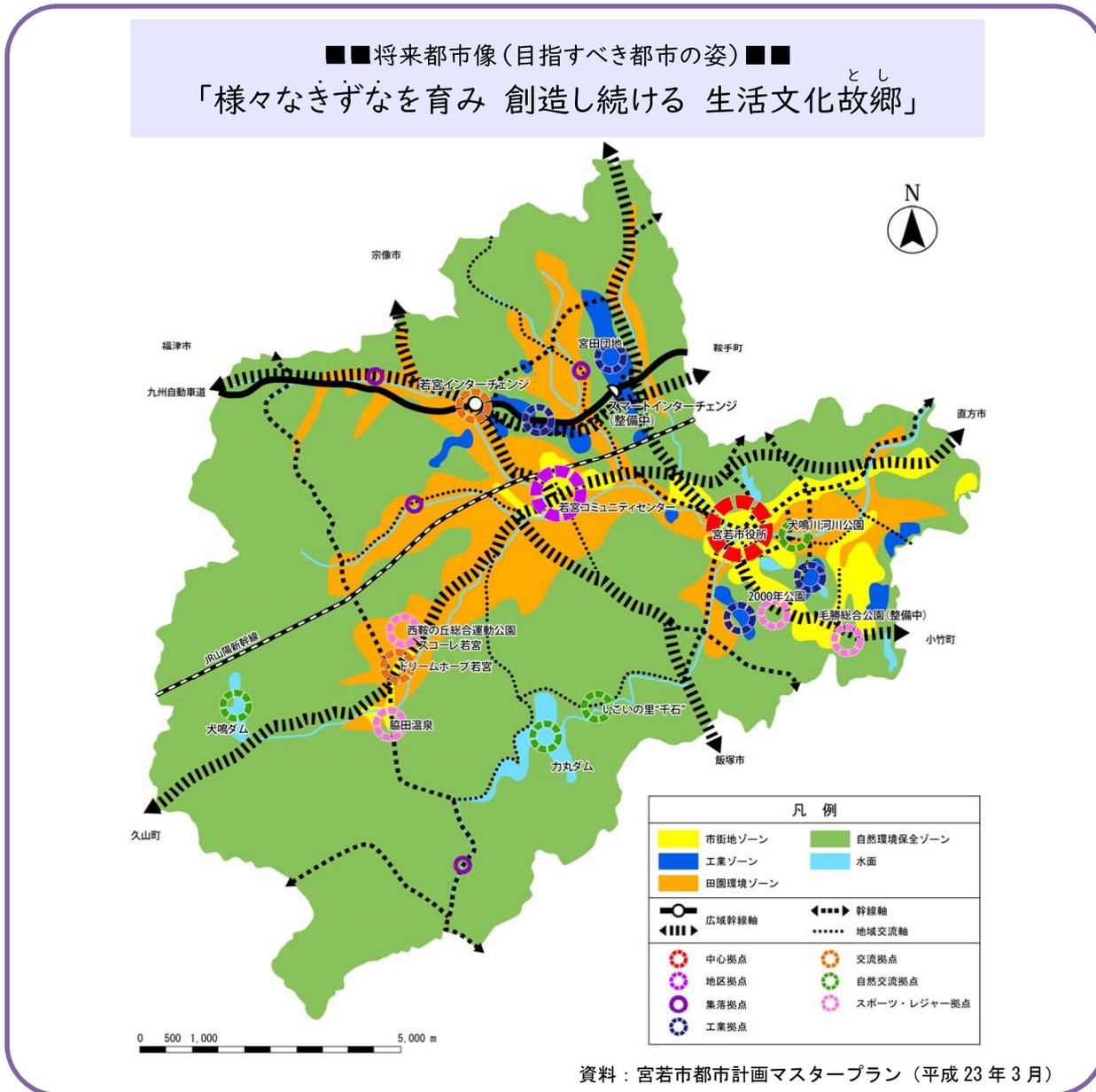


第Ⅱ編 地域公共交通計画

第1章. 公共交通の基本方針

1-1. 宮若市の公共交通の将来像

宮若市における公共交通の将来像は、「宮若市都市計画マスタープラン（平成23年3月）」に掲げられている将来都市像の実現に向けて、下記の通り設定します。



宮若市公共交通の将来像の方向性

- 高速バスや路線バスを公共交通の基軸として、コミュニティバスやタクシー等の様々な交通機関相互の連携
- 市民の生活行動やニーズに対応した利用しやすい公共交通ネットワークの形成
- 将来における公共交通の維持（持続可能な交通体系の構築）
- 市民・行政・交通事業者の連携・協働による一体的な取り組み

