

芦屋町地域公共交通計画

令和4年3月

芦 屋 町

はじめに

芦屋町では、まちづくりの礎である「人」の育成・発掘に取り組むとともに、芦屋町の宝である歴史や文化、美しく豊かな自然などを未来につなげていくという思いを込め、「人を育み未来につなぐ あしやまち」を将来像として町づくりを進めています。また、芦屋町の将来像の実現と持続可能なまちづくりをめざすため、「SDGs（持続可能な開発目標）」も町づくりに連動させ、一体的に推進しているところです。



このようなまちづくりを進める中で、芦屋町の地域公共交通は、「芦屋町地域公共交通網形成計画」に基づき、平成 29 年度から令和 3 年度まで公共交通網の再構築や環境改善等を進めてきました。今回、芦屋町の地域公共交通ネットワークの改善を更に推進し、全ての年代が、安全・快適に利用できる地域公共交通を形成することを目的として、令和 4 年度から令和 8 年度を計画期間とする「芦屋町地域公共交通計画」を策定いたしました。

地域公共交通の持続・改善は、観光・社会福祉・教育・生活環境・健康づくり等のさまざまな分野でまちづくりに大きな効果をもたらす重要なものとなります。行政はもとより、利用者である町民の皆さまや交通事業者など関係者が相互に連携・協働して取り組んでいく必要があると考えておりますので、より一層のご協力・ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後に、計画の策定にあたり、貴重なご意見やご提言を賜りました皆様をはじめ、熱心なご審議をいただきました芦屋町地域公共交通会議の委員の皆さまに、深く感謝し、心からお礼申し上げます。

令和 4 年 3 月

芦屋町長 波多野 茂丸

[目 次]

1. 計画策定の目的・位置づけ	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
2. 芦屋町の現状	9
2-1 地域の現状	9
2-2 公共交通の現状及び利用特性	12
3. これまでの地域公共交通政策の評価	24
3-1 芦屋町地域公共交通網形成計画の概要	24
3-2 計画の検証・評価	26
4. 芦屋町の地域公共交通に関する利用者ニーズなど	27
4-1 利用者ニーズ把握調査の概要	27
4-2 町内全世帯アンケート結果	28
4-3 芦屋タウンバス利用者アンケート結果	43
4-4 巡回バス利用者アンケート結果	45
5. 地域公共交通に関する基本的な方針	48
5-1 芦屋町における今後の公共交通の課題	48
5-2 目指すべき将来像	51
5-3 公共交通の取り組みの基本方針	53
6. 地域公共交通計画の実施事業と目標	54
6-1 実施事業の概要	54
6-2 事業達成に向けて	58
6-3 数値目標の設定	59

1. 計画策定の目的・位置づけ

1-1 計画策定の目的

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体を中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

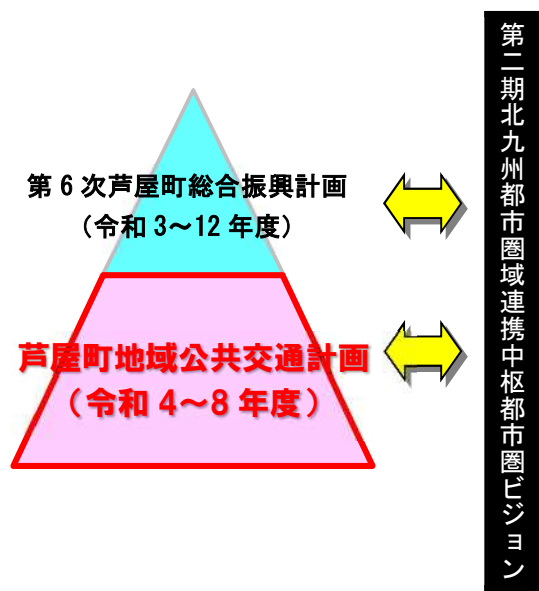
地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定される、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。

本計画は、「交通政策基本法」ならびに「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、「第6次芦屋町総合振興計画」などの推進に向けた「芦屋町にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするもので、地域公共交通のマスタープランとなるものです。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、令和3年3月に策定した「第6次芦屋町総合振興計画」を最上位計画として、「芦屋町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「芦屋町観光基本構想」、「芦屋町高齢者福祉計画」、「芦屋町環境基本計画」「芦屋港活性化基本計画」等との整合も図られた町の公共交通計画として位置づけます。

また、本計画は「北九州都市圏域連携中枢都市圏ビジョン」と整合がとられた計画となります。



第6次芦屋町総合振興計画
『人を育み 未来につなぐ あしやまち』

他分野のまちづくり

芦屋町都市計画マスタープラン
(平成 27～令和5年度)

<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 交通利便性や生活利便性の高い都市づくり。
- ◆ 都市づくりとの連携による公共交通の活性化

第2期芦屋町まち・ひと・しごと創生総合戦略
(令和2～6年度)

<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 芦屋タウンバス事業の充実。北九州市との連携による公共交通の維持・確保・充実

芦屋町観光基本構想
(平成 25～令和4年度)

<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 町内回遊のための魅力づくり。近隣市町村との広域観光の更なる強化

第8期芦屋町高齢者福祉計画
(令和3～5年度)

<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 芦屋町巡回バスのあり方の検討
- ◆ 高齢者運転免許返納者支援制度の実施

芦屋町環境基本計画
(平成 26～令和5年度)

<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 芦屋タウンバス、芦屋町巡回バス、北九州市営バスなどの効果的な地域公共交通ネットワークの構築

芦屋町人口ビジョン
(平成 27～令和 42 年)

<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 北九州市との連携により公共交通の維持・確保・充実

芦屋町地域公共交通計画

整合

第2期北九州都市圏域
連携中枢都市圏ビジョン
(令和3～7年度)

<北九州都市圏域の目指す姿>

- ◆ 圏域市町の連携による、「住みやすく、人を惹きつける圏域」

<公共交通が関係する事業>

- ◆ 北九州空港の貨物拠点化を推進
- ◆ 圏域全体の観光振興の推進
- ◆ 圏域の観光ルートの整備
- ◆ 東九州自動車道の開通を見据え、沿線自治体との連携強化により沿線地域の賑わい創出、産業振興を促進
- ◆ 公共交通ネットワークの確保・維持のための検討
- ◆ 筑豊電気鉄道の確保維持改善を推進
- ◆ 圏域内道路交通のネットワーク化にかかる連携

芦屋港活性化基本計画
(令和元～10 年度)

<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 芦屋港のレジャー港化に伴い、バス路線の路線延長やバス停の新設を検討

芦屋町過疎地域持続的発展計画
(令和3～7年度)

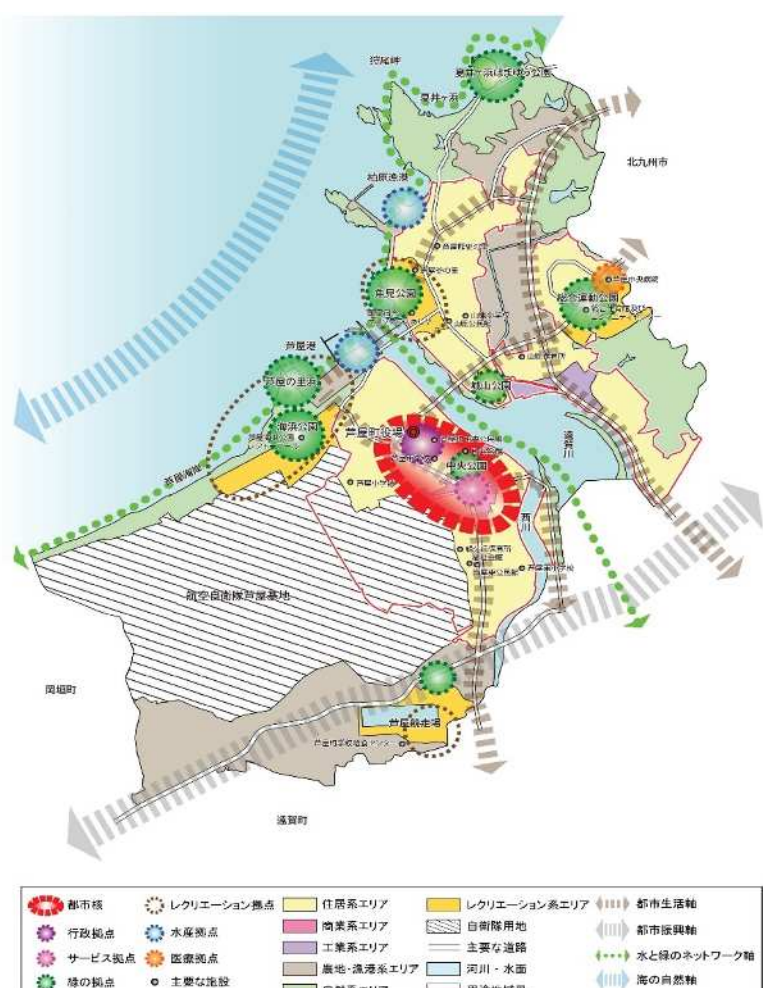
<公共交通の位置づけなど>

- ◆ 芦屋タウンバス、芦屋町巡回バスの利便性の向上。北九州市営バスの路線維持・確保。

1-2-1 第6次芦屋町総合振興計画

計画概要等	○計画期間 ・令和3～12年度 ○まちの将来像 ・人を育み 未来につなぐ あしやまち ○将来像実現のための基本目標 1 住民とともに進めるまちづくり 2 安全で安心して暮らせるまち 3 子どもがのびのびと育つまち 4 いきいきと暮らせる笑顔のまち 5 活力ある産業を育むまち 6 環境にやさしく、快適なまち 7 心豊かな人が育つまち
公共交通と関係のある記述内容	<第5章 第4節 観光> ・外国人観光客が町内を周遊しやすいように、案内看板やパンフレットに外国語表記を追記するなど、インバウンド対策を推進する。 ・広域連携による着地型観光の実施や観光ルート化を推進するとともに、積極的な町のプロモーション活動の展開により、交流人口の増加を図る。 ・「芦屋港活性化基本計画」に基づき、観光レジャーの拠点として、海浜公園との一体的な空間形成を図り、芦屋港のレジャー港化を計画的に推進する。 <第6章 第4節 道路・交通> ・芦屋タウンバスの利用者ニーズに対応していくため運行体系の検討や見直しを行う。 ・北九州市営バスは、利用者が減少傾向にあり、路線や便数の確保が課題となっているため「公共交通ネットワークの確保維持に関する協定書」を北九州市交通局と締結。 ・芦屋タウンバスや北九州市営バスによるJR各駅までの交通機関のほかに、生活利便性の向上のため芦屋町巡回バスのあり方について、継続して検討する。 ・生活利便性の向上のため、公共交通の確保・維持を図るとともに、町の実情に応じた公共交通施策を展開する。 ・芦屋町に乗り入れる北九州市営バスの路線や便数の確保・維持に努める ・近隣市町村の公共交通の情報を活用し芦屋町や広域での公共交通のあり方を検討する。 ・バス停や駐輪場の整備、バス車両の更新などを計画的に進める。

1-2-2 芦屋町都市計画マスタープラン

計画概要等	○計画期間 - 平成 27～令和 5 年度 ○都市づくりの目標 1.持続可能な都市づくりと地域特性を活かした土地利用の推進 2.安全安心・快適に暮らせる良好な都市環境の形成 3.暮らしやすいまちを実現する交通環境の維持・整備 4.芦屋町らしい景観の保全と活用
公共交通と関係のある記述内容	<目標 3 暮らしやすいまちを実現する交通環境の維持・整備> ・町や交通事業者、住民など関係者が一体となって公共交通網（バス）を維持する取り組みなどにより、交通利便性や生活利便性の高い都市づくりを進める。 ・市街地を中心とした円滑な交通を確保するため、骨格的な道路網（幹線道路・補助幹線道路）を選定し、体系的な交通ネットワークを形成していく。 ・公共交通の利用促進に関する取り組みを推進し、都市づくりと連携しながら公共交通を活性化していく。 ・地域住民の利用状況やニーズなどを把握しながら、既存の公共交通が効果的で効果的なものになるように、交通再編の検討を行う。 ・人口減少や少子高齢社会における駐車場需要と供給のバランス、多様な駐車場需要（観光バス駐車場の整備、バリアフリー化など）への対応など、将来を見通した駐車場の配置に努める。  ● 都市核 ● レクリエーション拠点 ■ 住居系エリア ■ レクリエーション系エリア ▨ 都市生活軸 ● 行政拠点 ● 水産拠点 ■ 商業系エリア ■ 自衛隊用地 ▨ 都市振興軸 ● サービス拠点 ● 医療拠点 ■ 工業系エリア ▨ 主要な道路 ▨ 水と緑のネットワーク軸 ● 緑の拠点 ● 主要な施設 ■ 農地・漁港系エリア ■ 河川・水面 ▨ 海の自然軸 ■ 自然系エリア ▨ 用途地域界

1-2-3 第2期芦屋町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年改訂)

計画概要等	○計画期間 ・令和2～6年度 ○基本方針 ・芦屋の魅力を活かし、磨き・伝え・魅せる「観光」による新しいひとの流れをつくる ・芦屋の魅力を知り・愛し・誇りの持てる、住み続けたい元気なまちをみんなで作る ○政策目標 - I 芦屋の魅力を活かし、新しいひとの流れをつくる - II 芦屋ならではのしごとづくりを進める - III 若い世代が安心して結婚・出産・子育てができる環境をつくる - IV ずっと住み続けたい、時代にあった地域をつくる
公共交通と関係のある記述内容	＜政策目標Ⅰ 芦屋の魅力を活かし、新しいひとの流れをつくる＞ ・イベント告知や旬な情報発信などを行う看板などの整備・充実を図るとともに、スマホアプリによる観光案内や情報発信について調査研究し、導入にむけて取り組む。 ・芦屋港のレジャー港化を推進する。 ・町内を回遊できる仕組みとして、レンタサイクルの複数箇所への設置について検討する。 ・芦屋釜の里を茶の湯文化を体験できる施設として活用するとともに、観光資源として活用するため、集客の仕組みづくりや町内観光施設等と連携した回遊の仕組みづくり、外国人観光客の受入れ対応の充実に取り組む。 ・港は新たに海の玄関口としての活用が期待でき、広域観光の拠点としての役割を担うことを目指し、福岡県と連携し、他地域の海の駅との連携を図る。 ＜政策目標Ⅳ ずっと住み続けたい、時代にあった地域をつくる＞ ・芦屋タウンバスについて、利用者ニーズに対応した運行体系に見直すとともに、車両の購入やバス停の整備を推進する。 ・北九州市との連携により公共交通の維持・確保・充実を図る。 ・連携中枢都市圏構想にもとづき、北九州市と連携協約の取組を推進することで、生活関連サービスの共同実施や連携のメリットを活かした行政の推進を図る。

1-2-4 芦屋町観光基本構想

計画概要等	○計画期間 - 平成 25～令和 4 年度 ○基本理念 あしやの宝！ 磨き、伝え、魅せる観光のまちづくり ○基本方針 芦屋釜をはじめとした歴史・文化・伝統技術や響灘に面した美しい海岸線などの自然景観、豊富な農水産物などといった観光資源をさらに磨き、地域内外に伝え、官民が一体となったおもてなしを行い、町の魅力を創造する、観光のまちづくりを目指す。 ○基本戦略 1 芦屋釜をはじめとする歴史・文化を活かした魅力づくり 2 芦屋の素材を活かした食の魅力づくり 3 まつり・イベントを活用した集客と知名度の向上 4 地域資源を活かした観光の魅力づくり 5 観光まちづくりを担う人材と組織づくり 6 効果的な情報発信の実施 7 他地域との連携
公共交通と関係のある記述内容	<基本戦略 1 基本施策（2） 芦屋釜の里を活用した観光集客> ・芦屋釜の里に来園した観光客が町内を回遊し、芦屋町での滞在時間が長くなるよう、食事や買い物、観光スポットの整備、回遊コースの設定など、各所の連携の仕組みづくりを行う。 <基本戦略 1 基本施策（3） 芦屋の歴史を活かした魅力づくり> ・芦屋町の豊富な歴史資源を活用し、観光客に楽しんでいただくため、歴史散策ツアーなどを実施する。 <基本戦略 4 基本施策（1） 町内回遊のための魅力づくり> ・観光客の移動手段に応じた芦屋町の見所や回遊ルートの設定を行い、それを周知することで、町内回遊客の増加を図る。 <基本戦略 4 基本施策（2） 水辺の空間を活かした魅力づくり> ・海岸線や河川など自然のもつ憩いと安らぎの空間を活かしたレクリエーションや自然体験活動などの実施について検討する。 ・芦屋港の有効活用について、関係機関と協議を重ねながら検討を進める。 <基本戦略 7 基本施策（1） 近隣市町村との広域観光のさらなる強化> ・筑前玄海地区での連携強化し、各市町村間における周遊のさらなる促進を図る。 ・北九州地区での連携強化各市町村間における周遊のさらなる促進を図る。

1-2-5 芦屋港活性化基本計画

芦屋港のレジャー港化

計画概要等	○計画期間 - 令和元年～令和 10 年度 ※第 1 期事業令和 6 年度開業予定 ○計画の目的 芦屋町の活性化のために、芦屋港を有効に活用する ①物流港として十分活用されていない「芦屋港」を活用 ②芦屋町の海を活かした観光まちづくり・地方創生の推進
公共交通と関係のある記述内容	<芦屋港の現状 4 現状と課題 10) 公共交通網> - 芦屋港に最も近い場所に路線、バス停があるのは芦屋タウンバスとなるが、芦屋海浜公園に近いバス停からは距離があり、観光の視点では利便性が高いとは言えない。 - 今後、芦屋港のレジャー港化を推進するにあたっては、公共交通によるアクセスの改善が重要な課題となる。 - 既存のバス路線延長や、芦屋港内へのバス停設置をはじめ、芦屋海浜公園との回遊性も考慮した検討が必要となる。 - 芦屋港のレジャー港による来訪者の増加により、自動車交通量の増加、市街地の交通渋滞など、住民生活への影響が考えられるため、これらの対策も検討していく必要がある。 <事業計画 (2) 施設規模の設定 16) その他 ④バス路線、バス停の整備> - 芦屋港のレジャー港化に伴い、公共交通のアクセスを強化することは不可欠であり、バス路線の路線延長やバス停を新設するための検討を行う。

1-2-6 第8期芦屋町高齢者福祉計画

計画概要等	○計画期間 ・令和3～5年度 ○基本理念 「いつまでも住み慣れた地域で暮らせる町あしや」 ○基本目標 1.いつまでも健康 2.いつまでも地域で 3.いつまでも安心 4.いつまでもいきいき生活
公共交通と関係のある記述内容	<基本目標4 いつまでもいきいき生活> ・施設整備や道路改修工事に併せ、バリアフリー対策を進める。 ・芦屋町巡回バスのあり方について継続して検討する。 ・タウンバス・市営バス町内100円運賃の本実施に向けて、検討する。 ・高齢者運転免許返納者支援制度を継続して実施する。

1-2-7 第2期北九州都市圏域連携中枢都市圏ビジョン

計画概要等	○計画期間 ・令和3～7年度 ○基本目標 「住みやすく、人を惹きつける圏域」
公共交通と関係のある記述内容	<1. 経済成長のけん引に係る取組> ・圏域内の貨物（農水産物、工業製品など）を集貨し北九州空港からの輸送を行うなど、北九州空港の貨物拠点化を推進する。 ・首都圏、福岡都市圏でのイベント出展やHP等を活用した圏域の情報発信等で、圏域のプロモーションを行い、圏域全体の観光振興の推進等により、交流人口の増加を図る ・圏域ならではの観光素材（特に世界遺産関連）の発掘・磨き上げや、観光情報の共有化、観光ルートの整備 ・東九州自動車道の開通を見据え、北九州市～宮崎市間の沿線自治体と連携体制を構築し、沿線地域の賑わい創出、産業振興などを旨とする。 <3. 生活関連機能サービスの向上に係る取組> ・公共交通ネットワークの確保・維持のための検討 ・筑豊電気鉄道の確保維持改善を進める ・観光や物流ルートの整備など、圏域内道路交通のネットワーク化に連携して取り組む

2. 芦屋町の現状

2-1 地域の現状

2-1-1 地勢・位置及び小学校区

- 福岡県の北部に位置する芦屋町は、東は北九州市に隣接し、響灘を望む遠賀川の河口に広がる町です。
- 町の中央部を流れる遠賀川を挟んで両極端な海岸線は、東側は奇岩景勝の磯を形成し、西側は白砂青松のなだらかな海岸となっています。
- 芦屋町の面積は 11.58km² で、その 1/3 を航空自衛隊芦屋基地と遠賀川が占めているため、実質的な行政面積は 7.53km² となります。
- 芦屋町は、山鹿小学校区・芦屋小学校区・芦屋東小学校区の3つの小学校区で構成されています。



図 芦屋町の小学校区

2-1-2 道路網と施設状況

- 幹線道路として国道 495 号や県道が整備されており、町役場周辺などを中心に町内の道路網は充実している状況にあります。
- 主な施設は、国道 495 号沿いや町役場周辺を中心に立地しています。
- 町内には小中学校しかなく、高校に通うには町外に出なければ行けません。
- 商業施設や医療施設は、町内にも数ヶ所あるものの、隣接する北九州市（高須、折尾周辺）や遠賀町に多く立地している状況にあります。

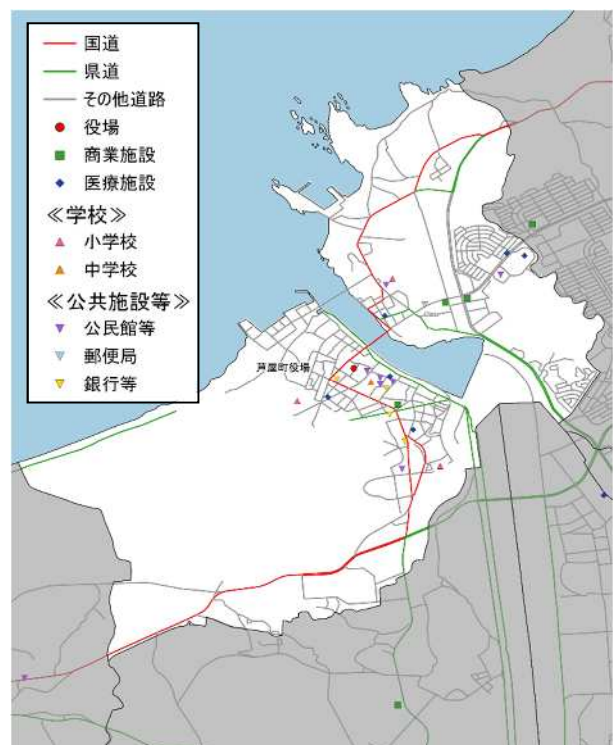
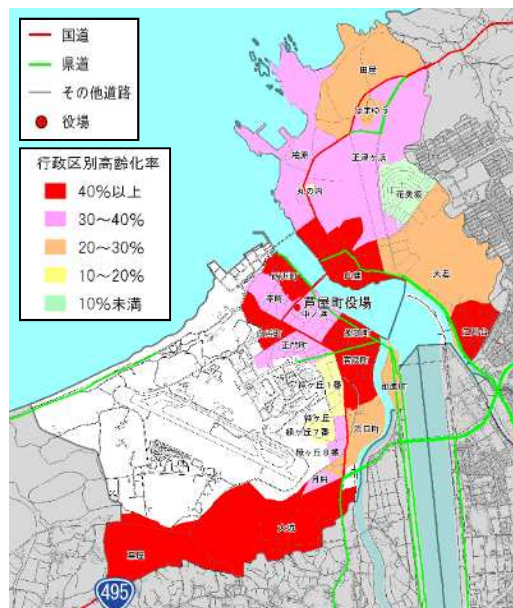


