# 宗像市地域公共交通利便増進実施計画
# 【第3弾】

令和8年5月

宗　像　市

# 目次


１．　はじめに…… 3
　１－１　地域公共交通利便増進実施計画とは…… 3
　　（１）　本計画の目的 …… 3
　　（２）　地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ…… 3
　　（３）　本計画の期間 …… 4
　　（４）　本計画の区域 …… 4
　１－２　利便増進事業の概要 …… 5
　　（１）　利便増進事業とは…… 5
　　（２）　本計画との関係…… 6
２．　地域公共交通ネットワーク再編の方向性…… 7
　２－１　利便増進事業の方向性 …… 7
　　（１）　地域公共交通計画（上位計画）の方向性…… 7
　　（２）　地域公共交通ネットワークの将来イメージ…… 8
　　（３）　地域公共交通や交通結節点の役割…… 9
　２－２　課題解決に向けた施策・取組…… 11
３．　利便増進事業の内容 …… 13
　３－１　各地区における利便増進事業…… 13
　３－２　実施事業 …… 14
　　（１）　利便増進事業：ふれあいバス第①系統と第②系統及び第③系統間における通し運賃の設定．14
　　（２）　利便増進事業：自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入 …… 16
　　（３）　利便増進事業：AI オンデマンドバスの導入…… 19
　　（４）　利便増進事業：宗像市北部の路線再編…… 21
　　（５）　利便増進事業：乗継拠点の環境整備…… 25
　　（６）　利便増進事業：企画乗車券（デジタルチケット）の販売 …… 26
　　（７）　その他の事業：南郷地区における広域・幹線ネットワークの再編 …… 27
　　（８）　今後実施を検討する事業等…… 29
　３－３　事業の実施主体とスケジュール …… 31
　３－４　地方公共団体による支援の内容…… 32
　　（１）　運行に対する財政的支援…… 32
　　（２）　サービス改善に関する支援・協議会事務局運営 …… 32
　　（３）　他分野連携による公共交通空白地域・不便地域への対応…… 32
　　（４）　公共交通の利用促進やMaaSの推進…… 32
　　（５）　運転手確保等に関する支援…… 32
　３－５　事業実施に必要な資金の額・調達方法…… 33
４．　事業の効果 …… 34

# １．はじめに

## １－１　地域公共交通利便増進実施計画とは

### （１）本計画の目的

本市では、令和6（2024）年3月に「宗像市地域公共交通計画（以下、地域公共交通計画）」を策定しました。本計画は、地域公共交通計画に基づき、「持続可能な地域公共交通ネットワーク」の構築に向けて、確実な事業の実施及び地域住民の利便性の向上に資する地域公共交通サービスの実現を図ることを目的に、具体的な事業の実施計画を定めた「宗像市地域公共交通利便増進実施計画」を策定するものです。

### （２）地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ

本計画は、「宗像市都市再生基本方針」などの上位計画や関連計画と連携・整合を図るとともに、地域公共交通に関する基本計画である、地域公共交通計画に定めた公共交通ネッワークの将来像を具体化するための「アクションプラン」という位置づけにあります。

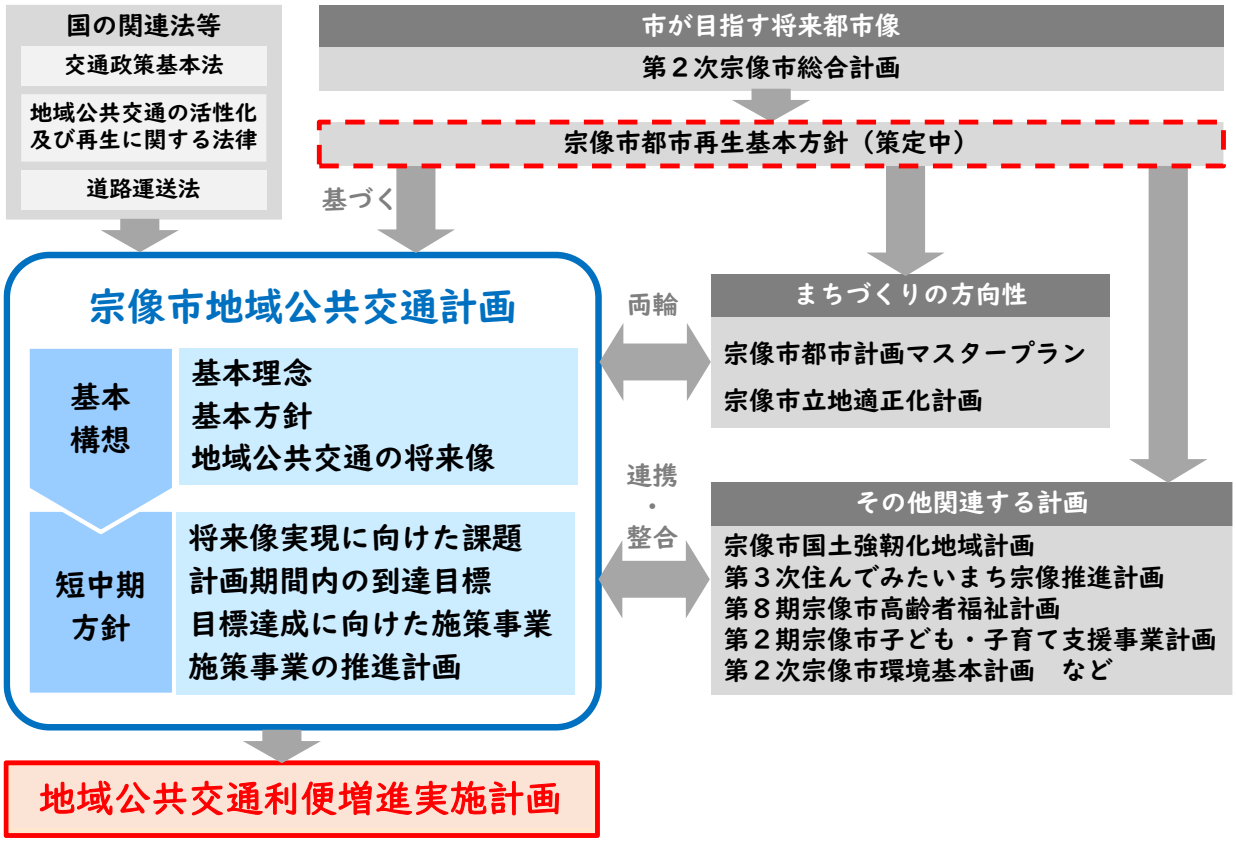



図　地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ

### （３）本計画の期間

本計画の期間は**「令和7年4月～令和12年3月」**の概ね5年間とします。

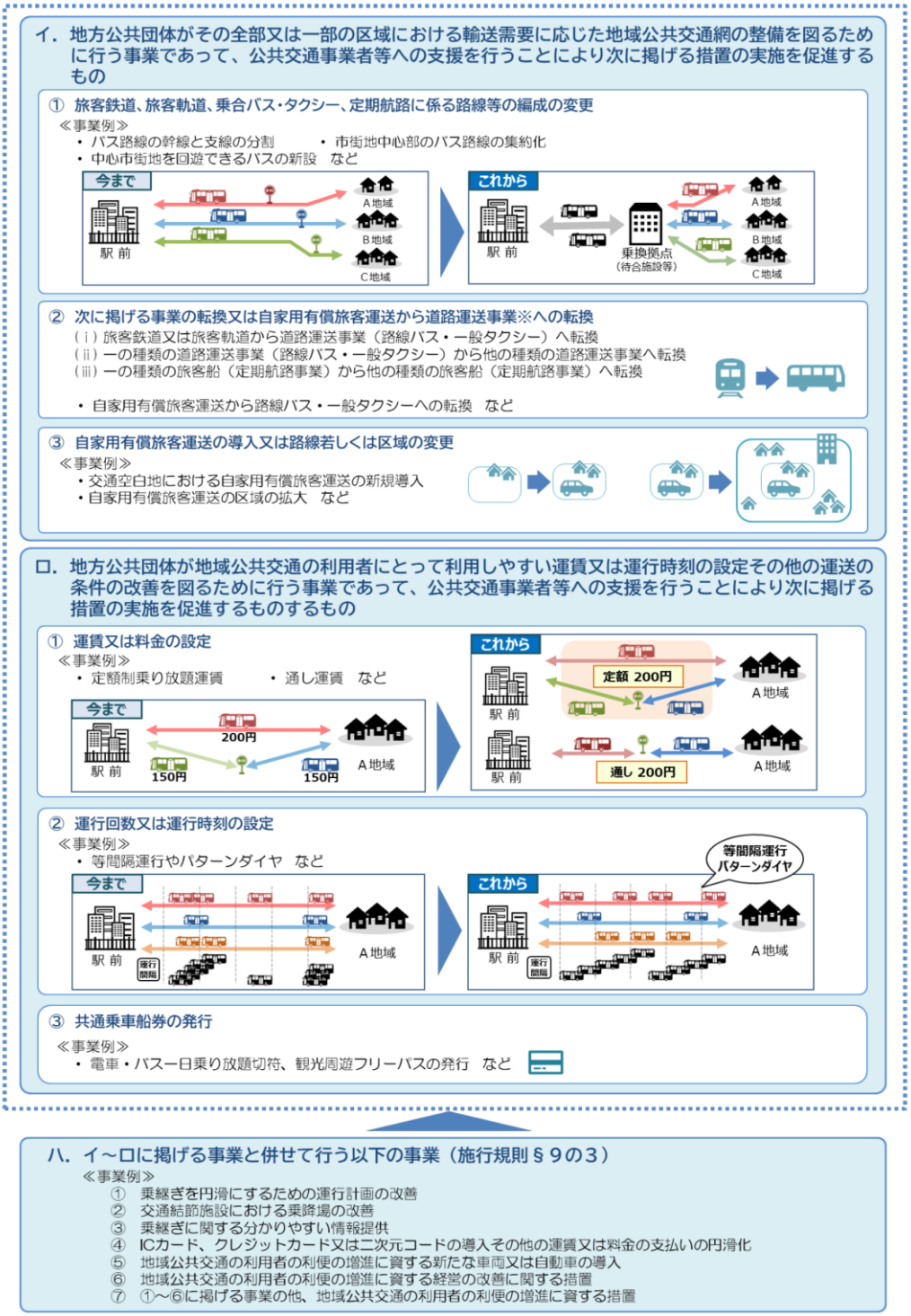
### （４）本計画の区域

本計画は**「宗像市全域」**を対象としています。

## １－２　利便増進事業の概要

### （１）利便増進事業とは

「利便増進事業」とは、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業であり、地方公共団体が公共交通事業者等への支援を行うことにより実施を促進するものです。利便増進事業の内容として含まれ得る事業については以下の通りです。




