

第2章 糸島市地域交通計画

第1節 地域交通計画の考え方と基本方針

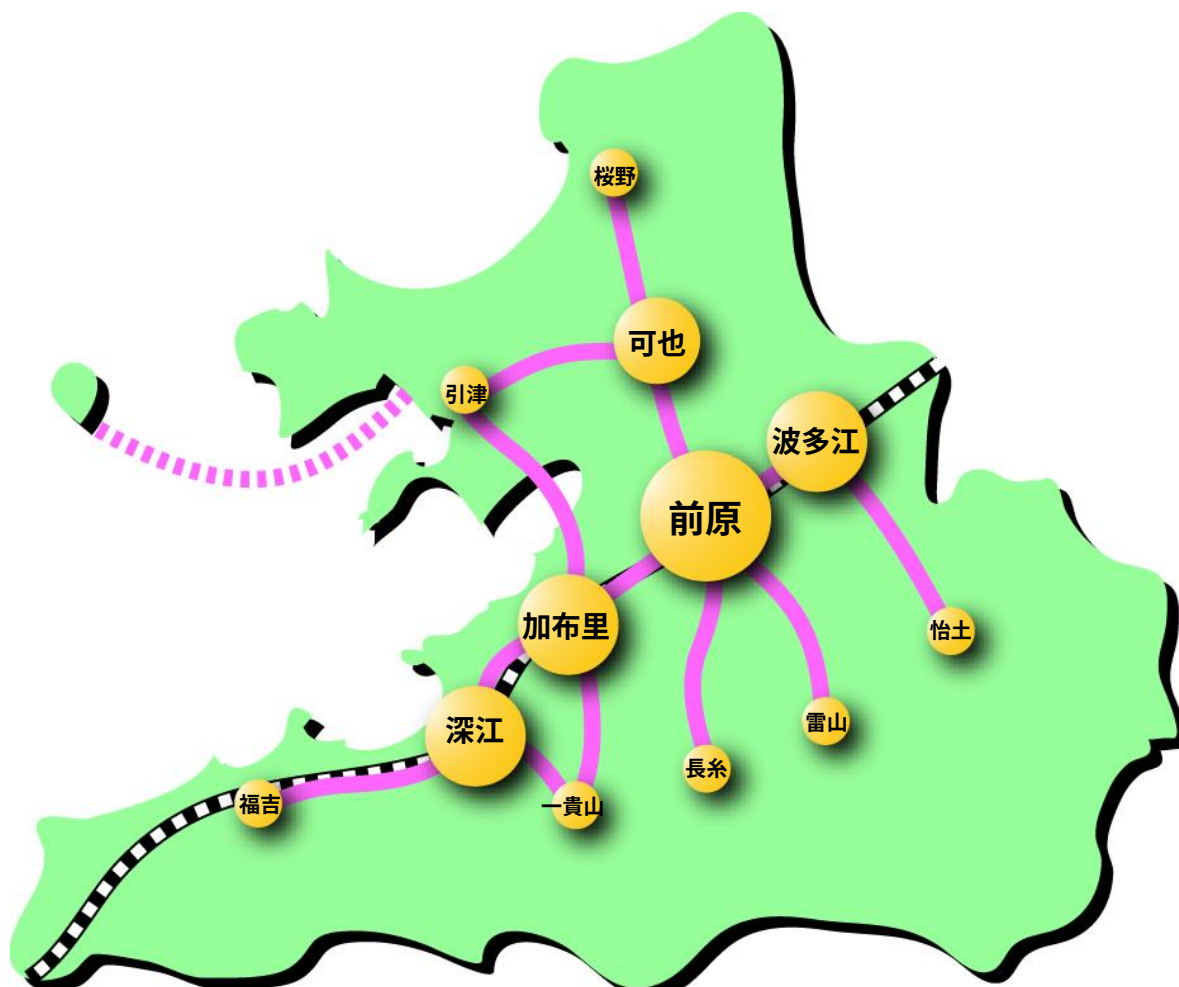
1 公共交通に求められる役割

本市は、国道や鉄道沿線で都市化が進む一方で、中山間地域などでは過疎化が進み、二極化が進行しています。また、市街地においても空洞化現象が見られ、市街地の活性化が課題となっています。

