

会議等報告書

1 会議等名	糸島市地域公共交通会議（第18回）
2 開催日時	平成28年11月21日（月） 15時00分 ~ 16時50分
3 開催場所	糸島市役所 新館4階 4号会議室
4 出席者	別紙のとおり
5 協議事項	<p>（1）糸島市地域公共交通網形成計画策定について</p> <p>事務局より、公共交通の問題点・課題について説明（別紙資料1参照）</p> <ul style="list-style-type: none">・自主運行バスとはどういう形態のバスなのか。（委員） <p>市と校区の協働により運行している自家用車両によるバス。市の車両を校区に貸与し、燃料費や保険料ほか車両維持等の経費を市が直接支払っている。校区の役割としては、ボランティア運転手の確保と事務的な仕事を受け持ってもらっている。運賃は無料である。（事務局）</p> <p>運行計画はどこが策定しているのか。（委員）</p> <p>自主運行バス協議会が運行計画を作成し、市に認定申請を行う。市は運行計画を審査し計画の認定を行う。（事務局）</p> <p>平成18年に登録を要しない運行形態についての通達が出されている。通達や法令に抵触しない形の運行としていただきたい。（委員）</p> <ul style="list-style-type: none">・19ページの糸島市の財政負担状況について、事業者として糸島市の負担状況をどのように考えているか。他自治体と比較してどういう状況か。（委員） <p>他の自治体においても同様以上に補助をいただいている。伊万里市は糸島市より補助額が大きい。（委員）</p> <ul style="list-style-type: none">・赤字運行であることは分かるが、住民の移動手段の確保のためにも一定の補助額の確保は必要。また、バス路線上であればバス停以外でも乗車できるようにならないか。以前も提案し、道路交通法などの問題があり難しいと聞いた。法は守らなければならないと思うが、保育園バスなどは道路上に停めて乗降している。矛盾しているのではないか。高齢者が無理せずにバスを利用できるような環境を作ってほしい。免許証の自主返納に対する対応も考えて欲しい。（委員）

5 協議事項

バスの乗降について、郊外部でのフリー降車というのは行っているが、フリー乗車は行っていない。フリー降車であれば安全上問題のない場所を選んで停めることができるが、フリー乗車はそれができないため難しいと考えている。(委員)

免許証自主返納の対策については、今回策定する計画の中において触れていく必要があるのではないかと考えている。(会長)

(株)ケー・シー・エス吉田氏よりアンケート調査結果について説明(資料1:P36~65)・P18の交通空白地域の図において左下(筑前深江駅から福吉駅間の南側)に公共交通が全くない状況であるが、どのような状況か。また、P38において外出目的について尋ねており、通院が最も多く、次に買い物となっているが、公共交通を利用している人は割合として低い。なぜ公共交通を利用しないのか。P52で公共交通を利用しない理由についての記載があるが、利用したいが利用していない人の意見として「自宅や目的地から駅・バス停が遠い」「利用したい時刻にバスがない」などの意見があがっていた。自宅からバス停まで遠い方は、行きは徒歩でバス停まで行きバスを利用するだろうが、帰りは買い物の荷物が重く最寄バス停から徒歩で帰宅するのがつらい状況等もあるため、やはり自家用車が必要であり、免許証の自主返納が進んでいないのではないかと。市内の隅々までバス路線を敷くことは現実的に困難であるため、最寄りのバス停が自宅から遠い方のことも考え、そこから先タクシー移動できるような仕組みが必要と考える。(委員)

1点目の質問である、交通空白地域について、この地域は中山間地域であり住宅の張り付きがほとんどない地域というように認識している。2点目の質問である、公共交通を利用したいが利用できていない状況については、アンケート調査の分析が終わっていない部分もあるため、今後分析を進めていきたい。また、ご指摘があったタクシー利用の観点について、タクシーも公共交通機関であるため、今後の計画策定の際にはタクシーについても盛り込んでいきたい。(事務局)

アンケート調査において、お住まいの地域と併せて外出の際の出発時刻・帰宅時刻についても尋ねている。この出発・帰宅時刻と現在のバス時刻表とを照らし合わせて、詳細に分析を進めていきたい。(KCS)

・利用者の年齢層はどのような層が多いのか。(委員)

高齢者の利用が多いと考えている。(事務局)

利用が多い高齢者が利用しやすい公共交通となることを望む。また、アンケート結果の公共交通を利用しない理由(P52)の中で、「遅れることがあるため」というものがあるが、どういうことか。(委員)

遅れが出ている理由として2点ある。1点目は九大線の遅れであり、時刻設定が過密であるため、折り返しが間に合わないことが多くある。2点目は前原今宿線で、国道を走る路線であるため、渋滞に巻き込まれた場合に遅れが生じる。また、先ほど委員からご指摘のあったバス停からのタクシー利用については、バス停に昭和タクシーのフリーダイヤルを掲載しており、連絡をもらえばバス停まで迎車するようになっている。(委員)

・P62で「今後利用が落ち込むと国や県の補助を受けられなくなり」とあるが、どういうことか。(委員)

国庫補助幹線系統であれば、輸送量が15名を下回ると補助を受けられなくなる。(委員)

5 協議事項

- ・アンケート結果の、不満 = ニーズなのか。不満の中からニーズを見つける必要があるのではないかと考えるがどうか。(委員)
ご指摘のとおりだと考えている。高齢者のアンケート集計まで含めて分析する必要があるが、高齢者アンケートの集計がまだのため、そこまでできていない。ニーズについては、公共交通を利用している人の不満はそのままニーズととらえることができるが、自動車をお持ちの方の回答も多く、そのような方の不満は優先順位としては低くなると考える。現在はアンケート結果の単純集計しかしていないため、今後、免許や自由に使える自動車を持たない人を抽出し、その人たちの利用しない理由を分析すればニーズに近いものが得られるのではないかと考えている。(KCS)
- ・JR を利用している人が圧倒的に多いが、バス利用の方、JR 利用の方と分けて分析することとなるのか。(委員)
クロス集計をかけることにより、より詳細な分析は可能である。(KCS)
- ・路線バスの欄に「西鉄バス」と記載がある。糸島市内で西鉄バスは運行していないため、市外でのバス利用でダブルカウントとなるのではないか。(委員)
・「利用したい時間にバスがない」という意見が多くあったが、路線によっても人によってもニーズは違う。バス事業者としても頭が痛い部分であり、難しい。「時刻表や運賃、乗り方などがよく分からない」という意見があったが、小学校における「バスの乗り方教室」を開催しており、今後大人の方に向けても実施していきたい。(委員)
分かりやすい時刻表や乗り方など、利用者への情報提供についても責任をもって取り組む必要がある。(会長)
- ・バスだけでは移動ニーズを満たすことはできない。タクシーも含めた検討が必要と考える。また、資料の P44 の市内と市外の割合の合計が 100%となっていない。複数回答可で合計が 100%とならない部分については注釈が必要と考える。(委員)
- ・P51 に公共交通に対する不満・要望点についての記載があるが、路線バスを利用している人の意見とコミュニティバスを利用している人の意見など、利用している公共交通機関別の集計は可能か。(委員)
利用している交通機関の項目で複数回答している方については、どの交通機関に対する意見かを把握することはできないが、路線バスのみ、コミュニティバスのみを利用していると回答された方の意見であれば交通機関ごとの分析は可能である。(KCS)
- ・形成計画策定に向けては、アンケートの分析を行った後、その結果をどのように計画に反映していくかが大変重要である。ヘビーユーザーに合わせるのか、広く利用者を見込めるようにするのか、自治体としての予算の面、また観光面などを含めて策定する必要がある。市域面積も広いと、地域ごとにニーズも違うと考える。(委員)
- ・フリー乗車の件については、警察行政として必要なところには意見を申し上げることとなる。また、糸島市における免許証の自主返納の現状について、免許保有者の規模が類似している大野城市、宗像市、筑紫野市と比較をすると、自主返納の件数は少ない。糸島市は 85 人、宗像市は 225 人、大野城市が 110 人、筑紫野市が 124 人と糸島市の返納率は低い状況にある。糸島市においても自主返納の希望を持っている高齢者も増えてきているため、自主返納者に対するサービスの充実をお願いしたい。(委員)
- ・地域によって課題も違う中、一律に議論することはできない。地域に特化した解決策を実施し、1 地域ずつ課題を解消していく必要があるのではないか。(委員)

<p>5 協議事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・以前は地域ごとの協議会を開催し、路線を残すための取組みを行っていた。そのためには自治体、事業者、地域の三者が協働して取り組む必要がある。予算も際限なくあるわけではない中で、市民に喜んでもらえる公共交通を目指していきたいと考えている。(会長) (3) その他 ・バス乗務員の運行労務管理の観点から乗務員代表の委員から資料をいただいている。説明をお願いしたい。(事務局) ・乗務員と運行管理者を兼務している観点からご説明したい。現状コミュニティバス乗務員の拘束時間について、法に違反することはできないため、一人一人の勤務時間の管理を行っている。今後、会議の中で便数を増やすとなると拘束時間が長くなり、更なる乗務員の人件費等が増加する可能性があることについてご承知おきいただきたい。 ・次回の会議日程について調整したい。(事務局) 日程調整の結果、1月25日(水)15時から次回の会議を開催することに決定。
<p>6 決定事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査の最終結果については後日委員宛て送付する。 ・次回の会議開催は、平成29年1月25日(水)15時から。会場は後日連絡。
<p>7 懸案事項</p>	<p>特になし。</p>

糸島市地域公共交通会議【第18回】

平成28年11月21日(月)15時～
糸島市役所 新館4階 404会議室

委員出欠 別紙「委員名簿」(P2)参照

1 会長あいさつ

2 経過報告

3 協議

(1) 糸島市地域公共交通網形成計画策定について (資料1)

- ・公共交通の問題点・課題について
- ・アンケート結果について
- ・今後の検討の進め方について

別紙資料参照

【事務局説明】

(2) その他

次回会議; 1月 日()15:00～
(予定協議案件)
地域公共交通網形成計画(案)について

糸島市地域公共交通会議委員名簿(敬称略)

平成28年11月21日開催

	氏名	所属・役職	規程第3条	出欠、代理出席
会長	馬場 貢	糸島市 企画部長	糸島市長又はその指名する者	
副会長	柚木 利道	糸島市行政区長会 会長	市民代表	
委員	小島 裕之	昭和自動車株式会社 自動車事業本部 課長	一般乗合旅客自動車運送事業者	
委員	森田 秀規	昭和自動車株式会社 タクシー事業部 福岡西部事業所 所長	一般旅客自動車運送事業者	代理出席 松崎 義行 (タクシー事業部管理部長)
委員	小山 登	一般社団法人福岡市タクシー協会 常務理事	旅客自動車運送事業者の団体	
委員	中原 輝夫	JR筑前前原駅 駅長	その他市長が必要と認める者	×
委員	友池 隆	糸島市シニアクラブ連合会 会長	市民代表	
委員	西 正博	九州運輸局 福岡運輸支局長	九州運輸局長又はその指名する者	代理出席 河津 隆幸 (首席運輸企画専門官)
委員	池川 寿美	昭和自動車株式会社 バス乗務員代表	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	
委員	大枝 良直	九州大学大学院 工学研究院 環境都市部門 准教授	学識経験を有する者	
委員	堺 裕之	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 交通総務係長	その他市長が必要と認める者	
委員	中村 智	福岡県 糸島警察署 交通課長	糸島警察署長又はその指名する者	
委員	林田 雄二	福岡国道事務所 福岡西維持出張所長	市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者	代理出席 中野 浩三 (管理第二係長)
委員	酒井 一郎	福岡県福岡県土整備事務所 前原支所 庶務課長	市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者	
委員	友池 光洋	糸島市 建設都市部 建設課長	市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者	
委員	林 良典	糸島市 建設都市部 都市計画課長	その他市長が必要と認める者	

<任期> 平成28年2月12日～平成30年2月11日

<オブザーバー>

<委託事業者>

吉田 貴博	(株)ケー・シー・エス九州支社
-------	-----------------

<事務局>

阿部 聡寛	糸島市 企画部 地域振興課長
岡崎 正幸	糸島市 企画部 地域振興課 課長補佐兼公共交通係長
木村 直人	糸島市 企画部 地域振興課 公共交通係 主査

糸島市地域公共交通会議

資料

1. 糸島市の地域特性	1
2. 糸島市の地域公共交通の現状	10
3. 糸島市地域交通計画の進捗状況の把握	20
4. 上位・関連計画における地域公共交通の役割の整理	32
5. 各種アンケート調査の実施結果	36
6. 市民および地域の公共交通に関する意向	51
7. 地域公共交通の問題点・課題の整理	56

平成 28 年 11 月 21 日

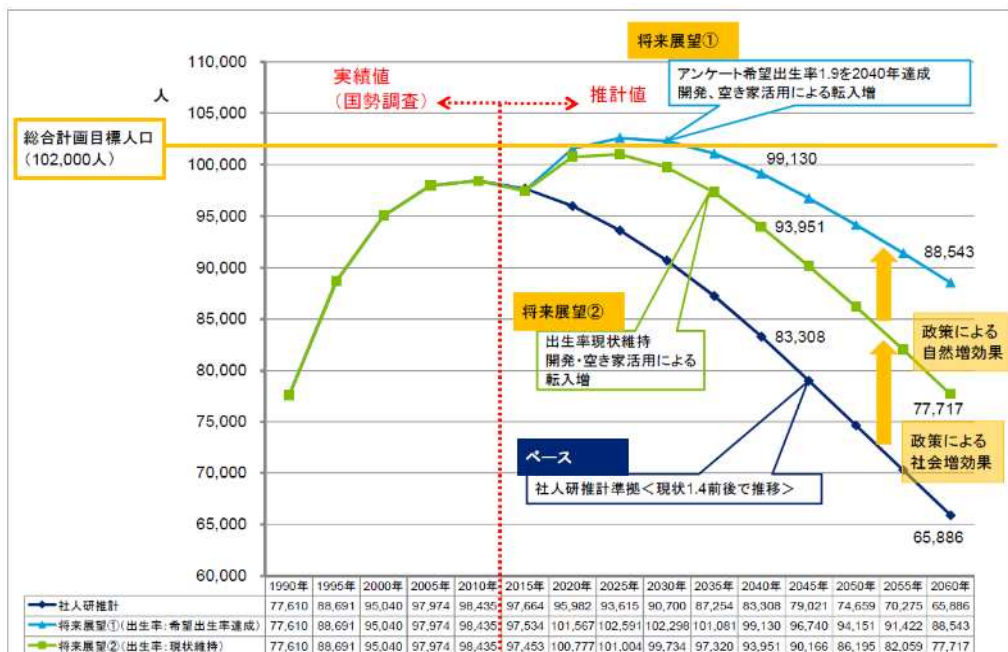
1 . 糸島市の地域特性

1-1 人口の推移と人口分布

1) 人口の推移

○糸島市の総人口は、1970年(昭和45年)から増加し、2010年(平成22年)をピークに減少に転じ、2040年(平成52年)には8.3万人、2060年(平成72年)には6.6万人となると見込まれている。

糸島市では平成27年度に「まち・ひと・しごと創生糸島市総合戦略」を策定し、その各種施策を確実に実施することにより、自然増及び社会増効果を見込み、2020年(平成32年)に、本市の総合計画の目標である、10万2千人をほぼ達成し、以後、2040年(平成52年)に9万9千人、2060年(平成72年)に8万9千人の人口を維持するとしている。

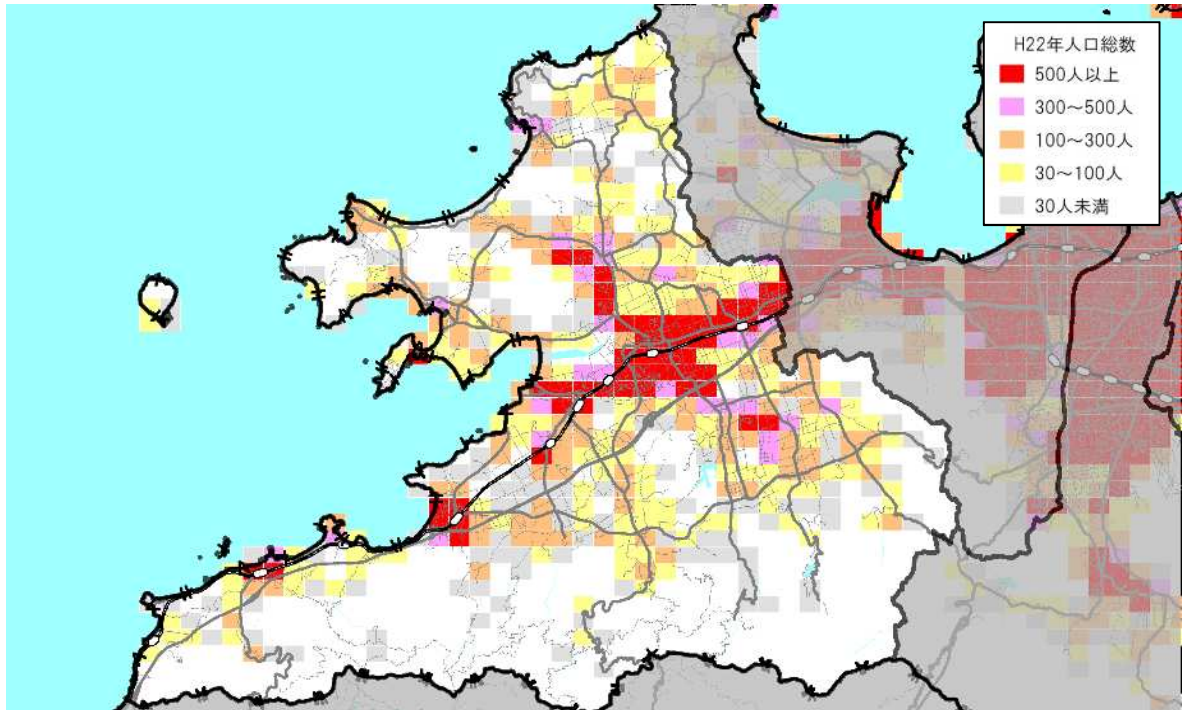


出典：糸島市人口ビジョン

図 糸島市の人口推移と将来推計人口

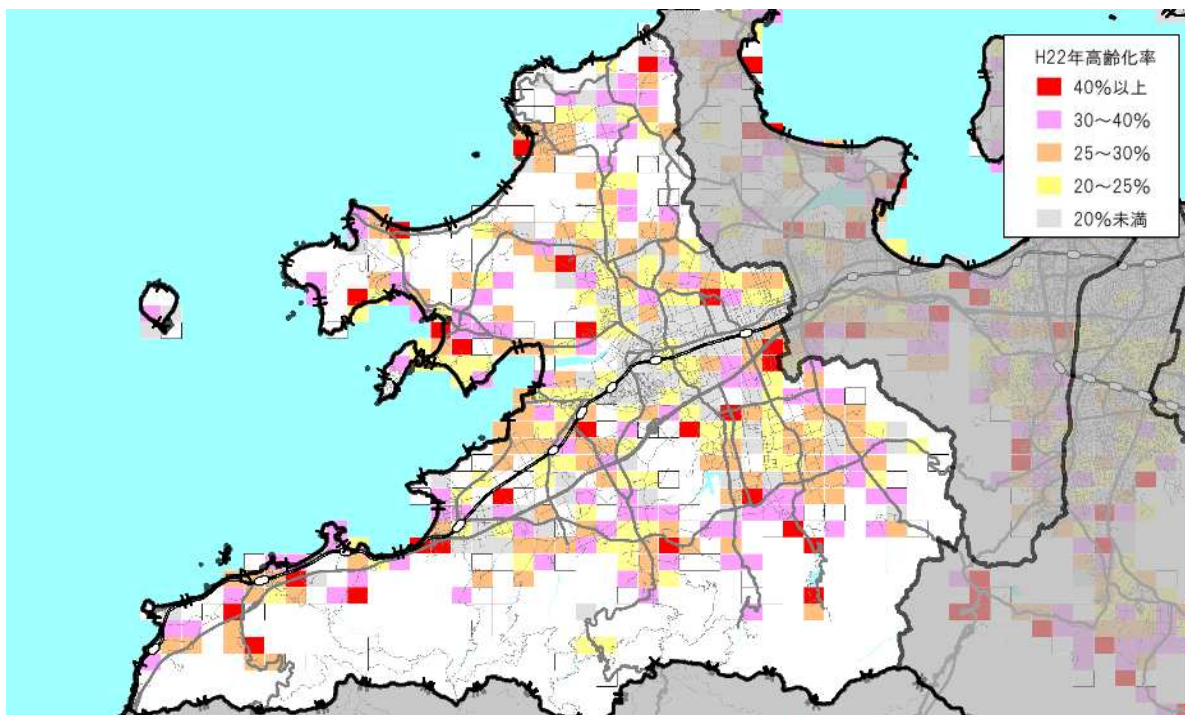
2) 人口の分布

○人口は JR 筑肥線沿線に集中しており、その他、志摩地区の一部や曾根地区で集中している。
 また、高齢化率をみると、高齢化率が 40%を超えている箇所が点在しており、高齢化問題が顕著となっている。



出典：平成 22 年国勢調査

図 糸島市の 500mメッシュ総人口 (H22)



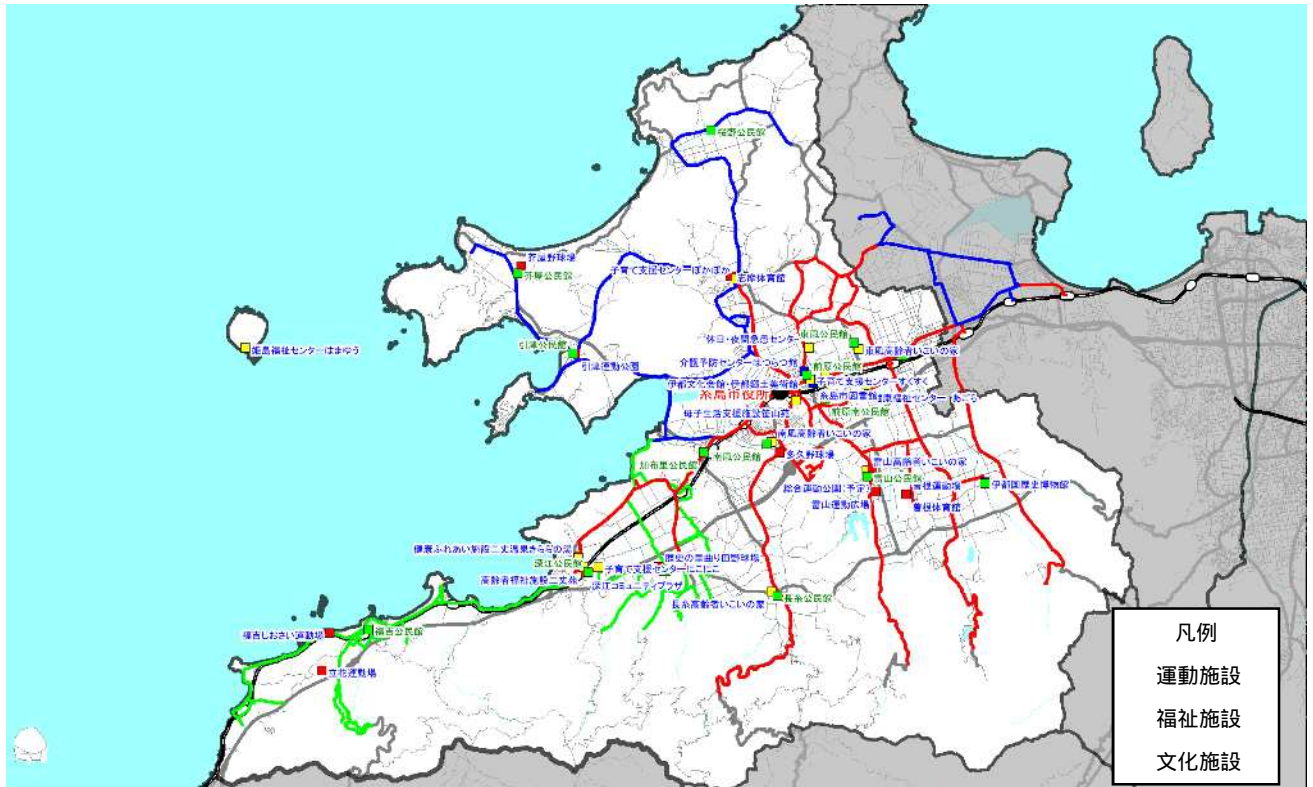
出典：平成 22 年国勢調査

図 糸島市の 500mメッシュ高齢化率 (H22)

