

第1章 糸島市の公共交通の現状と課題

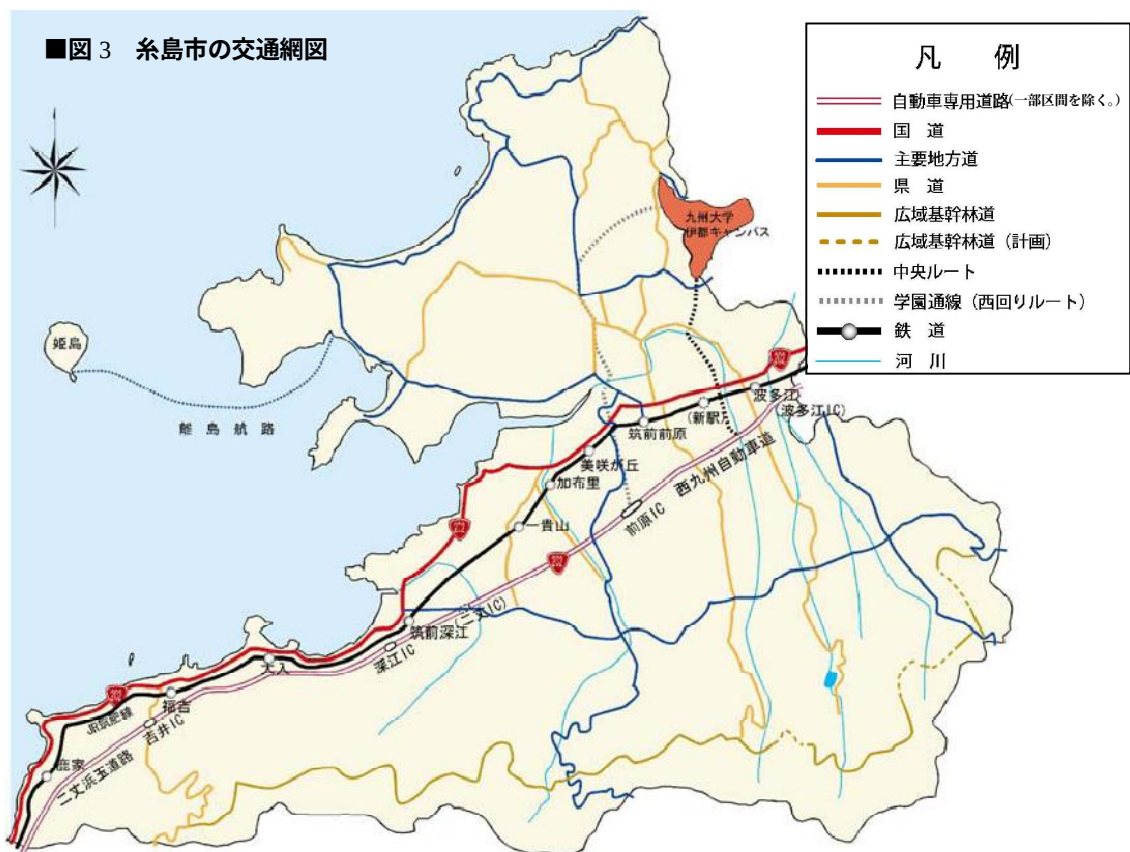
第1節 糸島市の概況

1 位置・地勢

本市は、福岡県西部の糸島半島に位置し、東は福岡市、西は唐津市、南は佐賀市と接しています。福岡市の中心部からJR筑肥線筑前前原駅、西九州自動車道前原インターチェンジまで、ともに30分程度でアクセスすることができる交通利便性が高い地域です。このような交通利便性から、福岡市への就業・就学者が多く居住しています。

本市の北側には玄界灘に面した美しい海岸線が広がり、南側には脊振山系の山々が連なっています。それらの中間部には糸島平野と呼ばれるなだらかな田園地帯が広がり、JR筑肥線と国道202号沿線を中心に市街地が形成されています。

また、都市近郊型の農業や畜産業、漁業などが盛んな食の宝庫で、休日には、市内各所にある農畜産物や海産物の直売所などに多くの人々が訪れ、賑っています。



2 糸島市の特性

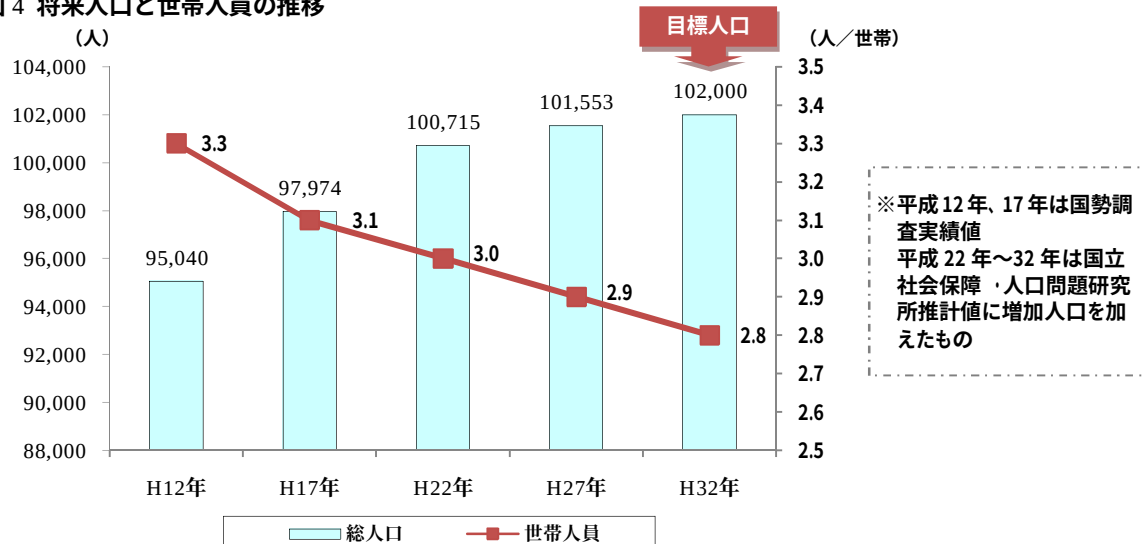
(1) 人口動態と将来推計

糸島の人口は、平成32年の目標人口を102,000人としています(図4)。人口は緩やかに増加する一方、世帯人員は減少し、核家族化が進むと予測されています。

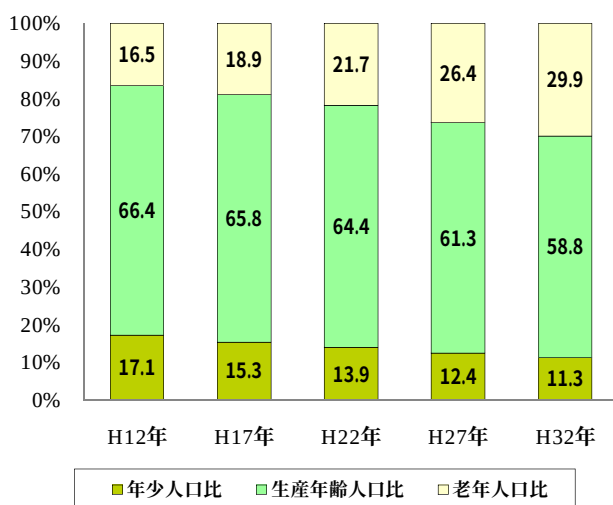
他方、図5を見ると、平成32年には65歳以上の老年人口は29.9%となる一方、15歳未満の年少人口の割合が11.3%、労働者の多くを占める生産年齢人口の割合が58.8%になると予測されます。

また、平成17年の人口を100としたときの平成32年の人口指数(図6)を見ると、老年人口の指数は165.0、生産年齢人口は93.0、年少人口は76.8となり、増加する高齢者を支える生産年齢人口が減少する予測となっています。

