

第2次糸島市地域公共交通計画



令和8年3月

福岡県糸島市

目次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進	2
4 計画の対象区域	3
5 計画の対象期間	3
第2章 地域と公共交通の現状	4
1 地域の現状	4
2 公共交通の現状	6
第3章 地域交通の課題	9
1 前計画の評価	9
2 上位関連計画における公共交通の位置づけ	12
3 公共交通の課題	13
第4章 公共交通が目指す姿	18
1 基本理念及び基本方針	18
2 将来ネットワークイメージ	19
3 交通手段の役割	20
第5章 施策と実施事業	23
1 施策メニュー	23
2 各施策の概要	24
3 地域ごとの取組イメージ	37
第6章 計画の推進	40

第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

我が国において持続可能な公共交通体系を民間、地域、行政が一体となり構築していくための法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和2年11月に改正され、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、「地域公共交通計画」を作成すべきことが規定されました。

そこで、本市では、令和4年9月、地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「糸島市地域公共交通計画」を策定し、持続可能な地域公共交通の形成に取り組んできました。

この間、地方の人口は減少し、公共交通の利用者減少に拍車がかかっています。一方では、団塊の世代が後期高齢者となり、日本の人口の5人に1人が75歳となったことから、免許証の自主返納が進んでおり、公共交通の重要性は増大しています。

今回、現糸島市公共交通計画が令和8年3月に計画期間が終了するため、第2次地域公共交通計画を策定し、改めて、限られた資源を有効に活用することにより、持続可能な地域公共交通の形成に取り組むものです。

2 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「第2次糸島市長期総合計画」を上位計画として位置付けており、当該計画に定める基本的な考え方等に基づいて策定しています。

また、市の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。

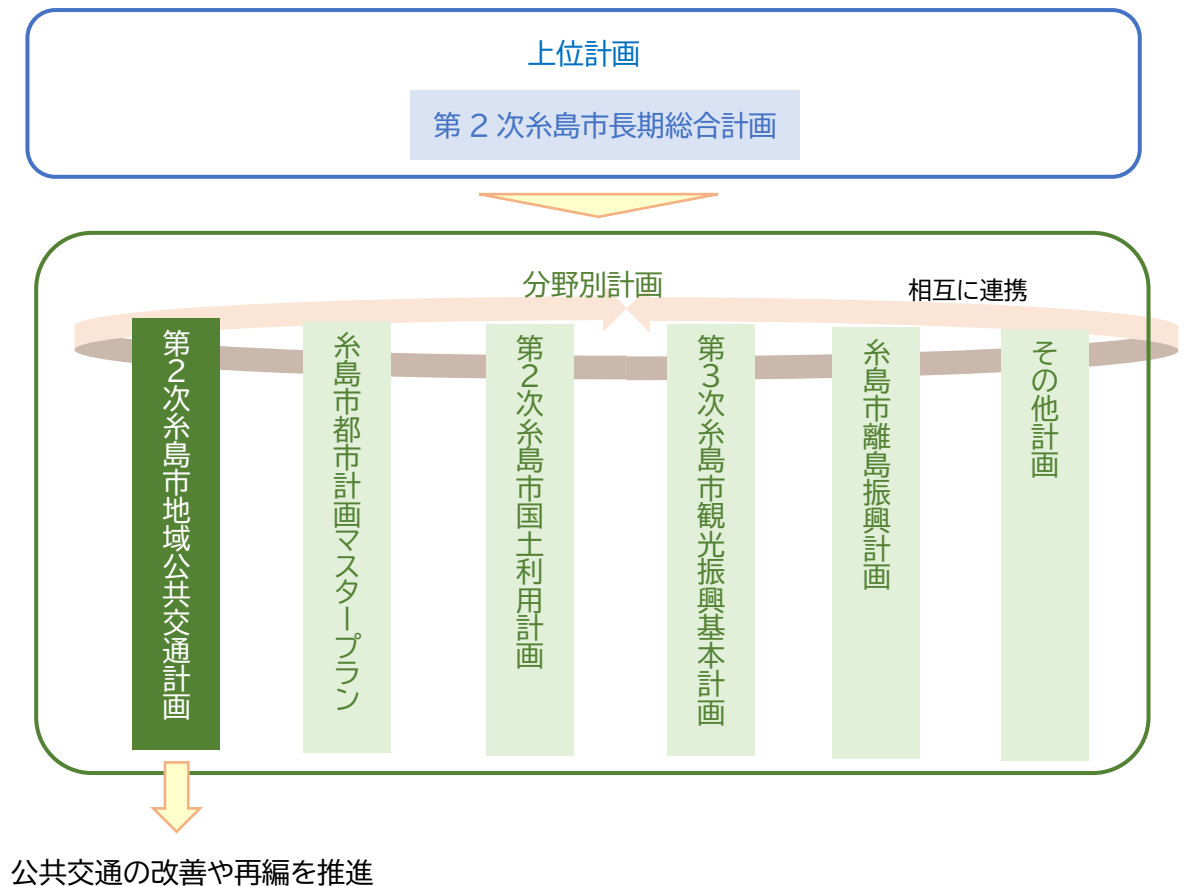


図 1-1. 本計画の位置づけ

3 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進

2015(平成27)年9月に国連で、「我々の世界を変革する:持続可能な開発のための2030 アジェンダ」が採択され、17のゴール(目標)と169のターゲットからなる「SDGs (Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)」が掲げられました。

本計画では、交通分野における目標達成に資する取組を進めていきます。具体的には、糸島市総合計画で示されている以下の2つの目標が合致します。

■SDGsが定める17のゴール



本計画と合致する目標



4 計画の対象区域

糸島市全域及び路線バス、コミュニティバスが乗り入れている九州大学伊都キャンパス、前原北原線沿線、野北・二見ヶ浦線沿線及び川原線沿線(福岡市西区の一部)を計画対象区域とします。

5 計画の対象期間

本計画の期間は、第2次糸島市長期総合計画の後期期間(令和8年度から令和12年度)にあわせて、令和8年度(令和8年4月)から令和12年度(令和13年3月)までの5年間とします。

第2章 地域と公共交通の現状

1 地域の現状

本市の人口や施設分布等の概要は、以下のとおりです。

表 2-1. 地域の現状の概要

項目	内容
人口	●人口は、微増傾向で推移していますが、今後、減少傾向に転ずることが見込まれています。 ●JR 筑前前原駅周辺をはじめ、JR 筑肥線沿線に多くの人口が集中しています。また、JR 筑肥線沿線筑前深江駅から東側は人口が増加していますが、その他の地域は減少しているところが多くなっています。 ●沿岸部や山間部で高齢化率が40%を超える校区があり、急激に高齢化が進んでいます。
施設立地	●公共施設や、商業施設、医療施設は、JR 筑肥線沿線の中心部に多く立地しています。 ●観光スポットが市内各地に点在しており、二見ヶ浦や芥屋地区などは、多くの観光客でにぎわっています。

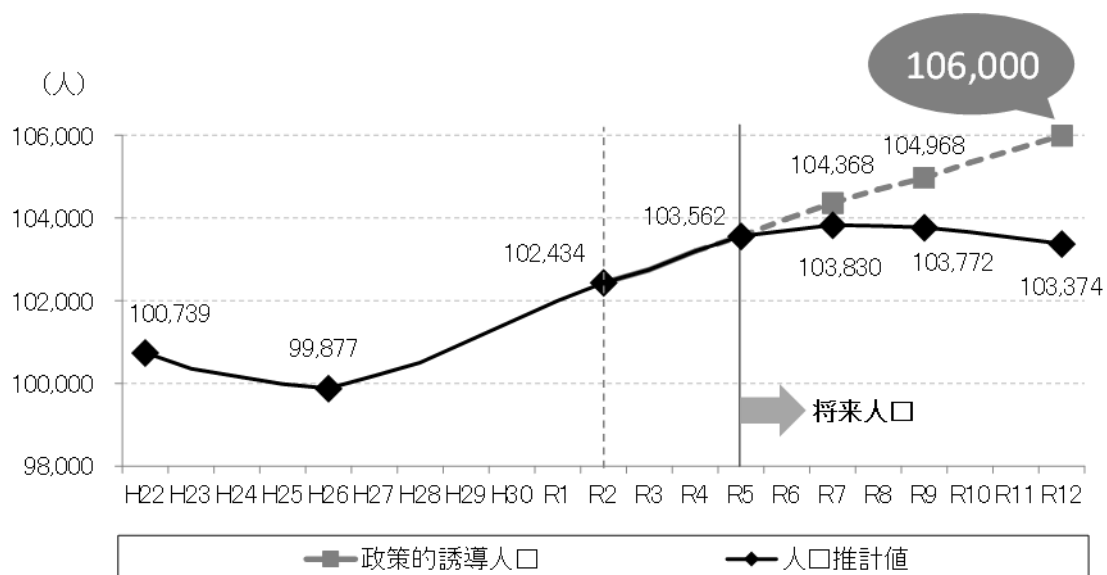
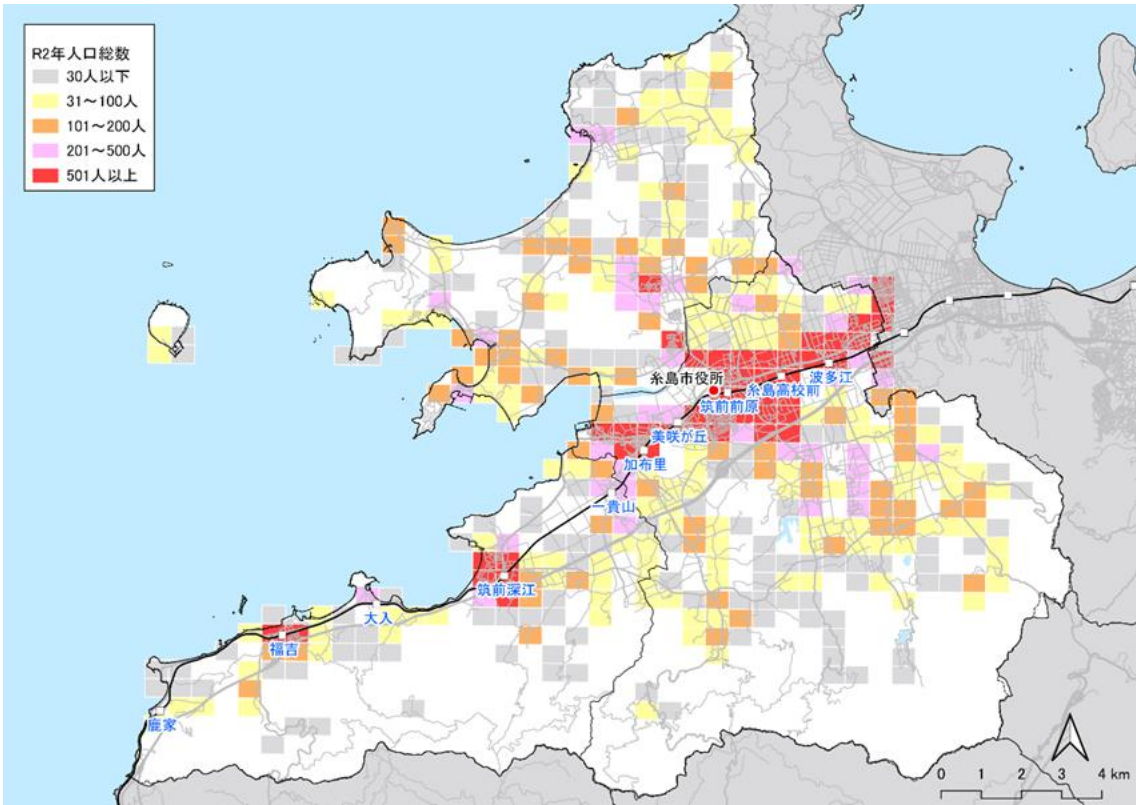
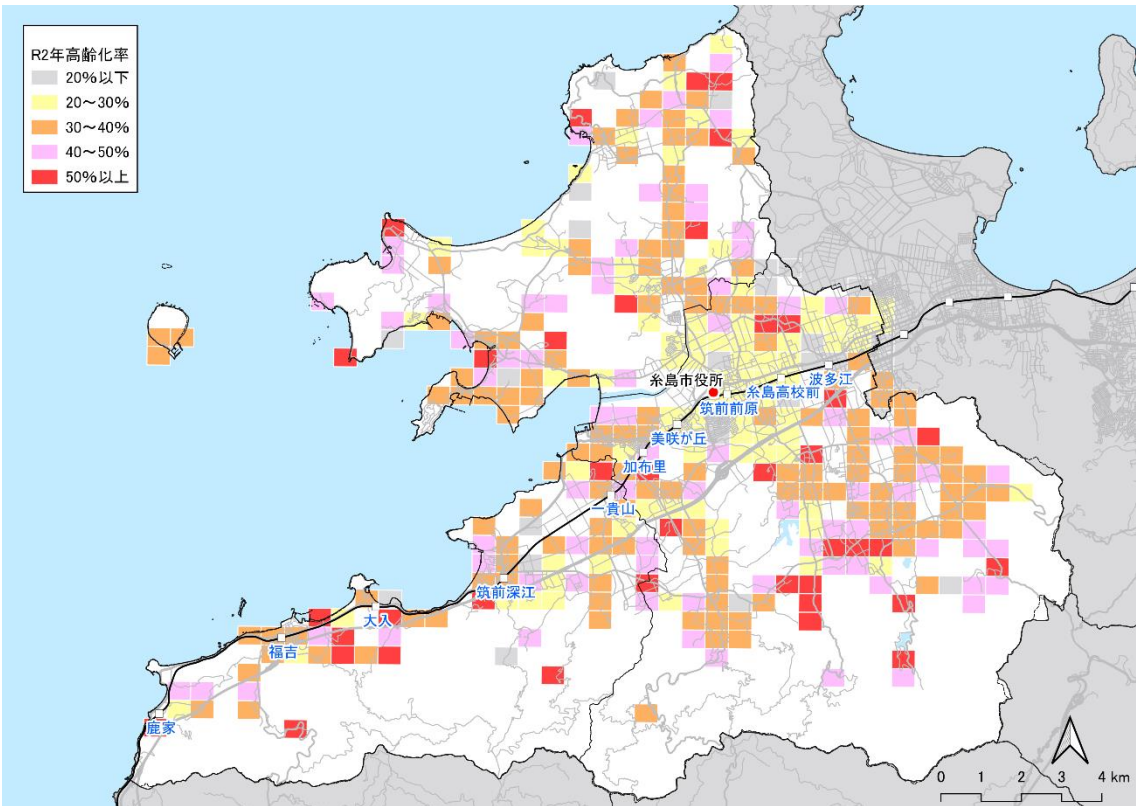


