

新公共交通体系の構築について（答申）

平成21年12月21日

宗像市交通体系審議会

## 答申にあたって

第4次にあたる宗像市交通体系審議会は、市長からの諮問に答えるため、宗像市交通体系審議会設置規則に基づき、公募市民、市民団体代表、知識経験者の7名の委員と九州運輸局福岡運輸支局のアドバイザー1名の計8名をもって平成20年8月27日に発足した。

宗像市が運営主体となっているコミュニティバス「ふれあいバス」は、その運行当初、メイトム宗像、市役所、宗像ユリックス等の公共施設へのアクセスを目的として、既存の公共交通機関の空白または不便な地域や高齢化率の高い地域を中心に運行されたものであったが、利用者は伸び悩んでいた。そこで、これまで幾度かの審議会の答申を受け、駅、商業地域、病院などにアクセスする路線へ改正することによって、徐々に利便性が改善され、市民にとってなくてはならない交通手段のひとつとして位置づけられるようになった。

ところが、その利便性の評価が高まる一方で、市内各地では高齢化が一層進んだという事情等により、いろいろな地域からふれあいバスの運行を望む声が上がってきた。このため、これまでのようにふれあいバス路線を見直し修正するだけでは、そうした声に対応できない状況になっている。

このような状況を踏まえ本審議会では、市民の交通利便性のさらなる向上を実現する「新公共交通体系の構築」について、計11回にわたり慎重な審議を重ねた。そして新しいふれあいバス路線の在り方をまとめるとともに、西鉄バス路線とふれあいバス路線を補完するものとして、地域住民が主体となって運営する新たな公共交通サービスについても言及した。本答申は、本審議会のこうした審議の結果を取りまとめたものである。

今後、市においては、この答申を踏まえ、市内の「新公共交通体系の構築」に向けて積極的に取り組まれることを期待する。

平成21年12月21日

宗像市交通体系審議会

会長 井上 信 昭

## 目 次

1. 市内における公共交通の現状	1
2. バス路線の現状	3
(1) 西鉄バス路線とふれあいバス路線	3
(2) 西鉄バス路線とふれあいバス路線との重複	4
(3) 市内の交通空白地域	5
(4) 各コミュニティ地区の交通空白地域	6
3. ふれあいバス事業の現状と課題	17
(1) ふれあいバス事業の経緯	17
(2) ふれあいバスの利用者数、収支状況	18
(3) 各路線の利用者数、収入金額及び補助金額	19
(4) ふれあいバス利用者・非利用者アンケート結果	20
4. 新しい公共交通のあり方	23
(1) ふれあいバス路線の見直し	23
(2) 西鉄バスとふれあいバスを補完する新しい公共交通	25
5. バス利用の促進に向けて	27
(1) 西鉄バスへの提言	27
(2) 運賃体系の見直し	28
(3) ふれあいバスのデザイン、名称等の見直し	28
(4) 西鉄バスの利用促進	29
6. その他	29
(1) 審議の経緯	29
(2) 宗像市交通体系審議会委員名簿	31

## 1. 市内における公共交通の現状

宗像市は、福岡市、北九州市の中間に位置し、ベッドタウンとして急速な発展を遂げ、市街化区域が市内に点在する。市内の交通動脈は、国道3号、国道495号、JR 鹿児島本線が東西を横断し、JR 線には3駅（東郷駅、赤間駅、教育大前駅）が存在する。また、離島（大島・地島）を有するため、市営渡船も運航している。全体的な公共交通体系としては、各駅・住宅団地・既存集落・渡船ターミナル間を西鉄バス路線、ふれあいバス路線網がつなぎ、タクシー4社も存在する。

表1～4は、公共交通の利用状況を示す。ふれあいバスは微増傾向にあるが、JR や西鉄バスあるいは市営渡船の利用者は横ばいもしくは減少傾向にある。これは、少子高齢化の進展、市外への通勤・通学客の減少、マイカー利用の一層の普及等によるものである。しかし今後ますます少子高齢化が進むことは確実であり、ふれあいバスの利用者増が示すように、地域住民のニーズを反映した公共交通によるモビリティ（移動性）の確保が重要になるものと思われる。

表1 JR各駅の1日あたりの乗降人員数

(単位：人)

年 度	総 数	鹿 児 島 本 線								
		赤 間 駅			東 郷 駅			教 育 大 前 駅		
		総数	定期	定期外	総数	定期	定期外	総数	定期	定期外
平成10年度	41,377	21,720	17,007	4,713	14,572	10,718	3,854	5,085	3,591	1,494
11	40,816	21,486	16,722	4,764	14,167	10,508	3,659	5,163	3,636	1,527
12	40,488	21,492	16,636	4,856	13,785	10,151	3,634	5,211	3,685	1,526
13	39,549	21,217	16,392	4,825	13,222	9,687	3,535	5,110	3,640	1,470
14	38,557	20,889	16,117	4,771	12,689	9,274	3,415	4,979	3,548	1,431
15	37,765	20,740	15,975	4,765	12,166	8,847	3,319	4,859	3,446	1,413
16	36,649	20,298	15,738	4,560	11,647	8,558	3,089	4,704	3,347	1,357
17	35,730	19,888	15,356	4,532	11,199	8,209	2,990	4,643	3,306	1,337
18	34,856	19,305	14,834	4,471	11,042	8,114	2,928	4,509	3,183	1,326
19	34,435	19,054	14,614	4,440	10,919	8,022	2,897	4,462	3,166	1,296

資料：JR 赤間・東郷・教育大前駅

表2 西鉄バスの運輸状況

この表は、市内におけるバスの運輸状況である。

実働車両総数、停留所数、1日当たりの運行回数は各年末現在である。

(単位：台・千人)

年 度	実働車 両総数	乗車人 員総数	定 期		降車人 員総数	定 期		停留所数	1日当たりの 運行回数
			定期	定期外		定期	定期外		
平成11年度	47	10,219	1,993	8,226	9,255	1,029	8,226	122	396
12	46	9,150	1,656	7,494	9,150	1,656	7,494	122	396
13	44	8,630	1,795	6,835	8,630	1,795	6,835	122	386
14	51	9,314	2,488	6,826	9,314	2,488	6,826	156	346
15	62	10,847	4,545	6,302	10,847	4,545	6,302	159	456
16	64	8,482	3,734	4,748	8,482	3,734	4,748	187	463
17	67	8,271	2,839	5,432	8,271	2,839	5,432	181	453
18	66	9,090	3,521	5,569	9,090	3,521	5,569	187	444

※14年度までは、旧宗像市データ  
人員は1日あたりの利用人員

資料：西日本鉄道(株)

(参考)旧玄海町

(単位：台・千人)

年 度	実働車 両総数	乗車人 員総数	定 期		降車人 員総数	定 期		停留所数	1日当たりの 運行回数
			定期	定期外		定期	定期外		
平成14年度	12	994	261	733	994	261	733	30	112

資料：西日本鉄道(株)

表3 市営渡船の利用状況

会計年度は、10月～9月 地島～鐘崎

地島航路 (単位：回・人)

年 度	運行回数	利 用 者 数			
		総 計	小 人	大 人	65歳以上
平成 13 年度	1,995	80,656	2,580	72,251	5,825
14	2,007	84,113	2,513	74,522	7,078
15	1,992	77,599	2,972	66,613	8,014
16	1,978	79,121	3,038	67,226	8,857
17	1,978	72,441	2,413	61,770	8,258
18	2,002	72,938	2,115	61,974	8,849
19	2,002	74,980	1,978	62,930	10,072
20	2,010	68,183	1,621	57,385	9,177

大島航路 (おおしま・しおかぜ合計分) 大島～神湊

年 度	運行回数	フェリー	利 用 者 数			
		車両航送台数	総 計	小 人	大 人	65歳以上
平成 13 年度	2,812	14,116	274,823	23,721	239,215	11,887
14	2,692	13,126	283,874	26,828	244,321	12,725
15	2,679	11,291	253,321	23,411	217,515	12,395
16	2,653	12,468	254,949	22,136	219,800	13,013
17	2,658	11,052	240,977	19,461	207,449	14,067
18	2,640	8,472	212,647	14,575	183,653	14,419
19	2,648	8,363	215,297	14,113	183,450	17,734
20	2,659	8,524	215,301	14,276	181,530	19,495

資料：産業振興部渡船課

表4 ふれあいバスの乗車人数

(単位：人)

年 度	13 年度	14 年度	15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19年度
合 計	40,505	44,089	92,667	108,725	129,867	130,311	133,246
4月	3,112	3,253	7,032	8,432	10,467	11,125	10,651
5月	3,419	3,532	7,582	8,127	10,701	11,031	11,032
6月	3,360	3,418	7,400	8,846	11,324	11,249	11,623
7月	3,825	4,013	7,902	9,780	11,438	11,179	11,520
8月	3,783	3,813	8,023	8,750	11,810	11,352	12,202
9月	3,487	3,801	8,103	8,702	11,257	11,396	11,889
10月	3,987	3,846	8,553	9,233	11,793	11,795	12,339
11月	3,581	3,429	7,766	10,328	11,429	11,101	11,232
12月	3,047	2,919	7,731	9,386	9,194	10,070	10,286
1月	2,715	2,526	6,336	8,312	8,672	9,088	9,010
2月	3,001	3,172	7,644	8,808	10,146	9,604	10,131
3月	3,188	6,367	8,595	10,021	11,636	11,321	11,331

資料：総務部総務課

## 2. バス路線の現状

### (1) 西鉄バス路線とふれあいバス路線

審議会ではまず、市内の西鉄バス路線とふれあいバス路線の整合、重複等の確認を行った。

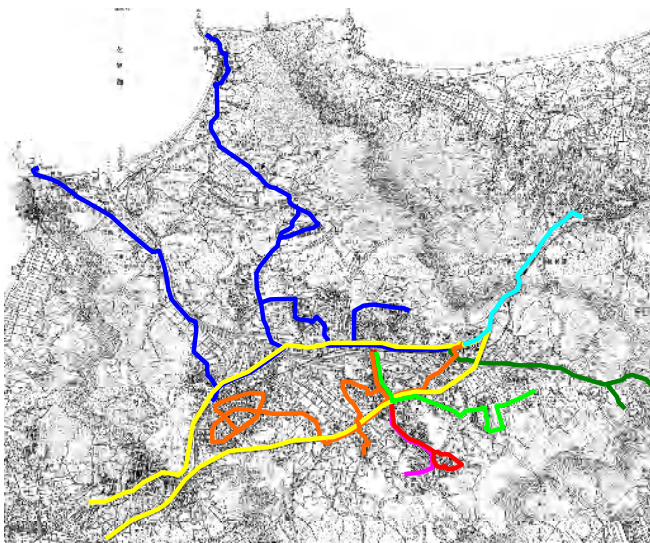


図1 西鉄バス路線

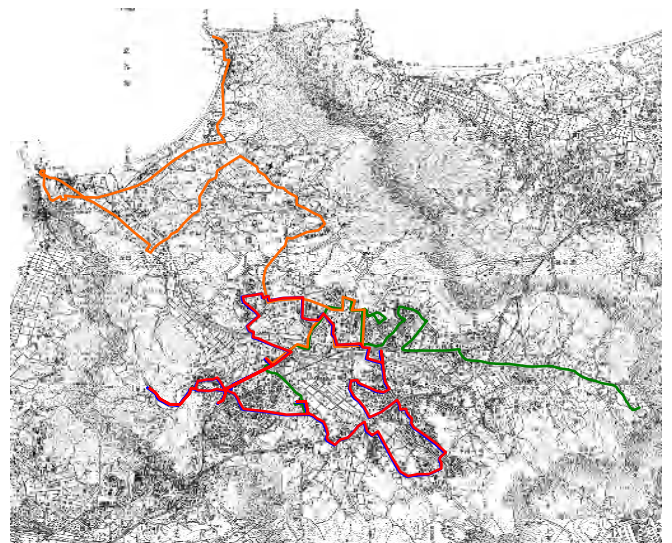


図2 ふれあいバス路線

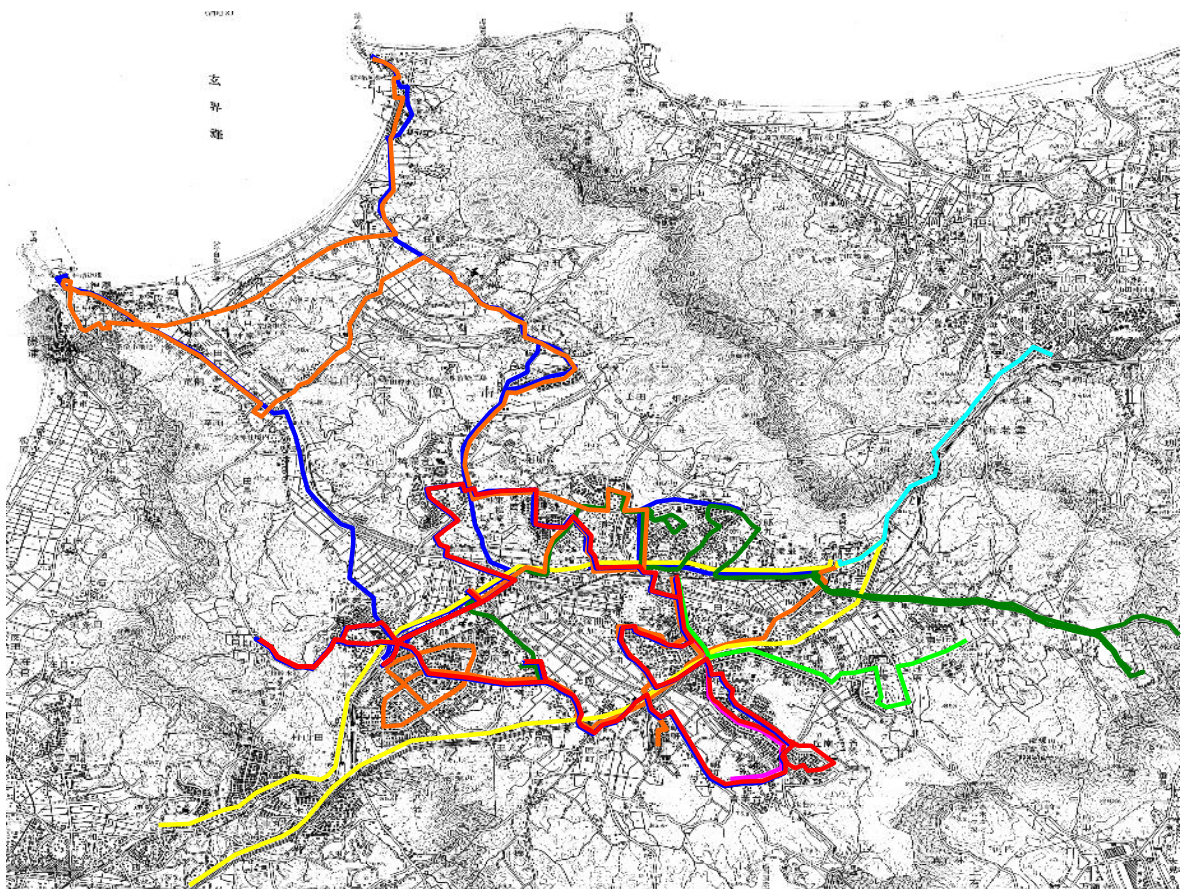
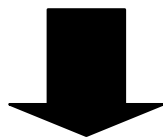