※　道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業

### （２）本計画との関係

地域公共交通計画に記載する事業のうち、利便増進事業としての位置づけがあり、実施準備が整った事業については、本計画に具体的な事業内容を記載し、国への認定申請を行います。

また、その他の「利便増進事業」についても、今後具体化に向けた検討・協議を行っていき、調整が整い次第、本計画に追記の上、国への変更認定申請を行っていきます。

# ２．地域公共交通ネットワーク再編の方向性

## ２－１　利便増進事業の方向性

### （１）地域公共交通計画（上位計画）の方向性

「地域公共交通計画」では地域公共交通の課題を整理し、課題解決に向け「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」「②移動利便性を高める交通サービスの維持・充実」「③地球にやさしい交通体系の構築」を概ね5年間の「達成目標」を設定し各施策に取り組むことで持続可能な公共交通ネットワークを構築し、利便性向上を目指すものです。

**【地域公共交通の課題】**

**■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

**■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の情報が分散
- 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

**■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も、車両サイズや充電設備の設置に問題あり

| 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。

## （２）地域公共交通ネットワークの将来イメージ

宗像市では、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対し、「広域交通」や「幹線交通」、「支線交通」等がそれぞれの役割に基づく階層性を持ち、「中心拠点」や「乗継拠点」で円滑に接続する、便利で効率的な「「ハブ＆スポーク型ネットワーク※」の構築を目指しています。

**【ハブ＆スポーク型ネットワークとは】**

鉄道駅やバスセンター等の「ハブ」を中心に、各方面の拠点に放射状に運行。

各方面の路線バスは同じ時間帯に「ハブ」に到着し、利用者が乗り換えを行った後、再度各方面に向けて一斉に出発。

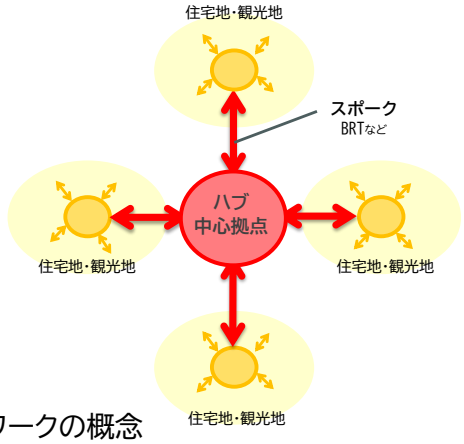



図　ハブ＆スポーク型ネットワークの概念

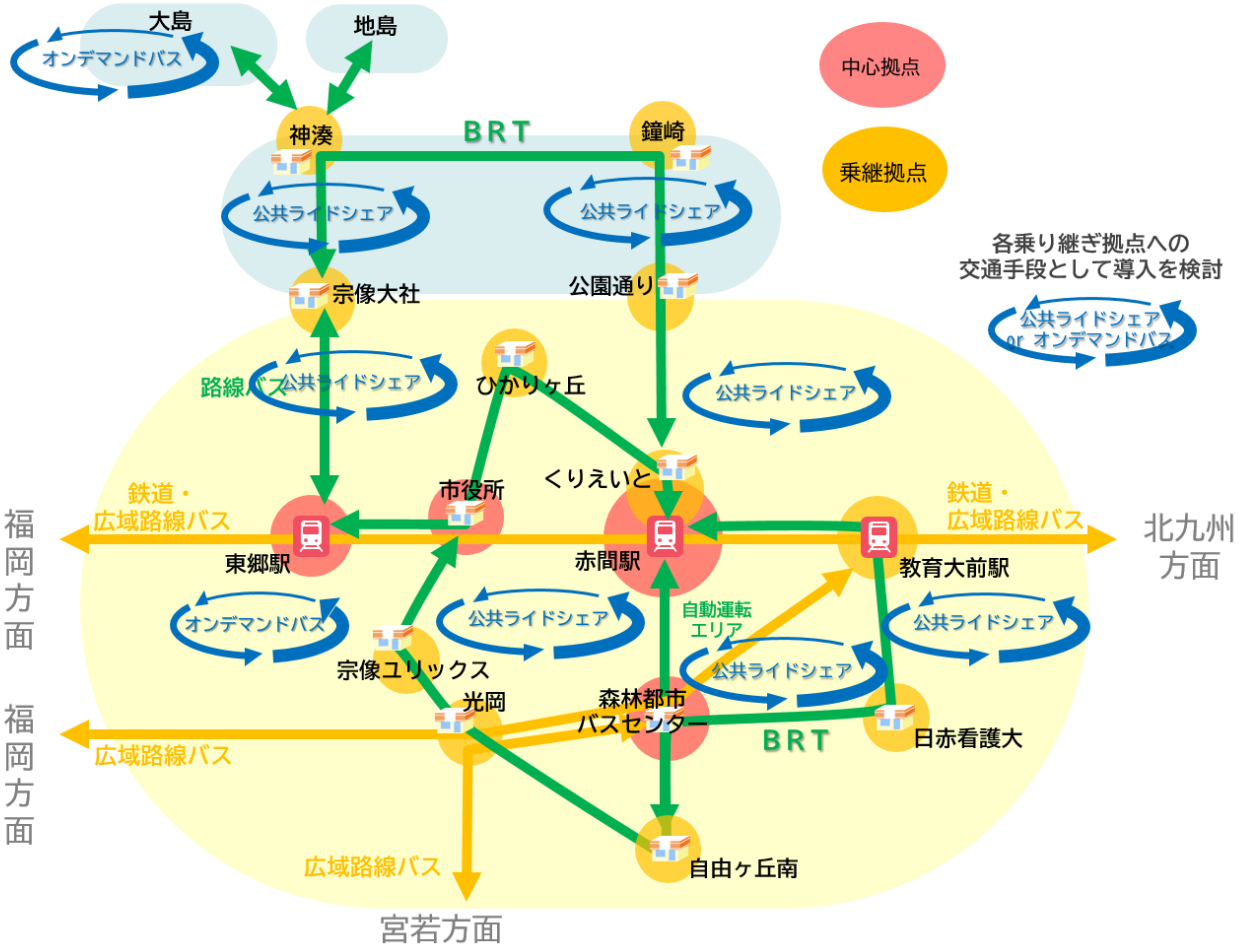


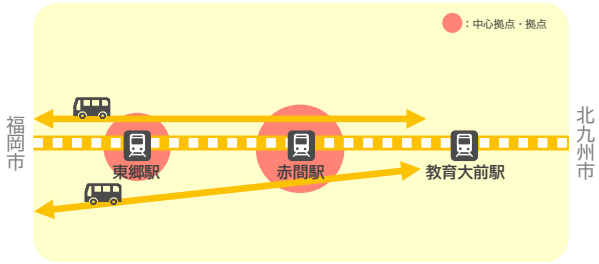
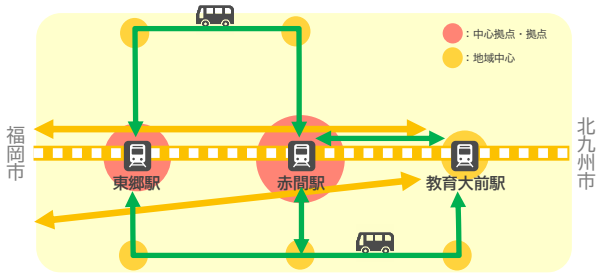
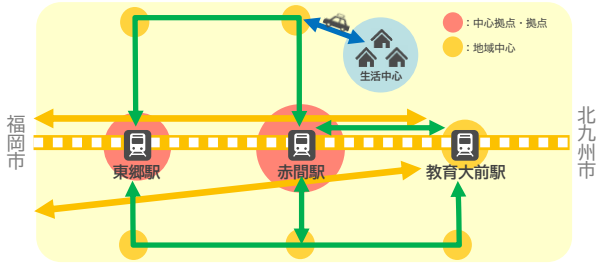

図5　宗像市の地域公共交通ネットワークの将来イメージ

### （３）地域公共交通や交通結節点の役割

「地域公共交通計画」では、基本理念やあるべき姿を効率よく実現していくため、今後新たに導入予定である交通サービスも踏まえ、各種地域公共交通および交通結節点について、その役割を再定義しています。

地域公共交通に関しては、広域交通として「鉄道（JR 鹿児島本線）」と「広域路線バス（赤間急行線等）」を位置づけ、幹線交通として「路線バス（森林都市線等）」や「航路」の他、新たな交通サービスとして「BRT」を位置づけています。支線交通としては、既存の「コミュニティ交通（ふれあいバス、コミュニティバス、オンデマンドバス）」や、「タクシー」の他、新たな交通サービスとして「公共ライドシェア（自家用有償運送含む）」や「シェアリングサービス」等を位置づけています。

表　宗像市における地域公共交通の区分と役割

| 区分 | 役割 | 交通サービス | イメージ |
|---|---|---|---|
| 広域交通 | 市の基盤となる交通。主に市外や中心拠点・拠点間を移動するための交通手段。 | ・JR鹿児島本線<br>・広域路線バス（赤間（急行）線） |  |
| 幹線交通 | 広域交通（幹）と地域中心間を移動するための交通手段。 | ・路線バス<br>・航路<br>・BRT【新サービス】※1 |  |
| 支線交通 | 幹線交通（枝）と生活中心を移動するための交通手段。地域中心を結節点とし生活中心と接続。 | ・公共ライドシェア【新サービス】※2<br>・オンデマンドバス<br>・コミュニティバス<br>・タクシー |  |

一方、交通結節点に関しては、広域交通と幹線交通を結節し、主に市外・県外移動の結節点となる「中心拠点」と、幹線交通と支線交通を結節し、主に市内移動の結節点となる「乗継拠点」の2種類を設定しています。

