

糸島市地域公共交通計画

令和 4 年 9 月

(令和 6 年 7 月 一部改訂)

(令和 7 年 8 月 一部改訂)



[目 次]

1. はじめに.....	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	2
1-2 計画の位置づけ.....	2
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
2. 糸島市の現状.....	3
2-1 地域の現状.....	4
2-2 公共交通の現状	12
3. 糸島市地域公共交通網形成計画(現計画)の評価	23
3-1 地域公共交通網形成計画に掲げた事業の実施状況	24
3-2 KPI による政策評価	26
3-3 地域公共交通網形成計画で整理された課題に関する現状整理.....	28
4. 将来のまちづくりにおける公共交通の課題.....	57
4-1 本市のまちづくりの方向性	58
4-2 糸島市の公共交通政策を取り巻く社会の変化・潮流	65
4-3 地域公共交通の課題	67
5. 糸島市地域公共交通計画.....	69
5-1 地域公共交通の基本理念と基本方針	70
5-2 計画の位置づけ	71
5-3 計画対象区域	71
5-4 計画期間	71
5-5 市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性	72
5-6 計画の目標	75
5-7 目標を達成するために行う事業及び実施主体	79
5-8 目標達成に向けたマネジメント	95
参考資料	99
(1)糸島市地域公共交通会議 委員名簿	100
(2)糸島市地域公共交通会議設置規程.....	101
用語集	103

1.はじめに

1-1 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」が平成19年10月に施行された以降、本市は2017(平成29)年3月に「糸島市地域公共交通網形成計画」(以下網形成計画と表記: H29～R3 年度)を策定し、「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」の実現のため、効果的・効率的な施策の推進に取り組んできました。

その後、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造がさらに難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が令和2年11月に施行されました。

この改正法では、交通事業者等の関係者が協議しながら公共交通改善・移動手段確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するため、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。

本市においては、網形成計画の計画期間が満了し、改めて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」を策定します。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

1-2 計画の位置づけ

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」と「第1次糸島市都市計画マスタープラン」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。

1-3 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



2. 糸島市の現状

2-1 地域の現状

2-1-1 人口特性

1) 人口推移

- 糸島市の総人口は、人口減少社会の中、2015(平成 27)年以降増加傾向にあり、ピークを更新していますが、2045(令和 27)年には 8.5 万人に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(その後令和 2 年 3 月、令和 3 年 3 月に改訂)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んでいます。2020(令和 2)年の住民基本台帳人口は、101,665 人と推計値と目標値の間を推移していますが、今後、政策的誘導人口による人口増加を加味し、2045(令和 27)年には、現在とほぼ同じ約 10 万人の人口を維持することを目標としています。

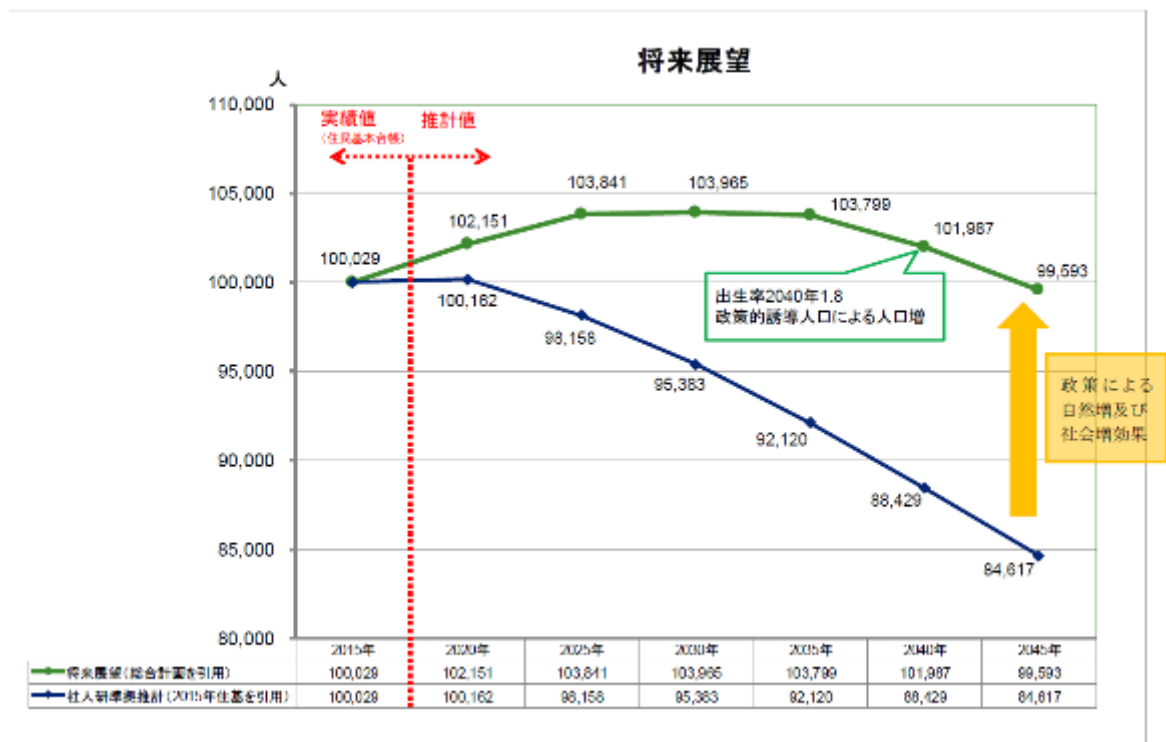


図 2-1.糸島市の人口推移と将来推計人口

出典: 糸島市人口ビジョン

2) 人口の分布

- 人口は JR 筑肥線沿線に集中しており、その他、志摩地区の一部や曽根地区で集中しています。

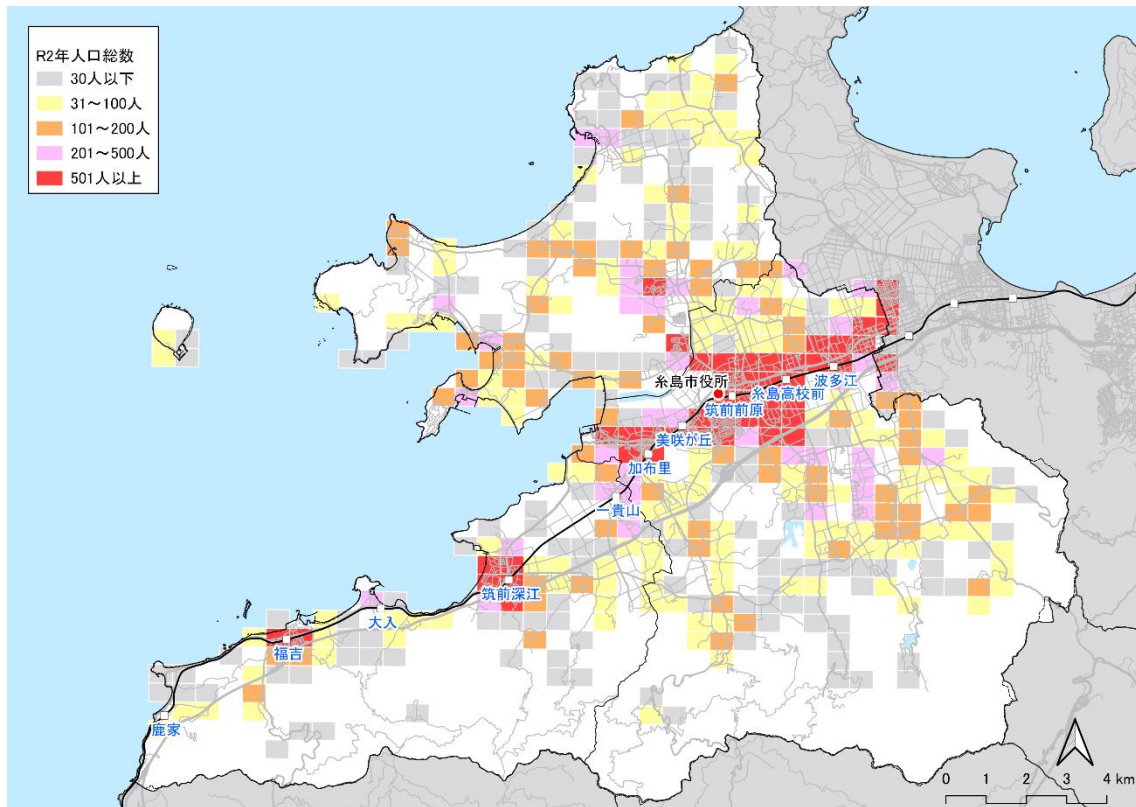


図 2-2.糸島市の 500m メッシュ総人口 (R2)

資料: 国勢調査(令和 2 年)

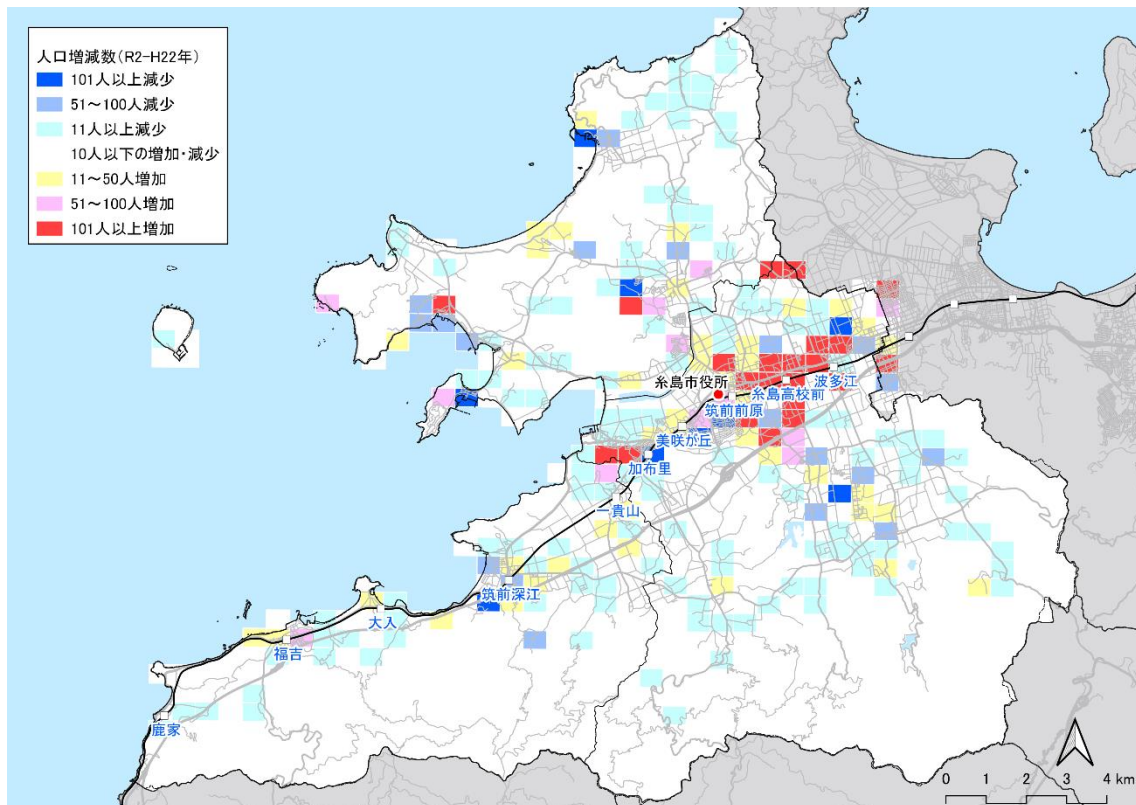


図 2-3.糸島市の 500m メッシュ総人口の増減数 (R2-H22)

資料: 国勢調査(令和 2 年、平成 22 年)

3) 高齢化率

- また、高齢化率をみると、高齢化率が 50%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。

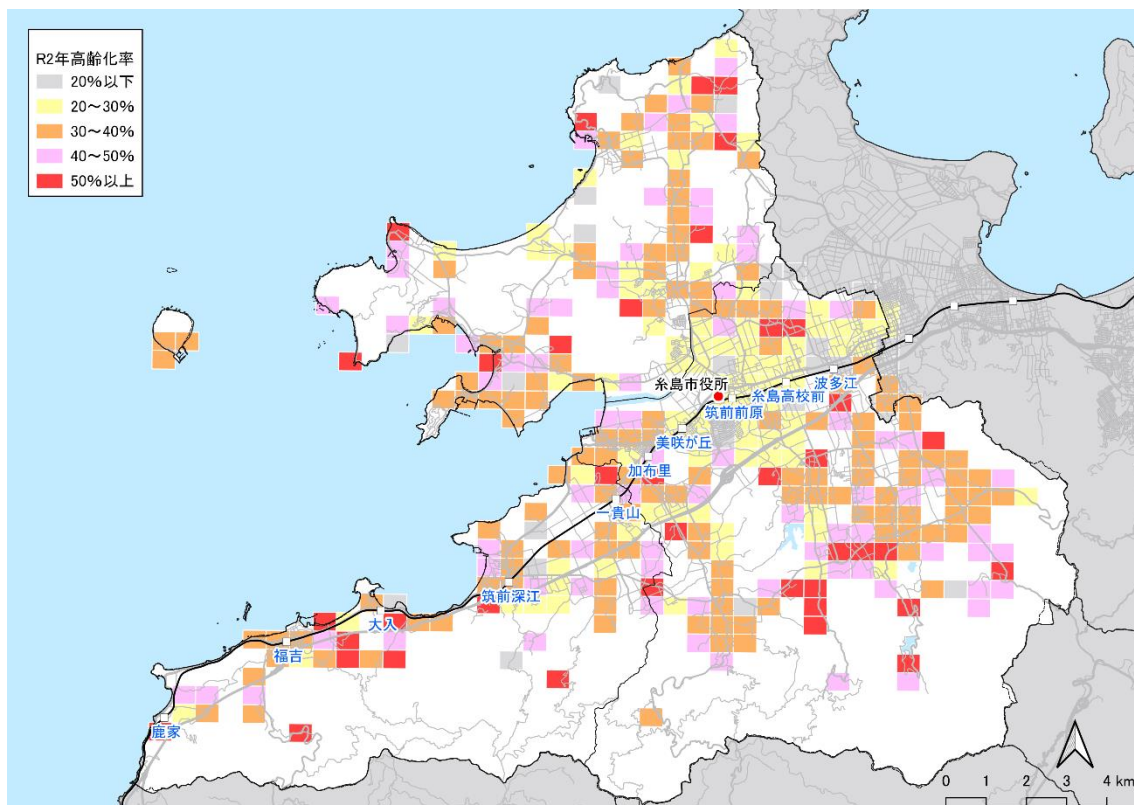


図 2-4.糸島市の 500m メッシュ高齢化率(R2)

資料:国勢調査(令和2年)

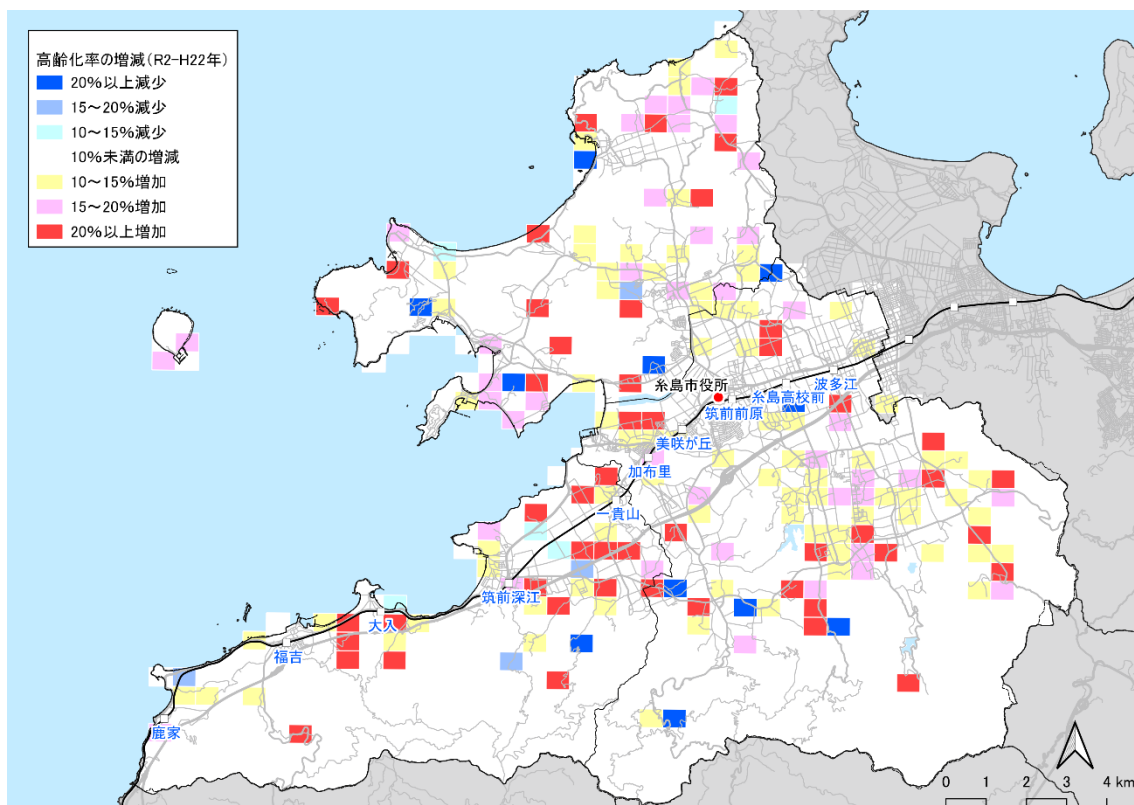


図 2-5.糸島市の 500m メッシュ高齢化率の増減(R2-H22)

資料:国勢調査(令和2年、平成22年)

2-1-2 主要施設の立地状況

4) 公共施設

- 糸島市内には各地区において、コミュニティセンター、運動施設、福祉施設、文化施設が立地しています。
- 糸島市運動公園が現雷山運動公園広場一带に 2023(令和 5)年 7 月供用をめざし、整備を進めています。

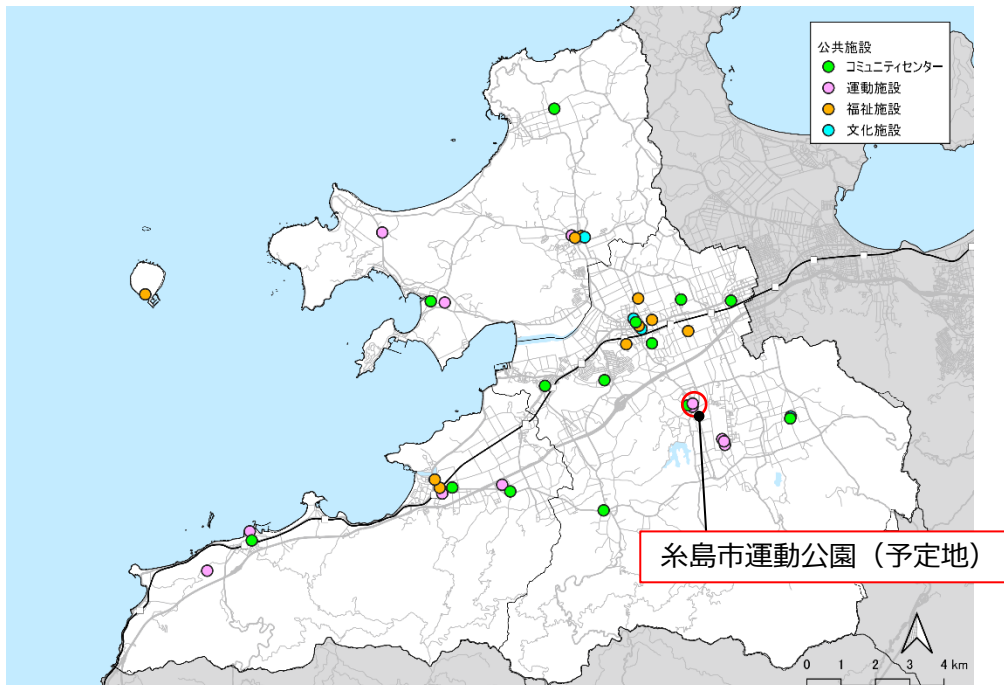


図 2-6.糸島市の公共施設の分布

資料:糸島市 HP

5) 教育施設

- 糸島市内には小学校が 16 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。

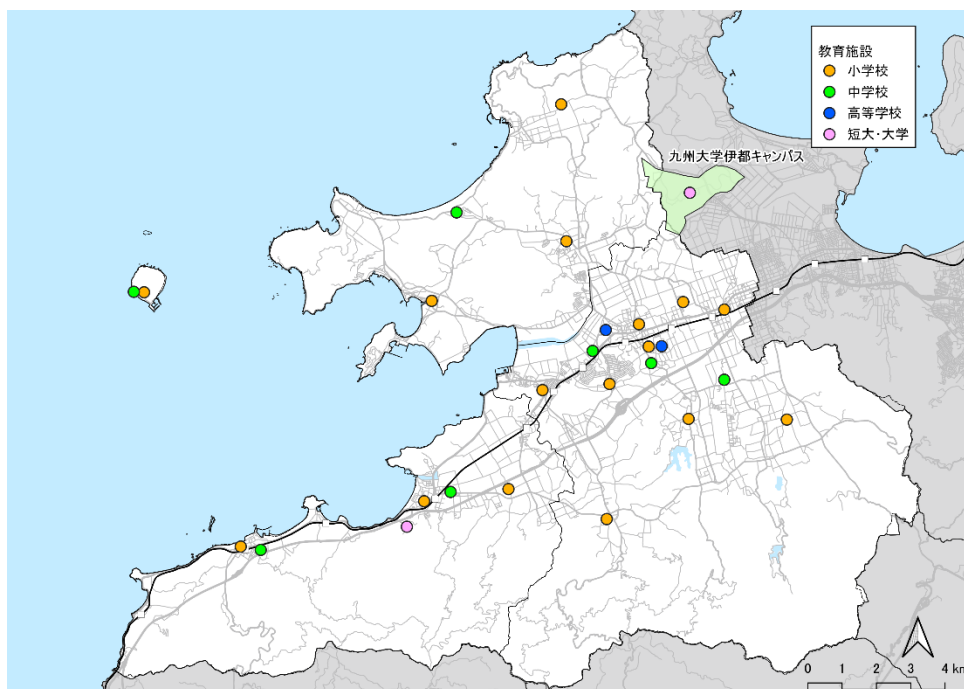


図 2-7.糸島市の教育施設の分布

資料:糸島市 HP

6) 医療施設

- 医療施設は JR 筑肥線沿線に多く立地しています。
- 病院(病床 20 床以上)は、前原地区、志摩地区、二丈地区の各地区に点在しています。しかしながら、多くは前原地区に集中し、二丈地区は医療機関が少なく、志摩地区も可也地区に集中しています。

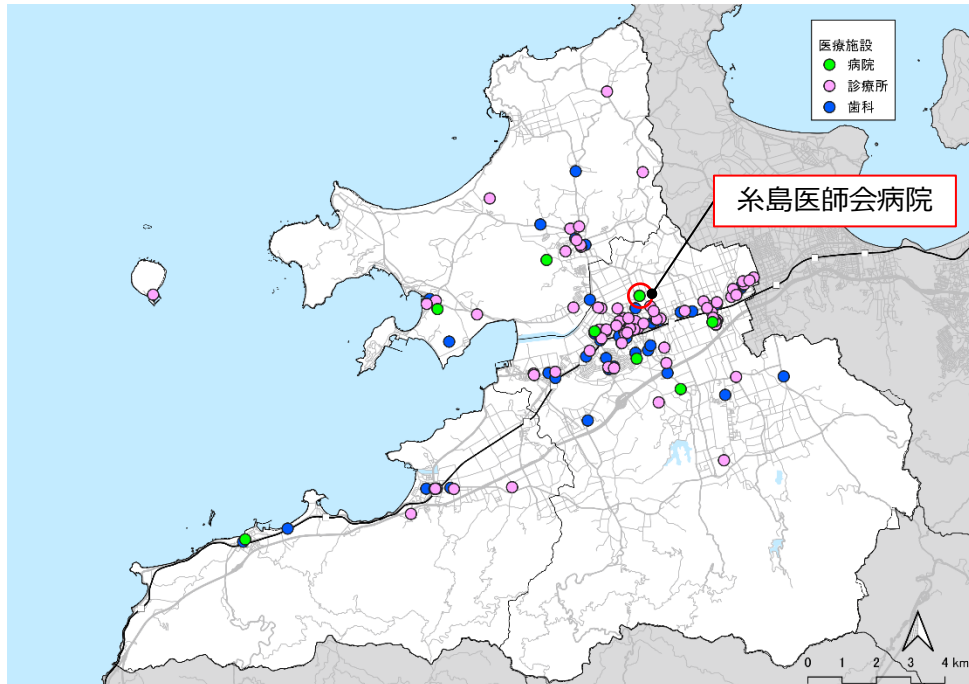


図 2-8.糸島市の医療施設の分布

資料: 国土数値情報(2020(令和 2)年度データ作成)

7) 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。

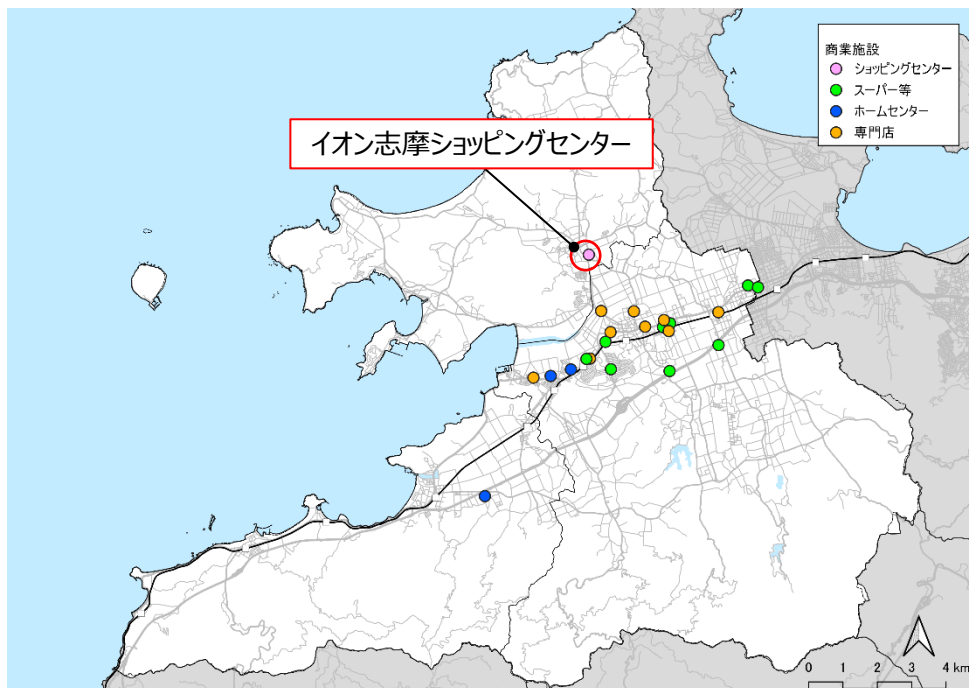


図 2-9.糸島市の大型商業施設の分布(店舗面積 1,000m² 以上)

資料: 全国大型小売店総覧 2022(東洋経済統計)

8) 観光施設等

- 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。
- 市の北部、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。
- 脊振山系の山間部においては、白糸の滝や紅葉など四季折々の豊かな自然と登山に最適なエリアが広がっています。

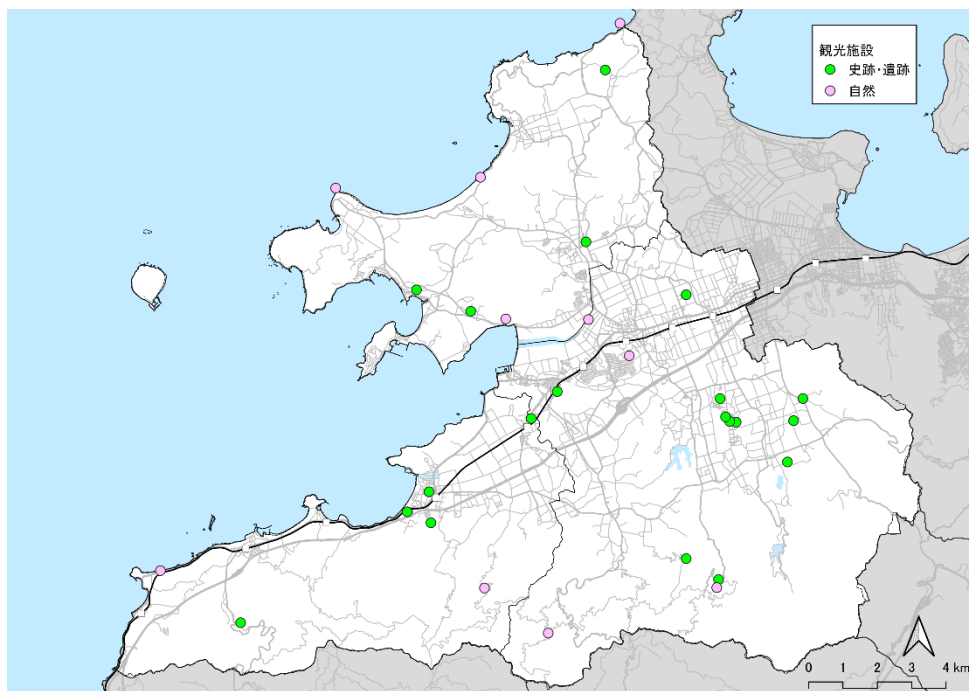


図 2-10.糸島市の観光施設等の分布

資料: 第1次糸島市観光振興基本計画

2-1-3 市民の移動特性

1) 通勤での移動

- 糸島市内には 46,685 人の就業者が常住しており、そのうちの約 5 割にあたる 24,917 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 7,047 人が通勤しており、次いで福岡市博多区が 3,870 人、福岡市中央区が 3,717 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最も多く 3,675 人となっています。

