

はじめに

小郡市では、これまで鉄道や路線バスをはじめとする公共交通が、市民の通勤・通学や通院、買い物など、日常生活を支える重要な役割を果たしてきました。また近年では、「のるーと小郡」や「おごおり相乗りタクシー」といった新たな移動手段の導入により、地域の実情に応じた交通サービスの充実にも取り組んできました。

一方で、全国的な人口減少や少子高齢化の進行、生活様式の多様化に加え、公共交通の担い手不足や経営環境の悪化など、地域公共交通を取り巻く状況は年々厳しさを増しています。小郡市においても、将来にわたって現在の交通サービスをそのまま維持していくことは容易ではなく、財源と人的・物理的資源等が限られた中で、持続可能な公共交通のあり方を見直していく必要があります。

こうした状況を踏まえ、市民の皆さまの移動を将来にわたって確保することを目的に、地域公共交通の基本的な考え方や今後の方向性を示した「小郡市地域公共交通計画」を策定しました。公共交通は、交通事業者だけで支えられるものではなく、行政、事業者、地域、そして利用者である市民一人ひとりが関わり、支え合うことで成り立つものです。また、小郡市も構成団体となっている「福岡県地域交通体系整備推進協議会」や「甘木線推進協議会」などの既存の場も活用しながら、近隣自治体や鉄道沿線の自治体とも連携を図ることで、沿線地域全体で公共交通を支えていくことが重要です。

本計画の策定にあたっては、市民の皆さまの声や利用実態を踏まえながら、分かりやすく、使いやすい公共交通体系の構築を目指しました。本計画を通じて、誰もが安心して移動できるまちづくりを進め、将来世代に引き継ぐことのできる地域公共交通の実現に取り組んでまいります。

小郡市長 加地良光

目 次

1 地域公共交通計画の概要	1
1-1 背景と目的.....	1
1-2 計画の対象区域.....	2
1-3 計画期間.....	2
1-4 計画の位置づけ.....	2
2 小都市の地域特性	3
2-1 位置・地勢.....	3
2-2 人口動向.....	4
2-3 通勤・通学の状況.....	6
2-4 施設立地状況.....	7
2-5 まちづくりの動向.....	9
3 公共交通の現状	19
3-1 公共交通体系.....	19
3-2 運行及び利用状況.....	20
3-3 公共交通利用圏域.....	30
3-4 公共交通の収支状況.....	31
3-5 市民及び利用者ニーズ.....	33
3-6 交通事業者ニーズ.....	37
4 公共交通の問題点と課題	38
4-1 問題点と課題.....	38
5 地域公共交通計画の基本方針	41
5-1 基本理念.....	41
5-2 基本方針及び計画目標.....	42
5-3 地域公共交通軸イメージ.....	44
6 目標達成するための基本施策及びスケジュール	46
6-1 施策体系.....	46
6-2 施策内容とスケジュール.....	48
6-3 中・長期に向けた取組.....	58
7 計画の目標及び進捗管理	59
7-1 数値目標の設定.....	59
7-2 計画の進捗管理.....	64
7-3 推進体制.....	65

資料編

- 資料編1 アンケート調査結果
- 資料編2 小都市地域公共交通活性化協議会設置規則・名簿
- 資料編3 検討経緯（会議開催日程等）
- 資料編4 用語解説



1 地域公共交通計画の概要

1-1 背景と目的

地域公共交通は、人々の移動を支える手段として、暮らしや産業、地域振興に欠かせない存在です。小郡市の地域公共交通には、鉄道、高速バス、路線バス、タクシーのほか、デマンド交通の「のるーと小郡」「おごおり相乗りタクシー」があります。

しかし、近年の全国的な動向と同じく、小郡市においても人口減少や高齢化の進展、コロナ禍による新たな生活スタイルへの変化、路線バスやタクシー等の運転手の不足や高齢化、公共交通確保・維持のための公的負担の増加など、地域公共交通を維持することが容易ではなくなってきています。

また、筑後小郡インターチェンジ周辺等では、集客力のある商業施設の立地をはじめとした新たなまちづくりが進められていて、土地利用や移動ニーズの変化に応じた公共交通体系の見直しも求められています。

これらを背景として、小郡市では多様な利用者ニーズに応え、安全で快適かつ利便性の高い公共交通サービスの提供を目指して、地域公共交通計画を策定します。

本計画を通じて、誰もが安心して暮らせる移動環境を確保するとともに、将来にわたって安定的で持続可能な公共交通サービスの基盤を築くことで、ひいては小郡市の魅力向上及び地域の活性化を図ることを目指します。

※鉄道駅及び鉄道事業者の表記について

本計画では、鉄道や事業者のことを指す場合は「西日本鉄道」「甘木鉄道」と表記し、鉄道路線や駅名を指す場合は「西鉄」「甘鉄」と表記します。



1-2 計画の対象区域

本計画の対象区域は、小郡市全域とします。

なお、市民の日常生活圏は市外にも広がっていることから、必要に応じて筑紫野市や基山町等の隣接市町や西鉄・甘鉄沿線の市町への移動についても考慮します。

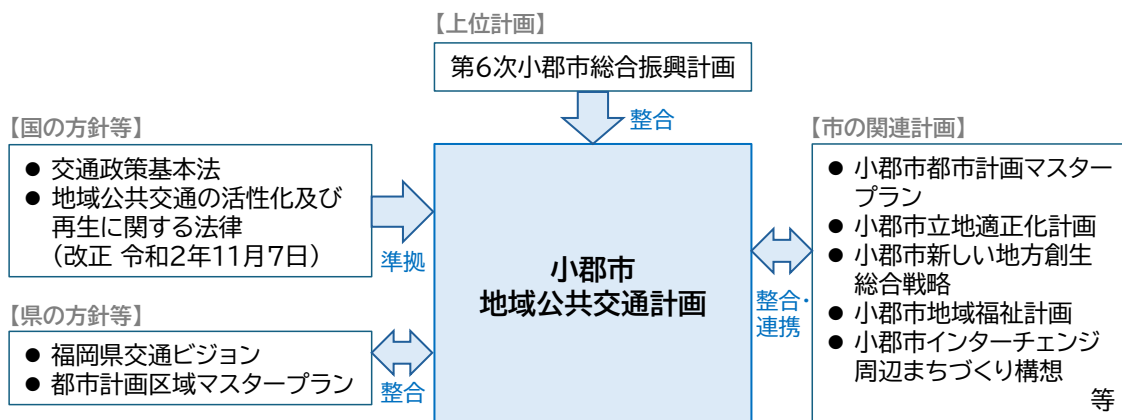
1-3 計画期間

計画期間は、令和8年（2026年）度から令和12年（2030年）度までの5年間とします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第6次小郡市総合振興計画」に基づき、「第2次小郡市都市計画マスタープラン」「小郡市立地適正化計画」等の関連計画と整合・連携を図ります。

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



▲計画の位置づけ



2 小郡市の地域特性

2-1 位置・地勢

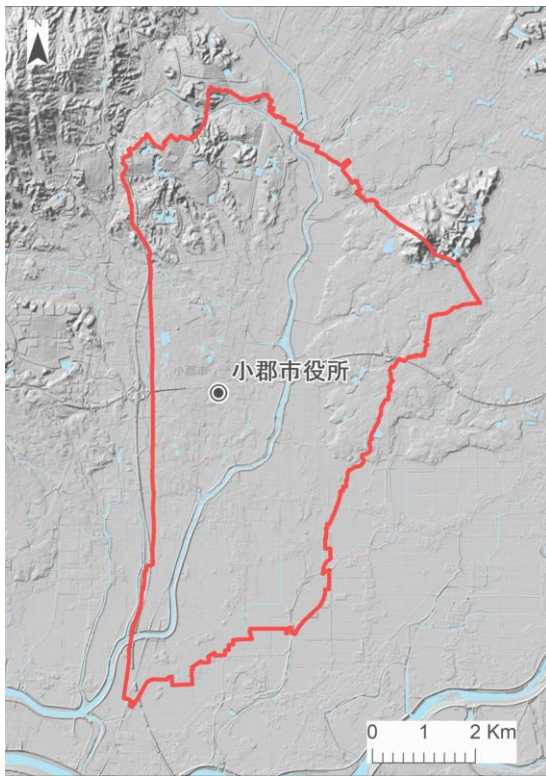
本市は、福岡県の中南部に位置しています。

市域を南北に流れる宝満川のデルタ地帯に位置し、市域中央部の平坦地、北東部の台地、北西部の丘陵地からなっています。

中学校区を基に5つの地域に区分されます。

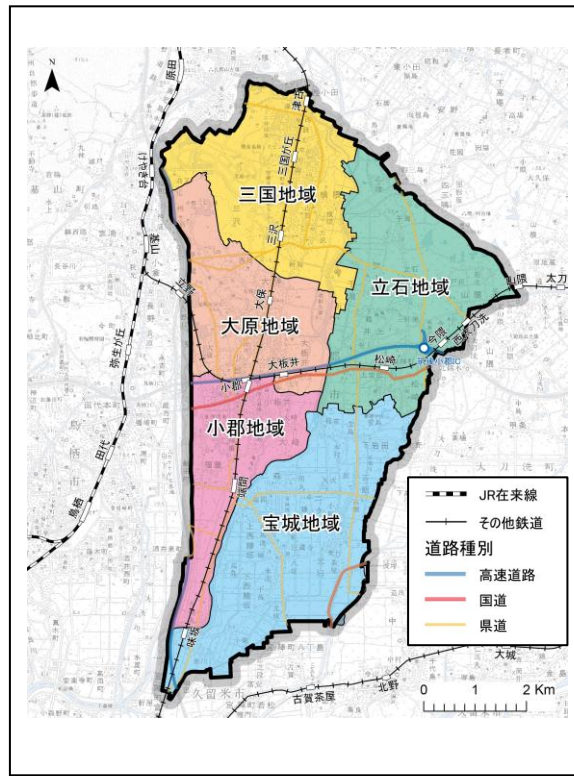


▲小郡市の位置



▲小郡市の地形

出典：地理院地図



▲小郡市の地域区分

出典：国土数値情報 R4都市計画基礎調査

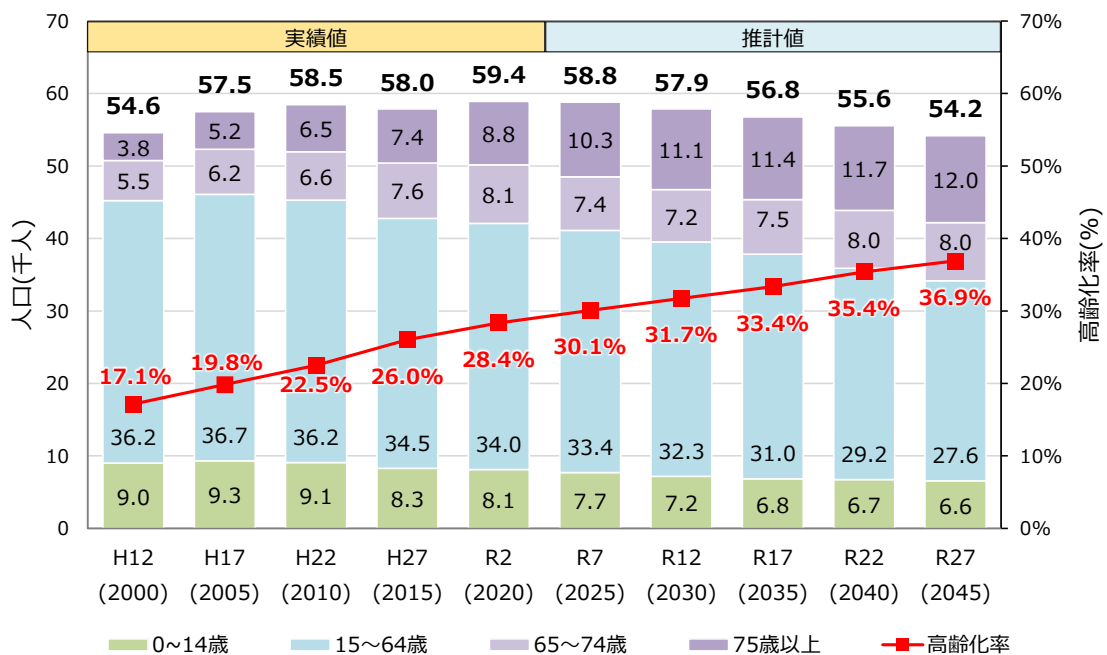


2-2 人口動向

(1) 小郡市全体の人口の推移

本市の総人口は2020（令和2）年では59.4千人となっています。これまでは増加傾向にありましたが、2025（令和7）年以降は、減少に転じることが予測されています。

年齢階層別人口では、0～14歳、15～64歳の人口は減少している一方、65歳以上の人口は増加傾向にあるため、高齢化率は年々高まり、2020（令和2）年で28.4%となっています。今後もその動向は続くため、高齢化率はさらに上昇していくことが予測されています。



▲年齢階層別人口と高齢化率の推移

出典：国勢調査（H12～R2）国立社会保障・人口問題研究所（R7以降）

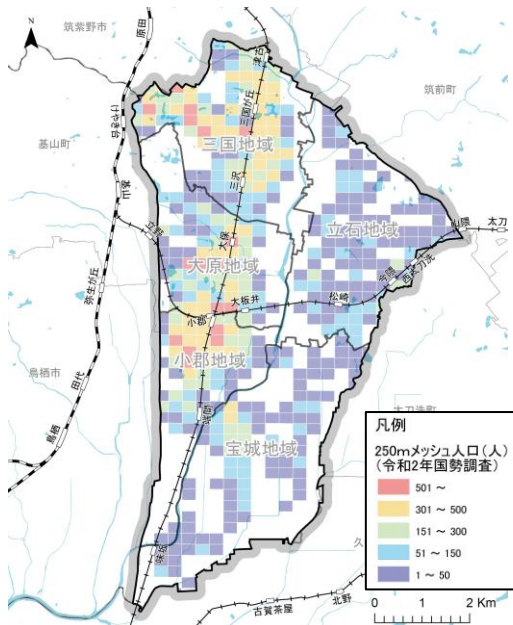


(2) 人口分布

人口分布をみると、小郡地域の小郡駅（西鉄及び甘鉄）周辺と三国地域の西部、西鉄天神大牟田線沿線において人口の集積が見られます。一方、立石・宝城地域は薄く広く分布しています。

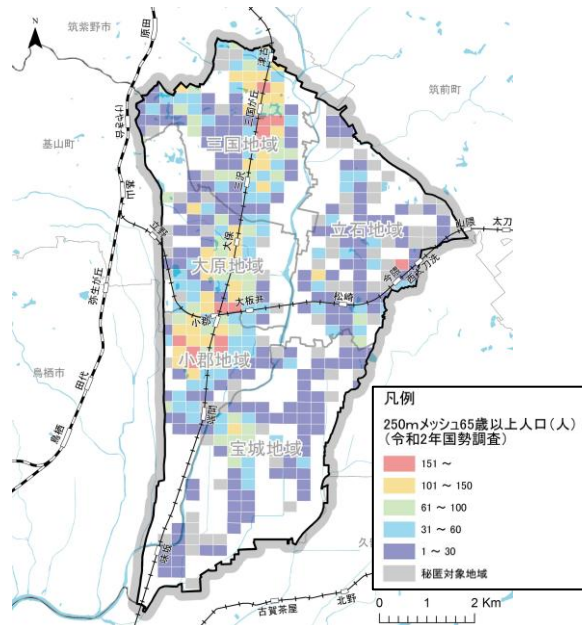
65歳以上人口は、西鉄小郡駅、大保駅、三沢駅、三国が丘駅周辺に集積が見られ、一方で立石及び宝城地域では、薄く広く分布しています。

2045（令和27）年の将来人口は、三国地域の西部や立石、宝城及び大原の各地域の一部で増加が予測されているものの、その他の多くの地域では減少が予測されています。



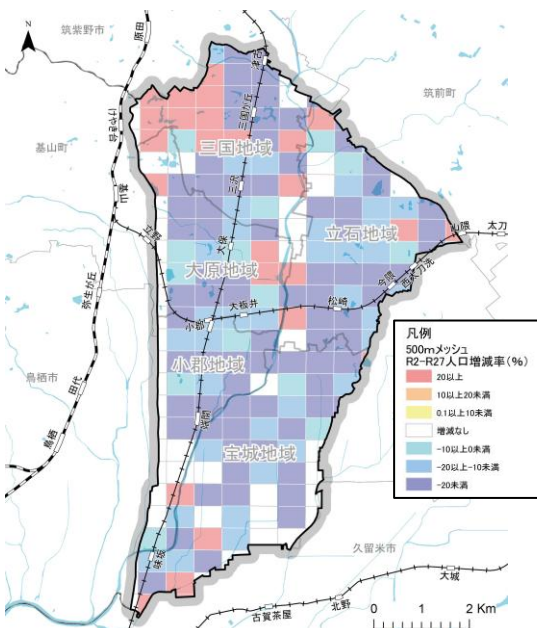
▲メッシュ別人口分布状況

出典：国勢調査(2020(R2)年)



▲メッシュ別65歳以上人口分布状況

出典：国勢調査(2020(R2)年)



◀メッシュ別人口増減率

(2045(R27)年/2020(R2)年)

出典：国勢調査(2020(R2)年)、
国土数値情報500mメッシュ別将来推計
人口データ(2018(H30)年国政局推計)



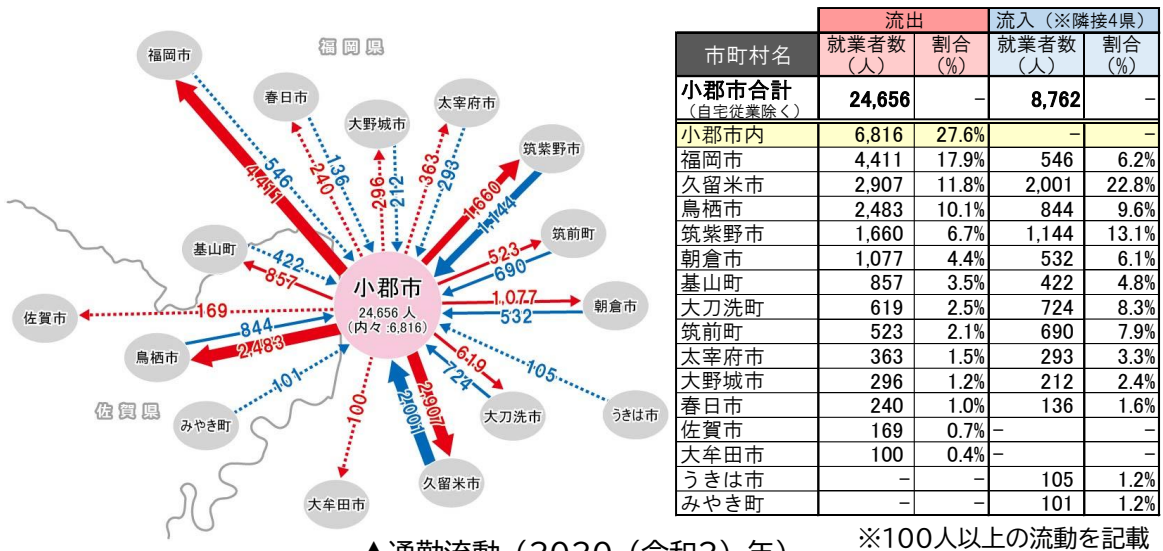
2-3 通勤・通学の状況

小郡市内で通勤する就業者のうち、約3割が市内で就業、残り約7割は市外に通勤していて、市外の通勤先は、福岡市が最も多く4,411人、次いで久留米市の2,907人、鳥栖市の2,483人となっています。