都市機能が集中する市街地では、交通機関に頼らなくても日常生活に大きな支障はありませんが、郊外や中山間地域では、自家用車か公共交通機関などの移動手段が必要です。

特に本市は、自家用車の保有率が高く、依存している状況です。

こうした課題に対応するため、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します。



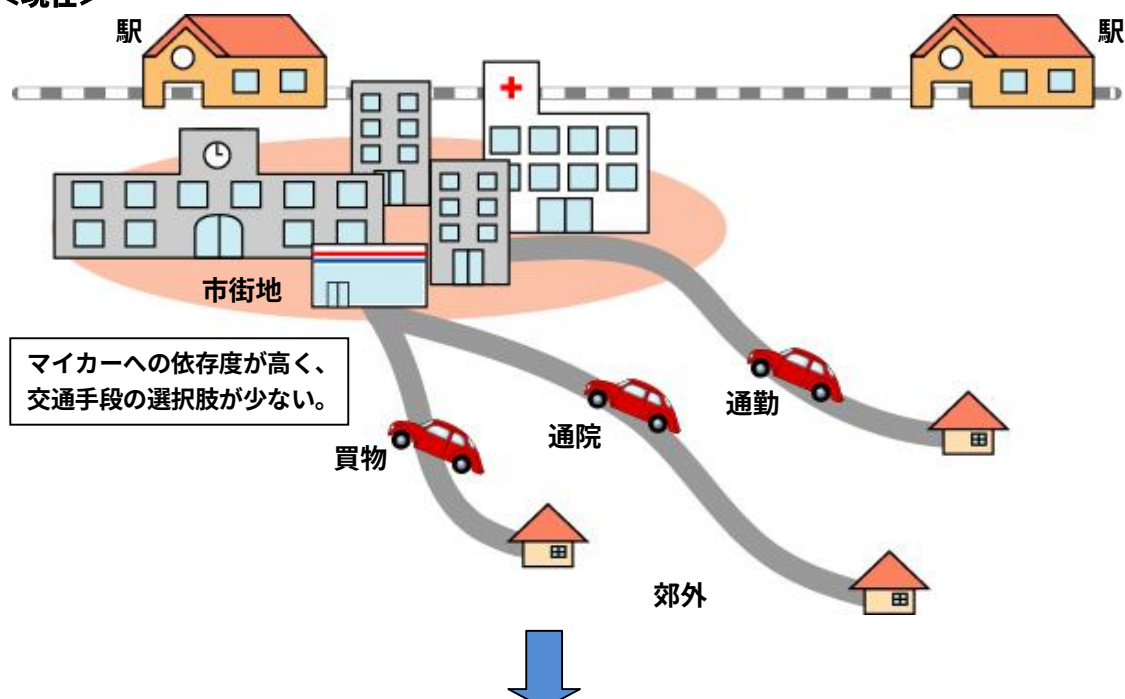
■図 32 校区・拠点連結型公共交通のイメージ図

拠点連結型の公共交通体系は、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です。

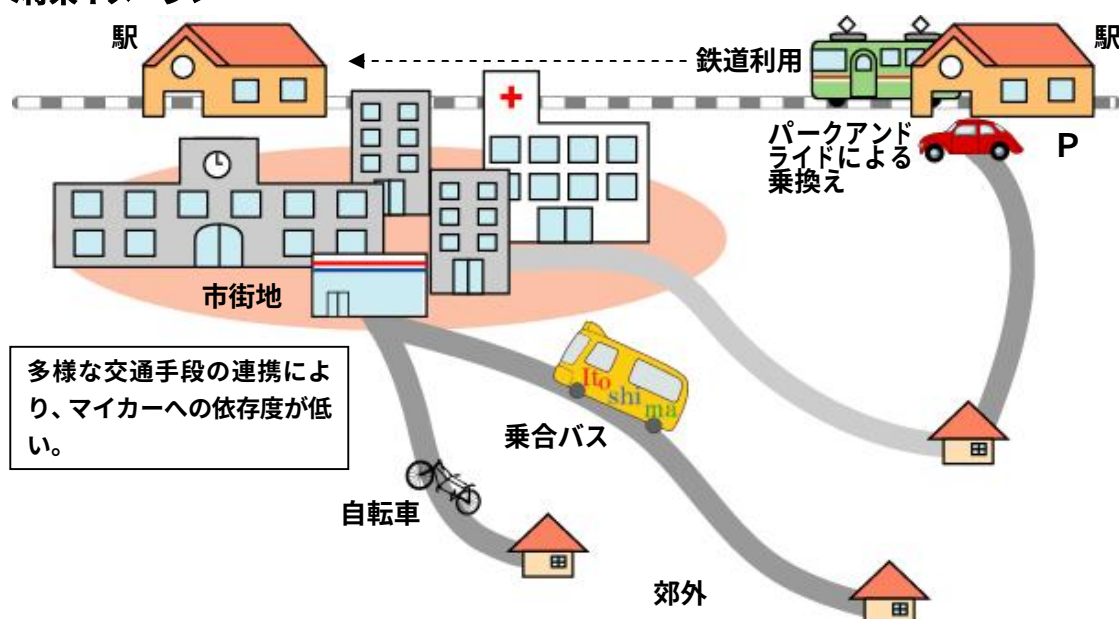
コミュニティやNPOなどによる自主運行交通サービスや、人口・都市機能が集中する徒歩圏の拠点をつなぐ交通網整備を行っていきます。公共交通サービスの充実を図ることによって、通勤や通学、通院や買い物が自由に行える環境を整えます。

あわせて、拠点と拠点とをつなぐことによって回遊性を向上させ、市街地の活性化も図ります。

<現在>



<将来イメージ>



■図 33 拠点連結型の公共交通体系のイメージ図

2 基本方針

市街地や地域生活拠点については、前述した拠点連結型の環境づくりの考え方に基づき、公共交通の利便性を高めます。

特に中山間地域では、過疎化や高齢化が進行しているところがあり、公共交通機関がない地域もあります。このような地域においては、交通事業者による公共交通サービスの提供は困難なため、行政と地域などが一体となって取り組んでいく必要があります。

