

福津市地域公共交通網形成計画 概要版

令和元年 8 月
令和 5 年 1 2 月改訂
福 津 市

目次

1. 計画の概要	1
1-1. 計画の目的	1
1-2. 地域公共交通網形成計画の位置付け	1
1-3. 計画の対象区域と計画期間	2
1-4. 計画の枠組み	2
2. 公共交通に係る課題	3
3. 公共交通の基本方針	4
3-1. 福津市の交通将来像	4
3-2. 公共交通の基本方針	5
3-3. 公共交通ネットワークのあり方	8
4. 計画の目標と目標達成のための取り組み	13
4-1. 計画目標の設定	13
4-2. 計画目標の数値指標	14
4-3. 目標達成のために行う事業・事業主体・実施時期	15
5. 計画達成状況の評価	17
5-1. 施策のマネジメント体制	17
5-2. 計画達成状況の評価の基本的考え方	18
5-3. 評価・検証のスケジュール	19

1. 計画の概要

1-1. 計画の目的

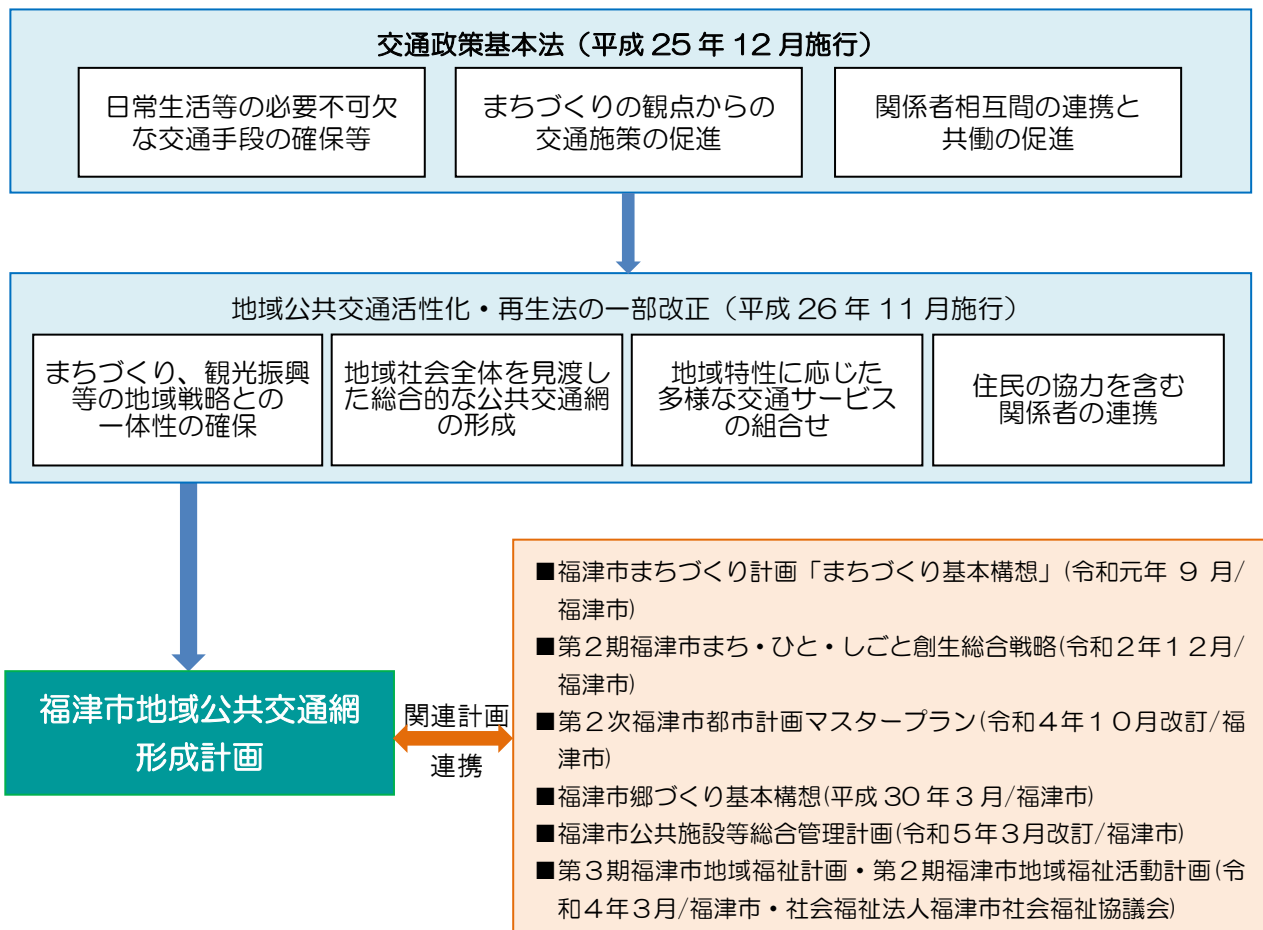
福津市地域公共交通網形成計画（以下、「本計画」という）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号、以下「法」という。）に基づき、本市のまちづくりと一体となり、将来にわたって市民生活を支える利便性の高い公共交通体系の構築に向けた取り組みを検討し、福津市における地域公共交通のマスタープランを策定するものです。

