

川崎町地域公共交通計画

令和6年3月

川崎町

【 目 次 】

1. 計画の目的	1
1-1.計画の目的	1
1-2.計画の位置づけ	1
1-3.計画の対象区域	1
1-4.計画の期間	1
2. 川崎町の地域概況	2
2-1.地域概況	2
2-2.主要施設の立地状況	12
2-3.通勤・通学時の移動実態	21
3. 川崎町の公共交通の概況	24
3-1.公共交通網	24
3-2.公共交通利用者数	42
3-3.公共交通の居住人口カバーの状況	49
3-4.公共交通に対する財政負担状況	51
4. 上位計画の整理	52
4-1.第6次川崎町総合計画	52
4-2.まち・ひと・しごと創生 第2次川崎町総合戦略	53
4-3.第2期田川広域定住自立圏共生ビジョン	54
4-4.川崎町過疎地域持続的発展計画	55
4-5.筑豊都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	56
4-6.川崎町「道の駅」基本構想・基本計画	57
5. 地域公共交通に関する実態、ニーズ調査	59
5-1.町民アンケート調査	59
5-2.ふれあいバス利用者アンケート調査	68
5-3.事業者ヒアリング調査	73
6. 現状のまとめと課題の整理	74
6-1.現状のまとめ	74
6-2.川崎町の公共交通課題の整理	76
7. 基本方針及び目標	77
7-1.川崎町の公共交通の将来像	77
7-2.基本方針及び基本目標	79
8. 施策・事業	80
8-1.基本目標に係る具体的な施策・事業	80
9. 目標値の設定と達成状況評価のスケジュール	86
9-1.数値目標と目標値の設定	86
9-2.達成状況評価のスケジュール	89

1. 計画の目的

1-1. 計画の目的

川崎町では、地域の移動を支える公共交通として、鉄道（JR 日田彦山線）、路線バス（西鉄バス添田線）、タクシー（田川構内自動車）、コミュニティバス（ふれあいバス）が運行している。

近年、人口減少や少子高齢化による利用者の減少、交通事業者の人材不足が大きな問題となっている。また、新型コロナウイルス感染症を経た影響により、町民の移動に対する環境や価値観の変化など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。

川崎町では、町の公共交通の現状や町民の利用ニーズ、運行事業者が抱える課題などから、最適な移動手段の確保を目的とし、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 5 条第 1 項の規定に基づく「川崎町地域公共交通計画」（以下、「本計画」とする。）の策定を行う。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、「第 6 次川崎町総合計画」を上位計画とし、関連計画である「まち・ひと・しごと創生 第 2 次川崎町総合戦略」や「川崎町過疎地域持続的発展計画」などの関連計画と整合を図りながら、川崎町の公共交通の充実を図るための計画として位置付ける。

1-3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は川崎町全域とする。



1-4. 計画の期間

本計画の期間は、令和 6（2024）年度から令和 12 年度（2030 年度）の 7 年間とする。

2. 川崎町の地域概況

2-1. 地域概況

(1) 位置・地勢

本町は、福岡県のほぼ中央に位置し、南北 12.6 km、東西 4.9 km、総面積の 36.14 km²の南北に細長い地形で、北及び西は田川市、東は大任町・添田町、南は嘉麻市に接し、町の南側にそびえ立つ戸谷ヶ岳を最高峰に、周囲を山に囲まれた盆地の中に位置している。

主な水系は、遠賀川支流の中元寺川と、南部の戸谷ヶ岳を源とする安宅川が合流し、町の中央部を北へ貫流している。

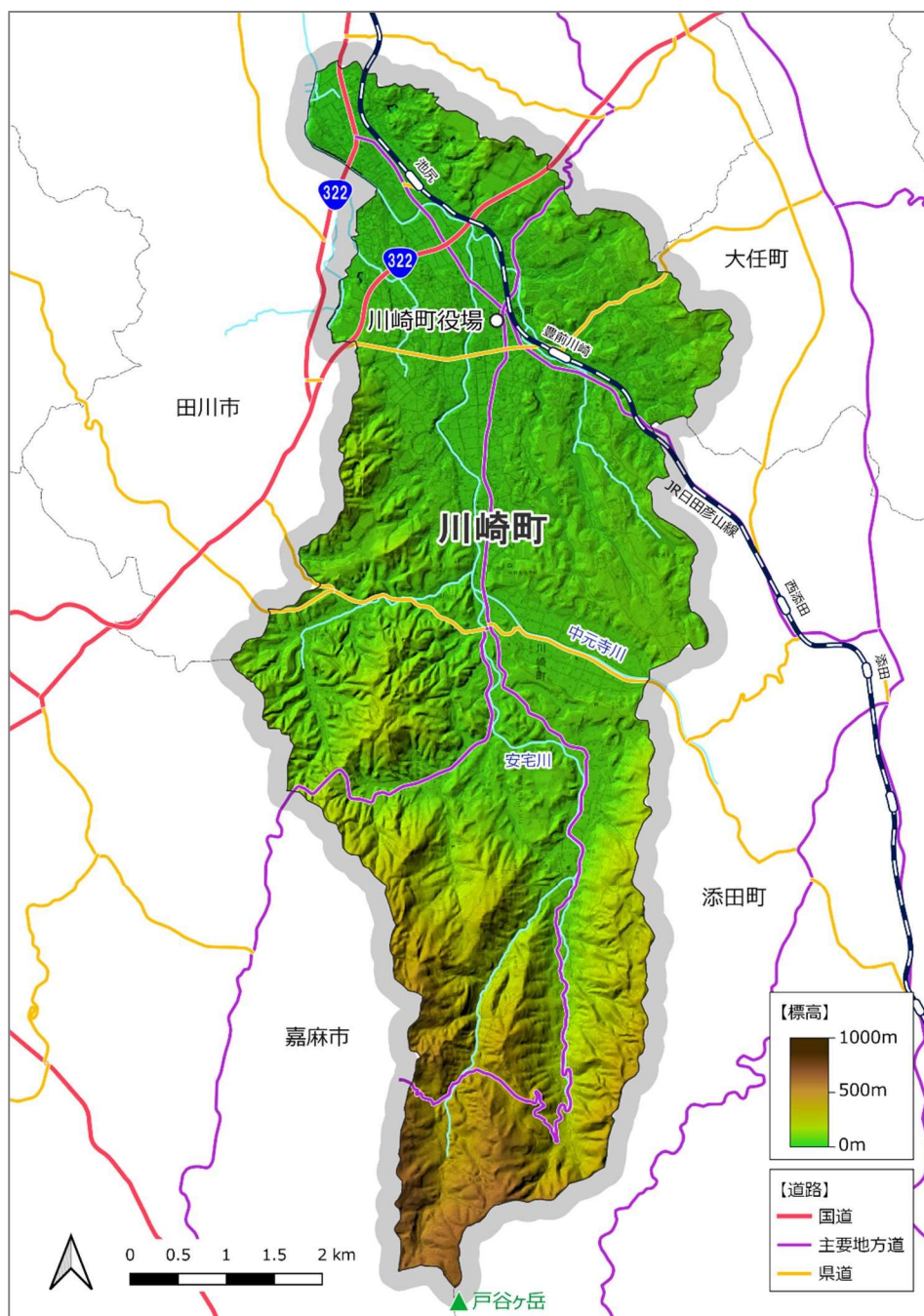


図 川崎町の標高図

出典：国土地理院 基盤地図情報

(2) 土地利用状況

本町の土地利用は、全体の約 5 割を森林が占めており、町北側の田川市に連なる平野部に住宅地が広がっている。また、中央部から南部にかけての河川沿いに農地が広がっている。

交通体系は、町北部をJR日田彦山線と主要地方道 添田赤池線（95 号）が並走し、これらと交差して国道 322 号が走っており、町内の主要な交通軸を形成している。その他の道路としては、主要地方道 田川桑野線（67 号）、県道 川崎大行事線（422 号）、県道 川崎猪国線（423 号）、県道 猪国豊前柵田停車場線（417 号）などがある。

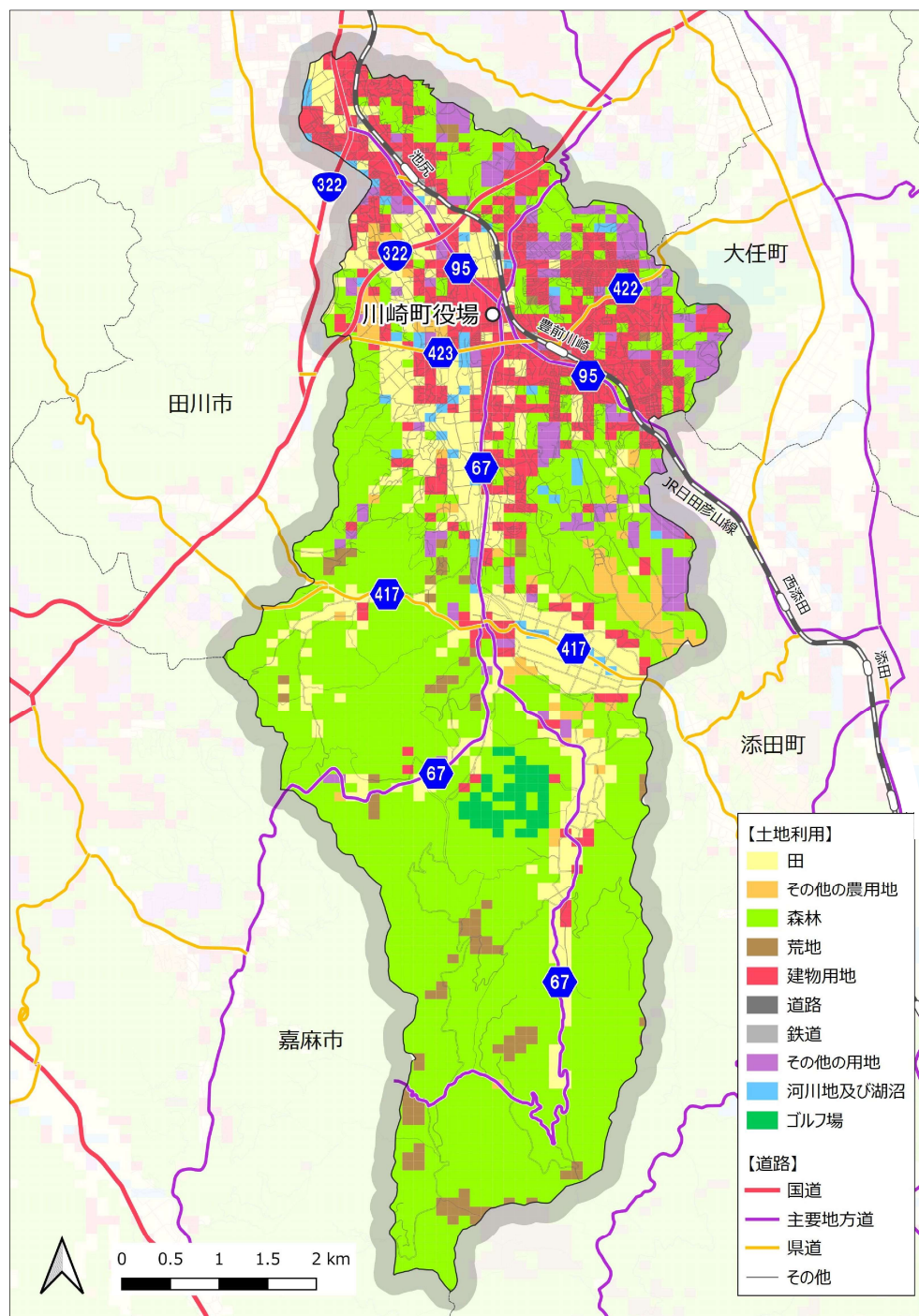


図 川崎町の土地利用図（令和 3 年）

出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュ

(3) 人口・世帯数

本町の人口は減少傾向にあり、平成12年(2000年)から令和2年(2020年)までの20年間で約5,000人(全体の約25%)減少し、令和2年の人口は15,176人となっている。

世帯数は、平成17年(2005年)をピークに減少傾向に転じ、令和2年(2020年)は6,921世帯となっている。また、一世帯当たりの人員は、令和2年には2.19人/世帯となり、世帯の少人数化が進行している。

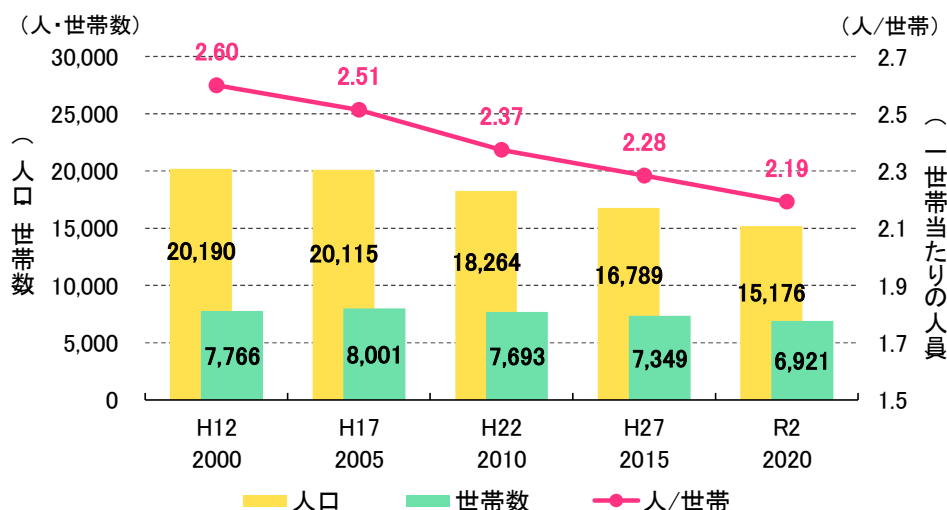


図 人口・世帯当たり人数の推移

出典：国勢調査

(4) 年齢別人口

本町の年齢3区分別人口は、令和2年(2020年)時点で、年少人口は1,787人、生産年齢人口は7,457人、老年人口は5,932人となっている。

年少人口及び生産年齢人口は年々減少傾向にあるが、老年人口は増加傾向にあり、令和2年の高齢化率は39.1%と、福岡県の平均高齢化率27.9%を大幅に上回っている。

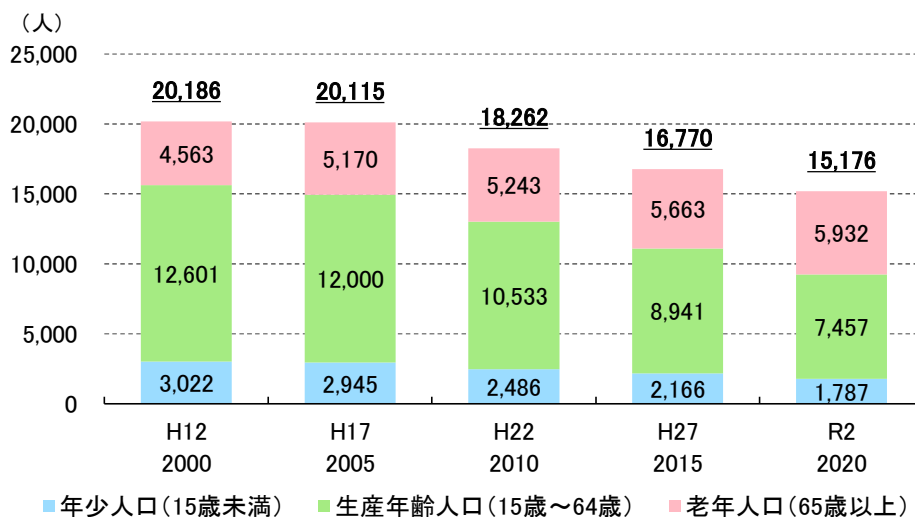


図 年齢3区分別人口の推移

出典：国勢調査

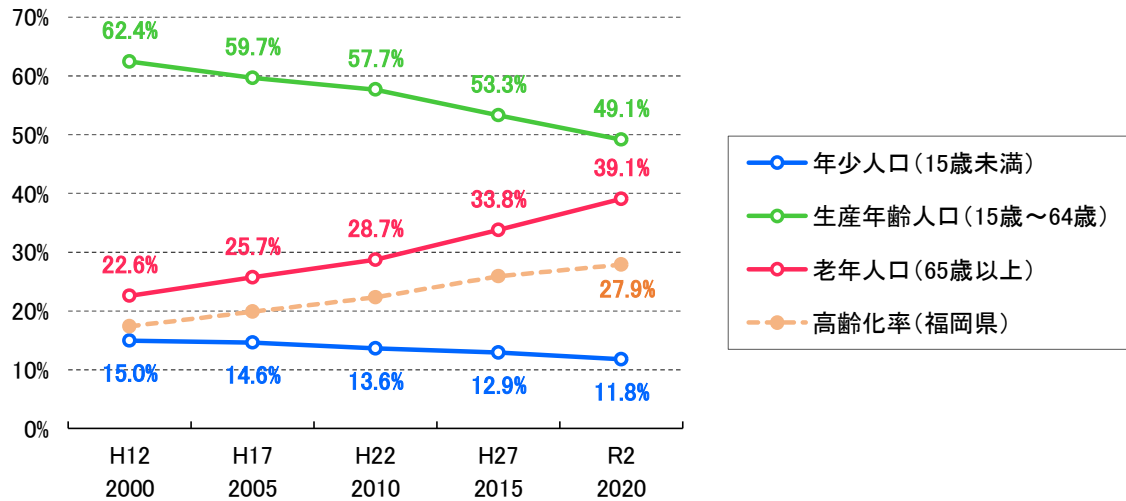


図 年齢3区分別人口の割合の推移

出典：国勢調査

男女別年齢別人口をみると、男女ともに65歳～74歳の人口が多くなっており、それぞれ全体の約2割を占めている。一方で、男女ともに20歳～34歳の人口が少なくなっている。

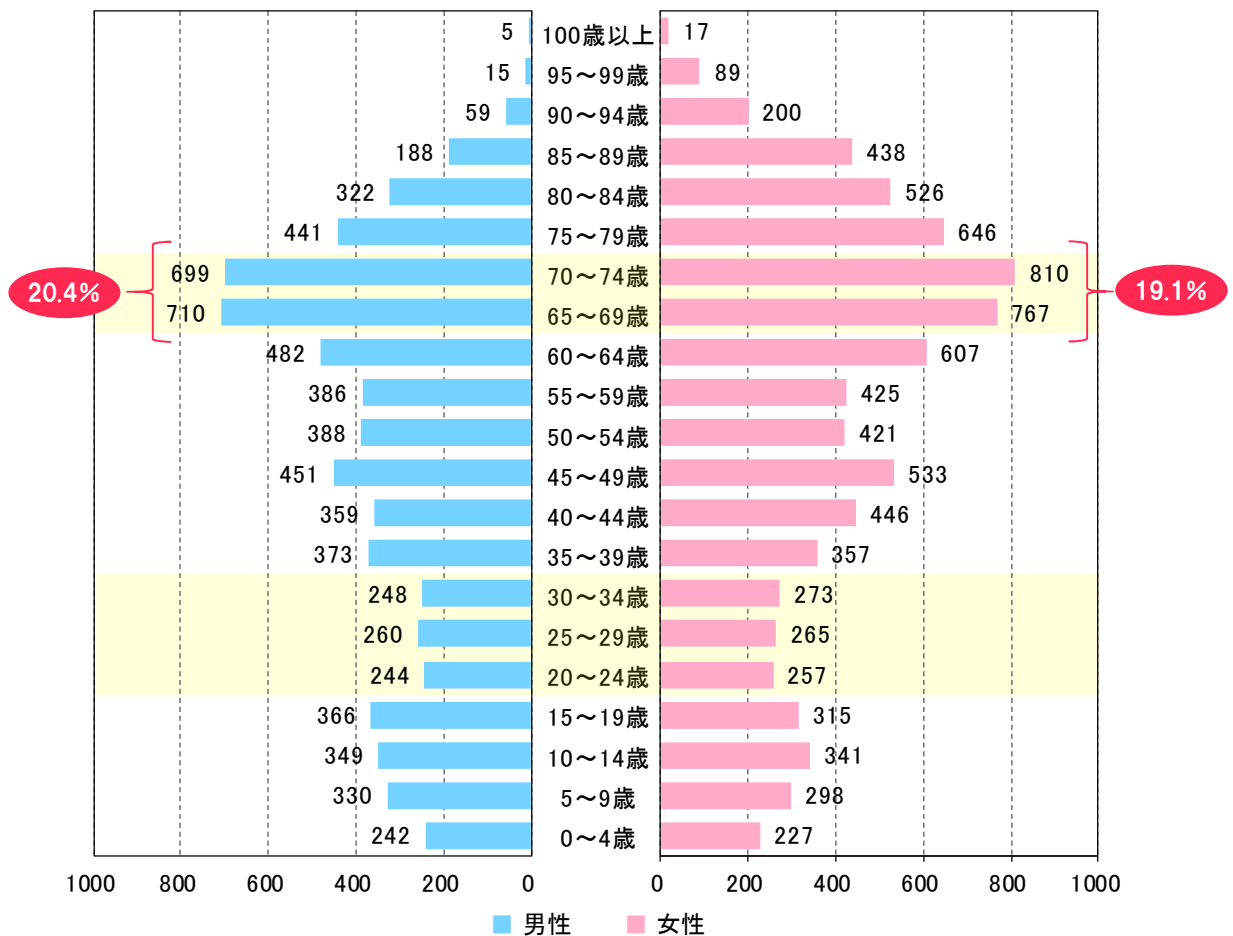


図 男女別年齢別人口

出典：国勢調査（令和2年）

(5) 人口分布

【総人口】

本町の人口分布は、町の北部から中央部にかけて集積しており、特にJR池尻駅や豊前川崎駅周辺に集積している。また、中央部から南部にかけての山間部では、幹線道路沿線に分布している。

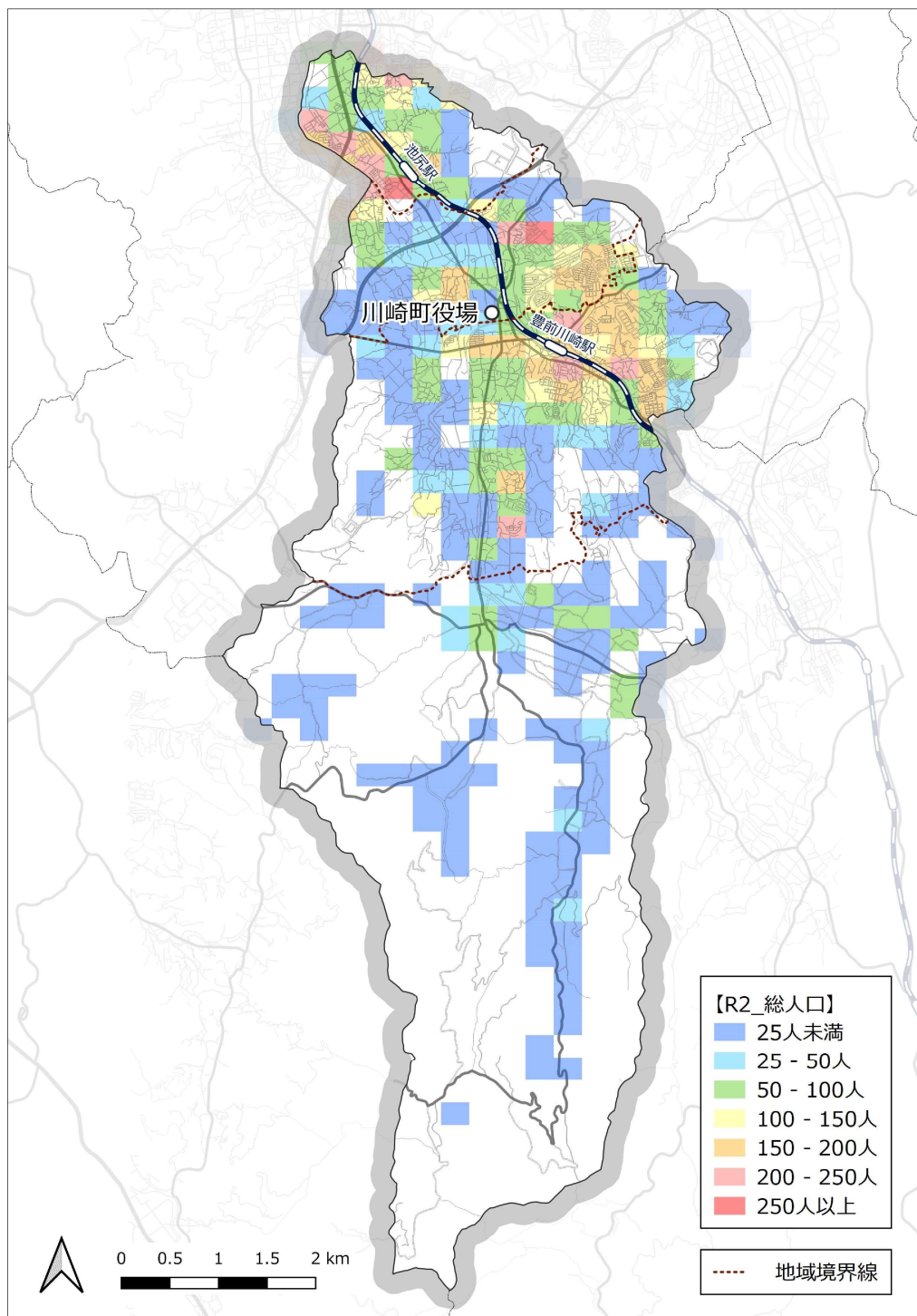


図 総人口の分布図 (250mメッシュ)

出典：国勢調査 (令和2年)

地域別人口をみると、「大字川崎」が7,062人（46.5%）で最も多く、総人口の約5割を占めている。次いで、「大字田原」が3,658人（24.1%）、「大字池尻」が3,103人（20.4%）、「大字安真木」が1,353人（8.9%）となっている。

また、人口密度は「大字池尻」が1,349人/km²で最も高く、次いで「大字田原」が963人/km²となっており、町全体の人口密度419人/km²を大幅に上回っている。

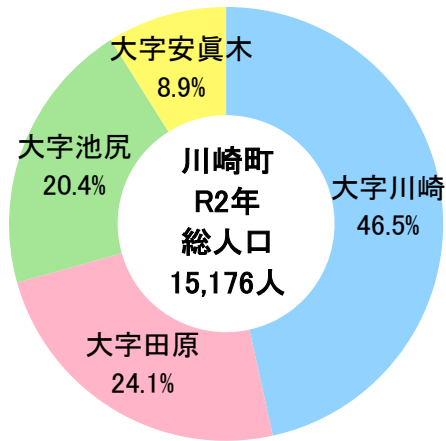


図 地域別人口の割合
出典：国勢調査（令和2年）

表 地域別の人口・割合・面積・人口密度

地域	人口 (人)	人口割合	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
川崎町 計	15,176	100.0%	36.2	419
大字川崎	7,062	46.5%	10.8	654
大字田原	3,658	24.1%	3.8	963
大字池尻	3,103	20.4%	2.3	1,349
大字安真木	1,353	8.9%	19.3	70

出典：国勢調査（令和2年）

【高齢者人口】

高齢者（65歳以上）の人口分布は、総人口分布と同様に駅周辺に集積している。

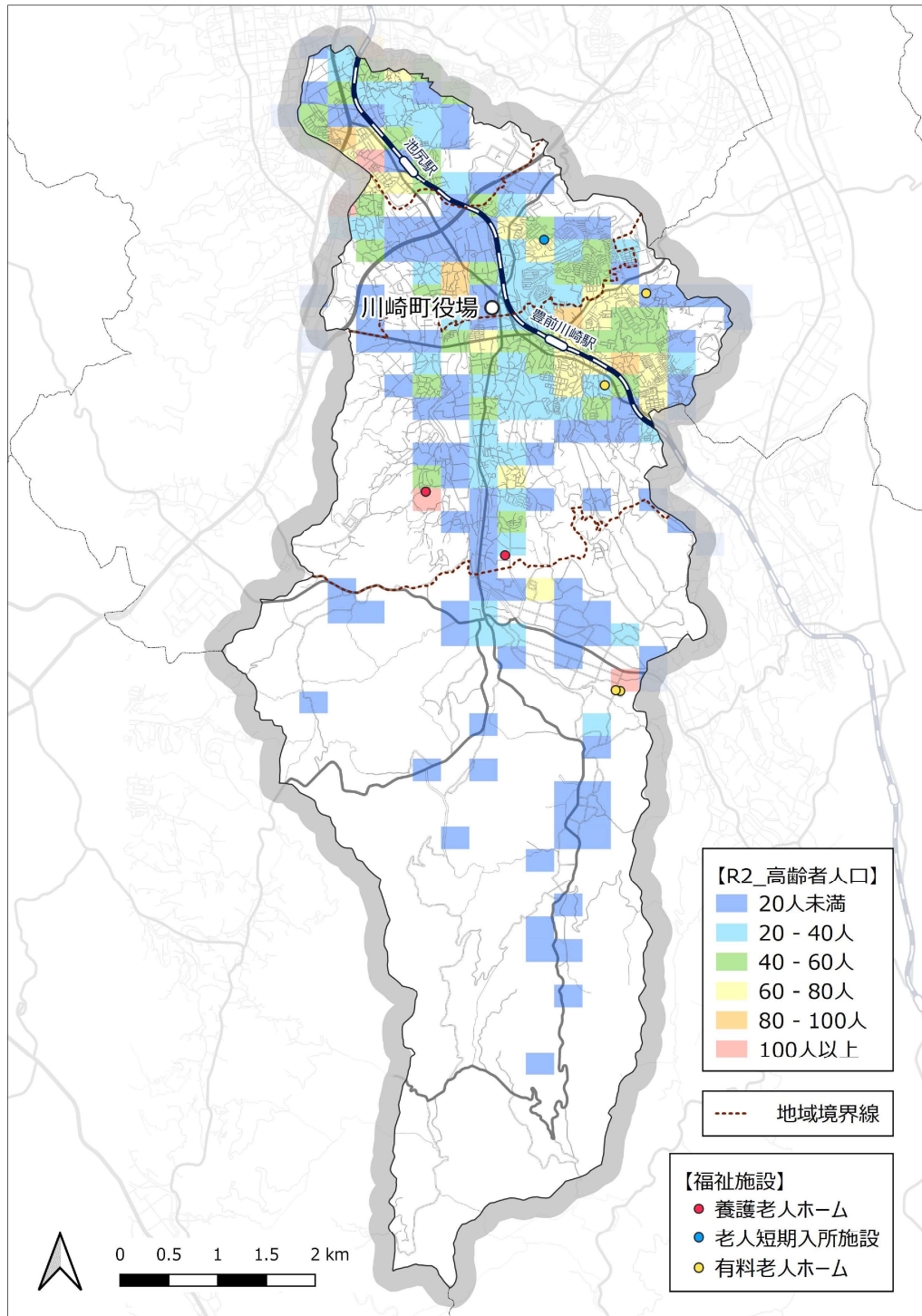


図 65歳以上人口の分布図（250mメッシュ）

出典：国勢調査（令和2年）

【高齢化率】

高齢化率は、広い範囲で 20%以上となっており、中央部から南部にかけての山間部で 60%以上となっている箇所が点在している。

また、地域別の高齢化率をみると、「大字安真木」が 47.6%で最も高く、次いで、「大字川崎」が 40.1%、「大字田原」及び「大字池尻」が 36.3%となっている。

