

新旧対照表

新	旧
<p>1-2. 計画の目的</p> <p>福津市地域公共交通網形成計画（以下、「本計画」という）は、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、以下「法」という。）に基づき、本市のまちづくりと一体となり、将来にわたって市民生活を支える利便性の高い公共交通体系の構築に向けた取り組みを検討し、福津市における地域公共交通のマスタープランを策定するものです。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■市街地部と緑辺部との地域間格差の是正を目的に、各地域のニーズに合った公共交通網を形成 ■高齢化・過疎化の進行が懸念される中、世代間格差をフォローアップするとともに効率的で持続可能な公共交通網を形成 ■これらを踏まえ、生活利便性の向上を目指した交通サービスの維持・向上を図る施策を展開 <p>⇒ 各地域の課題に対応し、現況及び将来を見据えた「地域公共交通マスタープランの策定が必要</p> </div> <p>1-3. 地域公共交通網形成計画の位置付け</p> <p>本計画は、福津市における施策の方向性を示す「<u>まちづくり基本構想（令和元年9月）</u>」を上位計画とし、その他の関連計画を踏まえ策定します。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■福津市まちづくり計画「<u>まちづくり基本構想（令和元年9月/福津市）</u>」 ■第2期福津市まち・ひと・しごと創生総合戦略（<u>令和2年12月/福津市</u>） ■第2次福津市都市計画マスタープラン（<u>令和4年10月改訂/福津市</u>） ■福津市郷づくり基本構想（平成30年3月/福津市） ■福津市公共施設等総合管理計画（<u>令和5年3月改訂/福津市</u>） ■第3期福津市地域福祉計画・第2期福津市地域福祉活動計画（<u>令和4年3月/福津市・社会福祉法人福津市社会福祉協議会</u>） </div> <p style="text-align: center;">4</p>	<p>1-2. 計画の目的</p> <p>福津市地域公共交通網形成計画（以下、「本計画」という）は、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、以下「法」という。）に基づき、本市のまちづくりと一体となり、将来にわたって市民生活を支える利便性の高い公共交通体系の構築に向けた取り組みを検討し、福津市における地域公共交通のマスタープランを策定するものです。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■市街地部と緑辺部との地域間格差の是正を目的に、各地域のニーズに合った公共交通網を形成 ■高齢化・過疎化の進行が懸念される中、世代間格差をフォローアップするとともに効率的で持続可能な公共交通網を形成 ■これらを踏まえ、生活利便性の向上を目指した交通サービスの維持・向上を図る施策を展開 <p>⇒ 各地域の課題に対応し、現況及び将来を見据えた「地域公共交通マスタープランの策定が必要</p> </div> <p>1-3. 地域公共交通網形成計画の位置付け</p> <p>本計画は、福津市における施策の方向性を示す「福津市まちづくり基本構想（策定中）」を上位計画とし、その他の関連計画を踏まえ策定します。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■福津市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成29年9月改訂/福津市） ■第2次福津市都市計画マスタープラン（平成30年3月/福津市） ■福津市郷づくり基本構想（平成30年3月/福津市） ■福津市公共施設等総合管理計画（平成29年3月/福津市） ■第2次福津市地域福祉計画・福津市地域福祉活動計画（平成29年3月/福津市・社会福祉法人福津市社会福祉協議会） </div> <p style="text-align: center;">4</p>

