

東峰村地域公共交通計画

【第二版】

令和6年2月

目 次

第1章	はじめに	
1	計画策定の目的	1
2	計画の位置づけ	1
第2章	東峰村の現状整理	
1	地域概況	2
2	人口	4
3	移動目的地となる主な施設の状況	12
4	産業動向	20
第3章	公共交通の現状整理	
1	日田彦山線	24
2	路線バス	26
3	タクシー	27
4	スクールバス	31
5	その他の交通	32
第4章	路線バスの乗降調査	
1	調査概要	34
2	調査結果	35
第5章	上位関連計画の整理	
1	第2次東峰村総合計画	40
2	第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略	41
3	福岡県日田彦山線沿線地域振興計画	42

第6章	村民へのアンケート調査	
1	調査概要	43
2	調査結果	44
第7章	調査結果のポイント整理	
1	調査結果のポイント整理	64
2	課題解決に向けた基本方針の方向性	73
第8章	東峰村地域公共交通計画	
1	基本方針	74
2	公共交通の課題解決による村の将来像の実現	75
3	公共交通の課題解決による村の将来像の実現	76
4	計画の区域	79
5	計画の期間	79
6	計画の目標	79
7	目標を達成するための事業	80
8	事業スケジュール（及び事業体系）	90
9	計画の達成状況の評価	91
10	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	96
参考資料1	道の駅利用者へのアンケート調査結果	98
参考資料2	乗合タクシー実証運行結果	113
参考資料3	貨客混載の実証実験結果	126

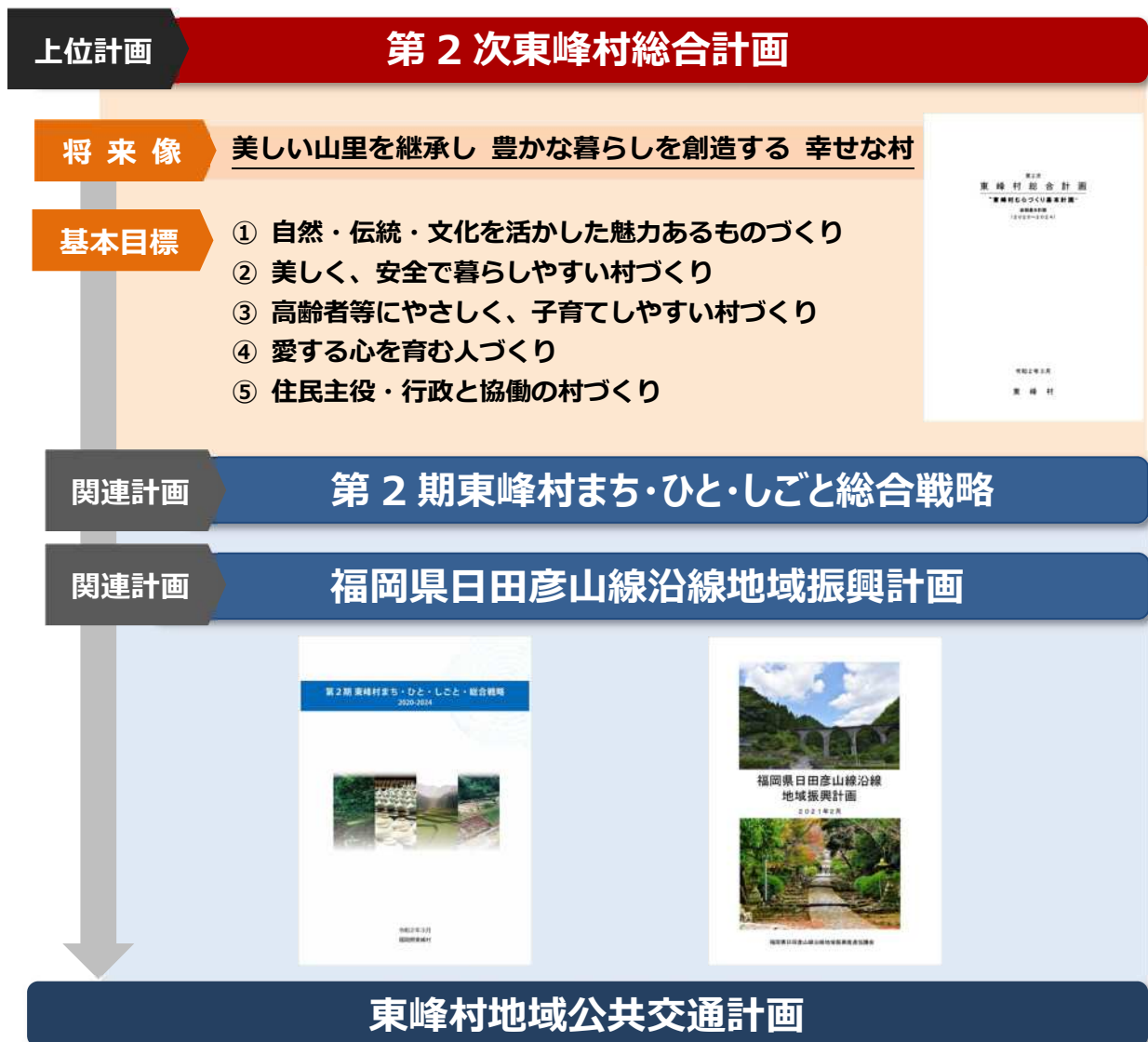
第1章 はじめに

1. 計画策定の目的

「東峰村地域公共交通計画」は、「持続性の高い」公共交通体系の形成と、それを支える体制の構築、育成を目的とする。2023年に開業予定のBRTの運行も踏まえ、本村に最適な公共交通計画を策定する。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、本村の基本的な施策の方向性を示す「第2次東峰村総合計画」や「第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略」等の各種関連計画を踏まえて策定する。



1. 地域概況

(1) 位置・自然

東峰村は、2005年3月28日に旧小石原村と旧宝珠山村が合併して発足した自治体で、福岡県南東部の朝倉郡に属し、大分県日田市と隣接する。

本村の総面積 51.97 平方キロのうち約 86%を山林原野が占めており、農耕地が断続する小盆地や狭小な平坦部に限られている中山間地域である。また、筑後平野と日田盆地の結節点でもあり、分水界を形成している。

2017年7月九州北部豪雨での記録的な降雨により、住環境や自然環境、インフラ等において甚大な被害が生じた。現在、「東峰村復興計画」を軸にした復旧・復興の取組みが進められている。

(2) 気候

内陸性の気候である筑豊地方に属する。筑豊地方の大部分は盆地であるのに対し、本村一帯は山岳地帯であるため、年間平均雨量は約 2,200mm、年平均気温は 13℃前後と多雨でやや冷涼な気候である。夏季は 25～26℃と涼しく、冬季は降雪量が多くなっている。特に小石原地区は降雪量が多く、国道においてチェーン規制が実施されることも多い。

(3) 交通

福岡県北九州市八幡西区から大分県日田市に至る「国道 211 号」と大分県別府市から佐賀県鳥栖市に至る「国道 500 号」が小石原地区で交差しており、交通の要衝となっている。

国道 211 号は、北九州地方と大分県西部を結んでおり、大型トラックや乗用車の通行量が多い。また、国道 500 号は朝倉市と本村を結ぶ生活道路であるとともに、秋月、英彦山といった観光スポットと本村を結んでおり、観光においても重要な道路となっている。

鉄道交通については、本村東部で JR 日田彦山線が運行していたが、2017年7月の九州北部豪雨により甚大な被害を受け、本村を通過する区間は不通となっている。現在は代替交通としてバスによる輸送が行われており、2023年には BRT（バス高速輸送システム）に移行する予定となっている。

また、バス交通については、朝倉市杷木と本村の宝珠山地区、小石原地区を結ぶ 1 路線が西鉄バス久留米によって運行されている。

第2章 東峰村の現状整理

図2-1 本事業の対象地域「福岡県東峰村」



(C) Map-It マップイット

第2章 東峰村の現状整理

2. 人口

(1) 人口動態

東峰村の総人口は減少傾向にあり、2020年の国勢調査では1,899人と、1980年(3,594人)と比べて1,695人減少している。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、2060年には682人になると見込まれている。

また、65歳以上の老年人口の割合は増加を続けており、2030年には総人口の半数以上が65歳以上となる見込みである。

図2-2 東峰村「年齢3区分別人口推移」

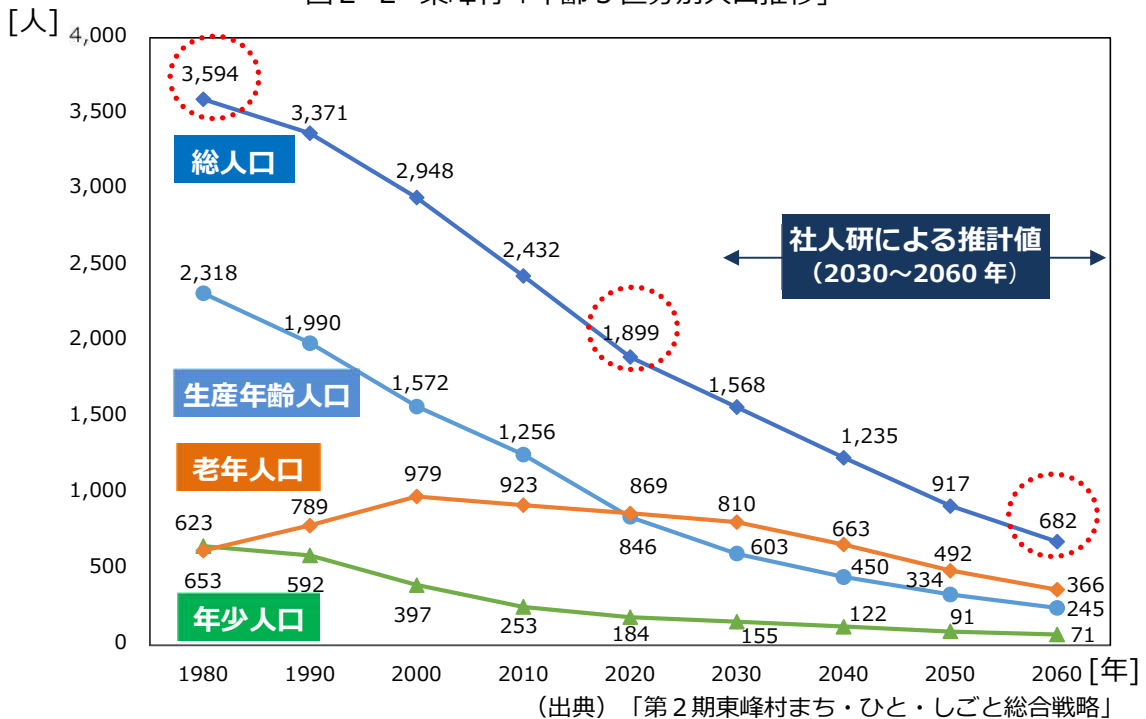
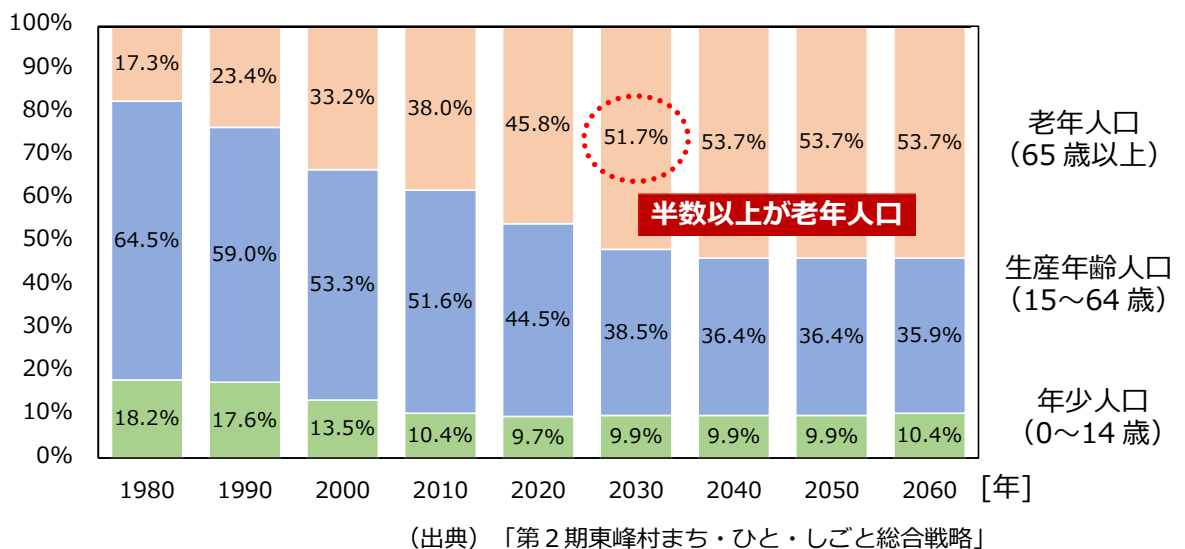
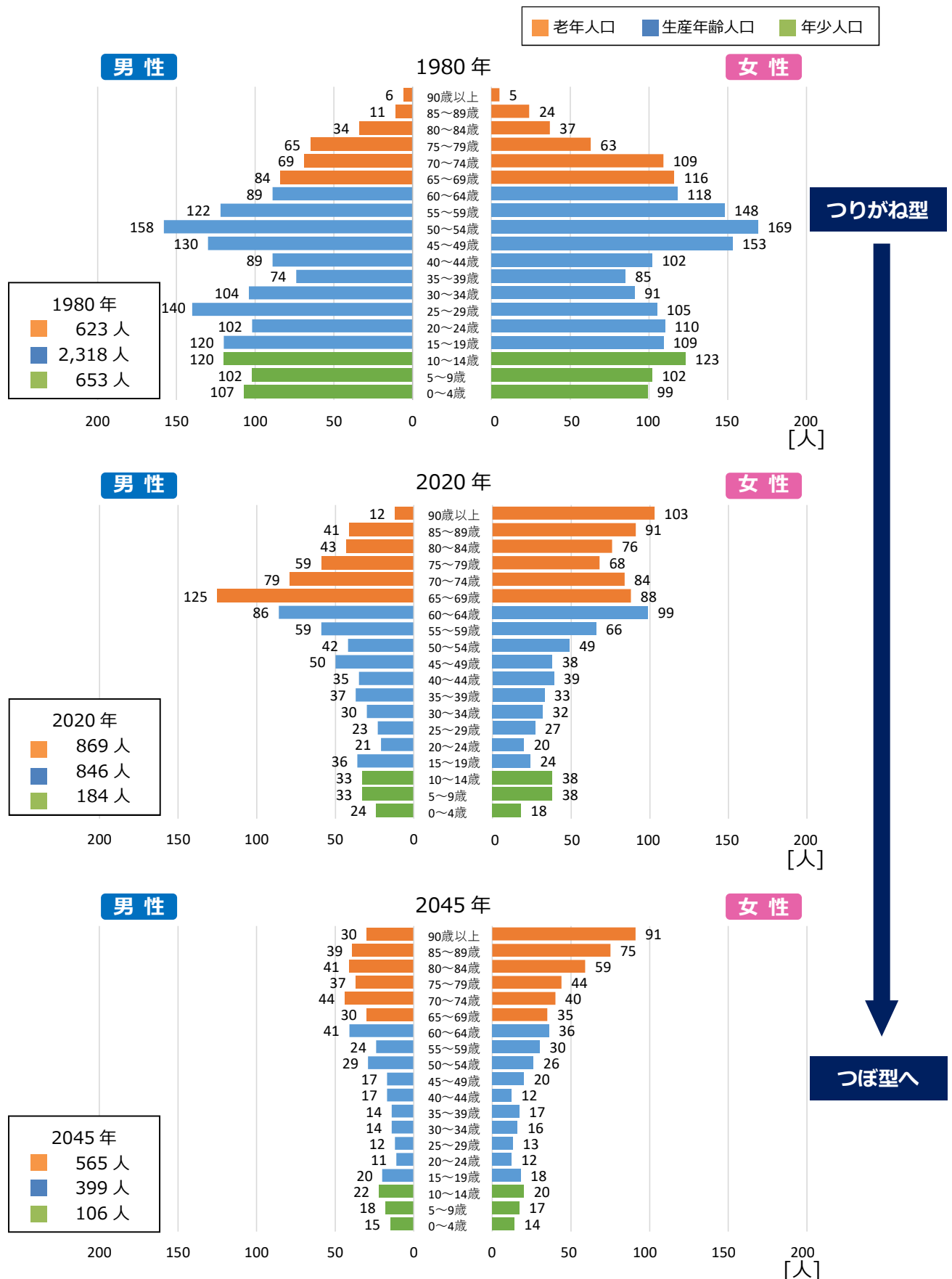


図2-3 東峰村「年齢3区分別人口割合推移」



第2章 東峰村の現状整理

図2-4 東峰村「人口ピラミッドの推移」



(出典) 「第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略」

第2章 東峰村の現状整理

(2) 地区別の人口

1985年から2020年の35年間の人口増減率を地区別にみると、小石原地区が45.1%減少、宝珠山地区が47.6%減少となっており、2地区ともに減少率が4割を超えている。

また、2015年から2020年の5年間においても、小石原地区が11.7%の減少、宝珠山地区が13.3%の減少となっており、2地区ともに減少傾向が続いている。

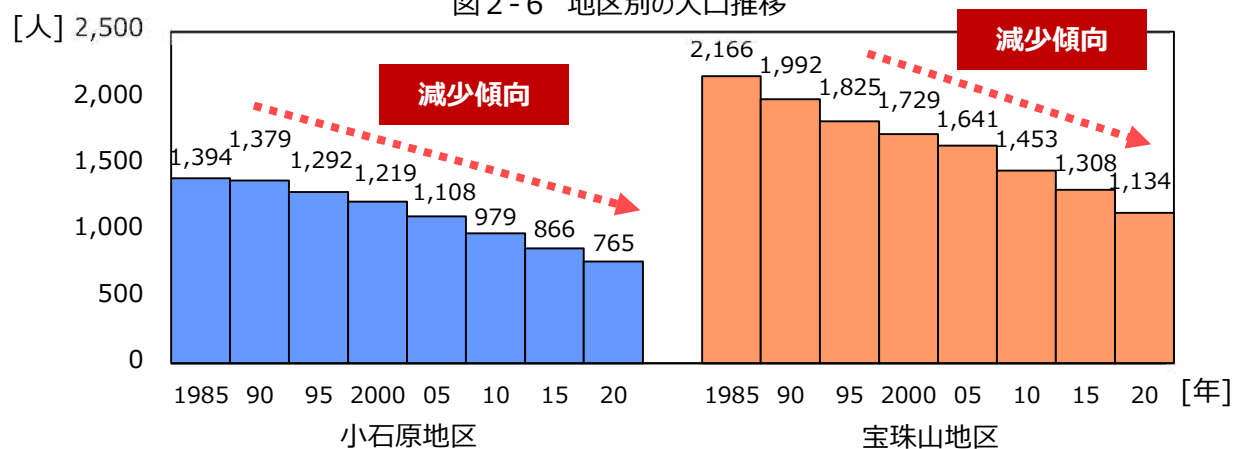
図2-5 地区別の人口と増減率推移

[単位：人、%]

区分	東峰村			福岡県	全国	
	小石原地区	宝珠山地区				
人口	1985年	3,560	1,394	2,166	4,719,259	121,048,923
	1990年	3,371	1,379	1,992	4,811,050	123,611,167
	1995年	3,117	1,292	1,825	4,933,393	125,570,246
	2000年	2,948	1,219	1,729	5,015,699	126,925,843
	2005年	2,749	1,108	1,641	5,049,908	127,767,994
	2010年	2,432	979	1,453	5,071,968	128,057,352
	2015年	2,174	866	1,308	5,045,624	127,094,745
	2020年	1,899	765	1,134	5,135,214	126,146,099
増減率	1985～2020年	▲46.7	▲45.1	▲47.6	8.8	4.2
	1990～1995年	▲7.5	▲6.3	▲8.4	2.5	1.6
	1995～2000年	▲5.4	▲5.7	▲5.3	1.7	1.1
	2000～2005年	▲6.8	▲9.1	▲5.1	0.7	0.7
	2005～2010年	▲11.5	▲11.6	▲11.5	0.4	0.2
	2010～2015年	▲10.6	▲11.5	▲10.0	▲0.5	▲0.8
	2015～2020年	▲12.6	▲11.7	▲13.3	1.8	▲0.7

(出典) 2020年「国勢調査」

図2-6 地区別の人口推移



(出典) 2020年「国勢調査」

第2章 東峰村の現状整理

1985年から2020年の老年人口をみると、いずれの地区でも2005年が最も多く、小石原地区で391人、宝珠山地区で622人となっている。その後は減少傾向となっているが、小石原地区では2015年から2020年にかけて増加している。

また、各地区の高齢化率の推移をみると、いずれの地区も1985年以降、増加傾向となっている。

図2-7 地区別の老年人口（65歳以上）推移

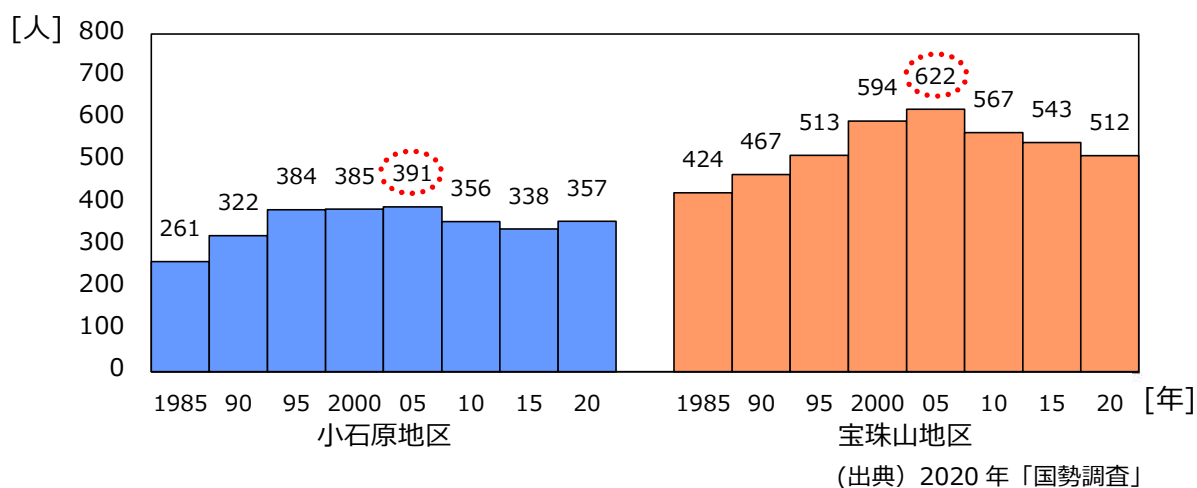
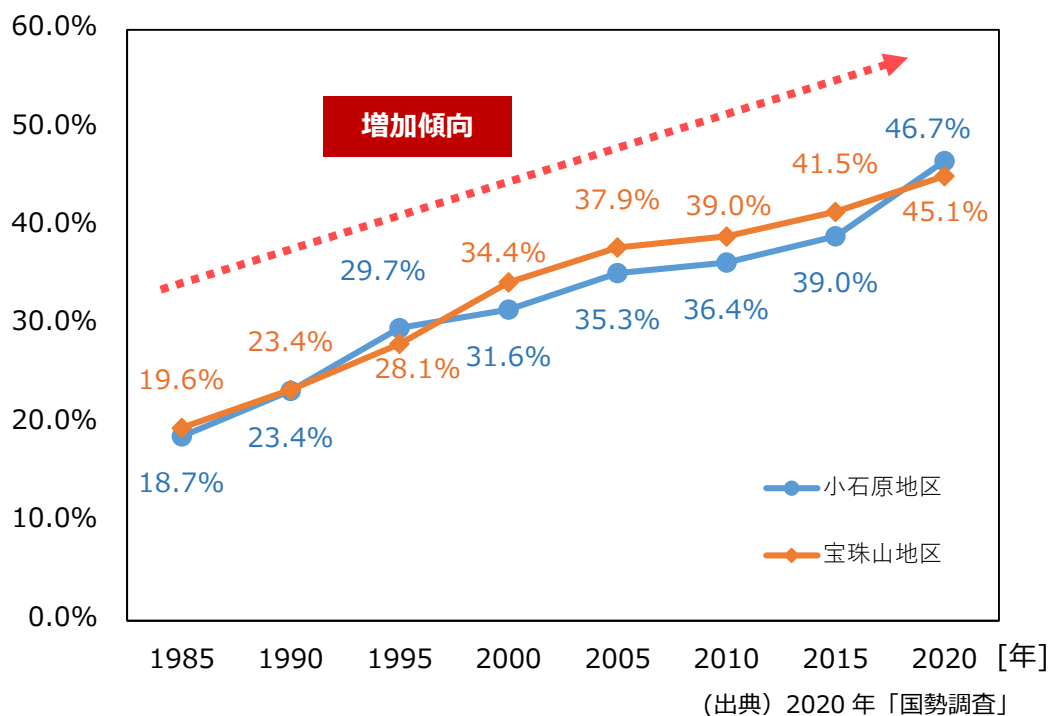


図2-8 地区別の高齢化率推移

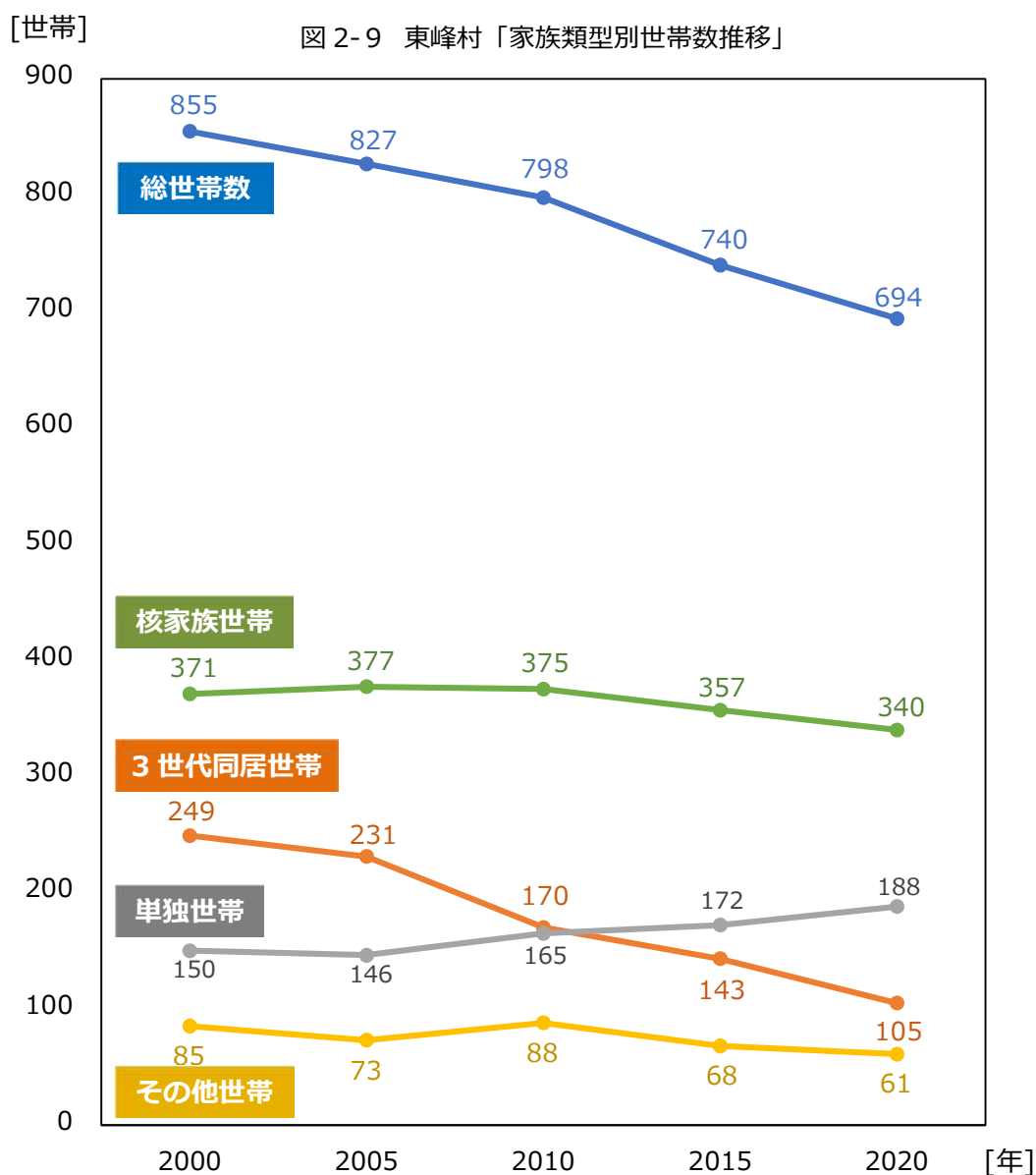


第2章 東峰村の現状整理

(3) 世帯の状況

本村の世帯数の推移をみると、総世帯数は減少傾向にあり、2020年は694世帯と2000年の855世帯から161世帯（18.8%）減少している。

家族類型別でみると、「単独世帯」のみが増加している。「単独世帯」が増加している要因の一つとして、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、高齢者の単独世帯が増加していることが想定される。



(出典) 「第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略」

第2章 東峰村の現状整理

(4) 滞在人口

2020年6月の日中(14時)における本村の滞在人口をみると、平日は1,535人、休日は1,349人となっている。滞在人口率はそれぞれ113.8%、100.0%であり、平日の日中は本村の人口を上回る数の人が滞在している。

滞在人口の内訳をみると、「東峰村」に住む人の数は平日で1,078人、休日で1,121人と、休日の方が多くなっている。一方で、「東峰村以外の福岡県内」に住む人、「福岡県外」に住む人の数はともに平日の方が多くなっている。平日の日中は多くの村民が村外に流出するが、それを上回る数の人が村内に流入している。

図2-10 東峰村「滞在人口」(2020年6月14時)

	※1 滞在人口(15歳以上80歳未満)[人]			※2 滞在人口率[%]	人口 (15歳以上80歳未満)[人]
	東峰村[人]	東峰村以外の 福岡県内[人]	福岡県外[人]		
平日	1,535	1,078	342	113.8%	1,349
休日	1,349	1,121	204	100.0%	

※1 2020年6月の14時に東峰村に滞在していた15歳以上80歳未満の人数の平均値

※2 「滞在人口」を「人口」で除し、百分率にした値

(出典) 2020年「国勢調査」

(出典) 「RESAS(地域経済分析システム)-From-to分析-」

(C) 2017 NTT DOCOMO, INC. & DOCOMO InsightMarketing, INC. All Rights Reserved.

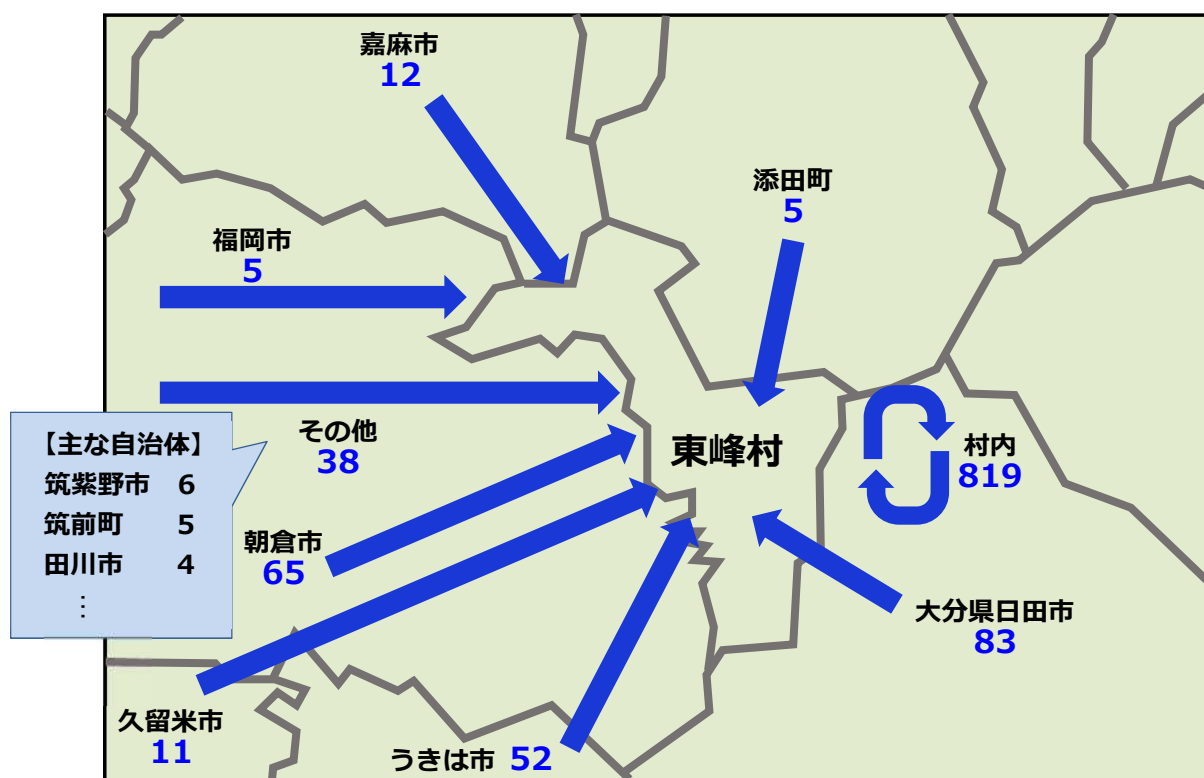
第2章 東峰村の現状整理

(5) 通勤・通学流動

2020年における他の自治体から本村への通勤・通学者の状況を見ると、「大分県日田市」からの通勤・通学者数が最も多く83人となっている。次いで「朝倉市」が65人、「うきは市」が52人、「嘉麻市」が12人と多くなっている。

一方、本村から他の自治体への通勤・通学者の状況を見ると、「大分県日田市」への通勤・通学者数が最も多く121人となっている。次いで「朝倉市」が109人、「うきは市」が48人、「福岡市」が18人、「久留米市」が14人と多くなっている。

図2-11 東峰村への通勤・通学者数（2020年）



(出典) 2020年「国勢調査」

(C) Map-It マップイット

第2章 東峰村の現状整理

図2-12 東峰村からの通勤・通学者数（2020年）

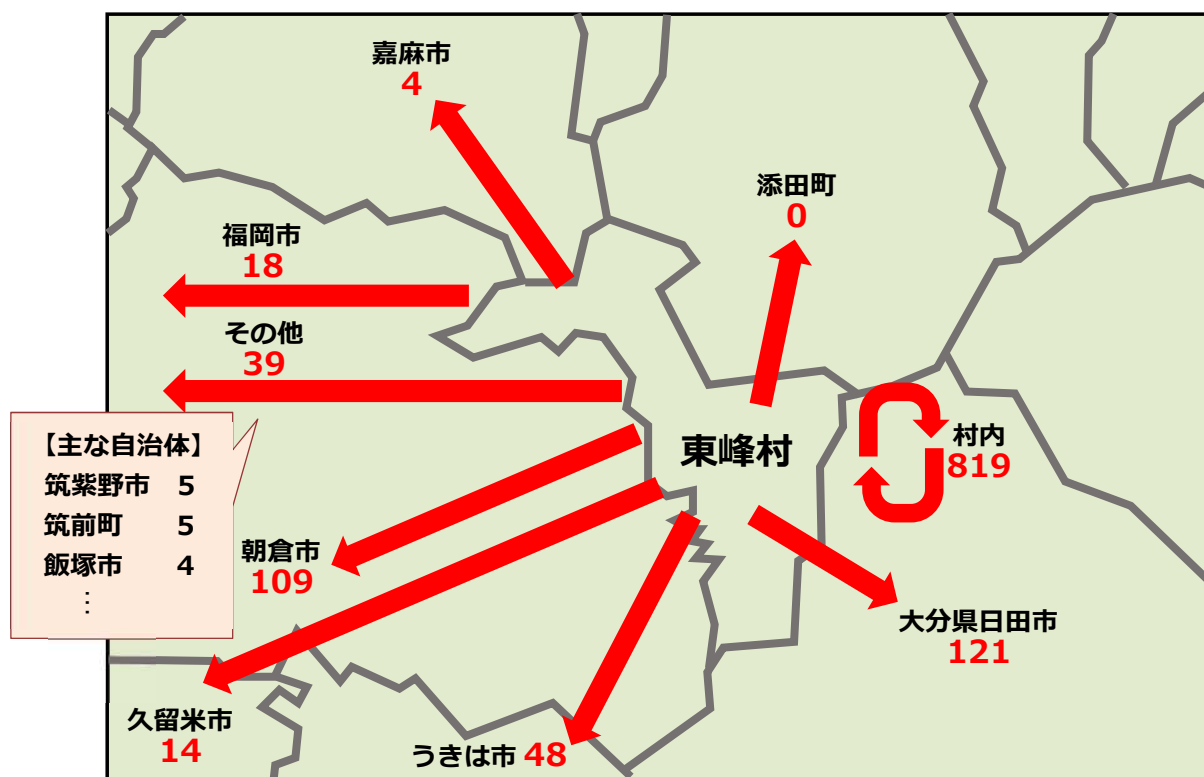


図2-13 通勤・通学者の入出の差（2020年）

自治体	①東峰村へ (入)	②東峰村から (出)	①と②の差 (入出の差)
朝倉市	65人	109人	-44人
大分県日田市	83人	121人	-38人
福岡市	5人	18人	-13人
うきは市	52人	48人	-4人
久留米市	11人	14人	-3人
添田町	5人	0人	+5人
嘉麻市	12人	4人	+8人

