

糸島市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 3 月

糸島市

目 次

1. 地域公共交通網形成計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 地域が目指す将来像	4
1-4 計画の対象区域と計画期間	5
1-5 計画の構成	6
2. 糸島市の地域特性と公共交通の現状	7
2-1 地域特性	8
2-2 公共交通の現状	17
3. 糸島市地域交通計画の実施状況	30
3-1 糸島市地域交通計画の概要	31
3-2 計画の各種施策の内容と実施状況	33
3-3 計画に記載された公共交通の課題への対応状況の整理	39
4. 将来のまちづくりの方向性	42
4-1 公共交通に求められる役割	43
4-2 公共交通に関連する施策	44
4-3 公共交通に関わる都市機能（施設）	45
5. 市民等の移動ニーズ（各種調査結果）	46
5-1 WEB 市民アンケート調査結果	48
5-2 高齢者アンケート調査結果	53
5-3 子育て世帯アンケート調査結果	58
5-4 九州大学大学生・教職員アンケート調査結果	63
5-5 市民等の公共交通に対するニーズ（まとめ）	70
6. 糸島市における公共交通の問題点・課題	77
6-1 糸島市における公共交通の問題点・課題	78
7. 計画の基本方針及び目標	90
7-1 糸島市における公共交通のあり方（目指す将来像）と基本方針	91
7-2 公共交通ネットワークの将来イメージ	95
7-3 計画の目標及び数値指標	98
8. 取り組みの方向性と施策展開	102
8-1 取り組みの方向性	103
8-2 目標達成に向けた施策展開	104
9. 今後の進め方	119
参考 1 糸島市地域公共交通会議設置規程	124
参考 2 用語説明	127

1. 地域公共交通網形成計画の概要

1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

糸島市では、平成 23 年 3 月に、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の交通体系を構築することを目的とした「糸島市地域交通計画」（計画期間：平成 23 年度～平成 32 年度の 10 年間）を策定し、基本方針である『便利で効率的な公共交通網の構築』に基づいて、各種施策を進めてきています。その成果として、コミュニティバスの利用者数が年々増加しているなど、取り組みの効果も徐々に見えてきているところであります。

しかし、同計画は 10 年間の計画期間とするものの、各種施策については 5 年間で実施することとしており、策定から 5 年経過し、これまでの取り組み状況や成果等も含めて、見直しの時期を迎えています。

一方で、糸島市では、平成 28 年 3 月に「第 1 次糸島市長期総合計画 後期基本計画」と「糸島市総合戦略」を策定しています。「第 1 次糸島市長期総合計画 後期基本計画」では、前期基本計画を引き継ぎ、基本構想の実現に向けてより一層進めていくための具体的な施策等を示しており、公共交通に関しては、渡船の利用者数増加や市内バスの利便性向上、自主運行バス事業の展開による交通不便地域の縮減等が記載されています。また、「糸島市総合戦略」では、移住促進や観光客の誘致等を推進する中で、便利で効率的、安全・安心な公共交通の充実を図っていくことが記載されています。こうした市の上位計画等の策定を受けて、今後のまちづくりを前進させていくためにも、公共交通に求められる役割はますます大きくなっています。

このような中、平成 25 年 12 月には『交通政策基本法』が施行され、その中では国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保および向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本理念等が定められました。また、“まちづくり”などとの連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

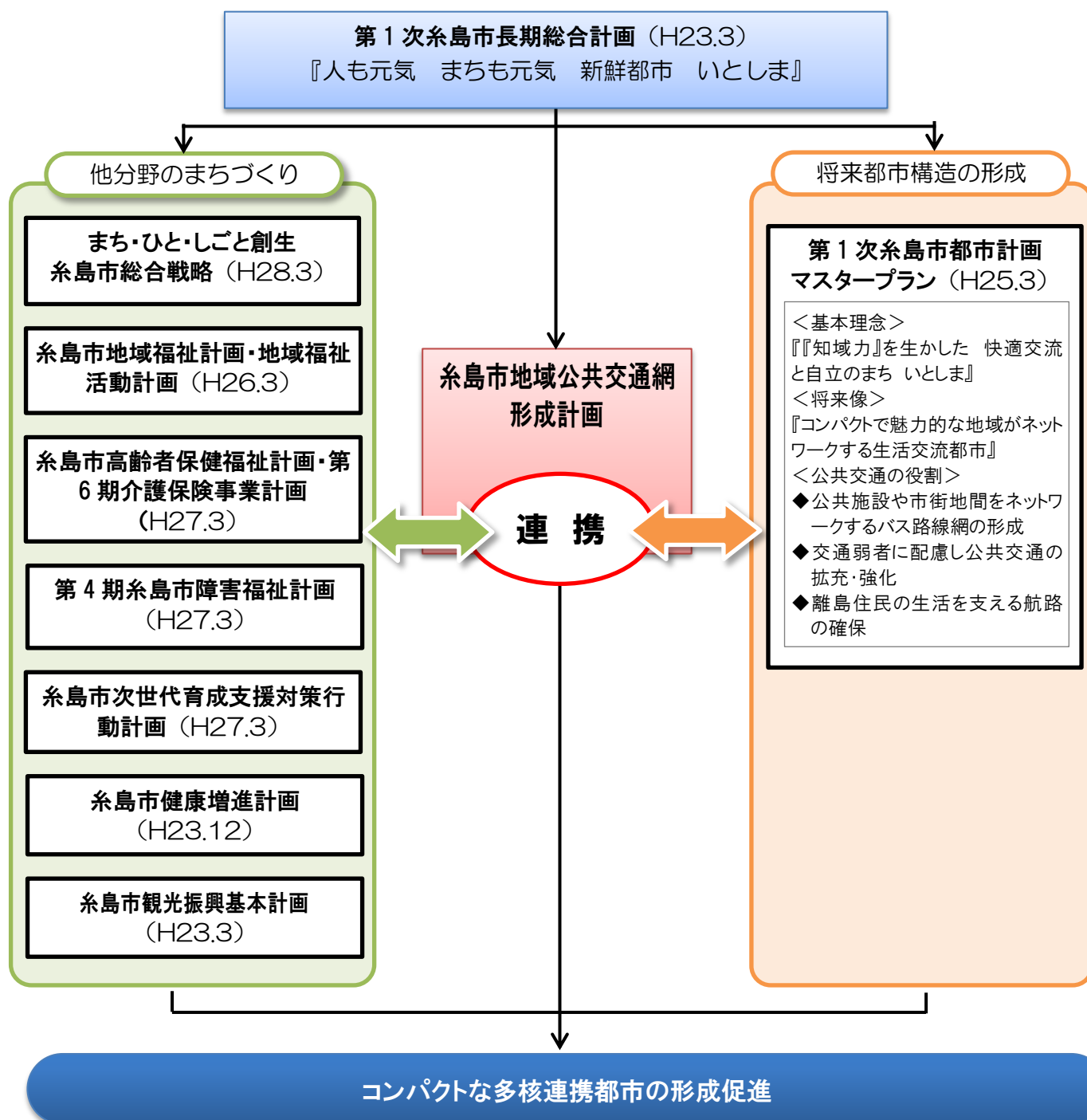
本市においても、前述した公共交通やまちづくりに関する課題の変化に対応していく必要があり、将来にわたって市民の生活を支える持続可能な公共交通体系の構築、並びに域内外の移動を支え地域の活性化に寄与する公共交通体系の構築に向けた総合的な計画を策定するとともに、行政・交通事業者・市民などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、「糸島市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

(2) 計画の目的

以上のような背景を踏まえ、糸島市地域公共交通網形成計画は、「糸島市地域交通計画」、「第 1 次糸島市長期総合計画 後期基本計画」並びに「糸島市総合戦略」に基づき地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討するとともに、将来にわたって市民の生活を支える持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた取り組みを定めるものです。

1-2 計画の位置づけ

糸島市地域公共交通網形成計画は、市政における全ての施策の基本となり本市の今後の進むべき方向を明確にするための総合的・長期的な計画である「第1次糸島市長期総合計画 後期基本計画」に基づくもので、「糸島市総合戦略」などの将来都市構造の形成に関する計画や保健福祉、文化芸術、環境などの各種計画と連携を図りながら、コンパクトな連携都市の形成促進を目指すものです。



▲地域公共交通網形成計画の位置づけ

1-3 地域が目指す将来像

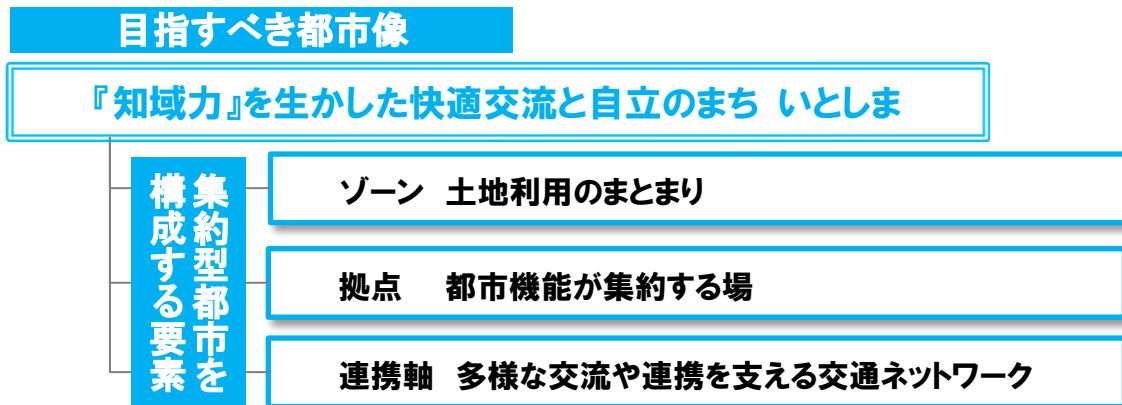
糸島市政における全ての施策の基本となる「第1次糸島市長期総合計画」では、「人と自然と文化を生かした協働のまちづくり」という考えのもと、『人も元気 まちも元気 新鮮都市 いとしま』を将来像として、3つの市民行動指針、3つの成長戦略を設定しています。また、都市の将来像を描いた「第1次糸島市都市計画マスタープラン」では『「知域力」を生かした快適交流と自立のまち いとしま』を基本理念として、集約型都市を構成する3つの要素を定めています。本計画においてもこれらを“地域が目指す将来像”として定めます。

▼地域が目指す将来像

第1次糸島市長期総合計画



第1次糸島市都市計画マスタープラン



1-4 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

本計画は、糸島市の行政区域全域を対象とします。

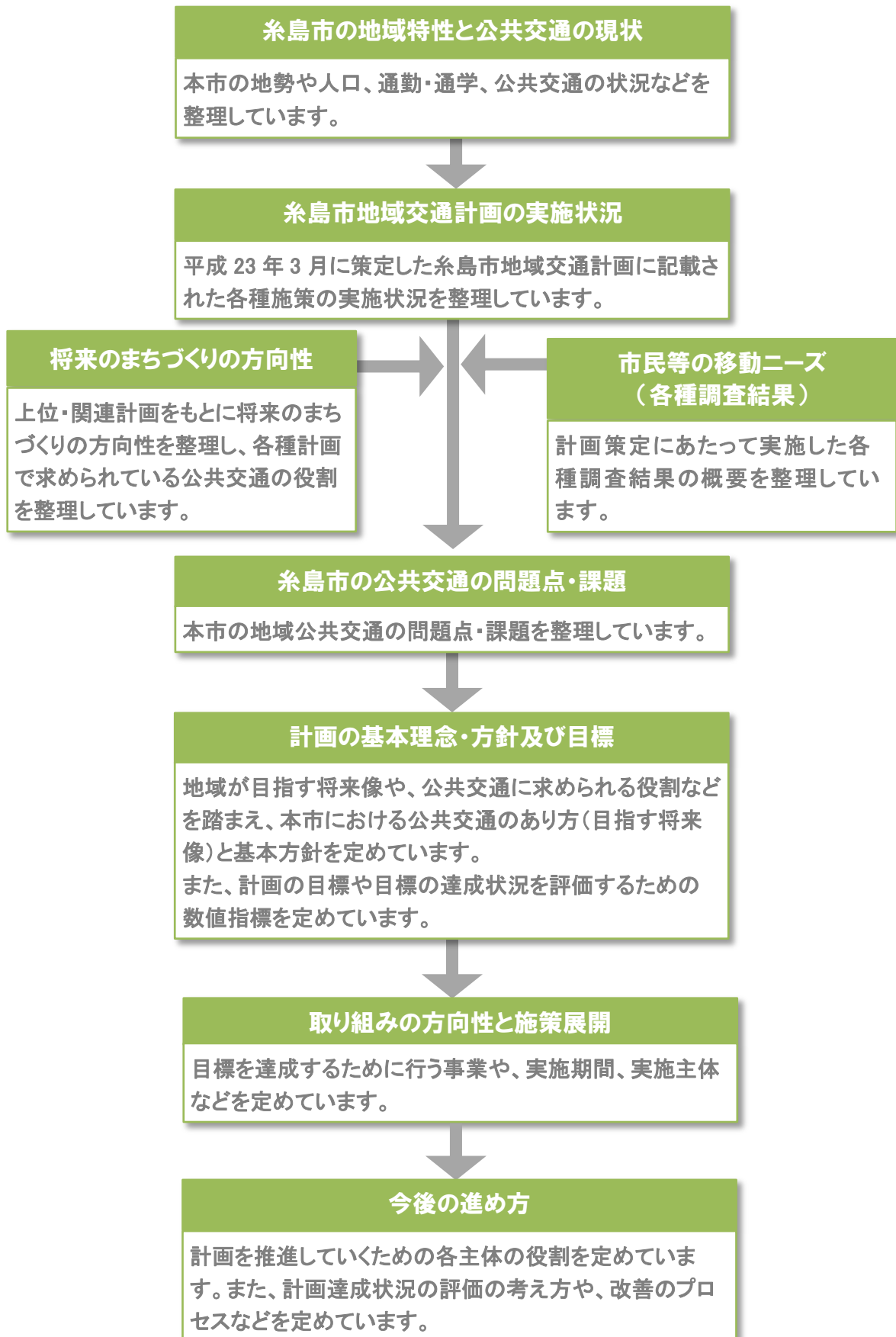
ただし、複数市町村にまたがる路線等を考慮し、場合により近隣市町村を対象とします。

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成 29 年 4 月から平成 34 年 3 月までの 5 か年とします。

1-5 計画の構成

糸島市地域公共交通網形成計画は、以下の項目で構成しています。



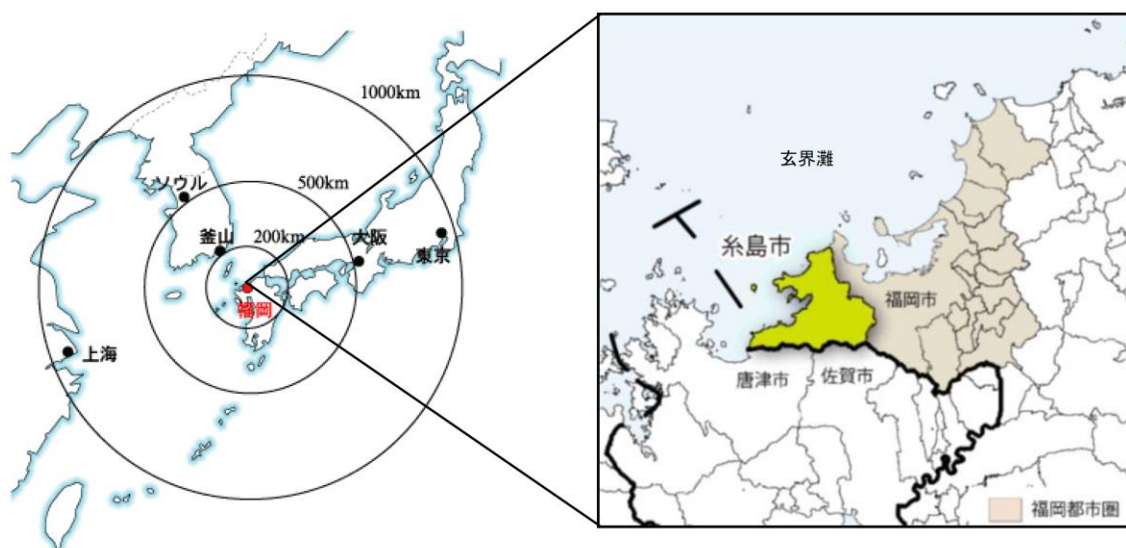
2. 糸島市の地域特性と公共交通の現状

2-1 地域特性

(1) 地勢

○福岡県の西部の糸島半島に位置し、市北側には玄界灘に面した美しい海岸線が広がり、また、市南側には背振山系の山々が連なっています。そして、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。

○東は福岡市、西は佐賀県唐津市、南は佐賀市と接し、福岡市の中心部天神から JR 筑肥線筑前前原駅、また西九州自動車道前原インターチェンジともにおよそ 30 分の時間距離であり、博多駅や福岡空港にも直通でアクセスでき、交通利便性が高い地域です。



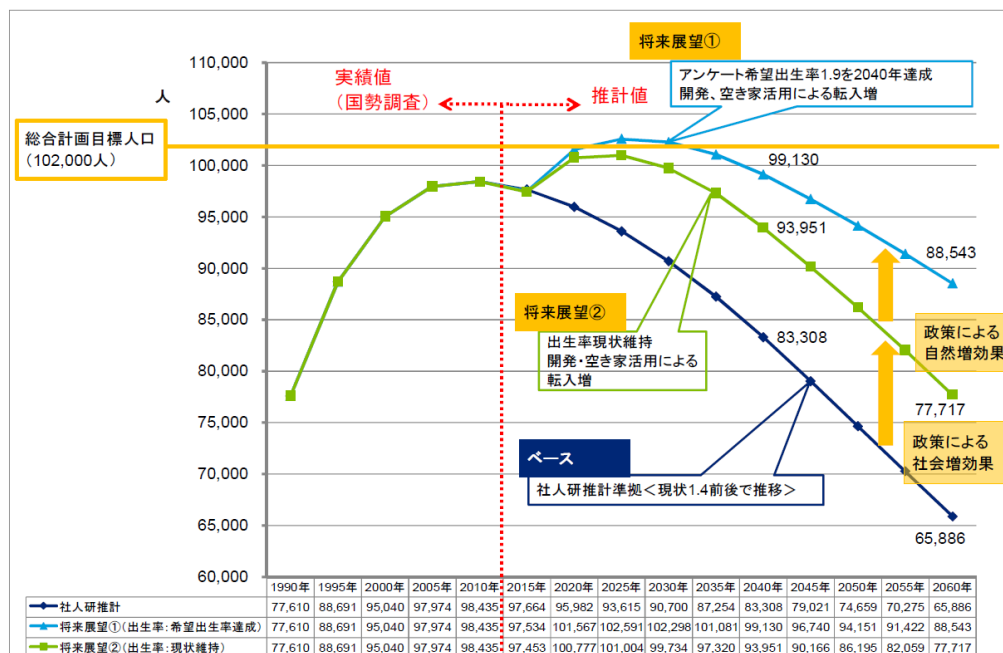
▲糸島市の位置

(2) 人口

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ます。

○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ます。

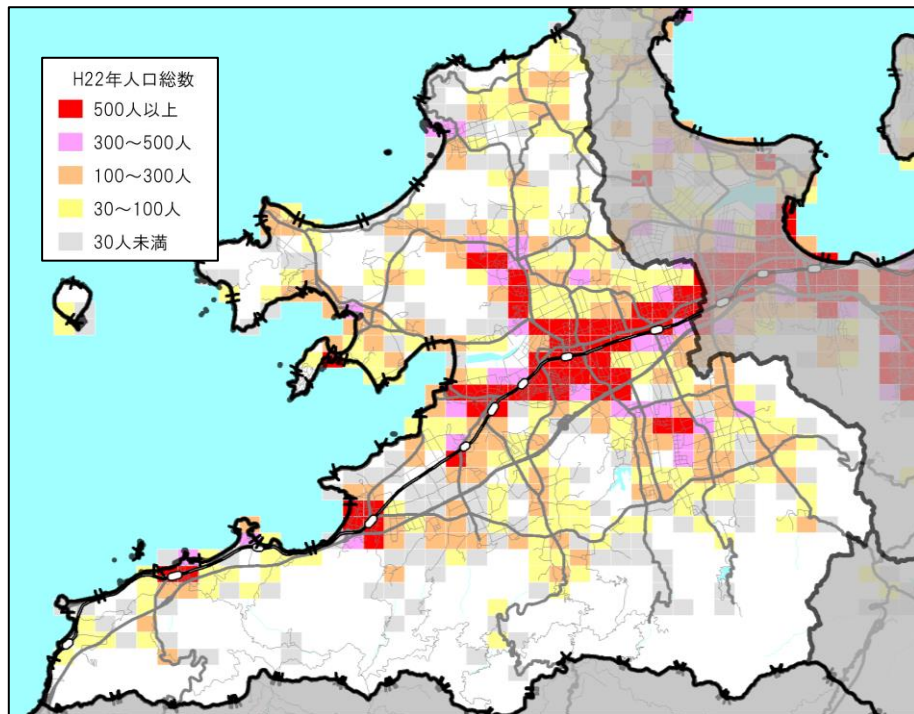


▲ 糸島市の人口推移と将来推計人口

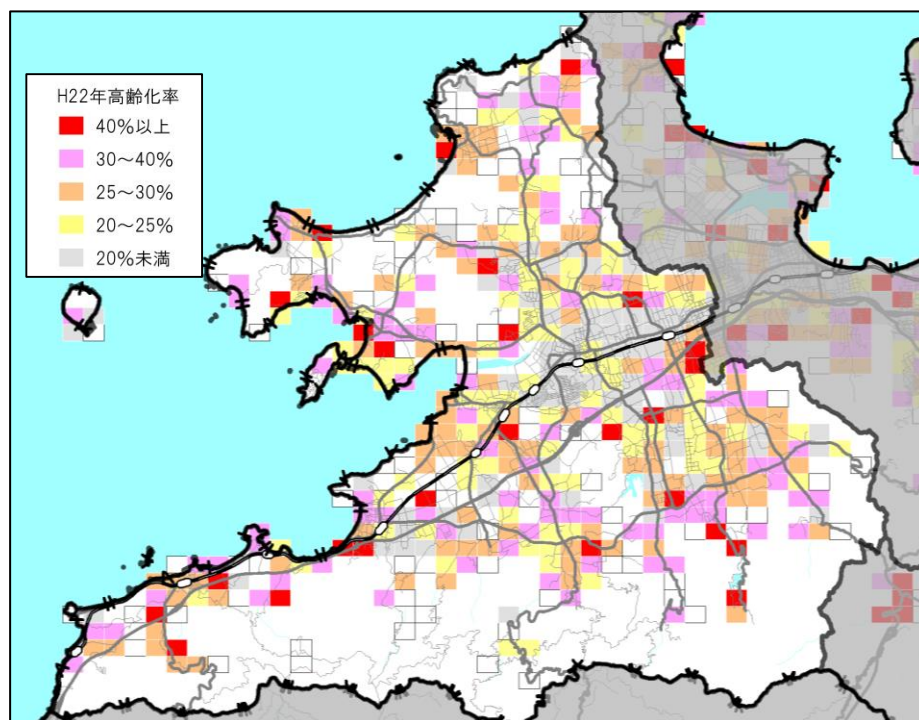
出典：糸島市人口ビジョン

② 人口分布

- 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ます。
- 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ます。



▲ 糸島市の 500mメッシュ総人口 (H22)



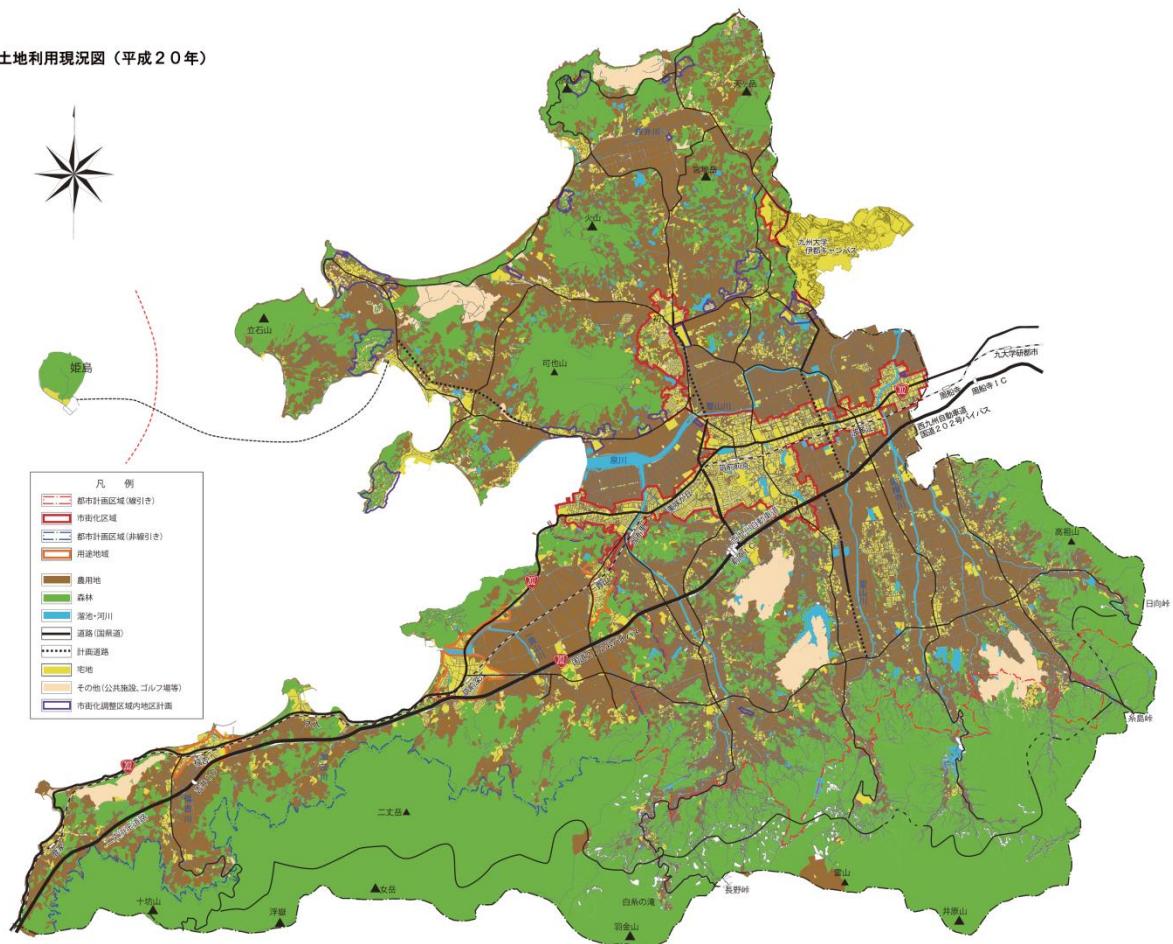
▲ 糸島市の 500mメッシュ高齢化率 (H22)

資料：人口：平成 22 年国勢調査、施設位置：国土数値情報

(3) 土地利用

- 国道 202 号を挟んで 500m から 1 km の市街地が広がり、市街地の北側と南側が農業地帯、海岸沿いと中山間地には広大な森林地帯が広がる形態となっています。
- 用途地域内では、JR 筑前前原駅前周辺を中心に商店街が形成されているが、モータリゼーションの進展や福岡市との交通基盤が整備されるにつれて、国道 202 号沿線にサービス業が多数立地し、中心市街地の商業の衰退が進んでいます。用途地域周辺では、大規模な区画整理事業による住宅開発などが行われ、市街地の拡大が進んでいます。
- また、本市の北部に九州大学伊都キャンパスが立地したことで、学生や教職員など大学関係者の住宅用地、関連産業などの新たな宅地需要が高まっていることから、市街地内の未利用地の活用や、都市計画法の市街地区域内の農用地の転換による有効活用をすすめつつ、土地区画整理事業などを活用して、農業や林業との調和を図りながら、計画的に都市的土地利用への転換を進めています。

参考資料2 土地利用現況図（平成20年）



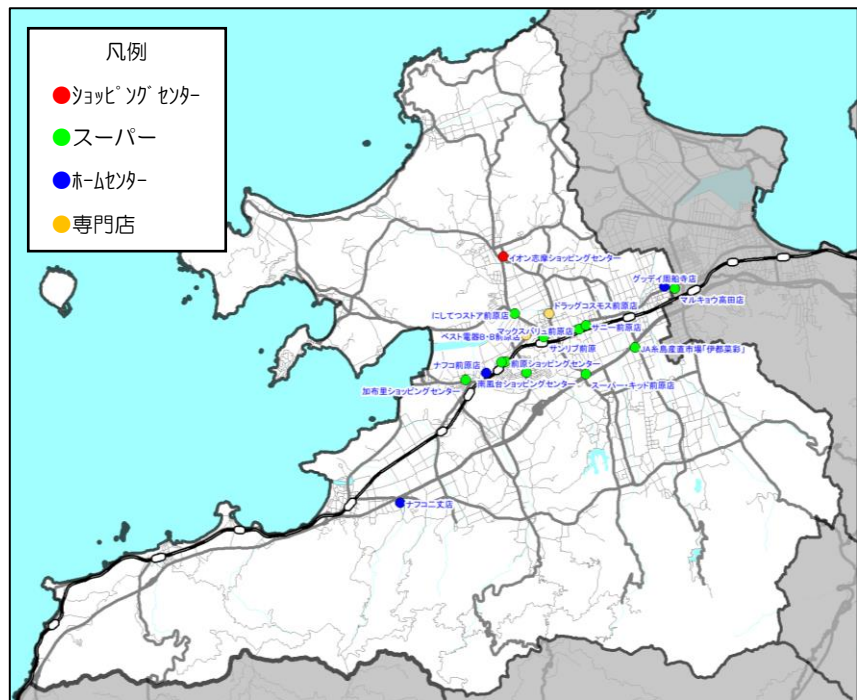
▲ 土地利用現況図

出典：糸島市国土利用計画

(4) 主要施設

① 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ます。
- 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ます。

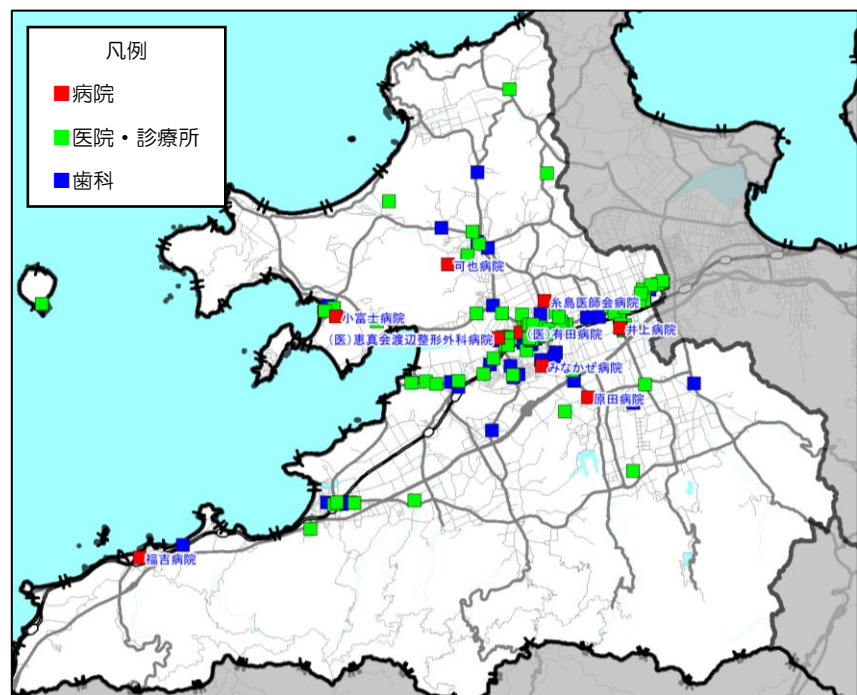


▲ 糸島市の大型商業施設の分布（店舗面積 1,000 ㎡以上）

出典：全国大型小売店総覧
2014（東洋経済統計）

② 医療施設

- 医療施設は筑肥線沿線に多く立地しています。
- 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などがあります。

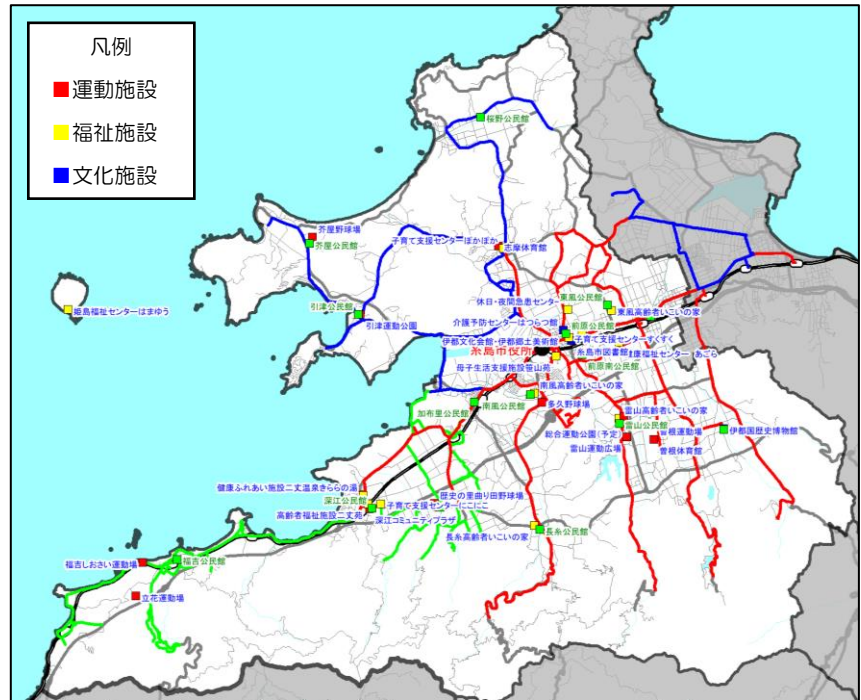


出典：国土数値情報

▲ 糸島市の医療施設の分布

③公的施設

- 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ます。
- 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、整備を進めています。

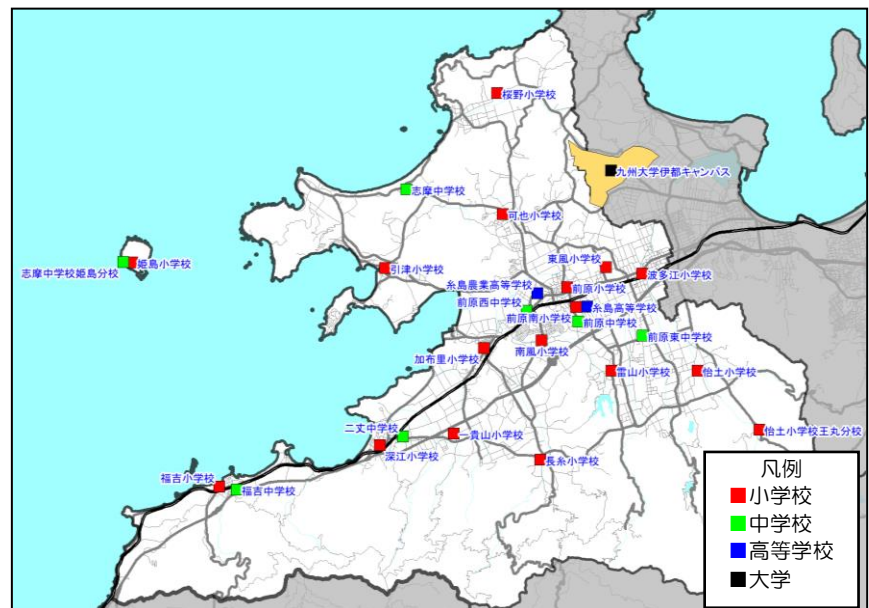


▲ 糸島市の公的施設の分布

出典：糸島市 HP

④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校立地しています。
- 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ます。