図3 西鉄バス路線・ふれあいバス路線

(2) 西鉄バスとふれあいバスとの路線重複

ふれあいバスは本来、西鉄バスサービスを補完する役割を担う位置付けである。したがってふれあいバスに投入できる資源に制約がある前提では、その路線は、西鉄バス路線との重複を避けつつ、市内に存在する交通空白地域を可能な限り少なくし、効率よく運行させる必要がある。

表5は、その重複率を示すものであるが、どの路線も重複率50%を超えている。

表5 ふれあいバス路線と西鉄バス路線との重複率

1系統	バス停間距離	2系統	バス停間距離	3系統	バス停間距離	4系統	バス停間距離
グローバルアリーナ		宗像市役所		宗像市役所		京泊	
高六	1.1	東郷橋	0.4	宗像警察署前	0.4	渡場	0.3
平山口	0.3	下の橋	1	田熊	0.6	地島渡船待合所	0.3
中の尾	1	ひかりヶ丘馬立公園	0.8	東郷駅東口	0.5	民俗資料館前	0.4
吉留	0.3	ひかりヶ丘中央	0.4	田熊旭ヶ丘入口	0.6	上八入口 (浜の上公民館前)	0.6
武丸道	0.4	ひかりヶ丘2丁目	0.3	用山	2.1	門前	0.5
太郎坊橋	0.6	ひかりヶ丘入口	0.3	大井台	1.6	荒塚 (玄海東小前)	0.6
石丸 (赤間病院前)	0.7	城西ヶ丘2丁目	0.5	医師会病院	0.4	瀬戸	0.7
上町 (熊越池公園前)	0.3	城西ヶ丘3丁目	0.8	大井台入口	0.2	玄海ロイヤルホテル	0.7
西鉄赤間営業所	0.2	城西ヶ丘北	0.3	東郷駅北口	0.9	江口 (白石商店前)	2
陵巖寺	0.6	宗寿園前	0.7	東郷駅入口	0.3	ゆうゆうぶらざ	2.1
赤間西コミセン前	0.9	中央公民館前	0.2	日の里2丁目	0.9	神湊波止場	1.5
三郎丸公民館前	0.7	くりえいと前	1	日の里4丁目公園前	0.9	神湊	0.9
泉ヶ丘中央	1	東海短大前	0.4	宗像ユリックス	0.7	神湊入口	0.4
赤間ヶ丘二区公民館前	0.5	赤間駅南口	0.8	メイトム宗像	0.7	牟田尻 (玄海小前)	0.9
城ヶ谷公民館前	0.5	西町	0.7	光岡	0.5	荒開 (玄海中・B&G前)	0.7
赤間駅前	0.4	田久	0.3	原町	1	アクシス玄海	1
くりえいと1丁目	0.8	自由ヶ丘6丁目	0.4	宮田橋	0.4	吉田公民館前	1
くりえいと2丁目	0.3	自由ヶ丘7丁目	0.3	朝野団地入口	1.1	選果場前	0.9
大谷公民館前	1.1	自由ヶ丘7丁目入口	0.7	朝町公民館入口	0.7	田野	0.9
大谷西公園前	0.8	宮田	0.6	青葉台	0.7	名見	0.6
須賀浦交差点	0.9	森林都市	0.6	自由ヶ丘南1丁目	0.8	JA池野支所前	1.1
天平台	0.6	自由ヶ丘コミセン前	0.3	自由ヶ丘第11号公園前	0.8	池田	0.6
須恵	0.7	自由ヶ丘中央公園前	0.4	自由ヶ丘第9号公園前	0.6	桜町	0.3
城西ヶ丘北	0.6	自由ヶ丘第9号公園前	0.4	自由ヶ丘中央公園前	0.4	上大王寺	0.3
稲元	0.8	自由ヶ丘第11号公園前	0.6	自由ヶ丘コミセン前	0.4	公園通り入口	0.5
東郷橋	0.9	自由ヶ丘南1丁目	0.8	森林都市	0.3	公園通り2丁目	0.7
宗像市役所	0.5	青葉台	0.8	宮田	0.6	宗像コモン入口	0.6
ケアハウス宗像前	1	朝町公民館入口	0.7	自由ヶ丘7丁目入口	0.6	池浦	0.7
メイトム宗像	0.8	朝野団地入口	0.7	自由ヶ丘7丁目	0.7	上福岡 (河東西小前)	0.7
宗像ユリックス	0.7	宮田橋	1.1	自由ヶ丘6丁目	0.3	ひかりヶ丘	0.4
	20	原町	0.4	田久	0.4	須恵	1.8
ふれあいバス単独路線	10	光岡	1	西町	0.3	天平台	0.7
西鉄バスとの重複路線	10	メイトム宗像	0.5	赤間駅南口	0.7	須賀浦交差点	0.6
重複率%	50	宗像ユリックス	0.7	東海短大前	0.8	くりえいと2丁目	0.2
		日の里4丁目公園前	0.7	くりえいと前	0.4	くりえいと1丁目	0.5
		日の里2丁目	0.9	中央公民館前	1	くりえいと前	0.3
		東郷駅入口	0.9	宗寿園前	0.2	中央公民館前	0.6
		東郷駅北口	0.3	城西ヶ丘北	0.7	宗寿園前	1
		大井台入口	0.9	城西ヶ丘3丁目	0.3	城西ヶ丘北	0.3
		医師会病院	0.2	城西ヶ丘2丁目	0.8	稲元	0.8
		大井台	0.4	ひかりヶ丘入口	0.5	東郷橋	0.7
		用山	1.6	ひかりヶ丘2丁目	0.3	市役所	0.6
		田熊旭ヶ丘入口	2.1	ひかりヶ丘中央	0.3		31
		東郷駅東口	0.6	ひかりヶ丘馬立公園	0.4	ふれあいバス単独路線	11.7
		田熊	0.5	下の橋	0.8	西鉄バスとの重複路線	19.3
		宗像警察署前	0.6	東郷橋	1	重複率%	62.3
		宗像市役所	0.4	宗像市役所	0.4		
		30		30			
				ふれあいバス単独路線	8.5		
				西鉄バスとの重複路線	21.5		
				重複率%	71.7		

(3) 市内の交通空白地域

図4は、市内の公共交通空白地域（西鉄バスとふれあいバスの路線から300m以上離れた、居住者のいる地域）を示す。市内に多くの空白地域が存在しており、こうした地域への対応が公共交通の課題である。