図 2-1. 糸島市の人口推移と将来推計人口

出典：糸島市長期総合計画



資料：国勢調査（令和 2 年）



資料：国勢調査（令和 2 年）

2 公共交通の現状

本市の交通網や公共交通の利用状況の概要は、以下のとおりです。

表 2-2. 公共交通の現状の概要

項目	内容
公共交通ネットワーク	●市外と連絡する JR 筑肥線、高速バスと、路線バス、コミュニティバス、オンデマンドバス、タクシー、航路によって本市の公共交通ネットワークは構成されています。 ●JR 筑前前原駅が、本市の玄関口であり、JR 筑肥線その他、多くの路線バス、コミュニティバス、オンデマンドバス、タクシーが結節し、交通結節点の役割を果たしています。
公共交通の利用状況	●路線バス、コミュニティバスなどの利用者数は、コロナ禍以降、増加傾向にありますが、コロナ禍前ほど利用者数には回復していません。 ●JR 筑肥線の乗車人員は、筑前前原駅が約 6,000 人/日、波多江駅、糸島高校前駅が約 2,300 人/日ありますが、その他の駅の利用者数は、1,000 人/日以下となっています。
財政負担	●バス交通に対する財政負担は増加傾向にあり、令和 6 年度における財政負担は、1 億 2,300 万円に達しています。そのうち、1 億 657 万 1 千円がコミュニティバスに対する財政負担であり、残り 1,642 万 9 千円が路線バスに対する財政負担になります。

- 糸島市内には、公共交通として、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、オンデマンドバス、渡船、タクシー、自主運行バス等が運行されています。
- JR 筑肥線が市の東西方向に、福岡市・唐津市を結ぶ形で運行され、市内には 10 の駅があります。
- 高速バス「いと・しま号」が志摩地区から中心市街地を經由して、福岡市の天神、博多地区と連絡しています。また、二見ヶ浦と天神、博多地区を結ぶ「ウエストコーストライナー」が運行されています。
- 西の浦と芥屋を結ぶ「サンセットライン」が運行されています。
- 路線バスの野北・二見ヶ浦線、船越線、芥屋線は、筑前前原駅と志摩地区を結ぶ形で運行されています。
- コミュニティバスは、市内の各地区から JR の駅までを結ぶ形で運行されています。
- オンデマンドバス「チョイスコよかまちみらい号」は、曾根・井原山・雷山・川原線エリア及び市街地循環線エリアで運行されています。
- 自主運行バスが、一貴山、引津、福吉、長糸の 4 校区で運行されています。
- 市営渡船ひめしまが、岐志港と姫島港の間を運航しています。

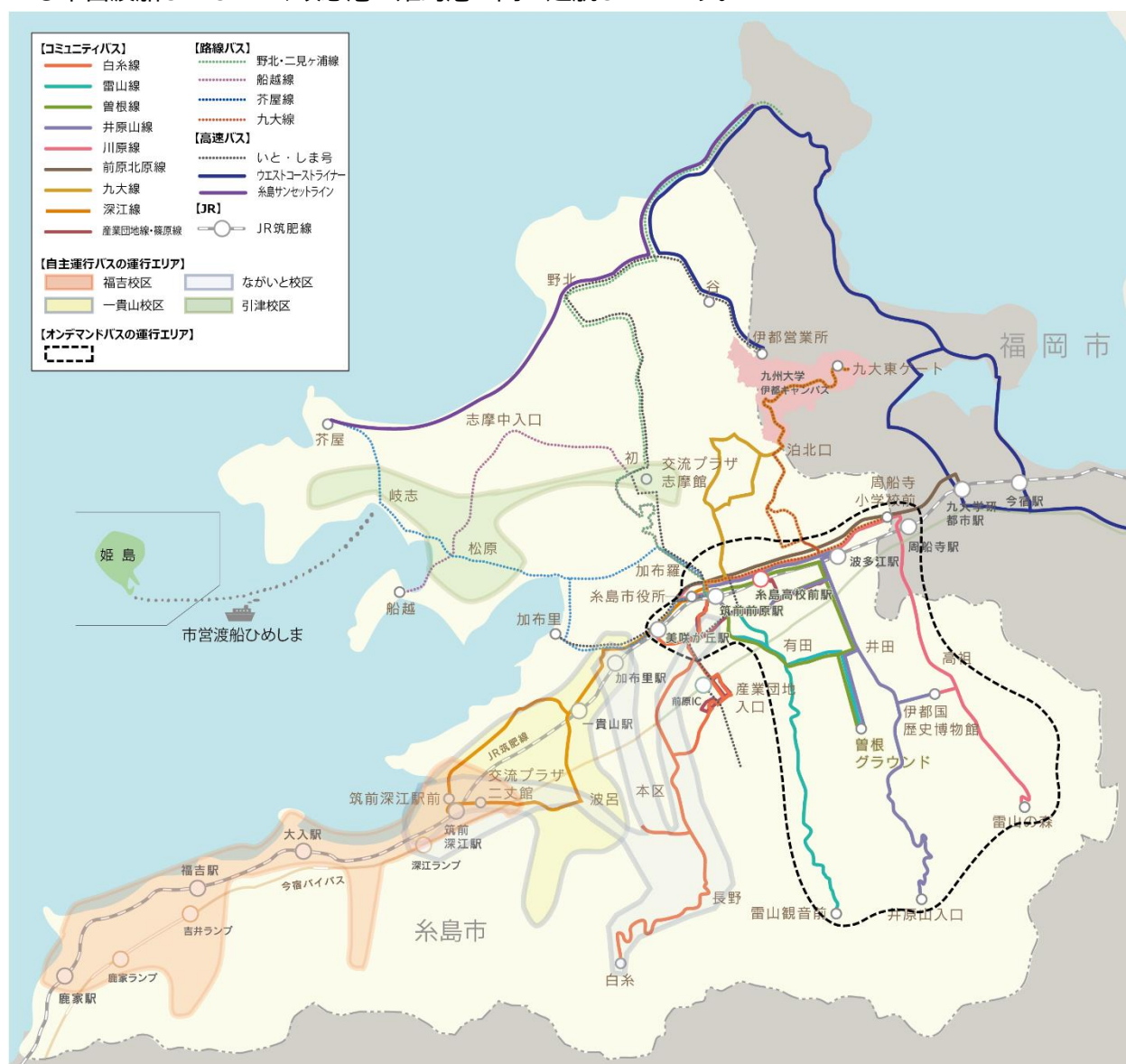


図 2-4. 本市の公共交通ネットワーク

出典:糸島市

本市の公共交通網と公共交通不便地域です。

- 駅から 1km 圏とバス停(自主運行バスを除く)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、長糸校区、引津校区において、公共交通不便地域がカバーされています。
- 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。

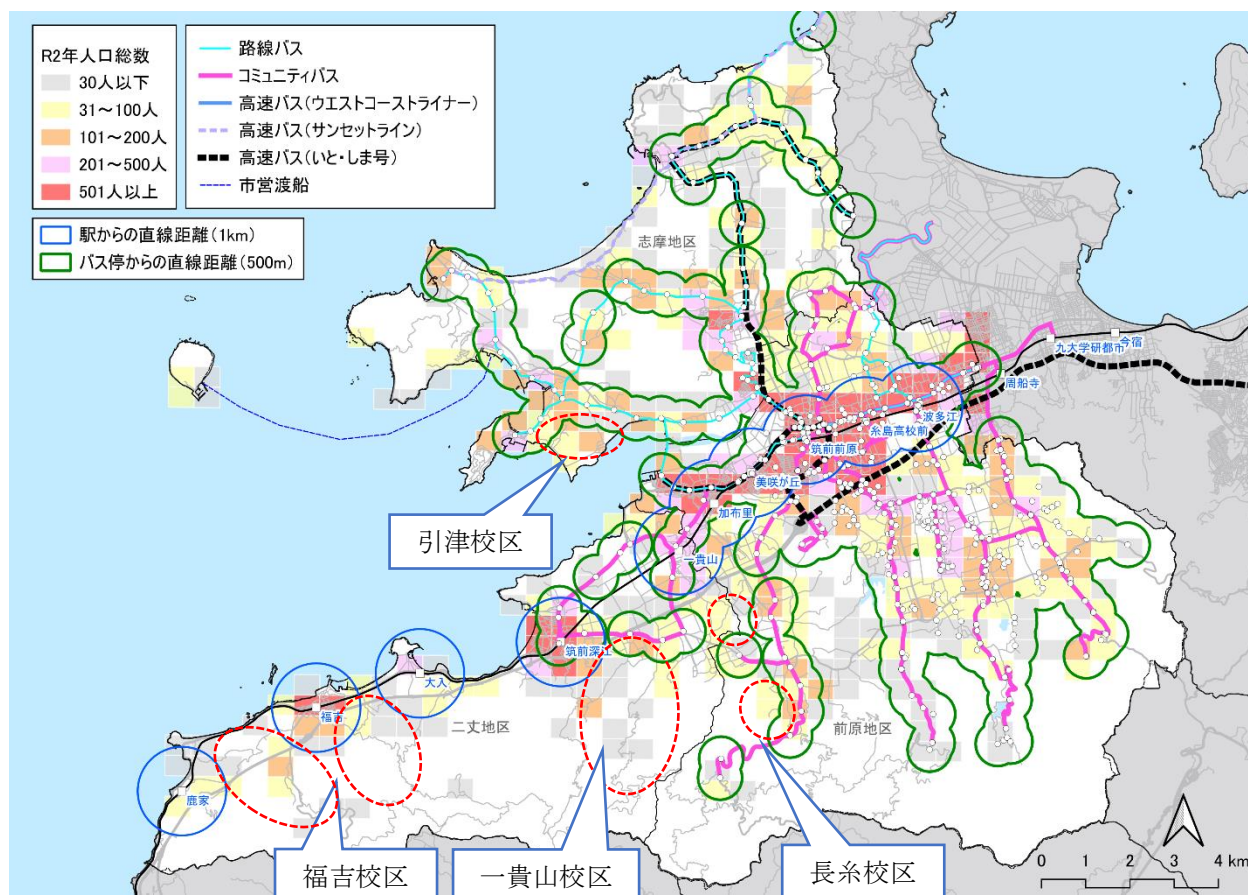


図 2-5. 公共交通不便地域

出典: 糸島市及び国勢調査(令和2年)