第2章 東峰村の現状整理

3. 移動目的地となる主な施設の状況

(1) 村内の主な施設

移動目的地となる村内の主な施設は以下の通りである。

東峰村「主な公共施設、医療施設、商業施設、金融機関、宿泊施設」

施設区分	施設名	施設区分	施設名
役場	宝珠山庁舎	産業施設	鼓の里産業センター
	小石原庁舎		特産物加工施設
住民文化施設	宝珠山基幹集落センター		小石原焼伝統産業会館
	小石原基幹集落センター	喜楽来館	
	東峰村村民センター	特別養護老人ホーム 宝珠の郷	
	福井コミュニティセンター	保健福祉センター いずみ館	
	鼓地区集会施設 せせらぎ鼓	医療施設	東峰村立診療所
	林業総合センター		東峰村立鼓診療所
スポーツ・ レクリエーション施設	宝珠山グラウンド、小石原グラウンド		宝珠山診療所（2023.3時点 臨時休業中）
	弓道場		小石原歯科診療所
	岩屋キャンプ場	仲道歯科医院	
	岩屋公園	商業施設	つづみの里 農産物直売所
	棚田親水公園		道の駅小石原
	体験交流センター（棚田親水公園）		柳屋
	山村広場		梶原酒店
	ポーン太の森	金融機関、郵便局	JA筑前あさくら東峰支店
	陶の里館		宝珠山郵便局
	土と緑の体験交流施設 （小石原ギャラリー）		小石原郵便局
	山村文化交流の郷 いぶき館	宿泊、研修施設	アクアクレタ小石原
	竹棚田交流館		岩屋キャンプ場
	ほたる館		ポーン太の森キャンプ場
	教育施設		東峰学園
美星保育所			古民家ヴィラあんたげ
小石原保育園			
東峰村児童文学館			

（出典）東峰村 <http://vill.toho-info.com/>

（出典）東峰村「公共施設等総合管理計画」

第2章 東峰村の現状整理

(2) 医療施設の状況

村内には5つの医療施設（東峰村立鼓診療所と小石原歯科診療所は併設）があり、国道211号沿いに点在している。

図2-14 主な医療施設



(C) Map-It マップイット

第2章 東峰村の現状整理

(3) 買い物施設の状況

① 買い物施設の立地状況

村内の買い物施設として、商店や道の駅、物産館等があり、その多くが国道211号沿いに点在している。

また、買い物施設の利用に加えて、定期的に運行している移動販売車や生活協同組合が行う宅配サービスを利用することもできる。

近隣の嘉麻市や朝倉市、日田市には比較的規模の大きいスーパーマーケットが営業しており、本村の住民も利用している。

図2-15 主な買い物施設



(C) Map-It マップイット

② 【参考資料】 飲食料品小売事業所数の比較

東峰村と人口規模が近い全国の村と「飲食料品小売事業所数」を比較すると、本村の事業所数は他の村と比べて少なくなっている。

飲食料品小売事業所数の比較（2016年）

都道府県	自治体名	飲食料品 小売事業所数	人口[人]
岐阜	東白川村	13	2,016
東京	檜原村	15	2,003
北海道	留寿都村	15	1,911
福岡	東峰村	10	1,899
東京	神津島村	14	1,855
青森	佐井村	15	1,788
大分	姫島村	9	1,725

(出典) 2016年「経済センサス活動調査」

(出典) 2020年「国勢調査」

第2章 東峰村の現状整理

(4) 道の駅の状況

① 「道の駅小石原」の概要

東峰村の道の駅である「道の駅小石原」は、小石原焼・高取焼の窯元約 50 軒が出店する「陶器コーナー」や地元野菜等の販売を行う「物産コーナー」、飲食施設の「レストランこだち」が開設されている。

図 2-16 道の駅小石原



図 2-17 道の駅小石原「陶器コーナー」



図 2-18 道の駅小石原「物産コーナー」

図 2-19 レストランこだち



第2章 東峰村の現状整理

②【参考資料】道の駅小石原の来訪者の状況※ ※道の駅アンケート結果抜粋

<道の駅アンケート実施概要>

■調査期間

2021年11月18日（木）～11月21日（日）

■目的

道の駅小石原の来訪者に対してアンケートを実施し、道の駅小石原を訪れた目的やその際の移動手段を把握することで、利用状況や移動の課題、潜在的なニーズを抽出する。

■対象者

道の駅小石原への来訪者：492名

■調査方法

道の駅小石原での調査員による直接ヒアリング

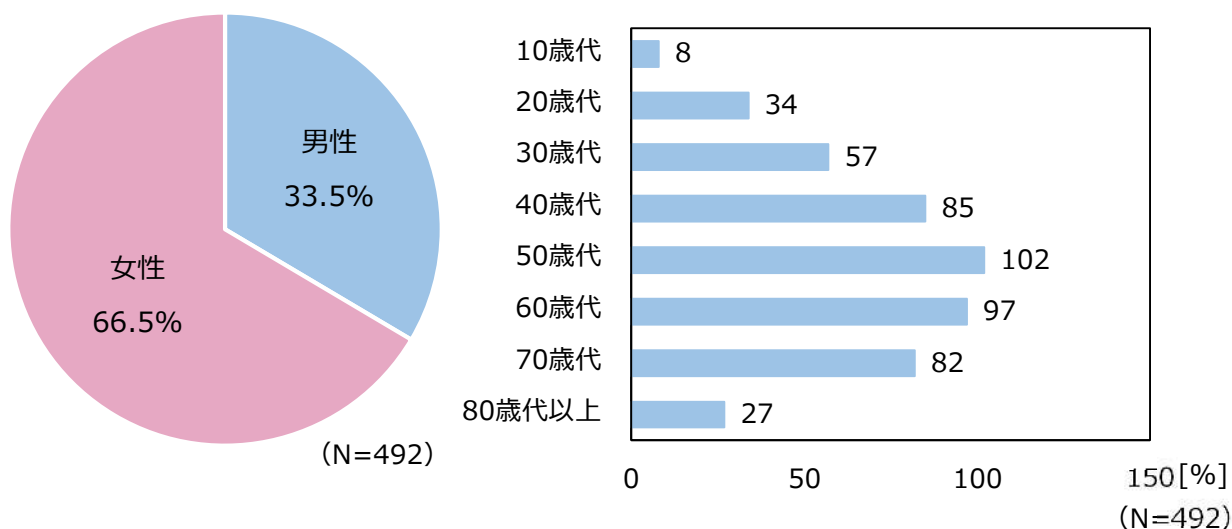
■調査項目

東峰村や道の駅小石原を訪れた目的、移動手段の把握 等

■回答者の属性（性別・年代）

男性が33.5%、女性が66.5%となっている。

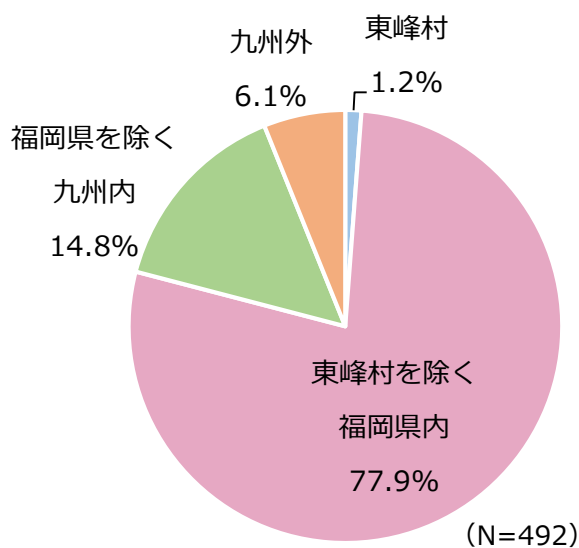
年代では「50歳代」、「60歳代」の回答が多くなっている。



第2章 東峰村の現状整理

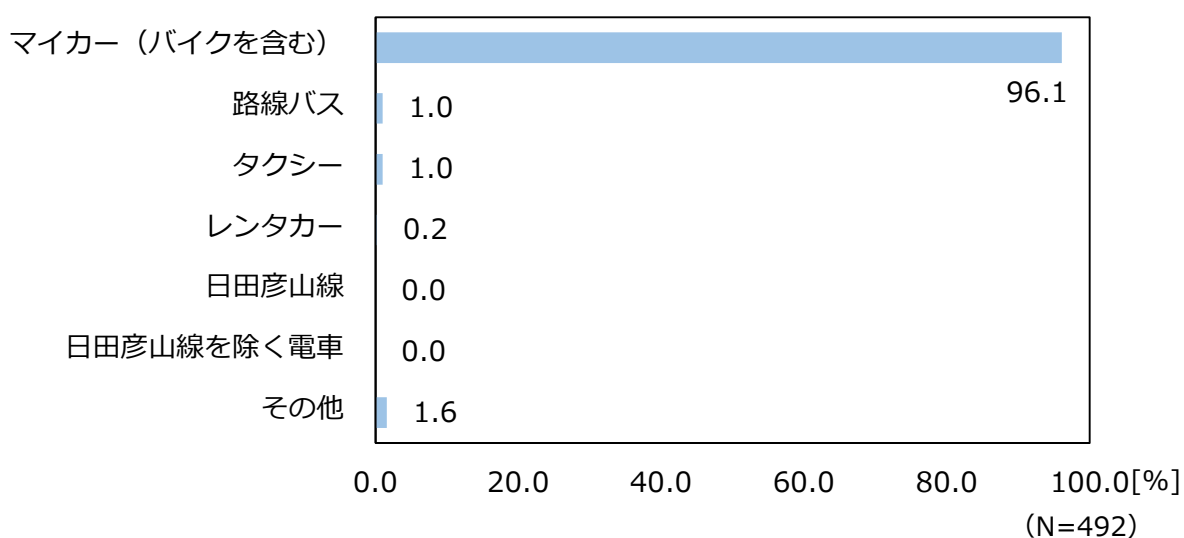
■回答者の居住地

「東峰村を除く福岡県内」が77.9%と最も多くなっている。次いで「福岡県を除く九州内」が14.8%と多くなっている。



■道の駅までの移動手段

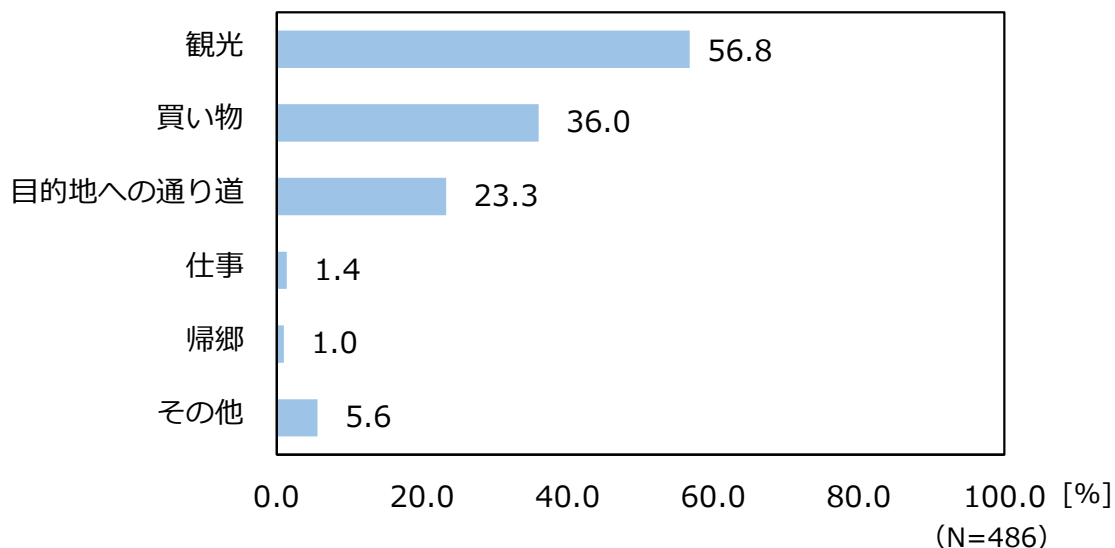
道の駅小石原までの移動手段については「マイカー（バイクを含む）」が96.1%とほとんどの回答者が「マイカー（バイクを含む）」で来訪している。



第2章 東峰村の現状整理

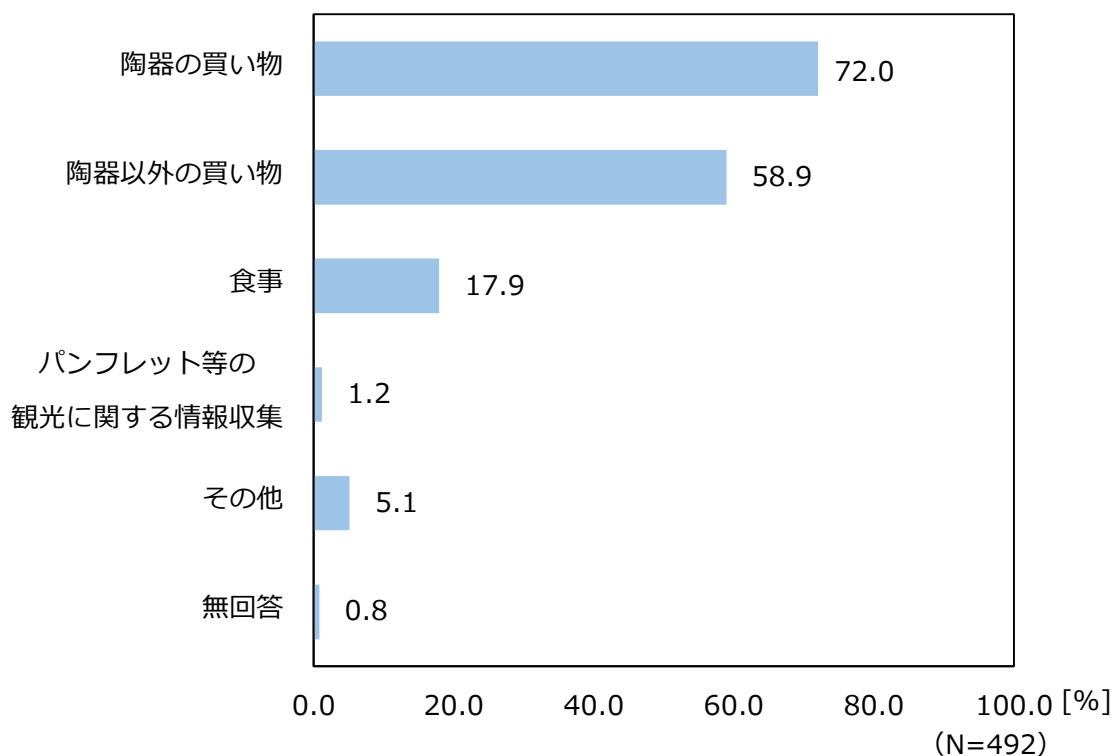
■東峰村への来訪目的（東峰村外に居住する人のみ回答）

東峰村への来訪目的について「観光」が56.8%と最も多くなっている。次いで「買い物」が36.0%、「目的地への通り道」が23.3%と多くなっている。



■道の駅小石原への来訪目的

道の駅小石原への来訪目的について、「陶器の買い物」が72.0%と最も多くなっている。次いで、「陶器以外の買い物」が58.9%と多くなっている。



第2章 東峰村の現状整理

(5) 宿泊施設の状況

① アクアクレタ小石原

旧小石原小学校をリノベーションした複合施設で、飲食施設、宿泊施設、ワーケーション施設の3施設を有する。

また、キャンプ区画利用の方を対象とした「バギー乗車体験」のほか、2022年1月より「RVパーク smart サイト※」でのキャンピングカーの駐車予約等をスタートしている。

※ 設定された利用時間の間に電気が給電される無人車中泊サービス。
インターネットで事前予約・決済を行い、手続き後に発行されるQRコードによってチェックインを行う。

図2-20 アクアクレタ小石原



② その他の宿泊施設

「ポーン太の森」や「岩屋キャンプ場」等のキャンプ施設や「喜楽来館」、「古民家ヴィラあんたげ」等の宿泊施設が営業している。

図2-21 主な宿泊施設



(C) Map-It マップイット

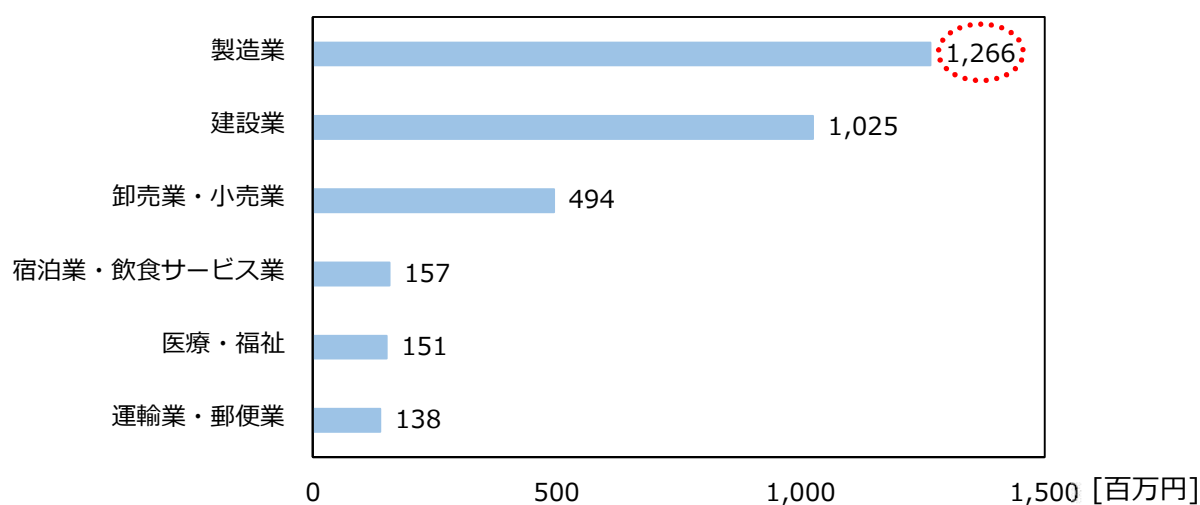
第2章 東峰村の現状整理

4. 産業動向

(1) 産業構造

2016年の東峰村の業種別売上高をみると、2次産業である「製造業」および「建設業」の売上高が大きくなっている。特に、「製造業」の売上高は1,266百万円と最も大きくなっている。

図2-22 東峰村「業種別売上高」(2016年)

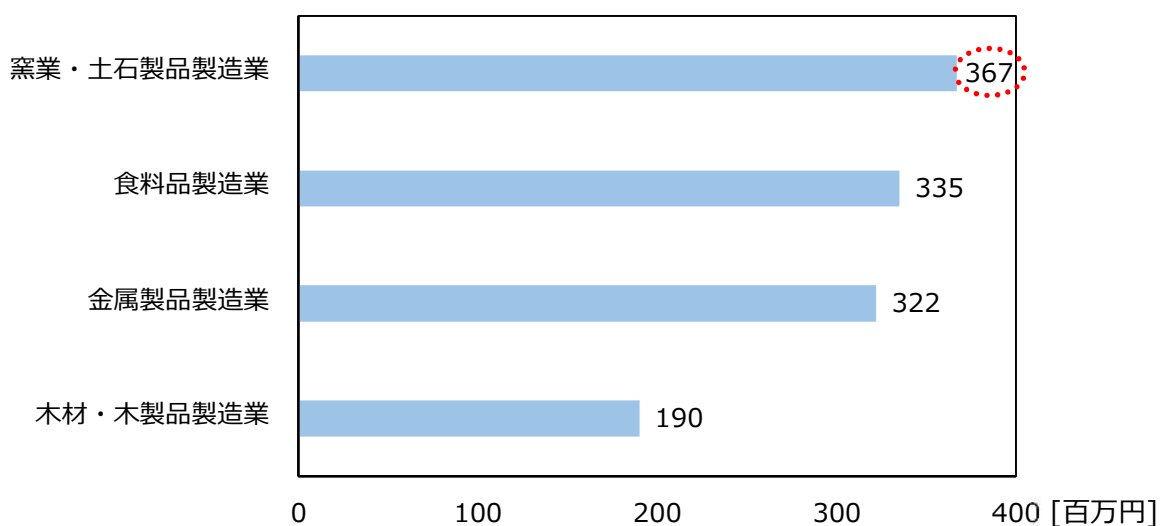


(出典)「RESAS (地域経済分析システム) -産業構造-」

(2) 製造業

2016年の東峰村の製造業に関する売上高をみると、「窯業・土石製品製造業」が367百万円と最も大きくなっている。理由として、東峰村の伝統工芸品である「小石原焼」や「高取焼」等の陶器の製造が盛んであることが挙げられる。

図2-23 東峰村「各種製造業売上高」(2016年)



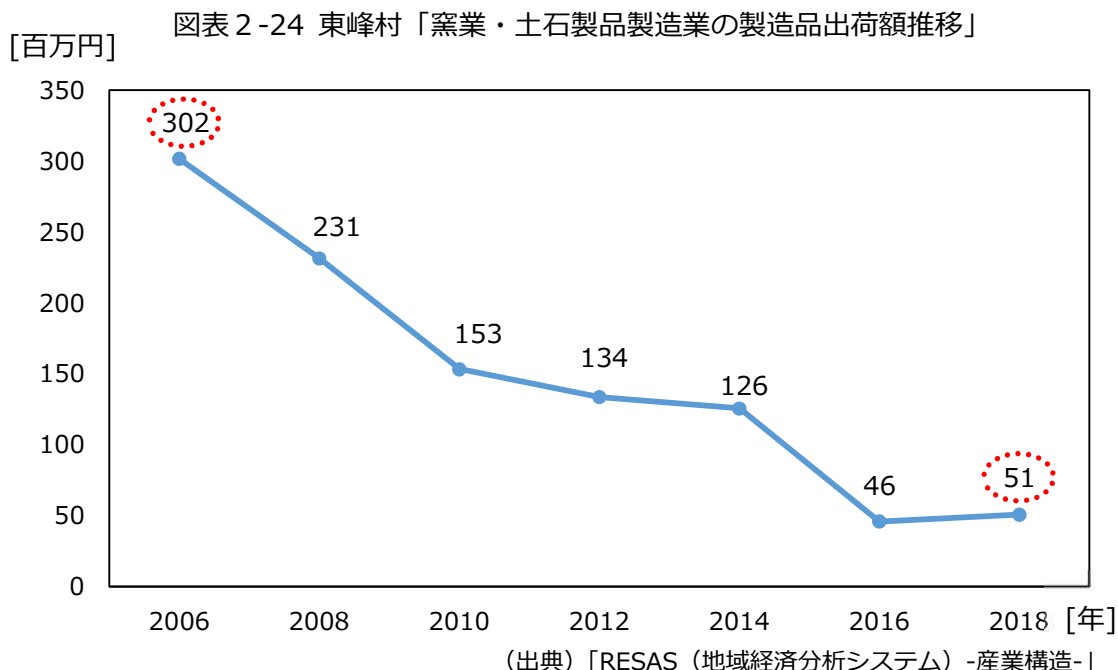
(出典)「RESAS (地域経済分析システム) -産業構造-」

第2章 東峰村の現状整理

(3) 窯業

① 窯業の現状

東峰村の窯業・土石製品製造業の製造品出荷額の推移をみると、2018年には51百万円と2006年の302万円から8割以上減少している。全体として減少傾向にあるが、2016年から2018年ではやや増加している。



② 東峰村と窯業

東峰村では伝統的工艺品である「小石原焼」や「高取焼」等の陶器の製造が盛んであり、村内には40を超える窯元がある。

また、道の駅小石原をはじめとして陶器の展示・販売所が充実しているほか、陶芸体験を実施している施設も複数あり、窯業を中心としたまちづくりが行われている。

毎年春と秋には「民陶むら祭」が開催され、県内外から多くの人々が参加する。

図 2-25 「小石原 mini MAP」



第2章 東峰村の現状整理

③小石原焼

1669年、初代高取八蔵の孫にあたる八之丞が小石原皿山で陶土をみつけたことが小石原焼の起源である。

1682年、黒田藩三代目当主は磁器の生産が盛んだった伊万里から陶工を招き、磁器を作り始めた。一時は途絶えたが、同地で茶陶を手掛けていた高取焼との交流により発展、陶器が作られるようになり小石原独特の焼物が形成された。

1958年にブリュッセルで開かれた万国博覧会で小石原焼はグランプリを受賞し、「用の美」のキャッチフレーズとともに注目されるようになった。

1975年、陶磁器では初めて伝統的工芸品に指定され、今も絶えることなく伝統を守りながら生活の器を作り続けている。

図2-26 小石原焼



小石原焼の大きな特徴は、「飛び匏」、「刷毛目」と呼ばれる技法である。「飛び匏」は、器をろくろで回しながら、刃先で規則的に化粧土を削り、模様を刻む技法である。また、「刷毛目」は、化粧土が乾く前にハケで模様を入れる技法である。その他にも、「櫛目」や「指描き」、「ポン描き」などの技法が小石原焼の特徴として挙げられる。

図2-27 技法「飛び匏（とびかんな）」



図2-28 技法「刷毛目（はけめ）」



第2章 東峰村の現状整理

④高取焼

戦国時代に日本へ渡った名陶工「八山」が、現直方市にある鷹取山の麓に窯を築かせたことが高取焼の起源である。高取焼は長い歴史のなかでその姿を変えながら、一子相伝によって技術を受け継いでいる。

現在の高取焼の特徴としては、「掛け分け」、「面取」、「流し掛け」と呼ばれる技法と、陶器でありながら磁器のような薄さ、軽さに加え、精密な工程、華麗な釉薬、きめ細かく繊細な生地が挙げられる。特に釉薬については7種類（黒釉・緑青釉・布羅志釉・黄釉・高宮釉・銅化釉・白釉）を用いており、天然の原料にこだわることで、人工のものでは表現できない美しさを生み出している。

図2-29 高取焼



⑤民陶むら祭

東峰村では毎年春と秋の2回、「民陶むら祭」を開催している。祭り期間中は村内の各窯元が割引価格で陶器を販売しており、県内外から多くの人が集まる一大イベントとなっている。

一方、祭り期間中の地域交通について、送迎バスを運行する等の対応がされているものの、村内の主要道路では多くの車両が往来し、交通渋滞が発生しやすい状況となっている。村内各地に窯元が点在していることを踏まえ、観光客が円滑に村内を周遊できる交通網を整備することが求められる。

(出典) 東峰村 <http://vill.toho-info.com/>
(出典) 小石原焼陶器協同組合「天空の窯郷」
<https://tenku-koishiwara.com>

図2-30 「秋の民陶むら祭」チラシ

1. 日田彦山線

(1) 運行概要

日田彦山線は城野—夜明駅間の約 68.7 km を繋ぐ九州旅客鉄道の鉄道路線である。2017 年 7 月に発生した九州北部豪雨により、甚大な被害を受け、添田—夜明駅間が不通となっている。

復旧に関して、「日田彦山線復旧会議」により、鉄道での復旧ではなく、BRT（バス高速輸送システム）に転換して復旧することが決定した。

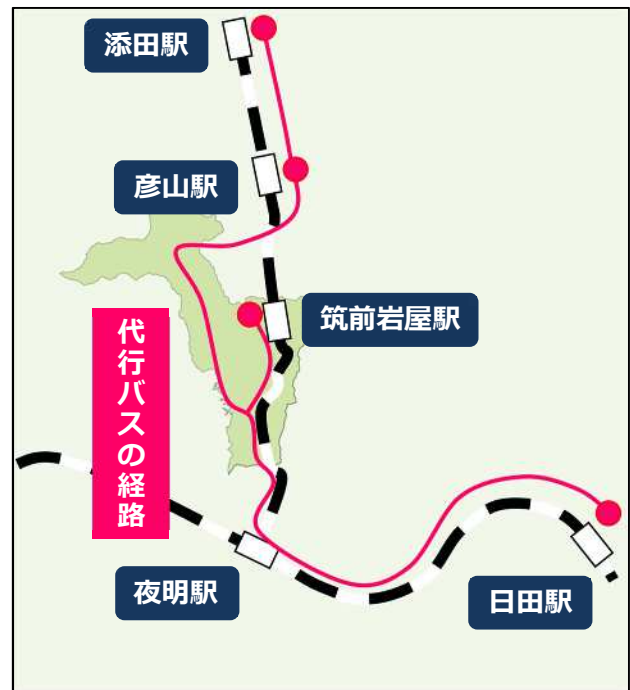
BRT は 2023 年度の完成、運行開始を目指している。BRT 完成までの期間は、代替の輸送手段として、添田—夜明駅間を繋ぐ代行バスが運行している。

(2) 代行バスの運行

添田—夜明駅間には 10 箇所の JR 駅が存在する。代行バスはこれらの 10 箇所の駅を停留所とする他、「小石原庁舎前」や「宝珠山庁舎前」など 11 箇所を加えた計 21 箇所を停留所としている。

代行バスの走行区間は「添田—彦山駅間」、「筑前岩屋—日田駅間」、「添田—日田駅間」の 3 つの系統で分かれており、不通区間の全範囲を走行する「添田—日田駅間」の代行バスは上り、下りともに 1 日 4 便の運行となっている。

図 3-1 代行バスの経路



(C) Map-It マップイット

第3章 公共交通の現状整理

(3) BRTへの転換による復旧

第6回の「日田彦山線復旧会議」において、関係自治体（福岡県・大分県・東峰村・添田町・日田市）とJR九州の間で添田―夜明間をBRTに転換して復旧することが決定し、特に彦山駅―宝珠山駅間はBRT専用道が整備されることとなった。BRT専用道には既存の軌道敷が活用される。

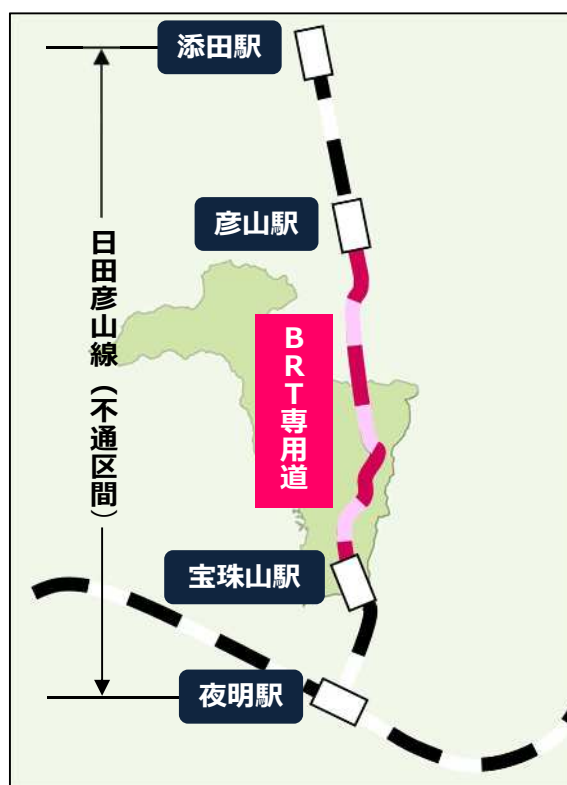
BRTへの転換のメリットとしては、定時性の確保や復旧・運行コストの削減が挙げられる。バスは鉄道と比較して初期費用、維持費用ともに安く、走行の自由度が高い。さらに、部分的に専用道を用いることで速達性が向上する。

東峰村においては既存の軌道敷を活用してBRT専用道を整備するため、BRTの走行経路は本村の東部に偏る。したがって、各駅舎から「道の駅小石原」等をつなぐ二次アクセスの整備も重要となる。

(4) 関連資源の活用

「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」において、BRTの整備に合わせた日田彦山線関連資源の活用プロジェクトが盛り込まれている。これまで交通としての機能を果たしてきた日田彦山線が観光資源としても活用されることとなり、日田彦山線関連資源とBRTとの両輪で本村の交通・観光の質向上に寄与することが期待される。

図3-2 BRTの整備区間



(C) Map-It マップイット

第3章 公共交通の現状整理

2. 路線バス

(1) 運行概要

朝倉市杷木—宝珠山—小石原間を繋ぐ定時定路線のバスで、西鉄バス久留米が運行している。27の停留所が設置されており、停留所以外でも乗降できる運行形態(フリー乗降)となっている。杷木行きの場合は小石原から宝珠山を経由して杷木へ、小石原行きの場合は杷木から宝珠山を経由して小石原へという経路となっており、小石原行き、杷木行きともに、平日は7便、休日は6便ずつ運行している。

図3-3 路線バスの運行経路



(C) Map-It マップイット

(2) 利用状況

1日当たり20人前後が路線バスを利用している。1日のバスの便数を考慮すると、バス1便あたりの乗車人数は2人弱となり、少なくなっている。始点から終点まで1人も乗車しない空バスも発生している。

図3-4 1日当たりの平均バス乗車人数(2022年)



(出典) 東峰村より提供

第3章 公共交通の現状整理

3. タクシー

(1) 運行概要

村内には2つのタクシー事業者（小石原観光タクシー株式会社、合同会社東峰）が存在し、村民の移動手段として重要な役割を担っている。

また、東峰村ではタクシー助成事業を行っており、特定の条件を満たす村民にタクシーチケットを配布している。

(2) 利用状況

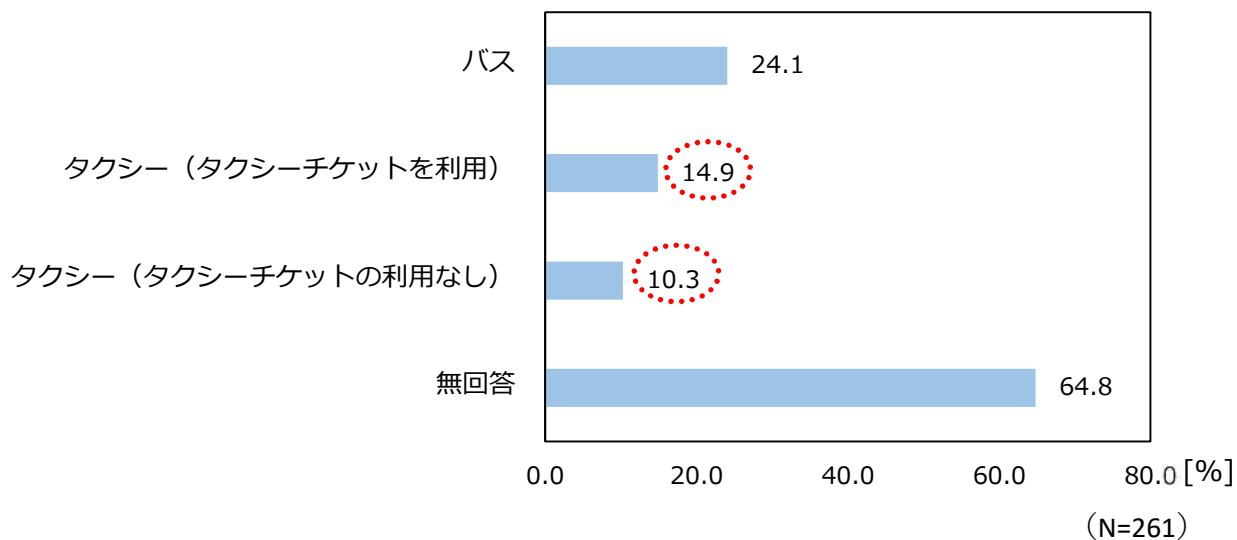
直近の1年間に東峰村で利用した交通手段について、「タクシー（タクシーチケットを利用）」が14.9%、「タクシー（タクシーチケットの利用なし）」が10.3%となっており、一般のタクシー乗車よりもタクシーチケットを使った乗車の方が多いとなっている。