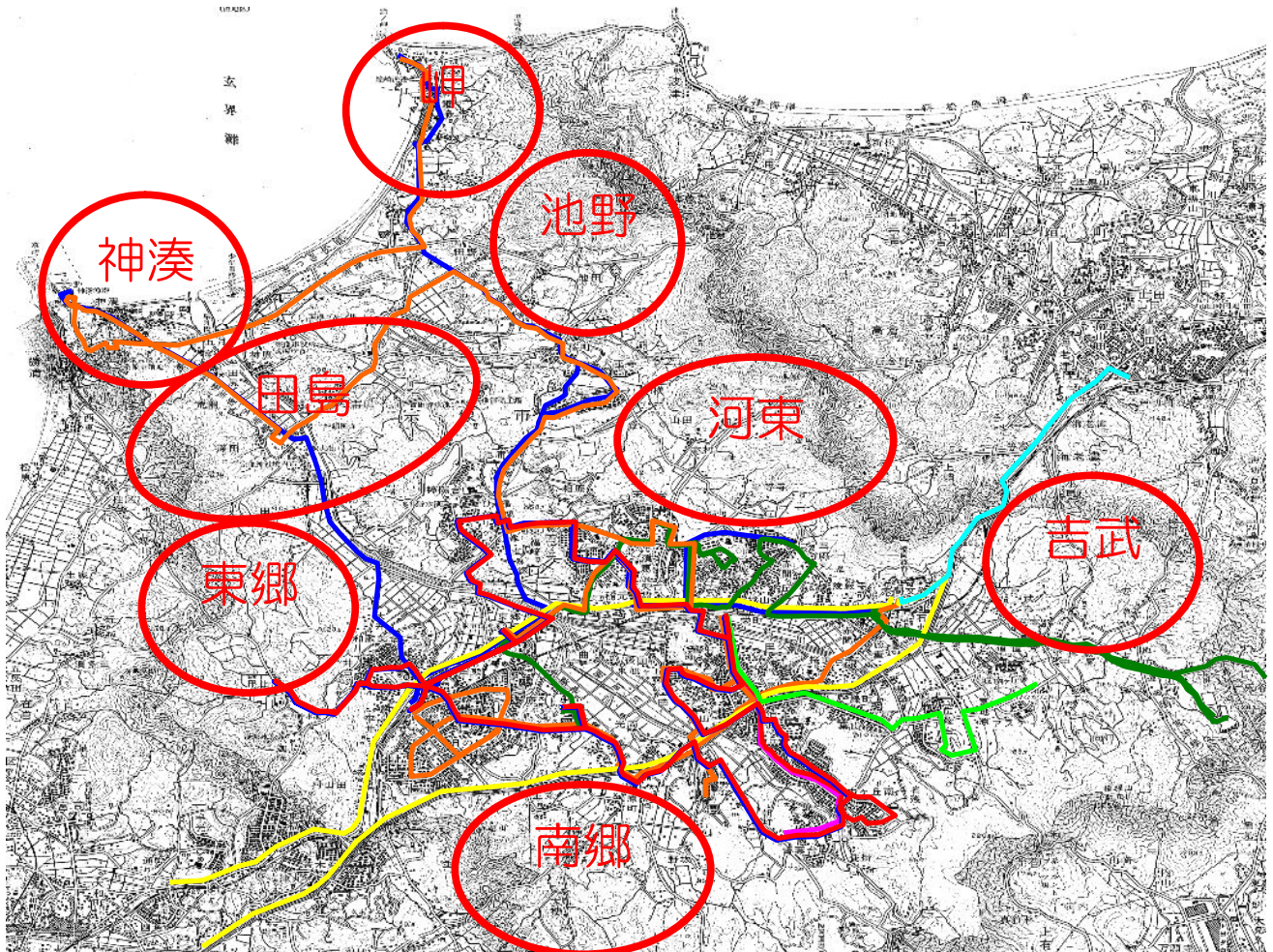


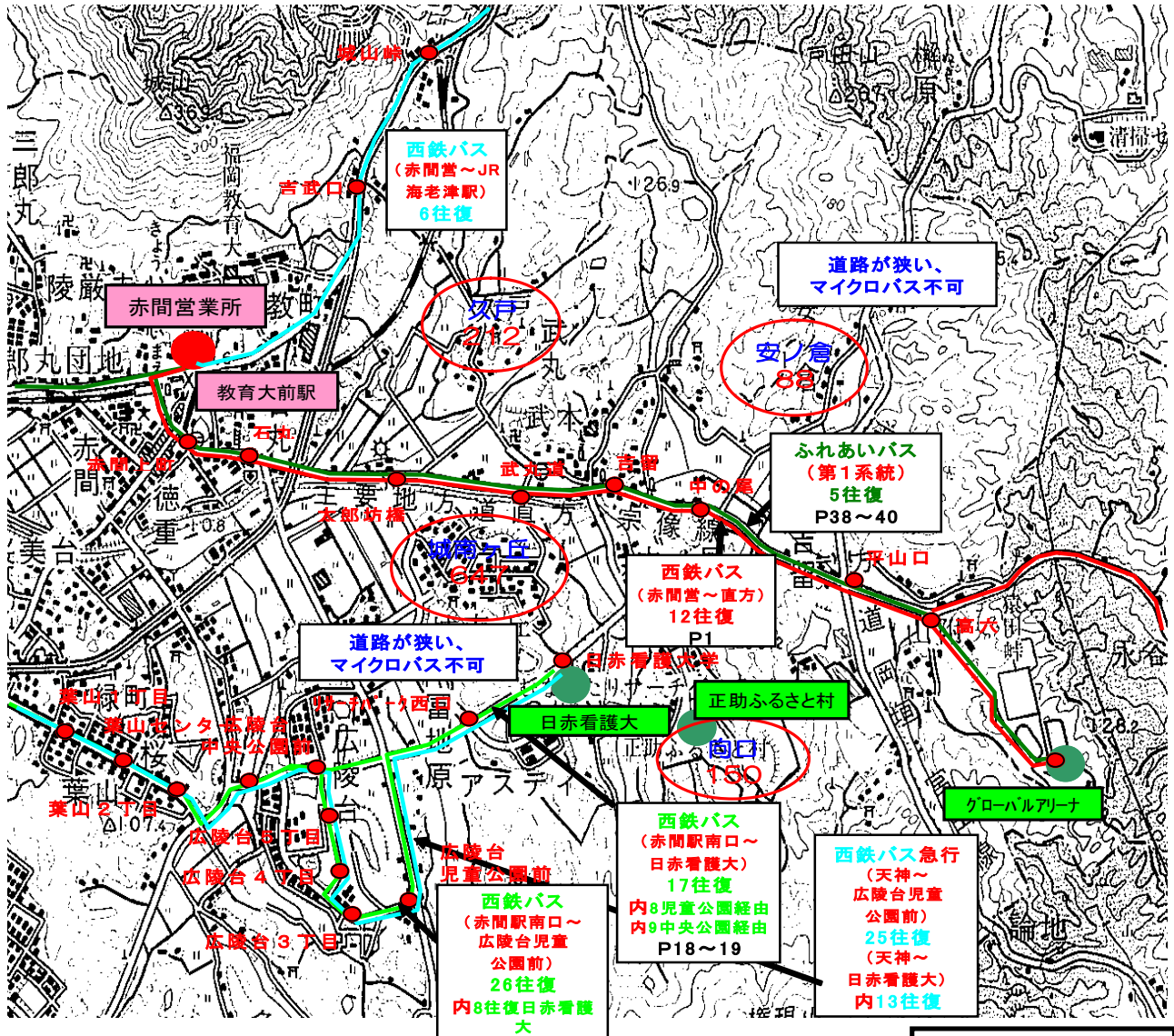
図4 市内における交通空白地域



(4) 各コミュニティ地区の交通空白地域

以下、コミュニティ地区ごとに交通空白地域を示す。

①吉武地区



**【路線状況】**

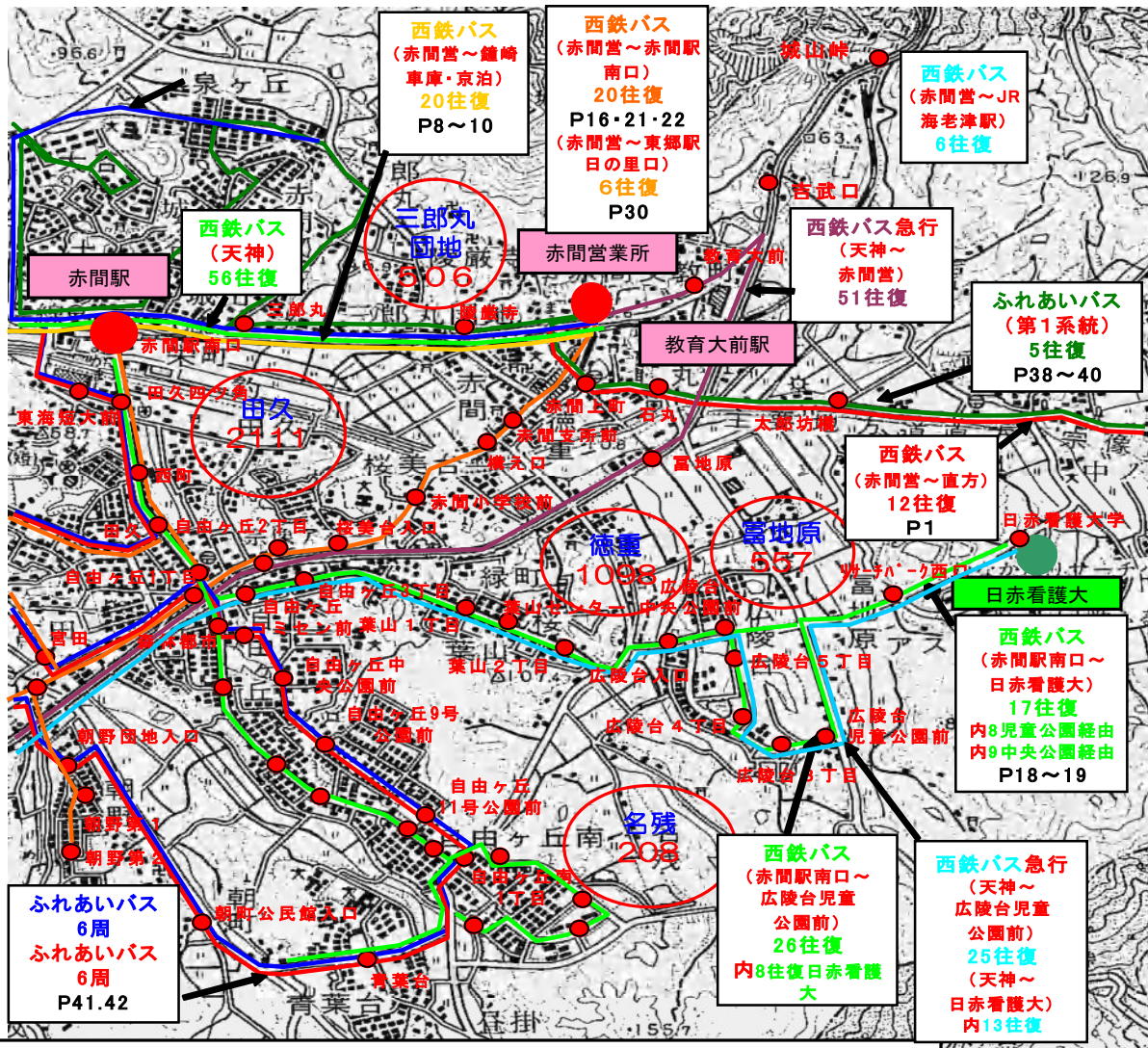
- 西鉄バス筑豊(株)西川線 (赤間営業～直方)
  - ・年間利用者数 97,639人 減少傾向
  - ・直方市、鞍手町、宗像市、グローバルアリーナで運行協定締結
  - ・国・県の生活交通路線維持費補助 年間8,950千円
  - ・現在、市町の持ち出しはないが、昨年から経常収益が経常経費の11/20を下回り宗像市のみで50万円程度の支出負担が生じている。
- ふれあいバス第1系統がほぼ並行して運行している。

人口については  
H21.3末現在

自治会名  
人口 (人)

図5 各地区における交通空白地域 (吉武地区)

②赤間地区



【路線状況】

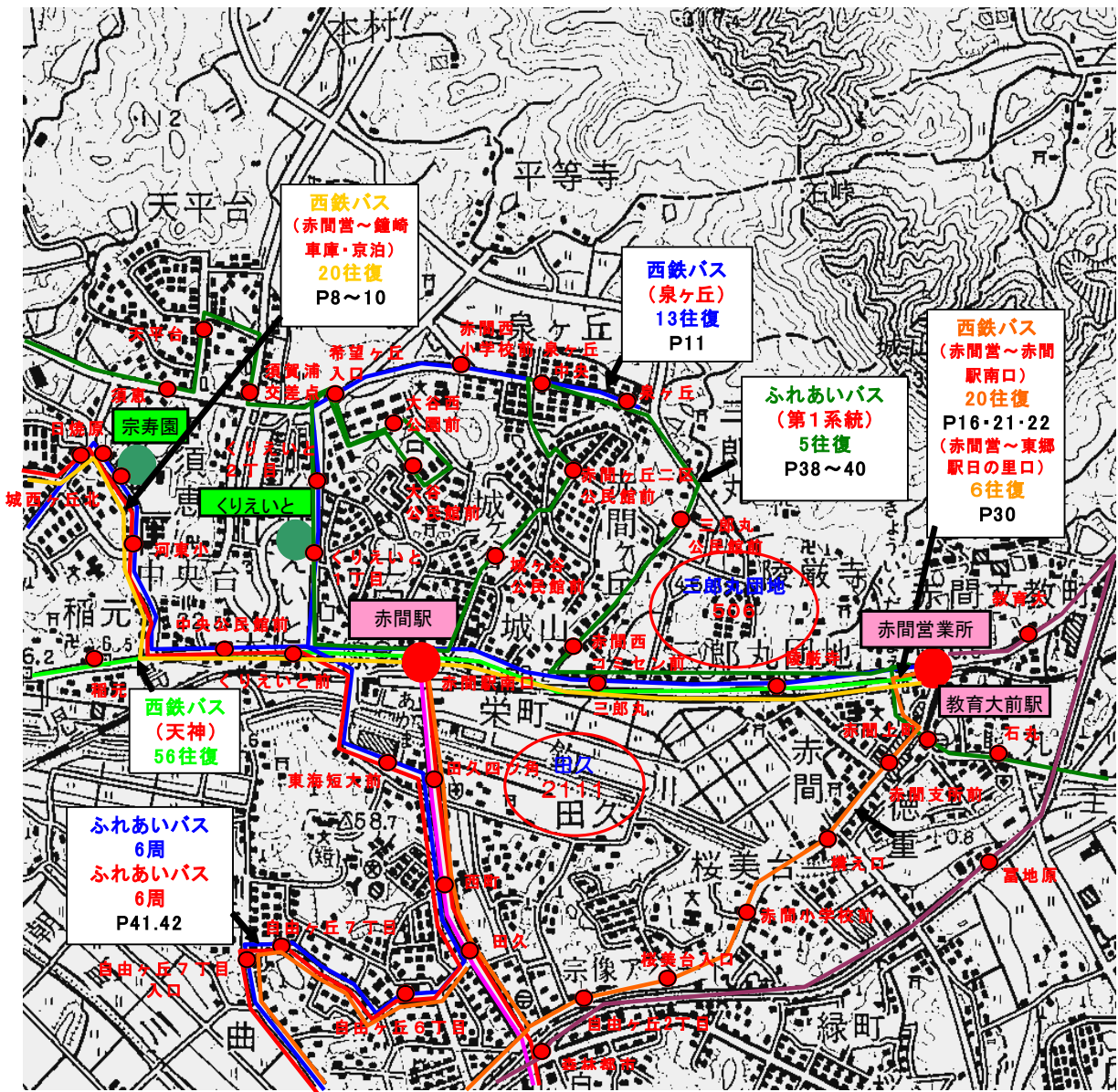
- 西鉄バス宗像株
  - 赤間営⇨赤間駅南口 20往復
  - 赤間営⇨東郷駅日の里口 6往復
  - 赤間営⇨泉ヶ丘 13往復
  - 赤間営⇨鐘崎車庫(京泊) 20往復
  - 赤間駅南口⇨日赤看護大 17往復(葉山、広陵台)
  - 赤間駅南口⇨広陵台児童公園前 26往復(葉山、広陵台)
- 西日本鉄道(株)
  - 赤間営⇨天神 56往復
- 西鉄バス急行
  - 赤間営⇨天神 51往復
  - 広陵台児童公園前⇨天神 25往復(内13往復 日赤看護大)
- 西鉄バス筑豊株西川線(石丸、赤間上町、赤間営業所) 12往復
- ふれあいバスは第1系統(石丸、赤間上町、赤間営業所、陵厳寺) 5往復

人口については  
H21.3末現在



図6 各地区における交通空白地域(赤間地区)

③赤間西地区



【路線状況】

- 西鉄バス宗像(株)
  - 赤間営⇄泉ヶ丘 13往復
  - 赤間営⇄天神 56往復
  - 赤間営⇄鐘崎車庫(京泊) 20往復
- ふれあいバスは第1系統 5往復

※赤間西地区コミュニティにはふれあいバス、西鉄バス路線からの交通空白地域はない。

人口については  
H21.3末現在



図7 各地区における交通空白地域(赤間西地区)

④自由ヶ丘地区

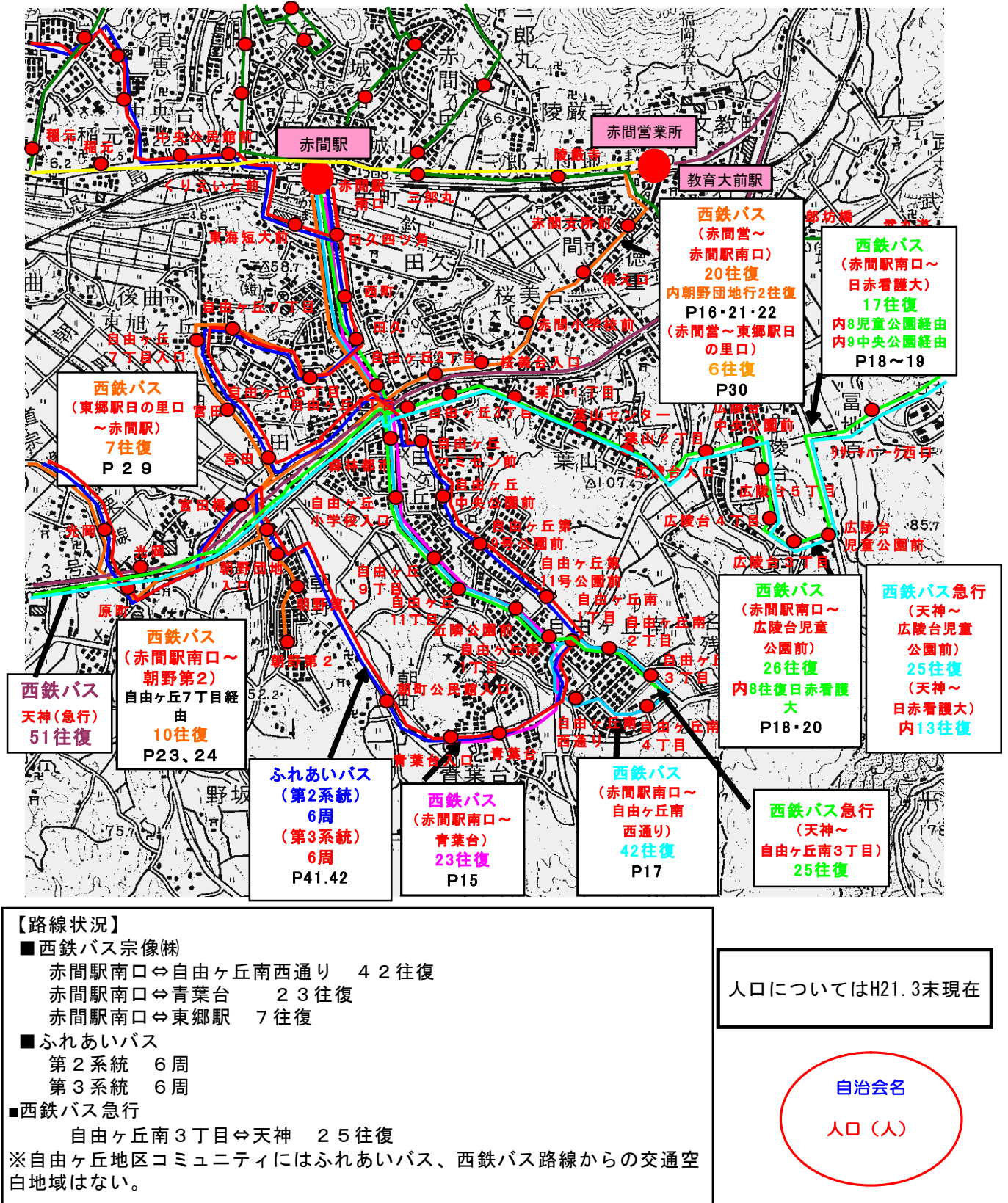
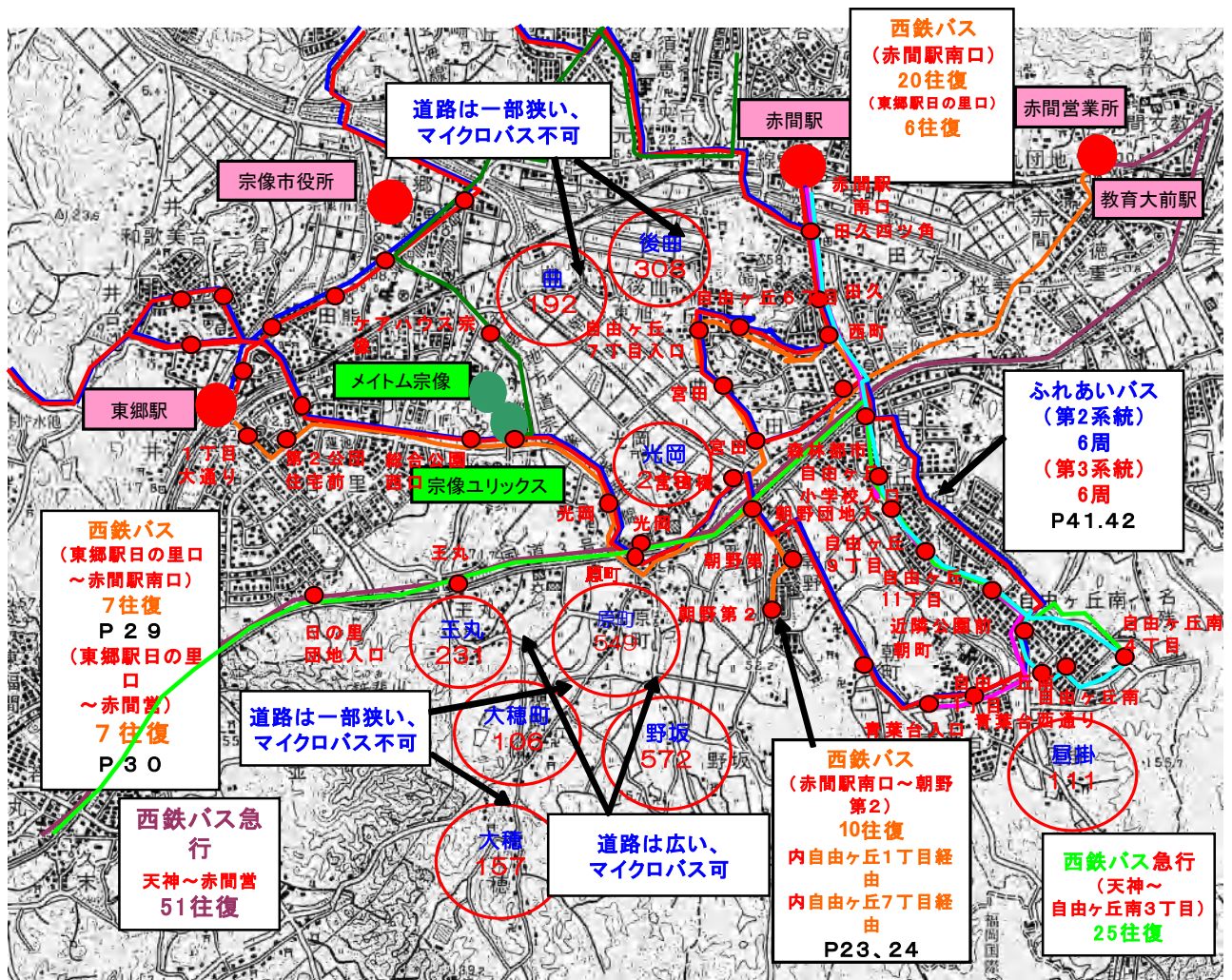