1-2 主要施設の立地状況

1) 公共施設

糸島市内には各地区において、公民館、運動施設、福祉施設が立地している。
総合運動公園が雷山運動広場隣接地に平成35年完成をめざし、整備を進めている。



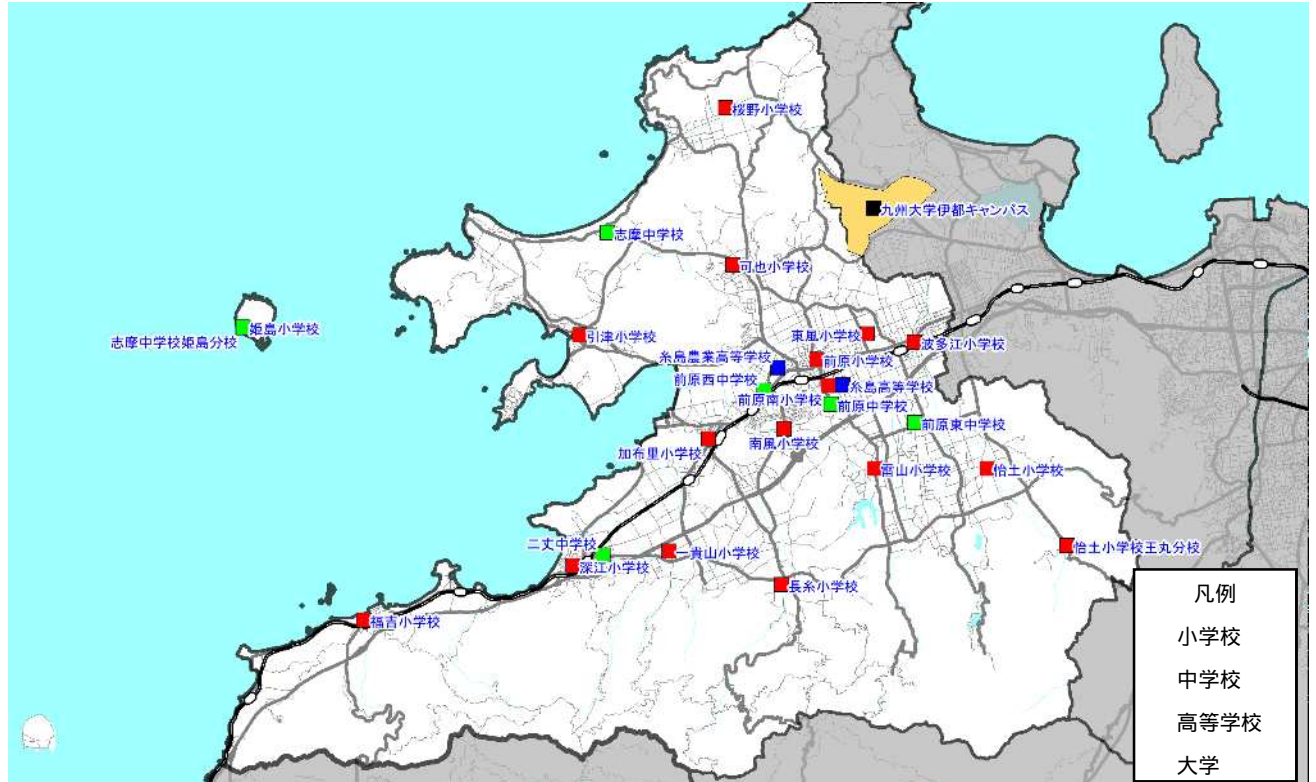
出典：糸島市 HP

図 糸島市の公共施設の分布

2) 教育施設

糸島市内には小学校が17校(うち分校1校)、中学校が7校(うち分校1校)、高校が2校立地している。

また、糸島市と福岡市西区に跨るエリアに九州大学伊都キャンパスが立地している。



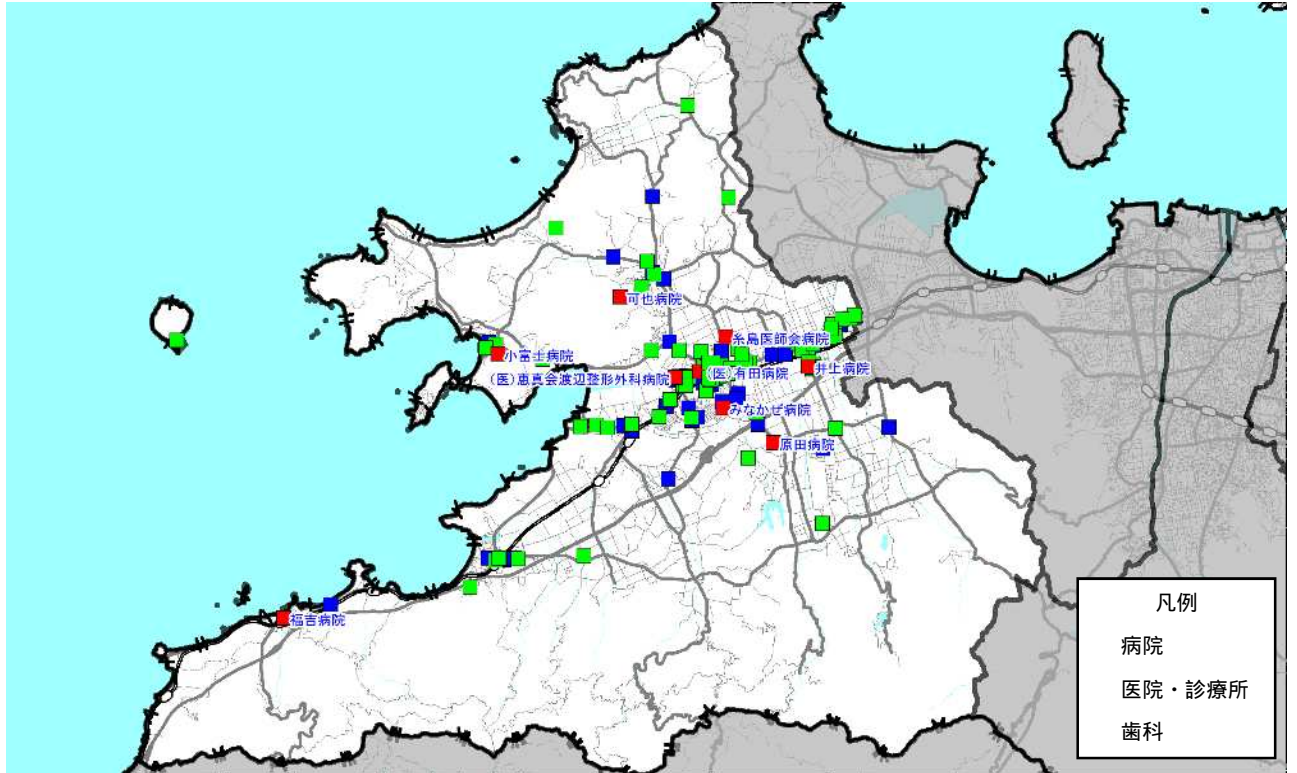
出典：糸島市 HP

図 糸島市の教育施設の分布

3) 医療施設

医療施設は筑肥線沿線に多く立地している。

特に市民が良く利用する病院としては、前原地区の医師会病院や、志摩地区の小富士病院、可也病院、二丈地区の福吉病院などがある。



出典：国土数値情報

図 糸島市の医療施設の分布

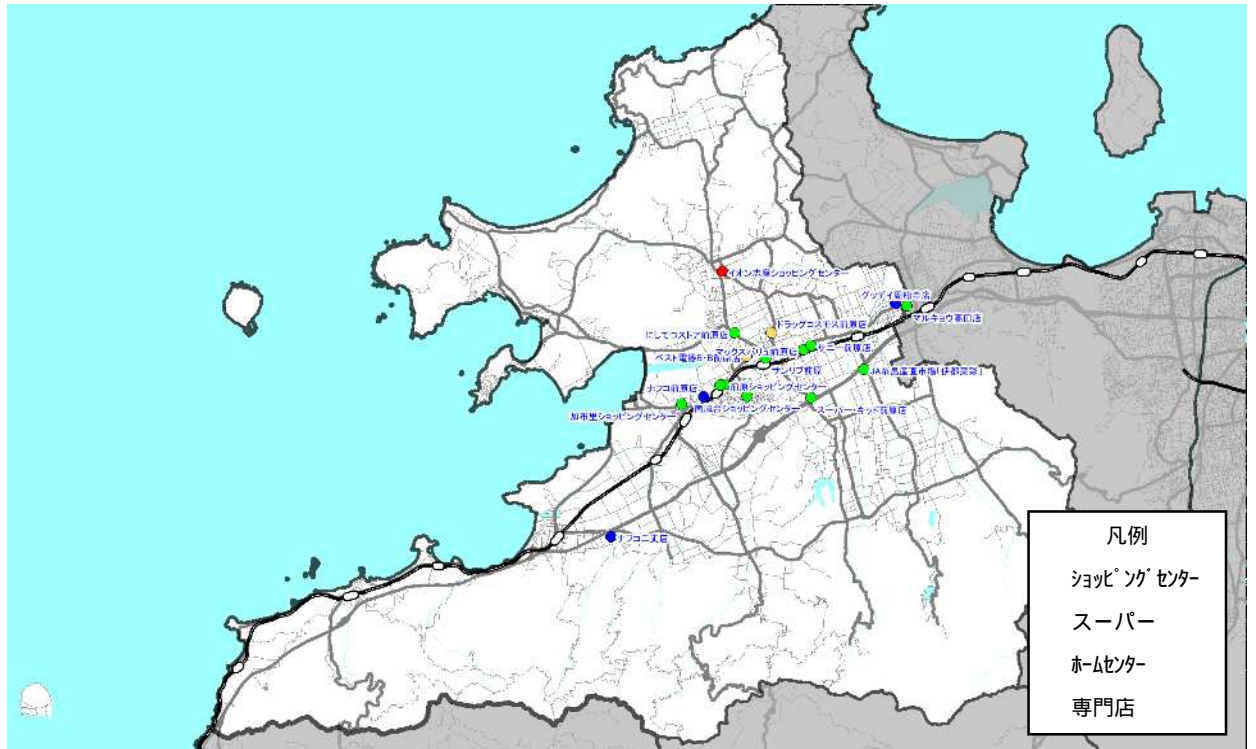
表 糸島市の医療施設一覧

前原地区			
糸島医師会病院	(医) 夏重会渡辺整形外科クリニック	山本整形外科	あまの歯科小児歯科
みなかぜ病院	橋本病院	(医) 吉岡整形外科	あまの歯科
(医) 夏重会渡辺整形外科	(医) 坂本会みなかクリニック	鎌田病院	みなかぜ歯科クリニック
(医) 本田病院	志摩会厚理整形外科クリニック	(医) 吉川病院	あまの歯科
原田病院	(医) 今村耳鼻咽喉科	富内内科厚理	いしかり小児歯科
井上病院	田中腎臓病診療科クリニック	(医) 田中みさの内科	かたかつ矯正歯科
やなぎもと内科	(医) 常生会豊後豊後人科	(医) 藤心会中村厚理内科・心療外科	市原歯科
(医) 本田外科	うえがこどもクリニック	(医) 才金会徳和クリニック	(医) 小笠原歯科
播磨記念クリニック	田中整形外科クリニック	(医) 播磨会はなろ眼科	ひらた歯科
(医) 本田整形外科	はまがた会眼科クリニック	播磨会整形外科クリニック	富崎歯科
播磨会糸島保健所	(医) よしい小児科	(医) おおくぼ会ふたクリニック	渡辺江崎歯科
(医) やました小児科	石井茂三クリニック	(医) はまがた内科クリニック	あがら歯科
糸島市休日・夜間急患センター	知成病院	田中耳鼻咽喉科クリニック	糸島口腔保健センター歯科休日急患診療所
川原田眼科	三川内科厚理科クリニック	(医) 会豊後豊後人科	森山歯科
(医) 福沢内科クリニック	安野記念病院	塚井内科	西原歯科
いしかり整形外科	(医) 渡辺江外科	塚乃富内科厚理	まがら歯科
いとしまクリニック	(医) マク99耳鼻咽喉科	(医) みすべ内科厚理	安達歯科
島野病院	(医) 吉岡眼科	(特) 重の田診療所	船山歯科
(特) マイネスハウス医療室	(医) 松田ひふり科	小島歯科	トミー歯科
(医) 津原病院	(医) OMC太田内科神経内科	かとう歯科	つかもヘルスケア歯科・矯正歯科
吉野泌尿器科・皮膚科	塚田クリニック	今村大八郎歯科	うらせんタルクリニック
(医) 信正会厚理内科前原	重田クリニック	(医) すみれ会まつお歯科	仁位歯科
(医) 光野会厚理内科	前原木村眼科クリニック	村田歯科	富本歯科
(医) 福善会厚理内科神経内科	(医) 島小児科	かじか歯科	かたが歯科クリニック
田中病院	木村整形外科	(医) 藤心会厚理内科ホワイトエッセンス	石井歯科
(医) 橋本会フク3内科	(医) 坂本会播田眼科クリニック	塚井歯科	あまの歯科
志摩地区			
田沼歯科	富内病院	水谷歯科	クリニック・パネス
おくホームクリニック	(医) 夏重会豊後	軽重会ホーム歯科医療室	あまの歯科・こども歯科
志摩会クリニック	中川歯科	はなが歯科	志摩会厚理
小富士病院	あらのクリニック	(医) 島病院	ひめしまクリニック
(特) 志摩会診療所	可也病院	鎌倉会厚理会厚理会厚理	
二丈地区			
福吉病院	かんだ歯科	二丈わかば歯科クリニック	(医) 上田内科
(医) 坂本会播田眼科二丈クリニック	みやこが歯科	田中厚理	糸島会厚理
あまの歯科	整形外科くさクリニック	坂野歯科	

4) 商業施設

大規模商業施設は国道202号の沿線に集中しており、その他、今宿バイパス沿線に立地している。

また、イオン志摩ショッピングセンターが志摩津和崎に立地している。



出典：全国大型小売店総覧 2014（東洋経済統計）

図 糸島市の大型商業施設の分布（店舗面積 1,000 m²以上）

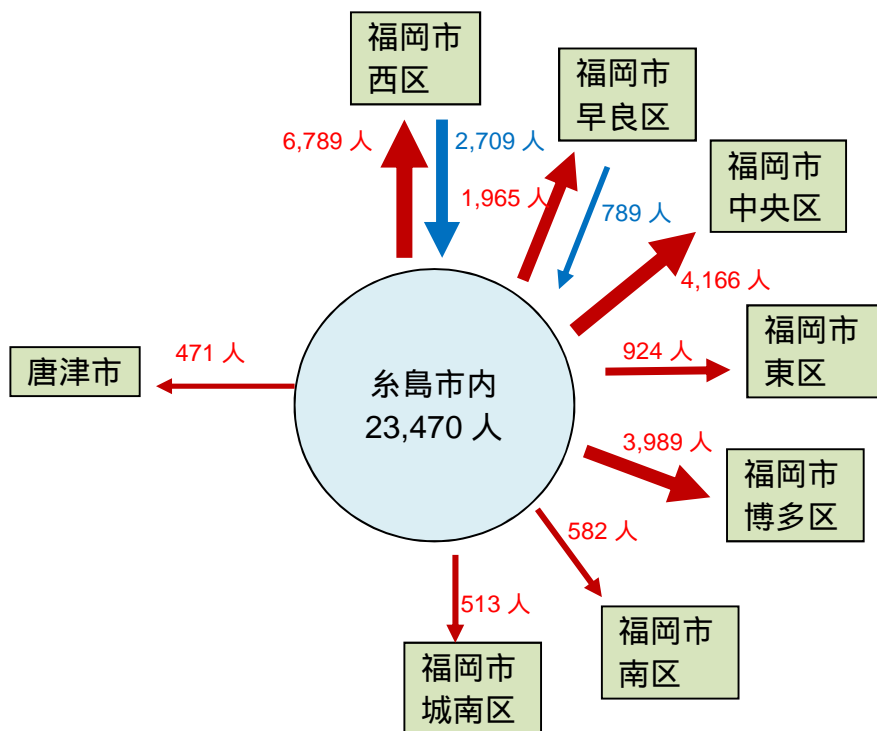
1 - 3 市民の移動特性

1) 通勤

○糸島市内には約 45,800 人の就業者が常住しており、そのうちの約 5 割にあたる約 23,470 人は市内で就業し、約 5 割は市外に通勤している。

○市外の通勤先で最も多いのは福岡市西区で約 6,800 人が通勤しており、次いで福岡市中央区が 4,200 人、福岡市博多区が約 4,000 人となっている。

一方、市外から糸島市への就業者は福岡市西区からが約 2,700 人、福岡市早良区が約 800 人となっている。



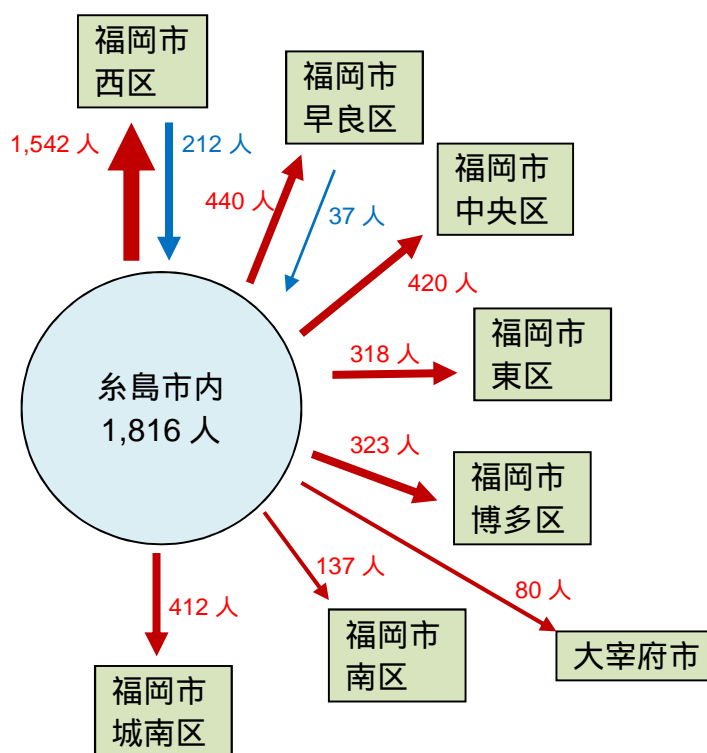
15 歳以上の就業者、従業地「不詳」を含む

出典：平成 22 年国勢調査

図 糸島市と主な通勤先市との通勤流動（1%以上）

2) 通学

- 糸島市内には約6,000人の通学者が常住しており、そのうちの約3割にあたる約1,800人は市内の学校に通学し、約7割は市外の学校に通学している。
- 市外の通学先で最も多いのは福岡市西区で約1,500人が通学しており、次いで福岡市早良区市が約440人、福岡市中央区が約420人となっている。
- 一方、糸島市内には約2,400人が通学しており、そのうちの約1割が市外から通学している。
- 市外からの通学者が最も多いのは福岡市西区で約212人が糸島市に通学しており、次いで福岡市早良区から約37人となっている。



15歳未満の通学者を含む。通学地「不詳」を含む

出典：平成22年国勢調査

図 糸島市と主な通学先市町との通学流動

1 - 4 前原東地区土地区画整理事業

《事業概要》

- ・ 事業名称：前原都市計画事業前原東土地区画整理事業
- ・ 事業主体：糸島市前原東土地区画整理組合（理事長：柴田昭生）
- ・ 施行期間：平成24年1月4日から平成31年3月31日まで（予定）
- ・ 区域面積：約20.2ha
- ・ 保留地面積：約4.5ha（内、住宅用地として209区画）

《特性》

- ・ 地区の中央部に約11,000㎡、南側に約1,000㎡の公園を配置し、この二つの公園を遊歩道（自転車歩行者道：幅員8m）で結ぶ計画であり、住宅と自然のバランスのとれた良好なまち。
- ・ 4車線化された国道202号バイパスへのスムーズなアクセスに加え、JR筑肥線沿線に位置する交通利便性の高いまち。

地区北側には新駅建設が計画中であり、新駅が完成すればさらに利便性が向上する。

《現在居住者数》

- ・ 378人、111戸（平成28年10月末現在）

《予定居住者数》

- ・ 2,200人、700戸



2 . 糸島市の地域公共交通の現状

2 - 1 糸島市内の公共交通の運行状況

○糸島市内には、福岡市や唐津市といった東西方向への移動を鉄道（JR筑肥線）が担っており、市内には路線バス（昭和バス）やそれを補うコミュニティバスが、また、姫島には航路が運行されている。

また、福吉校区と一貴山校区の2校区においては、自主運行バスが運行されている。

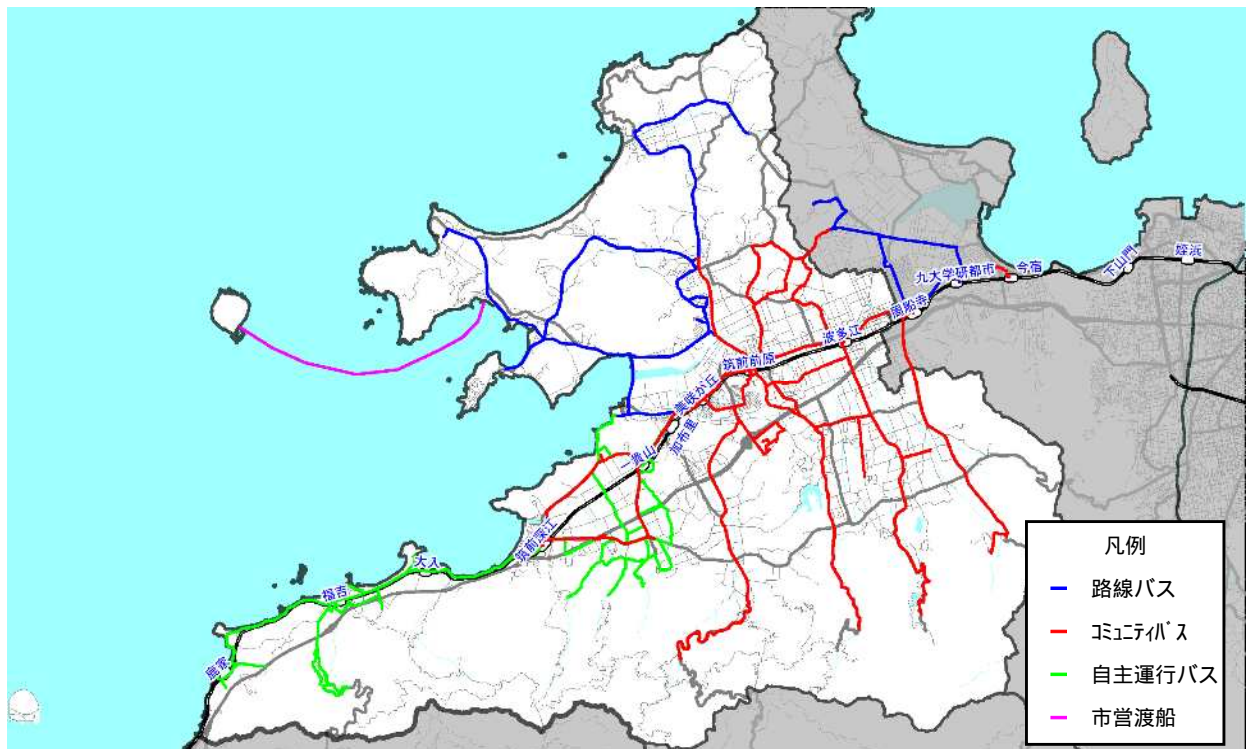


図 糸島市内の公共交通ネットワーク

2 - 2 公共交通の利用状況

2 - 2 - 1 J R 筑肥線

○JR 筑肥線の平成 26 年の利用者数は約 2 万 7 200 人であり、ほぼ横ばいで推移している。駅別の利用者数をみると、筑前前原駅が最も多く、1 日平均 1 万 4 千人が利用しており、続いて、波多江駅が 5,500 人利用している。