図3-5 東峰村のタクシー事業者



(C) Map-It マップイット

図3-6 直近の1年間に東峰村で利用した交通手段



(出典) 村民へのアンケート調査

第3章 公共交通の現状整理

(3) タクシー助成事業の詳細

① 高齢者外出支援タクシー利用助成事業

65歳以上が対象。

1枚500円のタクシーチケットを1か月10枚まで利用できる。

2014年度に始まり、初年度は22人が利用している。

■2020年度：162人 ■2021年度：167人

② 運転免許証自主返納支援事業

65歳以上の免許証返納者が対象。

1回に限り、1枚200円のチケットを150枚まで利用できる。

2017年度に始まり、初年度は13人が利用している。

■2020年度：8人 ■2021年度：7人

③ 福祉タクシー料金助成

障がい者が対象。

1枚500円のタクシーチケットを1か月10枚まで利用できる。

2005年度に始まり、初年度は3人が利用している。

■2020年度：26人 ■2021年度：29人

(4) タクシー利用者に対するヒアリング

<タクシー利用者に対するヒアリング実施概要>

■調査期間

2021年11月18日(木)、11月21日(日)の2日間

■目的

高齢者外出支援タクシー助成事業を利用されている方に対しヒアリングを実施し、東峰村におけるタクシー利用実態や公共交通への意見・要望等を把握することで公共交通への課題や潜在的なニーズを抽出する。

■対象

高齢者外出支援タクシー利用助成事業の申請者から抽出：4名

■調査方法

対象者への聞き取り調査を実施

第3章 公共交通の現状整理

■ヒアリング結果

ヒアリング①	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	無回答
2. 性別	女性
3. 世帯人数	2人
4. 居住地域	宝珠山
5. 運転免許	自動車やバイクの免許を持っている。
6. 自動車の保有	自分の車やバイクを持っている。
7. 利用頻度の多い場所・施設	病院、買い物施設
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	家族や知人が運転する車
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用した
11. その他	自宅からバス停が遠いため、タクシーで直接病院に行くこともある。

ヒアリング②	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	70代
2. 性別	女性
3. 世帯人数	5人
4. 居住地域	小石原
5. 運転免許	自動車やバイクの免許を持っていない。
6. 自動車の保有	自分は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。
7. 利用頻度の多い場所・施設	銀行、マルキョウ※ ※九州を中心に展開するスーパーマーケット
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	バス
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用した
11. その他	バス本数が少なく、ルートが遠回りである。桂川方面へのアクセスを良くして欲しい。また、タクシーチケットは娘が住む場所への往復で使用する人が多い。

第3章 公共交通の現状整理

ヒアリング③	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	無回答
2. 性別	女性
3. 世帯人数	1人
4. 居住地域	小石原鼓
5. 運転免許	運転免許を持っていたが、返納した。
6. 自動車の保有	家族用の車を持っている。
7. 利用頻度の多い場所・施設	病院、買い物施設
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	バス
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用していない
11. その他	現状の公共交通の利便性を維持して欲しい。また、タクシーチケットの配布枚数に差をつけて欲しい。(1人暮らしの高齢者は多く、家族と同居している高齢者は少なく 等)

ヒアリング④	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	90代
2. 性別	女性
3. 世帯人数	1人
4. 居住地域	福井
5. 運転免許	自動車やバイクの免許を持っていない。
6. 自動車の保有	家に車やバイクがない。
7. 利用頻度の多い場所・施設	いずみ館
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	送迎バス・タクシー
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用していない
11. その他	福岡市内の病院に行く際は自宅から杷木までタクシーを利用し、杷木からは高速バスを利用する。また、ゲートボール場や東峰村立診療所に行く際はタクシーを利用する。

第3章 公共交通の現状整理

4. スクールバス

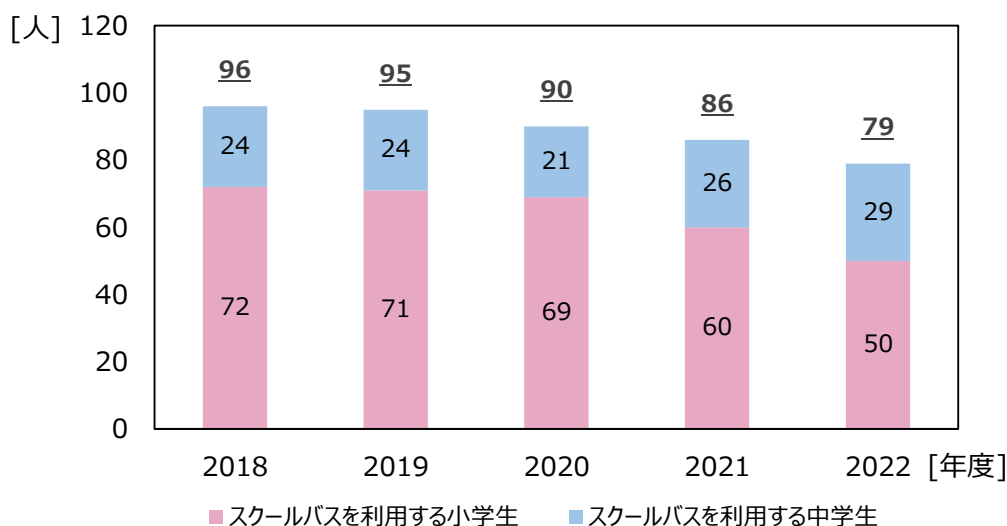
(1) 運行概要

東峰学園の小中学生が利用しており、5台（大型1台、中型4台）のバス車両で運行されている。小学生、中学生それぞれの登下校便があり、小石原地区を走行するバスと宝珠山地区を走行するバスの2系統が運行している。土曜日は中学生向けの部活動便が運行している。

(2) 利用状況

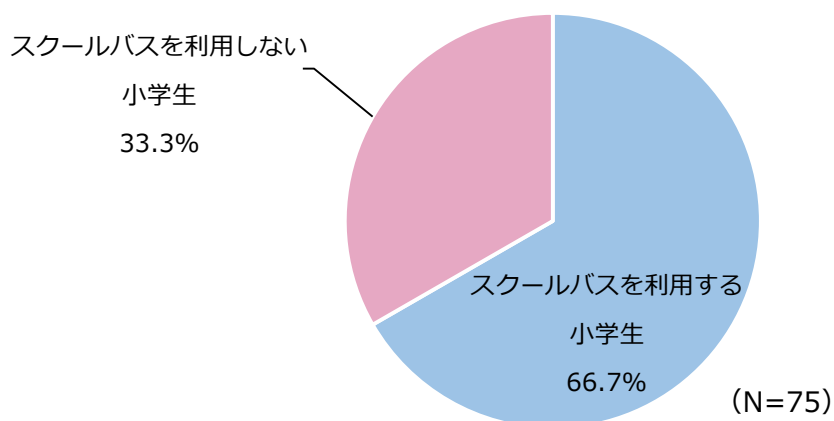
スクールバスを利用する小中学生の人数は減少傾向にあるものの、2022年度は6割以上の小学生がスクールバスを利用しており、東峰学園においてスクールバスは重要な移動手段となっている。

図3-7 東峰学園「スクールバスを利用する小中学生の人数推移」



(出典) 東峰村より提供

図3-8 東峰学園「小学生のスクールバス利用者比率」(2022年度)



(出典) 東峰村より提供

第3章 公共交通の現状整理

5. その他の交通

(1) いずみ館送迎車両

① 運行概要

東峰村の保健福祉センターである「いずみ館」の利用者を送迎する車両で、当館休館日の月曜日を除く週6日運行している。定時定ルートでの運行形態となっており、村内全域に停留所が設置されている。10人乗りの車両1台、運転手2名で午前、午後の1便ずつが運行している。

② 利用状況

2020年度は1,352人、2021年度は1,123人が利用している。

図3-9 いずみ館送迎車の経路



第3章 公共交通の現状整理

(2) 移動スーパー「とほっぴ号」

① 運行概要

村内を車で巡回して商品を販売しており、買い物の手段として役立っている。週4日(月：宝珠山地区、水：宝珠山・鼓地区、木：福井地区、金：小石原地区)運行し、肉や卵といった食品のほか、ごみ袋等の生活用品も販売する。2020年度に実証実験を実施し、2021年10月より本格運行を開始した。

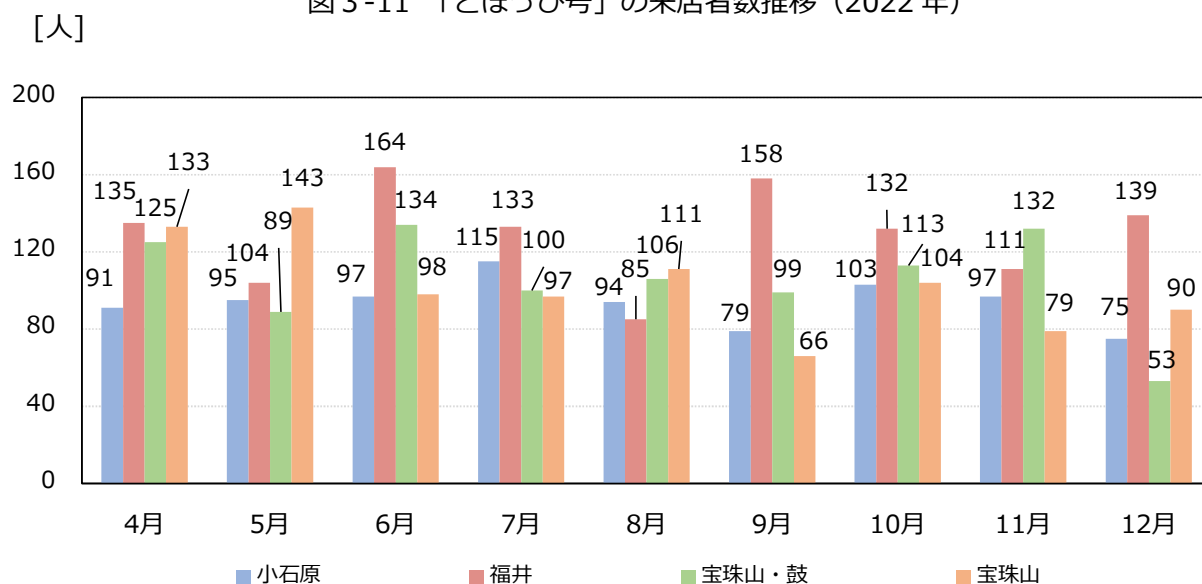
図3-10 移動スーパー「とほっぴ号」



② 利用状況

2022年4月から12月においては毎月300人から500人程度の方がとほっぴ号を利用しており、1運行あたりでも平均20人以上が利用している。

図3-11 「とほっぴ号」の来店者数推移(2022年)



(出典) 東峰村より提供

1. 調査概要

■ 調査期間

第1回 2021年11月18日(木)～2021年11月21日(日)

第2回 2022年7月11日(月)～2022年7月17日(日)

■ 目的

東峰村の路線バスについて乗降調査を実施し、バスの利用状況や移動の様子を把握することで、公共交通に関する課題や潜在的なニーズを抽出、整理する。

■ 対象路線

西鉄バス 小石原―杷木区間

■ 対象バス便数

平日：小石原⇒杷木 7便

杷木⇒小石原 7便

休日：小石原⇒杷木 6便

杷木⇒小石原 6便

■ 調査方法

対象区間における調査員の乗り込み調査により実施

■ 調査詳細

小石原―杷木区間の路線バスについて、調査員による乗り込み調査を実施した。本路線バスは停留所間での乗降も可能であるため、停留所における乗降人数に加え、停留所間における乗降人数もカウントした。乗降人数のカウントは「高齢者」、「一般」、「学生」の3つのカテゴリーに分けて行っている。

第4章 路線バスの乗降調査

2. 調査結果

(1) 日別の乗車人数

1便あたりの乗車人数について、2021年実施の乗降調査においては2.0人、2022年実施の乗降調査においては1.5人となっている。また、乗車人数が少ない曜日はいずれの乗降調査においても日曜日となっており、2021年、2022年の日曜日における1便あたりの乗車人数はそれぞれ1.4人、0.6人となっている。

図4-1 日別の乗車人数（2021年）

日付	バス便数 [便]	総乗車人数[人]			1便あたりの 乗車人数 [人]	
		高齢者 [人]	一般 [人]	学生 [人]		
11月18日 (木)	14	25	11	6	8	1.8
11月19日 (金)	14	29	15	8	6	2.1
11月20日 (土)	12	33	17	11	5	2.8
11月21日 (日)	12	17	16	1	0	1.4
合計	52	104	59	26	19	2.0

図4-2 日別の乗車人数（2022年）

日付	バス便数 [便]	総乗車人数[人]			1便あたりの 乗車人数 [人]	
		高齢者 [人]	一般 [人]	学生 [人]		
7月11日 (月)	14	26	9	10	7	1.9
7月12日 (火)	14	22	8	7	7	1.6
7月13日 (水)	14	36	19	11	6	2.6
7月14日 (木)	14	19	12	3	4	1.4
7月15日 (金)	14	17	11	3	3	1.2
7月16日 (土)	12	13	8	5	0	1.1
7月17日 (日)	12	7	3	3	1	0.6
合計	94	140	70	42	28	1.5

第4章 路線バスの乗降調査

(2) 最多乗車人数[※]と空バス

最多乗車人数について、2021年実施の乗降調査では木曜、金曜、土曜、2022年実施の乗降調査では水曜が最も多く、それぞれ7名、8名となっている。

また、いずれの乗降調査においても空バスが発生しており、特に2022年実施分については33.0%が空バスとなっている。

※1日の中で最も多くの人に乗車した便の乗車人数

図4-3 日別の最多乗車人数と空バスの便数（2021年）

日付	最多乗車人数 [人]	空バスの便数 [便]	空バス率 [%]
11月18日 (木)	7	5	35.7
11月19日 (金)	7	3	21.4
11月20日 (土)	7	1	8.3
11月21日 (日)	4	3	25.0
合計	-	12	23.1

図4-4 日別の最多乗車人数と空バスの便数（2022年）

日付	最多乗車人数 [人]	空バスの便数 [便]	空バス率 [%]
7月11日 (月)	5	4	28.6
7月12日 (火)	6	5	35.7
7月13日 (水)	8	1	7.1
7月14日 (木)	6	7	50.0
7月15日 (金)	2	4	28.6
7月16日 (土)	3	3	25.0
7月17日 (日)	2	7	58.3
合計	-	31	33.0

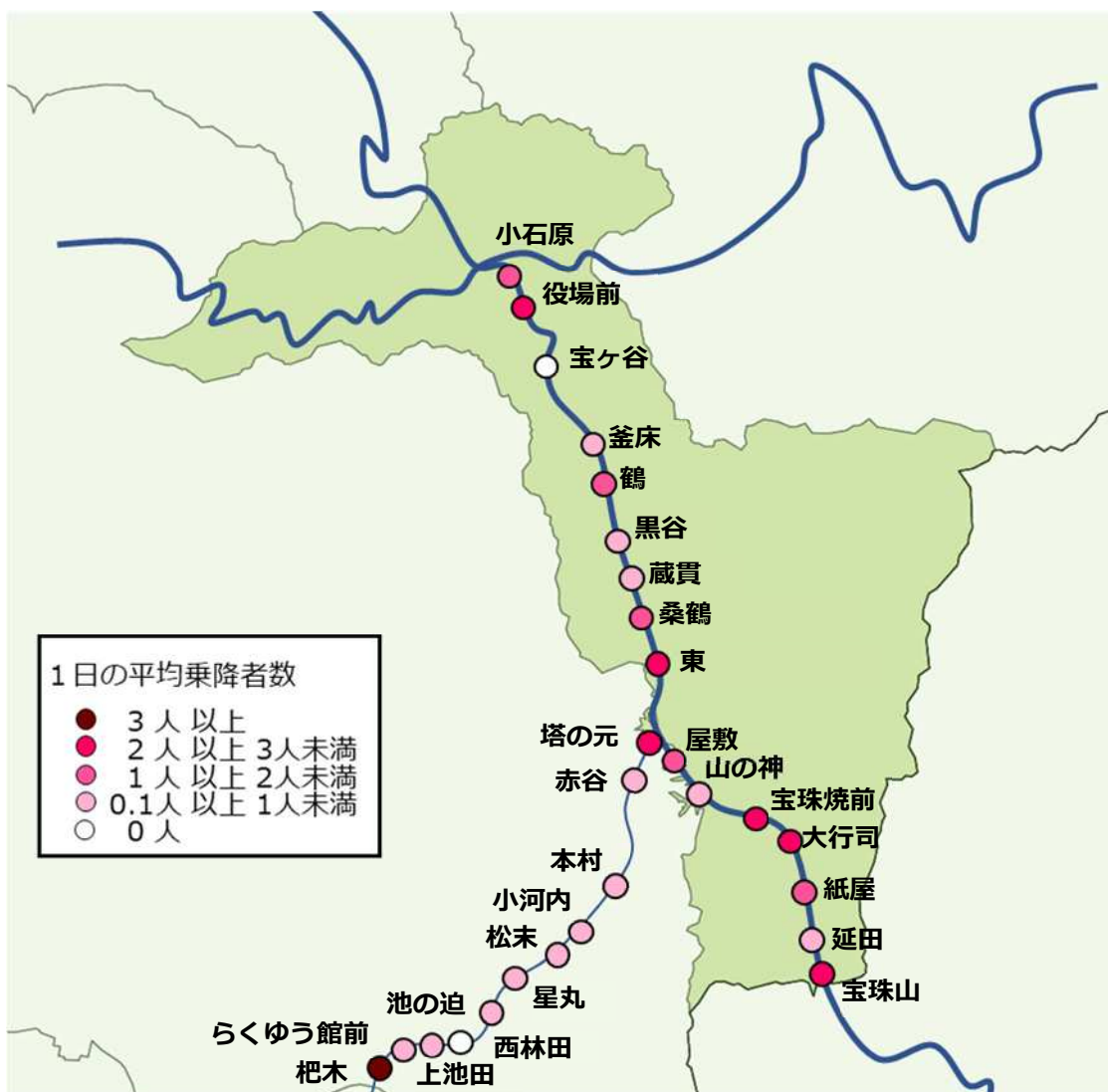
第4章 路線バスの乗降調査

(3) 各停留所・停留所間の乗降人数

最も乗降人数が多い停留所は「杷木」であり、1日あたり30人以上が乗降している。その他の乗降者数が多い停留所としては、JR駅舎のある「大行司」、「宝珠山」や、本村と朝倉市の境界に位置する「塔の元」が挙げられる。

朝倉市では「杷木」以外での乗降が少ないため、東峰村から「杷木」へ向かう手段として路線バスがよく利用されていると想定される。

図4-5 各停留所の1日の平均乗降人数



※停留所間の乗降者は前後の停留所で案分して算出

(C) Map-It マップイット

※2021年、2022年に実施した乗降調査における平均値を使用

第4章 路線バスの乗降調査

図4-6 各停留所における4日間の総乗降人数(2021年) [人]

停留所名	乗降人数	内訳		停留所名	乗降人数	内訳		停留所名	乗降人数	内訳	
小石原	4	杷木行	2	宝珠山	2	杷木行	1	本村	2	杷木行	2
		小石原行	2			小石原行	1			小石原行	0
小石原-役場前	2	杷木行	0	宝珠山-延田	0	杷木行	0	本村-小河内	1	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	1
役場前	12	杷木行	4	延田	1	杷木行	1	小河内	1	杷木行	1
		小石原行	8			小石原行	0			小石原行	0
役場前-宝ヶ谷	0	杷木行	0	延田-紙屋	0	杷木行	0	小河内-松末	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
宝ヶ谷	0	杷木行	0	紙屋	10	杷木行	4	松末	3	杷木行	1
		小石原行	0			小石原行	6			小石原行	2
宝ヶ谷-釜床	0	杷木行	0	紙屋-大行司	4	杷木行	3	松末-星丸	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	1			小石原行	0
釜床	4	杷木行	3	大行司	18	杷木行	9	星丸	0	杷木行	0
		小石原行	1			小石原行	9			小石原行	0
釜床-鶴	3	杷木行	1	大行司-宝珠焼前	0	杷木行	0	星丸-池の迫	0	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	0
鶴	4	杷木行	1	宝珠焼前	15	杷木行	7	池の迫	0	杷木行	0
		小石原行	3			小石原行	8			小石原行	0
鶴-黒谷	0	杷木行	0	宝珠焼前-山の神	1	杷木行	1	池の迫-西林田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
黒谷	3	杷木行	1	山の神	3	杷木行	3	西林田	0	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	0
黒谷-蔵貫	0	杷木行	0	山の神-屋敷	0	杷木行	0	西林田-上池田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
蔵貫	0	杷木行	0	屋敷	7	杷木行	3	上池田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	4			小石原行	0
蔵貫-桑鶴	4	杷木行	2	屋敷-塔の元	1	杷木行	1	上池田-らくゆう館前	0	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	0
桑鶴	8	杷木行	3	塔の元	8	杷木行	5	らくゆう館前	1	杷木行	0
		小石原行	5			小石原行	3			小石原行	1
桑鶴-東	4	杷木行	3	塔の元-赤谷	0	杷木行	0	らくゆう館前-杷木	0	杷木行	0
		小石原行	1			小石原行	0			小石原行	0
東	2	杷木行	1	赤谷	5	杷木行	3	杷木	75	杷木行	42
		小石原行	1			小石原行	2			小石原行	33
東-宝珠山	0	杷木行	0	赤谷-本村	0	杷木行	0	合計	208	杷木行	108
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	100

第4章 路線バスの乗降調査

図4-7 各停留所における7日間の総乗降人数(2022年) [人]

停留所名	乗降人数	内訳		停留所名	乗降人数	内訳		停留所名	乗降人数	内訳	
小石原	10	杷木行	6	宝珠山	3	杷木行	2	本村	4	杷木行	2
		小石原行	4			小石原行	1			小石原行	2
小石原-役場前	2	杷木行	1	宝珠山-延田	0	杷木行	0	本村-小河内	0	杷木行	0
		小石原行	1			小石原行	0			小石原行	0
役場前	8	杷木行	2	延田	1	杷木行	1	小河内	1	杷木行	0
		小石原行	6			小石原行	0			小石原行	1
役場前-宝ヶ谷	1	杷木行	0	延田-紙屋	0	杷木行	0	小河内-松末	0	杷木行	0
		小石原行	1			小石原行	0			小石原行	0
宝ヶ谷	0	杷木行	0	紙屋	1	杷木行	0	松末	3	杷木行	2
		小石原行	0			小石原行	1			小石原行	1
宝ヶ谷-釜床	0	杷木行	0	紙屋-大行司	2	杷木行	2	松末-星丸	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
釜床	3	杷木行	3	大行司	9	杷木行	8	星丸	8	杷木行	4
		小石原行	0			小石原行	1			小石原行	4
釜床-鶴	2	杷木行	1	大行司-宝珠焼前	0	杷木行	0	星丸-池の迫	0	杷木行	0
		小石原行	1			小石原行	0			小石原行	0
鶴	5	杷木行	3	宝珠焼前	11	杷木行	6	池の迫	2	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	5			小石原行	2
鶴-黒谷	0	杷木行	0	宝珠焼前-山の神	0	杷木行	0	池の迫-西林田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
黒谷	3	杷木行	0	山の神	4	杷木行	2	西林田	0	杷木行	0
		小石原行	3			小石原行	2			小石原行	0
黒谷-蔵貴	0	杷木行	0	山の神-屋敷	0	杷木行	0	西林田-上池田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
蔵貴	2	杷木行	1	屋敷	9	杷木行	8	上池田	6	杷木行	3
		小石原行	1			小石原行	1			小石原行	3
蔵貴-桑鶴	0	杷木行	0	屋敷-塔の元	0	杷木行	0	上池田-らくゆう館前	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
桑鶴	6	杷木行	5	塔の元	14	杷木行	13	らくゆう館前	5	杷木行	2
		小石原行	1			小石原行	1			小石原行	3
桑鶴-東	5	杷木行	2	塔の元-赤谷	0	杷木行	0	らくゆう館前-杷木	0	杷木行	0
		小石原行	3			小石原行	0			小石原行	0
東	4	杷木行	1	赤谷	5	杷木行	2	杷木	105	杷木行	59
		小石原行	3			小石原行	3			小石原行	46
東-宝珠山	36	杷木行	11	赤谷-本村	0	杷木行	0	合計		杷木行	152
		小石原行	25			小石原行	0			小石原行	128

1. 第2次東峰村総合計画（2020年3月策定、5カ年）

<将来像> 美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村
 <基本目標> ② 美しく、安全で暮らしやすい村づくり
 <基本施策> 2. 交通・通信体系の整備等

将来像

美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村

基本目標②

美しく、安全で暮らしやすい村づくり

基本施策 2

交通・通信体系の整備等

(1) 「基本施策 2 交通・通信体系の整備等」における現状と課題

- JR 日田彦山線は北九州市と日田市を結び、1日9往復運行されていたが、2017年の九州北部豪雨災害により添田一夜明間が不通となった。現在は連絡バスが運行しており、BRTによる復旧が進められている。
- 公共交通の路線から遠く、移動手段を持たない高齢者に対して「タクシー料金」の助成を行っている。杷木・宝珠山・小石原間は路線バスで結ばれており、過疎化を防ぐためにも、路線バスの業務規模や運行回数を維持することが求められる。

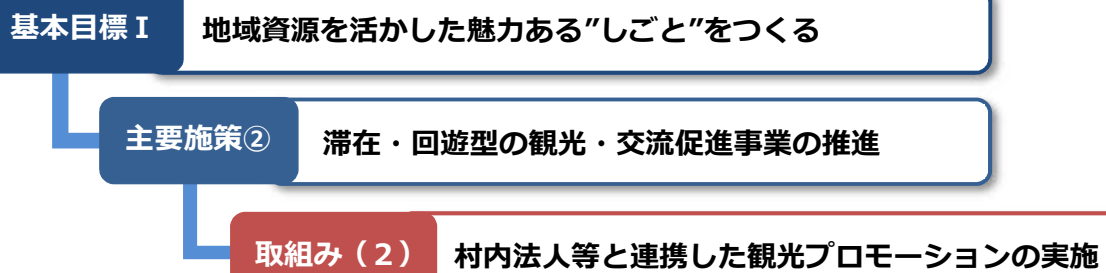
(2) 「基本施策 2 交通・通信体系の整備等」の概要

- 利便性の高い交通システムの確立
- タクシー料金助成の維持
- 路線バスの利用促進
- 高速バスと路線バスの連携強化

第5章 上位関連計画の整理

2. 第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略（2020年3月策定、5カ年）

- 〈基本目標〉 I 地域資源を活かした魅力ある“しごと”をつくる
〈主要施策〉 ② 滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進
〈取組み〉 (2) 村内法人等と連携した観光プロモーションの実施
〈成果指標〉 2024年度までにHPアクセス数の約50%アップを目指す



(1) 「主要施策② 滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進」の概要

- 東峰村の地域資源を活かした観光の活性化を通じて、交流・関係人口の拡大を図る。
- 農業体験や陶芸体験等の観光・交流プログラムを実施している村内の各法人・団体の活動を支援するとともに、村内で実施されている観光プログラム全体のプロモーションやマネジメントを実施することで、新たな市場開拓を行う。
- さらに、年間80万人が訪れる観光地として、観光客のリピーター化と関係人口の増加を目指す。

(2) 「取組み(2) 村内法人等と連携した観光プロモーションの実施」の概要

- 村内の法人や団体が実施している観光・交流プログラムを、村のHP、広報誌、ポータルサイト等により紹介し、観光プロモーションの推進を図る。
- 村内で楽しめる体験を紹介したモデルコースやマップを作成することで、来訪者の滞在・回遊を促進させる。

(3) 「取組み(2) 村内法人等と連携した観光プロモーションの実施」の成果目標

重点的な取組み	指標	基準値(2019年)	目標値(2024年)
村内法人等と連携した観光プロモーションの実施	東峰村ホームページアクセス数	532,986件	800,000件

第5章 上位関連計画の整理

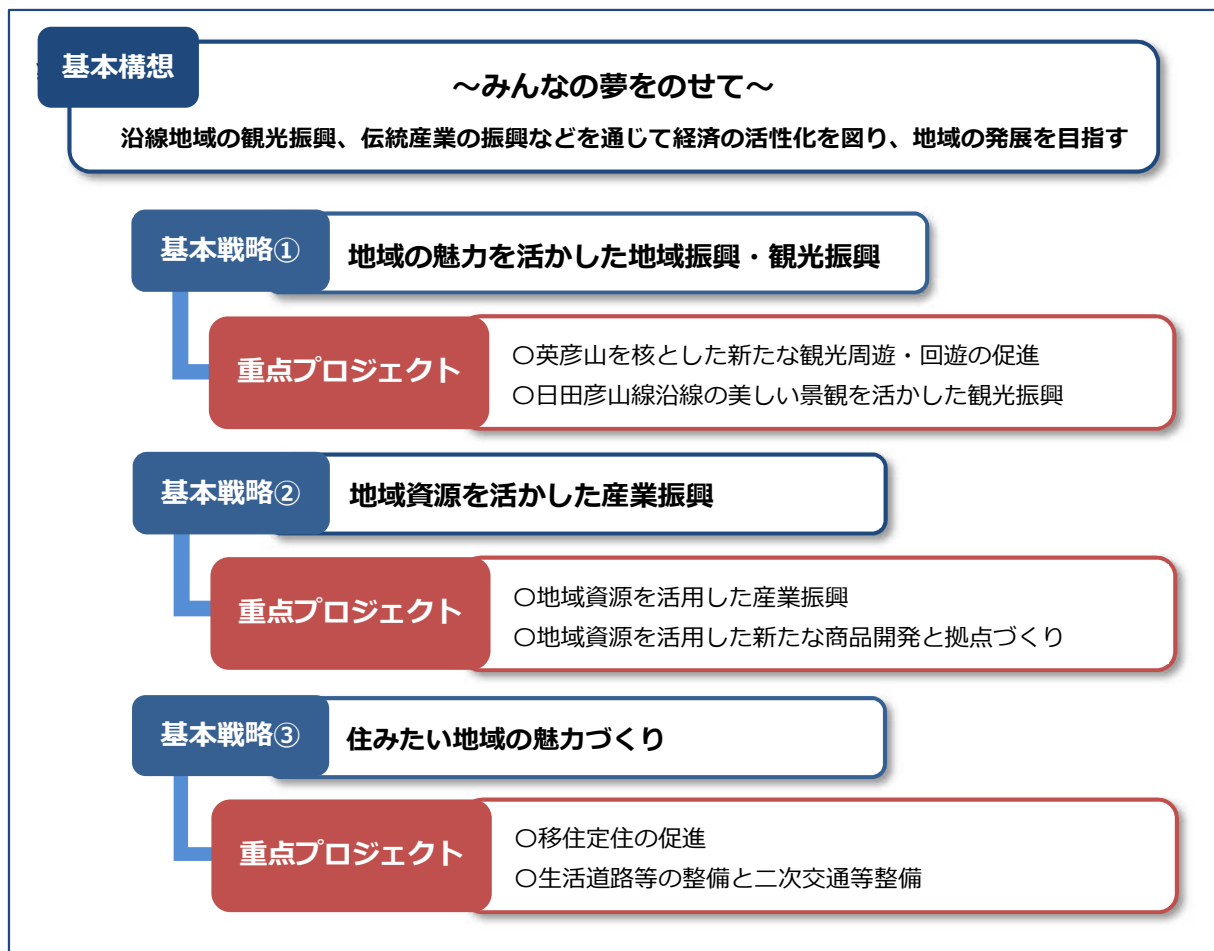
3. 福岡県日田彦山線沿線地域振興計画（2021年2月策定）

(1) 「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」策定の背景

2017年7月5日から6日にかけて発生した九州北部豪雨により、日田彦山線は添田駅以南で甚大な被害を受けた。筑前岩屋駅構内や釈迦岳トンネルでは土砂流入が発生し、大行司駅では駅舎の倒壊や構内の路盤崩壊、大行司駅から大鶴駅間では盛土の流出などが生じた。このため、添田―一夜明駅間が不通となった。

添田―一夜明駅間の復旧については、計6回の「日田彦山線復旧会議」により、彦山―宝珠山駅間を専用道とするBRTへ転換することで復旧することに合意した。

(2) 「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」の基本方針



(3) 「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」の主な取組み

- 地域内二次交通のアクセス向上とBRT・幹線路線バスの利用促進の検討
- 東峰村内のアクセス改善の検討

1. 調査概要

■ 調査期間

2021年12月～2022年1月

※ 地域公共交通計画策定に向けた事前調査事業（2021年度）において実施

■ 目的

村民に対しアンケートを実施し、村民の移動ニーズやバスの利用実態、バスに対する要望や意見等を把握することで、バスへの課題や潜在的なニーズを抽出、整理する。

■ 対象者

東峰村の住民：**684名**

回答者：**261名**（回収率：**38.2%**）

■ 調査方法

村民全戸への配布、郵送での回収

■ 調査項目

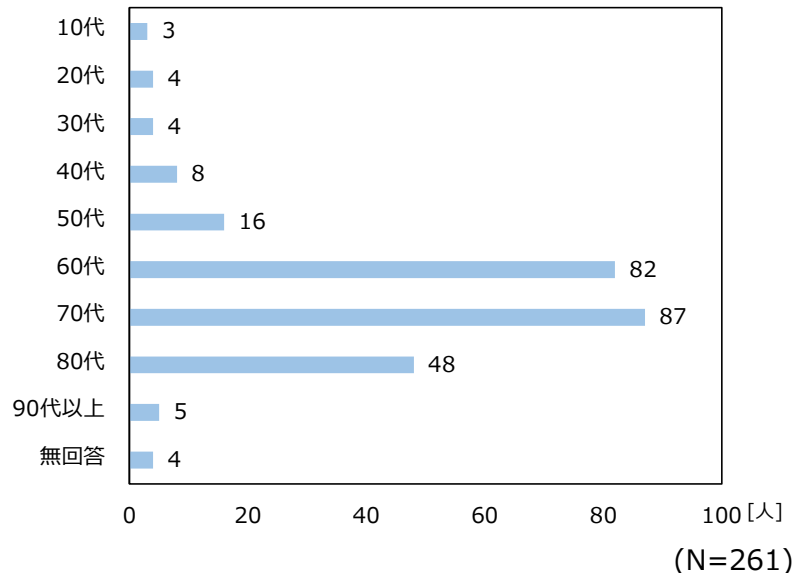
- ・ 外出の目的、外出の際の移動手段
- ・ 通院について（通院施設・移動手段）
- ・ 買い物について（利用施設・移動手段）
- ・ 通勤通学について（通勤通学先・移動手段）
- ・ この1年間に利用した公共交通機関
- ・ 公共交通機関を利用しない理由
- ・ 公共交通（コミュニティバス・乗合タクシー）の評価 等

第6章 村民へのアンケート調査

2. 調査結果

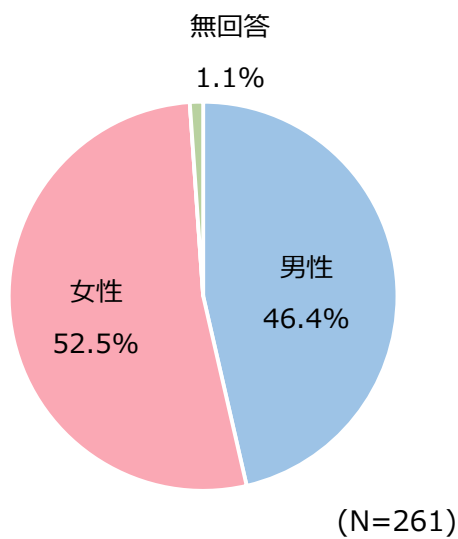
①年代

回答者の年代は「70代」が87人と最も多く、次いで「60代」が82人、「80代」が48人と多くなっている。



②性別

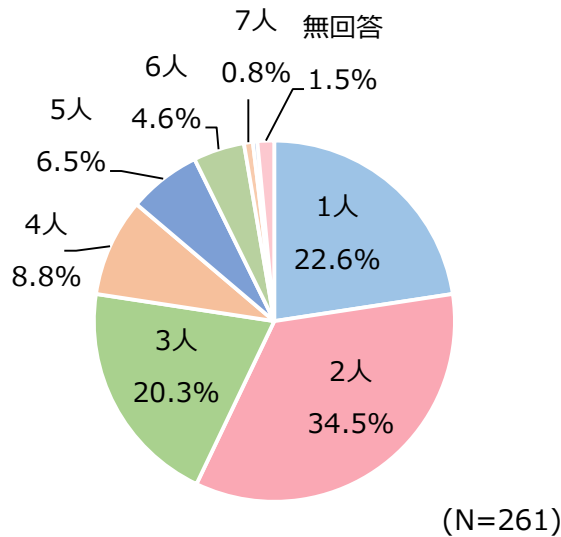
回答者の性別は、「男性」が46.4%、「女性」が52.5%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