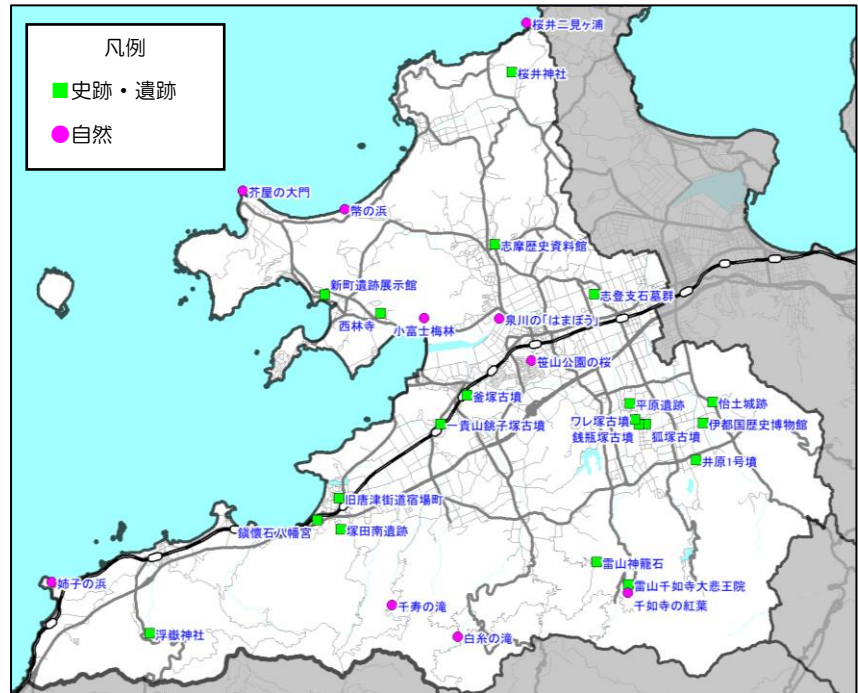
▲ 糸島市の教育施設の分布

出典：糸島市 HP

⑤観光資源

○市内には、日本の歴史を
探訪する上で貴重な遺
跡が点在しています。中
でも、怡土地域には、国
宝に指定されている「内
行花文鏡」が出土した平
原遺跡や三雲井原遺跡
などの歴史資源が豊富
で、これらの遺物を展示
する伊都国歴史博物館
があります。

○また、市の玄界灘に面し
た地域には、鳴き砂で知
られる姉子の浜、サーフ
ァーで賑わう幣の浜、桜
井二見ヶ浦の夫婦岩な
ど、玄界国定公園にも指
定された美しく変化に
富んだ海岸線が続いて
います。



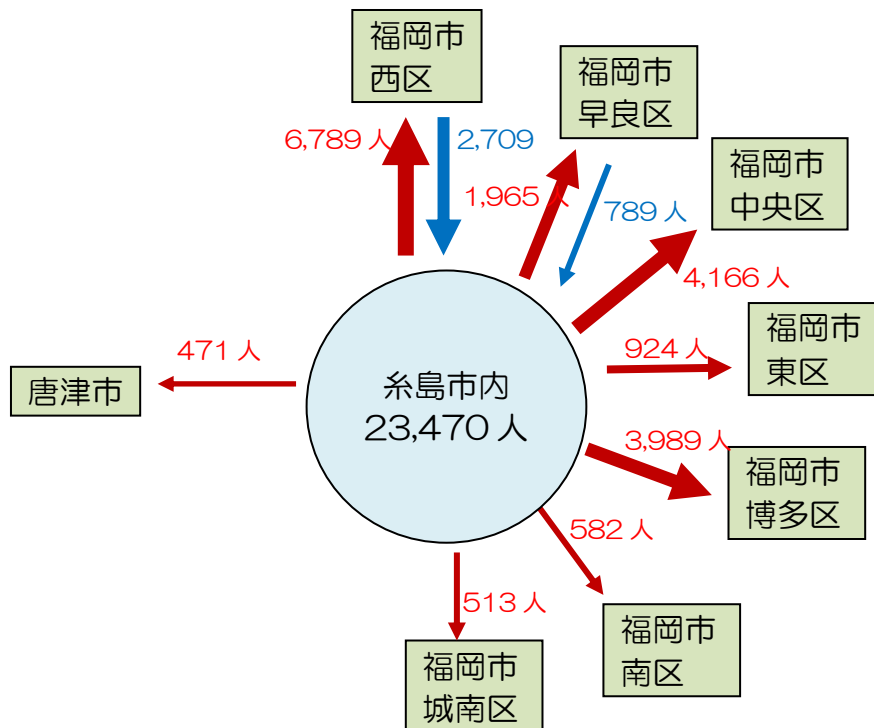
出典：糸島市観光振興基本計画

▲ 糸島市の観光資源の分布

(5) 人の移動特性

① 通勤の状況

- 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ます。
- 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 人となっています。
- 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 人となっています。



▲ 糸島市と主な通勤先市町との通勤流動

出典：平成 22 年国勢調査

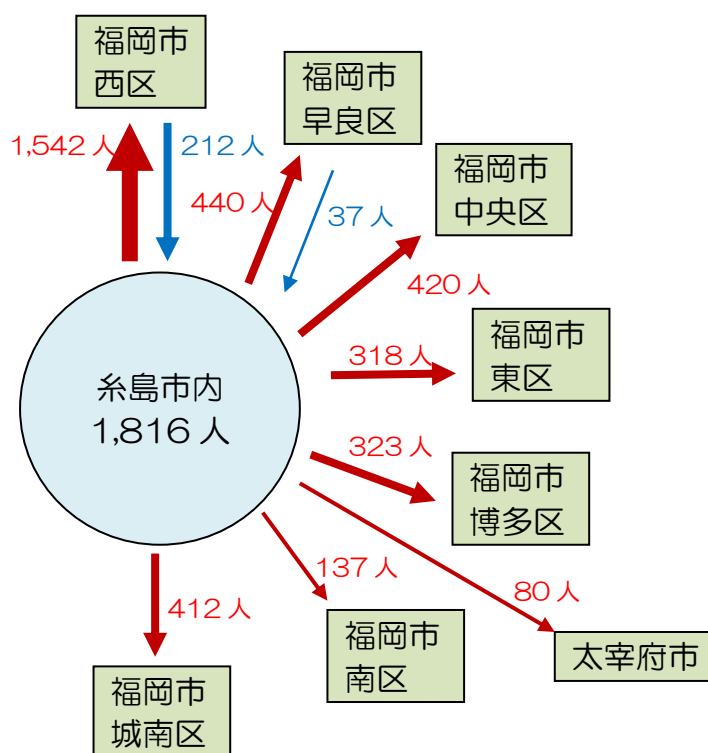
② 通学の状況

○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ます。

○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 人となっています。

○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ます。

○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 人となっています。



▲ 糸島市と主な通学先市町との通学流動

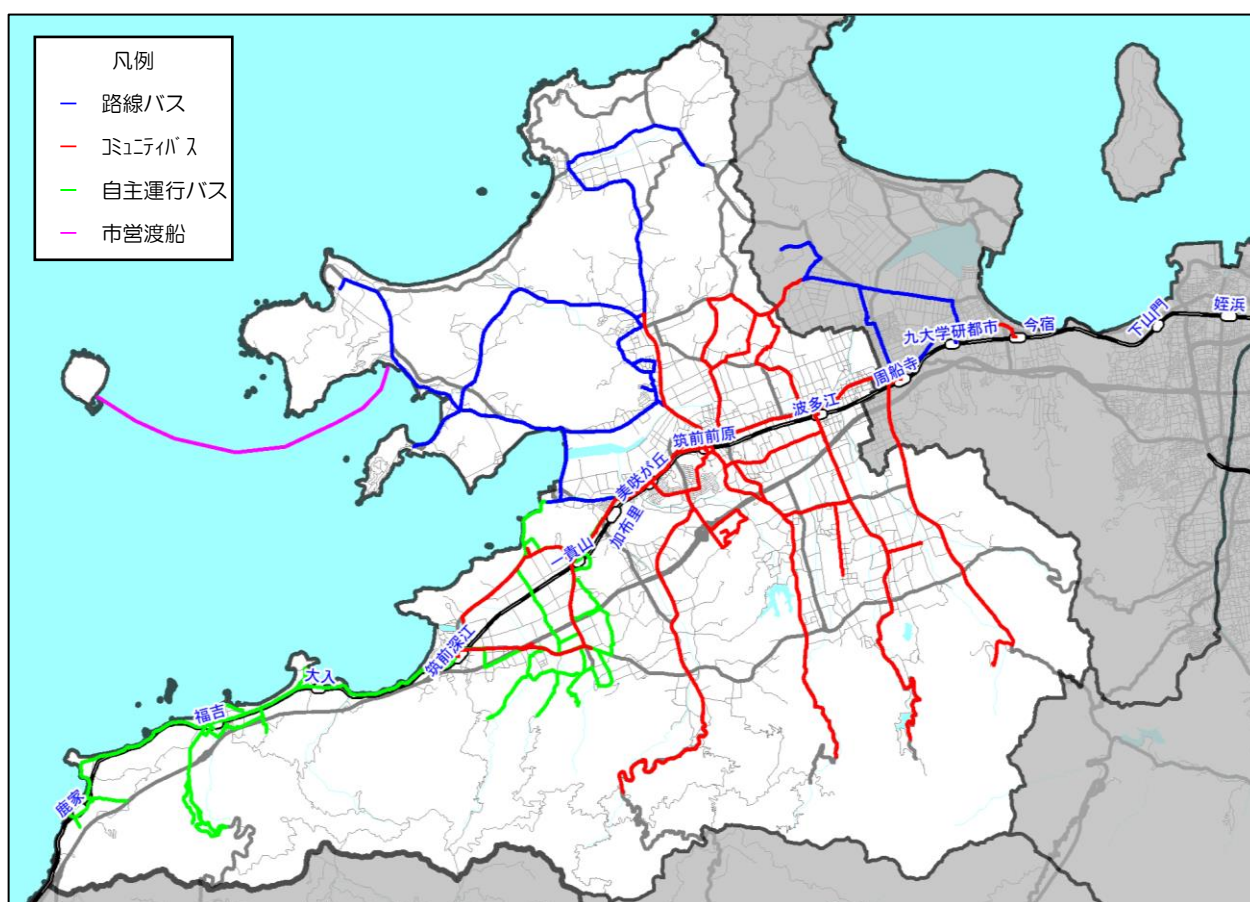
出典：平成 22 年国勢調査

2-2 公共交通の現状

(1) 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ます。

○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ます。



▲ 糸島市内の公共交通ネットワーク

出典：国土数値情報、糸島市資料、西鉄バスホームページ

① JR 筑肥線

○糸島市内には波多江、筑前前原、美咲が丘、加布里、一貴山、筑前深江、大入、福吉、鹿家の9駅があります。

○運行本数は、筑前前原駅を境に異なっており、筑前前原以東は日中、およそ15分間隔で運行されており、以西ではおよそ30分間隔で運行されています。

○また、JR 筑肥線では快速電車が1日上下10本運行されており、糸島市内の停車駅は平日が波多江、筑前前原、筑前深江となっており、休日は筑前前原、筑前深江となっています。

▼ JR 筑肥線の運行本数（上段：平日、下段：休日）

		5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	1 0 時 台	1 1 時 台	1 2 時 台	1 3 時 台	1 4 時 台	1 5 時 台	1 6 時 台	1 7 時 台	1 8 時 台	1 9 時 台	2 0 時 台	2 1 時 台	2 2 時 台	2 3 時 台	2 4 時 台	計
波多江	博多方面	2	5	9	5	5	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	1	0	77
	唐津方面	0	3	5	6	6	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	77
筑前前原	博多方面	2	6	8	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	1	0	77
	唐津方面	1	1	2	3	3	4	2	2	2	2	3	2	3	4	4	4	3	2	3	0	50
美咲が丘	博多方面	1	4	5	4	2	2	2	2	2	2	2	3	2	4	4	3	2	2	0	0	48
	唐津方面	1	1	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	3	4	3	3	3	2	3	0	45
加布里	博多方面	2	3	5	4	2	2	2	2	2	2	2	3	2	4	4	3	2	2	0	0	48
	唐津方面	1	1	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	3	4	3	3	3	2	3	0	45
一貴山	博多方面	2	3	5	4	2	2	2	2	2	2	2	3	2	4	4	3	2	2	0	0	48
	唐津方面	1	1	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	3	4	3	3	3	2	3	0	45
筑前深江	博多方面	2	4	6	4	2	3	2	2	2	2	3	3	2	4	5	2	2	2	0	0	52
	唐津方面	1	1	2	2	4	2	3	2	2	2	2	2	2	2	4	3	4	2	2	1	45
大入	博多方面	2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	0	0	41
	唐津方面	1	1	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	2	1	40
福吉	博多方面	2	4	4	2	2	1	2	2	3	2	2	1	3	3	2	2	3	1	0	0	41
	唐津方面	1	1	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	2	1	40
鹿家	博多方面	3	3	5	2	0	2	3	2	2	2	2	1	3	3	2	3	2	1	0	0	41
	唐津方面	1	0	2	2	3	1	2	3	2	2	2	1	3	2	2	4	2	2	3	1	40
		5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	1 0 時 台	1 1 時 台	1 2 時 台	1 3 時 台	1 4 時 台	1 5 時 台	1 6 時 台	1 7 時 台	1 8 時 台	1 9 時 台	2 0 時 台	2 1 時 台	2 2 時 台	2 3 時 台	2 4 時 台	計
波多江	博多方面	3	3	4	3	5	3	5	3	5	4	3	5	3	4	4	5	3	2	1	0	68
	唐津方面	0	1	4	3	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	5	4	3	3	3	2	68
筑前前原	博多方面	3	3	4	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	3	2	1	0	73
	唐津方面	1	1	2	3	1	3	3	2	3	3	2	2	3	4	2	2	2	3	3	0	45
美咲が丘	博多方面	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	1	2	0	0	39
	唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	0	40
加布里	博多方面	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	1	2	0	0	39
	唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	0	40
一貴山	博多方面	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	1	2	0	0	39
	唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	0	40
筑前深江	博多方面	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	3	3	2	2	2	1	2	0	0	44
	唐津方面	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	1	43
大入	博多方面	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0	0	37
	唐津方面	1	1	2	2	1	2	1	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	1	0	38
福吉	博多方面	2	4	2	2	3	1	3	1	3	2	1	2	2	2	2	2	2	1	0	0	37
	唐津方面	1	1	2	2	1	2	1	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	1	0	38
鹿家	博多方面	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	0	37
	唐津方面	1	1	2	2	1	2	1	3	2	2	2	2	2	3	2	2	1	3	3	1	38

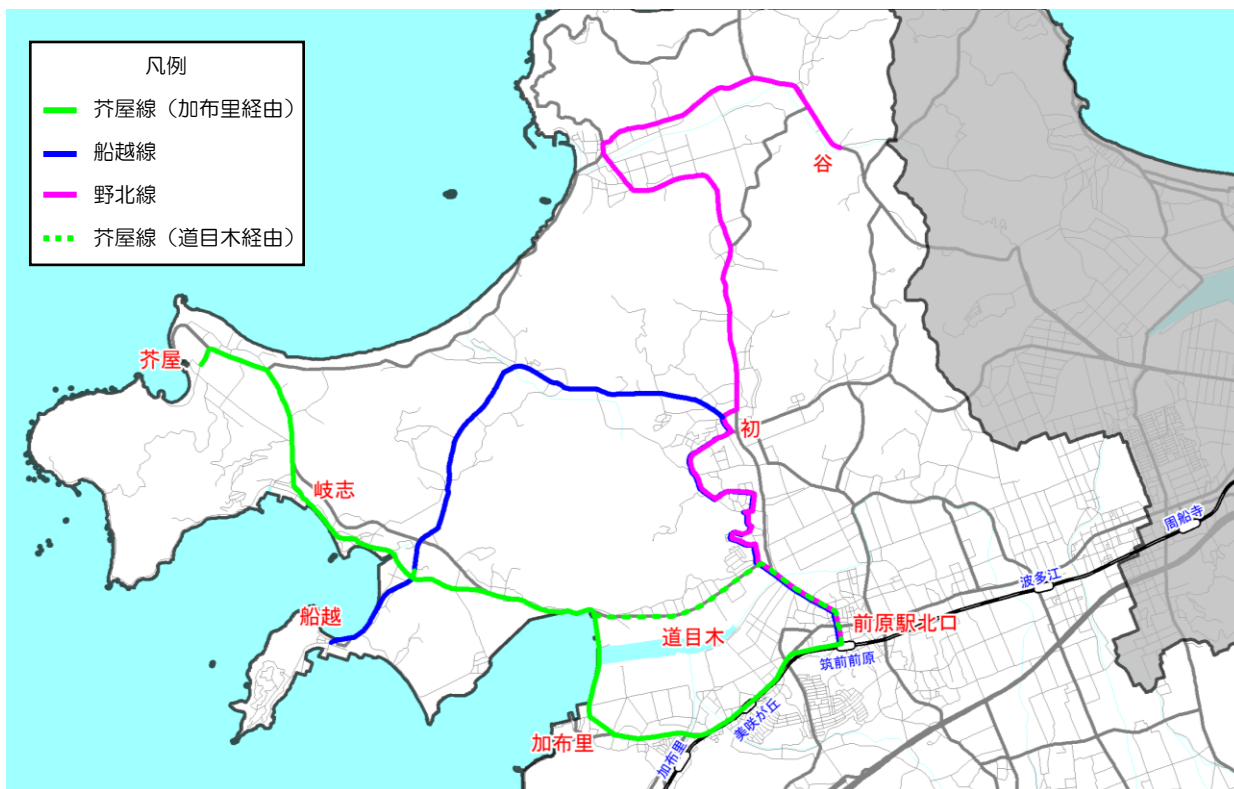
出店：JR 九州ホームページ、H28.3.26 改正

② 路線バス

○市内では、志摩地域から前原までを結ぶ路線バス（昭和バス）が運行されています。

○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。

○運賃は全線で一律200円となっています。



出典：国土数値情報、昭和バスホームページ

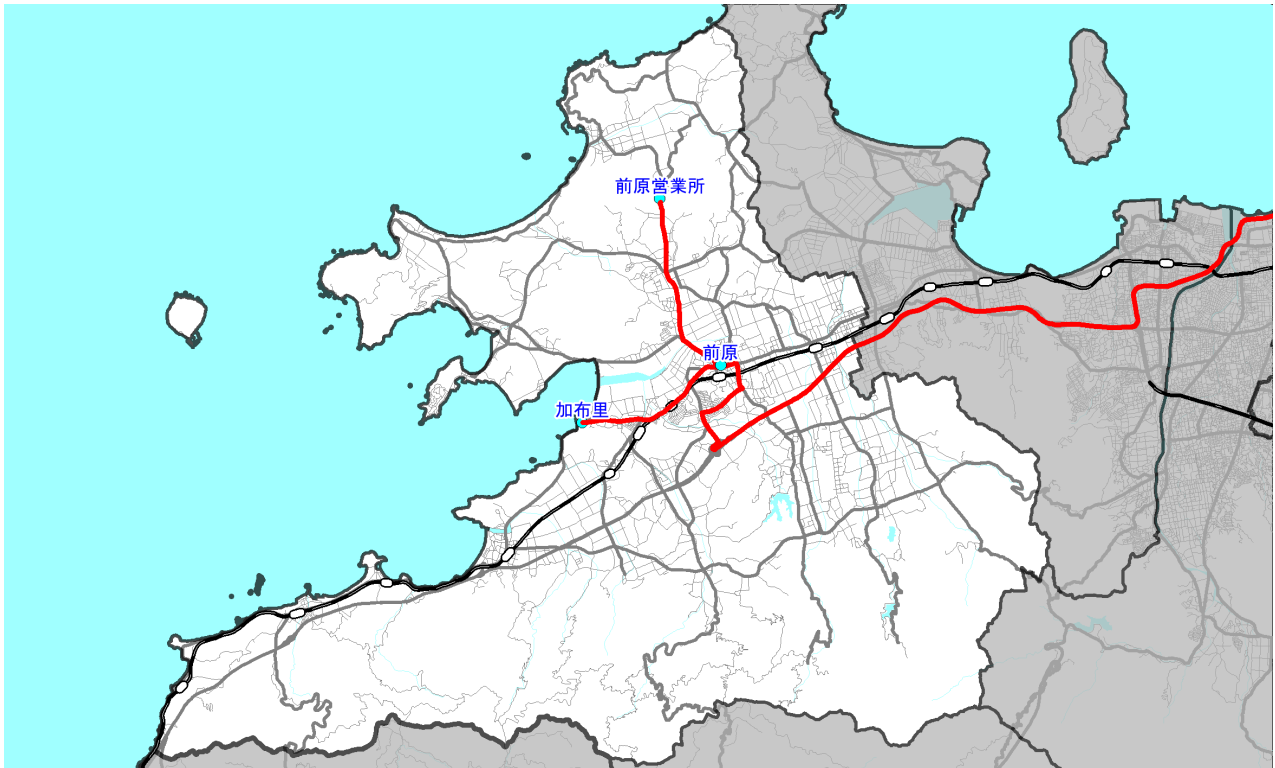
▲ 糸島市内の路線バスネットワーク図

▼ 市内の路線バス運行本数（上段：平日、下段：休日）

路線	方面	7 時 台	8 時 台	9 時 台	1 0 時 台	1 1 時 台	1 2 時 台	1 3 時 台	1 4 時 台	1 5 時 台	1 6 時 台	1 7 時 台	1 8 時 台	1 9 時 台	計
芥屋線（加布里経由）	芥屋方面	1		1		1	1		1	1	1	1	1	1	10
	前原方面	2	1		1		1	1	1			2	1		10
船越線	船越方面		1	1		1		1	1		1	1		1	8
	前原方面	1	1		1	1		1		1		1	1		8
野北線	野北方面		1	1		1		1			1	1	1	1	8
	前原方面	1		1	1		1		1		1		1		7
芥屋線（道目木経由）	芥屋方面	1													1
	前原方面										1				1
路線	方面	7 時 台	8 時 台	9 時 台	1 0 時 台	1 1 時 台	1 2 時 台	1 3 時 台	1 4 時 台	1 5 時 台	1 6 時 台	1 7 時 台	1 8 時 台	1 9 時 台	計
芥屋線（加布里経由）	芥屋方面		1	1		1	1		1	1	1	1	1		9
	前原方面	1	1		1		1	1	1	1		2	1		10
船越線	船越方面		1	1		1	1		1		1	1			7
	前原方面	1	1		1	1		1		1		1			7
野北線	野北方面		1	1		1			1		1	1			6
	前原方面	1		1	1		1			1	1		1		7
芥屋線（道目木経由）	芥屋方面														0
	前原方面														0

③ いと・しま号

○いと・しま号は、昭和バスが運行する福岡市・天神、博多駅と前原、加布里、初を結ぶ路線で、糸島市から福岡市へ通勤・買い物等に利用されている路線です。



▲ 昭和バス「いと・しま号」路線図

▼ 昭和バス「いと・しま号」運行本数（上段：平日、下段：休日）

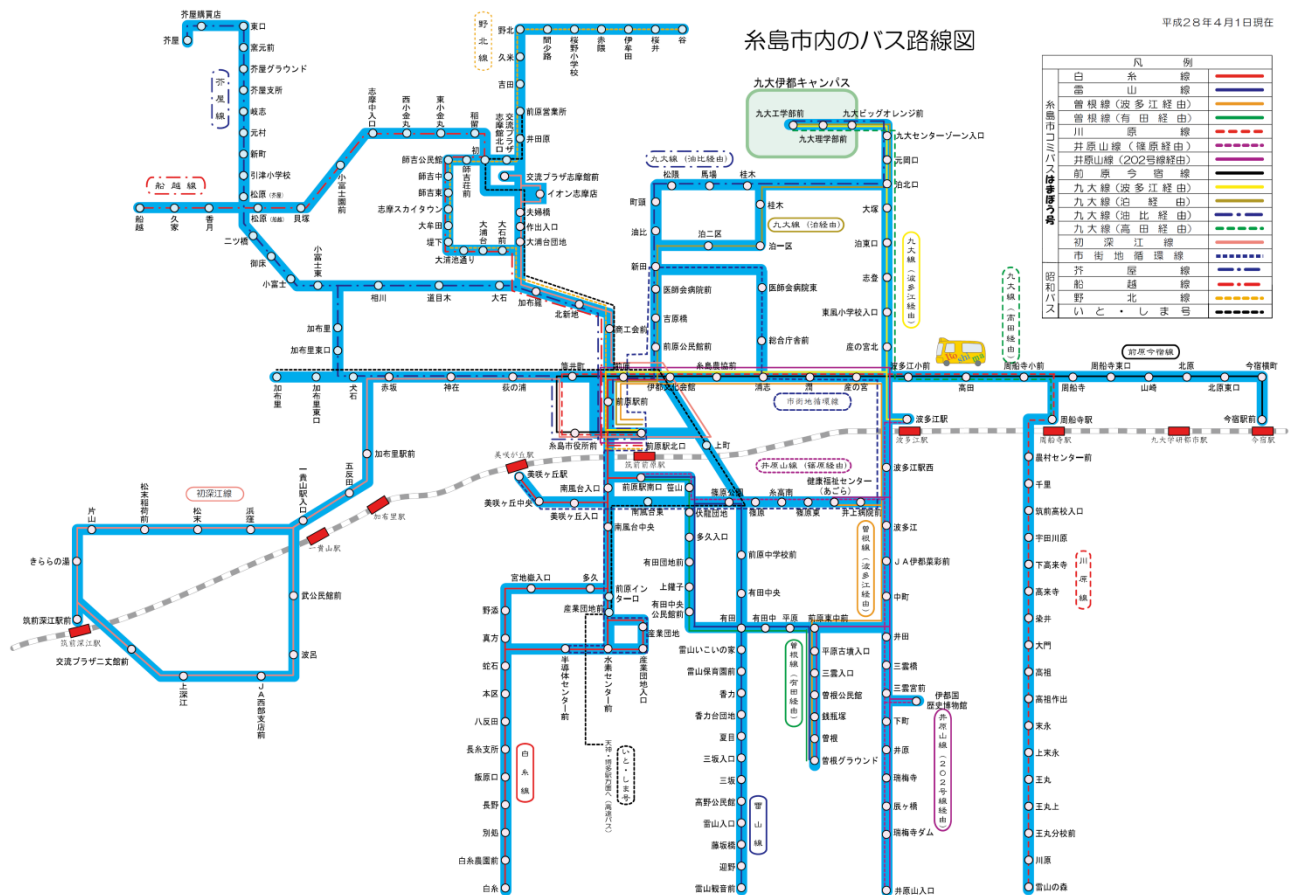
	方面	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	計
前原営業所発着	天神・博多方面	1	3	4	2	2	1	1	1		1	1	1	2	1	1					22
	前原方面			2	1	1		1	1	1		1	2	3	4	2	2	2	1	1	25
加布里発着	天神・博多方面		1	3	2	1	1	1	1	1	1		1	2	1	1					17
	前原方面				1	1	1	1		1	1	1	1	2	2	2	1	1			16
前原発着	天神・博多方面		2														2	1	1		6
	前原方面																				0
計	天神・博多方面	1	6	7	4	3	2	2	2	1	2	1	2	4	2	2	2	1	1		45
	前原方面			2	2	2	1	2	1	2	1	2	3	5	6	4	3	3	1	1	41

	方面	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	計
前原営業所発着	天神・博多方面	1	2	2	2		1		1		1		1		1						12
	前原方面					1		1		1	1	1	1	1	1	1	1	1			11
加布里発着	天神・博多方面			1	1	1	1	1		1		1		1							8
	前原方面			1			1		1		1	1	1	1	1	1	1				10
前原発着	天神・博多方面																1				1
	前原方面																				0
計	天神・博多方面	1	2	3	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1				21
	前原方面			1		1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1			21

④ コミュニティバス

○コミュニティバスは、9路線 16 系統で、初深江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6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。

○運賃は全線で一律 200 円となっています。



▲ コミュニティバス_路線図

▼ コミュニティバス_運行本数（上段：平日、下段：休日）

	方面	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	計
初深江線	深江方面			1	1		1			1	1		1						6
	志摩方面			1		1	1			1		1	1						6
九大線（波多江経由）	九大方面	1	2	2	3	1		1	1		1	1			1	1	1		16
	前原方面		1	1		2		1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	17
九大線（泊経由）	九大方面			1			1			1			1	1					5
	前原方面		1	1	1		1												4
九大線（油比・馬場経由）	九大方面											1	1						2
	前原方面				1														1
九大線（高田経由）	九大方面		2	1	1	1		1		1	1		1	1	1	1			12
	周船寺方面			1	1	1	1			1		1	1	1	1	1			10
白糸線	白糸方面		1	1		1			1	1		1	1	1					8
	前原方面		2		1		1			1	1	1	1	1					9
雷山線	雷山方面			1		1			1	1		1	1	1					7
	前原方面		2		1		1		1		1	1	1	1					8
井原山線（篠原経由）	井原山方面			1															1
	前原方面											1		1					2
井原山線（202号線経由）	井原山方面					1			1			1	1						4
	前原方面		1		1		1		1										4
菅根線（有田経由）	菅根方面		2			1	1		1	1	1		1	1	1				10
	前原方面	1	1		1	1	1				1		1	1					8
菅根線（波多江駅、あごら経由）	菅根方面	1		1	1									1	1				5
	前原方面	1	1	1		1				1		1			1				7
川原線	川原方面		1	1		1			1		1		1						6
	前原方面	1	1		1		1			1		1		1	1				8
前原今宿線	今宿方面	1	2		1	2		1	1	2	1	1	2	1	2				17
	前原方面		1	1	1	1	2		2	1	1	2	1	2	1	1			17
市街地循環線	右回り				1		1	1	1	1	1	1	1						8
	左回り		2	1		1	1		1	2	1	1	1	1	1				13

	方面	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	計
初深江線	深江方面			1	1		1			1	1		1						6
	志摩方面			1		1	1			1		1	1						6
九大線（波多江経由）	九大方面			1	1	1				1									4
	前原方面									1	1		1	1	1				5
九大線（泊経由）	九大方面						1		1				1						4
	前原方面				1	1		1											3
九大線（油比・馬場経由）	九大方面												1						1
	前原方面						1												1
九大線（高田経由）	九大方面																		0
	周船寺方面																		0
白糸線	白糸方面			1	1			1			1		1	1					6
	前原方面		1	1		1			1			1	1	1					7
雷山線	雷山方面				1			1			1		1						4
	前原方面		1			1			1			1		1					5
井原山線（篠原経由）	井原山方面																		0
	前原方面																		0
井原山線（202号線経由）	井原山方面				1			1				1							3
	前原方面		1			1			1				1						4
菅根線（有田経由）	菅根方面			1		1				1			1	1					5
	前原方面		1	1			1			1				1					5
菅根線（波多江駅、あごら経由）	菅根方面			1	1				1		1		1						6
	前原方面			1	1	1				1	1		1						6
川原線	川原方面			1		1			1		1		1	1					6
	前原方面		1		1		1			1	1		1						6
前原今宿線	今宿方面		1	1	1		1		1	1		1	1	1					9
	前原方面		1	1		1	1		1		1	1		1	1				9
市街地循環線	右回り				1	2	1		1	1	1	1	1	1					10
	左回り			1	1	1	1	1		1	1	1	1	1					10

⑤ 自主運行バス

- 駅やバス停から離れている公共交通が不便な地域を縮減するため、地域（校区）と協働で運行する『自主運行バス』の取り組みを進めています。
- 自主運行バスとは、市が車両購入費、燃料費、保険料、修繕費などの運行費を負担し、地域（校区）は、ボランティアの運転手やスタッフにより、バスの運行を行うものです。
- 現在、福吉校区と一貴山校区において自主運行バスが運行されています。



▼ 自主運行バスの運行状況

校区	運行開始	運行ルート	便数	料金
福吉校区	平成 24 年 4 月	火曜日：鹿家・吉井下ルート 水曜日：吉井上ルート 木曜日：吉井浜・福井・大入・佐波ルート	午前と午後の 4 便（2 往復）	無料
一貴山校区	平成 25 年 4 月	火曜日：一貴山・長石ルート 水曜日：波呂・浜窪ルート 木曜日：二丈支所ルート	午前と午後の 4 便（2 往復）	無料

⑥ 市営渡船ひめしま

- 市営渡船ひめしまは、糸島市が運航する岐志と姫島を結ぶ航路で、1 日 4 往復、毎日運航しています。
- 所要時間は約 16 分です。
- 岐志では昭和バス「芥屋線」に接続しています。
- 平成 28 年 3 月より新船が就航しており、バリアフリー対応等、快適性が向上しています。



▼ 市営渡船ひめしま_時刻表

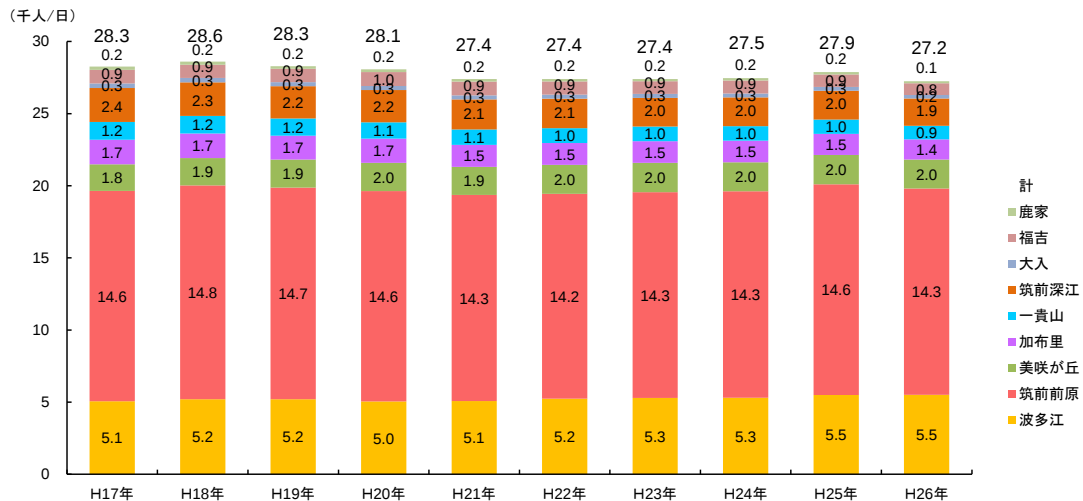
便名	姫島発	岐志発
1	7:00	7:50
2	9:50	11:50
3	14:20	16:00
4	17:10	18:10 (3月~10月)
		17:50 (11月~2月)

