

# 宮若市地域公共交通計画

< 案 >

令和6年5月

宮 若 市



## はじめに. 計画策定の目的と概要

1. 計画策定の目的と背景	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の対象区域と計画期間	2

## 第 I 編 現況分析と課題

第 1 章. 宮若市の概況	4
1-1. 地域の現状	4
1-2. 公共交通の現状	24
第 2 章. 市民ニーズ及び交通事業者等の意向	45
2-1. 市民ニーズ	45
2-2. 交通事業者等の意向	63
第 3 章. まちづくりの方向性（上位・関連計画の整理）	67
第 4 章. 宮若市の公共交通に係る課題	69

## 第 II 編 地域公共交通計画

第 1 章. 公共交通の基本方針	72
1-1. 宮若市の公共交通の将来像	72
1-2. 宮若市の公共交通の基本方針	73
1-3. 公共交通ネットワークのあり方	74
第 2 章. 計画の目標と目標達成に向けた取組み	79
2-1. 計画目標の設定	79
2-2. 計画目標の数値指標	80
2-3. 目標達成のために行う事業・事業主体・実施時期	82
第 3 章. 計画の進捗管理	94
3-1. 施策のマネジメント体制	94
3-2. 施策評価の基本的考え方	95
3-3. 評価・検証のスケジュール	96
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	97
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	98



## はじめに. 計画策定の目的と概要

### 1. 計画策定の目的と背景

宮若市における公共交通利用は、総体的に減少傾向にあります。

その主な理由は、これまではモータリゼーションの進展に伴う自家用自動車への移動手段の転換でしたが、自動車保有台数が頭打ちとなっている現在、それでもなお公共交通利用が減少しているのは、少子化や人口減少及び、高齢者の免許保有率の上昇が大きく影響していると考えられます。

さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、生活様式の変化等により公共交通利用が伸び悩み、長引く円安や情勢不安による燃料費の高騰が公共交通事業経営を圧迫、運転手の高齢化と人材不足など、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。

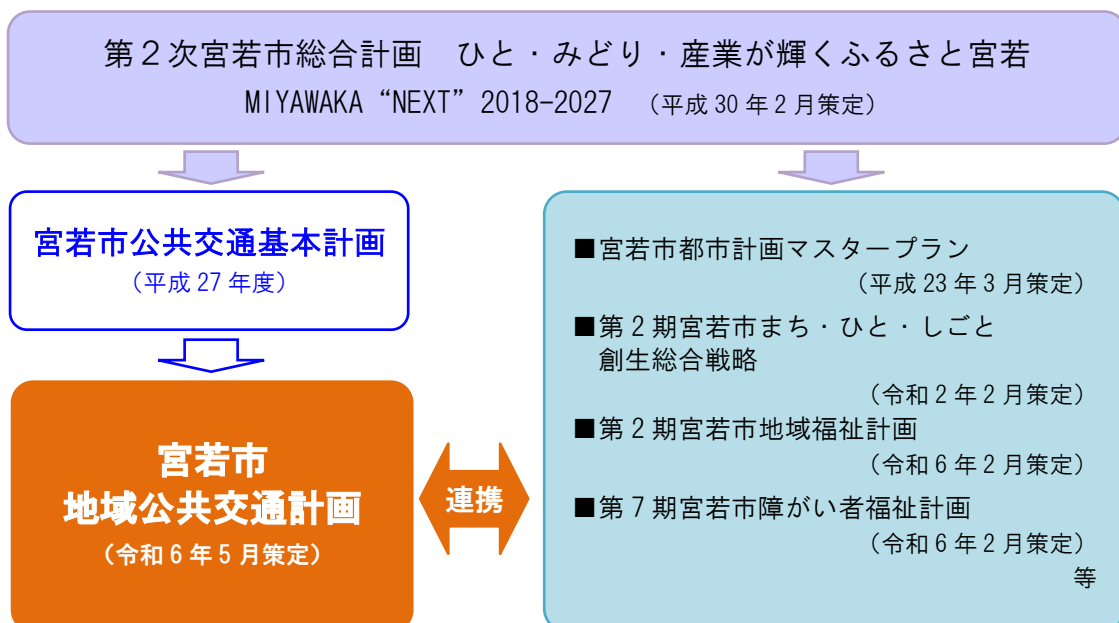
一方、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」の全面改正が行われ、まちづくりと連携が位置づけられ協議会での審議を踏まえる計画制度となり、さらに令和2年より計画作成は自治体の努力義務となりました。

そこで本市では、平成27年度に「宮若市公共交通基本計画」を策定し、計画の基本方針に基づき様々な交通施策を実施してきました。さらに、令和5年10月実施した「宮若市の公共交通に関するアンケート」をもとに住民意向を把握し、宮若市の望ましい公共交通のあり方を検討してきました。

これに基づき、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、移動手段の確保による生活への不安を解消し、暮らしやすく魅力ある地域を創り上げるため、効率的かつ効果的な施策を推進させる『宮若市地域公共交通計画』を策定します。

### 2. 計画の位置づけ

「宮若市地域公共交通計画」（以降、本計画という）は、「第2次宮若市総合計画」を踏まえて、「宮若市都市計画マスタープラン」や「宮若市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの関連計画と連携を図り策定します。



### 3. 計画の対象区域と計画期間

#### (1) 計画の区域

本計画は、福岡県宮若市全域を対象とします。  
なお、必要に応じて隣接及び近隣の市町との連携を図り、路線の検討を行います。

#### (2) 計画期間

本計画の期間は、令和6年(2024年)6月から、令和11年(2029年)3月までとします。  
なお、期間内においても必要に応じて、計画の見直し、修正を行います。

#### (3) 計画の枠組み

本計画は、以下の7つの項目で構成します。



図 宮若市地域公共交通計画の枠組み

# 第 I 編 現況分析と課題

---

## 第1章. 宮若市の概況

## 1-1. 地域の現状

## (1) 地勢

➤ 福岡市と北九州市の間に位置する水と緑に恵まれた地域

- ・ 宮若市は、福岡市と北九州市の両政令指定都市のほぼ中間に位置し、九州自動車道（若宮IC）を利用すると両都心に約40分でアクセスすることができます。
- ・ 宮若市の面積は139.99平方キロメートルで、市の西部から南部にかけては、西山、犬鳴山、鉾立山、笠置山などの太宰府県立自然公園に指定されている三郡山系が連なり、平地や小丘陵が広く分布した盆地となっています。
- ・ また、市の中央を東へ貫流する犬鳴川と八木山川に流れ込む支流があり、その流域に農地や市街地が形成され、水と緑に恵まれた地域となっています。



図 1-1 宮若市の概要



(2) 人口・世帯数

1) 人口の推移

➤ 人口は30年で20%減少、高齢人口割合は37%に上昇

- ・人口は、平成2年の3.27万人から減少を続け、令和2年には約2.63万人となっており、この30年間で約20%減少しています。
- ・年齢3区分別人口割合は、65歳以上の人口は年々増加し、この30年間(平成2年→令和2年)で約1.5倍に増え、全人口の約37%を占めるに至っています。

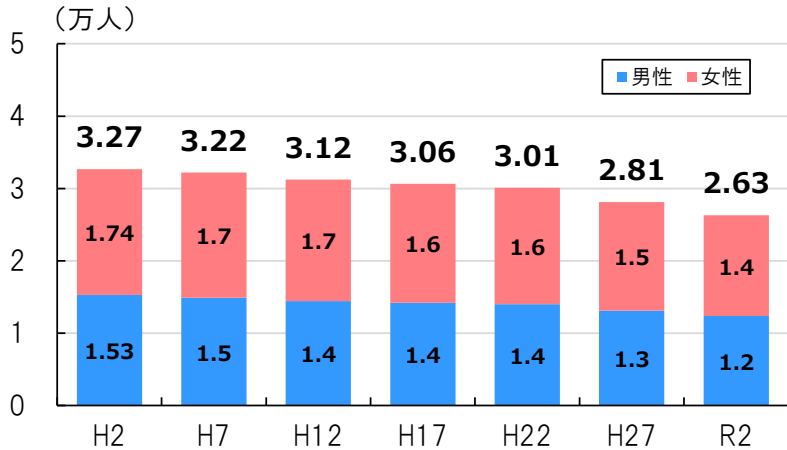


図 1-2 宮若市の人口の推移

資料：国勢調査

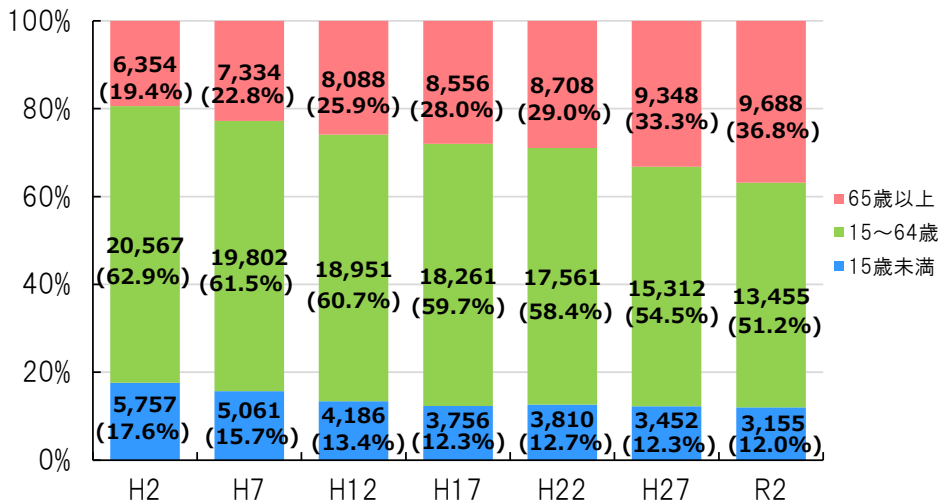


図 1-3 宮若市の年齢3区分別人口割合の推移

資料：宮若市人口ビジョン\_平成元年改訂、R2 国勢調査

2) 年齢階層別人口

▶ 典型的な「つぼ型」の人口構成

- ・宮若市全体の年齢階層別人口(人口ピラミッド)では、男女ともに65歳～74歳の人口が最も多く、29歳以下の人口が少ない状況です。
- ・平成22年から令和2年までの10年間で、男女ともに0歳～4歳の幼児層、20歳～39歳、50歳～64歳までの年齢層の人口減少が際立って多い状況です。
- ・旧市町村別にみると、人口の多い旧宮田町では市全体と同様の年齢構成と人口増減を示しており、旧若宮町では65歳～74歳の年齢層が多く、その他の年齢層は約100～200人の分布で総じて減少している状況です。

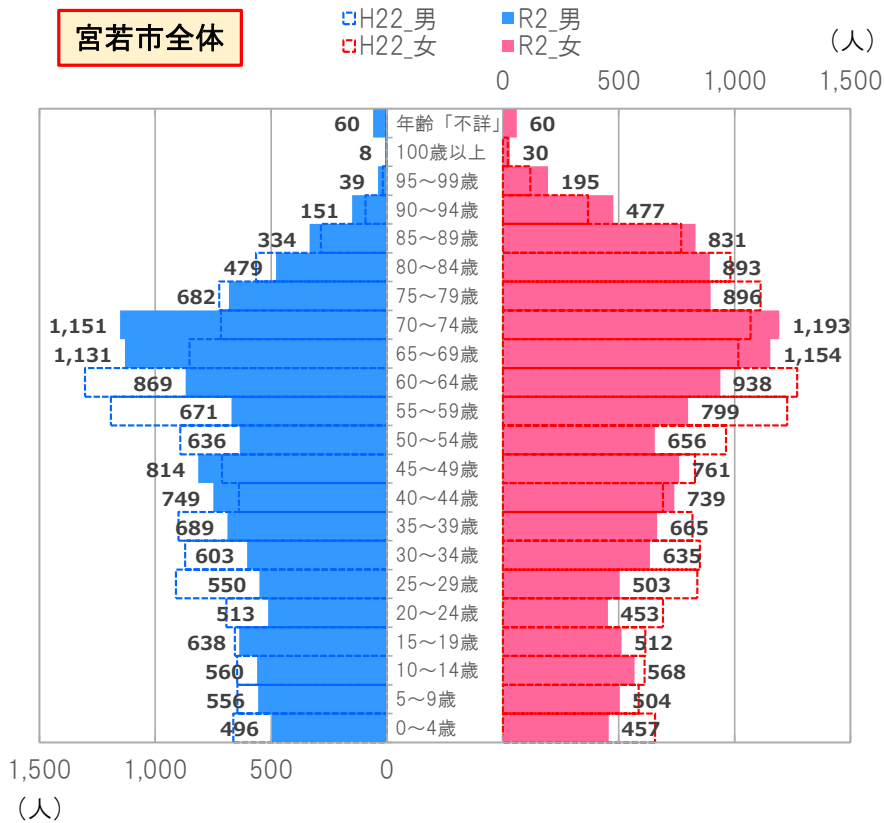
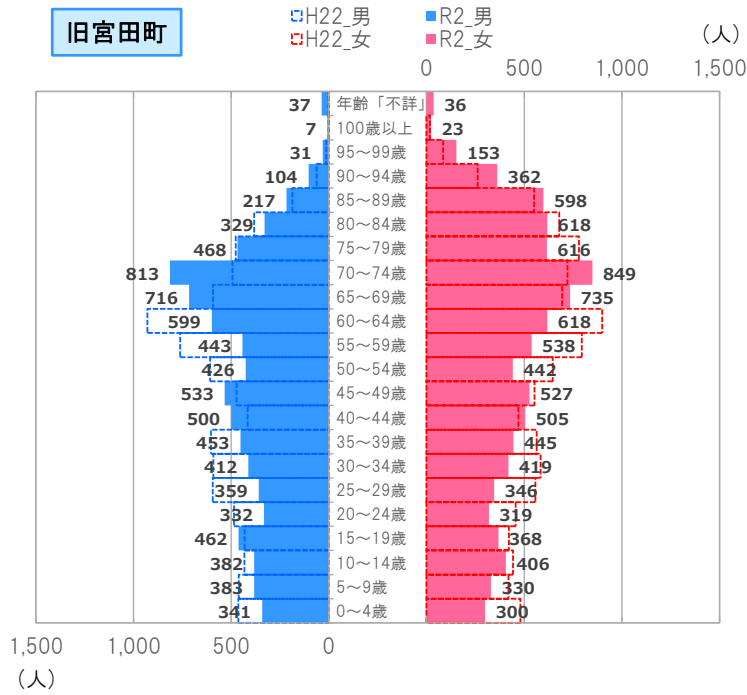


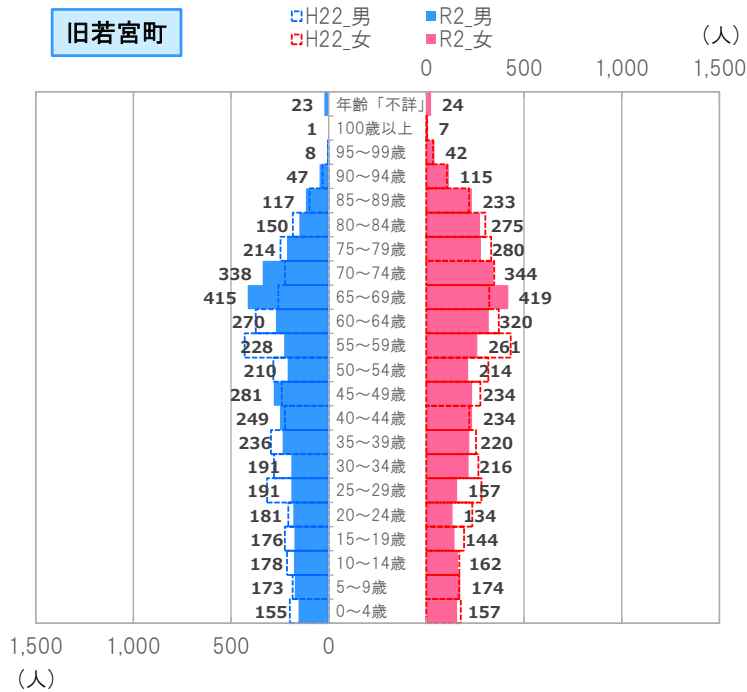
図 1-4 性年齢階層別人口分布 (宮若市全体)

資料：国勢調査



[旧宮田町]

H22	20543人
R2	17900人



[旧若宮町]

H22	9538人
R2	8398人

図 1-5 地域別性年齢階層別人口分布（合併前の旧市町村単位）

資料：国勢調査

3) 世帯数の推移

▶ 高齢単身・夫婦世帯の急激な増加

- ・世帯数は、平成22年の11.1千世帯を境に近年は減少しており、令和2年で10.5千世帯となっています。
- ・一世帯当たり人員は、核家族化や単身世帯の増加を背景に減少傾向が続いています。
- ・高齢の単身世帯及び夫婦世帯は、ここ20年間で大幅に増加しています。

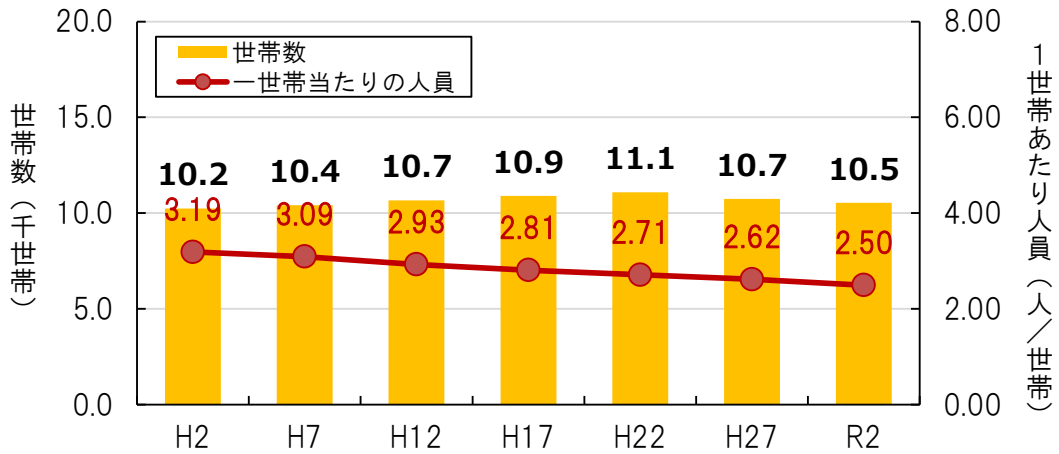


図 1-6 宮若市の世帯数・一世帯当たり人員の推移

資料：国勢調査

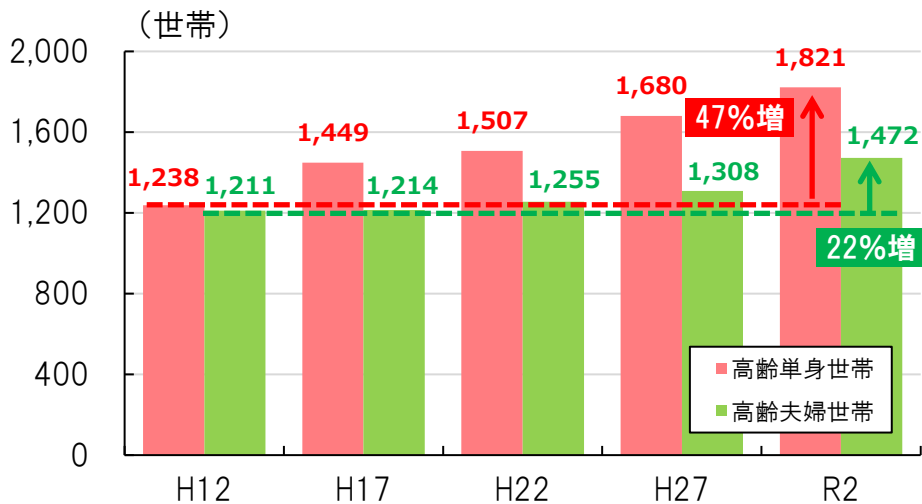


図 1-7 宮若市の高齢者世帯数の推移

資料：国勢調査

4) 人口の推移（将来展望人口）

➤ 将来人口は最大で約45%減少（令和47年）

・宮若市の人口は、社人研に準拠した推計によると、令和47年（2065年）に14,664人まで減少すると推計されています。そこで光陵団地への市外からの転入や市外への転出抑制効果、外国人労働者の増加等の影響により、18,720人に抑制できると見込まれます（独自推計①）。  
 ・また、宮若市の魅力向上に向けた施策の実施等により、市民が理想とする子どもの数が達成できた場合、20,067人まで人口減少が抑制できると考えられます。

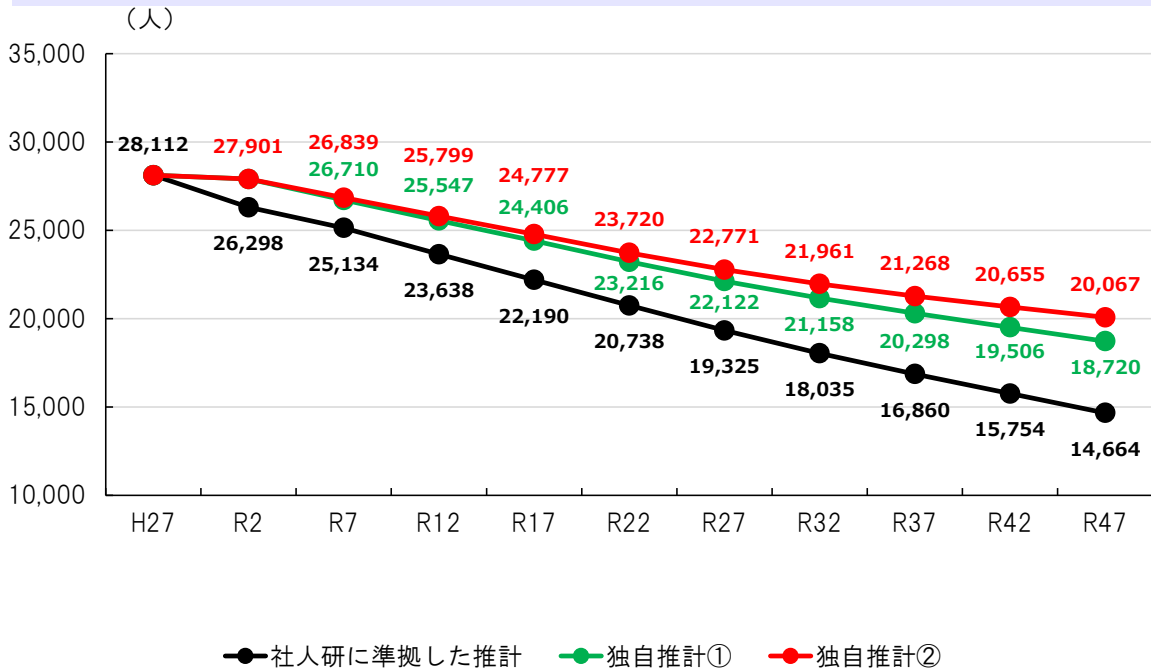


図 1-8 宮若市の人口の将来展望

※社人研に準拠した推計：全国の移動率が今後一定程度縮小すると仮定した推計

独自推計①：社人研準拠の推計をベースとして、光陵団地への市外からの転入と市外への転出抑制効果、外国人の増加により移動が均衡すると仮定

独自推計②：独自推計①に加え、令和7年（2025年）以降の出生率が市民希望出生率1.91となると仮定

資料：宮若市人口ビジョン\_平成元年改訂、R2 国勢調査

▶ 高齢者人口割合は約40%、15歳未満人口は約11%で推移

- ・年齢3区分別人口の将来推移は、社人研に準拠した推計によると、令和27年(2045年)に年少人口(15歳未満)が2,198人、生産年齢人口(15歳～65歳未満)が9,452人になると推計されています。一方で、65歳以上の人口は令和2年をピークに減少し、令和27年(2045年)には7,676人になると推計されています。
- ・年齢3区分別人口の構成比は、令和7年(2025年)以降、構成比は大きな変化は見られず、令和27年(2045年)にはそれぞれ11.4%、48.9%、39.7%になると推計されています。

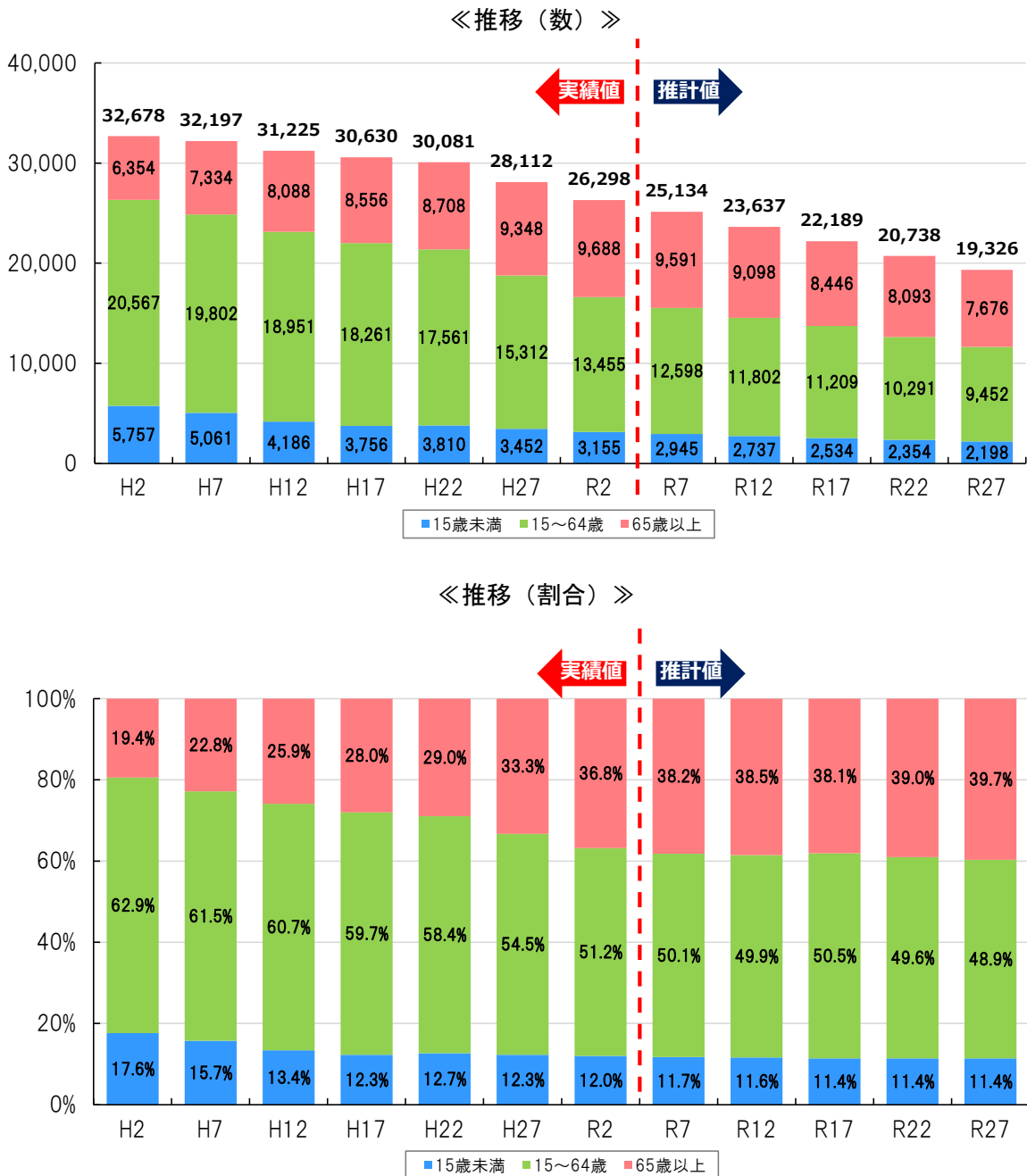


図 1-9 宮若市の年齢3区分別人口(将来展望型)の推移

資料：宮若市人口ビジョン\_平成元年改訂、R2 国勢調査

5) 人口の分布

▶ 宮田地区や幹線道路沿線に人口集積、高齢者は郊外部にも点在

・人口分布は、宮田地区に多く分布しており、特に幹線道路やバス路線沿線を中心に集積しています。

表 1-1 地域別世代別人口分布一覧

単位：人

	R2国調人口 メッシュデータ	年少者	生産年齢	高齢者 (65歳以上)	高齢者 (75歳以上)	年齢不詳
宮田南 小学校区	4,309 100.0%	449 10.4%	2,222 51.6%	1,632 37.9%	794 18.4%	6 0.1%
光陵 小学校区	6,943 100.0%	970 14.0%	3,547 51.1%	2,390 34.4%	1,273 18.3%	36 0.5%
宮田北 小学校区	4,382 100.0%	579 13.2%	2,202 50.3%	1,565 35.7%	838 19.1%	36 0.8%
宮若西 小学校区	11,287 100.0%	1,170 10.4%	5,728 50.7%	4,330 38.4%	2,266 20.1%	59 0.5%
合計	26,921 100.0%	3,168 11.8%	13,699 50.9%	9,917 36.8%	5,171 19.2%	137 0.5%

※人口については、250mメッシュ単位での集計であるが、実際の人口とは異なる。

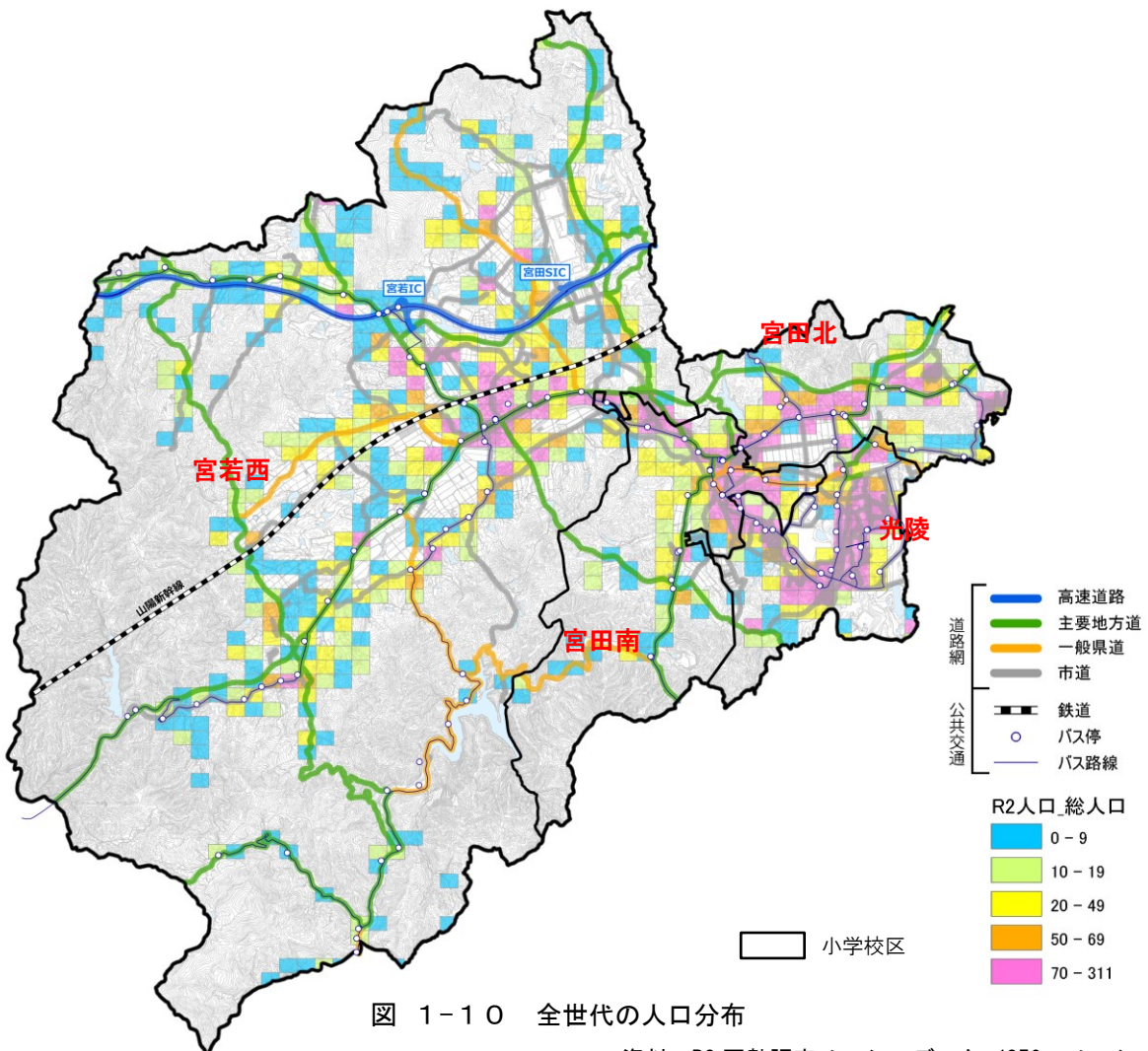


図 1-10 全世代の人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

・高齢者の人口分布は、人口の多い地区だけでなく、宮若西小学校区の郊外部においても点在している状況です。

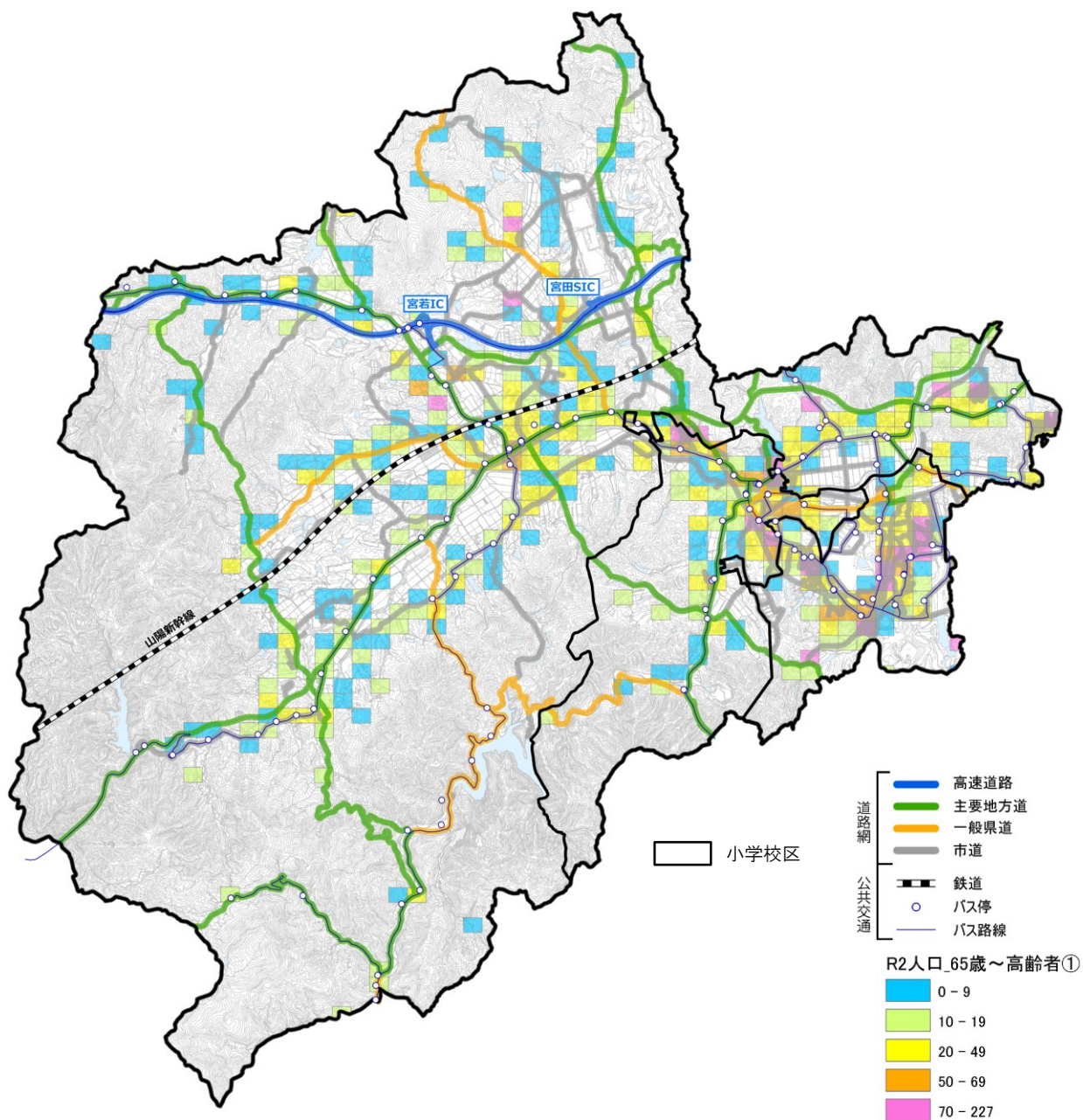


図 1-1-1 高齢者(65歳以上)の人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）



(3) 都市施設の立地状況

1) 病院・診療所の分布

▶ 宮田地区に集積、若宮地区の人口カバー率は3割弱

- ・病院・診療所は、宮田地区に多く立地していますが、縁辺部にも一部立地しています。(龍徳地区に200床以上の鞍手共立病院が立地)
- ・校区别の人口カバー率は、宮田南小学校区が最も高く73%、次いで宮田北小学校区が59%となっています。一方で、宮若西小学校区は27%に止まっています。

