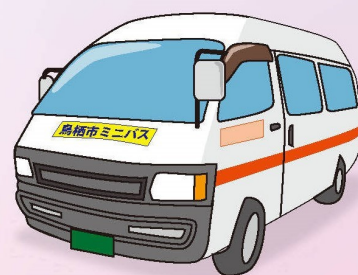
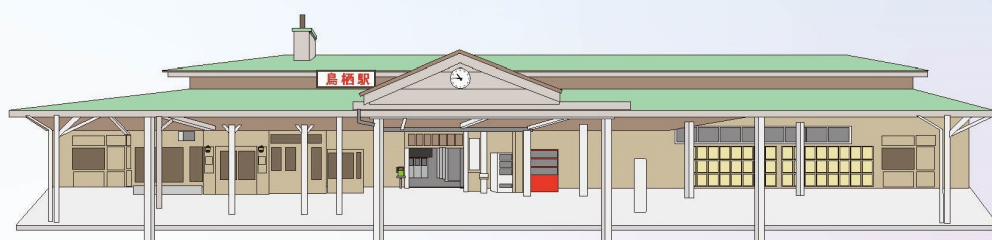


鳥栖市 地域公共交通網 形成計画



令和2年3月



鳥栖市

— 目 次 —

第1章	地域公共交通網形成計画の概要.....	1
1-1	計画の背景.....	1
1-2	計画の目的.....	1
1-3	計画の位置づけ.....	2
1-4	計画の対象区域.....	2
1-5	計画期間.....	2
1-6	計画の構成.....	3
第2章	現状及び課題.....	4
2-1	上位・関連計画の整理.....	4
2-2	地域の現状.....	7
2-3	鳥栖市の公共交通を取り巻く状況.....	13
2-4	鳥栖市地域公共交通総合連携計画の取組み内容.....	19
2-5	移動実態やニーズの状況.....	21
2-6	各種調査結果からの分析・課題.....	42
2-7	現状の課題の整理.....	59
第3章	基本的な方針と目標及び具体的な取組み.....	60
3-1	鳥栖市の公共交通の基本的な方針と目標.....	60
3-2	目指す将来像.....	61
3-3	計画の全体像.....	62
3-4	具体的な取組み.....	63
第4章	計画の推進と評価.....	80
4-1	計画の推進体制.....	80
4-2	達成状況の評価.....	81

第1章 地域公共交通網形成計画の概要

1-1 計画の背景

鳥栖市は佐賀県の最東部に位置する人口約 73,000 人の都市で、古くから北部九州の交通の要衝として知られ、鉄道網は九州の幹線を構成する JR 鹿児島本線と JR 長崎本線の分岐点であり、高速道路網は南北方向の九州縦貫自動車道と東西方向の九州横断自動車道が交差する位置にある。2011(平成 23)年には九州新幹線鹿児島ルートが全線開業して新鳥栖駅が設置され、拠点性が一層高まっている。

これまで、地理的優位性を活かし、積極的な企業誘致を行い、九州有数の内陸工業都市として発展してきた。また、福岡市まで新幹線で最速 12 分、JR の在来線特急でも約 20 分でアクセス可能なため、福岡市のベッドタウン的な側面も有している。これらのことから、全国的に少子高齢化が進む中、人口増加を続けている九州内でも数少ない都市の 1 つである。

市内の公共交通に着目すると、西鉄バス佐賀(株)が路線バスを 6 路線で運行しているが、一方で、一定の住宅の集積はあるが、バス路線から距離があり、公共交通を利用しにくい交通空白地域*が存在していた。

そこで 2009(平成 21)年、本計画の前身となる「鳥栖市地域公共交通総合連携計画」を策定し、交通空白地域の解消手段として 10 人乗りジャンボタクシー(ワゴン車)によるミニバスの運行を開始し、この結果、公共交通利用の環境は大きく改善された。また、近年の本市人口は依然として増加傾向にあり、公共交通利用者も増加している。

昨今、高齢の運転者が引き起こす交通事故の増加により運転免許返納促進の世論が高まりつつあり、公共交通の運行を担う交通事業者においても、運転手の不足や高齢化が進行している。

今後も公共交通サービスを継続的に提供するためには、利用者・交通事業者・自治体の三者が協力し合い、将来的にも維持が可能な公共交通体系を構築していくことが必要とされている。

※交通空白地域……バス停から半径 300m 及び鉄道駅から半径 500m を超える区域で、集落の集積が認められる一帯のエリア。

1-2 計画の目的

以上のような背景を踏まえ、鳥栖市地域公共交通網形成計画は、本市の公共交通を取り巻く環境を考慮し、市民の利便性と公共交通の持続性の両立を図るべく、地域公共交通網の基本的な方針や目標などを設定するとともに、その実現に向けて取り組むべき施策を立案するものである。

1-3 計画の位置づけ

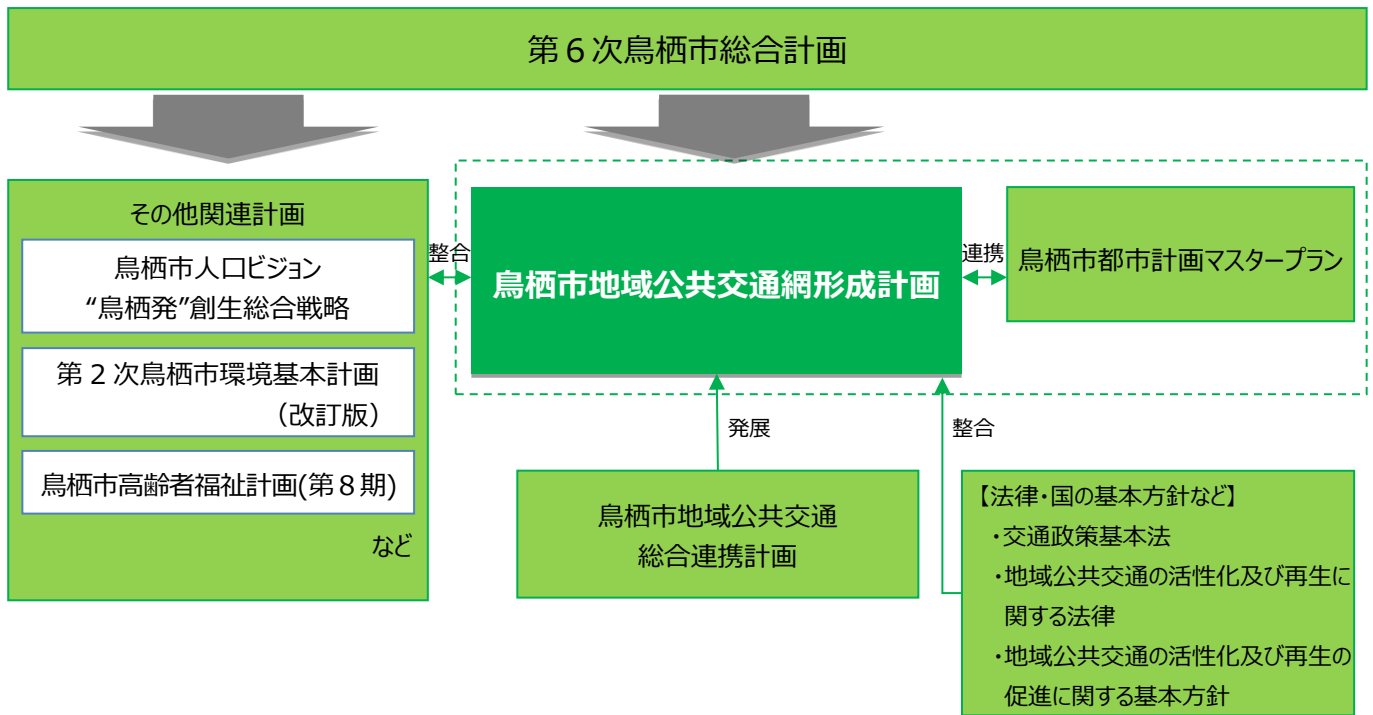


図 1 鳥栖市地域公共交通網形成計画の位置づけ

1-4 計画の対象区域

鳥栖市全域（ただし、隣接自治体との移動の関連性についても考慮する。）

1-5 計画期間

2020(令和 2)年 4 月～2025(令和 7)年 3 月（5 年間）

1-6 計画の構成

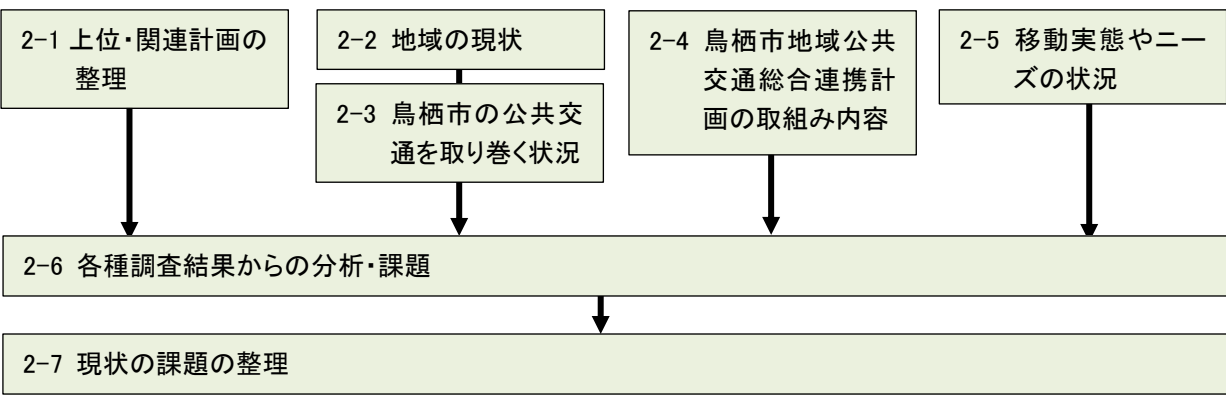
第1章 地域公共交通網形成計画の概要

本計画の概要として、策定の背景と目的、計画の位置づけ、対象区域、計画期間、構成を示す。

第2章 現状及び課題

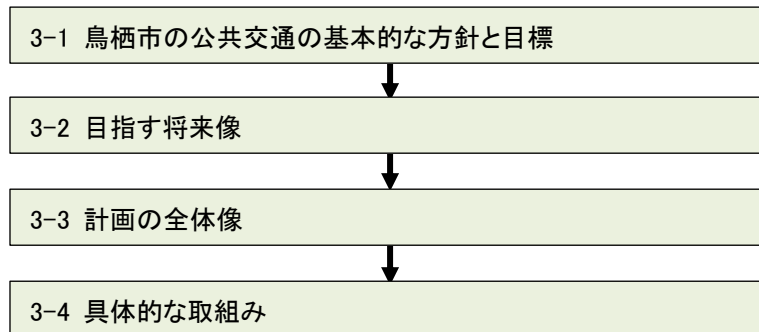
本市のまちづくりの方向性（上位・関連計画の整理）、人口や公共交通の現状ならびにそれを取り巻く状況、公共交通に関するこれまでの取組み（地域公共交通総合連携計画の評価）、本計画策定にあたり実施した各種調査（市民アンケート、バス乗降調査等）などから、本市の公共交通に関する現状の課題を整理した。

（まちづくりの方向性） （既存資料からの現状把握） （前計画に基づく取組み） （移動実態・ニーズ調査）



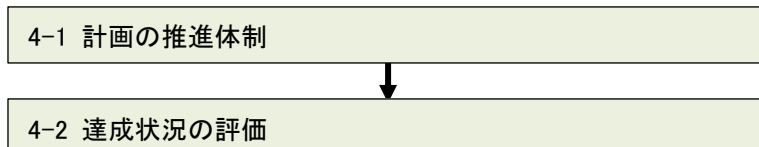
第3章 基本的な方針と目標及び具体的な取組み

前章で整理した課題に基づき、本市の公共交通に関する基本的な方針と目標を策定し、公共交通が目指すべき将来像と、それを達成するための計画の全体像、具体的な取組みについて記載した。



第4章 計画の推進と評価

本計画を推進するための体制と主体別の役割、達成状況の評価の考え方について記載した。



第2章 現状及び課題

2-1 上位・関連計画の整理

(1) 第6次鳥栖市総合計画(平成23年3月)、同後期基本計画(平成28年3月)

記載のある項目	内容																				
基本構想	第4章 まちづくりの基本目標 1. 自然との共生を図り、快適な生活を支えるまち ⇒ 人や環境にやさしく、だれもが利用しやすい、円滑で利便性の高い交通体系を確立 します。																				
後期基本計画	第3章 リーディングプロジェクト 【3 安全で安心なまちをつくるプロジェクト】 現在の本市の公共交通は、鉄道、民間路線バス、ミニバス及びタクシー等で構成されていますが、今後も 市民の移動を支える公共交通機関の利便性確保 を図っていきます。 <具体的な取組> ①交通弱者の移動手段の確保 に努めます 第4章 分野別計画 <基本目標 1 自然との共生を図り、快適な生活を支えるまち> <取組 6 誰もが移動しやすい交通体系を確立します> 【取組の体系】 <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>具体的な取組</th> <th>内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バスの維持及び利用促進を図ります</td> <td>バス路線の維持と利便性の向上を目的に、路線やダイヤの見直しを行い、利用者拡大を図ります。</td> </tr> <tr> <td>交通空白地域への対応を図ります</td> <td>地域のニーズを分析・把握した上で、路線バスやミニバスの見直しなど、地域の実情に沿った交通空白地域への対応の検討を行います。</td> </tr> <tr> <td>交通弱者の移動手段の確保に努めます</td> <td>だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築を検討します。</td> </tr> </tbody> </table> 【取組の達成目標】 <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>項 目</th> <th>現状 (H26 年度)</th> <th>目標 (H32 年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内路線バス利用者数</td> <td>102,675 人/年</td> <td>120,000 人/年</td> </tr> <tr> <td>ミニバス利用者数</td> <td>19,096 人/年</td> <td>24,000 人/年</td> </tr> <tr> <td>高齢者福祉乗車券交付数</td> <td>500 人</td> <td>600 人</td> </tr> </tbody> </table>	具体的な取組	内 容	路線バスの維持及び利用促進を図ります	バス路線の維持と利便性の向上 を目的に、 路線やダイヤの見直し を行い、 利用者拡大 を図ります。	交通空白地域への対応を図ります	地域のニーズを分析・把握した上で、 路線バスやミニバスの見直しなど、地域の実情に沿った交通空白地域への対応の検討 を行います。	交通弱者の移動手段の確保に努めます	だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築 を検討します。	項 目	現状 (H26 年度)	目標 (H32 年度)	市内路線バス利用者数	102,675 人/年	120,000 人/年	ミニバス利用者数	19,096 人/年	24,000 人/年	高齢者福祉乗車券交付数	500 人	600 人
具体的な取組	内 容																				
路線バスの維持及び利用促進を図ります	バス路線の維持と利便性の向上 を目的に、 路線やダイヤの見直し を行い、 利用者拡大 を図ります。																				
交通空白地域への対応を図ります	地域のニーズを分析・把握した上で、 路線バスやミニバスの見直しなど、地域の実情に沿った交通空白地域への対応の検討 を行います。																				
交通弱者の移動手段の確保に努めます	だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築 を検討します。																				
項 目	現状 (H26 年度)	目標 (H32 年度)																			
市内路線バス利用者数	102,675 人/年	120,000 人/年																			
ミニバス利用者数	19,096 人/年	24,000 人/年																			
高齢者福祉乗車券交付数	500 人	600 人																			

