

宗像市地域公共交通計画 (概要版)

1 計画概要

(1) 趣旨・目的

- ・「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。
- ・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ります。

(2) 対象区域・計画期間

- 対象区域：宗像市全域
- 計画期間：令和6年4月～令和16年3月（10年間）

(3) 位置づけ

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画です。
- ・本市の最上位計画である第2次宗像市総合計画や、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します。

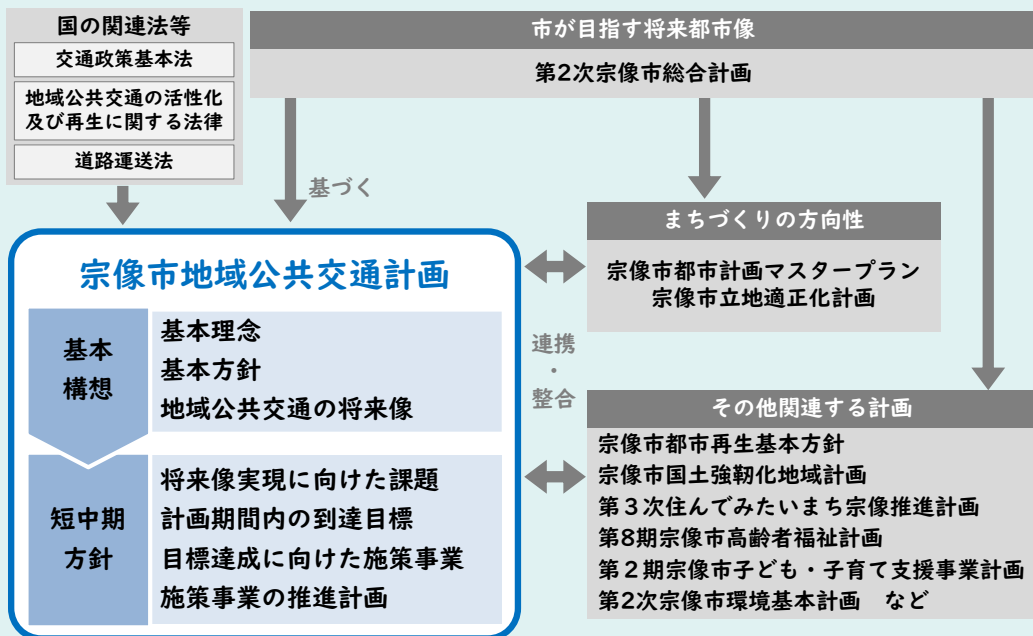


図 計画の位置づけ

2 市の現状

(1) 人口

- ・日本全体が人口減少時代を迎える中でも、本市の人口はわずかながらも増加
- ・国道3号や旧国道3号（県道69号、県道97号）沿線、その後背地を中心に人口が集中
- ・生産年齢人口比率は減少
- ・高齢化率は一部地区を除き概ね上昇
- ・高齢者は、日の里や自由ヶ丘、三郎丸などの住宅団地に多く居住