資料：糸島市

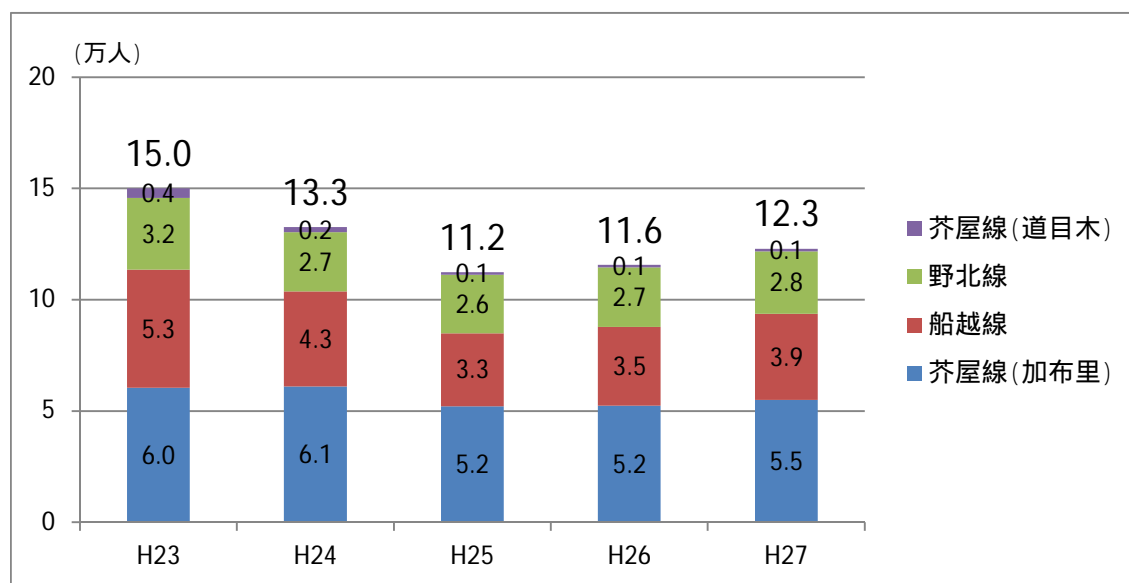
図 JR 筑肥線駅別の乗降人数

2-2-2 路線バス

1) 利用者数の推移

○糸島市内を運行する路線バスの利用者数をみると、平成 25 年度を境に増加に転じており、平成 27 年度は年間約 12.3 万人が利用している。

路線別にみると、芥屋線（加布里経由）が年間 5.5 万人と最も利用が多く、続いて船越線が 3.9 万人、野北線が 2.8 万人の利用となっている。



資料：糸島市

図 糸島市内を運行する路線バスの利用状況

2) 路線別利用状況

芥屋線（前原～加布里～芥屋）

- 前原方面では、午前中の便の利用が多く、7:50の便の利用が最も多い。一方で、17時以降の便は利用が少ない。
- バス停別の利用状況を見ると、芥屋地区で乗車し、前原駅北口で降車している。
- 芥屋方面では、16:25と18:20の利用が多い。主に、前原駅北口で乗車し、芥屋地区で降車している。

【芥屋 前原方面】

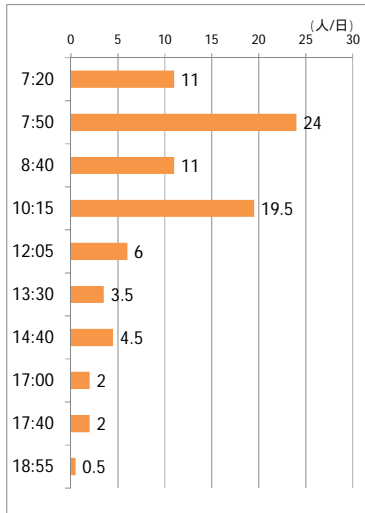
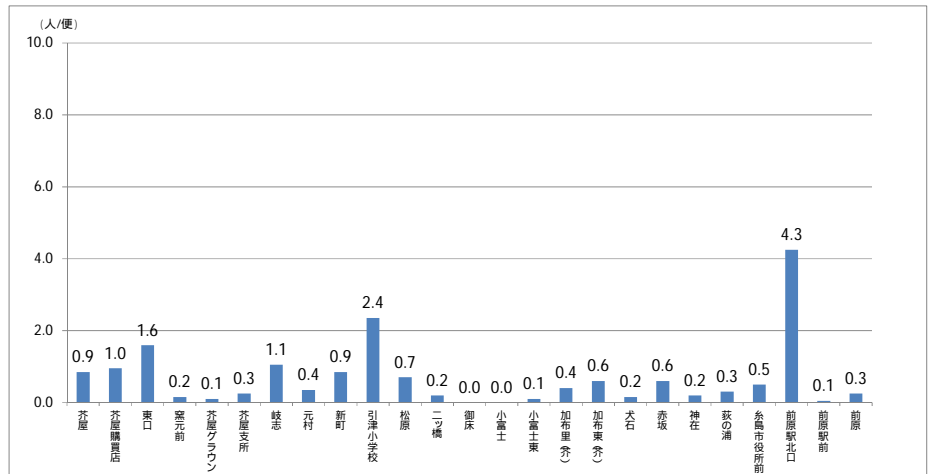


図 便別乗車人員
(前原～芥屋：上り)



平成28年6月14日(火)、16日(木)平均
資料：昭和バス

図 日当たりバス停別乗降人員(前原～芥屋：上り)

【前原 芥屋方面】

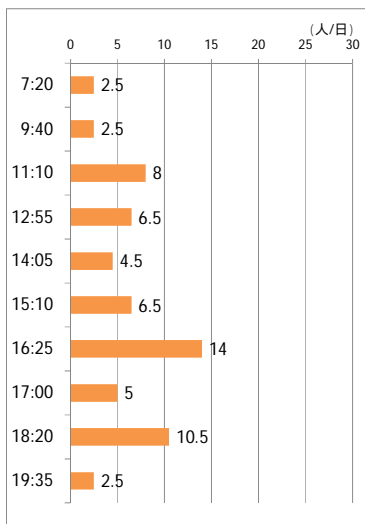
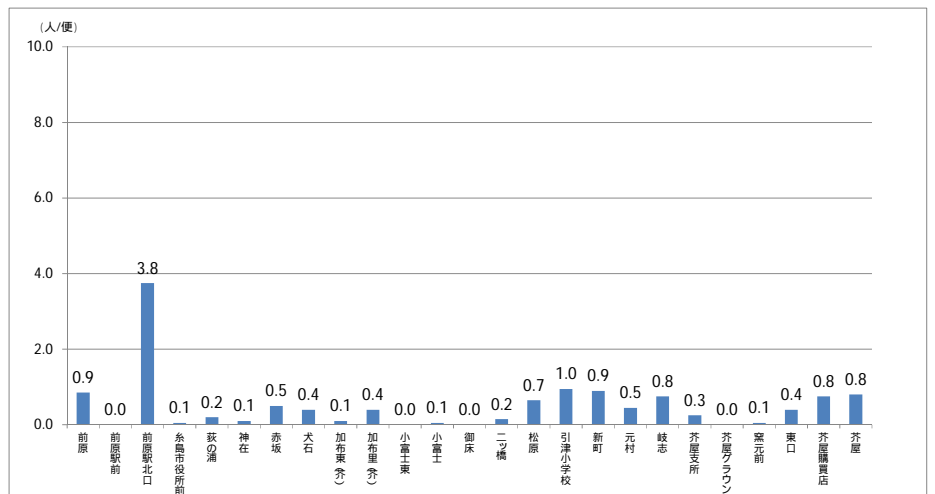


図 便別乗車人員
(前原～芥屋：下り)



平成28年6月14日(火)、16日(木)平均
資料：昭和バス

図 日当たりバス停別乗降人員(前原～芥屋：下り)

船越線（前原～師吉～船越）

- 前原方面では、午前中の便の利用が多く、7:05 の便の利用が最も多い。一方で、18:40 の便は利用が少ない。
- バス停別の利用状況をみると、志摩中入口、志摩スカイタウンでの乗車が多く、前原駅北口で降車が多い。
- 船越方面では、11 時以降の利用が多い。主に、前原駅北口で乗車が多く、志摩スカイタウン、初、志摩中入口で降車での降車が多い。

【船越 前原方面】

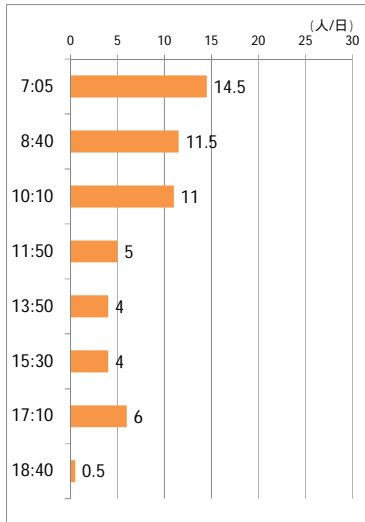
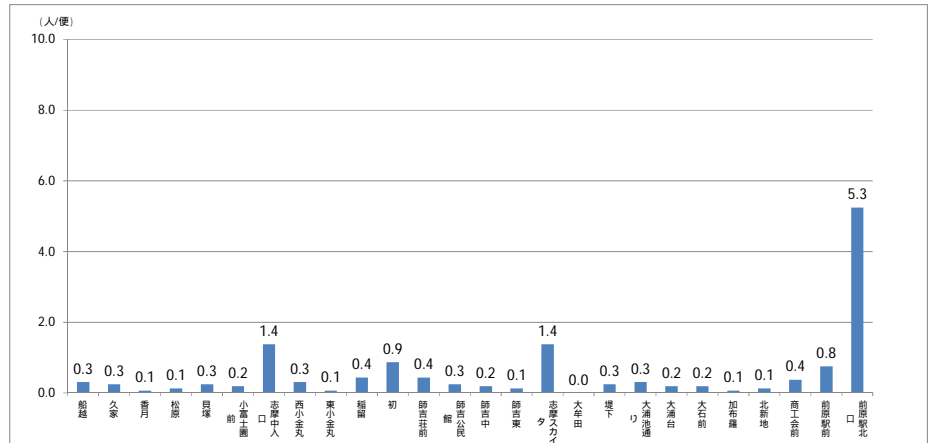


図 便別乗車人員
(船越～芥屋：上り)



平成 28 年 6 月 14 日（火）、16 日（木）平均
資料：昭和バス

図 日当たりバス停別乗降人員（船越～芥屋：上り）

【前原 船越方面】

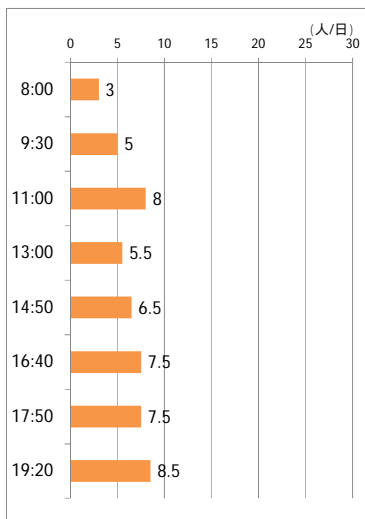
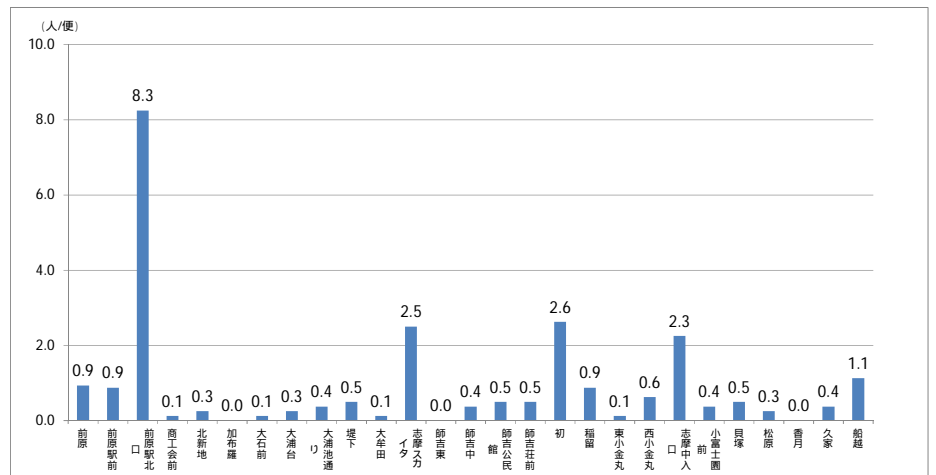


図 便別乗車人員
(船越～芥屋：下り)



平成 28 年 6 月 14 日（火）、16 日（木）平均
資料：昭和バス

図 日当たりバス停別乗降人員（船越～芥屋：下り）

野北線（前原～師吉～谷）

- 前原方面では、午前中の便の利用が多く、10:30の便の利用が最も多い。一方で、午後の便は利用が少ない。
- バス停別の利用状況をみると、前原駅北口以外での平均乗降人数は1人未満である。
- 野北方面では、11:40の利用が多い。主に、前原駅北口で乗車し、野北で降車している。

【谷 前原方面】

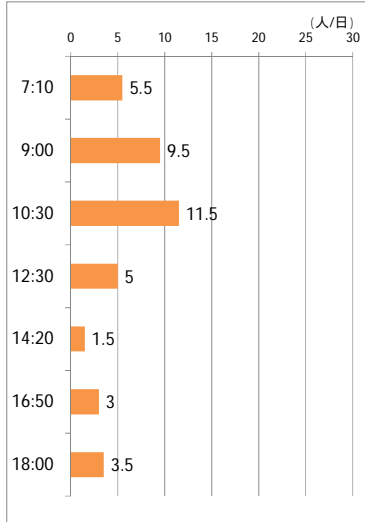
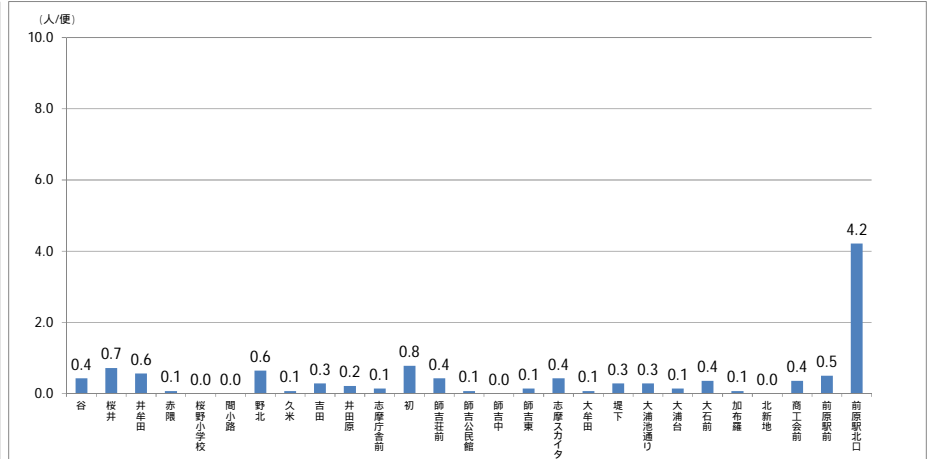


図 便別乗車人員
(前原～谷：上り)



平成 28 年 6 月 14 日 (火)、16 日 (木) 平均
資料：昭和バス

図 日当たりバス停別乗降人員（前原～谷：上り）

【前原 谷方面】

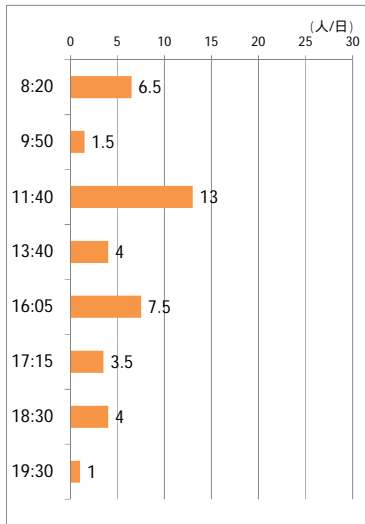
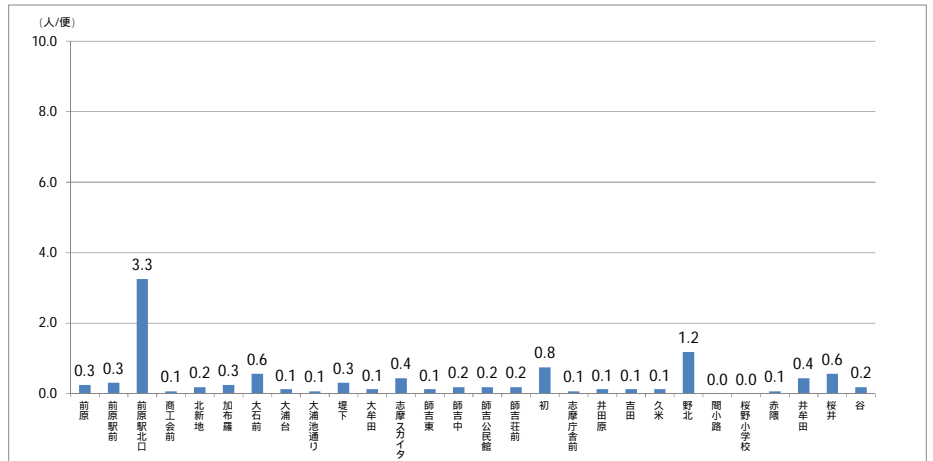


図 便別乗車人員
(前原～谷：下り)



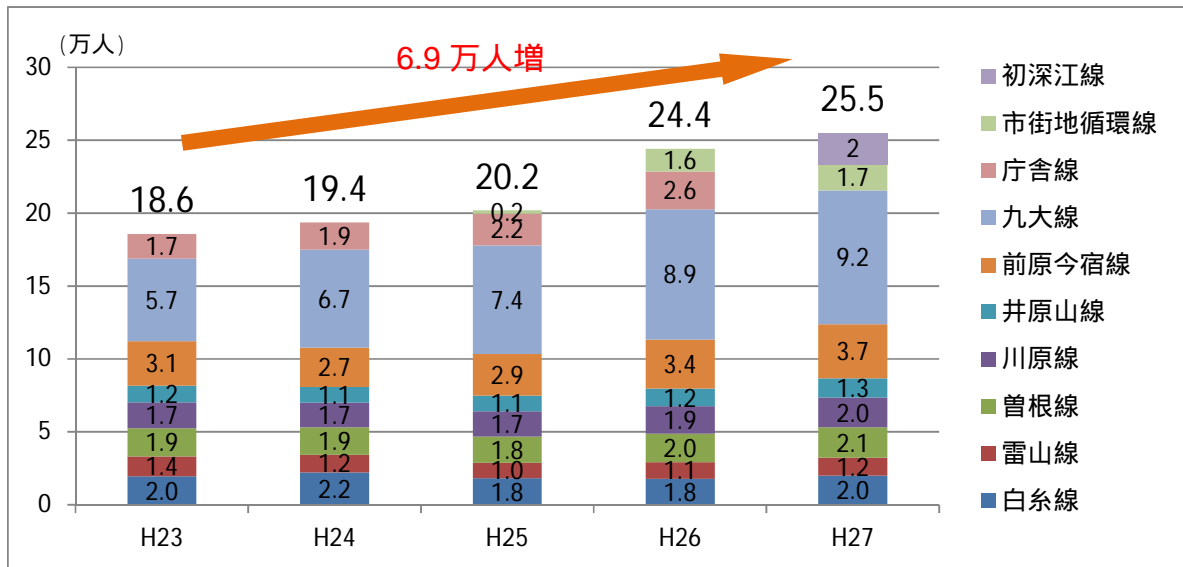
平成 28 年 6 月 14 日 (火)、16 日 (木) 平均
資料：昭和バス

図 日当たりバス停別乗降人員（前原～谷：下り）

2-2-3 コミュニティバス

○コミュニティバスの利用状況は年々増加しており、平成 27 年度の利用者数は約 25 万 5 千人と平成 23 年度に比べ、6 万 9 千人増加している。

路線別にみると、九大線が九州大学伊都キャンパスへの移転が進んだため、9 万 2 千人の利用と平成 23 年度に比べ 3 万 5 千人増加している。また、前原今宿線も 3 万 7 千人の利用があり、平成 23 年度に比べ 6 千人増加している。



出典：糸島市資料

集計期間：各年 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日

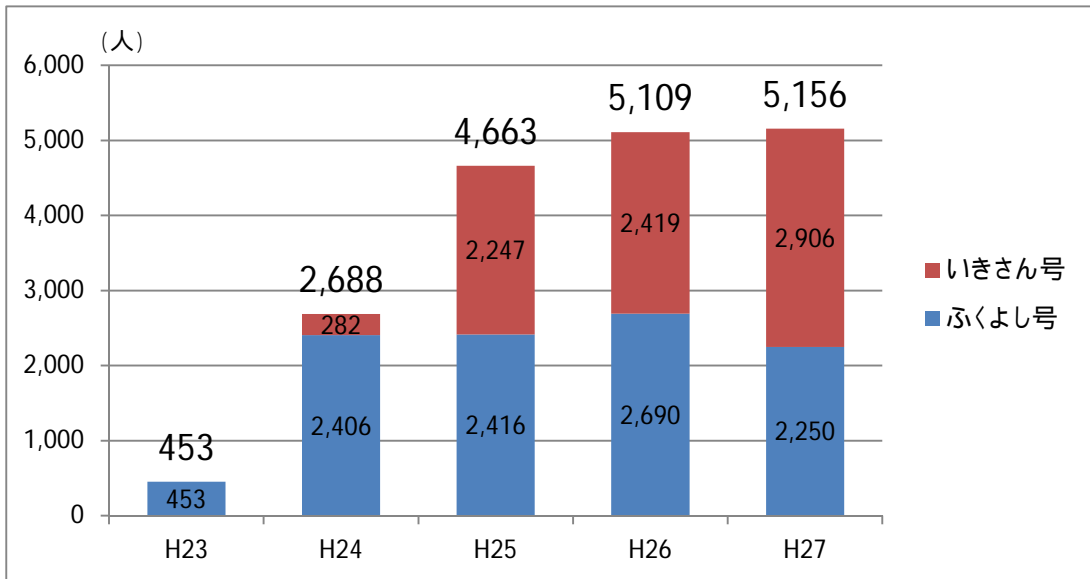
図 コミュニティバスの利用状況

2-2-4 自主運行バス

○自主運行バスの平成 27 年度の利用者数は 5,156 人であり、年々増加している。

校区別にみると、福吉校区（ふくよし号）は、年々増加傾向であったが、平成 27 年度の利用者数は 2,250 人であり、前年度に比べ 440 人減少している。

一貴山校区（いきさん号）は平成 24 年度運行開始以降、年々増加しており、平成 27 年度の利用者数は 2,906 人と、前年度に比べ約 500 人増加している。



