

糸 島 市 地 域 交 通 計 画

- 発展ある公共交通をめざして -

平成 2 3 年 3 月
糸 島 市

目 次

序章 はじめに	1
第1節 背景と目的	(1)
第2節 計画年次	(2)
第1章 糸島市の公共交通の現状と課題	3
第1節 糸島市の概況	(3)
1 位置・地勢	(3)
2 糸島市の特性	(4)
3 自家用車への高い依存度	(6)
第2節 糸島市の公共交通の現状	(9)
1 鉄道	(9)
2 コミュニティバス	(11)
3 路線バス	(19)
4 バス交通に対する満足度	(21)
5 渡船	(22)
6 公共交通不便地域	(23)
第3節 糸島市の公共交通の課題	(27)
1 鉄道の課題	(27)
2 コミュニティバスの課題	(27)
3 路線バスの課題	(28)
4 渡船の課題	(28)
5 公共交通不便地域の課題	(28)
第2章 糸島市地域交通計画	29
第1節 地域交通計画の考え方と基本方針	(29)
1 公共交通に求められる役割	(29)
2 基本方針	(31)
3 重点プロジェクト	(32)
第2節 地域交通計画の施策	(33)
1 全公共交通機関	(33)
2 鉄道	(34)
3 コミュニティバス	(36)
4 路線バス	(44)
5 渡船	(46)
6 公共交通不便地域	(47)
第3節 地域交通計画のまとめ	(49)
第3章 資料編（公共交通に関するアンケート調査結果）	50

序章 はじめに

第1節 背景と目的

交通政策を取り巻く社会経済情勢は、少子高齢化の進展、環境問題への関心の高まり、自治体における厳しい財政状況などにより、大きく変化しています。

本市は、旧前原市、旧二丈町、旧志摩町の糸島1市2町が、平成22年1月1日に合併し、人口10万人、面積216.12km²の市となりました。

公共交通においては、合併後の平成22年1月4日に各市庁舎間を結ぶバス路線「庁舎線」の運行を開始しましたが、その他のバス路線は、旧自治体の体制を新市に引き継いだままとなっています。

本市北東部においては、九州大学の伊都キャンパスへの移転が本格化し、平成13年に産学官が連携して策定した「九州大学学術研究都市構想」に基づくまちづくりが進められています。平成20年4月には、コミュニティバス路線「九大線」を新設して九州大学へのアクセス向上を図り、学生や教職員などの市内居住を推進しています。

一方、中山間地域などでは高齢化が進み、公共交通の整備は要望が多く、緊急に検討しなければならない課題となっています。

交通網の整備は、市民福祉の維持・向上だけではなく、市街地活性化を図る観点からも極めて重要な施策であることから、具体的な事業計画やスケジュールなどについて交通事業者や関係機関と協議を進めてきたところです。

本計画は、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ものです。

■ 図1 糸島市概略図



第2節 計画年次

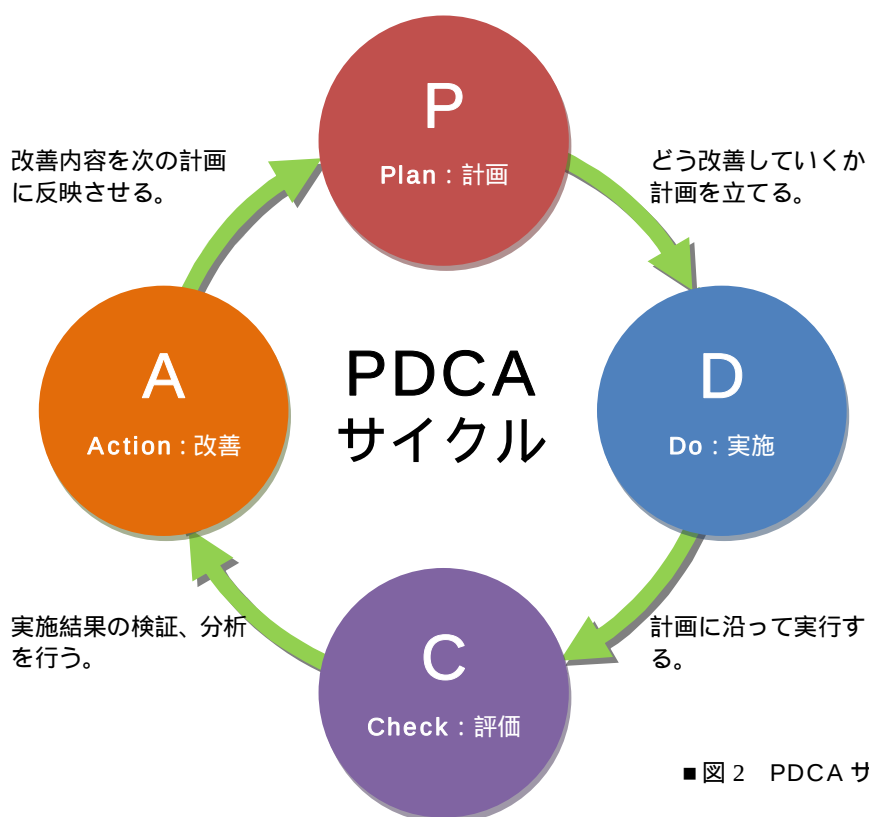
本計画は、将来の公共交通（鉄道、バス、渡船）のあり方を明らかにするものであり、将来のまちづくりの指針となる『糸島市長期総合計画』などの上位関連計画と密接な連携を図るものです。

本市全体の交通網整備については、相当な費用と準備期間を必要とすることから、本計画の計画年次を平成23年度から平成32年度の10年間とします。

ただし、第2章の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こととします。

なお、本計画の推進にあたっては、施策ごとに具体的でわかりやすい数値目標を設定するとともに、PDCAサイクル手法を導入して改善しながら、市民ニーズや社会情勢の変化に柔軟に対応していきます。

■ 計画年次：平成23年度～平成32年度（10年間）



■ 図2 PDCA サイクル図

第1章 糸島市の公共交通の現状と課題

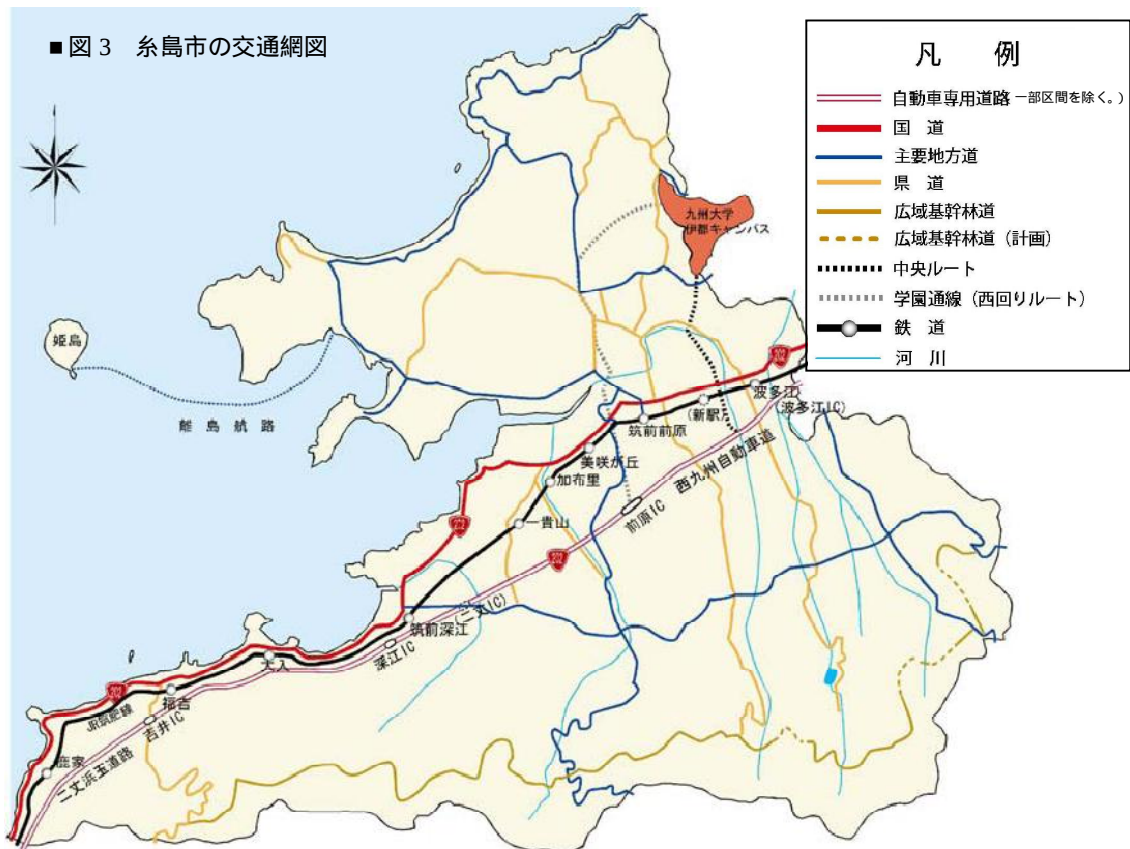
第1節 糸島市の概況

1 位置・地勢

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

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

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



2 糸島市の特性

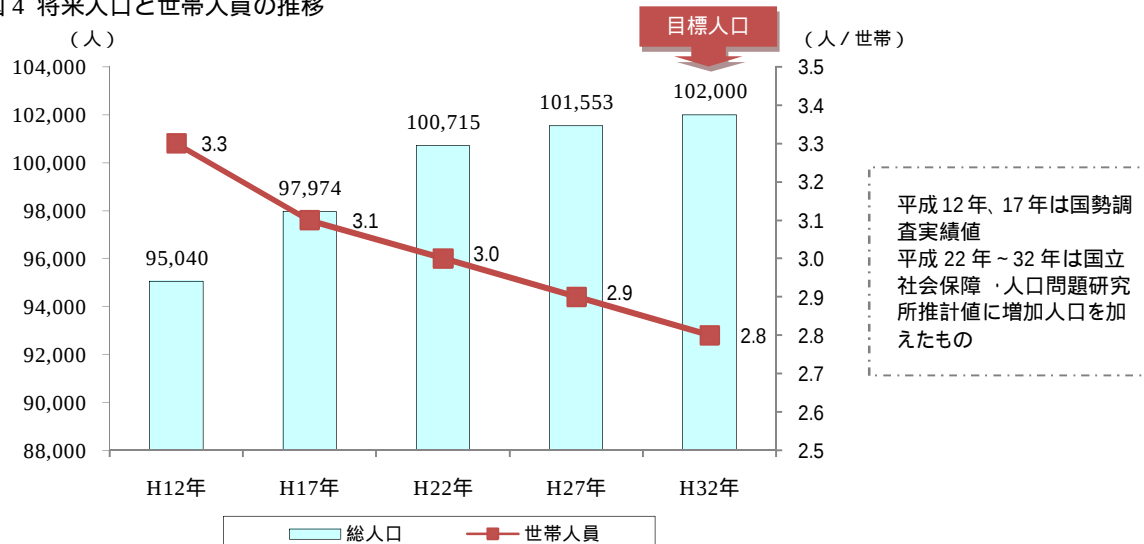
(1) 人口動態と将来推計

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

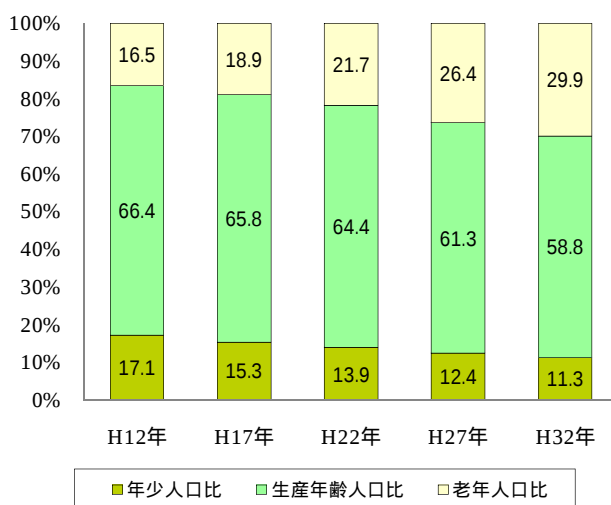
他方、図5を見ると、平成32年には65歳以上の老年人口は29.9%となる一方、15歳未満の年少人口の割合が11.3%、労働者の多くを占める生産年齢人口の割合が58.8%になると予測されます。

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

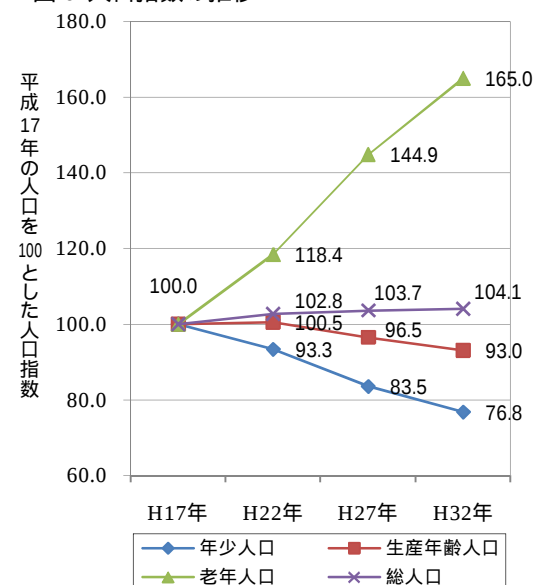
■図4 将来人口と世帯人員の推移



■図5 年齢階層別人口構成の推移



■図6 人口指数の推移

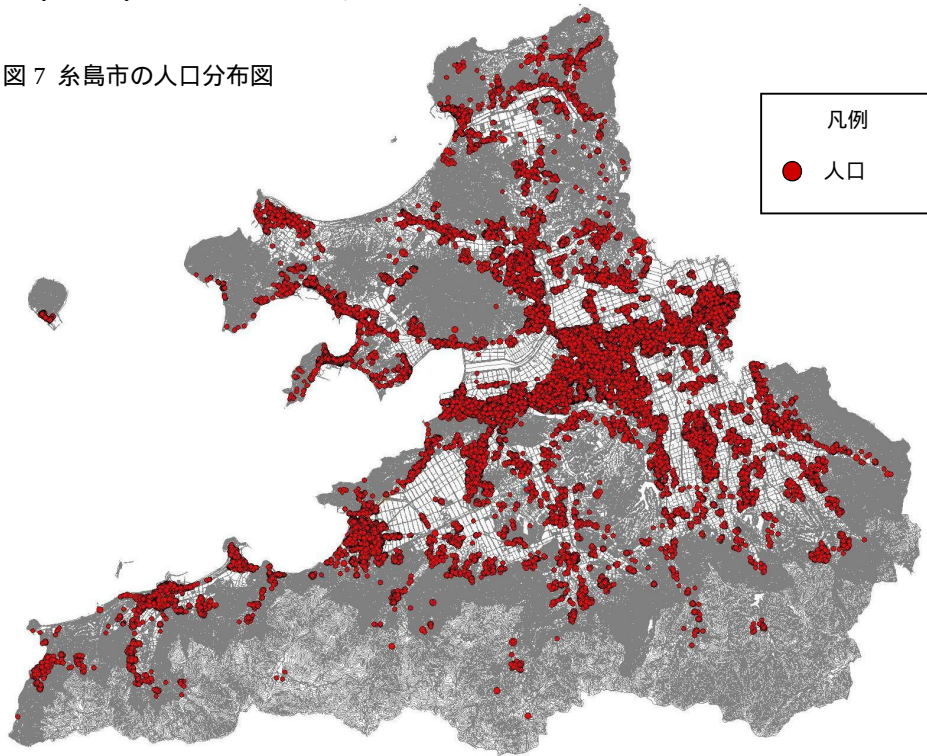


(2) 人口分布と人口流動

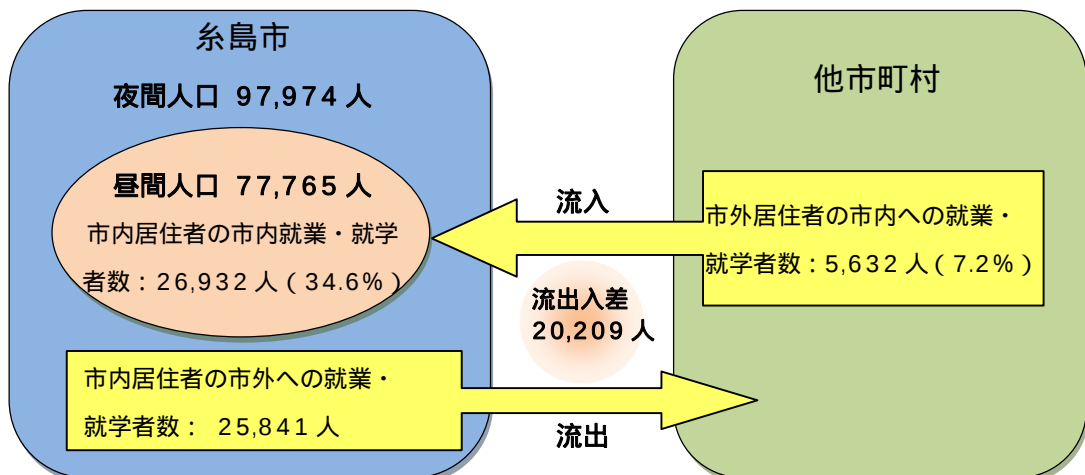
本市は、図7の人口分布図のとおり、東西に伸びる国道202号やJR筑肥線沿線に人口が集中しており、特にJR駅周辺の人口集中が顕著です。また、南北の県道に沿って住宅が密集しています。

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

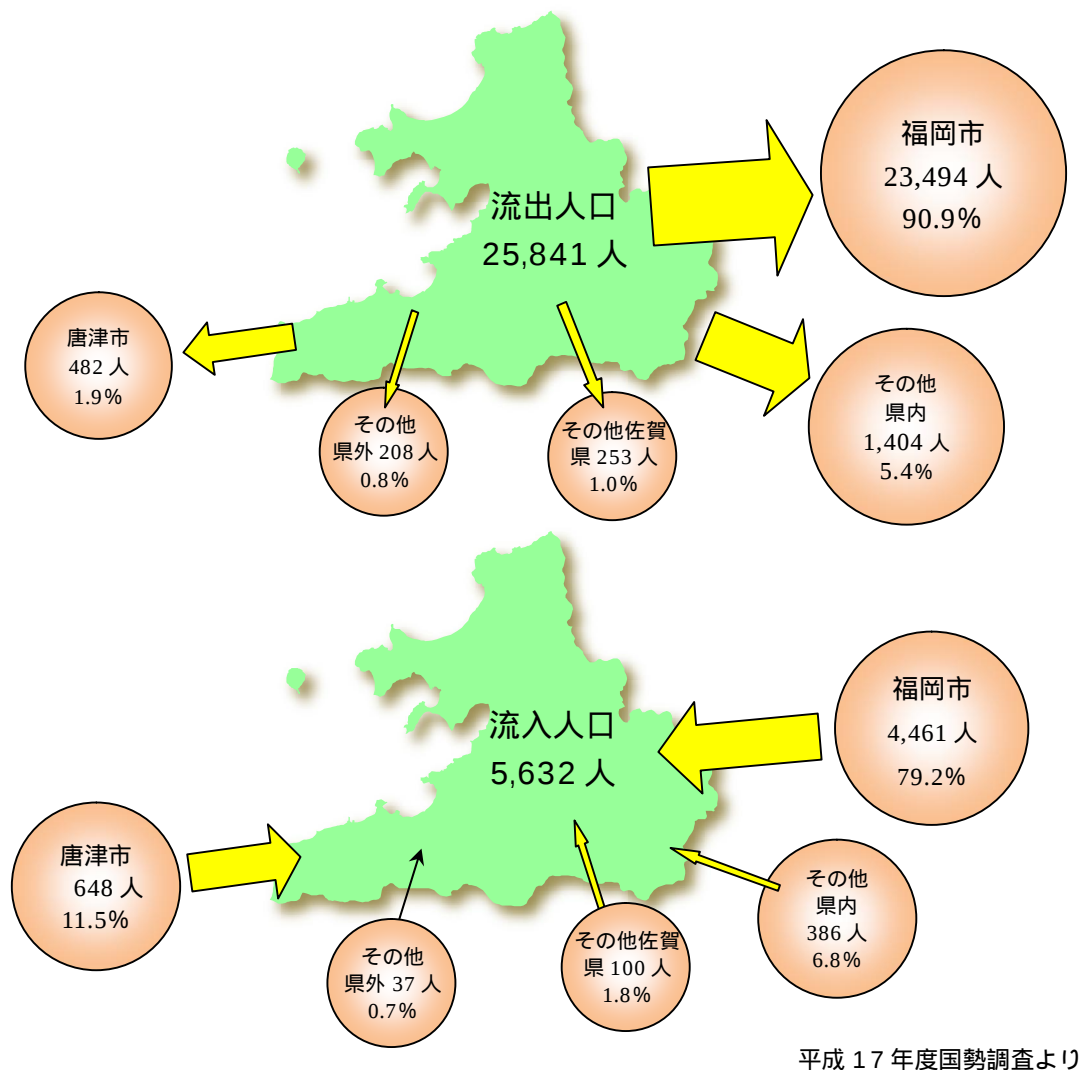
■図7 糸島市の人口分布図



■図8 糸島市の人口流動（H17年国勢調査）



■図9 糸島市の人口流入図



3 自家用車への高い依存度

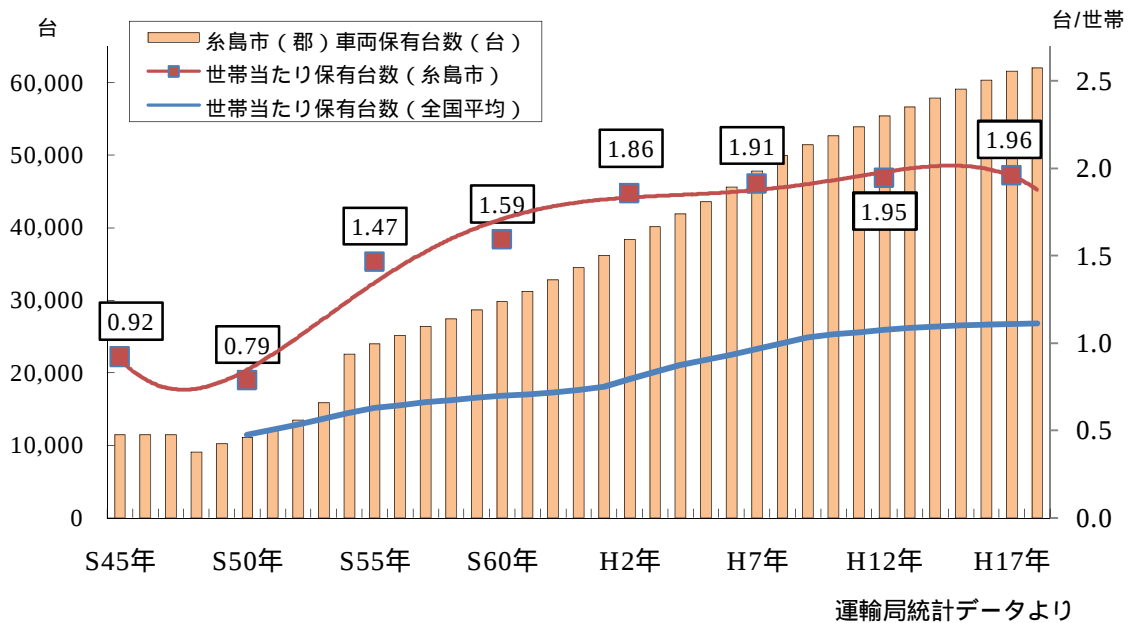
(1) 一世帯当たりの自家用車保有台数

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

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

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

■ 図 10 糸島市の自家用車保有台数の推移



（ 2 ） 公共交通の衰退

■ 図 11 輸送分担率の推移（全国）

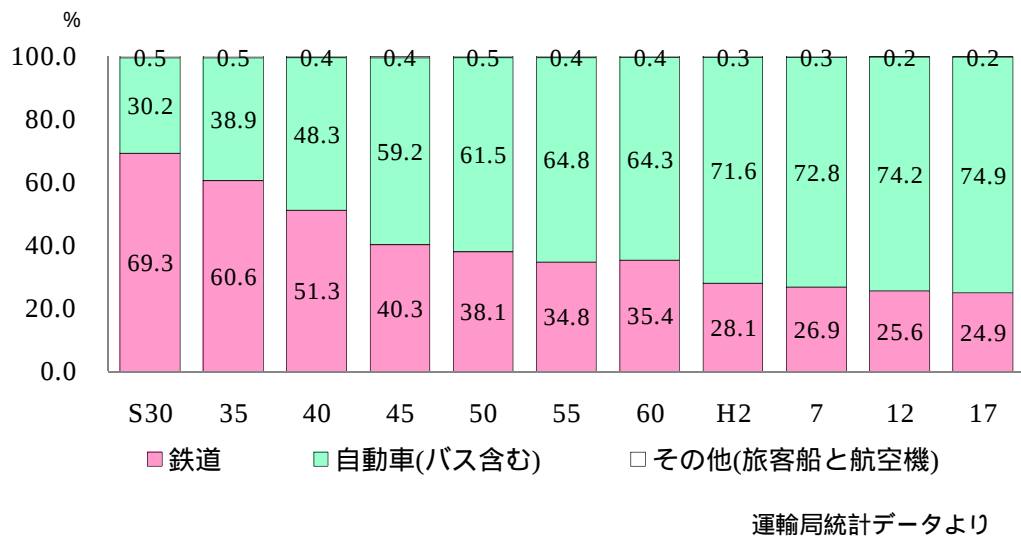


図 11 は、鉄道、自動車（バスを含む。）その他（旅客船と航空機）の輸送分担率の推移です。

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

■図12 輸送人員の推移（全国）

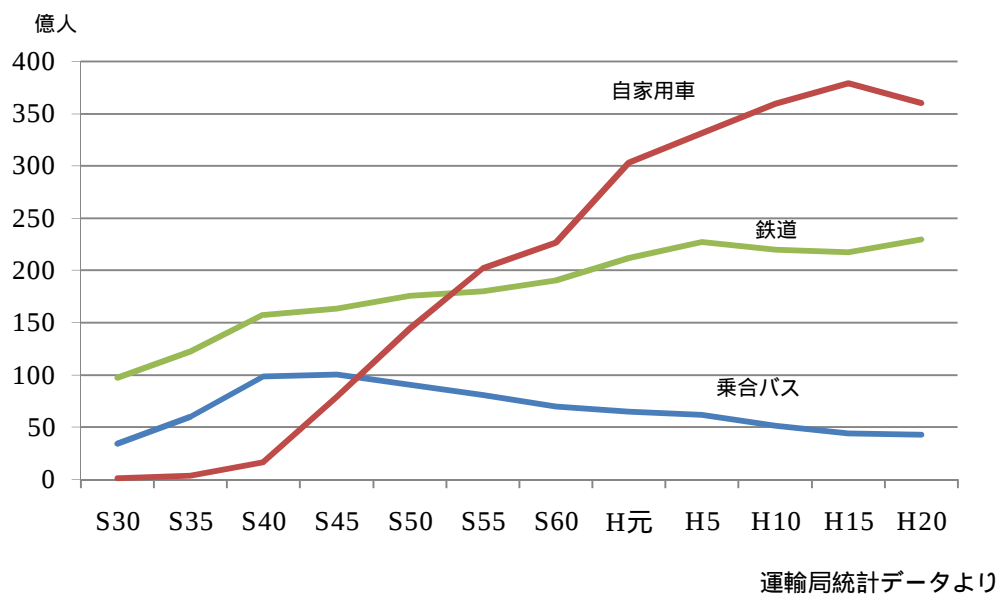


図12は、鉄道、乗合バス、自家用車で輸送した人数の推移ですが、昭和30年にはわずかだった自家用車が昭和45年頃から急増し、昭和55年には鉄道とバスを抑え、輸送人員数のトップとなりました。