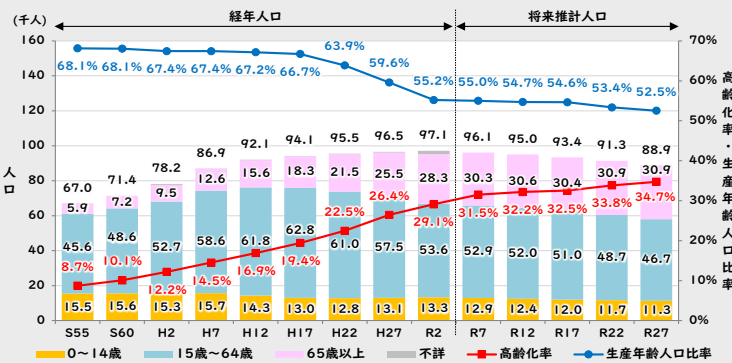


図 年齢階層別人口の推移

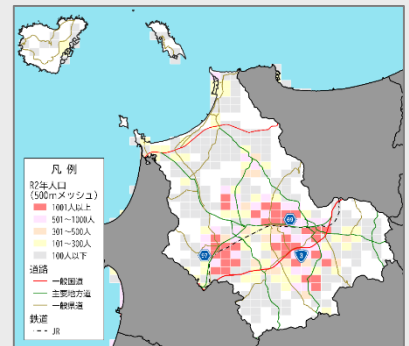


図 人口分布（総人口）

(2) 市民の移動実態

- ・生活様式の変容等による移動総量の減少
- ・自家用車分担率が高水準

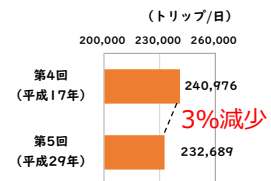


図 総トリップ数の変化

通勤・通学

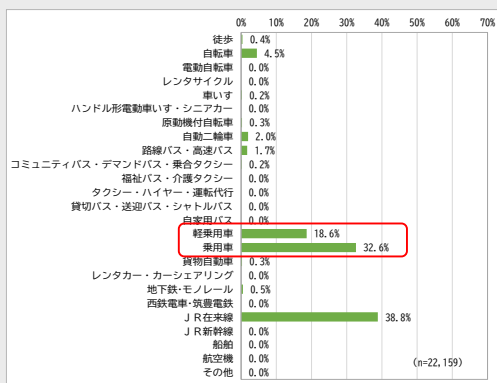


図 市外通勤者の代表交通手段

- ・約60%が市外に通勤
- ・市外通勤者のうち、約50%が自家用車、約40%がJRを利用
- ・市外通学者のうち、約63%がJRを利用

買物・通院

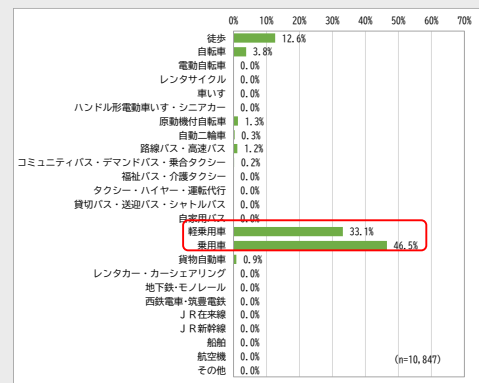


図 市内買物外出者の代表交通手段

- ・約60%が市内に移動
- ・買物・通院→約80%が自家用車を利用

3 地域公共交通の現状

(1) 運行状況

多様な移動手段が存在

【市内外の移動】

JR鹿児島本線や路線バス

【市内の中心拠点と地域拠点間の移動】

路線バス、航路

【それらを補完する交通】

ふれあいバス、コミュニティバス、
オンデマンドバス、タクシーなど

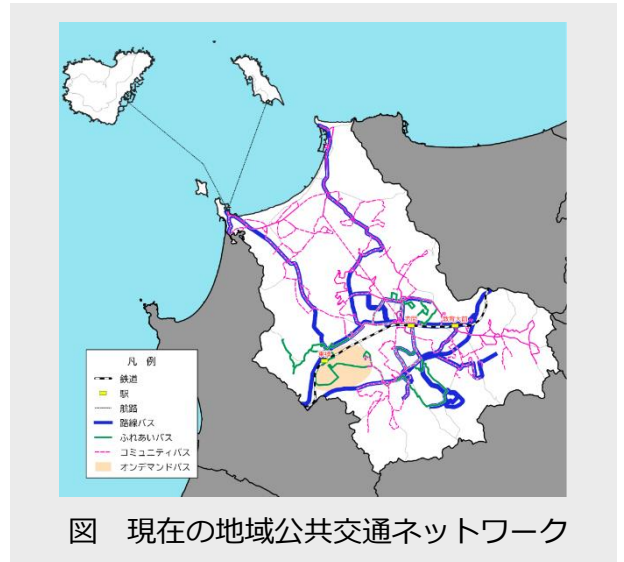


図 現在の地域公共交通ネットワーク

(2) 公共交通空白地域・公共交通不便地域

- ・公共交通圏域の人口カバー率は改善
- ・高低差のある住宅団地が多い地形条件のため、公共交通不便地域は約10km²存在

公共交通圏域の人口カバー率
(バス停圏域の基準：半径500m)

96.5% ➡ 98.3%

地域公共交通網形成計画
(H29.3)