図8 各地区における交通空白地域(自由ヶ丘地区)

⑤南郷地区



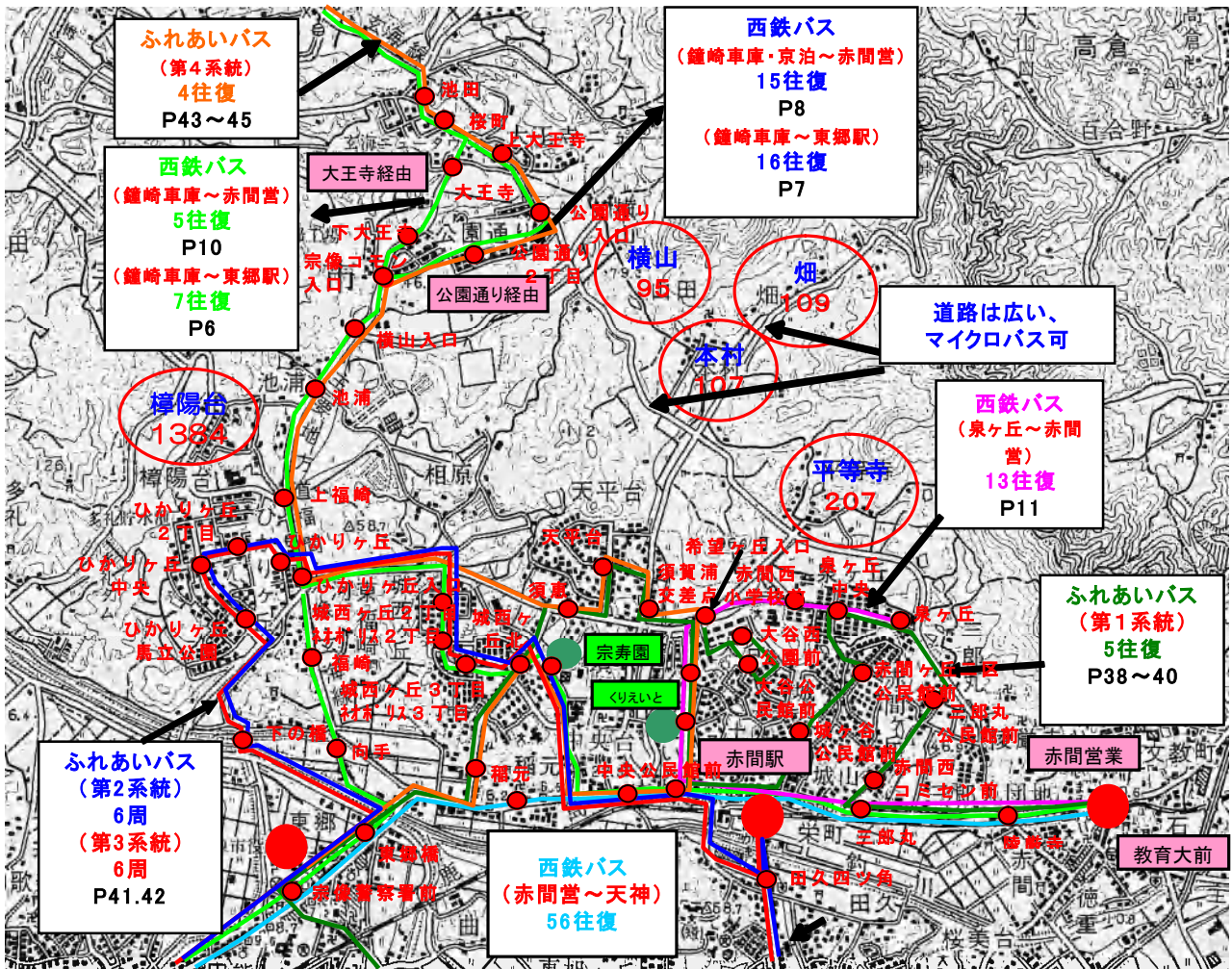
- 【路線状況】
- 西鉄バス宗像株
    - 赤間駅南口⇄朝野第2 10往復
    - 東郷駅日の里⇄赤間駅南口 7往復
  - ふれあいバス
    - 第2系統 6周
    - 第3系統 6周
  - 西鉄バス急行
    - 赤間営業⇄天神 51往復
    - 広陵台児童公園前⇄天神 25往復(内13往復 日赤看護大)
    - 自由ヶ丘南3丁目⇄天神 25往復
- ※南郷地区コミュニティにはふれあいバス、西鉄バス路線からの交通空白地域が多くある。

人口についてはH21.3末現在



図9 各地区における交通空白地域（南郷地区）

⑥河東地区



**【路線状況】**

- 西鉄バス宗像(株)
  - 鐘崎車庫⇄赤間営 (公園通り) 15往復
  - 鐘崎車庫⇄赤間営 (大王寺) 5往復
  - 鐘崎車庫⇄東郷駅 (公園通り) 16往復
  - 鐘崎車庫⇄東郷駅 (大王寺) 7往復
- ふれあいバス
  - 第1系統 5往復
  - 第2系統 6周
  - 第3系統 6周
  - 第4系統 4往復
- 西日本鉄道(株)
  - 赤間営⇄天神 56往復

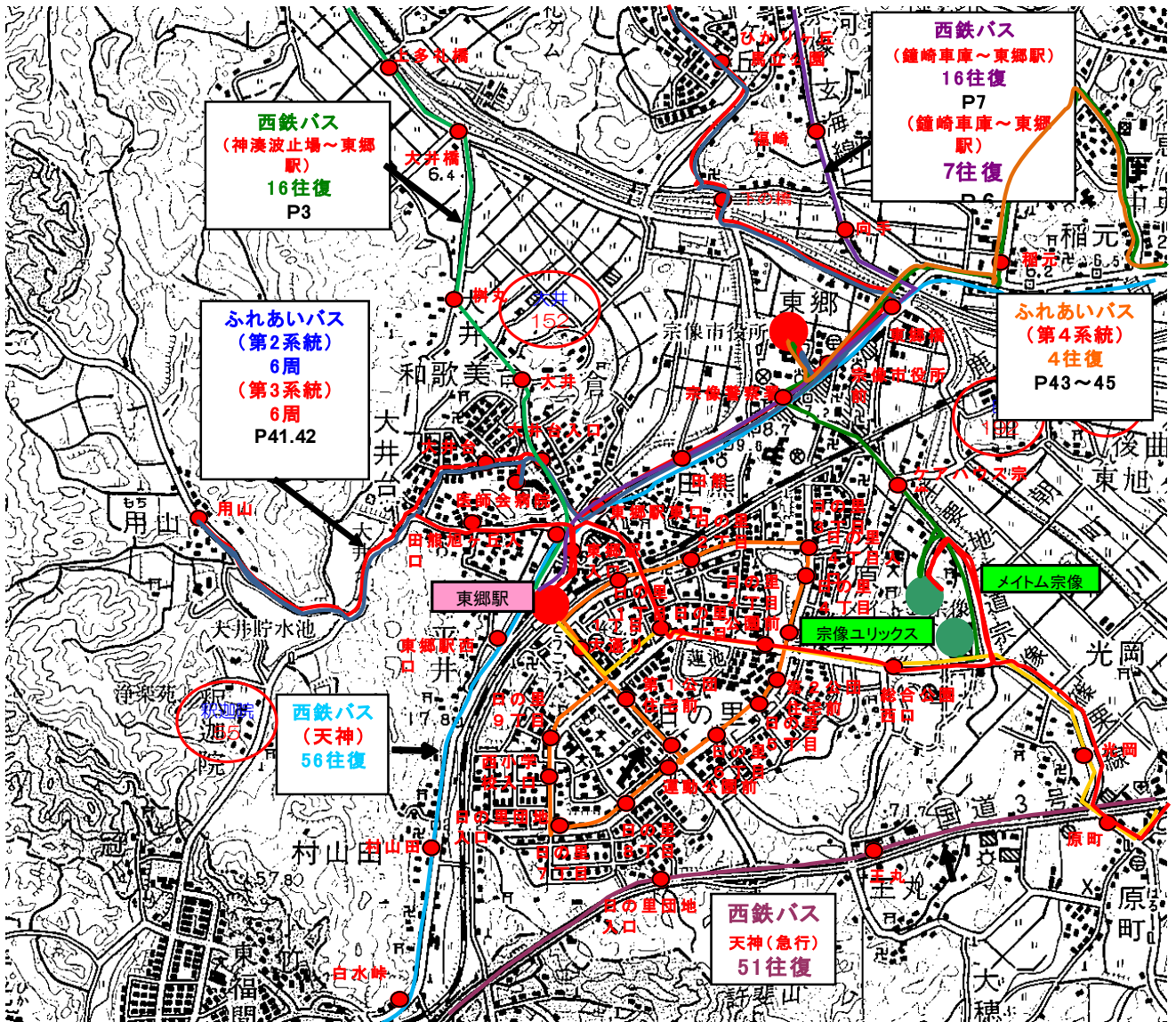
※河東地区コミュニティにはふれあいバス、西鉄バス路線からの交通空白地域が点在しており、戸数も少ない。

人口についてはH21.3末現在



図10 各地区における交通空白地域(河東地区)

⑦東郷地区



**【路線状況】**

- 西鉄バス宗像(株)
  - 鐘崎車庫⇨東郷駅(公園通り) 16往復
  - 鐘崎車庫⇨東郷駅(大王寺) 7往復
  - 神湊波止場⇨東郷駅 16往復
- ふれあいバス
  - 第1系統 5往復 第2系統 6周
  - 第3系統 6周 第4系統 4往復
- 西日本鉄道(株)
  - 赤間堂⇨天神 56往復