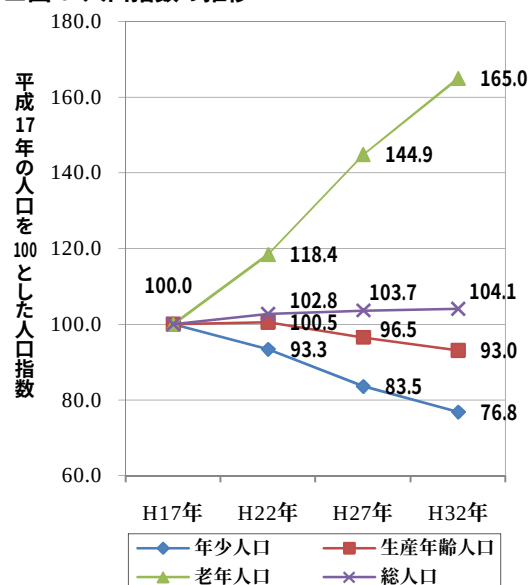
■図4 将来人口と世帯人員の推移



■図5 年齢階層別人口構成の推移



■図6 人口指数の推移

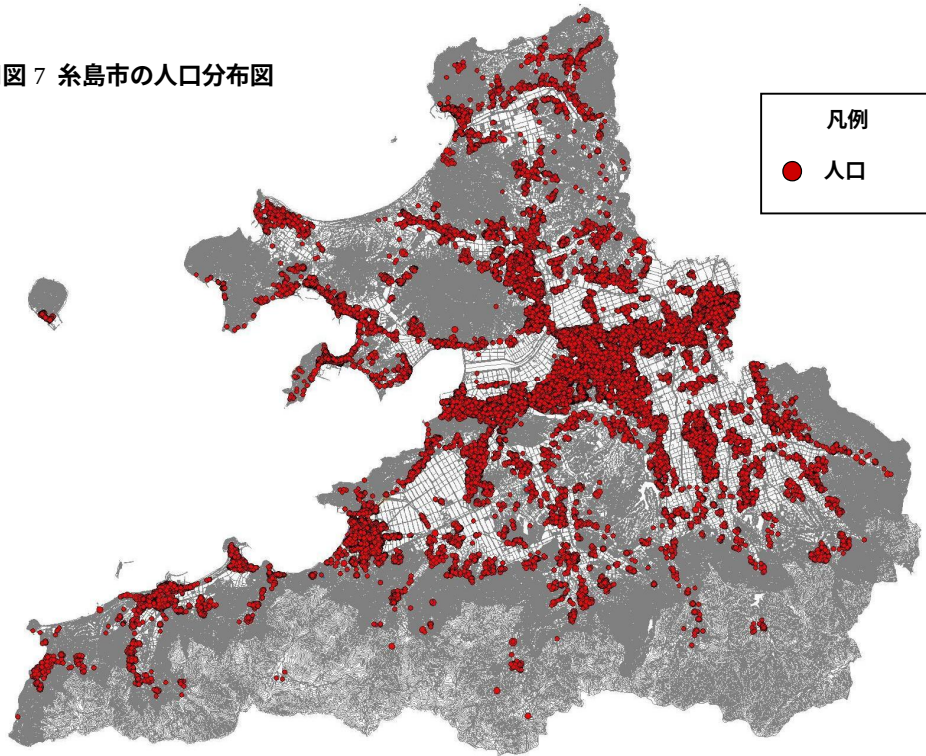


(2) 人口分布と人口流動

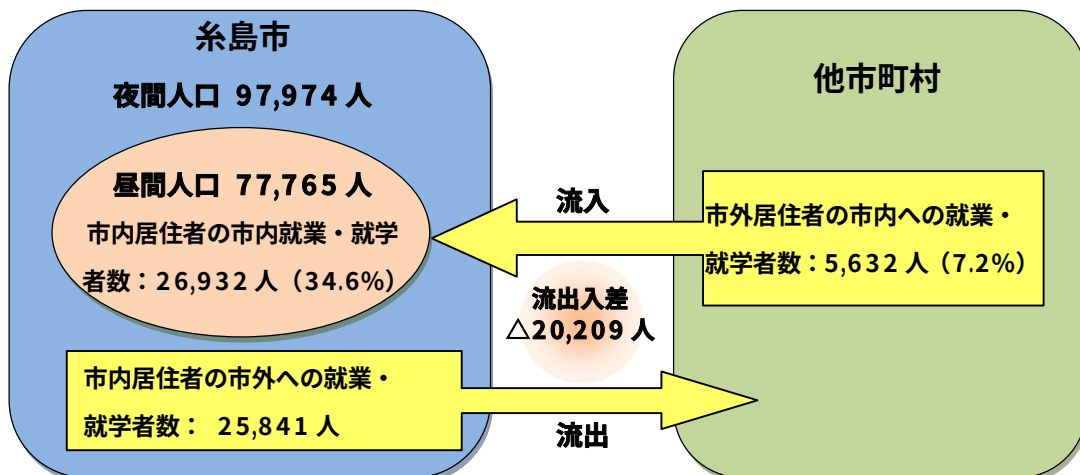
本市は、図7の人口分布図のとおり、東西に伸びる国道202号やJR筑肥線沿線に人口が集中しており、特にJR駅周辺の人口集中が顕著です。また、南北の県道に沿って住宅が密集しています。

図8、図9の人口流動（平成17年国勢調査）を見ると、本市の夜間人口は97,974人、昼間人口は77,765人で、昼間の人口が約2万人少ない状況です。流出人口（他市への就業・就学者）が25,841人、流入人口（他市から市内への就業・就学者）が5,632人と流出人口が大幅に上回っています。流出人口の内訳は、福岡市が23,494人（90.9%）で最も多く、その他県内が1,404人（5.4%）、唐津市482人（1.9%）となっています。一方、流入人口の内訳は、福岡市が約4,461人（79.2%）で最も多く、唐津市648人（11.5%）、その他県内が386人（6.8%）となっています。

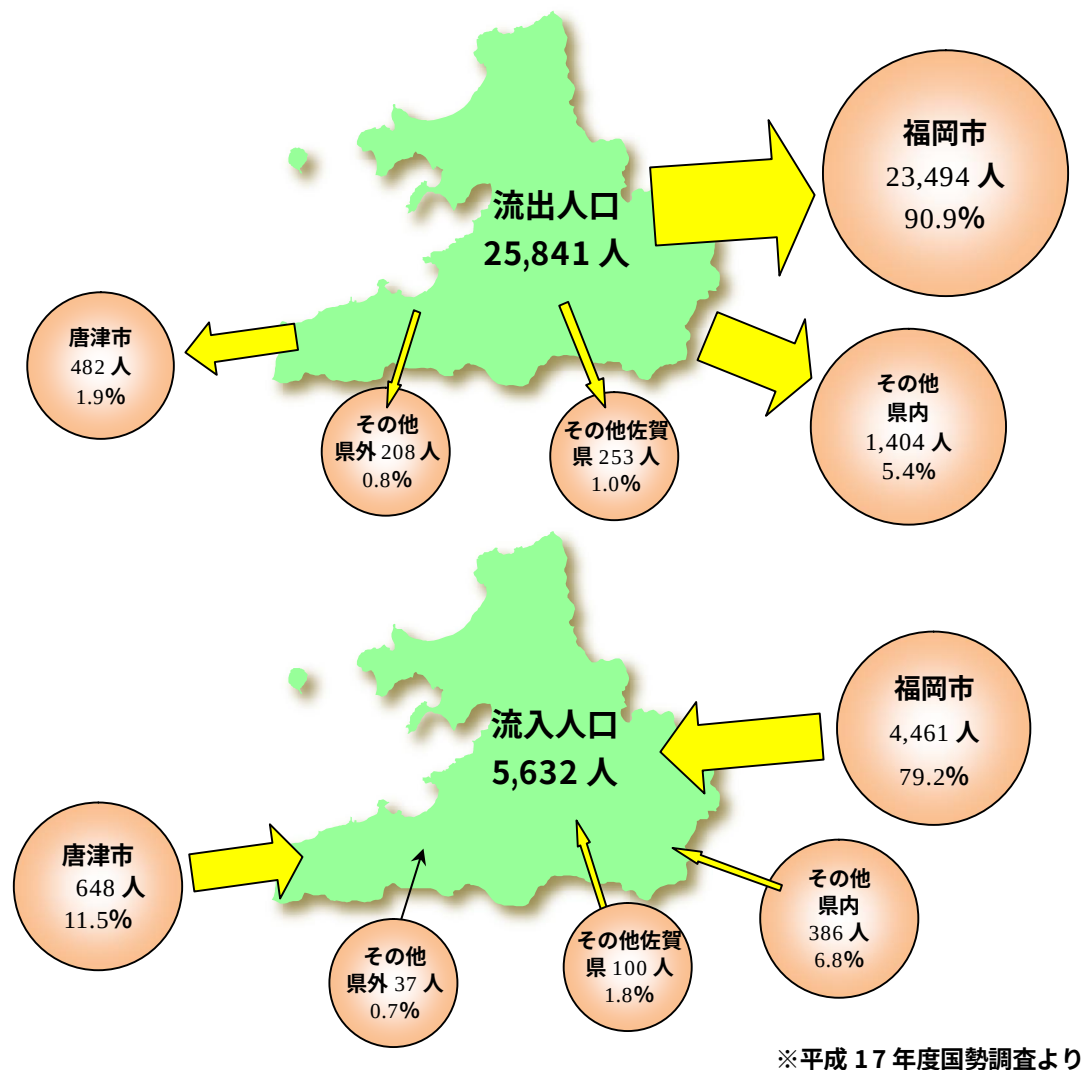
■図7 糸島市の人口分布図



■図8 糸島市の人口流動（H17年国勢調査）



■図9 糸島市の人口流入図



3 自家用車への高い依存度

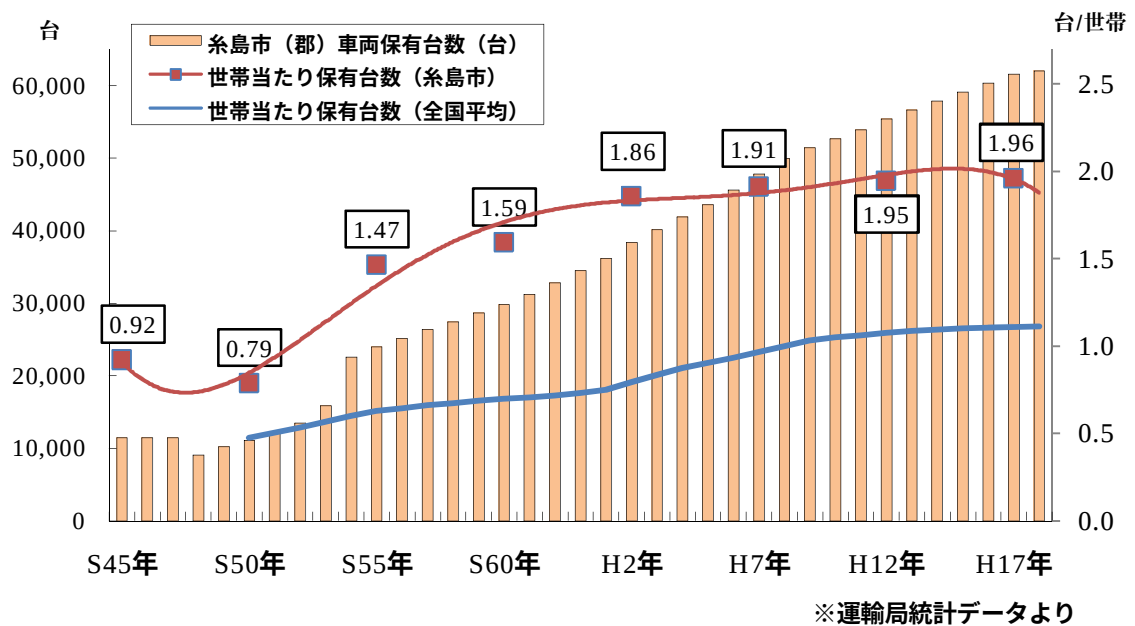
(1) 一世帯当たりの自家用車保有台数

本市の車両保有台数は、昭和48年以降伸び続けており、世帯当たり保有台数は、全国平均に比べると2倍近い値です。これは、市民の移動手段として、いかに自家用車に依存しているかということを示しています（図10）。

市が実施したアンケート結果でも、7割の人が自分の運転する車があると回答しています。

ただし、近年は、若者の自動車離れや景気低迷などの影響で保有台数が減少傾向で、全国的に自家用車保有台数の伸びにかげりが見え始めています。

■図 10 糸島市の自家用車保有台数の推移



(2) 公共交通の衰退

■図 11 輸送分担率の推移(全国)