地域公共交通計画

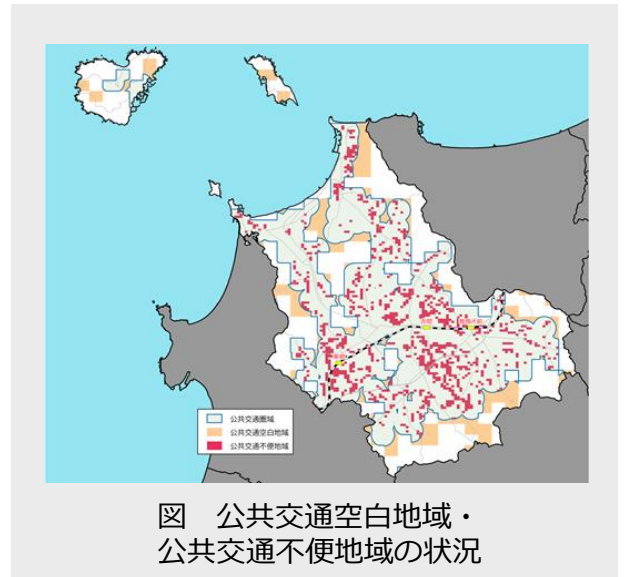


図 公共交通空白地域・公共交通不便地域の状況

(3) 利用者数

- ・新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度に大きく減少(回復傾向にあるものの、令和元年度の水準まで回復していない)
- ・利用者数の回復が見られない地区も存在
- ・オンデマンドバスは堅調に増加

