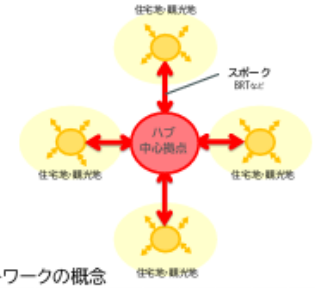
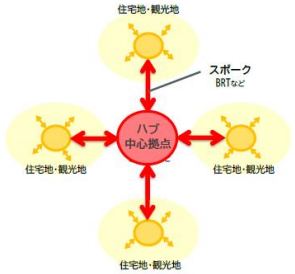
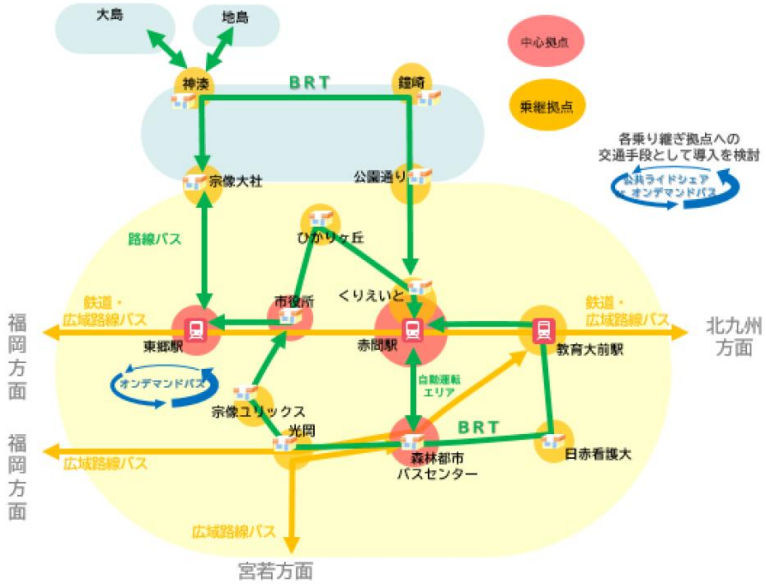
宗像市地域公共交通利便増進実施計画 新旧対照表(案)

資料3

新	旧	備考
宗像市地域公共交通利便増進実施計画 【第2弾】(案) 令和7年12月 宗 像 市 1	宗像市地域公共交通利便増進実施計画 【第1弾】 令和6年12月 宗 像 市 1	P1 「第１弾」から「第2弾」に変更

新	旧	備考
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：乗継拠点の待合環境整備……26 （6）　利便増進事業：企画乗車券(デジタルチケット)の販売……27 （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……28 （8）　今後実施を検討する事業等……30 3－3　事業の実施主体とスケジュール……32 3－4　地方公共団体による支援の内容……33 （1）　運行に対する財政的支援……33 （2）　サービス改善に関する支援・協議会事務局運営……33 （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……33 （4）　公共交通の利用促進やMaaSの推進……33 （5）　運転手確保等に関する支援……33 3－5　事業実施に必要な資金の額・調達方法……34 4．　事業の効果……35 2	目次 1．　はじめに……4 1－1　地域公共交通利便増進実施計画とは……4 （1）　本計画の目的……4 （2）　地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ……4 （3）　本計画の期間……5 （4）　本計画の区域……5 1－2　利便増進事業の概要……6 （1）　利便増進事業とは……6 （2）　本計画との関係……7 2．　地域公共交通ネットワーク再編の方向性……8 2－1　利便増進事業の方向性……8 （1）　地域公共交通計画(上位計画)の方向性……8 （2）　地域公共交通ネットワークの将来イメージ……9 （3）　地域公共交通や交通結節点の役割……10 2－2　課題解決に向けた施策・取組……12 3．　利便増進事業の内容……14 3－1　各地区における利便増進事業……14 3－2　実施事業……15 （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 15 （2）　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……17 （3）　今後実施を検討する事業等……19 3－3　事業の実施主体とスケジュール……22 3－4　地方公共団体による支援の内容……23 （1）　運行に対する財政的支援……23 （2）　サービス改善に関する支援・協議会事務局運営……23 （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……23 （4）　公共交通の利用促進やMaaSの推進……23 （5）　運転手確保等に関する支援……23 3－5　事業実施に必要な資金の額・調達方法……24 4．　事業の効果……25 3	P2 利便増進事業を追加 （P2の白紙ページを削除）

