

太宰府市

地域公共交通計画



令和8年(2026年)6月

目 次

第1章 地域公共交通計画の概要	1-1
1-1 計画の背景・目的	1-2
1-2 計画の区域	1-2
1-3 計画期間	1-2
第2章 計画の位置付けと関係施策・計画等の整理	2-1
第3章 地域公共交通等の現況・課題	3-1
第4章 基本的な方針	4-1
4-1 基本方針	4-2
4-2 地域公共交通の将来像	4-3
第5章 計画の目標と施策の方向性	5-1
5-1 目標と施策の方向性	5-2
5-2 数値指標及び目標値	5-4
第6章 目標を達成するための事業・実施主体	6-1
6-1 目標を達成するための事業.....	6-2
6-2 実施主体の概要	6-4
第7章 目標の達成に向けたマネジメント	7-1
7-1 事業のスケジュール.....	7-2
7-2 計画の推進体制	7-3
7-3 計画の評価・検証	7-4
資料編	資料編-1
1. 計画の策定経過	資料編-2
2. 太宰府市地域公共交通活性化協議会について.....	資料編-3
用語集	資料編-7

第 1 章

地域公共交通計画の概要

第1章 地域公共交通計画の概要

1-1 計画の背景・目的

地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、地域公共交通の維持・確保を図ることは、地域活性化のみならず、本市が目指す温室効果ガス排出量実質ゼロ社会の実現という観点からも重要となります。

しかし、自家用車の普及等による輸送需要の減少や深刻化する担い手不足によって、地域公共交通は厳しい状況に置かれており、本市内の地域公共交通においても交通事業者の自助努力のみに委ねていては、将来にわたって地域公共交通の維持・確保していくことは困難となっています。

一方で、高齢者の運転免許証の自主返納が進みつつあるなか、児童・生徒・学生を含めて自家用車を運転できない住民の移動手段として、地域公共交通の重要性はさらに増大していくことが見込まれています。

国において、地域公共交通を維持・確保し、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿へ再構築（リ・デザイン）していくため、関係法令の整備をはじめ、令和7年度から令和9年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、施策・事業等が展開されています。

福岡県においては、住み慣れたところで働き、暮らし、子どもを産み育てるためには、通勤、通学、買い物、通院等の日常生活を営む上で欠かすことのできない移動手段の確保が重要であるという認識のもと、福岡県交通ビジョン2022及び福岡県地域公共交通計画が策定されています。

本市においても、今後さらに多様に変化するニーズや社会問題、深刻化する人口減少、少子高齢化等に対応しながら、本市に望ましい将来にわたり持続可能な地域公共交通の再構築を目指すため、本市内の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた地域公共交通に関する施策を、まちづくりや観光等と連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施することを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月25日法律第59号/以下、地域交通法）等に基づき、太宰府市地域公共交通計画を策定しました。

1-2 計画の区域

対象区域は、太宰府市全域とします。

なお、必要に応じて、隣接する大野城市、筑紫野市、宇美町等の周辺市町との連携を含めた検討及び事業を行います。

1-3 計画期間

計画期間は、令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）を目標年次とします。

また、社会情勢の変化や評価・検証を踏まえて、必要に応じて見直し・変更を行うこととします。

【計画期間】

令和8年度（2026年度）～ 令和12年度（2030年度）

第2章

計画の位置付けと 関係施策・計画等の整理

第2章 計画の位置付けと関係施策・計画等の整理

本計画は、地域交通法において「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」であるとともに、本市が定めるまちづくり全体及び分野別の各種関係施策・計画及び都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との整合・連携を図り策定します。

住民の日常生活に必要不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段の維持・確保に向けた取り組みを推進するとともに、福祉分野においては、高齢者や障がい者、妊産婦など移動が困難な人を対象とした多様な移動手段の確保や環境整備に向けた取り組みも実施します。

また、観光及び環境分野においても地域公共交通の利用を促進する施策・事業を実施することにより、自家用車利用を減少させ、交通渋滞の緩和や環境負荷軽減に向けた役割を果たすものとなります。

【関連計画の体系】



第3章

地域公共交通等の現況・課題

第3章 地域公共交通等の現況・課題

本市の主な現況、課題を整理し、次のとおり主な「強み」「弱み」の視点から地域公共交通等の課題について分析します。なお、詳細な内容については、「参考資料」に掲載しています。

	《強み》	《弱み》
人口 【参考資料】 p1～p4	○人口の転入超過が継続 ○人口減少が予測されるものの急激な変化はなくゆるやかに進行する見込み ○駅周辺を中心に人口集積が高い	○高齢化率は増加傾向にあるため、高齢者の移動需要に応じた地域公共交通とする必要がある
観光 【参考資料】 p5～p7	○新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け入り込み数が急激に減少したが、回復傾向にある	○一部路線、一部区間、特定の時期における観光需要の高まりに対応する必要がある
都市機能 【参考資料】 p9	○鉄道駅を中心に都市機能や誘導施設の集積状況が高い	○鉄道駅周辺をはじめ、市内に混雑度が高い道路や主要渋滞箇所等が多く、定時制を確保するための地域公共交通の構築を検討する必要がある
交通状況 【参考資料】 p10	○九州自動車道及び国道3号、主要地方道等の広域的な幹線道路が充実	
公共交通 【参考資料】 p11～p21	○鉄道の利便性が高く福岡都市圏へのアクセス性が高い ○路線バス及び市のコミュニティバス等の運行により市街化区域内のほぼ全域をカバー ○タクシーが地域の移動ニーズにきめ細かく柔軟に対応している	○「新しい生活様式」への移行等に伴い路線バス利用者の減少及び運転士不足等を背景とした路線バスの減便・廃止 ○路線バス及びコミュニティバスの路線維持のための財政負担の増加
運転士労働環境 【参考資料】 p22～p23	○交通事業者による路線バスの慢性的な運転士不足を踏まえた人財確保のための待遇改善、運転士の初任給及び給与制度の改定、運賃改定の実施	○運転士の平均年齢は、全職種平均より高い ○運転士の超過勤務時間は、全職種平均より高い ○運転士の年間給与額、超過労働給与額は、全職種平均より低い
コミュニティバス利用状況 【参考資料】 p24～p26	○直近10年の1日平均利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け急激に減少したが、回復傾向にある	○燃料費や資材などの物価高騰の影響による運行経費及び運行補助の増加 ○老朽化した車両の更新など設備投資が必要となる
市民アンケート 【参考資料】 p34～p36	○70歳代以上の路線バスやコミュニティバス利用は、約5割となっており、高齢者等の外出機会の創出に寄与している	○運行本数が少なく、使いにくいという意見が多い ○バスと鉄道、バス同士の乗り継ぎについて不満が多い