表　交通結節点の区分と役割

| 区分 | 役割 | 主な交通結節点 |
|---|---|---|
| 中心拠点 | 広域交通と幹線交通・支線交通の円滑な乗り換えが可能であり、主に市外や県外等との広域的な移動を支えます。 | ・JR赤間駅<br>・JR東郷駅<br>・宗像市役所周辺<br>・森林都市バスセンター |
| 乗継拠点 | 幹線交通と支線交通、支線交通相互の円滑な乗り換えが可能であり、各種地域公共交通とともに主に市内の日常移動を支えます。 | ・教育大前駅<br>・宗像大社<br>・公園通り<br>・ひかりヶ丘<br>・光岡<br>・宗像ユリックス<br>・日赤看護大<br>・神湊<br>・鐘崎<br>・自由ヶ丘南【新設】 |

【新サービスの概要】

※1　BRT（バス・ラピット・トランジット）

バス高速輸送システムのこと。走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供するシステム

【BRT を構成する要素例】バス専用道、バス専用レーン、バス優先レーン、連結バスなど

※2　公共ライドシェア

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村や NPO 法人などが自家用車を活用して有償の旅客運送を提供するもの。

## ２－２　課題解決に向けた施策・取組

本市の地域公共交通に関する課題解決に向け、地域公共交通計画では、以下3つの目標から11の施策、25の取組を体系的に整理しています。また、このうちの第２弾では7つの取り組みを新たな利便増進事業として位置付けています。

### 目標①：市外への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

取組1－1　JR 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

#### 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【利便増進事業:イ】

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

#### 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【利便増進事業:イ】

取組3－2　第①系統と第②系統及び第③系統間の接続性の向上【利便増進事業:ロ】

#### 施策４　コミュニティバス、AI オンデマントバスの再編・見直し

取組4－1　ニーズに応じた路線･ダイヤの見直し【利便増進事業:イ】

取組4－2　持続可能な交通手段の検討【利便増進事業:イ】

#### 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

取組5－2　公共ライドシェアの導入に向けた検討【利便増進事業:イ】

#### 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【利便増進事業:イ】

### 施策７　航路の維持・充実

取組7－1　運航維持

### 施策８　多様なサービス等の連携

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検討
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【利便増進事業：ハ】
取組9－2　先進技術の活用の検討
取組9－3　車両化のバリアフリー化
取組9－4　地域公共交通のランディングページの作成
取組9－5　バスターミナルの整備

### 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

## 目標③：地球に優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

取組11－1　バス車両及び設備の脱炭素化
取組11－2　モビリティマネジメントの推進

# ３．利便増進事業の内容

## ３－１　各地区における利便増進事業

地域公共交通計画で位置づけられた利便増進事業について、地区別に整理すると以下のとおりとなります。

表　各地区における利便増進事業

| 取組No. | 事業名 | 吉武地区 | 赤間地区 | 赤間西地区 | 自由ヶ丘地区 | 河東地区 | 南郷地区 | 東郷地区 | 日の里地区 | 玄海地区 | 池野地区 | 岬地区 | 大島地区 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2-1 | 利用実態に見合った効率的な運行の見直し | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ● | ● | ○ |
| 2-2 | 赤間急行線のＰ＆Ｒ | | | | | | ○ | | | | | | |
| 3-1 | 路線の見直し | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ● | ● | ○ |
| 3-2 | 第①系統と第②系統及び第③系統間の接続性の向上 | ○ | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 4-1 | ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ● | ● | ○ |
| 4-2 | 持続可能な交通手段の検討 | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | ○ | ○ | ● | ● | ● | ● |
| 5-2 | 公共ライドシェアの導入に向けた検討 | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | ○ | ○ | ● | ● | ● | ○ |
| 6-2 | 観光客向けの交通サービスの検討 | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ● | ● | ● | ● |
| 9-1 | 利用環境の整備 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ○ |
| 9-5 | バスターミナルの整備 | | | | ○ | | | | | | | | |

●：本計画（第1弾）で定めた利便増進事業

●：本計画（第2弾）で定める利便増進事業

○：具体的な事業内容がまとまり次第、本計画で追加実施

## ３－２　実施事業

### （１）利便増進事業：ふれあいバス第①系統と第②系統及び第③系統間における通し運賃の設定

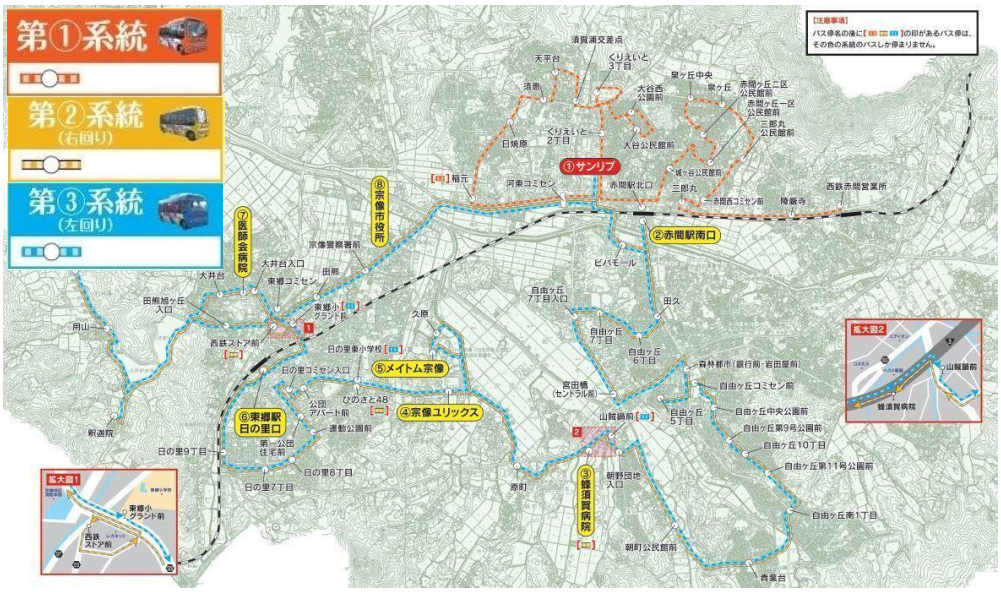
【対象路線】

| | 区間 | 便数 | | | 運行 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 平日 | 土曜 | 日曜（第2・4） | |
| 第①系統 | 西鉄赤間営業所～サンリブ～赤間駅 | 11便 | 11便 | 11便 | 宗像市 |
| 第②系統 | サンリブ～赤間駅～宗像ユリックス～東郷駅～宗像市役所～サンリブ（右回り） | 5便 | 5便 | 5便 | 宗像市 |
| 第③系統 | サンリブ～宗像市役所～東郷駅～宗像ユリックス～赤間駅～サンリブ（左回り） | 5便 | 5便 | 5便 | 宗像市 |

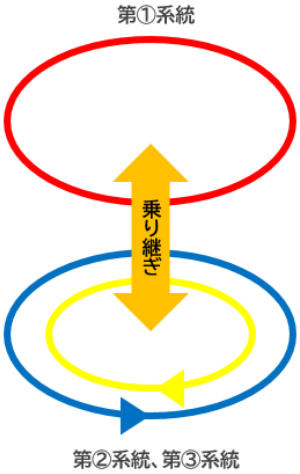
【現状と課題】

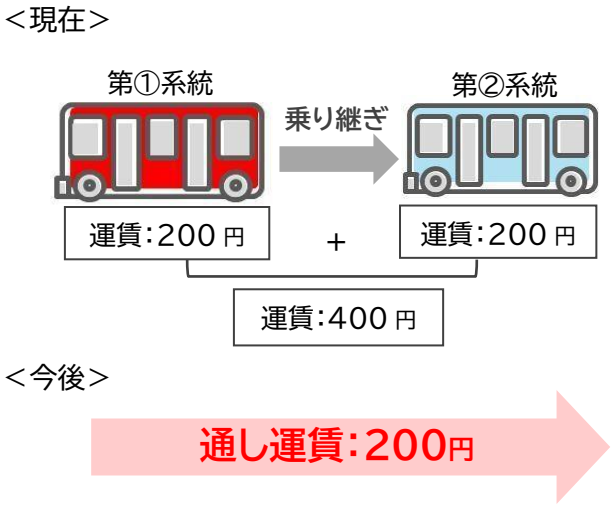
- 第①系統の区間から第②系統及び第③系統の区間へ公共交通で移動する場合（例：泉ヶ丘～メイトム宗像など）、乗り継ぎが必要となり、現状の運賃体系ではそれぞれ運賃の支払いが必要です。そのため、乗り継ぎによる運賃の割高感が生じ、乗り継ぎへの抵抗感につながっています。

【利便増進事業の内容】

| 取組№ | 取組3-2　第①系統と第②系統及び第③系統間の接続性の向上 |
|---|---|
| 事業目的 | 「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成に向けての乗り継ぎに対する抵抗感の逓減 |
| 取組内容 | ふれあいバス第①系統と第②系統及び第③系統間の通し運賃を設定することで、運賃が割高になることによる乗り継ぎへの抵抗感を減らし、当該系統間地区における公共交通の利便性向上を図る。今後、コミュニティバスへも展開を想定。<br><br>【通し運賃を実施する対象路線（区間）等】<br>  <br> |

【通し運賃イメージ】


第①系統
乗り継ぎ
第②系統、第③系統


<現在>
第①系統
乗り継ぎ
第②系統
運賃:200 円
+
運賃:200 円
運賃:400 円
<今後>
通し運賃:200円

### （２）利便増進事業：自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入

【対象路線】

| 運行区域 | 区間 | 運行方式 | 運行 |
|---|---|---|---|
| 自由ヶ丘地区 | 地区内～地区内<br>地区内～区域外乗降ポイント | 区域運行 | 宗像市 |
| 河東地区 | | | |
| 南郷地区 | | | |
| 玄海地区 | | | |
| 池野・岬地区 | | | |

【現状と課題】

- 路線バスの廃止や減便により、カバーしきれない公共交通空白地域が発生しており、公共交通空白地域の解消が課題となっている。定時定路線のバスでは、運行コースから外れた場所に居住する人（特に高齢者）が利用しにくい点や、交通空白地域が点在する場合、市内全域の交通空白地域を解消することが難しい。
- 人口減少や高齢化に伴い、運転手不足が課題となっている。