- 市街地部と縁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

⇒ **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**

1-2. 地域公共交通網形成計画の位置付け

本計画は、福津市における施策の方向性を示す「まちづくり基本構想」（令和元年9月）を上位計画とし、その他の関連計画を踏まえ策定します。



1-3. 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。

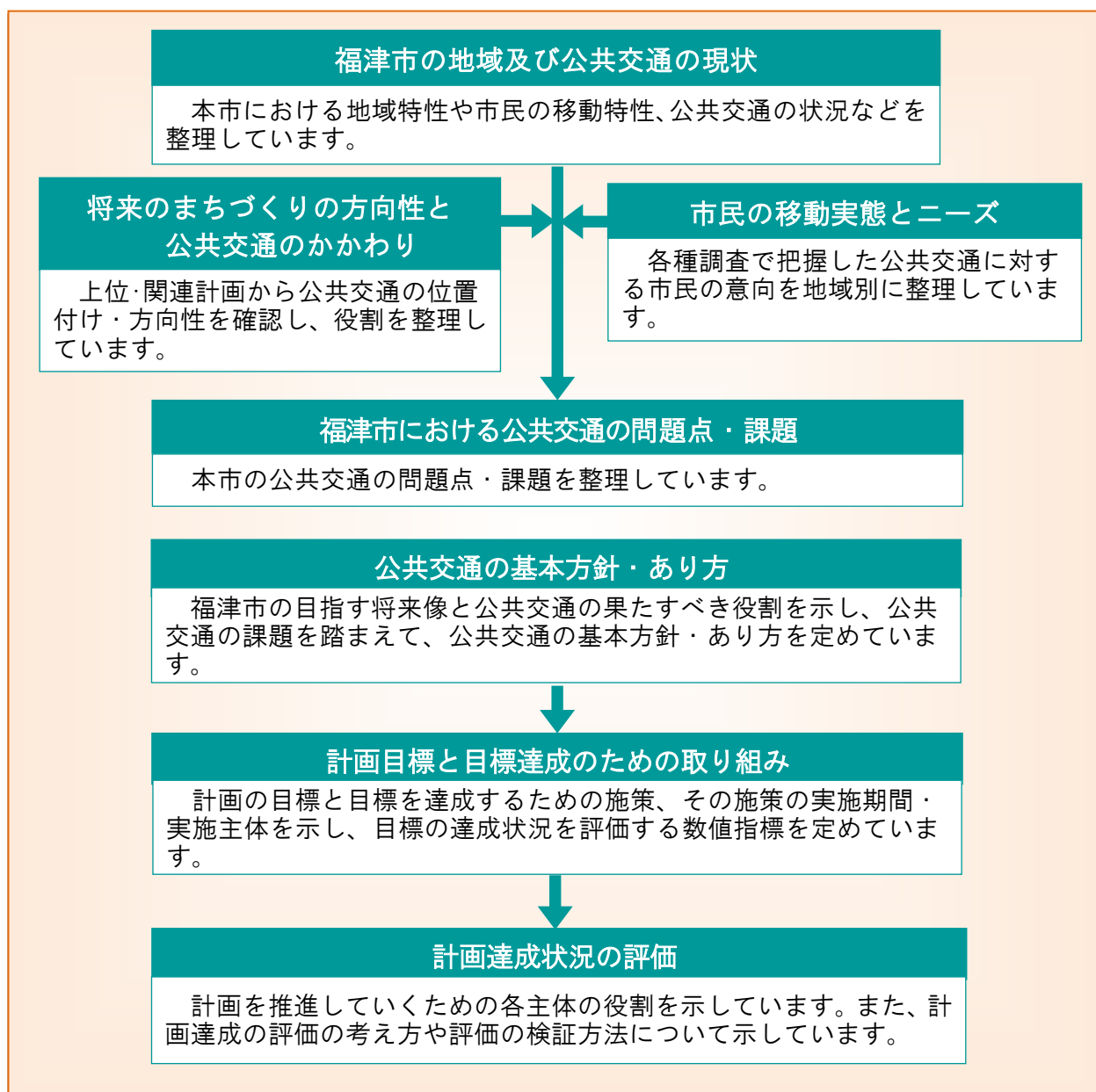
(2) 計画期間

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。

1-4. 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

3. 公共交通の基本方針

3-1. 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。



■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