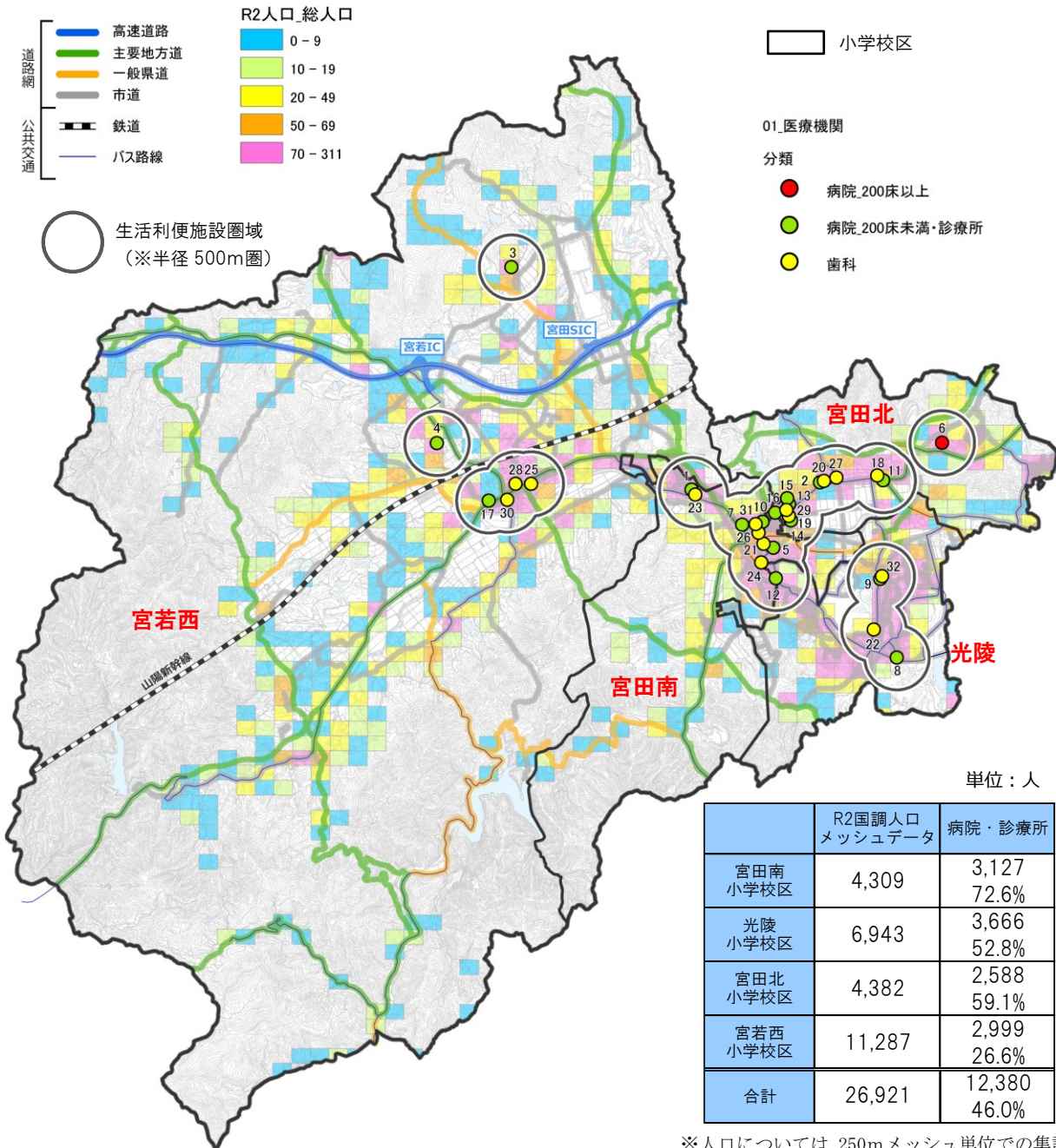


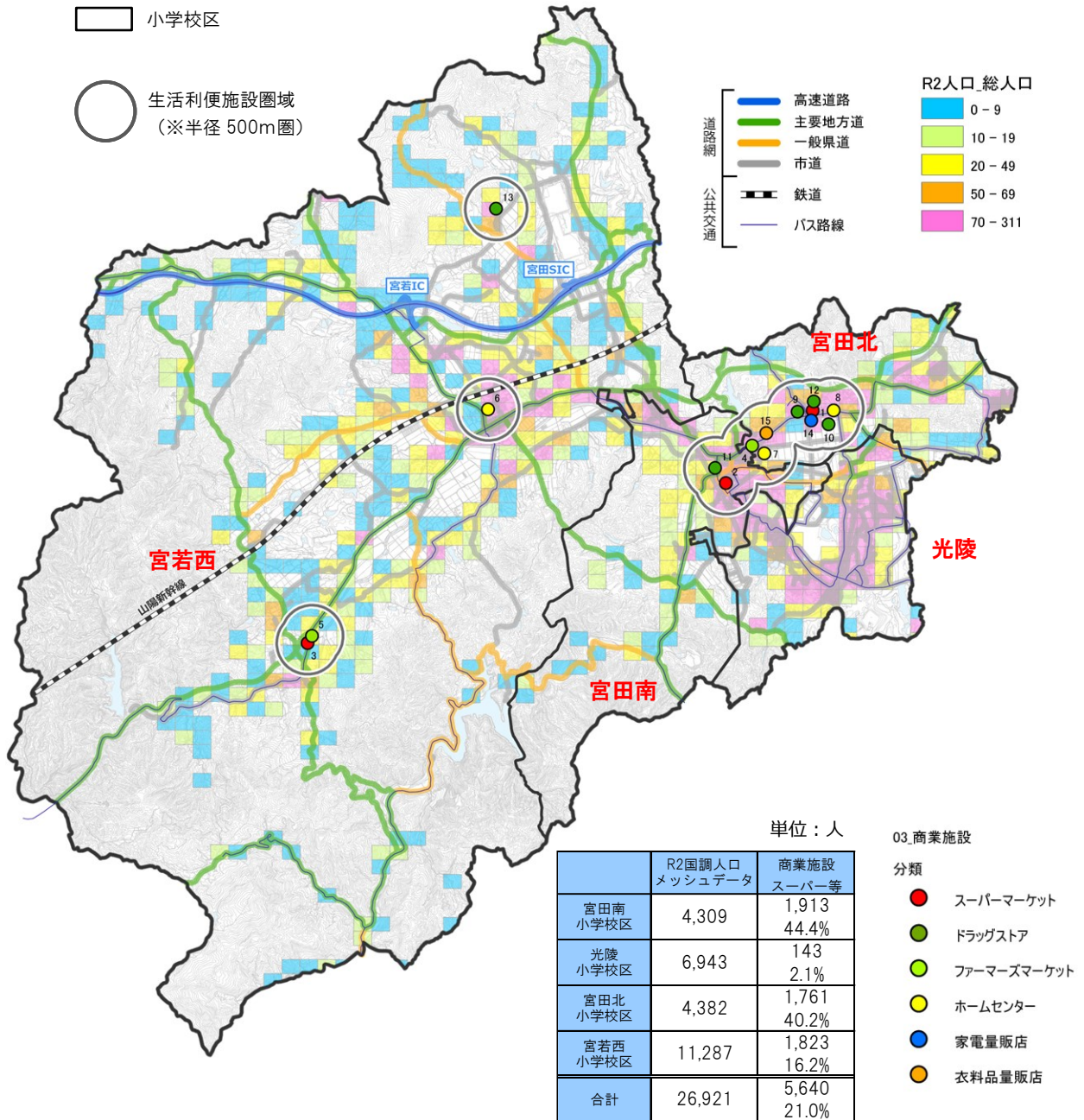
図 1-12 病院・診療所の立地と人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ (250mメッシュ)  
宮若市庁内資料

2) 商業施設（スーパー等）の分布

➤ 福岡直方線沿線に立地が集中

- ・スーパー等の商業施設は、宮田北小校区の（主）福岡直方線（現道）沿線に集中して立地しています。
- ・校区別の人口カバー率は、宮田南小校区が44%、次いで宮田北小校区が40%となっています。一方で、宮若西小校区は16%、光陵小校区は2%と低い状況です。



※人口については、250mメッシュ単位での集計であるが、実際の人口とは異なる。

図 1-13 商業施設（スーパー等）と人口分布

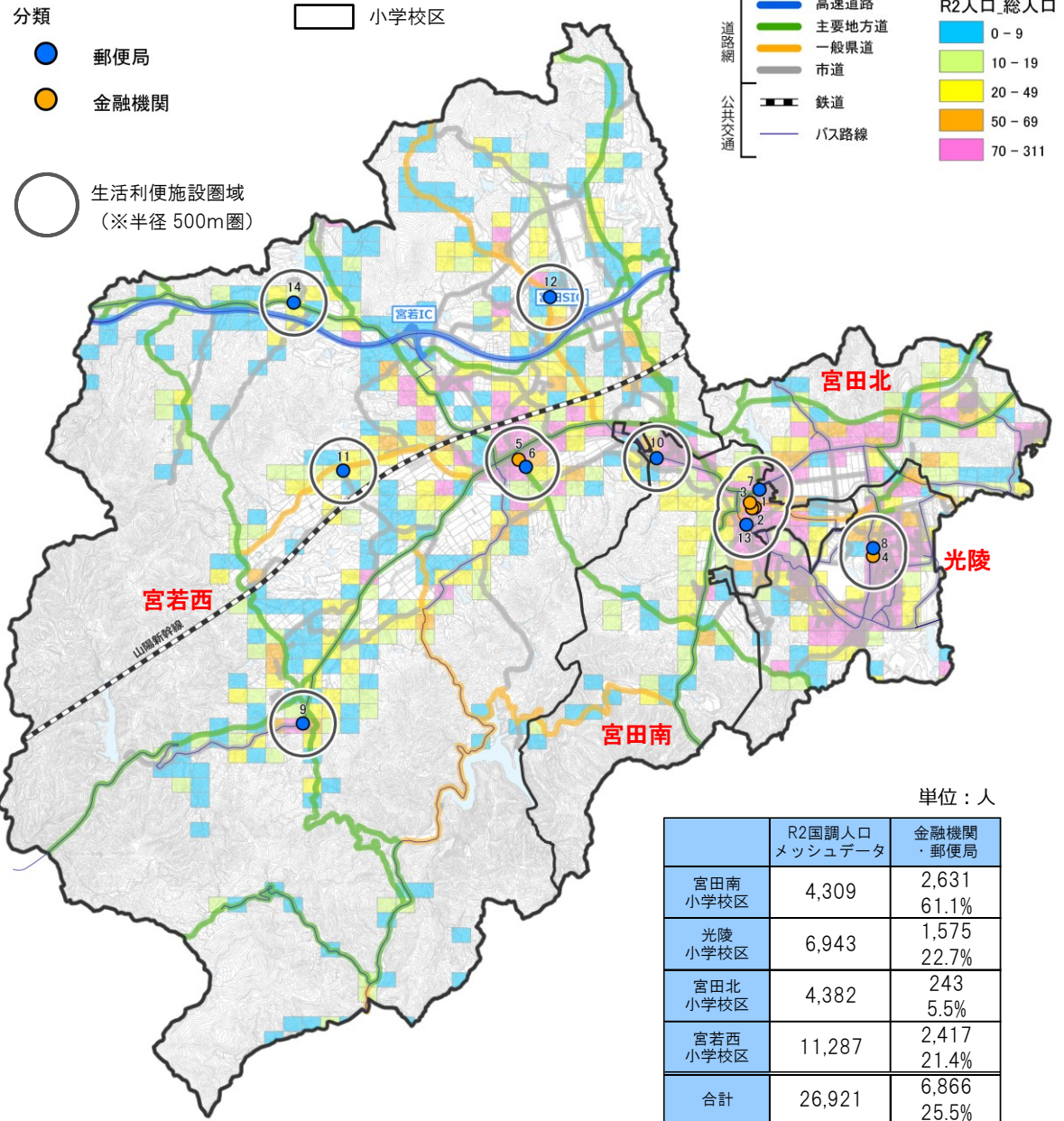
資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

3) 金融機関・郵便局の分布

➤ 金融機関は宮田地区に集中し、郵便局は市内に点在

- ・金融機関については、郵便局が市内を広く分布していますが、宮田北校区には金融機関が立地していません。(コンビニやスーパー等のATMは存在します)
- ・校区別の人口カバー率は、宮田南小校区が61%で最も多く、次いで光陵小校区が23%、宮若西小校区が21%の順となっています。一方、宮田北小校区は6%と最も低くなっています。

06.金融機関・郵便局



※人口については、250mメッシュ単位での集計であるが、実際の人口とは異なる。

図 1-14 金融機関の立地と人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

4) 公共施設・公民館の分布

▶ 公共施設は市内に広く点在

- ・公共施設・公民館については、旧町の中心部である宮田地区や福丸地区に多く立地しています。
- ・校区別の人口カバー率は、宮田南小校区が70%で最も多く、次いで光陵小校区が36%、宮若西小校区が30%の順で、宮田北小校区が最も低く27%となっています。

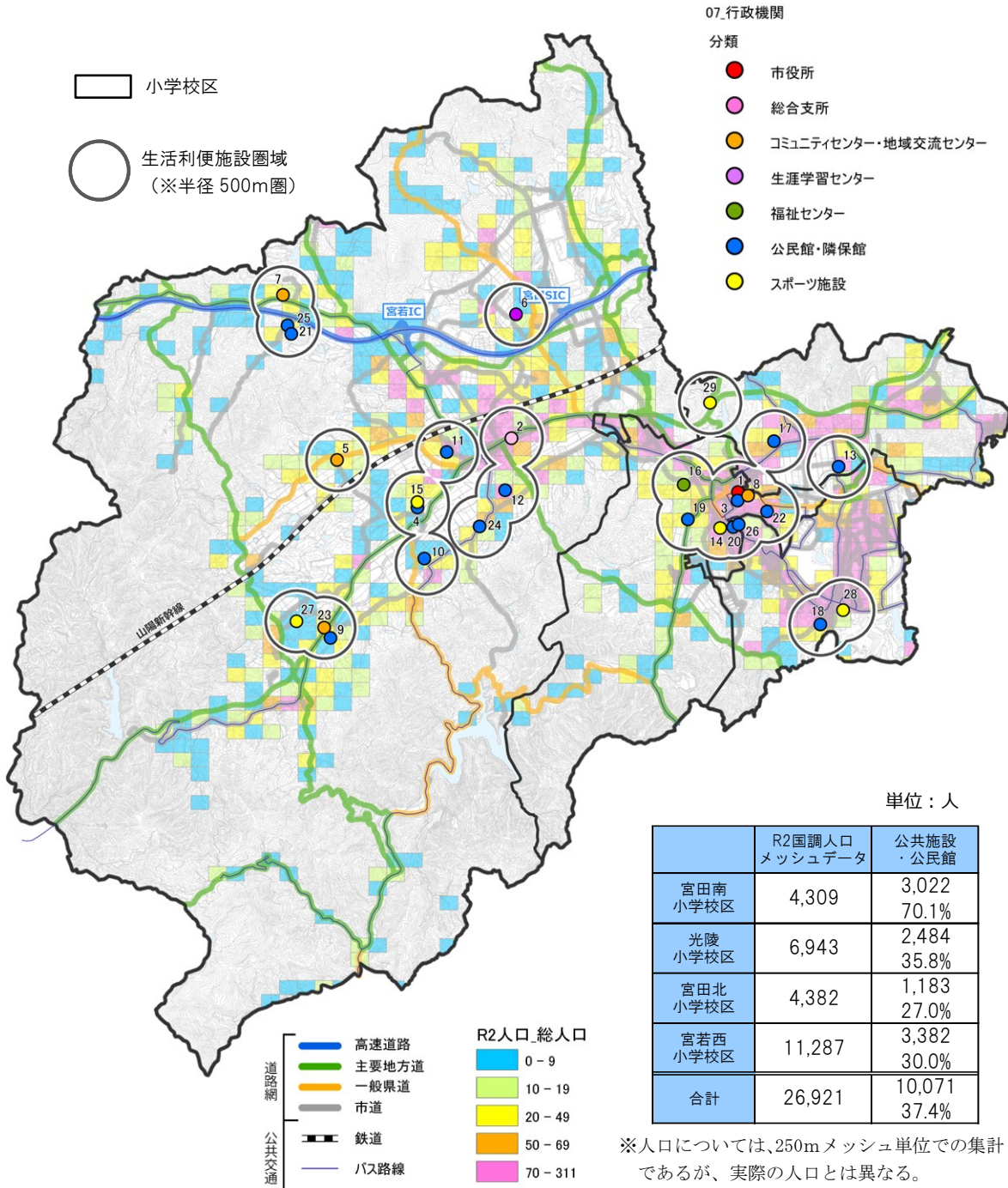


図 1-15 公共施設の立地と人口分布

資料：R2 国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）

表 1-2 参考\_生活利便施設における圏域人口の整理

【※宮若市人口に占める圏域カバー人口(人)と人口カバー率(%)】

単位：人

	R2国調人口 メッシュデータ	病院・診療所	老人福祉施設	商業施設 スーパー等	商業施設 コンビニ	教育機関	金融機関 ・郵便局	公共施設 ・公民館
宮田南 小学校区	4,309	3,127 72.6%	3,091 71.7%	1,913 44.4%	1,190 27.6%	567 13.2%	2,631 61.1%	3,022 70.1%
光陵 小学校区	6,943	3,666 52.8%	4,045 58.3%	143 2.1%	2,997 43.2%	1,752 25.2%	1,575 22.7%	2,484 35.8%
宮田北 小学校区	4,382	2,588 59.1%	1,942 44.3%	1,761 40.2%	2,181 49.8%	1,307 29.8%	243 5.5%	1,183 27.0%
宮若西 小学校区	11,287	2,999 26.6%	3,916 34.7%	1,823 16.2%	3,738 33.1%	1,477 13.1%	2,417 21.4%	3,382 30.0%
合計	26,921	12,380 46.0%	12,994 48.3%	5,640 21.0%	10,106 37.5%	5,103 19.0%	6,866 25.5%	10,071 37.4%

※人口については、250mメッシュ単位での集計であるが、実際の人口とは異なる。

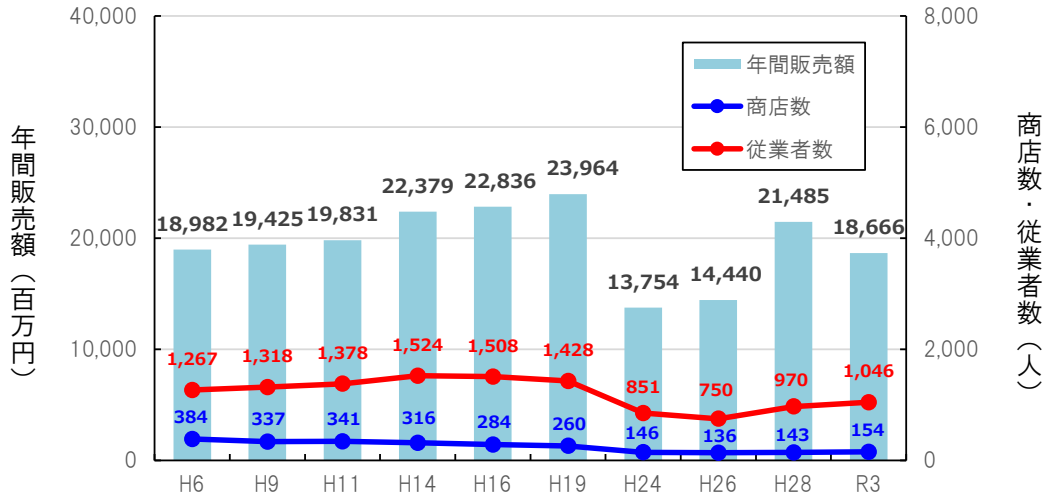
## ※生活利便施設のカバー圏域(施設から半径500m圏域)について

「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月/国土交通省都市局都市計画課)」より、【i.立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例】における「②各評価指標に係る注釈」の『※5「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径500mを採用』を採用としています。

(4) 商業

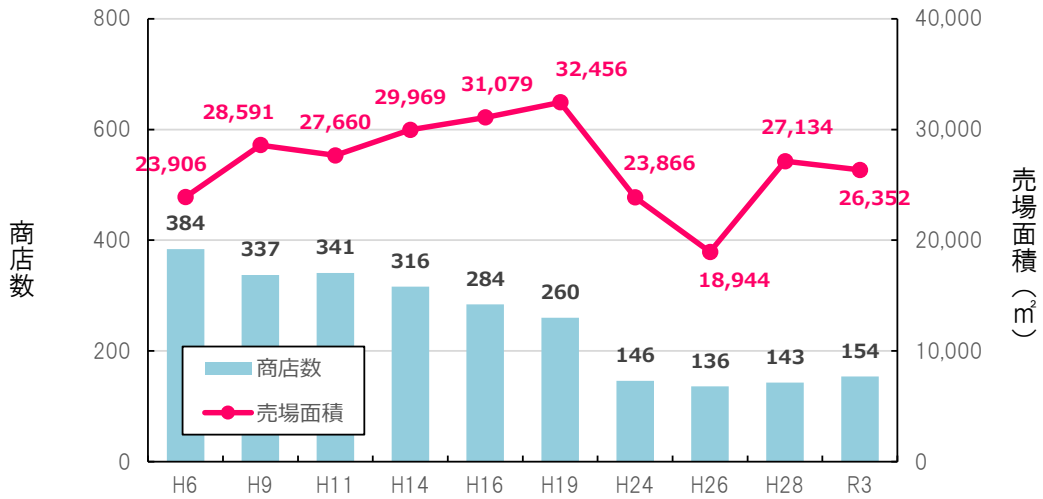
▶ 平成26年から商店数・商業従業者が増加

- ・商業販売額は、令和3年で年間187億円となっており、これは平成6年当時と同水準の金額です。
- ・商店数と従業員数、売場面積は、平成26年を境に増加に転じています。



資料：商業統計(H24、H28、R3は「経済センサス」より)

図 1-16 小売業年間販売額・商店数・従業者数の推移



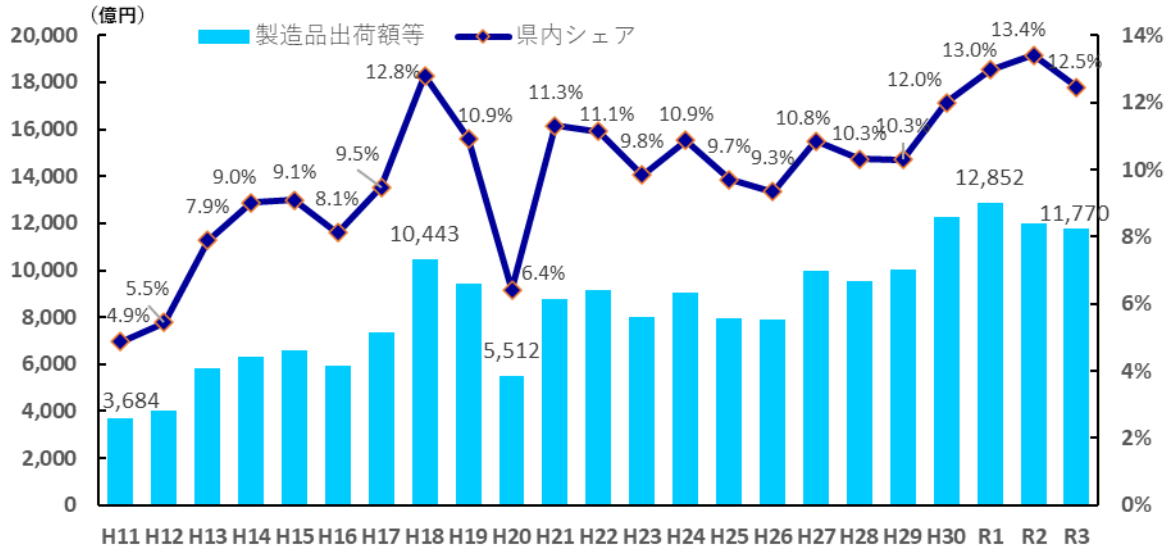
資料：商業統計(H24、H28、R3は「経済センサス」より)

図 1-17 小売業売場面積・商店数の推移

(5) 工業

➤ 製造品出荷額は堅調に増加、県内シェアの1割以上で推移

・製造業出荷額は、平成3年12月に「トヨタ自動車九州」が自動車生産を開始して以来、増加を続けてきました、さらに近年は1兆円を超え県内シェアも約13%と高くなっています。



資料：福岡県工業統計調査

図 1-18 製造品出荷額等及び県内シェアの推移

(6) 自動車・運転免許の保有状況

➤ 自動車保有の増加、高齢ドライバーの増加

- ・宮若市の自動車保有台数は、平成2年の17,368台から令和2年には25,052台となり、増加傾向にあります。
- ・運転免許保有者数は年々減少してはいますが、65歳以上の保有者数は増加傾向にあります。
- ・運転免許の自主返納申請件数も増えています。

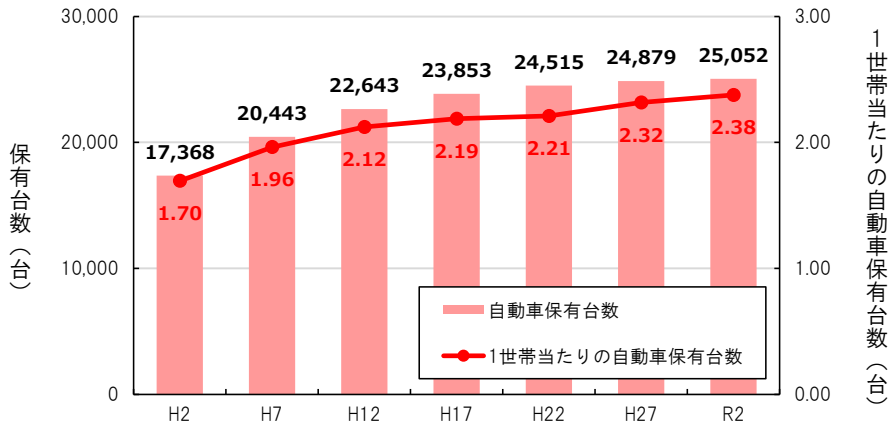
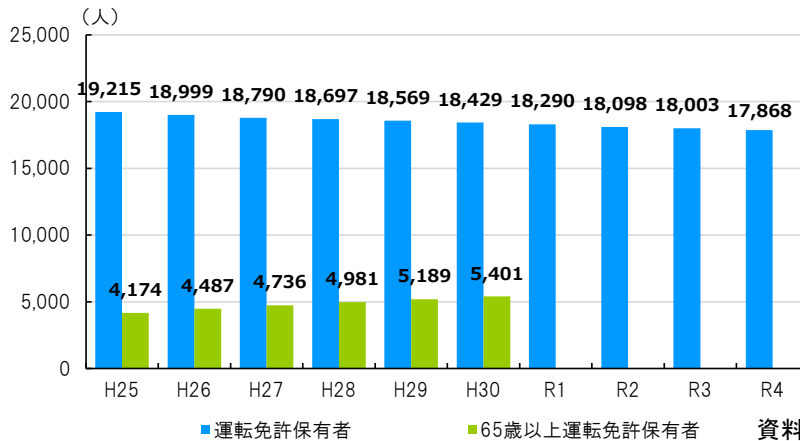


図 1-19 宮若市における自動車保有台数の推移

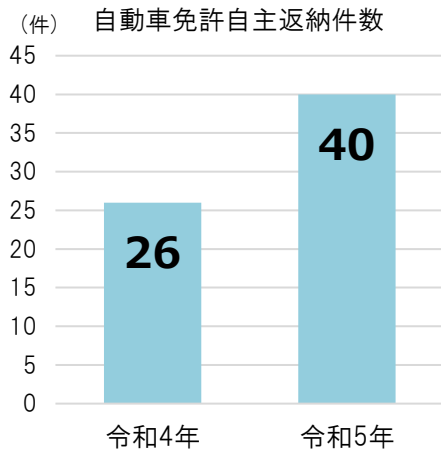
資料：市区町村別軽自動車車両数、市町村別自動車保有車両数、世帯数：国勢調査



※65歳以上運転免許保有者数は、令和元年以降データの公表がありません。

資料：交通年鑑(福岡県警察本部)

図 1-20 宮若市における運転免許保有者数の推移



資料：直方署提供資料

※令和5年の件数は、令和5年11月27日時点の件数を示す

図 1-21 自動車免許自主返納申請件数



(7) 通勤・通学の動向

➤ 福岡市や北九州市、隣接市との流動が多い

- ・宮若市と周辺市町との通勤流動は、流入では宗像市が 3,072 人で最も多く、北九州市、直方市、飯塚市の順で、流出では直方市が 1,154 人で最も多く、飯塚市、北九州市、福岡市の順となっています。隣接する都市や福岡市、北九州市との繋がりが強い状況です。
- ・通学流動は、直方市や福岡市、飯塚市への通学が多くなっています。

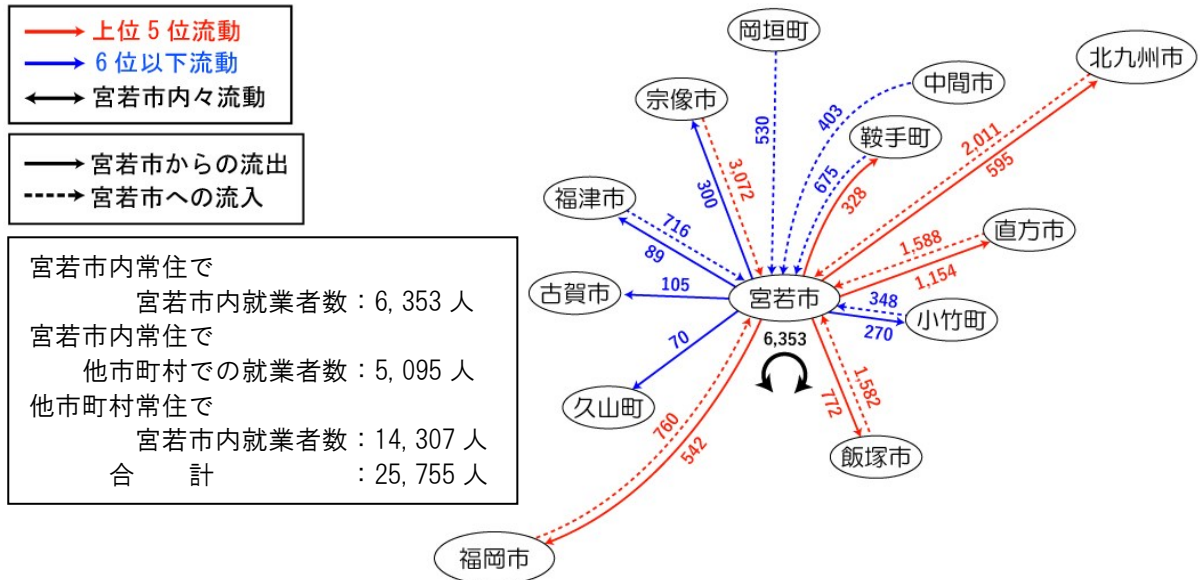
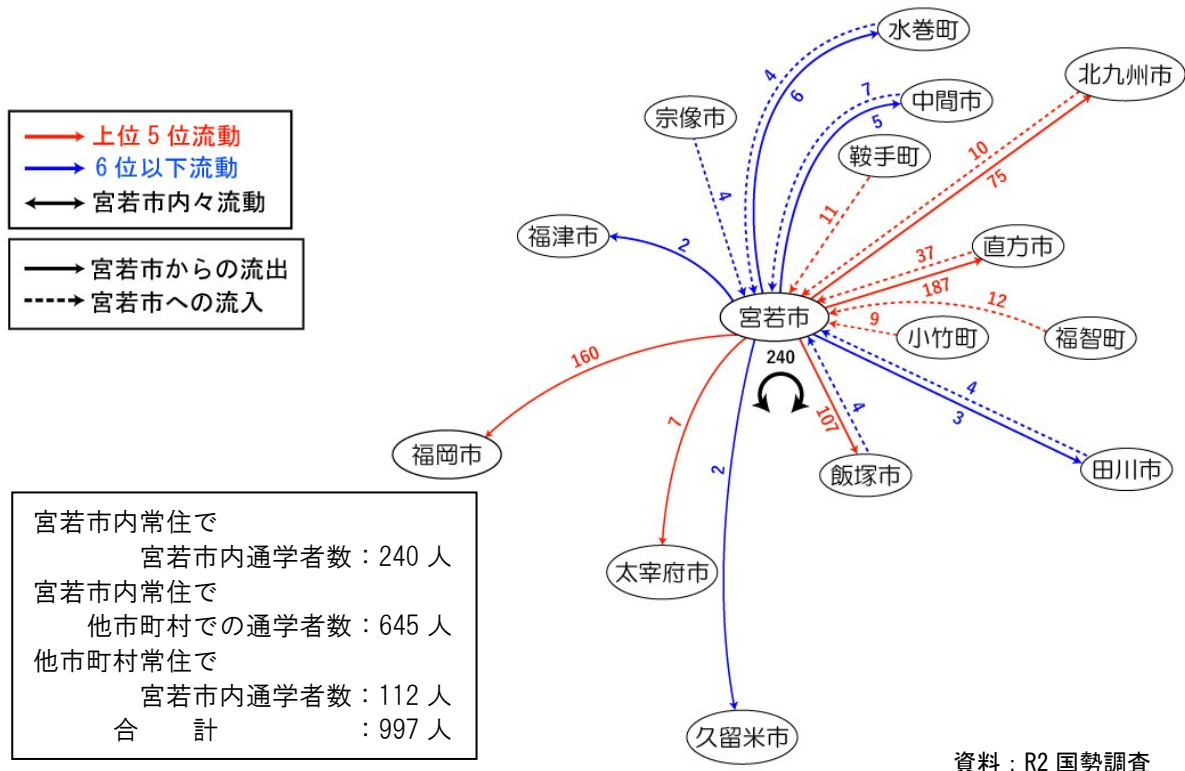