出典：糸島市資料

集計期間：各年 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日

図 自主運行バスの利用状況

2 - 3 公共交通不便地域

○バス停から 500m 圏と人口メッシュ (500m) を重ね合わせ、交通不便区域を出した。

その結果、自主運行バスの運行により、福吉校区と一貴山校区において、公共交通不便地域が縮減されている。

一方、一部では公共交通網でカバーできていない集落もある。

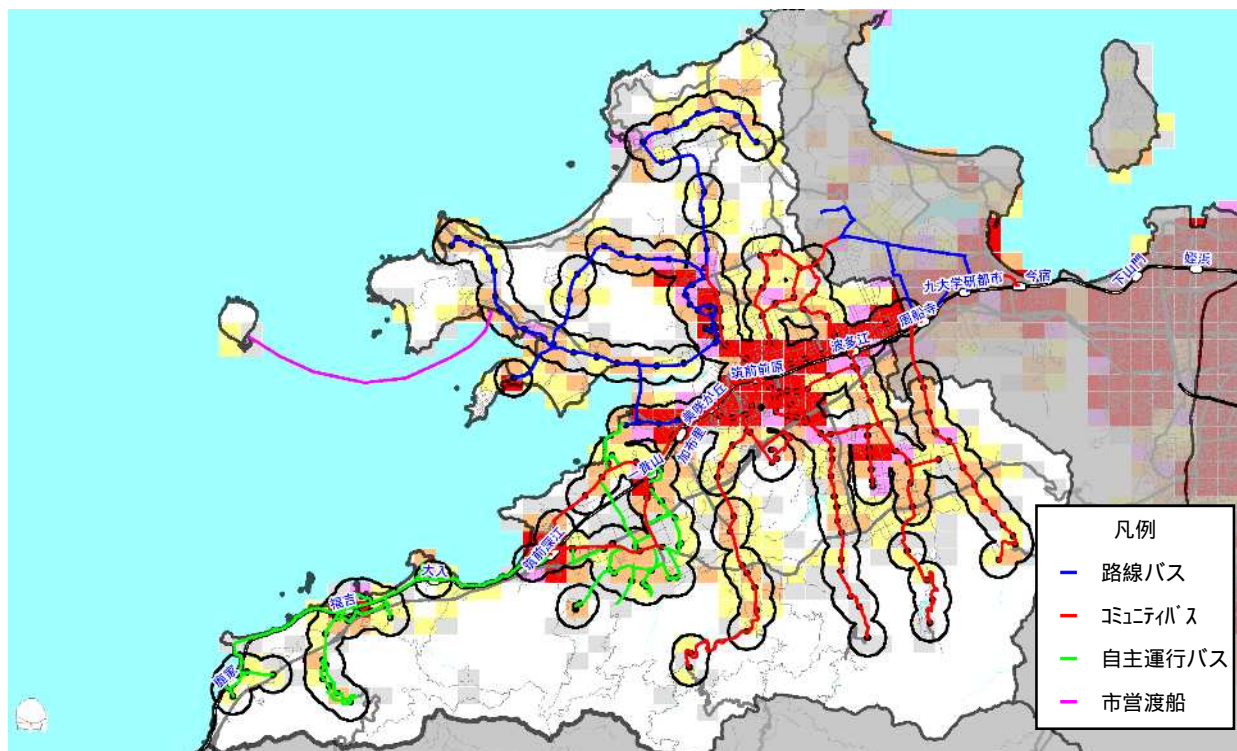


図 公共交通不便地域

2-4 公共交通の運営状況

2-4-1 糸島市の財政負担状況

- 糸島市は、路線バス4路線、コミュニティバス11路線の運行に、財政支出を行っており、平成27年度は前年度より減少したものの、全体的には増加傾向にあり、平成27年度は約5,370万円であった。
- 特に財政支出額が高いのはコミュニティバスで約3,790万円の財政負担をしている。次いで、路線バスに約1,580万円を投じている。

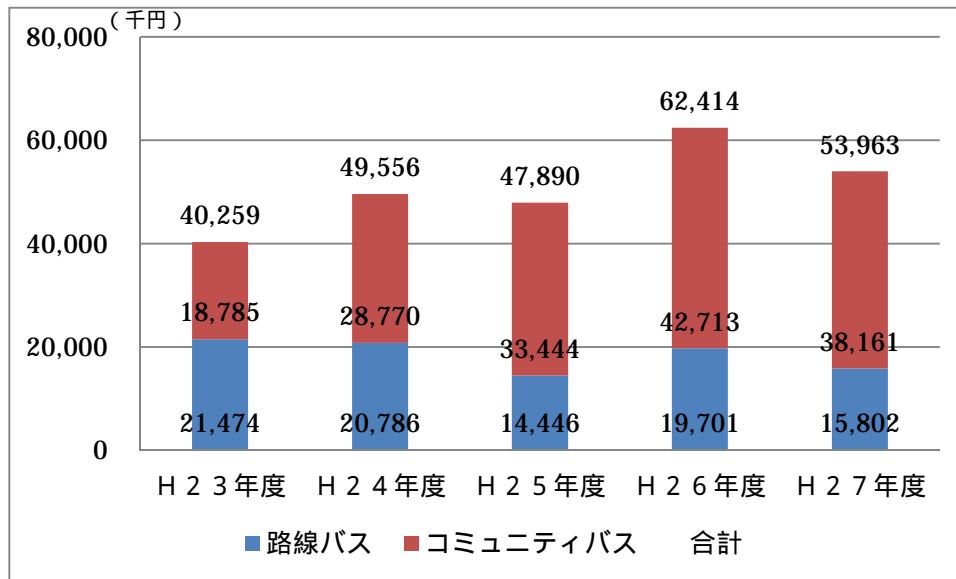


図 路線バスの財政負担状況

出典：糸島市資料

表 糸島市の財政負担額（陸上交通のみ）：H27年度

(単位:千円)

	欠損額	国・県補助金	糸島市負担額
路線バス	31,981	16,179	15,802
芥屋線(加布里経由)	10,167	6,582	3,586
船越線	9,173	4,215	4,958
野北線	11,446	5,383	6,064
芥屋線(道目木経由)	1,195	-	1,195
コミュニティバス	53,977	15,815	38,162
白糸線	5,238	1,565	3,673
雷山線	6,186	1,848	4,338
曽根線波多江経由	1,713	512	1,201
曽根線有田経由	2,198	657	1,541
井原山線	6,028	1,801	4,227
川原線	5,170	1,545	3,625
前原今宿線	7,275	2,174	5,101
九大線波多江経由	1,424	425	999
九大線泊・油比経由	1,265	378	887
初深江線	4,389	1,311	3,078
市街地循環線	12,046	3,470	8,576
高田線	1,046	-	1,046

集計期間：各年10月1日～翌年年9月末日

出典：糸島市資料

3 . 糸島市地域交通計画の進捗状況の把握

糸島市地域公共交通網形成計画は、糸島市地域交通計画の後期実施計画としての側面も有することから、現時点における前期実施計画で取り組んできた各種施策の実施状況を整理するとともに、課題解決の状況を検討・整理する。

注) 糸島市地域交通計画は、平成 23 年度～32 年度の 10 年間の計画であるが、地域交通計画の施策については 5 年間としている。

課題解決の状況の検討整理にあたっては、計画策定時からの人口の変化やまちづくりの進展などの地域特性の変化を整理し、それを踏まえて行う。

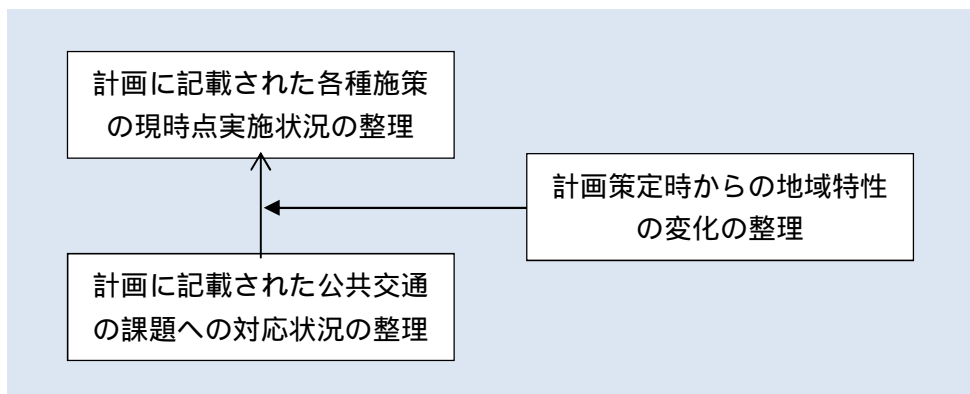


図 糸島市地域交通計画の進捗状況の整理フロー

3 - 1 糸島市地域交通計画の概要

糸島市地域交通計画の概要は次のとおりである。

糸島市地域交通計画の概要

糸島市地域交通計画（平成 23 年 3 月）	
計画概要等	<p>* 平成 22 年 1 月に、旧前原市、旧二丈町、旧志摩町が合併し糸島市となる。</p> <p>* 公共交通については、各市庁舎間を結ぶバス路線「庁舎線」の運行を開始したほかは、旧自治体の体制を引き継いだままとなっている。</p> <p>計画の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社会情勢の変化を踏まえ、公共交通不便地域を縮減し、高齢者をはじめとした多様な交通ニーズに対応するため、総合的な視点から、交通体系を構築することを目的とする。 <p>計画の位置づけと性格</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来の公共交通（鉄道、バス、渡船）のあり方を明らかにするものであり、将来のまちづくりの指針となる『糸島市長期総合計画』などの上位関連計画と密接な連携を図るものである。 <p>計画期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 23 年度～平成 32 年度（10 年間） ・ ただし、地域交通計画の施策については 5 年間とし、必要に応じて見直す。

<p>糸島市の公共交通の課題</p>	<p>* 公共交通の課題を、<u>鉄道、コミュニティバス、路線バス、渡船という交通機関別の課題に、公共交通不便地域の課題</u>を加え、5つの課題として整理している。</p> <p>* 課題の性格としては、<u>利便性向上に係る課題が多く、公共交通の持続可能性に関わる効率的な運営に係る課題</u>もあげられている。また、一部、<u>まちづくりとの連携に係る課題</u>もあげられている。</p> <p>鉄道の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅勢圏の拡大やネットワーク強化（駐車場や駐輪場の整備、バスとのネットワーク強化など） ・ 利用しやすい施設の整備（バリアフリー化など） ・ 利便性の高いサービス水準の確保（複線化、新駅設置） <p>コミュニティバスの課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス交通に対する満足度の向上（満足度の低い項目の改善） ・ バス交通ネットワークの再構築（市全体の均衡） ・ 利用しやすいバス運行の実現（便数や運賃の見直し、運賃支払い電子化など） ・ バスの利用促進 ・ 市民協働によるバス交通の充実と経費節減（NPOなどとの連携） ・ 車両の老朽化対策・輸送力の向上（買い替え、大型化など） ・ 運行や運営体制の効率化（ダイヤや路線の見直し、指定管理者制度導入研究） <p>路線バスの課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行の効率化検討（利用促進、運行体制検討） ・ 他の公共交通機関とのネットワーク強化（鉄道・バス・渡船の接続の改善） <p>渡船の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の向上（鉄道やバスとのネットワークを強化、運賃見直しなど） ・ 新造船の検討（老朽化対応） <p>公共交通不便地域の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通不便地域の縮減（住民参加型交通の導入など）
<p>地域交通計画 考え方と基本方針</p>	<p>公共交通に求められる役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を活性化させ、校区や地域の各拠点を連結させるコンパクトな公共交通体系の実現を目指す。 ・ 拠点連結型の公共交通体系は、<u>生活者の視点を第一に、自動車に依存せずに日常生活をおくることができる生活環境の形成を目指すもの。</u> <p>基本方針</p> <p>「便利で効率的な公共交通網の構築」</p> <p>便利な交通体系の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>各公共交通機関の連携による利便性の向上</u> ・ 均衡を図るため、路線形態や運賃体系、ダイヤの見直しなど、<u>公共交通網の再構築</u> <p>市民協働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>協働した公共交通手段の確保</u>によって、公共交通不便地域の縮減 ・ マイバス意識を醸成し、利用促進
<p>重点プロジェクト</p>	<p>市民協働プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 協働による公共交通手段を確保し公共交通不便地域を縮減 <p>九大連携プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学術研究都市として成長するために、九州大学との交通アクセスを充実 <p>市街地活性化プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存のバス路線との接続の調整し、路線の見直し等による回遊性の向上

<p>地域交通計画の施策</p>	<p>【全公共交通機関】 施策1：各公共交通機関の良好な結節 施策2：グリーン通勤の促進</p> <p>【鉄道】 施策1：駅施設の充実 施策2：新駅設置の促進 施策3：JR筑肥線の複線化促進</p> <p>【コミュニティバス】 施策1：九大線の充実 施策2：市街地の活性化・回遊性の向上 施策3：拠点を中心としたバス路線の再構築 施策4：運賃体系の見直し 施策5：支払いの電子化推進 施策6：車両の見直し 施策7：利用促進 施策8：運営体制の見直し検討</p> <p>【路線バス】 施策1：利用促進 施策2：運営体制の見直し検討（コミュニティバス化）</p> <p>【渡船】 施策1：利便性の向上 施策2：輸送力向上・バリアフリー化推進</p> <p>【交通不便地域】 施策1：自主運行バスによる交通不便地域の縮減</p>
------------------	---

3-2 計画の各種施策の内容と実施状況

糸島市地域交通計画に記載された各種施策の内容と実施状況は次のとおりである。

表 各種施策の内容と実施状況

【全公共交通機関】

施策	事業の内容	実施状況	備考
各公共交通機関の 良好な結節	各公共交通機関の接続状況の改善 ・鉄道とバス、バスと渡船など、各公共交通の 接続ダイヤを改善	・島民及び観光客の利便性向上のため渡船ダイヤの 見直し H24年度>、渡船と路線バスの接続改善 のため、路線バスのダイヤを改正 H27年4月	
グリーン通勤の促 進	鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場・駅前広場などの 整備促進 ・駐車場や駐輪場、駅前広場や駅までのアクセ ス道路などの整備	×	
	公共交通機関利用、パーク&ライドの推進 ・バスなどの公共交通機関の利用やパーク&ラ イドを啓発	・「イオン志摩ショッピングセンター」パークアン ドライドを実施（イオン志摩 SC に駐車 高速バ スイと・しま号利用、H28.4.1 から 1年間、利用 状況により継続、駐車料金は実質無料）	*「イオンモール福岡伊 都」（福岡市）では JR 乗換えで実施

【鉄道】

施策	事業の内容	実施状況	備考
駅施設の充実	駅施設のバリアフリー化促進 ・エレベーターや跨線橋への上屋設置など、バ リアフリー化や施設の改善 *加布里駅、筑前深江駅など	・筑前深江駅では、橋上駅、自由通路、駅前広場等 を整備中（H26～H28年度）	*加布里駅、その他の駅 は整備なし。
	鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場などの整備推進 ・鉄道駅周辺への駐車場や駐輪場の整備	×	
新駅設置の促進	浦志・篠原地区への新駅設置の促進 ・新駅の設置（鉄道徒歩圏の拡大）	・H25年12月には、筑肥線新駅建設促進会、J R九州、糸島市の3者で、新駅設置の条件を確認 する「覚書」を締結	*新駅設置及び周辺整 備は事業中

施策	事業の内容	実施状況	備考
J R 筑肥線の複線化促進	筑前前原駅以西の複線化促進 ・国土交通省や交通事業者に対して、筑肥線複線化の要望を継続	・毎年、「筑肥線複線化電化促進期成会」（事務局：唐津市）を通じて、JR・九州運輸局に要望を行っている。	

【コミュニティバス】

施策	事業の内容	実施状況	備考
九大線の充実	九大線高田経由路線の新設 ・路線バスと重複しないよう、周船寺駅から高田・波多江経由で九州大学までのルート	・周船寺駅～産の宮～九州大学路線の新設（車両購入1台） H23年度 ・H28年度から通学時間帯の便を1便増便 ・車両の買い替えによる大型化を実施。（29人乗り 37人乗り） ・九大センターゾーン入口バス停（H26年度）、九大理学部前バス停（H27年度）を新設。 ・H28年度から九大線高田経由以外の九大線を2便増便。	*九州大学移転の進捗に合わせて、九大線の輸送力等を強化
市街地の活性化・回遊性の向上	市街地循環線の整備 ・筑前前原駅を起点に、美咲が丘・南風台、前原東土地区画整理事業計画地域（仮称）、健康福祉センターあごら、波多江、糸島医師会病院など国道202号や篠原地区を通るルートを検討	・市街地循環線（ぐるりんバス）の新設（車両購入2台） H25年度 ・前原駅、美咲が丘・南風台、篠原、健康福祉センターあごら、波多江、糸島医師会病院を經由前原駅（左回りと右回り）	
拠点を中心としたバス路線の再構築	各路線の市街地循環線への接続 ・各路線を市街地循環線へ接続し、乗り継ぎを改善	×	・市街地循環線への各線の接続 H25年度 ・乗継拠点が未整備であり、各路線とのダイヤの調整はできていない。
	各路線の運行本数・ダイヤの見直し ・市街地循環線への接続に伴い、各路線の便数やダイヤの見直し		・市街地循環線への各線の接続に伴いダイヤ改正 H25年度 ・市街地循環線の導入により白糸線の産業団地、美咲が丘経由を廃止。（同経由は市街地循環線でカバー）

施策	事業の内容	実施状況	備考
		<ul style="list-style-type: none"> ・それ以外の路線での市街地循環線への接続のためのダイヤ改正はできていない。 	
	庁舎線の見直し（路線・運賃の見直し） <ul style="list-style-type: none"> ・庁舎線の運賃の見直し ・分庁方式終了後、生活路線バスへ切り替え 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を一律 200 円へ定額化 H25 年度 ・分庁方式終了後、生活路線「初深江線」として運行継続。同時に運賃を 100 円から 200 円に見直し。土日の運行便数を 3 往復から 6 往復へ増便 	
運賃体系の見直し	コミュニティバス全線への定額運賃制度の導入検討 <ul style="list-style-type: none"> ・定額制（200 円程度）の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運賃を一律 200 円へ定額化（庁舎線も同様） H25 年度 ・H26.1.20～庁舎線を除く市内全路線を 200 円定額運賃へ。（都市間バス いと・しま号除く）庁舎線は、H27.4～200 円定額運賃へ） 	
	運賃割引制度の導入検討（乗り継ぎ割引など） <ul style="list-style-type: none"> ・乗継割引の導入 	×	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引は未実施
支払いの電子化推進	ICカードシステム導入の調査・検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ICカードによる運賃支払いシステムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカードを導入、九州大学の学生・教職員の割引自動化は実施済 ・総務省のICT街づくり補助金を活用し、糸島市独自のICカード「いとゴンカード」を作成。現金チャージ機能と支払システムは導入済み。ただし、いとゴンカードにチャージした現金はコミュニティバスでしか使用できないため、回数券の方が割安感があり、ICカードによる運賃支払いは普及していない。 ・ニモカカードの導入については、初期費用が大きいため導入困難。 	
車両の見直し	老朽化による車両買い替え <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化したマイクロバス 3 台とジャンボタクシー 3 台の買い替え 	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化による車両購入時に車両を大型化 ・H23 年度：1 台、H24 年度：2 台、H25 年度：1 台、H26 年度 1 台 ・29 人乗り車両の老朽化が進んでいたため、29 人乗り車両を優先的に買い替え。ジャンボタクシー 3 台については現在も運行中。 	

施策	事業の内容	実施状況	備考
	車両の大型化推進 ・買い替え時に、ジャンボタクシーからマイクロバスへ切り替えなど、車両の大型化	・同上	
利用促進	マイバス意識の醸成 ・愛称募集、親しみやすい車両デザイン	・愛称募集「はまぼう号」に決定 H23年度 ・はまぼうをテーマとした車両デザイン 同	
	積極的な情報提供（路線バス共通） ・時刻表や路線図を市内全戸に配布など	・市街地循環線の導入時には同路線の時刻表を全戸配布 ・その後は、予算の都合上、時刻表・路線図の全戸配布は未実施	
	利用しやすいバスの環境づくり（路線バス共通） ・ベンチや屋根などの整備	・H28年度において、バス停建屋の一部修繕とベンチ設置を行う予定。次年度以降も順次実施予定。	
	バス利用促進協議会の設置（路線バス共通） ・バス利用促進協議会を設置し利用促進	・雷山校区、長系校区、怡土校区にバス利用促進協議会を設置し、回数券の購入等の協力を得た。 ・しかし、ここ数年、協議会は休眠状態であり、校区に対する利用促進は実施できていない。	
運営体制の見直し検討	指定管理者制度（市営バス化）導入の研究 ・市営バス化と指定管理者制度導入	- ・コミュニティバスの指定管理者制度導入（市営バス化）の検討済 H25年度、導入しない決定 <参考：決定理由等> ・市町村運営の自家用有償運送とした場合、各種届出業務を自治体担当者が行わなければならないため、事務量が増大すること、また自家用有償運送の場合の安全性の確保に問題が生じる恐れがあること、などから現行どおり昭和タクシーが運行する路線に対して市が補助するという方式を継続することとした。	

施策	事業の内容	実施状況	備考
	九大線の路線バス化（独立採算路線）の研究 ・黒字転化に伴う路線バス化	- ・九大線の路線バス化（独立採算制）検討済、導入しない決定 <参考：決定理由等> ・昭和バスにおいて、九大線を独立採算制で運行した場合の試算をしたところ独立採算制での運行はできないという結果となった。	

【路線バス】

施策	事業の内容	実施状況	備考
利用促進	積極的な情報提供（路線バス共通）	コミュニティバスに記載	
	利用しやすいバスの環境づくり・ベンチや屋根などの整備	コミュニティバスに記載	
	バス利用促進協議会の設置（路線バス共通）	コミュニティバスに記載	
運営体制の見直し検討	コミュニティバス化の調査・研究 ・志摩地域の3路線（芥屋線、船越線、野北線）のコミュニティバス化 （長期的な費用対効果の検証）	- ・志摩路線（芥屋線・船越線・野北線）のコミュニティバス化と定額制導入の検討済 H25年度、導入しない決定 <参考：決定理由等> ・九大線の路線バス化（独立採算路線）と一体的に検討し、九大線をコミバスとしての残し、志摩地域は路線バスとして運行を継続することとなった。	

【渡船】

施策	事業の内容	実施状況	備考
利便性の向上	便数見直しの調査・検討 ・増便を経費と利便性向上の両面から検討	- ・増便により利便性は向上するが、渡船の特性上、利用者は島民や姫島小中学校の教師が主であるため増便による利用者増は見込めず、経費のみが増大することとなるため、増便は行っていない。	*日に4便のまま
	運賃の見直し検討 ・渡船運賃の見直し	・平成26年4月1日の消費税増税(5% 8%)に伴い運賃改正を実施	
	利用促進 ・観光資源の活用など、姫島のPRを実施	・今年度、姫島の観光資源を紹介するマップを作成する予定	
輸送力向上・バリアフリー化推進	新造船の調査・研究 ・新造船に合わせてバリアフリー化と輸送力向上	・新船進水 H28.2、H28年3月就航 ・バリアフリー仕様、快適性向上 ・旅客定員76名 ・旧船の旅客定員は90名だったため、旅客定員としては減となっている。(船舶建造に係る国庫補助を受ける場合、効率化船舶とする必要があり、10%減トンする必要があったため) ・しかし、旅客定員を減らしても積み残しになるようなことはほとんどない。	