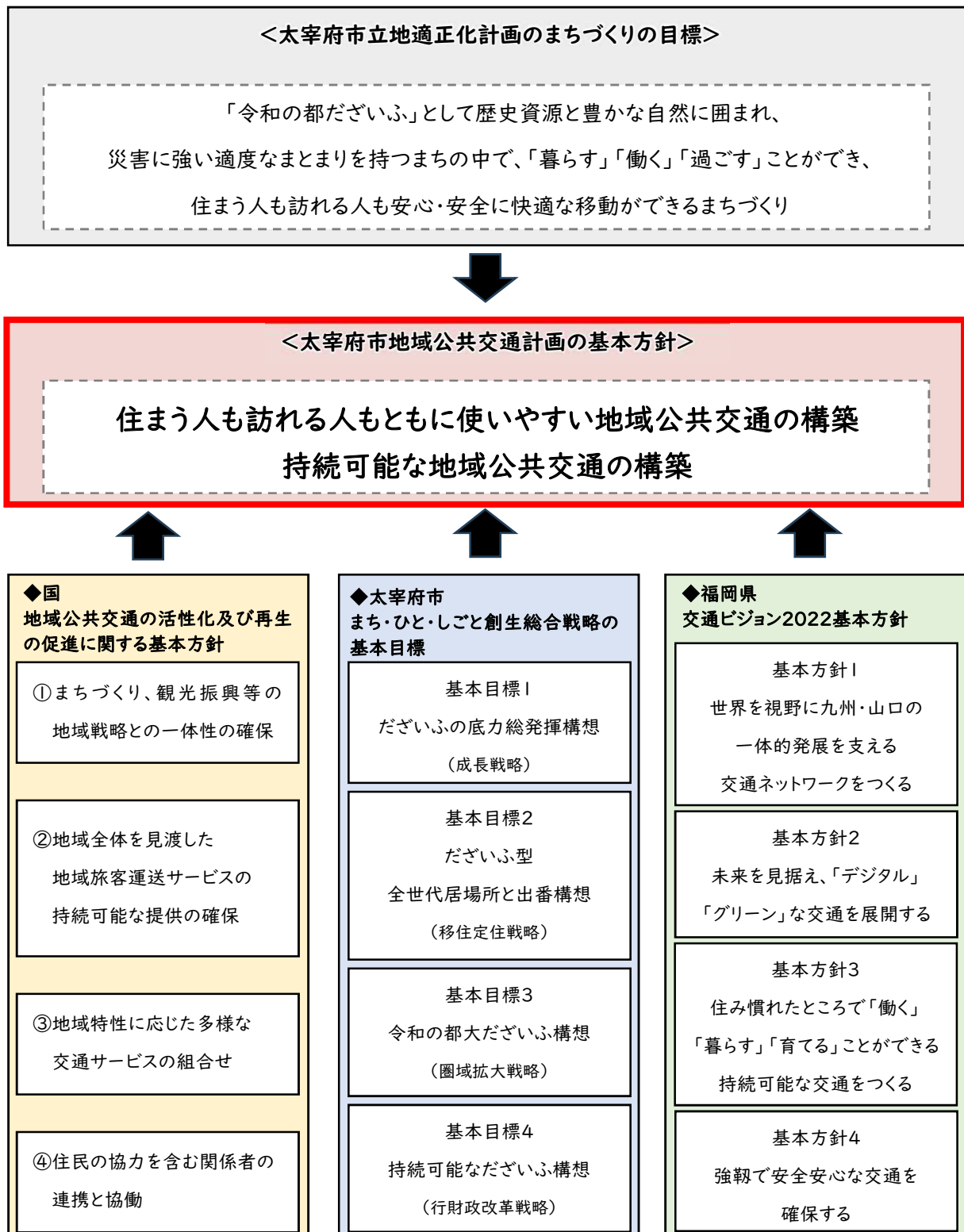
第4章

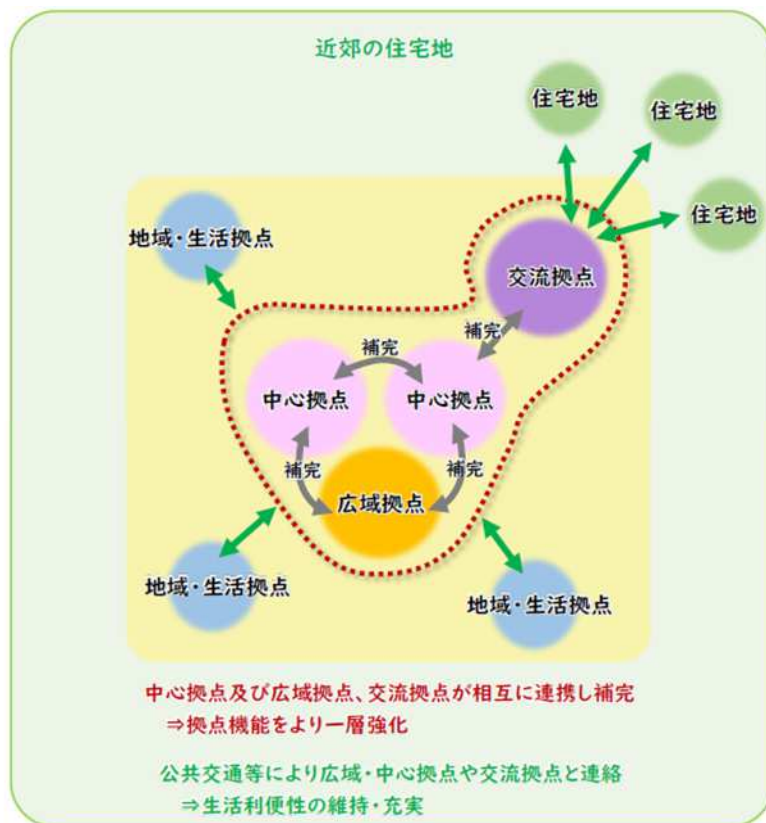
基本的な方針

第4章 基本的な方針

4-1 基本方針

前章の現況・課題を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり示します。なお、立地適正化計画や国が示す考え方、関連計画の方針等を踏まえて設定するものとします。





(1) 立地適正化計画での拠点の設定箇所と地域特性

周辺からのアクセス性等を考慮した立地適正化計画での拠点設定箇所を次のとおり示します。

拠点	地域特性	拠点の 設定箇所	拠点設定
西鉄二日市駅 周辺	◇県の区域マスタープランにおいて 広域拠点に位置付け ◇都市機能の集積が高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい	西鉄二日市駅	県区域マスを踏襲し、筑紫 野市との連携・相互補完を 図る 広域拠点に設定
西鉄五条駅 周辺	◇都市機能の集積が非常に高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい	西鉄五条駅	都市機能の集積状況等を踏 まえ、 中心拠点に設定
西鉄都府楼前駅 周辺	◇都市機能の集積が非常に高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい	西鉄都府楼前駅	
西鉄太宰府駅 周辺	◇都市機能の集積が非常に高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい ◇観光資源を豊富に有している	西鉄太宰府駅	都市機能の集積状況や地 域特性を活かし、広域拠点 や中心拠点を補完する 交流 拠点到設定
大佐野周辺	◇都市機能の集積が高い ◇広域かつ地域の主要な県道が交 わる交通の要衝となっている地域 生活拠点	大佐野東 バス停	都市機能や交通ポテンシャ ルを活かし、周辺住民の生 活利便性の維持・向上に資 する 地域・生活拠点到設定
高雄周辺	◇都市機能の集積が高い ◇基幹的バスが運行されておりアク セスしやすい	高雄 バス停	
水城周辺	◇都市機能の集積が高い ◇基幹的バスが運行されておりアク セスしやすい	水城の里郵便局 バス停	