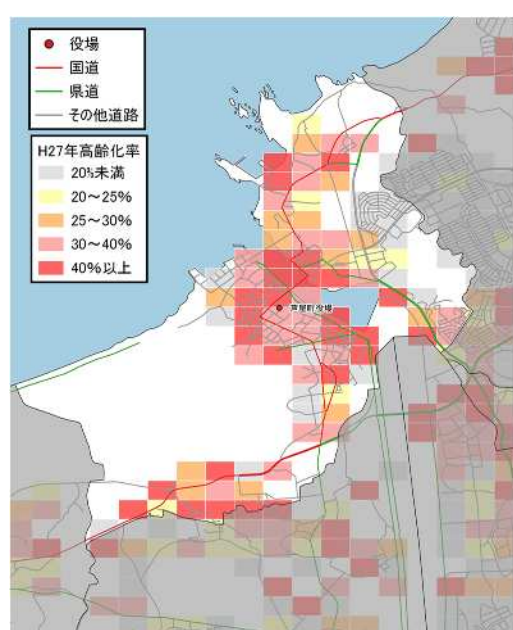
図 芦屋町の主な施設

＜行政区別高齢化率＞



資料：平成 27 年国勢調査

※高齢化率分布状況（250m メッシュ）



資料：平成 27 年国勢調査

2-1-4 通勤・通学流動

- 芦屋町人口ビジョン※における通勤・通学流動の状況で、まず、本町に居住し他市町に通勤・通学している4,018人についてみると、「北九州市」が2,511人と全体の約62%を占めています。以下、「遠賀町」（279人、約7%）、「水巻町」（190人、約5%）、「岡垣町」（178人、約4%）となっています。
- 他市町に居住し、本町に通勤・通学している2,380人についてみると、「北九州市」が1,116人と圧倒的に多く、全体の約47%となっています。次いで「岡垣町」（290人、約12%）、「遠賀町」（279人、約12%）、「水巻町」（246人、約10%）と続いています。



図 芦屋町居住者の通勤・通学流動

出典：芦屋町人口ビジョン（平成27年国勢調査に基づき芦屋町で作成）

注）15歳（中学生）を含む



図 芦屋町への通勤・通学流動

出典：芦屋町人口ビジョン（平成27年国勢調査に基づき芦屋町で作成）

注）15歳（中学生）を含む

※（再掲）芦屋町人口ビジョンとは、「芦屋町まち・ひと・しごと創生総合戦略」の基礎資料となるもので、芦屋町における人口の現状を様々な角度から分析し、特性や実態を明らかにして、芦屋町の人口の将来展望を示したものです。

2-2 公共交通の現状及び利用特性

2-2-1 公共交通の運行状況

- 芦屋町を運行する公共交通は、北九州市営バス、芦屋タウンバス、芦屋町巡回バス、タクシーがあり、町民の日常生活における貴重な移動手段となっています。
- 北九州市営バスはＪＲ折尾駅を、芦屋タウンバスはＪＲ遠賀川駅をそれぞれ発着拠点として運行しています。芦屋町巡回バスは60歳以上の方、障がい者、妊婦等が無料で利用できる福祉バスとして町内を運行しています。
- なお、町内には鉄道はなく、最寄り駅としてはＪＲ折尾駅（北九州市）、ＪＲ遠賀川駅（遠賀町）、ＪＲ水巻駅（水巻町）、ＪＲ海老津駅（岡垣町）が挙げられます。

表 バス路線の概要

北九州市営バス	87番系統：第二栗屋～大君～折尾駅西口
	90番系統：第二栗屋～青葉台～折尾駅、鶴松団地～青葉台～折尾駅
	91番系統：鶴松団地～花野路～青葉台～折尾駅
芦屋タウンバス	海浜公園・遠賀川駅線（鶴松団地経由）
	海浜公園・遠賀川駅線（祇園崎経由）
	中央病院・遠賀川駅線（祇園崎経由）
	はまゆう・遠賀川駅線（祇園崎経由）
芦屋町巡回バス	北コース
	東コース
	南コース

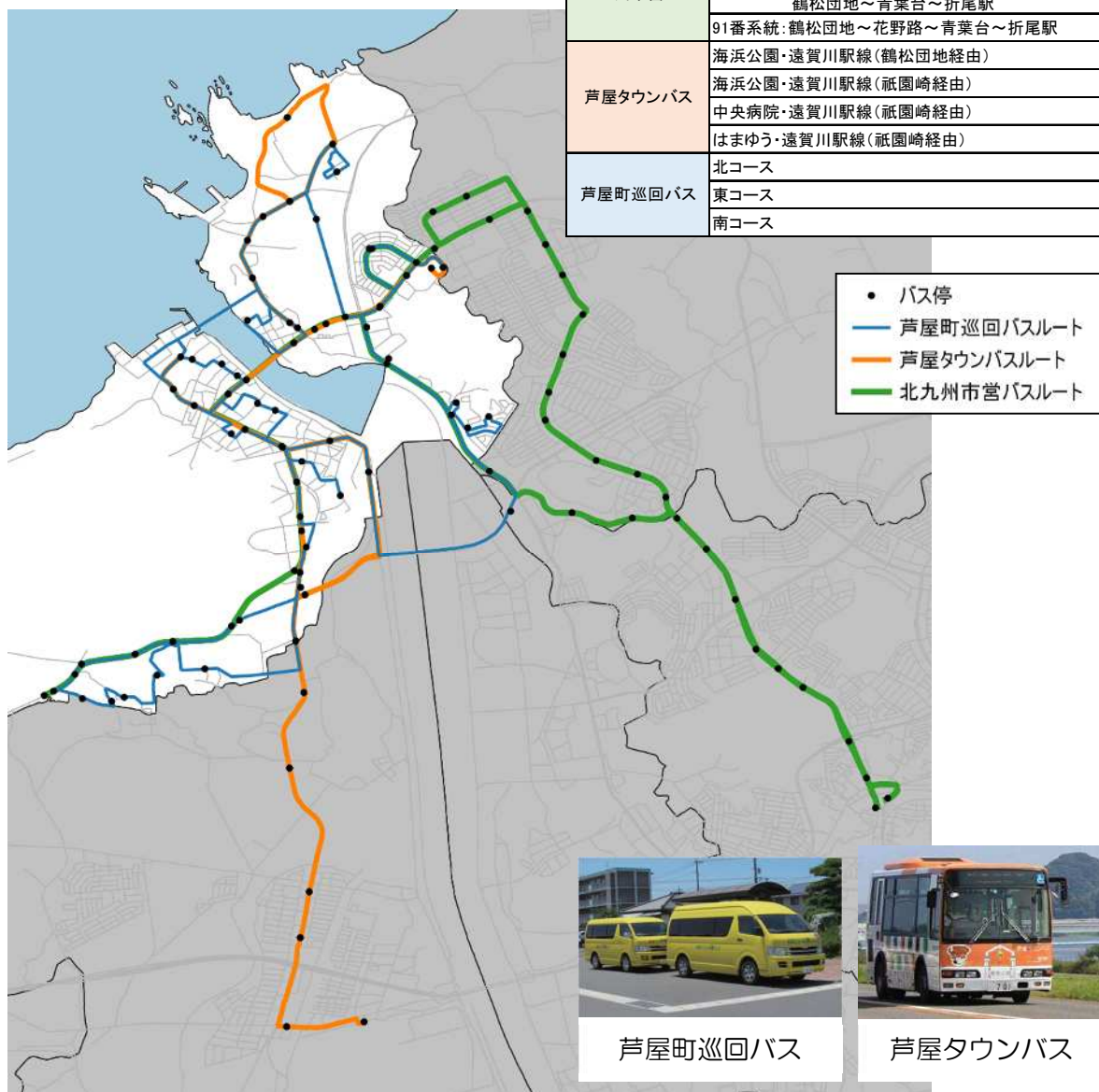


図 芦屋町の公共交通

注）北九州市営バス「中央病院～猪熊・日吉台～折尾駅」「鶴松団地～学研台～小倉駅」「鶴松団地～島郷～若松渡場」を除いて作図。

表 芦屋町のバス交通の運行概要

			北九州市営バス	芦屋タウンバス				芦屋町巡回バス		
				海浜公園・遠賀川駅線（鶴松団地経由）	海浜公園・遠賀川駅線（祇園崎経由）	中央病院・遠賀川駅線（祇園崎経由）	はまゆう・遠賀川駅線（祇園崎経由）	北コース	東コース	南コース
事業概要	事業主体		北九州市交通局	芦屋町（北九州市交通局が委託運行）				芦屋町		
	主な運行区間	起点	折尾駅	港湾緑地前	港湾緑地前	芦屋中央病院	夏井ヶ浜/はまゆう団地	役場	役場	役場
		終点	第二栗屋等	遠賀川駅前	遠賀川駅前	遠賀川駅前	遠賀川駅前	役場	役場	役場
	所要時間		約 40 分	約 20 分	約 20 分	約 30 分	約 30 分	約 50 分		
	運行曜日		毎日	毎日				日曜日・お盆・年末年始以外		
サービス水準	1日の運行本数		平日：87本 土曜：67本 日祝：60本	平日：35本 土日祝：24本	平日：11本 土日祝：13本	平日：12本 土日祝：6本	平日：9本 土日祝：6本	7本	7本	7本
	運行時間帯		5～23 時台	平日：6～23 時台 土日祝：6～21 時台	平日：5～21 時台 土日祝：6～20 時台	平日：7～18 時台 土日祝：7～16 時台	平日：6～19 時台 土日祝：9～18 時台	8～15 時台		
	運賃		100～360 円	170～290 円		180～320 円		無料		

2-2-2 JRの現状

- 道路を走行する際に最短距離にある駅は、山鹿地区は折尾駅か水巻駅、芦屋地区は遠賀川駅、栗屋区の一部は海老津駅となっています。
- 町内を走行するバスの発着拠点となる最寄り駅の折尾駅（北九州市）、遠賀川駅（遠賀町）の運行状況ですが、折尾駅の発着便が最も多く、平日には小倉方面に計 173 便（普通・快速・準快速列車 135 便、特急列車 38 便）、博多方面は計 165 便（普通・快速・準快速列車 128 便、特急列車 37 便）運行しています。
- 遠賀川駅は普通・準快速列車のみが停車し、平日では小倉方面に計 56 便、博多方面は計 52 便運行しています。
- 折尾駅の乗車人員は、1 日平均 11,306 人（令和 2 年度）となっており、福岡県内の JR 九州の駅の中で 5 番目に多い乗車人員となっています。

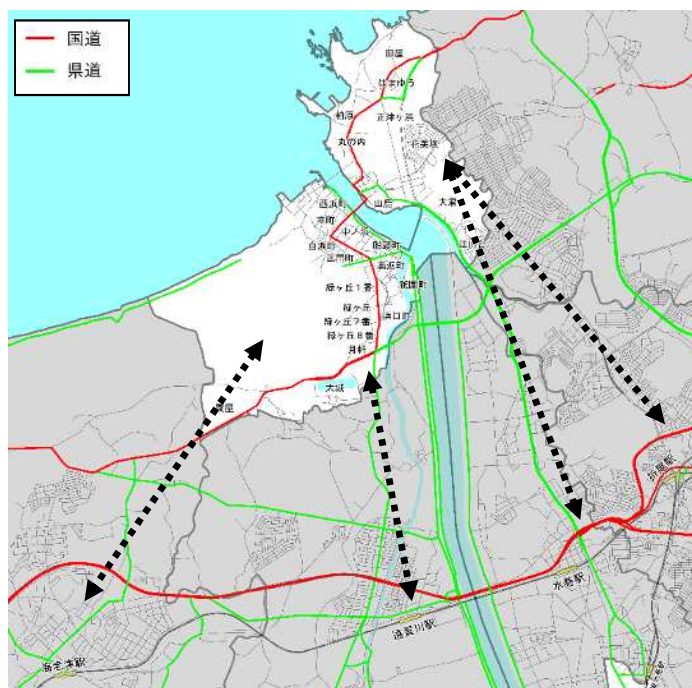


図 芦屋町の最寄り駅

2-2-3 北九州市営バスの現状

1) サービス概要

- 芦屋町の第二栗屋等からＪＲ折尾駅まで主として３系統が毎日運行しています。
 - 87 番系統：第二栗屋～大君～折尾駅
 - 90 番系統：第二栗屋～青葉台～折尾駅、鶴松団地～青葉台～折尾駅
 - 91 番系統：鶴松団地～花野路～青葉台～折尾駅
- また、上記３系統の他に、「中央病院～猪熊・日吉台～折尾駅」「鶴松団地～学研台～小倉駅」「鶴松団地～島郷～若松渡場」が運行しています。

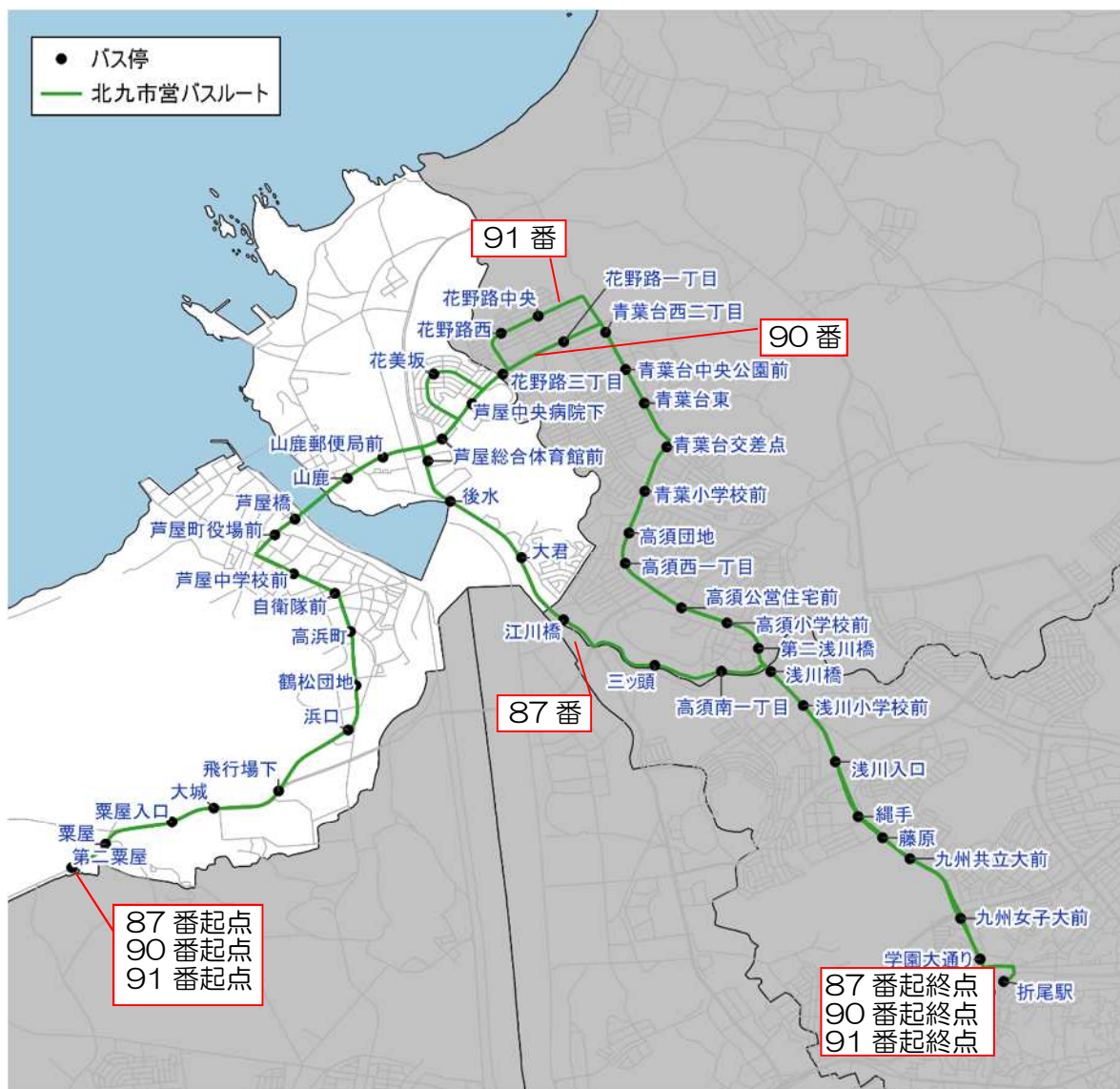


図 北九州市営バスのルート・バス停

注) 「中央病院～猪熊・日吉台～折尾駅」「鶴松団地～学研台～小倉駅」「鶴松団地～島郷～若松渡場」を除いて作図

2) 利用者数の年次推移

- 北九州市営バス全体の利用者数は年々減少傾向にあります。
- 特に令和2年度は、新型コロナウイルスの影響により、利用者が大幅に減少しています。

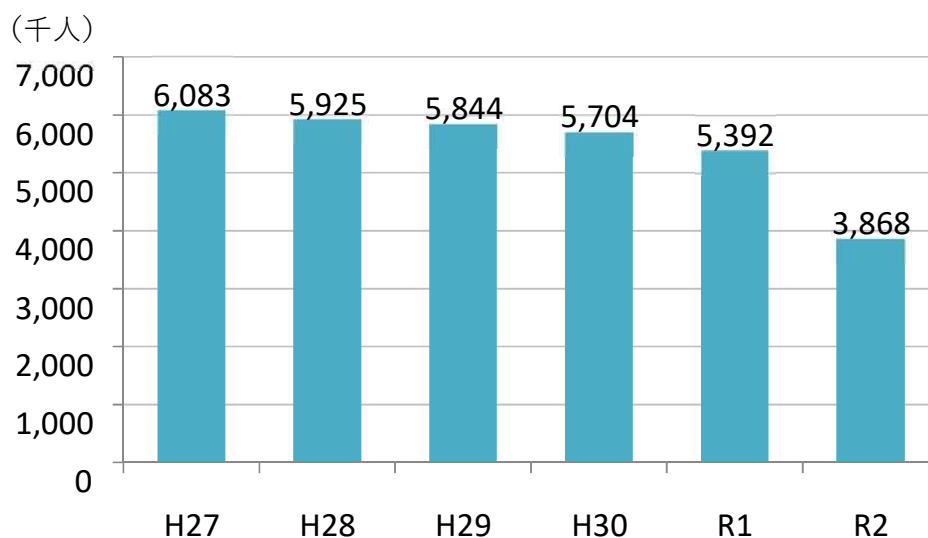


図 北九州市営バス利用者数の年次推移

3) 時間帯別1便あたり利用者数

- 芦屋町内を運行している系統について、1便あたりの利用者数を時間帯別にみると、折尾駅行きでは5～9時台に1便あたり20人以上の利用がみられます。それ以降は利用が減っていく傾向にあり、14時台、18時台以降は1便あたり10人未満の利用となっています。
- 芦屋町行きは午後に利用が多くみられ、なかでも16～19時台は1便あたり30人以上の利用がみられます。

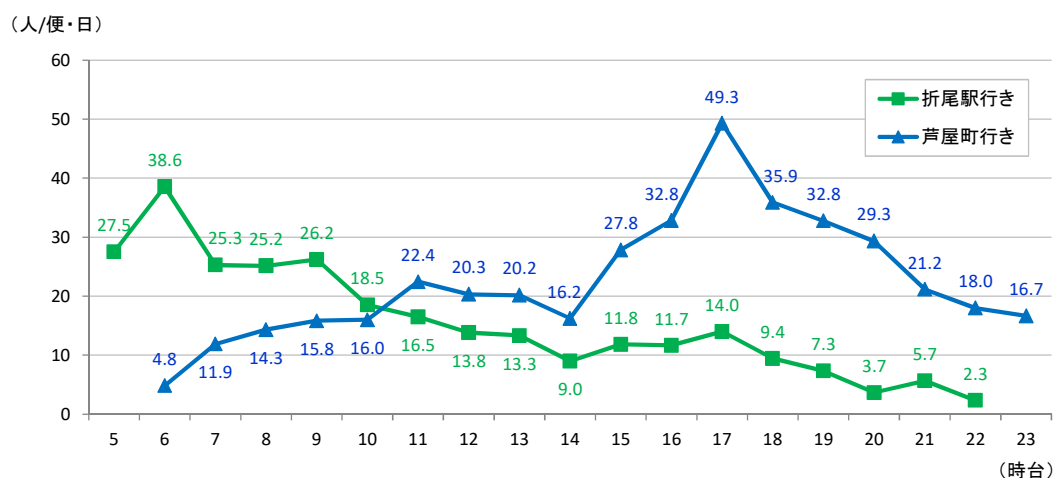


図 時間帯別1便あたり利用者数

2-2-4 芦屋タウンバスの現状

1) サービス概要

- 芦屋町タウンバスは、「海浜公園・遠賀川駅線（2 系統）」「中央病院・遠賀川駅線」「はまゆう・遠賀川駅線」の 4 路線を毎日運行しています。
- それぞれ遠賀町の遠賀川駅から、芦屋町の各地点（港湾緑地前、芦屋中央病院前、はまゆう団地）を結ぶルートとなっています。なお、運行主体は芦屋町ですが、北九州市交通局に運行委託しています。