(2) 利用状況

① JR 筑肥線

○JR 筑肥線の平成 26 年の乗降者数は 1 日平均約 2 万 7200 人であり、ほぼ横ばいで推移しています。

○駅別の乗降者数をみると、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 人利用しています。



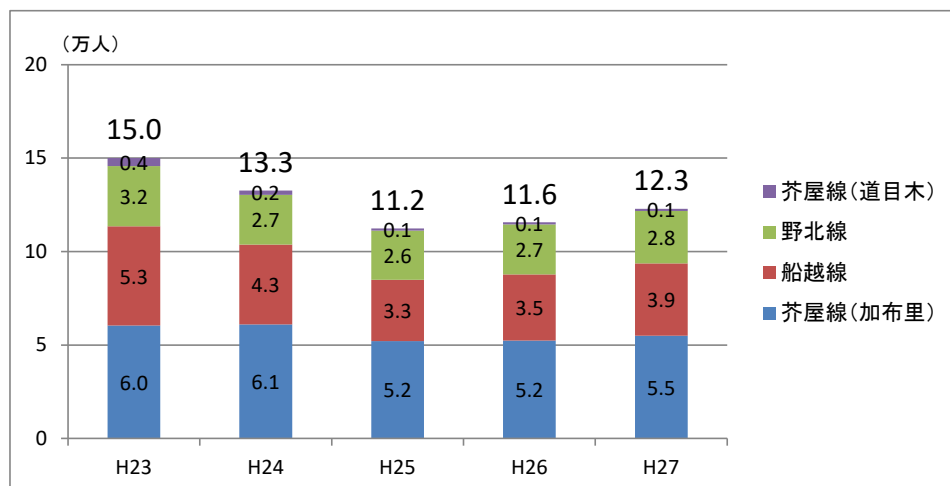
資料：糸島市

▲ JR 筑肥線駅別の乗降者数

② 路線バス

○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 万人が利用しています。

○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ます。



出典：糸島市資料

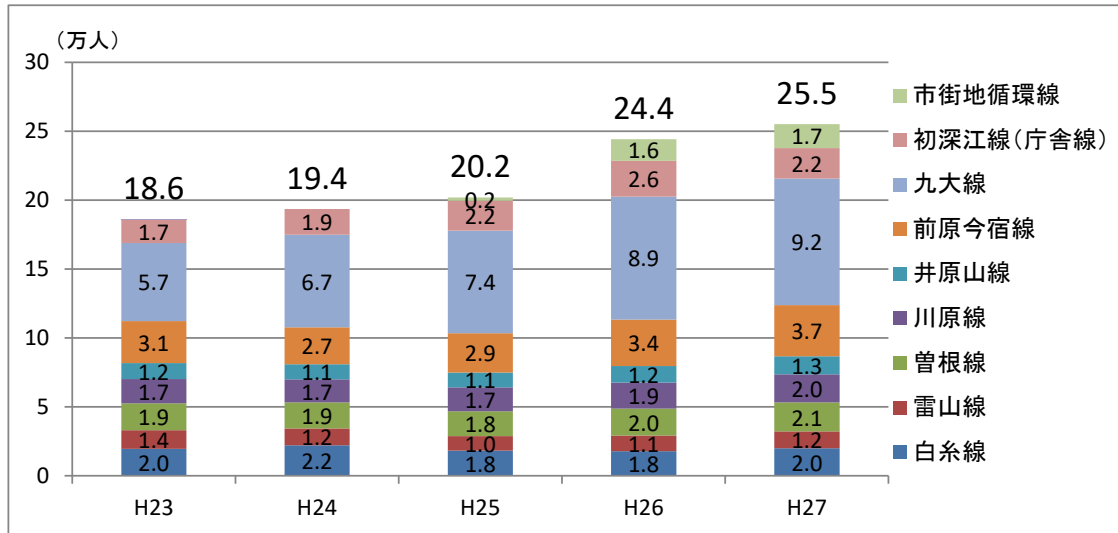
※集計期間：各年度 4 月～翌年 3 月

▲ 路線バスの路線別年間利用者数

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 千人増加しています。

○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 千人増加しています。



▲ コミュニティバスの路線別年間利用者数

出典：糸島市資料

※集計期間：各年度 4 月～翌年 3 月

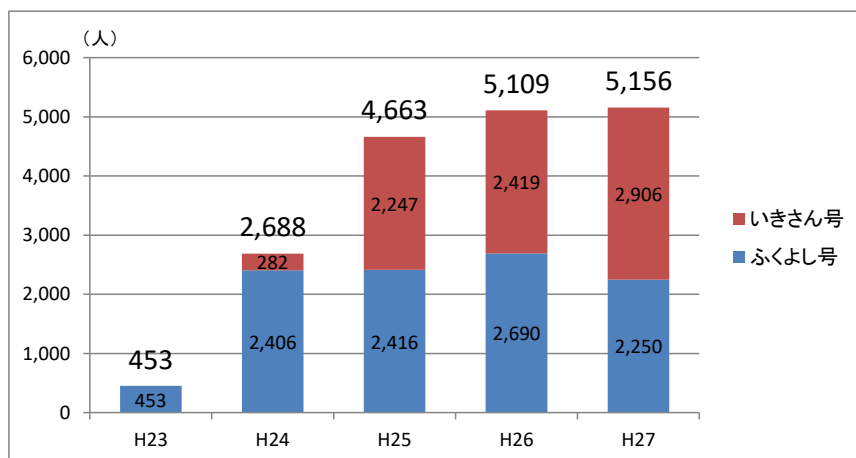
※平成 23 年度は 10 月から集計

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、年々増加しています。

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

○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 人増加しています。



出典：糸島市資料

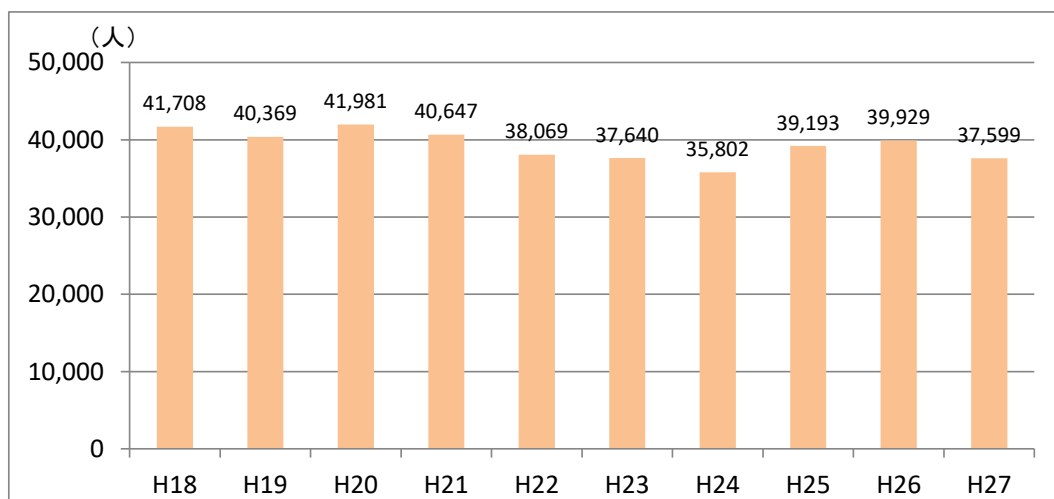
※集計期間：各年 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日

▲ 自主運行バスの利用状況

⑤ 市営渡船ひめしま

○市営渡船ひめしまの平成 27 年度の利用者数は 37,599 人であり、10 年間で約 4,000 人減少しています。

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



出典：糸島市資料

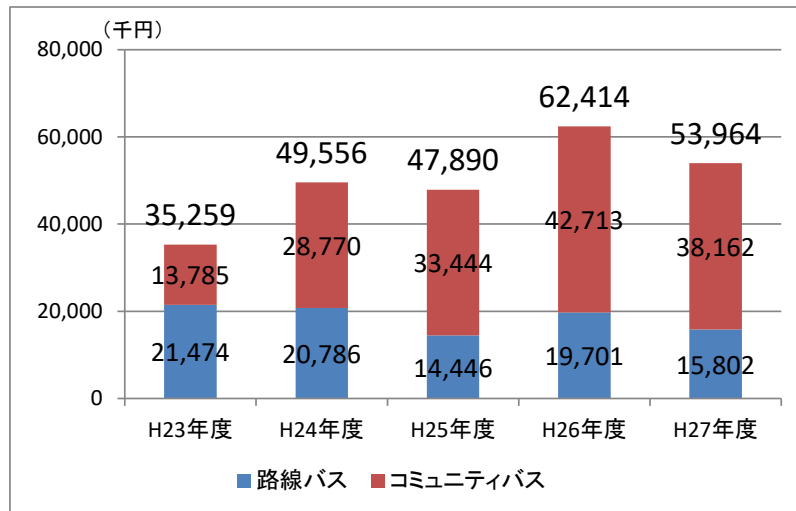
※集計期間：各年 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日

▲ 市営渡船の利用状況

(3) 運営状況

○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 5,400 万円でありました。

○特に財政支出額が高いのはコミュニティバスで約 3,816 万円の財政負担をしています。次いで、路線バスに約 1,580 万円を投じています。



出典：糸島市資料

▲ 路線バスの財政負担状況

▼ 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
曾根線波多江経由	1,713	512	1,201
曾根線有田経由	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

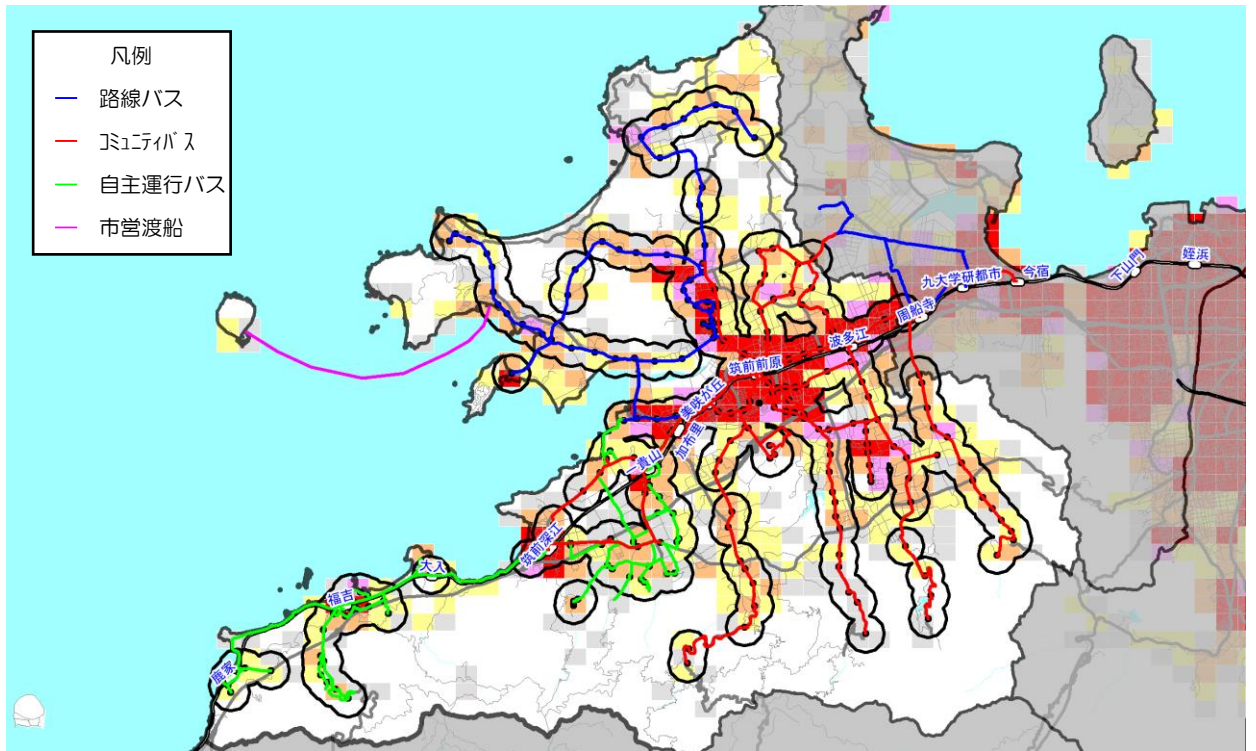
出典：糸島市資料

(4) 公共交通不便地域の状況

○バス停から 500m 圏と人口メッシュ（500m）を重ね合わせ、公共交通不便地域を抽出しました。

○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ます。

○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ります。



▲ 公共交通不便地域

3. 糸島市地域交通計画の実施状況

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

糸島市地域交通計画（平成 23 年 3 月）	
計画概要等	*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。 *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。 ○計画の目的 ・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。 ○計画の位置づけと性格 ・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。 ○計画期間 ・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。
糸島市の公共交通の課題	*公共交通の課題を、<u>鉄道</u>、<u>コミュニティバス</u>、<u>路線バス</u>、<u>渡船</u>という交通機関別の課題に、<u>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。 *課題の性格としては、<u>利便性向上に係る課題</u>が多く、<u>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。 ○鉄道の課題 ・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） ○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（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） ○路線バスの課題 ・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） ○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、運賃見直しなど） ・新造船の検討（老朽化対応）

	○公共交通不便地域の課題 ・交通不便地域の縮減（住民参加型交通の導入など）
地域交通計画 考え方と基本方針	○公共交通に求められる役割 ・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</u>を目指すもの。 ○基本方針 「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 ・各公共交通機関の連携による利便性の向上 ・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> ②市民協働 ・協働した公共交通手段の確保によって、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
重点プロジェクト	①市民協働プロジェクト ・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 ②九大連携プロジェクト ・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 ③市街地活性化プロジェクト ・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
地域交通計画の施策	【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 【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 【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 【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） 【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 【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

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す。

▼ 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
①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〉	
②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	○ ・筑前深江駅では、駅西側駐車場整備が完了（H27年度）	
	○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→高速バスいと・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
①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	○ ・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） ・波多江駅では、エレベーターを備えた自由通路整備を実施中（H28～H30年度）	
	○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	○ ・筑前深江駅では、駅西側駐車場整備が完了（H27年度）	
②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、JR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 ・新駅は、H31年春を開業目標として事業実施中（H28～H30年度）	
③JR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
①九大線の充 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
②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)	
③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) ・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) ・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	◎	・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	

施策	事業の内容	実施状況		備考
④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 ・定額制（200 円程度）の導入	◎	・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） ・乗継割引の導入	×	・乗り継ぎ割引は未実施	
⑤支払いの電子化推進	○ＩＣカードシステム導入の調査・検討 ・ＩＣカードによる運賃支払いシステムの導入	◎	・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。 ・二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。	
⑥車両の見直し	○老朽化による車両買い替え ・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	◎	・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。	
	○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	
⑦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〉	

施策	事業の内容	実施状況		備考
	○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、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。	
⑧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。	
	○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
①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	
②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
①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	
②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るため） ・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
①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 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しました。

- 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。

▼ 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】		
①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。
②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】		
①駅施設の充実	○筑前深江駅・波多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。	○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。
②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。	
③ＪＲ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】		
①九大線の充実	○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。 ・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	
②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。	
③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。
④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。
⑤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。	
⑥車両の見直し	○老朽車両を買い替え時に大型車両に切换えが実施中で、輸送力の強化が図られている。	

施策	解決（改善）された事項	残された課題
⑦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。
⑧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。	○収支状況等に応じて運営体制の再検討を行う必要がある。
【路線バス】		
①利用促進	※コミュニティバスに記載	
②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。	○収支状況等に応じて運営体制の再検討を行う必要がある。
【渡船】		
①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。	
②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】		
①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、その際、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。

4. 将来のまちづくりの方向性

4-1 公共交通に求められる役割

第1次糸島市長期総合計画並びに第1次糸島市都市計画マスタープラン、および糸島市長期総合計画を上位計画として策定されている各種計画では、交通が関係するまちづくり計画が示されており、それらを受けて公共交通に求められる役割は以下のように整理できます。

(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。

4-2 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。

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 注) 前原駅及び波多江駅北側は実施済 ・渡船事業の利用者数の増加による経営安定化、回数券の導入

項目	施策の概要
	<拠点整備> ・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	・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	・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	・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） ・観光タクシーの活用（重点項目）

4-3 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	・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）	・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	・子育て支援センターにこにこ（二丈）、同すくすく（前原）、同ぽかぽか（志摩）
	生涯学習・文化・芸術	・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. 市民等の移動ニーズ(各種調査結果)

●糸島市における公共交通の利用実態およびニーズを把握するため、市民や公共交通の利用者等を対象とした調査を実施しました。

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	①通勤・通学、日常生活に関する WEB アンケート調査 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
高齢者	②高齢者アンケート調査 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
子育て世帯	③子育て世帯アンケート調査 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
市内在住の九州大学の学生及び教職員	④大学生アンケート調査 ⑤九州大学教職員アンケート調査 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

5-1 WEB 市民アンケート調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、市民の移動特性や公共交通の利用状況、公共交通に対する不満・改善要望、公共交通のあり方に対する考え、現在の公共交通に対する評価などを把握することを目的に、市民を対象とした WEB アンケート調査を実施しました。

▼ 調査の概要

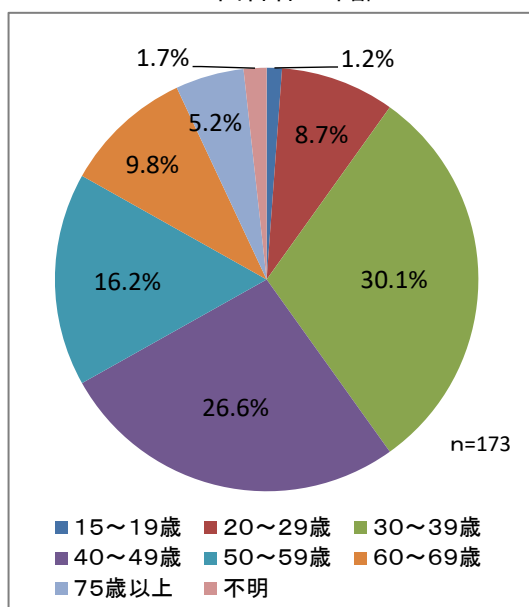
調査目的	・糸島市が抱える地域公共交通の問題点・課題の把握に向けた基礎データの収集 ・今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集
調査対象	・市政モニターに登録している 18～64 歳の市民 160 人 ・WEB アンケート調査は任意
調査方法	・市政モニターアンケート ・WEB アンケート（市ホームページに掲載）
調査期間	回答期間：平成 28 年 10 月 15 日（土）～10 月 31 日（月）
把握項目	・市民の日常的な外出・移動の状況 ・公共交通の利用状況、公共交通に対する不満や改善要望 ・これまでの公共交通に関する取り組みに対する評価 ・公共交通のあり方に対する考え ・分析に必要な属性
回収状況	回収票数：173 票

(2) 回答者の属性

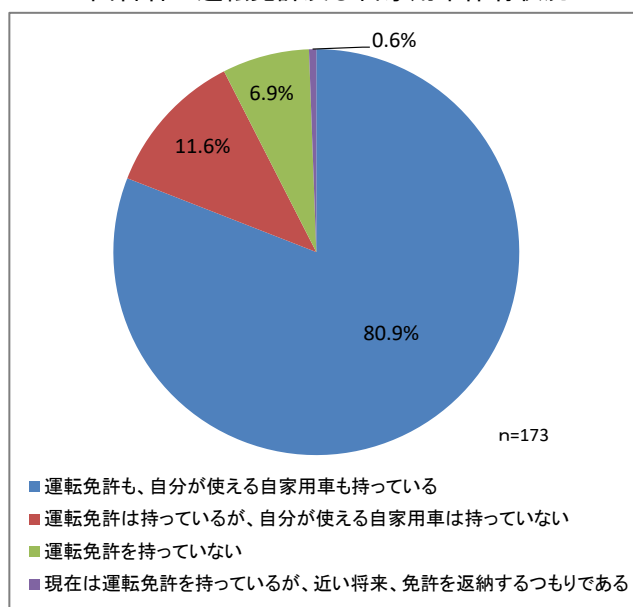
○回答者の年齢は、30 代が 30%を占め、続いて40代、50代の順です。

○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ます。一方で、運転免許を持っていないが約 7%を占めています。

▼ 回答者の年齢



▼ 回答者の運転免許及び自家用車保有状況



(3)外出目的別の外出行動

○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、約5割が回答しています。
また、「買物」を約3割が回答しています。

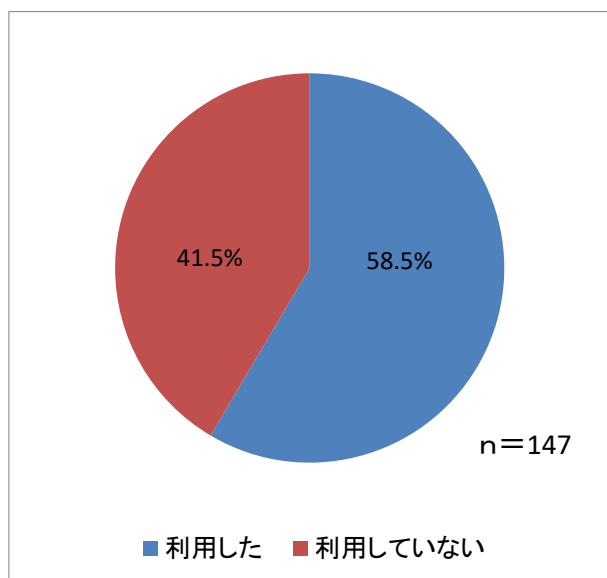
外出目的	外出行動の概要
通勤・通学	- 回答者の約40%が市内、約59%は市外に通勤・通学しており、やや市外が多くなっています。 - 主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、約5割が回答しています。 - 一方、公共交通の利用は、JRを約4割が回答していますが、その他は少なくなっています。
買い物	- 回答者の約7割が市内に買物先を持っています。 - 主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、約8割弱が回答しています。家族等の送迎も含めると、約9割弱がマイカー利用です。 - 一方、公共交通の利用は少なく、いずれも数%しか回答されていません。
通院	- 回答者の約7割が市内の病院に通院しています。 - 主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、約6割が回答しています。 - 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%しか回答されていません。

(4)公共交通の利用状況

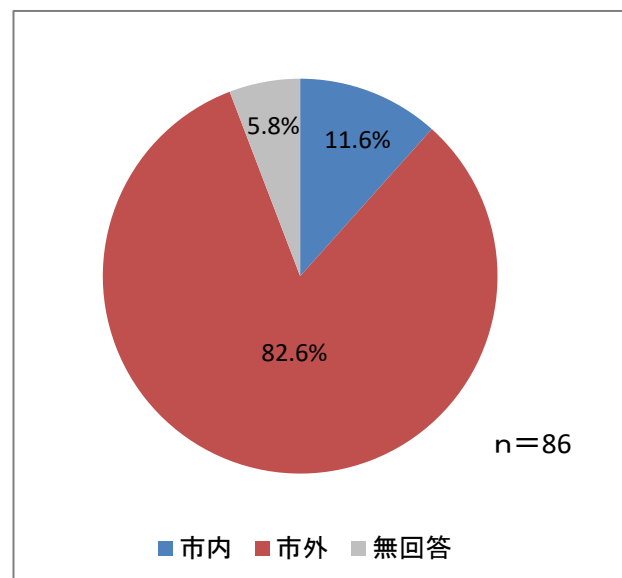
○直近1ヶ月の公共交通の利用について、約6割が「利用した」と回答しています。

○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」を回答しています。

▼ 公共交通の利用状況



▼ 公共交通利用者の外出先

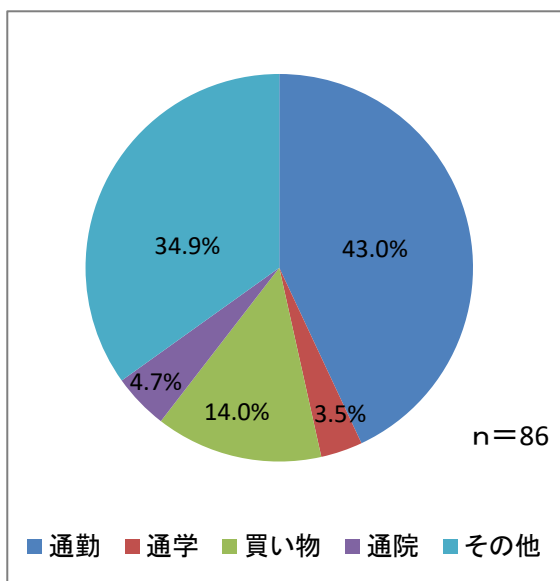


(5) 公共交通利用者の外出特性

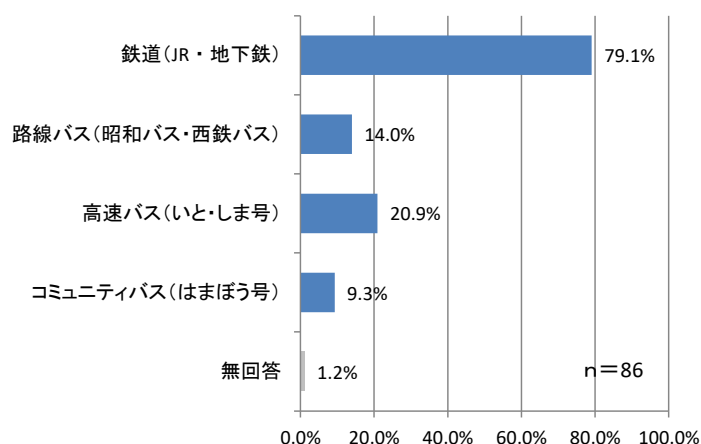
○主な外出目的について、約 4 割が「通勤」を回答しており、「買い物」を約 1 割が回答しています。

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

▼ 公共交通利用者の主な外出目的

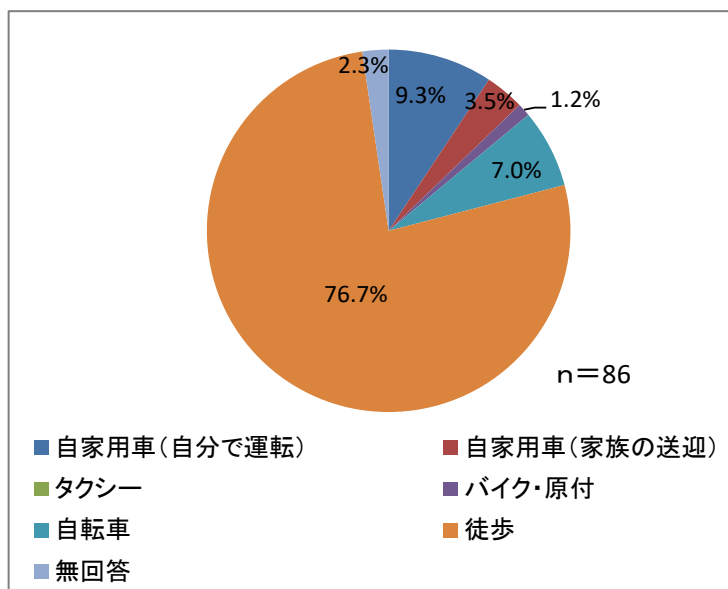


▼ 公共交通利用者が外出する際、最もよく利用する交通手段



○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、最も多く、次に、約 9%が「自家用車（自分で運転）」、約 7%が「自転車」を回答しています。

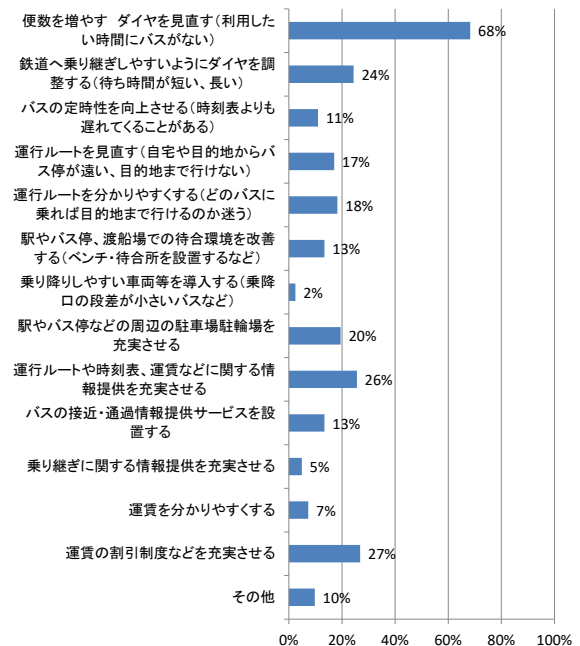
▼ 公共交通利用者の駅・バス停までの交通手段



(6)公共交通に対する改善要望

○公共交通利用者の公共交通に対する不満点・改善点については、「便数を増やすダイヤを見直す」が最も多く、約7割が指摘しています。次いで、「運賃の割引制度などを充実させる」「運行ルートや時刻表、運賃などに関する情報提供を充実させる」が多く、それぞれ3割弱が指摘しています。

○その他、「鉄道へ乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整する」「駅やバス停などの周辺の駐車場、駐輪場を充実させる」も多く回答されています。

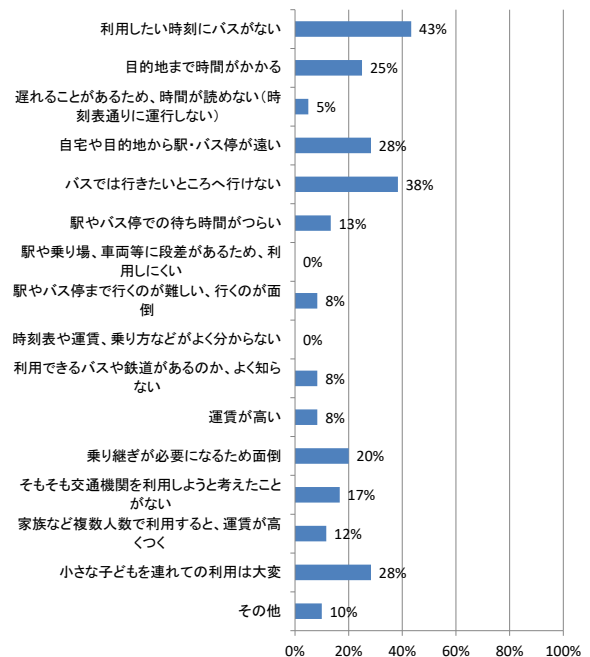


▲公共交通利用者の公共交通に対する改善要望
(複数回答)

(7)公共交通を利用しない理由

○公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由については、「利用したい時刻にバスがない」が最も多く、約4割強が回答しています。

○次いで、「バスでは行きたいところへいけない」を約4割弱が回答しており、その他では「自宅から駅・バス停が遠い」「小さな子どもを連れての利用は大変」が多くなっています。

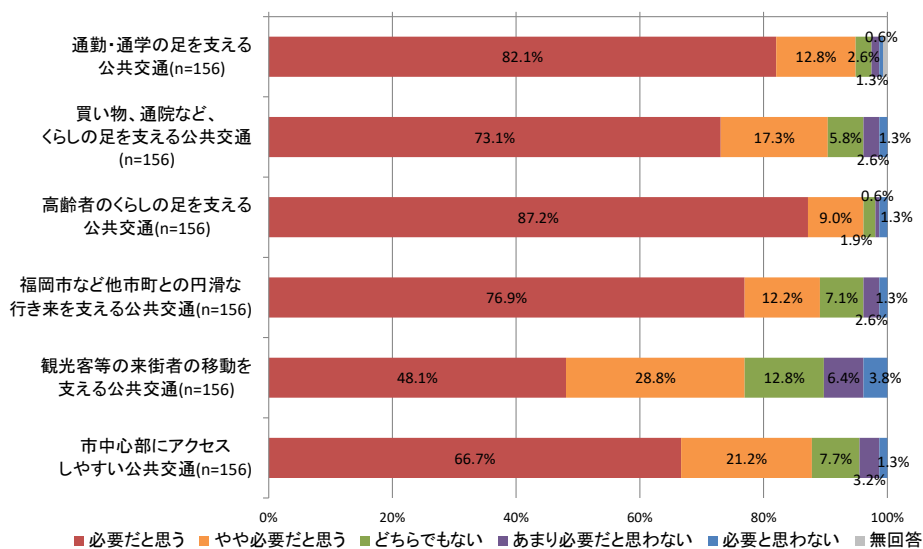


▲公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由
(複数回答)

(8) 今後の糸島市における公共交通の必要性について

○すべての項目において「必要だと思う」「やや必要だと思う」の回答が7割を超えており、公共交通に対する市民の必要性が高いことが伺えます。

○特に、「通勤・通学の足を支える公共交通」「高齢者の暮らしの足を支える公共交通」は「必要だと思う」の回答が8割を超えており、通勤・通学、高齢者に対する公共交通の必要性が高くなっています。

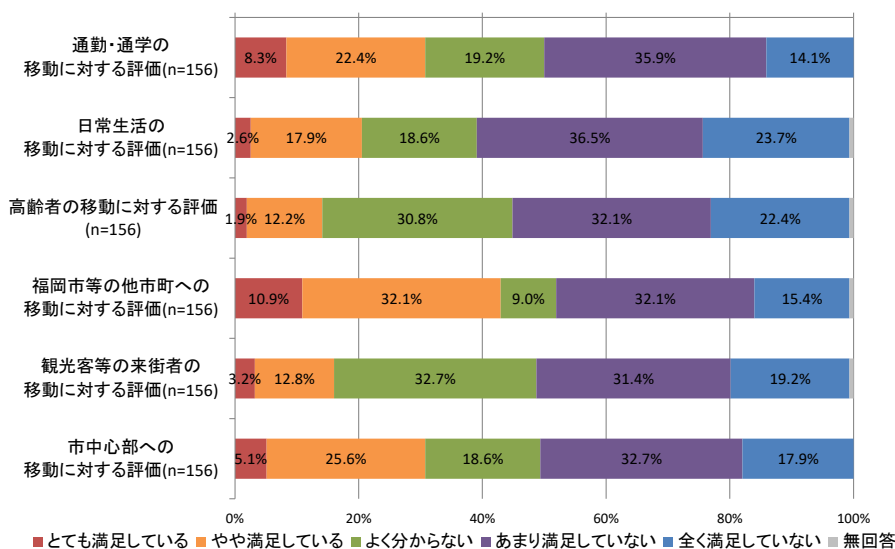


▲ 今後の糸島市における公共交通の必要性

(9) 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価について

○すべての項目において「とても満足している」「やや満足している」の回答が5割を下回っており、市内の公共交通の満足度は低くなっています。

○特に、「高齢者の移動に対する評価」や「観光客等の来街者の移動に対する評価」は、「とても満足している」「やや満足している」の回答が2割を下回っています。



▲ 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価

5-2 高齢者アンケート調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、高齢者の外出特性を把握することを目的に、市内在住の高齢者を対象としたアンケート調査を実施しました。

▼ 調査の概要

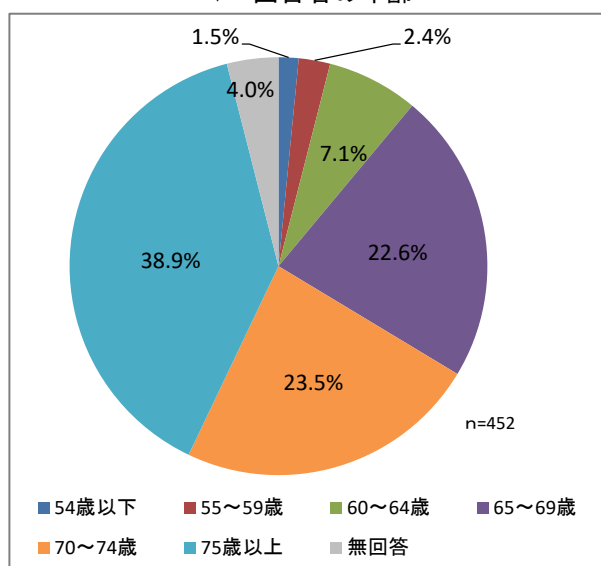
調査目的	・高齢者の移動実態や公共交通に対するニーズを把握 ・今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集
調査対象	・糸島市に在住している65歳以上の高齢者
調査方法	・民生委員から高齢者に直接配布、直接回収
調査期間	回答期間：平成28年10月15日（土）～11月15日（火）
把握項目	・高齢者の日常的な外出・移動の状況 ・公共交通の利用状況、公共交通に対する不満や改善要望 ・これまでの公共交通に関する取り組みに対する評価 ・公共交通のあり方に対する考え ・分析に必要な属性
回収状況	回収票数：452票

(2) 回答者の属性

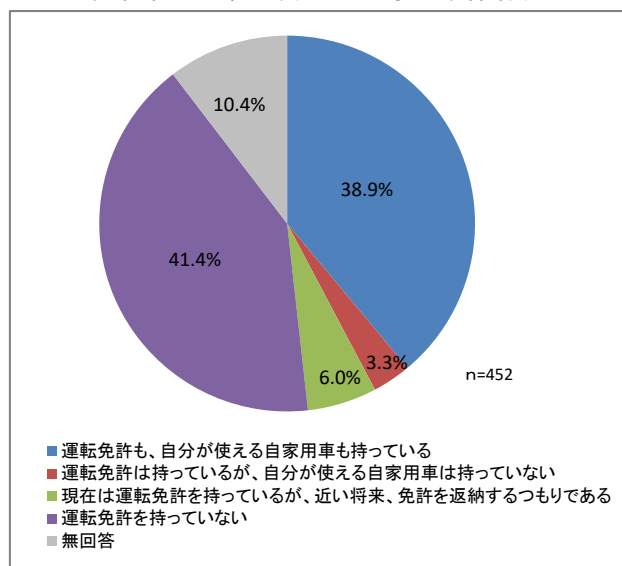
○回答者の年齢は75歳以上が約4割を占めています。

○回答者のうち、約4割が運転免許を持ち、自由に使える自家用車を持っています。一方で、運転免許を持っていないが約4割を占めています。

▼ 回答者の年齢



▼ 回答者の運転免許及び自家用車保有状況



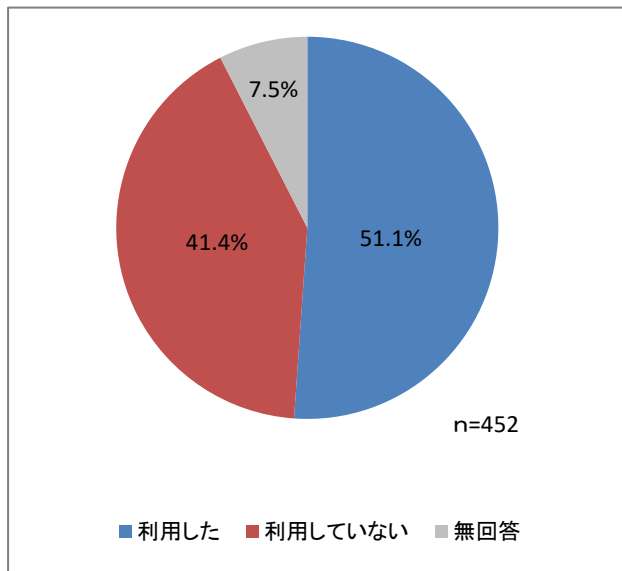
(3)外出目的別の外出行動

外出目的	外出行動の概要
買い物	・回答者の8割以上が市内に買物先を持っています。 ・主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、約4割が回答しています。家族等の送迎も含めると、約6割がマイカー利用です。 ・前原地区では、自転車や徒歩での移動が多くなっています。 ・志摩地区では、路線バスの利用が多くなっています。 ・二丈地区では、鉄道の利用が多くなっています。
通院	・回答者の約8割が市内の病院に通院しています。 ・主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、全体では約3割が回答しています。 ・前原地区では、自転車や徒歩での移動が多くなっています。 ・志摩地区では、路線バスの利用が多くなっています。 ・二丈地区では、鉄道の利用の他、病院の送迎による移動も多くなっています。