そこで、本市では次の基本方針を掲げます。

便利で効率的な公共交通網の構築

(1) 便利な交通体系の構築

鉄道、バス、渡船といった各公共交通機関が連携することで、利便性の向上を図ります。

また、合併によって市域面積が拡大したことに伴い、既存のバス路線も含めて均衡を図るため、路線形態や運賃体系、ダイヤの見直しなど、公共交通網の再構築を行います。

(2) 市民協働

行政と市民が協働して公共交通手段を確保することによって、公共交通不便地域の縮減を図ります。

また、「バス路線は市民の手で守り、市民の理解のもとで育てていく」という基本理念のもと、マイバス意識を醸成し、利用促進を図ります。

市民協働の行動方針

- 1 市民は、公共交通を維持・促進するために、積極的に公共交通を利用します。
- 2 行政は、市民のために公共交通の利便性・効率性を高めます。
- 3 交通事業者は、経営努力とサービス向上に努めます。
- 4 市民、行政、交通事業者は、それぞれの役割を果たし、相互に協力しながら、一体となって基本方針の実現に取り組みます。

(3) 持続可能なバス路線

地域の特性に合ったバス路線になるよう必要に応じて見直しを行い、持続可能なバス路線を構築します。

また、事業者への赤字補てんなど、バス事業への財政負担が増え続けていることから、市民協働によって効率化を図ります。

3 重点プロジェクト

本計画が目指す「便利で効率的な公共交通網の構築」を実現するためには、公共交通モード（鉄道やバスなどの交通形態）ごとの各施策を推進するとともに、それぞれの公共交通機関が連携しながら、計画的に実行する必要があります。

しかし、限られた財源の中で、多様化していく市民ニーズのすべてに対応していくことは困難な状況です。

このため、本市の公共交通によるまちづくりを進めるうえで、根幹となる事業や緊急性が高い事業、他の事業への波及効果が高い事業を、本計画の重点プロジェクトとして位置付け、積極的に推進します。

(1) 市民協働プロジェクト

公共交通不便地域の縮減は、市民の生活に直結し緊急性が高い課題です。行政と市民などが協働して、効率的で多様な公共交通手段を確保することにより、公共交通不便地域の縮減を図ります。

