

## 第6章

### 公共交通の基本方針

## 6. 公共交通の基本方針

### 6-1. 福津市の交通将来像

福津市における交通将来像は、「第2次福津市都市計画マスタープラン（平成30年3月）」に掲げられている将来都市像の実現に向けて、下記のように設定します。

《将来都市像（めざすまちの姿）》

「歴史と未来」「自然と賑わい」「定住と交流」それぞれを大切にするまち



資料：第2次福津市都市計画マスタープラン  
（平成30年3月）

▲将来都市構造

### ■福津市の交通将来像の方向性

- ・ 鉄道及び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
- ・ 公共交通を将来にわたって維持する（持続可能な交通体系の構築）
- ・ 市民・行政・交通事業者の連携による一体的な取り組み
- ・ 郷づくりの地域を考慮し、各地域の住民生活に必要な公共交通を育む

## 6-2. 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。

### 福津市における地域公共交通の維持及び活性化に向けた基本方針

#### 交通将来像の実現に向けて

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

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

基本方針③：観光資源との連携による交流人口の拡大

基本方針④：公共交通機関相互の連携による公共交通ネットワークの機能強化

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構築

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る必要があります。

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を創出する必要があります。

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ネットワークを形成する必要があります。

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

### 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スポット及び観光ゾーンへの連絡や連携を向上させることで、市内外からの交流人口の拡大を図り、地域の活性化を支える必要があります。

課題③：公共交通機関相互の連携による利便性の向上

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④：公共交通機関相互の連携による公共交通ネットワークの機能強化

コミュニティバスのみにとどまらず、鉄道や路線バス、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を提供することが求められます。

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くことが必要です。

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

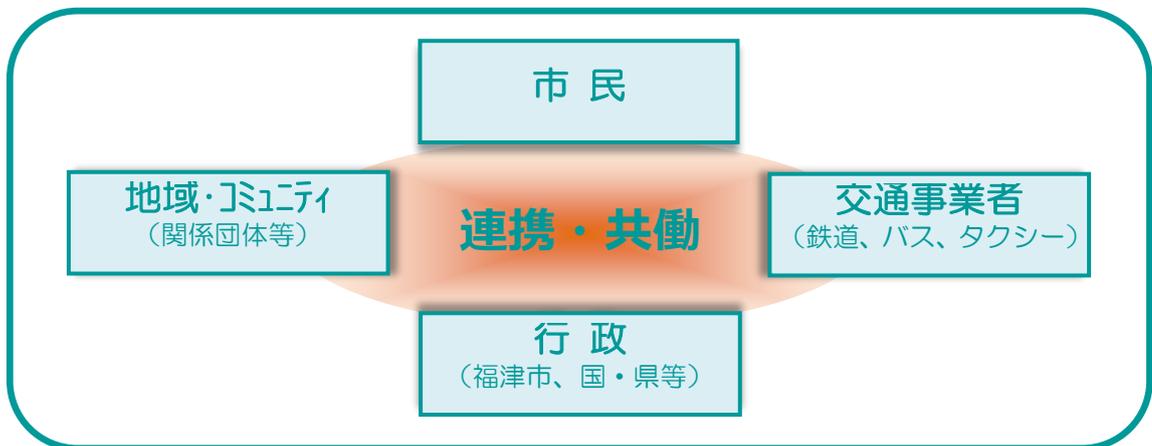
基本方針⑤：多様な主体の連携による持続可能な体制や仕組みの構築

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。

すなわち、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を構築することが重要です。

※※※ 各主体の役割と連携 ※※※



## 6-3. 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あり方

福津市の地域課題に対応し、将来都市構造の実現に向けた公共交通ネットワークのあり方を以下に整理します。

#### 《公共交通軸・エリアの設定》

交通機関の役割や拠点の階層イメージを踏まえ、将来の都市構造の骨格を形成する公共交通軸・エリアを以下のとおりに設定します。

#### 1) 鉄道（JR 鹿児島本線）

福津市は、JR 鹿児島本線が東西に走り中心拠点や地域拠点を經由する形となっており、周辺市及び広域的な都市間の連携が図られています。鉄道は持続性が高く、需要増への柔軟な対応や都市間連携を可能とする軸であることから、**幹線軸**に位置づけます。