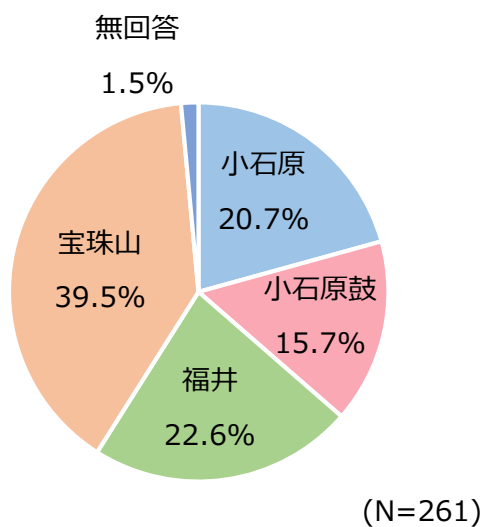
③家族の人数

回答者の家族の人数は、「2人」が34.5%と最も多く、次いで「1人」が22.6%、「3人」が20.3%となっている。



④居住地

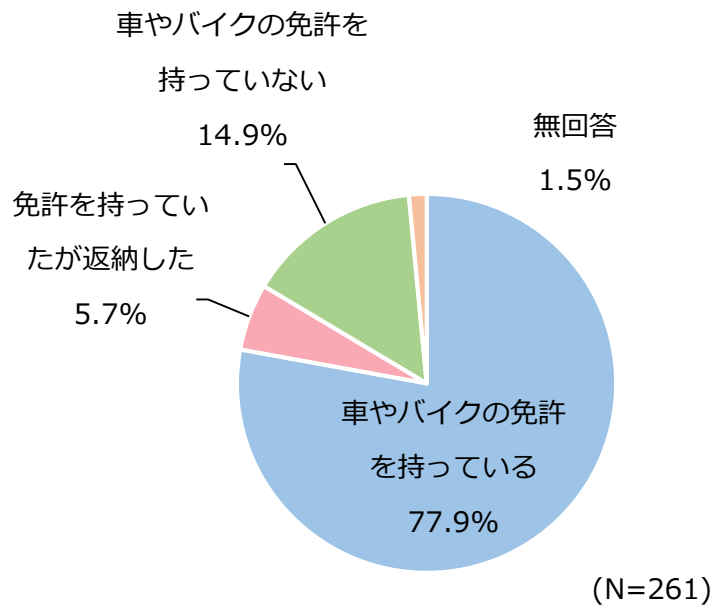
回答者の居住地は、「宝珠山」が39.5%と最も多く、次いで「福井」が22.6%、「小石原」が20.7%、「小石原鼓」が15.7%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

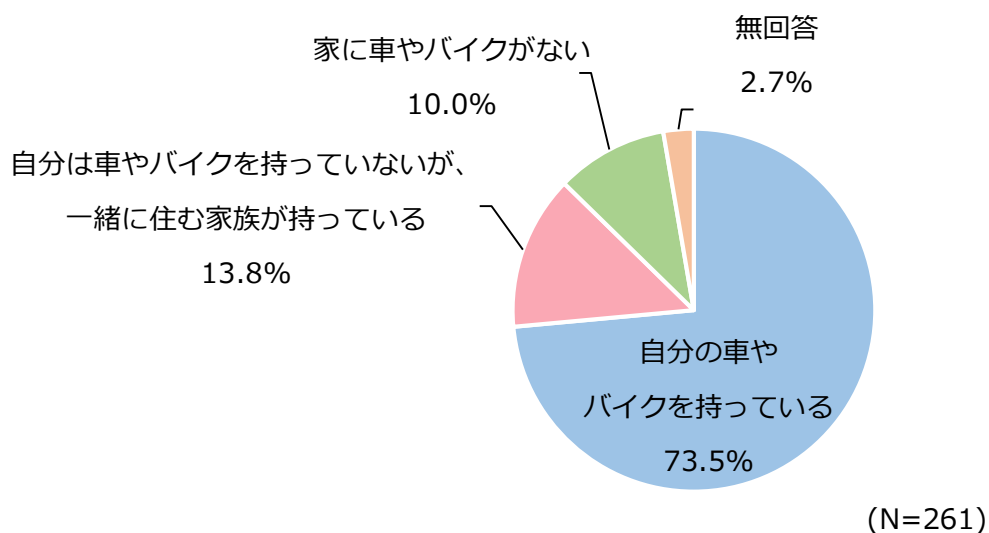
⑤運転免許について

回答者の運転免許の所有状況は「車やバイクの免許を持っている」が 77.9%で最も多く、次いで「車やバイクの免許を持っていない」が 14.9%、「免許を持っていたが返納した」が 5.7%となっている。



⑥自動車について

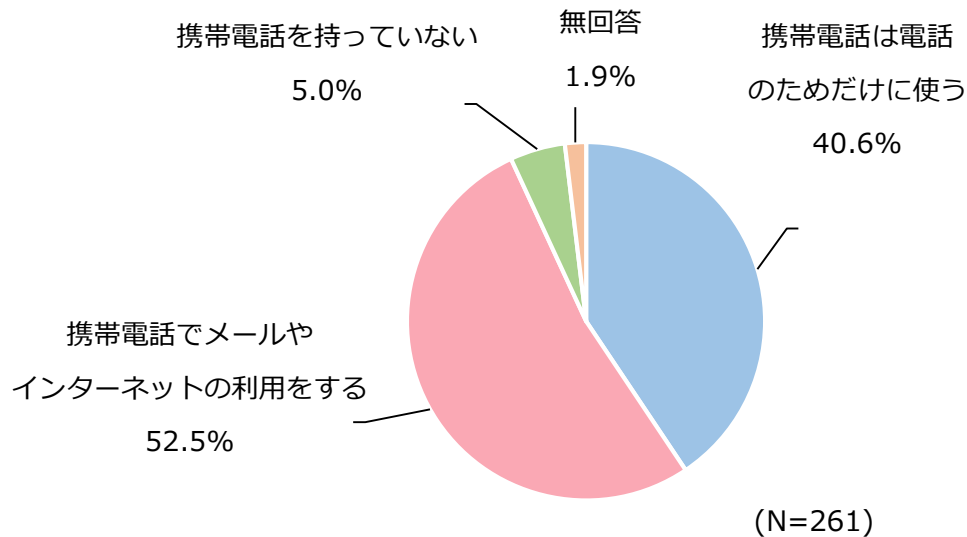
回答者の自動車の所有状況は、「自分の車やバイクを持っている」が 73.5%で最も多く、次いで「自分は車やバイクを持っていないが、一緒に住む家族が持っている」が 13.8%、「家に車やバイクがない」が 10.0%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

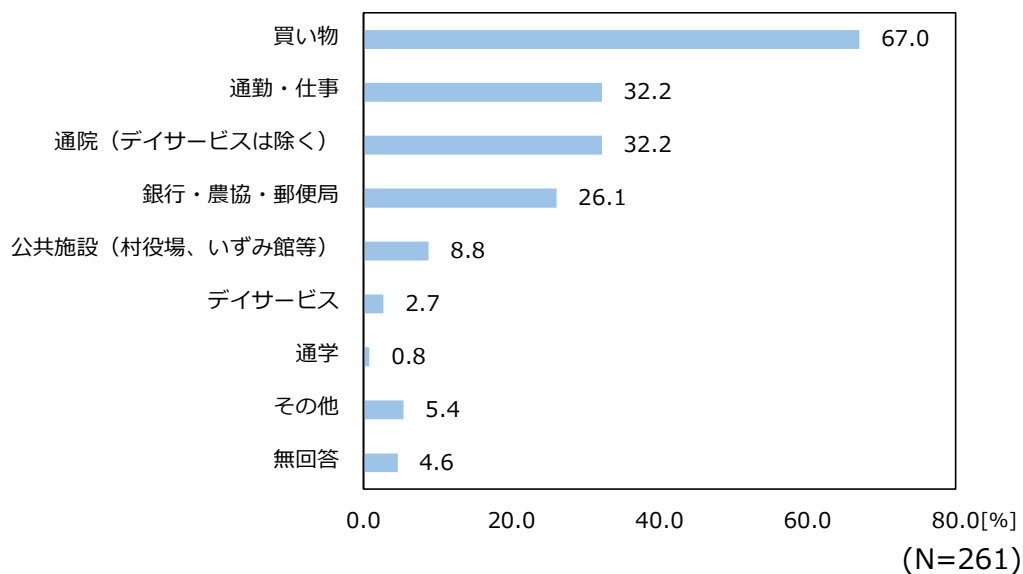
⑦携帯電話について

回答者の携帯電話の利用状況は、「携帯電話でメールやインターネットの利用をする」が52.5%で最も多く、次いで「携帯電話は電話のためだけに使う」が40.6%、「携帯電話を持っていない」が5.0%となっている。



⑧外出の目的

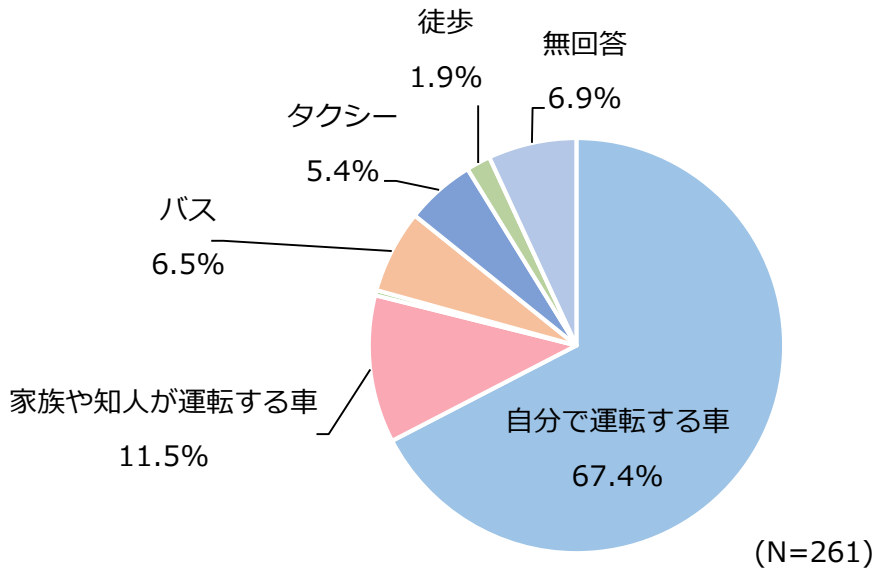
外出の目的は、「買い物」が67.0%で最も多く、次いで「通勤・仕事」と「通院（デイサービスは除く）」が32.2%、「銀行・農協・郵便局」が26.1%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

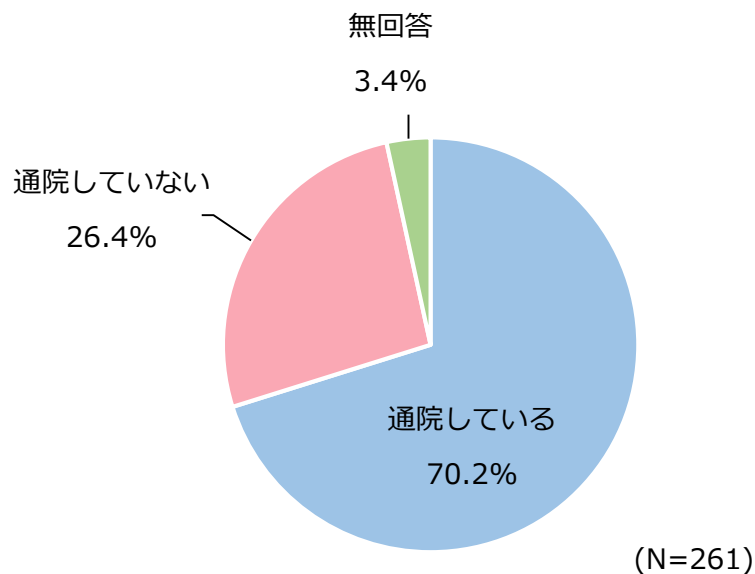
⑨最も多く利用する移動手段

⑧の目的で外出する際に最も多く利用する移動手段は、「自分で運転する車」が67.4%で最も多く、次いで「家族や知人が運転する車」が11.5%、「バス」が6.5%、「タクシー」が5.4%となっている。



⑩通院の有無

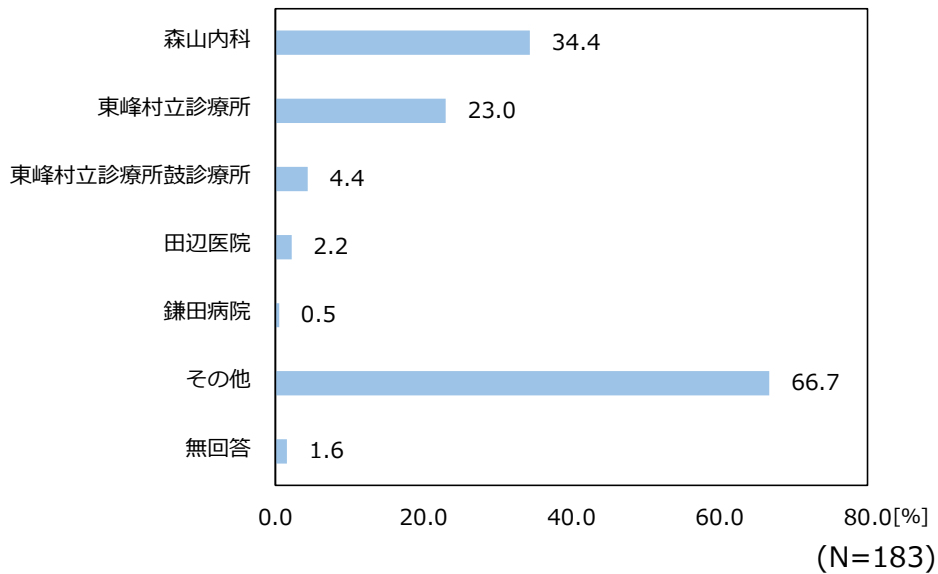
医療施設への通院の有無は、「通院している」という回答が70.2%、「通院していない」という回答が26.4%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

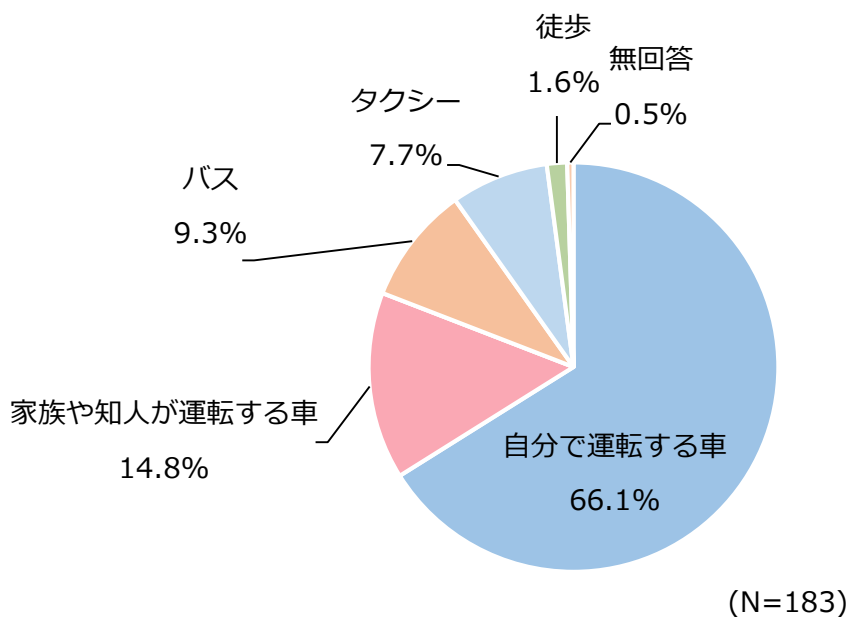
⑪通院している医療施設（通院している人のみ回答）

通院している医療施設は、「森山内科」が34.4%、「東峰村立診療所」が23.0%となっている。



⑫通院の際に最も多く利用する移動手段（通院している人のみ回答）

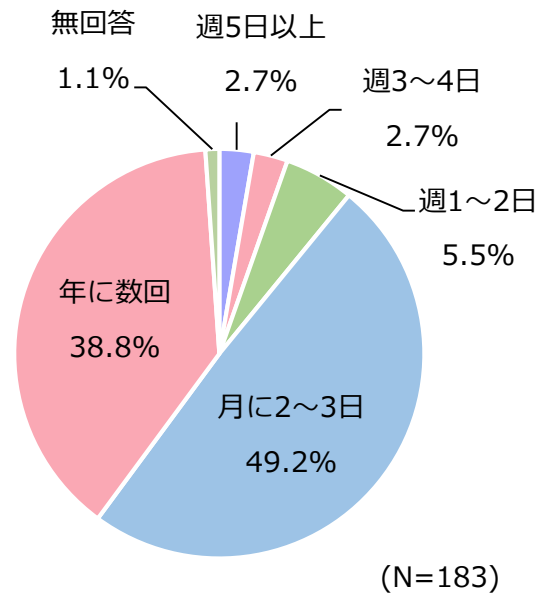
通院の際に最も多く利用する移動手段は、「自分で運転する車」が66.1%で最も多く、次いで「家族や知人が運転する車」が14.8%、「バス」が9.3%、「タクシー」が7.7%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

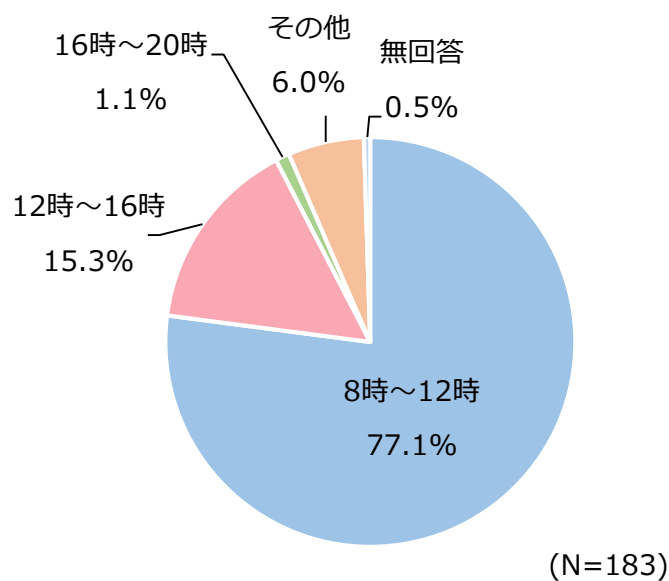
⑬通院の頻度（通院している人のみ回答）

通院の頻度は、「月に2～3回」が49.2%で最も多く、次いで「年に数回」が38.8%、「週に1～2日」が5.5%、「週5日以上」と「週3～4日」が2.7%となっている。



⑭通院の際に家を出る時間（通院している人のみ回答）

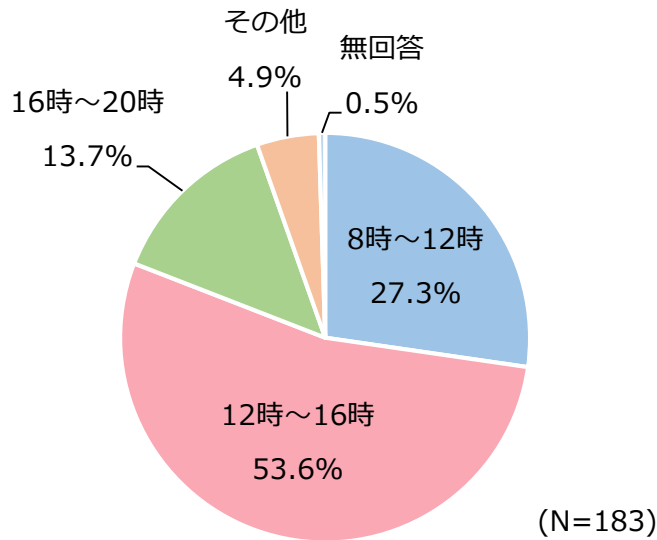
通院の際に家を出る時間は、「8時～12時」が77.1%で最も多く、次いで「12時～16時」が15.3%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

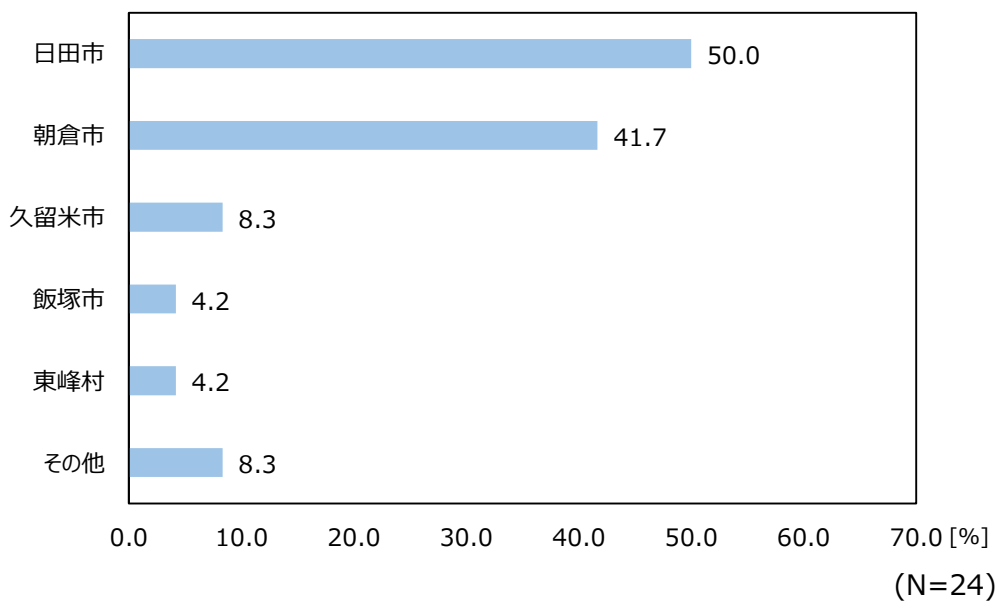
⑮ 通院の際の帰宅時間（通院している人のみ回答）

通院の際の帰宅時間は、「12～16時」が53.6%で最も多く、次いで「8時～12時」が27.3%、「16時～20時」が13.7%となっている。



⑯ バスがあれば良いと考える医療機関（記述式、自由回答）

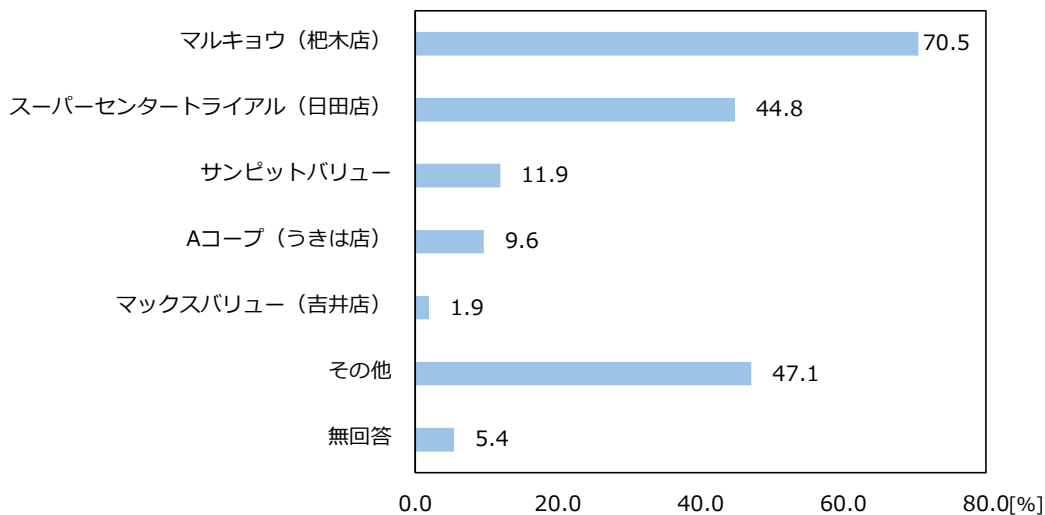
バスがあれば良いと考える医療機関として、「日田市」にある医療機関を挙げる回答が50.0%と最も多く、次いで「朝倉市」が41.7%と多くなっている。



第6章 村民へのアンケート調査

⑰買い物でよく利用する場所

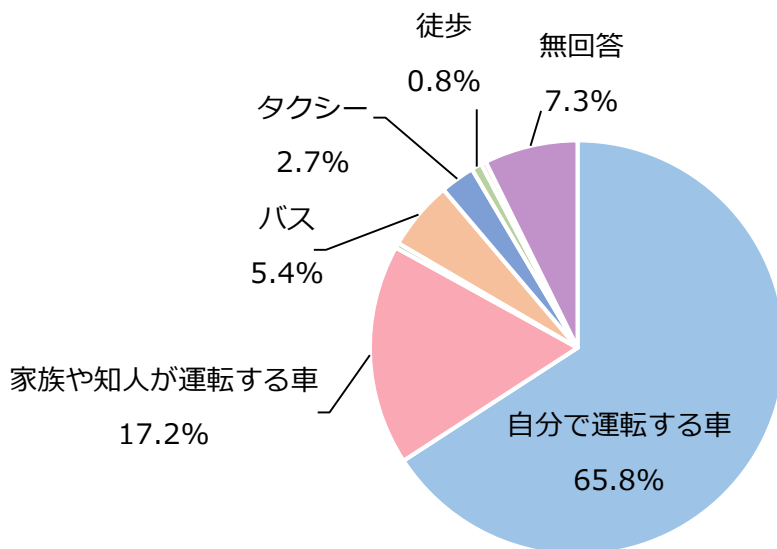
買い物でよく利用する場所は、「マルキョウ（杷木店）」が70.5%で最も多く、次いで「スーパーセンタートライアル（日田店）」が44.8%、「サンピットバリュー」が11.9%となっている。



(N=261)

⑱買い物の際に最も多く利用する移動手段

買い物の際に最も多く利用する移動手段は、「自分で運転する車」が65.8%で最も多く、次いで「家族や知人が運転する車」が17.2%、「バス」が5.4%、「タクシー」が2.7%、「徒歩」が0.8%となっている。

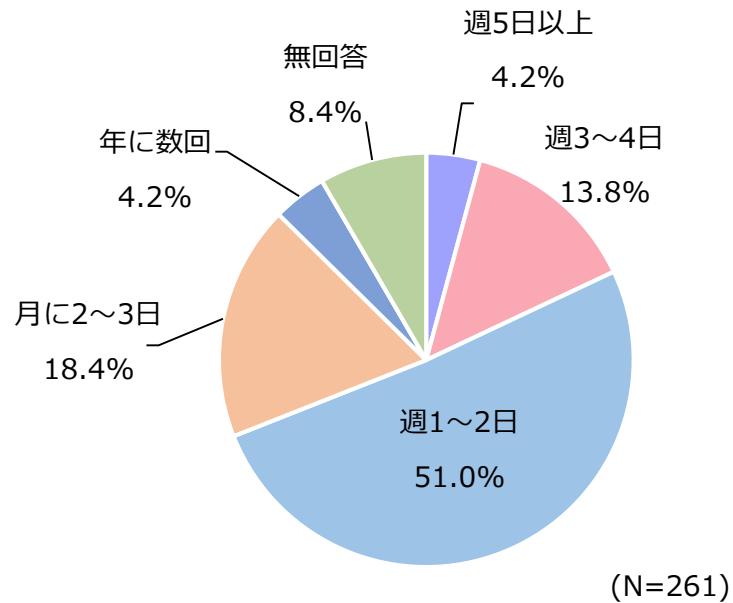


(N=261)

第6章 村民へのアンケート調査

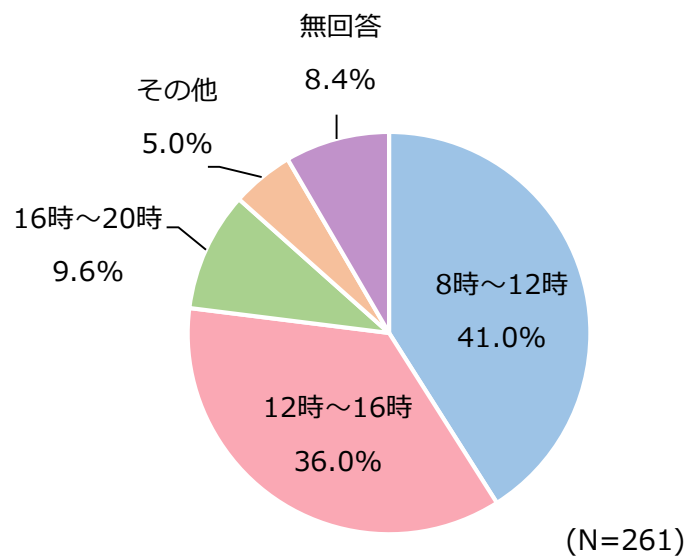
⑱ 買い物の頻度

買い物の頻度は、「週に1～2日」が51.0%で最も多く、次いで「月に2～3回」が18.4%、「週3～4日」が13.8%、「週5日以上」と「年に数回」が4.2%となっている。



⑳ 買い物の際に家を出る時間

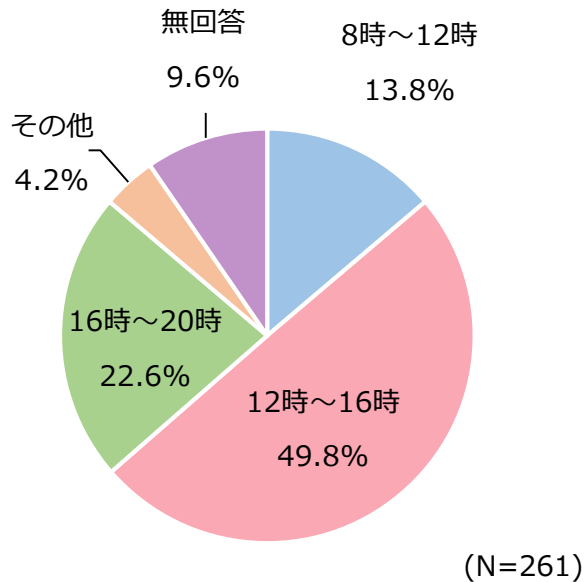
買い物の際に家を出る時間は、「8時～12時」が41.0%で最も多く、次いで「12時～16時」が36.0%、「16時～20時」が9.6%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

②買い物の際の帰宅時間

買い物の際の帰宅時間は、「12時～16時」が49.8%で最も多く、次いで「16時～20時」が22.6%、「8時～12時」が13.8%となっている。



②バスがあれば良いと考える施設（記述式、自由回答）

バスがあれば良いと考える施設として、「マルキョウ」、「トリアル」、「ゆめマート」などの回答が多かった。地域別では日田市にある施設の回答が多かった。

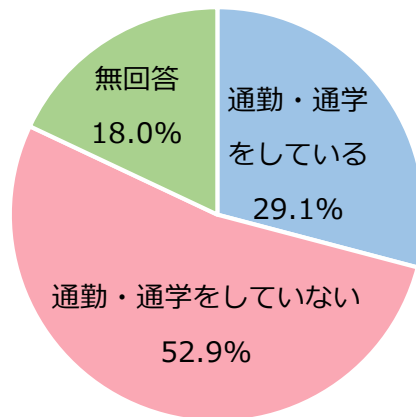
■回答例

- ・マルキョウ
 - ・トリアル
 - ・ゆめマート
 - ・ユメタウン
 - ・サンピットバリュー
 - ・イオン
- など

第6章 村民へのアンケート調査

②③通勤・通学の有無

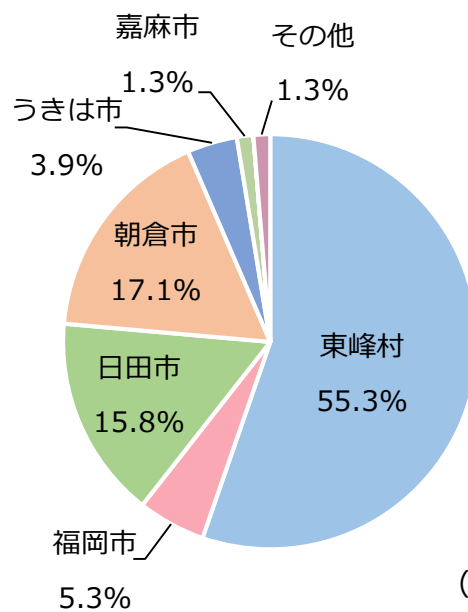
通勤・通学の有無は、「通勤・通学をしている」が 29.1%、「通勤・通学をしていない」が 52.9%となっている。



(N=261)

②④通勤・通学先（通勤・通学している人のみ回答）

通勤・通学先は、「東峰村」が 55.3%で最も多く、次いで「朝倉市」が 17.1%、「日田市」が 15.8%となっている。

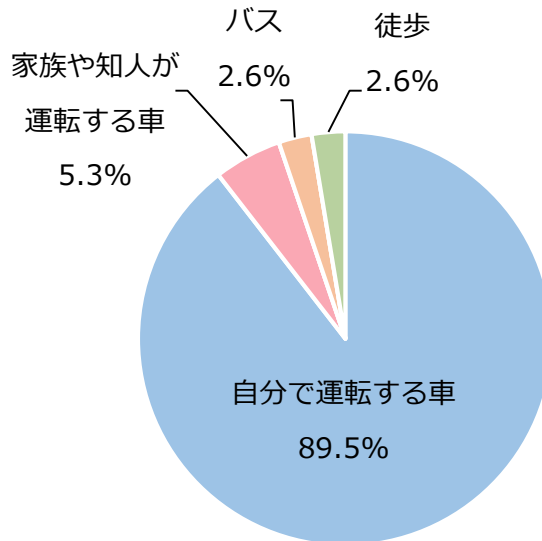


(N=76)

第6章 村民へのアンケート調査

㊸通勤・通学の際に最も多く利用する移動手段（通勤・通学している人のみ回答）

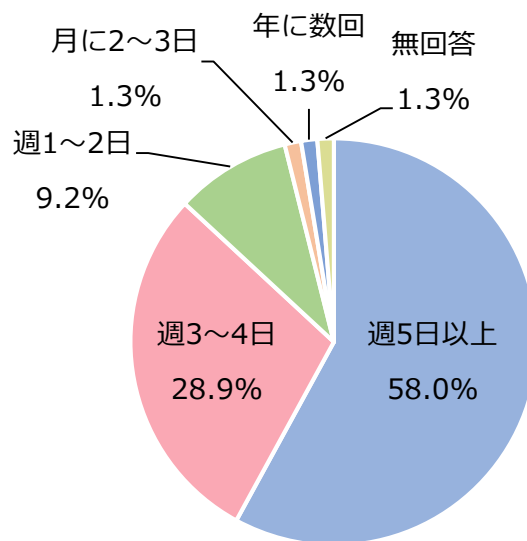
通勤・通学の際に最も多く利用する移動手段は、「自分で運転する車」が89.5%で最も多く、次いで「家族や知人が運転する車」が5.3%、「バス」と「徒歩」が2.6%となっている。



(N=76)

㊸通勤・通学の頻度（通勤・通学している人のみ回答）

通勤・通学の頻度は、「週5日以上」が58.0%で最も多く、次いで「週3～4日」が28.9%、「週に1～2日」が9.2%、「月に2～3回」と「年に数回」が1.3%となっている。

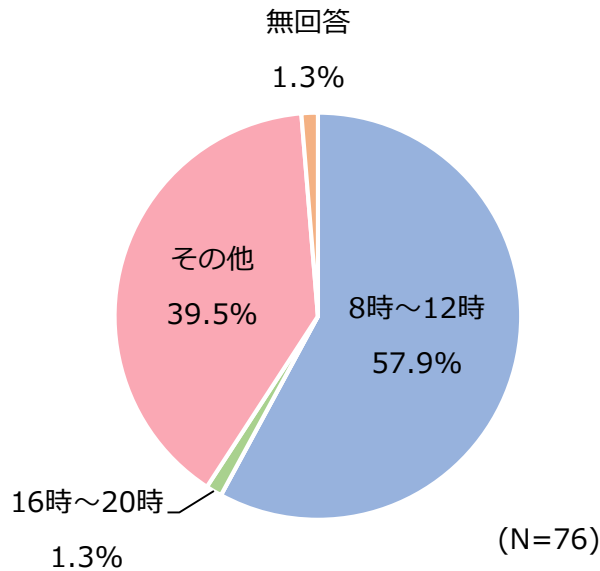


(N=76)