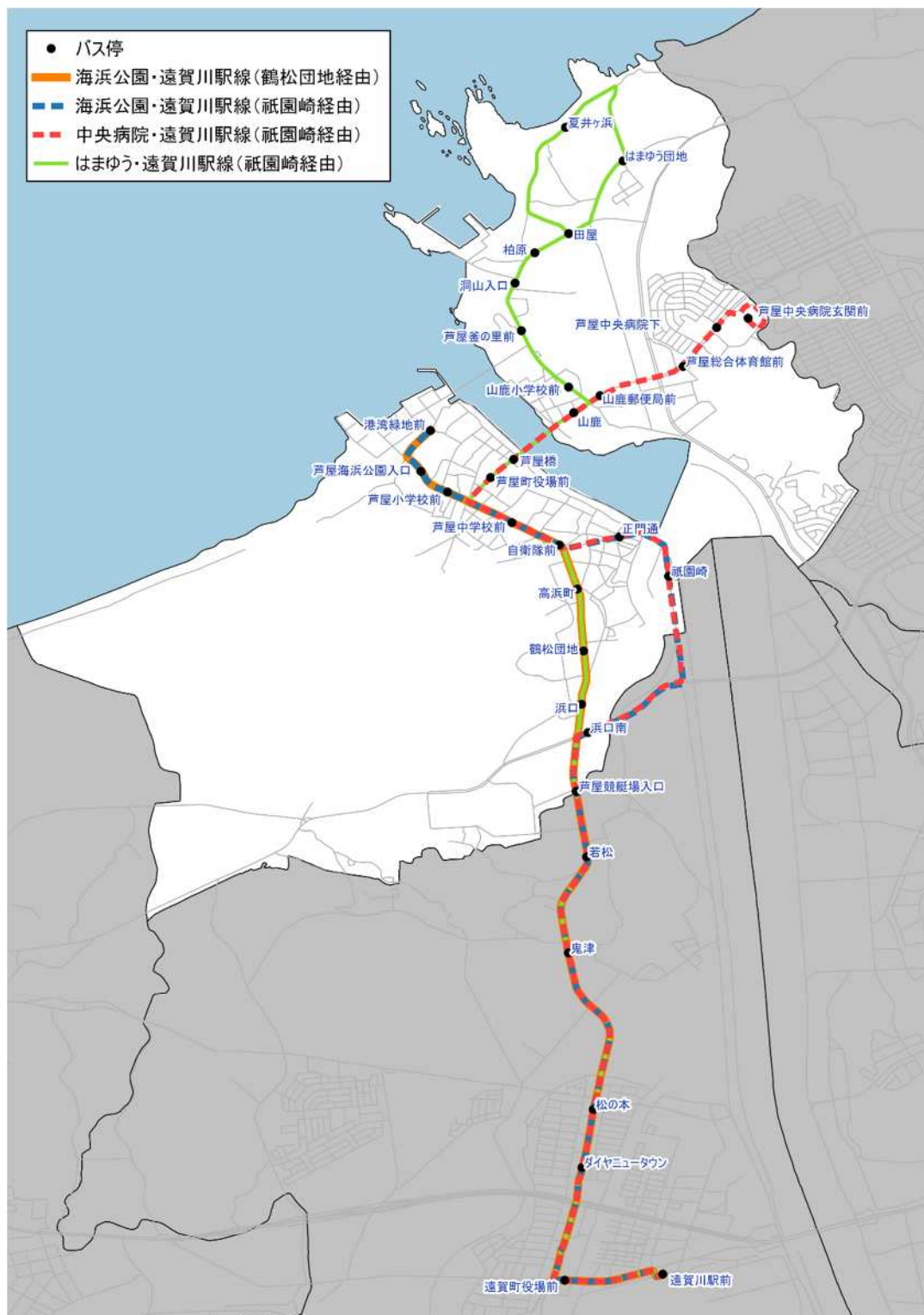


図 芦屋タウンバスのルート・バス停

2) 利用者数の年次推移

- 芦屋タウンバスの利用者数は、平成 28 年度以降増加傾向であったものの、新型コロナウイルスの影響により、令和 2 年度は減少しています。

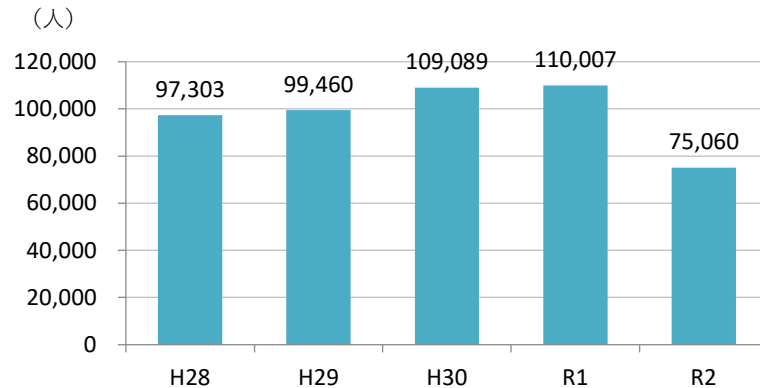


図 芦屋タウンバス利用者数の年次推移

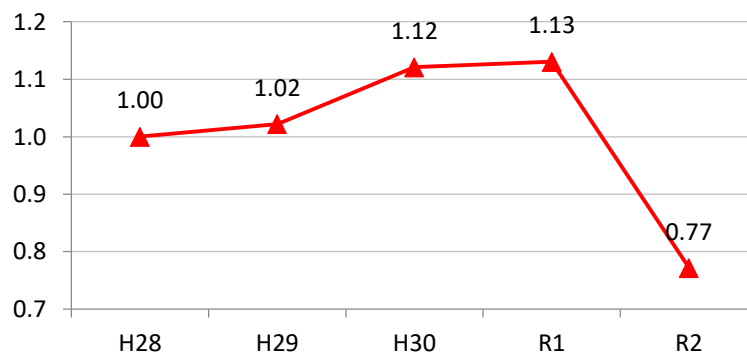


図 平成 28 年度を 1 とした場合の利用者数の年次推移

3) 時間帯別 1 便あたり利用者数

- 1 便あたりの利用者数を時間帯別にみると、1 便あたり 6 人以上の利用があるのは、遠賀町行きは 6～9 時台、17～18 時台、芦屋町行きは 8 時台、17～19 時台となっています。
- 1 便あたり 3 人未満の利用となっているのは、遠賀町行きは 13 時台、15～16 時台、20～21 時台、芦屋町行きは 10 時台、23 時台となっています。
- 遠賀町行きの方が、ピーク時とオフピーク時の差が大きくなっており、芦屋町行きは遠賀町行きと比べると 1 日を通して平均的に利用されています。

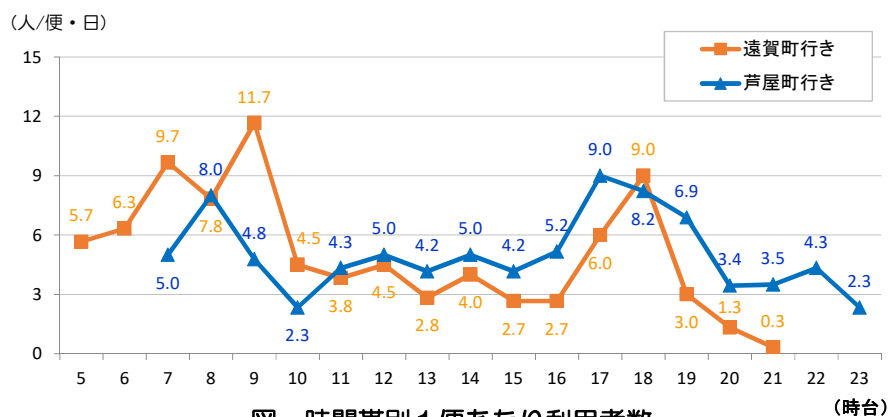


図 時間帯別 1 便あたり利用者数

4) JRとの乗り継ぎ状況

- JR遠賀川駅における、芦屋タウンバスとJRの乗り継ぎ余裕時間を集計したものが下図となります。この図からわかるとおり、芦屋タウンバスは接続する便の半数以上が5分以上15分未満で接続できる状況にあります。また、乗り継ぎ余裕時間が30分以上の便はありません。

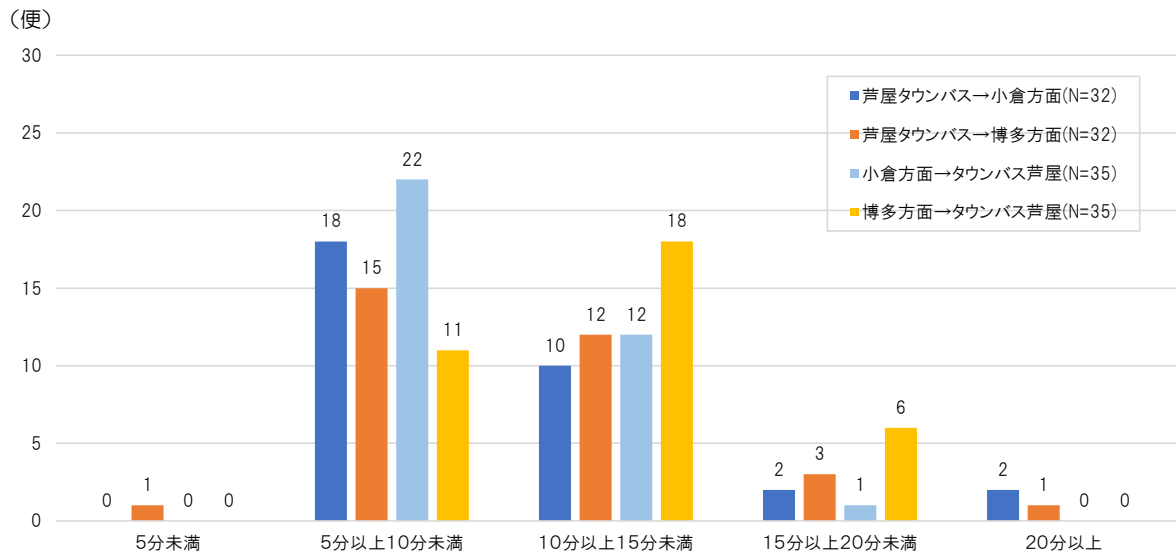


図 JR遠賀川駅での芦屋タウンバスとJRの乗り継ぎ余裕時間

注) 令和3年12月時点

5) 町の財政支出額（タウンバス）

- 令和2年度の運行業務委託費は62,568千円で、運賃や補助金などを差し引くと町の財政支出額は約20,548千円となります。

表 町の財政支出額

令和2年度		
収入	バス使用料(運賃)	22,651,718 円
	地域公共交通確保維持事業費補助金	6,570,000 円
	特定防衛施設周辺整備調整交付金基金	15,000,000 円
	合計	44,221,718 円
支出	運行経費	64,769,882 円
町の財政支出額		20,548,164 円

2-2-5 芦屋町巡回バスの現状

1) サービス概要

- 芦屋町巡回バスは町内を運行しており、町内の60歳以上の方や障がい者とその介護者、妊婦及び同伴の乳幼児のみが利用できます。芦屋町が運行主体であり、社会福祉協議会に運行委託しています。
- 芦屋町役場から出発し芦屋町役場に戻ってくる町内巡回型の路線となっており、北コース、東コース、南コースの3コースで平日・土曜日・祝日に運行しています。
- 平日・土曜日とも各7便/日（8～15時台）運行しており、運賃は無料となっています。

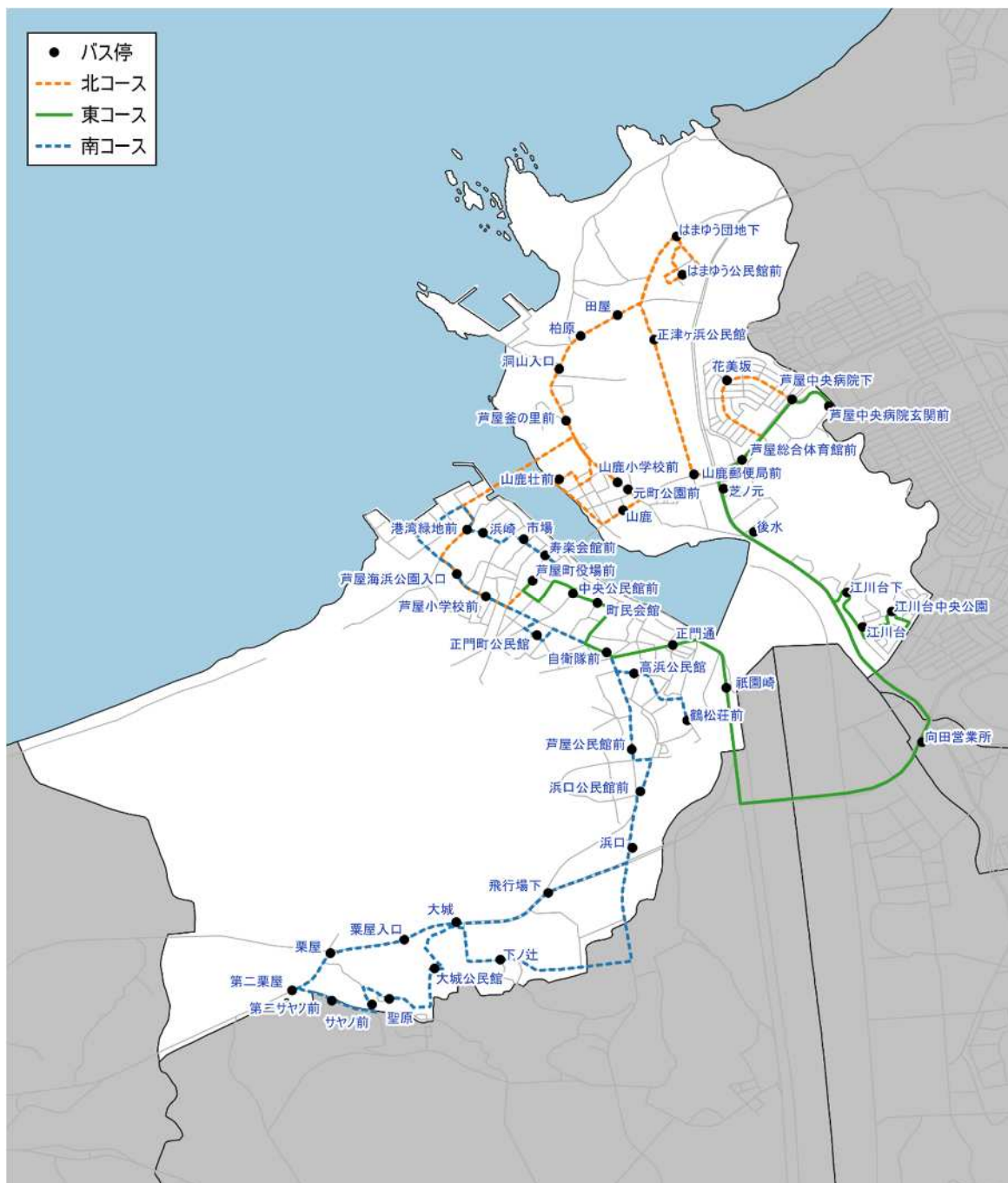


図 芦屋町巡回バスのルート・バス停

2) 利用者数の年次推移

● 芦屋町巡回バスの利用者数は、平成 28 年度以降増加傾向であったものの、新型コロナウイルスの影響により、令和 2 年度は減少しています。

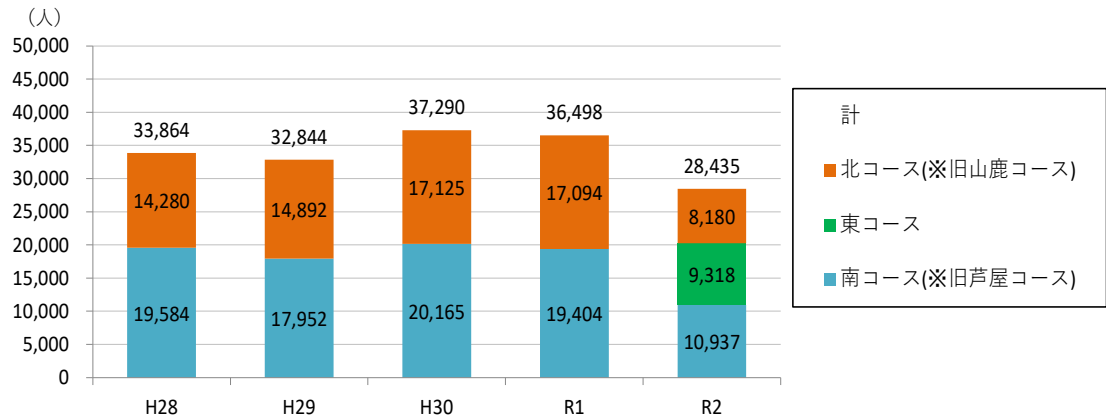


図 芦屋町巡回バス利用者数の年次推移

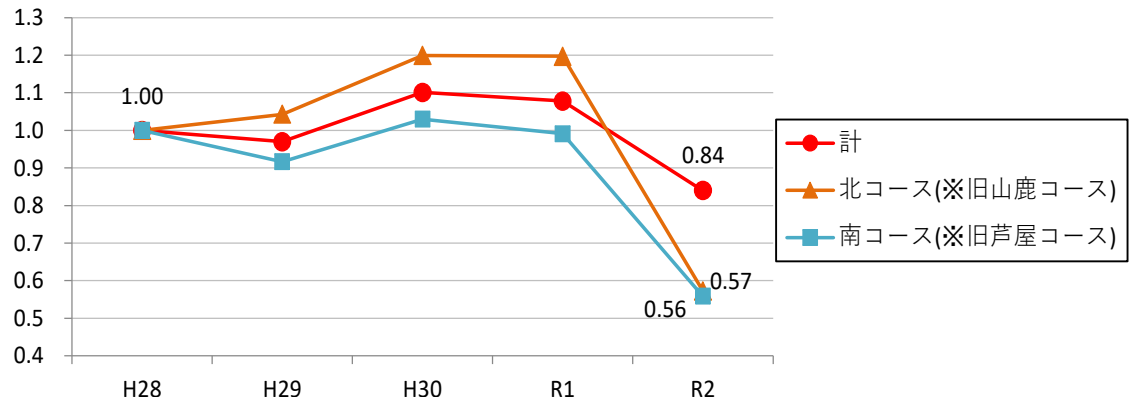


図 平成 28 年度を 1 とした場合の利用者数の年次推移

3) 時間帯別 1 便あたり利用者数

● 1 便あたりの利用者数を時間帯別にみると、どのコースにおいても 9 時～12 時台に 4 人以上が利用しており、比較的多い状況にあります。

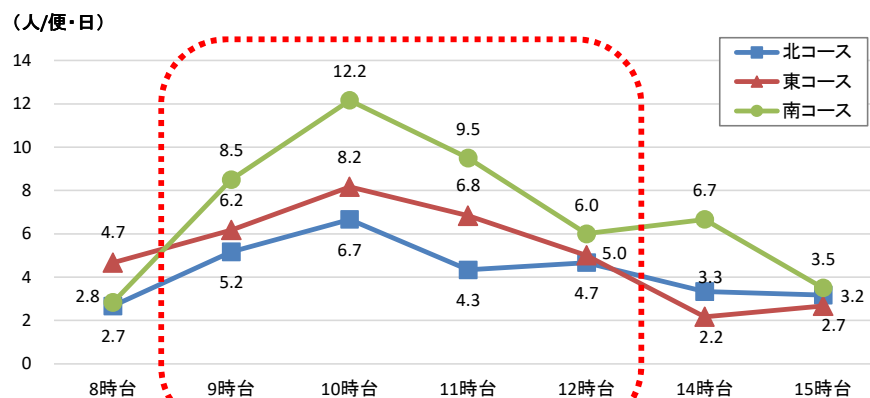


図 1 人便あたり利用者数（時間帯別）

注) 時間帯は、始発バス停の出発時刻に基づく。

4) 町の財政支出額（運行業務委託費）

- 令和2年度の運行業務委託費は約 23,150 千円で、交付金基金などを差し引くと町の財政支出額は約 8,150 千円となります。

表 町の財政支出額

令和2年度		
収入	特定防衛施設周辺整備調整交付金基金	15,000,000 円
支出	運行業務委託費	23,149,500 円
町の財政支出額		8,149,500 円

2-2-6 タクシー

1) サービス概要

- 町内のタクシー事業者はひびきタクシー有限会社の1事業者のみです。近年、折尾タクシー・水巻タクシーを含む3社でポニータクシーグループを構成しています
- ひびきタクシーの事業所は高浜町に立地しており、セダン型車両（トヨタコンフォート、5人乗）14台を保有していますが、ワゴン車両等は保有していません。
- 運賃（小型乗用車）は、基本料金が1.6kmで680円、割増（加算）は322m区間につき80円となっています。

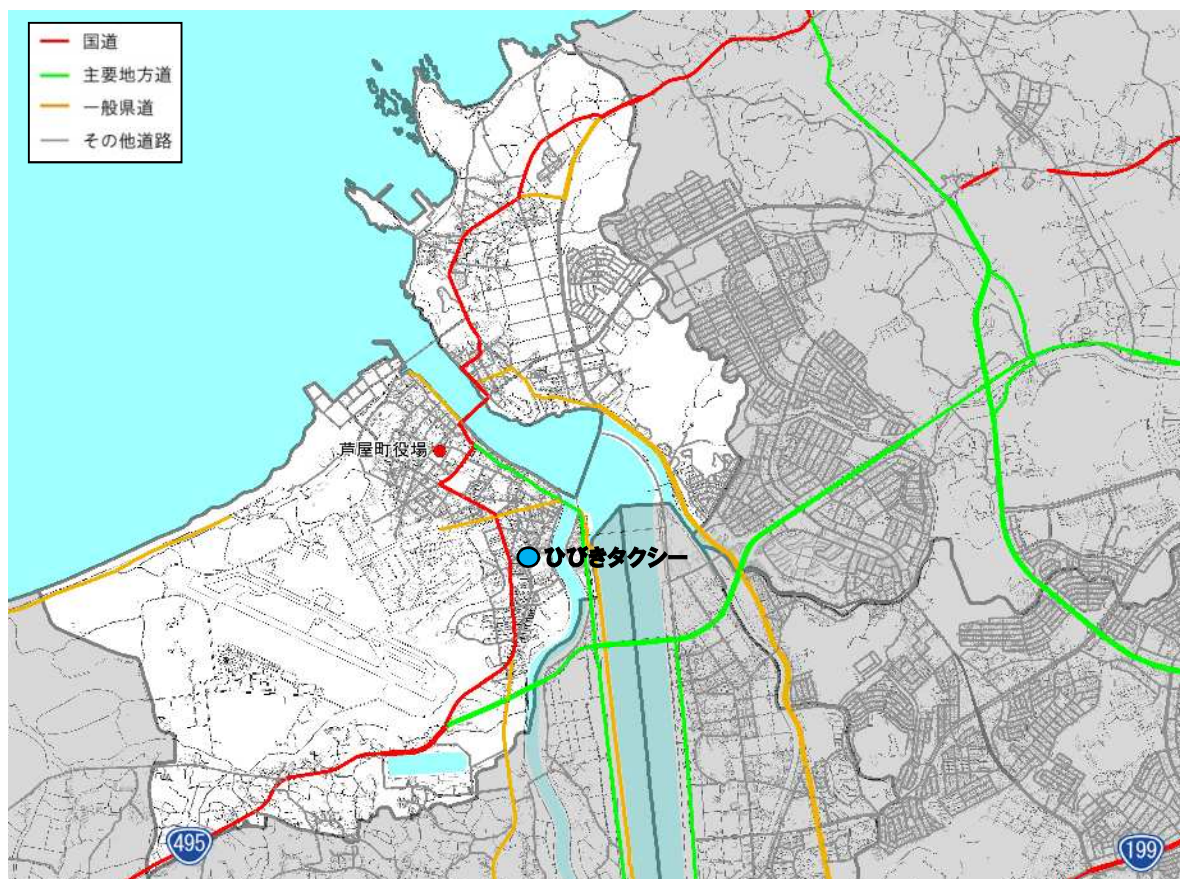


図 タクシー事業者の所在地

2) 利用者数の年次推移

- 町内タクシーの利用者数は、年々減少の一途で、運行収入も近年減少傾向にあります。芦屋町からタクシー事業者が撤退する恐れも考えられます。

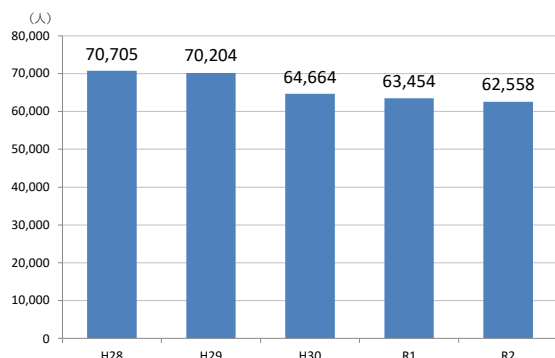


図 ひびきタクシー利用者数の年次推移

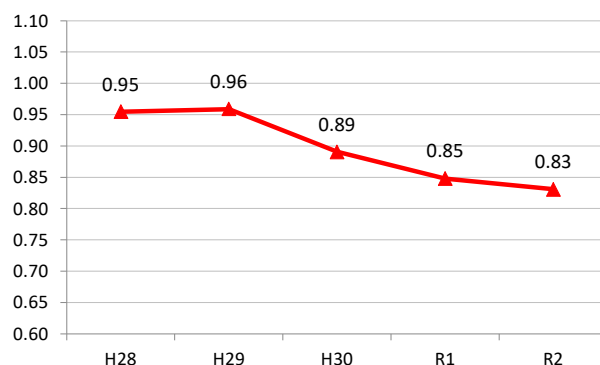


図 平成 22 年度を 1 とした場合の
ひびきタクシーの運行収入の年次推移

3) 乗務員数の年次推移と平均年齢

- 町内タクシーの乗務員数は令和 1 年度に 20 人未満となったものの、21 人前後で推移しています。
- 北九州タクシー協会の乗務員の平均年齢の推移をみると毎年上昇しています。令和 2 年度の平均年齢は 66.3 歳で、平成 28 年度と比較すると 2 歳上昇しており、乗務員の維持確保が求められます。