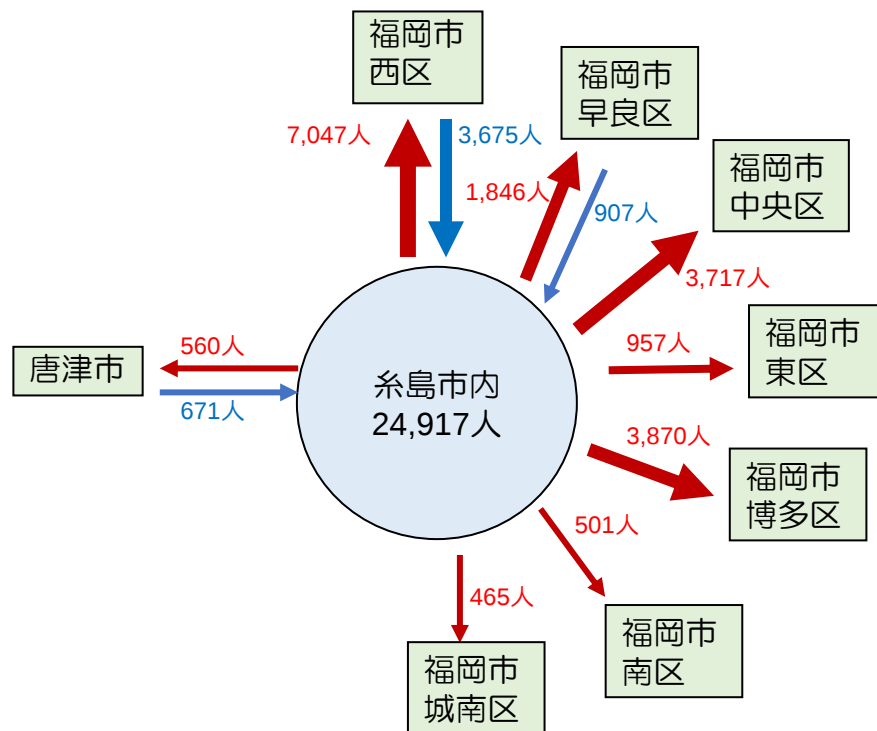


図 2-11.糸島市における通勤流動

資料:国勢調査(令和2年)

2) 通学での移動

- 糸島市内には 4,965 人の通学者が常住しており、そのうちの約 3 割にあたる 1,609 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 1,175 人が通学しており、次いで福岡市早良区が 440 人、福岡市博多区が 335 人となっています。
- 一方、糸島市内には 2,499 人が通学しており、そのうちの 3 割以上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 386 人が糸島市に通学しています。

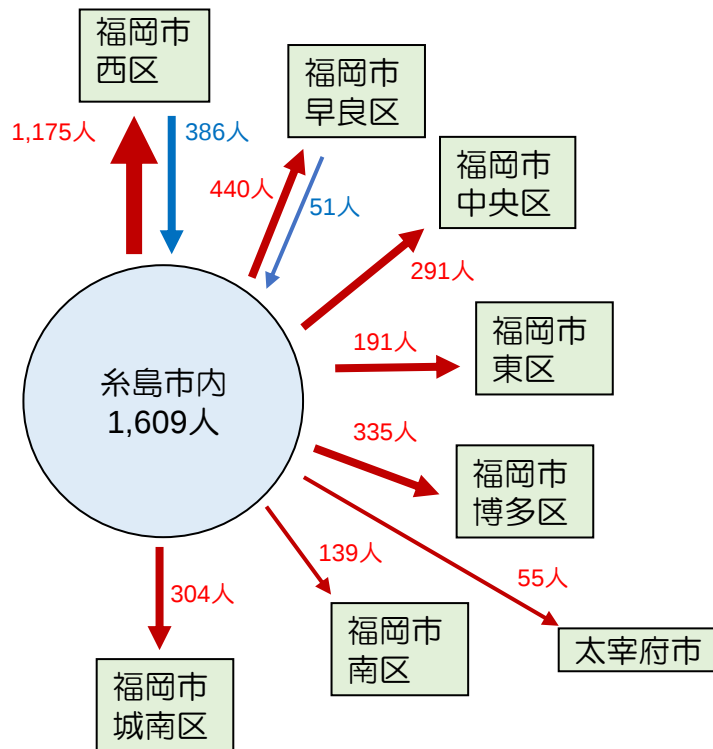


図 2-12.糸島市における通学流動

資料:国勢調査(令和2年)

2-2-2 公共交通の運行状況と利用状況

1) JR 筑肥線

- JR 筑肥線は、複線化されている筑前前原駅から東側と西側で運行本数が大きく異なっており、筑前前原駅以东は、平日 77 本、休日 73 本に対し、筑前前原駅以西は、平日 37～45 本、休日が 36 本～41 本と 30 本ほど少なくなっています。
- 通勤時間帯の 7 時台は、筑前前原駅から、姪浜・博多方面に 9 本と高頻度で運行されています。

表 2-1.JR 筑肥線の運行本数(上段:平日、下段:休日)

※R4.2月時点

発駅	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	24時台	計
波多江	姪浜・博多方面	2	6	8	6	5	3	4	4	4	4	4	4	5	3	4	4	3	3	1	0	77
	西唐津方面	0	4	5	6	6	5	4	4	4	4	4	4	4	5	3	4	4	3	2	2	77
糸島高校前	姪浜・博多方面	2	6	9	6	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	3	3	1	0	77
	西唐津方面	0	4	5	6	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	77
筑前前原	姪浜・博多方面	3	5	9	6	4	4	4	4	4	4	3	4	5	4	4	3	4	2	1	0	77
	西唐津方面	1	2	2	4	3	3	2	2	2	2	2	2	3	4	4	2	2	3	2	0	47
美咲が丘	姪浜・博多方面	2	3	5	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	0	0	45
	西唐津方面	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	1	1	42
加布里	姪浜・博多方面	2	4	4	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	1	2	0	0	45
	西唐津方面	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	1	1	42
一貴山	姪浜・博多方面	2	4	4	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	2	1	2	0	0	45
	西唐津方面	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	1	1	42
筑前深江	姪浜・博多方面	2	5	7	2	3	2	2	2	2	2	2	3	4	2	4	2	1	2	0	0	49
	西唐津方面	1	1	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	1	1	42
大入	姪浜・博多方面	2	3	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	0	0	39
	西唐津方面	1	1	1	2	3	2	1	2	2	2	3	1	2	2	2	3	2	2	2	1	37
福吉	姪浜・博多方面	3	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	0	0	39
	西唐津方面	1	1	1	2	3	2	1	2	2	2	3	1	2	2	2	3	2	2	2	1	37
鹿家	姪浜・博多方面	3	3	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	0	0	39
	西唐津方面	1	1	1	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	1	37

発駅	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	24時台	計
波多江	姪浜・博多方面	3	3	3	4	5	3	4	4	4	4	5	3	4	4	4	5	3	2	1	0	68
	西唐津方面	0	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	4	4	4	3	2	2	68
糸島高校前	姪浜・博多方面	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	5	3	4	4	4	5	3	2	1	0	68
	西唐津方面	0	2	4	3	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	68
筑前前原	姪浜・博多方面	3	3	4	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	3	5	4	3	2	1	0	73
	西唐津方面	1	1	2	3	1	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	0	41
美咲が丘	姪浜・博多方面	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	1	2	0	0	36
	西唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	1	1	36
加布里	姪浜・博多方面	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	1	2	0	0	36
	西唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	36
一貴山	姪浜・博多方面	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	1	2	0	0	36
	西唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	36
筑前深江	姪浜・博多方面	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	1	2	0	0	41
	西唐津方面	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	1	41
大入	姪浜・博多方面	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	0	0	36
	西唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	3	1	3	2	2	2	1	36
福吉	姪浜・博多方面	2	2	3	3	2	1	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	1	0	0	0	36
	西唐津方面	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	3	1	2	3	2	2	1	36
鹿家	姪浜・博多方面	3	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	1	3	1	2	1	0	0	36
	西唐津方面	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	1	36

- 駅別の乗車人員(非公表の大入駅、鹿家駅を除く)をみると、市内では筑前前原駅の乗車人員が最も多く、コロナ禍前の令和元年度で 7,095 人/日となっています。
- その他では波多江駅が 2,522 人/日と多く利用されています。
- コロナ禍により、データがある市内 8 駅の乗車人員は、平成 30 年度の 15,223 人/日から、令和 2 年度は 11,517 人/日へと 24%減少していますが、令和 3 年度は 12,141 人/日へと回復傾向にあります。
- 平成 31 年 3 月に開業した糸島高校前駅は、利用者数が平成 30 年度から令和 1 年度で約 450 人増加していますが、同駅開業の影響により、両隣の筑前前原駅、波多江駅の乗車人員は、平成 30 年度から令和元年度の 1 年間で両駅とも約 500 人/日減少しています。

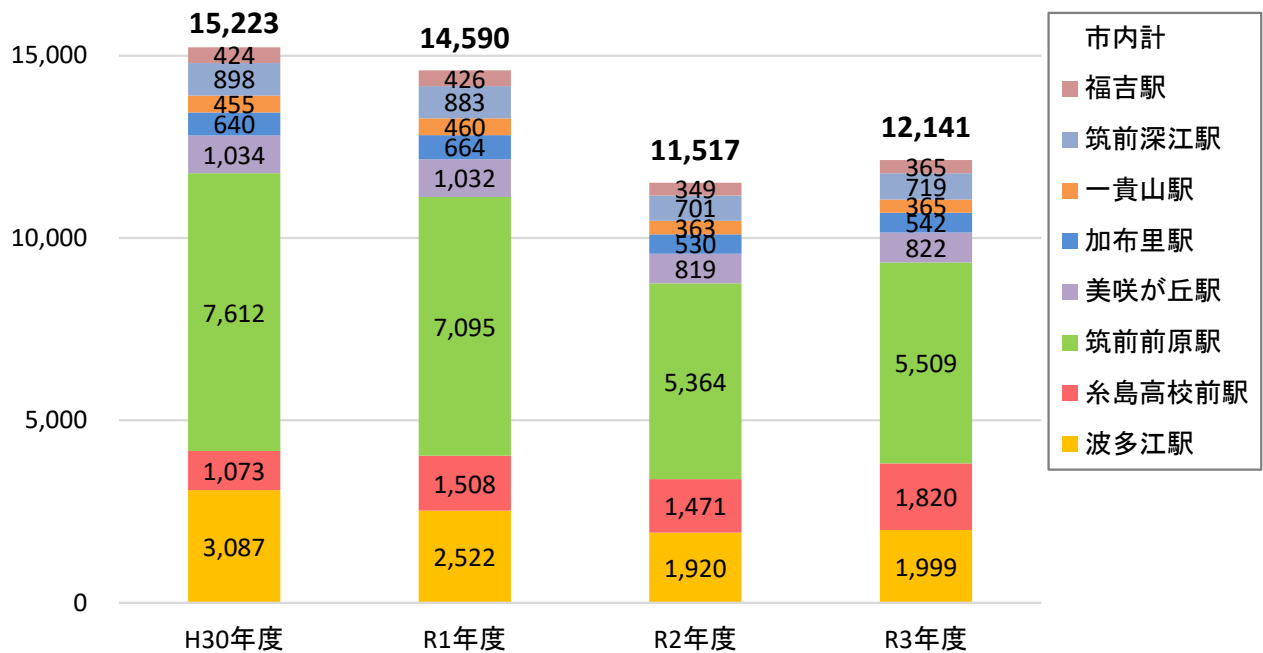


図 2-14. JR 筑肥線の駅別乗車人員の推移(糸島市内)

資料: 九州旅客鉄道株式会社

※大入駅、鹿家駅はデータなし

表 2-2. JR 筑肥線の駅別乗車人員の推移(糸島市内)

(単位: 人/日)

	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	増減率 (H30→R3)
波多江駅	3,087	2,522	1,920	1,999	▲35%
糸島高校前駅	1,073	1,508	1,471	1,820	+70%
筑前前原駅	7,612	7,095	5,364	5,509	▲28%
美咲が丘駅	1,034	1,032	819	822	▲21%
加布里駅	640	664	530	542	▲18%
一貴山駅	455	460	363	365	▲20%
筑前深江駅	898	883	701	719	▲20%
大入駅	—	—	—	—	—
福吉駅	424	426	349	365	▲14%
鹿家駅	—	—	—	—	—
市内計	15,223	14,590	11,517	12,141	▲20%

資料: 九州旅客鉄道株式会社

※大入駅、鹿家駅はデータなし

2) 高速バス「いと・しま号」

- 高速バス「いと・しま号」の上下合わせた運行便数は、平日が 88 便、休日が 46 便と多くの便数が運行されています。
- 平日の便数が多く、特に天神・博多方面の 7 時台は 8 便が運行されるなど、福岡市への通勤通学の足として利用されている状況がうかがえます。

表 2-3.高速バスの運行便数(上段:平日、下段:休日)

※R3.4時点

	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
伊都営業所発着	天神・博多方面	1	5	8	4	2	2	2	2	2	3	3	3	3	1	2	1				44
	伊都方面			2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	5	6	3	3	2	2		44

	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
伊都営業所発着	天神・博多方面	1	2	3	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1					23
	伊都方面			1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1		23

3) 路線バス

- 路線バスは 3 系統運行されていますが、上下合わせた運行便数は、芥屋線が平日 22 便、休日 19 便、船越線が平日 16 便、休日 14 便、野北線が平日 15 便、休日 13 便となっており、各路線 15～20 便前後の運行便数となっています。
- 各系統とも片方向で 1 時間に 1 便または、2 時間に 1 便の間隔で運行されています。

表 2-4.路線バスの運行便数(上段:平日、下段:休日)

※R3.10時点

路線	方面	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	計
芥屋線	芥屋方面	2		1		1	1		1	1	1	1	1	1	11
	前原方面	2	1		1		1	1	1		2	1	1		11
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

路線	方面	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	計
芥屋線	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

- 令和 3 年度における系統別の利用者数は芥屋線 49,577 人、船越線 26,131 人、野北線 21,351 人の順に多くなっています。
- 利用者数の推移をみると、コロナ禍前の平成 29 年度から令和元年度までは減少傾向で推移しており、芥屋線は、61,375 人から 59,726 人へと 1,649 人(3%)減、船越線は 43,120 人から 38,056 人へと 5,064 人(12%)減、野北線は 36,487 人から 34,410 人へと 2,077 人(6%)減となっており、特に船越線で利用者数が大きく減少しています。

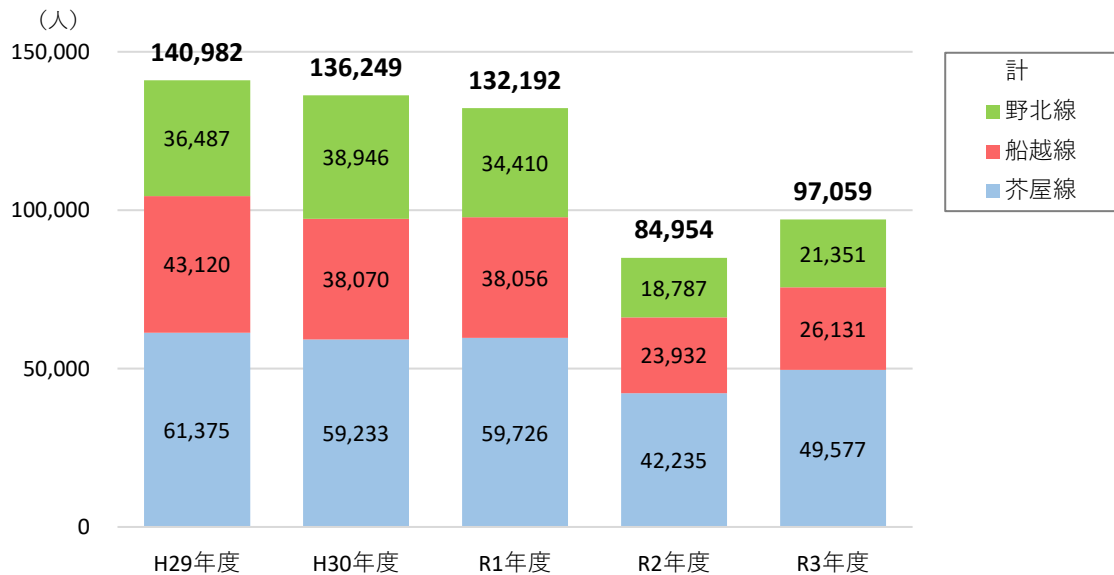


図 2-15.路線バスの利用者数の推移

出典:糸島市

4) コミュニティバス「はまぼう号」

- コミュニティバスは13系統が運行されていますが、各系統の運行便数をみると、もっとも多い前原北原線が上下合わせて30便、その他では九大線(波多江経由)が24便、九大線(高田経由)及び市街地循環線が19便と比較的多く運行されています。
- その他の路線は、15便前後の運行便数で、片方向は2時間に1便程度運行されています。
- 休日は、平日に比べると運行便数が少なく、もっとも多い前原北原線で16便の運行となっています。
- なお、曽根地区では平日の日中(8時30分～16時)は、オンデマンドバス「チョイソコよかまちみらい号」が運行されていることから、当該時間帯は曽根線(波多江経由)及び曽根線(有田経由)が運行されていません。

表 2-5.コミュニティバスの運行便数(上段:平日、下段:休日)

※R3.10時点

路線	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
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	1					9
雷山線	雷山方面			1		1			1	1		1	1	1					7
	前原方面		1		1	1		1	1	1	1	1	1	1					7
曽根線(波多江経由)	曽根方面		1										2	2	1				6
	前原方面	1	2										1	1					5
曽根線(有田経由)	曽根方面		1										2	2	1				6
	前原方面	1	2										1	1					5
川原線	川原方面		1	1		1			1		1	1	1	1	1				8
	前原方面		2		1	1			1				1	1	1				8
井原山線	伊原山方面			1		1			1			1	1						5
	前原方面		1		1	1			1		1	1	1						6
前原北原線	北原方面	1	1		2	2		1	1	2			2	1	1	1			15
	前原方面		1	1	1	1	2		2	1	1	1	1	2	1				15
九大線(波多江経由)	九方面	1	1		2	1		1	1	1					1	1			10
	前原方面			1		1		1	1		1	2	2	1	2		1	1	14
九大線(高田経由)	九方面		2	2	1	1	1	1		1	1	1	1	1					12
	周船寺方面						1			1		1	1	1	1	1			7
九大線(泊経由)	九方面			1			1			1	1		1						5
	前原方面		1	1		1													3
九大線(馬場・油比経由)	九方面												1						1
	前原方面				1														1
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
市街地循環線	右回り				1	1	1	1		1	1	1	1	1					8
	左回り		2	1		1	1		1	2	1	1	1	1					11

路線	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
白糸線	白糸方面			1	1			1		1	1		1	1					7
	前原方面		1	1		1			1	1		1	1	1					8
雷山線	雷山方面				1			1			1		1						4
	前原方面					1			1		1		1	1					4
曽根線(波多江経由)	曽根方面			1		1		1		1	1		1	1					7
	前原方面		1	1		1	1		1	1		1							7
曽根線(有田経由)	曽根方面			1		1		1		1	1		1	1					7
	前原方面		1	1		1	1		1	1		1							7
川原線	川原方面			1		1			1		1		1						5
	前原方面		1		1	1				1	1			1					6
井原山線	伊原山方面				1			1				1							3
	前原方面		1			1			1				1						4
前原北原線	北原方面		1		1	1	1			1	1		1		1				8
	前原方面		1	1	1		1		1		1		1	1					8
九大線(波多江経由)	九方面			1	1	1					1								4
	前原方面									1		1	1	1	1				5
九大線(高田経由)	九方面			1		1	1	1		1		1		1					7
	周船寺方面				1		1			1	1	1	1		1				7
九大線(泊経由)	九方面							1		1		1			1				4
	前原方面				1	1		1											3
九大線(馬場・油比経由)	九方面						1							1					1
	前原方面																		1
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
市街地循環線	右回り				2				1			1							4
	左回り						1				1		1	1					4

- 令和 3 年度における系統ごとの利用状況をみると、「九大線」が 10.5 万人と多く、その他では「前原北原線」が 3.0 万人、「川原線」が 1.9 万人と多く利用されています。
- 九大線の波多江経由、高田経由の 2 系統は利用者数の変動が大きく、平成 30 年度に利用者数がそれぞれ 7.8 万人、6.5 万人と大きく増加しましたが、その後の新型コロナウイルス感染症の流行により利用者数が大幅に減少しています。

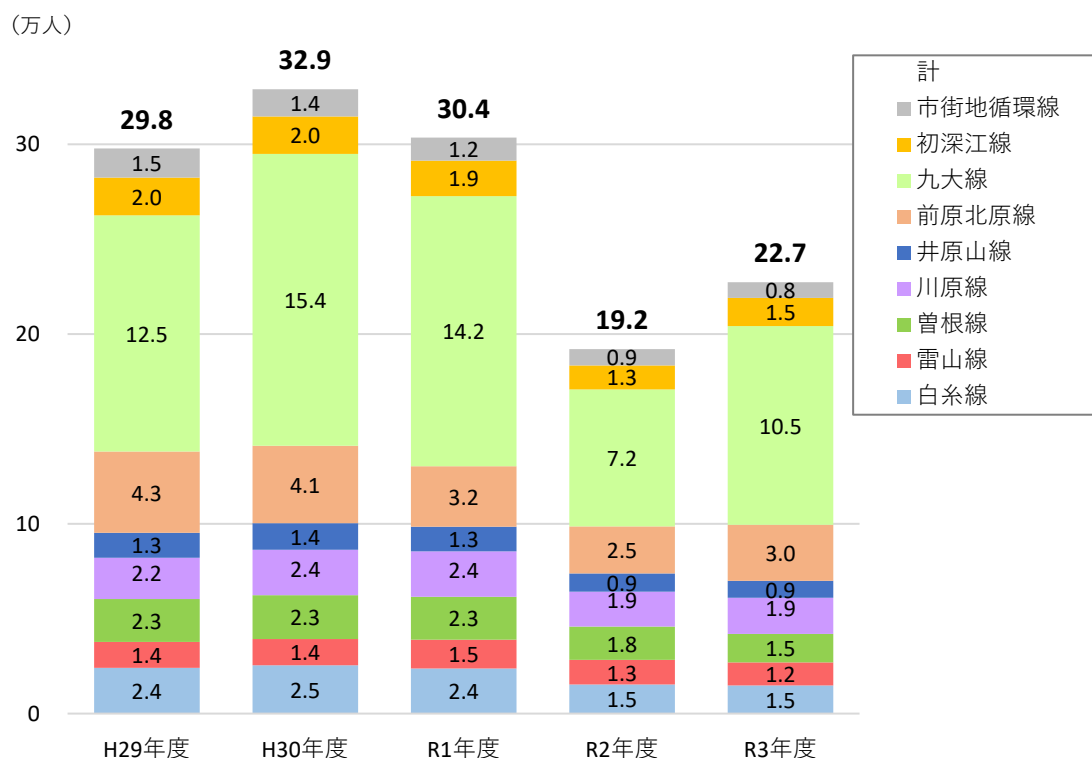


図 2-16.コミュニティバスの利用者数の推移

出典: 糸島市

表 2-6.コミュニティバスの利用者数の推移

(単位: 人)

	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度
白糸線	24,100	25,461	23,796	15,342	14,929
雷山線	13,806	13,901	15,190	12,980	12,145
曽根線	22,567	22,998	22,697	17,515	14,888
川原線	21,782	24,007	23,904	18,523	19,155
井原山線	13,004	13,951	12,912	9,468	8,906
前原北原線(前原今宿線～R2.9)	42,858	40,961	31,928	24,827	29,507
九大線(波多江経由)	66,767	78,087	72,843	35,916	49,851
九大線(高田経由)	49,201	64,954	58,449	29,660	46,271
九大線(泊経由)	6,812	8,460	9,043	5,511	7,251
九大線(馬場・油比経由)	1,793	2,163	2,016	1,223	1,427
初深江線	19,758	19,719	18,741	12,600	14,737
市街地循環線	15,378	14,345	12,010	8,645	8,253
計	297,826	329,007	303,529	192,210	227,320

出典: 糸島市

5) 自主運行バス

- 市内 4 か所で自主運行バスが運行されていますが、各校区とも運行日は平日 2 日～4 日間、運行便数は 1 日あたり各 4 便(2 往復)又は各 2 便(1 往復)となっています。
- 運行形態は、長系校区はドア to ドアの区域運行、その他の校区は定時定路線運行になります。

表 2-7. 自主運行バスの運行状況

校区	運行開始	運行ルート	便数
長系校区	平成 30 年 7 月	火曜日 午前:「前原方面」「加布里方面」 午後:「前原方面」「波多江方面」 水曜日 午前:「前原方面」「加布里方面」 午後:「加布里方面」「二丈方面」 木曜日 午前:「前原方面」「波多江方面」 午後:「前原方面」「波多江方面」 金曜日 午前:「加布里方面」「二丈方面」 午後:「前原方面」「二丈方面」	各 4 便 (2 往復)
引津校区	平成 30 年 2 月	火曜日 午前・午後:「野辺福ノ浦・寺山ルート」 金曜日 午前:「野辺福ノ浦・可也病院ルート」 午後:「野辺福ノ浦ルート」	各 4 便 (2 往復) 各 2 便 (1 往復)
一貴山校区	平成 25 年 4 月	火曜日 午前・午後:「一貴山・長石ルート」 木曜日 午前・午後:「波呂・浜窪ルート」 金曜日 午前・午後:「交流プラザ二丈館ルート」	各 4 便 (2 往復) 各 2 便 (1 往復)
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・吉井下ルート」 木曜日 「吉井下・福井・大入・佐波ルート」	各 4 便 (2 往復)

6) オンデマンドバス

- オンデマンドバス「チョイソコよかまちみらい号」は、令和 3 年 3 月から実証運行が行われ、令和 3 年 10 月から本格運行に移行しています。
- 曾根・三雲地区周辺と国道 202 号線沿い(筑前前原駅～産の宮)の市街地間を、乗降予約のあったバス停のみを運行しています。
- 運行時間は、8 時 30 分～16 時で、平日のみの運行となります。

表 2-8. オンデマンドバス「チョイソコよかまちみらい号」の運行状況

運行曜日	運行時間	運行エリア
平日	8時30分～16時	曾根・三雲・西堂・井田・井原・平原・東蔵持・有田・有田中央・県営有田団地～糸島市街地

7) 市営渡船ひめしま

- 市営渡船ひめしまは、1日4往復運航されています。
- 平日、休日でのダイヤの違いはなく、夏季と冬季で最終便の時間が異なります。

表 2-9. 市営渡船ひめしまの運航状況

便	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(3～10月)
		17:50(11～2月)

- 令和3年度における市営渡船ひめしまの利用者数は、毎月2,000～3,000人/月となっています。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の利用者数は大幅に落ち込みましたが、令和3年度は回復基調にあり、年度後半の令和3年10月以降は、コロナ禍前の令和元年度とほぼ同じ利用者数となっています。
- コロナ禍前の平成29年度～令和元年度の実績で季節による変化をみると、5月は4,000人/月近い利用がみられますが、12～2月は、利用者数が3,000人/月を下回っており、冬季の利用者が少なくなっています。

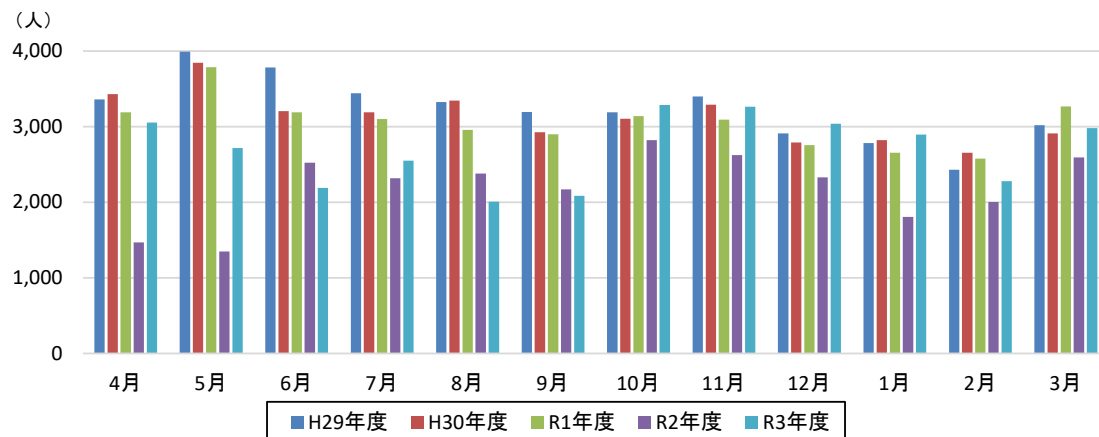


図 2-17.市営渡船ひめしまの利用者数の推移

出典:糸島市

2-2-3 運営状況

- 糸島市は、路線バス 3 系統、コミュニティバス 13 系統の運行に財政支出を行っており、全体的に増加傾向にあります。
- 平成 23 年度から 10 年間の財政負担額は約 2 倍に増加しており、令和 3 年度の財政負担額は、約 1 億 3 千万円となっています。
- 特にコミュニティバスの財政負担額が重く、令和 3 年度は 1 億円に達しています。

