅 (JR九州)

(3) 路線バス

市内の路線バスは、隣接する福岡市、春日市、太宰府市、宇美町などを結ぶ幹線系統路線や、市内の南地区と鉄道駅を結ぶ路線を運行しています。

表2【市内路線バスの概要】

路線名	方面			運行本数	
	起点	主な経由	終点	平日	土日祝
1系統	月の浦営業所	惣利南口	西鉄春日原	25	32
6系統	月の浦営業所	春日	西鉄春日原	52	30
11系統	JR南福岡駅	乙金	上宇美・JR宇美駅	38	36
20系統	月の浦営業所	南ヶ丘	大野城駅西口	29	18
20系統	大野城駅西口	南ヶ丘	平野ハイツ	1	2
21系統	月の浦営業所		下大利駅	70	49
21系統	下大利駅		平野ハイツ	2	3
21系統	月の浦営業所	下大利駅	イオン大野城	18	18
23系統	月の浦営業所		下大利駅	8	7
23系統	南山手団地		下大利駅	67	63
41系統	イオン大野城	山田	博多バスターミナル	25	27
41系統	桜並木駅	山田	博多バスターミナル	36	26
42系統	月の浦営業所	昇町	西鉄大橋駅	27	25
43系統	JR南福岡駅	中	福岡空港国内線ターミナル南	60	38

※路線は大野城市内にバス停がある路線（令和7（2025）年9月1日現在）

※土曜日と日祝日で運行本数が異なる場合には、土曜日の運行本数を記載

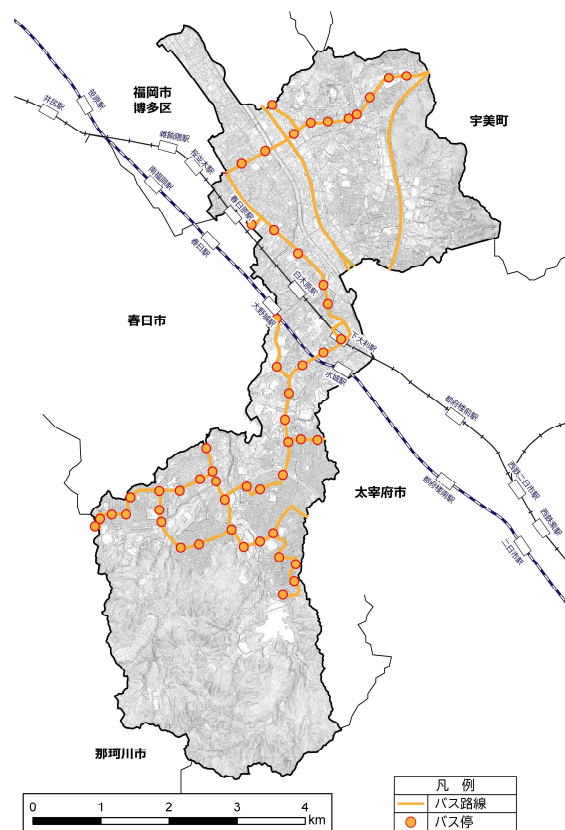


図11【路線バスのルート・バス停位置図】

第2章 現状の整理

交通ネットワークの骨格を担う地域間幹線系統路線

本市において、広域的に複数市町村を跨ぎ、多様な目的での移動を担う幹線系統路線は下図のとおりです。

これらの幹線系統路線は、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの日常生活の移動手段としても重要な路線であり、確保・維持していく必要があります。

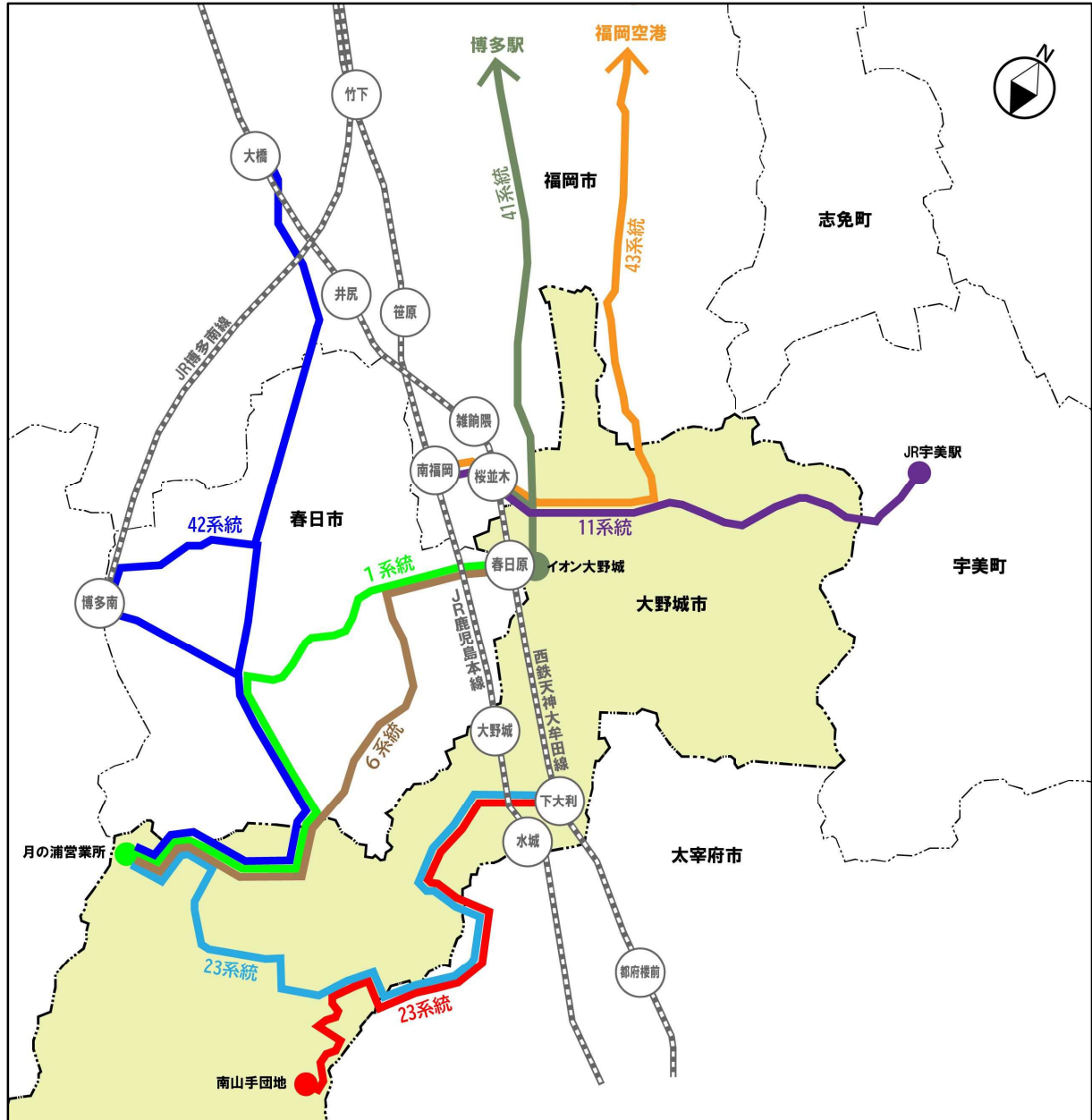


図 12 【広域的な幹線系統を担う路線】

(4) コミュニティバス「まどか号」

①運行概要

本市では、北・東地区における路線バスの廃止に伴い、公共交通空白地を解消するため平成15(2003)年から、コミュニティバス「まどか号」の運行を開始しました。

現在は、公共施設や商業施設、鉄道駅などを経由する4つのルートを行っていています。



▲まどか号

表3【まどか号の運行概要】

ルート	仲畑ルート	乙金ルート	大城ルート	東部ルート	
運行形態	往復運行＋ 一方向循環運行	右回り一方向循環運行	往復運行＋ 一方向循環運行	右回り一方向循環運行	
運行時間	5時台～22時台				
運行本数	平日	15本	26本	23本	9本
	土日祝	14本	22本	22本	9本
運行車両	小型ノンステップバス 7台(乗車定員34人)				
運賃	1乗車：100円 回数券：1冊乗車券11枚綴り 1,000円				

②利用者数

まどか号は、運行開始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感染症の影響により、令和元(2019)年度から令和2(2020)年度にかけて大幅に減少しています。令和3(2021)年度以降、少しずつ回復傾向にあるものの、運行本数の減少や全国的な運転士不足の問題もあり、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。

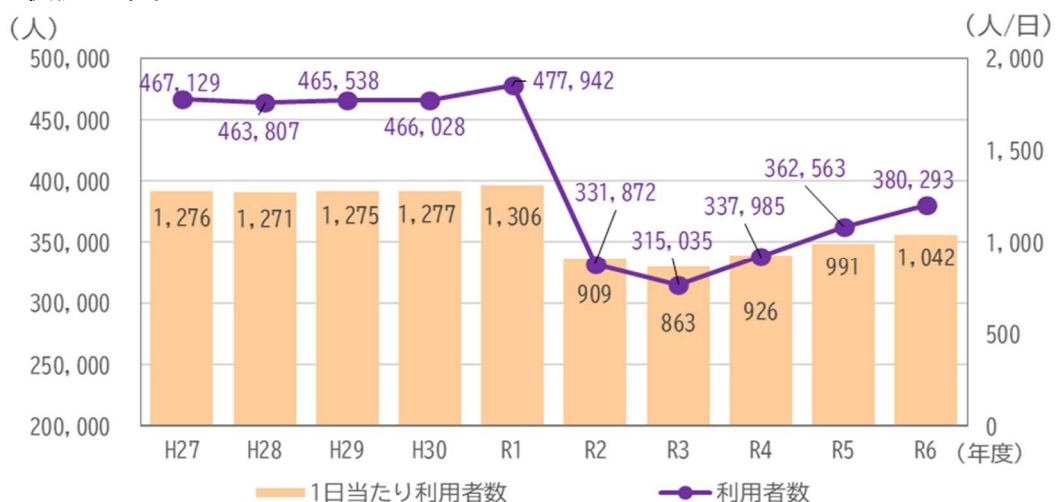
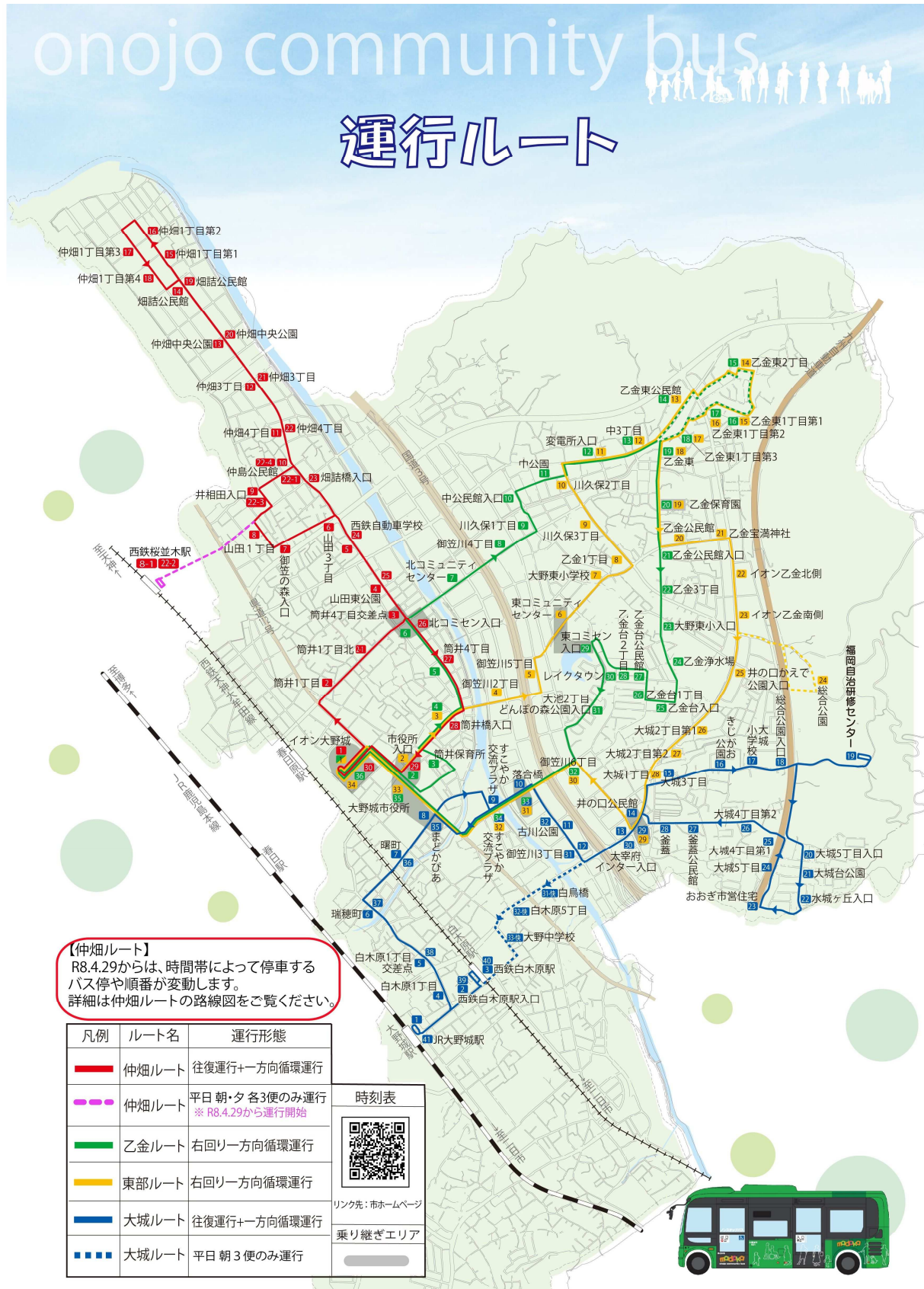


図13【まどか号の利用者数】

図14【まどか号運行ルート】



(5) 高齢者移動支援事業

本市の南地区と東地区では、コミュニティ運営協議会*が主体となり、日常生活の移動手段の確保や地域社会への参加促進のため、丘陵地が多く高齢者にとって徒歩移動の負担が大きいエリアにおいて、ボランティア運転士によるバスを運行しています。それぞれの地区にお住いの65歳以上の方が利用することができます。

南地区のバスはふれあい号、東地区はおげんき号と呼ばれ、令和2(2020)年度、3(2021)年度はコロナ禍の緊急事態宣言(運行休止)による影響を受けましたが、令和4(2022)年度以降は順調に回復し、どちらの地区も年々利用者が大きく増加しています。

また、中区においても、タクシー会社にバス運行を委託した高齢者移動支援事業として、なかよし号の運行が行われています。

これらの高齢者移動支援事業においては、各地区の住宅地とスーパーなどの生活拠点を無料で巡回しています。

表4【高齢者移動支援事業の概要】

事業名	運行エリア	車両	運行本数	運行ルート
ふれあい号	南地区	ワゴン車：1台	月～土 1日4本	南地区と近隣のスーパー、病院、コミュニティセンターなど
おげんき号	東地区		月～土 1日6本	東地区内のスーパーや病院、コミュニティセンターなど
なかよし号	中区		月～金 1日6本	中区内の施設と中心市街地のスーパーなど

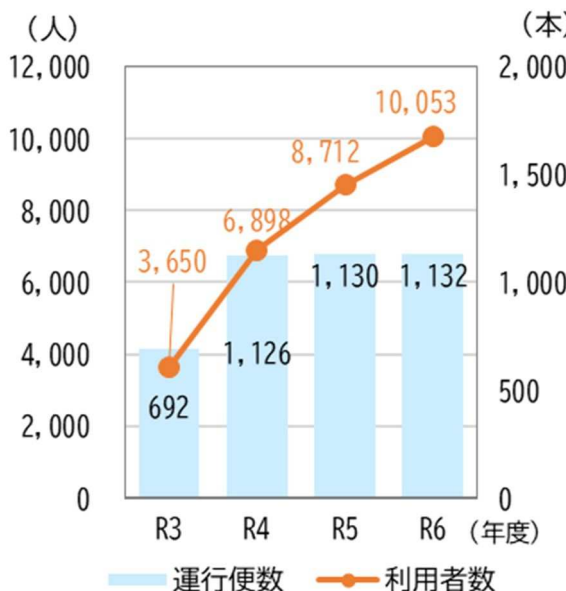


図15【ふれあい号の本数・利用者数】

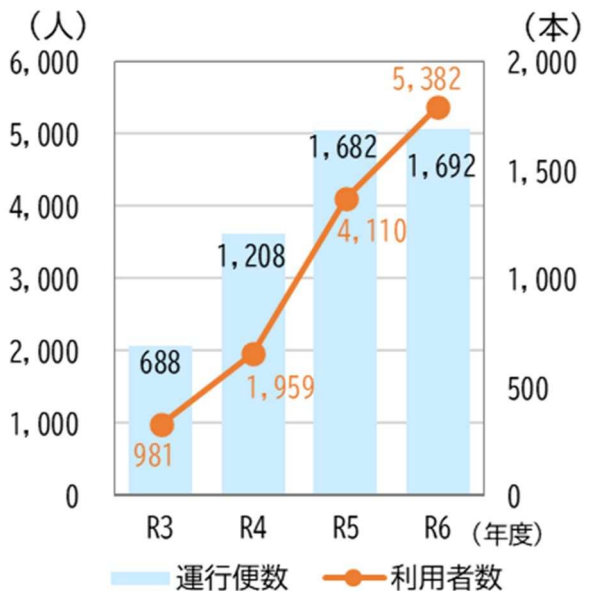


図16【おげんき号の本数・利用者数】

(6) タクシー

市内には、3つの事業者の営業所があり、市内の居住地となっているエリアは全域営業エリアとしてタクシーの利用が可能となっています。

大野城駅、白木原駅、下大利駅にタクシー乗り場が設置されています。

大野城市では、日頃外出が困難な重度の障がいのある方に、福祉タクシー利用券を交付しています。

(7) その他

①ライドシェアの動向

大野城市を含む福岡交通圏では、令和6（2024）年6月から日本版ライドシェア※の運用が開始されました。実施事業者数は、令和7（2025）年9月時点で40者となっています。

福岡交通圏では、月曜日から木曜日の16時台から21時台、金曜日・土曜日の16時台から翌日の5時台、日曜日の15時台から21時台、月曜日から金曜日の7時台から10時台に運行されています。

今後、ライドシェアの稼働状況等を検証し、利便性を高めていくことが期待されます。

②隣接市のコミュニティバス等の状況

福岡市では、エリア内にある専用の停留所から停留所まで、乗車申込制により複数の会員を乗り合わせて送迎する「チョイソコふくおか」が運行されています。3つのエリアにおいて、エリアスポンサーからの協賛・広告料により運営の一部が支えられており、運賃は1回300円となっています。

春日市では、コミュニティバス「やよい」が7ルート、それぞれ12便運行されています。運賃は1回100円となっており、事前申請を行えば70歳以上は無料になります。

太宰府市では、コミュニティバス「まほろば号」が8ルート運行されています。運賃は1回100円となっており、お得な乗車券として、1日フリー乗車券、1か月フリーパス、3か月フリーパスが販売されています。また、道路が狭いなどの理由により、「まほろば号」が運行できない3地域では、地域サポートカー（10人乗りのワンボックスカー）が運行されています。

那珂川市では、令和7（2025）年10月に、これまで運行していたコミュニティバス「かわせみバス」からA I デマンドバス那珂川のるーと「かわせみバス」に移行しました。予約した方のみ利用でき、運賃は1回300円となっており、一部割引運賃があります。

宇美町では、時刻表や決まったルートがなく、A I が予約の状況に応じて運行ル

ートを考えながら走行するA I デマンドバス「のるーと宇美」が運行されています。1台の定員は最大8名で、予約した方のみ利用ができ、運賃は1回200円となっており、一部割引運賃があります。

第3章

【市民ニーズの把握】

1 市民アンケート調査

(1) 調査概要

市民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。

表1【調査概要】

調査対象	●市内3,000世帯（15歳以上を対象） ※コミュニティごとの人口に着目した層化無作為抽出
配布・回答方法	●郵送にて配布 ●回答は郵送又はwebで受付
調査期間	●令和5（2023）年7月31日（月）～ 令和5（2023）年8月21日（月）
回収総数	●1,256人（郵送928人、web328人）

(2) 調査項目

問1：回答者の属性について

①お住い ②性別 ③年齢 ④職業 ⑤自動車免許の有無

問2：日常のお出かけ（通勤・通学、買物、通院）について

①外出の回数 ②外出する曜日 ③最もよく行く目的地
④移動する時間帯（行き・帰り）
⑤出発地から目的地までの主な交通手段、移動時間
⑥自家用車等の利用状況

問3：公共交通があれば利用したい施設について

問4：開業予定のある桜並木駅の利用ニーズについて

問5：自宅からバス停までの距離別にみたバス利用意向について

問6：これからの公共交通サービスと費用負担について

問7：利便性の高い公共交通を目指すための取組について

問8：公共交通（路線バスやコミュニティバス）に対する満足度・重要度

①自宅からバス停までの距離
②鉄道駅へのバス乗り入れの充実
③路線（ルート）の充実
④運行本数の充実
⑤近隣市コミュニティバスとの広域連携
⑥始発・最終時刻
⑦目的地までの速さと時刻表通りの運行
⑧通学など継続的利用者に対する定期券、回数券などの割引サービス
⑨運行情報・乗換に関する情報提供の充実

