

宗像市地域公共交通計画

(基本構想・前期計画)

目次

基本構想

1	計画概要	1
1-1	背景と目的	1
1-2	位置づけ	2
1-3	対象区域と計画期間	3
1-4	対象とする公共交通	3
2	地域公共交通の基本的方針	4
2-1	上位・関連計画におけるまちづくりと地域公共交通の方向性	4
2-2	国の地域公共交通に関する動向	5
2-3	地域公共交通に関する有識者の提言	7
2-4	地域公共交通の基本理念とあるべき姿	9
2-5	地域公共交通ネットワークの将来イメージ	10
2-6	各主体の役割	13

前期計画

3	位置づけと役割	16
3-1	位置づけ	16
3-2	役割	16
4	地域特性	17
4-1	地勢	17
4-2	人口	18
4-3	土地利用	21
4-4	主要施設	22
5	地域公共交通の現状・課題	25
5-1	地域公共交通の現状	25
5-2	広域交通の現状	28
5-3	幹線交通の現状	36
5-4	支線交通の現状	40
5-5	その他地域の輸送手段	50
5-6	全国の地域公共交通を取り巻く現状	50
5-7	市民等の移動実態	52
5-8	地域公共交通の課題	54
6	計画目標	55
6-1	目標	55
6-2	各運行系統の位置付け・役割・必要性	57
6-3	補助系統（補助航路）に係る事業及び実施主体の概要	60
7	目標達成に向けた施策・取組	61
7-1	地域公共交通ネットワークの再編イメージ	61
7-2	施策体系	62
7-3	施策と取組	63
8	計画の推進体制と評価方法	79
8-1	推進体制	79
8-2	評価方法	79

基本構想

Ⅰ 計画概要

Ⅰ-Ⅰ 背景と目的

背景

本市は、恵まれた自然環境と守り引き継がれてきた豊かな歴史文化の中で、JR 鹿児島本線の電化や国道3号の開通、大規模な住宅団地開発、路線バス（赤間急行線）の開通などが相次いで進み、順調に人口が増加し、住宅都市として発展してきました。また、都市の発展とともに、路線バスではカバーできていなかった地区を補うためのふれあいバスやコミュニティバスの運行、オンデマンドバスの導入などの各種取組を進めてきました。これにより、市民の日常生活における移動手段の確保及び公共交通空白地域の解消について、一定の成果を上げました。

一方で、進展する高齢化や、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした生活様式の急速な変容により、鉄道や路線バスなど公共交通の利用者数が減少しています。それに伴い減便や路線の廃止が行われており、住環境の悪化や地域活力の低下、まちの持続可能性の低下が懸念されます。

このような中、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を進めるために、令和5年4月に「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」が改正されました。

本市においても、第2次宗像市総合計画や第2次宗像市都市計画マスタープランで掲げられている、地域が目指す将来像の実現に向けて、都市計画や環境、住宅、福祉、観光振興など、関連する各種計画における地域公共交通に求められる役割や課題などを踏まえ、「定住都市おなかつ」を支える共創型交通網を構築するため、「宗像市地域公共交通計画」を策定するものです。

目的

地域公共交通計画は、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。以下「活性化再生法」という。）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。

また、現状・課題等を踏まえ、直近10年間で取り組む目標及び施策体系を示すものです。

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 位置づけ

「第2次宗像市総合計画」を上位計画として、「市民生活を支える総合交通体系の確立」を推進していくための計画です。

また、都市計画や環境、住宅、福祉、観光振興などの本市の各分野の計画との調和・整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するもので、目指す地域交通のあり方や将来イメージを示す基本構想と、将来イメージの実現方策を記載した短中期方針（前期計画）から成ります。

なお、本計画は、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。

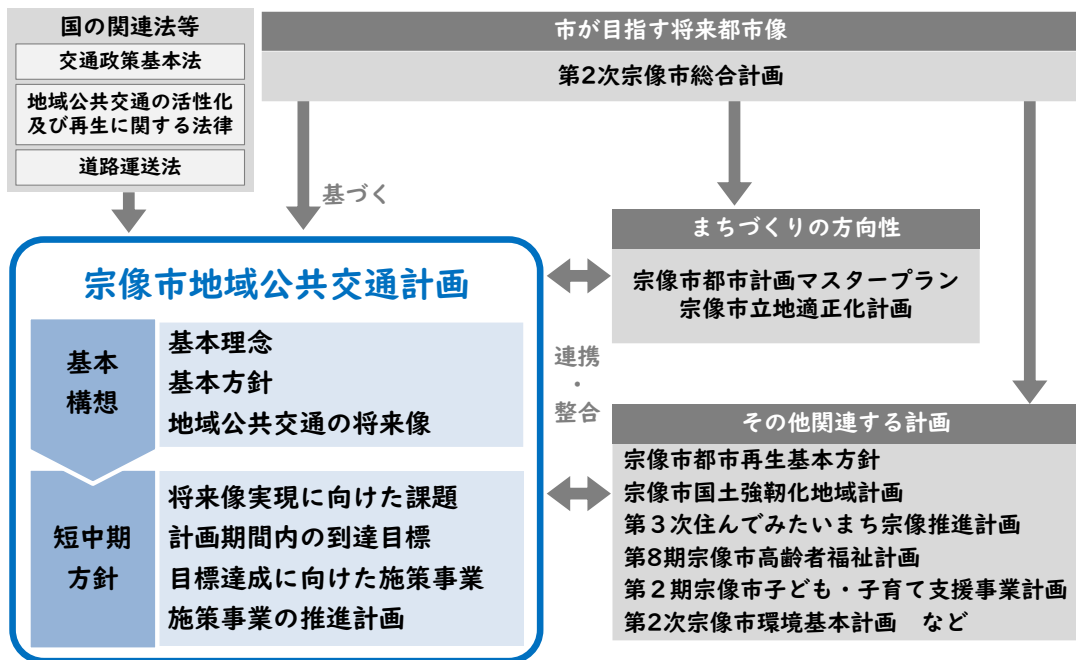


図1 計画の位置づけ

1-3 対象区域と計画期間

1-3-1 対象区域

宗像市全域を対象とします。

※一部、宗像市から対象区域外への通学・通院等の交通サービスを含みます。

1-3-2 計画期間

令和6年4月から令和16年3月までの10年間とします。

なお、毎年度、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

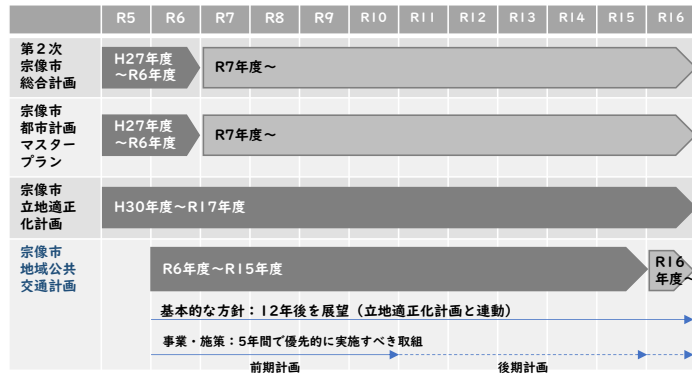


図2 計画の期間

1-4 対象とする公共交通

地域公共交通とは、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関です。民間事業者や市が国土交通省などの許可を受けて運行する旅客事業（鉄道、路線バス、ふれあいバス・コミュニティバス、AIオンデマンドバス、一般タクシー、航路等）の不特定の乗り合いが発生する交通手段を「公共交通」として定義し、本計画の主な対象として設定します。

なお、スクールバスやグリーンスローモビリティ、地域や企業等が運行するカーシェアリングなども、市民生活を支える重要な移動手段として機能することを踏まえて、公共交通がカバーしきれない細かなニーズへの対応など、公共交通と連携・補完の関係を構築することを念頭に、これらの移動サービスについて「補完的移動サービス」として定義し、本計画の対象とします。

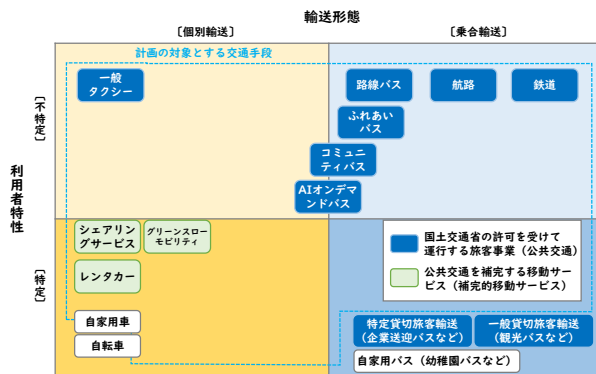


図3 計画の対象とする公共交通サービス

2 地域公共交通の基本的方針

2-1 上位・関連計画におけるまちづくりと地域公共交通の方向性

第2次宗像市総合計画や第2次宗像市都市計画マスタープラン、宗像市立地適正化計画、第2次宗像市地球温暖化対策実行計画、宗像市国土強靱化地域計画における、市の将来像や都市像、まちづくりの基本方針などを示しています。

第2次宗像市総合計画（H27～R6）

将来像	ときを紡ぎ 躍動するまち
基本方針	まちの成長 まちの成熟
公共交通・まちづくりに関連する施策	賑わいのあるまちづくり 観光による地域の活性化 資源を活かした島の活性化 調和のとれたまちづくり 調和のとれた土地利用と魅力ある景観の形成 都市再生の推進 住宅施策の推進 公共交通の利便性の向上

第2次宗像市都市計画マスタープラン（H27～R6）

基本理念	宗像版集約型都市構造の形成
将来都市像	コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市 1. 自然、歴史など環境と共生する都市 2. 誰もが住み続けられる人にやさしい都市 3. 暮らしや文化を豊かにする拠点のある都市 4. 観光交流ネットワークを育む都市 5. 多様な主体と連携を育む協働の都市

宗像市立地適正化計画（H30～R17）

立地の適正化に関する基本的な方針	1. 拠点設定による周辺への都市機能集積に向けた方針 2. 都市機能及び公共交通の利便性が高い地域への居住誘導に向けた方針 3. 拠点を連絡する公共交通の充実に向けた方針
------------------	---

第2次宗像市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）（R5～R12）

温室効果ガス排出量の削減目標	2013年度比で50%削減 (6,515t-CO ₂)
重点的な取組	1. 公共施設の省エネルギーの推進 2. 再生可能エネルギーの最大限の導入 3. 公用車の電動車への切替促進 4. 廃棄物の3R+Renewableの徹底による循環型社会の形成と職員の行動変容

宗像市国土強靱化地域計画（R3～R6）

基本目標	① 人命の保護が最大限図られること ② 本市の行政機能が致命的な被害を受けず維持されること ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化 ④ 迅速な復旧復興
推進方針	・災害時、交通機関の麻痺を最小限とするため、平常時から関係機関（運輸支局、西鉄バス、警察等）との連携を図る ・大規模災害時の鉄道不通に備え、代替交通手段について関係機関との連携を進める

2-2 国の地域公共交通に関する動向

地域公共交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症によるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれています。こうした状況を踏まえ、令和5年4月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等（地域交通法）」が改正されました（令和5年10月1日から全面施行）。

自動運転や MaaS などの「交通 DX」、車両の電動化や再生可能エネルギーの地産地消などの「交通 GX」、そして「3つの共創（官と民の共創・交通事業者間の共創・他分野を含めた共創）」を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン（再構築）」を進めるとしています。


○交通 DX とは

交通部門における、「デジタル技術を活用し、人々の生活をよりよいものへと変革する」といった概念です。

例えば、自動運転や AI オンデマンド交通を導入することで、人件費を設備投資に置き換えつつ費用を削減し得る可能性、また深刻さを増していく担い手不足を緩和し得る可能性があります。


交通 DX

自動運転
地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



資料：国土交通省 を基に一部加筆

○交通 GX とは

交通部門における、「化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動」のことです。

例えば、「公共交通の利用促進」によるエネルギー効率の向上と利用者数の増加だけでなく、「車両の電動化」による走行時の CO₂ 排出量減少と動力費等の削減など、様々な観点から一石二鳥以上の効果が考えられます。

交通 GX

交通のコスト削減・地域のCN化
車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



資料：国土交通省 を基に一部加筆

○3つの共創とは

「官と民」、「事業者間」、「他分野間」における「地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブ（革新的）な連携」のことです。

交通 DX や交通 GX は現在の地域公共交通を高度化し、利便性や生産性を高めるための取組である中、3つの共創は高度化されたサービスを自治体・交通事業者・地域が連携して活用していくことで、持続可能性を高める取組と言えます。



資料：国土交通省 を基に一部加筆

いずれも、それぞれの取組自体を目的化することなく、新技術と地域課題が適合しやすい環境を作るとともに、データに基づく交通政策の立案等を通じて地域が主体的に課題を解決し、交通の質を維持・向上することが求められます。

2-3 地域公共交通に関する有識者の提言

アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

国土交通省は令和3年11月、危機に直面する地域交通について、感染症を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、地域づくりへの寄与など、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直すべく、地域の人々の暮らしのニーズが反映された多様な関係者の「共創」の実践などに取り組む研究会を設置し、令和4年3月に中間整理を行いました。

また、国・自治体、移動従事者（既存の交通事業者だけでなく移動にかかわるすべての関係者）、そして今まで地域交通に大きな関心をもっていなかったような事業者を含む地域の関係者に向け、発信する必要がある事項についての方向性と具体策を示し、令和5年3月に提言としてまとめました。

中間整理（令和4年3月30日）

■研究会の目的

自宅からの最寄りのバス停や駅までの移動を発想の起点として、主に「葉の交通」について、多様な主体の「共創」を实践することにより、暮らしのニーズに基づく持続可能な交通を実現するモデルを研究するもの

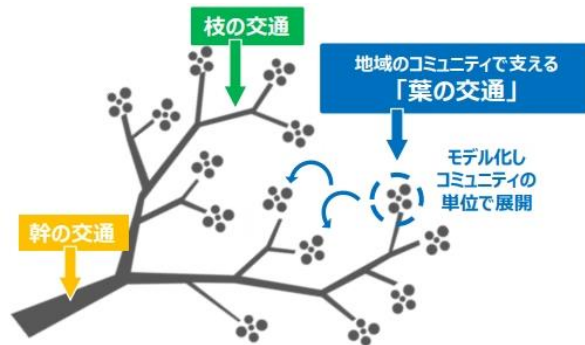


図4 研究会のキーコンセプト

■地域交通の役割の再考

- ① 交通事業者をはじめとする運送サービスの提供主体には、他の交通事業者や行政、他分野の事業者等との「共創」を進め、地域経営に参画するとともに、ファーストワンマイルを意識した需要創出を図りながら、地域の移動総量を増やしていくことが求められるのではないか
- ② 交通の利用者となる住民一人ひとりには、将来にわたって生き生きとした社会生活を確保するため、地域交通を地域全体で支えていく必要があるという認識のもと、実際に行動に移していくことが求められるのではないか

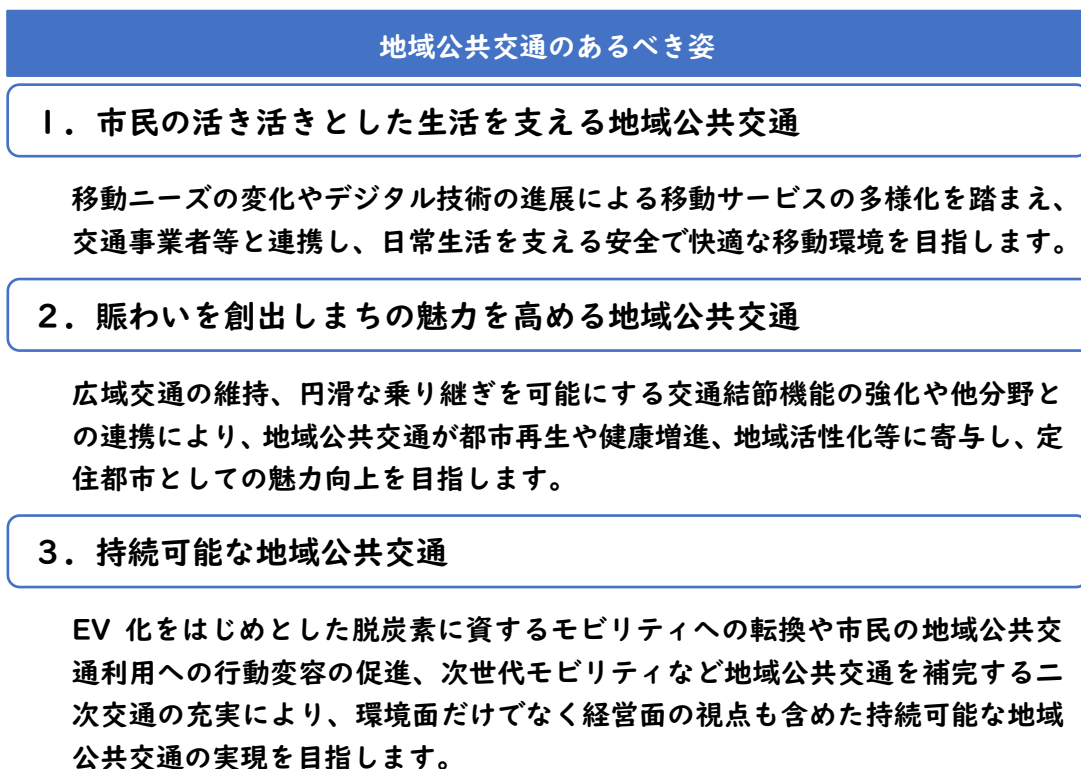
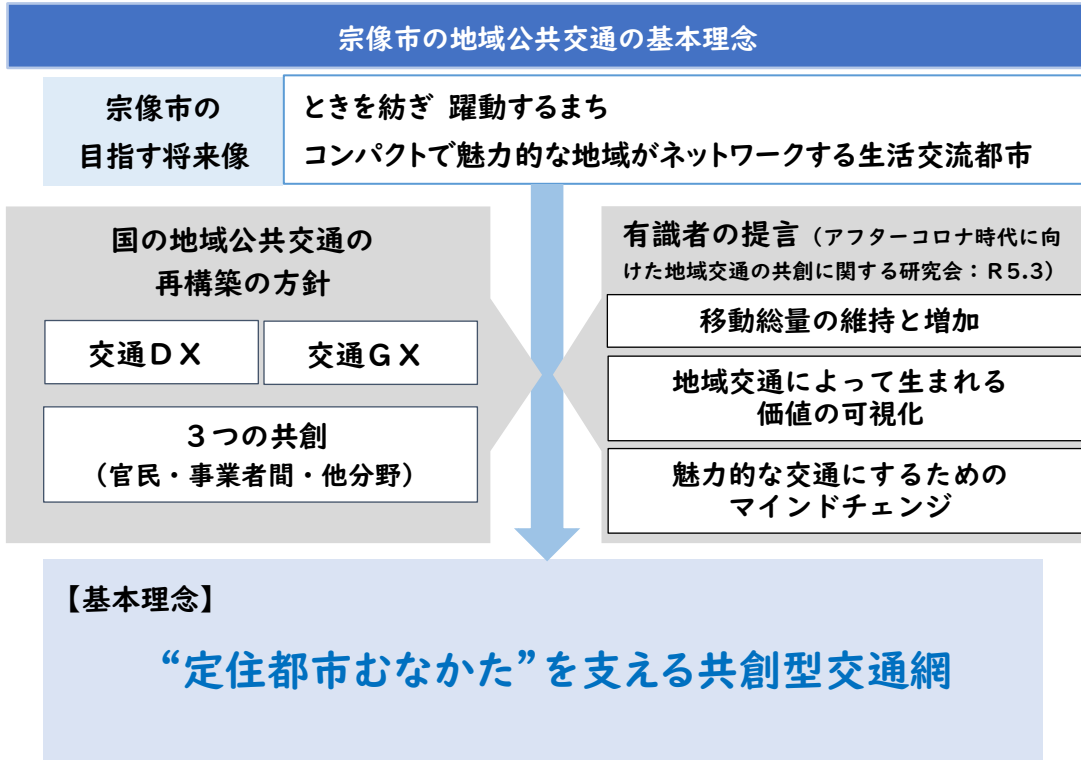
アフターコロナ時代の地域公共交通のミッション：**共創型交通への転換**

日本の地域交通の「共創」に向けての提言（令和5年3月31日）

方向性1	移動総量の維持と増加
<ul style="list-style-type: none"> ・従来からの需要の維持だけでなく、おでかけの足としての潜在需要の喚起が重要である ・一定程度の輸送量や決まった路線等を有する地域交通（「枝の交通」）はもとより、近距離・小規模需要に対応する地域交通（「葉の交通」）にも注目し、様々な関係者が参画し、地域の実状に応じてきめ細やかに地域の交通をリ・デザイン（再構築）することが求められる ・新たな移動を創出するため、移動すること自体を目的化するような取組も、移動総量の増加への寄与が考えられる ・枝・葉双方の観点から地域交通を持続可能なものにするため、まちづくり・地域づくり全体をとらえた地域公共交通計画の策定が必要である 	
方向性2	地域交通によって生まれる価値の可視化
<ul style="list-style-type: none"> ・交通には、移動できること自体の価値以外に、社会的な効果がある ・移動総量や運賃・補助金等の定量化できる価値以外の「交通による価値」の検討を進めることで、地域交通への注目と投資を呼び込み、共創が実現する ・地域交通を維持する主体は、地域によってあり方を議論すべき ・仕組みに応じ水準や指標を設定し、資金循環と投資環境を整える必要がある 	
方向性3	魅力的な交通にするためのマインドチェンジ
<ul style="list-style-type: none"> ・行政は垣根を超えた政策議論やコミュニケーション、共創人材育成、データ収集、DX,GXの仕組みづくりを行う必要がある ・移動従事者は積極的に共創するマインドに転換することで地域関係者のハブになるとともに、事業基盤強化と主体的な情報発信が求められる ・金融機関は、投融資だけでなく、ビジネスマッチング等の役割を通じて地域関係者の地域交通への事業参画や事業推進の後押しをすることで、共創の実現への寄与が期待される 	

2-4 地域公共交通の基本理念とあるべき姿

「ときを紡ぎ 躍動するまち」「コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市」の実現に向けて、国が示す地域公共交通の再構築の方針や有識者の提言を踏まえて、本市の地域公共交通の基本理念とあるべき姿を定めます。



2-5 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

市民及び来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に、広域交通や幹線交通、支線交通、その他交通が役割に基づく階層性を持ち、主要交通結節点や乗り継ぎ拠点で円滑に接続する、持続可能な地域公共交通ネットワークを目指します。

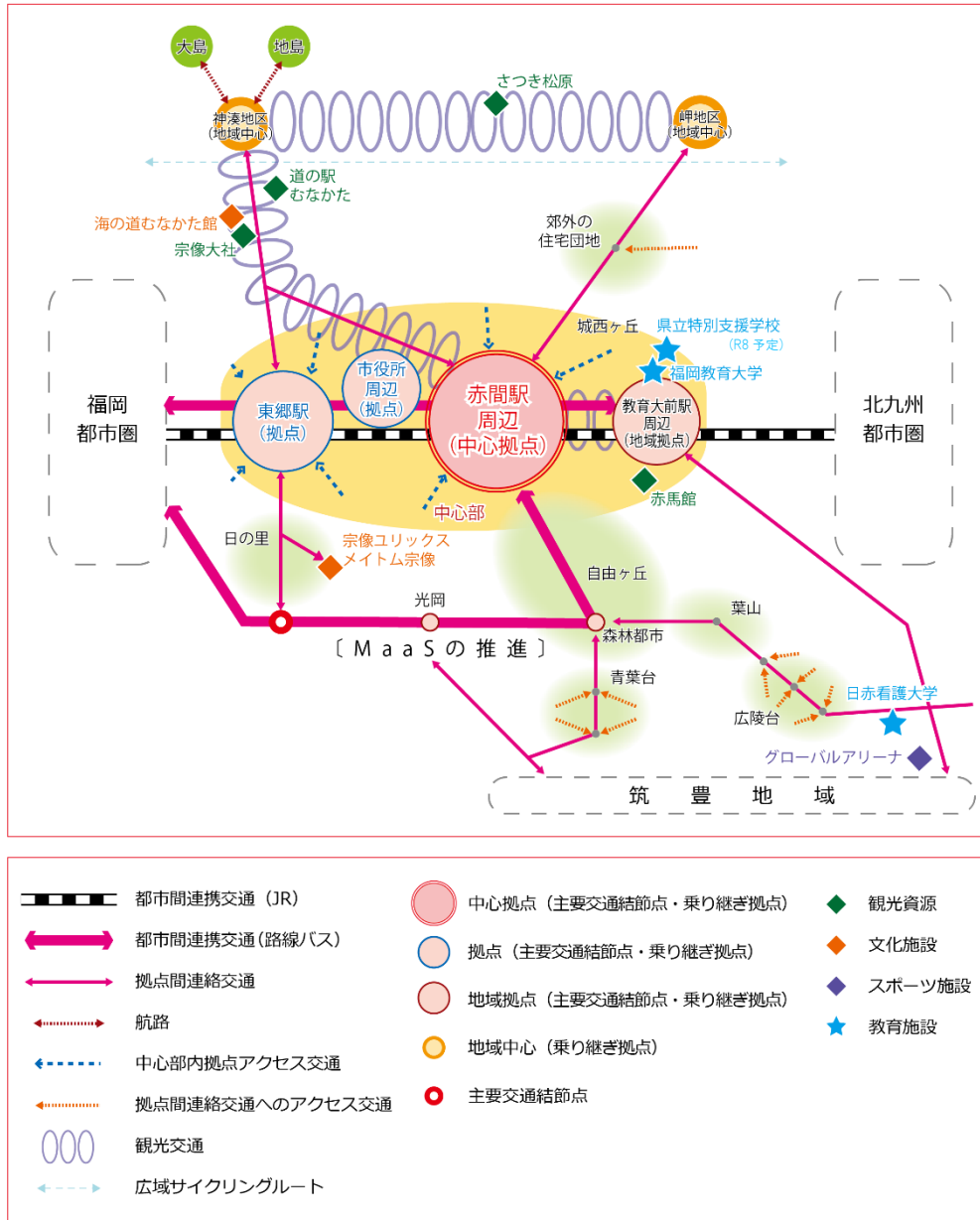


図5 宗像市の地域公共交通ネットワークの将来イメージ

地域公共交通機関の役割

地域公共交通機関について、運行の役割を再定義します。

表 1 地域公共交通機関の役割

区分	該当交通機関		役割
広域交通	鉄道	JR 鹿児島本線	市外及び県外への広域的な移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や、出張や旅行といった特別な移動、そして、観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担い、市外・県外との交流を活性化させる。
	路線バス	赤間急行線 福岡～赤間線	
幹線交通	路線バス	津屋崎～鐘崎線 森林都市線	中心拠点と地域拠点の移動を支える幹線として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での多様な移動を支え、利便性の高い移動環境を構築する。
	航路	大島航路 地島航路	
支線交通	コミュニティ交通	ふれあいバス	主要公共施設など、主要交通結節点や乗り継ぎ拠点を結ぶ。
		コミュニティバス	一定区域内に所在する、バス停と交通結節点を結ぶ。
		オンデマンドバス	一定区域内に設置した乗降地点（交通結節点を含む）間を、利用者の予約に応じて運行する。
	タクシー	広域交通、幹線交通、支線交通を補完し、自宅～最寄りの駅やバス停までの「ラストワンマイル」の移動など、多様な移動ニーズに答える。	
	シェアリングサービス		
グリーンスローモビリティ など			