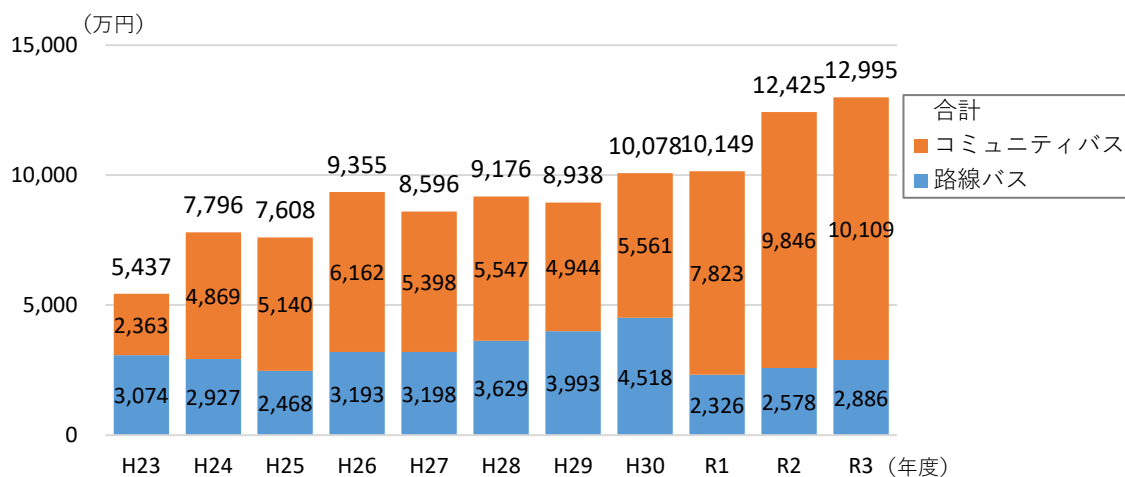


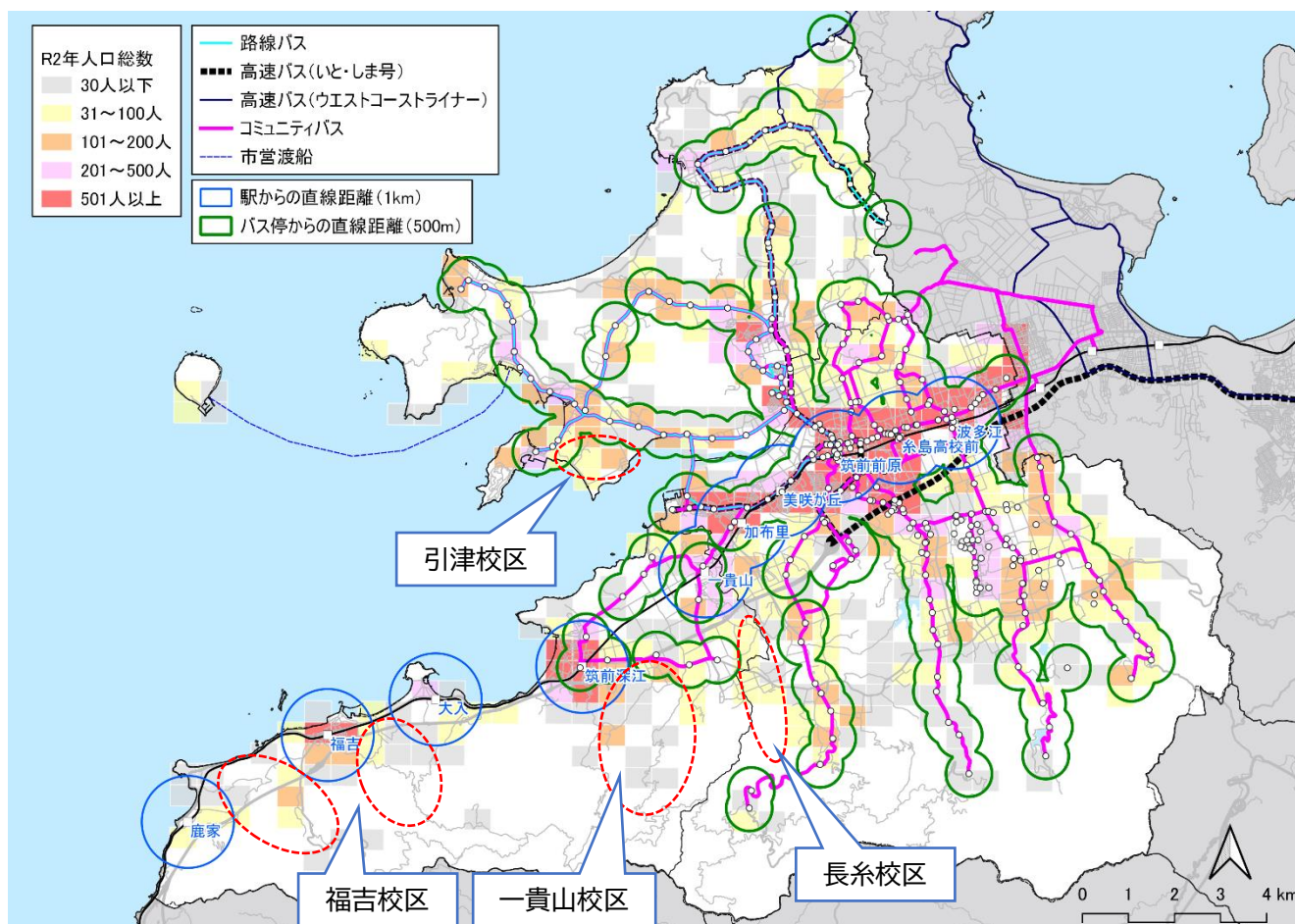
図 2-18. バスの財政負担額※の推移

※国・県・市による公的な負担額

出典: 糸島市

2-2-4 公共交通不便地域の状況

- 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。



出典: 糸島市

3. 糸島市地域公共交通網形成計画 (現計画)の評価

3-1 地域公共交通網形成計画に掲げた事業の実施状況

- 平成 29 年度から現在まで実施してきた取組等については下表に示す通りであり、16 の施策の内 12 の施策が計画通りに実施されました。
- 目標別では、「目標1 市域外への公共交通での移動の利便性向上」、「目標 4 姫島島民の日常生活を支える航路の維持」、「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」、「目標 7 市民の公共交通マップ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」に関する取組は概ね実施されています。

表 3-1.系島市地域公共交通網形成計画の実施状況(その1)

目標	施策	実施状況 (○:実施済み、△:一部実施済み)	
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 ・新駅の設置→駅舎供用 ・JR 筑肥線の複線化→要望活動を実施	○	・糸島高校前駅の設置 ・筑前原以西の複線化促進は継続的に実施
	【施策②】JR 筑肥線の駅周辺施設の充実 ・駅周辺の駐車場・駐輪場などの整備検討(方針検討等) ・駅施設のバリアフリー化(方針検討等)	○	・糸島高校前駅の設置に合わせ駅前広場、駐輪場を設置 ・筑前深江駅で駐輪場を整備 ・筑前深江駅、糸島高校前駅、波多江駅の各駅自由通路にエレベーターを整備
	【施策③】高速バス「いと・しま号」の利用環境の向上 ・パークアンドライドの継続実施	○	・パークアンドライドを継続実施
目標 2 公共交通での市中心部への移動のわかりやすさや利便性の向上	【施策①】わ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の見直し ・コミュニティバスの路線・ルートの見直し(検討・実施) ・運賃体系の見直し(検討・実施)	△	・遅延解消のため、前原今宿線、川原線の路線短縮 ・現時点では再編実施計画(自主再編)に示した抜本的な見直しには至っておらず、継続的に見直しを実施 ・オンデマンドバス「チョイソコよかまちみらい号」を導入 ・運賃体系の見直しは未実施
	【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 ・円滑な乗継を実現するダイヤの実施→検討・実施 ・公共交通乗継マップの作成・提供→作成 ・バスロケーションシステムの導入→検討・施行	△	・JR 筑肥線との接続ダイヤを見直し ・定期的なダイヤ改正の実施 ・公共交通ガイドの作成、HP での毎年更新 ・バスロケは今後検討
	【施策③】バス待ち環境の整備 ・バス停の上屋やベンチの整備→随時実施	○	・H30～R2 の間に 49 バス停で 50 基ベンチを設置
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向上	【施策①】市街地循環線の役割に対応した見直し検討 ・市街地循環線のルート・ダイヤの見直し→実施・検証 ・乗継拠点の設定・整備→実施・検証	○	・糸島高校前駅に交通広場を整備し、乗り入れ実施 ・今後、再編実施計画(自主再編)に示されたルート見直しを検討
	【施策②】市街地循環線に乗継しやすい運賃制度の導入 ・市街地循環線に乗継しやすい運賃制度の導入・検討→施行・実施	△	・運賃制度については今後検討

表 3-2.糸島市地域公共交通網形成計画の実施状況(その2)

目標	施策	実施状況 (○:実施済み、△:一部実施済み)	
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 ・観光施策と連携した航路情報の提供→検討・随時実施	○	・姫島のガイドマップ「ひめしまップ」による情報提供を実施
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 ・増便、大型車両の導入による輸送力強化→随時実施 ・ルートの検証及びバス停の新設→検討・新設	○	・車両の大型化を実施 ・路線の変更及びバス停 2 箇所を新設
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 ・観光・公共交通マップの作成・提供→作成	○	・公共交通ガイドを作成
	【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 ・路線バスの土日祝日の増便検討→検討・判断 ・観光タクシーの活用→検討・実施	△	・観光客向けの周遊バス実証実験を実施 ・タクシーの活用は未実施
目標 7 市民の公共交通マップ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 ・公共交通マップの作成・提供→実施	○	・公共交通ガイドを作成
	【施策②】モビリティ・マネジメント等の展開 ・モビリティ・マネジメントの実施→検討・順次実施	○	・公共交通ガイドを活用した出前講座を実施
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によるバス利用状況のモニタリング ・校区别バス利用促進協議会の設置→準備・設置の促進 ・バス利用状況のモニタリングの実施→準備・順次実施	○	・6 校区にバス利用促進協議会を設置、バス利用状況の共有や利用促進、ダイヤの変更等を協議
	【施策②】地域が主体となった自主運行バスの導入促進 ・自主運行バスの導入促進→導入促進、本格運行	○	・2 校区で追加実施(全 4 校区)



鉄道、高速バス、路線バスに関する取組は計画通りに実施されています。コミュニティバスは、遅延防止のための運行区間の短縮や、定期的なダイヤ見直しなどの取組は行われていますが、**段階的に見直しを進めていることもあり、再編実施計画(自主再編)に示された市街地循環線の抜本的なルート見直しや、山間部でのデマンド化、路線バスとの並行区間における効率化などには、現時点では至っていませんので、引き続き検討が必要です。**

また、観光客向けの取組については、実証運行などが実施されていますが、**コロナ後の観光客利用を見据えて、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。

なお、曾根・三雲地域周辺から市街地を連絡するオンデマンドバス「チョイソコよかまちみらい号」が運行されていますが、網形成計画では予定していなかった運行形態であり、**本計画においてデマンド交通の位置づけを整理**する必要があります。

3-2 KPI による政策評価

糸島市地域公共交通網形成計画では、4 つの方策毎に目標値を設定していました。現計画の目標の達成状況は以下に示すとおりです。

3-2-1 「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」に関する評価

- 方策1については、利用者数に関する4つの目標を設定していました。現況値とコロナ禍前の令和元年度を比較すると、鉄道、コミュニティバス(市街地循環線を除く)、路線バスの利用者数は、目標値近くまで増加しましたが、コロナにより利用者数が減少し、目標達成には至っていません。
- 一方、コミュニティバス(市街地循環線)、航路は利用者数が減少しており、利便性向上に向けた取組が求められます。

計画目標	評価指標	現況値 (H28) 実際は27実績	実績値			評価	
			R1 (コロナ禍前)	R2 (コロナ禍)	R3 (コロナ禍)	目標値 (R3)	結果
市域外への公共交通での移動の利便性の向上	市域内でのJR筑肥線1日乗降客数	27,200人	—	—	—	32,000人	未達成
	市域内でのJR筑肥線1日乗客数(大入、鹿家駅除く)	13,688人	14,590人	11,517人	12,141	16,110人	
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(九大線、市街地循環線を除く)の年間利用者数	145,700人	149,168	111,255	122,300	160,000人	未達成
	路線バスの年間利用者数	122,900人	132,192	84,954	95,000	135,000人	未達成
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(市街地循環線)の年間利用者数	17,500人	12,010	8,645	8,700	19,000人	未達成
姫島島民の日常生活を支える航路の維持	姫島航路の年間乗船客数	37,600人	36,610	26,373	31,000	39,500人	未達成

※駅利用者数の公表は、令和元年度から、乗車のみのJR九州上位300位までの駅のみとなっている

3-2-2 「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」に関する評価

- 方策2については、コミュニティバス(九大線)の利用者数を目標として設定していましたが、コロナ禍前の令和元年度で目標を大きく上回る約142,000人の利用がありました。
- コロナの影響により令和2年度は約72,000人と大きく利用者数が落ち込みましたが、令和3年度には約105,000人へと回復しており、コロナ禍においても、目標値に近い利用者数となっています。

計画目標	評価指標	現況値 (H28) 実際は27実績	実績値			評価	
			R1 (コロナ禍前)	R2 (コロナ禍)	R3 (コロナ禍)	目標値 (R3)	結果
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(九大線)の年間利用者数	91,900人	142,351人	72,310人	104,800人	110,000人	達成

3-2-3 「方策3.観光交流を支える公共交通体系の構築」に関する評価

- 方策3については、観光入込動向調査における糸島市内の移動手段の「市内バス」回答割合を評価指標に設定していましたが、網形成計画策定後は動向調査が実施されておらず、現況値が把握されていません。
- ただし、令和元年度に西の浦線が二見ヶ浦を経由して伊都営業所まで延伸、令和3年度には休日における西の浦線での快速便の運行や、筑前前原駅から二見ヶ浦までの直行便を運行する実証実験が行われており、観光客の公共交通利用環境は、網計画策定時よりも整備されてきています。

計画目標	評価指標	現況値 (H28) 実際は27実績	実績値			評価	
			R1 (コロナ禍前)	R2 (コロナ禍)	R3 (コロナ禍)	目標値 (R3)	結果
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%	動向調査は補助事業活用にて、計画作成当初実施も意向調査無し			1.0%	

3-2-4 「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」

- 方策4については、計画目標「市民の公共交通に対する理解の促進」に対して、市民アンケートにより「糸島市の公共交通サービスに満足している市民の割合」が把握されていますが、目標値の38%に対し、令和3年度の実績は26.8%と現況の27.6%とほぼ同じ水準となっています。
- 一方、計画目標「市民による地域公共交通の運営への参画」では、「バス利用促進協議会設置校区数」及び「自主運行バスの運行地域数」のどちらも目標値を達成しています。

計画目標	評価指標	現況値 (H28) 実際は27実績	実績値			評価	
			R1 (コロナ禍前)	R2 (コロナ禍)	R3 (コロナ禍)	目標値 (R3)	結果
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	87.2%	網形成計画策定時アンケートによる調査結果⇒今回計画策定に伴うアンケートでは項目なし			92.0%	未達成
	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%				26.8% (市民アンケート)	38.0% 未達成
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	3校区	6校区	6校区	6校区	6校区	達成
	自主運行バスの運行地域数	2校区	4校区	4校区	4校区	4校区	達成



鉄道、路線バス、市街地循環線以外のコミュニティバス(九大線含む)は、コロナ禍以前において、利用者数が増加傾向で推移してきましたが、市街地循環線、航路については利用者数が減少、特に大きく利用者数が減少している市街地循環線については抜本的な見直しが必要と考えられます。

また、観光客の利便性向上に関する取組は機運が高まってきており、今後も観光客向けの移動サービスに関する継続的な取組実施が必要と考えられます。

市民との協働による取組は進んではいますが、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。

3-3 地域公共交通網形成計画で整理された課題に関する現状整理

3-3-1 調査実施概要

糸島市地域公共交通網形成計画による課題の改善状況を把握するため、本計画策定にあたり、以下の調査を実施しました。

【糸島市地域公共交通網形成計画における課題】

課題 1: 通勤・通学移動の利便性の向上

課題 2: 高齢者などの交通弱者の生活移動の確保

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

表 3-3. 課題把握のために実施した調査の概要

調査名	目的	調査対象	調査方法	配布回収状況
市民アンケート	市民の移動実態や、公共交通の現状に対する評価や要望等を把握	●糸島市在住者 ●糸島市への通勤・通学者	●区長を通じた調査票の配布、郵送回収 ●WEB(市広報誌や、駅や商業施設、医療施設等でPRチラシ配布)	●1,640 票配布、1,211 票回収 ●WEB: 509 票回収 ●合計 1,720 票
公共交通利用者ヒアリング	公共交通の利用実態や、乗継の状況、要望等を把握	●筑前前原駅及び波多江駅利用者	●調査員による聞き取り調査	●467 票 筑前前原駅 260 票 波多江駅 207 票
交通事業者ヒアリング	公共交通の運行実態、利用実態の把握とともに、交通事業者が抱える問題・課題や、今後実施を検討している取組、地域との連携に関する要望などを把握	●鉄道事業者 ●バス事業者 ●タクシー事業者 ●航路事業者 ●自主運行バス運行主体	●調査員による訪問調査(一部、メールで実施)	●9 事業者に実施
移動サービス実施事業者アンケート	公共交通以外の移動サービスの運行実態、利用実態の把握とともに、サービス提供者が抱える問題・課題等を把握	●医療施設 ●福祉施設 ●商業施設 等	●郵送配布・郵送回収(一部メールで実施)	●62 票配布 39 票回収
オンデマンドバス登録者アンケート※	オンデマンドバス登録者の利用実態や、導入による変化、評価等を把握	●オンデマンドバス登録者	●郵送配布・郵送回収	●665 票配布 318 票回収

※オンデマンドバス登録者アンケートは、(株)SEED ホールディングスと共同実施

3-3-2 課題Ⅰ：通勤・通学移動の利便性の向上

1) 公共交通の利用状況

- 市民アンケートより、通勤における交通手段の利用状況をみると、「クルマ(自分で運転)」が70%と最も多く、「鉄道」が18%、「徒歩のみ」及び「自転車」が10%、「バス」が9%の順に多くなっています。
- 通学では、「自転車」が73%、「徒歩のみ」が25%と近距離の移動が多く、「鉄道」が20%、「バス」が13%と公共交通の利用もみられます。また、「クルマ(家族等の送迎)」が38%を占めており、雨天時や保護者の都合がつくときは、送迎してもらっている状況がうかがえます。
- 目的地別では、糸島市内の通勤通学は「クルマ(自分で運転)」が72%と多く、福岡市では「クルマ(自分で運転)」が51%、「鉄道」が37%と多くなっています。また、九州大学伊都キャンパスへの移動を見ると、「クルマ(自分で運転)」以外にも「バス」での移動が38%と多くなっています。

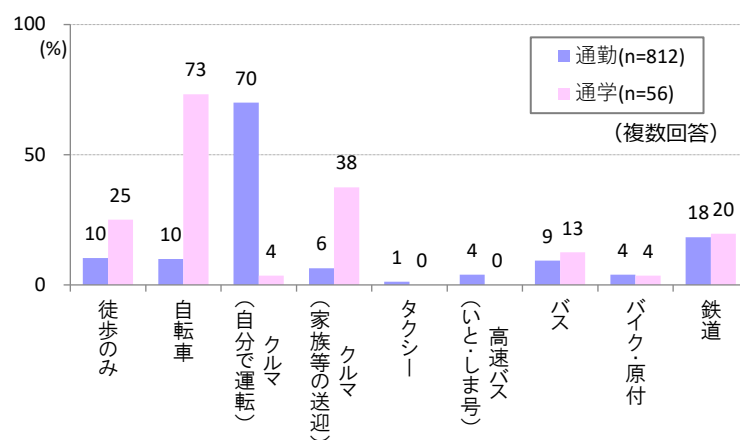


図 3-1.通勤通学時の交通手段(複数回答)

資料: 市民アンケート

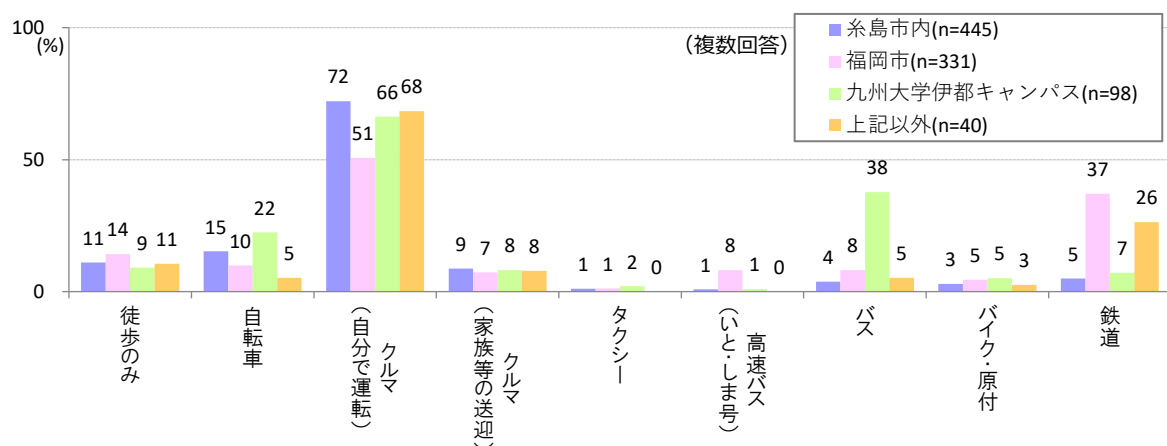


図 3-2.通勤通学先別の交通手段(複数回答)

資料: 市民アンケート

- 居住地別の通勤通学における交通手段をみると、長糸校区、桜野校区、可也校区、引津校区と鉄道から離れたエリアで「クルマ(自分で運転)」の割合が40%以上と高くなっています。
- バスは、東風校区が10%と高く、その他では可也校区、波多江校区が9%、前原校区が8%と市街地で高くなっています。
- 鉄道は、前原校区、加布里校区、前原南校区、南風校区とJR 筑肥線沿線地域で利用率が10%以上と高くなっています。

表 3-4.居住地別の通勤通学時の交通手段(複数回答)

	徒歩のみ	自転車	クルマ (自分で 運転)	クルマ (家族等 の送迎)	クルマ (会社・ 学校の送 迎)	タクシー	高速バス (いとし ま号)	バス	オンデマ ンドバス	バイク・原 付	鉄道	渡船ひめ しま	その他
前原小学校区(n=130)	14.6%	11.5%	27.7%	8.5%	0.8%	0.8%	5.4%	7.7%	0.8%	2.3%	11.5%	0.0%	0.0%
加布里小学校区(n=99)	2.0%	8.1%	27.3%	7.1%	1.0%	2.0%	3.0%	4.0%	0.0%	0.0%	16.2%	0.0%	1.0%
波多江小学校区(n=103)	9.7%	19.4%	22.3%	4.9%	0.0%	0.0%	0.0%	8.7%	0.0%	5.8%	7.8%	0.0%	1.0%
長糸小学校区(n=39)	5.1%	0.0%	43.6%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%
雷山小学校区(n=94)	3.2%	3.2%	29.8%	6.4%	1.1%	2.1%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%	7.4%	0.0%	1.1%
怡土小学校区(n=99)	1.0%	8.1%	38.4%	6.1%	0.0%	2.0%	0.0%	3.0%	1.0%	2.0%	5.1%	0.0%	0.0%
前原南小学校区(n=181)	9.9%	5.5%	28.2%	2.2%	1.1%	0.0%	2.2%	1.7%	0.0%	2.8%	19.9%	0.0%	0.6%
東風小学校区(n=80)	13.8%	21.3%	37.5%	6.3%	0.0%	2.5%	0.0%	10.0%	0.0%	1.3%	7.5%	0.0%	1.3%
南風小学校区(n=177)	9.0%	8.5%	37.9%	6.8%	1.1%	0.6%	5.1%	5.1%	0.0%	2.8%	15.3%	0.0%	0.0%
深江小学校区(n=163)	3.7%	4.3%	35.6%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	0.6%	9.2%	0.0%	1.2%
福吉小学校区(n=64)	3.1%	3.1%	32.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.8%	0.0%	0.0%
一貴山小学校区(n=78)	6.4%	6.4%	37.2%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	7.7%	0.0%	1.3%
桜野小学校区(n=61)	3.3%	3.3%	49.2%	1.6%	0.0%	0.0%	3.3%	3.3%	0.0%	1.6%	1.6%	0.0%	0.0%
可也小学校区(n=182)	3.8%	6.0%	42.9%	4.9%	2.2%	0.5%	4.9%	8.8%	0.0%	3.3%	4.9%	0.5%	0.0%
引津小学校区(n=134)	3.0%	1.5%	43.3%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	1.5%	3.0%	0.7%	0.7%
全体(n=1684)	6.4%	7.4%	35.1%	4.6%	0.7%	0.7%	2.0%	4.6%	0.1%	2.0%	9.5%	0.1%	0.5%

資料:市民アンケート

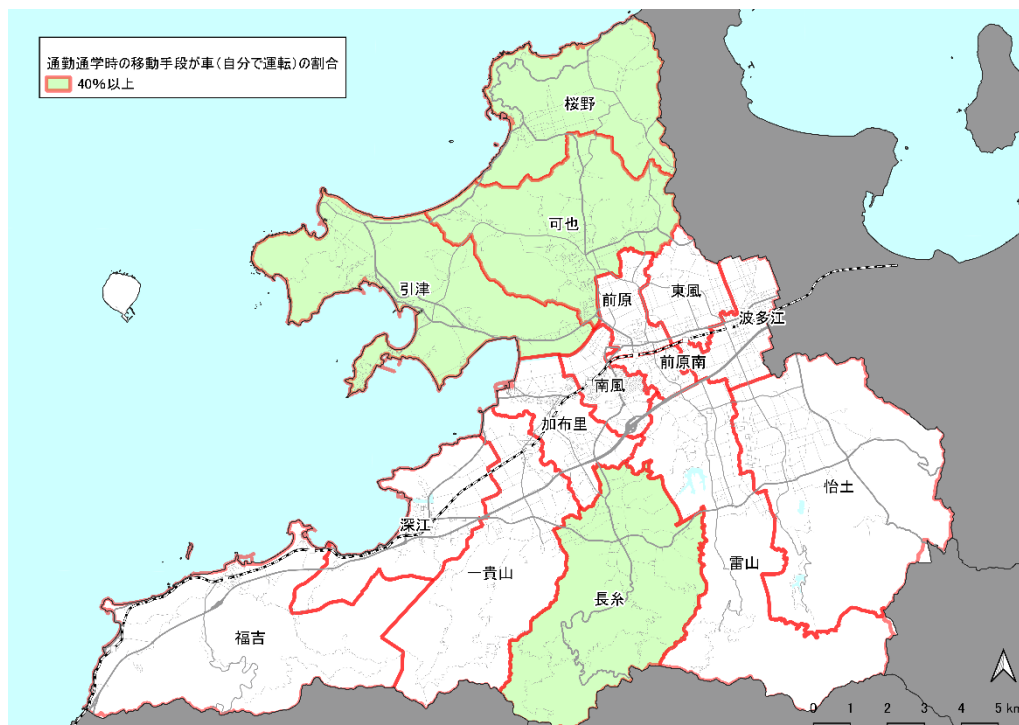


図 3-3.通勤通学時の交通手段がクルマ(自分で運転)の割合が高い地域

資料:市民アンケート

- 事業者ヒアリングによると、鉄道は、市民アンケートで福岡市への通勤通学での利用率が 37%と高かったように、筑前前原駅から天神・博多方面の利用が多くなっています。
- 高速バスは天神地区への通勤通学での利用が多く、利用者は朝夕に集中しています。
- 路線バスは、高齢者の糸島市中心部への通院、買い物や、若い世代の通勤での筑前前原駅までの乗継に利用されています。
- コミュニティバスは、中心部の買い物や通院に主に利用されており、曾根線は、日中、オンデマンドバスが運行されていることもあり、朝夕の通勤通学に利用され、川原線は、小学生の登校にも利用されています。またJR筑肥線に並行する前原北原線は、1 日を通して多く利用されています。
- オンデマンドバスは、2021(令和 3)年 10 月の本格運行移行後は、順調に利用が増えています。
- タクシーは、午前に高齢者の買い物、通院での利用が多く、予約が受けられない状況になっていますが、夜間はコロナ禍の影響もあり、車両が余っている状況となっています。

表 3-5.通勤通学等での公共交通の利用実態(その1)

交通手段	利用状況
鉄道 (JR 筑肥線)	・通勤利用では筑前前原駅から乗車し、天神・博多方面へ向かうことが多い。 ・糸島農業高校の生徒が福岡方面、唐津方面からの通学手段として利用している。 ・牡蠣小屋シーズン(11 月～12 月)に入ると中高年層の利用が多くなる。
高速バス (いと・しま号)	・主な利用者は天神地区へ通勤客である。平日の朝夕の利用者が多く、昼間は少ない。 ・JRとの競合となっており、特に 2 年前に開業した糸島高校前駅の影響で若干、利用者が減った。駅周辺の住民がJR利用に転換したと思われる。
路線バス	・芥屋線は引津小学校の児童が利用している。 ・野北線は高齢者の糸島中心部への通院、買い物目的での利用が多い。志摩スカイタウンの若い住民は、通勤のため筑前前原駅で JR との乗継利用がみられる。
コミュニティバス	・白糸線は市中心部へ買い物に行く方の利用が多い。 ・雷山線は、筑前前原駅から有田までの利用者が多く、糸島中心部への買い物と通院目的の利用が多い。また、2021(令和 3)年 10 月よりオンデマンドバスが運行している時間帯は、有田～曾根グラウンド間の迂回運行を行っていないため、速達性が改善した。井原山線も迂回運行がなくなって利用者数が増えている。 ・曾根線は、平日の朝夕は通勤・通学に利用されている。 ・川原線は、雷山の森から怡土小学校までの小学生が利用している。 ・前原北原線は、どの時間帯でも利用者は多い。
オンデマンドバス	・昨年 9 月までの実証実験中の利用者数は厳しかったが、10 月から本格運行に移行し、エリアを拡大してからは利用者数が伸びた。会員登録者数も 800 名近くまで増えている。
タクシー	・保有台数 30 台(現在 26 台)で稼働し、午前 9 時から 12 時頃に利用客が集中し車両不足のため、予約等は受けれない状態であるが、夜間帯においてはコロナ禍の影響により飲食店の利用が少なくタクシーが余る状況である。 ・午前 8 時から 10 時台は病院や買い物の高齢者の利用が多く午前 11 時から 12 時台は病院や買い物の帰りの利用者が多い。

資料:交通事業者ヒアリング

- 自主運行バスは、高齢者の買い物、通院での利用が多くなっています。
- 市営渡船ひめしまは、4割が島民の利用で、姫島からは買い物、通院、通勤、岐志からは観光、釣り目的での利用が多くなっています。

表 3-6.通勤通学等での公共交通の利用実態(その2)