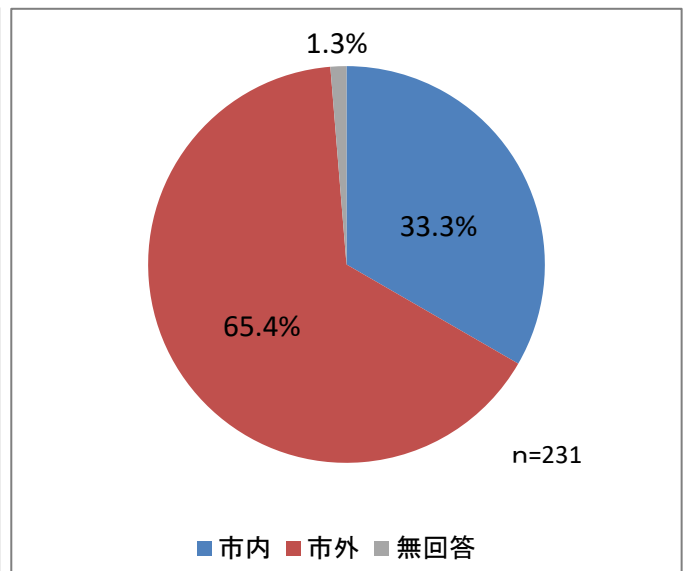
(4)公共交通の利用状況

○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」と回答しています。

▼ 公共交通の利用状況



▼ 公共交通利用者の外出先



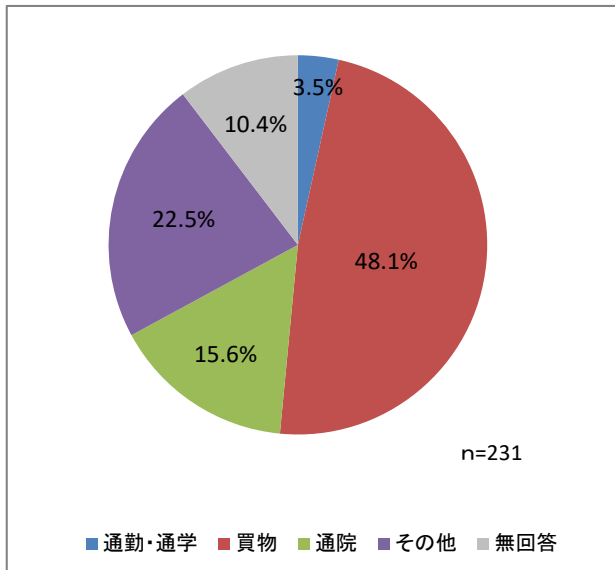
(5) 公共交通利用者の外出特性

○公共交通利用者のうち、主な外出先について全体で約3割が「市外」を回答しています。

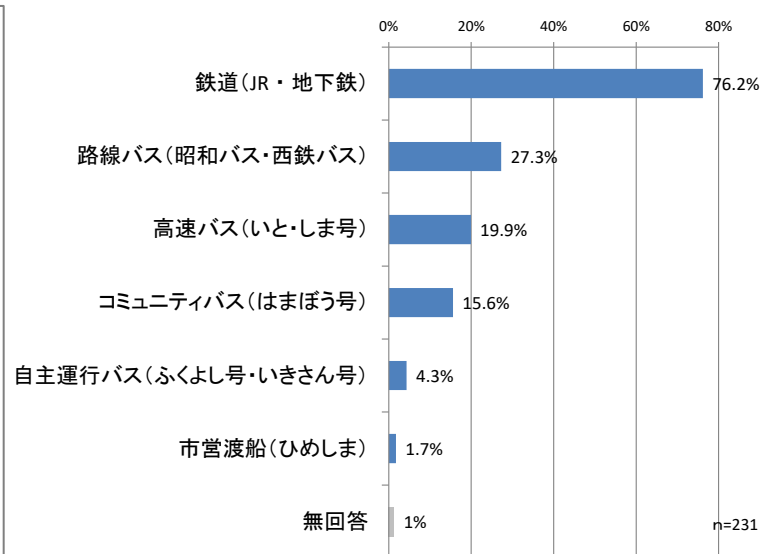
○公共交通利用目的は、約5割が「買物」と回答しており、特に、二丈地区では約7割が回答しています。

○利用している交通機関は、全体では「鉄道（JR・地下鉄）」が約8割と最も多く、また、志摩地区では「路線バス（昭和バス・西鉄バス）」を約6割が回答しています。

▼ 公共交通利用者の主な外出目的

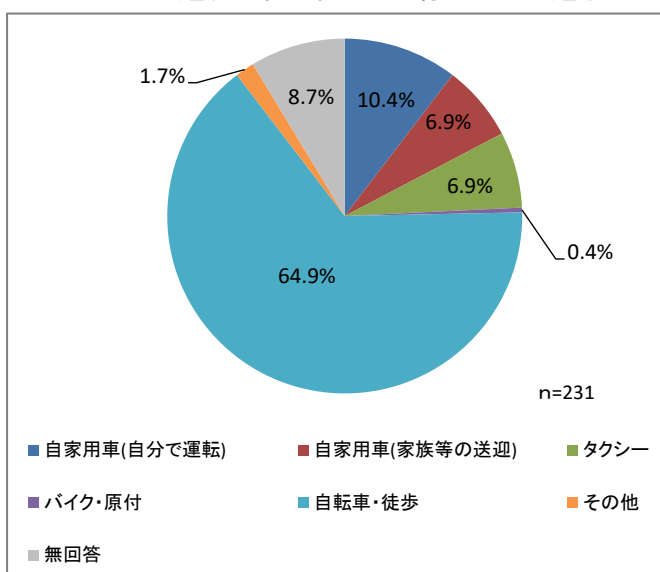


▼ 公共交通利用者の最もよく利用する交通手段



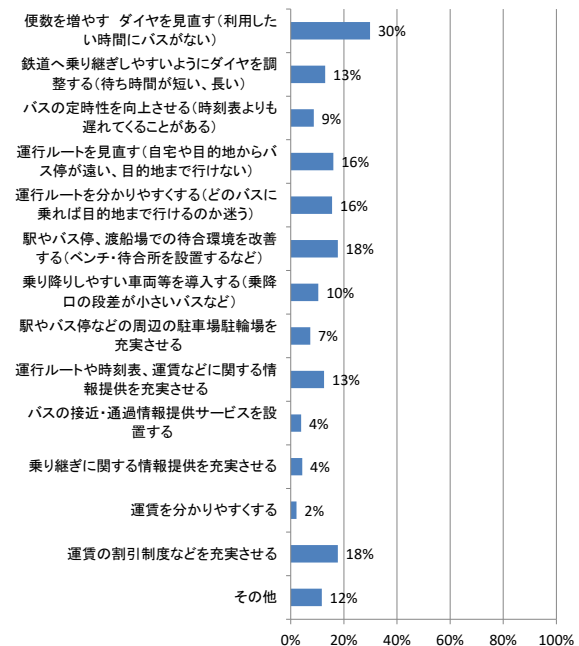
○駅・バス停までの移動手段については、6割以上が「徒歩」と回答しており、最も多い。次に、約1割が「自家用車（自分で運転）」を回答しています。

▼ 公共交通利用者の駅・バス停までの交通手段



(6)公共交通に対する改善要望

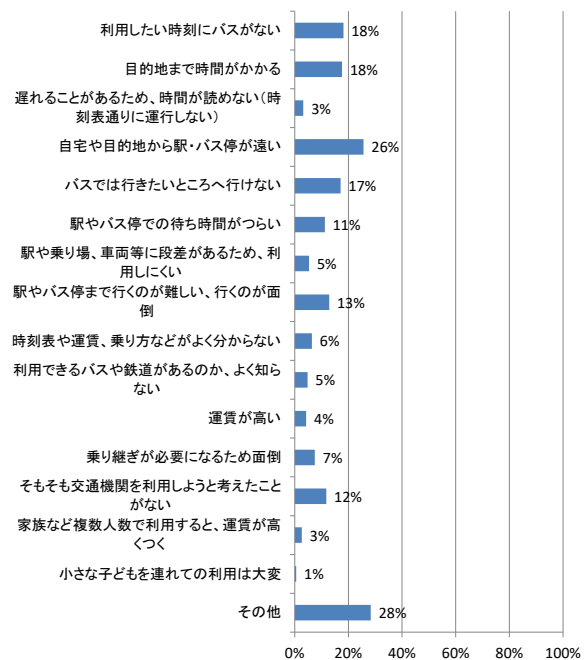
- 公共交通利用者の公共交通に対する不満点・改善点については、「便数を増やすダイヤを見直す」が最も多く、約3割が指摘しています。
- その他、「鉄道へ乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整する」「駅やバス停、渡船場での待ち環境を改善する」も多く回答されています。



▲公共交通利用者の公共交通に対する改善要望
(複数回答)

(7)公共交通を利用しない理由

- 公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由については、「自宅や目的地から駅・バス停が遠い」が最も多く、約3割弱が回答しています。
- その他、「利用したい時刻にバスがない」「目的地まで時間がかかる」が多くなっています。

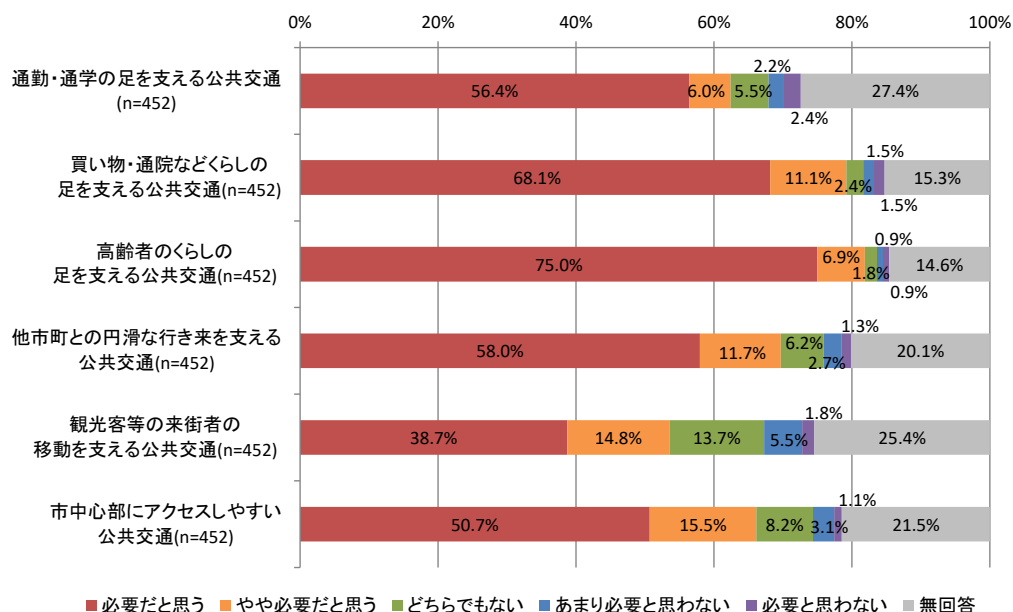


▲公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由
(複数回答)

(8) 今後の糸島市における公共交通の必要性について

○すべての項目において「必要だと思う」「やや必要だと思う」の回答が5割を超えており、公共交通に対する市民の必要性が高いことが伺えます。

○特に、「高齢者の暮らしの足を支える公共交通」は「必要だと思う」の回答が7割を超えており、高齢者に対する公共交通の必要性が高くなっています。

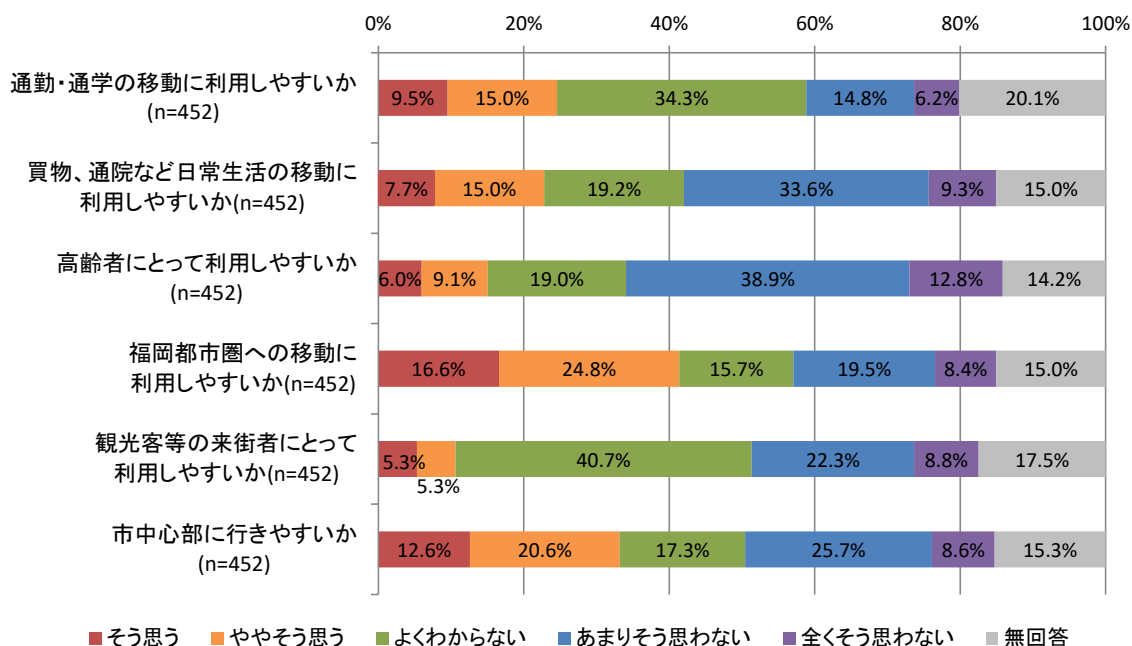


▲ 今後の糸島市における公共交通の必要性

(9) 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価について

○すべての項目において「とても満足している」「やや満足している」の回答が5割を下回っており、市内の公共交通の満足度は低くなっています。

○特に、「高齢者にとっての利用のしやすさ」や「観光客等の来街者にとっての利用のしやすさ」は、「とても満足している」「やや満足している」の回答が2割を下回っています。



▲ 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価

5-3 子育て世帯アンケート調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、子育て世帯の外出特性を把握することを目的に、市内在住の子育て世帯を対象としたアンケート調査を実施しました。

▼ 調査の概要

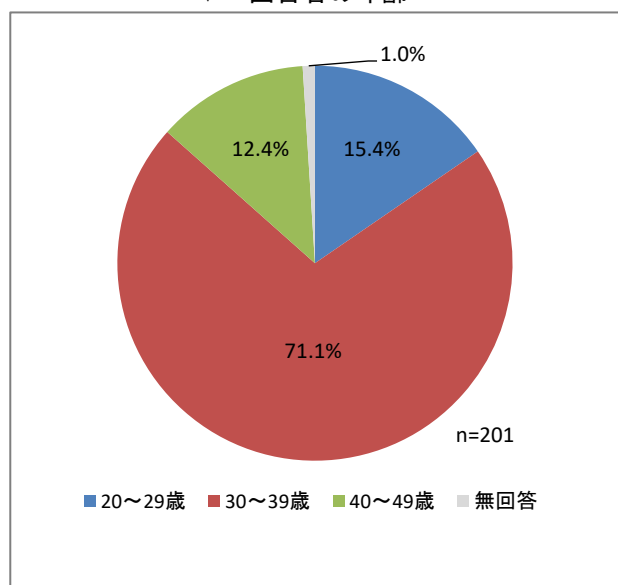
調査目的	- 子育て世帯の移動実態や公共交通に対するニーズを把握 - 今後の公共交通のあり方の検討に向けた基礎データの収集
調査対象	- 子育て支援センター（3ヶ所）で開催される子育て広場や子育て教室等の参加者 - 保育園の保護者
調査方法	- 子育て支援センターにおいて配布・回収 - 保育園の保護者に対しては、WEB アンケートを実施し、URL が記載されたチラシを配布
調査期間	回答期間：平成 28 年 10 月 15 日（土）～10 月 31 日（月）
把握項目	- 子育て世代の日常的な外出・移動の状況 - 公共交通の利用状況、公共交通に対する不満や改善要望 - これまでの公共交通に関す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：201 票

(2) 回答者の属性

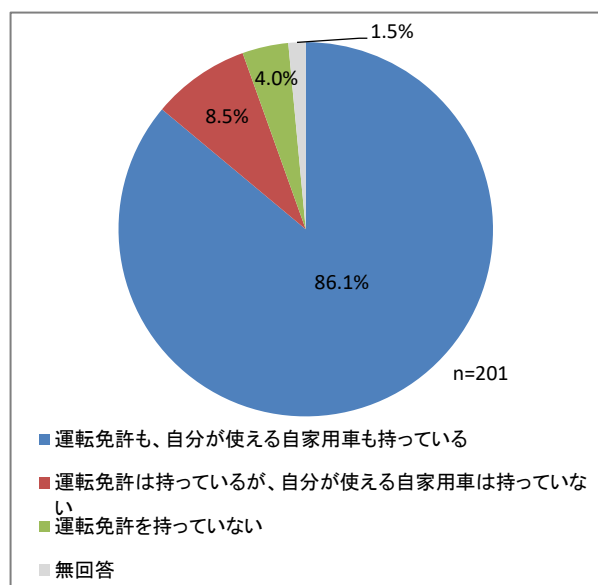
○回答者の年齢は、30 代が約 7 割を占め、続いて 20 代、40 代の順です。

○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 4%を占めています。

▼ 回答者の年齢



▼ 回答者の運転免許及び自家用車保有状況



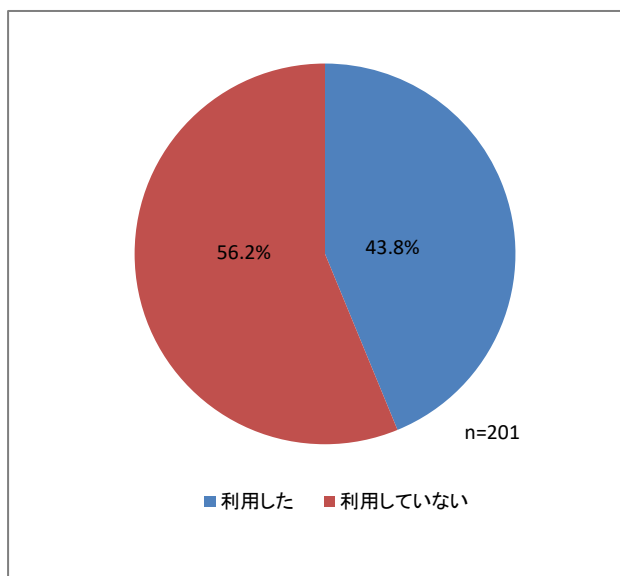
(3)外出目的別の外出行動

外出目的	外出行動の概要
買い物	・回答者の約8割が市内に買物先を持っています。 ・主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が最も多く、約8割が回答しています。家族等の送迎も含めると、約9割がマイカー利用です。 ・一方、公共交通の利用は少なく、いずれも数%しか回答されていません。
通院	・回答者の73%が市内の病院に通院しています。 ・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ます。 ・一方、公共交通の利用は少なく、いずれも数%しか回答されていません。

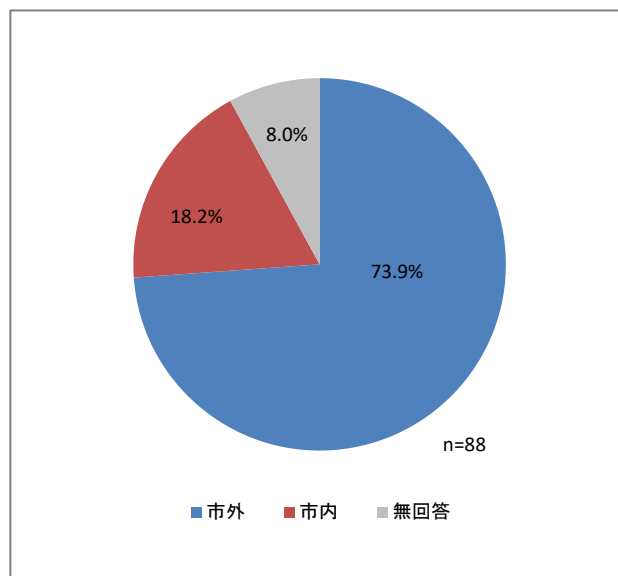
(4)公共交通の利用状況

○直近1ヶ月の公共交通の利用について、約4割が「利用した」と回答しています。
 ○公共交通利用者のうち、主な外出先について約7割が「市外」を回答しています。

▼ 公共交通の利用状況



▼ 公共交通利用者の外出先

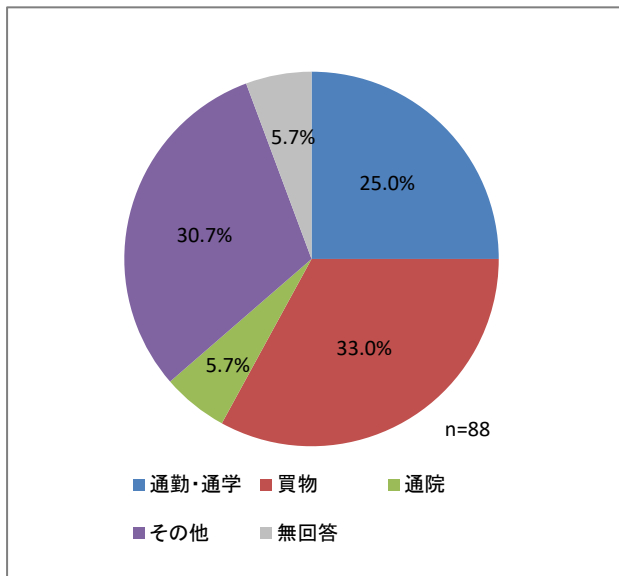


(5)公共交通利用者の外出特性

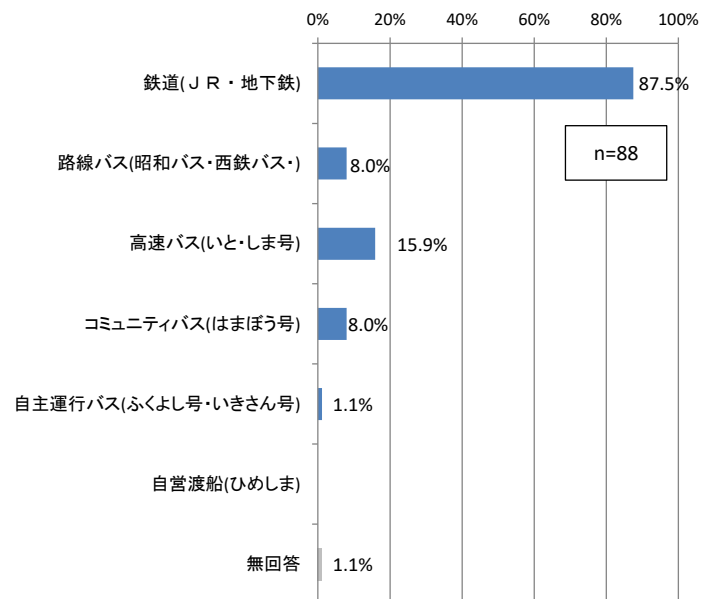
○主な外出目的について、約3割強が「買物」を回答しており、次いで「通勤・通学」を約3割が回答しています。

○利用している交通機関は、「鉄道（JR・地下鉄）」が約9割と最も多く、また、「路線バス（昭和バス・西鉄バス）」を約1割が回答しています。

▼ 公共交通利用者の主な外出目的状況

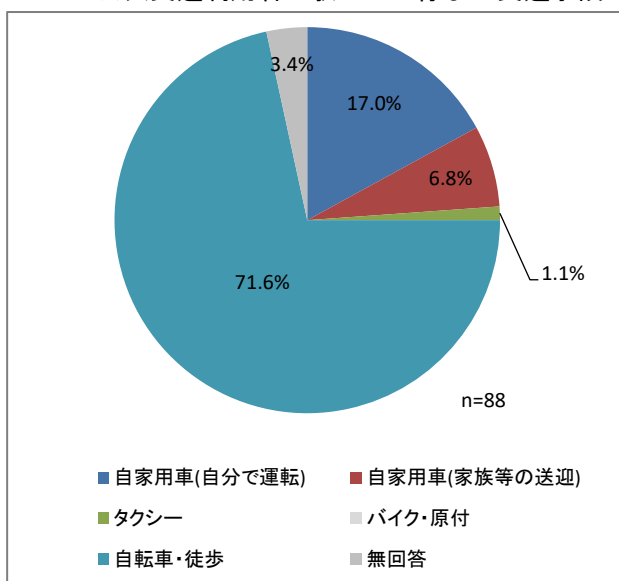


▼ 公共交通利用者の最もよく利用する交通手段



○駅・バス停までの移動手段については、約7割が「自転車・徒歩」と回答しており、最も多く。次に、約2割が「自家用車（自分で運転）」を回答しています。

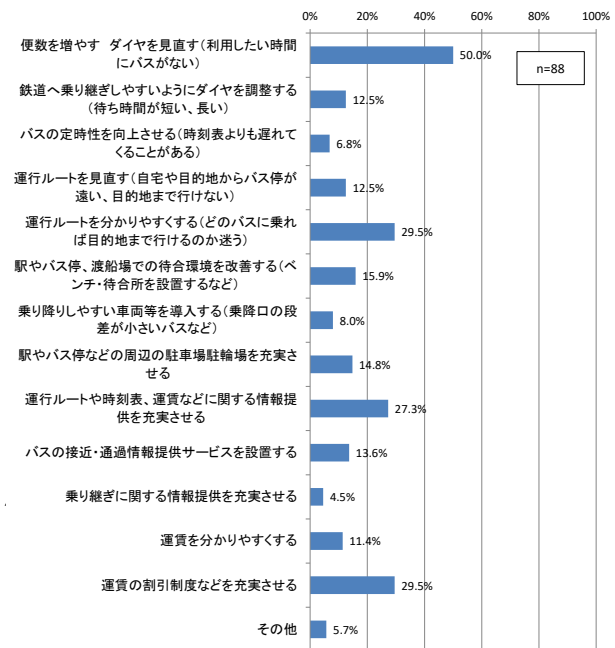
▼ 公共交通利用者の駅・バス停まで交通手段



(6)公共交通に対する改善要望

○公共交通利用者の公共交通に対する不満点・改善点については、「便数を増やすダイヤを見直す」が最も多く、約5割が指摘しています。

○その他、「運行ルートを分かりやすくする」「運行ルートや時刻表、運賃などに関する情報提供を充実させる」「運賃の割引制度などを充実させる」も多く回答されています。

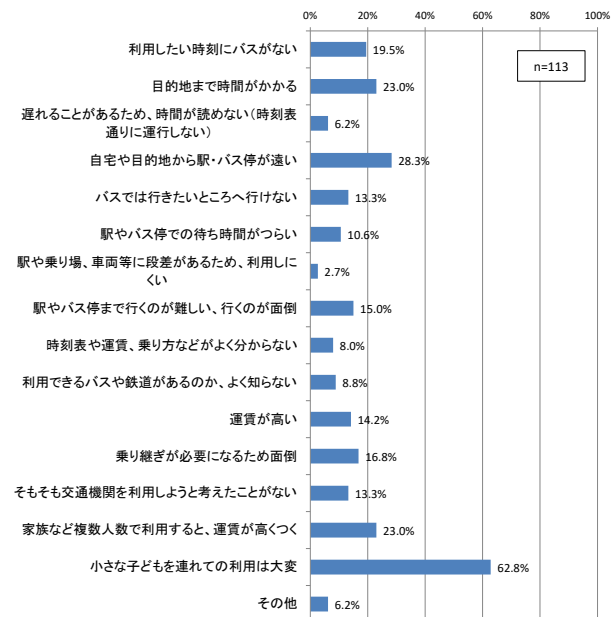


▲公共交通利用者の公共交通に対する改善要望
(複数回答)

(7)公共交通を利用しない理由

○公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由については、「小さな子供を連れての利用は大変」が最も多く、約6割強が回答しています。

○次いで、「自宅や目的地から駅・バス停が遠い」を約3割弱が回答しており、その他、「目的地まで時間がかかる」が多くなっています。

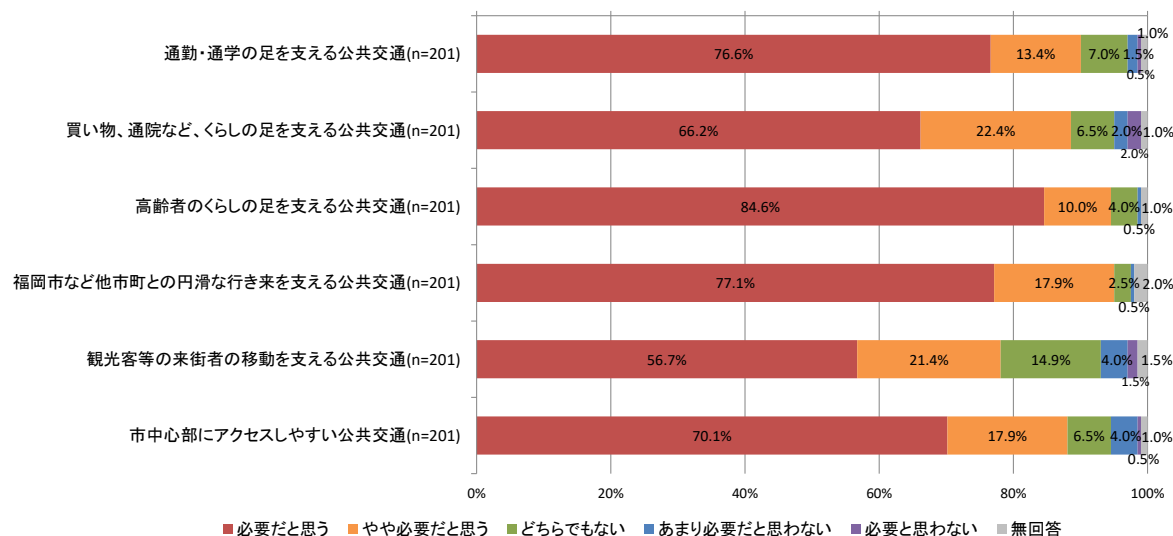


▲公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由
(複数回答)

(8) 今後の糸島市における公共交通の必要性について

○すべての項目において「必要だと思う」「やや必要だと思う」の回答が7割を超えており、公共交通に対する市民の必要性が高いことが伺えます。

○特に、「高齢者の暮らしの足を支える公共交通」は「必要だと思う」の回答が8割を超えており、高齢者に対する公共交通の必要性が高くなっています。

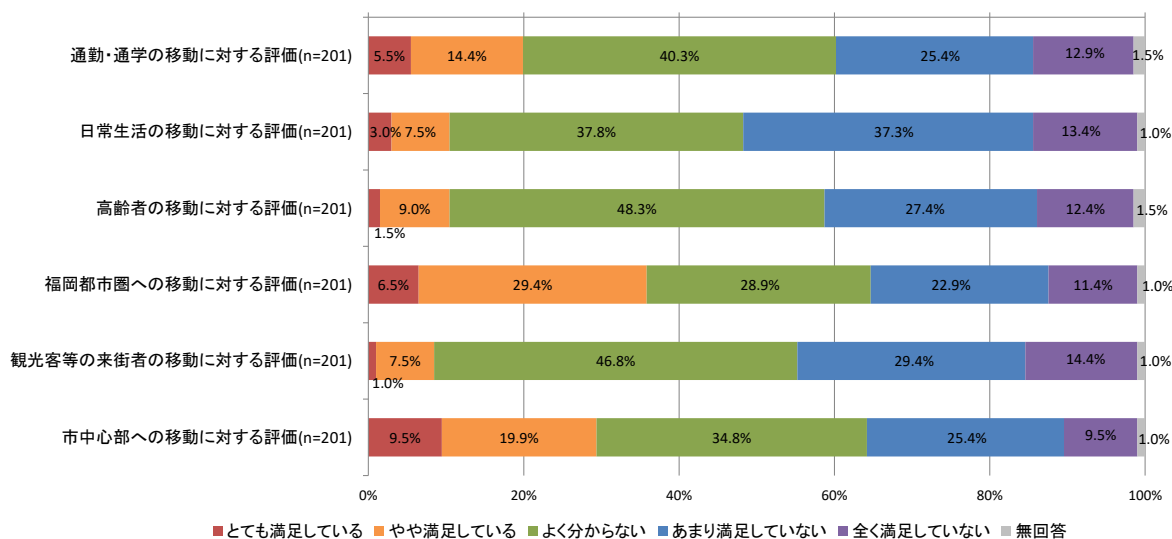


▲ 今後の糸島市における公共交通の必要性

(9) 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価について

○すべての項目において「とても満足している」「やや満足している」の回答が5割を下回っており、市内の公共交通の満足度は低くなっています。

○特に、「日常生活の移動に対する評価」や「高齢者の移動に対する評価」や「観光客等の来街者の移動に対する評価」は、「とても満足している」「やや満足している」の回答が1割前後と満足度は低くなっています。



▲ 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価

5-4 九州大学大学生・教職員アンケート調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、九州大学伊都キャンパスの学生及び教職員の通勤・通学状況や外出特性を把握することを目的に、市内に在住する九州大学伊都キャンパスの学生・教職員を対象としたアンケート調査を実施しました。

▼調査の概要

調査目的	・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	・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	・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