【利便増進事業の内容】

| | |
|---|---|
| 取組No. | 取組4-2　持続可能な交通手段の検討<br>取組5-2　公共ライドシェアの導入に向けた検討 |
| 事業目的 | コミュニティ交通の運行効率化 |
| 取組内容 | 利用者の希望に応じて自由な経路、ダイヤで運行する「公共ライドシェア」を新たに導入する。~~（令和７年12月時点で実証運行中）~~<br>運行にあたっては自家用有償旅客運送（事業者協力型）の制度を活用し、市、交通事業者、市民等が一体となって本市の公共交通の利便性を確保する体制を構築する。<br><br>【実施体制】<br>本市を主体とした自家用有償旅客運送を導入し、地元の交通事業者の協力により運行<br>**事業主体（宗像市）**：・自家用有償旅客運送の管理・申請 ・交通空白地有償運送運転者講習の実施 ・サービスの周知、利用促進の取り組み<br>↓<br>**運行主体（運行事業者）**：・自家用有償旅客運送の運行管理 ・車両の管理、整備 ・運転手の雇用<br>↓<br>**運転者**：・交通空白地有償運送運転者講習の受講 ・自家用有償旅客運送の運行 |

【運行概要】

利用者の希望に応じた区域内は自由経路・自由ダイヤ型の区域運行を行い、地区外にも区域外乗降ポイントを設け、区域内と区域外乗降ポイントの移動を可能とする。

運行日　：毎日運行（12 月 31 日～1 月 3 日は除く）

運行時間：7：00～20：00

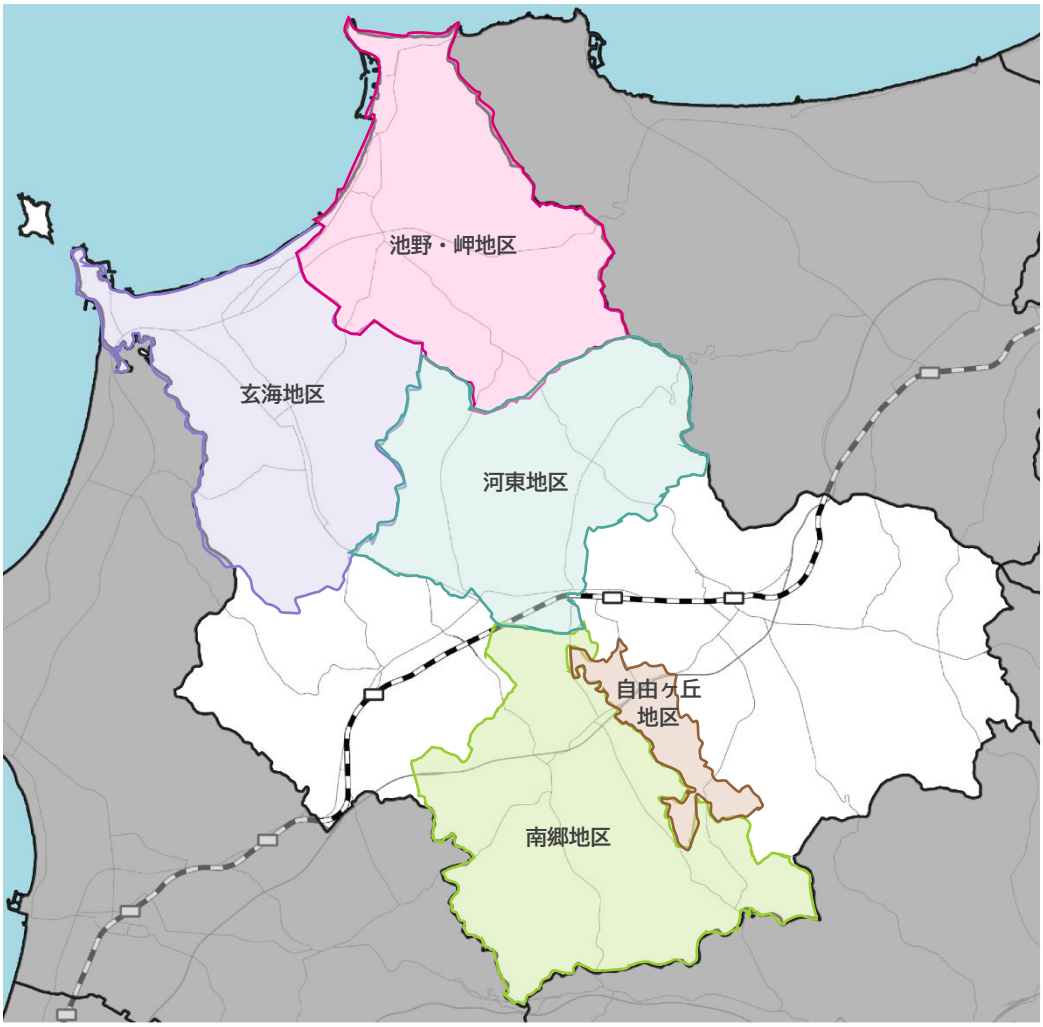
運行方式：自家用有償旅客運送による自由経路・自由ダイヤ型の区域運行

運行区域：区域内及び区域外乗降ポイント

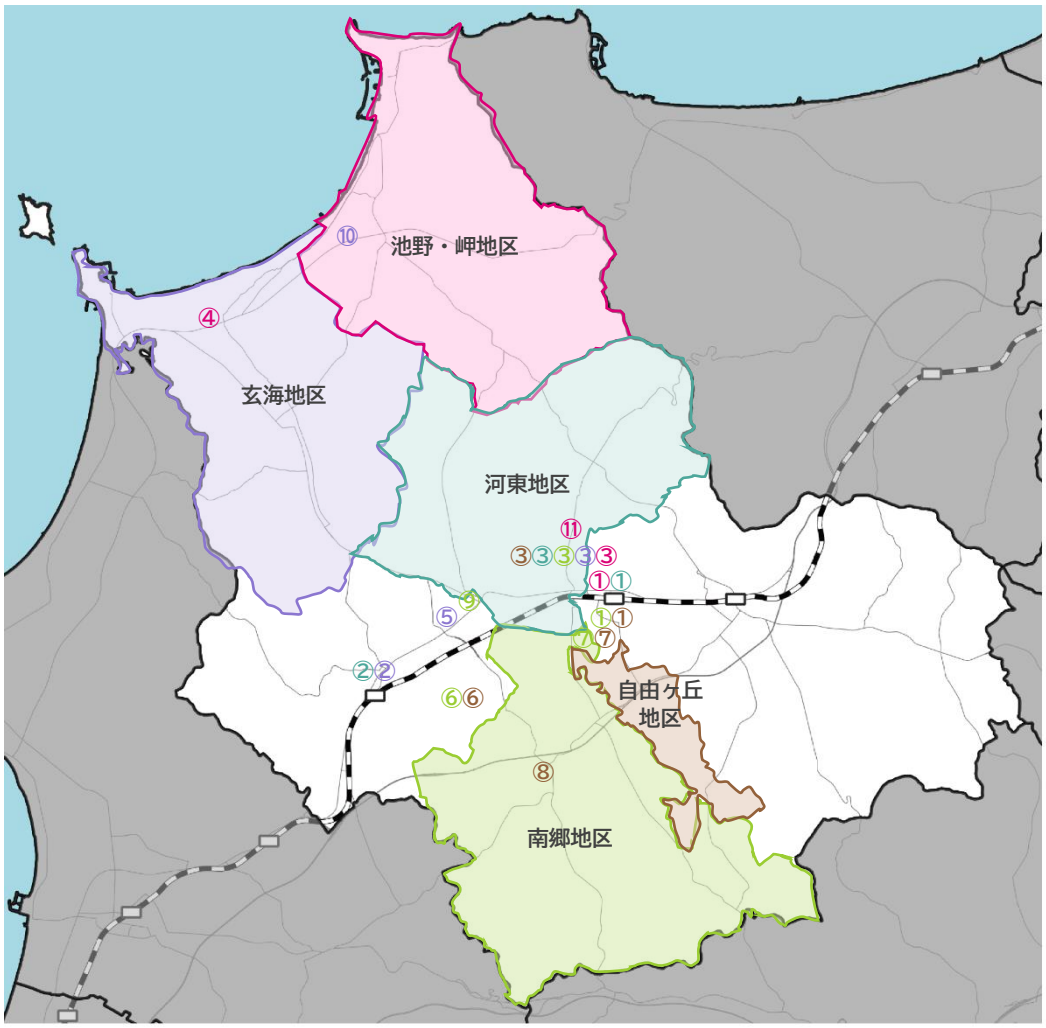
※区域外乗降ポイントは宗像市自家用有償旅客運送条例施行規則第 2 条に定めるとおり

運　　賃：宗像市自家用有償旅客運送条例 第 6 条に定めるとおり

＜運行区域図＞



＜区域外乗降ポイント＞




| No. | 区域外乗降ポイント | 備考 |
|---|---|---|
| ① | 赤間駅 | 地区よって、乗降ポイントが異なる（北口側と南口側） |
| ② | 東郷駅 | 宗像大社口 |
| ③ | サンリブ | |
| ④ | 道の駅むなかた | |
| ⑤ | 宗像市役所 | |
| ⑥ | 宗像ユリックス | |
| ⑦ | ビバモール | |
| ⑧ | 原町 | |
| ⑨ | マルキョウ | |
| ⑩ | メルキュール | |
| ⑪ | くりえいと二丁目 | |

## （３）利便増進事業：AI オンデマンドバスの導入

【対象路線】

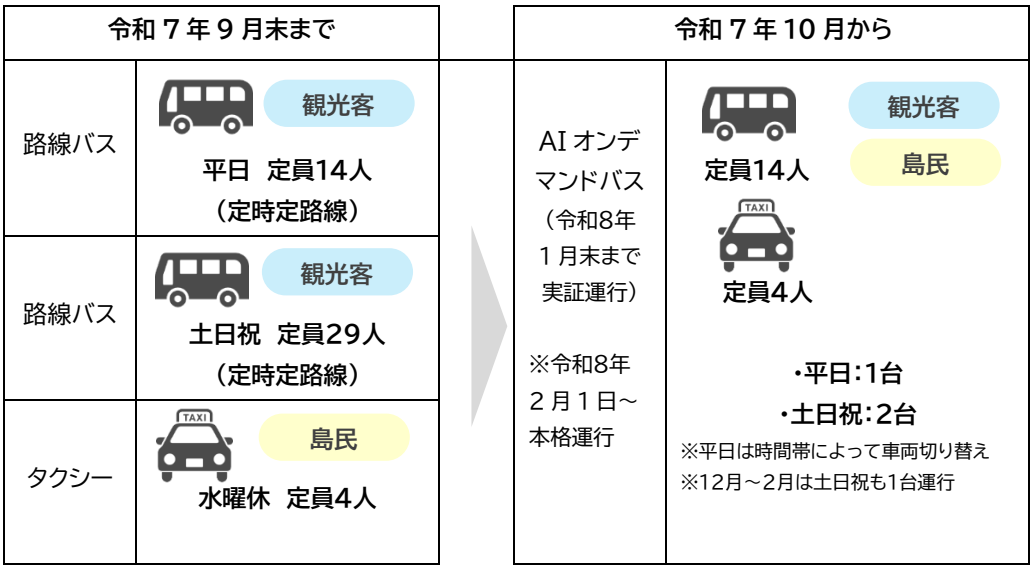
| 運行区域 | 区間 | 運行方式 | 運行 |
|---|---|---|---|
| 大島地区 | 大島地区内 | 区域運行 | みなとタクシー㈱ |