図 1-2-2 通勤における周辺都市との人の動き



資料：R2 国勢調査

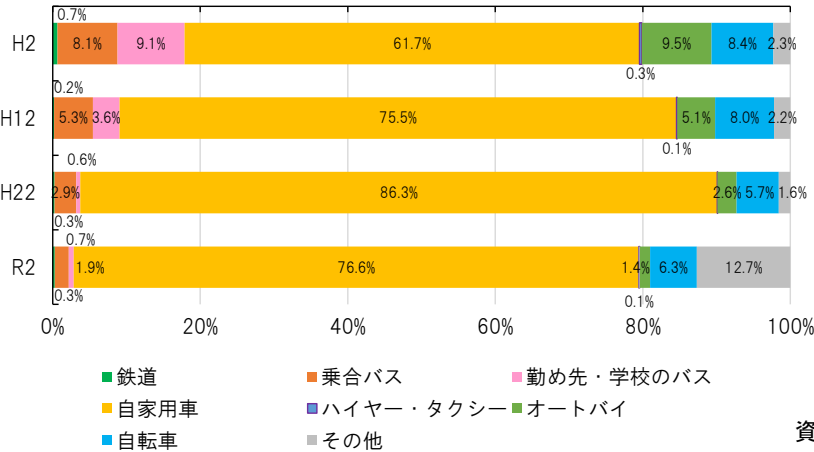
図 1-2-3 通学における周辺都市との人の動き

※上記の各人の動きは市町村単位で集計  
 ※なお、宮若市を起点とした発・着別上位 10 位までを記載

(8) 通勤・通学手段の推移

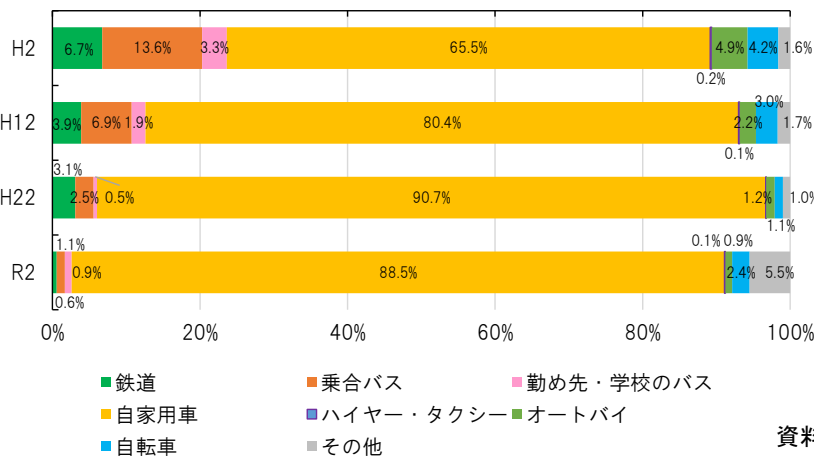
➤ 自家用車利用割合が増加、バス利用者割合は減少の一途

- ・宮若市内の交通機関利用者（徒歩以外）の8割、宮若市内から市外への通勤通学者の9割は自家用車を利用し、20年前に比べていずれも約15~20ポイント増加しています。
- ・この20年で、市内交通の乗合バス利用割合は8.1%→1.9%に大幅に減少し、市内から市外への交通も同様に、乗合バス利用割合が6.7%→1.1%に減少し、ともに実数ベースで減少しています。



資料：国勢調査

図 1-2 4 宮若市内々利用交通手段内訳の推移



資料：国勢調査

図 1-2 5 宮若市内外利用交通手段内訳の推移

表 1-3 宮若市関連通勤通学時利用交通手段内訳の動向

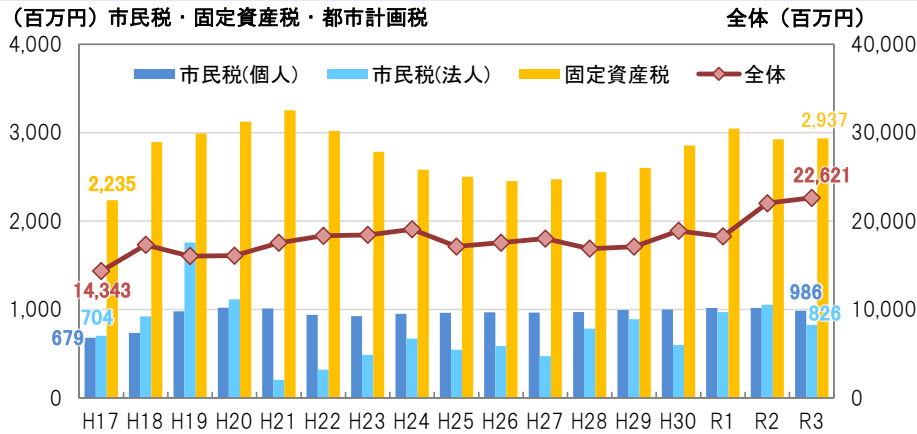
資料：国勢調査

	宮若市内					宮若市内から市外				
	H2	H12	H22	R2	R2/H2	H2	H12	H22	R2	R2/H2
鉄道	31	9	14	16	0.52	905	689	572	120	0.13
乗合バス	386	246	156	104	0.27	1,823	1,221	455	222	0.12
勤め先・学校のバス	432	169	30	37	0.09	448	331	85	195	0.44
自家用車	2,928	3,534	4,601	4,187	1.43	8,815	14,287	16,736	18,212	2.07
ハイヤー・タクシー	14	5	1	7	0.50	26	26	7	25	0.96
オートバイ	449	241	139	77	0.17	655	391	215	192	0.29
自転車	398	373	304	346	0.87	561	528	203	486	0.87
その他	110	104	84	694	6.31	215	298	184	1,132	5.27
総数	5,782	5,465	6,023	5,369	0.93	12,503	16,799	18,544	20,273	1.62

(9) 財政状況

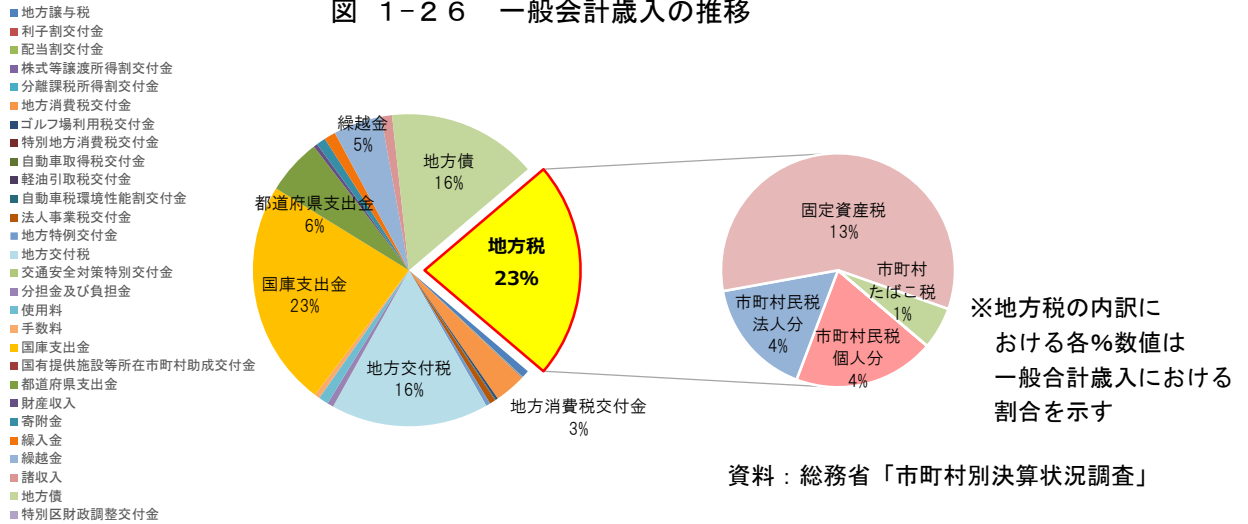
➤ 社会保障費は増大し、税収は伸び悩み

- ・一般会計歳入における市民税は歳入全体の約8%で、近年は横ばいで推移しています。
- ・一般会計歳出のうち福祉・医療費は、高齢化の進展などにより右肩上がり増加しています。さらに、社会インフラ整備や管理に係る土木費などの投資的経費は、平成29年を境に増加に転じています。



資料：総務省「市町村別決算状況調査」

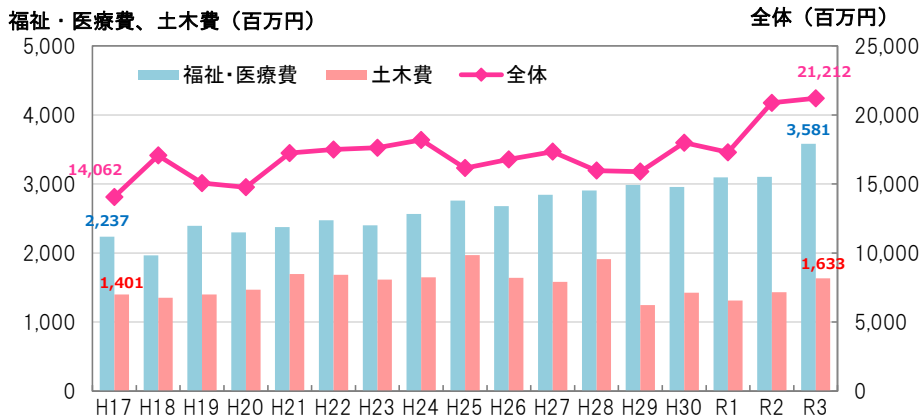
図 1-26 一般会計歳入の推移



※地方税の内訳における各%数値は一般合計歳入における割合を示す

資料：総務省「市町村別決算状況調査」

図 1-27 一般会計歳入(R3)における市民税等の内訳



資料：総務省「市町村別決算状況調査」

図 1-28 一般会計歳出の推移

1-2. 公共交通の現状

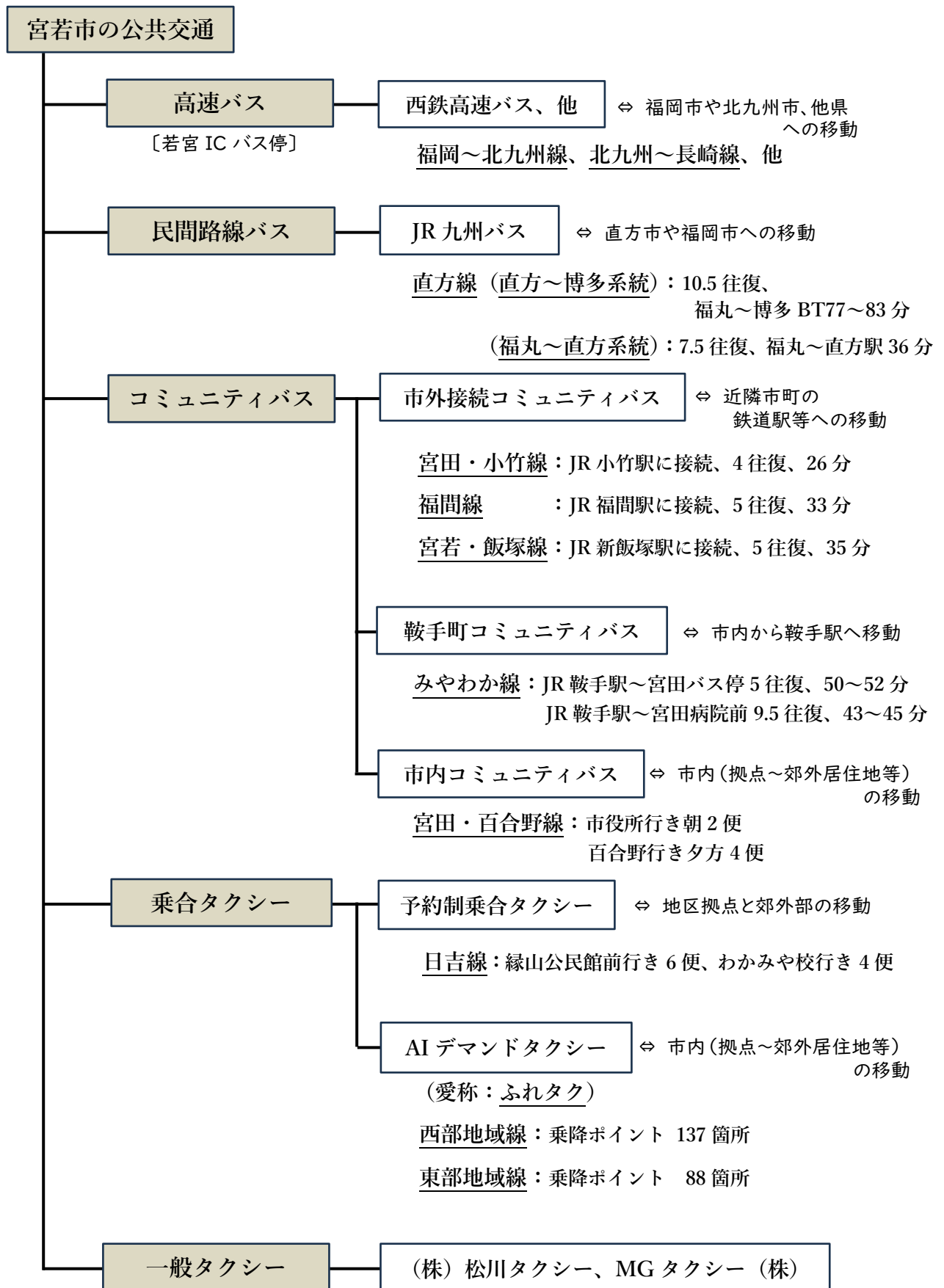
(1) 宮若市の公共交通

- ・宮若市には、民間路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー、福祉バスなどの交通機関があります。
- ・宮若市の公共交通は、都市間移動を担う高速バス、隣接する直方市や福岡市への移動を担う民間路線バス(JR九州バス)、市内の拠点と居住地を結び日常生活の移動を担うコミュニティバスや予約制乗合タクシー、AI デマンドタクシーなどが運行しており、公共交通が市民の日常生活を支えています。
- ・また、社会福祉センター等利用者の移動を支える福祉バスや学校送迎のスクールバスなどの交通機関も市民生活を支えています。

表 1-4 宮若市の公共交通等

公共交通の区分		公共交通機関と役割
中量輸送	大型バス	【高速バス(若宮 IC バス停)】 ・北九州市や福岡市への都市間の移動をはじめ、その他市外や他県への広域移動を担う
	大型バス・中型バス	【民間路線バス(JR九州バス)】 ・隣接する直方市や福岡市への都市間の移動や、市内の中心拠点と地域拠点間の移動を担う
少量輸送	小型バス・ジャンボタクシー、など	【コミュニティバス】 ・中心拠点や地区拠点と市内各所の集落拠点を結び、日常生活における移動(通院、買い物など)を担う
		【予約制乗合タクシー】 ・山間部の集落と中心拠点・地区拠点を結び、日常生活における移動(通院、買い物など)を担う
		【AI デマンドタクシー】 ・郊外部に点在する居住地と中心拠点・地区拠点を結び、日常生活における移動(通院、買い物など)を担う
個別輸送	一般タクシー	・個別需要に対応した移動を担う
その他輸送	福祉バス	【巡回ふくしバス】 ・社会福祉センター等の公共施設利用者を対象とした移動を担う ※宮若市巡回ふくしバスは、市内5方面から社会福祉センターや宮若市役所等の公共施設までの1往復の送迎を無料でっており、毎週月曜、水曜、金曜に運行しています。
	スクールバス、施設送迎バスなど	【各種の送迎バス】 ・学校、病院等の利用者に限定した移動を担う
	有償福祉運送	・高齢者や障がい者を対象とした移動を担う

○宮若市の公共交通体系



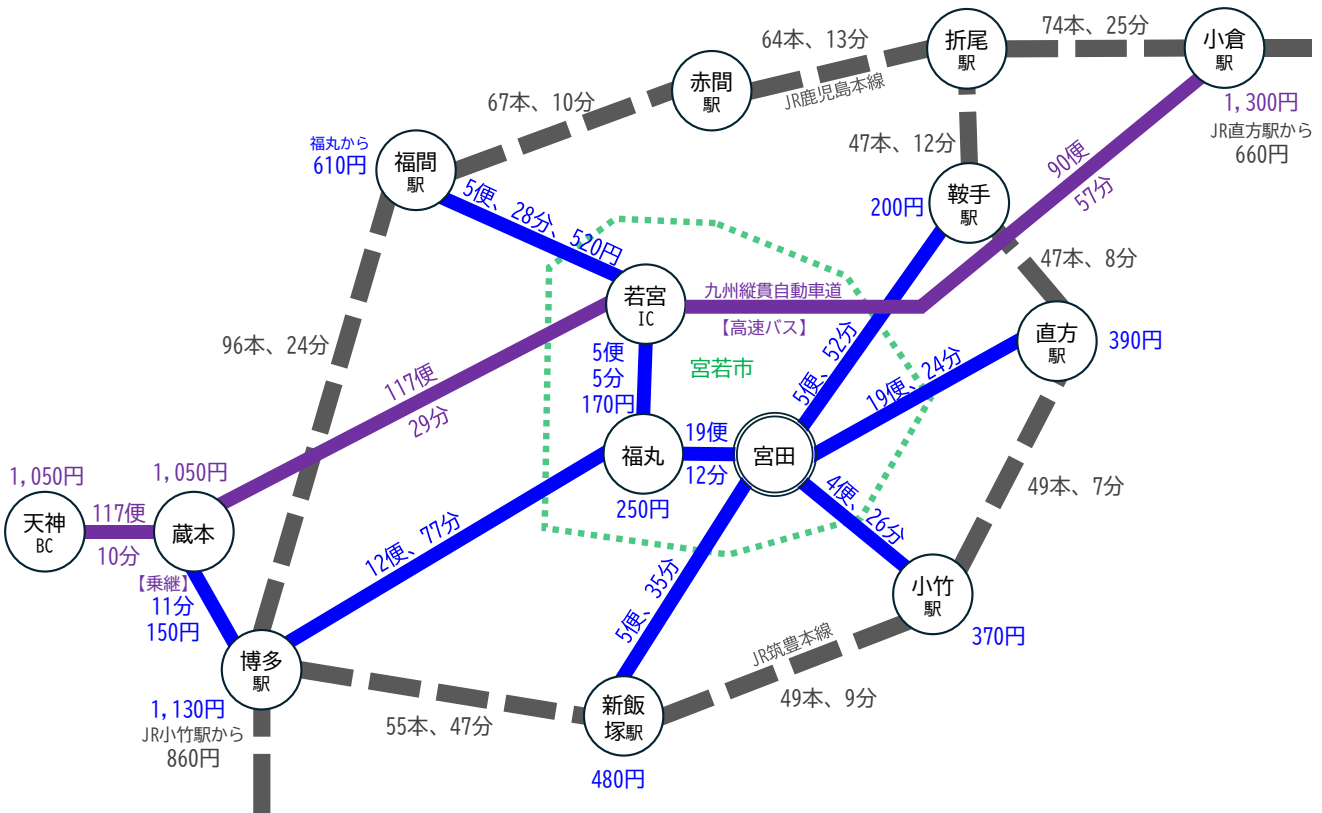
○宮若市から主な都市及び接続する鉄道駅までの交通条件

【宮若市役所⇒博多駅】の所要時間・運賃

- 宮田バス停～JR九州バス利用 ～博多駅：89分、1,240円
- 宮田バス停～鉄道利用 JR小竹駅経由 ～博多駅：82分、1,230円
- 宮田バス停～高速バス利用若宮IC経由～博多駅：57分、1,620円

【宮若市市役所⇒小倉駅】の所要時間・運賃

- 宮田バス停～鉄道利用 JR直方駅経由 ～小倉駅：74分、1,050円
- 宮田バス停～高速バス利用若宮IC経由～小倉駅：74分、1,720円



<時刻表・運賃>

- 西鉄バス：令和6年3月27日時点
- JR九州バス：令和6年4月1日改正
- コミュニティバス：令和5年1月1日改正
- JR九州：令和6年3月16日改正

(2) 宮若市におけるバス交通施策の実施経緯

・宮若市公共交通基本計画策定後に実施したバス交通施策の経緯を、以下に整理します。

表 1-5 バス交通施策の実施経緯（平成28年以降）

年次	月日	路線名	バス交通に関する施策内容	運行事業者
平成28年		笠松線	車両の変更、停留所の追加、路線延伸	
平成28年		清水線	車両の変更、停留所の追加、路線延伸	
平成28年		桃山線	路線の一部変更	
平成28年		中有木線	路線延伸	
平成28年		日吉線	車両の小型化(マイクロバス⇒ワンボックスに変更) 宮若西小学校まで延伸、日吉地区でのドア・ツー・ドアの導入	
平成29年	10月1日	宮田・小竹線	運行開始(停留所11箇所、バス停追加(光陵グリーンパーク))	
平成29年	10月1日	中有木線	ダイヤ改正	
令和元年	9月30日	飯塚線	路線廃止	JR九州バス
令和元年	9月30日	福岡線	路線廃止	JR九州バス
令和元年	10月1日	宮若・飯塚線	運行開始(廃止代替バス)	
令和元年	10月1日	福岡線	運行開始(廃止代替バス)	
令和2年	2月1日	清水線	路線の一部延伸(湯原:山の口上・下を追加)	筑豊観光
令和2年	2月1日	桃山線	バス停の追加(川食前)	
令和2年	2月1日	中有木線	定時定路線からデマンド <sup>*</sup> 1運行に変更(1日2往復)	松川タクシー
令和2年	2月1日	宮田・小竹線	減便(10便⇒7便)	
令和2年	10月1日	宮若・飯塚線	路線延伸(鮭田駅経由に変更)	誠心物流
令和2年	10月1日	桃山線	桃山線を廃止し、宮田・小竹線に統合 (7便中3便を磯光工業団地経由から、ルミエール・宮田病院経由に変更)	
令和2年	9月30日	宮田線	路線廃止	西鉄バス
令和2年	10月1日	宮田・百合野線	新規路線の運行開始(廃止代替バス)	誠心物流
令和3年	1月25日	笠松地域線	AIデマンドタクシー運行開始 (8時～16時、電話予約:前日17時まで、アプリ予約:当日2時間前まで)	MGタクシー
令和3年	1月25日	清水地域線	AIデマンドタクシー運行開始 (8時～16時、電話予約:前日17時まで、アプリ予約:当日2時間前まで)	松川タクシー
令和3年	3月1日	笠松線	AIデマンドタクシーの運行に伴い、路線廃止	誠心物流
令和3年	3月1日	清水線	AIデマンドタクシーの運行に伴い、路線廃止	筑豊観光
令和3年	3月1日	畑線	AIデマンドタクシーの運行に伴い、路線廃止	松川タクシー
令和3年	3月1日	中有木線	AIデマンドタクシーの運行に伴い、路線廃止	松川タクシー
令和3年	4月1日	コミュニティバス 百合野線	路線廃止し、宮田・百合野線に統合(2台体制で運行)	西鉄バス ⇒誠心物流
令和3年	4月1日	笠松地域線	乗降ポイント1箇所追加(若宮インターチェンジ)	MGタクシー
令和4年	1月4日	笠松地域線	運行時間の延長(8時～17時) 注)宮若西中学校の下校時間に対応	MGタクシー
令和4年	1月4日	清水地域線	運行時間の延長(8時～17時) 注)宮若西中学校の下校時間に対応	松川タクシー
令和4年	3月1日	笠松地域線	乗降ポイント1箇所追加(トライアル宮田店)	MGタクシー
令和4年	8月1日	東部地域線	AIデマンドタクシー運行開始	MGタクシー
令和4年	8月1日	笠松地域線	乗降ポイント10箇所追加	松川タクシー
令和4年	8月1日	清水地域線	乗降ポイント20箇所追加	松川タクシー
令和4年	9月1日	宮田・小竹線	往復3便減便	松川タクシー MGタクシー
令和4年	9月1日	宮田・百合野線	1台運行に変更(2台運行から減数)し、それに伴い便数を減便	誠心物流
令和5年	4月1日	西部地域線	笠松地域線と清水地域線の統合、乗降ポイント3箇所追加 (みやわかの郷、稲光、小伏)	松川タクシー
令和5年	4月1日	東部地域線	乗降ポイント2箇所追加(上町2箇所)	MGタクシー
令和5年	4月1日	東部地域線、 西部地域線	宮若市公式LINEからの予約が可能	—
令和5年	5月1日	宮田・百合野線	バス停の追加(光陵団地)	誠心物流
令和5年	6月20日	東部地域線、 西部地域線	AIデマンドタクシー専用コールセンター開設、 予約:当日1時間前まで可能	松川タクシー MGタクシー
令和5年	9月20日	宮田・百合野線	ダイヤ改正(市役所西口～百合野_1便)	誠心物流
令和6年	1月4日	東部地域線、 西部地域線	専用車両の6台導入(車椅子対応車両2台含む)	松川タクシー MGタクシー
令和6年	1月4日	西部地域線	原田地区にAIデマンドタクシーの乗降ポイントを追加	松川タクシー

※デマンドとは、日吉線でおこなっている電話予約のみ対応した路線不定期運行のこと。

AI デマンドタクシーとは、専用アプリ等でも予約ができる区域運行のこと。

(3) 宮若市の公共交通網

・現在、宮若市内では、高速バス〔若宮 IC バス停〕(下図①)、民間路線バス(下図②)、コミュニティバス(下図③～⑦)、乗合タクシー〔予約制乗合タクシー(下図⑧)、AI デマンドタクシー(下図⑨・⑩)〕と各種の交通機関が運行されています。

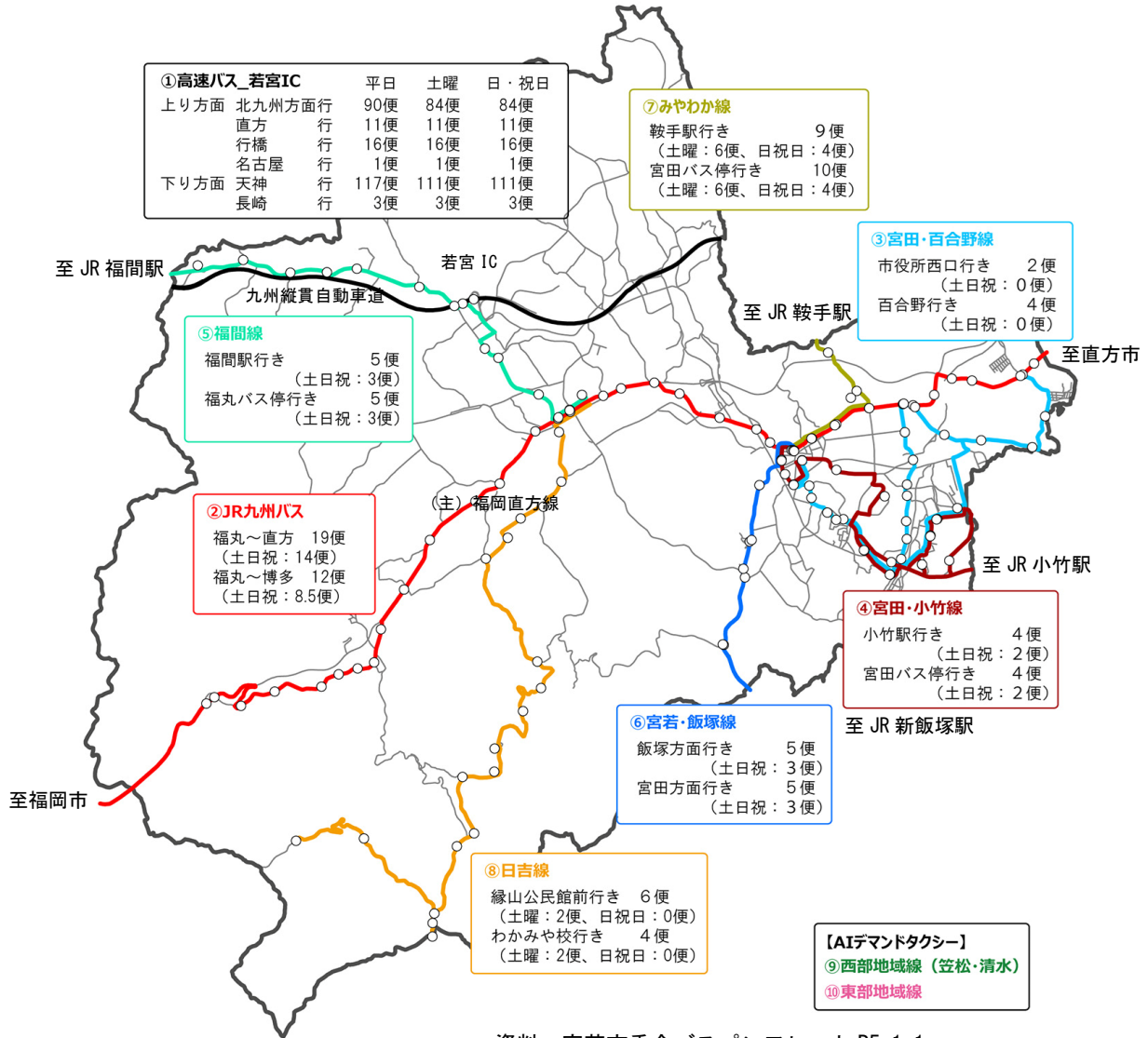


図 2-29 バス路線の状況

表 1-6 民間路線バス及びコミュニティバスが接続する鉄道駅の運行状況

バス路線	鉄道駅名	平日(本数)		休日(本数)	
		上り	下り	上り	下り
宮田・小竹線	JR 小竹駅	50	49	50	49
福岡線	JR 福岡駅	100	110	89	109
宮若・飯塚線	JR 新飯塚駅	51	56	51	56
JR 九州バス(直方線)	JR 直方駅	47	50	47	50

資料：JR 九州時刻表(令和6年3月18日改正)



(4) コミュニティバス及び乗合タクシーの利用状況の推移

- ・コミュニティバス及び乗合タクシーの利用状況は、令和4年度実績で50,535人(みやわか線を除く)が利用し、平成29年度の実績(28,744人)と比較し、様々な交通機関の導入・運行見直しを行った結果、利用者は増加傾向にあります。
- ・参考までに、宮若市民が年間で約1.9回利用したことになります。

表 1-7 路線別利用状況の推移

交通体系	路線名	H29	H30	R1	R2	R3	R4	備考
市外接続 コミュニティバス	宮田・小竹線 (桃山・中有木線 含む)	2,834	5,421	5,455	7,014	7,904	<b>4,720</b>	R2.10_桃山線統合 R3.2末_中有木線廃止 R4.9_4便減
	福間線			4,225	6,465	7,778	<b>7,604</b>	R元.10_運行開始
	宮若・飯塚線			7,505	9,841	12,538	<b>13,792</b>	R元.10_運行開始 R2.10_飯塚側運行距離延伸
	みやわか線						<b>20,697</b>	(鞍手町コミュニティバス)
市内 コミュニティバス	笠松線	6,340	5,207	5,061	3,831			R3.2_廃止
	百合野線	9,361	10,980	4,864	4,231			R3.4_百合野線統合
	宮田・百合野線				8,014	21,638	<b>14,719</b>	R2.10_運行開始 R3.4_百合野線一本化 R4.1_3便増・2便減 R4.9_14便減
	畑線	0	0	0	1			R3.2末_廃止
	清水線	7,774	7,206	6,359	4,806			R3.2末_廃止
予約制乗合 タクシー	日吉線	2,435	2,324	1,697	1,227	845	<b>1,011</b>	
AIデマンド タクシー 「ふれタク」	西部地域線 (旧:笠松地域線)				170	1,982	<b>1,955</b>	R3.1.25_運行開始 R5.4.1_清水地域線と統合 「西部地域線」
	西部地域線 (旧:清水地域線)				106	1,506	<b>1,643</b>	R3.1.25_運行開始 R5.4.1_笠松地域線と統合 「西部地域線」
	東部地域線						<b>5,091</b>	R4.8.1_運行開始
合 計		25,910	25,717	17,981	22,386	25,971	<b>71,232</b>	
宮若市の人口(各年度末時点)		28,244	28,091	27,757	27,336	26,881	26,561	
【参考】市民一人当たりの利用回数		0.9	0.9	0.6	0.8	1.0	<b>1.9</b>	注)みやわか線利用を除く

※上表の宮若市の人口(人)は、住民基本台帳(各年度末抜粋)を示しています。

※AIデマンドタクシー(西部地域線・東部地域線)は一般タクシーとは識別できるように、公募により

「ふれタク(ふれあいタクシーの略)」の愛称をつけ定着を図っています。

【参考】令和5年度の路線別利用状況(令和5年4月~12月の実績)

路線名	利用者数	路線名	利用者数
宮田・小竹線	976	宮田・百合野線	6,035
福間線	5,361	日吉線	545
宮若・飯塚線	9,467	西部地域線	3,841
みやわか線	15,424	東部地域線	9,141
合 計		50,790	

(5) 路線別の利用状況

1) 広域都市間の移動路線

①高速バス（西鉄バスのみ）\_\_若宮ICバス停

- ・1日平均乗車人数は、令和元年の136人をピークにコロナ禍の影響を受け利用者は大幅に減少しました。
- ・ここ数年、利用者は増加傾向にありますが、令和元年の約8割程度の利用に留まっています。

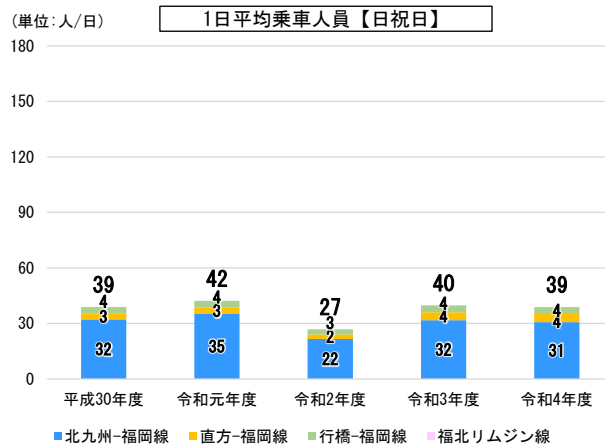
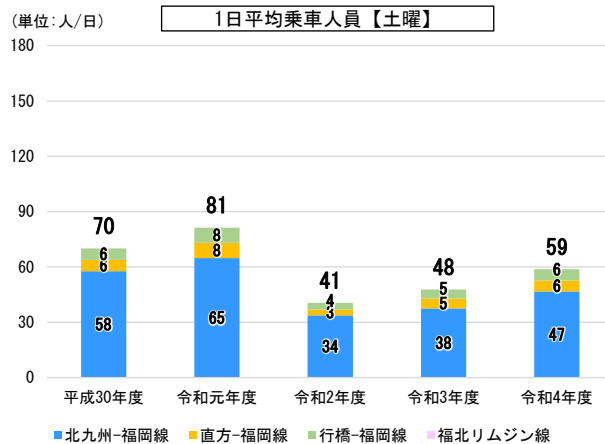
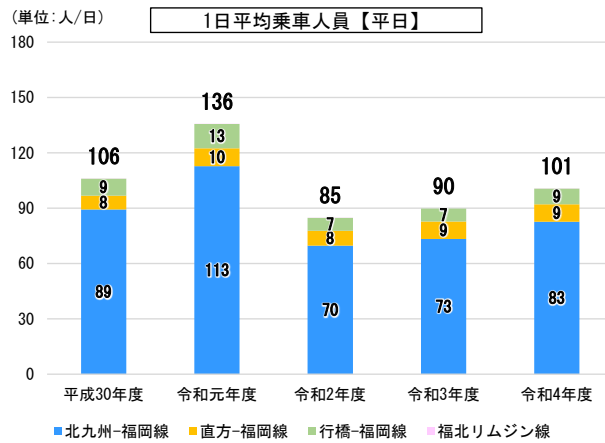


図 1-30 若宮 IC バス停 路線別曜日別乗車人数の推移

※総乗車人員は、ICカード利用者から現金での利用者を算出して出されています。

資料：西鉄バス提供資料

②民間路線バス（JR九州バス\_直方線）〔宮若市利用者数〕

- ・直方線は、直方駅～博多駅間と福丸～直方駅間の2系統で運行しており、市内には34箇所のバス停があります。
- ・宮若市関連利用者数の推移は、令和元年までは日1,000人以上の利用がありましたが、コロナ禍を経て約700～800人の利用に留まっています。特に、宮若市内の利用が約40%減少（令和元年:461人⇒令和5年:278人）していることが大きな要因となっています。