第6章 村民へのアンケート調査

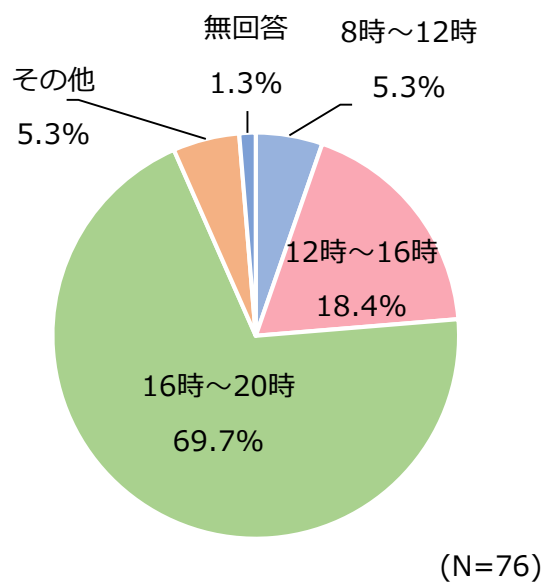
㉗通勤・通学の際に家を出る時間（通勤・通学している人のみ回答）

通勤・通学の際に家を出る時間は、「8時～12時」が57.9%で最も多く、次いで「16時～20時」が1.3%となっている。



㉘通勤・通学の際の帰宅時間（通勤・通学している人のみ回答）

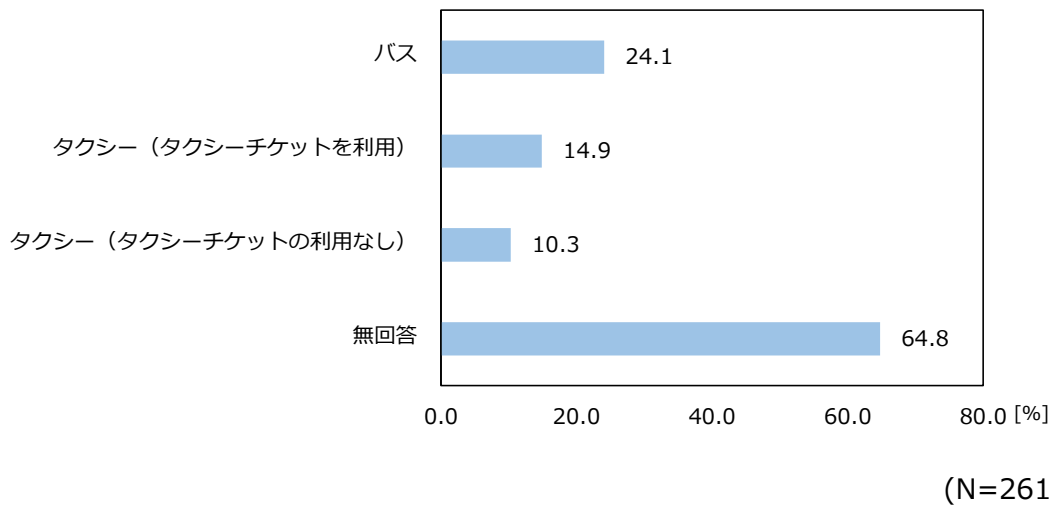
通勤・通学の際の帰宅時間は、「16～20時」が69.7%で最も多く、次いで「12～16時」が18.4%、「8～12時」が5.3%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

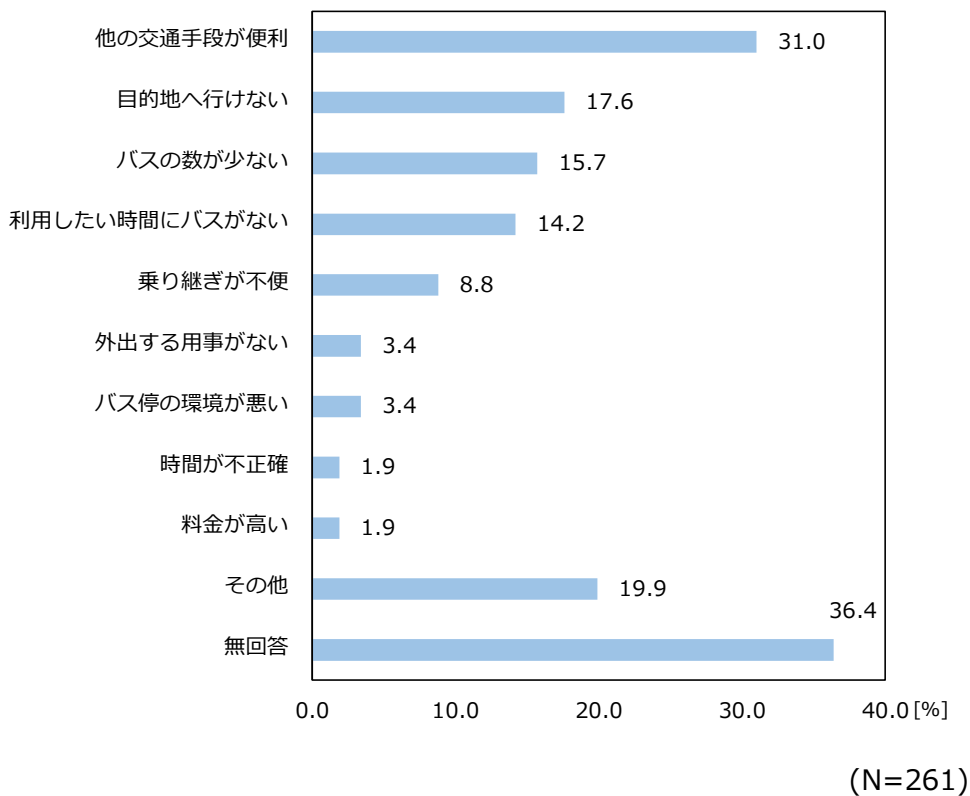
⑨東峰村で利用した公共交通

この1年間、東峰村で利用した公共交通は、「バス」が24.1%、「タクシー（タクシーチケットを利用）」が14.9%、「タクシー（タクシーチケットの利用なし）」が10.3%となっている。



⑩バスを利用しない理由

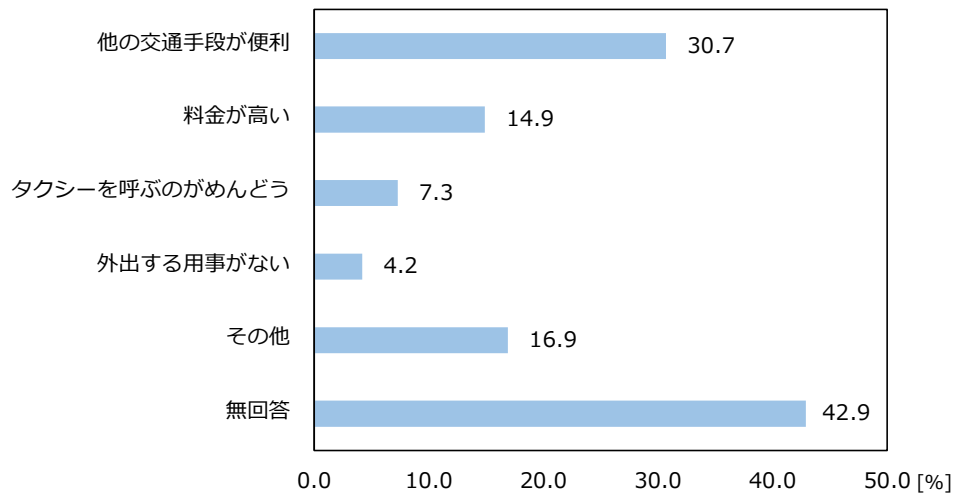
バスを利用しない理由を聞いたところ、「他の交通手段が便利」が31.0%で最も多く、次いで「目的地へ行けない」が17.6%、「バスの数が少ない」が15.7%、「利用したい時間にバスがない」が14.2%となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

⑪ タクシーを利用しない理由

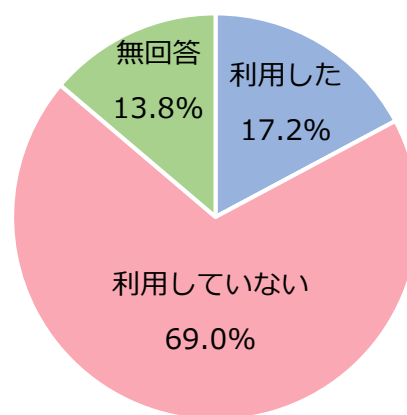
タクシーを利用していない人に対してその理由を聞いたところ、「他の交通手段が便利」が30.7%で最も多く、次いで「料金が高い」が14.9%、「タクシーを呼ぶのがめんどろ」が7.3%となっている。



(N=261)

⑫ 東峰村における村外のタクシーの利用の有無

この1年、東峰村で村外の事業者のタクシーを利用したことがあるかを聞いたところ、「利用した」が17.2%、「利用していない」が69.0%となっている。



(N=261)

第6章 村民へのアンケート調査

⑬公共交通に対する満足度

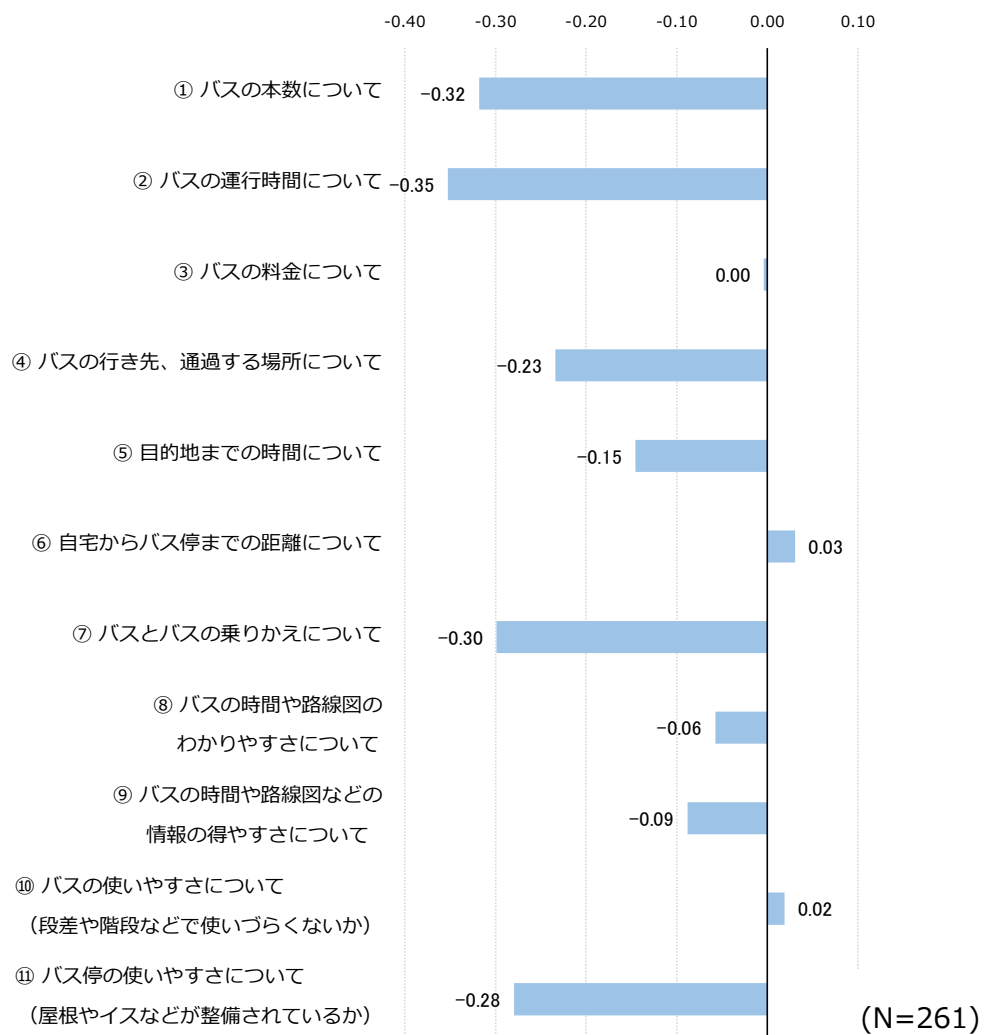
公共交通に関して、①～⑪のそれぞれの項目の満足度について、次の式により数値化した。

$$\text{〔不満〕} \times -2 + \text{〔やや不満〕} \times -1 + \text{〔やや満足〕} \times 1 + \text{〔満足〕} \times 2$$

※「0」が不満と満足が同程度の評価点となる。

評価点がプラスとなった項目は、「⑥自宅からバス停までの距離について」と「⑩バスの使いやすさについて（段差や階段などで使いづらくないか）」の2項目となっている。

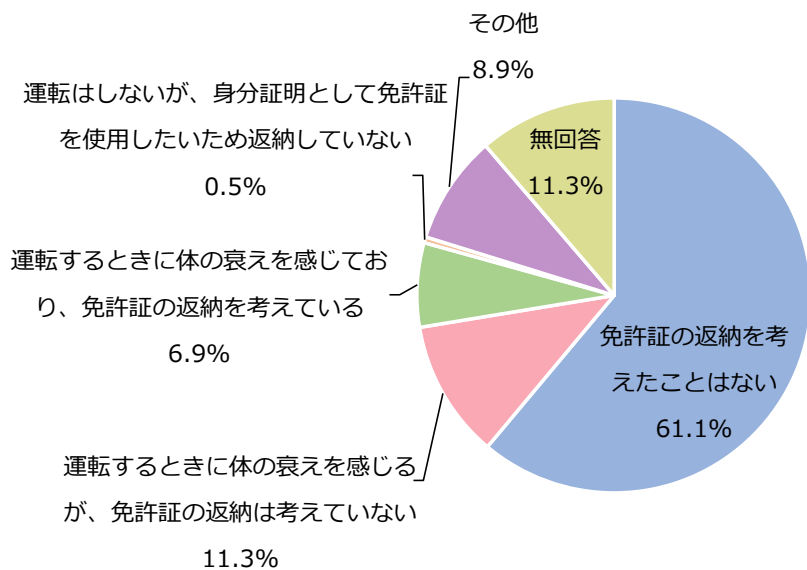
評価点が低い項目は、「②バスの運行時間について」が-0.35、「①バスの本数について」が-0.32、「⑦バスとバスの乗りかえについて」が-0.30、「⑪バス停の使いやすさについて（屋根やイスなどが整備されているか）」が-0.28、「④バスの行き先、通過する場所について」が-0.23となっている。



第6章 村民へのアンケート調査

④免許証の返納について

免許証の返納についてどのように考えているかを聞いたところ、「免許証の返納を考えたことはない」が61.1%で最も多く、次いで「運転するときに体の衰えを感じるが、免許証の返納は考えていない」が11.3%、「運転するときに体の衰えを感じており、免許証の返納を考えている」が6.9%となっている。



(N=261)

第6章 村民へのアンケート調査

㊦自由記述

- ・高校生になったら今より利用することが多くなるはずなので、通学時間帯の本数を増やして欲しい。
- ・現在、タクシーとバスを利用しているが、小石原、杷木間の運行経路の見直しを考えていただきたい。小石原を出発点として杷木を往復する場合、約50分の乗車時間となる。せめて小石原発で宝珠山経由杷木着としても杷木発の場合、塔の元から小石原を経由して宝珠山へといった経路は考えられないか。
- ・宝珠山地区から小石原地区に行く場合、大行司で乗り換えねばならないが、乗り換えなしで行ける時間・コースが欲しい。
- ・小石原の方は杷木まで行くのに時間がかかりすぎる。日田に行くにはバスとJRの乗り継ぎを考えて欲しい。
- ・朝倉街道発杷木着のバスがいつも遅延するので、杷木→東峰村のバスに乗れない。杷木→東峰村のバスの時間を調整するか本数を増やすかなど検討してほしい。
- ・代行バスを利用するためには停留所の増設と西鉄バスと代行バスの接続をお願いしたい。日田市大鶴ではバス停が何箇所か増設されている。
- ・バス停が遠いので地区で止まってもらいたい。家の前を通るけど乗れない。
- ・将来は自宅からバス停まで歩けなくなるので、最低でも集落のあるところまでは、バスが来ることを希望する。
- ・どこでも乗れて降りられるバスはひとにも親切だと思う。
- ・東峰村 BRT 前の JR の後をバスが通るようになったが、岩屋から大行司まで歩いてかなりある。徒歩ではとても無理なので、バス停を近い距離で作って欲しい。
- ・BRT のバス停を多く作って欲しい。
- ・車を購入する前はバスをよく利用したが、本数が少ないので不便に感じた。高齢者に利用してもらうにはバス停を増やすべきだと思う。飯塚方面への公共交通がないのが残念である。
- ・減便してもいいので用途のあったダイヤにして欲しい。通勤・買い物、病院など、杷木からの上りが早すぎる。1日に1、2本くらい欲しい。
- ・杷木、日田、大隈方面へ気軽に行きたい。村内の移動も簡単にできればよい。
- ・福岡空港の乗り継ぎが悪いと思うことがしばしばある。

第6章 村民へのアンケート調査

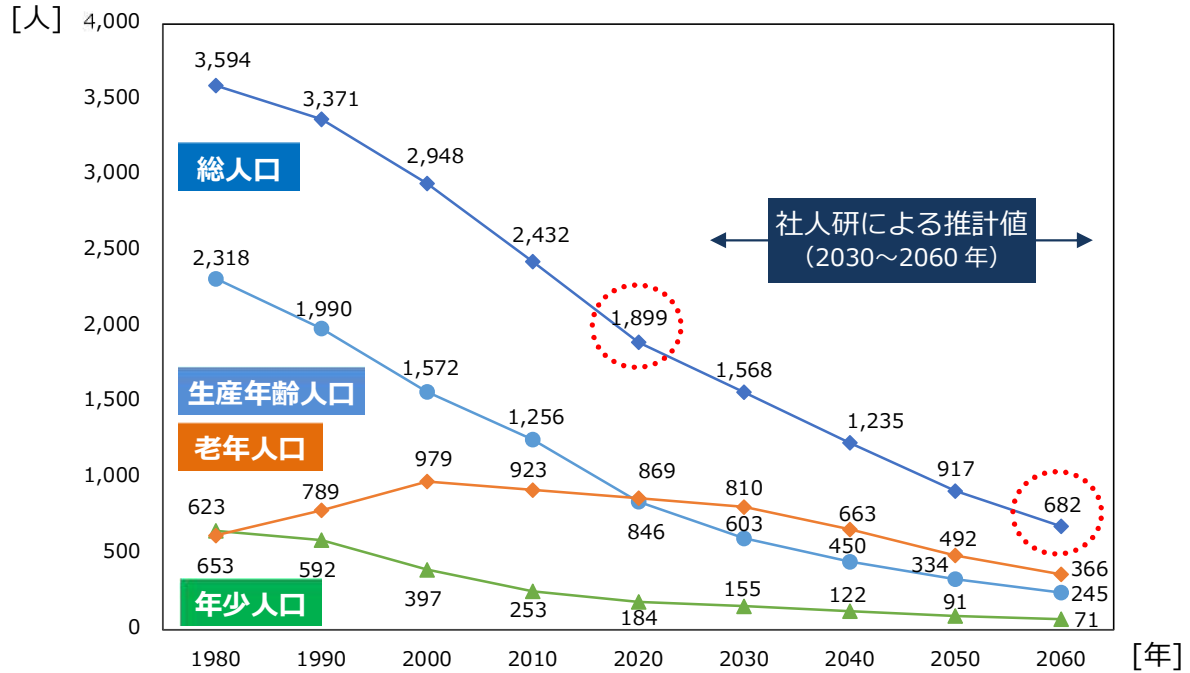
- ・現在は自家用車を運転しているので免許証の返納は考えていないが、近い将来その時が来ると思う。その時公共機関が充実していてタクシーチケットがあり、タクシーが家まで来てくれる今の取組をなくしてほしくない。現状維持以上をお願いしたい。
- ・タクシー券を利用しているが、タクシーが出払っていることが多くなかなか利用する機会がなく残念である。
- ・例えば、個人負担はあっても年間の利用額を設定した上で、目的地まで自由に行けるタクシー券を発行して欲しい。
- ・タクシー券を利用している人の利用目的・場所・頻度の統計を取って考慮したらよいのでは。村内でいずみ館のバスを有効利用したらよいと思う。
- ・公共の場(役場、JA、郵便局等)巡回する車があると良い。
- ・いずみ館の送迎バスとして利用しているのを村内一周のバスとして一日に4~5(2、3回)動かしてもらえると利用しやすい。
- ・行き先別に予約を取って相乗りするような、低料金の乗り合いタクシー的交通手段が欲しい。
- ・村巡回のオンデマンド交通網を整備して欲しい。その際は、BRT に接続できるような村内交通網をしてもらいたい。
- ・バスの本数を増やすことは、運転士不足と労働環境の悪さなど考えると、バス会社にとってかなり負担になる。バス会社に頼らないデマンド型交通を整備して欲しい。
- ・JR を復旧して欲しい。大行司駅の階段はお年寄りには無理なので、今まで通りバスでどこでも乗り降りできるようにして欲しい。JR の線路は残して休日に観光列車を走らせて各駅でマルシェして欲しい。

1. 調査結果のポイント整理

ポイント① 人口減少、高齢化が進行している。

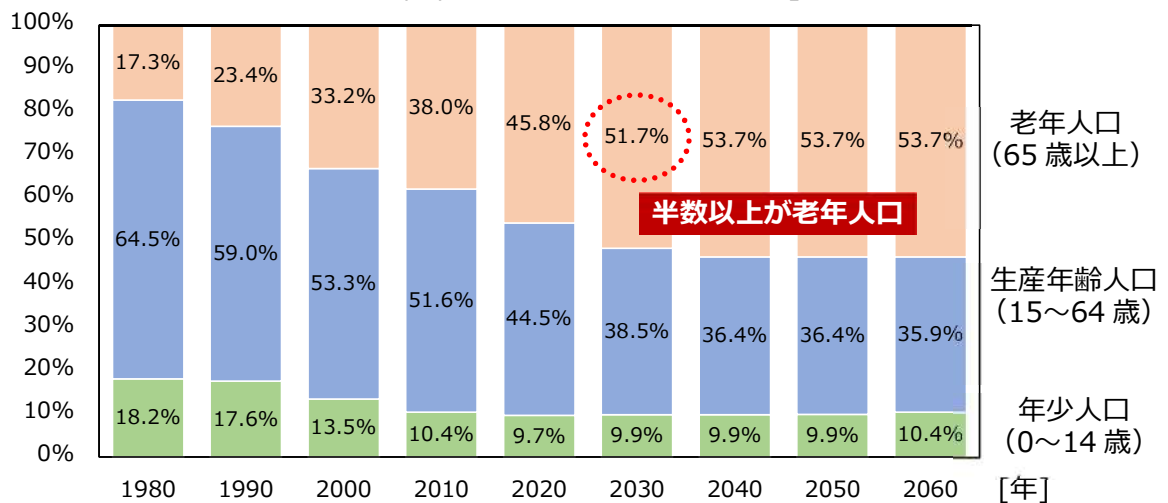
2020年に1,899人であった本村の総人口は2060年に682人と推計されており、人口減少が進行している。

図7-1 東峰村「年齢3区分別人口推移」



また、本村における老年人口（65歳以上）割合は2030年に51.7%と推計されており、高齢化が進行している。

図7-2 東峰村「年齢3区分別人口推移」



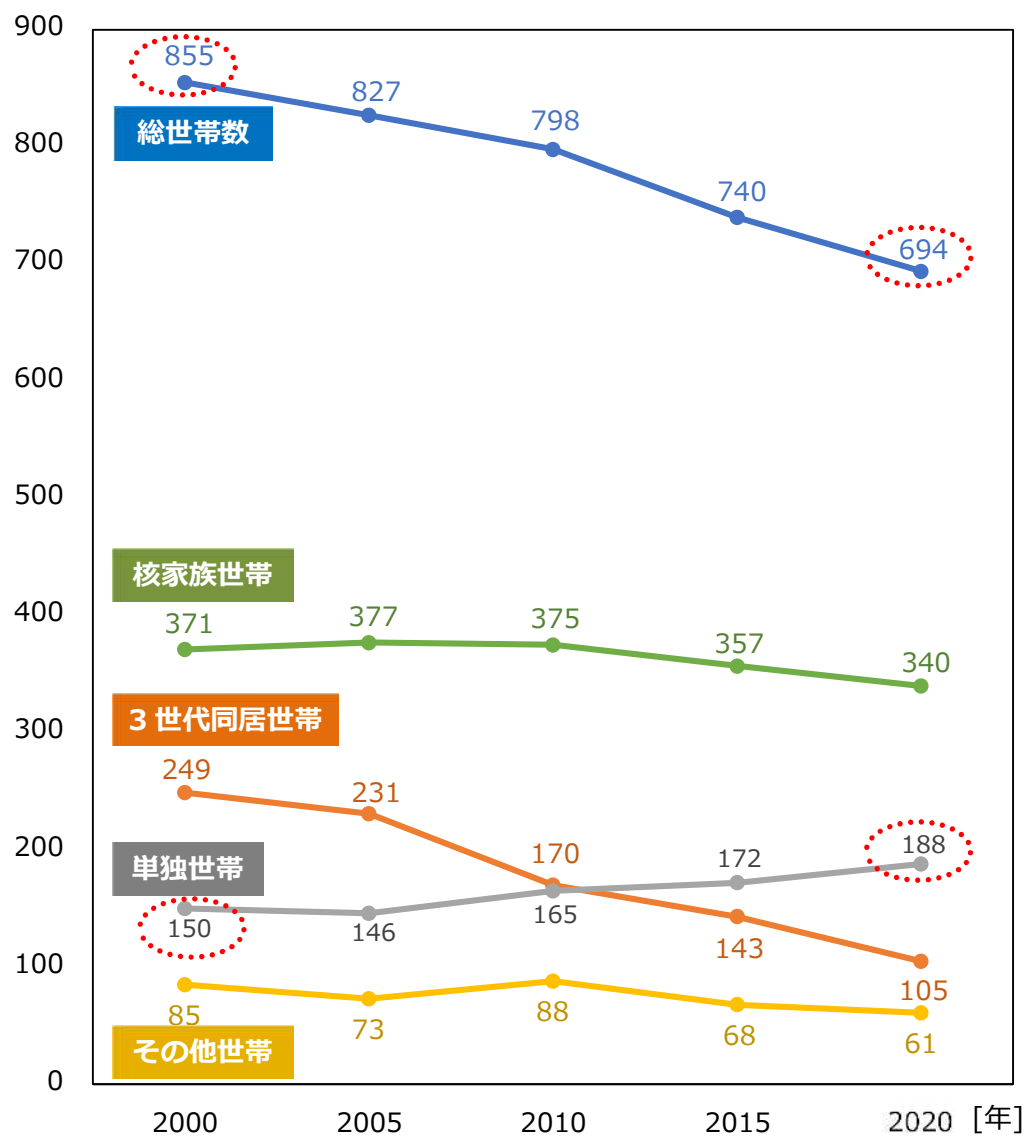
第7章 調査結果のポイント整理

ポイント② 単独世帯が増加傾向にある。

本村の総世帯数は、2000年に855件であったのが2020年に694件となっており、減少傾向にある。一方で、単独世帯については、2000年に150世帯であったのが2020年に188件となっており、増加傾向にある。

[世帯]

図7-3 東峰村「家族類型別世帯数推移」

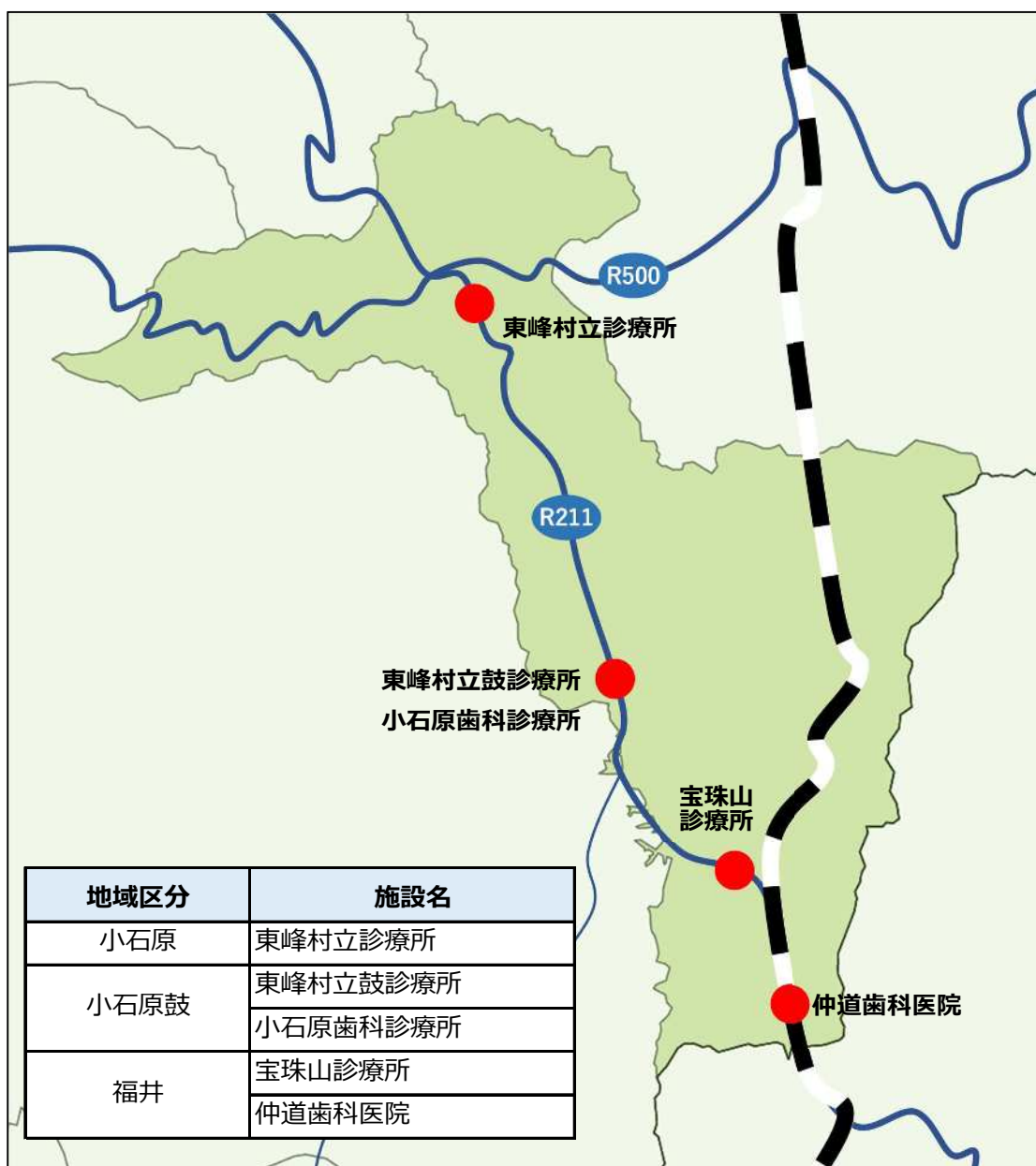


第7章 調査結果のポイント整理

ポイント③ 利用可能な医療施設が限られている。

村内の医療施設は5カ所（うち2カ所が歯科）であり、診療時間や臨時休業等を考慮すると、利用可能な医療施設は限られている。

図7-4 主な医療施設



第7章 調査結果のポイント整理

ポイント④ 製造業が盛んであり、そのなかでも窯業の売上高が高い。

本村における業種別の売上高をみると、「製造業」が1,266百万円で最も高くなっており、各種製造業別の売上高をみると「窯業・土石製品製造業」が367百万円で最も高くなっている。

図7-5 東峰村「業種別売上高」(2016年)

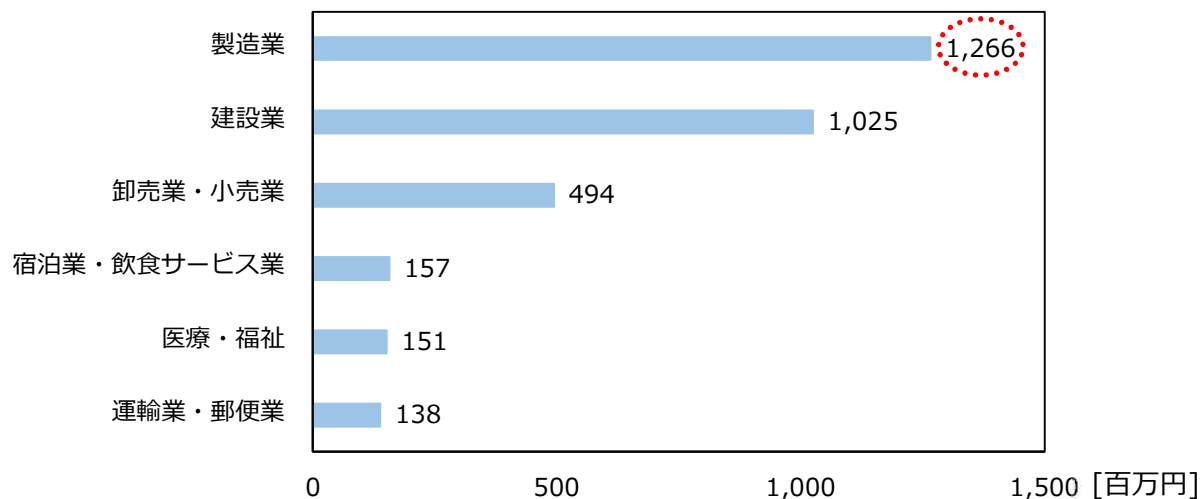
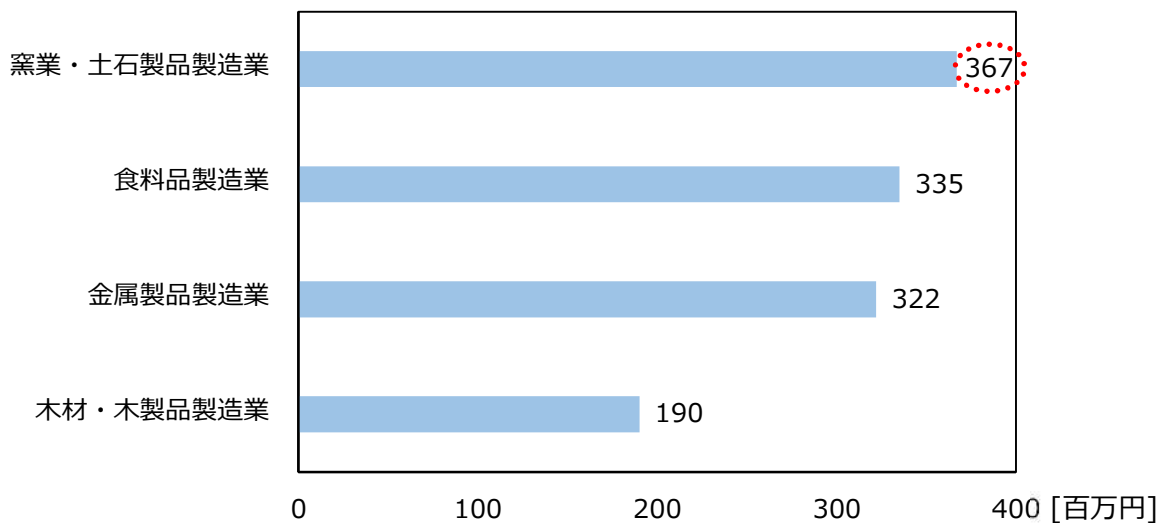


図7-6 東峰村「各種製造業売上高」(2016年)



第7章 調査結果のポイント整理

ポイント⑤ 窯業が重要な観光資源となっている。

本村では伝統的工芸品である「小石原焼」や「高取焼」等の陶器の製造が盛んであり、村内には40を超える窯元がある。毎年春と秋には「民陶むら祭」が開催され、県内外から多くの人に参加する。

図7-7 「秋の民陶むら祭」チラシ

小石原 民陶むら祭

福岡県東峰村 ～あなたの器がここにある～

イベント内容

5月3・4・5日

- フリーカップ絵付け体験…… 1,000円(午前10時～午後3時まで) **人数制限なし**
- 小石原焼小皿とおにぎり
セット販売…… 600円(午前11時～) **各日先着100名様**

5月1日～9月30日

- 第40回小石原焼伝統的工芸品展

場所：小石原焼伝統産業会館
福岡県朝倉郡東峰村大字小石原730-9 TEL.(0946)74-2266

東峰村公認キャラクター とほっぴ

2023年5月 分散来村にご協力をお願い致します。

3日(祝)から7日(日)まで 5日間開催

●お問合せ先/民陶むら祭運営委員会 TEL0946-74-2121 ⑩ 飲酒運転は絶対しない!させない!許さない!見逃さない!