一方、市外からの就業者は、久留米市が最も多く2,001人、次いで筑紫野市の1,144人、鳥栖市の844人となっています。

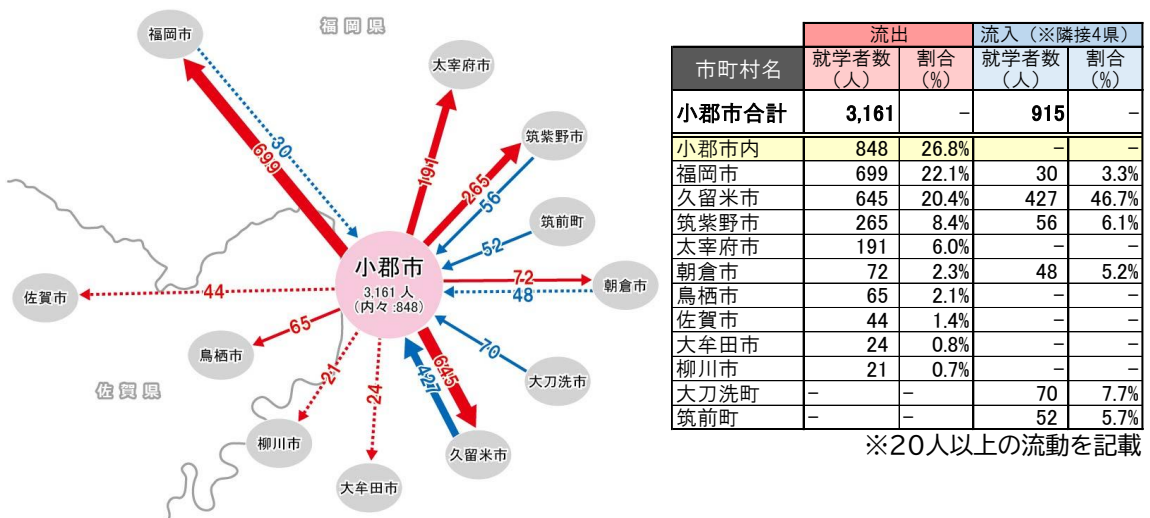
15歳以上通学者は、通勤者と同様に約3割が市内、約7割は市外に通学していて、市外の通学先は、福岡市が最も多く699人、次いで久留米市の645人、筑紫野市の265人となっています。

また、市外からの通学者は、久留米市が最も多く427人、次いで大刀洗町の70人、筑紫野市56人となっています。



▲通勤流動(2020(令和2)年)

※100人以上の流動を記載



▲通学流動(2020(令和2)年)

※20人以上の流動を記載

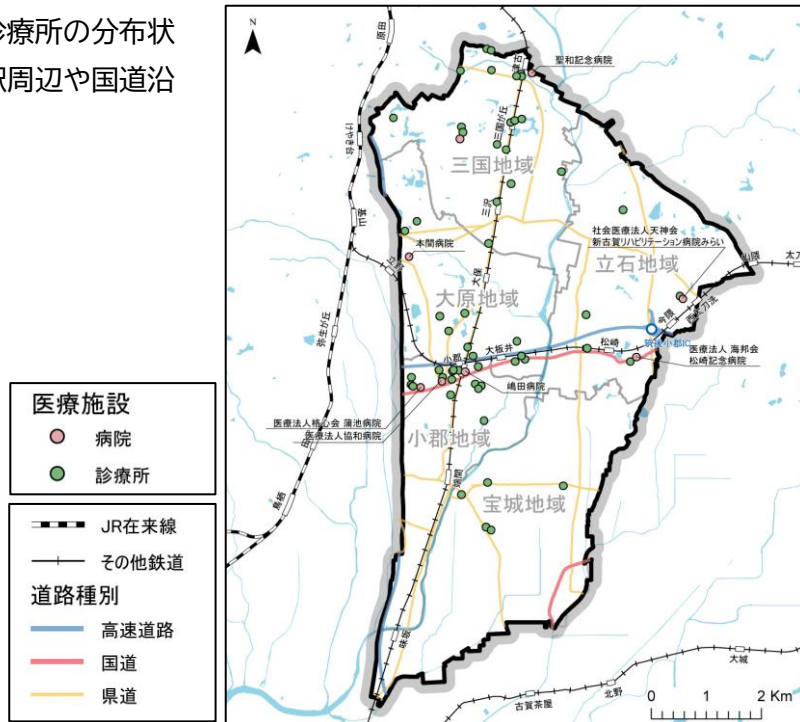
※就業者は「自宅勤務」を除く、小郡市への流入は隣接4県(福岡、佐賀、大分、熊本)を対象に集計
出典:国勢調査(2020(R2)年)



2-4 施設立地状況

(1) 医療施設分布

本市における病院・診療所の分布状況をみると、西鉄小郡駅周辺や国道沿いに集積しています。



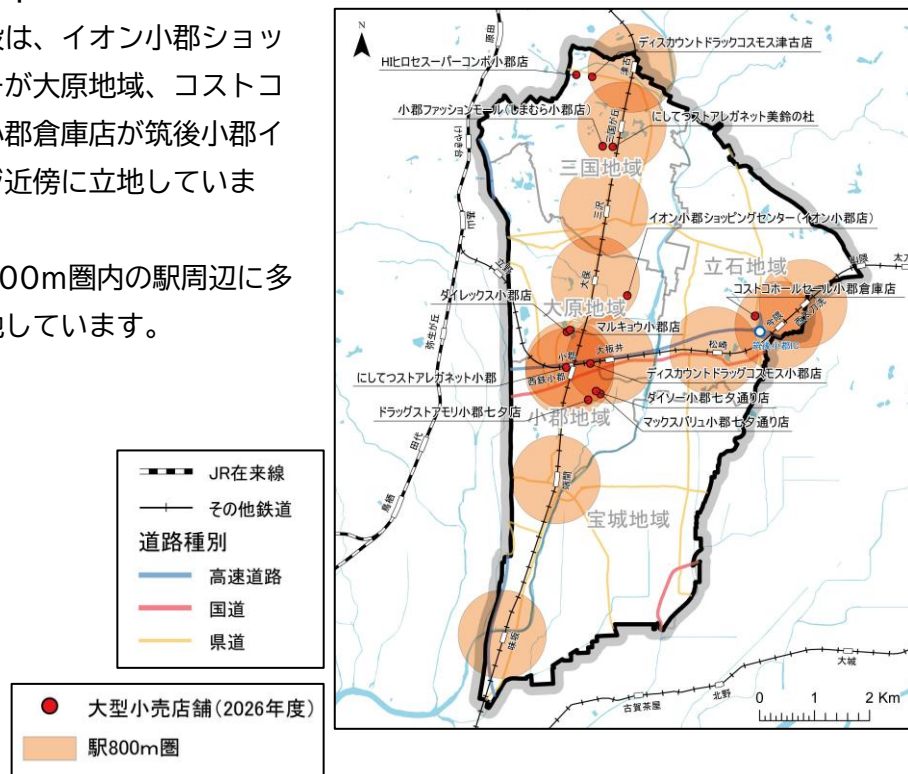
▲医療施設の立地状況

出典：国土数値情報

(2) 商業施設分布

大型商業施設は、イオン小郡ショッピングセンターが大原地域、コストコホールセール小郡倉庫店が筑後小郡インターチェンジ近傍に立地しています。

鉄道駅から800m圏内の駅周辺に多くの店舗が立地しています。



▲商業施設の立地状況

出典：全国大型小売店総覧2026



(3) 観光施設

小郡市内の著名な観光施設としては、九州歴史資料館や七夕神社などが挙げられる中で、小郡市観光協会ホームページでの各施設へのアクセス案内では、最寄鉄道駅とそこからの所要時間が記載されていて、鉄道利用促進にも寄与しています。



▲観光施設の立地状況

出典：小郡市観光協会HP

(4) その他主要施設分布

上記以外の主要な施設の分布状況は下図のとおりで、その多くは西鉄小郡駅周辺に集積しています。



▲その他主要施設の立地状況

出典：国土数値情報



2-5 まちづくりの動向

(1) 上位関連計画

各計画においては、将来像や基本政策の実現・実行の中で、高齢者や障害者の移動を支援する公共交通の維持・確保を目指すことが示されています。

具体的な取組みとしては、鉄道輸送の充実として西鉄小郡駅の機能強化や甘鉄甘木線の新駅設置推進、市域内交通網の拡充として地域の実情に応じた公共交通体系の整備、AI活用型デマンド交通の検討・導入が示されており、一部はすでに実現されています。

■第6次小都市総合振興計画（令和5年3月（2023年））

●計画期間：令和4（2022）～12（2030）年度

●将来像

人がつながり 市民が躍動する温かみのある都市 おごおり
～「共感・共働・共創」による共生社会を目指して～

●基本政策

- 1 安心して住み続けられるまちづくり
- 2 地域資源を生かした活力あるまちづくり
- 3 支え合い健やかに暮らせるまちづくり
- 4 未来社会につなぐ人づくり
- 5 持続可能な行政経営体制づくり

●公共交通や移動に対する取組

<基本方針>

長期的な視点から西鉄小郡駅周辺を中心拠点として、鉄道駅周辺に都市機能の集約を推進するとともに、地域公共交通の充実に努めます。

【都市機能の充実】

<基本目標>

市全体の持続可能な土地利用に向けて、鉄道駅周辺へ拠点性を高める都市機能を誘導し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるまちづくりを進めます。

<主要施策>

・コンパクト・プラス・ネットワークの推進【重点】

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、都市計画と公共交通の一体化した「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるまちづくりを進めます。

特に、中心拠点となる小郡駅周辺については、都市機能の集約や土地の高度利用を推進し、拠点性の向上を図るとともに、交通結節機能の強化を図ります。



【道路・交通網の整備】

<基本目標>

地域における公共交通の利便性の向上に努めるとともに、駅周辺の都市基盤の整備を進め、交通網の整備を図ります。

<主要施策>

公共交通網の整備

(1) 鉄道輸送の充実

西日本鉄道に対して、運行ダイヤの充実など、鉄道輸送サービスの向上を要望します。

(2) 地域における公共交通の充実 【重点】

高齢者、障がい者、子どもなどの交通弱者をはじめとする市民の日常生活を支えるため、多様な公共交通手段の導入を検討し、日常の交通手段として役割を十分果たせるよう利便性の向上に努めます。



■第2次小都市都市計画マスタープラン（令和5年10月（2023年））

●目標年次：令和25（2043）年

●まちづくりの理念

恵まれた立地特性と豊かな自然環境とともに

心地良く暮らし続けられる都市 おごおり

●基本方針

- ・ 便利で快適な都市と恵まれた自然のバランスが調和するまちづくり
- ・ 広域的な交流連携や産業振興を促すまちづくり
- ・ 安全・安心に暮らせるまちづくり
- ・ まちの個性に寄り添いながら暮らす、人と環境にやさしいまちづくり

●公共交通や移動に対する取組

【公共交通の整備方針】

<鉄道網>

- ・ 西鉄小郡駅で天神方面へ折り返す電車の折り返し位置を、西鉄端間駅周辺地区のまちづくりと合わせ、西鉄端間駅へ移設するよう関係機関への働きかけを行います。
- ・ 西鉄小郡駅では、周辺のまちづくりの検討を進め、駅東側の面的整備とともに、駅前広場や東西自由通路、アクセス道路の整備などによる交通結節機能の強化を図ります。
- ・ 鉄道利用者数が多い駅や公共公益施設に近接している駅から順にエレベーターの設置など、ユニバーサルデザイン化を推進します。
- ・ 公共交通と一体となった良好な市街地の形成を図るため、甘鉄甘木線の新駅設置へ取り組みます。

<バス交通網>

- ・ 地域の実状に合わせた公共交通体系検討や、高齢社会に対応する公共交通の利便性向上を目指し、地域公共交通計画の策定に取り組みます。
- ・ 宝満川左岸地域でのデマンドタクシー活用等、地域の実状に合わせて公共交通手段を充実させます。
- ・ 宝満川右岸地域でのAIを活用したデマンド交通の導入を検討、鉄道軸の補完的な役割を担い、市内の各拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持、充実を図ります。
- ・ 自治会バスは、地域との共働事業として支援を継続します。
- ・ 自動運転やMaaS等の新たなモビリティ技術の導入についての調査・研究を行います。



■小郡市立地適正化計画（令和6年1月（2024年））

●目標年次：令和25（2043）年

●立地適正化計画の目標

多様なライフスタイルが実現できる“心地良く暮らし続けられる都市”を目指します

●多様なライフスタイルのイメージ

- ・老後の住み替えにより、駅近のマンションで自家用車が無くても歩きながら便利に暮らせる「まちなか暮らし」
- ・緑豊かな美しい住宅団地に住み、鉄道で福岡都市圏に通勤、テレワーク等で快適に働ける「新しい団地暮らし」
- ・大規模な公園や保育園、学校等へのアクセス性がよい場所で、のんびり穏やかに子育てができる「健やか暮らし」
- ・田園集落地にある自然に囲まれた広々とした住まいで、ご近所の方との交流を楽しむ「ゆったり暮らし」

●公共交通や移動に対する取組

【公共交通の方針】

誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築

- ・誰もが快適に移動でき、自家用車に過度に頼らなくても外出や交流ができる自立的な暮らしの実現に向け、居住者と公共交通が相互に支え合う、便利で持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。
- ・西鉄天神大牟田線・甘鉄甘木線について、利用促進によるサービス水準の維持を図るとともに、西鉄小郡駅、甘鉄小郡駅周辺の交通結節機能の強化を図ります。
- ・拠点内をつなぐ基幹的な公共交通軸に加え、居住地と生活拠点、生活拠点と基幹的な公共交通軸を結ぶ補完的な公共交通手段の確保・維持を図ります。
- ・鉄道で十分な利便性を確保できない地域でのデマンド型交通などの利用者ニーズに応じた移動手段の確保・維持を図ります。

【都市機能誘導区域と居住誘導区域】

- ・コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、立地適正化計画の基本的方針を踏まえ、都市機能を誘導するための「都市機能誘導区域」及び居住を誘導するための「居住誘導区域」を設定します。



■小都市新しい地方創生総合戦略（令和7年3月（2025年））

●計画期間：令和7（2025）～11（2029）年度

●基本目標

- ①地方における安定した雇用を創出する
- ②小都市への新しい人の流れをつくる
- ③結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ④時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

●公共交通や移動に対する取組

【時代に合った地域づくり】

住民の移動ニーズを的確に把握し、本市の公共交通の利便性の更なる向上に努めるほか、コンパクトシティの推進、防災・減災対策、資源循環型社会の推進など、時代に合った地域づくりを推進します。

<公共交通の整備>

鉄道輸送の充実を図るとともに、コンパクトなまちづくりを推進し、公共交通（おごおり相乗りタクシー・のるーと小郡）の確保・維持、活性化を図るため、更なる利用促進、新規利用者の確保を図り、鉄軌道と連携した公共交通体系を確立します。

- ・甘木鉄道の活性化（新駅設置の促進・バリアフリー化等）
- ・おごおり相乗りタクシーと、のるーと小郡の利用者アンケート調査及び運行の見直し
- ・障がい者の外出移動支援

【コンパクトシティの推進】

立地適正化計画に基づき、生活に必要な施設や住居等がまとまって立地し、公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方によるまちづくりを推進します。



■福岡県交通ビジョン2022(福岡県地域公共交通計画)(令和4年3月(2022年))

●計画期間：令和4(2022)～8(2026)年度

●基本方針

- ①世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる
 - 1 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進
 - 2 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備
 - 3 空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化
 - 4 都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実
- ②未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する
 - 1 交通分野のデジタル化の推進
 - 2 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現
- ③住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる
 - 1 地域公共交通の維持・確保
 - 2 誰もが移動しやすい交通環境の推進
 - 3 まちづくりと連携した交通環境の整備
- ④強靱で安全安心な交通を確保する
 - 1 災害からの早期復旧の実現
 - 2 大規模災害に備えた交通基盤の構築
 - 3 交通施設の適切な維持管理の推進
 - 4 安全で安心して暮らすための交通安全対策、飲酒運転撲滅対策の推進

●公共交通や移動に関連する概況・取組

・地球環境負荷の少ない交通の推進

2050年までに温室効果ガスの排出をゼロにするカーボンニュートラルを目指し、地球環境負荷の少ない交通手段の普及と利用促進を図ります。

・交通分野のデジタル化の推進

運転手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。

・大規模災害に備えた交通基盤の構築

災害時に救援活動のための支援路や物資輸送経路等としての機能を継続させるため、リダンダンシーの確保や緊急輸送道路の整備に取り組むとともに、大規模地震に備えた交通施設の耐震化を推進する等、交通施設の防災対策に取り組みます。

また、被災時の被害を最小限に食い止めるため、防災体制の強化に取り組みます。



資料：西日本鉄道(株)

資料：九州旅客鉄道(株)

資料：福岡県

■図表-49 みやま市の自動運転

※本計画書より抜粋

■図表-50 オンデマンド交通システム「のるーと」(福岡市東区アイランドシティ地区)



資料：福岡県



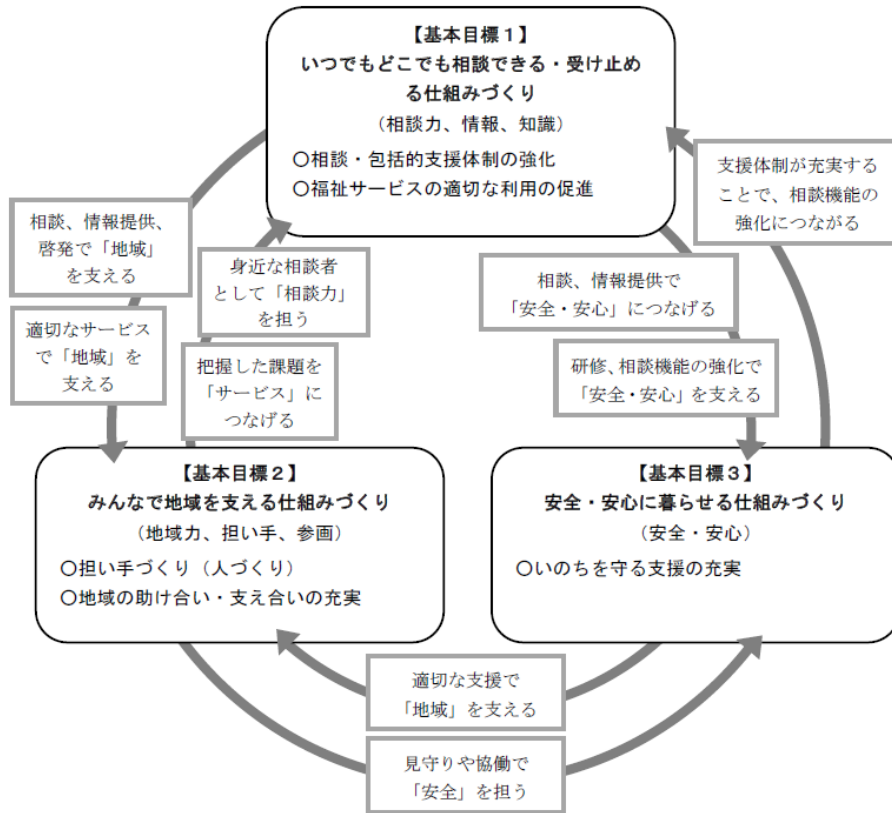
資料：西日本鉄道(株)



■第3次小都市地域福祉計画・小都市地域福祉活動計画（令和7年3月（2025年））

●計画期間：令和7（2025）～11（2029）年度

●基本目標



●移動に関連する取組

【地域での交通支援の取組】

日常の買い物に困難を抱える方が多い味坂小校区では、地域のボランティアを中心として移動販売「あじさか号」を実施しています。地元企業と協力し、市民・企業・行政の協働による運営を行っています。

自治会バスは、交通弱者といわれる方々の日常生活上の移動手段を確保し、通院や買い物などが不自由なくできるよう実現したものです。自治会バスは、「地域住民の手作りのバス」として、自治会やボランティア運転手など地域住民の協力によって支えられています。

また、ふれあいネットワークや福祉団体、ボランティア団体等の研修や活動が円滑に実施できるよう福祉バス「さちかぜ号」を運行しています。



▲あじさか号



▲自治会バス①



▲自治会バス②



■第9期小郡市高齢者福祉計画・介護保険事業計画（令和6年3月（2024年））

●計画期間：令和6（2024）～8（2026）年度

●基本目標

- ①地域包括ケアシステムの推進
- ②健康づくりと介護予防の推進
- ③高齢者の社会参加及び在宅生活の継続支援
- ④安全・安心につながるサービスの充実
- ⑤介護保険サービスの充実