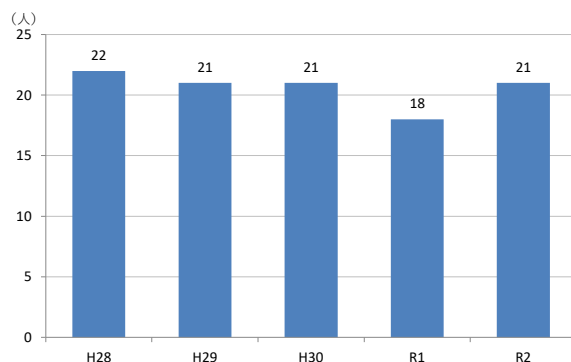


図 町内タクシー乗務員数の年次推移

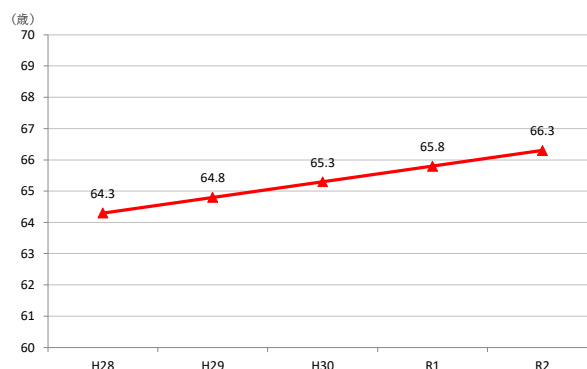


図 北九州タクシー協会乗務員の
平均年齢の年次推移

3. これまでの地域公共交通政策の評価

3-1 芦屋町地域公共交通網形成計画の概要

・計画期間：平成 29 年度～令和 3 年度

・芦屋町の目指すべき公共交通の将来像

芦屋町が目指す“魅力を活かしみんなでつくる元気なまち”に向け、町民が安心して、いきいきとした生活ができ、町外来訪客を迎え入れ、まちのにぎわい創りに寄与する、“環境にやさしい”地域公共交通を目指します。

・基本方針と目標

基本方針	目標	評価指標	現況値 (平成 28 年度)	目標値 (令和 3 年度)
Ⅰ. まちづくりと連携した地域公共交通網の再構築 ・公共交通の役割を明確にすることで、公共交通の利便性を向上し、地域公共交通網の形成を目指します。 ・将来にわたって持続可能な地域公共交通の構築を目指します	目標 1 中央病院へのアクセス向上	中央病院通院者の公共交通利用割合	7.0%	9.0%
	目標 2 公共交通に対する満足度向上	公共交通利便に関する満足度の構成比	26.0%	37.6%
Ⅱ. 多様な交通サービスの利用環境整備と改善 ・地域特性や地域ニーズ等を踏まえ地域の実情に応じた地域交通サービスの実現を目指します。 ・地域公共交通の利用環境の改善や乗り継ぎ拠点の結節性向上を目指します。	目標 3 利用しやすい環境の整備	バス停整備の箇所数	0箇所	3箇所
Ⅲ. 地域住民、関係機関と連携した利用促進事業の実施 ・交通事業者等の関係機関や地域住民と連携して、公共交通の利用促進を目指します。 ・地域住民と連携し、ニーズに合った利便性のある新たな公共交通サービスを目指します	目標 4 町内外の交流の活性化	バスの年間利用者数	256,140 人	262,000 人
	目標 5 公共交通サービスの提供	免許の年間返納者数	15 名	18 名

表 計画期間中の主な取組

目標	施策名	事業実施状況	備考
中央病院へのアクセス向上	通院しやすい路線の見直し	実施済	・中央病院移転に伴いタウンバス・巡回バスの路線の見直しを行った。
	各交通手段の病院乗り入れ検討	実施済	・中央病院玄関前バス停を設置し、タウンバス及び市営バスの乗り入れを開始した。
公共交通に対する満足度向上	公共交通網の再編検討	実施済	・中央病院の移転に伴い、路線見直しを行いタウンバス路線を2路線から4路線化した。
	芦屋町巡回バスのあり方の検討	実施済	・2路線から3路線化し、効率的な運行に変更した。
	広域連携での交通ネットワーク化検討	検討の結果 未実施	・郡内4町において、各町の公共交通が一定の確立をしており、新たな広域でのネットワーク構築の必要性を検討の結果、事業実施には至らず。
利用しやすい環境整備	バス停環境の整備	実施済	・バス停に上屋、ベンチの設置を行った。
	駐輪場整備の検討	実施済	・駐輪場に上屋設置を行った。
	レンタサイクルの導入検討	検討の結果 未実施	・町外からの観光時の交通手段のみならず、町内住民の新たな公共交通として検討を行ったが、観光協会が同事業を行っていること、また見込まれる需要量の検証結果から、事業実施には至らず。
町内外の交流の活性化	運行情報の提供やモビリティマネジメントの実施	実施済	・公共交通に関する住民アンケートを実施した。 ・見やすい時刻表を作成した。
	ＩＣＴの導入検討	実施済	・バスロケーションシステムの実証実験を実施した。 ・ＩＣカードの導入を検討した。
公共交通サービスの提供	高齢者、障がいのある人への割引制度等の導入検討	実施済	・タウンバス・市営バスの町内100円運賃を試行した。 ・公共交通利用促進事業（バス・タクシーのプレミアム乗車券販売）を実施した。

3-2 計画の検証・評価

- 芦屋町地域公共交通網形成計画の事業は全 11 事業全てに着手し、うち9事業は実施しています。
- 5つの評価指標のうち、3指標で目標達成、2指標で目標未達成の結果となりました。
- 各指標と紐づく目標の結果は、【目標①中央病院へのアクセス向上】と【利用しやすい環境整備】、【公共交通サービスの提供】は目標達成しました。
- 【公共交通に対する満足度向上】と【町内外の交流の活性化】は目標未達成でした。

表 目標達成評価結果

計画目標	評価指標	現況値 (H28)	目標値 (R3)	目標達成評価	
				実績値	結果
中央病院へのアクセス向上	中央病院通院者の公共交通利用割合	7.0%	9.0%	10.4% 令和2年度	A評価 目標達成
公共交通に対する満足度向上	公共交通利便に関する満足度の構成比	26.0%	37.6%	27.2% 令和元年度 (注1)	B評価 目標未達成
利用しやすい環境整備	バス停整備の箇所	0箇所	3箇所	3箇所 (累計)	A評価 目標達成
町内外の交流の活性化	バスの年間利用者数	256,140人	262,000人	261,462人 令和元年度 (注2) 市営バス： 114,957人 タウンバス： 110,007人 巡回バス： 36,498人 187,027人 令和2年度 市営バス： 82,465人 タウンバス： 75,060人 巡回バス： 29,502人	B評価 目標未達成
公共交通サービスの提供	免許の年間返納者数	15名	18名	68名 令和2年度	A評価 目標達成

- ・注1 公共交通利便に関する満足度の構成比については、コミュニティ活動状況調査の数値を基にするため、実施年度の令和元年度を用いる。
- ・注2 バスの年間利用者数は、新型コロナウイルス感染症利用自粛のため、令和2年度数値が大幅に減少したため、令和元年度数値で評価する。

【評価基準】 A：目標達成

B：目標未達成（関連施策を実施し、目標達成に努めた場合。）

C：目標未達成（関連施策の実施が不十分な場合。）

4. 芦屋町の地域公共交通に関する利用者ニーズなど

4-1 利用者ニーズ把握調査の概要

利用者ニーズ調査の概要は下表のとおりです。

表 利用者ニーズ調査の概要

	町内全世帯 アンケート	芦屋タウンバス 利用者アンケート	芦屋町巡回バス 利用者アンケート
調査目的	○町民を対象に、生活移動の実態と公共交通施策展開の基礎データを収集	○芦屋タウンバス利用者の利用状況やニーズ等を把握	○芦屋町巡回バス利用者の利用状況やニーズ等を把握
調査対象	○芦屋町内 2,000 世帯 （無作為抽出） ○2,000 枚	○芦屋タウンバス利用者	○芦屋町巡回バス利用者
調査手法	○郵送による配布、回収 ○1 世帯につき調査票 1 部 配布	○手渡し配布・回収	○手渡し配布・回収
調査日	令和 3 年 8 月～10 月	令和 3 年 8 月～10 月	令和 3 年 8 月～10 月
主な把握項目	○芦屋町民の外出実態 ○公共交通（JR・バス）の利用実態等 ○町民の公共交通への意識	○芦屋タウンバスの利用者特性 ○芦屋タウンバスへの意向	○芦屋町巡回バスの利用者特性 ○芦屋町巡回バスへの意向
回収結果	回収数：689 枚 （回収率 34.5%）	60 票回収	34 票回収

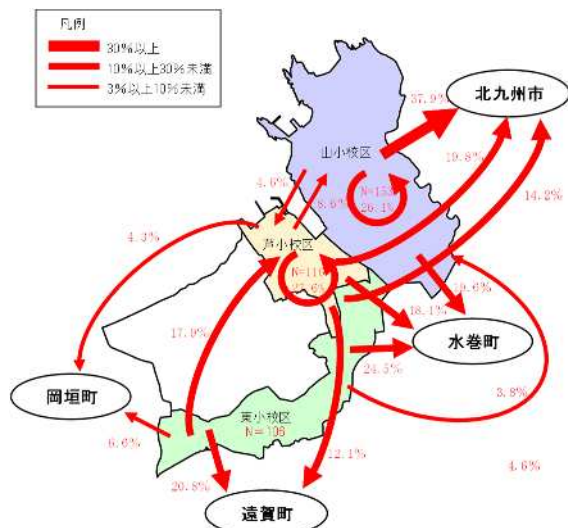
4-2 町内全世帯アンケート結果

4-2-1 住民の外出実態

1) 外出先（外出目的別）

- 町内3校区それぞれで買い物や通院の移動方向が異なることが芦屋町の特徴の1つです。
- 買い物流動については、芦屋町地域公共交通網形成計画策定時と比べて大きな変化はみられませんが、通院流動については、芦屋中央病院の移転による変化が顕著に出ています。
- 具体的には、芦屋中央病院が立地している山鹿小学校区の住民は「北九州市」が多いのは変わりませんが、「自校区」内の流動が増えました。
- また、芦屋小学校区の住民は「山鹿小学校区」への流動が増え、「自校区」内の流動が減りました。芦屋東小学校区の住民は「山鹿小学校区」への流動が増え、「遠賀町」への流動が減りました。
- 買い物も通院も隣接市町への流動も顕著にみられ、多様な流動に対し、引き続き、どの程度まで移動サービスを提供するかを検討する必要性があることが分かりました。

(今回調査)



(地域公共交通網形成計画策定時)

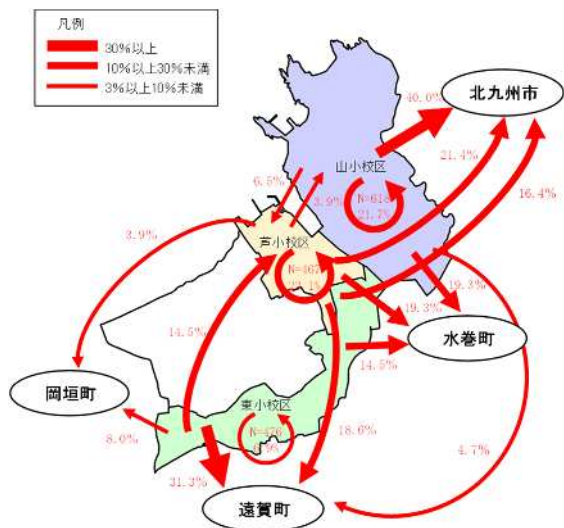
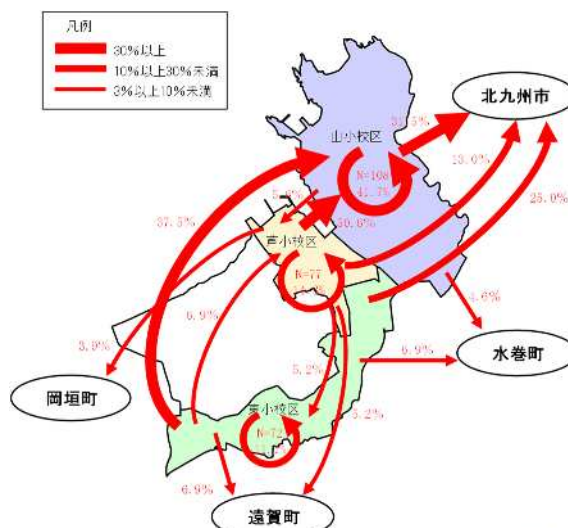


図 よく行く買物先

(今回調査)



(地域公共交通網形成計画策定時)

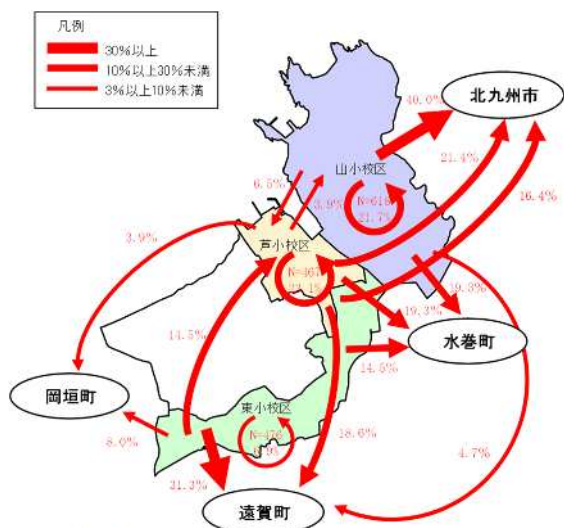
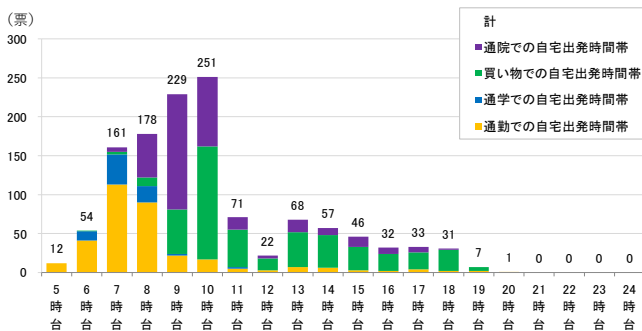


図 よく行く通院先

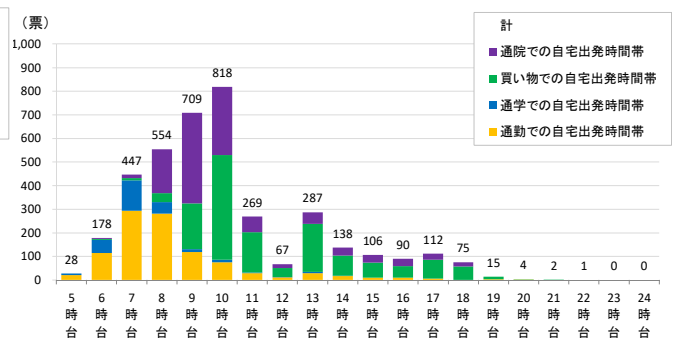
2) 外出時間帯（外出目的別）

- 下図は、移動目的別に自宅出発時間帯や帰宅開始時間帯を積み上げたグラフです。
- 全体的にみると、自宅出発時間帯は「7～10 時台」、帰宅開始時間帯は「11～12 時台」「17～18 時台」が多い状況にあります。
- 通勤・通学では、自宅出発時間は「6～8 時台」が多い状況にあります。通勤での帰宅開始時間帯は「17～19 時台」が、通学での帰宅開始時間帯は「15～21 時台」にかけて分散傾向にあります。
- 買い物では、自宅出発時間帯は「10 時台」が突出して多い状況にあります。帰宅開始時間帯は「11～12 時台」が多く、その後は「13～21 時台」にかけて分散傾向にあります。
- 通院では、自宅出発時間帯は「9 時台」が突出して多く、次いで「10 時台」「8 時台」が多い状況にあります。帰宅開始時間帯は「11～12 時台」が多い状況にあります。
- これらの外出時間帯の傾向は芦屋町地域公共交通網形成計画策定時と比べ、大きな違いはみられません。
- ひいては、芦屋町の公共交通サービスについて、時刻表での大幅な変更の必要性は低いことが分かりました。

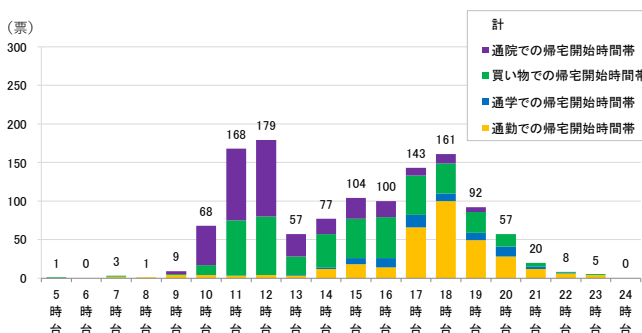
◆自宅出発時間帯 （今回調査）



（地域公共交通網形成計画策定時）



◆帰宅開始時間帯 （今回調査）



（地域公共交通網形成計画策定時）

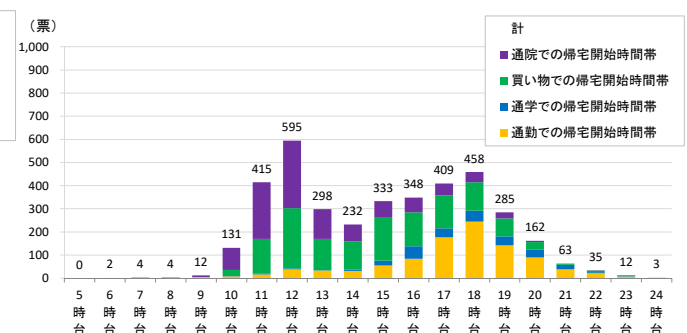


図 外出時間帯の比較検証

4-2-2 公共交通の利用特性

1) バスの利用特性

- バスを利用する際の外出目的をみると、「買い物・飲食」の利用が全体の1割を占めています。
- バスの種類別にみると、北九州市営バスは「買い物・飲食」のほか、「通学」が2割を占めているほか、「寄り合い・会合」や「通勤」、「通院」などが他の目的に比べ多い状況にあります。
- 芦屋タウンバスは、「通学」は9%と少ないですが、それ以外は概ね北九州市営バスと似通った外出目的となっていることが分かります。
- また、町内巡回バスは「買い物・飲食」と「通院」が全体の約89%を占めており、北九州市営バスや芦屋タウンバスに比べ、特定の目的での利用に特化していることがうかがえます。

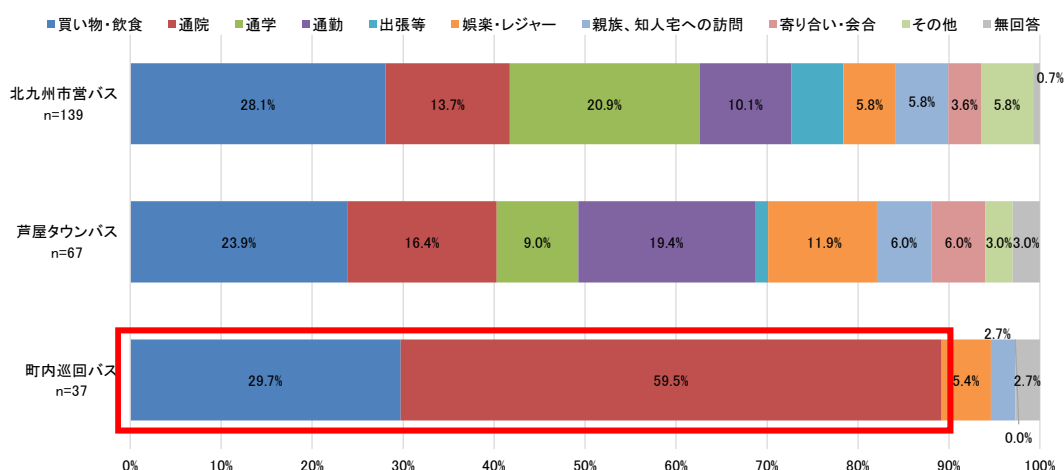


図 バスを利用する際の外出目的（今回調査）

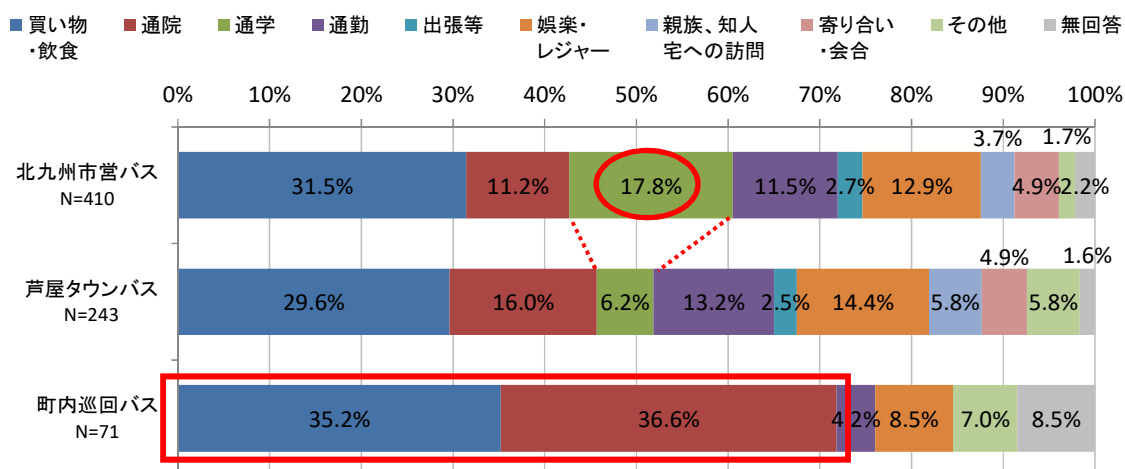


図 バスを利用する際の外出目的（地域公共交通網形成計画策定時）

- 回答世帯の中で、「バスを月に数回以上」利用するのは全体の約 35%程度あり、「市営バス」、「芦屋タウンバス」、「町内巡回バス」の順となっています。
- バスの利用頻度をみると、北九州市営バスは「週に5日以上」の利用が約 21%となっており、他と比べて多くなっています。
- なお、「週に1日以上利用している」利用者の割合は、町内巡回バスは約 49%と最も多く、北九州市営バスは約 45%、芦屋タウンバスは約 43%となっています。