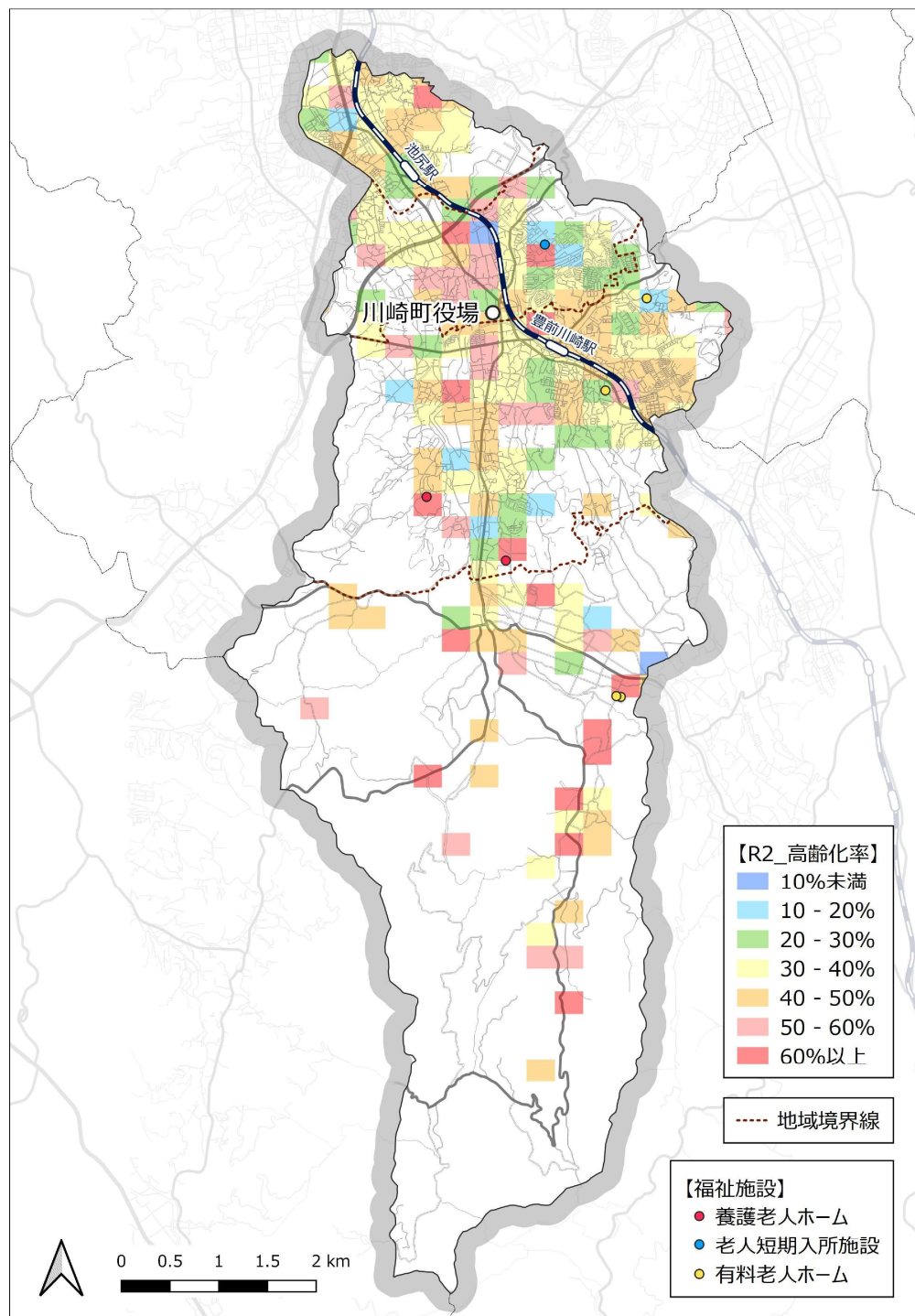


図 高齢化率分布図 (250mメッシュ)

出典：国勢調査 (令和 2 年)

表 地域別の年齢3区分別人口及び高齢化率

地域	合計	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15歳～64歳)	老年人口 (65歳以上)	高齢化率
川崎町 計	15,176	1,787	7,457	5,932	39.1%
大字安真木	1,353	116	593	644	47.6%
大字川崎	7,062	819	3,408	2,835	40.1%
大字田原	3,658	462	1,868	1,328	36.3%
大字池尻	3,103	390	1,588	1,125	36.3%

単位：人

出典：国勢調査（令和2年）

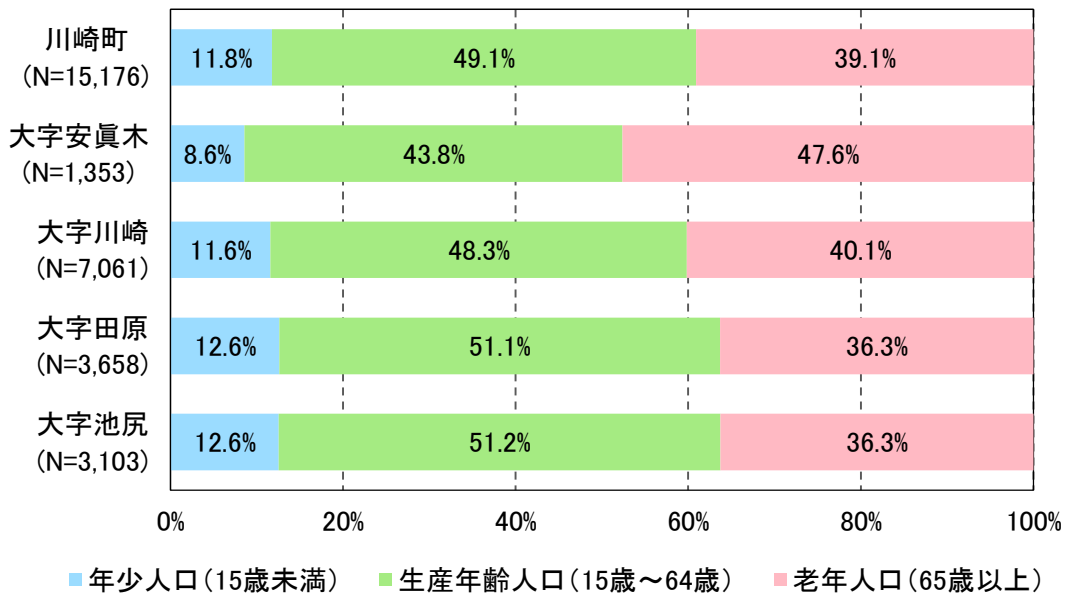


図 地域別の年齢3区分別人口の割合

出典：国勢調査（令和2年）

(6) 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）の将来推計人口によると、本町の人口は今後も減少することが予測されており、令和27年（2045年）には、令和2年（2020年）の人口の半分程度の8,074人と推計されている。

また、増加傾向にある老年人口は、令和2年（2020年）をピークに減少傾向に転じると予測されているが、高齢化率は上昇傾向にあり、令和27年（2045年）には46.7%となり、人口の半分が65歳以上の高齢者になると予測される。

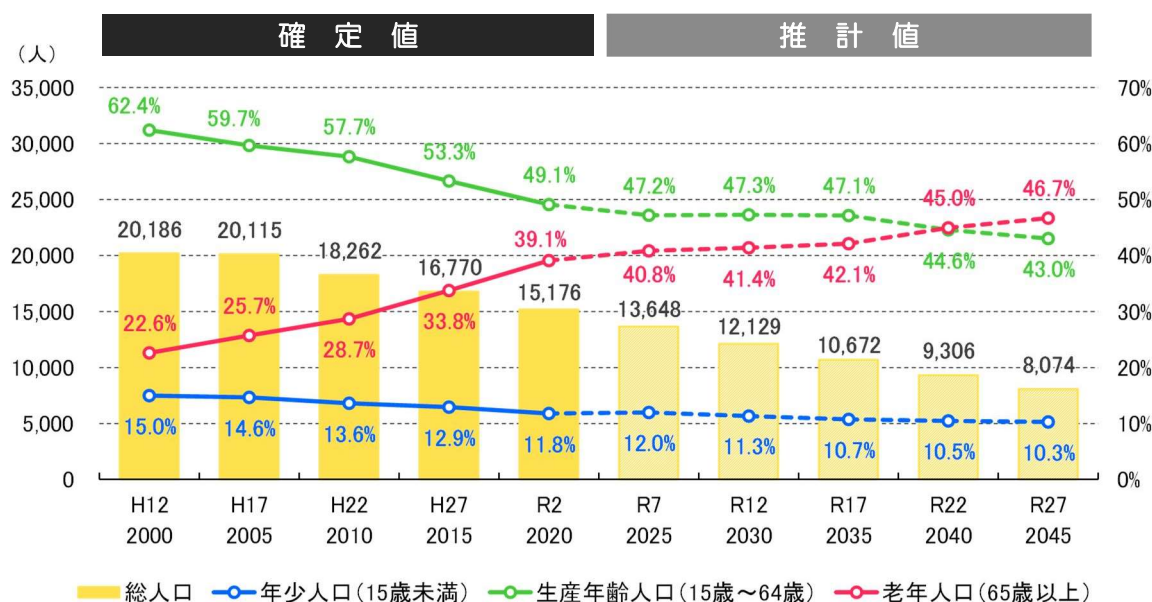


図 総人口及び年齢3区分別人口（割合）の将来推計

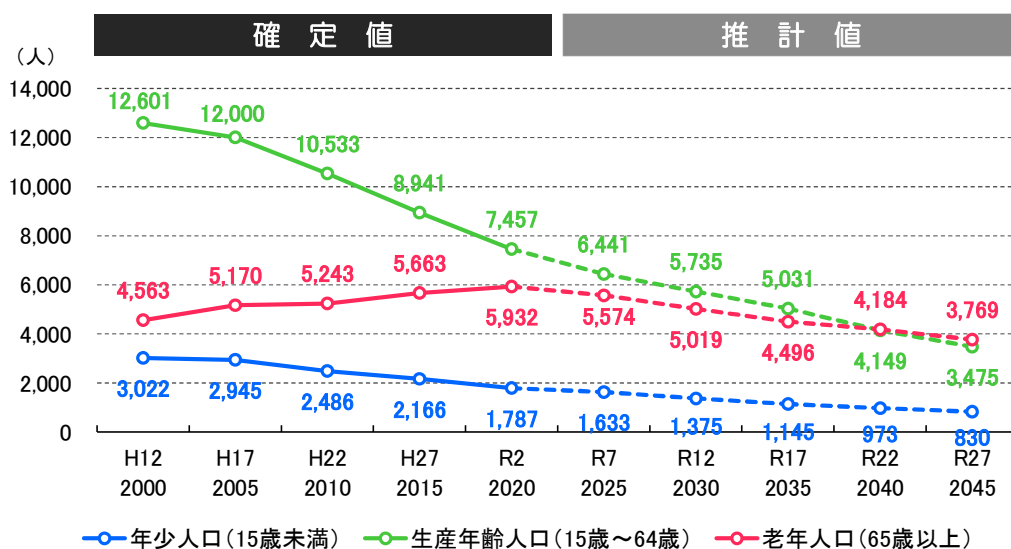


図 年齢3区分別人口の将来推計

出典：国勢調査（平成12年～令和2年）
日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）
（国立社会保障・人口問題研究所）

2-2. 主要施設の立地状況

(1) 公共施設・保育所

本町の公共施設は、町役場周辺に多く集積している。また、保育所は、町の北部に点在している。



図 川崎町の公共施設・保育所

(2) 教育施設

本町には現在、小学校4校、中学校1校、高等学校1校、特別支援学校1校が立地している。



図 川崎町の教育施設

(3) 医療施設

本町の医療施設は、町の北部に集積しており、幹線道路沿線に立地している。一方で、町の南部には病院及び診療所は立地していない。



図 川崎町の医療施設

(4) 商業施設

本町の商業施設は、町の北部に集積しており、幹線道路沿線に立地している。一方で、町の南部にはスーパー等の商業施設は立地していない。

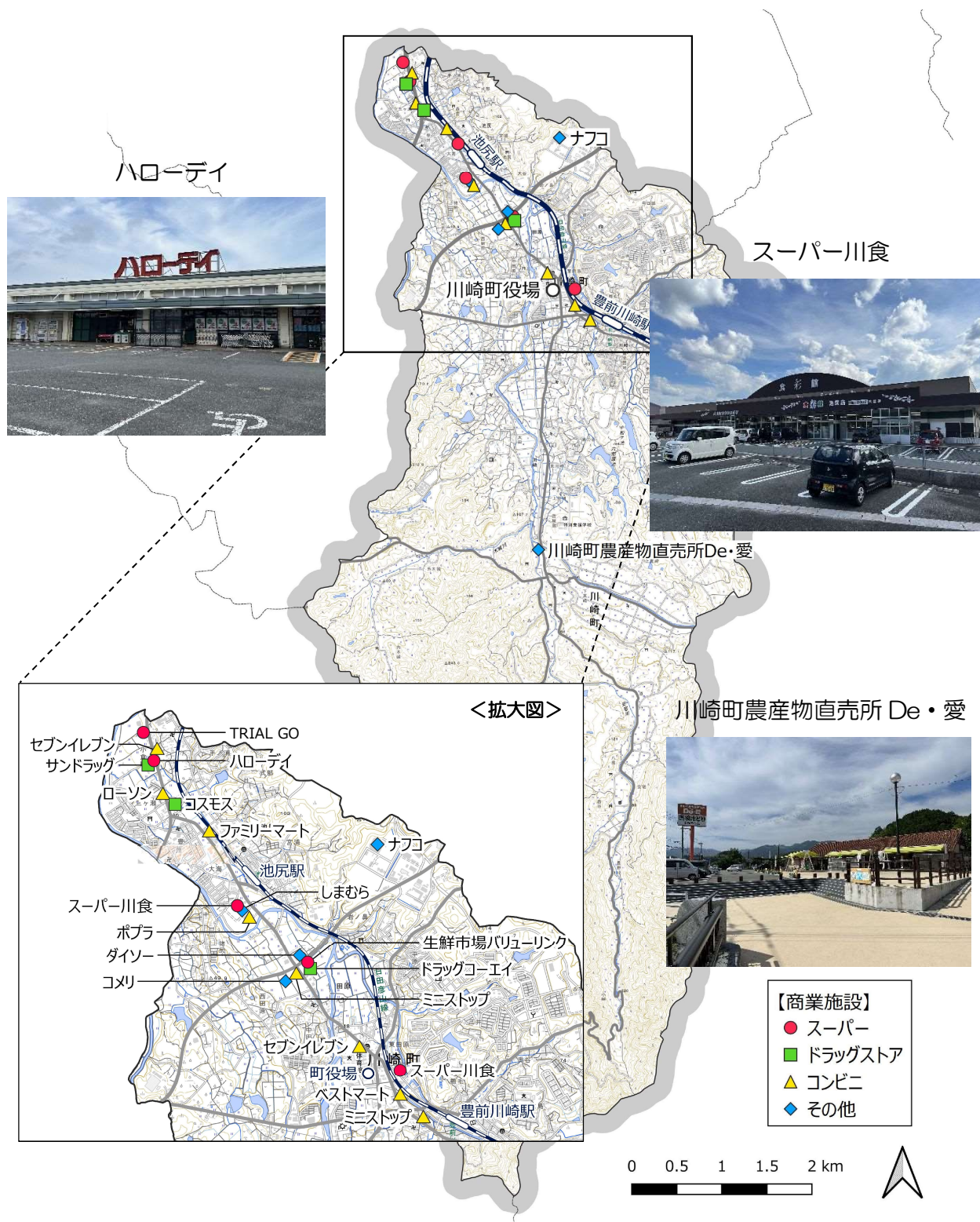


図 川崎町の商業施設

(5) 金融機関

本町には、銀行3店舗、郵便局5局が立地しており、町の北部に集積している。



図 川崎町の金融施設

(6) 観光施設と観光客数

本町には、国の名勝に指定されている「藤江氏魚楽園」や県の有形民俗文化財・天然記念物に指定されている「光蓮寺（輪蔵附経蔵・菩提樹）」等の歴史観光資源、果物狩り等の自然観光資源、スポーツ・レクリエーション施設等が点在している。

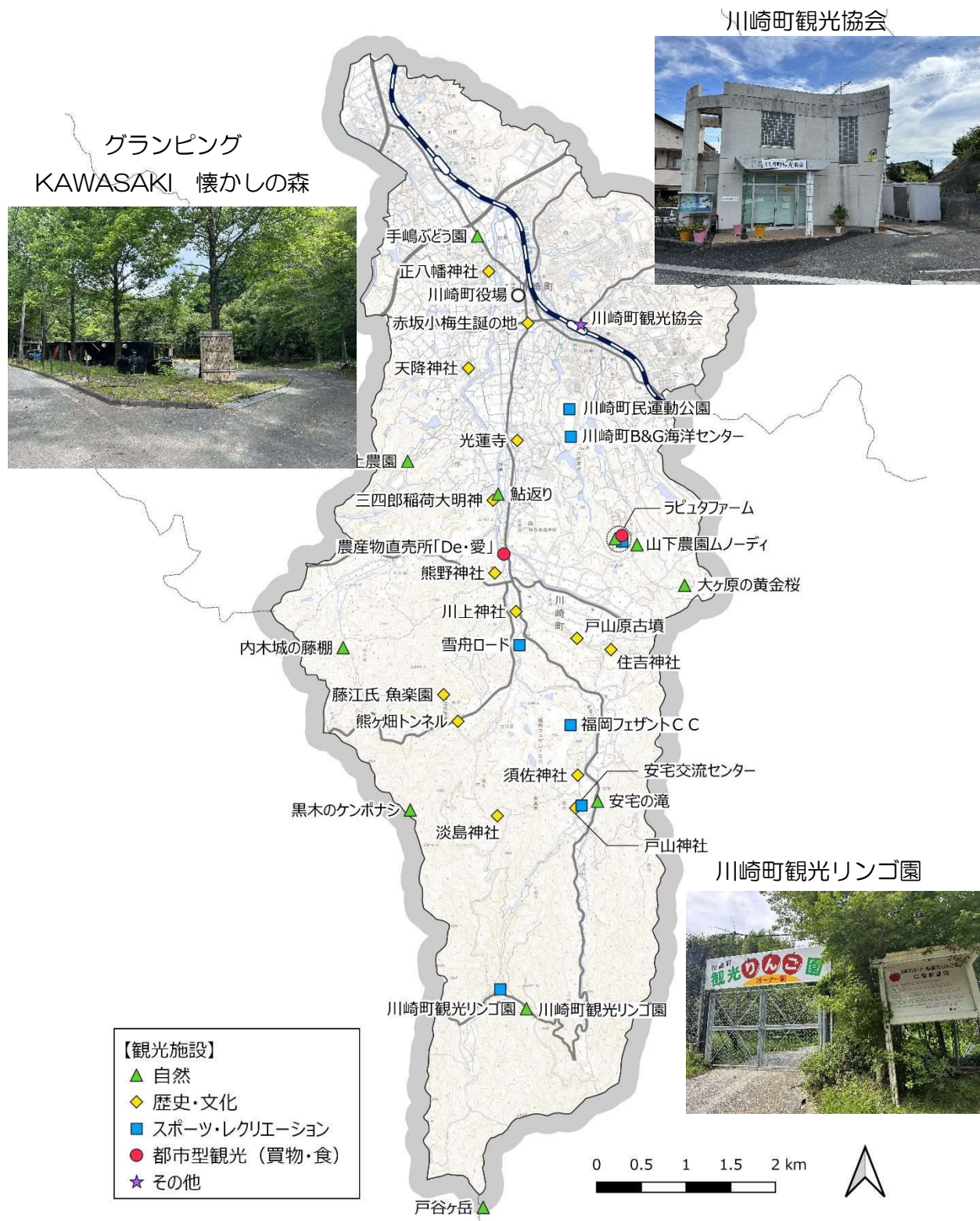


図 川崎町の観光施設

出典：川崎町観光協会

本町の観光客数は年々減少傾向にあり、令和3年（2021年）は196,080人となっている。また、令和2年（2020年）は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年より約14%減少している。

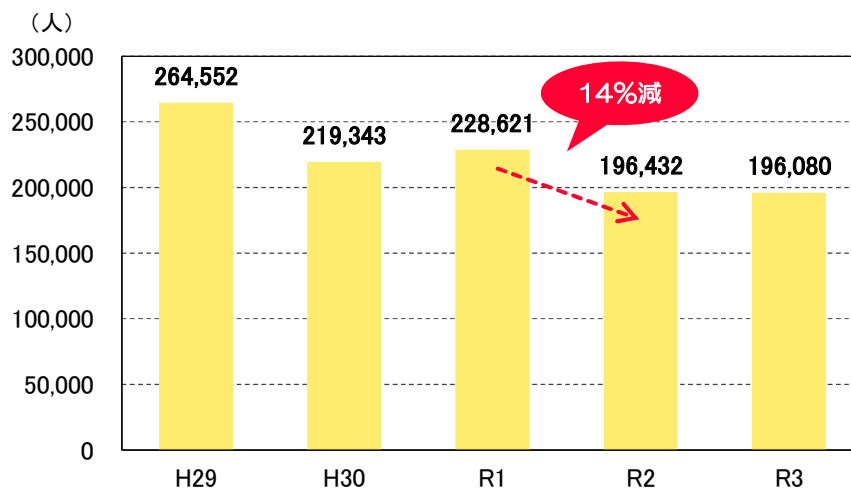


図 川崎町の観光客数の推移

(7) 主要施設の営業時間

【公共施設】

- 町役場の開庁時間は8時半～17時となっている。
- ほとんどの文化施設の利用時間は9時～22時だが、町立図書館は10時～18時となっている。
- ほとんどのスポーツ施設・レクリエーション施設の利用時間は9時～22時だが、川崎町三井運動公園は6時～19時半となっている。
- 地域子育て支援センター「すこやか」の利用時間は10時～16時となっている。
- 町立川崎幼稚園の保育時間は9時半～14時となっている。
- 町立同和保育所の保育時間は7時半～19時となっている。
- ほとんどの保育所の保育時間は7時～19時となっている。
- 川崎町老人福祉センターの開館時間は10時～20時で、川崎町地域包括支援センターと川崎町保健センターの開館時間は8時半～17時となっている。

【医療施設】

- ほとんどの病院が9時に診療を開始し、17時～17時半に終了する。

【商業施設】

- ドラッグストアは9時～10時に開店し、20時～21時に閉店するが、ドラッグコーエイは24時まで営業している。
- ほとんどのスーパーは9時～10時に開店し、19時～22時に閉店する。

【金融施設】

- 銀行の営業時間は9時～15時となっている。
- 郵便局の営業時間は9時～17時となっている店舗が多い。

【観光施設】

- 魚樂園カフェ「亀草庵」の営業時間は10時～16時半となっている。
- 農産物直売所「De・愛」の営業時間は9時～17時となっている。
- ラピュタファーム（レストラン）の営業時間は11時～16時となっている。
- 川崎町観光協会の営業時間は8時半～17時となっている。

分類	施設名称	営業時間																			
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
公 共 施 設	行政施設	川崎町役場																			
	文化施設	川崎町コミュニティセンター																			
		川崎町民会館																			
		川崎町立隣保館																			
		川崎町勤労青少年ホーム																			
		川崎町立図書館（パピルスホール）																			
	スポーツ施設・レクリエーション施設	川崎中央体育館																			
		川崎町民運動公園																			
		川崎町三井運動公園																			
		川崎町B&G海洋センター																			
		安宅交流センター																			
		大峰ふれあいセンター																			
	子育て支援施設・保育所	地域子育て支援センター「すこやか」																			
		町立ひまわりこども園																			
		緑保育所																			
		真崎保育園																			
		こばと保育園																			
		光華保育園																			
		川崎保育園																			
		浄照保育園																			
		わかば保育園																			
		すみれ保育園																			
	法満寺保育園																				
	保健・福祉施設	川崎町老人福祉センター																			
		川崎町地域包括支援センター																			
		川崎町保健センター																			
	医療施設	病院	川崎町立病院																		
		長主病院																			
		古川病院																			
		松本病院																			
		田川病院（田川市）																			
	商業施設	ドラッグストア	ドラッグコーエイ（川崎店）																		
			サンドラッグ（後藤寺店）																		
コスモス（川崎店）																					
スーパー		スーパー川食 食彩館（池尻店）																			
		スーパー川食 食彩館（川崎店）																			
		生鮮市場バリューリンク（川崎店）																			
		TRIAL GO（池尻店）																			
ハローデイ（後藤寺店）																					
金融機関	銀行	JAたがわ 川崎支所																			
		西日本シティ銀行 川崎支店																			
		福岡銀行 川崎支店																			
	郵便局	池尻郵便局																			
		豊前川崎郵便局																			
		笠先待本町簡易郵便局																			
		川崎大峰郵便局																			
		安真木郵便局																			
	観光施設	歴史・文化都市型観光	藤江氏 魚楽園																		
魚楽園カフェ「亀草庵」																					
農産物直売所「De・愛」																					
ラピュタファーム（レストラン）																					
その他	川崎町観光協会																				

2-3. 通勤・通学時の移動実態

(1) 通勤の状況

令和2年国勢調査によると、本町民の15歳以上の従業者数は6,010人となっており、そのうち、2,607人(43.4%)が町内で従業している。また、町外での従業者数は3,390人(56.4%)で、そのうち田川市が1,399人(23.3%)で最も多い。

一方、町内での15歳以上の従業者数は4,786人となっており、そのうち、本町民は2,607人(54.5%)となっている。また、町外からの従業者数は2,165人(45.2%)で、そのうち田川市が809人(16.2%)で最も多い。

【川崎町民の従業者数（15歳以上）】

川崎町民の従業者数		6,010	100.0%
町内での従業者数		2,607	43.4%
町外への従業者数		3,390	56.4%
福岡県内	北九州市	228	3.8%
	直方市	126	2.1%
	飯塚市	347	5.8%
	田川市	1,399	23.3%
	嘉麻市	151	2.5%
	香春町	133	2.2%
	添田町	165	2.7%
	糸田町	56	0.9%
	大任町	114	1.9%
	赤村	43	0.7%
	福智町	162	2.7%
	他市町村	443	7.4%
県外		23	0.4%
不詳		13	0.2%

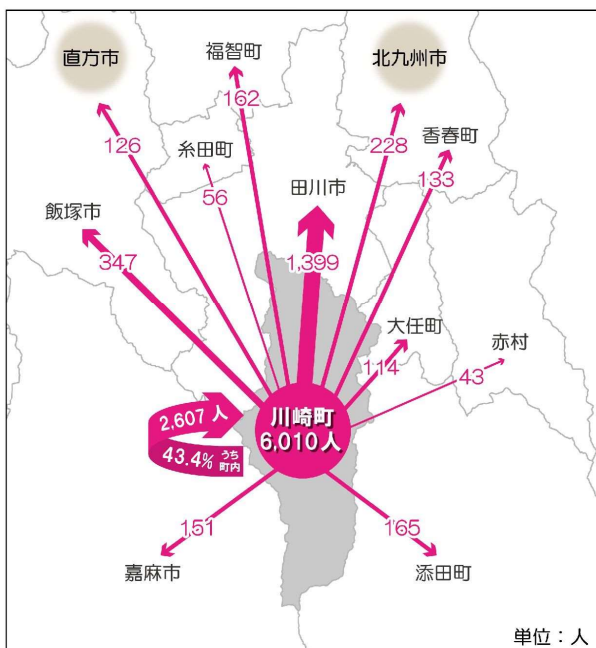
【川崎町内での従業者数（15歳以上）】

川崎町内での従業者数		4,786	100.0%
町民の従業者数		2,607	54.5%
町外からの従業者数		2,165	45.2%
福岡県内	飯塚市	210	4.4%
	田川市	809	16.9%
	嘉麻市	131	2.7%
	香春町	119	2.5%
	添田町	271	5.7%
	糸田町	82	1.7%
	大任町	95	2.0%
	赤村	53	1.1%
	福智町	124	2.6%
	他市町村	260	5.4%
	県外		11
不詳		14	0.3%

単位：人

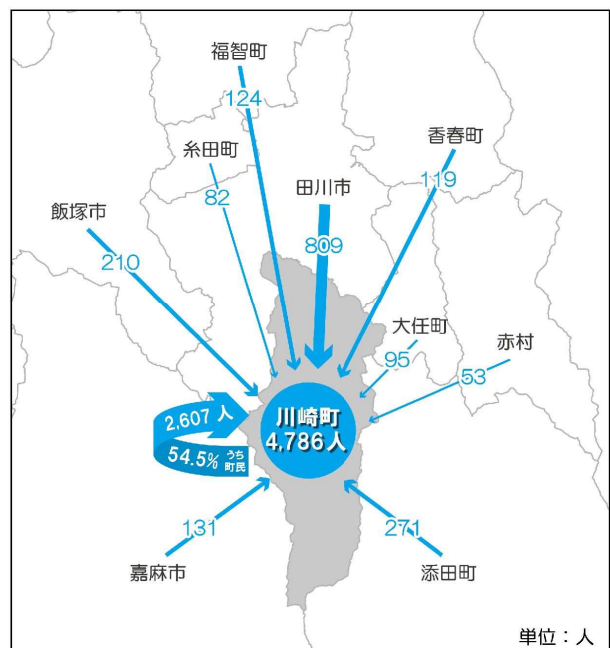
出典：国勢調査（令和2年）

川崎町民の従業者数（15歳以上）



単位：人

川崎町内での従業者数（15歳以上）



単位：人

図 15歳以上の通勤流動図

(2) 通学の状況

令和2年国勢調査によると、本町民の15歳以上の通学者数は614人となっており、そのうち、110人(17.9%)が町内の学校に通学している。また、町外への通学者数は500人(81.4%)で、そのうち田川市が198人(32.2%)で最も多い。

一方、町内での15歳以上の通学者数は151人となっており、そのうち、町民は110人(72.8%)となっている。また、町外からの通学者数は32人(21.2%)で、そのうち田川市が10人(6.6%)で最も多い。

【川崎町民の通学者数（15歳以上）】

川崎町民の通学者数		614	100.0%
町内での通学者数		110	17.9%
町外への通学者数		500	81.4%
福岡県内	北九州市	62	10.1%
	福岡市	37	6.0%
	直方市	23	3.7%
	飯塚市	68	11.1%
	田川市	198	32.2%
	嘉麻市	2	0.3%
	香春町	51	8.3%
	添田町	2	0.3%
	赤村	1	0.2%
	福智町	3	0.5%
	他市町村	39	6.4%
	県外	14	2.3%
不詳		4	0.7%

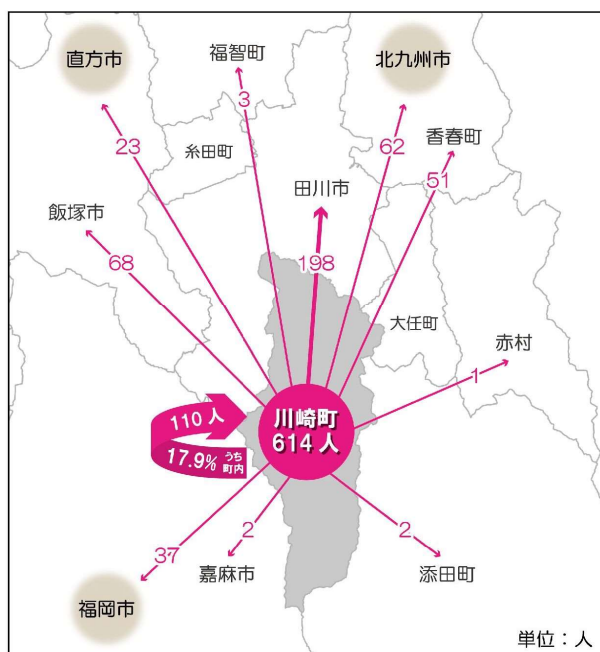
【川崎町内での通学者数（15歳以上）】

川崎町内での通学者数		151	100.0%
町民の通学者数		110	72.8%
町外からの通学者数		32	21.2%
福岡県内	飯塚市	2	1.3%
	田川市	10	6.6%
	嘉麻市	2	1.3%
	添田町	7	4.6%
	大任町	1	0.7%
	赤村	4	2.6%
	福智町	2	1.3%
	他市町村	4	2.6%
	県外	0	0.0%
	不詳		9

単位：人

出典：国勢調査（令和2年）

川崎町民の通学者数（15歳以上）



川崎町内での通学者数（15歳以上）

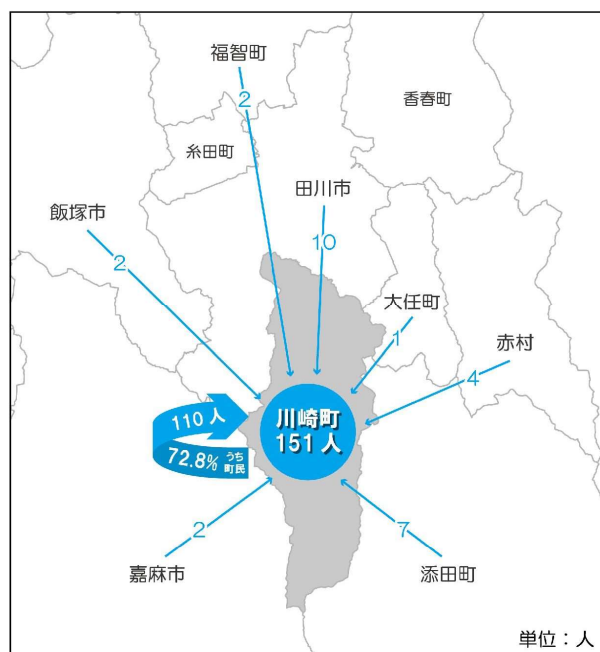


図 15歳以上の通学流動図

(3) 通勤・通学時の利用交通手段

【川崎町民：町内での通勤・通学者】

本町に居住する15歳以上の町内での通勤・通学者(2,165人)の利用交通手段は、「自家用車」が1,704人で最も多く、全体の約8割を占めている。一方、公共交通の利用率は、「乗合バス」が0.9%、「鉄道・電車」が0.6%、合わせて1.5%に留まり、公共交通の利用者は非常に少ない状況である。