(2)回答者の属性

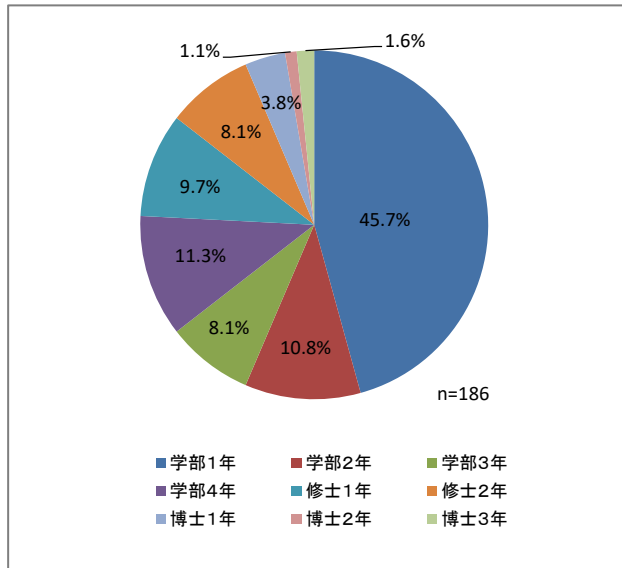
○学生は男性が75%、女性が25%と男性の回答が多くなっています。

○一方、教職員は男性が34%、女性が66%と女性の回答が多くなっています。

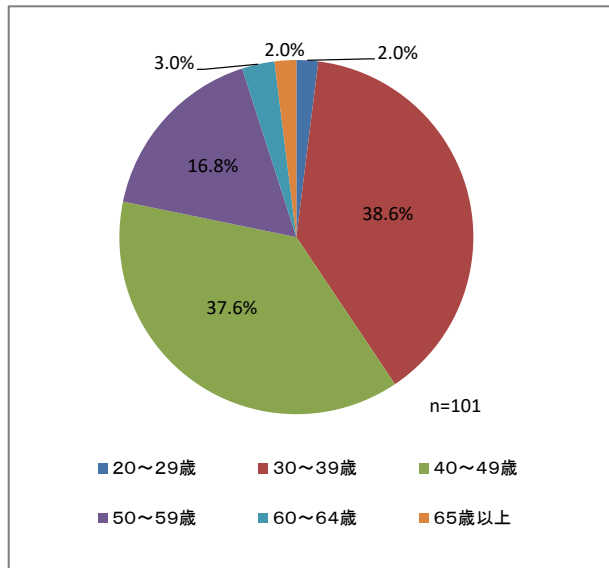
○学生の回答者の学年は学部1年生が46%と最も多くなっています。

○教職員の回答者の年齢は30代、40代が約4割となっています。

▼ 大学生回答者の学年



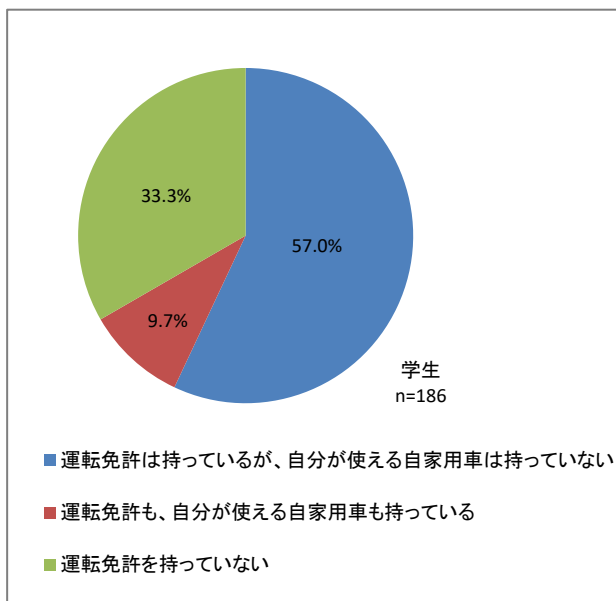
▼ 教職員回答者の年齢



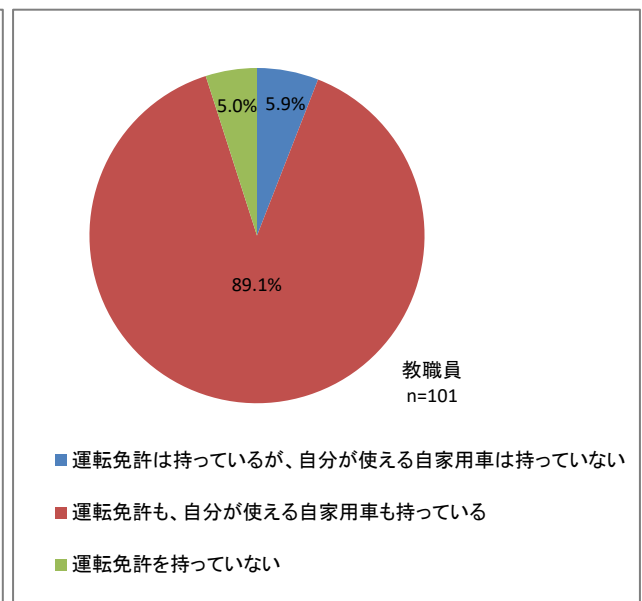
○学生の回答者のうち、運転免許を持ち、自由に使える自家用車を持っている方は1割のみで、自分が使える自家用車を持っていない方が約6割、運転免許を持っていない方が約3割でした。

○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した。

▼ 大学生回答者の運転免許
及び自家用車保有状況



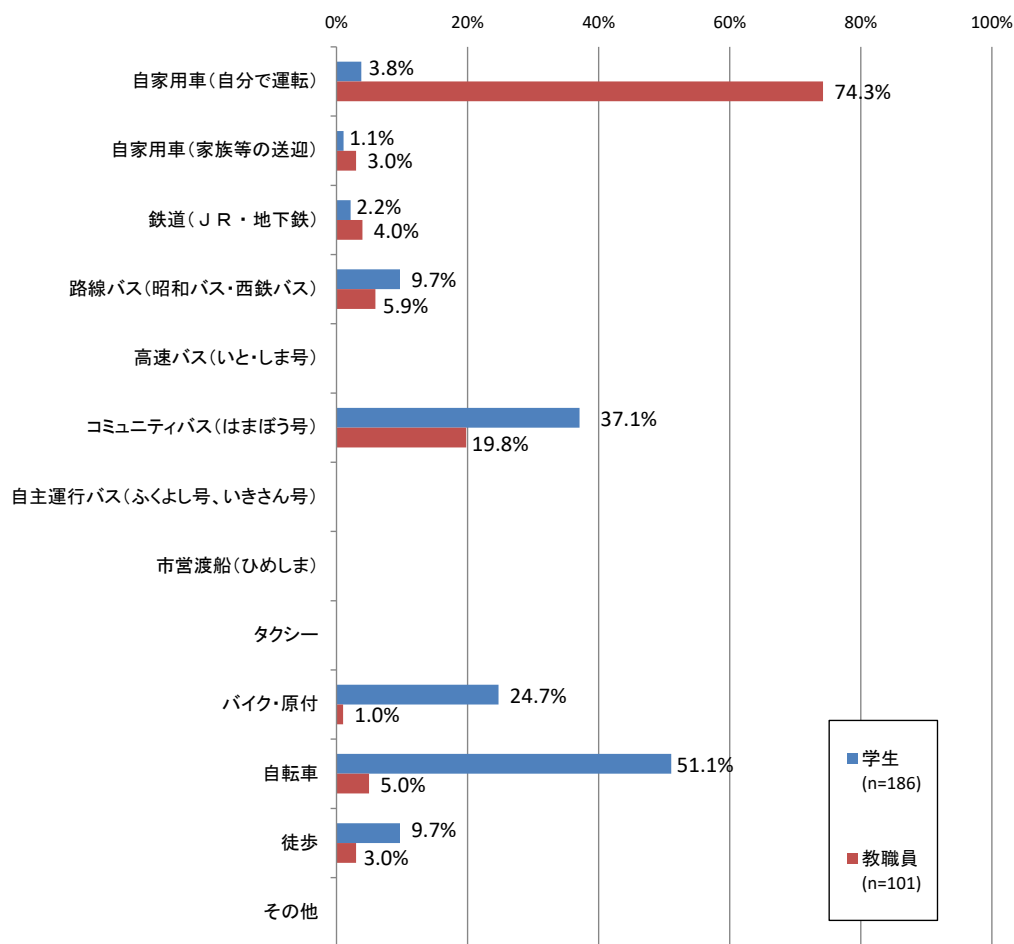
▼ 教職員回答者の運転免許
及び自家用車保有状況



(3)公共交通の利用状況（通勤・通学で一番利用する交通手段）

○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 割弱でありました。

○教職員については、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 割でありました。

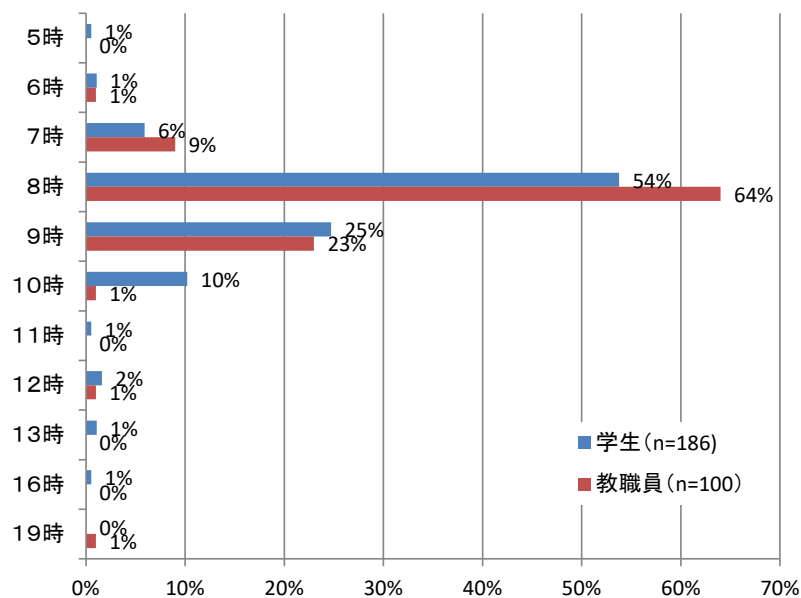


▲ 通勤・通学時の移動手段（複数回答）

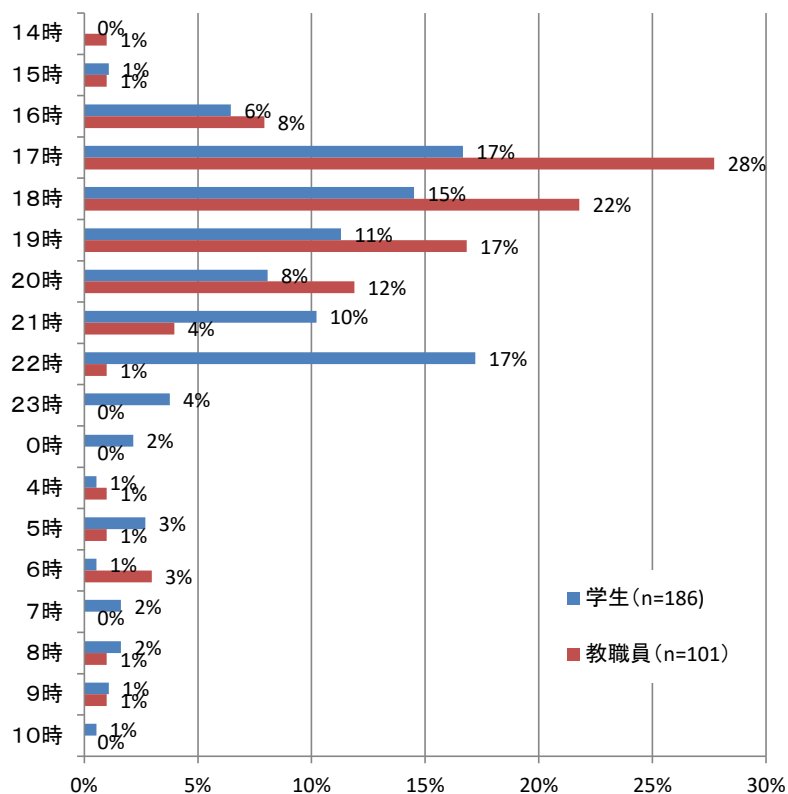
(4) 自宅出発・帰宅時刻

○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 時台が多くなっています。

○帰宅時刻は、教職員は 16 時台～20 時台に集中していますが、学生は 17 時台と 22 時台に帰宅するとの回答が最も多くなっています。



▲ 自宅出発時刻

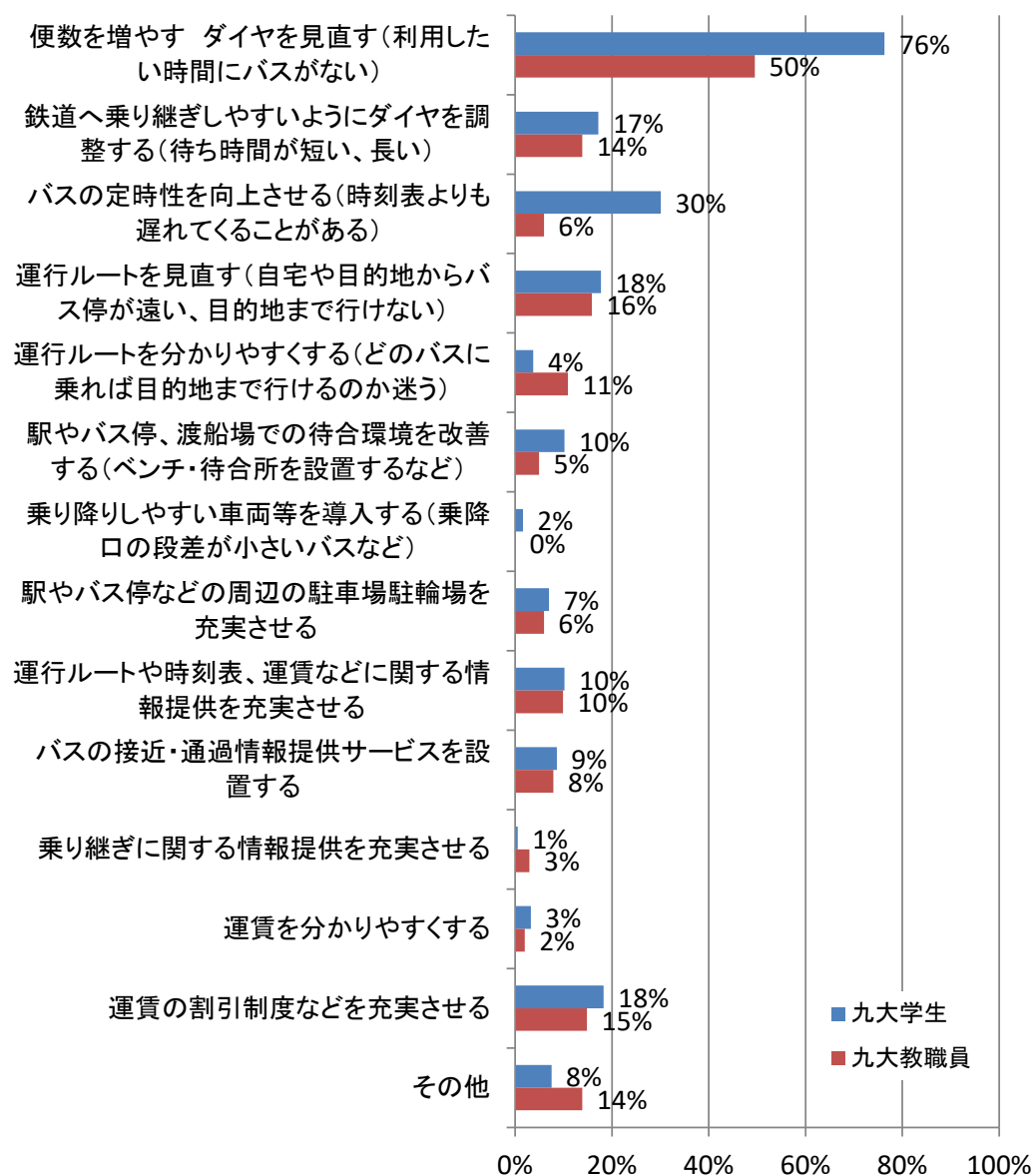


▲ 帰宅時刻

(5)公共交通に対する改善要望

○学生、教職員ともに「便数を増やす、ダイヤを見直す」の要望が最も多く、学生では約 8 割が回答しています。

○また、学生では「バスの定時性を向上させる」の意見も多くなっております。

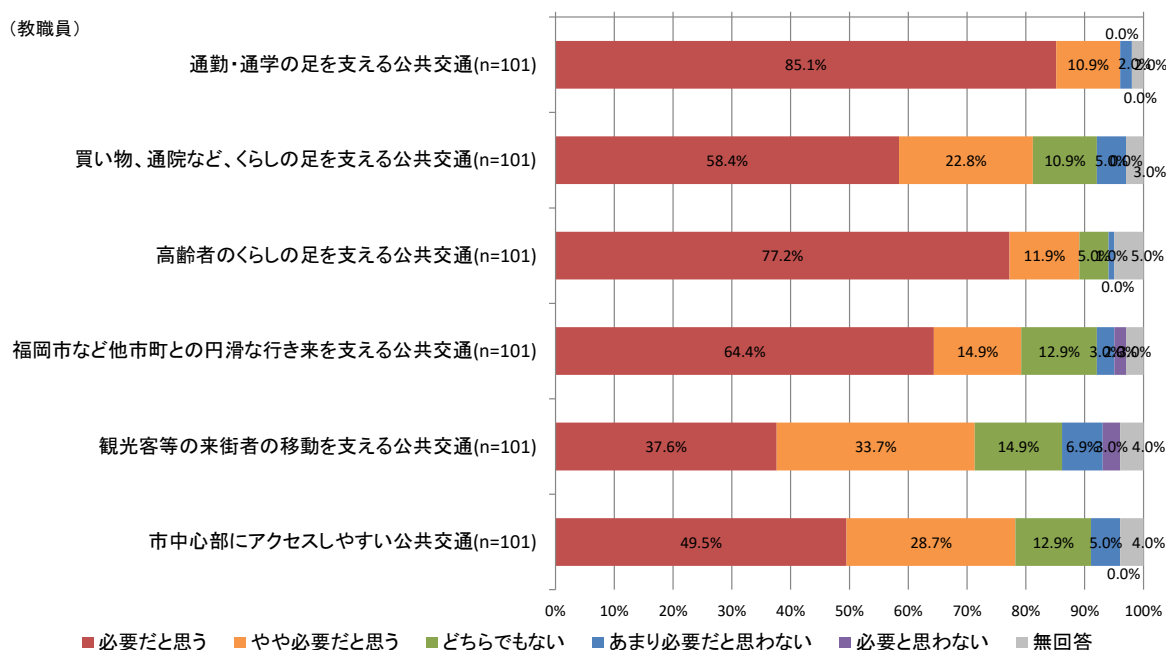
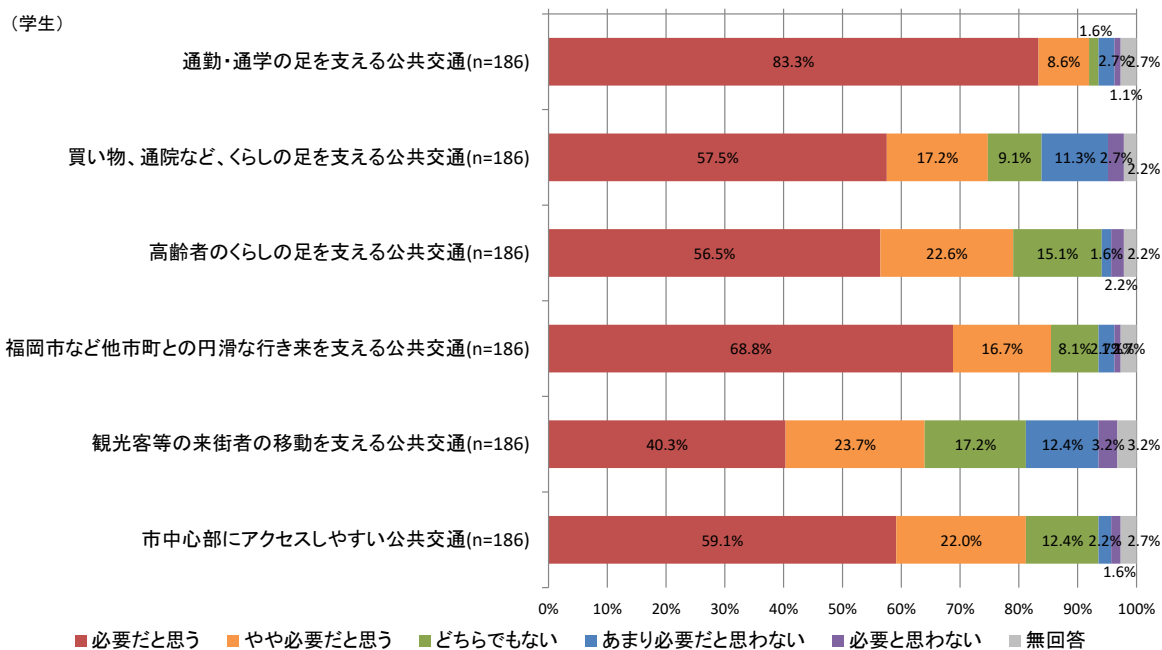


▲公共交通利用者の公共交通に対する改善要望
(複数回答)

(6) 今後の糸島市における公共交通の必要性について

○学生、教職員ともに、すべての項目において「必要だと思う」「やや必要だと思う」の回答が6割を超えており、公共交通に対するの市民の必要性が高いことが伺えます。

○特に、「通勤・通学の足を支える公共交通」は「必要だと思う」の回答が8割を超えており、九州大学へ通勤・通学する際の公共交通の必要性が高くなっています。

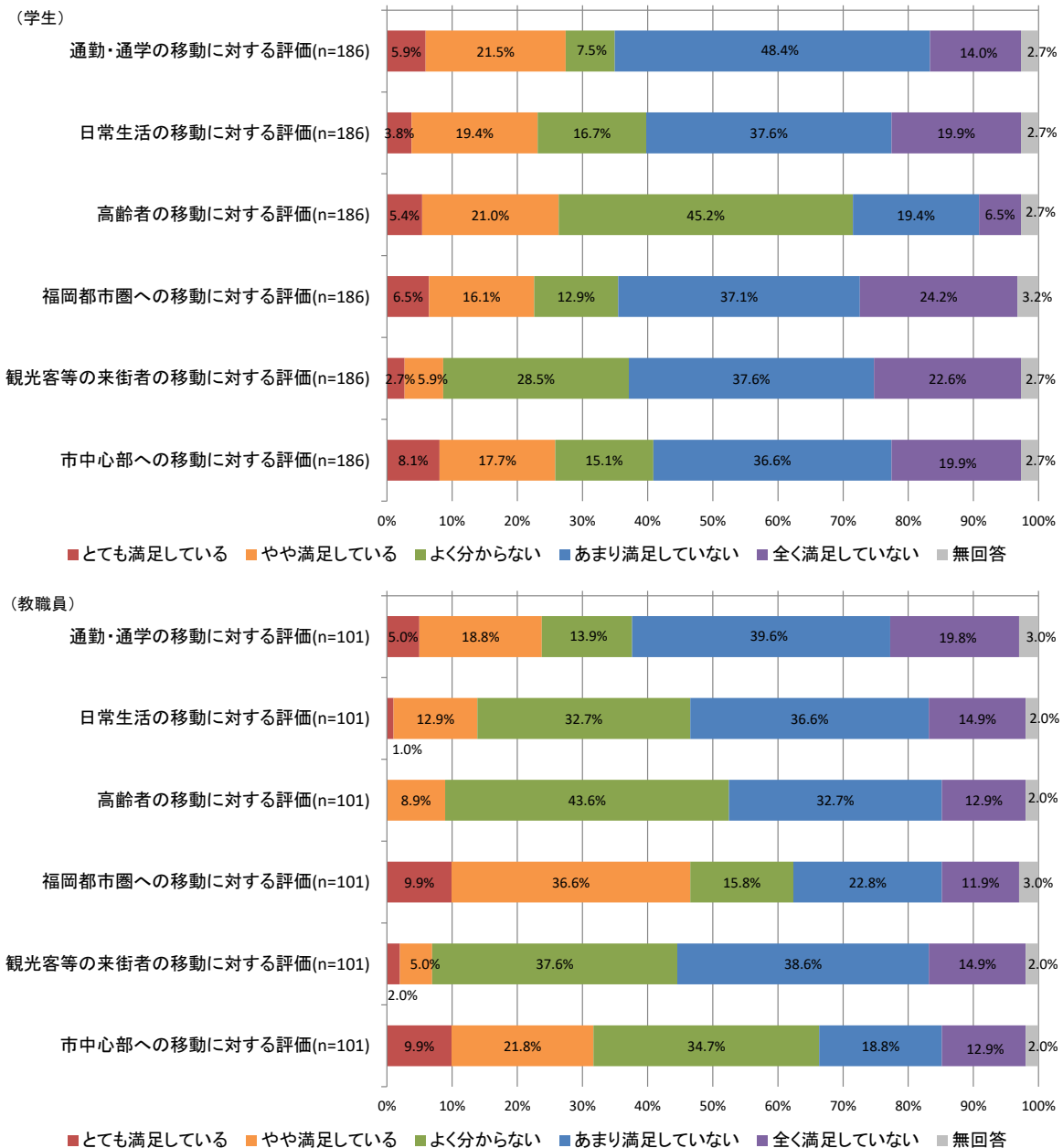


▲ 今後の糸島市における公共交通の必要性

(7)現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価について

○すべての項目において「とても満足している」「やや満足している」の回答が5割を下回っており、市内の公共交通の満足度は低くなっています。

○特に、「観光客等の来街者にとっての利用のしやすさ」は、「とても満足している」「やや満足している」の回答が1割を下回っています。



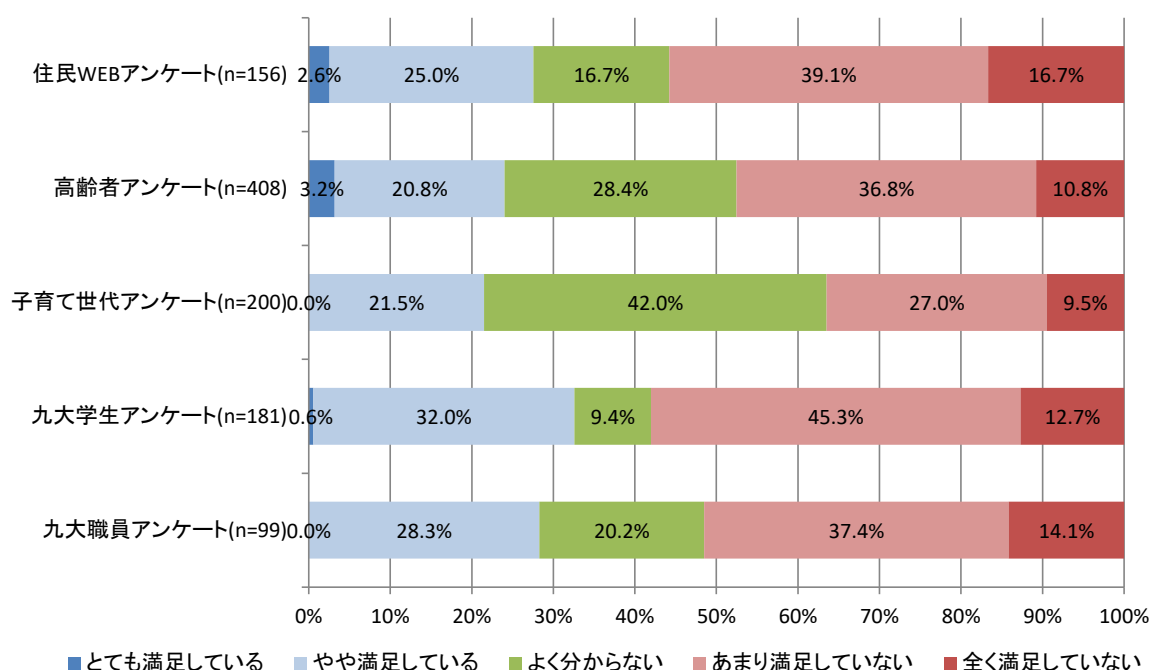
▲ 現在の糸島市の公共交通サービスに対する評価

5-5 市民等の公共交通に対するニーズ(まとめ)

①市民の公共交通に対する満足度

○すべてのアンケート調査結果において、「とても満足している」「やや満足している」が「全く満足していない」「あまり満足していない」を下回っている。

○特に住民 WEB アンケート、九大学生アンケート、九大職員アンケートでは、「全く満足していない」「あまり満足していない」の回答が5割を超えており、市内の公共交通に対する不満が大きいことがうかがえる。



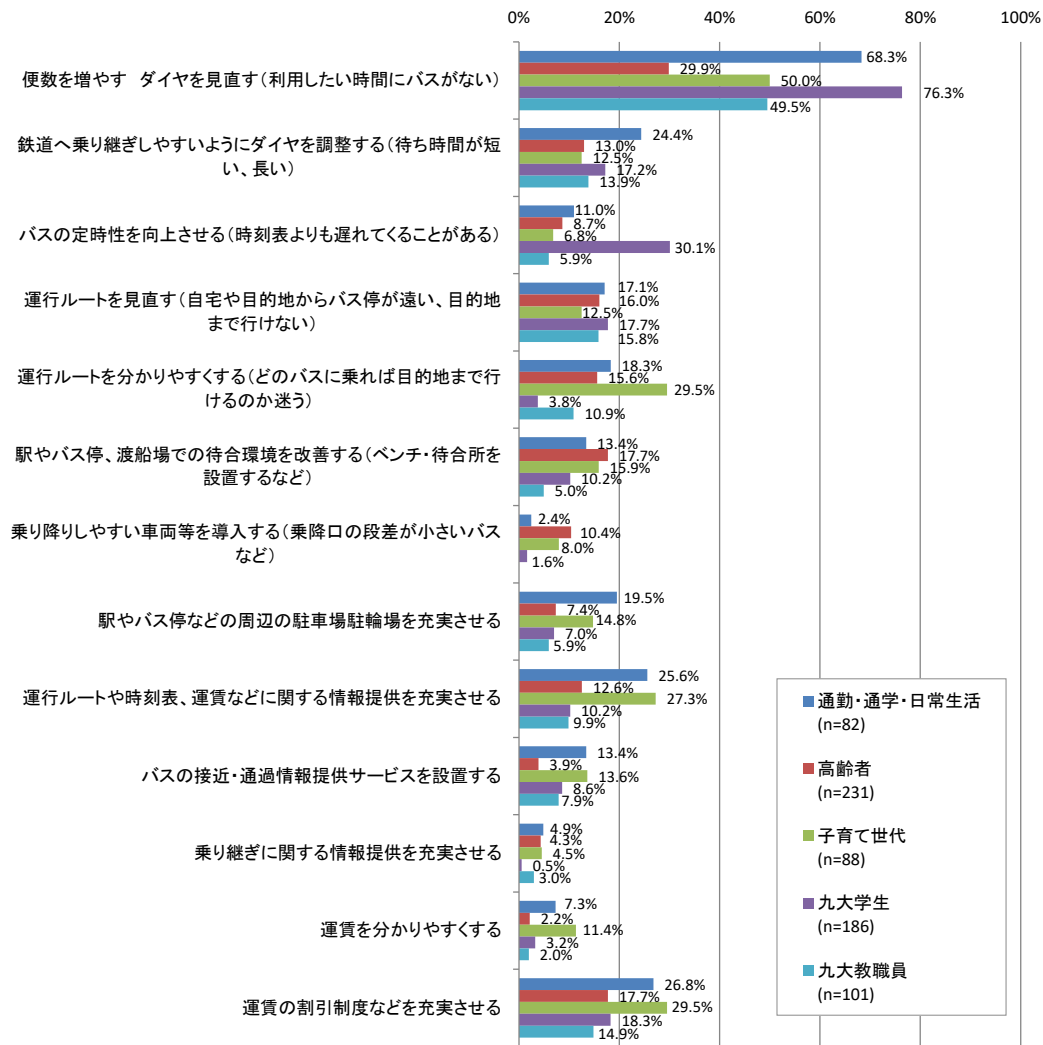
▲ 市内の公共交通に対する満足度

②公共交通に対する意見

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ます。

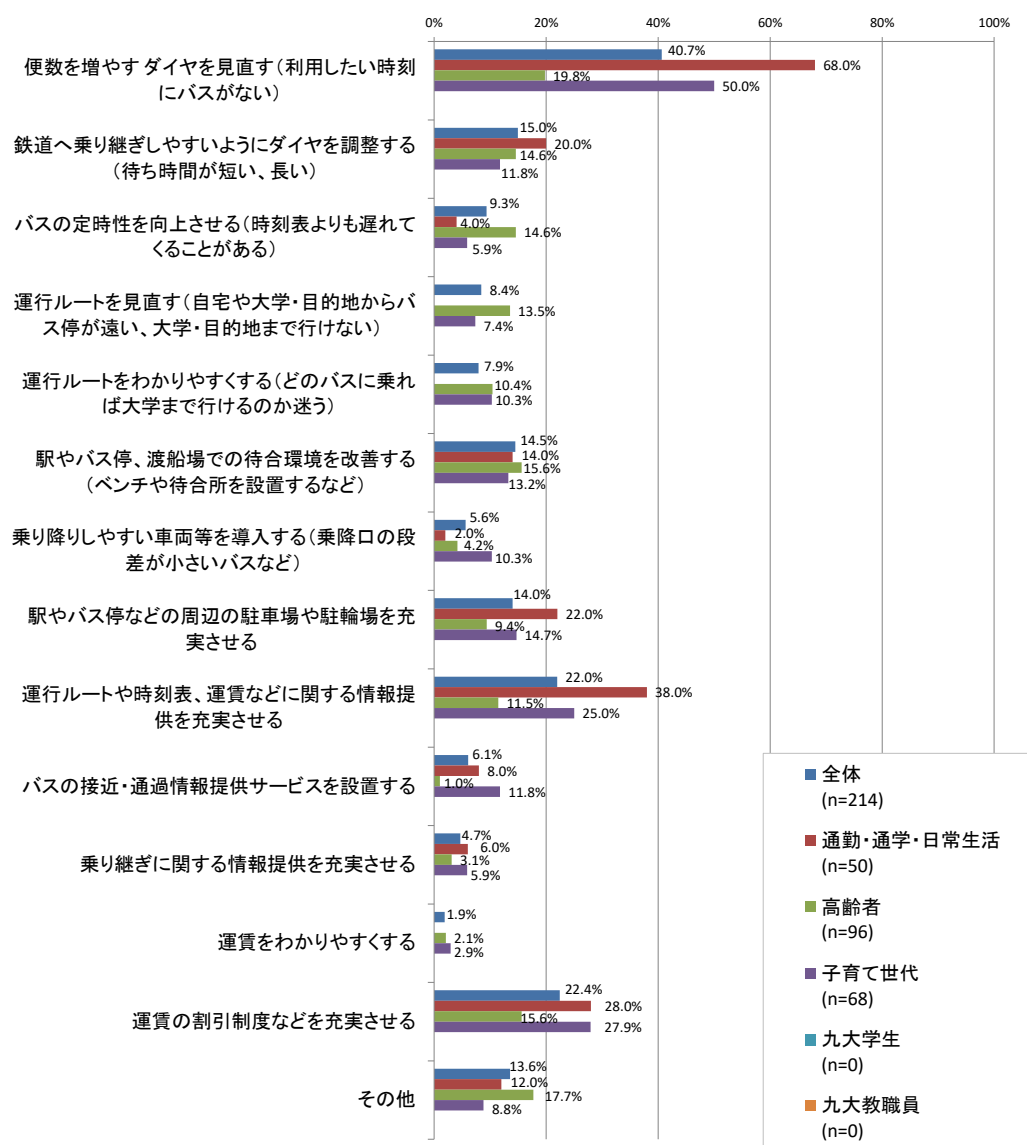
○その他、子育て世代アンケートでは「運行ルートをつかりやすくする」、「運賃の割引制度などを充実させる」の回答が多く、九大学生アンケートでは「バスの定時性を向上させる」の回答が多くなっています。



▲ 糸島市の公共交通に対する不満・要望（複数回答）

◆鉄道利用者

○鉄道利用者の不満・要望をみると、「便数を増やすダイヤを見直す」の回答が最も多く、通勤・通学日常生活 WEB アンケート調査では「情報提供を充実させる」の回答も多くなっています。