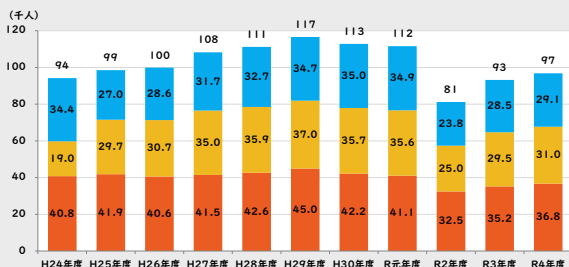


図 ふれあいバス年間利用者数

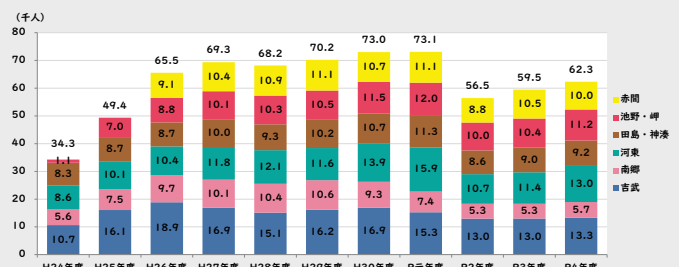


図 コミュニティバス年間利用者数

(4) 市民アンケート結果

利用頻度

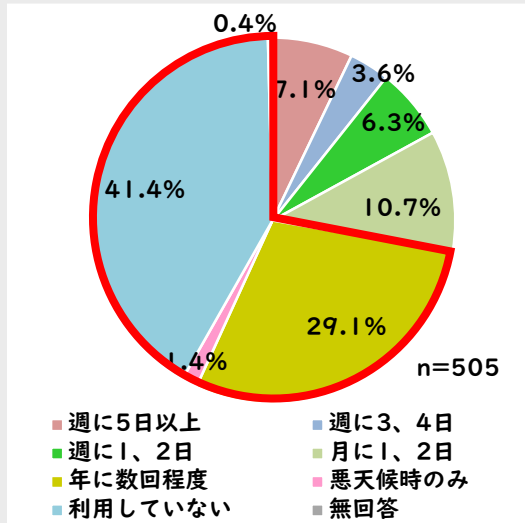


図 最近1年間の公共交通の利用頻度

- ・約70%がほとんど利用していない
- ・30-49歳の世代は、利用頻度が特に低い

利用しない理由

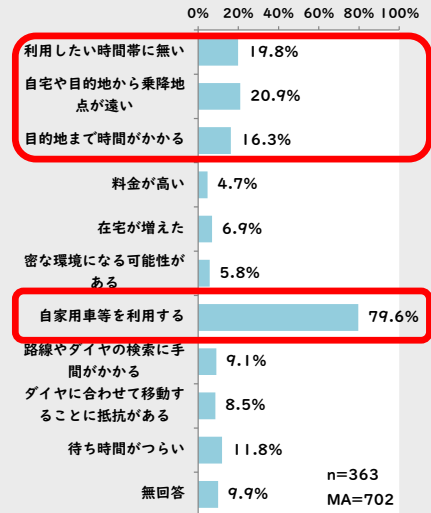


図 公共交通を利用しない理由

- ・「自家用車等の利用」が突出して高い
- ・「自宅や目的地から乗降地点が遠い」「利用したい時間帯に無い」「目的地まで時間がかかる」といった理由も多い

乗り継ぎについて

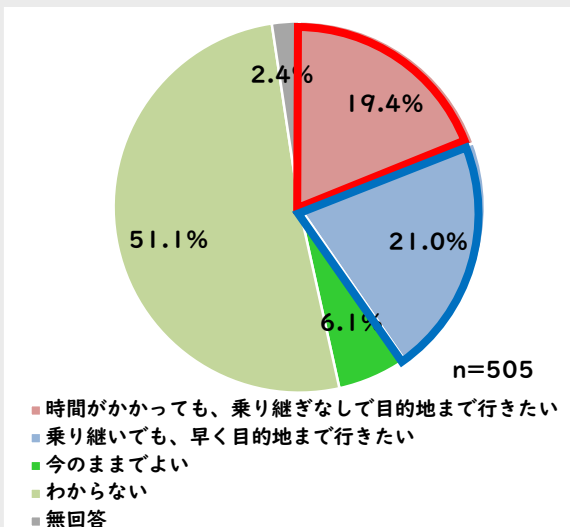


図 市内のバスの乗り継ぎに関する意向

- ・速達性重視の意見と、乗り継ぎをしない利便性重視の意見が同等

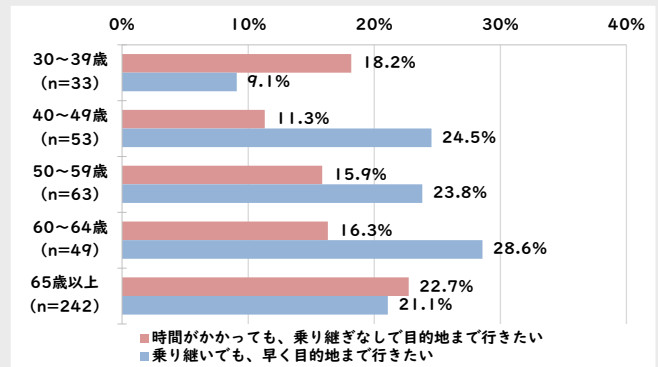


図 市内のバスの乗り継ぎに関する意向
 (「時間がかかっても乗り継ぎなしで目的地まで行きたい」と「乗り継いでも早く目的地まで行きたい」のみ集計)

- ・40~49歳、50~59歳、60~64歳は「乗り継いでも早く目的地まで行きたい」の回答が多く、速達性重視の傾向

(5) 各地域公共交通機関の現状

JR

- ・日中を中心に特急は増便したが、普通・快速は減便

■ 東郷駅・赤間駅

- ・6-8時の入場、17-19時の出場が多い
- ・5-9時の入場時は「自家用車による送迎」の利用割合が高い
- ・駅付近の月極駐車場は、通勤時のP&Rに利用されていると推察されるところが多い

■ 教育大前駅

- ・入場者、出場者の多い時間帯は分散
- ・5-9時の入場時は「自家用車による送迎」の利用割合が高い

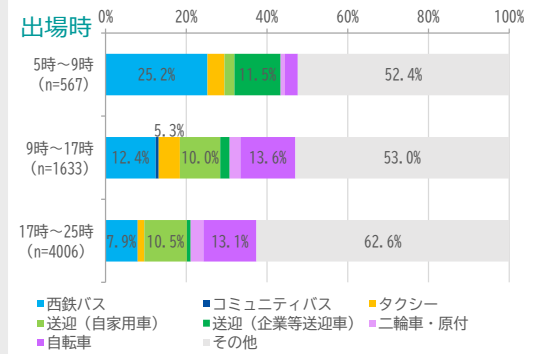
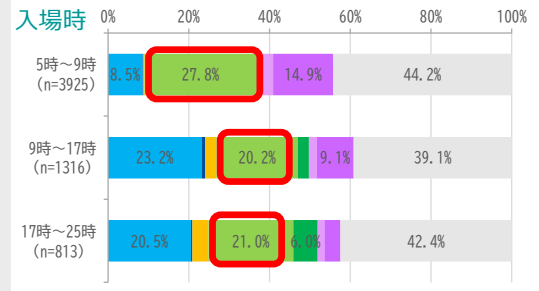