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

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

第2節 糸島市の公共交通の現状

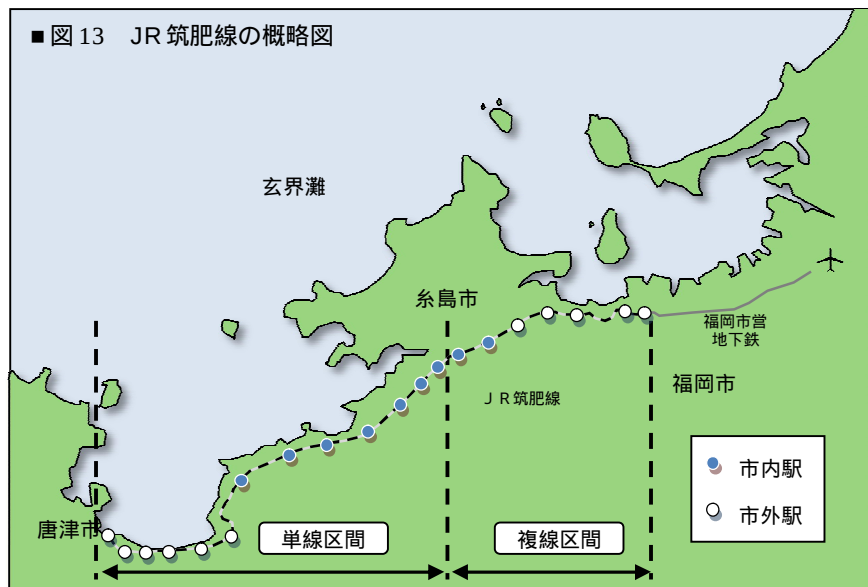
1 鉄道

(1) 鉄道の概要

鉄道は、安価で速達性に優れ、輸送力が大きい便利な公共交通手段です。

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

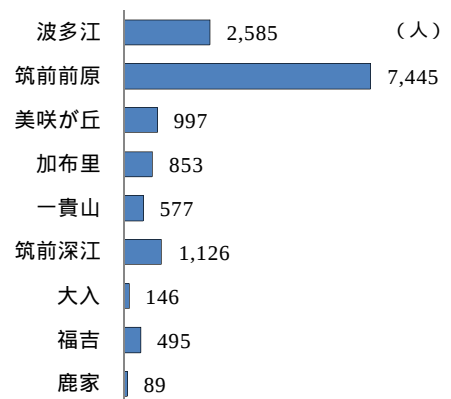
特に、姪浜～筑前前原駅間は、平成12年1月に複線化が完了し、大幅な時間短縮が図られました。しかし、筑前前原駅以西は単線のままとなっています。



(2) 利用者数

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

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

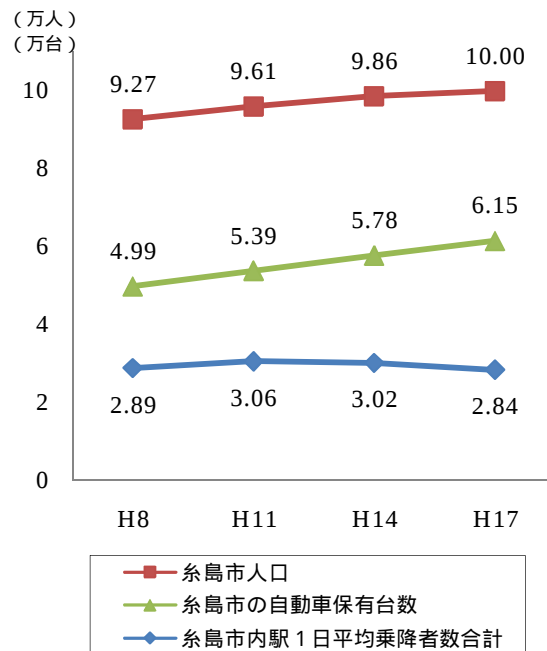


■ 図14 H20年度1日の乗車人数
資料提供：九州旅客鉄道㈱

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

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

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



■ 図 15 糸島市の人口・自動車台数・鉄道利用者の比較

(3) 駅施設

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

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

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

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



■ 図 16 エレベーターがない美咲が丘駅

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

2 コミュニティバス

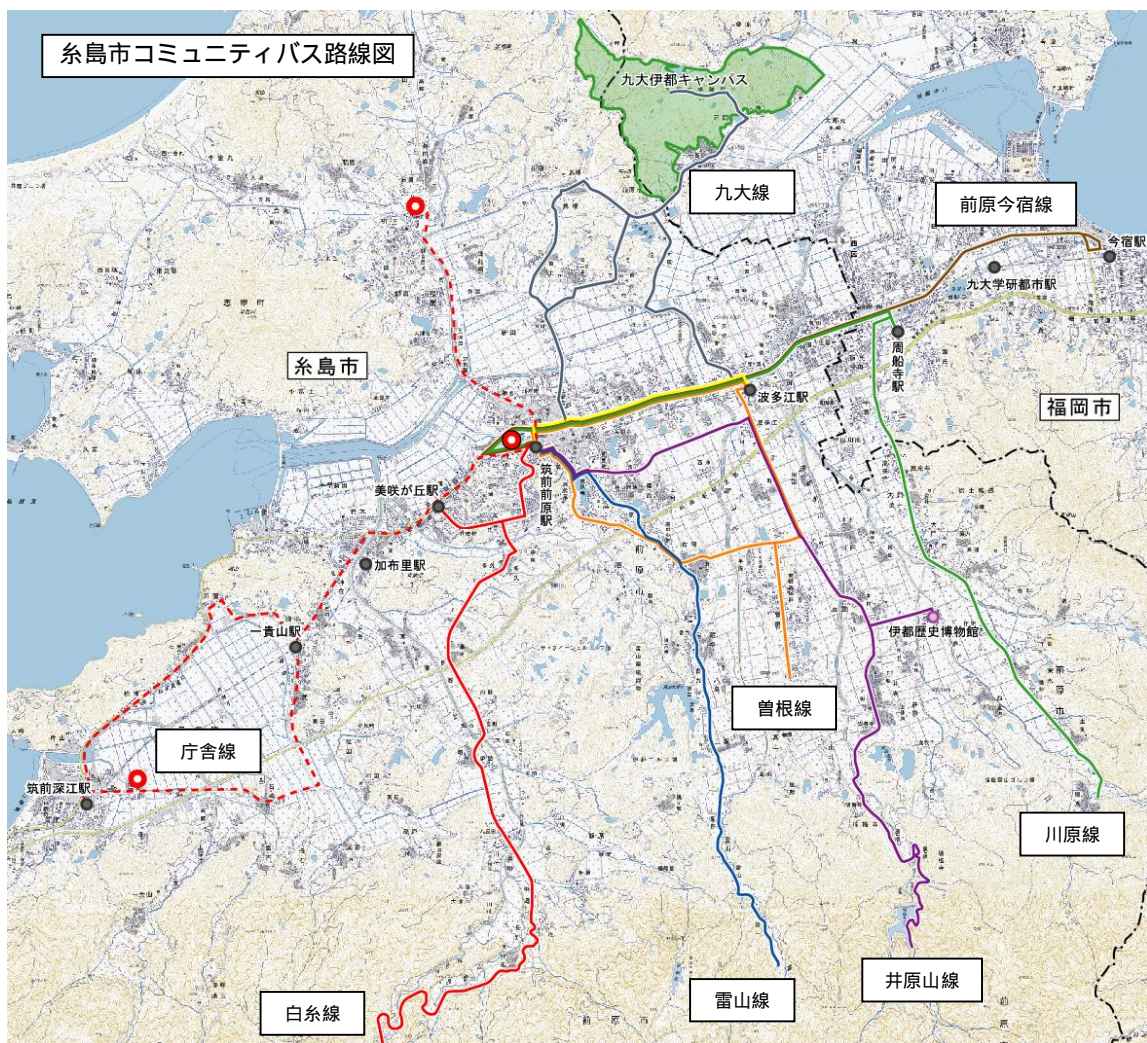
(1) コミュニティバスの概要

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

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

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

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



■ 図 17 糸島市コミュニティバスの路線図

(2) コミュニティバスの利用状況

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

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

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

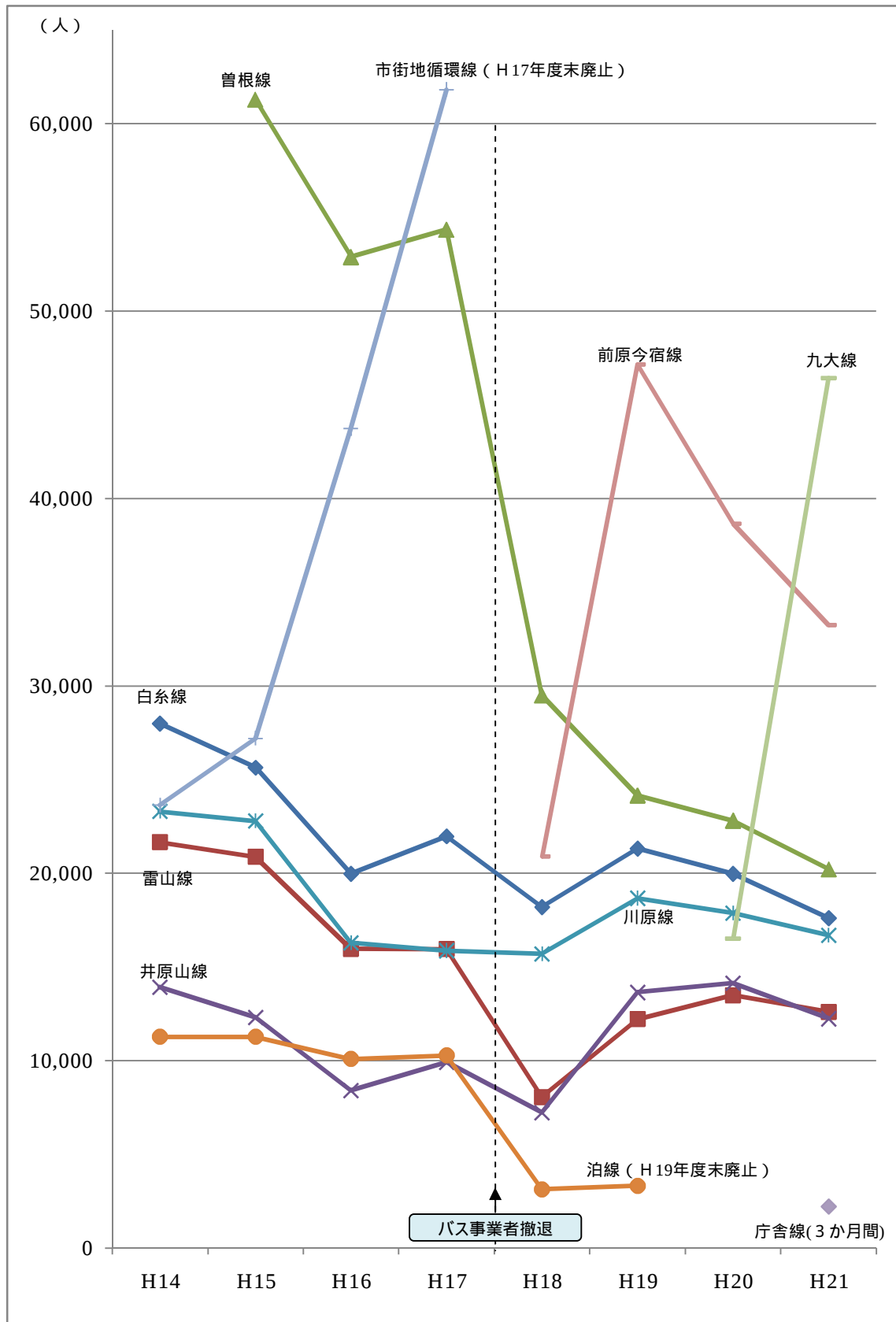


■ 図18 糸島市コミュニティバス乗車風景

■ 表1 コミュニティバスの利用者数（平成21年度実績）

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

■図19 コミュニティバス 路線ごとの利用者数の推移



(3) 郊外と中心地を結ぶ路線の特性

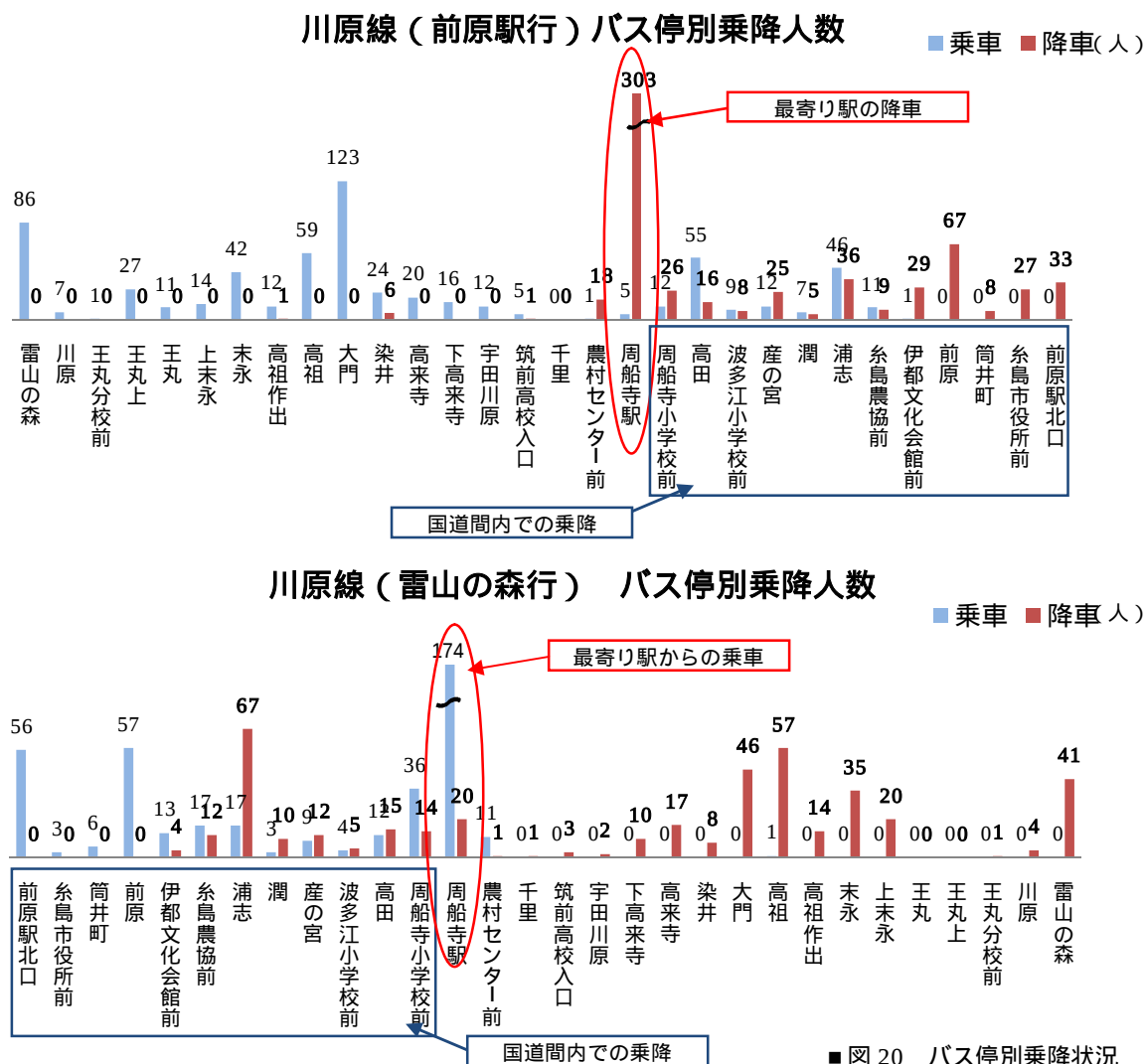
現在、コミュニティバスは、8路線13系統で、庁舎線を除くすべての路線で筑前前原駅を起・終点としています。その内の6路線8系統で、国道（前原～産の宮）間の路線を重複して運行しています。

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

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

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

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



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

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

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

■ 図 21 九大生の居住地域図



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

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

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

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

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

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

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

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

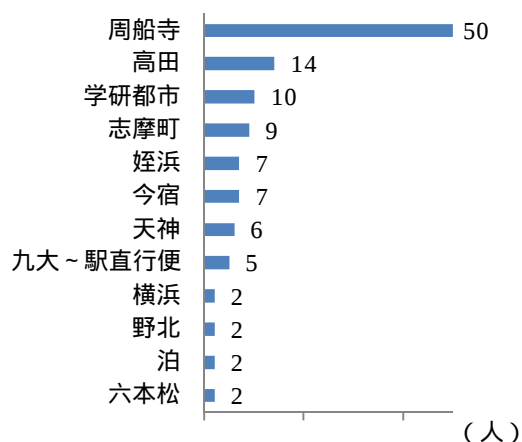
一方で、現在のコミュニティバスは、車両サイズが小さく、輸送量が少ないことから、雨天時などに利用者が乗りきれないことがあります。また、現行の車両台数 2 台では、平日 42 便の運行が限界です。

(5) 庁舎線

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

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

Q.新たなバス区間またはバス停設置位置の希望はありますか？(経由)



■ 図 22 九大線アンケート集計 (一部抜粋)

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

(6) コミュニティバスの運賃体系

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

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

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

(7) コミュニティバスの車両・設備

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

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

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

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

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

■表2 コミュニティバスの保有車両状況

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

（8）コミュニティバスの運営

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

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

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

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

■図23 コミュニティバスの利用者と補助金額の推移



3 路線バス

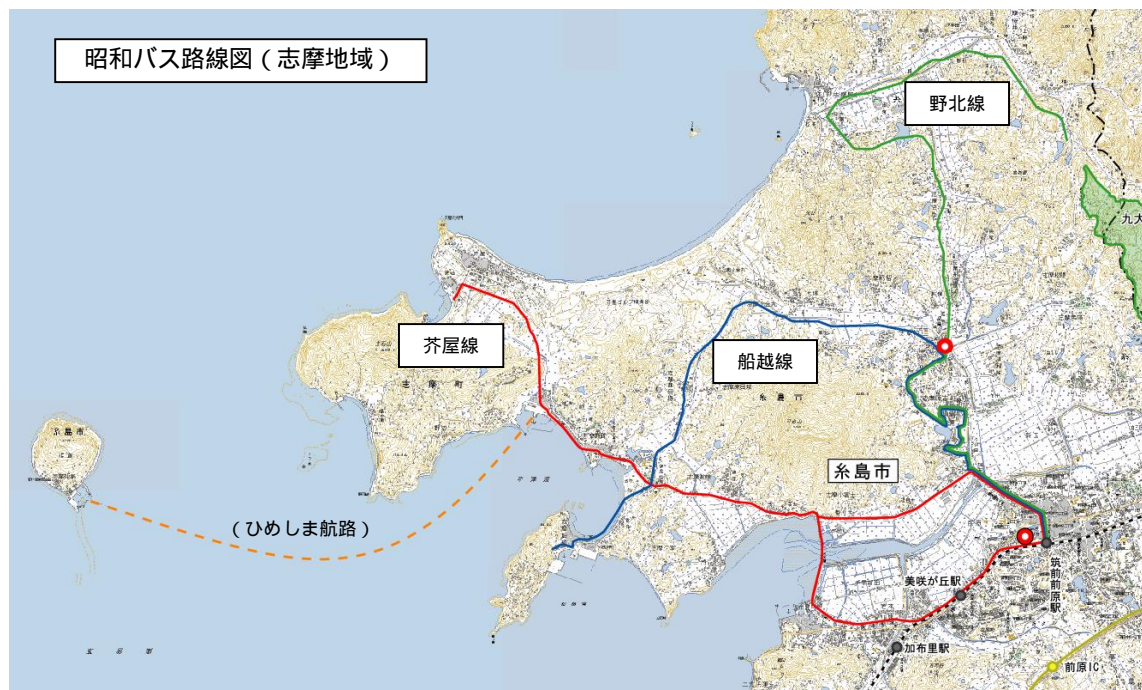
(1) 路線バスの概要

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

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

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

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



■ 図24 路線バスの路線図

(2) 路線バスの利用状況

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

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

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

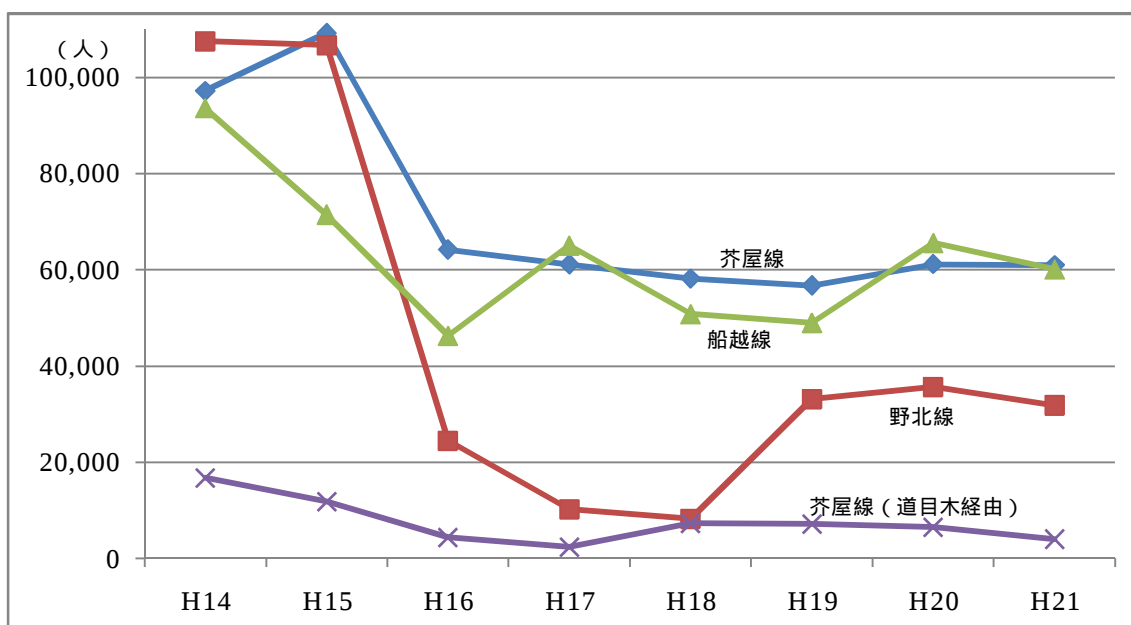
芥屋線は、岐志バス停で姫島、岐志間の航路「市営渡船ひめしま」と接続しており、渡船ひめしまとともに地域の貴重な移動手段になっています。

第1章 糸島市の公共交通の現状と課題

■表3 路線バスの利用者数（平成21年度実績）

路線名	運賃	年間利用者数	起点	主な経由地	終点	運行本数		1便当たり乗車人数	車両定員
						平日	土日祝		
芥屋線	距離別	60,998人	前原	加布里	芥屋	20便	19便	8.50人	65人 50
		4,080	前原	道目木	芥屋	2	-		
野北線	運賃	31,852	前原	野北	谷	16	13	5.83	40
船越線		60,093	前原	初	船越	16	14	10.75	28
合 計	-	157,013人	-	-	-	54便	46便	8.39人	-

