

うきは市地域公共交通計画



令和7年3月
福岡県 うきは市

< 目 次 >

序章	はじめに	- 1 -
1	背景と目的.....	- 1 -
2	計画対象区域.....	- 1 -
3	計画期間	- 1 -
4	計画の位置づけ	- 2 -
5	上位計画における公共交通の位置づけ	- 3 -
6	その他関連計画から公共交通に求められている役割	- 6 -
7	持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進	- 7 -
第1章	うきは市の概況.....	- 8 -
1	地域概況	- 8 -
2	人口特性	- 10 -
	（1）総人口の推移・将来人口推計	- 10 -
	（2）通勤・通学流動	- 14 -
	（3）65歳以上免許返納者数	- 16 -
3	施設立地状況	- 17 -
	（1）商業施設	- 17 -
	（2）医療施設	- 18 -
	（3）観光施設	- 19 -
4	公共交通の現状	- 20 -
	（1）うきはバス	- 21 -
	（2）予約制乗合タクシー	- 22 -
	（3）JR久大本線	- 24 -
	（4）西鉄バス	- 24 -
	（5）その他の輸送資源	- 25 -
	（6）公共交通空白地	- 27 -
第2章	住民の移動実態及びニーズの把握.....	- 28 -
1	市民アンケート	- 28 -
	（1）調査概要	- 28 -
	（2）調査結果	- 28 -
	（3）市民アンケートのまとめ	- 41 -

2	自治協議会アンケート	- 42 -
	(1) 調査概要	- 42 -
	(2) 調査結果	- 42 -
	(3) 自治協議会アンケートのまとめ	- 45 -
3	高校生アンケート	- 46 -
	(1) 調査概要	- 46 -
	(2) 調査結果	- 47 -
	(3) 高校生アンケートのまとめ	- 50 -
4	交通事業者ヒアリング	- 51 -
	(1) 調査概要	- 51 -
	(2) 調査結果	- 52 -
	(3) 事業者ヒアリングのまとめ	- 53 -
第3章	うきは市の公共交通の現状と課題の整理	- 54 -
第4章	うきは市地域公共交通計画	- 60 -
1	基本理念および基本方針	- 60 -
2	公共交通計画の推進による将来像の実現	- 62 -
3	交通種別ごとの役割と位置づけ	- 63 -
	(1) 公共交通の役割と位置づけ	- 63 -
	(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性	- 65 -
4	計画目標および目標達成のための事業	- 66 -
	(1) 計画目標および事業体系	- 66 -
	(2) 計画事業	- 68 -
5	事業実施時期および実施主体（事業スケジュール）	- 78 -
6	目標達成に向けた評価指標	- 79 -
7	目標達成に向けたマネジメント	- 81 -
参考資料	- 82 -
1	うきは市地域公共交通活性化協議会（交通会議）設置要綱	- 82 -
2	うきは市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	- 86 -
3	用語集	- 87 -
4	アンケート調査票	- 90 -
	(1) 市民アンケート調査票	- 90 -
	(2) 自治協議会アンケート調査票	- 102 -
	(3) 高校生アンケート調査票	- 105 -

1 背景と目的

本市では、人口減少や高齢者の運転免許返納者数の増加、交通事業者の運転手高齢化等による慢性的な人手不足等、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況であり、公共交通の確保・維持が喫緊の課題となっています。

うきは市における上記の現状を踏まえ、交通政策に関わる課題の解決に向け、地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を新たに策定し、この計画を基に将来に持続可能な公共交通サービスの実現を目指し、取り組んでいくこととします。

2 計画対象区域

本計画の区域は、うきは市全域とします。

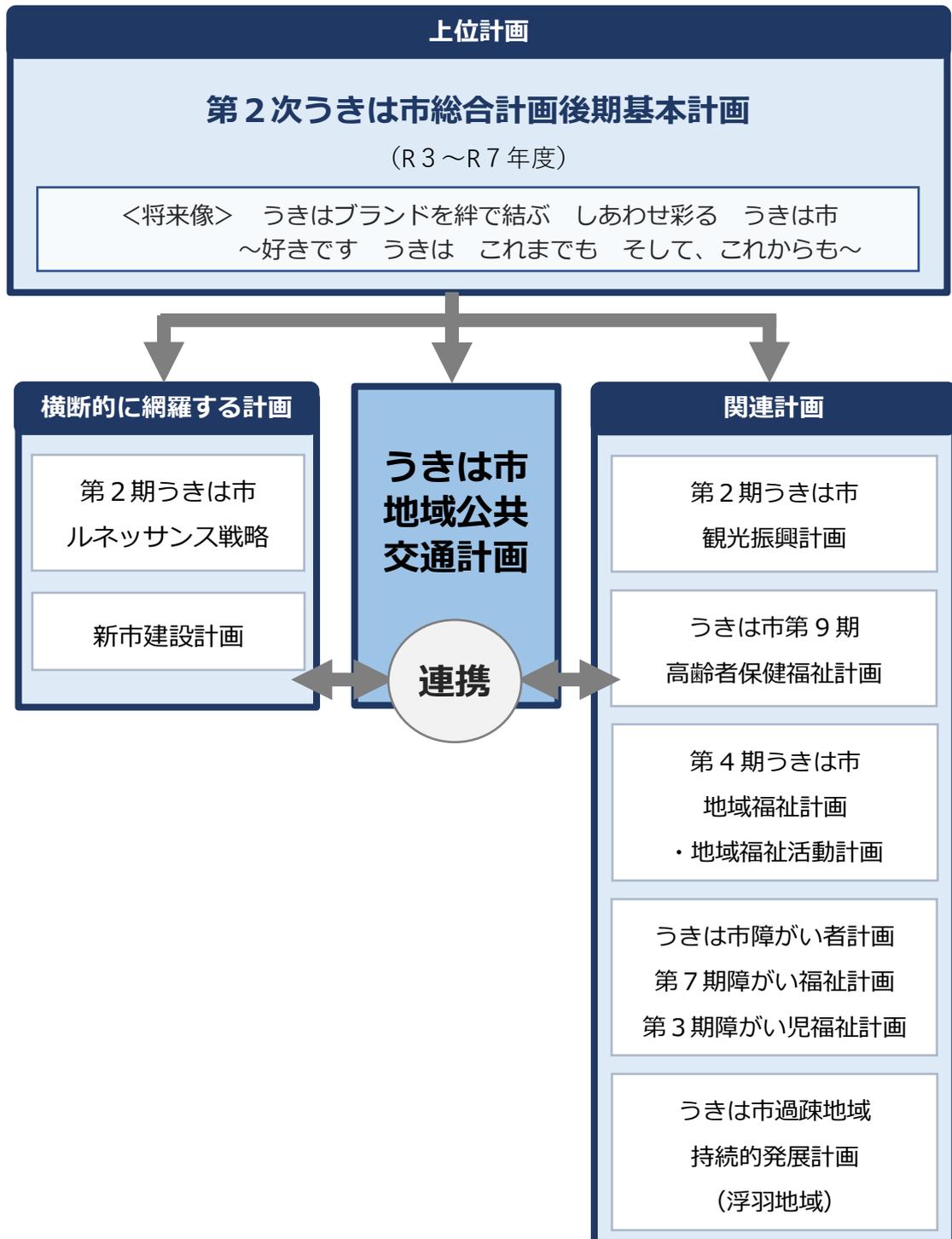
3 計画期間

令和7年度から令和11年度まで（5年間）

4 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、市の基本的な施策の方向性を示す「第2期うきは市総合計画後期基本計画」を上位計画として、他分野関連計画を踏まえて策定します。

図表 うきは市地域公共交通計画の位置づけ



5 上位計画における公共交通の位置づけ

(1) 上位計画「第2次うきは市総合計画後期基本計画」

「第2次うきは市総合計画後期基本計画」は令和3年度から令和7年度までの5年間の計画期間として策定され、「うきはブランドを絆で結ぶ しあわせ彩る うきは市」を将来像（基本構想）として、「新しい生活様式を踏まえたまちづくり」「誰一人取り残さない社会づくり」「Society5.0 社会の実現」の3つの視点を踏まえて41の施策を示しています。

公共交通に関する施策は「基本目標4 安全で安心なまちで、住みよさを実感しています」の「第4章 バスや鉄道が便利に使えています〔公共交通〕」に示されています。

図表 「第2次うきは市総合計画後期基本計画」

<p>計画概要等</p>	<p>○計画期間 : 令和3年度～令和7年度</p> <p>○将来像 うきはブランドを絆で結ぶ しあわせ彩る うきは市 ～好きですうきは これまでも そして、これからも～</p> <p>○基本目標 基本目標1 将来のうきは市を担う人を育み、大切にしています 基本目標2 活気にあふれ、まち全体がにぎわっています 基本目標3 誰もが生き生きと安心して健康に暮らしています 基本目標4 安全で安心なまちで、住みよさを実感しています 計画の実現 みんなの力で協働して支えるまちづくりを進めています</p>
<p>公共交通に関する施策</p>	<p>基本目標4 安全で安心なまちで、住みよさを実感しています 第4章 バスや鉄道が便利に使えています〔公共交通〕 </p> <p>○基本方針 バスや鉄道等の公共交通の利便性向上や維持存続に取り組み、市民ニーズに合った地域公共交通の整備を進めます。</p> <p>○施策の内容 1 JR久大本線の活性化 2 バス路線の維持やコミュニティバス等地域公共交通の整備 3 公共交通利用者への新たな対応</p> <p>○主要指標 (KPI) コミュニティバスや乗合タクシー、補助金を支出している民間バス路線の総利用者数 (現状 11,027人 → 目標 14,000人)</p>

(2) 上位計画と横断的に網羅する計画「第2期うきは市ルネッサンス戦略」

「第2期うきは市ルネッサンス戦略」は令和3年度から令和7年度までの5年間の計画期間として、持続可能なまちづくりを目指す地方創生プロジェクトとして取り組む施策や事業を示しています。

公共交通に関する施策は「2 地域コミュニティの再生と都市部からの人の呼び込み」の「3 公共交通や周辺整備に取り組みます」に示されています。

図表 「第2期うきは市ルネッサンス戦略」

計画概要等	○計画期間 : 令和3年度～令和7年度 ○方針 1 うきはの資源活用と新たな雇用の創出 2 地域コミュニティの再生と都市部からの人の呼び込み 3 結婚から子育てを経て生涯夢を持ち生活することができるうきは市 4 時代にあったうきはの地域づくりと広域的な地域間連携
公共交通に関する施策	2 地域コミュニティの再生と都市部からの人の呼び込み 3 公共交通や周辺整備に取り組みます ①新交通システムの導入検討 ・ITやAIを活用して輸送を効率化するサービスの実装に向けた課題整理と導入に向けた取組 ・観光者の輸送実証試験

(3) 上位計画と横断的に網羅する計画「新市建設計画」

「新市建設計画」は平成17年から令和6年度までの20年間を計画期間として、新市の将来像である「郷土の魅力、未来へつなぐ心のふるさと－誇り・交流・夢－」を実現するために、具体的な4つの基本目標と7つの基本方針を掲げています。公共交通に関する施策は「基本方針(3) 人が過ごしやすい生活基盤の整備」の「公共交通の整備」に示されています。

図表 「新市建設計画」

<p>計画概要等</p>	<p>○計画期間 : 平成17年度～令和6年度</p> <p>○基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 豊かな自然と歴史・文化の融合したまちづくり (2) 農林業や地場産業の活性化を進めるまちづくり (3) 訪れる人がまた来たくなる交流のまちづくり (4) 笑顔が美しい、いきいきしたひとを育むまちづくり <p>○基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 人がいきいきする産業の振興 (2) 人を大切にする保健・福祉の充実 (3) 人が過ごしやすい生活基盤の整備 (4) 人にやさしい生活環境の整備 (5) 人を育む教育・文化の充実 (6) 人がふれあう交流の促進 (7) とともに歩む行財政運営の推進
<p>公共交通に関する施策</p>	<p>基本方針(3) 人が過ごしやすい生活基盤の整備</p> <p>○公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR久大本線の活性化 ・バス路線の維持とコミュニティバス等の導入検討 ・公共交通機関を利用しやすい環境の整備

6 その他関連計画から公共交通に求められている役割

本市では、様々な分野でまちづくりに関する計画を策定しており、それぞれの計画の中で目標や施策等を定めています。これら計画から、公共交通に期待される役割と、公共交通に関連する施策を以下の通り、整理しました。持続可能な公共交通体系の構築には、これら計画に配慮しながら、連携して取り組みを進めていくことが不可欠です。

図表 関連計画における公共交通の役割と関連施策

計画	公共交通に期待される役割	関連する施策
第2期うきは市 観光振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ・入込客増加に向けた公共交通機関との連携 ・市内利便性向上に向けた、新たな二次交通の整備導入検討 	戦略2：つながる・つなげる 戦略2-①：仲間とより良くつながる 戦略2-②：市内の利便性向上と観光振興をつなげる
うきは市第9期 高齢者保健福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の自動車運転免許の自主返納に伴う、高齢者を中心とした公共交通対策 ・地域公共交通における訪問型サービスD事業等の創出や検討 	基本目標2 住み慣れた地域で暮らせるまちづくり 4 安心・安全な生活環境の整備と多様な住まいの確保
第4期うきは市 地域福祉計画 ・地域福祉活動計画	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や公共交通事業者等とともに地域公共交通会議の検討を踏まえた地域にあった公共交通体制の整備 	基本目標1 人と人がつながるために (3) 社会参加の促進
うきは市障がい者計画 第7期障がい福祉計画 第3期障がい児福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ・地域にあった公共交通体制の整備 ・うきはバスや山間部のデマンドタクシーなどの利用方法の分かりやすい情報提供 	V. 生活環境の整備 3. 移動・交通手段の確保
うきは市過疎地域 持続的発展計画 (浮羽地域)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全対策とともに民間事業者の活用を図った、地域にあった公共交通体系 ・公共交通機関の利用増進への啓発 ・ITやAI等を活用した新たなサービスの実装 	交通施設の整備、交通手段の確保

7 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進

平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において、国際目標として「SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）」が掲げられました。

本計画は、目標 9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標 11「住み続けられるまちづくりを」、目標 17「パートナーシップで目標を達成しよう」の達成に向けて取組を推進していきます。

図表 SDGs の 17 のゴール



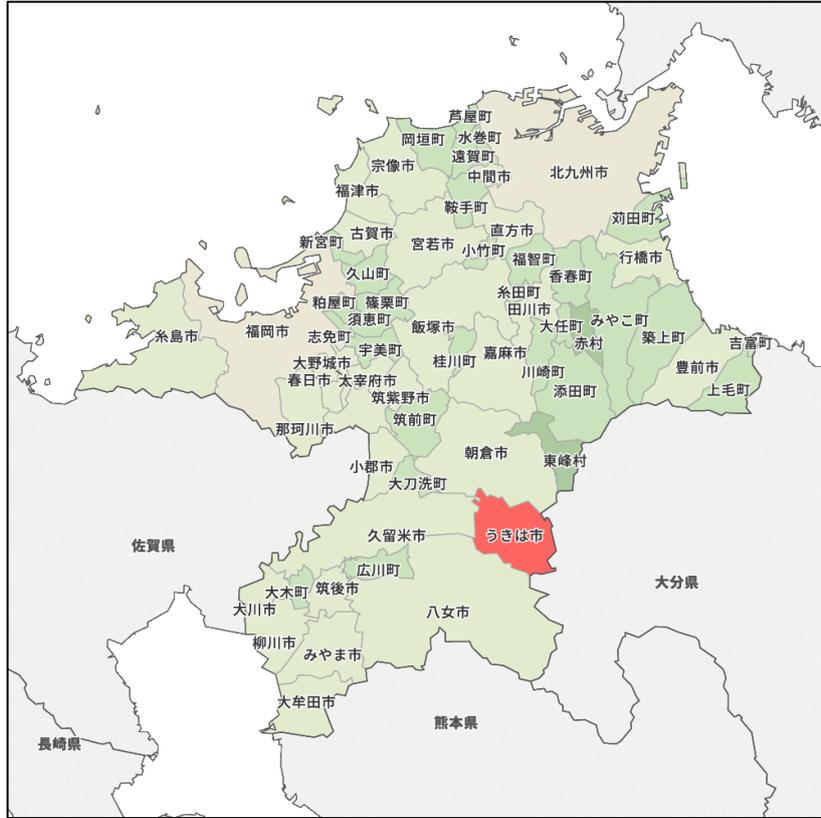
第1章 うきは市の概況

1 地域概況

本市は福岡県の南東部に位置し、周囲を朝倉市、久留米市、八女市、そして大分県の日田市に囲まれています。南部にそびえる耳納連山からは巨瀬川や隈上川が流れており、筑後川に合流しています。市内は平坦部、山麓部、山間部に分かれ、それぞれ異なる景観が広がっています。東西 13 km、南北 11.8 km、総面積が 117.46 km²で地目別にみると、耕地 25.8 km²、宅地 8.28 km²、森林 59.26 km²となっており、約 75%が森林耕地となっています。また、江戸時代には大石用水や袋野用水が開削され、農業や製麺などの産業が発展しました。現在は福岡都市圏から高速で 1 時間圏内ということから観光やビジネスの分野で経済効果が期待されています。

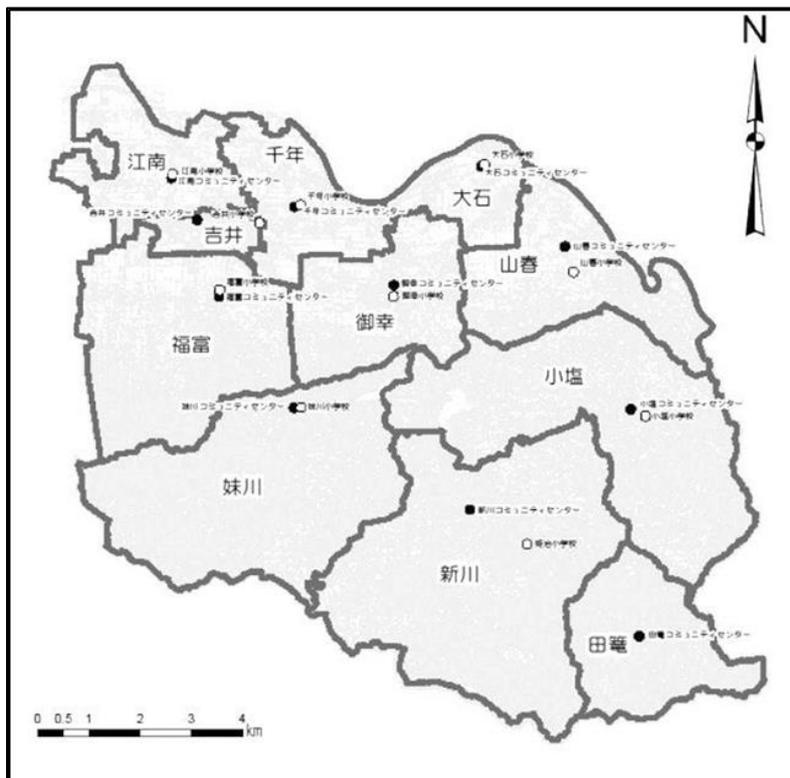
市内には、「地域の個性を生かした自主的なまちづくり」を推進していくため、旧小学校区（山間部は地区）を基本に 11 の「地区自治協議会」が平成 26 年に発足しています。地域の様々な課題に対して、地域の特性を生かしながら市や市民と連携し「協働のまちづくり」が進められています。

図表 福岡県うきは市



(C) Map-It マップイット

図表 うきは市各自治協議会

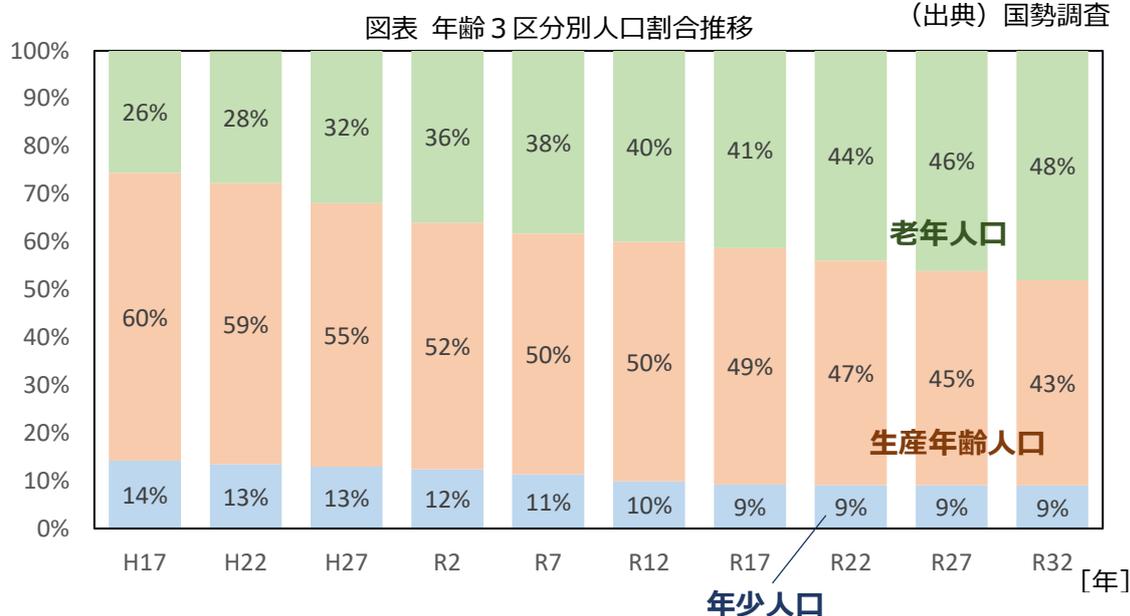
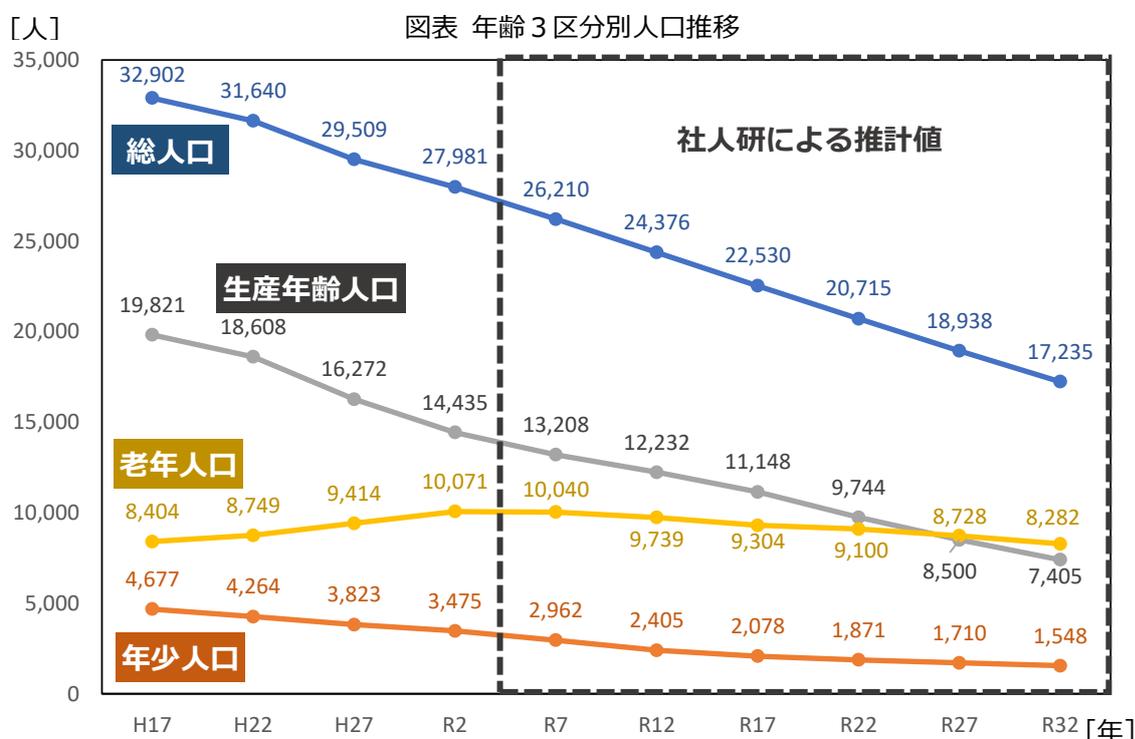


2 人口特性

(1) 総人口の推移・将来人口推計

本市の総人口は減少傾向にあり、平成 17 年 (32,902 人) から令和 2 年 (27,981 人) の 15 年間で 15.0%減少しています。国立社会保障・人口問題研究所 (以下、社人研) の推計では今後も減少するとされており、令和 32 年には 17,235 人まで減少すると見込まれています。また、65 歳以上の老年人口[※]の割合は増加を続けており、令和 12 年には総人口の 40%が 65 歳以上になると見込まれています。

※老年人口：65 歳以上人口、生産年齢人口：15～64 歳人口、年少人口：15 歳未満人口



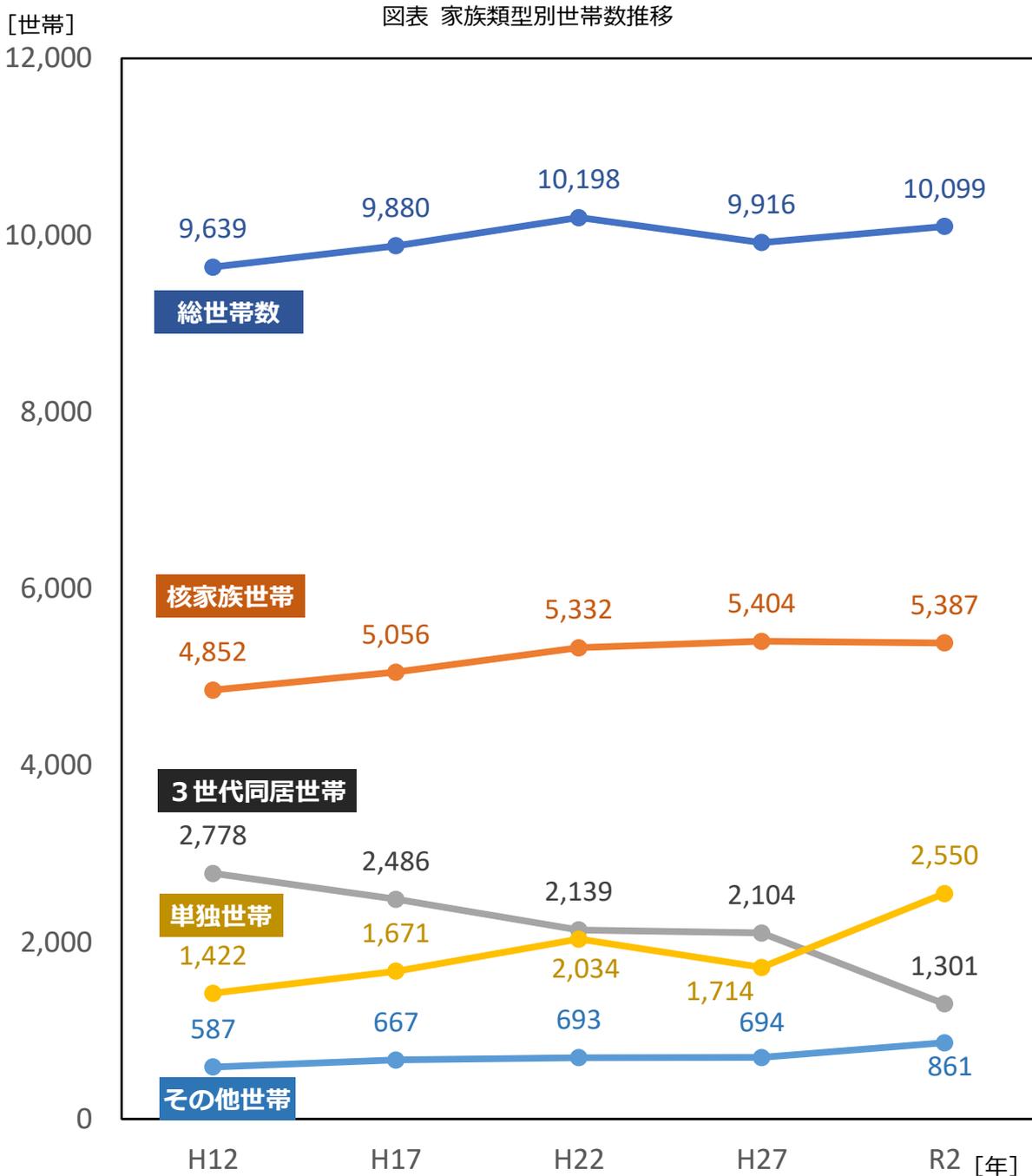
昭和 60 年から令和 2 年までの人口増減を地区別にみると、旧浮羽町が 32.4%減少、旧吉井町が 15.2%減少となっており、特に旧浮羽町において人口減少が顕著です。昭和 60 年では旧浮羽町の人口が 18,925 人、旧吉井町の人口が 17,920 人と、旧浮羽町の方が、人口が多くなっているものの、平成 12 年では旧浮羽町の人口が 16,836 人、旧吉井町の人口が 17,209 人となっており、以降、旧吉井町の方が、人口が多い状況が続いています。