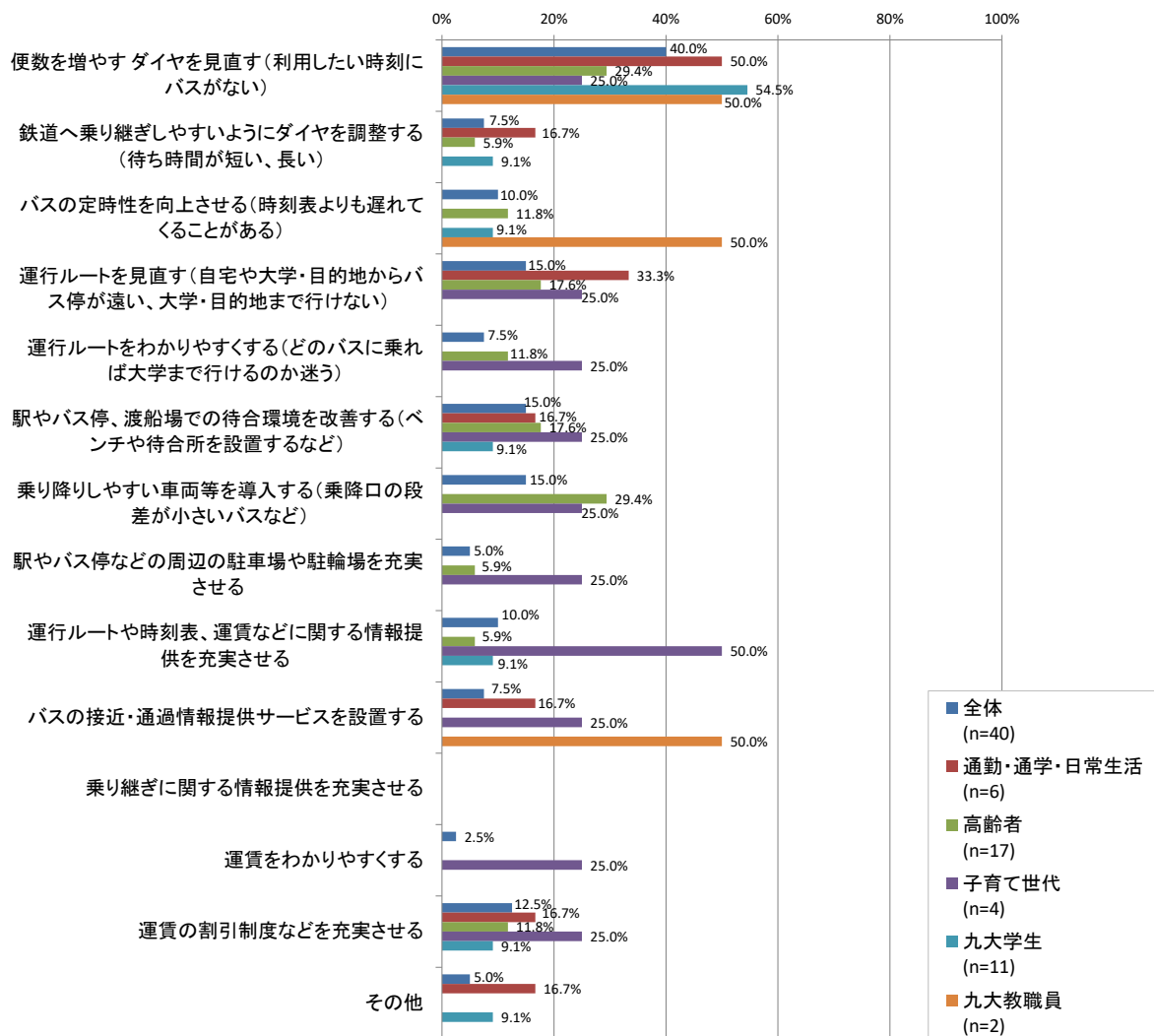


▲ 鉄道利用者が特に改善が必要だと感じること（複数回答）

◆路線バス利用者

○路線バス利用者の不満・要望をみると、「便数を増やすダイヤを見直す」の回答が最も多くなっています。

○高齢者では、「乗り降りしやすい車両等の導入」に対する要望が多くなっています。



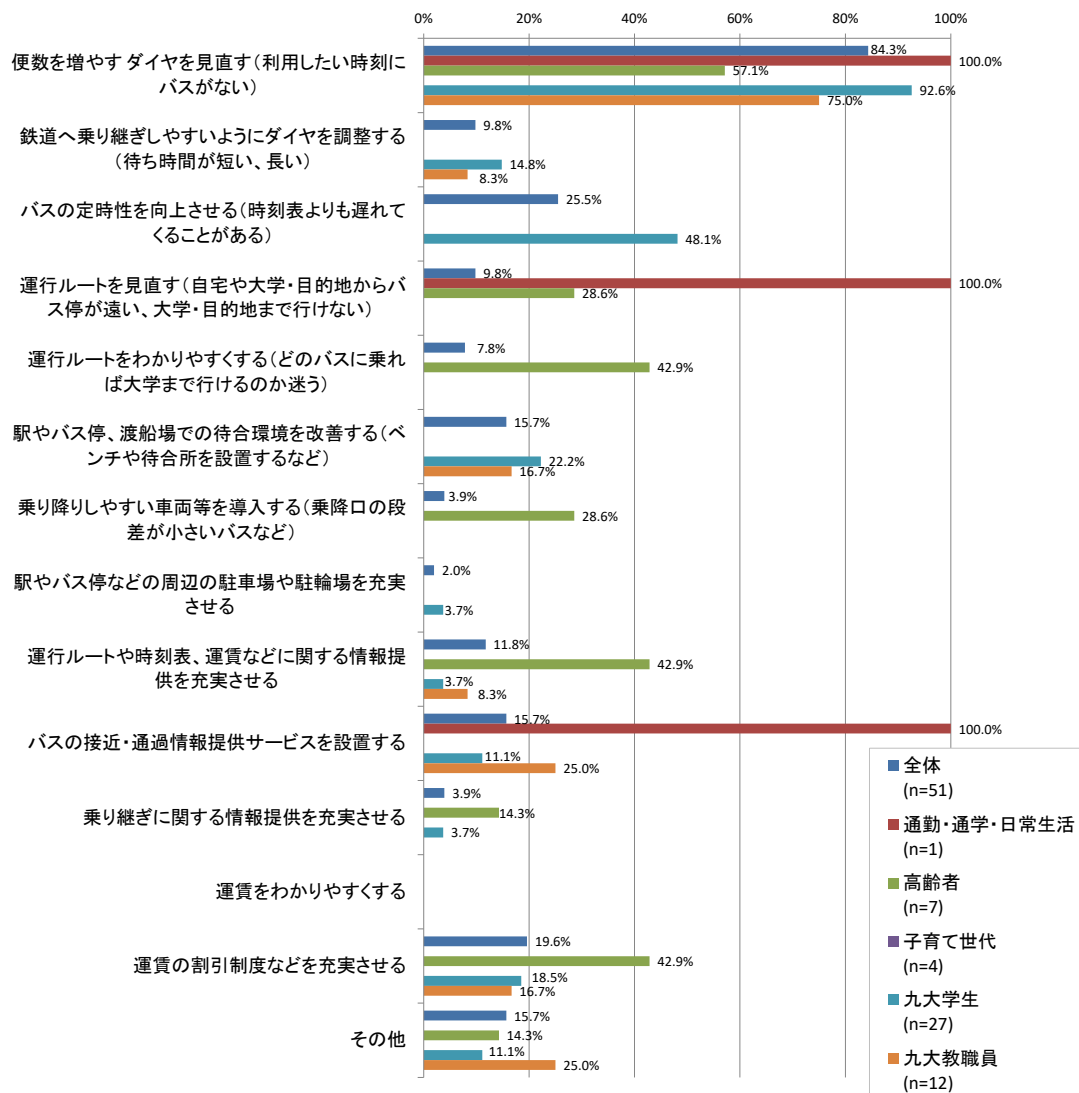
▲ 路線バス利用者が特に改善が必要だと感じること（複数回答）

◆コミュニティバス利用者

○コミュニティバス利用者の不満・要望をみると、「便数を増やすダイヤを見直す」の回答が最も多くなっています。

○高齢者については「運行ルートの分かりやすさ」「情報提供」「運賃」への不満・要望が多くなっています。

○九大学生については「バスの定時性向上」への要望が多くなっています。



▲ コミュニティバス利用者が特に改善が必要だと感じること（複数回答）

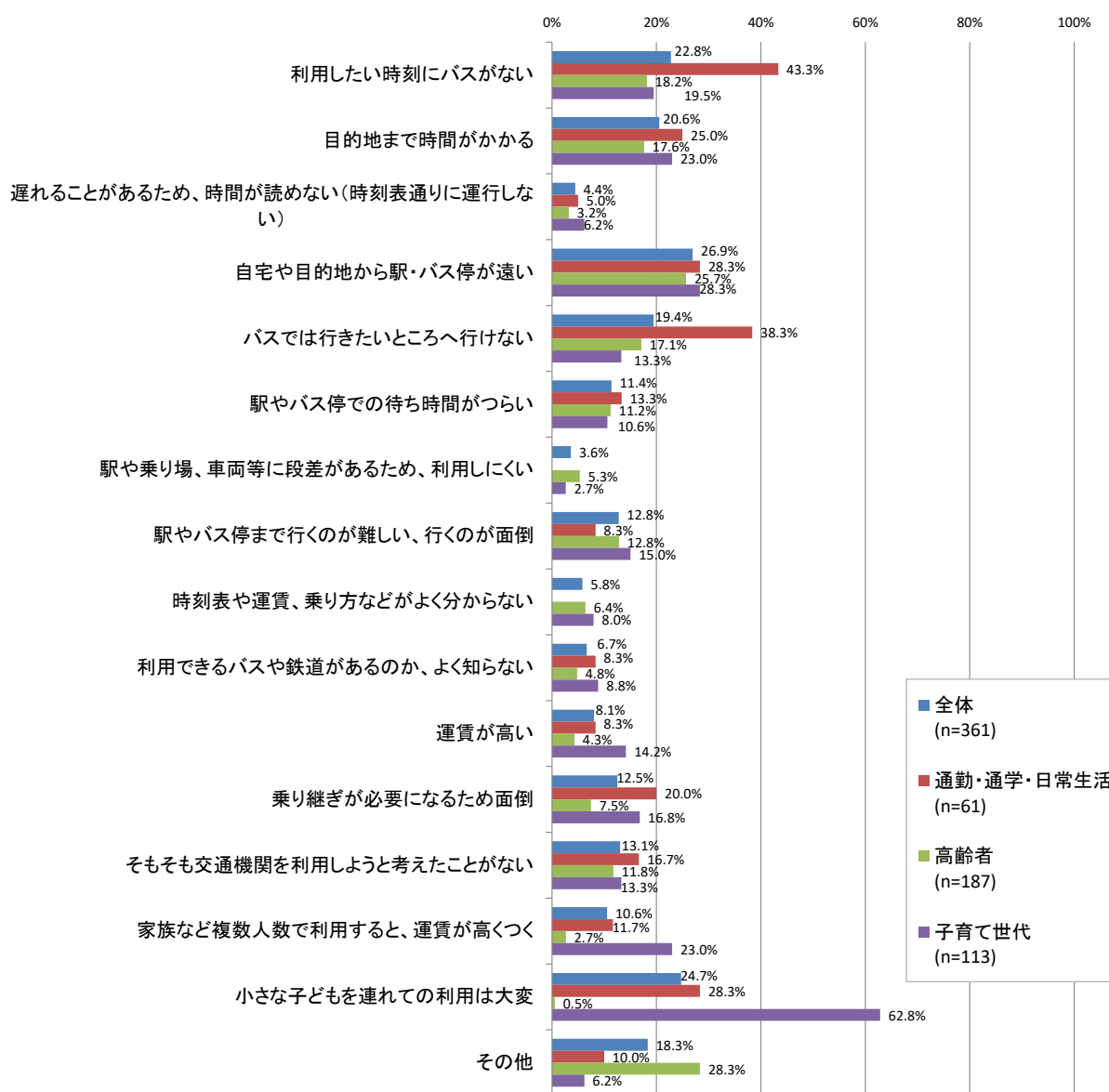
【公共交通に対する改善要望からの課題】

- ・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。

③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4割以上と集中しています。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」の回答が多くなっています。

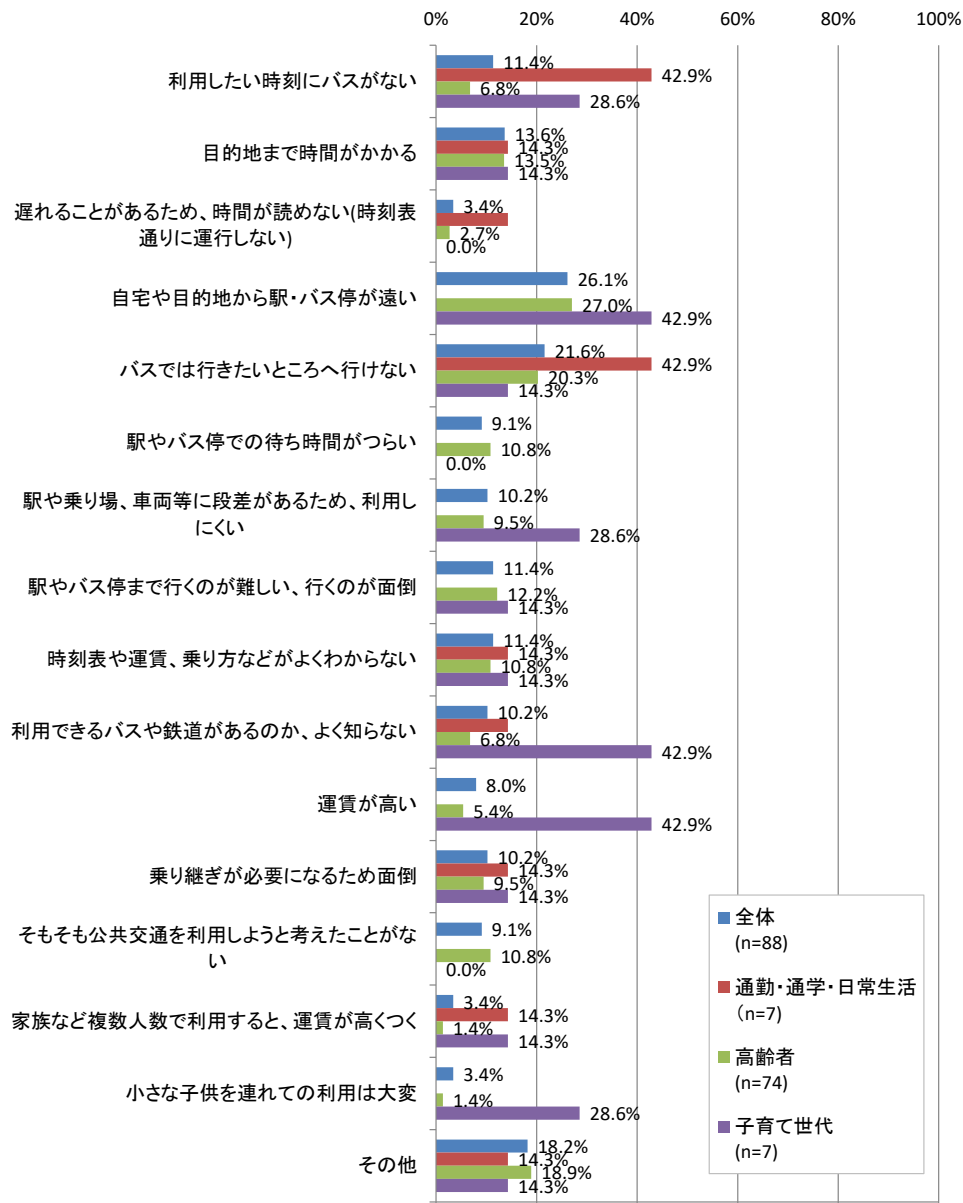
○子育て世代アンケートでは、「小さな子どもを連れての利用は大変」の回答が6割と集中しています。その他、「自宅や目的地から駅・バス停が遠い」の回答が多くなっています。



▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答）

◆自由に自家用車を運転できない方

○自由に自家用車を運転できない方に絞ってみてみると、全体では、「自宅や目的地から駅・バス停が遠い」の理由が最も多くなり、次いで、「バスでは行きたいところへ行けない」の回答が多くなっています。



▲ 自由に自家用車を運転できない方における公共交通を利用しない理由（複数回答）

【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 of 都合で利用できない市民が存在します。
- ・自由に自家用車を運転できない方に絞ってみると、「駅やバス停が遠い」の回答も多くっており、自宅から駅・バス停へのアクセスしやすさの課題が挙げられます。

6. 糸島市における公共交通の問題点・課題

6-1 糸島市における公共交通の問題点・課題

前章までの地域特性や公共交通の現状の整理、将来のまちづくりの方向性の整理、各種調査結果からの市民等の移動ニーズなどを踏まえ、糸島市の目指す将来像の実現に向けて公共交通が役割を果たすための課題を次のように整理しました。

将来像の実現に向けた公共交通の役割

- 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
 - 通勤・通学等の移動を支える
 - 高齢者など車を運転しない人の買い物、通院、交流などの生活移動を支える
- 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
 - 市域内外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・通勤やその他の活動、大学への来訪者の円滑な移動を支える
- 豊かな自然など糸島の魅力を生かした観光交流を支える
 - JR 筑前前原駅等から市内の観光資源への公共交通を確保し観光交流を支える

糸島市における公共交通の課題

課題1 通勤・通学移動の利便性の向上

- JR 筑肥線の利便性の向上
- JR 筑肥線の各駅へのアクセスの利便性の向上
- 高速バス「いと・しま号」の利用促進

課題2 高齢者などの交通弱者の生活移動の確保

- 利用しやすい公共交通サービスの提供
- 分かりやすい公共交通サービスの提供
- 交通不便地域の縮減
- 高齢者の交通事故防止の観点からの公共交通の利用促進

課題3 九州大学伊都キャンパスへのアクセスの充実

課題4 観光交流を支える公共交通の確保

課題5 公共交通の持続可能性の確保

課題1 通勤・通学移動の利便性の向上

本市の就業者の約 5 割が市外へ通勤しており、また通学者の約 7 割が市外へ通学しています。通勤・通学先のほとんどが福岡市となっています。今後、全国的に人口減少が見込まれる中で人口をできるだけ維持していくためには通勤・通学の利便性を確保・向上することが重要となります。

●JR 筑肥線の利便性の向上

【現状・ニーズ】

JR 筑肥線は本市の公共交通の基幹軸として、市内外を結ぶ重要な役割を担っており、公共交通利用者の約 8 割が最もよく利用する交通手段としてあげています（WEB アンケート調査）。

【課題】

JR 筑肥線は筑前前原駅以西は単線路線であり、日中の運行本数も筑前前原駅以东はおよそ 15 分間隔の運行ですが、以西はおよそ 30 分間隔となっています。筑前前原駅以西の輸送力の強化が望まれています。

●JR 筑肥線の各駅へのアクセスの利便性の向上

【現状・ニーズ】

JR 筑肥線は中心部市街地を走っており、市内に 9 つの駅があることから、鉄道利用者のほとんどが徒歩で駅へアクセスしています。しかし、自動車（自分で運転）でのアクセスや自転車・バイクでのアクセスもそれぞれ約 1 割を占めています（WEB アンケート調査）。

【課題】

路線バスやコミュニティバスでも駅へのアクセスの利便性を向上させる（課題 2 で記載）とともに、自動車や自転車・バイクで駅に行き、そこから鉄道を利用する場合の利便性を高めるために駅周辺の駐車場・駐輪場を整備することも必要です。

●高速バス「いと・しま号」の利用促進

【現状・ニーズ】

高速バス「いと・しま」号は本市内と福岡市の天神・博多駅を結んでおり、平日では、天神・博多方面 45 便、前原・志摩方面 41 便運行されています。公共交通利用者の約 2 割が最もよく利用する交通手段としてあげています（WEB アンケート調査）。

【課題】

今後、高速バス「いと・しま」号を利用しやすくし、市域外への移動の利便性を高めていく必要があります。

課題2 高齢者などの交通弱者の生活移動の確保

高齢者アンケート調査の結果では、高齢者の4割は運転免許を持っておらず、また運転免許を持っている人の約1割が近い将来免許を返納するつもりであるとしており、高齢者にとって公共交通は生活のために不可欠な役割を担っています。

高齢者の外出目的は約7割（無回答を除く）が買い物、通院で、その目的地の約8割が市内であり、市域内の移動を担う路線バスやコミュニティバスの役割が重要です。

また、各年齢層から回答が得られているWEBアンケート調査の結果では、運転免許がない、使える自動車がないなど自家用車を使えない人は約2割います。

●利用しやすい公共交通サービスの提供

【現状・ニーズ】

高齢者で買い物、通院等の移動に公共交通を利用している人の最もよく利用する交通手段は、鉄道76%、路線バス27%、高速バス「いと・しま号」20%、コミュニティバス16%で、主として市内移動を担う路線バスやコミュニティバスもよく利用されています。

注）高速バス「いと・しま号」は市域内のバス停で乗降が可能で市域内移動にも利用されています。

高齢者から改善点としてあげられた事項の上位5つのうち4つが利用しやすさに関するもので、便数の増加・ダイヤ見直し（30%）、バス停等の待合環境の改善（18%）、運賃の割引制度の充実（18%）、運行ルートの見直し（自宅に近く、行きたい目的地に行ける）（16%）となっています。

また、子育て世帯から改善点としてあげられた事項の上位5つのうち3つが利用しやすさに関するもので、便数の増加・ダイヤ見直し（50%）、運賃の割引制度の充実（30%）、バス停等の待合環境の改善（16%）となっています。

【課題】

このような利用者のニーズに対応して、公共交通の持続可能性に配慮しつつ、運行の効率化とあわせて便数の増加・ダイヤ見直しを図っていくことが必要です。また、高齢者の買い物先や通院先の施設が多く立地している鉄道沿線の中心市街地の回遊性を高め、商業施設や医療施設などにアクセスしやすくすることも求められます。

乗り継ぎ拠点等主要なバス停における上屋・ベンチの設置などの待合環境の改善を図ることも重要です。コミュニティバス等の乗り継ぎにあたっては、乗り継いだ場合の運賃が過大にならないように運賃割引制度の充実を検討していく必要があります。

●分かりやすい公共交通サービスの提供

【現状・ニーズ】

市域内移動を路線バスとともに中心的に担っているコミュニティバスは、路線の重複や複数のルートの路線があるなど、利用者にとって分かりにくくなっています。

高齢者からは改善点として、運行ルートを分かりやすくする（どのバスに乗れば目的地まで行けるか迷う）が4番目（16%）にあげられています。また、運行ルートや時刻表などに関する情報提供の充実（13%）も求められています。

また、子育て世帯からは改善点として、運行ルートを分かりやすくするが2番目（30%）、運行ルートや時刻表などに関する情報提供の充実が4番目（27%）があげられています。

【課題】

「どのバスに乗ればどこに行けるのか」が分かりやすいコミュニティバスのネットワークにしていこうと、それとあわせて運行ルートや時刻表などに関する情報提供を行っていくことが必要です。

●交通不便地域の縮減

【現状・ニーズ】

一定密度（500mメッシュで 30 人（1.2 人/ha）以上で人が居住している地域は、ほとんどがバス停から 500m 圏に含まれていますが、市域の北部や東部の一部に公共交通網ではカバーしきれない集落（交通不便地域）があります。

【課題】

地域の移動需要に的確に対応できる交通手段を地域住民等と連携して検討し、交通不便地域の縮減を図っていく必要があります。

●高齢者の交通事故防止の観点からの公共交通の利用促進

【現状・ニーズ】

高齢者で自家用車の運転が不安と思っている人は、現在は 1 割弱ですが、将来は 6 割以上（無回答を除く）にのぼります。また、また運転免許を持っている人の約 1 割が近い将来免許を返納するつもりであるとしています（高齢者アンケート調査結果）。

また、高齢者の交通事故の増加を背景に 75 歳以上の高齢者には運転免許更新に際して認知機能検査と高齢者講習が義務づけられてきましたが、道路交通法の改正により平成 29 年 3 月からは更新時以外でも一定の違反行為があった場合には臨時認知機能検査が必要になるなど、高齢者の交通事故防止対策が強化されています。

【課題】

このようなことを受けて、高齢者にとって分かりやすく利用しやすい公共交通を実現するとともに、自家用車を運転できるうちに、車中心から公共交通をうまく使う生活スタイルへ転換する意識の醸成が必要になります。

さらに交通事故防止の観点から、高齢者の運転免許自主返納を促進する方策を検討していく必要があります。

課題3 九州大学伊都キャンパスへのアクセスの充実

【現状・ニーズ】

本市においては、九州大学（伊都キャンパス）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が成長戦略に掲げられています。

伊都キャンパスへの移転は、平成 17 年度に始まり、平成 23 年度末（第Ⅱステージ）では学生・教職員数は約 10,800 人となっています。現在は最終の第 3 ステージにあり、平成 30 年度の移転完了時には学生・教職員数は約 18,700 人となる予定です。

これまでも大学移転の進捗に合わせて、周船寺駅～産の宮～九州大学路線の新設、増便、大学におけるバス停の新設、車両購入や大型化などの取組みを進めてきています。また、IC カードの導入に合わせて大学と連携して学生・教職員の運賃割引も実施しています。

九州大学の学生・教職員の通学・通勤で一番利用する移動手段は、コミュニティバスは学生 37%、教職員 20%、路線バスは学生 10%、教職員 6%となっており、学生・教職員の通学・通勤手段として公共交通は大きな役割を担っています。学生については自転車、バイク・原付、徒歩を除くと、ほとんどがコミュニティバス、路線バスを利用しています。（九州大学大学生・教職員アンケート調査結果）

学生・教職員からは改善点として、便数の増加・ダイヤの見直しが多く（学生 76%、教職員 50%）求められています。次いで、学生からはバスの定時性の向上（30%）があげられています。

【課題】

平成 30 年度末の九州大学の移転完了に向けて、大幅に増加が見込まれる学生・教職員の大学へのアクセスを支えるために、増便や大型車両の導入等による輸送力の強化を図る必要があります、車両の大型化による定時性の向上についても検討を行う必要があります。

また、運行ルートも JR 筑肥線各駅と大学とを効率的に結ぶことを主眼に、市内居住の大学生の大学へのアクセスにも配慮して、現在のルートを検証し、必要な見直しを行う必要があります。

移転の最終ステージ（第Ⅲステージ）には、附属図書館等の施設、人文社会科学系や農学系の移転が予定されており、それに伴い必要なバス停を新設する必要があります。

課題4 観光交流を支える公共交通の確保

【現状・ニーズ】

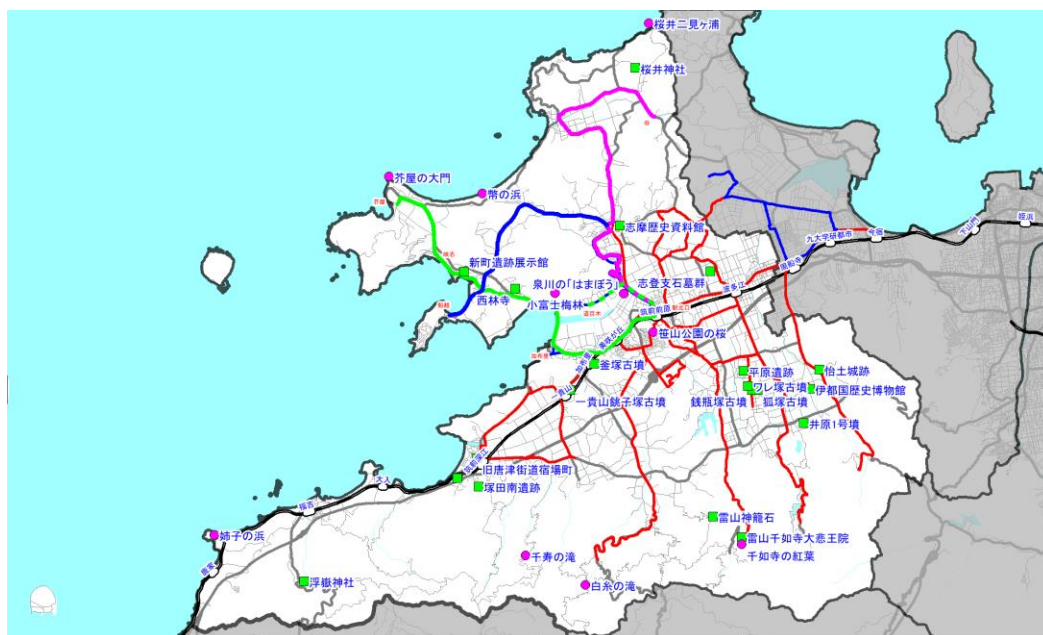
糸島市への観光入込客数は増加傾向にあり、平成 26 年には約 580 万人にのぼり、本市の活力の維持・発展に重要な役割を担っています。糸島市に来てから観光地までの移動手段は自家用車が 83%を占めており、市内バスは 0.5%にとどまっています。

【課題】

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います。

現在の観光動向は玄界灘に面した地域ではドライブを兼ねた観光が中心となっていることもあり自家用車による移動が大半を占めており、観光に特化した公共交通の充実には難しい点もありますが、既存の公共交通でもアクセスできる観光地も多いことを踏まえて、観光交流においても現在の公共交通の活用を促進していく必要があります。また、観光タクシーの活用について検討していく必要があります。

▼観光資源の立地と現在の公共交通網



課題5 公共交通の持続可能性の確保

市民生活や様々な都市活動にとって「移動」は不可欠な要素であり、自家用車を運転しない高齢者などの交通弱者の生活移動や福岡都心部への移動など自家用車の利用が適さない移動においては公共交通が重要な役割を果たしています。また、高齢化の進展に伴い身体上の不安等から自動車を運転できなくなる人が増え、公共交通の必要性は一層高まります。

しかし、糸島市における公共交通は、JR、高速バスいと・しま号を除き、路線バス、コミュニティバス、渡船で赤字運行が続いており、国や県、糸島市が赤字を補てんして運行している状況にあります。人口減少・高齢化の進展に伴い行財政もますます厳しくなってきたおり、赤字運行が続けばサービスを縮小せざるを得ない状況になることも想定されます。

そのような状況に陥らないように、より効率的な運行や利用促進を図っていくことが必要です。

ここでは、赤字補てんを行っている路線バス、コミュニティバス、自主運行バス、渡船（姫島航路）について、持続可能性の確保の観点から、その問題・課題を整理しています。

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・課題について整理します。

運行状況

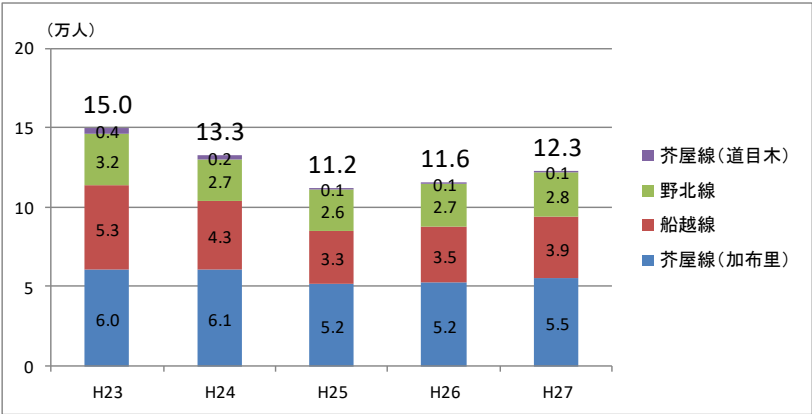
○芥屋線（加布里経由）、船越線、野北線は平日 7 本～10 本の運行を確保していますが、芥屋線（道目木経由）は、平日のみ上下 1 本ずつの運行に留まっています。

▼ 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

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りますが、芥屋線（道目木経由）は通学対応の路線であり、児童数の減少に伴い利用者数は年間 1,000 人程度で推移しています。



▲ 路線バスの利用者数の推移

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 1,460 万円の財政支出を行っています。
○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おらず、糸島市から約 120 万円の財政支出を行っています。

▼ 路線バスの運営状況：平成 27 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

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ます。便によっては利用が僅かとなっている区間もあります。
- ・現状では国や県の補助金を充当して運行を継続していますが、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ります。

【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
- ・適正な運賃体系の検討

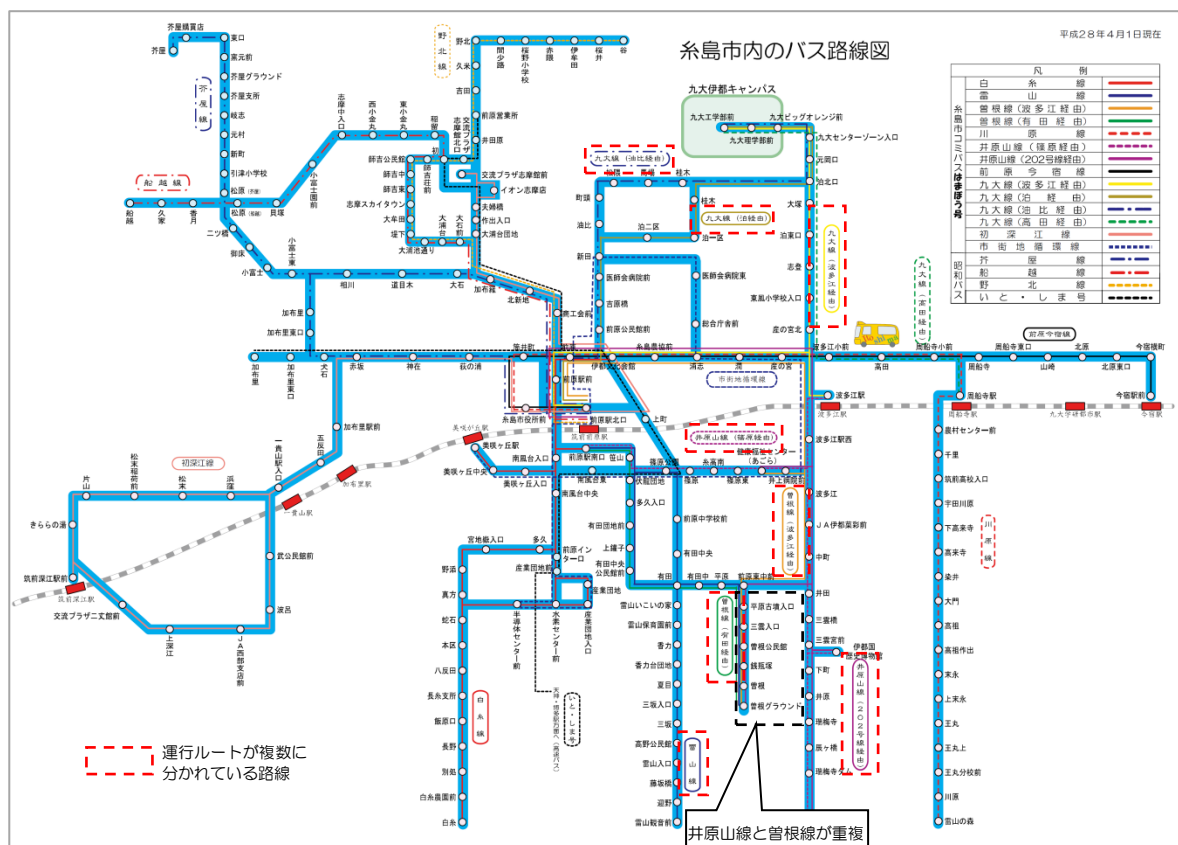
②コミュニティバスに関する問題点・課題

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
されていますが、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ります。
- また、九大線（高田経由）や井原
山線（篠原経由）では、土曜・休日
は運行されていません。
- 井原山線や曾根線など、運行ルー
トが複数に分かれている路線があ
る一方、重複している路線もあり、
利用者にとって、分かりづらくなっ
ています。

▼ 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、あごら経由）	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



◆高齢者アンケートで寄せられた意見

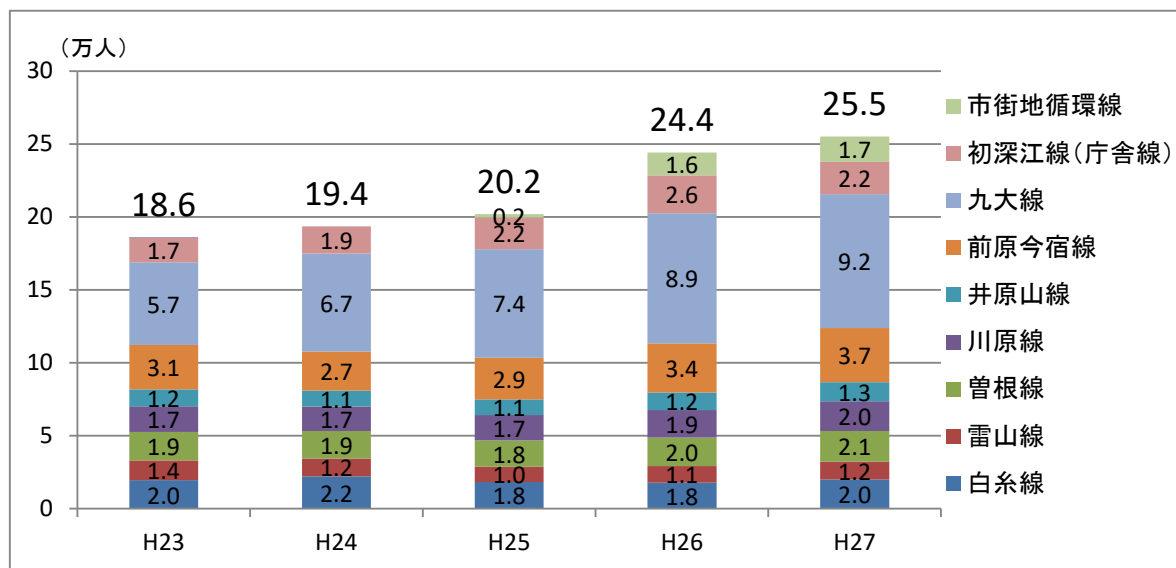
- ・コミュニティバスを利用したい時があるが、ルートが良くわからない。
- ・バスに乗りたけれど、どこから乗ってどこまで行くのかがわからない。
- ・バス停に運行ルートのマップを表示して欲しい。どこをどう通って行くのかが不明で不安。