■図25 路線バス 路線ごとの利用者数の推移

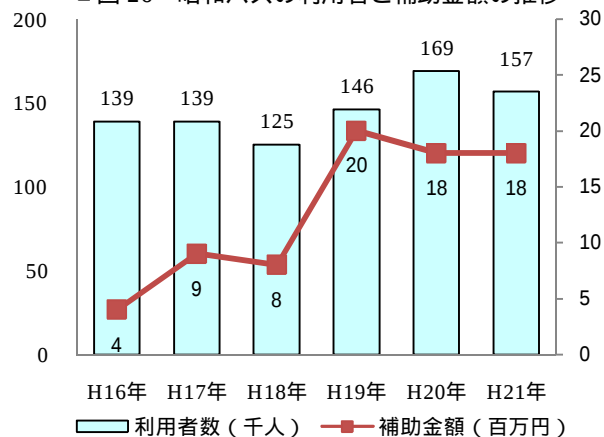


(3) 路線バスの運営

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

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

■図26 昭和バスの利用者と補助金額の推移



4 バス交通に対する満足度

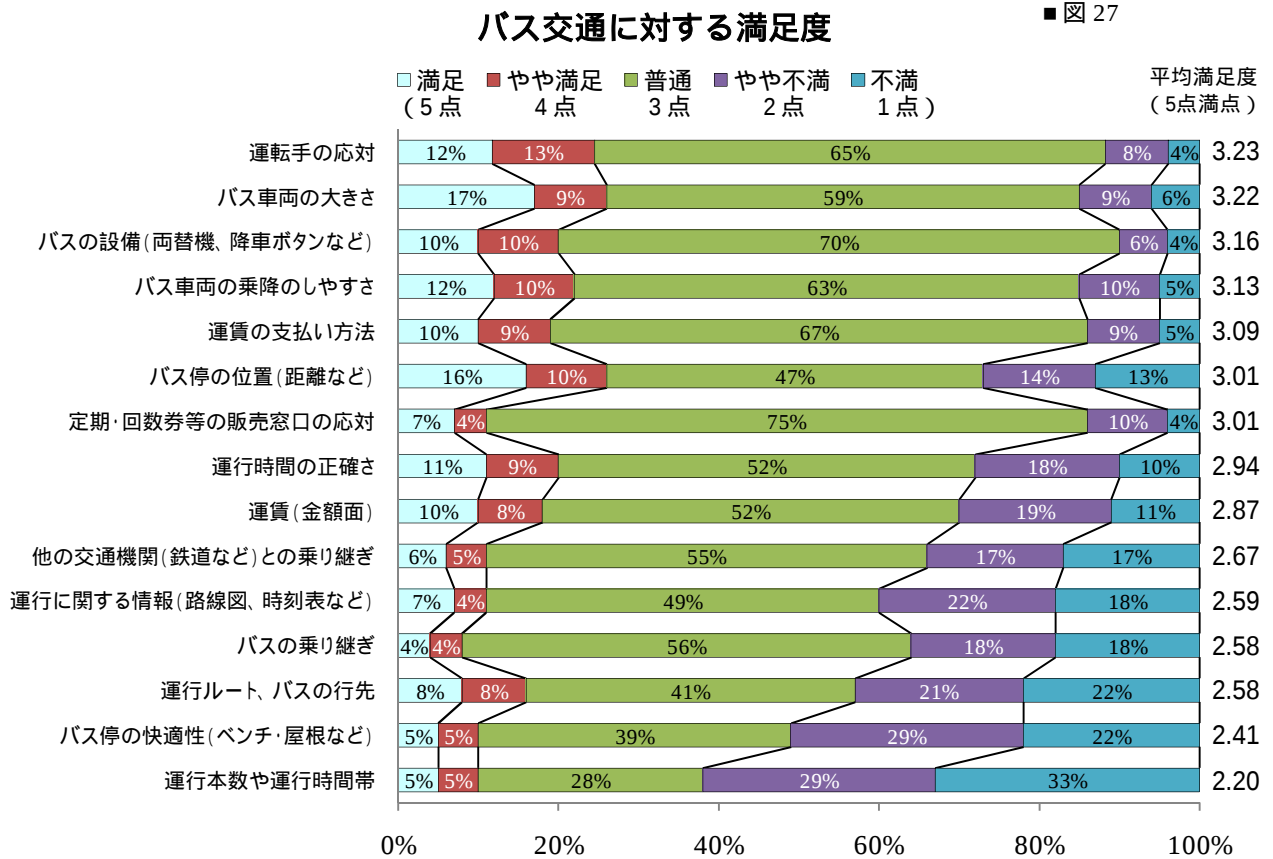


図 27 は、市が実施した「公共交通に関するアンケート調査」の抜粋です。バスに対する満足度を「満足、やや満足、普通、やや不満、不満」の5段階で回答してもらいました。すべての項目の平均満足度は、5点満点で2.85点です。

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

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

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

5 渡船

(1) 渡船の概要

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

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

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

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

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

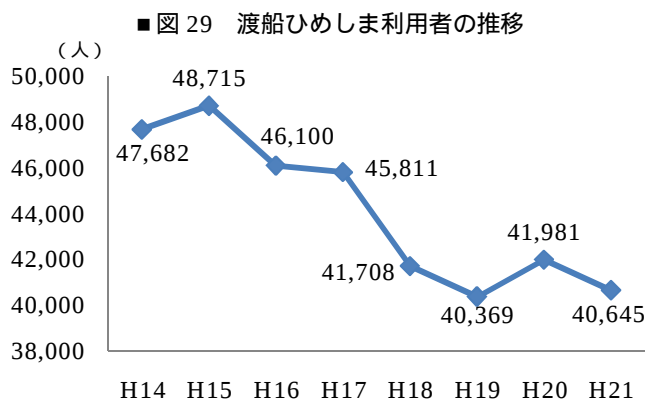


■ 図28 市営渡船ひめしま写真

(2) 渡船の利用状況

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

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



(3) 渡船の施設

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



■ 図30 岐志観光休憩所の写真

6 公共交通不便地域

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

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

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

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

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

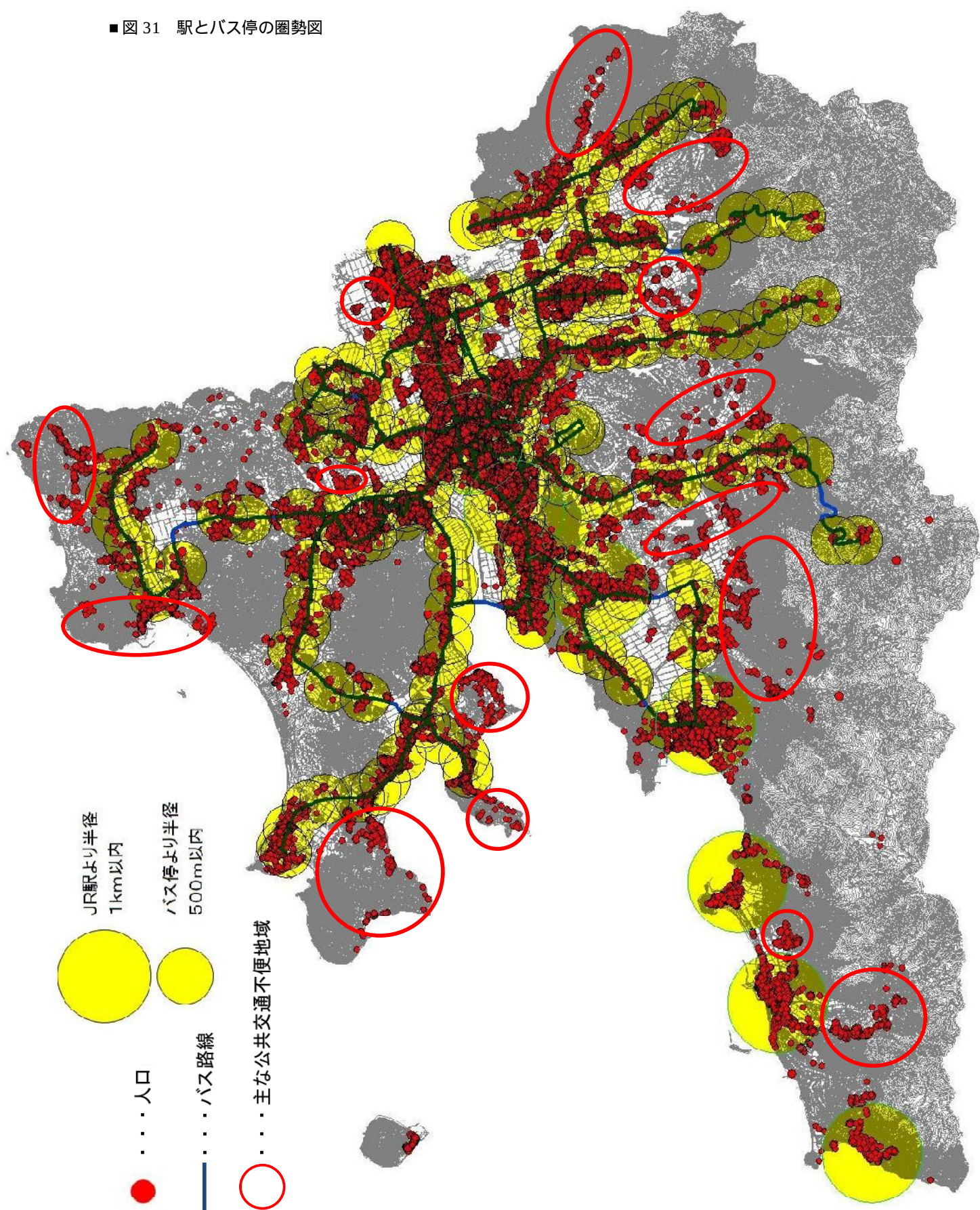
自家用車を保有していない学生や高齢者、障がい者などの一般に交通弱者と呼ばれる人々にとって、公共交通が不便であることは重大な問題です。近年、買い物弱者問題が全国的に広がっており、社会問題となっています。

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

■表4 バス・鉄道利用者の居住地域

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

■図31 駅とバス停の圏勢図



■表 5 公共交通不便地域の年齢世帯構成別人口

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

人口：平成 22 年 8 月 31 日現在

第1章 糸島市の公共交通の現状と課題

■表6 公共交通不便地域の地域別人口

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

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

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

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

第3節 糸島市の公共交通の課題

1 鉄道の課題

■ 駅勢圏の拡大やネットワーク強化

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

■ 利用しやすい施設の整備

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

■ 利便性の高いサービス水準の確保

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

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

2 コミュニティバスの課題

■ バス交通に対する満足度の向上（路線バスと共通課題）

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

■ バス交通ネットワークの再構築

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

■ 利用しやすいバス運行の実現

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

また、鉄道、路線バス、渡船との結節状況の改善が必要です。

■ バスの利用促進

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

■ 市民協働によるバス交通の充実と経費節減

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

■車両の老朽化対策・輸送力の向上

バス車両の約半数が老朽化してきており、計画的な買い替えが必要です。

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

■運行や運営体制の効率化

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

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

3 路線バスの課題

■運行の効率化検討

財政負担軽減のため、利用促進を図り運行体制などを検討する必要があります。

■他の公共交通機関とのネットワーク強化

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

4 渡船の課題

■利便性の向上

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

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

■新造船の検討

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

5 公共交通不便地域の課題

■交通不便地域の縮減

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

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

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

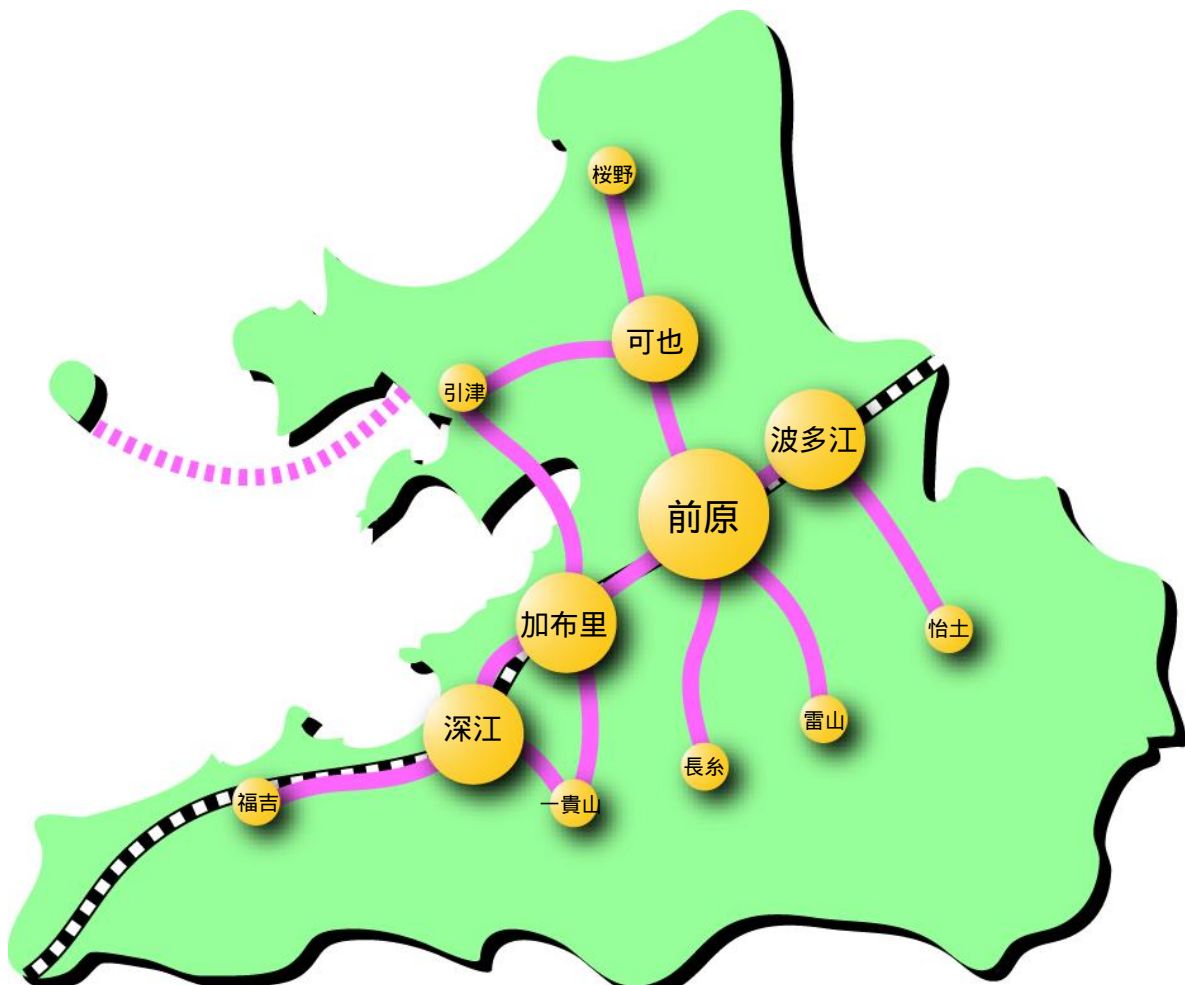
1 公共交通に求められる役割

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、自家用車が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。



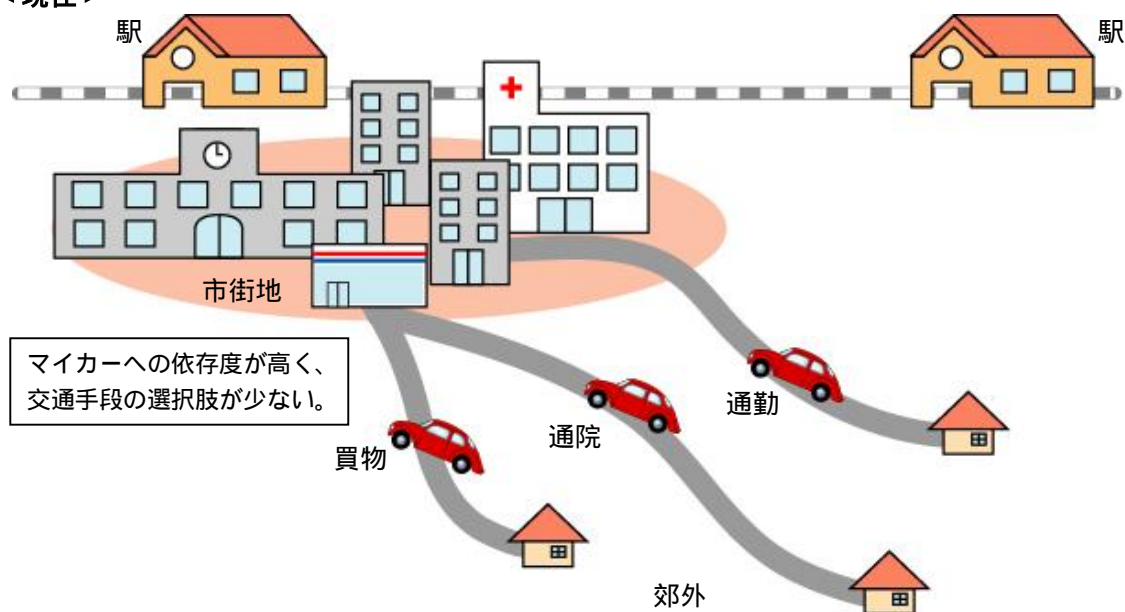
■ 図 32 校区・拠点連結型公共交通のイメージ図

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。

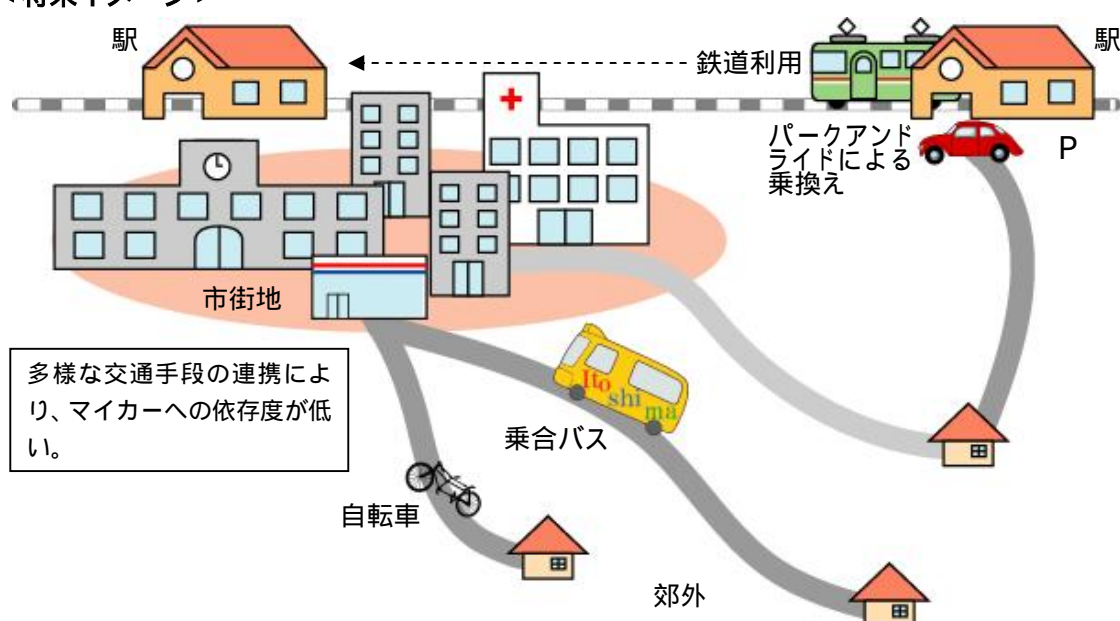
コミュニティやNPOなどによる自主運行交通サービスや、人口・都市機能が集中する徒歩圏の拠点をつなぐ交通網整備を行っていきます。公共交通サービスの充実を図ることによって、通勤や通学、通院や買い物が自由に行える環境を整えます。

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

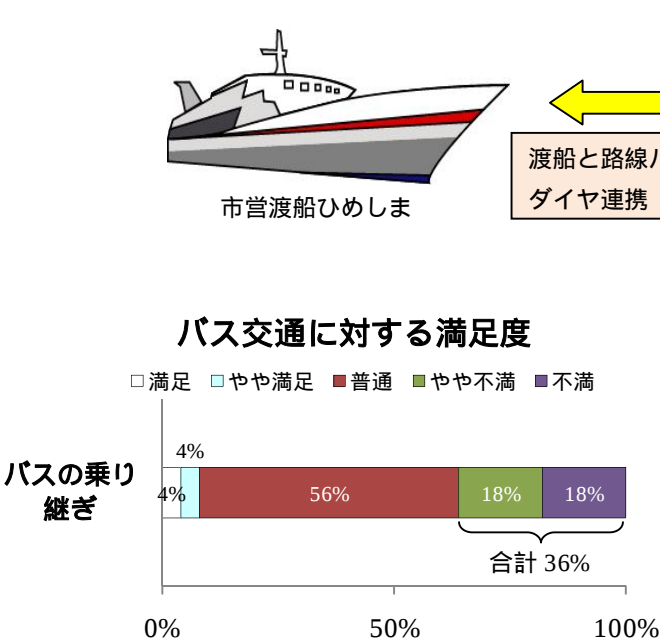
1 全公共交通機関

施策1 各公共交通機関の良好な結節

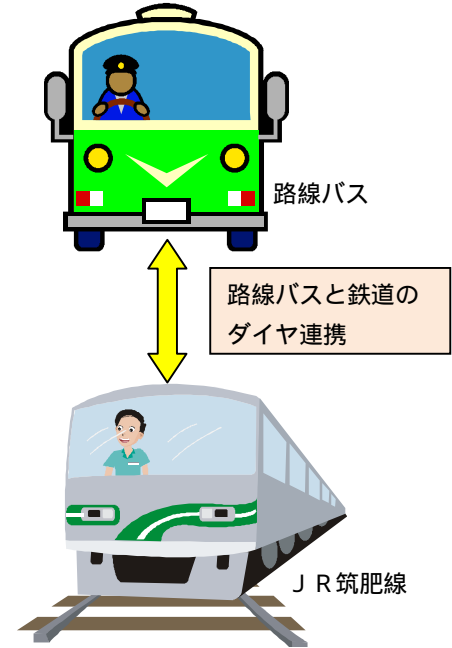
事業1 各公共交通機関の接続状況の改善

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

施策3 拠点を中心としたバス路線の再構築

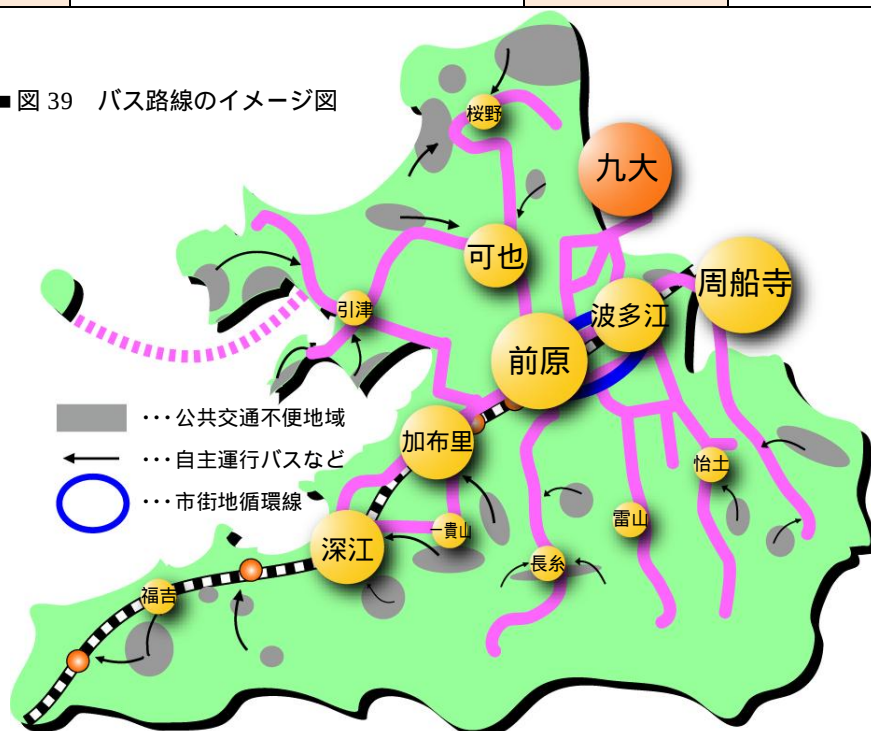
事業1 各路線の市街地循環線への接続

事業2 各路線の運行本数・ダイヤの見直し

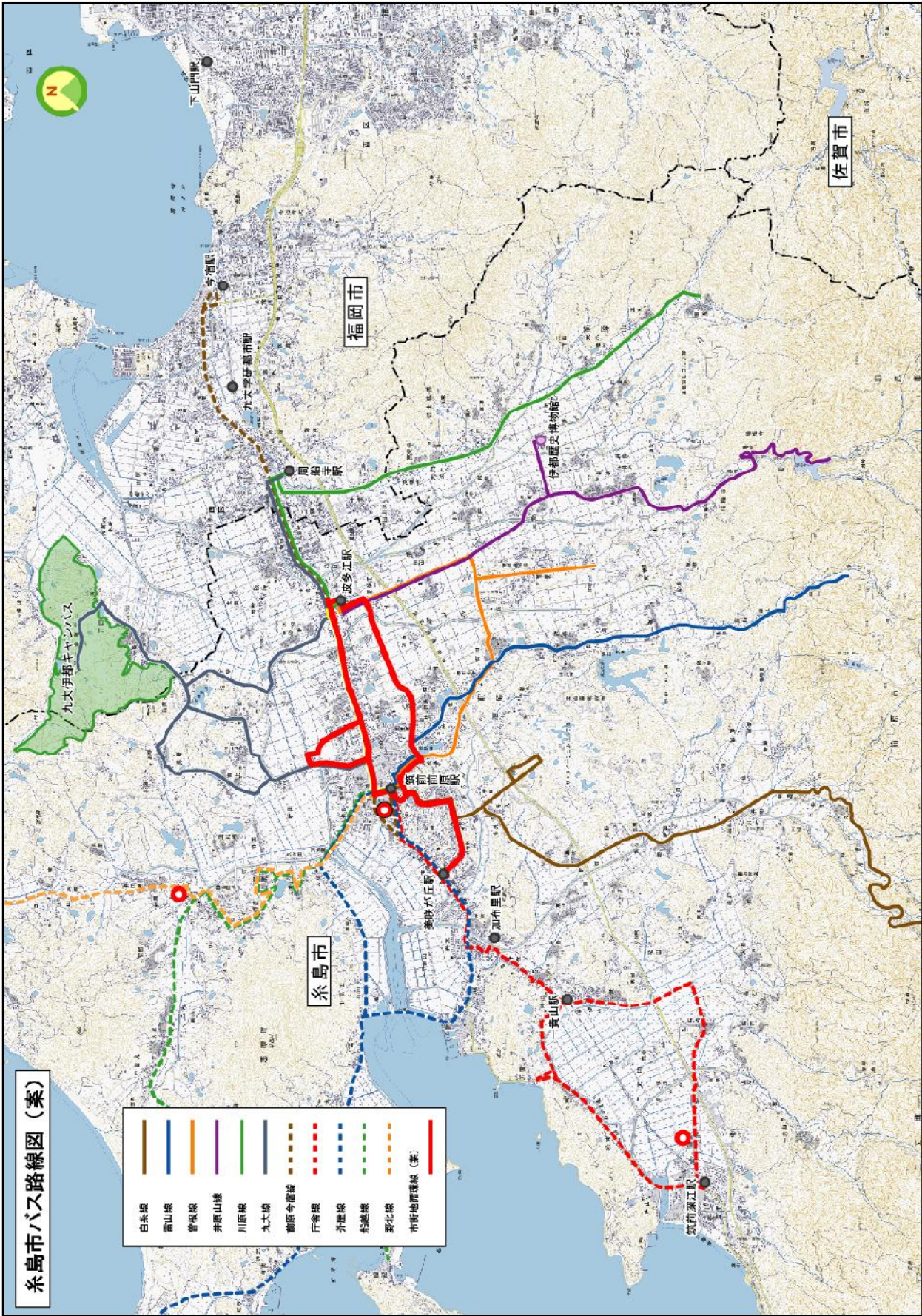
事業3 庁舎線の見直し（路線・運賃の見直し）

課 題	1 市街地循環線を整備し、各路線を接続することで、効率的な運行を行う必要があります。 2 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をする必要があります。 3 庁舎線だけが低運賃となっており、他路線との不均衡が生じています。		
概 要	1 各路線を市街地循環線へ接続し、乗り継ぎを改善することで、利便性・効率性を高めます。 2 利便性・効率性を高めるため、運行の再構築を進めます。 3 庁舎線の運賃を見直します。また、分庁方式終了後、生活路線バスへ切り替えて存続させます。		
目 標	運行本数や運行時間帯の満足度（2.20点）と運行ルートの満足度（2.58点）を、それぞれ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	実施時期	中期