【公共交通不便地域】

施策	事業の内容	実施状況	備考
自主運行バスによる交通不便地域の縮減	地域・NPO主体の自主運行バスの導入 ・交通不便地域を縮減するため、コミュニティやNPOなどによる自主運行バスの導入(市は車両や運行コストなどを助成)	継続 ・2地域で実施済(各年度1運行地域を増加) ・福吉校区(週3日、日4便) H24.4 本格運行 ・一貴山校区(週3日、日4便) H25.4 本格運行	
	民間の送迎車両との連携検討 ・自主運行バスの車両について、民間の店舗や病院などの車両の活用可能性を検討		

：実施済み、 ：一部実施済み、 ：未実施、 - ：検討の結果実施しない決定

3 - 3 地域特性の変化の整理

計画策定時からの地域特性の変化について、整理・確認する。

地域特性に大きな影響を与える大規模な開発整備である、九州大学の伊都キャンパスへの移転、前原東土地区画整理事業による新たな市街地形成と JR 筑肥線の新駅整備については、計画に織り込まれていた事項であり、変更はあるものの基本的には想定通りに進捗している。人口は、平成 22 年までは増加を続けてきたが、平成 27 年（国勢調査）からは減少に転じている。

人口流動は、平成 22 年では、平成 17 年と比べて市内居住者の市域外への通勤・通学者数は増加している。

本市への観光入込客数は、平成 26 年に約 580 万人で、平成 21 年から 30% の増加となっている。

- ・九州大学伊都キャンパスは、平成 30 年度までに、理学系、附属図書館、情報基盤研究開発センター、人文社会科学系、農学系、その他（留学生センター、事務局等）が移転し、移転を完了する予定である。（出典：九州大学ホームページ、平成 27 年 4 月移転スケジュール）
- ・前原東土地区画整理事業については、工事は順調に進捗しており、宅地（保留地）の販売も平成 26 年 10 月から始められ、新しく設けられた伊都の杜行政区は平成 28 年 10 月時点で 111 世帯が居住している。
- ・新駅については、平成 31 年開業を目指し、周辺整備の事業が始められている。

3 - 4 計画に記載された公共交通の課題への対応状況の整理

計画に記載された公共交通の課題への対応状況について、解決（改善）した課題、残された課題に分けて整理する。なお、地域特性については、計画策定時以降に基本的な変化は認められないため、それに伴う新たに生じた課題はない。

各公共交通機関の乗り継ぎは、渡船とバスについては改善されたが、鉄道とバスについては課題として残されている。

鉄道については、新駅設置が進捗しており、鉄道利用の徒歩圏の拡大が図られる。駅施設のバリアフリー化は筑前深江駅で整備中であり、加布里駅等でも進めていく必要がある。鉄道駅へのアクセス性を高めその利用を促進していくための駐車場・駐輪場の整備は課題として残されており、今後、必要性の高い駅について整備を進めていく必要がある。

コミュニティバスは、九大線の充実や市街地循環線の新設により、まちづくりに対応して、そのネットワークの充実が図られた。今後も、九州大学の移転の進捗に合わせて九大線の充実を図るとともに、公共交通ネットワーク全体の将来像を踏まえて、その路線の検証・見直しを行う必要がある。

その際、路線バスも含めて、拠点を中心としたバス路線の再構築を市街地循環線への乗継拠点の整備と合わせて検討していく必要がある。

コミュニティバスの運賃は 200 円均一料金化が実現し、わかりやすい運賃体系となった。

また、老朽車両の買い替え時に大型化が図られ輸送能力は強化されている。

コミュニティバス、路線バスの一部について、運行体制の見直し検討が行われたが、現行の運行体制が妥当との結論となり、今後はそれを踏まえてネットワークを検討していく必要がある。

コミュニティバス、路線バスともに、バス停における待合環境（建屋、ベンチ等）の改善を計画的に進めるとともに、利用促進に向けた情報提供のあり方を検討・実施する必要がある。
渡船については、バスとの乗継利便の改善、新船導入によるバリアフリー化等利便性の向上が図られ、現時点では残された大きな課題はない。

公共交通不便地域については、2つの校区で自主運行バスが導入され、不便地域の縮減が図られた。今後も、必要な地域で自主運行バスの導入検討を行なっていく必要がある。

表 各種施策の内容と実施状況

施策	解決（改善）された事項	残された課題
【全公共交通機関】		
各公共交通機関の良好な結節	島民及び観光客の利便性向上のため、渡船ダイヤ及び路線バスダイヤの見直しを行い、乗り継ぎ利便性は向上した。	鉄道とバスの接続状況の改善を図っていく必要がある。
グリーン通勤の促進	「イオン志摩ショッピングセンター」パークアンドライドの試行を実施。	パークアンドライドの試行結果を踏まえて、継続実施の検討を行う必要がある。
【鉄道】		
駅施設の充実	筑前深江駅のバリアフリー化や駅周辺整備は実施中であり進展している。	加布里駅のバリアフリー化は今後の課題として残されている。鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場の整備等による鉄道へのアクセス環境の向上を図る必要がある。
新駅設置の促進	新駅設置及び周辺地区整備は事業中で、鉄道利用の徒歩圏は拡大する。	
J R 筑肥線の複線化促進		要望活動は継続しているが、具体化の目途は立っていない。
【コミュニティバス】		
九大線の充実	九州大学移転の進捗にあわせて輸送力の強化や利便性向上が図られた。 <ul style="list-style-type: none"> ・周船寺駅～産の宮～九州大学路線の新設 ・バス停の新設 ・増便 ・車両の大型化 	
市街地の活性化・回遊性の向上	市街地循環線（ぐるりんバス）が新設され、整備中の前原東土地区画整理事業区域の公共交通ネットワークが確保された。	
拠点を中心としたバス路線の再構築	市街地循環線の新設に伴い白糸線のルート及びダイヤの改正は行われた。 庁舎線は、分庁舎方式終了後、生活路線「初深江線」として運行を継続している。同時に、運賃見直しと土日の増便を実施した。	市街地循環線への乗継拠点が未整備であり、全体ネットワークの中での乗継拠点を整備し、円滑な接続のためのダイヤの見直しを行う必要がある。

施策	解決（改善）された事項	残された課題
運賃体系の見直し	コミュニティバスの運賃を一律200円へ定額化した。	乗り継ぎ割引は検討課題として残されている。
支払いの電子化推進	ICカードを導入、九州大学の学生・教職員の割引自動化は実施されている。	
車両の見直し	老朽車両を買い替え時に大型車両に切り換えが実施中で、輸送力の強化が図られている。	
利用促進	コミュニティバスの愛称を決定し、車両デザインと合わせてマイバス意識の醸成を図っている。	利用促進に向けては、情報提供やバス停の待合環境の改善を部分的に行ったにとどまり、全体的実施には至っていない。 バス停における待合環境の改善を計画的に実施していく必要がある。 利用促進に向けて、紙媒体に限定せず有効な情報提供のあり方を検討・実施していく必要がある。
運営体制の見直し検討	コミュニティバスの市営バス化や九大線の路線バス化の検討の結果、現行の運営方法が妥当との結論を得た。	現行運営方法によるコミュニティバス運行を前提に、今後のネットワークを検討していく必要がある。
【路線バス】		
利用促進	コミュニティバスに記載	
運営体制の見直し検討	志摩地域の路線バス3路線のコミュニティバス化の検討の結果、現行の運営方法が妥当との結論を得た。	路線バスとしての運行を前提に、今後のネットワークを検討していく必要がある。
【渡船】		
利便性の向上	増便は、利便性向上と航路経営（収支）の観点から検討を行った結果、増便は困難との結論を得た。 消費税増税に伴う運賃見直しを実施した。 島外からの利用促進に向けて、H28年度に姫島の観光資源を紹介するマップを作成する予定。	
輸送力向上・バリアフリー化推進	新船を導入、バリアフリー化を実現。	旅客定員は縮減したが、積み残し等の発生はほとんどない見込み。
【公共交通不便地域】		
自主運行バスによる交通不便地域の縮減	福吉校区、一貴山校区において自主運行バスを導入・本格運行をしており、公共交通不便地域の縮減が図られた。	今後、必要な校区において自主運行バスの検討を行うとともに、民間の送迎車両との連携の検討も行っていく必要がある。 福吉校区、一貴山校区においては、運転手の確保と財政上の問題がある。

4 . 上位・関連計画における地域公共交通の役割の整理

上位・関連計画における公共交通の位置づけや役割、公共交通に関連する施策等を整理し、本市が目指す将来像の実現のために公共交通が果たすべき役割やまちづくりと一体となった公共交通を考える上での留意点を検討・整理する。

各計画については、以下の2つの視点から整理し、計画概要と計画全体の将来像や目標をあわせて整理する。

[公共交通に関連する事項の整理の視点]

視点 : 公共交通に直接関連する事項	<ul style="list-style-type: none"> 各計画における、地域公共交通の位置づけや求められている役割を整理。 公共交通に求められる施策（今後の取組み）を整理。
視点 : 都市機能立地に関連する施策	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能立地は、公共交通の需要に関わる（生活移動の目的地となる）ことから、各計画における移動に係る取組みや都市機能（拠点施設等）立地を整理。

上位・関連計画としては、以下の計画を対象とする。

表 上位・関連計画

	計画名（策定年月）	計画の位置づけ
上位計画	第1次糸島市長期総合計画基本構想（平成23年3月） 後期基本計画（平成28年3月）	<ul style="list-style-type: none"> 市の最上位の計画、各分野別計画の指針 市が取り組むべき政策・施策の拠りどころ、市民とともにまちづくりを進めていくための羅針盤
関連計画	まち・ひと・しごと創生糸島市総合戦略（平成28年3月）（糸島市人口ビジョン）	<ul style="list-style-type: none"> 第1次糸島市長期総合計画をもとに、国及び県のまち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、将来にわたって持続可能なまちを創造するための指針
	第1次糸島市都市計画マスタープラン（平成25年3月）	<ul style="list-style-type: none"> 都市づくりの目標を実現するための方針を定めるもので、市が定める都市計画の方針を示す計画
	糸島市地域福祉計画・地域福祉活動計画（平成26年3月）	<ul style="list-style-type: none"> 地域福祉の推進に取り組むための総括的な計画で、市民生活を総合的に支えるものとして横断的に施策・事業を展開する性格をもつ
	糸島市高齢者保健福祉計画・第6期介護保険事業計画（平成27年3月）	<ul style="list-style-type: none"> 地域包括ケアシステムの構築、新たな介護予防・日常生活支援総合事業等の推進、認知症対策の推進を目指し高齢者保健福祉の充実を図るため計画
	糸島市障害者計画（平成28年） 第4期糸島市障害福祉計画（平成27年3月）	<ul style="list-style-type: none"> [障害者基本計画] 障がい者施策の基本的な方向と具体的な取組み等について明らかにする計画 [障害福祉計画] 障害福祉サービス提供の数値目標及びサービス等の見込量等について定める
	糸島市次世代育成支援対策行動計画（平成27年3月）	<ul style="list-style-type: none"> 子ども・子育て支援に関する各取組みを総合的に進めていくことを目的として、基本的な考え方や具体的な事業を示す計画
	糸島市健康増進計画（平成23年12月）	<ul style="list-style-type: none"> 市民一人ひとりの健康づくりを強力に推進するための基本指針となる計画
	糸島市観光振興基本計画（平成23年）	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な観光のまちづくりを目指して、理念・方針を掲げ、行政・市民・観光協会・各種団体などが一体となって推進するため計画
	糸島市学術研究都市推進計画（平成23年3月）	<ul style="list-style-type: none"> 九州大学が有する知的資源や活力を糸島市の地域資源や文化と有機的に結び付け、地域社会の振興への寄与、学生・教職員と市民の交流の促進を図るための基本方針

注）糸島市国土利用計画の基本的内容は都市計画マスタープランに反映されているので、省略。

4-1 市の将来像の実現に向けて公共交通に求められる役割（まとめ）

市の上位・関連計画からみた、市の将来像の実現に向けて公共交通に求められる役割や役割発揮のための施策等は、以下のようにとりまとめられる。

4-1-1 公共交通に求められる役割

（1）本市の行政運営における公共交通の位置づけ

本市における公共交通については、市の上位・関連計画計画からは次のような位置づけが読みとれる。

拠点連携型都市構造の実現に向けた交通ネットワークの重要な要素

- 拠点を中心に道路や公共交通のネットワーク化による一体性の高い市域の創出が目指され、生活や都市活動を支える不可欠な移動手段として、自動車交通と並び公共交通が位置づけられている。
- 特に、高齢化等が進む社会においては、車を運転しない、あるいは車を持たない人でも快適に暮らすことができる安全・安心のまちづくりの実現にとって公共交通は重要な役割を担っている。

都市の成長戦略を推進していくうえで重要な基盤

- 第1次糸島市長期総合計画（基本構想）では、成長戦略の一つとして、九州大学の“知力”と“若い力”を生かすことが掲げられ、その推進に向けて、大学の活動環境を整えるとともに、大学関係者の移住・定住を促すうえでの重要な基盤として、公共交通の充実があげられている。

（2）公共交通に求められる役割

地域公共交通の役割は、高齢社会における安全・安心のまちづくりを進め定住環境の向上を図ることと、九州大学の活動を支えその効果を都市活力の維持・向上につなげていくことの2つの観点から捉えられる。さらに、今後に向けての付加的役割として、観光交流面からの役割があげられる。

- 主たる役割：高齢社会における安全・安心のまちづくりを進め定住環境の向上を図る観点
九州大学の活動を支えその効果を都市活力の維持・向上につなげていく観点
- 付加的な役割：観光交流を支える観点

1. 高齢社会における安全・安心のまちづくりを進め定住環境の向上を図る公共交通ネットワーク

【通勤・通学】

- 本市は、豊かな自然環境と福岡市都心部への良好なアクセス環境を生かした福岡都市圏の魅力ある住宅都市としての性格を有している。（平成27年には減少に転じたが、平成22年までは人口の増加が続いていた。）
- 福岡市等市外への通勤・通学においては、JR筑肥線と、市内各地域からJR筑肥線の各駅へのアクセス手段として公共交通（バス交通）が定住基盤としての重要な役割を担う。

【買い物・通院・通学等の生活移動】

- 市民の日常の買い物・通院等については、現在は自動車への依存度は高いが、今後の高齢化の一層の進展を踏まえると、車を運転しない、あるいは車を持たない高齢者や学生の暮らしを支える移動手段として公共交通は不可欠な役割を担っている。

2.九州大学の活動を支えその効果を都市活力の維持・向上につなげていく公共交通ネットワーク

- 広域交通軸である JR 筑肥線の筑前前原駅等から九州大学伊都キャンパスへの公共交通によるアクセスを確保し、学生や教職員の通学・通勤、大学への来訪者の円滑な移動を支えていくことが重要である。
- 伊都キャンパス、市内の良好な住宅地と JR 筑肥線の各駅や都市機能が集積した拠点とを結び、公共交通での生活移動を支えることは、大学関係者の移住・定住を促進するためにも重要となる。

3.観光交流を支える公共交通ネットワーク

- 観光入込客数は 530 万人（平成 25 年）で増加傾向にあり、本市の産業にとっても大きな役割を担っている。
- 糸島市観光振興計画においても、前原から観光地までの二次交通アクセスが課題としてあげられており、今後観光振興を図っていくためには、高齢社会の一層の進展、行楽シーズンの車の渋滞の問題への対応の観点から、観光交流を支える移動手段としての公共交通の役割にも留意していく必要がある。

4-1-2 公共交通に関連する施策

公共交通に関連する施策としては、市内の生活移動の公共交通手段の確保、定住促進に資する公共交通手段の確保、九州大学伊都キャンパスに関わるアクセス等の公共交通手段の確保、観光交流に関わる公共交通手段の確保に係る施策があげられている。

表 公共交通に関連する主な施策

項目	施策の概要
全体	・ 鉄道を軸として、バス路線と結節する公共交通ネットワークの構築
市内の生活移動の公共交通手段の確保	・ 市民の日常生活を支える路線バスやコミュニティバス、渡船などの公共交通ネットワークの充実 ・ JR 各駅と拠点、拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化、それによる高齢社会に対応した自動車に依存しない環境の実現 ・ 既存の市内のバス路線のダイヤ改正による利便性向上、車両大型化による輸送力の向上 ・ バス停やベンチなどの整備による乗車環境の改善 ・ 自主運行バス事業が必要な校区への制度導入、交通不便地域の縮減 ・ 公共交通機関のバリアフリー化（前原駅、波多江駅等） ・ 渡船事業の利用者数の増加による経営安定化、回数券導入の検討

項目	施策の概要
	<p>< 拠点整備 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 筑前前原駅前における公共交通機関（バス）との円滑な乗換えの確保 ・ 波多江駅周辺、筑前深江駅周辺、新駅周辺における、公共交通機関（バス）との連携強化 ・ 志摩初地区周辺におけるバス利用者の利便性向上のための機能充実やバスルートの整備
定住促進に資する公共交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 九大線の充実による、九州大学関係者の定住促進 ・ 新駅周辺の効率的なバスルートとダイヤの編成、利便性の高い交通網の構築
九州大学伊都キャンパスに関わるアクセス等の公共交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 九州大学へのアクセスの向上、九州大学に接続するバスの増便・運行時間の拡大など輸送力の強化 ・ 九州大学との連携が図られやすい交通ネットワークの形成
観光交流に関わる公共交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存のバス路線の行楽シーズンにおけるバスの増便（調査項目） ・ 観光地を巡る周遊バスの運行（調査項目） ・ 観光タクシーの充実（重点項目）

4-1-3 公共交通に関わる都市機能（施設）

総合計画や他分野の計画では、公共交通ネットワーク検討に関わる各分野の施策としての拠点施設等が示されている。

多くの拠点施設は、3つの旧市町（前原、二丈、志摩）の範囲ごとに設けられている。

表 公共交通に関わる都市機能（施設）等

項目	留意すべき中核的施設等	
拠点施設等	健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域包括支援センター（5か所） ・ 障がい者相談支援センター（現3か所 検討5か所） ・ 健康福祉センター等（健康福祉センター「あごら」「ふれあい」、高齢者福祉施設（二丈苑）、健康ふれあい施設「きららの湯」、介護予防センター「はつらつ館」、高齢者いこいの家（4か所）など）
	健康増進（スポーツ）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 健康福祉センター「あごら」トレーニング室、健康ふれあい施設「二丈温泉きららの湯」のプール、介護予防センター「はつらつ館」、健康福祉センター「ふれあい」、健康ふれあい施設「二丈温泉きららの湯」での運動教室
	子育て支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子育て支援センターにこここ（二丈）、同すくすく（前原）、同ぼかぼか（志摩）
	生涯学習・文化・芸術	<ul style="list-style-type: none"> ・ 図書館（3館、本館、二丈、志摩）、博物館 ・ 公民館（15か所） ・ 伊都文化会館、美術館

5 . 各種アンケート調査の実施結果

5 - 1 各種調査概要

本市では多様な移動需要の存在が予想されるため、各移動需要を的確に把握するために、各主体に焦点を絞ったニーズ把握調査を実施する。以下に糸島市で想定される移動需要の各主体と本業務で実施する各種調査の対応関係を示す。

移動需要の主体	本業務で実施する調査
通勤者・通学者・買い物・通院等外出者	<p>通勤・通学、日常生活に関する WEB アンケート調査</p> <p>調査目的:通勤・通学、買い物、通院等の日常生活の移動実態や公共交通に対するニーズの把握 結果の活用:通勤・通学需要、日常生活に対応した公共交通ネットワーク及びサービスの検討の基礎データ</p>
高齢者	<p>高齢者アンケート調査</p> <p>調査目的:高齢者の移動実態や公共交通に対するニーズの把握 結果の活用:高齢者の移動需要に対応した公共交通ネットワーク及びサービスの検討の基礎データ</p>
子育て世帯	<p>子育て世帯アンケート調査</p> <p>調査目的:子育て世帯の移動実態や公共交通に対するニーズの把握 結果の活用:子育て世帯の移動需要に対応した公共交通ネットワーク及びサービスの検討の基礎データ</p>
市内在住の九州大学の学生及び教職員	大学生アンケート調査
	<p>九州大学教職員アンケート調査</p> <p>調査目的:九州大学の学生及び教職員の日常生活の移動実態や公共交通に対するニーズの把握 結果の活用:九州大学の学生及び教職員の移動需要に対応した公共交通ネットワーク及びサービスの検討の基礎データ</p>

5-2 通勤・通学、日常生活に関する WEB アンケート調査

5-2-1 調査概要

調査目的	<ul style="list-style-type: none"> ・糸島市が抱える地域公共交通の問題点・課題の把握に向けた基礎データの収集 ・今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・市政モニターに登録している 18～64 歳の市民 160 人 ・WEB アンケート調査は任意
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市政モニターアンケート ・WEB アンケート（市ホームページに掲載）
調査期間	回答期間：平成 28 年 10 月 15 日（土）～10 月 31 日（月）
把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の日常的な外出・移動の状況 ・公共交通の利用状況、公共交通に対する不満や改善要望 ・これまでの公共交通に関する取り組みに対する評価 ・公共交通のあり方に対する考え ・分析に必要な属性
回収状況	回収票数：173 票（平成 28 年 11 月 1 日時点）

5-2-2 回答者の属性

○男性が約 35%、女性が約 65%と女性の回答が多い。

○回答者の年齢は、30 代が 30%を占め、続いて 40 代、50 代の順である。

表 性別

n= 173

	割合
男性	34.7%
女性	64.7%
不明	0.6%
計	100%

表 年齢

n= 82

	割合
15～19 歳	1.2%
20～29 歳	8.7%
30～39 歳	30.1%
40～49 歳	26.6%
50～59 歳	16.2%
60～69 歳	9.8%
75 歳以上	5.2%
不明	1.7%
計	0.6%

○回答者のうち、約 8 割が運転免許を持ち、自由に使える自家用車を持っている。一方で、運転免許を持っていないが約 7%を占める。

表 運転免許と自家用車保有状況

	割合
運転免許も、自分が使える自家用車も持っている	80.9%
運転免許は持っているが、自分が使える自家用車は持っていない	11.6%
運転免許を持っていない	6.9%
現在は運転免許を持っているが、近い将来、免許を返納するつもりである	0.6%
計	100.0%

n= 173

5-2-3 市民の移動特性

1) 日常生活の中で最も多い外出目的

○日常生活の中で最も多い外出目的について、「通勤・通学」が最も多く、6割強が回答している。また、「買物」を4分の1が回答している。

表 日常生活の中で最も多い外出

	割合
通勤	52%
通学	3%
買い物	33%
通院	3%
その他	9%
計	100%

n=144

2) 通勤・通学における移動特性

- 回答者の約41%が市内、約59%は市外に通勤・通学しており、やや市外が多い。
- 主な移動手段は、自家用車(自分で運転)が最も多く、約5割が回答している。
- 一方、公共交通の利用は、JRを約4割が回答しているが、その他は少ない。