1-2. 宮若市の公共交通の基本方針

第I編で取りまとめた公共交通に係る課題に対応するとともに、宮若市公共交通の将来像の方向性を見据えて、4つの基本方針を設定します。

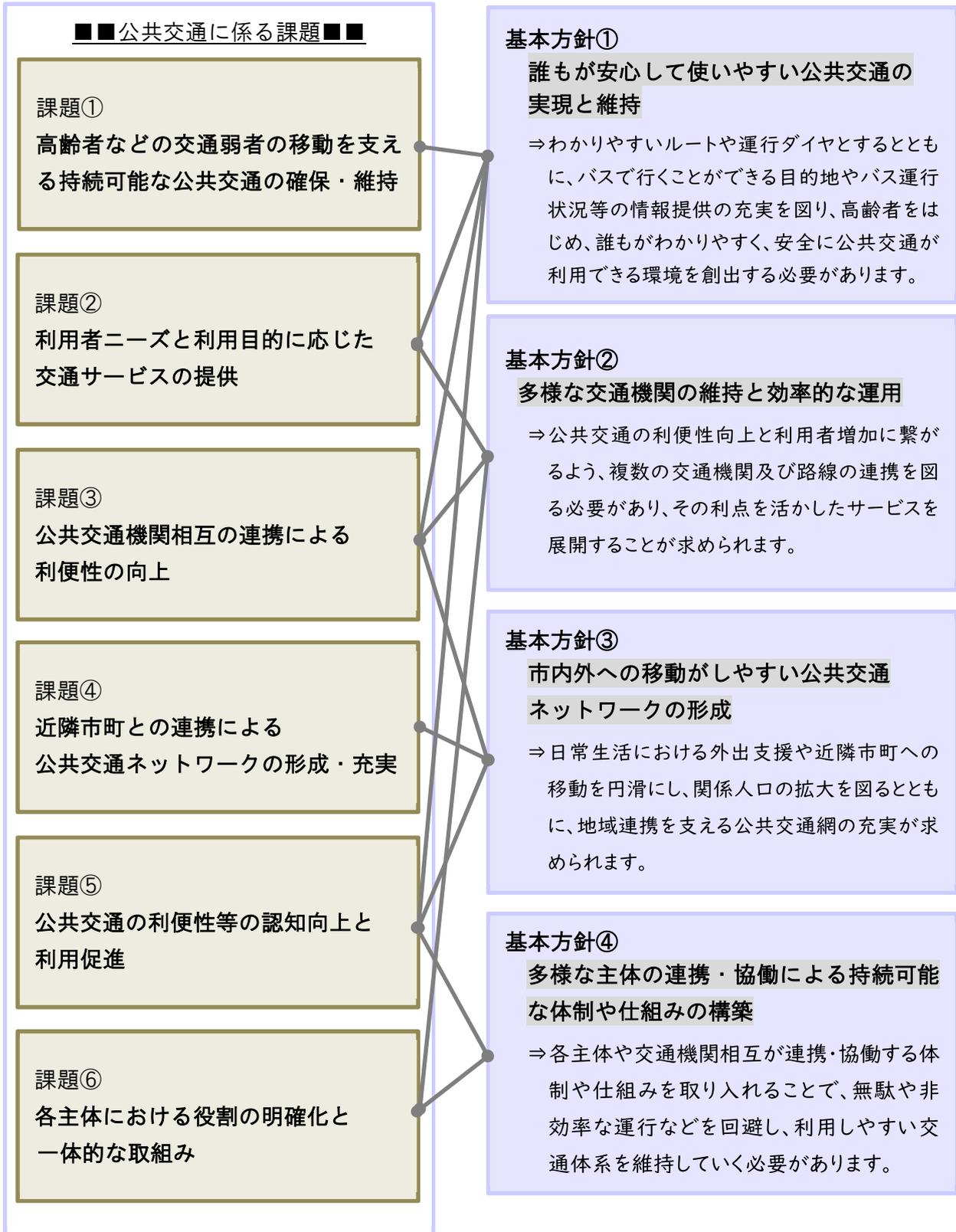


図 1-1 公共交通に係る課題と基本方針の対応

1-3. 公共交通ネットワークのあり方

(1) 公共交通ネットワークの位置づけと目指すべき姿

宮若市の公共交通に係る課題に対応し、公共交通ネットワークの位置づけと目指すべき姿について整理します。

公共交通ネットワークの位置づけ

- 1) **高速バス**（西鉄バス等の高速バス路線：若宮インターチェンジバス停）
宮若市には鉄道が走っていませんが、九州縦貫自動車道が東西を走っており、複数の高速バス路線が宮若ICバス停より利用できることから、周辺市及び広域的な都市間の連携が図られています。
高速バス路線は、需要変動に柔軟に対応でき、広域的な都市間移動を可能とする軸であることから、**広域幹線軸**に位置づけます。
- 2) **民間路線バス**（JR九州バス_直方線）
既存の民間路線バスは、宮若市の中心拠点と地区拠点を結ぶとともに、近接の都市間連絡を図るよう宮若市の各拠点と直方市や福岡市を結ぶ路線を幹線軸に位置づけます。
- 3) **コミュニティバス**（宮田小竹線、福岡線（～R6. 3. 31）、宮若宗像線（R7. 4. 1～）、宮若飯塚線、宮田百合野線、みやわか線）
コミュニティバスは、路線バスでカバーできない地域や市外の鉄道駅への移動を支えることから、中心拠点や地区拠点を起終点とし、幹線軸を補完する役割を担う路線とする**支線軸**に位置付けます。
また、コミュニティバスの利点であるルートや頻度等の計画の柔軟性を活かし、利用者のニーズや行動目的に応じた運行形態の見直しを進めます。
- 4) **乗合タクシー**（予約制乗合タクシー「日吉線」、AI デマンドタクシー「ふれタク」）
コミュニティバスでカバーできない公共交通空白地域における移動や高齢者等の生活行動を支えるために、すべての利用者のニーズに対して、定時定路線で運行するには限界があります。
そのような地域を**地域連携軸・地域連携エリア**と位置づけ、乗合タクシー（予約制乗合タクシー、AI デマンドタクシー）を活用し居住地と拠点や幹線軸・支線軸を結ぶ交通サービスの確保・充実を進めます。

宮若市が目指すべき公共交通ネットワーク

- ① **高速バス（広域幹線軸）**や**民間路線バス（幹線軸）**は、その**役割と機能を維持**します。
- ② **コミュニティバス（支線軸）**は、市民の生活行動や利用実態を踏まえ、中心拠点の宮若市役所周辺や地区拠点の若宮コミュニティセンター周辺を核として、集落拠点や交流拠点等との連携を見据えたバスネットワークの見直しを行います。
- ③ **地域連携軸や地域連携エリア**に位置づけた市の郊外部に点在する**集落拠点や住宅地**は、バスネットワークを補完しつつ、柔軟に対応可能な乗合タクシー（予約制乗合タクシー、AI デマンドタクシー）を活用した交通サービスの提供を進めます。
- ④ 利用状況に応じて、公共交通ネットワークを改善できる仕組みや体制も併せて構築します。
(具体的な仕組み等については、P98～99を参照)

公共交通の基本方針図

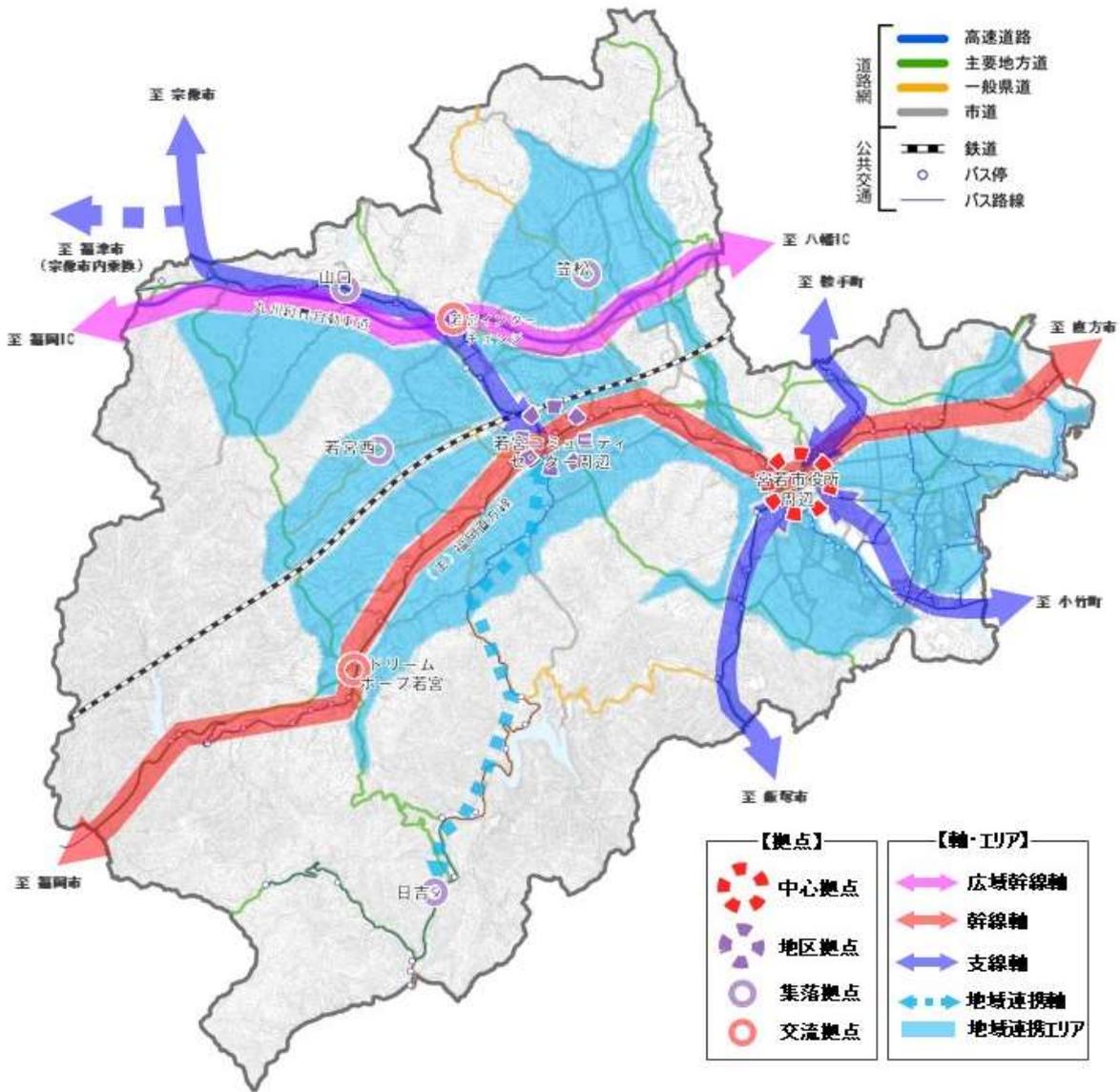


図 1-2 公共交通の基本方針図

(2) 公共交通の機能分類と役割

宮若市における公共交通の機能分類とサービス確保の考え方について、以下に整理します。

表 1-1 公共交通の機能分類とサービス確保の考え方 (1/2)

機能分類		路線機能	サービス確保の考え方	運行主体	該当する 現行路線
公共交通					
広域 幹線軸	高速 バス	通勤や買い物等の様々な利用目的に対応し、若宮 IC バス停の交流拠点から、福岡市や北九州市などと連絡する都市間広域交通軸として機能します	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡都市圏や北九州都市圏の都市間を連絡する交通需要に応じたサービスを確保します ・通勤や帰宅時間帯でのサービスを確保します 	西鉄バス、 他	天神～小倉線他、高速バス路線
幹線軸	民間 路線 バス	通勤・通学や買い物、通院などの様々な利用目的に対応し、宮若市と直方市、福岡市とを連絡する都市間交通軸であるとともに、中心拠点と地区拠点を連絡する都市内幹線として、宮若市の公共交通の骨格を形成します	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市や直方市を連絡する交通需要に応じたサービスを確保します ・中心拠点と地区拠点を結び、市内交通の主軸として、高いサービス水準を確保します ・通勤や帰宅時間帯でのサービスを確保します 	JR 九州 バス	直方線
支線軸	コミュニ ティバス	中心拠点及び地区拠点と近隣市町(鉄道駅等)を連絡し、幹線軸を補完し、公共交通ネットワークを支える交通軸として機能します	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設・医療施設・公共施設等へのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤを設定します。 ・幹線軸の路線バスとの重複の回避に留意したルートを設定します。 ・拠点において幹線軸の路線バスとの乗継利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 ・地域毎の利用特性に応じて適切なサービスを確保します。 	貸切バス 事業者 及び タクシー 事業者	宮田小竹線 福岡線 (~R7.3.31) 宮若宗像線 (R7.4.1~) 宮若飯塚線 宮田百合野線 みやわか線