■ 図 39 バス路線のイメージ図



■ 図40 市街地循環線導入・庁舎線見直し後の路線図（案）



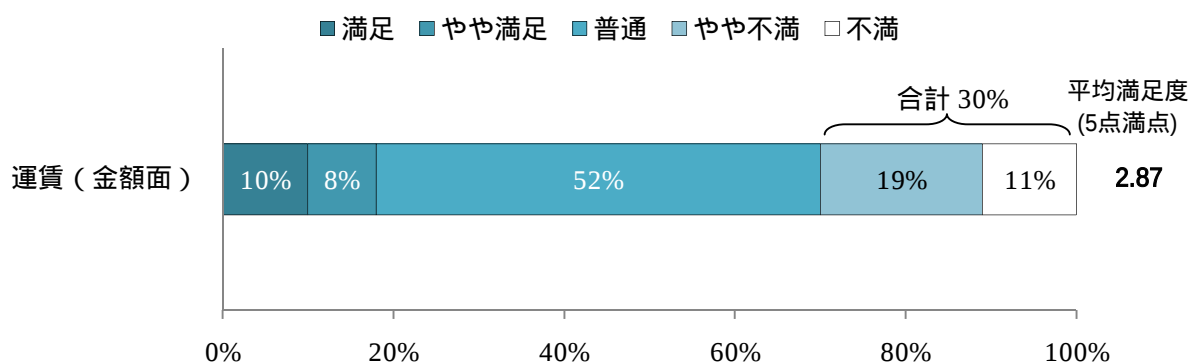
施策4 運賃体系の見直し

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）

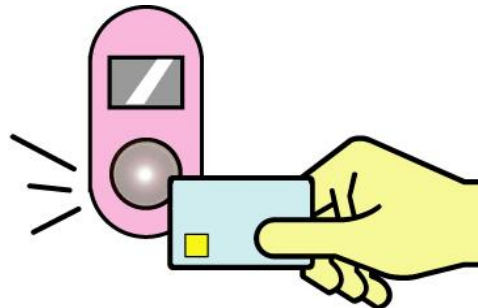
施策5 支払いの電子化推進

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

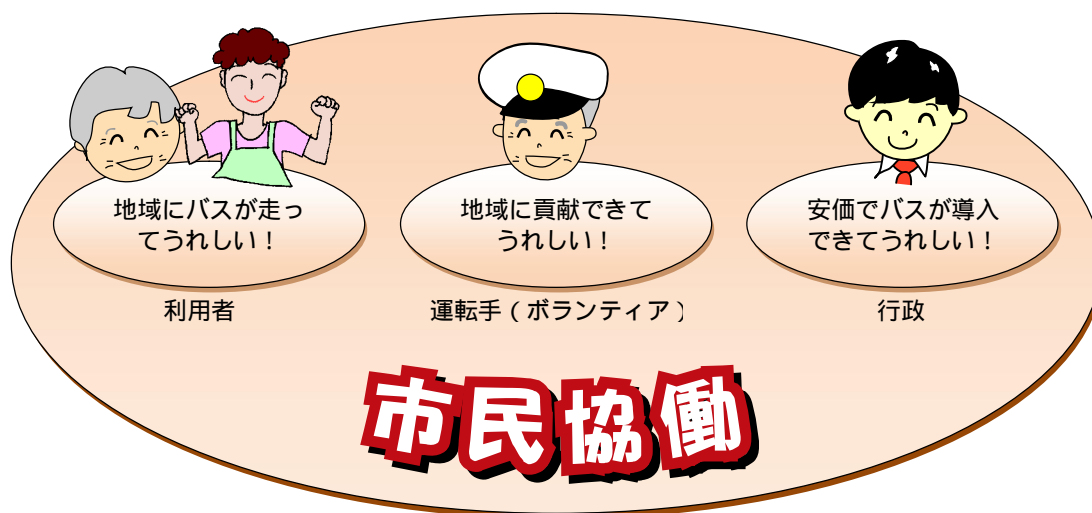
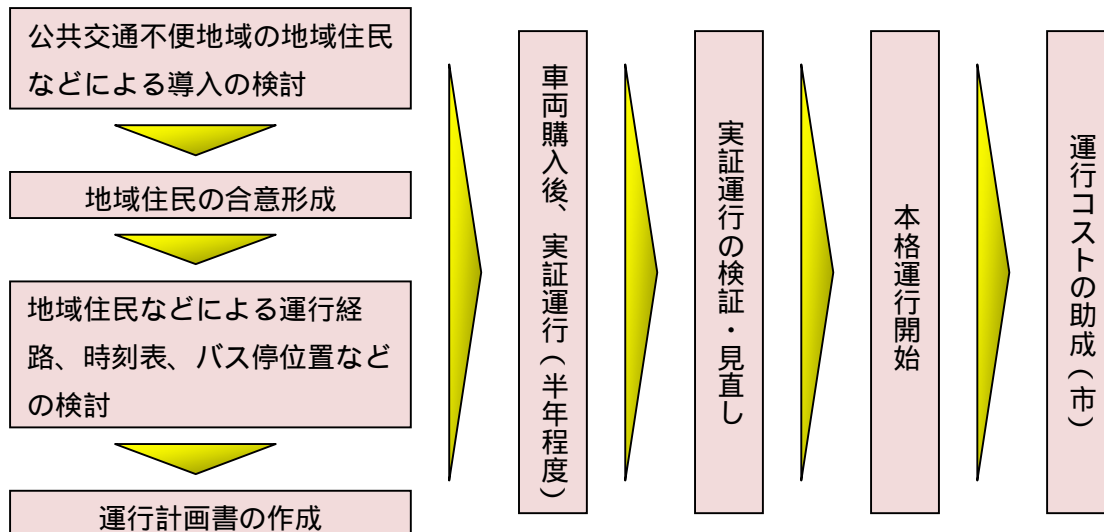
施策1 自主運行バスによる交通不便地域の縮減

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

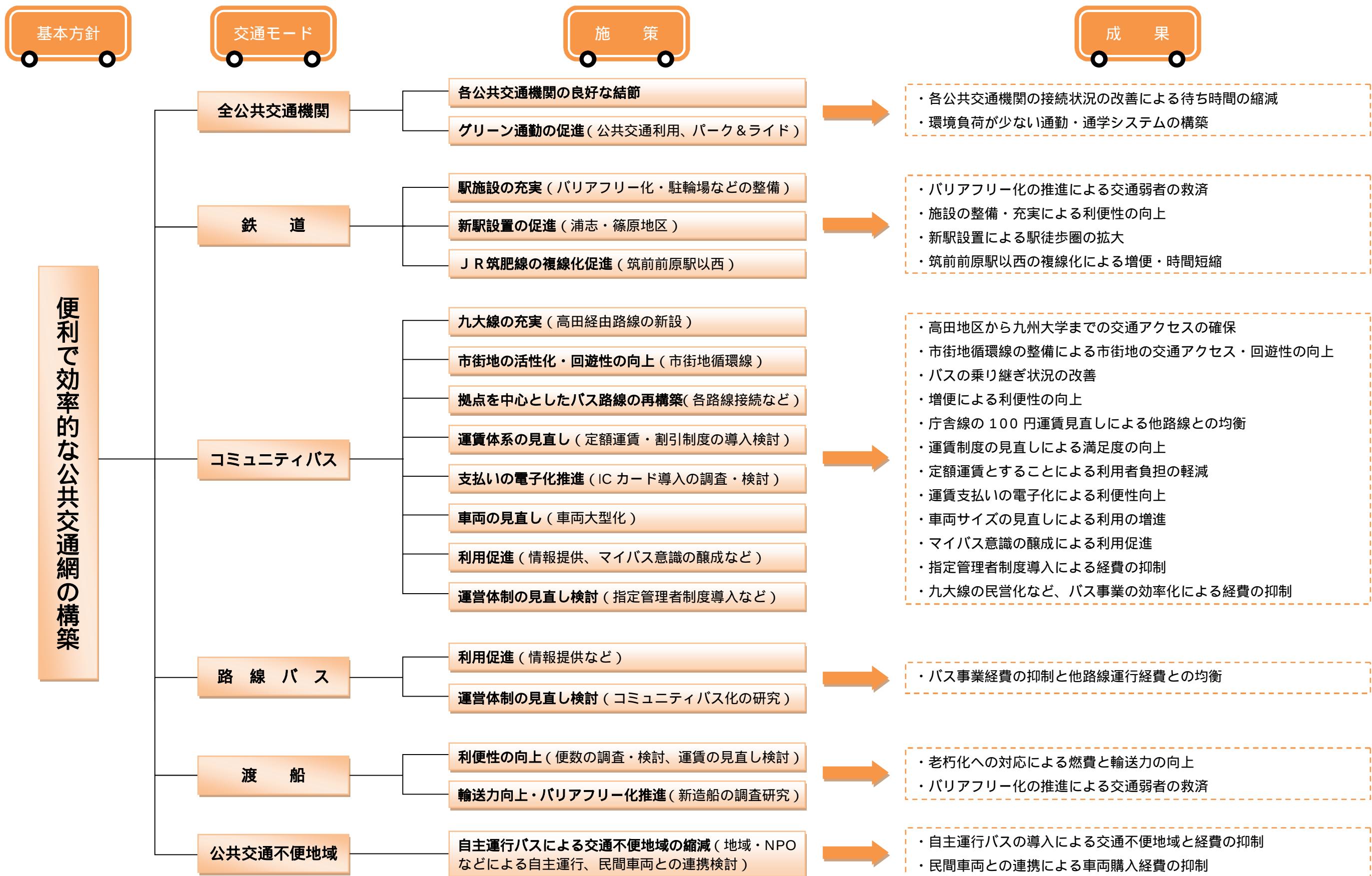
課 題	公共交通機関が整備されていない交通不便地域は、市の周辺部や中山間地域に多く、買い物や通院など、日常生活に支障がないよう早急な対応が必要です。		
概 要	交通不便地域を縮減するため、コミュニティや NPO などによる自主運行バスの導入を推進します。 地域住民で合意のうえ、自ら運行ルートやダイヤを作成することで、地域住民の生活実態に即した公共交通手段を確保します。市は、ルートやダイヤ作成を支援するとともに、車両や運行コストなどを助成します。 また、車両について、民間の店舗や病院などの車両が活用できないか検討します。		
目 標	公共交通不便地域人口（現状値 8,449 人）について、平成 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



第3章 資料編（公共交通に関するアンケート調査結果）

1 調査概要

調査目的	「糸島市地域交通計画」の策定に当たり、外出や移動の状況、公共交通の満足度、交通施策への意見の把握を目的にアンケート調査を実施
調査方法	地域による偏りがでないよう、2,000人を行政区人数で案分して無作為抽出し、アンケート調査用紙を郵送で配布・回収
調査期間	発送日：平成22年8月20日 投函締切：平成22年9月10日
回収率	配布数：2,000件 回収件数：875件 （回収率44%）

2 調査結果

【性別】

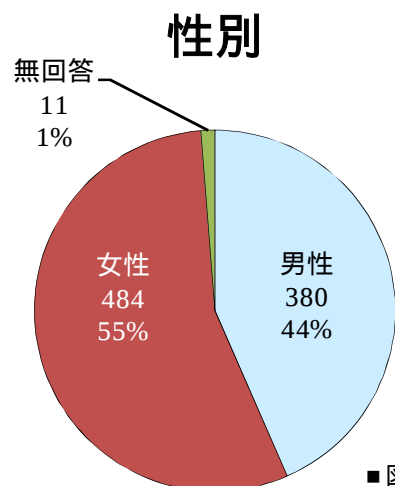
男性 380 人、女性 484 人、無回答 11 人の合計 875 人

【年齢】

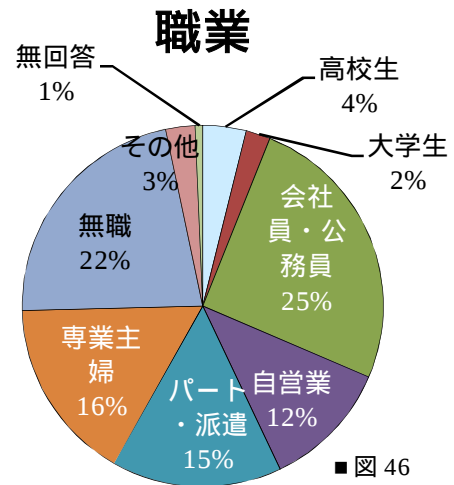
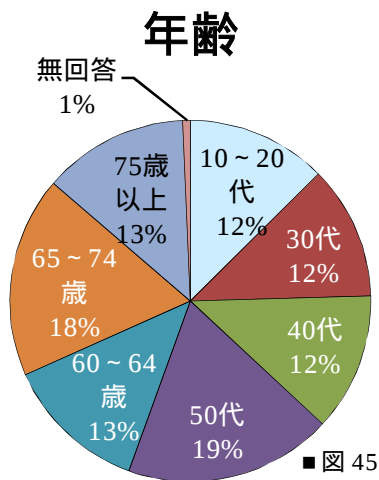
10～20代、30代、40代、50代の勤働者世代が55%、60～64歳13%、65歳以上の高齢者が31%

【職業】

学生6%、会社員・公務員25%、自営業12%、パート・アルバイト・派遣15%、専業主婦16%、無職22%、その他3%（病院関係者、会社役員など）無回答1%

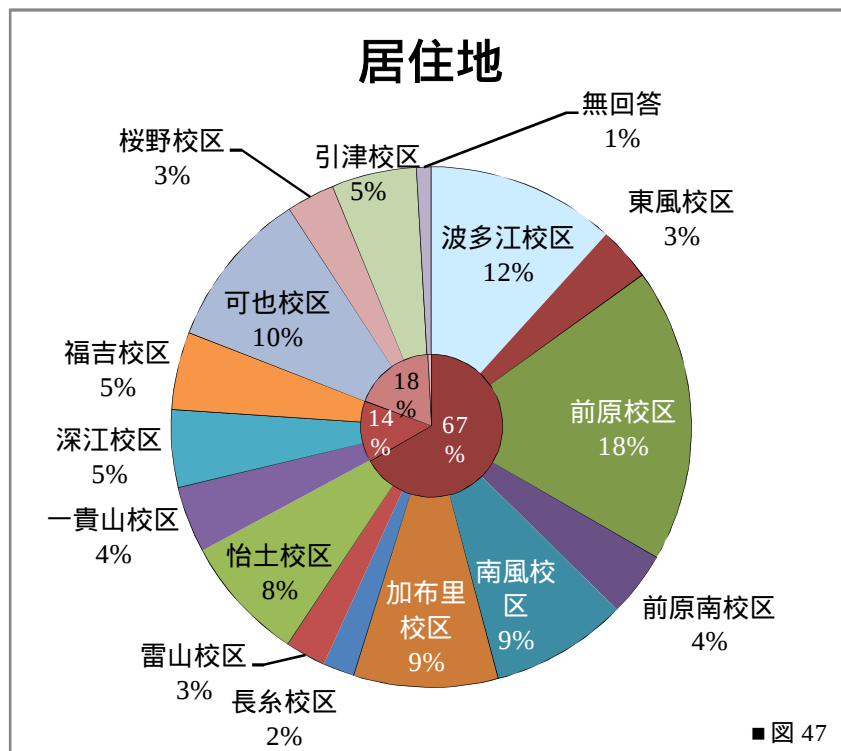


■ 図 44



【居住地】

アンケートの対象者は、地域による意見の偏りをなくすよう、本市の総人口を各行政区の人口で案分計算して無作為抽出としたため、回答者の居住地は、ほぼ行政区の人口に比例する結果となりました。本市に占める旧前原市、旧二丈町、旧志摩町の人口比率は、それぞれ69%、13%、18%で、アンケート回収率とほぼ同数値です。



【世帯構成】

二世代世帯 44%、2人世帯 28%（うち2人とも65歳以上の2人世帯は12%）、三世代世帯 16%、単身世帯 8%

【運転免許の有無】

75%の人が免許を持っています。

【本人が運転する自動車の有無】

70%の人が自分の運転する車が有ります。

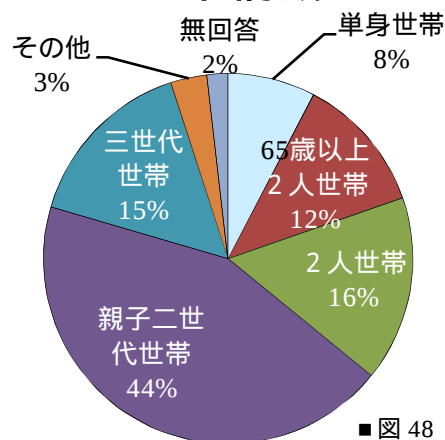
【世帯保有の車両台数】

92%の世帯が、1台以上の自動車を保有しています。車がない世帯は、わずか7%です。

【世帯保有のバイクの台数】

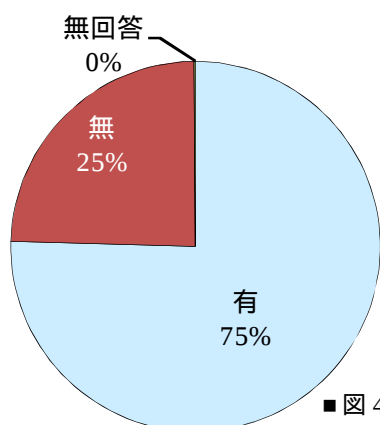
7割以上の世帯が、バイクを保有していません。

世帯構成



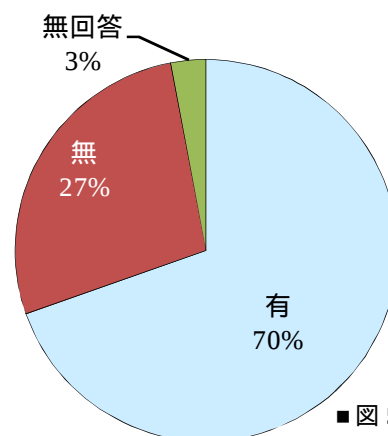
■ 図 48

運転免許の有無



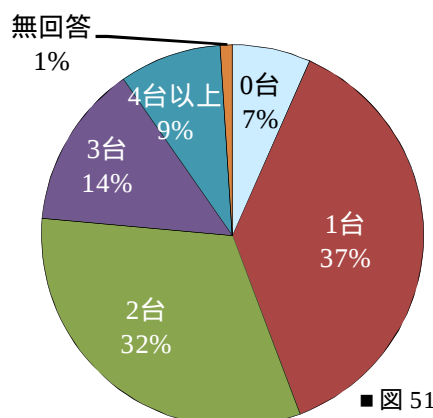
■ 図 49

本人運転の自動車の有無



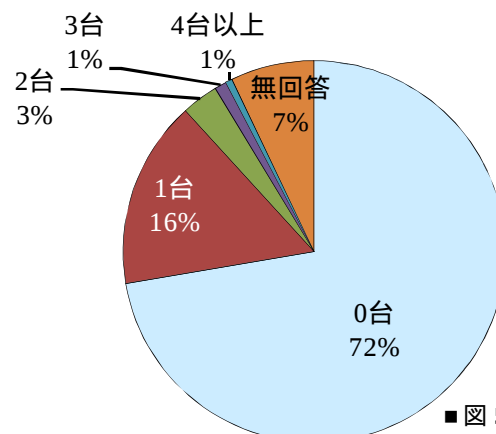
■ 図 50

世帯の自動車保有台数



■ 図 51

世帯のバイク保有台数



■ 図 52

【世帯保有の自転車台数】

74%の世帯が自転車を1台以上保有しています。

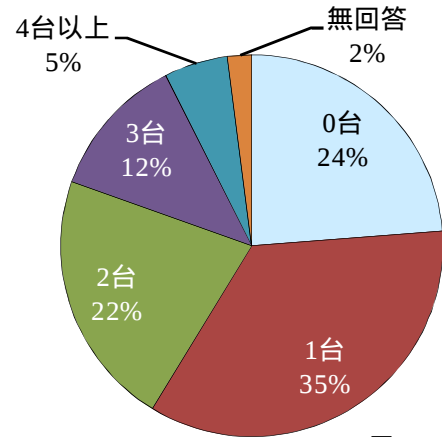
【最寄りバス停までの距離】

バスの乗車圏内であるバス停から500m以内の人が、75%となっている一方で、バス停が自宅から遠い、またはバス路線がない人も20%あります。

【最寄り駅までの距離】

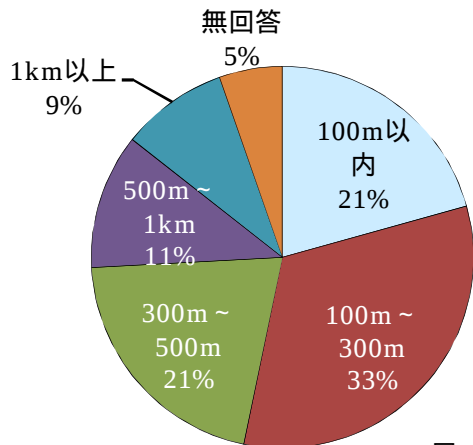
鉄道の乗車圏内である駅から1km以内の人は44%にとどまり、駅まで1km以上ある人は53%という状況で、電車を利用するためには、別に何らかの交通手段が必要な人が多いと考えられます。

世帯の自転車保有台数



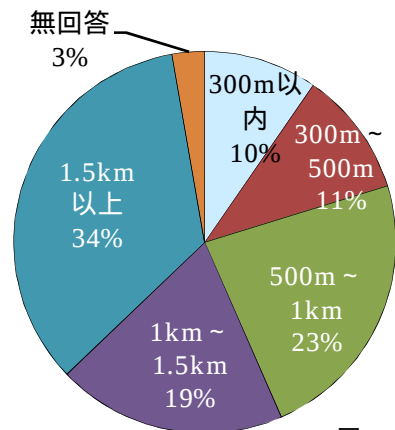
■ 図 53

最寄りバス停までの距離



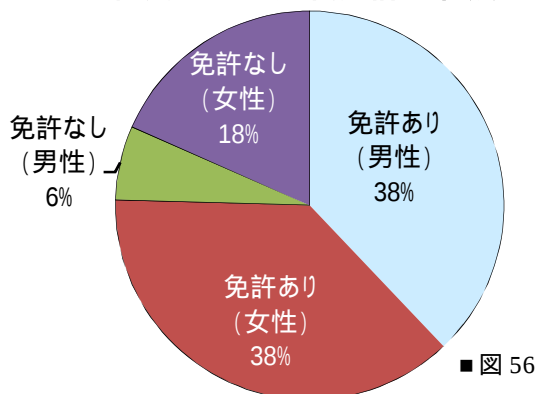
■ 図 54

最寄り駅までの距離



■ 図 55

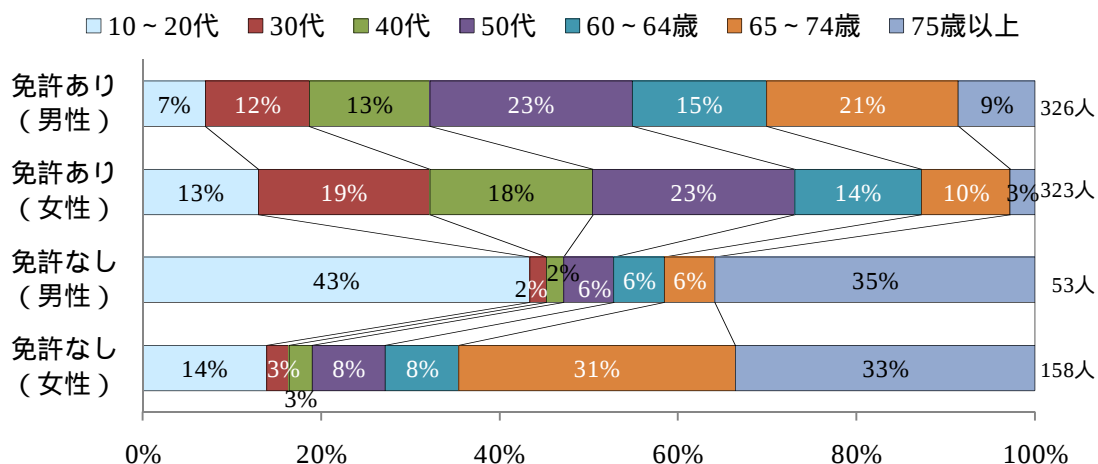
性別ごとの運転免許の有無



■ 図 56

運転免許の有無別 年齢構成

■ 図 57



【性別ごとの運転免許の有無】

自動車の運転免許を保有している人は、男女とも 38%ですが、免許を持っていない男性が 6%に対し女性は 18%で、男性の 3 倍になっています。

【運転免許の有無別 年齢構成】

自動車の運転免許を保有している人は、男女とも年齢構成に大きな差はありませんが、「65～74 歳」の免許保有者の割合が男性 21%に対し、女性は 10%で半数になっています。