新	旧	備考
（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。 4	（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。 ただし、【第1弾】の計画は「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」を対象区域としています。 5	P4 文言削除

新	旧	備考
（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 8	（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 9	P8 ネットワークに公共ライドシェアやオンデマンドバスを追加。 乗継拠点に自由ヶ丘南を追加した図に変更

新

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 ・JR東郷駅 ・宗像市役所周辺 ・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 ・宗像大社 ・公園通り ・ひかりヶ丘 ・光岡 ・宗像ユリックス ・日赤看護大 ・神湊 ・鐘崎 ・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。

旧

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 ・JR東郷駅 ・宗像市役所周辺 ・森林都市バスセンター【新設】
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 ・宗像大社【新設】 ・公園通り【新設】 ・ひかりヶ丘【新設】 ・光岡【新設】 ・宗像ユリックス【新設】 ・日赤看護大【新設】 ・神湊【新設】 ・鐘崎【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。

備考

P10
乗継拠点を追加

新	旧	備考
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】 11	**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3の取組を利便増進事業として位置づけています。 **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 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 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 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 取組5－2　公共ライドシェアの導入に向けた検討 **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 12	P11-12 各施策について、第2弾の利便増進事業を位置づけ

新	旧	備考
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　バス車両の脱炭素化 取組11－2　モビリティマネジメントの推進 12	**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　バス車両の脱炭素化 取組11－2　モビリティマネジメントの推進 13	

新	旧	備考
		P13 第2弾の利便増進事業を整理

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．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。本計画の【第1弾】における事業実施地区は「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」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	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5-2	公共ライドシェアの導入に向けた検討	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
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）に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

<table>
<tr><th>新</th><th>旧</th><th>備考</th></tr>
<tr>
<td>

（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 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】

<table>
<tr><td>取組No.</td><td>取組4-2　持続可能な交通手段の検討
取組5-2　公共ライドシェアの導入に向けた検討</td></tr>
<tr><td>事業目的</td><td>コミュニティ交通の運行効率化</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td>

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）

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。

【実施体制】

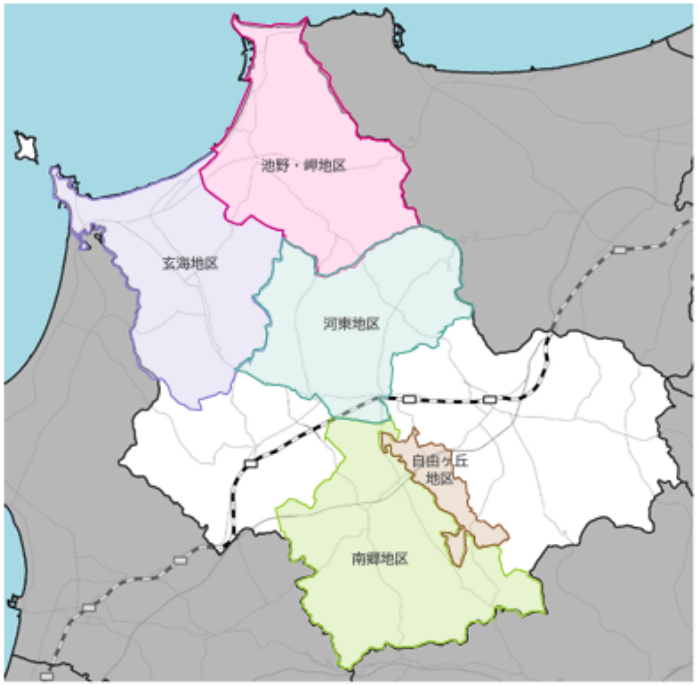
本市を主体とした自家用有償旅客運送を導入し、地元の交通事業者の協力により運行

<table>
<tr><td>事業主体
（宗像市）</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>運行主体
（運行事業者）</td><td>・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</td></tr>
<tr><td>運転者</td><td>・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</td></tr>
</table>