表 通勤・通学先：市内外の別

	割合
市内	41%
市外	59%
計	100%

n=93

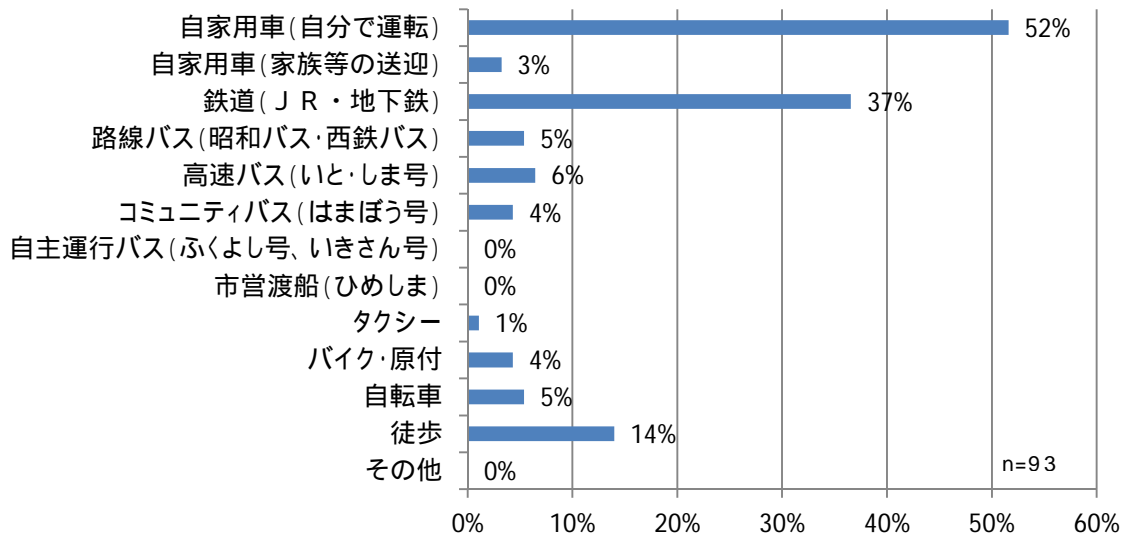


図 最もよく利用する交通手段
(通勤・通学)

3) 買い物における移動特性

- 回答者の約7割が市内に買物先を持っている。
- 主な移動手段は、自家用車(自分で運転)が最も多く、約8割弱が回答している。家族等の送迎も含めると、約9割弱がマイカー利用である。
- 一方、公共交通の利用は少なく、いずれも数%しか回答されていない。

表 買物先：市内外の別

n = 132

	割合
市内	74%
市外	26%
計	100%

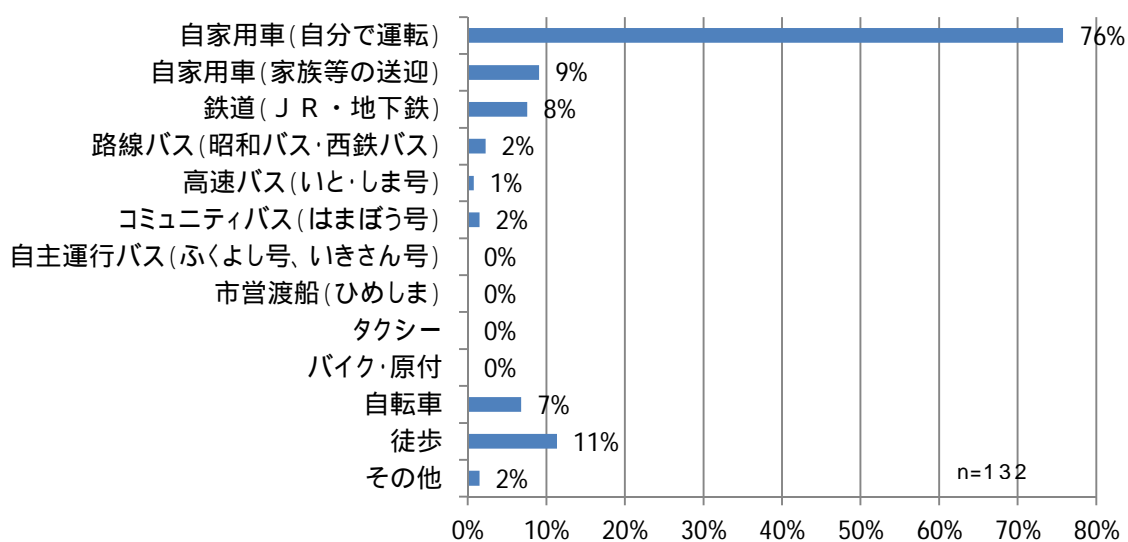


図 最もよく利用する交通手段
(買い物)

4) 通院における移動特性

- 回答者の約 7 割が市内の病院に通院している。
- 主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、約 6 割が回答している。
- 一方、鉄道の利用が 11%であるが、他の公共交通の利用は少なく、いずれも数%しか回答されていない。

表 通院先：市内外の別

n = 50

	割合
市内	70%
市外	32%
計	100%

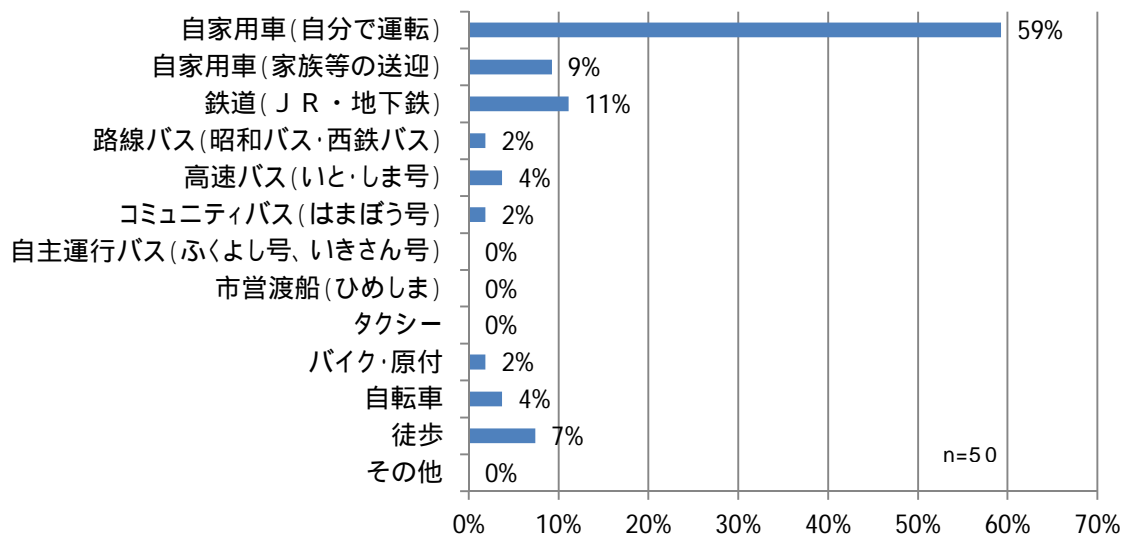


図 最もよく利用する交通手段
(通院)

5 - 2 - 4 市民の公共交通利用の状況

1) 公共交通の利用の有無

○直近 1 ヶ月の公共交通の利用について、約 6 割が「利用した」と回答している。

表 公共交通の利用有無

	割合
利用した	59%
利用していない	41%
計	100%

n = 147

2) 公共交通利用者の外出特性

○公共交通利用者のうち、主な外出先について約 8 割が「市外」を回答している。

○主な外出目的について、約 4 割が「通勤」を回答しており、「買い物」を約 1 割が回答している。

○利用している交通機関は、「鉄道（JR・地下鉄）」が約 8 割と最も多い。また、「路線バス（昭和バス・西鉄バス）」を 1 割強が回答している。

○駅・バス停までの移動手段については、約 8 割が「徒歩」と回答しており、最も多い。次に、約 9%が「自家用車（自分で運転）」、約 7%が「自転車」を回答している。

表 公共交通利用者の
外出目的地

n = 86

	割合
市内	12%
市外	83%
無回答	6%
計	100%

表 公共交通利用者の
主な外出目的

n = 86

	割合
通勤	43%
通学	3%
買い物	14%
通院	5%
その他	35%
計	100%

表 公共交通利用者の
最もよく利用する交通手段

n = 86

	割合
鉄道（JR・地下鉄）	79%
路線バス（昭和バス・西鉄バス）	14%
高速バス（いとしま号）	21%
コミュニティバス（はまぼう号）	9%
無回答	1%
計	100%

表 公共交通利用者の駅・バス停までの交通手段

n = 86

	割合
自家用車（自分で運転）	9%
自家用車（家族の送迎）	3%
タクシー	0%
バイク・原付	1%
自転車	7%
徒歩	77%
無回答	2%
計	100%

5-3 高齢者アンケート調査

5-3-1 調査概要

調査目的	<ul style="list-style-type: none">・高齢者の移動実態や公共交通に対するニーズを把握・今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集
調査対象	・糸島市に在住している65歳以上の高齢者
調査方法	・民生委員から高齢者に直接配布、直接回収
調査期間	回答期間：平成28年10月15日(土)～11月15日(火)
把握項目	<ul style="list-style-type: none">・高齢者の日常的な外出・移動の状況・公共交通の利用状況、公共交通に対する不満や改善要望・これまでの公共交通に関する取り組みに対する評価・公共交通のあり方に対する考え・分析に必要な属性
回収状況	回収票数： 票(平成28年11月17日時点)

高齢者アンケート調査は集計中

5 - 4 子育て世代アンケート調査

5 - 4 - 1 調査概要

調査目的	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世帯の移動実態や公共交通に対するニーズを把握 ・今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て支援センター（3ヶ所）で開催される子育て広場や子育て教室等の参加者 ・保育園の保護者
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て支援センターにおいて配布・回収 ・保育園の保護者に対しては、WEB アンケートを実施し、URL が記載されたチラシを配布
調査期間	回答期間：平成 28 年 10 月 15 日（土）～10 月 31 日（月）
把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世代の日常的な外出・移動の状況 ・公共交通の利用状況、公共交通に対する不満や改善要望 ・これまでの公共交通に関する取り組みに対する評価 ・公共交通のあり方に対する考え ・分析に必要な属性
回収状況	回収票数：107 票（平成 28 年 11 月 1 日時点） 保育園保護者のみ

5 - 4 - 2 回答者の属性

- 男性が約 8%、女性が約 92%と女性の回答が多い。
- 回答者の年齢は、30 代が 67%を占め、続いて 40 代、20 代の順である。

表 性別

n = 107

	割合
男性	8%
女性	92%
計	100%

表 年齢

n = 107

	割合
20～29歳	16%
30～39歳	67%
40～49歳	17%
計	100%

- 回答者のうち、約 9 割が運転免許を持ち、自由に使える自家用車を持っている。一方で、運転免許を持っていないが約 3%を占める。

表 運転免許と自家用車保有状況

n = 107

	割合
運転免許は持っているが、自分が使える自家用車を持っていない	6%
運転免許も、自分が使える自家用車も持っている	92%
運転免許を持っていない	3%
計	100%

5-4-1 子育て世代の移動特性

1) 買い物における移動特性

- 回答者の約8割が市内に買物先を持っている。
- 主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、約8割が回答している。家族等の送迎も含めると、約9割がマイカー利用である。
- 一方、公共交通の利用は少なく、いずれも数%しか回答されていない。

表 買物先：市内外の別

n=107

	割合
市内	79%
市外	25%
計	100%

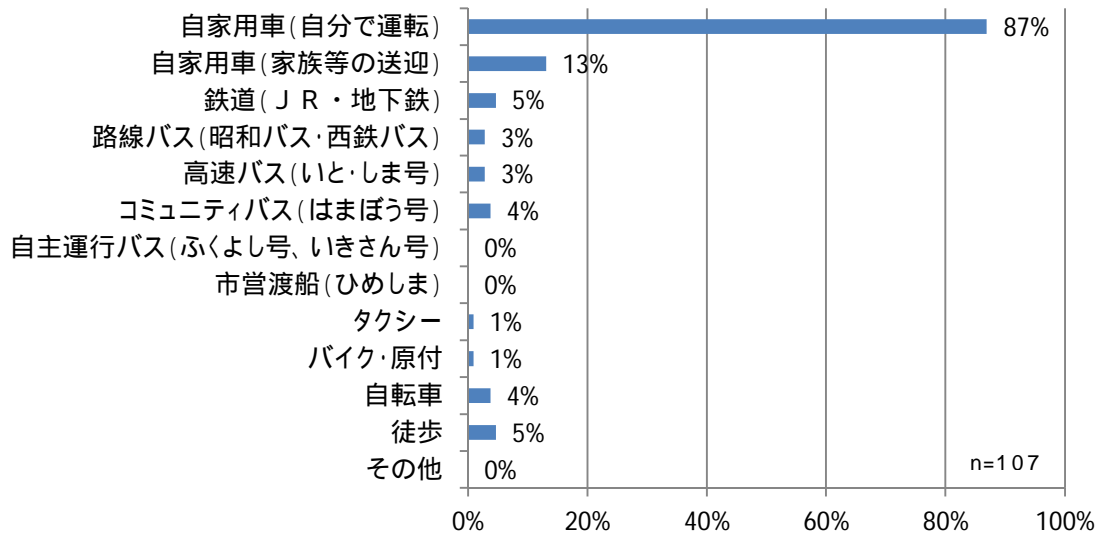


図 最もよく利用する交通手段
(買い物)

2) 通院における移動特性

- 回答者の73%が市内の病院に通院している。
- 主な移動手段は、自家用車(自分で運転)が最も多く、8割以上が回答している。
- 一方、公共交通の利用は少なく、いずれも数%しか回答されていない。

表 通院先：市内外の別

n = 26

	割合
市内	73%
市外	27%
計	100%

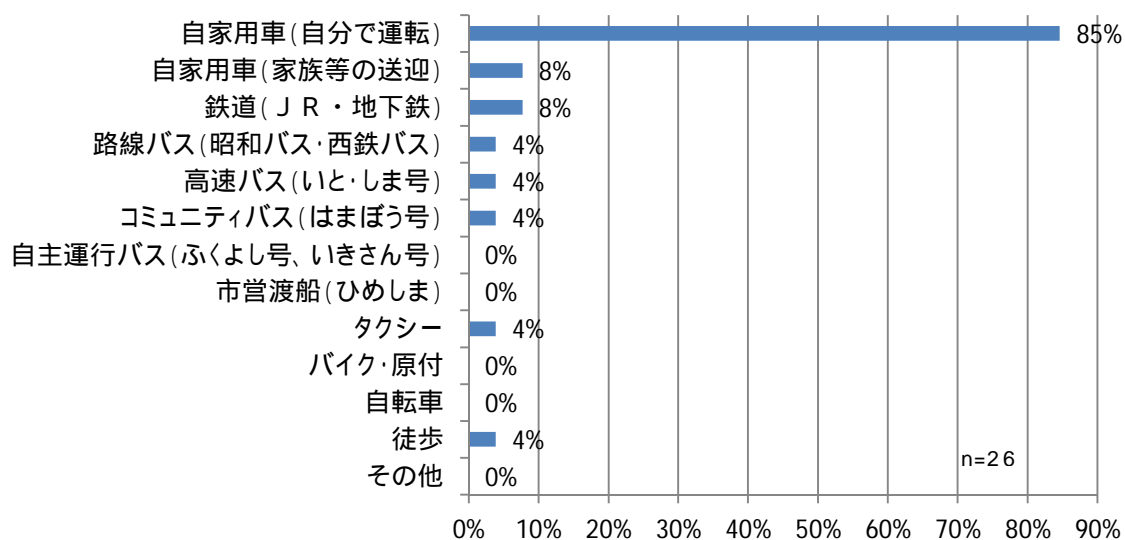


図 最もよく利用する交通手段
(通院)

5-4-2 子育て世代の公共交通利用の状況

1) 公共交通の利用の有無

○直近1ヶ月の公共交通の利用について、約5割が「利用した」と回答している。

表 公共交通の利用有無

n=107	
	割合
利用した	47%
利用していない	53%
計	100%

2) 公共交通利用者の外出特性

○公共交通利用者のうち、主な外出先について約8割が「市外」を回答している。

○主な外出目的について、約3割強が「通勤」を回答しており、「買い物」を約3割弱が回答している。

○利用している交通機関は、「鉄道（JR・地下鉄）」が約8割と最も多い。また、「路線バス（昭和バス・西鉄バス）」を約1割が回答している。

○駅・バス停までの移動手段については、約7割が「徒歩」と回答しており、最も多い。次に、約2割が「自家用車（自分で運転）」、約1割が「自家用車（家族の送迎）」を回答している。

表 公共交通利用者の
外出目的地

n=50

	割合
市内	12%
市外	80%
無回答	8%
計	100%

表 公共交通利用者の
主な外出目的

n=50

	割合
通勤	34%
通学	4%
買い物	26%
通院	4%
その他	32%
計	100%

表 公共交通利用者の
最もよく利用する交通手段

n=50

	割合
鉄道（JR・地下鉄）	84%
路線バス（昭和バス・西鉄バス）	10%
高速バス（いと・しま号）	20%
コミュニティバス（はまぼう号）	6%
無回答	2%
計	100%

表 公共交通利用者の駅・バス停までの交通手段

n=50

	割合
自家用車（自分で運転）	20%
自家用車（家族の送迎）	8%
タクシー	2%
バイク・原付	0%
自転車	2%
徒歩	66%
無回答	2%
計	100%

5-4-3 子育て世代の外出時の困りごと

- 「なるべく自家用車は運転したくない」の回答は、現在では33%が「そう思う」、「ややそう思う」と回答しているが、将来は42%となり増加している。
- 「子どもの通学や習い事等の移動手段の心配」の回答も同様に、現在では43%が「そう思う」、「ややそう思う」と回答しているが、将来は54%となり増加している。
- 「公共交通を家族で利用する際の運賃が高くなることに対する不満」の回答は、現在、将来ともに6割以上が「そう思う」、「ややそう思う」と回答している。
 「公共交通を子連れで利用することに対する周囲の反応に対する懸念」については、現在は62%が「そう思う」、「ややそう思う」と回答しているが、将来は48%に低下している。

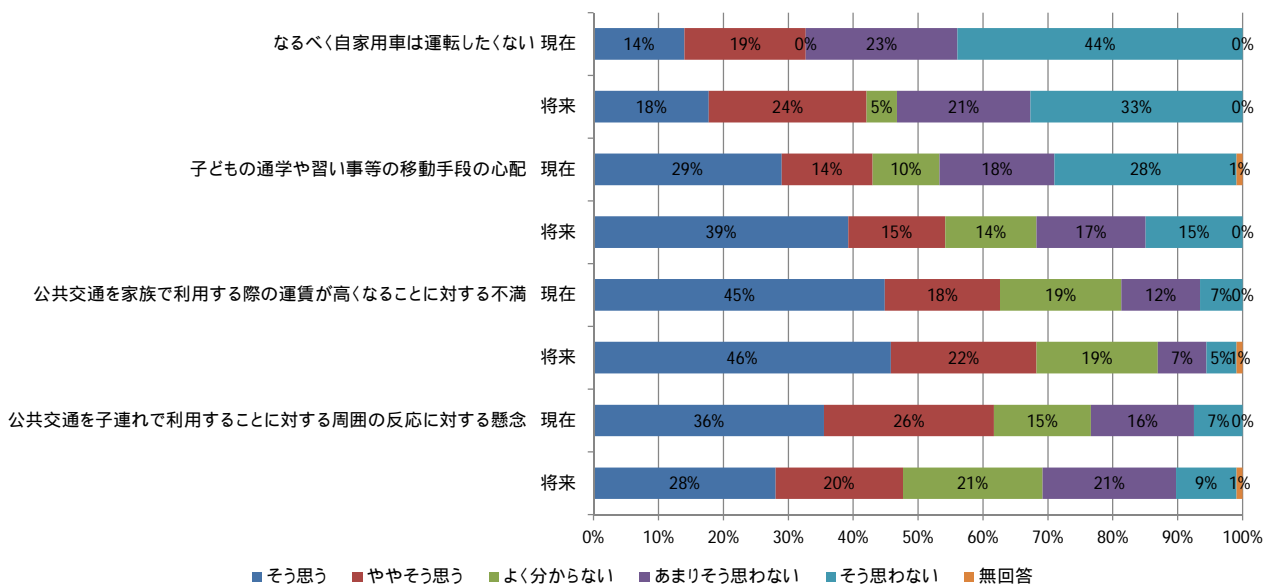


図 外出時の困りごと

5-5 九州大学大学生・教職員アンケート調査

5-5-1 調査概要

調査目的	<ul style="list-style-type: none"> 九州大学・伊都キャンパスの学生及び教職員の移動実態や公共交通に対するニーズを把握 今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集
調査対象	九州大学・伊都キャンパスに通学する学生・教職員のうちの糸島市居住者
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> WEB アンケートを実施 九州大学の学生向けメールシステムの活用により、対象者に WEB アンケートの URL を送付
調査期間	回答期間：平成 28 年 10 月 17 日（月）～10 月 31 日（月）
把握項目	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時の移動状況 日常的な外出・移動の状況 公共交通の利用状況、公共交通に対する不満や改善要望 これまでの公共交通に関する取り組みに対する評価 公共交通のあり方に対する考え 分析に必要な属性
回収状況	回収票数：学生 186 票 教職員 101 票

5-5-2 回答者の属性

- 学生は男性が 75%、女性が 25%と男性の回答が多い。
一方、教職員は男性が 34%、女性が 66%と女性の回答が多い。
- 学生の回答者の学年は学部 1 年生が 46%と最も多い。
教職員の回答者の年齢は 30 代、40 代が約 4 割となっている。

表 性別

	男性	女性	計
学生 (n=186)	75%	25%	100%
教職員 (n=101)	34%	66%	100%
計 (n=287)	60%	40%	100%

表 大学生回答者の学年

n=186

学年	割合
学部1年	46%
学部2年	11%
学部3年	8%
学部4年	11%
修士1年	10%
修士2年	8%
博士1年	4%
博士2年	1%
博士3年	2%
計	100%

表 教職員回答者の年齢

n=101

年代	割合
20～29歳	2%
30～39歳	39%
40～49歳	38%
50～59歳	17%
60～64歳	3%
65歳以上	2%
計	100%

○学生の回答者のうち、運転免許を持ち、自由に使える自家用車を持っている方は1割のみで、自分が使える自家用車を持っていない方が約6割、運転免許を持っていない方が約3割である。

教職員の回答者では、約9割が運転免許を持ち、自由に使える自家用車を持っているとの回答であった。

表 運転免許と自家用車保有状況 n = 107

	学生	教職員	総計
運転免許は持っているが、自分が使える自家用車は持っていない	57%	6%	39%
運転免許も、自分が使える自家用車も持っている	10%	89%	38%
運転免許を持っていない	33%	5%	23%
計	100%	100%	100%