●移動に関連する取組

【地域での交通支援の取組】

持続的な公共交通網を再構築するため、導入している「おごおり相乗りタクシー」、「のるーと小郡」の運行内容の見直しや新たな公共交通手段の導入検討を行い、地域住民の利便性向上・高齢者の外出機会の創出を図ります。

また、味坂校区と民間企業の協働事業として買い物支援事業(下記)を実施しています。味坂校区買い物支援運営委員会へ補助金交付、移動販売車の貸与等の運営支援を行っています。



▲農産物直売所「あじっこ市場」



▲移動販売車「あじさか号」

のぞみが丘小校区、御原校区のまちづくり協議会において運行されている自治会バス事業に対して補助金交付、車両(公用車)の無償貸与等の運営支援を行っています。

- ・のぞみが丘小校区自治会バス 週6日(日曜日以外)、1日4便
- ・御原校区自治会バス 週3日(火・木・土)、1日3便



(2) インターチェンジ周辺の新たなまちづくり

■筑後小郡インターチェンジ周辺まちづくり構想

●公共交通や移動に関連する概況・取組

【まちづくり構想】

①鉄道駅周辺への生活利便施設誘導と軸形成（駅中心のまちづくりゾーン）

鉄道駅を中心としたまちづくりに向けて、基幹交通軸である甘木鉄道の各駅の周辺に地区計画、都市計画法第34条第12号区域指定による居住環境の誘導を図ります。

②立石小学校周辺地区の生活エリアを中心とした定住人口受け皿づくり（生活にぎわいゾーン）

公共サービスが集積する快適居住まちづくりエリアを中心に、周辺の既存集落地域の活力再生・向上のために、空き家の活用、新規居住地区の整備等による定住人口の受け皿づくりに取り組みます。

③新駅による交通・生活利便性の更なる向上（新たな魅力創出ゾーン）

甘木鉄道と主要地方道久留米筑紫野線の交差する地区に新駅設置を検討し、交通・生活利便性の向上を図ります。

④駅周辺や生活軸の隣接地で基盤整備（面的整備推進ゾーン）

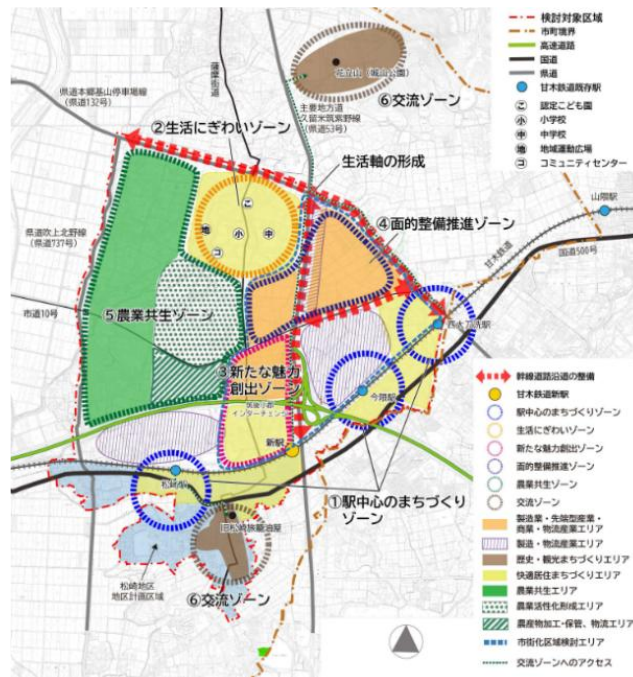
筑後小郡インターチェンジ周辺、主要地方道久留米筑紫野線及び県道本郷基山停車場沿線地区においては、工業・商業・流通業務機能を誘導し、雇用の場の創出を図ります。

⑤集落の活力再生、農業共まちづくり（農業共生ゾーン）

既存農家集落である各地区については、都市計画法第34条第12号区域指定が行われ、一戸建て専用住宅及び第2種住居専用地域の用途の中で必要な建築物を許容することで既存集落の活力再生を推進し、農業と調和を図るまちづくりを推進します。

⑥自然・歴史環境エリアの整備推進（交流ゾーン）

交流人口の拡大による地域の活性化に向けて、各駅と交流エリアへのアクセス向上に向けた取組み等を検討します。



▲筑後小郡インターチェンジ周辺地域 土地利用構想図



■小郡鳥栖南スマートインターチェンジ周辺まちづくり構想

●公共交通や移動に関連する概況・取組

【まちづくりの基本的方向】

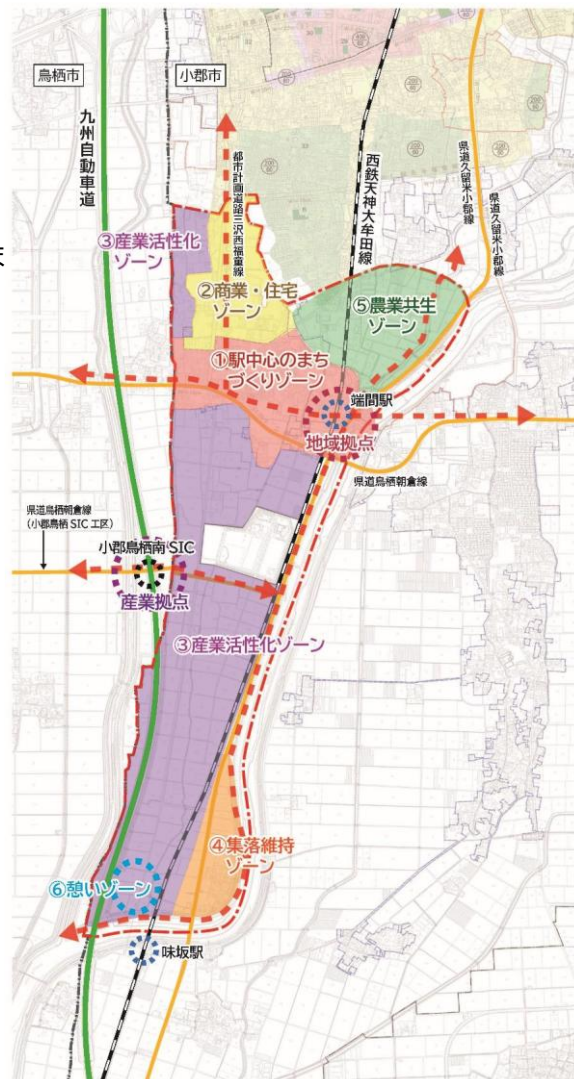
- ①端間駅を中心とした利便性が高いまちづくりの推進
- ②小郡鳥栖南スマートインターチェンジを生かした企業誘致・雇用の場の創出
- ③農地や自然環境と調和した土地利用の促進
- ④治水対策と組み合わせた計画的な都市的土地利用の促進

【土地利用構想】

①端間駅周辺における生活利便性の維持・向上と定住環境づくり

(駅中心のまちづくりゾーン)

- ・「地域拠点」に位置づけている西鉄端間駅は駅前広場を整備することにより、駅そのものの利便性や交通安全性の向上を図るとともに、駅周辺に商業、公共公益施設、金融・医療施設等の生活利便施設の誘導を図ります。
- ・西鉄端間駅東口は策定済みの地区整備計画を運用し、西鉄端間駅西側の地区計画区域においても地区整備計画を策定することにより、地域の特性を生かした土地利用を図ります。西鉄端間駅から都市計画道路三沢西福童線との交差点に渡る地域では、都市計画法第34条第11号区域指定による一戸建て専用住宅を許容する制度を運用し、良好な住環境の形成を図りつつ、地区計画の策定による土地利用のコントロールや市街化区域への編入を検討します。



▲小郡鳥栖南スマートインターチェンジ
周辺地域土地利用構想図



3 公共交通の現状

3-1 公共交通体系

本市の公共交通体系は、鉄道は、南北に西鉄天神大牟田線（市内7駅）と、基山駅から分岐し本市の東西を結ぶ甘鉄甘木線（市内5駅）の2路線が運行されています。

路線バスは、西鉄小郡駅から鳥栖プレミアム・アウトレットモール及びJR鳥栖駅へ向かう1系統のみが運行されています。また、福岡市と日田市を結ぶ高速バスが高速小郡大板井バス停に停車しています。

小郡市が運営する公共交通として、のるーと小郡及びおごおり相乗りタクシーが運行されていて、のるーと小郡は三国・大原・小郡地域、おごおり相乗りタクシーは立石・宝城地域を運行しています。なお、おごおり相乗りタクシーについては、小郡・大原・三国地域の鉄道駅、病院、商業施設等も乗降可としています。



▲小郡市の公共交通体系図

出典：国土数値情報、R4都市計画基礎調査

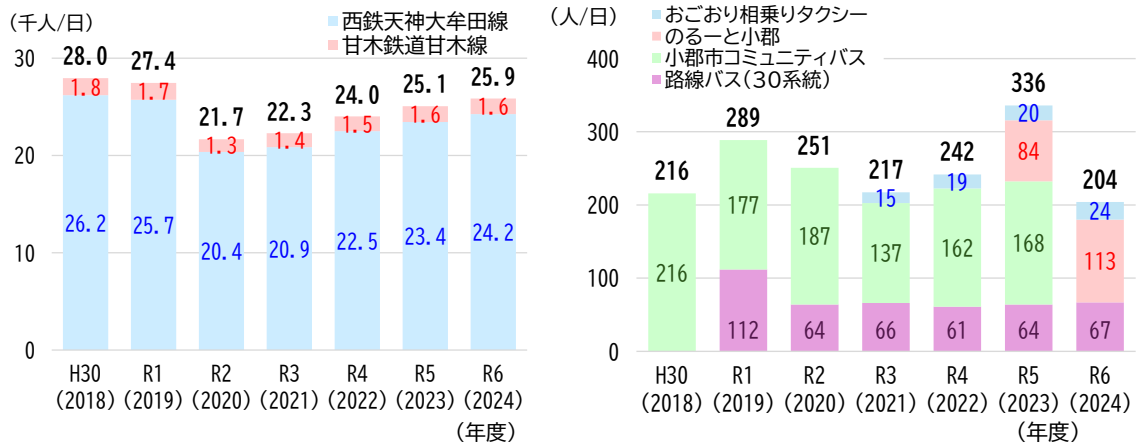


3-2 運行及び利用状況

(1) 公共交通の総利用者数推移

西鉄天神大牟田線及び甘鉄甘木線の1日あたりの利用者数は、2019（令和元）年では約27千人で、2020（令和2）年にはコロナ禍により、約22千人に減少しています。その後は増加傾向に転じ、2024（令和6）年は約26千人で2019（令和元）年の9割程度となっています。

小郡市コミュニティバスの1日あたり利用者数は、増減を繰り返しながら推移している。のるーと小郡の1日あたり利用者数は、2024（令和6）年で前年より増加していて、113人/日となっている。おごおり相乗りタクシーでは1日あたり利用者は増加傾向になっています。



※西鉄天神大牟田線、甘鉄甘木線：年度ごとに駅別の1日あたりの平均乗降者数を合計したもの

※路線バス（30系統）：H30年はデータなし

※小郡市コミュニティバス：R5年は4月～9月の6ヶ月分の1日あたりの利用者数、以降廃止

※のるーと小郡：R5年10月より運行開始のため10月～3月の6ヶ月分の1日あたりの利用者数

※おごおり相乗りタクシー：R3年10月より運行開始のためR3年は10月～3月の6ヶ月分

▲公共交通の1日あたりの利用者数

出典：西日本鉄道提供資料、西鉄バス佐賀(株)提供資料、甘木鉄道提供資料、小郡市資料

(2) 鉄道の運行・利用状況

①運行状況

西鉄天神大牟田線は、西鉄小郡駅で福岡方面が平日121便、土曜日108便、日祝日105便、大牟田方面は、平日84便、土曜日75便、日祝日74便が運行されています。

甘鉄甘木線は、小郡駅で平日は42便、土曜日及び日祝日で34便が運行されています。

▼小郡駅での運行本数

	路線	平日	土曜日	日祝日
西鉄小郡駅	小郡⇒福岡方面	121便	108便	105便
	小郡⇒大牟田方面	84便	75便	74便
甘鉄小郡駅	甘木⇒基山(上)	42便	34便	34便
	基山⇒甘木(下)	42便	34便	34便

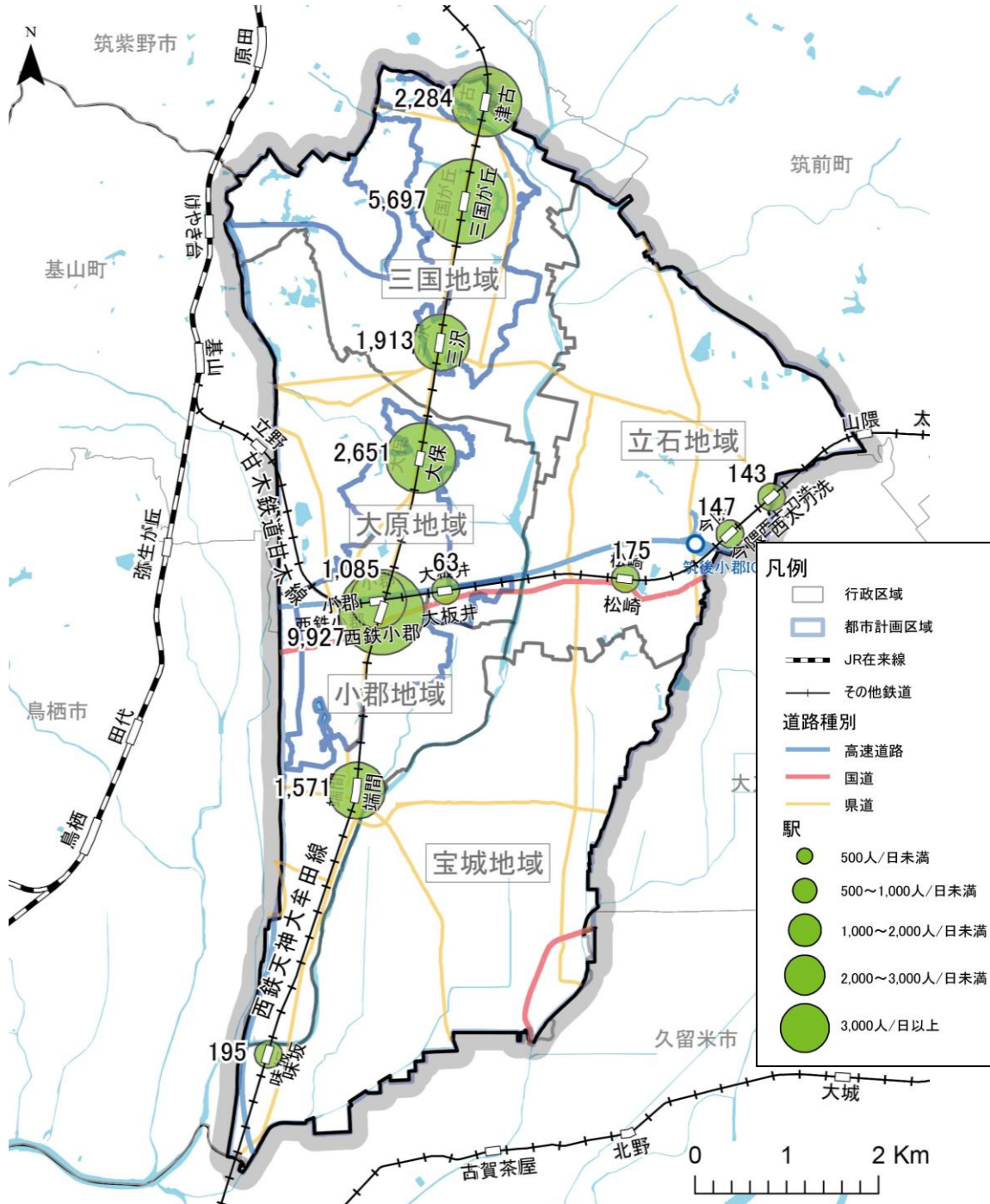
出典：西日本鉄道HP、甘木鉄道HP



②1日あたりの駅別乗降者数の推移

2024（令和6）年の1日あたり乗降客数を駅別にみると、西鉄天神大牟田線では、西鉄小郡駅が1日あたり9,927人、次いで三国が丘駅の5,697人となっています。

甘鉄甘木線では小郡駅が1日あたり1,085人、次いで松崎駅が175人となっています。



▲駅別の乗降客数

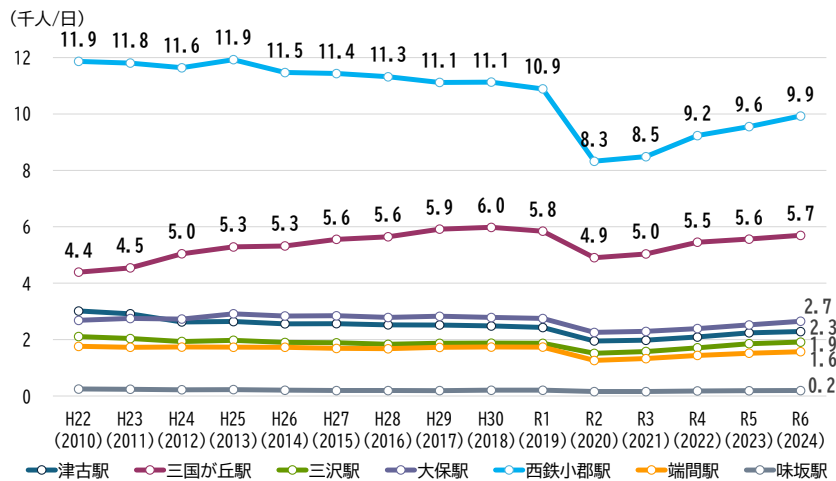
出典：西日本鉄道提供資料、甘木鉄道提供資料、国土数値情報、R4都市計画基礎調査



【西鉄天神大牟田線】

西鉄天神大牟田線は、2018（平成30）年まで三国が丘駅では住宅開発等の影響もあり乗降客数が増加傾向でしたが、それ以外の駅では減少傾向になっています。

2020（令和2）年のコロナ禍によって全ての駅で乗降客数が減少したものの、それ以降は回復傾向になっています。



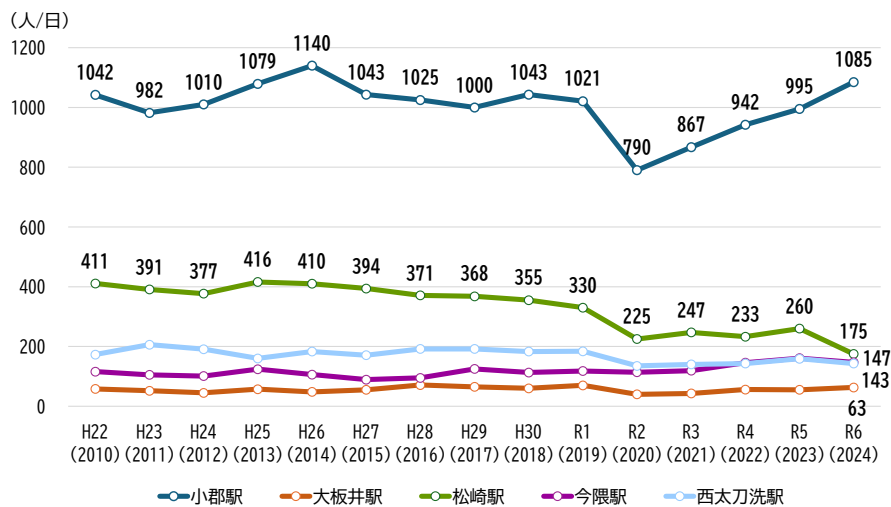
▲ 1日あたりの乗降客数の推移（西鉄天神大牟田線）

出典：西日本鉄道提供資料

【甘鉄甘木線】

甘鉄甘木線は、2019（令和元）年まで小郡駅では増減しているものの約1,000人程度、その他の駅でもほぼ横ばいで推移していましたが、2020（令和2）年には、西鉄天神大牟田線と同様に全ての駅で乗降客数が減少しています。