図表 地区別の人口と増減率推移

区分	うきは市			福岡県	全国	
	旧浮羽町	旧吉井町				
人口	S60	36,845	18,925	17,920	4,719,259	121,048,923
	H2	35,910	18,342	17,568	4,811,050	123,611,167
	H7	35,179	17,634	17,545	4,933,393	125,570,246
	H12	34,045	16,836	17,209	5,015,699	126,925,843
	H17	32,902	15,907	16,995	5,049,908	127,767,994
	H22	31,640	14,889	16,751	5,071,968	128,057,352
	H27	29,509	13,848	15,661	5,045,624	127,094,745
	R2	27,981	12,784	15,197	5,135,214	126,146,099
増減率	S60~H2	▲ 2.5	▲ 3.1	▲ 2.0	1.9	2.1
	H2~H7	▲ 2.0	▲ 3.9	▲ 0.1	2.5	1.6
	H7~H12	▲ 3.2	▲ 4.5	▲ 1.9	1.7	1.1
	H12~H17	▲ 3.4	▲ 5.5	▲ 1.2	0.7	0.7
	H17~H22	▲ 3.8	▲ 6.4	▲ 1.4	0.4	0.2
	H22~H27	▲ 6.7	▲ 7.0	▲ 6.5	▲ 0.5	▲ 0.8
	H27~R2	▲ 5.2	▲ 7.7	▲ 3.0	1.8	▲ 0.7
	S60~R2	▲ 24.1	▲ 32.4	▲ 15.2	8.8	4.2

(出典) 国勢調査

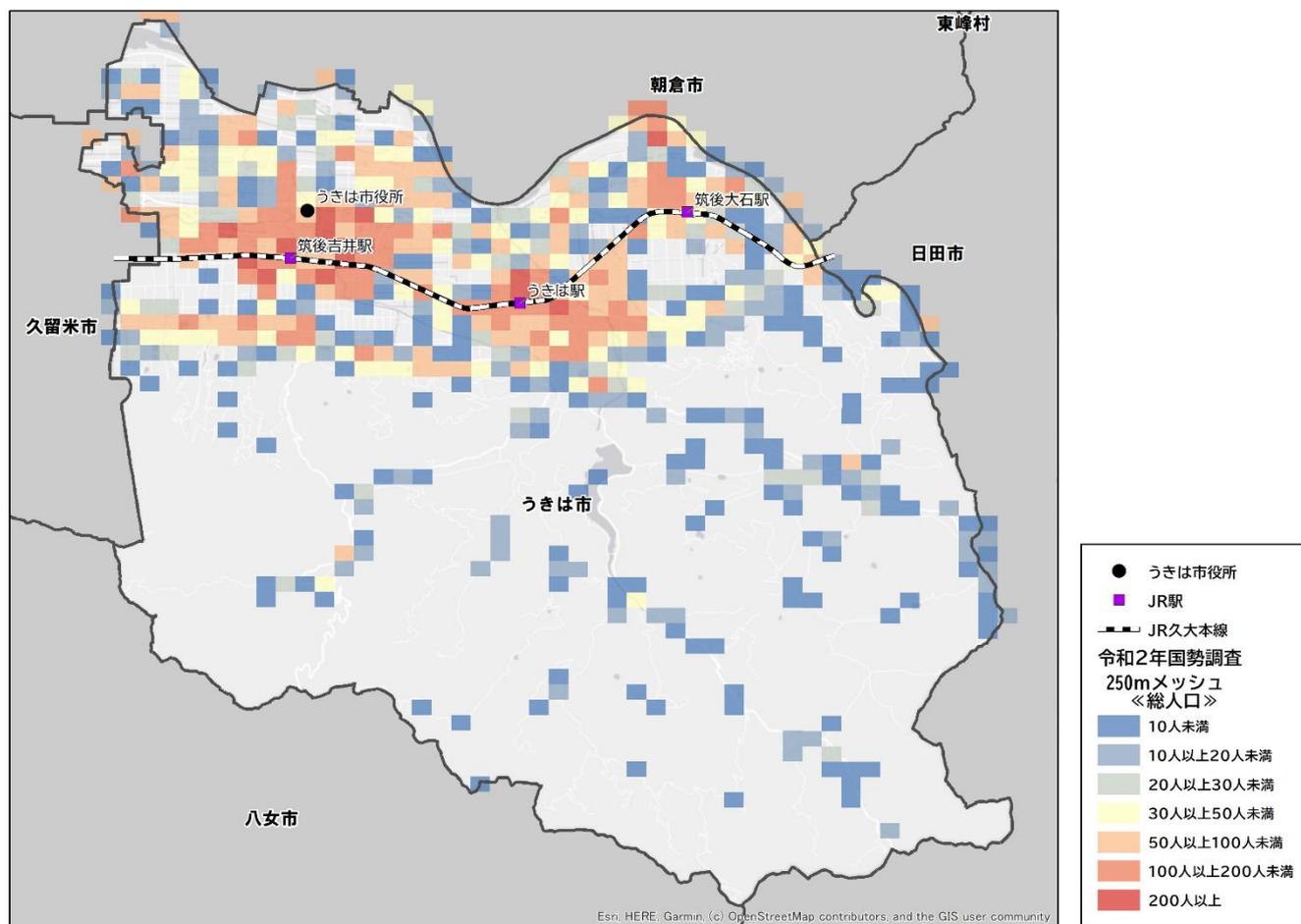
本市の総世帯数の推移をみると、総世帯数はやや増加傾向にあります。家族類型別の世帯数の推移をみると、3世代同居世帯が平成27年（2,104世帯）から令和2年（1,301世帯）で大きく減少する一方で、単独世帯は同じ期間で1,714世帯から2,550世帯に増加しています。要因の1つとして、高齢夫婦の世帯で、配偶者と死別後に子どもと同居しないケースが増加し、1人暮らしの高齢者が増加していることが想定されます。



(出典) 国勢調査

本市の人口は、市域の北部で多くなっており、特にうきは市役所周辺やJR筑後吉井駅、うきは駅周辺に集積しています。

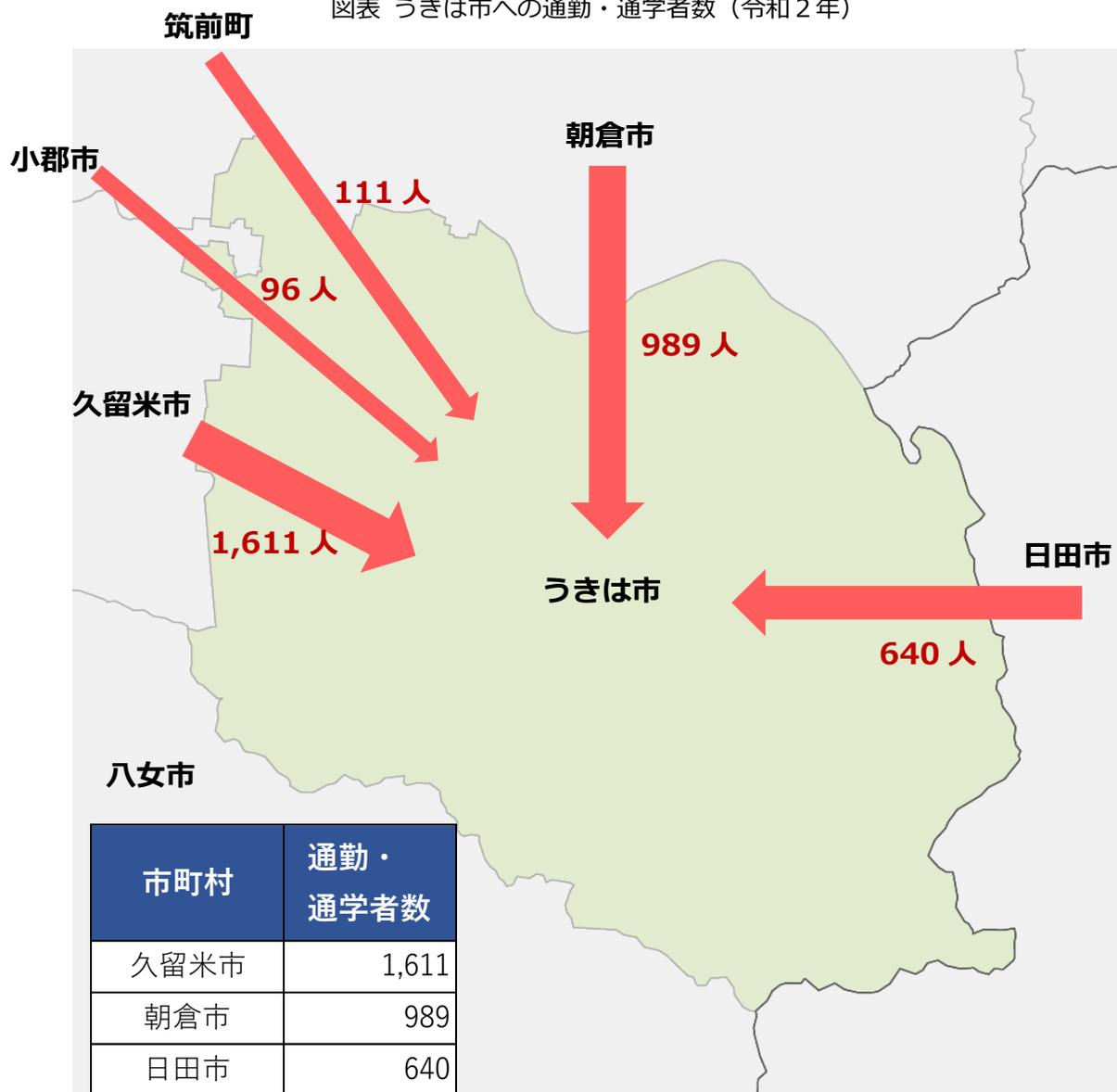
図表 250mメッシュ人口



(2) 通勤・通学流動

令和2年における他の自治体から本市への通勤・通学者の状況を見ると、久留米市からの通勤・通学者が1,611人と最も多くなっており、次いで朝倉市が989人、日田市が640人、筑前町が111人と多くなっています。

図表 うきは市への通勤・通学者数（令和2年）



(C) Map-It マップイット
(出典) 国勢調査

令和2年における本市から他の自治体への通勤・通学者の状況を見ると、久留米市への通勤・通学者が 2,095 人と最も多くなっており、次いで朝倉市が 1,868 人、日田市が 549 人、福岡市が 297 人と多くなっています。

図表 うきは市からの通勤・通学者数（令和2年）



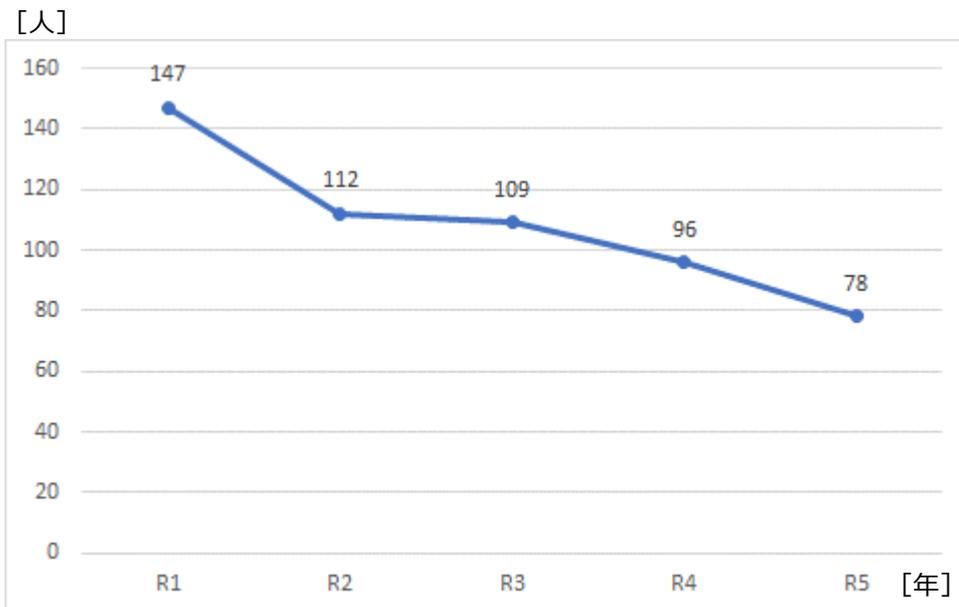
(C) Map-It マップイット
(出典) 国勢調査

(3) 65歳以上免許返納者数

令和元年からの本市における65歳以上の免許返納者数をみると、令和元年が147人と最も多くなっており、次いで令和2年の112人、令和3年の109人と年々減少しています。

一方、令和7年より団塊世代が75歳以上の後期高齢者となるため、今後は免許返納者が増加することが想定されます。

図表 うきは市における65歳以上の免許返納者数（各年1月1日～12月31日）



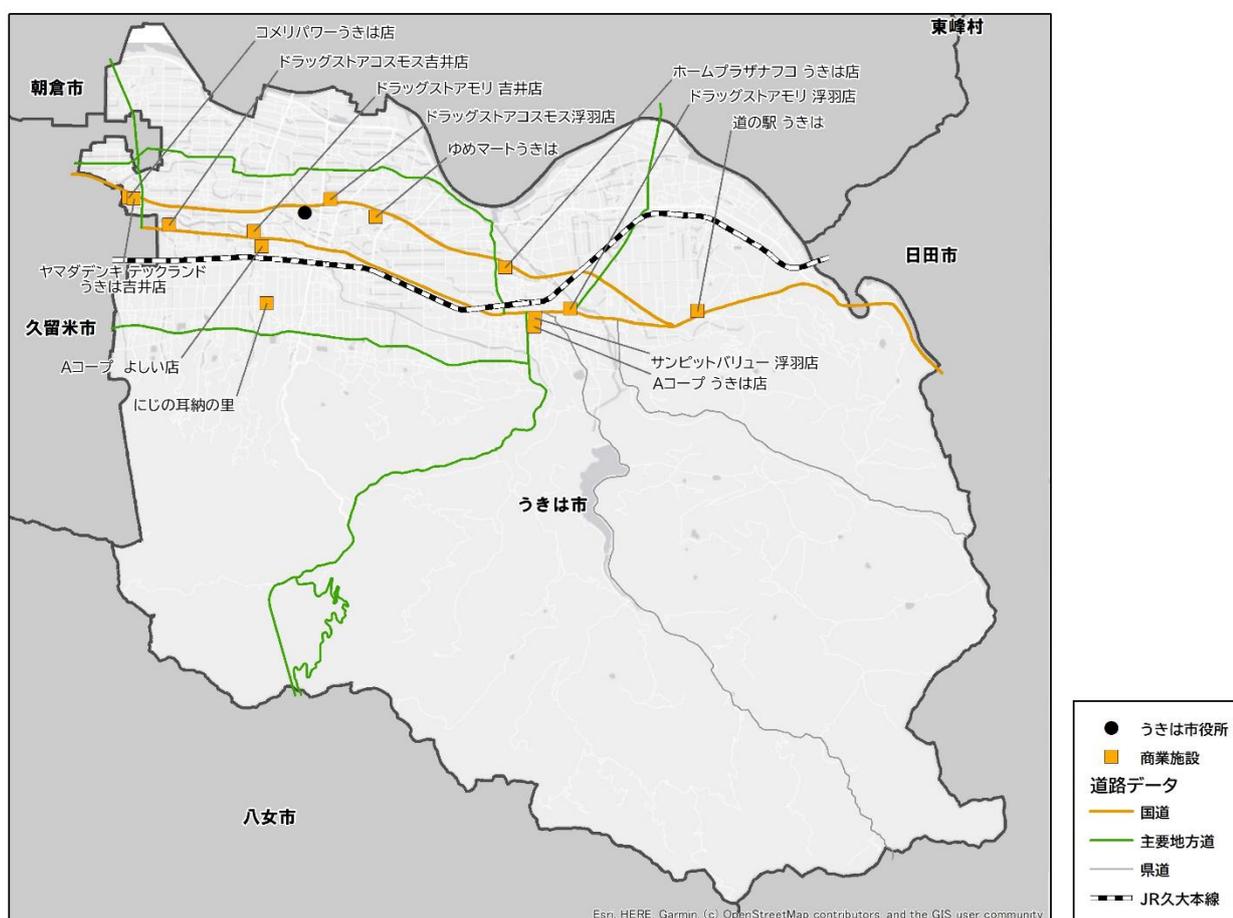
(参考) 福岡県警察本部照会資料

3 施設立地状況

(1) 商業施設

商業施設は、国道 210 号及び 210 号バイパス沿いを中心に立地しています。市域の北部に集中しており、南部の山間部にはスーパーマーケット等の商業施設は立地していない状況となっています。

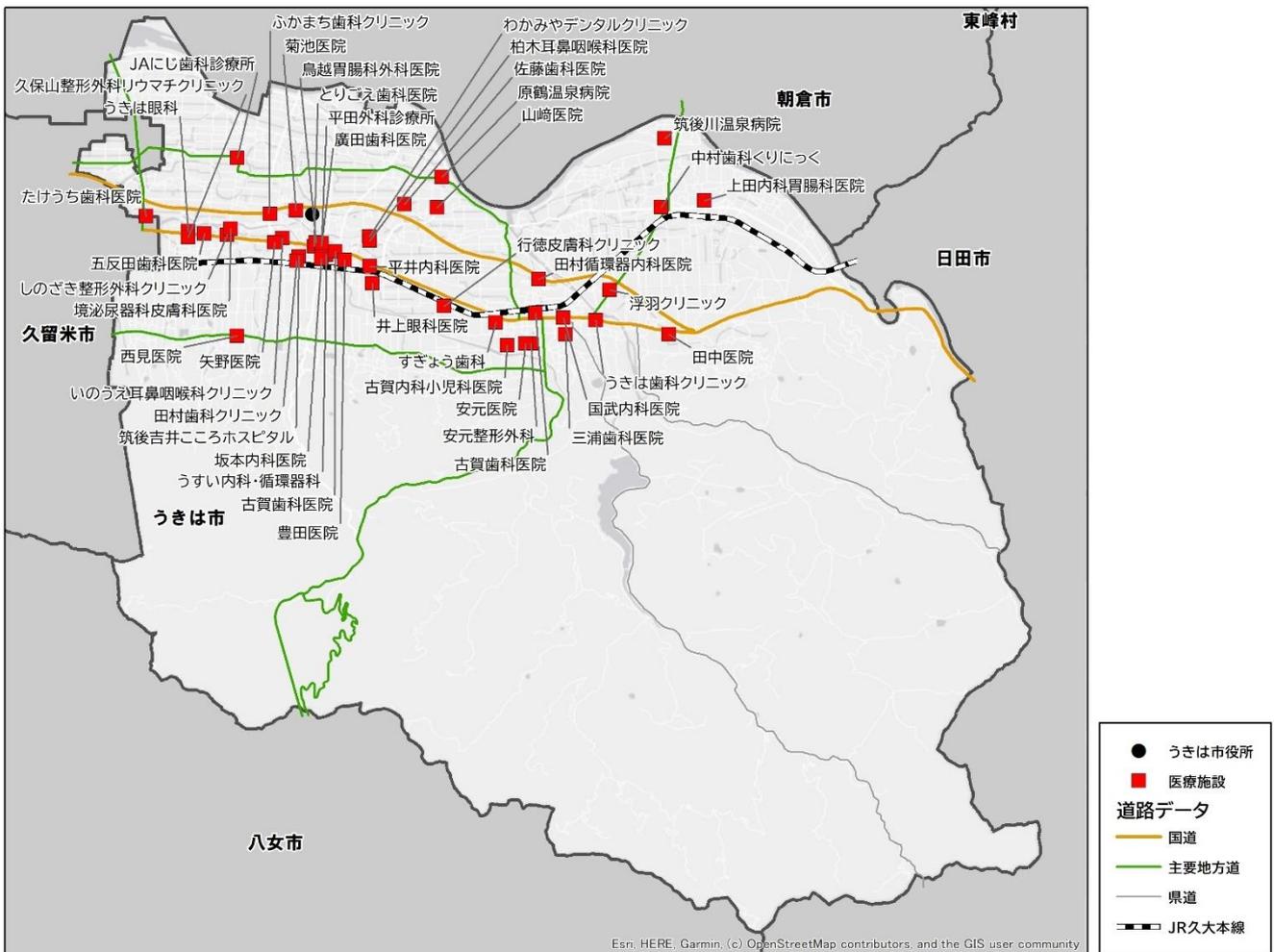
図表 商業施設の立地状況



(2) 医療施設

医療施設は、JR筑後吉井駅、JRうきは駅周辺の市街地を中心に立地しています。特に、吉井地区では、市内でも多くの医療施設の立地が見られます。

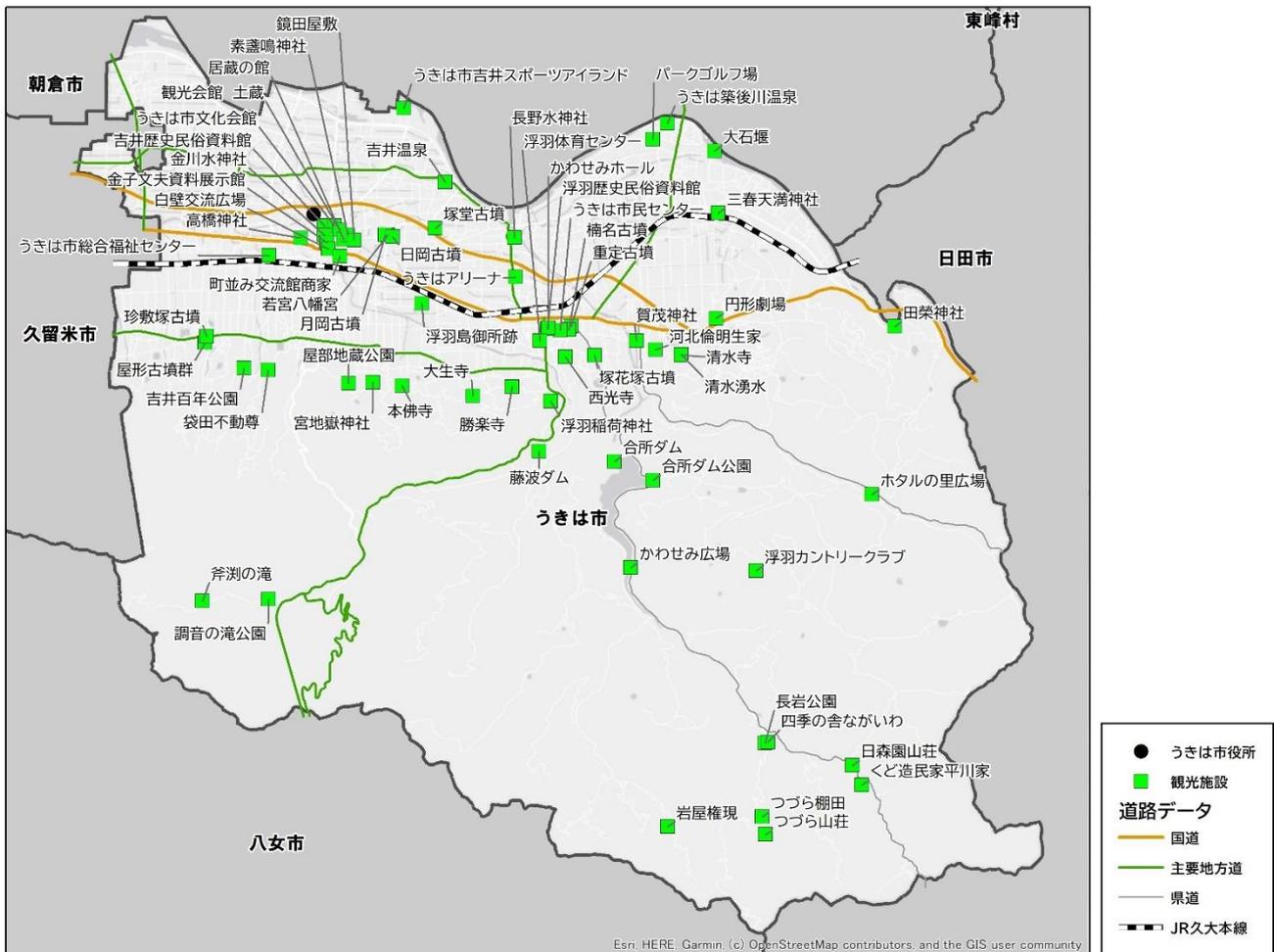
図表 医療施設の立地状況



(3) 観光施設

観光施設は、白壁の町並みのある吉井地区を中心に北部で多く見られますが、山間部にも立地しており、市内全域に点在しています。

図表 観光施設の立地状況



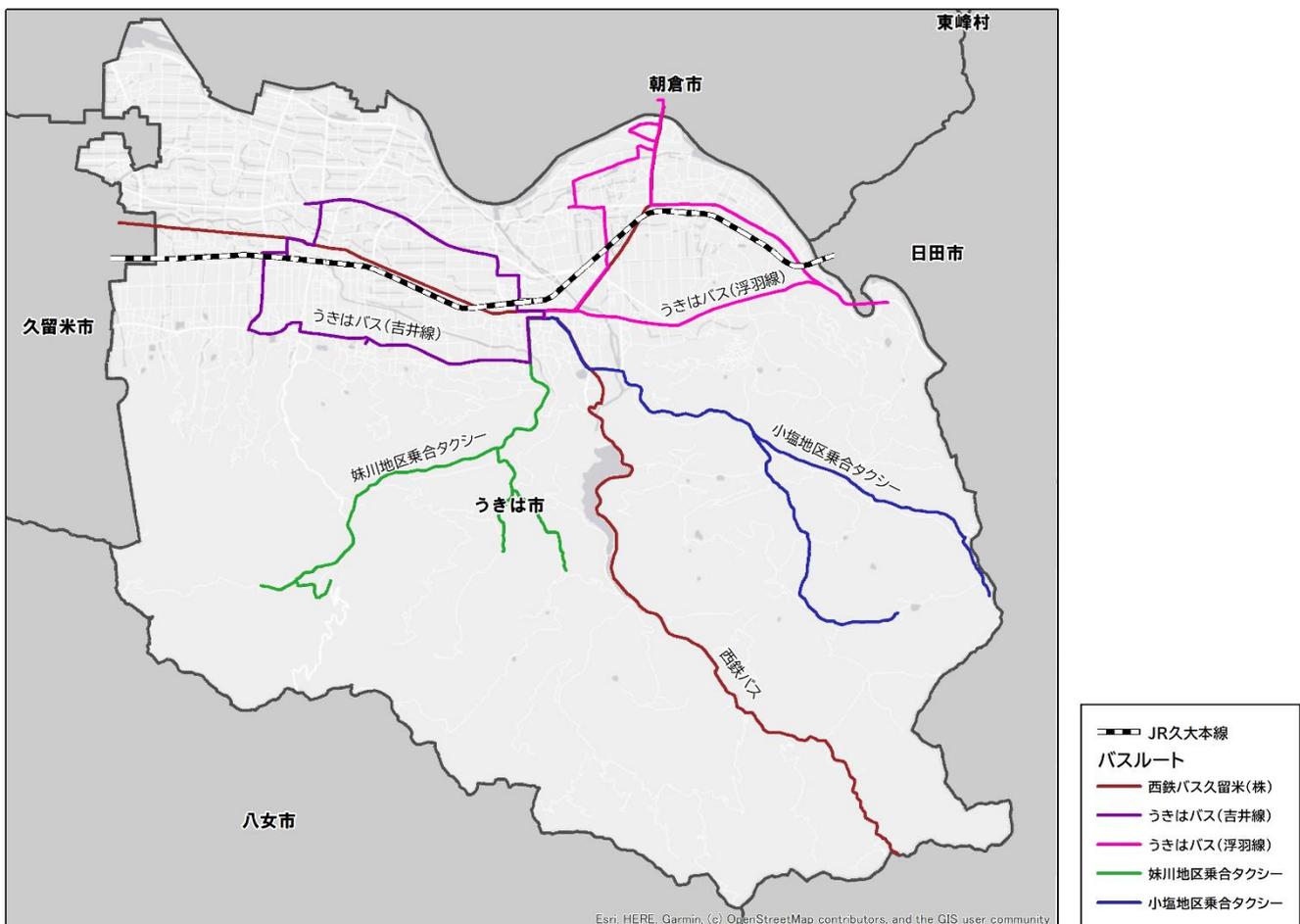
4 公共交通の現状

幹線を担う公共交通として、JR 久大本線が東西に通っており、市内には「筑後吉井駅」、「うきは駅」、「筑後大石駅」の3つの駅があります。また、西鉄バス久留米（株）によって、本市と久留米市を結ぶ路線（久留米～吉井線）、及び本市と朝倉市、大分県日田市を結ぶ路線（神杉野線[※]）の2路線が運行されています。