(2) 九大連携プロジェクト

第1次糸島市長期総合計画の重点プロジェクトとしても位置付けられ、本市が発展するためには、欠かせないプロジェクトです。

九州大学関係者の市内居住を促進し、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させます。

(3) 市街地活性化プロジェクト

市街地の活性化を図るうえで、人の流れをつくり出すことは重要な課題です。市街地を巡りながら買い物や通院などの移動ができるよう、回遊性を向上させます。

また、既存のバス路線との接続を調整し、路線を見直すなど、利便性を高めながら効率的なバスの運行に努めます。

第2節 地域交通計画の施策

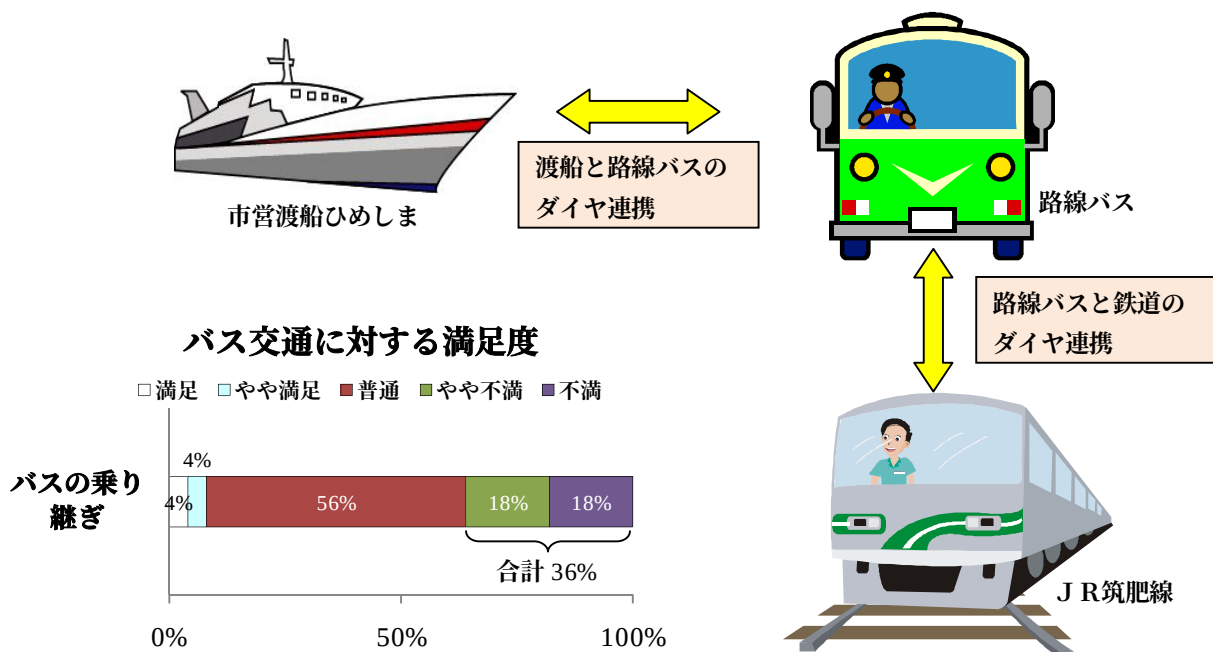
1 全公共交通機関

施策1 各公共交通機関の良好な結節

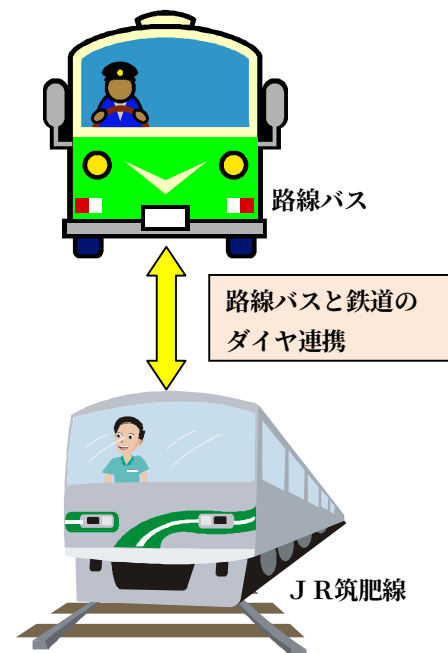
事業1 各公共交通機関の接続状況の改善

課 題	鉄道とバス、バスと渡船など、各公共交通の接続状況が悪い箇所があるため、接続ダイヤを改善する必要があります。		
概 要	バスや渡船のダイヤを改正し、接続状況の改善を図ります。		
目 標	各公共交通機関の連携により、スムーズな乗り継ぎができる公共交通環境を目指します。 乗り継ぎに対する満足度について、やや不満、不満の合計を現在の36%から20%に縮減することを目標とします。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	中期

※「実施時期」 短期：おおむね2年 中期：おおむね3～4年 長期：おおむね5年以上
以下同じ。



■図34 バス交通に対する満足度（抜粋）



■図35 公共交通の連携イメージ図

施策2 グリーン通勤の促進

事業1 鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場・駅前広場などの整備促進

事業2 公共交通機関利用、パーク&ライドの推進

課 題	本市はマイカーによる移動者が多く、通勤・通学時の駅への送迎などによる渋滞を解消する必要があります。また、マイカー移動は、環境負荷が大きく改善が必要です。		
概 要	1 鉄道駅周辺への駐車場や駐輪場、駅前広場や駅までのアクセス道路などの整備を推進します。 2 バスなどの公共交通機関の利用やパーク&ライド※を啓発します。		
目 標	交通渋滞の緩和、環境負荷が小さい通勤通学システムの構築を図ることにより、マイカー利用割合 80% (74 ページ) を減少させます。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	中期～長期

※パーク&ライドとは、都市部などの交通渋滞の緩和のため、自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かう交通システムです。

2 鉄道

施策1 駅施設の充実

事業1 駅施設のバリアフリー化促進

事業2 鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場などの整備推進

課 題	エレベーターなどがない駅が多く、誰でも気軽に利用できる環境ではありません。また、上屋のない跨線橋などがあり、雨天時などの不便解消のため、施設の改善をする必要があります。 また、駅周辺の駐車場や駐輪場の整備が必要です。
-----	---

概 要	1 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を促進します。 2 鉄道駅周辺への駐車場や駐輪場の整備を推進します。		
目 標	高齢者や障がい者など、誰でも気軽に利用できる駅を目指します。 1日当たりの平均市内乗車数（現状値 14,313 人）について、15,000 人になることを目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	短期～長期



■図 36 エレベーターがない加布里駅



■図 37 老朽化した筑前深江駅

施策2 新駅設置の促進

事業1 浦志・篠原地区への新駅設置の促進

課 題	浦志・篠原地区は、鉄道沿線の市街地で、徒歩圏から外れているため、駅までの送迎などによる交通渋滞が発生しています。このため、駅の徒歩圏を拡大する必要があります。		
概 要	浦志・篠原地区は、土地区画整理事業が計画されており、徒歩圏拡大のため、新駅設置を促進します。		
目 標	新駅設置により、鉄道の利便性向上や渋滞の緩和を図り、環境負荷が小さな公共交通の確立を目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者など	実施時期	中期～長期

施策3 JR筑肥線の複線化促進

事業1 筑前前原駅以西の複線化促進

課 題	筑前前原駅以西は、単線の運行となっており、運行本数の改善や乗車時間の短縮などを図る必要があります。		
概 要	本市は、筑肥線複線化電化促進期成会に加盟しており、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します。		
目 標	筑肥線の複線化により、より優れた速達性や増便など、鉄道の利便性向上を目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	長期