交通手段	利用状況
自主運行バス	・一貴山校区の利用者は殆どが運転免許証を持たない65歳以上の高齢者である。外出目的は、生活必需品等の買い物、かかりつけ医への定期的な通院、JR一貴山駅までの乗継、温泉入浴などである。 ・引津校区の利用者は免許返納をして車に乗っていない高齢者が多い。利用目的は買い物が多く、その他では、通院、JRとの乗継、市役所での手続き等での利用が多い。 ・長糸校区の利用者は65才以上の高齢者の通院や買い物目的での利用が多い。 ・福吉校区の利用者は、ほぼ高齢者である。外出目的は、買い物、通院利用が多い。
市営渡船 ひめしま	・利用者は、姫島島民及び島外からの通勤者及び観光客等であり、島民の利用割合は約40%、また65歳以上の割合は、約10%である。 ・1日4便、姫島～岐志間を往復運航し、便別では、往路は第4便、復路は第1便が多く、第2、3便は、島からは買い物や通院、通勤、岐志からは観光客や釣りでの利用が多い。 ・岐志からの交通手段は、自家用車や路線バス(芥屋線)を利用している。

資料：交通事業者ヒアリング

2) 移動利便性に関する問題点

- 市民アンケートによると、「公共交通は日常生活の移動に対応できていない」と感じている方の割合は、通勤通学者、非通勤通学者ともに50%を超えており、どちらも過半数の方が問題があると感じています。

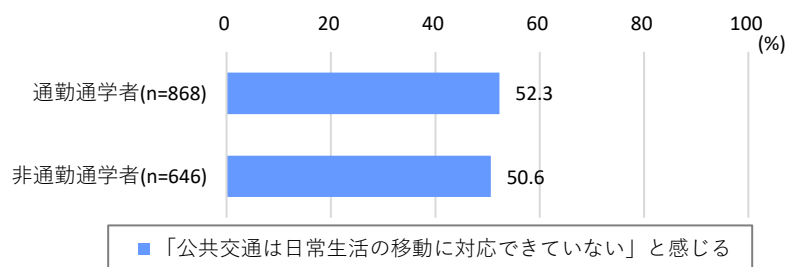


図 3-4.公共交通は日常生活の移動に対応できていないと感じている方の割合

資料：市民アンケート

3) 交通事業者からみた問題・課題

- 交通事業者ヒアリングでは、鉄道は、強風等によるJR筑肥線運休時の筑前前原駅～唐津駅間の移動手段の確保が、コミュニティバスは、九大線泊経由沿線の移動手段の確保や国道202号の渋滞による前原北原線の遅延対策、糸島高校前駅での結節路線の増加が、オンデマンドバスは、乗客増による車両不足が今後の課題としてあげられています。

表 3-7.公共交通の利便性向上に向けた今後の課題

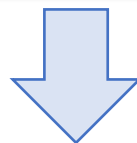
交通手段	利用状況
鉄道 (JR 筑肥線)	・筑前深江駅～加布里駅間は風の影響でたびたび運休する。その場合、筑前前原駅～唐津駅間で他の交通手段がない。福岡からは高速バスがあるが、筑前前原駅から唐津駅まで行く手段がない。
コミュニティバス	・九大線は、泊経由沿線の糸島市民の移動手段をどのように確保していくかが、今後の課題である。 ・前原北原線は、国道202号の周船寺駅周辺の渋滞により、遅延が発生しやすい路線となっている。 ・川原線は雷山の森～周船寺駅までの区間の本数を増やしてほしいという要望がある。 ・コミュニティバスの乗継利便性を高めるため、糸島高校前駅南口も活用して、市街地循環線以外の路線も糸島高校前駅に接続してほしい。
オンデマンドバス	・不安要素として、乗客が増えてバスが足りなくなる懸念がある。

資料：交通事業者ヒアリング

4) 「通勤・通学移動の利便性の向上」に関する実態と今後の課題

【課題に関する実態】

- 通勤ではクルマ、通学では自転車がかつとも多く利用されており、鉄道利用は福岡市への通勤通学で、バス利用は九州大学伊都キャンパスへの移動で比較的多く利用されています。
- 通勤・通学で鉄道、バスの利用率が10%を超えているのは、JR 筑肥線沿線などに限られています。
- 鉄道、高速バスは、福岡市方面への通勤・通学に、路線バス、コミュニティバスは郊外部から中心部への買い物、通院等に多く利用されています。



【今後の課題】

- 通勤においてはクルマ利用の割合が高く、通学では送迎が4割近くを占め、また、公共交通の利用が JR 筑肥線沿線に偏るなど地域差もみられ、現在の公共交通が通勤通学の移動ニーズに十分に対応できていない状況となっています。引き続き、公共交通での通勤・通学の移動利便性の向上は今後の課題としてあげられます。
- 交通事業者からは、交通不便地域における移動手段の確保や、強風時の筑前前原駅から唐津方面の移動手段の確保や、乗継利便性の向上、渋滞による影響緩和等の指摘が挙げられており、利便性の向上に関連して、公共交通ネットワークの強化も今後の課題として整理されます。

3-3-3 課題2：高齢者など交通弱者の生活移動の確保

1) 高齢者の移動実態

- 市民アンケートより高齢者の移動手段をみると、日用品の買い物では84%が、通院では80%が「クルマ(自分で運転)」が占めており、高齢者の日常的な移動においても車が主要な移動手段となっています。
- その他では、「徒歩のみ」が日用品の買い物で16%、通院で13%、「自転車」が日用品の買い物で11%、通院で10%、「クルマ(家族等の送迎)」が日用品の買い物で12%、通院で8%を占めています。
- 一方、公共交通の利用割合は、「バス」が日用品の買い物及び通院で3%、「鉄道」が日用品の買い物で2%、通院で4%と低く、高齢者にあまり利用されていない状況がうかがえます。

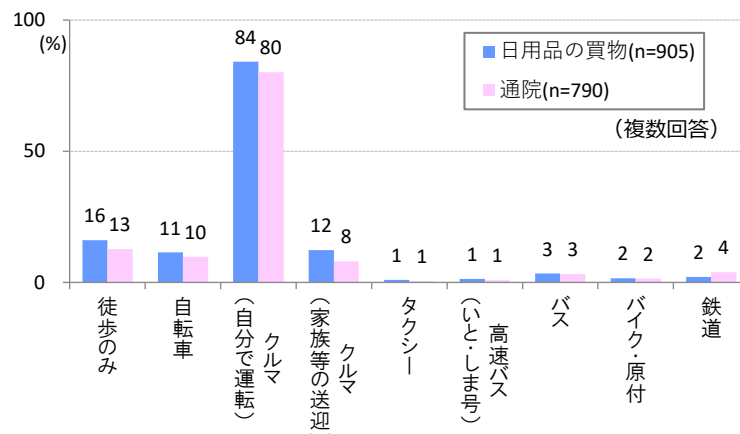


図 3-5.60 歳以上の方の外出目的別の利用交通手段(複数回答)

資料:市民アンケート

●また、高齢者の買い物での外出頻度を居住地別にみると、地区により外出頻度に差がみられ、雷山校区、怡土校区、福吉校区、桜野校区、可也校区など市街地から離れた地域では、外出頻度が週に1～2回以下の方が6割を超えており、買い物先が離れているなど、交通が不便なために外出を控えている状況がうかがえます。

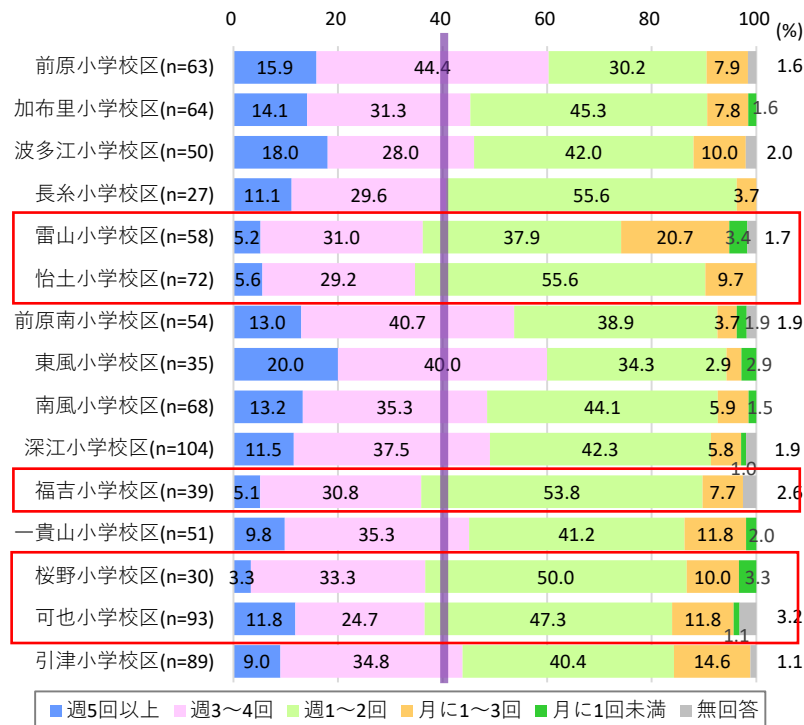


図 3-6.60 歳以上の方の居住地別買い物での外出頻度

資料: 市民アンケート

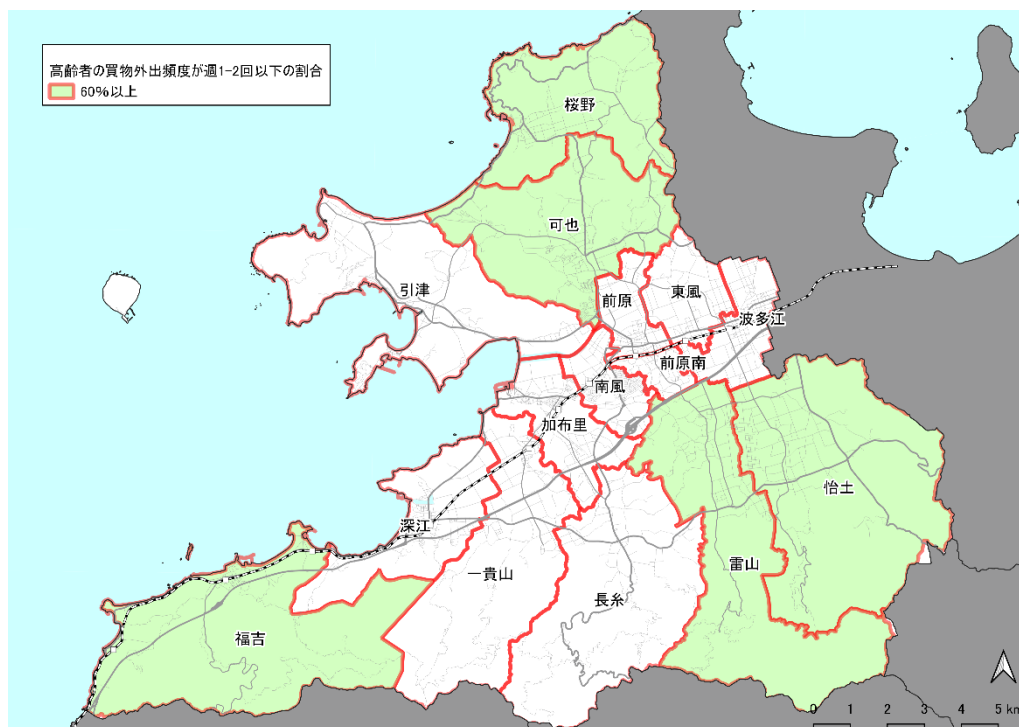


図 3-7.60 歳以上の方の買い物での外出頻度が低い地域

資料: 市民アンケート

2) 高齢者の移動に関する問題

- 市民アンケートより、60 歳以上の方の公共交通利用者と非利用者の公共交通に対する不満をみると、すべての項目で公共交通利用者の方が問題を感じており、「公共交通は高齢者の移動ニーズに対応していない」については 59%、「公共交通は利用しにくい(市中心部内の回遊)」については 51%と、過半数の公共交通利用者が問題と感じています。

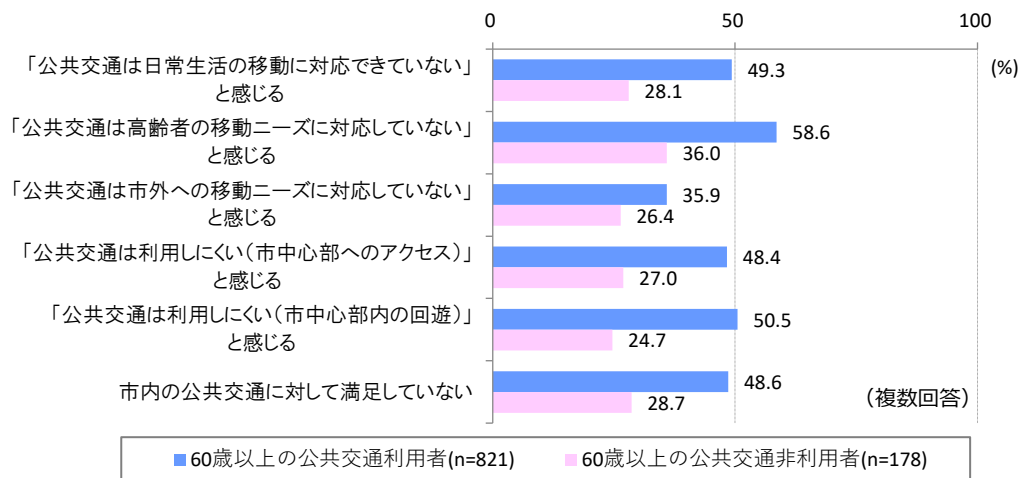


図 3-8.60 歳以上の公共交通利用者と非利用者の公共交通に対する不満(複数回答)

資料: 市民アンケート

- また、60 歳以上と 60 歳未満の方の将来の移動に関する不安についてみると、ともに「クルマを運転できなくなり外出が不便になる」が 60 歳以上で 66%、60 歳未満で 55%と最も多く不安を感じています。
- 全般に、60 歳以上の方が不安に感じている方の割合は低く、「いまのところ特に不安はない」の割合は 60 歳未満の 21%に対し、60 歳以上は23%と 60 歳未満よりも楽観的にみている方が多くなっています。

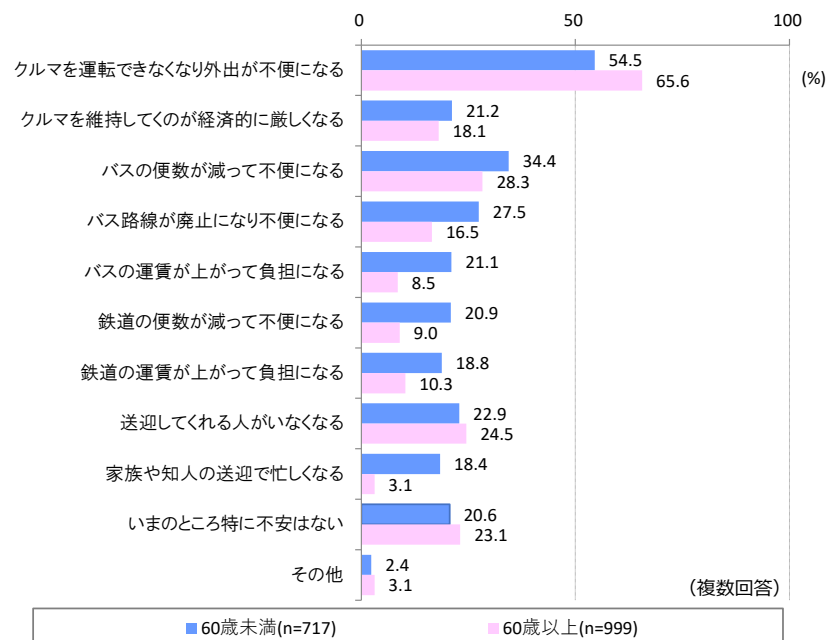


図 3-9.60 歳以上と 60 歳未満の将来の移動に対する不安(複数回答)

資料: 市民アンケート

- 60 歳以上における公共交通利用者と非公共交通利用者では、公共交通利用者の方が不安に感じる方の割合は高くなっており、「バスの便数が減って不便になる」については、10 ポイント以上公共交通利用者が不安に感じている方の割合が高くなっています。

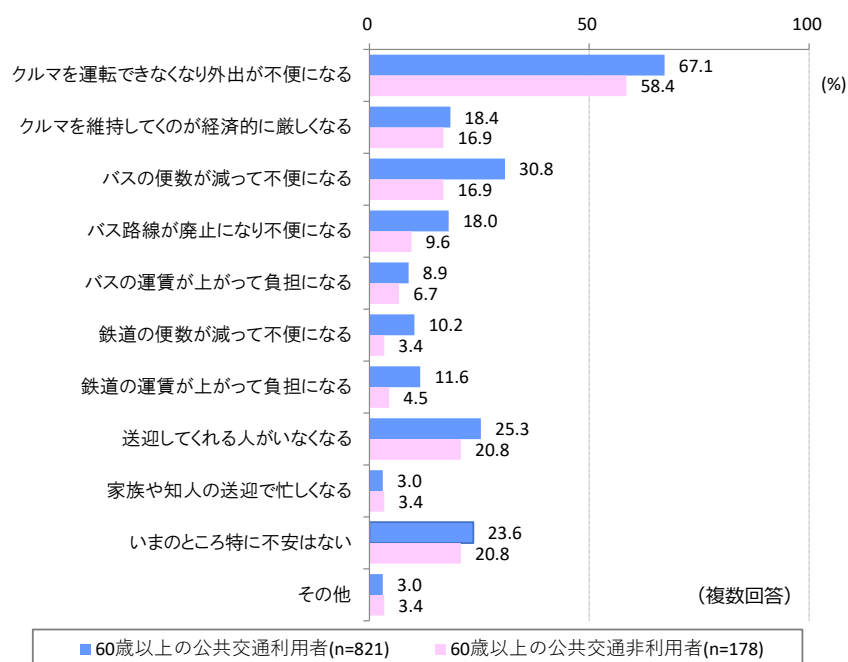


図 3-10.60 歳以上の公共交通利用者と非利用者の将来の移動に対する不安(複数回答)

資料: 市民アンケート

3) 高齢者等の生活移動確保に関する課題

- 市民アンケートでは、駅のバリアフリーや高齢者への運賃補助の拡充、コミュニティバス等の増便等の要望があげられています。
- 交通事業者ヒアリングでは、高齢者等の生活移動確保に関して、タクシーの免許返納割引の増額や、高齢者等も利用しやすい MaaS 等の構築といった課題があげられています。

表 3-8.高齢者等の移動に関する意見(1/2)

居住地 (小学校区)	年代	意見の内容	バリア フリー	補助	本数・ダイヤ・ ルート等	他
南風	60 歳代	・JR美咲が丘駅はエレベーターが無い為、今後不安である。 すでに、利用できない人も多数いる。 ・コミュニティバスの本数が増えれば、利用し易くなる。	●		●	
加布里	60 歳代	・加布里駅他にエレベーターが無いため前原駅までタクシーで行く高齢者は結構いる。階段にも屋根を設置して欲しい。 ・また、病院関係の送迎バスが地域の高齢者の交通を大きく支えているのが実情。	●			●
加布里	60 歳代	・加布里駅は階段があり、高齢になると登り降りがきつくなる。バリアフリー化して欲しい。	●			
加布里	70 歳代	・加布里駅は陸橋の上にあり、階段を上がらなければならないが、エレベーターやエスカレーターはなく、高齢者や幼児、身障者などが利用しづらい。目の前にある公共交通を活かす努力は街づくりの基本である。	●			
南風	60 歳代	・土日祝日のいとしま号の最終時間が早い。 ・本当に必要な高齢者等が住むところにバスが通らなくなっている。歩いて1時間以上かけて買い物に行っている。 ・タクシーチケット、バスチケットを高齢者に。		●	●	
可也	60 歳代	・終バスがもう少し遅いと助かる。 ・利用促進のために高齢者にはフリーパスなど出したらどうか。		●	●	
桜野	60 歳代	・コミュニティバスの運行範囲を広げてほしい (現在、居住地まで来ていない)。 ・高齢者への補助等も充実させてほしい(福岡市と同等)。		●		
可也	70 歳代	・福岡市のように、高齢者にバスカード等の特典を考えてほしい。		●		
波多江	60 歳代	・高齢者へ割引券(チケット)配布などをして、気軽に移動できるようにする。又は、コミュニティバスの代わりにタクシーの乗合制など、スマホを利用して呼ぶことができるようにする。		●		
波多江	60 歳代	・高齢者の通院や買い物に必要となる交通機関のパス券や補助券等、割引料金になるような仕組みがあれば助かる。		●		
前原	60 歳代	・老後、免許返納した際、コミュニティバス等利用すると思うので路線や運行本数、時間等の充実を期待する。			●	
深江	70 歳代	・コミュニティバスの本数が増加になれば、返納後利用すると思う。			●	
前原南	60 歳代	・もっと高齢になり免許証を返納すると、移動手段にコミュニティバスは必要となる。しかし、今は本数が少ないので、もう少し本数を増やしてもらおうと利用しやすくなる。			●	

資料: 市民アンケート

表 3-9.高齢者等の移動に関する意見(2/2)

居住地 (小学校区)	年代	意見の内容	バリアフリー	補助	本数・ダイヤ・ルート等	他
福吉	60歳代	・市役所まで行くバスがない(深江までは来ているが、福吉方面はない)。 ・今は自分で車が運転できるが、年をとって免許を返納した後、医療センターや大学病院まで通院する手段がない(タクシーの利用は経済的に負担が大きすぎる)。			●	●
南風	60歳代	・メイン道路だけではなく、団地内の坂の下の方などにも停まれるようになると高齢者も助かる。			●	
前原南	70歳代	・高齢者のみの世帯対策を考えると、町部はあまり問題ないのであろうが、農村・山間部では生活必需品等の買い出しの移動手段が無ければ死活問題でもある。公共交通機関を増やすことも必要であろうが、費用対効果を考え、業者が現地販売を促進できる配慮も必要ではないか。			●	
深江	60歳代	・深江地区は、コミュニティバスが運行されていない(予定もない)。今後、高齢者が増えてきて、日常の行動に支障をきたす恐れがあるので、コミバスの新設やオンデマンドバス、福祉タクシー等の利用を促す広報やポスター等を活用して、安心・安全な公共交通にしてもらいたい。			●	
深江	60歳代	・移動手段が無い人の為に週に1~2日でもいいので、最寄のスーパーまでの買い物バスの運行をしてほしい。				●
一貴山	60歳代	・自主運行バスは便利だと思うが、地域の行政区長やボランティアの方も高齢になり、利用に不安を感じる。関係者の負担も大きくなる。 ・公共交通機関の充実も大切だが、道路整備が市の中心部のみに集中し、末端の地区は非常に遅れを感じている。買物中の高齢者が、歩道がない国道を横断したり、荷物をかかえて信号のない道路を横断する姿をよく見かける。買物先も限られているので、商店、店舗、スーパーの誘致も検討すべき。				●
桜野	60歳代	・将来的には必要となるため、シニア世代の要望等を早めに聞いて、先に困らないように対策をとってほしい。免許の返納率をあげ、交通事故を減らすことにもつながる。				●
可也	60歳代	・高齢者に特化した公共交通手段が必要。例えば自宅まで迎えにくるタクシーとバスを兼ねそなえたような交通機関。				●

資料:市民アンケート

表 3-10.高齢者等の生活移動の確保に関する課題

交通手段	課題
タクシー	・糸島市で免許返納割引の増額等が必要。
市営渡船 ひめしま	・高齢者等も利用しやすいMaasの構築が重要。

資料:交通事業者ヒアリング

4) 「高齢者など交通弱者の生活移動の確保」に関する実態と今後の課題

【課題に関する実態】

- 60 歳以上の方の 80%以上が、買い物、通院でクルマを利用しており、高齢者の日常的な移動手段としてもクルマが多く利用されています。
- 公共交通の利用は、買い物、通院では、数パーセントの利用にとどまっています。
- 外出頻度は、市街地から離れた郊外部で低くなっており、移動距離の長さ、交通の不便さが高齢者の外出の阻害要因となっている状況がうかがえます。



【今後の課題】

- 公共交通を利用している 60 歳以上の 6 割近くの方は、「公共交通は高齢者の移動ニーズに対応していない」と問題指摘しており、引き続き、**高齢者など交通弱者の生活移動の確保**は今後の課題としてあげられます。
- 移動に関する将来の不安について、60 歳以上より、60 歳未満の方が概して危機感が高く、また、同じ 60 歳以上では、公共交通利用者が非利用者よりも危機感が高くなっています。現在、公共交通を利用していない高齢者に、公共交通の利用を生活の中に取り入れていただくことは、将来、クルマを運転できなくなった場合の備えとして必要と思われ、**日常生活における公共交通の活用促進**も今後の課題として整理されます。
- ただし、高齢者等の日常生活で公共交通を活用していただくためには、市民からの要望としてあげられているように、交通施設のバリアフリー化の推進、高齢者向けのフリーパスの導入など**高齢者が利用しやすい環境づくり**もあわせて必要と考えられます。

3-3-4 課題3：九州大学伊都キャンパスへのアクセスの充実

1) 九州大学伊都キャンパスへの移動実態

- 市民アンケートより、九州大学伊都キャンパスへの移動手段をみると、「クルマ(自分で運転)」が66%と最も多く、次いで「バス」が38%、「自転車」が22%の順となっており、全体で5割近くの方が公共交通利用を利用しています。
- 交通事業者ヒアリングによると、コロナ禍でオンライン授業が主流となり、九大線の利用者数は全盛期の14.2万人から令和3年度は10万人に減少しています。

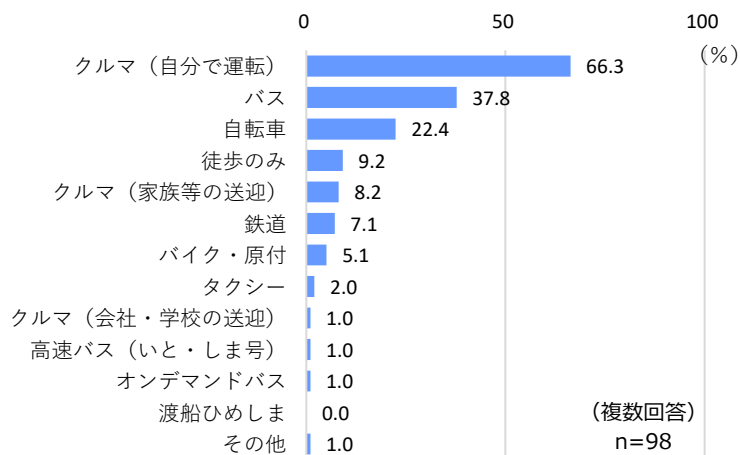


図 3-11.九州大学伊都キャンパスへの移動手段(複数回答)

資料:市民アンケート

表 3-11.九州大学伊都キャンパスへの移動状況

交通手段	利用状況
コミュニティバス	・九大線の利用は、オンライン授業が主流となり減っている状況である。 全盛期は年間 14.2 万人の利用があったが、令和 2 年度は 7.2 万人、令和 3 年度は 10 万人となっている。

資料:交通事業者ヒアリング

2) 九州大学伊都キャンパスへのアクセスに関する課題

- 市民アンケートでは、九州大学伊都キャンパスへのアクセスに関して、市内においてはバスの増便（特に朝・夕）、市外では九大学研都市駅～伊都キャンパス間のバス運賃の低減といった要望があげられています。

表 3-12.九州大学伊都キャンパスへのアクセスに関する意見

区分	居住地	意見の内容
市内	東風小学校区	・九州大学伊都キャンパスにコミュニティバスを利用して通勤している。まだ乗客数も少ないため難しいことだとは十分承知だが、本数が圧倒的に少ないのでせめて通勤時間だけでもあと1本増やして欲しい。 ・学生の時間割だけでなく職員の出勤時間にちょうど良い時間のバスが欲しい。
	東風小学校区	・九州大学行のバスの本数を朝・夕だけでも増やしてほしい。
	不明	・大学に行くバスがせめて1時間に1本は欲しい。
市外	糸島市外	・九州大学伊都キャンパスから大橋キャンパスまで直通の高速バス（もしくは直通でなくてもより早く、安く行き来できる交通手段）が欲しい。
	波多江小学校区	・九大路線のバスが、南門が出来て以来、元岡を経由しなくなったのがとても不便。国道沿いや九大の大きな道は頻繁にバスの往来があるが、以前は路線のあった元岡-田尻-今宿へ糸島から行くことが全く出来ない。もともとあったものが無くなると、特に不便を感じる。
	不明	・九大学研都市駅と伊都キャンパスをつなぐ路線のバス代が高すぎる。学生が割安になる仕組みを作ってもらいたい。
	糸島市外	・学研都市駅と九州大学伊都キャンパス間のバス料金は、福岡市内中心部と同様に、100円にすべきである。 ・西鉄バス、昭和バス、筑肥線共通の割安定期を実現すべきである。

資料：市民アンケート

3) 「九州大学伊都キャンパスへのアクセスの充実」に関する実態と今後の課題

【課題に関する実態】

- 九州大学伊都キャンパスへの移動手段は、クルマの66%に次いで、バスが38%を占めており、公共交通の利用割合は高くなっています。
- 一方で、オンライン授業の導入により、コミュニティバスの利用者数はピーク時よりも減少しています。



【今後の課題】

- 4割近くの方が、九州大学伊都キャンパスまではコミュニティバスを利用しているものの、便数の増加の要望もあげられており、引き続き、**九州大学伊都キャンパスへのアクセスの充実**は今後の課題としてあげられます。

3-3-5 課題4：観光交流を支える公共交通の確保

1) 市外からの来訪実態

- 公共交通利用者アンケートによると、市外からの来訪目的は、筑前前原駅利用者は「通勤・通学」が47.3%、「趣味・サークル」が23.6%、「その他」が25.5%と多く、波多江駅利用者は「通勤・通学」が55.6%、「通院」が22.2%と多くなっており、駅により来訪目的が異なります。
- 公共交通事業者ヒアリングによると、コロナ禍以前は、鉄道では若年層の観光利用、路線バスでは夏季における芥屋の海水浴客や11～3月はカキ小屋への観光客、コミュニティバスでは雷山観音への観光客、タクシーではカキ小屋への観光客の利用がみられていました。
- コロナ禍で観光客の利用は大きく減少していますが、マイルートの導入により、コミュニティバスを若い観光客が利用するなどの変化もみられます。