地域の支線を担う公共交通として、うきはバス及びうきは市予約制乗合タクシーが運行しており、市内での重要な移動手段となっています。

※「神杉野線」については、令和7年4月に廃線見込み。

図表 本市の公共交通ネットワーク



(1) うきはバス

事業主体を本市、運行主体を市内事業者
に委託し、自家用有償旅客運送制度を活用
して、うきはバスを運行しています。

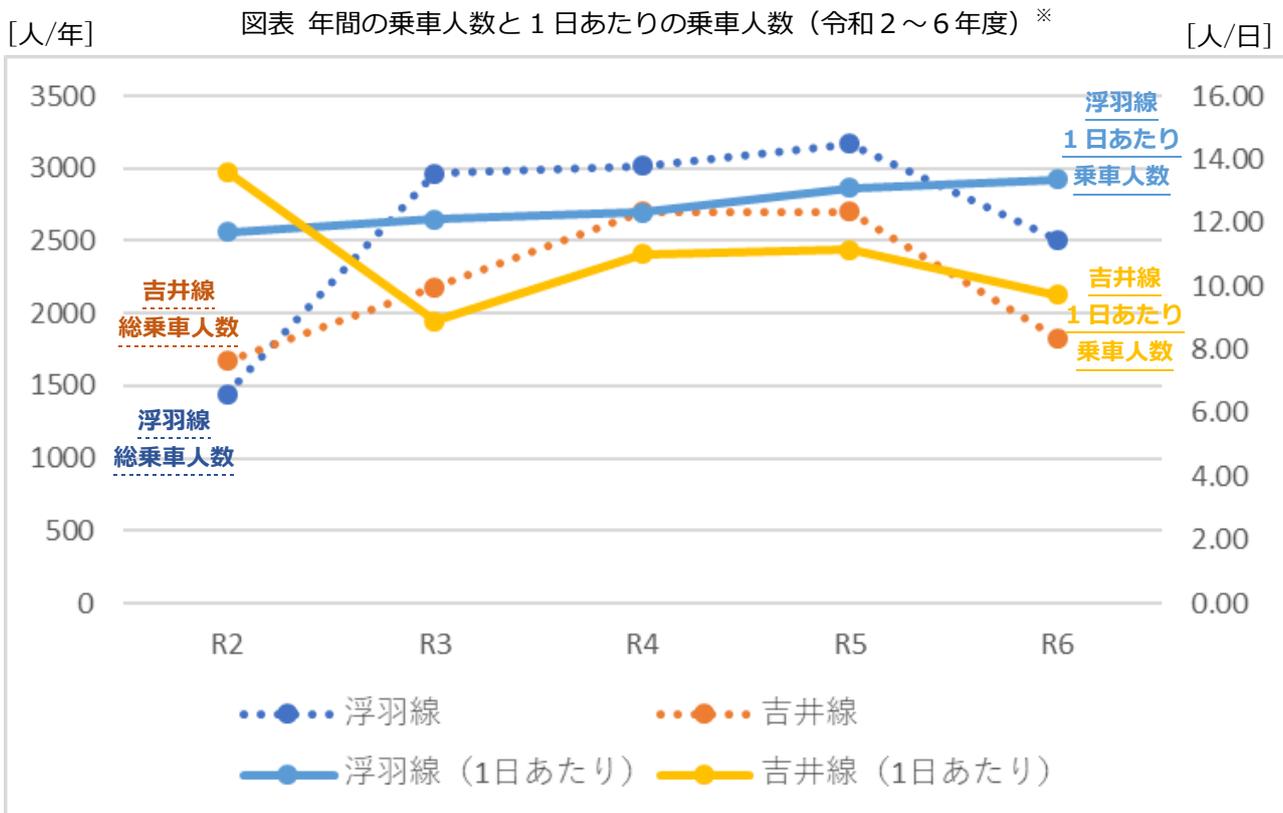
旧浮羽町を中心に運行する浮羽線と
旧吉井町を中心に運行する吉井線の2路線
があり、本市の中心部を巡回することで
本市内での重要な移動手段となっています。
両路線ともに1日4便(右まわり、左まわり
2便ずつ)が運行しています。

利用状況としては、朝倉市杷木への移動
手段である浮羽線の方が比較的に利用されて
いますが、浮羽線、吉井線ともに1日あたり
の乗車人数は10人強となっています。

図表 うきはバスの運行経路



(C) Map-It マップイット



※令和2年度は10月からの現在の運行経路での運行、令和6年度は12月までの実績。

(2) 予約制乗合タクシー

事業主体を本市、運行主体を市内タクシー会社に委託し、予約制乗合タクシーを運行しています。各路線ともに路線バスの廃線時に代替の公共交通として導入されたものです。

小塩線と妹川線の2路線が運行しており、両路線とも1日7便（上り4便、下り3便）[※]の運行となっています。

各路線の、年間の乗車人数、運行日における1便あたりの乗車人数は以下のとおりであり、各路線ともに乗合率は低い状況です。

※予約時のみ運行

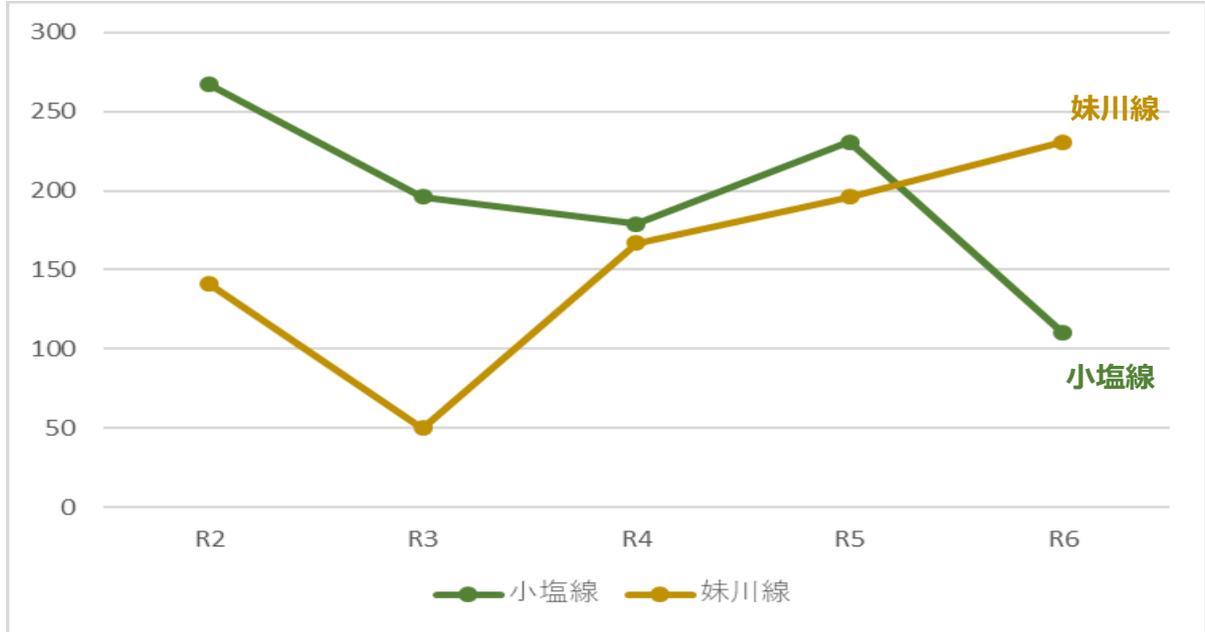
図表 予約制乗合タクシーの運行経路



(C) Map-It マップイット

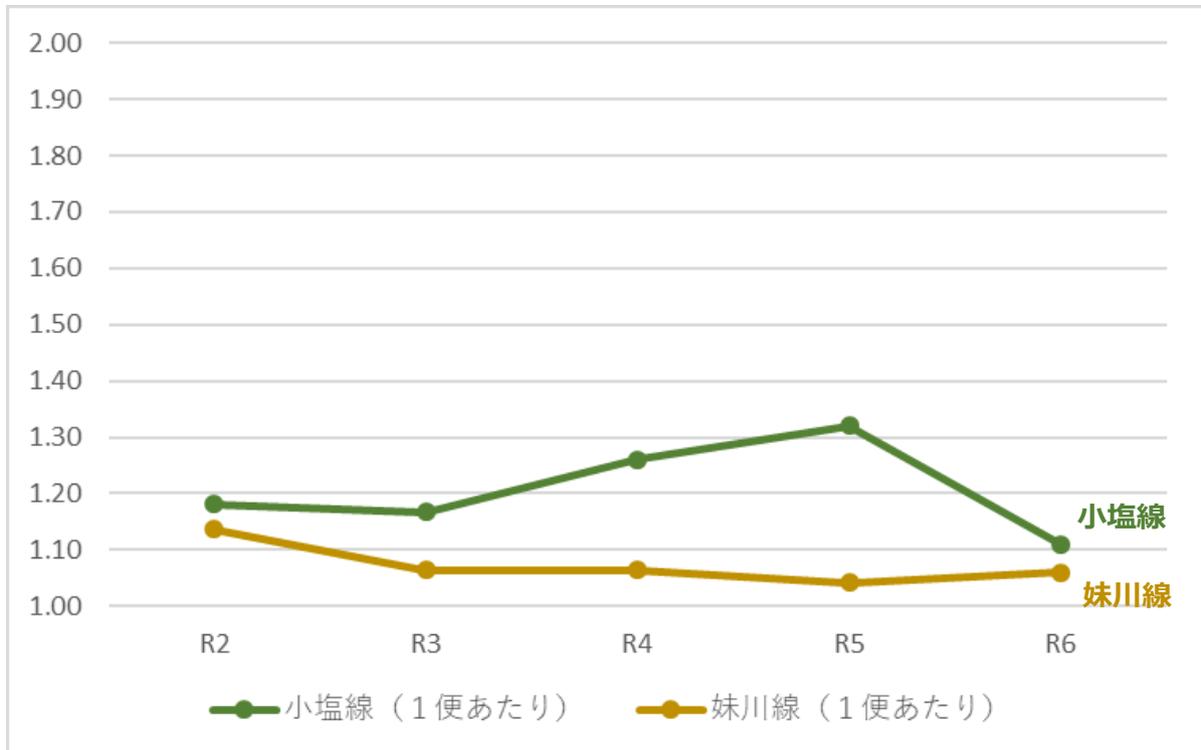
図表 年間の乗車人数（令和2～6年度）※

[人]



図表 運行日における1便あたりの乗車人数（令和2～6年度）※

[人]



※令和6年度は12月までの実績

(3) JR久大本線

本市の平野部をJR久大本線が東西に横断しており、市内には筑後吉井駅、うきは駅、筑後大石駅の3つのJR駅があります。本路線は西側では久留米市へ、東側では大分県日田市、玖珠町、九重町、由布市等を経由して大分市へ通じており、広域の地域間幹線系統として機能しています。

図表 JR久大本線の運行経路



(4) 西鉄バス

本市では西鉄バス久留米(株)により路線バスが運行されています。「久留米～吉井線」と「神杉野線[※]」の2路線があり、「久留米～吉井線」は久留米市へ、「神杉野線[※]」は朝倉市及び大分県日田市へ通じています。

図表 西鉄バスの運行経路



「久留米～吉井線」について、浮羽発着所を発着地とする便は平日の通勤・通学の時間帯で1時間あたり2便程度(上り、下りそれぞれ、以下同様)、その他の時間は1時間に1便程度が運行しています。

吉井営業所を発着地とする便がより高い頻度で運行しているものの、うきは市内で通過するエリアは限られています。

「神杉野線[※]」については、平日で2時間に1便程度の運行頻度となっており、1日で6～7便が運行しています。

※「神杉野線」については、令和7年4月に廃線見込み。

(5) その他の輸送資源

本市では、公共交通のほかに多様な輸送資源があります。

スクールバス
小学校の統廃合に対して、旧姫治小学校、旧妹川小学校、旧小塩小学校区内の児童を御幸小学校へ送迎しています。登下校での利用のほか、学校行事での移動にも利用されています。

タクシーチケット事業
市民の移動への支援として「福祉タクシー利用券」や「妊産婦サポートタクシーチケット」を提供しています。また、独自の取組として住民へタクシー補助チケット交付をしている自治協議会もあります。

地域住民や民間事業者による送迎支援
<p>地域の移動手段の確保のため、各地区の自治協議会等によって、生活支援としての送迎や介護予防教室への送迎を行っています。</p> <p>生活支援は通院や買い物他、金融機関への送迎等に使用されています。介護予防教室への送迎は集いの場やサークル活動への送迎などに使用されており、地域社会活動への参加を促しています。</p> <p>また、一部の医療機関においても利用者の無料送迎を行っています。5つの医療機関がそれぞれで運転手、車両の確保を行っています。各医療機関合計で1日あたり170人程度の住民が送迎を利用しています。</p>

図表 自治協議会等による移送支援

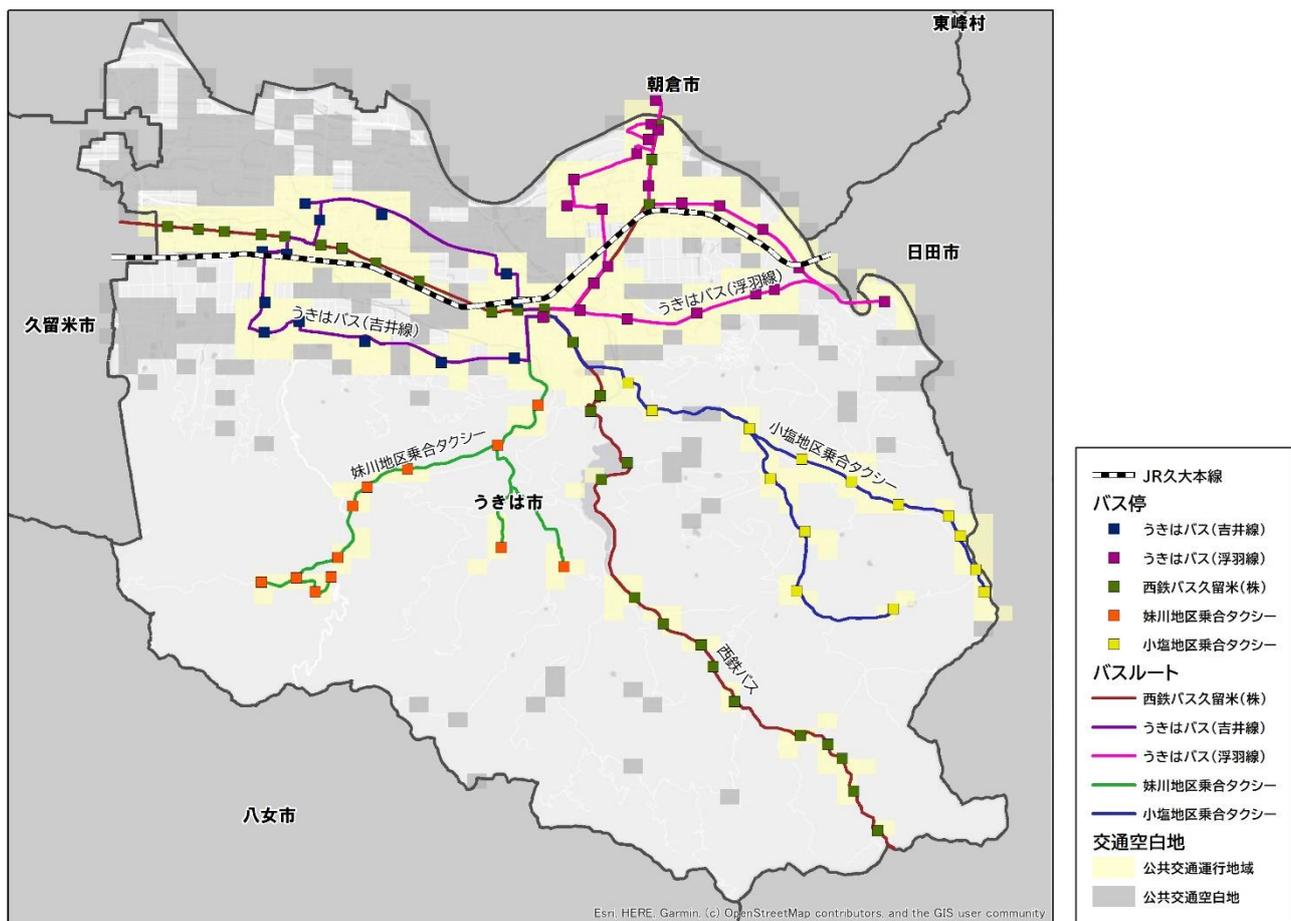
地区自治協議会	概要
妹川	生活支援としての送迎 ・名 称：わくわく妹川号 ・運 行 日：火～金曜日の午前中 ・利用者数：402 人（令和 5 年度） ・そ の 他：小塩地区との共有車両（10 人乗りワゴン）を使用
御幸	介護予防教室への送迎 ・運 行 日：火曜日 ・そ の 他：スクールバスやタクシーを活用
千年	介護予防教室への送迎 ・運 行 日：火曜日の午前中 ・そ の 他：社会福祉法人にて実施
福富	介護予防教室への送迎 ・運 行 日：水曜日の午前中、木曜日の午前中 ・そ の 他：社会福祉法人での実施やタクシーを活用
江南	生活支援としての送迎 ・名 称：江南一九の会 ・運 行 日：月～水曜日、金曜日 ・利用者数：348 人（令和 5 年度） ・そ の 他：国庫補助にて購入した軽乗用車を使用 介護予防教室への送迎 ・運 行 日：月曜日の午前中 ・そ の 他：社会福祉法人にて実施

(6) 公共交通空白地*

うきは市役所の西側のエリア等の市域北西部を中心に公共交通空白地が見られます。その他に市域南部の山間部にも一部公共交通空白地が点在しています。

※バス停から 300m 以上離れている地域

図表 本市の公共交通ネットワークおよび公共交通空白地



第2章 住民の移動実態及びニーズの把握

1 市民アンケート

本市における地域交通の現状や課題を把握し、公共交通の維持・確保と利便性向上および少子高齢化や人口減少による公共交通の利用者減少、担い手不足等に対応するため、市民アンケートを実施しました。

(1) 調査概要

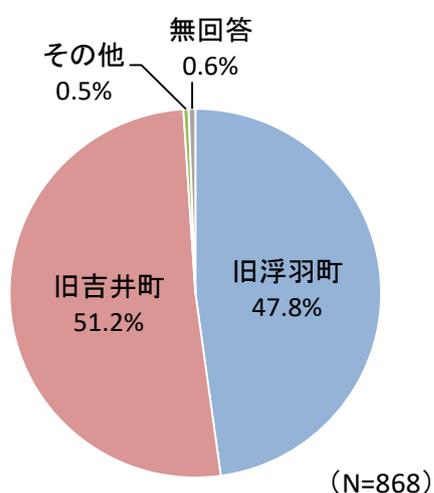
調査対象	うきは市在住の市民 2,000人
調査方法	郵送による配布、郵送またはWEBによる回収
実施期間	令和6年1月15日～令和6年1月31日
回収数	868人
回収率	43.4%

(2) 調査結果

①居住地

回答者の居住地は、「旧浮羽町」が47.8%、「旧吉井町」が51.2%、「その他」が0.5%となっています。

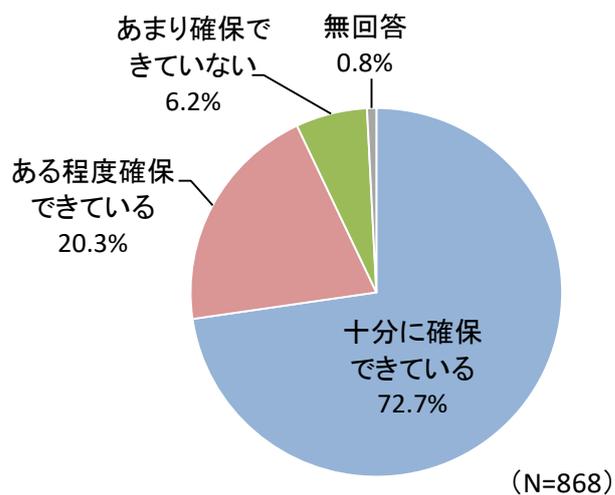
図表 居住地



②外出時の移動手段の確保

外出時の移動手段の確保について、「十分に確保できている」という回答が 72.7%と最も多く、次いで「ある程度確保できている」が 20.3%と多くなっています。

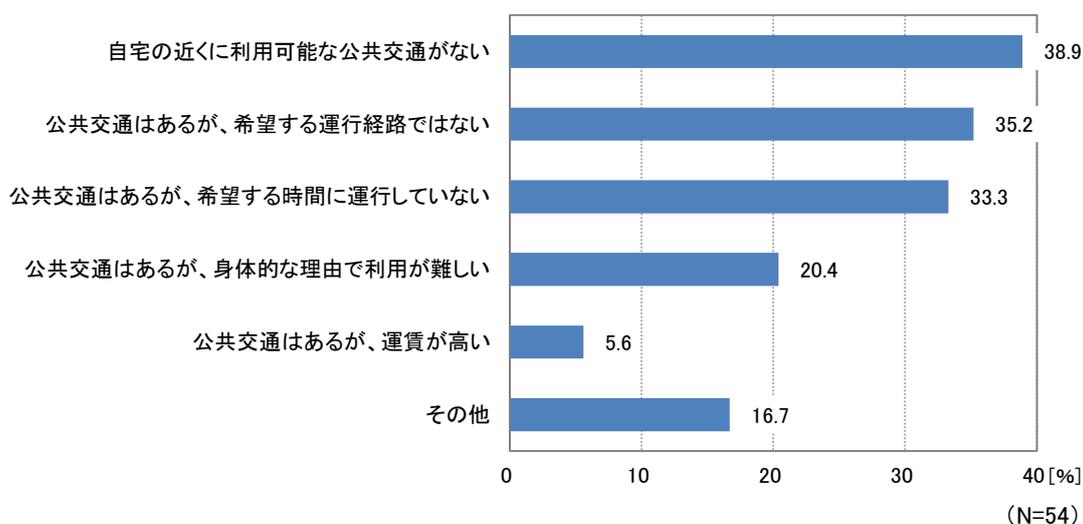
図表 外出時の移動手段の確保



②-2 外出時の移動手段が確保できていない理由（複数回答）

外出時の移動手段が確保できていない理由について、「自宅の近くに利用可能な公共交通がない」が 38.9%と最も多く、次いで「公共交通はあるが、希望する運行経路ではない」が 35.2%と多くなっています。

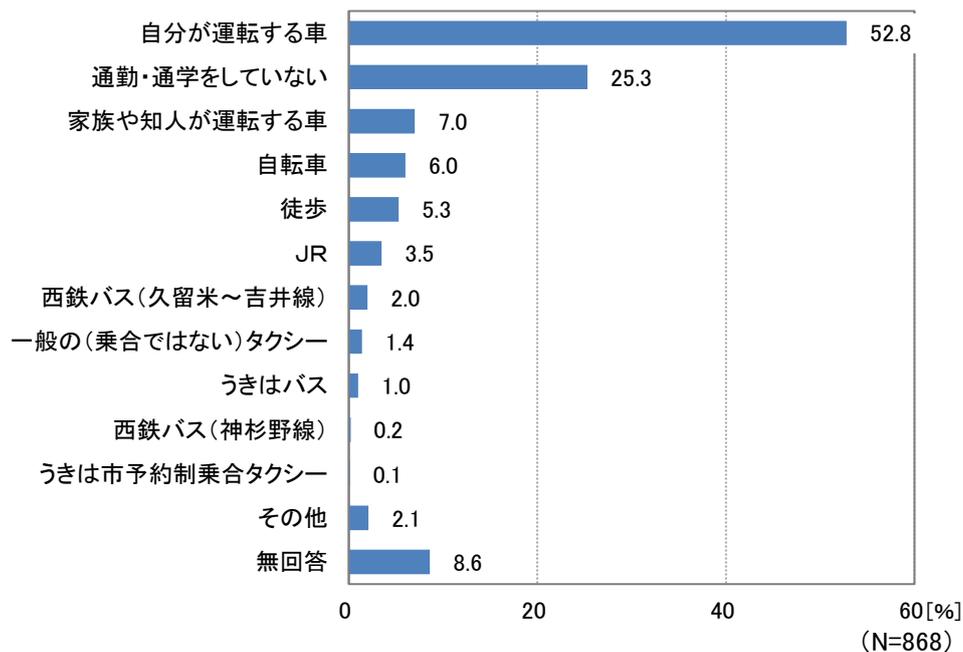
図表 外出時の移動手段が確保できていない理由



③通勤・通学の際に最もよく利用する移動手段について（複数回答）

通勤・通学の際に最もよく利用する移動手段について、「自分が運転する車」が 52.8%と最も多く、次いで「通勤・通学をしていない」が 25.3%、「家族や知人が運転する車」が 7.0%と多くなっています。

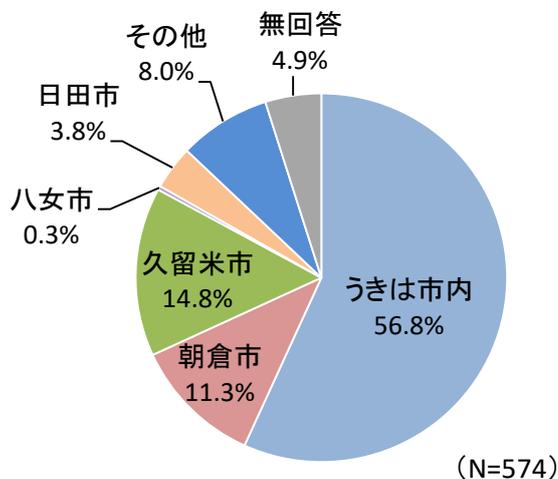
図表 通勤・通学時の最もよく利用する移動手段



④通勤・通学の際の主な行先

通勤・通学の際の主な行先について、「うきは市内」が 56.8%と最も多く、次いで「久留米市」が 14.8%、「朝倉市」が 11.3%と多くなっています。

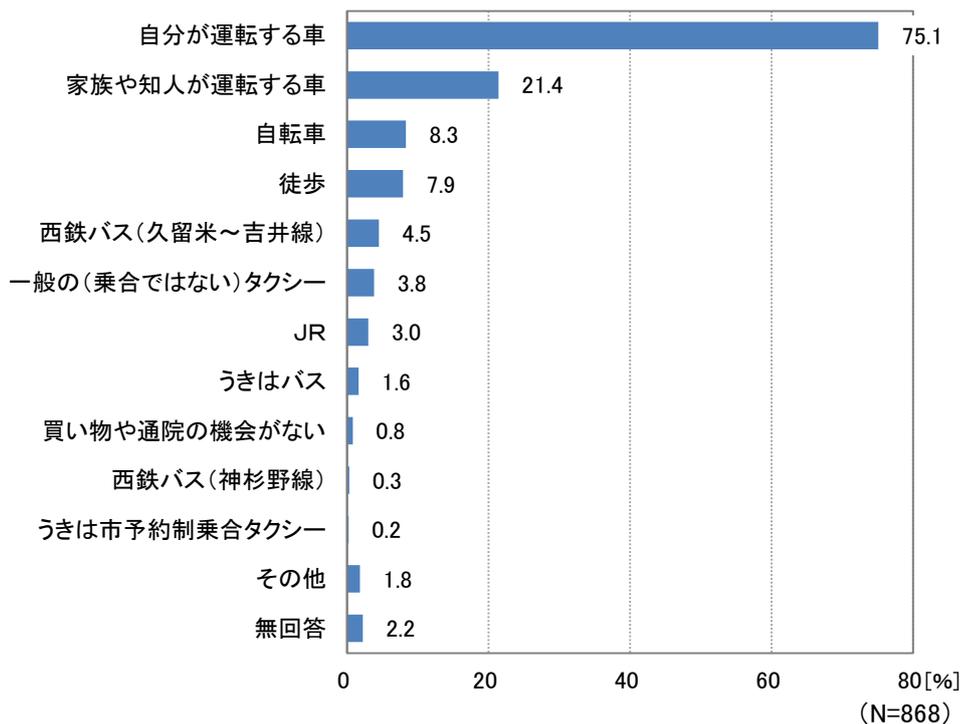
図表 通勤・通学の主な行先



⑤買い物や通院の際に最もよく利用する移動手段について（複数回答）

買い物や通院の際に最もよく利用する移動手段について、「自分が運転する車」が 75.1%と最も多く、次いで「家族や知人が運転する車」が 21.4%、「自転車」が 8.3%と多くなっています。

