

1. 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

公共交通を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響からの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、全国的に非常に厳しい状況にあります。

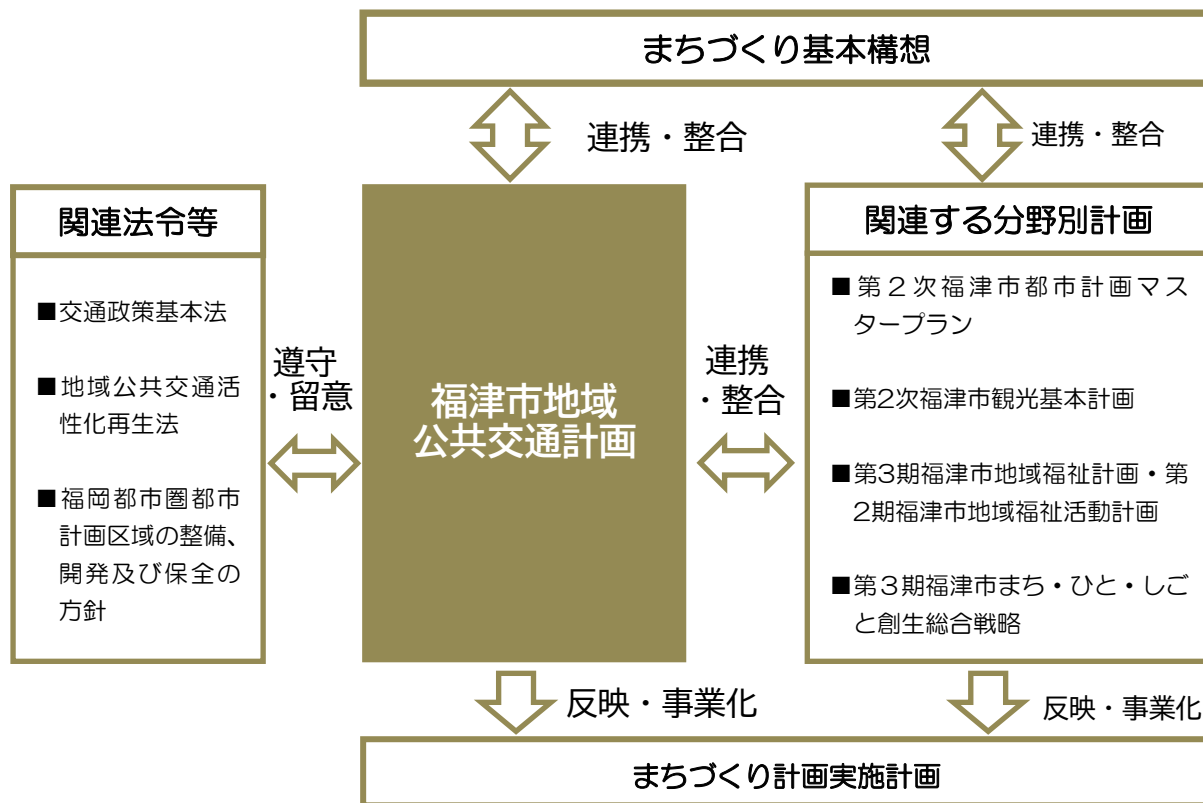
福津市では、令和元年8月に「福津市地域公共交通網形成計画」を策定し、計画の基本方針のもと様々な交通施策を実施してきましたが、全国状況と同様に、新型コロナウイルス感染症の蔓延以降、公共交通の利用者は減少しています。また、運転手不足、運行経費の高騰などにより路線バスも一部区間の廃止や減便を余儀なくされている状況です。

この状況に対応し、引き続き、市民の移動手段の確保による生活への不安の解消と、暮らしやすく魅力ある地域を創り上げるため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく『福津市地域公共交通計画』を策定することとしたものです。

本計画では、市の公共交通体系の現状や調査結果を踏まえた課題を抽出した上で、公共交通の基本方針、目標、施策、取り組み及び体制を明らかにして、市内各地域のニーズに合った効率的で持続可能な公共交通網の形成に資することを目的とします。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、福津市がめざす将来像とその実現に向けた7つのテーマごとの目標像並びに取組方針を示す「まちづくり基本構想」を上位計画とし、かつ、関係法令等や関連計画を踏まえ策定しています。



なお、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整理しています。

→詳細：参考資料-P1～P2

1-3. 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の対象区域

本計画は、福津市全域を対象とします。

なお、必要に応じて隣接する市町との連携を図ります。

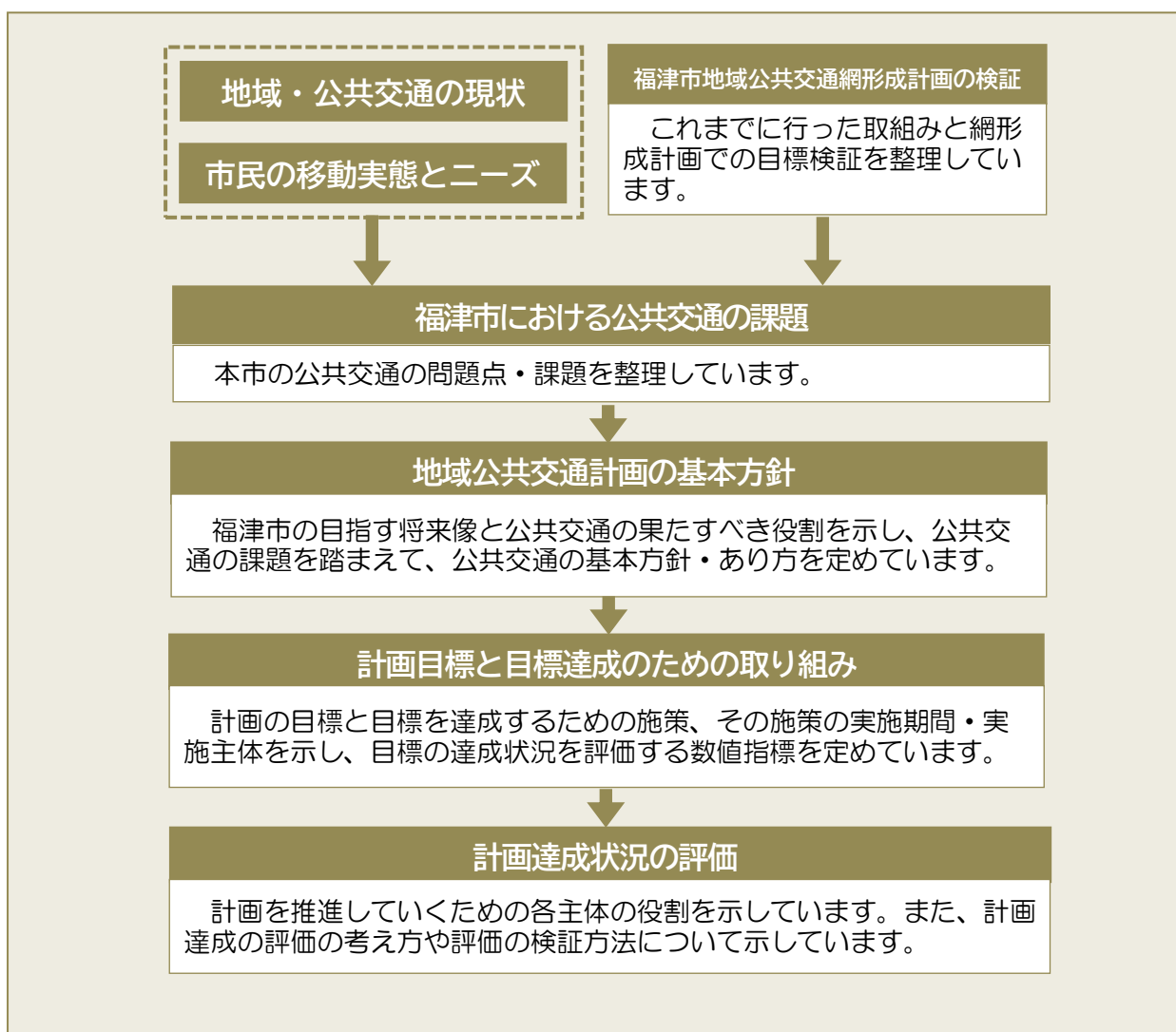
(2) 計画期間

計画の期間は、令和7年10月から令和12年9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。

1-4. 計画の枠組み

本計画は、以下の6つの項目で構成します。



■ 福津市地域公共交通計画の枠組み

2. 市と市内公共交通の現状

2-1. 市の現状

(1) 位置・地勢等 （※福津市人口ビジョンから抜粋）

本市は、福岡県の北部で福岡市と北九州市の中間に位置し、北東側は宗像市、南東側は宮若市、南側は古賀市に隣接しており、西側は玄界灘に面し、その面積は 52.76 ㎢です。

また、東部を山、西部を海に囲まれ、特に海岸一帯と宮地嶽神社周辺の山林は、昭和 31 年に玄海国定公園に指定され、風光明媚な自然景観を形成しています。

一方、交通網は、東西に JR 鹿児島本線、国道 3 号が延び、海岸線と併行して、国道 495 号が走っています。さらに、近くには九州自動車道若宮インター、古賀インターもあり、広域的な交通利便性にも富んでいます。

このため、本市は宮地嶽神社や津屋崎・福岡海岸などを中心とした観光レクリエーションの場として、また、福岡・北九州両政令市への通勤・通学の利便性を背景とした住宅地域として、さらには、新鮮な食料品の生産供給地域としての広域的な役割を有しています。