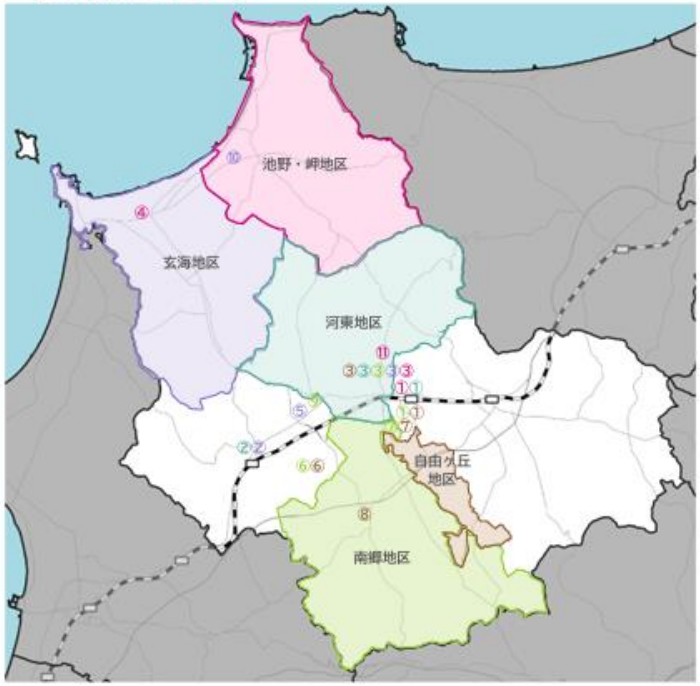
</td></tr>
</table>

16

</td>
<td>（新規）</td>
<td>P16-27
事業追加</td>
</tr>
</table>

新	旧	備考
【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＞  17	（新規）	

新	旧	備考
＜区域外乗降ポイント＞	（新規）	



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	

新	旧	備考
（新規）		

（3）利便増進事業：AI オンデマンドバスの導入

【対象路線】

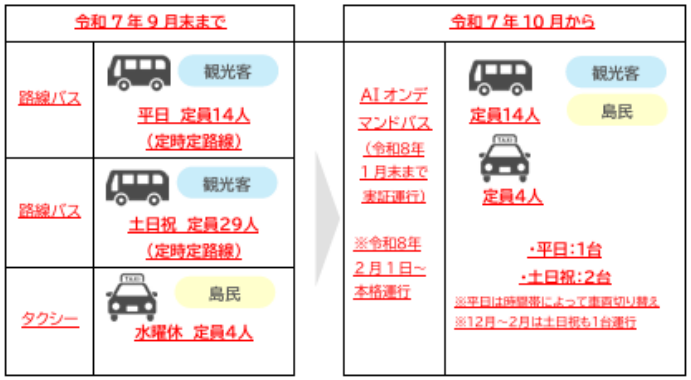
運行区域	区間	運行方式	運行
大島地区	大島地区内	区域運行	みなとタクシー㈱