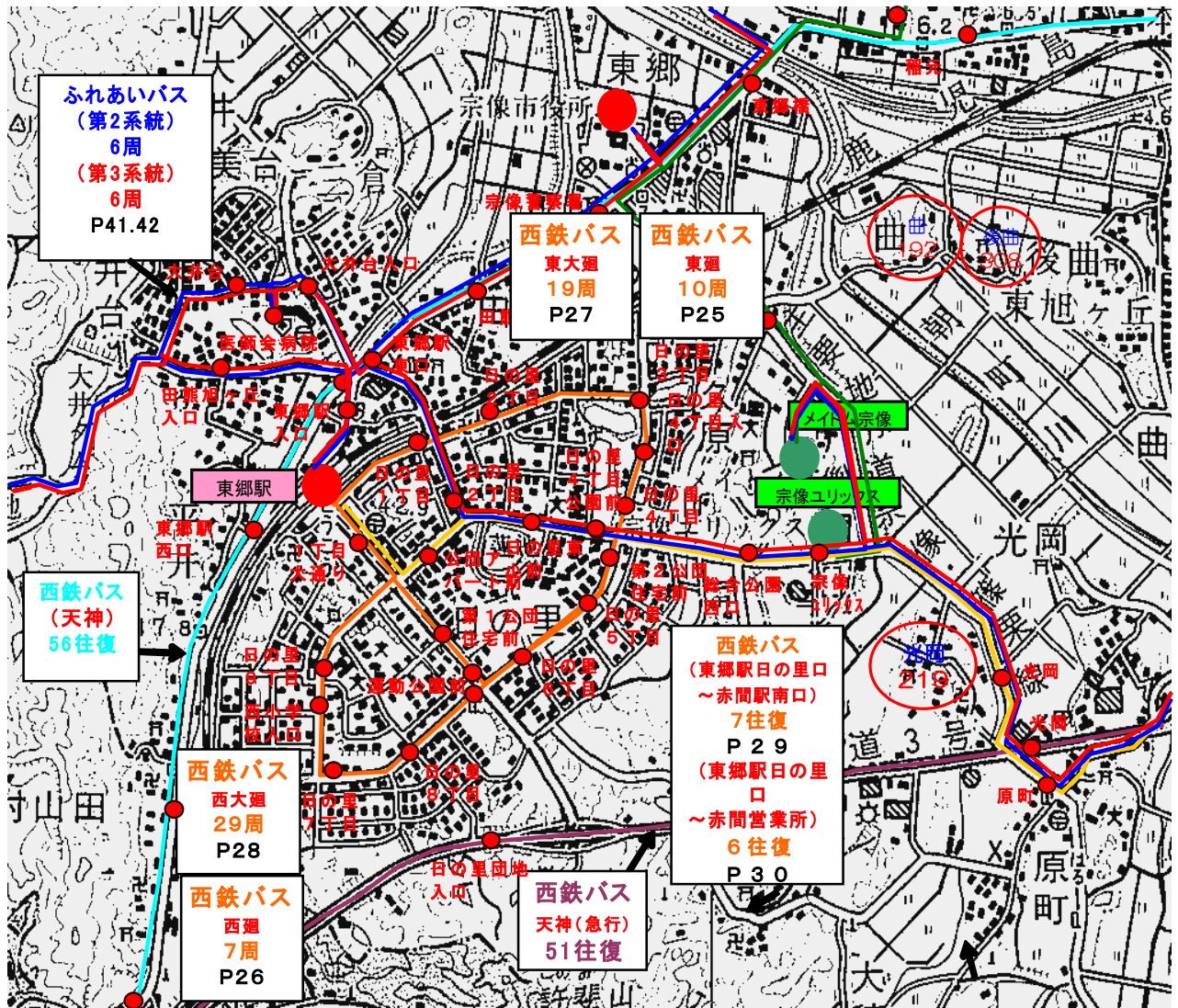
※東郷地区コミュニティにはふれあいバス、西鉄バス路線からの交通空白地域は少ないが中心市街地と離れた地域に一部存在する。西鉄バスとの重複が一部ある。

人口についてはH21.3末現在



図11 各地区における交通空白地域(東郷地区)

⑧日の里地区



【路線状況】

- 西鉄バス宗像株
 

西大廻り	29周	西廻り	7周
東大廻り	19周	東廻り	10周
- ふれあいバス
 

第2系統	6周	第3系統	6周
------	----	------	----
- 西鉄バス急行
 

赤間営⇄天神	51往復
広陵台児童公園前⇄天神	25往復 (内13往復 日赤看護大)
自由ヶ丘南3丁目⇄天神	25往復

※日の里地区コミュニティにはふれあいバス、西鉄バス路線からの交通空白地域はない。西鉄バスとの重複が一部ある。

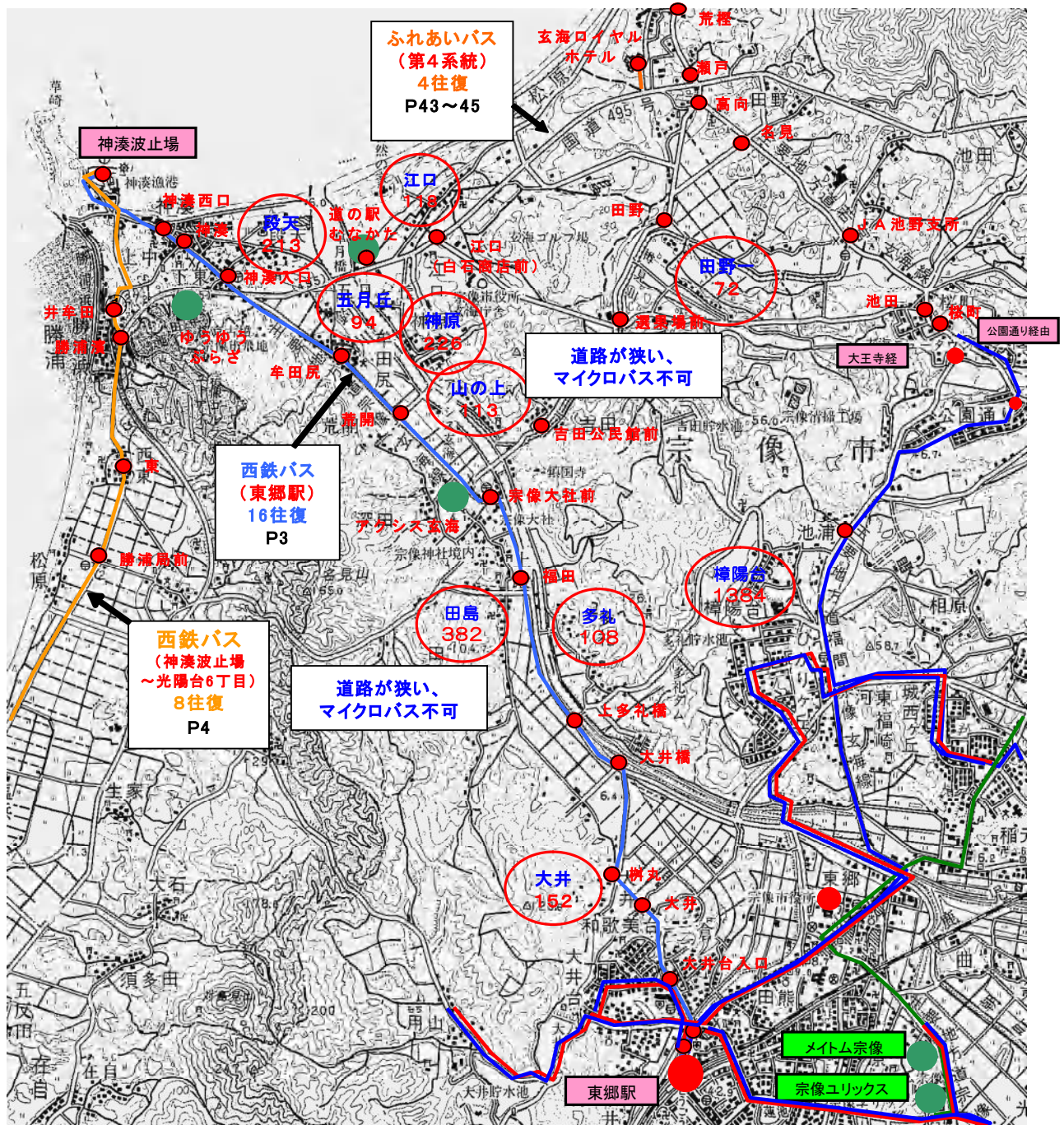
人口についてはH21.3末現在



図12 各地区における交通空白地域（日の里地区）



◎田島・神湊地区



**【路線状況】**

- 西鉄バス宗像株
  - 神湊波止場⇄東郷駅 16往復
  - 神湊波止場⇄光陽台6丁目 8往復
- ふれあいバス
  - 第4系統 4往復

※神湊地区コミュニティ、田島地区コミュニティにはふれあいバス、西鉄バス路線からの交通空白地域が点在しており、戸数も少ない。

人口についてはH21.3末現在



図13 各地区における交通空白地域（田島・神湊地区）

⑩池野・岬地区

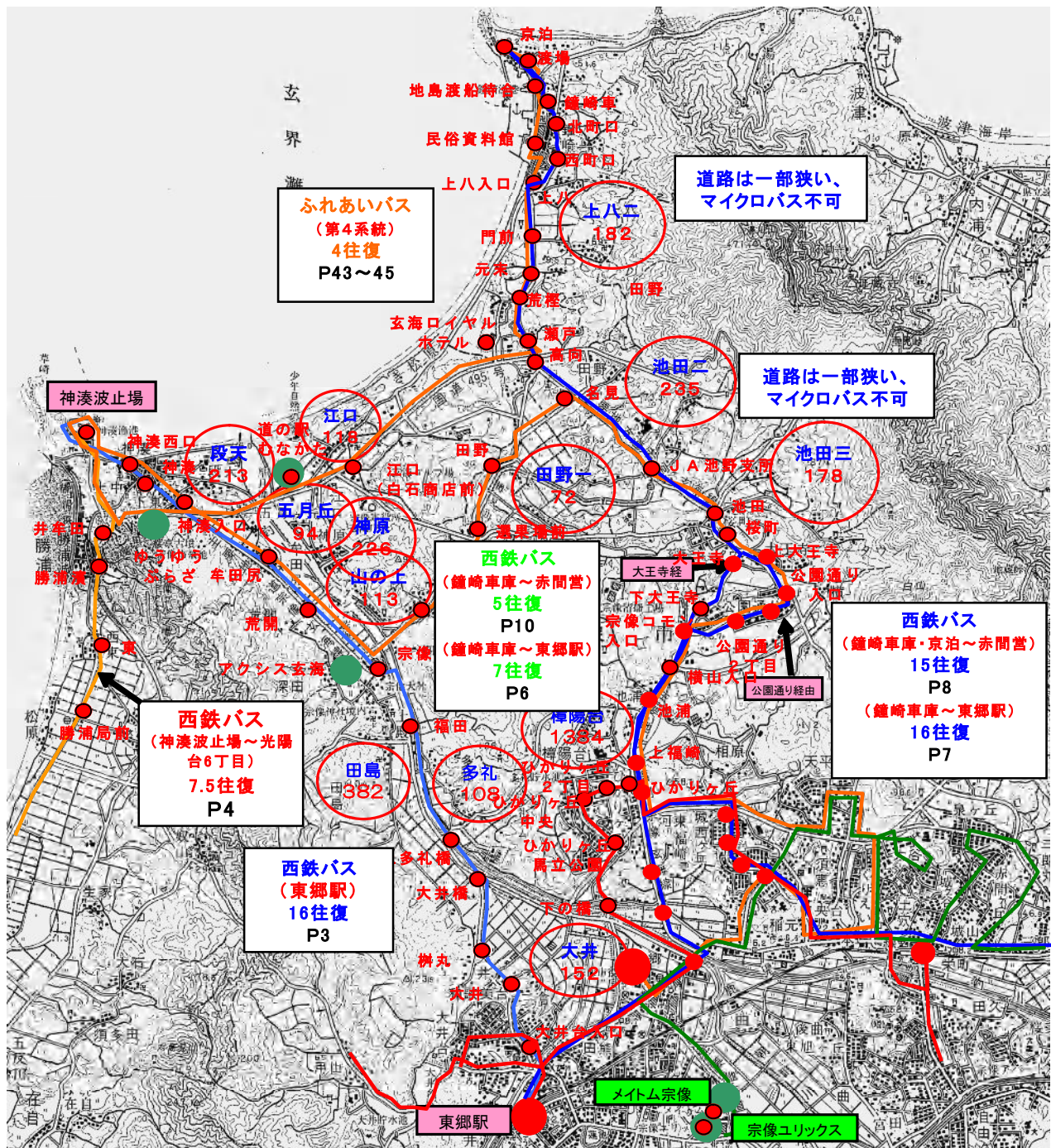
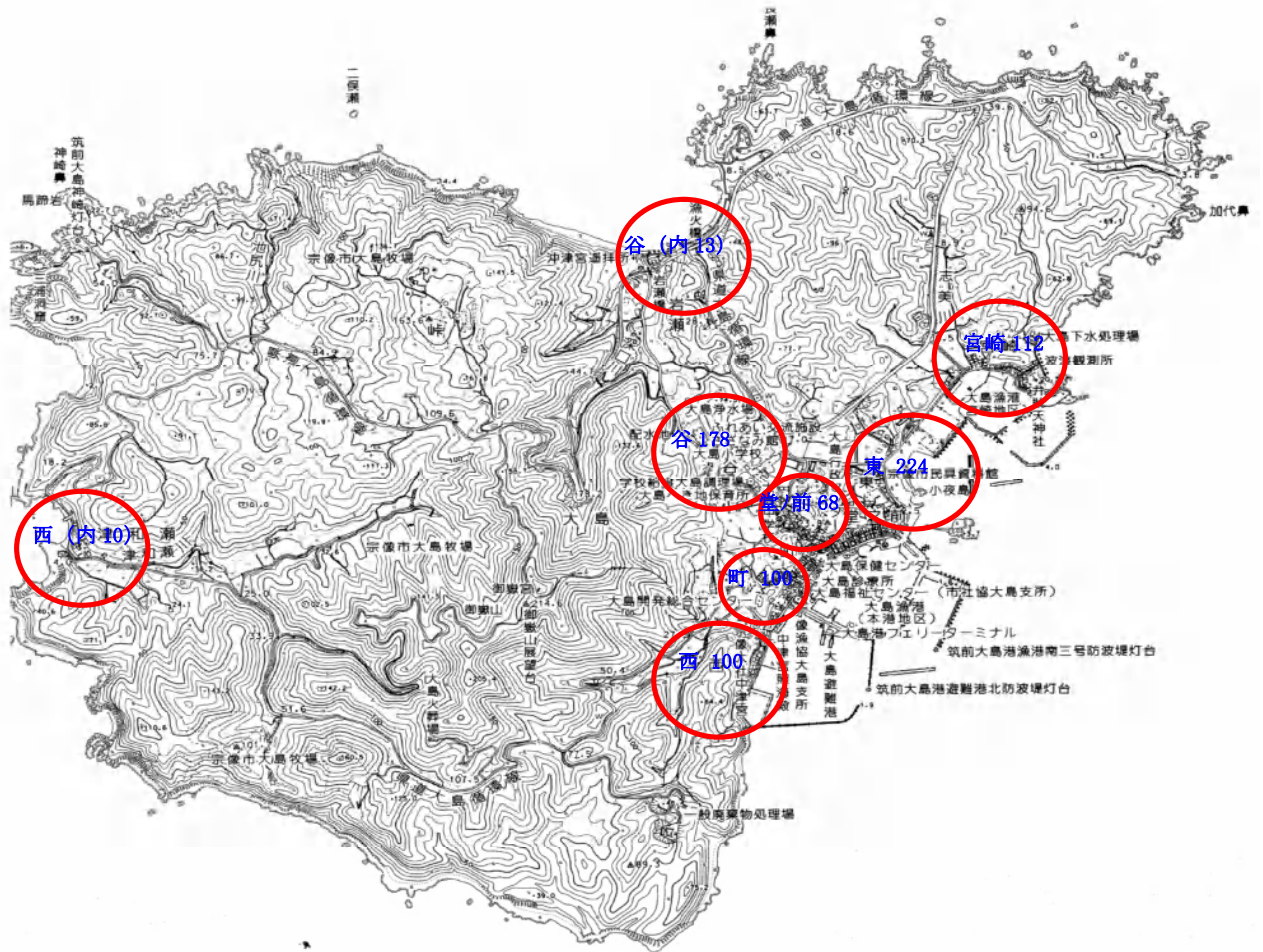