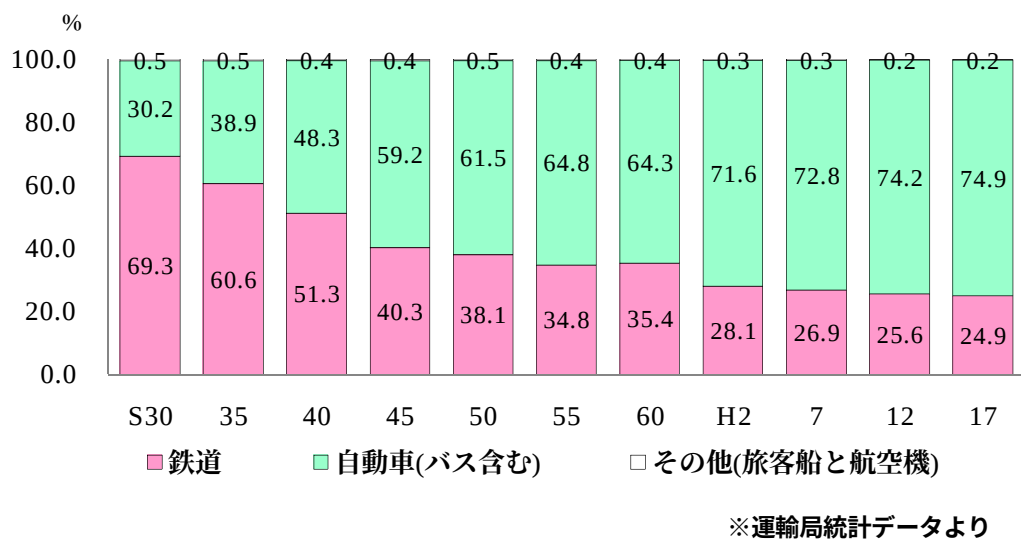


図 11 は、鉄道、自動車（バスを含む。）、その他（旅客船と航空機）の輸送分担率の推移です。

昭和 30 年には輸送の約 7 割を占めていた鉄道ですが、平成 17 年には約 25%に落ち込み、自動車が主な移動手段になっています。

■図 12 輸送人員の推移（全国）

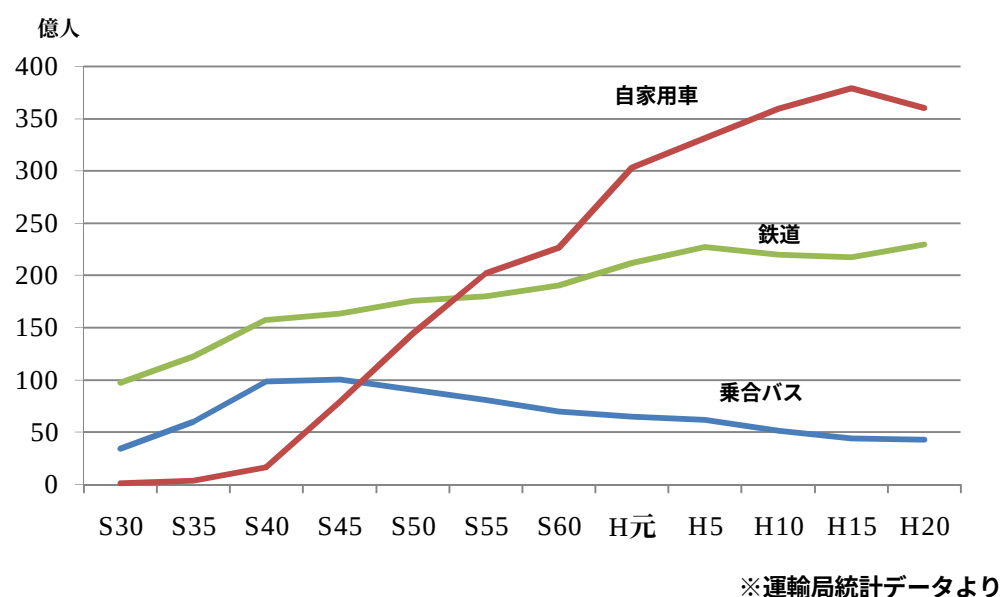


図 12 は、鉄道、乗合バス、自家用車で輸送した人数の推移ですが、昭和 30 年にはわずかだった自家用車が昭和 45 年頃から急増し、昭和 55 年には鉄道とバスを抑え、輸送人員数のトップとなりました。

一方、乗合バスは、自家用車の伸び始めた昭和 45 年をピークに輸送人員が年々減少を続けています。近年では、バス路線の運行距離にして、稚内から鹿児島までの直線距離を上回る約 2,000km が毎年廃止に追い込まれています。

国土交通省の調査によると、生活交通の存続危機地域には約 1,100 万人の高齢者や約 115 万人の高校生が居住し、このような地域では、高齢者など自家用車を利用できない人の外出機会は利用できる人の 3 分の 1 に過ぎず、日常生活の移動が困難になっています。

第2節 糸島市の公共交通の現状

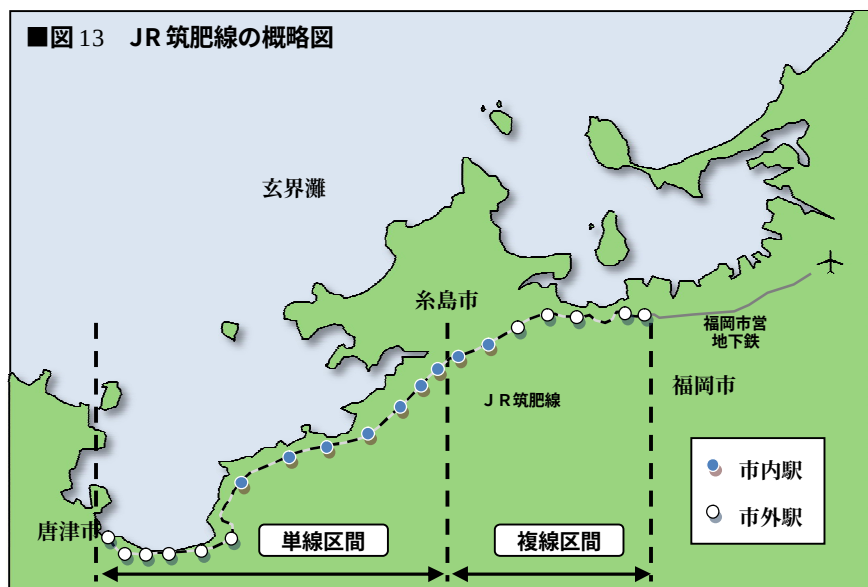
1 鉄道

(1) 鉄道の概要

鉄道は、安価で速達性に優れ、輸送力大きい便利な公共交通手段です。

J R筑肥線は、福岡市と佐賀県唐津市を結ぶ軌道で、本市を東西に横断しています。福岡市営地下鉄に直接乗り入れ、中心部の天神、博多駅、福岡空港まで乗り換えをせずに移動することができます。政令市である福岡市への通勤・通学の重要な移動手段として、多くの人に利用されており、筑前前原駅から福岡市中心部の天神駅までは約30分の速達性を確保しています。

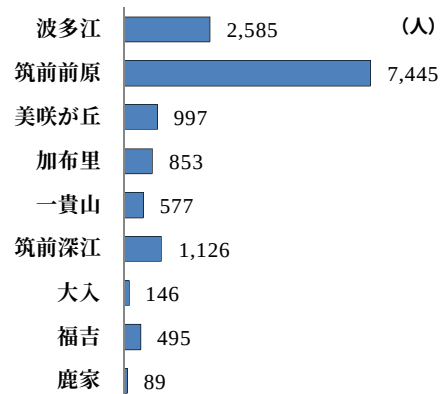
特に、姪浜～筑前前原駅間は、平成12年1月に複線化が完了し、大幅な時間短縮が図られました。しかし、筑前前原駅以西は単線のままとなっています。



(2) 利用者数

市内には9つの鉄道駅があります。市内駅の1日の平均乗車人数は約1,600人で、特に筑前前原駅の平成20年度乗車人数は、1日当たり7,445人と多く、JR九州内562駅のうち、第16位の乗車人数となっています。

筑前前原駅と波多江駅を除く7駅の平均乗車数は、約600人で、筑前前原駅と波多江駅に利用が集中しています。

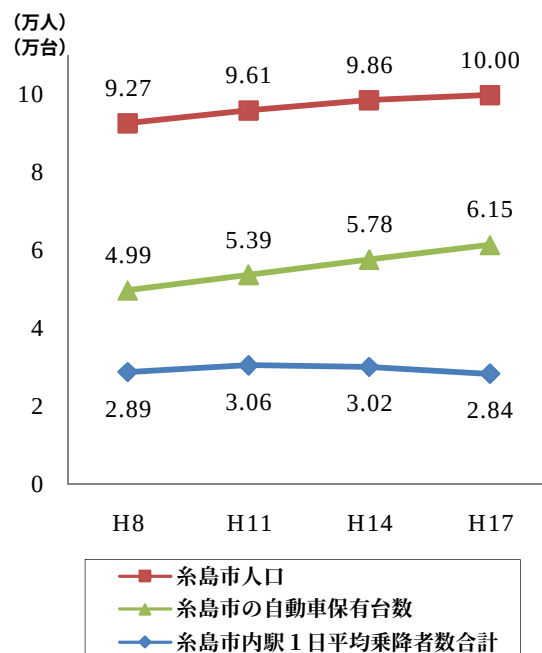


■図14 H20年度1日の乗車人数
※資料提供：九州旅客鉄道(株)

また、図 15 のように、人口は年々増加してきましたが、鉄道の利用者数は減少傾向です。人口と自家用車保有台数が比例していることから、自家用車の普及が進み、鉄道利用者が減少しているものと推察できます。

筑肥線の運行本数については、筑前前原駅～姪浜間がピーク時の上りで8本／時間、通常時間帯でも4本／時間と利便性が高くなっています。筑前前原駅以西は単線ですが、上りでは、ピーク時は6本／時間、通常時間帯では2～3本／時間となっており、ある程度の利便性は確保できています。

また、浦志・篠原地区は、鉄道沿線で駅の徒歩圏から外れており、この地区への新駅設置が検討されてきました。徒歩圏から外れているため、朝夕の通勤・通学時間帯は、送迎車両などで筑前前原駅、波多江駅ともにロータリーが混雑しています。



■図 15 糸島市の人口・自動車台数・鉄道利用者の比較

(3) 駅施設

筑前前原駅は、平成 12 年の複線化と合わせて駅舎が改築されました。波多江駅は、平成 21 年度にエレベーターが整備され、駅施設のバリアフリー化が進められています。

しかし、その他の駅では、エレベーターなどの施設がなく、老朽化が進んでいる駅もあります。また、^{こせんきょう}跨線橋に上屋がない箇所もあり、不便な状況となっています。

特に高齢者や障がい者にとって、階段では、鉄道の利用が困難です。誰もが安心して利用できるよう、駅施設のバリアフリー化などの環境整備の要望があります。

また、近年環境にやさしい通勤・通学手段として、最寄りの駅まで自家用車や自転車で行き、鉄道などの大量輸送手段に乗り換える「グリーン通勤※」が推奨されています。グリーン通勤を推進するうえでも、駅前広場や駐車場・駐輪場の整備が不可欠です。



■図 16 エレベーターがない美咲が丘駅

※グリーン通勤（通勤交通のグリーン化）とは、政府が進めている政策で、自家用車の過度な利用を抑え、より環境に優しい公共交通等の利用に転換することにより、地球温暖化防止のほか、事故の削減や、健康増進、地域の活性化にもつなげようとするものです。