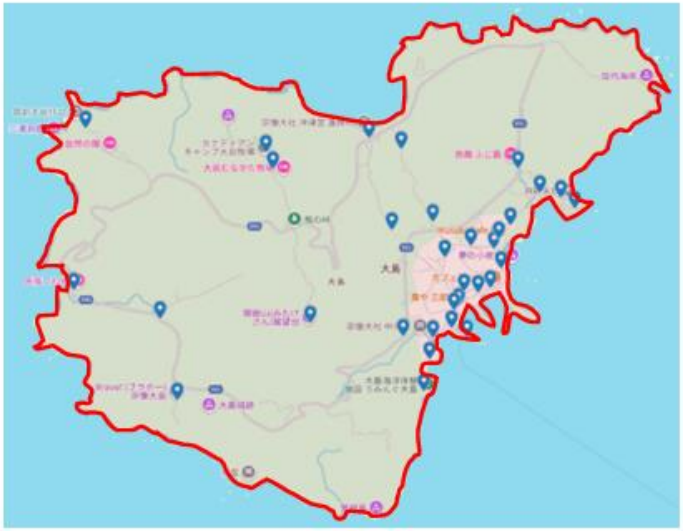
【現状と課題】

- 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】

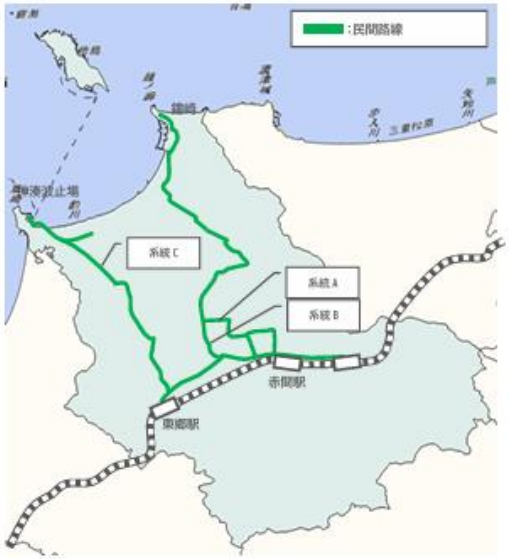
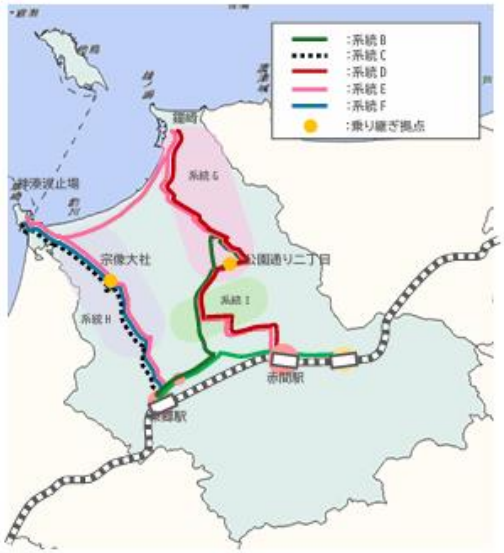
取組№	取組4-2　持続可能な交通手段の検討 取組6-2　観光客向けの交通サービスの検討
事業目的	島民の日常生活における移動手段の確保観光における移動手段の確保・利便性の向上
取組内容	島民・観光客が効率的かつ安心して移動できる持続可能なモビリティ環境として、AI オンデマンドバスを導入する。（令和７年12月時点で実証運行中） 【運行概要】 現行で運行している、路線バスとタクシー車両を活用し、予約により区域内を効率的に運行。