図14 各地区における交通空白地域(池野・岬地区)

①大島地区



**【路線状況】**  
 ※大島地区コミュニティはふれあいバス、西鉄バス路線は存在していない。  
 タクシー業者が1台運行している。  
 観光の島内公共交通機関がない。

人口についてはH21.3末現在

自治会名  
人口(人)

図15 各地区における交通空白地域(大島地区)

### 3. ふれあいバス事業の現状と課題

#### (1) ふれあいバス事業の経緯

表6はふれあいバス事業の経緯を示しており、平成10年1月、市役所、メイトム宗像、宗像ユリックスを中心とした公共施設を利用する市民の交通の利便性向上を図ることを目的に、西鉄バス路線の補完的機能として運行が開始された。当初、利用者が少なかったが、数度の改正を重ねて、利用者数は着実に増え、今日では市民の足としてなくてはならない交通手段のひとつとなっている。

しかし、その反面、近年ではコミュニティ運営協議会や自治会から、バス停新設や新規の乗り入れの要望等が数多く出され、これまでのような部分的手直しではすべての地区の要望を受け入れることができなくなってきた。

表6 ふれあいバス事業の経緯

年 月	内 容
平成10年1月	メイトム宗像（当時：総合保健福祉センター）開館にあわせ、施設と交通不便地区を結ぶ交通手段である特定貸切運送事業（道路運送法第21条）として3路線で運行開始。乗降地限定、現金不可、運賃：一般300円、子ども100円
平成10年12月	一般乗合旅客運送事業（道路運送法第4条）の認可取得。 乗降地限定無し、現金可、運賃：高齢者・障害者等100円
平成12年4月	4km未満を300円から200円に料金改定。
平成13年10月 ～平成14年3月	交通体系検討審議会（第1次） （大幅な路線の見直しに向けての調査・検討）
平成15年3月	交通体系検討審議会の答申をもとに路線を大幅に見直し、第2、第3系統の循環路線を導入。運賃を一律200円に統一。（高齢者・障害者等は100円）
平成15年9月 ～平成16年3月	交通体系検討審議会（第2次） （旧玄海町域路線を調査・検討）
平成16年11月	交通体系検討審議会の答申をもとに、第4系統（玄海地区）の運行開始。
平成16年8月 ～平成18年3月	交通体系審議会（第3次） （ふれあいバスの運行状況及び利用状況並びに市内の公共交通体系について検討）
平成18年12月	交通体系審議会の答申をもとに路線、バス停などを一部改正。 （大谷団地への乗り入れ、公園通りへの乗り入れなど）
平成20年8月 ～平成21年11月	交通体系審議会（第4次） （新公共交通体系の構築について）

(2) ふれあいバスの利用者数、収支状況

図 16、表 7 は、ふれあいバスの利用者数、収支状況を示す。平成 15 年の大幅な路線改正後、利用者数は急激に増加したが、ここ数年の利用者数は微増となっている。経費に対する運賃収入割合も徐々に改善されてきているが、依然として経費の 2/3 を補助金で補填している状況にある。

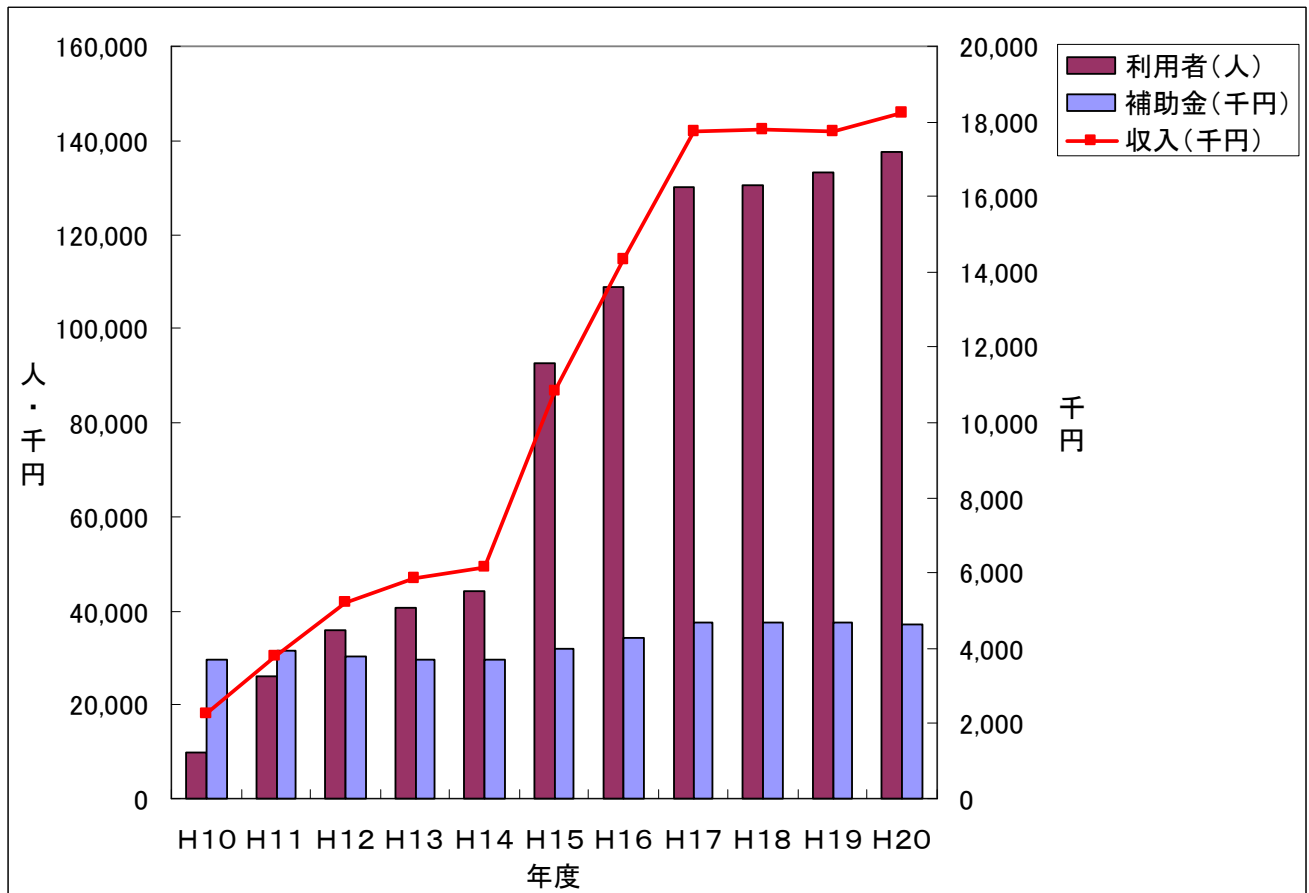


図 16 年度毎利用者数・補助金額・収入金額

表 7 年度毎 利用者数・補助金額・収入金額

年度	利用者(人)	収入(千円)	補助金(千円)	経費に対する収入割合(%)
H10	9,764	2,287	29,511	7.2
H11	26,094	3,773	31,362	10.7
H12	35,800	5,207	30,355	14.6
H13	40,505	5,855	29,707	16.5
H14	44,089	6,180	29,382	17.4
H15	92,667	10,839	31,934	25.3
H16	108,725	14,341	34,309	29.5
H17	129,867	17,738	37,271	32.2
H18	130,311	17,766	37,243	32.3
H19	133,246	17,722	37,451	32.1
H20	137,628	18,241	36,932	33.1

(3) 各路線の利用者数、収入金額及び補助金額

表8、9、図17は、路線ごとの利用者数及び収入を示す。全ての系統に補助金が投入されているが、特に平成17年に玄海地区に導入された第4系統は、他の路線と比較して利用者数、運賃収入が少なく、補助金の占める割合が大きい。また、ふれあいバスの路線の問題として、路線延長が長いことがあり、このため便数が最大でも6便と少ない。

表8 各路線ごとの利用者数及び収入

	① 系 統				② 系 統			
	運行経費	乗車人数	運賃収入	補助金額	運行経費	乗車人数	運賃収入	補助金額
H17	12,969,860	36,401	4,803,681	8,166,179	12,969,860	41,370	5,711,462	7,258,398
H18	12,969,860	34,518	4,609,511	8,360,349	12,969,860	41,305	5,793,406	7,176,454
H19	13,008,576	32,898	4,416,877	8,591,699	13,008,576	42,940	5,737,861	7,270,715
H20	13,008,576	33,382	4,394,619	8,613,957	13,008,576	43,792	5,895,079	7,113,497

	③ 系 統				④ 系 統			
	運行経費	乗車人数	運賃収入	補助金額	運行経費	乗車人数	運賃収入	補助金額
H17	12,969,860	35,826	4,927,189	8,042,671	16,099,430	16,270	2,295,567	13,803,863
H18	12,969,860	36,223	4,857,760	8,112,100	16,099,430	18,265	2,505,498	13,593,932
H19	13,008,576	36,815	4,883,546	8,125,030	16,147,488	20,593	2,683,585	13,463,903
H20	13,008,576	39,827	5,227,780	7,780,796	16,147,488	20,627	2,723,839	13,423,649

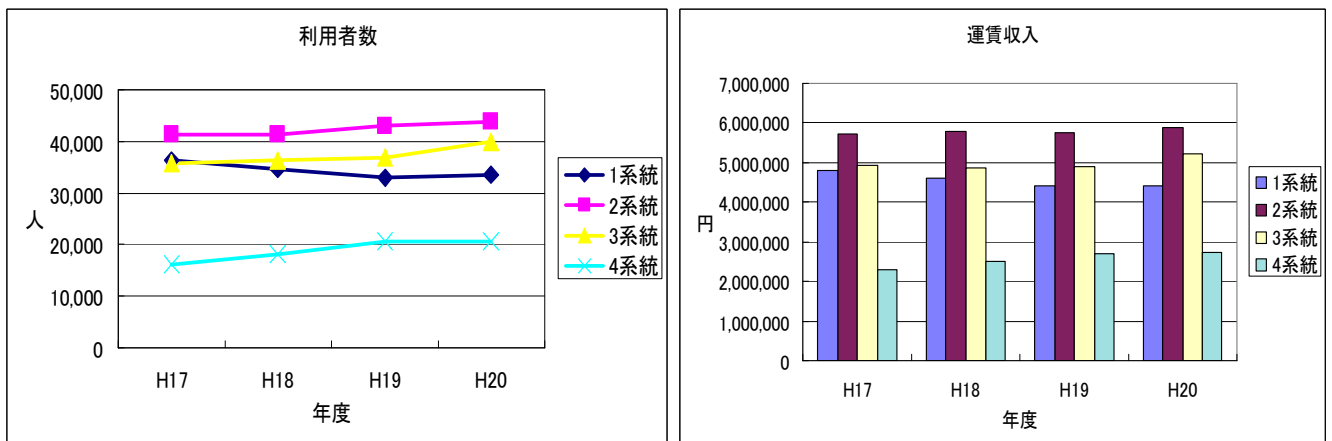


図17 各路線ごとの利用者数及び収入

表9 便数と各路線ごとの距離

系統	延長 (km)	所要時間 (分)	便数 (往復・循環)	運行間隔 (分)
1	20	51	10	80
2	30	83	6	100
3	30	83	6	100
4	31	72	8	180

系統	延長 (km)	所要時間 (分)	便数 (往復・循環)	運行間隔 (分)
1	20	51	10	80
2	30	83	6	100
3	30	83	6	100
4	31	72	8	180

※第2系統及び第3系統は同路線で循環型(左回り:第3系統, 右回り:第2系統)

(4) ふれあいバス利用者・非利用者アンケート結果

ふれあいバスを利用する市民の意見等を把握するため、本審議会では宗像市の人づくりまちづくり研究所が福岡大学工学部社会デザイン工学科の地域計画研究室と共同で行ったアンケート結果について報告を受け、審議を行った。

また、人づくりまちづくり研究所では、今後、利用者増を図るには、現在はふれあいバスを利用していない市民への調査も必要であるため、市内の拠点施設でアンケートを実施した。その結果についても審議を行った。

①ふれあいバス利用者調査の結果

平成19年11月24日(土)、25日(日)、28日(水)の3日間、ふれあいバスの利用者を対象にバス停間OD(注1)調査、アンケートを行い、633人から回答を得た。これはふれあいバスの3日間のほぼ全利用者である。

調査結果から、利用者の74%が高齢者で、半数以上が女性の高齢者であった(図18)。利用目的は買い物と通院が大半を占め(図19)、くりえいと1丁目のバス停の乗降者数が最も多かった(表10)。

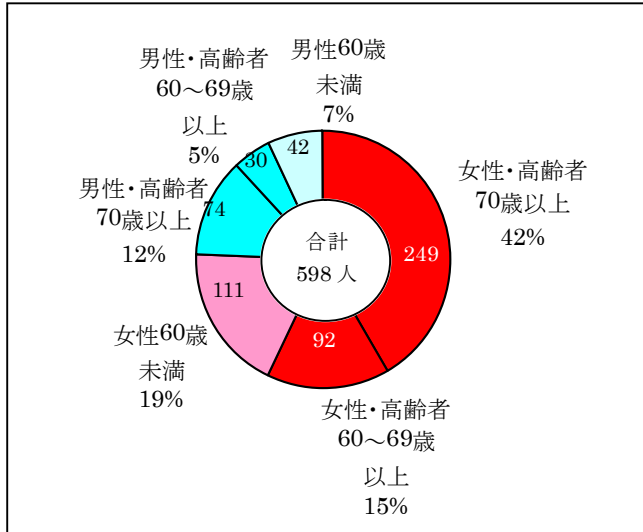


図 18 性別×年齢

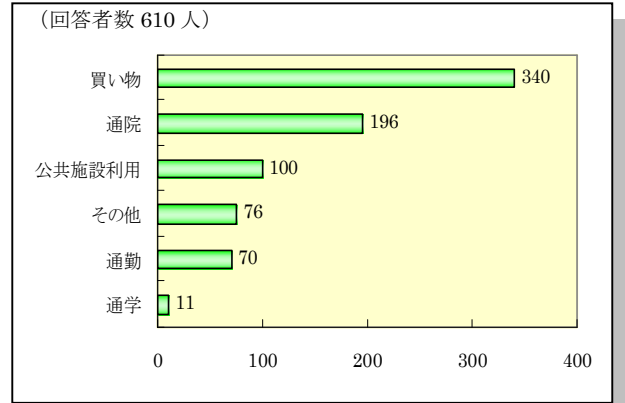


図 19 利用目的 (N=793)