(2) 地域公共交通ネットワークの考え方

拠点等連携のイメージ、地域公共交通の将来像、拠点の設定箇所を踏まえ、本市の地域公共交通ネットワークについて、その役割や維持・確保の考え方を次のとおり示します。

種別	交通モード	役割	維持・確保の考え方
広域幹線	JR鹿児島本線	太宰府市と周辺都市を連絡し、福岡市や久留米市等の広域的な人流を支える	利用状況に応じた運行本数について、適宜交通事業者と協議を行い、一定水準以上の運行を確保する
	西鉄天神大牟田線		
	西鉄太宰府線	太宰府市と筑紫野市を連絡し、住民と来訪者の移動を支える	
	西鉄バス(400、太宰府ライナーバス旅人)	太宰府市と福岡市(博多駅)を連絡し、住民と来訪者の移動を支える	
地域幹線	西鉄バス(1-1、1-2、4-1、22、23、星ヶ丘線【二日市】)	住宅地等と 交流拠点 、 地域・生活拠点 、 広域拠点 や周辺市町を連絡し、住民と来訪者の移動を支える	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)等を活用し、交通事業者と協議の上、一定水準以上の運行を確保する
支線	コミュニティバス	住宅地等と 中心拠点 、 交流拠点 、 地域・生活拠点 を連絡し、住民と来訪者の移動を支えるとともに、幹線を補完する。	交通事業者と協議の上、費用対効果を踏まえ、利便性向上を図りながら、一定水準以上の運行を確保する
	地域サポートカー	丘陵地にある住宅地等と 中心拠点 、 交流拠点 を連絡し、住民の移動を支えるとともに、幹線を補完する	
	タクシー	目的地までドア to ドアの移動ができるサービスを担う	交通事業者と協議の上、一定水準以上の運行を確保する
	デマンド交通	丘陵地にある住宅地等と 中心拠点 、 地域・生活拠点 を連絡し、住民と来訪者の移動を支えるとともに、幹線を補完する。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)等を活用し、交通事業者と協議の上、費用対効果を踏まえ、利便性向上を図りながら、一定水準以上の運行を確保する

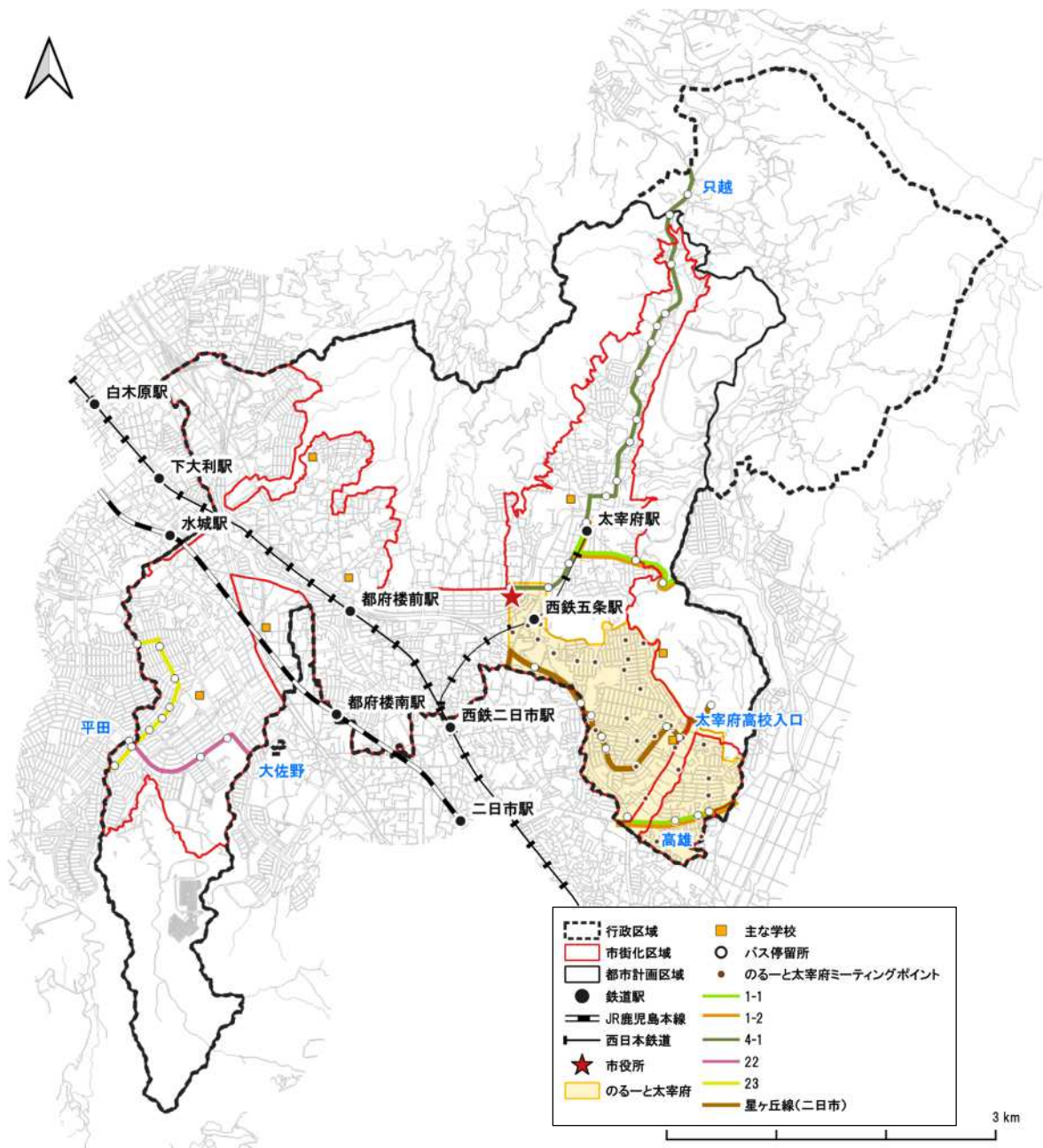
(3) 運行経費の補助

地域幹線や支線に位置付ける路線は、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの日常生活の移動手段等を担う重要な路線ですが、交通事業者の経営努力だけでは継続運行が厳しいため、運行経費補助により路線を確保し、地域公共交通の維持を図ります。