問9：公共交通に対する総合評価

(3) 調査結果の概要

回答者の属性について

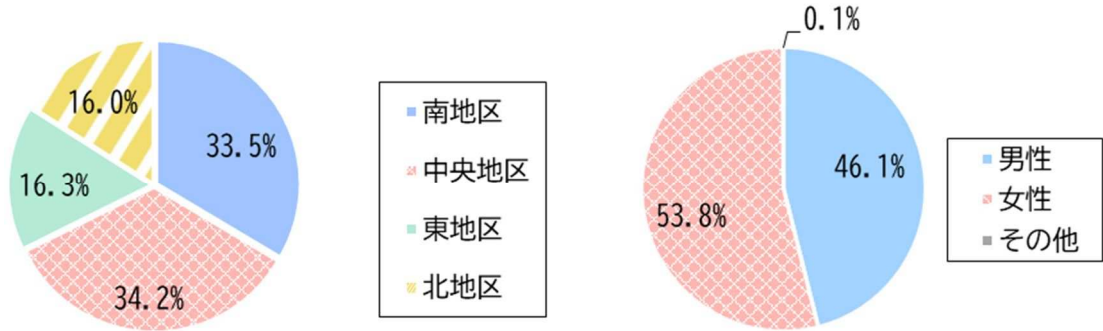


図1 【お住まい】

図2 【性別】

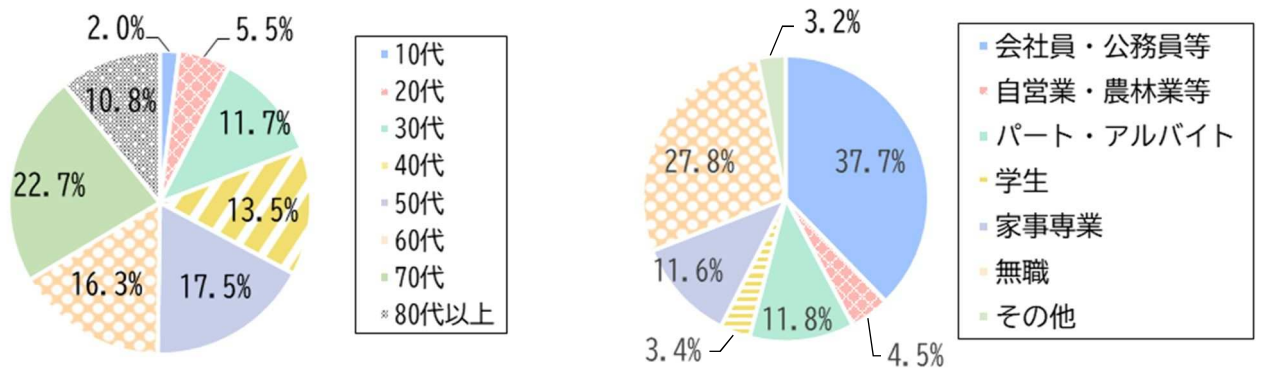


図3 【年齢】

図4 【職業】

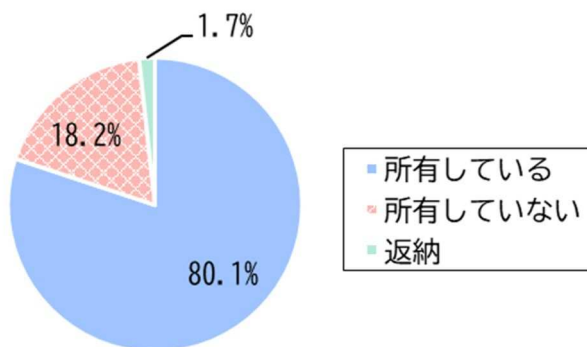


図5 【自動車免許の有無】

日常のお出かけについて

①通勤・通学

ア) 外出頻度

●通勤・通学の外出頻度は、「ほぼ毎日」が最も多く53%、次いで「ほとんど行かない」が23%、「週に数回」が約22%、「月に数回」が約2.2%となっています。

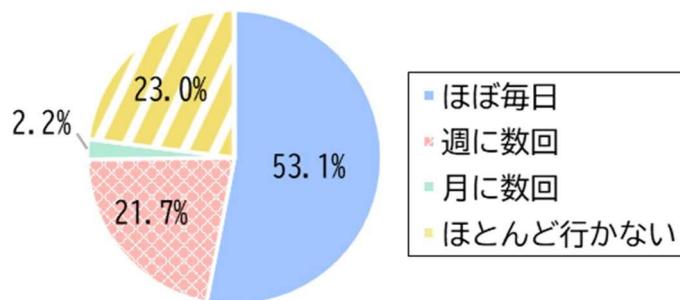


図6 【外出頻度】

イ) 外出する曜日

●通勤・通学する曜日の割合は、「平日」が最も多く約49%、次いで「平日・休日」が約48%、「休日」が約3%となっています。

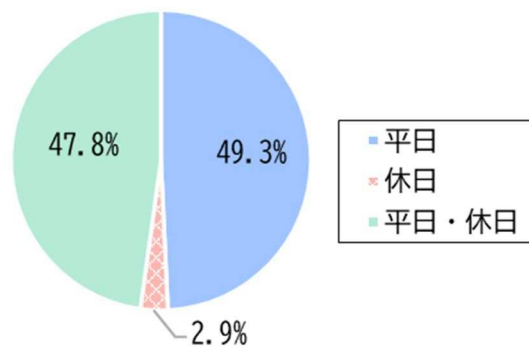


図7 【外出する曜日】

ウ) 最もよく行く目的地（地区別の移動実態）

- 通勤・通学先の割合をみると、全ての地区において「福岡市」が最も多く、次いで「大野城市内」となっています。
- 地区別にみると、北地区、中央地区において「福岡市」、東地区において「大野城市内」、南地区において「春日市」、「筑紫野市」が、他地区に比べやや高くなっています。

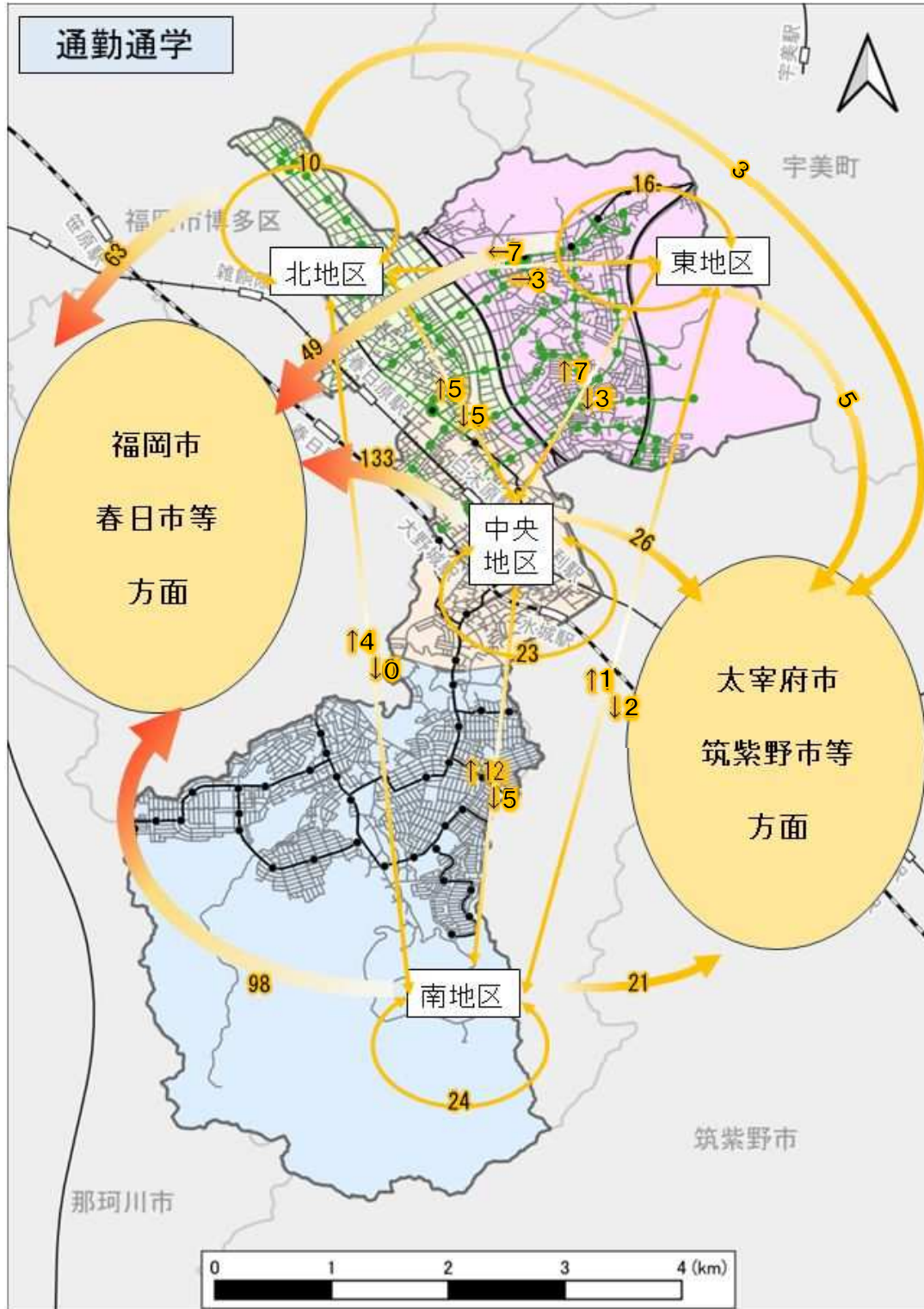


図8 【通勤・通学の移動実態】

第3章 市民ニーズの把握

工) 移動する時間帯

- 通勤・通学で移動する時間帯は、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。

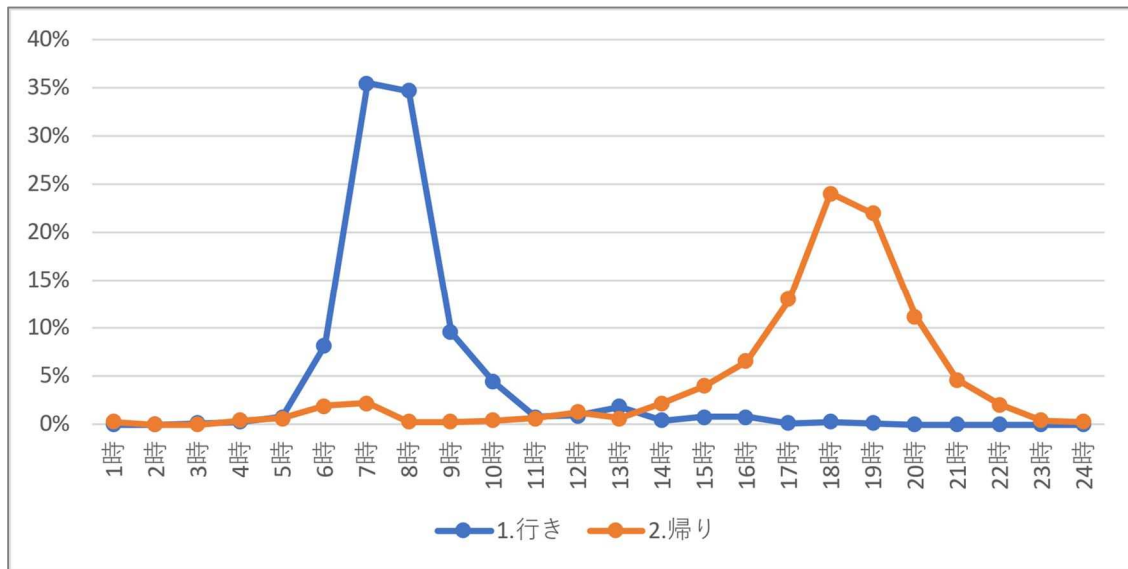


図9【移動時間帯】

オ) 主な利用交通手段

- 自動車（自分で運転）の利用が最も多く全体の約43%を占めており、次いで西鉄電車が約24%、JR電車が約16%、西鉄路線バスが約13%となっています。
- 地区別にみると、北地区において「西鉄電車」、「自転車」、東地区において「コミュニティバスまどか号」、中央地区において「JR電車」、南地区において「自動車（自分で運転）」の利用割合が他地区に比べやや高くなっています。

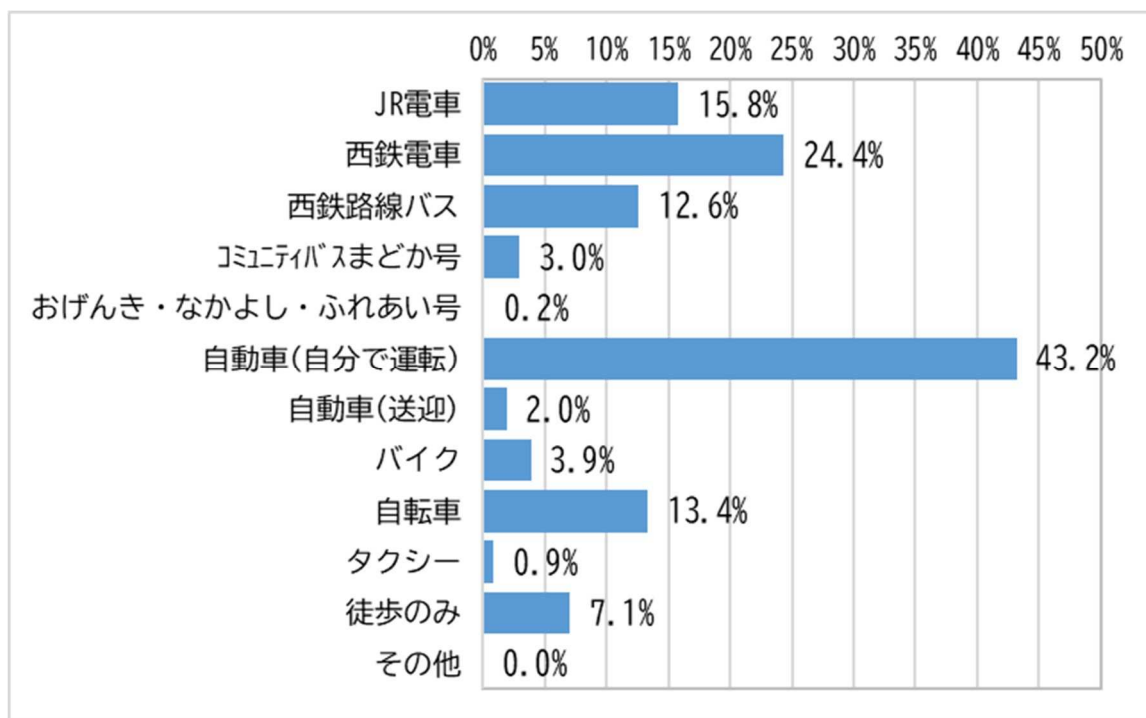


図10【主な利用交通手段】

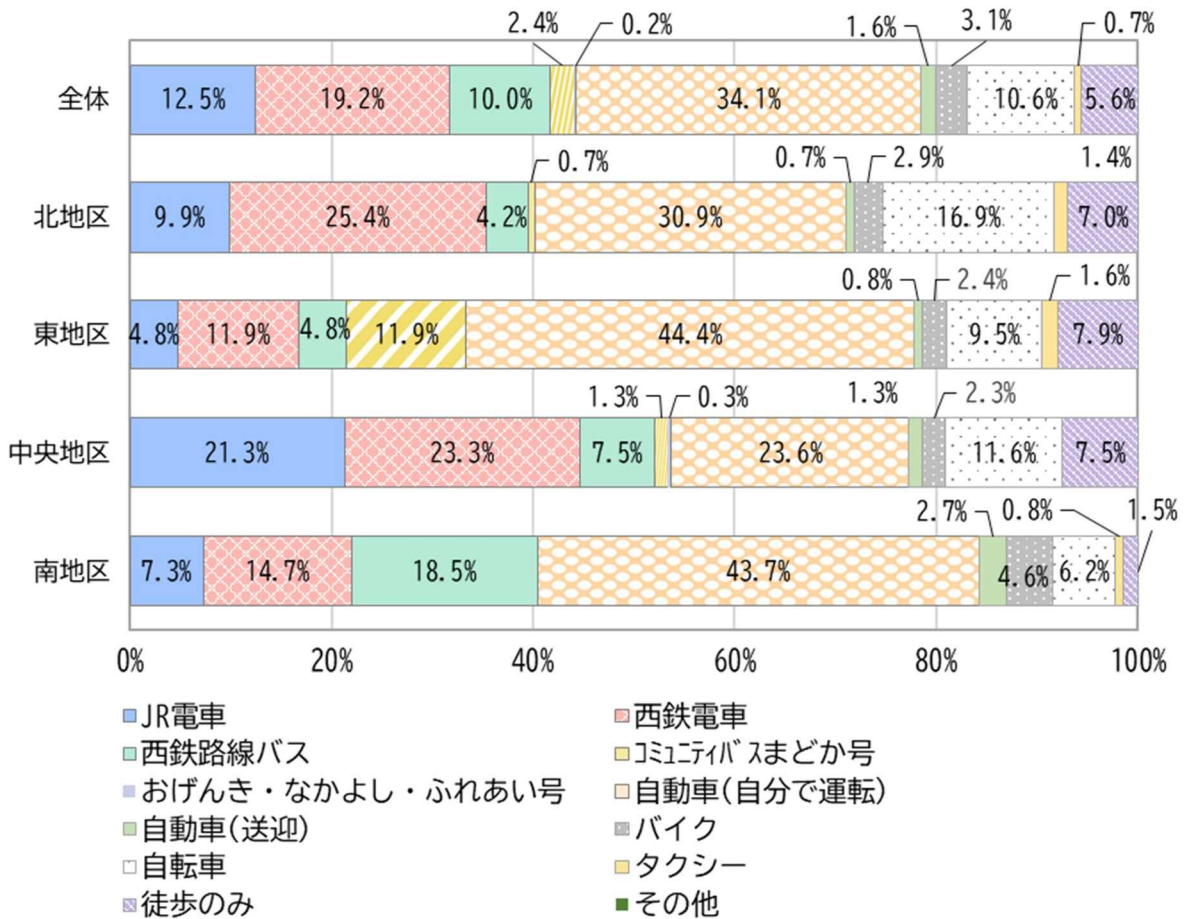


図 11 【主な利用交通手段（地区別）】

②買い物

ア) 外出頻度

●日用品の買い物に伴う外出頻度は、「週に数回」が最も多く約 67%、次いで「ほぼ毎日」が約 16%、「ほとんど行かない」が約 13%となっています。

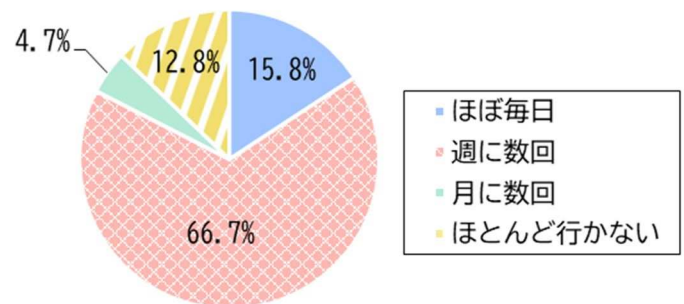


図 12 【外出頻度】

イ) 外出する曜日

●日用品の買い物における外出する曜日の割合は、「平日・休日」が最も多く約 40%、次いで「平日」が約 36%、「休日」が約 24%となっています。

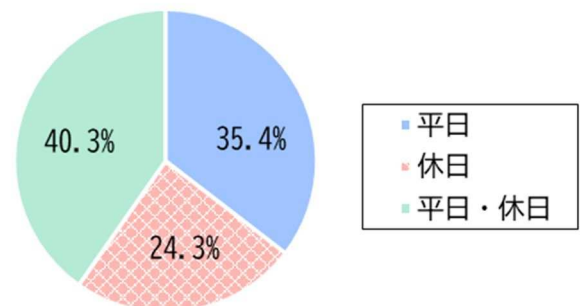


図 13 【外出する曜日】

第3章 市民ニーズの把握

ウ) 最もよく行く目的地（地区別の移動実態）

- 日用品の買い物先の割合をみると、全ての地区において「大野城市内」が最も多くなっており、南地区を除く地区において50%以上を占めています。南地区では、近隣市の大型商業施設への買い物需要が高いことから市外の買い物先が多いと考えられます。