※社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて適宜見直しを行う。

交通結節点の役割

広域交通、幹線交通、支線交通、その他交通が接続する交通結節点（中心拠点など）について、担う役割を再定義します。

表 2 交通結節点の役割

区分	役割	該当交通結節点
主要交通結節点	広域交通と、幹線交通や支線交通、その他交通が結節し、市外や県外への移動を支える。	赤間駅、東郷駅、教育大前駅、赤間営業所、森林都市、日の里入口
乗り継ぎ拠点	幹線交通と支線交通、支線交通と支線交通が結節し、市内の移動を支える。	サンリブ、神湊渡船場、光岡、パークアンドライド駐車場など

※社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて適宜見直しを行う。

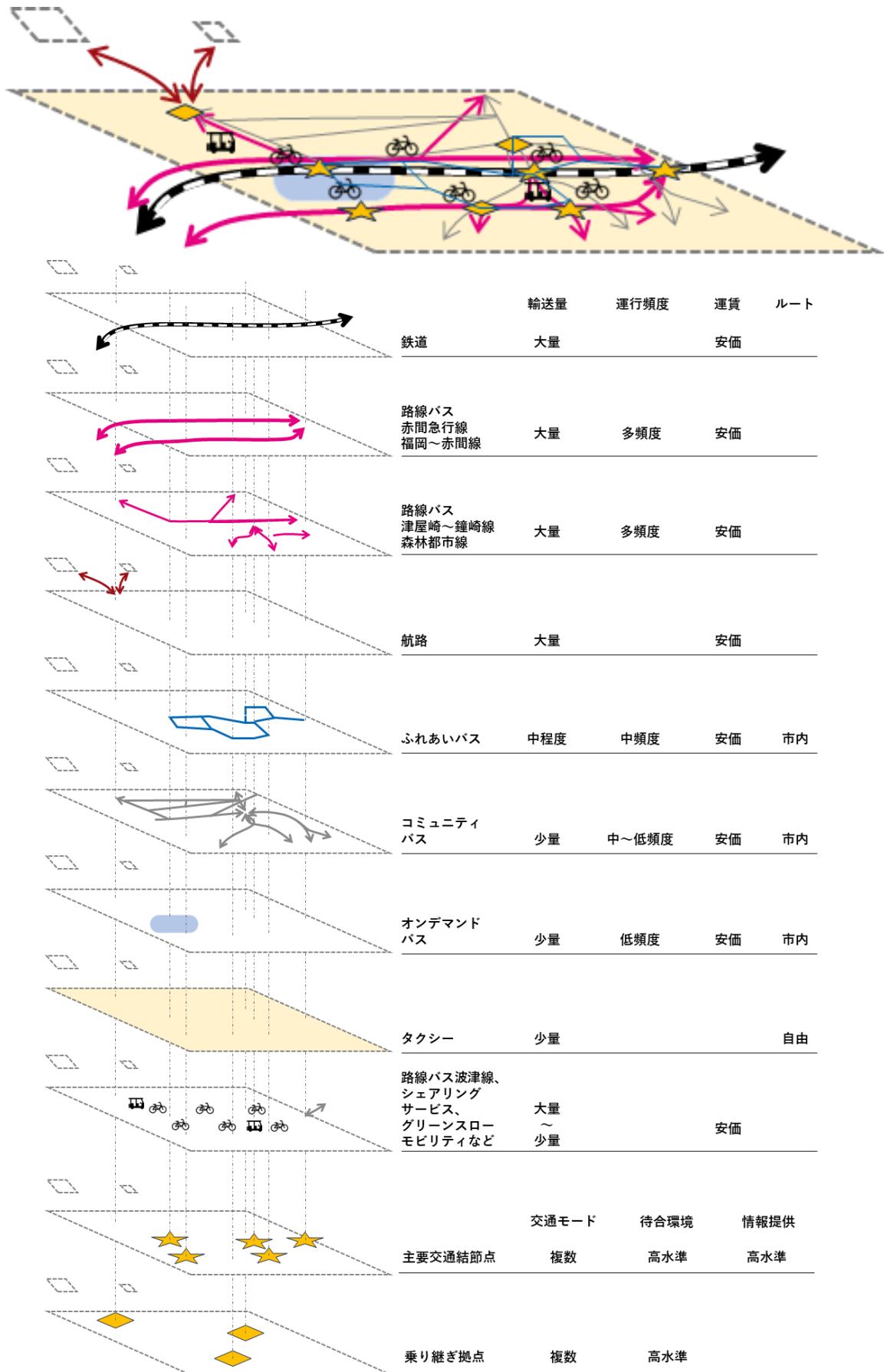


図6 交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造

2-6 各主体の役割

地域公共交通網の構築に向けて、各主体が果たすべきそれぞれの役割を以下に整理します。

表 3 各主体の役割

関係主体		役割	参照法令
宗像市	交通担当	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の実情に応じた地域公共交通のあり方について主体的な立場に立って、交通事業者や住民などの各関係者と協議や調整を行い、必要に応じて国や県とも連携しながら、施策・事業に取り組む。 	活性化再生法 第4条第3項 基本方針※第7章 第1節第3項
	関連部署	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市計画、まちづくり、観光、福祉、教育などの部署は、自らの施策・事業と交通需要の創出を合わせて捉え、地域公共交通の確保維持・活性化に向けて交通担当課と連携して取り組む。 	
交通事業者等		<ul style="list-style-type: none"> ● 自らが提供する旅客運送サービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努める。 	活性化再生法 第4条第4項 基本方針※第7章 第1節第4項
住民、公共交通利用者		<ul style="list-style-type: none"> ● 旅客運送サービスを積極的に利用し、地域公共交通の確保維持・活性化を支える。 ● 旅客運送サービスの利用者という立場だけでなく、主体的に、地域公共交通の確保維持・活性化に向けた検討にも参画する。 	交通政策基本法 第10条、11条 基本方針※第7章 第1節第5項
県		<ul style="list-style-type: none"> ● 主に広域交通について、広域的な観点から公共交通の確保維持・活性化に主体的・主導的に取り組む。 ● 国と連携しつつ、施策・事業の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等に取り組む。 	活性化再生法 第4条第2項 基本方針※第7章 第1節第2項
国		<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の関係者が一体となっていく地域公共交通の確保維持・活性化に向けて、財政的支援、人材育成及び情報提供、技術開発の推進、安全の確保に取り組む。 	活性化再生法 第4条第1項 基本方針※第7章 第1節第1項

※地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

前期計画

3 位置づけと役割

3-1 位置づけ

基本構想を実現するため、現状・課題等を踏まえ、基本理念及びあるべき姿に沿った目標及び施策体系を示すものです。

本計画の期間は令和6年度から令和10年度までの5年間とします。毎年度、事業効果を検証するとともに、予算編成などに反映し、本計画を着実に推進するとともに、計画4年目時点には中間評価を行い、計画5年目時点で後期計画策定に向けた検討を進めていきます。

3-2 役割

- ① 本市の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
- ② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④ 本市のまちづくり（都市計画、福祉等）の取組との連携・整合を確保する
- ⑤ 地域・企業等の多様な関係者との連携を促進する
- ⑥ 具体的な数値目標とPDCAサイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

4 地域特性

4-1 地勢

- 本市は、総面積 119.94 km²で、福岡市と北九州市の両政令指定都市の中間（両市の中心から概ね 30km の距離）に位置しています。また、西は福津市、東は岡垣町、遠賀町、鞍手町、南は宮若市に接しています。
- 北は玄界灘に面し、4つの離島（沖ノ島、大島、地島、勝島）を有しています。

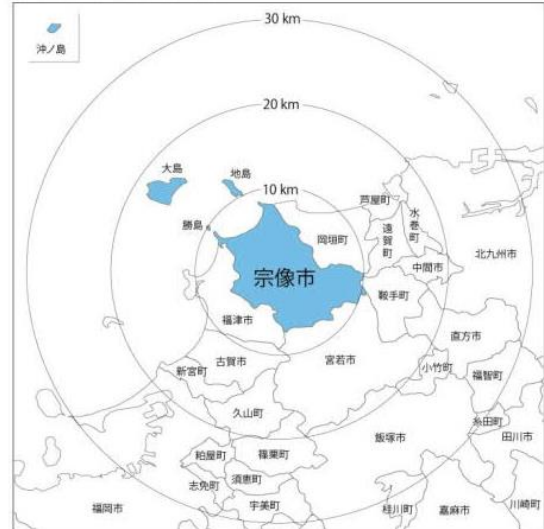


図7 宗像市の位置

- 本市は、離島を除いてほぼその全域によって、独立水系である釣川の流域を構成しています。その下流部を除いて、周囲を標高 200~400m 前後の低い山地に囲まれた盆地状の地形をなしています。山地は、北川の湯川山と孔大寺山の標高が高くなっています。地形要素は、海岸部の玄海砂丘、釣川とその支流沿岸の低地と低地周辺の河成段丘（台地）、低く平らな丘陵地、周辺の基盤山地の4つに大別できます。離島は主に山地からなり、平地に乏しくなっています。

- 本市は、昭和 40 年代に JR 赤間駅や東郷駅の背後にある丘陵地を開発し、大規模な住宅団地の造成とともに成長してきたため、住宅団地の多くは高低差があり、坂が多くなっています。

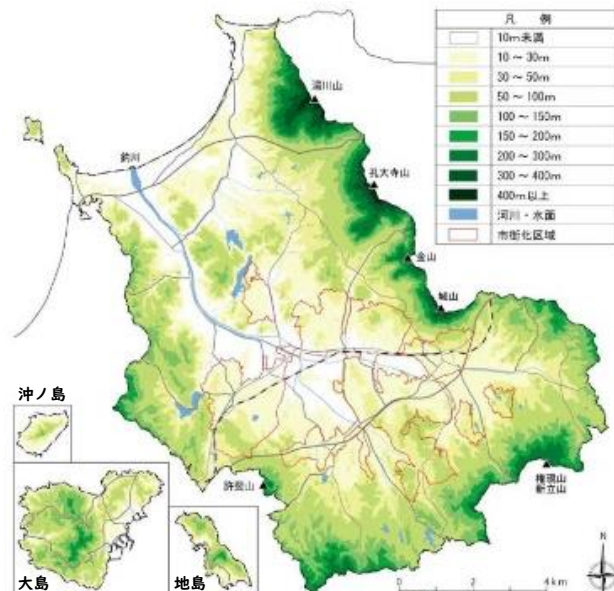


図8 地勢

4-2 人口

4-2-1 人口の推移

○本市の人口は、国道3号の開通やJR鹿兒島本線の電化などに伴う、昭和40～50年代にかけての大規模な住宅団地開発を端に発し増加を続けてきました。また、定住化推進施策や、子育て環境や教育環境の充実などの施策を重点的に展開してきた結果、日本全体が人口減少時代を迎える中においても、本市の人口はわずかながらも増加の状況を保ちながら推移してきました。

○一方で、生産年齢人口比率は減少しており、将来を見据えた施策の効果が十分に発揮されたとしても、人口構造の傾向が変化するには長時間を要することから、今後の総人口は減少に転じると推定されています。

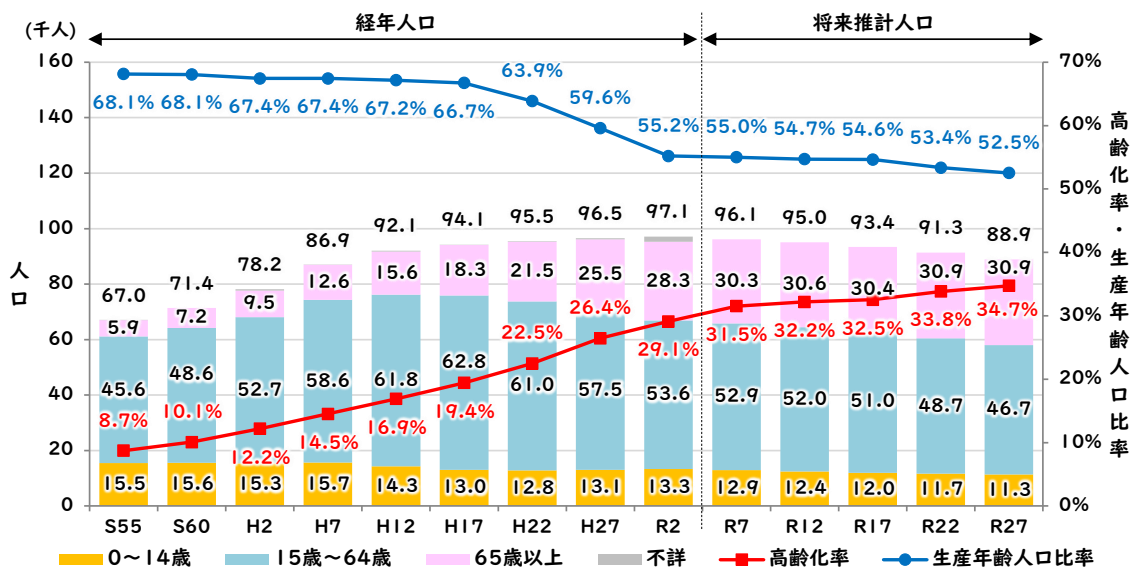


図9 年齢階層別人口の推移

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

○地区ごとにみると、赤間地区、河東地区、南郷地区、東郷地区は微増ながらも増加傾向にあります。一方で、玄海地区、池野地区、岬地区、大島地区は減少傾向となっています。また、高齢化率は吉武地区、東郷地区を除き、概ね上昇しており、大島地区、玄海地区、吉武地区、岬地区は40%を越え、特に高くなっています。

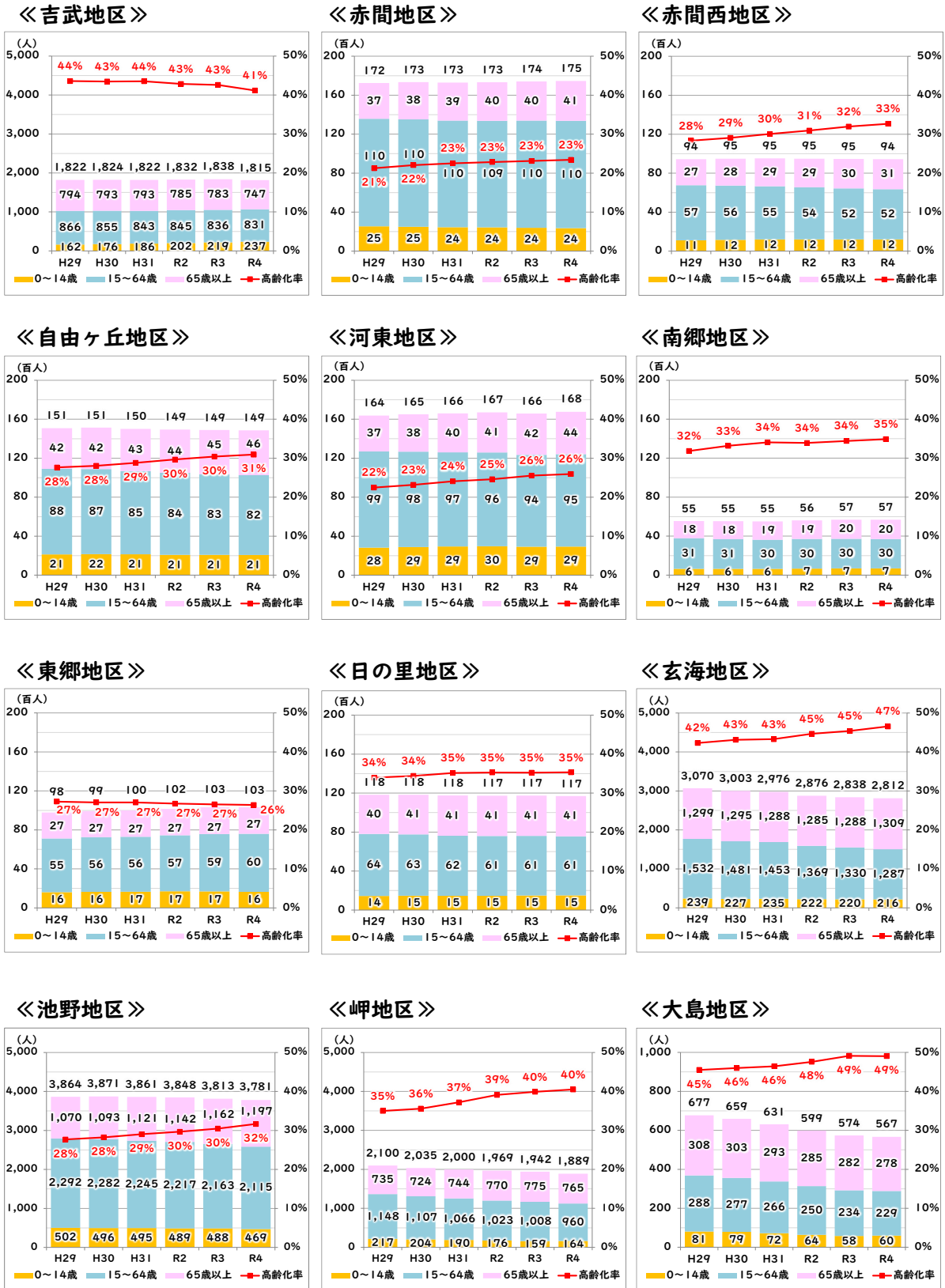


図 10 地区別人口の推移

※第1軸は人口を、第2軸は高齢化率を示す。

資料：宗像市住民基本台帳

4-2-2 人口分布

○国道3号や旧国道3号（県道69号、県道97号）沿線と、その後背地を中心に人口が集中しています。

《R2年》

《R12年推計》

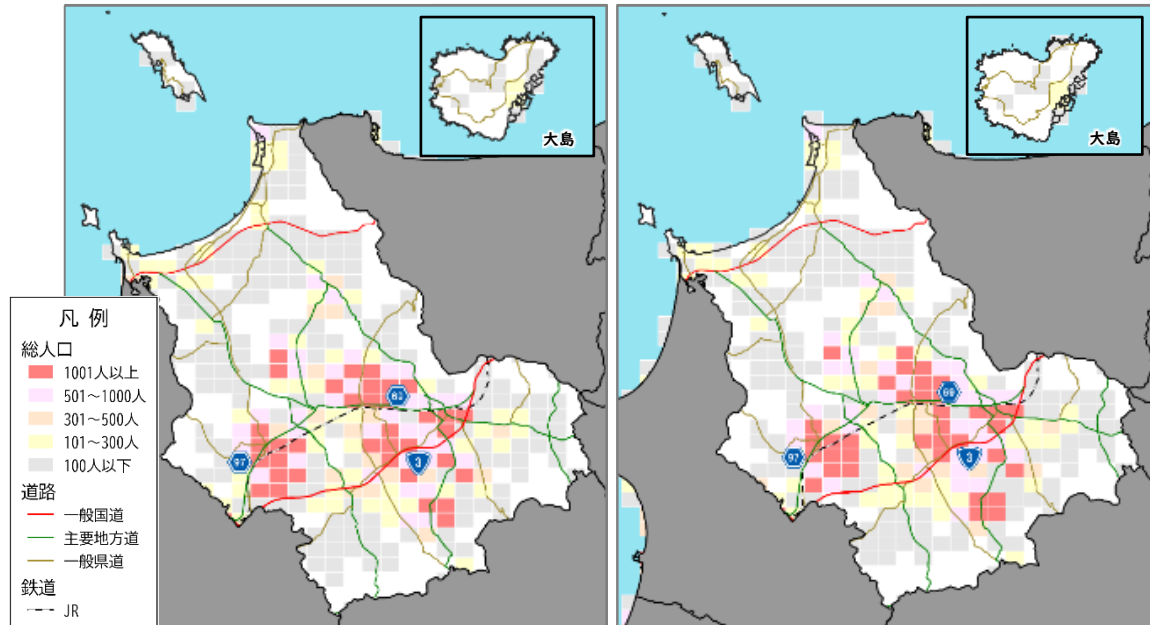


図11 人口分布（総人口）

資料：令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500mメッシュ別将来推計人口（H30国政局推計）

○高齢者の人口分布は、日の里や自由ヶ丘、三郎丸などの住宅団地で高くなっています。

《R2年》

《R12年推計》

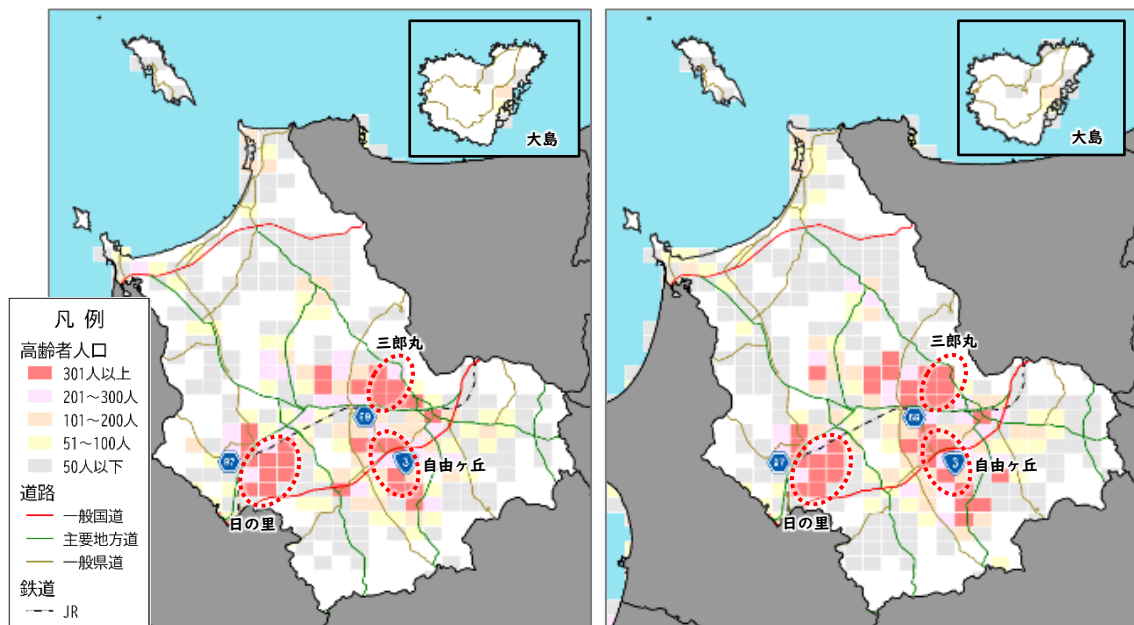


図12 人口分布（高齢者人口）

資料：令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500mメッシュ別将来推計人口（H30国政局推計）

4-3 土地利用

○JR 鹿児島本線と国道 3 号を中心に、宅地（住宅地）が広がっています。また、JR 赤間駅周辺や東郷駅周辺、宗像市役所周辺、国道 3 号沿線に宅地（商工業用地）が集積しています。