3-2. 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

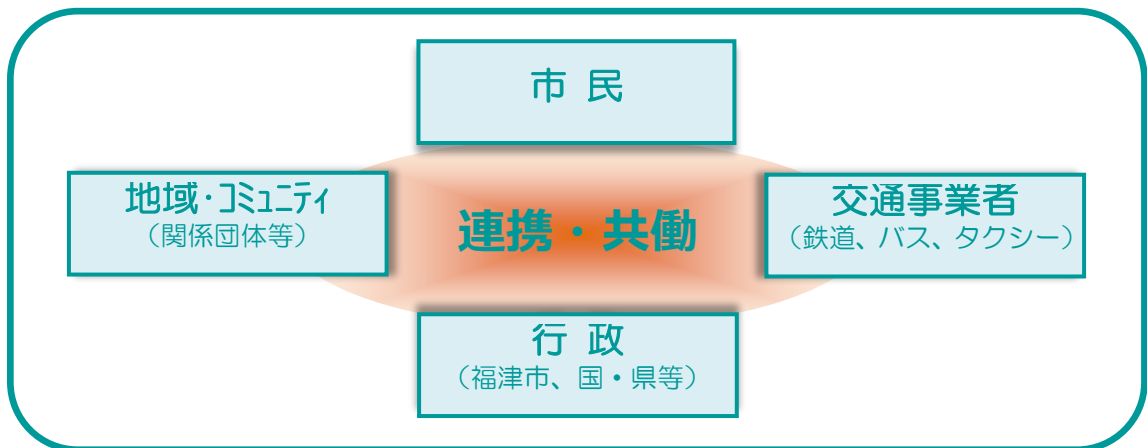
基本方針⑤：多様な主体の連携による持続可能な体制や仕組みの構築

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 ※※※



3-3. 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

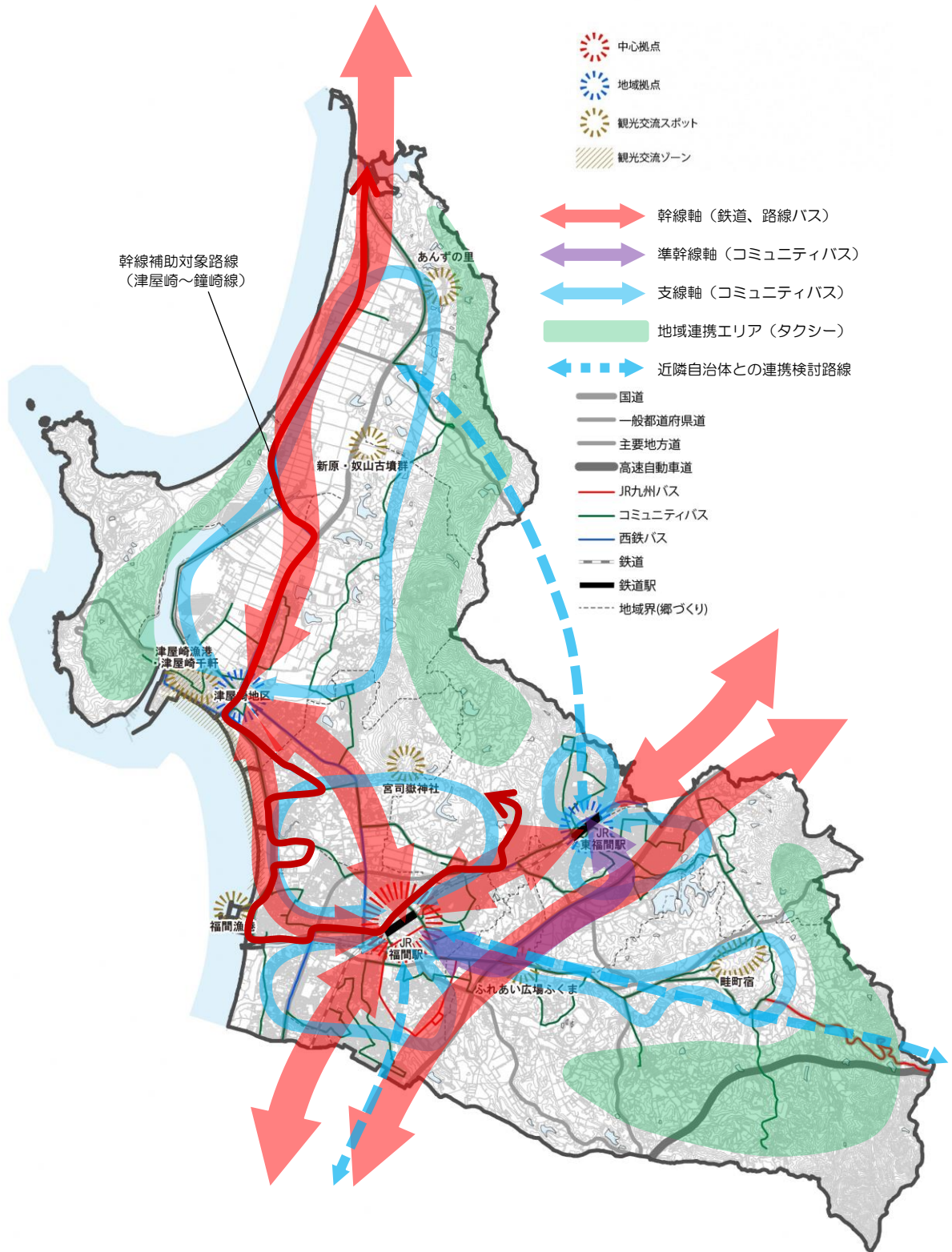
需要が少なく利用者の高齢化や居住密度が低い本市縁辺部の地域については、すべての利用者のニーズに対して定時定路線で運行することには、限界があります。

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	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。	<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	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・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	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。	<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完し、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

▼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"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 <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"> ・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。 ・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。 ・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。 	<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。