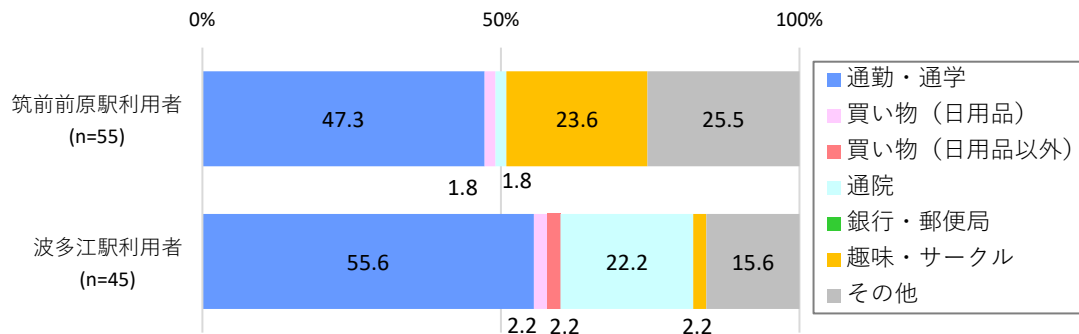


図 3-12.市外からの来訪者の来訪目的

資料：公共交通利用者アンケート

表 3-13.観光客の利用状況

交通手段	見直し内容
鉄道 (JR 筑肥線)	・コロナ前は、若年層の糸島観光目的の利用が多かった。
路線バス	・芥屋線は、夏は芥屋までの海水浴客、11月～3月はカキを食べにくる観光客が利用する。 ・西の浦線は、観光客が年々増えている状況なので、土日祝に4便、平日2便程度増便している。平均乗車人数は、30人/便であり、コロナ禍ではあるが、マイクロツーリズムということで、福岡近辺の方の利用が多い。 ・実証運行を行っていた前原・二見ヶ浦線は、コロナと告知不足ということもあり、筑前前原駅発の便は3.0～4.7人/便と利用者は少なかった。 (令和4年3月31日で実証運行終了)
コミュニティバス	・雷山線は、観光シーズンになると雷山観音への利用者が多くなる。 ・白糸線を、今までいなかった若い観光客が、マイルートを使って利用している状況もみられるようになってきた。デジタルチケットを使い糸島半島を全部周れるということで利便性は上がっている。
タクシー	・土日は観光客やかき小屋への利用者が例年多いが、コロナにより大幅に減少している。

資料：公共交通利用者ヒアリング

2) 観光に関する公共交通への要望

- 公共交通ヒアリング調査では、来訪者からは鉄道とバスの接続の改善や、糸島半島観光の利便性向上に関する要望が寄せられています。
- また、交通事業者ヒアリングでは、市営渡船について、姫島を組み込んだ観光商品の造成が課題としてあげられています。

表 3-14.市外からの来訪者の要望

項目	要望等
路線バス、コミュニティバスについて	・コミュニティバス、路線バスの本数を増やして欲しい。 ・バスを利用したいが地名がわからない。地図などをのせてほしい。
交通機関の連携について	・鉄道とバスが連携したダイヤにしてほしい。接続に少し余裕があったほうがいい。 ・JR 筑肥線が風でよく止まるため、代替の移動手段がほしい。
観光での移動について	・駅から市内各地への移動が不便。 ・バスなどの案内がほしい。 ・糸島半島を回れるようにしてほしい。

資料：公共交通利用者ヒアリング

表 3-15.観光交流の促進に向けた課題

交通手段	課題
市営渡船 ひめしま	・渡船利用者促進のため、姫島を組み込んだ観光ルート・ツアーの造成等観光の島づくりが必要。 ・市の渡船・観光部門の所管課と地域(地元)住民が一体となった、来島客増に向けた取組内容及び実施に向けた具体的検討が望ましい。

資料：公共交通利用者ヒアリング

3) 今後の取組意向・予定

- 高速バスについては、いと・しま号の一部路線の二見ヶ浦までの延伸が予定されています。

表 3-16.観光に関する今後の取組意向・予定

交通手段	今後の取組意向・予定
高速バス (いと・しま号)	・いと・しま号については、令和4年7月に路線を変更する。まだ予定ではあるが、観光客の利用を見込み、一部の路線を二見ヶ浦まで延伸して、一部便を二見ヶ浦まで延伸する予定である。

資料：交通事業者ヒアリング

4) 「観光交流を支える公共交通の確保」に関する実態と今後の課題

【課題に関する実態】

- コロナ禍前は、JR 筑肥線は若年層の観光利用、路線バスでは芥屋の海水浴やカキ小屋への観光客の利用が、コミュニティバスでは雷山観音への観光客、タクシーではカキ小屋への観光客利用がみられました。



【今後の課題】

- 来訪者からは鉄道とバスの接続改善や糸島半島観光の利便性向上に関する要望が寄せられており、引き続き、観光交流を支える公共交通の確保は今後の課題としてあげられます。
- マイルートの導入による若い観光客のコミュニティバス利用や、市営渡船を含めた観光ルート・ツアーの造成などの要望もあげられており、公共交通の確保に加え、観光における公共交通の積極的な活用も新たな課題として整理されます。

3-3-6 課題5：公共交通の持続可能性の確保

1) 公共交通の認知度と利用状況

- 市民アンケートより公共交通の認知度をみると、「知らない」と回答している方の割合は、オンデマンドバスが65%、自主運行バスが57%と運行エリアが限定されていることもあり、過半数を超えています。その他では市営渡船ひめしまが20%、高速バス(いと・しま号)が12%とやや認知度が低くなっています。
- 「知っているが、利用していない」の割合をみると、鉄道は16%にとどまっていますが、高速バス、路線バス・コミュニティバス、市営渡船ひめしまは、60%前後を占めています。
- 利用状況をみると、各交通手段とも「ごくまれに利用している(年1~2回)」が最も多く、特に鉄道は4割を占めています。
- 「よく利用している(週3日以上)」、「時々利用している(週1~2日)」の割合は、鉄道が14%、路線バス・コミュニティバスが5%を占めており、公共交通機関の中では、比較的、日常的に利用されています。

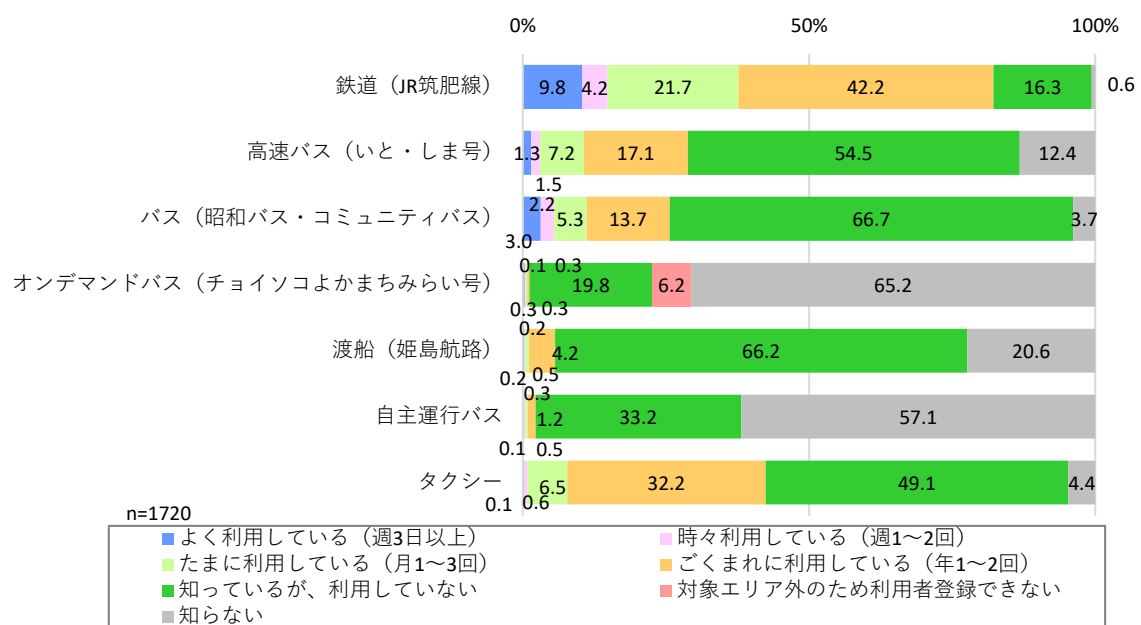


図 3-13.公共交通の認知度と利用状況

資料: 市民アンケート

- 交通事業者ヒアリングによると、鉄道は、人口が増加している筑前前原駅～博多駅間は利用者が多いですが、筑前前原駅～西唐津駅間の利用が少なくなっています。コロナの影響もあり、20時以降の利用が少なくなっています。
- 高速バスは、前原～南風台間は多く利用されていますが、伊都営業所までの北側の区間の利用が少なくなっています。
- 路線バスは、観光客の利用もある芥屋線はコロナの影響で利用者数が減少傾向にあり、船越線及び野北線は、初以北区間の利用が少なくなっています。
- コミュニティバスは、井原山線は井原から南側、川原線は筑前前原駅～周船寺駅間で利用が少なくなっています。また、JR筑肥線と並行する前原北原線は、駅と駅間のバス停の利用が多くなっています。
- タクシーは、運賃 1,000 円前後の区間の利用が多く、二丈地域ではあまり利用されていません。
- 自主運行バスは、一貴山校区の「交流プラザ二丈館ルート」、福吉校区の「鹿家ルート」の利用が少なくなっています。

表 3-17.公共交通の利用状況(その 1)

交通手段	利用状況
鉄道 (JR 筑肥線)	・人口が増えている福岡市方面の筑前前原駅～博多駅間の利用が多く、運行本数も多い。人口が減っている唐津市方面の筑前前原駅～西唐津駅間の利用は少ない。 ・近距離の利用は、コロナ禍ではあるが、一定の利用がある。 ・ビジネス客は大きく減ってはいるが、他県からの利用は大幅に減っている。 ・20 時以降の利用が少なく収入が減少している。19 時を過ぎれば乗客はまばらになる。
高速バス (いと・しま号)	・前原～南風台間の利用が多い。伊都営業所まで運行しているが北側の利用は少ない。 ・高速バスの利用者はコロナの影響で2割減少した。
路線バス	・芥屋線は比較的、利用者が多い便だが、コロナの影響で少し利用が減っている。 ・船越線の利用者は年々減っている。観光シーズンには船越まで来られる方はいるが、ほとんどが筑前前原駅から初までの利用であり、初から船越までの利用者数は1 便あたり1～2 名程度と少ない。 ・野北線は、初より北の利用が少ない。もともと二見ヶ浦まで利用する方がいたが、高速バスを延伸し、野北線と高速バスが並行して走っている影響もある。
コミュニティバス	・井原山線は井原から先の利用が少ない。 ・川原線は他の路線と比べると乗車人数は多いが、利用者のほとんどが周船寺駅までの利用であり、筑前前原駅までの利用が少ない。 ・前原北原線はJRと並行しているため、筑前前原駅～糸島高校前駅間、糸島高校前駅～波多江駅間の中間のバス停での利用が多い。 JR 筑肥線が運休になる場合、利用者が増えて満員になることもあり、この路線を無くすことは厳しい。
タクシー	・目的地まで 1,000 円前後(加布里、南風、美咲ヶ丘、有田、初)の利用者が中心であり二丈地域への利用者はほとんどいない。
自主運行バス	・一貴山校区は、「交流プラザ二丈館ルート」の利用が比較的少ない。 ・福吉校区は、福吉駅付近～マルキョウ、ユートピア大入(定住型マンション)～マルキョウが多く、「鹿家ルート」の利用が少ない。

資料:交通事業者ヒアリング

2) 公共交通の運営面での問題

- 交通事業者ヒアリングより、公共交通の運営面での問題をみると、高速バスは日中の利用者の少なさが問題となっています。
- コミュニティバスは、定額の運賃 200 円による収支の悪化や、迂回による利用者減があげられています。
- オンデマンドバスは利用者の増加による車両不足が懸念されています。
- 市営渡船ひめしまは、姫島の人口減少に伴う利用者の減少、天候や季節による不安定な事業収入が問題となっています。
- 高速バス、コミュニティバス、タクシーともに、ドライバー不足、ドライバーの高齢化が問題となっています。

表 3-18.公共交通の運営面での問題

交通手段	利用状況
高速バス (いと・しま号)	・高速バスは日中の利用が極端に少なく経費もかかる。 ・路線キロ数が長いと運行コストも高く、またJRとの競合もあり収支はマイナスとなっており、現状の路線維持は厳しい状況である。 ・ドライバー不足も深刻である。懸念しているのは 2024 年度の労基法改正により、ドライバーの休息期間(勤務間インターバル)運転間隔を現行の 8 時間から 11 時間に変更されると、さらに運転手の確保が必要となり、ますます運転手不足となり、全体的な運行本数の見直しは必要不可欠となる。
コミュニティバス	・全路線共通のことではあるが、糸島市の定額 200 円の根本的な見直しが必要だと思っている。 ・運転手不足も課題であり、今の本数を維持していくならば、さらに運転手を確保していかなければならないという懸案事項がある (最年少 40 才、最年長は 73 才、平均 67.8 才)。 ・夜遅い便もあり、運転手は待機時間も含め、最長で 1 日 15 時間勤務することもある。 ・曾根線が利用されない理由として、「あごら」への迂回に時間がかかること、筑前前原駅に行く時に道路が渋滞していることなどがある。色々なところをまわって時間がかかるため、利用者が離れている。
オンデマンドバス	・オンデマンドバスの夕方の運行時間帯を 17 時までにしてほしいという要望があり、今後、検討を行うことになるが、オンデマンドバスをあまり充実してしまうと、タクシー事業への影響もあり、すみ分けが必要だと思っている。路線バスとの兼ね合いもあり、現実的には 16 時 30 分までになるかと思う。 ・乗客が増えてバスが足りなくなる懸念がある。
タクシー	・乗務員の高齢化及び乗務員不足等により稼働率の低下を招いている。
自主運行バス	・運転手の確保が課題である。現時点では、令和 2 年 4 月に若い方が 3 人新規にスタッフに加わったので平均年齢は若くなった(平均 66 才)。ただし、このままのスタッフでは 5 年後には平均年齢が伸びるため、今後若い方の確保が課題となる。 ・将来的にさらに高齢化が進むと、交通だけでは難しいと思われ、定期的な買い物カーやキッチンカーなども検討する必要があるのではないか。市の方から何らかの後押しもお願いしたい。
市営渡船 ひめしま	・輸送人員は、島民人口の減少に伴い減少傾向が続くと予想される。また、島民以外の利用では、島内の小学校・中学校分校の教職員を除くと天候・季節に左右される観光客や釣り客で安定的な事業収入が見込めない。

資料:交通事業者ヒアリング

3) 公共交通の持続可能性の向上に向けた取組や今後の予定

- 交通事業者ヒアリングより、鉄道では需要喚起に向け、JRウォーキングを春と秋と早春の年3回開催しています。
- 高速バスでは、加布里経由の廃止による効率化、運行本数の見直しが予定されています。
なお、マイルート導入による利用者の増加が確認されています。
- 路線バスでは、野北線について、高速バスと合わせた再編が検討されています。
- コミュニティバスでは、曾根線その他、雷山線、井原山線、市街地循環線のデマンド化、利用実態に応じた川原線、初深江線の見直しや、収支の改善に向けた運賃の200円から300円への値上げが検討されています。
- オンデマンドバスではエリア拡大による利用者数の増加を見込んでいます。

表 3-19.公共交通の持続可能性の向上に向けた取組や今後の予定

交通手段	利用状況
鉄道 (JR 筑肥線)	・JR九州ウォーキングを、春と秋、早春の年3回程度行っている。参加者はいろいろな年代の方がいるが、中高年の方が多い。電車に乗って来られる方もいれば、地元の方もいる。参加者数は平均500～600名である。多いときは1,000名を超えるときもある。
高速バス (いと・しま号)	・来年度に運行本数の見直し、路線変更を行う。具体的には加布里発をやめて、2系統あるものを1系統に集約させる。 ・バス事業は厳しい状況にあり、基本的には必要な便を強化し、利用者が少ない便は他のモードに切り替えていく。 ・利用促進の一環として「マイルート」を導入してからは利用者が増えている。
路線バス	・西の浦線は、福岡市を中心に月に1回地元の区長を交えて活性化協議会で利用促進について協議をしている。 ・野北線の再編にあたっては、並行している高速バスもあわせて検討する必要がある。
コミュニティバス	・再編実施計画(自主再編)に基づき、再編を進めていきたい。 ・曾根線その他、雷山線、井原山線、市街地循環線もオンデマンドバスに切り替えたい。 ただし、デマンド化により、雷山観音、井原山の登山などの観光客への対応が懸念される。 ・オンデマンドバスの運賃を200円から300円にして収支を改善したい。 ・川原線は、筑前前原駅まで利用している人は少数であり、周船寺駅～筑前前原駅の区間を減らし、雷山の森～周船寺駅までを増便して、速達性を増す系統への変更が必要ではないかと考えている。もともと沿線校区の方は生活圏が福岡市寄りなので前原へ行く便よりも学研都市に行く方が良いという意見もある。 ・初深江線の利用は、筑前前原駅で分かれており、筑前前原駅から利用者数が少なく路線の必要性が低い。筑前前原駅～筑前深江駅の運行で良いとの意見もあり、筑前前原駅での路線分割も考えられる。 ・市街地循環線は、わかりづらく利用者が少ないため、廃止する。
オンデマンドバス	・オンデマンドバスのエリア拡大に伴い、利用者数も850人/月から2.5倍の2,200人/月まで増加すると予測している。
市営渡船 ひめしま	・島民利用者の増加は望めないため、島外利用者増加の取組が必要であり、具体的な取組内容の検討を行っていく。

資料：交通事業者ヒアリング

4) 「公共交通の持続可能性の確保」に関する実態と今後の課題

【課題に関する実態】

- 運行エリアが限定されているオンデマンドバス、自主運行バスは、認知度が4割程度にとどまっています。
- JR 筑肥線は、筑前前原駅から唐津方面、高速バスは前原以北の伊都営業所までの区間や日中の利用、路線バスは、船越線及び野北線の初以北の区間、コミュニティバスは山間部などで利用が少なくなっています。



【今後の課題】

- 市内の各種公共交通には、利用が少ない区間、時間帯があり、コミュニティバスについては収支の改善に向けた値上げ(200円→300円)が要望されています。
また、運行事業者による再編実施計画(自主再編)に沿った見直しや、運行効率化に向けたルート、便数の見直しが検討されており、引き続き、公共交通の持続可能性の向上は今後の課題としてあげられます。
- また、バス、タクシーについては、ドライバーの高齢化、ドライバー不足が問題となっており、公共交通の担い手の確保も新たな課題として整理されます。

3-3-7 その他調査を通じて把握された課題

1) 中心部へのアクセス利便性の向上

- 居住地別に、市中心部へのアクセスについて「公共交通は利用しにくい」と回答している方の割合をみると、怡土校区、一貴山校区、桜野校区、可也校区、引津校区と、市街地から離れたエリアで50%を超えており、不便と感じている方が多くなっています。
- 事業者ヒアリングでは、野北地区から筑前前原駅までは、志摩スカイタウンを経由せず、ダイレクトにアクセスしてほしいなど市中心部へのアクセス向上に関する要望があげられています。

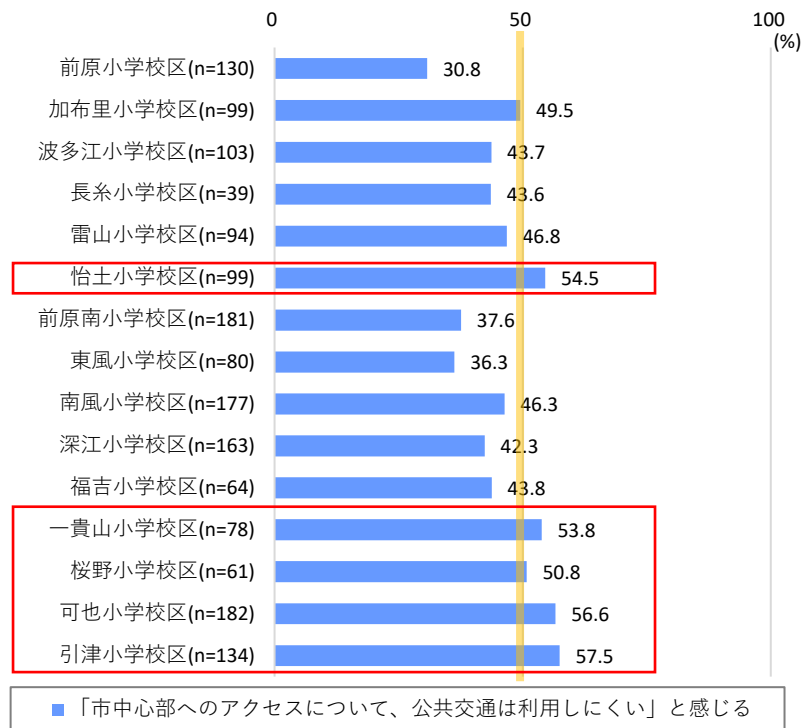


図 3-14. 居住地別の市中心部へのアクセスに公共交通は利用しにくいと感じている方の割合

資料: 市民アンケート

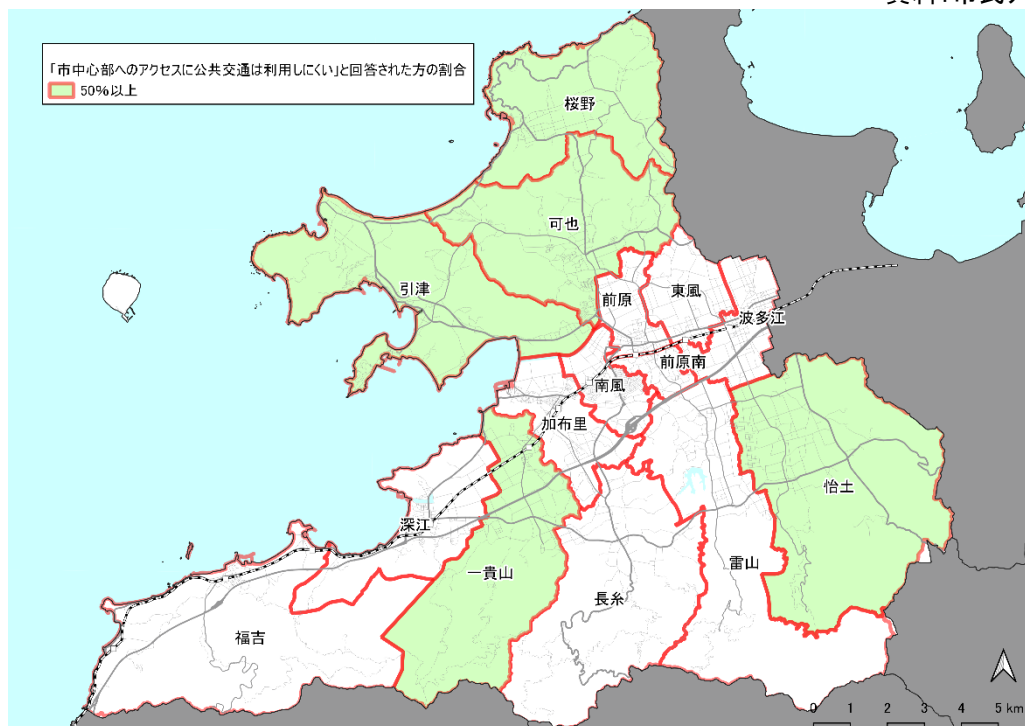


図 3-15. 「市中心部へのアクセスに公共交通は利用しにくい」と感じている割合が高い地域

資料: 市民アンケート

表 3-20.利便性向上に向けた利用者からの要望

交通手段	利用状況
路線バス	・野北の方からは、志摩スカイタウンに寄らずにダイレクトに駅まで行ってほしいという要望がある。

資料：交通事業者ヒアリング

【今後の課題】

- 中心部へのアクセスのしにくさに対する問題指摘が最も多く、特に鉄道沿線から離れた郊外部で指摘が多くなっています。公共交通の利便性向上に加え、地域の活性化に向けても、公共交通による中心部へのアクセス利便性の向上は新たな課題としてあげられます。

2) 公共交通でのアクセス強化による駅勢圏の拡大

- 公共交通利用者アンケートによると、駅までと駅からのアクセスにおける路線バスの利用率は、筑前前原駅が 8%、波多江駅が 1%、また、その他路線バス(コミュニティバス)の利用率は筑前前原駅が 0%、波多江駅が 6%となっています。その他では、徒歩、自転車の割合が高くなっています。
- 乗継のしやすさについては、筑前前原駅、波多江駅ともに「わからない・どちらとも言えない」が約半数を占めていますが、筑前前原駅は「鉄道とそれ以外の公共交通と乗り継ぎしやすい」が 30.9%と多いのに対し、波多江駅は 24.4%と筑前前原駅に比べやや少なく、「鉄道とそれ以外の公共交通との乗り継ぎがしづらい」が 26.7%を占めており、乗継に不便を感じている方が多くなっています。

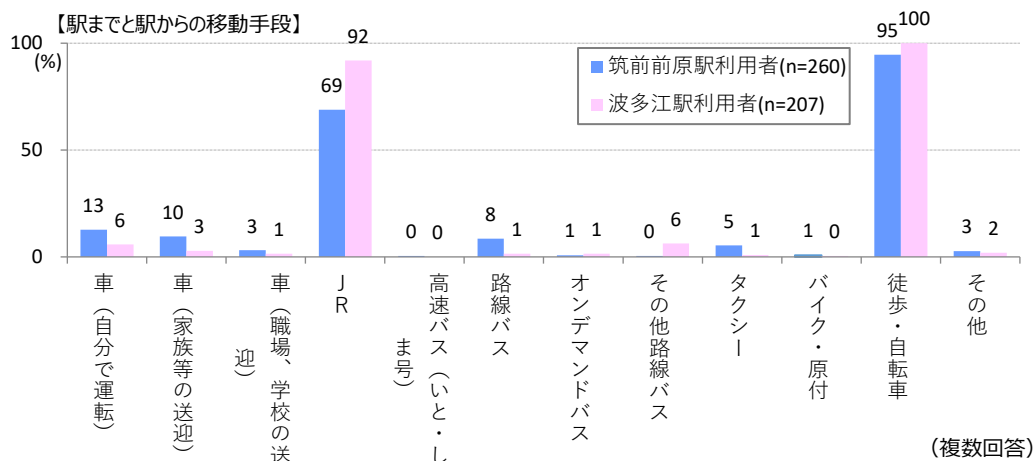


図 3-16.駅までと駅からのアクセス状況

資料: 公共交通利用者アンケート

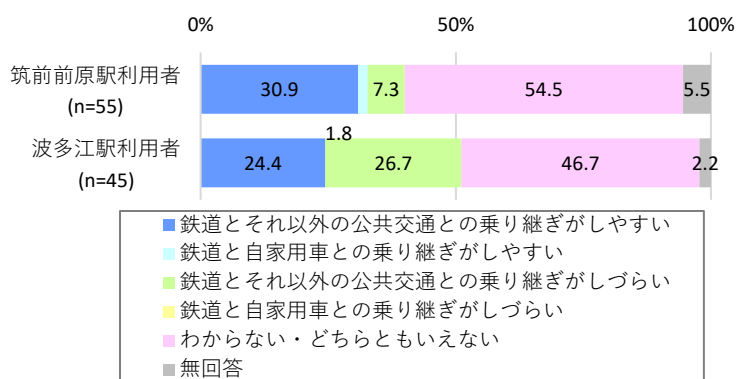


図 3-17.市外からの来訪者の乗り継ぎ状況の評価

資料: 公共交通利用者アンケート

【今後の課題】

- 筑前前原駅、波多江駅には路線バスやコミュニティバスが乗り入れています。駅までのアクセスに路線バス、コミュニティバスの利用率は 10%程度にとどまっています。路線バス、コミュニティバスでの駅までのアクセス促進により駅の利用圏域の拡大や、公共交通全体の利用者数の増加が期待されることから、公共交通でのアクセス強化による駅勢圏の拡大は新たな課題としてあげられます。

3) 送迎サービスの公共交通としての活用可能性の検討

- 輸送資源の総動員に向け、既存の送迎サービスの活用が考えられますが、送迎サービス事業者アンケートの回答があった中で、14 の医療施設、8つの福祉・保育施設、2つの商業施設、2 つの自動車学校において送迎サービスが行われていることが把握されました。
- 送迎サービス事業者には、増便等の要望が寄せられる一方で、人手不足の他、ドライバーの負担や車両の買い替えが必要といった問題を抱えています。
- 多くの事業者で、送迎サービスについて問題を抱えている状況ですが、送迎サービスの混乗化(一般利用可)や、他の事業者との連携については、積極的な意向を持っている事業者は一部にとどまっています。

表 3-21.送迎サービスの運行状況と公共交通としての活用可能性

項目	内容
送迎の実施状況	・アンケートの回答があった中で、医療施設で 14 事業者、福祉・保育施設で 8 事業者、商業施設で 2 事業者、自動車学校で 2 事業者が送迎サービスを実施している。
送迎サービスに対する利用者からの要望	・送迎サービスに対して、利用者からは、利用できる日の増加、運行回数・便数の増加、自宅や施設以外での乗降といった要望が寄せられている。
送迎サービスに関する問題・課題	・送迎サービスの課題として、人手が少ない、ドライバーの負担が大きい、運行エリアの拡大に対応できていない、事業者の責任が重すぎる、車両の買い替えが必要といった意見があげられている。
公共交通としての活用可能性	・送迎サービスの混乗化や事業者同士の共同運行などについて、医療施設の 2 事業者が「連携を進めていきたい」、1 事業者が「連携する可能性がある」と回答。 ・福祉施設は、1 事業者が「連携を進めていきたい」、2 事業者が「連携する可能性がある」と回答。商業施設は 1 事業者が「連携を進めていきたい」、1 事業者が「連携する可能性がある」と回答。自動車学校は、2 事業者とも「連携は難しい」と回答している。

資料：移動サービス実施事業者アンケート

【今後の課題】

- 市内では多くの送迎サービスが実施されていますが、ドライバーの確保等に問題を抱えている事業者も多く、一部ではありますが、送迎サービスの混乗化や、共同運行等について前向きな事業者もいることから、**送迎サービスの公共交通としての活用可能性の検討**は新たな課題としてあげられます。