図 アクセス状況調査結果 (赤間駅)

路線バス

■ 津屋崎～鐘崎線 (神湊経由)

- ・朝夕の通勤時間帯の利用が多い
- ・市内区間で乗車する人のほとんどは「東郷駅前」で降車

■ 津屋崎～鐘崎線 (京泊・鐘崎経由)

- ・往路は朝の通勤時間帯、復路は夕方の帰宅時間帯の利用が多い
- ・「東郷駅前」の乗降が非常に多い

■ 森林都市線

- ・朝夕の通勤時間帯の利用が多い
- ・朝はほぼすべてが「赤間駅南口」で降車
- ・「赤間駅南口」で乗車し「日赤看護大学」や「自由ヶ丘一丁目」で降車する利用も多い

■ 日の里循環線

- ・1日あたりの平均利用者は9人
- ・赤字補填額は高水準

■ 泉ヶ丘線

- ・1日あたりの平均利用者は6人
- ・赤字補填額は高水準

■ 需給ギャップ

- ・岬地区、池野地区はくりえいと・赤間駅周辺への移動ニーズが高い
- ⇔津屋崎～鐘崎線 (京泊・鐘崎経由) のルートとのずれ

	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	29人
マルキョウ	12人
マックスバリュー	7人
ゆめタウン宗像	6人
スーパーセンタートライアル宗像店	6人
道の駅むなかた	4人
コスモス	3人

図 池野地区の主な買物先

	回答者数
ルミエール赤間店	22人
サンリブくりえいと宗像	20人
マルキョウ	8人
ナフコ	4人
コスモス	3人
マックスバリュー	3人
ゆめタウン宗像	3人

図 岬地区の主な買物先

ふれあいバス・コミュニティバス

- ・高齢者・女性の利用者が多い
- ・「平日のみ」利用する方が多い
- ・「買物」目的の利用が多いが、地区によっては「通勤」にも利用されている
- ・ほとんどの路線で「運行便数の増加」を改善要望としてあげている
- ・「週に1回以上」利用している方が多い
- ・乗り換え利用は地区によって大きなばらつき
- ・路線によっては、乗車が見られない区間も存在

オンデマンドバス

- ・「市外」を目的地とした利用が多いため、約60%の利用者が「東郷駅日の里口」で乗り換え
- ・「曜日を問わず」利用する方が多い
- ・90%以上がサービスに満足