【川崎町民：町外での通勤・通学者】

本町に居住する15歳以上の町外での通勤・通学者(3,890人)の利用交通手段は、「自家用車」が3,257人で最も多く、全体の8割以上を占めている。一方、公共交通の利用率は、「鉄道・電車」が5.9%、「乗合バス」が1.3%、「ハイヤー・タクシー」0.1%、合わせて7.3%に留まり、公共交通の利用者は少ない状況である。

【町外からの通勤・通学者】

15歳以上の町外からの通勤者・通学者(2,197人)の利用交通手段は、「自家用車」が2,036人で最も多く、全体の9割以上を占めている。一方、公共交通の利用率は、「乗合バス」が0.9%、「鉄道・電車」が0.8%、「ハイヤー・タクシー」が0.1%、合わせて1.8%に留まり、公共交通の利用者は非常に少ない状況である。

交通手段	川崎町民				町外からの通勤・通学者	
	町内で通勤・通学		町外に通勤・通学		人数(人)	割合
	人数(人)	割合	人数(人)	割合		
自家用車	1,704	78.7%	3,257	83.7%	2,036	92.7%
徒歩だけ	258	11.9%	20	0.5%	8	0.4%
鉄道・電車	14	0.6%	228	5.9%	17	0.8%
勤め先・学校のバス	35	1.6%	83	2.1%	30	1.4%
自転車	56	2.6%	30	0.8%	9	0.4%
乗合バス	20	0.9%	51	1.3%	19	0.9%
オートバイ	19	0.9%	29	0.7%	14	0.6%
ハイヤー・タクシー	-	-	3	0.1%	2	0.1%
その他	33	1.5%	51	1.3%	26	1.2%
利用交通手段が2種類以上	18	0.8%	132	3.4%	31	1.4%
不詳	8	0.4%	6	0.2%	5	0.2%
合計	2,165	100.0%	3,890	100.0%	2,197	100.0%

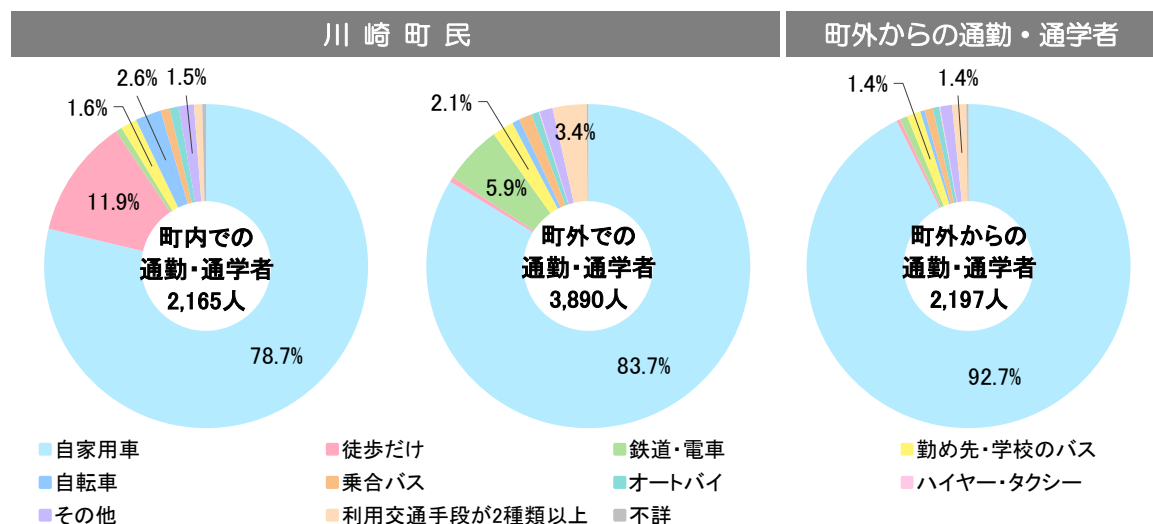


図 通勤・通学時の交通手段

出典：国勢調査（令和2年）

3. 川崎町の公共交通の概況

3-1. 公共交通網

本町の主な公共交通網は、鉄道（JR日田彦山線：2 駅）、路線バス（西鉄バス）、コミュニティバス（5 コース）、で構成されている。

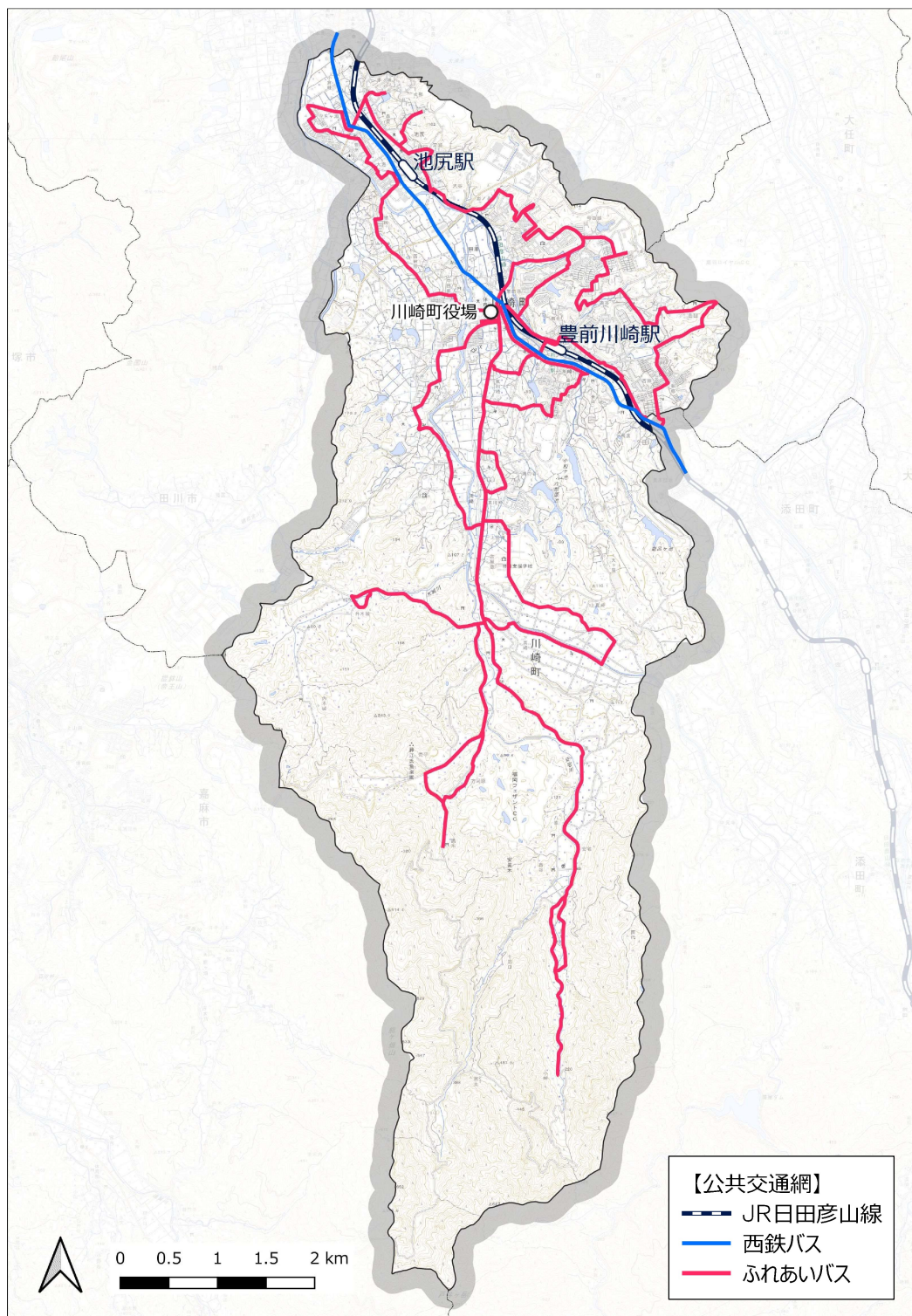


図 川崎町の公共交通網図

(1) 路線バス

本町の路線バスは、西鉄バス筑豊が田川市（西鉄後藤寺営業所）～添田町（めんべい添田町工場）を結ぶ「添田線」の1路線を運行しており、平日の運行便数は上下合わせて23本となっている。町内には13箇所のバス停が設置されている。

行先番号	路線名	行先	運行便数（平日）
10（普通）	添田線	西鉄後藤寺	上り：12 便/日
		めんべい添田町工場	下り：11 便/日

<拡大図>

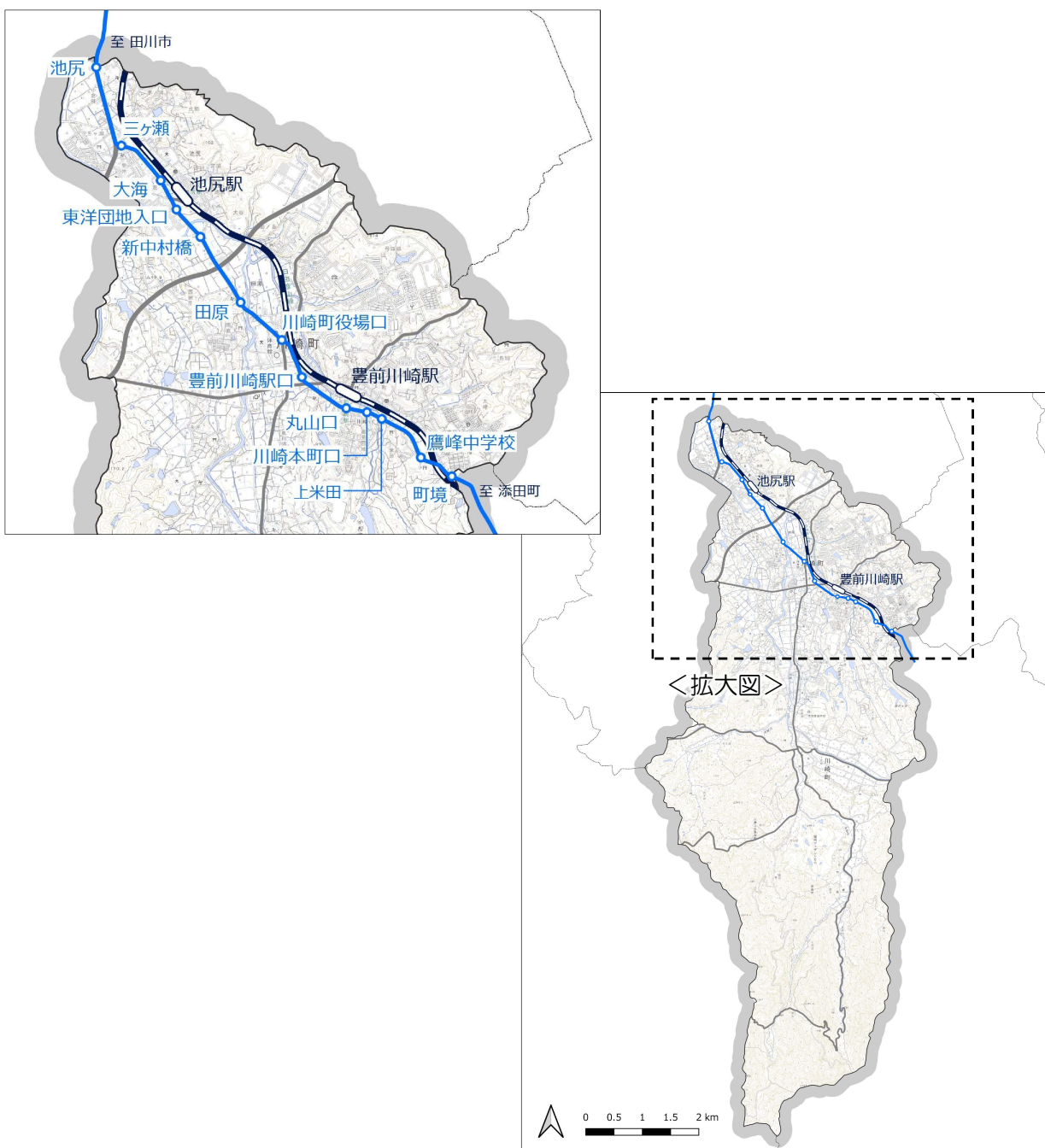


図 川崎町の路線バスの路線図

(2) 川崎町コミュニティバス「ふれあいバス」

本町が運行するコミュニティバス「ふれあいバス」は、全5コースあり、「ひまわり号」と「小梅ちゃん号」の2台で運行している。

コース	平日運行便数		休日運行便数		運賃
	午前	午後	午前	午後	
①安宅コース	3	2	1	1	<ul style="list-style-type: none"> ・大人（中学生以上）1回 100円 ・小学生以下は無料 ・障がい者（障がい者手帳の提示が必要）は50円
②木城・荒平コース	1	2	0	2	
③上真崎・永井コース	1	2	0	2	
④池尻・田原コース	2	2	1	1	
⑤三井・大峰コース	3	2	2	2	

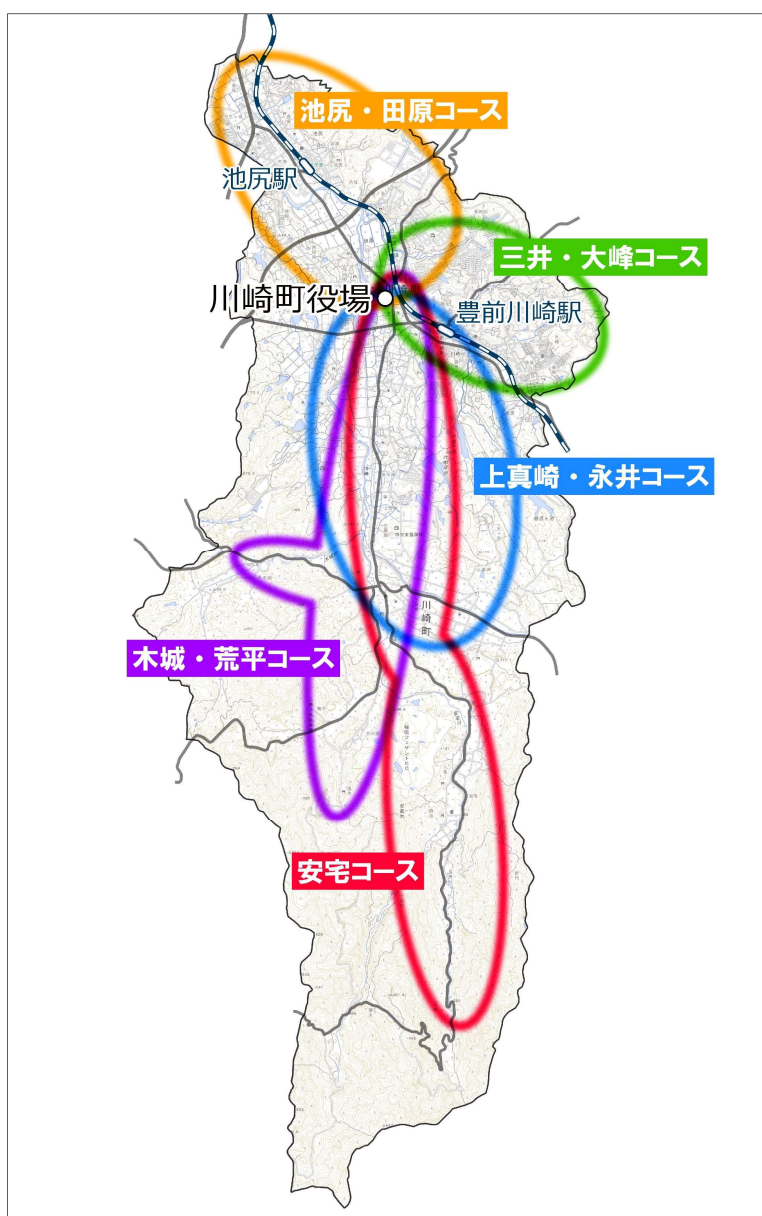
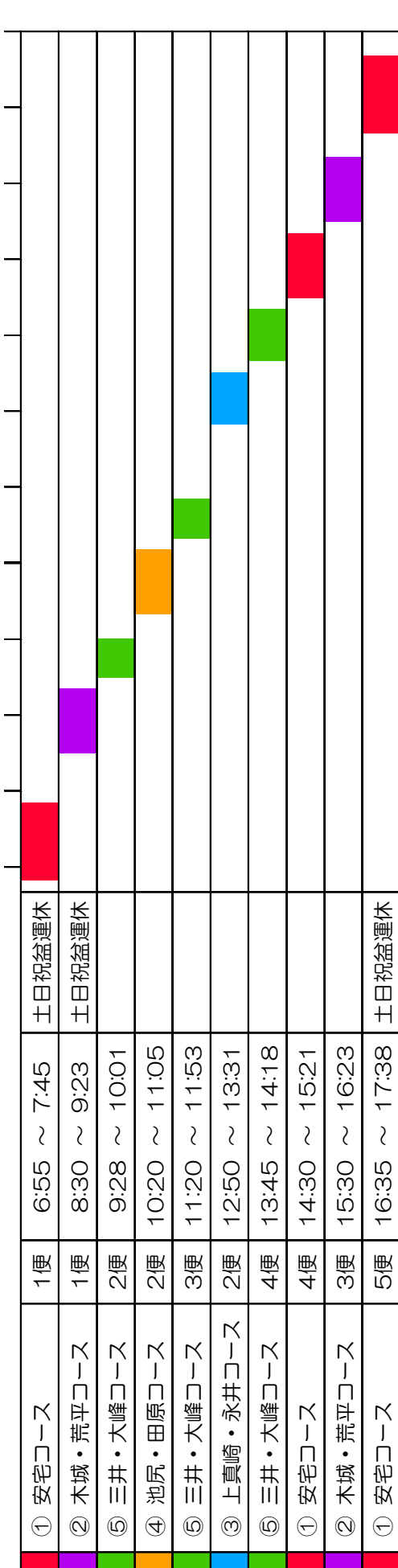
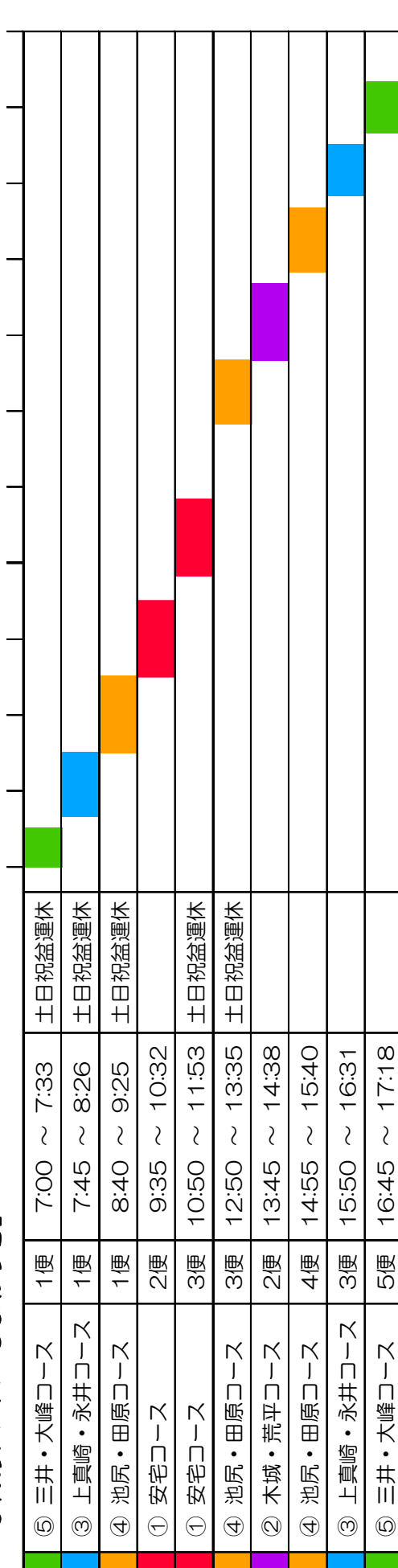


図 各コースの主なカバーリア

■ ふれあいバス「小梅ちゃん号」



■ ふれあいバス「ひまわり号」



① 安宅コース

<拡大図>

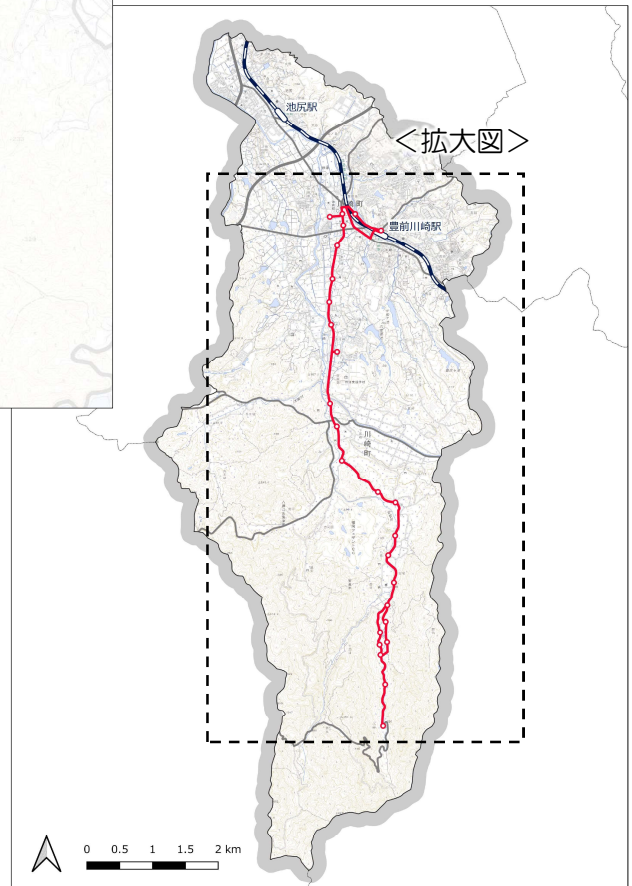


図 安宅コースの路線図

	土日祝盆運休		土日祝盆運休		土日祝盆運休	
	1便	2便	3便	4便	5便	
福祉センター前	6:55	9:35	10:50	14:30	16:35	
川崎町役場前	↓	9:36	10:51	↓	16:36	
JR豊前川崎駅前	↓	9:39	10:54	↓	16:39	
三井入口	↓	9:41	10:56	↓	16:41	
川崎町役場前	↓	9:42	10:57	14:31	16:42	
松本病院前	↓	9:43	10:58	14:32	16:43	
東川崎	↓	9:44	10:59	14:33	16:44	
長明寺前	↓	9:45	11:00	14:34	16:45	
東川崎公民館前	↓	9:46	11:01	14:35	16:46	
光蓮寺前	↓	9:47	11:02	14:36	16:47	
川崎町立病院	↓	9:49	11:04	14:38	16:49	
De・愛前	7:03	9:51	11:06	14:40	16:51	
旧真崎農協前	↓	9:52	11:07	14:41	16:52	
黒木入口	↓	9:54	11:09	14:43	16:54	
安宅入口	↓	9:56	11:11	14:45	16:56	
安宅下原	↓	9:57	11:12	14:46	16:57	
安宅八熊橋	↓	9:58	11:13	14:47	16:58	
安宅馬場橋	↓	9:59	11:14	14:48	16:59	
安宅公民館	↓	10:00	11:15	14:49	17:00	
安宅不動橋	7:12	10:01	11:16	14:50	17:01	
安宅不動	7:13	10:02	11:17	14:51	17:02	
安宅長野	7:14	10:03	11:18	14:52	17:03	
上安宅	7:15	10:04	11:19	14:53	17:04	
小峠入口	↓	↓	11:20	↓	17:05	
小峠	↓	↓	11:21	↓	17:06	
小峠入口	↓	↓	11:22	↓	17:07	
上安宅	7:16	↓	11:24	↓	17:08	
安宅上戸頃	7:17	10:05	11:25	14:54	17:09	
安宅戸頃	7:18	10:06	11:26	14:55	17:10	
安宅不動橋	7:19	10:07	11:27	14:56	17:12	
安宅公民館	7:20	10:08	11:28	14:57	17:13	
安宅馬場橋	7:21	10:09	11:29	14:58	17:14	
安宅八熊橋	7:22	10:10	11:30	14:59	17:15	
安宅下原	7:23	10:11	11:31	15:00	17:16	
安宅入口	7:24	10:12	11:32	15:01	17:17	
黒木入口	7:25	10:13	11:34	15:02	17:19	
旧真崎農協前	7:26	10:15	11:36	15:04	17:21	
De・愛前	7:28	10:16	11:37	15:05	17:22	
川崎町立病院	7:30	10:18	11:39	15:07	17:24	
光蓮寺前	7:31	10:20	11:41	15:09	17:26	
東川崎公民館前	7:32	10:21	11:42	15:10	17:27	
長明寺前	7:33	10:22	11:43	15:11	17:28	
東川崎	7:34	10:23	11:44	15:12	17:29	
松本病院前	7:35	10:24	11:45	15:13	17:30	
川崎町役場前	7:36	10:25	11:46	15:14	17:31	
JR豊前川崎駅前	7:40	10:28	11:49	15:17	17:34	
三井入口	7:42	10:30	11:51	15:19	17:36	
川崎町役場前	↓	10:31	11:52	15:20	17:37	
福祉センター前	7:45	10:32	11:53	15:21	17:38	

図 安宅コースの時刻表

② 木城・荒平コース

<拡大図>

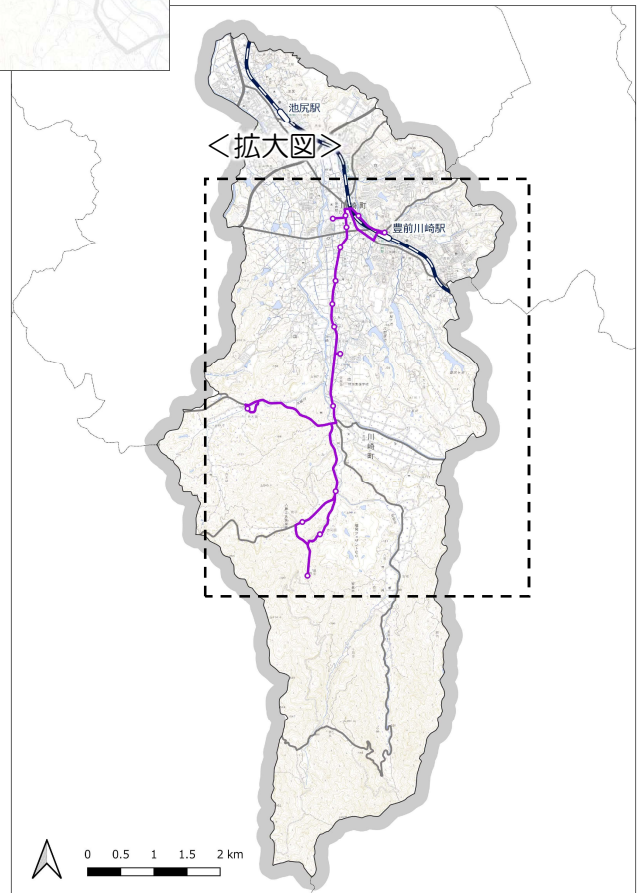
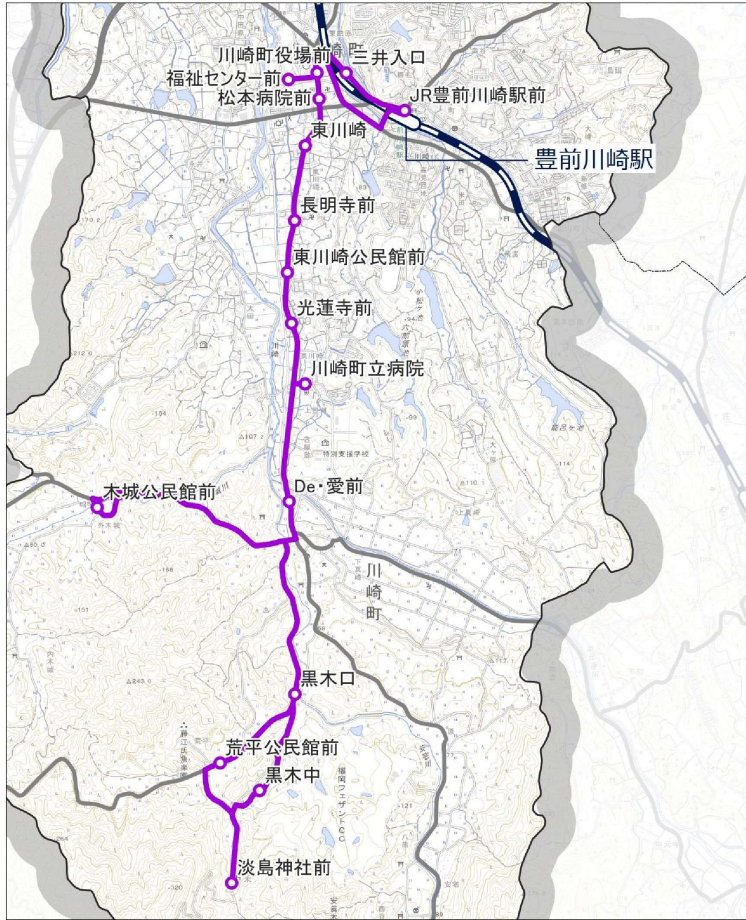


図 木城・荒平コースの路線図

	土日祝盆運休		
	1便	2便	3便
福祉センター前	8:30	13:45	15:30
川崎町役場前	8:31	13:46	15:31
JR豊前川崎駅前	8:34	13:49	15:34
三井入口	8:36	13:51	15:36
川崎町役場前	8:37	13:52	15:37
松本病院前	8:38	13:53	15:38
東川崎	8:39	13:54	15:39
長明寺前	8:41	13:56	15:41
東川崎公民館前	8:42	13:57	15:42
光蓮寺前	8:43	13:58	15:43
川崎町立病院	8:45	14:00	15:45
De・愛前	8:47	14:02	15:47
木城公民館前	8:51	14:06	15:51
黒木口	8:57	14:12	15:57
荒平公民館	8:59	14:14	15:59
淡島神社前	9:02	14:17	16:02
黒木中	9:05	14:20	16:05
黒木口	9:06	14:21	16:06
De・愛前	9:07	14:22	16:07
川崎町立病院	9:09	14:24	16:09
光蓮寺前	9:11	14:26	16:11
東川崎公民館前	9:12	14:27	16:12
長明寺前	9:13	14:28	16:13
東川崎	9:14	14:29	16:14
松本病院前	9:15	14:30	16:15
川崎町役場前	9:16	14:31	16:16
JR豊前川崎駅前	9:19	14:34	16:19
三井入口	9:21	14:36	16:21
川崎町役場前	9:22	14:37	16:22
福祉センター前	9:23	14:38	16:23

図 木城・荒平コースの時刻表

③ 上真崎・永井コース

<拡大図>

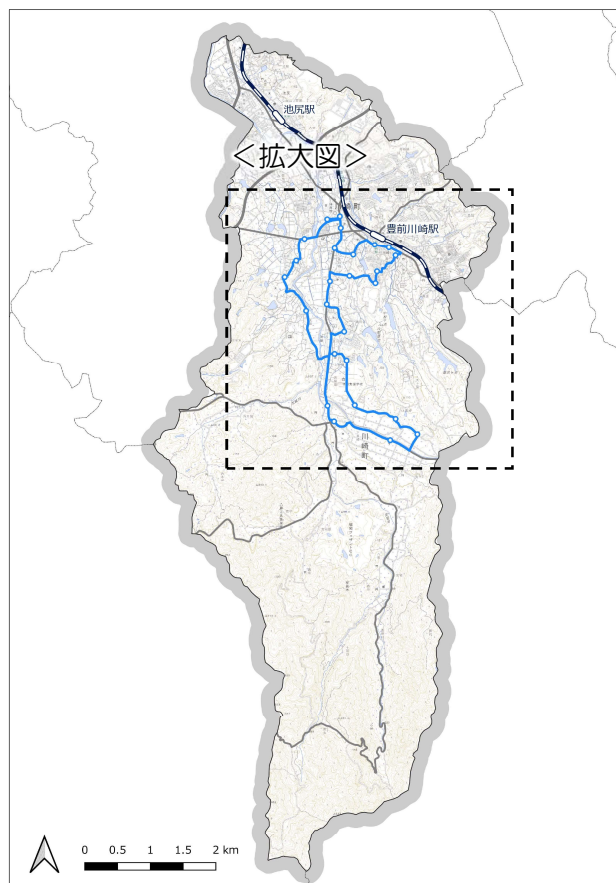


図 上真崎・永井コースの路線図

周回コース	土日祝盆運休	
	1便	2便
福祉センター前	7:45	12:50
川崎町役場前	7:46	12:51
松本病院前	7:47	12:52
東川崎	7:48	12:53
東川桃山口	7:49	12:54
丸山	7:51	12:56
本町入口	7:52	12:57
米田真道寺横	7:53	12:58
高見公民館	7:54	12:59
川崎町民運動公園	7:55	13:00
東川浦の谷入口	7:57	13:02
長明寺前	7:58	13:03
東川崎公民館前	7:59	13:04
東中央	8:00	13:05
川崎町立病院	8:02	13:07
De・愛前	8:04	13:09
下真崎公民館	8:05	13:10
西教寺前	8:07	13:12
上真崎上	8:09	13:14
上真崎中	8:10	13:15
うぐいす台入口	8:12	13:17
上豊州団地	8:14	13:19
川崎町立病院	8:15	13:20
太田入口	8:18	13:23
永井消防格納庫前	8:20	13:25
谷酒屋前	8:21	13:26
西川崎団地入口	8:22	13:27
川崎町役場前	8:25	13:30
福祉センター前	8:26	13:31