その後回復基調となりましたが、2024（令和6）年には松崎、今隈、西太刀洗の3駅は再び減少に転じています。



▲ 1日あたりの乗降客数の推移（甘鉄甘木線）

出典：甘木鉄道提供資料

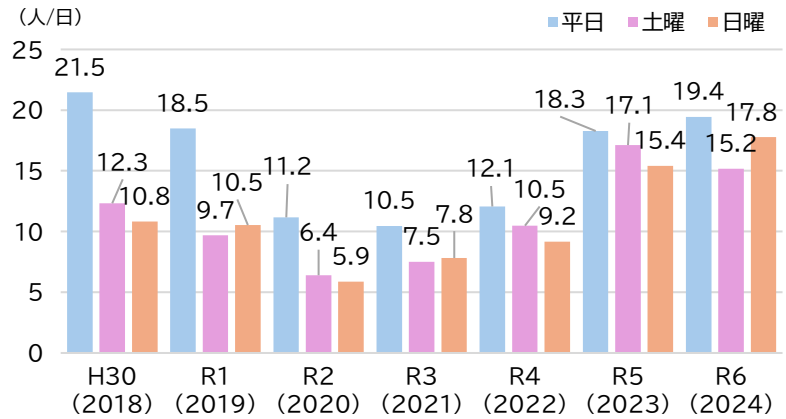


(3) 高速バスの運行・利用状況

福岡市と日田市を結ぶ高速バスが高速小郡大板井バス停に停車していて、1日平均乗車人数は減少傾向で、2020（令和2）年はコロナ禍によりさらに大きく減少しました。その後は回復傾向にあり、2024（令和6）年は2018（平成30）年と比べ平日は同程度、土日はそれ以上となっています。

▼運行本数（本/日）

方面	平日	土曜日	日祝日
博多方面	30	30	30
日田方面	31	29	29



▲1日平均乗車人数

出典：日田バス提供資料

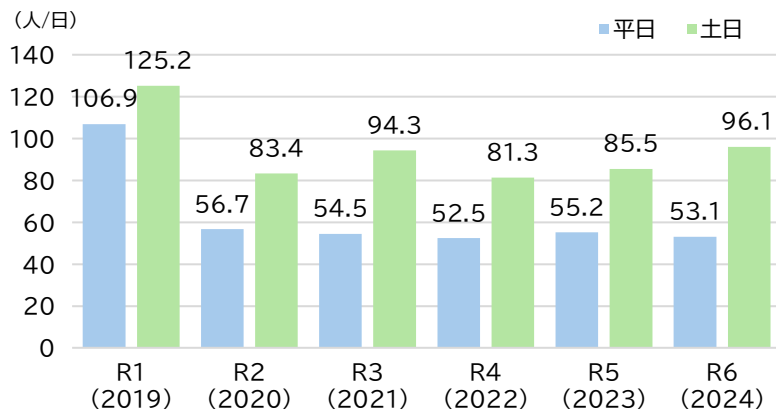
(4) 路線バス（30系統）の運行・利用状況

路線バスは西鉄小郡駅と鳥栖プレミアム・アウトレット及びJR鳥栖駅を結ぶ30系統の1系統のみ運行されていて、商業施設と連絡するため休日に便数が多いことから、平日より土日の利用者が多くなっています。

2019（令和元）年には100人/日以上の利用がありましたが、コロナ禍により利用者が減少して以降、ほぼ同水準で推移しています。

▼運行本数（本/日）

行先	平日	土曜日	日祝日
鳥栖プレミアム・アウトレット	6	12	12



▲1日平均乗車人数





出典：西鉄バス佐賀(株)提供資料

(5) のるーと小郡の運行・利用状況

①のるーと小郡の概要

2004（平成16）年から「小郡市コミュニティバス」を運行していましたが、公共交通の運行効率化と利用しやすい環境を整えていくことを目指し、「小郡市コミュニティバス」に替わる新しい市内移動手段の一つとして、「のるーと小郡」の導入を検討、2023（令和5）年10月2日から実証実験を開始し、2024（令和6）年10月1日から本格運行に移行しました。

▼のるーと小郡の概要

特徴	AI（人工知能）が予約状況に応じて運行ルートを考えながら運行する																									
運行日・時間	月曜日～土曜日の7：00～19：30 日曜・祝日及びお盆（8月13日～15日）、年末年始（12月31日～1月3日）を除く																									
金額	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>運賃</th> <th>2km未満</th> <th>2～4km未満</th> <th>4～6km未満</th> <th>6km以上</th> <th>公共施設便 (小郡市民会館、 生涯学習センター、あすてらす)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人 (中学生以上)</td> <td>200円</td> <td>500円</td> <td>700円</td> <td>1,000円</td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>小児 (小学生)</td> <td>100円</td> <td>300円</td> <td>400円</td> <td>500円</td> <td>300円</td> </tr> <tr> <td>幼児/乳児 (未就学児/1歳未満)</td> <td colspan="5">無料</td> </tr> </tbody> </table> <p>●公共施設便は、3か所のいずれかを発着地とする場合（例：自宅～あすてらす 等）の運賃の上限です。距離が2km未満の場合は、2km未満の運賃が適用できます。</p> <p>●運賃の支払いは、現金、クレジットカード、QRコード、交通系電子マネー、流通系電子マネーがご利用いただけます。</p> <p>●車内には両替機はございません。おつりのないよう運賃のご準備をお願いします。</p> <p>●ご乗車いただくには必ず登録が必要となります（アプリ・WEB・電話にて会員登録が可能です。）</p>	運賃	2km未満	2～4km未満	4～6km未満	6km以上	公共施設便 (小郡市民会館、 生涯学習センター、あすてらす)	大人 (中学生以上)	200円	500円	700円	1,000円	500円	小児 (小学生)	100円	300円	400円	500円	300円	幼児/乳児 (未就学児/1歳未満)	無料					 <p>エリアマップ</p> <p>・宝満川右岸エリア（赤色のエリア）はどこからでも乗降が可能です ※あすてらすを含みます</p> <p>【サービス・運行状況・忘れ物に関するお問い合わせ先】 小郡市役所 都市建設部 都市計画課 ☎0942-72-2111 福岡県小郡市小郡255-1</p>
運賃	2km未満	2～4km未満	4～6km未満	6km以上	公共施設便 (小郡市民会館、 生涯学習センター、あすてらす)																					
大人 (中学生以上)	200円	500円	700円	1,000円	500円																					
小児 (小学生)	100円	300円	400円	500円	300円																					
幼児/乳児 (未就学児/1歳未満)	無料																									
予約方法	<p>専用アプリ・WEBで予約（24時間受付） ※ご乗車の7日前から乗車直前まで予約可能</p> <p></p> <p>・アプリからの登録・予約はいつでも可能です。 <small>AppleとAppStoreは、米国およびその他の国で登録されたApple Inc.の商標です。 Google Play は、Google LLCの登録商標です。</small></p> <p>お電話で予約（7日前から予約受付） 受付時間 月～土 8:30～17:00 ※日曜・祝日、お盆（8月13日～15日）、年末年始（12月31日～1月3日）を除く</p> <p>☎ 090-6001-4685 ☎ 080-3350-9058 ☎ 090-6528-4192</p> <p>・初回予約時に会員登録を行います。 ・外出先でも連絡可能な携帯電話での登録、お電話をお願いします。</p>	<p>車両/定員</p> <p>ジャンボタクシー3台（定員8名）</p>  <p>このデザインの車両が運行します</p>																								
利用方法	 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>呼ぶ</td> <td>アプリ・WEBまたは電話で配車予約</td> </tr> <tr> <td>来る</td> <td>指定された時間に乗り場へ</td> </tr> <tr> <td>乗る</td> <td>運転手に予約番号を伝えて乗車 <small>※予約番号は会員登録時の電話番号下4桁</small></td> </tr> <tr> <td>払う</td> <td>乗車時に運賃をお支払い</td> </tr> </table>		呼ぶ	アプリ・WEBまたは電話で配車予約	来る	指定された時間に乗り場へ	乗る	運転手に予約番号を伝えて乗車 <small>※予約番号は会員登録時の電話番号下4桁</small>	払う	乗車時に運賃をお支払い																
呼ぶ	アプリ・WEBまたは電話で配車予約																									
来る	指定された時間に乗り場へ																									
乗る	運転手に予約番号を伝えて乗車 <small>※予約番号は会員登録時の電話番号下4桁</small>																									
払う	乗車時に運賃をお支払い																									

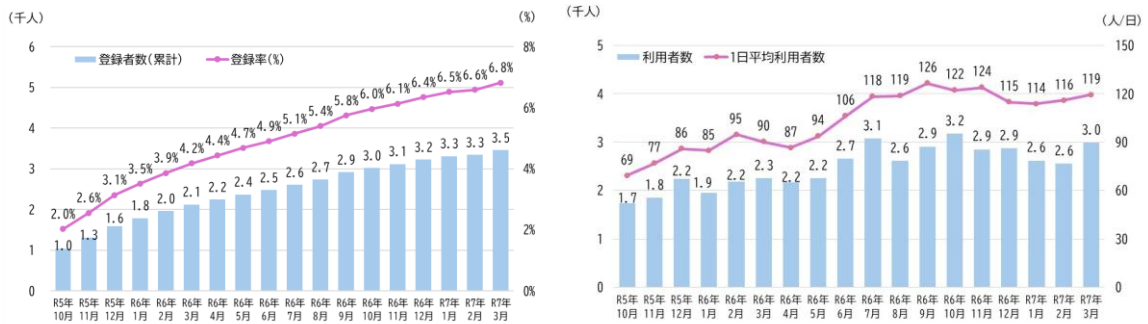
出典：小郡市HP

②のろーと小郡の利用状況

【登録者数（累計）・利用者数の推移】

2023（令和5）年10月～2025年（令和7）年3月の登録者数（累計）は増加傾向にあり、2025年（令和7）年3月では約3500人、登録率（運行対象地域人口に対する割合）は6.8%となっています。

2023（令和5）年10月～2024年（令和6）年9月の利用者数は増加傾向にあり9月では1日平均126人/日となっていますが、2024年（令和6）年10月以降の利用者数はやや減少傾向になっています。



※登録率は、登録者数(累計)を運行地域(小郡,大原,三国地域)の人口(住民基本台帳)で除した値。

▲登録者数の推移

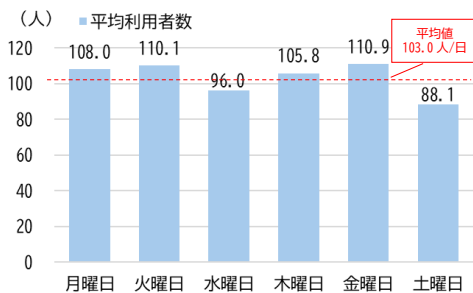
▲利用者数の推移

出典：小郡市資料

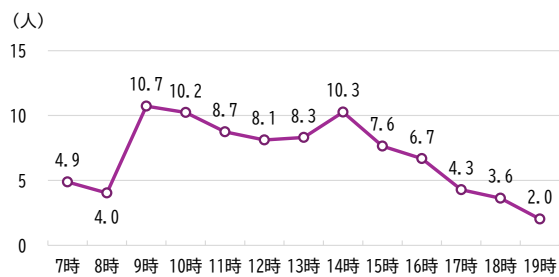
【曜日別利用者数及び時間帯別利用者数の推移】

曜日別平均利用者数をみると、概ね100人/日程度の利用があるなかで水曜日と土曜日が他の曜日と比較して利用が少ない傾向にあります。

時間帯別平均利用者数では、午前中、特に9、10時台の利用が多く、午後の利用は14時台がピークで、それ以降は時間とともに減少しています。



▲曜日別平均利用者数 (令和5.10～令和7.3)

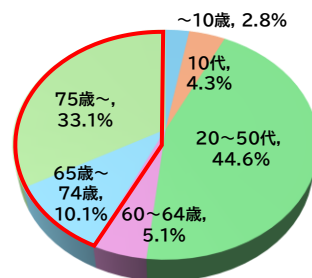


▲時間帯別平均利用者数 (令和5.10～令和7.3)

出典：小郡市資料

【のろーと小郡の利用者の年齢構成】

のろーと小郡を利用した方の年齢構成は、約4割が65歳以上、そのうち75歳以上の高齢者が約3割を占めています。



▲利用者の年齢構成

出典：小郡市資料



(6) おごおり相乗りタクシーの運行・利用状況

① おごおり相乗りタクシーの概要

本市の立石、御原、味坂の各小学校区において、公共交通の運行効率化と利用しやすい環境を整えていくことを目指した「おごおり相乗りタクシー」を運行しています。

▼おごおり相乗りタクシーの概要

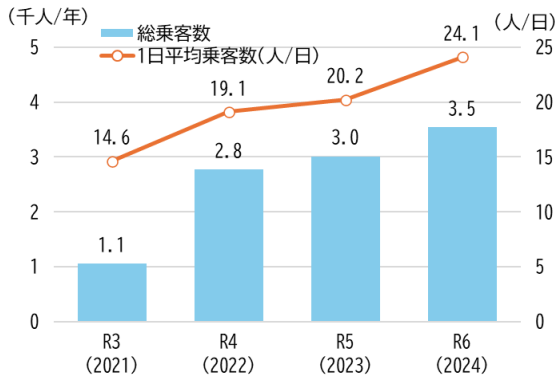
特徴	乗車場所から乗車し、他の予約者と乗り合いながら目的地まで移動											
運行日・時間	火・金・土曜日：8：00～17：00 ※祝日、お盆(8/13～15)、年末年始(12/31～1/3)は運休											
金額	大人400円/人・回 小学生200円/人・回(乳幼児は無料) ※運賃の支払いは、現金、クレジットカード、QRコード、交通系電子マネー、流通系電子マネーがご利用いただけます。											
	<p>① 予約の電話をします 予約専用ダイヤル ☎ 080-4419-5238 予約専用ダイヤルに電話し、次の内容をお伝えください。※予約の前に事前登録が必要です。 「利用者名」………複数で乗る際は、全員のお名前をお知らせください。 「利用日」………運行日時は火・金・土曜日の8：00～17：00です。 ※祝日、お盆(8/13～15)、年末年始(12/31～1/3)は運休です。 「出発地」と「目的地」……お迎え先と行き先をお知らせください。 「出発時刻」又は「到着時刻」……ご希望の出発時刻又は到着時刻をお知らせください。 電話予約受付時間：月曜～土曜(祝日を除く) 8：30～12：00/13：00～17：00 ※乗車日の1週間前から乗車する1時間前まで予約ができます。 ※他の予約受付中はつながりませんので、時間を空けて再度ご連絡ください。</p> <p>② 予約内容を受付 予約の空き状況を参照し、お客様のご希望に近い時間で予約を確認します。 ※空き状況によっては、ご希望の時間に乗れない場合があります。 ※帰りの予約(帰りも相乗りタクシーを利用する場合は、行き予約の際に帰りの分も予約しておくとう便利です。) ※指定施設間の予約が可能になりました。</p> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px; display: inline-block;"> 自宅 ⇒ 市役所 ⇒ 病院 ⇒ 自宅 自宅 ⇒ イオン ⇒ 小郡駅 </div> <p>③ 乗車場所へ移動 「乗車予定時刻」までに乗車場所に移動してください。 ※道路状況により、到着時刻が前後することがありますので、乗車予定時刻より少しお早めに乗車場所にお越しください。</p>											
指定施設	<p>指定施設の中から行先を選べます</p> <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #e0f2f1;">甘木鉄道</td> <td>3校区の区域内 松崎駅・今隅駅、西太刀洗駅</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0f2f1;">西日本鉄道</td> <td>3校区の区域内 味坂駅 3校区の区域外 小郡駅・三国が丘駅東口、端間駅(東側ロータリー)</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0f2f1;">公共施設</td> <td>3校区の区域内 あすてらす/立石校区コミュニティセンター 3校区の区域外 御原校区コミュニティセンター/味坂校区コミュニティセンター 市役所・文化会館/市体育館・運動公園</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0f2f1;">商業施設・医療機関</td> <td>3校区の区域内 各スーパーや病院など 3校区の区域外 市内全域の病院(歯科医院含む)/イオン小郡ショッピングセンター マックスバリュ小郡七夕通り店/ドラッグストアモリ小郡七夕店 ドラッグコスモス小郡店/トライアル大刀洗店 ドラッグストアモリ大刀洗店/マミーズ大刀洗店/ナフコ大刀洗店</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0f2f1;">金融機関</td> <td>3校区の区域外 福岡銀行小郡支店・西日本シティ銀行小郡支店・筑邦銀行小郡支店 みい農業協同組合小郡本所・福岡県信用組合小郡支店・小郡郵便局</td> </tr> </table>	甘木鉄道	3校区の区域内 松崎駅・今隅駅、西太刀洗駅	西日本鉄道	3校区の区域内 味坂駅 3校区の区域外 小郡駅・三国が丘駅東口、端間駅(東側ロータリー)	公共施設	3校区の区域内 あすてらす/立石校区コミュニティセンター 3校区の区域外 御原校区コミュニティセンター/味坂校区コミュニティセンター 市役所・文化会館/市体育館・運動公園	商業施設・医療機関	3校区の区域内 各スーパーや病院など 3校区の区域外 市内全域の病院(歯科医院含む)/イオン小郡ショッピングセンター マックスバリュ小郡七夕通り店/ドラッグストアモリ小郡七夕店 ドラッグコスモス小郡店/トライアル大刀洗店 ドラッグストアモリ大刀洗店/マミーズ大刀洗店/ナフコ大刀洗店	金融機関	3校区の区域外 福岡銀行小郡支店・西日本シティ銀行小郡支店・筑邦銀行小郡支店 みい農業協同組合小郡本所・福岡県信用組合小郡支店・小郡郵便局	
甘木鉄道	3校区の区域内 松崎駅・今隅駅、西太刀洗駅											
西日本鉄道	3校区の区域内 味坂駅 3校区の区域外 小郡駅・三国が丘駅東口、端間駅(東側ロータリー)											
公共施設	3校区の区域内 あすてらす/立石校区コミュニティセンター 3校区の区域外 御原校区コミュニティセンター/味坂校区コミュニティセンター 市役所・文化会館/市体育館・運動公園											
商業施設・医療機関	3校区の区域内 各スーパーや病院など 3校区の区域外 市内全域の病院(歯科医院含む)/イオン小郡ショッピングセンター マックスバリュ小郡七夕通り店/ドラッグストアモリ小郡七夕店 ドラッグコスモス小郡店/トライアル大刀洗店 ドラッグストアモリ大刀洗店/マミーズ大刀洗店/ナフコ大刀洗店											
金融機関	3校区の区域外 福岡銀行小郡支店・西日本シティ銀行小郡支店・筑邦銀行小郡支店 みい農業協同組合小郡本所・福岡県信用組合小郡支店・小郡郵便局											

出典：小郡市HP



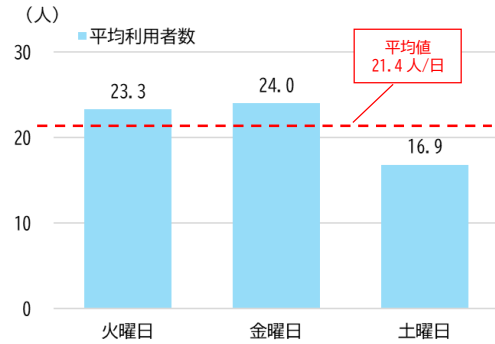
②おごおり相乗りタクシーの利用状況

年別の利用者数の推移を見ると、総乗客数、1日平均乗客数は年々増加傾向です。曜日別利用者数をみると、土曜日では、火、金曜日よりも利用が少ない傾向です。



※R3は、10月～翌R4年3月までの6ヶ月分。

▲利用者数の年間推移



▲曜日別平均利用者数

出典：小郡市資料

(7) タクシー営業所の立地状況

市内には小郡地域に2社、三国地域に1社の計3社のタクシー(乗用)営業所があり、計40台(2024(令和6)年3月末)が配備されています。タクシー営業所から5km以上離れた地域(営業所から概ね10分以上かかる地域)は見られません。