第3章 地域交通の課題

第2章で示した地域の公共交通の現状や、本章で整理する前計画の評価、上位関連計画における公共交通の位置づけ等を踏まえ、地域交通の課題を整理しました。

1 前計画の評価

1-1 施策の実施状況からみた評価

施策の実施状況

- 令和4年度から令和7年度の計画期間で、現計画に示されていた24の施策の内、22の施策が計画通りに実施されました。
- 目標別では、「基本方針① 拠点を核としたわかりやすく利用しやすい公共交通体系の構築」、「基本方針③ 観光交流を支える公共交通体系の構築」、「基本方針④ 地域全体で連携・協同しながら支える持続可能な公共交通体系の構築」に関する取組はおおむね実施されています。



施策の実施状況の評価と今後の課題

取組はおおむね計画通りに実施されています。

路線バスについては、運行の効率化を図るために、日中収支率の悪いバス路線のオンデマンド化を実施しています。また、利便性を向上させるために、系統番号表示等を実施しています。

今後も現公共交通網を維持するとともに、経費の拡大や運転手不足等の問題の中、進展する人口減少、高齢化等の確にニーズを掴み、限られた資源を効果的に活用することで持続可能な公共交通を目指す必要があります。

また、観光客向けの取組については、MaaS 導入による乗車券の販売等を実施しました。今後のインバウンド客等の観光客利用増を見据えて、引き続き観光スポットへのアクセス向上施策が必要です。

自主運行バスにより、公共交通不便地域の縮小を図れており継続実施が必要です。

1-2 目標値の達成状況からみた評価

目標値の達成状況

- 前計画では、目標値は4つの基本方針の下、24の目標を設定していました。利用者数に関しては5の目標が設定され、コミュニティバス、路線バスの利用者数は、目標値近くまで増加しました。
- 一方、収支率については、いずれも目標値を下回っており、持続可能な公共交通へむけての公共交通の在り方を考える必要があります。
- モビリティ・マネジメントや観光向け路線バスの実証運行などの施策実施に関する目標をおおむね達成していますが、利用者の認知度や満足度の向上には至っていません。



目標値の達成状況の評価と今後の課題

路線バス、コミュニティバス及び航路は、コロナ禍以降において、利用者数が増加傾向で推移してきましたが、目標値を達成することができていません。

また、広く市民に公共交通の利便性について満足してもらっておらず、利便性の向上とともに、公共交通サービスについての周知や利用促進に向けた取組も求められます。

1-3 前計画の課題に関する実態と今後の課題

前計画の課題に関する実態や、調査結果より、以下のような今後の課題が整理されました。

表 3-1. 前計画の課題に関する実態と今後の課題

区分		課題に関する実態	今後の課題
前交通計画における課題	課題1 多極ネットワーク型コンパクトシティ形成への寄与	●JR 筑前前原駅周辺を中心に、鉄道、路線バス、コミュニティバス等で各拠点を連絡 ●ネットワークの軸となる JR 筑肥線は市民約 7 割が利用、満足度に大きな問題なし	●拠点間の連絡維持
	課題2 郊外部から中心部へのアクセス向上及び中心部での回遊利便性の向上	●路線バス、コミュニティバス等で郊外部と中心部が連絡 ●路線バス、コミュニティバスは運行頻度、運行時間、運行ルートに対する評価が低い	●郊外部から中心部までのネットワークの維持 ●移動ニーズに応じた路線バス、コミュニティバスの改善
	課題3 送迎サービスも含めた各種交通機関の連携強化による公共交通の利便性向上	●通勤通学における車利用の割合が増加 ●高齢者の移動も車利用が中心 ●60 歳以上の 4 割はバスの便数に不満 ●60 歳以上の将来の移動に対する不安は増加	●各種交通機関の連携による利便性の向上
	課題4 アフターコロナを見据えた公共交通体系の再構築による持続可能性の向上	●公共交通利用者数は増加傾向にはあるが、コロナ禍前までの水準には回復せず ●交通事業者における運転手の確保が深刻化 ●デマンド交通導入による外出支援等の効果を確認	●公共交通の再構築の継続実施 ●公共交通の担い手確保
	課題5 観光における公共交通の利便性の向上	●コロナ禍後はインバウンドを中心に観光需要が拡大 ●観光客から二次交通や情報提供に関するニーズがある	●二次交通の充実 ●車から公共交通へと来訪手段の転換促進
	課題6 市民との協働による公共交通づくり	●自主運行バスの継続運行 ●地域と連携した研修会等の実施	●地域との協働による地域交通の運行 ●地域との協働による利用促進策の推進
調査を通じて把握された新たな課題		●志摩スカイタウン(稲葉行政区)では過去 5 年間で 70 代以上が 11 ポイント増加 ●九大生へのアンケートでは、鉄軌道の導入に次いで、平日の路線バス増へのニーズが高い	●高齢化が進行している地域での移動支援 ●九大生の通学利便性の確保

2 上位関連計画における公共交通の位置づけ

上位関連計画より、本市におけるまちづくりの方向性と交通に関する施策は、以下のように整理されます。



本市は「人とまちの魅力が輝く 豊かさ実感都市 いとしま」を将来像に、「広域拠点」、「地区拠点」、「生活拠点」、「学術拠点」を交通ネットワークで有機的に結びつける「**多極ネットワーク型コンパクトシティ**」を推進しています。

上位関連計画における課題は以下のように整理されます。

- 多極ネットワーク型コンパクトシティ
- 鉄道を軸とした各種公共交通機関の連携
- 拠点を中心とした運行の再構築
- 公共交通による観光二次交通の整備

3 公共交通の課題

次の3つの視点に基づき、課題を整理しました。

視点①公共交通軸と拠点の充実・保障

課題①ー1:「多極ネットワーク型コンパクトシティ」形成への寄与

- 多くの市民が快適に利用できる公共交通網の形成・充実

課題①ー2:各種交通機関の連携強化による公共交通の利便性向上

- 鉄道を軸に、路線バス、コミュニティバス、渡船等が連携した利便性の高い公共交通ネットワークの形成

視点②公共交通不便地域における移動の確保

課題②ー1:市民との協働による公共交通づくり

- 公共交通不便地域における地域と連携した自主運行バスの導入促進
- 自主運行バス等の継続的な支援実施
- 高齢化が進行している地域における移動困難者への対応

視点③持続可能性・実現可能性の確保

課題③ー1:公共交通体系の再構築による持続可能性の向上

- できるだけ自家用車に頼らないライフスタイルの展開に向けた、拠点を中心としたバス路線の再構築
- 公共交通の維持に向けての担い手確保
- 九大への通学利便性確保による九大生の市内居住と公共交通の維持への寄与

課題③ー2:観光における公共交通の利便性の向上

- 二次交通の充実や、車から公共交通へと来訪手段の転換促進
- より一層の公共交通での観光促進によるオーバーツーリズムへの対応

課題①-1:「多極ネットワーク型コンパクトシティ」形成への寄与

- 本市では長期総合計画や都市計画マスタープランにおいて「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指しており、様々な拠点を公共交通ネットワークで連絡することが求められています。
- 現在の公共交通ネットワークは、広域拠点である筑前前原駅を中心に、周辺の地区拠点、学術拠点、生活拠点を連絡しており、課題解消に向けては、現在の公共交通ネットワークを維持していくことが重要です。

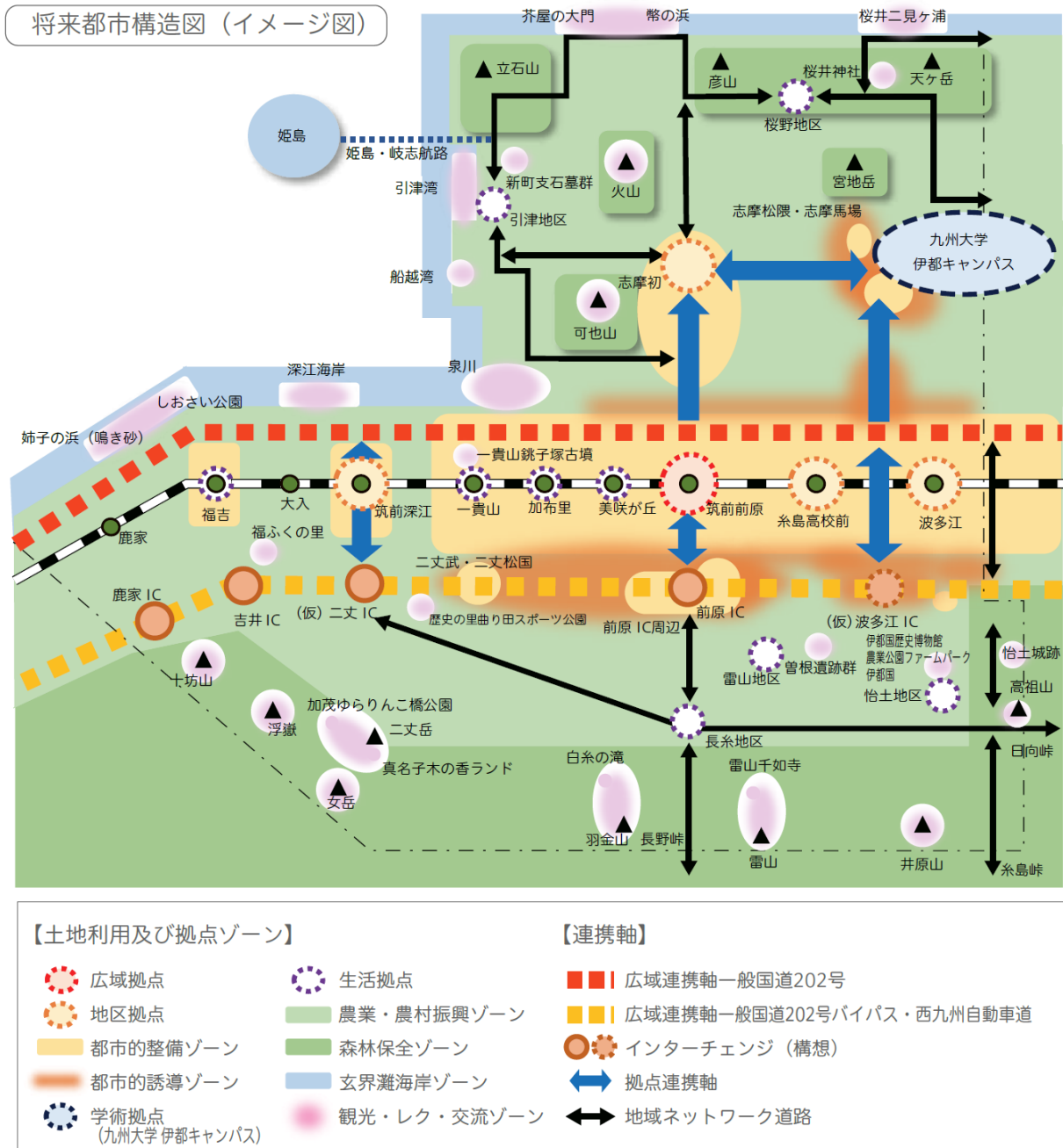


図 3-1. 第2次系島市長期総合計画における将来都市構造図（イメージ図）

課題①－２：各種交通機関の連携強化による公共交通の利便性向上

●本市では筑前前原駅や波多江駅で、鉄道と路線バス、コミュニティバス等が結節しています。乗り継ぎのしやすさに対する評価をみると、「鉄道とそれ以外の公共交通との乗り継ぎ」、「鉄道と自家用車以外と乗り継ぎ」とともに、しやすいと回答した方は、しづらいと回答した方の割合と比べて多くはなっていますが、利用者の62%は「わからない・どちらともいえない」と回答しており、乗り継ぎ利用が定着していない状況がうかがえます。そのため、公共交通網の情報の提供及び乗り継ぎ拠点の整備が必要です。