以下の路線については、国の補助制度である「地域公共交通確保維持事業」等を活用して、日常生活等における移動手段となる路線の確保・維持を図ります。

交通機関	系統	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業の 活用
路線バス (西日本鉄道 (株))	1-1系統(原営業所～吉木入口・吉木～西鉄二日市)	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者	地域間幹線系統
	1-2系統(太宰府～吉木入口～西鉄二日市)				
	4-1系統(太宰府市役所前～上宇美～宇美営業所)				
	22番系統(西鉄二日市～天拝坂～平田)				
	23番系統(南山手団地～下大利駅～南山手団地)				
	星ヶ丘線【二日市】(西鉄二日市駅東口～太宰府高校入口)				
のりーと 太宰府	星ヶ丘・高雄エリア～市役所周辺 エリア 星ヶ丘・高雄エリア～星ヶ丘・高雄 エリア	4条乗合	区域運行	太宰府市	フィーダー系統

【補助システムのネットワーク図】



第5章

計画の目標と施策の方向性

第5章 計画の目標と施策の方向性

5-1 目標と施策の方向性

前章の基本的な方針を踏まえ、計画の目標、施策の方向性を次のとおり示します。

目標1 まちづくりと連携した公共交通軸の形成

周辺地域から各拠点へのアクセス性の向上や各拠点間の快適な移動に向けて、地域公共交通の維持・改善を図ります。

施策の方向性⇒ネットワークの維持・改善

目標2 地域住民の利用ニーズに対応した地域公共交通体系の構築

日常生活に必要な不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段の確保に向けて、利用目的に応じた利便性の向上を図り、利用しやすい地域旅客運送サービスを構築します。

施策の方向性⇒地域住民の利便性向上

目標3 高齢者等にやさしい交通環境の形成

高齢者、障がい者、妊産婦や子どもたちなど、移動に配慮が必要な人が安心して円滑に移動できるよう、車両や駅舎等のユニバーサルデザイン化等を推進します。

施策の方向性⇒地域公共交通施設におけるユニバーサルデザイン化の推進

目標4 来訪者の目的に配慮した交通形態の構築

市内の交通渋滞の緩和及び回遊促進に向けて、公共交通や徒歩、自転車等による通勤、通学や観光への転換を図るため、利用しやすい交通形態を検討していきます。

施策の方向性⇒来訪者の利便性向上

目標5 みんなで地域公共交通を支える仕組みづくり

日常生活に必要な不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段として、安定的に維持、運営し続けられるよう多様な主体が参画し、対話と協働を進めることで、連携しながら新しい地域旅客運送サービス等について検討していきます。

施策の方向性⇒新たな地域旅客運送サービスの検討

地域公共交通の利用促進

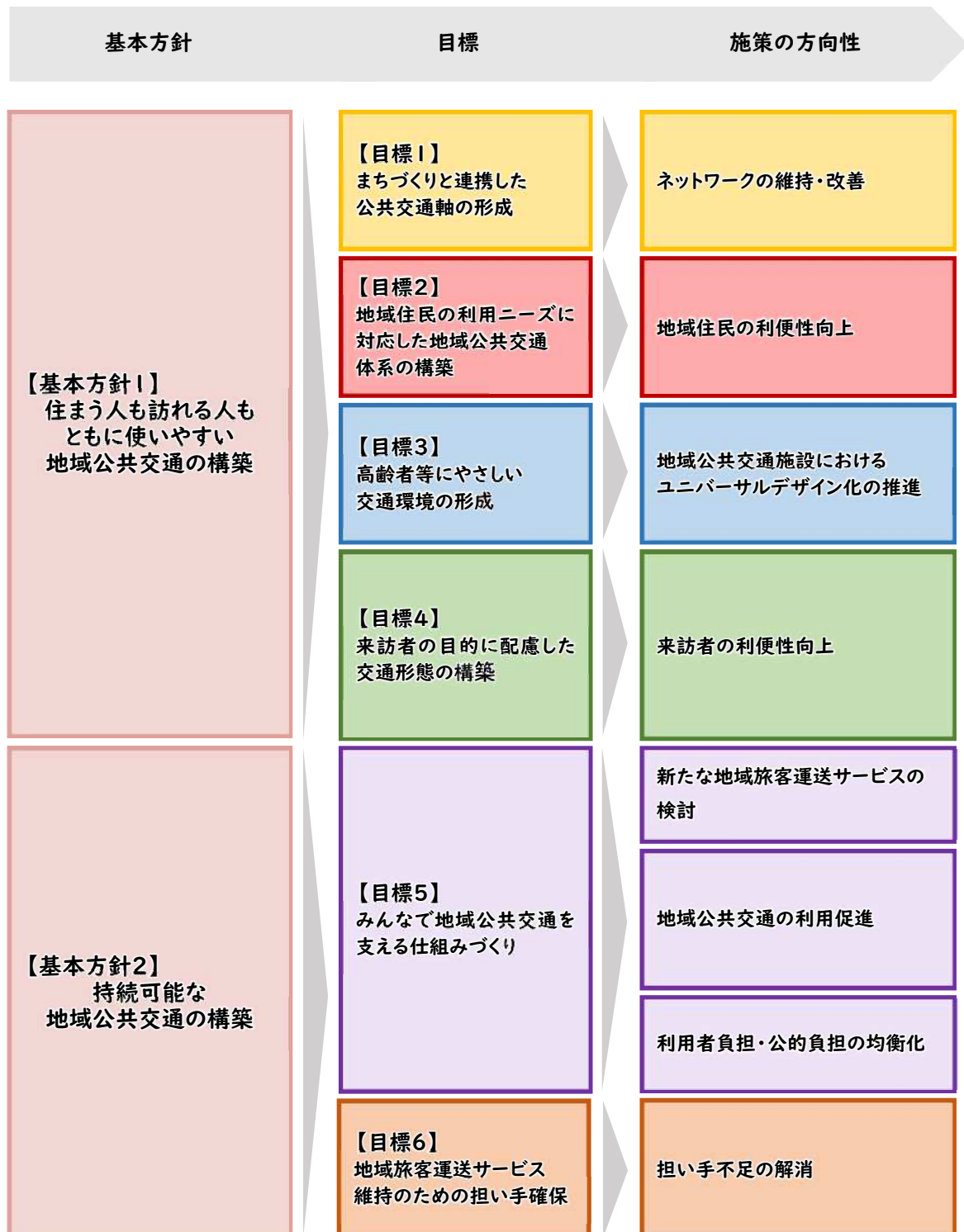
利用者負担・公的負担の均衡化

目標6 地域旅客運送サービス維持のための担い手確保

深刻化する運転士不足の状況下においても、地域旅客運送サービスを維持していくため、担い手の確保について検討していきます。

施策の方向性⇒担い手不足の解消

本計画の基本方針、目標、施策の方向性の体系図を次のとおり示します。



5-2 数値指標及び目標値

前項で示した施策の方向性ごとに数値指標及び目標値を設定します。

目標1: まちづくりと連携した公共交通軸の形成

施策の方向性: ネットワークの維持・改善

	数値指標	現況値	目標値
I	居住誘導区域内における公共交通の徒歩利用圏の人口割合 (バス停300m、鉄道800m 圏内)	97.1% (令和4年度)	97.1%以上 (令和9年度)