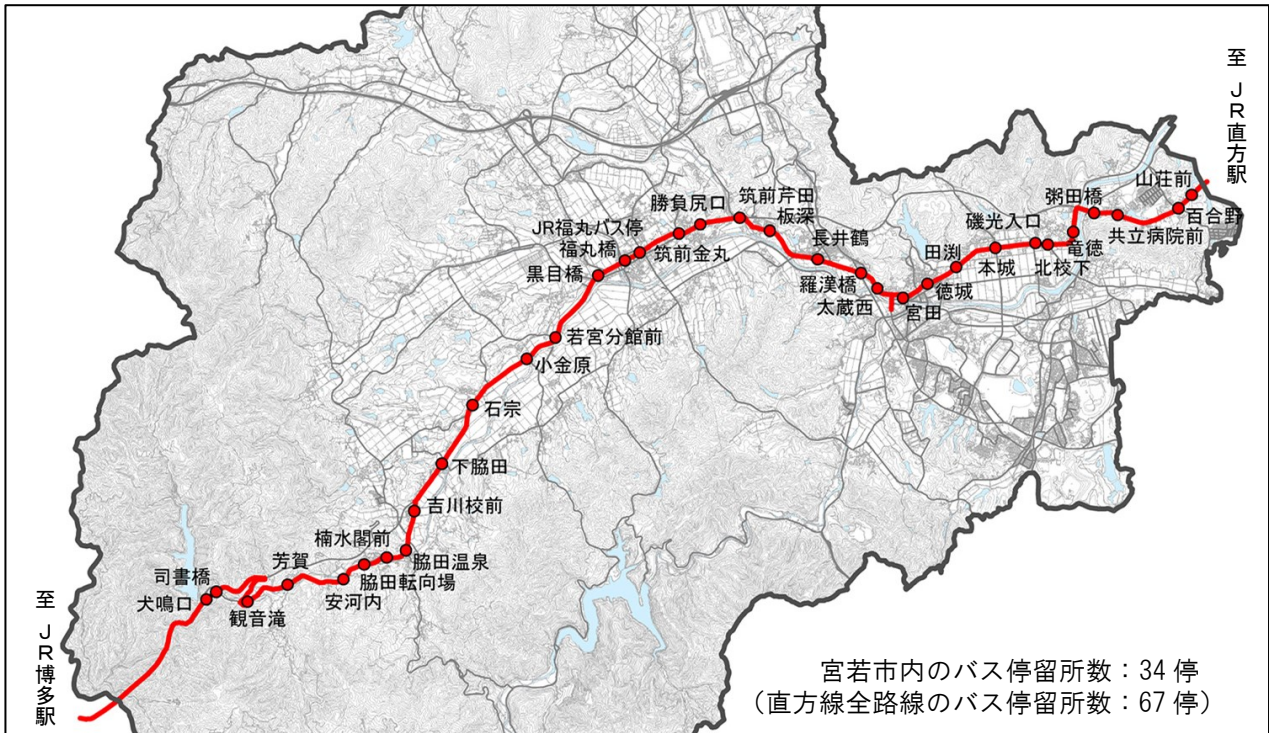


図 1-3 1 JR九州バス(直方線)\_路線図 (宮若市内のみ表示) (R5. 1.1 時点)

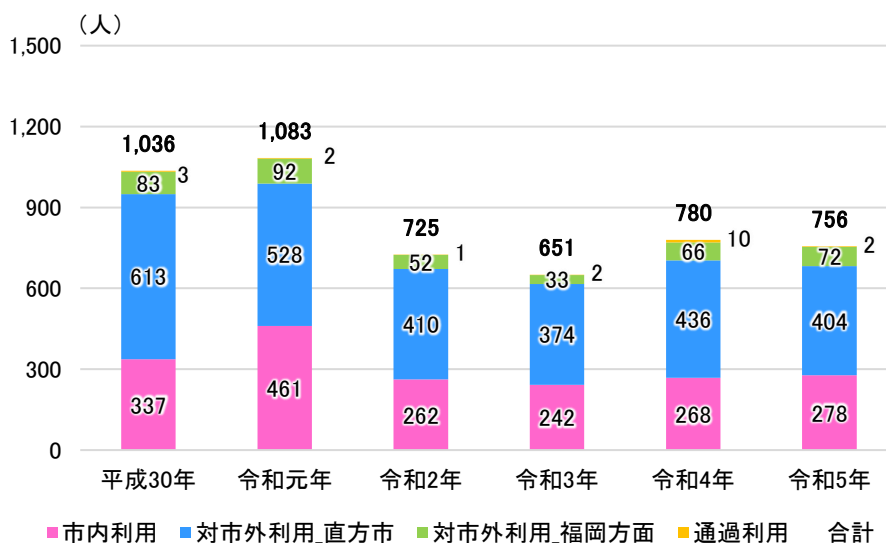
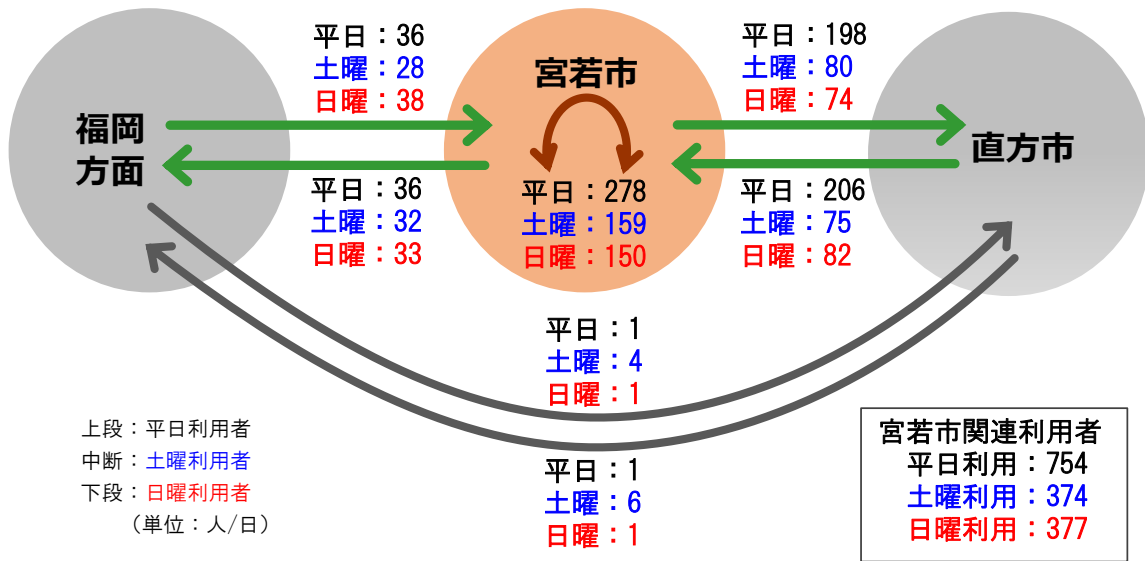


図 1-3 2 JR九州バス\_宮若市関連利用者の推移

資料：JR九州バス提供資料

②民間路線バス（JR九州バス\_直方線）〔宮若市平休日の利用状況〕

- ・宮若市関連利用者の平休日の内訳は、平日 754 人、土曜 374 人、日曜 377 人となっています。
- ・平日利用者のうち、宮若市内利用が 278 人（全利用の 37%）、対直方市間の利用が 404 人（54%）、対福岡方面間の利用が 72 人（10%）で、宮若市の通過利用は 2 人となっています。
- ・土曜・日曜の利用状況は、通勤・通学利用が少ないことから宮若市内利用や宮若市～直方市間の利用が減少しており、平日利用の約 5 割と少なくなっています。
- ・平日のバス停別乗降客数は、百合野や福丸、本城、宮田の 4 つのバス停での乗降が多くなっています。



注) 平日：令和5年5月15日（月）  
 土曜：令和5年5月13日（土）  
 日曜：令和5年5月14日（日）

図 1-33 JR九州バス直方線の宮若市関連利用状況

資料：JR九州バス提供資料

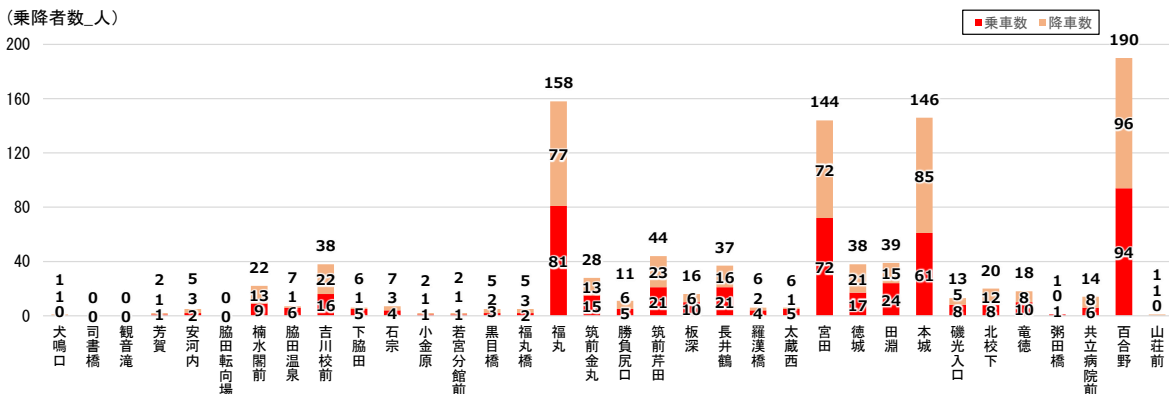


図 1-34 JR九州バス\_宮若市内バス停別乗降車人数（R5. 5. 15\_平日調査結果）

資料：JR九州バス提供資料

2) 近隣市町鉄道駅への移動路線

①市外接続コミュニティバス\_宮田・小竹線

- ・宮田小竹線は、JR 宮田バス停からJR 小竹駅までの路線で、朝 2 便、夜 2 便の計 4 往復で運行しており、市内には 28 箇所のバス停があります。
- ・バス停別利用状況は、乗車の多いバス停は、JR 小竹駅やルミエール前で、天照宮前～櫛原間が特に少ない状況です。

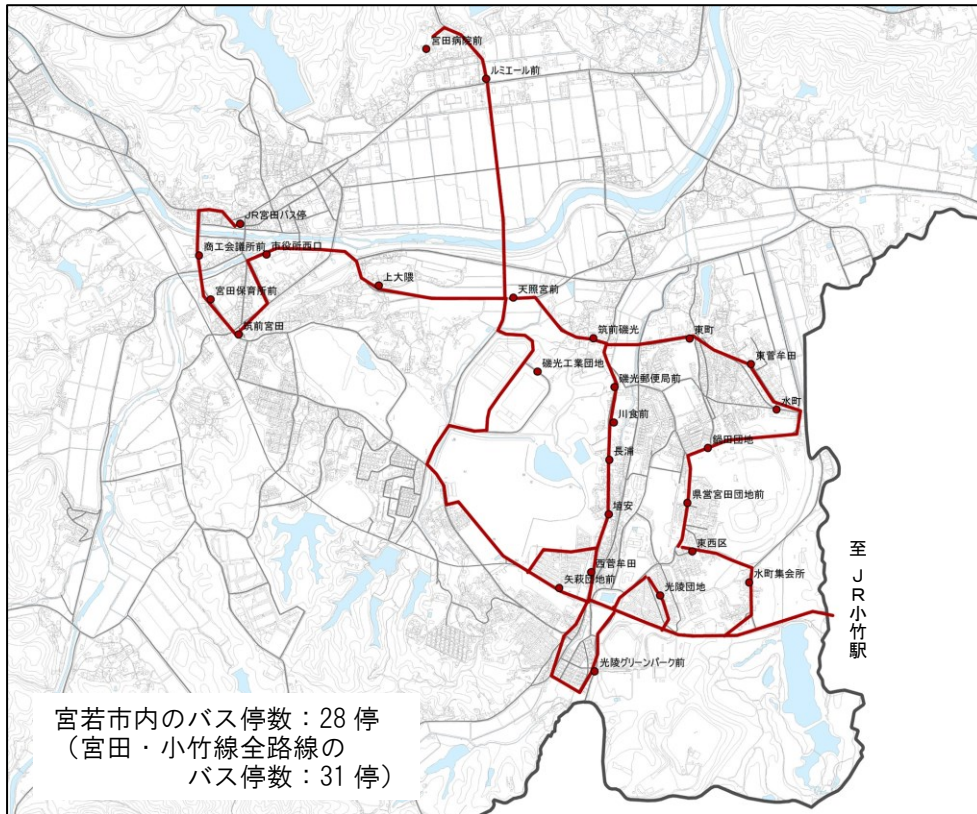


図 1-35 宮田・小竹線\_路線図 (宮若市内のみ表示) (R4.1.1 時点)

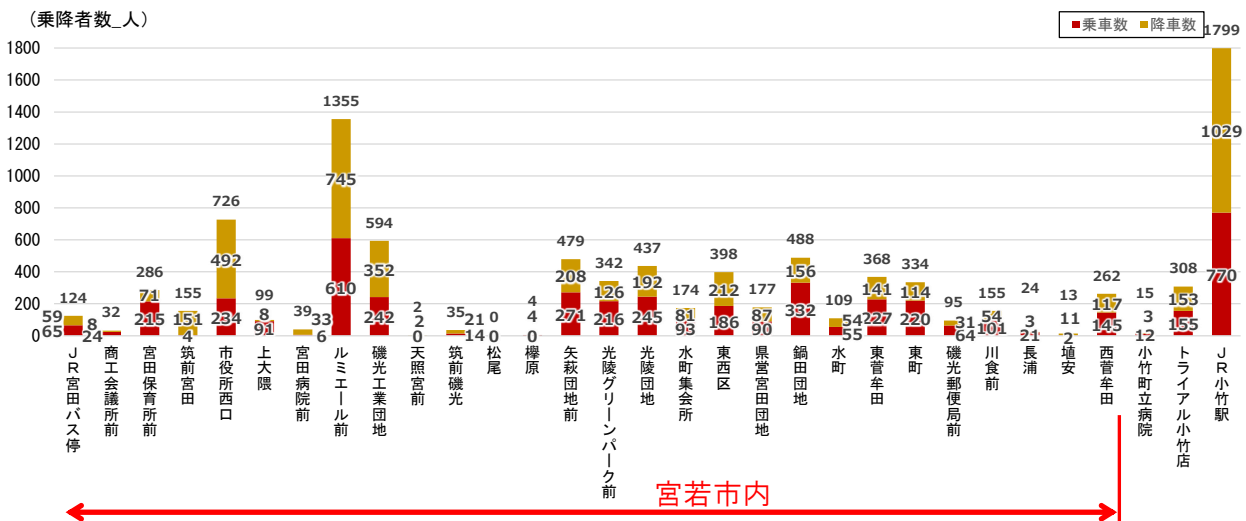


図 1-36 宮田・小竹線\_令和 4 年度バス停別乗降車人数 (R4.4~R5.3)

資料：宮若市資料

②市外接続コミュニティバス\_福間線

- ・福間線は、JR 福丸バス停から JR 福間駅までの路線で、一日 5 往復で運行しており、市内には 13 箇所のバス停があります。
- ・バス停別利用状況は、市内で乗車の多いバス停は福丸や奥の前が多く、福丸橋～福礼橋口までの間が少ない状況です。また、市内で降車の多いバス停は、終点の福丸に集中しており、次いで奥の前が多くなっています。
- ・市境を超えて移動する利用者は往復 3,256 人で、全利用者 7,605 人の 43%になります。

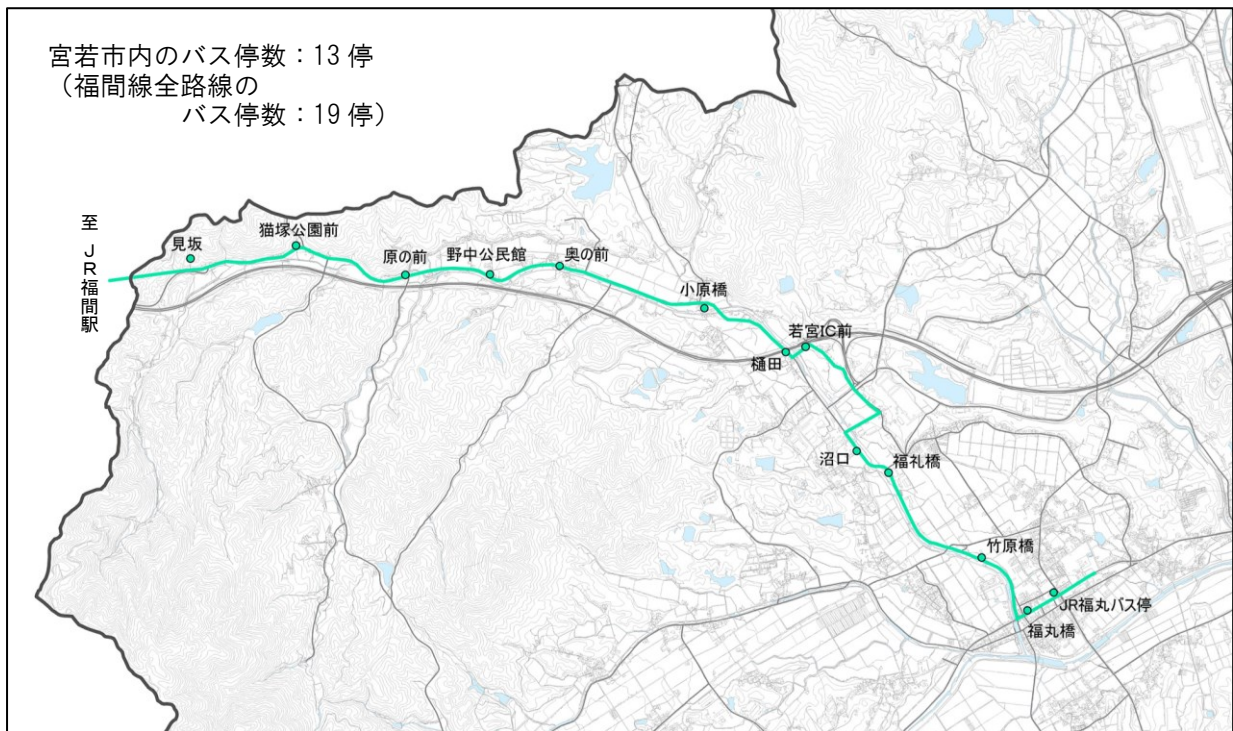


図 1-37 福間線\_路線図 (宮若市内のみ表示) (R4. 4. 1 時点)

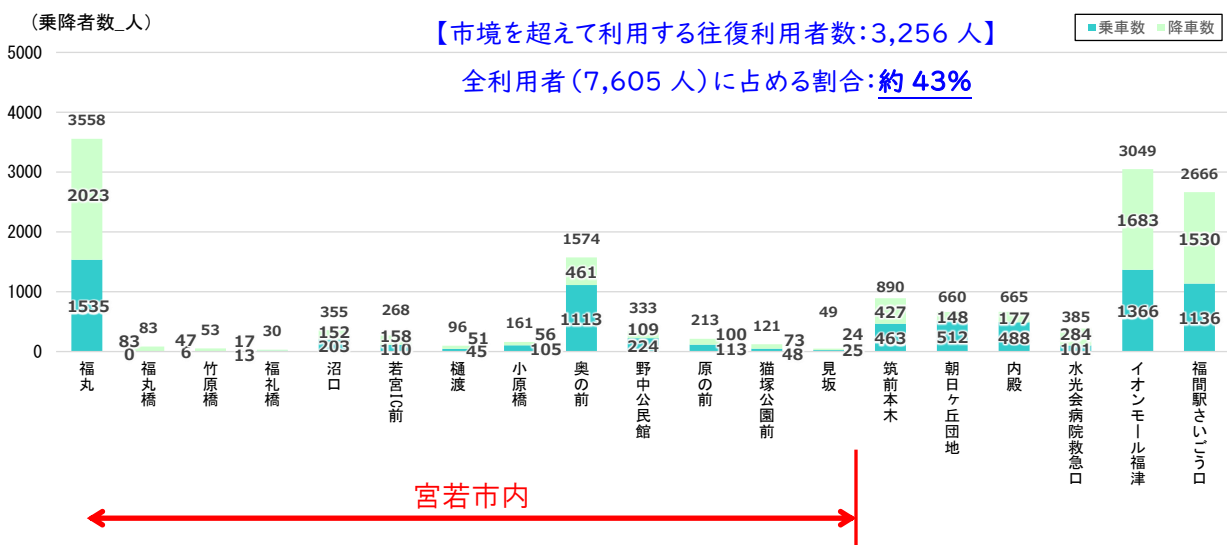


図 1-38 福間線\_令和4年度バス停別乗降車人数 (R4. 4~R5. 3)

資料：宮若市資料

③市外接続コミュニティバス\_宮若・飯塚線

- ・宮若・飯塚線は、JR 宮田バス停からJR 新飯塚駅を経由して吉原町までの路線で、一日5往復で運行しており、市内には6箇所のバス停があります。
- ・バス停別利用状況は、市内で乗車の多いバス停は、始発の宮田が最も多く、筑前生見や千石峡入口が少ない状況です。また、降車の多いバス停も宮田で、次いで商工会議所前や脇野が多い状況です。
- ・市境を超えて移動する利用者は往復 4,516 人で、全利用者 13,792 人の 33%になります。



図 1-39 宮若・飯塚線\_路線図 (宮若市内のみ表示) (R4. 4. 1 時点)

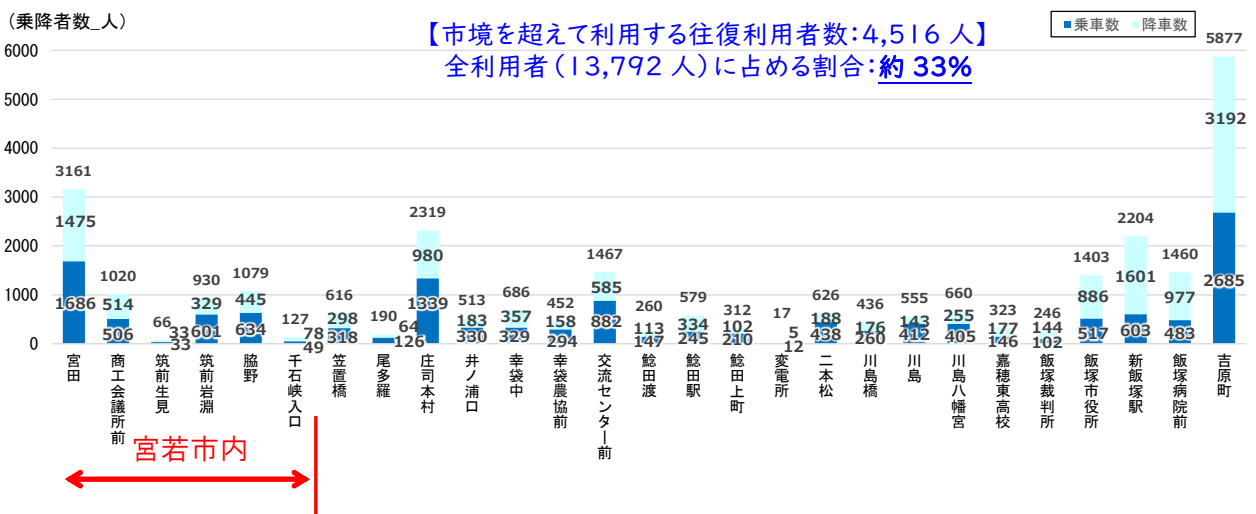


図 1-40 宮若・飯塚線\_令和4年度バス停別乗降車人数 (R4. 4~R5. 3)

資料：宮若市資料

④市外接続コミュニティバス\_\_みやわか線（鞍手町コミュニティバス）

- ・みやわか線は、鞍手町が運行するコミュニティバスで、JR 宮田バス停からJR 鞍手駅、宮田病院からJR 鞍手駅の2系統あり、市内には7箇所のバス停があります。
- ・JR 宮田バス停からJR 鞍手駅は一日5往復、宮田病院からJR 鞍手駅は、一日4.5往復で運行しています。



図 1-4 1 みやわか線（鞍手町運行）\_路線図(R5.1.1時点)



3) 宮若市内の移動路線

①市内コミュニティバス\_宮田・百合野線

- ・宮田・百合野線は、宮若市役所西口から百合野までの市内路線で、朝2便、夕方4便で運行しており、25箇所のバス停があります。
- ・バス停別利用状況は、乗車の多いバス停は、北校下やルミエール前で、水越や向村が特に少ない状況です。



図 1-4 2 宮田・百合野線\_路線図 (R4. 4. 1 時点)

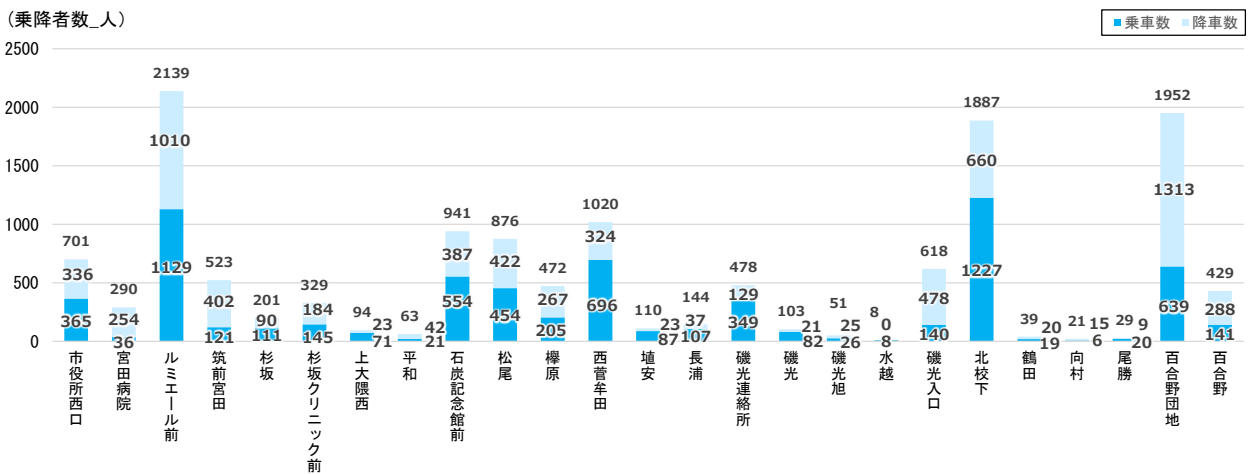


図 1-4 3 宮田・百合野線\_令和4年度バス停別乗降車人数 (R4. 4~R5. 3)

資料：宮若市資料

②予約制乗合タクシー\_\_日吉線

・日吉線は、縁山公民館前からわかみや校までの予約制乗合タクシー路線で、縁山公民館行きは朝1便、午後5便、わかみや校行きは朝2便、午後2便で運行しています。なお、わかみや校行きの朝1便のみ児童・生徒の通学のため、大型ワゴン車(14人乗り)で運行を行っています。



図 1-4 4 日吉線\_路線図 (R4. 4. 1 時点)

③AIデマンドタクシー「ふれタク」西部地域線（旧：笠松地域線）

- ・利用の多い乗降ポイントは、有吉病院やJR福丸、JR宮田、羅漢橋、記念碑の順となっています。
- ・予約者の約6割～7割が65歳以上の利用者となっています。（アプリ予約割合：約7%）

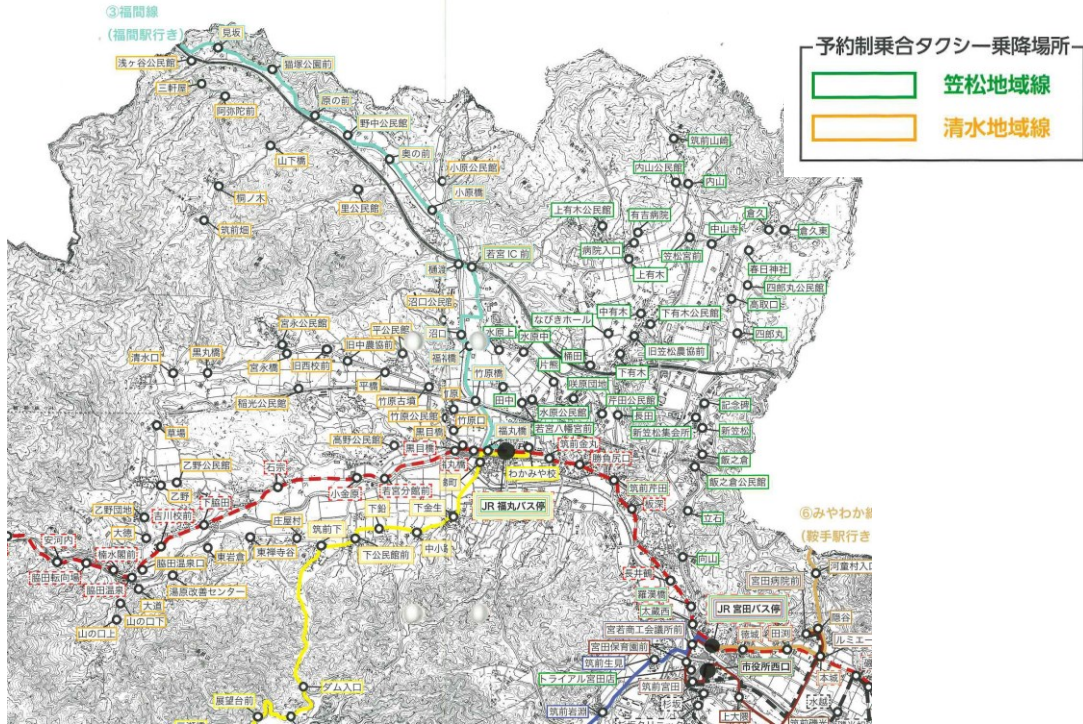
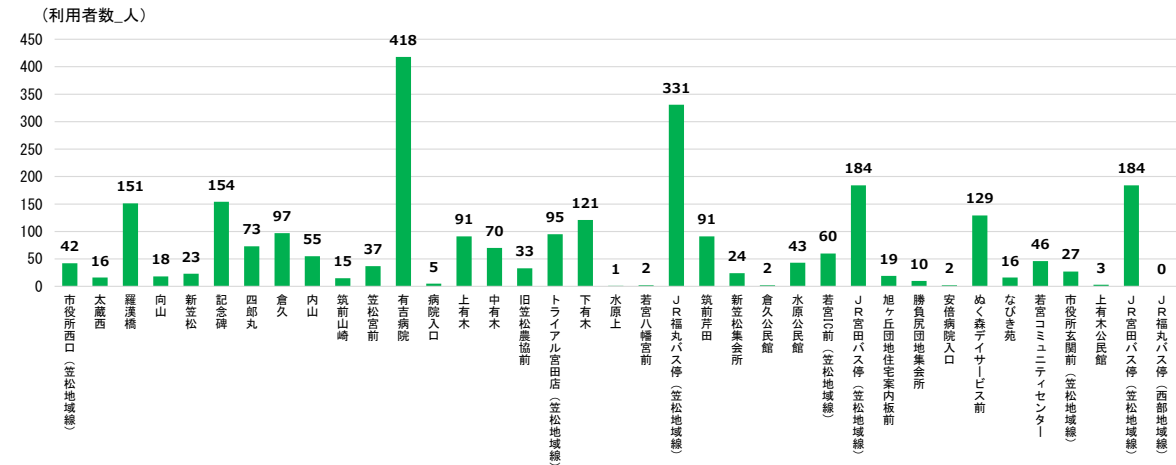


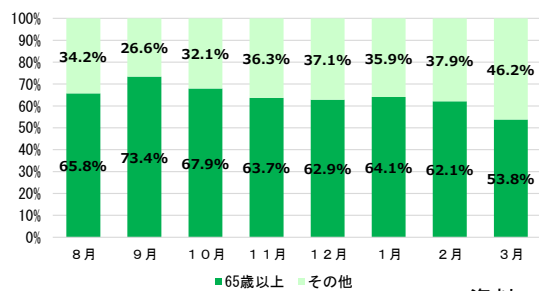
図 1-45 西部地域線（旧：笠松地域線）乗降ポイント図（R4.8時点）

■笠松地域線\_乗降ポイント別利用者数



■笠松地域線\_高齢者予約率

	利用者数			構成比		
	65歳以上	その他	合計	65歳以上	その他	合計
8月	98	51	149	65.8%	34.2%	100.0%
9月	113	41	154	73.4%	26.6%	100.0%
10月	108	51	159	67.9%	32.1%	100.0%
11月	93	53	146	63.7%	36.3%	100.0%
12月	83	49	132	62.9%	37.1%	100.0%
1月	82	46	128	64.1%	35.9%	100.0%
2月	87	53	140	62.1%	37.9%	100.0%
3月	106	91	197	53.8%	46.2%	100.0%



【全予約に対するアプリによる予約割合：約30% 65歳以上ではアプリ予約割合：約7%】 資料：宮若市資料

図 1-46 西部地域線（旧：笠松地域線）乗降ポイント別利用者数（R4.8～R5.3）

④AIデマンドタクシー「ふれタク」西部地域線（旧：清水地域線）

- ・利用の多い乗降ポイントは、JR 福丸や宮永公民館、竹原古墳、草場の順となっています。
- ・月変動はありますが、予約者の約半数が65歳以上の利用者となっています。（アプリ予約割合：約2%）

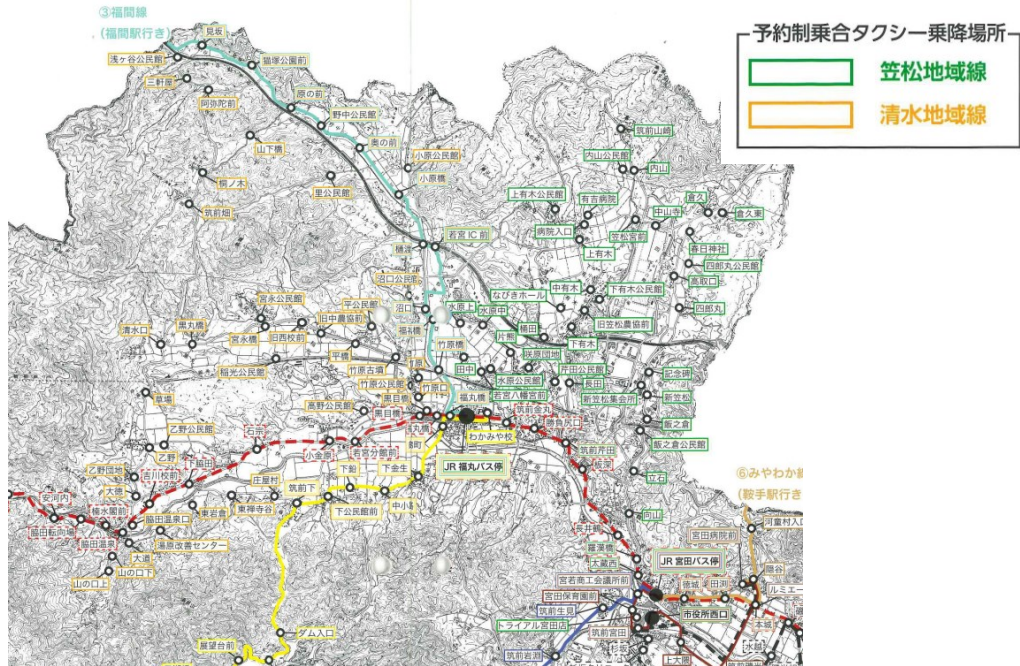
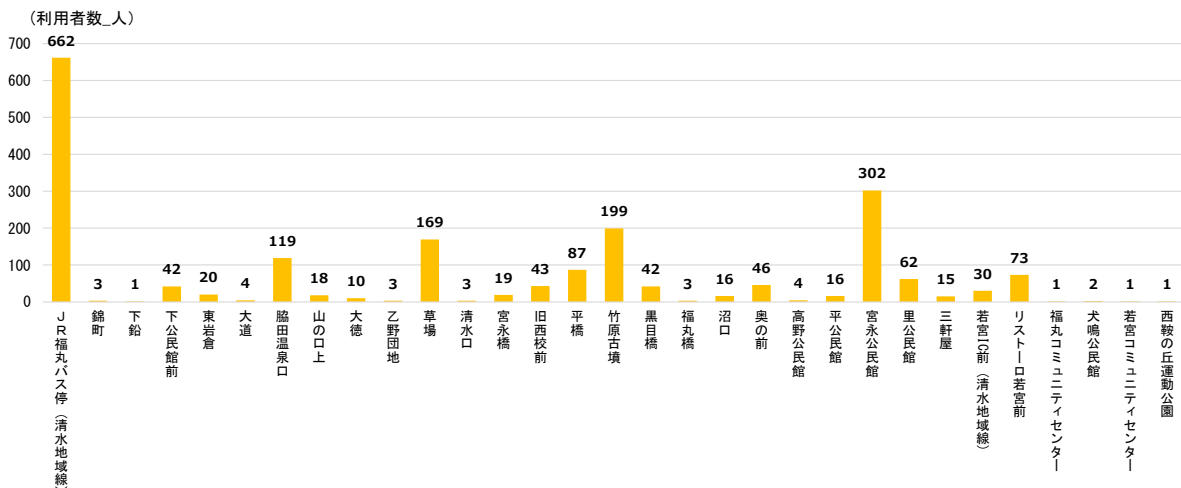