▲タクシー営業所の立地状況



(8) 自治会バス

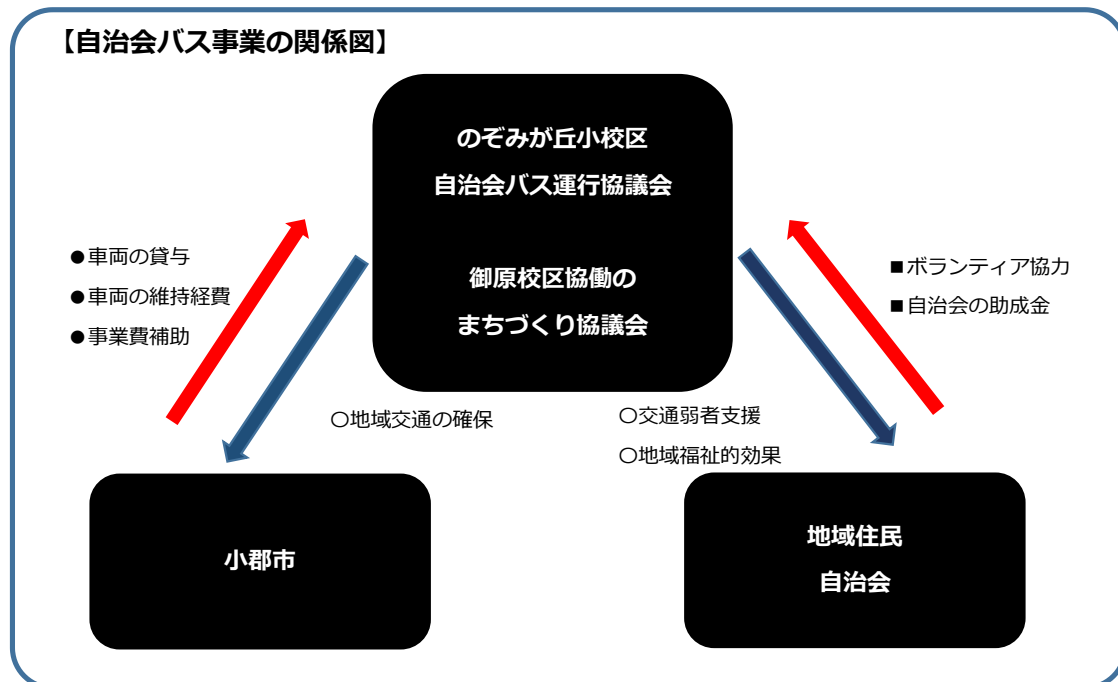
「自治会バス事業」は、路線バスの廃止や、近隣スーパーの撤退など、地域の交通弱者に対する危機感を持った住民によって自発的に取り組まれていて、10人乗りの車両を地域のボランティアが運転し、定時定路線で巡回しています。

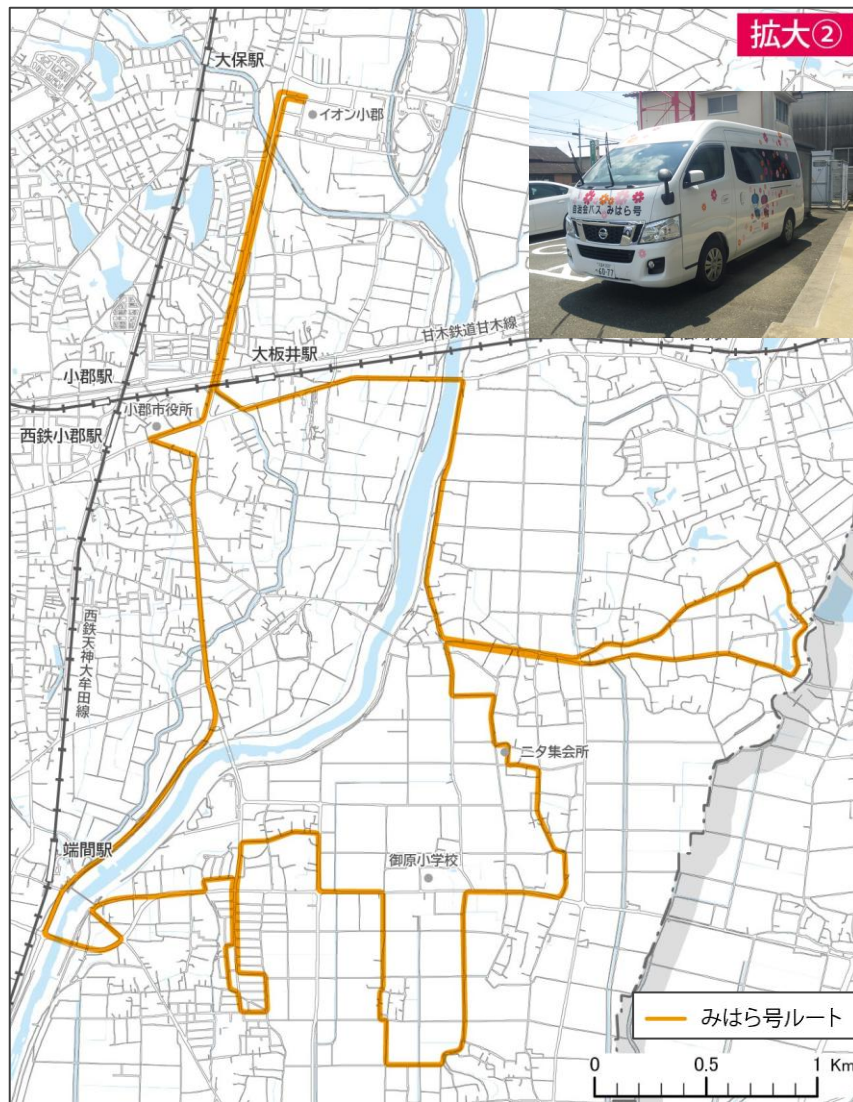
▼自治会バス事業概要（令和7年4月1日現在）

実施主体	のぞみが丘小校区 自治会バス運行協議会	御原校区協働の まちづくり協議会
校区の概要 ※数字は 令和6年度	<ul style="list-style-type: none"> 特徴:新興住宅地域 人口/世帯数: 9,106人/3,377世帯≒2.70(人/戸) 高齢化率:15.30% 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴:農村地域 人口/世帯数: 3,045人/1,253世帯≒2.43(人/戸) 高齢化率:32.8%
開始年月	平成23年4月	平成27年6月
きっかけ	地域内の民間路線バスの廃止	地域内唯一のスーパーの撤退
運行	<ul style="list-style-type: none"> 車両:10人乗りワゴン 週6日(日曜日以外)1日4便 (9時~13時) ボランティア運転手:19名 	<ul style="list-style-type: none"> 車両:『みはら号』(10人乗りワゴン) 週3日(火・木・土)1日4便 (8時25分~12時) ボランティア運転手:8名
乗車実績	令和6年度(4月~3月):10,067人 (令和6年度 1日平均:35.1人) ※累計(H23.4~R7.3):102,187人	令和6年度(4月~3月):4,081人 (令和6年度 1日平均:26.2人) ※累計(H27.6~R7.3):24,523人

出典：小都市資料

【自治会バス事業の関係図】



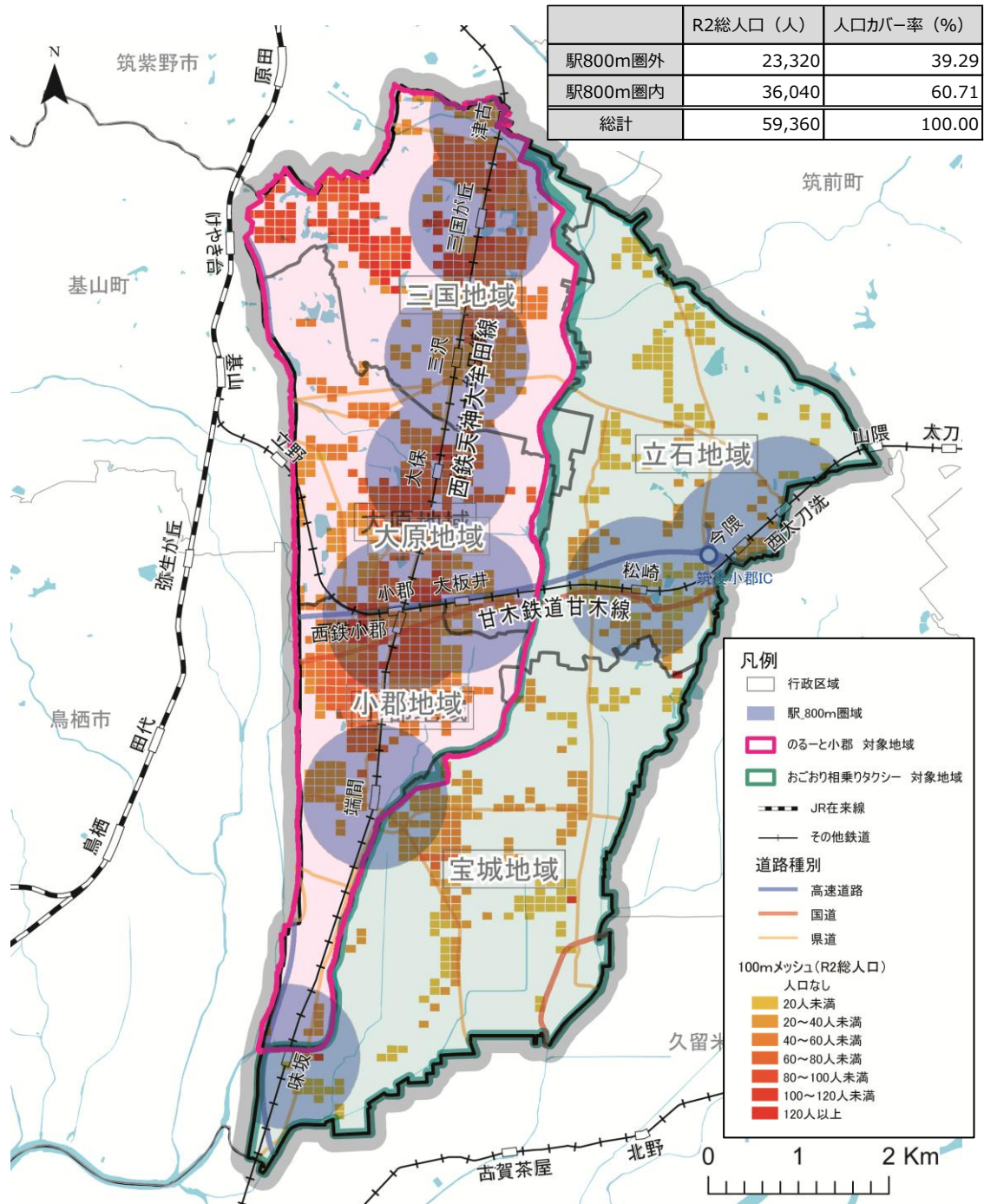


▲自治会バス運行ルート

3-3 公共交通利用圏域

鉄道駅の駅勢圏を800mとすると、小郡市内の駅勢人口は36,040人で居住人口の60.7%となっています。

その他、のりーと小郡やおごおり相乗りタクシーと一般乗用タクシーと合わせて市域全体を網羅しているため、本市全体の公共交通のカバー率は100%となっています。



▲公共交通による人口カバー状況

出典：国勢調査(2020(R2)年)(人口)、R4都市計画基礎調査、国土数値情報(地域界)

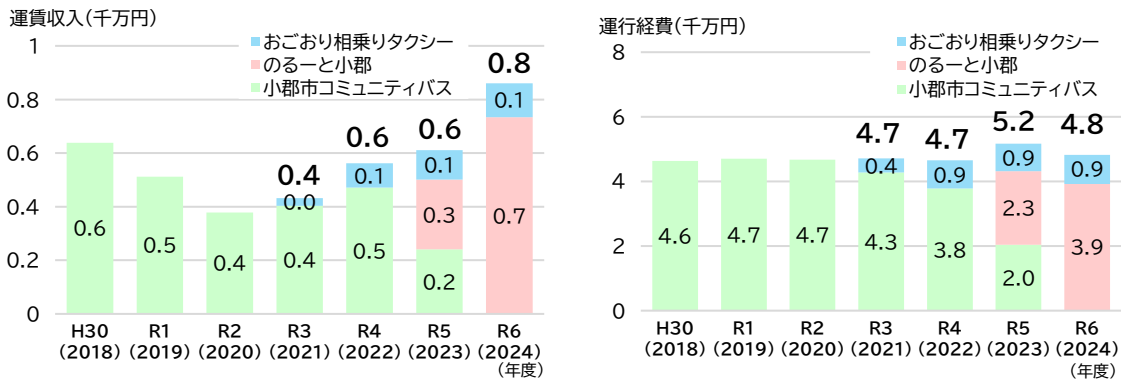


3-4 公共交通の収支状況

(1) 運賃収入・運行経費の推移

本市が運営する公共交通の運賃収入は、2020（令和2）年まで減少傾向となっておりますが、それ以降は増加していて2024（令和6）年においては、2018（平成30）年を上回っています。

運行経費は、小郡市コミュニティバスからののーと小郡の移行期にある2023（令和5）年は5.2千万円と大きく増加しましたが、2024（令和6）年は、2018（平成30）年、2019（令和元）年の運行経費と同程度です。



※小郡市コミュニティバス：R5年は4月～9月の6ヶ月分、以降廃止
 ※のーと小郡：R5年10月より運行開始のため、10月～3月の6ヶ月分
 ※おごおり相乗りタクシー：R3年10月より運行開始のため、R3年は10月～3月の6ヶ月分
 ※運賃収入は税抜
 ※「本市が運営する公共交通」は、小郡市コミュニティバス、のーと小郡、おごおり相乗りタクシーのことを指す。

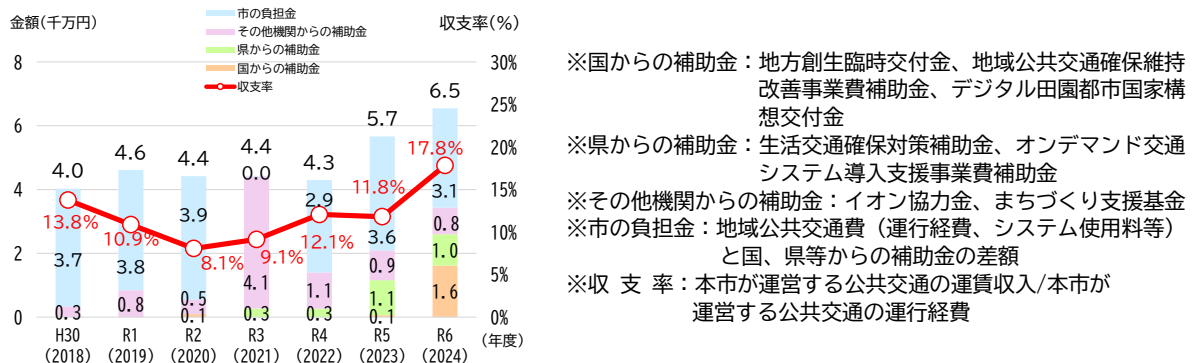
▲運賃収入・運行経費の推移

出典：小郡市資料

(2) 国・県等からの補助金と収支率の推移

公共交通の運行経費やシステム使用料など、地域公共交通の維持に係る支出は年々増加していて、2024（令和6）年では6.5千万円となっています。また、本市は国や県から公共交通の運行事業に対する補助金を受けていて、2024（令和6）年では国・県等からの補助金が約3.4千万円、市の負担額は約3.1千万円となっています。

収支率は2020（令和2）年まで減少傾向にあったものの2022（令和4）年までは増加傾向に転じ、2024（令和6）年では17.8%と大きく増加しています。



※国からの補助金：地方創生臨時交付金、地域公共交通確保維持改善事業費補助金、デジタル田園都市国家構想交付金
 ※県からの補助金：生活交通確保対策補助金、オンデマンド交通システム導入支援事業費補助金
 ※その他機関からの補助金：イオン協力金、まちづくり支援基金
 ※市の負担金：地域公共交通費（運行経費、システム使用料等）と国、県等からの補助金の差額
 ※収支率：本市が運営する公共交通の運賃収入/本市が運営する公共交通の運行経費

▲収支状況の推移

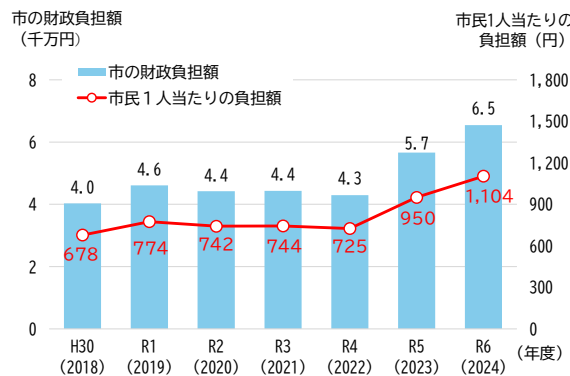
出典：小郡市決算書、小郡市主要施策報告書、小郡市資料



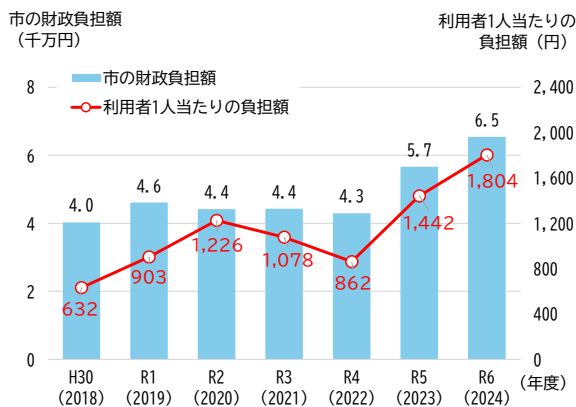
【参考】市民1人あたりの財政負担額

地域公共交通の維持に係る支出を小郡市の総人口で割った市民1人あたりの財政負担額は、平成30年度～令和4年度は700円/人前後で推移していましたが、令和5年度以降は増加傾向にあり、令和6年度には1,104円/人となっています。

利用者1人あたりの負担額でみると、地域公共交通の維持に係る支出は増加傾向にあるのに対し、利用者数は減少していることから、利用者1人あたりの負担額は増加していて、令和6年度では1,804円/人となっています。

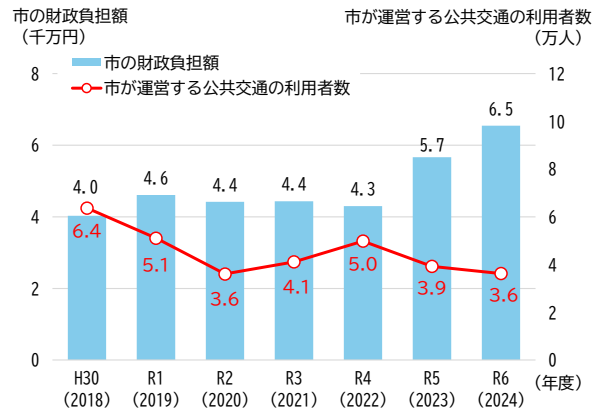


▲市民1人あたりの負担額
(財政負担額/人口)



※R5 (2023) 年度の市の財政負担額のうち
0.4千万円はシステム導入費(委託料)