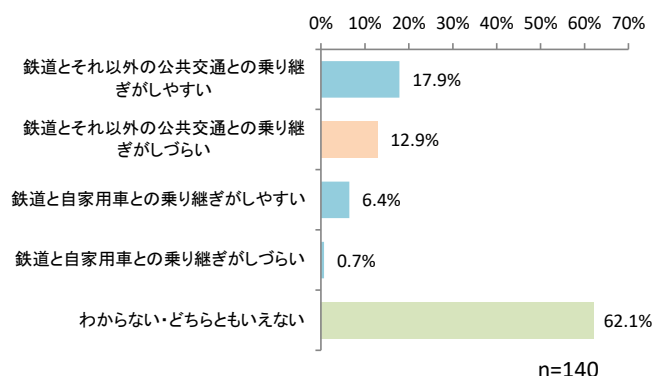


図 3-2. 駅で乗り継ぎに対する評価
出典：公共交通利用者アンケート

課題②－１：市民との協働による公共交通づくり

●本市では、市民との協働による公共交通として、自主運行バスが4地区で運行されており、公共交通不便地域における移動手段として機能しています。

●市民アンケートでは、将来の不安として「車を運転できなくなり外出が不便になる」に半数近くの48%が回答しています。そのため、地域との協働により、高齢化が進行している地域での移動手段の確保としての、自主運行バスの継続的な運行が求められています。また、将来の不安を解消するために、地域のニーズに合わせて、新たな地域においても自主運行バスの導入を検討する必要があります。

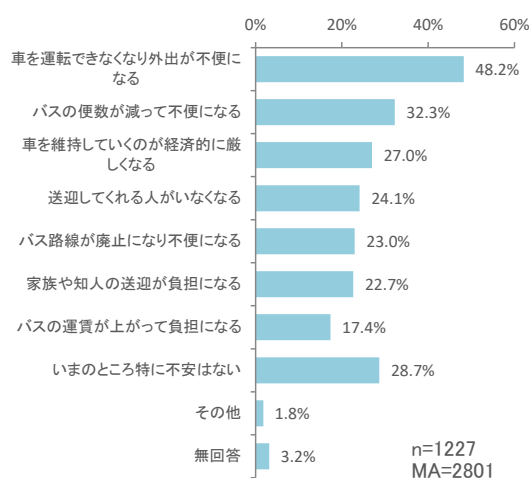


図 3-3. 将来（5～10年後）、移動に関して不安に感じることを示す
出典：市民アンケート

課題③－1：公共交通体系の再構築による持続可能性の向上

- 公共交通の維持に向けては、市民や来訪者による継続的な利用が必要です。しかし、市民アンケートより現在の移動状況を見ると、通勤・通学目的、買い物目的ともに、車利用中心となっています。そのため、公共交通を利用してもらうための取組が必要となります。

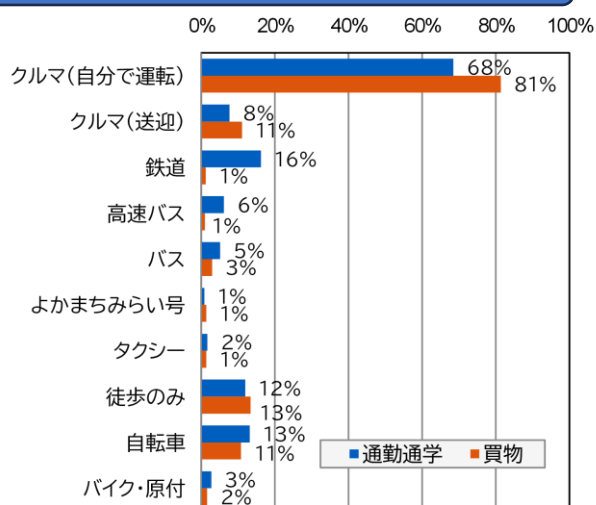


図 3-4. 通勤・通学時、買い物時の利用交通手段

- 公共交通の不満点・不便な点については、「バスの本数が少ない」の割合が高くなっています。特に、公共交通利用者について、非常に高くなっています。

しかし、バスの本数を増やすと財政負担が増加します。また、本数を増やしたバスの利用者が少ないと更に財政負担が増加し、路線維持も困難となる可能性があります。そのため、限られた移動手段を活用し、移動ニーズに応じたダイヤの見直しや、わかりやすいルート設定等をおこなうことで、利用者満足度の向上を図ることが必要となります。

通勤・通学においては、利用実態に合わせたダイヤの見直しを検討することが必要です。また、通勤・通学両方に一定の利用がある九州大学への移動についても、同様のことが言えます。

「移動手段が少ない」、「バス停までの距離が遠い」、「送迎を頼める人がいない」、「車の運転に不安がある」と一定数の回答があるため、デマンドエリアの継続及び拡大の検討が必要です。

「移動手段が少ない」、「公共交通についてよくわからない」との回答については、市内公共交通を知ってもらうため、モビリティ・マネジメントをきめ細かく実施するすることが必要です。

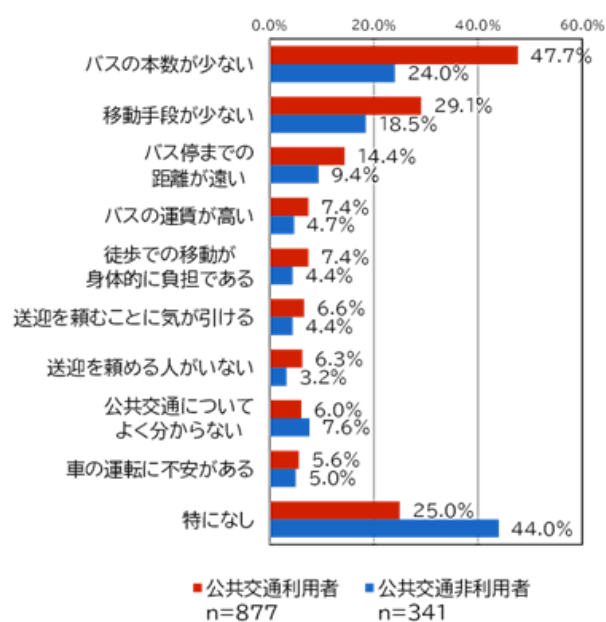


図 3-5. 移動で不便・不満を感じている点

出典：市民アンケート

- 市民アンケートでは、公共交通の確保・維持のために、多様な取組が必要であると、市民が指摘しています。その中でも必要な取組として、「わかりやすいバス路線網への見直し」の割合が42%と最も高くなっています。
- 他の項目についてもニーズが一定以上あるため、わかりやすく利用しやすい公共交通体系の構築とともに、各種取組の推進が求められています。

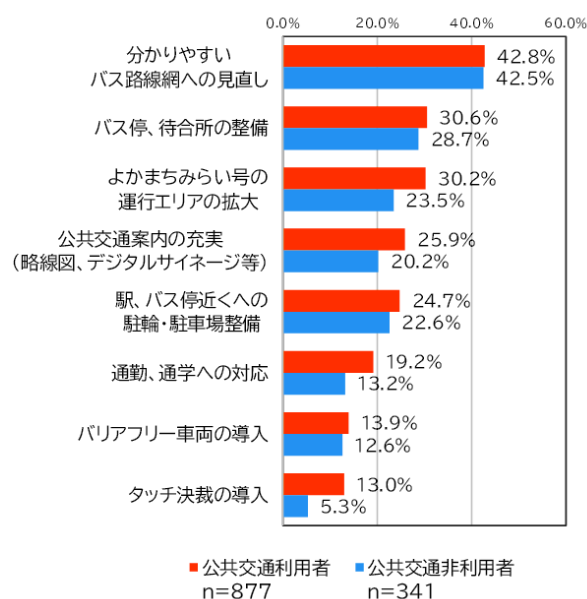


図 3-6. 公共交通の確保・維持に向け必要と思われる取組
出典：市民アンケート

- 「第1章3持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進」で記載しているとおり、カーボンニュートラルの観点から、クリーンモビリティの導入を検討する必要があります。また、公共交通へのモーダルシフト(自家用車から公共交通機関への行動変容)を図ることで、利用者の増加、ひいては収支率の向上を図り、本市公共交通の持続可能性を向上させる必要があります。
- バス・タクシー運転手不足は、日本全体の課題です。本市でも運転手不足によるバスの減便が発生する等、喫緊の課題の一つです。公共交通維持に向けて、運転手確保対策が必要です。

課題③-2:観光における公共交通の利便性の向上

- 課題③-1で示したように、市民に対する行動変容による公共交通の利用を促進するだけでなく、市外からの来訪者に対して公共交通の利用を促進することで、公共交通の持続可能性につなげることが必要です。
- 本市では、観光二次交通対策として、観光客向け路線バスの運行や、カーシェアの実証実施など様々な取組が実施されてきています。
- 一方で、近年は、一部地域でのオーバーツーリズムが懸念されており、マイカー・レンタカーから公共交通への来訪手段の転換や、市内での公共交通の利用促進に向け、観光客の移動ニーズに着目した利便性の向上が必要です。
- 事業者ヒアリングによると、コロナ禍後は宿泊客やゴルフ客のタクシー利用が多くなっており、観光客の移動ニーズに応じた交通サービスの提供が求められます。

第4章 公共交通が目指す姿

1 基本理念及び基本方針

地域交通の課題を踏まえ、基本理念及び基本方針を設定しました。

総合計画における将来像

「人とまちの魅力が輝く 豊かさ実感都市 いとしま」

基本理念

「豊かさ実感都市」づくりに向け、軸と拠点で形成された持続的な公共交通体系を構築する

【課題】	【基本方針】
視点①公共交通軸と拠点の充実・保障	
<u>課題①ー1</u> 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」形成への寄与	<u>基本方針①</u> 拠点を核としたわかりやすく利用しやすい公共交通体系の構築
<u>課題①ー2</u> 各種交通機関の連携強化による公共交通の利便性向上	
視点②公共交通不便地域における移動の確保	
<u>課題②ー1</u> 市民との協働による公共交通づくり	<u>基本方針②</u> 公共交通を地域全体で連携・協働しながら支える仕組みづくり
視点③持続可能性・実現可能性の確保	
<u>課題③ー1</u> 公共交通体系の再構築による持続可能性の向上	<u>基本方針③</u> 公共交通の利便性と持続可能性の向上
<u>課題③ー2</u> 観光における公共交通の利便性の向上	<u>基本方針④</u> 観光交流を支える公共交通体系の構築