目標2: 地域住民の利用ニーズに対応した地域公共交通体系の構築

施策の方向性: 地域住民の利便性向上

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
I	コミュニティバス等(支線)の利用者総数	576,901 人	576,901 人以上

※コミュニティバス等(支線): P4-5 記載の「コミュニティバス」「地域サポートカー」「デマンド交通」

目標3: 高齢者等にやさしい交通環境の形成

施策の方向性: 地域公共交通施設におけるユニバーサルデザイン化の推進

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
I	各種施設が高齢者や障がい者などに配慮されていると思う市民の割合 (肯定派の割合)	公共施設 42.7%	公共施設 42.7%以上
		民間施設 30.8%	民間施設 30.8%以上

※肯定派: 「そう思う」「ややそう思う」の合計

目標4: 来訪者の目的に配慮した交通形態の構築

施策の方向性: 来訪者の利便性向上

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
I	交通情報案内システムアクセス数	3,727,269 プレビュー	3,727,269 プレビュー以上

目標5: みんなで地域公共交通を支える仕組みづくり**施策の方向性: 新たな地域旅客運送サービスの検討****地域公共交通の利用促進****利用者負担・公的負担の均衡化**

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
1	交通弱者にとって必要な移動手段が確保されていると思う市民の割合 (肯定派の割合)	25.2%	25.2%以上
2	コミュニティバス等(支線)の収支率	23.4%	23.4%以上
3	コミュニティバス等(支線)の利用者1人あたりの市財政負担額	284 円/人	284 円/人以下

※肯定派:「そう思う」「ややそう思う」の合計

※コミュニティバス等(支線):P4-5 記載の「コミュニティバス」「地域サポートカー」「デマンド交通」

目標6: 地域旅客運送サービス維持のための担い手確保**施策の方向性: 担い手不足の解消**

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
1	第二種運転免許の取得支援数	—	5人以上

各数値指標の評価方法

目 標	数値指標		評価 時期	評価方法
1	1	居住誘導区域内における公共交通の徒歩利用圏の人口割合（バス停300m、鉄道800m 圏内）	令和9年度	都市計画基礎調査より整理
2	1	コミュニティバス等（支線）の利用者総数	毎年度	市保有データより確認
3	1	各種施設が高齢者や障がい者などに配慮されていると思う市民の割合（肯定派の割合）	毎年度	市民意識調査より確認
4	1	交通情報案内システムアクセス数	毎年度	市保有データより確認
5	1	交通弱者にとって必要な移動手段が確保されていると思う市民の割合（肯定派の割合）	毎年度	市民意識調査より確認
5	2	コミュニティバス等（支線）の収支率	毎年度	市保有データより確認
5	3	コミュニティバス等（支線）の利用者1人あたりの市財政負担額	毎年度	事業者提供資料より確認 市保有データより確認
6	1	第二種運転免許の取得支援数	毎年度	市保有データより確認