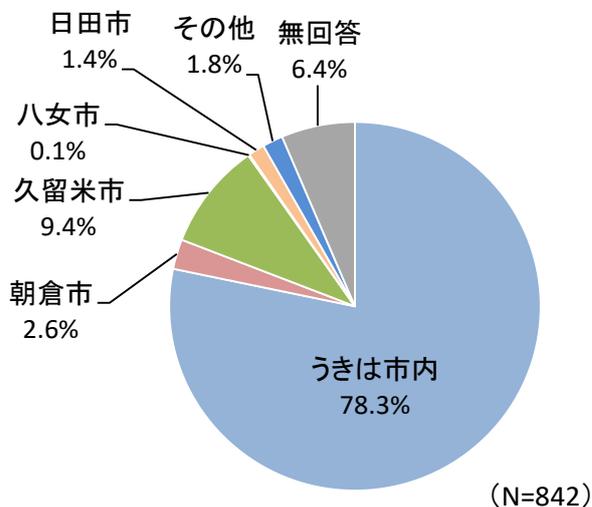
図表 買い物や通院の際に最もよく利用する移動手段



⑥買い物や通院の際の主な行先

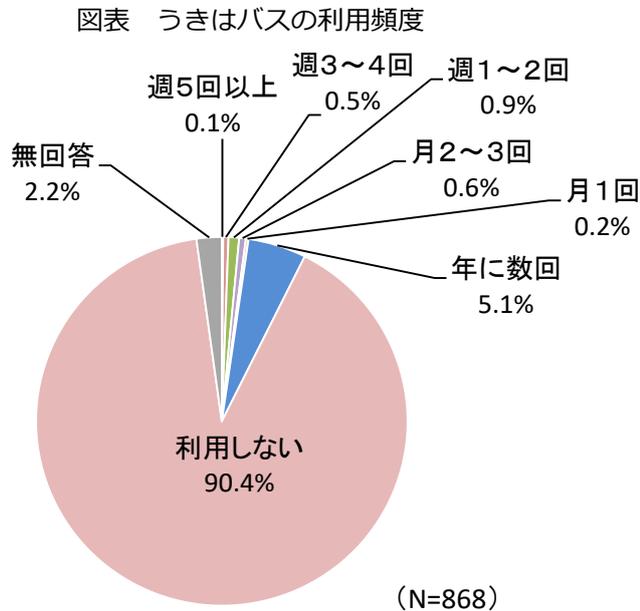
買い物や通院の際の主な行先について、「うきは市内」が 78.3%と最も多く、次いで「久留米市」が 9.4%、「朝倉市」が 2.6%と多くなっています。

図表 買い物や通院の主な行先



⑦うきはバスの利用頻度

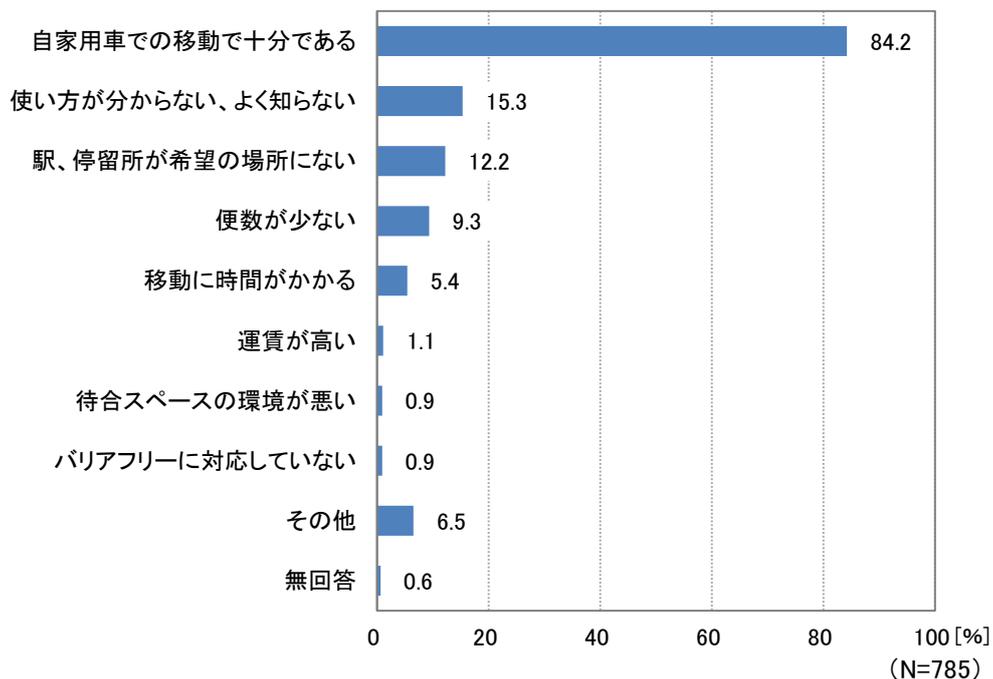
うきはバスの利用頻度について、「利用しない」が90.4%と最も多く、次いで「年に数回」が5.1%、「週1～2回」が0.9%となっています。



⑦-2 「利用しない」理由（複数回答）

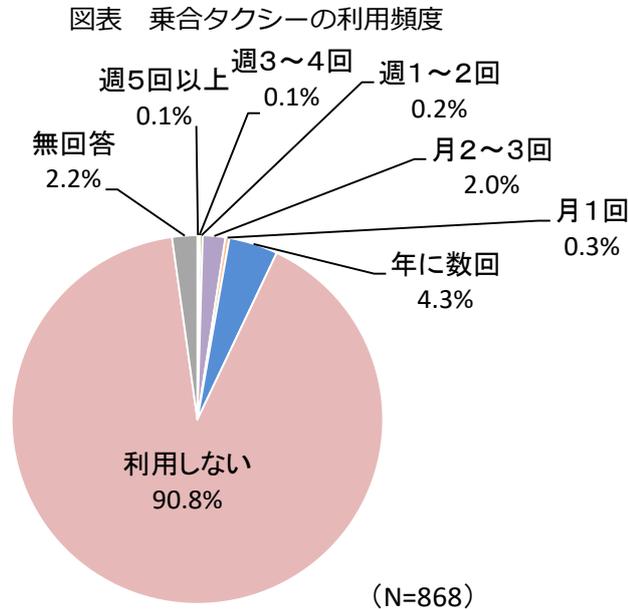
うきはバスを利用しない理由について、「自家用車の移動で十分である」が84.2%と最も多く、次いで「使い方がわからない、よく知らない」が15.3%、「駅、停留所が希望の場所がない」が12.2%と多くなっています。

図表 うきはバスを利用しない理由



⑧うきは市内における乗合タクシーの利用頻度

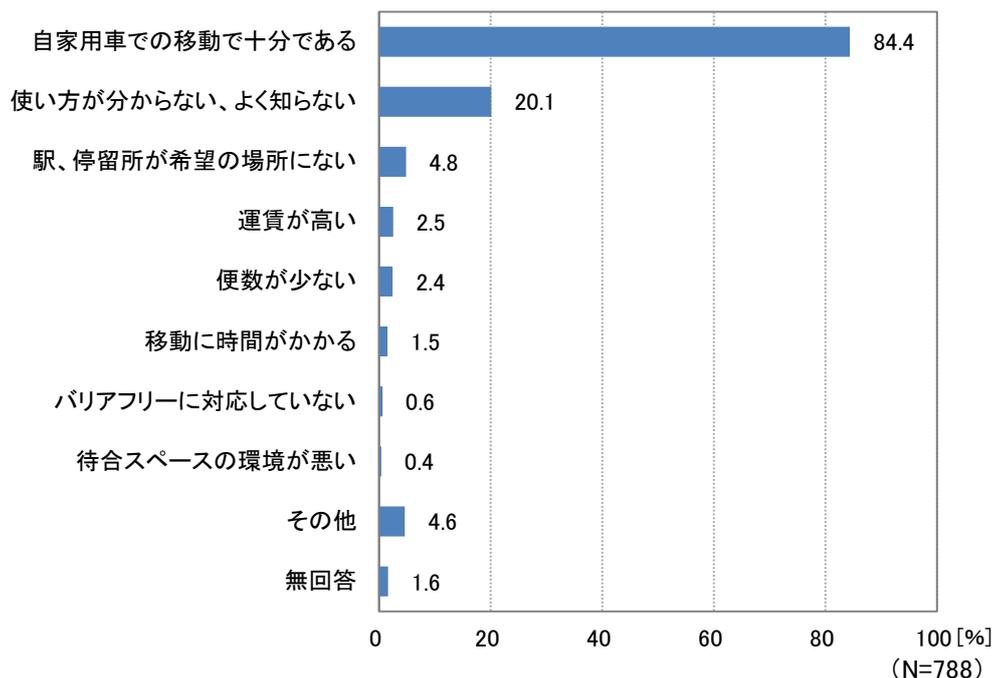
うきは市内における乗合タクシーの利用頻度について、「利用しない」が90.8%と最も多く、次いで「年に数回」が4.3%、「月2～3回」が2.0%となっています。



⑧-2 「利用しない」理由（複数回答）

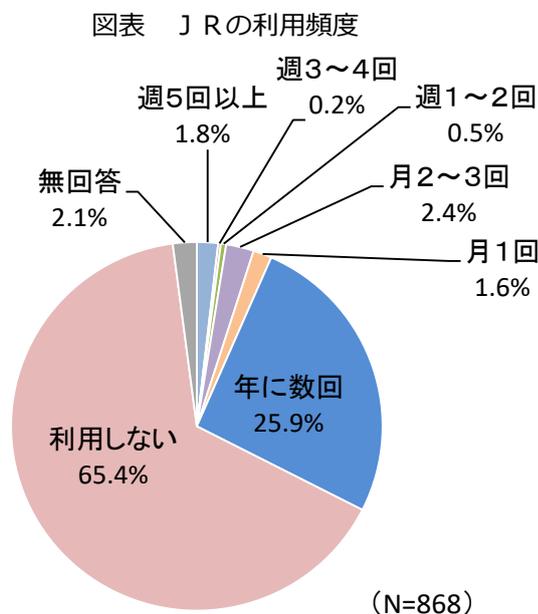
乗合タクシーを利用しない理由について、「自家用車の移動で十分である」が84.4%と最も多く、次いで「使い方がわからない、よく知らない」が20.1%、「駅、停留所が希望の場所がない」が4.8%と多くなっています。

図表 乗合タクシーを利用しない理由



⑨うきは市内におけるJRの利用頻度

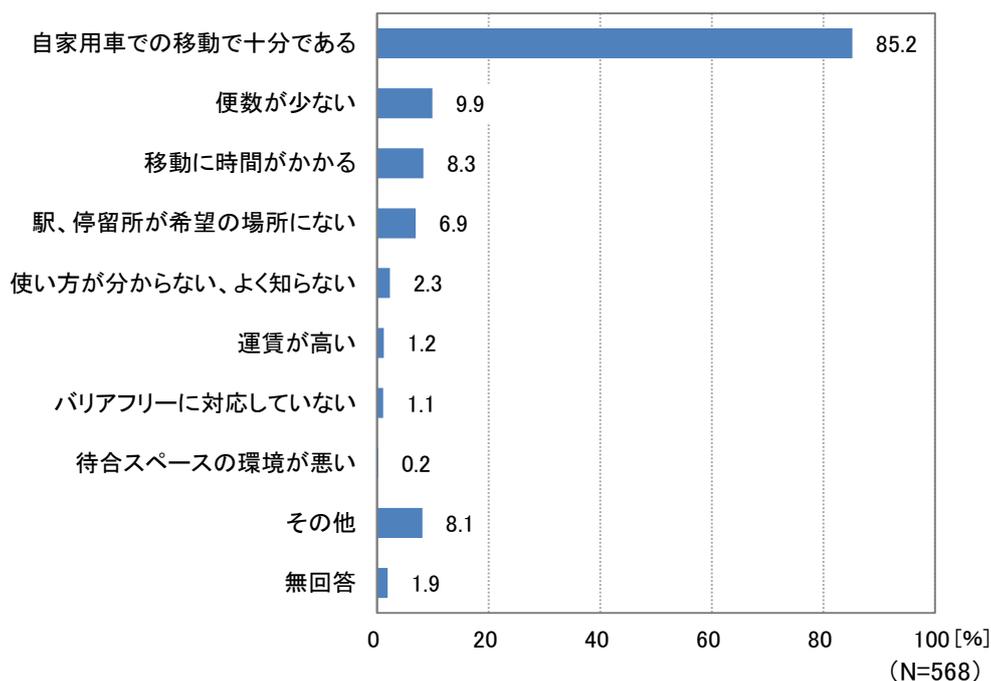
うきは市内におけるJRの利用頻度について、「利用しない」が65.4%と最も多く、次いで「年に数回」が25.9%、「月2～3回」が2.4%となっています。



⑨-2 「利用しない」理由（複数回答）

JRを利用しない理由について、「自家用車の移動で十分である」が85.2%と最も多く、次いで「便数が少ない」が9.9%、「移動に時間がかかる」が8.3%と多くなっています。

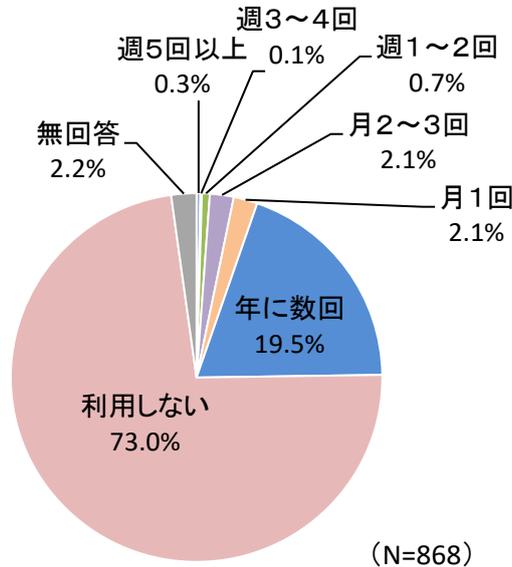
図表 JRを利用しない理由



⑩うきは市内における西鉄バス（久留米～吉井線）の利用頻度

西鉄バス（久留米～吉井線）の利用頻度について、「利用しない」が 73.0%と最も多く、次いで「年に数回」が 19.5%、「月2～3回」及び「月1回」が 2.1%となっています。

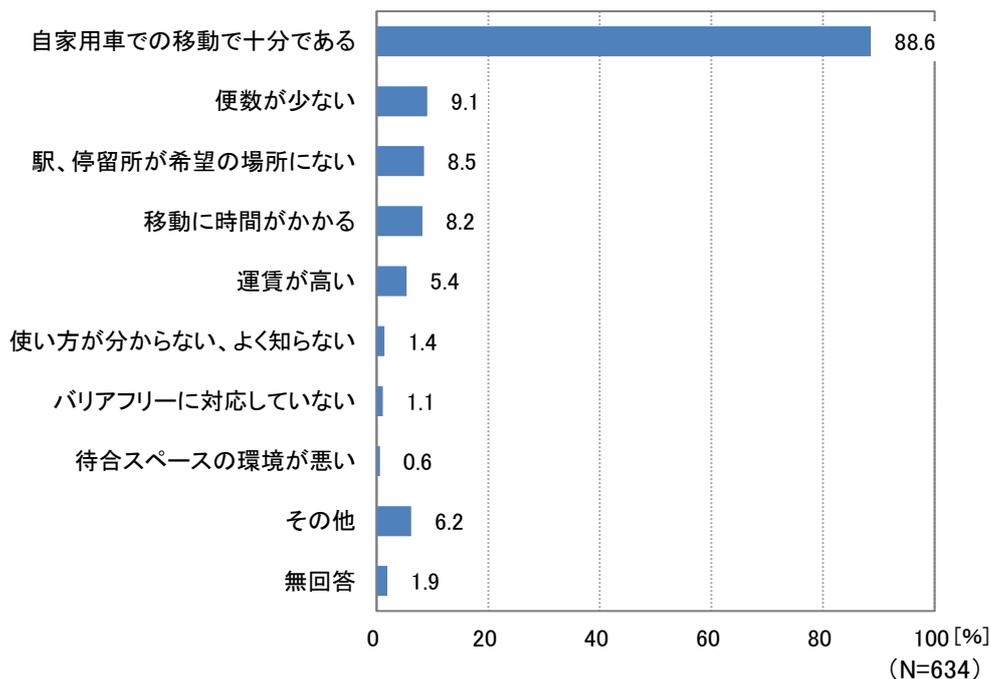
図表 西鉄バス（久留米～吉井線）の利用頻度



⑩-2 「利用しない」理由（複数回答）

西鉄バス（久留米～吉井線）を利用しない理由について、「自家用車の移動で十分である」が 88.6%と最も多く、次いで「便数が少ない」が 9.1%、「駅、停留所が希望の場所がない」が 8.5%と多くなっています。

図表 西鉄バス（久留米～吉井線）を利用しない理由

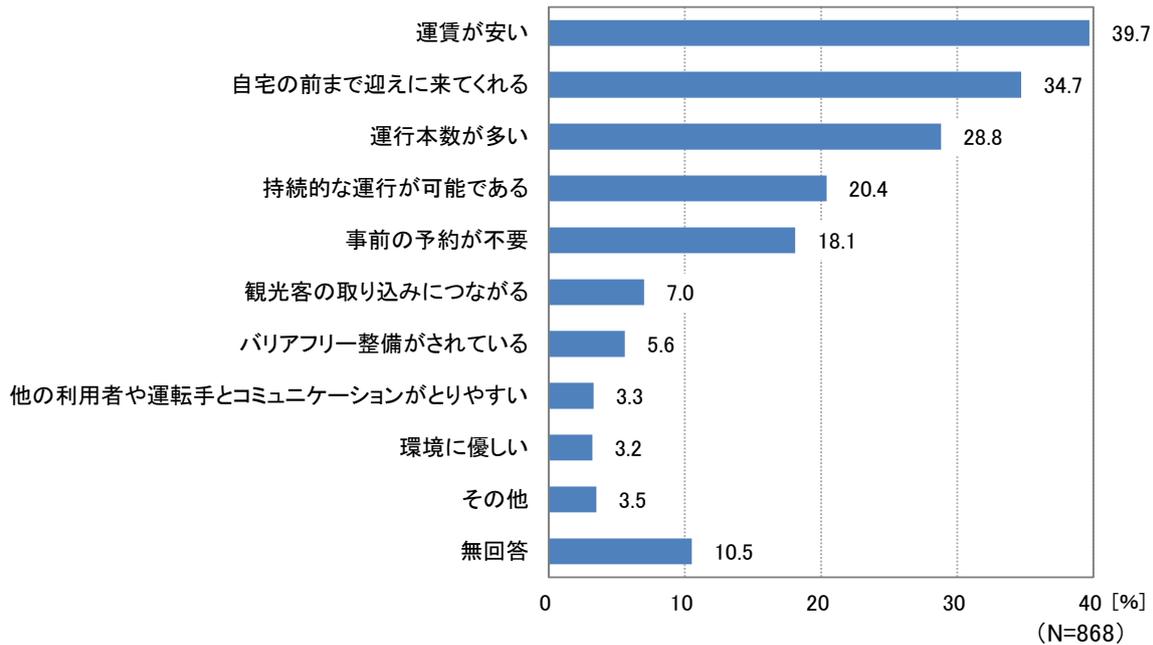


⑪ どのような特徴の公共交通がうきは市に導入されれば良いと考えるか。

(複数回答)

導入されると良い公共交通の特徴について、「運賃が安い」が39.7%と最も多く、次いで「自宅の前まで迎えに来てくれる」が34.7%、「運行本数が多い」が28.8%と多くなっています。

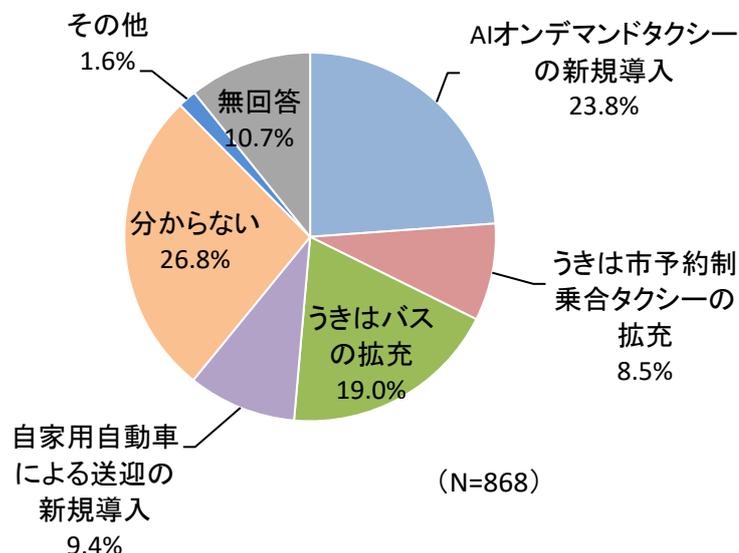
図表 うきは市に導入されるとよい公共交通の特徴



⑫ うきは市の公共交通について、どのように整備をすれば良いと考えるか。

取り組むべき公共交通の整備について、「分からない」が26.8%と最も多く、次いで「AI オンデマンドタクシーの新規導入」が23.8%、「うきはバスの拡充」が19.0%と多くなっています。

図表 取り組むべき公共交通の整備



⑬自由記述

「移動」について困っていることや「ものを運ぶこと」について困っていること、公共交通のサービスや移動に関する希望やお困りごとについての自由記述については以下の内容でした。

図表 免許返納後に関する自由記述意見の抜粋

年代	居住地域	意見
70代	吉井町屋部	集落に公共交通が通っていない。利便性が悪く、将来運転できなくなることが不安。
60代	浮羽町浮羽	今は60代（61歳）で当面、移動手段は自家用車で充分ですが、将来車の免許を返納した時に病院や買い物のことを考えると不安です。
50代	浮羽町朝田	今はまだ健康で特に困っていないが、年齢を重ねたり、怪我や病気をした時の移動については不安を感じている。

図表 人口減少による交通サービスの利便性低下に関する自由記述意見の抜粋

年代	居住地域	意見
60代	浮羽町山北	人口減に伴って、どんどん公共交通サービスがなくなっていく。これが原因（不便）でますます人口が減り、町がなくなるのでは？日田彦山線のBRT方式とかいいなと思う。
60代	吉井町福益	JR、西鉄バスの夜遅い便を増やしてほしい。夜9時以降がない。
70代	吉井町	運転代行業者が減少し、タクシーもすぐ来ない。

図表 近隣地域への移動に対する利便性向上に関する自由記述意見の抜粋

年代	居住地域	意見
19 歳以下	吉井町	J Rのうきは→久留米間の本数が減り、1 時間に 1 本しかないこともあり、通勤・通学の不便さが際立つようになりました。なかなか難しいと思いますが、久留米と直通で行ける運賃が安い公共交通が増えてほしいです（西鉄のように各駅停車ではなく、早く着ける直通便があると嬉しい）。
70 代	浮羽町西隈上	西鉄バスの久留米→吉井までのバスが運行されていますが、浮羽着にしてほしい。浮羽から杷木までのバスの運行が少なすぎると思います。バスを小型にして、運行回数を増やしてほしい。高齢者が年々増加し、運転免許の返納が多くなってきますので、早目の検討をお願いします。うきは市西鉄バス（久留米～吉井線）の便数が少ない。移動に時間がかかる。
50 代	浮羽町山北	J R久大本線は、通勤・通学時間帯に 1 両のみで運行され、超満員になり、年配の方や身体の不自由な方は使いづらいと思う。改善していただきたい。また、通勤・通学時間帯にもかかわらず、久留米発の便が吉井止まりで浮羽までの足がないことも（バスとの接続もない）改善していただきたい。久留米市内の駅と西鉄久留米駅周辺へのアクセスの利便性を高めてほしい。コロナ禍以降、高速バスも、通勤・通学時間帯の便が悪くなり、浮羽からの通勤事情は年々悪化し、住みづらくなっていると感じる。観光客が増えているが、レンタサイクルが不足しているようで、交通機関もないため暑い中、寒い中、ホテルから徒歩で散策されているようなので、観光客にも便利な手段を提供した方がよいのではないかとと思う。
60 代	浮羽町朝田	福岡空港をよく利用します。空港へ行く時は杷木からの高速バスです。杷木のバス停まで行く手段がなく、家族や社員による送迎になります。西鉄杷木バス停まで行く安価な手段（タクシーは高い）を考えてほしい。
30 代	浮羽町朝田	市外への高校に行く際の交通手段を充実してほしい。例えばうきはから杷木へのバスの本数が少なすぎて高校への選択肢も限られてくる。

図表 コミュニティバスの利便性向上に関する自由記述意見の抜粋

年代	居住地域	意見
30代	吉井町富永	<p>現行のうきはバスの利用率と、市が負う人件費などを総合的にみると、「事前予約制」の乗り合い（orA I）タクシーへのシフトチェンジも必要ではないか。私の住む地域は特に、うきはバスのコース外かつ、西鉄バス路線ではないため、同居の親（免許返納の80代）や近所の高齢者は何の恩恵もない。自家用車による送迎などのもありがたい。まずは市民のための足を。次に観光客の取り込みに繋がる公共交通サービスを導入してほしい。例えば…土日祝限定での市民&観光客向け「1Day乗り放題バス」、「乗り放題チケット」、「1日フリーバス」など、市民も助かり、そして観光客もワクワクするような交通サービスの実現、期待しています。</p>
80代	吉井町橘田	<p>朝倉みたいに集落に乗り合いバス（コミュニティバス）を通したら、みんな買い物や病院のための外出なのだから、スーパー、ドラッグストアなどへの路線を考えてもらえませんか。それでも外出のできない人がいます。そんな人にはもっと移動販売を充実させたいかがでしょうか。一人暮らしの人の声をもっと聞いてほしい。</p>
40代	吉井町	<p>コミュニティバスを利用する場合、子供が図書館やうきはアリーナを利用したい場合吉井町からだと便数が少ない為利用がしにくいです。夏休みの学校でのプール開放等が無くなったため出来れば体を動かさしに行つて欲しかったのですが、校区外であることと、運行時間等の間隔が合わなかったため、なかなか活用することができませんでした。また、料金も小学生と証明出来るものがなかったため、何か言われると怖いので大人料金を払って帰ってきたと言っていたこともあり、子供が利用するのはなかなか難しいのかなと思っています。</p>

図表 他業種との連携や、うきは市の発信に関する自由記述意見の抜粋

年代	居住地域	意見
60代	浮羽町朝田	素敵な観光スポットで観光コースを設定して、できるだけ多く走らせること。タクシーの運転手さんの教育、観光のため、歴史・いわれ等案内してうきはの地名を広めてほしい。
40代	吉井町若宮	福祉サービス等で移動支援のようなものを実施するところができるてほしい
30代	吉井町新治	うきはに新しくホテルができたが、そこまでの移動手段が少なく利用する人も少ないのではないかと思っている。市を盛り上げるためにはより交通機関の強化が必要だと思う。また、タクシーも今のままでは少なく予約が取りづらい。

(3) 市民アンケートのまとめ

- 市民の移動手段の確保について、9割超が「十分に確保できている」、「ある程度確保できている」と回答しています。
- 外出時の移動手段が確保できていない理由について「自宅の近くに利用可能な公共交通がない」、「公共交通はあるが、希望する運行経路ではない」、「公共交通はあるが、希望する時間に運行していない」の順で多くなっている。
- うきはバス、乗合タクシーを利用しない理由として、「自家用車での移動で十分である」を除くと、「使い方が分からない、よく知らない」、「駅、停留所が希望の場所がない」の順で多くなっている。
- JR、西鉄バス（久留米～吉井線）を利用しない理由として、「自家用車での移動で十分である」を除くと、「便数が少ない」が最も多くなっている。
- 取り組むべき公共交通の整備について、「分からない」を除くと、「AI オンデマンドタクシーの新規導入」、「うきはバスの拡充」の順で多くなっている。
- 「移動」について困っていることや、公共交通についての自由記述について、「免許返納後への不安」や「吉井～浮羽間や朝倉市杷木への移動手段の確保、増加」、「他業種との連携」が挙げられている。

公共交通の問題点

- ・ 外出時の移動手段が確保できていない理由は「自宅の近くに利用可能な公共交通がない」、「希望する運行経路ではない」、「希望する運行時間ではない」の順に多くなっている。
- ・ うきはバス、うきは乗合タクシーを利用しない理由には「使い方が分からない、よく知らない」、「停留所が希望の場所がない」が挙げられている。
- ・ 本市が取り組むべき公共交通の整備について「AI オンデマンドタクシーの新規導入」、「うきはバスの拡充」が挙げられている。
- ・ 移動についての自由記述に「免許返納後の不安」が挙げられている。
- ・ 移動についての自由記述に「吉井～浮羽間の移動手段の確保、増加」や「朝倉市杷木への移動手段の確保、増加」が挙げられている。

2 自治協議会アンケート

本市における各自治協議会の交通弱者[※]の状況や公共交通に対する要望等を把握するために自治協議会アンケートを実施しました。

※自動車運転免許証や自家用車を持っていない方等

(1) 調査概要

調査対象	各自治協議会
調査方法	郵送による配布、郵送またはWEBによる回収
実施期間	令和6年10月4日～令和6年10月23日
回収数	11自治協議会
回収率	100%

(2) 調査結果

①自治協議会での公共交通の有無・利用状況

自治協議会内で公共交通が「運行されており、利用されている」という回答は8自治協議会でした。

図表 自治協議会の公共交通の有無・利用状況

自治協議会内での公共交通の有無・利用状況	回答した地区の数
運行されており 利用されている	8
運行されているが 利用されていない	1
運行されていない	1
運行されているか分からない	1

②交通弱者の状況

自治協議会内に「交通弱者がいる」という回答は8自治協議会となっています。

図表 交通弱者の有無

交通弱者の人数	回答した地区の数
1～10人	2
11～50人	4
51人以上	2
分からない	3

③公共交通のニーズ

公共交通のニーズとして自治協議会内に公共交通が「今も将来も必要である」と回答した自治協議会は10自治協議会、「今は必要ないが、将来的には必要である」と回答した自治協議会は1自治協議会でした。

図表 公共交通のニーズ

ニーズの種類	回答した地区の数
今も将来も必要である	10
今は必要ないが、将来的には必要である	1

④今後の公共交通サービスへの意向

今後の公共交通サービスへの意向として「財政負担を増やしても、今まで以上に公共交通サービスの質を充実させ、利便性を高めるべき」、「現在の財政負担のまま、現状のサービスの質を維持すべき」と回答した自治協議会は4自治協議会ずつありました。