4) 新たなモビリティの導入促進

- オンデマンドバス登録者アンケートによると、オンデマンドバスの利用目的は、「病院・薬局」が 52%と最も多く、その他では「買い物(食料など日用品)」が 40%、「銀行・郵便局」が 29%と多くなっています。
- また、オンデマンドバス利用による外出の変化としては、「病院に通いやすくなった」が 36%と多く、暮らしの変化としては「予定が立てやすくなった」が 32%、「送迎で家族などに気をつかわなくてよかった」が 31%と多くなっており、デマンド化により外出しやすい環境になっていることがうかがえます。

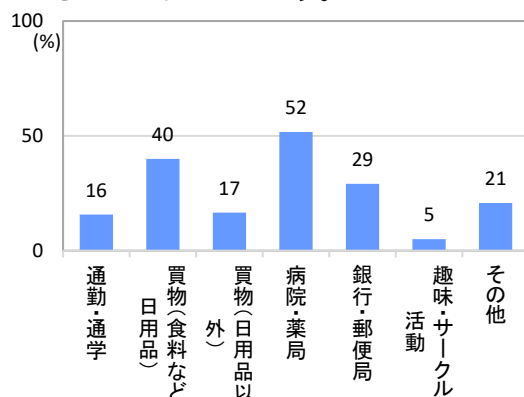


図 3-18. オンデマンドバスの利用目的 (複数回答)

資料: オンデマンドバス登録者アンケート

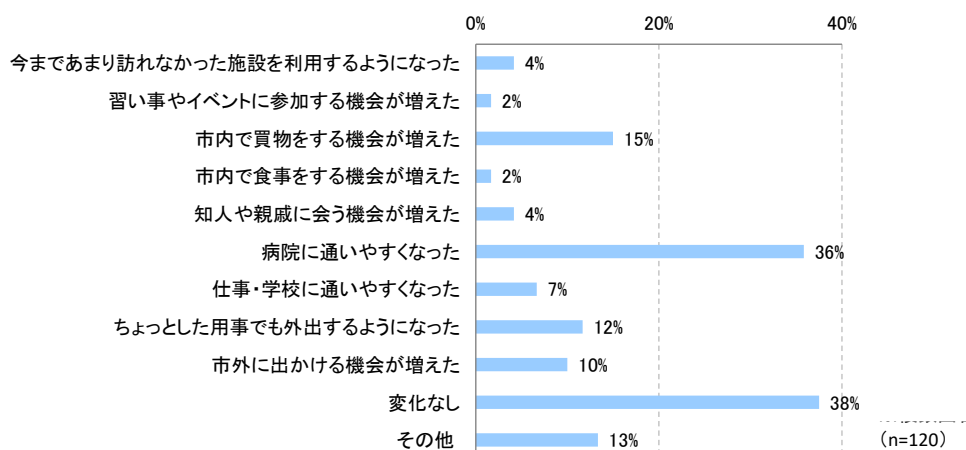


図 3-19. オンデマンドバスを利用し始めてからの外出目的・外出先の変化 (複数回答)

資料: オンデマンドバス登録者アンケート

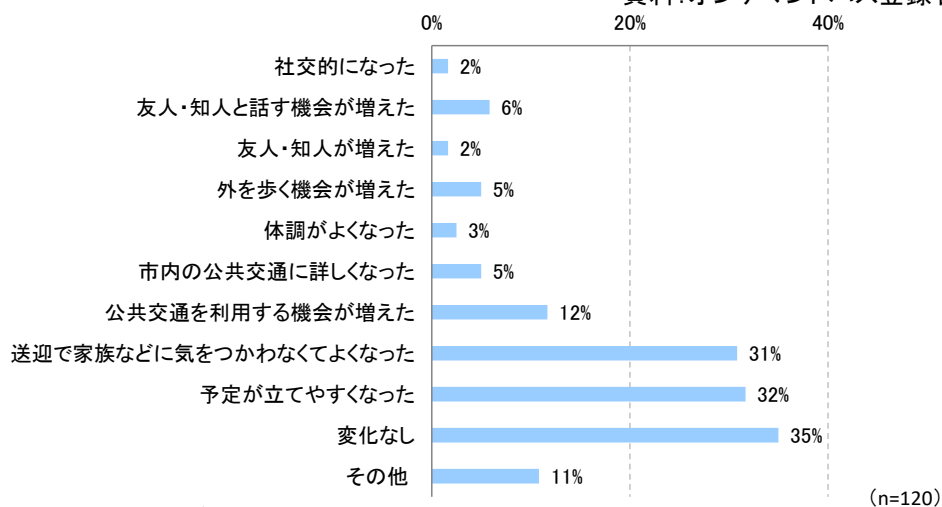


図 3-20. オンデマンドバスを利用し始めてからの暮らしの変化 (複数回答)

資料: オンデマンドバス登録者アンケート

- コミュニティバスとオンデマンドバスの利用のしやすさの変化についてみると、利用者の40%が「よかった」、25%が「ややよかった」と肯定的な意見が多くなっています。
- また、待ち時間については、「以前より待ち時間が減った」が56%と過半数を占め、「以前より待ち時間が増えた」が4%にとどまっており、デマンド化により利用者の利便性が高まっている状況がうかがえます。

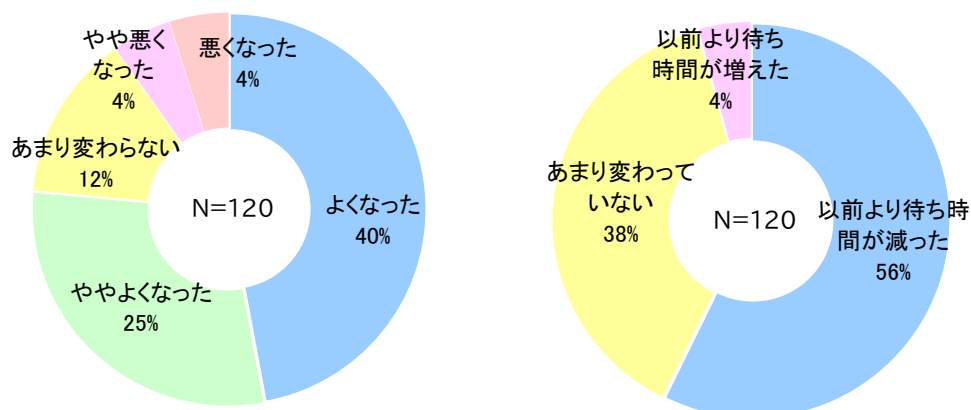


図 3-21. オンデマンドバスとコミュニティバスとの比較 (左: 利用のしやすさ、右: 待ち時間)

資料: オンデマンドバス登録者アンケート

【今後の課題】

- オンデマンドバスの導入により、送迎にたよらず予定を立てやすくなったなどのメリットを利用者が感じられています。また、交通事業者においては複数の路線でデマンド化の検討や、観光においてはマイクロツーリズムのニーズも高まっていることから、**新たなモビリティの導入促進**は課題としてあげられます。

3-3-8 地域公共交通網形成計画で整理された課題に関する現状のまとめ

3-3-2～3-3-7 より各課題に関する実態や課題の解消状況、課題解消に向けた取組は、下表のように整理されます。

表 3-22. 地域公共交通網形成計画で整理された課題に関する現状のまとめ

区分	課題に関する実態	今後の課題
網形成計画における課題	課題1 通勤・通学移動の利便性の向上	●公共交通での通勤・通学の移動利便性の向上 ●公共交通ネットワークの強化
	課題2 高齢者などの交通弱者の生活移動の確保	●高齢者など交通弱者の生活移動の確保 ●日常生活における公共交通の利用促進 ●高齢者が利用しやすい環境づくり
	課題3 九州大学伊都キャンパスへのアクセスの充実	●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	●観光交流を支える公共交通の確保 ●観光における公共交通の積極的な活用
	課題5 公共交通の持続可能性の確保	●公共交通の持続可能性の向上 ●公共交通の担い手の確保
調査を通じて把握された新たな課題	—	●公共交通による中心部へのアクセス利便性の向上 ●公共交通でのアクセス強化による駅勢圏の拡大 ●送迎サービスの公共交通としての活用可能性の検討 ●新たなモビリティの導入促進

4. 将来のまちづくりにおける公共交通 の課題

4-1 本市のまちづくりの方向性

本市におけるまちづくりの方向性を整理するため、「第2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」、「第2期まち・ひと・しごと創生糸島市総合戦略」、「第2次糸島市国土利用計画」、「第2次糸島市観光振興基本計画」「糸島市離島振興計画」の概要を整理しました。

4-1-1 第2次糸島市長期総合計画

- 本市の最上位計画である総合計画では「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、3つの基本方針を掲げています。
- 公共交通に関しては、「多くの市民が快適に利用できる公共交通網の形成」、「地域活性化も考慮した交通ネットワークの充実」、「鉄道を軸として、路線バス、コミュニティバス、渡船が連携した公共交通ネットワークの利便性を高める」、「公共交通不便地域における自主運行バスの導入促進」など様々な交通手段について言及されています。
- また、将来都市構造として、「広域拠点」、「地区拠点」、「生活拠点」、「学術拠点」の4つの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」の推進が示されています。

表 4-1.第2次糸島市長期総合計画の概要(その1)

項目	内容
計画期間	R3～R12(前期 R3～R7、後期 R8～R12)
将来像	「人とまちの魅力が輝く豊かさ実感都市いとしま」
基本方針	①自立度の高い糸島づくり、②魅力を磨き上げる糸島づくり、 ③住みやすい・住み続けたい糸島づくり
交通関連 施策	○ブランド糸島で活気あふれるまちづくり ・観光客のニーズと地域特性を踏まえながら、宿泊施設の増加を促進 ・観光客の満足度向上に向け、交通網の充実など、受け入れ環境の充実 ○快適で住みよいまちづくり ・多くの市民が快適に利用できる公共交通網の形成を検討しながら、商業施設や医療施設、福祉施設、公共施設などへのアクセスの利便性だけでなく、地域活性化も考慮した交通ネットワークの充実 ・鉄道を軸として、路線バス、コミュニティバス、渡船が連携した公共交通ネットワークの利便性を高める ・公共交通が不便な地域において地域と連携しながら、自主運行バスの導入を促進・さまざまな交通手段が連携した交通体系 ・市内交通の円滑化を図るために、国や県と連携した道路ネットワークの構築 ・狭隘な道路や未舗装道路、歩道の整備や駅周辺などのバリアフリー化を推進 ○土地利用の基本方針 ・将来都市構造図に示す「広域拠点」、「地区拠点」、「生活拠点」、「学術拠点」の各拠点の役割に応じた都市機能を集積させるとともに、これらを交通ネットワークで有機的に結び「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を推進

表 4-2.第2次糸島市長期総合計画の概要(その2)

項目	内容
交通関連 施策	○都市機能の充実 ・JR筑肥線沿線地域において、土地区画整理事業、地区計画などによる市街地整備を促進 ○交通環境の充実 ・路線の見直しやダイヤの改正を実施し、効率的で利便性の高い地域公共交通網を構築 ・地域・行政・交通事業者で組織する「バス利用促進協議会」の設置校区の拡大 ・デマンド交通等新たな移動手段の導入を検討 ・自主運行バス事業を推進し、交通不便地域の縮減を図る ・「ひめしまップ」などによる情報発信を行い、渡船ひめしまの利用者の拡大を図る ○道路などの整備より ・国道や県道・市道を機能的に結ぶ道路整備を行っていく ・鉄道事業者と協議しながら、駅や駅周辺施設のバリアフリー化を促進

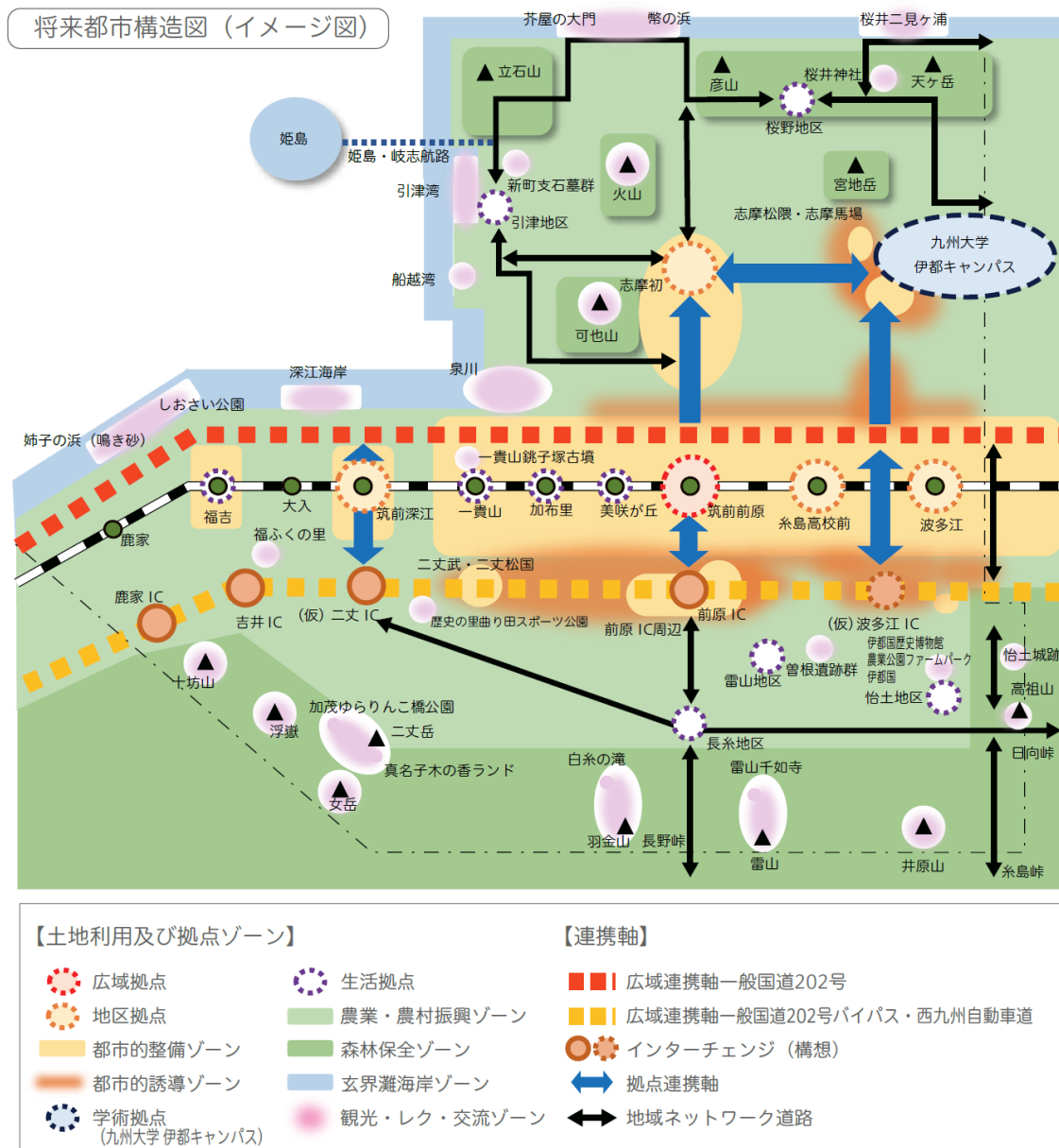


図 4-1.第2次糸島市長期総合計画における将来都市構造図(イメージ図)

4-1-2 第2期まち・ひと・しごと創生系島市総合戦略

- 第2期まち・ひと・しごと創生系島市総合戦略では、4つの基本方針が示され、方針毎に行政と民間の取組が示されています。
- 公共交通に関しては、観光客の滞在時間延伸という目的において、ダイヤの最適化やオープンデータ化などソフト施策に関する取組が示されています。

表 4-3.第2期まち・ひと・しごと創生系島市総合戦略の概要

項目	内容
計画期間	R2～R6
基本方針	1:担い手の発掘・育成と新たな働き方の実現 2:産業間・産学金官連携などによる地域経済の活性化 3:市内受発注の促進による市内消費の拡大 4:まちの総合力アップ
交通関連施策	○観光客の滞在時間延伸による市内消費の拡大 ・バス路線、ダイヤの最適化などによる地域交通網の充実 ・民間の取組との連携やICTなどを活用した新たな地域交通体系の検討 ・路線バスのオープンデータ化と利用拡大 ・レンタサイクルなどの移動サービスの拡大 ○人口減少地域対策(移住・定住・関係人口) ・民間の取組との連携やICTなどを活用した新たな地域交通体系の検討

4-1-3 系島市都市計画マスタープラン

- 系島市都市計画マスタープランでは、「集約型都市構造」の実現による歩いて暮らせるまちづくりが目指されています。
- そのための施策として、拠点における多様なサービス機能の充実とともに拠点間の交通ネットワークの強化が図られており、具体的には拠点を中心とした運行の再構築があげられています。

表 4-4.系島市都市計画マスタープランの概要(その1)

項目	内容
計画期間	H25.3～R12(R3 改訂)
基本方針	『知域力』を生かした快適交流と自立のまち いとしま ①豊かな自然環境と共生する個性あるいとしまづくり ②地産地消の農林水産業を育てるいとしまづくり ③たくましく発展する交流に満ちたいとしまづくり ④安全・安心に暮らせるいとしまづくり ⑤ともに築く自立したいとしまづくり

表 4-5.糸島市都市計画マスタープランの概要(その2)

項目	内容
交通関連 施策	○基本方針・集約型都市構造の考え方 ・市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに都市機能を集約させ、歩いて暮らせるまちづくり『集約型都市構造』を目指す ・都市機能が集積する拠点(旧市町の中心的地区や鉄道駅周辺、校区の中心地区)を位置付け、拠点や九大を結ぶ交通ネットワークの強化によって都市と農山漁村が共存・持続するまちを築く ○たくましく発展する交流に満ちたいとしまづくり ・広域拠点(筑前前原駅周辺)や地区拠点(波多江駅周辺、糸島高校前駅周辺、筑前深江駅周辺、志摩初地区周辺)における多様なサービス機能の充実 ○安全・安心に暮らせるいとしまづくり ・市内循環道路などの効率的な道路交通ネットワークの整備 ・買物、通学、通院などの市民の日常生活を支える路線バスや渡船など、公共交通ネットワークの充実 ・できるだけ自家用車に頼らないライフスタイルが展開されるよう、バス路線の運行本数、ダイヤの見直しなど、拠点を中心とした運行の再構築 ・緊急輸送や、避難場所などへの円滑な移動の確保に資する道路交通ネットワークの構築 ・鉄道駅や主要な公共公益施設などにおけるユニバーサルデザインへの配慮やバリアフリー化

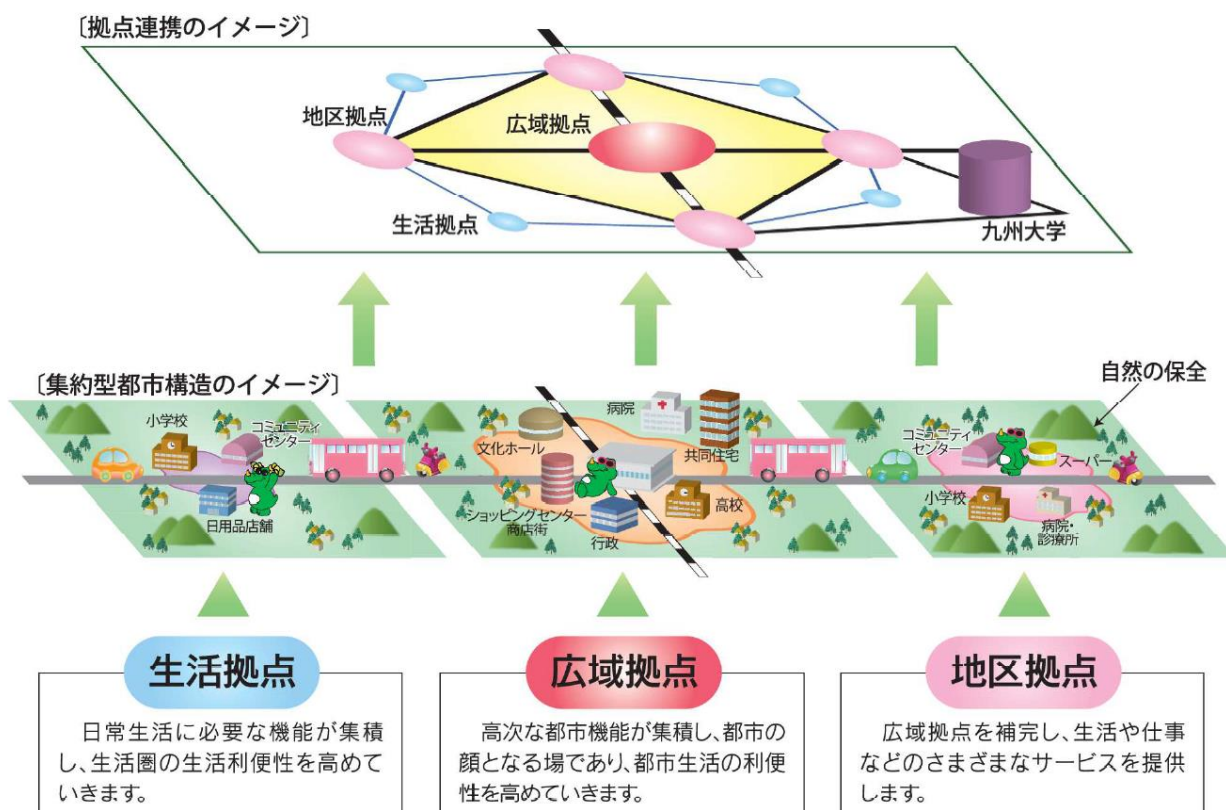


図 4-2.糸島市都市計画マスタープランにおける拠点連携型都市のイメージ

4-1-4 第2次糸島市国土利用計画

- 第2次糸島市国土利用計画では、「自転車や徒歩で生活できる環境にやさしいまちづくり」や、総合計画にも示されていたように「多極ネットワーク型コンパクトシティ」が推進されています。

表 4-6.第2次糸島市国土利用計画の概要

項目	内容
計画期間	R3.3～R12
基本方針	①自然環境の保全と共生 ②地域の特性への配慮 ③地域資源の有効活用 ④社会経済活動の向上
交通関連施策	○社会経済活動の向上 ・駅周辺を中心とした市街地内の未利用地の活用や農用地の転換による有効活用などによって、自転車や徒歩で生活できる環境にやさしいまちづくりを推進 ・鉄道沿線や九州大学伊都キャンパス周辺において、新たな居住者を確保するための計画的な市街地の整備 ・九州大学伊都キャンパス周辺における研究・開発施設、交流機能を集積させるとともに、前原インターチェンジ周辺を中心とした西九州自動車道沿線、国道202号バイパス沿線など、産業活動に適した産業用地の確保 ・将来都市構造図(イメージ図)に示す「広域拠点」「地区拠点」「生活拠点」「学術拠点」の各拠点の役割に応じた都市機能を集積させるとともに、これらを交通ネットワークで有機的に結ぶ「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を推進 ○利用区分別の市土利用の基本方向 ・道路体系の再編強化を図るとともに、地域循環型のまちづくりの実現を目指して、地域間のネットワークを強化するバイパス道路の整備を推進する。また、都市計画道路も含めた道路網ネットワークの見直しを検討 ・国道202号を補完する東西道路や、JR筑肥線による地域分断を解消する南北道路の整備など、総合的な道路網計画に基づき、効果的な道路整備を推進 ・各地域からのインターチェンジやバイパスへのアクセス強化を図る ・市街地内や集落内の生活道路については、狭隘道路や危険箇所を解消するための整備に努める ・JR筑肥線の各駅へのアクセスを良好にするため、歩道を含めた道路整備を促進、バリアフリー化を基本とした道路整備や歩道設置を進めるとともに、自転車の安全対策についても検討 ・森林施業を効率的に行うために、森林基幹道を軸に森林管理道、林業専用道の整備を進める ・商業地域は、筑前前原駅周辺地区、糸島高校前駅周辺地区、波多江駅周辺地区、国道202号沿線、初地区周辺、筑前深江駅周辺とし、都市施設の整備を進めるとともに土地の高度利用を促進し、併せて魅力的で賑わいのある商業・業務空間を醸成し、中心市街地の活性化を推進

4-1-5 第2次糸島市観光振興基本計画

- 第2次糸島市観光振興基本計画では、観光客の受入環境整備の一環として、路線バス、コミュニティバスの利便性向上による自動車以外の二次交通の整備や、情報発信の一環としてバスの時刻と位置情報の提供が施策として示されています。

表 4-7.第2次糸島市観光振興基本計画の概要

項目	内容
計画期間	R2～R7
基本目標	『未来へつなぐ持続可能な観光都市“糸島”』 1.長時間の滞在と消費行動に向かわせる観光の魅力づくり 2.満足度及びリピート率の向上を図り、“糸島ファン”を増やす受入環境の整備 3.観光の現状の把握と戦略的な情報発信の推進 4.外国人観光客にも喜ばれる観光のまちづくりの推進 5.推進体制の強化と連携体制の構築
交通関連施策	○満足度及びリピート率の向上を図り、“糸島ファン”を増やす受入環境の整備 ・路線バス・コミュニティバスの利便性向上を図り、二次交通における自動車以外の交通手段の活用を推進 ○観光の現状の把握と戦略的な情報発信の推進 ・バスの時刻表と位置情報がリンクしたシステムの構築や地図アプリ上で観光施設情報を取得できるシステム等の構築を検討

4-1-6 糸島市離島振興計画

- 糸島市離島振興計画では、姫島航路に関連して、現状の航路の維持と利用者の利便性の向上、市営渡船と鉄道とを結ぶバス路線の維持などの施策が示されています。

表 4-8.糸島市離島振興計画の概要

項目	内容
計画期間	H25～R4
海上交通に関する施策	●団体利用客の誘致など利用促進を図る。 ●現行の便数を維持しながら、利用客の利用動向を把握し、必要に応じて運航ダイヤの見直しを行い、利用者の利便性の向上を図る。
本土交通に関する施策	●志摩地域は、路線バス以外の公共交通機関がないため、利用状況等を踏まえたダイヤの見直し等を図りながら、市営渡船と鉄道とを結ぶバス路線の維持存続に努める。 ●本土駐車場における管理の効率化を図るため、駐車場の整備と島民以外の駐車場利用料の有料化(コインパーキング化)を検討する。

4-1-7 まちづくりの方向性と交通に関する施策のまとめ

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。

上位計画	第2次糸島市長期総合計画	●将来像は「人とまちの魅力が輝く豊かさ実感都市いとしま」 ●交通に関する施策は、「多くの市民が快適に利用できる公共交通網の形成」、「地域活性化も考慮した交通ネットワークの充実」、「鉄道を軸として路線バス、コミュニティバス、渡船が連携した公共交通ネットワークの利便性を高める」等 ●多極ネットワーク型コンパクトシティの推進
	第2期まち・ひと・しごと創生糸島市総合戦略	●観光客の滞在時間延伸に向けたダイヤの最適化やオープンデータ化
分野別計画	糸島市都市計画マスタープラン	●「集約型都市構造」の実現による歩いて暮らせるまちづくり ●拠点間の交通ネットワークの強化、拠点を中心とした運行の再構築
	第2次糸島市国土利用計画	●自転車や徒歩で生活できる環境にやさしいまちづくり ●「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の推進
	第2次糸島市観光振興基本計画	●観光客の受入環境整備の一環として路線バス、コミュニティバスの利便性向上と二次交通における自動車以外の交通手段の活用
	糸島市離島振興計画	●姫島航路の維持及び利便性向上 ●市営渡船と鉄道とを結ぶバス路線の維持



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。

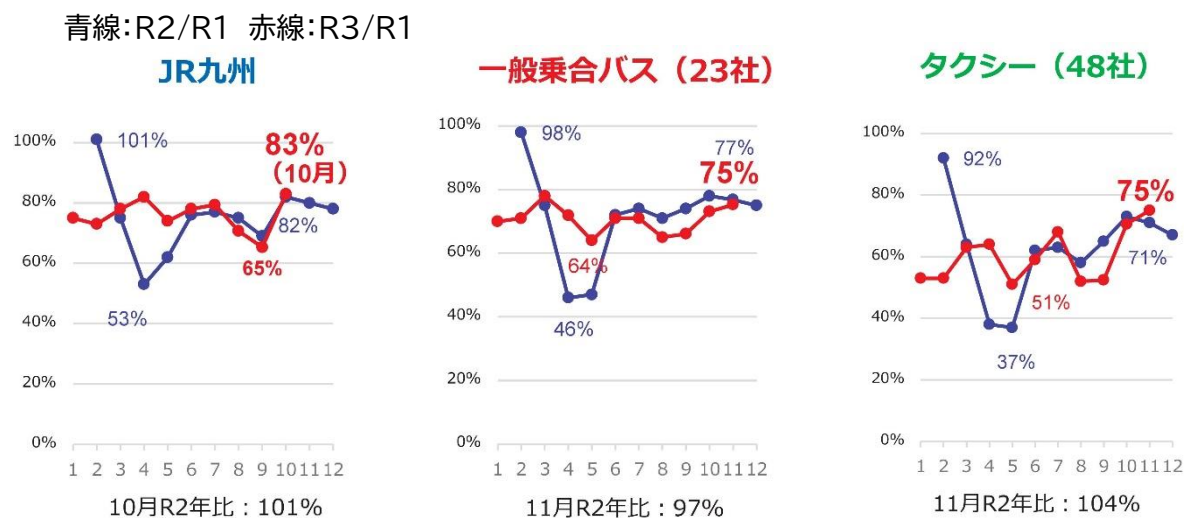
上位関連計画における課題は以下のように整理されます。

- 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

4-2 系島市の公共交通政策を取り巻く社会の変化・潮流

4-2-1 新型コロナウイルス感染症の影響

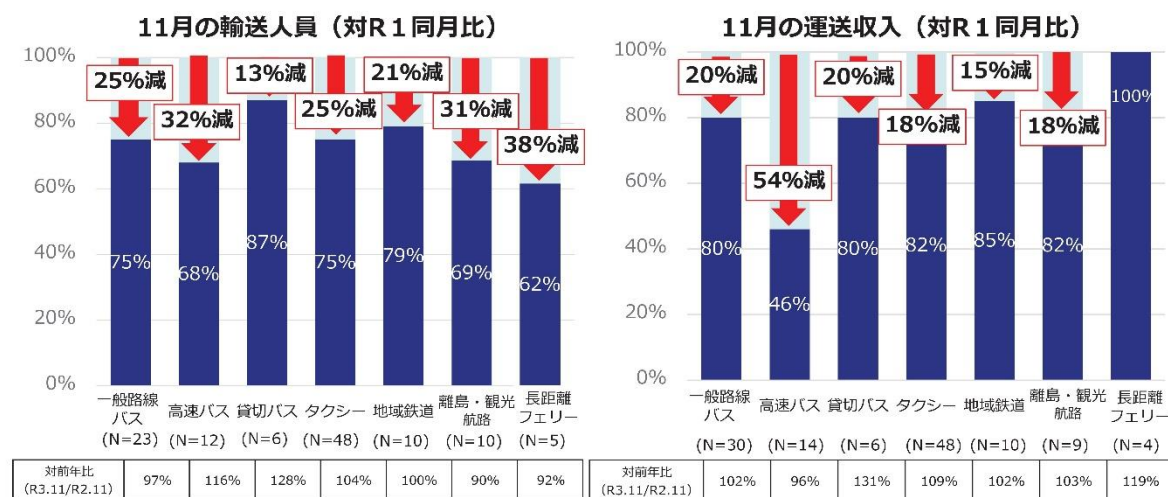
- 九州運輸局によると、九州全体の令和2年度の輸送実績について、上半期は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動の自粛の影響から大きく減少し、下半期は、Go Toトラベルや感染状況が一時落ち着いたこともあり、回復傾向がみられたものの、1月からの緊急事態宣言が発令されると再び減少に転じたことが分かっています。
- 特に、貸切バス事業、タクシー事業、旅客船事業は、新型コロナウイルス感染症による移動の自粛や飲食店の時短営業の影響を大きく受け、減少幅が大きく、他のバス事業、鉄軌道事業についても新型コロナウイルスの影響を受け、前年の7割程度にとどまっています。
- なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛の影響は現在も続いているため、令和3年度も引き続き厳しい状況が続いています。