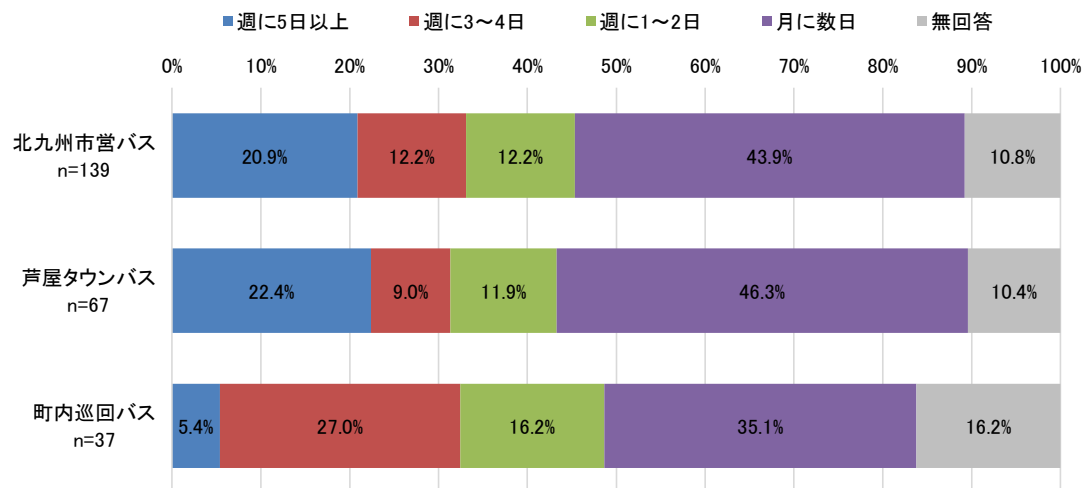


図 バスの利用頻度（今回調査）

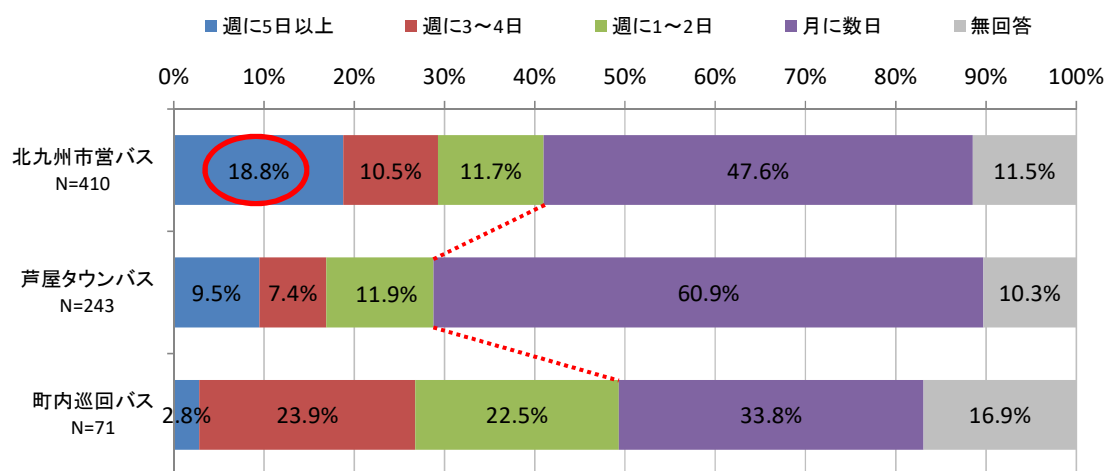


図 バスの利用頻度（地域公共交通網形成計画策定時）

- バスの利用が増えるための改善点をみると、北九州市営バスと町内巡回バスは「改善方法はわからない（特にない）、現状のままで良い」との回答は5%～13%程度にとどまり、「利用状況に応じて路線や便数を見直す」（約 16%）、「鉄道やバスとの乗り継ぎ時間を短くするようダイヤを見直す」（約 15%）の順で改善要望がみられます。
- 一方で、芦屋タウンバスは「改善方法はわからない（特にない）、現状のままで良い」は1割みられますが、「鉄道やバスとの乗り継ぎ時間を短縮するダイヤを見直す」（約 15%）、「利用状況に応じて路線や便数を見直す」（約 13%）との要望もみられます。
- 前回調査と今回調査の比較により、改善要望は減少していることが分かりました。

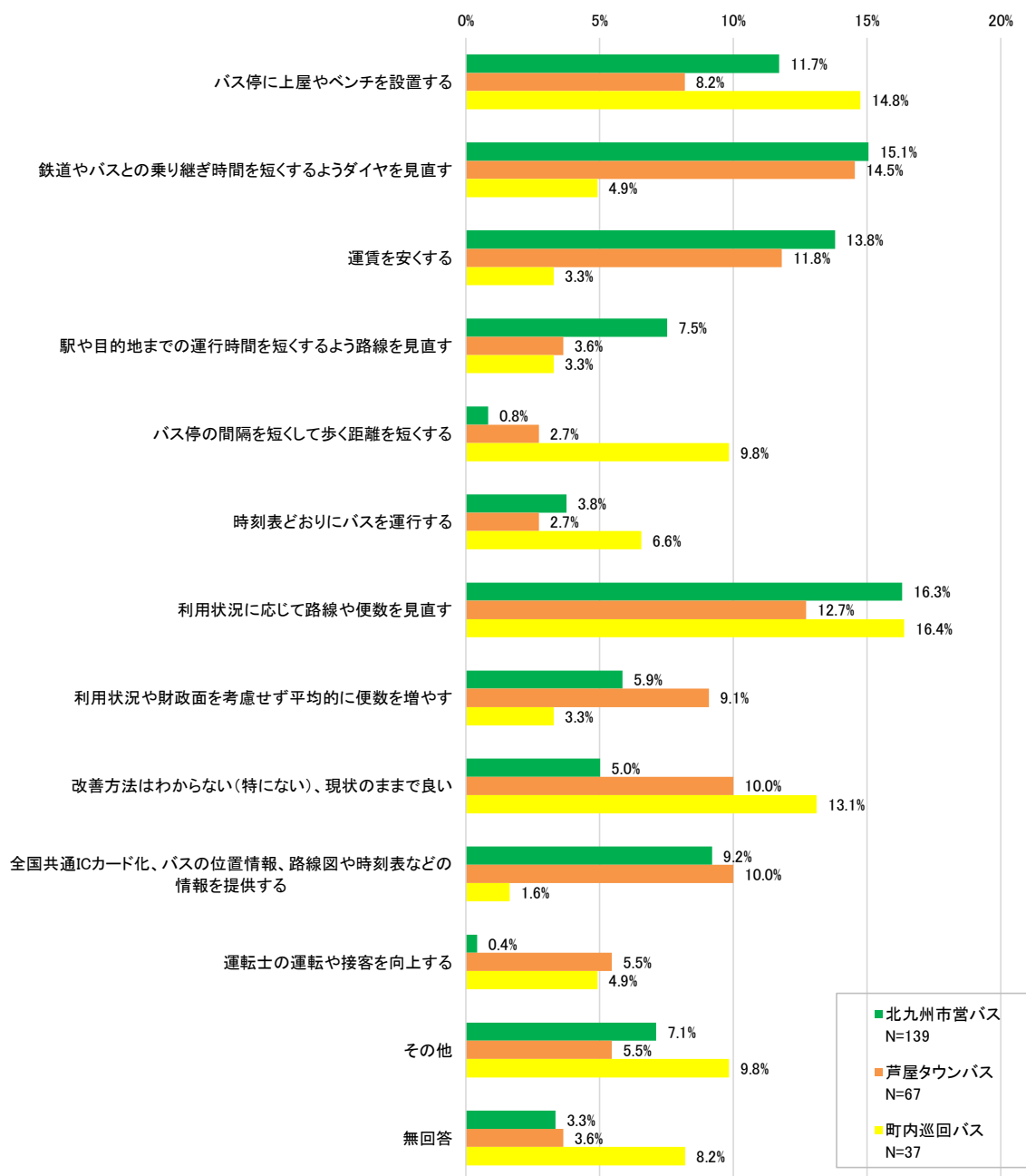


図 バスの改善要望点（今回調査）

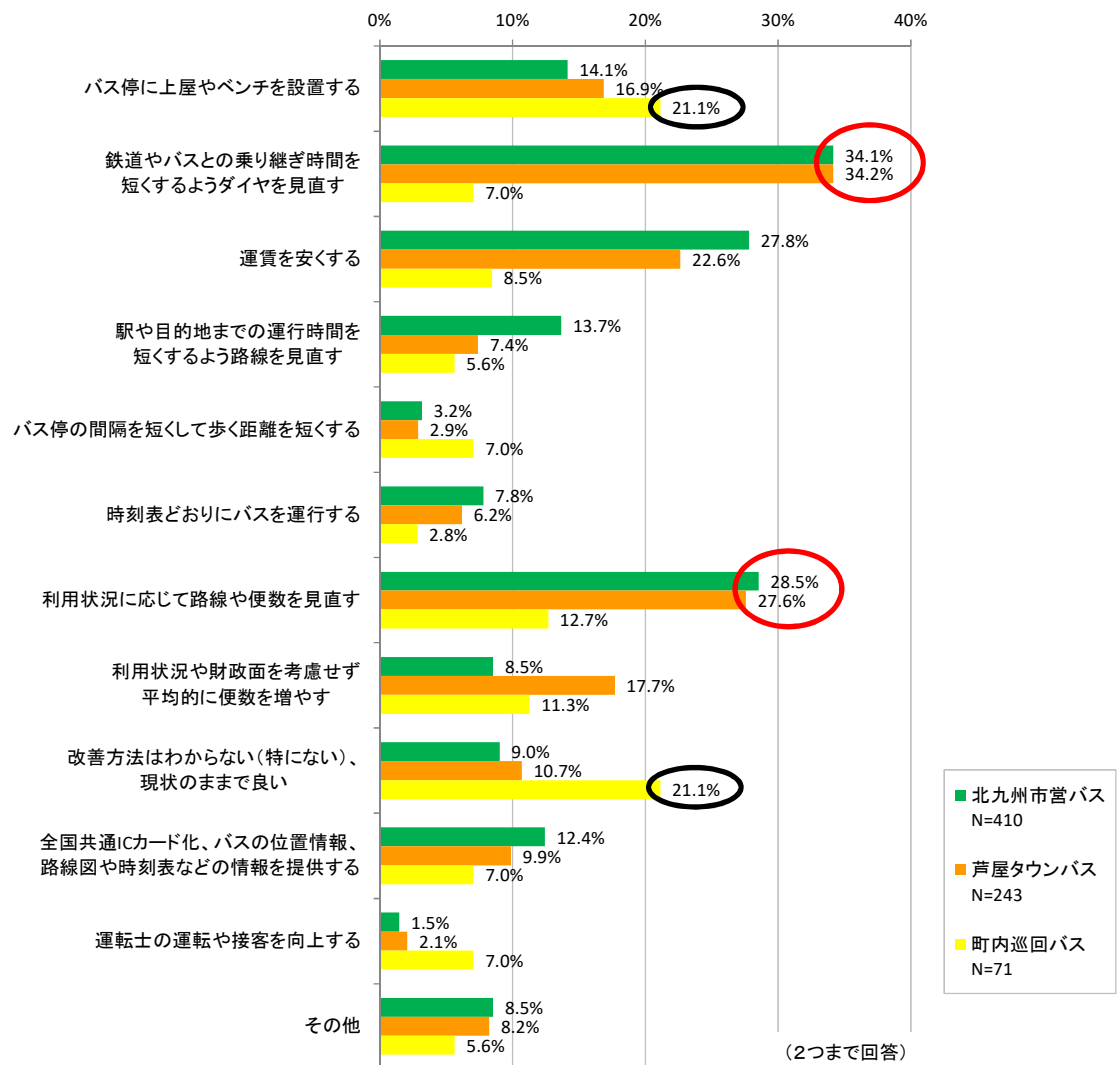


図 バスの改善要望点（地域公共交通網形成計画策定時）

2) JRの利用特性

- よく利用するJR駅をみると、芦屋町最寄り4駅の中では「遠賀川駅」（約51%）と「折尾駅」（約48%）の回答が多い状況にあり、「海老津駅」と「水巻駅」は1割未満となっています。また、最寄り4駅以外では「博多駅」（約35%）、「小倉駅」（約30%）、「黒崎駅」（約16%）の順に多い状況にあります。
- JRをよく利用する時間帯をみると、行きは「7～10時台」、帰りは「15～20時台」に利用が多くなっており、帰りの利用時間帯は比較的分散していることが分かります。

表 よく利用するJR駅

（今回調査）

駅名	回答者数 (票)	有効回答者数に 占める割合
最寄り4駅	遠賀川	139 50.7%
	折尾	132 48.2%
	海老津	7 2.6%
	水巻	7 2.6%
それ以外	博多	96 35.0%
	小倉	80 29.2%
	黒崎	45 16.4%

有効回答数:274人

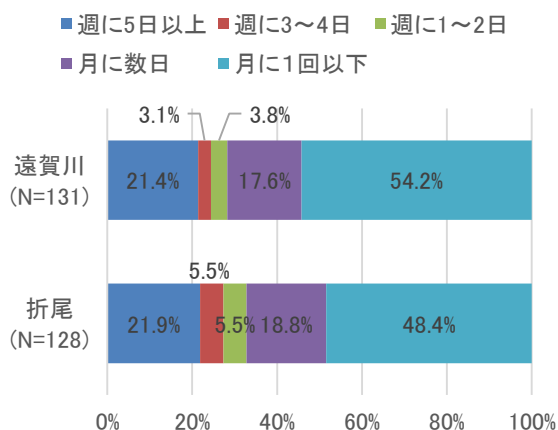
（地域公共交通網形成計画策定時）

駅名	回答者数 (票)	有効回答者数に 占める割合
最寄り4駅	折尾	411 47.7%
	遠賀川	392 45.5%
	海老津	34 3.9%
	水巻	23 2.7%
それ以外	博多	251 29.2%
	小倉	211 24.5%
	黒崎	153 17.8%
	八幡	28 3.3%
	戸畑	16 1.9%
	赤間	15 1.7%
	若松	11 1.3%
	西小倉	10 1.2%

有効回答者数:861人

注) 回答数が10票満の駅は表示していない

（今回調査）



（地域公共交通網形成計画策定時）

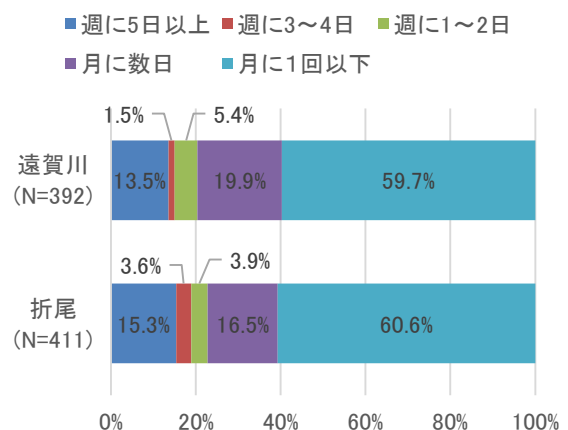


図 主要駅別にみたJRを利用する頻度

注) 無回答・全く利用しないを除く

●ＪＲをよく利用する時間帯をみると、行きは「７～１０時台」、帰りは「１５～２０時台」に利用が多くなっており、帰りの利用時間帯は比較的分散していることが分かります。

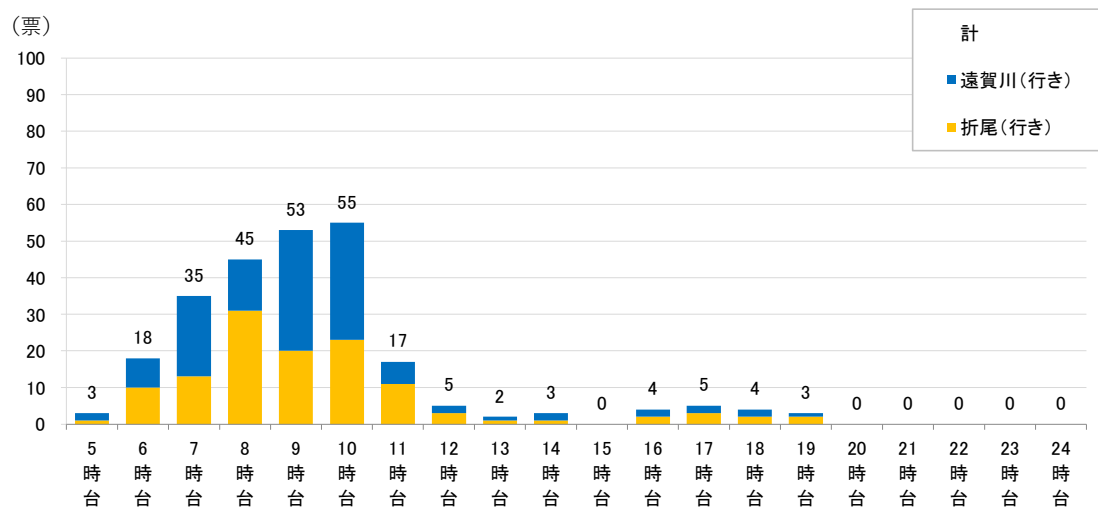


図 主要駅別にみたＪＲをよく利用する時間帯（行き）

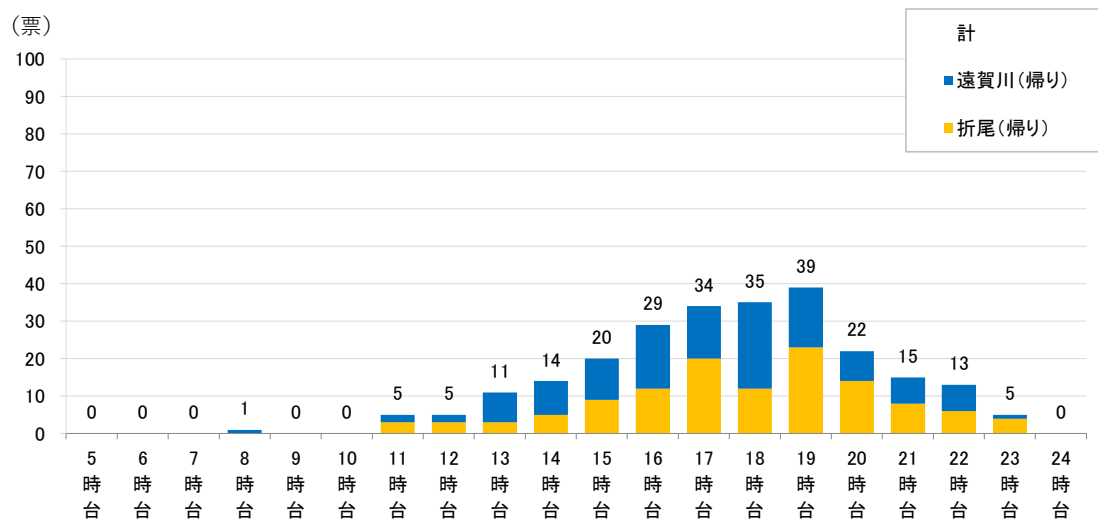


図 主要駅別にみたＪＲをよく利用する時間帯（帰り）

4-2-3 芦屋中央病院の利用特性

1) 利用頻度

- この1年間における芦屋中央病院の利用頻度をみると、回答世帯の5割が「利用した」と回答しています。
- 「利用した」との回答割合は、“60歳以上の人がない世帯”では約36%であるのに対し、“60歳以上の人がある世帯”では59%となっています。なお、“60歳以上の人がある世帯”の約36%は「月に1日以上」の利用があったと回答しています。

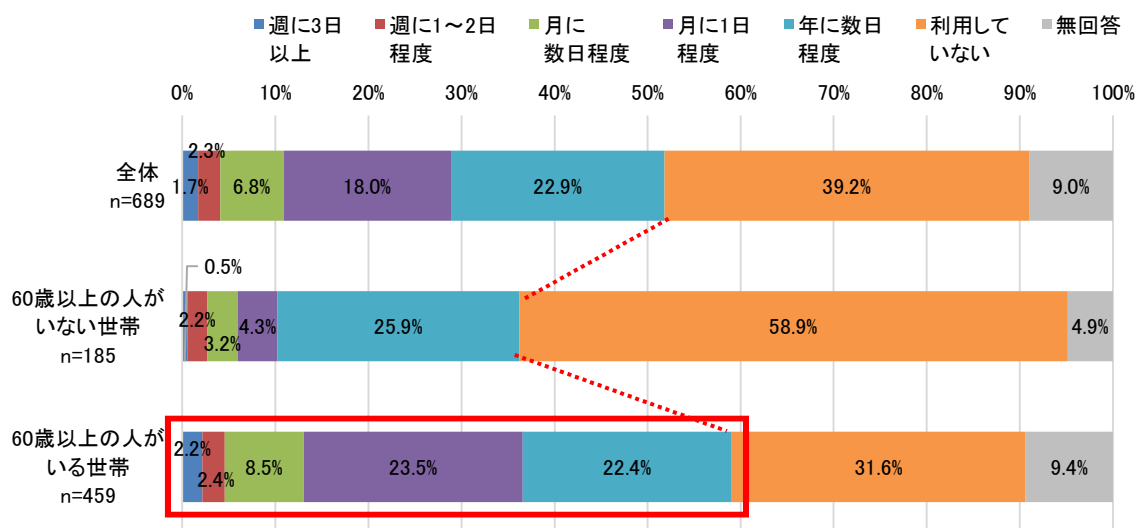


図 この1年間における芦屋中央病院の利用頻度（今回調査）

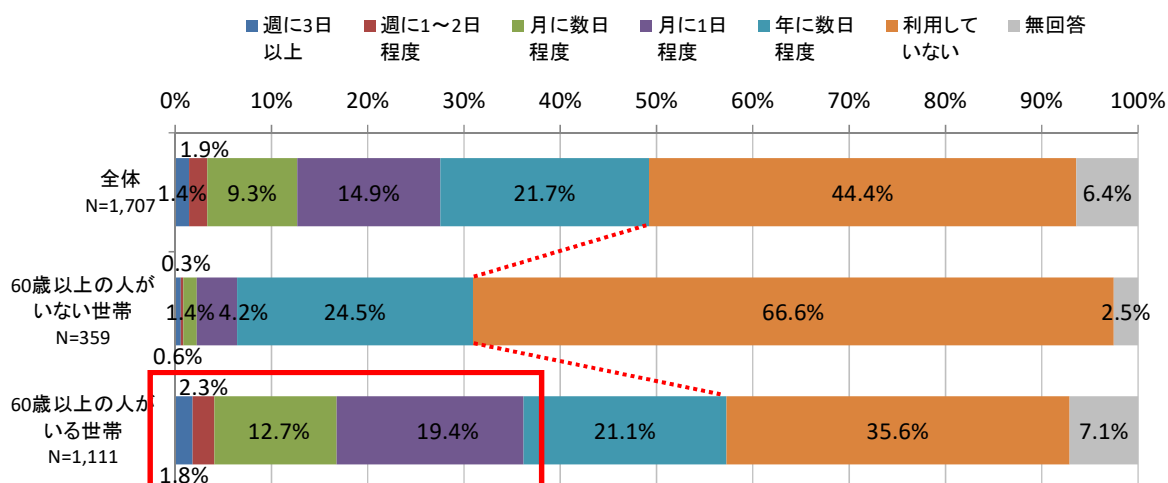


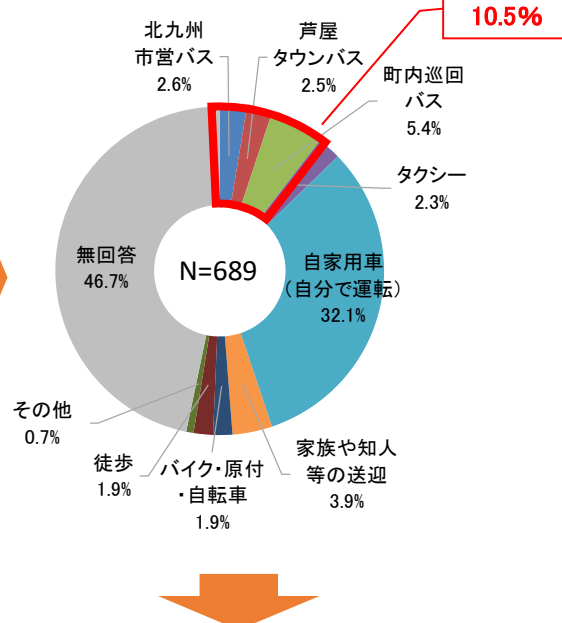
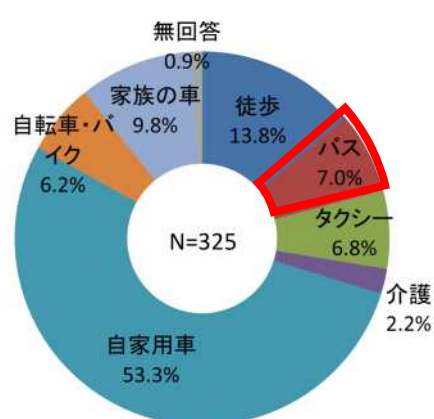
図 この1年間における芦屋中央病院の利用頻度（地域公共交通網形成計画策定時）