#### 2) 路線バス（西鉄バス）

既存の民間路線バスは、本市の中心拠点と地域拠点を結ぶとともに、広域的な都市間連携を図るよう本市の各拠点と周辺市を結ぶ路線を**幹線軸**に位置づけます。

#### 3) コミュニティバス（ふくつミニバス）

コミュニティバスは、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う路線とする**支線軸**に位置づけます。

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、観光資源との連携等に対応した幹線的な機能やサービスを担う新たな路線の導入を進めます。

#### 4) タクシー 等

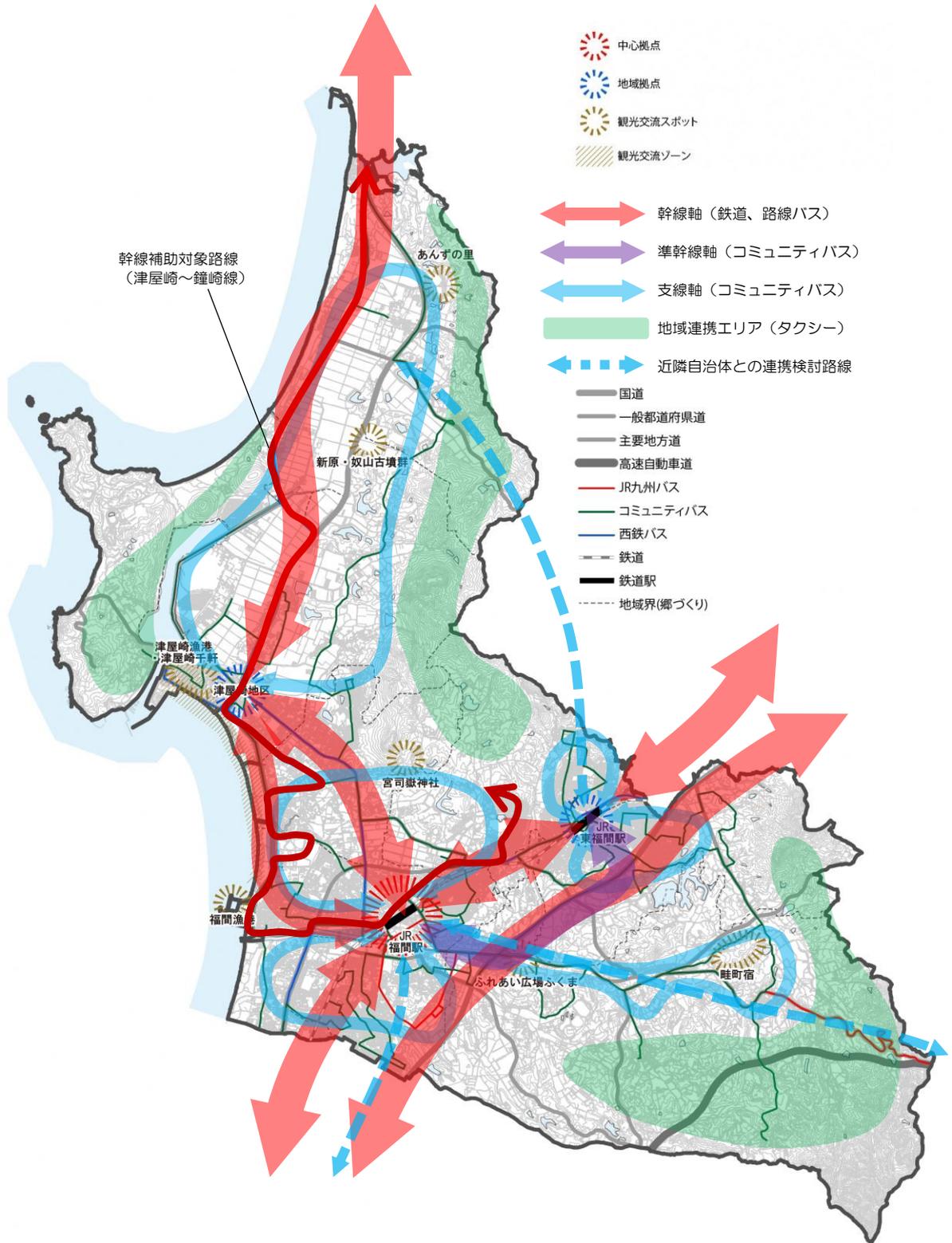
需要が少なく利用者の高齢化や居住密度が低い本市縁辺部の地域については、すべての利用者のニーズに対して定時定路線で運行することには、限界があります。