2 コミュニティバス

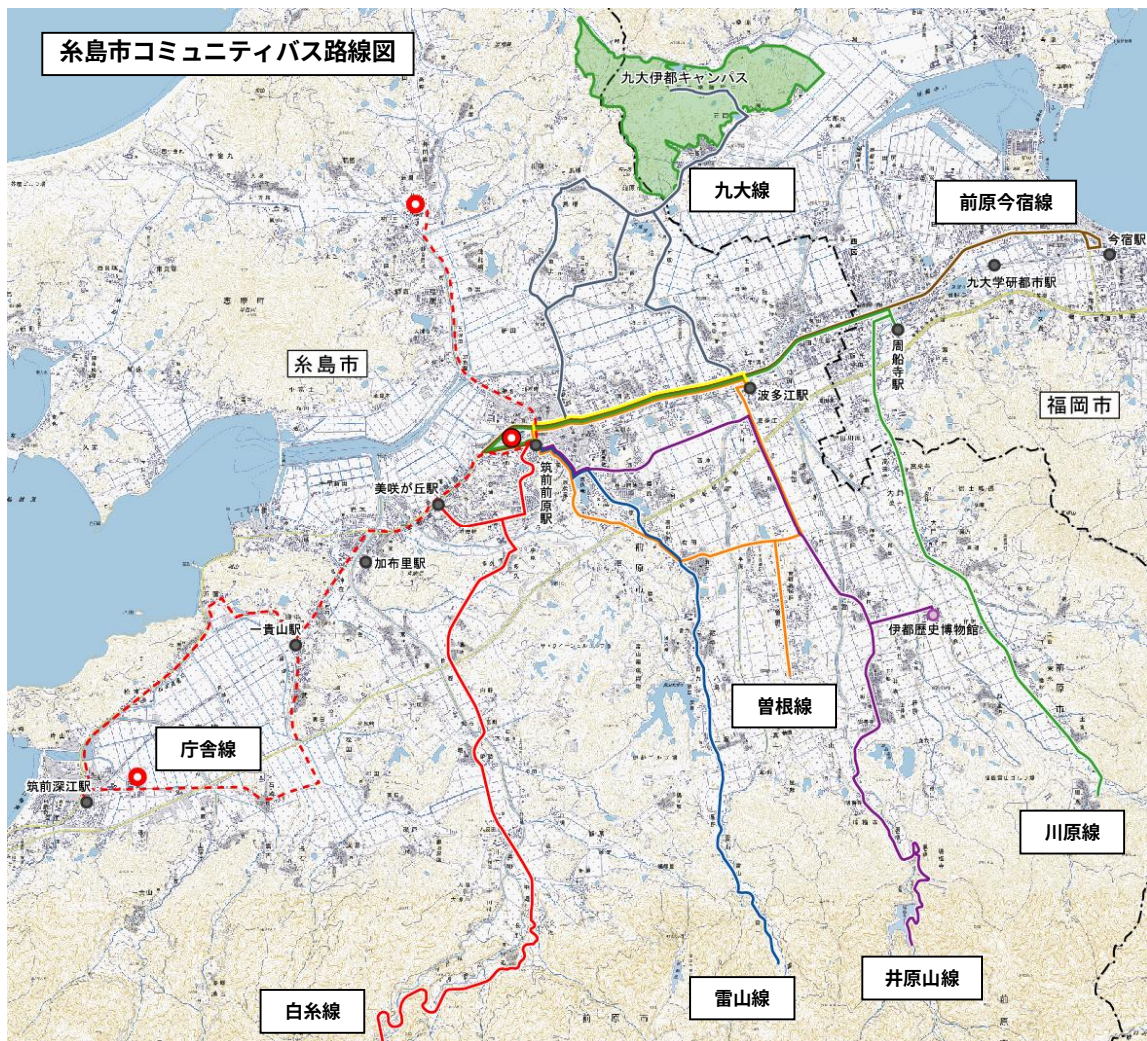
(1) コミュニティバスの概要

コミュニティバスとは、民間バス会社の撤退などにより、自治体が独自に運行委託をしているバスです。

コミュニティバスは、筑前前原駅を中心に駅や主要施設などを結ぶ路線で、長糸・雷山・瑞梅寺・川原地域からそれぞれ市街地への南北に伸びるバス路線が形成されています。

しかし、東西（横方向）の路線は、国道 202 号が主な経路で、バス路線沿線以外の交通弱者から、新たな路線を望む声があります。

糸島 1 市 2 町が合併し分庁方式を採用したことにより、各庁舎（志摩庁舎～本庁舎～二丈庁舎）を結ぶ路線「庁舎線」を平成 22 年 1 月 4 日に運行開始しました。この庁舎線により、コミュニティバスは 8 路線 13 系統となり、二丈地域にも全廃されたバス路線が一部復活しました。



■図 17 糸島市コミュニティバスの路線図

第1章 糸島市の公共交通の現状と課題

(2) コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用者数は、九州大学の学生・教職員などが利用する九大線が最も多く、増加傾向です。

一方、九大線と路線が一部重複する前原今宿線をはじめ、中山間地域を運行する白糸線、雷山線、井原山線、川原線、曾根線は、近年利用者が減少傾向です。

平成22年1月から運行を開始した庁舎線は、利用者が順調に伸びている状況です。

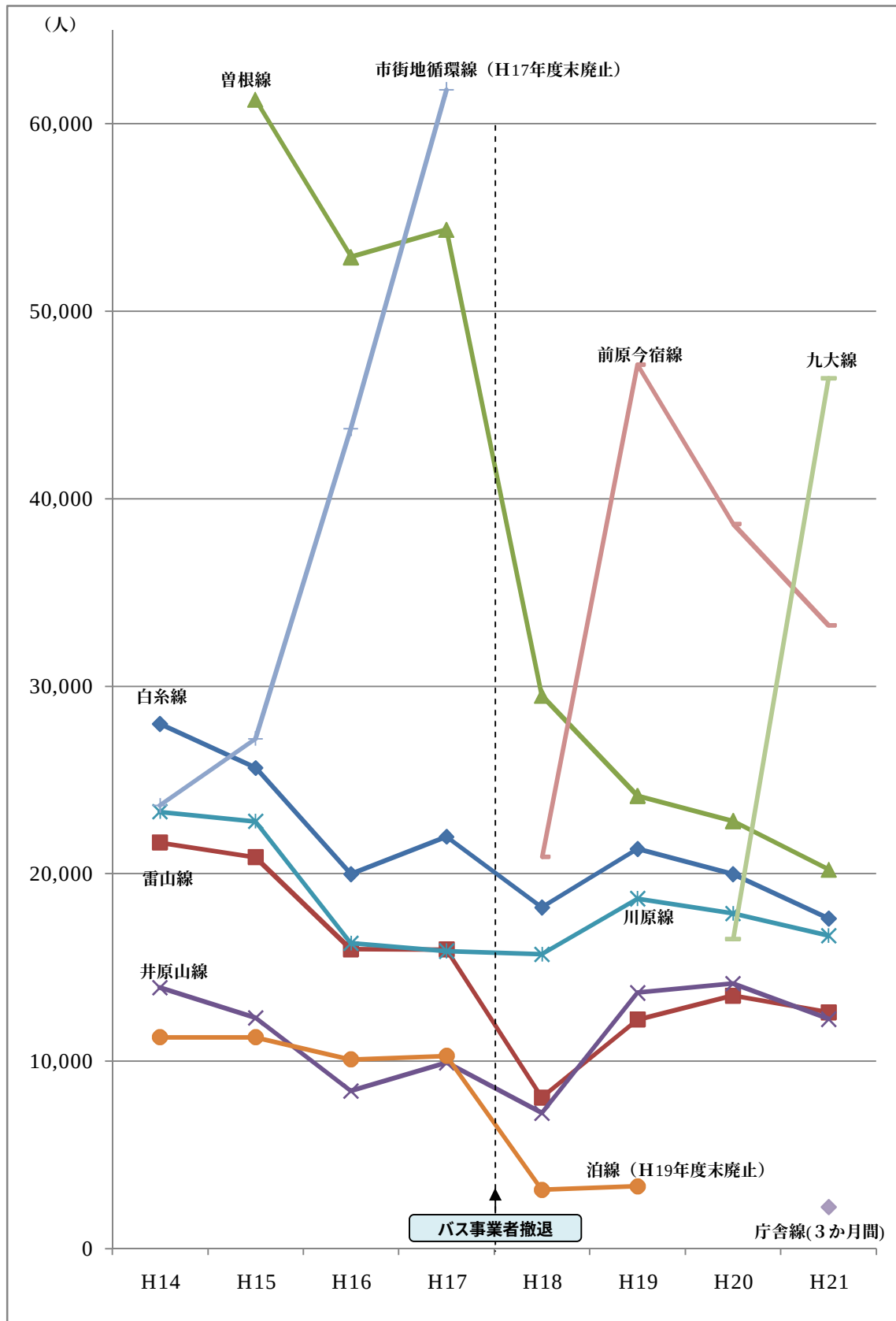


■図18 糸島市コミュニティバス乗車風景

■表1 コミュニティバスの利用者数（平成21年度実績）

路線名	運賃	年間利用者数	起点	主な 経由地	終点	運行本数		1 便当 たり乗 車人数	車両 定員
						平日	土日祝		
白糸線	距離別 運賃	17,613 人	伊都文化 会館	八反田	白糸	17 便	15 便	2.94 人	13 人
雷山線		12,603	前原駅 南口	曾根グラ ウンド	雷山観音 前	15	9	2.65	10
井原山線		12,241	前原駅 北口	曾根グラ ウンド	井原山 入口	8	7	3.47	10
			前原駅 南口	篠原公園	井原山 入口	2	—		
曾根線		20,225	前原駅 北口	波多江	曾根グラ ウンド	12	12	2.31	10
			前原駅 南口	有田	曾根グラ ウンド	18	7		
川原線		16,694	前原駅 北口	周船寺	雷山の森	16	12	3.12	13
前原今宿線		33,228	前原駅 北口	波多江	今宿駅前	36	18	3.03	29 (2 台)
九大線	200 円	46,436	前原駅 北口	波多江駅	九大工学 部前	31	10	3.97	29 (2 台)
			前原駅 北口	泊一区	九大工学 部前	8	8		
			前原駅 北口	油比	九大工学 部前	3	—		
庁舎線	100	2,214 (3 か月間)	志摩庁舎	波呂	筑前深江 駅前	6	3	2.49	13
			志摩庁舎	浜窪	筑前深江 駅前	6	3		
合 計	—	161,254 人	—	—	—	178 便	104 便	3.11 人	—

■図 19 コミュニティバス 路線ごとの利用者数の推移



(3) 郊外と中心地を結ぶ路線の特性

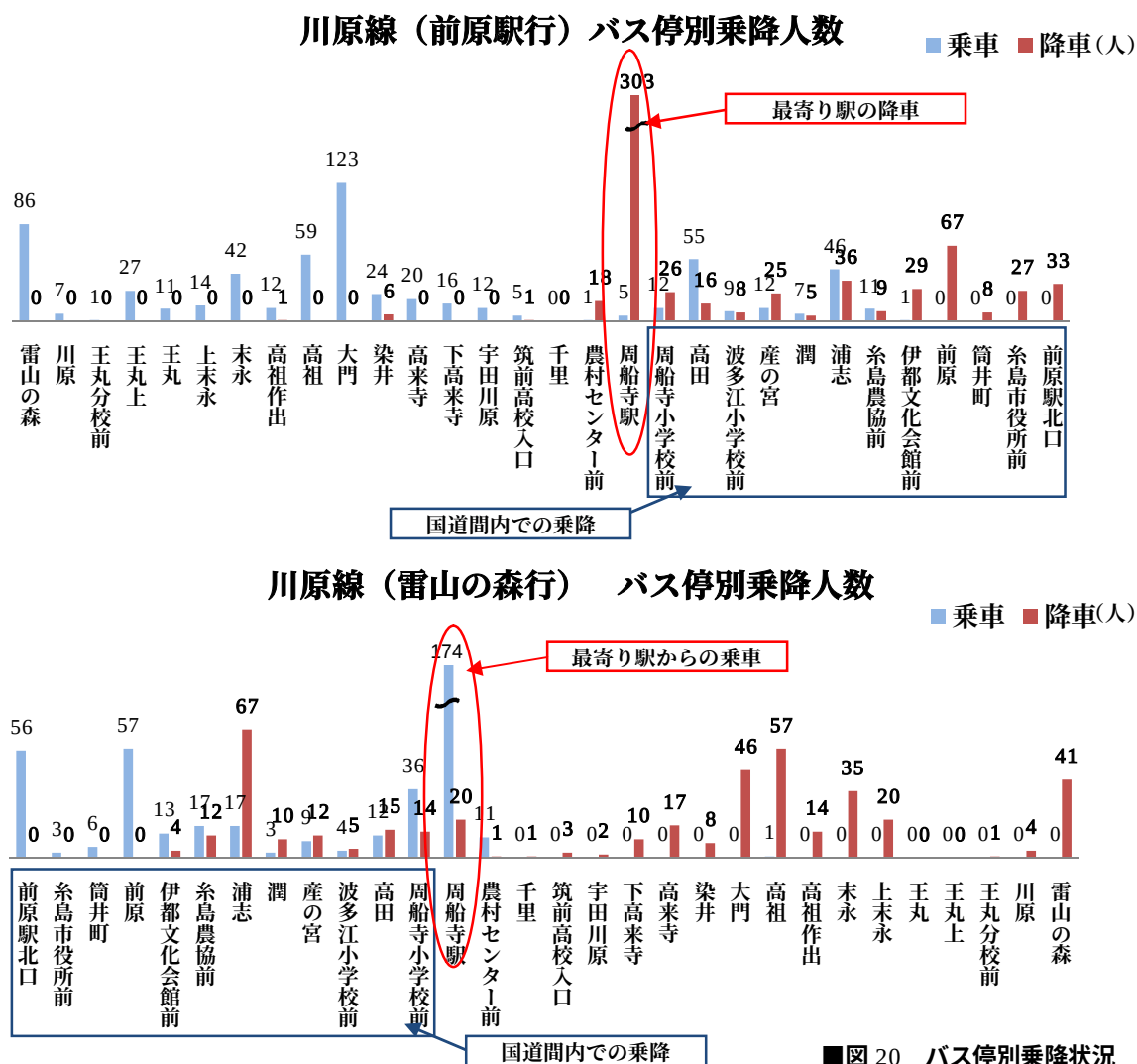
現在、コミュニティバスは、8路線13系統で、庁舎線を除くすべての路線で筑前前原駅を起・終点としています。その内の6路線8系統で、国道（前原～産の宮）間の路線を重複して運行しています。