1-4. 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

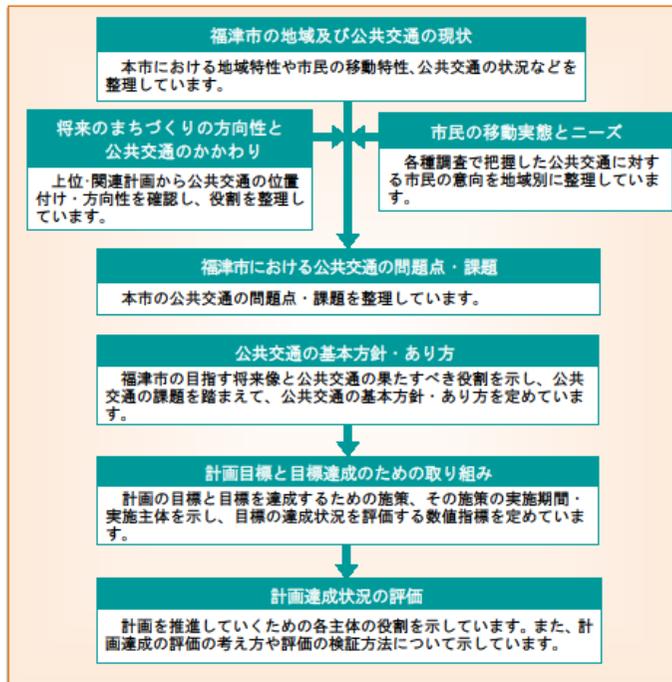
本計画は、福岡県福津市全域を対象とします。
なお、必要に応じて隣接する市町との連携を図ります。

(2) 計画期間

本計画の期間は、策定時から令和7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。

1-5. 計画の枠組み

本計画は、以下の7つの項目で構成します。



▲福津市地域公共交通網形成計画の枠組み

1-4. 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

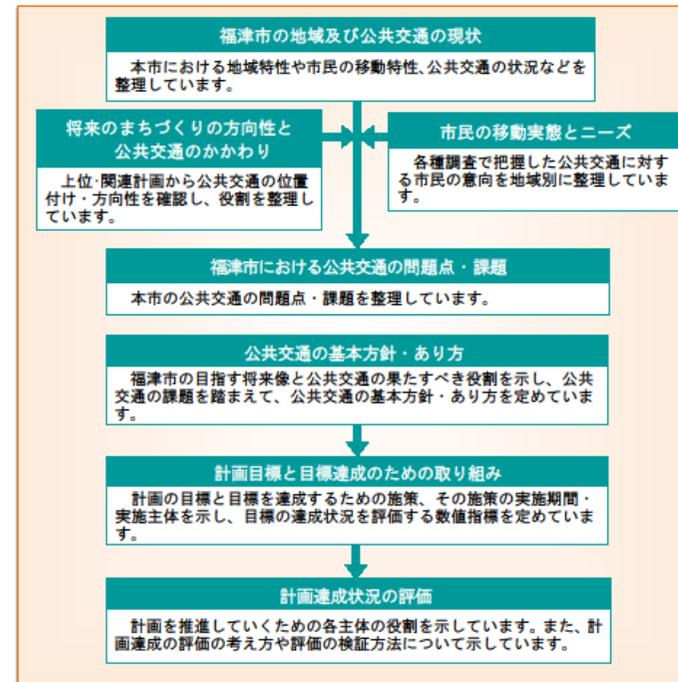
本計画は、福岡県福津市全域を対象とします。
なお、必要に応じて隣接する市町との連携を図ります。

(2) 計画期間

本計画の期間は、策定時から令和7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。

1-5. 計画の枠組み

本計画は、以下の7つの項目で構成します。



▲福津市地域公共交通網形成計画の枠組み

(2) 公共交通の機能分類とサービス確保

福津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。

▼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
幹線軸	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市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。 ・鉄道と路線バスの一体となった公共交通による幹線軸を形成するとともに、中心拠点や地域拠点を結び、潜在需要の喚起を図るためのサービスを確保します。 	交通事業者 (JR九州)	JR 鹿児島本線
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学や買物、通院に加え観光等、様々な利用目的に対処し、福津市と周辺市町とを連絡する都市間交通軸として、鉄道と一体となって福津市の公共交通の骨格を形成します。 ・通勤・通学及び帰宅時間帯でのサービスを確保します。 ・鉄道との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しい路線は、地域公共交通確保維持事業を活用し、運行を確保・維持します。 	交通事業者 (西鉄バス)	路線バス (都市間、 中心拠点・ 地域拠点間)
準幹線軸	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点と地域拠点を結ぶルートとします。 ・また、幹線軸である路線バスを補充し、幹線的な機能や高いサービス水準を確保します。 ・幹線軸である路線バスや支線軸であるコミュニティバスとの重複の回避に留意したルートを設定します。 ・中心拠点・地域拠点において、幹線軸である路線バスや支線軸であるコミュニティバスとの乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 	行政、 交通事業者	コミュニティ バス