5-5-3 九州大学までの移動状況

1) 移動手段

○学生の回答者のうち、自転車での通学が約5割と最も多く、次いで、コミュニティバスが約4割であった。

教職員については、約7割が自家用車（自分で運転）での回答が最も多く、次いで、コミュニティバスが約2割であった。

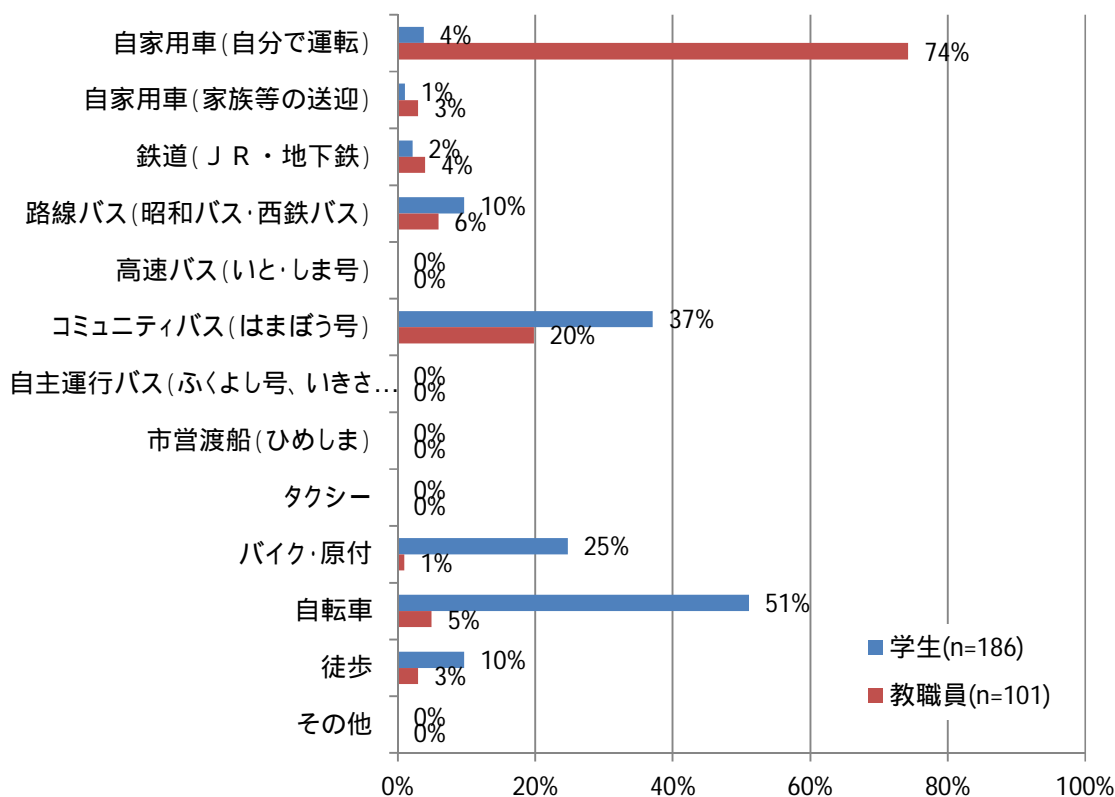


図 通勤・通学時の移動手段

2) 自宅 出発・帰宅時刻

○出発時刻は学生、教職員ともに 8 時台が最も多く、次いで 9 時台が多い。

帰宅時刻は、教職員は 16 時台～20 時台に集中しているが、学生は 17 時台と 22 時台に帰宅するとの回答が最も多い。

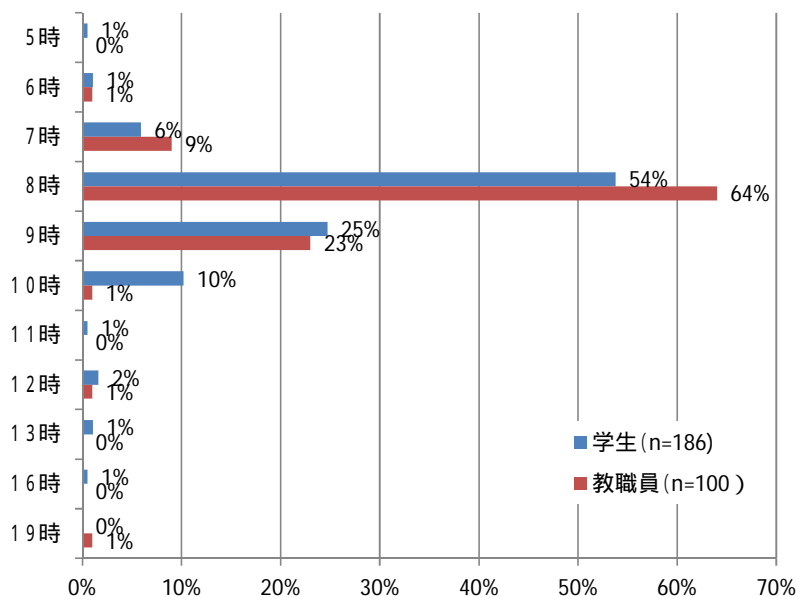


図 自宅出発時刻

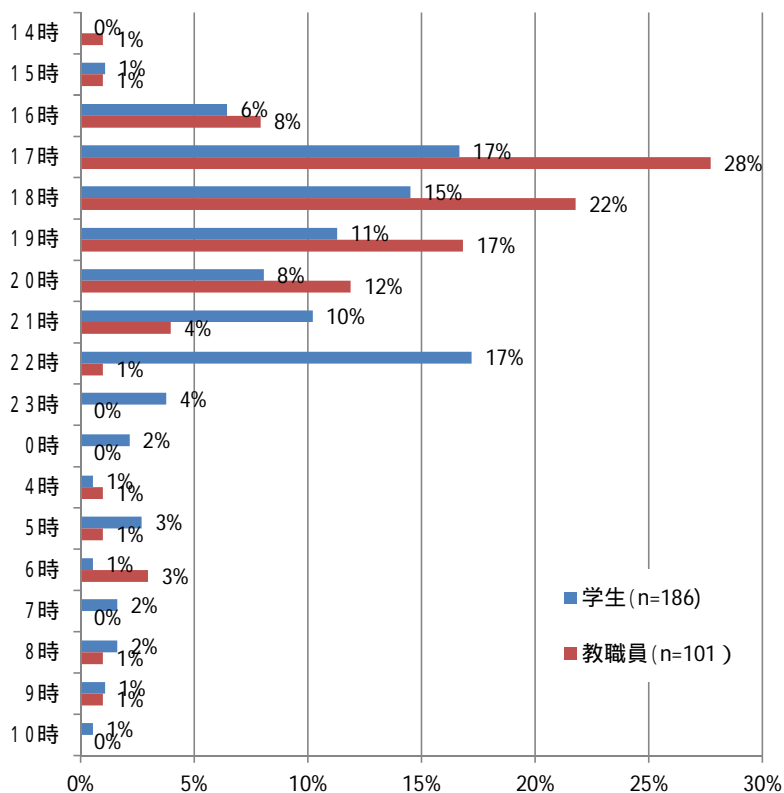


図 帰宅時刻

6 . 市民および地域の公共交通に関する意向

6-1-1 公共交通に対する不満・要望点

どのアンケート調査結果においても「便数を増やす ダイヤを見直す」への回答が集中している。

その他、子育て世代アンケートでは「運行ルートを分かりやすくする」、「運賃の割引制度などを充実させる」の回答が多く、九大学生アンケートでは「バスの定時性を向上させる」の回答が多い。

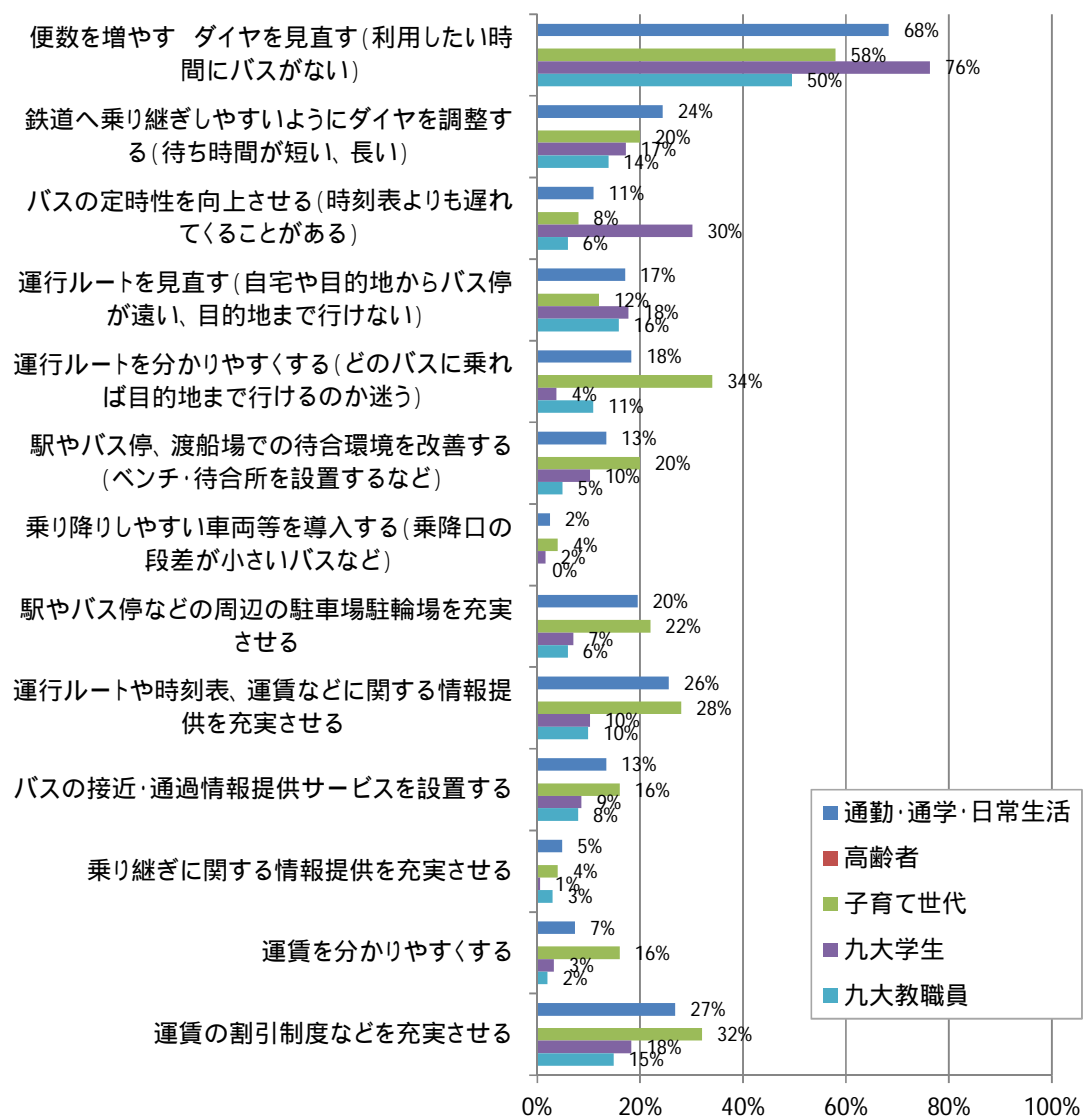


図 公共交通利用者の鉄道に対する不満点・改善点

6-1-2 公共交通を利用しない理由

通勤・通学・日常生活アンケートにおいては、「利用したい時刻にバスがない」の回答が5割以上と集中している。その他、「バスでは行きたいところへ行けない」、「小さな子どもを連れての利用は大変」、「自宅や目的地から駅・バス停が遠い」の回答が多い。

子育て世代アンケートでは、「小さな子どもを連れての利用は大変」の回答が7割と集中している。その他、「利用したい時刻にバスがない」の回答が多い。

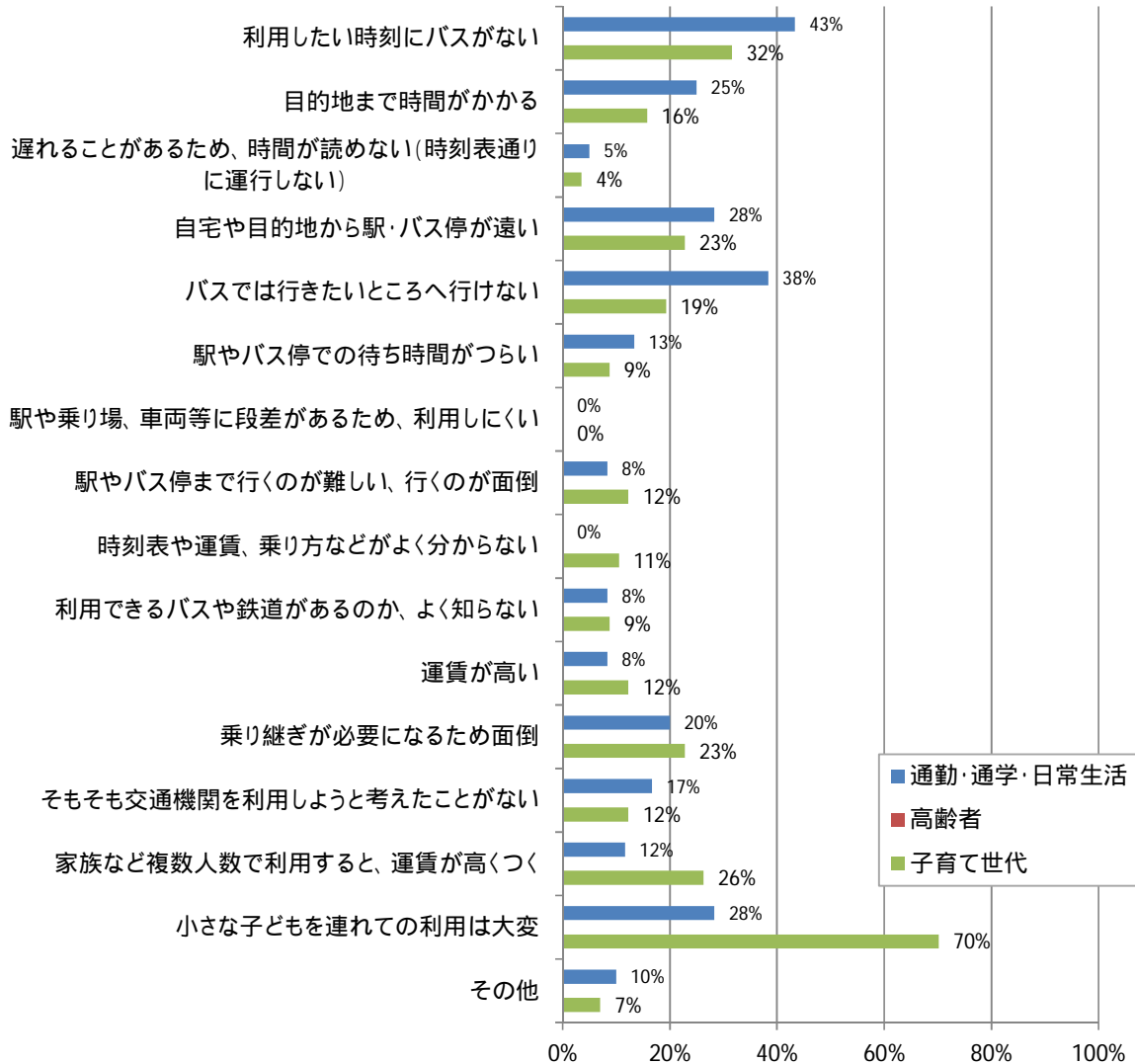


図 公共交通非利用者の鉄道を利用しない理由

6-1-3 今後の糸島市における公共交通の必要性

○今後の糸島市における公共交通の必要性について、「必要だと思う」の回答割合が最も高かったのは「通勤・通学の足を支える公共交通」で約8割が回答している。「やや必要だと思う」も含めると約9割以上が回答している。また、「高齢者のくらしの足を支える公共交通」や「福岡市など他市町との円滑な行き来を支える公共交通」も回答が多く、「必要だと思う」「やや必要だと思う」を合わせ9割弱が回答している。

○その他の、「買い物、通院など、くらしの足を支える公共交通」や「市中心部にアクセスしやすい公共交通」について半数以上が「必要だと思う」を回答している。

一方、「観光客等の来街者の移動を支える公共交通」については、「必要だと思う」の回答はやや低く、約5割弱にとどまっている。

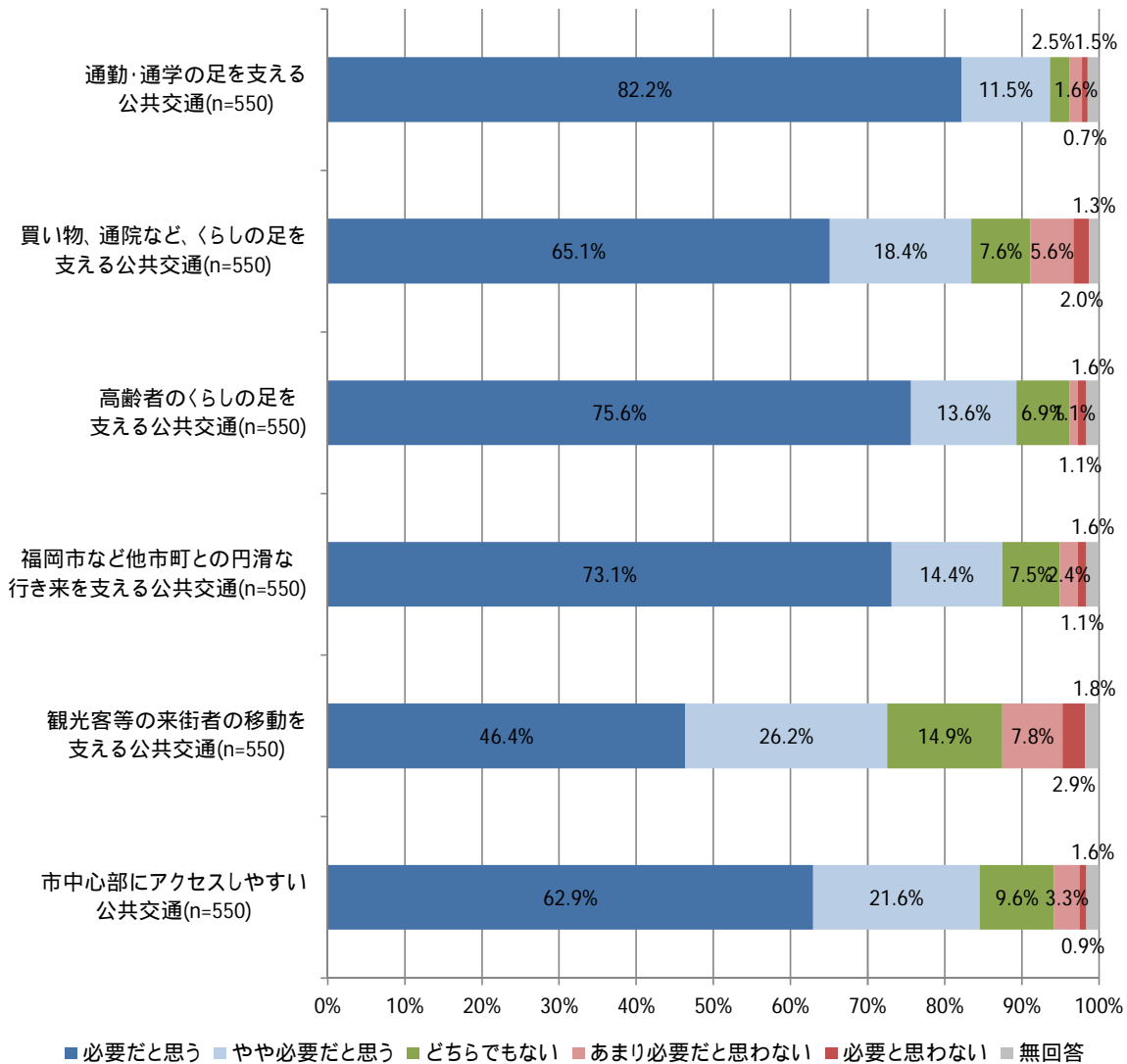


図 今後の糸島市における公共交通の必要性

6-1-4 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価

1) 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価

○現在の公共交通サービスについて、最も評価が高いのは「福岡市など他市町への移動に対する評価」で「とても満足している」「やや満足している」を合わせ約3割が回答している。また、「通勤・通学の移動に対する評価」「市中心部への移動に対する評価」を約3割弱が回答している。

○一方で、「通勤・通学の移動に対する評価」、「日常生活の移動に対する評価」、「観光客等の来街者の移動に対する評価」は、「あまり満足していない」「全く満足していない」の回答割合が、5割を超えている。また、「高齢者の移動に対する評価」についても4割強が低評価を回答している。

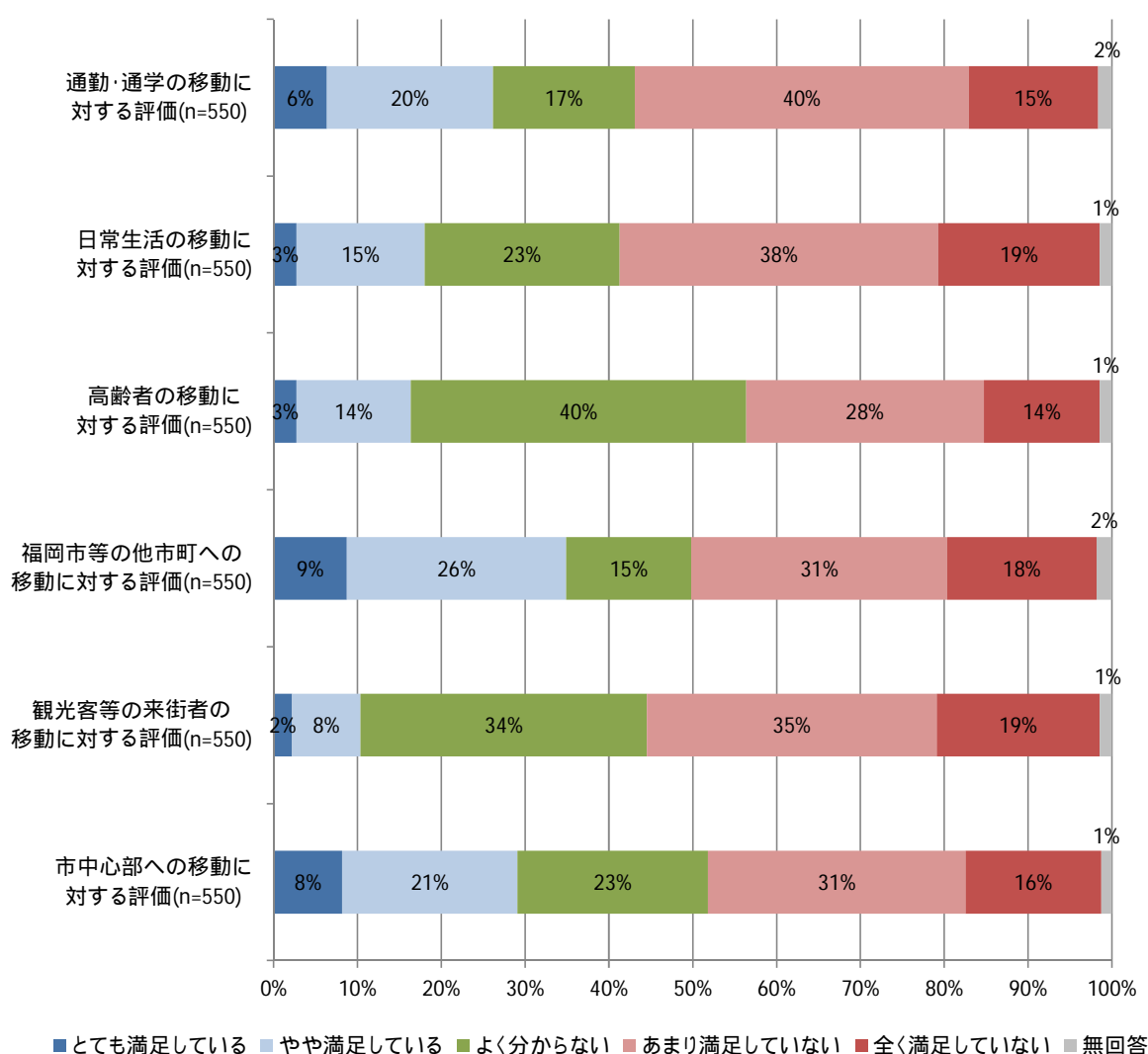


図 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価

2) 市内の公共交通に対する満足度

○市内の公共交通について、「とても満足している」が約 0.9%、「やや満足している」を 26.9%が回答し、あわせて約 1/4 が好評価を示している。

○一方で、約 39%が「あまり満足していない」、約 14%が「満足していない」と回答し、5割強の方は低評価を示している。

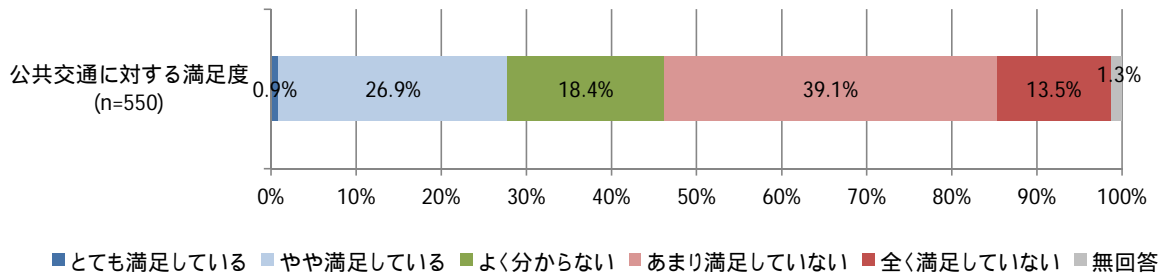


図 糸島市の公共交通サービスに対する満足度

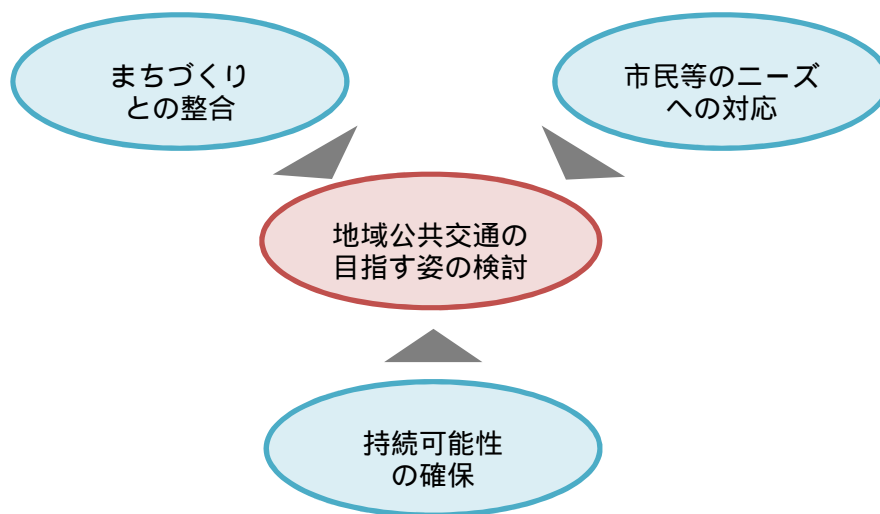
7 . 地域公共交通の問題点・課題の整理

公共交通の現状、都市の将来像に対する地域公共交通の役割、公共交通に関する市民のニーズを踏まえ、地域公共交通の問題点や今後対応が必要となる課題を整理する。

7-1 地域公共交通の問題点・課題整理の観点

問題点・課題の整理は、地域公共交通の目指す姿の検討に向けて、まちづくりとの整合の観点、市民等のニーズへの対応の観点、持続可能性の確保の観点から行う。

地域公共交通の目指す姿に向けた問題・課題整理の観点



	概要
まちづくりとの整合の観点からの課題	上位計画や各関連計画で示されている市の将来像の実現に向けて、地域公共交通が求められる役割を果たしていくための課題 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 都市の成長戦略の実現、将来都市像（都市構造）の実現 ➢ 健康・福祉、子育て、生涯学習・文化・芸術等の分野別将来像の実現 ➢ 観光の円滑な移動環境の実現
市民等のニーズへの対応の観点からの課題	市民や来訪者の移動特性や公共交通に対するニーズに応えていくための課題 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自家用車での生活移動が困難な高齢者等の移動手段の確保 ➢ 自家用車での移動が適さない移動目的に対応した移動手段の確保（福岡市都心部への通勤など）
持続可能性の確保の観点からの課題	地域公共交通が今後も持続可能なものであり続けるための課題 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 収支改善：運行経費の縮減・効率化、運行収入の拡大など