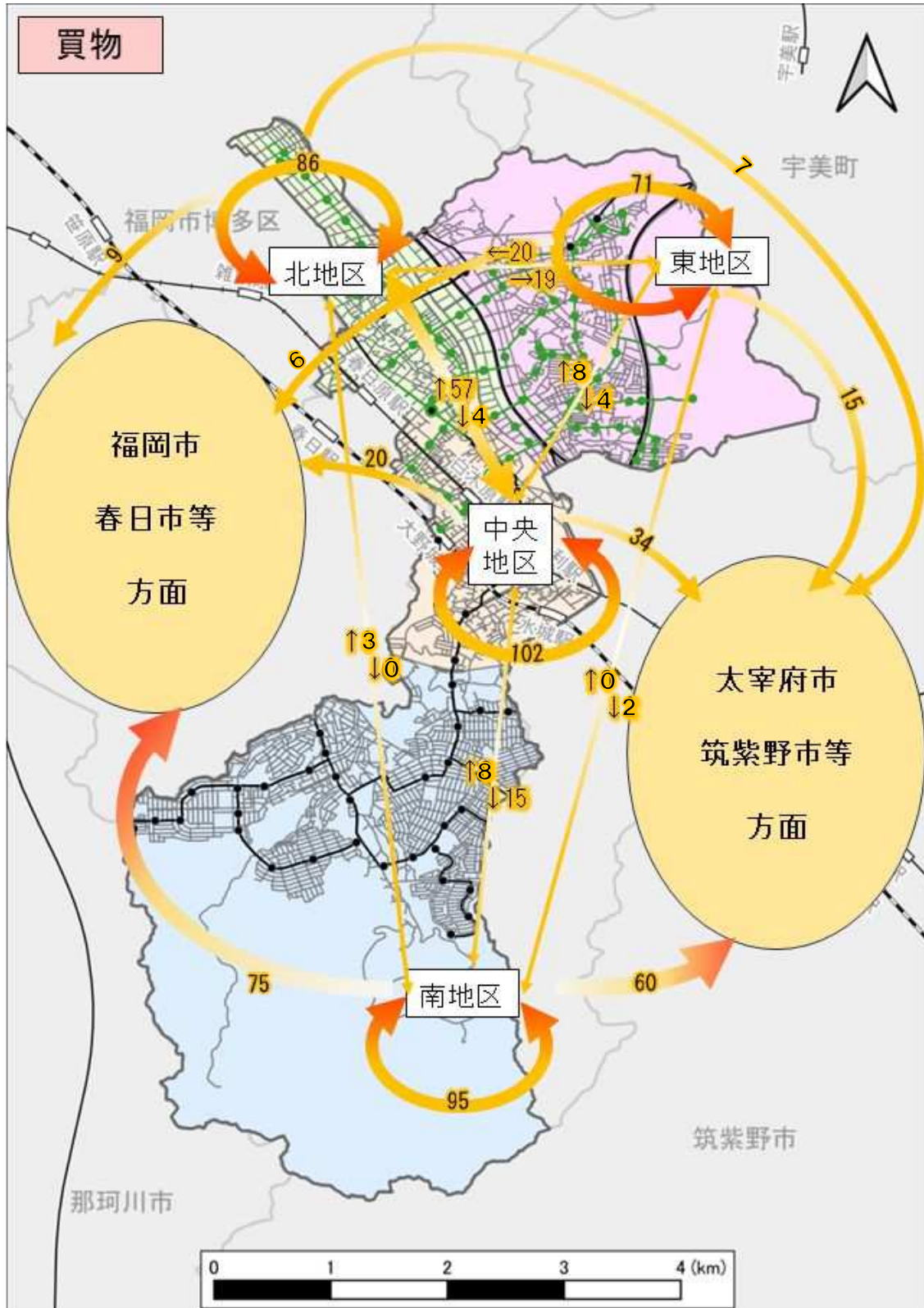


図 14 【買い物の移動実態】

工) 移動する時間帯

- 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。買い物先の滞在時間はおおむね1時間程度と推察されます。
- 午後の買物需要は、14時～19時台に分散しています。

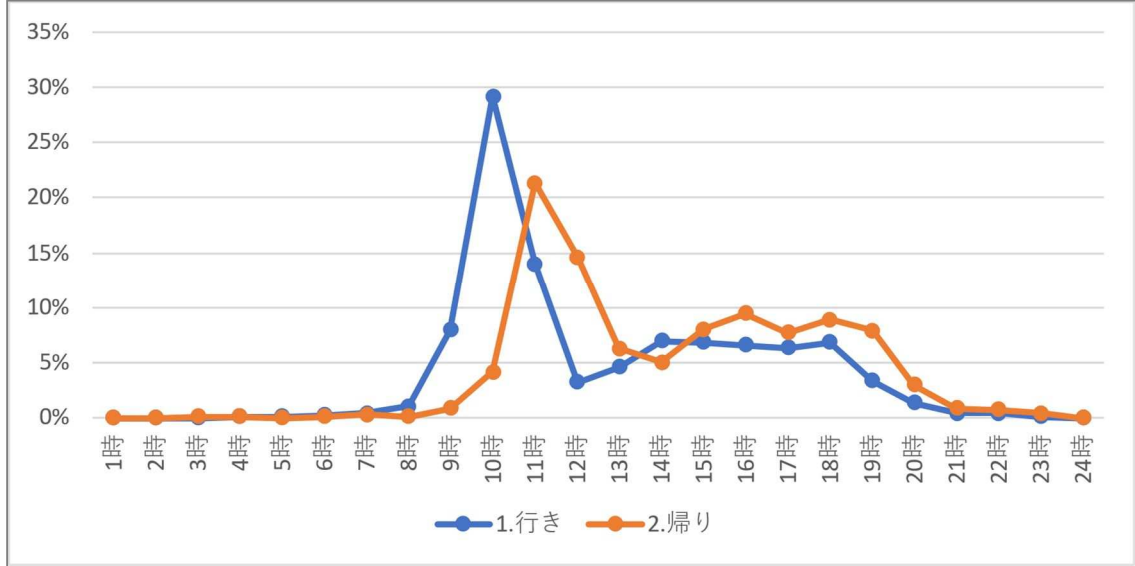


図 15 【移動時間帯】

オ) 主な利用交通手段

- 自動車（自分で運転）の利用が最も多く全体の約56%を占めており、次いで徒歩のみが約22%、自転車が約9%となっています。通勤・通学や通院と比べると自動車の利用割合が高くなっており、荷物運搬の負担軽減等につながる、より利便性の高い公共交通としていく必要があります。
- 地区別にみると、北地区及び中央地区において「徒歩のみ」、「自転車」、東地区において「コミュニティバスまどか号」、南地区において「自動車（自分で運転）」、「西鉄路線バス」の利用割合が他地区に比べやや高くなっています。

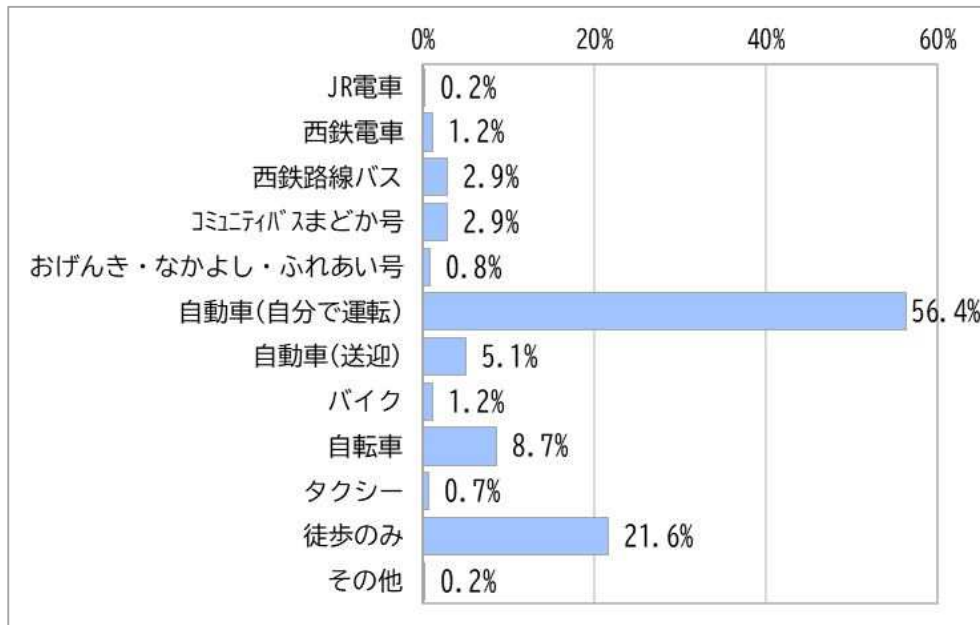


図 16 【主な利用交通手段】

第3章 市民ニーズの把握

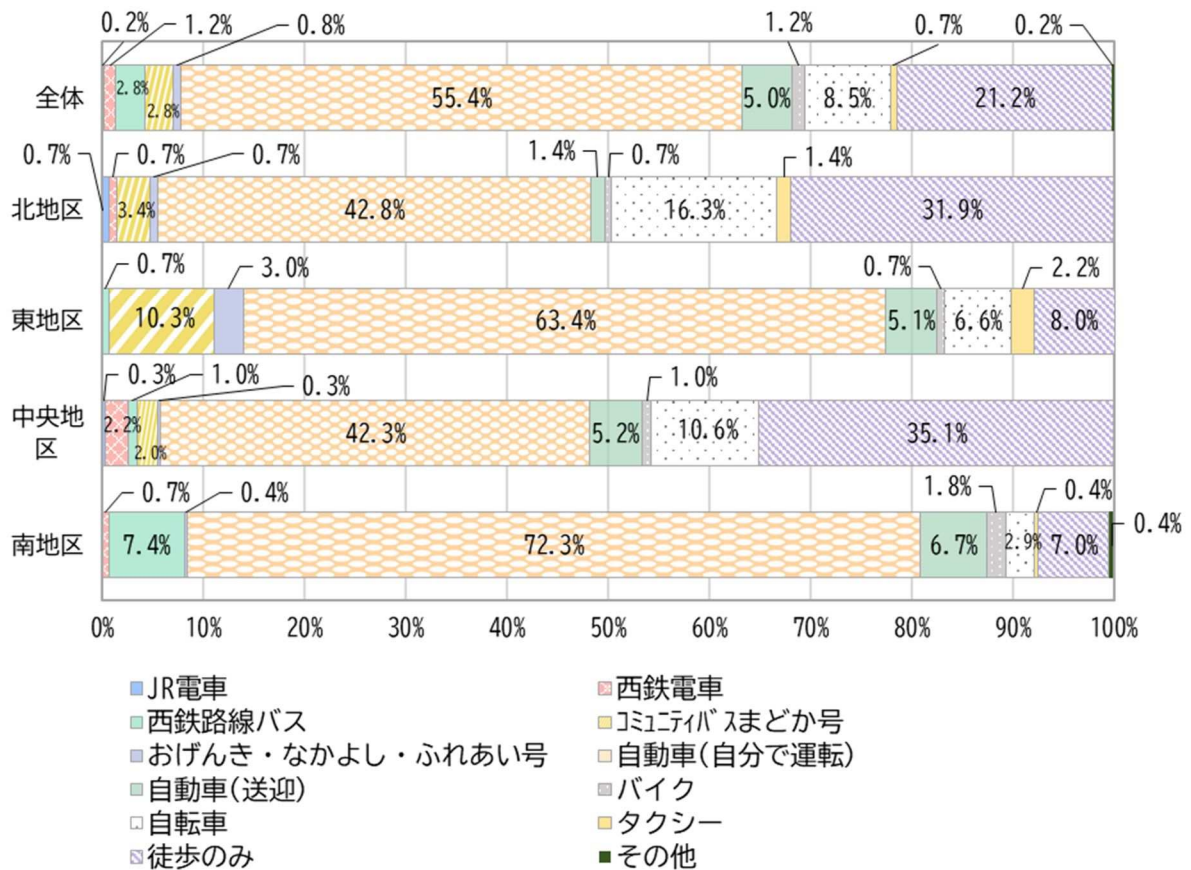


図 17 【主な利用交通手段（地区別）】

③通院

ア) 外出頻度

- 通院に伴う外出頻度は、「ほとんど行かない」と「月に数回」が最も多く約 47%、次いで「週に数回」が約 6%となっています。

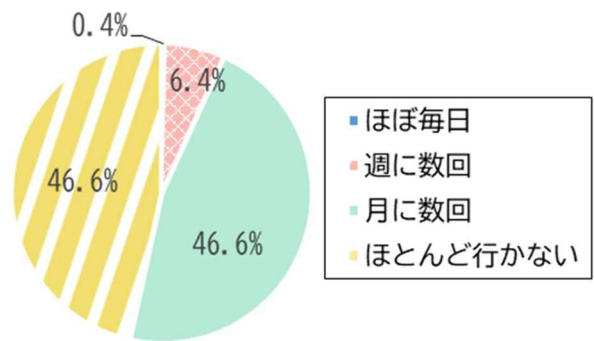


図 17 【外出頻度】

イ) 外出する曜日

- 通院における外出する曜日の割合は、「平日」が最も多く約 87%、次いで「休日」が約 10%となっています。

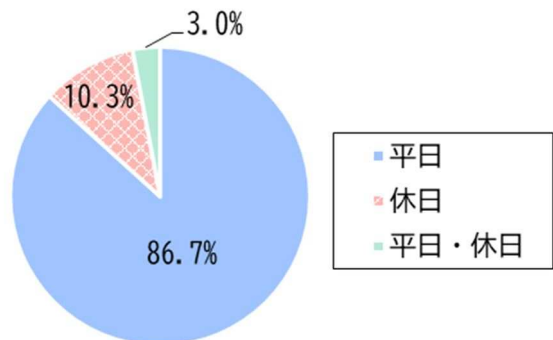


図 18 【外出する曜日】

ウ) 最もよく行く目的地（地区別の移動実態）

- 通院先の割合をみると、全地区とも市内の病院利用が多いが、特に南地区では春日市、北地区では福岡市の病院利用が多い。

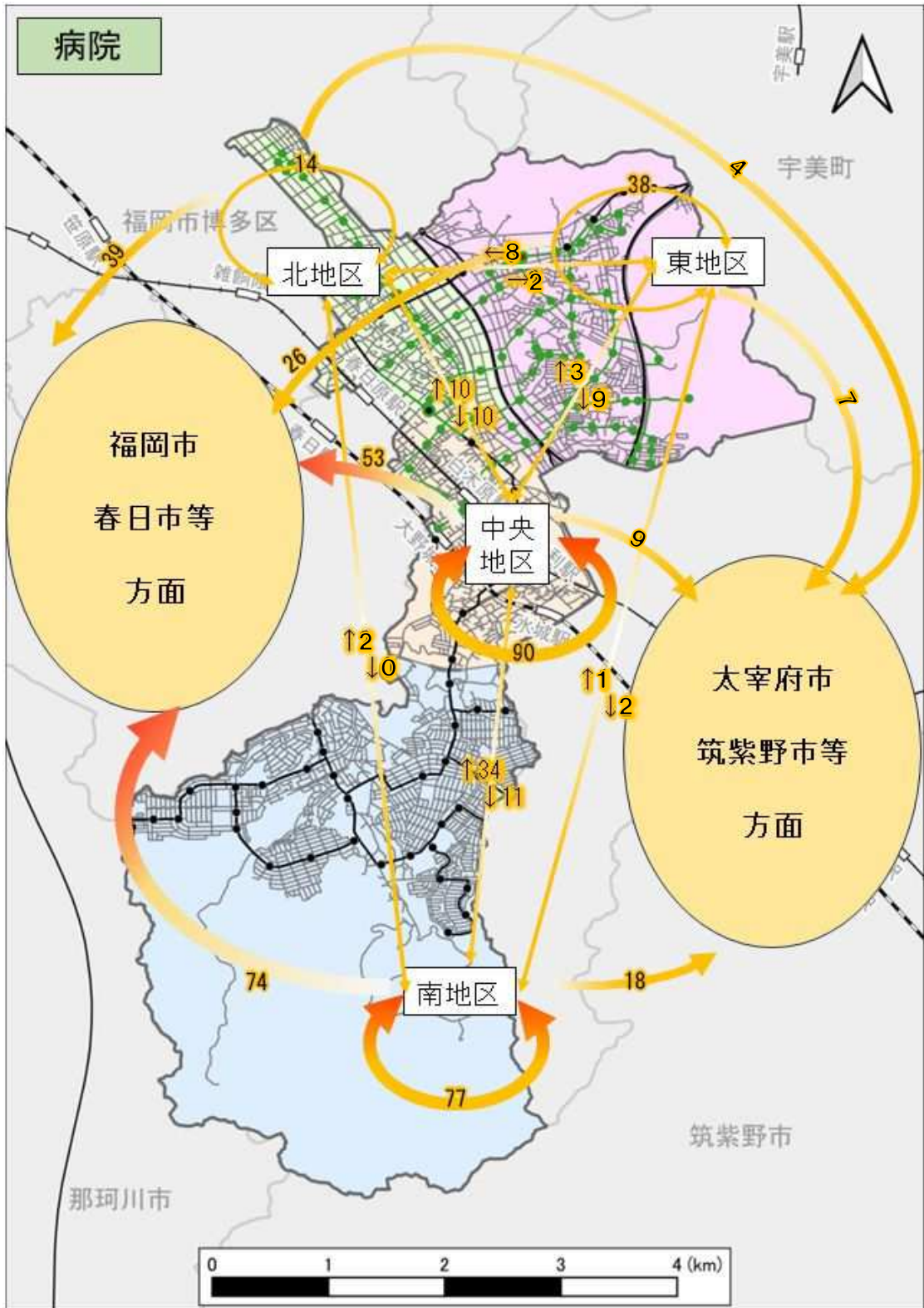


図 19 【通院の移動実態】

第3章 市民ニーズの把握

工) 移動する時間帯

- 通院で移動する時間帯は、行きは9～10時台がピークとなっており、帰りは10～12時台がピークとなっています。通院の滞在時間はおおむね1～3時間程度と推察されます。
- 午後の通院需要は、14時～18時台に分散しています。

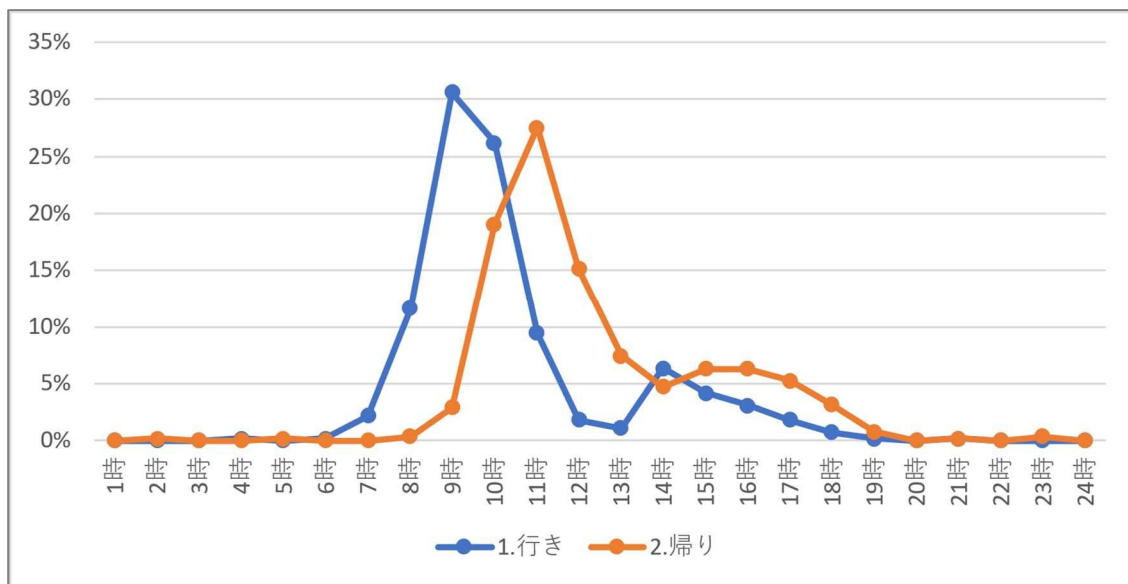


図 20 【移動時間帯】

オ) 主な利用交通手段

- 自動車（自分で運転）の利用が最も多く全体の約48%を占めており、次いで徒歩のみが約18%、西鉄電車が約8%、自動車（送迎）が約8%、自転車、西鉄路線バスが約8%となっています。
- 地区別に見ると、北地区において「自転車」、東地区において「コミュニティバスまどか号」、「自動車（自分で運転）」、中央地区において「徒歩のみ」、「西鉄電車」、南地区において「西鉄路線バス」、「自動車（送迎）」の利用割合が他地区に比べやや高くなっています。