3 コミュニティバス

施策1 九大線の充実

事業1 九大線高田経由路線の新設

課 題	九州大学関係者の居住が多い高田地区から大学までのバス路線がなく、交通アクセスの向上を図る必要があります。		
概 要	九大線に高田経由路線を加えることにより、大学関係者の交通アクセスを向上させ、大学関係者の市内居住を促進します。 路線は、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とします。		
目 標	高田経由路線の1便当たり利用者数について、1便当たり4人を目標とします。 大学への交通アクセス向上により、九州大学関係者の市内居住数（平成21年度1,045人（推計値））について、平成27年度には、1,500人になることを目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	短期

■図 38 九大線高田経由路線図（案）

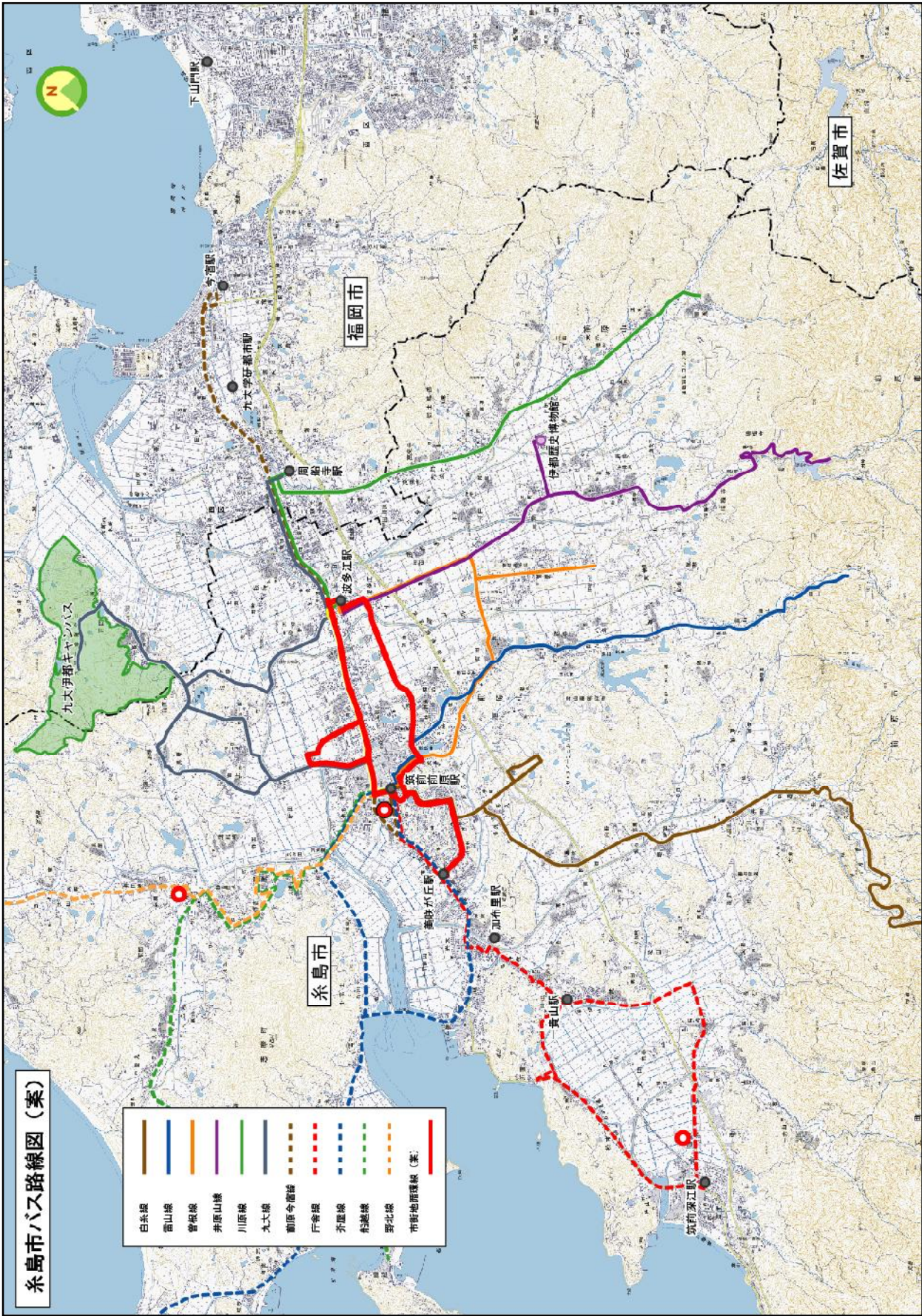


施策2 市街地の活性化・回遊性の向上

事業1 市街地循環線の整備

課 題	市街地近郊に公共施設や病院、大型店舗が点在しているため、公共交通による回遊性の向上を図る必要があります。		
概 要	市街地循環線を新たに整備します。路線については、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します。		
目 標	年間利用者4万人を目標とします。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	中期