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 千人増加しています。

○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 千人増加しています。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 千人増加しています。

○一方、利用者が一人もないバス停があり、運行の効率化が必要となっています。



▲ コミュニティバスの利用者数の推移

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ます。

○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%を下回っています。

▼ コミュニティバスの運営状況：平成 27 年度

	年間利用者 数(人)	運送収入 (円)	営業費用 (円)	営業損益 (円)	国庫補助額 (円)	市補助額 (円)	キロ当たり損益 (円/km)	収支率	一人当たりの市財政 負担額(円/人)
白糸線	16,415	2,766,936	8,004,827	-5,237,891	1,565,000	3,672,891	-84.4	35%	224
雷山線	11,970	2,314,991	8,501,016	-6,186,025	1,848,000	4,338,025	-93.8	27%	362
曾根線波多江経由	7,264	1,006,542	2,719,348	-1,712,806	512,000	1,200,806	-81.2	37%	165
曾根線有田経由	12,990	1,494,160	3,691,961	-2,197,801	657,000	1,540,801	-76.8	40%	119
井原山線	12,642	2,475,164	8,502,720	-6,027,556	1,801,000	4,226,556	-91.4	29%	334
川原線	19,593	3,495,859	8,666,272	-5,170,413	1,545,000	3,625,413	-76.9	40%	185
前原今宿線	36,146	5,946,439	13,221,209	-7,274,770	2,174,000	5,100,770	-70.9	45%	141
九大線波多江経由	55,164	8,754,008	10,177,699	-1,423,691	425,000	998,691	-18.0	86%	18
九大線泊・油比経由	6,690	2,575,875	3,840,440	-1,264,565	378,000	886,565	-42.5	67%	133
初深江線	24,360	2,650,695	7,039,916	-4,389,221	1,311,000	3,078,221	-79.5	38%	126
市街地循環線	17,177	3,654,041	15,700,415	-12,046,374	3,470,000	8,576,374	-98.9	23%	499
高田線	26,453	3,797,204	4,842,999	-1,045,795		1,045,795	-27.8	78%	40
計	246,864	40,931,914	94,908,822	-53,976,908	15,815,000	38,161,908	-73.3	43%	155

問題点と課題

【問題点】

- ・井原山線や曾根線など、運行ルートが複数に分かれている路線がある一方、重複している区間もあり、利用者にとって、分かりづらくなっています。
- ・利用者数は増加しているが、一人も利用しないバス停もあり、効率化が必要です。
- ・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ます。便によっては利用が僅かとなっている区間もあります。
- ・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、収支率も低くなっています。
- ・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くなっています。

【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（バスマップ・時刻表の配布 等）
- ・適正な運賃体系の検討

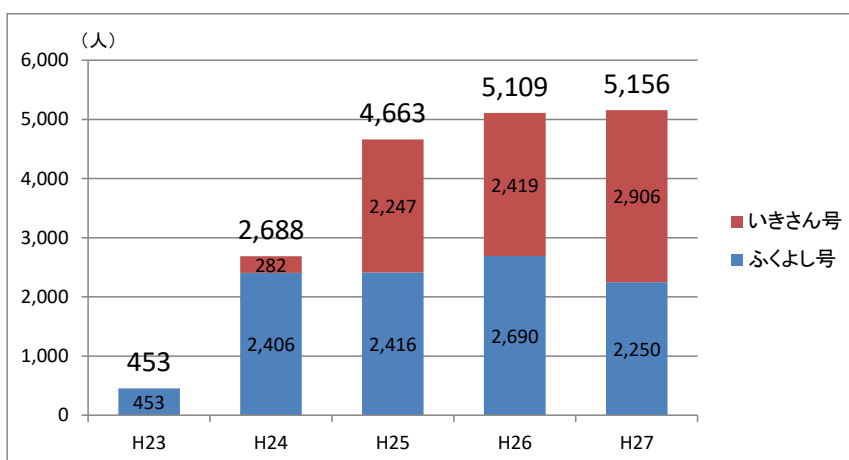
③自主運行バス

運行状況

- 福吉校区、一貴山校区ともに、3ルートをそれぞれ週1日2往復運行しています。
- 運転手は校区内のボランティアにより運行されており、福吉校区では12人が、一貴山校区では34人がボランティア運転手として登録しています。

利用状況

- 自主運行バスの平成27年度の利用者数は5,156人であり、年々増加しています。
- 校区別にみると、福吉校区（ふくよし号）は、年々増加傾向でしたが、平成27年度の利用者数は2,250人であり、前年度に比べ440人減少しています。
- 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人増加しています。



出典：糸島市資料

※集計期間：各年4月1日～翌年3月31日

▲ 自主運行バスの利用状況

問題点と課題

【問題点】

- ・運行開始後、一定の利用はあるものの、地区によっては週に1日しか運行しないため、利用者の外出移動に制約があります。
- ・ボランティア運転手も高齢者が中心であり、今後、運転能力の低下による交通事故の危険性の増加や、退職による運転手不足等が懸念されます。

【今後の検討課題】

- ・公共交通不便地域における自主運行バスの展開
- ・ボランティア運転手の確保

④姫島航路

運行状況

○市営渡船ひめしまは、糸島市が運航する岐志と姫島を結ぶ航路で、1日4往復、毎日運航しています。

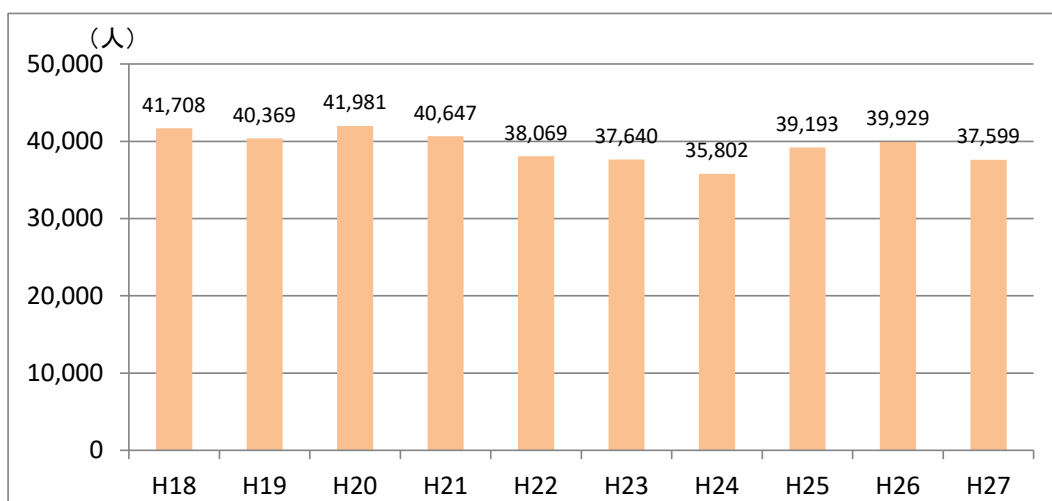
○岐志では昭和バス「芥屋線」に接続しています。

○平成28年3月より新船が就航しており、バリアフリー対応等、快適性が向上しています。

利用状況

○市営渡船ひめしまの平成27年度の利用者数は37,599人であり、10年間で約4,000人減少しています。

○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。



出典：糸島市資料

※集計期間：各年4月1日～翌年3月31日

▲ 市営渡船の利用状況

運営状況

○姫島航路の平成27年度の損益は、収入約1800万円に対し、費用が約6000万円と、約4200万円の損失が生じています。

問題点と課題

【問題点】

- ・姫島の過疎化の進展により、今後さらに姫島航路の利用客数が減少すると予想され、損失額の増大が危惧されます。

【今後の検討課題】

- ・観光利用による利用客数の増加

7. 計画の基本方針及び目標

7-1 糸島市における公共交通のあり方(目指す将来像)と基本方針

(1)糸島市が目指す将来像

人も元気 まちも元気 新鮮都市 いとしま
～糸島市版拠点連携型都市「都市と農山漁村が共存・持続するまち」～

- 第1次糸島市長期総合計画基本構想では、将来都市像として「人も元気 まちも元気 新鮮都市 いとしま」を掲げ、高齢社会において人々が快適かつ安全・安心に暮らすことができ、また、九州大学の「知」の活用と豊かな自然など糸島の魅力を生かした活力あるまちの実現を目指している。
- 都市構造については、第1次糸島市都市計画マスタープランにおいて、糸島市版拠点連携型都市「都市と農山漁村が共存・持続するまち」の実現を目指している。
 - ・拠点間が効率的に結ばれ一体性の高い市域の創出
 - ・知の拠点である九州大学との連携
 - ・高齢社会に対応した自動車に過度に依存しない環境の実現



(2)地域公共交通の役割

拠点が連携・役割分担する一体性の高い市域を創出し、
安全・安心な暮らしと「知」の拠点である九州大学との連携を
支える役割を公共交通は担う

- 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
 - 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定住基盤を整える
 - 高齢社会の進展に伴い重要性が一層高まる、高齢者や学生など車を運転しない、車を持たない人の市域内外の買い物、通院、交流などの生活移動を支える
- 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
 - 広域交通軸である JR 筑肥線の各駅や市内各地区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・通勤やその他の活動、大学への来訪者の円滑な移動を支える
 - 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により、大学関係者の移住・定住環境を整える
- 豊かな自然など糸島の魅力を生かした観光交流を支える
 - 行楽シーズンの車の渋滞の問題への対応も踏まえ、JR 筑肥線の筑前前原駅等から市内の観光資源への公共交通を確保し観光交流を支える

(3)地域公共交通の役割発揮に向けた方向性

糸島市の将来像の実現に向けて地域公共交通が果たすべき役割発揮に向けた取組みの方向性（方策）は以下のとおりです。

拠点が連携・役割分担する一体性の高い市域を創出し、
安全・安心な暮らしと「知」の拠点である九州大学との連携を支える公共交通

【取組みのポイント】

分かりやすく、利用しやすい 公共交通ネットワークの形成

- 行きたいところへ、どの路線を使えば良いかすぐ分かる
- 目的地へ迂回なく短時間で行くことができる
- 公共交通でもそんなに不便なく行けると思ってもらえる

快適で安全・安心な暮らしを支え、分かりやすく利用しやすい公共交通体系の構築

九州大学の活動を支え、まちづくりとの連携が図られやすい公共交通体系の構築

観光交流を支える公共交通体系の構築

地域全体で連携・協働しながら支える持続可能な公共交通体系の構築

快適で安全・安心な暮らしを支え、分かりやすく利用しやすい公共交通体系の構築

市民の通勤・通学、買い物、通院、交流など、公共交通による生活移動については、主として市域外へは JR 筑肥線と路線バス・コミュニティバス、市域内は路線バス・コミュニティバス、渡船が担っています。

- JR 筑肥線は、本市の公共交通の基幹軸として広域移動の中核を担っており、その機能の充実を図るとともに、駅周辺施設の整備等により鉄道利用の利便性を高めていきます。
- 路線バス・コミュニティバスは、居住地と JR 筑肥線の各駅や市中心部（鉄道沿線）を結び、JR と接続した市域外への移動と、駅周辺に多く立地する店舗、医療施設、公共施設等への移動とを担っていることを踏まえ、分かりやすく、利便性と効率性のバランスのとれたルート・ダイヤへの見直しを行います。
 - ・現在のコミュニティバスは、路線間の重複が多く、便ごとにルートが異なるなど非常に分かりにくいいため、分かりやすく利用しやすい運行ルート・ダイヤとします。
 - ・JR 筑肥線新駅を活用したネットワークを形成します。
- 市中心部の JR 筑肥線沿線や国道 202 号沿いには、店舗、医療施設などが多く立地しており、これらをより利用しやすくしていく必要があります。このため、中心部を循環する市街地循環線の役割を明確にし、多様な施設にアクセスしやすいルート・ダイヤとするとともに、他の公共交通からの乗継利便性を高めていきます。
- 市営渡船については、新船が導入され、円滑な乗継ダイヤも設定されていることから、観光交流等の利用者の増加を促進し、その維持を図ります。

九州大学の活動を支え、まちづくりとの連携が図られやすい公共交通体系の構築

- 平成30年度予定の九州大学伊都キャンパスへの移転完了に伴い、学生・教職員数はさらに増加することとなっており、移転の進捗に合わせてJR筑肥線各駅から大学への輸送力の強化と利便性の向上を図ります。
- その際、市内居住の学生・教職員の利便性にも配慮して行います。
- 市内外から大学への公共交通でのアクセスはJR筑肥線とコミュニティバスが担っており、特に学生から要望の多い便数・ダイヤ改正や定時性の確保等利便性の向上の観点を踏まえて、コミュニティバスのルート、便数・ダイヤの見直しを行います。

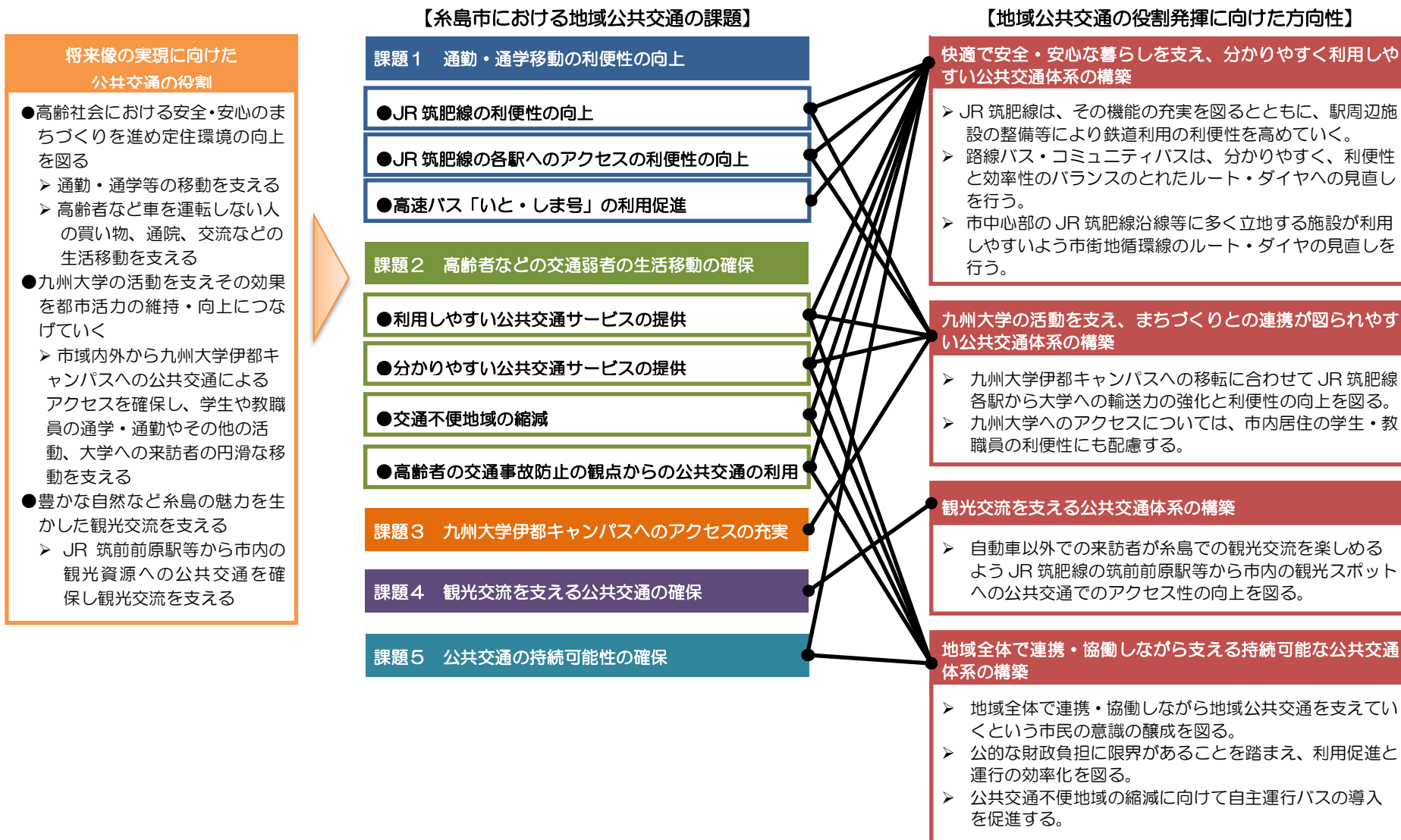
観光交流を支える公共交通体系の構築

- 本市への観光入込客数は580万人（平成26年）であり、増加傾向が続いています。鉄道駅から海・陸の観光スポットへの公共交通の利便性は低く、多くが自動車利用となっています。
- 自動車以外での来訪者が糸島での観光交流を楽しめるようJR筑肥線筑前前原駅等から観光スポットへの公共交通でのアクセス性の向上を図ります。

地域全体で連携・協働しながら支える持続可能な公共交通体系の構築

- 地域全体で連携・協働しながら地域公共交通を支えていくことが重要であり、高齢社会における地域公共交通の必要性など市民の意識の醸成を図ります。
- 公的な財政負担に限界があることを踏まえ、利用促進と運行の効率化を図り、利用促進のための情報提供を充実します。
- 公共交通不便地域の縮減に向けて、地域が主体となった自主運行バスの導入を促進します。

■ 糸島市における公共交通の課題と地域公共交通の役割発揮に向けた方向性の関係整理

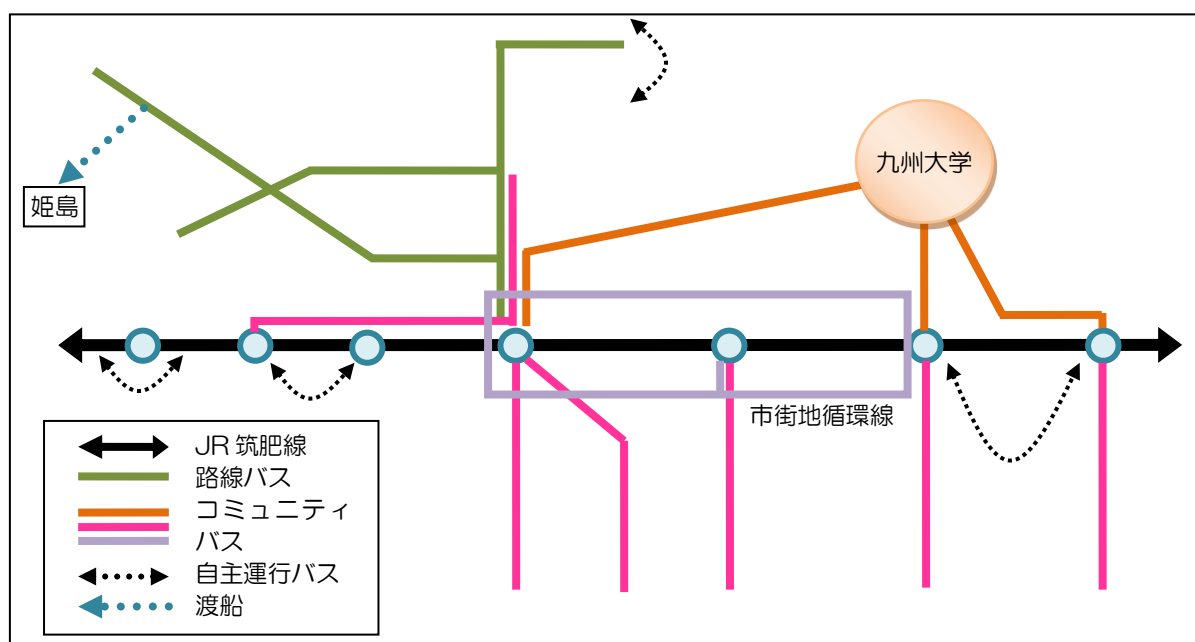


7-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) 公共交通ネットワーク形成の考え方

- 市域を東西に貫く JR 筑肥線を本市における公共交通の基幹軸として位置づけ、JR 筑肥線を軸に公共交通ネットワークを形成します。
 - JR 筑肥線は市域外への移動の役割を担うとともに、市内に新駅を含めると 10 の駅があることから、市域内での移動の役割も担います。
- 通勤・通学を中心に本市と福岡市の天神・博多駅を結ぶ高速バス「いと・しま号」は、JR 筑肥線を補完し、市域外への広域移動の役割を担います。
- 路線バス・コミュニティバスは、次の 3 つの役割を担い、それぞれの役割発揮に向けて効率的で利便性の高いネットワークを形成します。
 - 市中心部の JR 筑肥線の各駅と九州大学伊都キャンパスを結び、鉄道と一体となった利便性の高いネットワークを形成するとともに、路線沿いの市内居住の学生等の居住地と大学を結びます。(九大線)
 - 市内郊外から各地域に近い拠点を経由して JR 筑肥線の各駅を結び、鉄道と一体となった利便性の高いネットワークを形成するとともに、中心部を循環するコミュニティバスと乗り継ぐことにより、市中心部に立地する商業施設、医療施設、公共施設等の都市機能施設へのアクセスを確保します。(路線バス、郊外と中心部を結ぶコミュニティバス)
 - 市中心部に立地する主要駅及び商業施設、医療施設、公共施設等の都市機能施設を循環する路線を設定し、主要駅等で路線バス・他のコミュニティバスから乗り継ぐことにより、市役所、伊都文化会館、健康福祉センター「あごら」、医師会病院等の広域都市機能施設へのアクセスを確保します。(市街地循環線)
- 路線バス・コミュニティバス間の乗継拠点は、待合環境等を考慮して、主要な鉄道駅等において設定します。
- 自主運行バスはコミュニティバス運行が困難な地域における買い物支援等の移動を担います。
- 渡船は、姫島と岐志を結び路線バスと接続することにより、姫島から市域内外へのネットワークを形成します。

▼ 糸島市の公共交通ネットワークの構成イメージ



(2)各公共交通機関の位置づけ・役割

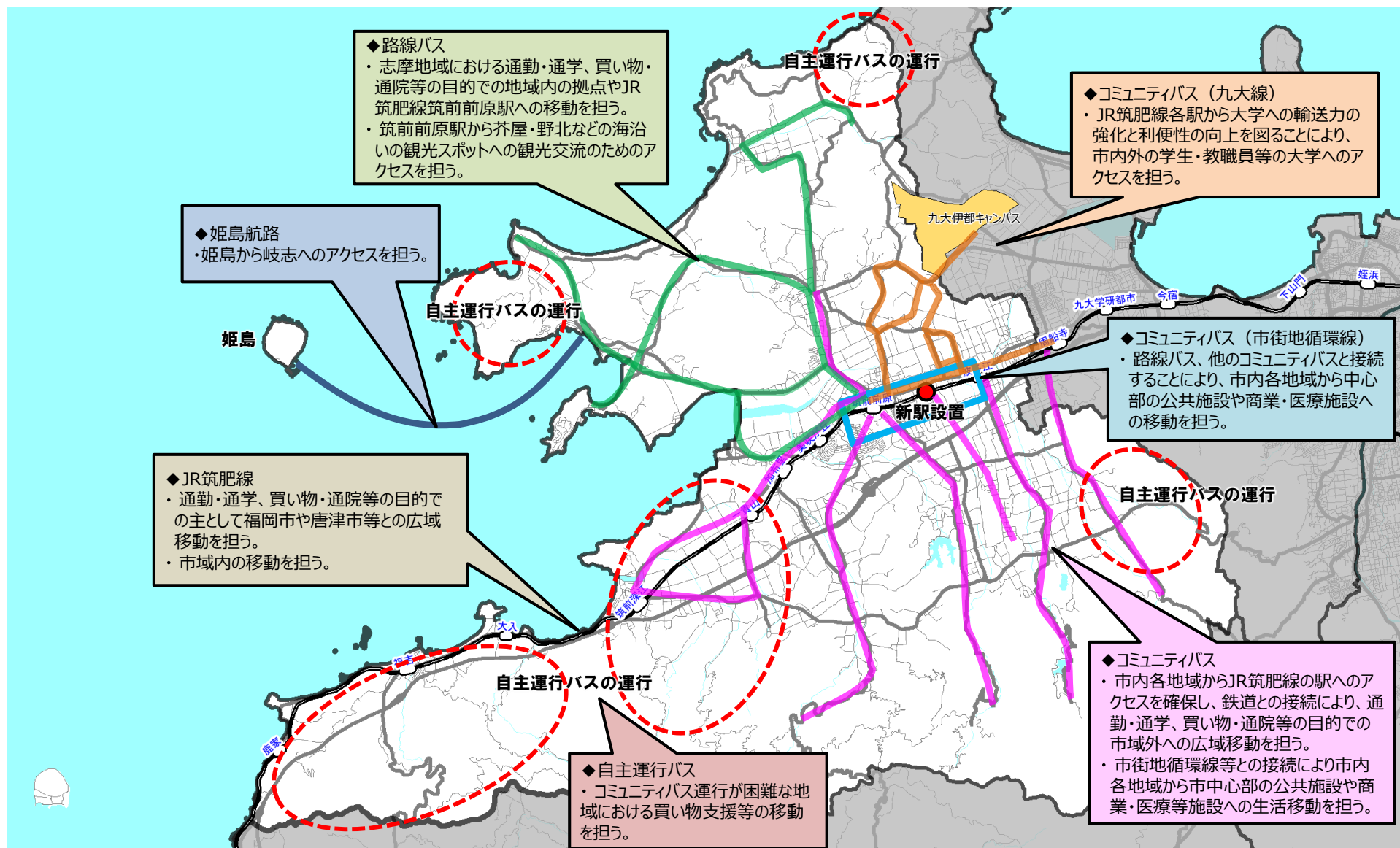
公共交通ネットワークにおける各交通機関・路線の位置づけ・役割を以下のとおり設定します。

▼ 各交通機関・路線の位置づけ・役割

交通機関	位置づけ		ネットワークにおける役割	対象路線	交通結節点
	広域交通	域内交通			
鉄道	●	○	- 通勤・通学、買い物・通院等の目的での主として福岡市や唐津市等との広域移動を担う。 - 市域内の移動を担う。	JR 筑肥線	筑前前原駅等 JR 筑肥線の各駅
高速バス	●	○	- 通勤・通学を中心に福岡市の天神・博多駅との移動を担う。 - 加布里及び志摩地域等の沿線では、市域内の生活移動を担う。	いと・しま号	初（パーク＆ライド）
路線バス	—	●	- 志摩地域における通勤・通学、買い物・通院等の目的での地域内の拠点や JR 筑肥線筑前前原駅への移動を担う。 - 筑前前原駅から芥屋・野北などの海沿いの観光スポットへの観光交流のためのアクセスを担う。	芥屋線 野北線 船越線	筑前前原駅
コミュニティバス	—	●	- 市内各地域から JR 筑肥線の駅へのアクセスを確保し、鉄道との接続により、通勤・通学、買い物・通院等の目的での市域外への広域移動を担う。 - 市街地循環線等との接続により市内各地域から市中心部の公共施設や商業・医療等施設への生活移動を担う。	白糸線 雷山線 井原山線 曾根線 川原線 初深江線 前原今宿線	筑前前原駅 筑前前原駅 波多江駅 新駅 周船寺駅 筑前前原駅ほか 筑前前原駅、今宿駅
	—	●	JR 筑肥線各駅から大学への輸送力の強化と利便性の向上を図ることにより、市内外の学生・教職員等の大学へのアクセスを担う。	九大線	筑前前原駅 波多江駅 周船寺駅
	—	●	路線バス、他のコミュニティバスと接続することにより、市内各地域から中心部の公共施設や商業・医療施設への移動を担う。	市街地循環線	筑前前原駅 新駅 波多江駅 等
自主運行バス	—	●	コミュニティバス運行が困難な地域における買い物支援等の移動を担う。	福吉校区 一貴山校区	福吉駅、鹿家駅、 大入駅、筑前深江駅 一貴山駅、筑前深江駅
タクシー	—	●	- 路線バス、コミュニティバス等では対応しきれない移動を担う。 - 路線バスでは対応しきれない観光交流のための個別の移動を担う。		
航路	—	●	姫島から岐志へのアクセスを担う。	姫島航路	芥屋線岐志バス停

注) 1. 位置づけ ●：主たる機能、○：補完的な機能

(3)糸島市における公共交通ネットワークのイメージ



7-3 計画の目標及び数値指標

これまでに示した地域公共交通の課題、地域公共交通の役割発揮に向けた方向性及び地域公共交通ネットワークイメージなどを踏まえて、8つの目標を設定し、評価する数値目標の指標を以下のように設定します。

方策1. 快適で安全・安心な暮らしを支え、分かりやすく利用しやすい公共交通体系の構築

目標1. 市域外への公共交通での移動の利便性の向上

市域外への通勤・通学者も多く、また、買い物や通院のために市域外へ外出する人も少なくありません。市域外への公共交通での移動の利便性を確保することは、定住環境の向上の観点からも重要であり、広域移動の中核を担う鉄道利用の利便性を高めていく必要があります。

- ◆鉄道利用の利便性向上の効果は乗降者数に現れると見込み、数値指標として、市域内のJR 筑肥線 1 日平均乗降者数を設定しています。

数値指標 ①

数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
市域内の JR 筑肥線 1 日平均乗降者数	人	27,200	32,000

目標2. 公共交通での市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上

郊外部から市中心部への公共交通での移動は、路線重複や便ごとに異なるルートなど分かりにくく、また、運行時間が長いという課題があります。一方で便数増などダイヤ改善の要望があります。これらの課題や要望に対応して、コミュニティバスのルート、ダイヤ等を見直し、居住地から市中心部への所要時間の短縮と便数増を図るなど、利用しやすくしていく必要があります。

- ◆市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上の効果は居住地と市中心部を結ぶコミュニティバスの利用者数に現れると見込み、数値指標として、コミュニティバス（九大線、市街地循環線を除く）の年間利用者数を設定しています。

数値指標 ②

数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
コミュニティバス（九大線、市街地循環線を除く）の年間利用者数	人	145,700	160,000

- ◆市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上の効果は居住地と市中心部を結ぶ路線バスの利用者数に現れると見込み、数値指標として、路線バス（4 路線）の年間利用者数を設定しています。

数値指標 ③

数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
路線バスの年間利用者数	人	122,900	135,000

目標 3. 市中心部内の回遊性の向上による中心部の都市機能施設へのアクセス性の向上

市中心部の JR 筑肥線及び国道 202 号沿いには公共施設、商業・医療施設などの都市機能施設が立地しており、多様な施設をより利用しやすくする必要があります。市街地循環線の役割を明確にし、その役割に沿ったルートや乗継利便に配慮したダイヤへの見直し、乗継拠点の整備、乗り継ぎしやすい運賃制度の導入検討等を行う必要があります。

- ◆市街地循環線の役割を明確にし、その役割に沿ったルートの設定、その他関連する取組みの効果は市街地を循環するコミュニティバスの利用者数に現れると見込み、数値指標として、コミュニティバス（市街地循環線）の年間利用者数を設定しています。

数値指標 ④

数値指標	単位	現況値	目標値（H33 年度）
コミュニティバス（市街地循環線）の年間利用者数	人	17,500	19,000

目標 4. 姫島島民の日常生活を支える航路の維持

姫島航路は、姫島と岐志を結んでおり、姫島島民の日常生活にとって不可欠の役割を果たしています。姫島の人口減少等により、利用者の減少が続いており、観光施策と連携し、新規需要の取り込みを推進していく必要があります。

- ◆姫島航路について、観光施策と連携した新規需要の取り込み推進の効果は姫島航路の利用者数に現れると見込み、数値指標として姫島航路の年間乗船客数を設定しています。

数値指標 ⑤

数値指標	単位	現況値	目標値（H33 年度）
姫島航路の年間乗船客数	人	37,600	39,500

方策 2. 九州大学の活動を支え、まちづくりとの連携が図られやすい公共交通体系の構築

目標 5. 公共交通での九州大学へのアクセスの利便性の向上

九州大学の移転の進捗に合わせて JR 筑肥線各駅から大学への輸送力の強化と利便性の向上を図ります。そのため、便数・ダイヤや定時性の確保等利便性の向上の観点を踏まえて、コミュニティバスのルート、便数・ダイヤの見直しや車両の大型化を図ります。

- ◆JR 筑肥線各駅から大学への輸送力の強化と利便性の向上の効果は九州大学へのアクセスを担うコミュニティバス（九大線）の利用者数に現れると見込み、数値指標としてコミュニティバス（九大線）の年間利用者数を設定しています。

数値指標 ⑥

数値指標	単位	現況値	目標値（H33 年度）
コミュニティバス（九大線）の年間利用者数	人	91,900	110,000

方策3. 観光交流を支える公共交通体系の構築

目標6. JR 筑肥線から観光スポットへアクセスできる公共交通の利用環境の向上

糸島市への観光入込客数は増加傾向が継続しており、自動車以外での来訪者が糸島での観光交流を楽しめるよう JR 筑肥線筑前前原駅等から観光スポットへの公共交通の利用環境の向上を図る必要があります。

- ◆JR 筑肥線筑前前原駅等から観光スポットへの公共交通の利用環境の向上の効果は、観光客の市内移動手段の公共交通（市内バス）の割合に現れると見込み、数値指標として糸島市観光入込客動向調査における糸島市内の移動手段の「市内バス」回答割合を設定しています。

数値指標 ⑦			
数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
糸島市観光入込客動向調査における糸島市内の移動手段の「市内バス」回答割合	%	0.5	1.0

方策4. 地域全体で連携・協働しながら支える持続可能な公共交通体系の構築

目標7. 市民の公共交通に対する理解の促進

人口減少・高齢化の一層の進展などの環境変化を踏まえると、公共交通の重要性は一層高まるものと考えられ、高齢社会における地域公共交通の必要性や持続可能性の確保などに市民の理解を高める必要があります。

- ◆高齢社会における地域公共交通の必要性など市民の理解を高める取組みの効果は、高齢者の暮らしを支える公共交通を必要だと思う人の割合に端的に現れると見込み、数値指標として高齢者の暮らしを支える公共交通を必要だと思う市民の割合を設定しています。

数値指標 ⑧			
数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
高齢者の暮らしを支える公共交通を必要だと思う市民の割合	%	87.2	92

- ◆地域公共交通に対する市民の理解を高める取組みの効果は、公共交通の持続可能性などにも理解が深まり、公共交通サービスに対する満足度にも現れると見込み、数値指標として糸島市の公共交通サービスに満足している市民の割合を設定しています。

数値指標 ⑨			
数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
糸島市の公共交通サービスに満足している市民の割合	%	27.6	38

注)「とても満足している」と「やや満足している」を合わせた割合。

目標 8. 市民による地域公共交通の運営への参画

一定の居住人口密度があるエリアについては路線バスやコミュニティバスが運行していますが、人口密度が低いエリアではコミュニティバスの運行が困難な公共交通不便地域が残されています。このような地域では地域と行政が協働で運行する形での公共交通を導入し、公共交通不便地域を縮減していく必要があります。

- ◆市民による地域公共交通の運営への参画に向けた取組みの効果は、バス利用促進協議会設置校区数に端的に現れると見込み、数値指標として設定しています。

数値指標 ⑩			
数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
バス利用促進協議会設置校区数	校区	3	6

- ◆地域との協働による公共交通不便地域の縮減に向けた取組みの効果は、自主運行バスの運行地域数に端的に現れると見込み、数値指標として設定しています。

数値指標 ⑪			
数値指標	単位	現況値	目標値(H33 年度)
自主運行バスの運行地域数	地域	2	4

8. 取り組みの方向性と施策展開

8-1 取り組みの方向性

1) 計画の目標の達成に向けた取り組みの方向性

計画の目標達成に向けて、以下のような施策を展開していきます。

■取り組みの方向性

快適で安全・安心な暮らしを支え、分かりやすく利用しやすい公共交通体系の構築

- ・JR 筑肥線は、その機能の充実を図るとともに、駅周辺施設の整備等により鉄道利用の利便性を高めていく。
- ・路線バス・コミュニティバスは、分かりやすく、利便性と効率性のバランスのとれたルート・ダイヤへの見直しを行う。
- ・市中心部のJR 筑肥線沿線等に多く立地する施設が利用しやすいよう市街地循環線のルート・ダイヤの見直しを行う。
- ・市営渡船は、観光交流等の利用者増加を促進し維持を図る。

九州大学の活動を支え、まちづくりとの連携が図られやすい公共交通体系の構築

- ・九州大学伊都キャンパスへの移転に合わせてJR 筑肥線各駅から大学への輸送力の強化と利便性の向上を図る。
- ・九州大学へのアクセスについては、市内居住の学生・教職員の利便性にも配慮する。