▲利用者1人あたりの財政負担額



▲市が運営する公共交通の利用者数



3-5 市民及び利用者ニーズ

市民及び公共交通利用者へのアンケート調査において、以下のようなニーズが寄せられています。

▼市民アンケート調査結果

日常生活の移動について	①通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学先は、「小郡市」「福岡市」「久留米市」の順に多く、外出頻度は「週に5日以上」が72%と最も多い。 ・通勤・通学時の交通手段は、「自動車（自ら運転）」が72%、「西鉄天神大牟田線」が24%、「甘鉄甘木線」が3%。 ・自宅出発時刻は6～8時台、自宅到着時刻は17～19時台が多い。
	②通院	<ul style="list-style-type: none"> ・通院は「嶋田病院」が10%で最も多く、市外では久留米市の病院・診療所で10%、筑紫野市の病院・診療所で7%。 ・通院の交通手段は、「自動車（自ら運転）」が61%と最も多く、頻度は「月に1回以下」が80%。 ・通院での自宅出発時刻は8～10時台、自宅到着時刻は10～12時台が多い。
	③買い物	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物先は「イオン小郡SC」が31%、「筑紫野市の施設」が19%。 ・買い物での交通手段は「自動車（自ら運転）」が69%、頻度は「週に1, 2回」が52%で最も多い。 ・買い物での自宅出発時刻は10時台に集中し、自宅到着時刻は11～12時台が多い。 ・コストコへの交通手段は「自動車（自ら運転）」が84%と圧倒的に多い。
鉄道の利用について	①利用頻度・利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・「ほとんど利用しない」が、西鉄天神大牟田線で49%にとどまる一方、甘鉄甘木線では92%。 ・鉄道を利用する目的は、私用が西鉄天神大牟田線で45%、甘鉄甘木線で64%、通勤・通学が西鉄天神大牟田線で32%、甘鉄甘木線で21%。
	②利用する理由・利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を利用する理由は、西鉄天神大牟田線、甘鉄甘木線ともに「自宅が駅に近い」が最も多い。 ・鉄道を利用しない理由は、「鉄道を利用する機会がない」を除くと、西鉄天神大牟田線、甘鉄甘木線ともに「他の交通手段の方が便利」がそれぞれ30%弱で最も多く、これに次いで「自宅から駅が遠い」が20%弱で多い。
	③改善要望	<ul style="list-style-type: none"> ・改善してほしいこととしては、西鉄天神大牟田線では「駅や駐車場・駐輪場の整備」が35%で最も多く、次いで「運賃の値下げ」が32%、甘鉄甘木線では「キャッシュレス決済の導入」が25%で最も多く、次いで「運行本数の増便」、「乗継の円滑化」が多い。



のるーと小郡について	<p>①認知度・利用頻度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・のるーと小郡を「知らない」が37%、「登録していない」が85%。 ・「登録していて、利用したことがある」は7%。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>n=919人</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>n=609人</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">▲のるーと小郡の認知度・登録状況</p>
	<p>②利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・よく利用する施設は「イオン小郡SC」が35%、次いで市内の病院・診療所が多い。「三国が丘駅」、「西鉄小郡駅」もそれぞれ19%と8%。
	<p>③利用する理由・利用しない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・よく利用する理由は「アプリや電話で簡単に予約できる」が58%で最も多く、次いで「（運行範囲であれば）好きな場所で乗降できる」、「好きな時間帯で乗降できる」が多い。 ・利用しない理由は「利用する機会がない」を除くと、「他の交通手段の方が便利」が27%で最も多く、「予約が面倒」、「目的地へ行けない」、「（目的地へ行くのに）時間がかかる」が多い。
	<p>④改善要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「運行範囲の見直し」が42%で最も多く、次いで「運行日、運行時間帯の見直し」が36%。
おごおり相乗りタクシーについて	<p>①会員登録・利用頻度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・おごおり相乗りタクシーを「知らない」が71%、「登録していない」が91%。 ・登録者のうち「利用したことがない」が83%。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>n=943人</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>n=24人</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">▲おごおり相乗りタクシーの認知度・利用状況</p>
	<p>②利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・よく利用する施設は「西鉄小郡駅」、「端間駅」、「イオン小郡SC」、「嶋田病院」。
	<p>③利用する理由・利用しない理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用する理由は「時間が正確」、「運賃が安い」などが挙げられている。 ・利用しない理由は「利用する機会がない」を除くと、「利用したい時に運行していない」、「時間が不正確」、「予約が面倒」などが挙げられている。
	<p>④改善要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「運行日、運行時間帯の見直し」が64%で最も多く、次いで「運行範囲の見直し」が多い。

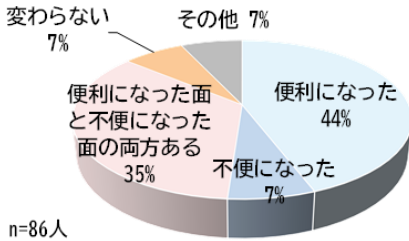
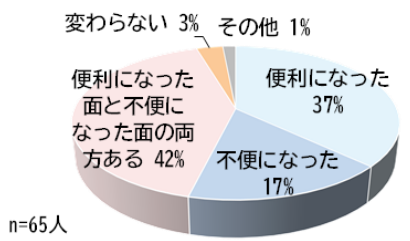


小都市の公共交通についての意見や要望	①「のーと小郡」、「おごおり相乗りタクシー」導入による移動の変化																																																																																											
	<ul style="list-style-type: none"> ・「小都市コミュニティバス」から「のーと小郡」や「おごおり相乗りタクシー」に替わったことによる日頃の移動については、「変わらない」が最も多く60%で、「便利になった」の4%に対し、「不便になった」が9%。 																																																																																											
	②地域公共交通に対する満足度																																																																																											
	<ul style="list-style-type: none"> ・「②駅の配置」、「④所要時間・運行の定時性」、「①運行範囲」で「満足・やや満足」の割合が高い。 ・「⑩駅での駐車場・駐輪場の整備状況」、「⑨駅での待合空間」、「⑪公共交通機関相互の乗継」では「やや不満・不満」の割合が高い。 ・「⑫総合的な公共交通に対する満足度」では、「満足・やや満足」が28%で「やや不満・不満」（21%）を上回っている。 																																																																																											
	<table border="1"> <caption>▲市民の満足度</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>満足</th> <th>やや満足</th> <th>どちらでもない</th> <th>やや不満</th> <th>不満</th> <th>n</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①運行範囲</td> <td>10%</td> <td>23%</td> <td>44%</td> <td>13%</td> <td>11%</td> <td>811人</td> </tr> <tr> <td>②駅の配置</td> <td>13%</td> <td>26%</td> <td>44%</td> <td>11%</td> <td>7%</td> <td>826人</td> </tr> <tr> <td>③運行日・運行時間帯</td> <td>9%</td> <td>22%</td> <td>47%</td> <td>13%</td> <td>8%</td> <td>819人</td> </tr> <tr> <td>④所要時間・運行の定時性</td> <td>11%</td> <td>24%</td> <td>51%</td> <td>8%</td> <td>5%</td> <td>819人</td> </tr> <tr> <td>⑤運賃</td> <td>7%</td> <td>16%</td> <td>55%</td> <td>16%</td> <td>6%</td> <td>826人</td> </tr> <tr> <td>⑥支払いのキャッシュレス化</td> <td>12%</td> <td>15%</td> <td>57%</td> <td>12%</td> <td>5%</td> <td>811人</td> </tr> <tr> <td>⑦運行情報案内</td> <td>9%</td> <td>20%</td> <td>52%</td> <td>13%</td> <td>6%</td> <td>826人</td> </tr> <tr> <td>⑧駅員や運転手等の職員の接遇</td> <td>12%</td> <td>17%</td> <td>64%</td> <td>2%</td> <td>4%</td> <td>812人</td> </tr> <tr> <td>⑨駅での待合空間</td> <td>5%</td> <td>12%</td> <td>57%</td> <td>20%</td> <td>6%</td> <td>824人</td> </tr> <tr> <td>⑩駅での駐車場・駐輪場の整備状況</td> <td>5%</td> <td>13%</td> <td>47%</td> <td>23%</td> <td>13%</td> <td>822人</td> </tr> <tr> <td>⑪公共交通機関相互の乗継</td> <td>4%</td> <td>15%</td> <td>55%</td> <td>17%</td> <td>8%</td> <td>812人</td> </tr> <tr> <td>⑫総合的な公共交通に対する満足度</td> <td>5%</td> <td>23%</td> <td>52%</td> <td>14%</td> <td>7%</td> <td>822人</td> </tr> </tbody> </table>	項目	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	n	①運行範囲	10%	23%	44%	13%	11%	811人	②駅の配置	13%	26%	44%	11%	7%	826人	③運行日・運行時間帯	9%	22%	47%	13%	8%	819人	④所要時間・運行の定時性	11%	24%	51%	8%	5%	819人	⑤運賃	7%	16%	55%	16%	6%	826人	⑥支払いのキャッシュレス化	12%	15%	57%	12%	5%	811人	⑦運行情報案内	9%	20%	52%	13%	6%	826人	⑧駅員や運転手等の職員の接遇	12%	17%	64%	2%	4%	812人	⑨駅での待合空間	5%	12%	57%	20%	6%	824人	⑩駅での駐車場・駐輪場の整備状況	5%	13%	47%	23%	13%	822人	⑪公共交通機関相互の乗継	4%	15%	55%	17%	8%	812人	⑫総合的な公共交通に対する満足度	5%	23%	52%	14%	7%	822人
項目	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	n																																																																																						
①運行範囲	10%	23%	44%	13%	11%	811人																																																																																						
②駅の配置	13%	26%	44%	11%	7%	826人																																																																																						
③運行日・運行時間帯	9%	22%	47%	13%	8%	819人																																																																																						
④所要時間・運行の定時性	11%	24%	51%	8%	5%	819人																																																																																						
⑤運賃	7%	16%	55%	16%	6%	826人																																																																																						
⑥支払いのキャッシュレス化	12%	15%	57%	12%	5%	811人																																																																																						
⑦運行情報案内	9%	20%	52%	13%	6%	826人																																																																																						
⑧駅員や運転手等の職員の接遇	12%	17%	64%	2%	4%	812人																																																																																						
⑨駅での待合空間	5%	12%	57%	20%	6%	824人																																																																																						
⑩駅での駐車場・駐輪場の整備状況	5%	13%	47%	23%	13%	822人																																																																																						
⑪公共交通機関相互の乗継	4%	15%	55%	17%	8%	812人																																																																																						
⑫総合的な公共交通に対する満足度	5%	23%	52%	14%	7%	822人																																																																																						
	③地域公共交通の維持に対する考え																																																																																											
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持については、「②市の財政負担を増やしてでも、現在の公共交通は維持するべき」が最も多く35%となっている。 																																																																																											
	④地域公共交通をより利用するための取組み																																																																																											
	<ul style="list-style-type: none"> ・「運賃値下げ・割引」が最も多く31%、次いで「通院・買い物に行く時間帯での増便（帰便含む）」、「駅や駐車場・駐輪場の整備」、「通勤・通学時間帯での増便（帰便含む）」が多い。 																																																																																											
	<table border="1"> <caption>▲地域公共交通をより利用するための取組み</caption> <thead> <tr> <th>取組み</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤・通学時間帯での増便(帰便含む)</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>通院・買い物時間帯での増便(帰便含む)</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>最終便をもっと遅くする</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>乗車時間(所要時間)の短縮</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>時間の正確性</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>運賃値下げ・割引</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>キャッシュレス決済の導入</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>丁寧な運転</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>運転手等の職員の接遇改善</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>駅や駐車場・駐輪場の整備</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>待ち時間の少ない乗継</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバスの運行再開</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>動め先の指示や推奨</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>12%</td> </tr> </tbody> </table>	取組み	割合	通勤・通学時間帯での増便(帰便含む)	25%	通院・買い物時間帯での増便(帰便含む)	29%	最終便をもっと遅くする	18%	乗車時間(所要時間)の短縮	11%	時間の正確性	11%	運賃値下げ・割引	31%	キャッシュレス決済の導入	15%	丁寧な運転	7%	運転手等の職員の接遇改善	4%	駅や駐車場・駐輪場の整備	27%	待ち時間の少ない乗継	19%	コミュニティバスの運行再開	20%	動め先の指示や推奨	3%	その他	12%																																																													
取組み	割合																																																																																											
通勤・通学時間帯での増便(帰便含む)	25%																																																																																											
通院・買い物時間帯での増便(帰便含む)	29%																																																																																											
最終便をもっと遅くする	18%																																																																																											
乗車時間(所要時間)の短縮	11%																																																																																											
時間の正確性	11%																																																																																											
運賃値下げ・割引	31%																																																																																											
キャッシュレス決済の導入	15%																																																																																											
丁寧な運転	7%																																																																																											
運転手等の職員の接遇改善	4%																																																																																											
駅や駐車場・駐輪場の整備	27%																																																																																											
待ち時間の少ない乗継	19%																																																																																											
コミュニティバスの運行再開	20%																																																																																											
動め先の指示や推奨	3%																																																																																											
その他	12%																																																																																											

▼鉄道利用者アンケート

	西鉄小郡駅	甘鉄小郡駅
①利用した理由	・「自宅が駅に近い」が51%、「目的地の近くに駅がある」が36%。	・「目的地の近くに駅がある」が61%、「自宅が駅に近い」が37%。
②利用目的・利用頻度	・利用目的は、「通勤・通学」が61%と最も多い。 ・利用頻度は「週に5日以上」が54%で最も多い。	・利用目的は、「通勤・通学」が77%と最も多い。 ・利用頻度は「週に5日以上」が68%で最も多い。
③改善要望	・改善要望は、「運行本数の増便」が51%で最も多く、次いで「運賃値下げ」の14%となっている。	・改善要望は、「運行本数の増便」が60%で最も多く、次いで「キャッシュレス決済の導入」の35%となっている。

▼デマンド交通利用者アンケート

	のーと小郡	おごおり相乗りタクシー
①利用目的・予約方法	・利用目的は「私用」が35%、次いで「通勤・通学」が23%、「買い物」が22%。 ・予約方法は「アプリ・Web」が89%、「電話」が11%。	・利用目的は「買い物」が46%、次いで「通院」の44%。 ・予約方法は「電話」が89%、「ポケットBUS停（Web）」が11%。
②目的地・利用頻度	・目的地は「イオン小郡SC」が24%、「三国が丘駅」が17%、「西鉄小郡駅」が12%。 ・利用時間帯は、10時台が34%と最も多く、次いで13時台、9時台。 ・利用頻度は「月に2,3日」が30%で最も多い。	・目的地は「病院」が36%、「イオン小郡SC」が26%、「小郡駅」が7%。 ・利用頻度は、「月に2, 3回」が45%、「月に1回以下」が31%。
③利用理由	・「運賃が安い」が58%で最も多く、次いで「（運行範囲内であれば）好きな場所で乗降できる」が48%。	・「運賃が安い」が71%で最も多く、次いで「時間が正確」が52%。
④利便性	<p>・のーと小郡導入後、「便利になった」は44%。</p>  <p>▲のーと小郡の利便性</p>	<p>・おごおり相乗りタクシー導入後、「便利になった」は37%。</p>  <p>▲おごおり相乗りタクシーの利便性</p>
⑤改善要望	<p>・改善要望は、「運行範囲の見直し」が65%で最も多く、次いで「予約確定後の時刻変更や遅延の改善」が48%、「予約アプリの利便性」が30%。</p> <p>・運行範囲の要望は「原田駅」が32%で最も多く、次いで「けやき台駅」が13%。</p>	<p>・改善要望は、「運行日・運行時間帯の見直し」が64%で最も多く、次いで「運行範囲の見直し」が44%。</p>



3-6 交通事業者ニーズ

市内の交通事業者へのヒアリングにおいて、以下のような意見が寄せられました。

多くの交通事業者で運転手及び人手不足の問題が指摘されていて、公共交通体系を維持・確保するためには喫緊の課題となっています。

▼交通事業者ヒアリング結果

事業者	意見
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・人手不足や物価高騰が事業の維持・継続に影響を与えていて各社でもその対応に苦慮するとともにその改善に向けて取り組んでいる状況である。 ・特に車両においては、車体本体もさることながら、電子部品などの改廃など事業者では対応できない問題も顕在化している。
デマンド交通 (タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ・各社ともに運転手の確保に苦慮していることが伺える。 ・その他、詳細な部分での不都合も顕在化していて、各社間での情報共有などの連携を進めるとともに、事業主体である小郡市との意見交換等により問題点の改善が求められる。
自治会バス	<ul style="list-style-type: none"> ・2地区共にボランティア運転手の確保が課題とされていて、その対応が必要と考えられる。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停へのアクセス交通やバリアフリー化に対する指摘が挙げられている。



4 公共交通の問題点と課題

4-1 問題点と課題

【公共交通の問題点（ギャップ）】

●公共交通体系において

- ・人口は増加傾向にあったものの、今後は減少が予想されています。少子高齢化は確実に進展していることから、公共交通利用者の減少に加えて、高齢者や障がい者への対応などもより強く求められるものと考えられます。
- ・これに先駆けて、小郡市ではデマンド交通を導入していて、利用状況や利用者アンケートからみると一定の成果が発現していますが、鉄道とデマンド交通に二分されたことにより、その中間的な役割を担っていた市域内の幹線的交通への対応が難しくなっています。
- ・具体的には、鉄道では、大量性・速達性・定時性に優れ比較的運賃は安い一方、目的地へのアクセス性、運行本数の少なさ、乗降の煩わしさなどが残り、デマンド交通では、ドアtoドアでアクセス性に優れるものの速達性、定時性、大量性が十分でなく、特に通勤・通学などへの対応として、その中間的な役割・機能が求められます。
- ・自治会バスは、隔日運行かつ無料で運行されていますが、高齢化等のために持続可能性が懸念され、デマンド交通との相互補完が求められます。

●鉄道において

- ・利用者数がコロナ禍前の水準にまで戻っておらず、さらに乗務員や運転手の人員不足や物価高騰などもあることから経営への影響、ひいては鉄道サービスの持続性が懸念されます。
- ・西鉄天神大牟田線、甘鉄甘木線ともに増便への要望が多いものの、上記のような状況を踏まえるとその対応は難しく、それを補う（増便しなくても増便を要望する理由に対応できる）方策を考える必要があります。
- ・甘木鉄道でのキャッシュレス化導入については、導入費用の問題に加えて、一部地域で交通系ICカードの廃止などの問題が顕在化してきている一方、新たな決済方法も導入が進みつつあることも踏まえる必要があります。
- ・コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、駅周辺での駐輪場・駐車場整備の要望や「自宅から駅までが遠い」との意見に応えるためにも、主要駅における二次交通の充実や結節機能の向上が求められています。

**●デマンド交通において**

- ・一定の利用があり増加傾向にありますが、より一層の認知度の向上、登録者の確保などの対策が必要と考えられます。
- ・運行範囲の拡大は、利便性向上に向けては不可欠と考えられますが、運行の冗長性が高まり、その分、車両の増車や運転手の増員にも対応する必要があります。

●自治会バスにおいて

- ・運転手がボランティアであることから、その確保、さらには高齢者が運転手となった場合の安全性の問題などが懸念されます。

●まちづくり支援において

- ・自宅や目的地が駅に近いことが公共交通を利用する理由であり、自家用車があることや駅が自宅から遠いことが利用しない理由となっていることから、まちづくりや地域づくりにおいても二次交通を含めた鉄道駅へのアクセス性を考慮する必要があります。



以上を踏まえると、公共交通の課題として次の7つが整理されます。

【公共交通の課題（タスク）】

課題1：都市間（基幹）交通への対応

- ・ベッドタウンとしての役割を担うため、市域外への通勤・通学や買い物、通院等の都市間（基幹）交通（鉄道）の利便性向上や利用促進により公共交通の一層の維持・活性化を図る必要があります。

課題2：市域内基幹交通への対応

- ・通勤・通学などの一定の定時性、大量性を必要とする交通に対して、鉄道では市域内輸送（短区間利用）への対応、デマンド交通では幹線的機能を持たせるなどの対応が必要です。

課題3：デマンド交通の普及・推進に向けた対応

- ・人口減少、少子高齢化の進展に対して、先駆けて導入したデマンド交通の必要性・重要性は高まることから、利用促進とともに一層の利便性向上などに対応する必要があります。

課題4：交通結節機能の強化

- ・市域内基幹交通の結節点となる主要駅での鉄道相互、デマンド交通や自転車、自動車との結節機能の強化が必要です。

課題5：まちづくりへの支援

- ・既存及び新規の集客施設や産業施設に対して、その立地効果を一層発現・波及させるためにも公共交通アクセスを充実させる必要があります。

課題6：公共交通の持続性

- ・コロナ禍に加え、全国的な乗務員不足や燃料費をはじめとする諸物価高騰等により公共交通の持続性・交通事業者の経営体力が危惧されるところであり、関係者が連携して直接的な支援や厳しい状況への理解・協力を得るための啓発活動、利用促進に取り組む必要があります。