表 10 3日間全系統の乗降バス停上位

順位	系統	バス停名	乗降人数(人)	調査日
1	4	くりえいと1丁目	37	11/24(土)
2	1	くりえいと1丁目	30	11/28(水)
2	2	赤間駅南口	30	11/28(水)
4	1	赤間駅前	28	11/28(水)
5	1	くりえいと1丁目	24	11/24(土)

(注 1) OD とは Origin (起点・出発点) Destination (終点・目的地) の略。この場合、Oは乗車バス停を示し、Dは降車バス停を示す。

## ②ふれあいバス非利用者アンケート結果

平成 19 年 12 月 8 日 (土)、9 日 (日)、12 日 (水) の 3 日間、赤間駅、サンリブ、ゆめタウンの 3 箇所でアンケートを行い、525 人から回答を得た。

なお、回答者の設定は、ふれあいバスの利用者調査結果より、高齢者の利用が多いことから、対象を 40 歳以上とした。

調査結果から、回答者の 40%以上が増便を利用条件 (図 20) と考えており、便数については、約 70%以上が 1 時間に 2～3 便と回答した (図 21)。また、回答者の 20%はバス停までの距離を利用条件と考えており、約 90%が 300m以内と回答した (図 22)。バス停までの距離については、人づくりまちづくり研究所が視察を行った中国運輸局の調査結果では、200mを超えたあたりから急激に利用意向が減少し、400mになると約 5 割以上の人利用しないとの見解を示している (図 23)。



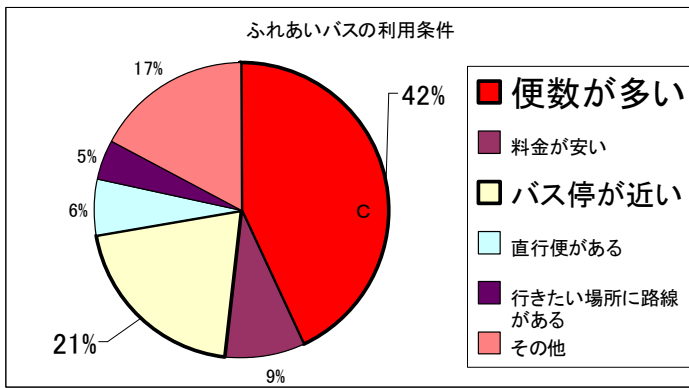


図 20 ふれあいバスの利用条件

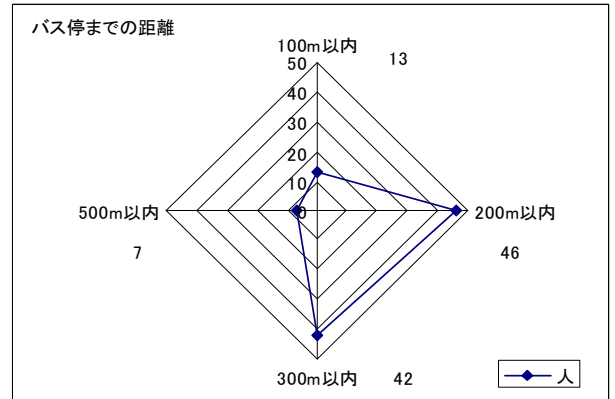


図 22 利用条件（バス停までの距離）

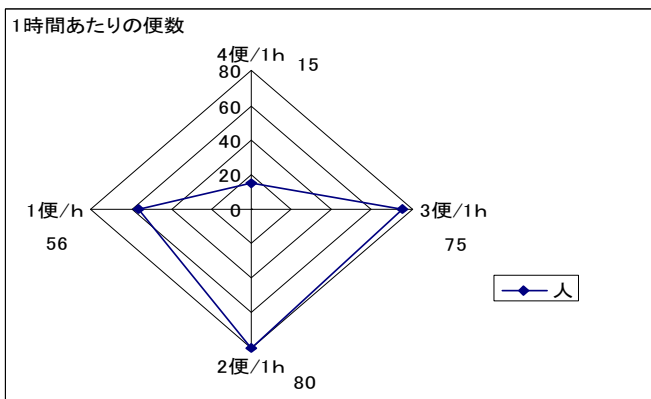


図 21 利用条件（便数調査）

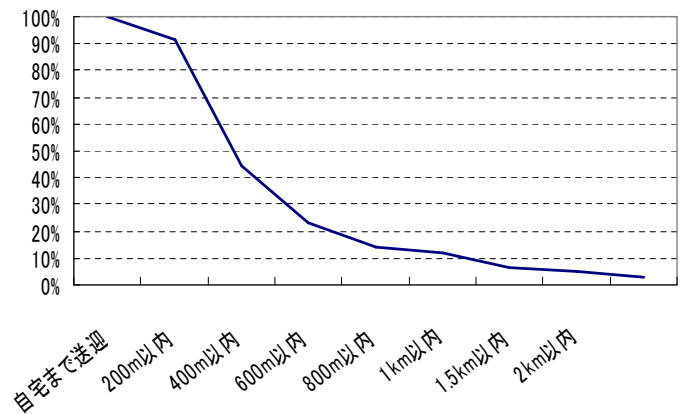


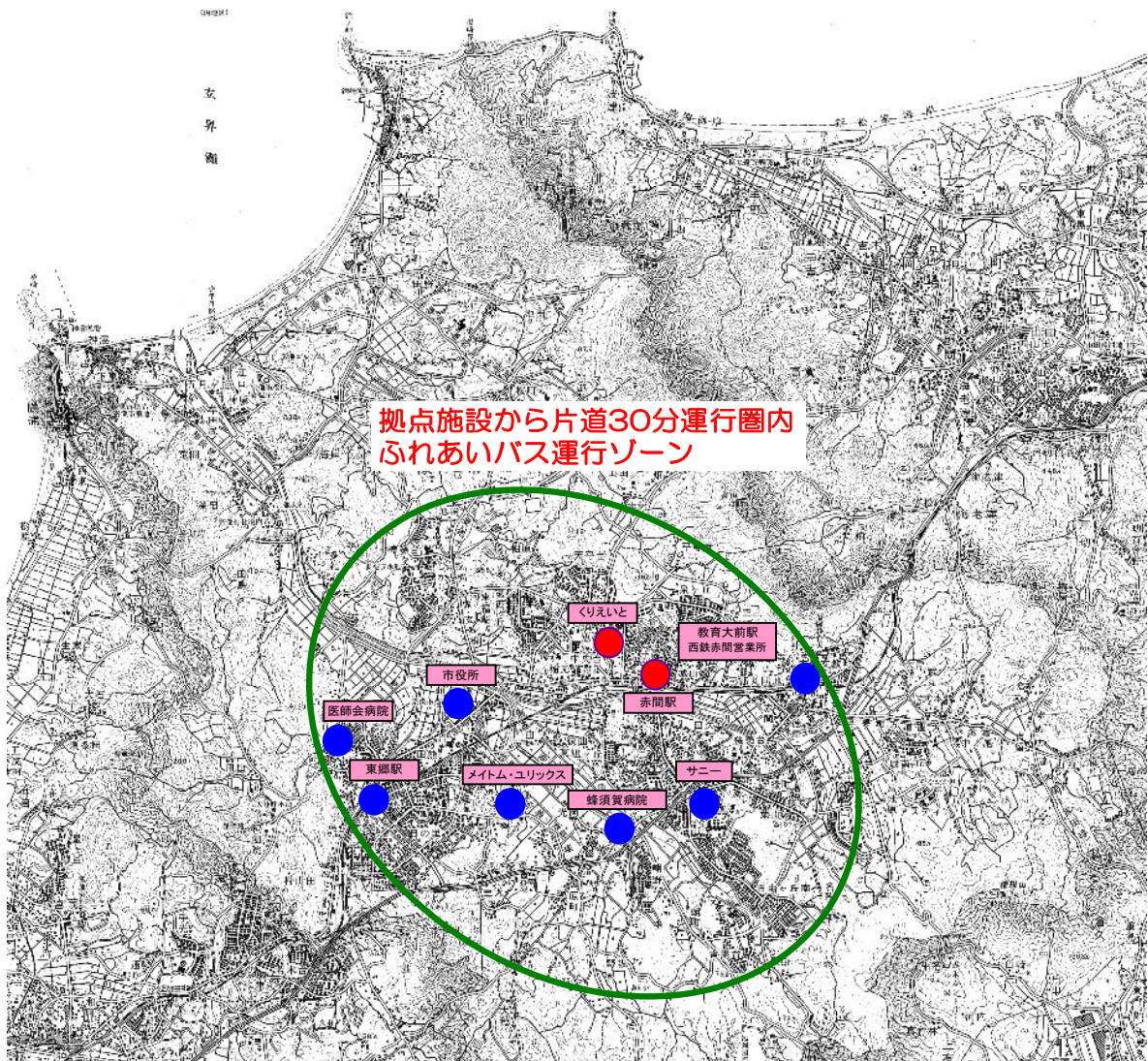
図 23 バス停までの距離の利用限界値（中国運輸局資料参考）

#### 4. 新しい公共交通のあり方

##### (1) ふれあいバス路線の見直し

現在のふれあいバスには、西鉄バスとの重複が多く役割分担がうまく行われていない、各系統の延長が長すぎるために運行本数を少なくせざるを得ないあるいは定時性が失われやすい、といった課題がある。したがって今後のふれあいバス路線を検討するうえでは、西鉄バス路線との重複はできるだけ避けながらコンパクトな路線を目指すとともに、西鉄バスとの接続をスムーズに行う方向性が必要である。また、ふれあいバスでは通れないような道路の狭い交通空白地域や効率性の悪い不便地域は、ふれあいバスではなく、他の方法を検討する必要がある。

まずふれあいバスの新しい拠点（すべての系統の起終点）は、西鉄バスが多く発着する赤間駅とサンリブくりえいととし、ここから交通空白地となる住宅地に加え、病院、市役所、宗像ユリックス、市民活動交流館（メイトム宗像）などの拠点施設を巡回する系統を、方面別に接続する（図 24）。



この前提で、新しい系統の具体案として、赤間西地区、河東地区、赤間地区の一部、東郷地区の一部等を中心とする赤間駅北側のゾーン（以下「北系統」という。）、自由ヶ丘地区、赤間地区の一部、南郷地区の一部を中心とする赤間駅南のゾーン（以下「南系統」という。）、日の里地区、東郷地区の一部、河東地区の一部を中心とする赤間駅西のゾーン（以下「西系統」という。）を提案する。

こうした考え方を反映したふれあいバス路線の具体案として市街地を中心とした3つの系統を図25に示すが、系統数及び路線の詳細については、今後、市に委ねることとする。

この3つの系統の共通の起終点を、くりえいとと赤間駅として相互の乗り継ぎをスムーズにするとともに、延長の短いコンパクトな系統にして便数の増加を実現し、乗合バスとしての利便性を図るものである。ただ朝夕と昼間の時間帯では、主体となる需要が大きく変化するので、そのニーズに合わせて起終点を弾力的に設定することも必要である。

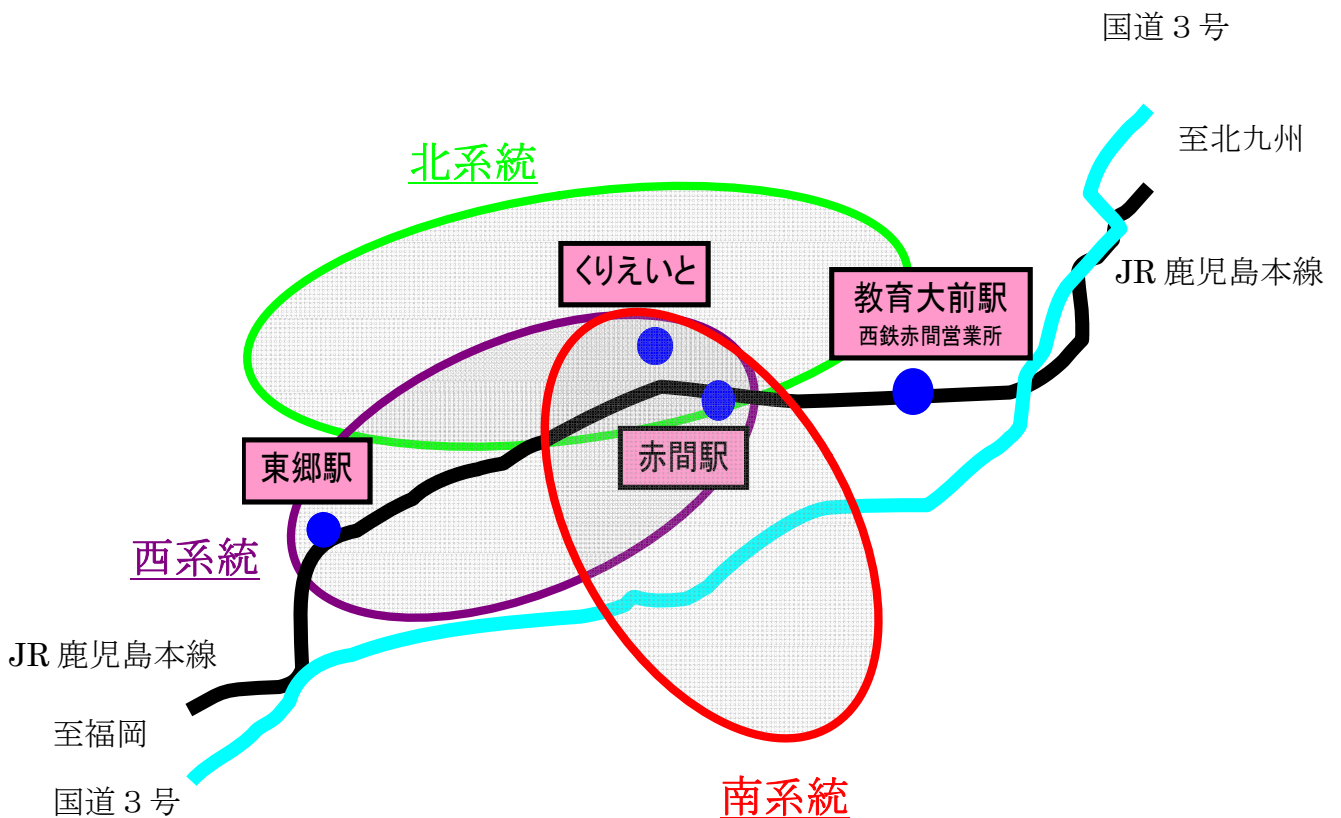


図25 ふれあいバスの系統ゾーン

(2) 西鉄バスとふれあいバスを補完する新しい公共交通

ふれあいバスに投入する資源を現状並みに抑えることを前提にすると、西鉄バスとふれあいバスのサービスを依然として享受できない交通空白地域が残り、こうした地域をカバーする対策が必要である。こうした地域は、人口集積も低いうえに狭幅員道路が多いため、ふれあいバスを導入することは、効率性や採算性から困難と思われる。