(2) 鳥栖市都市計画マスタープラン（令和2年3月）

記載のある項目	内容
<p>第1章 現況・課題の整理</p>	<p>2 都市づくりの問題点・課題</p> <p>2-4 交通体系に関する問題点・課題</p> <p>公共交通ネットワークの充実</p> <p>本市の公共交通は、JR、路線バス・ミニバスが通っており、市内路線バス・ミニバスの利用者数は増加傾向にあります。しかし、公共交通利用圏の人口カバー率は、市街化区域で約84%、市街化調整区域で約58%となっており、公共交通でカバーできない地域が存在します。</p> <p>市民の移動手段は自家用車が多くを占めていますが、高齢者等の移動手段として公共交通の需要は高まることが予想されており、環境負荷の低減や超高齢社会の進展を視野に入れた市民生活に必要な移動手段を確保していくことが必要です。また、公共交通の利用促進とともに路線バス・ミニバスの運行形態の効率化が必要です。</p>
<p>第2章 全体構想</p>	<p>1 都市づくりの方針</p> <p>1-2 基本方針</p> <p>方針1 便利で快適なまち（関連項目のみ抜粋）</p> <p>■<u>道路・公共交通ネットワークを強化し、市内外の移動を円滑化</u>します。</p> <p><主な取組></p> <p>・<u>公共交通の効率的な運行</u></p> <hr/> <p>2 分野別の方針</p> <p>2-4 交通体系の方針</p> <p><基本的な考え方></p> <p>本市の交通体系は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道をはじめ、国道3号、国道34号等の国道及び県道等、九州新幹線、JR鹿児島本線、JR長崎本線等により骨格となる道路・公共交通ネットワークが形成されています。このような<u>本市の恵まれた広域的な道路・公共交通ネットワークを活かして、様々な交通手段が有機的に連携した総合的かつ効率的な交通体系の確立</u>を目指します。</p> <p>（中略）</p> <p><u>公共交通は、交通利便性の向上や高齢者等の移動手段確保のため、鉄道やバス等の総合的な公共交通ネットワークの形成</u>を図ります。</p> <p>2. 公共交通に関する方針</p> <p>①交通結節機能の向上</p> <p>・<u>鳥栖駅周辺及び新鳥栖駅周辺を主要交通結節点、その他駅周辺を交通結節点と位置づけ、交通結節機能の維持・向上とともに、鉄道やバス等の利便性に配慮した公共交通の充実</u>を図ります。</p> <p>②公共交通の充実</p> <p>・路線バス・ミニバスは、<u>利用者ニーズを踏まえた運行ルートの設定やダイヤの改善等により利用促進・効率化</u>を図ります。</p> <p>・<u>だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築</u>を検討し、<u>交通弱者の移動手段の確保</u>に努めます。</p> <p>・<u>路線バス・ミニバスの再編など、日常生活を支える地域公共交通のあり方について検討</u>します。</p>

(3) 第2次鳥栖市環境基本計画（改訂版）（平成29年3月）

記載のある項目	内容		
第3章 理念の実現に向けた取組	<取組の柱4>住環境を守る 【取組の方向性】（抜粋） ◇公共交通や自転車などの利用促進		
	市民の取組	事業者の取組	行政の取組
	・ 出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。	・ 移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・従業員に対し、 車以外の通勤を奨励 します。	・ 「地域公共交通総合連携計画」に基づき、地域公共交通の利用を促進 します。 ・徒歩や自転車を利用しやすい環境を整えます。
	<取組の柱5>地球温暖化を防ぐ 【取組の方向性】（抜粋） ◇環境に優しい移動手段の普及		
	市民の取組	事業者の取組	行政の取組
	・ 出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・車を買替える際は、エコカーを優先的に選びます。 ・エコドライブに努めます。	・ 移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・事業用車両をエコカーに更新します。 ・エコドライブに努めます。	・自転車・バス・電車など環境に優しい移動手段の普及啓発を進めます。

(4) 鳥栖市高齢者福祉計画（第8期）（平成30年3月）

記載のある項目	内容
基本目標1【保健・介護予防】 地域参加と健康づくりの推進	2. 生きがい対策事業 ⑧高齢者路線バス及びミニバス運賃助成事業 <事業内容> 高齢者の移動手段の確保を目的に、市内に居住する75歳以上の者又は70歳以上で運転免許証を自主返納された者に対し、高齢者福祉乗車券を交付し、当該乗車券が使用された路線バス・ミニバスについて運賃助成を行っています。高齢者の外出機会や活動の場の拡大に寄与し、生きがいづくりや社会参加の支援を図ります。 <施策の方向性> 今後、高齢者の社会的活動や外出支援のため、継続して助成を行います。

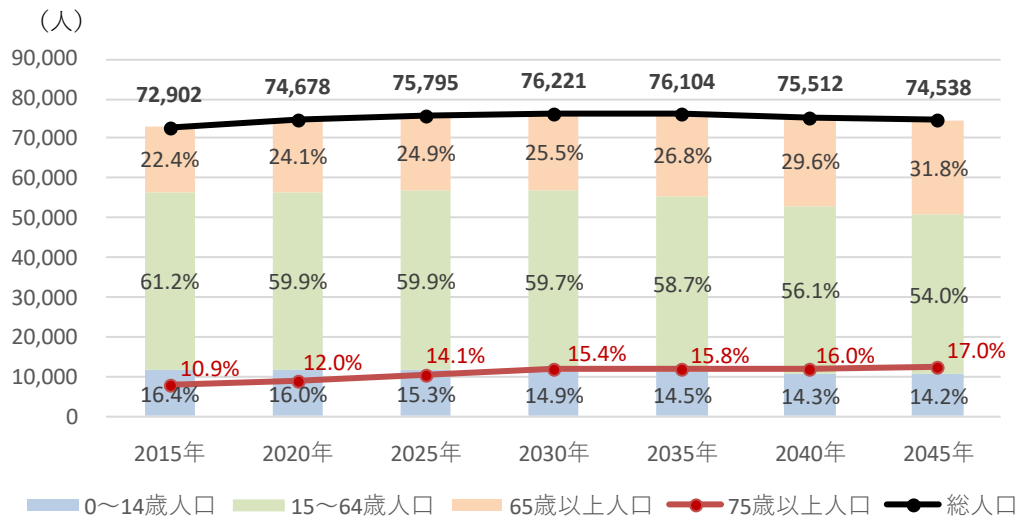
2-2 地域の現状

(1) 人口構成

1) 総人口の推移と将来予測

鳥栖市の人口は、国の将来予測によると 2030 年には 7.6 万人とピークに達した後、減少に転じる見込みである。

この間、65 歳以上の高齢者人口は着実に増加し、高齢者の移動手段の問題は、他の自治体同様に生じることが予想される。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 2 鳥栖市の人口の推移と将来人口予測（詳細）

2) 人口分布

本市の人口は、概ね中心市街地を擁する中部から東部にかけて集中しているほか、北東部の弥生が丘地区、南西部のJR肥前旭駅周辺に集積している。

本市内の高齢者人口は、鳥栖駅西側一帯の中心市街地、若葉小学校周辺などで多くなっている。

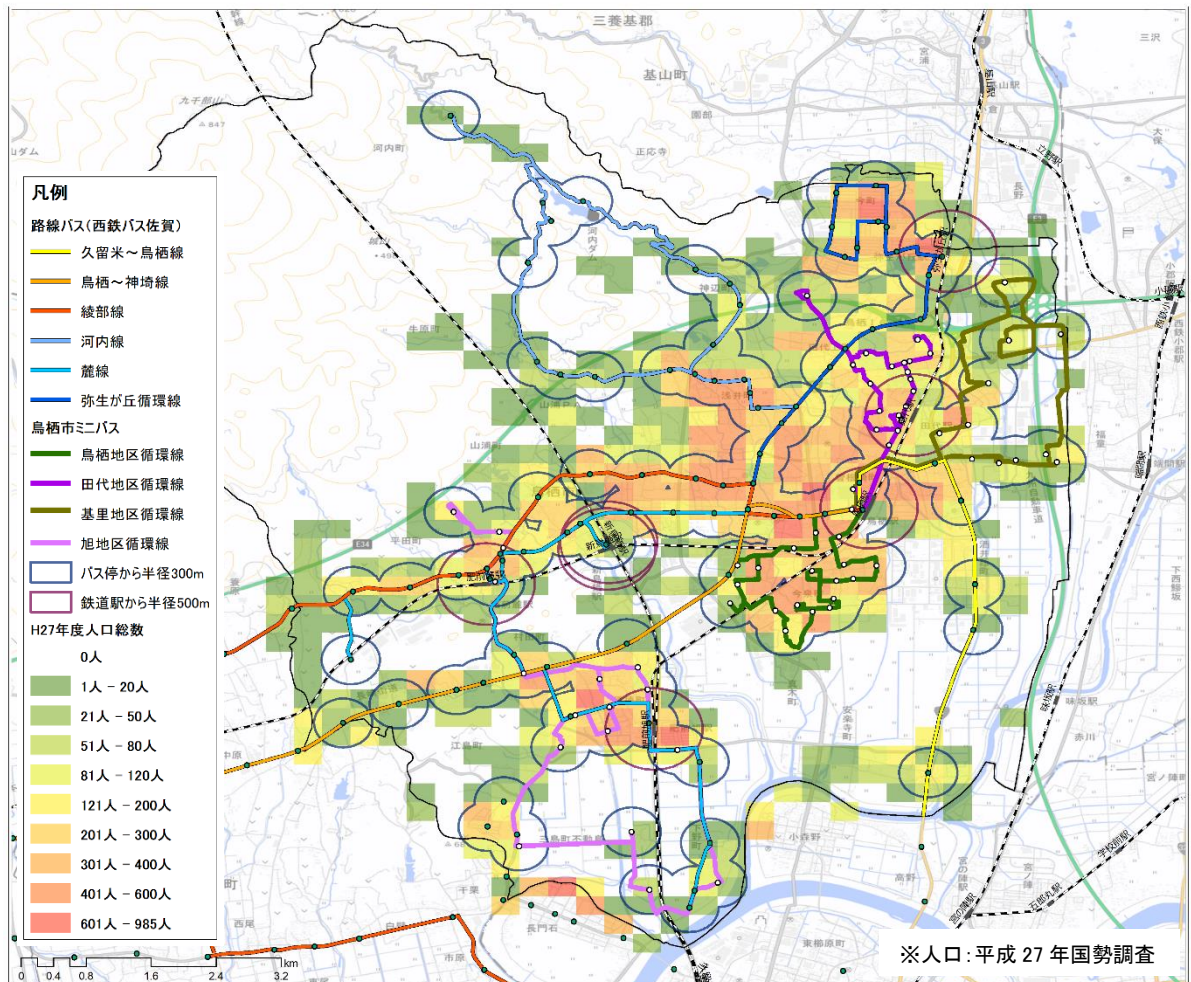


図 3 鳥栖市内の人口分布

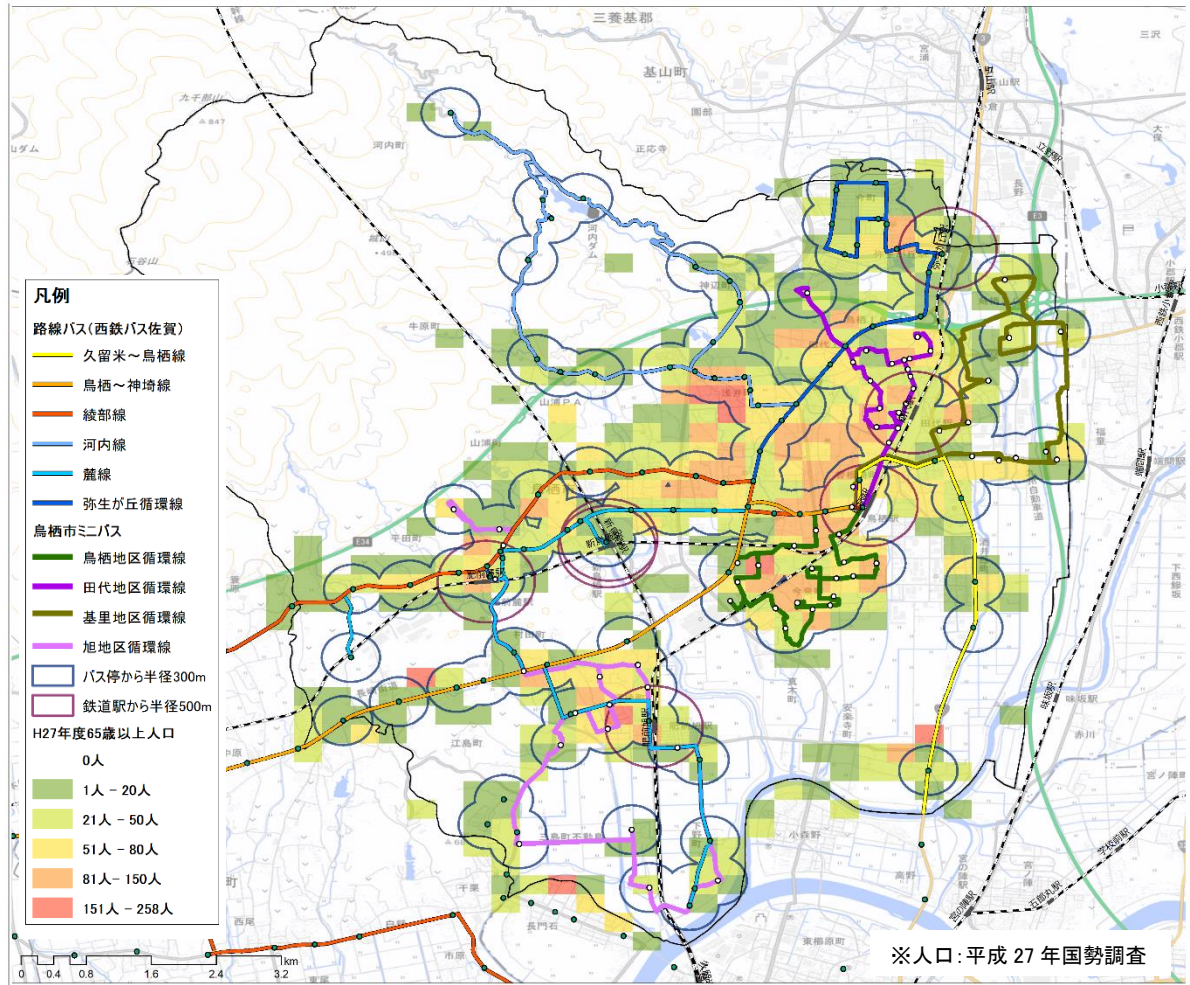


図 4 鳥栖市内の高齢者の分布 (高齢者数ベース)

(2) 主要施設の分布

商業施設は、鳥栖駅周辺から主要地方道久留米基山筑紫野線にかけての地域、新鳥栖駅の周辺、弥生が丘地区などに立地している。

病院は、中心市街地に多く集積しているが、新鳥栖駅や肥前旭駅の周辺、弥生が丘地区などにも多く立地している。

主要施設に関しては、ほとんどがバス停から 300m の範囲内には入っており、バスでのアクセスによる利用は可能である。

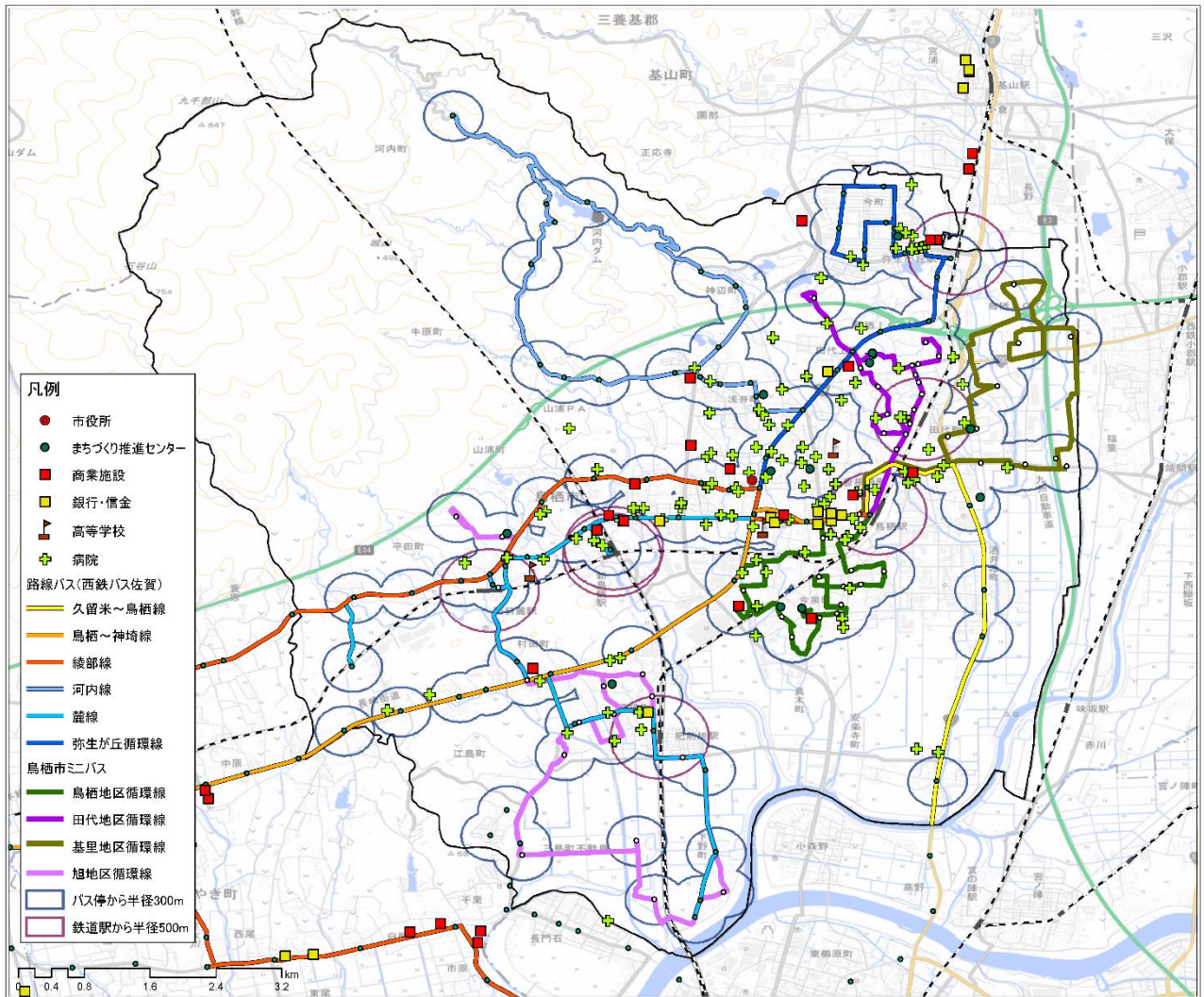


図 5 主要施設の分布状況

(3) 通勤・通学流動

1) 通勤流動

平成 27 年国勢調査によると、市外への通勤先は、久留米市が最も多く（2,883 人）、次いで福岡市（2,674 人）の順となっている。

一方、市内への通勤者が最も多いのは久留米市（5,498 人）で、次いで小郡市（2,369 人）、みやき町（1,927 人）、基山町（1,847 人）となっている。