(2) 公共交通の機能分類とサービス確保

福津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。

▼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
幹線軸	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市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。 ・鉄道と路線バスの一体となった公共交通による幹線軸を形成するとともに、中心拠点や地域拠点を結び、潜在需要の喚起を図るためのサービスを確保します。 	交通事業者 (JR九州)	JR 鹿児島本線
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学や買物、通院等、様々な利用目的に対処し、福津市と周辺市町とを連絡する都市間交通軸として、鉄道と一体となって福津市の公共交通の骨格を形成します。 ・通勤・通学及び帰宅時間帯でのサービスを確保します。 ・鉄道との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 	交通事業者 (西鉄バス)	路線バス (都市間、 中心拠点・ 地域拠点間)
準幹線軸	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点と地域拠点を結ぶルートとします。 ・また、幹線軸である路線バスを補充し、幹線的な機能や高いサービス水準を確保します。 ・幹線軸である路線バスや支線軸であるコミュニティバスとの重複の回避に留意したルートを設定します。 ・中心拠点・地域拠点において、幹線軸である路線バスや支線軸であるコミュニティバスとの乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 	行政、 交通事業者	コミュニティ バス

7-2. 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。

▼評価指標の定義と現況値・目標値

計画目標	上段：指標の定義	現況値	目標値
	下段：目標値設定の考え方		
目標Ⅰ 公共交通 利用者の 増加	◆Ⅰ-①：公共交通手段別の年間乗降客数 ◇Ⅰ-①-A：鉄道（幹線）の駅別日利用者数 ⇒鉄道の駅別一日あたりの利用者数の総和 ◇Ⅰ-①-B：路線バス（幹線）の路線別日利用者数 ⇒路線バスの路線別一日あたりの利用者数 ◇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 ⇒コミュニティバスの路線別一日あたりの利用者数の総和 ・現在の各公共交通機関のサービスを維持させていくことを目指すものとして設定	鉄道 11,151人/日 路線バス 西鉄 7,015人/日 (うち津屋崎線～鎌崎線) 1,660人/日 JR 777人/日 コミュニティバス 353人/日	現状のサービスを維持しつつ、利用者数を増加させる
	◆Ⅰ-②：幹線補助路線の収支率 ⇒幹線補助の対象である津屋崎線～鎌崎線の収支率 ・地域公共交通確保促進事業を活用しつつ、幹線としてサービスの維持を目指すものとして設定	収支率 54.6% 〔公的負担額〕 国 11,722,000円 県 11,566,000円 市 1,574,000円	収支率が現状値を上回る
	◆Ⅰ-③：コミュニティバスの収支比率 ⇒コミュニティバスの路線別及び平均収支率 ・住民ニーズを十分に反映したルート設定や利用促進施策を展開する中で、一人でも多く利用することを旨とするとして設定	周回線 16.8% 津屋崎線 19.0% 上西郷線 9.1% 勝浦線 28.4% 東福岡・若木台線 24.0% 平均：19.8%	収支率が最善の路線が、現状の平均収支率（19.8%）を上回る
	◆Ⅱ：主要な停留所におけるバス待ち改善箇所数 ⇒主要停留所での乗り継ぎ・待合環境の改善箇所数 ・乗り継ぎ・待合環境の改善により、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	-	5箇所
目標Ⅱ 乗り継ぎ・ 待合環境の 改善による 利便性向上			
目標Ⅲ 公共交通に 対する安心 感の確保	◆Ⅲ：公共交通の利便性に関する満足度評価割合 ⇒市民意識調査において、地域での暮らしで困っていることについての設問のうち、「買物や通院の日常交通の利便さ」に対する回答結果の割合 ・市民の公共交通の利便性向上を目指すものとして設定	市平均 36.6% 8つの郷づくりで「満足」「やや満足」の割合	全ての地域において満足度が市平均（36.6%）以上となる
目標Ⅳ 公共交通 利用への 意識の醸成	◆Ⅳ-①：市民との意見交換会の実施地域・回数 ⇒郷づくり地域を単位とした意見交換会の回数 ・市民との意見交換会や話し合いの場を設けることで、公共交通への理解と利用促進を目指すものとして設定	0回	郷づくりの8地域を対象に、各地域1回の計8回
	◆Ⅳ-②：地域コミュニティとの共働きを取り組む地域数 ⇒行政と地域コミュニティが共働しつつ、地域や自治会が主体となり利用促進に向けた取り組みを協議・実践する地域数 ・市民の積極的な参加による、公共交通の利用促進及び利便性向上を目指すものとして設定	0地域	協議・実践する地域を3地域