逆回コース	3便
	福祉センター前
川崎町役場前	15:51
西川崎団地入口	15:54
谷酒屋前	15:55
永井消防格納庫前	15:56
太田入口	15:58
川崎町立病院	16:01
上豊州団地	16:02
うぐいす台入口	16:04
上真崎中	16:06
上真崎上	16:07
西教寺前	16:09
下真崎公民館	16:11
De・愛前	16:12
川崎町立病院	16:14
東中央	16:16
東川崎公民館前	16:17
長明寺前	16:18
東川浦の谷入口	16:19
川崎町民運動公園	16:21
高見公民館	16:22
米田真道寺横	16:23
本町入口	16:24
丸山	16:25
東川桃山口	16:27
東川崎	16:28
松本病院前	16:29
川崎町役場前	16:30
福祉センター前	16:31

図 上真崎・永井コースの時刻表

④ 池尻・田原コース

<拡大図>

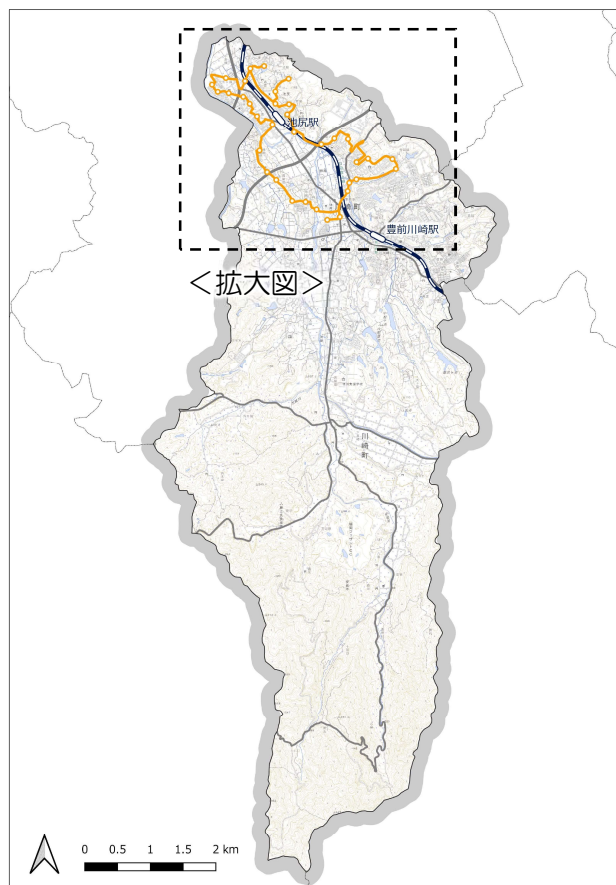


図 池尻・田原コースの路線図

周回コース	土日祝盆運休	土日祝盆運休
	1便	3便
福祉センター前	8:40	12:50
川崎町役場前	8:41	12:51
坪池橋	8:42	12:52
大豊	8:43	12:53
西田原入口	8:44	12:54
西田原	8:45	12:55
西田原中	8:46	12:56
西田原団地公園前	8:47	12:57
田中整形外科医院前	8:49	12:59
東洋団地	8:50	13:00
豊州団地	8:51	13:01
光輪寺前	8:52	13:02
宮地神社前	8:53	13:03
三ヶ瀬麦田団地	8:54	13:04
三ヶ瀬分譲住宅	8:55	13:05
三ヶ瀬中	8:56	13:06
三ヶ瀬	8:58	13:08
上原坂	8:59	13:09
手の浦集会所	9:00	13:10
池尻小学校裏	9:03	13:13
豊前生活館前	9:06	13:16
池尻郵便局前	9:08	13:18
池尻団地前	9:09	13:19
池尻公民館入口	9:10	13:20
中村橋	9:11	13:21
平井商店前	9:12	13:22
大谷集会所前	9:13	13:23
岩鼻住宅下	9:14	13:24
東田原団地	9:16	13:26
東田原団地公園前	9:17	13:27
号四郎団地	9:18	13:28
松岡酒店前	9:19	13:29
東田原中	9:21	13:31
田原橋	9:22	13:32
東田原	9:23	13:33
川崎町役場前	9:24	13:34
福祉センター前	9:25	13:35

逆回コース		
	2便	4便
福祉センター前	10:20	14:55
川崎町役場前	10:21	14:56
東田原	10:22	14:57
田原橋	10:23	14:58
東田原中	10:24	14:59
松岡酒店前	10:26	15:01
号四郎団地	10:27	15:02
東田原団地公園前	10:28	15:03
東田原団地	10:29	15:04
岩鼻住宅下	10:31	15:06
大谷集会所前	10:32	15:07
平井商店前	10:33	15:08
中村橋	10:34	15:09
池尻公民館入口	10:35	15:10
池尻団地前	10:36	15:11
池尻郵便局前	10:37	15:12
豊前生活館前	10:40	15:15
池尻小学校裏	10:42	15:17
手の浦集会所	10:45	15:20
上原坂	10:46	15:21
三ヶ瀬	10:47	15:22
三ヶ瀬中	10:49	15:24
三ヶ瀬分譲住宅	10:50	15:25
三ヶ瀬麦田団地	10:51	15:26
宮地神社前	10:52	15:27
光輪寺前	10:53	15:28
豊州団地	10:54	15:29
東洋団地	10:55	15:30
田中整形外科医院前	10:56	15:31
西田原団地公園前	10:58	15:33
西田原中	10:59	15:34
西田原	11:00	15:35
西田原入口	11:01	15:36
大豊	11:02	15:37
坪池橋	11:03	15:38
川崎町役場前	11:04	15:39
福祉センター前	11:05	15:40

図 池尻・田原コースの時刻表

⑤ 三井・大峰コース

<拡大図>

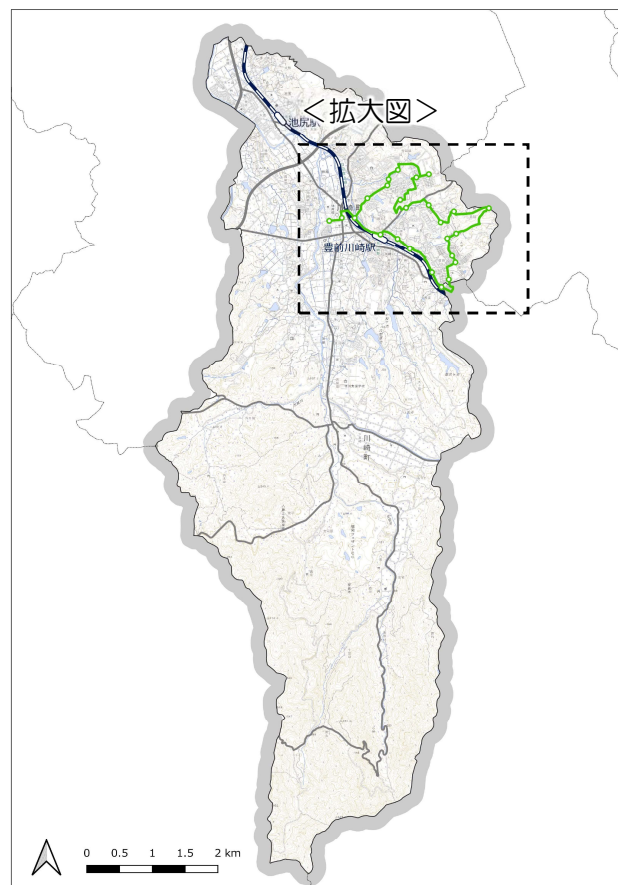


図 三井・大峰コースの路線図

周回コース	土日祝盆運休		
	1便	2便	4便
福祉センター前	7:00	9:28	13:45
川崎町役場前	7:01	9:29	13:46
三井入口	7:02	9:30	13:47
三井緑ヶ丘	7:03	9:31	13:48
西新町入口	7:04	9:32	13:49
三井栄町団地	7:05	9:33	13:50
松岡酒店前	7:06	9:34	13:51
三井東町団地	7:08	9:36	13:53
三井朝日町団地	7:09	9:37	13:54
三井団地	7:10	9:38	13:55
奥谷	7:11	9:39	13:56
島廻消防格納庫前	7:13	9:41	13:58
島廻公民館前	7:14	9:42	13:59
島廻公民館先	7:15	9:43	14:00
島廻	7:16	9:44	14:01
白木原商店前	7:18	9:46	14:03
新大峰団地	7:19	9:47	14:05
大峰郵便局前	7:20	9:48	14:05
向野医院前	7:21	9:49	14:06
宝町公民館前	7:22	9:50	14:07
町境	7:23	9:51	14:08
弁天食堂前	7:24	9:52	14:09
本町3丁目	7:26	9:54	14:11
本町2丁目	7:27	9:55	14:12
JR豊前川崎駅前	7:29	9:57	14:14
三井入口	7:31	9:59	14:16
川崎町役場前	7:32	10:00	14:17
福祉センター前	7:33	10:01	14:18

逆回コース		
	3便	5便
福祉センター前	11:20	16:45
川崎町役場前	11:21	16:46
三井入口	11:22	16:47
JR豊前川崎駅前	11:24	16:49
本町2丁目	11:26	16:51
本町3丁目	11:27	16:52
弁天食堂前	11:29	16:54
町境	11:30	16:55
宝町公民館前	11:31	16:56
向野医院前	11:32	16:57
大峰郵便局前	11:33	16:58
新大峰団地	11:34	16:59
白木原商店前	11:35	17:00
島廻	11:37	17:02
島廻公民館先	11:38	17:03
島廻公民館前	11:39	17:04
島廻消防格納庫前	11:40	17:05
奥谷	11:42	17:07
三井団地	11:43	17:08
三井朝日町団地	11:44	17:09
三井東町団地	11:45	17:10
松岡酒店前	11:47	17:12
三井栄町団地	11:48	17:13
西新町入口	11:49	17:14
三井緑ヶ丘	11:50	17:15
三井入口	11:51	17:16
川崎町役場前	11:52	17:17
福祉センター前	11:53	17:18

図 三井・大峰コースの時刻表

(3) 鉄道

本町では、JR日田彦山線が通っており、町内には池尻駅、豊前川崎駅の2駅がある。

表 平日の運行本数

駅名	上り (田川後藤寺・小倉方面)	下り (添田・日田方面)	上下計
池尻駅	18本/日	15本/日	33本/日
豊前川崎駅	18本/日	15本/日	33本/日

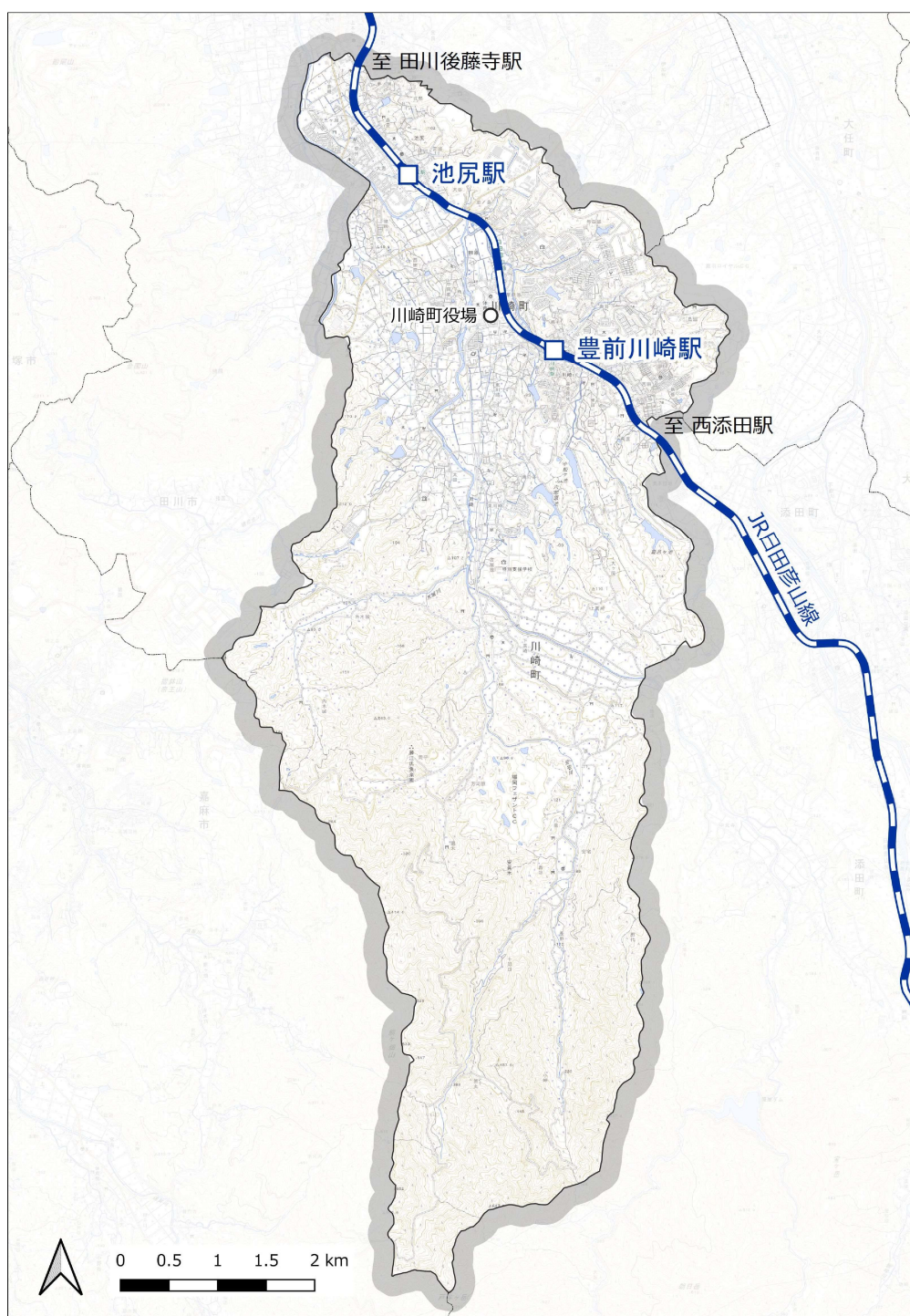
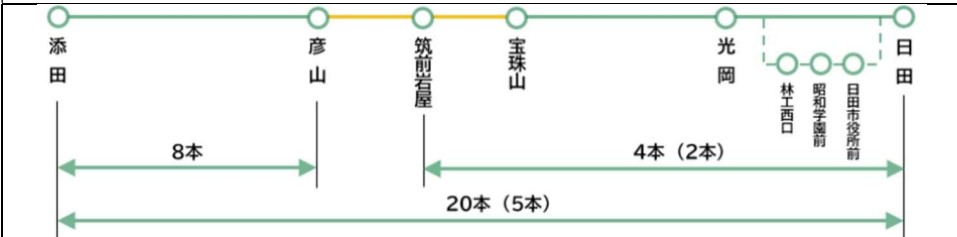


図 川崎町のJR日田彦山線の路線図

【BRT ひこぼしライン】

平成 29 年（2017 年）7 月の九州北部豪雨により被災した日田彦山線添田駅～夜明・日田駅間について、令和 5 年（2023 年）8 月 28 日（月）より、BRT（バス高速輸送システム）が運行している。

利便性向上などの観点から、彦山駅～宝珠山駅間の線路敷地を「専用道」に整備し、添田駅～彦山駅及び宝珠山駅～日田駅間については、地域住民の生活圏に近い「一般道」を走行している。

BRT ひこぼしラインの運行概要	
導入車両	小型電気バス 4 台 中型ディーゼルバス 2 台 ※電気バス、ディーゼルバス共に低床のノンステップ仕様。
走行区間	日田彦山線添田駅～夜明・日田駅間 
停車駅	計 36 駅（病院、学校、商業施設の前など） 
運行本数	計 32 本（鉄道時代と比較して約 1.5 倍） 

(4) タクシー

町内のタクシー事業者は「田川交通圏」に属している。田川交通圏と周辺の京築交通圏および筑豊交通圏と比較すると、車両数、輸送回数、輸送人員、運転者数などで下回っており、実働一日あたりの一車あたり営業収入は約 1.6 万円となっている。

令和3年度 九州管内営業区域別タクシー 輸送実績集計表		田川交通圏	(参考) 京築交通圏	(参考) 筑豊交通圏
事業用 自動車	車両数	148	239	347
	延実在車両数	43,317	88,449	121,205
	延実働車両数	23,134	51,670	60,446
	実働率	53.4%	58.4%	49.9%
走行キロ	実車キロ	897,811	2,194,992	3,148,056
	総走行キロ	2,150,033	5,869,731	7,804,516
	実車率	41.8%	37.4%	40.3%
輸送回数 (回)		250,334	645,562	967,565
輸送人員 (人)		315,223	988,405	1,254,254
営業収入 (千円)		366,924	866,245	1,145,695
実働一日 一車あたり	走行キロ	92.9	113.6	129.1
	営業収入 (円)	15,861	16,765	18,954
一車一回あたり実車キロ		3.6	3.4	3.3
運転者数 (人)		71	234	334
従業員数 (人)		94	318	400

出典：九州運輸局 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表（令和3年度）

※田川交通圏：田川市、田川郡（香春町、添田町、糸田町、川崎町、大任町、赤村、福智町）

京築交通圏：行橋市、豊前市、京都郡（苅田町、みやこ町）、築上郡（吉富町、上毛町、築上町）

筑豊交通圏：直方市、宮若市、鞍手郡、飯塚市

(5) スクールバス（川崎中学校）

本町では、川崎中学校に通学している生徒を対象にスクールバスを運行しており、運行便数は登校時に6便、下校時に8便（うち2便は部活動のない日のみ運行）となっている。

① 登校時

対 象	便	乗車場所	出発時刻	到着時刻	所要時間	利用登録者数（人）	
						R4	R5
川崎 中学校区	1 便	安宅不動橋	7:40	8:15	35 分	25	22
旧鷹峰 中学校区	1 便	島廻消防格納庫	7:40	7:50	10 分	23	20
	2 便	大峰郵便局	8:00	8:15	15 分	27	28
旧池尻 中学校区	1 便	光輪寺駐車場	7:40	7:50	10 分	18	23
	2 便	池尻郵便局	8:05	8:15	10 分	27	28
	3 便	新東洋団地	8:05	8:15	10 分	23	28

② 下校時

対 象	便	出発時刻	行先	利用登録者数（人）	
				R4	R5
川崎 中学校区	1 便	下校時間の 10 分後	安宅方面	29	24
	2 便	1 便目発車の 40 分後			
旧鷹峰 中学校区	1 便	下校時間の 10 分後	旧鷹峰中学校区方面	59	53
	2 便	1 便目発車の 30 分後			
	3 便*	2 便目発車の 30 分後			
旧池尻 中学校区	1 便	下校時間の 10 分後	旧池尻中学校区方面	73	82
	2 便	1 便目発車の 30 分後			
	3 便*	2 便目発車の 30 分後			

※) 部活動のない日のみ運行

3-2. 公共交通利用者数

(1) 路線バス（西鉄バス）

本町には、西鉄バスが運行する路線「添田線」のバス停が13箇所設置されており、令和4年（2022年）の平日1日当たりの利用者数は、町内間利用が16人、乗車・降車どちらか一方が川崎町内である利用者数が39人で、合計55人となっている。

各バス停の平日1日当たりの利用者数は、「東洋団地入口」が11人で最も多く、次いで「池尻」が10人、「田原」が8人となっている。

表 西鉄バス（添田線）の川崎町関係バス停の平日1日当たりの利用者数

	利用者数
町内間利用	16人
乗車・降車どちらか一方が川崎町内	39人
合計	55人

出典：西鉄バス提供資料

※川崎町関係バス停：池尻、三ヶ瀬、大海、東洋団地入口、新中村橋、田原、川崎町役場口、豊前川崎駅口、丸山町、川崎本町口、上米田、鷹峰中学校、町境

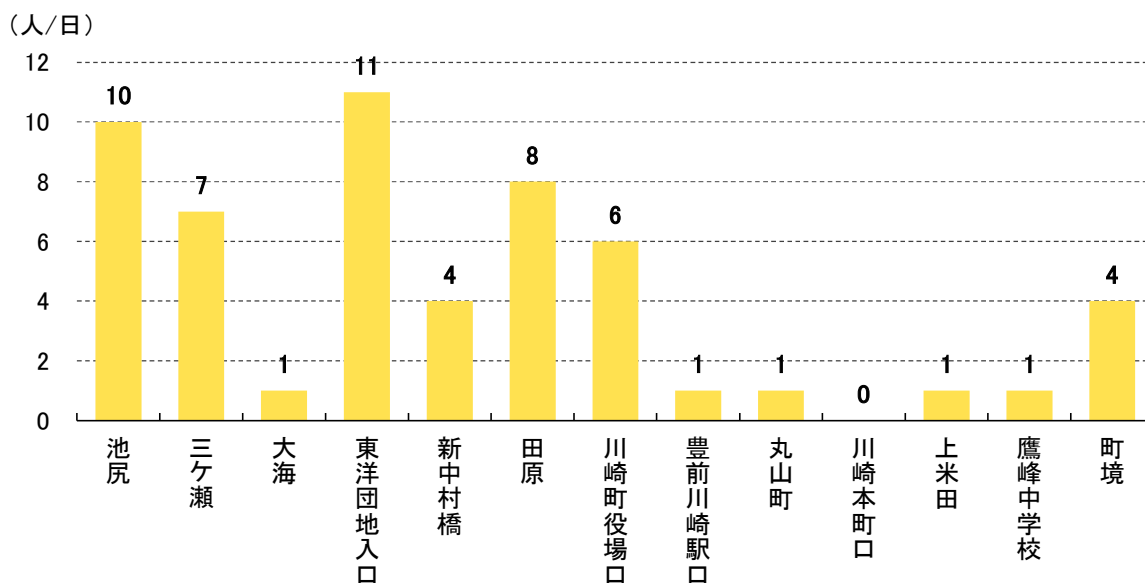


図 各バス停の平日1日当たりの利用者数

出典：西鉄バス提供資料

(2) 川崎町コミュニティバス「ふれあいバス」

本町が運行するコミュニティバス「ふれあいバス」の利用者数は減少傾向にあったが、令和3年度（2021年度）から増加に転じ、令和4年度（2022年度）の総利用者数は23,904人となっている。

コース別にみると、「三井・大峰コース」が7,808人で最も多く、次いで「安宅コース」が6,451人、「池尻・田原コース」が4,092人となっている。「安宅コース」以外は、総利用者数と同様に近年は増加傾向にある。

表 ふれあいバスの年度別利用者数の推移

コース	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
①安宅コース	9,981	9,012	8,276	8,601	7,588	6,630	7,502	6,451
②木城・荒平コース	2,585	2,651	2,422	2,466	2,384	2,031	2,137	2,170
③上真崎・永井コース	2,005	1,824	1,592	1,533	1,879	1,891	2,876	3,383
④池尻・田原コース	6,789	5,922	4,387	4,634	4,426	2,973	3,840	4,092
⑤三井・大峰コース	13,359	13,335	11,200	11,045	10,005	7,999	7,362	7,808
総利用者数	34,719	32,744	27,877	28,279	26,282	21,524	23,717	23,904

（各年度4/1～3/31で集計）

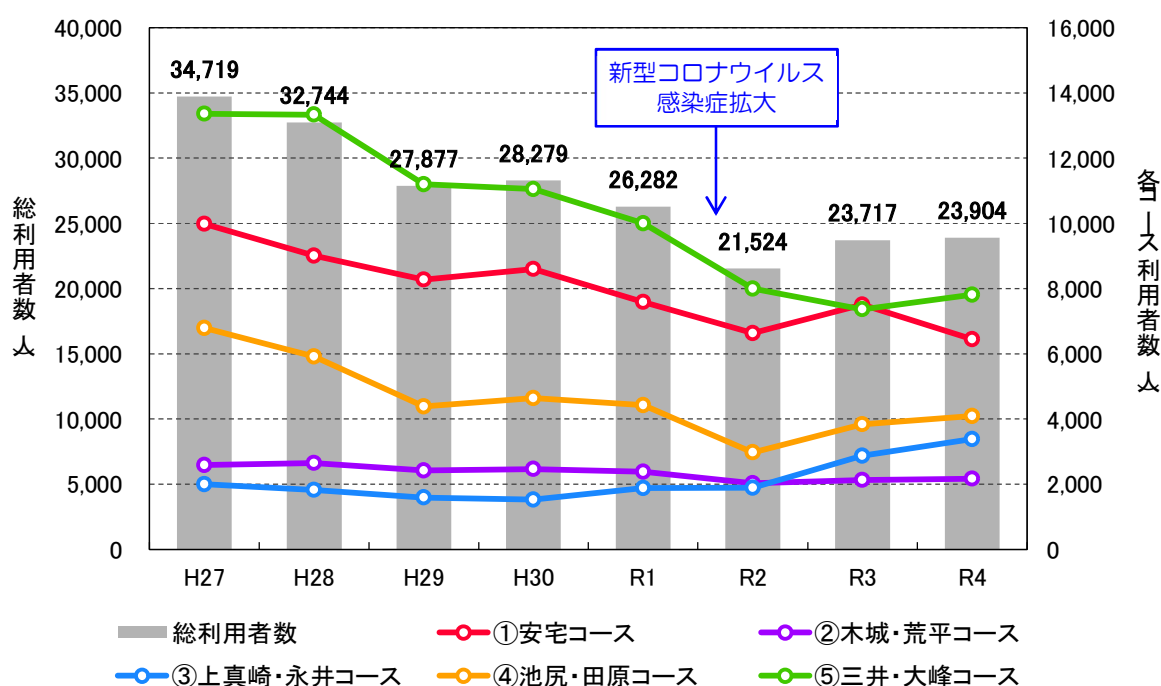


図 ふれあいバスの年度別利用者数の推移

① 安宅コース

<便別利用者数>

令和4年度（2022年度）の便別利用者数は、「2便」が最も多く3,052人/年、次いで「4便」が1,363人/年、「3便」が1,223人/年となっている。

<月別利用者数>

令和4年度の月別利用者数は、「6月」が最も多く732人、次いで「10月」が653人、「11月」が628人となっている。

コース	車両	便	運行時間	
安宅コース	小梅ちゃん号	1便	6:55 ~ 7:45	土日祝盆運休
	ひまわり号	2便	9:35 ~ 10:32	
	ひまわり号	3便	10:50 ~ 11:53	土日祝盆運休
	小梅ちゃん号	4便	14:30 ~ 15:21	
	小梅ちゃん号	5便	16:35 ~ 17:38	土日祝盆運休

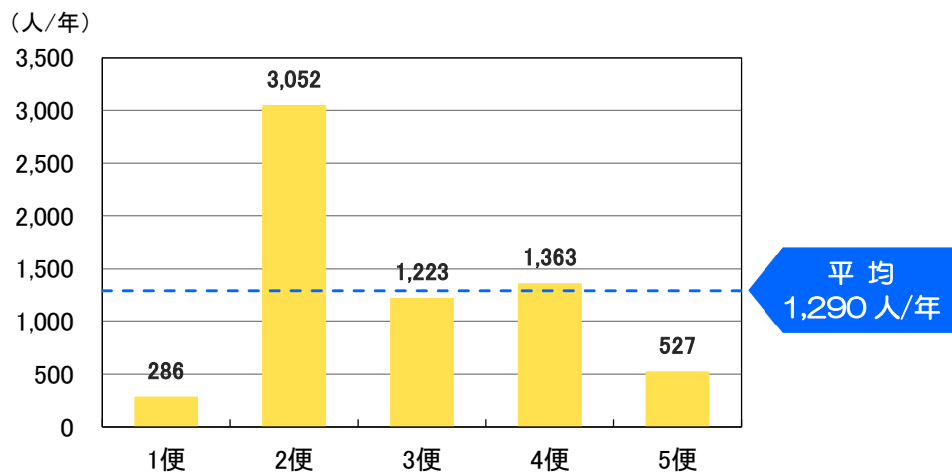


図 安宅コースの便別利用者数（令和4年度）

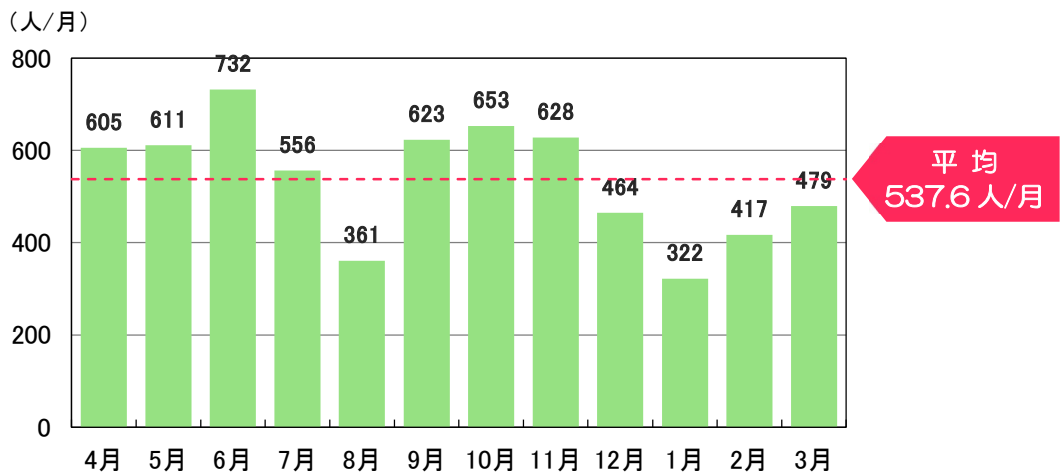


図 安宅コースの月別利用者数（令和4年度）

② 木城・荒平コース

<便別利用者数>

令和4年度（2022年度）の便別利用者数は、「2便」が最も多く900人/年、次いで「1便」が638人/年、「3便」が632人/年となっている。

<月別利用者数>

令和4年度の月別利用者数は、「3月」が最も多く236人/月、次いで「9月」が199人/月、「12月」が198人/月となっている。

コース	車両	便	運行時間	
木城・荒平コース	小梅ちゃん号	1便	8:30 ~ 9:23	土日祝盆運休
	ひまわり号	2便	13:45 ~ 14:38	
	小梅ちゃん号	3便	15:30 ~ 16:23	

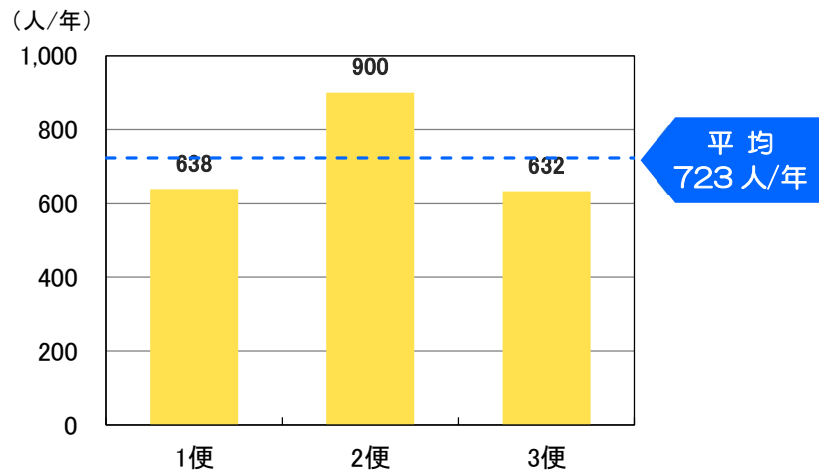


図 木城・荒平コースの便別利用者数（令和4年度）

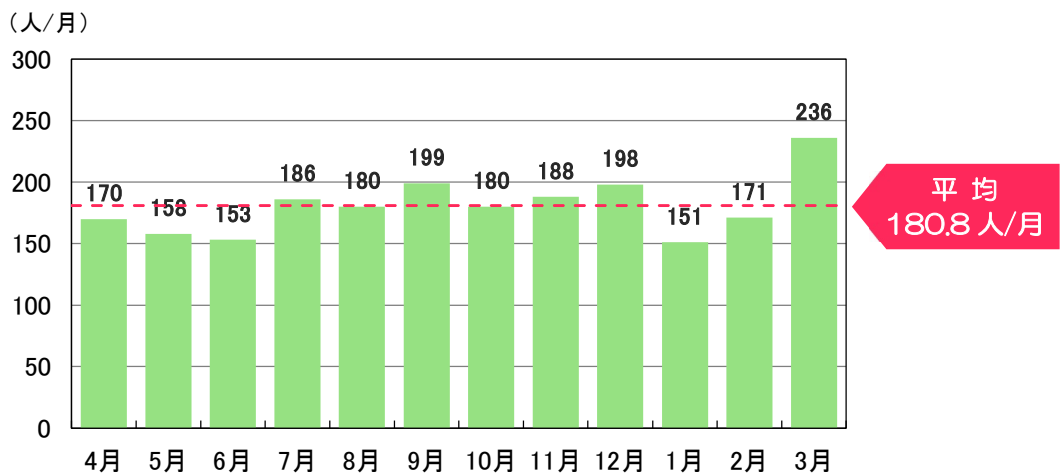


図 木城・荒平コースの月別利用者数（令和4年度）

③ 上真崎・永井コース

<便別利用者数>

令和4年度（2022年度）の便別利用者数は、「1便」が最も多く2,727人/年、次いで「2便」が428人/年、「3便」が228人/年となっている。

<月別利用者数>

令和4年度の月別利用者数は、「2月」が最も多く403人/月、次いで「10月」が379人/月、「11月」が359人/月となっている。

コース	車両	便	運行時間	
上真崎・永井コース	ひまわり号	1便	7:45 ~ 8:26	土日祝盆運休
	小梅ちゃん号	2便	12:50 ~ 13:31	
	ひまわり号	3便	15:50 ~ 16:31	