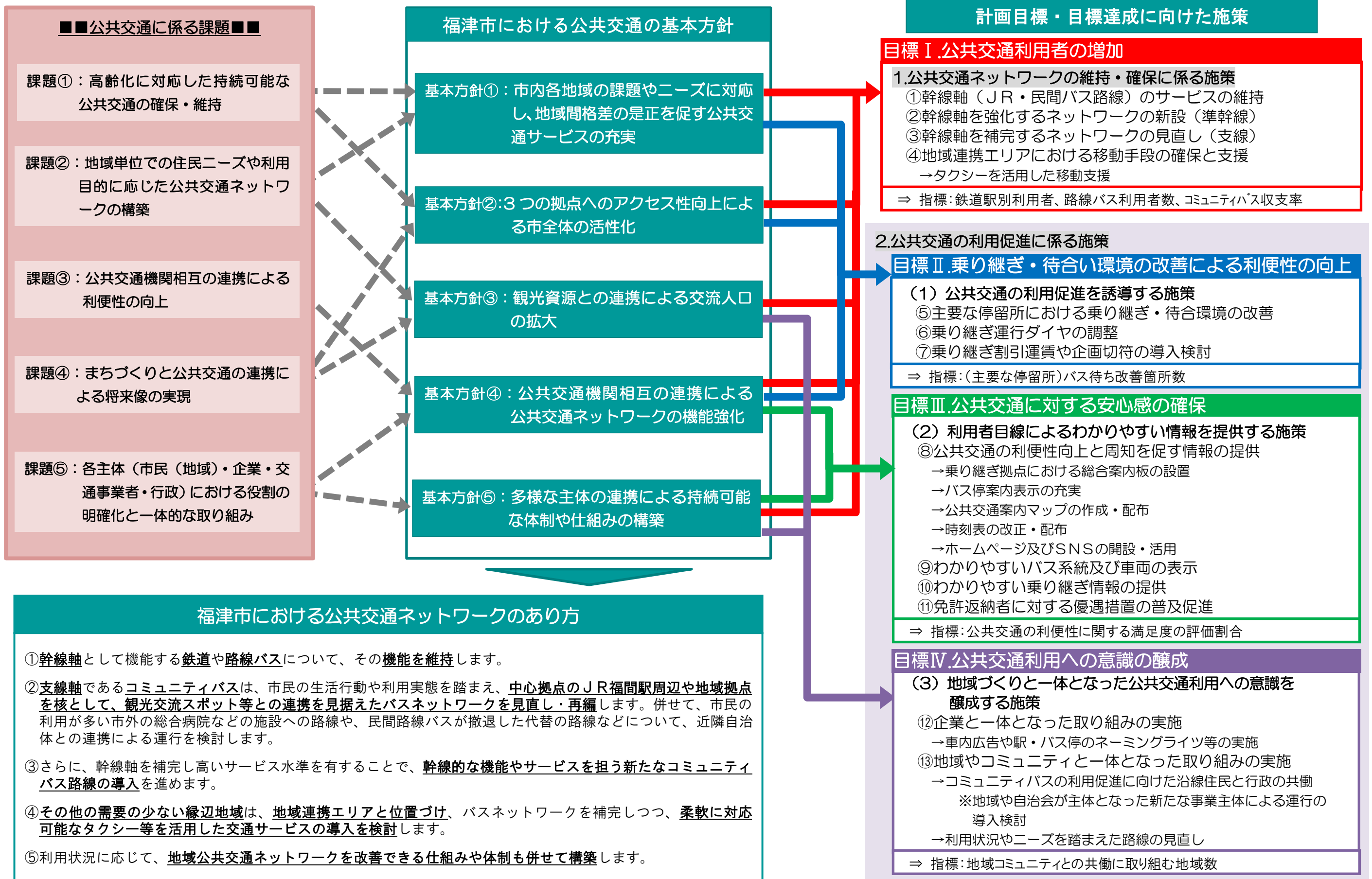
▼乗り継ぎ環境の確保・改善の考え方

視 点	内 容
乗り継ぎへの配慮	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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。・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。

4. 計画の目標と目標達成のための取り組み

4-1. 計画目標の設定

福津市における交通将来像の実現に向けて、公共交通の抱える課題を解決させる公共交通のあり方や基本方針に基づいた公共交通施策を設定します。



4-2. 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～鐘崎線 (全体)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、利用者数を増加する
	◆ 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～鐘崎線の収支率 ・地域公共交通確保維持事業を活用しつつ、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	収支率が現況値を上回る
	◆ 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目指すものとして設定	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%	収支率が最低の路線が、現状の平均収支率（19.8%）を上回る
目標Ⅱ 乗り継ぎ・ 待合環境の 改善による 利便性向上	◆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便利さ」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

4-3. 目標達成のために行う事業・事業主体・実施時期

本計画の目標を達成するために実施する個別事業の取り組み内容と実施主体、ならびに実施予定時期について、施策ごとに以下に整理します。

(1) 公共交通ネットワークの維持・確保に係る施策（目標Ⅰ）

福津市が目指すまちづくりの実現に向け、公共交通ネットワークを維持・確保するためには、事業者が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、利用者である市民の積極的な公共交通の利用が求められます。