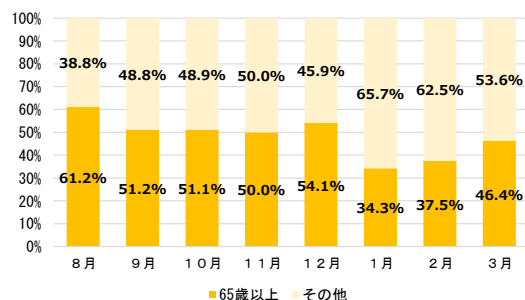
図 1-4-7 西部地域線（旧：清水地域線）\_乗降ポイント図（R4.8時点）

■清水地域線\_乗降ポイント別利用者数



■清水地域線\_高齢者予約率

	利用者数			構成比		
	65歳以上	その他	合計	65歳以上	その他	合計
8月	74	47	121	61.2%	38.8%	100.0%
9月	63	60	123	51.2%	48.8%	100.0%
10月	72	69	141	51.1%	48.9%	100.0%
11月	68	68	136	50.0%	50.0%	100.0%
12月	73	62	135	54.1%	45.9%	100.0%
1月	37	71	108	34.3%	65.7%	100.0%
2月	51	85	136	37.5%	62.5%	100.0%
3月	51	59	110	46.4%	53.6%	100.0%



【全予約に対するアプリによる予約割合：約33% 65歳以上ではアプリ予約割合：約2%】 資料：宮若市資料

図 1-4-8 西部地域線（旧：清水地域線）\_乗降ポイント別利用者数（R4.8～R5.3）

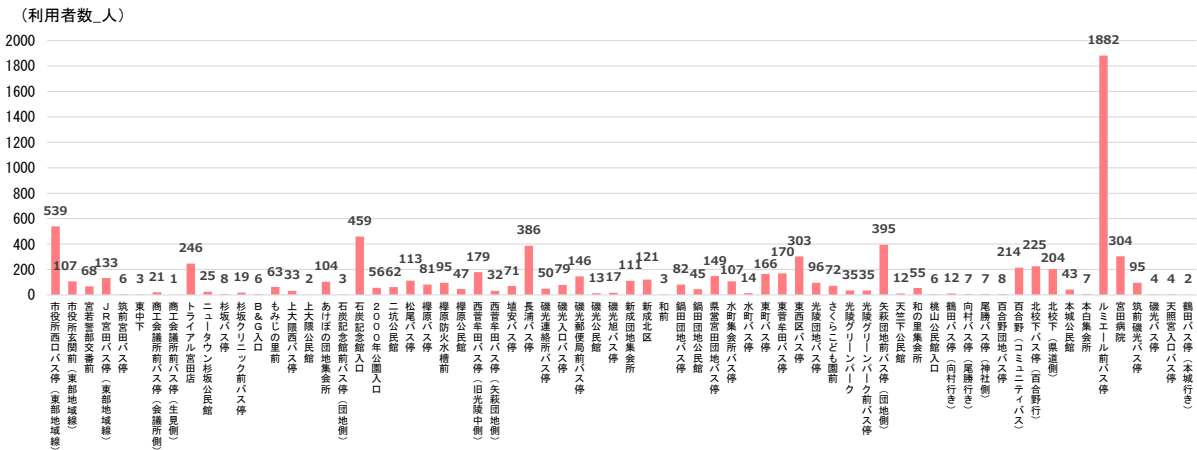
⑤AIデマンドタクシー「ふれタク」 東部地域線

- ・利用の多い乗降ポイントは、ルミエール前や市役所西口、石炭記念館入口、矢萩団地前、長浦、トリアル宮田店の順となっています。
- ・予約者の約7割以上が65歳以上の利用者となっています。(アプリ予約割合:約5%)



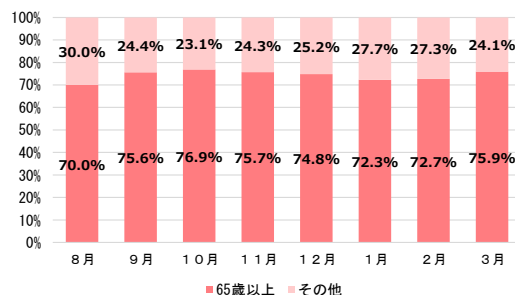
図 1-49 東部地域線\_乗降ポイント図 (R4.8時点)

■東部地域線\_乗降ポイント別利用者数



■東部地域線\_高齢者予約率

	利用者数			構成比		
	65歳以上	その他	合計	65歳以上	その他	合計
8月	21	9	30	70.0%	30.0%	100.0%
9月	447	144	591	75.6%	24.4%	100.0%
10月	512	154	666	76.9%	23.1%	100.0%
11月	529	170	699	75.7%	24.3%	100.0%
12月	525	177	702	74.8%	25.2%	100.0%
1月	482	185	667	72.3%	27.7%	100.0%
2月	525	197	722	72.7%	27.3%	100.0%
3月	639	203	842	75.9%	24.1%	100.0%



【全予約に対するアプリによる予約割合:約19% 65歳以上ではアプリ予約割合:約5%】

資料: 宮若市資料

図 1-50 東部地域線\_乗降ポイント別利用者数 (R4.8~R5.3)

(6) コミュニティバス及び乗合タクシーの収支状況

- ・宮若市内におけるコミュニティバス及び乗合タクシーの運行状況は、令和4年度で71,232人の利用実績で、運送収入が約1,430万円に対し運送経費が約1億630万円で、収支率13%となっています。
- ・路線別には、宮田・小竹線や清水地域線（現在は西部地域線）、日吉線の収支率が、10%を下回り低い状況です。

表 1-8 宮若市におけるコミュニティバス等の運行状況（令和4年度実績）

交通体系	路線名	輸送実績 (人)	運送収入 (千円)	運送経費 (千円)	収支率
市外接続 コミュニティバス	宮田・小竹線	4,720	837	12,400	7%
	福間線	7,604	2,377	17,353	14%
	宮若・飯塚線	13,792	3,503	15,305	23%
	みやかわ線	20,697	3,114	18,678	17%
市内コミュニティバス	宮田・百合野線	14,719	1,999	20,003	10%
予約制乗合タクシー	日吉線	1,011	251	2,726	9%
AIデマンドタクシー 「ふれタク」	西部地域線 (旧:笠松地域線)	1,955	549	5,683	10%
	西部地域線 (旧:清水地域線)	1,643	351	5,953	6%
	東部地域線	5,091	1,287	8,190	16%
合 計		71,232	14,269	106,289	13%

資料：宮若市資料

注) みやわか線は、鞍手町内の利用を含む

(7) 公共交通利用圏域

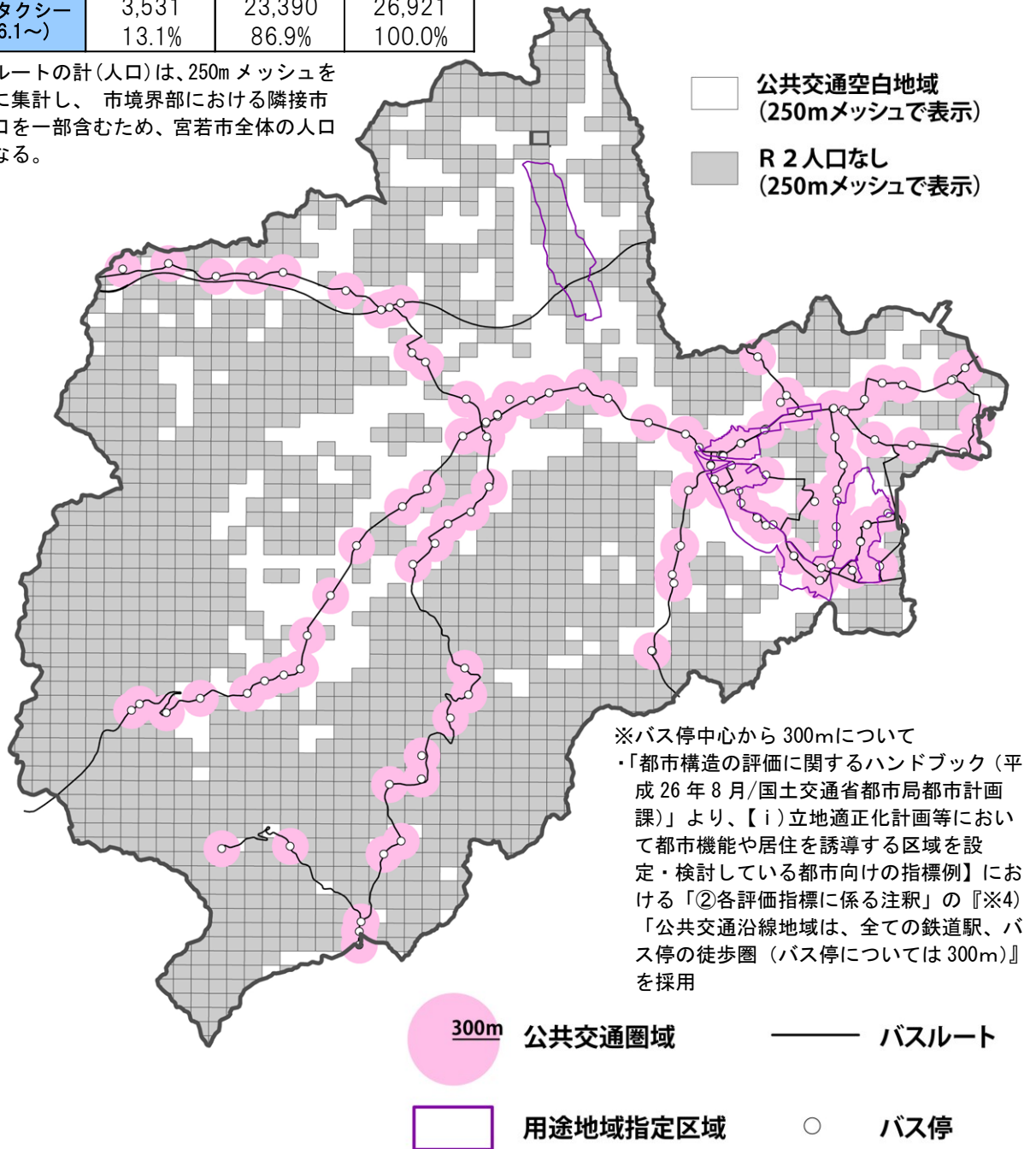
・宮若市における公共交通カバー圏域人口割合は、AI デマンドタクシーのサービスエリアを除くと約 58% (公共交通空白地域: 約 42%) で、AI デマンドタクシーを含むと約 87% (公共交通空白地域: 約 13%) となります。

表 1-9 公共交通の空白地域・カバー圏域人口

単位: 人

	公共交通空白地域	公共交通カバー圏域	合計
デマンドタクシーなし	11,261 41.8%	15,660 58.2%	26,921 100.0%
デマンドタクシーあり(R6.1~)	3,531 13.1%	23,390 86.9%	26,921 100.0%

※バスルートの計(人口)は、250mメッシュを基準に集計し、市境界部における隣接市の人口を一部含むため、宮若市全体の人口と異なる。



資料: R2 国勢調査 250mメッシュデータ

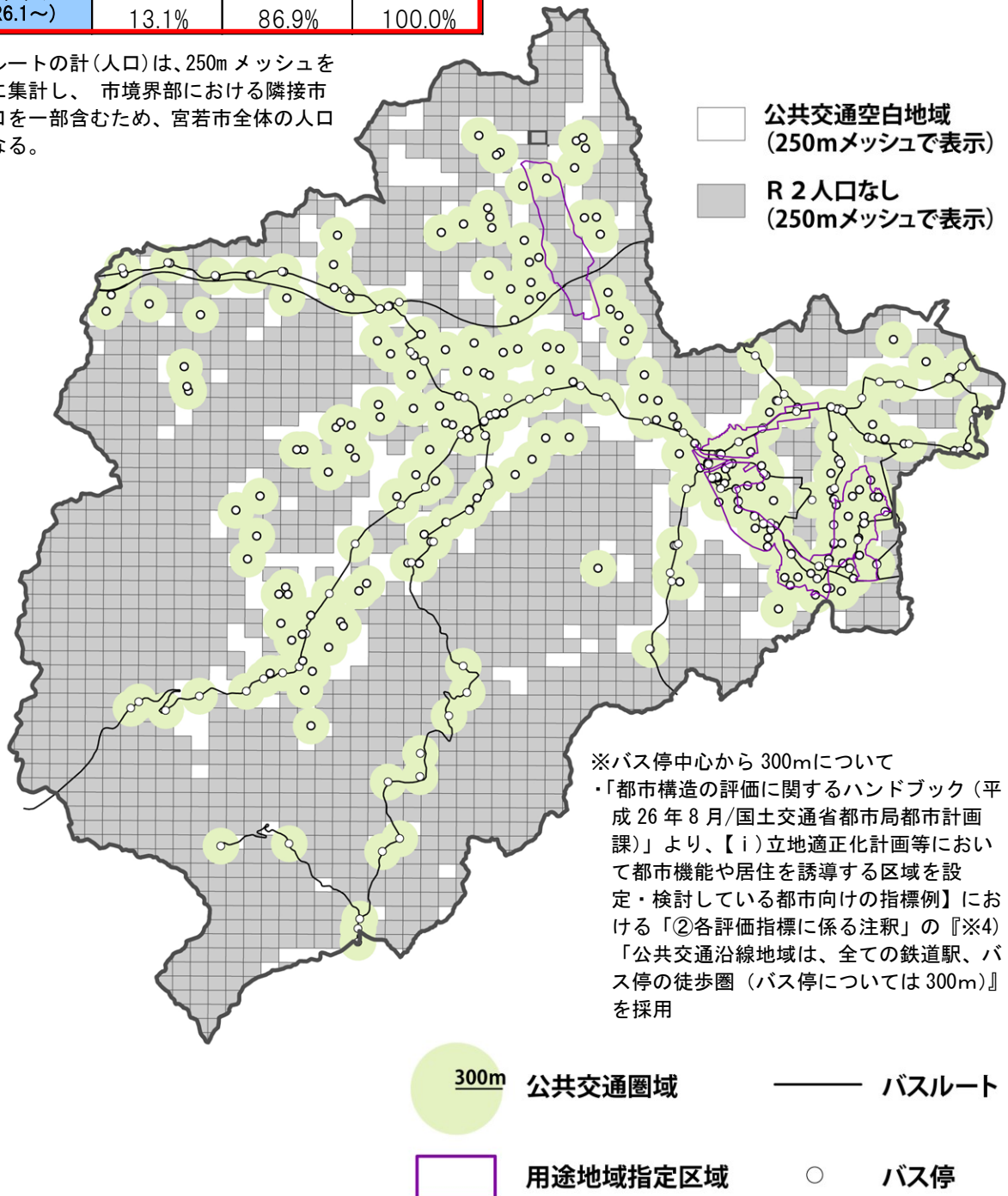
図 1-5 1 宮若市における公共交通のカバー圏域と空白地域 (デマンドタクシーを除く)

表 1-10 公共交通の空白地域・カバー圏域人口

単位：人

	公共交通空白地域	公共交通カバー圏域	合計
デマンド タクシーなし	11,261 41.8%	15,660 58.2%	26,921 100.0%
デマンドタクシー あり(R6.1~)	3,531 13.1%	23,390 86.9%	26,921 100.0%

※バスルートの計(人口)は、250mメッシュを基準に集計し、市境界部における隣接市の人口を一部含むため、宮若市全体の人口と異なる。



※バス停中心から300mについて  
 ・「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月/国土交通省都市局都市計画課)」より、【i】立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例)における「②各評価指標に係る注釈」の『※4)「公共交通沿線地域は、全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏(バス停については300m)』を採用

資料：R2国勢調査250mメッシュデータ

図 1-52 宮若市における公共交通のカバー圏域と空白地域



## 第2章. 市民ニーズ及び交通事業者等の意向

### 2-1. 市民ニーズ

#### 2-1-1. 公共交通に関するアンケート調査

- ・宮若市地域公共交通計画策定に関するアンケート調査は、市内在住の 2,000 人（無作為に抽出）やコミュニティバス利用者を対象に、令和 5 年 10 月 5 日～10 月 31 日の期間で、郵送配布（車内配布）・郵送回収にて実施しました。
- ・公共交通の利用実態と意向、「ふれタク」やその他交通施策の認知、公共交通に対する要望・意見を把握し、計画策定に反映させることを目的としています。

#### <アンケート内容>

##### (1) 個人属性と移動実態

###### 問1 個人属性と移動実態

- ①性別、②年齢、③自治会・小学校区、④職業、⑤自動車運転免許証、⑥自動車保有、⑦日常的な移動手段、⑧最寄りバス停・距離、⑨バス利用頻度

##### (2) 市内の公共交通の実情について

###### 問2 市内公共交通の認知

###### 問3 公共交通の利用理由（利用の有無も含む）

###### 問4 JR 九州バスに関する意見

###### 問5 公共交通を利用しない理由

###### 問6 公共交通が無くなることの影響

- ① 無くなると困る理由、②無くなっても困らない理由

###### 問7 公共交通に必要なサービス

###### 問8 既存のバス路線で接続している鉄道駅以外で、利用したい鉄道駅の意向

###### 問9 若宮 IC バス停で高速バスが利用できることの認知

- ① 利用している方の頻度、②利用したことが無い方の理由

###### 問10 高速バスを利用しやすくするために必要なこと

##### (3) AI デマンドタクシー「ふれタク」について

###### 問11 「ふれタク」の認知

###### 問12 「ふれタク」を知った手段・媒体

###### 問13 「ふれタク」利用に事前登録が必要であることの認知

###### 問14 「ふれタク」の予約方法の認知

###### 問15 「ふれタク」に今後望むこと

##### (4) 宮若市の交通施策について

###### 問16 公共交通の維持に市が財政負担していることの認知

###### 問17 公共交通の維持・活性化に住民が取り組む必要性

###### 問18 市内の公共交通について、宮若市は今後どのような方向性で取り組むべきか

###### 問19 宮若市の公共交通に対する意見、要望（自由意見）

2-1-2. 公共交通に関するアンケート調査結果

アンケートの回収結果は、18歳以上の727人からの回答がありました。

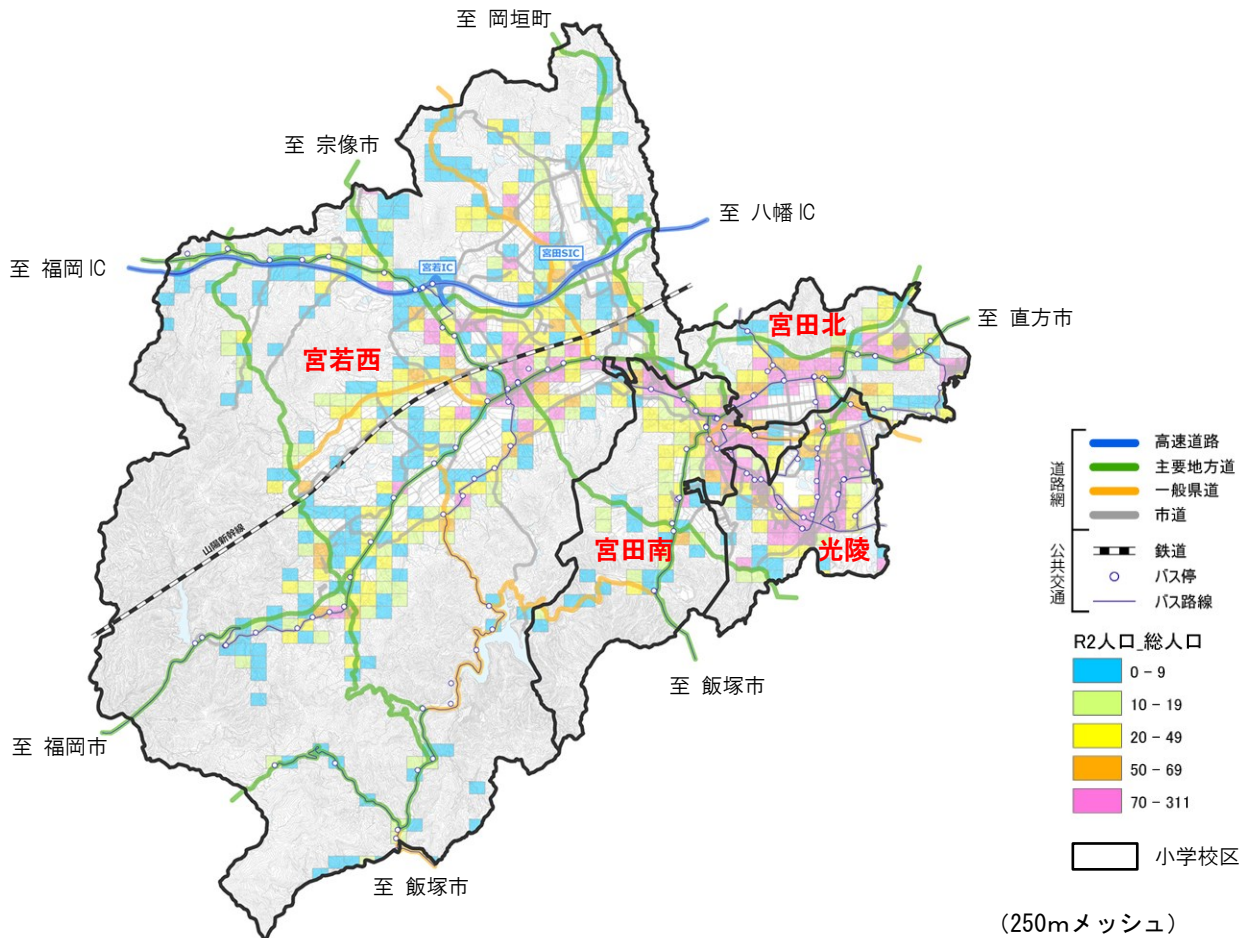
■回収票数及び回収率

- 配布票数 : 2,000 票
- 郵送回収票数 : 727 票
- 回収率 : 36.4%

■小学校区別回収票数

宮若西小校区が最も多く286票(約39%)、最も少ないのは宮田北小校区の96票です。

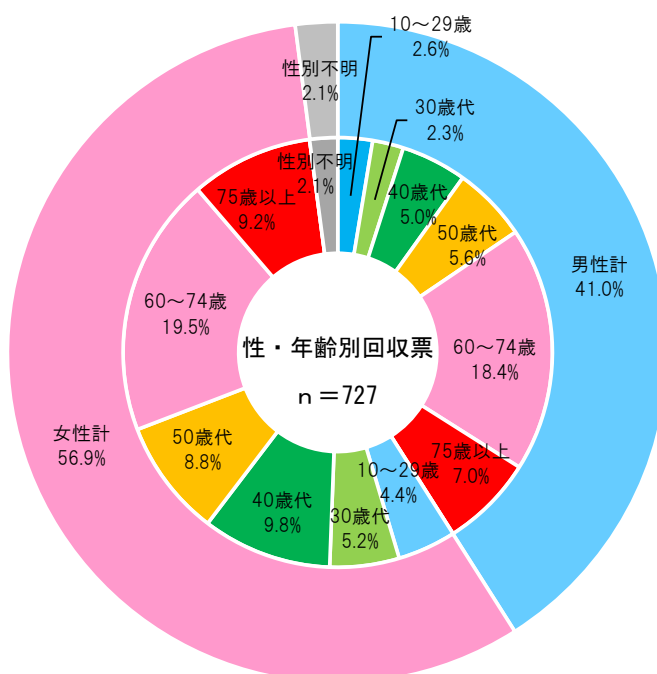
小学校区	人口(人)	回収票数 (票)	構成比 (%)
	住民基本台帳 (R5.8月末)		
宮田南小学校	4,878	97	13.3%
光陵小学校	6,451	131	18.0%
宮田北小学校	4,496	96	13.2%
宮若西小学校	10,756	286	39.3%
地域不明	—	117	16.1%
合計	26,581	727	100.0%
18歳以上人口	22,813		



■性・年齢別回収票数

性年齢別に回答数をみると、60～74歳の女性が最も多く142票（19.5%）、次いで60～74歳の男性が134票（18.4%）で、30歳代の男性から回答が最も少なく17票（2.3%）です。

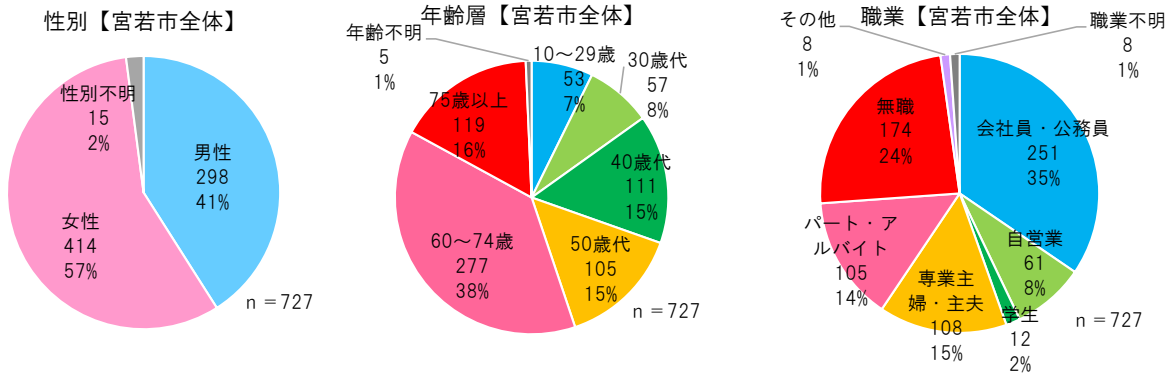
年齢層	人口(人)[18歳以上人口に占める構成比(%)] (住民基本台帳 R5.8月末)			回収票数(票)[構成比(%)]			
	男性	女性	計	男性	女性	性別不明	計
18～29歳	1,559[7%]	1,232[5%]	2,791[12%]	19[ 2.6%]	32[ 4.4%]	2	53[ 7.3%]
30歳代	1,395[6%]	1,298[6%]	2,693[12%]	17[ 2.3%]	38[ 5.2%]	2	57[ 7.8%]
40歳代	1,653[7%]	1,524[7%]	3,177[14%]	36[ 5.0%]	71[ 9.8%]	4	111[15.3%]
50歳代	1,506[7%]	1,461[6%]	2,967[13%]	41[ 5.6%]	64[ 8.8%]	0	105[14.4%]
60～74歳	3,020[13%]	3,183[14%]	6,203[27%]	134[18.4%]	142[19.5%]	1	277[38.1%]
75歳以上	1,776[8%]	3,206[14%]	4,982[22%]	51[ 7.0%]	67[ 9.2%]	1	119[16.4%]
年齢不明	—	—	—	0[ 0.0%]	0[ 0.0%]	5	5[ 0.7%]
18歳以上人口計	10,909[48%]	11,904[52%]	22,813[100%]	298[41.0%]	414[56.9%]	15[2.1%]	727[100.0%]



(1) 個人属性と移動実態 【アンケート調査\_問1より】

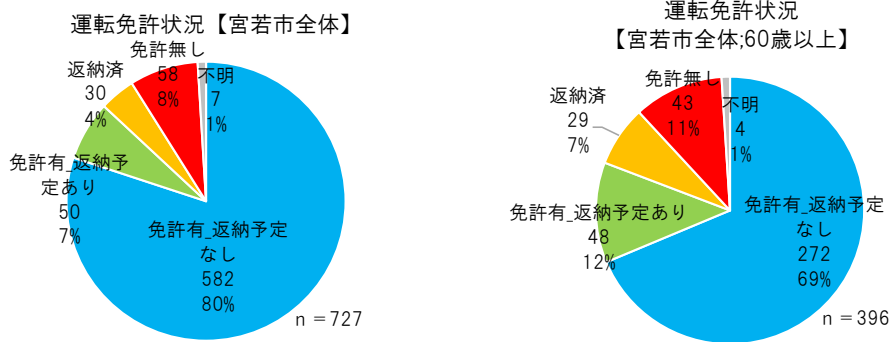
1) 性別・年齢・職業

- ・市域全体で女性からの回答が若干多く約57%を占め、校区によって男女比の差異はありません。
- ・年齢層は、60-74歳が最も多く38%で、75歳以上、40歳代の順となっています。
- ・職業別にみると、会社員・公務員が約35%で最も多く、次いで無職、専業主婦・主夫の順です。



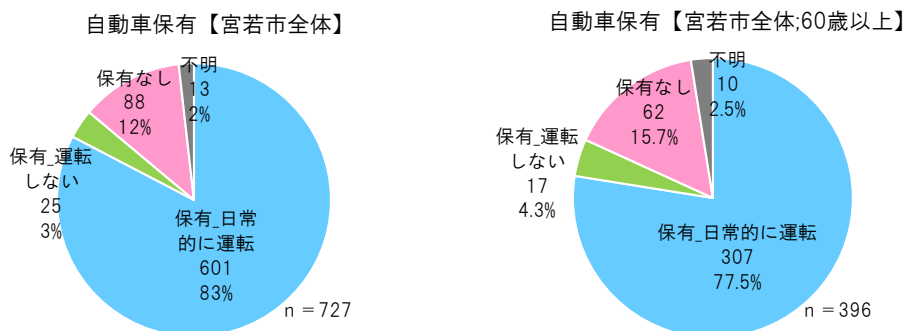
2) 自動車運転免許証

- ・免許保有の割合は約87%(632人)、そのうち返納予定ありの割合は約7%(50人)、返納済みは約4%(30人)です。
- ・60歳以上の方では、免許保有の割合は約81%(320人)、そのうち返納予定ありの割合は約12%(48人)、返納済みは約7%(29人)です。



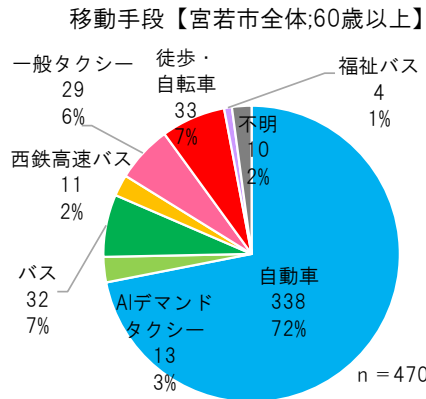
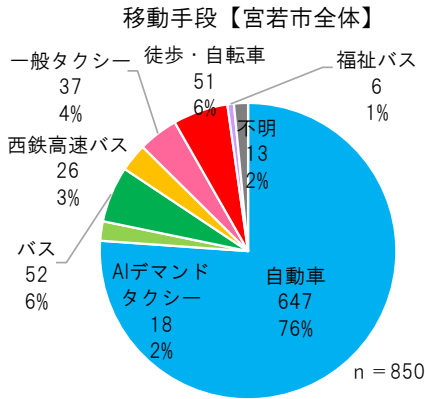
3) 自動車保有

- ・さらに自動車保有者(全体の約86%)のうち、日常的に運転している方がほとんどで、「免許は持っているが運転しない」方は、約3%の状況です。
- ・60歳以上の方も、概ね全世代と同様の傾向を示しています。



4) 日常的な移動手段

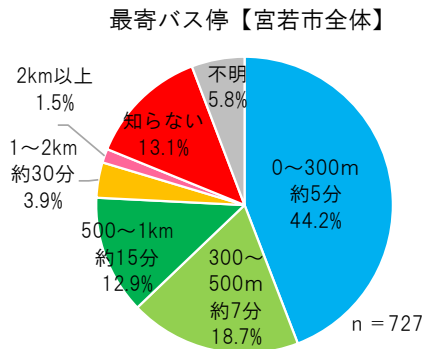
- ・日常的な移動交通手段は、**自動車**が約**76%**を占め、徒歩や自転車が約6%、バスが約6%、タクシーが約4%となっています。
- ・60歳以上の方も同様に、日常的な移動交通手段は、**自動車**が約**72%**を占め、徒歩や自転車とバスが約7%、タクシーが約6%、AIデマンドタクシーが約3%となっています。



※複数回答あり

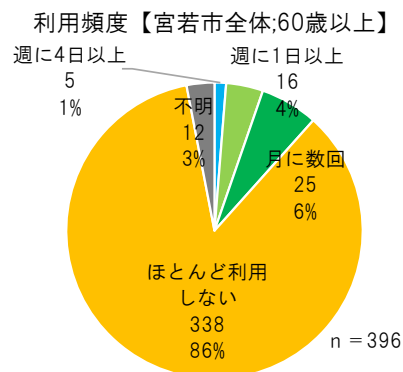
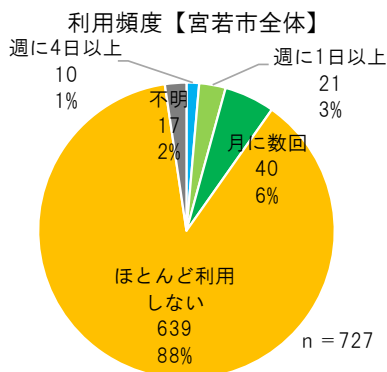
5) 最寄りバス停・距離

- ・自宅から最寄りバス停までの距離(時間)は、**300m未満(徒歩約5分)**が最も多く約**44%**を占めますが、**500m以上(徒歩約15分以上)**の割合は約**18%**を超えます。



6) バス利用頻度

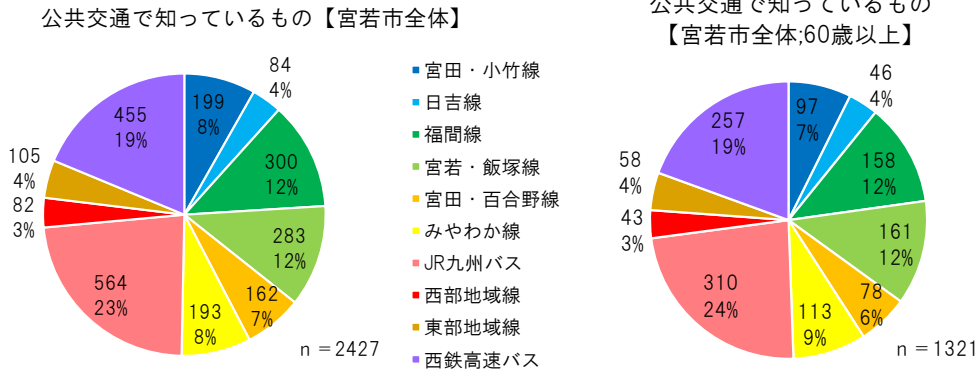
- ・バスの利用頻度は、約**88%**が(ほとんど)利用しないの回答で、週に**4日以上**利用する方は約**1%**と少ない状況です。
- ・60歳以上の方では、全世代と同様の傾向を示しています。



(2) 市内の公共交通の実情について

1) 市内公共交通の認知 【アンケート調査\_問2より】

- ・公共交通の認知は、JR九州バスが最も高く23%、次いで高速バス、福岡線の順で、AI デマンドタクシー「ふれタク」の西部地域線が約3%、東部地域線が約4%とあまり認知されていない状況です。
- ・60歳以上の方では、全世代と同様の傾向を示しています。



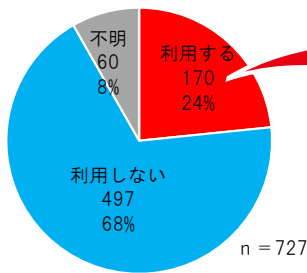
※複数回答あり、不明は除く

2) 公共交通の利用理由 【アンケート調査\_問3より】

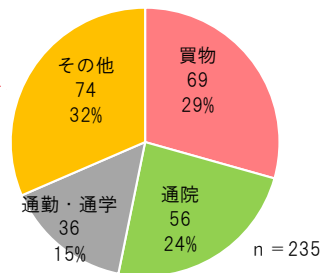
- ・公共交通を利用すると回答した方の割合は、約23%（170票）で、そのうち買物目的が約29%、通院目的が約24%、通勤・通学目的が15%、その他が約32%となっています。
- ・60歳以上の方では、公共交通を利用すると回答した方の割合は、約28%（123票）で、そのうち買物目的と通院目的がそれぞれ約37%、通勤・通学目的が5%、その他が約21%となっています。