2) 移動手段

- 芦屋中央病院への移動手段をみると、「自家用車（自分で運転）」と回答した人が最も多くなっており、公共交通を利用しているのは約 13%、町内巡回バスが約 5%となっています。
- 「自家用車（自分で運転）」との回答割合は、“60 歳以上の人がない世帯” が約 72% であるのに対し、“60 歳以上の人がある世帯” では約 58%となっています。
- 一方で、公共交通を利用している割合は、“60 歳以上の人がない世帯” が約 5%にとどまっているのに対し、“60 歳以上の人がある世帯” では約 16%、町内巡回バスが約 8%となっており“60 歳以上の人がある世帯”での通院時の公共交通利用が顕著であることが分かりました。

（地域公共交通網形成計画策定時）

（今回調査）



（今回調査の内訳：60 歳以上の人がある世帯、いない世帯の比較）

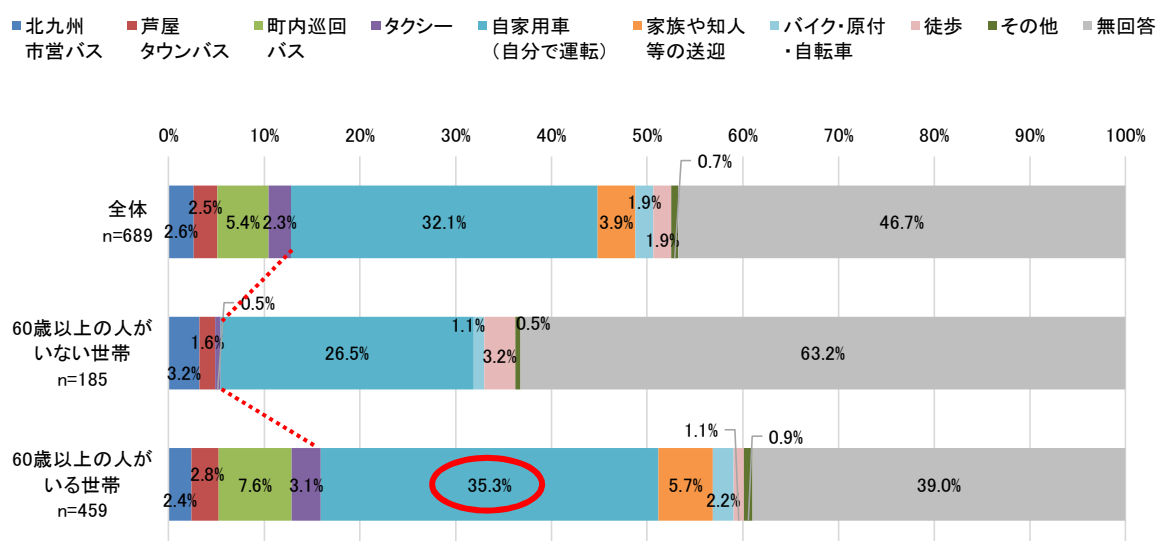


図 芦屋中央病院への移動手段

4-2-4 今後の芦屋町の公共交通のあり方など

1) 運転免許返納に関する意識

- 運転免許返納についての考えをみると、全体的には「免許返納は考えていない」（約43%）が最も多くなっている。この割合は、“60歳以上の人がない世帯”が約58%であるのに対し、“60歳以上の人だけの世帯”では約35%となっています。
- “60歳以上の人がある世帯”に着目すると「数年後（5年以内）には免許を返納したいと考えている」が15%程度いることが分かりました。

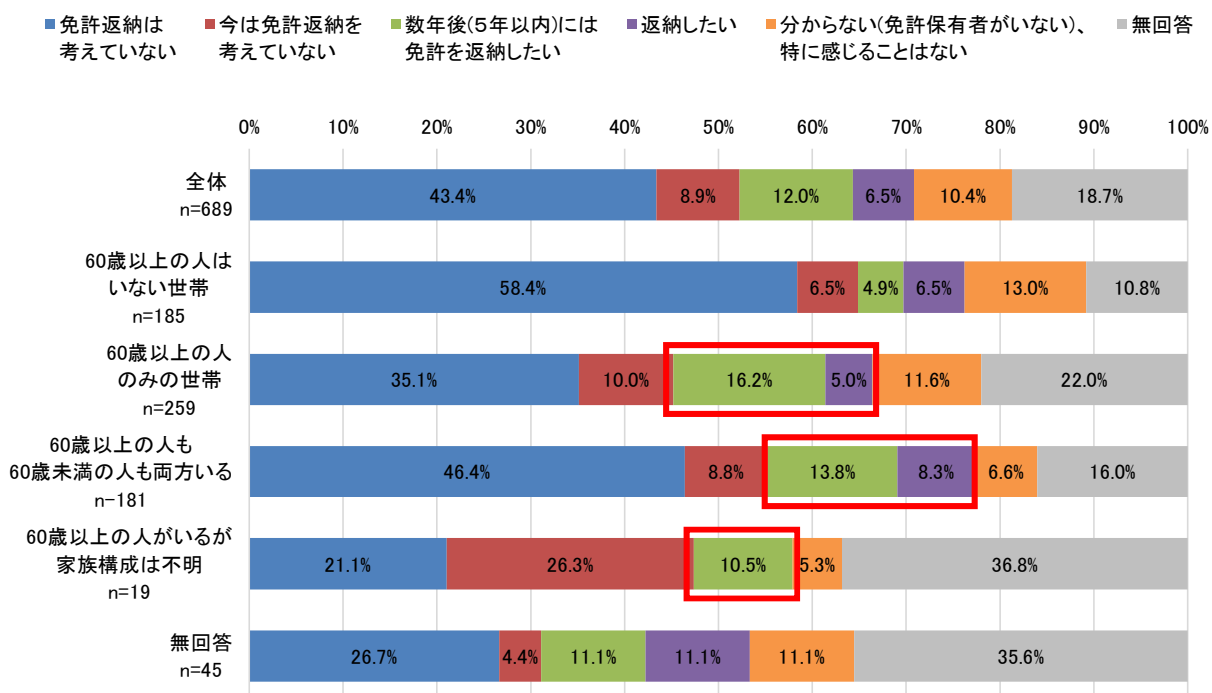


図 運転免許返納についての考え（今回調査）

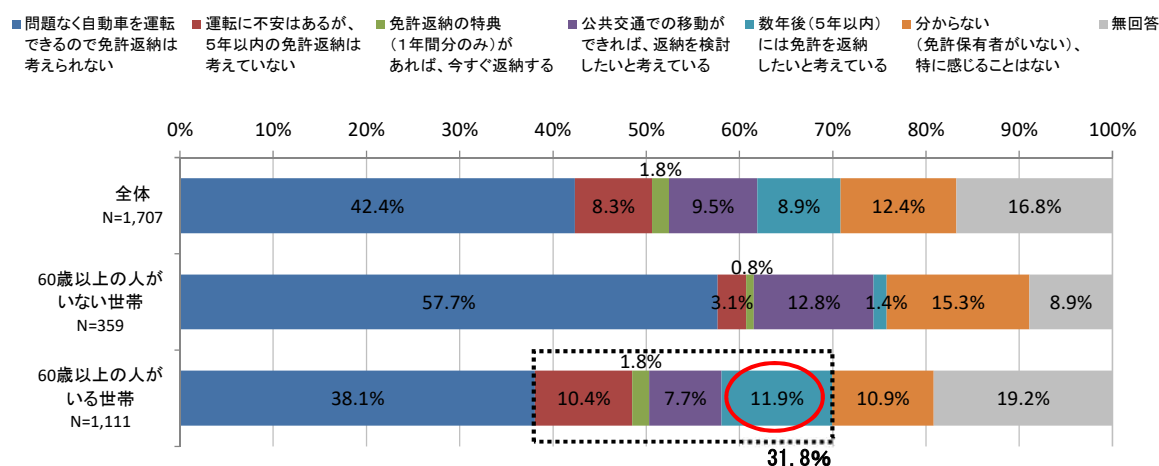


図 運転免許返納についての考え（地域公共交通網形成計画策定時）

2) 芦屋町巡回バスの今後のあり方に関する意識

- 芦屋町巡回バスの今後のあり方について、「現状のままでよい」と回答した人が“60歳以上の人がない世帯”では約36%、“60歳以上の人がある世帯”では約30%となっています。
- 次に多かったのは、「誰でも乗れるように対象者を見直すべき」と回答した人が“60歳以上の人がない世帯”では約20%、“60歳以上の人がある世帯”では約15%となっています。

■ 現状のままでよい ■ 運賃を有料にするべき ■ 誰もが乗れるように対象者を見直すべき ■ 路線数や便数を増やすべき ■ 運行経路を見直すべき ■ 分からない、特に考えはない ■ 無回答



図 芦屋町巡回バスの今後のあり方について（今回調査）

■ 現状のままでよい ■ 運賃を有料にするべき ■ 誰もが乗れるように対象者を見直すべき ■ 路線数や便数を増やすべき ■ 運行経路を見直すべき ■ 分からない、特に考えはない ■ 無回答

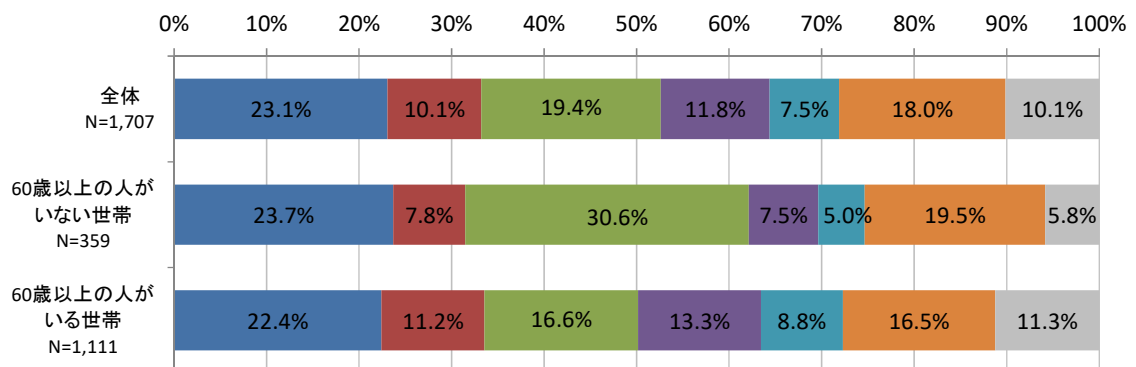


図 芦屋町巡回バスの今後のあり方について（地域公共交通網形成計画策定時）

3) タクシーの今後のあり方に関する意識

●タクシーの今後のあり方についてみると、全体的には「行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給すべき」（約 26%）と「住民・行政・交通事業者が話し合い、地域ニーズに沿って新たなタクシー車両を活用した運行方法を検討すべき」（約 22%）の順で多くなっています。

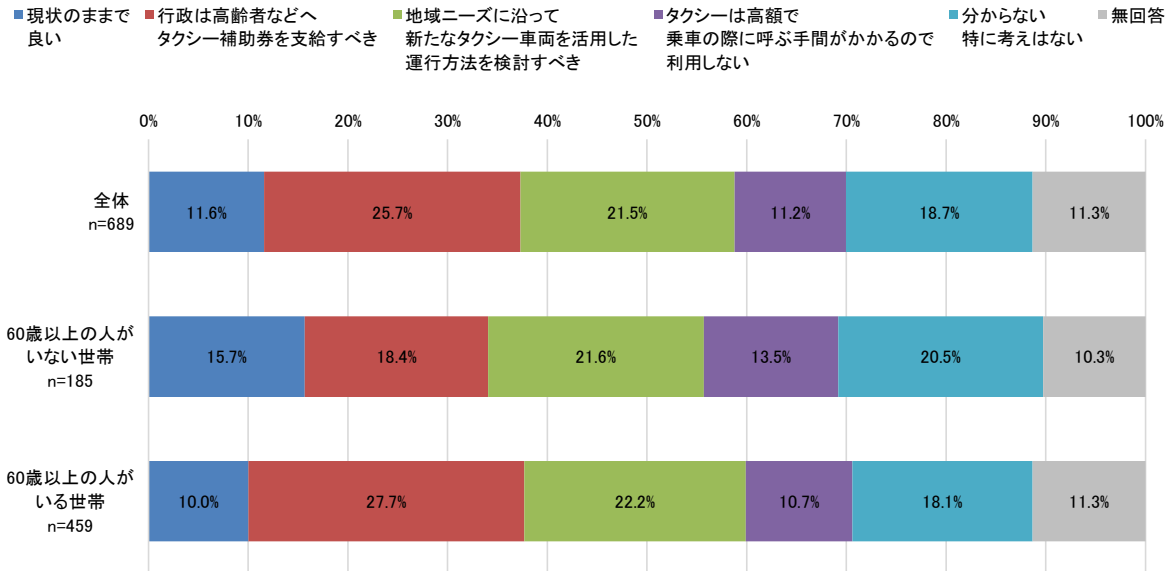


図 タクシーの今後のあり方について（今回調査）

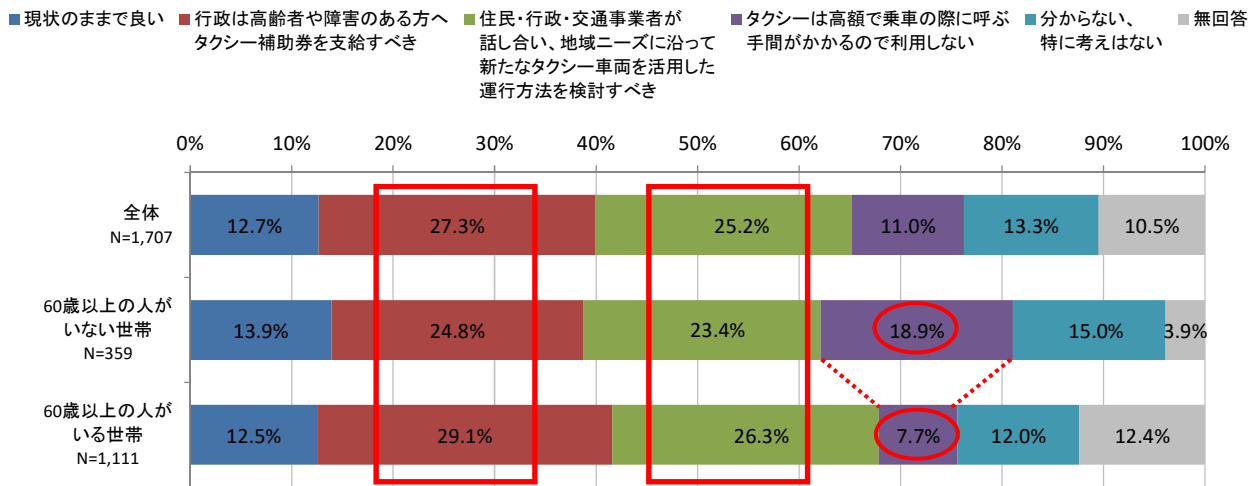


図 タクシーの今後のあり方について（地域公共交通網形成計画策定時）

4) 町民の移動手段の確保・維持に向け、町（行政）に必要な取り組み

●町民の移動手段の確保・維持に向け、町（行政）に必要な取り組みをみると、全体で「高齢者のタクシー補助券を支給すべき」（約 23%）や「バス・タクシーの割引券を販売すべき」（約 21%）の順で多くなっています。

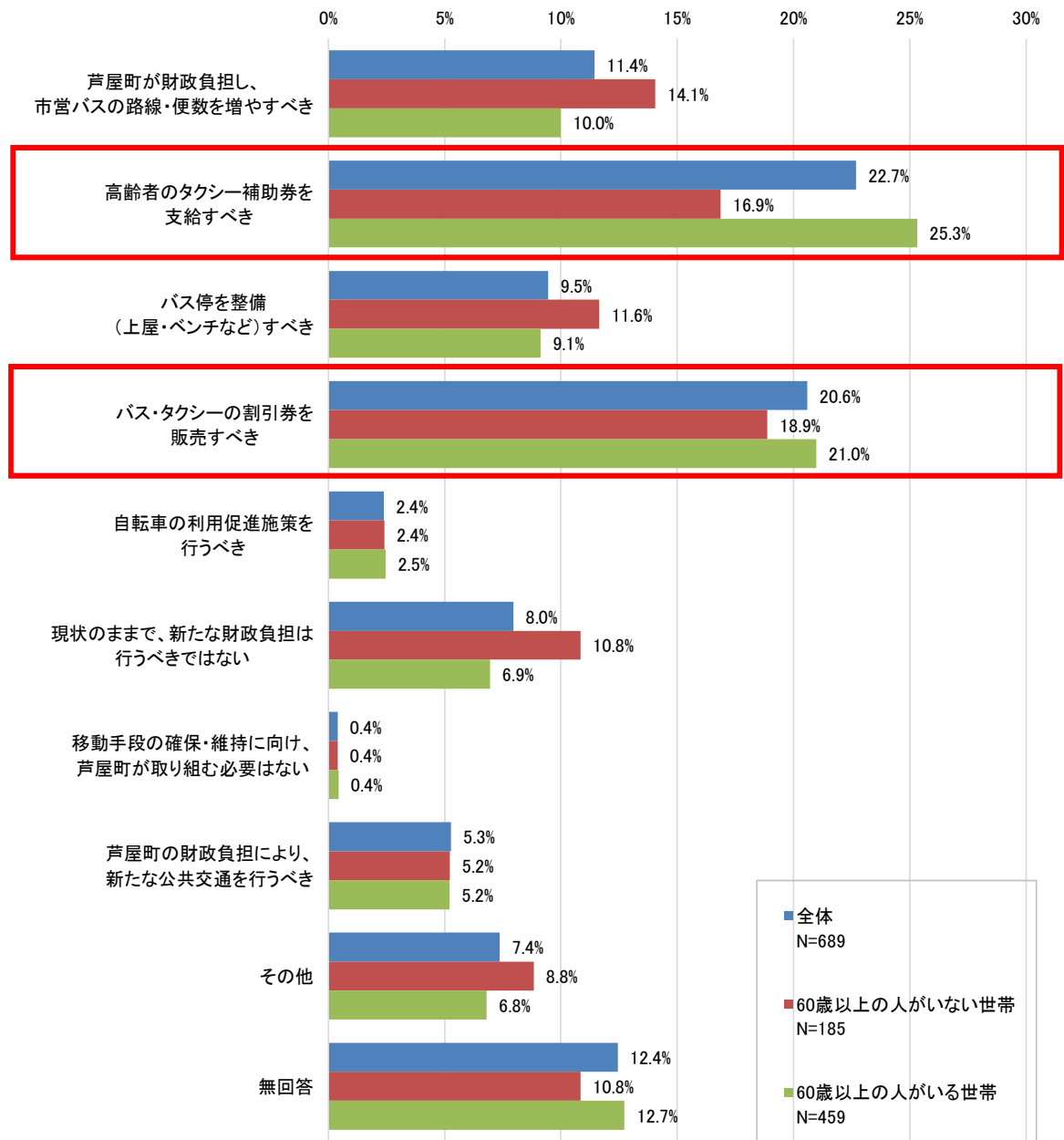


図 町民の移動手段の維持・確保に向けて町に必要な取り組み（今回調査）

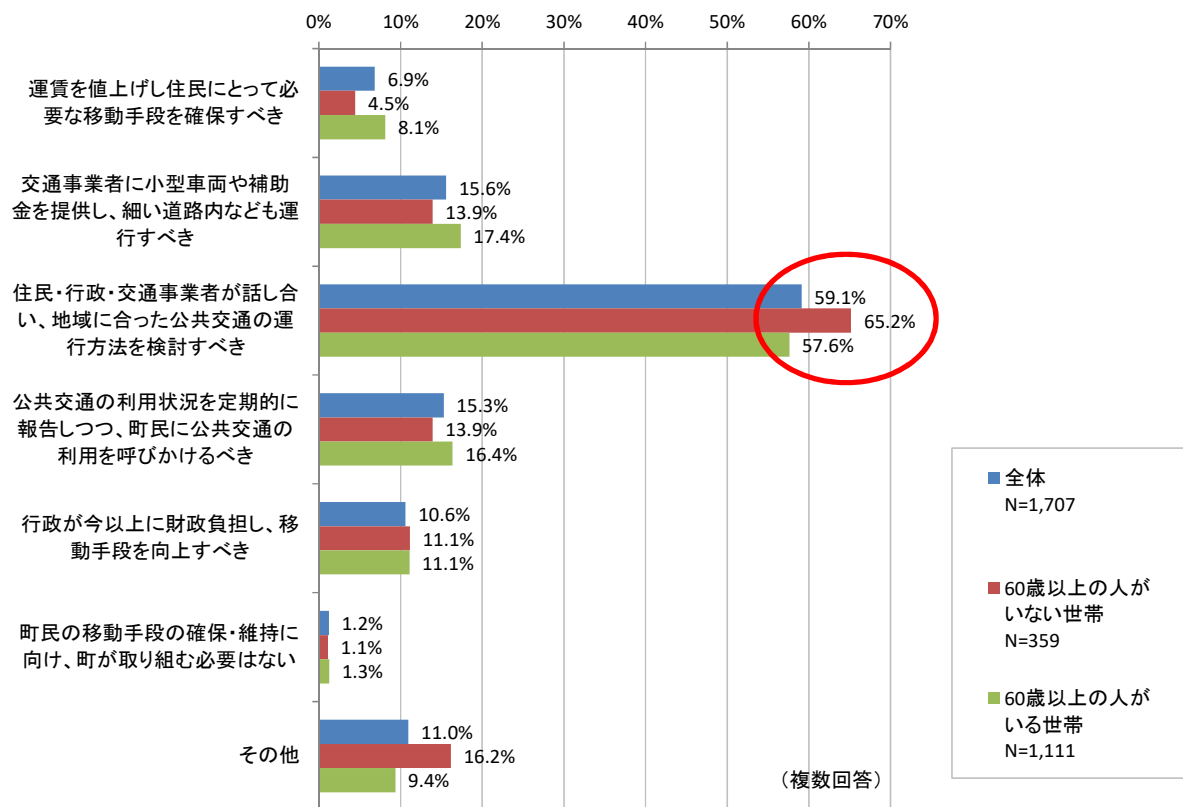


図 町民の移動手段の維持・確保に向けて町に必要な取り組み（地域公共交通網形成計画策定時）

5) 芦屋町の公共交通が不便と感じる理由

●芦屋町の公共交通が不便と感じる理由をみると、全体で「自家用車と比べて公共交通は不便」（39%）や「芦屋町にはＪＲ駅が無いので不便」（約２１%）の順で多くなっています。