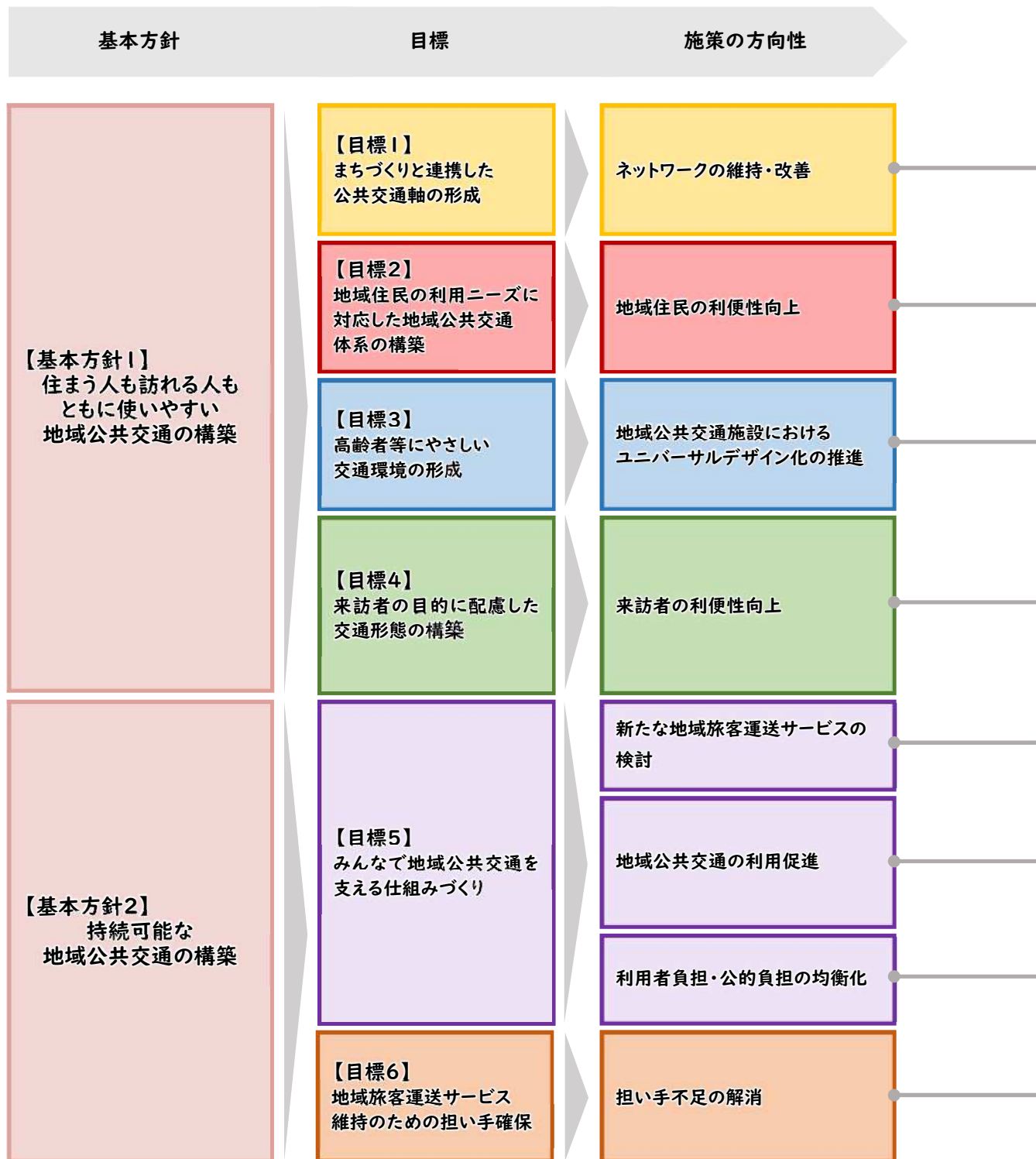
第6章

目標を達成するための 事業・実施主体

第6章 目標を達成するための事業・実施主体

6-1 目標を達成するための事業

施策の方向性に対応した事業内容を次のとおり設定します。





6-2 実施主体の概要

事業内容ごとに関連する実施主体の一覧を次のとおり示します。

【事業・実施主体一覧】

事業	内容	実施主体				
		市	交通事業者	地域	各種団体	近隣市町等
1	まちづくり計画との連携	●	●			●
2	最適な交通モード配置の検討	●	●			●
3	地域公共交通の広域連携強化	●	●			●
4	デマンド交通や MaaS 等の新技術の有効活用	●	●		●	●
5	乗り継ぎ利便性及び旅客施設滞在環境等の向上	●	●	●	●	●
6	移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想の検討	●	●	●	●	●
7	受け入れ環境の整備・充実	●	●		●	●
8	交通情報案内システムの維持・充実	●	●		●	
9	パークアンドライドの推進	●	●		●	●
10	地域公共交通 MAP の作成	●	●	●	●	●
11	地域に最適な移動手段確保等の検討	●	●	●	●	●
12	地域公共交通の利用促進を図る周知・啓発	●	●	●	●	●
13	運賃補助制度の検討	●	●		●	
14	コミュニティバス等料金体系の検討	●	●	●		●
15	営業外収入の検討	●	●		●	
16	多様な主体と連携した担い手の育成・確保の支援	●	●	●	●	●
17	地域公共交通の重要性や魅力の発信	●	●		●	●

地域・・・住民や自治会等

各種団体・・・民間企業、教育、子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉団体等の多様な主体

近隣市町等・・・国、県や隣接する市町等

設定した事業の詳細を次のとおり示します。

■：調査・研究 ○：実施

事業1	まちづくり計画との連携				
事業概要	立地適正化計画等との連携により、周辺地域から各拠点へのアクセス性の向上や各拠点間の快適な移動を目指し、全市的に生活利便性を確保していきます。				
実施主体	市、交通事業者、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業2	最適な交通モード配置の検討				
事業概要	利用者の集中する時間帯を効率的に運行し、利用の少ない時間帯を減便する等の検討を行い、車両サイズや運行の様態等の適正化を図りながら、国・県補助金等を活用した運行経費の支援によって地域公共交通ネットワークの維持・改善を図ります。				
実施主体	市、交通事業者、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業3	地域公共交通の広域連携強化				
事業概要	周辺市町への連絡や市域を越える移動等に向けて、近隣市町等と連携しながら広域的な移動の利便性を高めていくことを検討します。				
実施主体	市、交通事業者、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	■	■	■

事業4	デマンド交通やMaaS等の新技術の有効活用				
事業概要	地域住民や来訪者の移動ニーズ等に対応し、地域の特性に応じたデマンド交通や新たなモビリティサービスの導入等を推進します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業5	乗り継ぎ利便性及び旅客施設滞在環境等の向上				
事業概要	各交通モード同士の乗り継ぎを強化するとともに、地域や各種団体等との連携により鉄道駅の滞在環境やバス待ち環境の向上を目指します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業6	移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想の検討				
事業概要	高齢者、障がい者、妊産婦、子ども等の移動や施設利用の利便性・安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化の推進に向けた検討を実施します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	■	■	■

事業7	受け入れ環境の整備・充実				
事業概要	来訪者の目的に応じてコミュニティバス等を活用しフリーパス乗車券や企画乗車券の造成等の取組を推進します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業8	交通情報案内システムの維持・充実				
事業概要	道路や交差点等の混雑状況の配信にあわせて、公共交通の利用に関する情報等を幅広く情報発信することで公共交通への利用転換を図ります。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業9	パークアンドライドの推進				
事業概要	来訪者向けにパークアンドライドに関する情報提供を継続することで、観光時の移動の円滑性確保や生活交通への影響の抑制を目指すとともに、民間企業等の関係機関との連携を更に推進します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業10	地域公共交通 MAP の作成				
事業概要	本市内を運行する鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス等の時刻表や利用方法、鉄道駅の設備情報、バリアフリー情報、駐輪場情報等の利用者が必要とする情報を掲載して作成することを検討します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	○	○	○

事業11	地域に最適な移動手段確保等の検討				
事業概要	地域で安心して暮らし続けることができるよう、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス等で十分な移動サービスが提供されない場合においても、日常生活に必要不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段について、地域の特性やニーズ等に応じて検討します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業12	地域公共交通の利用促進を図る周知・啓発				
事業概要	児童、生徒、学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育や、地域への出前講座の実施等により、地域公共交通への親しみの醸成を図り、利用を促進する周知・啓発活動を実施します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業13	運賃補助制度の検討				
事業概要	外出機会の確保に向けて、コミュニティバス等の運賃補助制度の導入を関係機関と連携しながら検討します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体				
想定 スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業14	コミュニティバス等料金体系の検討				
事業概要	コミュニティバス等の運賃や広告料等の料金体系の見直しを検討します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、近隣市町等				
想定 スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業15	営業外収入の検討				
事業概要	コミュニティバス等の運賃や広告料等以外の収入を得るための施策・制度について検討します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体				
想定 スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	■	■	■

事業16	多様な主体と連携した担い手の育成・確保の支援				
事業概要	地域旅客運送サービスを担う人材を幅広く発掘するとともに、多様なスキルを持つ人材を育成・確保し、地域の実情に応じた課題解決を推進します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定 スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業17	地域公共交通の重要性や魅力の発信				
事業概要	バス・タクシードライバーに対する若者や女性等の関心向上と印象改善を図るため、児童・生徒・学生等へその重要性や魅力を伝えるための機会創出を関係機関と連携しながら検討します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定 スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

第7章

目標の達成に向けた マネジメント

第7章 目標の達成に向けたマネジメント

7-1 事業のスケジュール

事業のスケジュールにあたっては、計画期間である令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）に既に実施している事業も含めて、調査・研究を踏まえた検討を実施し、必要に応じて継続・実施していくこととします。