【現状と課題】

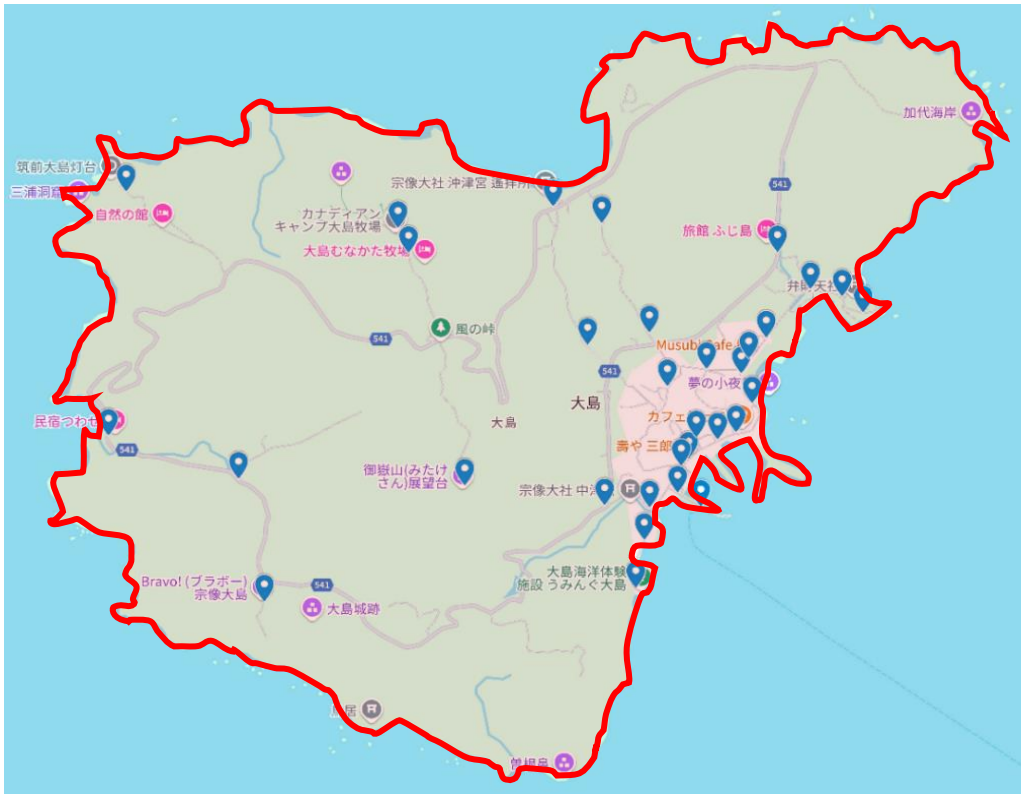
- 島民の公共交通としてはタクシーが運行。大島は高齢化率が 48.4%と非常に高く、島民にとってはタクシーが生活を支える基盤となっている。しかし、島内タクシーは水曜日が運休しているため、日常生活の安定した交通手段の確保ができていない。
- 土日祝を運行している定時定路線バスは令和 7 年9月30日をもって廃線となり、観光客向けの交通手段の確保が必要。 また、大島は観光スポットが点在しており、観光客が乗りたい/行きたい場所など需要が分散しているため、定時定路線運行では、効率よく観光できない。

【利便増進事業の内容】

| | |
|---|---|
| 取組No. | 取組4-2　持続可能な交通手段の検討<br>取組6-2　観光客向けの交通サービスの検討 |
| 事業目的 | 島民の日常生活における移動手段の確保観光における移動手段の確保・利便性の向上 |
| 取組内容 | 島民・観光客が効率的かつ安心して移動できる持続可能なモビリティ環境として、AI オンデマンドバスを導入する。（令和 7 年12月時点で実証運行中）<br><br>【運行概要】<br>現行で運行している、路線バスとタクシー車両を活用し、予約により区域内を効率的に運行。 |



運行日　:毎日運行(12 月 31 日～1 月 3 日は除く)
運行時間:8:15～17:00
運行区域:宗像市大島




運　　賃:以下の表のとおり

表　大島区域運行に係る運賃

| 区分 | 運賃 |
|---|---|
| 大人 | 300円 |
| 70歳以上(ふれあいバスカード提示者) | 200円 |
| 高校生以下 | |
| 障害者手帳の所有者 | |
| 障害者手帳所持者の介助者 | |
| 未就学児 | 無料 |
| 1 日乗車券 | 1,000 円 |

## （４）利便増進事業：宗像市北部の路線再編

【対象路線】

| 系統 | 区分 | 区間 | 運行方式 | 運行 |
|---|---|---|---|---|
| 系統 A | 廃止 | 京泊・鐘崎車庫～上大王寺～ひかりヶ丘～<br>赤間駅前～赤間営業所 | 定時定路線<br>運行 | 西日本鉄道㈱ |
| 系統 B | 現状 | 京泊・鐘崎車庫～上大王寺～ひかりヶ丘～東郷橋～東郷駅前 | 定時定路線<br>運行 | 西日本鉄道㈱ |
| | 新規 | 上大王寺～ひかりヶ丘～東郷橋～東郷駅前 | | |
| 系統 C | ― | 東郷駅前～宗像大社～神湊波止場 | 定時定路線<br>運行 | 西日本鉄道㈱ |
| 系統 D | 新規 | 渡場・中町公民館～鐘崎車庫～公園通り～ひかりヶ丘～<br>赤間駅北口 | 定時定路線<br>運行 | みなとタクシー㈱ |
| 系統 E | 新規 | 東郷駅前～宗像大社～神湊波止場～鐘崎車庫<br>～公園通り～ひかりヶ丘～赤間駅北口 | 定時定路線<br>運行 | みなとタクシー㈱ |
| 系統 F | 新規 | 東郷駅前～宗像大社～神湊波止場 | 定時定路線<br>運行 | ― |
| 系統 G | 新規 | 池野・岬地区（地区内～地区内及び地区内～区域外乗降ポイント） | 区域運行 | 宗像市 |
| 系統 H | 新規 | 玄海地区（地区内～地区内及び地区内～区域外乗降ポイント） | 区域運行 | 宗像市 |
| 系統 I | 新規 | 河東地区（地区内～地区内及び地区内～区域外乗降ポイント） | 区域運行 | 宗像市 |

【現状と課題】

- 宗像市北部には世界遺産である宗像大社、道の駅、飲食店等などの観光地を有しているが、路線が通っていないエリアも多く、観光地へのアクセスが悪い。
- 民間路線バスが令和8年度に一部区間が廃止することに伴い、交通空白地が発生することで、市北部地域における特に通勤通学者の中心地までの移動手段が困難となる。

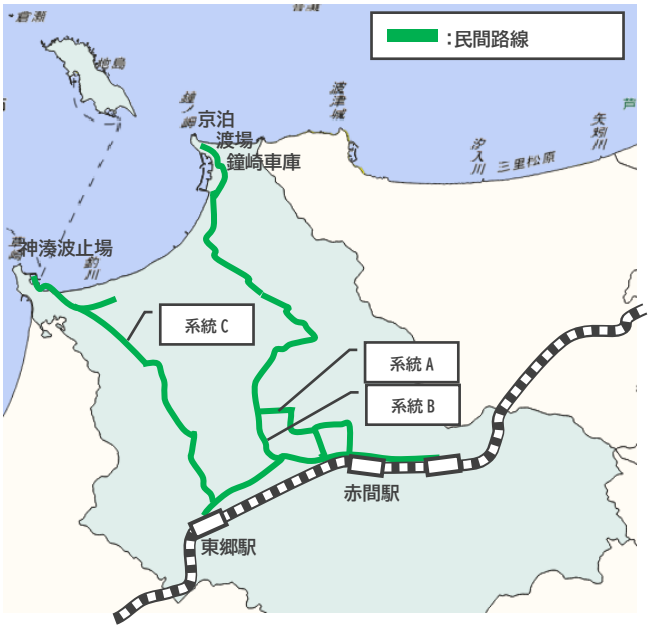
【利便増進事業の内容】

| | |
|---|---|
| 取組№ | 取組 2-1　利用実態に見合った効率的な運行見直し<br>取組 3-1　路線の見直し<br>取組 4-1　ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し<br>取組 6-2　観光客向けの交通サービスの検討 |
| 事業目的 | 車両や運転手等のリソース再配分による運行の効率化と利便性向上（所要時間短縮） |
| 取組内容 | （概要）<br>運転手不足による民間路線バスの便数の維持の厳しさを踏まえ、地域公共交通ネットワークの将来イメージに基づき「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成を行うために、当計画第2弾として本市北部の路線再編を行うこととし、民間路線バス（系統 A、系統 B、系統 C）の効率化を目的とした再編、また、効率化した民間路線バスの補完及び利用者利便の増進を目的とした新規路線（系統 D,系統 E,系統 F）を導入、併せて、「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成による利用者利便の増進を目的とした公共ライドシェア（系統 G,系統 H）の新規導入を行う。<br>新規路線（系統 D,系統 E,系統 F）は需要が多い時間帯は停車バス停を増加させ、需要が少ない時間帯は BRT 方式で運行し速達性を向上させるなど、需要に応じた効率的な運行を行う。 |