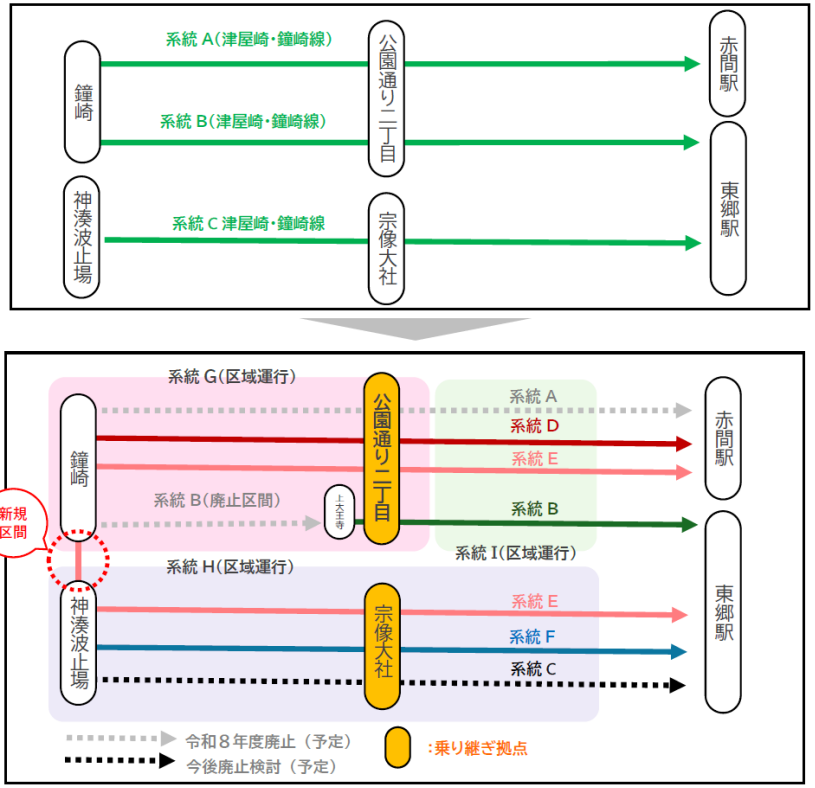


新	旧	備考
運行日　:毎日運行(12 月 31 日~1 月 3 日は除く) 運行時間:8:15~17:00 運行区域:宗像市大島  運　　賃:以下の表のとおり 表 大島区域運行に係る運賃 区分 / 運賃 大人 / 300円 70歳以上(ふれあいバスカード提示者) / 200円 高校生以下 障害者手帳の所有者 障害者手帳所持者の介助者 未就学児 / 無料 1日乗車券 / 1,000 円 20	(新規)	

新	旧	備考
（4）利便増進事業：宗像市北部の路線再編 【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No.：取組 2-1 利用実態に見合った効率的な運行見直し 取組 3-1 路線の見直し 取組 4-1 ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し 取組 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） 運転手不足による民間路線バスの路線や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、民間路線バスの路線（系統A、系統B、系統C）の効率化を目的とした再編、また、効率化した西鉄バス路線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。 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】 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。 ・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） ・新規路線を導入し系統Aおよび系統Bを補完する R8.3.1 公共ライドシェア（系統I）を導入 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 ・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。 ・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。 ・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 21	（新規）	

新	旧	備考
・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。 ・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。 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） ・『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。 ・『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。 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）。 22	（新規）	

新	旧	備考
【再編を実施する対象路線(区間)等】 ＜現行＞  ＜新路線＞  23	（新規）	

新	旧	備考
【対象路線】 系統 A：廃止　京泊・鐘崎車庫～上大王寺～ひかりヶ丘～赤間駅～赤間営業所　定時定路線運行　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　定時定路線運行　西日本鉄道㈱ 系統 B：新規　上大王寺～ひかりヶ丘～東郷橋～東郷駅　定時定路線運行　西日本鉄道㈱ 系統 C：―　東郷駅～宗像大社～神湊波止場　定時定路線運行　西日本鉄道㈱ 系統 D：新規　鐘崎～公園通り～ひかりヶ丘～赤間駅北口　定時定路線運行　みなとタクシー㈱ 系統 E：新規　東郷駅～宗像大社～神湊波止場～鐘崎～公園通り～ひかりヶ丘～赤間駅北口　定時定路線運行　みなとタクシー㈱ 系統 F：新規　東郷駅～宗像大社～神湊波止場　定時定路線運行　― 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  24	（新規）	