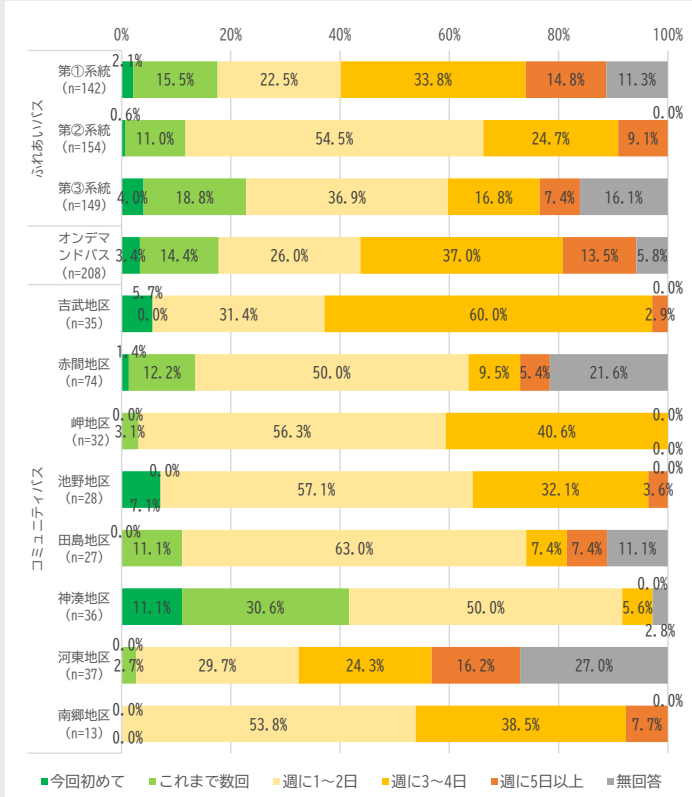


図 利用回数

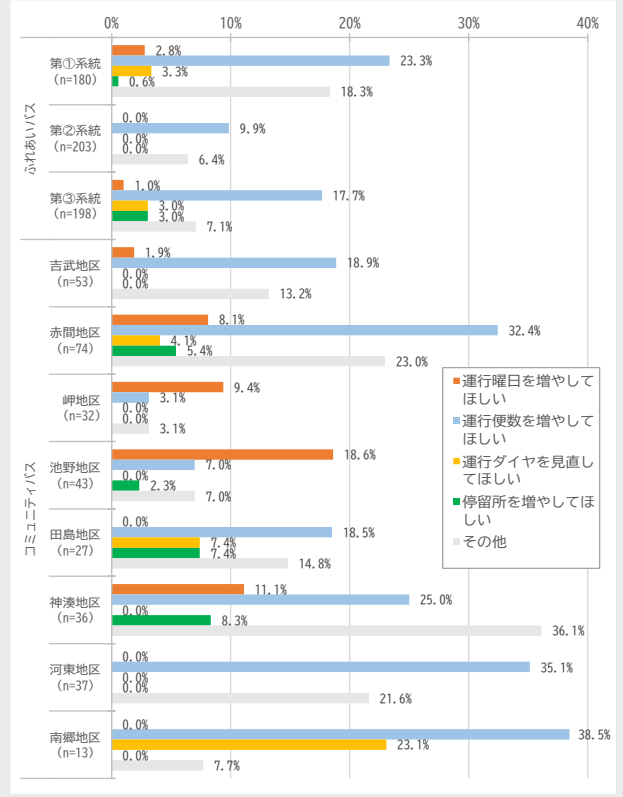



図 改善要望

表 乗り換える他の公共交通機関 (平日)

路線		回答者数	JR	コミュニティバス	ふれあいバス	西鉄バス	のりーと	大島渡船	地島渡船	タクシー
ふれあいバス	第①系統	107	7%	5%	0%	3%	0%	0%	0%	0%
	第②系統	100	9%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
	第③系統	105	9%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
オンデマンドバス		149	60%	1%	3%	5%	-	0%	0%	9%
コミュニティバス	吉武地区	53	4%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
	赤間地区	74	0%	11%	0%	3%	0%	0%	0%	0%
	岬地区	32	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%
	池野地区	43	2%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%
	田島地区	27	0%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	神湊地区	36	11%	3%	6%	14%	0%	11%	0%	11%
	河東地区	37	14%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	0%
南郷地区	13	8%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	0%	


■ 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

- ・生活様式の変容等により利用者数は減少
- ・運転手の確保が困難
- ・減便や廃線により、サービス水準の低下が進行
- ・運行区間の重複、複雑な乗り継ぎ
- ・細やかな運行による速達性の低下
- ・交通手段の接続がニーズに合っていない

- 
- ・各交通手段の役割分担を明確化し、一体的に再編
 - ・先進技術の導入
 - ・様々な主体の連携


■ 誰にでも分かりやすく利用しやすい移動環境の創出

- ・時刻表や運行ルート情報が分散
- ・多様なニーズをダイヤ接続や路線の再編だけで解決することは困難

- 
- ・分かりやすい情報発信
 - ・待合環境の改善
 - ・MaaSの推進

■ 脱炭素社会の実現に向けた公共交通利用への転換

- ・交通ネットワークがニーズと合っていないことによる、高い自家用車分担率
- ・脱炭素化に寄与するモビリティについても、車両サイズや充電設備の設置に問題あり

- 
- ・公共交通利用への転換の促進
 - ・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

5 地域公共交通の基本理念とあるべき姿

(1) 基本理念

上位計画・関連計画において本市が目指す将来像の実現に向けて、地域公共交通に求められる役割や課題、国の動向を踏まえて、本市の地域公共交通の基本理念を以下のとおり定めます。

“定住都市むなかた”を支える共創型交通網

(2) あるべき姿

基本理念を踏まえ、地域公共交通のあるべき姿を、以下のとおり定めます。

1. 市民の生き生きとした生活を支える地域公共交通

移動ニーズの変化やデジタル技術の進展による移動サービスの多様化を踏まえ、交通事業者等と連携し、日常生活を支える安全で快適な移動環境を目指します。

2. 賑わいを創出しまちの魅力を高める地域公共交通

広域交通の維持、円滑な乗り継ぎを可能にする交通結節機能の強化や他分野との連携により、地域公共交通が都市再生や健康増進、地域活性化等に寄与し、定住都市としての魅力向上を目指します。