そのため、国道間は他の区間に比べると便数が多く、利便性は高くなっていますが、市が実施したアンケート結果を見ると、便数が少ないという声が多い状況です。

また、合併したことによって、健康福祉センター「あごら」の役割が増し、利用者も増加しています。しかし、あごらに運行する便は増えておらず、増便要望があります。

図20は、川原線のバス停の乗降人数の1か月間分です。図を見ると、コミュニティバスの乗降状況は、「郊外から最寄り駅まで」と「国道間での乗降」とに大別することができます。

他の路線でも、多くが郊外から中心部である筑前前原駅までの運行を行っていますが、「郊外から最寄り駅までの移動」と「市街地内の移動」とに大別できます。



以前、旧前原市で運行されていた「市街地循環線（ぐるりんバス）」は、13 ページの利用実績でもわかるように、非常に多くの方に利用されていた路線でした。

しかし、運賃が 100 円均一という低設定で赤字が膨らみ、民間の路線バス会社の事業撤退や補助金の打切りによって廃止となりました。現在、郊外に病院や大型店舗ができたこともあり、市街地循環線の復活を望む声があります。

（４）九大線

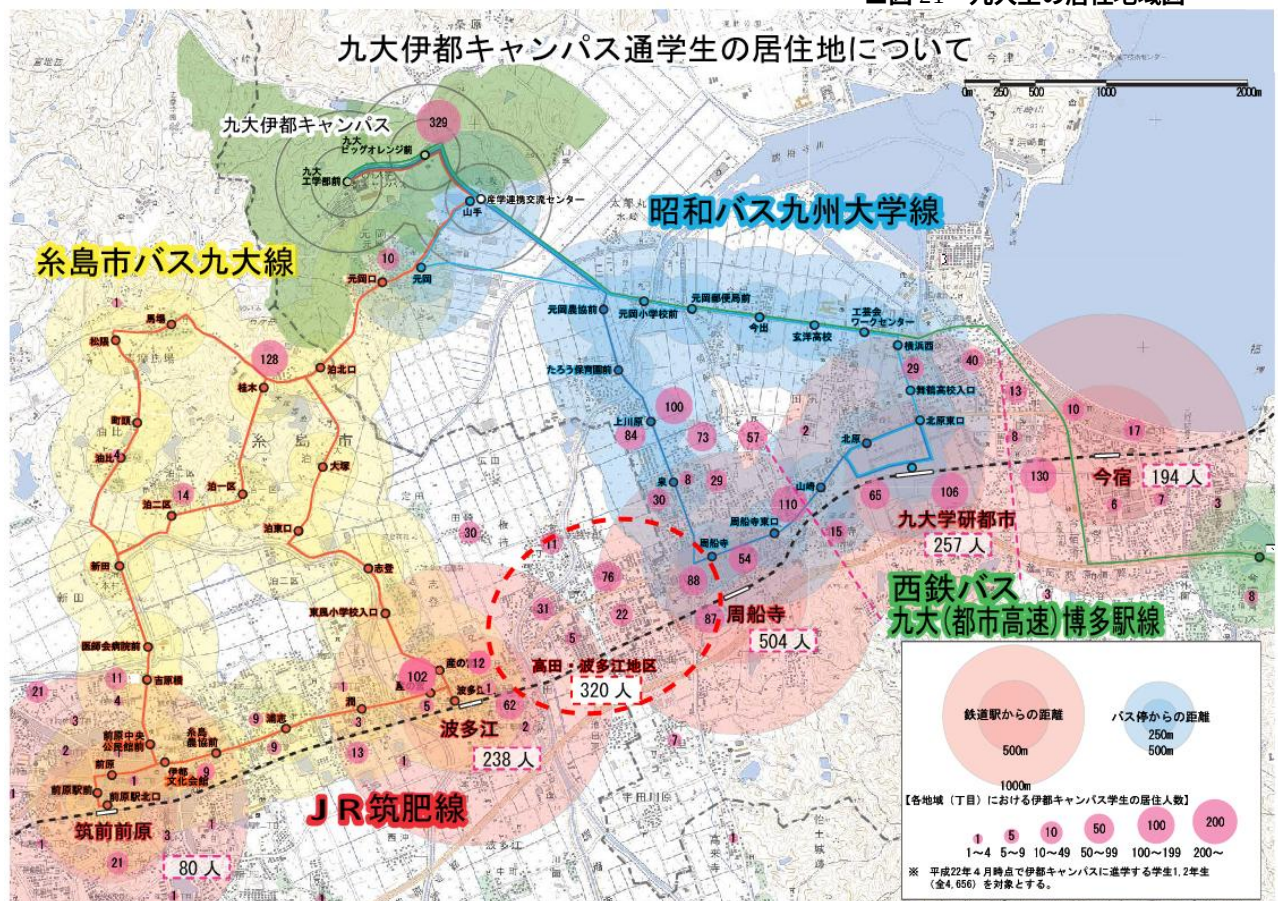
九州大学伊都キャンパスは、平成 17 年秋に一部開校し、平成 20 年度から本格移転を始めました。平成 21 年度からは、全学教育が移転し、1 万人を超える学生や大学関係者が伊都キャンパスに通っており、将来的には 18,000 人規模になる見込みです。

平成 17 年 2 月に旧前原市において「九州大学との連携強化によるまちづくりプラン」が策定され、この基本計画に基づき、平成 20 年 4 月にコミュニティバス路線「九大線」（波多江、泊、油比の 3 系統）を新設し、平成 21 年度には便数を倍増させました。

また、糸島市となって、「九州大学を生かした地域づくりプロジェクト」を市の重点プロジェクトに位置付け、九州大学との連携事業を推進しています。

平成 22 年度には、九州大学と連携してバスに IC カードリーダーを設置し、九州大学の学生証や職員証で運賃が支払える仕組みを導入しました。あわせて、福岡市の九州大学線と同様に、学生に限り 100 円運賃とし、差額を大学が助成しながら本市への定住化を促進しています。

■図 21 九大生の居住地域図



このように、本市から九州大学へのアクセスが向上したことにより、学生の市内居住が進み、地域のまつりなどの行事にも学生が参加するようになりました。

平成 21 年度に実施した「九大線に関するアンケート」の結果では、「周船寺・高田地区を通る大学へのバス路線」を望む声が多く寄せられました。

図 21 は、九州大学伊都キャンパスの 1・2 年生の居住分布です。福岡市西区周船寺地区から波多江地区は、大学に近く学生の居住に適したアパートやスーパーがあり、多くの学生が居住しています。

図 22 は、平成 21 年 7 月に実施した九州大学の学生と職員を対象としたアンケートの一部です。

「新たなバス区間またはバス停設置位置の希望」については、周船寺経由の希望が最も多く、次いで高田経由、学研都市経由の順となっています。

周船寺地区は、学生居住が最も多い地区で、バス路線の要望も多い状況です。また、本市では高田地区が学生居住の多い地域です。

波多江地区から大学へのバスルートは確保していますが、周船寺から波多江までの高田地区には九州大学へのルートがありません。

九大線は、平成 20 年 4 月に運行開始以来、順調に利用者が増加しており、将来的には黒字が期待される路線です。現在、民間のバス会社が、九大学研都市駅から九州大学まで、九大学研都市駅から周船寺を経由して九州大学までの 2 路線を運行しています。民間の路線バスは、車両サイズが大きく便数も多いことから、輸送力、利便性に優れています。

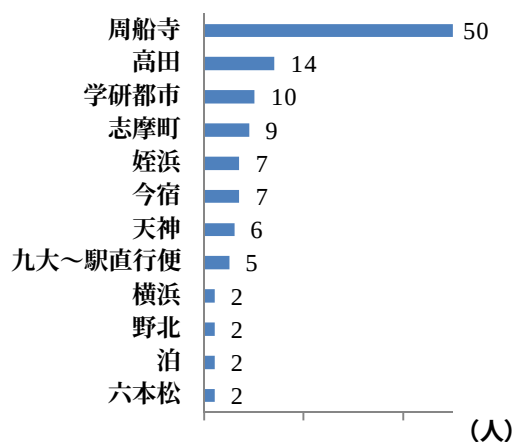
一方で、現在のコミュニティバスは、車両サイズが小さく、輸送量が少ないことから、雨天時などに利用者が乗りきれないことがあります。また、現行の車両台数 2 台では、平日 42 便の運行が限界です。

(5) 庁舎線

庁舎線は、平成 22 年 1 月 1 日に糸島 1 市 2 町が合併し、農林水産部を二丈庁舎に、教育委員会を志摩庁舎に分散させるという分庁方式を採用したことから、各庁舎間の移動の利便性を図るために新設された路線です。運賃は、市民の負担を軽減するため 100 円の定額運賃としました。

分庁方式は、合併協議の中で合併後 5 年間実施することになっており、平成 27 年には廃止される予定ですが、庁舎線は通院や買い物などの生活路線としても活用されています。

Q.新たなバス区間またはバス停設置位置の希望はありますか？(経由)



■図 22 九大線アンケート集計 (一部抜粋)

ただし、庁舎線の運賃だけが割安となっていることや、ほかにも公共交通の不便地域があることから、路線新設をはじめ、定額運賃制や運賃割引などの改善を望む声があります。

(6) コミュニティバスの運賃体系

庁舎線の運賃は定額 100 円で、九大線は定額 200 円です。しかし、他のコミュニティバス路線の運賃は距離別制運賃となっており、運賃体系が異なります。

距離別制運賃は、特定のバス停ごとに運賃が上がる仕組みになっています。運行距離が最も長い区間（雷山の森～糸島市役所前）では、片道 640 円になり、利用者にとっては負担が大きい状況です。アンケート結果では、運賃に対する不満があり、バス利用を控える要因のひとつとなっています。