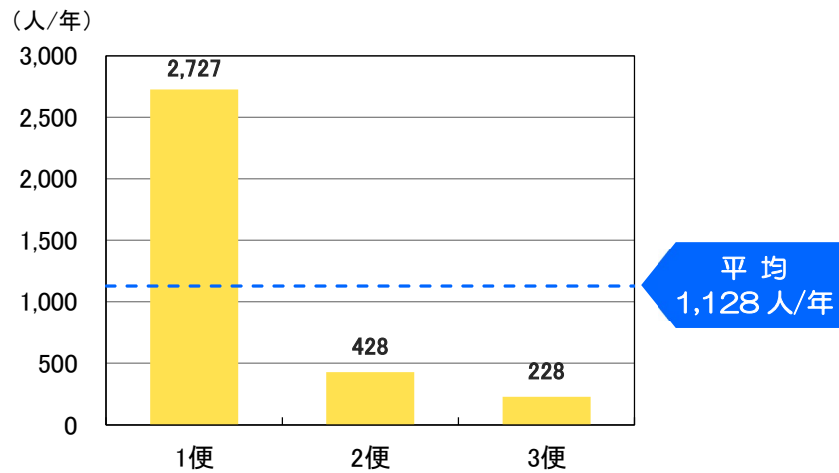


図 上真崎・永井コースの便別利用者数（令和4年度）

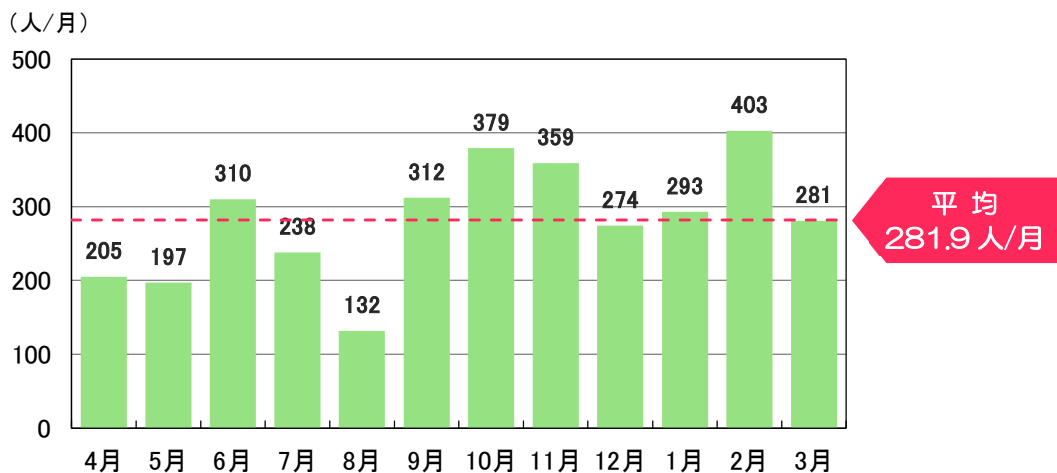


図 上真崎・永井コースの月別利用者数（令和4年度）

④ 池尻・田原コース

<便別利用者数>

令和4年度（2022年度）の便別利用者数は、「2便」が最も多く2,032人/年、次いで「3便」が837人/年、「1便」が625人/年となっている。

<月別利用者数>

令和4年度の月別利用者数は、「3月」が最も多く401人/月、次いで「10月」が373人/月、「11月」が365人/月となっている。

コース	車両	便	運行時間	
池尻・田原コース	ひまわり号	1便	8:40 ~ 9:25	土日祝盆運休
	小梅ちゃん号	2便	10:20 ~ 11:05	
	ひまわり号	3便	12:50 ~ 13:35	土日祝盆運休
	ひまわり号	4便	14:55 ~ 15:40	

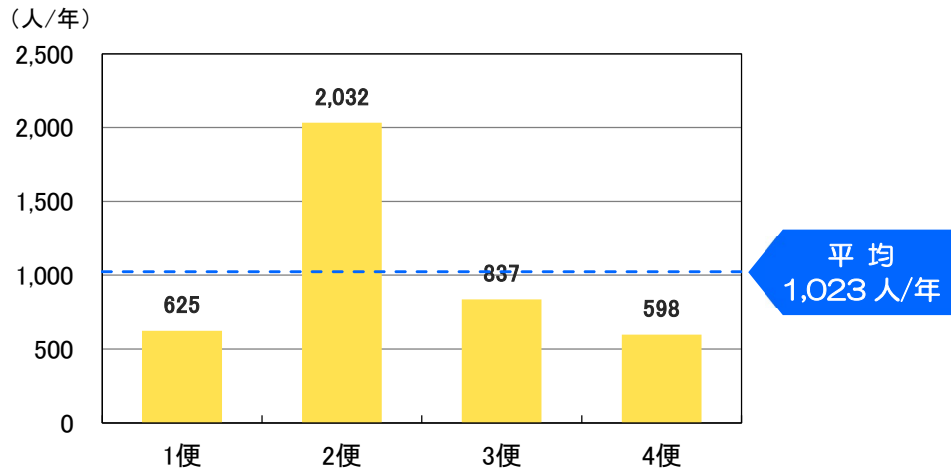


図 池尻・田原コースの便別利用者数（令和4年度）

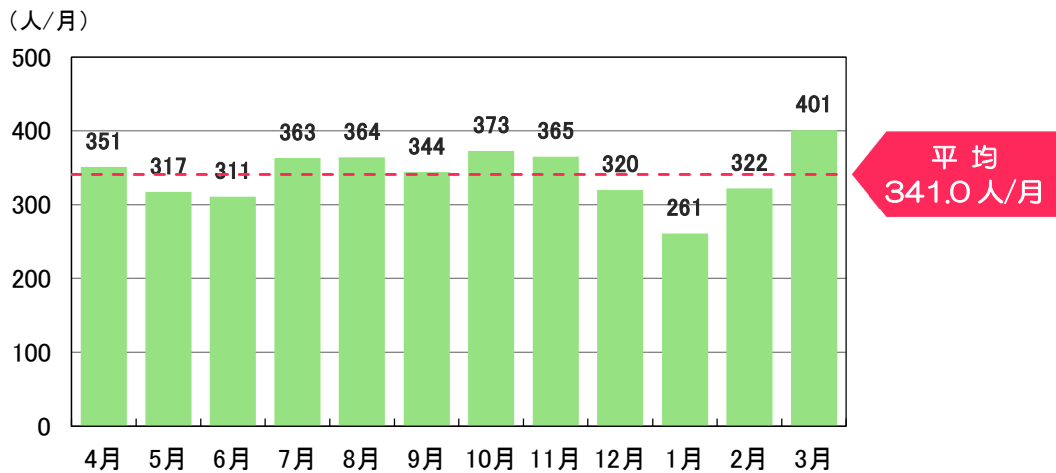


図 池尻・田原コースの月別利用者数（令和4年度）

⑤ 三井・大峰コース

<便別利用者数>

令和4年度（2022年度）の便別利用者数は、「2便」が最も多く2,964人/年、次いで「3便」が2,923人/年、「4便」が912人/年となっている。

<月別利用者数>

令和4年度の月別利用者数は、「11月」が最も多く751人/月、次いで「6月」が712人/月、「7月」が707人/月となっている。

コース	車両	便	運行時間	
三井・大峰コース	ひまわり号	1便	7:00 ~ 7:33	土日祝盆運休
	小梅ちゃん号	2便	9:28 ~ 10:01	
	小梅ちゃん号	3便	11:20 ~ 11:53	
	小梅ちゃん号	4便	13:45 ~ 14:18	
	ひまわり号	5便	16:45 ~ 17:18	

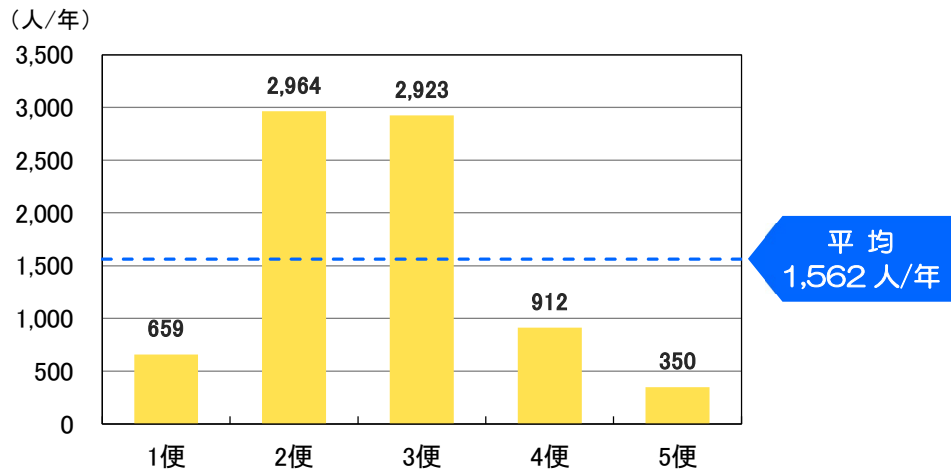


図 三井・大峰コースの便別利用者数 (令和4年度)

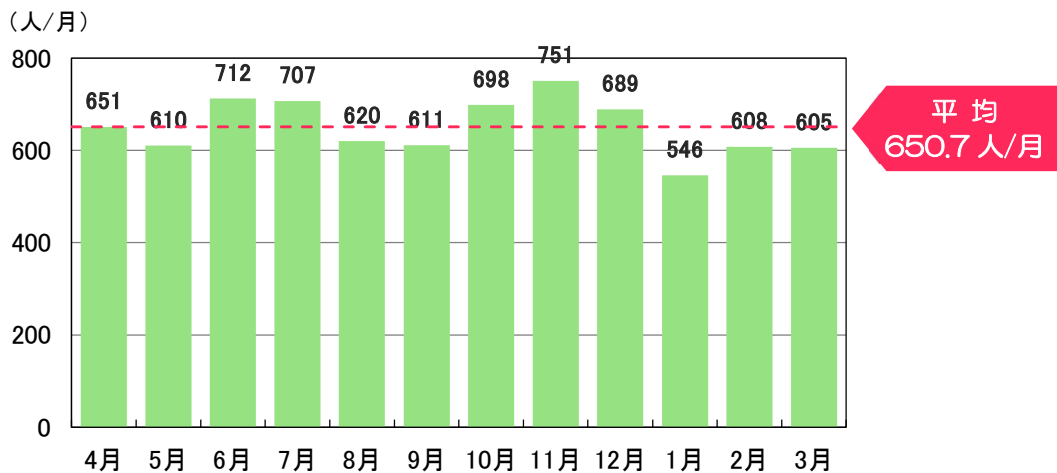


図 三井・大峰コースの月別利用者数 (令和4年度)

3-3. 公共交通の居住人口カバーの状況

(1) 鉄道および路線バスによる人口カバー状況

川崎町住民基本台帳を基に、JR日田彦山線の駅から半径500m、西鉄バスのバス停から半径300mをカバー圏として設定し、居住人口に対する公共交通カバー率の算定を行った。

算定の結果、本町の鉄道および路線バスによる居住人口カバー率は37%となっている。地域別では「大字池尻」が69%で最も高くなっている。一方、「大字安真木」のカバー率は0%で、鉄道及び路線バスでカバーがされていない。

地域	(A) 住民基本 台帳人口 (人)	(B) 公共交通 カバー人口 (人)	(B)/(A) 公共交通 カバー率
川崎町	15,315	5,728	37%
大字池尻	3,281	2,268	69%
大字川崎	6,990	2,832	41%
大字田原	3,594	628	17%
大字安真木	1,450	0	0%

住基人口：R5.5.22現在

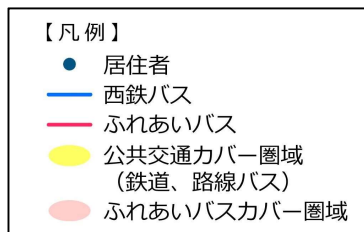
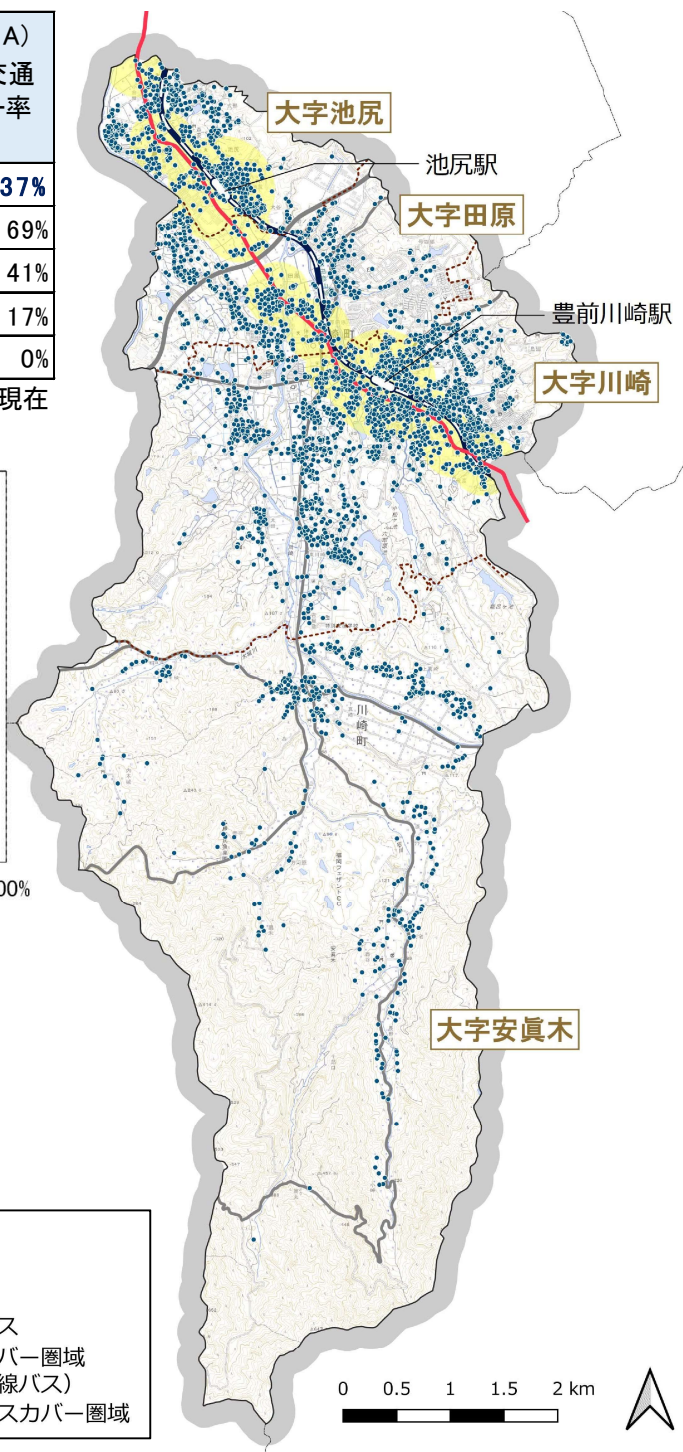
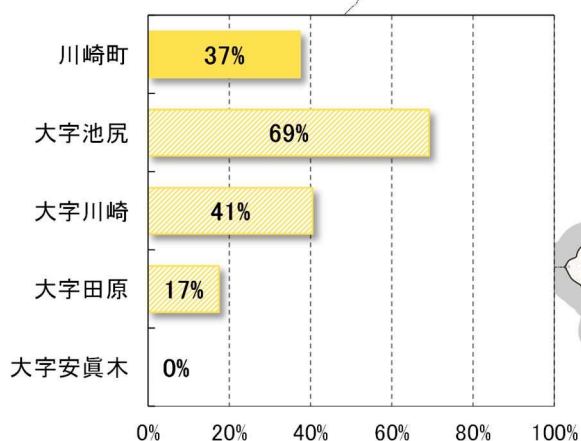


図 川崎町の公共交通（鉄道・路線バス）の居住人口カバーの状況

(2) ふれあいバスを含む公共交通全体による人口カバー状況

前頁で作成したJRおよび西鉄バスのカバー圏に、ふれあいバスのバス停のカバー圏（バス停から半径300m）を加えて、公共交通全体によるカバー率の算定を行った。

算定の結果、本町の公共交通全体の居住人口カバー率は93%とほぼ町内全域をカバーする結果となり、鉄道及び路線バスのカバー率から大幅に上昇した。

地域	(A) 住民基本 台帳人口 (人)	(B) 公共交通 カバー人口 (人)	(B)/(A) 公共交通 カバー率
川崎町	15,315	14,269	93%
大字池尻	3,281	3,264	99%
大字田原	3,594	3,453	96%
大字川崎	6,990	6,416	92%
大字安真木	1,450	1,136	78%

住基人口：R5.5.22現在

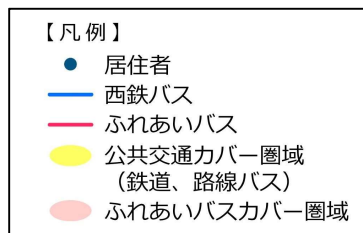
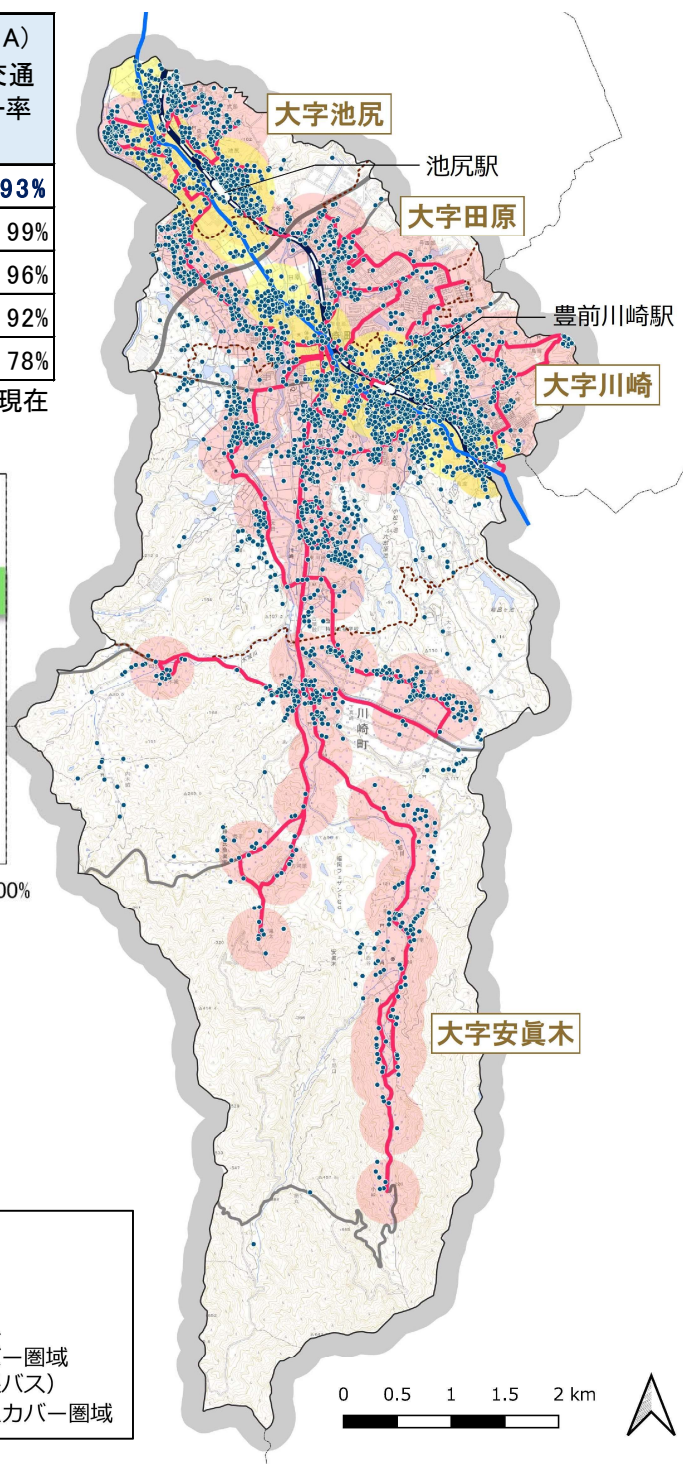
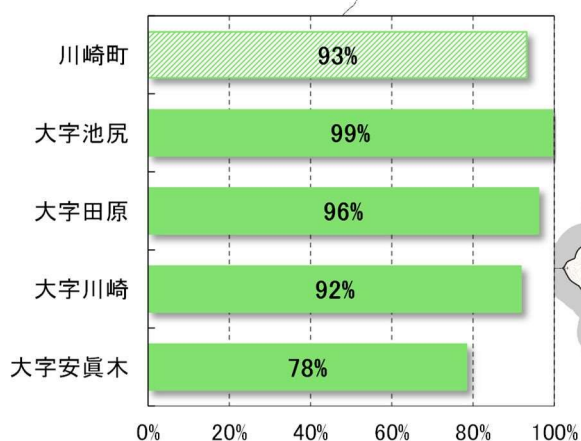


図 川崎町の公共交通（ふれあいバスを含む）の居住人口カバーの状況

3-4. 公共交通に対する財政負担状況

(1) 年度別公共交通経費の推移

本町の令和4年度（2022年度）の公共交通経費は1,843万円で、その内訳は、ふれあいバス運行経費が1,285万円(69.7%)、西鉄バス(添田線)運行助成金が558万円(30.3%)となっている。

平成30年度（2018年度）と比較すると、ふれあいバスの運行経費は72万円(6.0%)、西鉄バス(添田線)運行助成金は224万円(67.2%)増加しており、合計で296万円(19.1%)増加している。

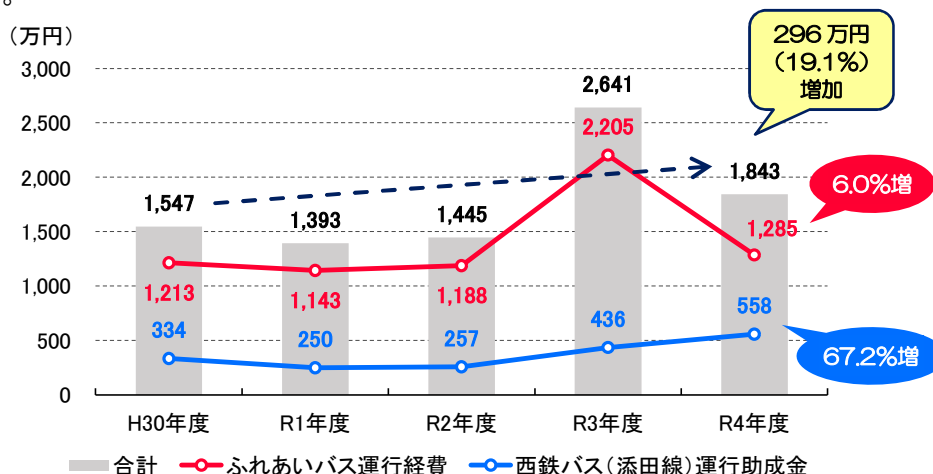


図 公共交通の財政負担額の推移

(2) ふれあいバスに対する負担額

ふれあいバスの運賃収入は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度（2020年度）の運賃収入は195万円まで減少したが、その後、やや増加して令和4年度（2022年度）は203万円となっている。

一方で、運行経費は横ばい状況が続き、令和4年度（2022年度）は1,285万円となっている。（令和3年度はバス車両（ひまわり号）の購入のため増加。）

また、収支率は令和3年度（2021年度）まで減少が続いたが、令和4年度（2022年度）でやや増加し、15.8%となっている。

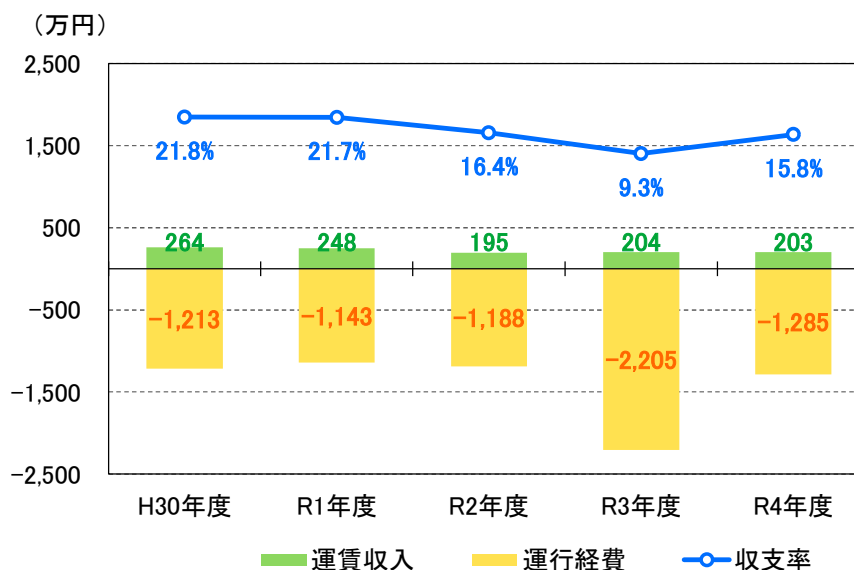


図 ふれあいバスの運賃収入・運行経費・収支率の推移

4. 上位関連計画

4-1. 第6次川崎町総合計画

策定年次	令和2（2020）年3月
計画目的	平成28（2016）年3月に「第5次川崎町総合計画」および「第1次川崎町総合戦略」を策定し、両計画の計画期間が令和2（2020）年3月に終了することから、これまでの計画の成果を検証するとともに、社会環境の変化や基礎調査、住民アンケート調査や住民ワークショップ等の結果を踏まえ、新たな「第6次川崎町総合計画」および「第2次川崎町総合戦略」を策定する。
計画期間	基本構想：令和2（2020）年度～令和11（2029）年度 基本計画：令和2（2020）年度～令和6（2024）年度
公共交通に関する事項	基本目標 暮らしを育む【整える】
	基本計画 交通の整備
	●ふれあいバスの運行改善
	◆ <u>現状と課題</u>

ふれあいバス（コミュニティバス）の運行維持

ふれあいバスは安宅コース、上真崎・永井コース、木城・荒平コース、三井・大峰コース、池尻・田原コースの5コースを運行している。町民にとって必要不可欠な公共交通手段となっているため、今後の運行維持が求められる。

◆施策の展開

ふれあいバスは、今では地域住民にとってなくてはならない公共交通手段として定着しているため、時刻や路線の見直し等、より利用しやすい公共交通手段となるように改善する。

また、車両の定期点検や整備、老朽化した車両の早期買い替え、予備車両の拡充に努めるとともに、運転手の健康診断の義務づけや運転前の自己管理点検を徹底して行うことで、安全な運行に努める。

●公共交通手段利用者の増加に向けた啓発活動

◆現状と課題

公共交通維持に向けた取組み

町内にはJR日田彦山線による鉄道、田川市から川崎町を縦断しながら添田町を結ぶ西鉄バス添田線、町直営のふれあいバス（コミュニティバス）がある。これらの交通手段は、公共交通手段の少ない本町にとって欠かすことができないものであり、今後も利用促進等による維持が求められる。

◆施策の展開

公共交通の衰退に歯止めをかけるため、各情報媒体を利用して、公共交通利用者の増加に向けた啓発活動を行います。特にJR日田彦山線については、沿線自治体と協力した利用促進に向けた啓発活動を行う。

4-2. まち・ひと・しごと創生 第2次川崎町総合戦略

策定年次	令和2（2020）年3月					
計画目的	<p>第1次戦略の成果と第2次に向けた課題を検証するとともに、第6次川崎町総合計画と連動する形で、SDGsの考え方も含めた見直しを行い、「第2次川崎町総合戦略」（以下「第2次戦略」という。）を策定する。</p> <p>なお、第2次戦略は、第6次川崎町総合計画がめざすSDGsの17の目標のうち7つの目標と強い関係をもっており、持続可能で多様性と包括性のある地域社会の実現をめざし、地方創生の取組みの一層の充実・進化を図る。</p>					
計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度の5年間					
公共交通に関する事項	<table border="1"> <tr> <td>政策目標4</td> <td>安全安心な暮らしを営む ずっと住み続けたいまち 川崎町の実現</td> </tr> <tr> <td>基本戦略②</td> <td>住みよい社会に向けた基盤整備の充実</td> </tr> </table>	政策目標4	安全安心な暮らしを営む ずっと住み続けたいまち 川崎町の実現	基本戦略②	住みよい社会に向けた基盤整備の充実	
	政策目標4	安全安心な暮らしを営む ずっと住み続けたいまち 川崎町の実現				
	基本戦略②	住みよい社会に向けた基盤整備の充実				
	<p><内容></p> <p>○超高速ブロードバンド環境の利便性向上を図るとともに、<u>交通対策について</u>、<u>鉄道事業者と連携した整備を推進する</u>。</p> <p>○あわせて、文化財の保護や観光文化施設の整備を推進し、交流が活発で文化の薫り高く、都市基盤が整ったまちをめざす。</p>					
	<p><施策パッケージ></p>					
<p>●住みやすい環境の整備</p> <p>町民誰もが生涯にわたって医療に頼らずに心も体も健康で幸せに過ごせるまちをめざし、駅舎等の周辺整備を含め、運動する場所や機会を整備し、歩きたくなる環境づくりを進め、住んでも、訪れても「健幸」になれる健幸都市川崎をめざす、スマートウェルネスシティプロジェクトに着手する。</p> <p>また、住みやすい環境の維持・向上を図るため、Wi-Fiスポットの整備、<u>地域バス交通の確保の推進</u>などに取り組む。</p>						
<p>◆事業計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマートウェルネスシティプロジェクトの実施（再掲） ・Wi-Fiスポットの整備（再掲） ・<u>地域交通対策の推進</u> など <p>◆重要業績評価指標（KPI）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>平成30年度 (2018年度)</th> <th>令和6年 (2024年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ふれあいバス利用者数</td> <td>26,872人</td> <td>29,000人</td> </tr> </tbody> </table>	指標	平成30年度 (2018年度)	令和6年 (2024年度)	ふれあいバス利用者数	26,872人	29,000人
指標	平成30年度 (2018年度)	令和6年 (2024年度)				
ふれあいバス利用者数	26,872人	29,000人				