気候・環境は、対馬海流の影響を受け、気候は冬季でも比較的温暖で準無霜地帯であり、野菜の促成栽培など施設園芸農業も盛んです。年間降水量はおよそ 1,500 ミリ前後となっています。

(2) 人口等 （※一部福津市人口ビジョンから抜粋）

①人口と世帯

本市の人口は、昭和 35 年以降、大規模団地の開発等により昭和 60 年には約 47,000 人まで増加しました。平成 12 年以降、人口はおおむね横ばいでしたが、土地区画整理事業や下水道普及率の上昇を背景に、令和 2 年には約 67,000 人まで増加しました。男女比は、市全体や地域別をみても一貫して女性が多い傾向です。

世帯数は、昭和 60 年は約 13,300 世帯でしたが、令和 2 年には約 26,500 世帯まで増加しています。

→詳細：参考資料-P3～P7

②人口分布

市の人口分布は、JR 福岡駅や JR 東福岡駅を中心とした地域に人口が集積しています。65 歳以上についてみると、昭和 40～50 年代に開発された大規模団地で特に多くなっています。

→詳細：参考資料-P8～P9

(3) 施設の分布状況

市内の生活利便施設（①病院・診療所・歯科、②高齢者福祉施設、③商業施設、④コンビニエンスストア、⑤公共施設、⑥学校、⑦幼稚園・保育園）は、おおむね人口が集積している JR 福岡駅・JR 東福岡駅周辺に多く立地しています。一方、勝浦地域や上西郷地域では、生活利便施設圏域（半径 500m）外となっている場所が多くみられます。

→詳細：参考資料-P10～P26

（４）商業・工業・観光

商業の状況は、平成 26 年を境に年間販売額や売り場面積が急増しています。これは、区画整理事業により大型商業施設が開業したことが大きな要因と思われます。工業はおおむね横ばい、観光入込客数は、令和 2～3 年のコロナ禍では減少しましたが、現在は回復に転じています。

→詳細：参考資料-P27～P28

（５）自動車・運転免許の保有状況

自動車の保有台数は年々増加しており、令和 2 年には 39,376 台となっています。一方、一世帯あたりの自動車保有台数は、平成 17 年の 1.62 台をピークに減少に転じています。

運転免許の保有者数は年々増加し、令和 4 年には 44,327 件まで増加しています。自動車免許の自主返納申請件数は、令和元年は 290 件でしたが、その後は 200 件前後で推移しています。

→詳細：参考資料-P29

（６）通勤・通学

福津市から他自治体への通勤・通学は、最も多いのが福岡市となっています。移動手段は市内外とも自家用車が最も多く、次いで自転車や鉄道、乗合バスとなっています。

→詳細：参考資料-P30～P31

2-2. 市内公共交通の現状

（１）公共交通網

市内にある主な公共交通は JR、西鉄バス、JR 九州バス、タクシー、コミュニティバス（ふくつミニバス）です。利用者数はいずれも、コロナ禍の令和 2～3 年に大きく落ち込みましたが、徐々に回復しつつあります。全国的な課題となっている運転士不足については、二種免許保有者が年々減少していること、また運転業務従事者の平均年齢が全業種平均に比べて高い傾向にあることから読み取ることができます。

→詳細：参考資料-P33～P43

（２）公共交通の利用圏域

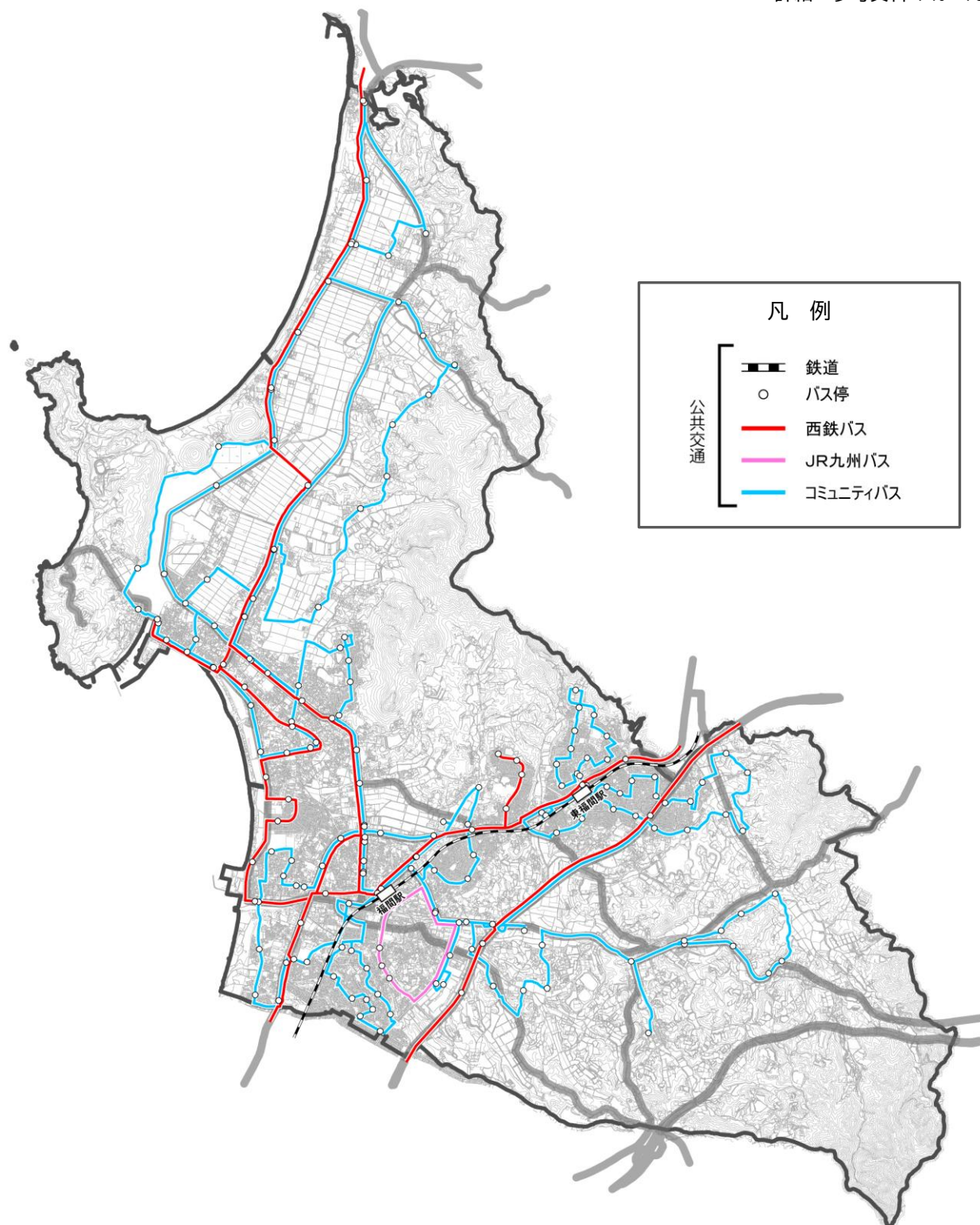
公共交通カバー圏域を JR、西鉄バス、JR 九州バス、コミュニティバス（ふくつミニバス）に絞ってみると、令和元年の福津市公共交通網形成計画策定時にはカバー圏域は 92%でしたが、現在は 95.1%まで改善しています。

→詳細：参考資料-P44～P45

2-3. 市民の移動実態とニーズの現状

市の公共交通に関する市民ニーズ等を把握するため、令和6年8～9月にアンケート調査を実施しました（回収総数：944票）。結果、自動車の保有状況は72.2%、日常の移動手段は自動車が最も多く（32.7%）、次いで鉄道（18.7%）、西鉄バス（12.0%）の順でした。公共交通に対する年代別の満足度は、定時性、快適性では「ふつう」と回答した人が最も多かったものの、運行頻度では「やや不満」と回答した人が10歳代を除き各世代で最も高くなりました。

→詳細：参考資料-P46～P59

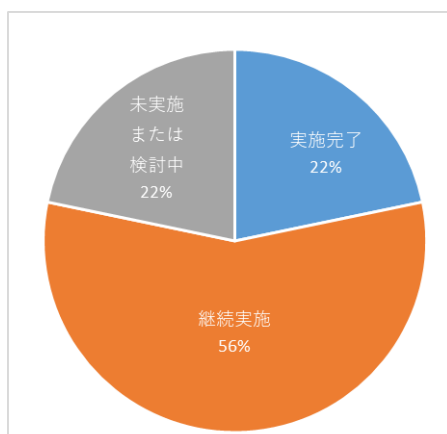


▲福津市内の公共交通の現状（令和6年4月時点）

3. 福津市地域公共交通網形成計画の検証

3-1. 施策ごとの具体的な取り組みの検証

本市では、令和元年 8 月に策定した「福津市地域公共交通網形成計画」に、4 の計画目標、13 の施策、23 の具体的な取り組みを掲げ、実現に向け取り組んできました。令和 5 年度末現在における、23 の具体的な取り組みの実施状況は以下のとおりで、「実施完了」は 5（22%）、「継続実施」は 13（56%）、「未実施又は検討中」は 5（22%）でした。結果、継続実施と実施完了の合計 78%が、福津市の交通施策として現在実施できているといえます。一方、未実施または検討中となった取り組みの主な要因としては、取り組み実施に伴う市や運行事業者、あるいは地域コミュニティの事務負担増が回避できなかったこと等が挙げられます。