福岡市方面を除くと、通勤に関しては流出者よりも流入者の方が多く、本市は周辺市町にとっての就労の場となっている。

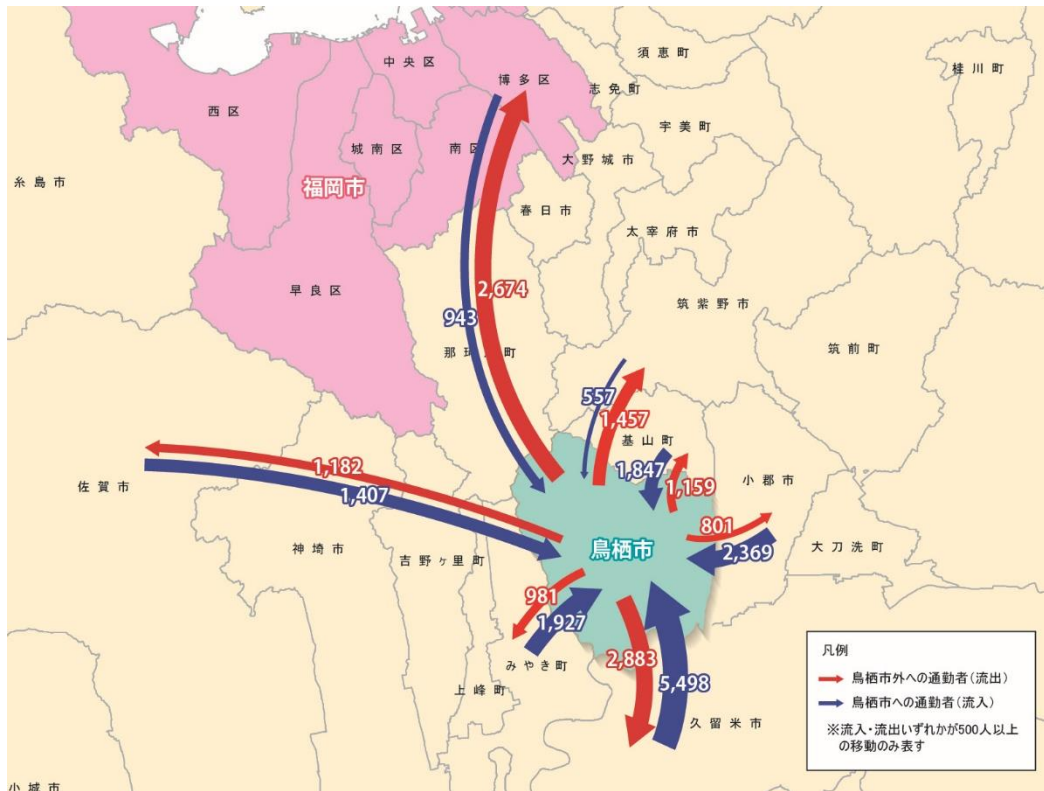


図 6 鳥栖市における通勤流動（平成 27 年）

2) 通学流動

平成 27 年国勢調査結果によると、市外への通学先は、福岡市が最も多く（524 人）、次いで佐賀市（367 人）、久留米市（228 人）の順となっている。

一方、市内への通学者は、みやき町（229 人）と基山町（205 人）が多く、佐賀市、久留米市、神埼市、吉野ヶ里町、上峰町からも 100 人を超える通学者がある。

通学の場合、通勤に比べて市外から本市に集中する傾向は小さく、むしろ福岡市や佐賀市など周辺の主要都市への流出が大きい傾向にある。

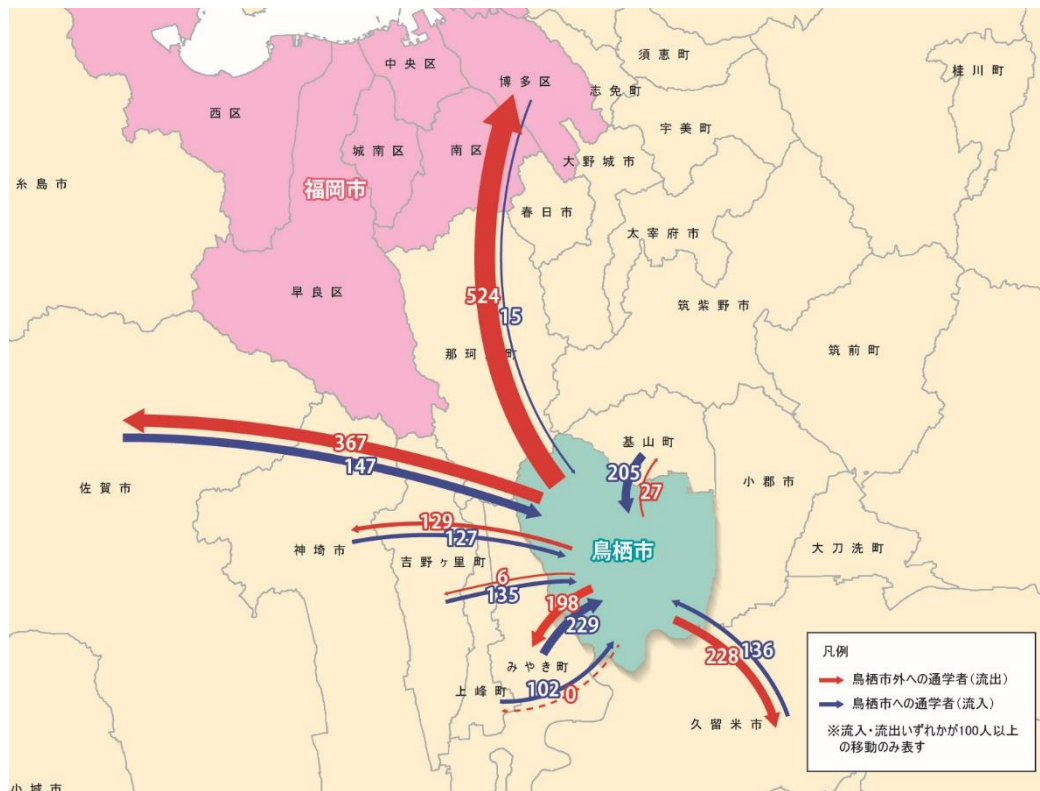


図 7 鳥栖市における通学流動（平成 27 年）

2-3 鳥栖市の公共交通を取り巻く状況

(1) 鳥栖市の公共交通の概要

本市は、九州における交通の要衝として発展してきた。

広域交通網を担う鉄道(JR)は、鹿児島本線と長崎本線の2路線が、鳥栖駅において分岐している。また、2011年3月に九州新幹線(博多～新八代間)が開業し、長崎本線との交差部に新鳥栖駅が開設されている。

西鉄バス佐賀(株)が本市内の路線バスを運行しており、本市と周辺の久留米市、みやき町、神埼市などを結ぶ「広域線」3路線、本市内で完結する「市内線」3路線の計6路線が運行されている。このほか、鳥栖駅から鳥栖プレミアム・アウトレットまでノンストップで直通し、そこから弥生が丘駅を経由し西鉄小郡駅に至る「鳥栖プレミアム・アウトレット線」が運行されている。

また、鳥栖市地域公共交通総合連携計画(2009年3月)に基づき、交通空白地域の解消を図るべくミニバスの運行を開始した。2009年10月から2路線(鳥栖、田代)で開始、2012年10月から新たに2路線(基里、旭)が加わり、現在は4路線で、タクシー事業者への運行委託という形態で運行している。

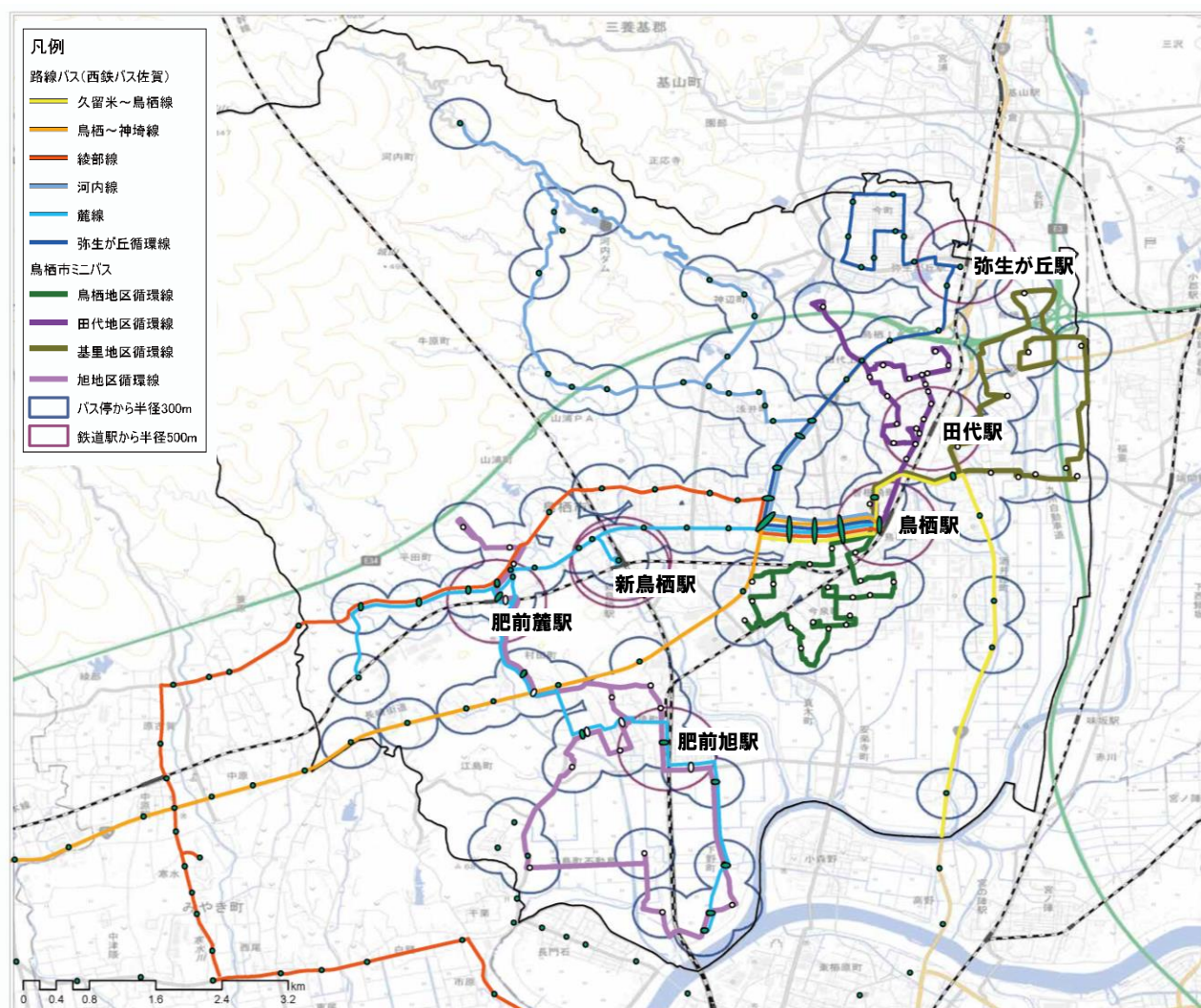


図 8 鳥栖市の公共交通網

(2) 路線バスの状況

市内の路線バスは、以下のとおり市内線 3 路線（河内線、麓線、弥生が丘循環線）、広域線 3 路線（久留米～鳥栖線、鳥栖～神埼線、綾部線）が運行されている。

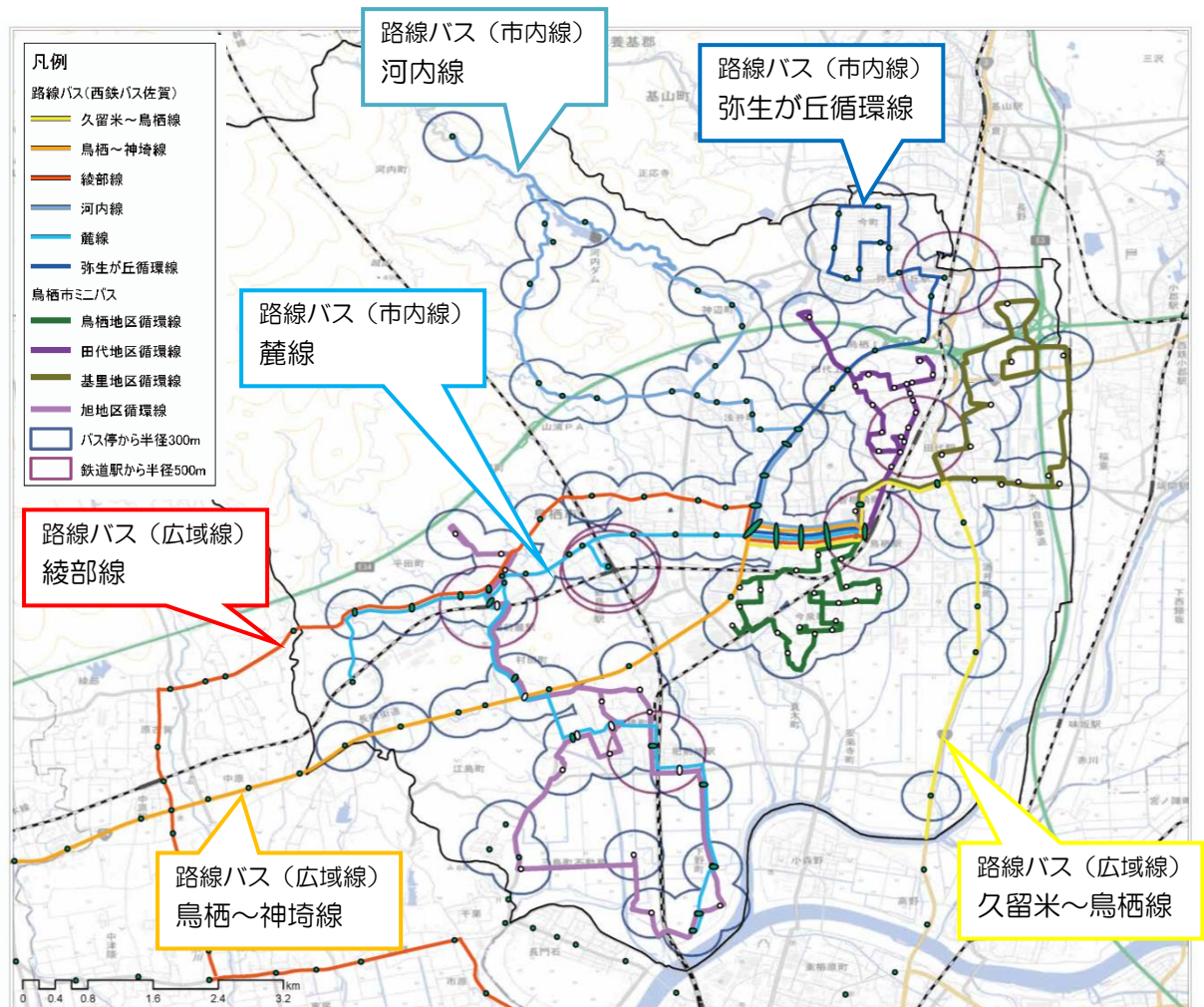


図 9 市内のバス路線

表 1 路線バスの運行状況

バス路線		運行区間	運行本数
市内線	河内線	鳥栖駅前～河内	平日：下り 11 便、上り 10 便 土日祝：上下 9 便
	麓線	鳥栖駅前～下野 鳥栖駅前～西部工業団地入口	平日・土日祝：上下 10 便
	弥生が丘循環線	鳥栖駅前～弥生が丘～ 鳥栖駅前	平日・土日祝：下り 9 便、上り 10 便
広域線	久留米～鳥栖線	西鉄鳥栖～西鉄久留米～ JR久留米駅前	平日・土曜：上下 17 便 日祝：上下 14 便
	鳥栖～神埼線	鳥栖駅前～神埼駅通り	平日・土曜：下り 20 便、上り 18 便 日祝：上下 15 便
	綾部線	鳥栖駅前～国立東佐賀病院前 ～西鉄久留米	平日・土曜：下り 10 便、上り 11 便 日祝：上下 8 便

