

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

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

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ト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。

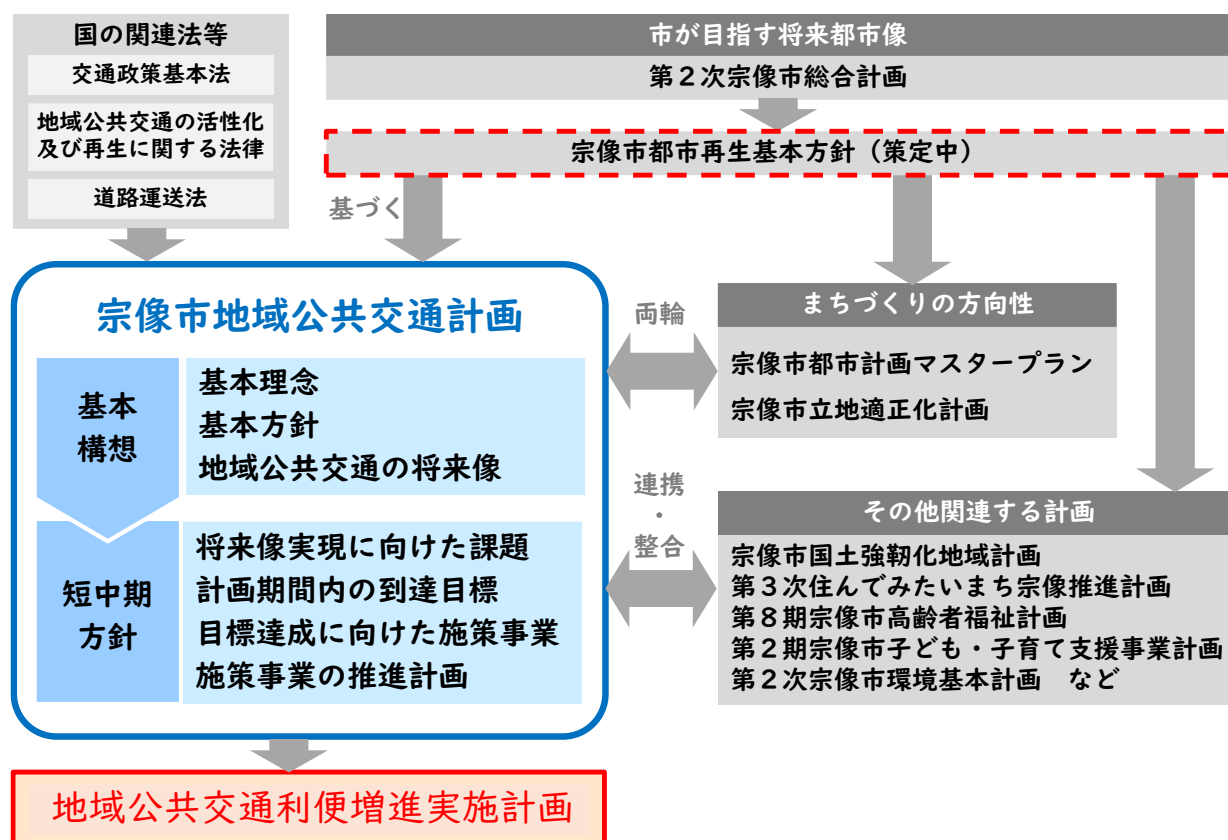


図 地域公共交通利便増進実施計画の位置づけ

(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

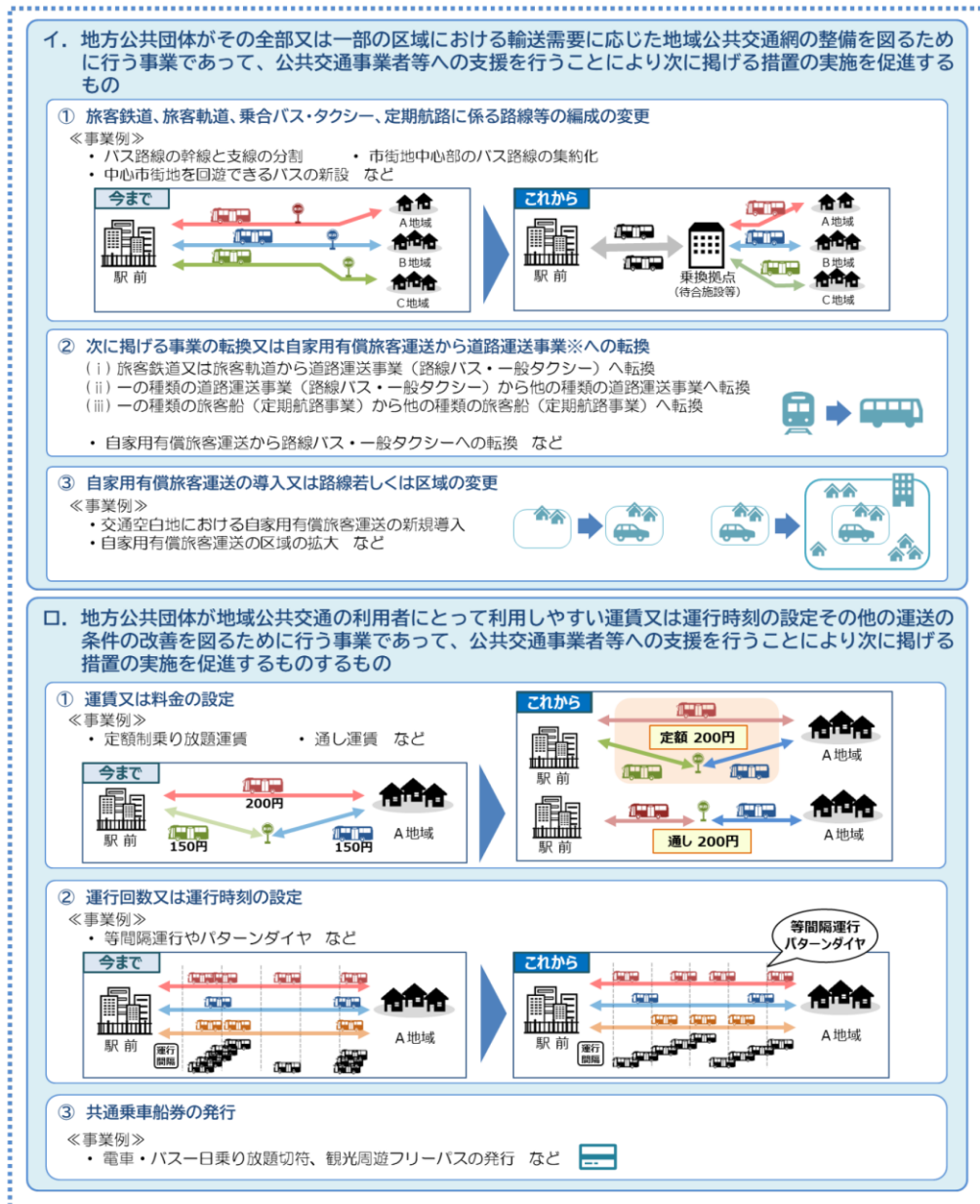
本計画は「宗像市全域」を対象としています。

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。

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。



ハ. イ〜ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業（施行規則 § 9 の 3）

<事業例>

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
- ⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
- ⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
- ⑦ ①〜⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

※ 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

図 利便増事業(法 § 2⑬、施行規則 § 9 の 3)

(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む、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む、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。