▲実施状況別取り組み結果(令和5年度末現在)

→詳細：参考資料-P62～P63

3-2. 数値目標の検証

福津市地域公共交通網形成計画では、上記の取り組みと併せ、計画の達成状況を評価するための指標を設定しています。令和 5 年度末現在における、目標値の達成状況は以下のとおりで、全 9 項目中、達成 3（33%）、未達成 6（67%）となりました。この主な要因は、コロナ禍により公共交通利用者が一時大幅減となり現在も回復しきれておらず、結果として利用者数や収支率が改善していないことが挙げられます。

指標	目標値	実績値 (R5 末)	達成状況
I-①-A 鉄道（幹線）の駅別日利用者数	11,151 人/日	10,925 人/日	未達成
I-①-B 路線バス（幹線）の路線別日利用者数	西鉄 7,015 人/日 JRバ 777 人/日	西鉄 5,500 人/日 JRバ 649 人/日	未達成
I-①-C コミュニティバス（準幹線・支線）の路線別日利用者数	353 人/日	249 人/日	未達成
I-② 幹線補助路線の収支率	54.6%	61.5%	達成
I-③ コミュニティバスの収支比率	19.8%以上	10.8%	未達成
II 主要な停留所におけるバス待ち改善箇所数	5 箇所	5 箇所	達成
III 公共交通の利便性に関する満足度評価割合	36.6%以上	21.7%	未達成
IV-① 市民との意見交換会の実施地域・回数	8 回	延 52 回	達成
IV-② 地域コミュニティとの共働を取り組む地域数	3 地域	0 地域	未達成

▲数値目標の達成状況の概要

→詳細：参考資料-P64

4. 市内公共交通の課題

福津市における地域公共交通の課題について、地域公共交通を取り巻く現状や、福津市地域公共交通網形成計画の検証結果、市民アンケート調査の結果等を踏まえ、以下のように整理します。

課題1 高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持が必要

- 市街地部（用途地域内）では生活利便性の向上による人口増加が予測されるものの、縁辺部（用途地域外）では生活利便性の低下による人口減少と高齢化、集落維持の困難性が懸念され、地域間格差が今後も拡大していくことが予測されます。
- 高齢の単身世帯及び夫婦世帯の増加が更に進行しています。また、市街地部(福間・福間南・宮司)は、40歳以下の増加が著しく(特に、30代と10代末満)、郊外部(上西郷・勝浦・神興・神興東)は、64歳以下の減少が多くなっています。
- 高齢者や障がい者の移動や買い物を支える体制の構築が必要です。
- 運転免許の返納により公共交通を利用しないと移動できない方や、他の地域と比べ自動車保有の割合が低い勝浦地区での移動手段の確保が必要です。

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が必要

- 市街地部（用途地域内）では生活利便性の向上による人口増加が予測されるものの、縁辺部（用途地域外）では生活利便性の低下による人口減少と高齢化、集落維持の困難性が懸念され、地域間格差が今後も拡大していくことが予測されます。【再掲】
- 公共交通の良さや必要性を多くの市民に知っていただくとともに、“利用して良かった”と感じてもらえるように利便性等の改善が必要です。
- 市街地部と郊外部では、生活利便施設（病院、大型小売店舗、コンビニ等）のアクセス性に大きな格差があります。
- コロナ禍で収支状況は悪化し、その後徐々に収支率は上昇していますが、ふくつミニバスは津屋崎線と上西郷線を除き、コロナ禍以前の水準には達していません。
- 福津市の公共交通空白地域の人口割合は、網形成計画策定時より減少しています。
- 運転免許の返納により公共交通を利用しないと移動できない方や、他の地域と比べ自動車保有の割合が低い勝浦地区での移動手段の確保が必要です。【再掲】
- 地域や年齢層によって異なる利用頻度と利用目的に応じ、運行ダイヤや運行経路の見直しを適宜行うことが必要です。
- 公共交通に対する満足度を高め、更なる利用促進につながる好循環を生み出す利便性向上の取組を行うことが必要です。

課題3 公共交通機関相互の連携による利便性向上が必要

- 勝浦地区では西鉄バス津屋崎・鐘崎線 1-2 系統の一部（勝浦浜-津屋崎間）が令和 7 年 10 月 1 日付けで廃止、上西郷地区では宮若市コミュニティバス「福間線」（宮若市福丸～JR 福間駅）が令和 7 年 3 月末日で廃止になりました。これらの路線の廃止により、勝浦地区・上西郷地区における交通サービスの低下が懸念されます。
- 市街地部と郊外部では、生活利便施設（病院、大型小売店舗、コンビニ等）のアクセス性に大きな格差があります。【再掲】
- 福津市の公共交通空白地域の人口割合は、網形成計画策定時より減少しています。【再掲】
- 乗継ぎ待ちの施設整備や運行ダイヤの調整、運行頻度の増加を望む声が多く見られます。
- 限られた人材と経費の削減を図り路線を維持するためには、事業の効率化が必要不可欠です。

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が必要

- 市街地部（用途地域内）では生活利便性の向上による人口増加が予測されるものの、縁辺部（用途地域外）では生活利便性の低下による人口減少と高齢化が懸念され、地域間格差が今後も拡大していくことが予測されます。【再掲】
- 自動車保有台数の増加を上回って人口及び世帯が増加していることから、一世帯あたりの自動車保有台数は減少傾向にあります。
- 市民の生活拠点である中心拠点（福間駅周辺）・地域拠点（津屋崎地区・東福間駅周辺）の機能を高めつつ、人が集まりやすい公共交通網とすることが必要です。
- 観光地・観光施設へのアクセスや観光イベント等の開催に合わせ、バスやタクシーなどの二次交通の案内や利用促進を図ることが必要です。
- 安全かつ安心で快適に住み続けられるまちを目指して、暮らしやすさを実感できる生活基盤（地域交通網体系など）の整備が必要です。

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が必要

- 持続可能な公共交通体系の維持・確保のためには、行政や交通事業者だけでなく、公共交通を利用する市民や地域コミュニティ、企業等の積極的な参加・協働が必要です。
- 公共交通等に従事するために必要な二種免許保有者数は年々減少しています。
- バス・タクシードライバーの高齢化が進み、新たな人材を確保するために様々な取り組みを行っていても十分な人数の確保に至っていない状況に加え、更なる労働環境の改善が求められています。
- 限られた人材と経費の削減を図り路線を維持するためには、事業の効率化が必要不可欠です。【再掲】

凡例

- 高速自動車道
- 国道
- 一般都道府県道
- 主要地方道
- JR九州バス
- コミュニティバス
- 西鉄バス
- - - 鉄道
- 鉄道駅
- - - 地域界(郷づくり)
- 海・河川等
- 住居系用途地域
- 商業系用途地域
- 工業系(準工業)用途地域

西鉄バスの一部路線廃止
⇒勝浦地域における交通サービスの低下

宮若市コミュニティバスの
乗り入れ廃止
⇒上西郷地域における交通サービスの低下

■縁辺部(用途地域外)

- ・人口減少傾向
- ・将来的にも人口減少が進むことが推測できる
- ・高齢人口が多い
- ⇒人口の低密度化の懸念
- ⇒集落維持の懸念
- ⇒今後、交通サービスレベルの維持が困難となる懸念



地域間格差の拡大
⇒地域間格差の是正
⇒縁辺部(用途地域外)居住者への交通サービスレベルの維持・向上



■市街地部(用途地域内)

- ・人口増加傾向
- ・将来的にもさらに人口増加が進むことが推測される
- ・生産年齢人口とともに年少人口が多い
- ・縁辺部と比べて人口が多いことから、高齢人口も多い
- ⇒人口の高密度化
- ⇒市街地としての発展が期待
- ⇒今後も交通サービスレベルを維持・向上させることが必要

■都市構造と地域の課題

5. 計画の基本方針

5-1. 福津市の将来像

(1)本市の目指す交通将来像

福津市における交通将来像は、「福津市まちづくり計画『まちづくり基本構想』（令和元年9月）」及び「第2次福津市都市計画マスタープラン（平成30年3月 令和4年10月改訂）」との整合を図り、下記のように設定します。

■福津市の交通将来像

暮らしやすさを実感できる公共交通体系

鉄道や路線バス、タクシー、コミュニティバス等の各交通機関で相互連携を図り、市民の生活行動やニーズに応えることはもとより、まちづくり・観光振興等とも一体となった、利用しやすい公共交通ネットワークへの再編・強化、交通結節点等における環境整備、他分野との連携による交通手段の補完、新モビリティサービスの調査研究・導入検討、その他、地域の輸送資源の総動員に努め、持続可能な交通体系となることを目指します。

このため、地域の移動ニーズを適切に把握するとともに、交通事業者を含む多様な関係者と連携・協働を深め、福津市における最適な移動手段の確保に努めていきます。

5-2. 公共交通の基本方針

公共交通に係る課題の解決に向けて、福津市の公共交通における基本方針を下記のように設定します。

福津市における公共交通の基本方針

【基本方針1】

市内各地域の課題やニーズに対応し、地域間格差の是正を促す公共交通サービスの充実

利用しやすいルートや運行ダイヤにするとともに、ニーズに応じた目的地や公共交通機関の運行状況等の情報提供の充実を図ります。

特に、高齢者や本市縁辺部(用途地域外)の居住者が、安全で快適に利用しやすい交通環境となるよう配慮します。

→(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

→(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

【基本方針2】

3つの拠点へのアクセス性向上による市全体の活性化

中心拠点(福間駅周辺)と地域拠点(津屋崎地区・東福間駅周辺)における行政、医療、福祉、商業等の機能向上を下支えし、拠点へのアクセス性を高める公共交通体系を形成することにより、市全体の活性化を図ります。