表 1-2 公共交通の機能分類とサービス確保の考え方 (2/2)

機能分類		路線機能	サービス確保の考え方	運行主体	該当する 現行路線
公共交通					
地域 連携軸	予約制 乗合 タクシー	中心拠点及び地区拠点と 市内の集落拠点を連絡する とともに、支線軸を補完し、 地域連携エリアと一体的に 地域内移動を担う軸として 機能します	・宮若市郊外部の公共交通 空白地域を対象に、地域 連携軸・地域連携エリアと 位置づけ、移動ニーズに幅 広く柔軟に対応できるタク シー等を活用した適正な 交通サービスを確保しま す。 ・地域連携エリアの居住地 と各拠点(中心拠点・地区 拠点)を結ぶほか、路線バ スやコミュニティバスとを結 び、乗継ぎを考慮した移動 ニーズに対応するサービス を確保します。	タクシー 事業者、 貸切バス 事業者	日吉線
地域 連携 エリア	AI デマンド タクシー	路線バスやコミュニティバス との空間的及び時間的な サービスを補完するよう、郊 外部に点在する住宅地や集 落を対象エリアとし、AIを活 用した交通サービスを提供 します	・時間的制約や個別輸送な ど利用者の様々なニーズ に対応したサービスを確保 します	タクシー 事業者	「ふれタク」 西部地域線 東部地域線
市全域	一般 タクシー	市全域にわたり個々の多様 なニーズや公共交通で対 応できない地域の交通を担 います	・時間的制約や個別輸送な ど利用者の様々なニーズ に対応したサービスを確保 します	タクシー 事業者	—

(3) 乗継環境の確保・改善

公共交通ネットワークの形成における乗継拠点のあり方や幹線・支線等による乗継環境を確保・改善する場合の留意点を以下に整理します。

表 1-3 乗継環境の確保・改善の考え方

視 点	内 容
乗り継ぎへの配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・遅延時におけるバス待ちルールを設定する等、バス路線相互の乗り継ぎが円滑に行えるように配慮します。 ・主要な乗継拠点においては、可能な範囲でサイクル&バスライド等を活用し、乗り継ぎが行えるように配慮します。
乗継案内・ 情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継いで行くことができる施設・目的地や、乗り継ぐ先の路線の情報が、事前に確認できるなど、利用者へ正確な情報を提供できるように留意します。
乗継抵抗の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の多い路線から運行本数の少ない路線への乗り継ぎの際、極力短い時間で乗り継ぎが可能となるようにダイヤ設定に留意します。 ・目的地までの乗継回数を極力少なくすることに留意します。 ・主要な乗継箇所において、乗り継ぎ待ちの際に雨風を避け休憩できるようなベンチや上屋の整備を検討します。 ・乗り継ぎにより、運賃(利用料金)負担が過度に増大しないよう留意します。

(4) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統を含む、宮若市の地域公共交通の事業及び実施主体の概要は次のとおりです。

表 1-4 補助系統に係る事業及び実施主体の考え方

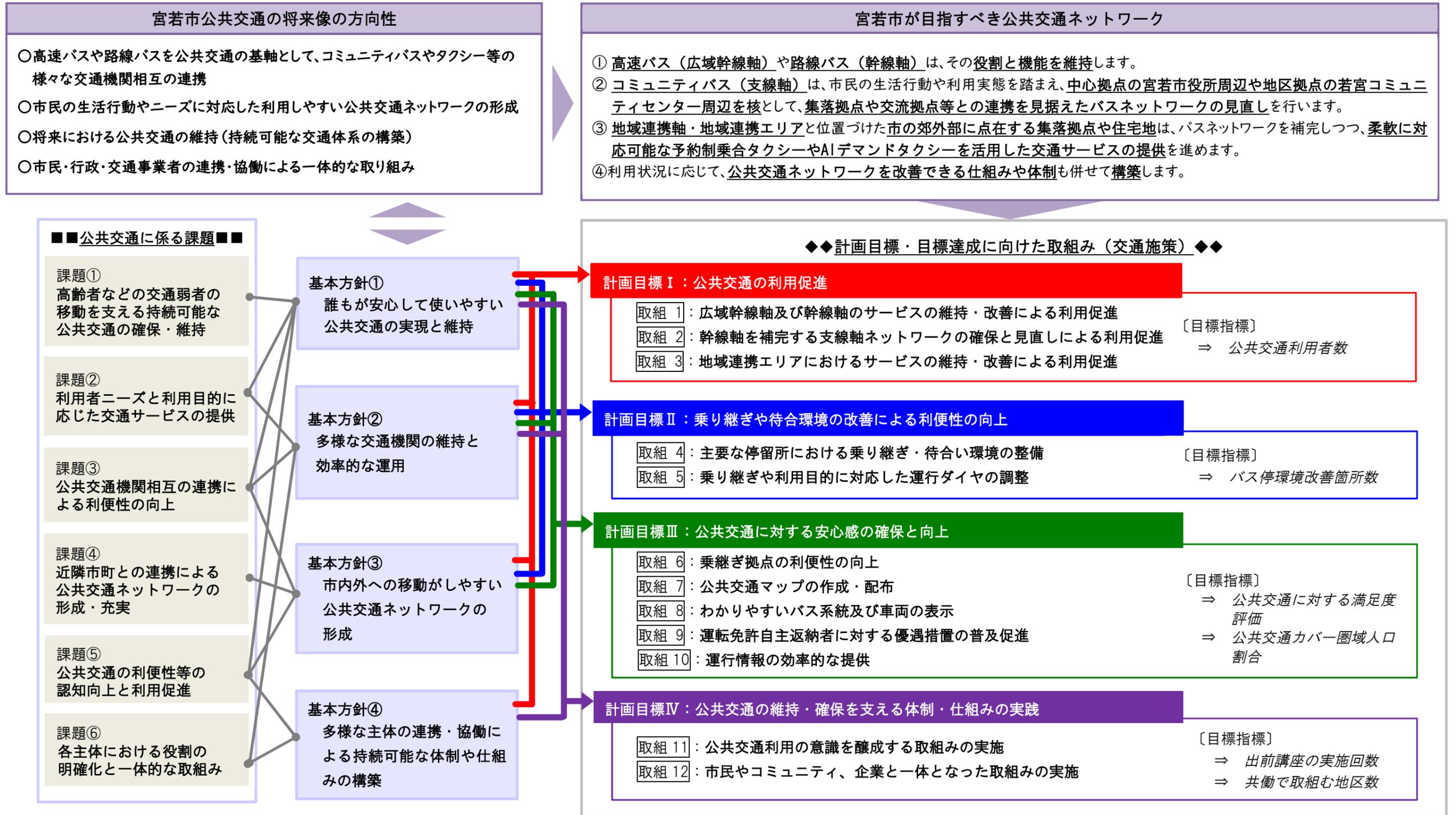
機能分類	公共交通	運行系統	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
広域幹線軸	高速バス	西鉄高速バス	西鉄天神高速バスターミナル	砂津ほか	4条乗合	路線定期運送	西鉄バス他 路線バス事業者	無し
幹線軸	民間路線バス	直方線	博多駅 福丸バス停	直方駅	4条乗合	路線定期運送	JR九州バス	幹線補助
支線軸	コミュニティバス	宮田・小竹線	JR 宮田バス停	小竹駅	4条乗合	路線不定期運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	フィーダー補助
		福間線 (~R7.3.31)	JR 福丸バス停	福間駅 さいごう口	4条乗合	路線定期運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	無し
		宮若・宗像線 (R7.4.1~)	JR 福丸バス停	赤間駅 南口	4条乗合	路線定期運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	幹線補助 (予定) R7.10~
		宮若・飯塚線	JR 宮田バス停	吉原町	4条乗合	路線定期運往	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	無し
		宮田・百合野線	水町 百合野	市役所 西口	4条乗合	路線定期運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	無し
		みやわか線	鞍手駅	JR 宮田バス停	4条乗合	路線定期運行	鞍手町 「運行は交通事業者 に委託」	幹線補助
地域連携軸	予約制乗合タクシー	日吉線	縁山公民館前	わかみや校	4条乗合	路線不定期運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	無し
地域連携エリア	AI デマンドタクシー 「ふれタク」	西部地域線	若宮・山口・中・吉川・笠松ブロック		4条乗合	区域運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	無し
		東部地域線	東部・中央ブロック		4条乗合	区域運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	無し