2 公共交通将来ネットワークイメージ

基本理念、基本方針をもとに、本市が目指す公共交通将来ネットワークイメージを設定しました。

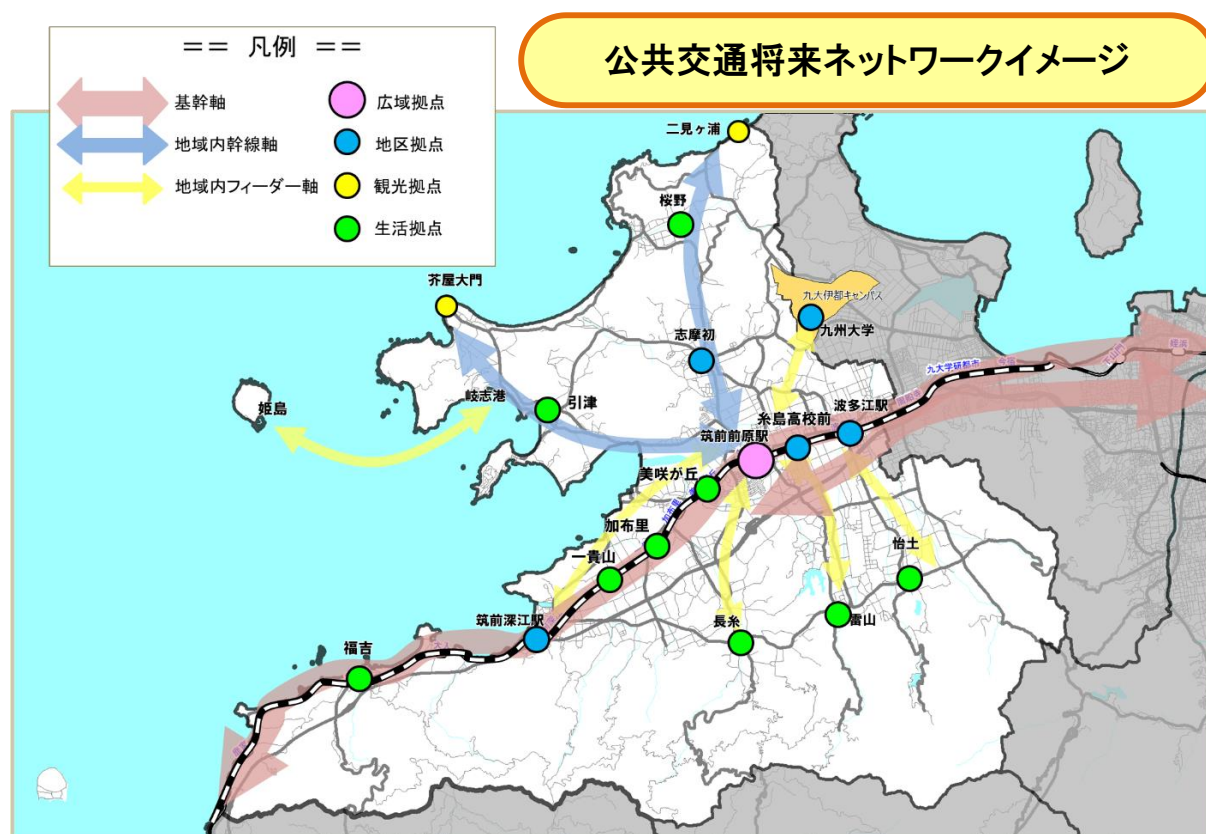


図 4-1. 糸島市の公共交通将来ネットワークイメージ

また、拠点と軸を以下のように設定しました。

表 4-1. 拠点の位置づけ

種類	位置	役割
広域拠点	筑前前原駅周辺	糸島市の玄関口にあたる交通拠点であり、市外と連絡する広域幹線である鉄道と市内の拠点間を連絡する路線バス、コミュニティバスや、二次交通が結節し、市内外の移動を円滑に結ぶ
地区拠点	波多江駅周辺、志摩初、筑前深江駅周辺、糸島高校前駅周辺、九州大学伊都キャンパス	地域の中心的な交通拠点である、広域拠点からの鉄道、路線バス、コミュニティバス等と周辺地区までのコミュニティバスやデマンド交通等を結節し、各地域と広域拠点とつなぐ
生活拠点	美咲が丘駅周辺、加布里駅周辺、一貴山駅周辺、福吉駅周辺、引津地区、桜野地区、長糸地区、雷山地区、怡土地区	地区の交通拠点で、地区内の公共交通へのアクセスポイントとなる

表 4-2. 軸の位置づけ

種類	位置づけ・役割	連絡する拠点
基幹軸	・本市の公共交通ネットワークの骨格となる東西方向の横軸を形成。 ・本市と周辺市町村を連絡。	広域拠点と周辺市町村
地域内幹線軸	・基幹軸に接続し、南北方向の縦軸を形成。	広域拠点と地区拠点
地域内フィーダー軸	・周辺住宅地と基幹軸や地域内幹線軸を結ぶ支線。	生活拠点と地区拠点

3 交通手段の役割

各交通手段の特性を考慮し、本市における役割を以下のように設定しました。

表 4-3. 交通手段の役割

区分	交通モード	役割	確保・維持策
地域間交通	鉄道	・多極ネットワーク型コンパクトシティの骨格を形成する。 ・市内外を連絡し、通勤通学、買物等の日常生活における移動のみならず、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	高速バス	・通勤通学や買物等で本市とつながりの強い福岡市との連絡を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	路線バス	・本市の広域拠点である筑前前原駅と志摩地域を連絡する役割を担う。 ・広域拠点や地区拠点から九大エリアへのアクセスを担う。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行
地域内交通	コミュニティバス	・市内の広域拠点と地区拠点や生活拠点等を連絡し、公共施設や、医療施設、商業施設までの移動や、鉄道・高速バスへのアクセスを担う。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行
	オンデマンドバス	・コミュニティバスの運行を補完し、周辺部と広域拠点・地区拠点の連絡、市街地の回遊を担う。 ・コミュニティバスの運行が困難な地域の運行を担う。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行
	自主運行バス	・公共交通不便地域における公共施設や医療施設、商業施設までの移動を担う。	担い手を確保し、持続可能な運行
	航路	・姫島への唯一の公共交通であり、姫島と岐志間の移動を担う。	地域公共交通確保維持事業（航路補助）を活用し持続可能な運行
	タクシー	・タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などの多様な移動を支える。	交通事業者との連携した取組により一定以上の需要を確保

- 地域間交通の路線バスは、他の交通モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 地域内交通のコミュニティバス及びオンデマンドバスは、地域の移動手段としての役割を担っており、また、地域間交通への接続により広域への移動も可能とするなど、地域間交通を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

以上から、持続的な地域公共交通ネットワークに維持を図っていくため、下記の路線について、地域公共交通確保維持改善事業を活用します。

表 4-4. 地域公共交通確保維持改善事業の活用を図る路線の概要(事業主体は昭和自動車㈱)

路線名	起点	経由地	終点	路線の態様	補助事業の活用
芥屋線	前原駅北口	加布里	芥屋	路線定期	幹線補助
船越線	前原駅北口	師吉公民館 前・初	船越	路線定期	幹線補助
野北・二見ヶ浦線	前原駅北口	イオン糸島 店・野北	西の浦	路線定期	幹線補助
九大線	前原駅北口	波多江	九大東ゲート	路線定期	幹線補助
九大線	周船寺小学校	高田	九大東ゲート	路線定期	幹線補助
白糸線(前原駅南口～白糸)	前原駅南口	本区	白糸	路線定期	フィーダー補助
白糸線(前原駅南口～長野)	前原駅南口	本区	長野	路線定期	フィーダー補助
雷山線(1)運動公園・曽根経由	前原駅南口	運動公園 曽根多久入口	雷山観音前	路線定期	フィーダー補助
雷山線(南口～雷山入口)	前原駅南口	運動公園 曽根多久入口	雷山入口	路線定期	フィーダー補助
曽根線(波多江)	前原駅北口	波多江	曽根グラウンド	路線定期	フィーダー補助
曽根線(有田)	前原駅南口	有田	曽根グラウンド	路線定期	フィーダー補助
井原山線	前原駅北口	曽根	井原山入口	路線定期	フィーダー補助
川原線(1)	前原駅北口	周船寺駅	雷山の森	路線定期	フィーダー補助
前原北原線	前原駅北口	産の宮	九大学研都市駅	路線定期	フィーダー補助
九大線(泊経由)	前原駅北口	泊一区	九大東ゲート	路線定期	フィーダー補助
深江線(浜窪経由)	前原駅北口	浜窪・波呂	前原駅北口	路線定期	フィーダー補助
産業団地線	前原駅南口	産業団地・ 半導体センター	前原駅南口	路線定期	フィーダー補助

篠原線	前原駅北口	糸島高校前 駅南口	波多江駅	路線定期	フィーダー補助
よかまちみらい 号(曾根・井原 山・雷山・川原線 エリア)		曾根・井原 山・雷山・川 原・国道 202 区域		区域	フィーダー補助
よかまちみらい 号(市街地循環 エリア)		市街地循環 エリア		区域	フィーダー補助

第5章 施策と実施事業

1 施策メニュー

基本方針に基づき、計画期間で、実施や検討を行う施策を設定しました。

方針	施策	実施内容	実施予定時期					実施主体		
			R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	糸 島 市	交 通 事 業 者	他
基本方針① 拠点を核とし たわかりやす く利用しやす い公共交通 体系の構築	施策 1-1 拠点間を連絡するネッ トワークの形成	路線バスの継続運行	実施					○	◎	
		コミュニティバスの継続運行	実施					○	◎	
		市営渡船の継続運航	実施					◎		
	施策1-2 いと・しま号のパークア ンドライドの継続実施	いと・しま号のパークアンドライド の継続実施	実施					○	○	◎
	施策1-3 利用しやすい支払方法 の導入	タッチ決済の導入	実施					○	◎	
	施策1-4 公共交通情報の提供	公共交通ガイドの作成	実施					◎		
	施策1-5 乗り継ぎ拠点の整備	駐輪場等の整備	実施					◎	○	
		バリアフリー化	実施					○	◎	
		バス待ち環境の改善	実施					○	◎	
基本方針② 公共交通を 地域全体で 連携・協働し ながら支える 仕組みづくり	施策 2-1 地域が主体の自主運行 バスの導入促進	自主運行バスの運行継続・拡充	実施					◎		○
基本方針③ 公共交通の 利便性と持 続可能性の 向上	施策3-1 路線バス・コミュニティ バスのデマンド化の検 討	デマンドエリア拡大の調査実施	実施					○	◎	
	施策3-2 公共交通利用促進策の 推進	モビリティ・マネジメントの実施	実施					◎	○	○
		交通ネットワークの再編実施	実施					○	◎	
	施策3-3 公共交通の担い手確保	運転手確保対策の実施	実施					◎	◎	○
	施策3-4 カーボンニュートラル の推進	新たなモビリティの導入及び行 動変容施策の調査実施	実施					○	◎	○
	施策3-5 MaaS の利用促進	MaaS の利用促進	実施					○	◎	○
基本方針④ 観光交流を 支える公共 交通体系の 構築	施策 4-1 観光客向け路線の運行	観光路線の運行	実施					○	◎	
	施策4-2 ICT を活用したアクセ ス情報の提供	デジタルサイネージ、スマートバ ス停による情報提供の調査実施	実施					◎	◎	○
		デジタルサイネージの設置	実施					◎	◎	○

2 各施策の概要

各施策の実施内容、事業主体、計画期間内での取組は以下の通りです。

2-1 基本方針 1: 拠点を核としたわかりやすく利用しやすい公共交通体系の構築

施策 1-1 拠点間を連絡するネットワークの形成

施策の目標

- ・多極ネットワークコンパクトシティづくりに向け、広域拠点、地区拠点、観光拠点、生活拠点間を連絡する公共交通ネットワークの形成を維持します。
- ・公共交通ネットワークの形成の維持は施策 3-1.路線バス・コミュニティバスのデマンド化の検討、施策 3-2.交通ネットワークの再編とあわせて進めていきます。

施策の概要

- ・拠点間を連絡する路線バス、コミュニティバス、市営渡船の維持を図ります。
- ・需要が小さいエリアや時間帯においては、オンデマンドバスの活用を検討します。
- ・路線バス、コミュニティバス、航路の維持にあたっては、地域間幹線系統補助金、地域内フィーダー系統補助金、離島航路運営費等補助金等国庫補助金や県補助金を活用します。

地域間幹線系統の補助金を活用する路線

芥屋線、船越線、野北・二見ヶ浦線、九大線(波多江経由)、九大線(高田経由)

地域内フィーダー系統の補助金を活用する路線

白糸線、雷山線、曽根線、川原線、井原山線、前原北原線、九大線(泊経由)、
九大線(馬場・油比経由)、深江線、篠原線、産業団地線、チョイソコよかまちみらい号

離島航路運営費等補助金を活用する航路

市営渡船ひめしま(姫島～岐志港)

関連指標

- ・拠点間を連絡する路線数
- ・路線バス・コミュニティバス・オンデマンドバス、市営渡船の年間利用者数、収支率、バス交通に係る市の財政負担額

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
路線バスの継続運行	交通事業者、 糸島市	継続実施				
コミュニティバスの継続運行	交通事業者、 糸島市	継続実施				
市営渡船の継続運航	糸島市	継続実施				

施策1-2 いと・しま号のパークアンドライドの継続実施

施策の目標

- ・高速バス「いと・しま号」へのアクセス性を高め、市外への移動における公共交通の利用促進を図ります。

施策の概要

- ・高速バス利用の利便性向上を図るため、平成28年から「イオン糸島ショッピングセンター」で実施しているパークアンドライドを継続します。

関連指標

- ・パークアンドライド利用者

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
「いと・しま号」のパークアンドライドの継続実施	商業施設、 交通事業者、 糸島市、 福岡市	継続実施				



図 5-1. いと・しま号パークアンドライドのイメージ

施策 1-3 利用しやすい支払方法の導入

施策の目標

- ・利用しやすい支払方法を導入することで、階層的な公共交通ネットワーク整備に伴う乗継による利用者の負担増や、負担増に伴う利用者の減少を低減します。

施策の概要

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、オンデマンドバスなど複数の交通手段の乗継利用の利便性向上を図るため、タッチ決済の導入します。

関連指標

- ・タッチ決済の導入

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
コミュニティバス・路線バスのタッチ決済の導入	交通事業者、糸島市	導入				