施策の方向性	実施期間 令和8年度～令和12年度
ネットワークの維持・改善 【事業 1.2.3】	調査・研究・実施
地域住民の利便性向上 【事業 3.4.5】	調査・研究・実施
地域公共交通施設における ユニバーサルデザイン化の推進 【事業 6】	調査・研究
来訪者の利便性向上 【事業 4.7.8.9.10】	調査・研究・実施
新たな地域旅客運送サービスの検討 【事業 4.11】	調査・研究・実施
地域公共交通の利用促進 【事業 4.10.12.13】	
利用者負担・財政負担の均衡化 【事業 14.15】	
担い手不足の解消 【事業 16.17】	調査・研究・実施

7-2 計画の推進体制

「太宰府市地域公共交通活性化協議会」により、地域公共交通計画の作成に関する協議及び本計画の実施に係る連絡・調整等を実施します。これらは、交通事業者、道路・交通管理者、識見を有する者等から構成されています。



【目標達成に向けた役割分担】

構成	主な役割
太宰府市 地域公共交通活性化協議会	○地域の現状及び課題の把握 ○目標達成に向けた施策・事業の実施 ○PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価
地域・各種団体 (住民・民間企業等)	○地域公共交通を支える取組への主体的な関与・協力・連携 ○積極的な利用
行政 (太宰府市、道路・交通管理者)	○地域、交通事業者、各種団体等との協力体制づくり ○施策・事業の実施 ○サービス提供に必要な運行経費補助等の支援 ○地域公共交通活性化協議会の運営
交通事業者	○事業遂行(サービスの維持・確保、情報提供等) ○運行管理(安全性の確保等) ○施策・事業等の積極的な協力

7-3 計画の評価・検証

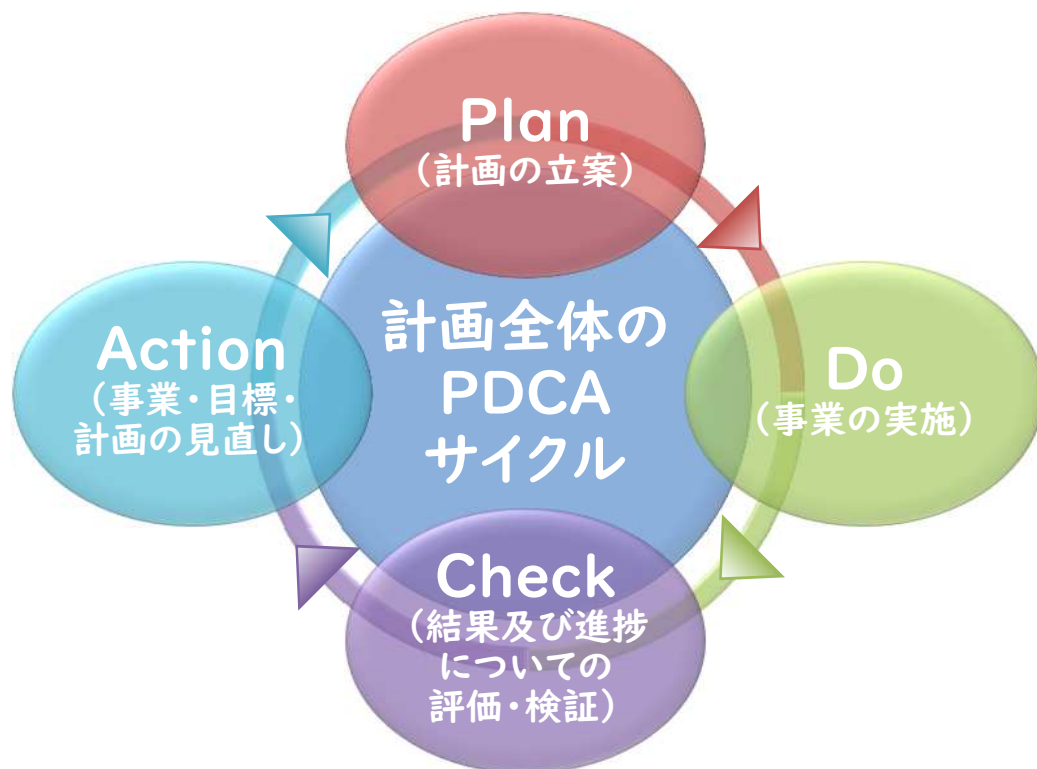
計画の運用にあたっては、PDCAサイクルの考え方に基づき、施策の進捗状況や社会情勢の変化等を踏まえながら、本市が定めるまちづくり全体及び分野別の各種関係施策・計画等との整合・連携を図りつつ、必要に応じて計画や施策等の見直しを行います。

評価検証において計画の見直しが必要となった場合は、改めて太宰府市地域公共交通活性化協議会等からの意見聴取を行いながら、さらなる計画の推進を図っていきます。

【計画のマネジメント】

Plan (計画の立案)	太宰府市地域公共交通活性化協議会、地域
Do (事業の実施)	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等
Check (結果及び進捗についての評価・検証)	太宰府市地域公共交通活性化協議会
Action (事業・目標・計画の見直し)	太宰府市地域公共交通活性化協議会

【PDCAサイクルイメージ】



資料編

1. 計画の策定経過

本項では、平成29年度年から令和8年度までの策定経過を示します。

実施時期		主な協議・検討内容等 (地域公共交通計画に関する事項を抜粋)
平成30年度第1回	平成30年7月12日	1. 地域公共交通網形成計画の策定に向けて
平成30年度第2回	平成30年10月11日	1. 上位・関連計画 2. 基礎データの整理 3. 市民アンケート調査 4. バス利用者聞き取りアンケート調査 5. 検討課題の整理
平成30年度第3回	平成31年2月14日	1. まほろば号利用状況調査報告 2. 公共交通網の課題の整理 3. 基本方針(案)
令和元年度第1回	令和2年1月30日	1. 公共交通網の課題 2. 基本方針(案)
令和2年度及び令和3年度はコロナ禍による影響を鑑み、策定に向けた議論を休止		
令和4年度第1回	令和4年7月14日	1. 本市における検討状況について
令和4年度第2回	令和5年2月7日	1. 目標・数値指標の設定について
令和5年度第1回	令和5年8月7日	1. スケジュールについて
令和5年度第2回	令和6年1月17日	1. 現況分析の時点修正による問題点、課題の確認 2. 体系図の整理 3. 数値指標の設定 4. 施策・事業内容
令和6年度は路線バス減便・廃止による影響を鑑み、策定に向けた議論を休止		
令和7年度第1回	令和7年5月21日	1. 施策・事業の先行実施
令和7年度第2回	令和7年8月7日	1. 公共交通再編方針について
令和7年度第3回	令和8年1月28日	1. 計画素案
令和8年度第1回	令和8年6月23日	1. パブリック・コメント実施報告 2. 計画案