注) 「上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持するため必要があるものをまとめたもの」

第2章. 計画の目標と目標達成に向けた取組み

2-1. 計画目標の設定

宮若市の目指すべき公共交通ネットワークの実現に向けて、公共交通に係る課題を解決するために、4つの計画目標と12の取組み（交通施策）を設定します。



2-2. 計画目標の数値指標

(1) 評価指標の定義

計画目標の達成状況の評価指標を、以下のとおり設定します。

表 2-1 評価指標の定義と現況値・目標値

計画目標	評価指標	現況値※1	目標値(令和10年度)※1※2
計画目標Ⅰ 公共交通の利用促進	広域幹線軸交通の 平日1日利用者数	若宮ICバス停 1日乗降者数 271人 [R1年度実績] 201人 [R4年度実績]	現状のサービスを維持し つつ、コロナ禍以前の 利用者数の回復を図り、 更に利用の増加に努める
	幹線軸交通の 平日1日利用者数	JR九州バス(直方線) 1,081人 [R1.6.14] 754人 [R5.5.15]	
	支線軸交通の年間 利用者数	コミュニティバス 41,846人/年 [R4実績]	41,832人/年
	[うちフィーダー対象 路線の年間利用者数 ・収支率]	[1,091人/年・3.4% [R5年度実績]]	[1,077人/年・25%]
	地域連携エリア交通の 年間利用者数	AIデマンドタクシー 「ふれタク」 12,364人/年 [R4.8~R5.7]	約27,000人/年※3
計画目標Ⅱ 乗継ぎや待合環境の 改善による利便性の向上	主要なバス停留所 の環境改善箇所数	—	2箇所
計画目標Ⅲ 公共交通に対する 安心感の確保と向上	公共交通の利便性に 対する満足度評価	“公共交通手段の確保”に 関する満足度※4 7.9% [R3]	15%
	公共交通カバー圏域 人口割合	86.9%※5 (23,390人 [R2人口])	88% 現状のサービス水準を 維持・向上させる
計画目標Ⅳ 公共交通の維持・確保 を支える体制・仕組み の実践	公共交通の利用促進 に向けた出前講座の 実施回数	7回/年間 [R5年度]	12回/年間
	公共交通の維持に向け 共働で取組む地区数	—	2地区

※1：現況値及び目標値のデータは、交通事業者資料や宮若市資料等より取得する

※2：目標値については、各施策の運用に向けた実施計画の中で、適宜見直しを行う

※3：令和6年1月の予約実績をもとに、年換算した利用者数を試算し、目標値に採用

※4：第2次宮若市総合計画_後期基本計画策定時に実施した満足度評価(“満足”“やや満足”のあわせた割合7.9%)を採用

※5：R2国勢調査メッシュ人口をもとに、R6.1時点の公共交通ネットワークより算出

(2) 目標値設定の考え方

評価指標における目標値設定の考え方を示します。

表 2-2 目標値設定の考え方

計画目標	評価指標	目標値設定の考え方	目標値の根拠
計画目標Ⅰ 公共交通の利用促進	広域幹線軸交通の 平日1日利用者数	現在の各公共交通機関の サービスを維持し、コロナ 禍以前の水準の回復を目指 すものとして設定	—
	幹線軸交通の 平日1日利用者数		
	支線軸交通の年間 利用者数	現在の各公共交通機関の サービスを維持するととも に、支線軸交通の導入検討 等による利用者数の増加を 目指すものとして設定	R4 利用実績をもとに 年間利用者数を設定
	地域連携エリア交通 の年間利用者数		R6.1の「ふれタク」予約 実績をもとに、年間利用 者数を算定し設定
計画目標Ⅱ 乗継ぎや待合環境の 改善による 利便性の向上	主要なバス停留所 の環境改善箇所数	バス待ち環境改善により、 利用者の負担軽減や利便性 が向上することで、利用者 数の増加を目指すものとし て設定	市内主要施設や現在のバ ス利用状況よりバス停の 環境改善が想定される箇 所数を設定
計画目標Ⅲ 公共交通に対する 安心感の確保と向上	公共交通の利便性に 対する満足度評価	市民の公共交通の利便性向 上を目指すものとして設定	公共交通の利便性を向上 させ、公共交通に関する 満足度の上昇を目指すも のとして目標数値を設定
	公共交通カバー圏域 人口割合	宮若市の人口が減少しつ つも、現行と同程度以上の公 共交通サービスを維持する ことを目指して設定	現行の公共交通カバー圏 域人口割合 86.9% (R5 現 在) と同程度以上を目指 して設定
計画目標Ⅳ 公共交通の維持・確保 を支える体制・仕組み の実践	公共交通の利用促進 に向けた出前講座の 実施回数	市民に向けた広報の一環と して、公共交通への理解と 利用促進の意識醸成を目指 すものとして設定	月に1回の頻度で実施 するものと仮定
	公共交通の維持に 向け共働で取組む 地区数	市民参加による公共交通に 関する施策実施により持続 可能な公共交通の形成を目 指すものとして設定	—

2-3. 目標達成のために行う事業・事業主体・実施時期

計画目標を達成するために実施する個別施策の取組み内容と実施主体、ならびに実施予定時期について、以下に整理します。

表 2-3 施策メニューと実施主体

計画目標	交通施策及び具体的な取組み内容	実施主体			
		行政	交通事業者	市民	団体・企業
計画目標Ⅰ 公共交通の 利用促進	取組1: 広域幹線軸及び幹線軸のサービスの維持・改善による利用促進 1) 広域主要都市間を連絡する広域間幹線軸(高速バス)の利用促進 2) 周辺の主要都市間を連絡する幹線軸路線の維持、サービスの改善	●	●		
	取組2: 幹線軸を補完する支線軸ネットワークの確保と見直しによる利用促進 1) 中心拠点・地区拠点と市外(鉄道駅等)を結ぶ支線軸路線(コミュニティバス)の維持 2) 市民ニーズを反映した市内拠点と市外(鉄道駅等)を結ぶ新たな路線の検討・導入 3) 路線の見直し・改善の仕組みの構築	●	●	●	
	取組3: 地域連携エリアにおけるサービスの維持・改善による利用促進 1) AI デマンドタクシー「ふれタク」の運行エリアの検討 2) 需要に応じた新たな交通手段(乗合タクシー等の活用)の導入検討 3) 路線の見直し・改善の仕組みの構築	●	●		
計画目標Ⅱ 乗継ぎや待合環境 の改善による 利便性の向上	取組4: 主要な停留所における乗り継ぎ・待合環境の整備 1) 主要な乗継ぎ拠点における乗り継ぎ・待合環境の改善 2) 主な停留所における待合・乗降環境の改善	●	●		
	取組5: 乗り継ぎや利用目的に対応した運行ダイヤの調整 1) 乗継ぎ運行ダイヤの調整	●	●	●	●
計画目標Ⅲ 公共交通に 対する安心感の 確保と向上	取組6: 乗継ぎ拠点の利便性の向上 1) 乗継ぎ拠点における総合案内板の設置	●			
	取組7: 公共交通マップの作成 1) 時刻表の改正、配布	●	●		
	取組8: わかりやすいバス系統及び車両の表示 1) わかりやすい系統名・バス停名の設定 2) バス車両、バス停等への系統表示	●	●		
	取組9: 運転免許自主返納者に対する優遇措置の普及促進 1) 免許返納高齢者支援の普及	●			
計画目標Ⅳ 公共交通の維持・ 確保を支える 体制・仕組み の実践	取組11: 公共交通利用の意識を醸成する取組みの実施 1) 公共交通に関する出前講座(モビリティ・マネジメント)の実施 2) バスの乗り方教室の実施	●	●	●	●
	取組12: 市民やコミュニティ、企業と一体となった取組みの実施 1) コミュニティバスの利用促進に向けた市民と行政の共働 2) 車内広告やバス停のネーミングライツ等企業と一体となった取組みの実施	●	●	●	●