■図 40 市街地循環線導入・庁舎線見直し後の路線図（案）



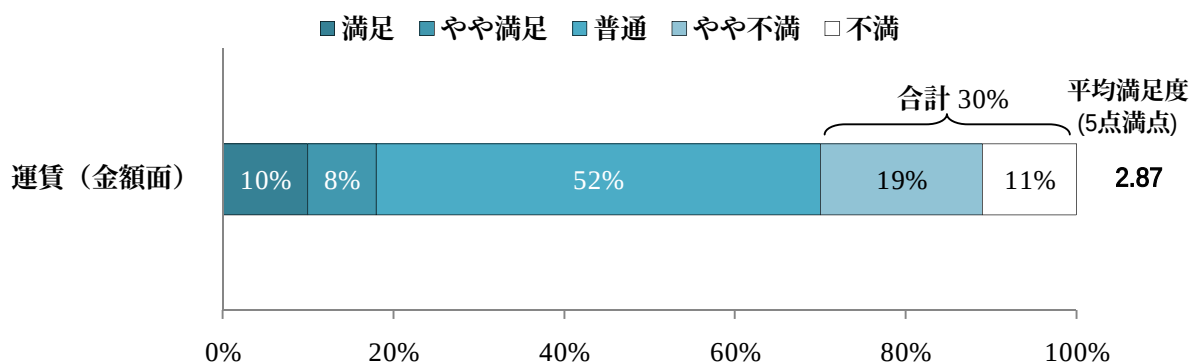
施策4 運賃体系の見直し

事業1 コミュニティバス全線への定額運賃制度の導入検討

事業2 運賃割引制度の導入検討（乗り継ぎ割引など）

課 題	利用者には、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になっています。現行の距離別制運賃では目的地までの運賃が分かりにくく、安心して利用できないため、運賃体系の見直し検討が必要です。		
概 要	コミュニティバス全線を平均支払額（200 円程度）の定額制にできないか検討します。 また、市域が広くなり、今後、バスを乗り継ぐ利用者が増加することが予想されるため、乗り継ぎ割引などの導入を検討します。		
目 標	運賃を低額に抑え、利用者の利便性を向上させることにより、バス運賃に対する現在の満足度について、やや不満、不満の合計を現在の 30%から 20%に縮減することを目標とします。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	中期

バス交通に対する満足度



■図 41 バス交通に対する満足度（抜粋）

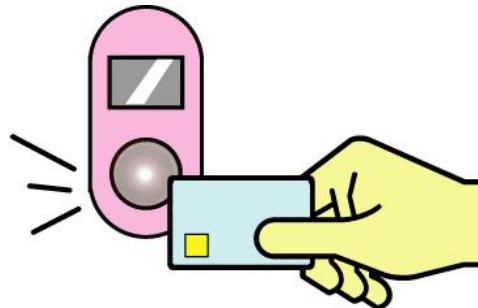
施策5 支払いの電子化推進

事業1 ICカードシステム導入の調査・検討

課 題	コミュニティバスには、車両内のスペースや経費の問題から、両替機が設置されていないため、運賃支払い時の利便性を向上させる必要があります。		
概 要	ICカード※による運賃支払いシステムの導入を検討します。 また、利便性を高めるため、将来的には電子通貨として商店などで利用できるよう、調査・検討を行います。		
目 標	ICカードによる支払い率について、平成27年度には50%以上になることを目指します。 また、ICカード導入による利便性の向上により、利用者の増加を目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	中期

※ICカードとは、集積回路（ICチップ）を組み込んだカードで、キャッシュカードやクレジットカードなどに利用され、磁気カードと比べると大容量の情報を記録でき、偽造されにくいのが特徴です。

最近では非接触でデータを読み書きできる技術により、公共交通機関や商店での電子決済の手段として広く普及しています。



施策6 車両の見直し

事業1 老朽化による車両買い替え

事業2 車両の大型化推進

課 題	1 コミュニティバス 11 台のうち、マイクロバス3台とジャンボタクシー3台が老朽化しており、順次買い替えを行う必要があります。 2 利用者が多い朝夕の時間帯は、車内が混雑し、団体利用がある場合や雨天時には、乗客が乗りきれないことがあるため、車両サイズの見直しが必要です。		
概 要	1 老朽化した車両の買い替えを順次行います。 2 買い替え時には、ジャンボタクシーからマイクロバスへ切り替えるなど、車両の大型化を図ります。		
目 標	大型化を図ることで、輸送力を向上させ、快適な移動空間を確保し、利用者の増加を図ります。年間のバス利用者数（平成 21 年度 318,267 人）について、平成 27 年度には 375,000 人を目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	短期～長期