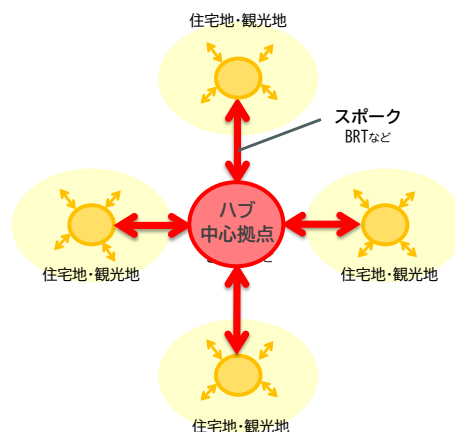


図 ハブ＆スポーク型ネットワークの概念

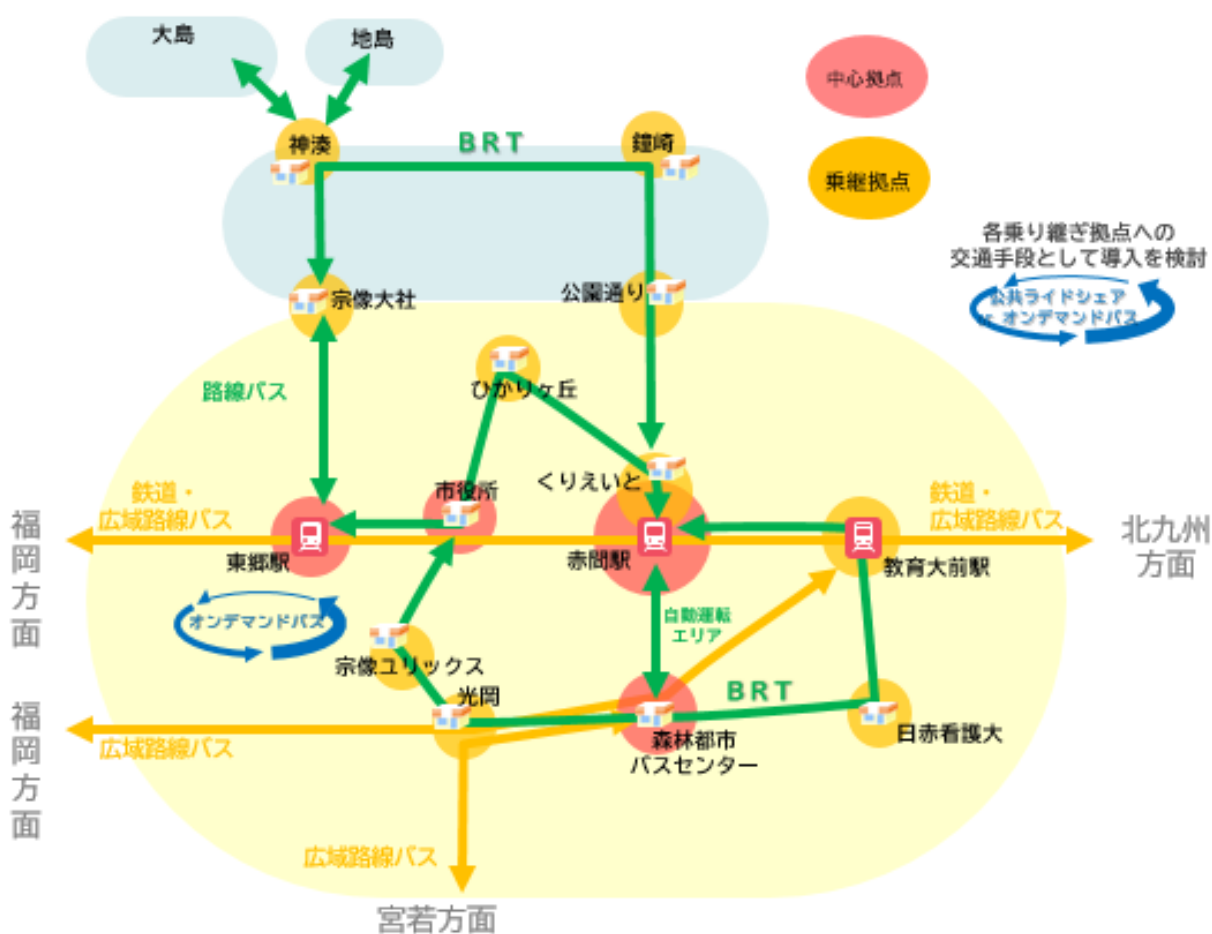


図5 宗像市の地域公共交通ネットワークの将来イメージ

(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 ・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 ・航路 ・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 ・オンデマンドバス ・コミュニティバス ・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 ・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。

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：□】

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

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 先進技術の活用を検討

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

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も次第、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①系統	西鉄赤間営業所～サンリブ～赤間駅	11便	11便	11便 (第2・4)	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 (第2・4)	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 (第2・4)	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No.	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。 【通し運賃を実施する対象路線(区間)等】 【通し運賃イメージ】 <現在> <今後>

(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

		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

(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 >

② 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】

③ 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。 これまでのダイヤ <table><tr><td>10</td><td>13</td><td>46</td></tr><tr><td>11</td><td>26</td><td>43</td></tr><tr><td>12</td><td>26</td><td>50</td></tr><tr><td>13</td><td>14</td><td>47</td></tr></table> パターンダイヤ <table><tr><td>10</td><td>20</td><td>50</td></tr><tr><td>11</td><td>20</td><td>50</td></tr><tr><td>12</td><td>20</td><td>50</td></tr><tr><td>13</td><td>20</td><td>50</td></tr></table>	10	13	46	11	26	43	12	26	50	13	14	47	10	20	50	11	20	50	12	20	50	13	20	50
10	13	46																							
11	26	43																							
12	26	50																							
13	14	47																							
10	20	50																							
11	20	50																							
12	20	50																							
13	20	50																							

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。



資料：YE DIGITAL

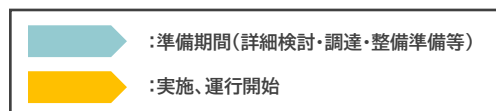
スマートバス停イメージ図

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）】 

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。



	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						

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がります。

(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めます。

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

(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	

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}