7-2. 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。

▼評価指標の定義と現況値・目標値

計画目標	上段：指標の定義	現況値	目標値
	下段：目標値設定の考え方		
目標Ⅰ 公共交通 利用者の 増加	◆Ⅰ-①：公共交通手段別の年間乗降客数 ◇Ⅰ-①-A：鉄道（幹線）の駅別日利用者数 ⇒鉄道の駅別一日あたりの利用者数の総和 ◇Ⅰ-①-B：路線バス（幹線）の路線別日利用者数 ⇒路線バスの路線別一日あたりの利用者数 ◇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 ⇒コミュニティバスの路線別一日あたりの利用者数の総和 ・現在の各公共交通機関のサービスを維持させていくことを目指すものとして設定	鉄道 11,151人/日 路線バス 西鉄 7,015人/日 JR 777人/日 コミュニティバス 353人/日	現状のサービスを維持しつつ、利用者数を増加させる
	◆Ⅰ-②：コミュニティバスの収支比率 ⇒コミュニティバスの路線別及び平均収支率 ・住民ニーズを十分に反映したルート設定や利用促進施策を展開する中で、一人でも多く利用することを旨とするとして設定	周回線 16.8% 津屋崎線 19.0% 上西郷線 9.1% 勝浦線 28.4% 東福岡・若木台線 24.0% 平均：19.8%	収支率が最善の路線が、現状の平均収支率（19.8%）を上回る
	◆Ⅱ：主要な停留所におけるバス待ち改善箇所数 ⇒主要停留所での乗り継ぎ・待合環境の改善箇所数 ・乗り継ぎ・待合環境の改善により、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	-	5箇所
	◆Ⅲ：公共交通の利便性に関する満足度評価割合 ⇒市民意識調査において、地域での暮らしで困っていることについての設問のうち、「買物や通院の日常交通の利便さ」に対する回答結果の割合 ・市民の公共交通の利便性向上を目指すものとして設定	市平均 36.6% 8つの郷づくりで「満足」「やや満足」の割合	全ての地域において満足度が市平均（36.6%）以上となる
目標Ⅳ 公共交通 利用への 意識の醸成	◆Ⅳ-①：市民との意見交換会の実施地域・回数 ⇒郷づくり地域を単位とした意見交換会の回数 ・市民との意見交換会や話し合いの場を設けることで、公共交通への理解と利用促進を目指すものとして設定	0回	郷づくりの8地域を対象に、各地域1回の計8回
	◆Ⅳ-②：地域コミュニティとの共働きを取り組む地域数 ⇒行政と地域コミュニティが共働しつつ、地域や自治会が主体となり利用促進に向けた取り組みを協議・実践する地域数 ・市民の積極的な参加による、公共交通の利用促進及び利便性向上を目指すものとして設定	0地域	協議・実践する地域を3地域