2. 太宰府市地域公共交通活性化協議会について

本項では、地域交通法第6条第1項に基づき、本計画を作成及び実施に関し必要な協議を行った「太宰府市地域公共交通活性化協議会」の委員名簿及び規則を示します。

【太宰府市地域公共交通活性化協議会委員名簿】 ※令和8年6月時点

氏名	所属団体等
石田 宏二	太宰府市 副市長
高橋 拓大	九州旅客鉄道(株) 経営企画本部 地域交通まちづくり部 副課長
平野 真孝	西日本鉄道(株) 鉄道事業本部 計画部 計画課長
下川 裕二	西日本鉄道(株) 自動車事業本部 営業部 地域ネットワーク担当 課長
中井 一貴	(有)太宰府タクシー 代表取締役
作道 竜也	福岡西鉄タクシー(株) 営業部 営業課長
百田 繁俊	太宰府市自治協議会 三条台区自治会長
山下 俊明	太宰府市自治協議会 ひまわり台区自治会長
牟田 嘉伊座	国土交通省 九州運輸局 福岡運輸支局 首席運輸企画専門官
熊谷 誠	西日本鉄道労働組合 宇美分会 分会長
長 靖朗	国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課長
溝田 悟	福岡県 那珂県土整備事務所 企画班 地域整備主幹
堀 修一郎	太宰府市 都市整備部 建設課長
濱脇 太	福岡県警察 筑紫野警察署 交通課 交通総務係長
寺町 賢一	九州工業大学大学院 工学研究院 建設社会工学研究系 教授
小堀 まろり	国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課 課長
安成 健一郎	福岡県 市町村・地域振興部 空港・交通政策局 交通政策課 課長補佐
川谷 豊	太宰府市社会福祉協議会 常務理事 事務局長
井手 幸治	太宰府市商工会 商工部会 部会長

【太宰府市地域公共交通活性化協議会規則】

○太宰府市地域公共交通活性化協議会規則

平成30年 3 月 27 日

規則第10号

（趣旨）

第1条 この規則は、太宰府市附属機関設置に関する条例（昭和60年条例第17号）の規定に基づき、太宰府市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）に関し、必要な事項を定めるものとする。

（所掌事務）

第2条 協議会の所掌事務は、次に掲げる事項について調査及び協議を行うものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な旅客輸送の態様等に関すること。
- (2) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 生活交通の確保、維持及び改善のための事業に関すること。
- (4) 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）第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更に関すること。
- (5) 交通計画に定められた事業の実施及び連絡調整に関すること。
- (6) 地域公共交通確保維持改善事業に関すること。
- (7) その他必要な事項

（令3規則44・令6規則55・一部改正）

（組織）

第3条 協議会は、25人以内の委員をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。ただし、第1号に掲げる者については、別に辞令を用いることなく委員に命じられたものとする。

- (1) 副市長
- (2) 鉄道事業者及びその組織する団体において選出された者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体において選出された者
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体において選出された者

- (5) 校区自治協議会を代表する者
 - (6) 福岡運輸支局長又はその指名する者
 - (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
 - (8) 市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者
 - (9) 公安委員会を代表する者又は交通管理者
 - (10) 識見を有する者
 - (11) その他市長が適当と認める者
- (令6規則55・一部改正)

(任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、任期中であっても、その本来の職を離れたときは、委員の職を失う。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員の再任は、これを妨げない。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会議を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会議は、旅客の利便性を損なわないと協議会で認められた事項について協議する場合は、書面にて開催することができる。この場合において、決定事項については、会長が書面により委員に報告を行うものとする。

5 協議会において必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(協議結果の取扱)

第7条 協議会において協議が調った事項については、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第8条 協議会は、必要に応じ分科会を置くことができる。

2 分科会の組織及び運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

(令6規則55・一部改正)

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

第10条 この規則に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この規則は、平成30年4月1日から施行する。

附 則 (令和3年規則第44号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (令和6年規則第55号)

この規則は、公布の日から施行する。

用語集

あ行

新しい生活様式

新型コロナウイルスを想定した「働き方の新しいスタイル」として、テレワークやローテーション勤務、会議はオンライン等といった感染防止のための実践例のこと。

移動等円滑化促進方針

国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針のこと。

か行

区域マスタープラン

都市計画区域毎に、その都市計画の基本的方針を示すもので、都市計画法第6条の2に基づいて県が定める。内容として、①圏域の現状と課題、②都市計画の目標、③区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針、④主要な都市計画の決定等の方針を含む。

交通空白解消・集中対策期間

令和6年7月17日に国土交通大臣を本部長として国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、国土交通省「交通空白」解消本部においては、令和7年度から9年度の3か年を「交通空白解消・集中対策期間」とし、同期間において、自治体、事業者をはじめ関係者の総力をあげて、取組を進めることとされている。

交通弱者

自動車社会において自分で運転することができなかつたり、自家用車を持たなかつたりするために、公共交通機関に頼らざるを得ない人のこと。これらのうち特に、公共交通が整備されていない・使いにくいなどで移動に不便や困難を伴う人を指す場合もある。

交通情報案内システム

太宰府市が運営する市内の交通状況を案内するサイト。市内の駐車場の満車・空車状況や、市内の交通状況をライブカメラなどで配信。また、公共交通機関を利用して目的地まで移動するためのパークアンドライド駐車場の情報も配信。

高齢化率

人口に対する 65 歳以上の高齢者の割合。

コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行する交通機関。一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バスや乗合タクシー、市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送等がある。

さ行

市街化区域

都市計画区域の中に定められる区域で、市街地として積極的に開発・整備する区域であり、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

た行

第二種運転免許

旅客自動車を旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする場合には、当該自動車の種類に応じた第二種免許を受けなければならないとされており、第二種免許の種類は、大型第二種免許、中型第二種免許、普通第二種免許、大型特殊第二種免許及び牽引第二種免許がある。

地域サポートカー

道路幅が狭い等の理由により「まほろば号」が運行できない地域を10人乗りのワンボックスカーで運行している。

デマンド交通

利用者のニーズに応じて運行経路やダイヤ等を柔軟に対応し運行する公共交通のこと。

な行

のるーと太宰府

従来のバスのように時刻表や決まった運行ルートがなく、AI（人工知能）が予約の状況に応じて運行ルートを考えながら走行する乗合バスのこと。

は行

パークアンドライド

自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。自動車を使う時間が減るため、環境にやさしく、渋滞も少なくなり、時間どおりに目的地まで行くことができる。

バリアフリー

障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去すること。

バリアフリー基本構想

国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想のこと。

ま行

MaaS

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

モビリティ・マネジメント教育

私たち一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人材を育成することを目指した教育活動のこと。

や行

ユニバーサルデザイン

障がいによりもたらされる障壁（バリア）に対処するという考え方である「バリアフリー」に対し、「ユニバーサルデザイン」はあらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインするという考え方のこと。

太宰府市地域公共交通計画

発行年月 令和 8 年 6 月
編集・発行 太宰府市 都市整備部 都市計画課
〒818-0198
福岡県太宰府市観世音寺一丁目 1 番 1 号
TEL 092-921-2121
FAX 092-928-7415