新	旧	備考
	（新規）	

		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 （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	―	鐘崎
	終点	―	赤間駅
	主な経由地	―	公園通り二丁目、ひかりが丘
	キロ程	―	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
	終点	―	東郷駅
	主な経由地	―	公園通り二丁目、鐘崎、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
	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 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 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 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。

新	旧	備考
（５）利便増進事業：乗継拠点の待合環境整備 【現状と課題】 ・ バス停では上屋やベンチが設置されていない等、待合環境が十分に整っておらず、雨天時や猛暑日等の公共交通利用を妨げる要因の一つとなっている。 【利便増進事業の内容】 取組No.：取組 9-1 利用環境の整備 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。 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。 【整備箇所】 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。 26	（新規）	

新	旧	備考
	（新規）	

【整備イメージ】

資料：YE DIGITAL
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。 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。 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。 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。

新

（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（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（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。 【再編を実施する対象路線（区間）等】 ＜現行＞ 所要時間 かのこの里→赤間駅南口　24～74 分 ※乗り換え待ち時間含む ＜新路線＞ 所要時間 かのこの里→赤間駅南口　17分

旧

（2）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（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（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。 【再編を実施する対象路線（区間）等】 ＜現行＞ 所要時間 かのこの里→赤間駅南口　24～74 分 ※乗り換え待ち時間含む ＜新路線＞ 所要時間 かのこの里→赤間駅南口　17分

備考

P28

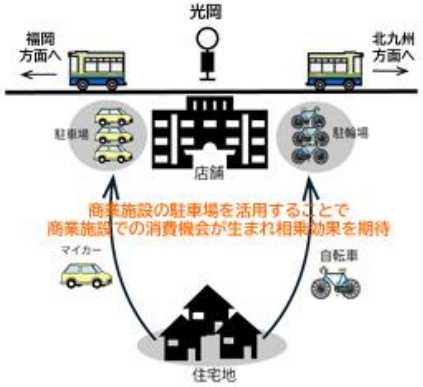
段落番号の変更

新

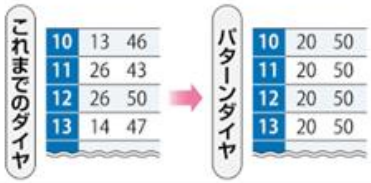
（8）今後実施を検討する事業等

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。 【パークアンドライドのイメージ】 

② パターンダイヤの導入

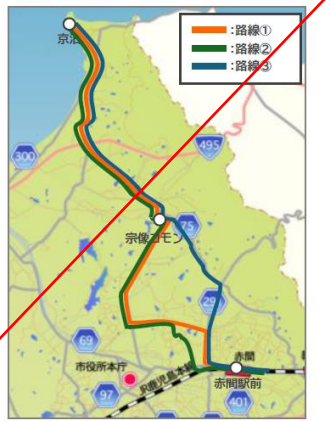
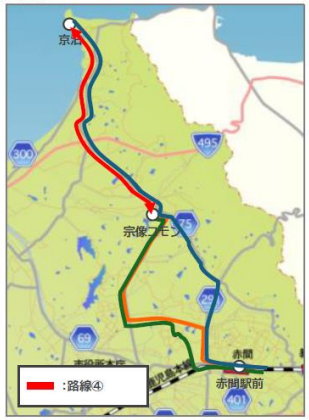
取組No.	取組 4-1　ニーズに応じた路線・ダイヤの見直し
事業目的	運行間隔の平準化による利便性や分かりやすさの向上
取組内容	ハブ＆スポーク型ネットワークへの再編と併せ、路線バスや新たに導入予定のBRT等の幹線交通についてパターンダイヤの導入。 【パターンダイヤとは】 一定間隔で周期的に運行するダイヤ。毎時の発車時刻が同じであるため、利用者は記憶しやすく時刻表の確認も不要となる。 