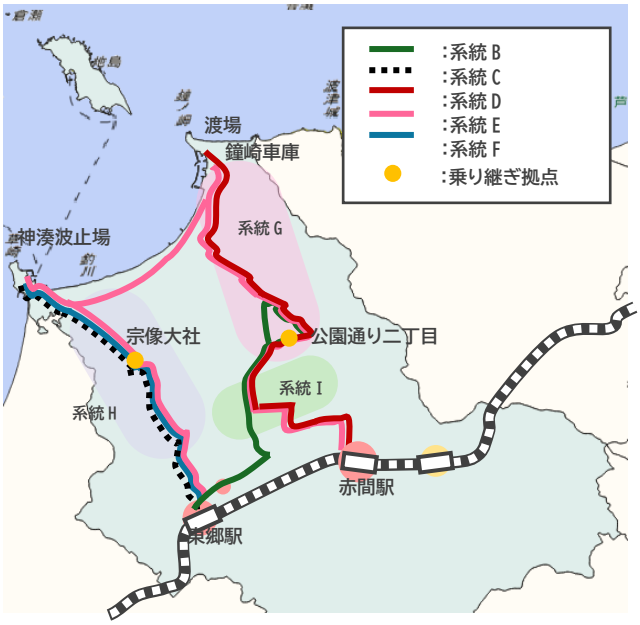
| | |
|---|---|
| | 【具体的取組】<br>① 以下の路線再編を行うことで、全体的な効率化及び利用者の利便性向上を図る。<br>・民間路線の再編：R8.4.1 系統 A の廃止および系統 B の路線縮小（京泊・鐘崎～上大王寺の廃止）<br>・新規路線を導入し系統 A および系統 B を補完する<br>R8.3.1 公共ライドシェア（系統 I）を導入<br>R8.4.1 新規路線（系統 D,系統 E）、公共ライドシェア（系統 G）を導入<br>・新規路線（系統 E）の導入については、これまで路線のなかった『鐘崎～神湊波止場』間をつなぐことで、利用者利便の向上を図る。<br>・新規路線（系統 D,系統 E）については、時間帯により BRT 方式の運行とし速達性を向上させる。<br>・民間路線バスを減便せざるを得ない場合は新規路線等で代替する<br>・民間路線（系統 C）については、効率化のため将来的に段階的な縮小（廃止）をしていくことし、当計画第2弾としては、R8.4.1 に新規路線（系統 E）および公共ライドシェア（系統 H）を新規導入する。<br>・次回以降の本計画の改定において、民間路線バス（系統 C）の将来的な効率化（時期未定）に合わせ、新規路線（系統 F）の導入（時期未定）を行い、現状程度の利用者利便（便数等）を確保する。<br><br>② 乗り継ぎ拠点（ハブ）を設け、「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成を行い、速達性、効率性を高め、利便性の向上を図る。（R8.4.1）<br>・『公園通り二丁目』を新規路線（系統 D,系統 E）と公共ライドシェア（系統 G）の乗り継ぎ拠点（ハブ）とする。<br>・『宗像大社』を新規路線（系統 E）と公共ライドシェア（系統 H）の乗り継ぎ拠点（ハブ）とする。<br><br>③ 運賃の支払いのキャッシュレス化を導入（系統 D、系統 E、系統 F、系統 G、系統 H、系統 I）することで、利用者の利便性向上を図る（系統 B、C は実施済み）。 |

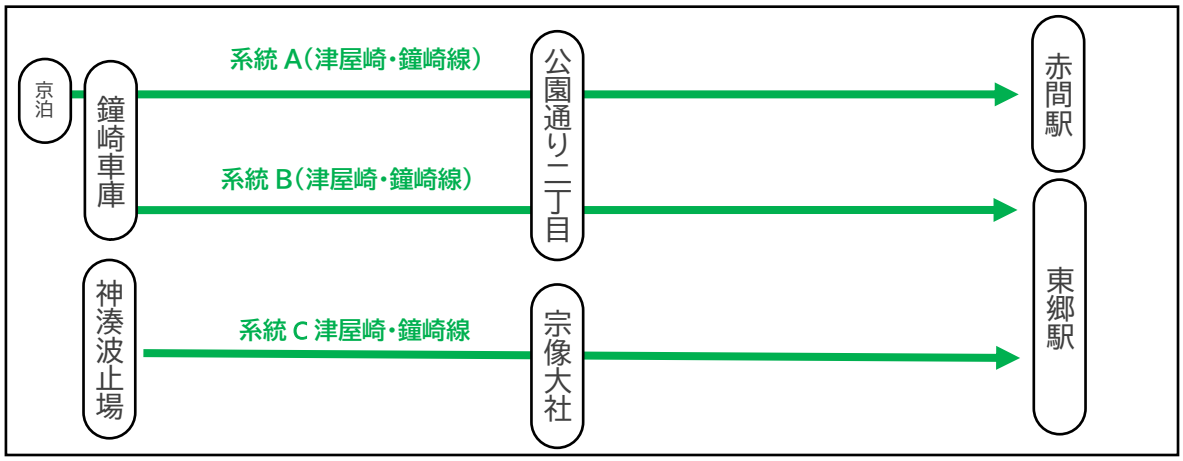
【再編を実施する対象路線(区間)等】

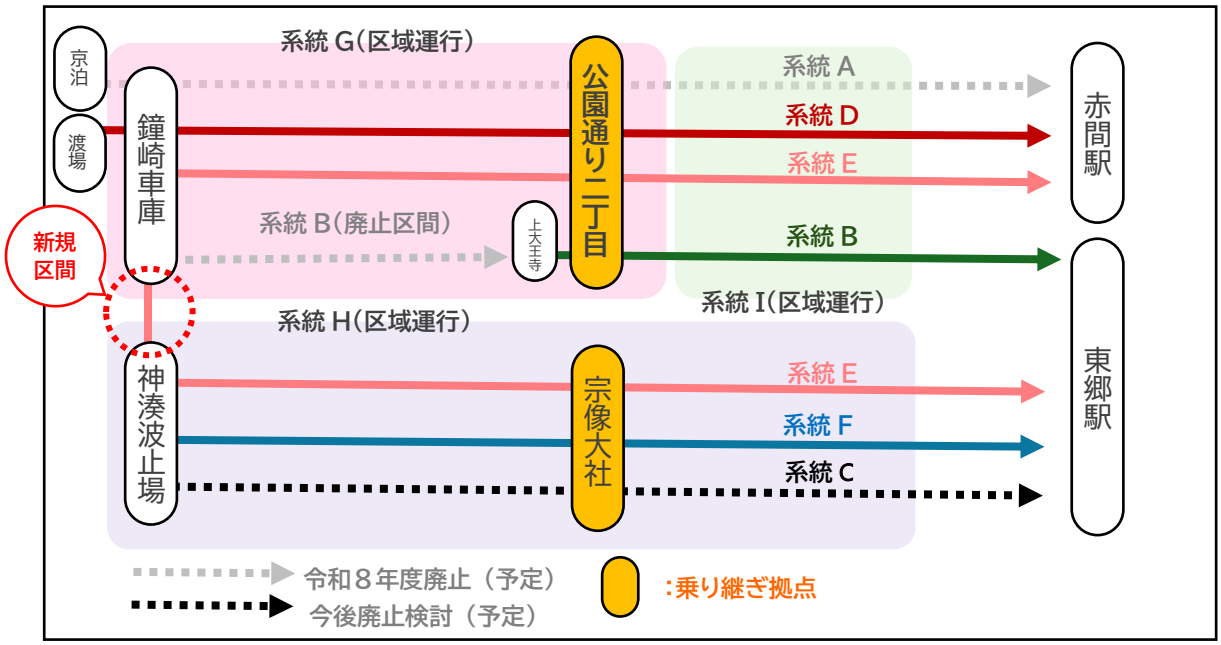
＜現行＞




＜新路線＞



| | | 旧 | 新 |
|---|---|---|---|
| 系統A | 起点 | 京泊・鐘崎車庫 | ― |
| | 終点 | 赤間営業所 | ― |
| | 主な経由地 | 公園通り二丁目、ひかりヶ丘、赤間駅北口 | ― |
| | キロ程 | （京泊発着） 15.62 キロ<br>（鐘崎車庫発着） 14.89～15.32 キロ | ― |
| | 期間・曜日等 | 通年・毎日 | ― |
| | 運行回数 | 平日：13．5回、土日祝日：10回 | ― |
| 系統B | 起点 | 鐘崎車庫 | 上大王寺 |
| | 終点 | 東郷駅前 | 東郷駅前 |
| | 主な経由地 | 公園通り二丁目、ひかりヶ丘、東郷橋 | 公園通り二丁目、ひかりヶ丘、東郷橋 |
| | キロ程 | 13.47キロ | 7.2 キロ |
| | 期間・曜日等 | 通年・毎日 | 通年・毎日 |
| | 運行回数 | 平日：10回、土日祝日：12回 | 平日：10～13.5 回、土日祝日：0～10 回 |
| 系統C | 起点 | 神湊波止場 | 神湊波止場 |
| | 終点 | 東郷駅前 | 東郷駅前 |
| | 主な経由地 | 宗像大社 | 宗像大社 |
| | キロ程 | 10.64 キロ | 10.64 キロ |
| | 期間・曜日等 | 通年・毎日 | 通年・毎日 |
| | 運行回数 | 平日：11.5 回、土日祝日：9.5 回 | 平日：8回、土日祝日：8回 |
| 系統D | 起点 | ― | 渡場・中町公民館 |
| | 終点 | ― | 赤間駅北口 |
| | 主な経由地 | ― | 鐘崎車庫、公園通り二丁目、ひかりがケ丘 |
| | キロ程 | ― | （渡場発着） 16.32キロ<br>（中町公民館発着） 15．12キロ |
| | 期間・曜日等 | ― | 通年・毎日（12月31日～1月3日除く） |
| | 運行回数 | ― | 平日：3回、土日祝日3回 |
| 系統E | 起点 | ― | 赤間駅北口 |
| | 終点 | ― | 東郷駅前 |
| | 主な経由地 | ― | 公園通り二丁目、鐘崎車庫、神湊波止場、宗像大社 |
| | キロ程 | ― | 33．45キロ |
| | 期間・曜日等 | ― | 通年・毎日（12月31日～1月3日除く） |
| | 運行回数 | ― | 平日：3～8回、土日祝日3～8回 |
| 系統F | 起点 | ― | 神湊波止場 |
| | 終点 | ― | 東郷駅前 |
| | 主な経由地 | ― | 宗像大社 |
| | キロ程 | ― | 10.64 キロ |
| | 期間・曜日等 | ― | 通年・毎日（12月31日～1月3日除く） |
| | 運行回数 | ― | （想定）平日：3回程度、土日祝日3回程度 |
| 系統G | 区域 | ― | 池野・岬地区（地区内～地区内及び<br>地区内～区域外乗降ポイント） |
| | 期間・曜日等 | ― | 通年・毎日（12月31日～1月3日除く） |
| | 運行回数 | ― | 平均3回以上 |
| 系統H | 区域 | ― | 玄海地区（地区内～地区内及び<br>地区内～区域外乗降ポイント） |
| | 期間・曜日等 | ― | 通年・毎日（12月31日～1月3日除く） |
| | 運行回数 | ― | 平均3回以上 |
| 系統I | 区域 | ― | 河東地区（地区内～地区内及び<br>地区内～区域外乗降ポイント） |
| | 期間・曜日等 | ― | 通年・毎日（12月31日～1月3日除く） |
| | 運行回数 | ― | 平均3回以上 |