第7章 調査結果のポイント整理

ポイント⑥ BRTの開業が予定されている。

2017年7月に発生した九州北部豪雨において被災し不通区間となっている添田—夜明駅間について、BRTとして復旧することが決定している。

図7-8 BRTの整備区間



ポイント⑦ 路線バスが運行している。

西鉄バス久留米により杷木—宝珠山—小石原間を繋ぐ路線バスが運行されている。

図7-9 路線バスの運行経路



第7章 調査結果のポイント整理

ポイント⑧ 2社のタクシー事業者が営業しているが、運転手、車両の数が限られている。

本村では2社のタクシー事業者が営業している。いずれの事業者も運転手、車両がそれぞれ数人、数台ずつと数が限られている。

図7-10 東峰村のタクシー事業者



ポイント⑨ 「保健福祉センターいずみ館」の送迎車両が運行している。

「保健福祉センターいずみ館」の送迎車両が月曜日を除いて運行しており、朝夕の2回村内のほぼ全域を巡回している。

図7-11 東峰村のタクシー事業者



第7章 調査結果のポイント整理

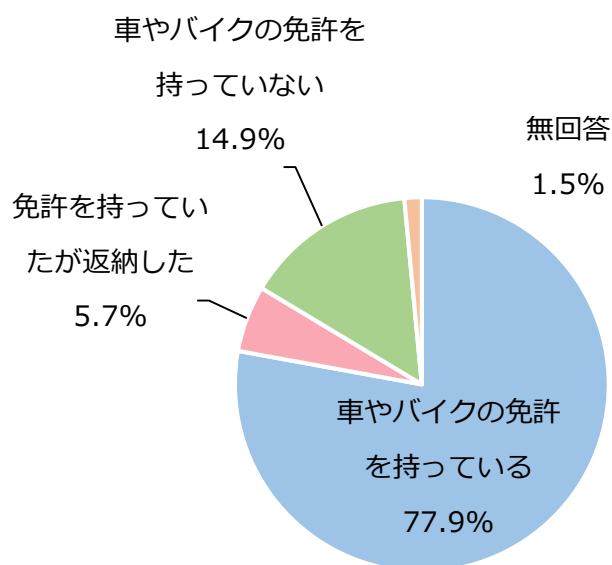
ポイント⑩ 路線バスについて、始点から終点まで1人も乗車しない「空バス」が発生している。

路線バスの乗降調査（4日間）において、始点から終点まで1人も乗車しない「空バス」が12便（23.1%）発生している。

日付	最多乗車人数 [人]	空バスの便数 [便]	空バス率 [%]
11月18日（木）	7	5	35.7
11月19日（金）	7	3	21.4
11月20日（土）	7	1	8.3
11月21日（日）	4	3	25.0
合計	-	12	23.1

ポイント⑪ 運転免許について、2割以上が「持っていない（返納した）」と回答している。

運転免許について、「車やバイクの免許を持っていない」という回答が14.9%、「免許を持っていたが返納した」という回答が5.7%となっており、2割以上が運転免許を「持っていない（返納した）」と回答している。

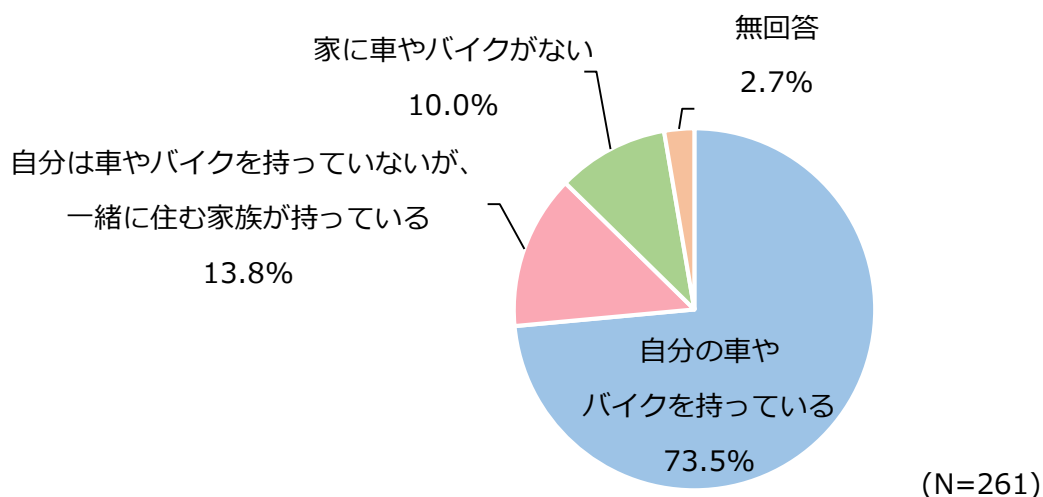


(N=261)

第7章 調査結果のポイント整理

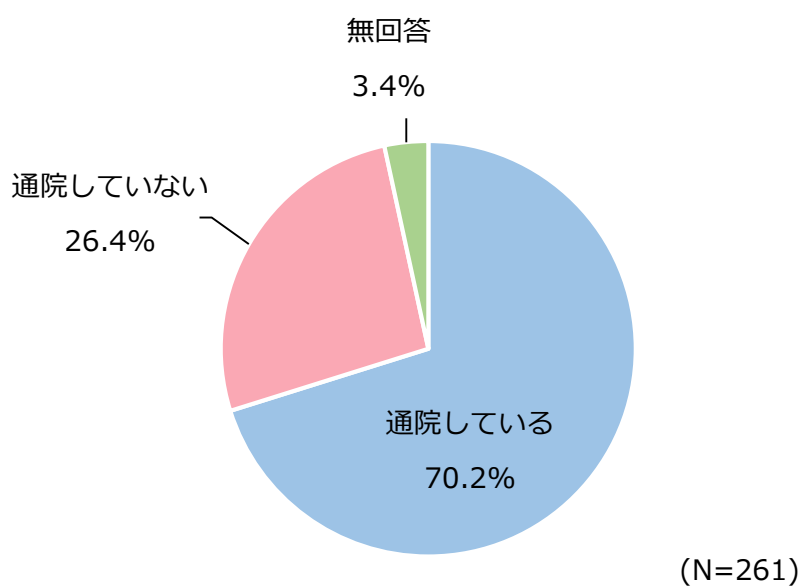
ポイント⑫ 車やバイクの所有について、2割以上が自分の車やバイクを「持っていない」と回答している。

車やバイクの所有について、「自分は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」という回答が13.8%、「家に車やバイクがない」という回答が10.0%となっており、2割以上が自分の車やバイクを「持っていない」と回答している。



ポイント⑬ 通院の有無について、約7割が「通院している」と回答している。

通院の有無について、「通院している」という回答が70.2%となっている。



第7章 課題解決に向けた対応方針の検討

2. 課題解決に向けた基本方針の検討

調査結果の主なポイントから、本村の公共交通計画の「方向性」について以下のように設定した。

主なポイント

- ポイント① 人口減少、高齢化が進行している。
 - ポイント④ 製造業が盛んであり、そのなかでも窯業の売上高が高い。
 - ポイント⑤ 窯業が重要な観光資源となっている。
 - ポイント⑥ BRTの開業が予定されている。
-
- ポイント① 人口減少、高齢化が進行している。
 - ポイント② 単独世帯が増加傾向にある。
 - ポイント③ 利用可能な医療施設が限られている。
 - ポイント⑦ 路線バスが運行している。
 - ポイント⑧ 2社のタクシー事業者が営業しているが、運転手、車両の数が限られている。
 - ポイント⑨ 「保健福祉センターいずみ館」の送迎車両が運行している。
 - ポイント⑩ 路線バスについて、始点から終点まで1人も乗車しない「空バス」が発生している。
 - ポイント⑪ 運転免許証について、2割以上が「持っていない（返納した）」と回答している。
 - ポイント⑫ 車やバイクの所有について、2割以上が自分自身の車やバイクを「持っていない」と回答している。
 - ポイント⑬ 通院の有無について、約7割が「通院している」と回答している。
-
- ポイント⑥ BRTの開業が予定されている。
 - ポイント⑧ 2社のタクシー事業者が営業しているが、運転手、車両の数が限られている。
 - ポイント⑩ 路線バスについて、始点から終点まで1人も乗車しない「空バス」が発生している。
-
- ポイント④ 製造業が盛んであり、そのなかでも窯業の売上高が高い。
 - ポイント⑤ 窯業が重要な観光資源となっている。
 - ポイント⑥ BRTの開業が予定されている。

4つの方向性

方向性①

高齢者や観光客等、あらゆる属性の人にとって利便性の高い地域交通を構築し、本村での暮らしやすさ向上や観光振興につなげる。

方向性②

人材不足や利用者の減少等、公共交通を取りまく環境がより一層厳しくなることを想定し、安定した地域交通運営に向けて現段階から長期目線での対策を講じる。

方向性③

限られた人員のなかでより利便性の高い公共交通を構築するため、デジタル化を推進する。また、近隣自治体と連携したMaaS推進により、効果的な観光振興につなげる。

方向性④

BRTの開業を契機に、本村で盛んな産業やBRTそのものを活かした観光客の誘致に取り組む。また、観光振興の取組みについては地元の事業者や組合、地域住民等が積極的に参加できる環境を整え、地域全体のにぎわい創出につなげる。

1. 基本方針

上位計画、関連計画及び「現状と課題のポイント」を踏まえて設定した4つの基本方針について、それぞれの考え方を整理する。

4つの基本方針

基本方針Ⅰ すべての人にとって使いやすい地域交通の形成

すべての村民にとって利用しやすい地域交通の形成を目指す。また、BRT 開通を見据え、村外からの観光客にとっても使いやすい形で **BRT を起点とした二次アクセス**を整備する。

基本方針Ⅱ 地域の未来を守る公共交通体制の構築

人材不足や利用者の減少等、公共交通を取りまく厳しい環境を打開し、本村の地域交通を持続可能なものにするための体制を構築する。

基本方針Ⅲ デジタル化の機運醸成に向けた新しい地域交通のしくみづくり

AI を搭載した運行管理システムの導入による交通サービスの利便性及び効率性向上や、MaaS による効果的な交通情報、観光情報の発信等、デジタル化を積極的に推進する。また、村民が新しい公共交通のサービスに慣れ親しみやすい環境を整え、本村におけるデジタル化の機運醸成につなげる。

基本方針Ⅳ 地域のにぎわい創出につながる BRT の活用と公共交通の取組み推進

九州初となる BRT を本村の観光資源として捉え、新しいサービスや新商品の開発を行う。また、貨客混載等の取組みにより普段公共交通を利用しない村民が公共交通に触れる機会を創出し、公共交通を起点とした地域のにぎわい創出につなげる。

第8章 東峰村地域公共交通計画

2. 公共交通の課題解決による村の将来像の実現

本村の地域公共交通計画において「4つの基本方針」を推進することで、“美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村”を実現する。

4つの基本方針

基本方針Ⅰ すべての人にとって使いやすい地域交通の形成

基本方針Ⅱ 地域の未来を守る公共交通体制の構築

基本方針Ⅲ デジタル化の機運醸成に向けた新しい地域交通のしくみづくり

基本方針Ⅳ 地域のにぎわい創出につながる BRT の活用と公共交通の取組み推進

基本方針に基づく事業の実施

課題の解決

- ・公共交通の利便性向上
- ・公共交通の利用促進
- ・公共交通の運営体制強化
- ・デジタル化による利便性向上、業務効率化
- ・観光振興と地域のにぎわい創出 等

将来像の実現

美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村



第8章 東峰村地域公共交通計画

3. 各種公共交通の役割と位置づけ

(1) 公共交通の役割と位置づけ

地域公共交通確保維持事業^{※1}の観点より、各種公共交通の役割と位置づけを整理する。

本村における公共交通の位置付け・役割

補助制度に基づく位置付け	公共交通	役割	課題	確保・維持策
地域間幹線系統 ^{※2}	日田彦山線 BRT ひこぼしライン	村外、特に添田町や日田市方面との接続を担う。	路線が本村東部に偏っており、BRT 単独で村内での移動需要への対応が難しい。	東峰村乗合タクシーとの連動により需要を確保。また、 地域公共交通確保維持事業(幹線補助) を活用し、持続可能な運行を確保。
地域間幹線系統	路線バス 杷木 - 宝珠山 - 小石原線	村外、特に朝倉市方面との接続を担う。	始点から終点まで利用者が一人もいない空バスが生じている。	自家用有償旅客運送の導入を踏まえ、効率の良い新たな運行経路等を検討。また、村として運行支援を行い、持続可能な運行を確保。
地域内フィーダー系統 ^{※3}	東峰村乗合タクシー ^{※4} (自家用有償旅客運送)	村内での移動、または幹線系統を起点とした二次交通としての機能を担う。	区域運行を継続するため、十分な数のドライバー確保が必要。	交通空白地有償運送の運転者講習開催によりドライバーを確保。また、 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助) を活用し、持続可能な運行を確保。
その他	タクシー	村内での移動、村外への移動の両方を担い、他の公共交通を補完する。	利用者確保のため、東峰村乗合タクシーとの明確な棲み分けが必要。	東峰村乗合タクシーとの違いを十分に周知し、タクシーの需要を確保。

※1 地域における生活交通の確保、維持に向けた国の支援事業

※2 地域をまたがるような地域間交通ネットワークを形成する公共交通の系統

※3 地域間幹線系統に接続し、地域内において支線の役割を果たすような公共交通の系統

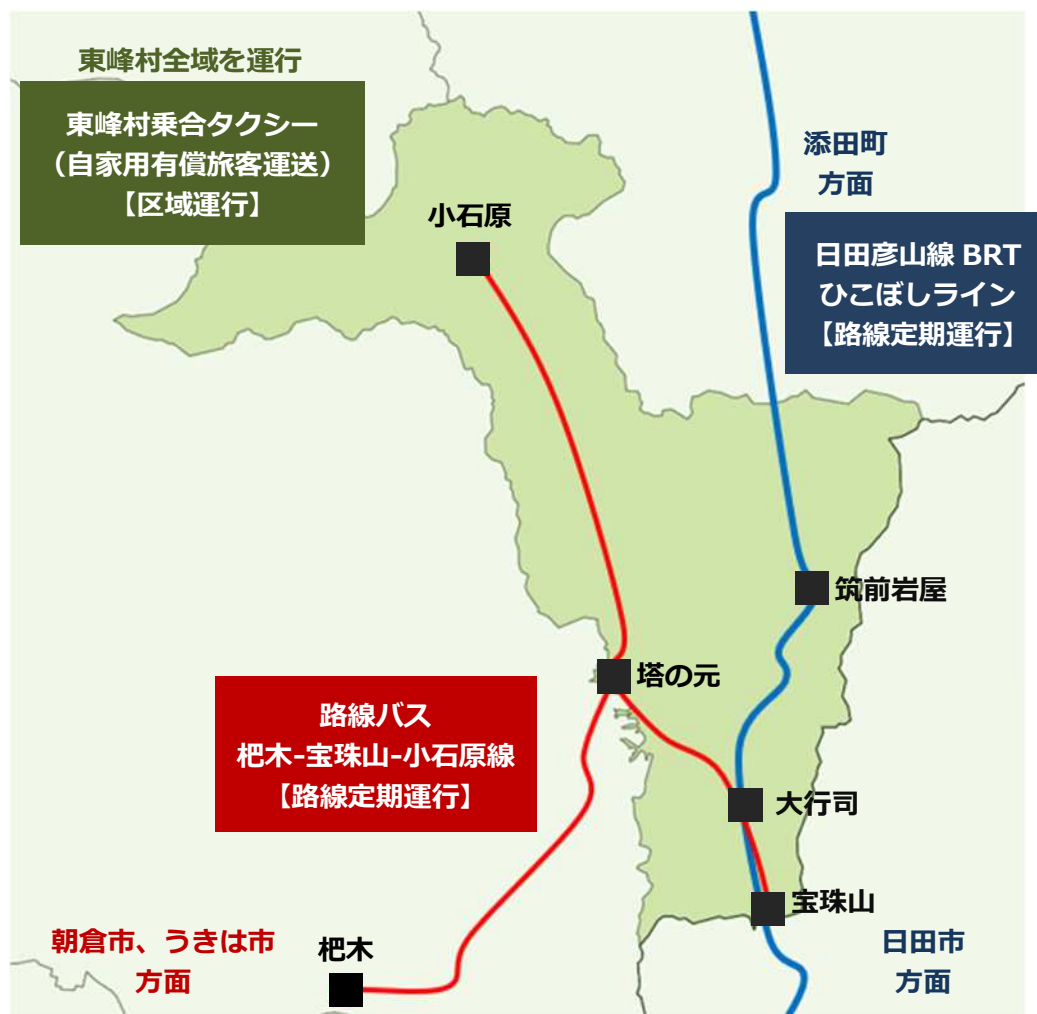
※4 令和5年12月時点で実証実験として運行しており、令和6年10月より本格運行開始予定

第8章 東峰村地域公共交通計画

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
日田彦山線 BRT ひこぼしライン	添田	大行司・宝珠山等	日田	4条乗合	路線定期運行	九州旅客鉄道株式会社	幹線補助
路線バス 杷木-宝珠山-小石原線	小石原	塔の元・宝珠山等	杷木	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス久留米株式会社	村による運行支援
東峰村乗合タクシー (自家用有償旅客運送)	東峰村村内			79条	区域運行	東峰村 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
タクシー	—	—	—	4条乗用	—	小石原観光タクシー株式会社、 合同会社東峰	なし

図8-1 村内交通の整理



第8章 東峰村地域公共交通計画

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

本村においては、宝珠山地区を中心に日田市を生活圏とする村民が多いため、日田市内の高校に通う学生や、医療施設に通院する高齢者にとっての移動手段として日田彦山線 BRT ひこぼしラインは重要な役割を担っている。BRT については九州初という希少性もあり、これまでの鉄道路線以上に観光客にとってのニーズも高まると期待される。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

また、本村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タクシーのみであり、村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である。そこで、自家用有償旅客運送による東峰村乗合タクシーを導入し、村民の生活交通を確保するとともに、幹線系統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村内周遊を可能にする。さらに、本計画を推進するなかで、路線バスや BRT の幹線系統と支線となる東峰村乗合タクシーを効果的に連動させ、地域交通の全体的な活性化を図る。

一方で、自治体の運営努力だけでは自家用有償旅客運送（東峰村乗合タクシー）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・維持する必要がある。

第8章 東峰村地域公共交通計画

4. 計画の区域

本計画の区域は「**本村全域**」とする。

5. 計画の期間

本計画の期間は「**令和5年度から令和9年度までの5年間**」とする。

6. 計画の目標

本計画の「4つの基本方針」を踏まえ、計画の「目標」を以下の通り設定する。

基本方針	目標
基本方針Ⅰ すべての人にとって使いやすい地域交通の形成	目標1 すべての人が利用しやすい地域交通の整備
	目標2 地域交通に対する満足度の向上
基本方針Ⅱ 地域の未来を守る公共交通体制の構築	目標1 地域交通をマネジメントする組織の構築と育成
	目標2 地域交通の理解度向上
	目標3 地域交通の収支率向上
	目標4 財政負担の軽減
基本方針Ⅲ デジタル化の機運醸成に向けた新しい地域交通のしくみづくり	目標1 村民のデジタルリテラシー向上
	目標2 デジタル化の機運醸成
基本方針Ⅳ 地域のにぎわい創出につながるBRTの活用と公共交通の取組み推進	目標1 村民を主体とした交通、観光に係る取組み推進
	目標2 BRTを観光資源と捉えた観光振興の推進


第8章 東峰村地域公共交通計画

7. 目標を達成するための事業

事業①	自家用有償旅客運送の導入	利便増進事業※
<p>基本方針</p> <p>内容</p>	<p>I. すべての人にとって使いやすい地域交通の形成</p> <p>事業①-1. 「東峰村乗合タクシー」の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 自家用有償旅客運送の制度を活用し、「東峰村乗合タクシー」を導入する。 ■ 自家用有償旅客運送の主体は村が担う一方で、運行や車両整備等については交通事業者に委託し、村、交通事業者、村民が一体となって取り組む体制を構築する。 ■ EVバスや水素バス等、環境負荷の少ない車両の導入を検討する。 <p>図8-2 東峰村乗合タクシー実証運行時の案内チラシ</p>  <p>事業①-2. AI活用型オンデマンドシステムを活用した運行管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ AI活用型オンデマンドシステムを導入し、東峰村乗合タクシー（自家用有償旅客運送）の運行管理（予約受付、配車、ルート決定、実績管理等）を行う。 	

※ 東峰村地域公共交通利便増進実施計画において具体的な事業内容を記載

第8章 東峰村地域公共交通計画

<p><u>事業の ポイント</u></p>	<p>事業①-1. 「東峰村乗合タクシー」の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ドアツードア運行かつ利用当日の予約も可能とすることで、高齢者や観光客を含めすべての人にとって利用しやすいサービスとする。 ■ 一般タクシーとの違いを明確にし、利用者に対して十分に周知する。 <p>事業①-2. AI 活用型オンデマンドシステムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ICT や AI を活用した公共交通サービスを提供することにより、本村におけるデジタル化の機運醸成につなげる。 ■ AI 活用型オンデマンドシステムを活用することで、原則として自由経路、自由ダイヤでの運行を行いながら BRT のダイヤに合わせて停留所に到着するよう運行管理を行い、BRT との接続を確保する。 ■ 高齢者を中心にスマートフォンの扱いに不慣れな利用者も多いと想定されるため、電話での予約受付窓口も設置する。 <p>図8-3 AI 活用型オンデマンド交通の参考事例（のるーと）</p> <div style="text-align: center;">  </div>
<p><u>関連事業</u></p>	<p>事業② 幹線路線の見直し</p> <p>事業③ BRT 停留所の周辺整備</p> <p>事業⑤ 地域交通のマネジメント体制の構築</p> <p>事業⑥ デジタルサイネージによる交通情報、観光情報の発信</p> <p>事業⑨ 貨客混載の導入検討</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、近隣自治体、交通事業者、システム事業者、村民</p>
<p><u>開始時期</u></p>	<p>令和6年度※</p>

※ 東峰村乗合タクシーについては令和5年12月時点で実証実験として運行しており、令和6年10月より本格運行開始予定

第8章 東峰村地域公共交通計画

事業② 幹線路線の見直し

<p>基本方針</p>	<p>I. すべての人にとって使いやすい地域交通の形成</p>
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東峰村乗合タクシーの新設を踏まえ、効率と利便性のバランスがとれた新しい運行経路について検討する。 ■ 現行路線が最適な運行であると判断された場合においても、運行便数や運行ダイヤについて改善を検討する。 <p>図8-4 現行の幹線路線（左）と見直しの方向性（右）</p>
<p>事業のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 始点から終点まで乗客が1人もいない「空バス」が発生していることを踏まえ、利便性向上による乗車率向上や新しい運行方式（事前予約制等）の導入による空バスの解消を目指す。 ■ 交通事業者及び近隣自治体と綿密な協議を重ねながら検討を進める。
<p>関連事業</p>	<p>事業① 自家用有償旅客運送の導入</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、近隣自治体、交通事業者</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和5年度</p>

第8章 東峰村地域公共交通計画

事業③

BRT 停留所の周辺整備

利便増進事業

<p>基本方針</p>	<p>I. すべての人にとって使いやすい地域交通の形成</p>
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ BRT 停留所（あるいはその周辺）における休憩施設やトイレ、駐車場の整備、またバリアフリー整備等により停留所の利便性を向上させる。さらに、パーソナルモビリティ（小型 EV やレンタサイクル）等の周遊手段を導入し、観光客の周遊促進につなげる。 ■ 交通情報や観光情報の案内設置により観光客の利便性を向上させる。 <p>図 8-5 東峰村 BRT 駅周辺整備計画基本構想</p>
<p>事業のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 村外からの窓口となる BRT 停留所（あるいはその周辺）を整備することによって観光客取込みに加えて観光客の村内周遊を促し、地域全体の活性化につなげる。 ■ BRT 停留所（あるいはその周辺）を整備することで、BRT と路線バス、自家用有償旅客運送等との乗換えを快適なものにし、地域交通全体の利便性を向上させる。
<p>関連事業</p>	<p>事業① 自家用有償旅客運送の導入</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、交通事業者、観光事業者、村民</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和 5 年度</p>

第8章 東峰村地域公共交通計画

事業④ 小石原地区及び英彦山周辺を結ぶ観光バス導入の計画

<p>基本方針</p>	<p>I. すべての人にとって使いやすい地域交通の形成</p>
<p>内容</p>	<p>■ 令和3年度に策定した「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」の内容と、東峰村乗合タクシー及び BRT の運行開始を踏まえ、小石原地区及び英彦山周辺を結ぶ観光バスの導入を計画する。</p> <p>図 8-6 小石原地区及び英彦山周辺を結ぶ観光バスの運行</p> 
<p>事業のポイント</p>	<p>■ 「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」において定めた基本構想や基本戦略に即して事業を推進する。</p> <p>■ 小石原地区、英彦山周辺との連動した広域的な観光の振興を目指し、地域内を周遊・回遊するルートを開発する。</p> <p>■ 地域資源である歴史的風致を継承し、地域の特性や魅力を活用した観光施策により地域活性化を推進する。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業⑨ 貨客混載の導入検討</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、関係自治体、交通事業者</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和5年度（検討）</p>


第8章 東峰村地域公共交通計画

事業⑤ 地域交通のマネジメント体制の構築

<p>基本方針</p>	<p>Ⅱ. 地域の未来を守る公共交通体制の構築</p>
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自家用有償旅客運送の説明会や事業⑦「デジタルきっぷの作成」、事業⑧「BRT等の交通資源を活用した新商品の開発」等に関するワークショップを開催し、地域の事業者、村民がプレイヤーの立場としても積極的に公共交通にかかわることができる環境を整備する。 ■ MaaSの検討委員会や幹線路線の関係自治体とも連携した勉強会、意見交換会等を開催する。 <p>図8-7 村民を主体としたワークショップの開催</p> 
<p>事業のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 多くの地域の事業者、村民が公共交通計画の取組みに当事者としてかかわることで、村全体で一体となり地域交通の課題解決に取り組むような雰囲気醸成する。 ■ 村、地域の事業者、村民が一体となって地域交通をマネジメントするような体制を構築し、公共交通の持続可能性を高める。
<p>関連事業</p>	<p>事業① 自家用有償旅客運送の導入 事業⑥ デジタルサイネージによる交通情報、観光情報の発信 事業⑦ デジタルきっぷの作成 事業⑧ BRT等の交通資源を活用した新商品の開発</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、地域の事業者、村民、関係自治体</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和5年度</p>

第8章 東峰村地域公共交通計画

事業⑥ デジタルサイネージによる交通情報、観光情報の発信 利便増進事業

<p>基本方針</p>	<p>Ⅲ. デジタル化の機運醸成に向けた新しい地域交通のしくみづくり</p>
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道の駅や BRT 停留所等の拠点施設にデジタルサイネージを設置し、交通情報や観光情報の発信を行う。 ■ 情報発信拠点としての機能向上のため、BRT 停留所の改築及び停留所の周辺整備を行う。 <p style="text-align: center;">図 8-8 道の駅小石原のデジタルサイネージ</p> <div style="text-align: center;">  </div>
<p>事業のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関係自治体と連携した交通情報、観光情報の発信を行い、BRT 沿線地域全体で観光客の周遊促進を目指す。 ■ デジタルサイネージならではの視認性の良さや発色の美しさを活かし、村内観光地の魅力を分かりやすく発信する。
<p>関連事業</p>	<p>事業⑤ 地域交通のマネジメント体制の構築</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、関係自治体</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和 5 年度</p>

第8章 東峰村地域公共交通計画

事業⑦ デジタルきっぷの作成

<p>基本方針</p>	<p>Ⅲ. デジタル化の機運醸成に向けた新しい地域交通のしくみづくり</p>
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通と観光のコンテンツを組み合わせたデジタルきっぷ（企画乗車券）を作成する。 ■ 地域の事業者、組合、村民が主体的に企画、プロモーションに取り組める環境を構築し、村として全体のマネジメントを行う。 <p>参考事例 太宰府・柳川におけるデジタルきっぷ</p> 
<p>事業のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 村、地域の事業者、村民が一体となって地域交通の課題解決に取り組むような雰囲気醸成し、デジタルきっぷの作成についても地域の事業者、村民の積極的な参加を促す。
<p>関連事業</p>	<p>事業⑤ 地域交通のマネジメント体制の構築</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、関係自治体、地域の事業者、村民、観光施設等</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和5年度</p>

第8章 東峰村地域公共交通計画

事業⑧ BRT等の交通資源を活用した新商品の開発

<p>基本方針</p>	<p>IV. 地域のにぎわい創出につながる BRT の活用と公共交通の取組み推進</p>
<p>内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ BRT を本村の新たな観光資源として捉え、新しいサービスや新商品の開発を行う。 ■ 地域の事業者、組合、村民等が主体的に企画、プロモーションに取り組める環境づくりを目指し、村として全体のマネジメントを行う。 <p>参考事例 交通資源を活用した新商品開発 西九州新幹線列車プレミアムボトル「西九州新幹線かもめ」(左) 有田窯元香蘭社×西九州新幹線かもめマグカップ (右)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>事業のポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 村、地域の事業者、村民が一体となって地域交通の課題解決に取り組めるような雰囲気を醸成し、新商品の開発についても地域の事業者、村民の積極的な参加を促す。 ■ 「東峰村観光アクションプラン」の内容と連動した取組みを行う。 ■ 鉄道愛好家のような特定の層にターゲットを絞り、設定したターゲットに訴求する形で新しいサービス、商品の開発を行う。
<p>関連事業</p>	<p>事業⑤ 地域交通のマネジメント体制の構築</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、地域の事業者、村民、各種組合</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和5年度</p>

第 8 章 東峰村地域公共交通計画

事業⑨ 貨客混載の導入検討

<p>基本方針</p>	<p>IV. 地域のにぎわい創出につながる BRT の活用と公共交通の取組み推進</p>
<p>内 容</p>	<p>■ 東峰村乗合タクシー（自家用有償旅客運送）を活用し、人だけでなく農産物等も 運ぶ貨客混載を実施する。</p> <p>図 8 -11 貨客混載の参考事例（いずみ館号を活用した実証実験）</p> 
<p>事業の ポイント</p>	<p>■ 貨客混載により、農産物を出荷したい（譲りたい）が運搬の手段がないという村民の課題を解決する。</p> <p>■ 貨客混載による農産物の流通から販売、提供を通じて、普段公共交通を利用しない村民にとっても公共交通を身近なものとして感じてもらう。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業① 自家用有償旅客運送の導入 事業④ 小石原地区及び英彦山周辺を結ぶ観光バスの導入</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、交通事業者、村民、農産物直売所等</p>
<p>開始時期</p>	<p>令和 5 年度（検討）</p>

第8章 東峰村地域公共交通計画

8. 事業スケジュール（及び事業体系）

■：検討 ▶：開始 ⇒：実施

基本方針	事業	実施主体	実施スケジュール（年度）				
			R5	R6	R7	R8	R9
I. すべての人にとって使いやすい地域交通の形成							
	① 自家用有償旅客運送の導入	東峰村、近隣自治体、交通事業者、システム事業者、村民	■	▶	⇒	⇒	⇒
	② 幹線路線の見直し	東峰村、近隣自治体、交通事業者	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
	③ BRT 停留所の周辺整備	東峰村、交通事業者、観光事業者、村民	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
	④ 小石原地区及び英彦山周辺を結ぶ観光バスの導入	東峰村、関係自治体、交通事業者	■	■	■	■	■
II. 地域の未来を守る公共交通体制の構築							
	⑤ 地域交通のマネジメント体制の構築	東峰村、近隣自治体、交通事業者、村民	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
III. デジタル化の機運醸成に向けた新しい地域交通のしくみづくり							
	⑥ デジタルサイネージによる交通情報、観光情報の発信	東峰村、近隣自治体	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
	⑦ デジタルきっぷの作成	東峰村、関係自治体、交通事業者、村民、観光施設等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
IV. 地域のにぎわい創出につながる BRT の活用と公共交通の取組み推進							
	⑧ BRT 等の交通資源を活用した新商品の開発	東峰村、村内の事業者、村民、各種組合等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
	⑨ 貨客混載の導入検討	東峰村、交通事業者、村民、農産物直売所等	■	■	■	■	■

第8章 東峰村地域公共交通計画

9. 計画の達成状況の評価

本計画の達成状況について、以下の「数値目標（評価指標）」にて評価を行う。

基本方針Ⅰ すべての人にとって使いやすい地域交通の形成			
目標 1	すべての人が利用しやすい地域交通の整備		
評価項目	東峰村乗合タクシーの利用者数及び日田彦山線 BRT ひこぼしラインの村内停留所（筑前岩屋駅・大行司駅・宝珠山駅）における利用者数		
現状値	東峰村乗合タクシー —	目標値 (R9 年度)	東峰村乗合タクシー 7,300 人/年
	日田彦山線 BRT 19,326 人/年		日田彦山線 BRT 20,292 人/年
指標の選定理由	東峰村乗合タクシー及び日田彦山線 BRT ひこぼしラインがどの程度利用されているかを把握し、すべての人が利用しやすい地域交通整備につなげる。		
対象	地域交通の利用者		
評価方法	東峰村乗合タクシーについては村で把握する運行実績をもとに評価を行う（毎年度評価）。BRT については調査員による乗降調査を実施する（令和 9 年度に評価）。		
目標 2	地域交通に対する満足度の向上		
評価項目	村民アンケートにおいて、地域交通に「満足している」と回答した村民の割合		
現状値	—	目標値 (R9 年度)	85%
指標の選定理由	村民の地域交通に対する満足度を把握する。		
対象	地域交通の利用者		
評価方法	村民アンケートの実施により評価を行う（令和 9 年度に評価）。		
備考	AI 活用型オンデマンドシステムを導入している他地域の満足度を参考とし、85%を目標値とする。		

第8章 東峰村地域公共交通計画

基本方針Ⅱ 地域の未来を守る公共交通体制の構築

目標 1	地域交通をマネジメントする組織の構築と育成		
評価項目	村や交通事業者を含む自家用有償旅客運送の運営体制を中心とする定例会の開催回数		
現状値	—	目標値 (R6 年度)	12 回/年
指標の選定理由	地域交通の運営体制を中心とする協議会を定期的に開催することで地域交通の維持・確保に向けた意識を育むと考え、その実施回数を把握する。		
対象	東峰村、交通事業者、村民		
評価方法	定例会の開催回数により評価を行う（毎年度評価）。		
備考	自家用有償旅客運送の導入期(令和6年度)においては、村、事業者等の関係者間で綿密なコミュニケーションをとり、適宜事業の見直し、改善を行うため、月1回の定例会を開催する。令和7年度以降については年3回を目標に定例会を開催する。		

目標 2	地域交通の理解度向上		
評価項目	村民アンケートにおいて、村内公共交通の利用方法について「よく理解している」と回答した村民の割合		
現状値	—	目標値 (R9 年度)	30%
指標の選定理由	地域交通の理解度向上の達成度を把握する。		
対象	村民		
評価方法	村民アンケートの実施により評価を行う（令和9年度に評価）。		
備考	他の自治体のアンケート結果を参考に目標値を設定。		

第8章 東峰村地域公共交通計画

目標3	地域交通の収支率向上		
評価項目	東峰村乗合タクシーの収支率		
現状値	—	目標値 (R9年度)	7.0%
指標の選定理由	本村の地域交通の持続可能性を確保するため、東峰村乗合タクシーの収支率を把握する。		
対象	東峰村、交通事業者		
評価方法	運賃収入を運行経費で除することにより収支率を算出し、評価を行う（毎年度評価）。		
備考	基本方針I目標1における利用者数の目標値（7,300人/年）に基づき、収支率の目標値を算出。		