○一方、市域の外縁部や北部では、森林や農用地といった自然的土地利用がなされています。

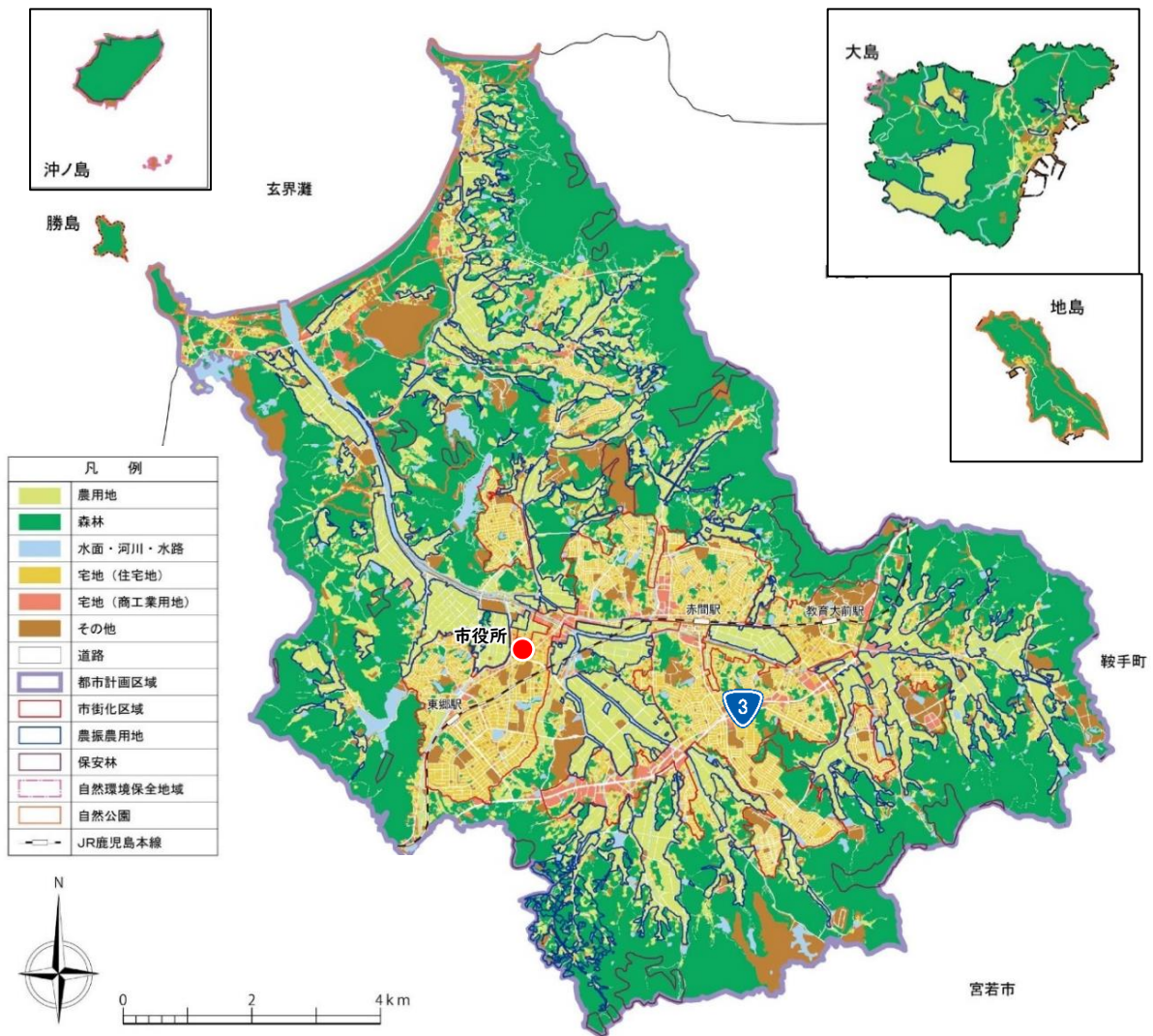


図 13 土地利用状況

資料：第 2 次宗像市国土利用計画

4-4 主要施設

4-4-1 商業施設

○大型商業施設は、赤間駅前のくりえいとや、国道3号沿線の光岡に集中しています。また、東郷橋付近にも数店舗立地しています。他に、JR東郷駅周辺や森林都市にも大型スーパーが立地しています。

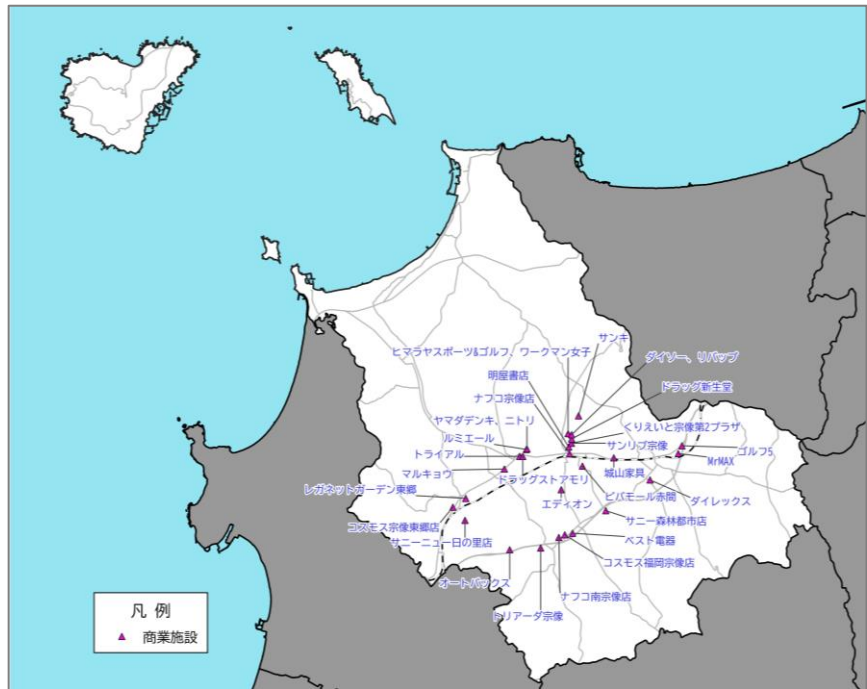


図14 大型商業施設の分布（店舗面積1,000㎡以上）

資料：全国大型小売店総覧2023（東洋経済統計）

4-4-2 医療施設

○国道3号沿線や旧国道3号沿線、JR赤間駅から森林都市に向けての道路沿線に多く立地しています。

○特に市民が良く利用する病院として、東郷地区の宗像医師会病院、や南郷地区の宗像病院、蜂須賀病院、赤間地区の赤間病院などがあります。

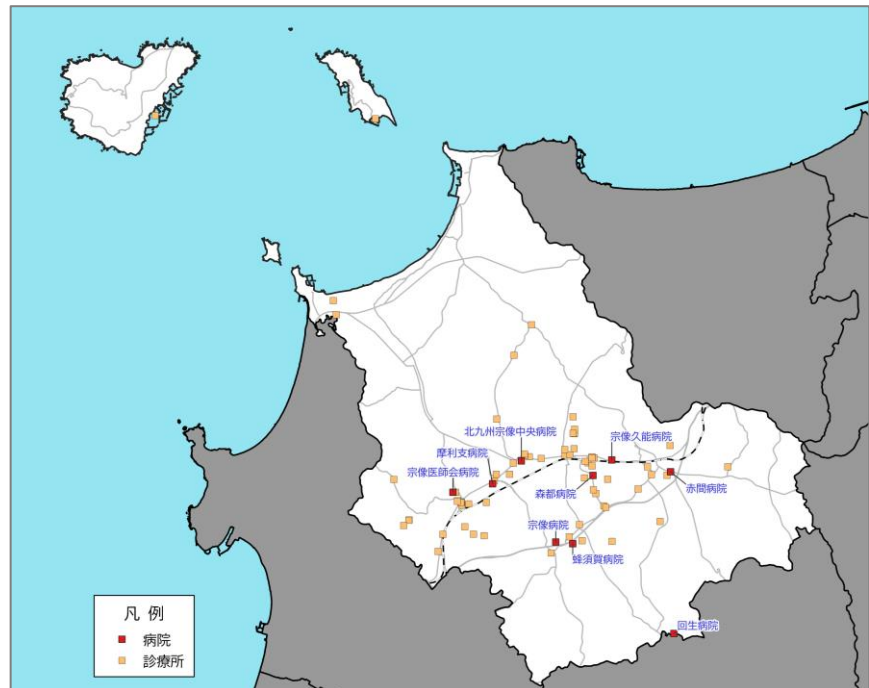


図15 医療施設の分布

資料：国土数値情報

4-4-3 公的施設

○公的施設は、運動施設や市民ホールが備わっている宗像ユリックスが東郷地区に立地しています。

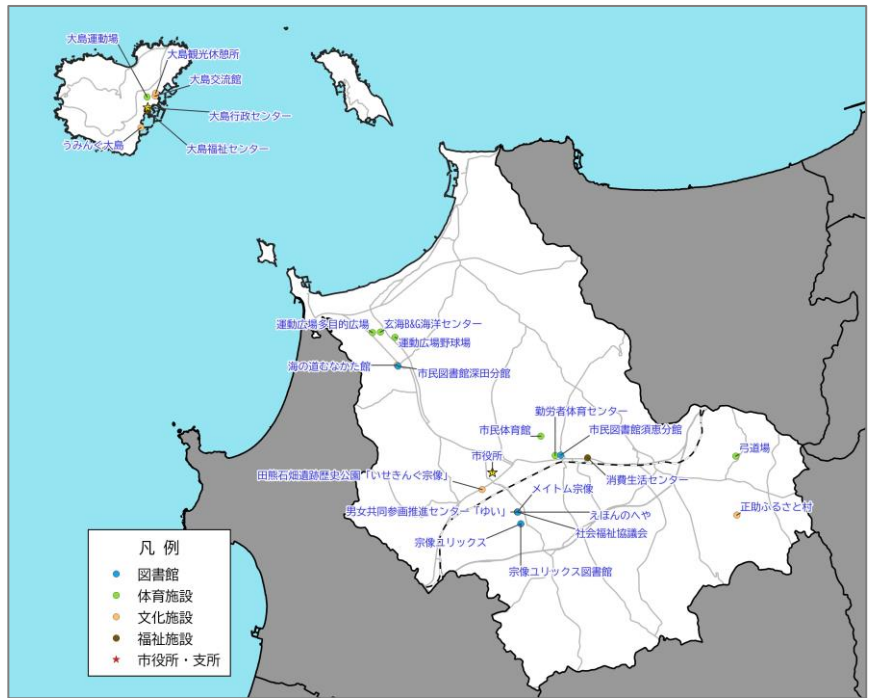


図 16 公的施設の分布

資料：宗像市 HP

4-4-4 教育施設

○福岡教育大学や日本赤十字九州国際看護大学が立地しています。

○高校は、宗像高校と東海大学付属福岡高校が立地しています。

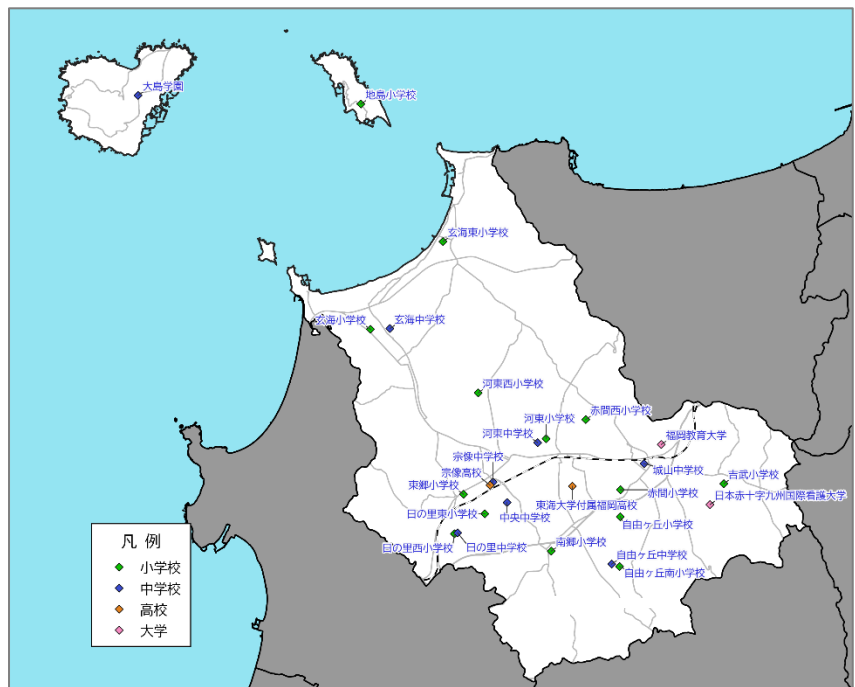


図 17 教育施設の分布

資料：宗像市 HP

4-4-5 集会施設

○12のコミュニティ地区があり、各コミュニティにはコミュニティセンターが整備されています。

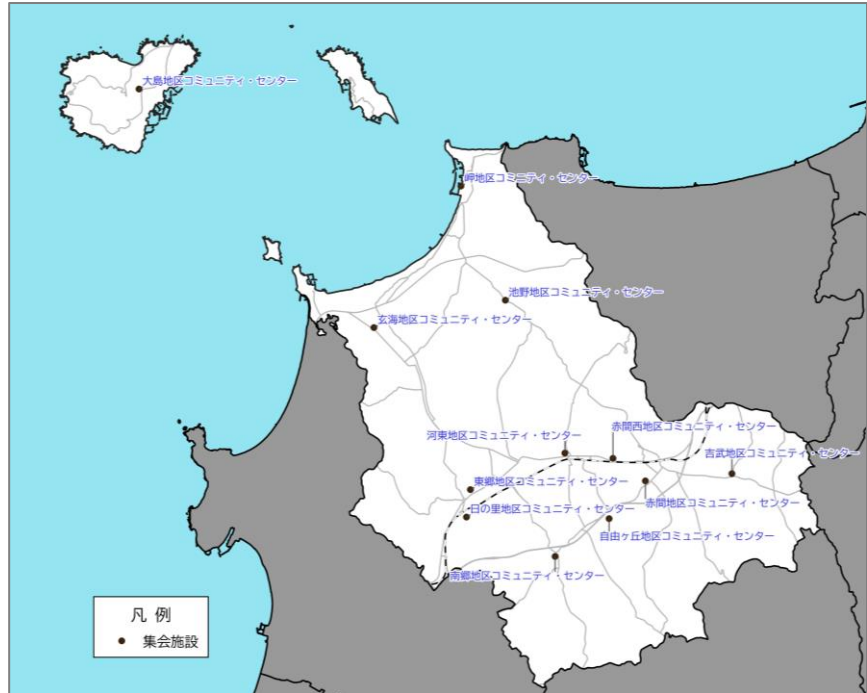


図 18 集会施設の分布

資料：宗像市 HP

4-4-6 観光資源

○宗像大社や道の駅むなかたなど、遠方からも来訪がある観光資源があります。

○平成29年にユネスコ世界文化遺産に登録された『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群などの歴史文化資源も多く有しています。

○北側の海岸線沿いを中心に日本の白砂青松100選に選ばれたさつき松原をはじめ、海水浴場やサイクリングロードなど、自然を満喫できるスポットなどの観光資源が豊富にあります。

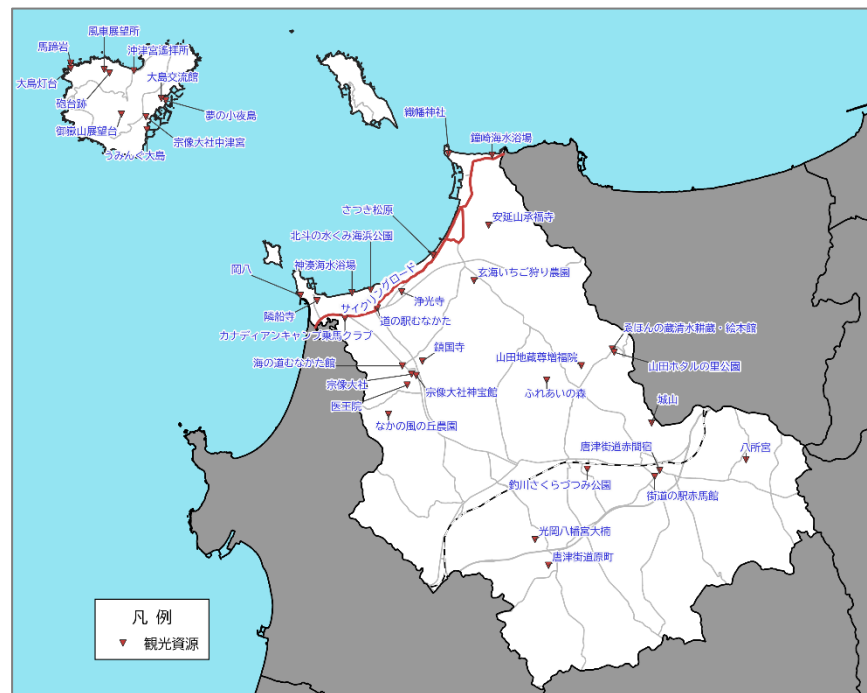


図 19 観光資源の分布

資料：むなかた観光ガイド

5 地域公共交通の現状・課題

5-1 地域公共交通の現状

5-1-1 地域公共交通ネットワーク

福岡市や北九州市といった東西方向への移動を鉄道（JR 鹿児島本線）と路線バス（赤間急行線など）が担っており、市の南北方向には路線バス（津屋崎～鐘崎線など）や、それを補うふれあいバス、コミュニティバス、オンデマンドバスが、また大島・地島には市営渡船が運行（航）されています。

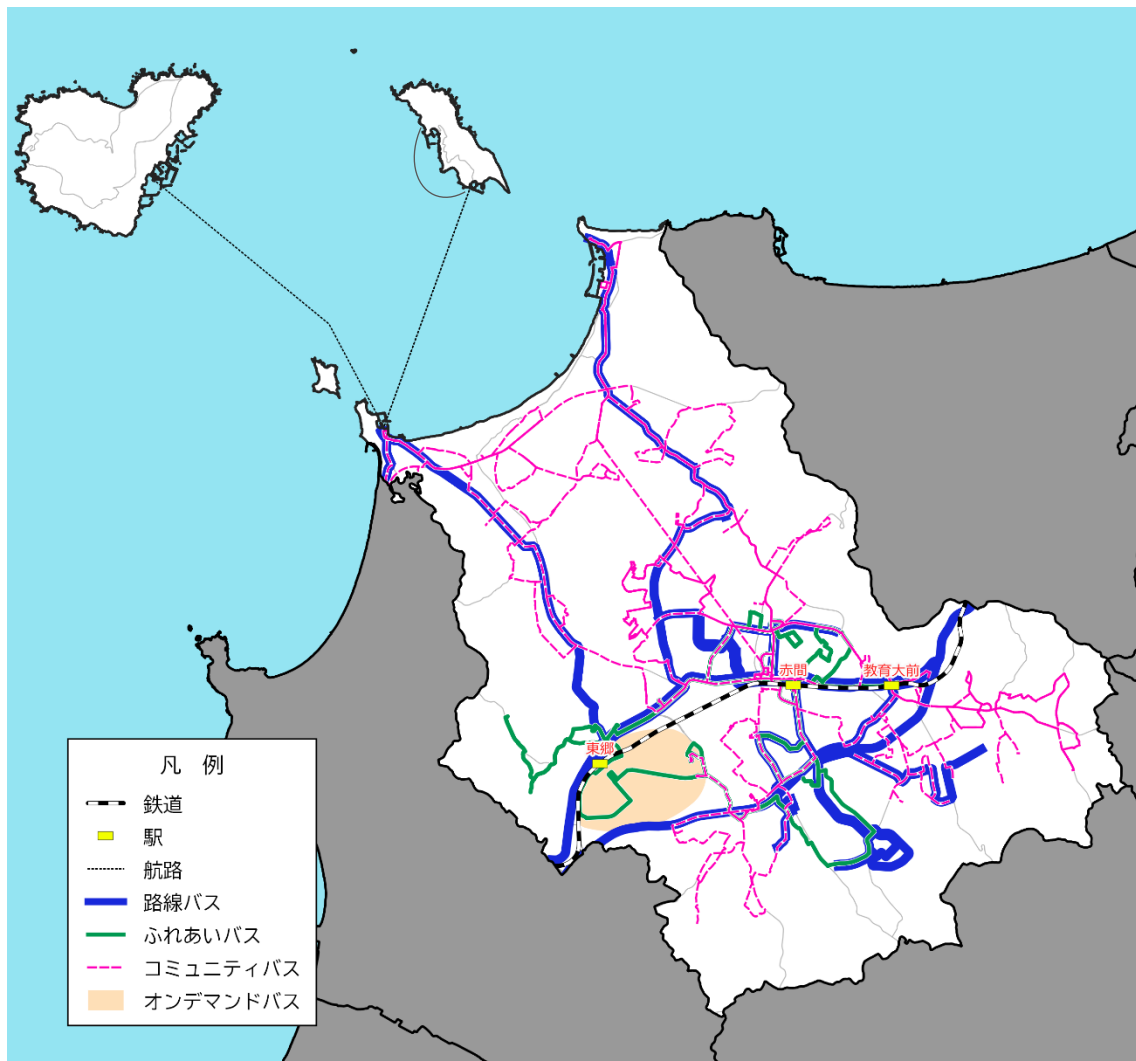


図 20 地域公共交通ネットワーク

5-1-2 公共交通空白地域

公共交通が利用可能な圏域として、以下のとおり公共交通圏域を設定し、公共交通圏域から外れる地域を公共交通空白地域として定義します。また平面的に公共交通圏域内に含まれている地域であっても、急な傾斜があり、バス停までのアクセスが困難な地域を公共交通不便地域として定義します。

公共交通圏域	市民が居住し、かつ鉄道駅から半径1kmの圏域内、または路線バス・ふれあいバス・コミュニティバスのバス停から半径300mの圏域内
公共交通空白地域	市民が居住し、公共交通圏域から外れる地域
公共交通不便地域	公共交通圏域内にあって、最寄りの駅やバス停との高低差が5mより大きい地域

※前計画においては、バス停の圏域の基準を半径500mとしていました。バス停の誘致距離は一般的に半径500mから300mとされていますが、本計画では90%の方が抵抗感なく歩くことができる300mを、バス停からの距離として設定します。

(出典：国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」、土木学会「バスサービスハンドブック」)

○人口の約89%が公共交通圏域に集積していますが、玄海地区や岬地区、池野地区、吉武地区、東郷地区などでは、公共交通空白地域が見られます。旧基準で見ると、公共交通圏域による人口カバー率は地域公共交通網形成計画策定時の96.5%から98.3%に改善しています。

○バス停の圏域を半径300mとした場合、公共交通空白地域は11.5%存在します。

表4 公共交通圏域・公共交通空白地域の人口カバー率

バス停圏域の基準		地域公共交通網形成計画	地域公共交通計画	
		半径500m	半径500m	半径300m
メッシュ人口	人口(人)	99,394	100,518	100,518
	構成比(カバー率)	100.0%	100.0%	100.0%
公共交通圏域	人口(人)	95,922	98,837	88,911
	構成比(カバー率)	96.5%	98.3%	88.5%
公共交通空白地域	人口(人)	3,472	1,681	11,607
	構成比(カバー率)	3.5%	1.7%	11.5%

※メッシュ人口は、総人口が1人以上の500mメッシュにおける人口の合計。

※500mメッシュに隣接市町が含まれていても、当該メッシュの人口全てを市人口として計上。

資料：H22 国勢調査、R2 国勢調査

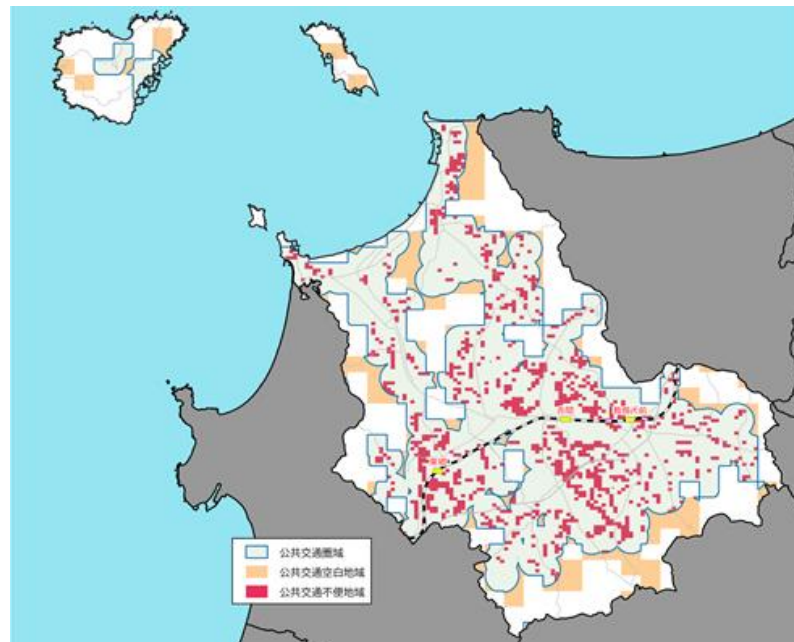


図21 公共交通空白地域(バス停の圏域:半径500m)・公共交通不便地域の状況

5-1-3 公共交通不便地域

○高低差のある住宅団地が多く存在しており、その地形条件ゆえに、公共交通不便地域が見られます。居住面積に対する公共交通不便地域の面積の比率は、地域公共交通網形成計画策定時からほぼ変わっていません。

表 5 公共交通不便地域の面積

バス停圏域の基準	地域公共交通網 形成計画	地域公共交通計画	
	半径500m	半径500m	半径300m
面積 (km ²)	11.6	11.8	9.4
居住面積に対する比率	14.1%	14.1%	11.2%

資料：H22 国勢調査、R2 国勢調査

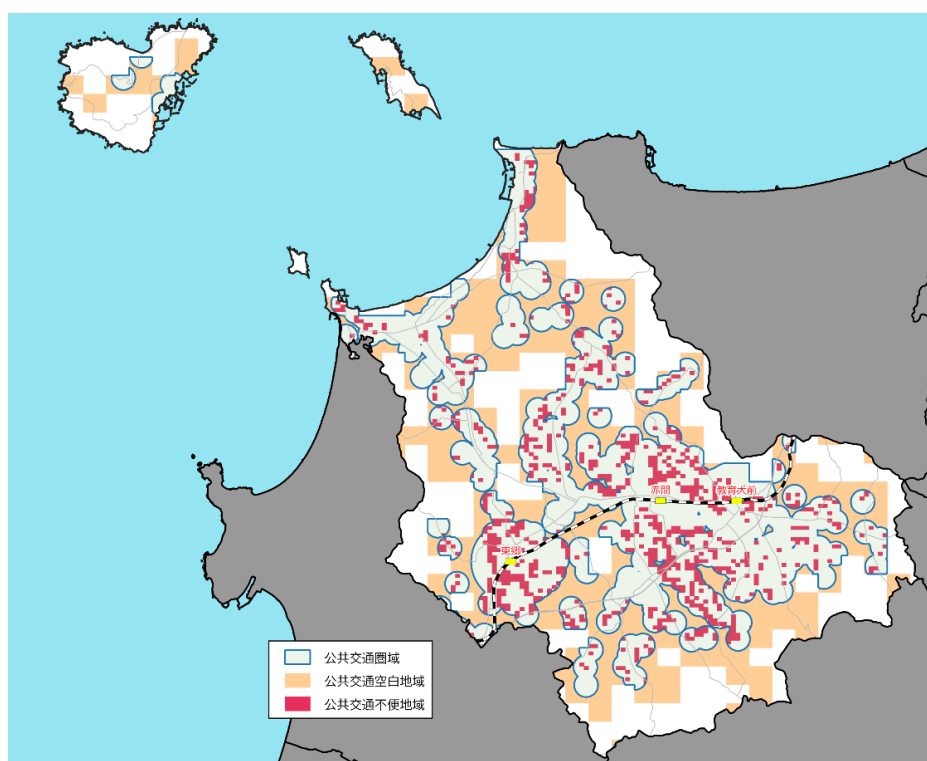


図 22 公共交通空白地域（バス停の圏域：半径 300m）・公共交通不便地域の状況

5-2 広域交通の現状

5-2-1 JR 鹿児島本線

■利用者数、運行本数

○新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度のJR3駅の利用者数は減少しました。その後増加に転じていますが、コロナ前の水準まで回復していません。