課題7：自治会バスとの連携

- ・デマンド交通と連携しながら、自治会バスの維持・活性化に向けてボランティア運転手の確保等の支援が必要です。



5 地域公共交通計画の基本方針

5-1 基本理念

前章までに整理した本市の上位関連計画におけるまちづくりの方向性や、現状・課題を踏まえて、小郡市地域公共交通計画における基本理念を以下のように定めます。

地域をつなぐ、未来とつなぐ

～ つながるまち小郡 ～

第6次小郡市総合振興計画で目指す将来像「人がつながり 市民が躍動する温かみのある都市 おごおり ～「共感・共働・共創」による共生社会を目指して～」を実現するため、第2次小郡市都市計画マスタープランで定めるまちづくりの理念「恵まれた立地特性と豊かな自然環境とともに心地よく暮らし続けられる都市 おごおり」と連携しながら、市内のどこからでも公共交通を使って便利に移動できる環境をつくるとともに、将来にわたって維持できるような地域公共交通の再構築を図っていきます。

「地域をつなぐ」……………市内外の各地域を公共交通でつなぎます

「未来とつなぐ」……………公共交通サービスを将来にわたり持続させ未来へとつないでいきます

「つながるまち小郡」……………公共交通によって地域間の交流・連携を促し、小郡市に住む人、訪れる人それぞれがつながっていくことを目指します



5-2 基本方針及び計画目標

本市の公共交通をとりまく課題と基本理念を踏まえて、地域公共交通計画における基本方針と計画目標を次のように設定します。

【基本方針1】利用者ニーズを踏まえた地域公共交通の適正化

子どもや学生、高齢者、障がい者、外国人など、誰もが安心して移動できる環境を確保するため、利用者ニーズを踏まえて、鉄道、高速バス、市内デマンド交通といった各交通機関がそれぞれの役割分担の下、最適な地域公共交通体系へと適正化を図ります。

【基本方針2】地域公共交通を維持するための取組促進

将来にわたって地域公共交通サービスが維持できるよう、公共交通の利用促進を図るとともに、持続可能な経営基盤の確立に向けた各種取組を促進します。

【基本方針3】新駅を起点とした新たなまちづくり支援

筑後小郡インターチェンジ周辺や小郡鳥栖南スマートインターチェンジ周辺における新たなまちづくりと連携し、新駅設置をはじめとする新たな公共交通サービスの導入・再構築を検討します。

【計画目標1】地域公共交通の利便性向上

市内を運行する「のりーと小郡」及び「おごおり相乗りタクシー」について、通勤・通学時間帯にも利用しやすいサービス体系への見直しを検討します。また、予約システムの改善や運行効率化を図り、より利用しやすいサービスへと改善・発展させることで、地域公共交通の利便性を向上させます。

<施策>

- 通勤・通学に対応した地域内幹線公共交通の充実
- デマンド交通の利便性向上

【計画目標2】駅へのアクセスや乗換環境の向上

駅前広場の整備・利活用、自由通路の整備などにより、駅周辺の交通環境の向上を図ります。また、エレベーターの設置や案内・誘導サインの充実など駅の高度化・バリアフリー化を推進し、駅構内での移動環境を改善します。さらに、複数の交通モード間において乗継案内やダイヤ接続等シームレスな移動環境を確保し、乗継環境の向上を図ります。

<施策>

- 公共交通を乗継しやすい環境の整備



【計画目標3】公共交通の利用促進

免許返納者や子ども、学生などを対象に、公共交通の利用方法をわかりやすく周知することで、車を持たない・運転できない人々の移動を支援します。また、全国的に増加している外国人居住者や観光客等に対応するため、車両や案内等の多言語化を推進します。

さらに、公共交通に関する学びの機会や各種インセンティブの提供を通じたモビリティマネジメントにより、通勤時などにおけるマイカーからの転換を促進します。

<施策>

- 交通弱者等への支援
- モビリティマネジメントによる利用促進

【計画目標4】公共交通を支える体制・仕組みの確立

公共交通の担い手となる人材の確保・育成や収益向上策など、交通事業者が安定的かつ持続的に公共交通サービスを提供できるような方策を検討します。また、ボランティアで運行されている自治会バスとも連携し、市民、地域、交通事業者、自治体がそれぞれの役割分担のもとで共に地域公共交通サービスを支える“共創”の体制・仕組みづくりを進めます。

<施策>

- 人材確保や収益向上策等による持続的な経営支援
- 共創による地域公共交通サービス確保

【計画目標5】新たなまちづくりと連携した地域公共交通サービスの再構築

インターチェンジ周辺の新たなまちづくりを支えるため、新駅設置をはじめ、主要な施設等へのデマンド交通の乗入れや乗継環境の整備、新たなモビリティの導入など、まちづくりの動向を踏まえながら地域公共交通体系の再構築を検討します。

<施策>

- 新たなまちづくりと合わせた公共交通体系の再構築



5-3 地域公共交通軸イメージ

基本理念及び基本方針を踏まえて、本市が目指す地域公共交通軸イメージの基本的な考え方とイメージ図を示します。

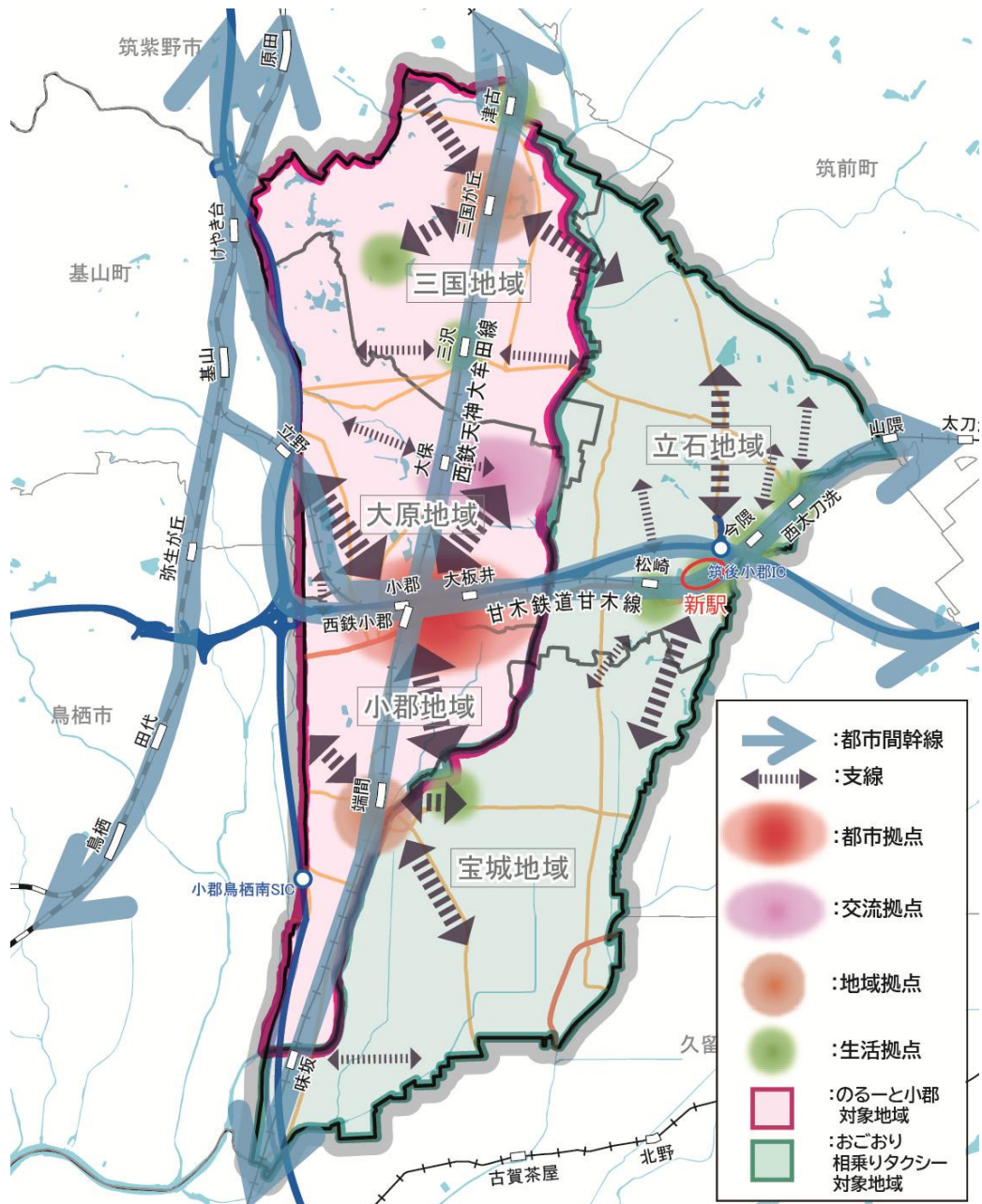
【基本的な考え方】

本市の公共交通には、都市間幹線である鉄道や高速バスや市域全体を運行するタクシーなどがあり、それぞれ役割分担の下で地域住民の移動を支えています。地域内の移動を支える「支線」として、現在は小郡市の中心を縦断するように流れる宝満川を境に、西側を「のるーと小郡」、東側を「おごおり相乗りタクシー」が運行しています。

小郡市の人口約6万人のうち、西側には約5万人が住んでいて、都市計画上では市街化区域となっています。一方で、東側の人口は約1万人で都市計画上では市街化調整区域となっています。人口密度に応じて、病院や店舗等の利便施設の集積度も異なります。

このように、宝満川の東西で人口や土地利用が大きく異なることから、地域特性に応じた異なる交通体系を導入していて、将来的にもこの体系を引き継ぐことを基本とします。

ただし、今後のまちづくりの動向に応じて、東西相互への乗入れ拠点を拡大していくなど、公共交通体系を見直すことを検討します。



▲地域公共交通軸イメージ

▼公共交通軸の機能分類と役割

機能分類	公共交通	役割	サービス確保の考え方
都市間幹線	<ul style="list-style-type: none"> ●西鉄天神大牟田線 ●甘鉄甘木線 ●高速バス 	福岡市や久留米市、朝倉市など、他都市との広域的な移動を支える幹線軸として機能します。	・通勤通学、買い物等の広域的な移動ニーズに応じたサービス確保
支線	<ul style="list-style-type: none"> ●のりーと小郡 ●おごおり相乗りタクシー 	市内の鉄道駅や高速バス乗り場、主要施設などを連絡する市内での移動を支える支線軸として機能します。	<ul style="list-style-type: none"> ・西鉄・甘鉄の市内各駅への移動に対応したサービス確保 ・買い物、通院等市内の主要な施設への移動ニーズへの対応
市全域	<ul style="list-style-type: none"> ●一般タクシー 	市全域にわたり、個々の多様なニーズに対応した移動を支える公共交通としての役割を担います。	・自宅から目的地まで等個々の様々な移動ニーズに対応



6 目標達成するための基本施策及びスケジュール

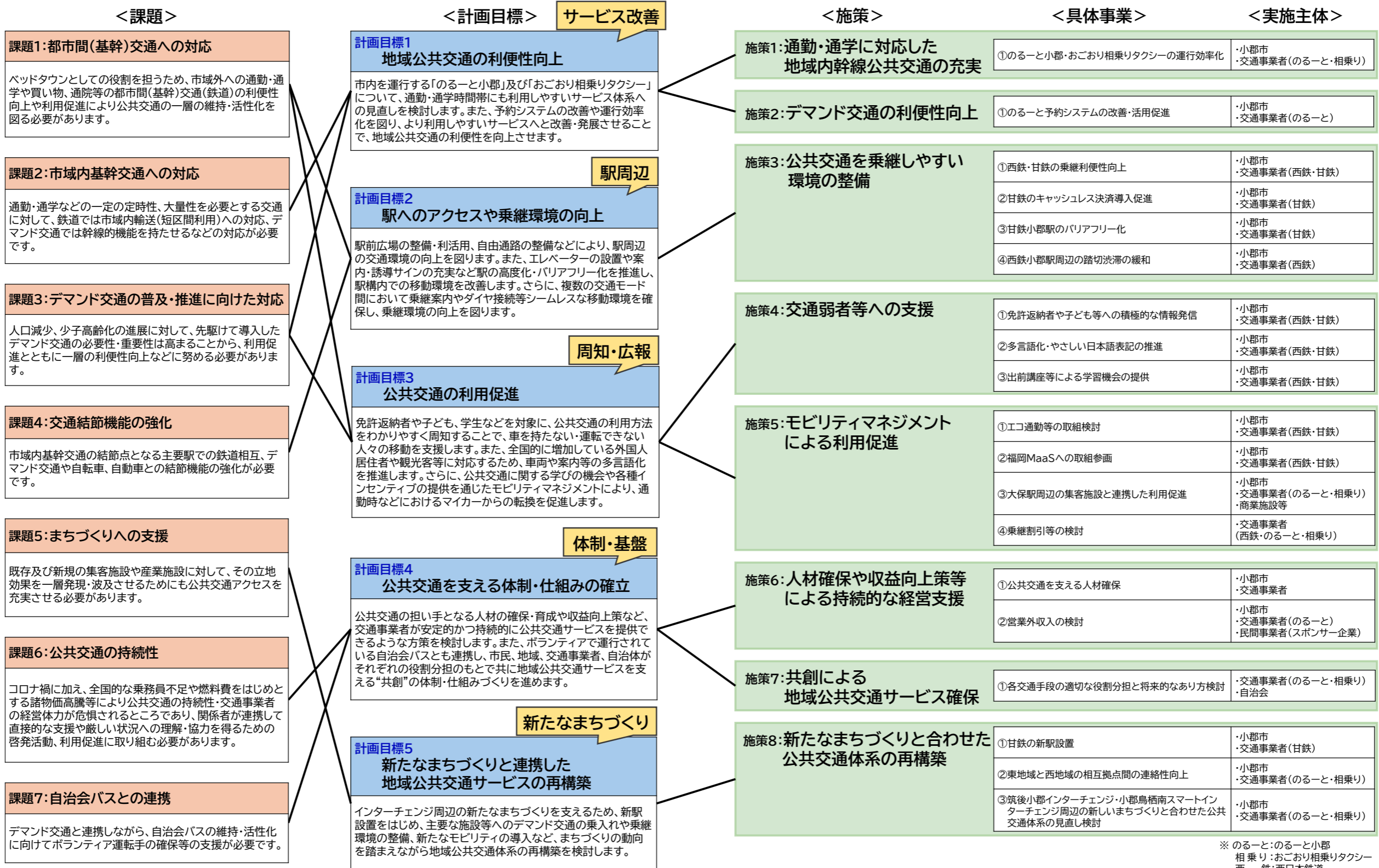
6-1 施策体系

前章までに整理した基本理念、基本方針、計画目標を踏まえて、目標を達成するための具体的な施策とスケジュールを次頁以降に示します。



■小郡市地域公共交通計画 施策体系

基本理念	地域をつなぐ、未来とつなぐ ~つながるまち小郡~		
基本方針	1 利用者ニーズを踏まえた地域公共交通の適正化	2 地域公共交通を維持するための取組促進	3 新駅を起点とした新たなまちづくり支援



※ のりーと:のりーと小郡相乗り おごおり相乗りタクシー
西鉄:西日本鉄道
甘鉄:甘木鉄道



6-2 施策内容とスケジュール

施策1：通勤・通学に対応した地域内幹線公共交通の充実

施策内容	<p>①のるーと小郡・おごおり相乗りタクシーの運行効率化</p> <p>のるーと小郡・おごおり相乗りタクシーを活用し、朝夕の通勤・通学時間帯の大量輸送に対応できる運行形態を検討します。</p> <p>例えば、市内に点在しているタクシー事業者の立地を活かして運行範囲を小規模・分割化することで移動時間の短縮や高頻度化を図ることや、のるーとのAIシステムをアップデートすることなどにより、更なる運行の効率化を図ります。</p>
------	---

①のるーと小郡・おごおり相乗りタクシーの運行効率化

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (のるーと・相乗り)	調査・検討		実施			継続

施策2：デマンド交通の利便性向上

施策内容	<p>①のるーと予約システムの改善・活用促進</p> <p>のるーと小郡の予約において、利用者の利便性向上と交通事業者の負担を減らすために、広報活動や出前講座を開催するなどして予約方法や車両特性を周知することにより、電話からアプリ・WEB（LINE）での予約への転換を図ります。また、利用者ニーズに応じてより利用しやすい予約システムへの改善を検討します。</p> <p>※現在は、のるーとアプリ以外では、小郡市公式LINEのメニューからのるーと小郡の予約ページへ遷移できる仕組みを利用して、LINEからのWEB予約を促しています。</p>
------	---



▲のるーと小郡パンフレット（出典：小郡市HP）

①のるーと予約システムの改善・活用促進

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (のるーと)	調査・検討		実施			継続



施策3：公共交通を乗継しやすい環境の整備

施策内容

①西鉄・甘鉄の乗継利便性向上

西鉄・甘鉄の連絡性を向上し、都市間幹線としての役割を発揮するために、鉄道事業者間での連携を図りながら乗継しやすいダイヤ編成を維持・継続します。相互の駅での運行情報案内や誘導サインの設置等を推進するなど、鉄道駅間の乗継案内を充実させます。

②甘鉄のキャッシュレス決済導入促進

甘鉄において、スムーズな乗降ができるようキャッシュレス決済の導入を推進します。

③甘鉄小郡駅のバリアフリー化

ベビーカー、車いすユーザーや高齢者等誰もが駅を円滑に移動できるよう、甘鉄小郡駅にエレベーターの設置を推進します。



▲キャッシュレス決済イメージ



▲甘鉄小郡駅の階段

①西鉄・甘鉄の乗継利便性向上

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (西日本鉄道・甘木鉄道)	調査・検討				実施	

②甘鉄のキャッシュレス決済導入促進

・小郡市 ・交通事業者 (甘木鉄道)	調査・検討				実施	
--------------------------	-------	--	--	--	----	--

③甘鉄小郡駅のバリアフリー化

・小郡市 ・交通事業者 (甘木鉄道)	調査・検討	実施		継続		
--------------------------	-------	----	--	----	--	--



施策3：公共交通を乗継しやすい環境の整備

施策内容	④西鉄小郡駅周辺の踏切渋滞の緩和
	西鉄小郡駅南では電車の折り返しによって踏切が長時間遮断し、しばしば国道500号で慢性的な渋滞が発生しています。駅周辺での混雑解消のための対策・手法について調査を進め、交通結節点周辺の移動円滑化を検討します。

④西鉄小郡駅周辺の踏切渋滞の緩和

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (西日本鉄道)	調査・検討					実施



施策4：公共交通を必要とする人々への支援

施策内容

①免許返納者や子ども等への積極的な情報発信

免許返納時における窓口でのデマンド交通の予約・利用方法の説明や、子育て世帯がよく利用する施設でのパンフレットの配布など、公共交通を必要とする人々へ積極的に情報発信します。

②多言語化・やさしい日本語表記の推進

外国人の居住者や観光客、障がいを持つ方など、誰もが公共交通を利用しやすいよう、多言語化車両の導入や、駅やバス停での案内表示の多言語化、やさしい日本語版パンフレットの作成などを推進します。

③出前講座等による学習機会の提供

幼い頃から公共交通利用に慣れ親しんでもらえるよう、小学校や地域において公共交通に関する学習の機会を確保します。具体的には、小郡市が全庁的に取組んでいる「七夕出前講座」のメニューとして公共交通に関する講座を追加し、希望者が予約や利用方法等について個別に相談・学べる環境を整備します。



▲西鉄小郡駅の英語表記付き案内サイン



▲出前講座の様子

①免許返納者や子ども等への積極的な情報発信

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (西日本鉄道・甘木鉄道)	調査・検討		実施			継続

②多言語化・やさしい日本語表記の推進

・小郡市 ・交通事業者 (西日本鉄道・甘木鉄道)	調査・検討		実施			継続
--------------------------------	-------	--	----	--	--	----