※ 運転手不足等による将来的な系統 B の減便等の可能性もあるため、運行回数は幅を持たせた記載としているが、系統 B の減便の際は、系統 D、系統 E の増便等により現状程度の便数を確保する。

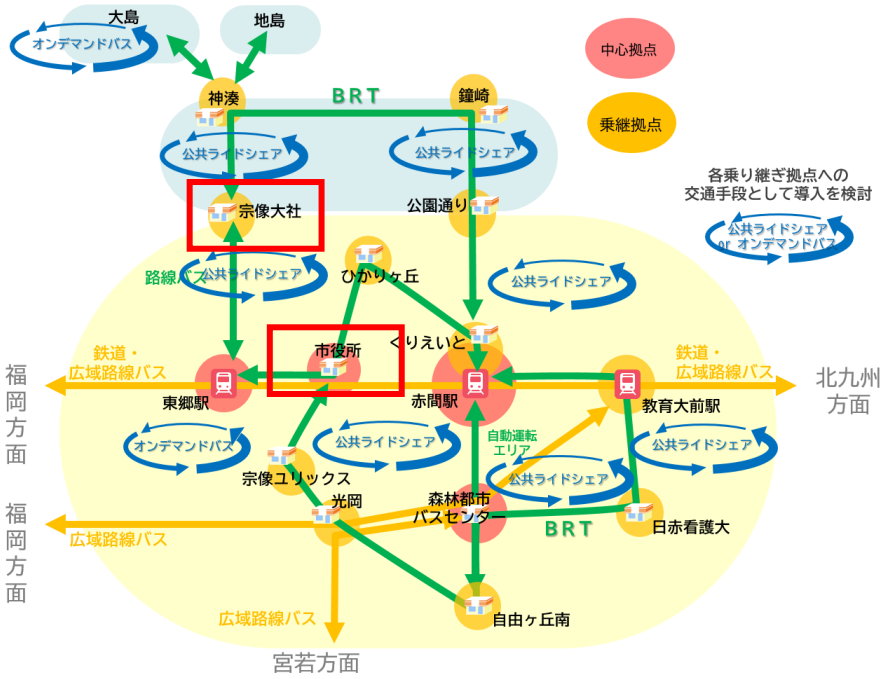
※ 系統 B の土日祝の運行が減便となった場合でも、公園通り二丁目～東郷橋（マルキョウ）については系統 I が運行、東郷橋～東郷駅前は西日本鉄道㈱の赤間（普通）福岡線（土日：約30 回程度）が運行しているため利用者の移動手段の確保はできている。

## （５）利便増進事業：乗継拠点の環境整備

【現状と課題】

・ バス停環境における上屋やベンチが設置されていない点や公共交通再編に伴うEVバス車両の充電設備環境が整備されていない点など乗継拠点における環境が課題となっている。

【利便増進事業の内容】

| | |
|---|---|
| 取組No. | 取組 9-1　利用環境の整備<br>取組 11-1　バス車両及び設備の脱炭素化 |
| 事業目的 | 乗継拠点の利便性や快適性の向上による乗り継ぎ抵抗の軽減と公共交通利用促進 |
| 取組内容 | 乗り継ぎ拠点について、停留所及びその周辺を整備する。単に BRT の停留所としてだけでなく、公共ライドシェアをはじめとするその他の公共交通との結節点としての機能を持たせ、地域交通の利便性向上につなげる。<br>停留所の改修や駐車場整備等のハード事業に加えて路線マップの作成等のソフト事業に取り組み、市、交通事業者、観光事業者、市民が一体となって効果的な停留所周辺整備を推進する。また、ＥＶ充電設備を整備することで、ＥＶバスの便数増加や定時運行を確保するなどが期待され、充電設備を活用した公共交通の利用圏域の拡大と乗継機能の強化を図る。<br><br>【整備箇所】<br>地域公共交通ネットワークの将来イメージに基づき、中心拠点および乗継拠点に整備を行う。<br>  <br> |

| | |
|---|---|
| | 【整備イメージ】<br> <br> <br>資料：YE DIGITAL<br>スマートバス停イメージ図 |

**（６）利便増進事業：企画乗車券（デジタルチケット）の販売**

【現状と課題】

市民や観光客などが、市内の公共交通を利用する場合、都度運賃の支払いを行う必要がある。また、交通手段によって、運賃の支払い方法（IC カードや現金）が異なり利便性が悪い。

【利便増進事業の内容】

| | |
|---|---|
| 取組No. | 取組 9-1　利用環境の整備 |
| 事業目的 | 企画乗車券の販売による乗り継ぎ抵抗の軽減と公共交通利用促進 |
| 取組内容 | 市民や観光客の利便を増進するため、新たに企画乗車券を造成する。<br>なお、販売は、福岡県 MaaS 実行委員会が導入しているマルチモーダルモビリティサービス「my route」にて、デジタルチケットとして展開する。<br>通常運賃よりも割安な運賃設定により公共交通の利用の促進が図られるとともに、複数の交通モードを組み合わせることができる。<br>また、デジタルチケットは 24 時間いつでも購入が可能であることから、利用者利便が向上するとともに、キャッシュレスによる降車がスムーズとなり、快適な公共交通利用環境が提供できる。 |

## （7）その他の事業：南郷地区における広域・幹線ネットワークの再編

【対象路線】

| | 区間 | 便数 | | | 運行 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 平日 | 土曜 | 日曜 | |
| 路線① | かのこの里～野坂公民館～かのこの里 | 5便 | 5便 | 5便<br>（第2･4） | 宗像市 |
| 路線② | かのこの里～赤間駅南口～かのこの里 | 5便 | 5便 | 5便<br>（第2･4） | 宗像市 |

【現状と課題】

- 南郷地区では、中心市街地まで公共交通で移動する場合、コミュニティバス相互、または路線バスやふれあいバスとの乗り継ぎが必要です。また、乗り継ぐバス停間が遠く、バス停にも上屋が無い等、乗り継ぎ時の利便性や快適性が極めて低い状況です。
- 南郷地区の公共交通利用意識が低いため、コミュニティバス利用者は他地区と比べて最も少なく、1人当たりの補填額も最も大きくなっています。

【事業の内容】

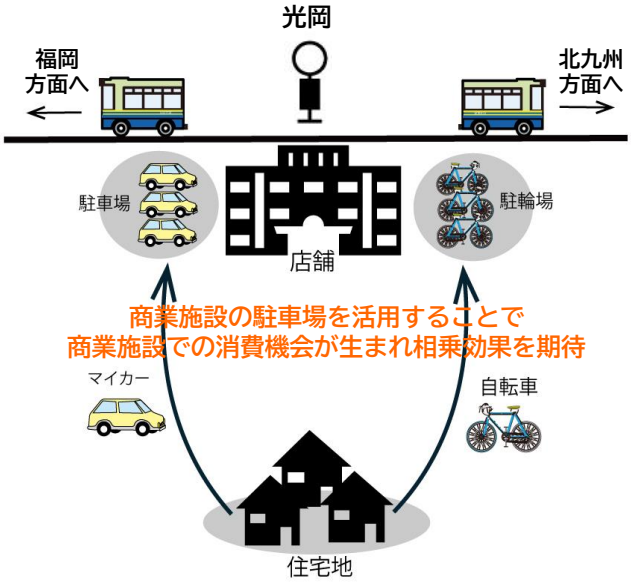
| | |
|---|---|
| 取組No. | 取組 2-1　利用実態に見合った効率的な運行見直し |
| 事業目的 | 公共交通の利便性向上による公共交通利用者数の拡大 |
| 取組内容 | 南郷地区付近の乗継拠点である「光岡」と「赤間駅」を結ぶコミュニティバスを新たに新設することで、各拠点間の移動時間を短縮し、当該地区における公共交通の利便性向上を図ります。<br><br>【再編を実施する対象路線（区間）等】<br>＜現行＞<br> <br><br>所要時間<br>かのこの里→赤間駅南口　24～74 分<br>※乗り換え待ち時間含む<br><br>＜新路線＞<br> <br><br>所要時間<br>かのこの里→赤間駅南口　17分 |

| | | 旧 | 新 |
|---|---|---|---|
| 路線① | 運行 | 宗像市 | 宗像市 |
| | 主な経由地 | かのこの里～野坂公民館～かのこの里 | かのこの里～野坂公民館～かのこの里 |
| | キロ程 | 6．8キロ | 6．8キロ |
| | 便数 | 毎日5便（日曜日は第2，4のみ） | 毎日5便（日曜日は第2，4のみ） |
| 路線② | 運行 | 宗像市 | 宗像市 |
| | 主な経由地 | かのこの里～赤間駅南口～かのこの里 | かのこの里～赤間駅南口～かのこの里 |
| | キロ程 | 11.02キロ | 11.02キロ |
| | 便数 | 毎日5便（日曜日は第2，4のみ） | 毎日5便（日曜日は第2，4のみ） |
| 路線③【新規】 | 運行 | ― | 宗像市 |
| | 主な経由地 | ― | 野坂～かのこの里～赤間駅南口 |
| | キロ程 | ― | 4．1キロ |
| | 便数 | ― | 10便 |