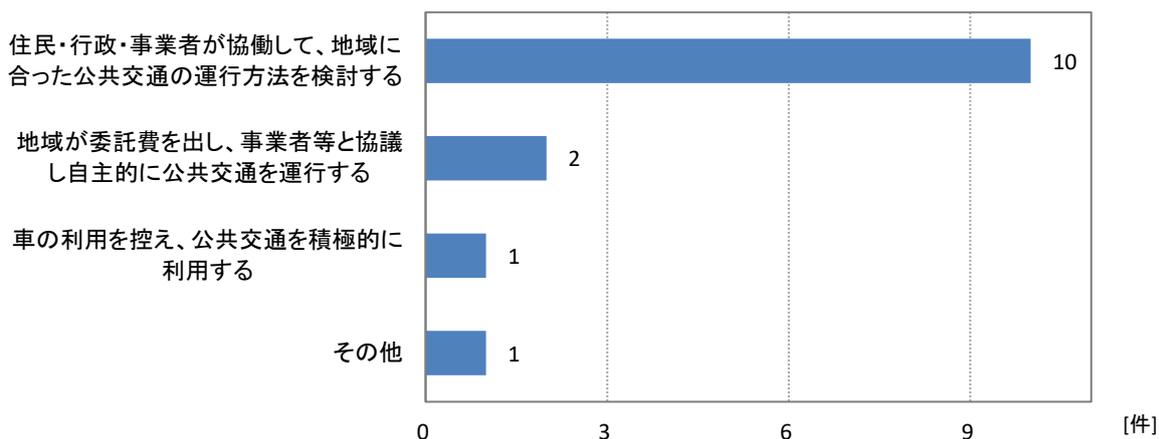
図表 今後の公共交通サービスへの意向

公共交通サービスへの意向の種類	回答した地区の数
財政負担を増やしても、利便性を高めるべき	4
現在の財政負担のまま、現状のサービスの質を維持すべき	4
利用者の負担を増やして、利便性を高めるべき	2
その他	1

⑤公共交通の維持に向けた住民の取組み意向（複数回答）

「住民・行政・事業者が協働して、地域に合った公共交通の運行方法を検討する」が10自治協議会で最も多く、その他では、「地域が委託費を出し、事業者等と協議し自主的に公共交通を運行する」が2自治協議会となっています。

図表 公共交通の維持に向けた住民の取組み意向



⑥自由意見等

自治協議会での交通弱者に対する支援や公共交通に対する意見・要望は以下のものが挙げられました。

意見・要望など自由意見
<ul style="list-style-type: none">・自治協議会が主体となり、住民ボランティアによる送迎・外出支援を行っている。・住民に対して調査を行い、それに基づき支援を検討する。・他人に迷惑をかけたくないとの意識が強く、近隣に住む身内に支援を希望する人が多い。・公費を使つての公共交通であるため、経路や時刻など住民との意見交換の場を設定して欲しい。・コミュニティバスが運行されているが、現在の乗降場所では利用者が限られると思う。・自治協議会で支援を行っているが、今後の担い手不足や車両維持などに課題を感じている。・タクシーチケット補助で、タクシーの短距離利用が増加した。

(3) 自治協議会アンケートのまとめ

- 自治協議会内に「交通弱者がいる」という回答は8自治協議会あった。
- 公共交通のニーズとして自治協議会内に公共交通が「今も将来も必要である」と回答した自治協議会は10自治協議会、「今は必要ないが、将来的には必要である」と回答した自治協議会は1自治協議会と、全ての自治協議会で公共交通が必要であると認識されている。
- 自治協議会で行われている移送支援に対して「自治協議会で支援を行っているが、今後の担い手不足や車両維持などに課題を感じている。」と移送支援の維持・持続に関する不安が挙げられている。
- 公共交通に対して「経路や時刻など住民との意見交換の場を設定して欲しい。」との希望が挙げられている。
- 自治協議会による移送支援を利用していない理由として「人に迷惑をかけたくないとの意識が強く、近隣に住む身内に支援を希望する人が多い。」が挙げられています。
- 公共交通を利用しない理由として「現在の乗降場所では利用者が限られる。」が挙げられている。

公共交通の問題点

- ・公共交通のニーズとして全ての自治協議会が「今も将来も必要である」、「今は必要ないが、将来的には必要である」と回答している。
- ・自治協議会が行う移送支援の、担い手確保や車両維持への不安が挙げられている。
- ・公共交通を利用しない理由として「現在の乗降場所への不満」が挙げられている。
- ・自治協議会内で移送支援を行っていても、人に迷惑をかけると考え、身内へ支援を希望する人が多い自治協議会もある。

3 高校生アンケート

本市における浮羽究真館高校の生徒の公共交通の利用実態、公共交通に対する要望等を把握するために高校生アンケートを実施しました。

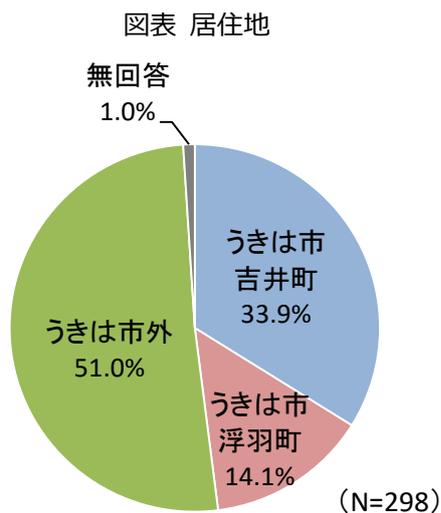
(1) 調査概要

調査対象	浮羽究真館高校の生徒 347 人
調査方法	学校を通じた配布、WEB による回収
実施期間	令和 6 年 11 月 12 日～令和 6 年 11 月 17 日
回収数	298 人
回収率	85.9%

(2) 調査結果

①居住地

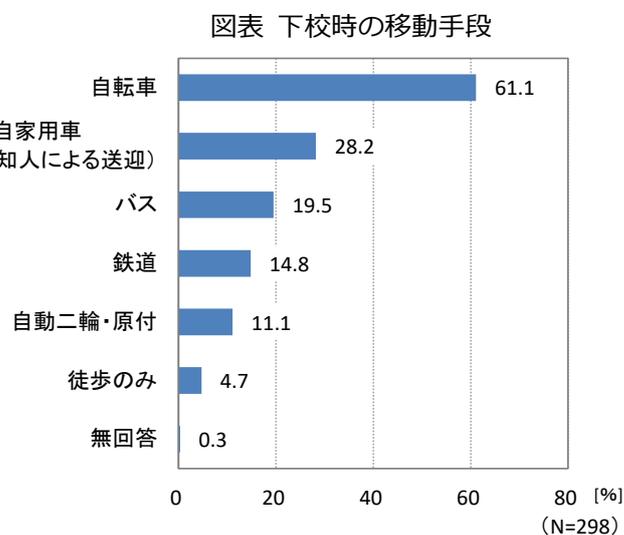
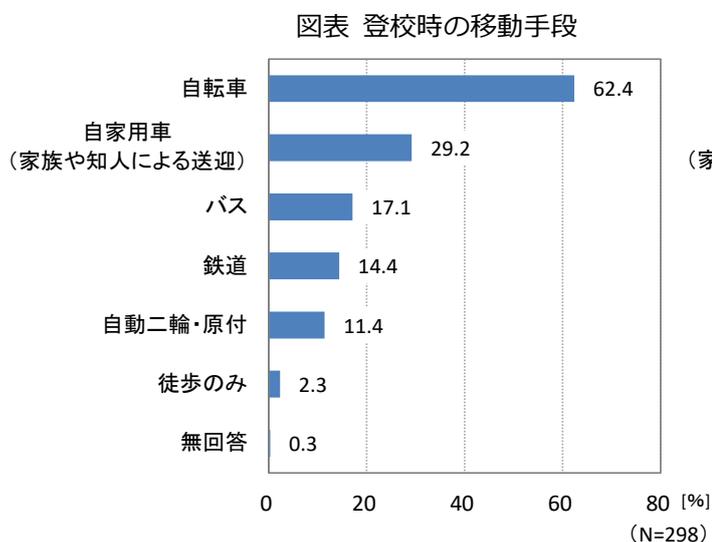
生徒の居住地は、うきは市外が約 51%で半数以上を占めており、市内については、吉井町が約 34%、浮羽町が約 14%となっています。



②通学の移動手段

<普段の移動手段>

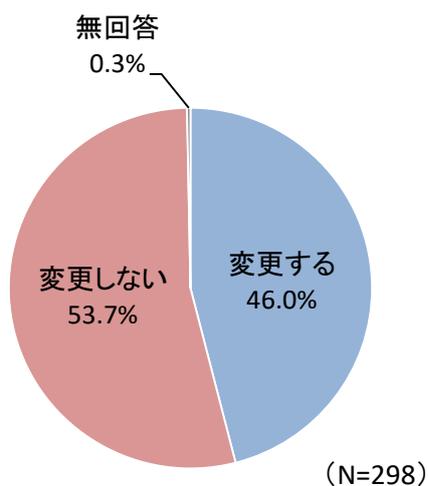
登校時、下校時ともに、自転車による通学が約 6 割で最も多く、次いで、自家用車が約 3 割、バスが約 2 割となっています。下校時では、登校時に比べて自家用車の割合が若干減少し、バスや鉄道の公共交通による下校が若干増加しています。



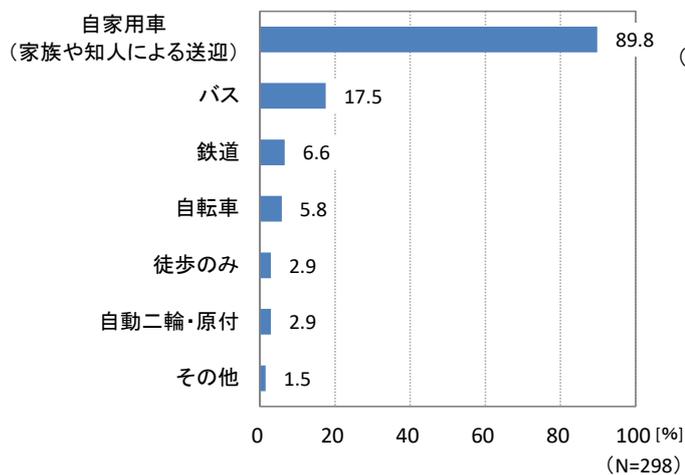
<雨天時等の移動手段>

雨天時等の移動手段について、普段の移動手段から変更するという回答が約 46%となり、登校時、下校時ともに自家用車での通学が 8 割以上となっています。また、普段の下校時に比べて、バスでの下校が増加しています。

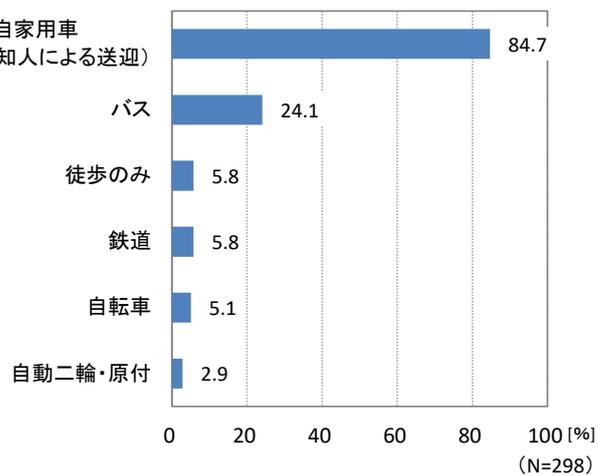
図表 雨天時等の移動手段の変更の有無



図表 雨天時等の登校時の移動手段



図表 雨天時等の下校時の移動手段

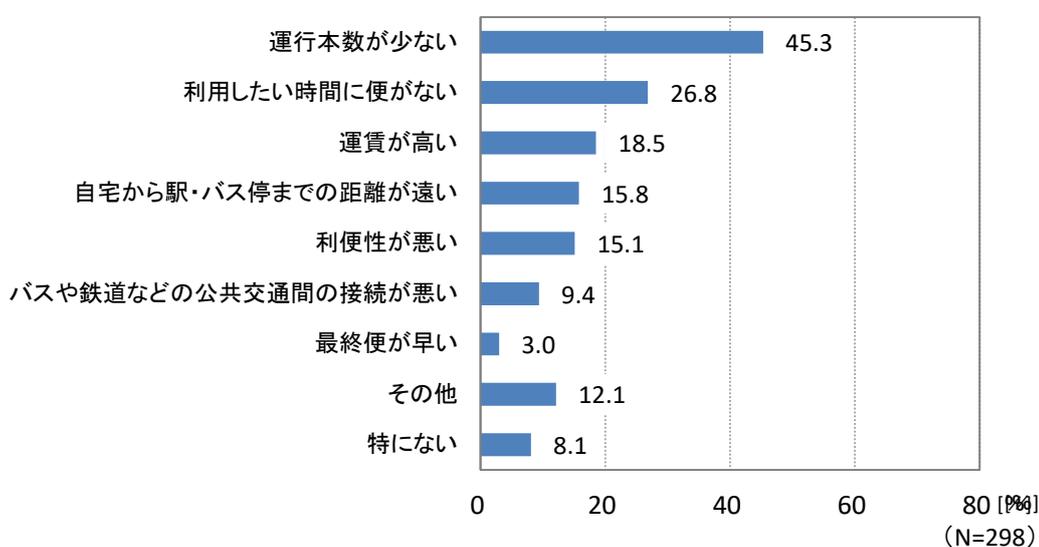


③うきは市内を運行している公共交通の不便な点、不満な点

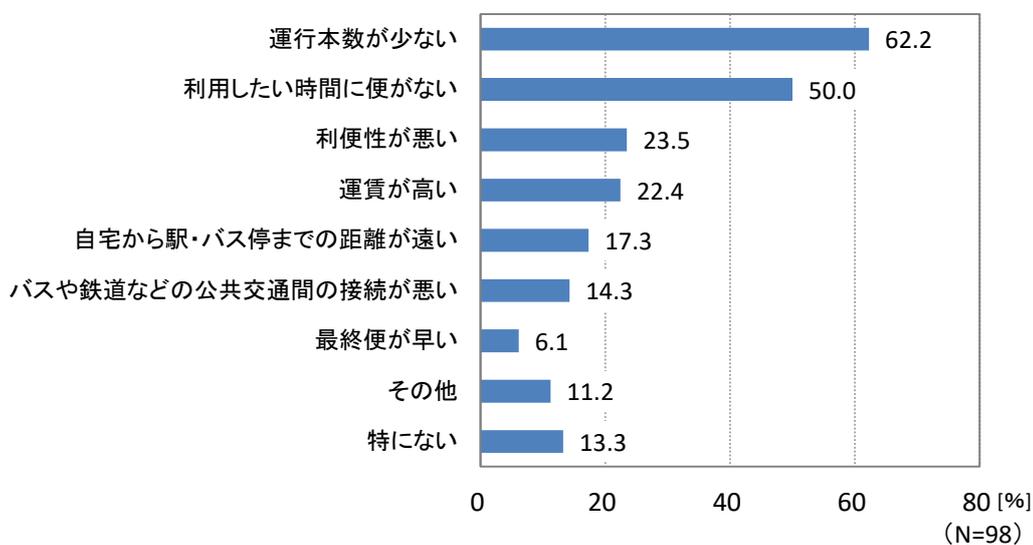
全体では、「運行本数が少ない」が約45%で最も多く、次いで「利用したい時間に便がない」(約27%)、「運賃が高い」(約19%)となっています。

通学時に公共交通を利用している生徒について見ると、「運行本数が少ない」が約62%で最も多く、次いで「利用したい時間に便がない」(約50%)、「利便性が悪い」(約24%)となっています。

図表 うきは市内を運行している公共交通の不便な点、不満な点



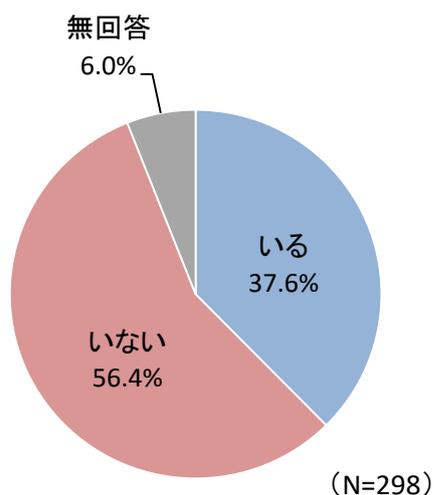
図表 うきは市内を運行している公共交通の不便な点、不満な点
(通学で公共交通を利用する学生)



④周りに通学に関する理由で進学先を決めた方の有無

「自宅からの交通の便が良い高校を選んだ」、「自宅からのアクセスが悪いので志望校を変えた」、など通学に関する理由で進学先を決めた方がいるという回答は約 38%であった。

図表 周りに通学に関する理由で進学先を決めた方の有無



(3) 高校生アンケートのまとめ

- 登下校とも、自転車での通学が最も多く、次いで自家用車での送迎、バスの順となっている。
- 雨天時の通学手段が、普段の通学手段から変更する学生は半数程度いるものの、登下校ともに自家用車での通学が8割以上となっている。
- 公共交通の不便な点について、「運行本数が少ない」、「利用したい時間がない」の順に多くなっている。
- 周りに通学に関する理由で進学先を決めた方がいるという回答は4割弱であった。

公共交通の問題点

- ・雨天時等の一番多い通学手段は自家用車による送迎である。
- ・公共交通の不便な点について、「運行本数が少ない」、「利用したい時間がない」の順に多くなっている。

4 交通事業者ヒアリング

本市におけるタクシー事業者に対し、利用者の特徴や公共交通に対する意見等を把握するために交通事業者ヒアリングを実施しました。

(1) 調査概要

調査の目的	市内のタクシー事業者に対し、利用者の特徴や公共交通に対する意見等を把握する
調査対象	浮羽交通株式会社、有限会社朝田タクシー、株式会社光タクシー
調査方法	直接面談方式
実施期間	令和6年9月～令和6年11月

(2) 調査結果

①利用者の特徴

ヒアリング内容
<p><タクシーについて></p> <ul style="list-style-type: none">・ 日中の主な利用は、高齢者の通院や買い物等への送迎である。・ 夕方以降の主な利用は、飲み会等への参加者の飲食店への送迎である。・ 夕方以降の利用については、バスダイヤの都合により、旧吉井町方面へ向かう人が多い。・ 日中や夕方、夜と需要が増える時間は利用希望が重なり配車を断ることがある。・ 妊産婦サポートタクシーチケット事業等を活用して利用する市民も多い。・ 高齢者の移動は、近距離での利用も多い。 <p><乗合タクシーについて></p> <ul style="list-style-type: none">・ 利用する人は、ある程度限られてきている。・ なかなか乗合にならないことが多い。

②現状と将来に対する意向

ヒアリング内容
<p><人材確保について></p> <ul style="list-style-type: none">・ 市内の交通をある程度理解しており、免許を保有しているドライバーの確保が大変である。・ 売り手市場の中、免許取得等の支援等に踏み切れないこともある。・ 今後の人材確保は厳しくなっていくと思われるので、新しい制度の活用等で成り手候補や、市民が交通業界に入りやすくするのは望ましいのではないかと。また、取組を共同で行うことを検討しても良いのではないかと。 <p><ICT等の導入について></p> <ul style="list-style-type: none">・ QRコード決済などを取り入れることで、今までに利用がなかった若い方の利用があったので、取組によって新しい利用者層が生まれる可能性がある。・ 乗務員が高齢のため、取り扱いが簡単なものでないと導入し難い。 <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none">・ 免許返納者への市民サービス導入を検討して欲しい。・ 新しい取組を行う際は、同じ地域の交通の担い手として、他社とのバランスや協議が大事だと思う。

(3) 事業者ヒアリングのまとめ

- 日中の主な利用は高齢者の通院や買い物、夕方以降の主な利用は飲食店への送迎と利用希望が増える時間は重なっているため、時間帯によって断ることがある。
- 高齢者は、近距離での利用も多い。
- 乗合タクシーは、利用する人が限られており、なかなか乗合にならないことが多い。
- 市内の交通をある程度理解しており、免許を保有しているドライバーの確保が大変である。
- 新しい制度の活用等で成り手候補や、市民が交通業界に入りやすくするのは望ましいのではないか。
- ICTの導入によって今までに利用がなかった若い方の利用があったので、取組によって新しい利用者層が生まれる可能性がある。
- ICT等の導入は乗務員が高齢のため、取り扱いが簡単なものでないと導入し難い。
- 新しい取組を行う際は、同じ地域の交通の担い手として、他社とのバランスや協議が大事だと思う。

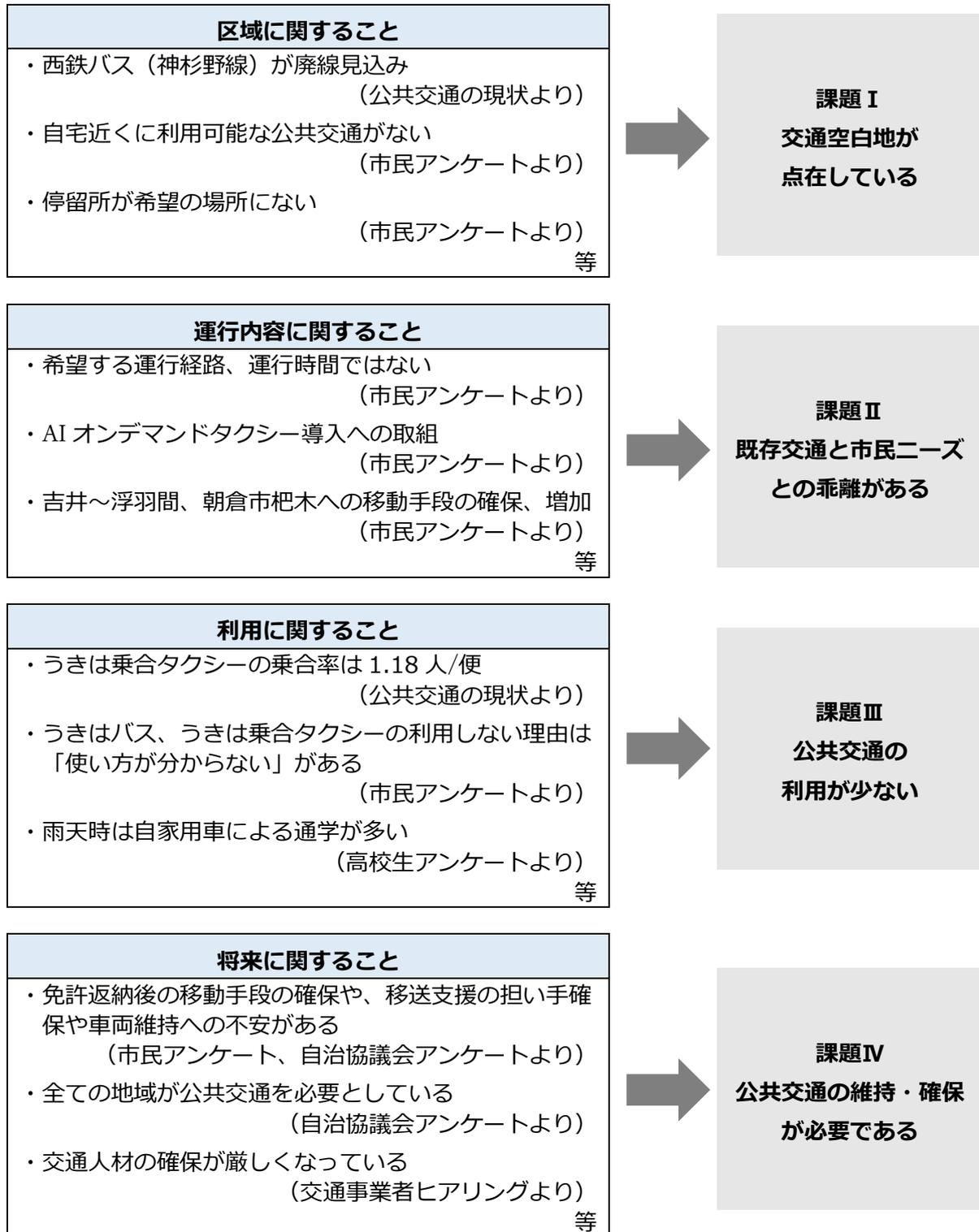
公共交通の問題点

- ・日中や夕方、夜とタクシー利用希望が重なる時間があり、配車を断ることがある。
- ・人材確保が厳しくなっている。
- ・乗合タクシーが乗合にならないことが多い。

第3章

うきは市の公共交通の現状と課題の整理

本市の公共交通等の現状と各アンケート、ヒアリング調査等により得られた問題点を「地域に関すること」、「運行内容に関すること」、「利用に関すること」、「将来に関すること」の4つに分類し、公共交通の課題として整理しました。

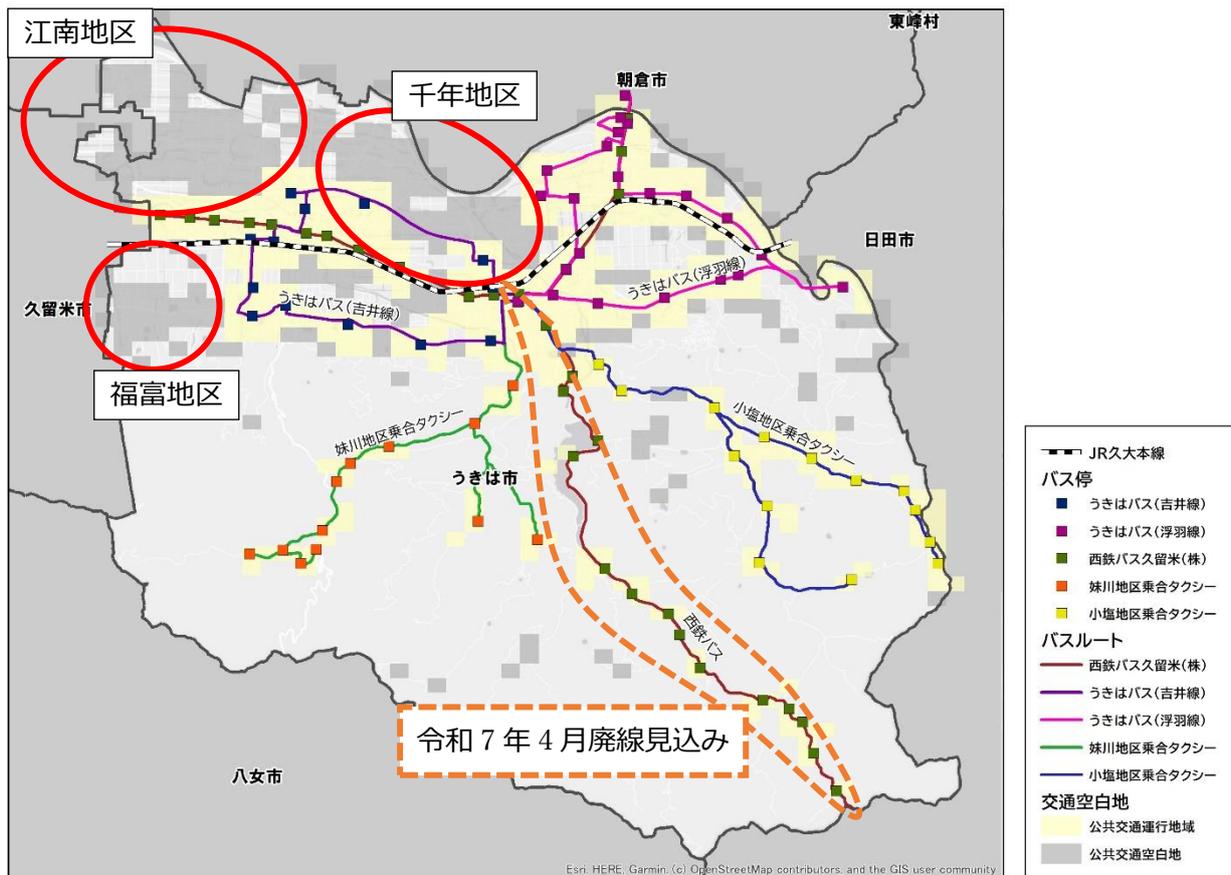


課題1 交通空白地※が点在している

- ・ 高齢化の進行により運転免許や車を持たない住民の増加が見込まれる中、生活するための移動手段の確保が必要となっています。
- ・ 本市では、市域北西部の江南地区、千年地区、福富地区をはじめ、バス停から離れた公共交通空白地が点在しています。
- ・ 今後、既存の公共交通の廃線や減便等により、交通空白地となる地域もあります。
- ・ タクシーの活用や、地区によっては自治協議会等による移送支援も行われていますが、今後の担い手不足も懸念されます。