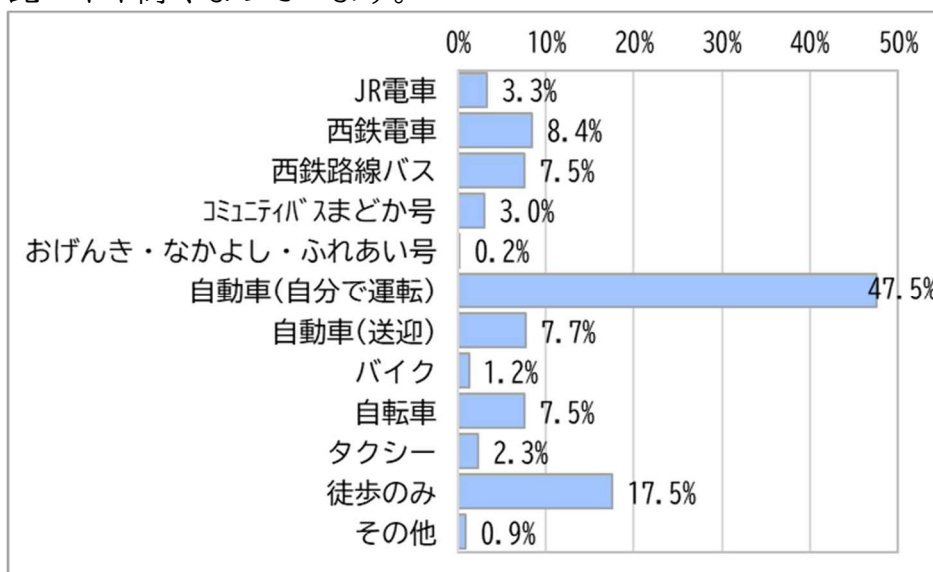


図 21 【主な利用交通手段】

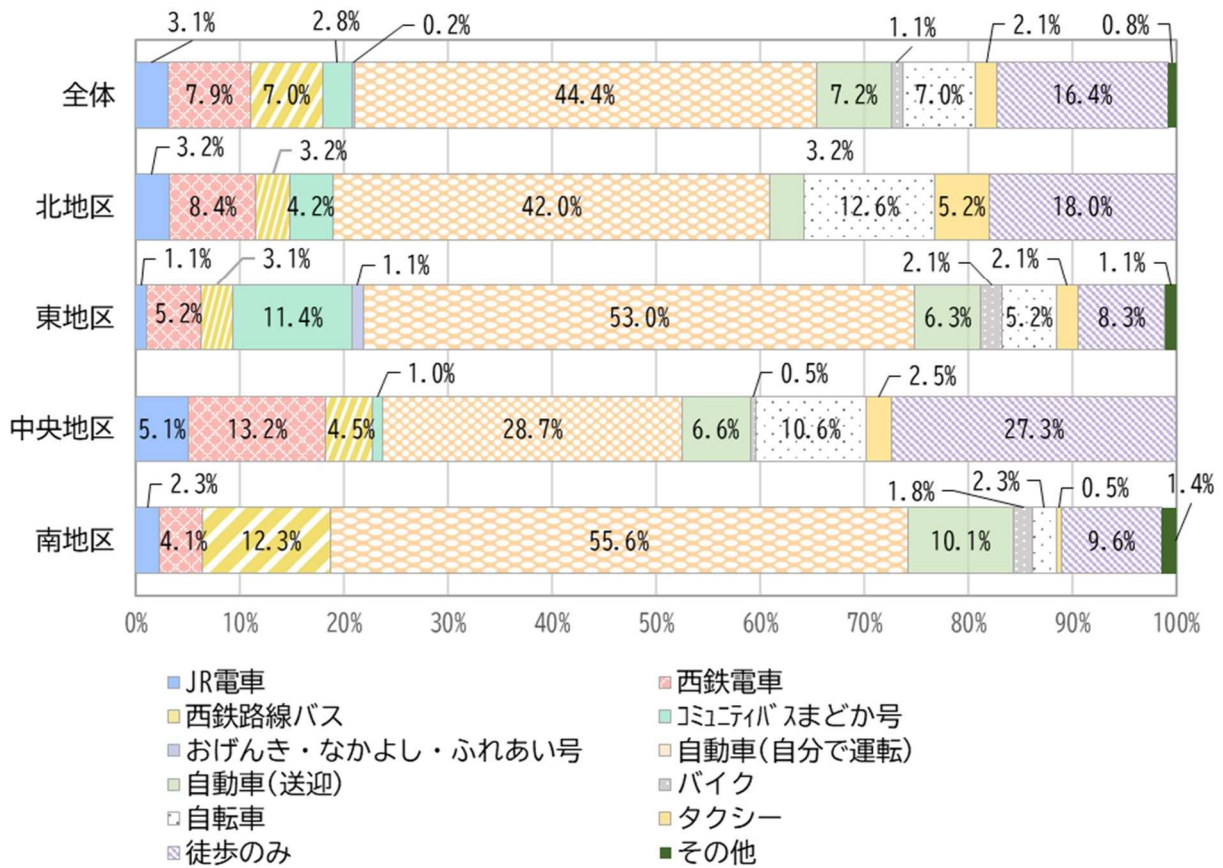


図 22 【主な利用交通手段（地区別）】

自宅からバス停までの距離別にみたバス利用意向について

- 自宅からバス停までの距離が「徒歩5分まで」であれば、約68%の方がバスを利用する意向があります。

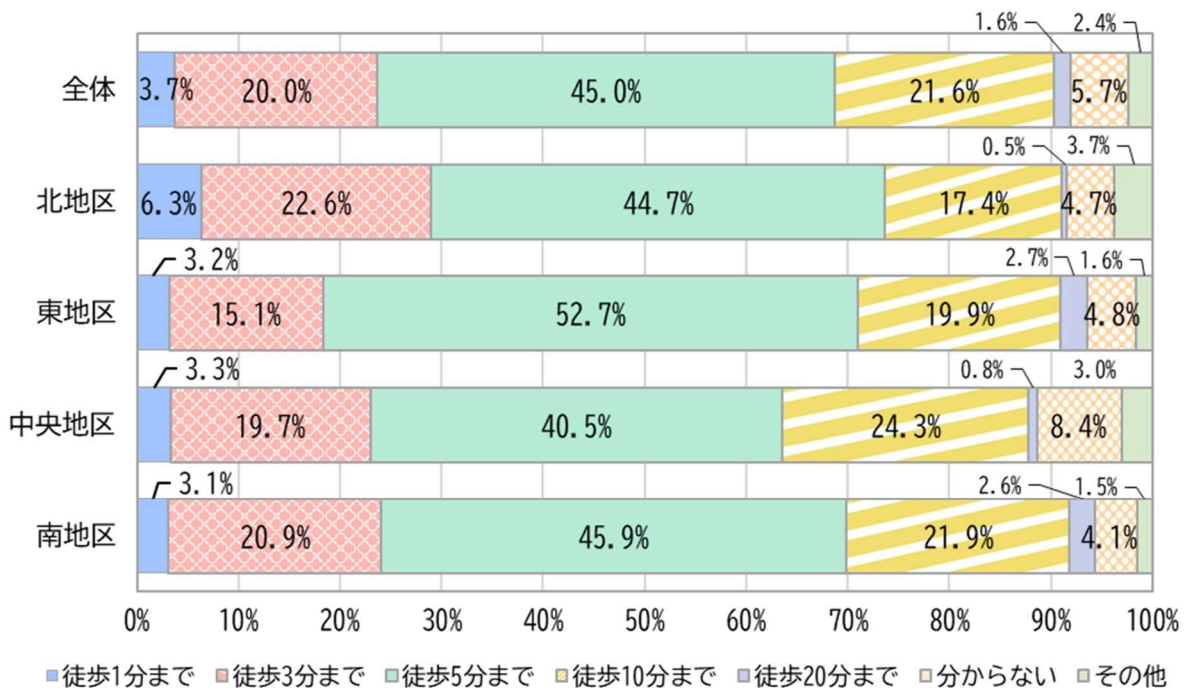


図 23 【バス停の距離別利用意向】

第3章 市民ニーズの把握

これからの公共交通サービスと費用負担について

①これからの公共サービスについて

- 「今の公共交通サービスのままでよい」が61%と過半数を占めており、「運行経費が増えたとしても、充実させるべき」の39%を上回っています。

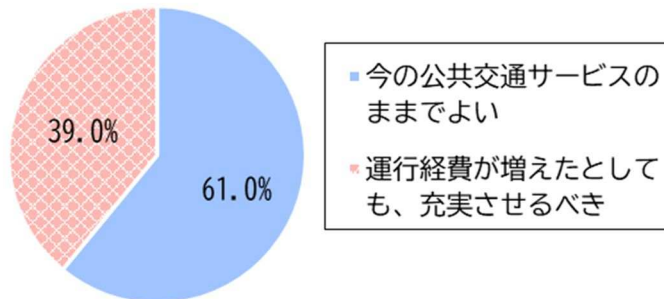


図 24 【これからの公共交通サービス】

②公共交通サービスの費用負担について

- 「今の運賃収入と税金の負担割合を維持していくべき」が約51%と最も多く、次いで「運賃収入による負担を今より増やしていくべき」が約38%、「税金での負担を今より増やしていくべき」が約10%となっています。

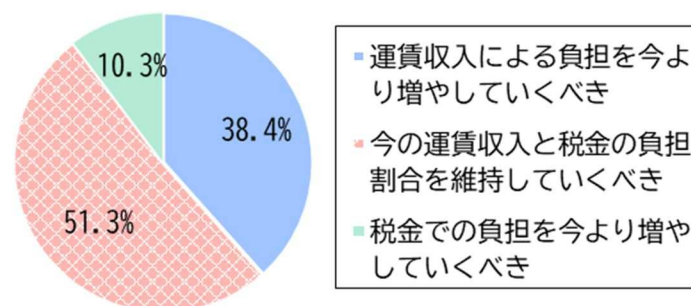


図 25 【公共交通サービスの費用負担】

利便性の高い公共交通を目指すための取組について

- 「市街地への交通手段の確保」が約28%と最も多く、次いで「高齢者への移動支援の拡充」が約27%、「バス同士の乗継向上」が約13%となっています。
- 地区別にみると、大きな傾向に違いはみられないものの、東地区において「高齢者への移動支援の拡充」、中央地区において「運行情報の発信強化」、南地区において「市街地への交通手段の確保」、「新たな交通手段の導入」の割合が他地区に比べやや高くなっています。

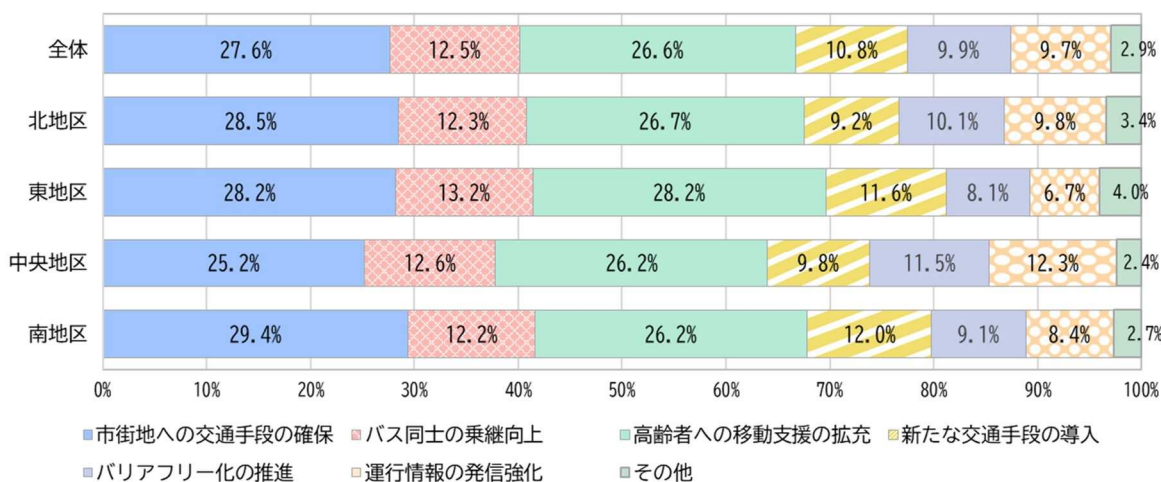


図 26 【利便性の高い公共交通を目指すための取組】

公共交通に対する満足度・重要度

- 満足度が最も高い項目は「自宅からバス停までの距離」であり、逆に満足度が最も低い項目は「近隣市コミュニティバスとの広域連携」となっています。
- 重要度が最も高い項目は「鉄道駅へのバス乗り入れの充実」であり、逆に重要度が最も低い項目は「近隣市コミュニティバスとの広域連携」となっています。

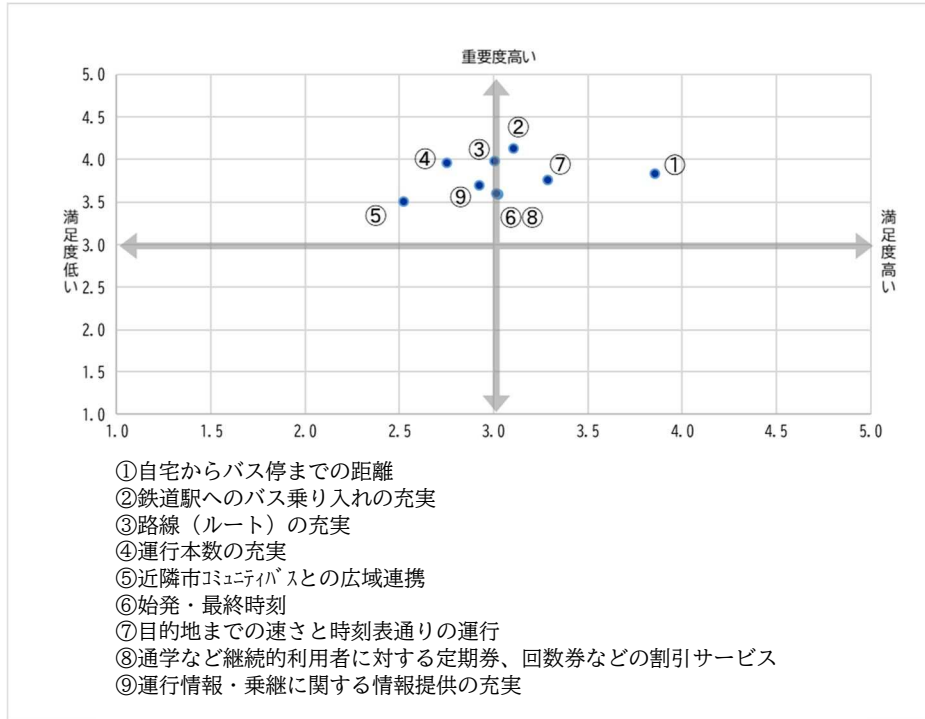


図 27 【公共交通に対する満足度・重要度】

公共交通に対する総合評価

①総合評価

- 全体では、「満足している」、「やや満足している」の合計が約 33%を占めており、「満足していない」、「あまり満足していない」の合計約 22%を上回っています。

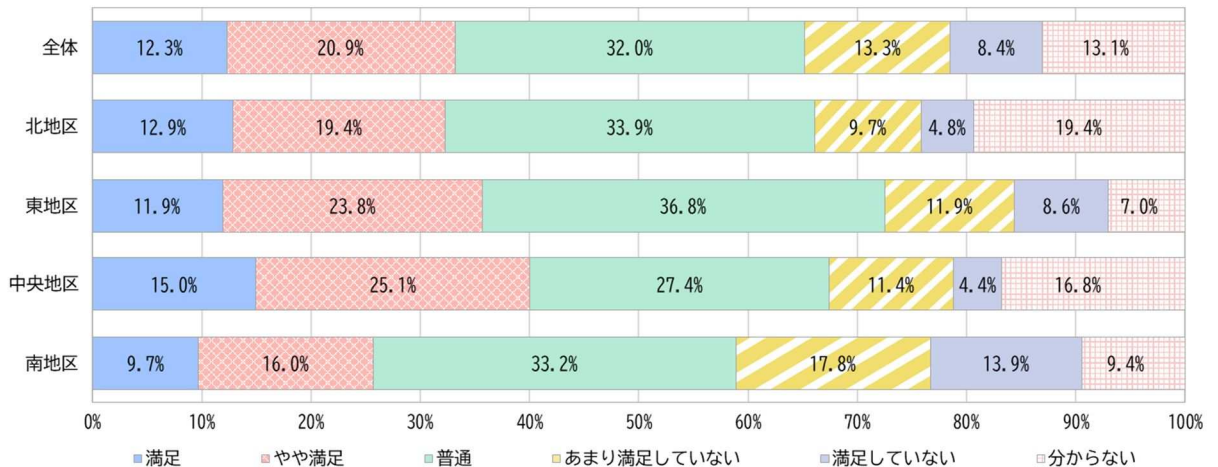


図 28 【総合評価】

第3章 市民ニーズの把握

②総合評価の理由

●総合評価の選択理由を問8の分類ごとに集計した結果、「鉄道駅へのバス乗り入れの充実」に対する意見が約15%と最も多く、次いで「運行本数の充実」が約14%、「路線（ルート）の充実」が約13%となっています。

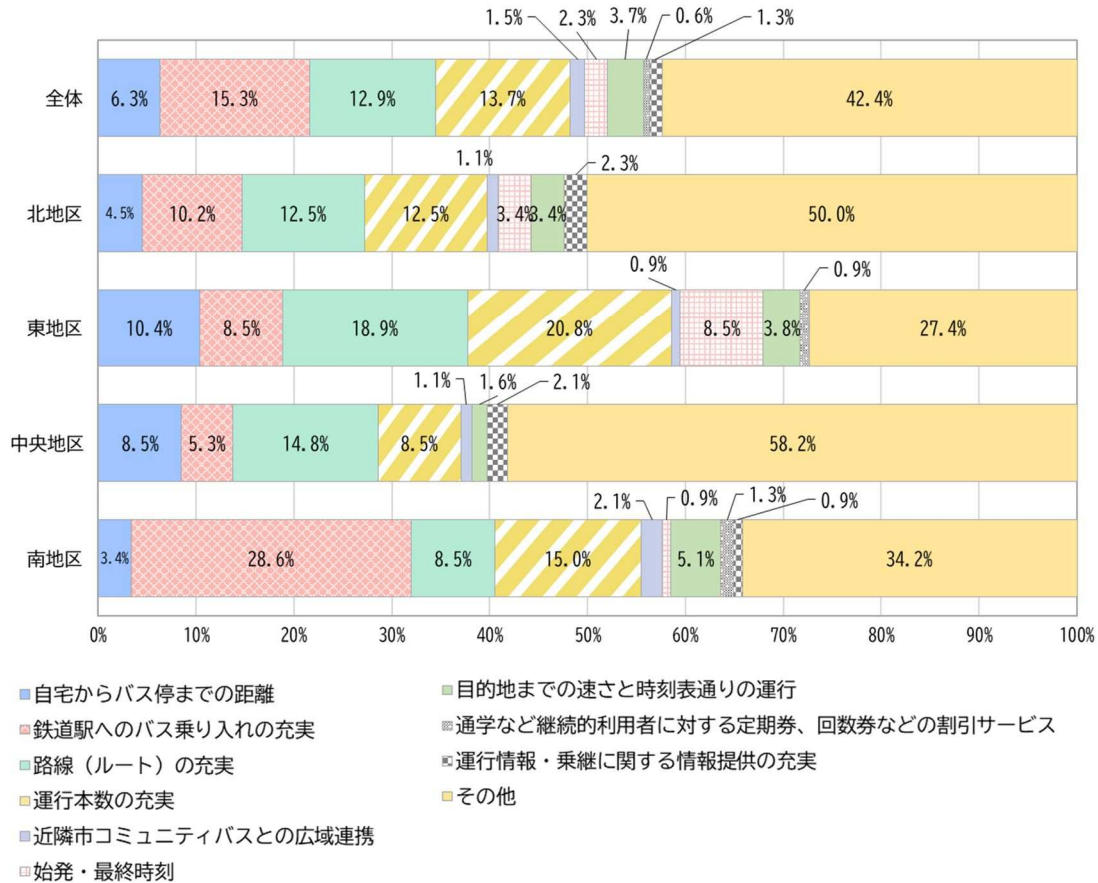


図 29 【総合評価の理由】

2 コミュニティバス利用者アンケート及び乗降調査

(1) 調査概要

コミュニティバス利用者を対象に、利用目的や利用頻度についてアンケートを実施するとともに、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。

表2【調査概要】

実施日	●平日：令和5（2023）年7月13日（木） ●休日：令和5（2023）年7月16日（日） ※コミュニティバス乗降調査と併せて実施
配布数	●コミュニティバスに乗車した全員へ（平日 1,172 票、休日 723 票）
回収総数	●1,887 票（平日：1,169 票、休日：718 票）
回収率※	●平日：1,169 ÷ 1,172 = 約 99% ●休日：718 ÷ 723 = 約 99%