そのため審議会では、近年、こうした特性を持つ地域に導入が試みられている住民主体の運行による新しい公共交通（10人乗り程度のワゴン車）の導入を検討した。このような運行には、料金を徴収しない無償運行と一定の料金を利用者から徴収する有償運行とが考えられるが、まずは、大野城市の南地区コミュニティ行われているボランティア運転手による無償運行の事例を参考に検討をおこなった。

表11は、ふれあいバスと10人乗りワゴン車との比較をまとめたものである。ボランティア運転手の確保など大きな課題はあるが、この仕組みは、宗像市のような交通空白地域の課題に対する有力な手段になる可能性を持っているものと思われる。幸いにも、審議会でのこうした検討と並行して、宗像市は平成21年11月から地域での10人乗りワゴン車の試験運行を行い、その可能性について検証を進めている。

審議会は、ふれあいバスの運行が道路事情などにより難しく、効率性が悪い地域へのこの新しい公共交通の運行を提言するが、ボランティア運転手の確保は地域の事情によるところが大きいため、継続的に地域主体で運行できるのかそれともタクシー会社等に運行を委託すべきなのか、試験運行を継続する中での検証を期待している。

表11 ふれあいバスと10人乗りワゴン車との比較

	ふれあいバス	10人乗りワゴン
運営主体	宗像市	宗像市
運行主体	西鉄バス宗像株式会社	コミュニティ運営協議会 又は タクシー会社等
道路運送法	第4条	無償なら許可不要 有償であれば第4条(旧21条)
車両	マイクロバス	10人乗りワゴン車
乗車可能人数	30人	9人
車両代	8,000千円~15,000千円	3,500千円~4,500千円
経費	1台 13,500千円 4台 55,000千円 補助金 37,000千円	無償運行の場合 ボランティア運転手の経費 1便500円~1,000円程度 燃料代 40千円~/月 任意保険料 300千円/年 有償運行の場合 コミュニティ運営協議会独自の場合

		法人格又はNPOの取得が必要 タクシー会社等への委託の場合 1台当り 約5,000千円
収入	1台 4,200千円 4台 17,000千円	有償運行の場合 1台 500千円程度
安全面	専門業者である西鉄バス運転手が運行。	<無償運行の場合> コミュニティ運営協議会の中で普通自動車の運転免許をもった者が運行。 <有償運行の場合> 専門業者であるタクシー会社の運転手が運行。
事故の対応	西鉄バス宗像株式会社がすべて責任を負う。	任意保険で対応。市が責任を負う。 タクシー会社などへの委託であれば委託会社が責任を負う。
メリット	一度に多くの人を運送できる。 定時定路線運行のため予約が必要ない。 西鉄バス路線との共存が図れる。	狭い道路も運行できる。 デマンド方式（事前予約制）を採用すれば無駄を省くことができる。
デメリット	定時定路線運行のため無駄が多い。 狭い道路は運行できない。	一度に9人までしか運送できない。 デマンド方式の場合、事前予約が必要。 路線等によっては、西鉄バス路線に影響を与え、その結果赤字路線の廃止につながるおそれがある。 またタクシー会社等へ委託しない場合は、民業圧迫となる可能性がある。
許可までの手続き	4条許可で西鉄バス宗像株式会社の路線であれば数ヶ月前の陸運支局への申請で可能	無償運行であれば手続き不要 有償運行であれば地域公共交通会議の開催が必要。 地域公共交通会議では 西鉄バスやタクシー事業者などの承諾が必要。

## 5. バス利用の促進に向けて

### (1) 西鉄バスへの提言

審議会では西鉄バス路線を中心として、それを補完する形でふれあいバス路線、10人乗りワゴン車等の運行が重要であると考えている。しかし、新たな公共交通体系の構築には、民間業者である西鉄バスにも次の提言をする必要がある。

宗像市は赤間駅やくりえいと地区を中心としたまちづくりを計画している。ふれあいバスの利用者アンケートの結果から、サンリブくりえいとが買い物の中心となっていることが明らかとなったが、JR鹿児島本線が市街地の南北を分断していることもあり、現在の西鉄バス路線はJR鹿児島本線を縦断する路線がない(図26)。

また、大島、地島への渡船航路が平成23年度から、神湊渡船ターミナルを起点とするV字航路(図27)として見直されることに伴い、渡船の有効活用のためには、東郷駅、赤間駅方面と神湊をつなぐバス路線が重要な路線となる。

現在はふれあいバスでこの路線を運行しているが、市が運行するふれあいバスでは限界があるため、審議会では、西鉄バス路線の南北の縦断路線及び赤間駅から神湊方面への路線設置を提言する。

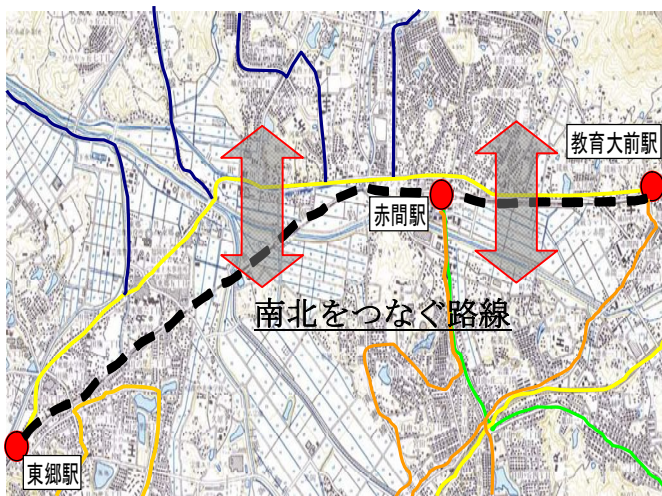


図26 赤間駅周辺の西鉄バス路線

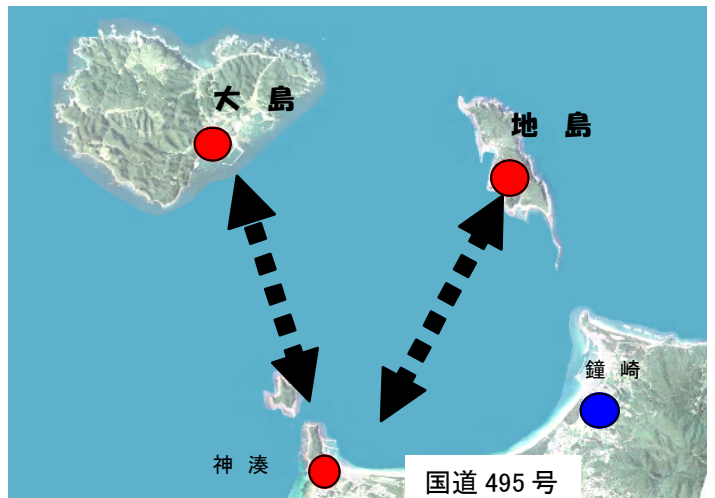


図27 大島、地島への渡船V字航路

## (2) 運賃体系の見直し

現在、ふれあいバスは平成15年3月の改正から均一200円の運賃（現金）を採用している。しかし、高齢者の利用が多いことから、今までも現金の出し入れが不要な回数券や定期券を望む声が多かった。

このような中で審議会では、ふれあいバスの路線延長を短くして運行便数を増やす一方、異なる系統間の移動には拠点施設での乗り継ぎを提言している。そしてさらに、この仕組みの利便性を高めるため、一日300円の乗り放題券の発行を提言する。

現在、利用者の70%以上は100円利用者である70歳以上の高齢者であるが、1日乗り放題券を利用することで、現金の出し入れが不要になる。また200円利用者の負担軽減になることで乗り継ぎの効果が表れるものと期待している。

## (3) ふれあいバスのデザイン、名称等の見直し

図28、29は現在のふれあいバスの外観写真であるが、第1～3系統は西鉄バスと同じデザインであり、市民の血税で補助している“ふれあいバス”であるという認識を与えにくい。いわば、“ふれあいバス”のアイデンティティーがない。“わたしたちのバス”という認識と愛着、そして利用してみようという気持ちを一人でも多くの市民が抱くことが出来るよう、審議会はふれあいバスのデザインの変更を提言する。

また、愛称や系統名についても市民公募等を行い、市民により親しみやすいネーミングを行うことも提言する。



図28 第4系統のふれあいバス



図29 第1～3系統のふれあいバス

(4) 西鉄バスの利用促進

今回の答申は、西鉄バス、ふれあいバス、そしてそれらを補完する役割としての住民主体の新しい相乗り公共交通手段が、お互いの役割を果たしながら、地域のニーズに応じていく新たな交通体系を示したものである。その中では、特に西鉄バスが市内の公共交通を担う柱であり、その存続を前提に、ふれあいバスや新しい相乗り公共交通手段という姿を提案している。

しかしJRを含め、公共交通機関の利用者は減少傾向にあることは否めない。特に最近では、高速道路の料金制度の大幅な変更がバス事業者の経営を厳しく圧迫している。西鉄バスとて例外ではなく、利用者数の減少が続けば、市内線でもその減便若しくは撤退等が懸念される。そうした事態は、市内の公共交通そして高齢者を中心とする市民生活、ひいてはマイカーが増えて地球環境に大きな影響を及ぼすこととなる。またふれあいバスにしても利用者数が減少すれば、補助金の増額が必要となり、市の財政にも波及することになる。

市当局を中心に、あらゆる機会を通じて、西鉄バスやふれあいバスといった公共交通を積極的に利用するよう市民に呼びかけるよう提言する。

6. その他

(1) 審議の経緯

回	日時	主な協議内容
	H20.8.27	市長諮問「新交通体系システムの構築について」
第1回	H20.8.27	委嘱状交付 会長及び副会長の選任 審議会の運営について ふれあいバスの現状説明
第2回	H20.9.29	人づくりまちづくり研究所【交通班】中間報告について 地域からの要望について 宗像市のバス交通体系の現状について 県内他市の状況について（県未来検討会議資料）
第3回	H20.12.9	公共施設の利用状況について 交通空白地域の地図について コミュニティ地区の地図について 西鉄バスの路線図及び便数について 平成15年3月の改正路線内容について ふれあいバスと西鉄バスとの路線重複について
第4回	H21.3.24	西鉄バス路線の利用者状況及び収支について コミュニティバス運行の事例紹介 (太宰府市、大野城市、春日市)



		<p>乗合タクシー（10人乗りワゴン）運行の事例紹介 （北九州市、直方市、福津市、岡垣町）</p> <p>ふれあいバスと10人乗りワゴンの比較について</p> <p>自治会が運行する長崎県佐世保市「ふれあい号」の事例紹介</p>
第5回	H21.4.23	<p>京都市右京区太秦・南太秦学区（右京区環境パートナーシップ事業）冊子紹介</p> <p>大野城市南地区コミュニティ運営協議会「ふれあい号」事例紹介</p> <p>ふれあいバスを補完する交通体系システムについて</p>
第6回	H21.5.29	<p>大野城市南地区コミュニティ運営協議会「ふれあい号」の現状</p> <p>新たな交通体系システムの方法について</p> <p>コミュニティ毎の交通体系システムについて （吉武地区コミュニティ）</p>
第7回	H21.7.3	<p>大野城市南地区コミュニティ運営協議会「ふれあい号」の現状</p> <p>コミュニティ毎の交通体系システムについて （吉武地区コミュニティ） （赤間地区コミュニティ） （赤間西地区コミュニティ）</p>
第8回	H21.8.4	<p>他県の実例について （富山県氷見市八代地区の事例）</p> <p>コミュニティ毎の交通体系システムについて （自由ヶ丘地区コミュニティ） （南郷地区コミュニティ） （河東地区コミュニティ） （東郷地区コミュニティ） （日の里地区コミュニティ） （田島地区コミュニティ） （神湊地区コミュニティ） （池野地区コミュニティ） （岬地区コミュニティ） （大島地区コミュニティ）</p>
第9回	H21.9.7	<p>富山県氷見市八代地区の事例</p> <p>ふれあいバス路線案について</p> <p>10人乗りワゴン運行で対応したほうがよいと考えられる地区</p> <p>ふれあいバスで基本的には対応したほうがよいと考えられる地区</p>
第10回	H21.10.5	答申（案）提案
第11回	H21.11.12	答申（案）最終確認
	H21.12.21	市長へ答申

(2) 宗像市交通体系審議会委員名簿（敬称略）

区 分	氏 名	備 考	備考
知識経験を有する者	井上 信昭	福岡大学工学部社会デザイン工学科教授	アンケート調査協力 宗像市道路網整備計画策定委員 県の未来バス検討会議座長
〃	岸原 謙吾	福岡県 企画・地域振興部 広域地域振興課 課長補佐	
市民代表	幸本 一昭	コミュニティ運営協議会（代表） 池野地区コミュニティ運営協議会会長	H20.8 から H21.4 まで
	鍛冶江 尚雄	コミュニティ運営協議会（代表） 池野地区コミュニティ運営協議会会長	H21.5 から
	今川 康子	宗像市老人クラブ連合会（代表）	
	黒田 千穂子	市民学習ネットワーク（代表）	
	野間 鎮雄	市民公募委員	
	宮口 一朗	市民公募委員	

宗像市交通体系審議会アドバイザー

知識経験を有する者	永松 義昭	九州運輸局 福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	H20.8 から H20.11 まで
	江上 康男	九州運輸局 福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	H21.12 から