※バス停から 300m 以上離れている地域

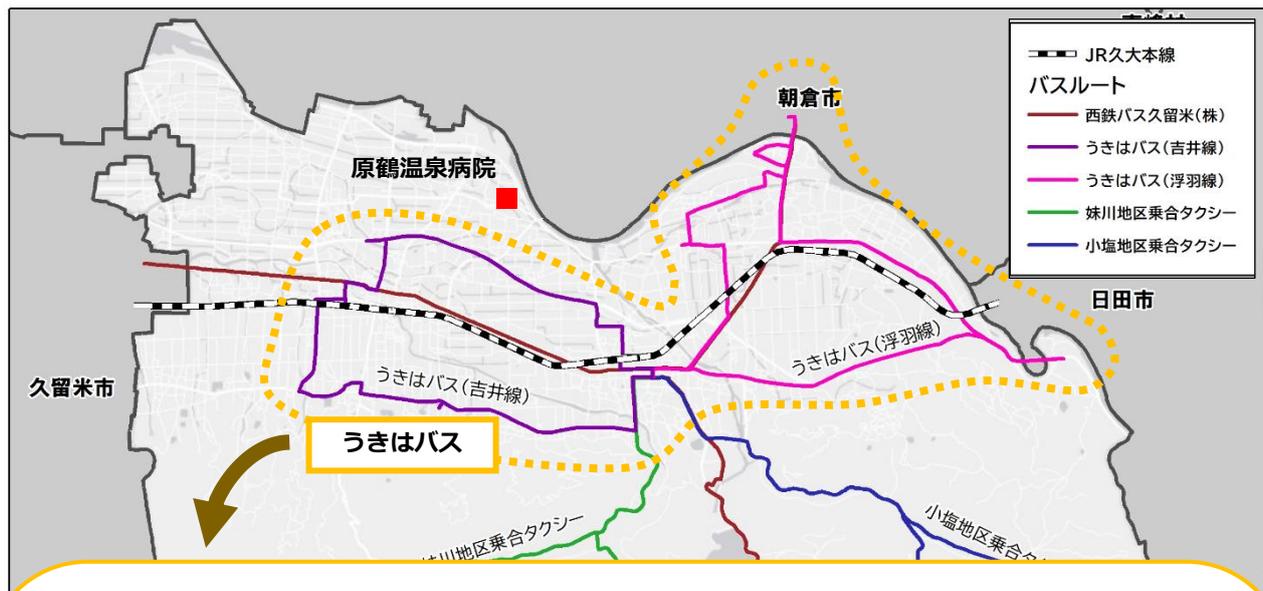
図表 公共交通空白地の状況



課題2 既存交通と市民ニーズとの乖離がある

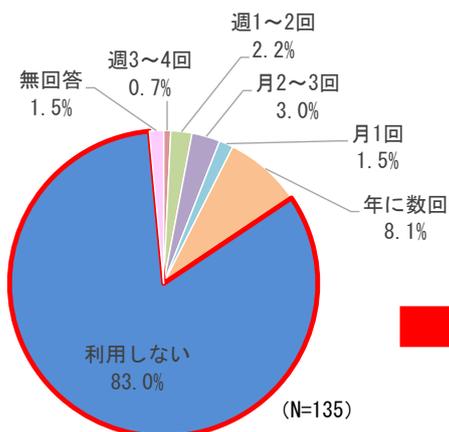
- ・ 市内には多くの医療施設が立地している一方で、JR駅やバス停から離れた場所に立地している医療施設も多くあり、通院ニーズへの対応で移送支援を行う医療施設もあります。
- ・ 西鉄バス（神杉野線）の廃線により、高速バスへの接続は、うきはバス（杷木）のみになります。
- ・ うきはバスが運行している地区における、車、バイクを保有していない市民のうきはバスの利用状況として、8割以上の市民が利用していない結果となっています。理由として、希望する停留所がないことや便数が少ないことが影響しています。
- ・ 現在市内で運行している公共交通に関して、柔軟な経路やダイヤでの運行、駅やバス停への移動手手段の確保といった市民ニーズへの対応が必要となっています。

図表 うきはバスの利用頻度と利用しない理由

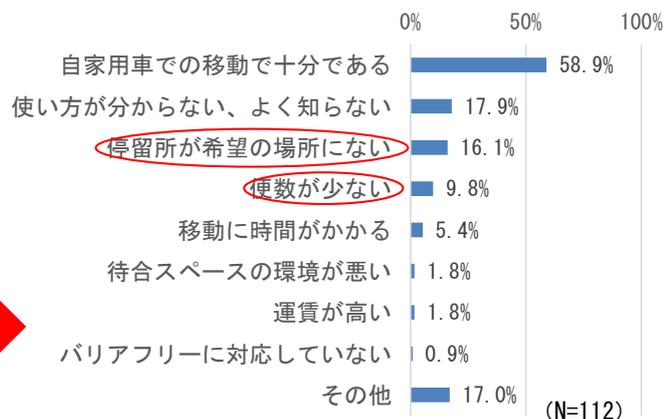


<うきはバスの利用頻度>

(車・バイクを保有していないうきはバス沿線住民)



<うきはバスを利用しない理由>



課題3 公共交通の利用が少ない

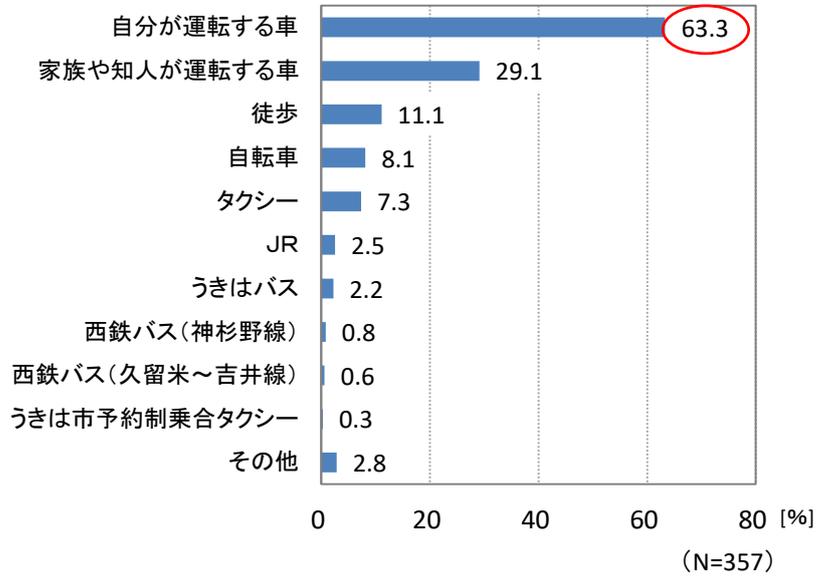
- ・ 市民アンケート調査の結果では、市内を運行する公共交通を利用しない市民の割合は、約 53%となり、年齢別にみても、60 歳代以上では、利用しない市民の割合が過半数となっています。
- ・ 70 歳代以上の買い物や通院における移動手段をみると、自分が運転する車での移動が約 6 割を占め、公共交通による移動は、最も多いものでタクシーの約 7%となっています。
- ・ 浮羽求真館高校の学生の通学手段としては、普段は自転車での通学が多くなっていますが、雨天時等においては、自家用車やバスに移動手段を変更する学生が多くなっています。
- ・ 自家用車での移動が多い市民、特に高齢者や学生に対して公共交通を利用して生活する習慣の定着を図るため、交通サービスの提供のみでなく、公共交通に関する情報発信等に取り組みながら、市民の公共交通に対する意識啓発と利用促進が必要となっています。

図表 公共交通を利用しない市民の割合

年代	公共交通を利用しない市民の割合※
19 歳以下 (N=29)	53.3%
20 歳代 (N=37)	17.2%
30 歳代 (N=49)	24.3%
40 歳代 (N=81)	67.3%
50 歳代 (N=115)	49.4%
60 歳代 (N=190)	61.7%
70 歳代 (N=208)	54.2%
80 歳代 (N=131)	54.3%
90 歳以上 (N=19)	52.7%
全体 (N=859)	53.3%

※市民アンケート調査で市内を運行する公共交通（JR、西鉄バス、うきはバス、予約制乗合タクシー）を利用しないと回答した市民の割合

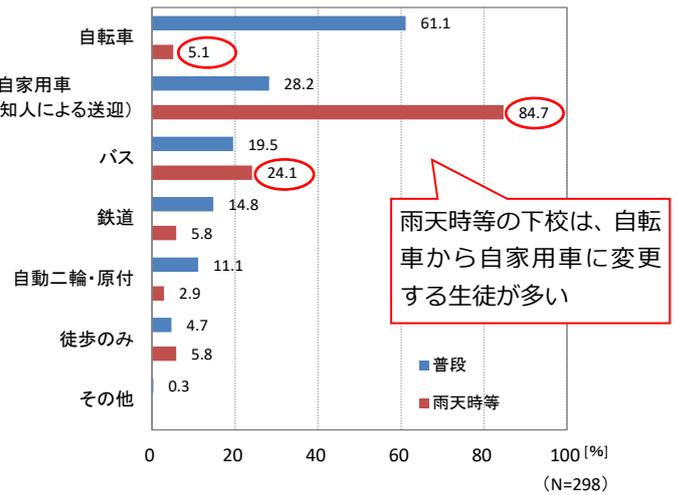
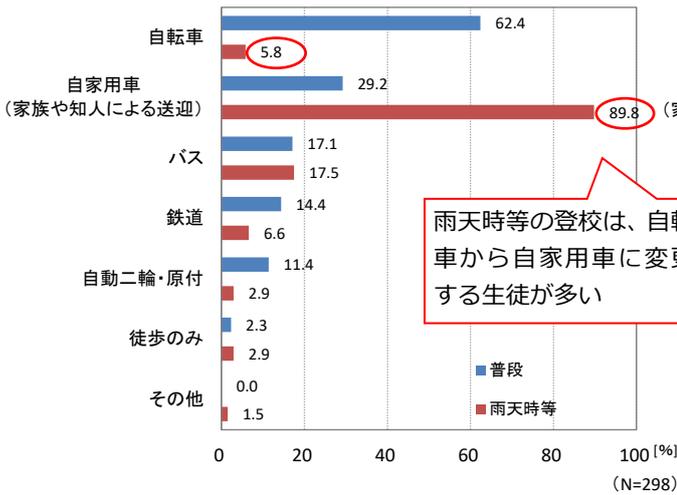
図表 70 歳以上の買い物・通院における移動手段



図表 浮羽究真館高校の普段と雨天時等の移動手段の比較

<登校時>

<下校時>



課題4 公共交通の確保・維持が必要である

- ・ 市民アンケートでは、移動手段は十分に確保できているという意見が多い一方、免許返納後の移動手段に不安を感じているという意見もあります。免許返納者数は R1～R5 の間で 542 名と毎年平均 100 名以上が返納しており、今後、後期高齢者数も増加するため公共交通の確保・維持が求められることが予測されます。
- ・ 交通事業者においては、乗務員の高齢化や人手不足、物価上昇に伴う経費の増加や利用者の減少による収益悪化等により、既存公共交通の確保・維持が懸念されています。
- ・ 移送支援をしている自治協議会等からも、今後の支援を行う担い手確保や車両維持に対する不安が挙がっています。
- ・ 将来にわたり市内の公共交通を確保・維持していくためには、既存公共交通の活用や利用促進をすることが必要です。加えて、ICT 活用による運行の効率化や、地域と関わる様々な関係者と協働し、地域内外の交流を活発化することが必要となっています。

図表 免許返納後に関する自由記述意見の抜粋

年代	居住地域	意見
70代	吉井町屋部	集落に公共交通が通っていない。利便性が悪く、将来運転できなくなることが不安。
60代	浮羽町浮羽	今は60代（61歳）で当面、移動手段は自家用車で充分ですが、将来車の免許を返納した時に病院や買い物のことを考えると不安です。
50代	浮羽町朝田	今はまだ健康で特に困っていないが、年齢を重ねたり、怪我や病気をした時の移動については不安を感じている。

図表 交通事業者へのヒアリングの抜粋

人材確保について
<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の交通をある程度理解しており、免許を保有しているドライバーの確保が大変である。 ・ 売り手市場の中、免許取得等の支援等に踏み切れないこともある。 ・ 今後の人材確保は厳しくなっていくと思われるので、新しい制度の活用等で成り手候補や、市民が交通業界に入りやすくするのは望ましいのではないかと。また、取組を共同で行うことを検討しても良いのではないかと。

第4章 うきは市地域公共交通計画

1 基本理念および基本方針

本市における、前述の「交通空白地が点在している」、「既存交通と市民ニーズに乖離がある」、「公共交通の利用が少ない」、「公共交通の維持・確保が必要である」といった4つの地域公共交通課題の解決に向けて、「安全で安心なまちで、すみよさを実感しています」といったまちづくりの基本目標^{※1}や「バスや鉄道等の公共交通の利便性向上や維持存続に取り組み、市民ニーズに合った地域公共交通の整備を進めます」といったまちづくりの基本方針およびその施策^{※2}、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針等を踏まえ、本計画では基本理念および3つの基本方針を以下のように設定します。

※1：第2次うきは市総合計画後期基本計画 基本目標4

※2：第2次うきは市総合計画後期基本計画 基本目標4 第4章

基本理念

活気に溢れ豊かで快適に暮らせるうきはを目指し、地域が共創する公共交通

本計画では、将来にわたって公共交通が維持・確保されるために、市民のニーズに合わせた利便性の高い交通サービスの提供や利用促進を、様々な関係者との共創にて実施していくことで、活気に溢れ豊かで快適に暮らせるまちづくりの実現に寄与し、住み続けたいまちとして持続可能性を高めることを基本理念とします。

基本方針

基本方針Ⅰ 市民の暮らしに合った利便性の高い公共交通

- 「交通空白地が点在している」や「既存交通と市民ニーズに乖離がある」といった課題や、「バスや鉄道等の公共交通の利便性向上や維持存続に取り組み、市民ニーズに合った地域公共交通の整備を進めます」といったまちづくりの基本方針を踏まえて、「市民の暮らしに合った利便性の高い公共交通」を本市の基本方針の1つとします。

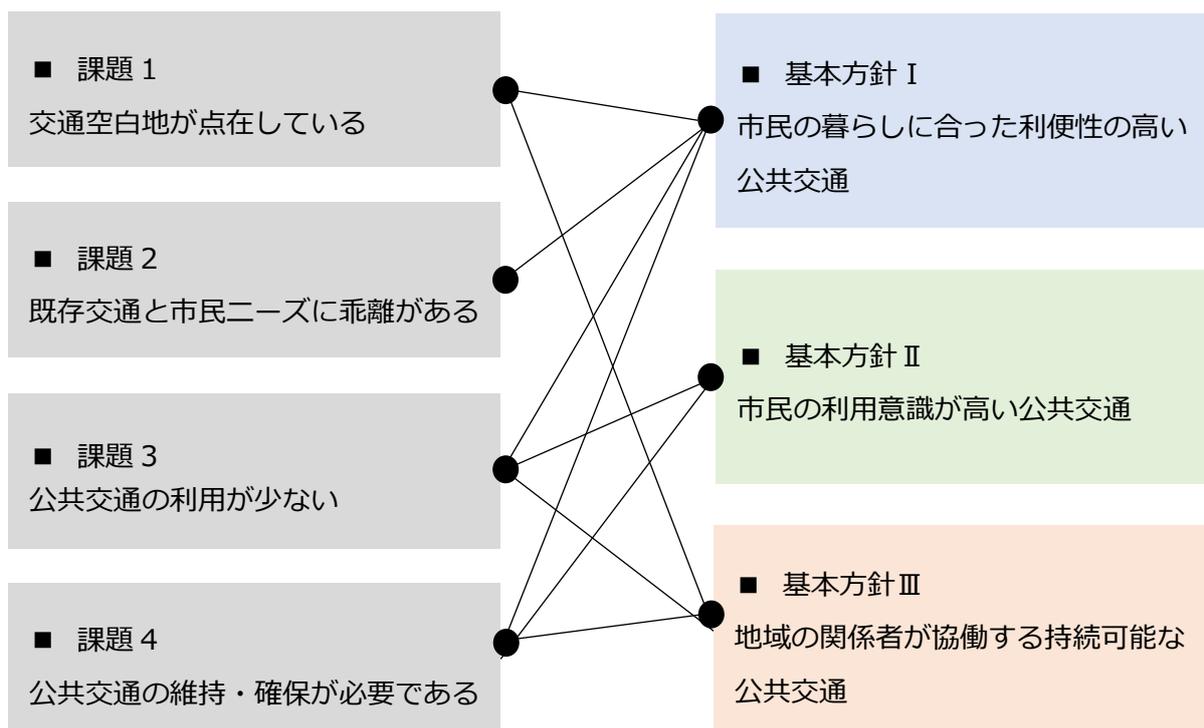
基本方針Ⅱ 市民の利用意識が高い公共交通

- 「公共交通の利用が少ない」や「公共交通の維持・確保が必要である」といった課題や、「JR久大本線の活性化」、「バス路線の維持やコミュニティバス等地域公共交通の整備」といったまちづくりの施策を踏まえて、「市民の利用意識が高い公共交通」を本市の基本方針の1つとします。

基本方針Ⅲ 地域の関係者が協働する持続可能な公共交通

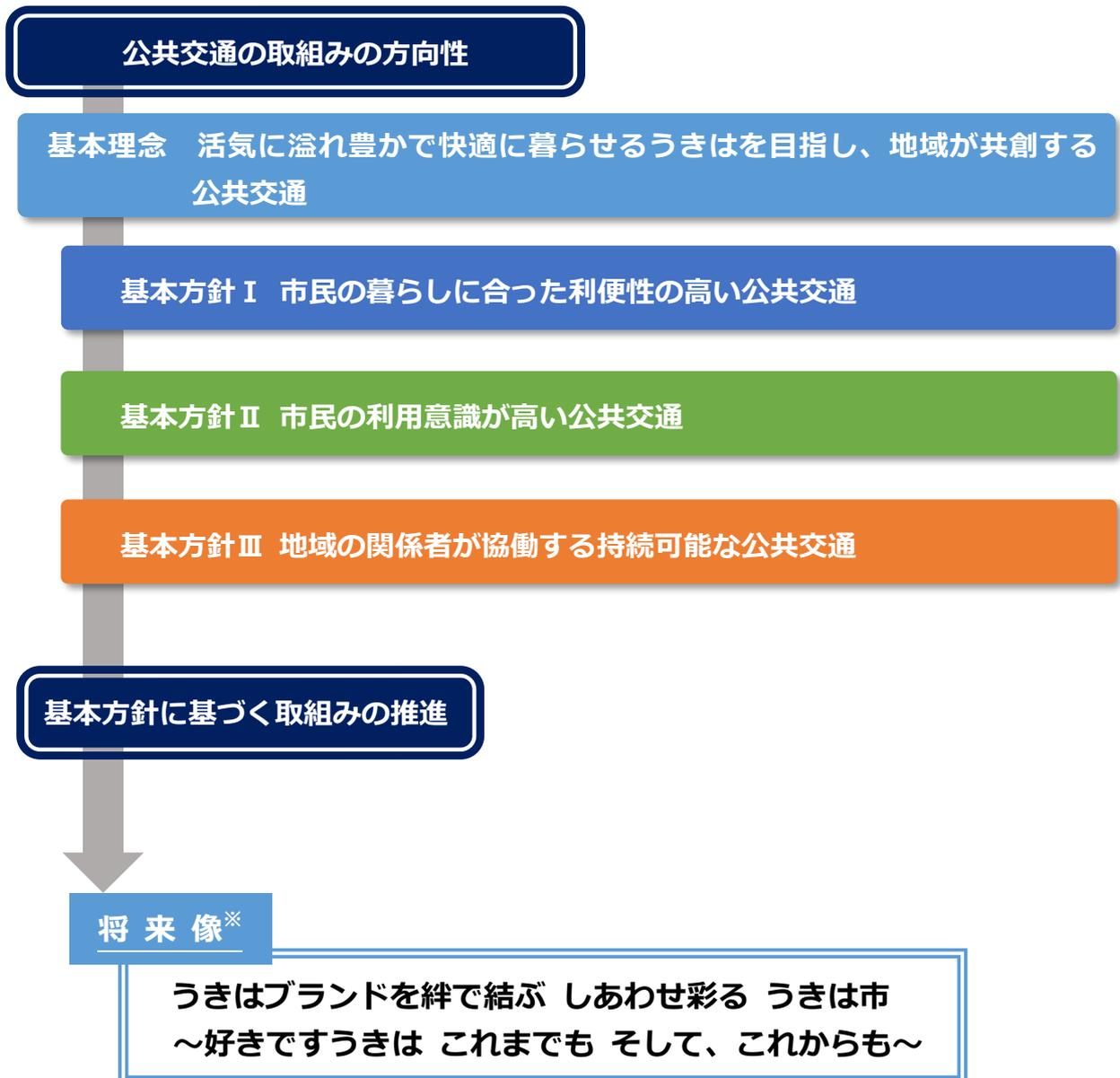
- 「公共交通の維持・確保が必要である」や「公共交通の利用が少ない」といった課題や、「みんなの力で協働して支えるまちづくりを進めています」といったまちづくりの計画の実現を踏まえて、「地域の関係者が協働する持続可能な公共交通」を本市の基本方針の1つとします。

■ うきは市における課題と基本方針の関連イメージ



2 公共交通計画の推進による将来像の実現

基本方針に基づく公共交通の取組み推進により、本市の公共交通の課題を解決し、将来像の実現につなげます。



※ 第2次うきは市総合計画〈後期基本計画〉より

3 交通種別ごとの役割と位置づけ

(1) 公共交通の役割と位置づけ

本市の各公共交通は、地域間交通として役割を担うものや、地域内交通として役割を担うものがあり、それぞれの確保・維持策を整理していきます。

■うきは市の各公共交通の役割と確保・維持策

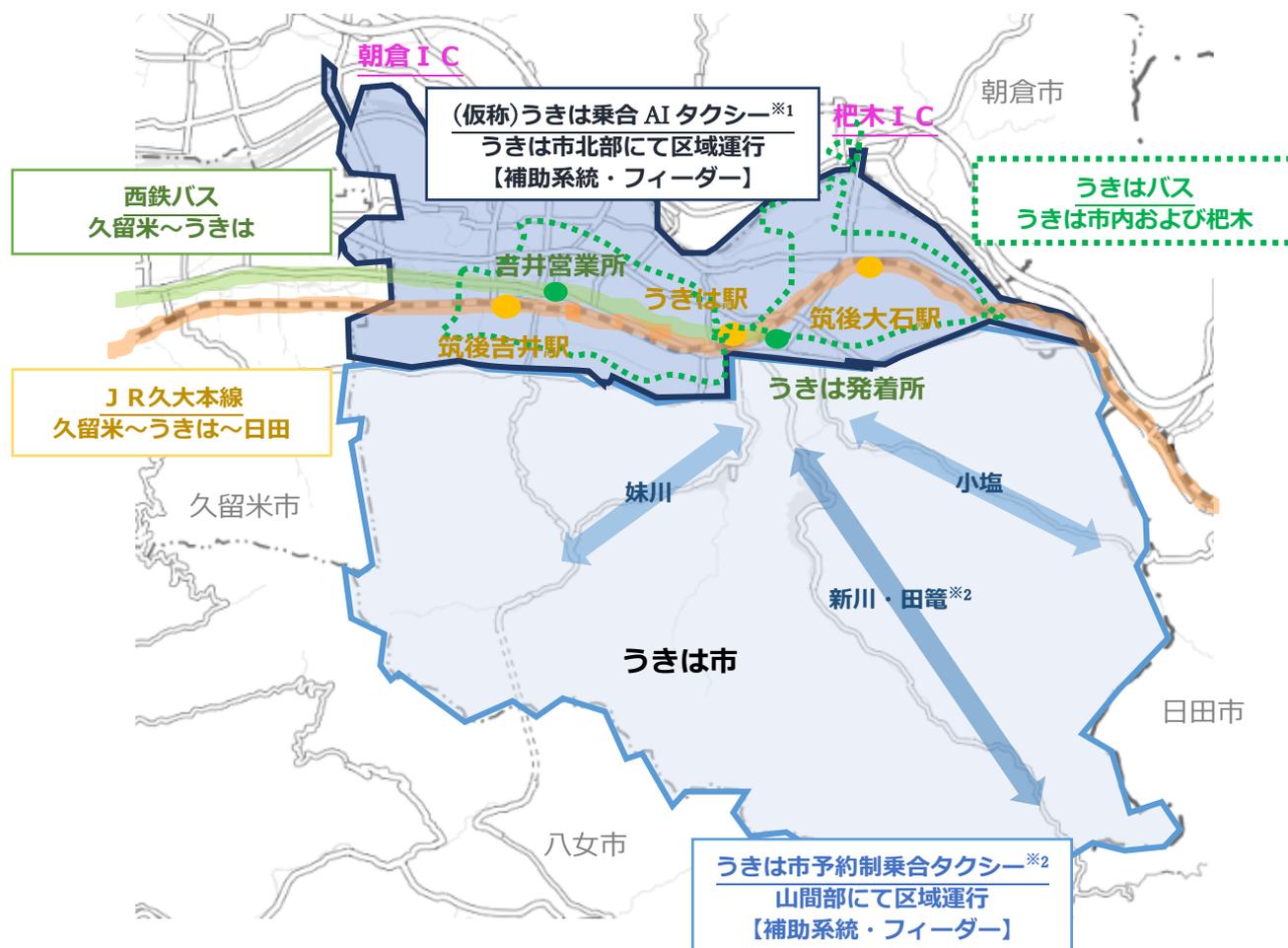
交通モード		役割	確保・維持策
地域間交通	鉄道 ・JR久大本線	<ul style="list-style-type: none"> 定時性、速達性を備えた交通手段として、通勤、通学、観光等の利用を中心に、久留米市、日田市等への広域移動の手段としての役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> (仮称)うきは市乗合 AI タクシーの導入・連動により需要を喚起。 通勤通学利用者等の利便性向上のため、車両の長編成化や接続の改善等を図り需要を喚起。
		路線バス ・西鉄バス コミュニティバス ・うきはバス	<ul style="list-style-type: none"> 市内の買い物、通院、通学等における移動手段としての役割を担うとともに、市外への移動手段としての役割を担う。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 他の公共交通利用が困難なエリア等において、目的地までの移動手段やJR駅や路線バス停留所までの移動手段等、多様なニーズに対応する役割を担う。 高齢者、障がい者、子育て世帯、観光客等、各利用者のきめ細かい多様なニーズに対応する役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーとの違いを十分に周知を行い、タクシー需要を喚起。
地域内交通	乗合タクシー ・うきは市 予約制乗合 タクシー ・(仮称)うきは 乗合 AI タクシー※1	<ul style="list-style-type: none"> JR久大本線、路線バスの利用が困難な交通不便地域等に住む市民の買い物や通院等の日常生活における移動手段や鉄道駅や路線バス停留所までの移動手段としての役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> 市内タクシー会社との協働や公共ライドシェア制度※2の活用検討等によりドライバーを確保。 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用。 モビリティ・マネジメントの実施により需要を喚起。
	その他	スクールバス <ul style="list-style-type: none"> 児童の通学における移動手段としての役割を担う。 移動支援 <ul style="list-style-type: none"> 地域住民の通所型サービスや生活支援の送迎部分としての役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> 通学以外にも児童や学校現場の移動ニーズに合わせた利用に対し対応。 自治協議会内の互助によりドライバーを確保。訪問型サービスD補助事業等を活用。

※1 AI 活用型オンデマンドシステムによる乗合タクシー。令和8年度からの本格運行を目指します。

※2 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送。

■うきは市における将来の公共交通ネットワークイメージ

本市における公共交通ネットワークは、今後、各公共交通が役割を担いながら他の公共交通と連動しながら構築していきます。将来の公共交通ネットワークイメージを下記に標記します。



※1 AI 活用型オンデマンドシステムによる乗合タクシー。令和 8 年度からの本格運行を目指します。

※2 西鉄バス神杉野線の廃線に対して令和 7 年 4 月より新川・田箆にて実証運行開始見込み。

注) あくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性等に細心の注意を払うとともに、各関係者との協議・調整を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指す等、実行・実現に際し慎重を期すものとします。

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

本市においては、市内の北部地域を生活圏とする市民が多い一方、久留米市内や朝倉市内の高校に通う学生や、久留米市内へ通院する市民もいるため、JR久大本線は久留米市や日田市への移動手段、本市への通学や通勤、観光の移動手段となっています。また西鉄バスも、本市内での移動手段のみでなく、久留米市内や朝倉市方面への通学や通勤、通院等の移動手段となっており、JR久大本線と西鉄バスは、地域間交通ネットワークとして重要な役割を担っています。

また、本市において地域内フィーダー系統としての機能を持つ公共交通は前述の西鉄バスやコミュニティバス、乗合タクシー、タクシーがありますが、西鉄バスやコミュニティバス、乗合タクシーの乗降場所が自宅の近くにない地域も多く、市民が日常生活を送るうえで必要な近距離の移動を担う公共交通が十分に整備されていない状況や、今後既存の公共交通の廃線が見込まれる現状もあります。そこで公共ライドシェア制度^{※1}等新しい制度を活用した区域運行を行う新しい公共交通の導入や、既存の乗合タクシーの拡充を検討し、市民の生活交通を確保するとともに、地域間運行を起点とした二次交通として位置付け、公共交通による観光客の市内周遊を可能にします。さらに、本計画を推進するなかで、地域間交通と地域内交通を効果的に連動させ、地域交通の全体的な活性化を図ります。一方で、自治体の運営努力だけでは公共ライドシェア（区域運行を行う新しい公共交通）等や乗合タクシーの維持は難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