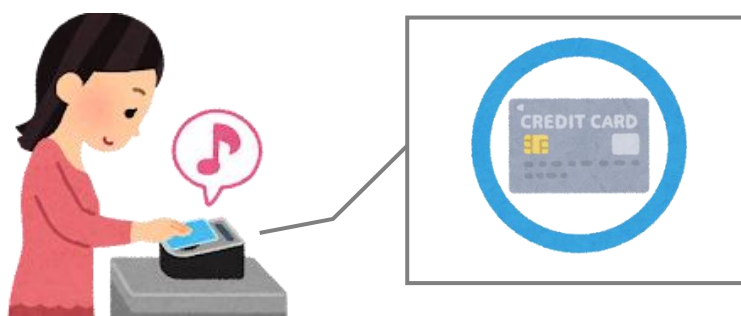


図 5-2. タッチ決済のイメージ

施策 1-4 公共交通情報の提供

施策の目標

・糸島市の公共交通に関する情報を網羅した公共交通ガイドを改善・更新することで、公共交通に関する情報を気軽に入手でき、普段、公共交通を乗り慣れていない方でも、安心して利用できるようにします。

施策の概要

・公共交通をわかりやすく利用していただくため、糸島市ホームページで公共交通ガイドを更新し、公表します。

関連指標

・公共交通ガイドの作成(更新)

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
公共交通ガイドの更新	糸島市	ダイヤ改正に合わせて随時実施				

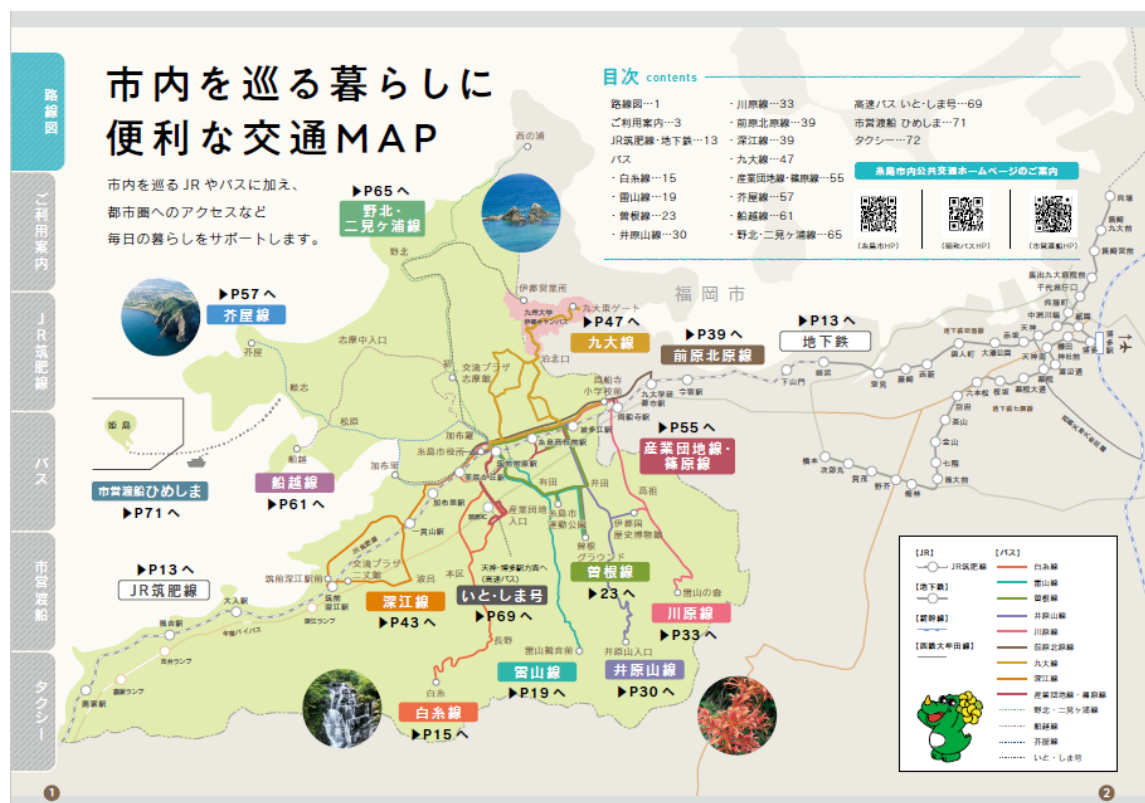


図 5-3. 糸島市公共交通ガイド

施策 1-5 乗継拠点の整備

施策の目標

- ・多極ネットワークコンパクトシティづくりに向け、広域拠点、地区拠点、観光拠点、生活拠点における乗継利便性を高めます。

施策の概要

- ・案内の充実や、バリアフリー化の推進、駅周辺駐車場や駐輪場の整備など乗継環境の向上を図ります。

関連指標

- ・乗継拠点の整備

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
駐輪場等の整備	糸島市、 交通事業者	方針検討・調整、優先度の高い箇所から順次実施				
バリアフリー化	交通事業者、 糸島市	方針検討・調整、実施				
バス待ち環境の改善	交通事業者、 糸島市	方針検討・調整、優先度の高い箇所から順次実施				



図 5-4. 駅前広場の整備状況（左：糸島高校前駅、右：筑前前原駅）

2-2 基本方針2:公共交通を地域全体で連携・協働しながら支える仕組みづくり

施策2-1 地域が主体の自主運行バスの導入促進

施策の目標

- ・公共交通が運行されていない中山間地などの郊外部において、地域との協働のもと自主運行バスを導入することで、交通弱者の日常生活における移動を支えます。

施策の概要

- ・公共交通不便地域における移動手段を確保するため、従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、交通事業者と協議しながら、地域による自主運行バスの継続と新規導入を支援します。

関連指標

- ・自主運行バスの導入地区数
- ・自主運行バスの年間利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
自主運行バスの運行継続・拡充	糸島市、 校区住民	協議が整ったところから順次実施				

2-3 基本方針3:公共交通の利便性と持続可能性の向上

施策 3-1 路線バス・コミュニティバスのデマンド化の検討

施策の目標

- ・路線バス・コミュニティバスの運行効率を高めることで、財政負担を軽減し、持続可能性を高めま
- す。
- ・路線バス・コミュニティバスの利用が低いエリアなどは、面的に運行エリアをカバーすることで、高
- 齢者等の生活移動の利便性向上と外出促進を図ります。

施策の概要

- ・拠点間の連絡は定時定路線、それ以外の移動はデマンド交通等でカバーするという考え方に基づ
- き、路線バス・コミュニティバスの特定区間や時間帯におけるデマンド化を検討します。
- ・路線バス・コミュニティバスのデマンド化は、施策 3-2 にも関連した施策であり、一体的に進めて
- いきます。

関連指標

- ・デマンド化した路線数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
デマンドエリア拡大の調査実 施	交通事業者、 糸島市	デマンド化区間の調査実施				



図 5-5. オンデマンドバス「チョイソコよかまちみらい号」

出典:よかまちプロジェクト プレスリリース資料

施策3-2 公共交通利用促進策の推進

施策の目標

- ・情報提供やコミュニケーションを通じて、市民や来訪者の公共交通の利用機会の増加を図ります。
- ・普段公共交通を利用しない方、高齢者や小中高校生に対しては、公共交通利用の習慣づけを図ります。
- ・運転手不足等の地域公共交通を取り巻く環境に対応し、地域公共交通サービスの最適化と持続性向上を確実に推進するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通利便増進事業を行います。

施策の概要

- ・公共交通の利用を促進するため、公共交通利用のメリットの周知や、公共交通の利用の仕方など、公共交通利用の動機付けや行動変容を促すモビリティ・マネジメントを継続的に実施します。

関連指標

- ・モビリティ・マネジメントの実施
- ・交通ネットワーク(バス路線)の再編実施

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
モビリティ・マネジメントの実施	糸島市、 交通事業者、 教育委員会	実施				
交通ネットワークの再編実施	糸島市 交通事業者	実施				

施策3-3 公共交通の担い手確保

施策の目標

・バス・タクシー等の運転手を確保することにより、持続可能な公共交通を構築します。

施策の概要

・全国的に公共交通の担い手不足が深刻化しているため、国・県と連携して運転手確保に取り組むと共に、市独自の取り組みを検討します。

関連指標

・運転手確保対策の実施

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
運転手確保対策の実施	糸島市、 交通事業者	実施				

施策3-4 カーボンニュートラルの推進

施策の目標

- ・低炭素社会を実現するため、市民や来訪者の公共交通の利用機会の増加を図ります。
- ・新たなモビリティの導入に向けて調査を実施します。
- ・自家用車から公共交通への行動変容施策について調査を実施します。

施策の概要

- ・日々の生活において、自家用車から公共交通の利用を推進することにより、低炭素社会の実現につながります。
- あわせて、CO2 を削減できる、新たなモビリティの導入に向けて調査を実施します。

関連指標

- ・新たなモビリティの導入

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
新たなモビリティの導入調査実施	糸島市、 交通事業者	実施				
行動変容施策の調査実施	糸島市、 交通事業者	実施				

施策3-5 MaaS の利用促進

施策の目標

・アプリを活用したデジタルチケットの販売により、地域公共交通の利用促進を図り、持続可能で質の高い地域公共交通の実現を目指します。

施策の概要

・MaaS アプリ「my route」を利用した、公共交通の乗車券の活用を促進します。

関連指標

・デジタルチケットの販売枚数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
MaaS の利用促進	交通事業者、 民間事業者、 糸島市	実施・促進				



図 5-6. MaaS のイメージ

出典：国土交通省 HP

2-4 基本方針4:観光交流を支える公共交通体系の構築

施策 4-1 観光客向け路線の運行

施策の目標

- ・第2次糸島市観光振興基本計画に示されているように、観光客が目的地までストレスなく行けるアクセスの確保のため、路線バス、コミュニティバス等の利便性向上を図ります。

施策の概要

- ・観光客の公共交通でのアクセス利便性を高めるため、筑前前原駅と主要観光地を結ぶ路線の新設や、導入に向けた実証運行を実施します。
- ・二次交通の充実を図るとともに、市営渡船や路線バス、コミュニティバスなどを活用した観光商品の造成も進めていきます。

関連指標

- ・観光客向け路線の運行

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
観光路線の運行	交通事業者、 糸島市、 糸島市観光協会			実施		

施策4-2 ICT を活用したアクセス情報の提供

施策の目標

- ・筑前前原駅等の主要地点からの公共交通でのアクセス情報を提供することで、市外からの公共交通での来訪促進を図ります。

施策の概要

- ・交通事業者、観光施設等が、ICT を活用して、公共交通による観光地までのアクセス情報を提供します。

関連指標

- ・デジタルサイネージの設置数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
ICT を活用したアクセス情報の調査実施	交通事業者、 糸島市	実施				
デジタルサイネージの設置	交通事業者、 糸島市				実施	