③出前講座等による学習機会の提供

・小郡市 ・交通事業者 (西日本鉄道・甘木鉄道)	調査・検討		実施			継続
--------------------------------	-------	--	----	--	--	----



施策5：モビリティマネジメント等による利用促進

施策内容

①エコ通勤等の取組検討

マイカー利用者等に対してコンパクト・プラス・ネットワークに基づいた公共交通の考え方を周知することで、通勤等における公共交通利用への転換を促進します。
また、転入届出の際に市の窓口において公共交通パンフレットを配布するなど、転入者に対する周知を図ります。

②福岡MaaSへの取組参画

福岡県内では各地で様々なMaaSの取組が行われています。小郡市でも、他市町と連携を図りながら、都市間幹線となる鉄道や高速バスと支線となるデマンド交通を観光客等の来訪者にも有効的に活用していただけるよう、福岡MaaSへの参画を推進します。

コンパクト・プラス・ネットワークとは？

▲コンパクト・プラス・ネットワーク
(出典：国土交通省HP)

OUR THOUGHTS

つなぐ、つながる、福岡

▲福岡MaaS (出典：福岡市HP)

①エコ通勤等の取組検討

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (西日本鉄道・甘木鉄道)	調査・検討		実施			継続

②福岡MaaSへの取組参画

・小郡市 ・交通事業者 (西日本鉄道・甘木鉄道)	調査・検討				実施
--------------------------------	-------	--	--	--	----



施策5：モビリティマネジメント等による利用促進

施策内容

③大保駅周辺の集客施設と連携した利用促進

商業施設において、公共交通の運行情報案内や公共交通利用による買い物割引を提供するなど、利用促進を検討します。

④乗継割引等の検討

鉄道や高速バスを利用する際に、のーと小郡・おごおり相乗りタクシーを自宅～最寄り駅または高速バス乗り場間で利用すると割引を受けられる等、公共交通利用者に対してインセンティブを提供することを検討します。



▲参考：アイランドシティのーと西鉄バス定期券の割引サービス
(出典：アイランドシティのーとHP)

③大保駅周辺の集客施設と連携した利用促進

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (のーと・相乗り) ・商業施設等	調査・検討		実施			継続

④乗継割引等の検討

・交通事業者 (のーと・相乗り)	調査・検討				実施
---------------------	-------	--	--	--	----



施策6：人材確保や収益向上策等による持続的な経営支援

施策内容

①公共交通を支える人材確保

公共交通の運営においては、賃金の低さや二種免許取得者数の減少等によるドライバーの減少、ドライバーの高齢化により人材不足の問題が深刻化しています。持続的な公共交通を維持できるよう、国や県の補助制度の活用支援、人材確保セミナーへの参加促進等により人材確保に努めます。

②営業外収入の検討

持続的な公共交通の経営に向けて、運賃収入以外に継続して安定的な収入を得られるよう、地元企業をはじめとするスポンサー企業による車両等での広告やネーミングライツ等を導入します。

交通DX・GXによる経営改善支援事業等補助金（令和7年度）
交通DX・GXによる経営改善支援事業（旅客自動車運送事業者の人材確保事業）

【担当部署】
国土交通省
物流・自動車局旅客課

地域交通事業者によるDX・GX等による経営改善に資する取組に対して支援します。また、2種免許取得、採用活動など、人材確保のために行う取組も支援します。

補助対象事業者

乗合バス・貸切バス・タクシー・公共ライドシェア・日本版ライドシェア事業者

補助対象経費と補助率

人材補助事業の着手可能日：令和6年12月17日以降

○各種システム

運行管理支援、業務日報自動作成、車両動態管理、運行計画作成支援、ODデータ・乗降人数など自動集計システム、その他別表に記載されているメニュー、もしくは「経営改善に資する」システムの導入



補助率：1/2

○決済機器の導入

クレジット決済機器、交通IC決済機器、二次元コード決済機器、その他キャッシュレス決済機器の導入



補助率：1/3

※交通DX・GXによる経営改善支援事業（Dメニュー）については、1メニューにつき交付申請額は300万を上限とします。

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

▲交通DX・GXによる経営改善支援事業等補助金
(国土交通省HP)



▲車体広告イメージ

①公共交通を支える人材確保

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者	実施					継続

②営業外収入の検討

・小郡市 ・交通事業者 (のるーと) ・民間事業者 (スポンサー企業)	調査・検討			実施		継続
---	-------	--	--	----	--	----

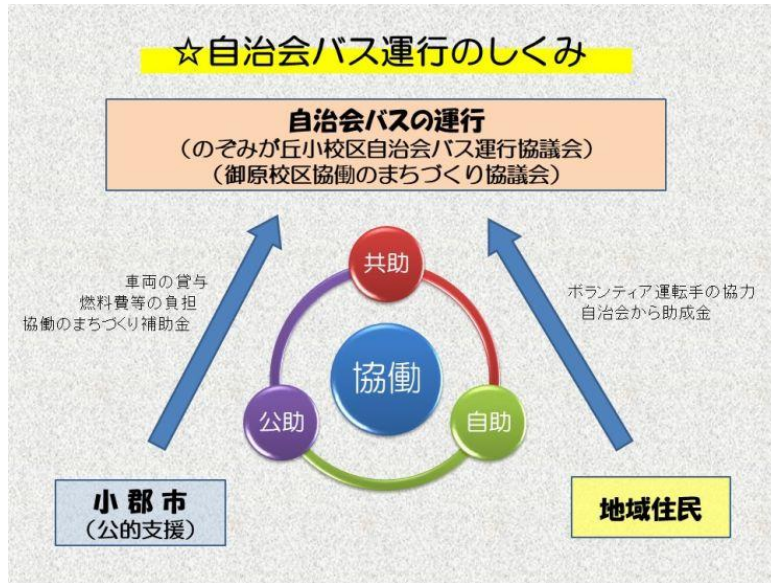


施策7：共創による地域公共交通サービス確保

施策内容

①各交通手段の適切な役割分担と将来的なあり方検討

小郡市内を運行するのーと小郡、おごおり相乗りタクシー、自治会バスが、公共交通におけるそれぞれの役割の中で持続的に交通機能を発揮できるよう、各事業者間での共創による適切な役割分担と将来的なあり方の検討を推進します。



▲自治会バス運行のしくみ (出典：小郡市HP)



▲自治会バス (出典：小郡市HP)

①各交通手段の適切な役割分担と将来的なあり方検討

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・交通事業者 (のーと・相乗り) ・自治会	調査・検討		実施			継続



施策8：新たなまちづくりと合わせた公共交通体系の再構築

施策内容	<p>①甘鉄の新駅設置</p> <p>筑後小郡インターチェンジ周辺は、道路軸や公共交通軸が集約され交通利便性が高い特性があり、それらを活かしたコンパクトで活力ある新たなまちづくりが推進されています。</p> <p>集客力のある新たな商業施設も立地していることから、更なる交流人口の拡大や生活利便性向上を図るため、関係機関と協議をしながら筑後小郡インターチェンジ周辺への甘鉄の新駅設置に向けた取組を推進します。</p>
	<p>②東地域と西地域の相互拠点間の連絡性向上</p> <p>現在は、のりーと小郡が宝満川の西側を、おごおり相乗りタクシーが東側を運行しています。東西地域の連絡性を向上させるため、拠点となる駅や施設等への相互乗入れを推進します。</p>

①甘鉄の新駅設置

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (甘木鉄道)	調査・検討				実施	

②東地域と西地域の相互拠点間の連絡性向上

・小郡市 ・交通事業者 (のりーと・相乗り)	調査・検討				実施	
------------------------------	-------	--	--	--	----	--



施策8：新たなまちづくりと合わせた公共交通体系の再構築

施策内容

③筑後小郡インターチェンジ

・小郡鳥栖南スマートインターチェンジ周辺の新しいまちづくりと合わせた公共交通体系の見直し検討

インターチェンジ周辺における新たなまちづくりの動向を踏まえつつ、施設の立地動向や利用者ニーズ等を踏まえながら、デマンド交通の再編や新たなモビリティの導入、乗継環境の整備など、公共交通体系の見直し検討を図ります。



▲筑後小郡インターチェンジ構想図
(出典：小郡市HP)



▲小郡鳥栖南スマートインターチェンジ構想図
(出典：小郡市HP)

③筑後小郡インターチェンジ・小郡鳥栖南スマートインターチェンジ周辺の新しいまちづくりと合わせた公共交通体系の見直し検討

実施主体	実施時期					
	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
・小郡市 ・交通事業者 (のるーと・相乗り)	調査・検討					実施



6-3 中・長期に向けた取組

具体的な施策のうち、計画期間以降の中・長期に向けた取組として、以下の検討を進めます。

●甘鉄小郡駅－立野駅間の新駅設置

駅間距離が長い甘鉄小郡駅～立野駅間において、地域住民等から鉄道利便性を向上させるための新駅設置を要望されており、今後のあり方について検討します。

●駅前広場や自由通路の整備・改善

西鉄小郡駅東側・大保駅等において駅前広場の整備を検討します。西鉄小郡駅では歩行者が安全かつスムーズに通行できるよう、東西自由通路も併せて整備を検討します。

西鉄小郡駅西側、三国が丘駅西側においては、多くの送迎車に対応できるよう、一般車両の駐停車スペースの確保を検討します。

●のりーと小郡の運行体系の再検討

導入以来利用者が増加している「のりーと小郡」について、今後の利用動向を踏まえながら需要に対応した運行体系の再検討を進めます。



7 計画の目標及び進捗管理

7-1 数値目標の設定

本計画の達成状況を評価するため、総合的な計画推進による全体目標指標と、各計画目標に対する指標を設定します。

なお、各計画目標に対する指標は毎年チェックするものとし、全体目標については最終年に検証することとします。

【全体】総合的な計画推進による全体目標

指 標	基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
公共交通に対する市民満足度	28%	28%以上

<目標値の設定根拠>

- 市民アンケート調査において、総合的な公共交通に対する満足度で「満足」「やや満足」と回答した人の割合を指標とし、令和6年度に実施したアンケート調査結果における割合を基準値とする。
- 目標値については、地域公共交通の利便性向上や鉄道との乗継環境整備など、総合的な取組推進により、利用者ニーズに応じた公共交通体系を実現させることで、現状よりも市民満足度を増加させることを目標とする。



【計画目標1】地域公共交通の利便性向上

指 標	基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
のりーと利用者満足度	44%	44%以上
おごおり相乗りタクシー利用者満足度	37%	37%以上

<目標値の設定根拠>

- のりーと利用者満足度
 - ・のりーと小郡利用者へのアンケート調査における満足度を指標とし、令和6年度に実施したのりーと小郡利用者アンケート調査において、のりーと小郡導入後に移動が「便利になった」と回答した割合を基準値とする。
 - ・目標値については、利用者ニーズを踏まえて、のりーと予約システムの改善や運行効率化等を行うことで利便性を向上することにより、のりーと利用者へのアンケート調査において、のりーとが「便利」と回答した割合を現状値以上とすることを目標とする。
- おごおり相乗りタクシー利用者満足度
 - ・おごおり相乗りタクシー利用者へのアンケート調査における満足度を指標とし、令和6年度に実施したアンケート調査において、おごおり相乗りタクシー導入後に移動が「便利になった」と回答した割合を基準値とする。
 - ・目標値については、利用者ニーズを踏まえた種々の見直し等を行うなど利便性を向上することにより、おごおり相乗りタクシー利用者へのアンケート調査において、おごおり相乗りタクシーが「便利」と回答した割合を現状値以上とすることを目標とする。

【計画目標2】駅へのアクセスや乗継環境の向上

指 標	基準値(令和7年度)	目標値(令和12年度)
甘鉄小郡駅のバリアフリー事業(エレベーター設置)進捗率	0%	100%(完了)

<目標値の設定根拠>

- ・甘鉄小郡駅で計画されているバリアフリー事業の進捗率(事業費ベース)を指標とする。
- ・目標値については、令和12年度までに整備完了とすることを目標とする。



【計画目標3】公共交通の利用促進

指標	基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
公共交通利用者総数	2.6万人/日	2.8万人/日
公共交通に係る講座・説明会の開催回数	—	年1回以上

<目標値の設定根拠>

●公共交通利用者総数

- ・小郡市内の鉄道駅、のるーと小郡、おごおり相乗りタクシーの1日あたりの公共交通利用者数を指標とし、令和6年度の1日あたり平均利用者数を基準値とする。
- ・目標値については、のるーと小郡・おごおり相乗りタクシーの交通サービスの向上と併せて、利用方法の周知やモビリティマネジメント等により、高齢者や子ども、外国人居住者等の利用促進を図ることで、コロナ禍以前（令和元年度）の水準まで回復させることを目標とする。
- ・なお、公共交通機関別の内訳は以下のとおりとする。各公共交通機関の個別目標値を設定し、達成状況を確認しながら目標管理を行う。

▼公共交通機関別の内訳 (千人/日)

公共交通機関	基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
西鉄天神大牟田線	24.24	25.80
甘鉄甘木線	1.61	1.72
のるーと小郡	0.11	0.12
おごおり相乗りタクシー	0.02	0.03
路線バス(30系統)	0.07	0.07
合計	25.99	27.74

注) 令和元年度はのるーと小郡、おごおり相乗りタクシーは未運行のため、

目標値は総数の伸び率1.06倍(R1利用者総数/R6利用者総数)をそれぞれに積算して算出

注) 路線バスは小郡駅を経由するものの鳥栖方面の広域路線のみの運行であるため、市内の他地区への運行はありません。

●公共交通に係る講座・説明会の開催回数

- ・七夕出前講座をはじめとする公共交通に係る市民向け講座及び説明会の年間開催回数を指標とする。
- ・目標値については、年1回以上の開催を目標とする。



【計画目標4】公共交通を支える体制・仕組みの確立

指標	基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
市民1人あたりの財政負担額	1,104円/人	1,269円/人未満
交通事業者の人材確保や経営維持に向けた市の取組(情報提供・支援)回数	—	年3回以上

<目標値の設定根拠>

●市民1人あたりの財政負担額

- ・市の公共交通に関する財政負担額を人口総数で割った、1人あたりの負担額を指標とし、令和6年度の1人あたり負担額を基準値とする。
- ・目標値については、人件費や燃料費等の高騰や将来的な人口減少を考慮した上で、利用者数の増加による運賃収入や営業外収入の増加、運行効率化等による経費削減等により、1人あたりの財政負担額の増加を一定程度に抑えることを目標とする。

▼市民1人あたりの財政負担額算出表

	2024	物価高騰等デフレーター		2030
	R6 a	R6→R7 b	R6→R12 c=b^6	R12 a*c
市の財政負担額(円)	65,414,146	1.022	1.136	74,319,350
人口(人)	59,264			57,900
1人あたりの負担額(円/人)	1,104			1,284
利用者数増(人/年間)				1,679
1人あたり平均運賃(円)				500
運賃収入増(円)				839,732
市の財政負担額(円)*運賃収入増考慮				73,479,618
1人あたりの負担額(円/人)				1,269

▼物価高騰等のデフレーター設定

	R5→R6	R6→R7
人件費デフレーター	1.033	1.027
物件費デフレーター	1.028	1.016
燃料価格傾向値	1.02	-
平均	1.027	1.022

出典：運輸局事務連絡（令和7年9月25日）

●交通事業者の人材確保や経営維持に向けた市の取組（情報提供・支援）回数

- ・市内の交通事業者に対し、人材確保や経営維持に関する情報提供等の各種支援を行った回数や、タクシー事業の状況把握及びのりーと小郡・おごおり相乗りタクシーの円滑な運営を目的とした定例会の開催回数の合計を指標とする。
- ・目標値は、情報提供等の各種支援回数と定例会の開催回数を合わせて年3回以上を目標とする。

**【計画目標5】新たなまちづくりと連携した地域公共交通サービスの再構築**

指 標	基準値(令和7年度)	目標値(令和12年度)
新駅整備の進捗率	0%	75%以上

<目標値の設定根拠>

- 筑後小郡インターチェンジ南側に計画されている新駅整備の事業進捗率を指標とする。
- 目標値については、筑後小郡インターチェンジ周辺まちづくり構想に基づく整備スケジュールを踏まえて、新駅工事着手の75%以上とすることを目標とする。

▼筑後小郡インターチェンジ周辺まちづくり構想における整備スケジュール

- 甘木鉄道・関係自治体との合意形成：25%
- 地質調査、新駅の詳細設計（甘木鉄道）：50%
- 新駅工事着手（甘木鉄道）：75%
- 供用開始：100%

※ 新たなまちづくり計画が進展し、具体的な計画内容が明らかとなった時点で指標を追加することも検討する。



7-2 計画の進捗管理

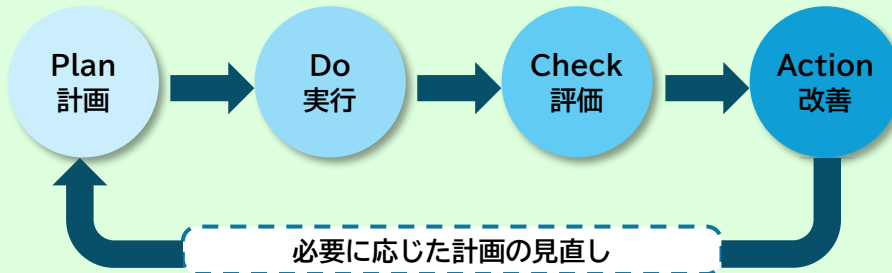
本計画は、設定した数値目標の達成状況を見ながら、PDCAサイクルにより計画の進捗状況を管理していきます。計画の進捗管理のため、毎年定期的に「地域公共交通活性化協議会」を開催し、各施策の進捗状況や数値目標の達成状況を確認の上、必要に応じて施策等の見直しを行います。また、計画4年目には全体的な効果検証等を行い、計画5年目で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

進捗管理	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
計画掲載事業	事業検討・実施				
計画の評価		進捗管理	進捗管理	進捗管理	最終評価
次期計画の検討				事業検討・実施	計画策定

●効果検証
●社会・地域情勢を踏まえた課題の洗い出し

PDCA

計画の推進と目標達成に向けて、Plan（計画立案・評価指標の設定）、Do（計画の円滑な実施）、Check（目標の達成度評価・課題の整理）、Action（評価・改善の妥当性検証）のPDCAサイクルに沿って、毎年度、継続的に進捗管理を行います。なお、必要に応じて計画の見直しも行います。



※なお、PDCAリサイクルに沿った進捗管理は、事業者、行政のほか、地域公共交通活性化協議会においても行います。

<協議会での進捗報告事項（毎年）> ※計画目標1～5の指標

- ・ 鉄道利用状況（駅別・日別乗降客数 等）
- ・ のりーと小郡・おごおり相乗りタクシーの利用状況（日別利用者数、収支 等）
- ・ のりーと小郡・おごおり相乗りタクシーの利用者意向
- ・ 新駅整備進捗状況、甘鉄小郡駅バリアフリー整備進捗状況 等

<協議会での進捗報告事項（最終年のみ）> ※全体目標の指標

- ・ 公共交通に対する市民満足度（アンケート調査を実施）



▼各主体の役割

組織・主体	役割
小郡市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定後も市民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な交通体系の構築に向けた検討などを継続的に協議する場として位置付ける。
小郡市	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の実現化に向けて施策をリードする重要な役割を果たす。 ・公共交通に関する情報提供を行い、住民への周知を図る。 ・庁内の関係部局との調整とともに、ソフト的な施策の実現化を図る。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運行を第一とし、市民に信頼される公共交通を担う者として、その維持・構築を果たす。 ・経営体力の維持回復に努めるとともに、乗務員確保など将来に向けた担い手の育成を図る。
住民（自治会等）・企業	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の運行存続のため、積極的に公共交通を利用する。 ・自治会バスの運行存続に努め、共助による地域公共交通の確保を目指す。 ・アンケートやパブリックコメント等を通じて計画づくりに積極的に参画し、市や交通事業者と共により良い公共交通体系を創る。