3. 持続可能な地域公共交通

E V化をはじめとした脱炭素に資するモビリティへの転換や市民の地域公共交通利用への行動変容の促進、次世代モビリティなど地域公共交通を補完する二次交通を充実により、環境面だけでなく経営面の視点も含めた持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

6 計画目標・成果指標

基本理念及び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と、その成果指標を設定します。

目標	成果指標	数値目標	
		現況	目標
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	市内主要鉄道駅の乗客数	14,040人/日 (R4)	15,219人/日 (R9)
	路線バス（赤間急行、26、26A）の市内バス停からの乗客数（ICカード利用者数）	396,408人/年 (R4)	422,967人/年 (R9)
移動利便性を高める交通サービスの維持・充実	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	203,480人/年 (R4)	229,378人/年 (R9)
	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）	471円/人 (R4)	471円/人未満 (R9)
	市民の公共交通に対する満足度	2.68 (R4)	3.30 (R9)
	地域公共交通利用率	28% (R4)	34.8% (R9)
地球にやさしい交通体系の構築	運輸（自動車）部門におけるCO ₂ 排出量	79千t-CO ₂ /人 (R2)	56.8千t-CO ₂ /人 (R9)

7 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再編のイメージを示します。

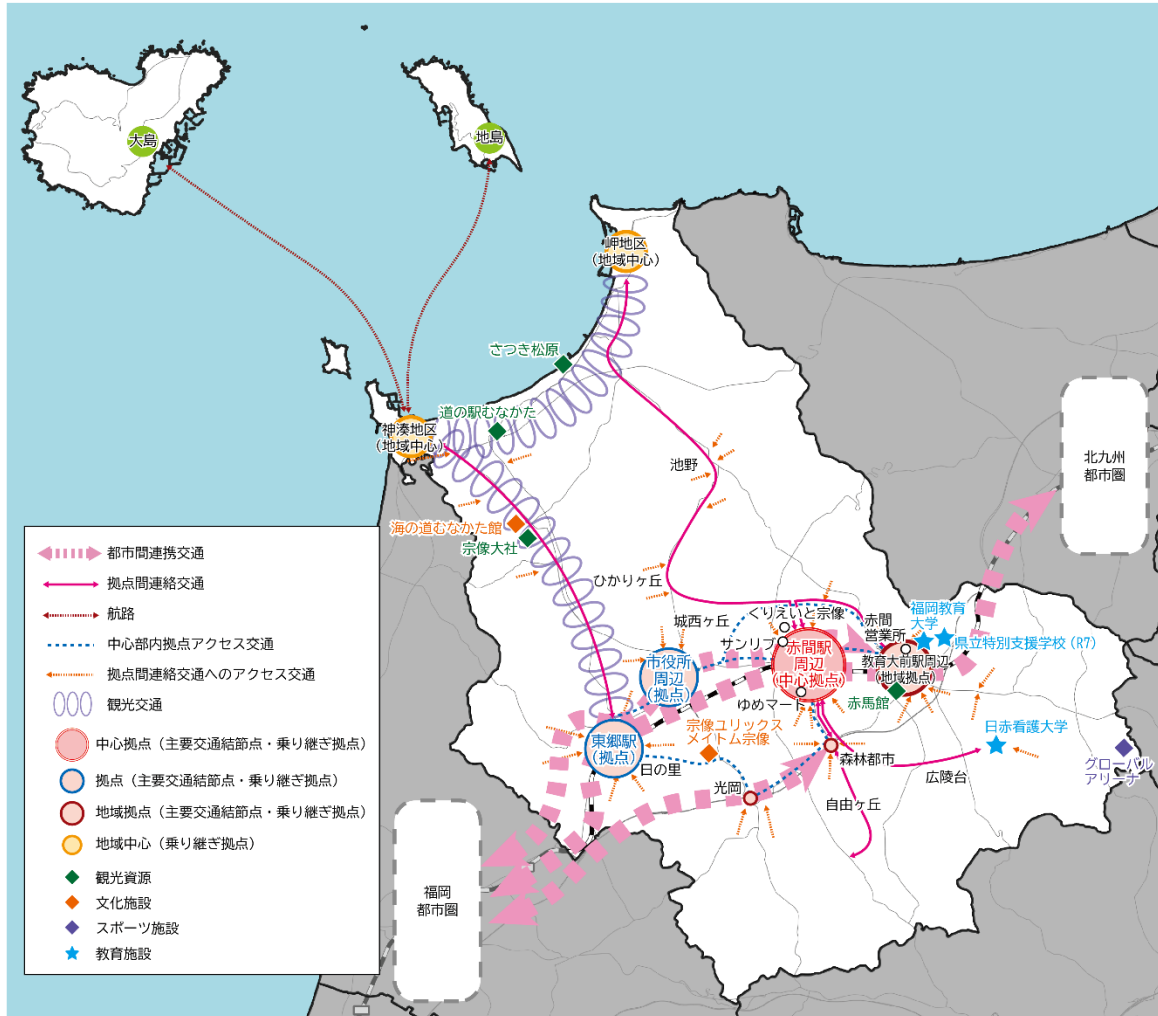


図 地域公共交通ネットワーク再編のイメージ

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 路線バス	民間公共交通の維持 利便性の向上	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
幹線交通	路線バス	一体的な再編	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

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1 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。

取組

1-1 JRの利用環境・駅へのアクセスの向上

- ・JR鹿児島本線と他の交通サービスとの連携の強化
- ・森林都市から赤間駅間の交通サービスの拡充の検討 など

1-2 パークアンドライド利用環境の改善

- ・交通事業者や商業施設等との連携による、パークアンドライド駐車場の拡充 など

施策2 路線バス等の維持

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。

取組

2-1 利用実態に見合った効率的な運行見直し

- ・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

2-2 赤間急行線のパークアンドライド利用環境の充実

- ・光岡バス停での利便性を高めるためのパークアンドライド駐車場の確保

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ため、新たな交通サービスの導入を検討

施策3 ふれあいバスの再編・見直し

路線バスやコミュニティバスとの一体的な再編を行い、他の交通機関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。

ふれあいバスの役割

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

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、より利便性の高い路線・ダイヤへ改善

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との統合による運行効率化