→(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

→(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

【基本方針3】

観光資源との連携による交流人口の拡大

市内各地に分布する観光交流スポット※1及び観光交流ゾーン※2への連絡や連携を向上させ、市内外からの交流人口や関係人口の拡大につなげます。

→(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

→(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

※1 宮地嶽神社、津屋崎千軒、新原・奴山古墳群、畦町宿、福間漁港、津屋崎漁港、直販所(あんずの里市、ふれあい広場ふくま、お魚センターうみがめ)

※2 津屋崎漁港から福間漁港へ至る海岸線と宮地嶽神社を結ぶ地域

【基本方針4】

公共交通機関相互の連携による公共交通体系の機能強化

鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の交通機関に求められる役割を明確にするとともに、それぞれの交通機関の利点を活かしたサービスの提供に努めます。

さらに、各主体や交通機関相互が連携することで、無駄や非効率な運行などを回避し、利用しやすい交通体系を維持していきます。

→（課題3）公共交通機関相互の連携による利便性向上

→（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

【基本方針5】

多様な主体の連携による持続可能な体制や仕組みの良好な維持

地域交通政策の推進に行政が牽引的な役割を果たす中で、交通事業者の自主路線を含む形で策定された地域公共交通計画を具現化するためには、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するとともに、多様な関係者による協議を通じて、相互の信頼関係が構築されていることが重要です。

さらに、計画策定段階から行政と交通事業者が意思の疎通を図るとともに、市民を含む関係者が地域公共交通を支えるために総力をあげて取り組むことが求められます。

委託者・受託者、行政主導・事業者主導といった考え方や、事業者（自主）路線・補助路線・委託路線といった従来の枠組みから脱却し、対等の立場で地域公共交通の活性化・維持に向けて取り組むパートナーシップに基づく持続可能な公共交通維持の仕組み（福津市地域交通体系協議会）を良好に維持していきます。

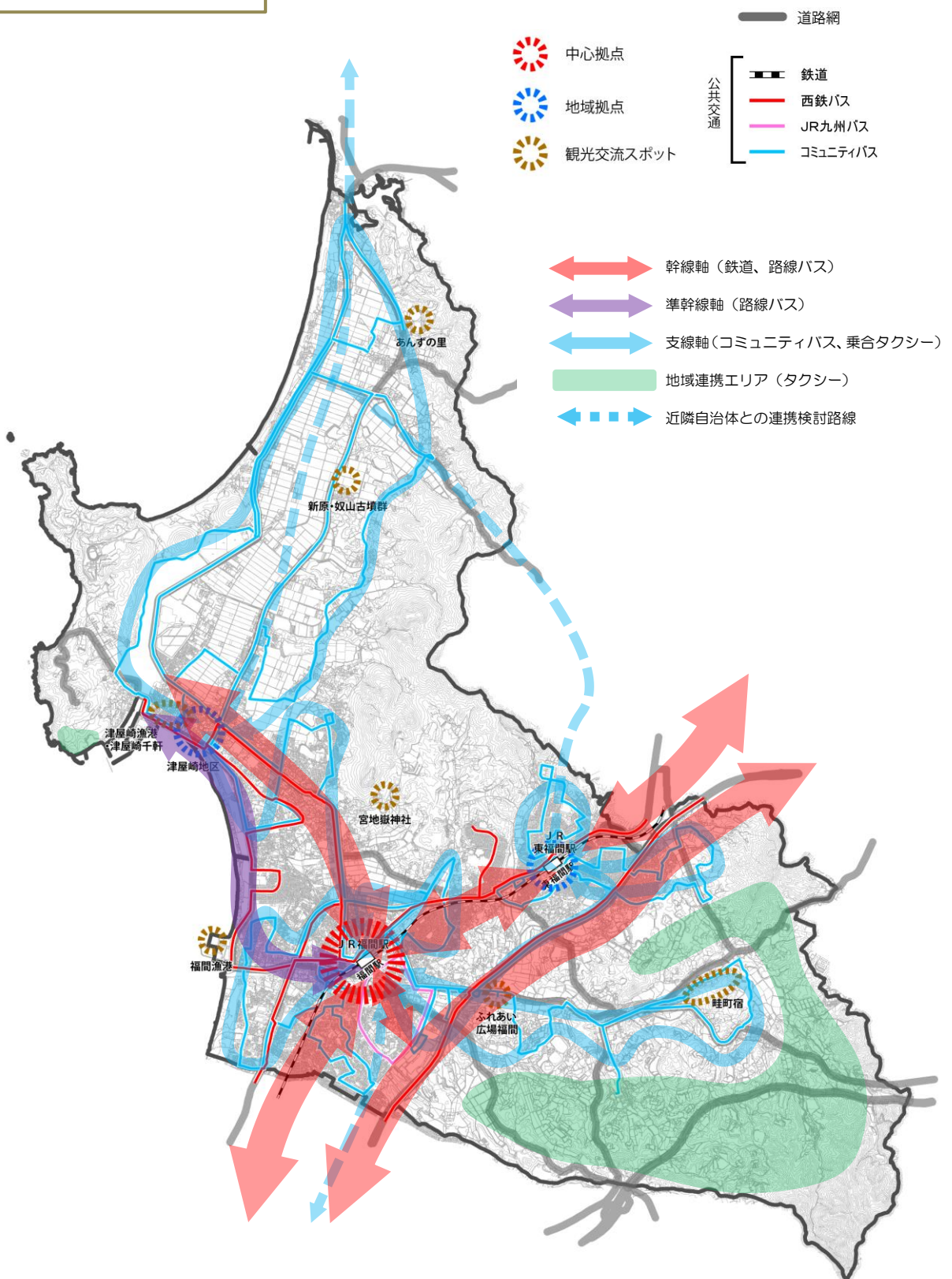
→（課題5）各主体（市民（地域）・企業・交通事業者・行政）における役割の明確化と一体的な取り組み

5-3. 公共交通基本方針図と交通機関の役割

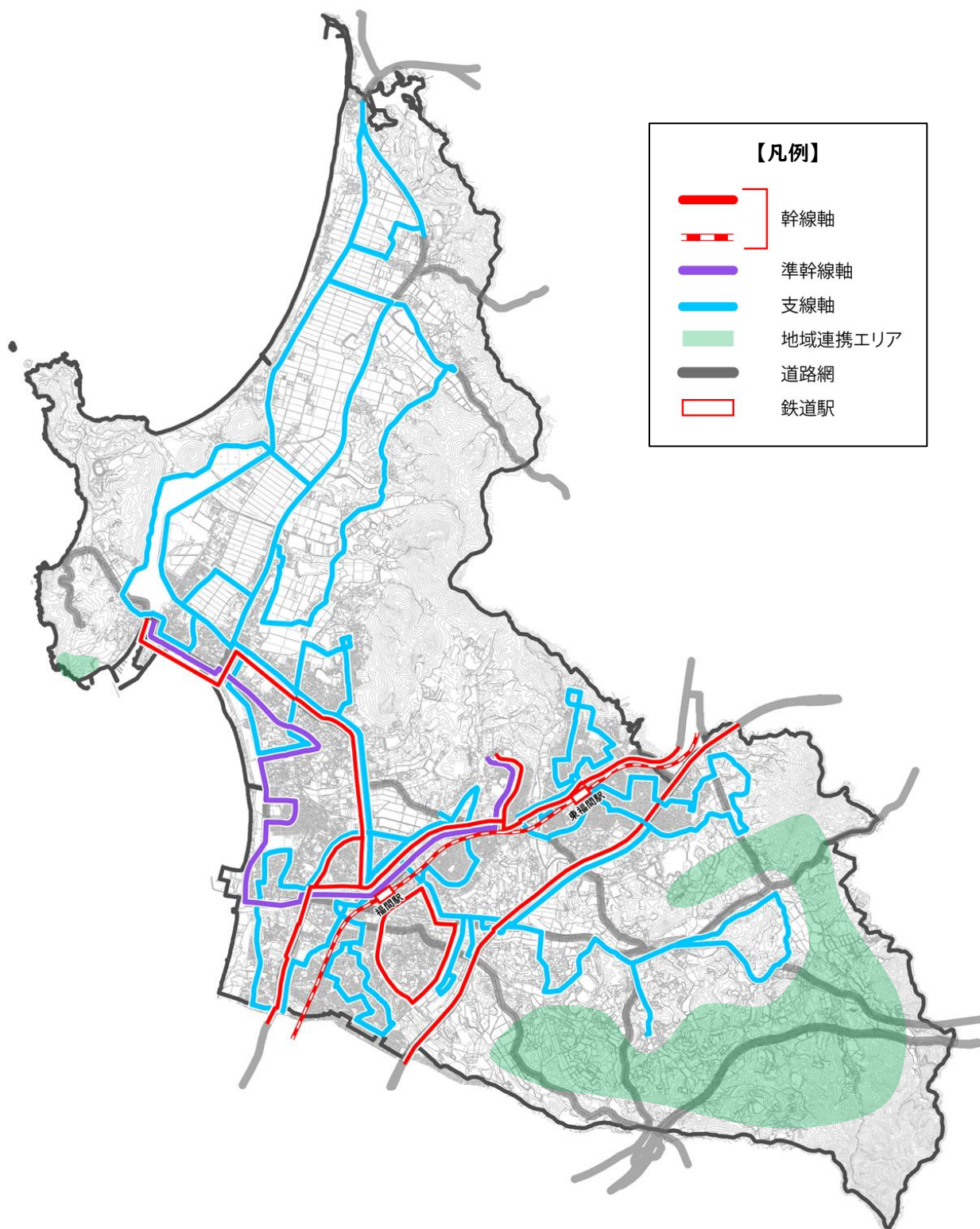
公共交通の基本方針に基づき、交通将来像の実現に向けた基本方針図と各公共交通機関の役割を以下に整理します。具体的には、各公共交通機関の役割を明らかにするとともに、将来の都市構造の骨格を形成する公共交通軸・エリアを設定します。