旧

（3）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 広域・幹線ネットワーク再編等

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 取組 3-1　路線の見直し
事業目的	車両や乗務員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	「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成に向けて、現在市内を運行している路線バスやコミュニティバス、ふれあいバスを一体的に再編します。 【参考】岬地区・池野地区における広域・幹線ネットワークの再編 「京泊～宗像コモン（廃止状況によっては赤間駅まで）」間にコミュニティバスを新設し、岬地区および池野地区の公共交通の利便性を維持します。併せて、今後「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成に向けて、既存コミュニティバスの再編や車両のダウンサイジング等により運行の効率化を図ります。 ＜現行＞  ＜新路線＞ 

備考

P30-31 段落番号の変更及び利便増進事業として実施した事業を削除

新	旧	備考

新

③ 森林都市バスターミナルの整備

取組No.	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 【バスセンター整備イメージ（盛岡市）】

旧

④ 公共ライドシェアの導入

取組No.	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	コミュニティバスを代替する新たな公共交通として公共ライドシェアの導入、および導入のための運行管理システムの開発検討。

⑤ 乗継拠点における待合環境の整備（その他地域）

取組No.	取組 9-1　利用環境の整備
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	将来的なハブ＆スポーク型を見据え、乗継拠点として位置づけられている箇所において待合環境の整備（上屋やベンチ、スマートバス停等の導入）を行います。 バス停イメージ図 資料：YE DIGITAL スマートバス停イメージ図

⑥ 森林都市バスターミナルの整備

取組No.	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 【バスセンター整備イメージ（盛岡市）】

備考

新	旧	備考
		P32 スケジュール 追加

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 ※自由ヶ丘地区、南郷地区、河東地区	宗像市		～R8.2 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 ※池野・岬地区・玄海地区	宗像市		～R8.3 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 実実証間	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～			
	乗継拠点の待合環境整備	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						

32

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						
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						

22

新

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	
	乗継拠点の待合環境整備	40,000	20,400	宗像市		R7 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

旧

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年度
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	6,000	3,000	宗像市		R7年度
		3,000	国	地域公共交通確保維持改善補助金	

※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。

【参考】岬地区・池野地区における広域・幹線ネットワークの再編

（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	
岬地区・池野地区における広域・幹線ネットワークの再編	16,000	8,000	宗像市		R7年度
		8,000	国	地域公共交通確保維持改善補助金	

備考

P34

資金の額・調達方法を追加及び参考事業の削除

新	旧	備考
		P35 事業効果の追加及び参考事業の削除

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 (15%増)	624 人※1	720 人
	自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入	利便性向上 速達性向上	年間利用者数	88,578 人増	－	89,578 人
		効率性向上	収支率	15.6%増 (135%増)	11.6%※3	27.2%
		利便性向上	運行日数	27 日増 (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 効率性向上	年間利用者数	1,368 人増 (12.1%増)	11,257 人※5	12,625 人
		利便性向上	運行日数	80 日増 (28.5%増)	281 日※6	361 日
	宗像市北部の路線再編	速達性向上 効率性向上	年間利用者数	3,672 人増 (2.9%増)	126,655 人※7	130,327 人
	乗継拠点の待合環境整備	利便性向上	乗り継ぎ利用者数	1,084 人増 (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 (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 (200%増)	10 便/日	20 便/日
		速達性・定時性向上	野坂から赤間駅までの所要時間	13～63 分減 (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

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 （15%増）	624 人※1	720 人
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 （200%増）	10 便/日	20 便/日
	速達性・定時性向上	野坂から赤間駅までの所要時間	13～63 分減 （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）

【参考】岬地区・池野地区における広域・幹線ネットワークの再編

事業	効果の視点	効果項目	事業効果	実施前	事業後
岬地区・池野地区における広域・幹線ネットワークの再編	効率性向上	運行に要する年間経費	2,130 万円減 （71%減）	3,000 万円※1	870 万円※2