施策7 利用促進

事業1 マイバス意識の醸成

事業2 積極的な情報提供（路線バス共通）

事業3 利用しやすいバスの環境づくり（路線バス共通）

事業4 バス利用促進協議会の設置（路線バス共通）

課 題	1 コミュニティバスを利用したことがない人が多いため、市民に愛されるよう、バスに親しみが持てる取組が必要です。 2 利用者を増やすため、時刻表や路線図などの積極的な情報提供が必要です。 3 バス停の上屋やベンチなどの待合環境に不満を持っている人が多いため、改善する必要があります。 4 利用を増進するためには、市民に積極的に利用してもらうよう、働きかける必要があります。		
概 要	1 バスの愛称募集や親しみやすい車両デザインにします。 2 時刻表や路線図を市内全戸に配布するなど、わかりやすい情報を積極的に提供します。 3 ベンチや屋根などの整備を地域と協力しながら進めます。 4 バス利用促進協議会を設置し、バスの現状や課題の報告、回数券の購入依頼など、バスの利用を促進します。		
目 標	各路線とも、行政、事業者、地域の三者の協働により、以下のような協定を結びます。 ・1便当たり乗車人数が、3人を下回った場合には、利用増進やダイヤ見直しなどを検討します。 ・1便当たり乗車人数が、2人を下回った場合には、路線変更や路線廃止などを検討します。 また、バス停の快適性の満足度（2.41点）と運行情報の満足度（2.59点）を、3点以上にすることを目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者、市民	実施時期	短期～長期

施策8 運営体制の見直し検討

事業1 指定管理者制度（市営バス化）導入の研究

事業2 九大線の路線バス化（独立採算路線）の研究

課 題	市からバス事業者に対して運行赤字補助をしていますが、年々赤字額が増加しており、効率的な運営体制の検討が必要です。		
概 要	1 バスにかかる経費を抑制し、効率的なバス事業とするため、市営バス化することについて研究を進めます。あわせて指定管理者制度導入により、民間事業者や NPO・ボランティアの競争原理の導入を研究します。 2 九大線は赤字路線ですが、利用者が増加しており、黒字転化に期待できるため、路線バス化を研究します。		
目 標	現行のコミュニティバス全線の年間運行赤字額（平成 21 年度 34,500 千円から平成 27 年度には 30,000 千円以内になることを目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	中期～長期

4 路線バス

施策 1 利用促進

事業 1 積極的な情報提供（コミュニティバス共通）

事業 2 利用しやすいバスの環境づくり（コミュニティバス共通）

事業 3 バス利用促進協議会の設置（コミュニティバス共通）

課 題	1 いと・しま号の利用は多い状況ですが、他の路線の利用者を増やすため、時刻表や路線図などの積極的な情報提供が必要です。 2 バス停の上屋やベンチなどの待合環境に不満を持っている人が多く、改善する必要があります。 3 利用を増進するためには、市民に積極的に利用してもらうよう、働きかける必要があります。
-----	---

概 要	1 時刻表や路線図を市内全戸に配布するなど、わかりやすい情報を積極的に提供します。 2 ベンチや屋根などの整備を地域と協力しながら進めます。 3 バス利用促進協議会を設置し、バスの現状や課題の報告、回数券の購入依頼など、バスの利用を促進します。		
目 標	年間のバス利用者数（平成 21 年度 318,267 人）について、平成 27 年度には 375,000 人を目指します。 また、バス停の快適性の満足度（2.41 点）と運行情報の満足度（2.59 点）を、3 点以上にすることを目指します。		
事業主体	糸島市、交通事業者、市民	実施時期	短期～長期

施策 2 運営体制の見直し検討

事業 1 コミュニティバス化の調査・研究

課 題	志摩地域の 3 路線（芥屋線、船越線、野北線）については、市から路線バス会社に対して、運行赤字を補助していますが、コミュニティバスに比べて、路線当たりの赤字額が大きいいため、効率的な運営体制の検討が必要です。 また、コミュニティバスに定額制運賃を導入した場合、志摩地域の路線バスだけが距離別制運賃となり、不均衡が生じるため、調整を図る必要があります。		
概 要	本市として均衡あるバスの運行体系とし、赤字額の減少を図るため、コミュニティバス化について調査・研究します。 特に、新たな車両購入や駐車場確保の問題があり、長期的な費用対効果の検証を行います。		
目 標	路線バス全線の国県補助金を除く年間赤字額（平成 22 年度 28,256 千円）について、平成 27 年度 20,000 千円以内を目指して、調査・研究を行います。		
事業主体	糸島市、交通事業者	実施時期	中期～長期

5 渡船

施策1 利便性の向上

事業1 便数見直しの調査・検討

事業2 運賃の見直し検討

事業3 利用促進

課 題	1 渡船の運航便数は、1日4往復で利便性が悪いため、利便性向上策を検討する必要があります。 2 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。 3 利用者の増加を図るには、島民以外への利用促進を図る必要があります。		
概 要	1 渡船の便数などについて、経費と利便性向上の両面から、調査・検討を行います。 2 渡船運賃の見直しを検討します。 3 観光資源の活用など、姫島のPRを行います。		
目 標	離島航路の乗船者数（平成21年度40,645人）について、平成27年度には46,000人になることを目指します。		
事業主体	糸島市	実施時期	中期～長期

施策2 輸送力向上・バリアフリー化推進

事業1 新造船の調査・研究

課 題	渡船ひめしまは、バリアフリー化や輸送力がじゅうぶんではないため、誰もが利用しやすい環境を整える必要があります。		
概 要	渡船ひめしまは、進水後 10 年以上経過しており、次回の造船に合わせて、バリアフリー化の推進や輸送力の向上を図ります。		
目 標	新船完成時の満足度（満足、やや満足の合計）について、75%を目指します。		
事業主体	糸島市	実施時期	中期～長期