そのためには、地域・コミュニティと行政、交通事業者の共働の下で、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、検討・計画・実施・検証・改善を繰り返し実践していくことが、重要です。

(2) 公共交通の利用促進に係る施策（目標Ⅱ～Ⅳ）

福津市が目指すまちづくりの実現に向け、公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もがわかりやすく、安全に利用しやすい、また利用したくなる環境を整備することが必要です。

そのためには、地域と行政、交通事業者の共働の下で、さまざまな利用促進施策を検討、計画、実施、検証、改善を繰り返して実践していくことが求められます。

そして、これらの施策の展開にあたっては、個々の施策が連動して実行される中で、利用者である市民一人ひとりの意識の変革、さらには交通行動の変容を促す取り組み（モビリティ・マネジメント）もあわせて実践していくことが重要です。

■各施策の実施主体と実施時期

目標	施策名	取り組み内容	実施主体	実施時期						
				2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
目標Ⅰ 公共交通利用者の増加	①幹線軸（JR/民間バス路線）のサービスの維持	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						
	②幹線軸を強化するネットワークの新設（準幹線）	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				
		4) 利用ニーズや公共交通空白地域への対応を考慮したコミュニティバス路線の見直し	行政	計画	実施準備・調整	実施				
	③幹線軸を補完するネットワークの見直し（支線）	5) 路線の見直し・改善の仕組みの構築	行政 交通事業者 市民	計画	実施準備・調整	実施				
		6) タクシーを活用した移動支援	行政	計画	実施準備・調整	実施				
目標Ⅱ 乗り継ぎ・待合い環境の改善による利便性の向上	⑤主要な停留所における乗り継ぎ・待合い環境の改善	7) 乗り継ぎ拠点等における乗り継ぎ・待合い環境の改善	行政 交通事業者 企業・商店等	検討・調整	実施					
		8) 各停留所における待合・乗降環境の改善	行政 交通事業者 企業・商店等	検討・調整	実施					
	⑥乗り継ぎ運行ダイヤの調整	9) 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	順次実施						
	⑦乗り継ぎ割引運賃や企画切符の導入検討・調整	10) 回数券・定期券の充実（コミュニティバス）	行政 交通事業者	導入検討						
		11) 乗り継ぎ割引制度	行政 交通事業者	導入検討	調整	実施				
12) 乗車特典制度の拡充		行政 交通事業者 企業・商店等	導入検討							

目標	施策名	取り組み内容	実施主体	実施時期						
				2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
目標Ⅲ 公共交通に対する安心感の確保	⑧公共交通の利便性向上と周知を促す情報の提供	13) 乗り継ぎ拠点における総合案内板の設置	行政	企画	調整	実施				
		14) バス停案内表示の充実	行政	企画	調整	実施				
		15) 公共交通案内マップの作成・配布	行政	作成	配布					
		16) 時刻表の改正・配布	行政	作成	配布					
		17) ホームページ及びSNSの開設・充実	行政 交通事業者	企画	調整	実施				
	⑨わかりやすいバス系統及び車両の表示	18) わかりやすい系統名・バス停名の設定	行政 交通事業者	順次実施						
		19) バス車両、バス停等への系統表示	行政 交通事業者	順次実施						
	⑩わかりやすい乗り継ぎ情報の提供	20) 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	順次実施						
		21) 免許返納者に対する環境整備の推進	行政	順次実施						
		22) 車内広告や駅・バス停のネーミングライツ等企業と一体となった取り組みの実施	行政 交通事業者 企業	企画・調整	施行実施					
⑪免許返納者に対する優遇措置の普及促進	21) 免許返納者に対する環境整備の推進	行政	順次実施							
目標Ⅳ 意識の醸成 公共交通利用への	⑫企業と一体となった取り組みの実施	22) 車内広告や駅・バス停のネーミングライツ等企業と一体となった取り組みの実施	行政 交通事業者 企業	企画・調整	施行実施					
	⑬地域やコミュニティと一体となった取り組みの実施	23) コミュニティバスの利用促進に向けた地域・コミュニティと行政の共働	行政 地域コミュニティ	計画	協議・調整	施行実施				