※交通事業者…バス事業者、タクシー事業者を含む

計画目標Ⅰ 公共交通の利用促進

取組1：広域幹線軸及び幹線軸のサービスの維持・改善による利用促進

取組み 内容	<p>1) 広域主要都市間を連絡する広域幹線軸（高速バス）の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域の主要都市間を連絡する高速バス（若宮 IC バス停）の利用環境を整え るとともに、都市間移動における高速バス利用の利便性を広く周知すること で、引き続き運行サービスの維持・確保に努めます。 ・中心拠点や地区拠点からのアクセスを改善し、利用促進につながる路線の見 直しを検討します。 <p>2) 周辺の主要都市間を連絡する幹線軸路線の維持、サービスの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内外への通勤・通学などの需要が集中する時間帯や昼間の移動など、交 通需要に応じた運行頻度や運行車両の適正化を図り、幹線軸として交通事 業者が地域交通の骨格となる路線の運行サービスを維持できるよう行政が 協力し支援を行います。
-----------	--

1) 広域主要都市間を連絡する広域幹線軸（高速バス）の利用促進

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

2) 周辺の主要都市間を連絡する幹線軸路線の維持、サービスの改善

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

取組2：幹線軸を補完する支線軸ネットワークの確保と見直しによる利用促進

取組み 内容	<p>1) 中心拠点・地区拠点と市外(鉄道駅等)を結ぶ支線軸路線(コミュニティバス)の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内拠点と隣接する市町(鉄道駅など)を結ぶ支線軸(コミュニティバス)の利用促進を図り、運行サービスの維持・確保に努めます。 <p>2) 市民ニーズを反映した市内拠点と市外(鉄道駅等)を結ぶ新たな路線の検討・導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちの骨格を形成する中心拠点や地区拠点、交流拠点と、市外の鉄道駅を結ぶ支線軸(コミュニティバス路線)を強化し、市民のニーズを反映し利用者の利便性の向上を図る新たなバス路線の導入を目指し、路線整備に向けて検討・協議を進めていきます。 <p>3) 路線の見直し・改善の仕組みの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの効率的・持続可能な運営を行うために、運行見直し・改善や新規導入を議論することが必要です。一定のプロセスに沿って、市民、交通事業者、行政が連携して路線の見直し・改善を行う仕組みをつくります。
-------------------	---

1) 中心拠点・地区拠点と市外(鉄道駅等)を結ぶ支線軸路線(コミュニティバス)の維持

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

2) 市民ニーズを反映した市内拠点と市外(鉄道駅等)を結ぶ新たな路線の検討・導入

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政、市民 交通事業者	検討・調整		導入・継続		

3) 路線の見直し・改善の仕組みの構築

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	検討	実施・継続			

取組3：地域連携エリアにおけるサービスの維持・改善による利用促進

取組み 内容	1) AI デマンドタクシー「ふれタク」の運行エリアの検討 ・中心拠点や地区拠点と郊外部に点在する居住地（地域連携エリア）との連携を図り、高齢者をはじめとした移動手段の少ない交通弱者を支援する（公共交通空白地域の改善）ために、AI デマンドタクシー「ふれタク」のサービスエリアの見直しを必要に応じて行います。
	2) 需要に応じた新たな交通機関（乗合タクシー等の活用）の導入検討 ・需要が極端に少なく定時定路線を敷くことが難しい地域において、居住地から路線バスやコミュニティバスの主な停留所、ならびに商業施設や病院などの目的地への移動手段として、乗合タクシー等の交通機関の導入を検討します。
	3) 路線の見直し・改善の仕組みの構築【再掲】 ・AI デマンドタクシー「ふれタク」の効率的・持続可能な運営を行うために、運行見直し・改善や新規導入を議論することが必要です。一定のプロセスに沿って、市民、交通事業者、行政が連携して路線の見直し・改善を行う仕組みをつくります。

1) AI デマンドタクシー「ふれタク」の運行エリアの検討

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

2) 需要に応じた新たな交通機関（乗合タクシー等の活用）の導入検討

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	検討・調整・準備 ⇒ 実施・継続				

3) 路線の見直し・改善の仕組みの構築【再掲】

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	検討	実施・継続			

計画目標II 乗継ぎや待合環境の改善による利便性の向上

取組4：主要な停留所における乗り継ぎ・待合い環境の整備

<p>取組み 内容</p>	<p>1) 主要な乗継拠点における乗り継ぎ・待合環境の改善</p> <p>2) 主な停留所における待合・乗降環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が多いバス停や交通結節点のバス停において、上屋、ベンチ、照明等を整備し、待ち合い環境を改善します。 ・バス停周辺の商業施設や公共施設との連携・協力のもと、快適なバス待ちスペースの確保を進めます。(ベンチの設置、風よけスペースの確保等) ・誰もが利用しやすい公共交通に向けて、ユニバーサルデザインを取り入れ交通環境の整備を進めます。 	 <p>■ 商業施設と連携した バス待ち環境の事例 (大分県豊後大野市)</p>
--------------------------	---	--

1) 主要な乗継拠点における乗り継ぎ・待合環境の改善

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	<div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・整備・継続 </div>				

2) 主な停留所における待合・乗降環境の改善

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 市民、企業	<div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・整備・継続 </div>				

取組5：乗り継ぎや利用目的に対応した運行ダイヤの調整

取組み
内容

1) 乗継ぎ運行ダイヤの調整

- ・路線バスの停留所において、交通事業者の協力のもと、適切な乗り継ぎ時間を確保し、乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整を図ります。
- ・なお、スムーズに乗り継ぎできる便の組み合わせに関する情報提供を行うことで、利用者の利便性向上に努めます。



■乗継ぎ時刻表の事例(石川県白山市)

1) 乗継ぎ運行ダイヤの調整

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	調整	実施・継続			

計画目標Ⅲ 公共交通に対する安心感の確保と向上

取組6：乗継ぎ拠点の利便性の向上

取組み 内容	<p>1) 乗継ぎ拠点における総合案内板の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎ利用者の多い駅やバス停において、乗り継ぎの利便性を高めるために、乗り場案内や乗り継ぎ案内、誘導案内、周辺案内などの案内板を整備します。 さらに、ピクトグラムやデジタルサイネージ等の活用を視野に入れ、誰もがわかりやすいサイン表示で利用者の必要な情報を掲示できる案内板の整備を図ります。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ピクトグラムサイン</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■デジタルサイネージを活用した案内板の事例</p> </div> </div>
-----------	---

1) 乗継ぎ拠点における総合案内板の設置

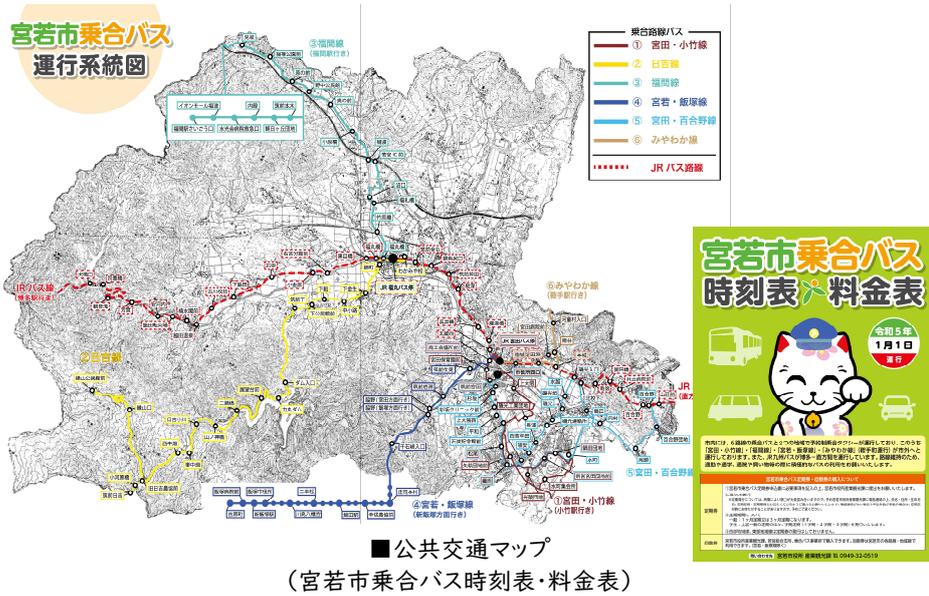
実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政	検討	整備・継続			

取組7：公共交通マップの作成・配布

取組み内容

1) 時刻表の改正・配布

・時刻表の改正や路線の見直しに併せて、市内すべての公共交通（バス・タクシーなど）の運行路線、乗り場、連絡先等の情報を集約し明示した公共交通マップ（宮若市乗合バス時刻表・料金表）を作成し、ホームページでの公開や冊子の配布を行います。