交通モード	運行主体	該当する現行路線	役割	区分
鉄道	JR九州	鹿児島本線	市の中心拠点や地域拠点を經由し、周辺市及び広域的な都市間の移動を担います。永続性が高く、需要増への柔軟な対応や都市間連携を可能としています。	幹線軸
路線バス (広域)	西鉄バス	赤間急行 26, 26A	市の中心拠点や地域拠点を經由し、周辺市及び広域的な都市間の移動を担います。	
路線バス (市内)	西鉄バス	1-1	市の中心拠点と地域拠点を結び、通勤・通学や買い物、観光等の多様なニーズに対応する役割を担います。	
	JR九州バス	イオン循環線	市の中心拠点と大型商業施設を結び、通勤・通学や買い物等の多様なニーズに対応する役割を担います。	
	西鉄バス	1-2	市の中心拠点と地域拠点を結びとともに、通勤・通学や買い物等の多様なニーズ、さらには観光資源との連携等に対応した幹線的な機能を担います。	準幹線軸
コミュニティバス・ 乗合タクシー	行政、 タクシー事業者	【ミニバス】 福間周回線 津屋崎線 上西郷線 勝浦線 東福間・若木台線 【乗合タクシー】 ふくつ乗合 タクシー	鉄道や路線バスでカバーできない公共交通の空白地域における移動や高齢者等の生活行動を支えることから、各拠点を起終点とし、幹線軸を補完する役割を担います。	支線軸
タクシー	タクシー事業者	宗像平和タクシー(株) 宗像交通(有) 福栄タクシー(有)	需要が少なく利用者の高齢化や居住密度が低い本市縁辺部の地域を地域連携エリアと位置づけます。移動はタクシー等で居住地と拠点や幹線軸・支線軸を結びます。	地域連携エリア 及び市域全域

公共交通の基本方針図



■公共交通の基本方針図



■福津市における公共交通体系図
(令和7年10月時点)

5-4. 乗り継ぎ環境の確保・改善の留意点

公共交通体系の形成における乗り継ぎ拠点のあり方や幹線路線・準幹線路線・支線路線による乗り継ぎ環境を確保・改善する場合の留意点を以下に整理します。

■乗り継ぎ環境の確保・改善の留意点

視 点	内 容
乗り継ぎへの配慮	・遅延時におけるバス待ちルールを設定する等、バス路線相互の乗り継ぎが円滑に行えるように配慮します。 ・主要な乗り継ぎ拠点においては、可能な範囲でパーク＆(バス)ライドサイクル＆(バス)ライド等の施設を活用し、多様な交通手段（鉄道、自家用車、タクシー、自転車など）との乗り継ぎが行えるように配慮します。
乗り継ぎ案内・ 情報提供	・乗り継いで行くことができる施設・目的地や、乗り継ぐ先の路線の情報が、事前に確認できるなど、利用者へ正確な情報を提供できるように留意します。
乗り継ぎへの抵抗を軽減	・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ダイヤ設定に留意します。 ・目的地までの乗り継ぎ回数を極力少なくすることに留意します。 ・主要な乗り継ぎ箇所において、乗り継ぎ待ちの際に雨風を避け、休憩できるようなベンチや上屋の整備を検討します。 ・乗り継ぎにより、運賃（利用料金）負担が過度に増大しないよう留意します。

6. 計画目標と施策等

6-1. 計画目標等の設定と体系

福津市における交通将来像の実現に向けて、公共交通の基本方針に基づいた計画目標と施策、取り組み内容を設定します。体系は以下のとおりです。

■福津市地域公共交通計画 施策体系

交通将来像		基本方針	
課題	計画目標	施策	継続 新規
課題1 高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	I-①-1 幹線軸の維持	継続 新規
		I-② 準幹線軸の維持	継続 新規
		I-③ 支線軸の定期的な見直しと改善	継続 新規
		I-④ 地域連携エリアの移動支援	継続 新規
		I-⑤ 新たな交通手段の導入の検討	継続 新規
課題2 地域単位での住民ニーズに対応し、地域間格差の是正を促す公共交通サービスの充実	公共交通利用者の利便性向上と普及	I-⑥ 人材確保に向けた広報の支援	継続 新規
		II-① 待合環境の改善	継続 新規
		II-② 乗り継ぎ運行時刻の調整	継続 新規
		II-③ 利用者に対する特典等の検討・実施	継続 新規
		II-④ 主要な交通結節点等での乗り継ぎ・待合環境の改善	継続 新規
課題3 観光資源との連携による利便性向上が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	III-① 公共交通の利便性を促す情報の周知	継続 新規
		III-② わかりやすいバス系統及び車庫の表示	継続 新規
		III-③ わかりやすい乗り継ぎ情報の提供	継続 新規
		III-④ 免許返納者に対する特典等の普及促進	継続 新規
		III-⑤ モビリティ・マネジメント(※施策)の実施	継続 新規
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が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	IV-① 市内公共交通機関の連携	継続 新規
		IV-② 企業等と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-③ 地域やコミュニティと連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-④ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-⑤ 近隣市町と連携した取り組みの推進	継続 新規
課題5 多様な主体の連携による持続可能な体制や仕組みの良好な維持	公共交通利用者の利便性向上と普及	IV-⑥ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-⑦ 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が必要	継続 新規
		IV-⑧ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-⑨ 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が必要	継続 新規
		IV-⑩ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規

■福津市地域公共交通計画 施策体系

交通将来像		基本方針	
課題	計画目標	施策	継続 新規
課題1 高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	I-① 幹線軸の維持	継続 新規
		I-② 準幹線軸の維持	継続 新規
		I-③ 支線軸の定期的な見直しと改善	継続 新規
		I-④ 地域連携エリアの移動支援	継続 新規
		I-⑤ 新たな交通手段の導入の検討	継続 新規
課題2 地域単位での住民ニーズに対応し、地域間格差の是正を促す公共交通サービスの充実	公共交通利用者の利便性向上と普及	I-⑥ 人材確保に向けた広報の支援	継続 新規
		II-① 待合環境の改善	継続 新規
		II-② 乗り継ぎ運行時刻の調整	継続 新規
		II-③ 利用者に対する特典等の検討・実施	継続 新規
		II-④ 主要な交通結節点等での乗り継ぎ・待合環境の改善	継続 新規
課題3 観光資源との連携による利便性向上が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	III-① 公共交通の利便性を促す情報の周知	継続 新規
		III-② わかりやすいバス系統及び車庫の表示	継続 新規
		III-③ わかりやすい乗り継ぎ情報の提供	継続 新規
		III-④ 免許返納者に対する特典等の普及促進	継続 新規
		III-⑤ モビリティ・マネジメント(※施策)の実施	継続 新規
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が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	IV-① 市内公共交通機関の連携	継続 新規
		IV-② 企業等と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-③ 地域やコミュニティと連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-④ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-⑤ 近隣市町と連携した取り組みの推進	継続 新規
課題5 多様な主体の連携による持続可能な体制や仕組みの良好な維持	公共交通利用者の利便性向上と普及	IV-⑥ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-⑦ 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が必要	継続 新規
		IV-⑧ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規
		IV-⑨ 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が必要	継続 新規
		IV-⑩ 観光施策と連携した取り組みの推進	継続 新規

■福津市地域公共交通計画 施策体系

交通将来像		基本方針	
課題	計画目標	施策	継続 新規
課題1 高齢化に対応した持続可能な公共交通の確保・維持が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	I-① 幹線軸の維持	継続 新規
		I-② 準幹線軸の維持	継続 新規
		I-③ 支線軸の定期的な見直しと改善	継続 新規
		I-④ 地域連携エリアの移動支援	継続 新規
		I-⑤ 新たな交通手段の導入の検討	継続 新規
課題2 地域単位での住民ニーズに対応し、地域間格差の是正を促す公共交通サービスの充実	公共交通利用者の利便性向上と普及	I-⑥ 人材確保に向けた広報の支援	継続 新規
		II-① 待合環境の改善	継続 新規
		II-② 乗り継ぎ運行時刻の調整	継続 新規
		II-③ 利用者に対する特典等の検討・実施	継続 新規
		II-④ 主要な交通結節点等での乗り継ぎ・待合環境の改善	継続 新規
課題3 観光資源との連携による利便性向上が必要	公共交通利用者の利便性向上と普及	III-① 公共交通の利便性を促す情報の周知	継続 新規
		III-② わかりやすいバス系統及び車庫の表示	継続 新規
		III-③ わかりやすい乗り継ぎ情報の提供	継続 新規
		III-④ 免許返納者に対する特典等の普及促進	継続 新規
		III-⑤ モビリティ・マネジメント(※施策)の実施	

6-2. 計画目標ごとの施策・取り組み

目標Ⅰ：公共交通体系の適切な維持と改善

福津市が目指す交通将来像の実現のため、公共交通体系を維持・確保していきます。市や事業者は、利用者のニーズや需要に対応するサービスの提供を行うとともに、利用者である市民等の積極的な公共交通の利用を促進していくものとします。