4-3. 第2期田川広域定住自立圏共生ビジョン

策定年次	令和4（2022）年3月																
計画目的	<p>定住自立圏とは、「中心市」と「近隣市町村」が連携して、都市圏への人口流出を防ぐとともに、定住を進めるために形成する圏域のことである。圏域内の各市町村は、独自性を互いに尊重しながら、連携・役割分担して地域の活性化に向けた取組を推進することで、定住に向けた機能の充実や地域の魅力向上を目指す。</p> <p>本共生ビジョンは、田川圏域における定住自立圏の将来像や、その実現のために圏域市町村が連携して推進する具体的な取組内容を示す。</p>																
計画期間	令和4（2022）年度～令和8（2026）年度までの5年間																
公共交通に関する事項	視点 結びつきやネットワークの強化																
	1 地域公共交通																
	<p><地域に見合った公共交通体系の構築></p> <p>◆ 事業名 地域公共交通網の利用促進</p> <p>◆ 根拠とする協定の規定 「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 1 地域公共交通」 地域公共交通網の利用促進のため、地域に見合った公共交通体系を構築する。</p> <p>◆ 連携する市町村名 田川市・香春町・添田町・糸田町・川崎町・大任町・赤村・福智町</p> <p>◆ 事業の概要 圏域市町村が連携して、地域に見合った公共交通体系を構築する。</p> <p>◆ 期待される効果 圏域全体の公共交通網を対象として、調査・検討・再編することにより、圏域住民の需要に即した効率的な公共交通網を形成し、住民の利便性向上に資するとともに公共交通の運営改善につなげる。 また、地域内における既存の鉄道の運行を支援し、今後の路線存続につなげる。</p> <p>◆ 役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市：連携町村と連携して、効率的な公共交通網に関する調査・検討を行い、地域に見合った公共交通体系を構築する。特別会計を設置し、平成筑豊鉄道へ経営安定化等補助金を支出する。 ・連携町村：中心市と連携して、効率的な公共交通網に関する調査・検討を行い、地域に見合った公共交通体系を構築する。（7町村） <p>◆ 事業計画 令和4年～令和8年度</p> <p>◆ 事業費見込</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>134,762</td> <td>134,762</td> <td>134,762</td> <td>134,762</td> <td>未定</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">単位：千円</p> <p>◆ 成果指標（KPI）</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>現状値 （令和2年度）</th> <th>目標値 （令和8年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自治体運行バス利用者数</td> <td>190,504人</td> <td>240,000人</td> </tr> </tbody> </table>	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	134,762	134,762	134,762	134,762	未定	指標	現状値 （令和2年度）	目標値 （令和8年度）	自治体運行バス利用者数	190,504人	240,000人
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度												
	134,762	134,762	134,762	134,762	未定												
	指標	現状値 （令和2年度）	目標値 （令和8年度）														
	自治体運行バス利用者数	190,504人	240,000人														

4-4. 川崎町過疎地域持続的発展計画

策定年次	令和3（2021）年												
計画目的	<p>第6次総合計画及び第2次総合戦略に掲げた施策及び政策等を踏まえ、過疎計画でも同様に住民の積極的なまちづくりへの参加・参画の促進、機会の提供及び条件整備に努める。あわせて教育環境、生活環境及び観光交流施設の整備を行い、過疎地域の持続的発展に向けて本町の魅力を広く発信し、子どもからお年寄りまで、住民誰もが安心して幸せに暮らせる町をめざし、10年先も住み続けたいと思えるような魅力あるまちづくりを進めるため、次の3つの基本目標により地域の活性化を図っていく。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人を育む 2. 暮らしを育む 3. つながりを育む 												
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度												
公共交通に関する事項	<div style="background-color: #333; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> 5 交通施設の整備、交通手段の確保 </div> <p>② 交通</p> <p>◆ 現況と問題点</p> <p>○平成21年9月1日より有料コミュニティバス「川崎町ふれあいバス」の運行を開始したが、西鉄バス筑豊（株）より平成23年4月から赤字路線である添田線（後藤寺～川崎～添田）の運行を廃止するとの申し出があり、その後、添田町及び川崎町の両町の運行助成により路線が存続されている。</p> <p>○この西鉄バス添田線は、田川市・川崎町・添田町をつなぐ本町の基幹バス路線であり、「川崎町ふれあいバス」との公共交通ネットワークに必要な路線であり、高齢化社会を踏まえて、交通弱者の生活路線としてますます重要となるため、維持していく必要がある。</p> <p>○今後、交通ネットワークの維持、効率的な路線維持確保や住民が利用しやすい公共交通のあり方を検討する必要がある。</p> <p>○また、行財政コストの縮減（長期的運行に向けた準備）、路線の見直し等によるネットワークの再編成、わかりやすい路線設定、利用者ニーズに合った運行時間等について、地域住民の理解と協力を得ながら実施することが課題となる。</p> <p>◆ その対策</p> <p>○交通弱者の生活を支える現行バス運行路線の維持及び国・県等の関係機関へ協力を要請する。</p> <p>○コミュニティバスの広域化や交通空白地域へのバス運行の検討、公共交通による町民の社会参加支援を推進する。</p> <p>○バス車両の更新、バス停留所案内板の整備、バス待合所の設置、バスマップ・時刻表の内容の充実、バス利用の利便性向上などに努め、わかりやすく誰もが気軽に安心して利用できるコミュニティバス運行を推進する。</p> <p>◆ 事業計画（令和3年度～7年度）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">事業名（施設名）</th> <th style="text-align: center;">事業内容</th> <th style="text-align: center;">事業主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">鉄道施設</td> <td>・豊前川崎駅舎及び駅周辺の整備</td> <td style="text-align: center;">川崎町</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">自動車等</td> <td>・コミュニティバスの購入及び改修</td> <td style="text-align: center;">川崎町</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">過疎地域持続的発展特別事業</td> <td>・コミュニティバスの運行維持 ・西鉄バス添田線の運行維持</td> <td style="text-align: center;">川崎町</td> </tr> </tbody> </table>	事業名（施設名）	事業内容	事業主体	鉄道施設	・豊前川崎駅舎及び駅周辺の整備	川崎町	自動車等	・コミュニティバスの購入及び改修	川崎町	過疎地域持続的発展特別事業	・コミュニティバスの運行維持 ・西鉄バス添田線の運行維持	川崎町
事業名（施設名）	事業内容	事業主体											
鉄道施設	・豊前川崎駅舎及び駅周辺の整備	川崎町											
自動車等	・コミュニティバスの購入及び改修	川崎町											
過疎地域持続的発展特別事業	・コミュニティバスの運行維持 ・西鉄バス添田線の運行維持	川崎町											

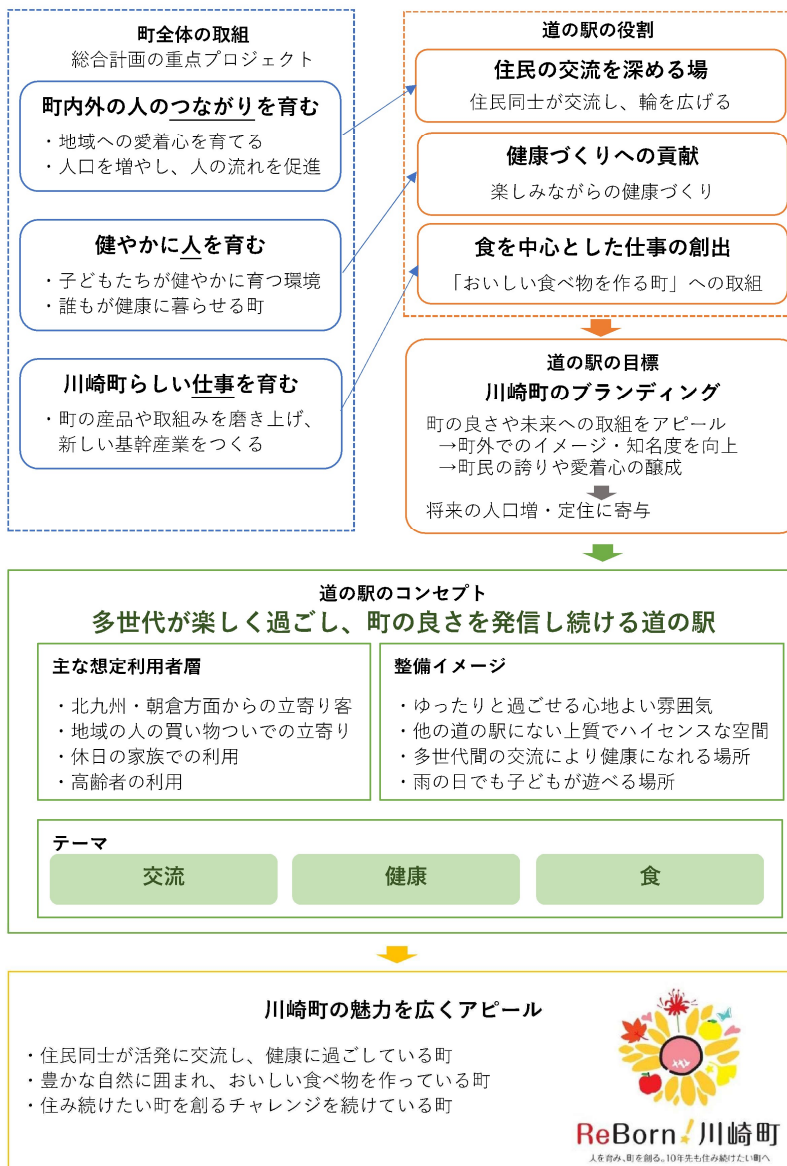
4-5. 筑豊都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定年次	令和3（2021）年4月
計画目的	都市としての一体性を広域的な観点において総合的に判断し、筑豊都市圏域は一体の都市圏として整備、開発及び保全する必要があると考える。そのため、本区域を都市圏を形成していく圏域として捉え、都市計画区域マスタープランを策定することとした。
目標年次	おおむね20年後の都市の姿を展望するものとし、目標年次を令和17年とする。（但し、区域区分は10年後、都市施設及び市街地開発事業については、おおむね10年以内を想定）
範囲	【筑豊広域都市計画区域】 直方市、飯塚市の一部、田川市、嘉麻市の一部、宮若市の一部、鞍手町、桂川町の一部、川崎町、小竹町、添田町の一部（5市5町）
都市づくりの目標	<p>県土の中央部に位置する優位性を生かした新産業の展開と流域文化圏の形成をめざす筑豊都市圏</p> <p>○県土の中央部に位置する優位性、福岡・北九州両都市圏への近接性を生かし、地域コア*間をネットワークすることにより、多様な交流連携を促進する流域文化圏の形成をめざす。</p> <p>○そのため、両都市圏との連携軸の強化や住環境等の基盤整備及び新産業の展開などを通じて、地域色を生かした都市圏の形成をめざす。</p> <p>○さらに、公共交通サービスの低下も懸念されることから、サービスの維持・充実を図りながら、交流強化を進めていく。</p> <p>※地域コア：県全域を見据えた圏域構造において、福岡市・北九州市の都心部と連携する周辺都市を指す。</p>
公共交通に関する事項	<p>（3）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>●交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p>◆交通体系の整備の方針</p> <p>○交通施策の実施に当たっては、都市圏内の各都市間を連絡する交通網の形成を図るとともに、<u>都市における基幹的な公共交通網の維持と充実を進める。</u></p> <p>○また、人口減少・高齢社会の到来に伴い、誰もが利用しやすい交通体系の整備や新たな運行形態導入等の生活交通確保の取り組みが必要となる。安全で円滑な移動を確保するため、各交通手段相互の快適で効率的な交流促進に配慮した計画づくりを行い、<u>鉄道・路線バス、自家用車、自転車・徒歩などさまざまな交通手段を有効に組み合わせ利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図る。</u></p> <p>○誰もが自由に移動することができる持続可能な交通体系の構築を図るため、高齢者・障がい者等が利用しやすい移動手段である公共交通サービスの支援や、<u>コミュニティバスの運行やデマンド交通など生活に身近な生活交通確保の取組を促進する。</u></p>

4-6. 川崎町「道の駅」基本構想・基本計画

策定年次	令和3（2021）年3月
計画目的	第6次川崎町総合計画の重点プロジェクトに位置付けられている「道の駅」の整備を、地域課題や周辺状況に対応し、住民意向や利用者ニーズに沿った整備を総合的に推進する基本計画等を策定することを目的とする。
計画地	 <p>【公共交通網】</p> <ul style="list-style-type: none"> — JR日田彦山線 — 西鉄バス — ふれあいバス <p>池尻駅</p> <p>322</p> <p>95</p> <p>川崎町役場</p> <p>豊前川崎駅</p> <p>計画地</p>
基本的な考え方	<p>①周辺の道の駅との差別化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10km 圏内に5か所の道の駅があることから、これらとの違いを明確にする必要がある。 ・周辺の道の駅はいずれも物産直売が中心となっているが、川崎町は出荷者数もそれほど見込めないことから、直売以外の要素を重点的に検討する。 <p>②町の施策との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物産直売による地域経済への貢献を目的とする道の駅が多い中で、川崎町は別の観点からの地域貢献が求められる。町の総合計画と連携しながら、町の発展に寄与していく必要がある。 <p>③De・愛との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拡大整備を計画中の De・愛と連携することで、川崎町の魅力を高め、観光客の増加を図る。 <p>④収益性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設自体の収益性を確保するとともに、町内の産業振興につなげていく仕組みを構築する。

コンセプト



整備
イメージ

○コンセプトの「交流」、「健康」、「食」に加え、休憩・情報発信・防災機能について、展開イメージの例を以下に示す。今後、導入施設の取捨選択を行うとともに具体的内容を検討し、より特徴のある道の駅づくりを目指す。

① 交流（屋内）	●カフェ ●多目的室	●キッズスペース ●図書コーナー・クラフト体験
② 交流（屋外）	●芝生広場・イベント広場	●フラワーガーデン
③ 健康	●健康教室等の開催	●プレイグラウンド
④ 食	●飲食施設	●物販施設
⑤ 休憩・ 情報発信	<ul style="list-style-type: none"> De・愛と道の駅を結ぶサイクリングコースを設定し、レンタサイクルを設ける。 De・愛をはじめ町内観光資源を案内する情報発信コーナーを設置する。 トイレは優れたデザインとし、道の駅を特徴づける施設とする。 キャンピングカーが泊まれるスペースを提供することも考えられる。 	
⑥ 防災	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の受援拠点や緊急避難場所として道の駅を活用する。 防災倉庫、緊急用電源装置、防災用テント、かまどベンチ等を設置する。 	

5. 地域公共交通に関する実態、ニーズ調査

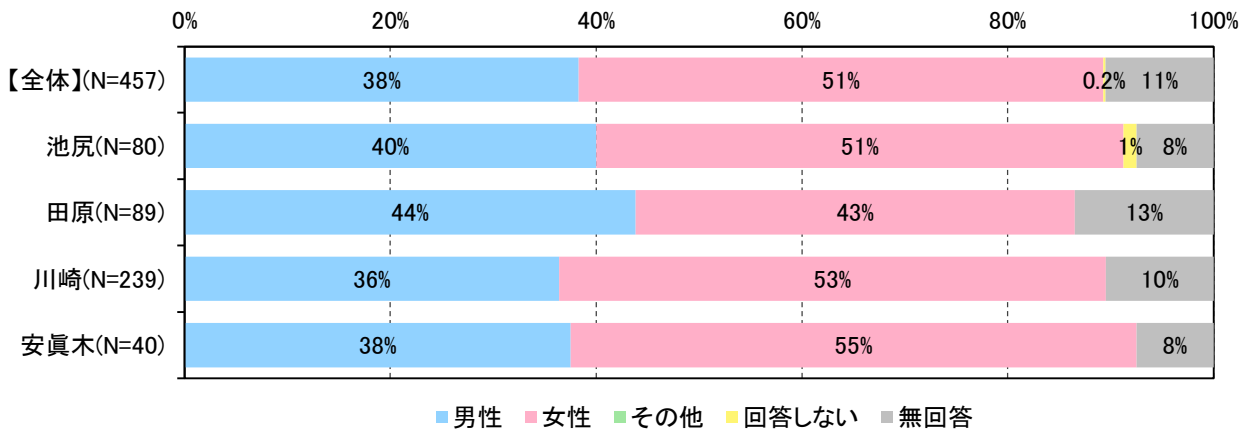
5-1. 町民アンケート調査

調査方法	郵送による配布・回収
実施期間	令和5年7月17日(月) ~ 令和5年8月4日(金)
回収結果	配布：1,300人 回収457人(回収率35.2%)

(1) 属性

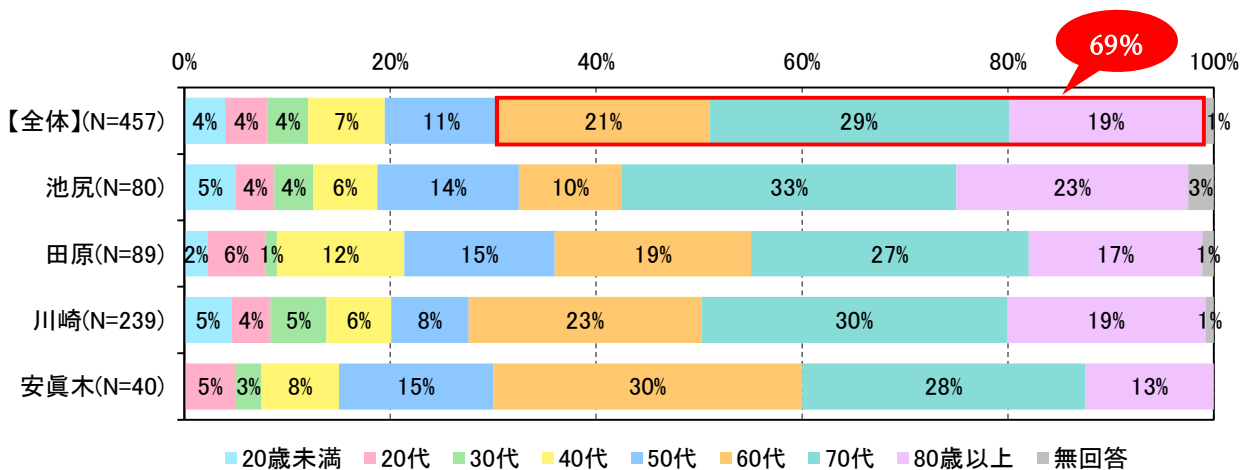
【性別】

- 回答者の「性別」は、「男性」が38%（175人）、「女性」が51%（233人）となっており、女性の割合が高くなっている。



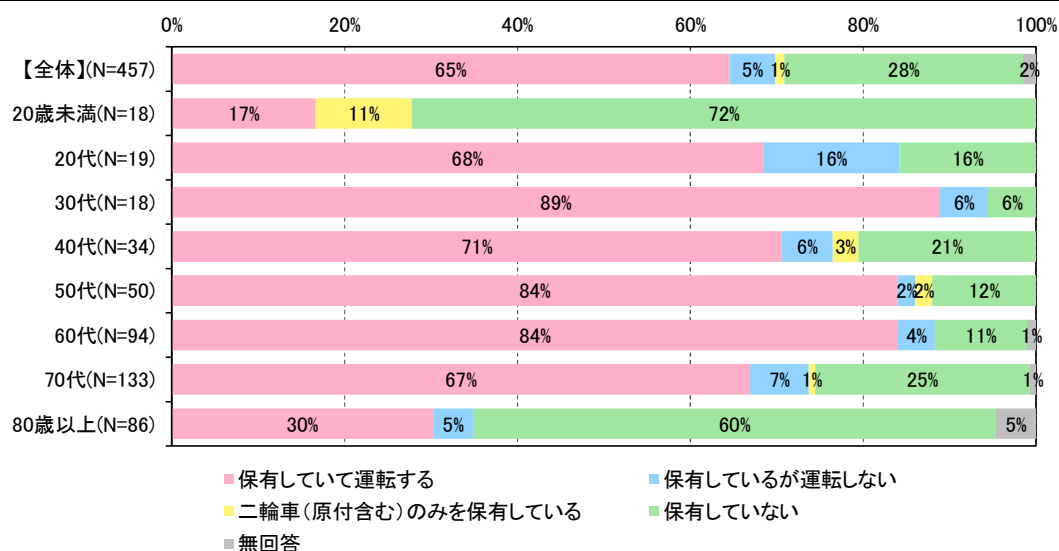
【年齢】

- 回答者の「年代」は、「70代」が29%（133人）で最も高く、次いで「60代」が21%（94人）、「80歳以上」が19%（86人）となっている。
- 全体の約7割が60歳以上となっている



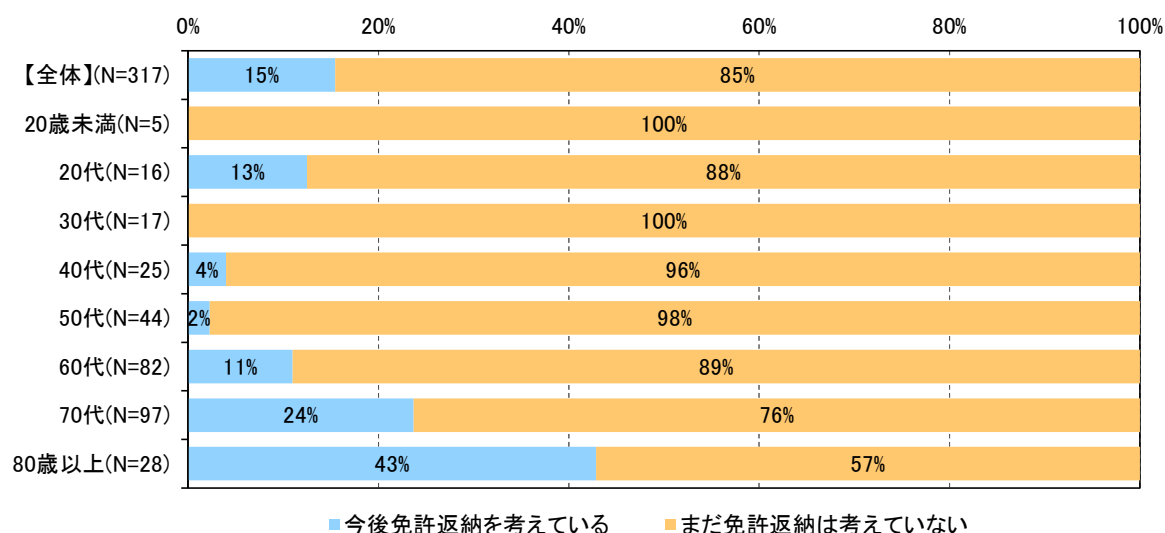
(2) 自動車または二輪車（原付含む）の運転免許証の保有状況

- 全体では、「保有していて運転する」が65%（295人）で最も高く、次いで「保有していない」が28%（126人）、「保有しているが運転しない」が5%（24人）となっている。
- 「80歳以上」は、「保有していない」が約6～7割を占めている。



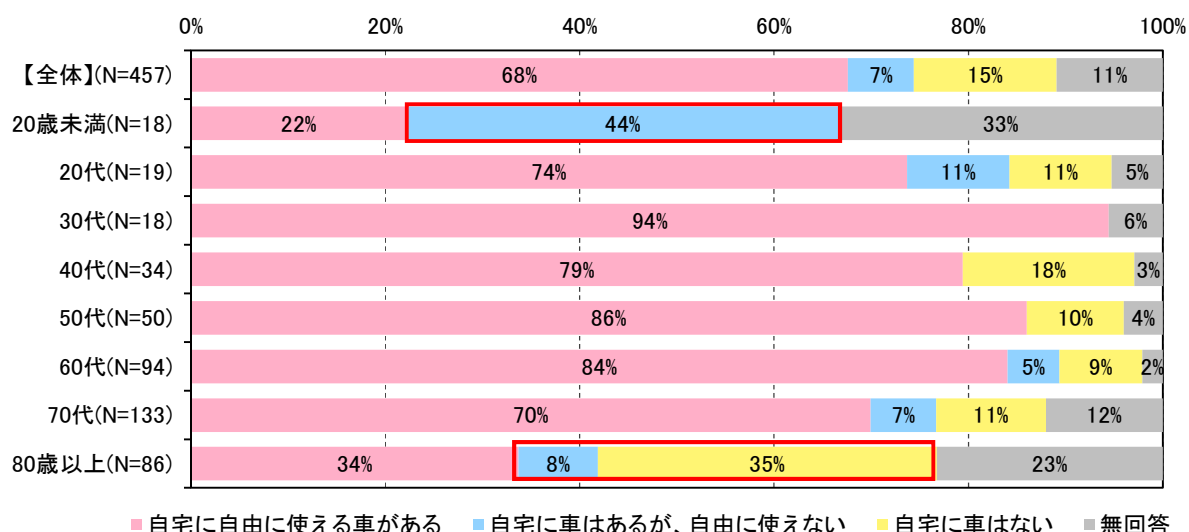
(3) 免許返納意向

- 全体では、「まだ免許返納は考えていない」が85%（268人）、「今後免許返納を考えている」が15%（49人）となっている。
- 60代以上は年代が上がるにつれて「今後免許返納を考えている」の割合が高くなっており、「60代」は11%、「70代」は24%、「80歳以上」は43%となっている。



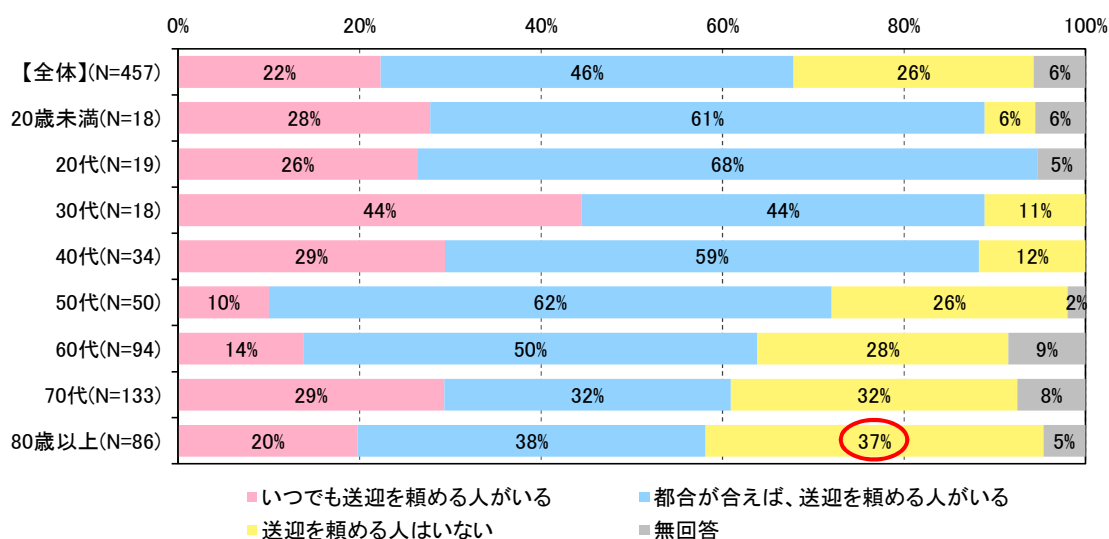
(4) 自動車の保有・使用状況

- 全体では、「自宅に自由に使える車がある」が68%（309人）で最も高く、次いで「自宅に車はない」が15%（67人）、「自宅に車はあるが、自由に使えない」が7%（31人）となっている。
- 「20歳未満」及び「80歳以上」は、「自宅に車はあるが、自由に使えない」と「自宅に車はない」を足した割合が4割以上を占めており、他の年代より高くなっている。



(5) 普段の外出にて送迎を頼める人の有無

- 全体では、「都合が合えば、送迎を頼める人がいる」が46%（208人）で最も高く、次いで「送迎を頼める人はいない」が26%（121人）、「いつでも送迎を頼める人がいる」が22%（102人）となっている。
- 年代が上がるにつれて「送迎を頼める人はいない」の割合が高くなっており、「80歳以上」では約4割を占めている。



(6) 直近 1 か月間の外出において利用した交通手段

- 全体では、「自家用車（自分で運転）」が 59.7%（273 人）で最も高く、次いで「自家用車（家族の送迎）」が 37%（169 人）、「タクシー」が 12.9%（59 人）となっている。
- 地域別にみると、全ての地域で「自家用車（自分で運転）」の割合が最も高く、次いで「自家用車（家族の送迎）」となっている。
- 「安真木」は、「自家用車（自分で運転）」の割合が他の地域より高く、約 8 割となっている。

※ 複数選択可

利用した交通手段	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 JR日田彦山線	10.7%	11.3%	6.7%	12.6%	7.5%
2 西鉄バス	8.5%	16.3%	5.6%	8.4%	2.5%
3 タクシー	12.9%	22.5%	16.9%	9.2%	7.5%
4 ふれあいバス	5.9%	6.3%	5.6%	5.4%	7.5%
5 自家用車(自分で運転)	59.7%	42.5%	55.1%	63.2%	80.0%
6 自家用車(家族の送迎)	37.0%	35.0%	29.2%	40.6%	40.0%
7 バイク	2.0%	2.5%	1.1%	2.1%	2.5%
8 自転車	4.2%	5.0%	6.7%	1.7%	12.5%
9 徒歩のみ	12.9%	12.5%	15.7%	13.8%	2.5%
10 その他	4.8%	8.8%	4.5%	4.6%	0.0%
N 値	457	80	89	239	40

■ : 各地域内で1位

■ : 各地域内で2位

■ : 各地域内で3位

(7) 5年前と比べた外出環境の変化

- 全体では、「外出頻度が減った」が 42.9%（196 人）で最も高く、次いで「特に変化はない」が 34.4%（157 人）、「外出がおっくうになった」が 21.2%（97 人）となっており、外出意欲が減少している傾向にあった。
- 「安真木」は「特に変化はない」の割合が最も高くなっているが、その他の地域では「外出頻度が減った」の割合が最も高くなっている。

※ 複数選択可

外出環境の変化	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 外出頻度が減った	42.9%	52.5%	47.2%	40.6%	30.0%
2 外出頻度が増えた	10.3%	8.8%	7.9%	9.6%	22.5%
3 車を運転できなくなった	5.5%	5.0%	3.4%	6.7%	2.5%
4 車を運転するようになった	4.2%	3.8%	4.5%	2.9%	10.0%
5 送迎に頼れなくなった	1.5%	0.0%	3.4%	1.7%	0.0%
6 送迎に頼るようになった	9.0%	10.0%	4.5%	11.7%	0.0%
7 行きたい場所が減った	20.6%	27.5%	16.9%	20.9%	12.5%
8 行きたい場所が増えた	7.7%	7.5%	6.7%	7.1%	15.0%
9 外出がおっくうになった	21.2%	23.8%	14.6%	24.7%	7.5%
10 外出したい気持ちになった	4.2%	5.0%	3.4%	4.2%	5.0%
11 特に変化はない	34.4%	25.0%	31.5%	37.7%	40.0%
12 その他	1.3%	2.5%	2.2%	0.4%	2.5%
N 値	457	80	89	239	40

■ : 各地域内で1位

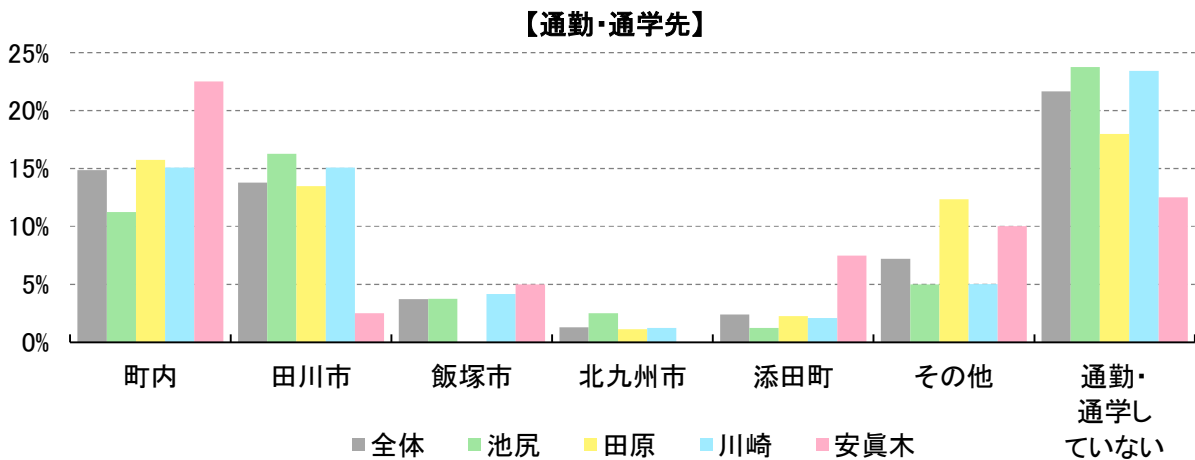
■ : 各地域内で2位

■ : 各地域内で3位

(8) 普段の通勤・通学状況

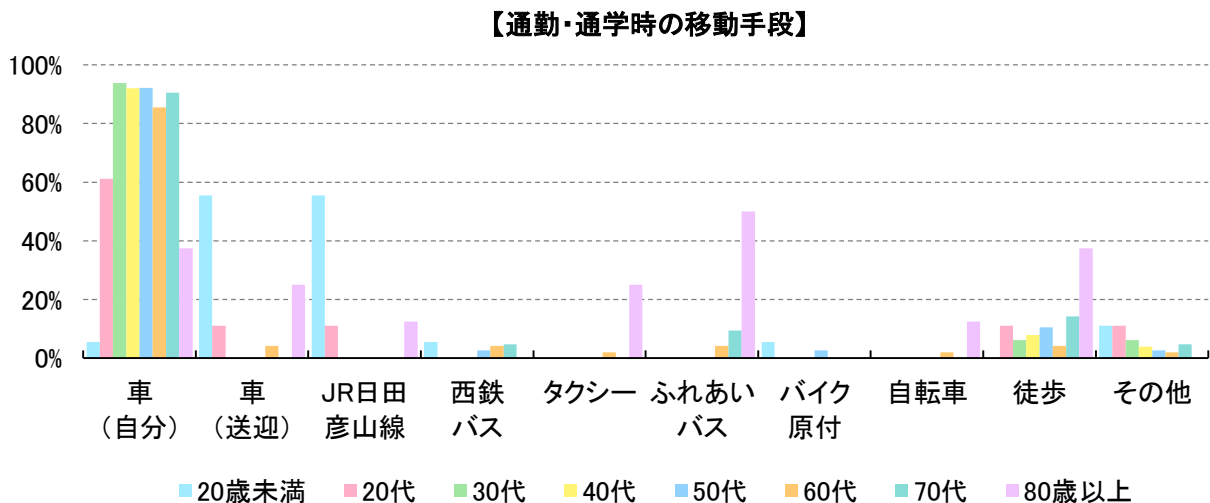
【通勤・通学先】

- 全体では、「通勤・通学していない」が21.7%（99人）で最も高く、次いで「町内」が14.9%（68人）、「田川市」が13.8%（63人）となっている。
- 「池尻」、「田原」、「川崎」は「通勤・通学していない」の割合が最も高くなっており、次いで「町内」又は「田川市」が11%～16%となっている。
- 「安真木」は「町内」が22.5%で最も高くなっており、次いで「通勤・通学していない」が12.5%となっている。