※JR九州の輸送人員は、令和3年10月の値。その他は、令和3年11月の値。

図 4-3.九州のバス事業・旅客船事業の輸送実績

出典:「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響 (令和3年11月までの実績)」(九州運輸局、R4年1月)



※ 対象期間は、令和3年11月1日～11月30日 (貸切バスの輸送人員のみ、同期間の実働率の対R1年比)。
 ※ 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。
 ※ 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと (JR九州、西日本鉄道等は含まれない)。

図 4-4.コロナによる公共交通事業者への影響(九州運輸局管内)

出典:「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響 (令和3年11月分までの実績)」(九州運輸局、R4年1月)

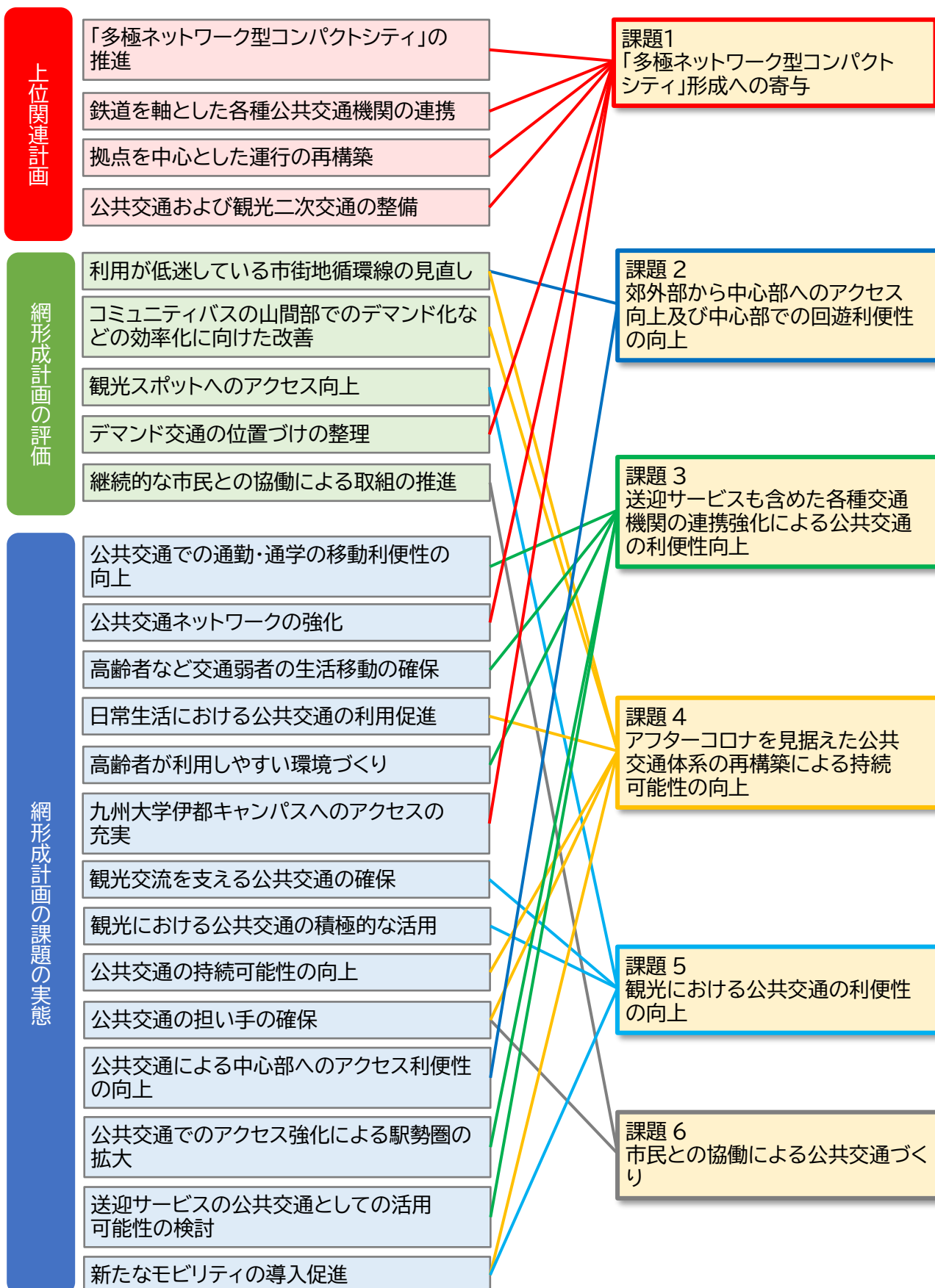
4-2-2 カーボンニュートラル

- 2020 年 10 月、政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。
- 「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」(人為的なもの) から、植林、森林管理などによる「吸収量」(人為的なもの) を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。
- 将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

※カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。

4-3 地域公共交通の課題

これまでに整理してきた網形成計画の評価からみた課題、網形成計画の課題の実態からみた今後の課題、上位関連計画からみた課題により、地域公共交通の課題を以下のように集約、整理しました。



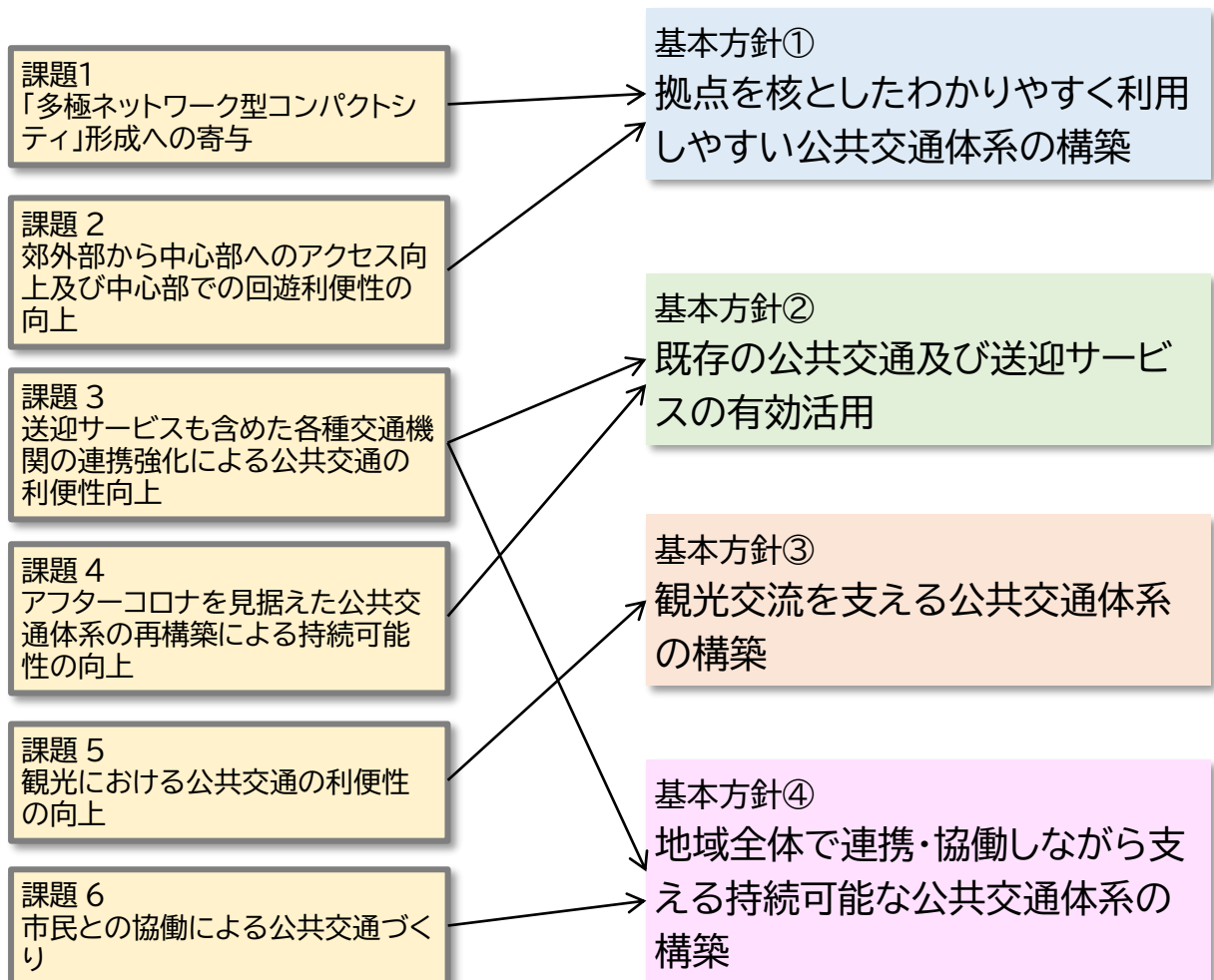
5. 糸島市地域公共交通計画

5-1 地域公共交通の基本理念と基本方針

前項で整理した地域公共交通網形成計画の評価や、まちづくりの方向性から整理した地域公共交通の課題をもとに、地域公共交通の基本理念と基本方針を設定しました。

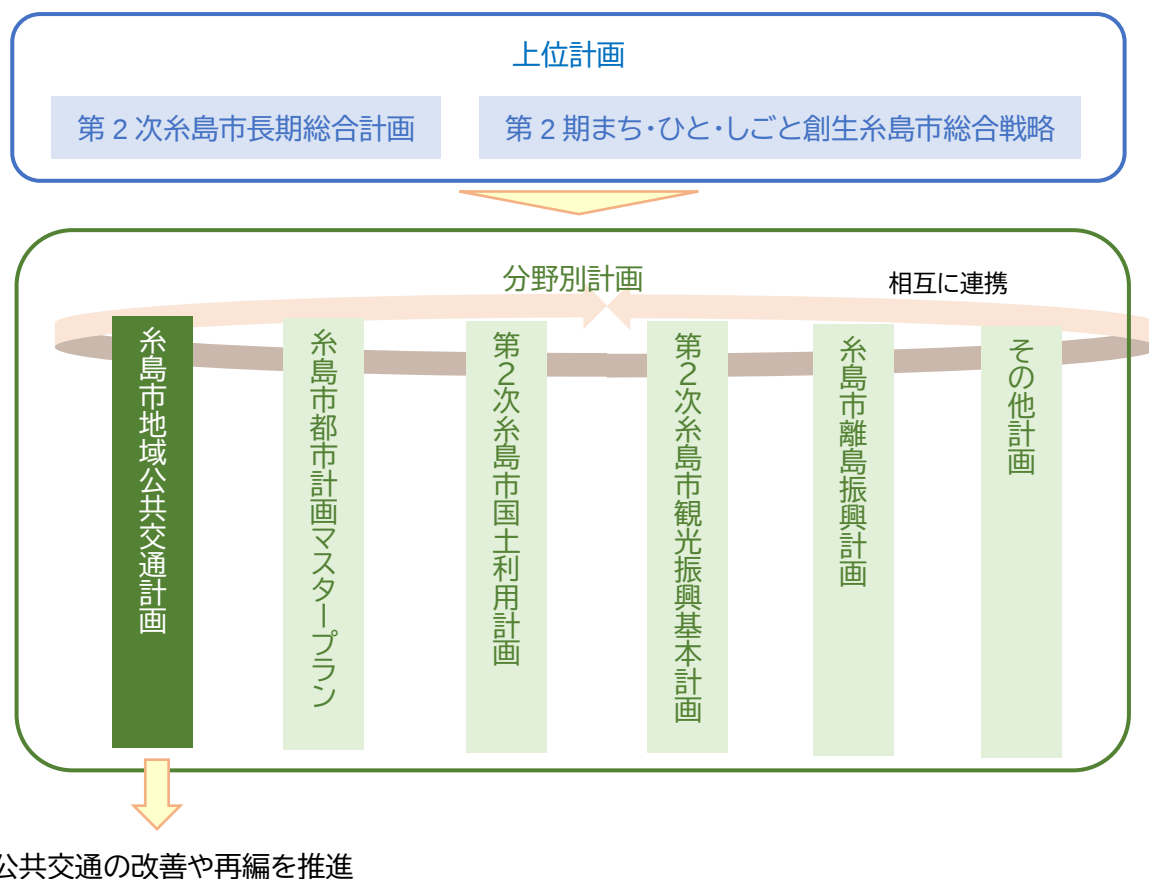
【基本理念】

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」づくりに向け、
一体的で持続的な公共交通体系を構築する。



5-2 計画の位置づけ

本計画は、「第2次糸島市長期総合計画」及び「第2期まち・ひと・しごと創生糸島市総合戦略」の上位計画を受けた公共交通分野のマスタープランとなる計画であり、本計画に基づき、今後、公共交通の改善や再編が進められていきます。



5-3 計画対象区域

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及び前原北原線沿線(福岡市西区の一部)を計画対象区域とします。

5-4 計画期間

本計画の期間は、第2次糸島市長期総合計画の前期期間(R3～R7)にあわせて令和4年度(令和4年10月)～令和7年度(令和8年3月)までの3年6ヶ月とします。

5-5 市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性

市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性については以下に示すとおりです。

表 5-1.糸島市のまちづくりにおける公共交通の役割

交通モード	役割	該当路線	活用補助金
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、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	JR 筑肥線
	高速バス	・通勤通学や買い物等で本市とつながりの強い福岡市との連絡を担う。	高速バス「いと・しま号」、「ウエストコーストライナー」
	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。	・芥屋線 ・船越線 ・野北線
		・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。	・九大線(波多江経由、高田経由)
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とを連絡し、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。 ・市街地における回遊や、九大までのアクセスを担う路線もある。	・地域間幹線系統(国) ・県補助金
	オンデマンドバス	・市内の広域拠点と地区拠点や生活拠点等とを連絡し、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。 ・市街地における回遊や、九大までのアクセスを担う路線もある。	・地域内フィーダー系統(国) ・県補助金
	自主運行バス	・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。	・地域内フィーダー系統(国) ・県補助金
	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。	・自主運行バス ・福吉校区 ・一貴山校区 ・引津校区 ・長糸校区
	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、子育て世代などへの多様な移動を支える。	・市営渡船ひめしま
	送迎サービス等	・特定の施設利用者の送迎等を担う。 ・将来的には、公共交通の担い手の一つとしての役割が期待される。	・離島航路運営費等(国) ・県補助金
			・昭和タクシー ・西日本自動車等

公共交通ネットワークは、以下の考えに基づき検討します。

- 需要や移動特性に応じて、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、航路、タクシー、その他移動サービスを組み合わせて、一体的な公共交通ネットワークを形成します。
- 東西方向のJR筑肥線、高速バスを基幹軸に公共交通網を形成し、市外への広域移動は基幹軸が担います。
- 一定の需要がある時間帯や郊外部から基幹軸への移動は、線形に運行する定時定路線の交通手段(路線バス、コミュニティバス)で担い、その他の移動は、効率的かつ面的に運行が可能なオンデマンドバスなどを活用します。
- 交通不便地域などコミュニティバスの運行が困難な地域は、自主運行バスなどが担います。
- 新たな公共交通の担い手として、公共交通以外の移動サービス(医療機関等送迎サービスなど)の活用も考えます。
- 観光客の移動ニーズに対しては、既存の公共交通の活用策の他、二次交通における新たな交通手段の導入検討により対応します。

また、本市では「多極ネットワーク型コンパクトシティ」づくりを進めており、公共交通ネットワークでは、以下の考え方で拠点と拠点間の連絡を検討します。

表 5-2.拠点設定の考え方

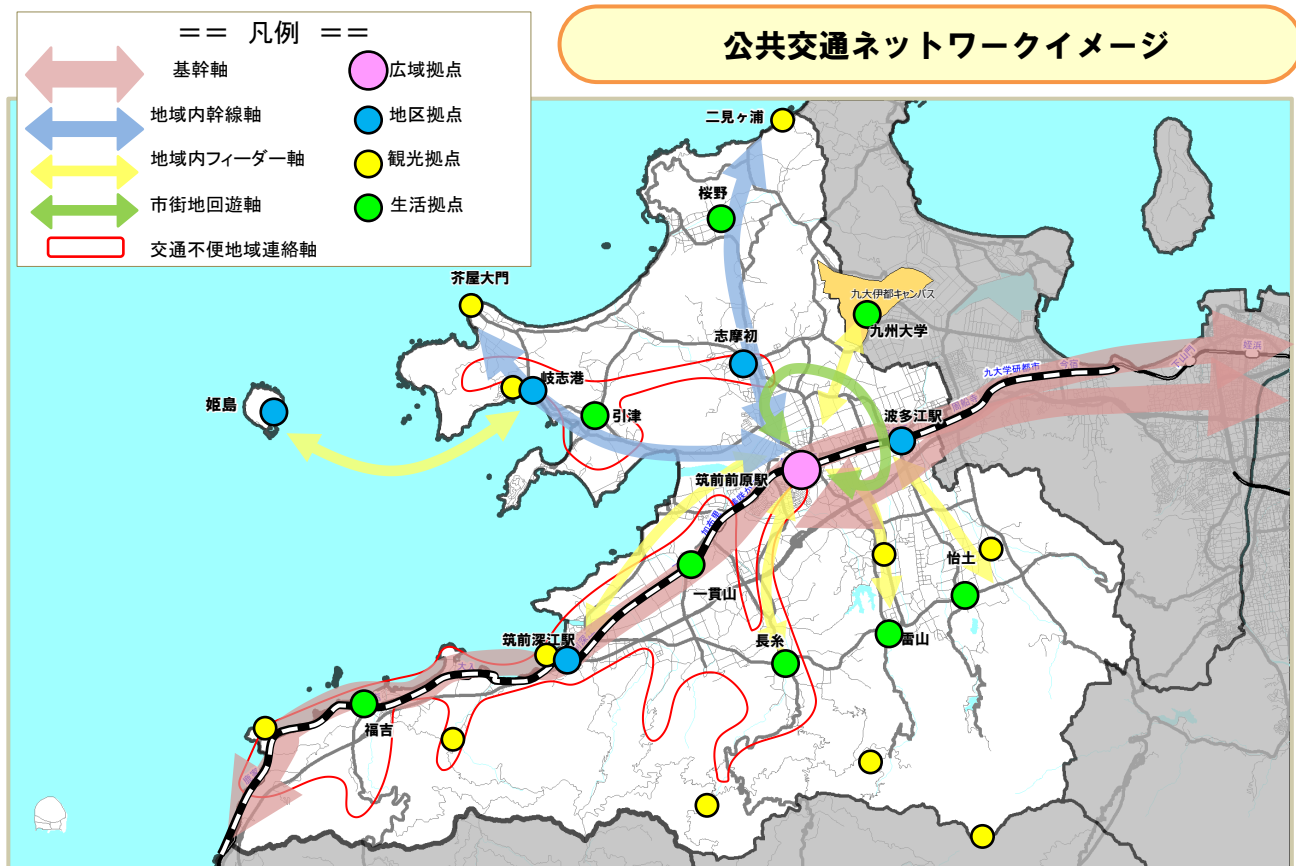
区分	位置づけ・役割	拠点位置	総合計画の将来都市構造図における位置づけ
広域拠点	・本市の公共交通ネットワークの中心となる交通結節点。 ・市外と連絡する鉄道や高速バスと市内の路線バス、コミュニティバス等が結節し、市内外のスムーズな移動を支える。	・筑前前原駅	広域拠点
地区拠点	・広域拠点に準じる拠点で、周辺の住宅地と鉄道・高速バスの広域交通を連絡する。 ・また、航路においては、姫島とのアクセスポイントの役割を果たす。	・波多江駅 ・筑前深江駅 ・糸島高校前駅 ・志摩初地区 ・岐志港	地区拠点
観光拠点	・公共交通によるアクセス確保の必要性が高い主要観光地。 ・路線バス、コミュニティバス等とシェアサイクルなどのスマートモビリティが結節。	・芥屋大門 ・二見ヶ浦 ・白糸の滝 他	観光・レク・交流ゾーン
生活拠点	・郊外部の住宅地における交通結節点で、定時定路型の路線とデマンド型の交通が結節。	・桜野地区 ・怡土地区 ・雷山地区 ・長糸地区 ・引津地区 ・福吉地区 ・一貴山他地区 ・九大キャンパス	生活拠点 学術拠点

拠点間を連絡するネットワークは以下の構成で検討します。

表 5-3.ネットワーク設定の考え方

区分	位置づけ・役割	連絡する拠点等	該当する公共交通
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	・JR 筑肥線 ・高速バス「いと・しま号」
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、観光拠点	・野北線 ・芥屋線 ・船越線 ・九大線
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。	・生活拠点と広域拠点又は地区拠点	・白糸線 ・雷山線 ・井原山線 ・九大線 ・チョイソコよかまちみらい号 ・市営渡船ひめしま 等
市街地回遊軸	・市街地の主要な公共施設、医療施設、商業施設等を連絡する軸。	・広域拠点周辺	・チョイソコよかまちみらい号
交通不便地域連絡軸(エリア)	・交通不便地域と基幹軸やフィーダー軸を連絡。	・生活拠点と広域拠点又は地区拠点	・自主運行バス

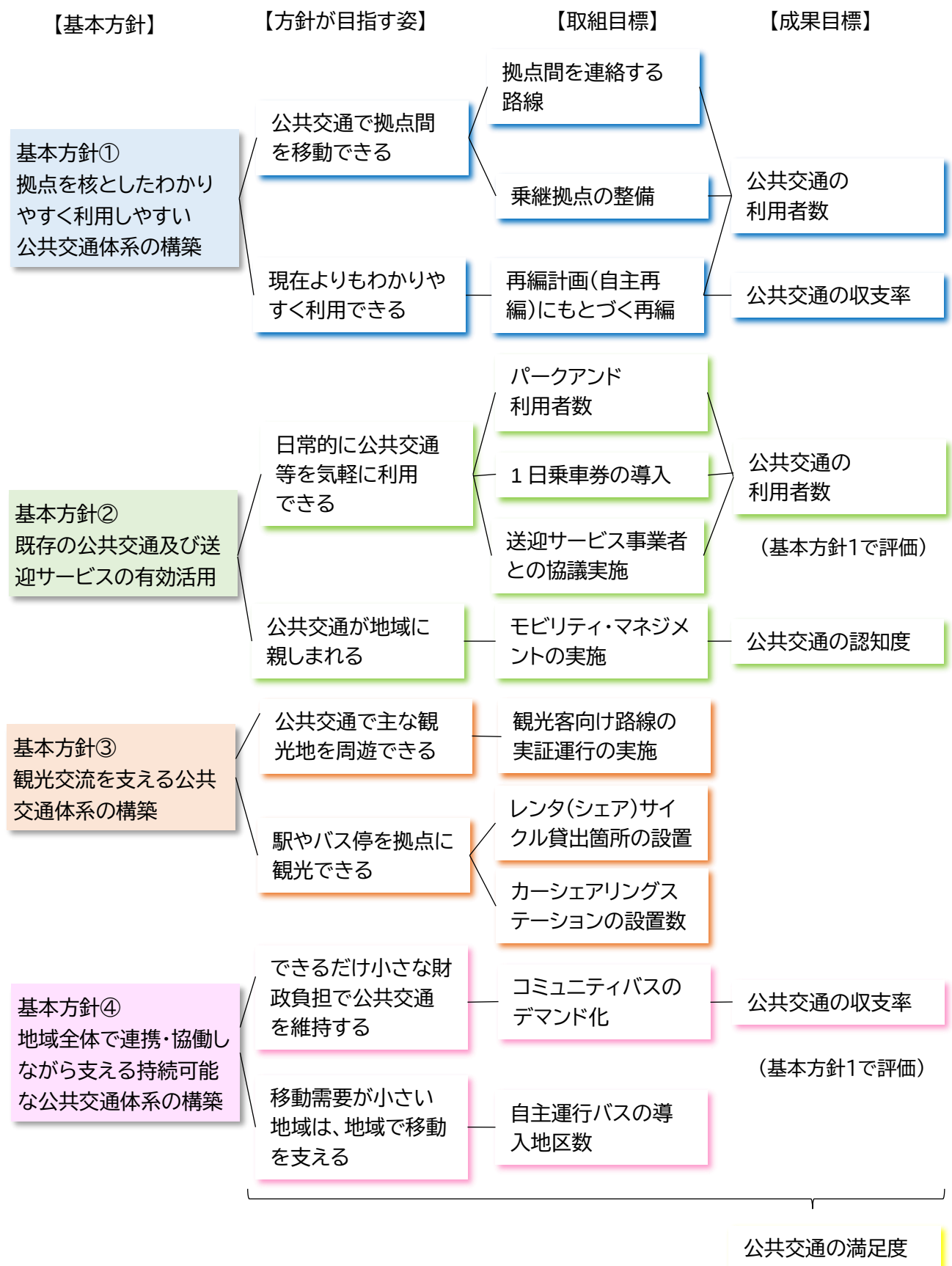
上記より、将来交通ネットワークは以下のように整理されます。



5-6 計画の目標

5-6-1 評価項目の設定

それぞれの基本方針に対応した計画の目標を次のとおり定めます。



5-6-2 目標値の設定

基本方針	評価指標	現況値(R3)	目標値(R7)	目標設定の考え方	把握方法
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	17 路線	19 路線	増加	実績値
	系統番号表示の実施	—	実施	—	実績値
	乗継拠点の整備	—	実施	—	実績値
	再編実施計画(自主再編)に基づく再編実施	3 路線	10 路線	着実に再編をすすめる	実績値
	路線バスの年間利用者数	97,059 人	142,000 人	長期総合計画目標達成指標	実績値
	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)	233,222 人	328,000 人	長期総合計画目標達成指標	実績値
	オンデマンドバスの年間利用者数	5,902 人	40,000 人	新規デマンド化・エリア拡大による増加	実績値
	自主運行バスの年間利用者数	8,151 人	9,500 人	各校区最大利用年度利用者数合計	実績値
	市営渡船の年間利用者数	32,331 人	37,500 人	長期総合計画目標達成指標	実績値
	路線バスの収支率	34%	37%	現状より改善	実績値
	コミュニティバスの収支率(オンデマンドバス除く)	23%	26%	令和4年度生活確保維持改善計画	実績値
	オンデマンドバスの収支率	—	38%	令和4年度生活確保維持改善計画	実績値
	市営渡船の収支率	12.1%	21.1%	令和5年度離島航路確保維持計画	実績値

基本方針	評価指標	現況値(R3)	目標値(R7)	目標設定の考え方	把握方法
基本方針② 既存の公共交通及び送迎サービスの有効活用	パークアンドライド利用者数	13 台	20 台	3者確認書締結駐車場募集台数	実績値
	1日乗車券等の導入	未実施	実施	—	実績値
	モビリティ・マネジメントの実施	0	1回/年 以上	継続的に実施する	実績値
	オンデマンドバスの認知度	35%	45%	現状より改善	市民アンケート
	送迎サービス事業者との協議	0	1事業者以上	—	実績値
基本方針③ 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	—	実績値
	レンタ(シェア)サイクルの貸出事業者数	10事業者	15事業者	5事業者増加	実績値
	カーシェアリングステーションの設置数	2箇所	駅近隣または広域等拠点に1箇所以上新規整備	公共交通との連携強化	実績値
基本方針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	デマンド化したコミュニティバス路線数	1路線	4路線	3路線追加	実績値
	自主運行バスの導入地区数	4校区	5校区	1校区増加	実績値
	公共交通サービスに満足している市民の割合	26.8%	33.0%	長期総合計画目標達成指標	市民満足度調査

～ 参考:評価項目の現況値 ～

【評価指標:拠点間を連絡する路線数】

表 5-4.拠点間を連絡する路線数の現況値

区分	路線名	連絡する拠点	R3 時点
路線バス	野北線	筑前前原駅～初～桜野	○
	芥屋線	筑前前原駅～岐志港～芥屋	○
	船越線	筑前前原駅～初～引津	○
	九大線(波多江経由)	筑前前原駅～九大キャンパス	○
	九大線(高田経由)	周船寺～波多江～九大キャンパス	○
コミュニティバス	白糸線	筑前前原駅～長糸	○
	雷山線	筑前前原駅～雷山	○
	曽根線	筑前前原駅(波多江駅)～怡土(曽根)	○
	井原山線	筑前前原駅～波多江駅～怡土	○
	川原線	九大学研都市駅～波多江駅～怡土	○
	前原北原線	筑前前原駅～波多江駅～九大学研都市駅	○
	九大線(泊経由)	筑前前原駅～九大キャンパス	○
	九大線(馬場・油比経由)	//	○
	市街地循環線(-R4.9 廃止)	市街地回遊(-R4.9)	○
	篠原線(R4.10-)	筑前前原駅～波多江駅	
	産業団地線(R4.10-)	筑前前原駅～前原 IC 周辺	
	初深江線	志摩初～筑前前原駅～筑前深江駅	○
オンデマンドバス	チョイソコよかまちみらい号	筑前前原駅、波多江駅～怡土	○
		市街地回遊(R4.10-)	
市営渡船	市営渡船ひめしま	岐志港～姫島	○