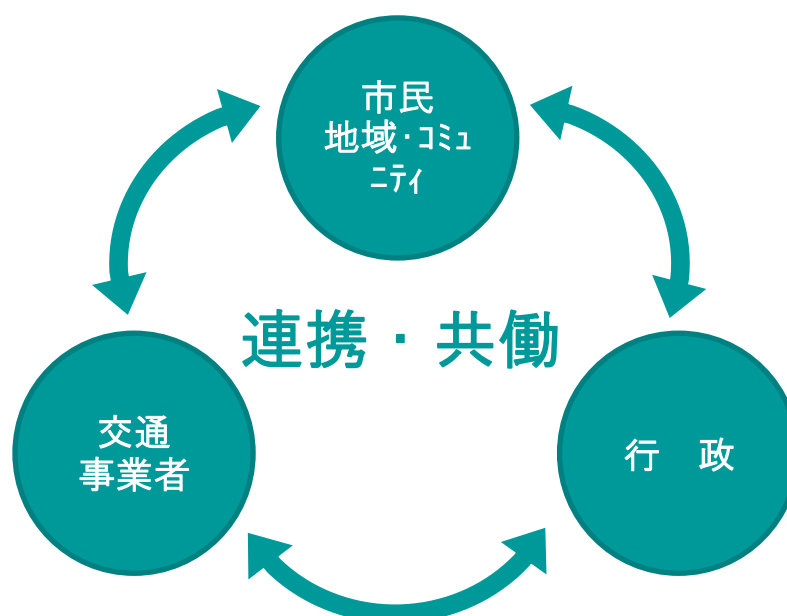
5. 計画達成状況の評価

5-1. 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共働のもと取り組むことを目的とします。

- 公共交通のあり方を自ら主体的に検討・実践
- 地域公共交通を支える持続的な取り組み
- 地域公共交通の担い手として積極的に公共交通を利用
- 地域が主体となった公共交通サービスの提供



- 利用者ニーズを踏まえた交通サービス・情報の提供
- 地域公共交通のあり方の検討への積極的な参加や連携・協力

- 協力体制づくり
- 市民等に対する積極的な働きかけ
- 公共交通施策の実施
- 公共交通サービス提供の支援 等

▲福津市における地域公共交通推進体制

5-2. 計画達成状況の評価の基本的考え方

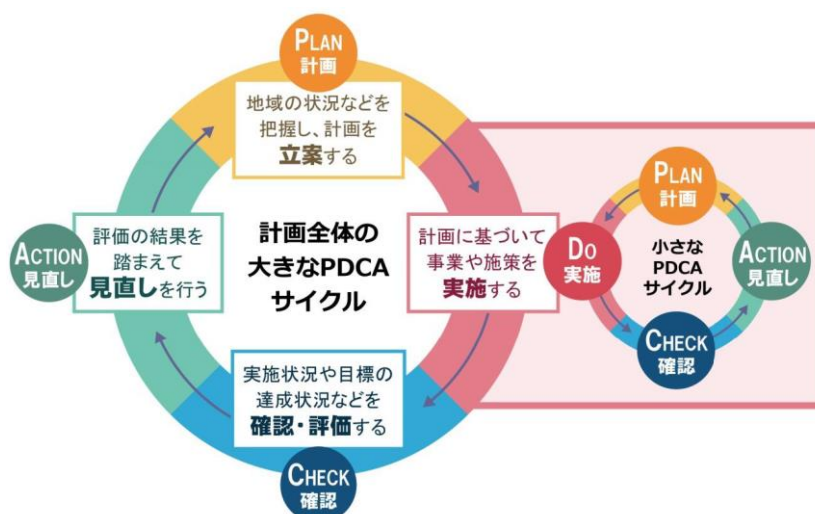
福津市における公共交通ネットワークの評価は、以下の手順で実施します。

- 公共交通ネットワークの評価及び検証、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、「路線単位での評価」を基本として目標の達成状況の評価・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)
 - ⇒ 路線単位の評価は、原則1年間の運行を経て評価基準に基づいて、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バス路線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



5-3. 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