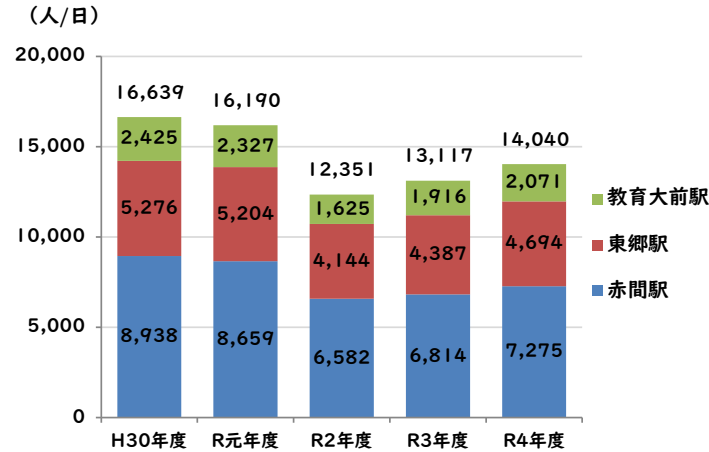


図 23 JR 各駅の1日あたりの乗車人員数

資料：九州旅客鉄道株式会社

○運行本数は、新型コロナウイルス感染症拡大前に比べて25%減便しています。特に、快速は69%の便が区間快速に変更もしくは減便、普通列車は36%減便しています。日中を中心に特急が増便しましたが、早朝・深夜時間帯の普通列車が減少しています。

表 6 赤間駅における運行本数（平日）

【博多方面・平日】

	早朝 (5~8時台)			日中 (9~16時台)			夕 (17~19時台)			夜 (20~21時台)			深夜 (22~24時台)			計		
	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5
特急	7	7	7	6	5	8	3	3	4	2	3	3	4	3	3	22	21	25
快速	6	5	5	17	1	1	6	3	3	3	2	2	3	0	0	35	11	11
区間快速※	0	1	1	7	14	14	3	5	5	2	1	1	0	1	1	12	22	22
普通	16	13	13	17	10	10	8	1	1	5	5	5	7	5	5	53	34	34
計	29	26	26	47	30	33	20	12	13	12	11	11	14	9	9	122	88	92

※平成28年は準快速

【小倉方面・平日】

	早朝 (5~8時台)			日中 (9~16時台)			夕 (17~19時台)			夜 (20~21時台)			深夜 (22~24時台)			計		
	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5	H28	R4	R5
特急	3	3	4	4	4	8	5	5	7	6	6	6	7	4	4	25	22	29
快速	3	2	2	18	2	2	6	3	3	4	2	2	3	2	2	34	11	11
普通	17	15	15	24	25	25	11	9	9	6	6	6	7	5	5	65	60	60
計	23	20	21	46	31	35	22	17	19	16	14	14	17	11	11	124	93	100

資料：九州旅客鉄道株式会社

■乗降実態（改札口通過者数調査）

駅構内において、始発から終電までの改札口の通過者を、方向別（乗車・降車）・1時間単位で計測しました。

①東郷駅（令和4年12月6日調査実施）

- 改札口通過者数は、計8,048人（入場3,993人、出場4,055人）
- 入場は7時台が最も多く1,162人であり、全入場者の約29%。6～8時台で全入場者の約56%。
- 出場のピークは19時台の545人。17～19時台で全出場者の約37%。

②赤間駅（令和4年11月30日調査実施。ただし運転見合わせが発生したため、該当時間帯は令和4年12月6日に補完調査を実施）

- データ補完後の改札通過者数は、計12,282人。（入場6,045人、出場6,237人）
- 入場は7時台が最も多く2,004人であり、全入場者の約33%。6～8時台で全入場者の約61%。
- 出場のピークは18時台の1,019人。17～19時台で全出場者の約43%。

③教育大前駅（令和4年12月1日調査実施。ただし運転見合わせが発生したため、該当時間帯は令和4年12月6日に補完調査を実施）

- データ補完後の改札通過者数は、計3,101人。（入場1,549人、出場1,552人）
- 入場は7時台が最も多く283人であり、全入場者の約18%。次いで6時台の154人、12時台の135人、14時台の132人。福岡教育大学の最寄り駅となっているため、日中の入場者数も多く見られます。
- 出場のピークは18時台の148人。次いで8時台の144人、22時台の139人であり、出場者の多い時間帯も分散しています。

■特急列車利用者数

特急列車に乗車・降車する人数を1便単位で計測しました。調査及び補完調査は、改札口通過者数調査と同日に実施しました。

①東郷駅

- 停車本数は、上り6本、下り2本。
- 上り方面の乗降客数は降車59人、下り方面は乗車46人、降車1人、計106人（改札口通過者の約1%）。
- 上り方面は、18時台及び21時台に約20人の乗車、下り方面は、6時台及び8時台に約20人の乗車。

②赤間駅

- 停車本数は、上り22本、下り21本。
- 上り方面の乗降客数は乗車170人、降車431人、下り方面は乗車343人、降車240人、計1,184人（改札口通過者の約9.6%）。
- 上り方面は19時台の降車が最も多く113人、次いで18時台の降車が94人。
- 下り方面は7時台の乗車が最も多く131人、次いで8時台の乗車が82人。

■ 駐車場調査（駅周辺の月極駐車場）

自宅から最寄り駅まで自家用車を利用する通勤・通学者が、月極駐車場を利用していると想定して調査を実施しました。月極駐車場の駐車台数を、通勤・通学後（午前10～11時の間）、帰宅後（23時以降）の2回計測しました。駅から300m圏内（徒歩5分以内）に位置し、一定規模の駐車が可能（東郷駅付近：30台以上、赤間駅付近：50台以上）な月極駐車場を調査対象としました。（東郷駅付近：5ヶ所、赤間駅付近：5ヶ所）

① 東郷駅

○約100台が通勤・通学時のP&Rに利用されていると推察されます。

② 赤間駅

○約100台が通勤・通学時のP&Rに利用されていると推察されます。

■ 駐車場調査（市営駐車場、JR管理駐車場）

駐車場に入庫する車両数を、JRの始発15分前から終電15分後まで、1時間単位で計測しました。（東郷駅付近：2ヶ所、赤間駅付近：6ヶ所）

① 東郷駅

○約300台の入出庫があり、17時～25時の利用が多く見られます。

② 赤間駅

○約1,700台の入出庫があります。

○5～9時は入庫、17～25時は出庫が多いことから、通勤・通学でも利用されていることが推察されます。

■ 鉄道駅アクセス状況調査

鉄道駅周辺に設けた調査地点を通過する人数を、JRの始発15分前から終電15分後まで利用交通手段別、1時間単位で計測しました。

① 東郷駅

○5～9時の駅への入場、17～25時の駅からの出場で「送迎（自家用車）」の利用割合が最も高く、次いで「自転車」利用割合が高くなっています。

○9～17時は他の時間帯に比べ、「西鉄バス」及び「タクシー」の利用割合が高く、特に駅から出場する際の「タクシー」の利用割合が8.4%まで高まっています。

○17～25時の駅への入場は、「送迎（企業等送迎車）」の割合が6.8%と高くなっています。

② 赤間駅

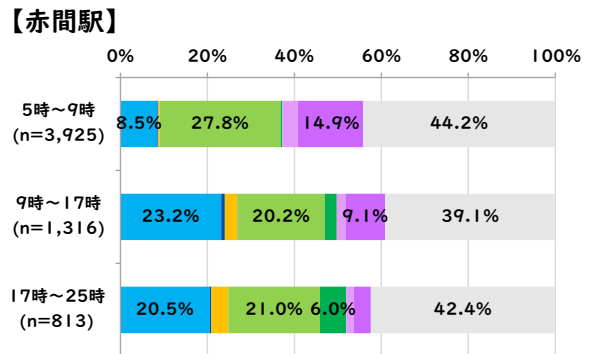
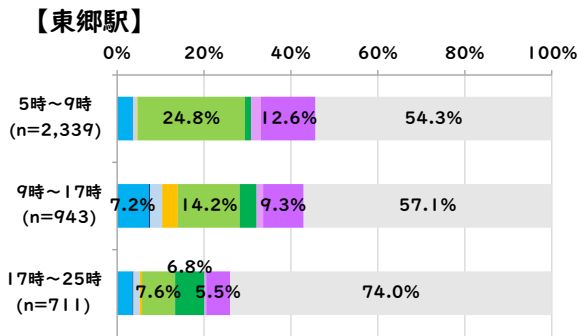
○駅への入場時については、5～9時は「送迎（自家用車）」の割合が最も高く約28%を占め、次いで「自転車」となっています。9～17時及び17～25時は、「送迎（自家用車）」と「西鉄バス」がそれぞれ約20%を占めています。

○駅からの出場時については、5～9時は「西鉄バス」の割合が最も高く約25%を占

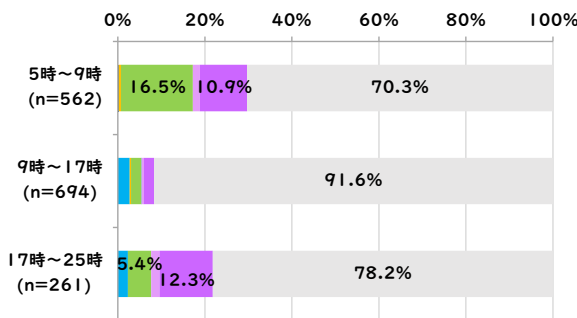
め、次いで「送迎（企業等送迎車）」となっています。9～17時及び17～25時は、「自転車」「西鉄バス」「送迎（自家用車）」がそれぞれ約10%を占めています。また、9～17時については、「タクシー」の利用割合が5.3%と高まっています。

③教育大前駅

- 駅への入場時については、5～9時は「送迎（自家用車）」の割合が最も高く17%を占めています。
- 5～9時の駅からの出場時、17～25時の駅への入場時は「自転車」利用が最も高く、約10%を占めています。
- 9～17時の駅からの出場時は、「西鉄バス」の利用割合が高く、約10%を占めています。



【教育大前駅】



- 西鉄バス
- オンデマンドバス
- コミュニティバス
- タクシー
- 送迎（自家用車）
- 送迎（企業等送迎車）
- 二輪車・原付
- 自転車
- その他（徒歩、自動車など）

アクセス交通手段

資料：令和4年鉄道駅アクセス状況調査

5-2-2 路線バス

■乗降実態（ICカードデータ調査）

ICカードの利用実績データを基に、各系統の利用特性を整理しました。集計期間は令和3年10月～12月の3か月間です。

①赤間急行線（往路：宗像市→天神方面）

- 1日あたりの平均利用者は、1,351人/日。乗車時に利用されるバス停は、宗像市が約36%、福津市が約11%、古賀市が約23%、新宮町が約12%、福岡市が約18%。降車時に利用されるバス停は、宗像市が約11%、福津市が約7%、古賀市が約7%、新宮町が約4%。福岡市が約71%。
- 489人/日の利用者が、市内のバス停から乗車（日の里団地入口～南郷朝野団地入口間のバス停が133人/日、森林都市バス停が148人/日、富地原～赤間営業所間のバス停が79人/日、自由ヶ丘三丁目～日赤看護大学間のバス停が61人/日、自由ヶ丘小学校入口～青葉台間のバス停が68人/日）。
- 市内のバス停から乗車する利用者は、約59%が福岡市、約3%が新宮町、約11%が古賀市、約16%が福津市、約34%が宗像市のバス停で降車。市内の全てのバス停において、福岡市（天神中央郵便局前バス停）への移動が最も多く見られましたが、光岡バス停や王丸バス停、イオンモール福津前バス停など、商業施設付近への移動にも多く利用されていました。
- 市内のバス停からの乗車時間帯は、～9時：約34%、9-12時：約24%、12-16時：約20%、16-20時：約17%、20時～：約4%。朝の通勤通学時間帯を含む、午前の時間帯に多く利用されていました。

②赤間急行線（復路：天神→宗像市方面）

- 1日あたりの平均利用者は、1,317人/日。乗車時に利用されるバス停は、宗像市が約5%、福津市が約4%、古賀市が約7%、新宮町が約5%、福岡市が約79%。降車時に利用されるバス停は、宗像市が約30%、福津市が約11%、古賀市が約23%、新宮町が約16%。福岡市が約20%。
- 399人/日の利用者が、市内のバス停で降車（日の里団地入口～南郷朝野団地入口間のバス停が110人/日、森林都市バス停が134人/日、富地原～赤間営業所間のバス停が50人/日、自由ヶ丘三丁目～日赤看護大学間のバス停が61人/日、自由ヶ丘小学校入口～青葉台間のバス停が44人/日）。
- 市内のバス停で降車する利用者は、約61%が福岡市、約3%が新宮町、約10%が古賀市、約11%が福津市、約16%が宗像市のバス停から乗車。往路と同様、福岡市内からの移動だけでなく、光岡バス停や王丸バス停、イオンモール福津前バス停など、商業施設付近からの移動にも多く利用されていました。
- 市内のバス停で降車する利用者の乗車時間帯は、～9時：約10%、9-12時：約12%、12-16時：約21%、16-20時：約39%、20時～：約19%。夕方の通勤通学時間帯を含む、午後の時間帯に多く利用されていました。

③福岡～赤間線（往路：赤間→福岡方面）

- 1日あたりの平均利用者は、1,317人/日。乗車時に利用されるバス停は、宗像市が約5%、福津市が約4%、古賀市が約7%、新宮町が約5%、福岡市が約79%。
- 1日あたりの平均利用者は、1,731人/日。乗車時に利用されるバス停は、宗像市が約22%、福津市が約19%、古賀市が約13%、新宮町が約12%、福岡市が約34%。降車時に利用されるバス停は、宗像市が約14%、福津市が約14%、古賀市が約9%、新宮町が約5.2%。福岡市が約58%。
- 乗車利用が多い市内のバス停は、赤間駅前バス停、赤間営業所バス停、宗像警察署前バス停、河東コミセン前バス停、東郷駅東口バス停。
- 降車利用が多い市内のバス停は、宗像警察署前バス停（57人/日）、東郷駅東口バス停（48人/日）、河東コミセン前バス停（27人/日）、赤間駅前バス停（23人/日）。
- 赤間駅前バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：106人/日）は、約83%が市内のバス停で降車（宗像警察署前バス停で約36%、宗像市役所前バス停で約12%、稲元バス停で約10%）。
市外のバス停での降車は、福津市が約10%、古賀市が約2%、新宮町が約1%、福岡市が約4%。
時間帯別の利用割合は、～9時：約57%、9-12時：約18%、12-16時：約16%、16-20時：約7%、20時～：約2%と、朝の通勤通学時間帯の利用が半分以上を占めていました。
- 赤間営業所バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：70人/日）は、約87%が市内のバス停で降車（河東コミセン前バス停で約26%、赤間駅前バス停で約20%、東郷橋バス停で約11%、宗像警察署前バス停で約10%）。
市外のバス停での降車は、福津市が約5%、古賀市が約2%、新宮町が約2%、福岡市が約4%。時間帯別の利用割合は、～9時：約26%、9-12時：約18%、12-16時：約24%、16-20時：約28%、20時～：約3%と、利用される時間帯が分散していました。
- 宗像警察署前バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：51人/日）は、約34%が市内のバス停で降車（東郷駅東口バス停で約28%、東郷駅西口バス停で約4%）。
市外のバス停での降車は、福津市が約53%（福岡駅前バス停で約17%、東福岡バス停で約16%）、古賀市が約5%、新宮町が約1%、福岡市が約6%。時間帯別の利用割合は、～9時：約8%、9-12時：約9%、12-16時：約18%、16-20時：約62%、20時～：約2%と、夕方の通勤通学時間帯に利用が集中していました。
- 河東コミセン前バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：40人/日）は、約69%が市内のバス停で降車（東郷駅東口バス停で約26%、宗像警察署前バス停で約15%、宗像市役所前バス停で約11%）。
市外のバス停での降車は、福津市が約21%、古賀市が約3%、新宮町が約1%、福岡市が約6%。時間帯別の利用割合は、～9時：約24%、9-12時：約20%、12-16時：約30%、16-20時：約23%、20時～：約3%と、利用される時間帯が分散していました。

- 東郷駅東口バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：30人/日）は、福津市のバス停で約59%（福間駅前バス停で約14%、東福間バス停で約12%、通り堂で約9%）、古賀市のバス停で約10%、新宮町のバス停で約2%、福岡市のバス停で約22%降車。時間帯別の利用割合は、～9時：約31%、9-12時：約15%、12-16時：約25%、16-20時：約10%、20時～：約3%と、朝の通勤通学時間帯及び昼間の時間帯にやや多く利用されていました。
- 乗車利用が多い市外のバス停は、福津市の福間駅前バス停（110人/日）、福岡市の唐の原バス停（101人/日）、福岡女子大前バス停（85人/日）など。また、降車利用が多い市外のバス停は、福岡市の天神三丁目バス停（320人/日）、天神四丁目（221人/日）、福津市の福間駅前バス停（72人/日）など。

④福岡～赤間線（復路：福岡→赤間方面）

- 1日あたりの平均利用者は、1,713人/日。乗車時に利用されるバス停は、宗像市が約11%、福津市が約13%、古賀市が約9%、新宮町が約4%、福岡市が約64%。降車時に利用されるバス停は、宗像市が約19%、福津市が約17%、古賀市が約13%、新宮町が約11%。福岡市が約40%。
- 乗車利用が多い市内のバス停は、宗像警察署前バス停、東郷駅東口バス停、赤間駅前バス停、東郷橋バス停。
- 宗像警察署前バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：60人/日）は、赤間駅前バス停で約66%、河東コミセン前バス停で約14%降車。時間帯別の利用割合は、～9時：約2%、9-12時：約9%、12-16時：約21%、16-20時：約66%、20時～：約3%と、夕方の通勤通学時間帯に利用が集中していました。
- 東郷駅東口バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：32人/日）は、河東コミセン前バス停で約27%、赤間駅前バス停で約16%、東郷橋バス停で約14%、宗像警察署前バス停で約13%、宗像市役所前バス停で約13%降車。時間帯別の利用割合は、～9時：約8%、9-12時：約28%、12-16時：約36%、16-20時：約21%、20時～：約7%と、日中に多く利用されていました。
- 赤間駅前バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：18人/日）は、赤間営業所バス停で約60%、陵巖寺バス停で約37%降車。時間帯別の利用割合は、～9時：約2%、9-12時：約9%、12-16時：約20%、16-20時：約28%、20時～：約40%と、朝の通勤通学時間帯の利用はほとんど見られない一方、20時以降の夜間に多く利用されていました。
- 東郷橋バス停から乗車される方（1日あたりの平均乗車人数：18人/日）は、赤間駅前バス停で約45%、赤間営業所バス停で約30%、河東コミセン前で約16%降車。時間帯別の利用割合は、～9時：約11%、9-12時：約13%、12-16時：約27%、16-20時：約34%、20時～：約16%と、夕方の通勤通学時間帯を含む午後の時間帯に多く利用されていました。
- 降車利用が多い市内のバス停は、赤間駅前バス停、赤間営業所バス停、河東コミセン前バス停、宗像警察署前バス停、東郷駅東口バス停。
- 赤間駅バス停で降車される方（1日あたりの平均降車人数：91人/日）は、約81%が市内のバス停からの乗車（宗像警察署前バス停から約43%、宗像市役所前バス

停から約 9%、東郷橋バス停から約 9%、東郷駅東口バス停から約 6%)。

市外のバス停からの乗車は、福津市から約 11%、古賀市から約 2%、新宮町から約 0.3%、福岡市から約 5%。

時間帯別の利用割合は、～9時：約 2%、9-12時：約 11%、12-16時：約 23%、16-20時：約 57%、20時～：約 7%と、夕方の通勤通学時間帯に多く利用されていました。

- 赤間営業所バス停で降車される方(1日あたりの平均降車人数：50人/日)は、約 80%が市内のバス停からの乗車(赤間駅前バス停から約 22%、河東コミセン前バス停から約 18%)。

市外のバス停からの乗車は、福津市から約 7%、古賀市から約 2%、新宮町から約 1%、福岡市から約 9%。

時間帯別の利用割合は、～9時：約 8%、9-12時：約 11%、12-16時：約 28%、16-20時：約 30%、20時～：約 24%と、朝の通勤通学時間帯の利用はあまり見られない一方、夕方の通勤通学時間帯を含む午後の時間帯に多く利用されていました。

- 河東コミセン前バス停で降車される方(1日あたりの平均降車人数：44人/日)は、約 67%が市内のバス停からの乗車(東郷駅東口バス停から約 20%、宗像警察署前バス停から約 20%、宗像市役所前バス停から約 11%)。

市外のバス停からの乗車は、福津市から約 25%、古賀市から約 3%、新宮町から約 0.2%、福岡市から約 6%。

時間帯別の利用割合は、～9時：約 5%、9-12時：約 31%、12-16時：約 35%、16-20時：約 25%、20時～：約 4%と、朝の通勤通学時間帯や夜間の利用はあまり見られない一方、午前中から夕方にかけての時間帯に多く利用されていました。

- 宗像警察署前バス停で降車される方(1日あたりの平均降車人数：38人/日)は、福津市のバス停から約 68%(東福間バス停から約 27%、福間駅前バス停から約 12%)、古賀市のバス停から約 5%、新宮町のバス停から約 3%、福岡市のバス停から約 8%乗車。

約 11%は東郷駅東口バス停からの乗車。時間帯別の利用割合は、～9時：約 71%、9-12時：約 9%、12-16時：約 10%、16-20時：約 6%、20時～：約 3%と、朝の通勤通学時間帯に多く利用されていました。

- 東郷駅東口バス停で降車される方(1日あたりの平均降車人数：27人/日)は、福津市のバス停から約 60%(東福間バス停から約 16%、福間駅前バス停から約 9%)、古賀市のバス停から約 12%、新宮町のバス停から約 2%、福岡市のバス停から約 20%(天神中央郵便局前バス停から約 11%)乗車。

時間帯別の利用割合は、～9時：約 8%、9-12時：約 22%、12-16時：約 32%、16-20時：約 33%、20時～：約 4%と、朝の通勤通学時間帯や夜間の利用は少ない一方、夕方の通勤通学時間帯を含む日中の時間帯に多く利用されていました。

- 乗車利用が多い市外のバス停は、福岡市の天神中央郵便局前バス停(567人/日)、蔵本バス停(94人/日)、和白バス停(93人/日)など。

また、降車利用が多い市外のバス停は、福岡市の和白バス停(108人/日)、唐の原バス停(97人/日)、福工大前駅入口バス停(94人/日)、福津市の福間駅前バス停(93人/日)など。

5-3 幹線交通の現状

5-3-1 路線バス

■利用者数及び財政負担額

○路線バスの利用者数は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、令和3年度は約62%減少しています。そうした中、西鉄バス直方～鞍手～宗像線が廃止されました。

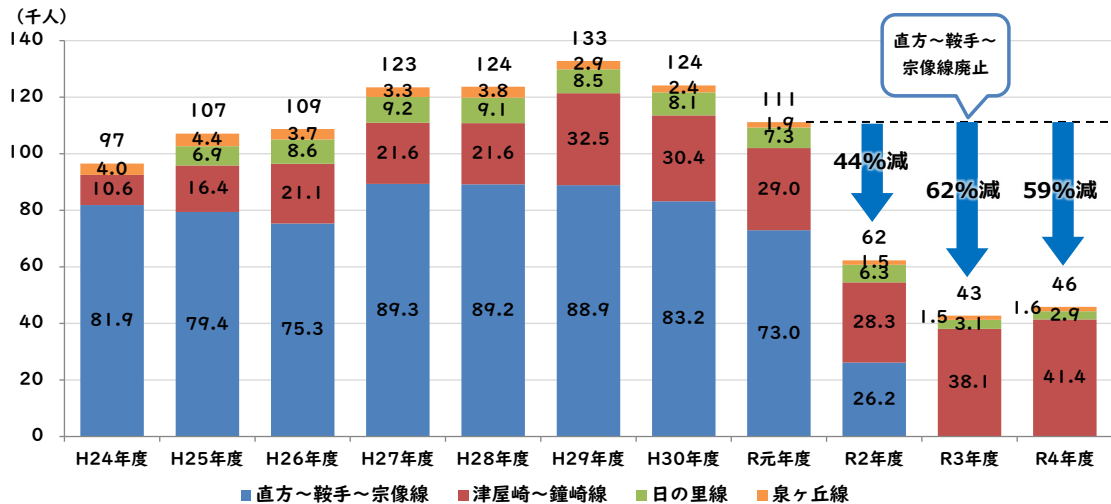


図 25 路線バス年間利用者数

資料：西鉄バス宗像株式会社

○市の路線バスに対する赤字補てん額は直方～鞍手～宗像線の廃止によって下がっているものの、路線別にみれば泉ヶ丘線及び日の里線は高い水準となっています。市の財源も厳しい中、運営持続性の確保は引き続き予断を許さない状況が続いています。