1) 時刻表の改正・配布

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

取組8：わかりやすいバス系統及び車両の表示

取組み内容	1) わかりやすい系統名・バス停名の設定 2) バス車両、バス停等への検討表示 ・行き先方面別に色分けや番号付けを行うなど、誰もが理解しやすいバス系統の検討を行います。さらに、バス停において紛らわしい表現や難しい読みの場合は、わかりやすい施設名に名称を変更するか、ルビを入れるなどの工夫を行います。
--------------	---

1) わかりやすい系統名・バス停名の設定

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	順次実施				

2) バス車両、バス停等への検討表示

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	順次実施				

取組9：運転免許自主返納者に対する優遇措置の普及促進

取組み内容	1) 免許返納高齢者支援の普及 ・行政が実施している自主的に運転免許証を返納した高齢者に対する助成を行うことで、外出機会の増加ならびに交通事故の減少につながる支援の普及に努めます。
--------------	---

1) 免許返納者高齢者支援の普及

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

取組10：運行情報の効率的な提供

取組み内容

1) バスロケーションシステムの導入検討

・バス待ちの不安等を解消するために、スマートフォン等を活用して、路線バスやコミュニティバスのリアルタイム位置情報を確認することができるバスロケーションシステムの導入に向けた検討を行います。



■バスロケーションシステムの事例
(北九州市営バス)

2) ホームページや SNS の活用

・安心して公共交通が利用できるよう運行情報等を広く周知してもらうために、本市のホームページやSNS(市公式 LINE など)を積極的に活用し、情報発信に努めます。

1) バスロケーションシステムの導入検討

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	検討			(試行・導入)	

2) ホームページや SNS の活用

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

計画目標Ⅳ 公共交通の維持・確保を支える体制・仕組みの実践

取組1-1：公共交通利用の意識を醸成する取組みの実施

2) 公共交通に関する出前講座（モビリティ・マネジメント）の実施

- ・マイカー利用から公共交通利用への転換を促すとともに、公共交通の上手な使い方を周知するため、上述の「公共交通マップ」等を活用して、地域住民等を対象とした出前講座（モビリティ・マネジメント）を積極的に開催します。



■モビリティ・マネジメントパンフレットの事例
左：通勤通学者向け（静岡県浜松市）、右：高齢者向け（熊本県荒尾市）

2) バスの乗り方教室の実施

- ・公共交通試乗会や地域の集まりなどを活用して、公共交通の利用方法や、スマートフォン等を使った AI デマンドタクシー「ふれタク」の予約方法等についての出前講座を定期的に行います。



■小学生を対象としたバスの乗り方教室の事例（大分県大分市）

取組み
内容

1) 公共交通に関する出前講座（モビリティ・マネジメント）の実施

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	実施・継続				

2) バスの乗り方教室の実施

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者	順次実施				

取組12：市民やコミュニティ、企業と一体となった取組みの実施

取組み内容

- 1) コミュニティバスの利用促進に向けた市民と行政の共働
 - ・コミュニティバスの運行における問題点や改善策の提案、利用促進に向けた広報活動については、沿線地域住民と行政が一体となって検討・実践する仕組みの構築を図ります。
 - ・また、コミュニティバスの運行が困難な地域などにおいて、住民が主体となった交通機関の運行についても、沿線地域住民と行政が一体となって検討する仕組みの構築を図ります。

- 2) 車内広告やバス停のネーミングライツ等企業と一体となった取組みの実施
 - ・バスや車両の車内広告やバス停などのネーミングライツを提供することで、収支の改善を図るとともに、公共交通に対する市民の愛着を醸成する取組みを進めます。

■バス停ネーミングライツの事例
(福岡県須恵町)



1) コミュニティバスの利用促進に向けた市民と行政の共働

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政、市民 交通事業者	順次実施				

2) 車内広告やバス停のネーミングライツ等企業と一体となった取組みの実施

実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政 交通事業者、企業	検討		(試行・導入)		

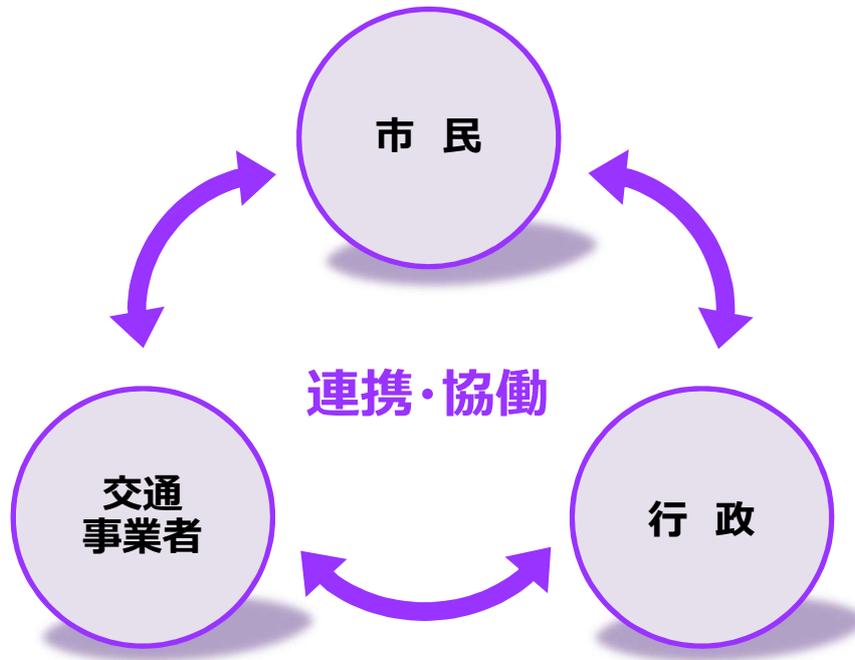
第3章. 計画の進捗管理

3-1. 施策のマネジメント体制

宮若市における地域公共交通をマネジメント（管理）する主体は、「宮若市地域公共交通会議」です。

マネジメントにおいては、行政と市民、交通事業者がともに公共交通に対する意識を共有し、単に評価するにとどまらず、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向け官民協働の下、取り組むことを目的とします。

- 公共交通のあり方を自ら主体的に実践
- 地域公共交通を支える持続的な取り組みを実践
- 地域公共交通の担い手として積極的に公共交通を利用
- 地域が主体となった公共交通サービスの提供



- 利用者ニーズを踏まえた交通サービス・情報の提供
- 地域公共交通のあり方の検討への積極的な参加や連携・協力

- 協力体制づくり
- 市民等に対する積極的な働きかけ
- 公共交通施策の検討・実施
- 公共交通サービス提供の支援 等

図 3-1 宮若市における地域公共交通推進体制

3-2. 施策評価の基本的考え方

宮若市地域公共交通計画における施策評価は、以下の手順で実施します。

- 計画の評価及び検証、改善策の検討は、宮若市地域公共交通会議における協議によって行います。
- 評価は、計画目標の各指標数値について、達成状況を評価・検証します。
- 目標を達成できていない場合は、その原因を調査・分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画⇒実行⇒評価⇒改善）により実施します。（下図に示す“小さなPDCAサイクル”を実践）
 - ⇒ 各施策・取組みの評価は、原則1年間の運行を経て評価基準にもとづいて、毎年チェックし見直しを行います。
 - ⇒ 計画全体での評価は、計画の目標年度における取組み・施策の実施状況において個別のバス路線がネットワークとして機能しているか総合的に評価・検証し、次期計画に見直しを反映させます。

表 3-1 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間(5ヶ年)	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映させる
小さなPDCAサイクル	毎年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しを実施する