目標4	財政負担の軽減		
評価項目	東峰村乗合タクシーの運行における財政負担		
現状値	—	目標値 (R9年度)	23,480千円
指標の選定理由	地域交通の運営にかかる財政負担をおさえ、持続的な運行を実現する。		
対象	東峰村、交通事業者		
評価方法	村の財政負担額により評価を行う（毎年度評価）。		
備考	東峰村乗合タクシーを効率的に運行した場合の財政負担を目標値として算出。		

第8章 東峰村地域公共交通計画

基本方針Ⅲ デジタル化の機運醸成に向けた新しい地域交通のしくみづくり

目標 1	村民のデジタルリテラシー向上		
評価項目	予約アプリやルート検索アプリ等の使い方を学べるスマホ教室、講習の開催回数		
現状値 (R4 年度)	26 コマ/年	目標値 (毎年度)	26 コマ/年
指標の選定理由	村民のデジタルリテラシー向上に向けた取組み状況を把握する。		
対象	東峰村		
評価方法	講習の開催回数により評価を行う（毎年度評価）。		
備考	本村では令和4年度において計26コマのスマホ教室を開催しており、開催回数としては十分である。現状の開催頻度を維持しながら、講習の参加人数等の指標も確認し、多角的に取組み状況を評価する。		

目標 2	デジタル化の機運醸成		
評価項目	東峰村乗合タクシーの総予約件数に占めるアプリ予約件数の割合		
現状値	—	目標値 (令和9年度)	10%
指標の選定理由	本村におけるデジタル化の機運醸成の達成状況を把握する。		
対象	地域交通の利用者		
評価方法	予約受付実績に基づいてアプリ予約の割合を算出し評価を行う（毎年度評価）。		
備考	高齢化率が本村と近い水準である他地域のアプリ予約件数の割合を参考に、目標値を10%と設定。		

第 8 章 東峰村地域公共交通計画

基本方針Ⅳ 地域のにぎわい創出につながる BRT の活用と公共交通の取組み推進

目標 1	村民を主体とした交通、観光に係る取組み推進		
評価項目	公共交通及び観光振興をテーマとした座談会の実施回数		
現状値 (令和 4 年度)	0 回/年	目標値 (毎年度)	6 回/年
指標の選定理由	村民を主体とした交通、観光に係る取組みの推進状況を把握する。		
対象	東峰村		
評価方法	座談会の実施回数により評価を行う（毎年度評価）。		
備考	座談会によって生み出された取組み、事業等についても確認し、多角的に取組み状況を評価する。		

目標 2	BRT を観光資源と捉えた観光振興の推進		
評価項目	BRT を活用した新しいサービス、新商品の開発件数		
現状値	—	目標値 (令和 9 年度まで)	2 件
指標の選定理由	BRT を観光資源と捉えた観光振興の推進状況を把握する。		
対象	東峰村		
評価方法	令和 9 年度までの新商品の開発件数により評価を行う（令和 9 年度に評価）。		

第8章 東峰村地域公共交通計画

10. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善

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「成果指標（数値目標）」に基づき、東峰村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、計画を推進していく。

図8-12 PDCAサイクルによる計画の継続的な改善イメージ



〈参考資料〉

- 参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果
 - 参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果
 - 参考資料 3 貨客混載の実証実験結果
-

参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

1. 調査概要

■ 調査期間

2021年11月18日（木）～11月21日（日）

■ 目的

道の駅小石原の来訪者に対してアンケートを実施し、道の駅を訪れた目的やその際の移動手段を把握することで、利用状況や移動の課題、潜在的なニーズを抽出する。

■ 対象者

道の駅小石原への来訪者：492名

■ 調査方法

道の駅小石原での調査員による直接ヒアリング

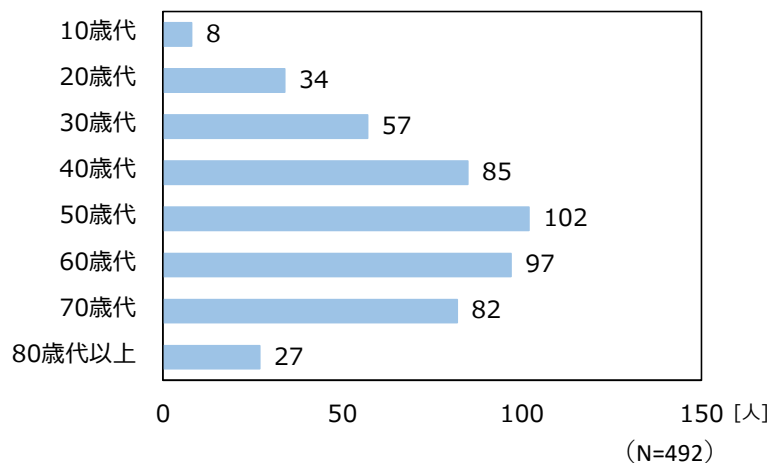
■ 調査項目

東峰村や道の駅小石原を訪れた目的、移動手段の把握 等

2. 調査結果

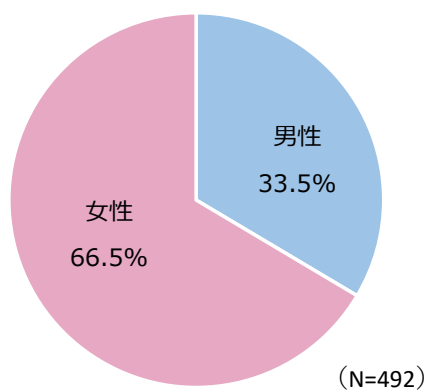
①年代

回答者の年代は、「50代」が102人と最も多く、次いで「60代」が97人、「40代」が85人と多くなっている。



②性別

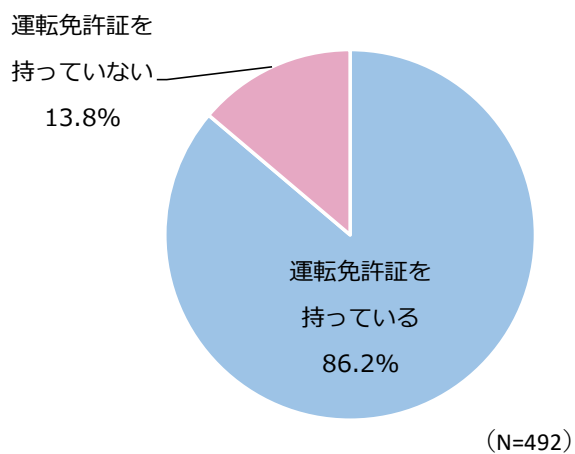
回答者の性別は、「男性」が33.5%、「女性」が66.5%となっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

③運転免許証について

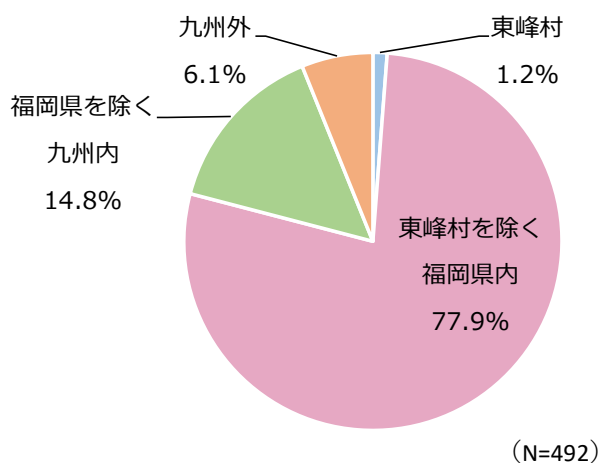
回答者の運転免許証の保有状況は、「運転免許証を持っている」が 86.2%、「運転免許証を持っていない」が 13.8%となっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

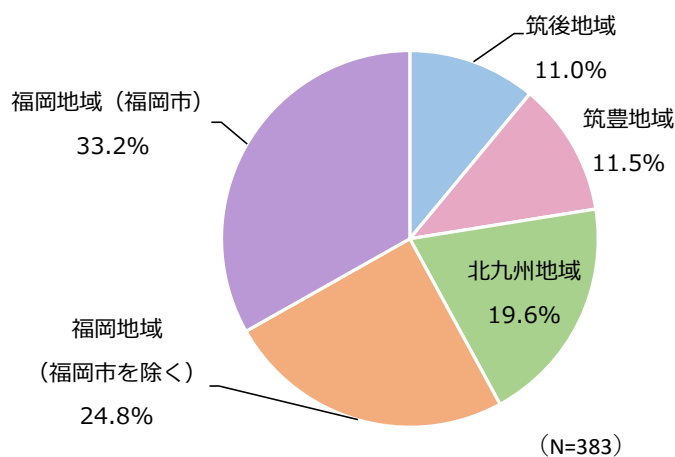
④－①居住地域

回答者の居住地域は、「東峰村を除く福岡県内」が77.9%と最も多く、次いで「福岡県を除く九州内」が14.8%、「九州外」が6.1%、「東峰村」が1.2%となっている。



④－②居住地域の詳細

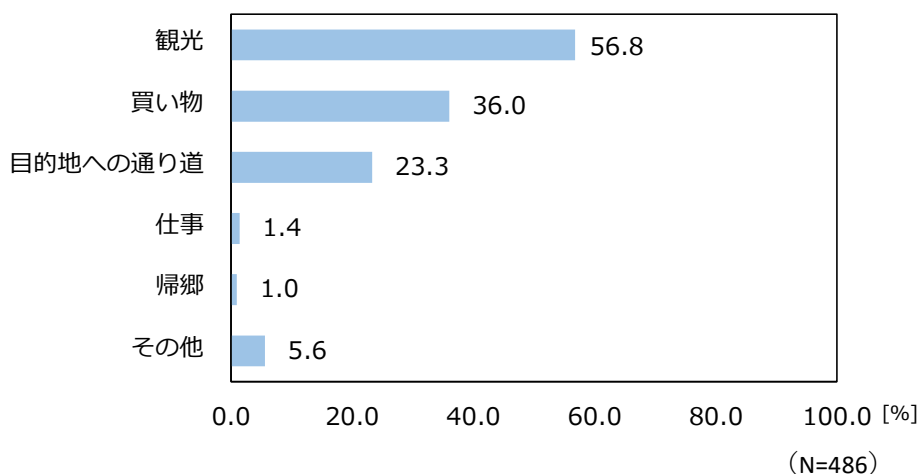
「東峰村を除く福岡県内」に居住する回答者の内訳は、「福岡地域(福岡市)」が33.2%と最も多く、次いで「福岡地域(福岡市を除く)」が24.8%、「北九州地域」が19.6%、「筑豊地域」が11.5%、「筑後地域」が11.0%となっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

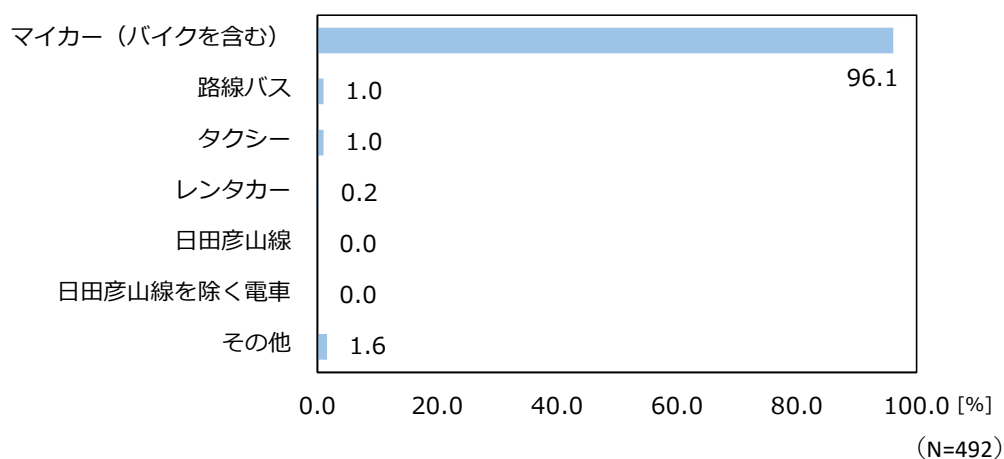
⑤東峰村への来訪目的

東峰村以外に居住する回答者の東峰村への来訪目的は、「観光」が 56.8%で最も多く、次いで「買い物」が 36.0%、「目的地への通り道」が 23.3%となっている。



⑥「道の駅小石原」への移動手段

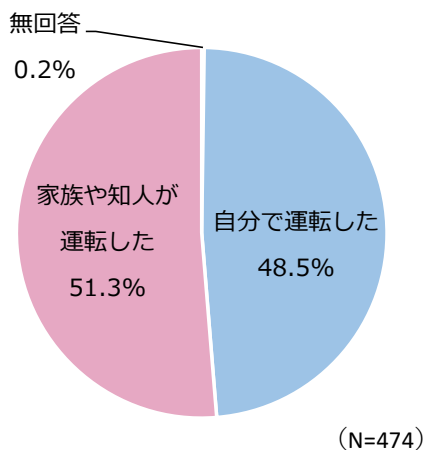
「道の駅小石原」への移動手段は、「マイカー（バイクを含む）」が 96.1%で最も多く、「路線バス」、「タクシー」、「レンタカー」はいずれも 1.0%以下となっている。「日田彦山線」、「日田彦山線を除く電車」の利用者はいなかった。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

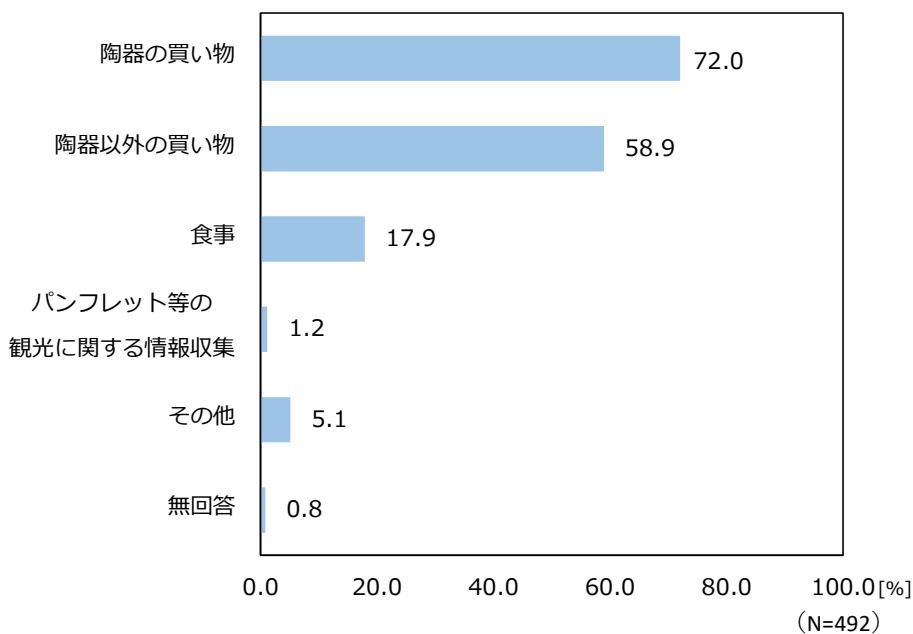
⑦マイカー（バイクを含む）やレンタカーの運転者

「道の駅小石原」に訪じたマイカー（バイクを含む）やレンタカーの運転者について、「自分で運転した」が48.5%、「家族や知人が運転した」が51.3%となっている。



⑧「道の駅小石原」への来訪目的

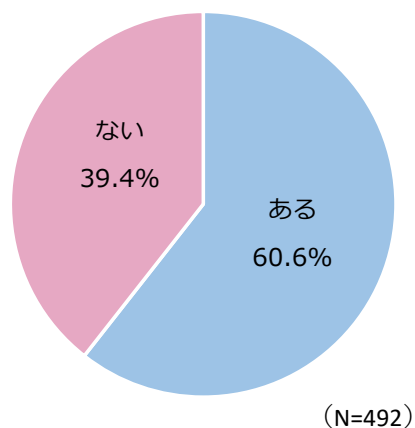
「道の駅小石原」への来訪目的は、「陶器の買い物」が72.0%で最も多く、次いで「陶器以外の買い物」が58.9%、「食事」が17.9%となっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

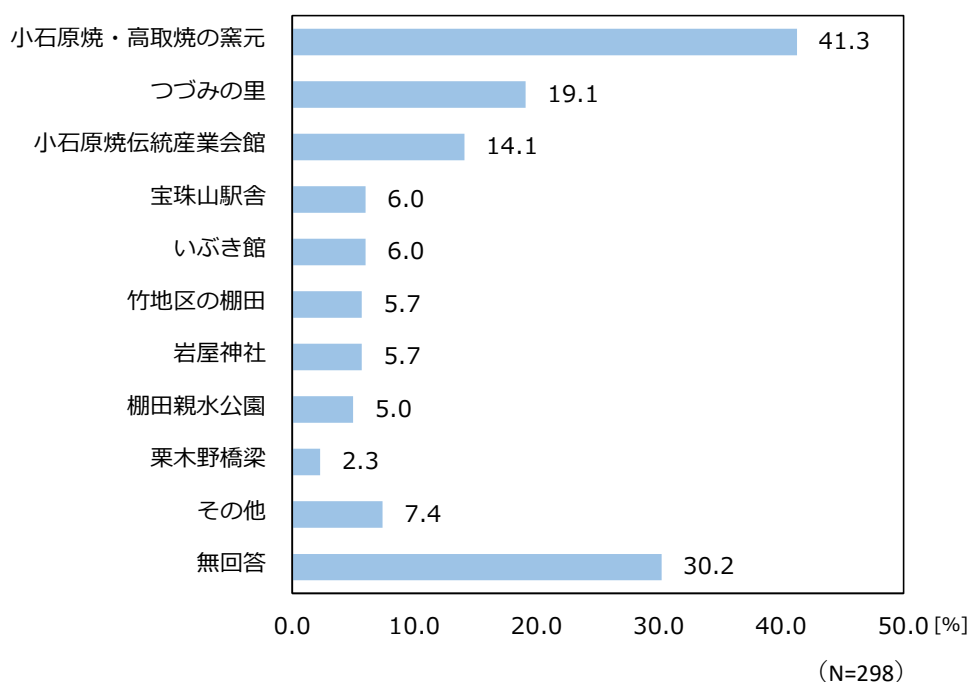
⑨-①訪問予定の観光スポット

「道の駅小石原」に来訪した際に、他に訪問予定の観光スポットについて、「ある」が60.6%、「ない」が39.4%となっている。



⑨-②訪問予定の観光スポットの詳細

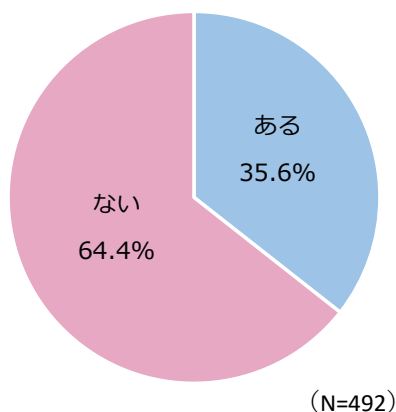
具体的な観光スポットについては、「小石原焼・高取焼の窯元」が41.3%と最も多く、次いで「つづみの里」が19.1%、「小石原焼伝統産業会館」が14.1%と多くなっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

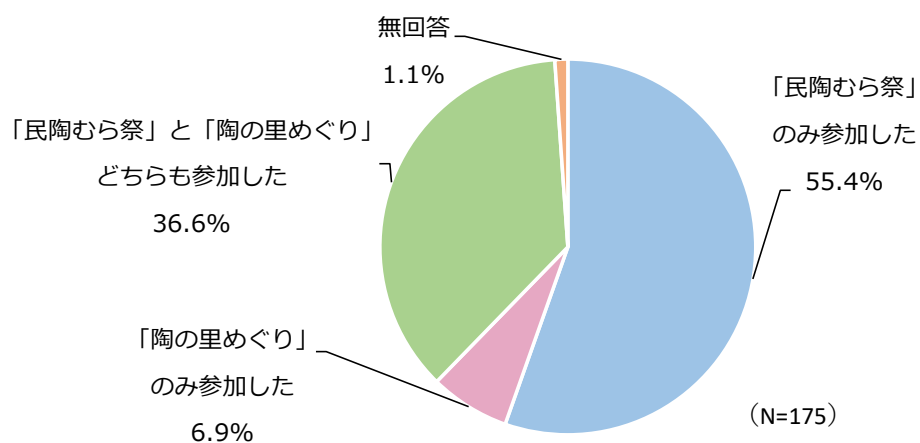
⑩-① 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」への参加経験

東峰村の「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」への参加経験について、「ある」が 35.6%、「ない」が 64.4%となっている。



⑩-② 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」への参加経験の詳細

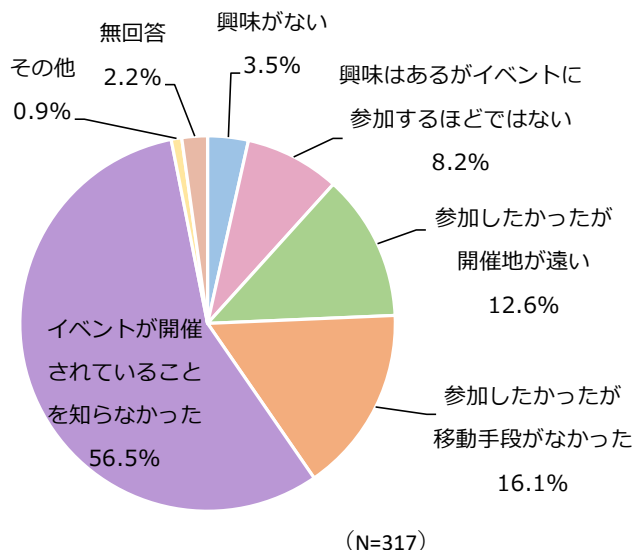
参加したイベントについては、2019年以前に春・秋それぞれ3日間の日程で開催された『民陶むら祭』のみ参加した」が 55.4%、2021年に春・秋それぞれ約1か月の日程で開催された『陶の里めぐり』のみ参加した」が 6.9%、『民陶むら祭』と『陶の里めぐり』どちらも参加した」が 36.6%となっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

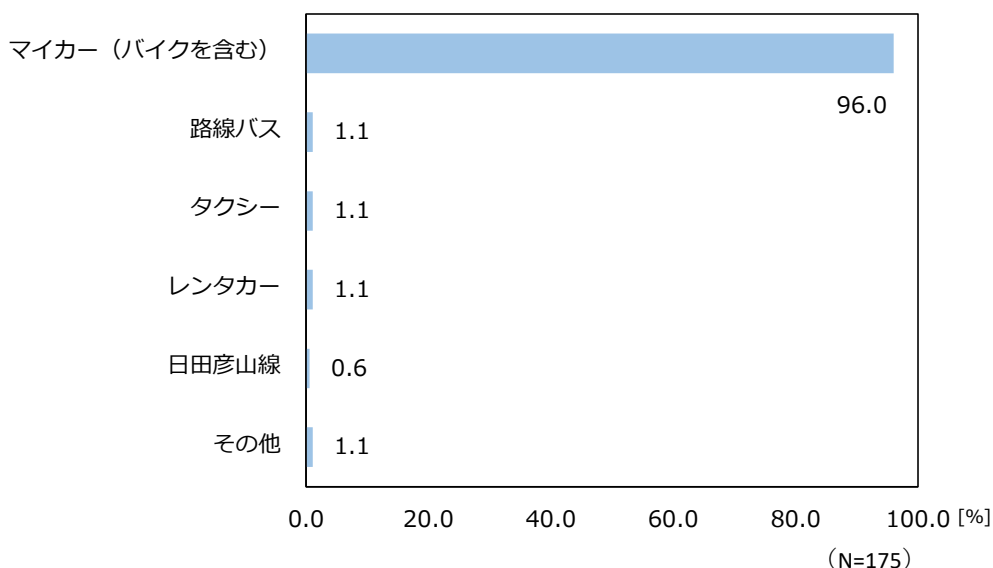
⑩-③ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加したことがない理由

「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加したことがない回答者に対し、参加していない理由を聞いたところ、「イベントが開催されていることを知らなかった」が56.5%と最も多く、次いで「参加したかったが移動手段がなかった」が16.1%、「参加したかったが開催地が遠い」が12.6%と多くなっている。



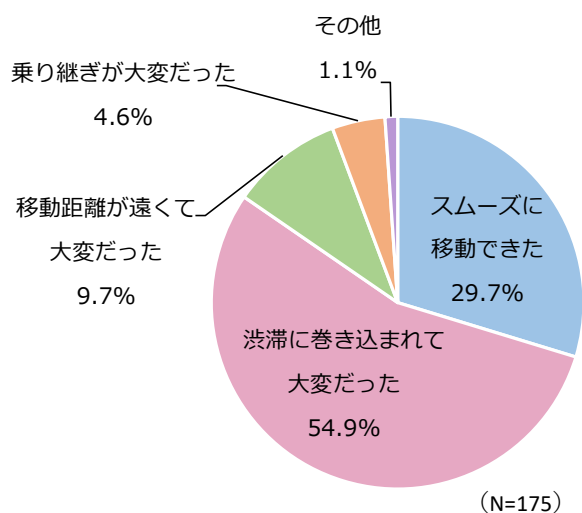
⑩-④ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加した際の移動手段

「民陶むら祭」に参加したことがある回答者に対し、開催場所への移動手段について聞いたところ、「マイカー（バイクを含む）」が96.0%で最も多く、「路線バス」、「タクシー」、「レンタカー」、「日田彦山線」、「日田彦山線を除く電車」の利用者はほとんどいなかった。



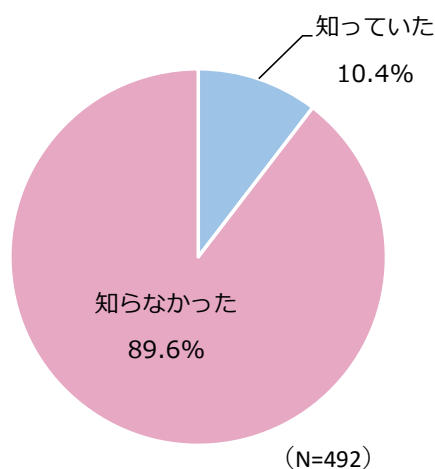
⑩-⑤ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加した際の移動について

「民陶むら祭」に参加したことがある回答者に対し、開催場所への移動手段の感想について聞いたところ、「スムーズに移動できた」が 29.7%となっているのに対し、「渋滞に巻き込まれて大変だった」が 54.9%、「移動距離が遠くて大変だった」が 9.7%、「乗り継ぎが大変だった」が 4.6%となっている。



⑩-⑥ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」の認知

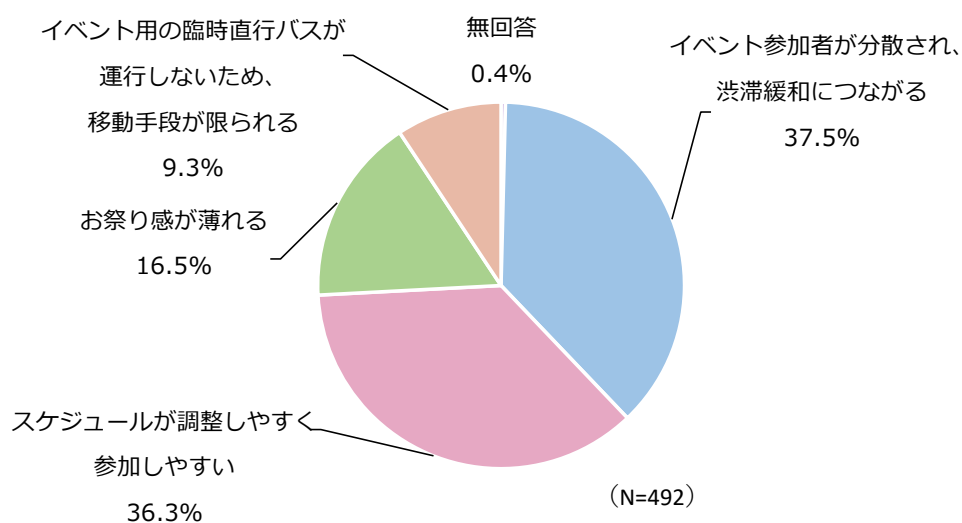
例年「民陶むら祭」として開催されているものが、2021年は「陶の里めぐり」として約1か月間開催されていたことに対する認知について聞いたところ、「知っていた」が 10.4%、「知らなかった」が 89.6%となっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

⑩-⑦ イベント期間の延長について

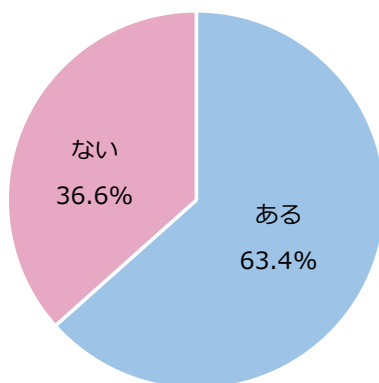
約 1 か月間の日程で「陶の里めぐり」が開催されることに対する感想について聞いたところ、「イベント参加者が分散され、渋滞緩和につながる」が 37.5%と最も多く、次いで「スケジュールが調整しやすく参加しやすい」が 36.3%、「お祭り感が薄れる」が 16.5%、「イベント用の臨時直行バスが運行しないため、移動手段が限られる」が 9.3%となっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

⑪ - ① 窯元への訪問経験

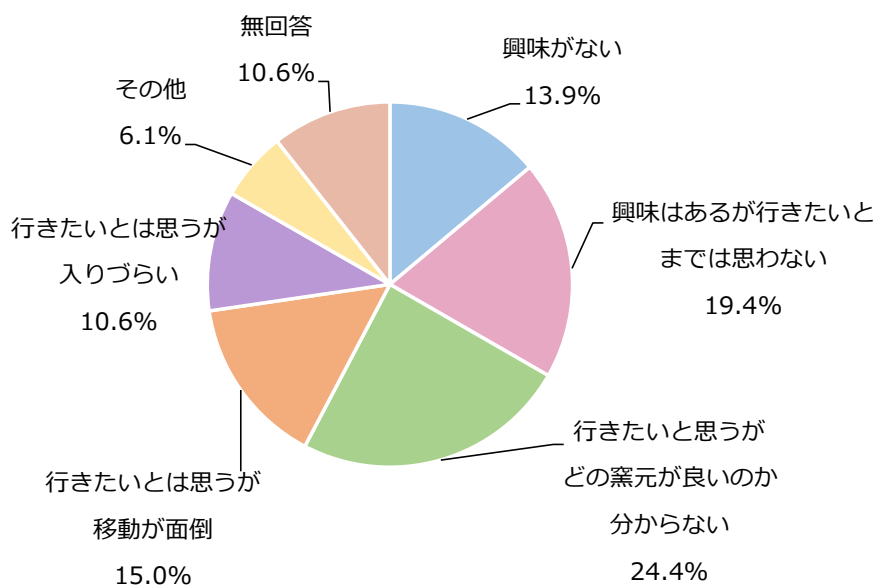
東峰村内の窯元への訪問経験について、「ある」が63.4%、「ない」が36.6%となっている。



(N=492)

⑪ - ② 窯元へ訪問したことがない理由

東峰村内の窯元へ訪問したことがない回答者に対し、訪問したことがない理由を聞いたところ、「行きたいと思うがどの窯元が良いのか分からない」が24.4%と最も多く、次いで「興味はあるが行きたいとまでは思わない」が19.4%、「行きたいとは思いますが移動が面倒」が15.0%と多くなっている。

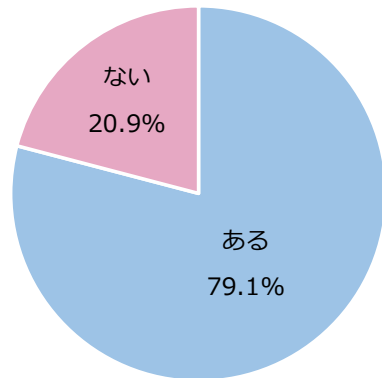


(N=180)

参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

⑫小石原焼・高取焼の購入経験

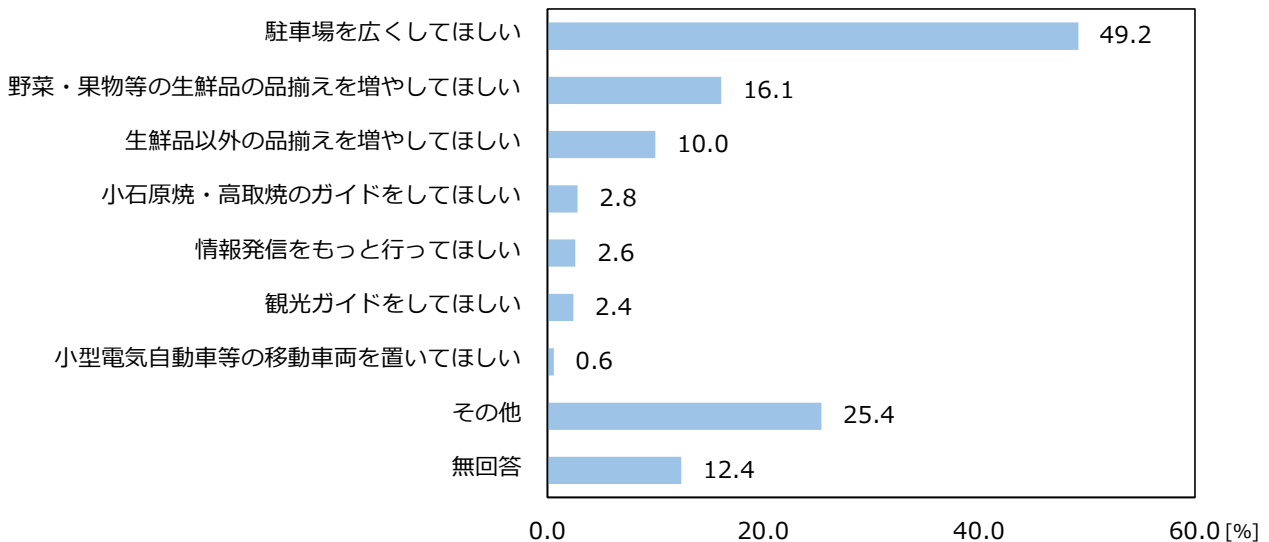
小石原焼・高取焼の購入経験について、「ある」が79.1%、「ない」が20.9%となっている。



(N=492)

⑬「道の駅小石原」に対する要望

「道の駅小石原」に対する要望について、「駐車場を広くしてほしい」が49.2%と最も多く、次いで「野菜・果物等の生鮮品の品揃えを増やしてほしい」が16.1%、「生鮮品以外の品揃えを増やしてほしい」が10.0%と多くなっている。

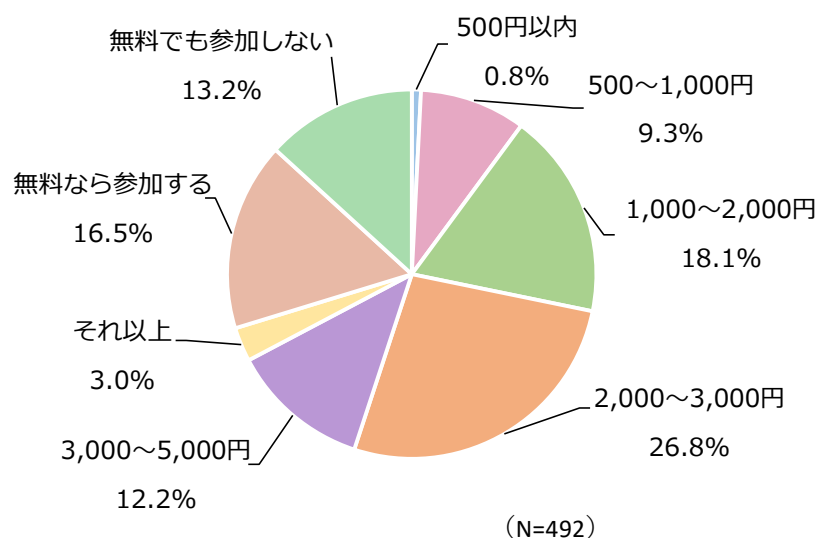


(N=492)

参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

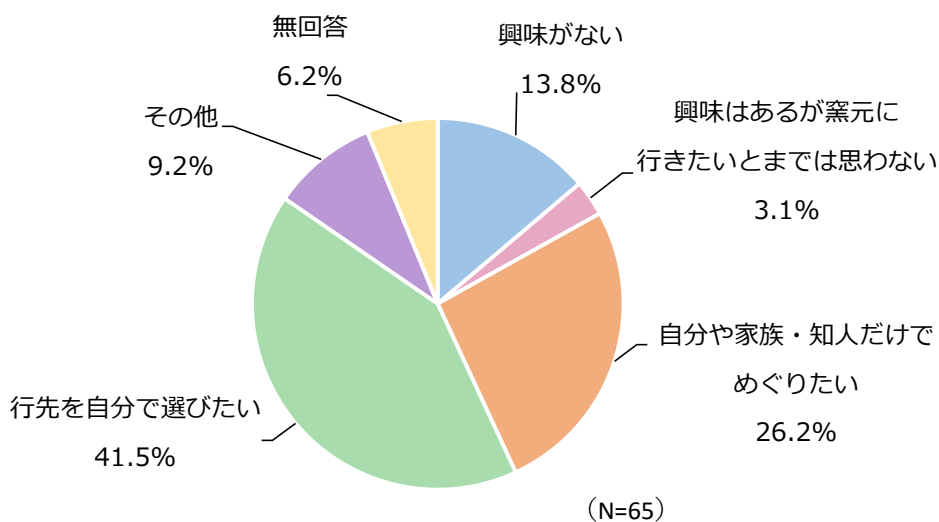
⑭-① 窯元めぐりツアーの参加費について

「道の駅小石原」発着で小石原焼・高取焼の窯元をめぐるツアーがあった場合に、払うことができる参加費について、「2,000～3,000 円」が 26.8%と最も多く、次いで「1,000～2,000 円」が 18.1%、「3,000～5,000 円」が 12.2%と多くなっている。



⑭-② 窯元めぐりツアーへの参加について（参加しない理由）

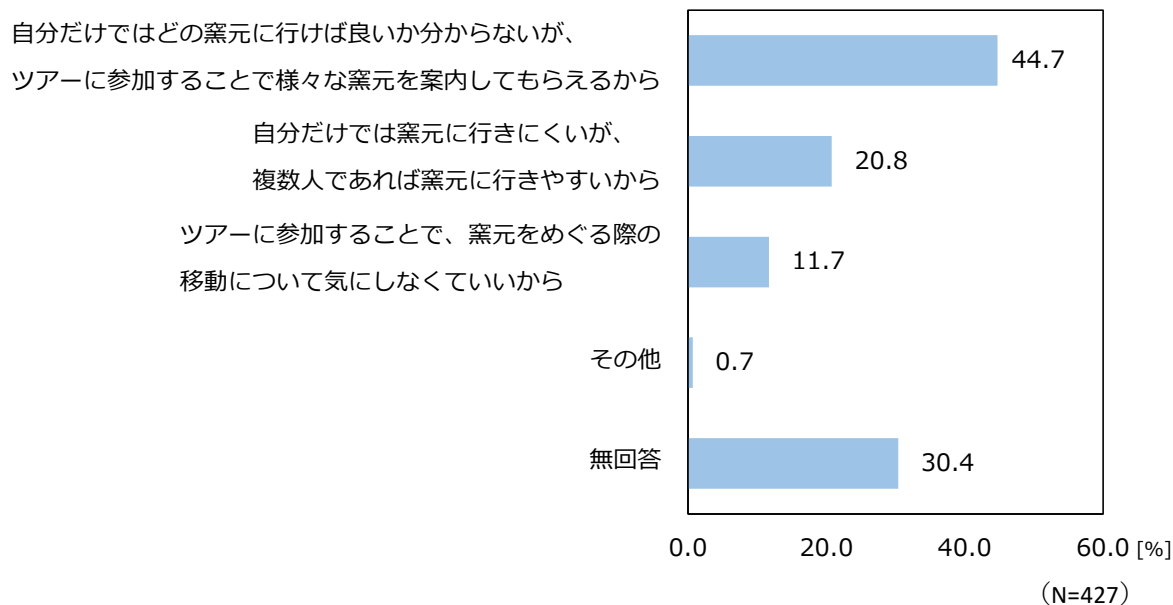
「無料でも参加しない」と回答した回答者に対し、その理由を聞いたところ、「行先を自分で選びたい」が 41.5%と最も多く、次いで「自分や家族・知人だけでめぐりたい」が 26.2%と多くなっている。



参考資料 1 道の駅利用者へのアンケート調査結果

⑭-③ 窯元めぐりツアーへの参加について（参加する理由）

窯元めぐりツアーに参加すると回答した回答者に対し、その理由を聞いたところ、「自分だけではどの窯元に行けば良いか分からないが、ツアーに参加することで様々な窯元を案内してもらえるから」が44.7%と最も多く、次いで「自分だけでは窯元に行きにくい、複数人であれば窯元に行きやすいから」が20.8%と多くなっている。



参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

1. 実証運行概要

■ 運行の概要

運行期間：2022年12月3日（土）～2022年12月23日（金）

運賃：無料

運行範囲：東峰村全域（乗車、降車ともに村内のみ）

運行方式：利用者の希望に応じた時間、経路で運行

運行体制：いずみ館の送迎車両及び小石原観光タクシー(株)による2台体制で運行

予約方法：電話による予約

■ 目的

本村で乗合タクシーを運行した場合の地理的需要（どの区間で利用が多いか）や時間的需要（どの時間帯で利用が多いか）について把握し、本格導入する際の車両数、拠点配置の判断材料とする。

また、予約受付から配車、運行に至るまでの具体的な業務フローや負担感を確認する。

図 A-1 乗合タクシー実証運行時の案内チラシ



のりあい 乗合タクシー 実証運行開始!

