

第5章

公共交通に係る課題

5. 公共交通に係る課題

●●地域現況●●

(1) 人口・世帯数

1) 人口の推移

- ・大規模団地開発や近年の土地区画整理事業等により人口は増加傾向
- ・65歳以上の高齢者は人口・割合ともに増加

2) 年齢階層別人口

- ・市街地部は年少人口・生産年齢人口・高齢人口ともに多い
- ・高齢化率は、勝浦地域・神興地域・上西郷地域が特に高い

3) 世帯数の推移

- ・世帯数は増加、一方一世帯当たり人員は減少
- ・高齢夫婦世帯・高齢単身世帯は増加傾向

4) 人口の推移（将来展望人口）

- ・平成 22 年以降増加が続くものの、生産年齢人口・年少人口が令和 12 年以降減少
- ・老年人口は、令和 17 年に減少するものの、令和 22 年には再び増加

5) 人口の分布

- ・鉄道及びバス路線沿線に人口が分布、特に J R 鹿児島本線沿線及び国道 495 号沿い福岡・宮司地域と津屋崎地域南部で居住人口が多い
- ・高齢者分布は、光陽台・東福岡・若木台等の団地に高い水準
- ・年少者の分布は J R 鹿児島本線沿線地域及び国道 495 号・県道 502 号沿いの福岡・宮司地域と津屋崎地域南部が多い

(2) 都市施設の立地状況

- ※病院・診療所、老人福祉施設、商業施設を対象
- ・病院・診療所、老人福祉施設は、市街地部（用途地域内）での立地が多く、勝浦・津屋崎・上西郷地域などの一部縁辺部（用途地域外）にも立地

- ・スーパー等の商業施設は、福岡・福岡南・宮司地域の市街地部（用途地域内）に集中して立地

(3) 周辺市町との結びつき（通勤・通学）

- ・周辺市町では宗像市・古賀市・新宮町、広域的には福岡市・北九州市との繋がりが強い

(4) 経済特性

- ・商業販売額・商店数・従業員数は減少傾向であったものの、平成 24 年以降は増加に転換（イオンモール福岡 H 24.4 開業によるものと推測）

(5) 自動車・運転免許の保有状況

- ・自動車保有台数・運転免許保有者数は増加傾向
- ・65歳以上の運転免許保有者数も増加している一方で免許返納件数も増加

(6) 財政状況

- ・福祉・医療費は年々増加傾向、一方社会インフラ整備・管理に係る土木費等の投資的費用は近年減少傾向

●●公共交通の現況●●

(1) 公共交通網

1) 鉄道駅と鉄道利用者数の推移

- ・ J R 鹿児島本線により福岡市・北九州市や周辺都市との連絡性を確保
- ・駅別利用者数は、福岡駅は H 24 以降増加、東福岡駅はほぼ横ばい

2) バス路線網とバス利用者数の推移

- ・市内では西鉄バス・ J R 九州バス・コミュニティバス（ふくつミニバス）が運行
- ・バス利用者数は、全体的に減少傾向

3) 路線別バス利用者数の状況

① 西鉄バス（津屋崎・鐘崎線、赤間線）

- ・津屋崎・鐘崎線は、宮地嶽神社前バス停から大和町バス停までの利用者数が最も多い
- ・福岡市内での赤間線は、1,500 人以上が利用

② J R 九州バス

- ・イオン循環線の利用が多い
- ・福岡線の利用者減少により令和元年 9 月 30 日をもって廃止

③ コミュニティバス（ふくつミニバス）

- ・上西郷線、東福岡・若木台線（午前）は病院通院利用が多い
- ・東福岡・若木台線（午後）は買物利用が多い
- ・勝浦線は通勤通学利用が多い
- ・各路線において利用者が少ない、または利用のないバス停があり、特に郊外部で顕著

④ 夕陽館送迎バス（※平成 31 年 3 月廃止）

- ・福岡 A コース（東福岡～ J R 福岡駅方面）の利用が多く、 J R 福岡駅・東福岡駅での乗降が目立つ

(2) 公共交通の利用圏域

- ・公共交通全体の人口カバー率は約 92%、個別では西鉄バスが約 37%、 J R 九州バスが約 14% に対して、コミュニティバス（ふくつミニバス）は、人口の約 84% をカバー

◆◆上位・関連計画によるまちづくりの方向性◆◆

- ・拠点と公共交通軸による集約型の都市づくり
- ・中心拠点： J R 福岡駅周辺地区
- ・地域拠点：津屋崎地区、 J R 東福岡駅周辺地区
- ・公共バス路線の再編（地域交通体系の整備）
⇒ 市内各地を結ぶ公共交通網の強化
- ・市内交通体系の再構築
⇒ 公共交通機関相互の連携や持続可能な地域公共交通網の形成
⇒ 公共交通網の充実として、観光貸切りタクシー等の新サービスの提供検討
- ・「福岡市地域公共交通網形成計画」の策定及びミニバス路線の見直し
- ・観光スポット及び観光交流ゾーンを繋ぐ交通アクセスの確保