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

市民の最終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。

コミュニティバス、オンデマンドバスの役割

- 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）間の移動を、利用者の予約に応じて行う

取組

4-1 ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し

- ・地域からのニーズや各路線の需給バランス・利用実態を踏まえた路線・ダイヤ、乗降地点へ見直し

4-2 持続可能な交通手段の検討

- ・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、別の交通サービスの転換など検討

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。

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

- ・最寄りのバス停までのアクセスを確保する新しい交通サービスの導入可能性の検討

施策6 まちの賑わいにつながる交通サービスの検討

移動需要の多い夜間時間帯における移動手段の確保や、赤間駅から観光資源までの2次交通の利便性の改善などに取り組みます。

取組

6-1 夜間の移動需要に対する交通サービスの検討

- ・移動需要把握のため、夜間に赤間駅北口～DIDにある住宅地などを繋ぐルートでバスを運行

6-2 観光客向けの交通サービスの導入の検討

- ・観光客の移動利便性を高めるための新たな交通サービスの導入可能性の検討

施策7 航路の維持・充実

大島・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 運行維持

- ・持続可能な航路運営に向けた経営基盤の強化
- ・利用促進

施策8 多様な交通サービス等との連携

運転手不足が深刻化する中においても、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

- ・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の検討

8-2 地域公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究

- ・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を検討

8-3 近隣市町との連携方策の検討・研究

- ・JR鹿児島本線や赤間急行線（西鉄バス）沿線の自治体と連携し、
1 自治体のみでは対応が難しい課題解決に向けた協議
- ・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

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。

取組

9-1 利用環境の整備

- ・利用の多いバス停や交通結節点から優先的に待合環境を改善
- ・バスロケーションシステムの導入 など

9-2 先進技術の活用の検討

- ・都市再生事業と連動し、官民の共創による自動運転技術等の先進技術の実証実験を検討

9-3 車両のバリアフリー化

- ・車両等更新の際、バリアフリー車両の導入を検討

9-4 地域公共交通のランディングページの作成

- ・地域公共交通機関の情報を集約することによる利便性向上

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

- ・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

目標③：地球にやさしい交通体系の構築

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

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

11-1 バス車両の脱炭素化

- ・計画的に、脱炭素化に寄与する車両へ更新

11-2 モビリティマネジメントの推進

- ・地域公共交通利用への行動変容を促すことによる自家用車分担率の減少