図 5-7. デジタルサイネージのイメージ

3 地域ごとの取組イメージ

施策メニューを踏まえた地域別(下図参照)の取り組みイメージについてとりまとめました。

なお、公共交通利用促進、情報提供などの施策は、市全体で必要な取り組みであり、地域ごとの取り組みまでは含んでいません。

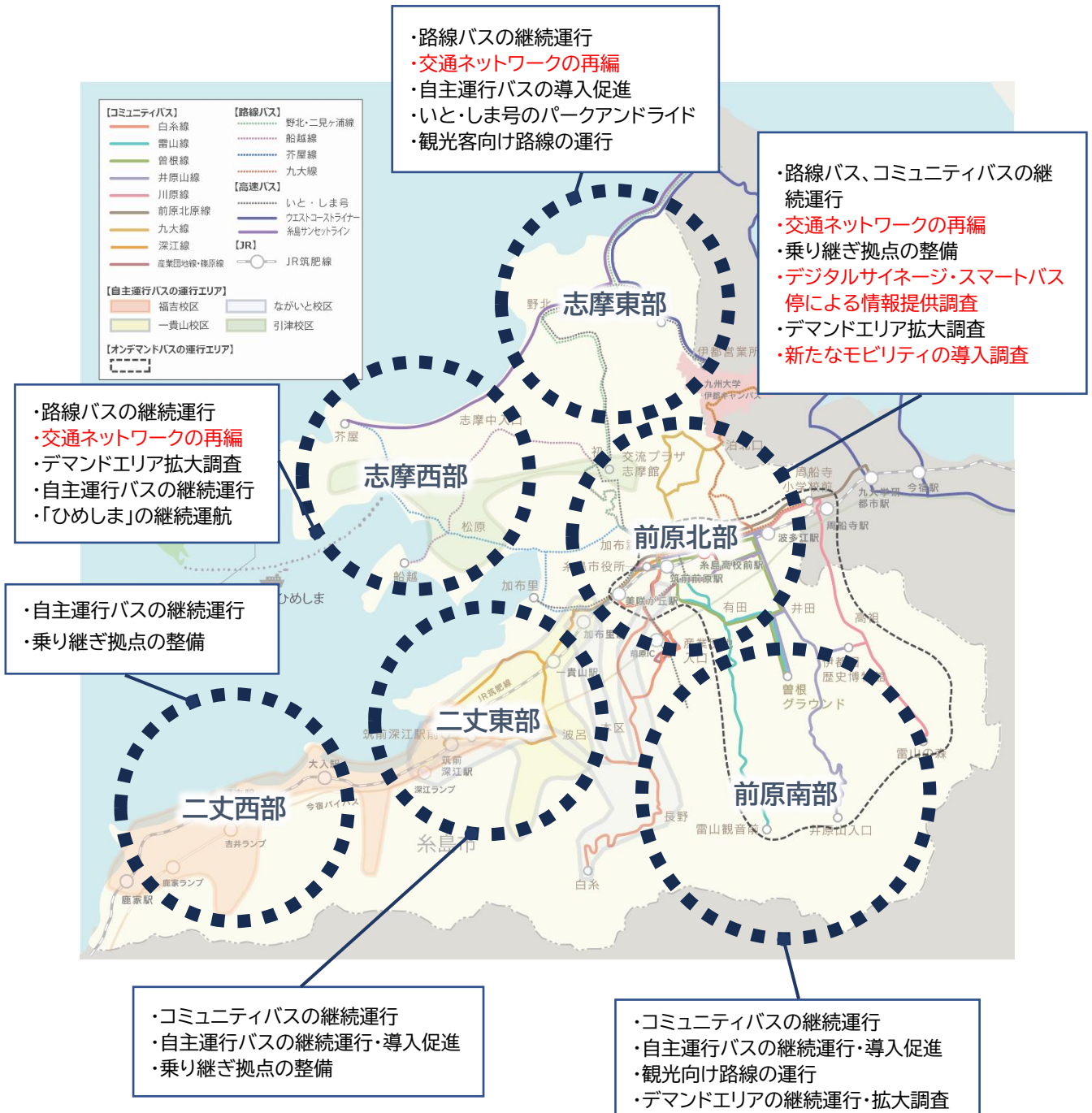


図 5-8. 市内の6地域区分

表 5-1. 地域別の主な取り組み

地域	地域の現状	地域課題	主な取り組み
前原北部	・本市の中央付近に位置し、JR筑肥線や国道 202 号に沿って、糸島市役所等公共施設、商業施設などの都市機能が集積し、広域拠点「筑前前原周辺」を有する糸島市の中心的な役割を担う地域です。 ・人口は6地域の中で最も多く約6万人が居住、平成27年から令和 7 年で約10%増加、高齢化率は 6 地域の中で最も低い状況です。 ・国道沿線に商業施設などが立地し、交通渋滞の発生も顕著な状況です。 ・公共交通は JR 筑肥線の筑前前原駅、糸島高校前駅、波多江駅が立地し、各駅を中心に高速バス「いと・しま号」、路線バス、コミュニティバス、デマンドバスが運行されています。 ・また、隣接する福岡市西区に跨る「九州大学伊都キャンパス」は地域の強みの1つです。	○市外来訪者にも対応した広域拠点「筑前前原駅周辺」など乗り継ぎ拠点強化 ○九大連携、人口増加に対応した既存公共交通ネットワークの維持、改善 ○公共交通転換促進による自動車需要削減、交通渋滞緩和	○九大線など路線バス、コミュニティバスの継続運行 ○交通ネットワークの再編 ○乗り継ぎ拠点整備 ○デジタルサイネージ、スマートバス停による情報提供の調査実施 ○デマンドエリア拡大調査 ○新たなモビリティの導入調査
前原南部	・本市の南東部に位置し、居住エリアが脊振山地の山間部の谷筋に整備された県道沿線、麓の広大な田園地帯に面的に広がっています。 ・人口は平成27年から約 4%減少、高齢化率は約 36%と市全体(R7:約 30%)に比べ高い状況です。 ・農産物直売所「伊都菜彩」、雷山千如寺、白糸の滝などの市内外から多くの方が訪れる観光資源を多く抱えています。 ・公共交通は、「雷山・怡土・長糸」の各生活拠点を網羅するコミュニティバス、デマンドバスが運行されています。	○コミュニティバスの運行効率化 ○利用者減少に対応した新たなモビリティの検討（デマンドバス、自主運行バスなど） ○内陸部への観光来訪者の周遊促進	○井原山線、曽根線などコミュニティバスの継続運行 ○デマンドエリアの継続運行・拡大調査 ○地域が主体となった自主運行バスの導入促進 ○観光客向け路線の運行
志摩東部	・本市の北部に位置し、生活拠点となる「志摩初」には交流プラザ志摩館等公共施設、大型小売店舗「イオン糸島ショッピングセンター」などが立地し志摩エリアの中心となる役割を担っています。 ・海岸部の幣の浜や桜井二見ヶ浦などに加え、内陸部には可也山、桜井神社などの観光資源が豊富です。 ・人口は平成27年から約 3%増加、高齢化率は約 32%と市全体と比べ若干上回る状況です。 ・公共交通は、生活拠点「志摩初」を経由する路線バス、高速バス「いと・しま号」に加え、福岡市方面からはウェストコートライナーが運行されています。	○地域内の基幹交通である路線バスの運行維持 ○更なる定住・移住促進に向けた高速バスの維持 ○自家用車・レンタカー以外の観光来訪手段提供による更なる誘客、渋滞削減	○野北線など路線バスの継続運行 ○交通ネットワークの再編 ○いと・しま号のパークアンドライド ○地域が主体となった自主運行バスの導入促進 ○観光客向け路線の運行

地域	地域の現状	地域課題	主な取り組み
志摩西部	・ 本市の北西部に位置し、幣の浜、芥屋の大門、姫島などの美しい自然海岸線は玄海国定公園に指定され、可也山は本市のふるさと景観のシンボルとなっています。 ・ 人口は平成 27 年から 10%以上減少と6地域の中で最大の減少、高齢化率も約 41%と最も高い状況です。 ・ 岐志(新町)、船越の漁港などでは、冬季に旬のカキを提供する牡蠣小屋が立地し、カキを目当てに多くの観光客でにぎわいます。 ・ 芥屋西方に浮かぶ本市唯一の有人離島の姫島は、島料理体験ツアーなどの交流人口増に向けた取り組みも行われています。 ・ 公共交通は、路線バス船越線及び芥屋線、自主運行バス、さらには姫島を結ぶ市営渡船が岐志港から運航されています。	○姫島の生活、対外交流を支える航路の維持 ○地域内の基幹交通である路線バスの運行維持 ○利用者減少に対応した新たなモビリティの検討(デマンドバス、自主運行バスなど) ○運行実績のある自主運行バスの継続運行 ○姫島含む観光来訪者向けの利便性確保	○路線バス船越線及び芥屋線の継続運行 ○交通ネットワークの再編 ○デマンドエリア拡大調査 ○地域ニーズを踏まえた自主運行バスの継続運行 ○市営渡船「ひめしま」の継続運航
二丈東部	・ 本市の南部中央付近に位置し、JR筑前深江駅周辺には交流プラザ二丈館等公共施設、スーパーなどの商業施設が集積し、二丈エリアの中心となる役割を担っています。 ・ 人口は平成 27 年から約2%増加、高齢化率は約 37%と市全体に比べ高い状況です。 ・ 公共交通は、コミュニティバス深江線、JR 筑肥線(筑前深江駅、一貴山駅)、一貴山校区自主運行バスが運行されています。	○コミュニティバスの路線の維持 ○コミュニティバスの利用実態、地域ニーズを踏まえた新たな移動手段の導入 ○筑前深江駅乗り継ぎ拠点の強化	○コミュニティバスの継続運行 ○地域ニーズに合致した自主運行バスの導入促進 ○筑前深江駅乗り継ぎ拠点の整備
二丈西部	・ 本市の西端部に位置し、国道沿いに市街地及び居住地、国道にアクセスする谷筋の県道沿線にも住居が立地しています。 ・ 人口は減少傾向にあり、高齢化率は 39%と6地域の中で2番目に高くなっています。 ・ 鳴き砂で著名な姉子の浜、加茂ゆらりんこ橋、入浴施設などの観光資源も有しています。 ・ 公共交通は、JR 筑肥線(福吉駅)、福吉校区自主運行バスが運行されています。	○運行実績のある自主運行バスの継続運行 ○JR筑肥線駅乗り継ぎ拠点の強化	○地域ニーズに合致した自主運行バスの継続運行 ○JR筑肥線駅乗り継ぎ拠点の整備

第6章 計画の推進

1-1 PDCA サイクルによる進捗管理

5年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」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。

表 6-1. PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概 要
大きなPDCAサイクル	計画期間 (5年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎 年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

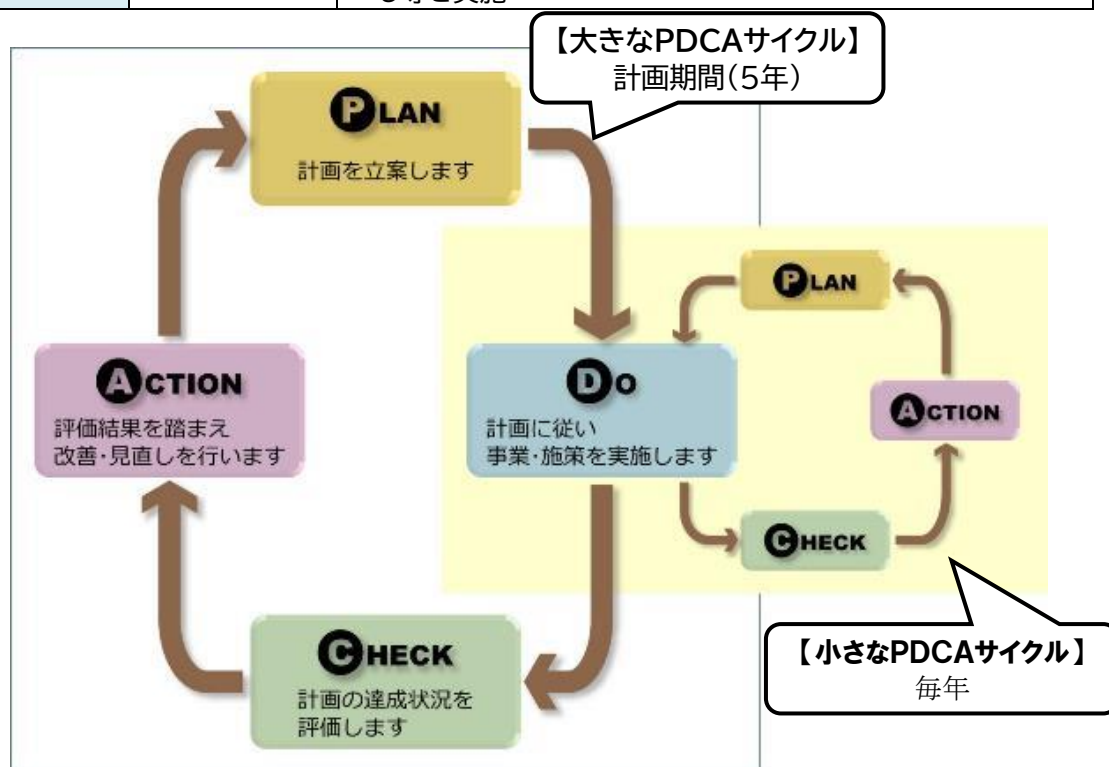


図 6-1. PDCAサイクルのイメージ

表 6-2. 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P(計画)	・地域公共交通計画の策定	・各路線の改善計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
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 ・利用促進策等の展開
C(評価)	・各種施策の実行による、市民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A(改善)	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

1-2 マネジメントの推進体制

糸島市における計画の進捗をマネジメント(管理)する主体は、「糸島市地域公共交通会議」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とします。