計画目標	施策	取り組み	実施主体
目標Ⅰ 公共交通体系の適切な維持と改善	I-① 幹線軸の維持	1.需要に応じた運行本数の確保 2.施設・車両のバリアフリー化 3.公有地の活用	行政 交通事業者
	I-② 準幹線軸の維持	1.幹線軸を補完しつつ拠点間の移動や観光振興への対応を考慮したバス路線の維持	行政 交通事業者
	I-③ 支線軸の定期的な見直しと改善	1.利用ニーズや乗降実態を考慮したコミュニティバス路線の定期的な見直し 2.よりよい見直し・改善のための協力体制の確保	行政 交通事業者 市民
	I-④ 地域連携エリアの移動支援	1.地域連携エリアでのタクシーを活用した移動支援の維持・拡充	行政
	I-⑤ 新たな交通手段の導入の検討	1.地域の実情等に応じ既存交通手段から新交通手段（新モビリティサービス）への置き換え・追加等の導入検討・実施	行政
	I-⑥ 人材確保に向けた広報の支援	1.運転士等の人材不足を解消するために必要な広報の支援	行政

施策名	I-① 幹線軸の維持						
該当する計画目標	目標 I 公共交通の適切な維持と改善						
取り組み内容	1. 需要に応じた運行本数の確保 - 通勤時や帰宅時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、運行サービスの維持・確保に努めます。 - 運行サービスの維持・確保に際しては、事業者の運営努力に頼るだけでなく行政も協力します。 2. 施設・車両のバリアフリー化 - 鉄道駅やバス停周辺において、歩道の段差解消などのバリアフリー化を進めます。 - 高齢者や体の不自由な方など、公共交通への利用抵抗を減らすため、更新時期に合せて、低床バスやワンステップバスの導入等、バリアフリー化を進めます。 3. 公有地の活用 - 幹線軸維持のため、交通事業者の休憩施設や待機施設用地として公有地の貸付等を進めます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
I-①-1	行政 交通事業者	実施・継続					
I-①-2	行政 交通事業者	順次実施					
I-①-3	行政	準備	実施				

施策名	I-② 準幹線軸の維持						
該当する計画目標	目標 I 公共交通の適切な維持と改善						
取り組み内容	1. 幹線軸を補完しつつ拠点間の移動や観光振興への対応を考慮したバス路線の維持 - 通勤・通学や拠点間の移動（福間駅⇄津屋崎地区）、福間海岸や津屋崎千軒等の観光スポットへの来訪といった多用途の交通需要に対応するための運行調整や時刻調整を図るとともに、利用に対する周知活動を強化し、運行サービスの維持・確保に努めます。 - 運行サービスの維持・確保に際しては、目標利用人員等を設定し、適宜達成状況を公開・周知することで、利用意識の醸成を図ります。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
I-②-1	行政 交通事業者	継続実施					

施策名	I-③ 支線軸の定期的な見直しと改善						
該当する計画目標	目標 I 公共交通の適切な維持と改善						
取り組み内容	1. 利用ニーズや乗降実態を考慮したコミュニティバス路線の定期的な見直し ・地域住民の移動ニーズや高齢者をはじめとした移動困難者の居住分布、路線バスのバス停等から遠い位置にある地区の把握などを踏まえて、既存のコミュニティバス路線の見直しを定期的に行います。 2. よりよい見直し・改善のための協力体制の確保 ・コミュニティバスの効率的・持続可能な運営を行うため、見直し時における指標となるガイドラインを令和5年度に作成しました。よりよい路線の構築のため、このガイドラインを適時適切に見直すほか、見直し・改善にあたって連携協力が得られやすい体制を確保していきます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
I - ③ - 1	行政	実施					
I - ③ - 2	行政 交通事業者 市民	実施					

施策名	I-④ 地域連携エリアの移動支援						
該当する計画目標	目標 I 公共交通の適切な維持と改善						
取り組み内容	1. 地域連携エリアでのタクシーを活用した移動支援の維持・拡充 ・需要が少なく定時定路線を敷くことが難しい地域において、居住地から商業施設や病院などの目的地、ならびに路線バスやコミュニティバスの主な停留所への移動手段として、タクシーを活用するための支援策（費用の一部負担など）を令和3年度に導入しました。今後は周知活動等を強化する等により、移動支援の維持・拡充を図ります。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
I - ④ - 1	行政	実施					

施策名	I-⑤ 新たな交通手段の導入の検討						
該当する計画目標	目標 I 公共交通の適切な維持と改善						
取り組み内容	1. 地域の実情等に応じ既存交通手段から新交通手段（新モビリティサービス）への置き換え・追加等の導入検討・実施 近年、AI※1、IoT※2、自動運転などの新たなデジタル技術が注目されており、技術革新により様々な新しいモビリティサービスが登場しています。これらの新技術について調査研究し、地域実情等に応じた導入ができないか検討します。 なお、一定の条件が整い次第、順次実施していきます。 ※1 AI（Artificial Intelligence）とは、人工知能のことで、一般的には人間の知的行動をコンピュータに行わせる技術を指します。 ※2 IoT（Internet of Things）とは、物体（モノ）に通信機能を持たせて相互通信等を行うことにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うことをいいます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
I - ⑤ - 1	行政	準備	導入検討（条件等が整い次第実施）				

施策名	I-⑥ 人材確保に向けた広報の支援						
該当する計画目標	目標 I 公共交通の適切な維持と改善						
取り組み内容	1. 運転士等の人材不足を解消するために必要な広報の支援 近年、顕在化している公共交通の運転士・乗務員の不足及び高齢化の課題に対応するためには、交通事業者が行う人材確保に向けた取組みについて、行政も積極的に支援することが重要となっています。これらの取組みを行政が積極的に広報することで、周知を図り人材確保につなげるよう努めていきます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
I - ⑥ - 1	行政	随時実施					

目標Ⅱ：公共交通利用者の利便性向上と普及

福津市が目指す交通将来像の実現のため、公共交通体系を誰もがわかりやすく、安全に利用しやすく、また利用したくなるよう、ハード・ソフトの両面で環境を整備していきます。市や交通事業者、また市内企業・商店等は、市民等の公共交通利用時の利便性向上とその普及のため積極的に取り組むものとします。

計画 目標	施策	取り組み	実施主体
目標Ⅱ 公共交通利用者の利便性向上と普及	Ⅱ-① 待合環境の改善	1.主要な交通結節点等での乗り継ぎ・待合環境の改善 2.停留所ごとの事情に応じた待合・乗降環境の改善	行政 交通事業者 企業・商店 等
	Ⅱ-② 乗り継ぎ運行時刻の調整	1.支線軸における主要な乗り継ぎ拠点(駅やバス停)での運行ダイヤの時間調整	行政 交通事業者
	Ⅱ-③ 利用者に対する特典等の検討・実施	1.回数券・定期券制度の創設（コミュニティバス） 2.乗り継ぎ割引制度の再構築 3.乗車特典制度の創設	行政 交通事業者 企業・商店 等

施策名	Ⅱ-① 待合環境の改善						
該当する計画目標	目標Ⅱ 公共交通利用者の利便性向上と普及						
取り組み内容	1. 主要な交通結節点等での乗り継ぎ・待合環境の改善 ・利用者が多いバス停や交通結節点（駅など）のバス停において、上屋、ベンチ等を整備し、待合環境を改善します。 2. 停留所ごとの事情に応じた待合・乗降環境の改善 ・バス停周辺の商店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）						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅱ - ① - 1	行政 交通事業者 企業・商店 等	調査・調整・実施					
Ⅱ - ① - 2	行政 交通事業者 企業・商店 等	調査・調整・実施					



■バス停シェルターの設置の事例
(戸井手バス停留所)

施策名	Ⅱ-② 乗り継ぎ運行時刻の調整						
該当する計画目標	目標Ⅱ 公共交通利用者の利便性向上と普及						
取り組み内容	1. 支線軸における主要な乗り継ぎ拠点(駅やバス停)での運行ダイヤの時間調整 ・コミュニティバス同士の乗り継ぎについて、中心拠点や地域拠点での乗り継ぎが円滑にできるよう、適切な乗り継ぎ時間を確保したダイヤ調整を令和3年度から実施しています。路線見直し等においても、乗り継ぎ時間を考慮した時刻編成としていきます。 ・ダイヤ調整が困難な箇所や時間帯については、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。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅱ - ② - 1	行政 交通事業者	調整・実施					

施策名	Ⅱ-③ 利用者に対する特典等の検討・実施						
該当する計画目標	目標Ⅱ_公共交通利用者の利便性向上と普及						
取り組み内容	1. 回数券・定期券制度の創設（コミュニティバス） ・複数回や定期的に利用する人への優遇措置として、回数券や定期券等といった乗車券の発行制度を検討します。 2. 乗り継ぎ割引制度の再構築 ・令和3年度から令和6年度までコミュニティバスから西鉄バスへの乗り継ぎ利用の特典として運賃割引制度を実施しました。今後は地域MaaS※も含めた快適な乗り継ぎ環境・割引制度を検討し、調整がついたものから順次実施します。 3. 乗車特典制度の創設 ・路線沿線での開催イベントや夏休み時期等に合わせた、公共交通利用に対する特典制度を検討します。 ※ MaaS（Mobility as a Service）とは、多様な移動手段を一つのサービスとして捉えシームレスにつなぐ移動の概念、または、その実現のため、鉄道、バス等の様々な移動手段を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことです。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅱ - ③ - 1	行政 交通事業者	導入検討			実施		
Ⅱ - ③ - 2	行政 交通事業者	導入検討・調整・実施					
Ⅱ - ③ - 3	行政 交通事業者 企業・商店 等	導入検討			実施		