		1	2	3	4	5	6	7	
	合計	自家用車と比べて公共交通は不便	芦屋町にはＪＲ駅がないので不便	地下鉄やバスが豊富にある地域（福岡市など）と比べて不便	特に基準はなく、イメージや想像で判断して不便	分からない	不満というより、どちらかといえば満足している	満足している	無回答
件数	689	269	147	53	27	43	55	12	83
%	100.0%	39.0%	21.3%	7.7%	3.9%	6.2%	8.0%	1.7%	12.0%

4-3 芦屋タウンバス利用者アンケート結果

- 利用者の年齢をみると、「19歳以下」が約28%と最も多く、網計画策定時と比べると19歳以下の利用は約2倍増えており、新型コロナウイルス感染症の感染予防を理由とした自家用車の利用が増えていることが推量されます。
- 利用頻度をみると、利用者の55%が「週5日以上」、15%が「週3～4日」「週1～2日」と回答しており、利用者の過半数が高い頻度で利用していることがうかがえます。
- 主な利用目的をみると、通勤・通学で過半数を占め、通院や買い物目的での利用も多くみられます。また、網計画策定時に比べ、通勤での利用が減少している一方で、通学での利用が増加しています。
- バス利用後の最終目的地をみると、鉄道へ乗り換える利用者が約61%を占める一方、鉄道を利用せず、芦屋町、遠賀町を目的地とする利用者也38%みられます。網計画策定時と比べても、最終目的地の違いはあまり見られません。

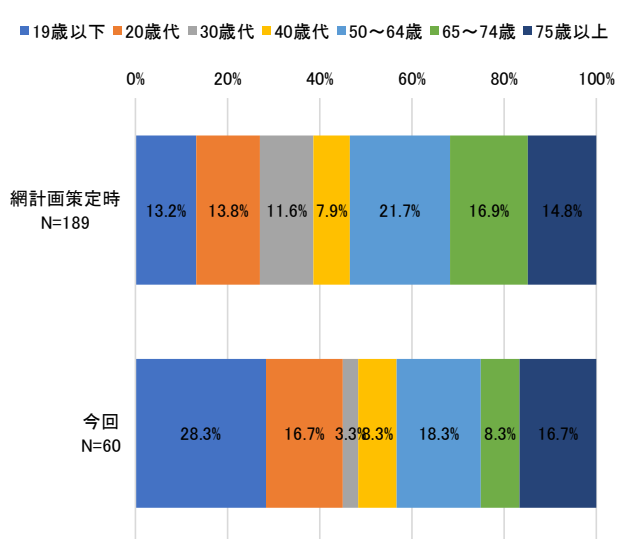


図 年齢

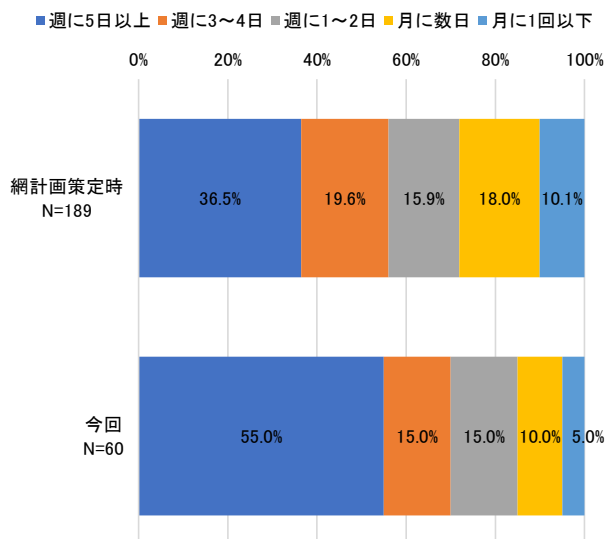


図 利用頻度

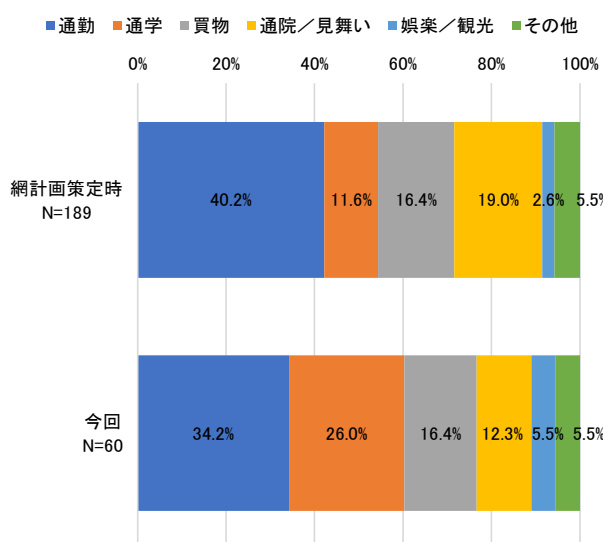


図 主な利用目的

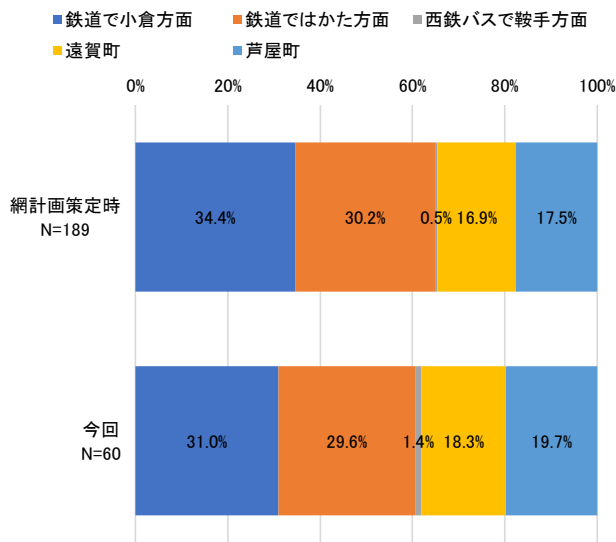


図 バス利用後の最終目的地

- 芦屋タウンバスに対する改善意向をみると、最も指摘が多かったのは「便数を増やす」で約21%でした。次いで「鉄道との乗り継ぎに配慮した時刻表に見直す」「運賃を安くする、運賃を均一化する」の順に要望が多い結果となりました。
- 芦屋タウンバスに対する満足度をみると、約80%が満足している結果となっています。

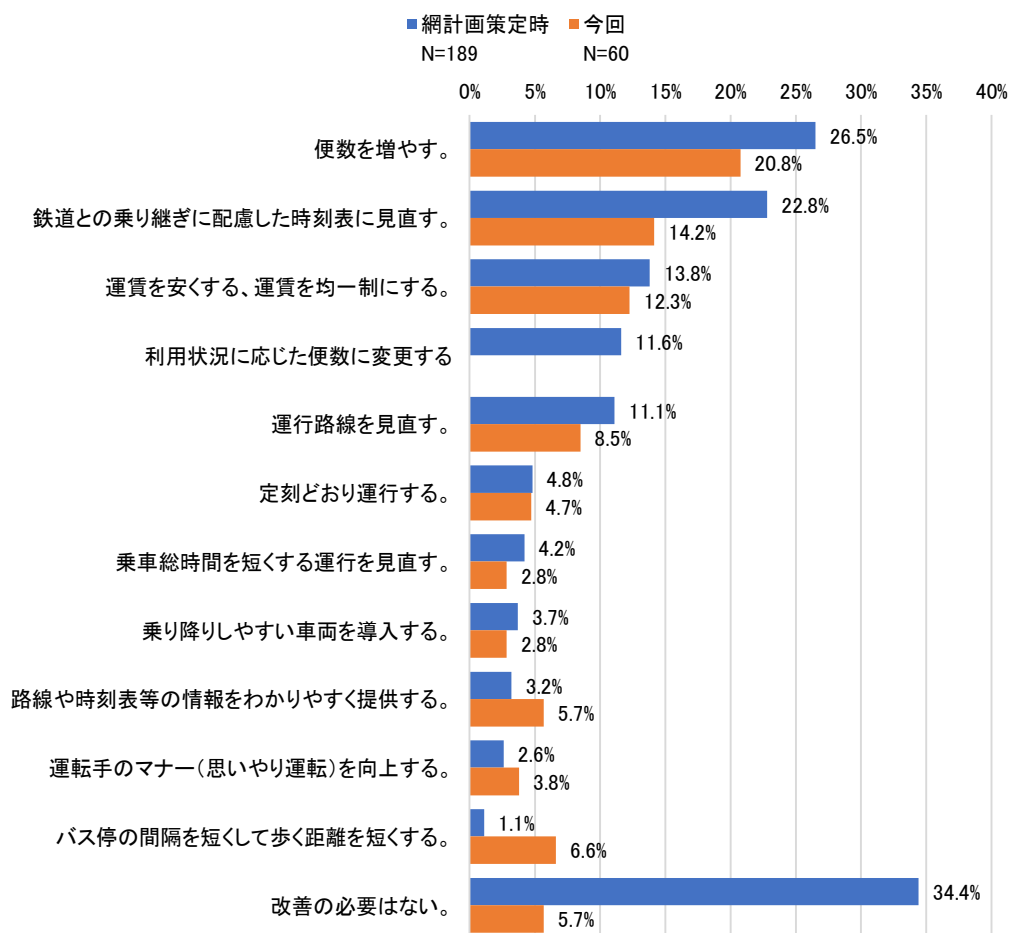


図 芦屋タウンバスに対する改善意向

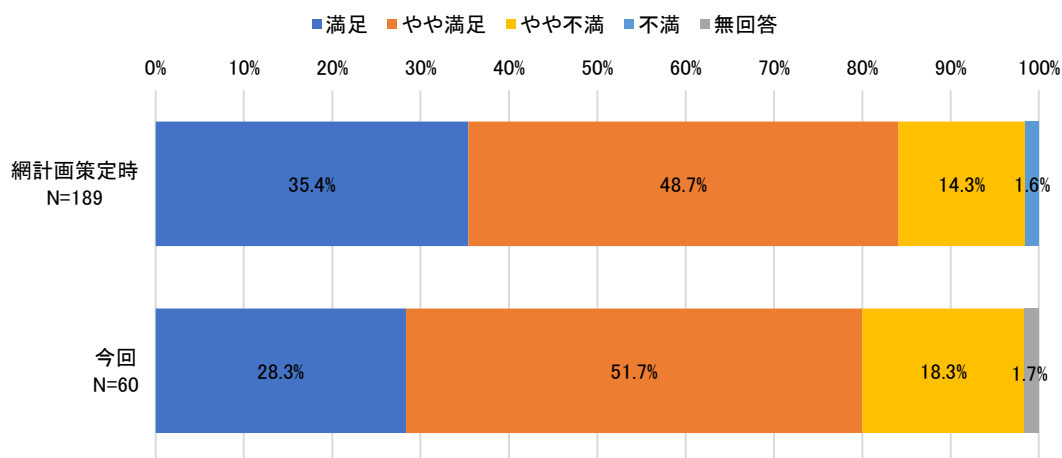


図 芦屋タウンバス利用者の満足度評価

4-4 巡回バス利用者アンケート結果

- バス停別に1日あたりの平均利用者数をみると、「芦屋中央病院玄関前」の利用者が最も多く、9.5人となっています。
- 次いで「芦屋町役場前」（8.5人）、「山鹿郵便局前」（5.5人）の利用が多くみられます。
- 北コースでは、地域公共交通網形成計画の策定以降に、「花美坂」「芦屋中央病院玄関前」「芦屋中央病院下」の3つのバス停が新設されており、新設されたバス停の利用頻度をみると、「週に3～4日」が約48%と最も多く、高頻度で利用されていることが分かります。

北コース

〈乗降調査結果〉

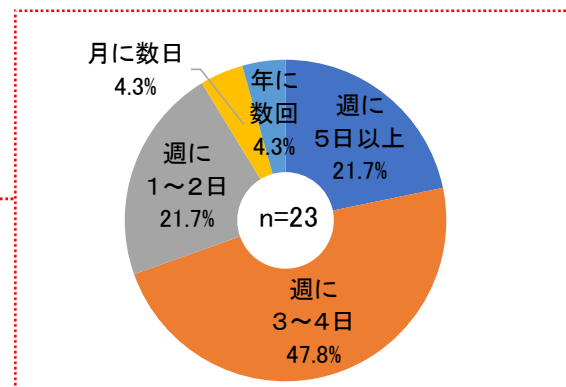
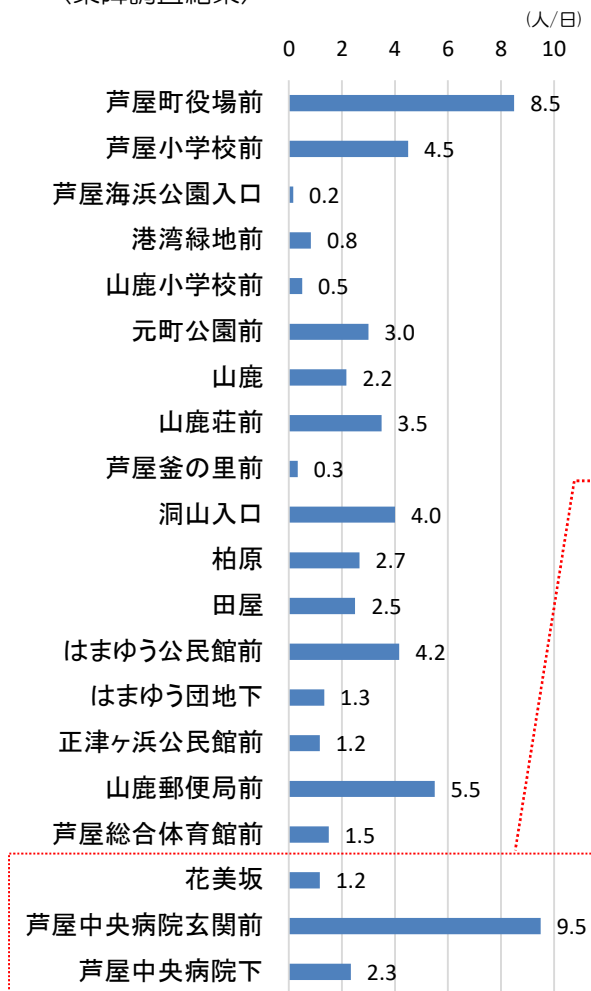


図 新設されたバス停の利用頻度

図 1日あたりの平均利用者数（バス停別）

※令和3年4月実績

- バス停別に1日あたりの平均利用者数をみると、「自衛隊前」の利用者が最も多く、13.3人となっています。
- 次いで「芦屋町役場前」（13.2人）、「芦屋中央病院玄関前」（10.3人）の利用が多くみられます。
- 東コースでは、地域公共交通網形成計画の策定以降に、「向田営業所」「江川台」「江川台下」「芦屋中央病院玄関前」「芦屋中央病院下」の5つのバス停が新設されており、新設されたバス停の利用頻度をみると、「週に3～4日」が68%と最も多く、高頻度で利用されていることが分かります。

東コース

〈乗降調査結果〉

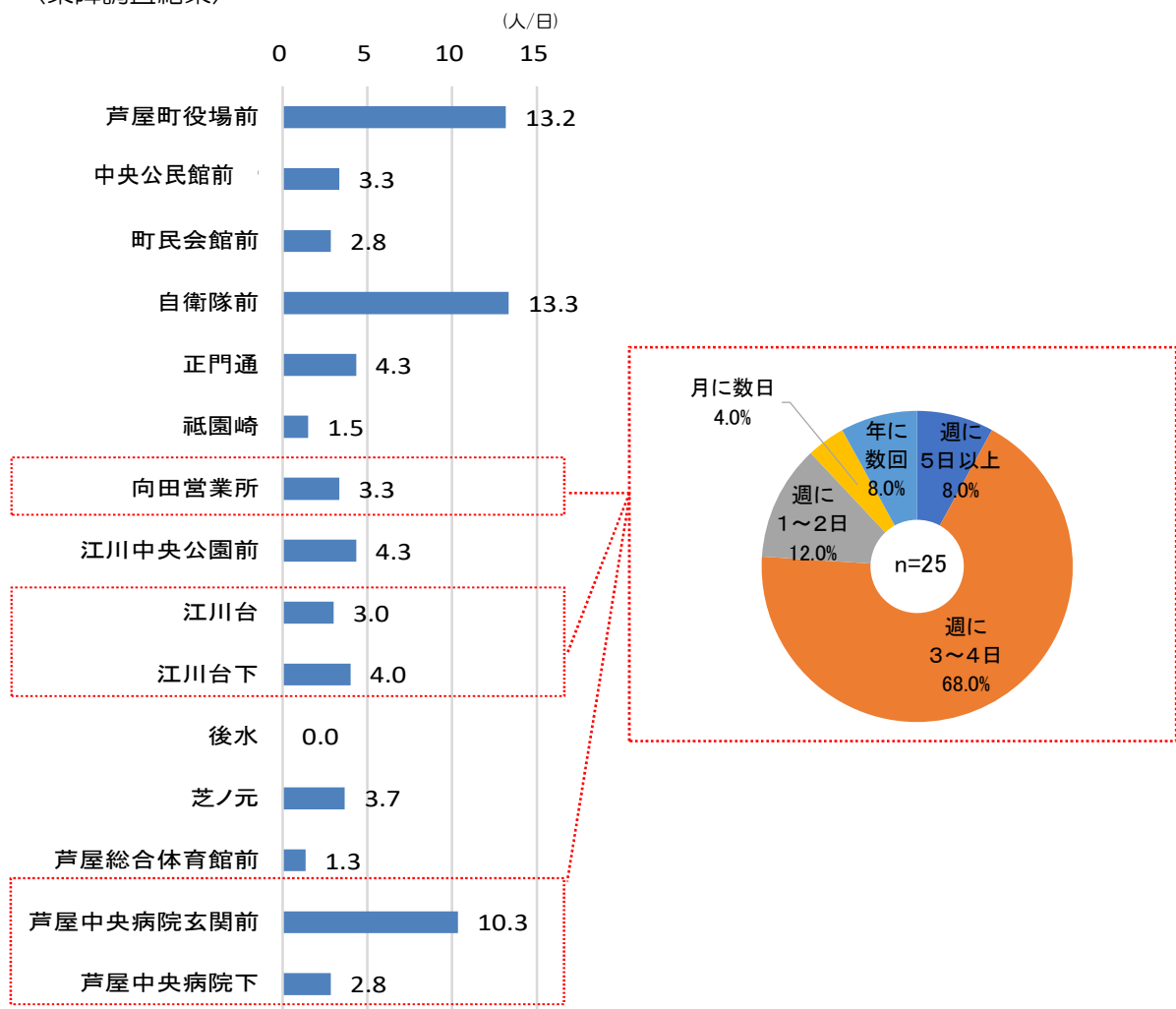


図 1日あたりの平均利用者数（バス停別）

※令和3年4月実績

- バス停別に1日あたりの平均利用者数をみると、「自衛隊前」の利用者が最も多く、18.7人となっています。
- 次いで「芦屋町役場前」（14.5人）、「高浜公民館前」（9人）の利用が多くみられます。
- 南コースでは、地域公共交通網形成計画の策定以降に、「芦屋海浜公園入口」「聖原」「第二サヤノ前」の3つのバス停が新設されており、新設されたバス停の利用頻度をみると、「週に5日」が100%と高頻度で利用されていることが分かります。

南コース

〈乗降調査結果〉

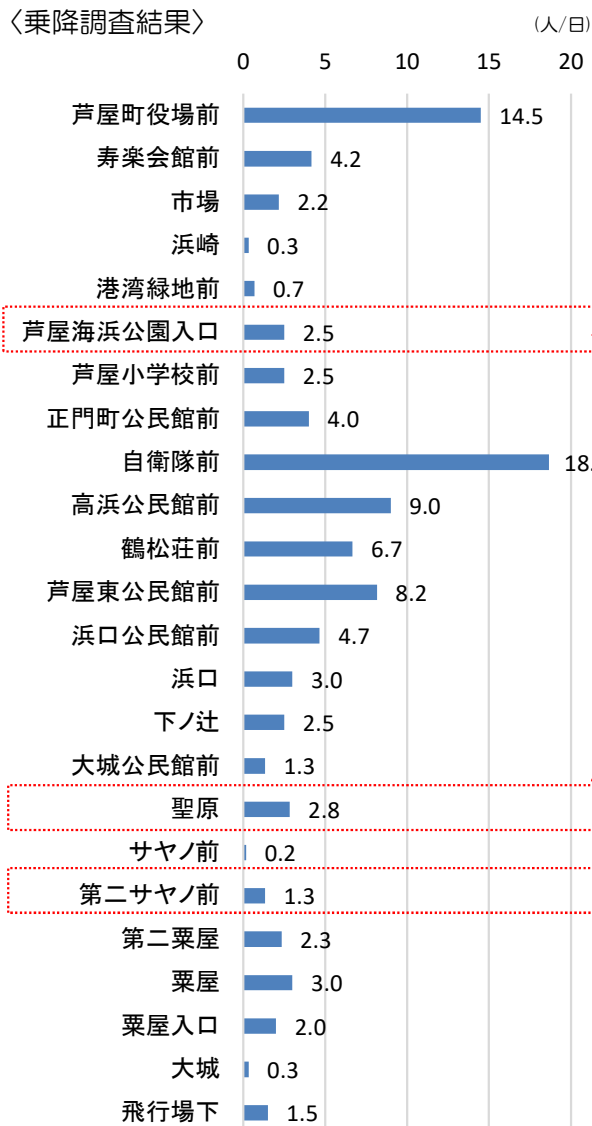


図 新設されたバス停の利用頻度

図 1日あたりの平均利用者数（バス停別）

※令和3年4月実績

5. 地域公共交通に関する基本的な方針

5-1 芦屋町における今後の公共交通の課題

全国の公共交通の動向や芦屋町の現状、公共交通に関する現状、利用者ニーズを踏まえて、芦屋町の公共交通が抱える課題を抽出します。

【第6次総合振興計画】

生活利便性の向上のため、公共交通の確保維持を図るとともに、町の実情に応じた公共交通施策を展開します。

全国の公共交通の動向

<交通動向>

- 過疎地域では、公共交通の衰退が進んでいる。
- キャッシュレス化が全国的に進んでいる。
- 公共交通での感染症への対応が進んでいる。
- 多様な運賃サービスが実施されている。
- 公共交通の利用者は、コロナ禍以前の数値には戻らないと懸念されている。
- 各市町村に適した新たな公共交通サービスが導入されている。