12月3日(土) ▶ 12月23日(金)

本村における移動の利便性を維持・確保するとともに、来年開業するBRTをすべての方にとってより使いやすいものにするため、「東峰村地域公共交通活性化協議会」において協議・検討が進められています。

そのなかで、より具体的な検討を行うため12月3日(土)～12月23日(金)の期間で乗合タクシー[※]を試験的に運行することとなりました。

すべての方がご利用可能となっておりますので、お気軽にご利用ください。

[※]同じ方面に行きたい複数の利用者が、1台のタクシーに乗り合って目的地に移動するもの。

東峰村乗合タクシーについて

運行日時：12月3日(土)～12月23日(金) 9時00分～17時30分
対象：すべての方がご利用いただけます。
運行区域：東峰村全域（乗車、降車ともに村内に限ります）
運賃：無料（実証運行のため運賃は不要となります）

注意事項：1) 地球の公共交通として多くの方に快適に利用していただくため、近距離（300m以下を目安とします）の移動の際は他の交通手段をご利用いただきますようお願いいたします。
2) 予約の状況により、ご希望に沿った運行ができない場合がございます。あらかじめご了承ください。

いずみ館送迎車の運休について

実証運行を行う12月3日(土)～12月23日(金)の間、「いずみ館送迎車」を運休します。いずみ館には乗合タクシーを使ってお越しいただけますので、右ページを参考に乗合タクシーをご利用ください。

乗合タクシーの使い方

STEP 1 予約受付センター(いずみ館)に電話をかける
予約受付センター(いずみ館)に電話をかけましょう。
TEL 0946-72-2255 受付時間 9時00分～17時00分
※電話が繋がらない場合は時間を空けておかけ直してください。
※月曜日(いずみ館休館日)は電話を転送して対応します。

STEP 2 予約内容を伝える
電話が繋がったら、以下のような流れで予約をしましょう。
往復で利用する場合、帰りの便も一緒に予約するとスムーズです。

- 乗合タクシーの予約をしたいことを伝える
- 出発地(お迎えに来て欲しい場所)の住所や名前を伝える ※村内に限り
- 目的地(乗合タクシーで行きたい場所)の住所や名前を伝える ※村内に限り
- 乗車する人数を伝える
- あなたのお名前、電話番号を伝える

【出発地】・【目的地】の例
・役場 ・郵便局
・診療所 ・いずみ館
・JA 等

STEP 3 お迎えの時間を確認する
予約内容をもとに、担当者がお迎えに行ける時間を確認します。
電話をつないだまま待ちましょう。お迎えの時間が分かったら、忘れないようにメモをしましょう。
※予約の状況により、お迎えまで時間がかかる場合があります。あらかじめご了承ください。

STEP 4 乗合タクシーに乗車する
指定の場所・時間で乗合タクシーが来るのを待ちましょう。
乗合タクシーに乗車の際、改めて「お名前」と「目的地(乗合タクシーで行きたい場所)」をお聞きします。

※乗車していただいた方を対象にアンケートを実施予定です。ご協力よろしくお願いいたします。

発行元 東峰村地域公共交通活性化協議会(東峰村役場 ふるさと推進課) 0946-72-2312

参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

2. 運行結果

(1) 日別予約実績

3週間の予約件数は合計 201 件で、1日平均は 9.6 件であった。最も利用者数が多かったのは 12月22日で、利用者数は 17人、予約件数は 37件であった。

図 A-2 日別予約実績

	利用者数 (人)	予約件数 (件)
12月3日 (土)	1	2
12月4日 (日)	3	5
12月5日 (月)	0	0
12月6日 (火)	3	6
12月7日 (水)	4	6
12月8日 (木)	6	12
12月9日 (金)	0	0
週間小計	17	31
週間1日平均	2.4	4.4
12月10日 (土)	1	2
12月11日 (日)	3	7
12月12日 (月)	8	4
12月13日 (火)	4	9
12月14日 (水)	8	14
12月15日 (木)	11	23
12月16日 (金)	7	13
週間小計	42	72
週間1日平均	6.0	10.3
12月17日 (土)	5	8
12月18日 (日)	9	15
12月19日 (月)	4	8
12月20日 (火)	5	14
12月21日 (水)	7	14
12月22日 (木)	17	37
12月23日 (金)	2	2
週間小計	49	98
週間1日平均	7.0	14.0
合計	108	201
1日平均	5.1	9.6

参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

(2) 実績詳細

曜日別の予約実績をみると、木曜日が合計 72 件（1 日あたり 24.0 件）と最も多く、月曜日、土曜日がそれぞれ合計 12 件（1 日あたり 4.0 件）と最も少なくなっている。

また、時間帯別の予約実績をみると、16 時台の予約が 39 件と最も多く、12 時台の予約が 9 件と最も少なくなっている。

目的地別の予約実績については、いずみ館が 41 件（20.4%）と最も多く、次いでつづみの里が 17 件（8.5%）、JA 筑前あさくら宝珠山が 9 件（4.5%）と多くなっている。その他の目的地としては利用者の自宅が多く含まれている。

図 A-3 曜日別予約実績

曜日	予約件数 (件)	1日あたりの予約件数 (件)
月	12	4.0
火	29	9.7
水	34	11.3
木	72	24.0
金	15	5.0
土	12	4.0
日	27	9.0
合計 (平均)	201	9.6

図 A-4 時間帯別予約実績

時間帯 ※1	予約件数 (件)
9時～	20
10時～	31
11時～	21
12時～	9
13時～	24
14時～	18
15時～	37
16時～	39
17時～ ※2	2
合計	201

※1 配車の時間帯を指す

※2 17 時台は 17 時 30 分までの運行

図 A-5 目的地別予約実績

目的地	予約件数 (件)	割合 (%)
いずみ館	41	20.4%
つづみの里	17	8.5%
JA宝珠山	9	4.5%
アクアクレタ	7	3.5%
道の駅小石原	3	1.5%
その他(自宅等)	124	61.7%
合計	201	100.0%

参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

(3) 実績分析

① 乗車時間に占める乗合乗車の割合

乗合タクシーの乗車時間合計に占める乗合乗客の乗車時間は 35.0%となり、3 割以上が乗合による乗車となっている。東峰村における乗合乗車への受容性、適応性を確認できるものとなっている。

また、本実証運行では、人的操作による乗合調整、運行調整を行っている。本格運行においては、AI システム等の導入により「乗合の最適化」、「ルート最適化」、「運営面での省人化」が行われ、さらなる運行の効率化と利用者の利便性の向上を図ることが可能と考えられる。

図 A-6 日別乗車時間と乗合乗車の実績

	単独乗車 (分)	乗合乗車 (分)	乗車時間合計 (分)
12月3日 (土)	20	0	20
12月4日 (日)	50	0	50
12月5日 (月)	0	0	0
12月6日 (火)	15	30	45
12月7日 (水)	40	20	60
12月8日 (木)	85	60	145
12月9日 (金)	0	0	0
12月10日 (土)	15	0	15
12月11日 (日)	60	20	80
12月12日 (月)	30	60	90
12月13日 (火)	90	40	130
12月14日 (水)	100	25	125
12月15日 (木)	50	100	150
12月16日 (金)	70	35	105
12月17日 (土)	50	30	80
12月18日 (日)	120	30	150
12月19日 (月)	130	0	130
12月20日 (火)	80	60	140
12月21日 (水)	115	35	150
12月22日 (木)	100	125	225
12月23日 (金)	25	0	25
運行期間合計	1245	670	1915

実証運行期間中 乗車時間における乗合乗車の割合	35.0%
----------------------------	-------

- ※1 乗車時間は 5 分単位で集計
- ※2 乗合乗車時間は、乗合乗車となった運行における最初の利用者の乗車した時間から、最後に降車した時間をもとに集計

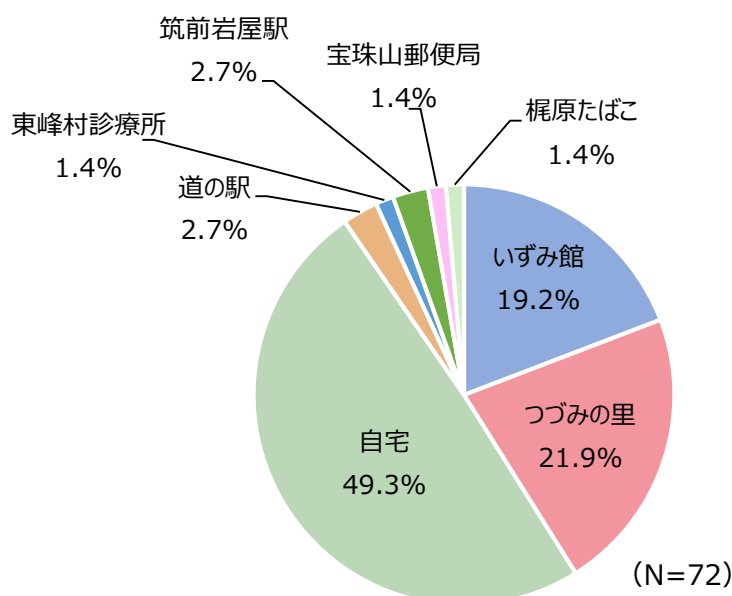
参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

② 日別、曜日別の特性

全体的な利用の傾向としては、休日と比べ平日での利用が多くなっている。これは、公共施設や医療施設等について土曜、日曜を休業としているケースが多く、利用者の移動の需要が平日に集中したためと考えられる。

一方、曜日別の特性としては、木曜日に利用者数が多くなる傾向が確認できる。木曜日の予約における目的地の割合をみると、「自宅」以外では「いずみ館」及び「つづみの里」が多くなっている。

図 A-7 木曜日の予約における目的地割合



なお、実証運行第2週目より、ケーブルテレビや防災無線による乗合タクシーの情報発信を強化したため、第1週目と比較して利用が多くなっている。

その他、12月23日（金）は積雪があり、複数の予約キャンセルが発生した。本村の地理的特性や天候等の影響を踏まえ、運行体制や車両の仕様等を検討する必要がある。

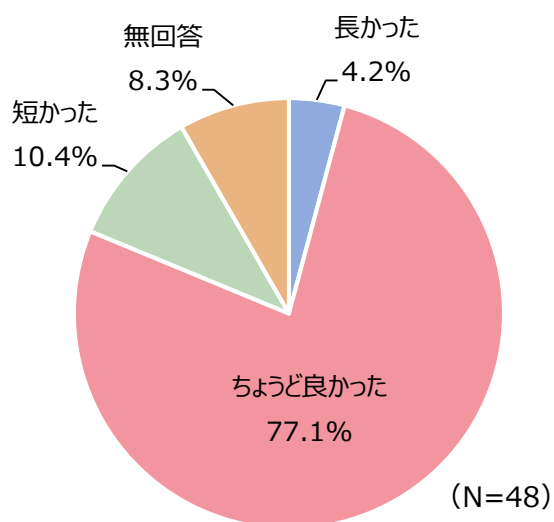
参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

③ 運行車両台数

本実証運行では、2台の車両を使用して運行を行った。実証運行期間中、同一の時間帯に乗合運行で対応できない予約が重なることもあり、予約時間を調整するケースも確認された。ただし、利用者アンケートによる待ち時間の設問においては、「ちょうど良かった」が77.1%、「短かった」が10.4%となり、「長かった」と回答した割合は4.2%となった。実証運行における利用者の待ち時間への不満は少数となった。

以上より、本格運行にあたっては本実証運行と同様の2台体制で運行を開始し、その後の利用状況に応じて随時見直しを行う。

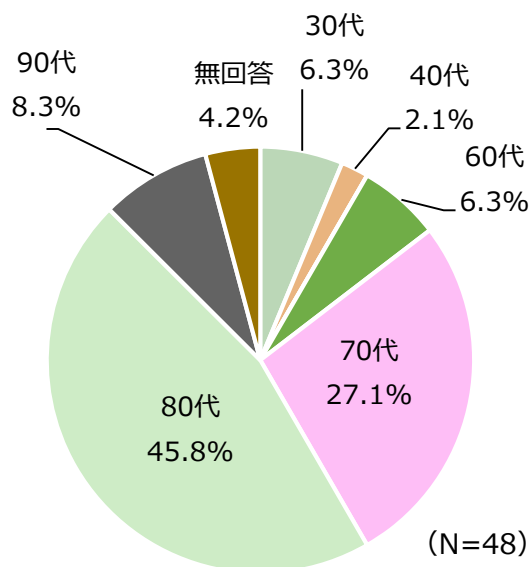
図 A-8 乗合タクシーを利用した際の待ち時間について（利用者アンケートよ



3. 利用者アンケート

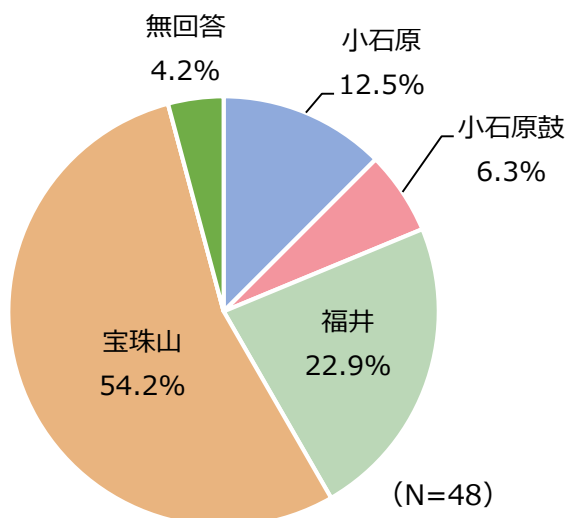
①年代

回答者の年代について、「80代」が45.8%と最も多く、次いで「70代」が27.1%、「90代」が8.3%と多くなっている。



②居住地

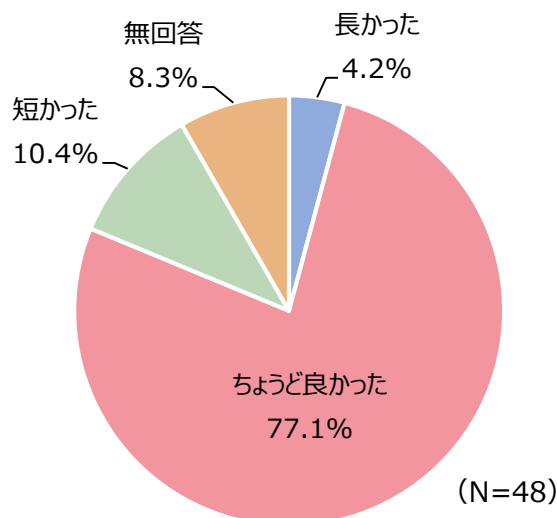
回答者の居住地について、「宝珠山」が54.2%と最も多く、次いで「福井」が22.9%、「小石原」が12.5%と多くなっている。



参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

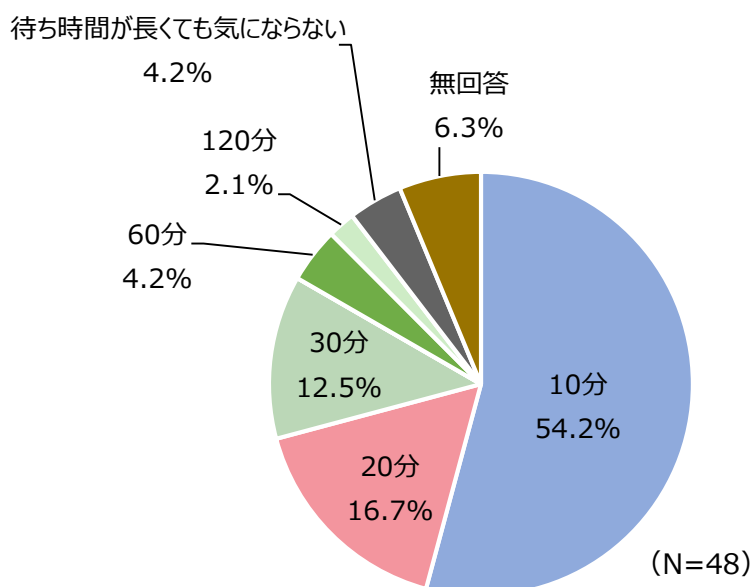
③乗合タクシーを利用した際の待ち時間について

今回乗合タクシーを利用した際に発生した待ち時間について、「ちょうど良かった」という回答が77.1%と最も多くなっている。



④許容できる最大の待ち時間について

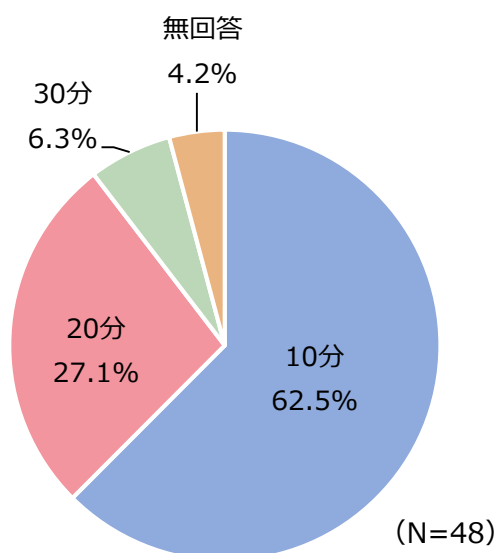
乗合タクシーを利用する際に許容できる最大の待ち時間について、「10分」という回答が54.2%と最も多く、次いで「20分」が16.7%、「30分」が12.5%と多くなっている。



参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

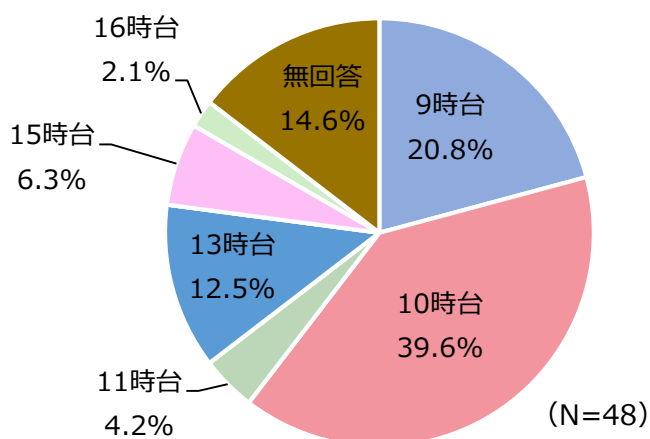
⑤ちょうど良いと感じる待ち時間について

乗合タクシーを利用する際にちょうど良いと感じる待ち時間について、「10分」という回答が62.5%と最も多く、次いで「20分」が27.1%、「30分」が6.3%と多くなっている。



⑥利用が想定される時間帯（往路）

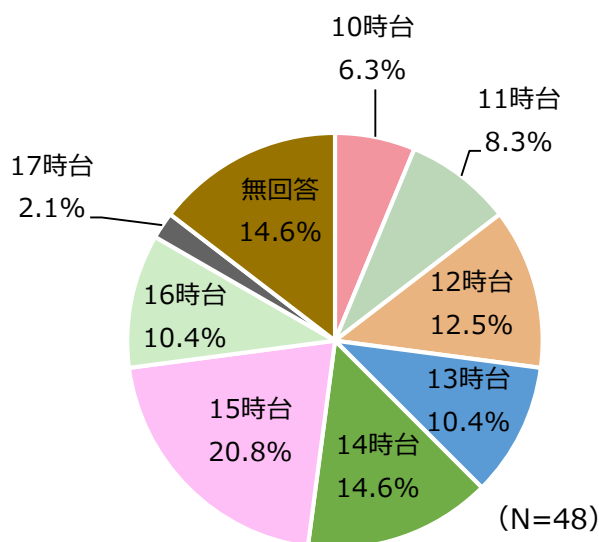
乗合タクシーが導入された場合に利用が想定される時間帯（往路）について、「10時台」が39.6%と最も多く、次いで「9時台」が20.8%、「13時台」が12.5%と多くなっている。



参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

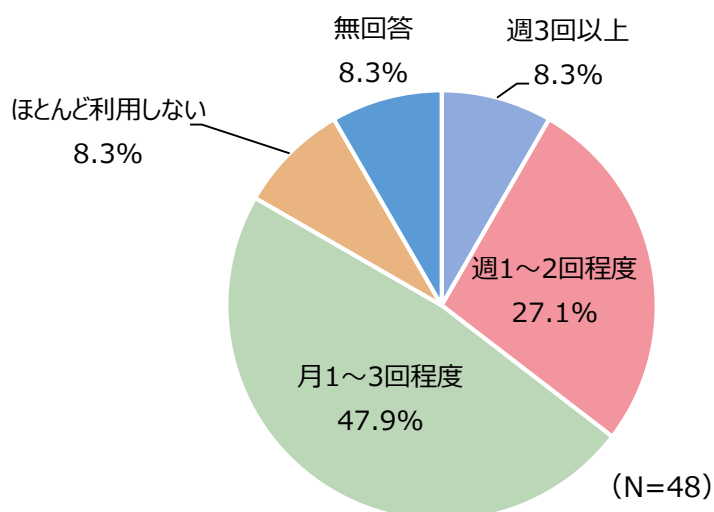
⑦利用が想定される時間帯（復路）

乗合タクシーが導入された場合に利用が想定される時間帯（復路）について、「15 時台」が 20.8%と最も多く、次いで「14 時台」が 14.6%、「12 時台」が 12.5%と多くなっている。



⑧想定される利用頻度

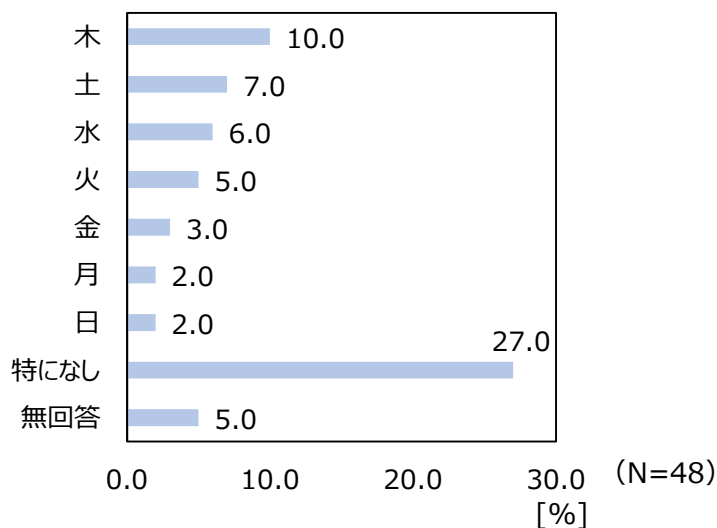
乗合タクシーが導入された際に想定される利用頻度について、「月 1～3 回程度」が 47.9%と最も多く、次いで「週 1～2 回程度」が 27.1%と多くなっている。



参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

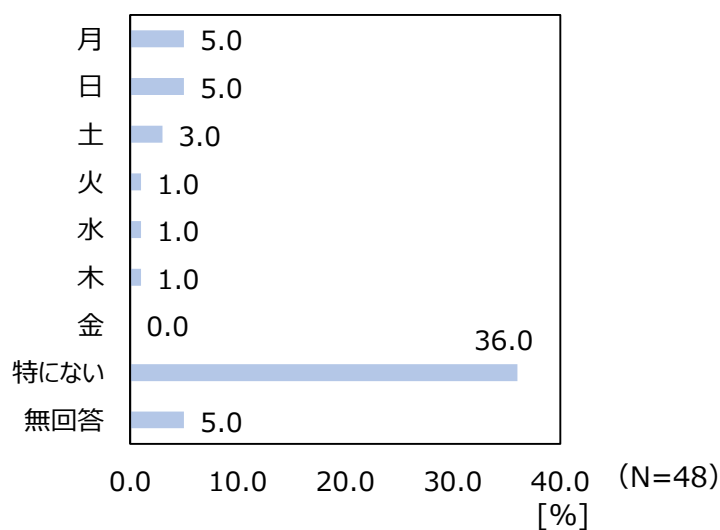
⑨利用頻度が多くなると想定される曜日

乗合タクシーが導入された場合に利用頻度が多くなると想定される曜日について、「木曜日」が10.0%と最も多く、次いで「土曜日」が7.0%、「水曜日」が6.0%と多くなっている。



⑩利用頻度が少なくなると想定される曜日

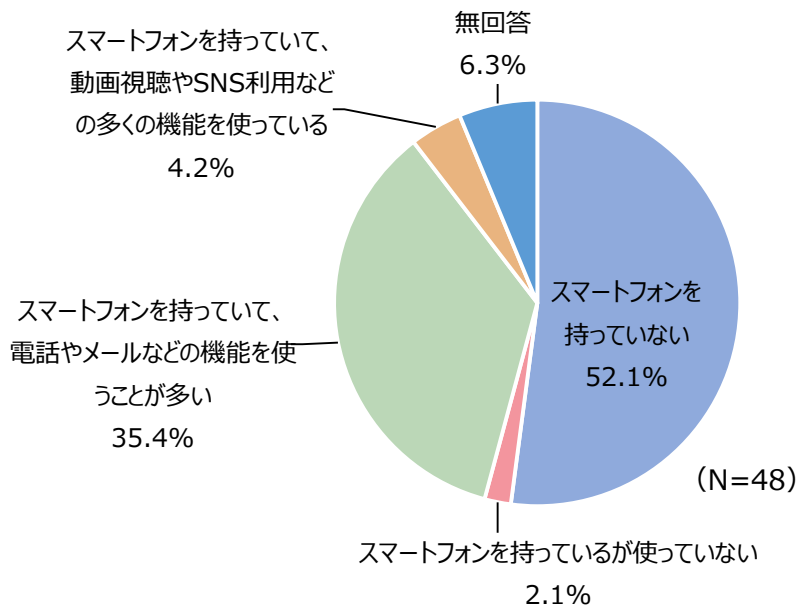
乗合タクシーが導入された場合に利用頻度が少なくなると想定される曜日について、「月曜日」、「日曜日」が5.0%と最も多く、次いで「土曜日」が3.0%と多くなっている。



参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

⑪スマートフォンの利用について

スマートフォンの利用について、「スマートフォンを持っていない」という回答が52.1%と最も多く、次いで「スマートフォンを持っていて、電話やメールなどの機能を使うことが多い」が35.4%と多くなっている。



参考資料 2 乗合タクシー実証運行結果

⑫自由記述

- ・村内の運転手さんで安心して乗れました。
- ・JR 代行バスを使っているが、時刻が限られているので、乗合タクシーは助かります。
- ・1 回利用させて頂きました。何も心配することなく運転手さんもいい人でした。
- ・4 回利用させてもらい助かりました。
- ・1 人だけでも気安く送ってもらい助かりました。
- ・家の前まで迎えに来てくれて助かった。
- ・乗合タクシーを実現継続して欲しい。
- ・いずみ館へ良く行くので、今回助かった。
- ・大雪（注意報）の時に利用させて頂きました。とても助かりました。
- ・思っていたよりもスムーズな対応で助かった
- ・ドライバーが臨機応変に対応してもらい助かった。
- ・臨機応変に対応してもらい有難う。自分で運転できるが、友人宅で飲んだ後に使いたい。
- ・便利が良く、助かった。車運転しており、雪が降るときに助かった。
- ・「乗合」というネーミングだったので、私一人ではまずいのかと誤解していました。今回利用させていただき、ありがたかったです。
- ・雪が降っており、足が悪く重い荷物を郵便局に発送するのに利用。短い距離だったが気持ちよく対応してもらった。
- ・便利で往路後に待ってもらい助かった（息子が送れない時がある為）。村外に良ければ助かる。
- ・日田彦山線、大行司始発に乗れない（6 時、7 時 etc）。予約センターは土地勘のある人をお願いしたい。今回乗合タクシーを利用しなかった人にも意見を聞いて欲しい。
- ・身体が不自由な人はいずみ館のバスでは乗降が難しいし介護がいるので、普通車か軽の乗用車が良い。
- ・月に一度で良いので、車椅子が乗る車があるとありがたい。運転手+介護の人も必要な場合もある。
- ・村外に行きたい。1 人でも使用可であることを周知徹底して欲しい。
- ・村外でも利用できれば（スーパー、病院等）助かる。
- ・大雪（注意報）の時に利用させて頂きました。軽自動車でも良いので、小回りの利く自動車にしてもらいたい。また、スライドドア、4WD、スタッドレスを装備した車にしてもらいたい。

1. 貨客混載の実証実験概要

■ 貨客混載について

貨客混載とは、バスやタクシー等、本来ヒトを運ぶための交通機関を活用して貨物を輸送するものである。本村においてはいずみ館の送迎車両を活用した貨客混載の実証実験を行った。

■ 目的

いずみ館の送迎車両は定時定路線型の運行をしているが、利用者は限られており、始点から終点まで1人も乗客がいない「空バス」も発生している。このような現状を踏まえ、いずみ館の送迎車両を活用した貨客混載を実施し、業務の効率化や環境負荷の軽減を目指す。

また、規格外の農産物等を（無料でも良いので）誰かに譲りたいという地域住民の声に加え、地域の農産物を入荷するルートを十分に確立できていないという事業者の声もあり、将来的にはこれらの課題を解決する手段として貨客混載を設計することも想定する。

■ 概要

運行期間：2023年2月17日（金）～2023年3月16日（木）

出荷者：つづみの里（農産物直売所）

入荷者：アクアクレタ小石原

運搬：いずみ館送迎車両

■ 運搬の流れ

① 商品情報の発信

つづみの里とアクアクレタ小石原の間でビデオ通話を実施し、商品の映像を発信しながら商品の個数や状態等の情報を伝える。

② 入荷したい農産物の注文

つづみの里から発信された商品情報に基づき、アクアクレタ小石原からつづみの里に入荷したい農産物とその量を伝える。

③ いずみ館送迎車両による運搬

いずみ館送迎車両は通常のダイヤで運行し、つづみの里での荷積みとアクアクレタ小石原での荷下ろしを行う。

2. 運行結果

(1) 関係者ヒアリング

属性	意見
出荷者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出荷先との事前のコミュニケーションが増えたため、商品の在庫調整等もできるようになり、農産物の出荷量が増加した。 ・ 自分たちで運搬する手間が省け、業務の効率化につながっているので、実証実験の期間が終わった後も貨客混載を続けることができなにか検討していただきたい。
入荷者	<ul style="list-style-type: none"> ・ ビデオ通話による映像で商品の情報を得ているが、口頭での説明もあるので、事前の情報と実際に受け取ったものが大きく違うということは発生していない。 ・ 実証実験においてはつづみの里からの入荷のみであったが、本格導入にあたっては村内の他の事業者、出荷者からも農産物を受け取れるようなくみになるとありがたい。

(2) 今後の展望

今回は入荷者及び出荷者を1か所に定め、実験的に貨客混載を実施した。一方で、本格導入にあたっては入荷者、出荷者として参加する事業者（あるいは個人）の範囲を拡大し、入荷者、出荷者の両方にとって貨客混載の利便性を向上させる。

また、貨客混載を本格導入し、持続的に実施することで、地域の事業者（あるいは個人）の業務効率化、地場産品の販売促進及び積極的な活用を推進し、地域全体のにぎわい創出につなげる。

図 B-1 貨客混載の実証実験



東峰村地域公共交通計画

令和5年3月 第一版発行

令和6年2月 第二版発行

発行：福岡県東峰村

〒838-1792

福岡県朝倉郡東峰村大字宝珠山 6425 番地

Tel. 0946-72-2312 / Fax. 0946-28-7723

編集：東峰村地域公共交通活性化協議会