目標Ⅲ：公共交通に対する安心感の確保

福津市が目指す交通将来像の実現のため、公共交通の利用に際した安心感を確保していきます。市や事業者は、利用実態の把握に努め、利用者に分かりやすく正確で、かつ時期を逃さない周知を行うほか、迷わない公共交通の利用のための環境整備やインターネット等を活用した情報提供等を進めるものとします。

計画 目標	施策	取り組み	実施主体
目標Ⅲ 公共交通に対する安心感の確保	Ⅲ-① 公共交通の利便性を促す情報の周知	1.主要な交通結節点等における総合案内板の設置 2.バス停案内表示の改善と充実 3.公共交通案内マップの作成・配布 4.路線見直しに合わせた時刻表の改正・配布 5.ホームページの充実とGTFSデータの活用	行政 交通事業者
	Ⅲ-② 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	行政 交通事業者
	Ⅲ-③ わかりやすい乗り継ぎ情報の提供	1.乗り継ぎ拠点におけるわかりやすい乗り継ぎ情報の表示	行政
	Ⅲ-④ 免許返納者に対する特典等の普及促進	1.免許返納者に対する特典等の普及促進	行政
	Ⅲ-⑤ モビリティ・マネジメント（MM施策）の実施	1.公共交通の乗り方講座等の検討・実施	行政

施策名	Ⅲ-① 公共交通の利便性を促す情報の周知						
該当する計画目標	目標Ⅲ_公共交通に対する安心感の確保						
取り組み内容	1. 主要な交通結節点における総合案内板の設置 ・乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、乗り継ぎ利便性を高めるために、乗り場案内や乗り継ぎ案内、誘導案内、周辺案内などの案内板を整備します。 ・さらに、ピクトグラムを活用することにより、誰もがわかりやすいサイン表示を導入した案内板の整備を図ります。  ■ピクトグラムサイン 2. バス停案内表示の改善と充実 ・体の不自由な方や高齢者、来訪者など、誰もがわかりやすいバス停案内表示の充実と改善を図ります。 3. 公共交通案内マップの作成・配布 ・市内すべての公共交通の路線、乗り場、連絡先等の情報を集約化した総合公共交通マップを作成し配布します。作成・配布に際しては、既存のプラットフォーム等の活用も検討します。 4. 路線見直しに合わせた時刻表の改正・配布 ・コミュニティバスの見直しに伴い、改正した時刻表の全戸配布を行います。 5. ホームページの充実とGTFS※データの活用 ・公共交通の運行情報等を広く周知してもらうために、ホームページやSNSを積極的に活用します。 ※ GTFS（General Transit Feed Specification）とは、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したものです。北米や欧州で広く普及するフォーマットであり、現在はオープン化され、誰もが使用できるものになっています。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅲ - ① - 1	行政 交通事業者	企画	調整		実施		
Ⅲ - ① - 2	行政 交通事業者	実施					
Ⅲ - ① - 3	行政	作成検討・作成			配布		
Ⅲ - ① - 4	行政	見直し時期に合わせて実施・配布					
Ⅲ - ① - 5	行政	随時実施					

施策名	Ⅲ-② わかりやすいバス系統及び車両の表示						
該当する計画目標	目標Ⅲ_公共交通に対する安心感の確保						
取り組み内容	1. わかりやすい系統名・バス停名の設定 ・誰もが理解しやすいバス系統の系統名やバス停名となるよう、引き続き改善を行います。 2. バス車両、バス停等への系統表示 ・バス停名で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継続して行います。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅲ - ② - 1	行政 交通事業者	順次実施					
Ⅲ - ② - 2	行政 交通事業者	順次実施					

施策名	Ⅲ-③ わかりやすい乗り継ぎ情報の提供						
該当する計画目標	目標Ⅲ_公共交通に対する安心感の確保						
取り組み内容	1. 乗り継ぎ拠点におけるわかりやすい乗り継ぎ情報の表示 ・鉄道～バスの乗り継ぎが多いJR福間駅やJR東福間駅、バス相互の乗り継ぎが可能な主要なバス停、さらに公共交通の車内などで、事前に乗り継ぎの場所やダイヤなどの情報を提供する方法を検討し順次実施します。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅲ - ③ - 1	行政	順次実施					

施策名	Ⅲ-④ 免許返納者に対する特典等の普及促進						
該当する計画目標	目標Ⅲ_公共交通に対する安心感の確保						
取り組み内容	1. 免許返納者に対する特典等の普及促進 ・公共交通事業者や行政が実施している免許返納者に対する特典等（ふくつミニバス1年間無料乗車券、二モ力贈呈等）の普及促進を図ります。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅲ - ④ - 1	行政	順次実施					

施策名	Ⅲ-⑤ モビリティ・マネジメント※（MM施策）の実施						
該当する計画目標	目標Ⅲ_公共交通に対する安心感の確保						
取り組み内容	1. 公共交通の乗り方講座等の検討・実施 ・鉄道や路線バス、コミュニティバス等の各事業者やキャッシュレス決済事業者等と連携し、公共交通の正しく賢い利用について分かりやすく解説・助言する講座の定期的な開催を検討・実施します。 ・市民向けの説明会や意見交換会においても、公共交通の使い方の解説・助言等を実施し、利用を促します。 ※ モビリティ・マネジメント（MM）とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
Ⅲ - ⑤ - 1	行政	調査・調整・実施					

目標Ⅳ：多様な関係者との連携・協働

福津市が目指す交通将来像の実現のため、多様な関係者と連携・協働していきます。市や近隣自治体、事業者、地域、市民団体等が利用者目線で多様・相互に連携することにより、利便性の高い地域公共交通サービスを「共創」することを目指していきます。

計画 目標	施策	取り組み	実施主体
目標Ⅳ 多様な関係者との連携・協働	Ⅳ-① 市内公共交通機関の連携	1.福津市地域交通体系協議会を通じた市内公共交通機関相互の情報交換・連携の推進	行政 交通事業者
	Ⅳ-② 企業等と連携した取り組みの推進	1.車内広告や駅・バス停のネーミングライツ等の取り組みの拡充 2.商業施設等が実施する配送サービス等との連携・情報交換	行政 企業
	Ⅳ-③ 地域やコミュニティと連携した取り組みの推進	1.地域団体等主体の自家用有償旅客運送等への伴走支援 2.福祉団体等による福祉有償運送との連携・情報交換	行政 地域 団体等
	Ⅳ-④ 観光施策と連携した取り組みの推進	1.観光地・観光施設のPR等に併せた公共交通の利用促進	行政 観光事業者
	Ⅳ-⑤ 近隣市町と連携した取り組みの推進	1.沿線自治体（宗像市、古賀市、新宮町）との連携・情報交換	行政

施策名	IV-① 市内公共交通機関の連携						
該当する計画目標	目標IV_多様な関係者との連携・協働						
取り組み内容	1. 福津市地域交通体系協議会を通じた市内公共交通機関相互の情報交換・連携の推進 ・ 福津市地域交通体系協議会規則（平成18年福津市規則第40号）等に基づき設置している福津市地域交通体系協議会を定期的を開催し、公共交通利用の現況や課題解決の方策等について情報・意見交換を行い、ともに考え課題解決を図ることにより、よりよい公共交通サービスの提供につなげます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
IV - ① - 1	行政 交通事業者	定期実施					

施策名	IV-② 企業等と連携した取り組みの推進						
該当する計画目標	目標IV_多様な関係者との連携・協働						
取り組み内容	1. 車内広告や駅・バス停のネーミングライツ等の取り組みの拡充 ・ 車内広告等の取扱いについては、令和3年度に定めた福津市コミュニティバス等広告掲載取扱基準に沿って進めています。さらなる広告収入の拡大を目指し、基準の一部改正等も含めた取り組みの拡充を図ります。 2. 商業施設等が実施する配送サービス等との連携・情報交換 ・ 一部の大型商業施設等では、商品のネット予約や配送サービスを実施しています。これらと既存公共交通サービスとの連携ができないか調査研究するとともに、情報交換を行って、サービスの連携・協働につなげていきます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
IV - ② - 1	行政 企業	実施					
IV - ② - 2	行政 企業	調査・調整・実施					

施策名	IV-③ 地域やコミュニティと連携した取り組みの推進						
該当する計画目標	目標IV_多様な関係者との連携・協働						
取り組み内容	1. 地域団体等主体の自家用有償旅客運送等への伴走支援 ・郷づくり推進協議会や自治会で、地域主体での自家用有償旅客運送制度等の活用希望があった場合は、関係者調整や手続き等について伴走支援を行います。 2. 福祉団体等による福祉有償運送との連携・情報交換 ・福祉有償運送を実施している福祉団体等との連携・情報交換を図り、運行の効率化や協働化等についての可能性を検討し、調整がついたものから順次実施していきます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
IV - ③ - 1	行政 地域団体等	随時実施					
IV - ③ - 2	行政 福祉団体等	随時実施					

施策名	IV-④ 観光施策と連携した取り組みの推進						
該当する計画目標	目標IV_多様な関係者との連携・協働						
取り組み内容	1. 観光地・観光施設のPR等に併せた公共交通の利用促進 ・観光マップや観光パンフレット等の刊行物、インターネットやSNSによる観光地や観光施設の紹介、観光イベント等のPRチラシ等に、目的地までの移動手段にできる限り公共交通機関が選択されるよう、公共交通の記載について促進します。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
IV - ④ - 1	行政 観光事業者	随時実施					