町の現状

<芦屋町の現状>

- 芦屋港のレジャー港化を計画的に推進している。
- 高齢化率が年々高まっており、高齢者の引きこもり等が危惧される。

芦屋町の公共交通に関する現状

<芦屋町の公共交通に関する現状>

- 令和2年度の巡回バス3路線化を最後に、芦屋町の交通網が再構築された。
- 芦屋町の公共交通ネットワークの確保及び維持を目的として、芦屋町と北九州市交通局が「公共交通ネットワークの確保維持に関する協定書」を令和元年12月に締結している。

<北九州市営バス>

- 新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者は3割程度減少している。
- 交通系ICカード「nimoca」を令和3年10月に導入済み。

<芦屋タウンバス>

- 利用者は年々増加していたが、コロナ禍で3割程度減少している。
- バス停（巡回バスも含む）28カ所にベンチが設置された。

<芦屋町巡回バス>

- コロナ禍で利用者は減少していたが、徐々に元の人数に戻りつつある。

利用者ニーズ

<芦屋タウンバス>

- 便数の増便要望
- 時刻表の改定要望
- ICカードの導入要望
- バス停位置の検討要望

<芦屋町巡回バス>

- 新規バス停の設置要望

《課題①》 きめ細やかなニーズ対応

- ・バス利用者からは、増便や JR との乗り継ぎに配慮した時刻表への見直し等、改善の意向がみられます。
- ・高頻度利用者の増加を意識しつつ、ダイヤの見直しなど、費用対効果を検証しながら、できる限りのニーズ対応が必要です。
- ・きめ細やかなニーズ対応を行うことで、現在構築されている芦屋町の公共交通網が守られます。

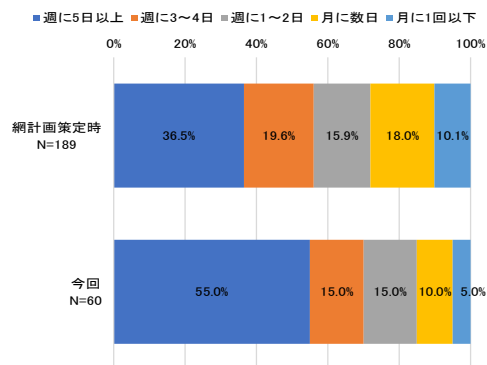


図 芦屋タウンバスの利用頻度の変化状況

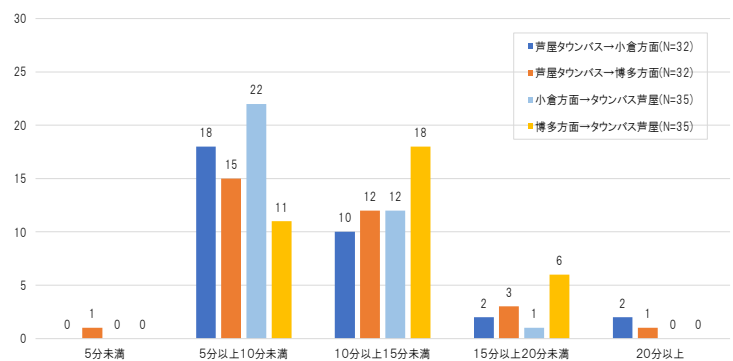


図 芦屋タウンバスとJRの乗継時間（JR遠賀川駅）

注）令和3年12月時点

《課題②》 時代に即したサービスの提供

- ・公共交通機関においても、ICカード化など ICT の利用による利便性の向上が求められています。時代に適応した公共交通機関の環境整備が必要です。
- ・新型コロナウイルス感染症により、公共交通機関から自家用車などへ移動手段を変える人が増化しており、感染しないための安全・快適な公共交通の環境づくりが求められています。



図 リアルタイム混雑状況確認システムイメージ図



図 ICカード利用イメージ図

《課題③》 観光振興・福祉事業との連携

- ・本計画の上位計画にあたる「第6次芦屋町総合振興計画」や「芦屋港活性化基本計画」において、芦屋港のレジャー港化を計画的に推進することとなっています。
- ・町の観光分野の戦略における「着地型観光の推進」として、観光による来訪者への町内滞留時間増と公共交通の利用拡大を図るため、これまで以上に観光振興との連携が必要です。
- ・公共交通はあくまでも「移動手段」であり、商工・観光分野と公共交通が一体となり、民間と行政が協働で、町に外出したいという動機を創り出し、地域活性化につなげることが求められます。
- ・また、公共交通は高齢者の引きこもりなどの問題にも直結しているため、福祉の分野においても、重要な役割を果たしています。
- ・「公共交通の維持・確保には地域住民の協力が不可欠である」という町の考えを前提として、他分野の関係者と密に連携した事業の実施を行う必要があります。



《課題④》 公共交通利用の回復

- ・コロナ禍により、全国の公共交通の利用者は大幅に減少し、緊急事態宣言解除後もコロナ禍以前の状況にもどっていません。芦屋町も同様に利用者数が減少している状況です。
- ・1人を1キロメートル運ぶのに排出される二酸化炭素排出量は、自家乗用車と比較した際に、路線バスの方がより少なく、効率的であるとされています。2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルの実現に向け、二酸化炭素排出削減のための公共交通の積極的な利用を促進していく必要があります。

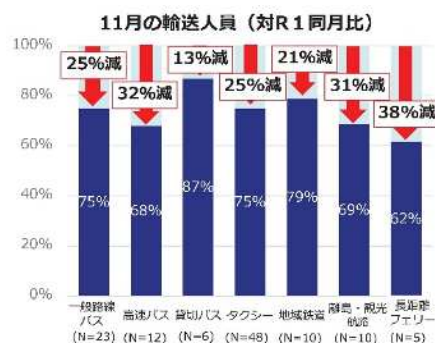


図 コロナによる公共交通事業者への影響（R3.11）

出典：九州運輸局 HP



図 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量【g-CO2/人km】（2019年度）

出典：国土交通省 HP

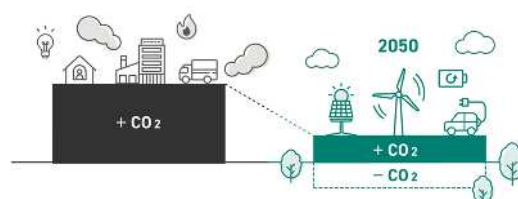


図 カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省 脱炭素ポータルサイト

5-2-4 持続可能な開発目標SDGs

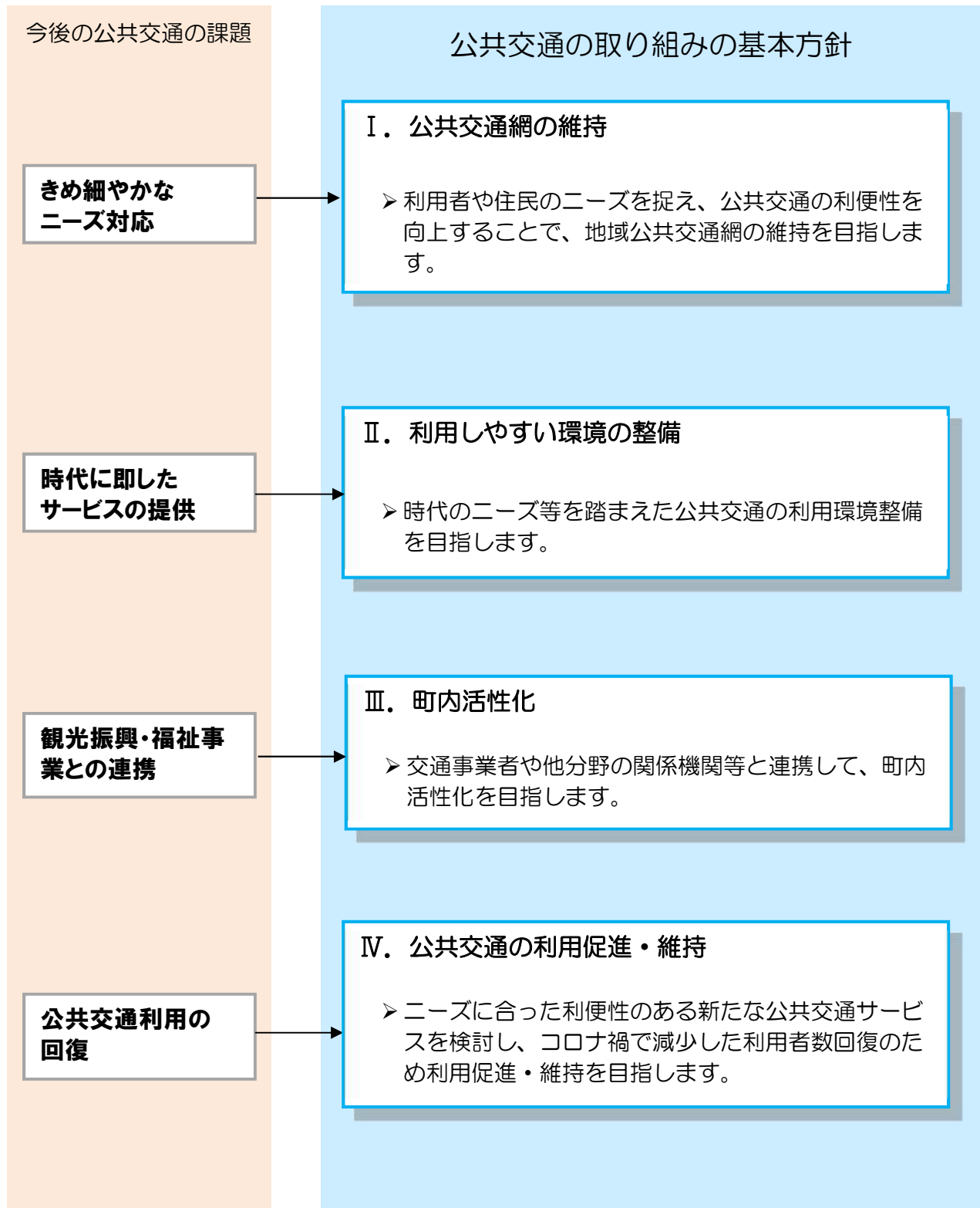
- 持続可能な開発目標（SDGs）とは、平成28（2016）年から令和12（2030）年までの15年間で貧困や不平等・格差、気候変動、資源枯渇、自然破壊などの様々な世界的問題を根本的に解決し、持続可能で「誰一人取り残さない」社会の実現を目指すため、国連サミットで採択された世界共通の17の目標です。
- 芦屋町では、第6次総合振興計画の各施策分野にSDGsの目指す17の目標を連動させており、総合振興計画・SDGsを一体的に推進し、芦屋町の将来像の実現とともに、持続可能な地域づくりを目指していくこととしています。

 1. 貧困をなくそう あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。	 10. 人や国の不平等をなくそう 各国内及び各国間の不平等を是正する。
 2. 飢餓をゼロに 飢餓を終わらせ、食糧安定保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する。	 11. 住み続けられるまちづくりを 包括的で安全かつレジリエントで持続可能な都市及び人間居住を実現する。
 3. すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。	 12. つくる責任 つかう責任 持続可能な生産消費形態を確保する。
 4. 質の高い教育をみんなに すべての人々への包括的かつ公平な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する。	 13. 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
 5. ジェンダー平等を実現しよう ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女子のエンパワメントを行う。	 14. 海の豊かさを守ろう 持続可能な開発のために海洋資源を保全し、持続的に利用する。
 6. 安全な水とトイレを世界中に すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。	 15. 陸の豊かさを守ろう 陸域生態系の保護・回復・持続可能な利用の推進、森林の持続可能な管理、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・防止及び生物多様性の損失の阻止を促進する。
 7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な現代的エネルギーへのアクセスを確保する。	 16. 平和と公正をすべての人に 持続可能な開発のための平和で包括的な社会の促進、すべての人々への司法へのアクセス提供、及びあらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度の構築を図る。
 8. 働きがいも経済成長も 包摂的かつ持続可能な経済成長、及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用とディーセント・ワーク（適切な雇用）を促進する。	 17. パートナリシップで目標を達成しよう 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。
 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう レジリエントなインフラ構築、包括的かつ持続可能な産業化の促進、及びイノベーションの拡大を図る。	 17. パートナリシップで目標を達成しよう 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

本町の公共交通政策の関連部分

5-3 公共交通の取り組みの基本方針

芦屋町における目指すべき公共交通の将来像の実現を図るため、芦屋町における今後の公共交通の課題に対して、その取り組みの基本方針を以下のとおり定めます。



6. 地域公共交通計画の実施事業と目標

6-1 実施事業の概要

計画の基本方針を達成するための実施事業を以下のように定めます。

6-1-1 基本方針 1 公共交通網の維持

項 目	内容等
施 策 名	芦屋タウンバス事業
実 施 概 要	■目的 ・通勤、通学等を行う上で、中核となる公共交通事業であることから、より安全・快適な運行を行うことで、利用促進を図ります。 ■実施に向けた考え方 ・芦屋タウンバスへのニーズや費用対効果の検証を行い、路線、運賃、便数等の改定を検討します。
実 施 主 体	芦屋町
実 施 時 期	令和 8 年度まで継続実施・事業検証

項 目	内容等
施 策 名	北九州市営バスの路線、便数の維持・確保
実 施 概 要	■目的 ・通勤、通学等を行う上で、中核となる公共交通事業であることから、北九州市営バスの路線及び便数の維持・確保を図ります。 ■実施に向けた考え方 ・「公共交通ネットワークの確保維持に関する協定書」を締結した芦屋町と北九州市交通局とが情報共有を行い、相互を理解することで、北九州市営バスの路線、便数の維持・確保に努めます。
実 施 主 体	芦屋町、交通事業者
実 施 時 期	令和 8 年度まで継続実施・事業検証

項 目	内容等
施 策 名	タクシー事業の維持・確保
実 施 概 要	■目的 ・タクシーはバスなどの大人数輸送では対応できない個別での公共交通機関であり、芦屋町においても必要不可欠であることから、タクシー事業の維持、確保を図ります。 ■実施に向けた考え方 ・高齢者運転免許証返納者支援事業におけるタクシー初乗り利用券配布や、状況により公共交通利用促進事業を実施することで、タクシー事業の維持・確保に努めます。
実 施 主 体	芦屋町、交通事業者
実 施 時 期	令和 8 年度まで継続実施・事業検証

6-1-2 基本方針2 利用しやすい環境の整備

項 目	内容等
施 策 名	バス停及び駐輪場の整備
実 施 概 要	■目的 ・バス利用環境の向上のため、バス停上屋の更新を検討し、利用環境の向上を図ります。 ・バス停の設置場所について、利用状況の検証に基づき、新設・移設を検討し、利便性の向上を図ります。 ・自転車とバスの乗り継ぎの不便さを緩和するため、駐輪場の必要性を検証します。 ■実施に向けた考え方 ・上屋、ベンチが未設置及び設置後、経年劣化したバス停を改めて調査し、必要性を検討後、新規設置、更新を行います。 ・バス停毎の利用状況から、バス停の適正な位置を検証します。 ・タウンバス・市営バスの公共交通だけでなく、スクールバスなどの民間バスの利用状況から駐輪場の必要性を検討します。
実 施 主 体	芦屋町
実 施 時 期	令和5年度まで調査・検討 令和6年度からは検討結果による実施

項 目	内容等
施 策 名	ICT（ICカード・バスロケーションシステムなど）の整備
実 施 概 要	■目的 ・公共交通の利便性を向上するため、ICTを活用した運行及び情報の提供を検討し、利用促進を図ります。 ■実施に向けた考え方 ・交通事業者との連携により、タウンバスのICカード化及びバスロケーションシステムを検討し、導入します。 ・ICカード化及びバスロケーションシステムによる運行及び利用情報を活用し、路線・時刻などの検証を行い、効率的な運行に役立てます。
実 施 主 体	芦屋町、交通事業者
実 施 時 期	令和4年度中の導入を検討

項 目	内容等
施 策 名	新型コロナウイルス感染症等への対策
実 施 概 要	■目的 ・新型コロナウイルス感染症等への対策を継続し、誰もが安心して公共交通を利用できる環境を整備します。 ■実施に向けた考え方 ・公共交通車内の換気、除菌等に努め、新型コロナウイルス感染症対策を行います。 ・バスロケーションシステムやICカードの利用状況等と連動した、リアルタイムバス混雑情報の提供等を検討します。
実 施 主 体	芦屋町、交通事業者
実 施 時 期	令和8年度まで継続実施・事業検証

6-1-3 基本方針3 町内活性化

項 目	内容等
施 策 名	町内 100 円運賃（芦屋タウンバス・北九州市営バス）
実 施 概 要	■目的 ・安価で利用しやすい価格設定にすることにより、バス利用を促進します。 ・町内間を移動しやすくすることで、町内の活性化を図ります。 ■実施に向けた考え方 ・3 年間（令和 2 年度から令和 4 年度まで）の試行運行中の町内 100 円運賃を検証し、本実施に向けて検討を行います。
実 施 主 体	芦屋町、交通事業者
実 施 時 期	令和 4 年度に検討 令和 5 年度から検討結果による実施

項 目	内容等
施 策 名	芦屋町巡回バス事業
実 施 概 要	■目的 ・持続可能な公共交通の確保維持と地域住民の利用状況やニーズに沿うため、高齢者を中心とした利用者の満足度の向上を図ります。 ■実施に向けた考え方 ・芦屋町巡回バスの 3 路線化後の状況を適宜把握しつつ、既存の公共交通との共存を前提とした“便利さと民業圧迫のバランス”に十分配慮しつつ、事業を進めます。
実 施 主 体	芦屋町
実 施 時 期	令和 8 年度まで継続実施・事業検証

項 目	内容等
施 策 名	芦屋港活性化に向けた公共交通の整備
実 施 概 要	■目的 ・芦屋港のレジャー港化に伴い、公共交通でのアクセスを強化し、町内外からの増客を図ります。 ■実施に向けた考え方 ・交流人口の獲得や町内での滞在時間の延長に役立つ取組を他分野と連携し、バス路線の延長・バス停の新設を検討します。
実 施 主 体	芦屋町
実 施 時 期	令和 4・5 年度に検討・実施

6-1-4 基本方針4 公共交通の利用促進・維持

項 目	内容等
施 策 名	新型コロナウイルス感染症による利用者減少対策
実 施 概 要	■目的 - 新型コロナウイルス感染症拡大防止のため不要不急の外出自粛を促した結果、公共交通全体で利用者数が減少しています。持続可能な公共交通路線維持のため、利用者減少対策を行い、利用促進に努めます。 ■実施に向けた考え方 - 新型コロナウイルス対策として令和2年度から令和3年度にかけて実施した公共交通利用促進事業の検証を行いながら、利用者数の増加に対し、より効果的な対策を検討します。
実 施 主 体	芦屋町、交通事業者
実 施 時 期	令和4年度から事業検討

項 目	内容等
施 策 名	運転免許証返納促進施策
実 施 概 要	■目的 - 高齢者の交通事故発生を抑止するため、運転免許証返納促進施策を実施します。免許証返納による公共交通の利用拡大を図ります。 ■実施に向けた考え方 - 交通安全施策と併せ、公共交通施策として事業を継続します。
実 施 主 体	芦屋町
実 施 時 期	令和8年度まで継続実施・事業検証

項 目	内容等
施 策 名	公共交通財源の確保
実 施 概 要	■目的 - 財源を確保し、公共交通の維持確保に努めます。 ■実施に向けた考え方 - 芦屋町等の運営主体だけでは路線の維持が難しいため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金や特定防衛施設周辺整備調整交付金基金事業の補助金等活用により、財源を確保します。
実 施 主 体	芦屋町
実 施 時 期	令和4年度から検討

6-2 事業達成に向けて

6-2-1 事業の実施期間及び実施主体

本計画において、目標達成に向けた各事業の実施期間及び実施主体は以下のとおりとします。

目標	施策名	実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
公共交通網の維持	芦屋タウンバス事業	芦屋町					
				継続実施・事業検討			
	北九州市営バスの路線、便数の維持・確保	芦屋町 交通事業者					
				継続実施・事業検討			
	タクシー事業の維持・確保	芦屋町 交通事業者					
				継続実施・事業検討			
利用しやすい環境の整備	バス停及び駐輪場の整備	芦屋町					
			調査・検討		検討結果による実施		
	ICT（ICカード・バスロケーションシステムなど）の整備	芦屋町 交通事業者					
			検討		検討結果による実施		
	新型コロナウイルス感染症等への対策	芦屋町 交通事業者					
				継続実施・事業検討			
町内活性化	町内 100 円運賃（芦屋タウンバス・北九州市営バス）	芦屋町 交通事業者					
			検討		検討結果による実施		
	芦屋町巡回バス事業	芦屋町					
				継続実施・事業検討			
	芦屋港活性化に向けた公共交通の整備	芦屋町					
			検討		検討結果による実施		
公共交通の利用促進・維持	新型コロナウイルス感染症による利用者減少対策	芦屋町 交通事業者					
					検討		
	運転免許証返納促進施策	芦屋町					
				継続実施・事業検討			
	公共交通財源の確保	芦屋町					
					検討		

※実施期間については、施策事業の実施に向けた検討・調整などの期間も含む

6-3 数値目標の設定

計画目標の達成状況を評価するための数値指標の定義および現況値・目標値を以下のとおり定めます。

表 数値目標

目標	評価指標	基準値	目標値 (令和8年度)	上段：指標の定義
				下段：目標値設定の考え方
公共交通網の維持	公共交通機関の利便性に関する満足度の構成比 (計画最終年度に住民アンケートにより計測)	27.2% 令和元年度	30.0%	基準値は令和元年度(コミュニティ活動状況調査実施年度)の数値
				第6次芦屋町総合振興計画で定めた目標値を設定
	タウンバスの利用者数 (運行委託事業者の各月売上報告から運賃の平均単価を除いた数値により毎年計測)	110,007人 令和元年度 【参考】 75,060人 令和2年度	120,000人	令和2年度はコロナ禍により減少しているため、参考として記載
				第6次芦屋町総合振興計画で定めた目標値を設定
	北九州市営バスの便数(運行事業者から毎年提供)	平日 82 便 土曜 67 便 日祝 60 便	平日 82 便 土曜 67 便 日祝 60 便	北九州市営バス(芦屋町-折尾駅)の便数
				令和2年度の便数を維持で設定
町内活性化	巡回バスの利用者数 (運行委託事業者の乗降者数報告により毎年計測)	36,498人 令和元年度 【参考】 29,502人 令和2年度	36,500人	令和2年度はコロナ禍により減少しているため、参考として記載
				令和元年度の近似値
	町内100円運賃の利用者数 (運行委託事業者の売上報告において、交通系ICカード利用者数に占める町内100円運賃利用者数を全体利用者数に按分し毎年計測)	27,626人 令和2年度	36,400人	町内100円運賃(タウンバス・市営バス)の合計利用者数 基準値は令和2年6月(事業開始月)から令和3年3月までの数値 令和2年度の年間換算値の約10%増