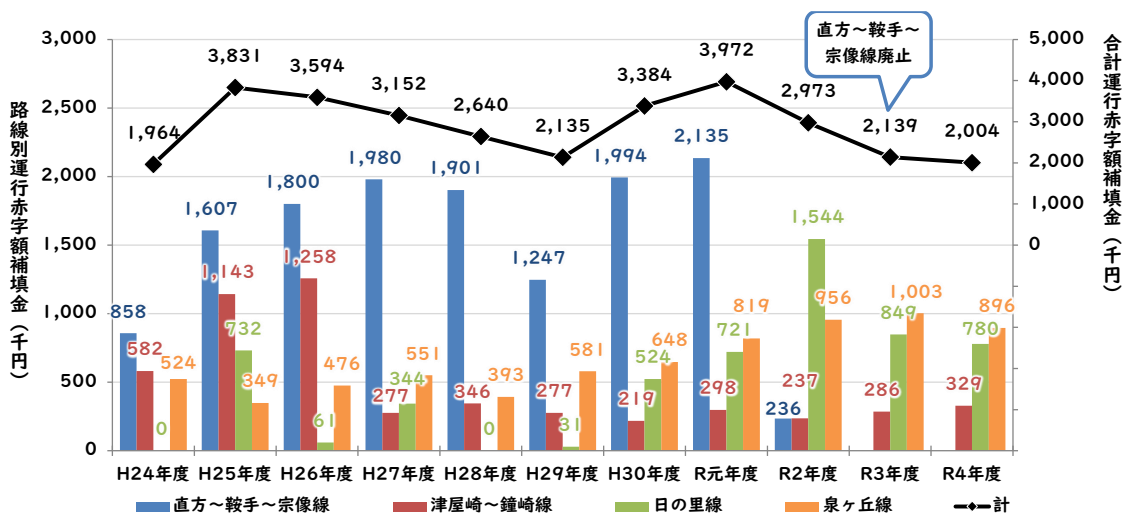


図 26 路線バス 宗像市の運行赤字額補填金

資料：西鉄バス宗像株式会社

■乗降実態（ICカードデータ調査）

ICカードの利用実績データを基に、各系統の利用特性を整理しました。集計期間は令和3年10月～12月の3か月間です。

①津屋崎～鐘崎線 神湊経由

- 平日1日あたりの平均利用者は、往路（福間→東郷方面）で536人/日、復路（東郷→福間方面）で499人/日。
- 市内区間（井牟田バス停～東郷駅前バス停）の乗車利用は、往路で全区間の18%。
- 時間帯別の利用割合は、往路では、～9時：31%、9-12時：13%、12-16時：22%、16-20時：28%、20時～：5%と、朝夕の通勤通学時間帯の利用が多くなっています。復路でも、～9時：35%、9-12時：19%、12-16時：21%、16-20時：24%、20時～：1%と、朝の通勤通学時間帯の利用が多くなっていました。
- 市内区間の乗車利用が多い区間は、通勤通学時間帯は神湊波止場バス停、神湊バス停、神湊入口バス停、牟田尻バス停、荒開バス停、大井バス停で各2～5人が利用していました。日中では宗像大社前バス停～東郷駅前バス停区間が多く利用されていました。
- いずれの時間帯も、市内区間で乗車される人のほとんどは東郷駅前バス停で降車。

②津屋崎～鐘崎線 京泊・鐘崎経由

- 平日1日あたりの平均利用者は、往路（京泊→赤間営業所）で294人/日、復路（赤間営業所→京泊方面）で303人/日。
- 時間帯別の利用割合は、往路では、～9時：52%、9-12時：21%、12-16時：15%、16-20時：12%、20時～：0%と、朝の通勤通学時間帯の利用が半分を占めます。復路でも、～9時：19%、9-12時：13%、12-16時：28%、16-20時：35%、20時～：5%と、夕方の帰宅時間帯や午後の利用が多くなっていました。
- 往路便の乗車利用が多いバス停は、鐘崎車庫バス停、上福崎バス停、ひかりヶ丘バス停が多く、降車利用は東郷駅前バス停や赤間駅前バス停がほとんどを占めていました。
- 復路便の乗車利用が多いバス停は、東郷駅前バス停や赤間駅前バス停が多く、降車利用は宗像警察署前バス停やひかりヶ丘バス停、上福崎バス停、鐘崎車庫バス停が多くなっていました。

③ 森林都市線

- 平日1日あたりの平均利用者は、往路（日赤看護大学・広陵台・青葉台・朝野・赤間営業所→赤間駅南口方面）で715人/日、復路（赤間駅南口→日赤看護大学・広陵台・青葉台・朝野・赤間営業所方面）で738人/日。
- 時間帯別の利用割合は、往路では、～9時：45%、9-12時：20%、12-16時：15%、16-20時：18%、20時～：2%と、朝の通勤通学時間帯の利用が5割を占めていました。復路でも、～9時：15%、9-12時：16%、12-16時：19%、16-20時：38%、20時～：12%と、夕方の帰宅時間帯の利用が多くなっていました。

- 朝の通学時間帯では、青葉台バス停や自由ヶ丘南一丁目バス停、自由ヶ丘一丁目バス停、田久バス停の乗車利用が多く、ほぼすべてが赤間駅南口バス停で降車していました。また、赤間駅南口バス停で乗車して、日赤看護大学バス停や自由ヶ丘一丁目バス停で降車するという利用も多く見られました。
- 夕方はその逆方向の利用が多くなっていました。

④日の里循環線

- 1日あたり(1往復)の平均利用者は、往復合計で9人/日。
- 日の里六丁目バス停、日の里八丁目バス停、日の里九丁目バス停、第二公団住宅前バス停、日の里四丁目バス停から乗車して、東郷駅日の里口バス停で降車する利用が見られました。

⑤泉ヶ丘線

- 1日あたり(片道2便)の平均利用者は6人/日。
- くりえいと二丁目バス停、泉ヶ丘中央バス停、赤間駅前バス停で乗車し、赤間駅前バス停や赤間営業所バス停で降車する利用が見られました。

■移動特性と運行ルートギャップ

- 津屋崎～鐘崎線京泊・鐘崎系統の東郷駅方面便は、前述の通り、東郷駅での乗降が非常に多く、JRへの乗り換え利用も多く見られます。一方で、岬地区、池野地区の移動特性をみると、くりえいとや赤間駅周辺への移動需要が高く、路線バスのルートと移動ニーズとのギャップが見られます。
- また、津屋崎～鐘崎線は、経由地や起終点が異なる系統が多く、わかりにくさもあります。

表7 池野地区、岬地区の主な買物先(上位抜粋)

池野地区 (n=93 複数回答)		岬地区 (n=50 複数回答)	
	回答者数		回答者数
サンリブくりえいと宗像	57人	ルミエール赤間店	22人
ルミエール赤間店	29人	サンリブくりえいと宗像	20人
マルキョウ	12人	マルキョウ	8人
マックスバリュ	7人	ナフコ	4人
ゆめタウン宗像	6人	コスモス	3人
スーパーセンターライアル宗像店	6人	マックスバリュ	3人
道の駅むなかた	4人	ゆめタウン宗像	3人
コスモス	3人		

資料：平成28年宗像市市民アンケート

5-3-2 航路

■航路の利用が減少

○新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大島航路・地島航路ともに令和2年度の利用者数は減少しました。未だコロナ前の水準まで回復していません。

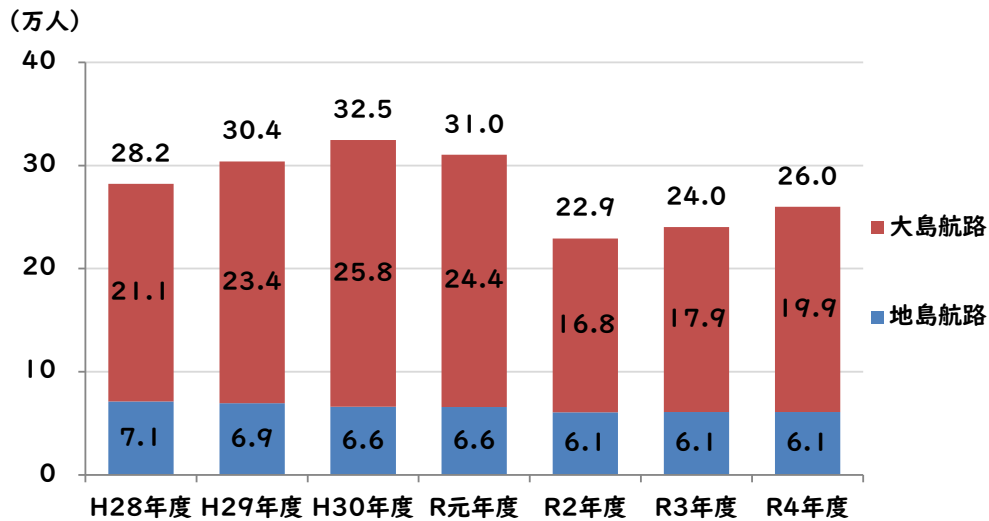


図 27 大島航路及び地島航路の年間利用者数

資料：宗像市

5-4 支線交通の現状

5-4-1 ふれあいバス

■ふれあいバスの利用者数

○ふれあいバスの利用者数は年間約 11 万人で推移していました。新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和 2 年度は前年度と比較して約 27%減少し、未だコロナ前の水準まで回復していません。

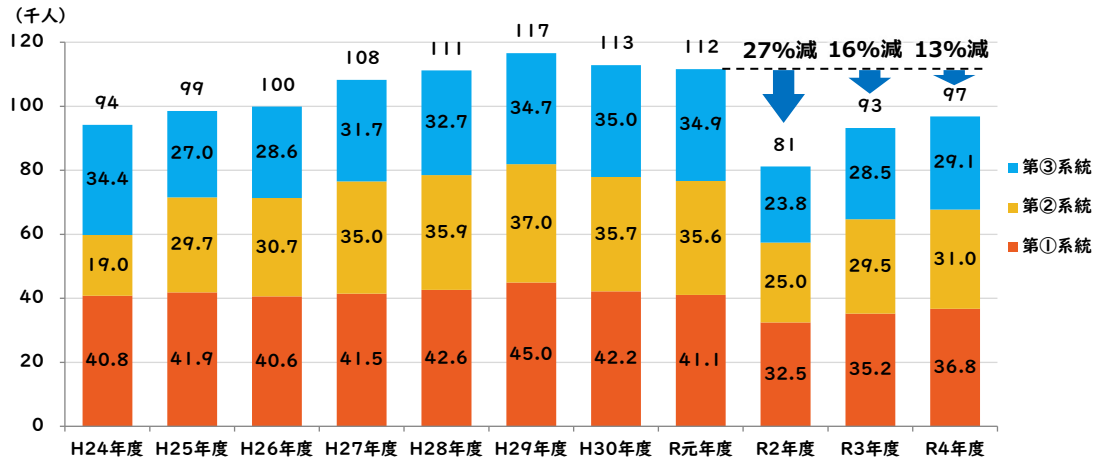


図 28 ふれあいバス年間利用者数

資料：宗像市

■利用状況（乗り込み調査）

調査員がふれあいバス車両に乗り込み、利用者の属性や利用実態、現在のサービスに対する評価、改善要望を把握するため、アンケート調査を実施しました。

（令和 4 年 11 月 24 日、11 月 26 日調査実施。第 1 系統は令和 5 年 2 月 6 日、第 2・第 3 系統は令和 5 年 2 月 4 日に補完調査を実施）

①属性

- 各路線において、助成の利用者が 70%以上。
- 60 歳以上の利用者が、平日の第 1 系統では約 87%、第 2 系統では約 75%、第 3 系統では約 70%。また、土曜日は 60 歳以上の利用割合が平日と比べて 10～15%程度増加。
- 市内居住者による利用が、平日の第 1 系統では約 75%、第 2 系統では約 91%、第 3 系統では約 74%。また、土曜日は市内居住者の利用が 90%を超えていました。
- 「主婦・無職」の利用が最も多く、次いで「会社員・公務員・パート等」となっていました。
- 「運転免許を持っていない」及び「返納（失効）した」人の利用が多く、65%を超えていました。

②利用目的

- 「買物」を目的とした利用が最も多いですが、第1系統では約70%、第2系統では約59%、第3系統では約42%とばらつきがありました。
- 「通勤」を目的とした利用は第1系統では約8%、第2系統では約5%である一方、第3系統では約20%。
- 目的地は、市内が多くを占めていました。
- 乗車バス停は3系統ともに「サンリブ」が最も多い一方、土曜日の第2系統ではサンリブの利用は平日の約1/3にとどまっており、目的地が分散していました。
- 降車バス停も乗車バス停と同様、商業施設の利用が多く見られました。
- 第1系統が他の公共交通機関への乗り換えに最も利用されていました。
- 平日は、3系統ともに10%弱の利用者がJRへ乗り換えていましたが、土曜日における第1系統からJRへの乗り換えが15%と、大きく伸びていました。一方で、土曜日の第2系統及び第3系統ではJRへの乗り換えが5%弱と低下していました。
- 第2系統及び第3系統から、他系統のふれあいバス、コミュニティバス、のるーとへの乗り換えはほぼ見られませんでした。

③利用状況

- 週に1回以上利用している方が60%を超えていました。
- 第1系統は曜日を問わず利用する方が60%を超えていますが、第2系統及び第3系統は平日のみ利用する方が多い傾向にありました。
- 「行き・帰り」のどちらも利用する傾向が高く、特に第2系統では85%を超えていました。

④満足度・改善要望

- 「とても満足」と回答している利用者の比率が高い一方、「あまり満足していない」と回答している利用者の比率も高い傾向にあり、コミュニティバスと比較して、サービスへの評価がはっきりと分かれました。
- 「運行便数の増加」を求める利用者が最も多くなっていました。

5-4-2 コミュニティバス

■コミュニティバスの利用者数

○コミュニティバスの利用者数は令和元年度まで増加傾向にあり、年間約7万人でした。新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度は前年度と比較して約23%減少し、未だコロナ前の水準まで回復していません。

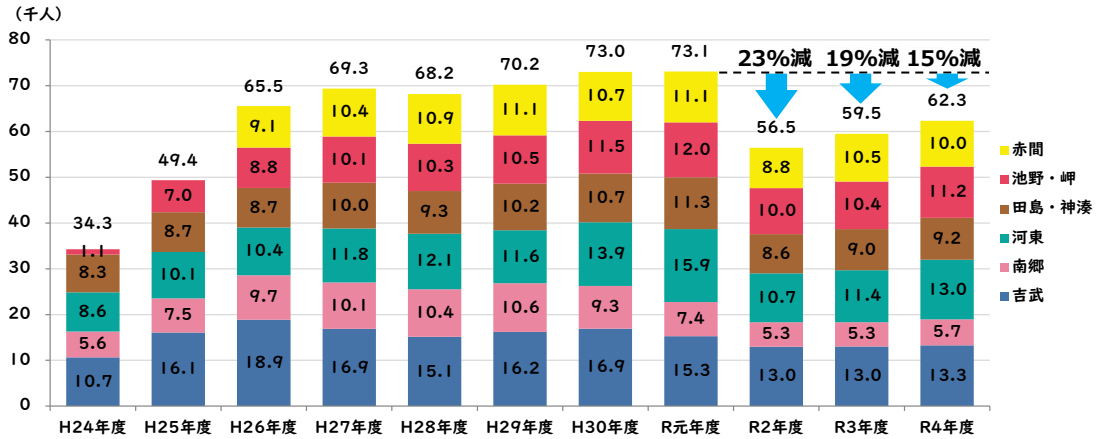


図 29 コミュニティバス年間利用者数

資料：宗像市

■利用状況（乗り込み調査）

調査員がコミュニティバス車両に乗り込み、利用者の属性や利用実態、現在のサービスに対する評価、改善要望を把握するため、アンケート調査を実施しました。

（赤間地区1・3系統、岬地区、神湊地区、河東地区は令和4年11月24日、吉武地区、池野地区、赤間地区2・4系統、田島地区、南郷地区は令和4年11月25日に調査実施。※吉武地区、池野地区は令和5年2月6日に補完調査を実施）

①吉武地区

- 約80%が女性の利用者でした。
- 70歳以上の利用者が約80%と、高齢者の利用が多く見られました。
- 「曜日を問わず」利用する方が約77%と、他地区より高くなっていました。
- 外出目的は、「買物」が約50%、通院が約32%。
- 利用者の約40%は「サンリブくりえいと宗像店」を目的地としており、次いで多い目的地は病院となっていました。
- 「週に3~4日」利用する方が約60%である一方、サービスに「あまり満足していない」比率が約77%と、どちらも他地区より高くなっていました。
- 主な改善要望は、「運行便数の増加」となっていました。

②赤間地区

- 約87%が女性の利用者でした。
- 60歳以上の利用者が約90%を占めており、高齢者の利用が多く見られました。
- 外出目的は、「買物」が約69%と最も多く見られました。

- 利用者の約47%は「サンリブくりえいと宗像店」、次いで「ダイレックスくりえいと宗像店」「ゆめマート赤間店」といった商業施設を目的地としていました。
- 他のコミュニティバスへの乗り換えも約11%見られました。
- 第1系統（復路）は「正法寺下～赤間コミセン」間の利用者数は「0」でした。

③岬地区

- 約78%が女性の利用者でした。
- 60歳以上の利用者が約88%を占めており、高齢者の利用が多く見られました。
- 利用者全員が、運転免許を保有していません。
- 外出目的は、「買物」が約72%、次いで「通院」が約19%となっていました。
- 市内を目的地とした利用が100%となっていました。
- 利用者の約72%は「サンリブくりえいと宗像店」を目的地としており、次いで病院となっていました。
- 地島渡船への乗り換えの利用が1名あったものの、他の公共交通機関への乗り換えが見られません。
- 「道の駅むなかた方面」の利用者数は、往路・復路ともに1人とどまりました。
- 主な改善要望は、「運行曜日の増加」となっていました。

④池野地区

- 約79%が女性の利用者でした。
- 70歳以上の利用者が約88%を占めており、高齢者の利用が多く見られました。
- 外出目的は、「買物」が約74%、「通院」が約12%を占め、「通勤」利用も約7%見られました。
- 利用者の約67%は「サンリブくりえいと宗像店」を目的地としており、次いで「デイサービスゆいまーる」が多くなっていました。
- 市内を目的地とした利用が100%となっていました。
- JRやふれあいバスへの乗り換えも見られました。
- 往路、復路の全ての便で「道の駅むなかた～柳野」間の利用者数は2名以下でした。
- サービスに「とても満足」している利用者が約89%と、最も高くなっていました。
- 岬地区同様、主な改善要望は「運行曜日の増加」となっていました。

⑤田島地区

- 約63%が女性の利用者でした。
- 70歳以上の利用者が約66%を占めており、高齢者の利用が多く見られました。
- 外出目的は「買物」が約59%と最も多く、次いで「通院」が約26%。
- 利用者の約44%は「サンリブくりえいと宗像店」を目的地としており、次いで「トリアル宗像店」、病院となっていました。
- 他のコミュニティバスへの乗り換えが30%となっており、他地区よりも高い傾向にありました。

⑥神湊地区

- 約 72%が女性の利用者でした。
- 70 歳以上の利用者が約 61%を占めており、高齢者の利用が多いものの、観光客とみられる 20 歳代の利用者が約 17%見られました。
- 外出目的は「買物」が約 50%と最も多く、次いで「趣味・習い事・娯楽などの私用」が約 19%。
- 利用者の約 31%は「サンリブくりえいと宗像店」を目的地としており、次いで「道の駅むなかた」「宗像大社」となっていました。
- 「神湊波止場」では大島渡船へ、「宗像市役所」では西鉄バスへ、「宗像大社バス停」ではタクシーからの乗り換えが見られました。

⑦河東地区

- 約 57%が女性の利用者となっており、他地区よりやや低くなっていました。
- 70 歳以上の利用者が約 51%を占めるものの、30~40 歳代の利用者も約 30%見られました。
- 外出目的は「買物」が約 65%と最も多く、次いで「通勤」に約 16%利用されていました。
- 利用者の約 65%は「サンリブくりえいと宗像店」を目的地としていました。また、約 11%は市外の会社を目的地としていました。
- JR への乗り換えが 14%見られ、その乗り換えには「赤間駅北口」が利用されていました。

⑦南郷地区

- 約 85%が女性の利用者となっていました。
- 80 歳以上の利用が約 46%と、高齢者の利用が多いものの、40 歳代の利用も約 23%見られました。
- 外出目的は「買物」が約 46%と最も多いですが、「通勤」に約 23%利用されていました。
- 他地区と異なり、「かのこの里」の乗降が「サンリブ」よりも多くなっていました。また、他地区の路線のように、目的地は特定施設に集中していません。
- 「ユリックス・メイトム方面」「宮田・曲・后曲・ビバモール・赤間方面」の利用者数は「0」でした。
- 他地区と異なり、「主に行きのみ」利用する比率が約 39%と高く見られました。
- サービスに「とても満足」「まあ満足」と回答した利用者が合計 100%となっていました。
- 主な改善要望は「運行曜日の増加」ですが、次いで「運行ダイヤの見直し」が多くなっていました。

5-4-3 オンデマンドバス「のるーと」

■実証運行（令和3年3月～令和5年3月）

日の里地区を走っていた循環型路線バスが廃止となった際、その代替交通として令和3年3月から実証運行を開始しました。

①日の里地区における実証運行の概要（令和5年3月）

- 乗降地点：65箇所
- 運行エリア：2km 四方（約4km²）
- 対象人口：約11,688人
- 高齢化率：34.8%
（市全体の高齢化率：30.4%）

②登録者数及び利用者数

- 令和5年3月末時点で3,709名が利用登録しており、そのうち約半数が利用しています。他地域での「のるーと」の導入事例と比較すると、初回利用率は非常に高くなっています。
- 平日は早朝の路線バス2便の運行を残すものの、廃止となった循環型路線バスの利用者数120名/日を大きく上回っている（令和5年3月 平日実績：158人/日）ことから、路線バスからの転換が成功しただけでなく、潜在的な移動需要の掘り起こしに寄与しています。
- 増減しながらも徐々に利用者数が伸びており、令和5年3月時点では約4,000人/月の利用となっています。

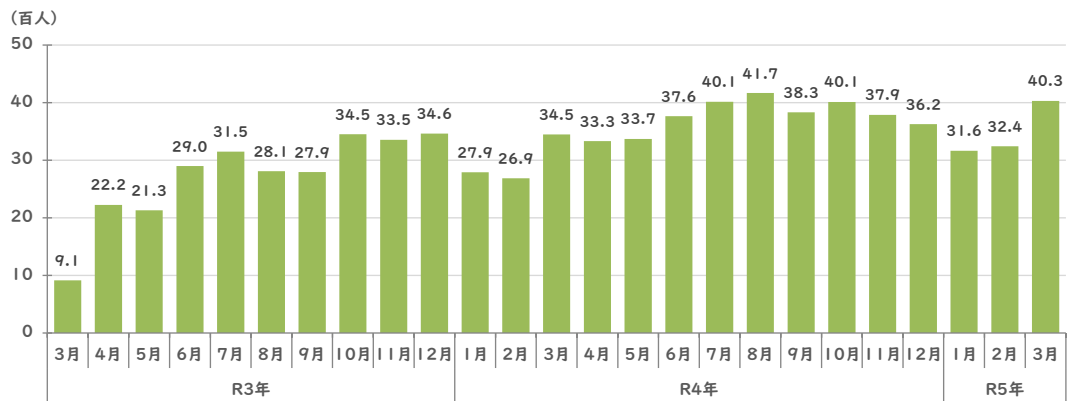


図30 オンデマンドバス「のるーと」月別利用者数

資料：宗像市

○通勤・通学時間帯に加え、10時前後に利用のピークを迎える一方、その他の時間帯でも満遍なく利用されています。

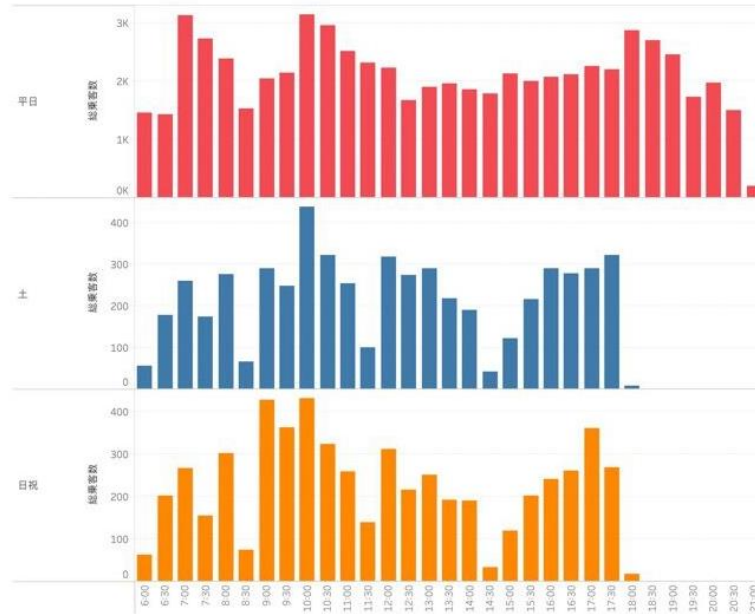


図 31 曜日別/時間帯別利用者数

資料：宗像市

③予約方法

○事前予約による利用は、運行開始直後の48%から約60%に高まっており、利用者のサービス理解度が高まった結果、利用者自身の移動ニーズに合わせて活用されていると推察されます。