免許を持っていない男性は、「20 代以下」と「75 歳以上」の合計で約 8 割を占めており、「65～74 歳」の人はわずか 6%となっています。

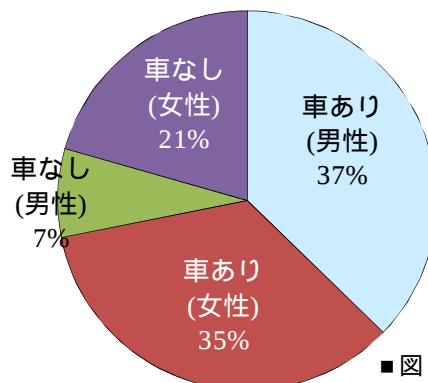
一方、免許を持っていない女性の割合については、「20 代以下」は男性に比べ 3 分の 1 以下の 14%ですが、「65～74 歳」は男性の 5 倍の 31%となっており、男性に比べて高齢者ドライバーは少ない結果となっています。

【性別ごとの運転車両の有無】

【本人運転車両の有無別年齢構成】

世帯で保有している自動車のうち、
回答者本人が運転する自動車の有無
については、「運転免許の有無」とほ
ぼ同じ結果となりました。

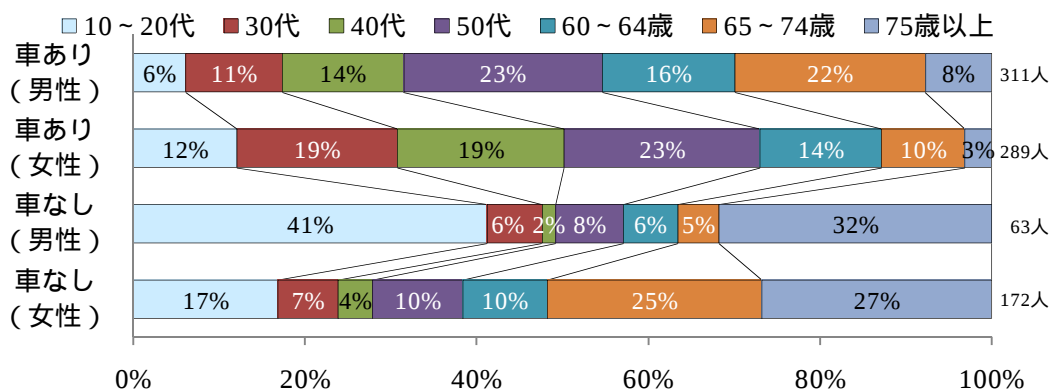
性別ごとの運転車両の有無



■ 図 58

本人運転車両の有無別年齢構成

■ 図 59

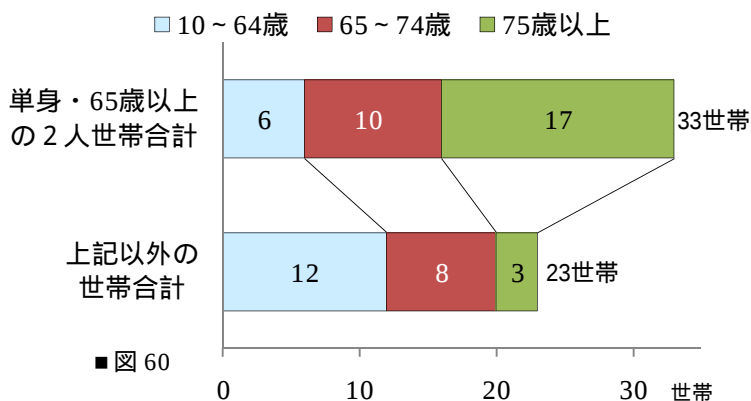


【世帯で車を持っていない人の世帯構成】・【本人運転車両の有無別 年齢構成】

車を保有していない世帯については、単身世帯または65歳以上の2人世帯の合計
が33世帯で、その他の世帯合計（23世帯）よりも割合が高くなっています。

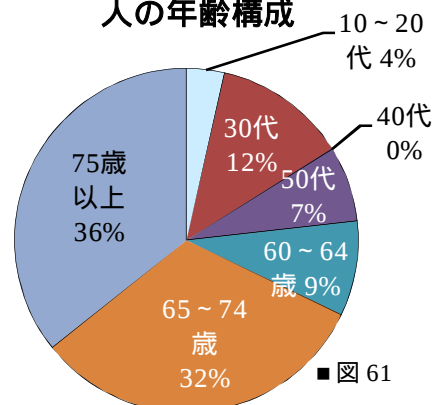
また、車を保有していない世帯のうち約7割が65歳以上の高齢者となっています。

世帯で車を持っていない人の世帯構成



■ 図 60

世帯で車を持っていない
人の年齢構成

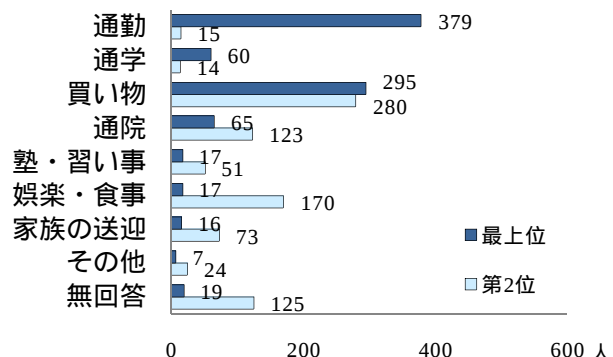


■ 図 61

(2) 外出の状況

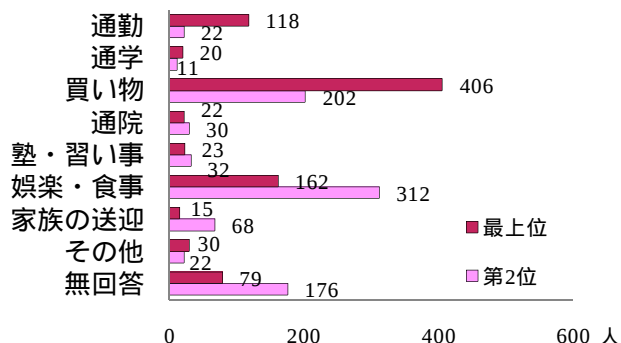
外出目的（平日）

■ 図 62



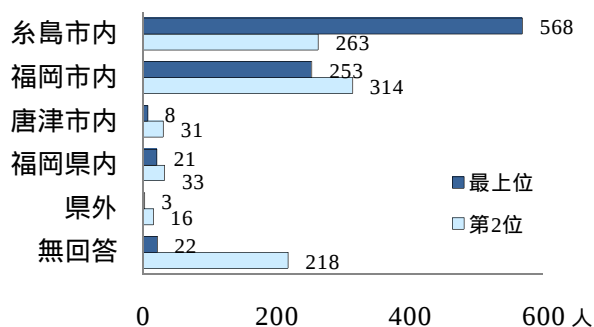
外出目的（土日祝）

■ 図 63



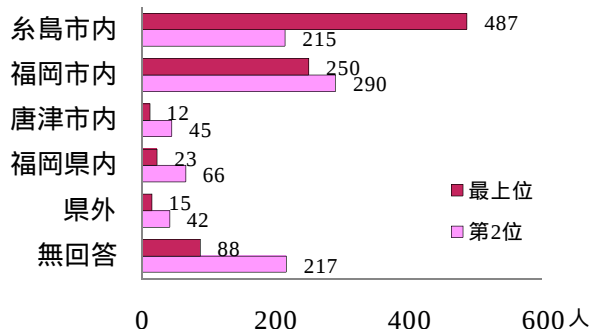
外出の目的地（平日）

■ 図 64



外出の目的地（土日祝）

■ 図 65



【外出目的】

平日の主な外出目的は、最上位が「通勤」で、次いで「買い物」となっています。2番目の目的では、「買い物」、「娯楽・食事・レジャー」の順となっています。最上位と第2位を合計すると、最も多い外出目的は「買い物」で全体の3分の1を占めています。

土日祝日の主な外出目的も、最上位が「買い物」で35%、次いで「娯楽・食事・レジャー」27%となっています。

その他意見

「平日」：会議・講演会(4人)、アルバイト(3人)、スポーツ(3人)、介護(2人)、ボランティア活動(2人)

「土日祝日」：介護(4人)、アルバイト(3人)、親類宅(3人)、講演会(2人)、雑用(2人)、スポーツ(2人)、部活(2人)、ボランティア(2人)

【外出の目的地】

主な外出の目的地は、平日・土日祝日ともに「糸島市内」が最も多く、平日で47%、土日祝日で40%となっています。次いで、「福岡市内」が平日・土日祝日ともに3割を占めています。土日祝日は、「福岡県内」、「県外」が平日の2倍から3倍の数値となっています。

【外出の頻度】

平日の外出の頻度は、「ほぼ毎日」が平日・土日祝日ともに最も多く、第2位の「週に3～4日」の3倍以上の数値になっています。

「2週間に1日」「3週間に1日」外出する人は、平日で26人（3%）、土日祝日で93人（11%）となっており、土日祝日は外出を控える人の割合が若干増加しています。

その他意見

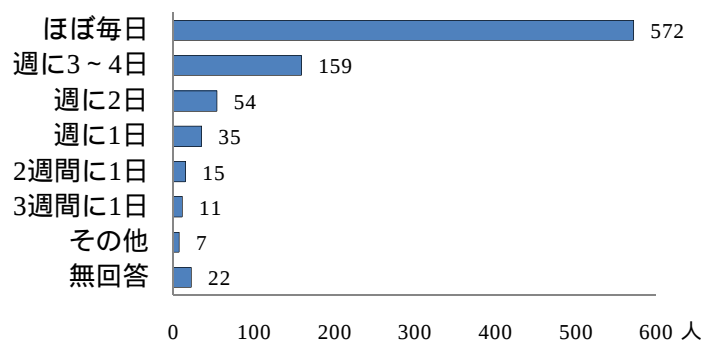
月に1日(4人)、めったに外出しない(3人)、3か月に1日程度(1人)、用事があるときのみ(1人)

【65歳以上の外出の頻度】

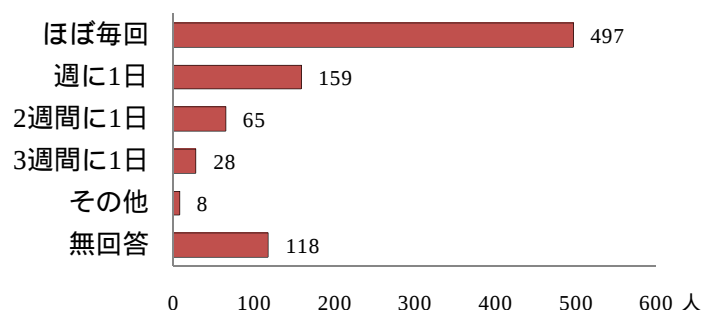
65歳以上の高齢者の外出頻度は、全年齢と同じく、「ほぼ毎日」が平日・土日祝日ともに最も多くなっています。特に土日祝日は、高齢者と図66と図67との割合と比較して大差はありません。

ただし、平日における人数を見比べると、「週に3～4日」と回答した高齢者の割合が高く、図66の約半数を占めています。また、平日の「週に2日」以降の区分の回答者の多くが高齢者です。

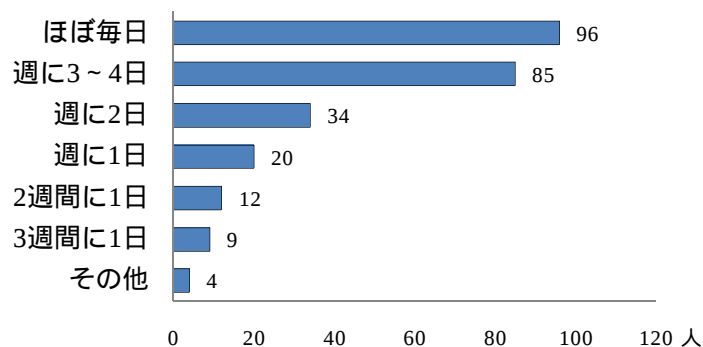
外出の頻度（平日） ■ 図 66



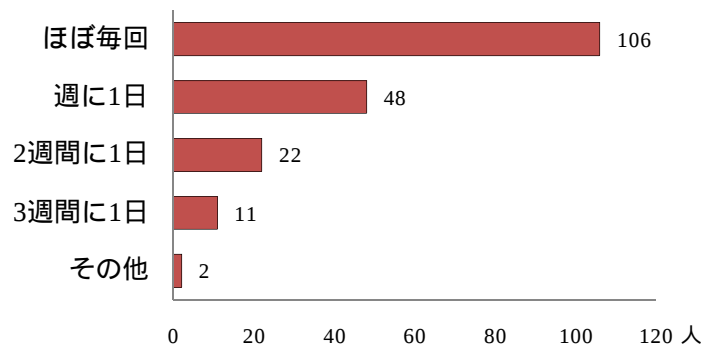
外出の頻度（土日祝） ■ 図 67

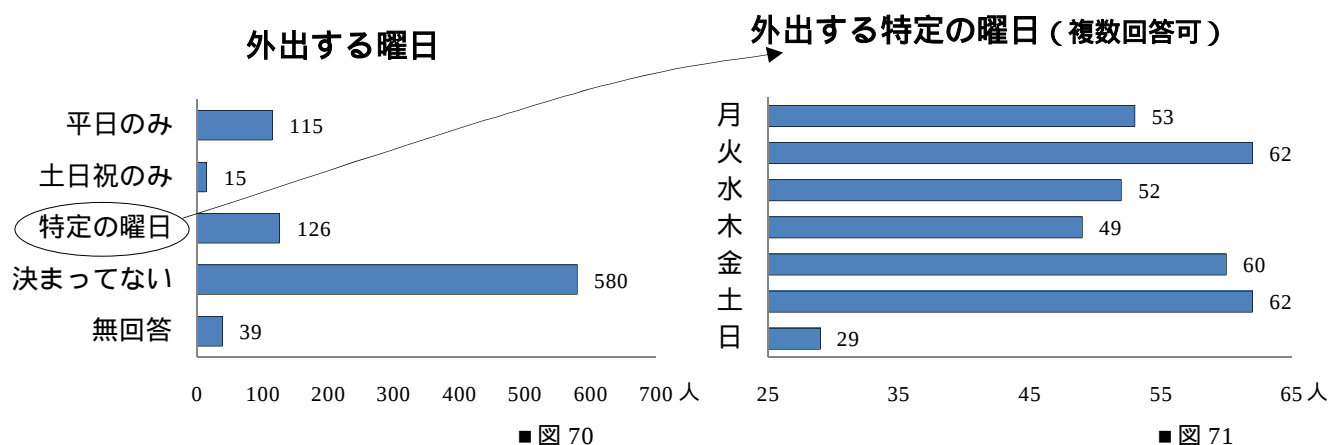


65歳以上の外出頻度（平日） ■ 図 68

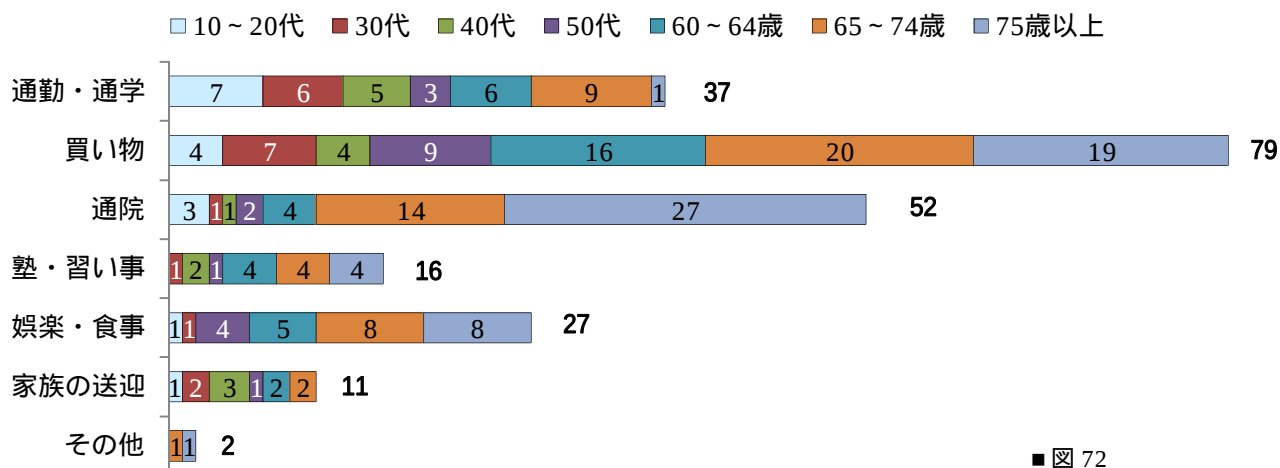


65歳以上の外出頻度（土日祝） ■ 図 69





特定の曜日に外出する目的・年齢構成



【外出する曜日】

約7割の人が「外出する曜日が決まっていない」と回答しています。
「平日のみ」が13%、「特定の曜日」が14%でほぼ同数となっています。

【外出する特定の曜日】

「日曜日」が特に低い数値で、他の数値はそれほど大きな差はありませんが、「火曜日」、「金曜日」、「土曜日」の外出がやや高い傾向です。

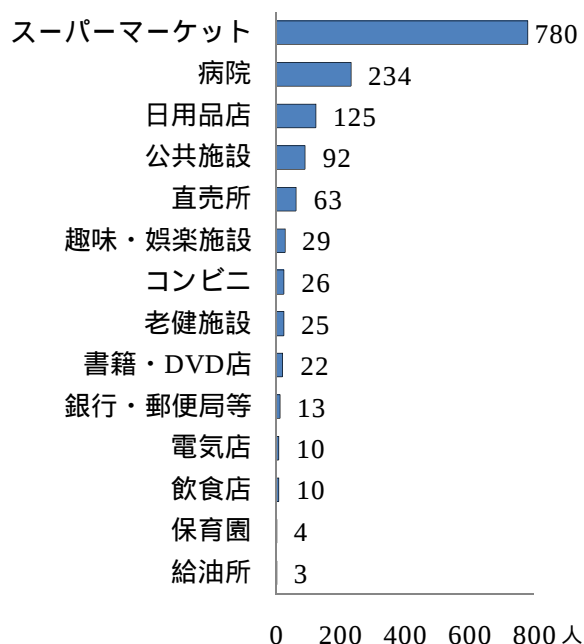
【特定の曜日に外出する目的・年齢構成】

「買い物」の人数が最も多く、そのうち「60歳以上」の人が約7割を占めています。

続いて多い回答が「通院」で、「65歳以上の高齢者」が約8割を占めており、決まった曜日に通院している人が多いようです。

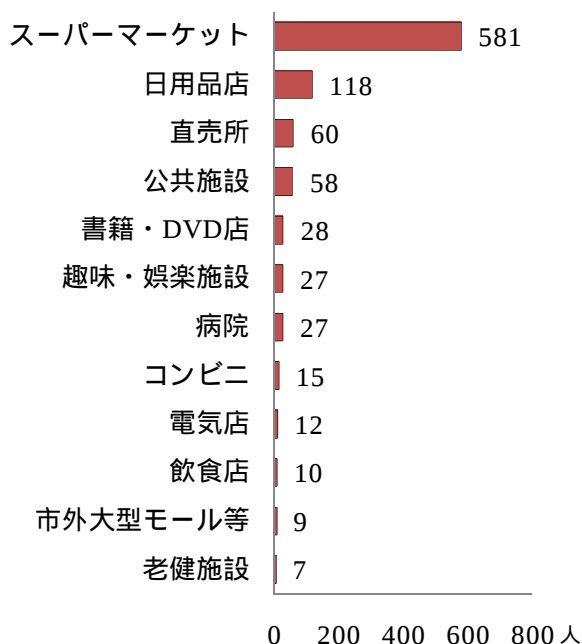
利用する市内施設（平日）

■ 図 73



利用する市内施設（土日祝）

■ 図 74



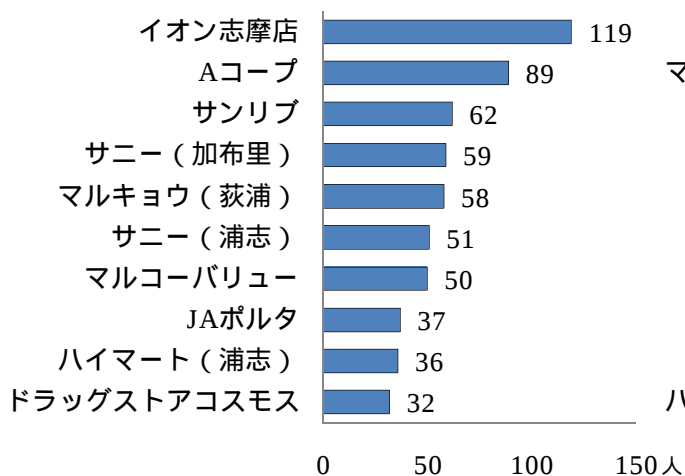
【よく利用する市内の施設】

「スーパーマーケット」をよく利用すると回答した人が、平日・土日祝日ともに最も多く、2位以下を大きく引き離しています。

次いで多かった回答は、平日が「病院」、土日祝日が日曜大工店やドラッグストアなどの「日用品店」となっています。

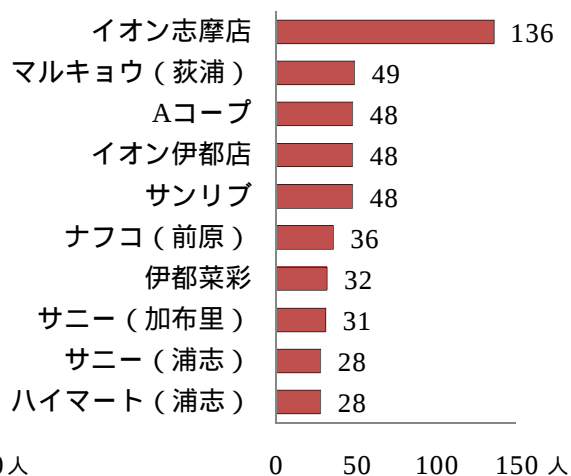
よく利用する市内施設
（平日トップ10）

■ 図 75



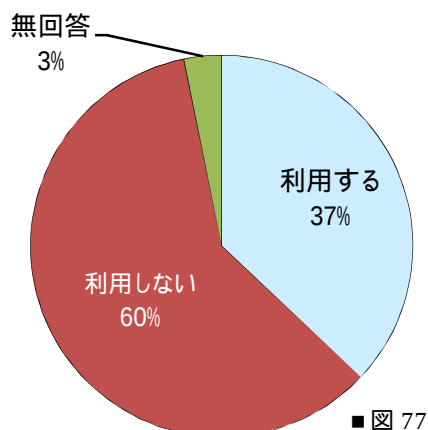
よく利用する市内施設
（土日祝トップ10）

■ 図 76

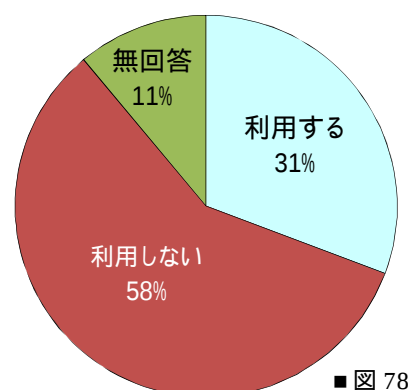


「イオン伊都店」は市内施設ではありませんが、回答者が多かったため掲載しています。

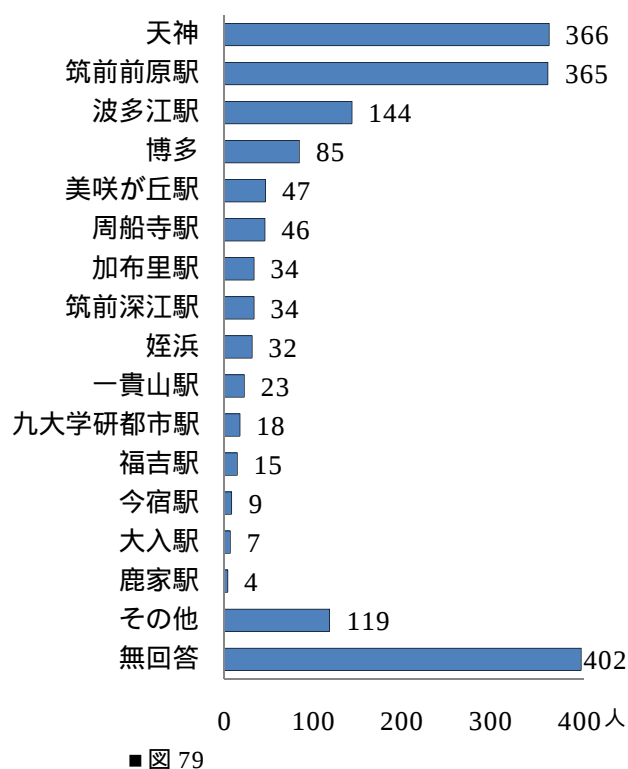
鉄道の利用状況（平日）



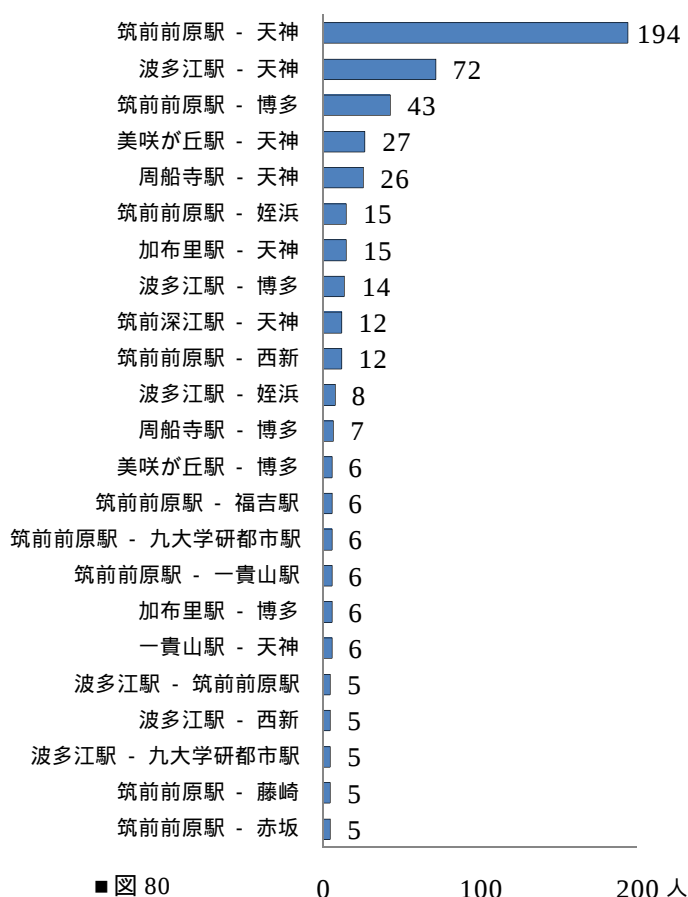
鉄道の利用状況（土日祝）



利用する鉄道駅（起終駅）



利用する鉄道区間

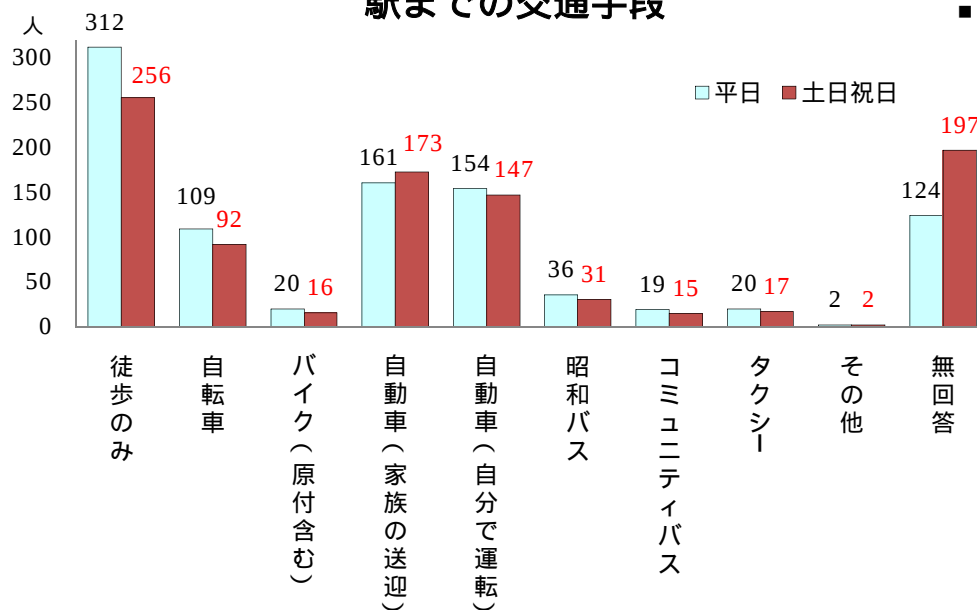


【鉄道の利用状況】・【利用する鉄道駅】・【利用する鉄道区間】

平日・土日祝日ともに、約3分の1の人が鉄道を利用していると回答しています。
最も利用する鉄道駅では、「筑前前原駅」「波多江駅」「美咲が丘駅」などから、福岡市の中心部である「天神」「博多駅」「姪浜」方面への利用が多く、糸島市内の移動のために鉄道を利用する人は1割程度です。