(3) ミニバスの状況

市内のミニバスは、以下のとおり4路線で週3回運行している。

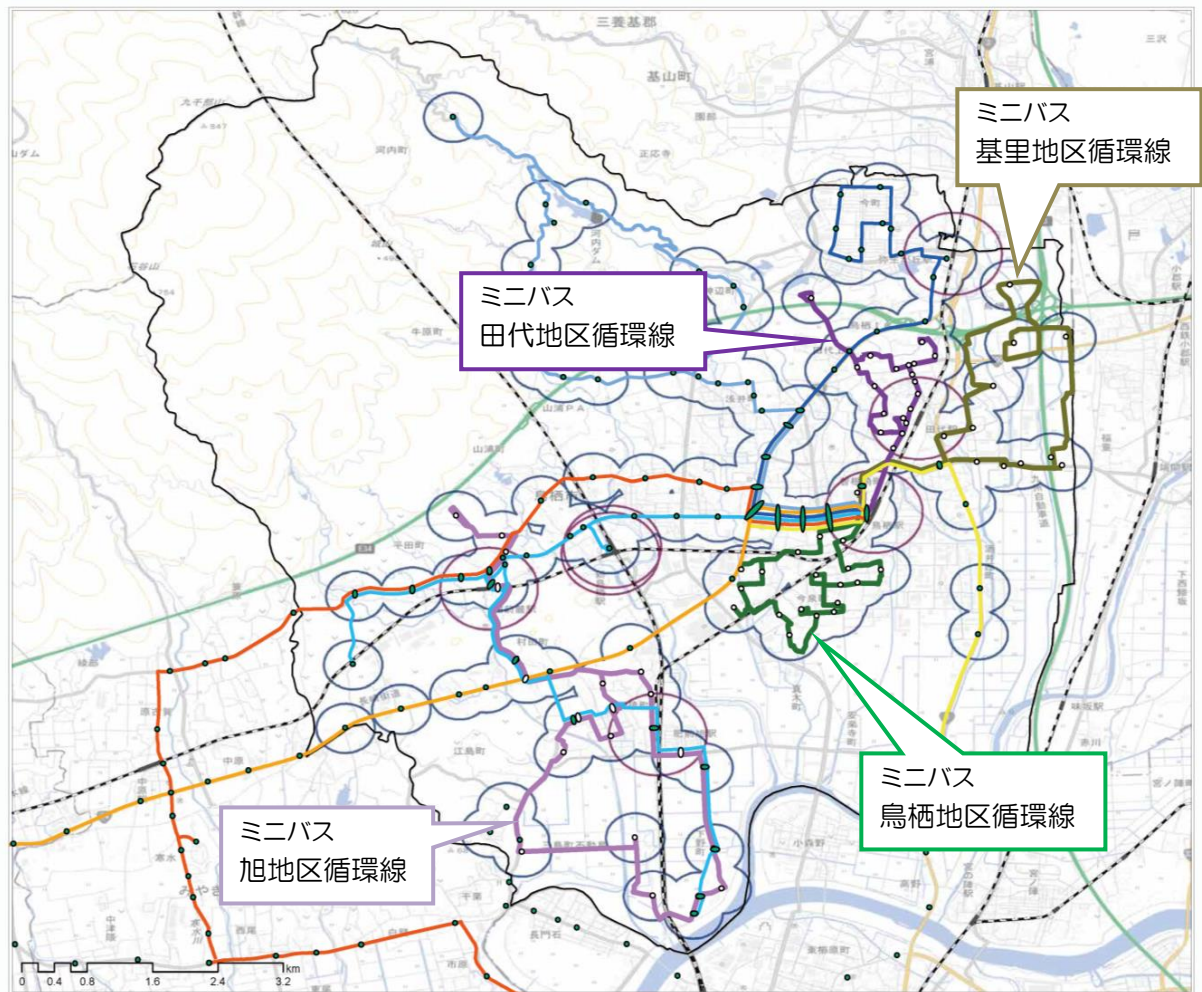


図 10 ミニバスの路線

表 2 ミニバスの運行状況

路線	便数	運行日	運行事業者
鳥栖地区循環線	7便 (右回り4便、左回り3便)	月・水・金	(株)鳥栖構内タクシー
田代地区循環線	7便	火・木・土	(株)鳥栖構内タクシー
基里地区循環線	7便 (右回り3便、左回り4便)	火・木・土	久留米西鉄タクシー(株)
旭地区循環線	6便 (右回り3便、左回り3便)	月・水・金	久留米西鉄タクシー(株)

(4) 公共交通の利用状況と補助額

本市を運行する路線バス及びミニバスの利用者数は、平成 25 年度以降、右肩上がりが増えてきたが、平成 30 年度においては、路線バス広域線とミニバスは利用者数が前年を下回っている。特にミニバスの利用者数は大きく減少している。

表 3 路線バス及びミニバスの利用者数の推移

(単位:人)

	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
路線バス市内線	100,804	102,675	108,166	109,868	114,835	118,118
路線バス広域線	344,817	348,338	361,146	362,228	364,773	361,487
ミニバス	17,468	19,096	18,589	19,988	20,896	18,088

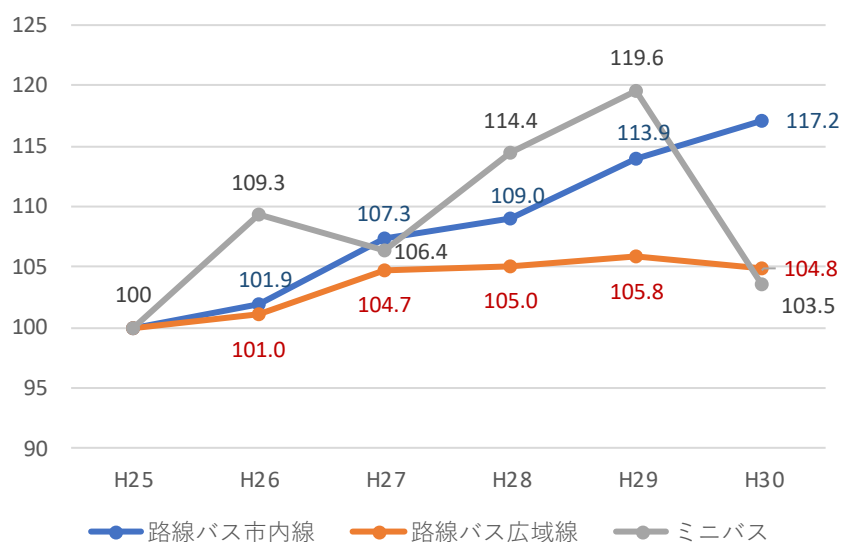


図 11 路線バス及びミニバスの利用者数の推移 (H25 年度を 100 とした場合)

公共交通に対する鳥栖市の負担額は、平成 27 年度の約 5,200 万円をピークに漸減傾向にあり、平成 30 年度は 5,000 万円を下回っている。

路線バスへの負担額は、平成 27 年度と平成 30 年度で比較すると、市内線で約 130 万円、広域線で約 200 万円減少している。

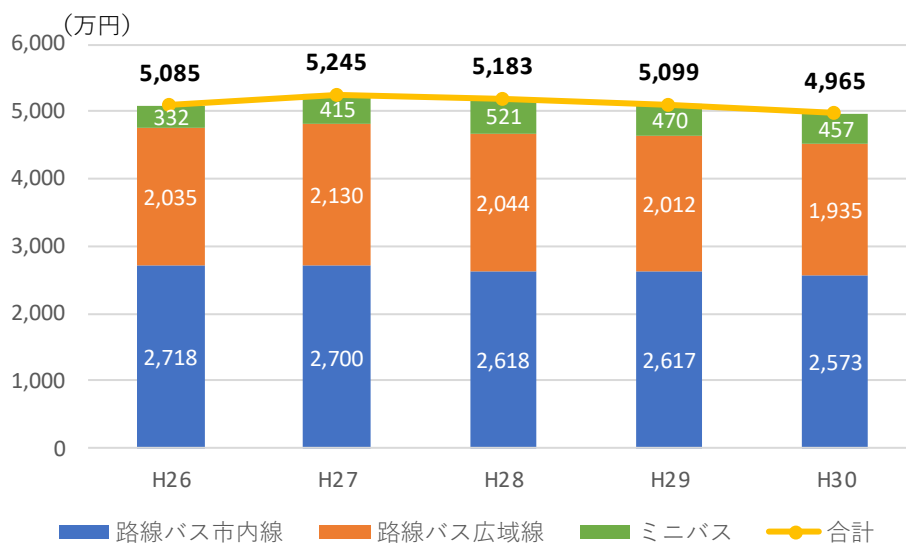


図 12 公共交通に対する鳥栖市の負担額の推移

(5) 高齢者福祉乗車券の交付状況

高齢者福祉乗車券は、本市が、市内在住の75歳以上の方と70～74歳の運転免許証を期限前に返納、または更新しなかった方を対象に交付している乗車券である。

市内で路線バスを乗車または降車した場合、およびミニバスを利用した場合に利用できる割引乗車券で、額面5,000円の回数券を1,500円で販売。年間1人あたり6冊まで購入できる。

表 4 高齢者福祉乗車券の種類

	100円券	150円券	160円券	計
①	50枚			5,000円
②	5枚	30枚		5,000円
③	2枚		30枚	5,000円

高齢者福祉乗車券による助成額は、平成28年度の約850万円をピークに減少傾向にある。また、購入者数も平成28年度の544人がピークとなっている。

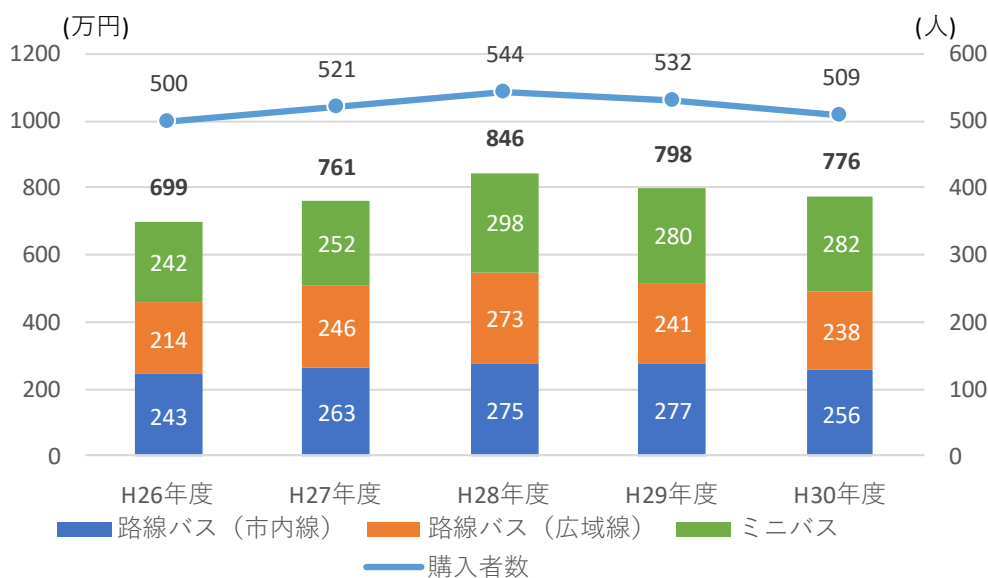


図 13 高齢者福祉乗車券による助成実績

2-4 鳥栖市地域公共交通総合連携計画の取組み内容

平成 21 年 3 月に策定した鳥栖市地域公共交通総合連携計画では、「交通空白地域への乗合タクシー（ミニバス）の導入」「路線バス 麓・小郡線の運行形態の見直し」「路線バス 河内線の運行ルートの見直し」「ジョイフルタウン（現・フレスポ鳥栖）への乗り入れ」などの公共交通運行の再編に向けた取組みに加え、様々な利用促進策の実施を計画していた。

連携計画策定時の調査において抽出した交通空白地域（7 地域）は、路線バスの運行ルート見直しやミニバスの導入により解消されている。

事業		実施状況
学童輸送サービスの維持	学童輸送サービスの維持（麓・小郡線の下野～鳥栖駅系統、河内線の河内～国泰寺経由～鳥栖駅系統の維持）	【実施済】 2 系統とも運行を維持している。
需要に応じた新しい公共交通サービスの提供	交通空白地域への乗合タクシー（ミニバス）の実証運行の実施	【実施済】 鳥栖地区及び田代地区で 2009 年 10 月から実証運行を実施。その後本格運行へ移行。
	実証運行の検証及び運行形態の見直し	
	他地区への展開に向けた検討	【実施済】 上記 2 地区に加え、基里地区及び旭地区においても 2012 年 10 月から運行を開始。
分かりやすく利用しやすい路線バスの運行形態の見直し	系統の単純化（麓・小郡線の系統の単純化）	【実施済】 かつての 4 系統を鳥栖駅より西側と東側の 2 系統に整理。
	ルートの見直し（河内線、麓・小郡線の小郡方面のルートの見直し）	【実施済】 鳥栖駅より東側は路線バス基里線として分割し、その後 2012 年 10 月からミニバス基里地区循環線に移行。
	弥生が丘線の再生（鉄道との結節機能の向上）	【実施済】 朝夕通勤ピーク時間帯の鉄道との結節機能の向上を図り、弥生が丘の産業団地や沿線の企業等への通勤に配慮したダイヤとした。

事業		実施状況
企業との連携による効果的な運行の実施	弥生が丘線の再生（企業送迎バスの路線バス化）実証運行	【実施済】 2009年10月～2012年3月の間、同様のルートで送迎バスを運行していた(株)シーエックスカーゴとの共同運行による実証運行を実施した。その際、従来の2系統を1系統に集約し運行した。
	実証運行の検証及び運行形態の見直し	【実施済】 実証運行の結果、弥生が丘循環線利用者が増加した。2012年4月以降は、共同運行を解消、鳥栖市単独による負担での運行となった。
鳥栖市の実情に合った利用促進策の実施	バスマップの基本設計	【実施済】
	バスマップの配布・効果把握・改善	広域線、市内線、ミニバスの路線図と時刻表を掲載したA1サイズ両面刷のバスマップの発行を継続している。
	ジョイフルタウン（現・フレスポ鳥栖）への乗り入れ（バス待ち環境の改善）	【一部実施】 ミニバス3路線（鳥栖、田代、基里）については、フレスポを起終点として敷地内へ乗り入れている。路線バスに関しては、乗り入れを実施していない。
	フリー乗降	【実施済】 路線バス河内線のフリー乗降に加え、ミニバスに関しては、交通量の多い主要道路などを除くと概ねフリー乗降を導入している。
	高齢者対応車両の導入	【一部実施】 ミニバスで用いる車両について、10人乗りジャンボタクシーを導入し、高齢者に配慮した車両としている。一方、路線バスは、バス事業者の車両交換・導入のスケジュールによるので、引き続き取組みを継続中。

2-5 移動実態やニーズの状況

(1) 市民アンケート調査

1) 調査の概要

日常の移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズや要望を把握するため、市民アンケートを実施した。

表 5 市民アンケート調査の概要

調査実施期間	平成 30 年 12 月 12 日～12 月 28 日
配布サンプル数	2,500 通（サンプルは下記の区分に応じて無作為抽出） ・ 1,000 サンプル（40%）：65 歳以上 ・ 1,500 サンプル（60%）：18～64 歳
回収数	1,198 通（回収率 47.9%）
有効票数	1,190 通（有効票の回収率 47.6%）