※乗客のうち8名は回収できなかったため不能票扱いとした。

(2) 調査項目

問1：年齢

問2：性別

問3：運賃支払い方法

問4：職業

問5-1：乗継の有無

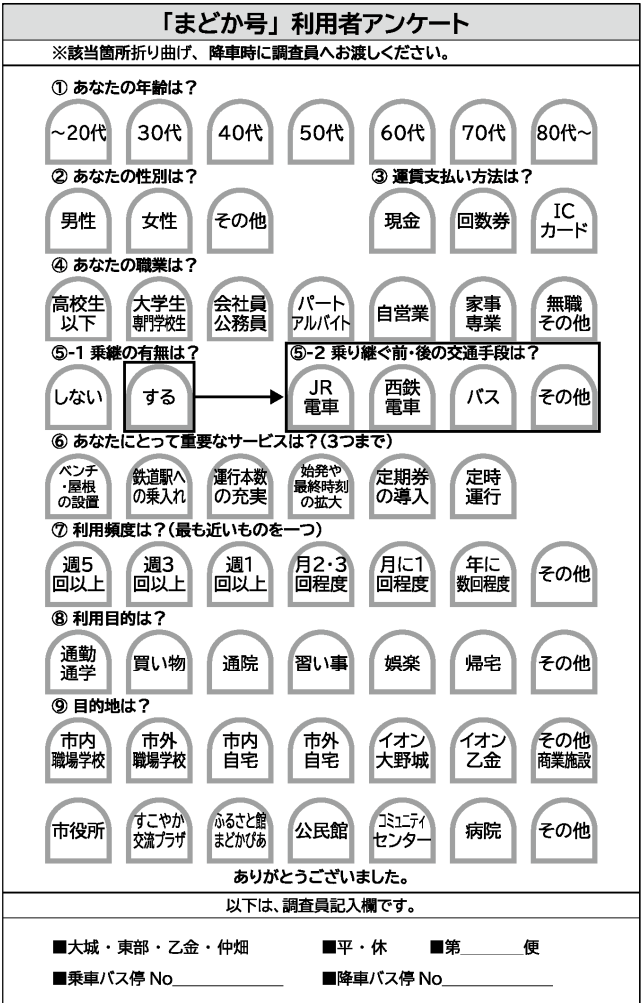
問5-2：乗り継ぐ前後の交通手段

問6：あなたにとって重要なサービス

問7：利用頻度

問8：利用目的

問9：目的地



(3) 利用者アンケート調査結果の概要

年齢

- 「～20代」が最も多く約24%であり、特に休日に多い傾向がみられます。
- 次いで多いのは「70代」の約17%であり、平日に多くなる傾向がみられます。

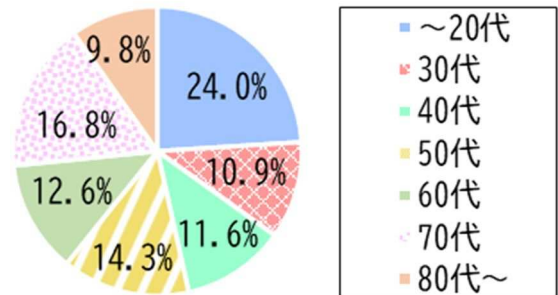


図30【年齢】

性別

- 「女性」の利用者が多く約69%を占めており、「男性」の倍以上となっています。

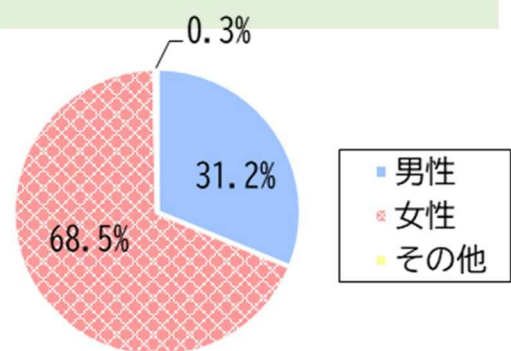


図31【性別】

運賃支払い方法

- 「ICカード」が約39%と最も多く、次いで「現金」が約32%、「回数券」が約30%となっています。

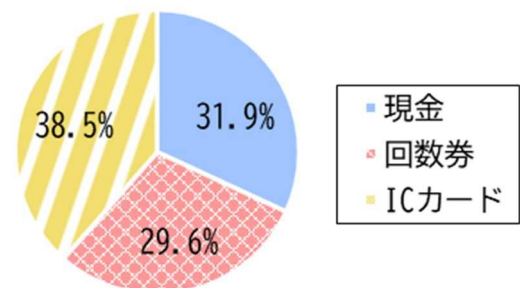


図32【運賃支払い方法】

職業

- 「会社員・公務員」が約33%と最も多く、次いで「パート・アルバイト」が約22%、「無職・その他」が約15%、「家事専業」が約14%となっています。

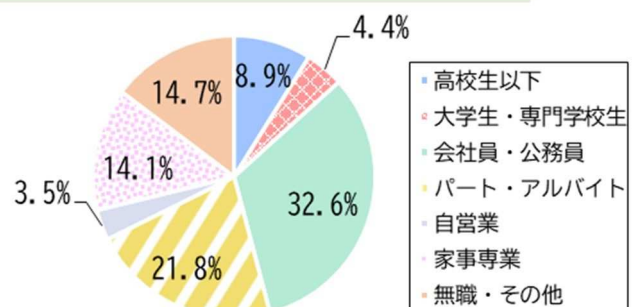


図33【職業】

乗継の有無

- 「乗継しない」が約51%、「乗継する」が約49%となっています。

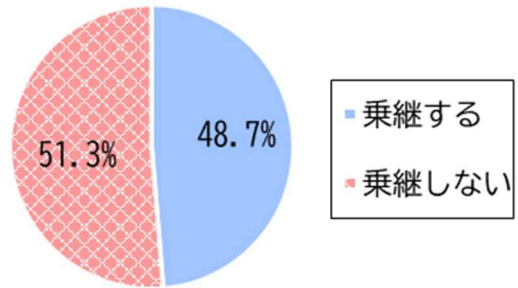


図34【乗継の有無】

乗継前後の交通手段

- 前問で「乗継する」と回答した人において、乗り継ぐ交通手段は「西鉄電車」が約60%と最も多く、次いで「JR電車」が約24%、「バス」が約12%となっています。

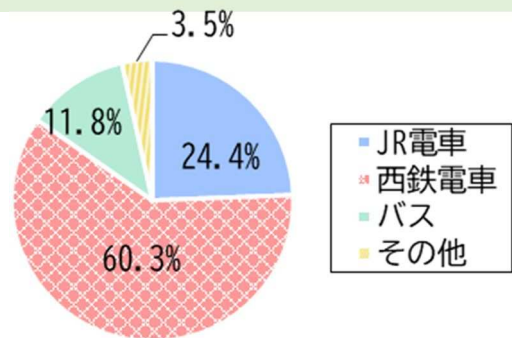


図35【乗継前後の交通手段】

利用頻度

- 「週5回以上」が約25%と最も多く、次いで「週3回以上」が約23%、「週1回以上」が約18%となっています。

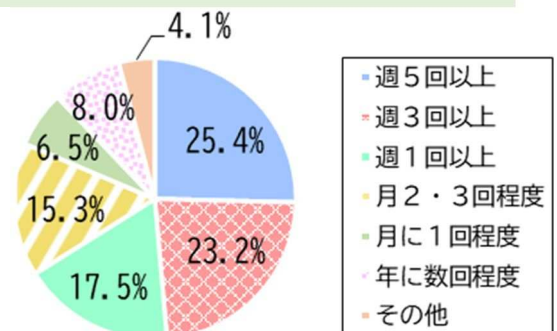


図36【利用頻度】

利用目的

- 「通勤・通学」が約39%と最も多く、次いで「買い物」が約23%、「娯楽」が約13%となっています。

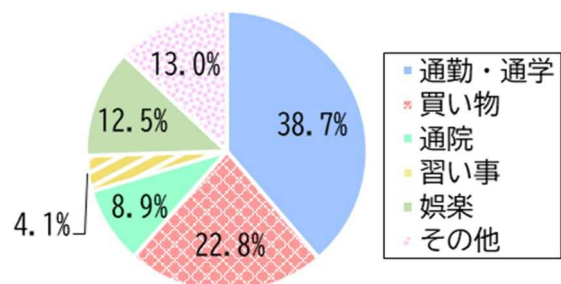


図37【利用目的】

第3章 市民ニーズの把握

目的地

- 「イオン大野城」が約 21%と最も多く、次いで「市内自宅」が約 16%、「市外職場学校」が約 10%、「その他商業施設」が約 10%となっています。
- 平日、休日別にみると、平日は、「市内外の職場学校」への移動割合が高く、休日は「イオン大野城」や「その他商業施設」への移動割合が高くなっています。

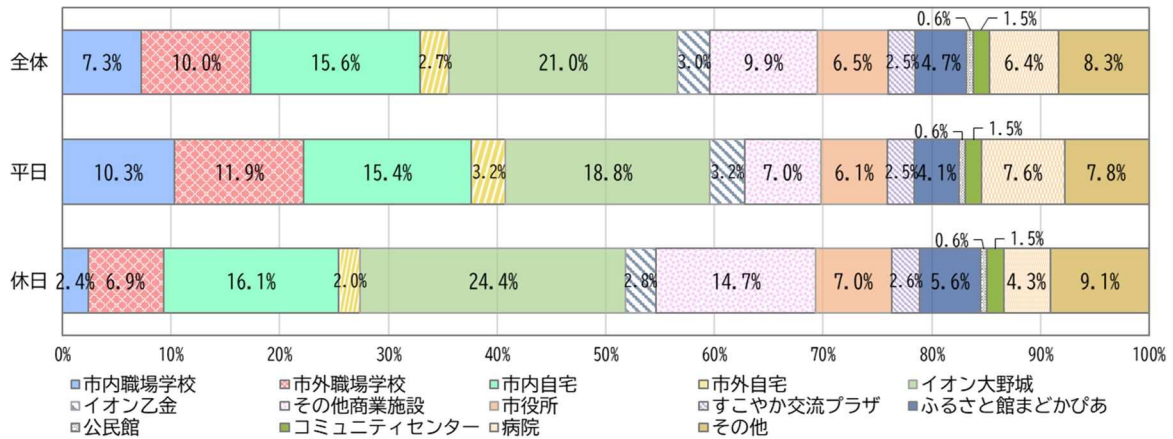


図 38 【目的地】

あなたにとって重要なサービス

- 「運行本数の充実」が約 35%と最も多く、次いで「定時運行」が約 16%、「ベンチ・屋根の設置」が約 15%、「始発や最終時刻の拡大」が約 15%となっています。
- 平日、休日別にみると、大きな傾向の違いはみられませんでした。

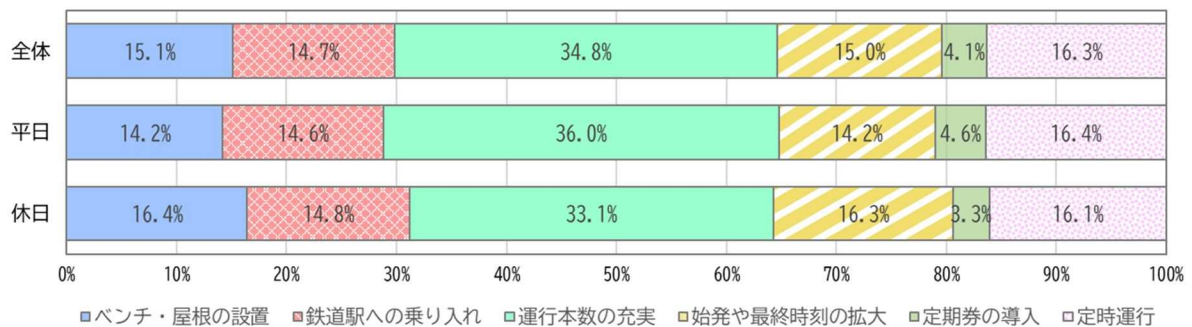


図 39 【重要なサービス】

(4) 乗降調査結果の概要

①路線別・時間帯別の乗車人数

ア) 平日

平日の時間帯別乗車人数をみると、大城ルートでは8時台が最も多くなっています。

東部ルートでは、9時台、13時台、18時台にわずかにピークがみられます。

乙金ルートでは、7時台が最も多くなっています。

仲畑ルートでは、11時台、17時台にピークがみられます。

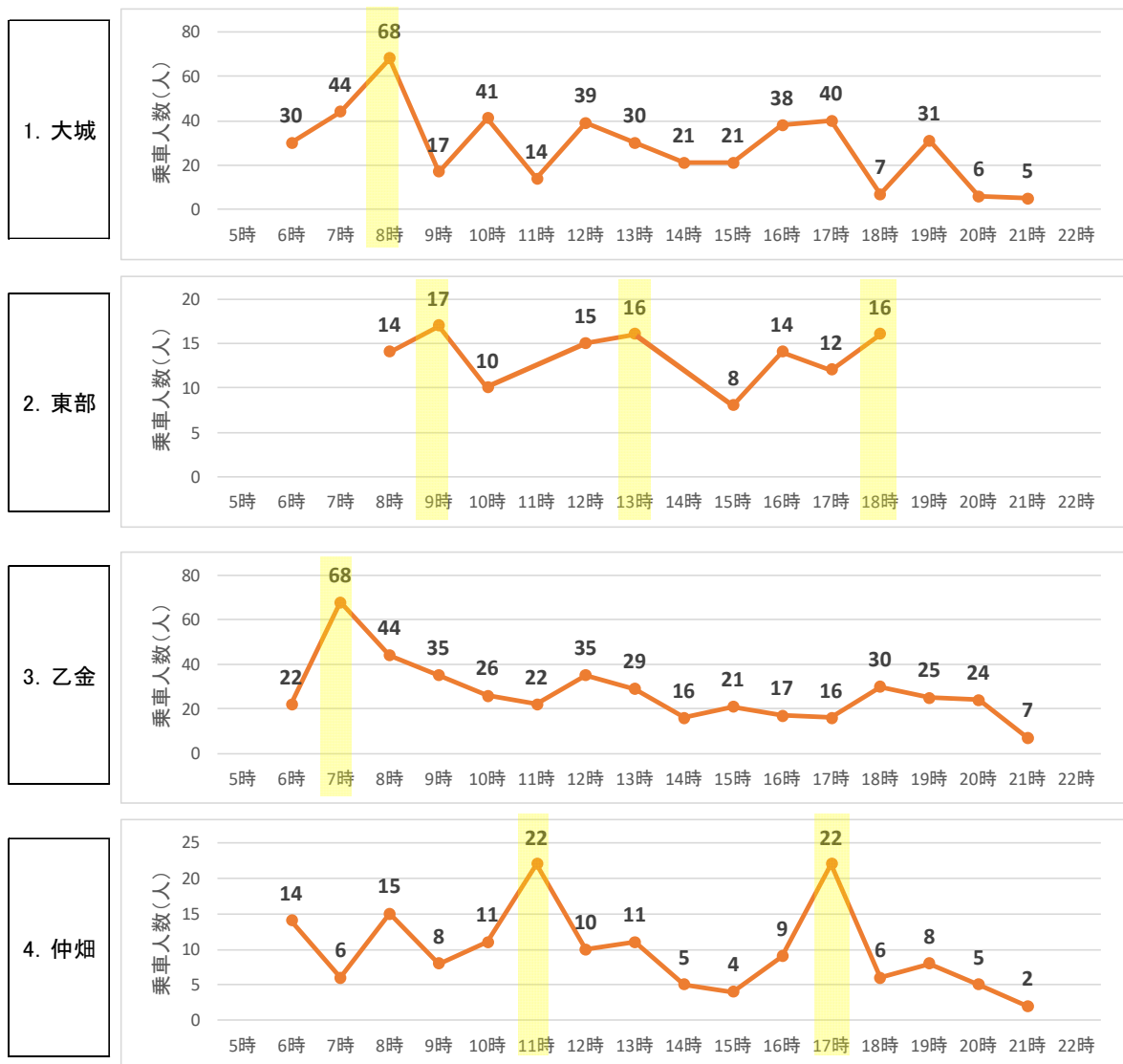


図40 【路線別・時間帯別の乗車人数：平日】

第3章 市民ニーズの把握

イ) 休日

休日では、平日のようなまとまったピークはみられませんが、全ルートともに朝や昼間、夕方に乗車人数が増える傾向がみられます。

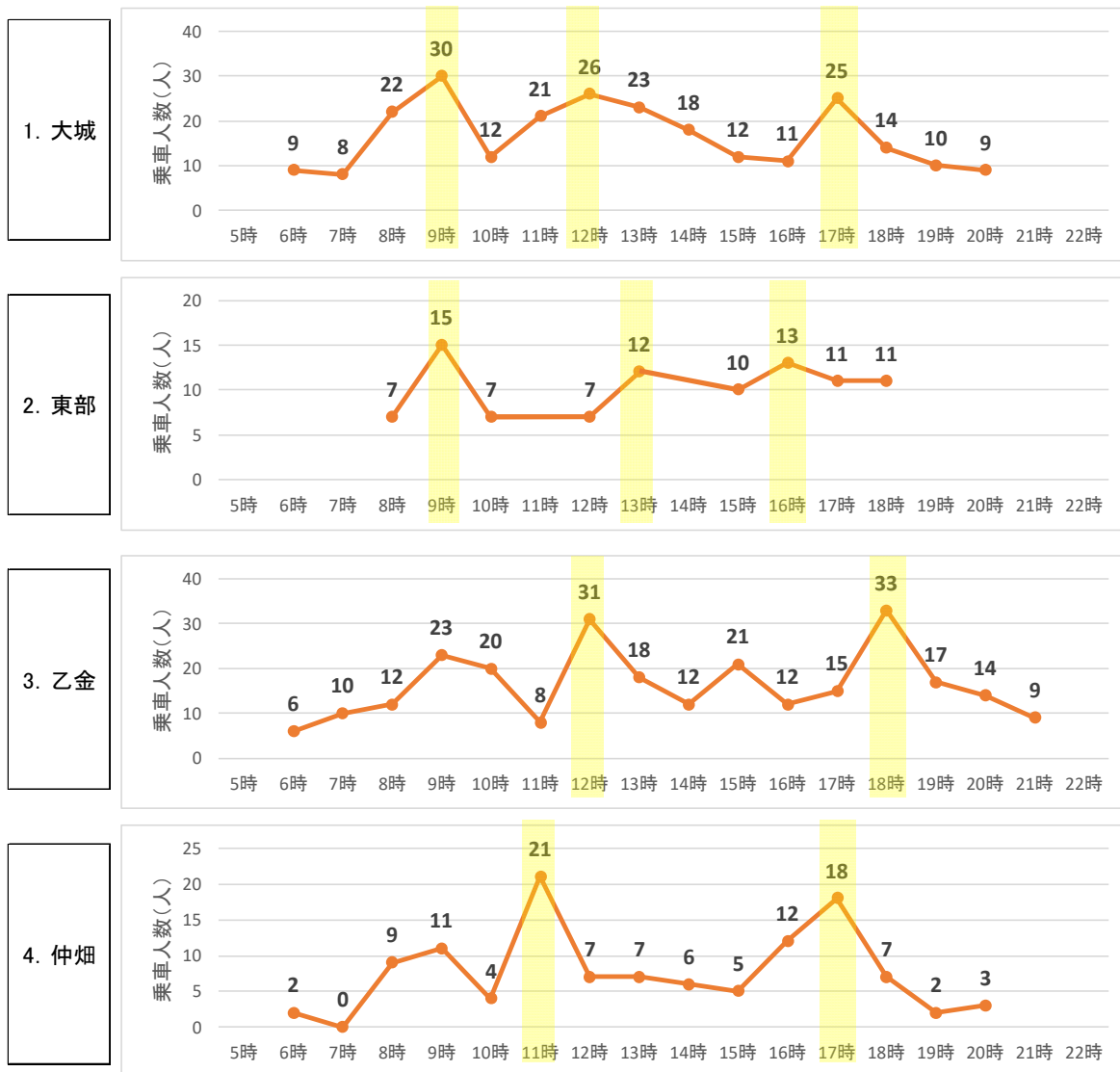


図 41 【路線別・時間別の乗車人数：休日】

②バス停別の乗降人数

平日・休日合わせて、1日当たりの乗降人数が最も多いバス停は、イオン大野城（1,001人）が突出しており、その要因としては、買い物利用だけでなく、春日原駅の利用が多いことが挙げられます。次いでJR大野城駅（317人）、西鉄白木原駅（227人）、まどかぴあ（199人）となっています。このことから、本市のコミュニティバスは鉄道への接続手段として多く利用されていることがわかります。

表3【バス停別乗降人数 上位20】

停留所名	乗降人数			ルート※			
		乗車人数	降車人数	乙金ルート	大城ルート	仲畑ルート	東部ルート
イオン大野城	1,001	519	482	○		○	○
JR大野城駅	317	156	161		○		
西鉄白木原駅	227	116	111		○		
まどかぴあ	199	90	109		○		
井の口公民館	94	48	46		○		○
大野城市役所	64	28	36	○			○
総合公園入口	56	28	28		○		
乙金公民館入口	54	33	21	○			
落合橋	49	21	28	○	○		○
乙金三丁目	48	27	21	○			
乙金東	48	30	18	○			○
変電所入口	48	18	30	○			○
乙金保育園	44	29	15	○			○
大野東小入口	43	24	19	○			
西鉄白木原駅入口	42	15	27		○		
中三丁目	41	12	29	○			○
中公民館入口	40	18	22	○			
おおぎ市営住宅	39	21	18		○		
交流プラザ	39	9	30	○	○		○
水城ヶ丘入口	39	21	18		○		

※ルート欄の「○」は、ルート上に停留所がある場合

第3章 市民ニーズの把握

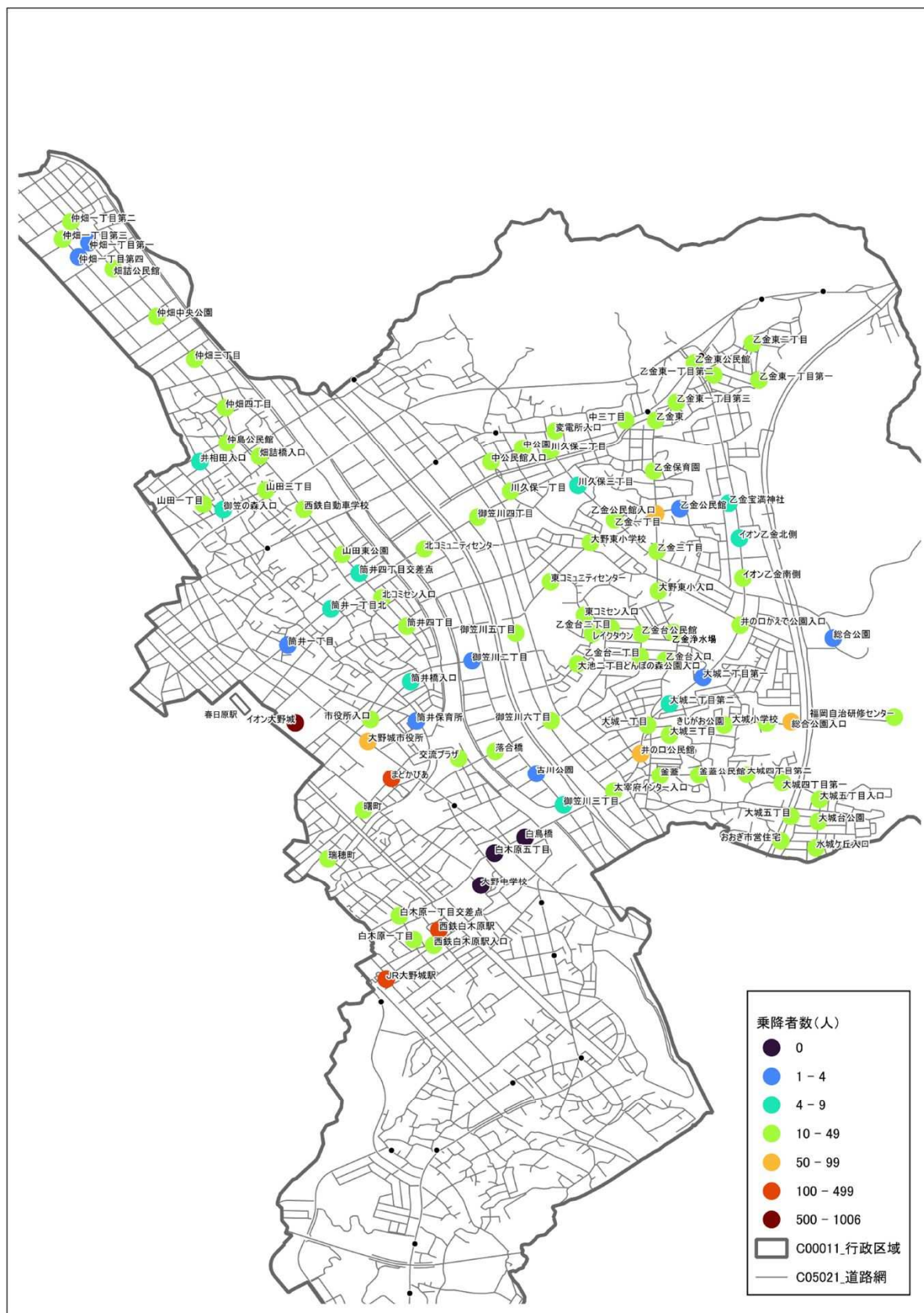


図 42 【バス停別乗降人数】

3 路線バス乗降調査

(1) 調査概要

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。

表4 【調査概要】

実施日	平日：令和5（2023）年7月13日（木） 休日：令和5（2023）年7月16日（日） ※時間帯指定なし
対象バス停	23系統 つつじヶ丘 42系統 春日～大橋 1・2・6系統 春日～那珂川ハイツ 20・21・22系統 南ヶ丘 11・43系統 南福岡 における市内バス停
データ総数	7,224件（平日4,989件、休日2,235件）