また、行政と交通事業者のみならず、観光や福祉などの分野と情報共有・意見交換を行いつつ、官民が連携した公共交通の取組を推進します。



図 6-2. 糸島市における計画の推進体制

1-3 施策の推進体制

計画期間中に実施する施策は以下の通りです。

表 6-3. 令和 12 年度までの実施施策

施策名	実施内容	主な実施主体
施策 1-1 拠点間を連絡するネットワークの形成	路線バスの継続運行	糸島市
	コミュニティバスの継続運行	糸島市
	市営渡船の継続運航	糸島市
施策 1-2 いと・しま号のパークアンドライドの継続実施	「いと・しま号」のパークアンドライドの継続実施	民間事業者
施策 1-3 利用しやすい支払方法の導入	タッチ決済の導入	交通事業者
施策 1-4 公共交通情報の提供	公共交通ガイドの更新	糸島市
施策 1-5 乗継拠点の整備	駐輪場等の整備	糸島市
	バリアフリー化	糸島市
	バス待ち環境の改善	糸島市
施策 2-1 地域が主体の自主運行バスの導入促進	自主運行バスの運行継続・拡充	糸島市
施策 3-1 路線バス・コミュニティバスのデマンド化の検討	デマンドエリア拡大の調査実施	交通事業者
施策 3-2 公共交通利用促進策の推進	モビリティ・マネジメントの実施	糸島市
	交通ネットワークの再編実施	交通事業者
施策 3-3 公共交通の担い手確保	運転手確保対策の実施	糸島市 交通事業者
施策 3-4 カーボンニュートラルの推進	新たなモビリティの導入及び行動変容施策の調査実施	交通事業者
施策 3-5 MaaSの利用促進	MaaSの利用促進	交通事業者
施策 4-1 観光客向け路線の運行	観光路線の運行	交通事業者
施策 4-2 ICTを利用したアクセス情報の提供	デジタルサイネージ、スマートバス停による情報提供の調査実施	糸島市 交通事業者

なお、以下のバス路線・航路については、国県等の運行補助を活用しながら、計画期間中も継続して運行することを基本にします。また、この路線等に限らず、路線の見直しによる代替路線、新規路線等も同様に補助金活用による運行を行います。

表 6-4. 補助金を適用する路線等

適用補助金	区分	路線名等	運行事業者
地域間幹線系統 (車両減価償却費 等補助を含む)	路線バス	野北・二見ヶ浦線	昭和自動車(株)
		芥屋線	//
		船越線	//
		九大線(波多江経由)	//
		九大線(高田経由)	//
地域内 フィーダー系統 (車両減価償却費 等補助を含む)	コミュニティバス	白糸線	//
		雷山線	//
		曾根線	//
		川原線	//
		井原山線	//
		前原北原線	//
		九大線(泊経由)	//
		九大線(馬場・油比経由)	//
		深江線	//
		篠原線	//
		産業団地線	//
	オンデマンドバス(チョイソ コよかまちみらい号)	曾根・井原山・雷山・川原 線エリア	//
		市街地循環エリア	//
離島航路運営費 等補助金	航路(市営渡船ひめしま)	姫島～岐志港	糸島市

1-4 目標値の設定と評価

施策の進捗管理とともに、計画を評価するため、目標値を設定します。

基本方針	評価指標	現況値(R6)	目標値(R12)	目標設定の考え方	データ取得方法
基本方針① 拠点を核としたわかりやすく利用しやすい公共交通体系の構築	拠点間を連絡する路線数	13路線	13路線	維持	バス事業者保有の事業データにより隔年計測
	路線バスの年間利用者数	137,243 人	145,700 人	長期総合計画 目標達成指標	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測
	コミュニティバスの年間利用者数 (オンデマンドバス含む)	308,348 人	327,300 人	長期総合計画 目標達成指標	
	オンデマンドバスの年間利用者数	21,864 人	23,300 人	新規デマンド化・エリア拡大による増加	
	市営渡船の年間利用者数	36,647 人	37,200 人	長期総合計画 目標達成指標	市保有の渡船日計データにより毎年計測
	路線バスの収支率	38%	43%	現状より改善	バス事業者保有の財務データにより毎年計測
	コミュニティバスの収支率 (オンデマンドバス除く)	24%	29%	令和 8 年度 公共交通確保 維持計画	
	オンデマンドバスの収支率	15%	20%	令和 8 年度 公共交通確保 維持計画	
	市営渡船の収支率	18.4%	19.0%	中期財政計画 (予測事業費)	特別会計決算より毎年整理
	バス交通に係る市の財政負担額	141,538 千円	200,000 千円	中期財政計画 (予測事業費)	普通会計決算より毎年整理
	パークアンドライド利用者	5台	20 台	3者確認書締結駐車場募集台数	駐車場設置事業者保有の利用データにより毎年計測
	タッチ決済の導入	—	実施	—	バス事業者保有の事業データにより隔年計測

	公共交通ガイドの作成(更新)	実施	実施	—	市実施実績により毎年計測
	乗継拠点の整備	—	実施	—	市実施実績により隔年計測
基本方針② 地域全体で連携・協働しながら支える仕組みづくり	自主運行バスの導入地区数	4 校区	5 校区	1 校区増加	市実施実績により隔年計測
	自主運行バスの年間利用者数	9,636 人	10,000 人	各校区最大利用年度利用者数合計	各校区保有の利用データにより毎年計測
基本方針③ 公共交通の利便性と持続可能性の向上	デマンド化した路線数	4路線	5路線	1路線追加	バス事業者保有の事業データにより毎年計測
	モビリティ・マネジメントの実施	1 回	1 回/年 以上	継続的に実施する	市実施実績により毎年計測
	交通ネットワーク(バス路線)の再編実施	0路線	5路線	着実に再編をすすめる	バス事業者保有の事業データにより隔年計測
	運転手確保対策の実施	—	1 回/年 以上	継続的に実施する	市実施実績により毎年計測
	新たなモビリティの導入検討	—	実施	継続的に実施する	市実施実績により毎年計測
	デジタルチケットの販売数	139,354	147,900	現状より改善	交通事業者保有の販売データにより毎年計測
基本方針④ 観光交流を支える公共交通体系の構築	観光客向け路線の実証運行	—	実証運行実施	—	バス事業者保有の事業データにより隔年計測
	デジタルサイネージの設置数	—	広域等拠点に 1 箇所以上	1 箇所以上の導入	バス事業者保有の事業データにより毎年計測

目標値の評価年度は、以下の通りです。

表 6-5. 目標値の評価年度

目標値	評価年				
	R8	R9	R10	R11	R12
拠点間を連絡する路線数	●		●		●
路線バスの年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	●
コミュニティバスの年間利用者数(オンデマンドバス含む) (4-3 月ベース)	●	●	●	●	●
オンデマンドバスの年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	●
市営渡船の年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	●
路線バスの収支率(10-9 月ベース)	●	●	●	●	●
コミュニティバスの収支率(オンデマンドバス除く) (10-9 月ベース)	●	●	●	●	●
オンデマンドバスの収支率(10-9 月ベース)	●	●	●	●	●
市営渡船の収支率(10-9 月ベース)	●	●	●	●	●
パークアンドライド利用者数	●	●	●	●	●
タッチ決済の導入	●		●		●
公共交通ガイドの作成(更新)	●	●	●	●	●
乗継拠点の整備	●		●		●
自主運行バスの導入地区数	●		●		●
自主運行バスの年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	●
デマンド化した路線数	●		●		●
モビリティ・マネジメントの実施	●	●	●	●	●
交通ネットワーク(バス路線)の再編実施	●		●		●
運転手確保対策の実施	●	●	●	●	●
新たなモビリティの導入検討	●	●	●		
デジタルチケットの販売枚数	●	●	●	●	●
観光客向け路線の運行			●		●
デジタルサイネージの設置数				●	●

参考資料

用語集

【あ行】

●SDGs(Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標。17 の世界的目標、169 の達成基準、232 の指標からなる持続可能な開発のための国際的な開発目標。

●オープンデータ

誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)でき、営利・非営利を問わず二次利用が可能かつ、機械判読に適しており、無償で利用できる形で公開されたデータを指す。

●オンデマンドバス(デマンドバス)

予約型の乗合バスのこと。

【か行】

●カーシェアリング

カーシェアリングとは、一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。自動車を借りるという面ではレンタカーと近い存在であるが、一般にレンタカーよりもごく短時間の利用を想定しており、利用者にとってはレンタカーよりも便利で安価になるように設定されていることが多い。

●カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

●グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

●KPI

Key Performance Indicator の略で、重要業績評価指標のことをいいます。目標を達成するための取組の進捗状況を定量的に測定するための指標であり、本計画のように PDCA サイクルに基づき、計画、実施、評価、改善をすすめていく取組において、KPI の設定は有効です。

●公共交通不便地(公共交通不便地域)・交通空白地(地域)

公共交通不便地域や交通空白地域ともいわれ、公共交通の便利さの指標の一つとなる。

駅やバス停などが一定の距離の範囲内に存在せず、公共交通機関が利用しづらい地域のこと。

本計画では駅から1km、バス停から 500m 以上離れた地域を公共交通不便地域とし、鉄道やバスに加えタクシーなどの公共交通機関を利用することが困難な地域を交通空白地(地域)としている。

●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、複数の交通モード間の不連続点のこと。

●交通弱者

自動車中心社会において、移動を制約される人。

●コミュニティ

一般的には、「地域社会」や「近隣社会」、「地域共同体」などのこと。日常的に広く使われているため、その概念は多義にわたっている。

●コミュニティバス

地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

【さ行】

●シェアサイクル

他の人と自転車をシェア(共有)し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法のこと。

●自主運行バス

公共交通不便地域において、市の支援により地域が主体となって、ボランティア運転手により運行されている無償のバス。

●次世代小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のこと。

●実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

●実証実験

実際の場面で使用し、実用化に向けての問題点を検証すること。

●人口カバー率

公共交通の乗降場所(鉄道駅・バス停)から一定の範囲に含まれる人口の割合のこと。(公共交通でカバーできる人口)

【た行】

●多極ネットワーク型コンパクトシティ

都市の中の多様な魅力を複数の拠点として集約(コンパクト化)し、それを利便性の高い公共交通を中心とする多様な交通手段で連携(ネットワーク化)した都市のこと

●地域間幹線バス系統

地域間交通ネットワークの中で、平日1日あたりの計画運行便数が3回以上、乗車人数が1日15人～150人、経常赤字、生活交通ネットワーク計画に記載されているなど の一定の条件を満たす路線バスなどをいう。

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画(地域公共交通計画)を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律。

●地域内フィーダー系統

鉄軌道の駅や港、空港等の交通結節点や、高速バス、市町村間を連絡する路線バスなど幹線的なバス路線に接続する支線交通。コミュニティバスやデマンドタクシーなどが該当する。

●デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。(例)オンデマンドバス、デマンドタクシーなど

●デマンド化

公共交通サービスをデマンド交通に切り替えること。

【な行】

●二次交通

複数の交通機関を利用する場合の、2 つ目に利用する交通機関のこと。拠点となる空港や鉄道の駅等から、観光地や学校までの交通をいうことが多い。

【は行】

●パークアンドライド

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し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法のこと。

自動車を使う時間が減るため、環境にやさしく、渋滞も少なくなり、時間どおりに目的地まで行くことができる。

●バスロケーションシステム

バスに車載器を搭載し、GPS などを利用して車両の位置情報を運行管理者が把握するとともに、バス利用客にスマートフォンやパソコンを通してバス運行状況の情報を提供するシステム。

●バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

●PDCAサイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画(plan)→実行(do)→評価(check)→改善(action)という4段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

【ま行】

●マイルート(my route)

トヨタと西日本鉄道が交通・店舗・イベント情報のサービサー8社の協力のもと2018年11月から福岡県福岡市で実証が進められたマルチモーダルモビリティサービスで、鉄道やバスなどの公共交通やタクシー、シェアサイクルなどさまざまな移動手段を組み合わせたルート検索や、一部サービスの予約・決済のほか、店舗・イベント情報の検索が可能。

福岡のほか、糸島、北九州、水俣、横浜、宮崎・日南などでサービスが展開されている。

●Maas(マース:Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

●マスタープラン

基本計画のこと。

●マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

●モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

●モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(例えば、過度な自動車利用から公共交通や自動車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、まちづくりや商品のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば、子どもや高齢者、障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように、一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

●よかまちみらいプロジェクト

北部九州にて交通運輸事業を展開する昭和グループ企業 14 社および志を同じくする企業 27 社がコンソーシアムを結成し、糸島半島など北部九州を舞台に、移動サービスなど地域の魅力向上と活性化への貢献を目指すプロジェクト。福岡県、福岡市、九州大学等関係機関、糸島市など「プロジェクトパートナー」として参画している。