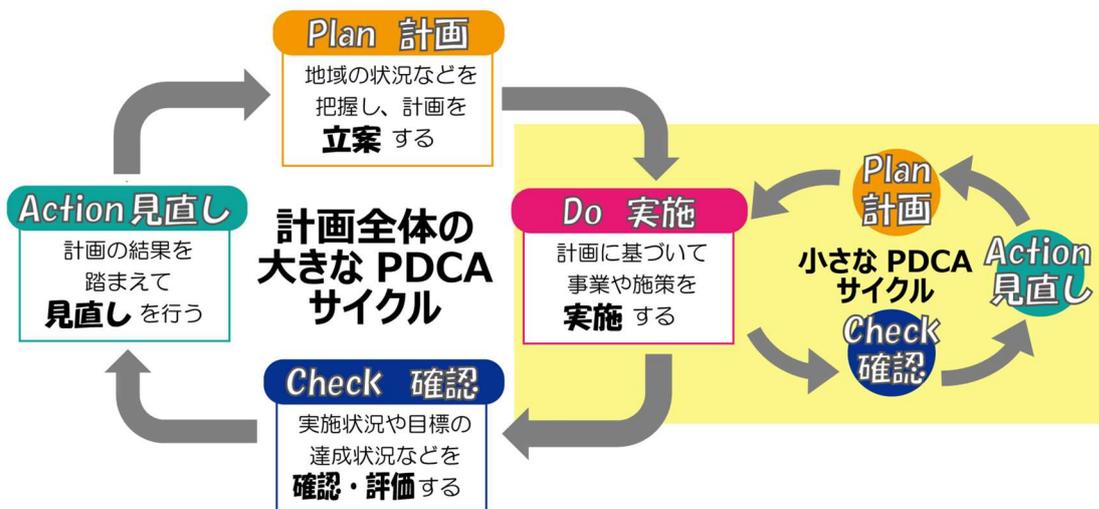


図 3-2 PDCAサイクルの構築イメージ

3-3. 評価・検証のスケジュール

各指標の評価・検証は、以下のスケジュールと調査方法で実施します。

表 3-2 各指標の評価・検証の実施時期・調査方法

数値指標	実施時期	調査方法
高速バスの利用者数 〔若宮ICバス停1日利用者数(平日)〕	年1回	交通事業者より データ提供
民間路線バスの利用者数 〔1日利用者数(平日)〕	年1回	交通事業者より データ提供
コミュニティバスの年間利用者数	年1回	交通事業者より データ提供
AI デマンドタクシーの 年間利用者数	年1回	行政・交通事業者より データ提供
バス停環境改善箇所数	施策の実施状況に 応じて、適宜実施	事業主体への ヒアリングにて把握
公共交通の利便性に対する 満足度評価割合	令和10年度	行政によるアンケート 調査にて把握
公共交通カバー圏域人口割合	年1回	行政により算出
公共交通の利用促進に向けた 出前講座の実施回数	年1回	各主体からの報告
公共交通の維持に向け 共働で取り組む地区数	施策の実施状況に 応じて、適宜実施	行政からの報告

3-4. 支線軸や地域連携軸・エリアにおけるネットワーク評価の視点

取組2、取組3に掲げる支線軸及び地域連携軸・エリアのネットワークの見直し検討は、各年に利用実績や利用者等からの要請によって、適宜行うものとします。

ネットワークの評価は、路線維持の考え方に基づき運行主体が中心となり、路線の存続の妥当性と、路線の見直しや利用促進に向けた判断基準について、以下に示す評価の視点でチェックを行うものとします。

表 3-3 支線軸や地域連携軸・エリアにおけるネットワーク評価の視点

チェックポイント	評価の視点
視点1 移動ニーズに合致したサービスが提供されているか？	
需要と供給のバランスをチェック	需要に応じたルートや運行ダイヤであるか？
	車両の過不足はないか？ 応援回数は多くないか？
地域の取組みをチェック	地域が主体となった取組みが実施されているか？
サービスの妥当性チェック	利用者の移動目的に合致しているか？
	定時運行できているか？ 遅れなどはないか？
ネットワークの妥当性チェック	需要に合ったネットワークとなっているか？
	他路線と競合関係にないか？
	乗り継ぎ抵抗の軽減は図られているか？
視点2 バスが利用され一定の輸送効率が確保できているか？	
輸送経費のチェック	バス利用者は増えているか？
	収支比率が大きく悪化していないか？
視点3 バスの運行目的は達成されているか？	
達成状況でのチェック	路線の役割・効果が発揮されているか？
	沿線が公共交通を利用できる状態か？
安全面等の問題でのチェック	運行上の問題が発生していないか？

3-5. 支線軸や地域連携軸・エリアにおけるネットワークの改善方針

(1) コミュニティバス等の改善フロー

コミュニティバス等の効率的・持続可能な運営を行うために、運行見直し・改善や新規導入を議論する仕組みが必要です。下図に示すようなプロセスに沿って、市民・交通事業者、行政が連携して検討・実施を行います。

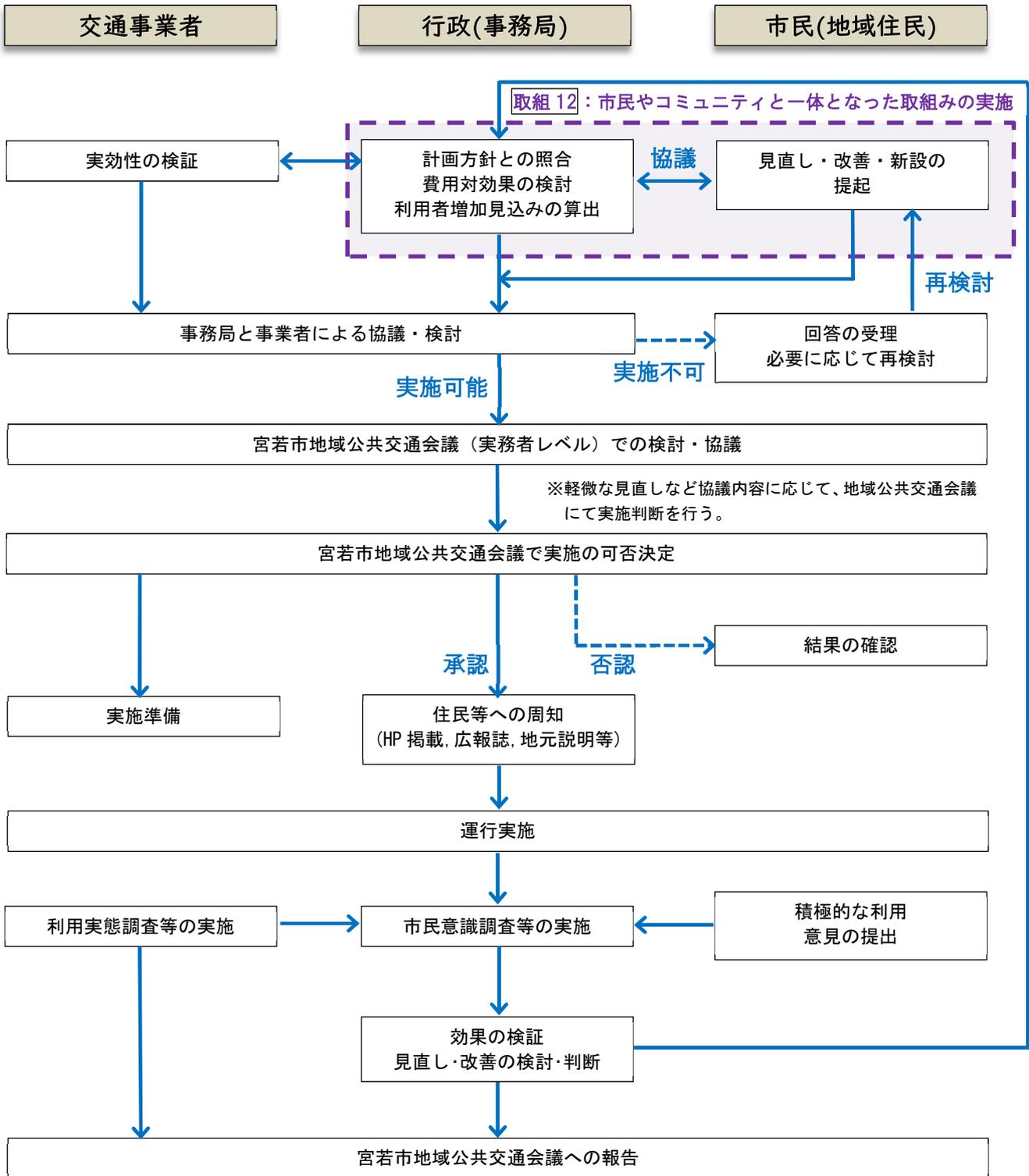


図 3-3 コミュニティバス等の見直し・改善の全体プロセスと各主体の役割

(2) トリガー制度の導入検討

今後、公共交通を維持していくためには、継続的な利用実態の把握と、利用実態に応じた見直しが不可欠です。

利用実態の把握により、利用のない区間・バス停の見直し、利用促進につながるダイヤ・ルートの見直しなどが可能となります。さらに、利用実態把握のためには、交通事業者の協力が必要であり、行政も含めた体制づくりが重要です。

公共交通の見直しを判断するにあたり、予め、交通事業者・地域住民・行政の合意のもとに利用に関する数値基準を定めるトリガー制度の導入を目指します。トリガーとは、「きっかけ」という意味で、運行の見直しを行うきっかけとして、数値指標を設けるものです。