2) 調査結果の概要

（注）以下、グラフ中で割合（%）を示す数値の合計は、四捨五入による丸め誤差が生じるため 100.0%にならない場合があります。

A) 年齢

- 回収票の過半数である 52.1%（75 歳以上（21.3%）と 65～74 歳（30.8%）の合計）が高齢者となった。
- 一方で、30 歳代、40 歳代など比較的若年層の割合も大きく、公共交通に関心を有する年齢層が広いことが分かった。

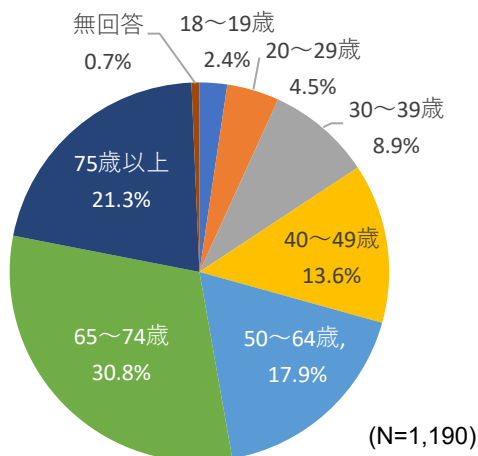


図 14 回答者の年齢構成

B) 自動車運転免許保有の割合（年代別、性別）

- 回答者のうち 20 歳代は運転免許を 100%保有しており、30～50 歳代の男女及び 60 歳代男性は 90%以上が免許保有者であった。
- 女性の運転免許保有の割合は、75 歳以上では 30%未満と少ないが、65～74 歳では 76.7%と高くなり、64 歳以下では男性とほぼ同じ割合で運転免許を保有している。

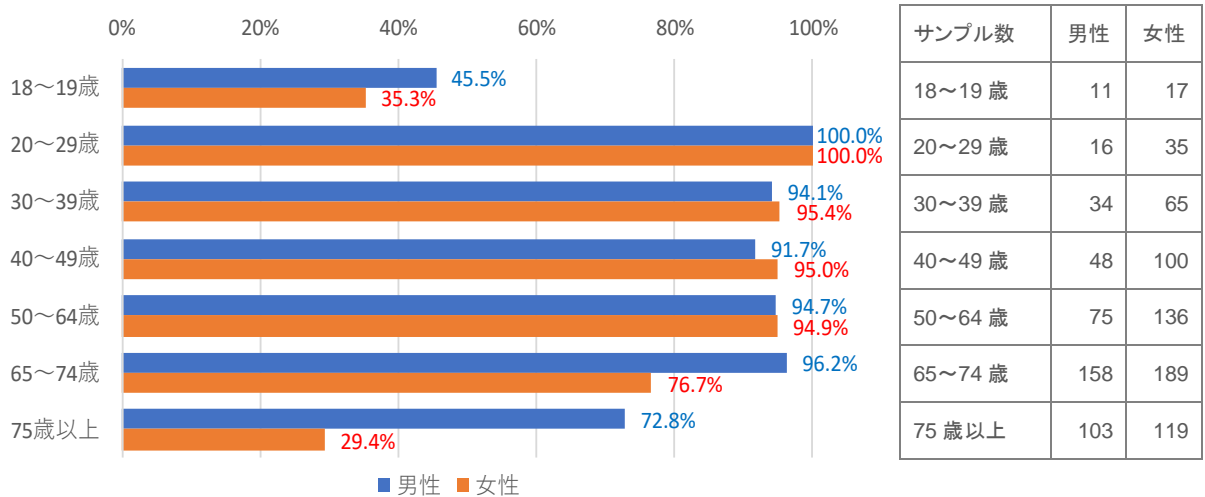


図 15 自動車運転免許保有の割合（年代別、性別）

C) 免許返納意向（65 歳以上のみ回答）

- 全体では過半数（53.7%）が「将来的に検討する」としている。
- 「返納意向なし」は、75 歳以上では 6.3%と、65～74 歳に比べて 10 ポイント少ない。
- 「返納済」は、65～74 歳では 2.7%、75 歳以上では 12.3%となっている。

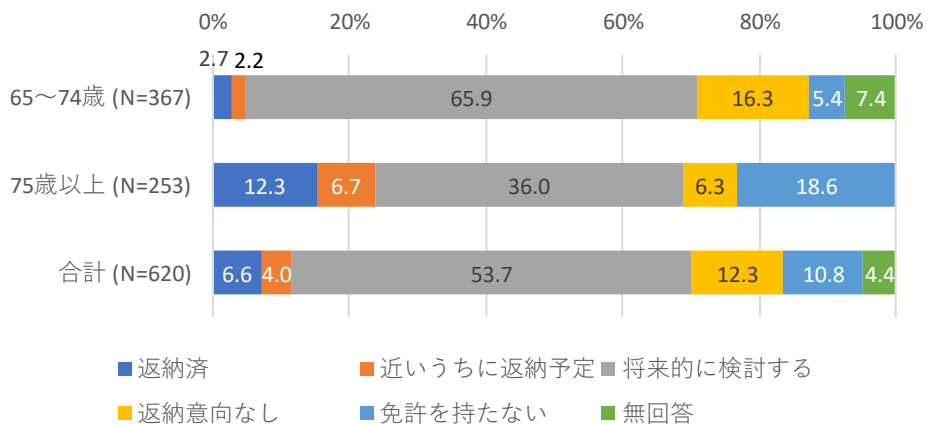


図 16 免許返納の意向（年代別）

D) 日常の移動状況（年代別）

- 20歳代から74歳以下の層では、80～90%が「自家用車・バイク・自転車などを運転し、好きな時に自由に移動している」。
- 75歳以上では、自由に移動できる割合が低下し（52.2%）、その分、公共交通機関で移動（11.5%）、家族・知人の送迎（20.2%）の割合が増加している。
- 免許取得者がまだ多くない18～19歳の層では、約32%が公共交通機関で移動している。
- 「自分で移動できず困っている」割合は、75歳以上のみ6.7%と一定の割合を占めているが、それ以外の年齢層では概ね1%程度と極めて少ない。

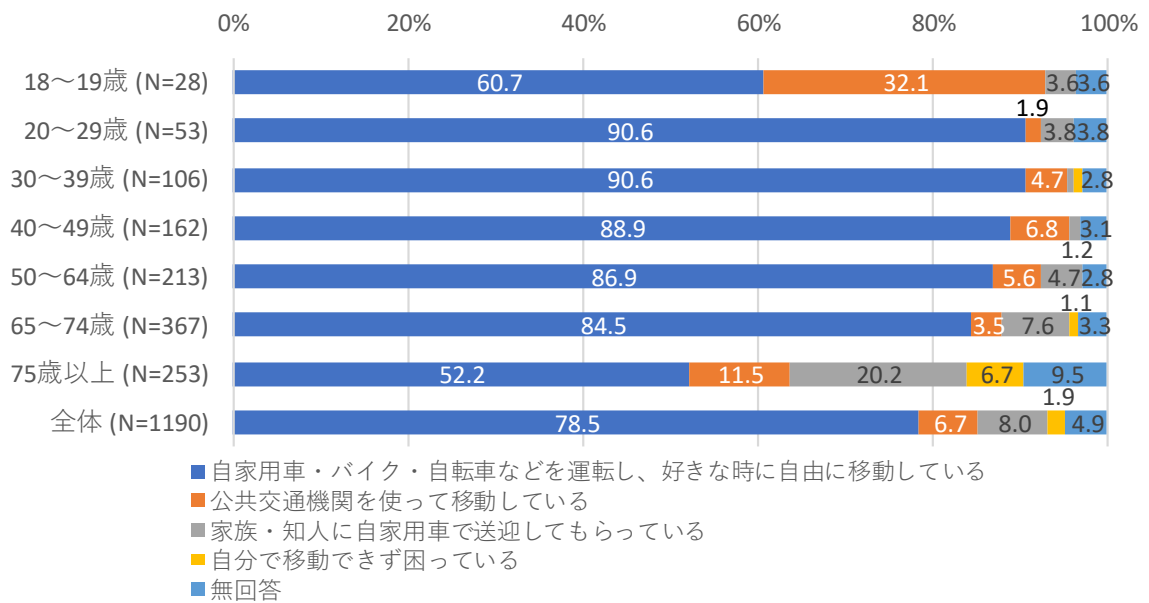


図 17 日常の移動状況（年代別）

E) 日常的な外出時の出発・帰宅時刻

- 通勤・通学を除く日常的な外出（買い物、病院など）に出発する時間帯は10時台が最も多く、帰宅の時間帯は15～18時台で広くばらけている。

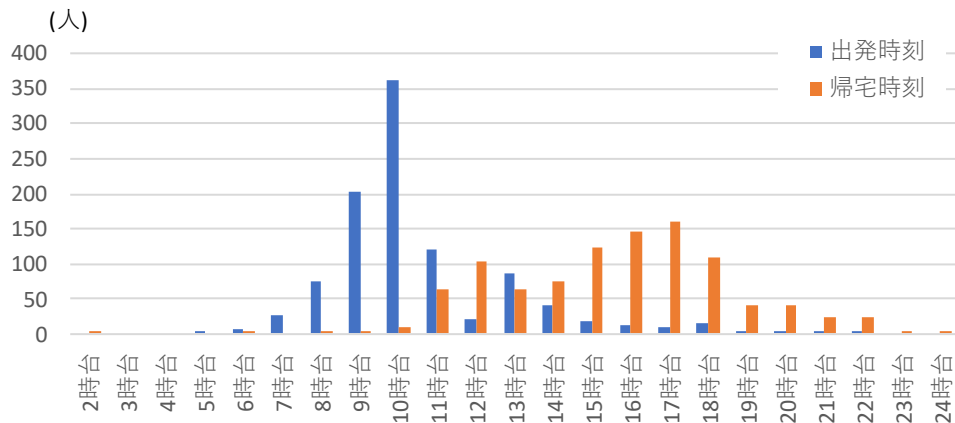


図 18 日常的な外出時の出発・帰宅時刻

F) 主な移動手段（目的別）

- 公共交通の中でも中長距離移動に使われる鉄道（在来線）は、「通勤・通学」と「塾・習い事・趣味など」で利用の割合が若干高くなっている。
- 日常的な移動である「買い物」「通院」では、公共交通の利用が約4～5%にとどまり、自家用車に依存する傾向が大きい。
- 路線バスやミニバスは、どの目的においても利用の割合が非常に少ない。

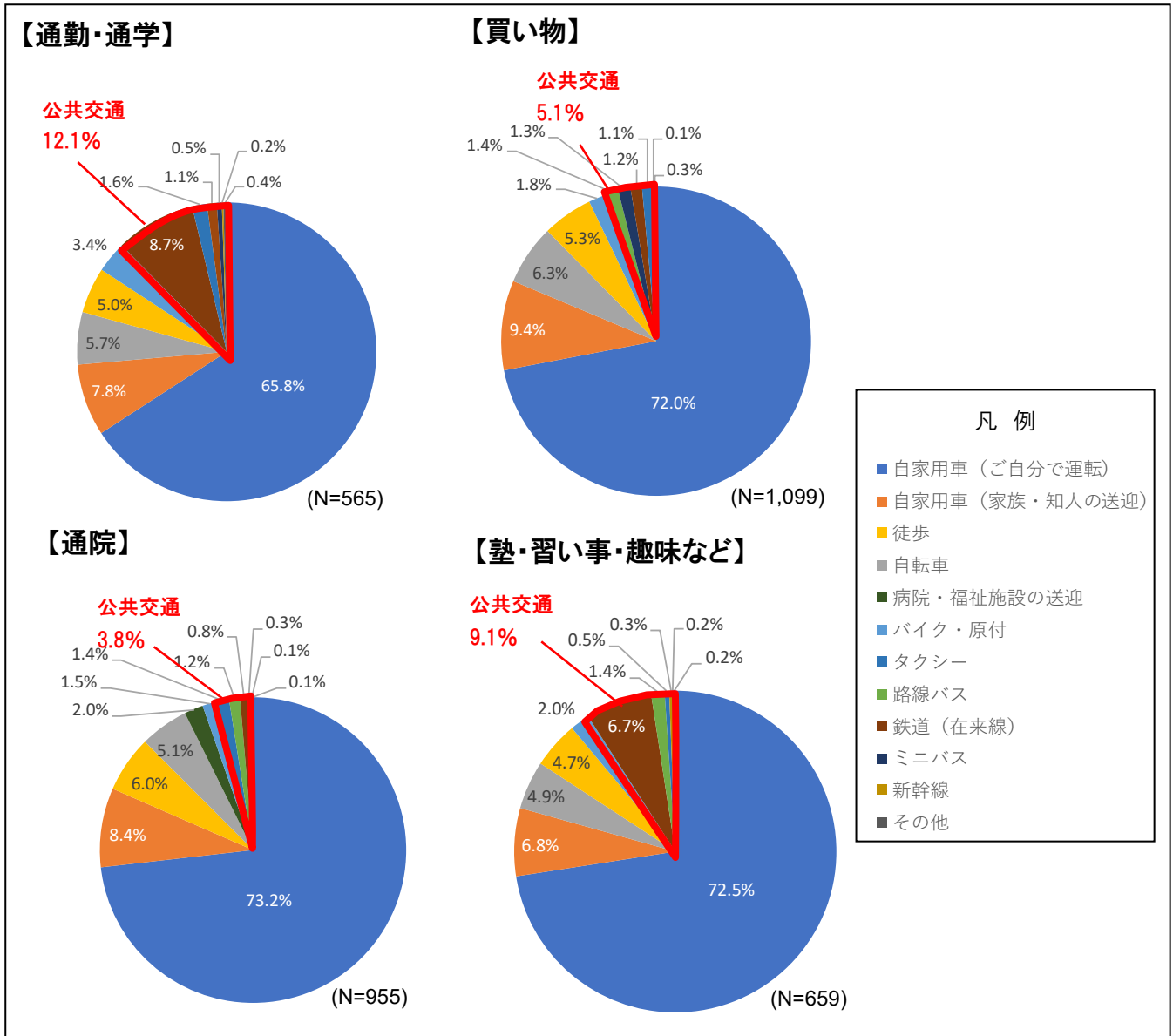


図 19 主な移動手段（目的別）

G) 主な行先として回答の多かった商業施設、病院（地区別）

- 全ての地区でよく行く商業施設として挙げられているフレスポ鳥栖は、鳥栖駅前の立地のためどこからもアクセスしやすい。
- ダイレックスやユートク食品館（現・アスタラビスタ）など市街地周辺部にある商業施設や、中心市街地内に点在する病院などは、それらにアクセスしやすいバス路線が限定されるので、現時点で全てのニーズに対応できているとは限らない。

表 6 主な行先として回答の多かった商業施設、病院

	商業施設（回答上位）	病院（回答上位）
鳥栖地区	<ul style="list-style-type: none"> ・フレスポ鳥栖 ・ダイレックス ライフガーデン鳥栖店 ・サニー ・ドラッグコスモス鳥栖今泉店 	<ul style="list-style-type: none"> ・斎藤内科医院 ・今村病院 ・せとじまクリニック
鳥栖北地区	<ul style="list-style-type: none"> ・フレスポ鳥栖 ・サニー ・ザ・ビッグ ・ドラッグコスモス養父店 	<ul style="list-style-type: none"> ・今村病院 ・こが医療館 明彦・まきこクリニック ・古賀内科医院 ・石田医院
田代地区	<ul style="list-style-type: none"> ・フレスポ鳥栖 ・ダイレックス鳥栖店 ・ザ・ビッグ ・あんくる夢市場・あんくるふじや 	<ul style="list-style-type: none"> ・やよいがおか鹿毛病院 ・石田病院 ・久留米大学病院（久留米市）
弥生が丘地区	<ul style="list-style-type: none"> ・あんくる夢市場・あんくるふじや ・フレスポ鳥栖 ・マックスバリュ基山店（基山町） 	<ul style="list-style-type: none"> ・やよいがおか鹿毛医院 ・権藤医院 ・品川内科クリニック
若葉地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ユートク食品館[※] ・フレスポ鳥栖 ・ザ・ビッグ 	<ul style="list-style-type: none"> ・今村病院 ・山津医院 ・石田医院
基里地区	<ul style="list-style-type: none"> ・フレスポ鳥栖 ・マックスバリュ曾根崎店 ・ザ・ビッグ 	<ul style="list-style-type: none"> ・かわらハートクリニック ・きざと外科医院 ・こやなぎ内科循環器科クリニック
麓地区	<ul style="list-style-type: none"> ・フレスポ鳥栖 ・ドラッグコスモス新鳥栖駅店・養父店 ・ザ・ビッグ ・レッドキャベツ 	<ul style="list-style-type: none"> ・今村病院 ・まごころ医療館 ・やましたクリニック ・和田内科循環器科
旭地区	<ul style="list-style-type: none"> ・フレスポ鳥栖 ・マックスバリュ村田店 ・ダイレックス ライフガーデン鳥栖店 ・にしてつストア北茂安店（みやき町） 	<ul style="list-style-type: none"> ・今村病院 ・名取医院 ・野田内科 ・久留米大学病院（久留米市）