【通勤・通学時の移動手段】

- 全体では、「自家用車（自分）」が77.3%（150人）で最も高く、次いで「徒歩」が8.8%（17人）、「自家用車（送迎）」が8.2%（16人）となっている。
- 20代～70代は「自家用車（自分）」の割合が最も高く、特に30代～70代は約90%となっている。
- 「20歳未満」は「自家用車（送迎）」及び「JR日田彦山線」が55.6%で最も高くなっている。
- 「80歳以上」は「ふれあいバス」が50.0%で最も高くなっている。



(9) 普段の通院状況

【通院先】

- 全体では、「町内」が40.5%（185人）で最も高く、次いで「田川市」が27.6%（126人）、「通院していない」が17.9%（82人）となっている。
- 全ての地域で「町内」の割合が最も高く、次いで「田川市」となっている。
- 最も多い通院先は「社会保険 田川病院」である。

※ 複数選択可

通院先	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 町内	40.5%	37.5%	42.7%	43.5%	30.0%
2 田川市	27.6%	37.5%	21.3%	25.5%	27.5%
3 飯塚市	8.8%	11.3%	10.1%	6.3%	12.5%
4 北九州市	1.1%	1.3%	0.0%	1.7%	0.0%
5 添田町	3.7%	2.5%	1.1%	4.6%	7.5%
6 その他	5.7%	2.5%	7.9%	5.0%	10.0%
7 通院していない	17.9%	18.8%	18.0%	18.0%	17.5%
N 値	457	80	89	239	40

□ : 各地域内で1位

□ : 各地域内で2位

□ : 各地域内で3位

【通院時の移動手段】

- 全体では、「自家用車（自分）」が59.9%（209人）で最も高く、次いで「自家用車（送迎）」が23.2%（81人）、「タクシー」が8.6%（30人）となっている。
- 地域別にみると、全ての地域で「自家用車（自分）」の割合が最も高く、次いで「自家用車（送迎）」となっている。
- 「安真木」は、「自家用車（自分）」の割合が他の地域より高く、約8割となっており、3位の移動手段がふれあいバスとなっている。

※ 複数選択可

通院時の移動手段	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 自家用車（自分）	59.9%	50.0%	52.2%	62.5%	78.6%
2 自家用車（送迎）	23.2%	19.4%	20.9%	26.6%	17.9%
3 JR日田彦山線	0.9%	1.6%	0.0%	1.1%	0.0%
4 西鉄バス	4.6%	9.7%	3.0%	3.8%	3.6%
5 タクシー	8.6%	16.1%	13.4%	6.0%	0.0%
6 ふれあいバス	5.7%	4.8%	4.5%	5.4%	10.7%
7 バイク、原付	0.3%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%
8 自転車	1.7%	3.2%	1.5%	1.1%	3.6%
9 徒歩	8.6%	9.7%	13.4%	7.6%	3.6%
10 その他	2.3%	3.2%	1.5%	2.7%	0.0%
N 値	349	62	67	184	28

□ : 各地域内で1位

□ : 各地域内で2位

□ : 各地域内で3位

(10) 普段の買い物状況

【買い物先】

- 全体では、「町内」が70.0%（320人）で最も高く、次いで「田川市」が21.9%（100人）、「買い物はしない」が7.2%（33人）となっている。
- 全ての地域で「町内」の割合が最も高く、60%以上となっている。
- 最も多い買い物先は「生鮮市場バリューリンク」である。

※ 複数選択可

買い物先	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 町内	70.0%	68.8%	65.2%	71.1%	75.0%
2 田川市	21.9%	25.0%	23.6%	21.3%	12.5%
3 飯塚市	3.3%	0.0%	2.2%	4.2%	7.5%
4 北九州市	1.1%	2.5%	1.1%	0.4%	2.5%
5 添田町	1.5%	0.0%	1.1%	2.5%	0.0%
6 その他	3.3%	1.3%	4.5%	3.8%	2.5%
7 買い物はしない	7.2%	7.5%	6.7%	8.4%	0.0%
N 値	457	80	89	239	40

■ : 各地域内で1位

■ : 各地域内で2位

■ : 各地域内で3位

【買い物時の移動手段】

- 全体では、「自家用車（自分）」が69.1%（277人）で最も高く、次いで「自家用車（送迎）」が18.7%（75人）、「徒歩」が12.2%（49人）となっている。
- 地域別にみると、全ての地域で「自家用車（自分）」の割合が最も高くなっている。
- 「安真木」は、「自家用車（自分）」の割合が他の地域より高く、約8割となっており、3位の移動手段がふれあいバスとなっている。

※ 複数選択可

買い物時の移動手段	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 自家用車（自分）	69.1%	58.8%	64.6%	71.1%	82.9%
2 自家用車（送迎）	18.7%	11.8%	15.2%	23.7%	11.4%
3 JR日田彦山線	0.7%	2.9%	0.0%	0.5%	0.0%
4 西鉄バス	4.0%	8.8%	0.0%	4.3%	2.9%
5 タクシー	4.0%	10.3%	6.3%	1.9%	0.0%
6 ふれあいバス	3.5%	4.4%	2.5%	3.3%	5.7%
7 バイク、原付	0.5%	1.5%	1.3%	0.0%	0.0%
8 自転車	2.5%	2.9%	5.1%	1.4%	2.9%
9 徒歩	12.2%	25.0%	11.4%	10.0%	2.9%
10 その他	1.7%	2.9%	2.5%	1.4%	0.0%
N 値	401	68	79	211	35

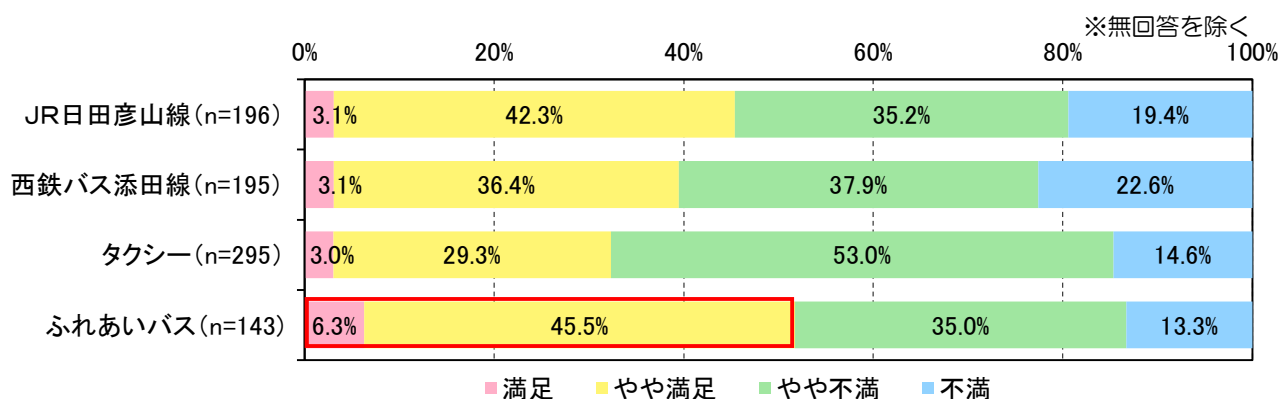
■ : 各地域内で1位

■ : 各地域内で2位

■ : 各地域内で3位

(11) 公共交通の満足度

- 全体では、「満足」、「やや満足」と回答した満足意向の意見より、「不満」、「やや不満」と回答した不満足意向が多くなっている。
- どの公共交通でも「満足」の回答が最も低く、1割以下となっている。
- ふれあいバスは満足意向が51.8%となっており、他の公共交通よりも満足意向が高い傾向にある。



(12) 公共交通の見直してほしいこと

【JR日田彦山線】

- 「運行頻度の増加」が58.2%（121人）で最も高く、次いで「駅までのアクセスを改善」が32.7%（68人）、「運行時間帯の変更」が25.0%（52人）となっている。
- 地域別にみると、「安真木」では「駅までのアクセスを改善」が44.4%で最も高くなっており、その他の地域では「運行頻度の増加」の割合が最も高くなっている。

※ 複数選択可

見直してほしいこと	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 運行頻度の増加	58.2%	73.5%	52.9%	59.0%	27.8%
2 運行時間帯の変更	25.0%	17.6%	14.7%	32.5%	16.7%
3 駅までのアクセスを改善	32.7%	35.3%	38.2%	29.1%	44.4%
4 車両・ホームの環境改善	20.7%	35.3%	20.6%	18.8%	11.1%
5 時刻表等の見やすさ改善	12.5%	17.6%	11.8%	12.0%	5.6%
6 情報掲示場所の増加	3.4%	2.9%	8.8%	2.6%	0.0%
7 その他	6.7%	0.0%	11.8%	6.8%	11.1%
N 値	208	34	34	117	18

■ : 各地域内で1位

■ : 各地域内で2位

■ : 各地域内で3位

【西鉄バス】

- 「運行頻度の増加」が63.2%（127人）で最も高く、次いで「バス停までのアクセスを改善」が31.3%（63人）、「運行時間帯の変更」が25.9%（52人）となっている。
- 地域別にみると、「安真木」では「バス停までのアクセスを改善」が70.6%で最も高くなっており、その他の地域では「運行頻度の増加」の割合が最も高くなっている。

※ 複数選択可

見直してほしいこと	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 運行頻度の増加	63.2%	81.1%	70.3%	61.5%	23.5%
2 運行時間帯の変更	25.9%	27.0%	24.3%	28.4%	11.8%
3 バス停までのアクセスを改善	31.3%	18.9%	32.4%	28.4%	70.6%
4 車両の環境改善	9.0%	13.5%	8.1%	8.3%	5.9%
5 時刻表等の見やすさ改善	14.4%	10.8%	10.8%	18.3%	5.9%
6 情報掲示場所の増加	7.5%	8.1%	13.5%	6.4%	0.0%
7 その他	3.5%	0.0%	5.4%	3.7%	5.9%
N 値	201	37	37	109	17

: 各地域内で1位
 : 各地域内で2位
 : 各地域内で3位

【タクシー】

- 「料金の改定」が67.8%（118人）で最も高く、次いで「待ち時間の短縮」が35.1%（61人）、「その他」が10.9%（19人）となっている。
- 地域別にみると、全ての地域で「料金の改定」の割合が最も高くなっており、6割～7割を占めている。

※ 複数選択可

見直してほしいこと	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 待ち時間の短縮	35.1%	30.8%	41.4%	34.1%	35.3%
2 料金の改定	67.8%	71.8%	65.5%	68.2%	64.7%
3 その他	10.9%	7.7%	13.8%	12.9%	5.9%
N 値	174	39	29	85	17

: 各地域内で1位
 : 各地域内で2位
 : 各地域内で3位

【ふれあいバス】

- 「運行頻度の増加」が56.5%（96人）で最も高く、次いで「運行範囲の拡大」が45.3%（77人）、「運行時間帯の変更」が27.6%（47人）となっている。
- 地域別にみると、全ての地域で「運行頻度の増加」の割合が最も高くなっており、6割～7割を占めている。

※ 複数選択可

見直してほしいこと	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 運行頻度の増加	56.5%	70.4%	57.7%	52.7%	57.1%
2 運行時間帯の変更	27.6%	37.0%	30.8%	22.6%	38.1%
3 運行範囲の拡大	45.3%	33.3%	42.3%	50.5%	42.9%
4 車両の環境改善	4.1%	7.4%	7.7%	3.2%	0.0%
5 時刻表等の見やすさ改善	21.2%	11.1%	23.1%	22.6%	19.0%
6 情報掲示場所の増加	13.5%	11.1%	11.5%	17.2%	4.8%
7 その他	8.8%	7.4%	7.7%	10.8%	4.8%
N 値	170	27	26	93	21

: 各地域内で1位
 : 各地域内で2位
 : 各地域内で3位

5-2. ふれあいバス利用者アンケート調査

調査方法	調査員による直接聞き取り											
調査日	令和5年7月18日（火）											
回収結果	全コース合計：66件 （安宅コース：12件、木城・荒平コース：4件、上真崎・永井コース：15件、池尻・田原コース：12件、三井・大峰コース：23件）											
	<table border="1"> <caption>回収結果のコース別割合</caption> <thead> <tr> <th>コース</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①安宅コース</td> <td>18.2%</td> </tr> <tr> <td>②木城・荒平コース</td> <td>6.1%</td> </tr> <tr> <td>③上真崎・永井コース</td> <td>22.7%</td> </tr> <tr> <td>④池尻・田原コース</td> <td>18.2%</td> </tr> <tr> <td>⑤三井・大峰コース</td> <td>34.8%</td> </tr> </tbody> </table>	コース	割合	①安宅コース	18.2%	②木城・荒平コース	6.1%	③上真崎・永井コース	22.7%	④池尻・田原コース	18.2%	⑤三井・大峰コース
コース	割合											
①安宅コース	18.2%											
②木城・荒平コース	6.1%											
③上真崎・永井コース	22.7%											
④池尻・田原コース	18.2%											
⑤三井・大峰コース	34.8%											

（1）属性

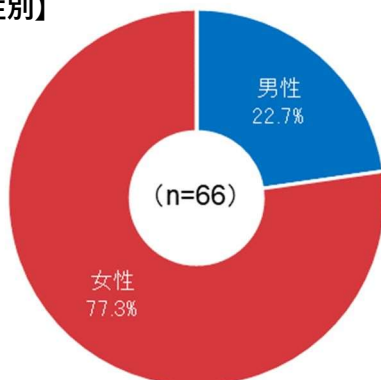
【性別】

- 回答者の「性別」は、「男性」が22.7%（15人）、「女性」が77.3%（51人）となっており、女性の割合が高くなっている。

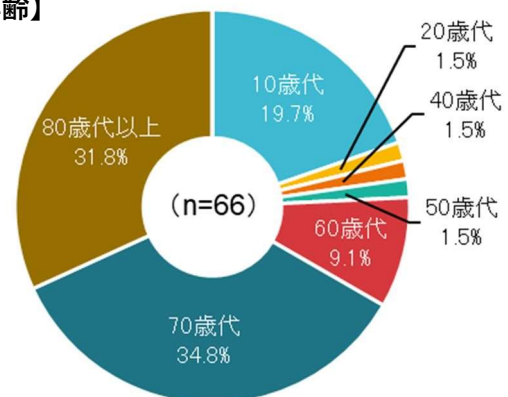
【年齢】

- 回答者の「年代」は、「70歳代」が34.8%（23人）で最も高く、次いで「80歳以上」が31.8%（21人）、「10歳代」が19.7%（13人）となっている。
- 「10歳代」は朝の川崎中学校への通学利用が92.3%（12人）となっている。

【性別】

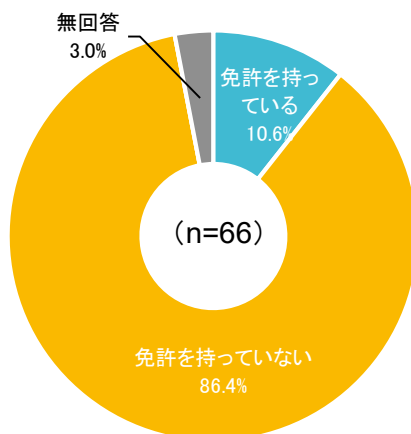


【年齢】



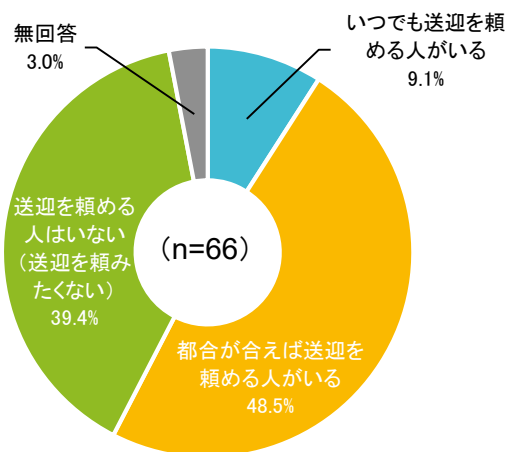
(2) 普通運転免許証の所有

●ふれあいバスの利用者は「免許を持っていない人」が86.4%（57人）であり、大多数をしめている。



(3) 家族や知人の送迎者の有無

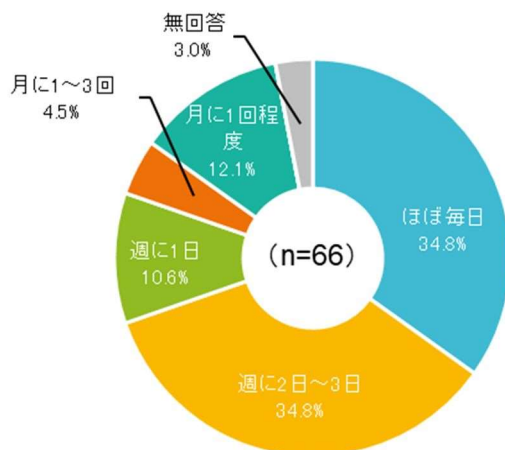
●「都合が合えば送迎を頼める人がいる」人が48.5%（32人）であった。次いで、「送迎を頼める人はいない（送迎を頼みたくない）」人が39.4%（26人）となっている。



(4) 利用頻度

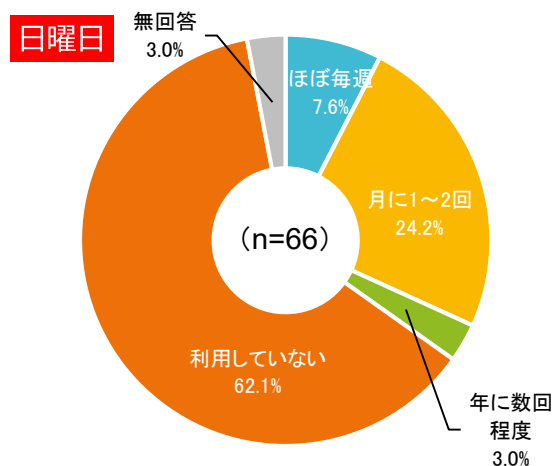
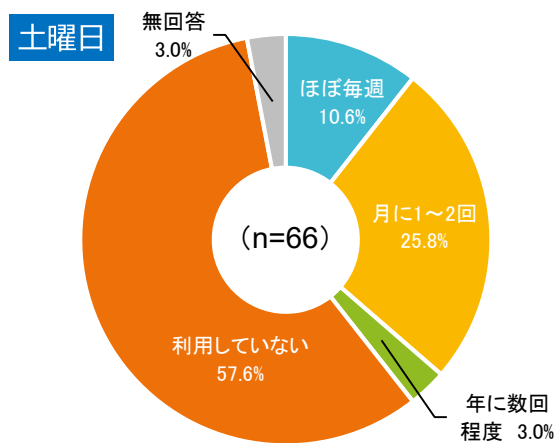
【全日】

- 「ほぼ毎日」、「週に2日～3日」の利用が34.8%（23人）と多く、利用者の80.3%（53人）が週1回以上利用している。



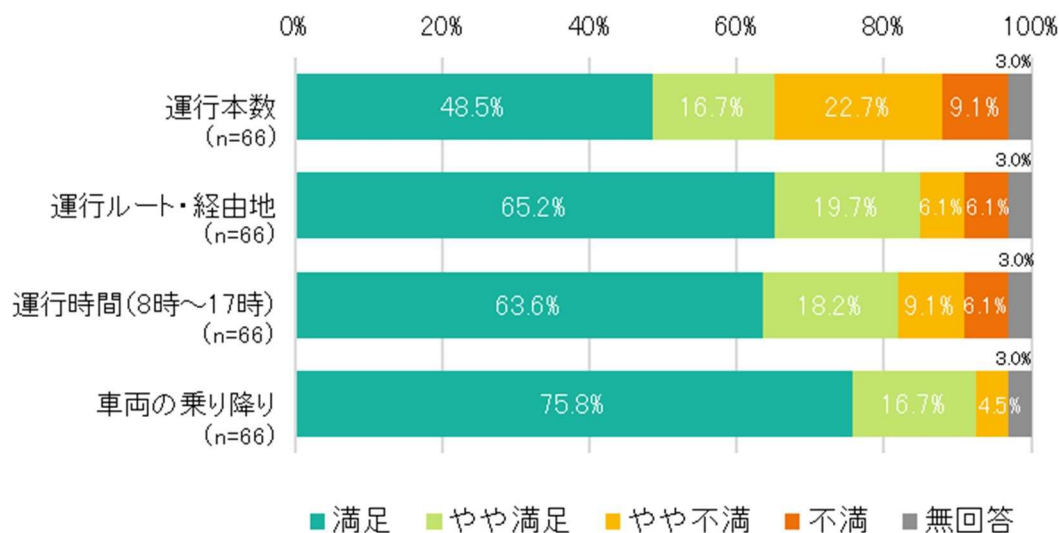
【土曜日・日曜日】

- どちらも「利用していない」が5割以上と多く、利用者の約1割がほぼ毎週利用している。



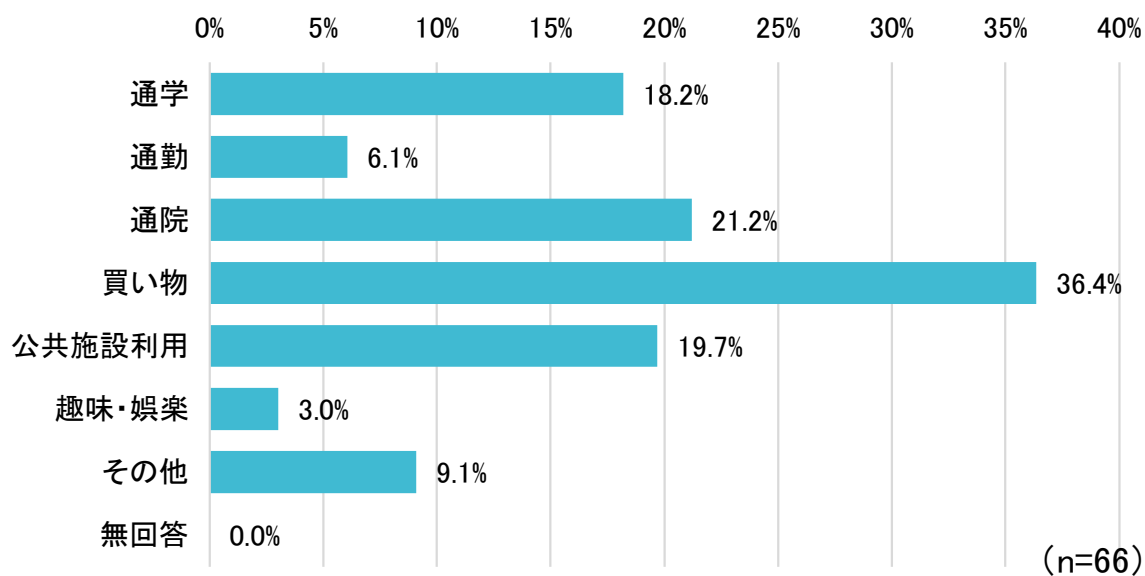
(5) ふれあいバスの満足度

●運行ルート・経由地、運行時間、車両の乗降環境には 80.0%以上が満足意向にあるが、運行本数は不満足意向が 31.8%であった。



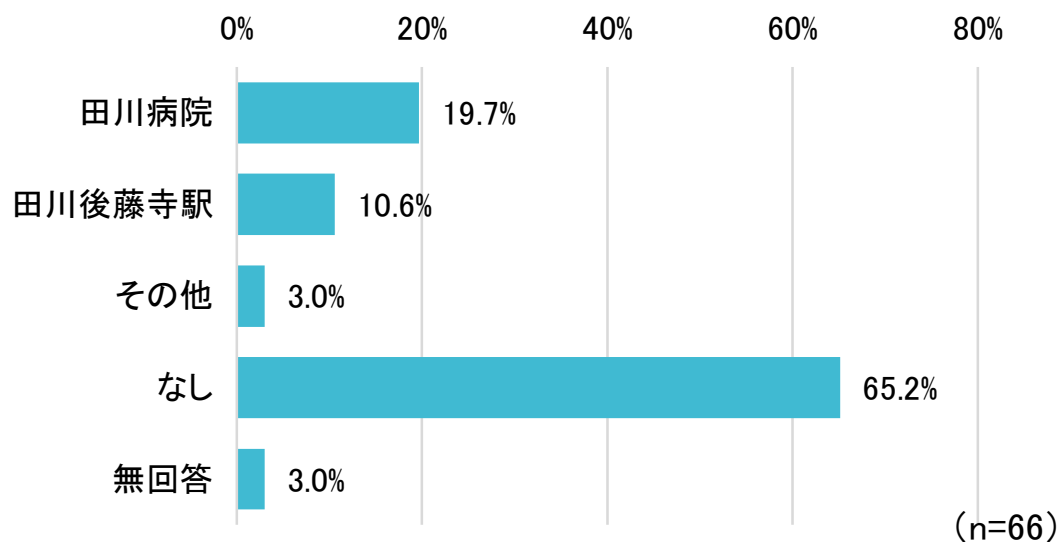
(6) 主な目的地

●「買い物」利用が最も多く、36.4% (24人) であった。次いで通院が 21.2% (14人)、公共施設利用が 19.7% (13人) となっている。



(7) 田川市方面で利用したい目的地

- 特になしが65.2%（43人）と最も多く、次いで田川病院が19.7%（13人）であった。
- その他回答として「コスモス」が挙げられた。



(8) ふれあいバスの改善や今後の公共交通機関への要望

- 主な要望として、「降車ボタンの位置を下げしてほしい」、「本数を増やしてほしい」、「田川病院・ハローデイ・コメリ・リンクにも接続してほしい」、「ハローデイの近くにもバス停を作してほしい」、「ダイヤ調整をしてほしい」などが挙げられた。

5-3. 事業者ヒアリング調査

調査方法	調査員による直接ヒアリング
調査日	令和5年7月24日(月)、7月27日(木)
調査対象	ふれあいバス事業者、田川構内自動車、西鉄バス筑豊、JR九州

交通事業者全体の意見

- 交通事業者全体として人材不足であり、採用者数より退職者数が多い状況。【全体】
- 収支状況もコロナ前と比較して回復しきれていない。【全体】
- 現状では廃止、減便の予定はない。維持を前提した運行の継続。【全体】

川崎町の公共交通について

- 町内移動はふれあいバスの再編を軸とした利用者の利便性向上、運行の効率化が望ましい。【全体】
- 町外移動は西鉄バス、JR九州、田川構内が今後も担っていく。【西鉄バス・JR九州・田川構内】
- 現状のふれあいバスの運行ルートは一便あたりの所要時間が長いため、使用されていないバス停等を見極め、コースの見直しが必要である。【ふれあいバス】
- 池尻・田原コースをはじめ増便を求める声が多い。【ふれあいバス】
- 川崎町の地域性からデマンド運行は不向きではないか。ふれあいバスの利用者も高齢者が多いため、新しい取組は混乱してしまう。現状のサービスの延長で行いたい。【ふれあいバス・田川構内】
- 利用者の要望として、田川病院やハローデイへの接続を望む声が多い。【ふれあいバス】
- ふれあいバスでの町外移動については田川病院への需要はあるが、後藤寺駅の利用は多くないように感じる。田川病院まで接続し、田川市内での移動は別交通機関の選択が良い。【ふれあいバス・西鉄バス】

町外交通機関の利用促進・連携について

- 高齢者や免許返納者に対してタクシー券を配布するなどの補助が望ましい。【田川構内】
- イベントの情報共有、ふれあいバスとの結節など、お互いにとって利用促進となるよう連携していきたい。【JR九州】
- 川崎町内のバス停においてふれあいバスとの共同利用は賛成意向である。【西鉄バス】

6. 現状のまとめと課題の整理

6-1. 現状のまとめ

●地域概況

- ・ 人口減少（H27：16,789人→R2:15,176人 約1,600人減）及び高齢化（約4割）が進んでいる。
- ・ 人口分布は町の北部（池尻・田原・川崎で9割超）に集中。その他中部および南部の中山間地域に集落が広く分散。
- ・ 主要施設はJR沿線及び県道95号線沿道の町の北部に集中。町立病院など一部県道67号線にも分布。

町北部に集中する住民と中山間地域に分散する住民、双方を考慮した検討が求められる

●日常生活移動実態

- ・ 15歳以上の町民の通勤先（約6千人）は、町内と町外で4:6の割合。町外では田川市（全体の2割超）が多い。15歳以上の町民の通学先（約600人）は、8割超が町外で田川市（全体の3割超）が多い。
- ・ 通勤・通学時の利用交通手段は8割超が自家用車利用で多くを占めており、町外向けの公共交通利用者では鉄道利用者が約6%で最も多い。

JR九州や西鉄バスとの接続など、田川市方面への移動を考慮した検討が求められる

●公共交通概況

- ・ JR日田彦山線は町内2駅の平日1日上下線合計で33本運行。西鉄バス添田線は平日1日上下線合計で23便運行。西鉄バスの町内利用者のうち、町内移動と町外移動の割合は3:7で町外利用が多い。
- ・ コミュニティバス「ふれあいバス」は、「ひまわり号」と「小梅ちゃん号」の2台体制で5コースを運行。各コースともに循環ルートで1日あたり3便～5便で運行しており、安宅コースと三井・大峰コースで1日約20人前後の利用。他の3コースは1日10人前後と低い。
- ・ 公共交通の人口カバー率は、鉄道と西鉄バスでは37%。ふれあいバスを含めると93%と大部分をカバーしている。
- ・ 年間行政負担は1800万円（内訳：ふれあいバス1300万円＋西鉄バス500万円）。

JR九州と西鉄バスは町外移動、ふれあいバスが町内移動を担うことを基本に検討

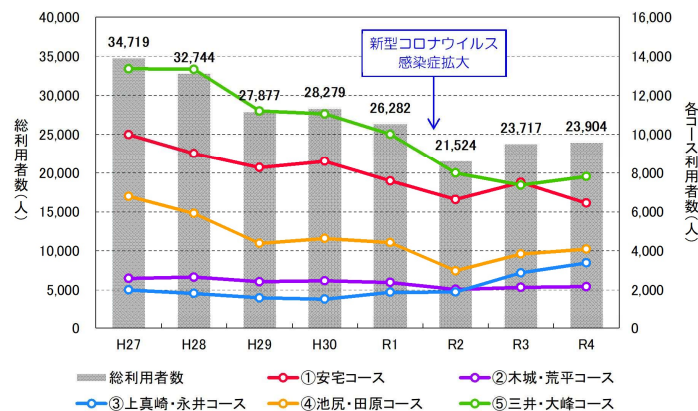


図 ふれあいバスの年度別利用者数の推移

●町民ニーズ

- ・ 日常の移動手段の大半で自家用車利用（家族送迎含む）が占める。一方で JR 九州やタクシー、西鉄バス、ふれあいバスの利用は 10%前後。交通弱者の利用が大部分を占める。
- ・ 外出環境の変化を5年前（コロナ禍前）と比較した結果、外出意欲は減少傾向にある。
- ・ 通院先は町内と町外では、若干町外が多い。施設別では田川病院が最も多く、次いで町立病院。移動手段のうち公共交通の中ではタクシー・ふれあいバス・西鉄バスを利用。
- ・ 買物先は町内と町外で 7:3 と町内が多い。施設別ではバリューリンクと川食、ハローデイの順が多い。移動手段のうち公共交通の中では西鉄バス・タクシー・ふれあいバスを利用。
- ・ 公共交通に対する満足度は JR 九州・西鉄バス・タクシーで満足より不満が多く、ふれあいバスでは同程度の結果。重要度はふれあいバスが高い傾向。
- ・ ふれあいバスに対する要望は、運行本数増が最も多く、次いで運行範囲の拡大。