○アプリによる予約比率は、運行開始直後の61%から80%強まで増加しており、アプリ利用に関する説明会や、NPO 法人が運営する東郷駅日の里口前の地域交流・情報発信施設に相談窓口を設置した効果が顕著に現れています。



図 32 予約手段毎の比率の推移

資料：宗像市

④利用実態

○移動の約 70%が東郷駅を出発地または目的地としており、次いで商業施設の利用が約 15%となっています。

○発車予定時刻と実際に発車する時刻の乖離は約 2 分となっており、比較的定時制の高いサービス水準となっています。また、利用者の平均移動距離は約 1.5km、平均乗車時間は約 4.5 分と短距離・短時間の移動が主となっています。

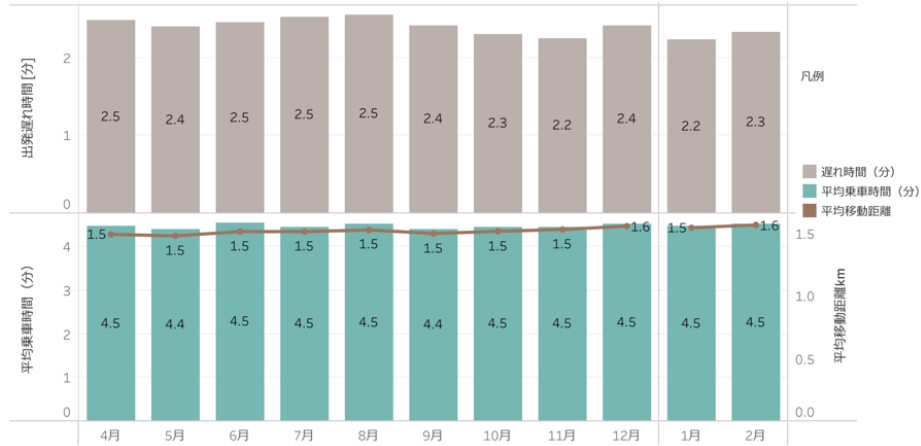


図 33 出発遅れ時間、平均乗車時間、平均移動距離（令和 4 年 4 月～令和 5 年 2 月）

資料：宗像市

○利用者数は運行開始当初から 4 倍以上に増加している一方、待ち時間は 10 分以内に収まっていることから、高効率な輸送ができていると考えられます。また、廃線となった路線バスの待ち時間（約 20 分～30 分）と比較すると、約 1/2～1/3 となっており、大幅に短縮されています。

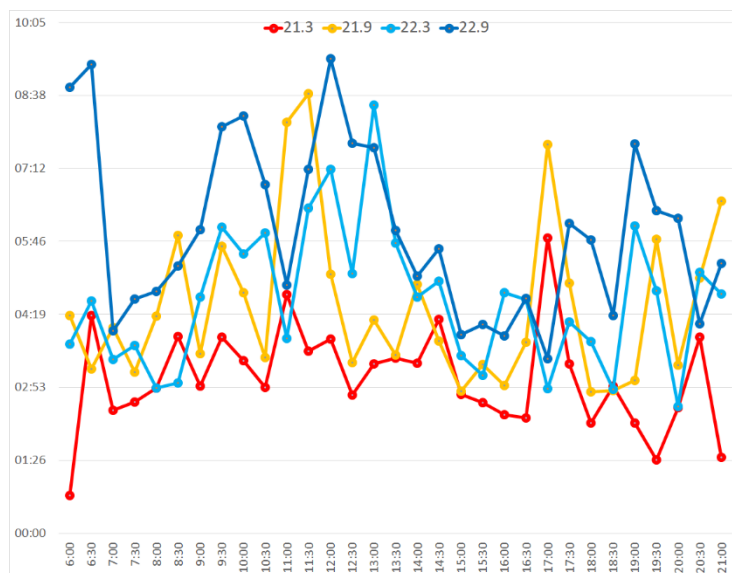


図 34 待ち時間の推移（平日）

資料：宗像市

○支払い方法については、交通系 IC カードの利用への移行が進み、利用率は約 70% となっています。駅での乗降利用が非常に多い中、JR との相互利用が可能な利便性が、利用者に評価されていると考えられます。

○クレジットカードの利用割合も増加傾向にあり、キャッシュレス決済の推進に寄与しています。

	21年4月	21年10月	22年4月	22年10月	23年2月	増減率 (21年4月対比)
現金	28.9%	26.0%	25.3%	24.4%	22.4%	-6.4%
交通系IC	60.6%	64.9%	64.7%	65.8%	68.6%	8.1%
クレジットカード	2.0%	5.2%	5.9%	6.4%	6.1%	4.1%
定期券	8.6%	3.9%	4.1%	3.4%	2.8%	-5.7%

図 34 決済手段別割合の推移

資料：宗像市

⑤実証運行の総括

○廃線となった路線バスと比較して、待ち時間の短縮や乗降地点数の増加により利便性が向上し、移動総量が増加しました。また、利便性が向上した生活利便施設を目的とした移動に限らず地域全域の移動が生まれており、実証運行が成功したと考えられます。

○実証運行の結果から、以下の条件に該当する地域においては、既存の地域公共交通機関から「のるーと」へ転換することで、持続可能な地域公共交通の実現や、地域の活性化につながる可能性があると考えられます。

「のるーと」への転換を検討する際に考慮すべき条件

- ①運行エリアの面積が 5 km²程度
- ②運行エリア内の人口が 1～2 万人程度
- ③上記の地区に隣接するエリア
- ④路線バスとの共存に影響が無いこと

■利用状況（乗り込み調査）

調査員がオンデマンドバス車両に乗り込み、利用者の属性や利用実態、現在のサービスに対する評価、改善要望を把握するため、アンケート調査を実施しました。

（令和4年11月25日・26日に調査実施）

①属性

- 約70%が女性の利用者でした。
- 50歳代以下の利用が、平日は約54%、土曜日は約36%と、ふれあいバスやコミュニティバスと比較して非常に高い比率となっていました。
- 80%以上が市内の利用者ですが、土曜日は市外の利用者が約12%見られました。
- ふれあいバス等と異なり、「会社員・公務員・パート等」の利用者が約50%と最も多くなっていました。
- 「運転免許を持っている」人の利用も40%以上にのぼり、ふれあいバス等と異なる傾向にありました。

②利用目的

- 平日は「通勤」の利用が約46%と最も多く、土曜日も「買物」利用に次いで多い傾向にありました。
- 平日は約50%、土曜日は約37%が市外を目的地とした利用であり、その半分以上は福岡市を最終目的地とした移動となっていました。
- 約54%の利用者がJRに乗り換えていました。

③利用状況

- 利用回数については、ふれあいバス等の傾向と比較して、大きな違いは見られません。

④満足度・改善要望

- 回答者の90%以上が、サービスに満足していました。一方で、「アプリの使いやすさ」や「他交通機関との乗り継ぎ」がサービスに対する不満の主な理由となりました。

5-5 その他地域の輸送手段

○市内には、鉄道や路線バス、航路、コミュニティ交通、タクシー以外にも、福祉施設や宿泊施設などの特定の利用者を輸送する旅客運送サービスがあります。

表 8 市内の公共交通機関以外の旅客輸送サービス

施設分類	施設数
障がい者支援施設	30 箇所
介護施設	26 箇所
商業施設・宿泊施設・飲食店	9 箇所
幼稚園・認定こども園	5 箇所
企業	2 箇所
学校	1 箇所

資料：令和4年地域の輸送資源把握調査

5-6 全国の地域公共交通を取り巻く現状

■交通事業者のドライバー不足が深刻

○路線バスを運転するために必要な大型二種免許保有者数は近年大きく減少しており、大型二種免許保有者数の高齢化も進んでいます。また、大型二種免許の交付件数も、大幅に減少していることから、今後定年退職していく人数を十分に補充できないことが推察されます。

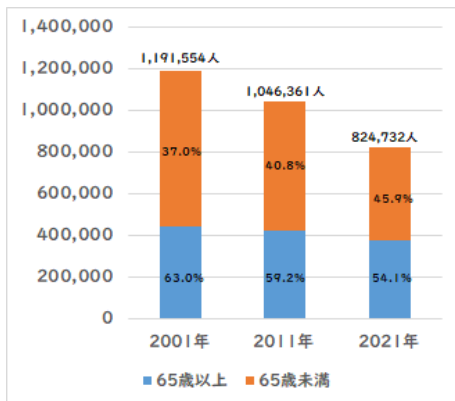


図 35 大型二種免許保有者数・
65歳以上の保有者の割合の推移

資料：運転免許統計

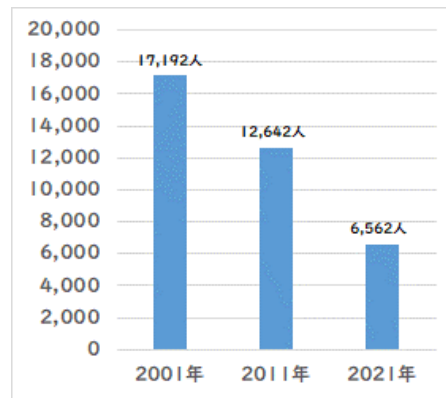


図 36 大型二種免許の交付件数

資料：運転免許統計

- タクシー運転者数についても、平成21年以降減少傾向ですが、新型コロナウイルス感染症が5類に引き下げられたことによりタクシー需要が急速に回復し、供給が追い付いていない状況です。



図 37 タクシー運転者数の推移

資料: 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会

- 運転手不足の解消に向けて、自動運転技術の実用化に向けた実証実験が各地で進められています。また、一般ドライバーが自家用車を使って有料で人を運ぶライドシェアの導入を巡って、国会などで活発な議論が行われています。

■新型コロナウイルス感染症による外出機会の減少、交通事業の経営困難

- 新型コロナウイルス感染症の影響によって公共交通利用者が激減しています。
- 高速バス、貸切バスといった観光需要の利用割合の大きい交通モードは著しい落ち込みとなっており、その利潤で支えられている一般路線バスの運営持続性が危ぶまれています。

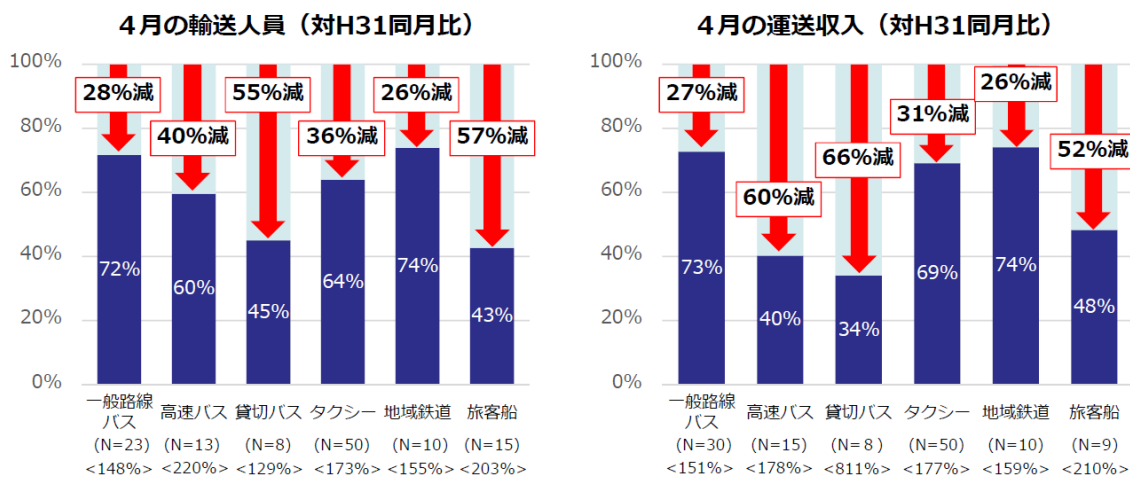


図 38 新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者への影響 (R3)

資料: 九州運輸局資料

5-7 市民等の移動実態

■移動量は減少、日常の外出時の自家用車分担率が高い

- PT 調査によるとトリップ量は前回調査時点よりも 3%減少しています。
- 自家用車分担率は微減（4%減）したものの、62%と依然高い水準にあります。バス分担率 2%、鉄道分担率 14%と公共交通の分担率は依然として低くなっています。

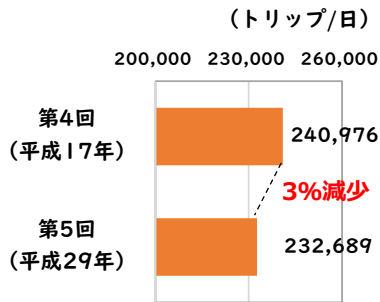


図 39 総トリップ数の変化

資料：第4回、第5回北部九州圏パーソントリップ調査

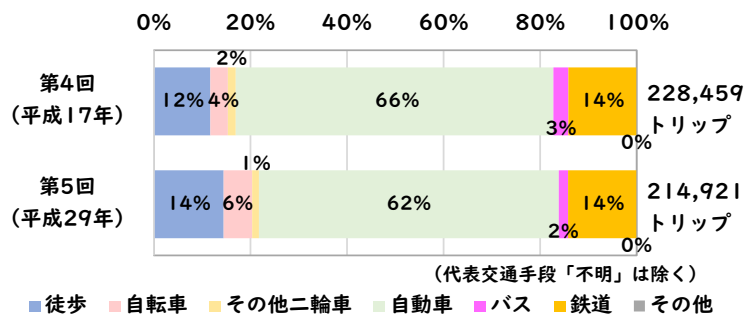


図 40 利用交通手段分担率の変化

資料：第4回、第5回北部九州圏パーソントリップ調査

■通勤・通学では福岡市など市外への移動が頻繁に発生

- 通勤、通学ともに約 60%が市外に移動しており、その移動先は福岡市や北九州市が多くなっています。

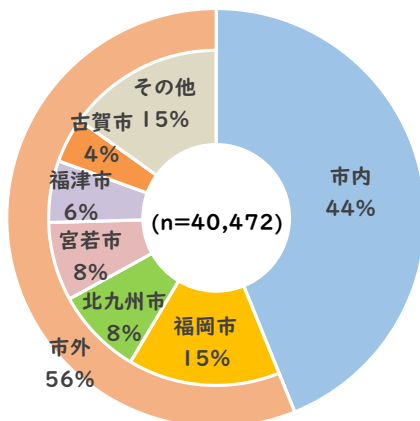


図 41 通勤先の内訳

資料：令和2年国勢調査

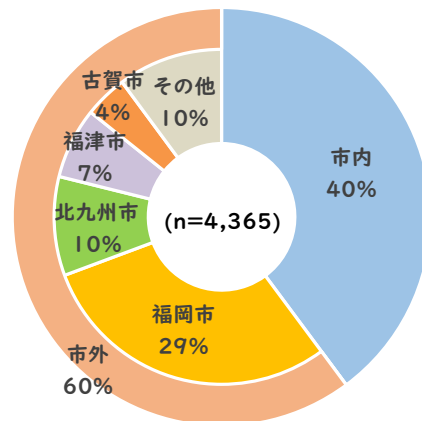


図 42 通学先の内訳

資料：令和2年国勢調査

○買物や通院においても市外への外出傾向が強い状況です。

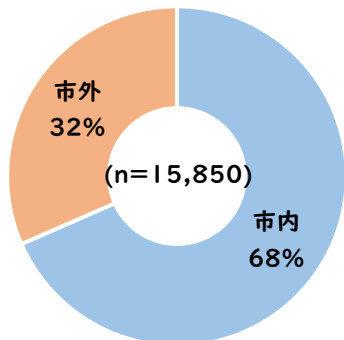


図 43 買物先の内訳

資料：第 5 回北部九州圏
パーソントリップ調査

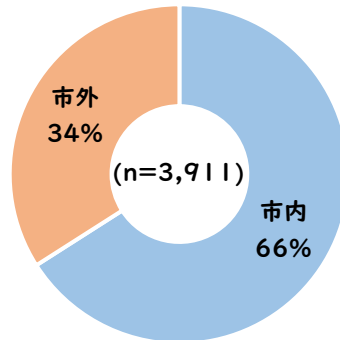


図 44 通院先の内訳

資料：第 5 回北部九州圏
パーソントリップ調査

■観光入込客数は新型コロナウイルス感染症の影響を受けて激減

○観光入込客数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく減少しています。

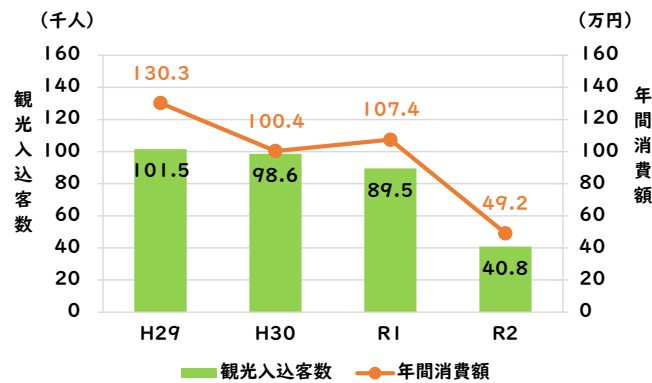


図 45 観光入込客数及び年間消費額の推移

資料：宗像市

5-8 地域公共交通の課題

①多様なニーズに対応した効率的な交通ネットワークの構築

通勤・通学をはじめとする「市民の生活の足」として、本市では多様な移動サービスが展開されており、交通空白地域をほぼ解消できています。

一方、生活様式の変容等により利用者数は減少しています。運転手の確保も難しく、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増しています。本市においても、近年、JR 鹿児島本線の快速及び普通列車の減便や路線バスの廃線が行われ、サービス水準の低下が進行しています。

また、運行区間の重複や様々な路線の存在により、乗り継ぎが複雑なものになっています。さらに、各地域を細やかに運行していることにより遠回りが生じ、主要な目的地への速達性が低下しています。

幹線交通及び支線交通による鉄道駅までの接続も、通勤・通学時のニーズに合ったものではなく、送迎や駐車負担を伴っていると推測されます。また、特急が毎時停車する赤間駅から、二次交通による宗像大社や道の駅むなかた等へのアクセスがスムーズではなく、市外からの来訪者のニーズに合っていません。

このような状況から、様々なニーズに対応した交通網を再構築するため、また運転手不足の解消を図るため、各交通手段の役割分担を明確化し、一体的な再編を行うとともに、先進技術の導入や各種移動サービスとの連携、近隣市町との連携など、様々な主体が連携し、効率的な交通ネットワークを構築する必要があります。

②誰にでも分かりやすく利用しやすい移動環境の創出

各交通事業者や市の HP 等でそれぞれのサービスに係る時刻表や運行ルートを見ることができですが、「市の地域公共交通」として捉えた際は、情報が分散しており、分かりにくいものとなっています。

また、多様なニーズをダイヤ接続や路線の再編で全て解決することは困難です。

このような状況から、分かりやすい情報発信や、待ち時間が負担とならないような交通結節点の環境整備などによる待合環境の改善、MaaS の推進に取り組む必要があります。

③脱炭素社会の実現に向けた公共交通利用への転換

本市では、令和3年にゼロカーボンシティを宣言し、脱炭素社会の実現に向けた取組を進めてきました。そのような中、現在の交通ネットワークが市民の移動ニーズと必ずしも合っていないことなどにより、地域公共交通が利用しづらく CO₂排出量の増加の一因である自家用車の分担率が高くなっており、鉄道利用者においても駅までの移動を自家用車による送迎で担っている割合が高くなっています。

また、電気自動車など、脱炭素化に寄与するモビリティが普及し始めていますが、移動需要のボリュームに適した車両のサイズや充電設備の設置場所などに問題を抱えています。

このような状況から、移動ニーズに合った一体的な再編を進めるとともに、自家用車から公共交通利用への転換を促す取組が求められます。また、財政面だけでなく環境面においても、地域公共交通の持続可能性について考慮し、車両の転換を検討する必要があります。

6 計画目標

6-1 目標

計画の基本理念と姿と地域公共交通のあるべき姿に基づき、前期計画期間中に達成すべき目標を設定しました。

目標1

市外への高いアクセス性を確保する地域公共交通軸の維持・充実

- 市外や県外への広域的な移動を支える骨格軸である鉄道や路線バスについて、駅やバス停へのアクセス性の向上などの利用環境の改善の向上に取り組み、利便性を高めます。

■目標1の成果指標

指 標	単 位	現況値	目標値
【指標1】 市内鉄道駅の乗客数 ※資料：九州旅客鉄道株式会社	人/日	14,040 (R4 年度)	15,219 (R9 年度)
【指標2】 路線バスの市内バス停からの乗客数 ※資料：西日本鉄道株式会社	人/年	396,408 (R4 年度)	422,967 (R9 年度)

目標2

移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

- 市内の拠点間の移動を支える路線バスや航路、市内の多様な移動を支える支線交通について、交通事業者と連携しながら、ニーズに応じたサービス改善などを適宜行い、利便性を高めます。
- 地域公共交通に関する情報提供を強化し、誰もが地域公共交通を迷わず利用しやすい環境形成を進めます。
- バス停や車両など地域公共交通のインフラの充実に取り組み、バス待機時や乗降時の負担軽減や他の交通への乗り継ぎの円滑性向上を図ります。

■目標2の成果指標

指 標	単 位	現況値	目標値
【指標3】 ふれあいバス、コミュニティバス、のるーとの年間利用者数 ※資料：市資料	人/年	203,480 (R4 年度)	229,378 (R9 年度)

指 標	単 位	現況値	目標値
【指標4】 ふれあいバス、コミュニティバス、のりーとへの公的資金投入額（利用者1人あたり） ※資料：市資料	円/人	471 (R4 年度)	471 未満 (R9 年度)
【指標5】 市民の公共交通に対する満足度 ※資料：市民アンケート	-	2.68 (R4 年度)	3.30 (R9 年度)
【指標6】 地域公共交通利用率 ※資料：市民アンケート	%	28 (R4 年度)	34.8 (R9 年度)

目標3 地球にやさしい交通体系の構築

- コミュニティ交通の環境配慮型車両への転換や、市民への地域公共交通利用啓発等に取り組み、地球にやさしい交通体系の構築を目指します。

■目標3の成果指標

指 標	単 位	現況値	目標値
【指標7】 運輸（自動車）部門におけるCO2 排出量 ※資料：環境省（自治体排出量カルテ）	千t-CO ₂ /人	79 (R2 年度)	56.8 (R9 年度)

6-2 各運行系統の位置付け・役割・必要性

位置付け	運行路線	運行系統	役割・必要性	確保・維持策		
広域交通	JR 鹿児島本線		市外及び県外への広域的な移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や、出張や旅行といった特別な移動、そして、観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担い、市外・県外との交流を活性化させる。	<ul style="list-style-type: none"> ・特急の利用環境向上 ・駅へのアクセス利便性の向上 ・地域公共交通の総合的な情報提供の充実 ・赤間急行線バス停へのアクセス利便性の向上 ・地域公共交通の総合的な情報提供の充実 ・バス待ち環境の整備 ・交通結節点の整備 		
	赤間急行線	泉ヶ丘～赤間営業所				
		赤間営業所～天神（イオンモール福津・福岡都市高速経由）				
		赤間営業所～天神（福岡都市高速経由）				
		広陵台児童公園前～天神（イオンモール福津・福岡都市高速経由）				
		広陵台児童公園前～天神（福岡都市高速経由）				
		日赤看護大学～天神（イオンモール福津・福岡都市高速経由）				
		天神～日赤看護大学（広陵台中央公園前経由）				
		青葉台入口～天神（イオンモール福津・福岡都市高速経由）				
		青葉台入口～天神（福岡都市高速経由）				
	福岡～赤間線	天神～赤間営業所（福岡都市高速経由）				<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の総合的な情報提供の充実 ・バス待ち環境の整備
		天神～赤間営業所（福岡線経由）				
		東郷駅日の里口～東郷駅日の里口				
赤間営業所～天神三丁目						

位置付け	運行路線	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
幹線交通	津屋崎～鐘崎線	東郷駅～赤間営業所	市内の中心拠点と地域拠点の移動を支える幹線として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での多様な移動を支え、利便性の高い移動環境を構築する。	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の総合的な情報提供の充実 ・バス待ち環境の整備 ・利用実態に見合った効率的な運行見直し
		東郷駅～京泊		
		鐘崎車庫～東郷駅		
		鐘崎車庫～赤間営業所 (宗像コモン・ネオポリス経由)		
		鐘崎車庫～赤間営業所 (ネオポリス・くりえいと経由)		
		京泊～赤間営業所		
		東郷駅～神湊波止場(宗像大社経由)		
		東郷駅～神湊波止場(道の駅むなかた経由)		
		東郷駅～光陽台六丁目 (神湊波止場・福間海岸経由)		
		東郷駅～光陽台六丁目 (道の駅むなかた・福間海岸経由)		
		東郷駅～福間駅前		
		神湊波止場～光陽台六丁目(福間海岸経由)		
		神湊波止場～光陽台六丁目(津屋崎橋・宮司団地経由)		
		福間駅前～神湊波止場		
	森林都市線	赤間営業所～赤間駅南口		
		赤間駅南口～赤間駅南口		
		自由ヶ丘南二丁目～赤間駅南口		
		赤間駅南口～青葉台入口		
		赤間駅南口～朝野第二 (自由ヶ丘七丁目経由)		
		赤間駅南口～朝野第二 (バイパス経由)		
赤間駅南口～広陵台児童公園前				
赤間駅南口～日赤看護大学(森林都市・児童公園経由)				

位置 付け	運行路線	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
		赤間駅南口～日赤看護大 学（森林都市・中央公園 経由）		
	大島航路			<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の総合的な情報提供の充実
	地島航路			
支線 交通	ふれあい バス	第①系統	交通ネットワーク の毛細血管部分を 担い、市民等の移 動需要に応じて柔 軟なサービスを提供する。	<ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち環境の整備 ・地域公共交通の総合的な情報提供の充実 ・路線再編 ・新たなサービスの導入検討
		第②系統		
		第③系統		
	コミュニ ティバス	吉武地区		
		赤間地区		
		岬地区		
		池野地区		
		田島地区		
		神湊地区		
		河東地区		
南郷地区				
オンデマ ンドバス	日の里地区			
その 他	タクシー		<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通、幹線交通、支線交通を補完して、多様な移動ニーズに応える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進 ・モビリティマネジメントの推進