(2) 路線別の利用者数

全路線の利用者をみると、平日が4,989人、休日2,235人となっています。

路線別にみると、平日・休日ともに「20・21・22系統南ヶ丘」が最も多く、次いで「23系統つつじヶ丘」、「11・43系統南福岡」となっています。

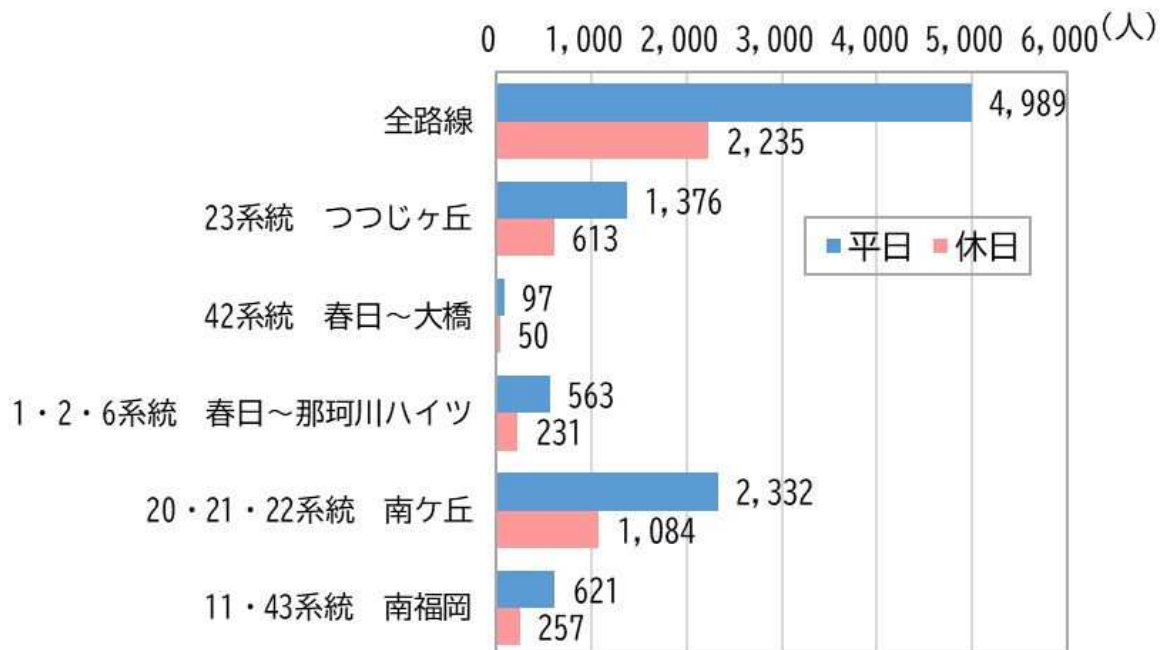


図43 【路線別利用者数】

第3章 市民ニーズの把握

(3) バス停別の乗降人数

平日・休日合わせて、1日当たりの乗降人数が最も多いバス停は、下大利駅(3,711人)が突出しており、次いで南ヶ丘一丁目(491人)、小水城(457人)、下大利一丁目(450人)となっています。

表5 【バス停別乗降人数 上位20】

停留所名	乗降人数	乗車人数	降車人数	バス路線系統※				
				23 つつじ ヶ丘	23 春日～ 大橋	1・ 2・6 春日～ 那珂川 ハイツ	20・ 21・21 南ヶ丘	11・43 南福岡
下大利駅	3,711	1,881	1,830	○			○	
南ヶ丘一丁目	491	266	225				○	
小水城	457	215	242	○			○	
下大利一丁目	450	233	217	○			○	
月の浦県営住宅前	439	239	200	○	○	○	○	
南ヶ丘四ツ角	384	205	179				○	
大野城駅西口	364	144	220				○	
日の浦	315	151	164	○			○	
中	311	152	159					○
若草	309	151	158		○	○		
平野ハイツ	276	138	138	○	○		○	
平野ハイツ商店街前	272	130	142	○	○		○	
牛頸	233	132	101		○		○	
平野ハイツ入口	232	117	115	○	○		○	
大野南小学校前	220	85	135				○	
月の浦児童公園	208	105	103	○	○	○	○	
南ヶ丘五丁目	190	97	93				○	
月の浦一丁目	189	94	95	○			○	
上大利	185	91	94	○			○	
イオン大野城	174	108	66				○	

※バス路線系統欄の「○」は、ルート上に停留所がある場合

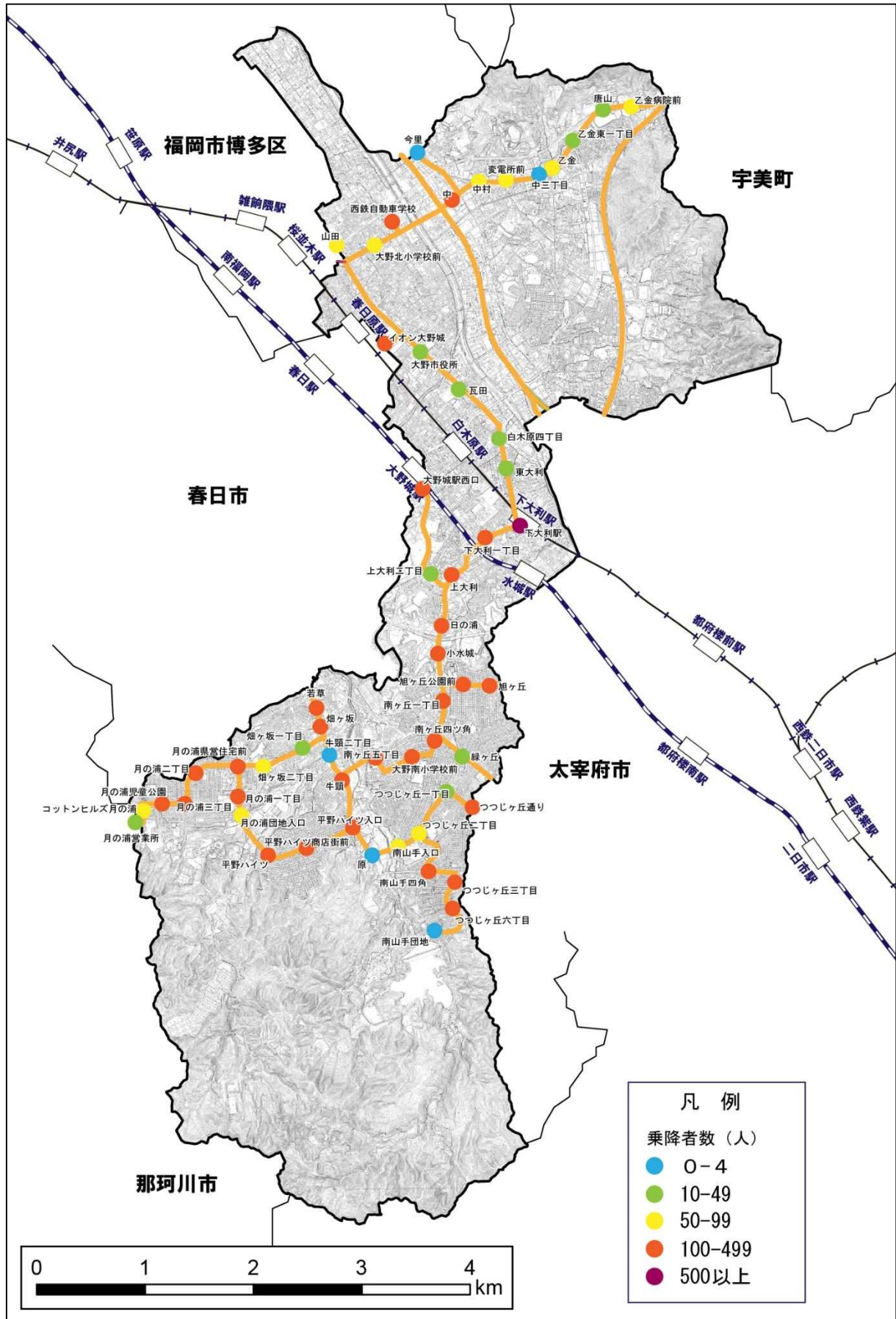


図 43 【バス停別乗降人数】

第4章

【課題の整理】

1 現状及び市民ニーズと課題との関連性の整理

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。

表1 【現状及び市民ニーズの課題との関連性】

第2章、第3章にて整理した特性や現状		視点別の課題の整理								
		時間帯		地域性			持続可能性			
		朝夕時間帯の需要	昼間時間帯の需要	多様な市民ニーズ	地区別の移動特性	交通経路と利用状況	人口動態や人材確保	多様な主体	維持管理費等	検証・改善
市の地域特性	令和19(2037)年頃から人口減少と予想						●			全体の内容に共通
	高齢化は今後も進行と予想		●				●			
	人口500人以上の地域が広く分布				●					
市の公共交通	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、タクシーが運行							●	●	
	コミュニティバスまどか号の利用者は新型コロナウイルスの影響から減少	●						●	●	
アンケート調査	市民アンケート調査									
	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	●								
	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、太宰府市の施設の利用が多い		●		●					
	公共交通サービスの費用負担に対し、「運賃収入による負担を増やすべき」が約4割								●	
	コミュニティバス利用者アンケート									
	利用目的は「通勤・通学」が最も多く、次いで「買い物」	●								
利用者の半数が乗継。その多くが鉄道との乗継	●									
望まれる重要なサービスは、「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」			●							
乗降調査	コミュニティバス									
	ルートごとに利用ピーク時間に違いがみられる(平日の大城ルート、乙金ルートは朝の通勤時)	●				●				
	乗降人数が多いバス停は、「イオン大野城」が突出。次いで「JR大野城駅」、「西鉄白木原駅」					●				
	路線バス									
	系統ごとに利用者に差がみられる					●				
1日当たりの乗降人数が最も多いバス停は、「下大利駅」が突出。次いで「南ヶ丘一丁目」、「小水城」					●					

↓ 課題 1
 ↓ 課題 2
 ↓ 課題 3
 ↓ 課題 4
 ↓ 課題 5
 ↓ 課題 6
 ↓ 課題 7
 ↓ 課題 8
 ↓ 課題 9

表2 【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
	課題6 人口減少や高齢化、人材不足の進行
持続可能性の視点	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

2 主な課題

それぞれの課題の具体的な内容は次のとおりです。

課題 1

朝夕時間帯における、通勤・通学の移動需要

《まどか号》

- まどか号は、朝夕時間帯を中心に福岡市や春日市等方面への通勤・通学の利用者も多く、現在市内の大野城駅及び白木原駅に乗り入れています。また、令和7(2025)年度には福岡市の桜並木駅への接続に向けた調整を行っています。更に、通勤・通学の利便性を高めるため、春日原駅への乗り入れについて検討する必要があります。
- まどか号の運行ルートは、一方向の循環ルートとなっている区間が設けられており、逆方向の需要に対応しづらいという課題があります。このため、一方向から双方向で運行するようルート及びダイヤの見直しを検討する必要があります。また、駅方面の運行本数を増やすため、駅到着後は出発点に早く戻れるよう回送運行等について検討する必要があります。

《路線バス》

- 現在まどか号が運行されていない南地区において、路線バスは通勤・通学を支える重要な交通手段となっていますが、現在大野城駅への移動手段が十分に確保されていません。そのため、既存路線バスの延伸・ルート変更や新たなルート設定など、南地区から大野城駅への乗り入れについて路線バス運行事業者と協議する必要があります。
- 東地区や北地区からの南福岡駅行きの路線バスを維持するため、まどか号との乗継の向上等について検討する必要があります。

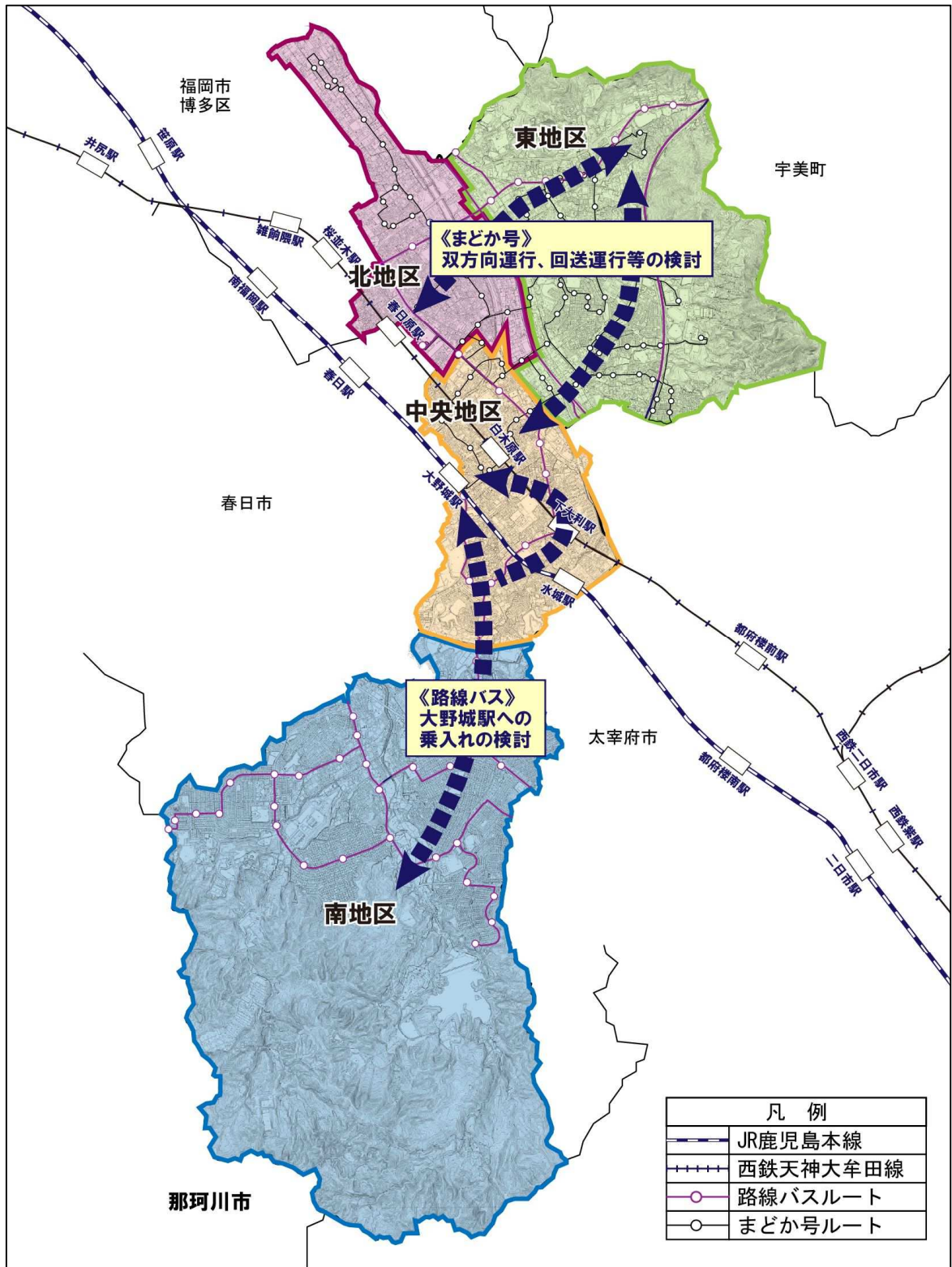


図1 【朝夕時間帯 課題図】

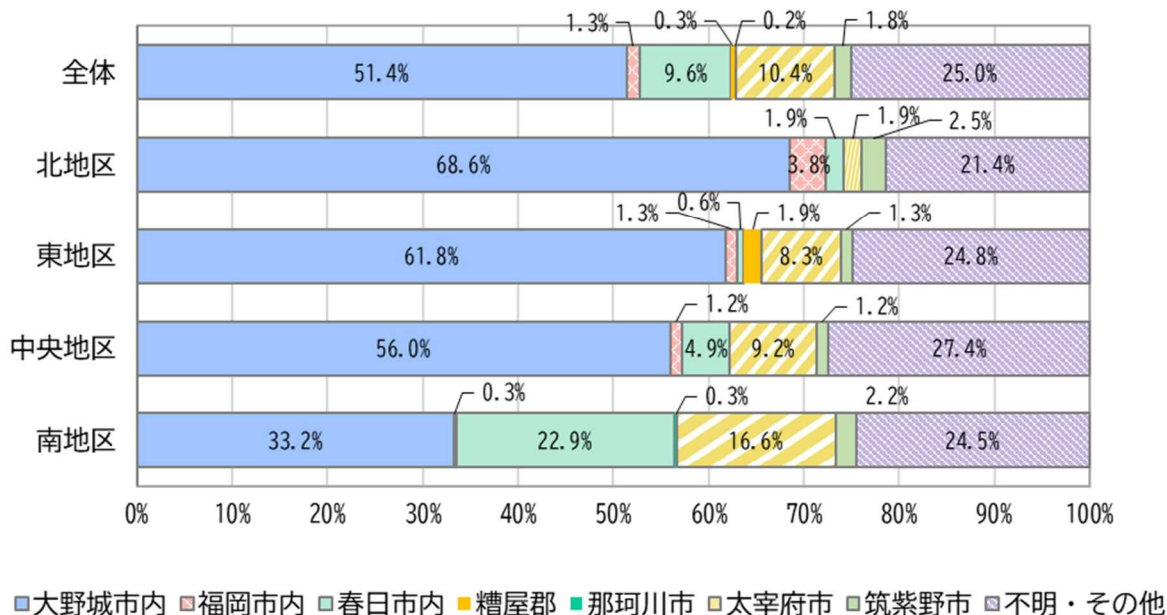
課題2

昼間時間帯における、買い物等の移動需要

《まどか号》

- 昼間時間帯は、比較的高い年齢層の利用者が多く、買い物や通院等の利用が多くなっています。こうした時間帯については、朝夕時間帯に求められる速達性よりも、利用者のバス停までの徒歩負担の軽減等が求められます。そのため、東地区における細やかなルート・バス停の設定、運行方法の見直し、北地区における小型車両によるデマンド型交通^{*}への変更等について検討する必要があります。
- 南地区では、買い物や通院等の移動は春日市や太宰府市など多方向に広がっています。比較的路線バスのネットワークは充実していますが、利用者減少や運転士不足の影響から路線の廃止や減便が続いています。そのため、市民の買い物や通院等の日常生活サービスを支えるため、路線バスとの役割分担等に配慮しながら、南地区への小型車両によるデマンド型交通の運行など、新たな交通手段の確保について検討する必要があります。

【地区別の主な買い物先（市民アンケートから）】



課題3

公共交通における多様な市民ニーズ

- 市民アンケートの「利便性の高い公共交通を目指すための取組」として上位に挙げられた「市街地への交通手段の確保」や「高齢者への移動支援の拡充」について対応を図っていく必要があります。
- コミュニティバス利用者アンケートの「あなたにとって重要なサービス」として上位に挙げられた「運行本数の充実」や「定時運行」、「ベンチ・屋根の設置」への対応等について検討し、まどか号の利用者ニーズに対応したサービスの提供を図っていく必要があります。

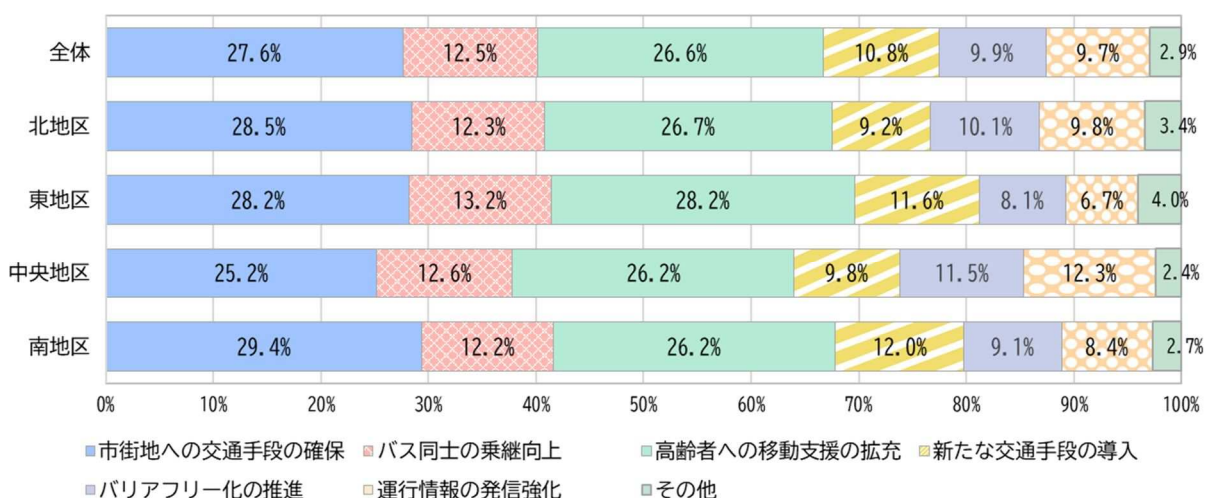


図3 【利便性の高い公共交通を目指すための取組（市民アンケートから）】

課題4

地区ごとに異なる移動特性

- 本市は、鉄道駅や生活利便施設が集積する市中心部だけでなく、郊外部においても住宅地域が形成されています。
- 市中心部と郊外の住宅地域を結ぶ公共交通は、通勤・通学や買い物、通院等で自家用車を運転できない市民にとって、日常生活を支える重要な交通手段となっており、今後も郊外部に暮らす市民の日常生活を支える公共交通サービスを維持・継続していく必要があります。
- 生活圏域や移動特性を踏まえ、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の導入等を検討する必要があります。