【全世代】

公共交通の利用【宮若市全体】



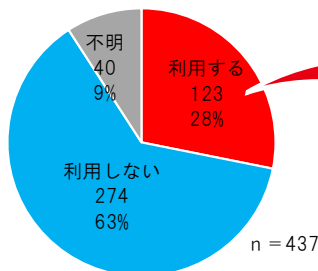
公共交通を利用する理由【宮若市全体】



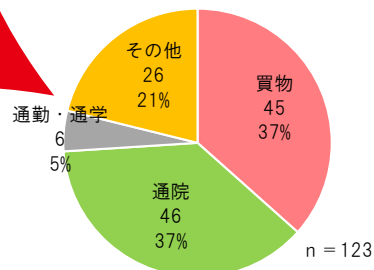
※複数回答あり

【60歳以上】

公共交通の利用【宮若市全体;60歳以上】



公共交通を利用する理由【宮若市全体;60歳以上】

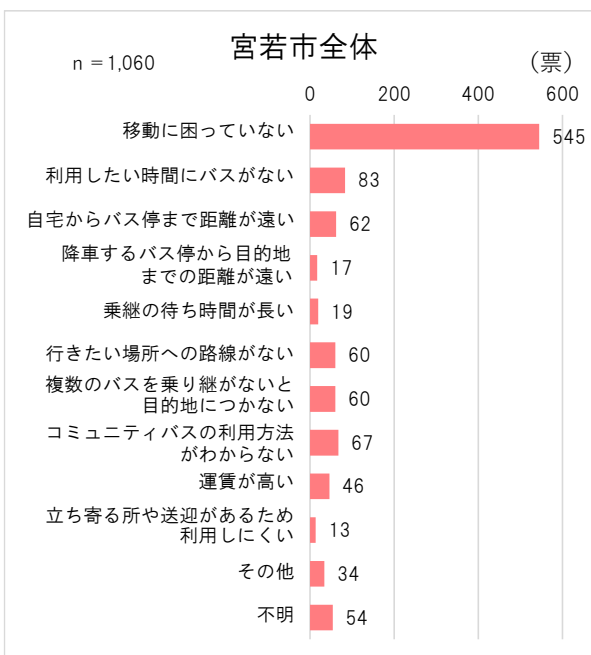


※複数回答あり

3) 公共交通を利用しない理由 【アンケート調査\_問5より】

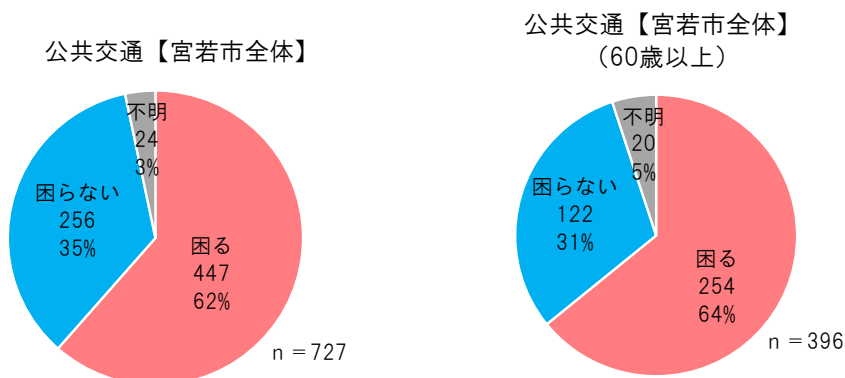
・公共交通を利用しない理由は、「**移動に困っていない**」が圧倒的に多く、次いで「**利用したい時間にバスが無い**」、「**コミュニティバスの利用方法がわからない**」の順です。

※複数回答あり



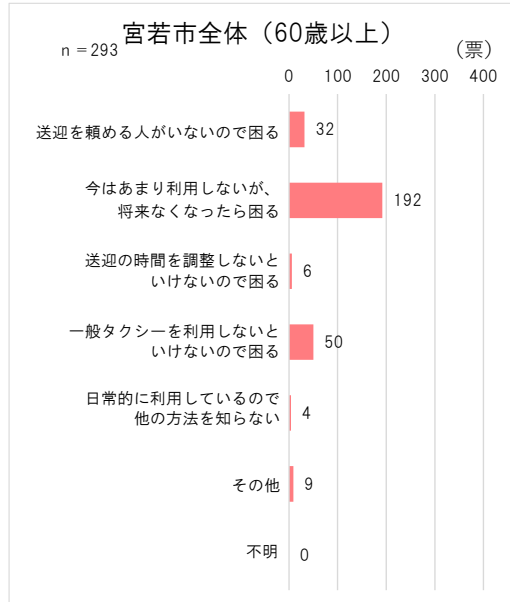
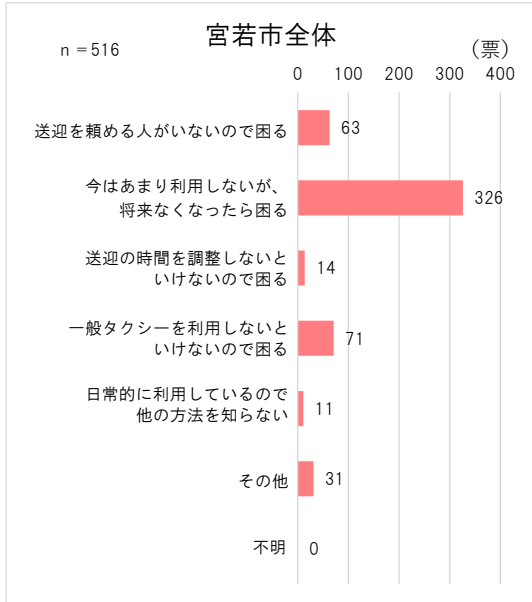
4) 公共交通が無くなることの影響 【アンケート調査\_問6より】

- ・「困る」という回答が約**62%**(447人)を占めています。
- ・60歳以上の方では、「困る」という回答が全世代よりも若干多い約**64%**(254人)を占めています。



①公共交通が無くなると困る理由

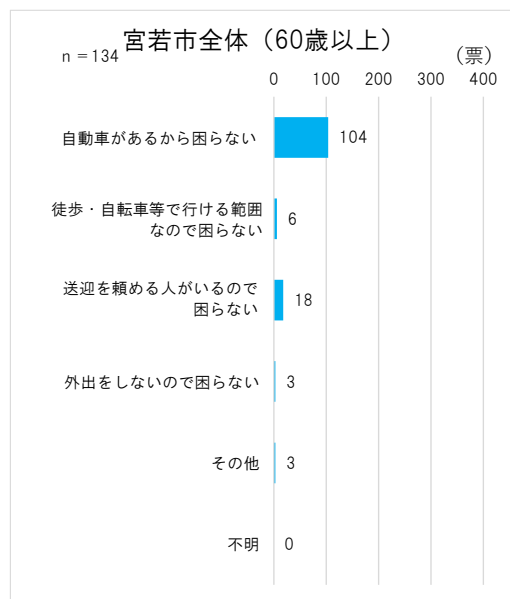
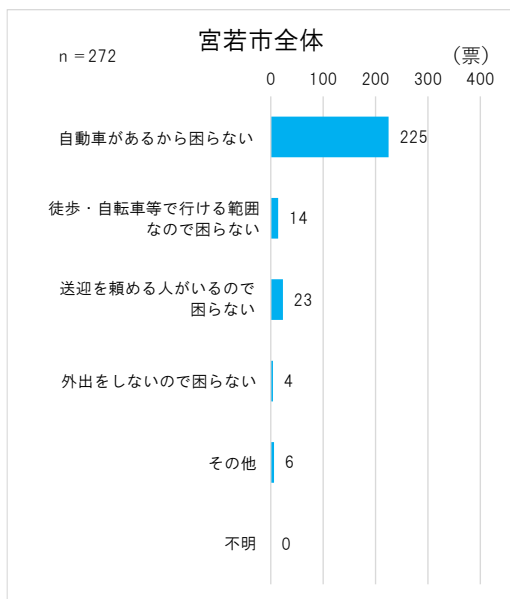
・公共交通が無くなると困る主な理由は、「今はあまり利用しないが、将来無くなったら困る」という回答が、最も多い回答となっています。60歳以上の方も同様の結果となっています。



※複数回答あり

②公共交通が無くなっても困らない理由

・公共交通が無くなっても困らない主な理由は、校区によらず、「自動車があるから困らない」という回答が圧倒的に多くなっています。60歳以上の方も同様の結果となっています。

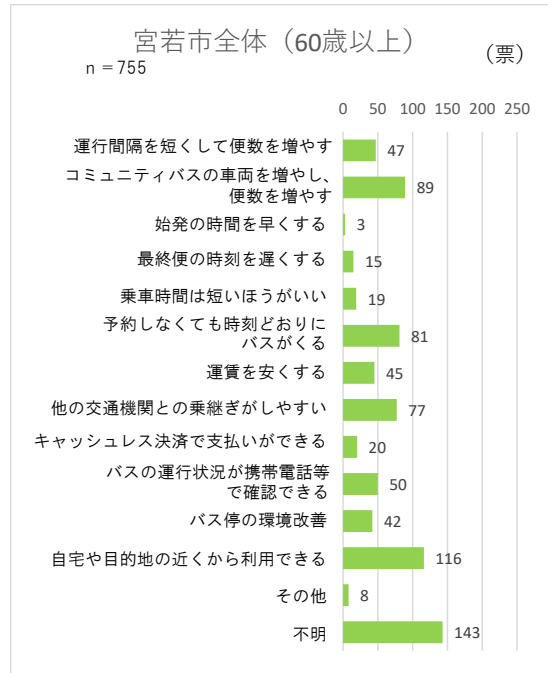
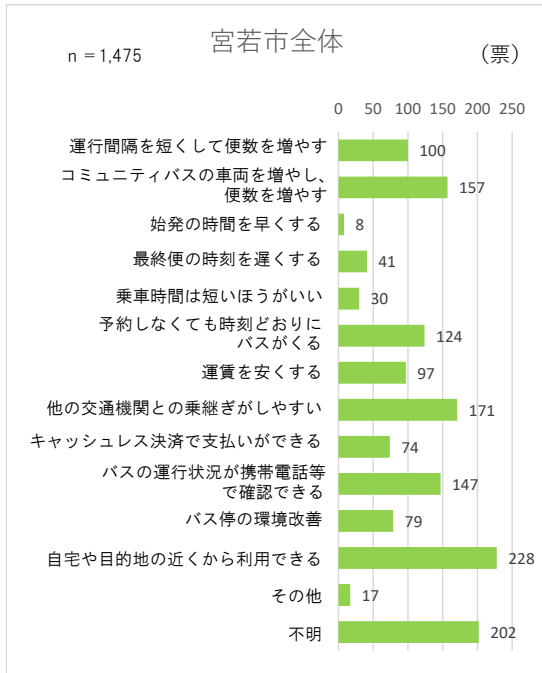


※複数回答あり



5) 公共交通に必要なサービス 【アンケート調査\_問7より】

- ・必要なサービスは、「**自宅や目的地の近くから利用できる**」が最も多く、「**乗り継ぎがしやすい**」、「**コミュニティバスの車両増・便数増**」、「**運行状況を携帯等で確認できる**」といった内容が多くなっています。
- ・60歳以上の方では、「**予約しなくても時刻どおりバスがくる**」という意見が多くみられます。

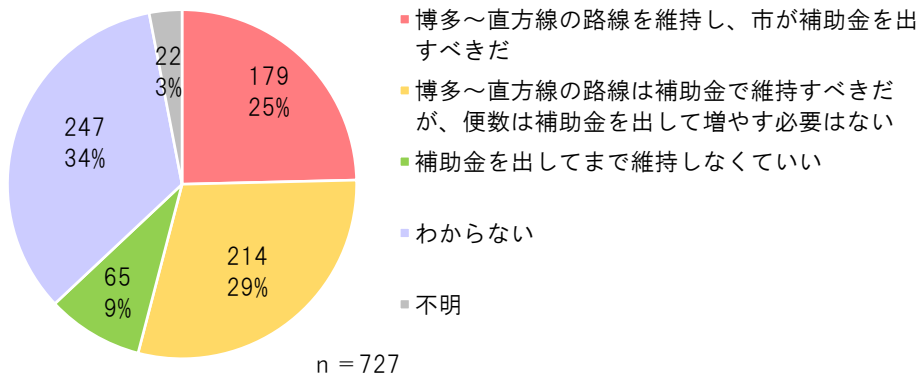


※複数回答あり

6) JR九州バスに関する意見 【アンケート調査\_問4より】

- ・「**路線を維持し便数を増やすために補助金を出すべき**」が約 25% (179 人)、「**補助金で路線を維持すべきだが、便数を増やすために補助金を出す必要はない**」が約 29% (214 人)と、「**補助金を出してまで路線を維持する必要はない**」約 9% (65 人)を大きく上回っています。

JR九州バスに関する意見【宮若市全体】



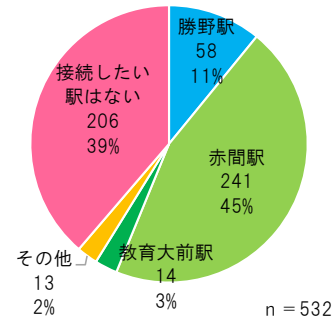
7) 既存の路線バスが接続している鉄道駅以外で、利用したい鉄道駅の意向

【アンケート調査\_問8より】

- ・「赤間駅」への接続要望が最も多く約 45%を占め、「接続したい駅はない」が約 39%となっています。

※複数回答あり、不明を除く

接続要望の鉄道駅【宮若市全体】

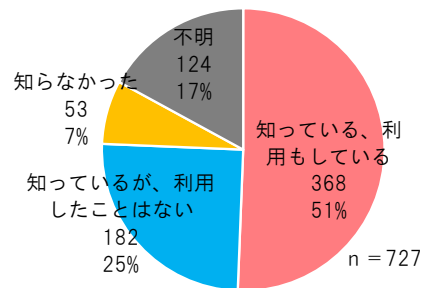


8) 宮若ICバス停で高速バスが利用できることの認知

【アンケート調査\_問9より】

- ・約 51%の方が「知っている、利用もしている」という回答で、「知っているが利用したことが無い」は約 25%、「知らなかった」は約 7%と、多くの方に認知されている状況です。

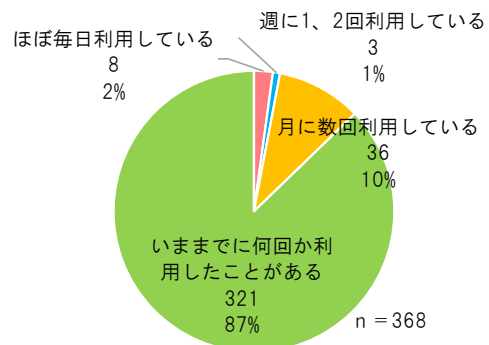
高速バス【宮若市全体】



①利用している方の利用頻度

- ・「今までに何回か利用したことがある」が約 87%と大多数で、「月に数回利用」が約 10%、「週に1,2回利用」が約 1%、「ほぼ毎日利用する」が約 2%となっています。

高速バスの利用頻度【宮若市全体】

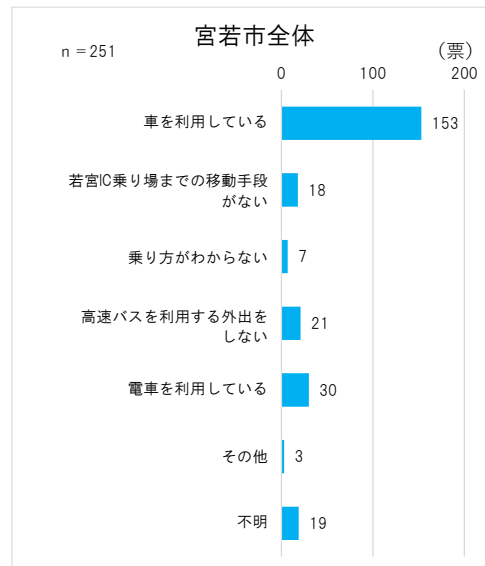


②利用したことが無い方の理由

- ・利用しない理由は、「車を利用している」が圧倒的に多くなっています。
- ・「電車を利用している」方の主な利用駅は、直方駅、小竹駅、赤間駅の順となっています。

電車を利用している方の利用駅

利用駅	票数
直方駅	11
小竹駅	11
赤間駅	8
福間駅	0
新飯塚駅	0
その他	1
合計	31

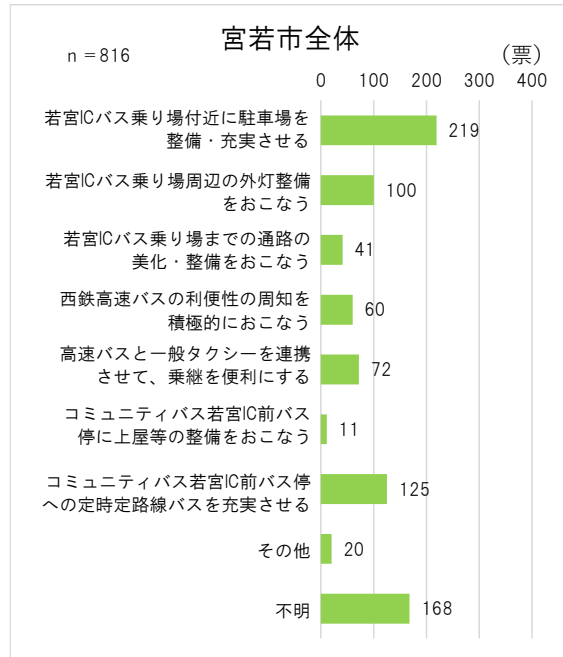


※複数回答あり

9) 高速バスを利用しやすくするために必要なこと 【アンケート調査\_問10より】

・必要なサービスは、「ICバス乗り場付近に駐車場を整備・充実させる」が最も多く、次いで「コミュニティバス若宮 ICバス停への定時定路線バスを充実させる」、「ICバス乗り場周辺の街灯を整備する」の順で多くなっています。

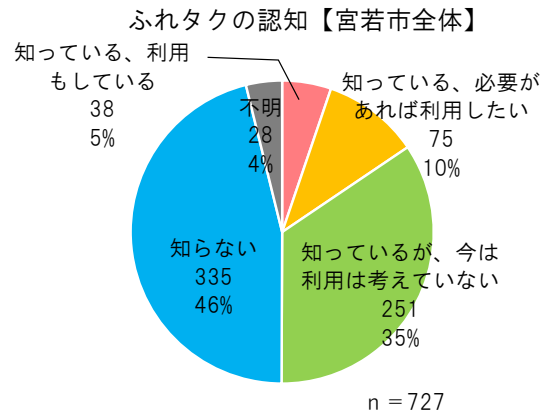
※複数回答あり



(3) AI デマンドタクシー「ふれタク」について

1) 「ふれタク」の認知 【アンケート調査\_問11より】

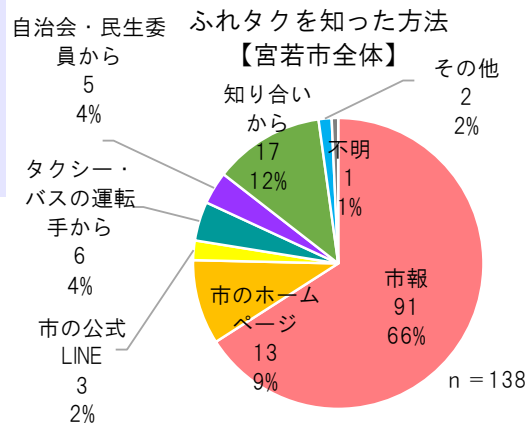
・「知らない」が約半数の46%を占め、「知っているが、今は利用を考えていない」という回答も約35%と高くなっています。



2) 「ふれタク」を知った手段・媒体 【アンケート調査\_問12より】

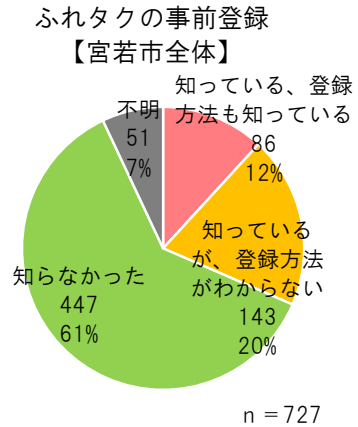
・ふれタクを知った情報媒体は、「市報」が約66%と最も多く、次いで「知り合いから教えてもらった」が約12%、「市のホームページ」が約9%の順となっています。

※複数回答あり



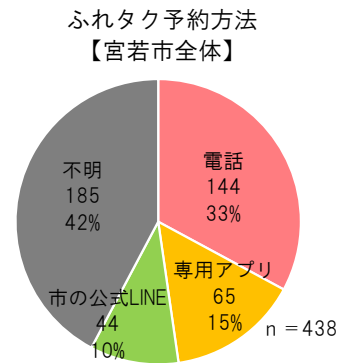
3) 「ふれタク」利用に事前登録が必要であることの認知 【アンケート調査\_問13より】

・「**知らなかった**」が約 61%と多く、次いで「**知っているが、登録方法が分からない**」が約 20%となっています。「**登録方法も知っている**」は約 12%とあまり認知されていない状況です。



4) 「ふれタク」の予約方法の認知 【アンケート調査\_問14より】

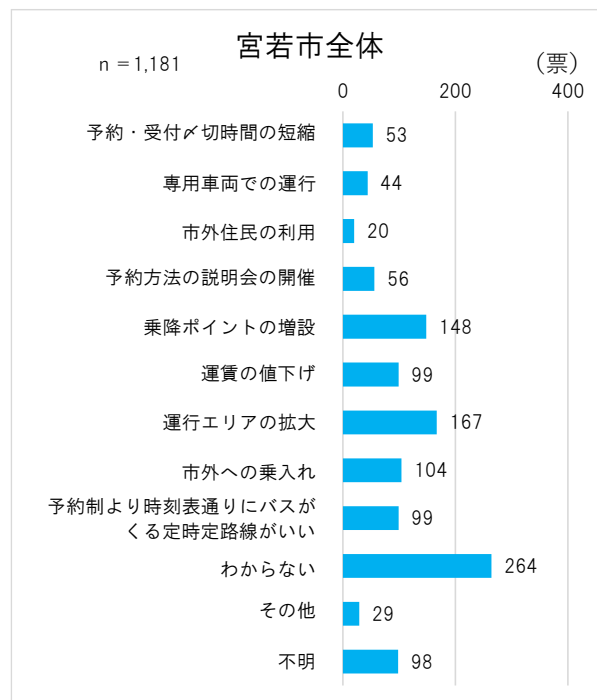
・「**コールセンターでの電話予約**」の回答が約 33% (144人)と最も多くなっています。  
 ・一方、不明(無回答)が約 42%(185人)と多いことから、**予約方法の認知はあまり高くない**状況です。



※複数回答あり

5) 「ふれタク」に今後望むこと 【アンケート調査\_問15より】

・「**運行エリアの拡大**」や「**乗降ポイントの増設**」という意見が比較的多くみられます。  
 ・「**わからない**」という回答も多いことから、**仕組みや利用の仕方などの周知が必要**です。



「ふれタク」に今後望むこと 【アンケート調査\_問15より】

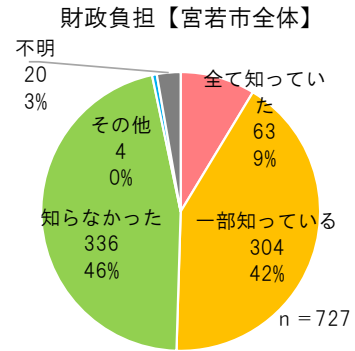
〔自由意見〕

意見区分	「ふれタク」に今後望むこと_自由意見
肯定意見	すばらしいことをやっていると思う
	ふれタクは便利だと思います。自家用車利用できなくなったとき、利用させていただきましたのでこの事業維持を望みます
広報・周知	周知徹底をお願いします
	全く知らなかったので、再度通達していただきたいです
	ふれタクを知らない人が多いと思うので、まず、知ってもらう方が先だと思います
	そういったサービスがあることをPRする。バス停や飲食店に貼り紙するとか
	広報誌や市役所での説明や呼びかけ(使用・乗車するにあたってのメリット)
	市民に十分理解ができていないと思います
	高齢でするのでわかるように場所と時間を知らせていただくと助かります
広報でふれタクの使い方を図を用いてわかりやすく説明する	
予約操作	もっと登録を簡単にわかりやすくしてほしい
	QRコード使用アプリで乗降ポイントで簡単に予約
改善要望	金額等はわからないが、免許を返納した人や高齢者の方に決まった回数を無料や半額で利用できると助かる人もいると思う
	東部・西部の統一化、同じ市内なのに乗継をする必要性が全く不明、不便。使用車両の中型・大型化→タクシー相乗りへの抵抗感
	本数を増やしてほしい
	利用時間の延長、通学に使うには土日や早朝、夜遅くまで運行がないと厳しい
	高齢者が多い為、常に病院と買い物ができる場所への運行
	利用時間の拡大
	運行日時の拡充
安全性の確保、ドライバーの選定方法、基準の明確化	
その他	締め切り時間17時では何もできない
	2つの区域があると思いますが、若宮の人がルミエール等に行く際には宮田での乗り替えが発生し不便だと聞きました
	宮田～百合野行き朝の便を復活してください
	あまり無理しないでほしい
	自宅前までタクシーをつけてほしい(足が悪い人の為)
	自宅までしてほしい
	帰りの時間がわからないので
まだ利用していないのでわからない	

(4) 宮若市の交通施策について

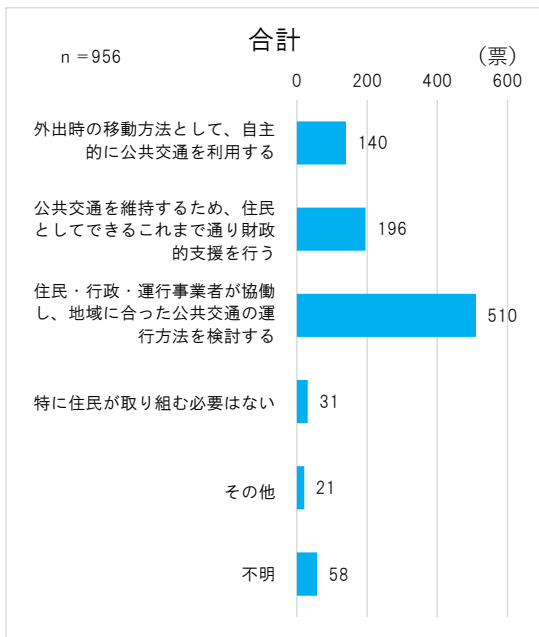
1) 公共交通の維持に市が財政負担していることの認知 【アンケート調査\_問16より】

・「知らなかった」が約 46% (336 人)、「一部知っている」が約 42% (304 人)、「全て知っていた」が約 9% (63 人)となっています。



2) 公共交通を維持・活性化に住民が取り組む必要性 【アンケート調査\_問17より】

・住民が取り組む必要があると考えている回答は、「住民・行政・運行事業者が協働し、地域に合った公共交通の運行方法を検討する」が最も多くなっています。



※複数回答あり

〔自由意見〕

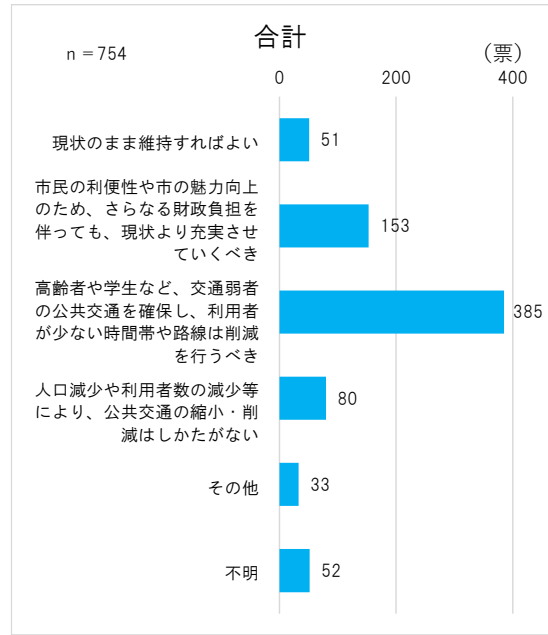
公共交通の維持・活性化を図るうえで住民が取り組むこと_自由意見
年齢に応じて、少しずつ自身の生活圏を狭めていく必要があると思う 但し、子供へのサービスに充実が必要
タクシー券か乗り物券を1人につき1万~2万配る(80歳以上は3万とか)
自らの健康維持を向上
住民側は、納税し、選挙で指名してそれ以上何をしろというのか
宮若市内の商業施設で割引券が使える ポイント制にするなど自動車利用の住民も進んで使えるようなサービスを取り入れる
人口減少を防がなければいけない
年齢により運賃は違わなければいいと思います。運転手不足と聞きますが、生活保護を受けている元気な人を調べたらどうでしょうか
学校にバス停をつくりましょう 年寄りの利用が少ないのであれば、子供に利用してもらえないのでは
住民が利用したくなるように考え、行動するのが行政の仕事では？ 博多や天神へ公共交通を使った方がいいと思えないから市民は使わない
現在、障害者2級によりタクシー券をいただいておりますが、可能であれば券の枚数を増やしてほしいのですが (失礼な言動とは思いますが)私の今の思いです、検討よろしく願います
免許返納後に考えます
移動手段があること、利用方法を住民にもっと知ってもらう機会を増やす →知らないから利用しない人も多いと思います(わかりづらいから)
利便性が今より向上するのであれば自主的に公共交通を利用するが、市や運行业者にその取り組みに対する姿勢が見えないのであれば特に住民が取り組む必要はない
行政のPRが足りない
高齢者、通勤通学利用者、ほとんど利用されていないバス停等のデータをしっかりとる
わからない
若い人が入っているため、税金でまかなうのはどうかと思う
事業者と行政がタイアップして利用者を増やす施策を検討、実施すべき

3) 市内の公共交通について、今後どのような方向性で取り組むべきか

【アンケート調査\_問18より】

- ・「交通弱者の公共交通を確保し、利用者が少ない時間帯や路線は削減すべき」という回答が最も多く、「財政負担が伴っても、現状より充実させるべき」を大きく上回っています。

※複数回答あり



〔自由意見〕

市内の公共交通について今後どのような方向性で取り組む必要があるか_自由意見
東中に関しては、市がお金を出してスクールバスをだすべきだ。
JRだけでなく、西鉄にも通ってもらい本数やエリアを拡大する。高齢者と子供たちにとって生活しやすい町・市にすることで最終的には活性化につながると思います。若者～中年層は必ず車を使うのでそこに注目する必要はないかと思われます。
デマンドタクシーができたなら、そっちを利用してほしい、減便、そこから行けるところが多いところへの接続を増やし、宮若市民は市内へ行く、どこかへ行くなら公共交通を使った方が得だと思えるよう、PR、財政負担を行う。
MaaS配車サービスを導入
高齢者、学生等交通弱者の公共交通の確保。21時頃までは確保してほしい。
交通弱者の公共交通を増やしてあげてほしい。中学生(通学)のバス料金は、市がふたんするべきだと思う。
病院やお店等、目的地を巡回するような公共交通を整えてほしい。例えば隣市のまちづくり協議会の運行バスは、スーパーへ送迎している。
市外の病院に通院する高齢者や学生さん等直方方面へ利用者も多いと思います。乗り換えなしで直方へ行けるようなバスを復活してほしいと思います。
通学バスの活用
利用者が少ない時間帯や路線は削減し、高齢者や学生の交通を優先させ、スクールバスの活用を目指す。デマンド型交通を導入し、自力では遠距離移動が困難な高齢者や障がい者でも気軽に利用できるように目指す。
生活をするためには、交通は大切な事です。宮若市の住人が公平に暮して行ける事が大切です。行政は公平でなければ…と思っています。コミュニティバスの数を増して高齢者が車の事故を起こさないですむような行政を。やさしい行政を。
白ナンバー車の有効利用を交通法との関連から考慮すべき
高齢者や学生など、交通弱者の公共交通の確保。(路線の削減はあまりしてほしくないとは思わない。本数は少なくする必要があるだろうか)
運行時間の間隔を縮め、便数を増やすなど、自家用車も公共交通機関を利用したくなるよう改善。運行路線バス停の停まるバス停の表示をわかるよう改善。少しでも利用が増えることで、市の補助金支出が増えて行かなくていいのでは。
タクシーをもっと身近に乗れるようにしてほしいと思う(軽自動車タクシーでもいい) タクシーを充実させ、バスは廃線も仕方ないかなと思う。(タクシーは)市民は市内だったら目的地まで一律500円でタクシー使えるなど。高齢者の病院や買い物にも便利。
高齢者や学生、外国人などの交通弱者の公共交通を確保し、最終便の時刻を遅くする。またイベント等あるときは臨時便を多くする。
学生の歩道の整備のためにお金を使ってほしい。車の運転をしていて非常に危ない。特に自転車。
都市計画の発想で、公共交通機関を考えていべきだと思う。市の発展の可能性を考えて。
以前は我が家の横を1人も乗っていない状態で、大きなバス(ふれあいバス)が走っていました。誰も乗っていないのにもったいないと思っていました。小型バスにできないのかなと思っていました。いろんな決まりがあって、難しい規則もあると思いますが、大きなバスが空で走っているのを見ると、ただ、税金の無駄遣いのように思います。
交通の確保がなければ、住環境の不足となり、人口増など見込めない。
現在、コミュニティバス(福岡線)を利用させていただいておりますが、午後便をできれば午後1時～午後4時の間、もう1便増便できないでしょうか？(ドライバーさんの食事休憩時間の関係もあると理解はしますが)※全体的な時刻表の改正できないでしょうか。よろしくをお願いします。
よく分からないが、なくならないことを願う。後に世話になる。
人口増加と企業の誘致努力をする。
魅力向上のためにわざわざ財政負担を伴ってしまうと現状からの充実が難しくなり、利用者が少ない時間帯があるからと路線を削減してしまうと、将来公共交通を使う人たちにとって不満がますますことになるので、どちらにしてもとても困ることだと思います。
旧宮田ばかり便利。旧若宮はスーパーさえいけない。バスもない。
学生の自転車置場に屋根を設置してあげて下さい
旧若宮地区に、買物できるスーパー等の設置。トライアル(小)でも良い。
4の項目(人口減少や利用者数の減少等により公共交通の縮小・削減はしかたがない)には納得しますが、それに変わるものを検討していただきたい。
JRに接続する便がないために、高校に通いづらく、市外(宗像や直方)に転居を考える人がいます
3番に〇をしたいけれども、交通弱者の公共交通を確保がどういふものなのか、わからない(実際)ので答えようがない。
市の魅力ある観光バスなどの設置(土日限定など)
高齢者の方々が余生を楽する様な観光バス、例えば屋はおいしい所でランチを食べて、あとはドリームホープでお買い物や、脇田温泉で入浴など…。季節によってはどう狩りやなし狩り…。とにかく市内で楽しめる事があれば、もっと活気がでると思います。足の不自由な方は、家族同伴など…
小さいバスは利用できませんか