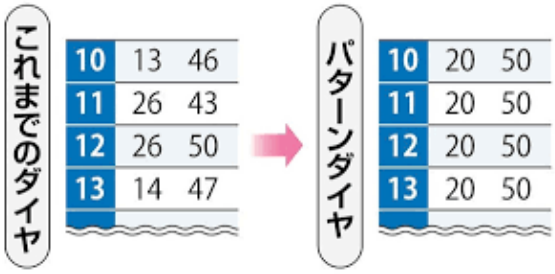
## （8）今後実施を検討する事業等

以下の利便増進事業は検討中の段階であり、今後具体化に向けた検討・協議を行っていき、調整が整い次第、事業化を行います。

### ① パークアンドライド駐車場の整備

| | |
|---|---|
| 取組No. | 取組 2-2　赤間急行線のP＆R利用環境の充実 |
| 事業目的 | 赤間急行線の利用促進による広域バス路線の維持 |
| 取組内容 | 「光岡」付近に立地している大規模店舗駐車場を活用し、パークアンドライド駐車場として再整備することで、赤間急行線の利便性向上を図るとともに、店舗への立ち寄り機会の創出による店舗側の売上アップにも寄与することが期待できます。<br>【パークアンドライドのイメージ】<br>  <br> |

### ② パターンダイヤの導入

| | |
|---|---|
| 取組No. | 取組 4-1　ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し |
| 事業目的 | 運行間隔の平準化による利便性や分かりやすさの向上 |
| 取組内容 | ハブ＆スポーク型ネットワークへの再編と併せ、路線バスや新たに導入予定のBRT等の幹線交通についてパターンダイヤの導入。<br>**【パターンダイヤとは】**<br>一定間隔で周期的に運行するダイヤ。毎時の発車時刻が同じであるため、利用者は記憶しやすく時刻表の確認も不要となる。<br>  <br> |

### ③ 森林都市バスターミナルの整備

| | |
|---|---|
| 取組№ | 取組 9-5　バスターミナルの整備 |
| 事業目的 | 乗継拠点の利便性や快適性の向上による乗り継ぎ抵抗の軽減と公共交通利用促進 |
| 取組内容 | 森林都市バスターミナルの整備<br><br>**【バスセンター整備イメージ（盛岡市）】**<br> |

## ３－３　事業の実施主体とスケジュール

本計画に位置付けた事業の実施予定時期は以下のとおりです。

:準備期間(詳細検討・調達・整備準備等)
:実施、運行・運用開始

| | 事業内容 | 実施主体 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 利便増進事業 | ふれあいバス第①系統と第②系統及び第③系統間における通し運賃の設定 | 宗像市 | | | | | | |
| | 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入<br>※自由ヶ丘地区、南郷地区、河東地区 | 宗像市 | | ～R8.2 未実証期間 | R8.3～本格運行 | | | |
| | 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入<br>※池野・岬地区・玄海地区 | 宗像市 | | ～R8.3 未実証期間 | R8.4～本格運行 | | | |
| | AI オンデマンドバスの導入 | みなとタクシー㈱ | | ～R8.1 未実証期間 | R8.2～本格運行 | | | |
| | 宗像市北部の路線再編 | みなとタクシー㈱ | | | R8.4～ | | | |
| | 乗継拠点の環境整備 | 宗像市 | | | | | | |
| | 企画乗車券(デジタルチケット)の販売 | 宗像市 | | | | | | |
| その他の事業 | 南郷地区における広域・幹線ネットワークの再編 | 宗像市 | | | | | | |

## ３－４　地方公共団体による支援の内容

ここでは、利便増進事業に位置付けられる各系統やその他の地域公共交通に対する宗像市並びに宗像市地域公共交通活性化協議会による支援の内容について示します。

### （１）運行に対する財政的支援

「路線バス」や「コミュニティ交通（コミュニティバスやふれあいバス、オンデマンドバス）」、および今後導入を検討している「公共ライドシェア」などは、利用者負担（運賃収入）のみでその運行経費を賄うことは現実的ではありません。利用ニーズに合わせた適切な地域公共交通ネットワーク再編により、利便性向上と効率性向上の両立を図りながらも、必要な運行経費に関しては、運賃収入や国・県による補助等を活用し、さらに不足する分については、市による適切な財政的支援を行います。

### （２）サービス改善に関する支援・協議会事務局運営

各種地域公共交通のサービス改善に向けては、利用者からの声を聞き取る役割を担うとともに、変化するニーズへの対応に向けた運行計画の見直しを行う場合等において、適切な補助・支援を継続的に行います。また、これらの補助・支援を実施する上での推進体制となる「宗像市地域公共交通活性化協議会」の事務局を市の担当部署が担い、関係者間の円滑な協議と着実な施策実施に繋げます。

### （３）他分野連携による公共交通空白地域・不便地域への対応

各種地域公共交通ではカバーできない「公共交通空白地」や「公共交通不便地域」については、「公共ライドシェア」や「パーソナルモビリティ」の新たなモビリティの導入だけでなく、福祉や商業、観光といった他部署が所管する交通資源の活用や、隣接市町村との連携などを含め、移動支援策の検討を継続的に行っていきます。

### （４）公共交通の利用促進やMaaSの推進

鉄道も含めた公共交通全体の利用促進を図るため、PRイベントや公共交通利用説明会などを継続的に実施します。また、公共交通に関する情報提供についても、MaaSの推進を図りながら、市が主体的に取り組んでいきます。

### （５）運転手確保等に関する支援

「コミュニティ交通」の運行を担っている交通事業者のドライバー不足に対して、運転手の新規採用や定着促進といった運転手確保・安定したサービス提供に資する支援を実施します。また、「公共ライドシェア」の導入推進により、一般ドライバーを含めた人材確保にも市が主体的に取り組みます。

## ３－５　事業実施に必要な資金の額・調達方法

事業実施にあたっては、国の財政支援制度を活用し、各関係者で役割分担を図りながら、必要な資金を確保して実施します。

（単位：千円）

| | 事業内容 | 総事業費（年額） | 内訳 | 調達方法 | | 実施年度 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 調達主体 | 補助金等 | |
| 利便増進事業 | ふれあいバス第①系統と第②系統及び第③系統間における通し運賃の設定 | 344 | 344 | 宗像市 | | R7 |
| | 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入（※1） | 50,000 | 12,000 | 運賃収入 | | R7 |
| | | | 23,200 | 宗像市 | | |
| | | | 2,800 | 福岡県 | 福岡県生活交通確保対策補助金 | |
| | | | 12,000 | 国 | 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 | |
| | AI オンデマンドバスの導入 | 13,282 | 8,482 | 宗像市 | | R7 |
| | | | 4,800 | 国 | 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 | |
| | 宗像市北部の路線再編（※２） | 60,000 | 30,000 | 宗像市 | | R8 |
| | | | 30,000 | 国 | 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 | |
| | 乗継拠点の環境整備 | 40,000 | 20,400 | 宗像市 | | R7<br>R8 |
| | | | 19,600 | 国 | 社会資本整備総合交付金 | |
| | 企画乗車券（デジタルチケット）の販売 | 800 | 400 | 宗像市 | | R8 |
| | | | 300 | 県 | 近未来 MaaS 福岡モデル創出事業費補助金 | |
| | | | 100 | 国 | 利便増進実施計画推進補助金 | |
| その他 | 南郷地区における広域・幹線ネットワークの再編 | 6,000 | 3,000 | 宗像市 | | R7 |
| | | | 3,000 | 国 | 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 | |

※本表記載の補助金等の額については現時点での見込み額であり、記載のとおり調達がなされない場合があり得る。
※１：フィーダー補助の上限に達した場合、路線によって福岡県の補助を活用する。
※２：公共ライドシェアの費用は除く

## ４．事業の効果

各事業の効果は以下のとおりであり、運行便数の増加による利便性の向上や、所要時間短縮による速達性・定時性の向上が期待できる。

| | 事業 | 効果の視点 | 効果項目 | 事業効果 | 実施前 | 事業後 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 利便増進事業 | ふれあいバス第①系統と第②系統及び第③系統間における通し運賃の設定 | 利便性向上 | 年間乗り換え利用者数(往復) | 96 人増<br>(15%増) | 624 人※1 | 720 人 |
| | 自家用有償旅客運送<br>(公共ライドシェア)の導入 | 利便性向上<br>速達性向上 | 年間利用者数 | 89,578 人増 | － | 89,578 人 |
| | | 効率性向上 | 収支率 | 15.6%増<br>(135%増) | 11.6%※3 | 27.2% |
| | | 利便性向上 | 運行日数 | 27 日増<br>(8.1%増) | 334 日※4 | 361 日 |
| | AI オンデマンドバスの導入 | 利便性向上<br>効率性向上 | 年間利用者数 | 1,368 人増<br>(12.1%増) | 11,257 人※5 | 12,625 人 |
| | | 利便性向上 | 運行日数 | 80 日増<br>(28.5%増) | 281 日※6 | 361 日 |
| | 宗像市北部の路線再編 | 速達性向上<br>効率性向上 | 年間利用者数 | 3,672 人増<br>(2.9%増) | 126,655 人※7 | 130,327 人 |
| | 乗継拠点の環境整備 | 利便性向上 | 乗り継ぎ<br>利用者数 | 1,084 人増<br>(20%増) | 5,416 人 | 6,500 人 |
| | 企画乗車券(デジタルチケット)の販売 | 利便性向上 | 乗車券販売数 | 50 枚増<br>(20%増) | 250 枚 | 300 枚 |
| その他 | 南郷地区における広域・幹線ネットワークの再編 | 利便性向上 | 中心市街地方面の運行本数(往復) | 10 便/日増<br>(200%増) | 10 便/日 | 20 便/日 |
| | | 速達性・<br>定時性向上 | 野坂から赤間駅までの所要時間 | 13～63 分減<br>(54～85%減) | 24～74 分※2 | 17 分 |

※1:乗り換え利用者数平均(人月)15 名(IC カードデータ)＋37 名(現金利用者)

※2:南郷地区コミュバス(9 分)＋乗り継ぎ時間(6 分～56 分)＋ふれあいバス第 3 系統(9 分)

※3:R6 年度のコミュニティバス平均収支率

※4:コミュニティバス運行日数

※5:R6 年度の大島有償バス利用者数

※6:大島有償バス運行日数

※7:西日本鉄道株式会社からの廃止区間影響人数(日)347 人×365 日

# 宗像市地域公共交通利便増進実施計画

発　行　　令和6年12月
変　更　　令和7年6月
　　令和8年1月
　　令和8年2月
　　令和8年5月
作　成　　宗像市地域公共交通活性化協議会