6 公共交通不便地域

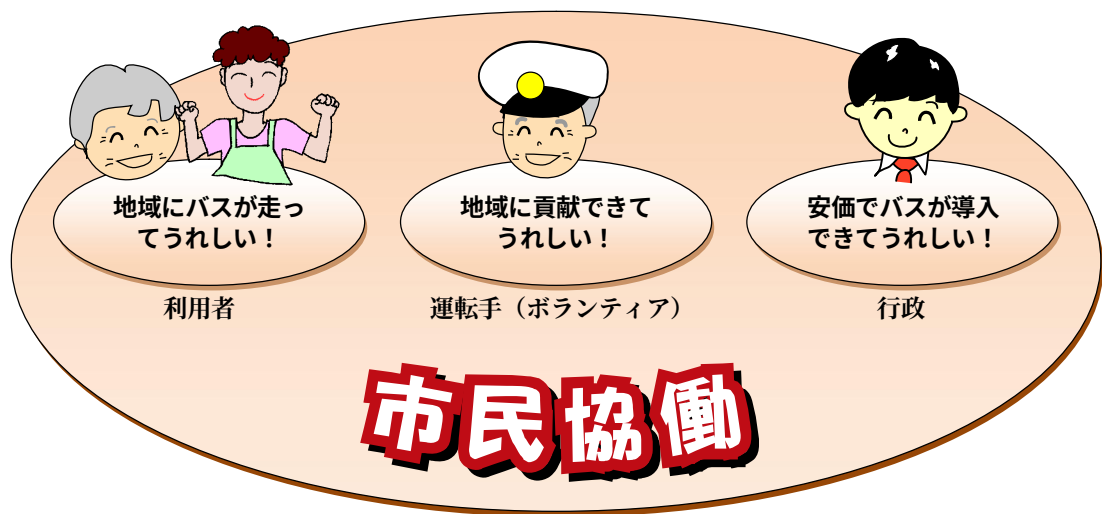
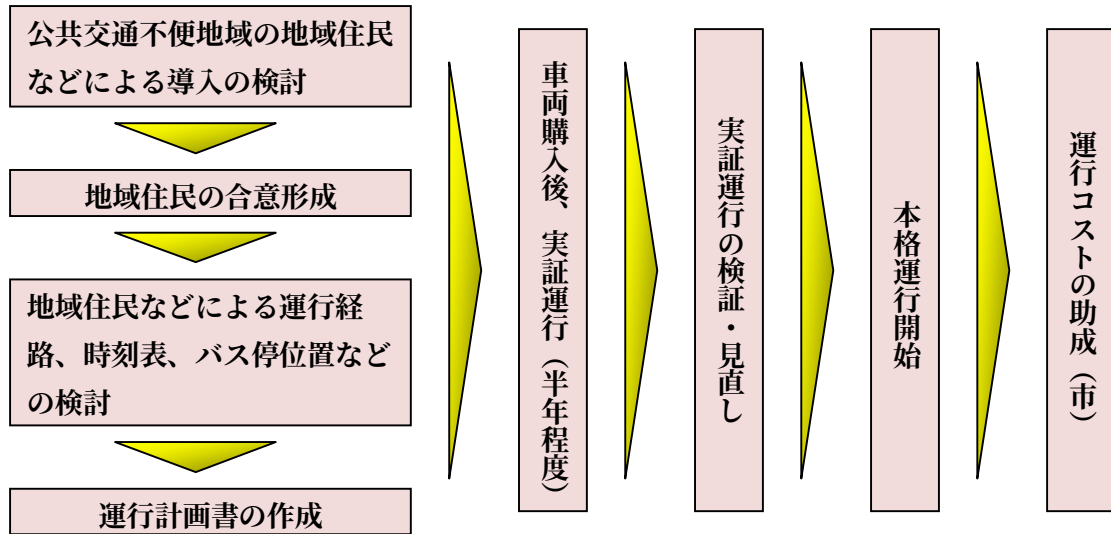
施策1 自主運行バスによる交通不便地域の縮減

事業1 地域・NPO主体の自主運行バスの導入

事業2 民間の送迎車両との連携検討

課 題	公共交通機関が整備されていない交通不便地域は、市の周辺部や中山間地域に多く、買い物や通院など、日常生活に支障がないよう早急な対応が必要です。		
概 要	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を推進します。 地域住民で合意のうえ、自ら運行ルートやダイヤを作成することで、地域住民の生活実態に即した公共交通手段を確保します。市は、ルートやダイヤ作成を支援するとともに、車両や運行コストなどを助成します。 また、車両について、民間の店舗や病院などの車両が活用できないか検討します。		
目 標	公共交通不便地域人口（現状値 8,449 人）について、平成 27 年度には 5,000 人に減少させることを目指します。		
事業主体	糸島市、コミュニティ、NPO など	実施時期	短期～中期

■図 42 地域自主運行バス導入の流れ



第3節 地域交通計画のまとめ

■図 43 地域交通計画体系