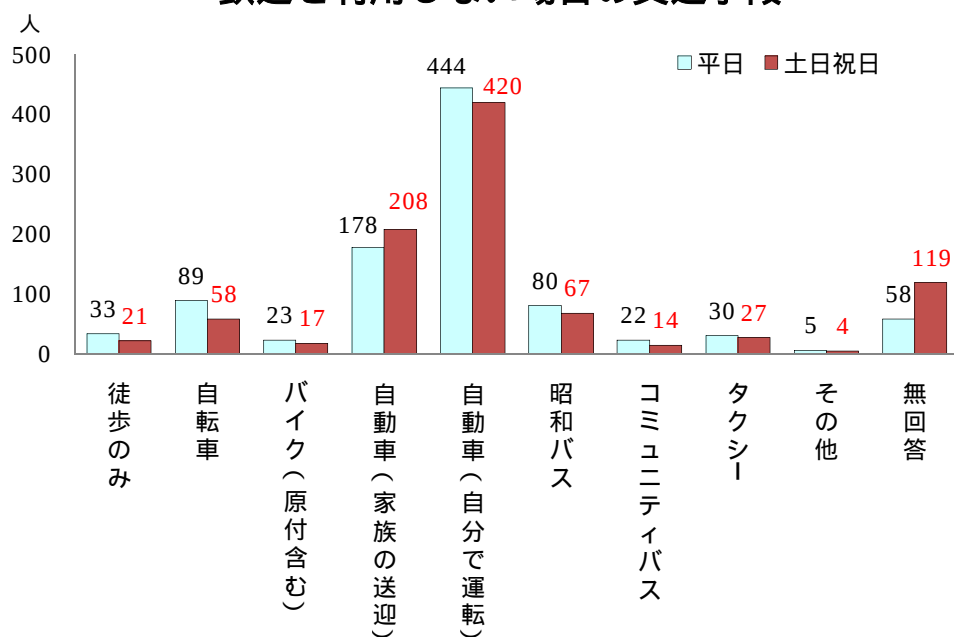
駅までの交通手段

■ 図 81



鉄道を利用しない場合の交通手段

■ 図 82



【駅までの交通手段】・【鉄道を利用しない場合の交通手段】

鉄道を利用する場合は、「徒歩」の人が最も多く、次いで「家族の送迎」「自分で運転する自動車」の順となっています。

鉄道を利用しない場合は、「徒歩」は激減し、「自分で運転する自動車」が最も多くなります。バスやタクシーなどの公共交通機関を利用する人は少なく、昭和バス、コミュニティバスの利用者を合わせても 10% です。

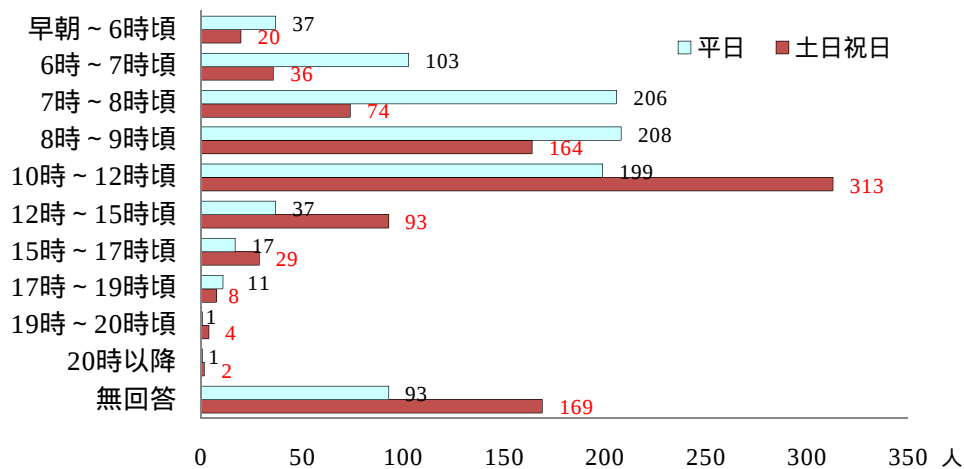
その他意見

「駅までの交通手段」：知人の車

「鉄道を利用しない場合の交通手段」：病院の送迎バス(4 人)、知人の車(3 人)

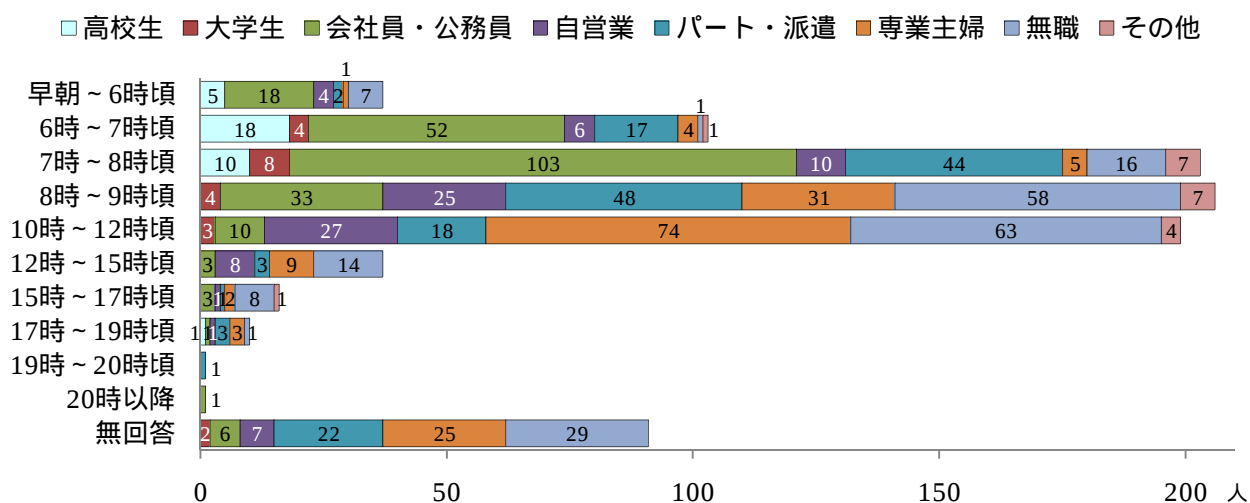
自宅の出発時刻

■ 図 83



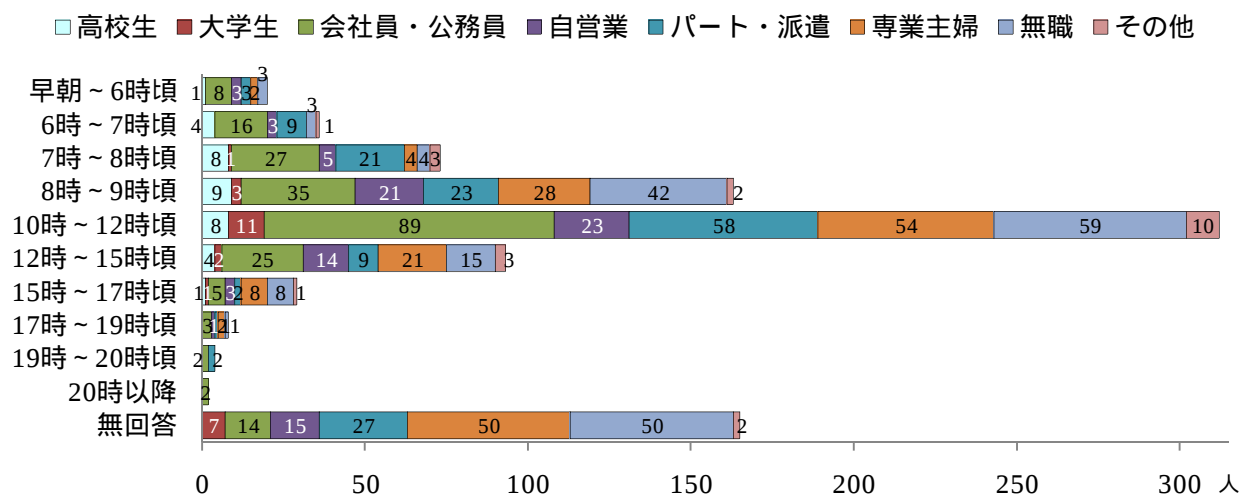
職業別の自宅の出発時刻（平日）

■ 図 84



職業別の自宅の出発時刻（土日祝）

■ 図 85

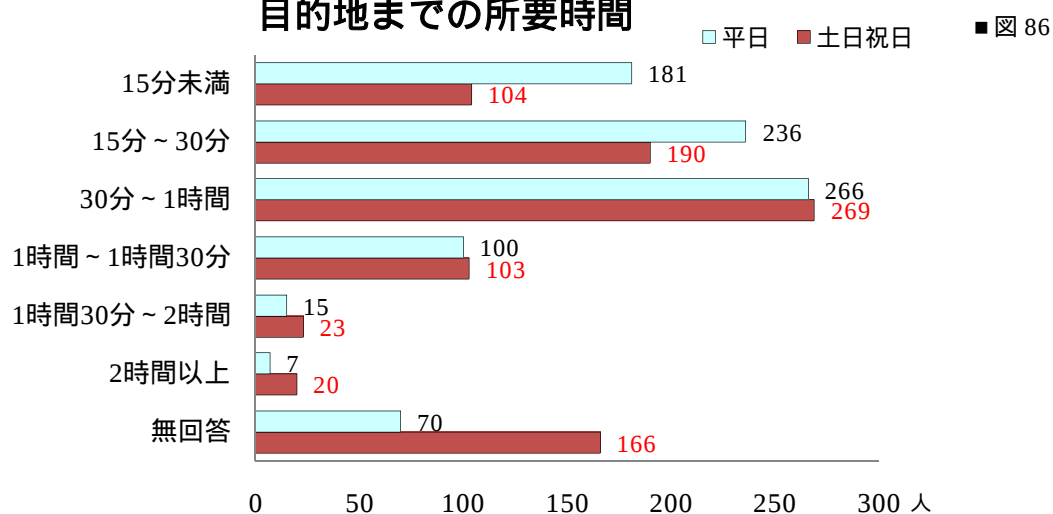


【自宅の出発時刻】・【職業別の自宅の出発時刻】

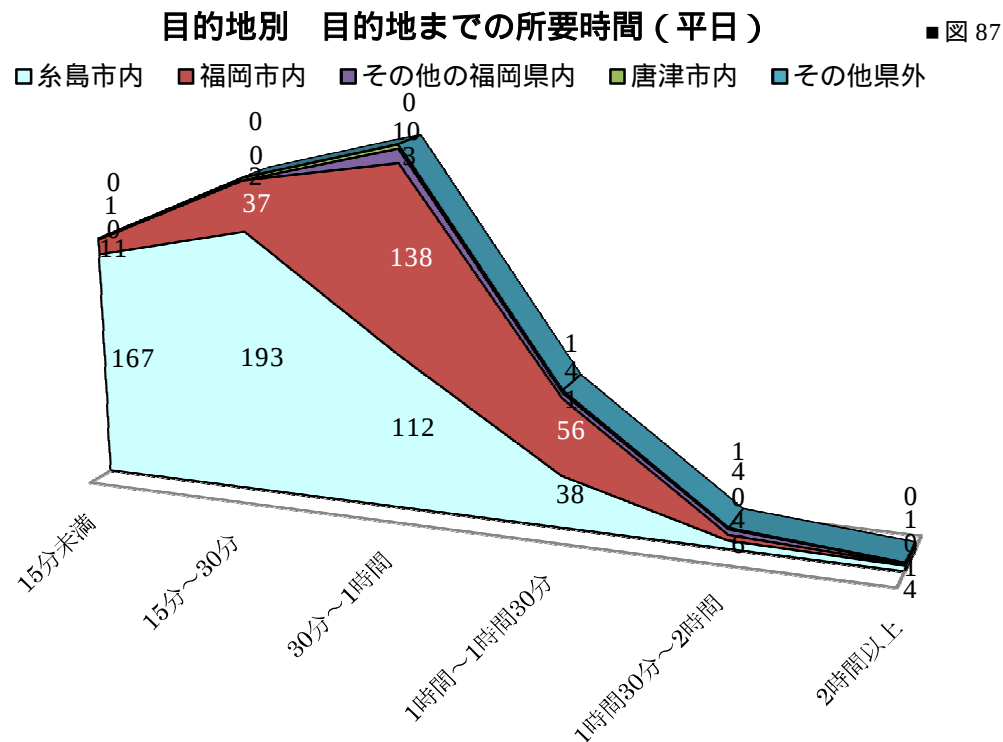
平日では、「7時～8時」、「8時～9時」がほぼ同数で最も多く、次いで「10時～12時」が多くなっています。土日祝日では、「10時～12時」が最も多くなっています。

職業別に自宅の出発時刻を見ると、平日では「高校生・大学生」「会社員・公務員」は「6時～8時」が多く、「パート・アルバイトの人」は「7時～9時」、「主婦」は「10時～12時」が多く、「無職（高齢者）」は「8時～12時」の間に出かける人が多くなっています。

目的地までの所要時間



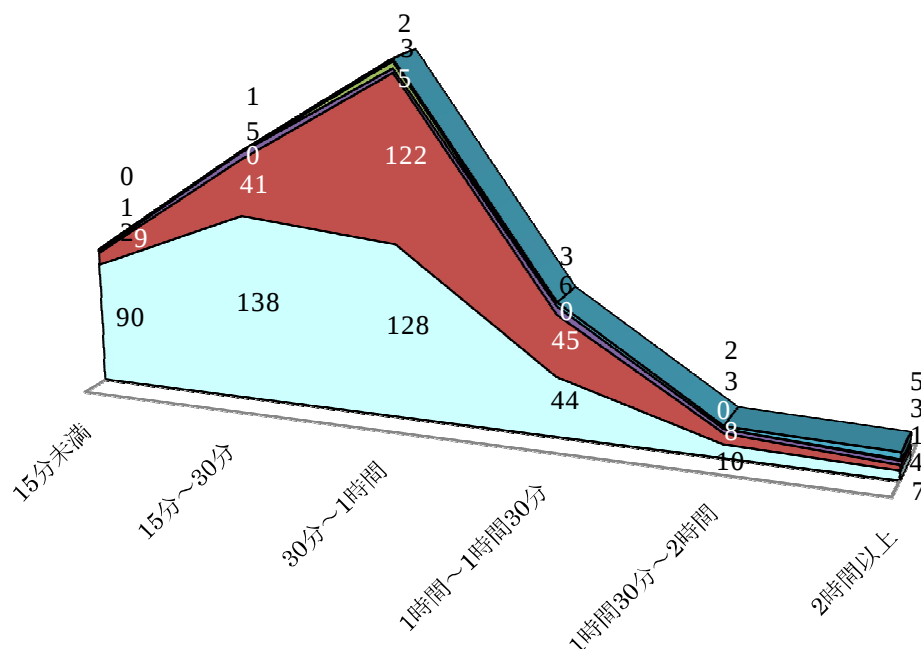
目的地別 目的地までの所要時間（平日）



目的地別 目的地までの所要時間（土日祝）

■ 図 88

□ 糸島市内 ■ 福岡市内 ■ その他の福岡県内 ■ 唐津市内 ■ その他県外



【目的地までの所要時間】

平日・土日祝日ともに、「30分～1時間」が最も多く、平日は「15分～30分」、「15分未満」の順で高い数値となっています。特に土日祝日は、「30分～1時間」が突出しています。

土日祝日では、「15分未満」「15分～30分」の回答が減り、「1時間30分～2時間」「2時間以上」が微増し、「無回答」が多くなっています。これらのことから、休日は遠出する傾向が見られる一方で、目的地が決まっているわけではないようです。

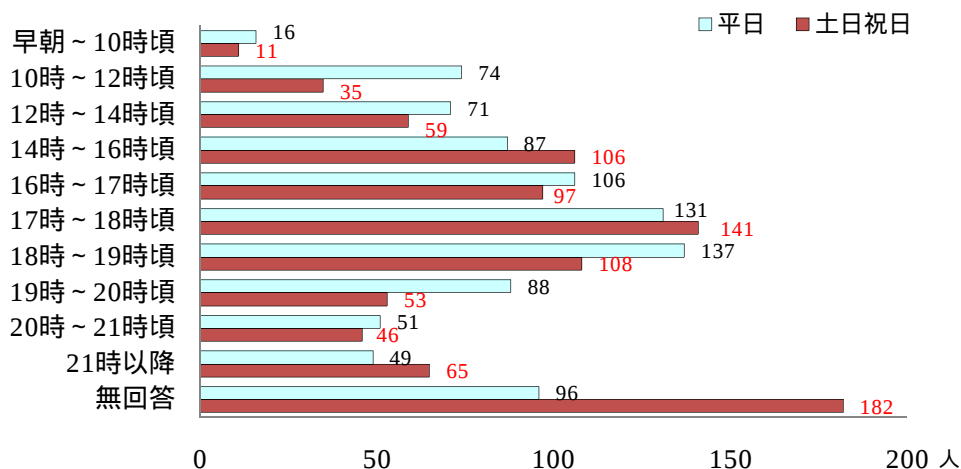
【目的地別 目的地までの所要時間】

平日では、「糸島市内」の「15分～30分」が最も多く、「15分未満」の順となっています。「福岡市内」では「30分～1時間」の回答が集中しています。

土日祝日では、「糸島市内」の「15分～30分」が最も多い回答となっています。次いで「30分～1時間」が多く、「糸島市内」「福岡市内」でほぼ同数の回答となっています。また、土日祝日には「1時間30分～2時間」「2時間以上」で、「その他県内」「唐津市内」「その他県外」の数値も若干増えています。

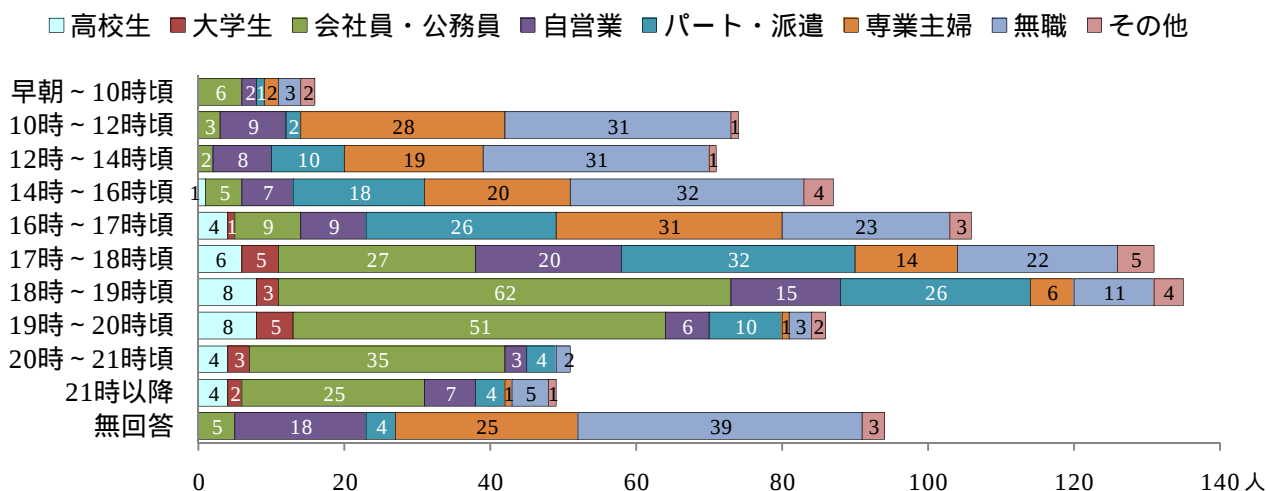
帰宅時刻

■ 図 89



職業別の帰宅時刻（平日）

■ 図 90



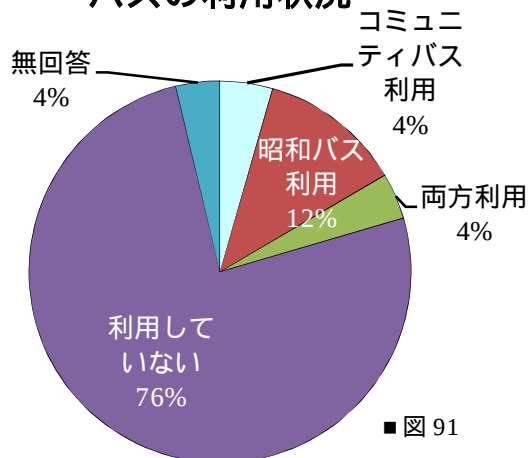
【帰宅時刻】・【職業別の帰宅時刻（平日）】

平日では、「18 時～19 時」に帰宅する人が最も多く、次いで「17 時～18 時」、「16 時～17 時」の順になっています。土日祝日では、「17 時～18 時」が最も多く、次いで「18 時～19 時」「14 時～16 時」がほぼ同数となっています。

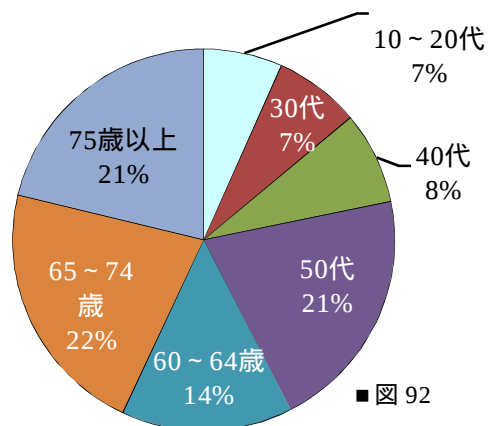
職業別の帰宅時刻（平日）については、「高校生・大学生」「会社員・公務員」は「18 時～19 時」に帰宅する人が多く、「21 時以降」まで回答が多くなっています。一方、「主婦」では「16 時～17 時」が最も多くなっていますが、「10 時～17 時」まで平均的に高い数値となっています。「パート・派遣」の人は、帰宅時間が「16 時～19 時」に集中しています。「無職（高齢者など）の人」は、「10 時～12 時」「12 時～14 時」「14 時～16 時」に帰宅する人がほぼ同数となっています。

(3) 市内バス交通について

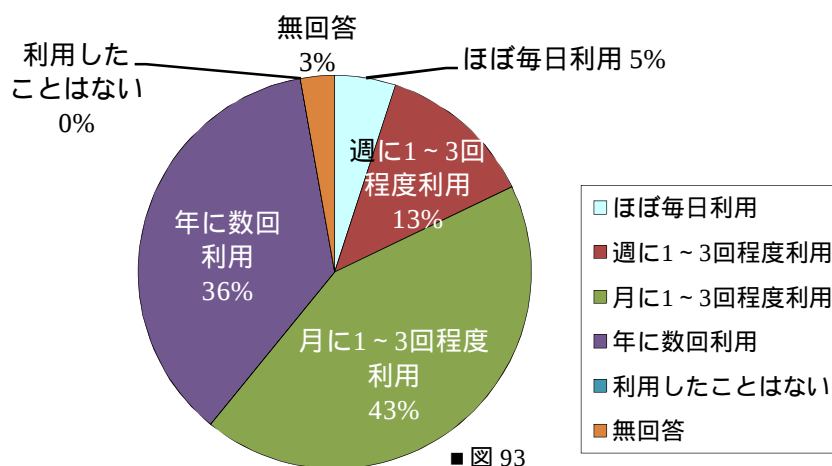
バスの利用状況



バス利用者の年齢構成



バス利用者の利用頻度



【バスの利用状況】・【バス利用者の年齢構成】

バスの利用状況については、コミュニティバスの利用者 4%、昭和バスの利用者 12%、コミュニティバス・昭和バス両方利用している人が 4% で、バス利用者の合計は、全体の 2 割という低い水準です。バス利用者の年齢構成は、「65～74 歳」が 22% と最も多く、「50 代」、「75 歳以上」がともに 21% で、60 歳以上の人が利用者の 57% を占めています。