ふれあいバスの本数増や運行範囲拡大など、利便性向上の検討が求められる

直近 1 カ月の外出時の交通手段（複数回答）

利用した交通手段	全体	池尻	田原	川崎	安真木
1 JR日田彦山線	10.7%	11.3%	6.7%	12.6%	7.5%
2 西鉄バス	8.5%	16.3%	5.6%	8.4%	2.5%
3 タクシー	12.9%	22.5%	16.9%	9.2%	7.5%
4 ふれあいバス	5.9%	6.3%	5.6%	5.4%	7.5%
5 自家用車(自分で運転)	59.7%	42.5%	55.1%	63.2%	80.0%
6 自家用車(家族の送迎)	37.0%	35.0%	29.2%	40.6%	40.0%
7 バイク	2.0%	2.5%	1.1%	2.1%	2.5%
8 自転車	4.2%	5.0%	6.7%	1.7%	12.5%
9 徒歩のみ	12.9%	12.5%	15.7%	13.8%	2.5%
10 その他	4.8%	8.8%	4.5%	4.6%	0.0%
N 値	457	80	89	239	40

□ : 各地域内で1位

□ : 各地域内で2位

□ : 各地域内で3位

●ふれあいバス利用者ニーズ

- ・ ふれあいバス利用者の 8 割が週 1 回以上利用している。
- ・ 満足度は運行ルートや運行時間、車両で 8 割以上は満足しているが、運行本数は不満が 3 割程度ある。

[主な要望] 本数増（午前中）、コメリ・バリューリンク・ハローデイ付近のバス停設置、田川病院への乗り入れ、土日増便、降車ボタン位置を下に

●交通事業者ヒアリング

- ・ 交通事業者全体として人材不足であり、採用者数より退職者数が多い状況。収支状況もコロナ前から回復しきれていない。
- ・ 課題に対応する川崎町の公共交通網の最適化はふれあいバスの再編を軸とし、西鉄バス、JR 九州、タクシーとは接続や利用促進等に努める。
- ・ 川崎町の地域性等からデマンド形式の運行は不向きである。
- ・ 田川市との接続は田川病院までが望ましい。田川市内は別交通機関での移動。

ふれあいバスの再編による公共交通網最適化を検討し、車両台数や路線・便数を増やすなど現状のサービスの見直し
運転手不足対応についても取組みが求められる

6-2. 川崎町の公共交通課題の整理

川崎町の現状や、上位計画、各種調査結果等をふまえ、川崎町が抱える公共交通の課題を以下に整理する。

課題① 町内公共交通の再編効率化による公共交通網最適化の検討

- 川崎町は人口減少及び高齢化が進んでおり、交通弱者の増加が想定される。
- 町北部に集中する住民と町南部などの中山間地域に分散する住民、双方の移動を考慮した検討が求められる。
- JR九州と西鉄バスは町外移動、ふれあいバスが町内移動を担うことを基本に検討し、ふれあいバスはJR九州や西鉄バスとの接続など、田川市方面への移動を考慮した検討が求められる。
- 各種調査結果より、運行サービスは現状のふれあいバスを基本とし、本数増加や運行範囲の拡大など、利便性向上の検討が求められる。
- ▶川崎町はふれあいバスの再編を軸とした、公共交通網最適化が求められる。
- ▶交通事業者の深刻な運転手不足についても考慮した利用促進や担い手確保の支援策の立案が求められる。

課題② 公共交通の利便性向上に向けた取り組みの検討

- 今後川崎町では高齢者が増加し、交通弱者が増えていくことが想定される。公共交通を安心・安全に利用できるよう、計画的な環境整備の更新が求められる。
- 各種調査結果より、ふれあいバス利用者は毎日利用している人が約3割であり、週に1回以上の利用者が約8割である。現在ふれあいバスを利用している人がより使いやすくなるよう、運賃体系の検討等が求められる。
- ▶誰もが安心、便利に利用ができるよう、公共交通のサービス維持・強化が求められる。

課題③ 公共交通の利用機会を創出する利用促進の検討

- 町民アンケート調査結果より、外出環境の変化を5年前（コロナ禍前）と比較すると外出意欲は減少傾向にあった。
- ▶ふれあいバスの利用者の利用頻度増加や普段公共交通を利用していない新規需要、双方を考慮し、丁寧な情報提供や他交通事業者、他分野との連携による利用促進等の検討が求められる。

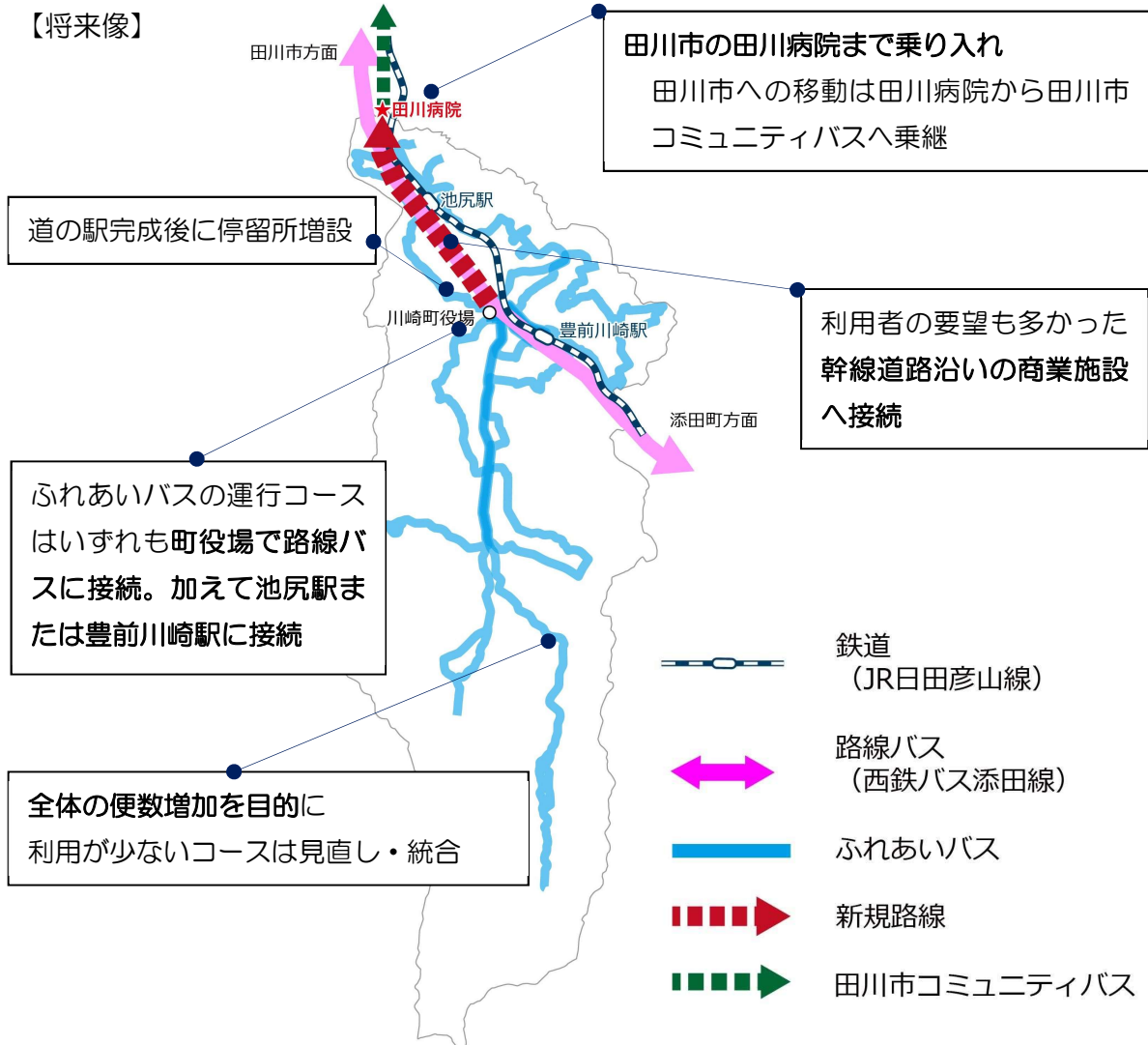
7. 基本方針及び目標

7-1. 川崎町の公共交通の将来像

本計画における公共交通の位置づけ及び公共交通の将来像を示す。

運行については、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」等の活用もふまえて調整を行う。また、将来像の実現に向けた取組みについては、国、他省庁、県などの補助事業の活用を視野に調整を図る。

各交通機関の位置づけ			
地域間幹線	鉄道（JR 日田彦山線）	田川市、添田町をはじめとした 町外の移動手段 として位置付け	「地域間幹線系統補助金」等を活用し、現状の運行水準を確保
	路線バス（西鉄バス添田線）		
支線	ふれあいバス （安宅コース、木城・荒平コース、上真崎・永井コース、池尻・田原コース、三井・大峰コース）	川崎町内の拠点をつなぐ 町内の移動手段 として位置付け	「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」等を活用し、持続可能な運行を目指す。
タクシー		町外・町内の 個別輸送の移動手段 として位置付け	



【各交通機関の具体的な役割】

鉄道（実施主体：JR九州）						
運行路線名	起点	経由地	終点	役割	備考	
JR 日田彦山線	城野駅	池尻駅	添田駅	小倉駅から添田駅をつなぐ町外の移動手段。添田駅からBRTひこぼしラインとの接続も担う。		

路線バス（実施主体：西鉄バス）						
運行系統名	起点	経由地	終点	運行態様	役割	備考
添田線	西鉄後藤寺	川崎町 役場口	めんべい 添田町工場	路線定期	田川市、添田町をつなぐ町外の移動手段。	地域間幹線系統補助事業

※補助事業の活用を記載している系統は、自治体や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。

タクシー（実施主体：田川構内自動車）	
役割	備考
町外及び町内の個別輸送による移動手段。	

ふれあいバス（実施主体：川崎町）							
運行系統名	起点	経由地	終点	運行態様	役割	備考	
安宅コース	福祉センター前	上安宅	福祉センター前	路線定期	町役場から、鉄道、路線バスが運行していない町南部まで運行している町内移動手段。豊前川崎駅で鉄道との接続も担う。	フィーダー補助	
木城・荒平コース		De・愛前		路線定期		フィーダー補助	
上真崎・永井コース		上真崎上		路線定期		フィーダー補助	
池尻・田原コース		三ヶ瀬		路線定期		町役場、池尻駅と接続し、三ヶ瀬、池尻郵便局を経由する。	フィーダー補助
三井・大峰コース		三井団地		路線定期		町役場、豊前川崎駅と接続し、三井団地、島廻を経由する。	フィーダー補助
新規コース		田川病院		路線定期		町役場からハローデイや川食など幹線道路沿いの商業施設へ新たに接続し、田川市の田川病院への乗入れを検討する。田川市内への移動は田川病院から田川市コミュニティバスへの乗り継ぎを検討する。	フィーダー補助 車両購入費補助

※補助事業の活用を記載している系統は、自治体や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。

7-2. 基本方針及び基本目標

本計画の基本方針及び基本目標を以下に示す。

【基本方針】

人が手を取り、町全体で支える。
より良い公共交通へ

川崎町は、年々高齢化率が増えており、公共交通の必要性も高くなっている。しかし、交通事業者の人材不足も深刻な問題となっている。そのため、利用者ニーズへの対応のみならず、交通事業者にも考慮した取組みが必要となる。

今後は交通事業者や近隣自治体と手を取り、行政、利用者、他分野など町全体で支え、本計画期間満了後に川崎町の公共交通が様々な観点からより良くなることを目指し、基本方針とする。

【基本目標】

基本目標① 使いやすく、使い続けられる公共交通

- ▶ 町内移動は現状のふれあいバスを基本に田川市への一部乗入れや運行本数の増加など利便性の向上に取り組む。
- ▶ 町外移動への広域移動は西鉄バス、JR九州、田川構内自動車が担う。ふれあいバスは町外移動手段への接続を図り、広域幹線系統との利用促進に取り組む。

施策①-1 川崎町公共交通網の最適化

施策①-2 公共交通の維持・確保に向けた支援策

基本目標② 町内公共交通のサービスアップによる利便性向上

- ▶ ふれあいバスの利用環境の整備改善や運賃体系の検討、新サービスの導入検討などを行い、利用者の利便性向上に取り組む。

施策②-1 利用環境の整備更新

施策②-2 新たなサービスの導入による利便性向上

基本目標③ 様々な関係機関との共創による利用促進

- ▶ 新たな利用者需要の創出やふれあいバスから広域交通への乗り継ぎ移動の促進策として、西鉄バスやJR九州との協同による情報提供、他分野等との協同による利用促進に取り組む。

施策③-1 事業者と連携した公共交通の情報発信

施策③-2 公共交通の新規需要の創出

8. 施策・事業

8-1. 基本目標に係る具体的な施策・事業

本計画の基本目標を達成するための具体的な施策を示す。

基本目標① 使いやすく、使い続けられる公共交通

施策①-1 川崎町公共交通網の最適化

(実施主体：川崎町、交通事業者)

【取組み】

町外移動

- ▶西鉄バス・JR 九州：「地域間幹線系統補助金」等を活用し、現状の継続・維持を前提に広域移動を担う。

町内移動（ふれあいバス）

- ▶現状のサービスからの再編を前提に利便性の向上を図る。事業については、自家用有償旅客運送の継続を検討する。
- ▶ふれあいバスの各コースは町役場で路線バスに接続を図る。加えて、池尻駅または豊前川崎駅への接続を図る。
- ▶運行については、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」等の活用もふまえて調整を行う。

ア) 運行範囲拡大

- ▶ふれあいバスの再編にあたり、利用者の要望が多かった町役場起点による田川病院への乗入れを検討する。田川病院から田川市内への移動は田川市コミュニティバスへの乗継利用を図る。

また、利用者の要望も多かった幹線道路沿いの商業施設への接続も検討する。

イ) 運行本数の増加

- ▶利用が少ないコースを他コースに統合し、全体の便数増加を検討する。利用が少ないバス停の見直し検討を行い、コースの運行時間の短縮を検討する。

また、車両購入による便数増加についても検討する。車両購入については「地域公共交通確保維持事業国庫補助金」の活用を検討する。

【事業スケジュール】

取組の内容	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
ふれあいバス再編	← 再編準備 →				再編実施		→

基本目標① 使いやすく、使い続けられる公共交通

施策①-2 公共交通の維持・確保に向けた支援策

(実施主体：川崎町、交通事業者)

【取組み】

- ▶ 町民アンケート調査結果より、直近1か月で利用した交通手段で鉄道、路線バス、タクシーはそれぞれ1割程度の利用であった。
- ▶ また、町民アンケート調査結果より、80歳以上の高齢者の30%が免許を保有していて運転すると回答している。
- ▶ 一方で、交通事業者ヒアリング結果より、川崎町の交通事業者においても人材不足が大きな問題となっており、今後も人材不足の進行が懸念されている。
- ▶ 川崎町の広域移動を担う西鉄バス・JR九州・田川構内自動車の維持・確保は大きな課題であり、町による利用促進や担い手確保の支援を検討する。
- ▶ 取り組む事業については、国等の補助の活用を検討する。

【取組み案】

通学定期券補助

- ▶ 川崎町内の高校生を対象に通学時における西鉄バス・JR九州の利用促進の一環として、定期券購入補助を導入する。

【参考：通学定期券補助（福岡県香春町）】

通学に係る定期券購入の費用の一部を補助する。

- ・ 鉄道利用の場合（上限額2万円/年）
- ・ 路線バスの場合（上限額4万円/年）

※鉄道とバスの両方を利用した場合は上限4万円

免許返納者向け公共交通利用助成

- ▶ 公共交通の一角を担うタクシー事業者への支援も含めて、免許返納者向けの公共交通利用助成を導入する。

交通事業者の担い手確保支援

- ▶ 交通事業者の担い手募集等を公共交通の車両内や町内商業施設、町広報等を用いて情報発信を図る。

【事業スケジュール】

取組の内容	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
定期券補助	← 調整	検討 →			適宜実施		→
公共交通利用助成	← 調整	検討 →			適宜実施		→
情報周知活動			検討・調整	(適宜実施)			→

基本目標② 町内公共交通のサービスアップによる利便性向上

施策②-1 利用環境の整備更新

(実施主体：川崎町、ふれあいバス事業者、商業施設等)

【取組み】

- ▶川崎町は高齢化率が約4割であり、今後も高齢化率は増加が予想される。
- ▶ふれあいバス利用者アンケート調査結果より、西鉄バス、JR九州への乗り継ぎ時間への要望や停車ボタンの位置調整など、車両の環境整備に対する要望が挙がっていた。
- ▶ふれあいバスの待ち時間や、西鉄バス、JR九州への乗り継ぎの待ち時間を快適に過ごせるような環境にするため、待合環境や車両内の利用環境など高齢者にとっても利用しやすい環境への整備更新を図る。
- ▶また、ふれあいバス利用者アンケート調査結果より、商業施設内に停留所や待合所新設の要望があった。
- ▶取り組む事業については、国等の補助の活用を検討する。

【取組み案】

ふれあいバス待合環境の整備

- ▶ふれあいバス停留所の老朽化した時刻表の整備や停留所の設置位置等の見直しを検討する。
- ▶商業施設等と連携し、施設内に待合所や停留所の設置を検討する。なお、設置費用は商業施設等における利用者向上の観点から協賛金等の協力体制の構築など、町や事業者以外の負担についても検討する。

ふれあいバス利用環境の整備

- ▶利用者からの要望把握に努め、可能な範囲で高齢者にとっても利用しやすい車両の設備更新を検討する。

【事業スケジュール】

取組の内容	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
待合環境の整備	←		検討・調整（適宜実施）				→
利用環境の整備	←		要望調査・検討・調整（適宜実施）				→

基本目標② 町内公共交通のサービスアップによる利便性向上

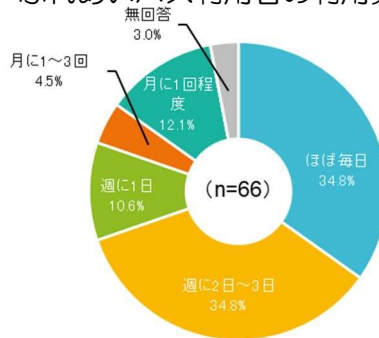
施策②-2 新たなサービスの導入による利便性向上

(実施主体：川崎町、ふれあいバス事業者)

【取組み】

- ▶ 現在、ふれあいバスの運賃は大人（中学生以上）100円、小学生以下は無料、障がい者は50円となっている。
- ▶ ふれあいバス利用者アンケート調査結果より、ふれあいバス利用者は毎日利用している人が約3割であり、週に1回以上の利用者が約8割である。
- ▶ 現在ふれあいバスを利用している人がより使いやすくなるよう、運賃体系について検討する。
- ▶ また、ふれあいバスの利便性向上を図るため、交通DX^{*1}など新サービスの導入を検討する。

ふれあいバス利用者の利用頻度



【取組み案】

ふれあいバス回数券・定期券の導入

- ▶ 高頻度で利用する人がお得に使えるよう、回数券及び定期券の導入を検討する。

バスロケーションシステム^{*2}の導入

- ▶ バスの位置情報をリアルタイムで把握できるよう、バスロケーションシステムの導入を検討する。
- ▶ バスロケーションシステムの導入には国等の補助の活用を検討する。

【事業スケジュール】

取組の内容	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
回数券・定期券の導入			検討・調整（適宜実施）				
バスロケーションサービスの導入			検討・調整（適宜実施）				

※1：DX（デジタル・トランスフォーメーション）とは、データやデジタル技術を活用して、生活や働き方に革新をもたらす概念のこと

※2：バスロケーションシステムとは、GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

基本目標③ 様々な関係機関との共創による利用促進

施策③-1 事業者と連携した公共交通の情報発信

(実施主体：川崎町、交通事業者)

【取組み】

- ▶ 本計画による基本方針では川崎町の公共交通体系に大きな変化はないが、ふれあいバスの一部田川市への乗入れ等、再編により仕組みの変化が想定される。
- ▶ 利用者に抵抗なく利用してもらうため、運行概要や再編による変更点、より便利になったポイントなど、丁寧な情報発信に努める。

【取組み案】

公共交通を一括した情報提供

- ▶ ふれあいバスや西鉄バス、JR 九州、タクシー、田川病院から田川市内へ乗り継げる田川市コミュニティバスのダイヤや運賃、電話番号等を一つの情報としてまとめることで公共交通の利用促進を図る。
- ▶ モビリティ・マネジメント^{*1}の観点から、公共交通を利用することで自家用車より環境や健康に配慮していることについても情報提供を行う。

【参考：指宿市のりものガイド（指宿市）】



鹿児島県指宿市では、指宿市内の路線バス・コミュニティバス・予約型乗り合いタクシー・JR 指宿枕崎線・フェリーなんきゅうの情報を網羅した、「指宿市のりものガイド」を作成している。

住民周知のための情報発信

- ▶ ふれあいバスの運行概要や再編による変更点、より便利になったポイントなど、町広報やHP等で情報発信を行い、利用者の安定した継続利用など利用促進に努める。
- ▶ 公共交通を一括した情報提供等を車両内に常設し、乗継の利用促進を図る。
- ▶ 公共交通を用いた都市圏への移動方法や所要時間等の情報を提供し、利用促進を図る。

オープンデータの活用

- ▶ ふれあいバスの運行ダイヤや停留所などを GTFS^{*2}（バス情報フォーマット）データ化し、検索サービスの構築を行うことで、より情報が入手しやすい環境の整備を図る。

【事業スケジュール】

取組の内容	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
情報発信活動	←	ふれあいバスの再編	前・再編後に	適宜実施			→
公共交通を一括した情報提供	←		準備・周知活動				→
オープンデータの活用	←		検討・調整（適宜実施）				→

※1：モビリティ・マネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」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状態」へと少しずつ変えていく取組みのこと

※2：GTFS（標準的なバス情報フォーマット）とは、バス事業者と経路検索サービスや地図サービス等の情報利用者との情報の受渡しを目的として策定された共通フォーマット。国土交通省により2016年から標準化が進められている。

基本目標③ 様々な関係機関との共創による利用促進

施策③-2 公共交通の新規需要の創出

(実施主体：川崎町、交通事業者、周辺自治体等)

【取組み】

- ▶ 各種調査結果より、自家用車（自分で運転・家族の送迎）での移動が約9割であり、公共交通の利用はそれぞれ1割程度である。
- ▶ 外出環境の変化として、5年前（コロナ禍前）より外出意向が減少している傾向にある。
- ▶ 交通事業者間や他分野連携、周辺自治体とも連携を行い、普段自家用車等での移動をしている層や外出頻度が減少している層にも公共交通を利用してもらうきっかけの創出を検討する。

【取組み案】

イベントの開催

- ▶ ふれあいバスを利用して川崎町を周遊するような体験型イベントの開催やかわさきフェスタ等のイベント時にふれあいバス体験乗車など身近に触れ合えるような機会づくりを検討する。

地域間連携による乗継割引

- ▶ 田川病院等でふれあいバスから田川市コミュニティバスへの乗り継ぎ時に運賃割引を検討する。

商業施設との連携割引

- ▶ ふれあいバス利用時に商業施設のクーポンが配布される等のサービスを行い、ふれあいバス・商業施設双方の利用者増加を検討する。

日常的な利用目的の新規創出

- ▶ 通院や買い物利用以外にも日常的にふれあいバスを利用してもらうため、小規模なイベントの開催や町内行事等の広告にふれあいバスでのアクセス方法の記載などを検討する。

【参考：体験型周遊イベント

テリハクエスト（のるーと）



福岡市東区のアイランドシティにある飲食店や商業施設をAIオンデマンドバス「のるーと」で周遊しながら、アイランドシティ島内に散りばめられたミッションに挑戦する単発イベント。島内の様々な店舗・施設の協力のもと、第三回まで実施している。

【事業スケジュール】


取組の内容	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
イベントの開催	←		検討・調整（定期的に実施）				→
地域間連携による乗継割引	←		検討・調整（適宜実施）				→
商業施設との連携	←		検討・調整（定期的に実施）				→
日常的な利用目的の新規創出	←		検討・調整（定期的に実施）				→

9. 目標値の設定と達成状況評価のスケジュール

9-1. 数値目標と目標値の設定

本計画の達成状況进行评估するための数値指標及び目標値を示す。

【評価指標Ⅰ 町内公共交通の利用者数】

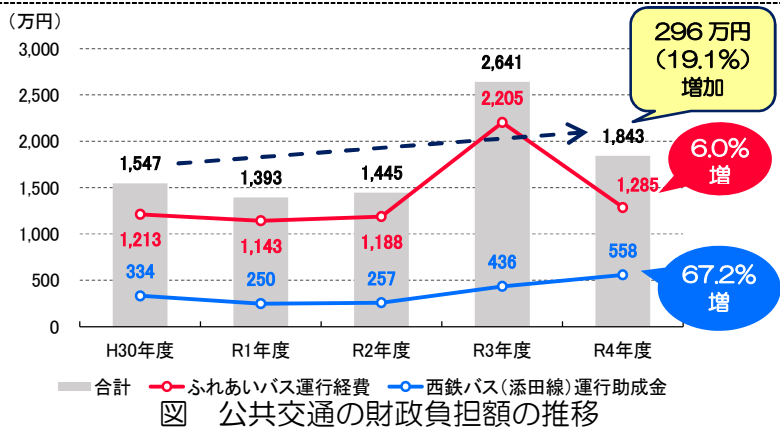
現況値と目標値	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 現況値（令和4年度） 23,904人 </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">➔</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 目標値（令和12年度） 26,400人 </div> </div>						
評価設定の理由	<p>▶ふれあいバスの再編、利用促進等の効果を利用者数の増減で確認。</p> <p>▶令和2年（2020年）3月に策定されたまち・ひと・しごと創生 第2次川崎町総合戦略より、ふれあいバスの利用者数の目標人数が29,000人（令和6年度（2024年度））となっており、現状値から6年後に約1.08倍の増加率を目標としている。</p>						
目標値の算定根拠	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">指 標</th> <th style="width: 30%;">平成30年度 (2018年度)</th> <th style="width: 30%;">令和6年 (2024年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ふれあいバス利用者数</td> <td>26,872人 (H29.10~H30.9)</td> <td>29,000人 (R5.10~R6.9)</td> </tr> </tbody> </table>	指 標	平成30年度 (2018年度)	令和6年 (2024年度)	ふれあいバス利用者数	26,872人 (H29.10~H30.9)	29,000人 (R5.10~R6.9)
	指 標	平成30年度 (2018年度)	令和6年 (2024年度)				
	ふれあいバス利用者数	26,872人 (H29.10~H30.9)	29,000人 (R5.10~R6.9)				
<p>▶新型コロナウイルス感染症の影響等により、ふれあいバスの利用者数は令和2年度（2020年度）で減少している。一方、アフターコロナへの転換や上位計画、関連計画でのふれあいバスに関する取組み、本計画でのふれあいバスの再編、利用促進等による利用者数の増加を目指す。</p> <p>▶まち・ひと・しごと創生 第2次川崎町総合戦略で定めている指標と同様の増加率とし、令和12年度（2030年度）は令和4年度（2022年度）の約1.11倍である26,428人 ÷ 26,400人を目標とする。</p>							
 <p style="text-align: center;">図 ふれあいバスの目標利用者数への推移</p>							
データ取得方法	▶ふれあいバス事業者が記録している乗降データより毎年計測する。						

【評価指標Ⅱ 町内公共交通の収支率】

現況値と目標値	<p>現況値（令和4年度）</p> <p>15.8%</p> <p>➔</p> <p>目標値（令和12年度）</p> <p>17.5%</p>
評価設定の理由	▶町内公共交通の見直しによる収支率の推移を確認。
目標値の算定根拠	<p>▶令和4年度（2022年度）のふれあいバスの収支率 $\text{運賃収入（203万円）} \div \text{運行経費（1,285万円）} = 15.8\%$</p> <p>▶評価指標Ⅰより、令和12年度（2030年度）の利用者の増加率を11%としている。運賃収入も比例して11%増加を目標とする。</p>
データ取得方法	▶事業者報告書、決算報告書等の資料より毎年計測する。

【評価指標Ⅲ 川崎町民一人あたりの公共交通の行政負担額】

現況値と目標値	<p>現況値（令和4年度）</p> <p>1,200円/人</p> <p>➔</p> <p>目標値（令和12年度）</p> <p>1,200円/人</p>
評価設定の理由	▶町内公共交通の見直しによる行政負担額の推移を確認。
目標値の算定根拠	<p>▶令和4年度（2022年度）の行政負担額 $\text{西鉄バス添田線運行助成金（558万円）} + \text{ふれあいバス運行経費（1,285万円）} = 1,843\text{万円}$</p> <p>▶一人あたりの行政負担額 $1,843\text{万円（行政負担額）} \div 15,176\text{人（令和2年度国勢調査人口）} = 1,214\text{円} \approx 1,200\text{円}$</p> <p>▶将来的な燃料費高騰などの運行経費増加を考慮し、西鉄バス添田線及びふれあいバスの行政負担額の現状維持を図る。</p>
データ取得方法	▶普通会計決算より毎年整理する。



【評価指標Ⅳ 地域公共交通の満足度】

現況値と目標値	<p>現況値（令和5年度）</p> <p>51.8% （満足度調査において「満足」、 「やや満足」の回答割合）</p> <p>➔</p> <p>目標値（令和12年度）</p> <p>57.5% （満足度調査において「満足」、 「やや満足」の回答割合）</p>
評価設定の理由	<p>▶ふれあいバスの再編、サービスアップによる利用者満足度を確認。</p>
目標値の算定根拠	<p>▶町民アンケート調査結果より、ふれあいバスの満足度調査において「満足」、「やや満足」の回答割合で検証を行う。</p> <p>▶現在のふれあいバス利用者の満足度上昇を図りつつ、新規利用者の高い満足度の獲得を目指す。</p> <p>▶評価指標Ⅰより、令和12年度（2030年度）の増加率を11%としている。ふれあいバスの満足度も11%増加を目標とする。</p>
データ取得方法	<p>▶同様の設問を掲載した町民アンケート調査より計画の中間期及び最終期で整理する。</p>

【評価指標Ⅴ 外出意欲の変化】

現況値と目標値	<p>現況値（令和5年度）</p> <p>22.2% （5年前と比較して外出意欲が増 加している割合）</p> <p>➔</p> <p>目標値（令和12年度）</p> <p>24.6% （5年前と比較して外出意欲が増 加している割合）</p>
評価設定の理由	<p>▶ふれあいバスの再編、サービスアップによる外出意欲の変化を確認。</p>
目標値の算定根拠	<p>▶町民アンケート調査結果より、5年前と比べた外出意欲「外出頻度が増えた、行きたい場所が増えた、外出したい気持ちになった」の回答割合で検証を行う。</p> <p>▶令和5年度（2023年度）調査がコロナ禍前との比較であることや上位計画や関連計画での賑わいに関する取組み、本計画での利用促進施等による外出意欲の増加を目指す。</p> <p>▶評価指標Ⅳより、令和12年度（2030年度）の増加率を11%としている。外出意欲の増加率も11%増加を目標とする。</p>
データ取得方法	<p>▶同様の設問を掲載した町民アンケート調査より計画の中間期及び最終期で整理する。</p>

9-2. 達成状況評価のスケジュール

計画の評価にあたっては、各年度の事業実施状況の評価（プロセス評価）、計画の中間期（令和9年度）および最終期（令和12年度）には、目標達成状況の評価（効果の評価）を行う。

	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
事業実施状況の評価 (プロセス評価)	●	●	●	●	●	●	●
各年度で実施							
目標達成状況の評価 (効果の評価)	★	★	★	★	★	★	★
計画の中間期・最終期で実施							

★…評価指標Ⅰ～Ⅲは各年度で目標達成状況の評価を実施する。

★…評価指標Ⅰ～Ⅴは計画の中間期・最終期で目標達成状況の評価を実施する。

【事業実施状況の評価（プロセス評価）について】

- 各年度初めに、当該年度で実施する事業計画案（PLAN）について地域公共交通会議で承認を得た後、各種事業を実施（DO）。
- 当該年度の年度末には事業計画内容に沿って適切に事業が実施されたかを評価（CHECK）。実施できなかった事業については次年度に向けた改善案を提示（ACTION）。
- 翌年度、上記と同様の流れに沿って、事業プロセスに関するPDCAサイクルを展開。

【目標達成状況の評価（効果の評価）について】

評価指標Ⅰ～Ⅲ	評価指標Ⅳ～Ⅴ
<ul style="list-style-type: none"> 各年度で目標達成状況の評価。 評価の結果により改善の必要性が生じた際は、次年度以降において改善を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和9年度に計画中間期として目標達成状況の評価。 評価の結果により改善の必要性が生じた際は、令和10年度以降において改善を実施。
<ul style="list-style-type: none"> 令和12年度には計画最終期として、上記同様に「数値目標と目標値の設定」に示す指標の達成状況の評価。 その後、計画評価の結果やその時の社会情勢をふまえ、地域公共交通計画見直し等の手続きを実施し、計画全体に関するPDCAサイクルを展開。 	