4) 宮若市の公共交通に対する意見・要望 【アンケート調査\_問19より】

〔自由意見〕 その1

意見区分	宮若市の公共交通に対する意見・要望（自由意見）
公共交通全般	宮若市も今後さらなる高齢化が予想されます。生活しやすい、公共交通の維持を望みます。
	公共交通は住民にとってもっとも大事な事案であることは間違いないが、利用減はどうにもさけて通れない問題だと思えます。そこで、無人のバスの運行が始められています。その点を考えられていると思えます。特に日吉線あたりは有人バスでなくてもいいかなと考えますが、そのほかにも知恵を絞り出し住民サービスに努められてください。
	今ある公共交通は最低でも維持してもらいたい。
	高齢者が多く通院等での移動手段が少ないため、車を持ち高齢でも運転せざるを得ない状況。自分たちも将来的に不安を感じることがある。市内でも住んでいる地区によってバスが近くに来ない等もきくことがある。定住するには車が必須になることも。若い世代の家族にはマイナス要素になっている話がよくきく。子供の通学の送迎等も車するのが当たり前で仕事に影響することもあり、学校選びの時も交通の利便性の良し悪しが関係している。どうしても住みやすい町の条件には交通手段が良いことが上がってくるので考えていかななくてはならないと感じる。
	今は自家用車がありますので、公共交通に対して意識が低いというのが、正直な意見です。しかし、自家用車の運転ができなくなったら行動範囲に制限がでてくると思えます。民間で今後の利益をだすことは厳しいでしょう。市の財政で市民の生活行動に沿った公共交通の整備は必要だと考えました。このアンケートにより公共交通の今後は、他人事ではないことに気づかされました。ありがとうございました。
	高齢者数が増え、自身で運転や移動ができない方も多いため、バスがあれば便利だとは思いますが、日常的に利用する人は少なくなっていると思うので、縮小や削減は仕方がないと思う。
	私は現在75歳です。今のところ公共交通を利用したことはありません。3、4年前まで直方市公共交通の運転手をしてました。運転は大変でした。行政が利便性を高齢者等交通弱者のために、地域をもう少し深く現状を知ることが必要です。公共交通の縮小や削減は仕方がないと思えます。人生75歳をすぎたら行政の迷惑にできるだけならないように心がけております。
	高齢化が進む中、公共交通機関を整備する必要もしくは維持しなくてはなりません。そのためには、今働いている私たちがその一部を担い、少しでも手助けできればと思います。
公共交通の情報発信	福岡市内に勤務しているのですが、市内の人に南区などから通勤するのと変わらないくらい便利ですねとよく言われる。JR（小竹駅）のことばかりがクローズアップされているような印象をうけますが、高速バスだと天神まで40分です。若宮インター付近の住環境を整えてベッドタウンとして、福岡市内の人たちにアピールをしたらよいのではないかと思います。土地は安く、安全な農作物が安価に手に入り、治安もよい。福岡市内へのアクセスもよい。若宮インター付近だと赤間駅にも近い。住民が増えれば、公共交通ももっと便利に自然とっていくのではないのでしょうか。あとトヨタがあるのでトヨタとタイアップした交通機関をつくるなど新しい取り組みも期待しています。
	自分の立ち位置（住んでいる場所）、個人の事情のみで判断すると手前勝手なものになりがち、意見がバラバラになりやすいと思われれます。自らの事情もさることながら、市内において最も深刻な状況、立ち位置に置かれている人々、世帯から諸問題は解決されるべきだろうと考えますので、まずは情報を知りたいと思えます。行政にはあらゆる手段を使って情報発信していただきたいと思っております。
施設やスクールバスに関する意見	宮若市は広いので、一言で公共交通といっても、難しいと思えます。私は車を運転するので、どこへでも行きたい時に行けませんが、車に乗れなくなったら…と考えると、今後公共交通は必ず必要だと思えます。子どもたちも、どこへ行くにしても「どうやって行く？」となるのです。ふれタクは予約制なので、実際利用するとなれば、使いやすそうですが、市内だけなので、市外へ行く時ののりつき等どうなのかとも考えます。大変ですが、よろしくお願ひします。
	学生などにとっては夜道が危ないと思うので、バス停や公共交通までの道のりに、街灯を増やしたりして親などを安心させるべきだと思います。自分も学生の頃はバスで通っていました。公共交通を利用するなら周りは明るい方がいいと思えます。



宮若市の公共交通に対する意見・要望 【アンケート調査\_問19より】

〔自由意見〕 その2

意見区分	宮若市の公共交通に対する意見・要望（自由意見）
公共交通に対する不安・要望	今現在は、自家用車で通勤、買い物、病院等に移動できますが、宮若地区は、特に移動を公共交通だけでは、大変だと思います。食料品の買い出しも旧宮田迄行くことになるので、バス等の乗継ぎのことを考えるとタクシーを利用することが多くなると思います。
	現在は、自動車運転ができますが、これから先できなくなったら、家の近所に病院、店舗がないため、不安になります。時刻表どおりにくる定期路線バスの便数が増えたら、利用する人が多いと思います。
	私には同居の祖母がいます。90歳は過ぎていますが、移動手段が家族の車になります。年金も少ないのでタクシーに乗ることもできません。家族もみんな仕事をしていますので、病院などに行くときは、祖母の調子がいいときなどは歩いてます。家族の送迎の日もあります。月に何度か無料の送迎などあれば、祖母は自由に移動できると思います。
	私自身は、車に乗れる間は不便を感じていないので、乗れなくなったら、それ相応の生活にシフトしようと思う。公共サービスに関する交通の便は必要かと思う。（買い物、病院等個人の都合は、自身で解決したい）市役所、図書館、選挙の投票等への足の確保は、車が無くなってしまったら、要望したい。
	宮若市は、筑豊地区においてはJRの運行もなく、一番不便なところだと思います。
	高齢者に何うと乗降場までに歩くのが困難など、予約手続きと聞いただけで避けてしまうなど、さらなる利用しやすい環境をつくっていく取組が必要ではないかと思う。①乗降場の増加②ワンタッチ予約などを検討してほしい。
	80～90代の祖父母が車を運転しています。免許返納してほしいですが、免許が無いと足がなくてかけるのも難しい。気軽にでかけられないと思っているようです。家に籠っていると気分も落ちて具合が悪くなるとのこと。高齢ドライバーの事故が多発している今、誰かを巻き込んでしまう前に返納を進めたいです。高齢の方でもわかりやすく簡単に気軽に利用できるといいと思いました。
	1時間前にふれタクが予約できるようになり、とても助かっています。私は直方の病院に通っていますが、予約していても中々時間どおりに帰れません。今は直方からふれタクに予約しています。宮若は交通の便が悪く、皆さん90歳位まで車の運転をされています。こわいです。これからは高齢者が増えるばかりです。若い方達は乗用車で思い通りの場所へ行けますが、年寄りには便利の良い交通機関がほしいです。自分で動ける間は、天神にも行きたいし、ランチ等にも出かけたいです。じっと家に閉じこもっていると、認知症も心配です。若いスタッフの皆さん。どうぞおうちのおじいちゃん、おばあちゃんの話も聞いてみてください。息子がいますが、土日休みなので銀行や病院等には連れて行ってもらえません。やはり平日に動きたいです。年寄りが動きやすい市の交通対策を期待しています。
	光陵ワンダーガーデンの方々は、今は子育て中で車を利用し、子供も小さいが自分たちが将来車に乗れなくなる時には、公共交通がなければ困ると思う。ルミエールもトライアルも歩いてはいけない。
	高齢者が増加し、免許返納により、移動に大きな課題がある。病院や買物が中心となるうが、バスが通っていない（または本数が少ない）エリアの住民に希望をとったらよいと思う。宮若西中のスクールバスは通学時以外外にいるので要所となるエリアで運用できないか。またトライアルと協力してA1による自動運行ができないか。さらに、リタイヤしても働ける人を活用して、タクシー的な取り組みはできないか。今ある人・物を工夫すれば何かできそうですが。
	JRバスだけは財政負担してでもかならず維持してほしい。宮若市外の通院さえ難しくなった。コミュニティバスはバス停まで遠く使いづらい。便数も少なすぎる。買い物難民に将来なりそう不安です。色々大変でしょうがよろしく願います。
	この前、福丸の小中学校の前を通った時に、帰りのバスがすごく沢山出発しているのを見て、びっくりしました。こんなにも沢山のマイクロバスがあるのなら・・・このバスが利用されていない時、市内を走って頂いたらどんなに助かる人がいるのだろう・・・と感じました。病院通いや、買い物に行きたいけど行けない高齢者は、沢山いらっしやると思いました。私の知らない所でもう利用されているかもしれませんけど・・・何か良い方向へとお願いしたいです。
	安心・安全な町づくりをしてほしいので、個人タクシーとはいかなくても、短時間運転手（シルバードライバー等）を確保して。市民が利用しやすく、予約も簡単にできるシステムをつくる。アピールをしてどんだんできる環境をつくってほしいと思います。とにかくたくさんの方が利用しないことには意味がないので、まずは観光客を確保するために観光施設を作り、例えば追い出しネコをもっとアピールして、ネコバス、ネコバス停（バス停ごとにいろんな猫をおくとか）に力を入れ、猫バスルートをつくり、循環させる。観光客、地元民も乗ってみたいと思うバスルートをつくる。他県の人にどんでんかけてもらい利用してもらおう。
西鉄バスルートで宮若市役所～直方行きがなくなり不便です。高齢者は乗継が難しいです。バスの乗降も高さ、段差があるので高齢者1人では乗せることができません。ふれタクもまだ馴染みなく、1人で依頼するのは難しいです。急用、急病でタクシーを呼びたくても呼べずに大変な思いをしたことがありました。車がある、送迎者がいるところはいいですが。	

宮若市の公共交通に対する意見・要望 【アンケート調査\_問19より】

〔自由意見〕 その3

意見区分	宮若市の公共交通に対する意見・要望（自由意見）
高速バスに関する意見	高速バスIC乗場周辺の環境が非常に悪く危険である。屋間でも薄暗く、草も生い茂っている。（小倉駅方面乗り場）福岡方面行きも街灯を増設してほしい。夜何度もこわい思いをした。以前より思っていたが、このように要望を伝える方法がなく大変いい機会だった。切にお願いもうしあげます。
JR九州バスに関する意見	<p>主要なバス停（宮若ICや福丸バスセンター）や、利用できるバス停があったとしても、そこまでの移動があるので、市営の駐輪場や駐車場を気軽に（安く）利用できればいいと思う。</p> <p>JR九州バスを利用したいが、直方駅の列車の発着時間と全くリンクしていない（昔から）。上下線あり、時間を合わせるのは難しいと思うが、考慮されていないと感じる。最適な運行時間（時刻）を取り入れると毎日ではないが利用したいと思っている。毎回利用したいと考えるが時間が全く合わずに車での移動になる。鞍手高校（子供の学校）に通学の際も、通学時間が合わない（通常、課外授業）結果、車で送りむかえになる。利用者減→減便→不便→更に利用者減のスパイラル、ならせめて駅の利用に便利な時間に走らせる様にして欲しい。それでも廃止になるなら、致し方ないと思う。</p>
コミュニティバスに関する意見	特に赤間駅（JR）行きの接続の要望は多いと思います。
	せめて、赤間駅までの公共交通があったらいいと思います。
	今は、まだ自分で運転してどこでも行くことができるけど、今後もっと年齢を重ねた時に公共交通機関を利用すると思うけど、実際にはどのような手段があるのかわからないし、前に調べた時に、時間が空すぎていたのであきらめた経験がある。せめて1時間に1本位はコミュニティバスかなんかの手段がほしいと思う。
	主な路線を利用するには、そこまで行く交通手段がなく、ふれタク利用も曜日や時間が学生には時間外のことが多くて、利用したくても利用できない状況にある。利用範囲も市内の限られた地域であれば、小竹駅を利用したくても、ふれタクは利用できないし、学生（高校生）までは学割のように割安にいただきたい。乗車率が少ないから削減は仕方ないことではあるが、必要な時間に少しでも乗れる路線があれば助かる。路線削減の影響で、子供の高校進学に通学手段がないことで、大きな決断をすることにもなり、人生を変えてしまうかもしれない大きな選択であった。駅までの利用が困難な宮若市、今一度、再検討して路線拡充につとめていただけたらと願う。
	福丸→赤間駅間を定期的にバスを運行すると、若宮ICのバス停も定期的に停まり、利用しやすい。朝・昼・夕・夜の1便だけでも決まった時間にバスが動くと、移動しやすくなると思う。免許書を返納したくても、移動手段がないと、返納できない。西鉄とJRの運行の問題があると以前聞いたことがあるが、（第三の）運行事業者が運行するわけにはいかないのですか？
	勝野駅にはほとんど電車は止まらないので、小竹駅に行くルートの本数を増やしてほしい。
ふれタク・予約型乗合タクシーに関する意見	どういった交通手段があるのか、よくわかりません。またどうやって調べたら情報を得ることができるのかもいまわかりません。車を運転しない方や学生の方は、バス等利用しやすいものが必要だと思います。もう少し「ふれタク」のことを知ってもらえるような取組があってもいいのかな？と個人的には思いました。
	学生の時に、JRバスをほぼ毎日利用していました。博多からくるバスだったので、いつも定刻どおりにこなくて、大変困った記憶があります。しかし、バスを利用しないとどこにも行くことができない……。現在の学生さん達もきっと不満に思っていることでしょう。A1デマンドタクシーというのをあまりよく理解していなかったのですが、利用者が減少している田舎には画期的だと思いました。若い世代にも周知させて利用者を増やすのはいかがでしょうか。タクシーと聞くと敷居が高いイメージで料金が高そうなので、ふれタクの正しい情報を教えていただけたら嬉しいです。
	今は自動車を運転しているので、公共交通の件は意識したことがありませんが、免許証の返納は、10年以内には確実に行うつもりです。市のなかでも特に人口の少ない笠松の端の方に住んでいるので、その頃は切実な問題だと思います。運賃は高くなってもAIデマンドタクシー等を充実させて欲しいです。高齢になり、移動手段が無くなり、自宅に居る事が多くなると、いろいろの刺激が少なくなり、認知症などが心配になります。外に出て、買物をし、趣味を楽しみ、いろんな方々と会話して笑い合える様でありたいと思います。自由に外出できる移動手段は是非とも必要です。
	今は特に利用していませんが、今後運転をしないようになった時に交通手段が無くなっていると困ります。学生時代は利用していましたが、今の学生のためにも残してほしいと思う部分もあります。今の段階でも便数は少なくなっているので、これ以上減らさなくてもよいと考えています。通勤・通学時間帯だけは確保してほしいです。ふれタクは今回のアンケートで知りましたが、よくわかりません。もう一度利用の仕方などを周知してほしいと思いました。
	①ふれタクを祖母が利用していますが、病院への行きは良いが、帰りの予約は、何時に終わるかわからないのに、予約をしても、薬をもらったりする時間で遅くなるので、時間通りいかない。と悔やんでおりました。②足の悪い老人の方が、フラフラしながら前の通りまでタクシーを待たために歩いて行かれてました。この様な方に対しては、家の前までタクシーをつけてくださって欲しいと願いました。
	デマンドタクシーについて車の免許返納した方々にわかりやすく説明していくことが必要だと思う。（私も人に説明する程詳しくはないので知る必要がある）
	小竹駅までの交通方法がいまいち分からなくて困ってました。バスが無くなってしまったことは知っていたが、ふれタクといったものを使えることを知れてよかったです。北校下まで行くのに30分以上歩かないと行けないので、郵便局から行けるバス停が動いているのかわからないので教えてほしいです。ついでに乗り方、利用の仕方も教えてほしいです。

## 2-2. 交通事業者等の意向

## (1) 意向（ヒアリング調査）の概要

- ・宮若市内で公共交通を運行している事業者を対象に、利用動向や運行に際してのご意見やご要望、利用者からよく聞かれるご意見等について、路線バス、貸切バス、タクシーを運行する事業者等の計6箇所へヒアリング調査を実施しました。
- ・さらに、宮若市にて公共交通に係る関係機関計6部署への意見聴取もあわせて実施しました。

## ■交通事業者等ヒアリング調査の概要

対 象	宮若市内の公共交通機関を運行する事業者 (民間路線バス1社、コミュニティバス2社、乗合タクシー2社) 高速バス利用者の駐車場管理者
調査方法	事業者及び管理者に直接聞き取りを実施
実施時期	民間路線バス : 令和5年11月30日 コミュニティバス : A社_令和5年11月30日、B社_令和5年12月12日 乗合タクシー : C社_令和5年12月14日、D社_令和5年12月19日 高速バス駐車場管理 : 令和5年12月20日

## ■公共交通に係る関係機関ヒアリング調査の概要

対 象	宮若市における公共交通に関連する関係機関 (福祉、教育、まちづくり、等)
調査方法	担当者に直接聞き取りを実施
実施時期	地域福祉係 : 令和5年11月18日 高齢者福祉係 : 令和5年11月18日 子育て支援係 : 令和5年12月11日 学校教育係 : 令和5年12月12日 企業誘致推進係 : 令和5年12月11日 地域振興係 : 令和5年12月11日

(2) ヒアリング結果

1) 路線バス事業者

運行上の 問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・博多駅～筑前蒲田間が渋滞、遅れに対するクレームは無い（遅れ5分～10分）</li> <li>・宮若市内の学校ヒアリングをして、運行ダイヤを設置 ⇒以前より利用が増えた</li> <li>・乗降が多いバス停はルミエール前のバス停</li> </ul>
利用者からの 意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特にない（意見が届いていない）</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R6.4月のダイヤ改正では、運転手の2024年問題より減便を予定</li> <li>・直方～博多までの利用者は、ほとんどない（JRと比較で料金も所要時間もかかる）</li> </ul>

2) コミュニティバス運行事業者

運行上の 問題点	<p>(日吉線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型ワゴンでの運行でも積み残しの事例は無し</li> <li>・古いバス停は、どこにあるのか運転手にも分からないことがある</li> <li>・片側のみのバス停で、暗い時に街灯も無いことから、反対で待つ利用者に気づかず通り過ぎたこともあり</li> </ul> <p>(福間線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IC近くの交差点部で、カーブミラーが木で覆われて見えづらく見通しが悪い</li> <li>・猫塚のバス停でスクールバスをUターンさせて乗車させようとしたが、駐車車両がいる場合、旋回駐車スペースに入ることができず、県道上での乗り降りとなり危険</li> </ul> <p>(宮若飯塚線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタ自動車の通勤時間帯と重なる場合（宮田行き3便と4便の間）、生見あたりで渋滞（ノロノロ運行）に嵌り遅れる場合があり</li> <li>・新新塚駅でのバススペースに送迎のための乗用車が停車していることが多く、構内に入れず困る（クラクションを鳴らしてはいけない）</li> </ul> <p>(宮田百合野線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭い道を通行することが多い（杉坂あたり、百合野団地）</li> <li>・15:00～16:00の北校下から百合野団地間で利用が多い</li> </ul>
利用者からの 意見・要望	<p>(宮田百合野線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・午前中の遅い時間や午後の早い時間での運行要望は無い</li> </ul>
その他	<p>(日吉線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝1便のみで4～5人が利用し、主に通学や通院の目的で利用</li> <li>・福丸周辺では雪が降っていなくても、日吉線沿線は積雪や凍結により冬用装備をしても運行することができないことも有り</li> </ul> <p>(福間線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口付近で13名以上の外国人(近くに寮がある)が乗車しようとしたが、定員オーバーのために乗車できず断ったケースもあり</li> </ul> <p>(宮若飯塚線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤や通院目的の利用が多く飯塚病院や新飯塚駅での乗降が多い</li> </ul>

## 3) 一般タクシー事業者

運行上の 問題点	(宮田小竹線) <ul style="list-style-type: none"> <li>ジャンボタクシーでの運行で、まれに積み残しがあるが、臨時便を出す等でほとんど対応できている。「ふれタク」東部地域線</li> <li>予約が増えてきているため、要望された時間より遅れが出てきている</li> <li>特に、JRバス等への乗り継ぎの関連で、宮田バスセンター付近の8時台に予約が集中、通院・買物利用の60歳以上の方(70歳以上の女性)が多い</li> <li>年金支給日は予約が特に集中して、ドライバーがトイレや食事休憩が取れないことも多い</li> </ul>
利用者からの 意見・要望	(宮田小竹線) <ul style="list-style-type: none"> <li>以前のように昼間の時間帯も走らせないのかという意見あり</li> </ul> (「ふれタク」東部地域線) <ul style="list-style-type: none"> <li>“乗降ポイントが分からない”という声はまだあり</li> </ul>
その他	(宮田小竹線) <ul style="list-style-type: none"> <li>宮田小竹線は、朝夕のみなので通勤利用が主</li> <li>以前昼間の便を利用していた人が、タクシー利用に変わったように見えない ⇒ 極端に増えていない</li> <li>小竹駅からの帰りはタクシー利用があり</li> <li>宮田小竹線のJR小竹駅行きは乗合タクシーにすべき、ただし市と協働する意味で乗合タクシーにするべきと考えるが、タクシー事業者としては反対</li> <li>一般のタクシーとして飯塚・福津方面への送迎がある中、特に宗像方面の送迎が求められている</li> <li>宮若市は外国人労働者が多く、外国人への移動の足を確保する必要</li> <li>公共交通のハブ(中心結節点)を整備するべき ⇒ 宮若市に交通のハブがない</li> <li>今後の懸念として、高齢者などの交通弱者が公共交通を利用しなくなる恐れあり</li> <li>市内の公共交通に対するわかりやすい体系や、路線や利用方法の周知など、高齢者などに理解してもらう必要あり</li> </ul>

## 4) 高速バス駐車場管理者

設置経緯と 利用動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和63年から、駐車場管理を行っている(当時の若宮町長から、路上駐車が多くのことから依頼されて駐車場を作り管理を始めた)</li> <li>月3,000円/台の月極め契約と一日300円の時間貸しで運用</li> <li>100台~130台程度のスペースを確保</li> <li>高速バスの乗客だけが利用しているわけではない(例えば、相乗りして移動するための駐車場替わりでの利用など)</li> <li>20年前に、自前で駐車マスを引いてから、そのまま現在に至っている。</li> <li>バス利用者は、コロナ禍の以前から年々減ってきている、一人での利用が多い ⇒ 福岡空港行きの便が無くなったことが減少の要因の一つではないか</li> </ul>
利用者からの 意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停入口の扉が壊れているという声があり、西鉄バスやネクスコに連絡を取って対応してもらった経緯があり</li> <li>バス乗り場から駐車場までの道が暗いという意見あり</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>赤間駅までの便があれば、利用者は多くなると思う(赤間までは車で15分)</li> </ul>

5) 公共交通に係る部局及び関係者

<p>地域福祉 係</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふくし巡回バスは、昭和 59 年 4 月の社会福祉センターオープンから運行</li> <li>・5 方面(5 ルート)で、毎週月・水・金曜で、迎便と送便の 2 便ずつ運行</li> <li>・各公共施設(社会福祉センター・市役所・リコリス・パレット等)での乗降のみ</li> <li>・なかには、帰りは施設からタクシーを呼び、帰宅する方もいる</li> <li>・運転手は、社会福祉協議会が直接 3 名雇用し運行</li> <li>・利用状況は、以下のとおり。コロナ禍ではピーク利用の約 6 割に減少</li> <li>・路線規模の拡大・縮小など、現時点では変更は考えていない</li> </ul>
<p>高齢者福祉 係</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物に困っている人及び地区がある</li> <li>・高齢者の居場所づくり事業「あったかサロン」6 地区で、登録者による体力づくりやイベントを月 2 回程度実施(おでかけや買い物支援のイベントもあり:日吉地区など)</li> <li>・免許返納時の移動手段の確保についての相談件数が増えてきており、包括支援センターの高齢者担当の窓口で対応</li> </ul>
<p>子育て支援 係</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員の異動等があるが、少なくとも異動してから 2 年ほどは聞かれたことはない</li> <li>・幼児が単独で公共交通を使用することはなく、必ず保護者がいることになるが、車を運転しない方は自転車で移動されている</li> <li>・それ以前の話になるが、一度だけ、おばあちゃんが母親の代わりに迎えに行く方がおり、交通の不便さを言われていた方がいた</li> <li>・現状では、要望は特にない。</li> <li>・市内には 6 つの保育園があり、「福丸保育園」、「なないろ保育園」、「なないろ保育園 II」、「さくらこども園」「地域型ひよこ保育園」全て私立</li> <li>・保育園は保護者の送迎が必須であり、保育園としての通園バスは出していない</li> <li>・ただし、認定こども園であるさくらこども園はでは、幼稚園籍の園児もおり、その子たちはバスで通園している。通園バスの管轄は学校教育課で管理</li> <li>・子育てに関する計画書の作成する際、公共交通に関して記載はない</li> <li>・子ども子育て会議は年 1 回夏頃に開催し、会議の中で出された意見について、関係所管課に回答をしてもらっている</li> </ul>
<p>学校教育 係</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスの今後の動向(拡大、縮小、路線バスの利用)について、見直しの検討を行っていく予定ですが、現時点では未定</li> <li>・部活動後の学校の下校時間に合わせた運行ダイヤの調整を望む声も見られる</li> <li>・公立幼稚園に限り、スクールバスを出している</li> </ul>
<p>企業誘致推進 係  地域振興 係</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業立地・誘致を進める中での公共交通の重要性や話題となったことは無い</li> <li>・移住定住などの問い合わせがあった時、バスの利用が必要要件になったことは無い</li> <li>・移住する方は、若年層(子育て世代)が比較的多い</li> <li>・高齢層の移住者もいるが、本来のターゲット層が市内の工場・企業に勤めている方をターゲットとしており、その世代は車を所有していることから、公共交通機関の有無により定住の判断をする方はいない</li> <li>・子供が生まれ、進学する際に通学方法の必要を求めてくることはあるが、個別の案件と認識</li> <li>・定住促進の案内を行う際、今後バスが通る等の情報が無いため、公共交通機関の話題を出すことはない</li> </ul>

### 第3章. まちづくりの方向性（上位・関連計画の整理）

宮若市の上位・関連計画をもとに、公共交通の関係及び公共交通に求められる役割について、下記に整理します。

- ・宮若市では、「宮若市役所周辺」を中心拠点、「若宮コミュニティセンター周辺」を地域拠点に位置づけています。
- ・人材の定着・還流・移住の推進に向けて、利便性の高い持続可能な公共交通網の形成を掲げています。
- ・具体的には、生活交通手段の確保に向けて地域交通の在り方を十分に検討し、運行路線間の結節機能強化や高速バス停へのアクセス向上、周辺市町の鉄道駅への路線の維持・確保を掲げています。

上位・関連計画	目標・方針	拠点形成	交通軸形成・交通体系構築、その他（ネットワーク形成、地域振興 等）
第2次宮若市総合計画 後期基本計画 R5.3 策定 (R5年度～ R9年度)	市民・地域・産業が賑わう住みよいまちを目指して	中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活基盤・都市基盤 ⇒道路・<b>交通網の環境整備</b>、中心拠点の整備、公園・緑地の維持・管理を進め、便利で快適な生活環境の創出を推進</li> </ul>
第2期宮若市まち・ひと・しごと創生総合戦略 R2.2 策定 (R2年度～ R6年度)	I 産業振興による雇用の創出 II <b>人材の定着・還流・移住の推進</b> III 結婚・出産・子育て環境の整備 IV <b>持続可能で元気な地域社会の形成</b> V 既存ストックを活用した交流人口の創出	—	IIの具体的施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>●定住人口の拡大</li> <li>●移住転入者への支援推進 ⇒ <b>利便性の高い持続可能な公共交通網の形成</b></li> </ul> IVの具体的施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>●圏域活性化に向けた連携推進 ⇒ 直方・鞍手広域連携プロジェクトの推進</li> </ul>
宮若市都市計画マスタープラン H23.3 策定	「様々なきずなを育み創造し続ける 生活文化故郷(とし)」 <ul style="list-style-type: none"> <li>●中心拠点・地域拠点と周辺の集落拠点による市街地圏域の形成</li> <li>●各市街地圏域間での交流連携軸の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心拠点：<b>宮若市役所周辺</b></li> <li>○地区拠点：<b>若宮コミュニティセンター</b></li> <li>○集落拠点：必要な生活サービス機能の立地促進、安全な住環境整備</li> <li>○交流拠点：<b>ドリームホープ若宮、若宮 IC 周辺</b></li> <li>○スポーツ・レジャー拠点：<b>脇田温泉、東部総合運動公園、西鞍の丘総合運動公園、2000年公園</b></li> </ul>	公共交通(バス網)に関する方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>●生活交通手段の確保 ⇒ バス交通は高齢者をはじめとした交通弱者の重要な移動手段、利用促進と共に、<b>地域交通のあり方の十分な協議・検討</b></li> <li>●地域公共交通会議の開催 ⇒ 需要に応じた運行車輛や運行形態の変更、沿線利用者の軽微な改善要望への柔軟な対応、<b>運行路線間の結節機能強化</b></li> <li>●周辺市町への移動条件の向上 ⇒ <b>高速バス停へのアクセス向上、周辺市町の鉄道駅へ連絡する路線の維持・拡充</b></li> </ul>

上位・ 関連計画	目標・方針	拠点形成	交通軸形成・交通体系構築、 その他（ネットワーク形成、地域振興 等）
<p>第2期 宮若市 地域福祉 計画 R6.2 策定 R6.4 実施 (R6年度 ～ R11年度)</p>	<p>共に支え合い、健康づくりと生きがいづくりが両立する健康長寿のまち“みやわか” 基本目標3 地域の福祉活動への参画と協働</p>	<p>—</p>	<p>(1) 地域の交流の場の拡充 地域の誰もが気軽に交流できる場や地域の福祉活動の場を充実させる取り組みを進めます。 また、高齢者や障害者などの自立と社会参加の促進を図るためには、建築物や<b>交通機関</b>、生活環境の<b>バリアフリー化</b>のほか、<b>移動手段の確保が必要</b>です。 【市が取り組むこと（公助）】 ○<b>高齢者や障がい者等に対する移動手段の確保</b>（宮若市巡回ふくしバスなど） ○住宅や公共施設、<b>交通機関</b>、道路の<b>バリアフリー化</b></p>
<p>第7期 宮若市 障がい者 福祉計画 R6.2 策定 (R6年度 ～ R8年度)</p>	<p>おもい合い 支え合う ふくしのまち みやわか 【施策分野】 1 障がい者理解と差別解消の促進 2 生活の支援・充実 3 保険・医療分野の支援 4 教育環境の整備・充実 5 雇用・就業機会の確保 <b>6 安全・安心な環境づくり</b></p>	<p>—</p>	<p>6 安全・安心な環境づくり (2) <b>移動・交通対策の推進</b> ⇒No1 <b>生活交通の維持・確保</b> 障がいのある人や高齢者等の生活交通を確保するため、今後も<b>民間バス路線の維持</b>に努め、本市が運営する<b>乗合バス等の利用促進や運賃の支援</b>を行うとともに、<b>AI デマンドタクシーの利便性の向上</b>を図ります。さらに<b>車いす対応車両を導入</b>し、より障がいのある人の移動支援に努めます。 ⇒No4 <b>運行車両等の改善促進</b> 民間バス会社の配線、撤退等も続き、民間バス路線は直方-博多間のみとなっているため、JR 九州バスに対して<b>存続の呼びかけ</b>を行います。今後も<b>低床バス車両への更新・整備等、改善の依頼</b>を行います。</p>
<p>宮若市 公共交通 基本計画 (H27年度 策定)</p>	<p>4つの目標 「<b>持続的に利用してもらおうための利便性向上</b>」 「<b>潜在需要に応じた低利用便の改善</b>」 「<b>バス事業の効率的な運営体制の構築</b>」 「<b>関係機関との連携・協力体制の強化</b>」</p>	<p>—</p>	<p>(方針1) <b>現行程度のバスサービスの維持、存続</b>が可能となるように、<b>地域全体</b>で取り組む (方針2) 市内の<b>広域的な幹線路線</b>については、「生活交通維持費補助」（国、県補助）を活用して、既存の<b>民間バス事業者</b>が担う (方針3) 市内の<b>バス路線</b>については、現状の<b>宮若市委託運行バス方式</b>及び路線を<b>地域の実情</b>に合わせ運行する (方針4) 委託運行バスの<b>利用状況や利用者ニーズの把握</b>により<b>改善に努める</b> (方針5) <b>学校統廃合の動向等</b>を見据えての<b>関係機関との連携強化</b>をはかる (方針6) 公共交通バスに関する<b>情報提供の強化</b>をはかる (方針7) 民間バス事業者との<b>連絡・協議体制を確立</b>する</p>



## 第4章. 宮若市の公共交通に係る課題

地域や公共交通の現状、市民ニーズや交通事業者等の意向、まちづくりの方向性を踏まえ、宮若市の公共交通に係る課題を下記のように整理します。

### ■■公共交通に係る課題■■

#### 課題①：高齢者などの交通弱者の移動を支える持続可能な公共交通の確保・維持

⇒ 高齢の単身及び夫婦世帯が増加する中、自分で運転することのできない方の移動手段として、買い物や通院などの日常生活上の外出を支援する公共交通の確保と維持が必要です。

#### 課題②：利用者ニーズと利用目的に応じた交通サービスの提供

⇒ 交通弱者への支援とともに、通勤や通学、買い物、通院等、誰もが利用可能で、利便性の高い交通サービスの提供が求められています。

#### 課題③：公共交通機関相互の連携による利便性の向上

⇒ 中心拠点や地区拠点等における公共交通機関相互の連携を図り、運行路線間の結節機能強化や高速バス停へのアクセス向上、近隣市町の鉄道駅への路線の維持・確保により、利便性の向上が必要です。

#### 課題④：近隣市町との連携による公共交通ネットワークの形成・充実

⇒ 通勤流動等、近隣市町とのつながりが見られる中、宮若市と近隣市町との連携、交流人口の拡大を促す幹線公共交通ネットワークを形成するとともに、充実を図る必要があります。

#### 課題⑤：公共交通の利便性等の認知向上と利用促進

⇒ ICT などを活用することで、公共交通の利便性や必要性を、市民をはじめとした多くの関係者に広く周知・浸透を図るとともに、各種媒体による分かり易い情報提供を行い、公共交通の利用促進を図ることが必要です。

#### 課題⑥：各主体における役割の明確化と一体的な取組み

⇒ 公共交通施策の推進に行政が牽引的な役割を果たすとともに、計画を具現化するために関係者が計画理念を共有し、協議会等において計画の実効性を担保し、多様な関係者による協議を通じて、相互の信頼関係の構築が不可欠です。

⇒ 関係者が対等の立場で地域公共交通の活性化・維持に向けて、一体的に取り組むパートナーシップに基づき持続可能な公共交通維持の仕組みを構築する必要があります。

第 1 章.宮若市の概況

地域の現状

人口・世帯	・ 2.63 万人 (R2)、30 年間 (H2⇒R2) で 20% 減少、高齢人口割合は 37% (R2) に上昇 ・ 典型的な「つぼ型」の人口構成 ・ 高齢単身・夫婦世帯の急激な増加 ・ 将来人口は 1.47 万人 (R47)、45%減少の見込み ・ 宮田地区や幹線道路沿線に人口集積、高齢者は郊外部にも点在して居住
都市施設の立地状況と圏域人口	・ 病院は宮田地区に集積、若宮地区のカバー率は 3 割弱で低い ・ 商業施設は福岡直方線沿線に集中して立地 ・ 金融機関は宮田地区に集中 ・ 公共施設・公民館は市内の各地に点在
自動車・免許保有	・ 自動車保有の増加、高齢ドライバーの増加 ・ 一方で免許自主返納件数も増加
財政	・ 社会保障費は増大、税収は伸び悩み

公共交通の現状

周辺都市との交流	・ 福岡市や北九州市、近隣市との流動が多い
利用交通手段	・ 自家用車利用割合が増加、バス利用者割合は減少の一途
バス交通	・ 広域の都市間移動は高速バス、都市間及び中心拠点～地区拠点間は JR 九州バス ・ コミュニティバス等は各方面に 6 路線、利用状況は市民一人当たり利用回数 1.9 回/年 ・ 宮田小竹線：JR 小竹駅、ルミエール前 ・ 福岡線：福丸、奥の前、イオンモール福津、福岡駅 ・ 宮若飯塚線：宮田、庄司本村、新飯塚駅、吉原町 ・ 宮田百合野線：ルミエール前、北校下、百合野団地 ・ JR 九州バス：百合野、福丸、本城、宮田
乗合タクシー	・ AI デマンドタクシーは 2 地域実施、アプリ登録者数 1,000 人に対し、実際に利用している方はそのうち 400 人強
収支状況	・ コミュニティバス等の収支率は、全路線で 13%と低い (R4 実績)
公共交通利用圏域	・ 公共交通人口カバー率：約 87% (AI デマンド含む)、約 58% (AI デマンド除く)

第 3 章.まちづくりの方向性(上位・関連計画の整理)