■ 補助系統に係る事業及び実施主体の整理

公共交通	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
乗合タクシー ^{※2}	うきは市市内			78条	区域運行	うきは市 (運行は交通事業者へ委託)	フィーダー補助
乗合タクシー ^{※3}	うきは市民センター	新川・田籠	柚木コミュニティセンター	4条	区域運行	うきは市 (運行は交通事業者へ委託)	フィーダー補助

※1 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送

※2 公共ライドシェア制度等を活用した、うきは市内で区域運行を行う新しい公共交通。
令和8年度からの本格運行を目指します。

※3 西鉄バス神杉野線の廃線に対して令和7年4月より実証運行開始見込み。

4 計画目標および目標達成のための事業

(1) 計画目標および事業体系

本市における公共交通の課題や上位計画等を踏まえて定めた「市民の暮らしに合った利便性の高い公共交通」、「市民の利用意識が高い公共交通」、「地域の関係者が協働する持続可能な公共交通」という3つの基本方針の実現に向けて達成すべきⅠ～Ⅲの目標や、その達成状況を評価するための1～9の評価指標^{※1}、目標達成に向けた①～⑩の計画事業^{※2}を以下のように設定します。

※1：評価指標の内容はP79より記載しています。

※2：計画事業の内容はP68より記載しています。

「市民の暮らしに合った利便性の高い公共交通」の実現に向けた目標、指標および事業

目 標Ⅰ 市民が便利に日常の移動ができる交通サービスの構築

- 交通空白地の解消のため、既存公共交通との接続を考えた公共交通サービスの導入や、運行経路や運行方法の見直しを行い、公共交通全体の活性化を目指します。
- 市民ニーズへの対応のため、AIの活用や新しい制度等の活用に取り組み、利便性の高い公共交通サービスの提供を目指します。

「市民が便利で日常の移動ができる交通サービスの構築」の達成状況を評価する指標

評価指標1 うきは市が実施している公共交通サービスの利用者数

評価指標2 うきは市予約制乗合タクシーの乗合率

「市民が便利で日常の移動ができる交通サービスの構築」の達成に向けた計画事業

計画事業① 地域内交通の拡充

計画事業② 既存地域内交通の見直し

計画事業③ AI活用型オンデマンドシステムの導入

「市民の利用意識が高い公共交通」の実現に向けた目標、指標および事業

目 標Ⅱ 分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り

- 公共交通の利用向上のため、公共交通の利用方法の周知、利用する場面の喚起等のみでなく、意見交換会など双方向でのコミュニケーションを図ることで、市民の公共交通利用に対する意識の向上を目指します。
- モビリティ・マネジメントや環境の整備、利便性の向上等の対応を通じて、公共交通が使われていくことで、将来にわたり公共交通が維持・確保されることを目指します。

「分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り」の達成状況を評価する指標

- 評価指標 3 住民座談会の開催回数
- 評価指標 4 公共交通に関する情報発信の回数
- 評価指標 5 直近 1 年で公共交通を利用した割合
- 評価指標 6 交通拠点や車両等の環境整備
- 評価指標 7 MaaS[※]の導入に関する調査

「分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り」の達成に向けた計画事業

- 計画事業④ 住民と意見交換会の実施
- 計画事業⑤ モビリティ・マネジメントの実施
- 計画事業⑥ バス停等交通拠点や車両等の環境整備
- 計画事業⑦ 利便性向上に向けた ICT の推進

※交通やサービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス

「地域の関係者が協働する持続可能な公共交通」の実現に向けた目標、指標および事業

目 標Ⅲ 多様な関係者との連携を通じた公共交通の持続性の向上

- 公共交通の維持・確保のため、効率的な運行を実施する事業者間の体制構築や、他分野との連携による担い手確保が行える協働体制の構築を目指します。
- 他分野との協働を通じて、担い手確保のみでなく、横断的に交通に関わる関係者が増えることで、公共交通の利用が向上されることを目指します。
- 現在のみでなく将来にわたる公共交通の維持・確保に向けて、官民共創にて担い手不足への対応を行い、未来の公共交通を担う人材確保の推進を目指します。

「多様な関係者との連携を通じた公共交通の持続性の向上」の達成状況を評価する指標

- 評価指標 8 他業種連携の検討回数
- 評価指標 9 財政負担額

「多様な関係者との連携を通じた公共交通の持続性の向上」の達成に向けた計画事業

- 計画事業⑧ 公共交通の担い手確保支援
- 計画事業⑨ 事業者共同での運行
- 計画事業⑩ 多様な分野との連携

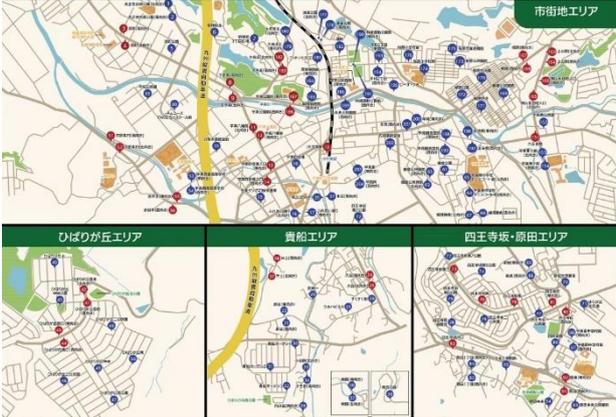
(2) 計画事業

本市における公共交通の課題を解決する目標達成に向けた計画事業の内容を以下に示します。

目標Ⅰ 市民が便利に日常の移動ができる交通サービスの構築

事業	計画事業① 地域内交通の拡充
目的	<p>交通空白地解消のため、市内北部地域に区域運行型の交通サービスや山間部にデマンド交通を導入し地域内交通を拡充することで、交通空白地の解消を図ることに加えて、地域間交通の停留所や駅へのアクセスが向上し、公共交通全体の活性化を図ります。</p>
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通空白地の解消を図ることや、西鉄バスやJRの停留所や駅と市内各所の移動がスムーズに行えるよう、新たな交通サービスの導入を検討して地域内交通の拡充を図ります。 ■ 新たな交通サービスの導入に向けては、既存のバス経路やタクシー事業者にも影響をすることから、実証運行の実施を踏まえて検討します。また検討においては、交通事業者や地域住民と十分に協議を重ねながら慎重に行います。 <p style="text-align: center;">図表 新たな交通サービスのイメージ</p>
実施主体	うきは市、交通事業者

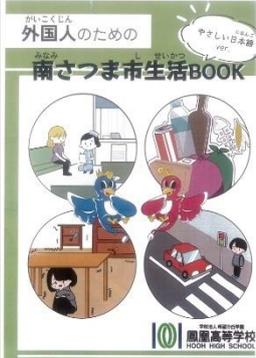
目標Ⅰ 市民が便利に日常の移動ができる交通サービスの構築

事業	計画事業② 既存地域内交通の見直し
目的	<p>既存交通と市民ニーズとの是正を行うため、地域住民の利用実態を踏まえて既存の地域内交通の運行内容の見直しを図り、利便性の向上を図るとともに、効率的な運行も目指します。</p>
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現在、バス停での乗降が基本となっている運行方式を自宅近くでの乗降を可能とする等、バス停から離れた地域住民も利用しやすい仕組みに取り組みます。 ■ 地域内交通の拡充や、必要に応じて、うきはバスや乗合タクシーの見直しと合わせて、市内全体の公共交通の効率と利便性のバランスがとれた運行体制を目指します。 ■ 現行の運行体制については、運行便数や運行ダイヤの改善に取り組みます。 <p>写真 細やかな乗降場所を設定しているデマンド交通の事例（福岡県宇美町）</p>  <p>資料) 宇美町 HP</p> <p>写真 自宅近くでの乗降が可能なデマンド交通車両の事例（福岡県東峰村）</p> 
実施主体	うきは市、交通事業者

目標Ⅱ 分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り

事業	計画事業④ 住民と意見交換会の開催
目的	公共交通の利用向上のため、直接住民と意見交換を行うことで、公共交通の利用促進を図るとともに、現行の公共交通に対する要望の把握、改善の参考とします。
概要	<p>■ 自治協議会ごとに、地域住民の皆さん（自治協議会事務局長、公共交通利用者等）と直接コミュニケーションを取りながら、公共交通の情報提供や利用方法の周知等も行い利用を促すとともに、運行に対する要望の把握や改善の参考となる意見の収集も行います。</p> <p>■ 地域公共交通の説明会のみでなく、事業等に関するワークショップ等を開催し、住民が利用者のみでなく、運行者の立場としても積極的に公共交通に関わることができる環境を整備します。</p> <p><主なヒアリング事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の普段の外出実態（よく行く買い物先・通院先、移動手段等） ・日常の移動で困っていること ・公共交通の利用状況・不便に感じる点・要望等 等 <p style="text-align: center;">写真 住民座談会の開催イメージ</p> 
事業主体	うきは市、交通事業者、関係事業者、市民

目標Ⅱ 分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り

事業	計画事業⑤ モビリティ・マネジメントの実施								
目的	公共交通の利用向上のため、モビリティ・マネジメントの実施を通じて、利用するきっかけづくりとするとともに、公共交通を維持していくことの必要性や重要性について周知を図ります。								
概要	<p>■ 各ターゲット層（児童・生徒、高齢者、転入者等）に合わせた効果的な利用促進を図ります。</p> <p><実施イメージ></p> <table border="1" data-bbox="434 748 1353 1420"> <tbody> <tr> <td data-bbox="434 748 644 943">地域住民</td> <td data-bbox="644 748 1353 943"> <ul style="list-style-type: none"> ・イベント時に公共交通の利用を促す情報案内・誘導 ・イベント時に市有地等を活用したパーク&ライド ・公共交通について理解を深めるためのワークショップ開催 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="434 943 644 1167">児童・生徒向け</td> <td data-bbox="644 943 1353 1167"> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通をテーマとした学校教育（多言語対応案内の作成、出前授業、総合的な学習や社会科での乗車体験等） ・進学先検討の際や入学時期に合わせた公共交通マップ等の配布 ・公共交通利用教室の開催 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="434 1167 644 1357">高齢者向け</td> <td data-bbox="644 1167 1353 1357"> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者講習等に合わせた情報提供 ・運転免許証の返納を検討している高齢者やその家族に対する公共交通や制度の案内、周知 ・自治協議会と連携した乗車体験を含めた買い物ツアー </td> </tr> <tr> <td data-bbox="434 1357 644 1420">転入者向け</td> <td data-bbox="644 1357 1353 1420"> <ul style="list-style-type: none"> ・転入届提出時に公共交通の案内やマップ配布 </td> </tr> </tbody> </table> <p>写真 生徒による多言語対応案内作成の参考事例（南さつま市生活 BOOK）</p> 	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント時に公共交通の利用を促す情報案内・誘導 ・イベント時に市有地等を活用したパーク&ライド ・公共交通について理解を深めるためのワークショップ開催 	児童・生徒向け	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通をテーマとした学校教育（多言語対応案内の作成、出前授業、総合的な学習や社会科での乗車体験等） ・進学先検討の際や入学時期に合わせた公共交通マップ等の配布 ・公共交通利用教室の開催 	高齢者向け	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者講習等に合わせた情報提供 ・運転免許証の返納を検討している高齢者やその家族に対する公共交通や制度の案内、周知 ・自治協議会と連携した乗車体験を含めた買い物ツアー 	転入者向け	<ul style="list-style-type: none"> ・転入届提出時に公共交通の案内やマップ配布
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント時に公共交通の利用を促す情報案内・誘導 ・イベント時に市有地等を活用したパーク&ライド ・公共交通について理解を深めるためのワークショップ開催 								
児童・生徒向け	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通をテーマとした学校教育（多言語対応案内の作成、出前授業、総合的な学習や社会科での乗車体験等） ・進学先検討の際や入学時期に合わせた公共交通マップ等の配布 ・公共交通利用教室の開催 								
高齢者向け	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者講習等に合わせた情報提供 ・運転免許証の返納を検討している高齢者やその家族に対する公共交通や制度の案内、周知 ・自治協議会と連携した乗車体験を含めた買い物ツアー 								
転入者向け	<ul style="list-style-type: none"> ・転入届提出時に公共交通の案内やマップ配布 								
事業主体	うきは市、交通事業者、関係事業者、市民								

目標Ⅱ 分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り

事業	計画事業⑥ バス停等交通拠点や車両等の環境整備
目的	公共交通の利用向上のため、実際の利用において使用する停留所や駅といった交通拠点の待合環境や、実際に運行される車両等のハード整備をすることにより、公共交通を利用しやすい環境を整備します。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 乗降客の多い交通拠点や移動の目的地となっている場所を中心に、公共交通を待つ間の雨風を防ぎ、座って待てるように上屋やベンチの設置、老朽化したバス停の更新等を行い、バス待ち環境の向上に取り組みます。 ■ 周辺の買い物施設や医療施設等と連携して、待合スペース、屋根・ベンチの確保や、待ち時間を快適に過ごせる乗り場をつくる等、バス待ち環境の充実に向けて取り組みます。 ■ 高齢者、障がい者、子育て世代等の誰もが安全・快適に利用できる公共交通環境を目指す民間事業者に対して、整備に係る支援を検討します。 ■ 持続性の高い車両の導入を検討します。 ■ 移動の目的地となっている場所への交通拠点設置を検討、協議します。 <p>写真 周辺施設と連携した交通拠点環境整備の参考事例（バス待ち処）</p>  <p>参考) 熊本市 HP</p> <p>例) バス待ち処 バス停に隣接したスーパーやコンビニエンスストアの協力を得て、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布。</p>
事業主体	うきは市、交通事業者、関係事業者

目標Ⅱ 分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り

事業	計画事業⑦ 利便性向上に向けたICTの推進
目的	公共交通の利用向上のため、ICTを活用して市民や来訪者が、便利で快適に公共交通を利用でき、目的へ向けて移動できる環境を目指します。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通活用の利便性向上に向け、オンラインやLINE等を活用した予約システムや情報提供に取り組みます。 ■ 交通の拠点となる施設において、路線図やリアルタイムの運行情報、周辺の観光情報等を分かりやすく伝えるデジタルサイネージ等の導入を検討します。 ■ 移動の目的となる商業・医療・観光分野との連携によるMaaS[※]の導入について調査・検討します。 ■ 来訪者が地域内交通を簡易に使用できるよう、様々な決済手段の導入を検討します。 <p style="text-align: center;">※交通やサービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス</p> <p style="text-align: center;">図表 連携によるMaaSイメージ</p>  <p>The diagram illustrates the concept of MaaS (Mobility as a Service) through a central smartphone icon. The smartphone is connected to eight different transportation modes, each represented by an icon in a circle: a train, an airplane, a car, a bicycle, a location pin, a ticket, a bus, and a ship. The connections are shown as colored lines (yellow, orange, pink, blue) radiating from the smartphone, symbolizing the integration and seamless use of various transport services through a single digital interface.</p>
事業主体	うきは市、交通事業者、関係事業者

目標Ⅲ 多様な関係者と連携し公共交通の持続性の向上

事業	計画事業⑧ 公共交通の担い手確保支援
目的	公共交通の維持・確保のため、官民共創にて公共交通の担い手である人員不足の解消に向けて取り組みます。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ うきは市無料職業紹介所 (U-Bic) と連携し運転手募集活動や仕事内容に関する情報発信を行います。 ■ 公共交通の担い手候補として様々な人が関わりやすくなるよう、地域内交通導入の際に、公共ライドシェア制度等の活用を検討します。 ■ 働く先の候補として交通が選ばれるよう、交通事業者や庁内の関係部署および関係機関と連携して、地域のイベント等にて運転業務に興味・関心を持ってもらう場としての運転体験会の開催や、就職相談会の開催を検討します。 ■ 人材確保および公共交通の維持確保を図るため、市内を運行する交通事業者やそこへ就業を希望する方を対象とした支援策を検討します。 ■ 自動運転等をはじめとして人手不足を補う先進技術の活用も、担い手確保支援として検討します。 <p style="text-align: center;">写真 公共交通担い手確保の参考事例 (バスタクシードライバー魅力 PR イベント・体験会)</p>  <p>資料) 福岡県 HP</p>
事業主体	うきは市、交通事業者、関係事業者、市民

目標Ⅲ 多様な関係者と連携し公共交通の持続性の向上

事業	計画事業⑨ 事業者共同での運行
目的	公共交通の維持・確保のため、事業者間での共創を推進し、共同での運行を行うことで、効率的な人材活用に取り組みます。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現在1社にて対応している乗合タクシーの運行について、複数社での対応や、共通のシステム使用等、市民サービスの質を落とさず効率化が図れる仕組みを検討します。 ■ 事業者間の共創が進みやすいように連携や協力が行いやすい環境を整えるため、本市の交通事業者を軸にした、本市の公共交通の維持・確保や運営について協議・検討を行う新たな組織の組成を検討します。 ■ 人材不足等により、将来、安定した地域交通運営が難しくなることを想定し、交通事業者が連携して地域交通を支えることができるような仕組みを検討します。 <p style="text-align: center;">図表 共同での運行イメージ</p>
事業主体	うきは市、交通事業者

目標Ⅲ 多様な関係者と連携し公共交通の持続性の向上

事業	計画事業⑩ 多様な分野との連携
目的	公共交通の維持・確保のため、既存の公共交通を基本としつつ、他業種との連携や多様な輸送資源（スクールバスや施設送迎バス等）の活用のみでなく、様々な関係者が交通に関わる体制を構築し、担い手確保のみでなく、関係者の増加による公共交通の持続性向上を目指します。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 様々な市内企業との連携協議において、スポンサーを募り、移動の目的地となるように乗降場所の設置や、企業広告を車内掲示する制度の設立を検討します。 ■ 「教育」や「医療・福祉」、「観光」といった他分野との連携を検討します。 <p>＜他分野との連携例＞</p> <p>「教育」×「交通」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の通勤、通学時間帯に児童以外の市民が、スクールバスに混乗する仕組みや、日中の時間帯に交通資源として活用します。 ・児童や生徒にとって身近な移動手段となるように、優先利用や予約、利用方法を工夫することを留意します。 <p>「医療・福祉」×「交通」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院をする市民が利用しやすいように、病院の待合室にて利用方法や利用イメージが分かる利用促進動画を流します。 ・病院からの帰りで使用できるよう、受付コールセンターに繋がる専用電話を設置します。 ・病院は送迎に費やしていた資源を、本業である医療提供に注力できます。 <p>「観光」×「交通」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が「交通を利用すること」自体に興味をもてるグリーンスローモビリティ等を導入し、公共交通を誘客のツールの1つとします。 ・企画乗車券等、「観光のコンテンツ」と組み合わせることで、公共交通の利用者も観光客も増える仕組みを検討します。
事業主体	うきは市、交通事業者、関係事業者

5 事業実施時期および実施主体（事業スケジュール）

目標を達成するための各計画事業は、本計画期間内に検討・実証を行い、事業開始します。各計画事業の実施スケジュールおよび実施主体を以下に示します。

■：検討、実証 ▶：開始 ⇒：実施

事業名	実施スケジュール					実施主体			
	R7	R8	R9	R10	R11	うきは市	交通事業者	関係事業者	市民
基本方針Ⅰ 市民の暮らしに合った利便性の高い公共交通									
目 標Ⅰ 市民が便利に日常の移動ができる交通サービスの構築									
地域内交通の拡充	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●		
既存地域内交通の見直し	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●		
AI 活用型オンデマンドシステムの導入	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	
基本方針Ⅱ 市民の利用意識が高い公共交通									
目 標Ⅱ 分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り									
住民と意見交換会の実施	▶	⇒	⇒	⇒	⇒	●	●	●	●
モビリティ・マネジメントの実施	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	●
バス停等交通拠点や車両等の環境整備	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
利便性向上に向けたICTの推進	■	■	▶	⇒	⇒	●	●	●	
基本方針Ⅲ 地域の関係者が協働する持続可能な公共交通									
目 標Ⅲ 多様な関係者との連携を通じた公共交通の持続性の向上									
公共交通の担い手確保支援	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	●
事業者共同での運行	▶	⇒	⇒	⇒	⇒	●	●		
多様な分野との連携	■	▶	⇒	⇒	⇒	●	●	●	

6 目標達成に向けた評価指標

本市における公共交通の課題を解決する目標の達成状況を評価するための指標の数値目標、評価するデータ、モニタリング実施時期を以下に示します。

【目標Ⅰ 市民が便利に日常の移動ができる交通サービスの構築】に向けた評価指標

評価指標 1 うきは市が実施している公共交通サービスの利用者数	
現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
11,536人	13,630人
市民の利便性が高く、使いやすい公共交通の提供による利用者の増加を目指し、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 2 うきは市予約制乗合タクシーの乗合率	
現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
1.18人/便	1.5人/便
市民の暮らしに合った運行内容への改善や、利用促進による効果的な運行を目指し、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

【目標Ⅱ 分かりやすく安心して公共交通を利用できる環境作り】に向けた評価指標

評価指標 3 住民座談会の開催回数	
現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
未実施	35回/5年
市民の公共交通に対する要望の把握や、公共交通の改善を図るため、計画期間中に概ね全ての自治協議会で3回程度、住民座談会等を開催することを目指し、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 4 公共交通に関する情報発信の回数	
現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
—	4回/年
市民が公共交通について知り、理解を深め、利用するきっかけづくりとして、公共交通に関する情報を広報誌や出前講座等で発信することを目指し、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 5 直近 1 年で公共交通を利用した割合	
現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
43.15%	51%
交通の利便性向上や、効果的なモビリティ・マネジメントの実施により、公共交通の利用促進が図れているかを把握するため、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市民アンケート調査	
モニタリング実施時期：評価最終年度に実施	

評価指標 6 交通拠点や車両等の環境整備	
現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
—	10 箇所/5 年
事業者とともに交通拠点や車両等の整備を行い、市民や来訪者など誰もが利用しやすい公共交通の環境を目指すため、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータおよび事業者からのヒアリング等	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 7 MaaS の導入に関する調査	
現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
—	1 件/5 年
公共交通が便利で快適になることに加えて、他分野との連携により地域課題の解決に寄与することを目指し、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータ	
モニタリング実施時期：評価最終年度に実施	

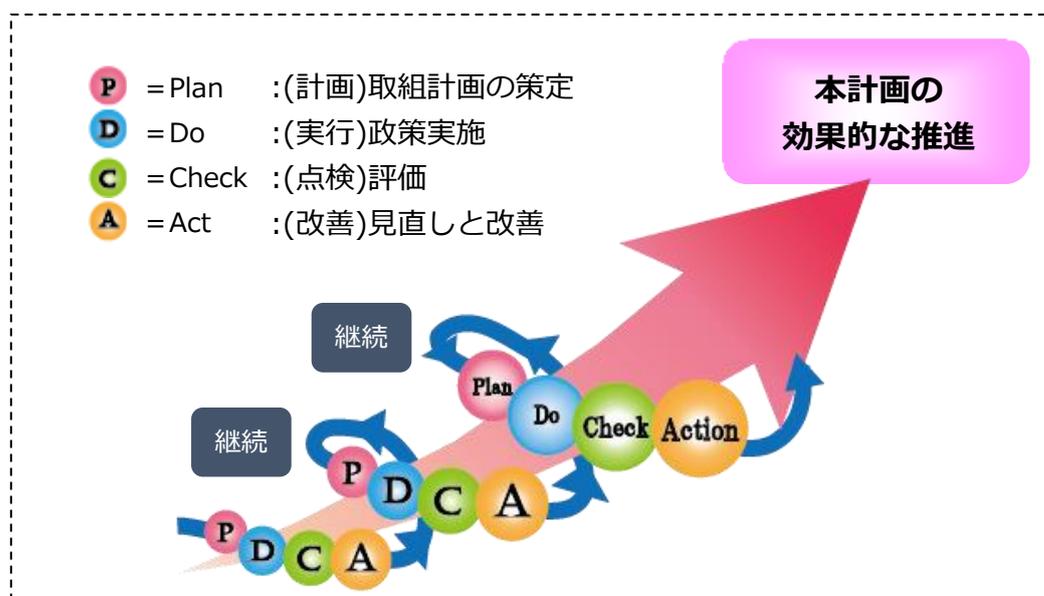
【「目標Ⅲ 多様な関係者との連携を通じた公共交通の持続性の向上」に向けた評価指標】

評価指標 8 他業種連携の検討回数	
現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
—	10 者・団体/5 年
事業者間に限らず多様な関係者との連携を検討し、地域に合った交通サービスの提供を行うため、概ね 1 年に 2 者以上の関係者との協議や検討を想定し、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

評価指標 9 財政負担額	
現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
23,852 千円	27,381 千円
地域の実情に応じ、利便性と効率性のバランスが整った運行内容の改善や、利用促進により適当な財政負担であるか把握するため、目標に設定します。	
評価するためのデータ：市が所有するデータ	
モニタリング実施時期：毎年実施	

7 目標達成に向けたマネジメント

本計画では、各事業の効果を検証し、改善を図っていくため、各目標において掲げた「評価指標（数値目標）」に基づき、うきは市地域公共交通活性化協議会において、推進状況を客観的に検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進していきます。



1 うきは市地域公共交通活性化協議会（交通会議）設置要綱

うきは市地域公共交通活性化協議会（交通会議）設置要綱

（平成 20 年 2 月 19 日告示第 28 号）

改正 平成 23 年 1 月 21 日告示第 3 号 平成 23 年 7 月 4 日告示第 40 号
平成 24 年 4 月 23 日告示第 24 号 平成 27 年 5 月 15 日告示第 24 号
平成 30 年 7 月 10 日告示第 51 号 令和 6 年 3 月 29 日告示第 39 号
令和 6 年 4 月 1 日告示第 48 号 令和 6 年 11 月 26 日告示第 84 号

（設置）

第 1 条 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化再生法」という。）の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、うきは市地域公共交通活性化協議会（交通会議）（以下「協議会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項について協議及び調整を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項
- (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 生活交通のあり方一般に関する事項
- (4) 地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱（平成 23 年 3 月 30 日国総計第 97 号ほか。以下「国要綱」という。）第 2 条第 1 項に規定する生活交通確保維持改善計画又は国要綱第 2 条第 2 項に規定する地域公共交通確保維持事業に関する事項
- (5) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる事項
- (6) 活性化再生法第 5 条に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更に関する事項
- (7) 交通計画に定められた事業の実施に関する事項
- (8) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

（組織）

第 3 条 協議会は、委員 25 人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の代表者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者
- (4) 鉄道事業者
- (5) 市民・利用者の代表者
- (6) 福岡運輸支局長又はその指名する者
- (7) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
- (8) 公安委員会又は交通管理者

- (9) 道路管理者
- (10) 学識経験者
- (11) うきは市長又はその指名する者
- (12) 市職員
- (13) 前各号に掲げる者のほか市長が特に必要と認める者
(委員)

第4条 委員の任期は、2年とし再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は、その職務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。
- 3 特別の事項を協議・調整するため必要があるときには、協議会に臨時委員を置くことができる。

(役員の数及び選任)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 2人
- (3) 監事 1人
- 2 会長は、委員の互選によりこれを定める。
- 3 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 4 監事は、委員の中から会長が指名する。
- 5 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

(役員職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。
- 3 監事は、協議会の会計監査を行う。
- 4 監事は、会計監査の結果を協議会に報告しなければならない。

(会議)

第7条 協議会は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 協議会の議決は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 前項の定めに関わらず、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」(国自旅第161号平成18年9月15日)に定める「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガ

イドライン」5.(3)地域公共交通会議における検討プロセスに基づく協議結果は、地域公共交通会議の議決があったものとする。

- 5 会長が必要と認めた場合、委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聞くことができる。

(幹事会)

第8条 協議会は、次に掲げる事項を協議・調整するため、必要に応じ、幹事会を設置する。

- (1) バス路線の廃止の申出に対する対応
 - (2) 既に実施している地域の需要に即した乗合運送サービス事業で、事業計画(ただし、大規模な休廃止等を除く。)の変更その他必要と認められる措置の変更
 - (3) その他協議会の運営に必要な事項
- 2 幹事会は、複数設置することができる。
 - 3 幹事会の委員は、次に掲げるものとする。
 - (1) 市民又は利用者の代表
 - (2) 一般乗合・乗用旅客自動車運送事業者
 - (3) うきは市長又はその指名する者
 - 4 幹事会の代表は、幹事会の委員の互選によりこれを定める。
 - 5 幹事会の代表が必要と認めた場合は、第3項に定める者以外の出席を求めることができる。この場合の出席者の取扱いについては、第3条に規定する臨時委員の規定を準用する。
 - 6 幹事会の第1項第1号及び第2号に定める事項についての協議・調整結果は、協議会の協議・調整結果とすることができる。
 - 7 幹事会の代表は、幹事会の会議の内容を協議会に報告するものとする。
 - 8 前条の規定は、幹事会において準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「幹事会」と、「議事に関する委員及び臨時委員」とあるのは「幹事会の委員及び第5項の出席者」と読み替えるものとする。

(運賃協議分科会)