6-3 補助系統（補助航路）に係る事業及び実施主体の概要

位置付け	運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
幹線交通	津屋崎～鐘崎線	東郷駅		赤間営業所	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス宗像	幹線補助
		東郷駅		京泊				
		鐘崎車庫		東郷駅				
		鐘崎車庫	宗像コモン・ネオポリス	赤間営業所				
		鐘崎車庫	ネオポリス・くりえいと	赤間営業所				
		京泊		赤間営業所				
		東郷駅	宗像大社	神湊波止場				
		東郷駅	道の駅むなかた	神湊波止場				
		東郷駅	神湊波止場・福間海岸	光陽台六丁目				
		東郷駅	道の駅むなかた・福間海岸	光陽台六丁目				
		東郷駅		福間駅前				
		神湊波止場	福間海岸	光陽台六丁目				
		神湊波止場	津屋崎橋・宮司団地	光陽台六丁目				
		福間駅前		神湊波止場				
	大島航路	大島港	-	神湊港	一般旅客定期航路事業	定期航路	宗像市	離島航路運営費補助
地島航路	白浜港	泊港	神湊港					

7 目標達成に向けた施策・取組

7-1 地域公共交通ネットワークの再編イメージ

前期計画期間中の目標の達成に向けた施策・取組による、地域公共交通ネットワークの再編イメージを以下に示します。

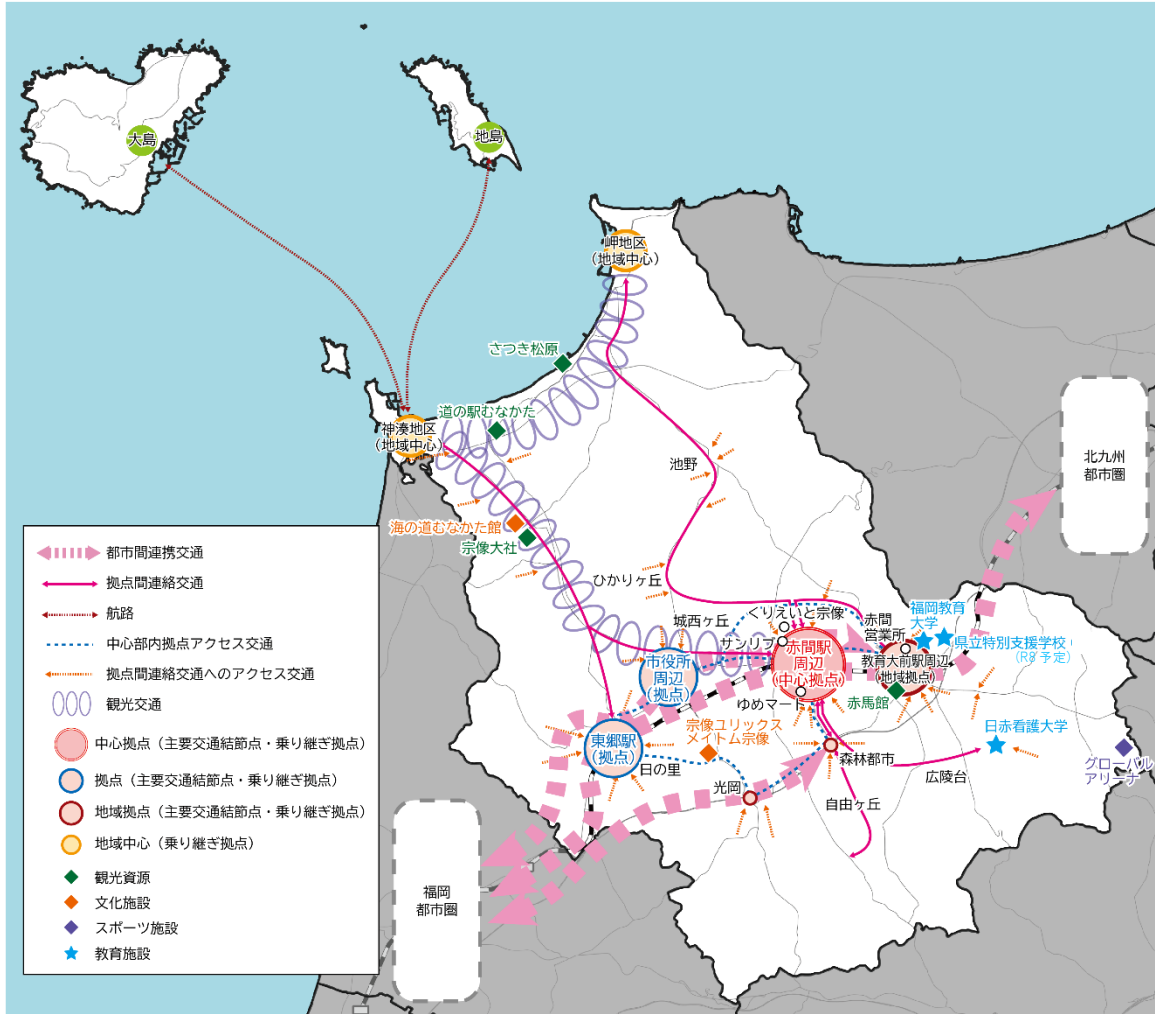


図 46 地域公共交通ネットワークの再編イメージ

■概要

区分	該当交通機関	施策の方向性	施策の概要
広域交通	鉄道	維持 利便性の向上・利用促進	主要交通結節点までのアクセスの改善 円滑な乗り継ぎ環境の構築
	路線バス		
幹線交通	路線バス	一体的な再編による適正化 (利用者が少ない支線の整理や 便数見直し等)	各交通サービスの役割分担の明確化 他の交通サービスとの接続性の向上 市内主要公共施設への速達性の向上
支線交通	ふれあいバス		
	コミュニティバス オンデマンドバス		
その他	タクシー	維持	自由度の高いサービスの維持
	ラストワンマイル・モビリティ	導入検討	自宅と最寄りの駅やバス停間のアクセスの確保

7-2 施策体系

地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の目標、成果指標、施策と取組の体系図を以下に示します。

目標	指標	施策体系
目標①： 市外への高いアクセス性を確保する 地域公共交通軸の維持・充実	指標 1： 市内鉄道駅の乗客数	施策 1：JR の利用環境・駅へのアクセス環境の充実 取組 1-1 JR の利用環境・駅へのアクセスの向上 取組 1-2 パークアンドライド利用環境の改善
	指標 2： 路線バスの市内バス停からの乗客数	施策 2：路線バス等の維持 取組 2-1 利用実態に見合った効率的な運行見直し 取組 2-2 赤間急行線の P&R 利用環境の充実 取組 2-3 筑豊地域とのアクセス路線整備
目標②： 移動利便性を高める交通サービスの充実	指標 3： ふれあいバス、コミュニティバス、のりとの年間利用者数 指標 4： ふれあいバス、コミュニティバス、のりとの公的資金投入額 指標 5： 市民の公共交通に対する満足度 指標 6： 地域公共交通利用率	施策 3：ふれあいバスの再編・見直し 取組 3-1 路線の見直し 取組 3-2 第①系統の路線バスとの統合
		施策 4：コミュニティバス、AI オンデマンドバスの再編・見直し 取組 4-1 ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し 取組 4-2 持続可能な交通手段の検討
		施策 5：ラストワンマイル・モビリティの導入 取組 5-1 不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討
		施策 6：まちの賑わいにつながる交通サービスの検討 取組 6-1 夜間の移動需要に対する交通サービスの検討 取組 6-2 観光客向けの交通サービスの検討
		施策 7：航路の維持・充実 取組 7-1 運航維持
		施策 8：多様な交通サービス等との連携 取組 8-1 地域公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究 取組 8-2 地域公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究 取組 8-3 近隣市町との連携方策の検討・研究
		施策 9：快適な移動環境の確保に向けたサービスレベルの向上 取組 9-1 利用環境の整備 取組 9-2 先進技術の活用の検討 取組 9-3 車両のバリアフリー化 取組 9-4 地域公共交通のランディングページの作成
		施策 10：公共交通の利用促進 取組 10-1 年齢層に合った利用促進
		施策 11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進 取組 11-1 バス車両の脱炭素化 取組 11-2 モビリティマネジメントの推進
		目標③： 地球にやさしい交通体系の構築

7-3 施策と取組

【目標①】

市外への高いアクセス性を確保する
地域公共交通軸の維持・充実

【施策Ⅰ】

JR の利用環境・駅へのアクセス環境の充実

市外への移動を支える JR 鹿児島本線の利便性の向上を図るため、利用環境や駅へのアクセスの改善などに取り組みます。

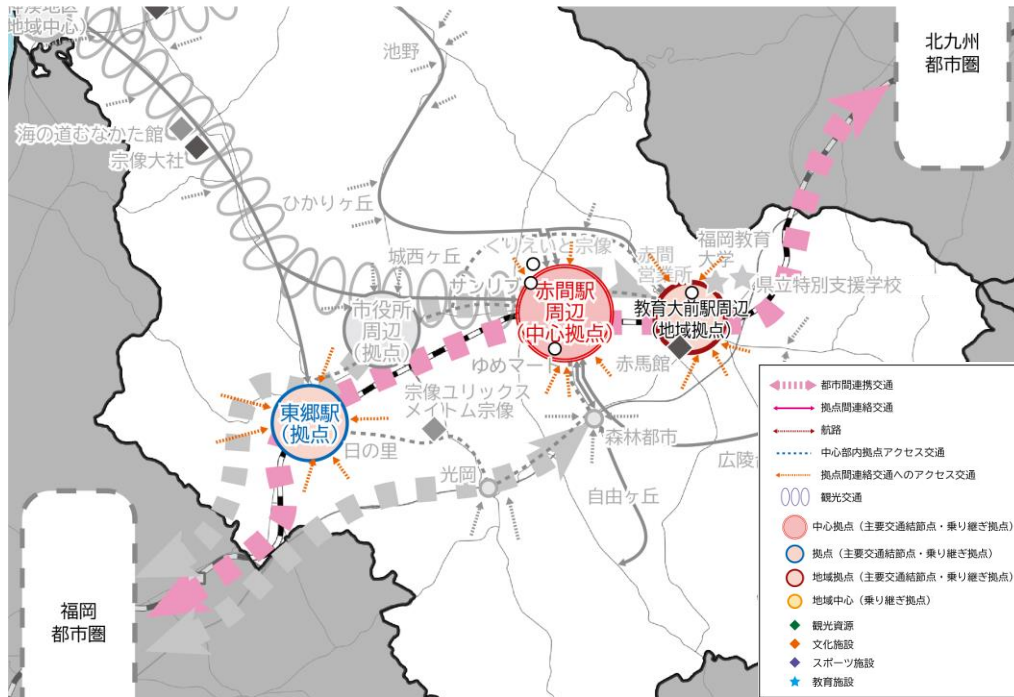
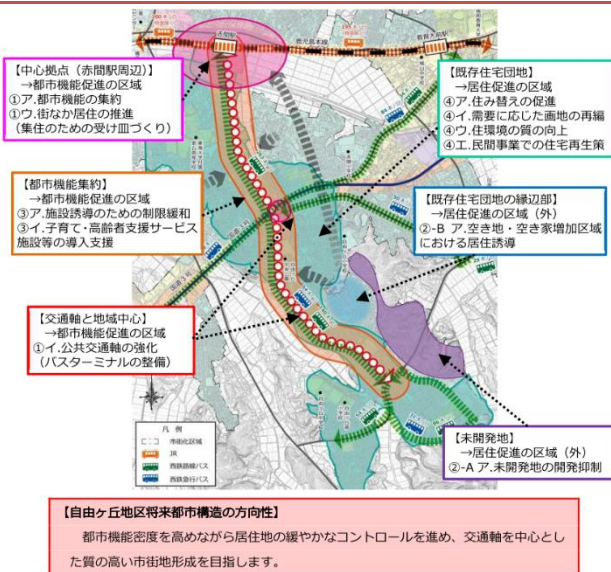


図 47 施策Ⅰに関する路線・拠点

取組Ⅰ-Ⅰ) JR の利用環境・駅へのアクセスの向上

ふれあいバス路線の見直し(取組 3-2)や、不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討(取組 5-1)、利用環境の整備(取組 10-1)など、JR 鹿児島本線と他の交通サービスとの連携を強化するだけでなく、地域公共交通の待合環境の改善や分かりやすい情報提供をとおして、円滑な乗り継ぎ環境の構築に取り組みます。

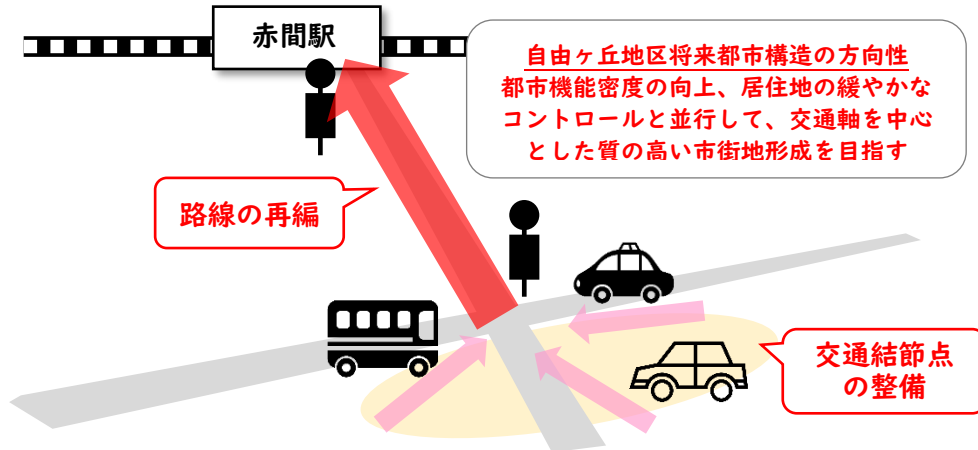
また、自由ヶ丘地区都市再生整備において、都市機能の集約や居住促進の推進と並行して、森林都



市バス停から赤間駅間の路線バス等の交通サービス拡充の検討を行い、赤間駅へのアクセス利便性の向上を図ります。

これにより、自宅から駅までの「自家用車による送迎」や、自宅から目的地までの「自家用車による移動」から、地域公共交通利用への転換が期待されます。

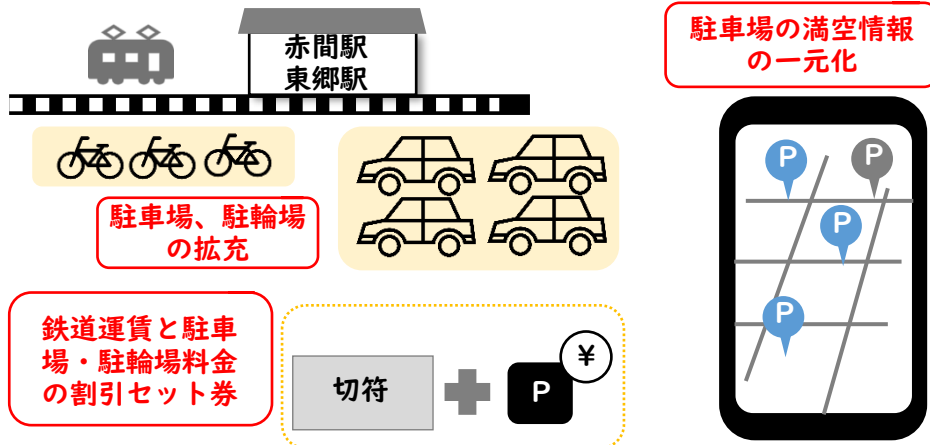
■赤間駅までの交通サービスの拡充イメージ



取組1-2) パークアンドライド利用環境の改善

特急停車駅かつ主要交通結節点である赤間駅、東郷駅におけるパークアンドライドの利用環境の改善に向けて、交通事業者や商業施設等との連携による駐車場や駐輪場の拡充、各事業者が行っている駐車場の満空情報の一元化などを検討します。

■パークアンドライド利用環境の改善イメージ



【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
JR の利用環境・駅へのアクセスの向上	市 地域住民 事業者 大学	検討・調整・順次実施				
パークアンドライド利用環境の改善	市 事業者	調査・研究、検討、調整、順次実施				

【目標①】

市外への高いアクセス性を確保する
地域公共交通軸の維持・充実

【施策2】

路線バス等の維持

市内の幹線交通として、利便性が確保された交通サービスを持続可能なものとするために、ふれあいバスやコミュニティバスの路線等との整合性を図りながら、路線の再編と利用環境の充実などに取り組みます。

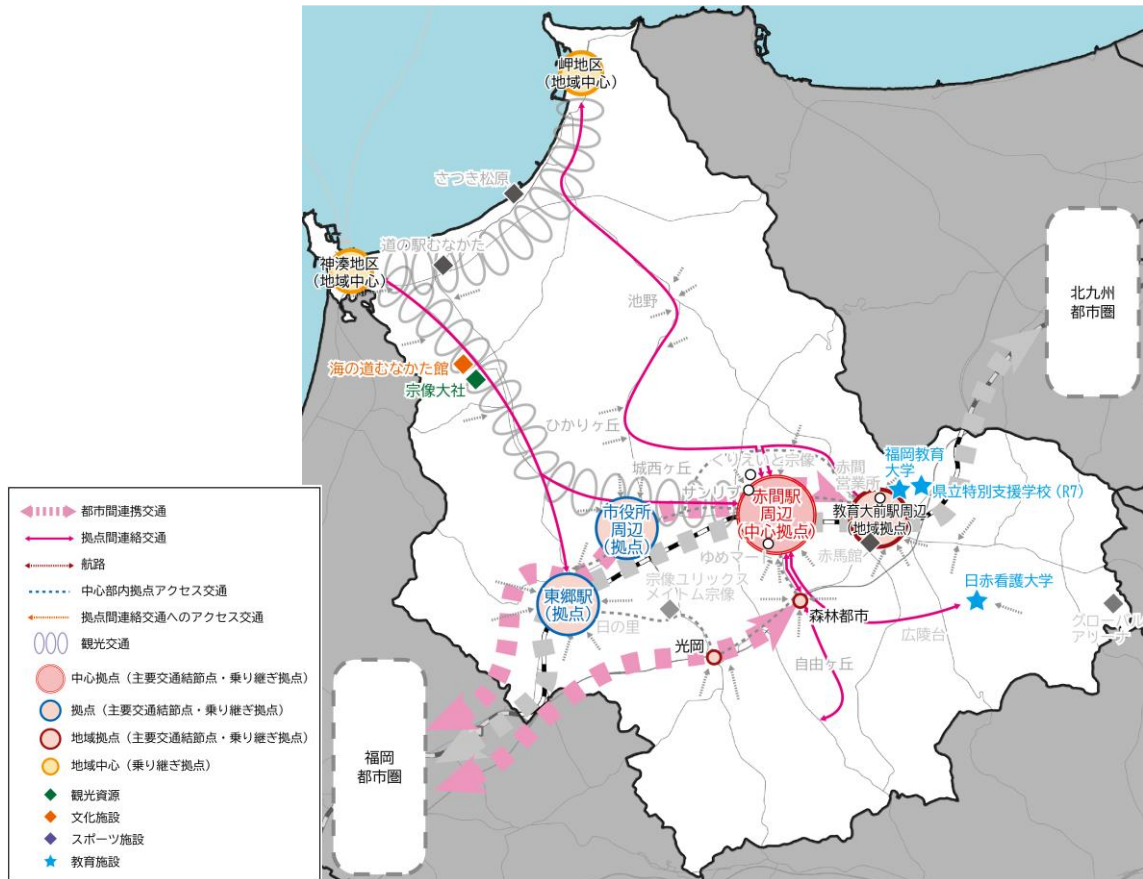


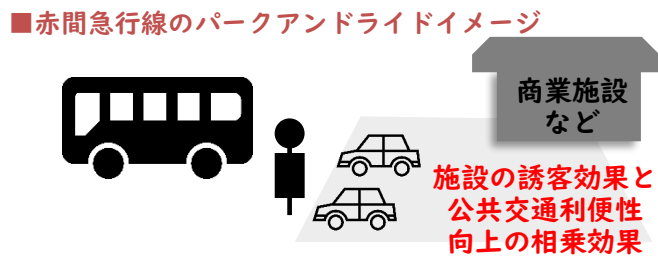
図 48 施策2に関する路線

取組2-1) 利用実態に見合った効率的な運行見直し

市内を運行している路線バスのうち、財政負担額が増大している路線について、利用実態に応じた、効率的かつ利便性を確保した路線への見直しに向けた研究を交通事業者と行います。

取組 2-2) 赤間急行線のパークアンドライド利用環境の充実

赤間急行線の光岡バス停での利便性を高めるために、パークアンドライド用の駐車場の確保に取り組みます。



取組 2-3) 筑豊地域とのアクセス路線整備

筑豊地域方面へのアクセスを確保するべく、新たな交通サービスの導入を検討します。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
利用実態に見合った効率的な運行見直し	市 事業者 関係市町	検討・調整		実施、評価・検証		
赤間急行線のP&R利用環境の充実	市 事業者	検討・調整		実施、評価・検証		
筑豊地域とのアクセス路線整備	宗像市 事業者 関係市町	調整	実証運行	評価・検証、継続又は見直し		

【目標②】

移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策③】

ふれあいバスの再編・見直し

ふれあいバスについて、路線バスやコミュニティバスとの一体的な再編を行い、広域交通、幹線交通、他の支線交通との接続性を考慮した運行時間帯や運行回数に見直すことで、定時性や速達性の向上、地域公共交通の持続可能性の向上を図ります。

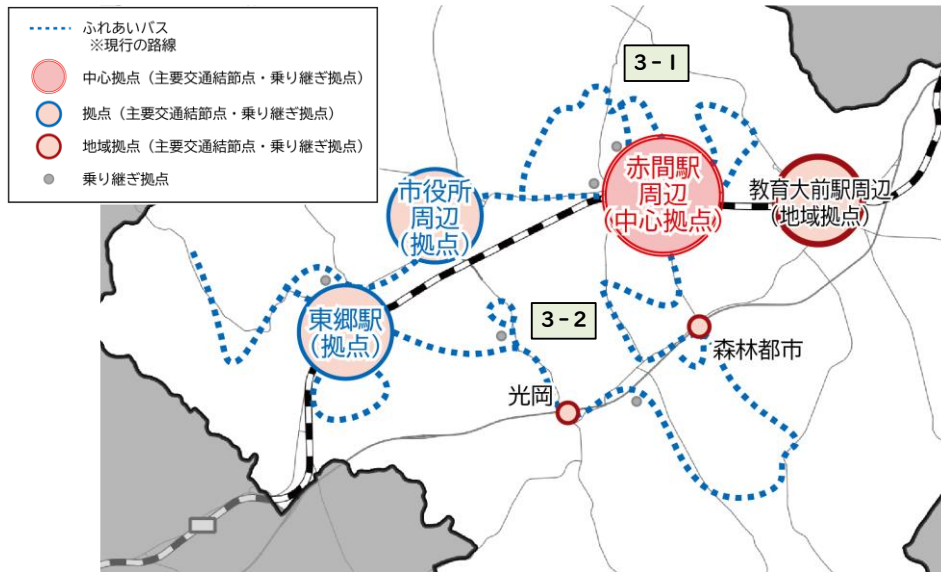


図 49 施策③に関する路線

取組 3-1) 路線の見直し

他の交通サービスとの役割分担を明確にしながら、より利便性の高い路線・ダイヤへ改善することで、市内の主要公共施設への速達性を高めるとともに、JR 鹿児島本線や路線バス、コミュニティバスとの接続性の向上を図ります。

取組 3-2) 第①系統の路線バスとの統合

スポット需要に対応している路線バスについて、ふれあいバス（第①系統）との統合を図り、運行の効率化を目指します。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
路線の見直し	市 地域住民 事業者	統合検討	ダイヤ改正	評価・検証		
第①系統の路線バスとの統合	市 事業者	検討・調整	ダイヤ改正	評価・検証		