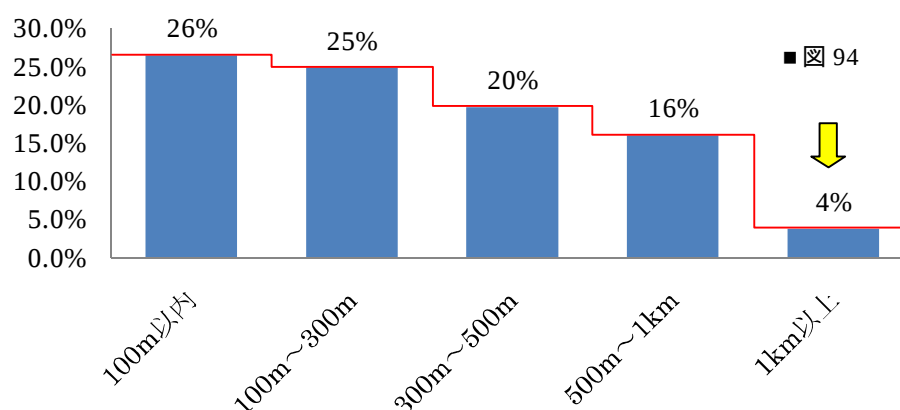
【バス利用者の利用頻度】

「バスを利用している」と回答した人について、利用頻度を見ると、バスを利用したことがある人でも、「月に 1～3 回程度利用」がもっとも多く、「ほぼ毎日利用」、「週に 1～3 回利用」する人の合計は、利用者全体の 2 割未満でバス利用者が少ない状況です。

■表7 バス停距離別のバス利用割合

区 分	100m 以内	100m～ 300m	300m～ 500m	500m～ 1km	1km 以上	無回答	計
コミュニティバス利用	6%	5%	5%	3%	0%	0%	5%
昭和バス利用	13%	15%	12%	11%	4%	7%	12%
両方利用	8%	4%	2%	2%	0%	4%	4%
利用していない	73%	73%	78%	78%	90%	68%	76%
無回答	0%	3%	3%	6%	6%	21%	4%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

バス停距離別のバス利用割合



■表8 バス利用者の居住地域

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

【バス停距離によるバス利用割合】・【バス利用者の居住地域】

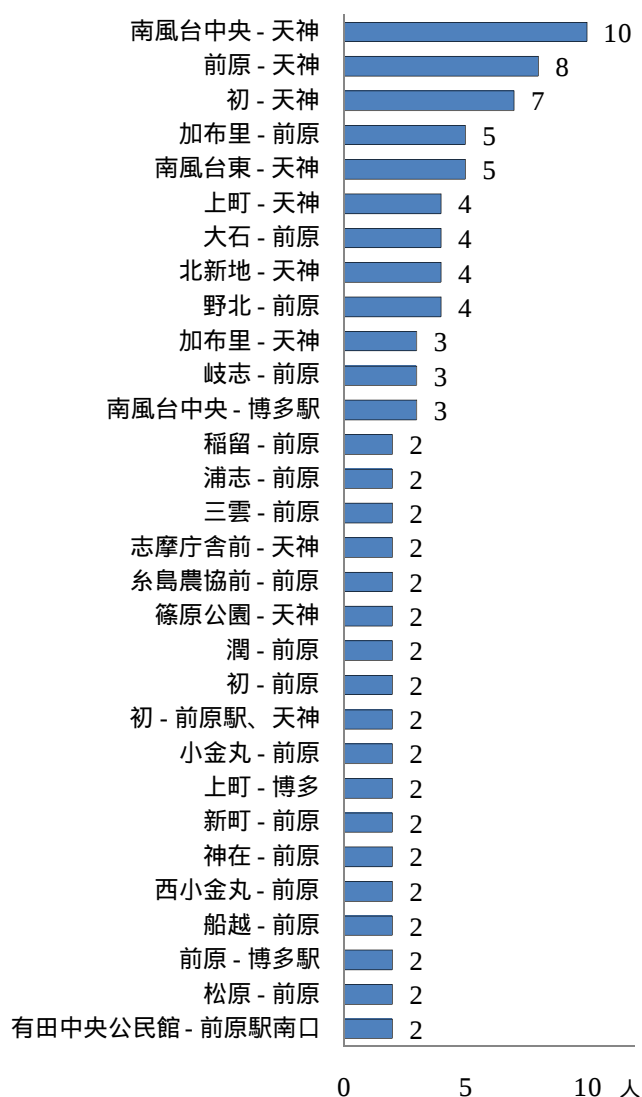
表7は、自宅からバス停までの距離別にバスの利用状況を表したものです。すべての区分で7割以上の方がバスを利用していません。

また、図94は表7のバス利用合計をグラフにしたものですが、自宅からの距離が長くなるほど、バスの利用者が減っています。特に自宅から1km以上の距離では利用が激減しています。

表8は、バス利用者がバス停までどのくらいの距離に居住しているのかを表すものです。300m以内が最も多く、500m以内の人がすべての項目で8割を超えています。

バスの利用区間

■ 図 95



利用するバス路線

■ 図 96

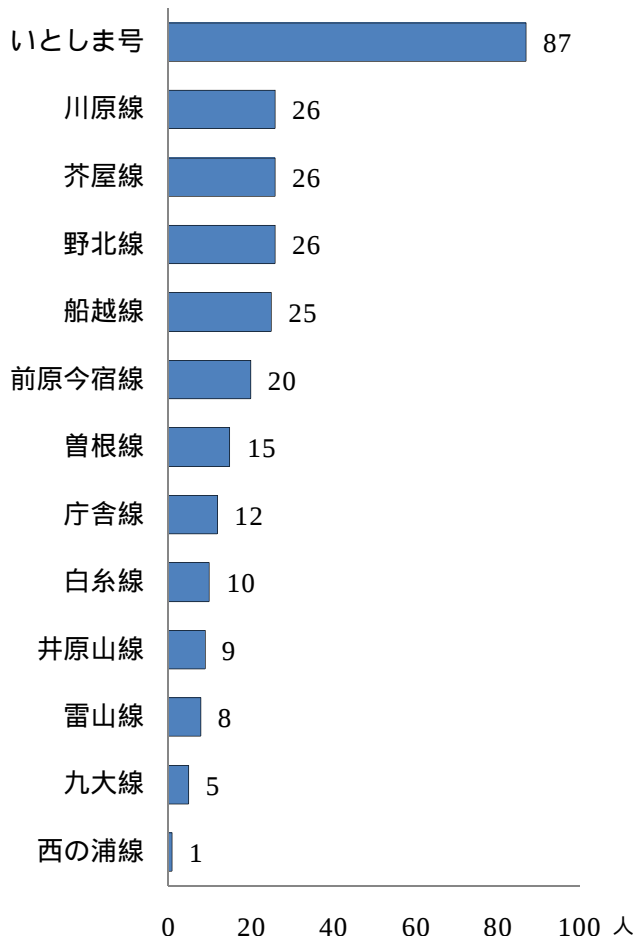


図 96 のバス区間を通る路線が複数ある場合は、それぞれの路線にカウントした。

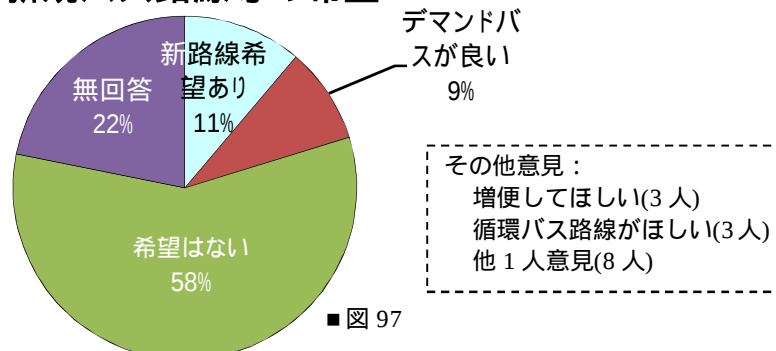
【バスの利用区間】・【利用するバス路線】

バスの利用区間では、トップ 10 のほぼすべてが「いと・しま号」の区間となっており、その他でもほとんどが「いと・しま号」を利用しているようです。

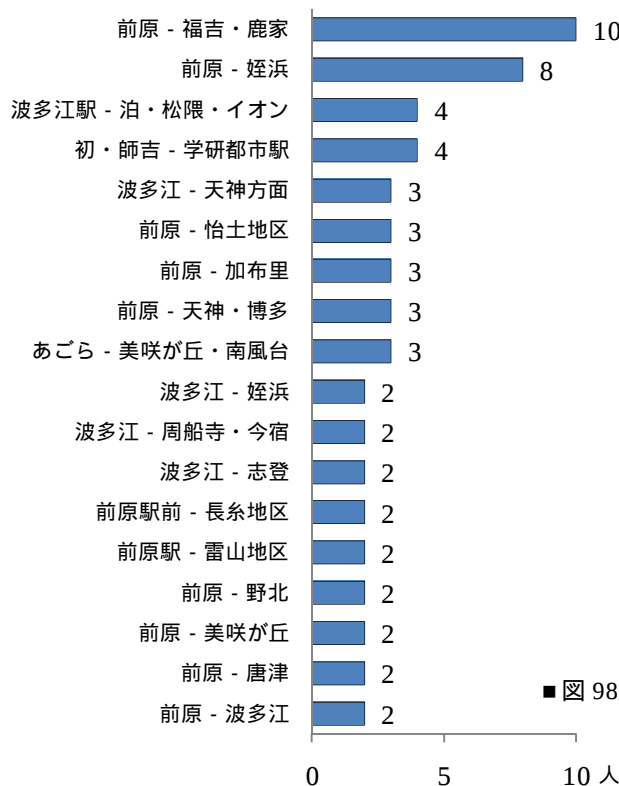
路線別に見てみると、やはり「いと・しま号」が突出して利用者が多い結果となっています。

ただし、「いと・しま号」は実際に大勢の人に利用されていますが、このアンケート結果の「バス路線利用者」と実際の路線の利用者の数値の割合は必ずしも一致していません。実際には、コミュニティバスで最も利用されているバス路線は「九大線」です。

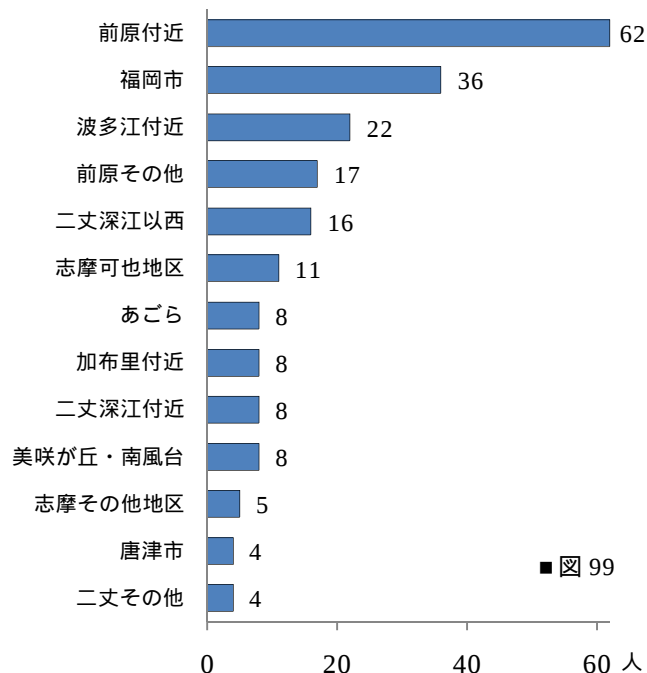
新規バス路線等の希望



希望する新規バス路線



新規バス路線の乗降希望地



【新規バス路線の希望】・【希望する新規バス路線の区間】・【希望するバスの乗降場所】

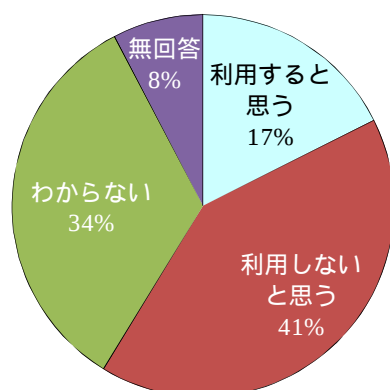
新たなバス路線を希望する人が11%、デマンドバスが良いという人が9%で、合わせて2割の人が何らかの新たなバス路線を希望しています。

希望する新規バス路線の区間では、「前原 - 福吉・鹿家方面」のバス運行を望む声が最も多い結果となりました。次いで、以前運行していた「前原 - 姪浜」間のバス路線復活の希望が多く、「泊・松隈方面 - 波多江駅」「波多江 - 学研都市駅」が4人という順位でした。

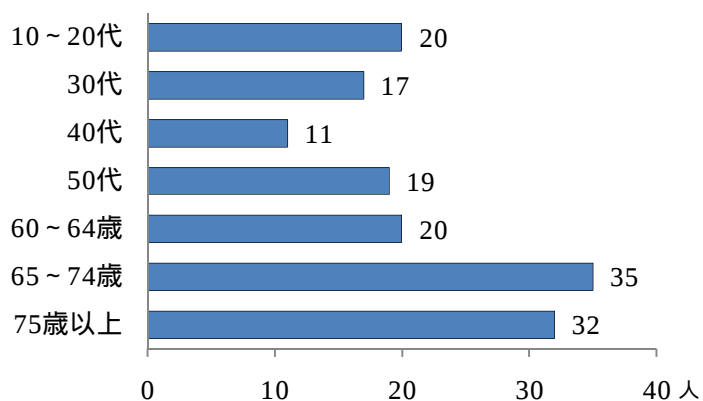
希望する乗降場所は、「前原」が突出して多く、次いで天神・姪浜などの「福岡市内」、「波多江付近」「旧前原市内」「深江駅以西」「可也地区」の順番になっています。

デマンドバスとは、予約状況に応じて、ルートや到着時間などを変更して、自宅付近まで運行するバスのことです。

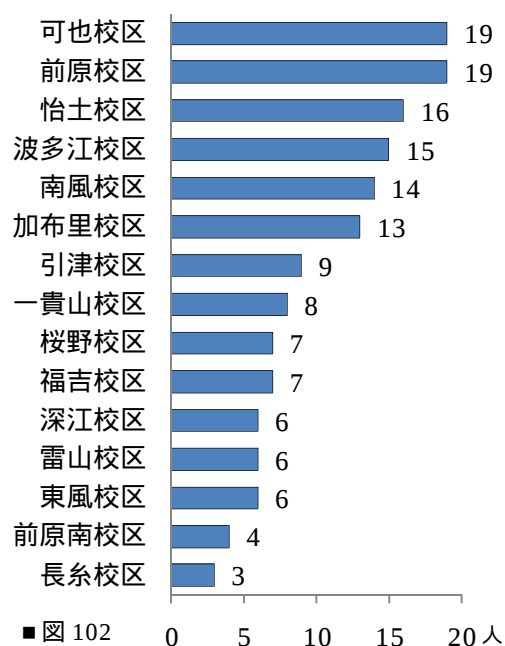
デマンドバスの利用について



■ 図 100

「デマンドバス利用」
回答者の年齢別人数

■ 図 101

「デマンドバス利用」
回答者の校区別人数

■ 図 102

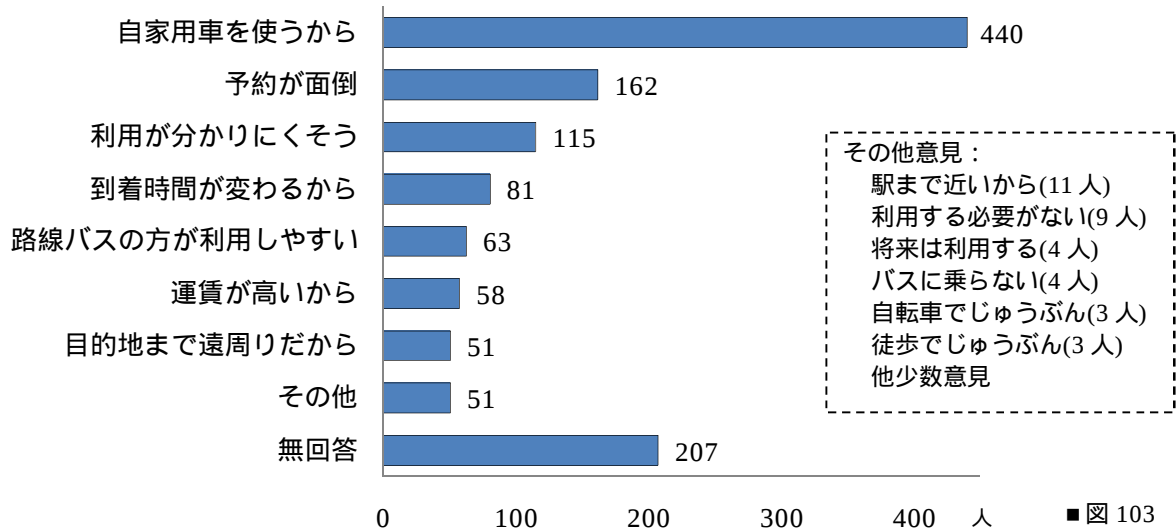
【デマンドバスの利用】

デマンドバスを利用するという人が 17%です。

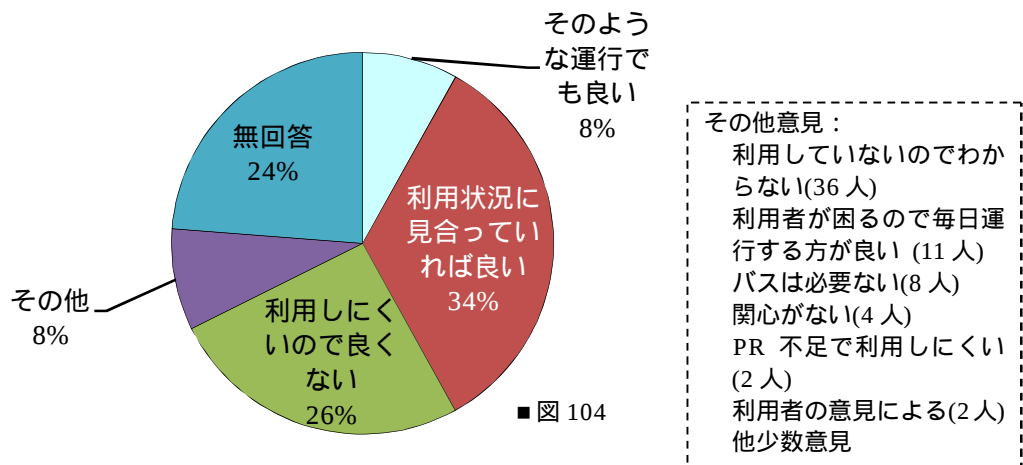
デマンドバスを利用すると回答した人 154 人を年齢別に見ると、65 歳以上の高齢者が最も多くなっています。

利用すると回答した人を校区（地域）別に見てみると、「可也校区」、「前原校区」が最も多い 19 人で、次いで「怡土校区」16 人、「波多江校区」15 人、「南風校区」14 人、「加布里校区」13 人の順番になっています。

デマンドバスを利用しない理由



バスの隔日運行について



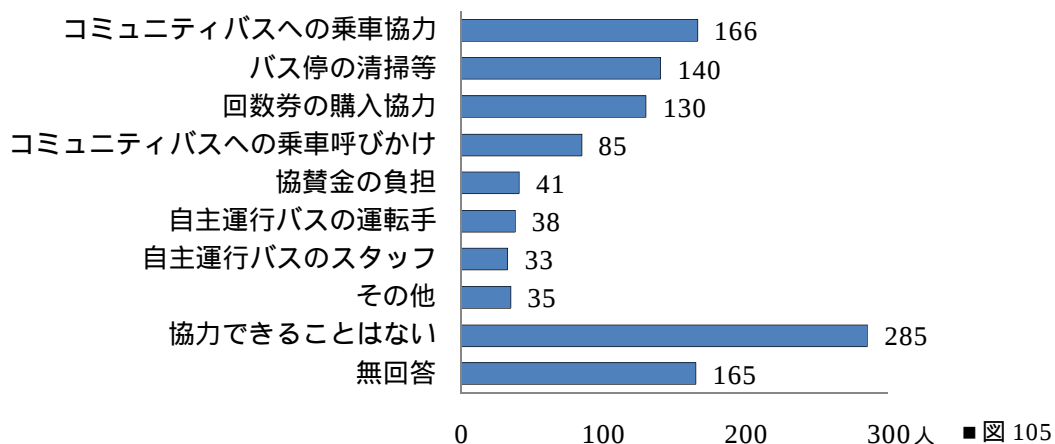
【バスの隔日運行について】

コミュニティバスを毎日ではなく、2日に1日程度の運行にした場合の意見を尋ねたところ、「そのような運行でも良い」8%、「利用状況に見合っていれば良い」34%、「利用しにくいので良くない」26%、「その他」8%、「無回答」24%という結果でした。

前述したとおり、バスの利用者は全体の2割しかありませんが、隔日運行について、「そのような運行でも良い」「見合っていれば良い」と回答した人は19%、「利用しにくいので良くない」と回答した人は28%で、「毎日運行」を望む人が多いことがわかります。

また、「その他」意見も隔日運行に否定的な意見が多く寄せられました。

バスへの地域協力



その他意見：

- わからない(15人)
- 高齢で協力できない(4人)
- 家族・知人に乗るように勧める(3人)
- 協力の意味がわからない(2人)
- 以下1人意見
 - ・以前、数度、道交法を無視した走りをされ迷惑した。社員レベルが低いので協力したくない。
 - ・糸島市市営バスをつくる。
 - ・今も週二回ほどバス停の清掃をしている。
 - ・運転できなくなれば使うと思う。
 - ・各世帯に年間バス(千円位)を持たせ、行政区で取り扱う。
 - ・車を運転しないお年寄りなどバス利用者に協力してもらおう。
 - ・高齢者用のちょっとお得なチケットを作してほしい。
 - ・高齢者の足として、現行の運行状況の詳細を知らない人が多い。
 - ・自分の希望する運行なら考えてみる。
 - ・たくさん本数があれば回数券を買える。
 - ・ちょっと難しい。
 - ・毎日仕事に行っているの、定期券を買っています。これからも…。
 - ・利用者重視の運行であれば協賛金の協力をするが、行政主導の上から目線ではうまくいかない。
 - ・路線がないため、働きかけもできない。

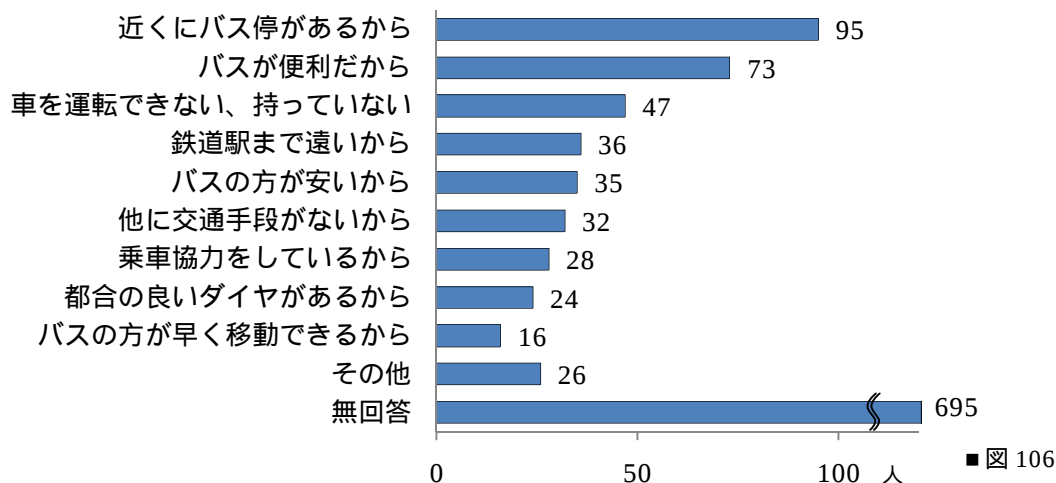
【バスへの地域協力】

「コミュニティバスへの地域協力として、協力できることはありますか？」と尋ねたところ、「協力できることはない」285人、「無回答」165人で過半数の人が地域協力には否定的です。

ただし、半数近くの人には「協力できる」と回答しています。

協力できる内容では、「乗車協力」が最も多く、次いで「バス停の清掃など」「回数券の購入協力」「乗車呼びかけ」の順になっています。

バスを利用する理由



その他意見：

車が不便なとき（飲酒、駐車場がないなど）(9人)

座席に座れるから (4人)

車が使えないとき(4人)

電車が運休の場合(2人)

家族が送迎できないときなど (2人)

以下 1人意見

- ・車の運転ができない。鉄道駅まで遠い。
- ・高齢者は多少の距離でも歩行が難しくなるから。
- ・スーパー駐車場に車を置きバスを利用できるから。
- ・たまに乗るとき。乗らない方が多い。
- ・通勤のため会社持ちで便利。
- ・バスが廃止になったので、使用できない。
- ・バスは来ていない。週に一度でいいからこまめに止めてもらって1日3回は往復してもらうのが良い。行き帰りが遅くなるときには遅い便で帰る事ができる。
- ・普段は電車を使うが、バスを使う事もある。
- ・吉田を出て谷の前を回送しているバスを利用できないか。