●公共交通ネットワークの維持・確保に係る施策

施策名	①幹線軸（JR・民間バス路線）のサービスの維持							
該当する計画目標	目標 I_公共交通利用者の増加							
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。 1') 地域公共交通確保維持事業を活用し維持する路線							
	系統名	品川	経由地	品川	運行形態	実施主体	備考	
	東横線～東横線	東横線	沼津～東	光岡台凸	4条線各	路線定期運行	西鉄バス	路線補助
取り組み内容	2) 施設・車両のバリアフリー化 ・鉄道駅やバス停留所において、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、更新時期に合わせて、低床バスやワンステップバスの導入を図り、バリアフリー化を進めます。							
	実施主体	実施時期						
		2019年(R1)	2020年(R2)	2021年(R3)	2022年(R4)	2023年(R5)	2024年(R6)	2025年(R7)
1) 需要に応じた運行本数の確保	交通事業者	実施・継続						
2) 施設・車両のバリアフリー化	行政 交通事業者	順次実施						

施策名	②幹線軸を強化するネットワークの新設（準幹線）							
該当する計画目標	目標 I_公共交通利用者の増加							
取り組み内容	3) 拠点間の移動や観光振興への対応を考慮した幹線的な役割を担うバス路線の新設 ・まちの骨格を形成する拠点間を結ぶ幹線軸（鉄道や民間バス路線）を強化し、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、路線整備に向けて協議を進めていきます。							
取り組み内容	実施主体	実施時期						
		2019年(R1)	2020年(R2)	2021年(R3)	2022年(R4)	2023年(R5)	2024年(R6)	2025年(R7)
3) 拠点間の移動や観光振興への対応を考慮した幹線的な役割を担うバス路線の新設	行政 交通事業者	計画	実施準備・調整	実施				

●公共交通ネットワークの維持・確保に係る施策

施策名	①幹線軸（JR・民間バス路線）のサービスの維持						
該当する計画目標	目標 I_公共交通利用者の増加						
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。						
	2) 施設・車両のバリアフリー化 ・鉄道駅やバス停留所において、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、更新時期に合わせて、低床バスやワンステップバスの導入を図り、バリアフリー化を進めます。						
取り組み内容	実施主体	実施時期					
		2019年(R1)	2020年(R2)	2021年(R3)	2022年(R4)	2023年(R5)	2024年(R6)
1) 需要に応じた運行本数の確保	交通事業者	実施・継続					
2) 施設・車両のバリアフリー化	行政 交通事業者	順次実施					

施策名	②幹線軸を強化するネットワークの新設（準幹線）						
該当する計画目標	目標 I_公共交通利用者の増加						
取り組み内容	3) 拠点間の移動や観光振興への対応を考慮した幹線的な役割を担うバス路線の新設 ・まちの骨格を形成する拠点間を結ぶ幹線軸（鉄道や民間バス路線）を強化し、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、路線整備に向けて協議を進めていきます。						
取り組み内容	実施主体	実施時期					
		2019年(R1)	2020年(R2)	2021年(R3)	2022年(R4)	2023年(R5)	2024年(R6)
3) 拠点間の移動や観光振興への対応を考慮した幹線的な役割を担うバス路線の新設	行政 交通事業者	計画	実施準備・調整	実施			

8-3. 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	交通事業者よりデータ提供
路線バスの年間利用者数	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
幹線補助路線の収支	年1回	交通事業者よりデータ提供
コミュニティバスの路線別収支	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	事業者主体へのヒアリングにて把握
公共交通の利便性に関する満足度評価割合	令和7年度	行政によるアンケート調査による把握
地域コミュニティとの共働を取り組む地域（団体）数	施策の実施状況に応じて、適宜実施	行政からの報告

116

8-3. 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	交通事業者よりデータ提供
路線バスの年間利用者数	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
コミュニティバスの路線別収支	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	事業者主体へのヒアリングにて把握
公共交通の利便性に関する満足度評価割合	令和7年度	行政によるアンケート調査による把握
地域コミュニティとの共働を取り組む地域（団体）数	施策の実施状況に応じて、適宜実施	行政からの報告

116