観光交流を支える公共交通体系の構築

- ・自動車以外での来訪者が糸島での観光交流を楽しめるようJR 筑肥線の筑前原駅等から市内の観光スポットへの公共交通でのアクセス性の向上

地域全体で連携・協働しながら支える持続可能な公共交通体系の構築

- ・地域全体で連携・協働しながら地域公共交通を支えていくという市民の意識の醸成を図る。
- ・公的な財政負担に限界があることを踏まえ、利用促進と運行の効率化を図る。
- ・公共交通不便地域の縮減に向けて自主運行バスの導入を促進する。

■目標

方策1 快適で安全・安心な暮らしを支え、分かりやすく利用しやすい公共交通体系の構築

- 目標1. 市域外への公共交通での移動の利便性の向上
- 目標2. 公共交通での市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上
- 目標3. 市中心部内の回遊性の向上による中心部の都市機能施設へのアクセス性の向上
- 目標4. 姫島島民の日常生活を支える航路の維持

方策2 九州大学の活動を支え、まちづくりとの連携が図られやすい公共交通体系の構築

- 目標5. 公共交通での九州大学へのアクセスの利便性の向上

方策3 観光交流を支える公共交通体系の構築

- 目標6. JR 筑肥線から観光スポットへアクセスできる

方策4 地域全体で連携・協働しながら支える持続可能な公共交通体系の構築

- 目標7. 市民の公共交通に対する理解の促進
- 目標8. 市民による地域公共交通の運営への参画

■目標達成に向けた施策

- 施策① JR 筑肥線の機能の充実
- 施策② JR 筑肥線の駅周辺施設の充実
- 施策③ 高速バス「いと・しま号」の利用環境の向上

- 施策① 分かりやすく利便性の高い路線バス・コミュニティバスのネットワークへの見直し
- 施策② 路線バス・コミュニティバスと鉄道との乗継環境の整備
- 施策③ バス待ち環境の整備

- 施策① 市街地循環線の役割に対応した見直し
- 施策② 市街地循環線に乗り継ぎしやすい運賃制度の導入

- 施策① 観光施策と連携した新規需要の獲得

- 施策① 大学移転に合わせたJR 筑肥線各駅から大学への輸送力の強化と利便性の向上

- 施策① 鉄道駅における観光情報とバス情報の提供
- 施策② 観光スポットへアクセスする公共交通の充

- 施策① 公共交通マップ等の作成・提供
- 施策② モビリティ・マネジメント等の展開

- 施策① バス利用促進協議会の設置によるバス利用状況のモニタリング
- 施策② 地域が主体となった自主運行バスの導入促進

8-2 目標達成に向けた施策展開

それぞれの公共交通が担う役割も踏まえ、取り組みの方向性に従って以下のような施策を展開していきます。

【目標1】

市域外への公共交通での移動の利便性の向上

【施策①】

JR 筑肥線の機能の充実

①目 的

● JR 筑肥線の新駅の設置や複線化の促進を通じて、本市の公共交通の基幹軸である鉄道の機能を充実し、その利便性を高める。

②取り組み方針及び取り組み内容

● 新駅の設置

➢ 浦志・篠原地区に新駅を設置し、鉄道の徒歩利用圏を拡大し、鉄道利用を促進するとともに、送迎車両による渋滞の緩和を図る。

● JR 筑肥線の複線化促進

➢ JR 筑肥線は筑前前原以西が単線の運行であり、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を高めるため、「筑肥線複線化電化促進期成会」の活動等を通じて国土交通省や交通事業者に対して複線化の要望を継続する。

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
新駅の設置	糸島市、交通事業者など	駅舎等整備		駅舎供用		
JR 筑肥線の複線化	糸島市、交通事業者	要望活動を実施				

【目標1】

市域外への公共交通での移動の利便性の向上

【施策②】

JR 筑肥線の駅周辺施設の充実

① 目 的

● 駅施設について、高齢者や障がい者など誰でも円滑に鉄道を利用できる環境を整えるとともに、鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場などの整備を促進することにより、鉄道を利用しやすい環境を整備する。

② 取り組み方針及び取り組み内容

● 鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場などの整備検討

➢ 鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場の整備を検討し、鉄道駅へのアクセスの利便性を高める。

● 駅施設のバリアフリー化

➢ バリアフリー化されていない駅施設について、利用者の動向を踏まえ、駅施設の改善を検討する。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場などの整備検討	糸島市、交通事業者など	方針検討・調整、優先度の高い駅から順次実施				
駅施設のバリアフリー化	糸島市、交通事業者	方針検討・調整、実施				

【目標1】

市域外への公共交通での移動の利便性の向上

【施策③】

高速バス「いと・しま号」の利用環境の向上

① 目 的

● 志摩地域においてパークアンドライドを実施することにより、福岡市への移動を担う高速バス「いと・しま号」を利用しやすくし、市域外への移動の利便性を高めるとともに、マイカー移動を抑制する。

※パークアンドライドとは、自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車（パーク）し、そこから公共交通機関（鉄道やバス等）を利用（ライド）して目的地まで移動する方法です。

② 取り組み方針及び取り組み内容

● パーク&ライドを継続実施

➢ 平成 27 年度実施の「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継続実施し、その利用促進を図る。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
パークアンドライドを継続実施	交通事業者、商業事業者、糸島市、福岡市	実施・評価検証を随時実施				

【目標2】 公共交通での市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上	【施策①】 分かりやすく利便性の高い路線バス・コミュニティバスのネットワークへの見直し
---------------------------------------	--

①目 的

- 居住地から市中心部や JR 筑肥線との接続による市域外への移動の役割を重視し、路線バス・コミュニティバスのネットワークへ見直すことにより、分かりやすく利便性の高い公共交通とする。

②取り組み方針及び取り組み内容

- コミュニティバス（九大線、市街地循環線を除く）の路線・ルートの見直し
コミュニティバス（九大線、市街地循環線を除く）は、路線間の重複や便ごとにルートが異なることなど複雑で分かりにくい体系となっている。また、迂回ルートも多く、所要時間が長くなっている便もあるなど、市中心部への速達性の課題がある。
 - このような課題に対応して、分かりやすく、居住地から市中心部への移動の利便性の高いネットワークへ見直す。
 - 雷山線、曽根線、井原山線は路線重複をなくし、雷山線は筑前前原駅、曽根線は新駅、井原山線は波多江駅とを、迂回なしに結ぶ分かりやすい路線・ルートとする。
 - 川原線は、居住地と周船寺駅及び波多江駅（乗継拠点）を結ぶルートとし、筑前前原駅までは行かず路線短縮を図る。
 - 白糸線は、白糸と筑前前原駅を結び、市街地循環線の見直しとあわせて、白糸線が半導体センターや水素センター等への通勤に対応した移動を担う。
 - コミュニティバスの各路線は、筑前前原駅、新駅及び波多江駅に設置する乗継拠点での乗継により、中心部の公共施設や商業・医療施設を利用できるようにする。
 - 1 便の運行時間の短縮により、運行の効率化を図り、増便や要望の多いバス停の新設を検討する。
 - JR 筑肥線とほぼ重複し、相当区間が市域外を走る前原今宿線の廃止を検討する。
 - 現行のバス停は基本的に維持する。
- 路線バス・コミュニティバスの運賃体系見直しの検討
 - 路線バス・コミュニティバスの利便性の向上を図りつつ、持続可能性を確保できるよう運賃体系の見直しを検討する。

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
コミュニティバス（九大線、市街地循環線を除く）の路線・ルートの見直し	糸島市、交通事業者	ネットワーク検討	実施、評価検証			
運賃体系見直しの検討	糸島市、交通事業者	検討・実施				

【目標2】公共交通での市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上

【施策②】路線バス・コミュニティバスと鉄道との乗継環境の整備

①目 的

- 円滑な乗継を実現するダイヤの見直しや公共交通の情報提供により、路線バス・コミュニティバスと鉄道との乗継環境を整備し、公共交通を利用しやすくする。

②取り組み方針及び取り組み内容

- 円滑な乗継を実現するダイヤの見直し
 - 路線バス・コミュニティバスが JR 筑肥線の駅で鉄道と円滑に乗継ができるようダイヤ調整を行う。
- 公共交通乗継マップの作成・提供
 - 鉄道、路線バス・コミュニティバス、航路の路線図や乗継情報を示した総合時刻表を作成・提供する。
- バスロケーションシステムの導入
 - スマートフォンやタブレットなどを活用して、バスの時刻表や乗継情報、バス運行のリアルタイム情報（どのバス停にいるかの接近情報）を提供するバスロケーションシステムの導入を検討する。

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
円滑な乗継を実現するダイヤの見直し	交通事業者、糸島市	検討	実施、随時見直し			
公共交通乗継マップの作成・提供	糸島市、交通事業者	検討	作成・提供			
バスロケーションシステムの導入	糸島市、交通事業者		検討	モデルシステム作成・試行		

【目標2】

公共交通での市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上

【施策③】

バス待ち環境の整備

①目 的

● バス待ち環境を整備し、バスを利用しやすくする。

②取り組み方針及び取り組み内容

● バス停の上屋やベンチの整備

➤ 主要なバス停の上屋、ベンチなどの整備を地域と協力しながら進める。

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
バス停の上屋やベンチの整備	糸島市、交通事業者 市民（地域）	随時実施				

【目標3】

市中心部内の回遊性の向上による中心部の都市機能施設へのアクセス性の向上

【施策①】

市街地循環線の役割に対応した見直し検討

① 目的

●市街地循環線のルートを見直し、市中心部内での回遊性を高め、路線バスや他のコミュニティバス路線と接続することにより、市街地中心部に立地する公共施設、商業・医療施設などの都市機能施設をより利用しやすくする。

② 取り組み方針及び取り組み内容

●市街地循環線のルート・ダイヤの見直し

➢市街地循環線を市中心部を回遊するコンパクトなルートとし、JR 筑肥線及び国道202号沿いに立地する公共施設、商業・医療施設などを結ぶ。

(市役所、伊都文化会館、健康福祉センターあごら等の公共施設、医師会病院などの医療施設、大型小売店舗などを回ることができるルートとする。)

●乗継拠点の設定・整備

➢主要駅等に設置する乗継拠点において、路線バスや他のコミュニティバスと接続することにより、市内全域から中心部の都市機能施設利用の利便性の向上を図る。

➢乗継拠点においては、バス間のダイヤ調整を行うとともに、バス待ち環境を整備する。

(筑前前原駅、新駅、波多江駅等に乗継拠点を設置する。)

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
市街地循環線のルート・ダイヤの見直し	糸島市、交通事業者	ルート・ダイヤ等検討	実施、評価検証			
乗継拠点の設定・整備	糸島市、交通事業者	乗継拠点の設定検討・調整・整備	実施、評価検証			

【目標3】

市中心部内の回遊性の向上による中心部の都市機能施設へのアクセス性の向上

【施策②】

市街地循環線に乗り継ぎしやすい運賃制度の導入

① 目的

● 乗り継ぎに伴う運賃負担を軽減し、路線バス・コミュニティバスと市街地循環線の乗継により、市中心部の公共施設や医療・商業施設を利用しやすくする。

② 取り組み方針及び取り組み内容

● 市街地循環線に乗り継ぎしやすい運賃制度の導入検討

➢ 市内の路線バス・コミュニティバスは 200 円の均一料金制となっている。市街地循環線への他のバスからの乗り継ぎがしやすいよう運賃割引制度を導入する。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
市街地循環線に乗り継ぎしやすい運賃制度の導入検討	糸島市、交通事業者	運賃制度の検討	試行実施	実施、評価検証		

【目標4】
姫島島民の日常生活を支える航路の維持

【施策①】
観光施策と連携した新規需要の獲得

① 目的

● 姫島の人口減少等に伴う航路利用者の減少に対応して、観光施策と連携して新規需要の取り込みを図ることにより、姫島島民の日常生活にとって不可欠な航路の維持を図る。

② 取り組み方針及び取り組み内容

● 観光施策と連携した航路情報の提供

- 姫島における観光振興施策の実施と連携して、渡船情報とあわせたポスター・パンフレット、ウェブサイト等多様な媒体で観光情報を提供する。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
観光施策と連携した航路情報の提供	糸島市、交通事業者、地域住民	検討・随時実施				

【目標5】

公共交通での九州大学へのアクセスの利便性の向上

【施策①】

大学移転に合わせた JR 筑肥線各駅から大学への輸送力の強化と利便性の向上

①目 的

- 平成 30 年度末の大学移転完了に向けて、コミュニティバス（九大線）の輸送力の強化と利便性の向上を図り、九州大学と連携したまちづくりを進める。

②取り組み方針及び取り組み内容

- 増便、大型車両の導入による輸送力強化
 - 平成 30 年度末の大学移転完了に伴い、学生・教職員は大幅に増加し、関係する来訪者も増加すると見込まれる。これらに対応するために、移転の進捗に合わせて増便、大型車両の導入等の輸送力の強化を図る。
- ルートの検証及びバス停の新設
 - コミュニティバス九大線は大きくは 3 つの系統（ルート）があり、その検証を実施し、必要な見直しを行う。
 - 九大線（高田経由）については、川原線（周船寺駅～波多江駅）の便数、前原今宿線を廃止した場合の影響を考慮して、必要な便数を確保する。
 - これまでも大学移転の進捗に合わせて、九大センターゾーン入口バス停、九大理学部前バス停を新設してきた。今後、新たな組織・施設の移転に伴い必要なバス停を新設する。

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
増便、大型車両の導入による輸送力強化	糸島市、交通事業者、（九州大学）	随時、輸送力強化				
ルートの検証及びバス停の新設	糸島市、交通事業者、（九州大学）	検討	バス停新設・検証評価			

【目標6】

JR 筑肥線から観光スポットへアクセスできる公共交通の利用環境の向上

【施策①】

鉄道駅における観光情報とバス情報の提供

① 目 的

● 主要な鉄道駅（観光案内所）で糸島市の観光情報と公共交通でのアクセス方法の状況を合わせて提供することにより、鉄道での来訪者が観光交流を楽しめるよう支援し、自動車以外での観光入込の拡大を図る。

② 取り組み方針及び取り組み内容

● 観光・公共交通マップの作成・提供

➢ 観光情報と公共交通情報（路線・時刻表）を一体的に記載した観光・公共交通マップとバス時刻表を作成し、筑前前原駅（観光案内所）等で提供する。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
観光・公共交通マップの作成・提供	糸島市、交通事業者 糸島市観光協会	検討・作成		提供、随時見直し		

【目標6】 JR 筑肥線から観光スポットへアクセスできる 公共交通の利用環境の向上	【施策②】 観光スポットへアクセスする公共交通の充実の 検討
---	--------------------------------------

①目 的

- JR 筑前前原駅等主要駅から、市内の観光スポットへアクセスする二次交通を充実させ、自動車以外での観光入込の拡大を図る。

②取り組み方針及び取り組み内容

- 路線バスの土日祝日の増便の検討
 - 路線バス（芥屋線、船越線、野北線）は、市北部海岸線に沿って立地する多くの観光スポットにアクセスできるが、便数が十分ではなく、観光移動に利便性が高いとはいえない。
 - これら路線バスの行楽シーズンの土日祝日の増便についての調査・検討を行い、実施の可否を判断する。
- 観光タクシーの活用
 - 観光交流のための公共交通機関として観光タクシーを位置づけ、その活用を図る。
 - タクシーで観光スポットを巡るモデルコースを、市ホームページ等で情報提供を行う。

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
路線バスの土日祝日の増便の検討	糸島市、交通事業者			調査・検討		評価判断
観光タクシーの活用	糸島市、交通事業者 糸島市観光協会	検討・調整		実施		

【目標7】

市民の公共交通に対する理解の促進

【施策①】

公共交通マップ等の作成・提供

① 目 的

●

公共交通を利用しない人は公共交通に関する情報を知らないことが多いため、まず、公共交通について知ってもらうことが重要である。また、公共交通を利用している人に対しては、より便利に利用してもらえる情報を提供することにより一層の利用促進を図ることができる。このようなことから、公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップを作成し提供する。

② 取り組み方針及び取り組み内容

●

公共交通マップの作成・提供

➢

鉄道、路線バス・コミュニティバス、航路の路線図や各交通機関のダイヤをまとめて示した総合時刻表からなる公共交通マップを作成・提供する。

➢

公共交通マップには、各公共交通機関の利用の仕方や生活でよく行く公共施設や医療・商業施設の場所も示して、外出に際して使ってもらえるマップとする。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
公共交通マップの作成・提供	糸島市、交通事業者	検討	作成・提供			

【目標7】 市民の公共交通に対する理解の促進	【施策②】 モビリティ・マネジメント等の展開
---------------------------	---------------------------

①目的

- 市民一人ひとりの生活スタイルに公共交通が定着するように、モビリティ・マネジメント（MM）等の広報・啓発活動を行う。
※モビリティ・マネジメント（MM）とは、一人ひとりのモビリティ（移動）が、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組みをいいます。

②取り組み方針及び取り組み内容

- モビリティ・マネジメントの実施
 - 自動車に過度に依存する生活スタイルを見直し、自動車を「かしこく」使っていく（公共交通も合わせて使っていく）ことを考えてもらうモビリティ・マネジメントを実施する。
 - モビリティ・マネジメントの方法は、コミュニケーション型のアンケート調査、ワークショップの開催、出前講座等による働きかけなど、様々な方法があり、対象者や地域の実情に合わせて選択する。
 - アンケート調査手法では、公共交通マップなどの情報提供とあわせて、公共交通利用を呼び掛ける啓発情報などを提供し、自動車利用の抑制と公共交通の利用を考えてもらうことにより生活スタイル（生活移動のスタイル）の見直しを働きかける。
 - 生活スタイルの転換期にある次のような対象者を中心に実施する。
 - 特に、高齢者については、高齢者による自動車事故防止の観点から、運転免許更新時における高齢者講習など様々な機会を捉えて、また、高齢者の集まりへの出前講座等も含む様々な手法で運転免許自主返納と公共交通利用の促進を優先的に働きかけるとともに、公共交通への転換促進のための支援策を検討する。

■モビリティ・マネジメントの実施イメージ

対象	対象	概 要
学校MM	生徒	○高校への進学を控える中学生を対象に、情報提供や働きかけを実施し、高校への通学等の移動のみならず、日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成する。
高齢者MM	高齢者	○高齢者を対象に、高齢者による交通事故の危険性を周知するとともに、公共交通の利用方法や情報を提供し、日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成する。 ○あわせて、自動車の運転は危険と感じる高齢者に対して、運転免許証の自主返納を働きかける。
転入者MM	転入者	○市外からの転入者を対象に、自動車利用による生活移動のスタイルが定着する前に、情報提供や働きかけを実施し、自動車に過度に依存しない生活スタイルの構築を促す。

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
モビリティ・マネジメントの実施	糸島市	実施方法等の検討		順次実施		

【目標8】

市民による地域公共交通の運営への参画

【施策①】

バス利用促進協議会の設置によるバス利用状況のモニタリング

① 目的

● 持続可能な公共交通の実現に向けては、行政・交通事業者・地域（市民）が一体となって、利用促進や改善策の検討・実施を行っていく必要がある。そのような取組みを行う体制として、バス利用促進協議会を設置し、その中でバス利用状況を把握・共有し、利用促進策や改善策を検討するモニタリングを実施することが重要である。

② 取り組み方針及び取り組み内容

● 校区別バス利用促進協議会の設置

➢ 雷山校区、長糸校区、怡土校区では設置されているが、路線バス、コミュニティバスの沿線にある他の校区においても校区別バス利用促進協議会の設置を促進する。

● バス利用促進協議会におけるバス利用状況のモニタリングの実施

➢ バス利用促進協議会において、定期的にコミュニティバスの利用状況を把握・共有し、その結果を踏まえて予め結んだ協定に基づき改善策や路線変更・運賃見直し・廃止を検討する。

➢ バス利用促進協議会のない校区においては、標準的な基準に基づき利用状況を評価し、その結果に基づく改善策等を地域に提案する。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
校区別バス利用促進協議会の設置	糸島市、交通事業者、市民（地域）	準備	協議会設置の促進			
バス利用状況のモニタリングの実施	糸島市、交通事業者、市民（地域）	準備	順次モニタリングの実施			

【目標8】

市民による地域公共交通の運営への参画

【施策②】

地域が主体となった自主運行バスの導入促進

① 目 的

- 人口密度が低く、コミュニティバスの運行が困難な地域では地域と行政が協働する形で公共交通を導入し、公共交通不便地域の縮減を図る。

② 取り組み方針及び取り組み内容

- 自主運行バスの導入促進
 - 地域コミュニティやNPOと行政の協働による運行。
 - 地域住民で合意の上、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する。市は、ルート・ダイヤの作成を支援するとともに、車両や運行コストなどを負担する。
 - 既に、福吉校区、一貴山校区で本格運行しており、他のまとまった交通不便地域においても、自主運行バスの導入を促進する。

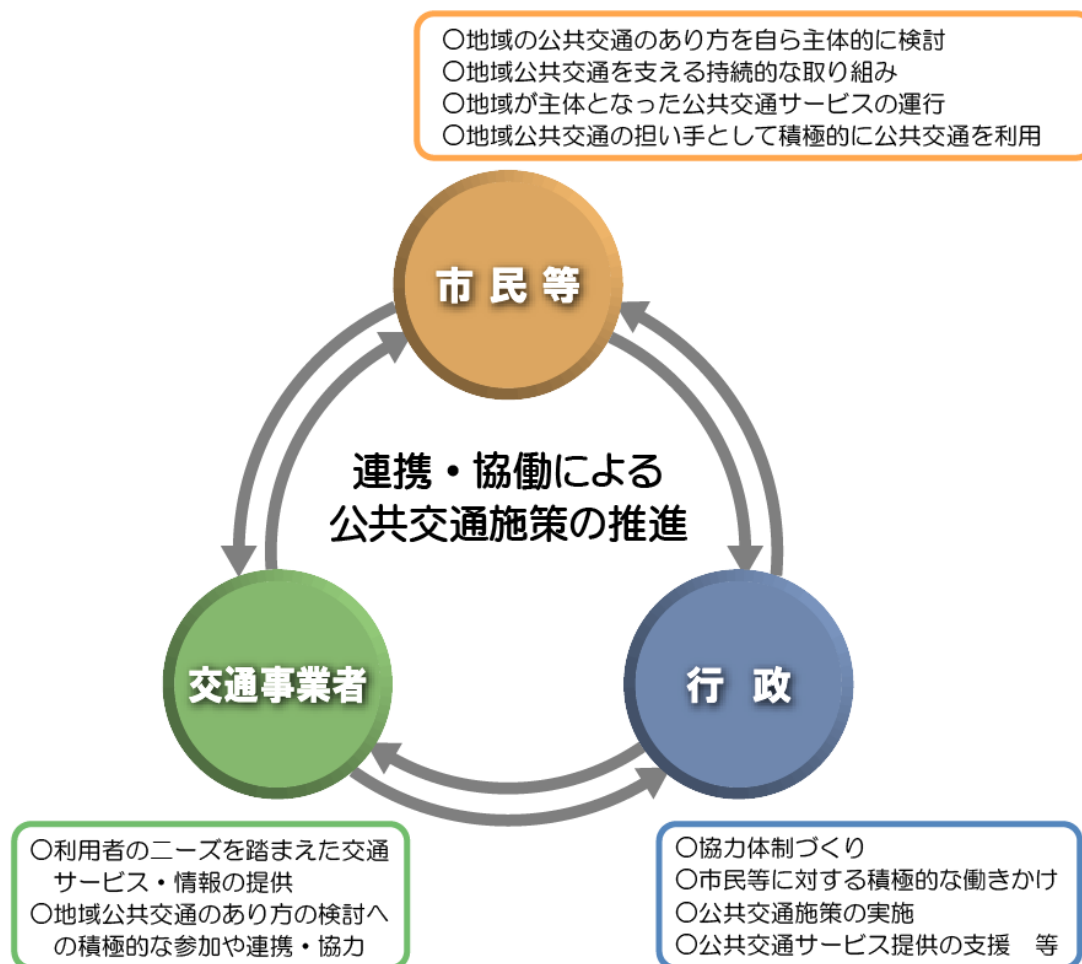
③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
自主運行バスの導入促進	糸島市、市民（地域）	導入促進、順次計画策定→実証運行→本格運行				

9. 今後の進め方

(1)実施主体とリスク分担

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「住民」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら新たな交通体系を構築していきます。

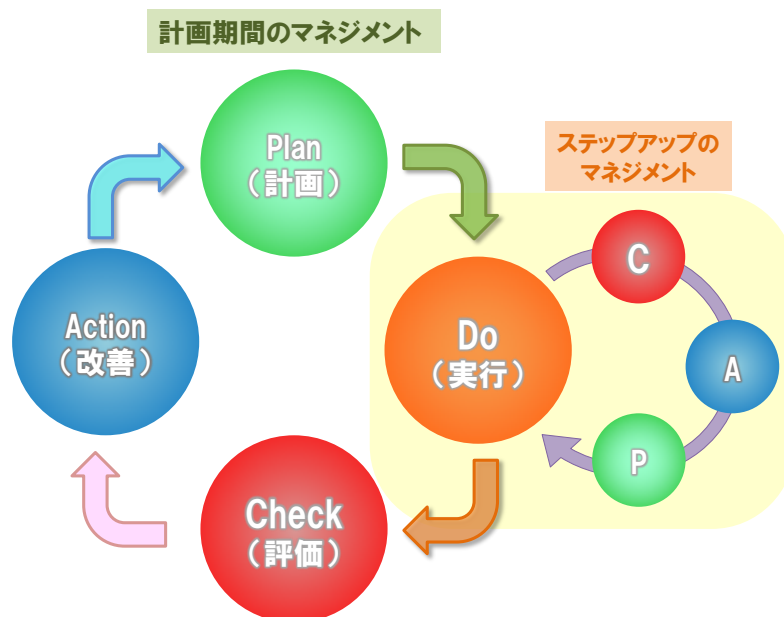


▲地域公共交通まちづくりの推進体制

(2)PDCAサイクルの構築

PDCA サイクルには、次期計画に向けた目的に対する計画期間を見据えたマネジメントと、毎年一歩ずつステップをあげていくためにその年ごとに確認するためのマネジメントがあり、これらを組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

目標達成状況の確認（Check）にあたっては、計画期間のマネジメントには本計画で掲げる指標及び目標値を活用し、ステップアップのマネジメントには施策のアウトプットを評価します。また、評価と計画の見直し（Action）にあたっては、総合計画や都市計画マスタープランの動向を踏まえるとともに、社会経済の構造が大きく変化し、当初計画策定時に設定した様々な前提条件の修正が必要になった場合には、適宜見直しを行うものとします。



▲地域公共交通のマネジメントのイメージ

▼各 PDCA サイクルの概要

項目	計画期間のPDCA	1年ごとのステップアップのPDCA
P（計画）	地域公共交通網形成計画の策定	- 各路線の運行計画の策定 - 利用促進策などの実施計画の策定
D（実行）	計画に掲げる各種施策の実行	- 地域公共交通の運行 - 利用促進策などの展開
C（評価）	- 各種施策の実行による、市民の移動への効果などの評価 ※糸島市地域公共交通会議において実施	- 利用状況の評価 - 施策実施効果の評価 ※糸島市地域公共交通会議において実施
A（改善）	- 地域公共交通網形成計画の見直しの検討 ※糸島市地域公共交通会議の意見を踏まえ実施	- 運行の見直し - 利用促進策の見直し ※糸島市地域公共交通会議の意見を踏まえ実施

▼評価のために収集するデータと収集方法

目標	数値指標		収集するデータ	収集方法	実施主体	実施時期
目標1. 市域外への公共交通での移動の利便性の向上	JR 筑肥線の利用状況	市域内の JR 筑肥線 1 日平均乗降者数	市域内各駅の年間の 1 日平均乗降客数	交通事業者による集計	JR 九州 糸島市	年 1 回
目標2. 公共交通での市中心部への移動の分かりやすさや利便性の向上	コミュニティバスの利用状況	コミュニティバス（九大線、市街地循環線を除く）の年間利用者数	各路線の利用者数	交通事業者による集計	交通事業者 糸島市	年 1 回
	路線バスの利用状況	路線バスの年間利用者数	各路線の利用者数	交通事業者による集計	交通事業者 糸島市	年 1 回
目標3. 市中心部内の回遊性の向上による中心部の都市機能施設へのアクセス性の向上	コミュニティバスの利用状況	コミュニティバス（市街地循環線）の年間利用者数	市街地循環線の利用者数	交通事業者による集計	交通事業者 糸島市	年 1 回
目標4. 姫島島民の日常生活を支える航路の維持	姫島航路の利用状況	姫島航路の年間乗船客数	姫島航路の乗船客数	糸島市による集計	糸島市	年 1 回
目標5. 公共交通での九州大学へのアクセスの利便性の向上	コミュニティバスの利用状況	コミュニティバス（九大線）の年間利用者数	九大線の利用者数	交通事業者による集計	交通事業者 糸島市	年 1 回
目標6. JR 筑肥線から観光スポットへアクセスできる公共交通の利用環境の向上	観光客の糸島市内の公共交通の利用状況	観光客の糸島市内の移動手段の「市内バス」回答割合	糸島市観光入込客動向調査	糸島市による集計	糸島市	計画期間終了年度
目標7. 市民の公共交通に対する理解の促進	市民の公共交通に対する理解の促進	高齢者の暮らしを支える公共交通を必要だと思う市民の割合	公共交通に対する市民の意向	市民アンケート（市による調査）	糸島市	計画期間終了年度
		糸島市の公共交通サービスに満足している市民の割合	公共交通に対する市民の意向	市民アンケート（市による調査）	糸島市	計画期間終了年度
目標8. 市民による地域公共交通の運営への参画	市民による地域公共交通の運営への参画	バス利用促進協議会設置校区数	バス利用促進協議会の設置状況	糸島市による集計	糸島市	年 1 回
		自主運行バスの運行地域数	自主運行バスの運行地域の状況	糸島市による集計	糸島市	年 1 回

123

- ◆コミュニティバス
 - ・市内各地域からJR筑肥線の駅へのアクセスを確保し、鉄道との接続により、通勤・通学、買い物・通院等の目的での市域外への広域移動を担う。
 - ・市街地循環線等との接続により市内各地域から市中心部の公共施設や商業・医療等施設への生活移動を担う。

参考 1 糸島市地域公共交通会議設置規程

糸島市地域公共交通会議設置規程

平成22年1月1日

告示第14号

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条第2項の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客運送の確保その他旅客の利便増進を図るために必要な事項を協議するとともに、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6条第1項の規定による地域公共交通網形成計画及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号及び国空環第103号）第2条第1項第1号の規定による生活交通確保維持改善計画の作成及び実施に関する協議を行うため、糸島市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- (2) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 生活交通の在り方一般に関すること。
- (4) 地域公共交通網形成計画の作成（変更を含む。）及び実施に関すること。
- (5) 生活交通確保維持改善計画の作成（変更を含む。）及び実施に関すること。
- (6) その他市長が必要と認めること。

(組織)

第3条 交通会議は、委員20人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命し、又は委嘱する。

- (1) 市の職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
- (3) 市民代表
- (4) 九州運輸局長又はその指名する者
- (5) 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の代表者
- (6) 市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者
- (7) 糸島警察署長又はその指名する者
- (8) 学識経験を有する者
- (9) 市長が特に必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長それぞれ1人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 交通会議は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 交通会議の議事は、出席者の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 交通会議において必要と認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が整った事項については、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第8条 交通会議に、次に掲げる事項について審査するため、幹事会を置くことができる。

- (1) 申請内容の事前審査に関すること。
- (2) バス路線の休廃止の申出に関すること。
- (3) 既に実施している乗合旅客運送事業で、事業計画の変更（大規模な休廃止等は除く。）その他必要と認められる措置の変更にに関すること。
- (4) その他交通会議の運営に関すること。
- 2 幹事会の委員は、交通会議の委員のうちから会長が選任する。
- 3 幹事会に代表幹事及び副代表幹事それぞれ1人を置き、幹事会の委員の互選によりこれを定める。
- 4 幹事会において必要と認めるときは、会議に幹事会の委員以外の者の出席を求め、その説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
- 5 第1項第2号及び第3号に規定する事項については、幹事会の決議をもって交通会議の決議とすることができる。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、企画部地域振興課において処理する。

(補則)

第10条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、平成22年1月1日から施行する。

(施行期日)

- 1 この告示は、公布の日から施行する。

(経過措置)

- 2 この告示の施行の際現に改正前の第3条第2項の規定により任命され、又は委嘱されている委員は、改正後の第3条第2項の規定により任命され、又は委嘱された委員とみなす。

■ 糸島市地域公共交通会議 委員名簿

	氏 名	所 属 ・ 役 職	規 程 第3条
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 副部長	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
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
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	(前任) 中 村 智 (後任) 川 原 綾二	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
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

参考 2 用語説明

用 語	説 明
IC カード	IC は、integrated circuit（集積回路）の略で IC を組み入れたカード。キャッシュカードやクレジットカード、プリペイドカードなどに利用される。従来の磁気カードに比べ、大量の情報を記録でき、また偽造されにくいという特徴をもつ。データの読み書きには専用の端末を必要とし、カードの接点を通じて行われる。また、カードに記録されたデータを電波で送受信する非接触型 IC カードも、交通機関の定期券や身分証などで広く普及している。
NPO	「NPO」とは「Non-Profit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略称で、様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称。 したがって、収益を目的とする事業を行うこと自体は認められるが、事業で得た収益は、様々な社会貢献活動に充てることになる。
PDCA	PDCA とは、Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字をとった言葉で、事業活動を円滑に進めるための業務プロセスの一つ。
回遊性	買い物客が、店舗内や商店街を歩き回ること。（「回遊性のある街づくり」など）
協働	複数の異なる主体が何らかの目標を共有し、ともに力を合わせ活動すること。本計画においては、住民、交通事業者、行政という異なる主体が、公共交通の運行及び維持を目的に取り組むことを意味する。
拠点連携型都市構造	都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる
グリーン通勤	周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等、さまざまな問題への対処として、マイカー通勤から、電車やバス、自転車・徒歩など、環境にやさしい交通手段で通勤すること。
公共交通不便地域	鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難な地域のこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m～1,500m 程度、バス停から半径 300～500m 程度の範囲から外れる地域をさしている。
公共交通ネットワーク	「ネットワーク」とは、網の目のように作った組織、系列、つながりそのものを言う。ここでは、鉄道やバスなどが、市民等が移動（利用）しやすいように網の目状に体系化されていることを意味する。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所であり、「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」が行われているほか、地域の中心拠点エリアを形成する場所である。

用 語	説 明
高齢化率	65 歳以上の高齢者人口（老年人口）が総人口に占める割合のこと。
コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのこと。略して「コミバス」と呼ぶことがある。
自家用有償運送	過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、その代替手段として、国土交通大臣又は事務・権限の移譲を受けた地方公共団体の長から登録を受けた市町村や N P O 等が自家用車を使用して有償で運送できることとする制度を 『 自家用有償旅客運送登録制度 』 としている。
指定管理者制度	自治体が住民の福祉増進を目的として設置した施設（「公の施設」）を、民間事業者・団体等を指定して管理運営させる制度。
自主運行バス	市が車両購入費、燃料費、保険料、修繕費などの運行費を負担し、地域（校区）は、ボランティアの運転手やスタッフにより、バスの運行を行うもの。
速達性	目的地へ早く到着すること。
中山間地	平地の外縁部から山間部で傾斜地が多いような地域。
定住	一定の場所に住居を構え、そこに住みつくこと。
都市機能	都市が持つ都市としての機能を指す。例として、電気や水道の供給、交通手段の提供、行政機能、および商業、教育、観光の場としての機能などが含まれる。
都市計画マスタープラン	都市計画法に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、長期的視点にたった都市の将来像を明確にし、その実現にむけての大きな道筋を明らかにしている市町村が作成する計画である。
二次交通	拠点となる空港や鉄道の駅から観光地までの交通のこと。
乗継拠点	目的地へ向かう手段として利用する複数の同種・異種の交通機関が接続している場所。
パーク＆ライド	自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車（パーク）し、そこから公共交通機関（鉄道やバス等）を利用（ライド）して目的地まで移動する方法。
バスロケーション・システム	走行中のバスの位置や行先などを、バスを待つ利用者へ知らせることができるシステム。

用 語	説 明
バリアフリー	対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、若しくは具体的に障害を取り除いた事物および状態を指す用語。
モニタリング	状態を監視、または、状態を把握するために、観測や測定を行ったり、製品・サービスについての感想や評価を調べること。
モビリティ・マネジメント (MM)	一人ひとりのモビリティ（移動）が、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした取組み。