※ユートク食品館は、令和元年7月にアスタラビスタ鳥栖店としてリニューアルオープン

H) 路線バスやミニバスの利用状況

- 回答者の約 84%がバスをほとんど利用しておらず、月に 1 日以上でも利用している人は約 10%、週に 1 日以上利用している人はわずかに 4%と、バスの利用は非常に少ない。
- 75 歳以上においても、約 80%がバスをほとんど利用していないと回答し、全体的に自家用車依存の傾向が強い。

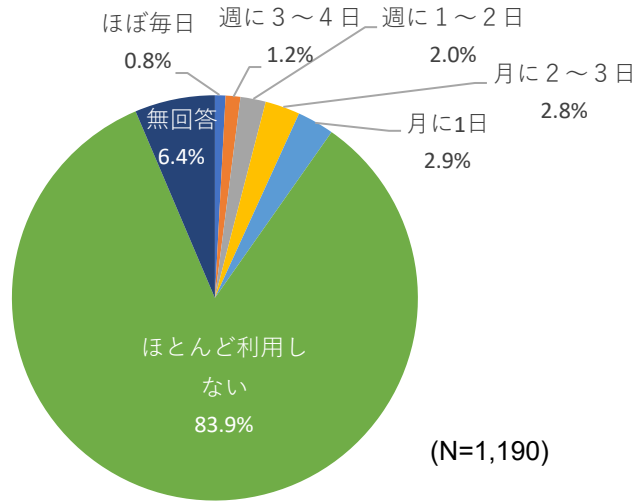


図 20 路線バスやミニバスの利用頻度

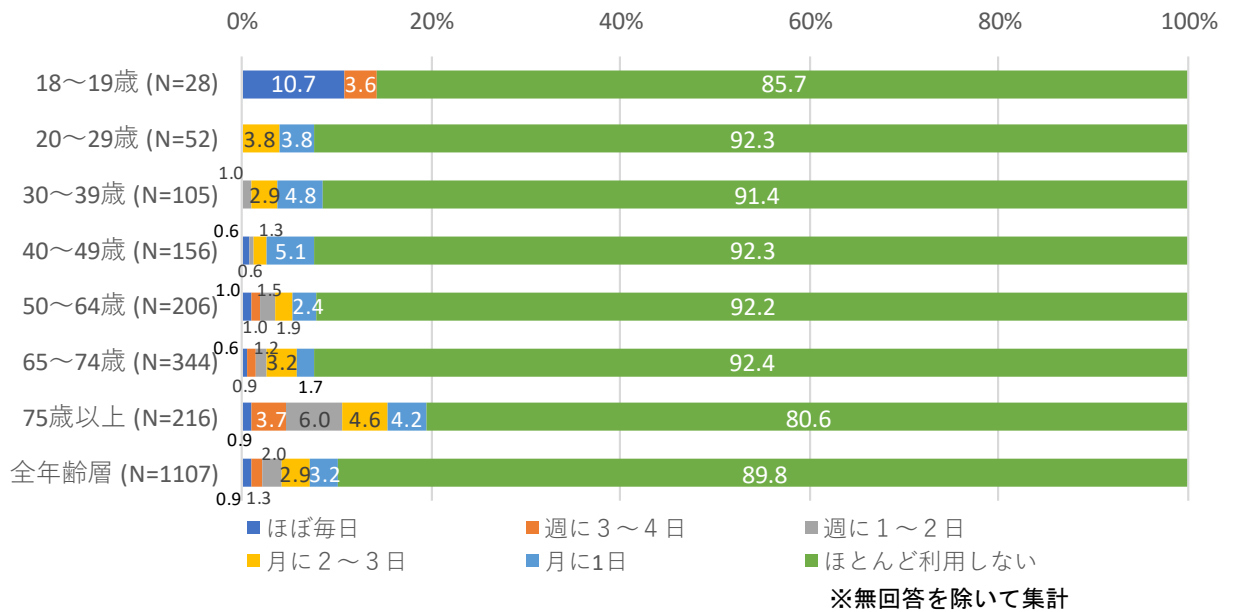


図 21 路線バスやミニバスの利用頻度（年齢別）

I) バスに対する不満な点、利用しない理由

- 運行本数、時間帯に対する意見に加え、バス利用者、バス非利用者ともに「行きたい方向に路線がない」という意見が多く挙がっている。

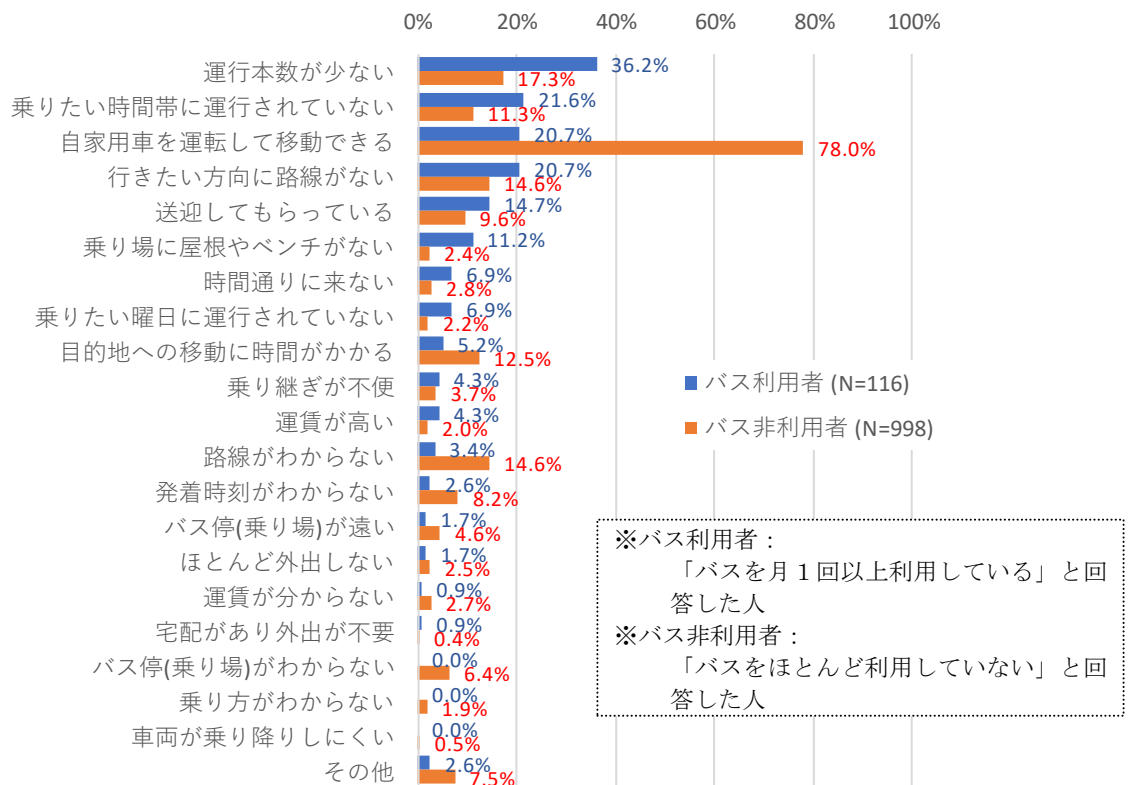


図 22 バスに対する不満、利用しない理由 (バス利用/非利用の別)

J) 今後、バスについて改善すべきと思う点

①路線バス

- バス利用者／非利用者ともに多い回答は、「運行本数」の改善についてであった。
- バス利用者からは、「運行時間帯」(32.8%)や「バス停の環境整備(屋根などの設置)」(31.9%)についても多くの回答があった。

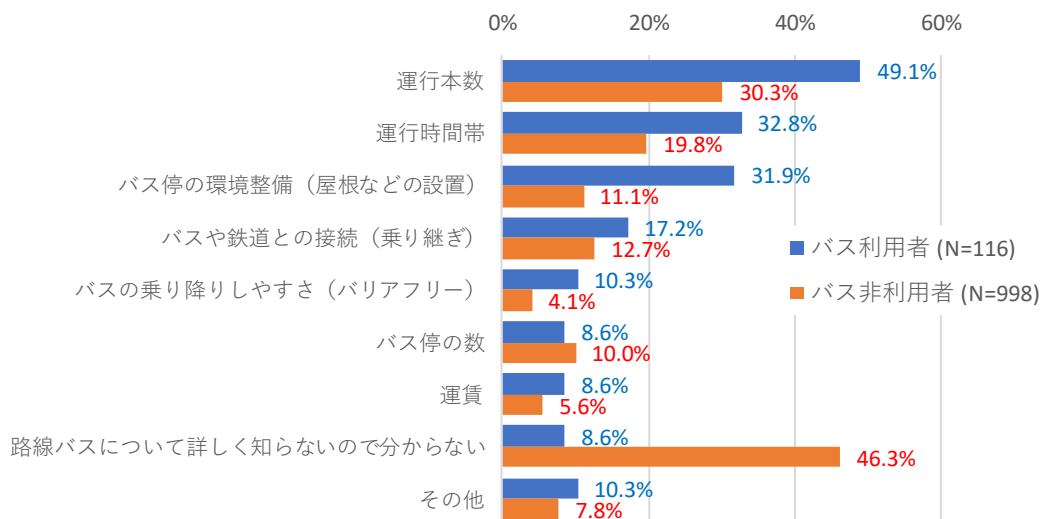


図 23 路線バスについて改善すべき点 (バス利用／非利用の別)

②ミニバス

- 回答の上位は「運行ルート」「運行本数」「手を挙げればどこでも乗れるようにする」の順となっており、傾向はバス利用者／非利用者ともに大して変わらない。

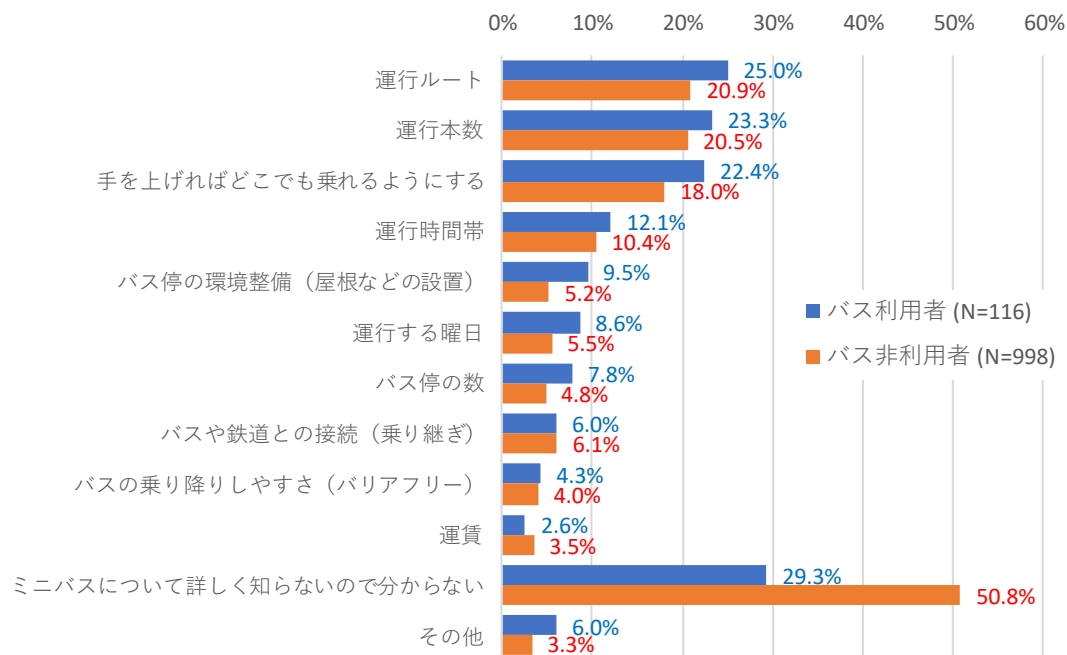


図 24 ミニバスについて改善すべき点 (バス利用／非利用の別)

(2) 路線バス乗り込み調査

1) 調査の概要

路線バスの利用者の年齢層や利用目的、利用頻度などの実態を把握するため、路線バス（市内線）への全便乗り込みによる乗客へのヒアリング調査を以下のとおり実施した。

表 7 路線バス乗り込み調査の概要

調査	実施日	対象路線
平日調査	平成 30 年 12 月 6 日（木）	路線バス市内線（河内線、麓線、弥生が丘循環線）
休日調査	平成 30 年 12 月 9 日（日）	

2) 調査結果の概要

- 河内線と弥生が丘循環線の平日の利用者数はともに 120 人程度で、麓線がそれらより 3 割程度少ない 87 人であった。
- 平日の 1 便平均の利用は、弥生が丘循環線が 6.53 人／便と最も多い。
- 休日は、平日に比べて利用者数が半分程度と少なく、1 便平均利用者数はいずれも 4 人／便を下回っている。

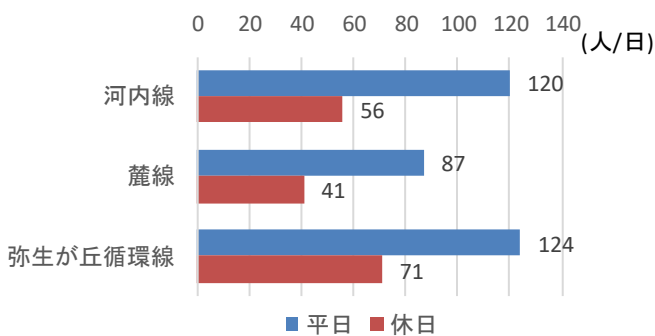


図 25 路線バスの 1 日あたり利用者数

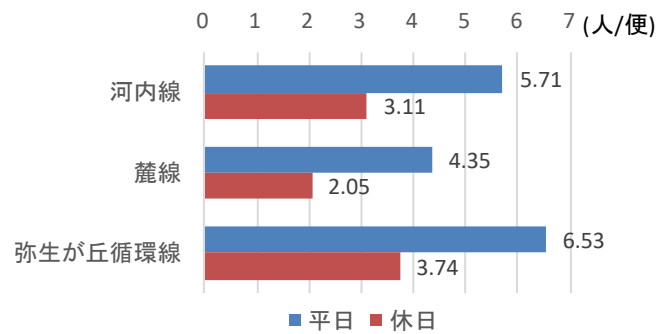


図 26 路線バスの 1 便あたり利用者数

- 河内線は、平日は下り・上りともに午前 10～11 時頃の利用が最も多い。休日は、下りは 7:12 発、上りは 9:46 発の利用が最も多い。
- 麓線は、平日は旭小学校の児童の登下校時間にあたる上り 7:37 発の便と、下り 14:58 発の便がともに利用者数 14 人と最も多い。それ以外の便は、いずれも 7 人以下の利用にとどまっていた。また、休日は上り 14:05 発の便を除くと、いずれの便も利用者数が 4 人以下で、利用者数 0 人の便も 4 便ある。
- 弥生が丘循環線は、平日の通勤時間帯にあたる 7:15 発の便が最も多い（利用者数 23 人）。それ以外の時間帯も、概ね利用者数 10 人以上の便が一定数存在する。一方、休日は利用者数が 10 人以上の便は 3 便にとどまっている。