また、合併により面積が拡大したことに伴い、バス路線も広い範囲となりました。すべての地域を同じ路線で運行することは困難なため、今後は市内の拠点となる地域においてバスの乗り継ぎが増え、利用者の支払う運賃が高額になることが予測されます。

(7) コミュニティバスの車両・設備

コミュニティバスは、現在、29 人乗りマイクロバスが 5 台、13 人乗りワゴン車が 3 台、10 人乗りワゴン車が 3 台の計 11 台で運行しています。

朝の通学・通勤時間帯は、どの路線でも車内が混雑し、雨天時はさらに利用が多くなります。特に九大線は、朝夕の時間帯の利用者が多く、雨天時にはマイクロバスでも乗りきれないほどの利用状況です。

また、団体利用があった場合には、10 人乗りや 13 人乗りのワゴン車では対応できない場合があります。アンケート結果でも、車内が狭いという不満がありました。狭い車内、小さい輸送力という現在の車両状況は、利用状況に大きく影響しているものと考えられます。

表 2 は、コミュニティバスの車両の保有状況ですが、全 11 台のうち、平成 13 年に購入したマイクロバス 3 台と、平成 16 年に購入した 10 人乗りジャンボタクシー 3 台が老朽化しており、車両の買い替えを検討しなければならない時期です。

また、現在のバスは、車両サイズが小さく車内が狭いことや経費などの問題から、両替機が設置されておらず、運賃支払い時の利便性が悪い状況です。

■表2 コミュニティバスの保有車両状況

車 両 種 類	購入年月	備 考
マイクロバス（青） 29 人乗り	H13 年 4 月	前原今宿線、白糸線配車 （シフト制により1台は予備車）
マイクロバス（赤） 29 人乗り	H13 年 4 月	
マイクロバス（黄） 29 人乗り	H13 年 4 月	
ジャンボタクシー 10 人乗り	H16 年 4 月	曽根線配車
ジャンボタクシー 10 人乗り	H16 年 4 月	雷山線配車
ジャンボタクシー 10 人乗り	H16 年 4 月	井原山線配車
ジャンボタクシー 13 人乗り	H19 年 4 月	白糸線（一部前原今宿線）配車
マイクロバス（黄） 29 人乗り	H20 年 3 月	九大線配車
ジャンボタクシー 13 人乗り	H21 年 1 月	川原線配車
マイクロバス（黄） 29 人乗り	H21 年 4 月	九大線配車
ジャンボタクシー 13 人乗り	H21 年 12 月	庁舎線配車

（8）コミュニティバスの運営

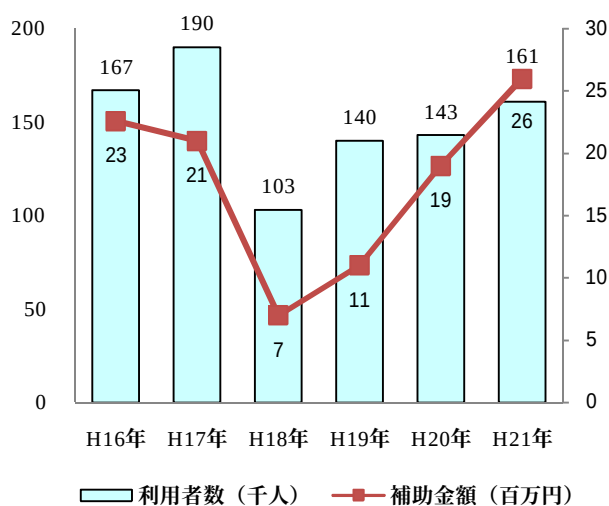
現在、コミュニティバスの運行費用については、事業者からの決算報告書に基づき、市が赤字補てんをしています。図23を見ると、平成18年度以降、年々補助金額が増加しています。

本市では、運行水準を維持しながら、できるかぎり運行経費を抑えるため、事業者にも経費削減などに努力してもらっています。

バス車両は、一般車両に比べてサイズが大きく、近年台数も増えていることから、駐車場の確保が問題となっています。駐車場を別に確保すると、さらに費用が必要です。

今後、路線やダイヤの充実を図るうえで、経費の増加は避けられません。車両の老朽化による買い替えや新規路線のための車両購入など、ますます経費が増加することが予想されます。

■図23 コミュニティバスの利用者と補助金額の推移



3 路線バス

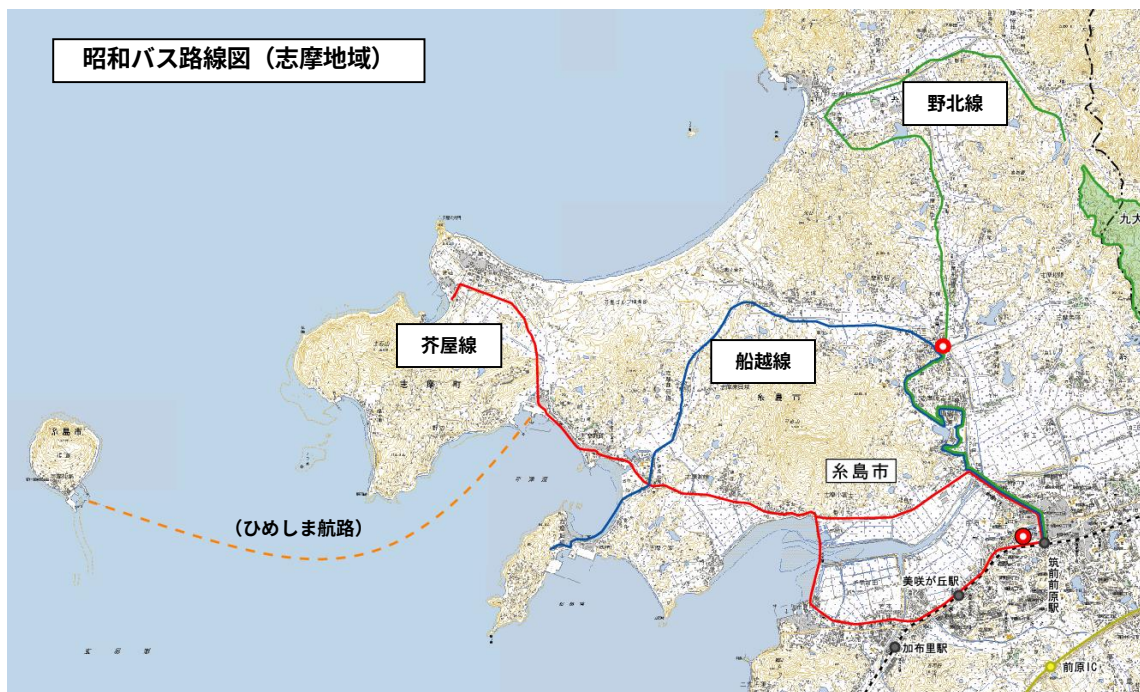
(1) 路線バスの概要

路線バスとは、一般に民営バスで、あらかじめ設定された経路を定期的に運行するものです。本市では、志摩地域から前原までを結ぶ民間の路線バスが運行されています。

鉄道がない志摩地域では、通勤や通学、買い物などの移動手段として、地域住民には欠かせない交通手段です。

芥屋線、野北線、船越線の3路線があり、芥屋線と野北線の運行は戦前から、船越線は昭和34年から運行されており、古い歴史を持つバス路線です。

また、加布里と初から天神、博多駅まで運行する高速バス「いと・しま号」は、座席にゆったりと座れ、運賃が安いなどの理由で人気があり、多くの人が利用しています。



■図 24 路線バスの路線図

(2) 路線バスの利用状況

路線バスの利用者は、各路線とも減少しています。特に野北線は、博多駅まで運行していた路線が廃止されたことに伴い、大幅な減少となりました。

しかし、ここ2、3年は、志摩地域に進出した大型店舗の買い物客などにより、利用状況が改善しています。

利用状況としては、朝夕は、通勤・通学の利用が多く、学校まで遠い地区の小学生も利用しています。また、昼間の時間帯は、買い物などの利用が多いようです。

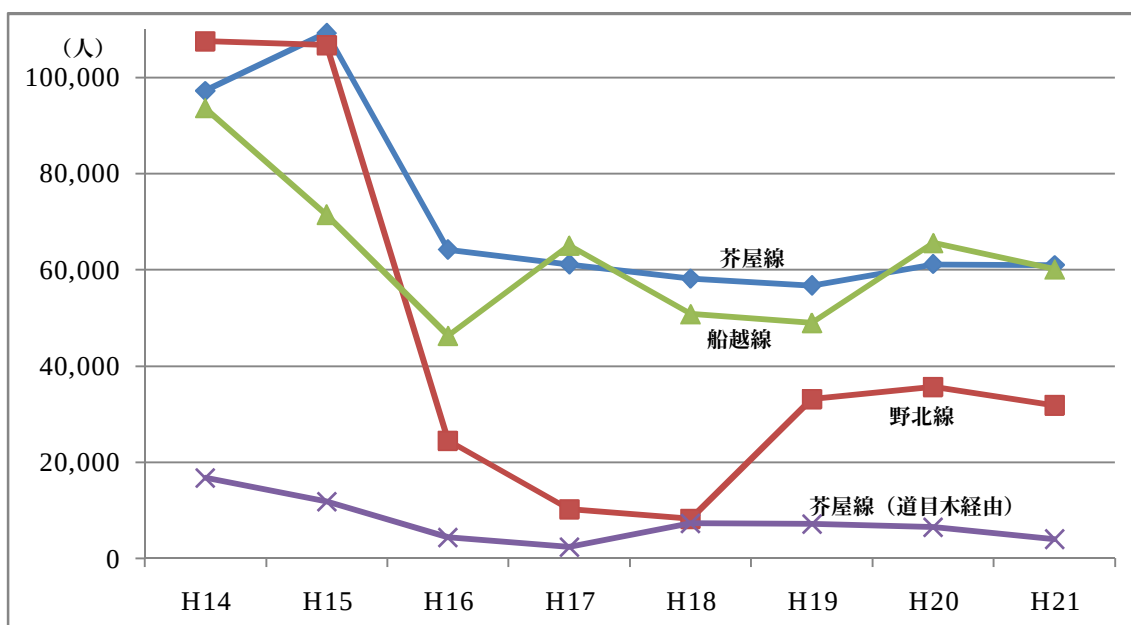
芥屋線は、岐志バス停で姫島、岐志間の航路「市営渡船ひめしま」と接続しており、渡船ひめしまとともに地域の貴重な移動手段になっています。

第1章 糸島市の公共交通の現状と課題

■表 3 路線バスの利用者数（平成 21 年度実績）

路線名	運賃	年間利用者数	起点	主な経由地	終点	運行本数		1 便当たり乗車人数	車両定員
						平日	土日祝		
芥屋線	距離別	60,998 人	前原	加布里	芥屋	20 便	19 便	8.50 人	65 人
		4,080	前原	道目木	芥屋	2	—		
野北線		31,852	前原	野北	谷	16	13	5.83	40
船越線		60,093	前原	初	船越	16	14	10.75	28
合 計	—	157,013 人	—	—	—	54 便	46 便	8.39 人	—