※九大線(波多江経由)・(高田経由)は、令和 3 年 9 月まではコミュニティバス(フィーダー系統)

【評価指標:公共交通の利用者数】

表 5-5.公共交通の利用者数の現況値(R3)

区分		現況値 (R3 の利用者数)
路線バス		97,059 人
コミュニティバス (オンデマンドバス 含む)	九大線	104,800 人
	市街地循環線	8,253 人
	その他 コミュニティバス路線	114,267 人
	オンデマンドバス	5,902 人
	計	233,222 人
市営渡船	市営渡船ひめしま	32,331 人

5-7 目標を達成するために行う事業及び実施主体

5-7-1 目標達成に向けた取組

目標達成に向けた事業は以下の通りです。

方針	施策	実施内容	実施予定時期					実施主体		
			R4	R5	R6	R7	R8	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 路線バス・コミュニティバスの再編	市街地エリアのバス運行の再編	実施					○	◎	
		コミュニティバス等定時定路線バスの経路変更	実施					○	◎	
		系統番号表示の実施	実施					○	◎	
	施策 1-3 乗継拠点の整備	駐輪場等の整備	検討					◎	○	
		バリアフリー化	検討					○	◎	
基本方針② 既存の公共交通及び送迎サービスの有効活用	施策 2-1 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 2-2 利用しやすい運賃体系の導入	コミュニティバス・路線バスの1日乗車券等の導入	検討					○	◎	
		複数交通機関の共通乗車券の導入(my route で導入済み)	実施					○	◎	○
	施策 2-3 公共交通情報の提供	公共交通ガイドの作成	実施					◎		
	施策 2-4 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					◎	○	○
	施策 2-5 送迎サービス等の活用	交通空白地域・不便地域の設定基準の検討	検討					○	○	◎
		送迎サービスの公共交通としての活用の可能性・方策の検討	検討					○	○	◎
	施策 3-1 観光客向け路線の運行	観光路線の運行	実施検討					○	◎	○
基本方針③ 観光交流を支える公共交通体系の構築		公共交通を活用した観光商品の造成	実施検討						○	◎
	施策 3-2 小型モビリティの導入	小型モビリティの導入	導入検討							◎
	施策 3-3 アクセス情報の提供	観光協会、駅、交通事業者、観光施設等 HP での情報提供	実施					○	◎	○
基本方針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	施策 4-1 コミュニティバスのデマンド化の検討	デマンド化	検討					○	◎	
	施策 4-2 地域が主体となった自主運行バスの導入促進	自主運行バスの導入	実施					◎		○
	施策 4-3 公共交通利用と民間サービスが連携したサービスの提供	MaaS の導入	導入検討・促進					○	◎	○

5-7-2 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。

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を形成します。
- ・公共交通ネットワークの形成は施策1-2.路線バス・コミュニティバスの再編、施策 4-1.コミュニティバスのデマンド化の検討とあわせて進めていきます。

施策の概要

- ・効率化、利用促進を図りながら、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、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)、初深江線、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

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)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 路線バス・コミュニティバスの再編

施策の目標

- ・多極ネットワーク型コンパクトシティづくりに向け、本計画で示した将来公共交通ネットワークイメージの実現を図ります。
- ・わかりやすく、利用しやすいネットワークづくりにより、路線バス、コミュニティバスの利用促進を図ります。

施策の概要

- ・生活拠点と広域拠点や地区拠点を連絡するコミュニティバスの役割に基づき、路線の再編を推進します。
- ・コミュニティバスについては、再編実施計画(自主再編)において重複区間におけるルートの見直しや、糸島市運動公園など新たな拠点への移動手段の確保、利用者が少ない区間、時間帯におけるデマンド化等の改善策を検討しており、同計画をもとに見直しを進めていきます。
- ・運行系統ごとに系統(路線)番号を表示し、わかりやすく、利用しやすいネットワークにします。

関連指標

- ・再編実施計画(自主再編)にもとづく再編実施
- ・公共交通の利用者数(路線バス、コミュニティバス、オンデマンドバス)
- ・公共交通の収支率(路線バス、コミュニティバス、オンデマンドバス)
- ・系統番号表示の実施

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
市街地エリアのバス運行 の再編	交通事業者、 糸島市	実施	随時検討・実施			
コミュニティバス等定時定路 線バスの経路変更	交通事業者、 糸島市	随時検討・実施				
系統番号表示の実施	交通事業者、 糸島市	検討・実施				

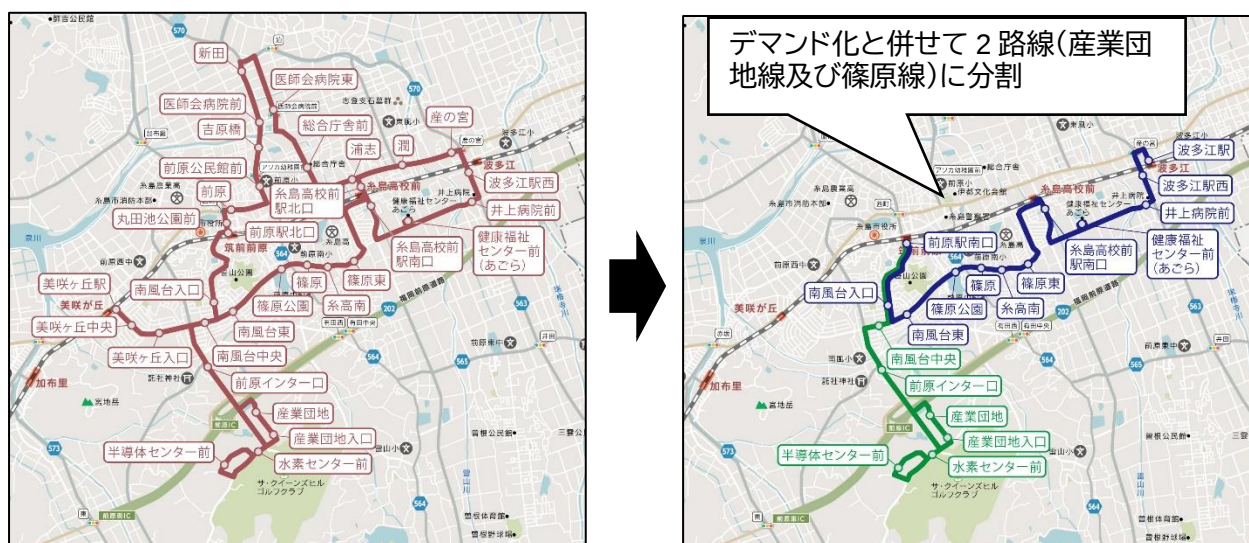


図 5-1. 市街地循環線の見直し内容



図 5-2.前原北原線のルートの見直し内容

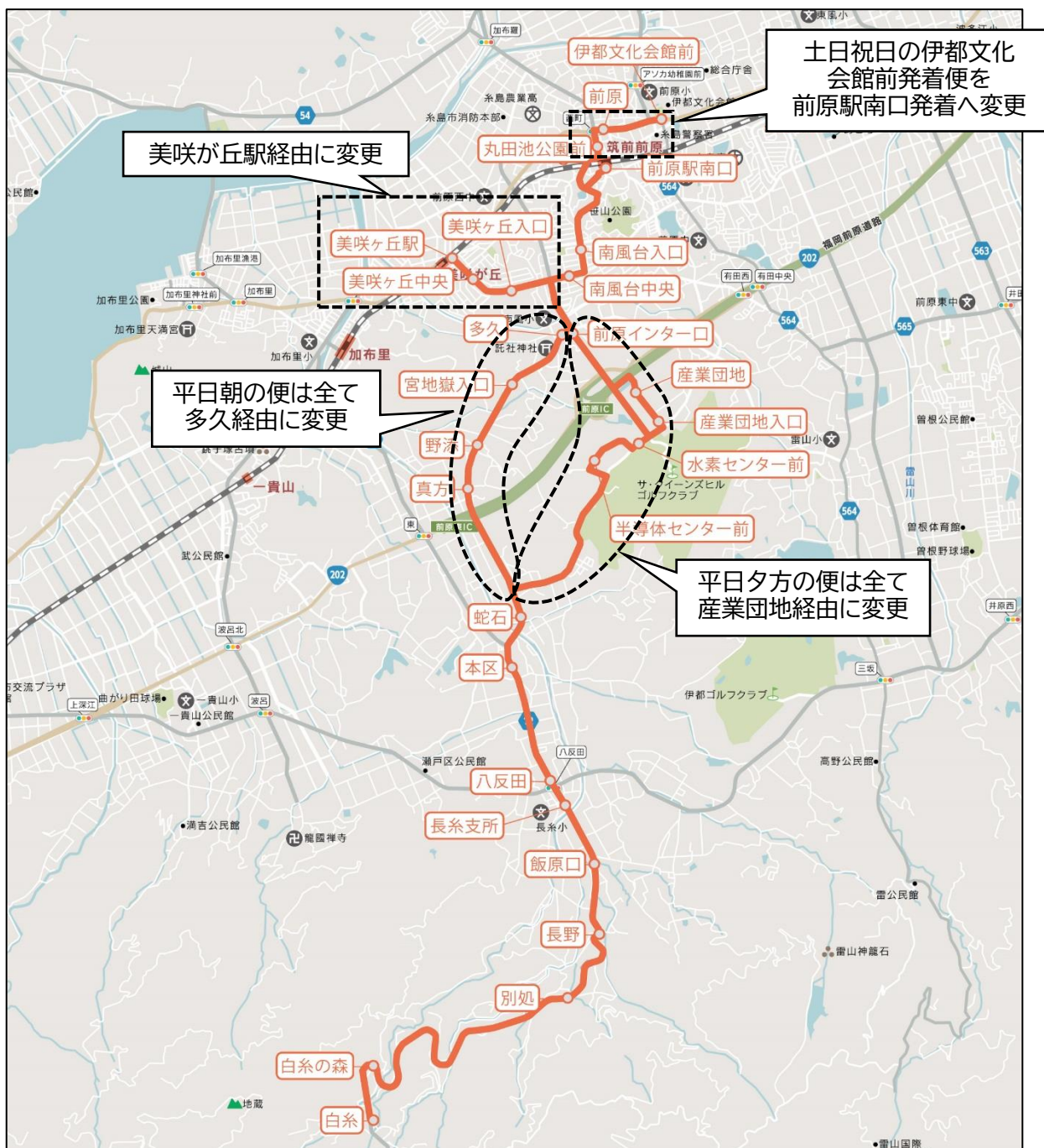


図 5-3.白糸線のルートの見直し内容

施策 1-3 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	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)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				
バス停への路線図等の掲示	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				
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)

基本方針 2 既存の公共交通及び送迎サービスの有効活用

施策 2-1 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「イオン志摩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数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)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 5-5.いと・しま号パークアンドライドのイメージ

施策 2-2 利用しやすい運賃体系の導入

施策の目標

- ・利用しやすい運賃体系を導入することで、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、共通 1 日乗車券の導入などを検討します。

関連指標

- ・1 日乗車券の導入

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
コミュニティバス・路線バスの 1 日乗車券の導入	交通事業者、糸島市	検討				
複数交通機関の共通乗車券の導入 (my route で導入済み)	交通事業者、糸島市、他関係自治体	継続実施、拡充				



図 5-6. マイルートのデジタル乗車券のイメージ

施策 2-3 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

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)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				

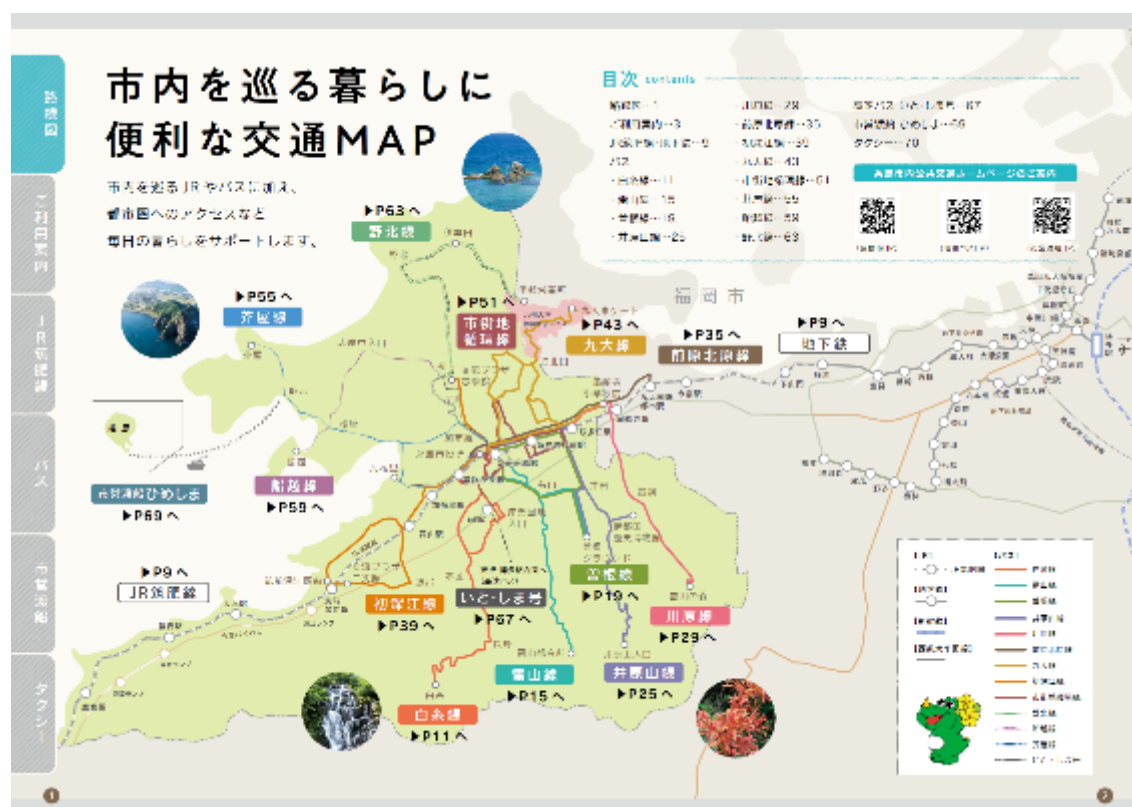


図 5-7.糸島市公共交通ガイド

施策 2-4 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。

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
- ・公共交通の認知度(オンデマンドバス)

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)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				

施策 2-5 送迎サービス等の活用

施策の目標

- ・バスやタクシー等公共交通サービスが提供されない交通空白地域等における新たな公共交通の担い手として、医療施設や福祉・保育施設等の送迎サービスを将来的に活用するための体制づくりを目指します。

施策の概要

- ・交通空白地域・交通不便地域の設定基準について検討を行い、ヒアリング結果に基づく課題に対して、活用の可能性がある送迎サービス事業者と活用の可能性や方策の検討を行います。

関連指標

- ・送迎サービス事業者との協議実施

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
交通空白地域・不便地域の 設定基準の検討	民間事業者、 交通事業者、 糸島市	検討・設定				
送迎サービスの公共交通と しての活用の可能性・方策 の検討	民間事業者、 交通事業者、 糸島市			事業者との協議・検討		

基本方針3 観光交流を支える公共交通体系の構築

施策 3-1 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。
- ・二次交通の充実をはかるとともに、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

- ・観光客向け路線の実証運行の実施

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)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	実施検討				
公共交通を活用した観光商品の造成	糸島市観光協会、 交通事業者	実施検討				

施策 3-2 小型モビリティの導入

施策の目標

- ・小型モビリティを導入することで、既存の公共交通での対応がむずかしい路線バスやコミュニティバスが接続していない観光地へのアクセスや、市街地における短距離移動の利便性を高めることで、二次交通の充実を図ります。

施策の概要

- ・交通拠点から観光地までの移動や、観光地間の移動利便性、市街地での回遊性を高めるため、シェアサイクルやカーシェアリング、グリーンスローモビリティなどの次世代小型モビリティの導入を進めます。

関連指標

- ・レンタ(シェア)サイクルの貸出事業者数
- ・カーシェアリングステーションの設置数 参考)計画当初:2箇所(芥屋・北新地)

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
小型モビリティの導入	民間事業者	導入検討・設置				

■実証実験の内容

糸島半島内の3か所に小型EVカーステーションが2021年3月に新設され、C*pod(2人乗り超小型EV)を、地域住民の新たな移動手段の一つとして設置。スマホアプリにより、「予約～開錠～施錠～返却～決済」が可能。

設置場所	設置台数
曾根公民館	1台
糸島市商工会館	1台
加布里コミュニティセンター	1台



環境に優しい2人乗りタイプのEV。日常生活における近距離移動に加え、定期的な訪問巡回といった法人利用や、都市・山間部などそれぞれの地域に即した安心・自由かつ環境に良い移動手段を目指し、トヨタ自動車が開発した新型車です。

全長2.49m/全幅1.29m/全高1.55m 最高速度は60km、1充電での走行距離は150km(国土交通省審査値)、200Vでの満充電は5時間で完了します。

図 5-8.小型モビリティの実証実験の概要

出典:よかまちプロジェクト プレスリリース資料

施策 3-3 アクセス情報の提供

施策の目標

- ・糸島市までや、筑前前原駅から主要地点へ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

- ・観光協会、筑前前原駅、交通事業者、観光施設等の HP で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

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
観光協会、駅、交通事業者、観光施設 HP でのアクセス情報の提供	交通事業者、糸島市、糸島市観光協会、各種施設等	実施				

基本方針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

施策 4-1 コミュニティバスのデマンド化の検討

施策の目標

- ・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。
- ・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、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。
- ・コミュニティバスのデマンド化は、施策 1-2 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

- ・デマンド化したコミュニティバス路線数
- ・コミュニティバスの収支率
- ・オンデマンド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	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
デマンド化	交通事業者、糸島市	デマンド化区間の検討				



図 5-9. 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 4-2 地域が主体となった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

- ・交通不便地域における移動手段を確保するため、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
- ・自主運行バスの利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
自主運行バスの導入	糸島市、 校区住民	協議が整ったところから順次実施				

施策 4-3 公共交通利用と民間サービスが連携したサービスの提供

施策の目標

- ・民間サービスと連携により地域が一体となって公共交通利用の付加価値を高めることで、公共交通の利用促進を図ります。

施策の概要

- ・地域全体で、公共交通の維持、活性化を図っていくため、公共交通利用と、公共交通利用の目的となる買い物や、娯楽、飲食等の民間サービスがセットとなった MaaS 等の導入を促進します。

関連指標

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2022 (R4)年	2023 (R5)年	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年以降
MaaS の導入	交通事業者、 民間事業者、 糸島市	導入検討・促進				



図 5-10.MaaS のイメージ

出典：国土交通省資料

5-8 目標達成に向けたマネジメント

5-8-1 マネジメントの進め方

3年半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 5-6.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 (3年6ヶ月)	○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

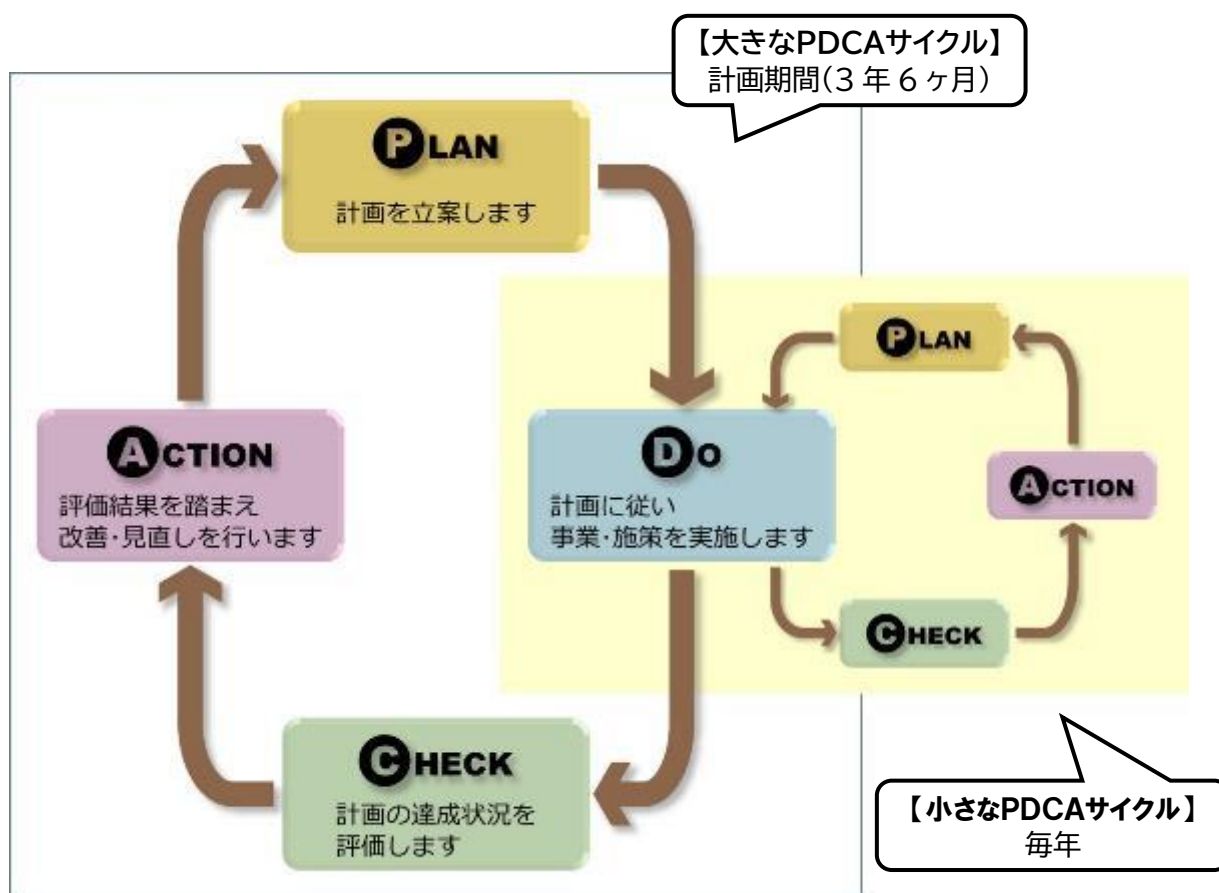


図 5-11.PDCAサイクルのイメージ

表 5-7.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

5-8-2 マネジメント推進体制

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 5-12.糸島市における計画の推進体制

5-8-3 施策の実施推進

1) 施策の実施

計画期間中に実施する施策は以下の通りです。

表 5-8.令和 7 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
	系統番号表示の実施	交通事業者
施策 1-2.路線バス・コミュニティバスの再編	市街地エリアのバス運行の再編	交通事業者
	コミュニティバス等定時定路線バスの経路変更	交通事業者
施策 2-1.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 2-2.利用しやすい運賃体系の導入	コミュニティバス・路線バスの 1 日乗車券等の導入	交通事業者
	複数交通機関の共通乗車券の導入 (my route で導入済み)	交通事業者
施策 2-3.公共交通情報の提供	公共交通ガイドの更新	糸島市
施策 2-4.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
施策 3-3.アクセス情報の提供	観光協会、駅、交通事業者、観光施設等 HP でのアクセス情報の提供	交通事業者
施策 4-2.地域が主体となった自主運行バスの導入促進	自主運行バスの導入	糸島市

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 5-9.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	路線バス	野北線	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	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)	//
		初深江線	//
		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

2) 施策の検討

計画期間中に実施に向けた検討をすすめる施策は以下の通りです。

表 5-10.令和 7 年度までの検討施策

施策名	実施内容	主な実施主体
施策 1-3.乗継拠点の整備	駐輪場等の整備	糸島市
	バリアフリー化	交通事業者
	バス停への路線図等の掲示	交通事業者
	バス待ち環境の改善	交通事業者
施策 2-5.送迎サービス等の活用	送迎サービスの公共交通としての活用 (混乗化など)の検討	送迎サービス 実施事業者
施策 3-1.観光客向け路線の運行	観光路線の運行	交通事業者
	公共交通を活用した観光商品の造成	観光協会
施策 3-2.小型モビリティの導入	小型モビリティの導入	民間事業者
施策 4-1.コミュニティバスの デマンド化の検討	デマンド化	交通事業者
施策 4-3.公共交通利用と民間サービス が連携したサービスの提供	MaaS の導入	交通事業者

5-8-4 目標値の評価

設定した目標値の評価年度、評価の把握方法は以下の通りです。

表 5-11.目標値の評価年度と評価方法

目標値	評価年				把握方法
	R4	R5	R6	R7	
拠点間を連絡する路線数		●		●	実績値
系統番号表示の実施		●		●	実績値
乗継拠点の整備		●		●	実績値
再編実施計画(自主再編)に基づく再編実施		●		●	実績値
路線バスの年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	実績値
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)	●	●	●	●	実績値
オンデマンドバスの年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	実績値
自主運行バスの年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	実績値
市営渡船の年間利用者数(4-3 月ベース)	●	●	●	●	実績値
路線バスの収支率(10-9 月ベース)	●	●	●	●	実績値
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)	●	●	●	●	実績値
オンデマンドバスの収支率(10-9 月ベース)	●	●	●	●	実績値
市営渡船の収支率(10-9 月ベース)	●	●	●	●	実績値
パークアンド利用者数(3 者確認書締結駐車場募集台数)	●	●	●	●	実績値
1 日乗車券等の導入		●		●	実績値
モビリティ・マネジメントの実施	●	●	●	●	実績値
オンデマンドバスの認知度				●	市民アンケート
送迎サービス事業者との協議		●		●	実績値
観光客向け路線の実証運行		●		●	実績値
レンタ(シェア)サイクルの貸出事業者数		●		●	実績値
カーシェアリングステーション(観光利用・小型)の設置数 ※駅近隣(半径 500m 程度)または広域等各拠点への設置		●		●	実績値
デマンド化したコミュニティバス路線数		●		●	実績値
自主運行バスの導入地区数		●		●	実績値
公共交通サービスに満足している市民の割合	●	●	●	●	市民満足度調査

參考資料

(1)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	吉岡 愛一郎 (前任:柚木 利道)	糸島市行政区長会 会長	市民代表
副会長	波多江 修士 (前任:中村 隆暢)	糸島市 地域振興部長 (糸島市 企画部長)	市の職員
委員	松崎 義行	昭和自動車株式会社 自動車事業本部乗合事業部 部長	一般乗合旅客自動車 運送事業者
委員	波多江 康生 (前任: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 所長代理 (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	富原 毅	一般社団法人 福岡市タクシー協会 専務理事	旅客自動車運送事業 者の団体
委員	水摩 圭佑	九州旅客鉄道株式会社 筑前前原駅 駅長	市長が必要と認める 者
委員	平田 良子	糸島市シニアクラブ連合会 副会長・女性部長	市民代表
委員	宗 俊子 (前任:谷口 洋子)	糸島市男女共同参画推進連絡会議 代表	//
委員	久世 和彦 (前任:久保田 靖彦)	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	野上 孝男 (前任:和田 誠)	昭和自動車株式会社 運転手	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 環境社会部門 准教授	学識経験を有する者
委員	田辺 好徳 (前任:河野 健之)	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 交通総務係長	市長が必要と認める 者
委員	藤山 俊明	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	櫛間 嘉徳	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	松崎 めいこ (前任:和田 和志)	福岡県福岡県土整備事務所 前原支所 庶務課長	//
委員	田中 俊博	糸島市 建設都市部 建設課長	//
委員	市丸 直広 (前任:佐藤 暢明)	糸島市 建設都市部 都市計画課長	市長が必要と認める 者

(2)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

改正 平成 28 年8月8日告示第 167 号

令和3年2月 24 日告示第 25 号

令和4年3月 25 日告示第 41 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計画の作成及び実施に関する協議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。

(平 28 告示 167・令3告示 25・一部改正)

(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。

(平 28 告示 167・令3告示 25・一部改正)

(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

(平 28 告示 167・一部改正)

(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、地域振興部コミュニティ推進課において処理する。

(令4告示 41・一部改正)

(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。

附 則(平成 28 年8月8日告示第 167 号)

(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。

附 則(令和3年2月 24 日告示第 25 号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(令和4年3月 25 日告示第 41 号)

この告示は、令和4年4月1日から施行する。

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。

●交通不便地域(公共交通不便地域)・交通空白地(地域)

交通不便地域や交通空白地(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

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すことで、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。

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
昭和自動車㈱	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	市内各地を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	地域内の基幹軸として運行する路線。
昭和自動車㈱	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	九州大学や周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。

（備考）

・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。

・前原北原系統、九大線（泊経由）系統は、福岡市内を運行しており、福岡市の地域公共交通計画には位置付けられておりませんが、福岡市は費用負担を行っており、糸島市のみの費用負担で運行する系統。

※前原北原系統、九大線（泊経由）系統は糸島市以外を運行する系統

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
昭和自動車㈱	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	市内各地を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	よかまちみらい号（曽根・井原山・雷山線エリア）		曽根・井原山・雷山線・国道202区域		区域	フィーダー補助	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱	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	周辺住宅地とＪＲ筑肥線や高速バス、地域内幹線系統と接続する支線。
昭和自動車㈱							
昭和自動車㈱							
昭和自動車㈱							
昭和自動車㈱							
昭和自動車㈱							

（備考）

- ・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。
 - ・前原北原系統、九大線（泊経由）系統は、福岡市内を運行しており、福岡市の地域公共交通計画には位置付けられておりませんが、福岡市は費用負担を行っておらず、糸島市のみの費用負担で運行する系統。
- ※前原北原系統、九大線（泊経由）系統は糸島市以外を運行する系統