課題5

交通経路と利用状況の乖離

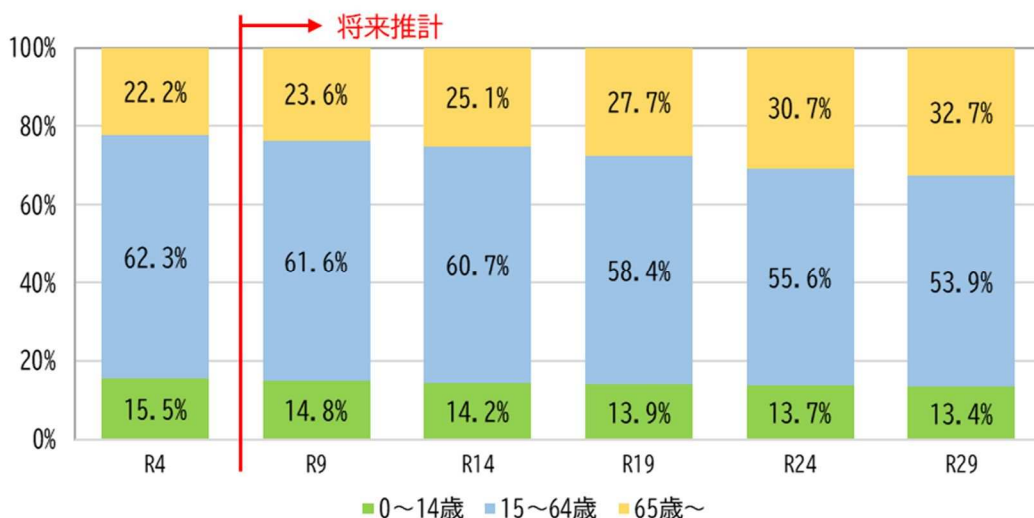
- 路線バス、まどか号ともに多くの市民に利用されているバス停がある一方で、利用者が少ないバス停もみられます。路線バス、まどか号を維持・継続していくために、地域ごとに異なる移動特性や、時間帯ごとの利用ニーズ、乗降の利用実態を把握しながら、より多くの市民が利用しやすいバス停やルートの設定、見直しを検討していく必要があります。

課題6

人口減少や高齢化、人材不足の進行

- 本市では人口増加が続いていますが、その増加率は鈍化傾向にあり、第6次大野城市総合計画後期基本計画において、令和19（2037）年頃から減少に転じると予想されています。
- 高齢化は引き続き進行することが想定されており、今後免許返納等により自家用車を運転できなくなり、公共交通サービスが必要となる市民の増加などが予想されます。このような状況に対応し、バリアフリー化等による利用しやすい待合環境、医療施設や高齢者福祉施設等とのネットワークの拡充等を図っていく必要があります。
- 全国的なバス運転士の不足や、法改正による時間外労働の上限規制などにより、本市においても公共交通の担い手不足が顕在化するおそれがあります。

図4 【将来年齢別人口構成比の推計】



参考文献：第6次大野城市総合計画後期基本計画

第4章 課題の整理

バスのバリアフリー

■事業の実施方針

(交通事業者が行う事業)

- バリアフリーに対応したバス車両の導入に努めます。

(道路管理者等が行う事業)

- 高齢者、障がい者等全ての人が円滑に乗り降りできるよう、バスが停車しやすいバス停の設置に努めます。
- 高齢者、障がい者等全ての人が利用しやすいバス停留所に向けて、空間が確保できる場合、防風及び雨天を考慮した上屋の設置について検討します。
- また、利用者が多いバス停の案内板には、点字による表示を併せて行うことに努めます。
- 交通事業者から新規のバス停の設置申請があった場合は、バリアフリーに配慮したバス停とするよう協議します。

出典：大野城市バリアフリー基本構想

課題7

多様な主体の協力・連携の必要性

- 鉄道、路線バス、コミュニティバスまどか号、高齢者移動支援事業、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は、引き続き、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・連携を図りながら利用しやすい公共交通サービスの提供を目指していく必要があります。

表3【多様な主体】

公共交通	交通事業者等
鉄道	JR九州（JR 鹿児島本線） 西日本鉄道（西鉄天神大牟田線）
路線バス	西日本鉄道
コミュニティバス まどか号	大野城市（車両保有） 西日本鉄道
高齢者移動支援事業	大野城市（ふれあい号、おげんき号の車両保有・維持管理） 南地区コミュニティ運営協議会（ふれあい号） 東地区コミュニティ運営協議会（おげんき号） 中区（なかよし号）
タクシー	福博タクシー、板付交通、第一交通、共働タクシー

課題8

維持管理費の高騰や運賃設定

- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少や、近年の燃料費等の高騰もあり、まどか号の運行経費は増大しています。このような中で、持続可能な公共交通としてまどか号を維持していくためには運賃の見直し（値上げ）を行う必要があります。見直しにあたっては、通勤・通学のための定期券や免許返納者などの移動が困難な方に対する割引サービスなど、適正・柔軟な運賃設定を検討しながら行う必要があります。
- まどか号の運賃は100円均一であり、路線バスに比べ安価な設定となっており、通勤・通学のために路線バスを利用している市民にとって不平等な側面もあります。なお、市民アンケートでは、「運賃収入による負担を増やすべき」との意見が約4割を占めている状況です。

課題9

公共交通の検証・改善やICTの利活用

- 利用実態や施策の継続的な評価・検証を行い、サービスの見直しや最適化を図っていく必要があります。
- 分かりやすく、使いやすい公共交通サービスを提供することにより利用者の確保・利便性の向上を図るため、市内公共交通の運行情報や経路情報を誰もが検索・活用できるようにダイヤや運行情報のオープンデータ[※]化や、まどか号のバス停におけるオープンデータを活用した運行情報等の発信を強化する必要があります。

第4章 課題の整理

交通分野のデジタル化の推進

■基本方針2

未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する

■施策の方向

交通分野のデジタル化の推進

○ICT（情報通信技術）等を活用した交通システムの普及

- 運転士不足の解消や過疎地域における移動手段の確保等、地域公共交通が抱える課題を解決する手段として期待される自動運転やAI等を活用したオンデマンド交通、MaaS[※]等の新たなモビリティサービスの導入を推進します。
- デジタル乗車券やキャッシュレス決済等、ICTを活用した地域公共交通の利便性向上に取り組みます。
- 道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、渋滞の軽減等の交通の円滑化による環境問題の解決に向け、信号情報活用運転支援システム（TSPS）の整備等、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両を一体のシステムとして構築する新しい道路交通システム（ITS）を推進します。

出典：福岡県交通ビジョン 2022

第5章

【方針】

1 公共交通ネットワークの基本的な考え方

第4章までに整理した現状と課題から、市民の日常的な移動特性は以下のように整理できます。

- 市民の日常的な移動は、朝夕時間帯は通勤・通学、昼間時間帯は通院・買い物が多い状況です。そのため、時間帯によって異なる移動特性に対応した戦略が必要となります。
- 南地区では、昼間時間帯における買い物等の生活拠点が隣接市（春日市・太宰府市）まで広がるなど、地区ごとに異なる移動特性が把握されました。そのため、地区ごとの移動特性に対応した戦略が必要となります。
- 今後想定される人口減少・少子高齢化の進行や、近年の燃料費の高騰、コロナ禍以降の利用者の減少などを考慮すると、持続可能な公共交通の維持・確保に向けた取組も必要となります。

これらを踏まえ、移動需要が高い市民の日常的な移動を支えることを基本的な考え方とし、「時間帯」や「移動実態」等の地域性を考慮した、持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、以下のビジョン及び戦略をもとに公共交通施策を推進していきます。

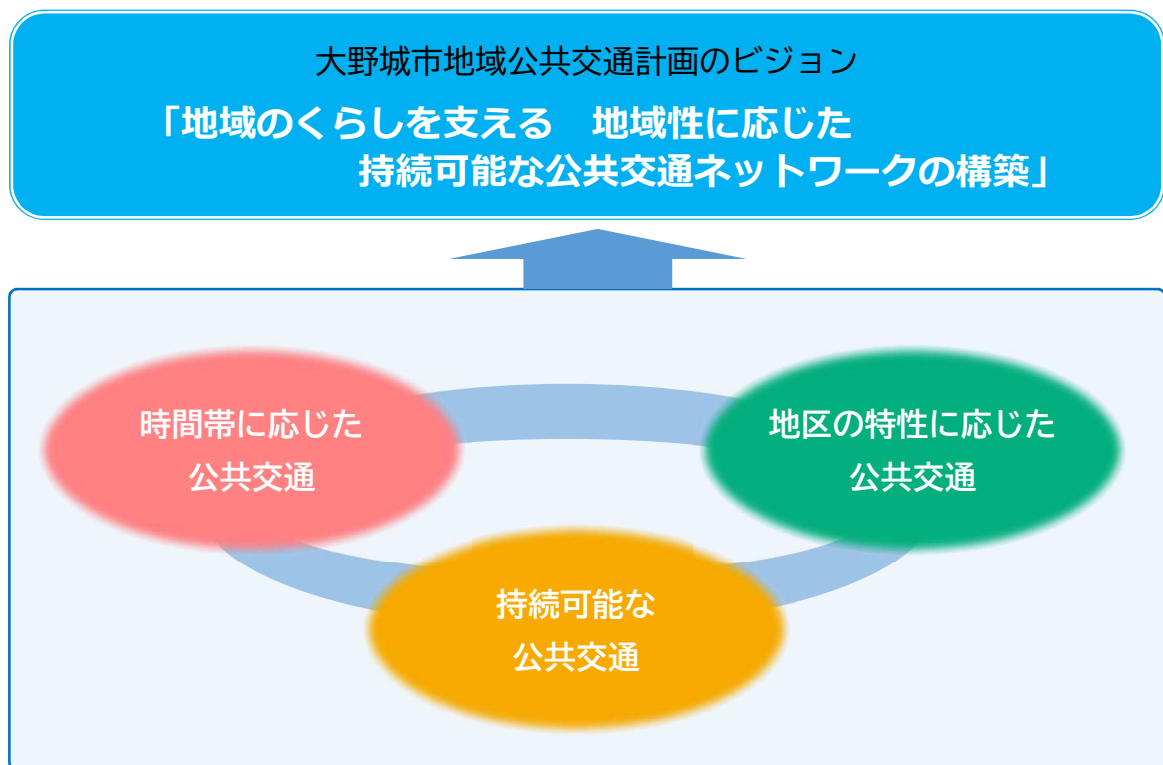


図1 【公共交通ネットワークの基本的な考え方】

2 公共交通ネットワークの戦略と基本方針

「地域のくらしを支える 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。

《戦略1》時間帯に応じた公共交通

○朝夕時間帯の通勤・通学の利便性の向上

- ・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。

○昼間時間帯の買い物・通院等の利便性の向上

- ・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。

《戦略2》地区の特性に応じた公共交通

○地区の移動特性に応じた移動手段の確保

- ・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。
- ・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。

○地区の特性に応じたルート、バス停の設定

- ・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。

《戦略3》持続可能な公共交通

○人口構造に対応した環境整備

- ・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。

○多様な主体の協力・連携による公共交通サービスの提供

- ・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。

○サービス水準に応じた多様な運賃体系の構築

- ・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していくため、まどか号運賃値上げや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。

○公共交通サービスの継続的な検証と利便性の向上

- ・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。
- ・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、公共交通利用者の利便性の向上を図ります。

3 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・基本方針の対応関係は次のとおりです。

表1【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	課題1 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	1 朝夕時間帯の通勤・通学の利便性の向上 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。
	課題2 昼間時間帯における、買い物等の移動需要		2 昼間時間帯の買い物・通院等の利便性の向上 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。
	課題3 公共交通における多様な市民ニーズ		3 地区の移動特性に応じた移動手段の確保 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。 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	課題4 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	4 地区の特性に応じたルート、バス停の設定 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。
	課題5 交通経路と利用状況の乖離		5 人口構造に対応した環境整備 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	課題6 人口減少や高齢化、人材不足の進行	持続可能な公共交通	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 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。
	課題7 多様な主体の協力・連携の必要性		7 サービス水準に応じた多様な運賃体系の構築 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。
	課題8 維持管理費の高騰や運賃設定		8 公共交通サービスの継続的な検証と利便性の向上 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。 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。
	課題9 公共交通の検証・改善やICTの利活用		

4 公共交通ネットワークの整備方針・整備形態

朝夕時間帯は、主に通勤・通学移動需要への対応のため、市内の西鉄駅や JR 駅に加え、市外の春日原駅への乗り入れを行い、各地区と鉄道駅を効果的につなぐ公共交通ネットワークを整備します。



図2 朝夕時間帯における公共交通ネットワークの整備方針・整備形態

第5章 方針

昼間時間帯は、主に買い物等の日常的な移動需要への対応のため、各地区の主要な公共施設や大型商業施設等、市民等の利用が多い施設への移動手段を確保する公共交通ネットワークを整備します。



図3 昼間時間帯における公共交通ネットワークの整備方針・整備形態

第6章

【施策】

1 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。また、69ページ以降には、具体的な取組内容や実施主体、スケジュール等を示します。

表1【基本方針・施策の対応表】

施策名	基本方針	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									●

2 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。

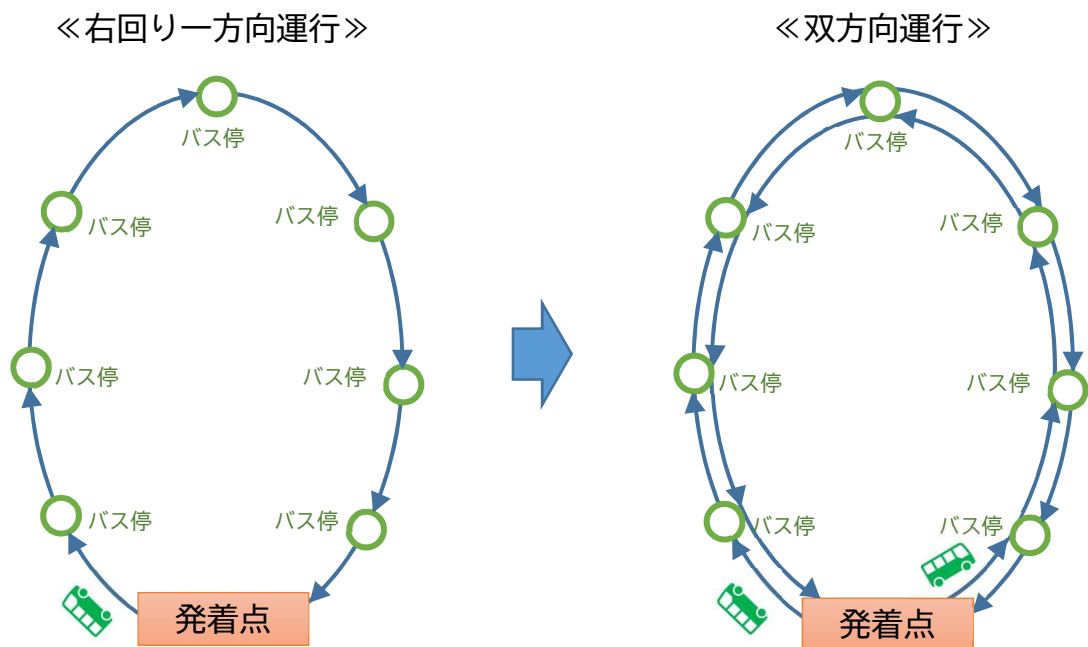


図1 【双方向運行のイメージ】

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; width: 100%;"> 検討・調整・実施 </div>				

【実施主体】

市、交通事業者

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。

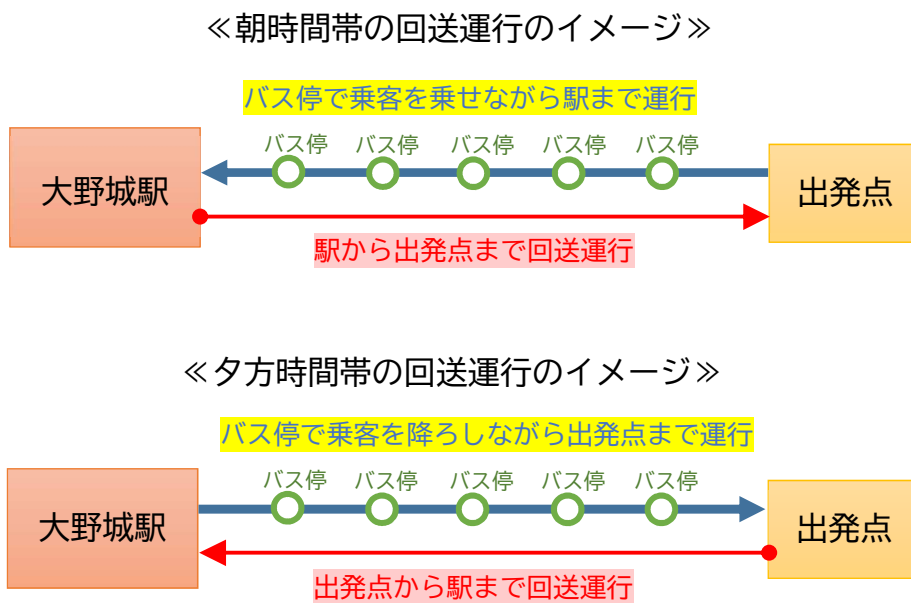


図2 【回送運行のイメージ】

	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	検討・調整・実施				

【実施主体】

市、交通事業者

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。

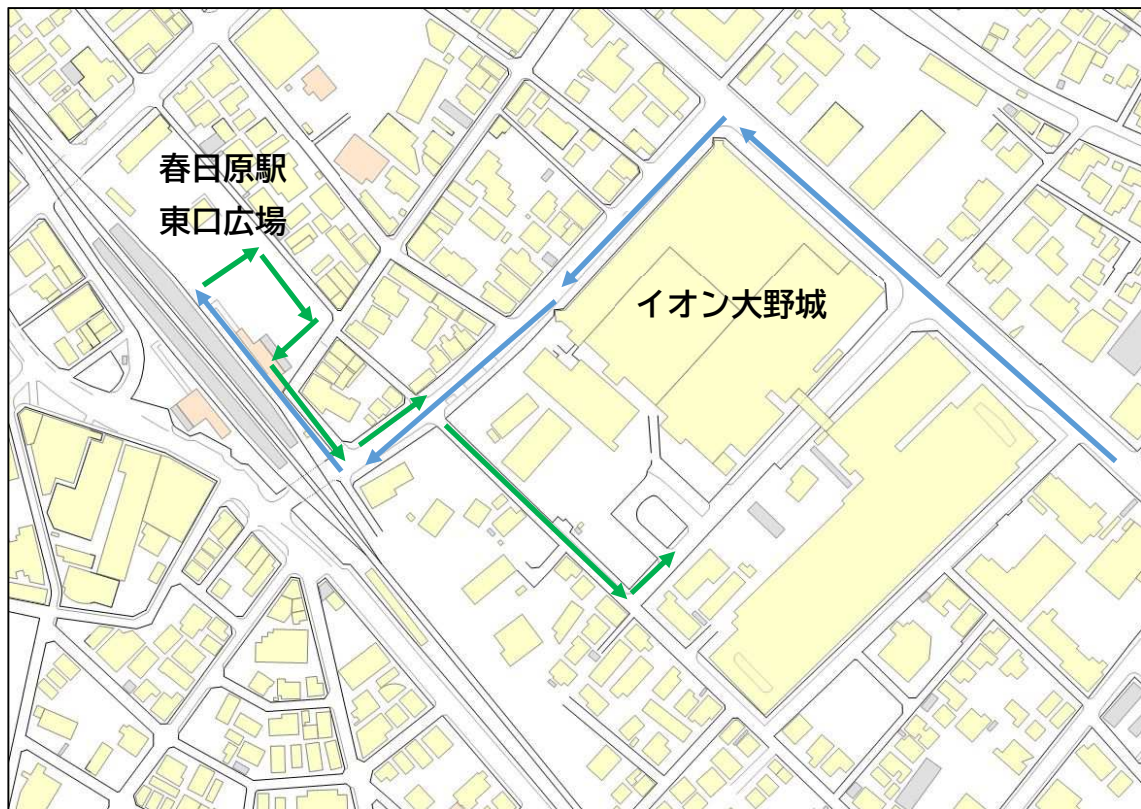


図3 【乗継ネットワークイメージ】

	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)
実施期間	検討・調整	実施			

【実施主体】

市、交通事業者

第6章 施策

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白木原下大利線を活用した路線延伸

路線イメージ：(南地区－下大利南ヶ丘線－下大利駅－白木原下大利線－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。



図4 【乗り入れイメージ】

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	協議・調整		実施		

【実施主体】

市、交通事業者

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。



図4 【取組のイメージ】

	R8 (2026)	R9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間					

【実施主体】

市、交通事業者

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2【運行方式別分類パターン】

運行方式 (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 (筑紫野のるーと：筑紫野市、チョイソコよかまちみらい号：糸島市、チョイソコふくおか：福岡市)	<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 (のるーと小郡：小郡市、ひばり号：大刀洗町)	<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> 

実施期間	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	検討・調整		実証運行・実施		

【実施主体】

市、交通事業者、地域住民

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。

	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間					

【実施主体】

市、交通事業者、地域住民

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さの向上、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。