総合計画	市民・地域・産業が賑わう住みよいまちを目指して ⇒道路・交通網の環境整備、中心拠点の整備
まちひととじごと	持続可能で元気な地域社会の形成 ⇒利便性の高い持続可能な公共交通網の形成
都市マス	中心拠点：宮若市役所周辺 地区拠点：若宮コミュニティセンター周辺 集落拠点：4 拠点 交流拠点：若宮 IC、ドリームホープ若宮
高齢者福祉	安全・安心な生活環境の充実 ⇒生活交通の維持・確保
公共交通基本計画	計画策定後、基本方針に沿いバス交通施策を積極的に展開・実施

第 2 章.市民ニーズ及び交通事業者等の意向

市民ニーズ

免許保有・返納意向	84%が免許保有(その内、返納予定あり 7%)、返納済み 4% 〔60 歳以上〕81%が免許保有(返納予定あり 12%)、返納済み 7%
自動車保有	「自動車を保有し日常的に運転」80%、〔60 歳以上〕同傾向
日常の移動手段	自動車 75%、バス 6%、タクシー 4% 〔60 歳以上〕自動車 72%、バス 7%、タクシー 6%、「ふれタク」3%
バス利用環境	最寄りバスまでの距離 300m 未満が 44%、500m 以上は 18% 頻度は、ほとんど利用しない 88%、週 4 日以上利用 2%
公共交通認知	JR 九州バスが最も高い認知(23%)、「ふれタク」3~4%と低い認知
公共交通利用理由	利用するは全体の 24% (その内、買物目的 30%、通院目的 23%) 〔60 歳以上〕利用する 28% (その内、買物目的 37%、通院目的 37%)
公共交通利用しない理由	「移動に困っていない」が大半、「利用したい時間にバスが無い」「バスの利用方法がわからない」の理由もあり
公共交通がなくなった場合	「困る」が 62%で、理由は「今利用しないが、将来無くなったら困る」が大半。「困らない」の理由は「自動車があるから」が圧倒的に多い
公共交通に必要なサービス	「自宅や目的地の近くから利用できる」「乗継ぎがしやすい」「バスの車両・便数の増加」「携帯等で運行状況が確認できる」の順
JR 九州バス意見	「補助金による路線の維持・利便性向上の意向」を合わせて 54%
駅への接続要望	「赤間駅」が 33%で最も多い、「接続したい駅は無い」が 28%
高速バスの認知・利用頻度、未利用の理由	若宮 IC バス停を認知し利用もする 50%、認知するが利用無し 25% 利用している方のうち、「今までに何回か利用」が 88%と大半 未利用理由は「車を利用する」が圧倒的に多い
高速バス利用に必要なこと	「乗り場付近に駐車場を整備」「IC バス停へのバス路線の充実」「乗り場周辺の街灯整備」が必要
「ふれタク」の認知	認知は、「知らない」が 47%、「知っているが利用を考えていない」が 34%。認知した情報媒体は「市報」が 63%で最も多い 事前登録の必要性は、62%が知らない。予約方法は 43%が知らない、知っている方の多くは、「コールセンターでの電話予約」
「ふれタク」への要望	「運行エリアの拡大」「乗降ポイントの増設」の比較的多い 「わからない」の意見も多く、仕組みや利用方法の周知が必要
市の交通施策	財政負担の認知は、「知らなかった」が 47% 住民の取組みは、「協働し公共交通の運行方法を検討」が最も多い 施策の方向性は、「交通弱者の公共交通は確保し、利用者の少ない時間帯や路線は削減すべき」が最も多い

第 2 章.市民ニーズ及び交通事業者等の意向

交通事業者等の意向

路線バス	・ 学校ヒアリングを経てダイヤ設定した結果、利用が増加
コミュニティバス運行事業者	・ 古いバス停や街灯の無いバス停が点在、危ない上に見通しが悪いなど、利用者を見逃す事もあり ・ 百合野団地や杉坂バス停付近は、道幅の狭い区間が多い ・ トヨタの通勤時間帯と重なると渋滞に嵌り遅れる事あり ・ 宮田小竹線は朝夕だけでなく昼間の運行を望む声もあり
乗合タクシー・AI デマンドタクシー運行事業者	・ 乗合タクシーは通学や通院等の目的での利用が大半 ・ 「ふれタク」は 8 時台に予約が集中、要望時間より遅れる事が始めている、特異日に予約が集中し乗務員が休憩を取れない場合あり
高速バス駐車場管理者	・ 駐車場からバス停までの間が暗い。利用者は年々減少傾向

関係機関の意向

高齢者福祉係	・ 買物に困っている声あり。免許返納後の移動手段確保の相談が増加
学校教育係	・ 学校の下校時間に合わせた運行ダイヤの調整を望む意見あり
子育て支援係	・ 子育て世代からの公共交通に対する要望は特になし
企業誘致推進係・地域振興係	・ 公共交通が移住要件に無く、企業誘致の面でも話題にならない

第 4 章.公共交通に係る課題

課題①：高齢者などの交通弱者の移動を支える公共交通の

確保・維持

⇒ 高齢の単身及び夫婦世帯が増加する中、自分で運転することのできない方の移動手段として、買い物や通院などの日常生活上の外出を支援する公共交通の確保と維持

課題②：利用者ニーズと利用目的に応じた交通サービスの提供

⇒ 交通弱者への支援とともに、通勤や通学、買い物、通院等、誰もが利用可能で、利便性の高い交通サービスの提供

課題③：公共交通機関相互の連携による利便性の向上

⇒ 中心拠点や地区拠点等における公共交通機関相互の連携を図り、運行路線間の結節機能強化や高速バス停へのアクセス向上、近隣市町の鉄道駅への路線の維持・確保による利便性の向上

課題④：近隣市町との連携による公共交通ネットワーク

の形成・充実

⇒ 通勤流動等、近隣市町とのつながりが見られる中、宮若市と近隣市町との連携、交流人口の拡大を促す幹線公共交通ネットワークの形成と充実

課題⑤：公共交通の利便性等の認知向上と利用促進

⇒ ICT などを活用することで、公共交通の利便性や必要性を、市民をはじめとした多くの関係者に広く周知・浸透を図るとともに、各種媒体による分かり易い情報提供を図り、公共交通利用を促進

課題⑥：各主体における役割の明確化と一体的な取組み

⇒ 公共交通施策の推進に行政が牽引的な役割を果たすとともに、計画を具現化するために関係者が計画理念を共有し、協議会等において計画の実効性を担保し、多様な関係者による協議を通じて、相互の信頼関係の構築

⇒ 対等の立場で地域公共交通の活性化・維持に向けて、一体的に取り組みパートナーシップに基づき持続可能な公共交通維持の仕組みの構築

## 第Ⅱ編 地域公共交通計画

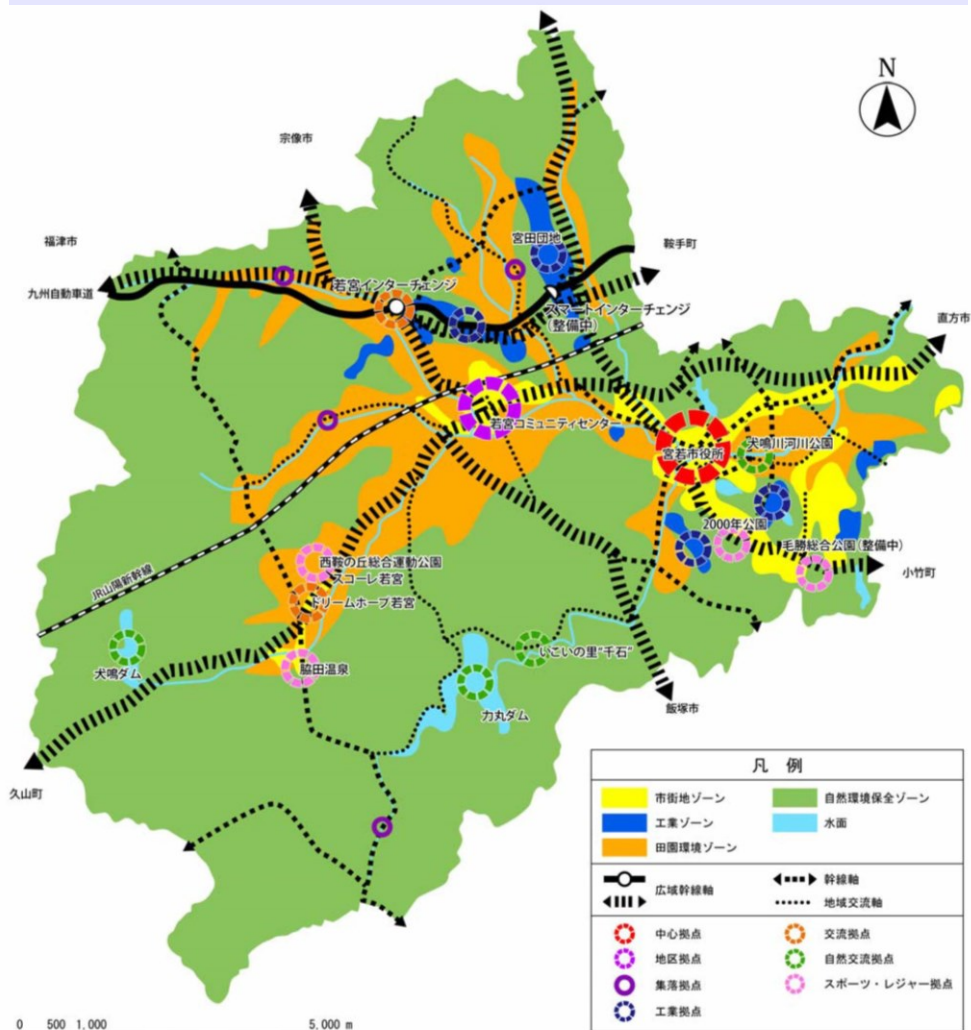
---

# 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。

■■将来都市像（目指すべき都市の姿）■■  
 「様々なきずなを育み 創造し続ける 生活文化故郷<sup>とし</sup>」



資料：宮若市都市計画マスタープラン（平成23年3月）

### 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。

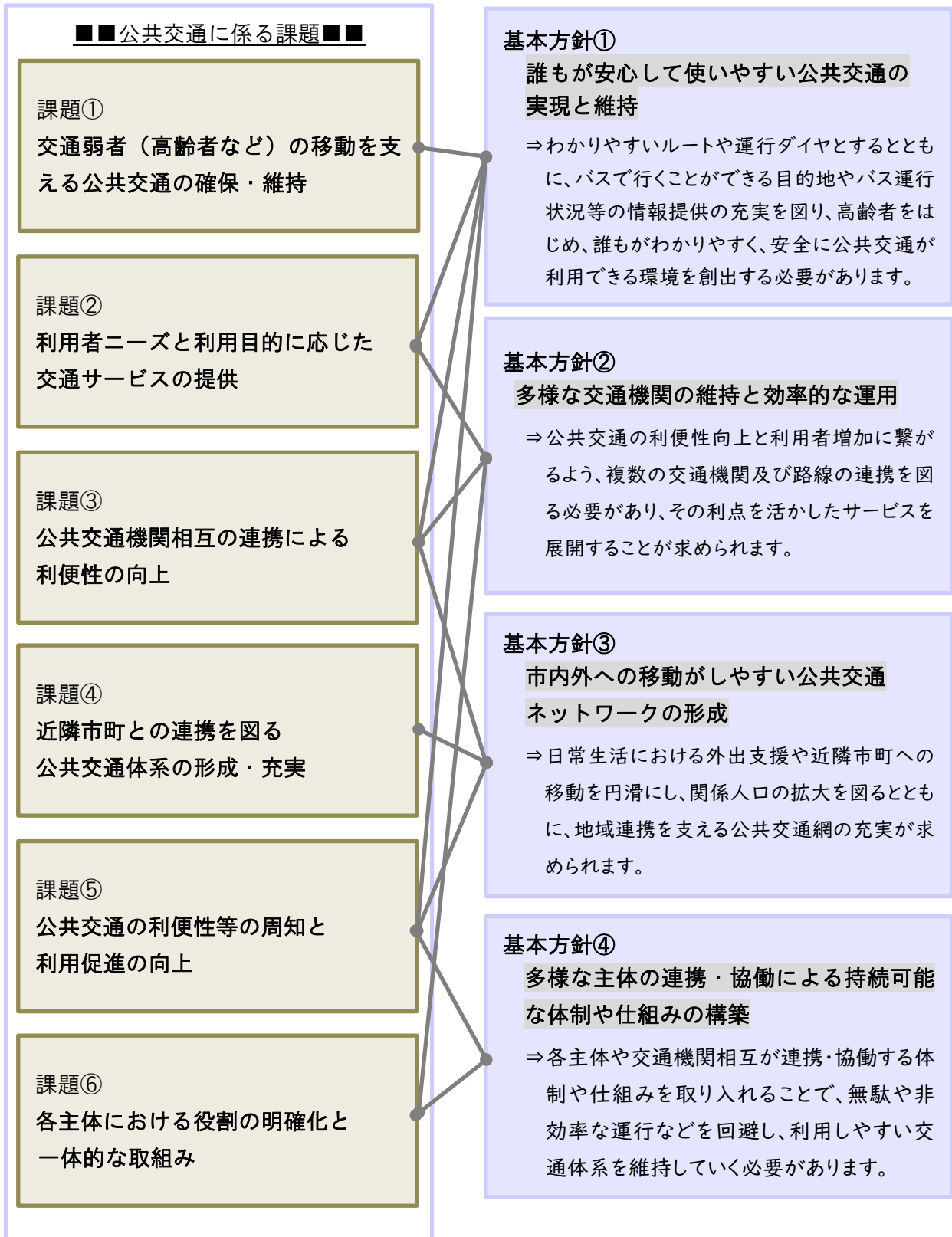


図 1-1 公共交通に係る課題と基本方針の対応

## 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、福間線、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)

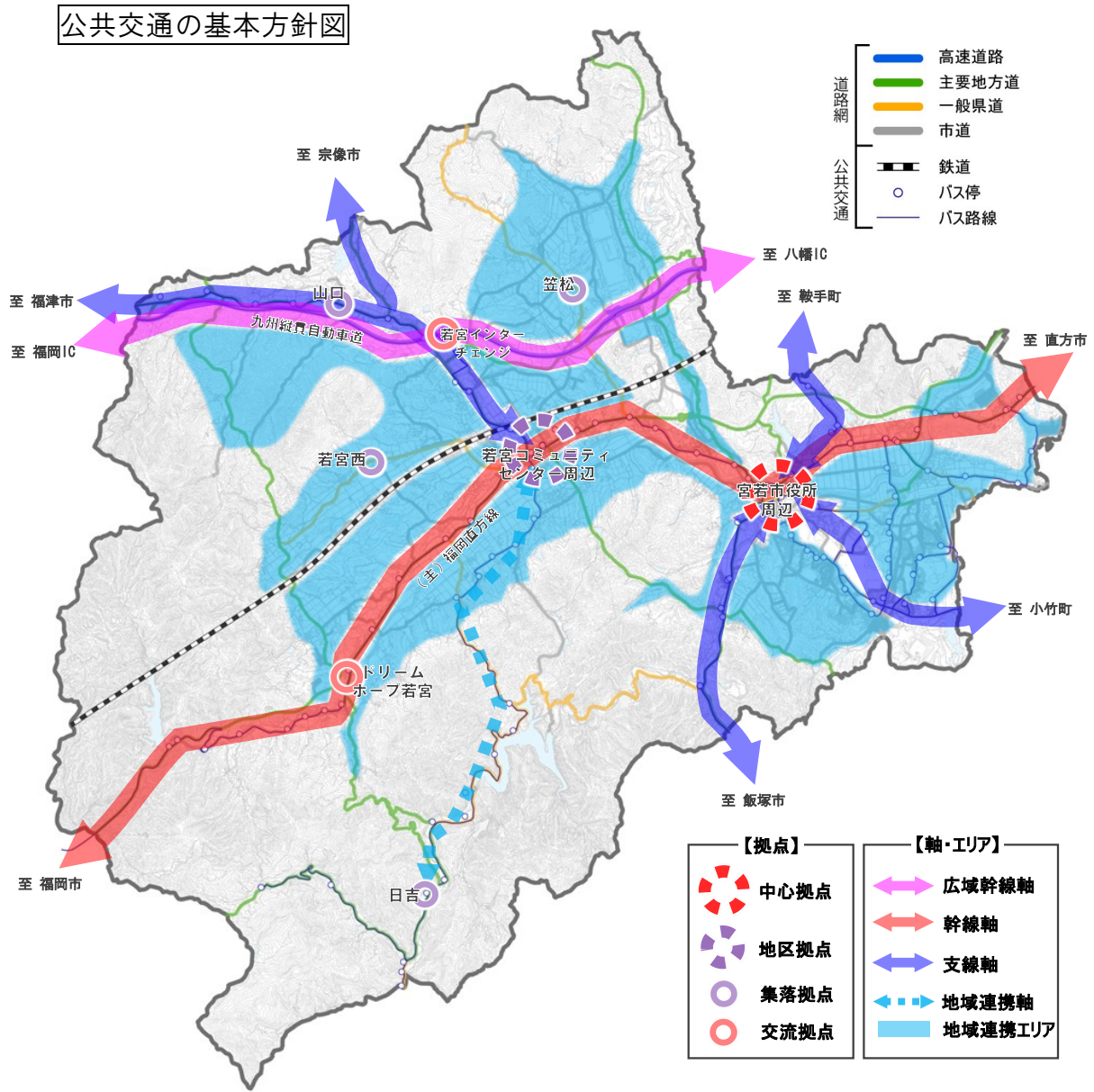


図 1-2 公共交通の基本方針図

(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"> <li>・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</li> <li>・通勤や帰宅時間帯でのサービスを確保します</li> </ul>	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"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・通勤や帰宅時間帯でのサービスを確保します</li> </ul>	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	貸切バス 事業者 及び タクシー 事業者	宮田小竹線 福間線 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
乗継ぎへの配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・主要な乗継拠点においては、可能な範囲でサイクル&amp;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。</li> </ul>
乗継案内・ 情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
乗継抵抗の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

(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

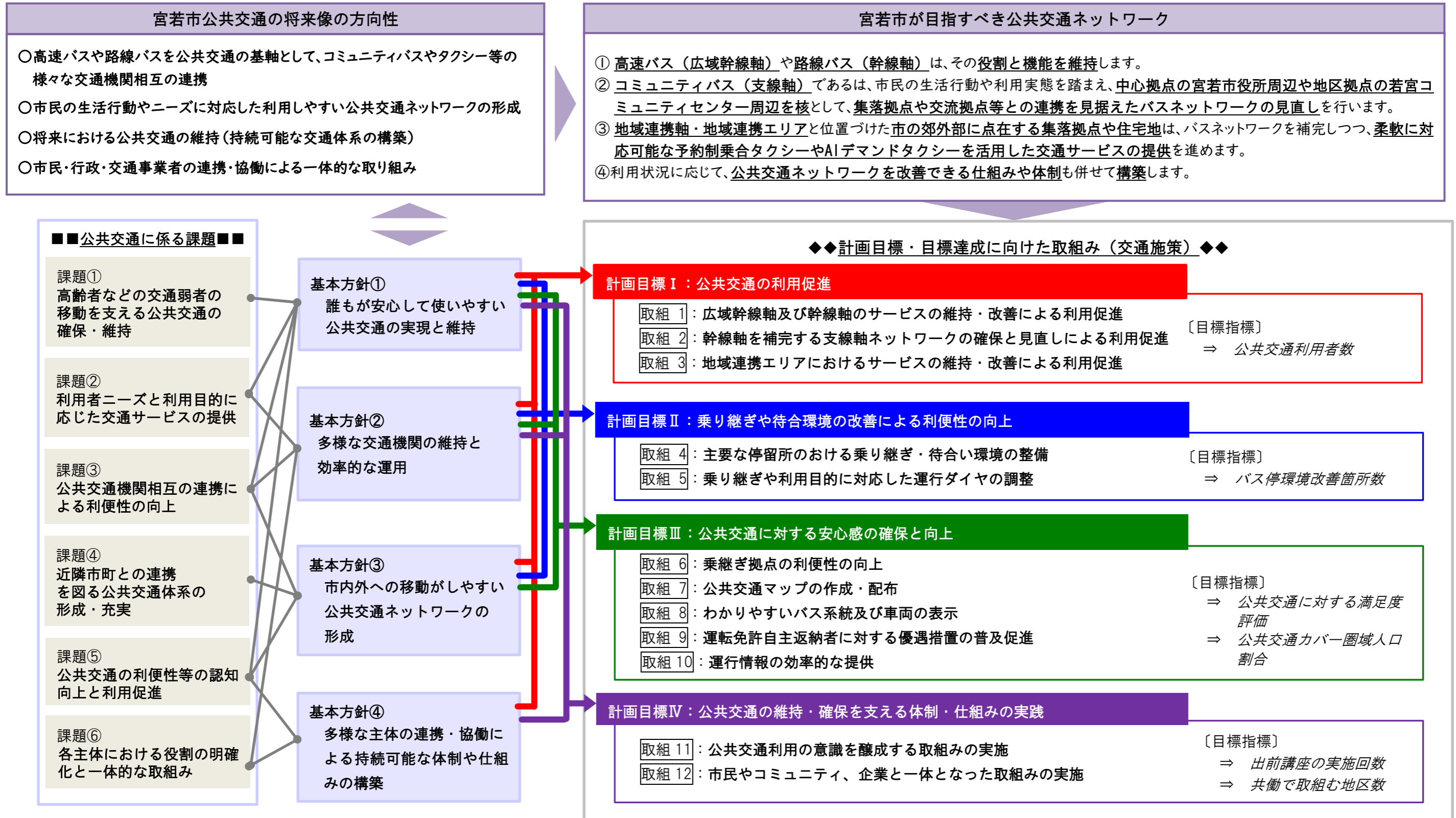
機能分類	公共交通	運行系統	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
広域幹線軸	高速バス	西鉄高速バス	西鉄天神高速バスターミナル	砂津ほか	4条乗合	路線定期運送	西鉄バス他 路線バス事業者	無し
幹線軸	民間路線バス	直方線	博多駅 福丸バス停	直方駅	4条乗合	路線定期運送	JR九州バス	幹線補助
支線軸	コミュニティバス	宮田・小竹線	JR 宮田バス停	小竹駅	4条乗合	路線定期運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	フィーダー補助
		福岡線	JR 福丸バス停	福岡駅 さいごう口	4条乗合	路線定期運行	宮若市 「運行は交通事業者 に委託」	無し
		宮若・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]	約42,000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]]	[2,083人/年・16%]
	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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に行政が協力し支援を行います。</li> </ul>
-----------	---

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

<b>取組み 内容</b>	<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"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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。</li> </ul> <p>3) 路線の見直し・改善の仕組みの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
-------------------	---

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

<b>取組み 内容</b>	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

<b>取組み 内容</b>	<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"> <li>・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。</li> <li>・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)</li> <li>・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。</li> </ul>	 <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	検討・整備・継続				

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	検討・整備・継続				

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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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

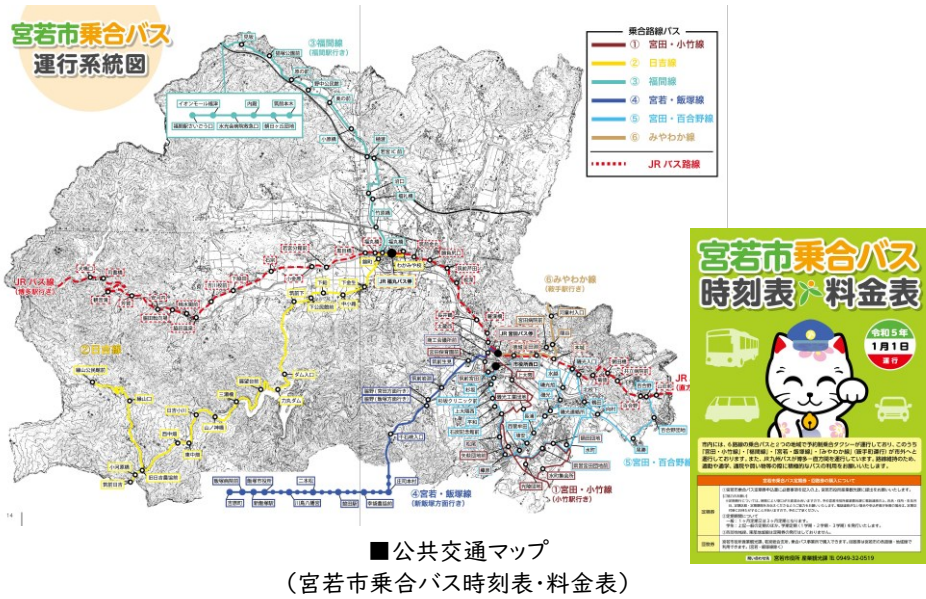
実施主体	実施時期				
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
行政	検討	整備・継続			

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。



公共交通マップ  
(宮若市乗合バス時刻表・料金表)

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

<b>取組み 内容</b>	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

<b>取組み 内容</b>	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11：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)		

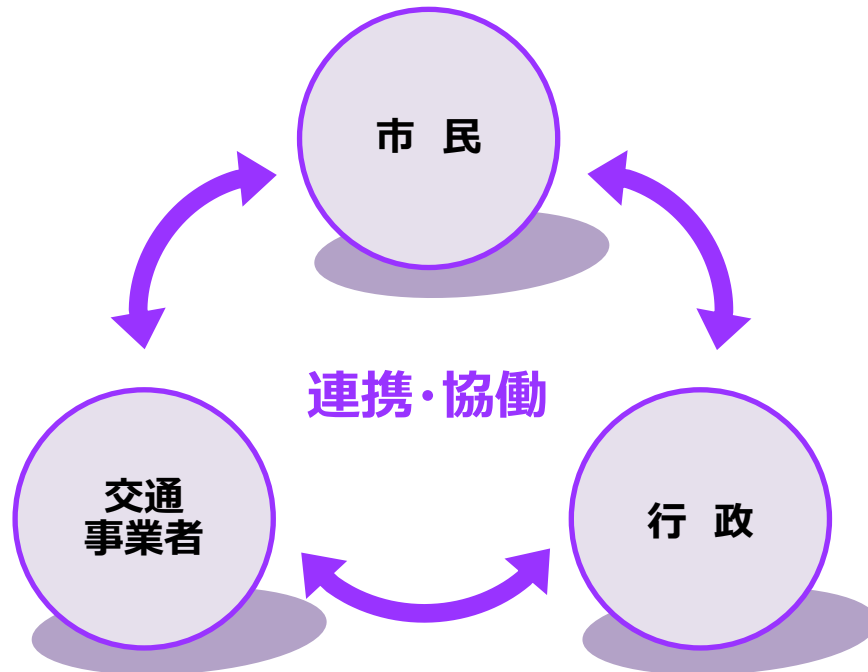
## 第3章. 計画の進捗管理

### 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

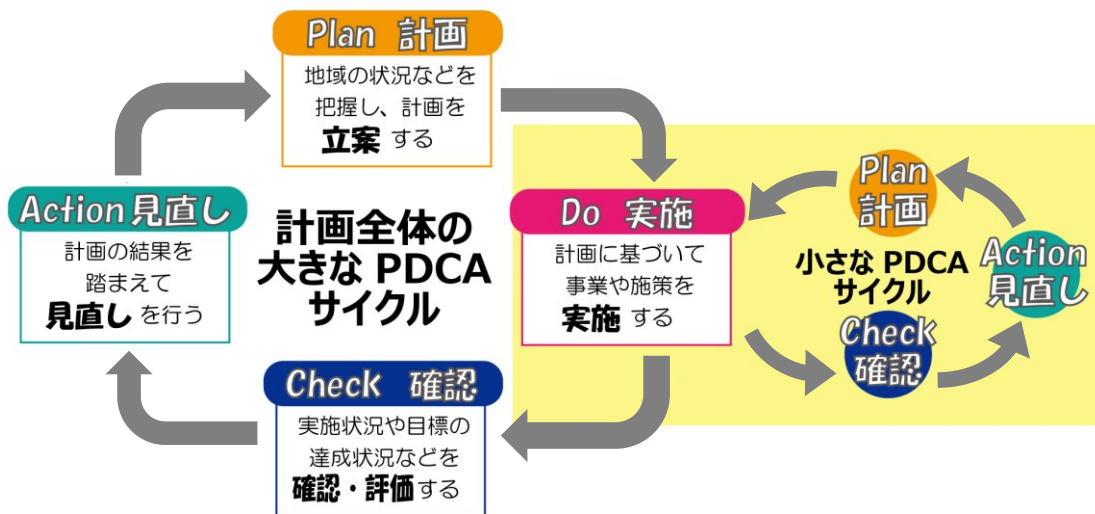


図 3-2 PDCAサイクルの構築イメージ

## 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
<b>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？</b>	
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？
<b>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？</b>	
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？
<b>視点3 バスの運行目的は達成されているか？</b>	
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。

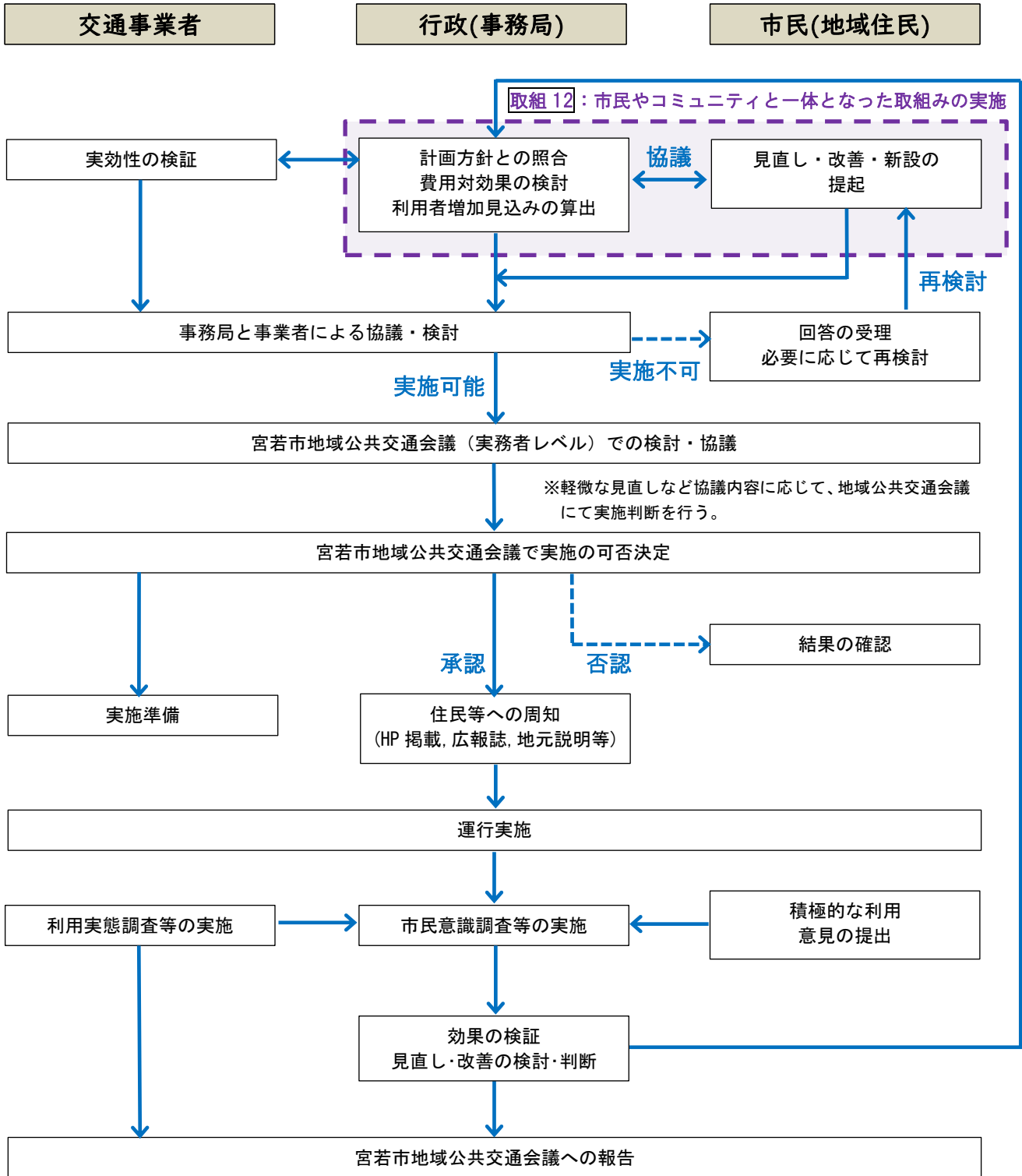


図 3-3 コミュニティバス等の見直し・改善の全体プロセスと各主体の役割

(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。

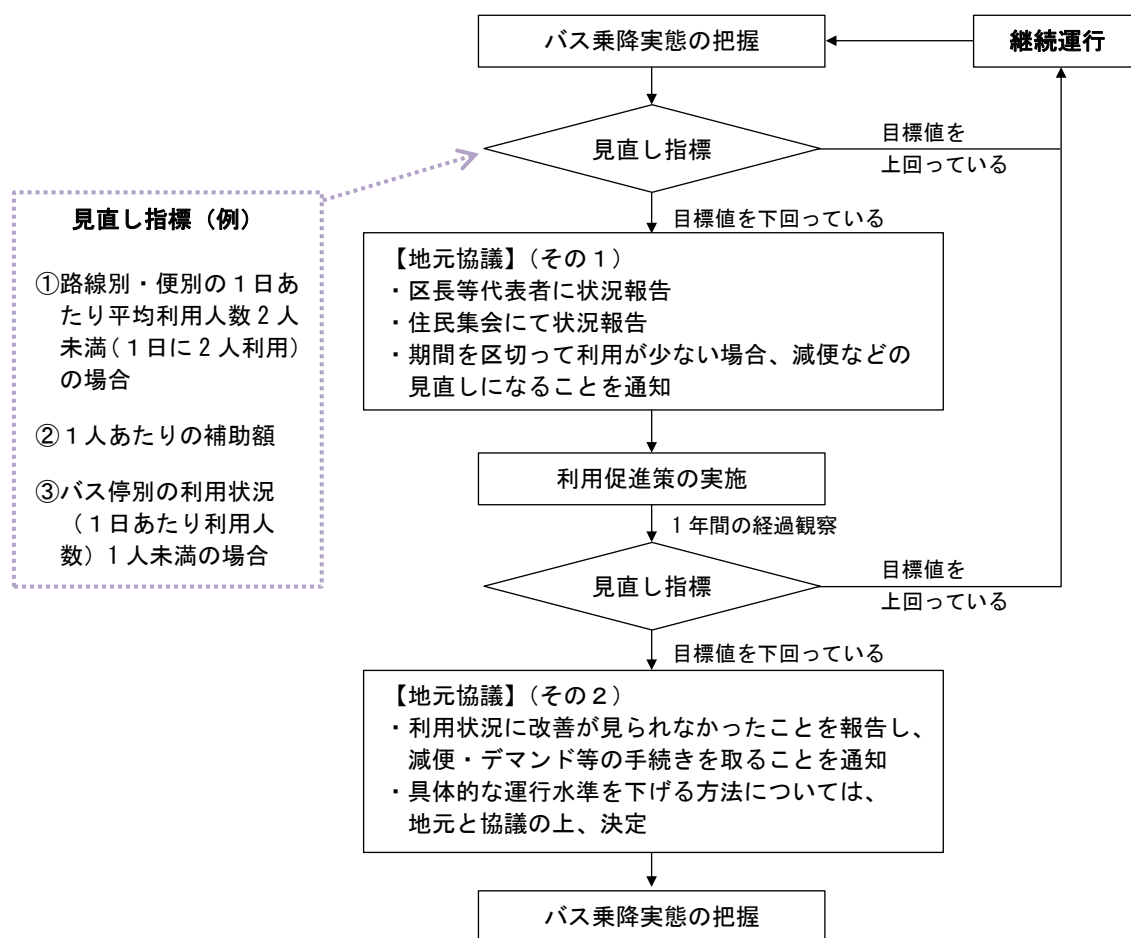


図 3-4 トリガー制度の運用（例示）

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。