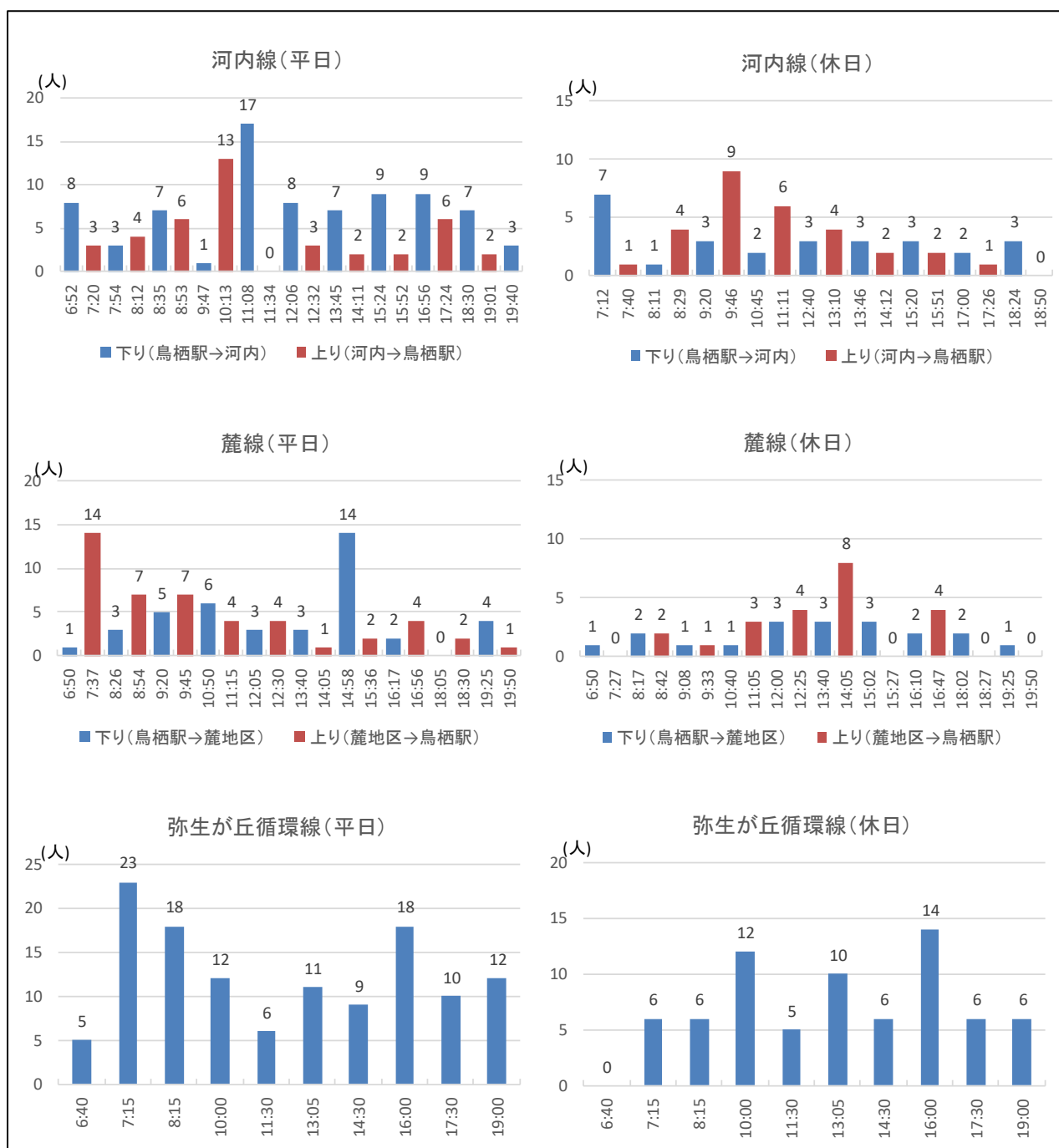


図 27 路線バスの便別利用者数

(注) 以下、グラフ中で割合 (%) を示す数値の合計は、四捨五入による丸め誤差が生じるため 100.0%にならない場合があります。

A) 年齢構成

- 麓線では 75 歳以上の利用者の割合が最も多く、河内線と弥生が丘循環線では 50～64 歳の利用者の割合が最も多い。
- 麓線は、旭小学校のスクールバスとしての役割も兼ねているため、小学生の割合が 20% 近くを占めている。
- 弥生が丘循環線は、生産年齢人口層（19～64 歳）の割合が、3 路線の中で最も高い（64.6%）。逆に、麓線では同層は 32.0% と約半分にとどまっている。

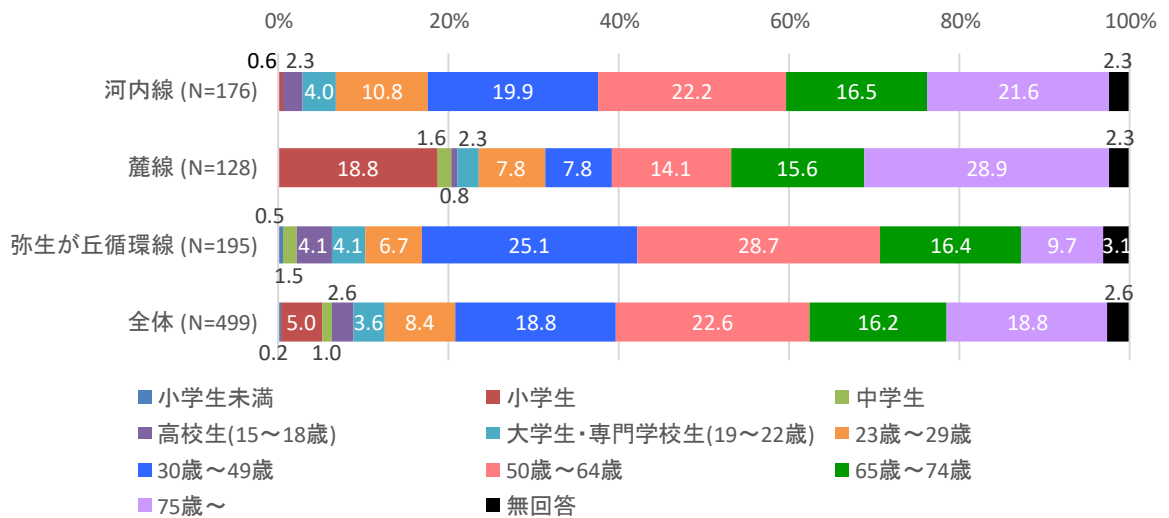


図 28 路線バス利用者の年齢別内訳

B) 性別構成

- 女性の利用割合が高く、概ね男性：女性＝1：2の比率となっている。
- 河内線は、女性の利用割合が 3 路線の中で最も高く、70% を超えている。

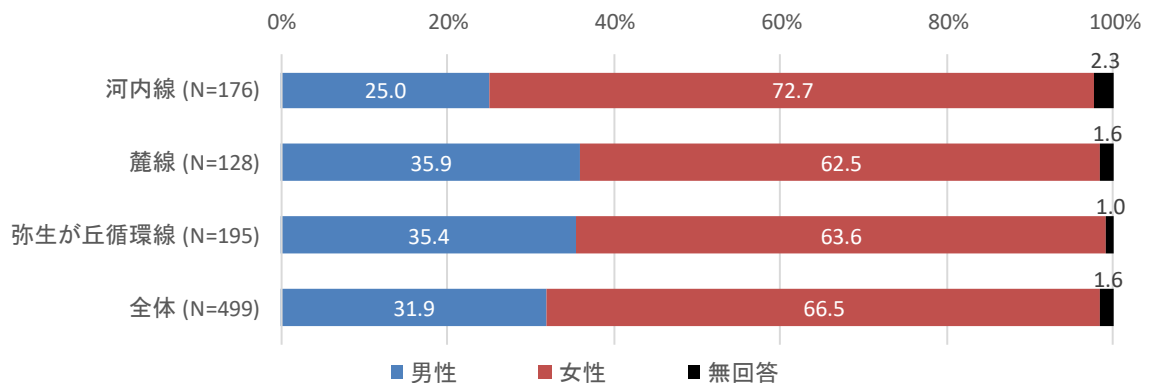


図 29 路線バス利用者の性別内訳

C) 移動の目的

- 河内線は、通勤（27.3%）と買い物（25.6%）による利用が多い。
- 麓線は、買い物（22.7%）、通学（21.1%）による利用が多い。なお、通学利用については、下野地区から旭小学校へ通う児童の利用が大部分を占める。
- 弥生が丘循環線は、通勤による利用が圧倒的に多い（32.8%）。

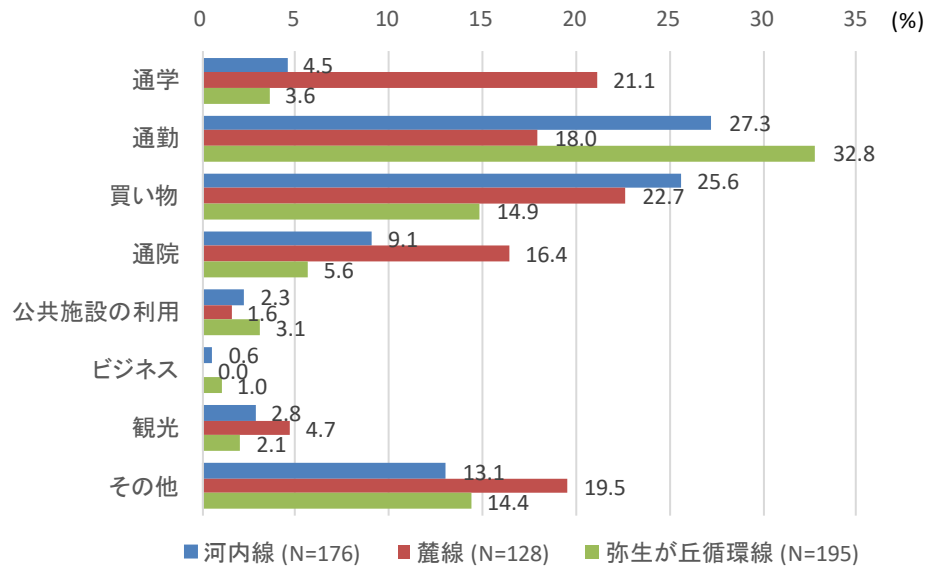


図 30 路線バス利用者の移動の目的（複数回答）

D) 利用頻度

- どの路線においても、70%以上が週1回以上利用している。
- 麓線はスクールバスを兼ねているため、「週5日以上」が最も多い(48.3%)。
- 河内線は「週に1～2日」（27.5%）、弥生が丘循環線は「週に3～4日」（31.4%）が最も多い。

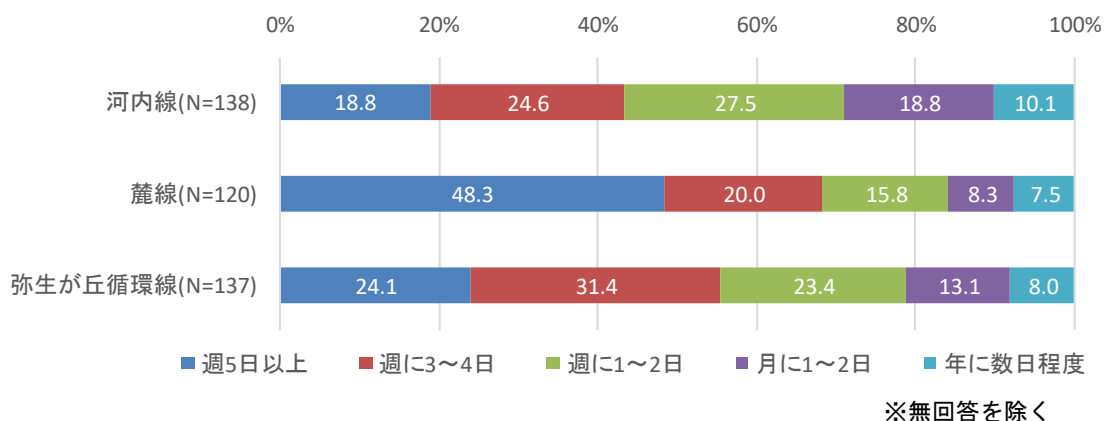


図 31 路線バス利用者の利用頻度

(3) ミニバス乗り込み調査

1) 調査の概要

ミニバスの利用者の年齢層や利用目的、利用頻度などの実態を把握するため、ミニバス全路線を対象にした全便乗り込みによる乗客へのヒアリング調査を以下のとおり実施した。

表 8 路線バス乗り込み調査の概要

実施日	対象路線
平成 30 年 12 月 6 日 (木)	田代地区循環線、基里地区循環線
平成 30 年 12 月 10 日 (月)	鳥栖地区循環線、旭地区循環線

2) 調査結果の概要

- 1日の合計では、田代地区が37人と最も利用が多く、次いで基里地区が36人であった。これら2路線は、1便当たりの平均人数が5人を上回っている。
- 一方、1便当たりの最大乗車人数は鳥栖地区で10人、旭地区で8人を記録している。

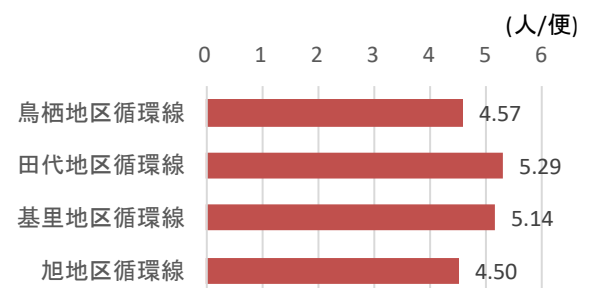
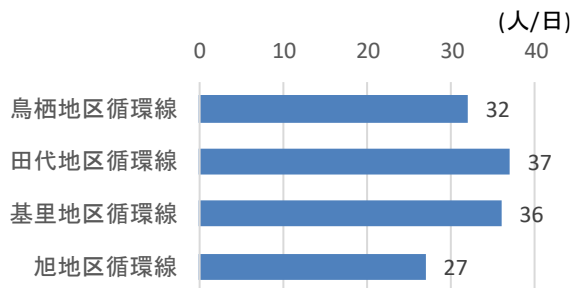


