

新宮町地域公共交通計画

令和6年6月
新宮町

—目 次—

第 1 章 計画概要	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画区域	2
1-4 計画期間	3
1-5 対象とする公共交通	3
第 2 章 現状整理	4
2-1 地域現況の整理	4
2-2 公共交通資源の状況整理	22
2-3 上位・関連計画の整理	28
2-4 利用実態・ニーズ把握等	34
第 3 章 本町の課題整理	58
第 4 章 公共交通の将来像	59
4-1 公共交通の目指す姿と基本方針	59
4-2 公共交通の位置づけと役割	60
4-3 地域公共交通確保維持事業の必要性	61
第 5 章 基本方針に基づく計画目標	63
第 6 章 目標を達成するための施策と具体的な事業	65
第 7 章 計画の達成状況の評価	78
7-1 計画の推進体制	78
7-2 関係する主体と基本的な役割	78
7-3 計画の評価方法	79

第 1 章 計画概要

1-1 計画策定の背景

新宮町(以下、「本町」という。)は、平成 22 年の JR 新宮中央駅の開業を契機に、大型商業施設の進出やマンション・戸建住宅などの建設により、急激に人口が増加し、町の姿が大きく変化しました。一方で、令和 7 年以降は、本町全域で人口は減少に転じる見込みであり、令和 27 年には高齢化率も 30%近くまで上昇する見込みとなっています。本町内には、西部・中部の市街地に、JR 鹿児島本線や西鉄貝塚線、西鉄バスが運行され、多くの町民が公共交通の利便性が高い地域に居住していますが、高齢化率の高い相島や東部地域の大半が、公共交通の不便地域又は空白地域となっています。

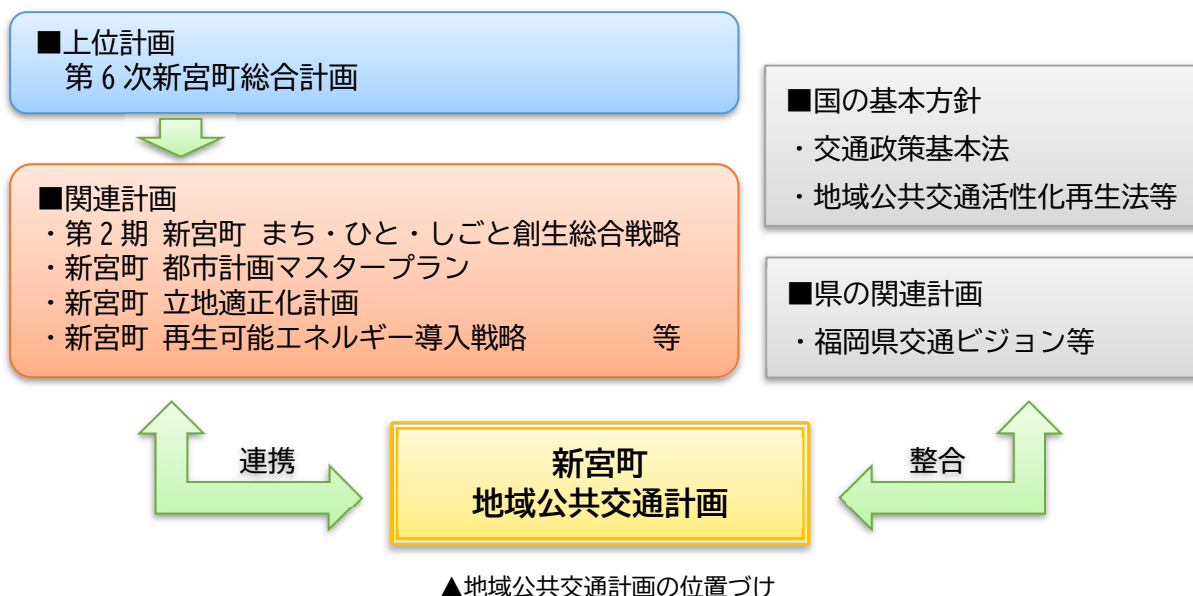
本町では令和 6 年 3 月に「新宮町立地適正化計画」を策定したところであり、将来的な人口減少、少子高齢化等の社会構造の変化に対応する持続可能な都市経営を目指すとともに、「都市機能を集約したコンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携による戦略的なコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の構築により、本町の魅力と活力の維持・向上を図ることとしています。