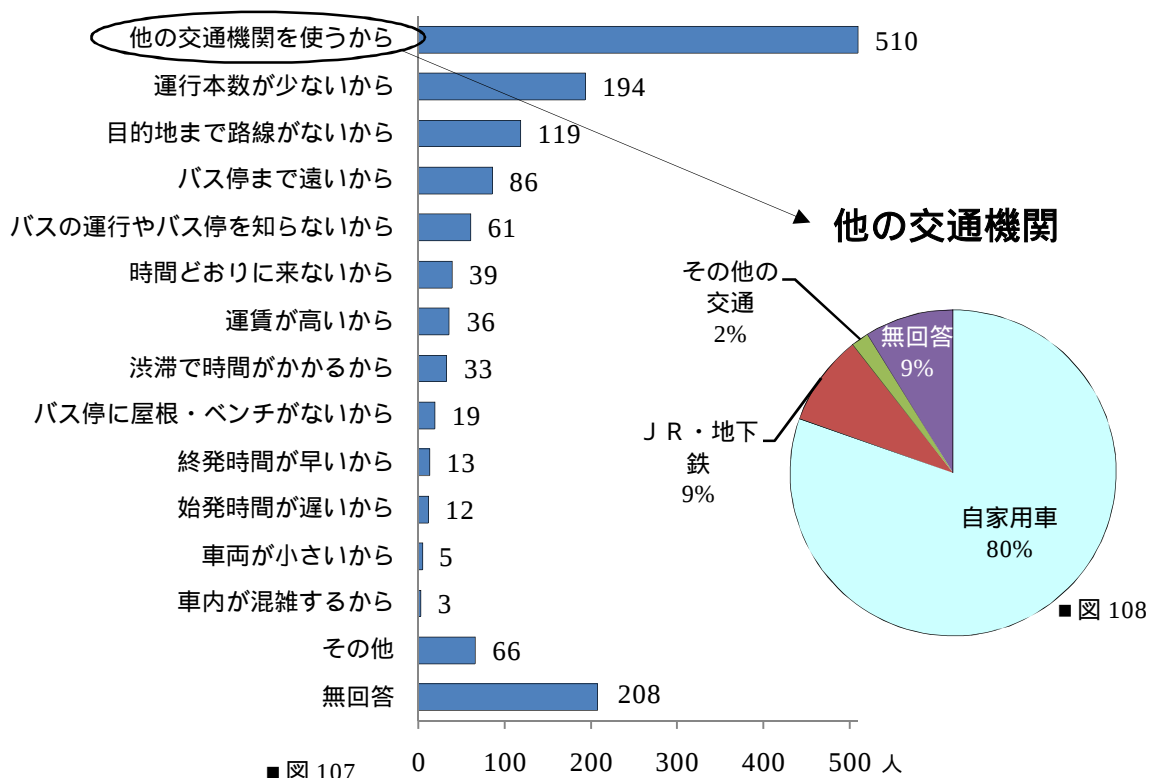
【バスを利用する理由】

バスを利用していると回答した人に、バスを利用する主な理由を尋ねました。

最も多かったのが、「近くにバス停があるから」で、次いで「バスが便利だから」「車を運転できない、持っていない」が多くなっています。

以下、「駅まで遠い」「バスの方が安い」「他に交通手段がない」「乗車協力をしている」「都合の良いダイヤがある」「バスの方が早く移動できる」の順番になっています。

バスを利用しない理由



その他意見：

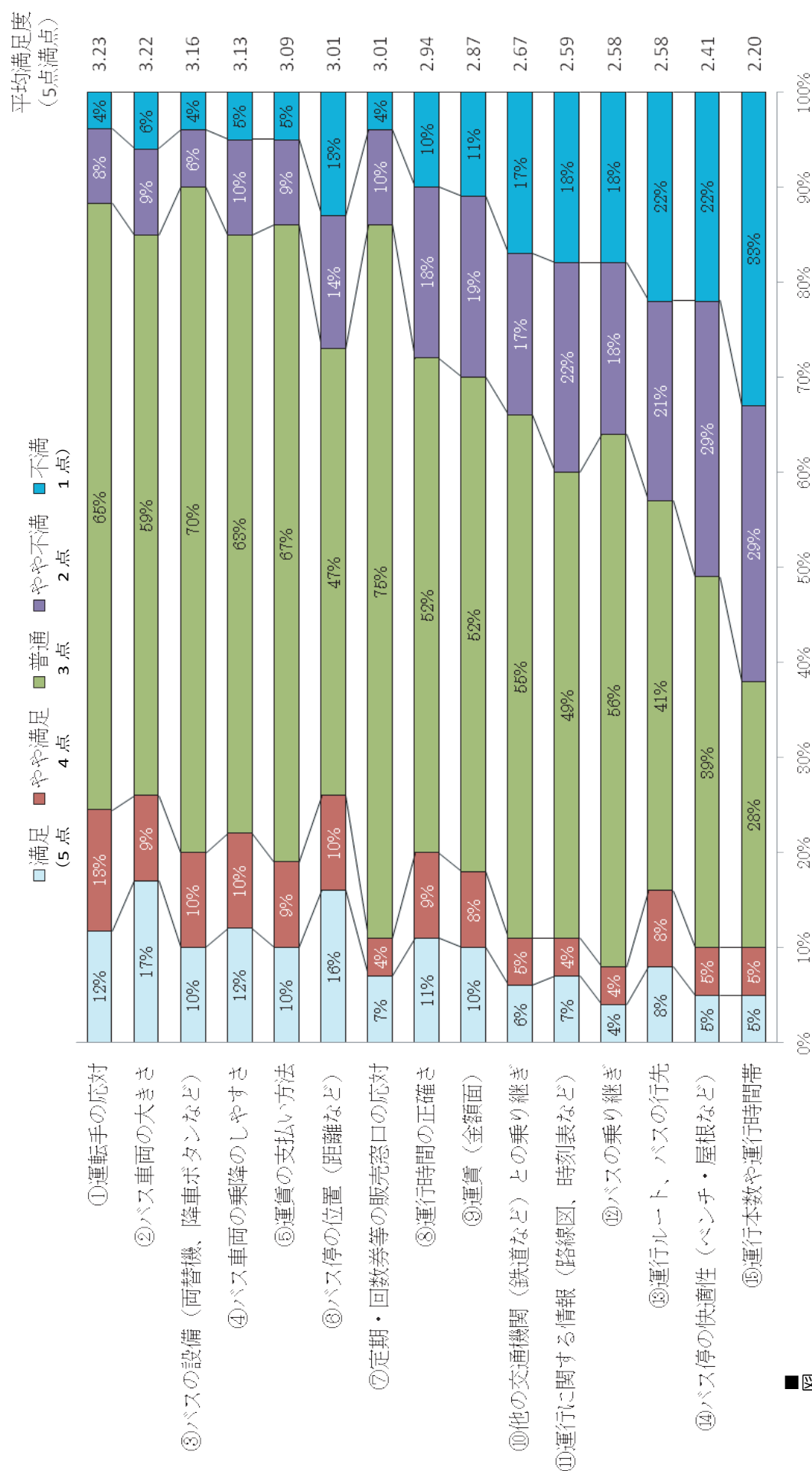
- バス路線がない、バス停が近くにない。(13 人)
- 体が不自由、または小さい子供がいるので利用できない。(12 人)
- バスの路線などがよくわからない。(10 人)
- バスを利用する必要がない。(8 人)
- 徒歩や自転車じゃうぶんだから。(8 人)
- 自家用車を使うから。(6 人)
- 運行本数が少なく利便性が悪い。(5 人)
- バスを待つのが面倒。(2 人)
- 鉄道の方が便利。(2 人)
- 以下 1 人意見
- ・ 目的地へ向かうまでに人がまったく乗らない区間を無駄に通るから。
- ・ まったく実用にそぐわない運行をされており、利用価値がない。昭和バスと同じく時刻表もまともに表示していないなど、運営がデタラメ過ぎ。
- ・ 天神行きのバスを復活させてほしい。運賃が高くなっても良い。
- ・ 鉄道との接続が悪い。

【バスを利用しない理由】

バスを利用していない主な理由を尋ねたところ、最も多かったのが、「他の交通機関を使うから」で、「他の交通機関」の内訳は、「自家用車」が 80%となっており、多くの人は車を使うので、バスに乗らないことがわかります。

しかし、「運行本数が少ない」「路線がない」などの意見も多く、利用者の視点に立った路線新設や改善が求められています。

バス交通に対する満足度



■図 109 (再掲)

【バス交通に対する満足度】

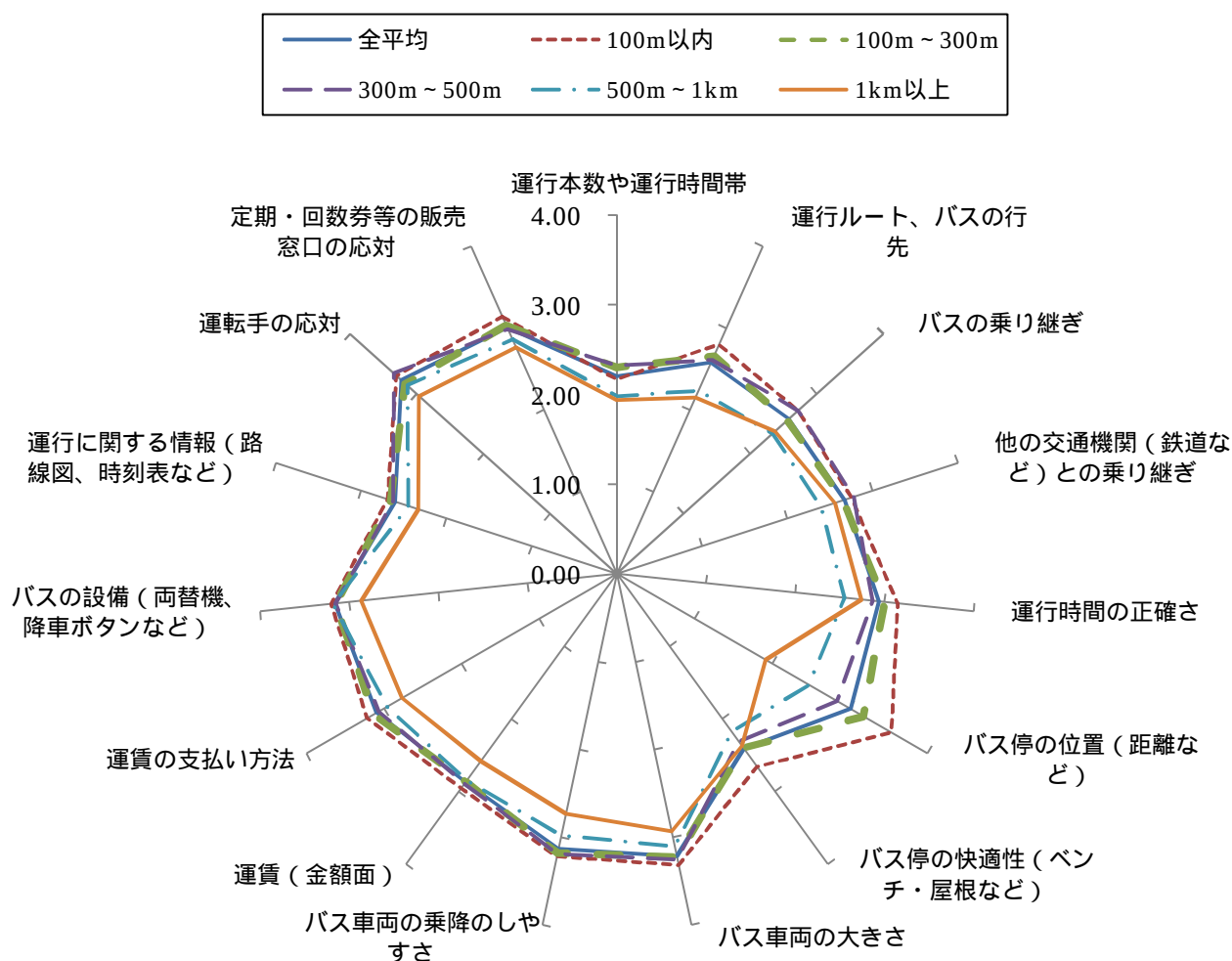
バスに対する満足度を「満足、やや満足、普通、やや不満、不満」の5段階で回答してもらいました。すべての項目の平均満足度は、5点満点で2.85点です。

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

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

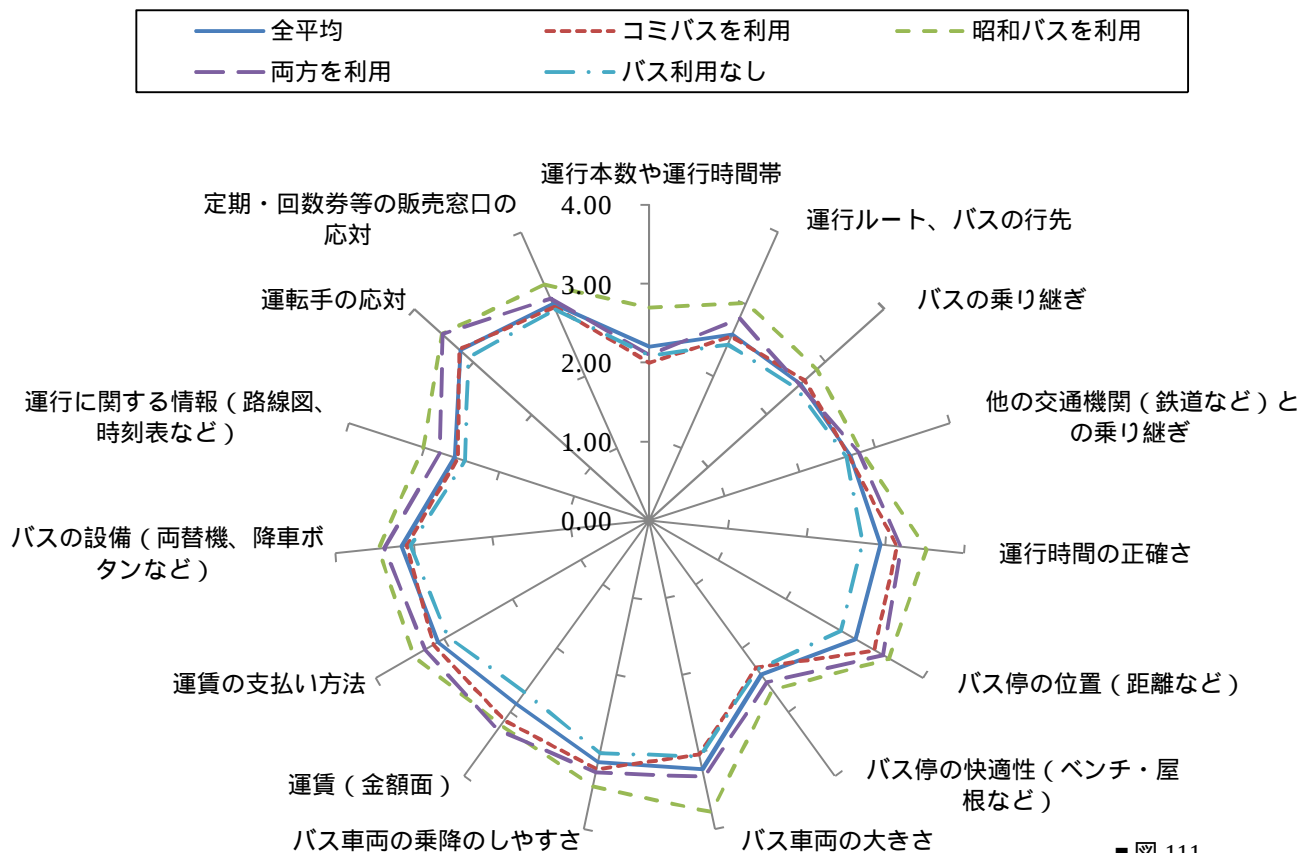
アンケートの結果では、「増便」「運行時間延長」「バス停へのベンチ・屋根の整備」「バスの接続状況改善」「路線図・時刻表などの情報提供」の満足度が低く、市民が望んでいるバスの主な改善要望の項目です。

バス交通に対する満足度（最寄りバス停までの距離別）



■ 図 110

バス交通に対する満足度（バスの利用状況別）



■ 図 111

【バス交通に対する満足度（最寄りバス停までの距離別）】（図 110）

バス交通に対する満足度を最寄りバス停までの距離別に見ると、バス停までの距離の近さとバスへの満足度が比例していることがわかります。特に顕著な例が、「バス停の位置」で、100m 以内の満足度が 3.54 であるのに対し、1km 以上の満足度は 1.91 と極端に低い結果となっています。全体的に見ても、1km 以上の線がほぼ一番小さな図形となっており、次いで「500m～1km」の順になっています。

【バス交通に対する満足度（バスの利用状況別）】（図 111）

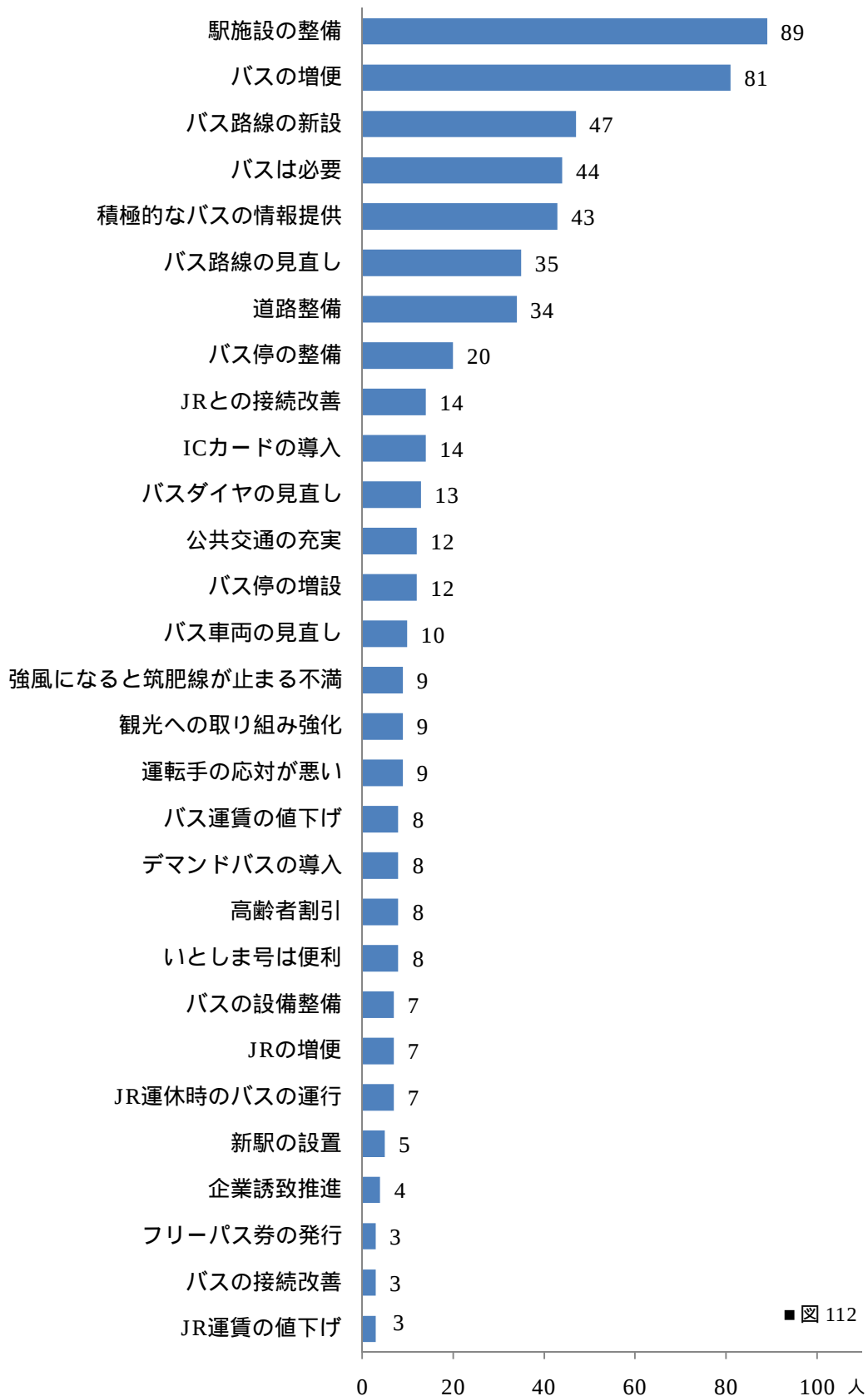
バスの利用状況ごとに満足度を相対的に見ると、「昭和バスを利用」している人の満足度は、「バスを利用していない」人の満足度よりも高いことを示しています。

コミュニティバス利用者の「運行本数や運行時間帯」の満足度は平均よりも低く、便数や運行時刻などに不満を持っていることがうかがえます。

2つの図を見比べると、バスが通っていない・バスを利用していない人のバスに対する満足度が低くなっています。

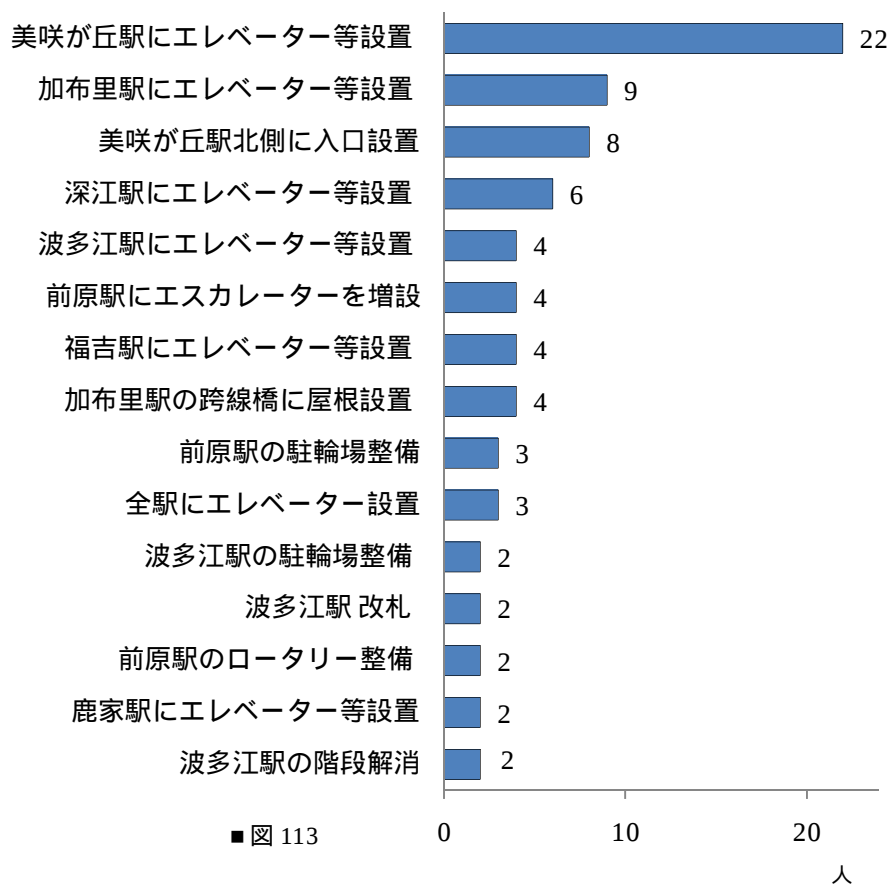
しかし、いずれの図でも、「運行本数や運行時間帯」「運行ルート、バスの行先」「バスの乗り継ぎ」「バス停の快適性」「運行に関する情報提供」などの項目が低い満足度であることがわかります。

自由意見（要望など）

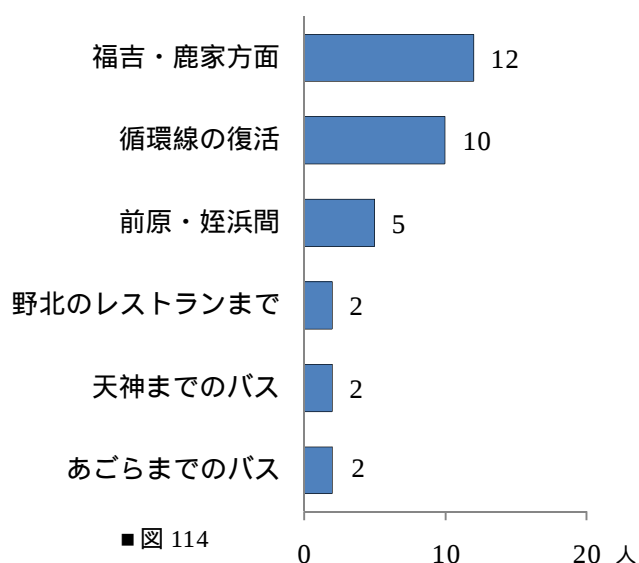


(図 112 の自由意見の内容内訳)

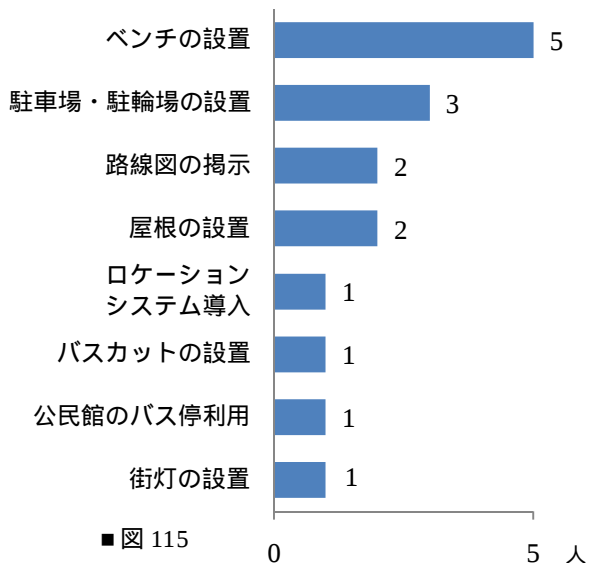
「駅施設の整備」要望内容



「バス路線の新設」要望内容



「バス停の整備」要望内容



ロケーションシステム：無線通信や衛星通信などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム。
バスカット：バスが乗降のため停車しても、通行に支障がないよう歩道などに入れた切り込み部分のこと。

策定 糸 島 市（平成 23 年 3 月）
〒819-1192 福岡県糸島市前原西一丁目 1 番 1 号
編集 糸島市企画部地域振興課（092-332-2062）
chiikishinko@city.itoshima.lg.jp
審議機関 糸島市地域公共交通会議
資料提供 (株)地域科学研究所 九州旅客鉄道(株)