【目標②】

移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策4】

コミュニティバス、AI オンデマンドバスの再編・見直し

コミュニティバスや AI オンデマンドバスについて、目的地までの速達性が向上するよう、他の交通サービスとの一体的な再編に取り組みます。

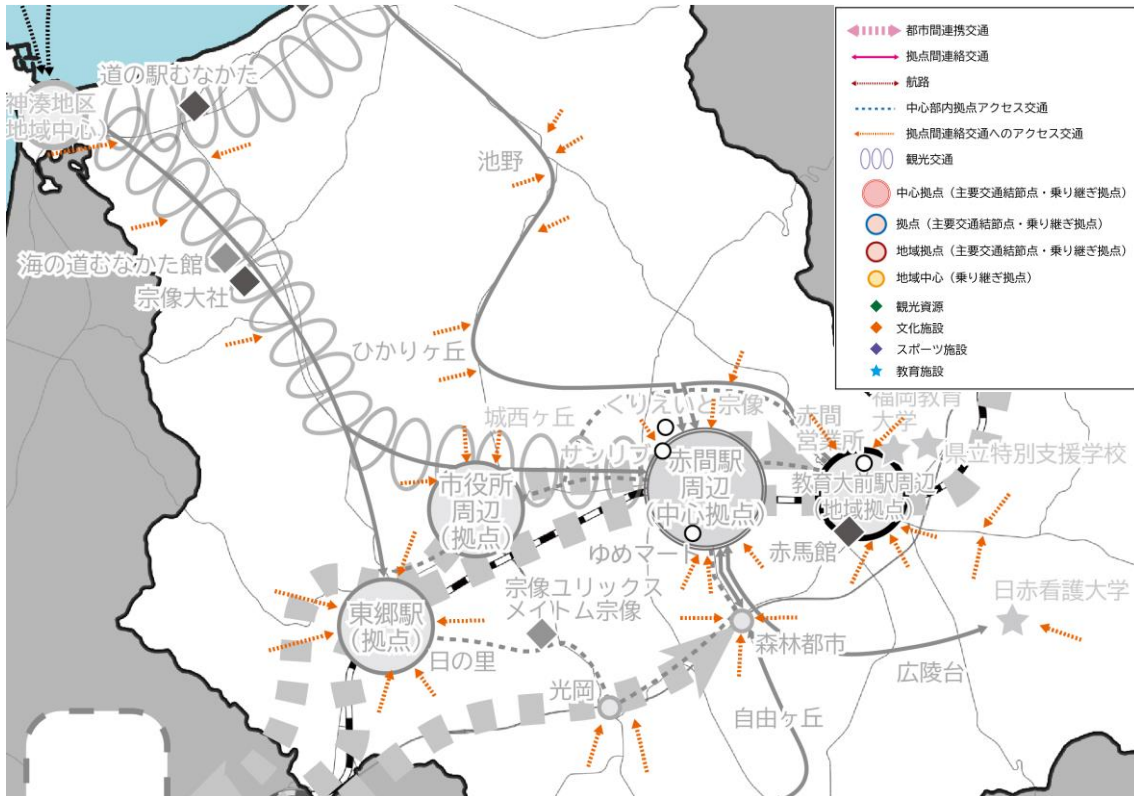


図 50 施策4に関する路線

取組4-1) ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し

他の交通サービスとの接続性の向上や、乗降地点の変更など、地域からのニーズ、各路線の需給バランスや利用実態をふまえ、コミュニティバスの路線やダイヤの見直しを行います。

■コミュニティバスの路線・ダイヤの見直しイメージ



また、日の里地区で導入している AI オンデマンドバスについても、効率の良い運行の検討や、需給バランスや利用実態に応じた乗降地点の見直しを行います。

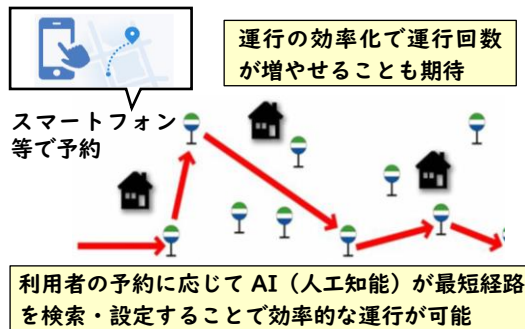
取組 4-2) 持続可能な交通手段の検討

取組 4-1 に加え、路線やダイヤの見直しではサービスの維持・確保が困難な場合には、別の交通サービスへの転換なども検討していきます。なお、AI オンデマンドバスへの転換については、日の里地区における実証運行の結果を踏まえ、以下の視点で検討を行います。

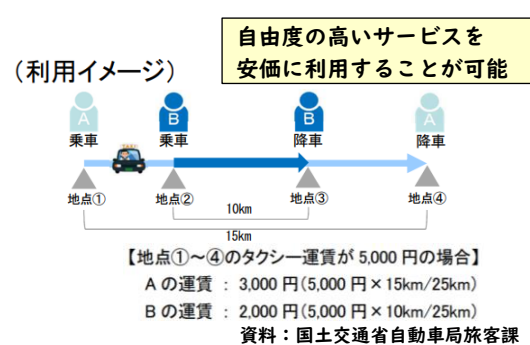
OAI オンデマンドバス転換に係る視点

- ・ 運行エリアの面積が 5 km²程度
- ・ 運行エリア内の人口が 1~2 万人程度
- ・ 上記の地区に隣接するエリア
- ・ 路線バスとの共存に影響が無いこと

■ AI オンデマンドバスイメージ



■ タクシー相乗りサービスイメージ



【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し	市 地域住民 事業者	検討・調整	ダイヤ改正	評価・検証		
最適な交通手段の検討	市 地域住民 事業者	調査・研究、検討、調整、実証運行等を必要に応じて実施				

【目標②】

移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策5】

ラストワンマイル・モビリティの導入

誰もが安全・安心に外出できるよう、自宅から最寄りの駅やバス停までの短距離移動を支える新しい交通サービスの導入に取り組みます。

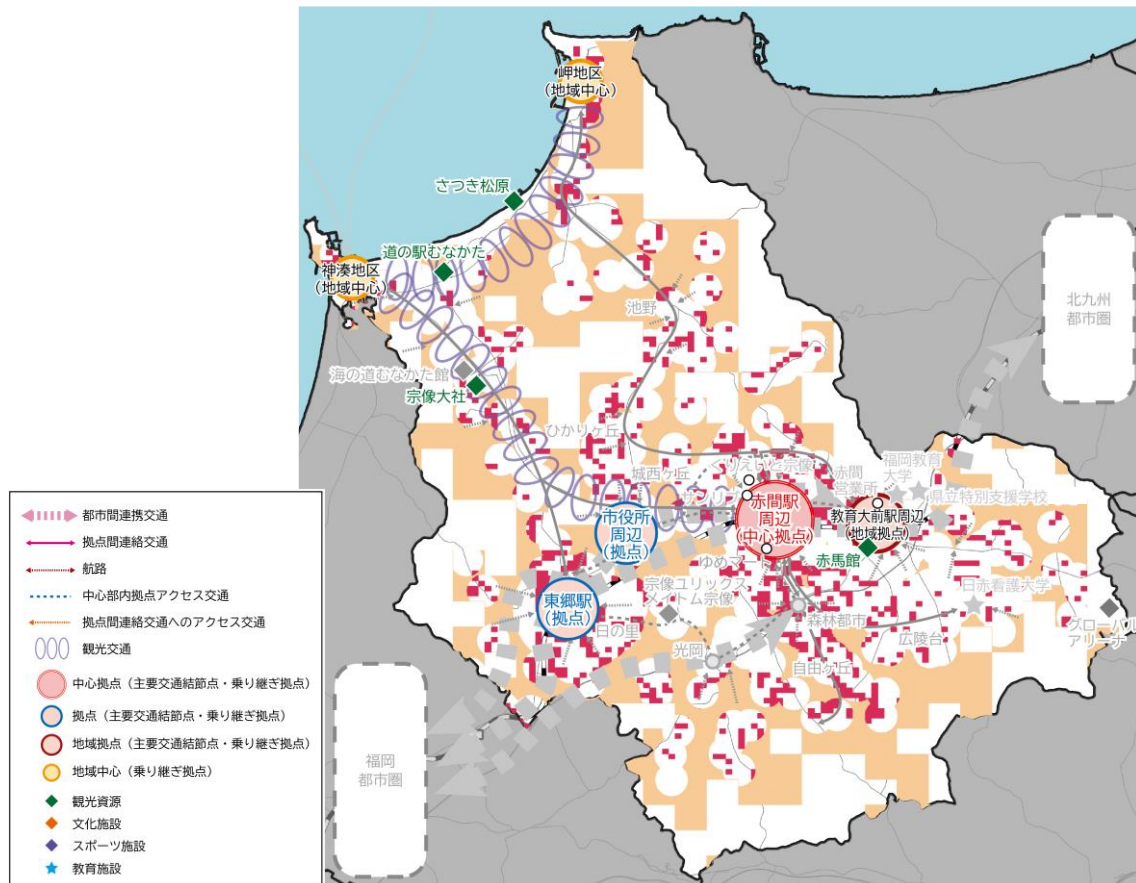


図 51 施策5に関する路線・地域

取組 5-1) 不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討

公共交通空白地域や公共交通不便地域において、駅や路線バス、ふれあいバス、コミュニティバス等の最寄りのバス停までの「ラストワンマイル」の移動手段を確保することで、一人でも外出ができる利用環境が整い、外出回数の増加が期待されます。

そのような潜在的な移動需要や、潜在需要の多い地域を把握するため、「ラストワンマイル交通需要調査」の実施を検討します。また、その結果を踏まえ、本市においてラストワンマイル対策が移動需要の創出に寄与すると考えられる場合は、その他公共交通機関の活用や、新しい交通サービスの導入などを検討します。

■シェアサイクル



資料：neuet「chari chari」

■グリーンスローモビリティ



資料：国土交通省

■シニアカーレンタル



資料：土浦 MaaS 実証実験

■電動キックボード



資料：福岡市

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
不便地解消に向けた新モビリティの導入の検討	市 地域住民 事業者					
		調査・研究、検討、調整		実証運行		

【目標②】

移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策6】

まちの賑わいにつながる交通サービスの検討

通勤・通学等による移動需要の多い夜間時間帯における移動手手段の確保に向けた検討を行います。

また、観光による地域経済の活性化を図るため、特急列車の停車本数が多い赤間駅から観光資源である「宗像大社」や「道の駅むなかた」までの2次交通の利便性の改善や、観光拠点間を周遊する際の利便性の向上に向けた検討を行います。

取組6-1) 夜間の移動需要に対する交通サービスの検討

路線バス（西鉄バス）、のりーと等が運行していない地域において、JR赤間駅の北口を起点に人口集中地区（DID）にある住宅地などを繋ぐルートでバスを運行し、夜間時間帯の移動需要を把握することで、夜間時間帯における交通サービスの導入可能性について検討します。

取組6-2) 観光客向けの交通サービスの検討

地域公共交通の観光客の移動ニーズを取り込むことによって、地域住民の生活の足の確保の下支えとなることが期待できることから、幹線交通と支線交通の一体的な再編（施策1～5）を行う際、観光客の市内回遊性も踏まえた研究・検討を行います。また、観光拠点間を周遊できる新たな交通サービスの導入可能性についても検討を行います。

■観光客向けの新たな交通サービスのイメージ



高齢者や、身体が不自由な方、車いすの方、妊娠中や乳幼児連れなど多様な利用者を想定した、短距離・低速型EV

資料：トヨタ自動車「APM」



低速の自動運転車両の車内ディスプレイに、バーチャルの映像コンテンツを映し出して、車窓の現実世界の風景と組み合わせて移動そのものを楽しむのりもの

資料：ヤマハ発動機、ソニー「SC-I」

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
夜間の移動需要に対する交通サービスの検討	市事業者	調査研究	調査結果に応じたサービスの導入を検討・実施			
観光客向けの交通サービスの導入の検討	市事業者	(一体的な再編) 検討・調整・実施・評価・検証				
		(新サービス) 調査・研究、検討、調整、実証運行等を適宜実施				

【目標②】

移動利便性を高める交通サービスの
維持・充実

【施策7】

航路の維持・充実

市営渡船について、大島及び地島の住民の生活交通としての運航を維持します。また、島外利用者の利用促進に取り組みます。

取組7-1) 運航維持

市営渡船（大島航路・地島航路）について、引き続き、持続可能な航路運営に向けた経営基盤を強化していきます。あわせて、利用促進にも取り組みます。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
運航維持	市 地域住民					

【目標②】

移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策⑧】

多様な交通サービス等との連携

人口減少や運転者不足が進む中においても様々な移動ニーズに対応できるよう、地域内の各種輸送サービスが相互に連携した地域公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

取組 8-1) 地域公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究

ターゲット特化型の輸送サービスと公共交通で対応するサービスの役割を明確にした上で、地域内の各種輸送サービスとの連携による地域全体の移動ニーズに対応する地域公共交通ネットワークの構築を検討します。

■モビリティミックスによる公共交通サービスのイメージ



取組 8-2) 地域公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究

地域公共交通の新たな担い手の一つとして、福祉関連事業所等が実施している輸送サービスの活用の可能性について検討・研究を行います。

取組 8-3) 近隣市町との連携方策の検討・研究

JR 鹿児島本線及び路線バス（赤間急行線）沿線の自治体と連携し、1自治体のみでは対応が難しい地域公共交通の課題の共有や解決に向けた協議や、連携方策の検討・研究を行います。

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
地域公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究	市事業者	調査・研究、検討				
地域公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究	市事業者	調査・研究、検討				
近隣市町との連携方策の検討・研究	市近隣市町	調査・研究、検討				

【目標②】

移動利便性を高める交通サービスの維持・充実

【施策⑨】

快適な移動環境の確保に向けたサービスレベルの向上

地域公共交通を利用しやすい環境の形成に向けて、ハード・ソフト両面の整備を推進します。また、各種地域公共交通機関を組み合わせながら、円滑に移動できる環境を構築していくための情報提供や検索ツールの充実に取り組みます。

取組 9-1) 利用環境の整備

国土交通省の通達で定められている、上屋やベンチの設置場所の基準を踏まえた上で、利用の多いバス停や複数の交通機関の乗り継ぎが生じる交通結節点から優先的に、上屋やベンチ、スマートバス停等の設置を検討し、待合環境の改善を図ります。特に主要交通結節点については、複数の交通機関の円滑な乗り継ぎができるよう、交通結節機能の強化を検討します。

また、様々な移動ニーズに対し最適な情報を提供することで、移動の利便性を向上できるように、情報の統合やバスロケーションシステムの導入など MaaS の推進に取り組みます。

※MaaS とは、Mobility as a Service の略称。情報通信技術を用いてあらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

■バスロケーションシステムイメージ



資料：酒田市 バスロケーションシステム「SUBTOUR」

■スマートバス停イメージ



資料：YE DIGITAL

■MaaS の概念



資料：国土交通省

取組 9-2) 先進技術の活用の検討

運転手不足のさらなる深刻化により、地域公共交通の持続可能性が低下し、地域活力が低下することが懸念される中、その課題解決の一助となることが考えられる自動運転等の先進技術について、その社会的受容性の醸成や、先進技術の導入によるまちづくりに及ぼす影響を検証するため、都市再生事業と連動する、官民の共創による実証実験を検討します。

参考資料：交通拠点（モビリティ・ハブ）

商業施設とモビリティハブの融合
ウォルマート（アメリカ大手スーパー）

【コンセプト】
○商業施設とモビリティハブが一体となったコミュニティを形成

【取組内容】
○店舗に併設する駐車空間を見直し、来訪者の憩いの場の創出に加え、バス停留所、カーシェアリング、自転車シェアリング、電動キックボード等を備えるモビリティハブを整備（予定）



自動車を所有せずとも移動できる社会
ウィーン市（オーストリア）

【コンセプト】
○環境にも配慮した電動モビリティ含む移動サービスを展開

【取組内容】
○多様な移動サービスを提供するモビリティハブを整備するとともに、公共交通に加え、レンタカー、自転車・カーシェアリング、電動キックボードなど全ての交通手段の利用提供サービスをアプリで一元化



資料：国土交通省

取組 9-3) 車両のバリアフリー化

鉄道、路線バス、航路、ふれあいバス、コミュニティバス、A I オンデマンドバスにおいて、車両等の更新の際、積極的にバリアフリー車両の導入を検討します。

取組 9-4) 地域公共交通のランディングページの作成

鉄道や路線バス、航路、ふれあいバス、コミュニティバス、A I オンデマンドバスなどの地域公共交通機関の情報を集約し、利用啓発と利便性向上を図ります。

■ランディングページのイメージ



資料：栃木県宇都宮市

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
利用環境の整備	市事業者	バスロケーションシステムの導入、運用				
先進技術の活用の検討	市事業者	調査・研究、方針検討、調整、実施				
車両のバリアフリー化	市事業者	車両更新に合わせた検討、実施				
地域公共交通のランディングページの作成	市事業者	作成、適宜更新				

【目標②】
移動利便性を高める交通サービスの
維持・充実

【施策10】
公共交通の利用促進

地域公共交通機関を維持するとともに、その持続可能性を高めるため、利用促進に取り組み、「地域の宝である公共交通を守るのは、地域で生きる私たちである」という意識の醸成に努めます。

取組10-1) 年齢層に合った利用促進

公共交通の将来のメインユーザーとなりうる若年層や、ボリューム層でありながらもこれまであまり公共交通を利用していなかった生産年齢層、現在のメインユーザーである高齢者層に対し、イベントやバスの利用説明会などを行い、新たな利用や将来の継続利用、自家用車による移動からの転換など、各年齢層の行動変容や移動ニーズの創造につながる利用促進事業に取り組みます。

■利用促進事業のイメージ

【市民が集まるイベントでの公共交通の利用啓発】



資料：熊本県八代市

【「のーと」利用説明会】



【経路検索アプリの周知チラシ】



資料：熊本共同経営推進室

【JR利用促進ポスター】



【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
年齢層に合った利用促進	市 地域住民 事業者					

【目標③】
地球にやさしい交通体系の構築

【施策ⅠⅠ】
環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進

市内の運輸部門における地球温暖化ガスの排出量を抑制するべく、地域公共交通車両の脱炭素化、市民の環境配慮型交通行動への転換を推進します。

取組ⅠⅠ-1) バス車両の脱炭素化

令和5年度に、老朽化したふれあいバス車両のうち1台を、EVバス車両に更新しました。今後は、幹線交通及び支線交通の一体的な再編に伴い、必要となる車両数や車両サイズを精査し、計画的に脱炭素化に寄与する車両へ更新します。

■EVバス



資料：EV Motors Japan

取組ⅠⅠ-2) モビリティマネジメントの推進

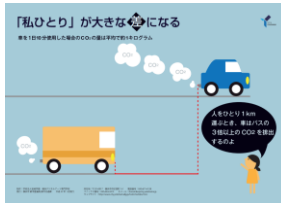
地域公共交通を利用することのメリットや交通サービスの利用の仕方の周知など、地域公共交通利用への行動変容を促すモビリティマネジメントを行い、自家用車の分担率を減少させ、地球温暖化ガスの排出量の抑制に寄与します。

■モビリティマネジメントの取組イメージ

【出前講座】



【啓発ポスター】



【啓発イベント】



【シンポジウム】



【スタンプラリー】



【啓発グッズ】



各種資料：横浜市

【実施主体とスケジュール】

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
バス車両の脱炭素化	市事業者	EVバス運行				
		評価・検証、他車両更新時の導入の検討（※路線の再編が必須）				
モビリティマネジメントの推進	市事業者 地域住民	実施				

8 計画の推進体制と評価方法

8-1 推進体制

本計画は、宗像市地域公共交通活性化協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

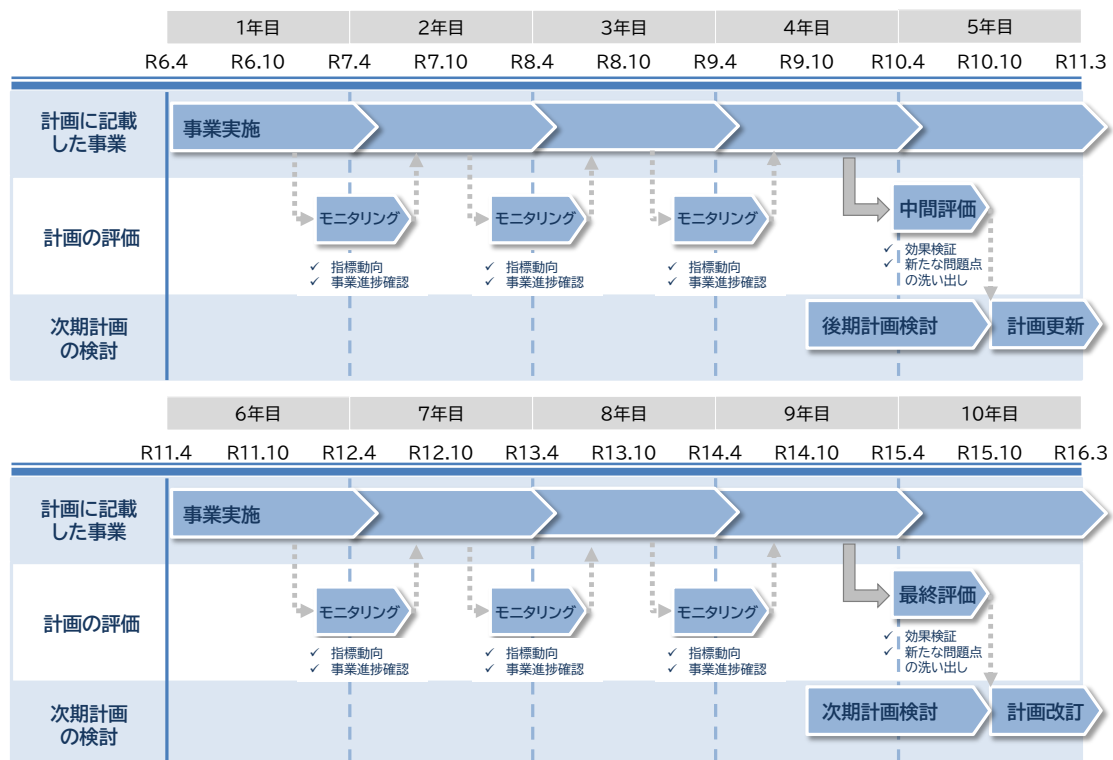
宗像市地域公共交通活性化協議会	
構成員	宗像市、公共交通事業者、道路管理者、福岡県警察、学識経験者、コミュニティ運営協議会、市民等
役割	計画の策定及び変更の協議、計画の実施に係る連絡調整、計画に位置づけられた事業の実施など

8-2 評価方法

設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や成果指標のモニタリングを行い、事業の効果を検証するとともに、次年度の事業内容について検討を行い、効果の積み上げを図っていきます。

計画4年目時点には中間評価を行い、計画5年目時点で後期計画策定に向けた検討を進めていきます。



■評価のためのデータ取得方法と評価の時期

指 標	データ取得方法	評価の時期
【指標1】 市内鉄道駅の乗客数	九州旅客鉄道株式会社の「駅別乗車人員」データにより算出	毎年
【指標2】 路線バスの市内バス停からの乗客数	西日本鉄道株式会社からの「赤間急行、26、26Aの乗車数（ICカード利用者数）」データの提供により算出	毎年
【指標3】 ふれあいバス、コミュニティバス、のりーとの年間利用者数	各運行事業者からの実績報告により算出	毎年
【指標4】 ふれあいバス、コミュニティバス、のりーとへの公的資金投入額（利用者1人あたり）	各運行事業者からの補助金申請額及び実績報告から算出	毎年
【指標5】 市民の公共交通に対する満足度	市が実施する市民アンケートにより把握	毎年
【指標6】 地域公共交通利用率	市が実施する市民アンケートにより把握	毎年
【指標7】 運輸（自動車）部門におけるCO ₂ 排出量	環境省 自治体排出量カルテにより把握	自治体排出量カルテの公表に合わせて評価

付属資料

宗像市地域公共交通活性化協議会

(1) 宗像市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

区分	氏名	所属等	備考
市長またはその指名する職員	高崎 浩	宗像市 都市再生部 部長	会長
一般乗合旅客移動者 運送事業者の組織する団体	高畠 巧	福岡県バス協会 西鉄バス宗像株式会社 代表取締役社長	令和5年6月30日まで
	田中 昭彦	福岡県バス協会 西鉄バス宗像株式会社 代表取締役社長	令和5年7月1日から
	森 正彦	宗像タクシー部会 会長 新星交通有限会社 代表取締役	
	久池井 隆	西日本鉄道株式会社 自動車事業本部 営業部 営業第三担当 課長	令和5年3月1日から 令和5年6月30日まで
	中島 将吉	西日本鉄道株式会社 自動車事業本部 営業部 営業第二担当 課長	令和5年7月1日から
鉄道事業者	森武 晋一郎	九州旅客鉄道株式会社 赤間駅 駅長	
道路・港湾の管理者	櫻井 章生	福岡県北九州県土整備事務所 宗像支所 支所長	
公安委員会または福岡県警察	中西 正一	宗像警察署 交通課長	令和5年6月30日まで
	香月 肇光	宗像警察署 交通課長	令和5年7月1日から
コミュニティ運営協議会の代表	高見 邦雄	自由ヶ丘地区 コミュニティ運営協議会 会長	
	黒川 貞一郎	日の里地区 コミュニティ運営協議会 会長	
	高巢 和彦	池野地区 コミュニティ運営協議会 会長	令和5年6月30日まで
	寺尾 悦治	池野地区 コミュニティ運営協議会 会長	令和5年7月1日から
	原口 貢	岬地区 コミュニティ運営協議会 会長	令和5年4月4日まで
	吉田 益美	岬地区 コミュニティ運営協議会 会長	令和5年7月1日から
知識経験を有する者	大枝 良直	九州大学 大学院工学研究院 准教授	副会長
福岡運輸支局長又はその指名する職員	久世 和彦	九州運輸局 福岡運輸支局 支局長	令和5年6月30日まで
	傳 勝博	九州運輸局 福岡運輸支局 支局長	令和5年7月1日から
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	宮地 信裕	宗像タクシー部会 タクシー乗務員代表 みなとタクシー株式会社 部長	
その他市長が必要と認める者（旅客の代表）	原田 勝子	バス利用者	令和4年9月30日まで
	棚橋 美智子	タクシー利用者	

(2) 協議会の開催経緯

	日時	内容
1	令和4年9月15日	宗像市地域公共交通計画策定事業者選定委員会について
2	令和5年1月19日	宗像市地域公共交通計画の構成(案)について バス利用状況及び鉄道駅アクセス状況の調査概要について 地域公共交通の現状と課題について 宗像市地域公共交通計画策定事業の事業評価(一次評価)の素案について
3	令和5年3月9日	宗像市地域公共交通計画の骨子(素案)について
4	令和5年9月29日	バス利用状況及び鉄道駅アクセス状況の調査結果について 宗像市地域公共交通計画(案)について
5	令和5年11月30日	宗像市地域公共交通計画(修正案)について
6	令和6年2月22日	パブリック・コメントの実施結果について 宗像市地域公共交通計画(最終案)について

(3) 市民意見提出手続(パブリック・コメント)

- 意見募集期間：令和6年1月9日から令和6年2月8日まで
- 提出意見：6件(1人)

宗像市地域公共交通計画

発行 令和6年4月

作成 宗像市地域公共交通活性化協議会