施策名	IV-⑤ 近隣市町と連携した取り組みの推進						
該当する計画目標	目標IV_多様な関係者との連携・協働						
取り組み内容	1. 沿線自治体（宗像市、古賀市、新宮町）との連携・情報交換 ・鉄道・バス等で福津市との関係が深い沿線自治体（宗像市、古賀市、新宮町）とは定期的に会議を開催して問題点・課題等について情報共有するとともに、解決に向けて連携し取り組んでいきます。						
取り組みNo	実施主体	実施時期					
		2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	2029年 (R11)	2030年 (R12)
IV - ⑤ - 1	行政	随時実施					

6-3. 計画目標の数値指標

計画の達成状況を評価するための指標を、以下のとおり設定します。

■評価指標と現況値・目標値

計画目標	評価指標	現況値 ※（）内は実績年度	目標値(R12)
目標Ⅰ 公共交通体系 の適切な維持 と改善	鉄道（JR九州）の駅別年間利用者数の計	3,988千人/年 (R5実績)	3,988千人/年
	路線バス（西鉄バス）の路線別年間利用者数の計	3,660千人/年 (R5実績)	3,660千人/年
	路線バス（JR九州バス）の路線別年間利用者数	237千人/年 (R5実績)	237千人/年
	コミュニティバスの利用者数	64千人/年 (R5実績)	85千人/年
	コミュニティバスの路線別収支比率	17.0% (全路線の平均) (R5実績)	20.0% (全路線の平均)
	公共交通の維持に係る市の財政負担額	6,000万円 (R5実績)	7,400万円 以下
目標Ⅱ 公共交通利用 者の利便性向 上と普及	主要な停留所におけるバス待ち改善箇所数	6箇所 (R3～R6実績)	5箇所
	市民アンケートにおける公共交通の利用率	38.1% (R5実績)	40.0% 以上
目標Ⅲ 公共交通に 対する安心 感の確保	公共交通の利便性に関する満足度評価割合	21.7% (全体平均。R5実績)	25.0% 以上
	市民向け講座又は意見交換会の実施地域・回数	52回 (R1～R4実績)	40回
目標Ⅳ 多様な関係者 との連携・協 働	他分野連携による新事業の立ち上げ数	0事業 (R5)	1事業

■目標値の算出根拠・方法

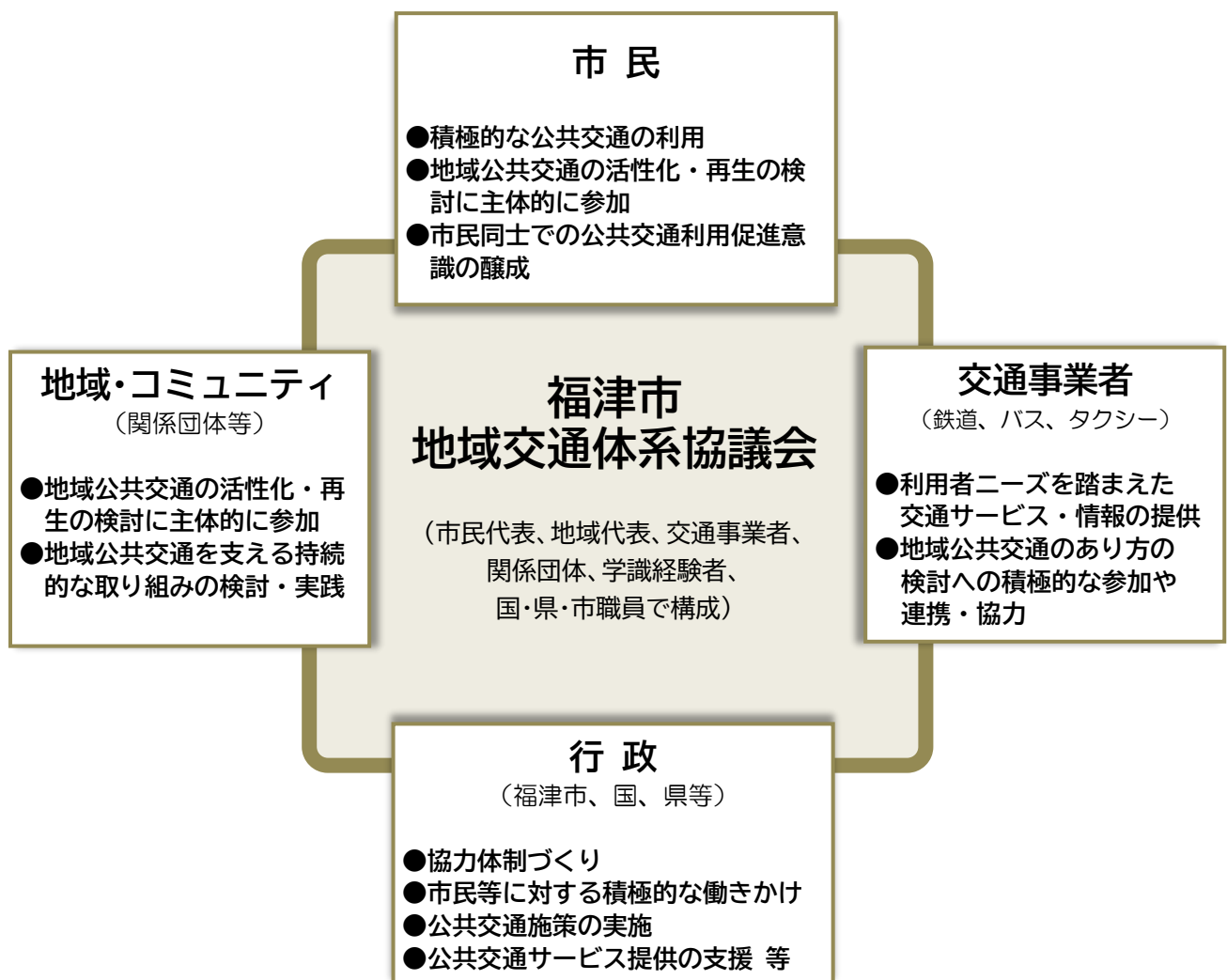
評価指標	目標値の算出方法	備考
鉄道（JR九州）の駅別年間利用者数の計	JR福岡駅及びJR東福岡駅の年間利用者	
路線バス（西鉄バス）の路線別年間利用者数の計	赤間～福岡線、赤間（急行）福岡線、津屋崎～鐘崎線の年間利用者	
路線バス（JR九州バス）の路線別年間利用者数	イオン循環線の年間利用者	
コミュニティバスの利用者数	路線別年間利用者の総和＋増加見込数	
コミュニティバスの路線別収支比率	全路線平均収支率＋増加見込率	
公共交通の維持に係る市の財政負担額	R7年度見込み	
主要な停留所におけるバス待ち改善箇所数	年1箇所	
市民アンケートにおける公共交通の利用率	令和5年度市民意識調査「JR」「西鉄バス」「JR九州バス」「ふくつミニバス」「タクシー」の合計＋増加見込率	
公共交通の利便性に関する満足度評価割合	令和5年度市民意識調査「満足」「概ね満足」の合計＋増加見込率	
市民向け講座又は意見交換会の実施地域・回数	年8回（郷づくり単位で年1回）×5年	
他分野連携による新事業の立ち上げ数	（調査研究・事業間調整に要する時間を考慮）	

7. 計画の進捗管理

7-1. 施策のマネジメント体制

福津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、「福津市地域交通体系協議会」です。

マネジメントにおいては、行政と交通事業者、市民、地域コミュニティがともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価するにとどまらず、持続可能な地域公共交通網の構築に向け、官民協働のもと取り組んでいきます。



■福津市における地域公共交通推進体制

7-2. 計画達成状況の評価方法

福津市における公共交通ネットワーク及び公共交通に係る施策の評価は、以下の手順で実施します。

- 公共交通施策の評価及び検証、改善策の検討は、福津市地域交通体系協議会における協議によって行います。
- 公共交通ネットワークの評価は、「路線等单位での評価」を基本として目標の達成状況を評価・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）

- ⇒ 路線等单位の評価は、原則1年間の運行実績等を踏まえ、毎年実施します。
- ⇒ ネットワーク全体での評価は、計画の目標年度において個別の路線等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。

■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	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ます。
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します。

■PDCAサイクルの構築イメージ



7-3. 評価・検証の実施時期等

各指標の評価・検証は、以下の時期と取得方法で実施します。

■各指標の評価・検証の実施時期とデータ取得方法

数値指標	実施時期	データ取得方法
鉄道駅別年間乗客数	年1回	交通事業者からデータ提供
路線バスの年間利用者数	年1回	交通事業者からデータ提供
コミュニティバスの年間利用者数	年1回	交通事業者からデータ提供
コミュニティバスの路線別収支率	年1回	行政からの報告
公共交通の維持に係る市の財政負担額	年1回	行政からの報告
主要な停留所でのバス待ち改善箇所数	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で把握
市民アンケートにおける公共交通の利用率	令和12年度	行政によるアンケート調査による把握
公共交通の利便性に関する満足度評価割合	令和12年度	行政によるアンケート調査による把握
市民向け講座又は意見交換会の実施地域・回数	令和12年度	行政からの報告
他分野連携による新事業の立ち上げ数	進行状況に応じて適宜実施	行政からの報告