7-2 まちづくりとの整合の観点からの課題

まちづくりとの整合の観点からは、上位・関連計画における将来像の実現に向けて、地域公共交通がいかに役割を発揮していくかという観点から課題を整理する。

次のような課題項目が考えられる。

まちづくりとの整合の観点からの課題項目

	課題項目
成長戦略・将来都市構造の実現	拠点連携型都市構造の実現に向けた公共交通ネットワーク 九州大学の活動を支え、その効果を都市活力の維持・向上につなげていく公共交通ネットワーク 移動の観点から魅力ある定住環境の向上に資する公共交通ネットワーク
分野別の将来像(市民生活)の実現	健康・福祉、子育て、生涯学習・文化・芸術等の活動を支える公共交通ネットワーク(活動の場となる拠点施設等へのアクセスの確保等)
分野別の将来像(観光振興)の実現	観光交流を支える公共交通ネットワーク (JR 筑前前原駅等の鉄道駅から観光資源へのアクセス・周遊のための二次交通の確保)

7-2-1 成長戦略・将来都市構造の実現

	地域公共交通の検討課題
拠点連携型都市構造の実現に資する公共交通	拠点を中心に道路や公共交通ネットワークによる拠点連携型都市構造の構築が目指されており、JR 各駅と拠点、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを強化する必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 拠点(広域拠点、地区拠点、生活拠点)を中心とした路線の再編成と乗継利便性を踏まえたダイヤの見直し ➢ 市街地の活性化・回遊性の向上を目指して市街地循環線が運行されているが、新駅設置及び周辺市街地整備を踏まえた役割の再確認及びルート・ダイヤの再編成 (コミュニティバス各路線との乗継拠点は未整備)
九州大学の活動を支える公共交通	市域外との広域交通軸は主として JR 筑肥線が担っていることから、鉄道(JR 筑肥線)とバス(コミュニティバス)が一体となって、市域内外から大学までの良好なアクセスを確保する必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 大学移転の進捗に合わせた輸送力と利便性の向上 ➢ 九大線は、筑前前原駅、波多江駅、周船寺駅から九州大学へアクセスしているが、新駅の設置を踏まえた路線の再編 ➢ 九大線は、九州大学へのアクセスの役割を担うとともに、沿線の生活移動手段としても役割も担うことから、両者のバランスを踏まえた運行ルート、ダイヤ等の検討 ➢ 鉄道駅における乗継環境の向上(鉄道とバス) ➢ 鉄道駅のバリアフリー化等の利便性の向上

	地域公共交通の検討課題
定住環境の向上に資する公共交通	<p>本市が、豊かな自然環境と福岡市都心部への良好なアクセス環境を生かした福岡都市圏の魅力ある住宅都市として定住環境の維持・向上を図るために、通勤など福岡市などの市外への公共交通ネットワークの充実を図る必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道駅における乗継環境の向上（自家用車等と鉄道、バスと鉄道） ➢ 鉄道駅のバリアフリー化等の利便性の向上 <p>今後の高齢化の一層の進展を踏まえると、車を運転しない、あるいは車を持たない高齢者や学生（高校生）の市域内での生活移動の手段を地域特性を踏まえて確保する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線バス、コミュニティバス、自主運行バスの役割の再整理 ➢ 各拠点、市民がよく利用する商業施設や医療機関へのアクセスの確保 ➢ 交通不便地域の縮減 ➢ 健康・福祉、子育て支援、生涯学習などの校区を越えた広域の拠点施設へのアクセスの確保

7-2-2 分野別の将来像（市民生活）の実現

	地域公共交通の検討課題	
拠点施設等へのアクセスの確保	健康・福祉、健康増進（スポーツ）、子育て支援、生涯学習・文化・芸術などの分野で、校区を越えた広域エリアを対象に活動の場を提供し、あるいはサービスを提供する拠点施設へのアクセスを確保する。	
	健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・地域包括支援センター（5か所） ・障がい者相談支援センター（現3か所 検討5か所） ・健康福祉センター等
	健康増進（スポーツ）	<ul style="list-style-type: none"> ・健康福祉センター等にあるトレーニング室、プール、運動教室等
	子育て支援	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て支援センター（前原、二丈、志摩の各地域に1か所）
	生涯学習・文化・芸術	<ul style="list-style-type: none"> ・図書館（3館、本館、二丈、志摩） ・伊都文化会館、美術館、博物館 ・公民館（15か所）

7-2-3 分野別の将来像（観光振興）の実現

	地域公共交通の検討課題
観光交流を支える公共交通	<p>JR 筑前前原駅等の鉄道駅から観光資源へのアクセス・周遊のための公共交通を確保する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 観光を支える公共交通の位置づけの明確化 ➢ 路線バス、コミュニティバス、タクシーの役割分担の明確化 ➢ 既存のバス路線の行楽シーズンにおけるバスの増便の検討

7-3 市民等のニーズへの対応の観点からの課題

7-3-1 公共交通に対する意見

1) 改善要望

どのアンケート調査結果においても「便数を増やす ダイヤを見直す」への回答が集中している。

その他、子育て世代アンケートでは「運行ルートを分かりやすくする」、「運賃の割引制度などを充実させる」の回答が多く、九大学生アンケートでは「バスの定時性を向上させる」の回答が多い。

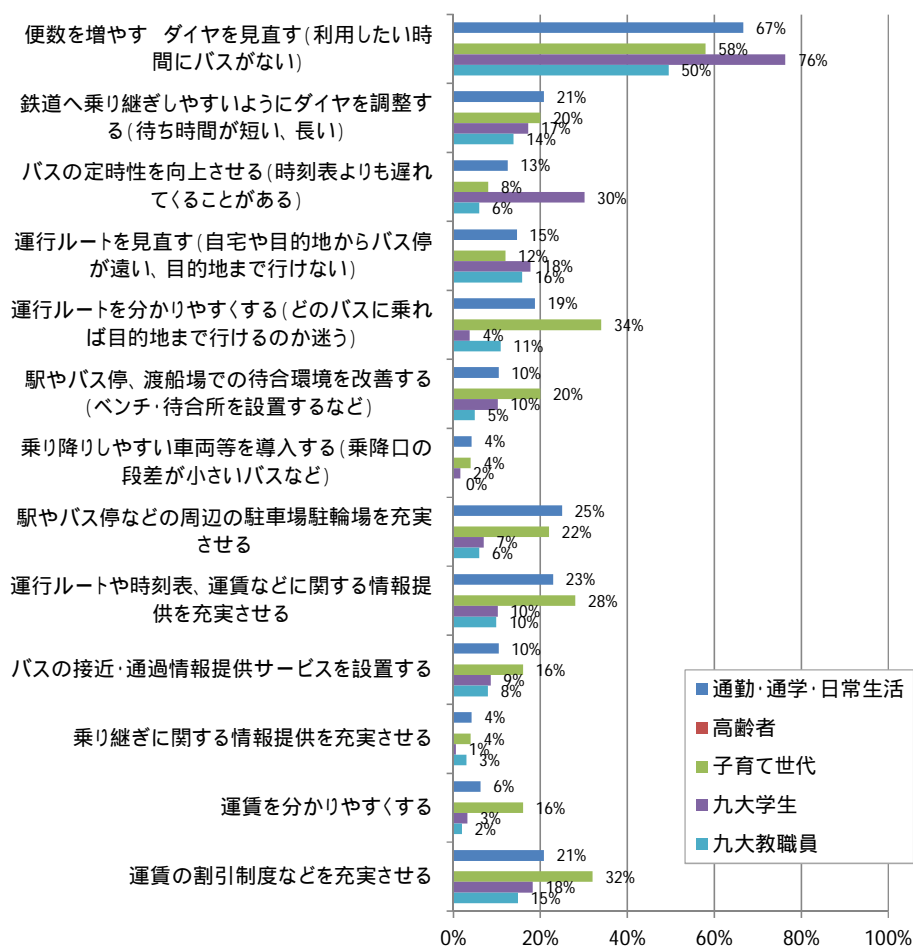


図 糸島市の公共交通に対する不満・要望

【公共交通に対する改善要望からの課題】

- ・路線バス、コミュニティバスの便数、ダイヤに関するニーズが挙がっており、利用ニーズに合わせたダイヤを設定する必要がある。

2) 公共交通を利用しない理由

通勤・通学・日常生活アンケートにおいては、「利用したい時刻にバスがない」の回答が5割以上と集中している。その他、「バスでは行きたいところへ行けない」、「小さな子どもを連れての利用は大変」、「自宅や目的地から駅・バス停が遠い」の回答が多い。子育て世代アンケートでは、「小さな子どもを連れての利用は大変」の回答が7割と集中している。その他、「利用したい時刻にバスがない」の回答が多い。

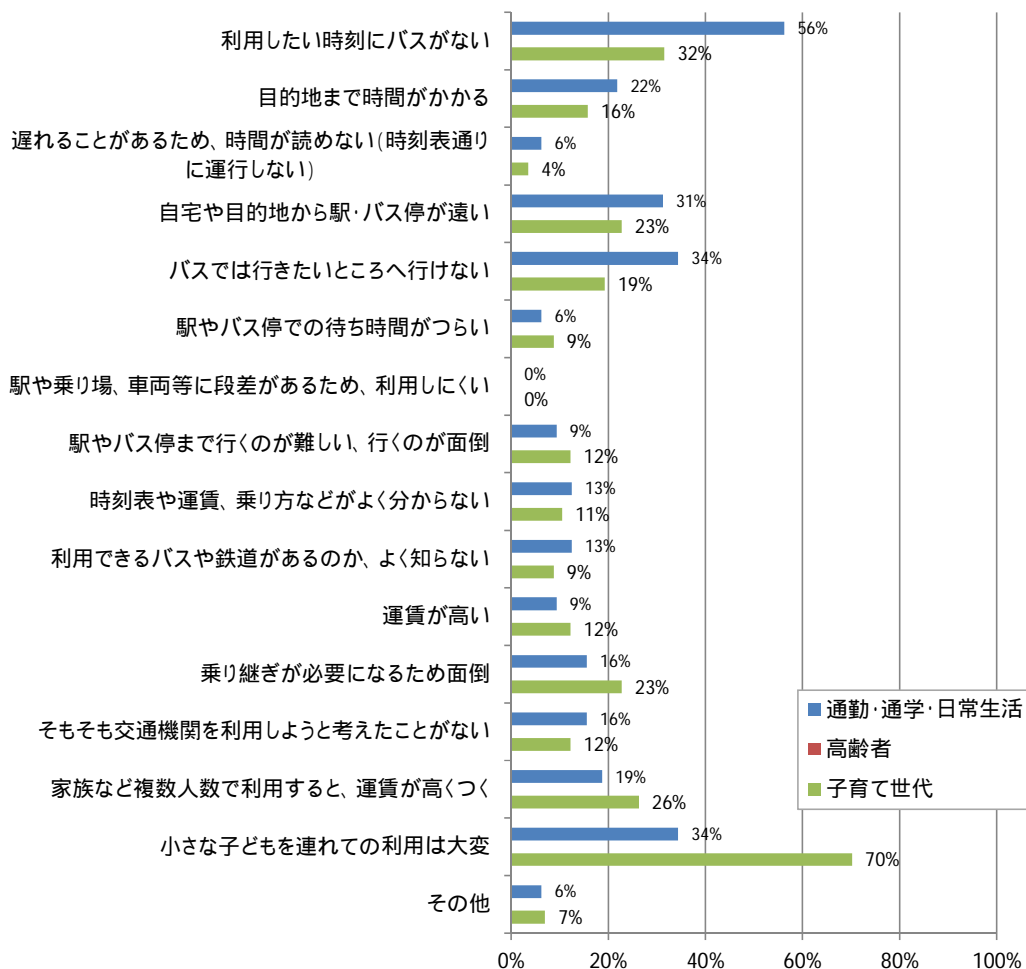


図 公共交通を利用しない理由

【公共交通を利用しない理由からの課題】

・「利用したい時刻にバスがない」、「バスでは行きたいところへ行けない」の回答が多く、利用ニーズはあるものの、ダイヤ、ルートの都合で利用できない市民が存在する。

7-4 持続可能性の確保の観点からの課題

7-4-1 路線バスに関する問題点・課題

ここでは、市が赤字補助を行っている4路線（前原～加布里～芥屋、前原～船越、前原～谷、前原～道目木～芥屋）についての問題点・課題について整理する。

1) 運行状況

芥屋線（加布里経由）、船越線、野北線は平日7本～10本の運行を確保しているが、芥屋線（道目木経由は）、平日のみ上下1本ずつの運行に留まっている。

表 路線バスの運行本数

	平日		土曜・休日	
	上り	下り	上り	下り
芥屋線(加布里経由)	10	10	10	9
船越線	8	8	7	7
野北線	7	8	7	6
芥屋線(道目木経由)	1	1	0	0

2) 利用状況

平成25年度以降、芥屋線（加布里経由）、船越線、野北線は増加傾向にあるが、芥屋線（道目木経由）は運行本数が少ないことから利用者数は年間約1000人と少ない状況が続いている。

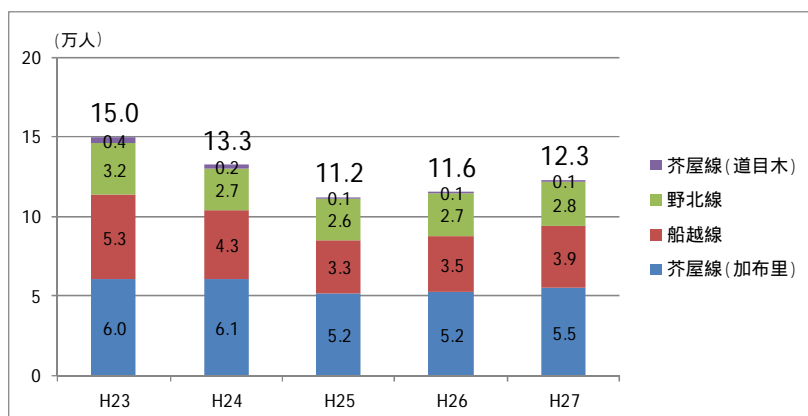


図 路線バスの利用者数の推移

3) 運営状況

○芥屋線（加布里経由）、船越線、野北線については、国・県からの補助を受けつつ、運行を継続している状況にあり、糸島市からも約1,600万円の財政支出を行っている。

芥屋線（道目木経由）は、利用者が少ないため国・県からの補助金は受けてなく、糸島市から約120万円の財政支出を行っている。

表 路線バスの運営状況：平成27年度

路線バス	欠損額	(単位:千円)	
		国・県補助金	糸島市負担額
路線バス	31,981	16,179	15,802
芥屋線(加布里経由)	10,167	6,582	3,586
船越線	9,173	4,215	4,958
野北線	11,446	5,383	6,064
芥屋線(道目木経由)	1,195	-	1,195

4) 問題点と課題

【問題点】

- ・路線バスは各路線とも運行経費に見合う利用はなく、赤字運行を行っている。便によっては利用が僅かとなっている区間もある。
- ・現状では国や県の補助金を充当して運行を継続しているが、今後利用が落ち込むと国や県の補助を受けられなくなり、市の財政負担が増大する懸念がある。

【今後の検討課題】

- ・財政負担を軽減するための運行効率化
- ・新たな需要の発掘に向けた検討

1) 運行状況

九大線（波多江経由、高田経由）曾根線（有田経由）、前原今宿線等は1日10本を超える本数が運行されているが、九大線（油比・馬場線）や井原山線（篠原経由）では、1日1、2本しかなく、路線により、運行本数にばらつきがある。また、九大線（高田経由）や井原山線（篠原経由）では、土曜・休日は運行されていない。

表 コミュニティバスの運行本数

	平日		土曜・休日	
	上り	下り	上り	下り
初深江線	6	6	6	6
九大線(波多江経由)	17	16	5	4
九大線(泊経由)	4	5	3	4
九大線(油比・馬場経由)	1	2	1	1
九大線(高田経由)	10	12	0	0
白糸線	9	8	8	7
雷山線	8	7	5	4
井原山線(篠原経由)	2	1	0	0
井原山線(202号線経由)	4	4	4	3
曾根線(有田経由)	10	13	8	8
曾根線(波多江駅、あらご経由)	7	5	6	6
川原線	8	8	6	6
前原今宿線	17	17	9	9
市街地循環線	8	13	10	10

2) 利用状況

○コミュニティバスの利用状況は年々増加しており、平成27年度の利用者数は約25万5千人と平成23年度に比べ、6万9千人増加している。路線別にみると、九大線が九州大学伊都キャンパスへの移転が進んだため、9万2千人の利用と平成23年度に比べ3万5千人増加している。また、前原今宿線も3万7千人の利用があり、平成23年度に比べ6千人増加している。

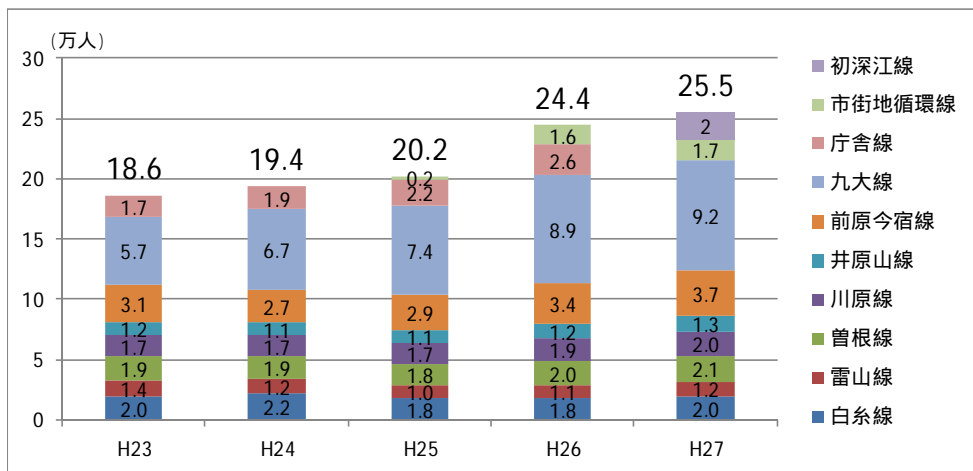


図 コミュニティバスの利用者数の推移

3) 運営状況

○コミュニティバスの利用者数は増加傾向であるものの、全路線とも、国・県からの補助を受けつつ、運行を継続している状況にあり、糸島市からも合計約 3,800 万円の財政支出を行っている。

路線別にみると、九大線（波多江経由）が収支率 86%と高いが、雷山線、井原山線、市街地循環線では収支率が 30%を下回っている。

表 コミュニティバスの運営状況：平成 27 年度

	運送収入	営業費用	営業損益	国庫補助額	市補助額	キロ当たり損益	収支率
白糸線	2,766,936	8,004,827	-5,237,891	1,565,000	3,672,891	-84.4	35%
雷山線	2,314,991	8,501,016	-6,186,025	1,848,000	4,338,025	-93.8	27%
曾根線波多江経由	1,006,542	2,719,348	-1,712,806	512,000	1,200,806	-81.2	37%
曾根線有田経由	1,494,160	3,691,961	-2,197,801	657,000	1,540,801	-76.8	40%
井原山線	2,475,164	8,502,720	-6,027,556	1,801,000	4,226,556	-91.4	29%
川原線	3,495,859	8,666,272	-5,170,413	1,545,000	3,625,413	-76.9	40%
前原今宿線	5,946,439	13,221,209	-7,274,770	2,174,000	5,100,770	-70.9	45%
九大線波多江経由	8,754,008	10,177,699	-1,423,691	425,000	998,691	-18.0	86%
九大線泊・油比経由	2,575,875	3,840,440	-1,264,565	378,000	886,565	-42.5	67%
初深江線	2,650,695	7,039,916	-4,389,221	1,311,000	3,078,221	-79.5	38%
市街地循環線	3,654,041	15,700,415	-12,046,374	3,470,000	8,576,374	-98.9	23%
高田線	3,797,204	4,842,999	-1,045,795		1,045,795	-27.8	78%
計	40,931,914	94,908,822	-53,976,908	15,815,000	38,161,908	-73.3	43%

4) 問題点と課題

【問題点】

- ・コミュニティバスは各路線とも運行経費に見合う利用はなく、赤字運行を行っている。便によっては利用が僅かとなっている区間もある。
- ・そのうち、市街地循環線は平成 26 年 1 月より運行開始したものの、利用は低迷しており、収支率も低い。
- ・九大線は利用者が多く、収支率も高いが、利用者からは更なる増便の要望が高い。
- ・沿線地域の公共交通不便地域に居住する高齢者の移動手段の確保。

【今後の検討課題】

- ・利便性向上と運行効率化に向けたルート・ダイヤの検証
- ・新たな需要の発掘に向けた検討

【糸島市における地域公共交通の課題】