■図 25 路線バス 路線ごとの利用者数の推移

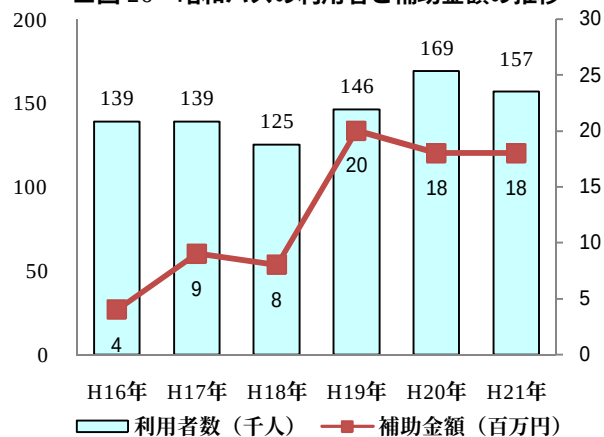


(3) 路線バスの運営

志摩地域の路線もコミュニティバスと同様に不採算路線で、市では路線バスを維持していくために、補助金で路線の赤字補てんをしています。

しかし、コミュニティバスと比べると、1 路線単位の赤字額は路線バスの方が大きい状況です。

■図 26 昭和バスの利用者と補助金額の推移



4 バス交通に対する満足度

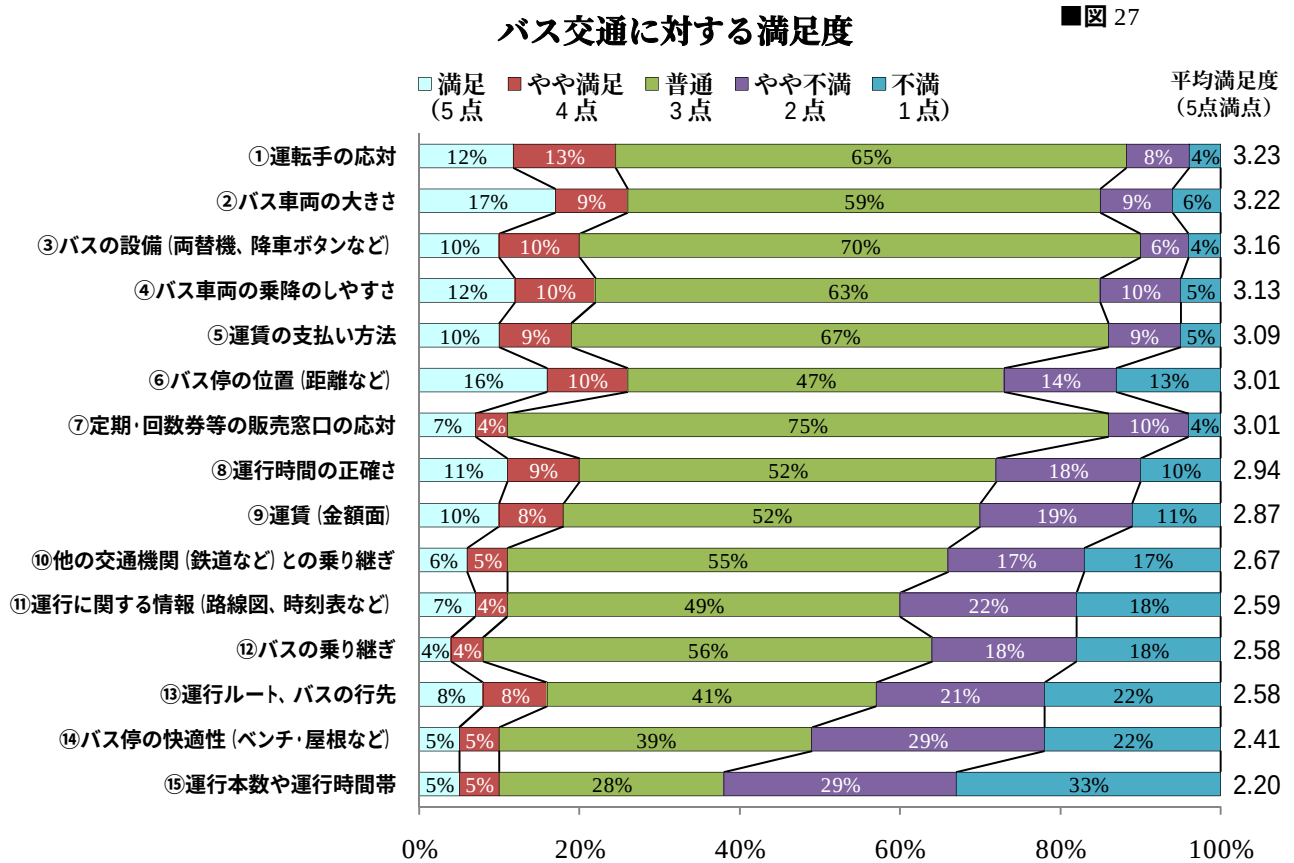


図 27 は、市が実施した「公共交通に関するアンケート調査」の抜粋です。バスに対する満足度を「満足、やや満足、普通、やや不満、不満」の5段階で回答してもらいました。すべての項目の平均満足度は、5点満点で2.85点です。

満足度が最も高い項目は、「運転手の応対」の3.23点で、次いで「バス車両の大きさ」の3.22点となっています。

満足度が最も低い項目は、「運行本数や運行時間帯」の2.20点でした。この項目の不満とやや不満を合わせると62%で、満足とやや満足の合計はわずか10%です。次いで、満足度の低い項目が、「バス停の快適性」の2.41点で、不満・やや不満が51%、満足・やや満足は10%となっています。

アンケートの結果では、「増便」「運行時間延長」「バス停へのベンチ・屋根の整備」「バスの接続状況改善」「路線図・時刻表などの情報提供」の満足度が低く、市民が望んでいるバス交通の主な改善要望の項目です。

5 渡船

(1) 渡船の概要

本市は、離島姫島から岐志へ、1日4往復、市営渡船ひめしま（図28）を運航しています。

市営渡船ひめしまは、平成10年に進水し、総トン数39トン、定員90人のFRP汽船で、年間約4万人の乗客を運んでいます。

渡船ひめしまは、進水してから12年が経過します。船の老朽化が進むと燃費が悪化したり、修繕費が増加したり、船の安全航行が懸念されます。

また、本船は、船内に段差があり、高齢者や障がい者などにとって、利用しにくい状況です。

運賃は大人片道460円で、片道およそ7kmの航路を16分で結んでいます。岐志港からの陸上交通アクセスは、昭和バスの芥屋線があります。しかし、渡船の便数が少ないこともあり、接続状況に問題があります。なお、前原地域の中心市街地までの渡船とバスの運賃合計は、片道で約1,000円です。

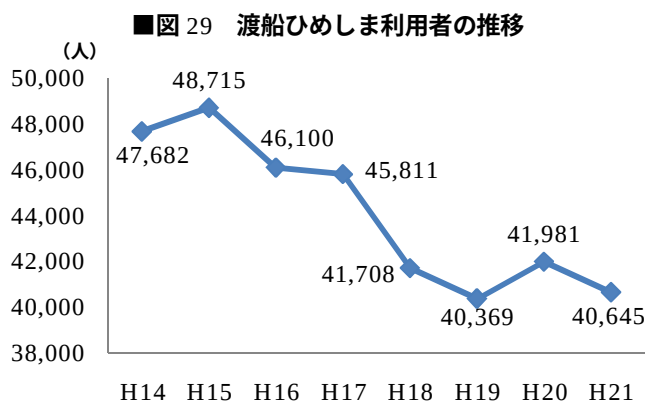


■図28 市営渡船ひめしま写真

(2) 渡船の利用状況

市営渡船ひめしまの利用者は、約3割が島民で、約7割は学校関係者や行商、釣り客、観光客などが占めています。

図29を見ると、近年利用者が減少しています。島民以外にも一定の利用者を見込むことができますが、天候や島内の公共工事などに左右されやすく、安定した利用状況にはなっていません。



(3) 渡船の施設

岐志漁港には、以前から渡船待合所がありました。老朽化が進み、広さもうぶんではありませんでした。平成22年には、新築された「岐志観光休憩所」内に待合所機能を移転し、環境が大幅に改善しました。



■図30 岐志観光休憩所の写真

6 公共交通不便地域

表4は、バス利用者や鉄道利用者が、バス停や駅までどのくらいの距離に居住しているのか、その割合を示すものです。バス利用者は、300m以内に居住する人が最も多く、500m以内に居住する人が、バス利用のすべての項目で8割を超えています。これらのことから、バス停からほぼ500mまでを標準的なバス利用の圏域とします。

一方、鉄道利用者は、駅から1km以上離れた地域に居住する人が最も多くなっており、次いで300m～500mの順となっています。駅から300m以内に住む人の割合は低く、バス交通のように自宅からの距離によって利用者が限定されるわけではないことがわかります。今回調査したアンケート結果では、駅までの交通手段は、「徒歩のみ」が最も多く、「自家用車（家族の送迎）」「自家用車（自分で運転）」の順です。これらのことから、徒歩圏（約20分）である駅から1km圏内を鉄道の圏域と設定します。

鉄道、路線バス、コミュニティバスの各駅やバス停を中心として、駅から半径1km、バス停から半径500mでそれぞれ円を描くと図31のようになります。

円から外れている地域が、公共交通の利用が困難となる「公共交通不便地域」です。

公共交通不便地域は、公共交通が運行していないバス路線とバス路線の間にあり、特に市の周辺部や中山間地域に多く見られます。板持地区、高祖地区、西堂・井原・高上地区、飯原・瀬戸地区、一貴山・長石・満吉地区、佐波・吉井上地区、桜井・野北地区、芥屋地区、馬場・松隈地区、船越・寺山地区など、市内の各所に点在しています。