	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間					

【実施主体】

市、交通事業者

第6章 施策

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。

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	検討・調整			実施	

【実施主体】

市、交通事業者

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。

**運転免許証を 返納または失効された
70歳以上の方に 助成があります！！**

助成1 下記のいずれかを、1回限り支援します。

- ①タクシー利用券 5,000円分
- ②市コミュニティバス回数券 5,000円分
- ③二モカカード 5,000円分（預かり金500円含む）
- ④グランドバス65・75購入費助成 上限5,000円

●対象者
・令和2年4月1日以後に運転経歴証明書の申請を行った人
・返納日と申請日に大野城市民であること

●必要書類
・取消通知書または失効した免許証・身分証明書・印鑑
・④を選択した場合は振込先がわかる通帳など

●申請方法
・必要書類を市役所生活安全課（新館4階）に提出

助成2 運転経歴証明書の発行手数料を全額助成します。

●対象者
・令和2年4月1日以後に運転経歴証明書の申請を行った人
・返納日と申請日に大野城市民であること

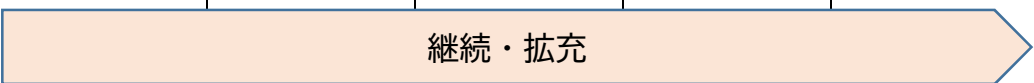
●必要書類
・運転経歴証明書・取消通知書・振込先がわかる通帳など・印鑑

●申請方法
・必要書類を市役所生活安全課（新館4階）に提出

問い合わせ先

- 運転免許証の返納、運転経歴証明書の発行について
→春日警察署 交通第1課係 交通総務係 ☎092-580-0110(代表)
- 助成について
→大野城市 生活安全課 ☎092-580-1897(直通)

図5 【取組のイメージ】

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間					

【実施主体】

市

第6章 施策

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。

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	→ 随時実施				

【実施主体】

市、交通事業者

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。

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	→ 随時実施				

【実施主体】

市、交通事業者

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。

	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間					

【実施主体】

市、交通事業者

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。

施策内容

●生涯学習まちづくり出前講座やランドセルクラブにて実施

地球にやさしく望ましい交通行動や地球温暖化問題などに関する出前講座を行い、市民の交通行動の変容を促し公共交通の利用促進を図ります。

●バスイベントにて実施

市内の公共施設や商業施設にて実施されるバスイベントにおいて、地球にやさしく望ましい交通行動や地球温暖化問題、バスの乗り方に関する情報を市民に提供し、公共交通の利用促進を図ります。

●社会福祉協議会、シニアクラブ等にて実施

社会福祉協議会、シニアクラブ等の会合に出向き、①高齢者の交通事故の現状、②公共交通を利用し歩くこと健康面への効果、③運転免許証の自主返納手続、交通事業者が実施する高齢者割引等の説明を行い、交通行動の変容を促します。

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間					

【実施主体】

市、交通事業者

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。

	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)	
実施期間	検討・調整			実施		

【実施主体】

市、交通事業者

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。



	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)	
実施期間	検討・調整			実施		

【実施主体】

市、交通事業者

第6章 施策

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。



図6 【大野城市シェアサイクル導入実証実験】

	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	検証・継続又は見直し				

【実施主体】

市、民間事業者

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。

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	検討・調整		実施		

【実施主体】

市、交通事業者

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。

	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
実施期間	調査・研究				

【実施主体】

市、民間事業者

第7章

【評価指標・進捗管理】

1 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。

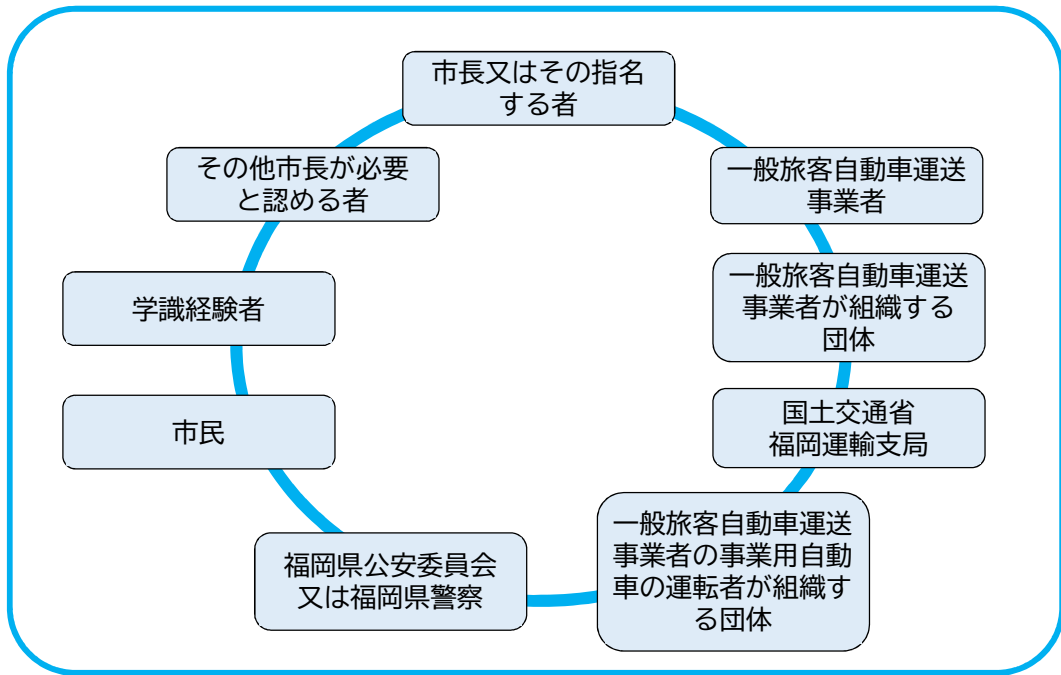


図1 【大野城市地域公共交通会議】

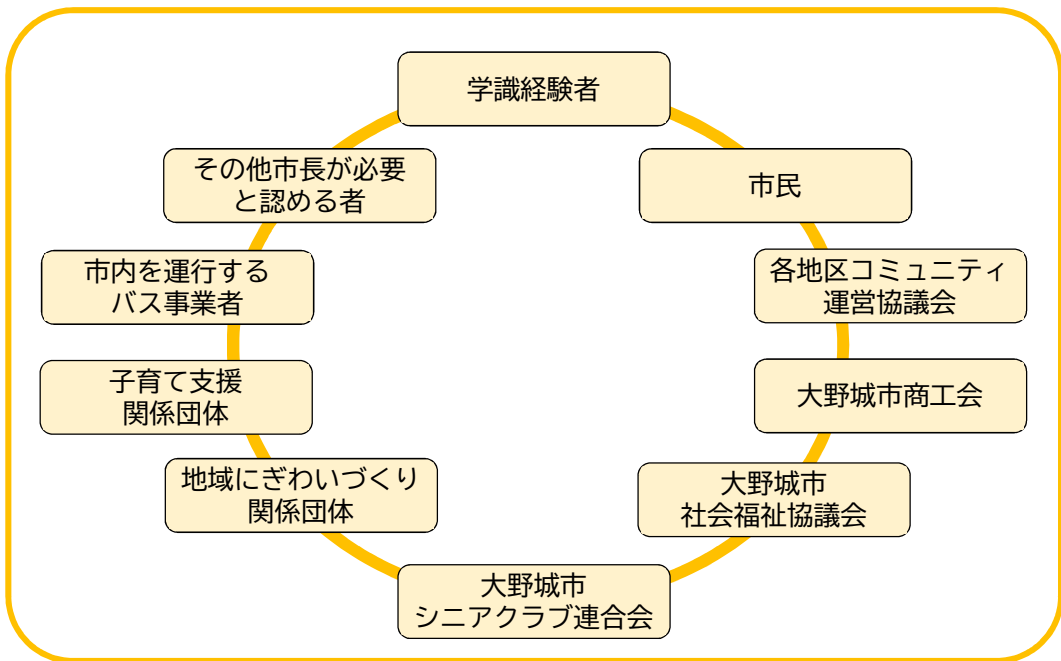


図2 【大野城市交通活性化協議会】

2 評価指標

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か所
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 (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%

3 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。

- ・計画の達成状況については、計画期間を通じた長期的な評価及び短期的な評価を、PDCAサイクルにおいて実施します。
- ・長期的な評価は、評価指標の達成状況を評価します。
- ・短期的な評価は、年度ごとに施策の実施状況等を評価します。
- ・評価結果は、大野城市地域公共交通会議等にて共有し、課題や方針を検討します。
- ・地域公共交通を取り巻く環境の変化も予測されるため、大野城市地域公共交通会議等において、状況確認を行います。
- ・社会情勢の大きな変化等の理由により、施策や評価指標など、計画の主たる内容を見直す必要がある場合には、計画の見直しを実施します。

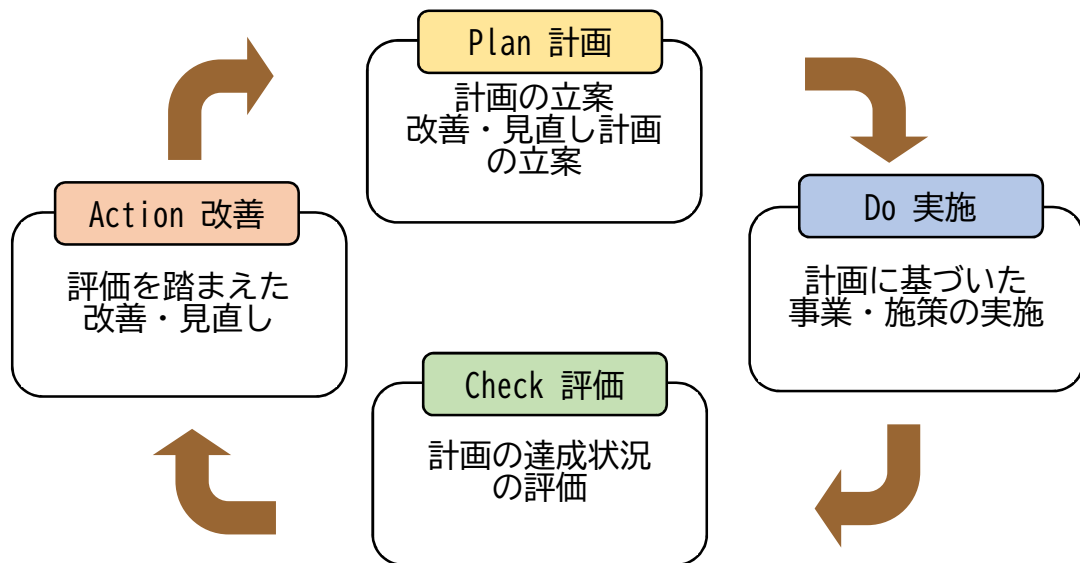


図3 【計画の評価・検証の流れ】

參考資料

1 大野城市地域公共交通会議 委員名簿

令和8（2026）年4月21日現在

	区分	所属等	氏名
会長	市長又はその指名する者	副市長	橋本 成宣
副会長	学識経験者	福岡女子大学 国際文理学部 環境科学科 教授	松永 千晶
委員	バス事業者	西日本鉄道株式会社 自動車事業本部 営業部 地域ネットワーク担当課長	下川 裕二
委員	タクシー事業者	安全タクシー株式会社 一般社団法人 福岡市タクシー協会 筑紫部会長	結城 慎也
委員	バス協会	一般社団法人 福岡県バス協会	河津 隆幸
委員	タクシー協会	一般社団法人 福岡市タクシー協会 専務理事	三根 徹
委員	運輸支局	福岡運輸支局 支局長	永松 靖二
委員	運転士団体	西日本鉄道労働組合 月の浦分会 分会長	秀嶋 敦
委員	交通管理者	春日警察署 交通管理官	松藤 英樹
委員	市民	東地区コミュニティ運営協議会 会長	丸山 利男
委員	市民	南地区コミュニティ運営協議会 会長	川邊 満徳
委員	学識経験者	九州産業大学 建築都市工学部 住居・インテリア学科 教授	松野尾 仁美

2 大野城市交通活性化協議会 委員名簿

令和7（2025）年11月25日現在

	区分	所属等	氏名
会長	学識経験者	福岡女子大学 国際文理学部 環境科学科 教授	松永 千晶
副会長	学識経験者	九州産業大学 建築都市工学部 住居・インテリア学科 教授	松野尾 仁美
委員	市民		杵村 秀樹
委員	市民		池田 邦雄
委員	コミュニティ	北地区コミュニティ運営協議会 会長	洋見 博
委員	コミュニティ	東地区コミュニティ運営協議会 会長	丸山 利男
委員	コミュニティ	中央地区コミュニティ運営協議会 会長	藤田 實
委員	コミュニティ	南地区コミュニティ運営協議会 会長	川邊 満徳
委員	団体	大野城市シニアクラブ連合会 副会長	萩尾 幸紀
委員	団体	社会福祉法人 大野城市社会福祉協議会 会長	楠林 義治
委員	団体	認定NPO法人 チャイルドケアセンター 理事	川本 友美
委員	団体	一般社団法人 大野城市にぎわいづくり協議会 事務局長	白壁 弘昭
委員	団体	大野城市商工会 女性部 副部長	嶋野 智子
委員	バス事業者	西日本鉄道株式会社 自動車事業本部 営業部 地域ネットワーク担当課長	池田 舞

3 大野城市地域公共交通会議設置要綱

令和元年7月8日要綱第7号

改正 令和4年3月22日要綱第11号

令和7年10月2日要綱第45号

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)の規定に基づき、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の推進を図るために必要な事項を協議調整するため、大野城市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)及び大野城市交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(交通会議の所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 乗合旅客運送に関すること。
- (2) 市が運営する有償運送に関すること。
- (3) 法第5条第1項に規定する地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び変更に関すること。
- (4) 交通計画に定められた事業の実施及び連絡調整に関すること。
- (5) 前4号に掲げるもののほか、前条に規定する目的を達成するために交通会議が必要と認めること。

2 交通会議は、前項第1号に掲げる事項のうち、道路運送法第9条第4項に規定する運賃等について協議するため、運賃協議分科会(以下「分科会」という。)を設置する。

(交通会議の組織)

第3条 交通会議は、次に掲げる委員15人以内をもって組織する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者

- (3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者
 - (4) 国土交通省福岡運輸支局長又はその指名する者
 - (5) 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の代表者又はその指名する者
 - (6) 福岡県公安委員会若しくは福岡県警察の代表者又はその指名する者
 - (7) 市民
 - (8) 学識経験者
 - (9) その他市長が必要と認める者
- 2 前項第2号から第6号までに掲げる委員は、市長の承認を得て、代理人を交通会議の会議に出席させることができる。
- 3 分科会は、次に掲げる者をもって組織する。
- (1) 第1項第1号に掲げる委員
 - (2) 第1項第4号に掲げる委員
 - (3) 第1項第7号に掲げる委員
 - (4) 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
 - (5) その他市長が必要と認める者
- 4 前項第2号及び第4号に掲げる委員は、市長の承認を得て、代理人を分科会の会議に出席させることができる。
- (交通会議の委員の任期)
- 第4条 交通会議の委員の任期は3年とし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、任期中であっても当該委員がその本来の職を離れたとき（前条第1項第7号の委員にあっては、大野城市の住民でなくなったとき）は、委員の職を失うものとする。
- 2 委員は、これを再任することができる。
- (交通会議の会長及び副会長)
- 第5条 交通会議に会長及び副会長各1名を置く。
- 2 交通会議の会長は、市長又はその指名する者とする。
 - 3 交通会議の副会長は、第3条第1項第8号に掲げる委員の中から会長が指名する。
 - 4 交通会議の会長は、会務を総理する。

参考資料

5 交通会議の副会長は、交通会議の会長を補佐し、交通会議の会長に事故があるとき、又は交通会議の会長が欠けたときは、その職務を代理する。

6 前各項の規定は、分科会について準用する。この場合において、第3項中「第3条第1項第8号に掲げる委員」とあるのは、「委員」と読み替えるものとする。

(交通会議の会議)

第6条 交通会議の会議は、必要に応じて交通会議の会長が招集し、その議長となる。

2 交通会議の会議は、委員の半数以上が出席しなければ、これを開くことができない。

3 交通会議の会議の議事は、出席した委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 前3項の規定は、分科会について準用する。

5 第2条第1項第2号に掲げる事項のうち、市が運営する有償運送の登録の有効期間の更新に関するものについては、書面による決議を行うことができる。

6 交通会議が必要と認めるときは、交通会議の会議に委員以外の出席を求め、その説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(交通会議の協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、交通会議の委員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

2 前項の規定は、分科会について準用する。

(交通会議の会議の公開)

第8条 交通会議の会議は、原則として公開とする。

2 交通会議の会議を傍聴しようとする者は、あらかじめ交通会議の会長に申し出なければならない。

3 傍聴人は、交通会議の会議の進行を妨げる行為をしてはならない。

4 前3項の規定は、分科会について準用する。

(協議会の所掌事務)

第9条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

(1) 交通計画の素案の作成に関すること。

(2) 前号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために協議会が必要と認

めること。

(協議会の組織)

第10条 協議会は、次に掲げる委員15人以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 市民
- (3) 各地区コミュニティ運営協議会の代表者又はその指名する者
- (4) 大野城市商工会の代表者又はその指名する者
- (5) 大野城市社会福祉協議会の代表者又はその指名する者
- (6) 大野城市シニアクラブ連合会の代表者又はその指名する者
- (7) 地域のにぎわいづくりに関係する団体の代表者又はその指名する者
- (8) 子育て支援に関係する団体の代表者又はその指名する者
- (9) 市内を運行するバス事業者の代表者又はその指名する者
- (10) その他市長が必要と認める者

2 前項第3号から第9号までに掲げる委員は、市長の承認を得て、代理人を協議会の会議に出席させることができる。

(協議会の委員の任期)

第11条 協議会の委員の任期は3年とし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、任期中であっても当該委員がその本来の職を離れたとき(前条第1項第2号の委員にあつては、大野城市の住民でなくなったとき)は、委員の職を失うものとする。

(協議会の会長及び副会長)

第12条 協議会に会長及び副会長各1名を置く。

- 2 協議会の会長及び副会長は、学識経験者をもって充てる。
- 3 協議会の会長は、会務を総理する。
- 4 協議会の副会長は、協議会の会長を補佐し、協議会の会長に事故があるとき、又は協議会の会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(協議会の会議)

第13条 協議会の会議は、必要に応じて協議会の会長が招集し、その議長となる。

(協議会の協議結果の取扱い)

第14条 協議会において協議が調った事項について、協議会の委員はその結果を尊重

参考資料

し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(協議会の会議の公開)

第15条 協議会の会議は、原則として公開とする。

2 協議会の会議を傍聴しようとする者は、あらかじめ協議会の会長に申し出なければならない。

3 傍聴人は、協議会の会議の進行を妨げる行為をしてはならない。

(事務局)

第16条 交通会議、分科会及び協議会の事務局は、都市整備部都市計画課に置く。

(その他)

第17条 この要綱に定めるもののほか、交通会議、分科会又は協議会の運営に関し必要な事項は、交通会議、分科会又は協議会の会長がそれぞれの会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、令和元年7月16日から施行する。

附 則 (令和4年3月22日要綱第11号)

(施行期日)

1 この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

(大野城市バス交通協議会設置要綱の廃止)

2 大野城市バス交通協議会設置要綱(平成15年要綱第29号)は、廃止する。

4 計画の策定経過

実施日	会議等	内容
令和7(2025)年8月19日	第1回大野城市交通活性化協議会	大野城市地域公共交通計画の素案について
令和7(2025)年9月19日	第1回大野城市地域公共交通会議	大野城市地域公共交通計画の素案について
令和7(2025)年10月14日	市議会（都市経済委員会）	大野城市地域公共交通計画の中間報告
令和7(2025)年11月25日	第2回大野城市交通活性化協議会	大野城市地域公共交通計画（案）について
令和7(2025)年12月8日	第2回大野城市地域公共交通会議	大野城市地域公共交通計画（案）について
令和8(2026)年3月	パブリック・コメント	3月2日～3月31日までの期間で、意見募集（パブリック・コメント）を実施
令和8(2026)年4月21日	第1回大野城市地域公共交通会議	大野城市地域公共交通計画（案）について
令和8(2026)年6月8日	市議会（都市経済委員会）	大野城市地域公共交通計画の策定報告

5 用語解説

本文中に「※」を記した用語を解説します。()内のページ数は本文中の初出のページ数です。

【あ行】

●オープンデータ (P59)

国、地方公共団体及び事業者が保有するデータを、誰もが編集・加工等がしやすい形式で、インターネットで公開することをいう。交通分野においては、交通機関のダイヤや運賃、運行情報などのデータが対象となる。

【か行】

●コミュニティ運営協議会 (P17)

これまで地区コミュニティで活動をしていたコミュニティ運営委員会が核となり、地区コミュニティにおけるまちづくりの中心的役割を担う自助(地縁)組織のこと。事務局は各コミュニティセンター内に設置されている。

●コンパクト・プラス・ネットワーク (P2)

持続的な都市施設の維持管理や効率的な公共サービスの提供のため、公共施設や住宅、商業施設、医療・福祉施設などの生活に必要な施設を市の中心的拠点や周辺地域の生活拠点へ集約したコンパクトなまちづくりを形成するとともに、それらを交通ネットワークで結ぶことで、住民が公共交通や徒歩などにより、これらの施設に容易にアクセス可能とするまちづくりのこと。

【た行】

●デマンド型交通 (P54)

正式にはDRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関のこと。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、更には発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

【な行】

●日本版ライドシェア (P18)

地域公共交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を行うもの。

タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給する。

【ま行】

●MaaS（マース：Mobility as a Service）（P60）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

●モビリティ・マネジメント（P68）

一人一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自動車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組のこと。

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