全国的にも近年の人口減少や少子高齢化の本格化、公共交通利用者の減少、高齢者の運転免許証返納者の増加、税収の減少による財政規模の縮小、運転士不足の深刻化など、地域における移動手段の維持・確保が容易ではなくなっており、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」構造が難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することが重要となってきています。

そのため、本町の現況や問題点・課題を整理し、今後の社会情勢の変化を見据えながら、その変化に柔軟に対応できる「持続可能な公共交通体系」を構築することを目的に、「新宮町地域公共交通計画」を策定します。

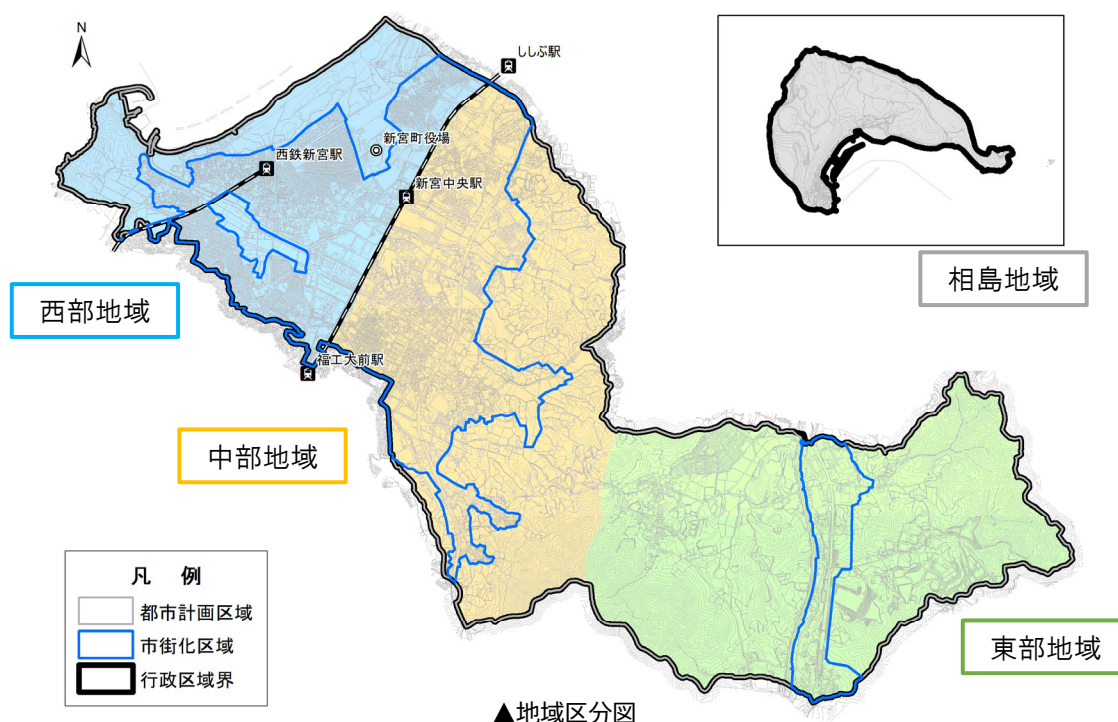
1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画であり、第6次新宮町総合計画を上位計画として、第2期新宮町まち・ひと・しごと創生総合戦略や新宮町都市計画マスタープラン、新宮町立地適正化計画など町の関連計画との連携、また、国の公共交通に関する基本方針や福岡県交通ビジョン等の県の関連計画とも整合を図りながら策定します。



1-3 計画区域

計画の区域は、新宮町全域とします。また、コミュニティバスが経路するJR福工大前駅(福岡市)は福岡都市圏をつなぐ交通結節点であることから、隣接市町とのアクセスについても計画の区域に含めます。加えて、相島への観光客の移動は、町の公共交通にとって重要な要素です。そのため、計画の区域に相島も含めます。



1-4 計画期間

計画期間が長期となれば地域旅客運送サービスの前提となる人口や施設立地が大きく変わるため、地域公共交通計画は、中期的に地域が目指すべき将来像を念頭に置きつつ作成することが望ましいとされています。そのため、本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの概ね5年間とします。

1-5 対象とする公共交通

本町内を運行する公共交通機関のうち、鉄道(JR鹿児島本線、西鉄貝塚線)、バス(西鉄バス、コミュニティバス)、町営渡船、タクシーを対象とします。

これら公共交通機関以外にも、福祉送迎やボランティア輸送など町民・来訪者の移動を支える交通機関についても連携を図ることとします。

また、新たに実用化される技術やモビリティも活用場面に応じて計画の対象とします。