これにより、まずは、その数値基準を下回らないように利用促進施策を実施し、それでも数値基準を下回る場合には関係者の合意のもと、運行の見直しを行うこととなります。

トリガー制度の数値基準については、年間合計と利用実態調査により、数値を設定します。なお、数値基準の設定については、本来は通年でのデータ取得が望ましいことから、数値基準についても継続的なチェックが必要となります。

トリガー制度の指標については、例示として

- 「①路線別・便別の1日あたり平均利用人数」
 - 「②1人当たりの補助額」
 - 「③バス停別の利用状況（1日あたり利用人数）」
- などが考えられます。

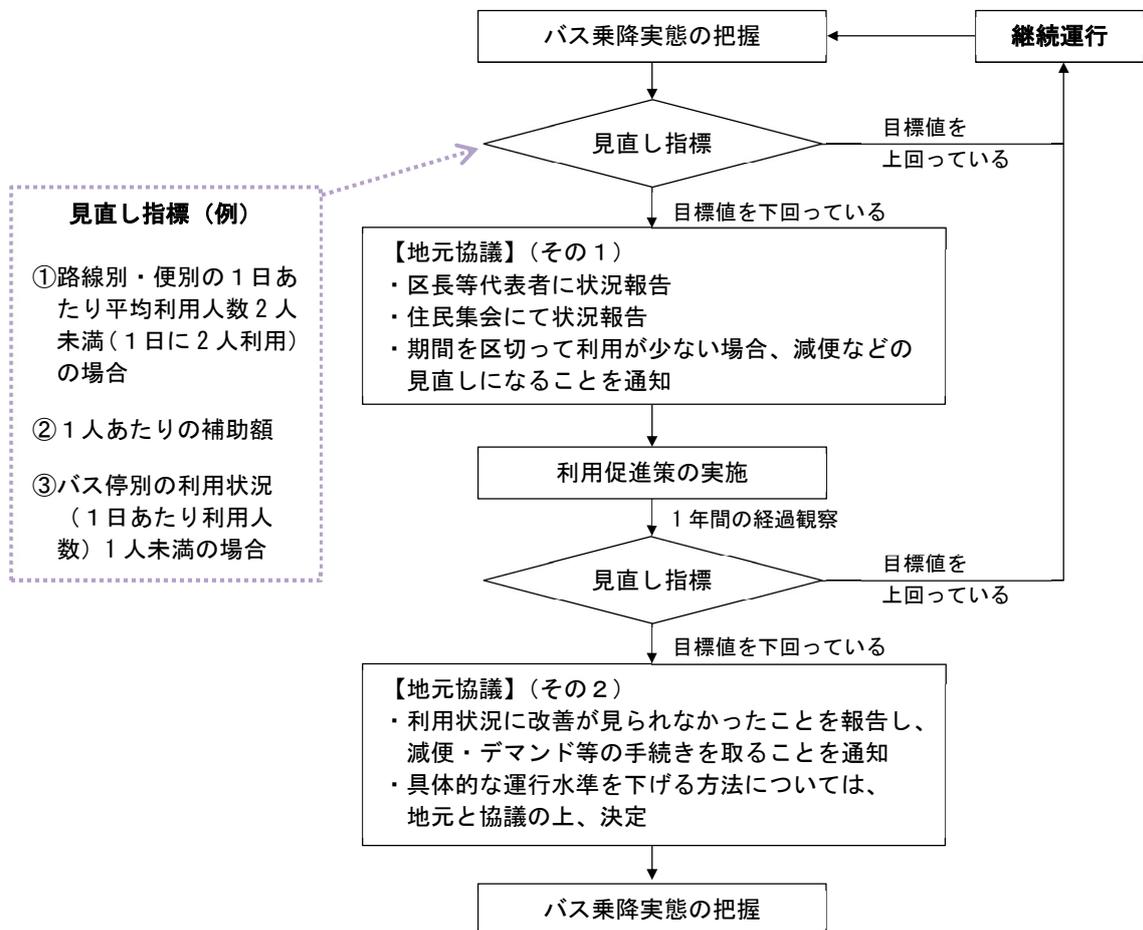


図 3-4 トリガー制度の運用（例示）

また、トリガー制度の運用については、廃止・見直しにより地域住民の生活に直接影響を及ぼすため、協議方法、協議プロセスについては、充分に関係者間の合意が図れるような仕組みを検討します。

■ 策定経緯

実施時期	項目	内容
令和5年 6月29日(木) (紙上開催)	第1回宮若市 地域公共交通会議	議事 1. 宮田・小竹線に関する生活交通確保維持改善計画について 2. 令和5年度宮若市地域公共交通会議予算(案)について
令和5年 8月29日(火) (宮若市中央公民館 2階学習室)	第2回宮若市 地域公共交通会議	報告事項 1. 令和4年度宮若市コミュニティバスの運行状況について 議事 1. 宮田・百合野線の運行時刻の改正について 2. 宮若市地域公共交通計画の策定について (構成・骨子(案)、補助事業の認定申請に際して記載が必要な事項、市民アンケート内容(案)、宮若市地域公共交通計画策定業務委託契約の締結について)
令和5年 11月27日(月) 11月27日(月) (宮若市中央公民館 2階学習室)	第3回宮若市 地域公共交通会議	議事 1. 西部地域線・東部地域線の改正について 2. 宮田・百合野線、宮田・小竹線の年末年始の運休について 3. 宮若市地域公共交通計画の策定現状について (宮若市の概況と住民ニーズの把握)
令和6年 1月29日(月) (宮若市役所 3階防災研修室)	第4回宮若市 地域公共交通会議	議事 1. 宮若市地域公共交通会議要綱の改正及び運賃協議会の設置要綱の制定について 2. 令和6年度3月1日からのふれタク運行時間の変更について 3. 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持事業)の一時評価について 4. 宮若市地域公共交通計画(素案)について 5. 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)について
令和6年 3月28日(木) (宮若市中央公民館 2階学習室)	第5回宮若市 地域公共交通会議	議事 1. 地域公共交通計画(案)について 2. 宮若市地域公共交通計画策定に伴うパブリックコメントの実施について 報告事項 1. JR九州バス株式会社からの報告事項について 2. 宮若市地域公共交通会議予算状況について
令和6年 5月13日(月) (宮若市中央公民館 2階学習室)	第6回宮若市 地域公共交通会議	議事 1. パブリックコメントの結果について 2. 宮若市地域公共交通計画(案)について
令和7年 1月23日(木) (宮若市中央公民館 2階学習室)	第4回宮若市 地域公共交通会議	議題 1. 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持補助事業)の一次評価(案)について 2. 路線再編に伴う宮若市地域公共交通計画の変更について 3. 如来田地区乗降ポイントの東部地域線から西部地域線への区域変更について 4. 宮若市コミュニティバス宮田・小竹線の運行態様の一部変更について

■宮若市地域公共交通会議委員名簿

委員区分		委員名	所属	職名	備考
1	宮若市長又はその指名する者	塩川 秀敏	宮若市役所	宮若市長	
2	一般乗合旅客自動車運送事業者	吉住 信哉	J R九州バス株式会社	常務取締役企画運輸部長 (博多支店支店長)	
		前原 穰	西鉄バス筑豊株式会社	直方支社 支社長	
		伊藤 太志	株式会社筑豊観光	専務取締役	
		園田 幸太	誠心物流株式会社	運行管理者	
3	一般旅客自動車運送事業者	佐藤 節雄	MGタクシー株式会社	営業部長	
4	一般社団法人福岡県タクシー協会	松川 公彦	筑豊地区タクシー協会	理事	
5	一般社団法人福岡県バス協会	中川原 達也	一般社団法人福岡県バス協会	専務理事	
6	住民又は利用者の代表	占部 繁男	宮若市自治会長会	副会長	
		有吉 勝志	宮若市老人クラブ連合会	理事	
		村上 文男	宮若市社会福祉協議会	会長	
		遠藤 大祥	宮若市PTA連合会	宮若東中学校 PTA 会長	
7	九州運輸局福岡運輸支局長又はその指名する者	傳勝 博	九州運輸局福岡運輸支局	支局長 (首席運輸企画専門官)	
8	一般旅客自動車等の運転者が組織する団体	角当 智重	J R九州バス労働組合	執行委員長	
9	道路管理者、福岡県警察その他の交通会議の運営上必要と認められる者	大藪 泰	福岡県直方県土整備事務所	企画班 地域整備主幹	
		北尾 寿一 芝 裕之	直方警察署 交通課	交通課長	
		田辺 好徳	福岡県企画・地域振興部交通政策課	交通総務係長	
		佐々木 実	小竹町役場	企画調整課長	
		戸井 一品	宮若市役所	産業観光課長	
10	学識経験者	井上 信昭		学識経験者	