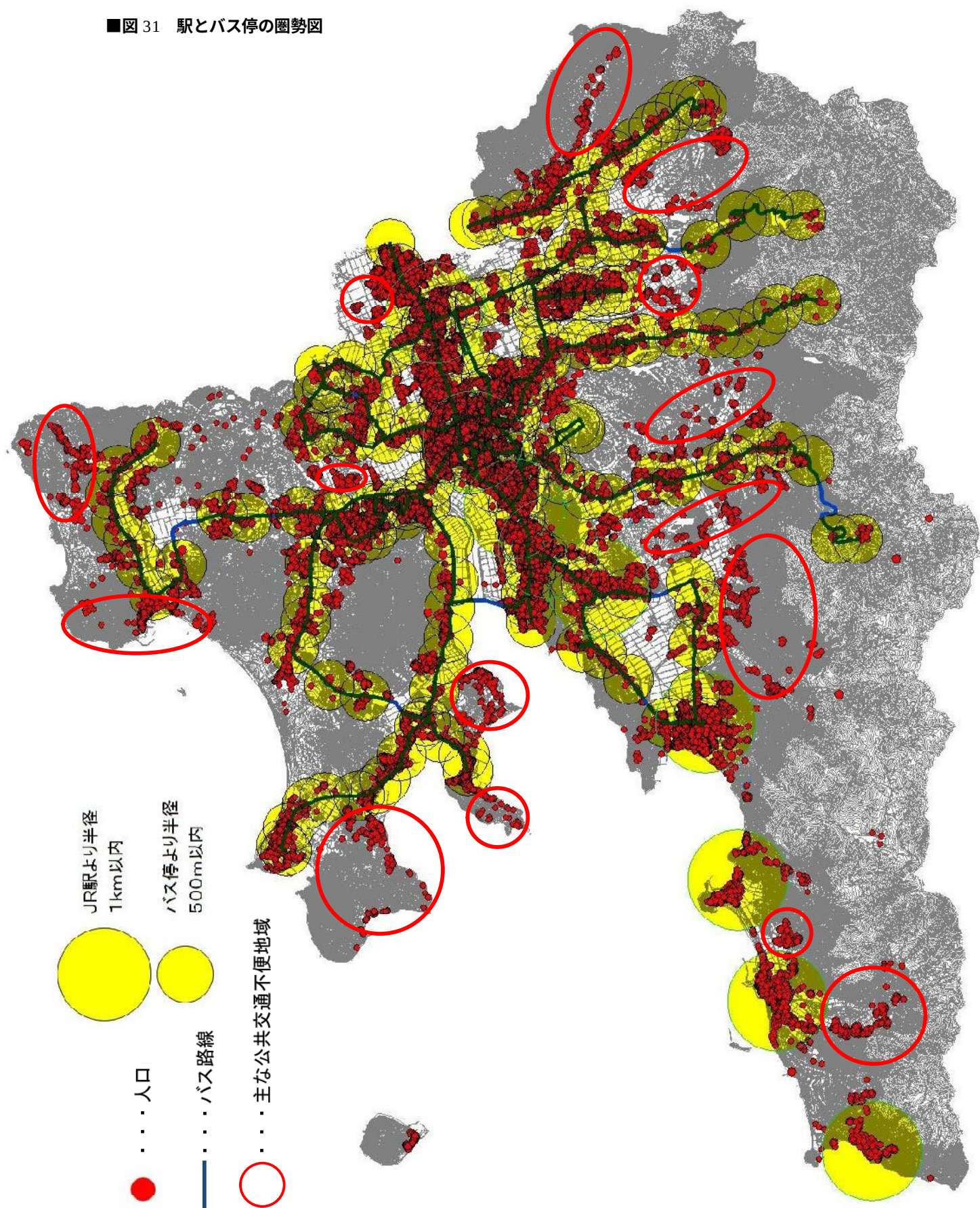
自家用車を保有していない学生や高齢者、障がい者などの一般に交通弱者と呼ばれる人々にとって、公共交通が不便であることは重大な問題です。近年、買い物弱者問題が全国的に広がっており、社会問題となっています。

こうした公共交通不便地域に対し、通勤や通学、通院や買い物などの日常生活を維持するため、公共交通手段をできるだけ整備していくことが求められています。

■表4 バス・鉄道利用者の居住地域

区 分	100m 以内	100m～ 300m	300m ～ 500m	500m ～1km	1km 以 上	無回答	計
コミュニティバス利用	28%	38%	26%	8%	0%	0%	100%
昭和バス利用	22%	41%	21%	10%	3%	3%	100%
両方利用	41%	35%	12%	6%	0%	6%	100%
バス利用者計	27%	39%	20%	9%	2%	3%	100%
鉄道利用者	14%	14%	25%	17%	28%	2%	100%

■図 31 駅とバス停の圏勢図



■表5 公共交通不便地域の年齢世帯構成別人口

年 齢	世帯の構成	人 口 (外国人 含む。) A	年齢別 構成比 B	交通不便 地域在住 者数 C	構成比 D	交通不便 地域在住 者割合 (C/A) E
0 歳～5 歳 (乳幼児)	全構成	5,273 人	5.2%	306 人	3.6%	5.8%
6 歳～11 歳 (小学生)	全構成	5,938	5.9	370	4.4	6.2
12 歳～14 歳 (中学生)	全構成	3,246	3.2	203	2.4	6.3
15 歳～17 歳 (高校生等)	全構成	3,317	3.3	237	2.8	7.1
18 歳～21 歳 (大学生等)	単身世帯	197	0.2	8	0.1	4.1
	単身世帯以外	4,244	4.2	356	4.2	8.4
22 歳～64 歳	全構成	57,398	56.8	4,623	54.7	8.1
65 歳～74 歳	単身世帯	929	0.9	76	0.9	17.8
	夫婦2人世帯	3,079	3.0	239	2.8	7.8
	複数世代世帯 (上記以外)	7,211	7.1	717	8.5	19.9
75 歳～89 歳	単身世帯	1,094	1.1	97	1.1	18.7
	夫婦2人世帯	1,941	1.9	193	2.3	9.9
	複数世代世帯 (上記以外)	6,086	6.0	846	10.1	27.9
90 歳以上	単身または夫 婦2人世帯	183	0.2	23	0.3	12.6
	複数世代世帯 (上記以外)	983	1.0	155	1.8	15.8
合 計		101,119 人	100.0%	8,449 人	100.0%	8.4%

※人口：平成22年8月31日現在

第1章 糸島市の公共交通の現状と課題

■表 6 公共交通不便地域の地域別人口

校区名	人 口 (外国人含 む。) A	高齢者数 B	高齢化率 C	交通不便 地域人口 D	交通不便 地域の在 住者割合 (D/A) E	交通不便 地域の高 齢化人口 F	交通不便 地域の高 齢者割合 (F/D) G
波多江校区	12,209 人	2,150 人	17.6%	789 人	6.5%	204 人	25.9%
東風校区	7,920	1,268	16.0	270	3.4	68	25.2
前原校区	10,967	2,022	18.4	54	0.5	15	27.8
前原南校区	8,905	1,811	20.3	9	0.1	2	22.2
南風校区	8,665	1,075	12.4	0	0.0	0	0.0
加布里校区	7,660	1,853	24.2	280	3.7	75	26.8
長糸校区	2,227	620	27.8	871	39.1	240	27.6
雷山校区	3,849	862	22.4	439	11.4	126	28.7
怡土校区	7,624	1,910	25.1	911	11.9	243	26.7
前原地区	70,026 人	13,571 人	19.4%	3,623 人	5.2%	973 人	26.9%
一貴山校区	3,684	937	25.4	969	26.3	279	28.8
深江校区	5,466	1,401	25.6	63	1.2	21	33.3
福吉校区	4,219	1,238	29.3	958	22.7	293	30.6
二丈地区	13,369 人	3,576 人	26.7%	1,990 人	14.9%	593 人	29.8%
可也校区	9,150	1,915	20.9	819	9.0	203	24.8
桜野校区	2,809	773	27.5	923	32.9	258	28.0
引津校区	5,765	1,671	29.0	1,094	19.0	319	29.2
志摩地区	17,724 人	4,359 人	24.6%	2,836 人	16.0%	780 人	27.5%
総合計	101,119 人	21,506 人	21.3%	8,449 人	8.4%	2,346 人	27.8%

表5は、公共交通不便地域（駅から1km、バス停から500mの範囲から外れた地域）の年齢世帯構成別人口です。公共交通不便地域の在住者は8,449人で、全人口の8.4%を占めています。公共交通不便地域在住者については、年齢が高齢化するにつれ、公共交通不便地域の在住者割合が増えています。これは、中山間地域などの公共交通不便地域の過疎化が進んでいるものと考えられます。

公共交通不便地域において、複数世代世帯は、家族の送迎などが可能と考えられます。自家用車保有率が低いと思われる65歳以上の単身世帯や夫婦二人世帯の人数は、628人（人口比0.6%）で、この中に外出に支障がある人が多いと考えられます。

他方、地域別の公共交通不便地域人口は、表6のとおりで、各区分の上位3校区を太枠で囲んでいます。公共交通不便地域人口（D）は、引津校区が最も多く、一貴山校区、福吉校区の順になっています。また、公共交通不便地域の在住者割合（E）は、長糸校区が最も高く、次いで桜野校区、一貴山校区の順です。公共交通不便地域は、鉄道やバス路線から離れた集落で点在しています。

第3節 糸島市の公共交通の課題

1 鉄道の課題

■駅勢圏の拡大やネットワーク強化

グリーン通勤や鉄道利用を促進するため、駐車場や駐輪場の整備拡大、駅前広場や駅へのアクセス道路の整備、バスとのネットワーク強化などによる駅の利用範囲の拡大を図る必要があります。

■利用しやすい施設の整備

老朽化が進んだ駅舎や上屋のない通路があり、エレベーターが設置されていない駅も多いことから、高齢者などに優しい施設整備やバリアフリー化が必要です。

■利便性の高いサービス水準の確保

筑前前原駅以西は単線であり、更なる利便性確保のためには、複線化促進の取組が必要です。

また、土地区画整理事業が計画されている浦志・篠原地区は、鉄道沿線で駅までの徒歩圏から外れており、新駅設置の促進が必要です。

2 コミュニティバスの課題

■バス交通に対する満足度の向上（路線バスと共通課題）

アンケートの市民満足度が低い項目については、改善を図って市民ニーズにこたえ、バス交通に対する市民満足度を向上させる必要があります。

■バス交通ネットワークの再構築

合併し地域が拡大したことにより、各路線の見直しを含めて均衡を図るよう、本市全体のバス交通ネットワークを再構築する必要があります。

■利用しやすいバス運行の実現

バス運行の利便性を確保するためには、便数や運賃を見直し、運賃支払いの電子化を図るなど、利用者が使いやすい環境づくりが必要です。

また、鉄道、路線バス、渡船との結節状況の改善が必要です。

■バスの利用促進

バス利用者数の減少が続いており、バス離れを食い止めるため、バスの利用促進やイメージアップの取組が必要です。

■市民協働によるバス交通の充実と経費節減

バス事業にかかる市の補助金が毎年増加し続けており、NPOやボランティアなどとの連携や、地域との協力体制を構築することにより、バス交通の充実や経費節減を図る必要があります。

■車両の老朽化対策・輸送力の向上

バス車両の約半数が老朽化してきており、計画的な買い替えが必要です。

また、輸送力の向上や快適な車内空間を確保して利用の増進を図るため、車両の大型化を図る必要があります。

■運行や運営体制の効率化

毎年、赤字額に対する補助金額が増加していることから、PDCA サイクルによるダイヤや路線の見直しにより、効率的な路線運行とすることが必要です。

また、競争原理を働かせ、経費節減や効率的な運営を図るために、指定管理者制度の導入などの研究が必要です。

3 路線バスの課題

■運行の効率化検討

財政負担軽減のため、利用促進を図り運行体制などを検討する必要があります。

■他の公共交通機関とのネットワーク強化

鉄道やコミュニティバス、渡船とのネットワーク強化のため、ダイヤを調整して接続の改善を図る必要があります。

4 渡船の課題

■利便性の向上

鉄道やバスとのネットワークを強化する必要があります。1日4往復の便数が適正か、増便についての調査・検討が必要です。

また、10年以上運賃の見直しが行われていません。国庫補助金の動向と渡船事業経費を照らしながら、運賃の見直しを検討する必要があります。

■新造船の検討

船が老朽化してきており、造船の検討を行う必要があります。併せて、バリアフリー化の推進も必要です。

5 公共交通不便地域の課題

■交通不便地域の縮減

市の郊外に交通不便地域が見られることから、地域やNPOなどと連携しながら、住民参加型交通の導入により交通不便地域の縮減を図る必要があります。

また、常時稼働していない飲食店や病院などの送迎車両を住民参加型交通の車両として利用できないか調査・検討が必要です。