

## 糸島市地域公共交通網形成計画のポイント

### 【基本方針】

“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

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

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

観光交流を支える公共交通

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

### 【公共交通ネットワーク形成の主な考え方】

- JR 筑肥線を基幹軸とし、それを軸に公共交通ネットワークを形成。
- JR 線は主として市域外移動を担い、一部市域内移動も補完。
- 市域内移動は主として路線バスとコミュニティバスが担う。
  - ・市内郊外から JR 線の駅・駅周辺への移動、JR との接続による市域外への移動（路線バス、白糸、雷山、曾根、川原、井原山の各線）
  - ・市中心部にある多様な施設へのアクセス（市街地循環線）
  - ・JR 線の主要駅から九州大学へのアクセス（九大線）

### JR 駅等から九州大学(伊都キャンパス)への移動

- ・平成 30 年度に九州大学伊都キャンパスへの移転完了予定で、教職員は約 18,700 人になる予定。
  - ・九州大学へのアクセスは主としてコミュニティバス（九大線）が担う。
- 学生・大学生の大幅増加や関連する来訪者の増加に対応して、JR 筑前前原駅、波多江駅、周船寺駅と大学を結ぶコミュニティバス（九大線）の増便や大型車両の導入により輸送力の増強を図ります。
- 市内に居住する九州大学学生の大学へのアクセスを確保できるよう配慮して運行ルートを検証、必要な見直しを行います。
- 新たな組織・施設の移転により必要となるバス停を新設します。

### 地域と連携したバス利用の促進と交通不便地域の縮減

- ・持続可能な公共交通の実現に向けてバス利用促進協議会を設置。
  - ・路線バスやコミュニティバスを利用しにくい交通不便地域への対応。
- コミュニティバスの運行が困難な地域では、地域が主体となって運行する自主運行バスの導入を促進し、市域内で公共交通を利用できない地域を縮減します。
- 自主運行バスの運行のために、ルート・ダイヤの作成を支援し、車両や運行コストなどを助成します。

【主な変更点】・・・計画の実現により、本市の公共交通は“分かりやすく”、“利用しやすく”なります。

### 居住地から JR 駅や市中心部への移動

- ・路線バスやコミュニティバスが担っています。
  - ・コミュニティバスの路線・ルート・ダイヤ見直し。
- 居住地から JR 駅に直結するルートにすることで、迂回ルートが少なくなり、短時間で駅へ行けるようになります。
- すべての路線バス・コミュニティバスは、筑前前原駅、波多江駅又は新駅にアクセスします。
- これまで一つの路線にいくつかの異なるルートがありましたが、基本的には一路線一ルートにすることにより分かりやすくなります。
- それぞれの路線のルート・運行時間が短くなるので、費用面を考慮しながら、必要な増便の検討も行います。
- JR 駅から観光スポットへのアクセス向上を図ります。

### 市中心部の店舗・医療施設・公共施設の利用

- ・市中心部には、店舗・医療・公共施設が多く立地。
  - ・今の市街地循環線は、産業団地の方まで回っており、1 便の時間が長く、市街地の回遊には使いにくい状況です。
  - ・コミュニティバス市街地循環線のルート・ダイヤ見直し。
- 市街地循環線を市中心部にある生活でよく利用する施設を回るルートにし、路線バスや他のコミュニティバスから乗り継ぐことにより、市内のどこからでも中心部のいろいろな施設にアクセスすることができます。いくつかの施設を巡ることもできます。
- 乗り継ぎしやすいダイヤ、待合環境の整った乗継拠点の整備により、乗り継ぎの不便感を軽減します。（筑前前原駅、新駅、波多江駅を乗継拠点として想定）
- 乗継割引等による料金負担の軽減を検討します。