第9条 協議会は、乗合旅客運送の運賃等に関する事項について協議するため、必要に応じ、運賃協議分科会を設置する。

- 2 運賃協議分科会の委員は、次に掲げるものとする。
 - (1) 市民又は利用者の代表
 - (2) 一般乗合・乗用旅客自動車運送業者(当該協議する運賃等に関する事業者に限る。)
 - (3) 国土交通省九州運輸局福岡運輸支局長又はその指名する者
 - (4) うきは市長またはその指名する者
- 3 分科会の代表は、分科会の委員の互選によりこれを定める。
- 4 分科会の代表は、分科会の協議の内容を協議会に報告するものとする。

(経費及び財務)

第10条 協議会の運営に要する経費は、補助金、負担金、その他収入をもって充てるものとする。

2 その他協議会に予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第11条 委員が招集に応じ出務したときの報酬及び費用弁償は、うきは市特別職の職員で非常勤のもの報酬及び費用弁償に関する条例(平成17年うきは市条例第46号)に準じる。

(庶務)

第12条 協議会の庶務は、市民協働推進課において処理する。

(協議結果の取扱い)

第13条 協議会において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第14条 この告示に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

この告示は、平成20年4月1日から施行する。

附 則(平成23年1月21日告示第3号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(平成23年7月4日告示第40号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(平成24年4月23日告示第24号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(平成27年5月15日告示第24号)

この告示は、公布の日から施行し、平成27年4月1日から適用する。

附 則(平成30年7月10日告示第51号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(令和6年3月29日告示第39号)

この告示は、令和6年4月1日から施行する。

附 則(令和6年4月1日告示第48号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(令和6年11月26日告示第84号)

この告示は、令和6年12月1日から施行する。

2 うきは市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

うきは市地域公共交通活性化協議会

委員

令和6～7年度

No.	要項第3条1項	所属・役職	氏名（敬称略）	役員
1	1号委員	西鉄バス久留米株式会社 常務取締役 営業本部長	下川 裕二	
2	2号委員	うきは市タクシー協会 会長 (浮羽交通株式会社 代表取締役)	古賀 公彦	
3	3号委員	一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	中川原 達也	
4	4号委員	久留米駅 駅長	城戸 洋平	
5	5号委員	うきは市社会福祉協議会	高山 敏枝	副会長
6	5号委員	新川地区自治協議会 地域活性化部副部長	高松 恭子	
7	5号委員	福富地区自治協議会 事務局長	内藤 一成	
8	5号委員	うきは市障がい者福祉協会 会長	重富 浴夫	
9	5号委員	うきは市老人クラブ連合会 事務局長	川原 唯男	
10	5号委員	うきは市 PTA 連合会 吉井中学校 PTA 会長	川迫 昭博	
11	5号委員	福岡県立浮羽究真館高等学校 PTA 副会長	長沼 秀彦	
12	5号委員	うきは市議会議員	高木 亜希子	
13	6号委員	九州運輸局福岡運輸支局長	古賀 秀策	
14	7号委員	福岡県交通運輸産業労働組合協議会 (西鉄グループバス労働組合 執行委員長)	箴島 健嗣	
15	8号委員	うきは警察署 交通課長	麻生 浩二	
16	9号委員	福岡県久留米県土整備事務所 企画班 地域整備主幹	中島 伸二	
17	10号委員	九州産業大学 理工学部 情報科学科 教授	稲永 健太郎	会長
18	11号委員	うきは市 副市長	重松 邦英	副会長
19	11号委員	うきは市 市長公室長	吉松 浩	
20	13号委員	うきは観光みらいづくり公社	田籠 正規	監事
21	13号委員	福岡県企画・地域振興部交通政策課 課長補佐	三重野 直美	

事務局	所属・役職		氏名（敬称略）	備考
	うきは市	市民協働推進課長	江藤 良隆	
	うきは市	市民協働推進課 コミュニティ支援係長	矢野 和子	
	うきは市	市民協働推進課 コミュニティ支援係事務主査	須山 茉依	
うきは市	市民協働推進課 コミュニティ支援係主任主事	重富 結人		

3 用語集

【あ行】

AI 活用型オンデマンドシステム

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、AI（人工知能）を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルートを判断し、乗客の要求に応じて運行するシステムをいう。

【か行】

グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

公共交通マップ

地域の鉄道、路線バス、コミュニティ交通、その他交通機関のルートや駅・バス停、ダイヤ、運賃、利用に関する情報などを掲載したもので、地域にどのような乗り物があるのかを広く周知するためのツール。

公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。旅客から収受する対価は実費の範囲内（ガソリン代、道路通行料、駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内）となっている。

交通拠点

交通拠点とは、バスやタクシー、鉄道、自家用車、自転車、徒歩といった様々な交通モードが集中してそれぞれ接続する場所のこと。その他、移動等を目的として地域の内外から多くの人々が集まってくる場所でもあり、その集積度が高い場合には、地域の拠点にもなり得るところである。多くの人が集積し、地域の拠点としての性格も併せ持つ交通拠点においては、多岐にわたる機能が求められ、交通拠点の機能強化を図る際には、交通拠点を取り巻く多様な主体との連携等により整備・強化していくことが必要である。

交通弱者

自動車中心社会において、移動を制約される人。公共交通を必要としている人。

コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するバスサービスのこと。

混乗

児童・生徒や高齢者が利用することを目的としたスクールバスや福祉バスなど、利用者が限定されているバス等に、一般の利用者も乗ることができるようにすることによる既存交通資源の有効活用策の一つ。

【さ行】

実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

【た行】

地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。（平成 19 年 10 月 1 日施行）

デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称のこと。

デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、利用者の予約に応じて運行する公共交通サービス。乗り合いのため、他にも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

【は行】

パーク&ライド

都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法のこと。

P D C A サイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画（plan）→実行（do）→評価（check）→改善（action）という 4 段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

【ま行】

MaaS（マース：Mobility as a Service）

地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通等を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における分野との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

モビリティサービス

自動車を移動・輸送の手段として円滑に提供するための一連のサービスのこと。

モビリティ・マネジメント

地域住民が移動する際に「過度に自動車に頼る」状況から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する」ように少しずつ変えていく一連の取組のこと。

4 アンケート調査票

(1) 市民アンケート調査票

5分程度で完了する内容となっておりますので、地域交通の維持・確保のため、ご協力をお願いいたします。

住民アンケート調査

平素から市政の運営に対して、ご理解とご協力をいただきましてありがとうございます。

本アンケートは、うきは市における公共交通の維持・確保と利便性向上を目的とし、地域交通の現状や課題を把握するために実施するものです。少子高齢化や人口減少による公共交通の利用者減少、担い手不足等に対応するためには、本市の現状、課題を整理したうえで適切な計画を策定し、市全体で取組みを推進する必要があります。

つきましては、お忙しいところ恐縮に存じますが、アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和6年1月

うきは市 市民協働推進課

アンケートのご記入にあたって

1. 回答された内容は、調査以外で使用することはありません。
2. 本アンケートは無作為に抽出された市民の方を対象に送付しております。
3. アンケートは枠内のQRコードを読み取るか、下記URLからご回答ください。
<https://ker.co.jp/question/req4cy>
4. QRコードでの回答ができない場合は、本調査票にてご回答ください。回答した調査票は同封の返信用封筒（切手不要）によりご返送ください。
5. ご回答・ご返送につきましては**1月31日（水）**までをお願いいたします。
6. 本アンケートは、うきは市が(株)九州経済研究所へ委託し実施しております。
7. ご不明な点がありましたら下記担当者までお問合せ下さい。



【問い合わせ先】

- 株式会社九州経済研究所（担当：新入・樋口）
TEL：099-248-8691
- うきは市市民協働推進課コミュニティ支援係（担当：西田・重富）
TEL：0943-75-4982

問1 あなたの性別を教えてください。(〇は1つ)

1. 男性 2. 女性 3. その他

問2 あなたの年代を教えてください。(令和6年1月1日時点、〇は1つ)

- ・19歳以下 ・20代 ・30代 ・40代 ・50代 ・60代
・70代 ・80代 ・90歳以上

問3 お住まいの地域を選択してください。(〇は1つ)

- ・浮羽町朝田 ・浮羽町妹川 ・浮羽町浮羽 ・浮羽町小塩 ・浮羽町高見
・浮羽町田籠 ・浮羽町流川 ・浮羽町新川 ・浮羽町西隈上 ・浮羽町東隈上
・浮羽町古川 ・浮羽町三春 ・浮羽町山北 ・吉井町 ・吉井町生葉
・吉井町江南 ・吉井町清瀬 ・吉井町桜井 ・吉井町鷹取 ・吉井町橘田
・吉井町千年 ・吉井町徳丸 ・吉井町富永 ・吉井町長栖 ・吉井町新治
・吉井町福永 ・吉井町福益 ・吉井町宮田 ・吉井町屋部 ・吉井町八和田
・吉井町若宮 ・その他

問4 運転免許証について、当てはまるものを選んでください。(〇は1つ)

1. 自動車やバイクの免許を持っており、5年以内の返納は考えていない
2. 自動車やバイクの免許を持っているが、5年以内に返納する予定である
3. 自動車やバイクの免許を持っており、返納するか悩んでいる
4. 自動車やバイクの免許を持っていたが、すでに返納した
5. もともと自動車やバイクの免許をもっていない

問5 車について、当てはまるものを選んでください。(〇は1つ)

1. 自分の車やバイクを持っている
2. 自分の車やバイクを持っていないが、一緒に住む家族が持っている
3. 家族も含め車やバイクを持っていない

問7 通勤・通学の際に最もよく利用する移動手段を選んでください。

(当てはまるものすべてに○)

- | | | |
|-----------------------|-----------------|-------------|
| 1. 通勤・通学をしていない | 2. 徒歩 | 3. 自分が運転する車 |
| 4. 家族や知人が運転する車 | 5. 自転車 | 6. うきはバス |
| 7. うきは市予約制乗合タクシー | 8. J R | |
| 9. 西鉄バス (久留米～吉井線) | 10. 西鉄バス (神杉野線) | |
| 11. 一般の (乗合ではない) タクシー | 12. その他 () | |

問8 通勤・通学の際の主な行先を選んでください。(○は1つ)

- | | | | | |
|------------|--------|---------|--------|--------|
| 1. うきは市内 | 2. 朝倉市 | 3. 久留米市 | 4. 八女市 | 5. 日田市 |
| 6. その他 () | | | | |

問9 買い物や通院の際に最もよく利用する移動手段を選んでください。

(当てはまるものすべてに○)

- | | | |
|-----------------------|-----------------|-------------|
| 1. 買い物や通院の機会がない | 2. 徒歩 | 3. 自分が運転する車 |
| 4. 家族や知人が運転する車 | 5. 自転車 | 6. うきはバス |
| 7. うきは市予約制乗合タクシー | 8. J R | |
| 9. 西鉄バス (久留米～吉井線) | 10. 西鉄バス (神杉野線) | |
| 11. 一般の (乗合ではない) タクシー | 12. その他 () | |

問10 買い物や通院の際の主な行先を選んでください。(○は1つ)

- | | | | | |
|------------|--------|---------|--------|--------|
| 1. うきは市内 | 2. 朝倉市 | 3. 久留米市 | 4. 八女市 | 5. 日田市 |
| 6. その他 () | | | | |

問 17 うきは市内における西鉄バス（久留米～吉井線）の利用頻度を選んでください。
（○は1つ）

- | | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 1. 週5回以上 | 2. 週3～4回 | 3. 週1～2回 | 4. 月2～3回 |
| 5. 月1回 | 6. 年に数回 | 7. 利用しない | |

「1. 週5回以上」、「2. 週3～4回」、
「3. 週1～2回」、「4. 月2～3回」、
「5. 月1回」、「6. 年に数回」
を回答した方は「問 18」へ

「7. 利用しない」
を回答した方は「問 17-2」へ

問 17-2 西鉄バス（久留米～吉井線）を「利用しない」と答えた方について、
その理由を選んでください。（当てはまるものすべてに○）

- | | | |
|---------------------|-------------------|----------|
| 1. 自家用車での移動で十分である | 2. 便数が少ない | 3. 運賃が高い |
| 4. 駅、停留所が希望の場所でない | 5. 移動に時間がかかる | |
| 6. 待合スペースの環境が悪い | 7. バリアフリーに対応していない | |
| 8. 使い方が分からない、よく知らない | | |
| 9. その他（ | | ） |

問 18 西鉄バス（久留米～吉井線）を利用する際に他の公共交通と乗換えて利用することはありますか。（○は1つ）

- | |
|---------------------------------------|
| 1. 他の公共交通との乗換えが発生することがあり、スムーズに乗換えができる |
| 2. 他の公共交通との乗換えが発生することがあり、乗換えはしづらい |
| 3. 他の公共交通との乗換えが発生することはない |

問 19 うきは市内における西鉄バス（神杉野線）の利用頻度を選んでください。
(○は1つ)

- | | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 1. 週5回以上 | 2. 週3～4回 | 3. 週1～2回 | 4. 月2～3回 |
| 5. 月1回 | 6. 年に数回 | 7. 利用しない | |

「1. 週5回以上」、「2. 週3～4回」、
「3. 週1～2回」、「4. 月2～3回」、
「5. 月1回」、「6. 年に数回」
を回答した方は「問 20」へ

「7. 利用しない」
を回答した方は「問 19-2」へ

問 19-2 西鉄バス（神杉野線）を「利用しない」と答えた方について、その理由を選んでください。(当てはまるものすべてに○)

- | | | |
|---------------------|-------------------|----------|
| 1. 自家用車での移動で十分である | 2. 便数が少ない | 3. 運賃が高い |
| 4. 駅、停留所が希望の場所でない | 5. 移動に時間がかかる | |
| 6. 待合スペースの環境が悪い | 7. バリアフリーに対応していない | |
| 8. 使い方が分からない、よく知らない | | |
| 9. その他 () | | |

問 20 西鉄バス（神杉野線）を利用する際に他の公共交通と乗換えて利用することはありますか。(○は1つ)

- | |
|---------------------------------------|
| 1. 他の公共交通との乗換えが発生することがあり、スムーズに乗換えができる |
| 2. 他の公共交通との乗換えが発生することがあり、乗換えはしづらい |
| 3. 他の公共交通との乗換えが発生することはない |

うきは市においてはＪＲや路線バス、乗合タクシー等の公共交通を利用することができますが、その他にも公共交通には様々な種類のものがあります。本市の公共交通をより良いものとするため、次の「公共交通の事例」を参考に、問 21 以降の設問にお答えください。

「公共交通の事例」※

① AI オンデマンドタクシー（自由なダイヤ、自由な経路で運行。事前予約制。）

複数の利用者が乗り合わせる形のタクシーですが、AI（人工知能）を用いることで、それぞれの利用者の希望に合わせた時間に、希望する場所まで配車、送迎をすることが可能です。

② 乗合タクシー（決まったダイヤ、決まった経路で運行。事前予約制。）

予約が入った場合に、複数の利用者が乗り合わせる形のタクシーです。あらかじめダイヤ、経路が決まっているため、特別なシステムを用いなくても運行することができます。

③ コミュニティバス（決まったダイヤ、決まった経路で運行。予約不要。）

複数の利用者が乗り合わせる形のバスです。予約に関係なく、あらかじめ決められたダイヤ、経路で運行します。

④ 自家用自動車による送迎（同じ方面に行きたい、複数の方が、乗り合っで目的地に移動。）

特定の条件を満たし登録を受けた団体においては、二種免許（バスやタクシーなど、運送サービスを有料で提供するために必要な免許）を持たない一般のドライバーが運転する車に乗り合っで移動する送迎サービスの提供が可能となります。

いずれの事例も、複数人で移動することで二酸化炭素の排出量削減が見込めるため、脱炭素に寄与できるものです。

※ 分かりやすい説明のため、実際の定義とは異なる内容が含まれます。

本アンケートを回答する際の参考とするための記載としてご理解ください。

問 21 AI オンデマンドタクシーのように、希望した時間・場所に送迎してもらえるサービス（他の利用者と乗り合わせる可能性があります）が導入された場合、1回あたりの運賃は何円程度が適切だと考えますか？（〇は1つ）

- | | | | |
|-----------|------------|----------|----------|
| 1. 500 円超 | 2. 500 円 | 3. 400 円 | 4. 300 円 |
| 5. 200 円 | 6. 100 円以下 | | |

問 22 AI オンデマンドタクシー（1回あたりの運賃は100円～500円程度）が導入された場合、あなたはどの程度利用すると思いますか？（〇は1つ）

- | | | | |
|----------|----------|--------------|----------|
| 1. 週5回以上 | 2. 週3～4回 | 3. 週1～2回 | 4. 月2～3回 |
| 5. 月1回 | 6. 年に数回 | 7. ほとんど利用しない | |

問 23 どのような特徴がある公共交通がうきは市に導入されれば良いと考えますか？（〇は最大2つまで）

- | | |
|------------------------------|-------------------|
| 1. 運行本数が多い | 2. 自宅の前まで迎えに来てくれる |
| 3. 運賃が安い | 4. 事前の予約が不要 |
| 5. 環境に優しい | 6. バリアフリー整備がされている |
| 7. 観光客の取り込みにつながる | 8. 持続的な運行が可能である |
| 9. 他の利用者や運転手とコミュニケーションがとりやすい | |
| 10. その他（ | ） |

問 24 うきは市の公共交通について、どのように整備をすれば良いと思いますか？（〇は1つ）

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. AI オンデマンドタクシーの新規導入 | 2. うきは市予約制乗合タクシーの拡充 |
| 3. うきはバスの拡充 | 4. 自家用自動車による送迎の新規導入 |
| 5. 分からない | |
| 6. その他（ | ） |

問 25 スマートフォンの所有や利用状況について、当てはまるものを選んでください。（〇は1つ）

- | |
|--|
| 1. スマートフォンを持っていない |
| 2. スマートフォンを持っているが、ほとんど使っていない |
| 3. スマートフォンを持っていて、主に電話やメール等の連絡手段として使用している |
| 4. スマートフォンを持っていて、動画視聴や SNS 利用等多くの機能を使用している |

問 26 普段の暮らしのなかで、「移動」について困っていることはありますか？
(自由回答)

問 27 普段の暮らしのなかで、「ものを運ぶこと」について困っていることはありますか？
(自由回答)

問 28 公共交通のサービス、移動に関する希望やお困りごとなど、あなたの意見をご自由にお書きください。(自由回答)

ご協力いただきましてありがとうございました。

(2) 自治協議会アンケート調査票

公共交通に関するアンケート調査へのご協力をお願い

平素より、うきは市の交通政策にご理解とご協力をいただきありがとうございます。

うきは市では、市民の皆さんの日常生活に不可欠な公共交通の確保と地域の活性化を図るため、新たに「地域公共交通計画」を策定することとなりました。

本計画では、うきは市のまちづくりにおける地域公共交通のあり方を明確にし、その実現に向けて本市で取り組む施策を取りまとめていく予定です。

本調査は将来の公共交通のあり方の検討にあたり、全自治協議会長を対象に実施するものであります。つきましては、自治協議会長の皆様の公共交通に対するご意見等をお聞きし、可能な限りそのご意見を施策に反映させてまいりたいと考えております。

お忙しい中、大変恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、アンケート調査へのご協力をよろしくお願い申し上げます。

なお、本アンケートの集計・分析作業は、株式会社九州経済研究所に委託して行います。ご記入いただいた内容は、本調査の目的以外には一切使用いたしません。

頂いたご意見等をもとに、必ずしも公共交通の拡大等ができるものではございませんので、何卒ご了承ください。

令和6年10月

うきは市地域公共交通活性化協議会 会長 稲永 健太郎

～ご記入にあたって～

- ご回答は、下記いずれかの方法にて 10月15日までに回答ください。
 - ①インターネット <https://www.ker.co.jp/question/uxb6jq>
 - ②メール kikaku@ker.co.jp (株式会社九州経済研究所)
 - ③FAX 099-226-5975 (株式会社九州経済研究所)
 - ④本調査票の郵送 (同封の返信用封筒使用をお使いの場合は切手不要です。)
- ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。

【お問い合わせ先】

うきは市市民協働推進課 (担当: 矢野) TEL/0943-75-4982

(調査委託・回答先)

株式会社九州経済研究所 企画戦略部 (担当: 新入) TEL/099-248-8691



自治協議会会長アンケート調査

問1. あなたの自治協議会名を記入してください。

地区自治協議会

問2. あなたの自治協議会内に公共交通（路線バス、コミュニティバス、のりあいタクシー（路線バスのない地域で運行している事前予約制の乗合タクシー））は運行されていますか。また地区の方々は外出のために利用されていると思いますか。（1つ選択）

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. 運行されており利用されている | 2. 運行されているが利用されていない |
| 3. 運行されていない | 4. 運行されているか分からない |

問3. あなたの地区内に「介助が不要で、1人で外出できる方々」の中で「公共交通を必要とされている方々」（自動車運転免許証や自家用車を持っていない方等の、いわゆる「交通弱者」）がいらっしゃるでしょうか？（1つ選択）

- | | |
|----------|----------------|
| 1. いる | → 問4へお進みください |
| 2. 今はいない | } → 問6へお進みください |
| 3. 分からない | |

問4. おおよそで結構ですので、その「交通弱者」の方がいらっしゃる世帯数と人数を教えてください。

（数字を記入）

おおよそ（ ）世帯

おおよそ（ ）人

問5. 地区内の交通弱者の買い物や通院等の外出方法について、分かる範囲でご記入ください。また自治協議会で支援、または支援を検討されている事等あれば、ご自由にご記入ください。

例) 地域住民で時間を合わせてタクシーを呼び、乗り合わせをしている。
今後、自治会内で交通弱者に対する支援を検討していきたいと考えている。 等

問6. うきは市における今後の公共交通のあり方などについてお聞きします。

問6-1 あなたの自治会に公共交通（コミュニティバスなどを含む）は必要であると思いますか？（1つ選択）

- | | |
|----------------|-----------------------|
| 1. 今も将来も必要である | 2. 今は必要ないが、将来的には必要である |
| 3. 今も将来も不必要である | 4. 分からない |

続きます

問 6-2 うきは市の公共交通に対する「財政負担のあり方」について、いかがお考えですか。(1つ選択)

※令和5年度は公共交通事業の維持に対し、約 2,000 万円の財政負担をしております。

1. 財政負担を増やしても、今まで以上に公共交通サービスの質（運行便数や運行日数）を充実させ、利便性を高めるべき
2. 財政負担を増やさずに、利用者の負担を増やして（運賃の値上げなど）、今まで以上に公共交通サービスの質（運行便数や運行日数）を充実させ、利便性を高めるべき
3. 現在の財政負担のまま、現状のサービスの質（運行便数や運行日数）を維持すべき
4. 利用者の少ないバス停や便数の縮小等を図り、財政負担を減らしていくべき
5. その他（)

問 7. 公共交通の維持に向け、あなたの地区の住民がどのように取り組む必要があると考えますか。

(複数選択可)

1. 車の利用を控え、公共交通を積極的に利用する
2. 住民・行政・事業者が協働して、地域に合った公共交通の運行方法を検討する
3. 行政などが開催する公共交通に関するイベントや意見交換会に参加する
4. 地域（住民）が委託費を出し、事業者等と協議し自主的に公共交通を運行する
5. その他（)
6. 特に住民が取り組む必要はない

問 8. 公共交通の利便性向上や利用促進のための新しい技術（スマートフォン等を使ったインターネット予約やキャッシュレス決済等）の導入についてご意見をお聞かせください。(1つ選択)

1. 地区内には高齢者が多く、スマートフォン等の操作が難しいと予想され、導入に伴う説明会等により便利である事が分かっていても、利用する人は少ないと思う。
2. 説明会等により便利であると理解されれば、スマートフォン等の操作ができるように努力する方が増え、利用者も増えると思う。
3. 分からない

問 9. うきは市では、今後、地域住民の公共交通に対する困りごとや要望等をお聞きする住民座談会の開催を予定しています。あなたの地区での開催のご意向をお聞かせください。(1つ選択)

1. 開催してほしい
2. 開催しなくてよい
3. 分からない

※対象地域を選定するにあたって、必ずしもご希望に沿えるとは限りません。あらかじめご了承ください。

うきは市の公共交通を利用するにあたり、困っていることや公共交通に関する
ご意見・ご要望などございましたら、ご自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。

令和6年10月15日(金)までにご回答ください。

(3) 高校生アンケート調査票

うきは市の高校生を対象とした公共交通の利用に関する調査

本アンケートは、うきは市における公共交通の維持・確保と利便性向上を目的とし、浮羽真館高校生の皆様と公共交通との現状や、公共交通に対する意見を把握し、今後の公共交通のあり方を検討するために実施するものです。今後のうきは市がより活気のある生活しやすい街になるよう、ご理解ご協力のほどお願いいたします。

令和6年11月

うきは市長 権藤 英樹

うきは市地域公共交通活性化協議会



◆あなた自身についてお聞きします。

問1. あなたご自身のことについてお答えください。(それぞれ該当するもの1つを選択)

性別	1. 男性	2. 女性	3. 答えない		
学年	1. 1年生	2. 2年生	3. 3年生		
お住まいの地区	1. 妹川 6. 大石 11. 江南	2. 新川 7. 御幸 12. うきは市外 (3. 田竈 8. 千年 市	4. 小塩 9. 吉井	5. 山春 10. 福富 町)

◆普段の登下校についてお聞きします。

問2. 天気の良い日の通学時の移動手段についてお答えください。

(乗り継ぎなどがある場合には、該当するもの全て選択)

登校時	1. 徒歩のみ	2. 自転車	3. 自動二輪・原付
	4. バス	5. 鉄道	6. 自家用車 (家族や知人による送迎)
	7. その他 ()		
下校時	1. 徒歩のみ	2. 自転車	3. 自動二輪・原付
	4. バス	5. 鉄道	6. 自家用車 (家族や知人による送迎)
	7. その他 ()		

問3. 登下校の自宅・学校からの出発時間 (最も多い時間)をお答えください。

<登校時> 自宅の出発時間 _____時 _____分	<下校時> 学校の出発時間 _____時 _____分
--------------------------------	--------------------------------

問4. 雨やテストの日など天候やスケジュールの変更によって、通学の移動手段を変更しますか。(1つを選択)

1. 変更する	2. 変更しない
---------	----------

※「変更する」と回答した方は、その移動手段について、お答えください。
(乗り継ぎなどがある場合には、該当するもの全て選択)

登校時	1. 徒歩のみ	2. 自転車	3. 自動二輪・原付
	4. バス	5. 鉄道	6. 自家用車 (家族や知人による送迎)
	7. その他 ()		
下校時	1. 徒歩のみ	2. 自転車	3. 自動二輪・原付
	4. バス	5. 鉄道	6. 自家用車 (家族や知人による送迎)
	7. その他 ()		

裏面に続きます

問5. うきは市内の、学校以外でよく利用する場所がありますか。(1つを選択)

例) ゆめマート、塾、JR●●駅、図書館、など。

1. ある 2. ない

※利用する場所、施設、頻度について、該当するものを支障のない範囲でご回答ください。

利用する場所・施設	
頻度	※頻度は、下記の選択肢から選んで番号をご記入ください。 (1. 週4~5日 2. 週2~3日 3. 週1日 4. 月に2~3日)
その際の移動手段	※移動手段は、下記の選択肢から選んで番号をご記入ください。 (乗り継ぎなどがある場合には、該当するもの全て選択) 1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. 自動二輪・原付 4. バス 5. 鉄道 6. 自家用車(家族や知人による送迎) 7. その他

◆うきは市内の公共交通についてお聞きます。

問6. うきは市内を運行している公共交通(うきはバスや乗合タクシー、JR、西鉄バスなど)について、不便な点や不満な点があれば、教えてください。(該当するもの全て選択可)

1. 自宅から駅・バス停までの距離が遠い	2. 運行本数が少ない
3. 利用したい時間に便がない	4. バスや鉄道などの公共交通間の接続が悪い
5. 運賃が高い	6. 最終便が早い
7. 利便性が悪い	8. 特にない
9. その他()	

問7. 今後、うきは市内でA I 活用型オンデマンド交通※(LINEなどからの予約に応じて、柔軟なルートで運行する公共交通)を運行した場合、あなたは利用すると思いますか。(該当するもの1つを選択)

1. 利用する 2. たまに利用する 3. 利用しない 4. 分からない

※どのような時に利用すると思いますか。ご回答ください。

利用したい時

問8. 『LINEなどからの予約に応じて、柔軟なルートで運行する公共交通』を運行した場合、1回あたりの運賃(片道)がいくらまでなら利用しますか。

1回あたり 円まで

問9. あなたの周りに通学に関する理由(自宅からの交通の便が良い高校を選んだ、自宅からのアクセスが悪いので志望校を変えた、など)で、進学先を決めた方はいらっしゃいますか。(1つを選択)

1. いる 2. いない

うきは市のうきはバスや乗合タクシー、JR、西鉄バス、タクシーなど公共交通について
ご意見・ご要望がありましたら、ご自由にお書きください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

うきは市地域公共交通計画

令和7年3月

発行：うきは市地域公共交通活性化協議会

（事務局：うきは市役所 市民協働推進課 コミュニティ支援係）

〒839-1393 福岡県うきは市吉井町新治 316 番地

TEL : 0943-75-4982 FAX : 0943-75-5509

E-mail : community@city.ukiha.lg.jp <https://www.city.ukiha.fukuoka.jp/>