そのような地域を**地域連携エリア**と位置づけ、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導入を検討します。

## 福津市における公共交通ネットワークのあり方

- ①**幹線軸**として機能する鉄道や路線バスについて、その**機能を維持**します。
- ②**支線軸**であるコミュニティバスは、市民の生活行動や利用実態を踏まえ、中心拠点のJR福間駅周辺や地域拠点を核として、観光交流スポット等との連携を見据えたバスネットワークを見直し・再編します。併せて、市民の利用が多い市外の総合病院などの施設への路線や、民間路線バスが撤退した代替の路線などについて、近隣自治体との連携による運行を検討します。
- ③さらに、幹線軸を補完し高いサービス水準を有することで、幹線的な機能やサービスを担う新たなコミュニティバス路線の導入を進めます。
- ④その他の需要の少ない縁辺地域は、地域連携エリアと位置づけ、バスネットワークを補完しつつ、柔軟に対応可能なタクシー等を活用した交通サービスの導入を検討します。
- ⑤利用状況に応じて、地域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。

# 公共交通の基本方針図



▲公共交通の基本方針図

(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	<p>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機能します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	交通事業者 (JR九州)	JR 鹿児島本線
	路線バス	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学及び帰宅時間帯でのサービスを確保します。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	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	<p>中心拠点と地域拠点を連絡し、幹線軸を補完しつつ、幹線的な機能とサービスを担う新たな路線を導入します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心拠点と地域拠点を結ぶルートとします。</li> <li>・また、幹線軸である路線バスを補完し、幹線的な機能や高いサービス水準を確保します。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	行政、 交通事業者	コミュニティ バス

▼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
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">支線軸</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">コミュニティバス</p>	<p>各拠点（中心拠点・地域拠点）を起終点とすることを基本に、近接する住宅地・集落を結ぶ路線として機能します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅地や集落と、それらに近接する各拠点を結ぶルートとします。</li> <li>・また、各拠点での商業施設・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>・幹線軸である路線バスや準幹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。</li> <li>・各拠点において、幹線軸である路線バスや準幹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。</li> <li>・地域ごと、年代ごと等の利用特性に応じて適切なサービスを確保します。</li> </ul> <p>※市民の利用が多い市外の総合病院などの施設への路線や、民間路線バスが撤退した代替の路線などについて、近隣自治体との連携による運行を検討します。</p>	<p>行政、 交通事業者</p>	<p>コミュニティバス</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域連携エリア</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">タクシー等</p>	<p>地域連携エリアでは、鉄道や路線バス、コミュニティバスとの空間的及び時間的な補完関係を構築するよう、タクシー等を活用した新たな交通サービスを導入します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の縁辺地域の公共交通空白地域を対象に地域連携エリアと位置づけ、タクシー等を活用した適正なサービスを確保します。</li> <li>・地域連携エリアの居住地と各拠点を結ぶほか、路線バスやコミュニティバスとを結び、乗り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。</li> <li>・タクシー等の活用により、個別の移動ニーズに幅広く柔軟に対応できるサービスを確保します。</li> </ul>	<p>交通事業者 (タクシー事業者)</p>	<p>タクシー等</p>

### (3) 乗り継ぎ環境の確保・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・改善の考え方

視 点	内 容
乗り継ぎへの配慮	<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>・ 主要な乗り継ぎ拠点においては、可能な範囲でパーク&amp;(バス)ライド、サイクル&amp;(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。</li> </ul>
乗り継ぎ案内・ 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>
乗り継ぎへの抵抗を 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>・ 目的地までの乗り継ぎ回数を極力少なくすることに留意します。</li> <li>・ 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。</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>