◆◆公共交通に対する住民ニーズ◆◆

(1) 日常生活利便性に対する満足度（買物、通院、通勤・通学）

- ・福岡南地域・福岡地域での満足度は高い傾向にあるものの、その他地域は満足度が低く、特に勝浦地域の低さが顕著
- ・世代間の差異が顕著であり、39 歳以下は比較的満足度が高く、60 歳以上は満足度が低い傾向

(2) 買物に関する移動先・周辺環境（買物をする場所）

- ・移動先については、福岡地域・福岡南地域での「当地域内」との回答が多く、その他地域は「福岡市内の他地域」との回答が多い
- ・特に、勝浦地域・上西郷地域では、「当地域内」との回答が 59 歳以下で見られないが、60 歳以上で見られる
- ・買い物の周辺環境としては、勝浦地域・神興地域・神興東地域・上西郷地域・津屋崎地域での困難との回答が多い

(3) 日常の利用施設

- ・利用している・利用したい施設は、主に市街地部の J R 福岡駅・東福岡駅やその周辺の主要施設、総合病院、ふくとびあ、福岡市役所、イオンモール等に集中

(4) バスなどの交通の利便性

- ・勝浦地域・上西郷地域・津屋崎地域での「困っている」との回答が多く、60 歳以上よりも 59 歳以下の回答が多い傾向

(5) ふくつミニバスの利用状況・今後の利用予定・要望

- ・利用率は勝浦地域（約 41%）・上西郷地域（約 35%）・神興東地域（約 32%）が高く、その他地域は約 20% 程度
- ・世代別では、各地域とも概ね 60 歳以上の高齢になるとともに利用率が高くなる傾向
- ・今後の利用予定では、勝浦地域で「利用したい」との意見（約 4 割）が高く、その他地域では「利便性がよくなれば利用したい」との条件付きが約 4～5 割
- ・要望としては、「運賃が少し高くなっても、もっと充実させたほうが良い」「乗り換えがあっても、目的地までの時間短縮をしたほうが良い」が高い

(6) 定住意向

- ・約 8 割が住み続けたいとの意向

■■公共交通に係る課題■■

課題①：高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持

- ⇒ 中心市街地や住宅団地への人口集中と、郊外の住宅団地・縁辺部の集落における過疎化や高齢化への対応
- ⇒ 高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯の増加に対応したまちづくり
- ⇒ 特に、高齢者の日常生活を支える交通サービスの確保が急務

課題②：地域単位での住民ニーズや利用目的に応じた公共交通ネットワークの構築

- ⇒ 郊外部におけるバス等の公共交通に対する利便性と満足度の低さへの対応
- ⇒ 地域間格差の是正を支える交通サービスの充実
- ⇒ 需要に応じたバス運行サービスの確保・維持
- ⇒ 公共交通空白地域の解消
- ⇒ 身近な生活利便施設へのアクセス性の向上
- ⇒ 市民の利用者の多い市外主要施設への交通サービスの充実
- ⇒ ミニバスに対して「運賃が上がっても充実させたほうが良い」「乗り換えでも時間短縮をしたほうが良い」という意見への対応

課題③：公共交通機関相互の連携による利便性向上

- ⇒ 周辺都市との連携（交流人口の拡大）と本市における都市機能の強化（居住環境の改善）
- ⇒ 中心市街地や大型商業施設等へのアクセス性の改善による生活利便性の維持・向上
- ⇒ 基幹的役割の鉄道及び民間バス路線の維持
- ⇒ 鉄道・民間バス路線とコミュニティバスとの相互連携による利便性の向上
- ⇒ 民間路線バスの撤退による代替路線の確保

課題④：まちづくりと公共交通の連携による将来像の実現

- ⇒ 3 拠点と公共交通軸を基軸としたまちづくりの展開
- ⇒ 市内交通体系の再構築（バスネットワークの再編）
- ⇒ 持続可能な公共交通ネットワークの形成
- ⇒ 公共交通に対する利用促進策の展開
- ⇒ 観光交流に配慮したアクセス交通の確保
- ⇒ 定住意向の維持・増加に向けたまちづくりの支援

課題⑤：各主体（市民（地域）・企業・交通事業者・行政）における役割の明確化と一体的な取り組み

- ⇒ 公共交通施策の実践に向けた体制と仕組みの構築
- ⇒ 各主体共働によるタクシー等を活用した新たな交通サービスの検討
- ⇒ 限られた予算枠の中での効率的な施策の展開
- ⇒ 交通サービスの確保に向けた近隣自治体との連携