図 32 ミニバスの1日当たり利用者数

図 33 ミニバスの1便当たり利用者数

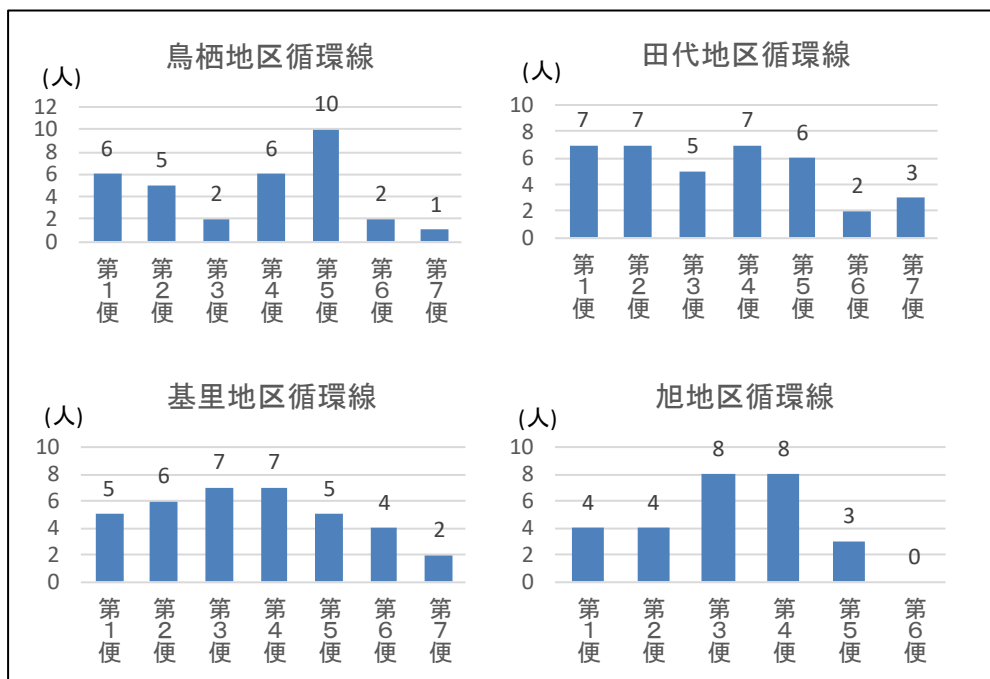


図 34 ミニバス便別利用者数

(注) 以下、グラフ中で割合 (%) を示す数値の合計は、四捨五入による丸め誤差が生じるため 100.0%にならない場合があります。

A) 年齢構成

- 鳥栖線と旭線では、利用者すべてが 75 歳以上であった。
- 田代線と基里線は、75 歳未満の利用者も多くあった。

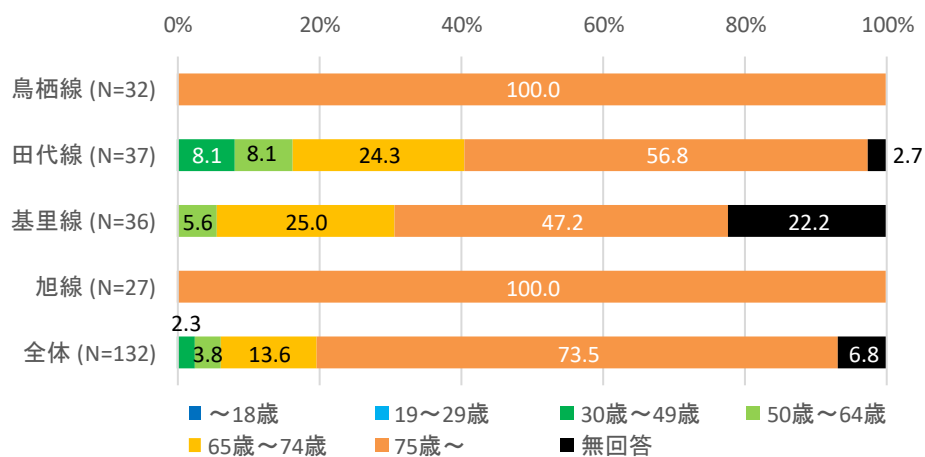


図 35 ミニバス利用者の年齢別内訳

B) 性別構成

- 全路線において、女性の利用者が圧倒的に多く、鳥栖線と旭線では 90%を超えている。

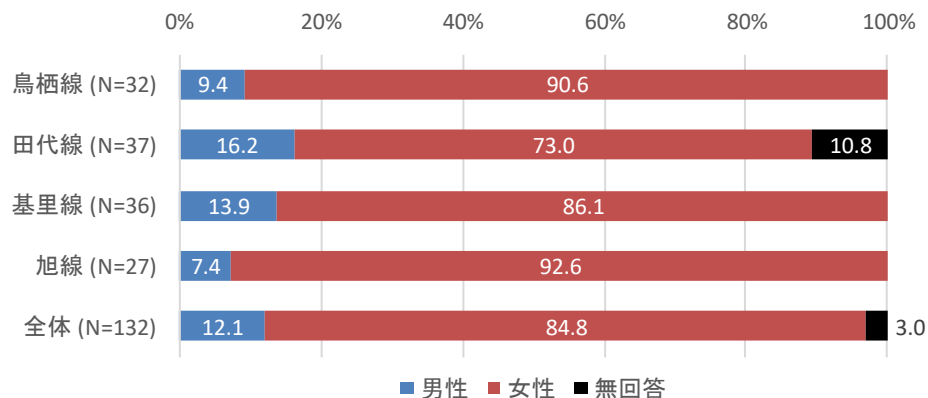


図 36 ミニバス利用者の性別内訳

C) 免許保有状況

- 自主返納済の方も含め、運転免許を持たない利用者が大部分を占め、旭線では100%となっている。

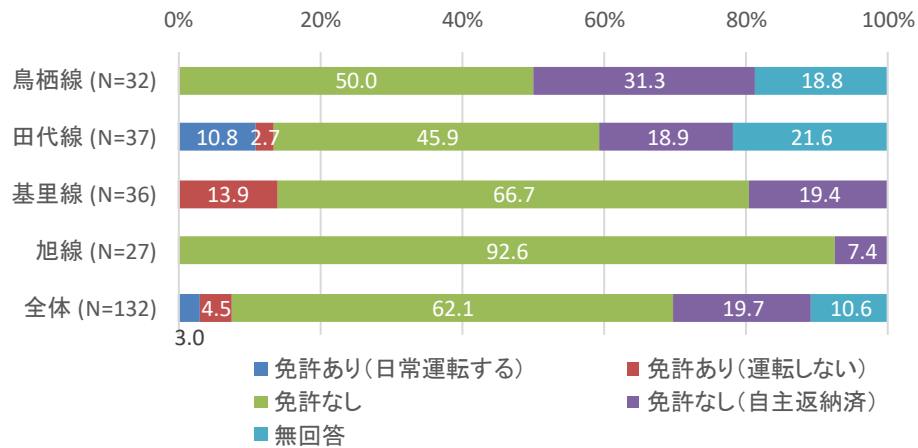


図 37 ミニバス利用者の免許保有状況

D) 移動の目的

- 全路線の利用者の過半数が、買い物を目的としてミニバスを利用しており、次いで通院の順となっている。
- 基里線においては、通院を目的とした利用者はいなかった。
- 「その他」の利用者が、基里線を除いて20%弱を占めている。

(※「その他」の内訳：

銀行・郵便局、美容院・床屋、趣味の集い、体操教室、親戚宅訪問 など)

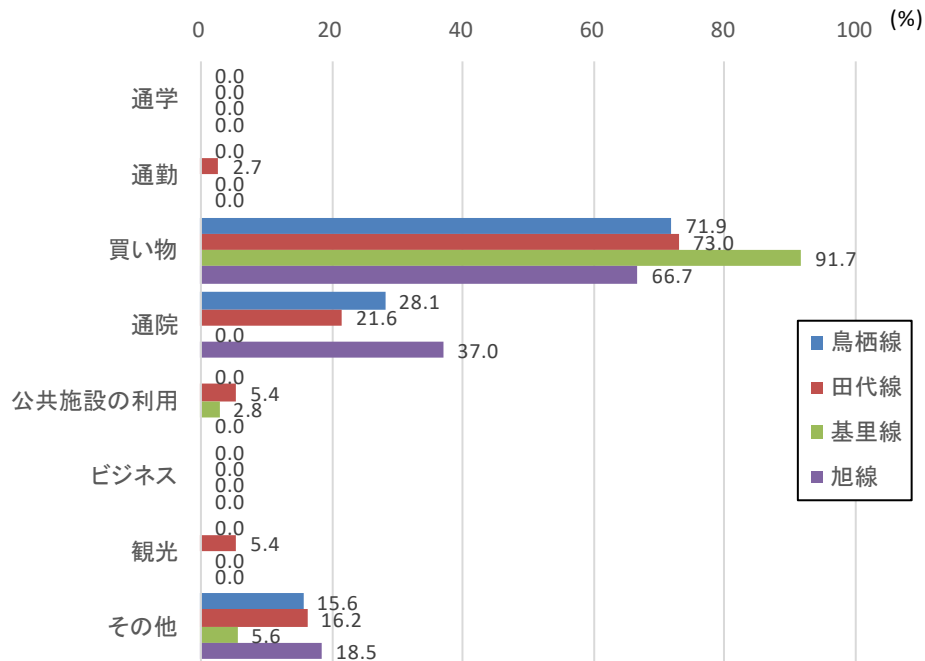


図 38 ミニバス利用者の移動の目的 (複数回答)

E) 利用頻度

- どの路線においても、利用者の約70～80%が週1～2回程度利用している。
- 週に3回、すなわち運行日には欠かさず利用している人の割合も多く、特に田代線では40%近くを占めている。

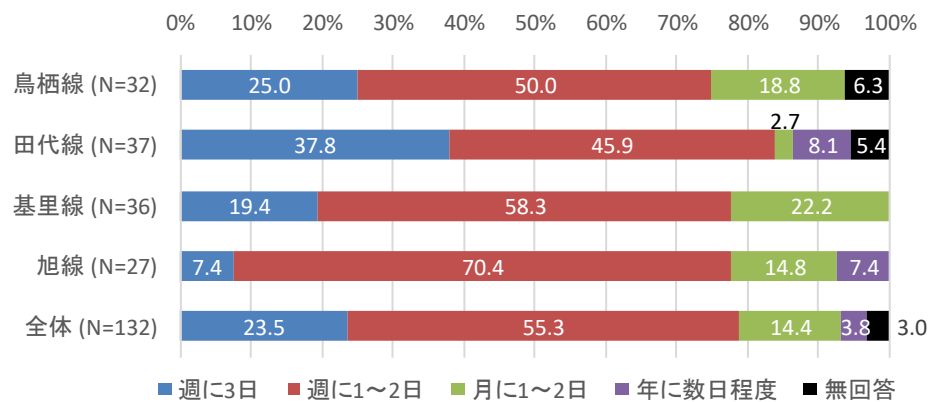


図 39 ミニバス利用者の利用頻度

F) ミニバスに対する満足度

- 以下の6つの項目への満足度をたずねたところ、すべての項目に対し80%以上は「満足」との評価を得られた。
- 「不満」の割合が最も多いのは「行きたいところへ行けるか」(13.1%)、次いで多いのは「運行する曜日」(9.3%)であった。主に、旭地区循環線が中心市街地まで運行していないこと、全路線において週に3日のみの運行であることに不満の意見が挙がっていた。

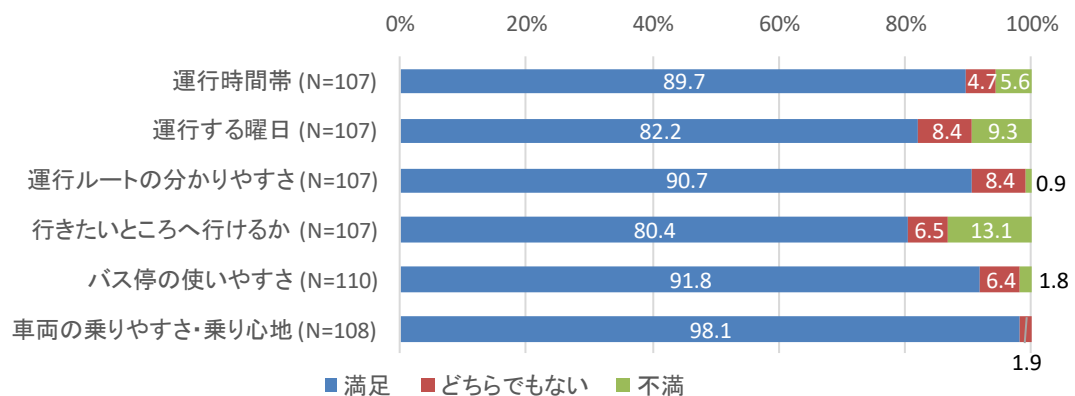


図 40 ミニバス利用者の満足度

(4) まちづくり推進協議会（専門部会）との意見交換

1) 実施の目的

市内8地区のまちづくり協議会等の専門部会の方々を対象に、日常の移動でお困りの方々の現状や、公共交通の利用状況や改善すべき点等について、意見交換を実施した。

2) 実施日程

地区名	部会名	実施日	実施場所
鳥栖	合同部会	令和元年9月2日(月)	鳥栖まちづくり推進センター
鳥栖北	合同部会	令和元年9月27日(金)	鳥栖北まちづくり推進センター
田代	合同部会	令和元年8月20日(火)	田代まちづくり推進センター
弥生が丘	地域交流・広報部会 安全環境部会	令和元年9月19日(木)	弥生が丘まちづくり推進センター
若葉	安全安心部会 環境美化部会	令和元年8月20日(火) 令和元年9月6日(金)	若葉まちづくり推進センター
基里	合同部会	令和元年9月20日(金)	基里まちづくり推進センター
麓	交通指導員・交通部 長会	令和元年9月6日(金)	麓まちづくり推進センター
旭	合同部会	令和元年9月20日(金)	旭まちづくり推進センター

3) 意見交換内容

- ①日常の移動でお困りのことについて
- ②現在の路線バスやミニバスの利用状況について
- ③今後の路線バスやミニバスについて



意見交換会の様子（鳥栖地区）

4) 主な意見（会場にて）

経路地変更やミニバスの新たな地区への導入など、運行ルートに関するご意見が最も多かった（12件）。次いで、公共交通に関する情報周知・広報に関するご意見（6件）、運行頻度（便数、運行日）に関するご意見（6件）が多かった。

公共交通の利用促進のために、運行ルートや運行頻度、乗降場所などを住民ニーズに即したものにすること、ミニバスや高齢者福祉乗車券などの情報をより浸透させることなどが意見の大勢を占めていた。

表 9 意見交換会でいただいたご意見（分類別）

意見分類	主なご意見	回答数
運行ルート	・公共交通の不便な地区へのミニバスの導入、路線の見直し	12
情報周知・広報	・ミニバスの周知が足りない ・バスマップの配布方法の改善 ・高齢者福祉乗車券の周知が足りない	6
運行頻度	・ミニバスの運行日（毎日、土日運行）の改善 ・路線バスの増便 ・利用者数に見合った便数への見直し	6
バス停・乗降場所	・バス停の設置間隔の見直し（バス停まで遠い）	4
乗り継ぎ	・市役所まで乗り換えなしに行けない ・通勤・通学時のJRとの接続ダイヤの改善	3
運賃・料金	・100円バス、割安な回数券の導入	3
デマンドタクシー	・デマンドタクシーを導入してほしい	3

※回答数3件以上のみ記載

5) 主な意見（参加者アンケートにて）

各地区での意見交換会で参加者にアンケートを配布し、会議中に発言できなかったご意見等をご記入いただき、回収した。

A) 回収数、地区別割合

回収数の全地区合計は 83 通で、そのうち弥生が丘地区が 32 通（39%）と最も多く、次いで基里地区 13 通（16%）、鳥栖地区 10 通（12%）の順であった。

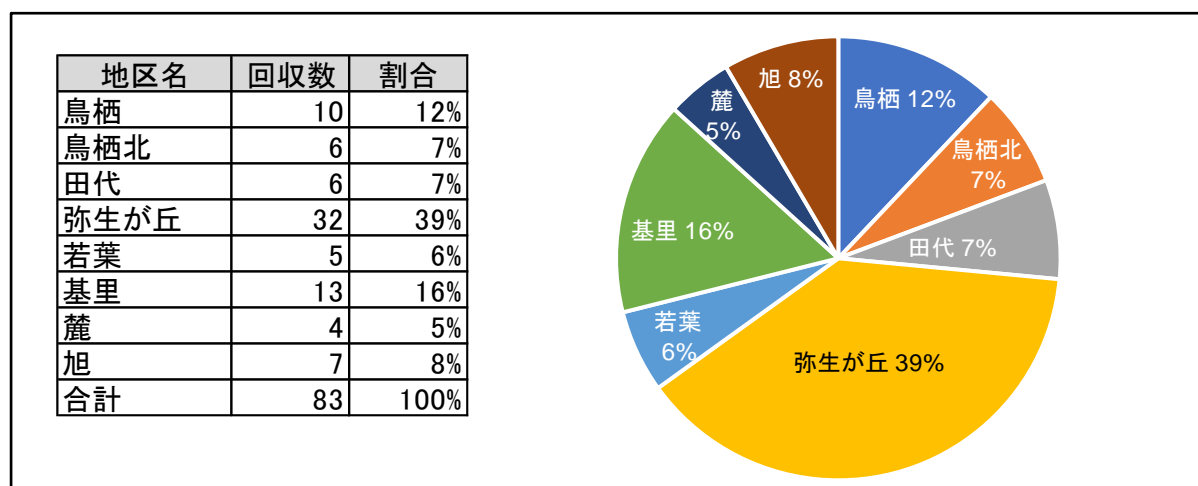


図 41 アンケートの地区別回収数・割合

B) 日常の移動（買い物・通院等）に支障をきたしている方々の状況

運行ルートに関する支障や不満が最も多く（行きたい方面に行ける路線がないなど）、次いで運行時間帯に関すること（帰りのバスがない、間に合わないなど）が多かった。また、タクシーや家族などの送迎に頼っている、バス停まで歩くことが難しいなど体力的問題に関するご意見もあった。

表 10 アンケートのご意見（移動に支障をきたしている方々の状況）

意見分類	主なご意見	回答数
運行ルート	<ul style="list-style-type: none">・行きたい方面にミニバスの路線がない・目的地までの時間がかかりすぎる・足の不自由な方には路線バス・電車の利用は難しい	6
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none">・帰りたい時間にバスがないため、タクシーなど別の手段で帰らなければならない（利便性が低い）	5
タクシー	<ul style="list-style-type: none">・行きたい方面にバスが運行されていないため、タクシーを使わざるを得ない	5
送迎	<ul style="list-style-type: none">・家族の送迎に依存している・親がバスの乗り間違いや乗り損ねるのが心配なため、送迎している・家族が不在の場合、知り合いの送迎に頼らなければならない	4
体力的問題	<ul style="list-style-type: none">・高齢者はバス停まで歩くだけでも大変・運転免許返納後、自転車に乗られる方もいるが、事故・転倒・怪我等が心配	4
情報周知・広報	<ul style="list-style-type: none">・バスの運行情報について市報などでもっと伝えてほしい・ミニバスの認知度が低く、バス停の位置も分からない・運転免許返納者への助成の内容が分からない	3
運行頻度	<ul style="list-style-type: none">・便数が少ない	3

※回答数 3 件以上のみ記載

C) 路線バス・ミニバス利用促進に関するご意見

行きたい施設（特にフレスポや市役所方面）へ行ける路線の見直し、ミニバスの導入など「運行ルート」に関する意見が最も多かった。次いで運行本数の増加、ミニバスの運行日の増加など「運行頻度」に関する意見が多かった。また、ミニバスをはじめ公共交通に関する「情報周知・広報」に関する意見、「フリー乗降」に関する意見も多くあった。

表 11 アンケートのご意見（路線バス・ミニバス利用促進策）

意見分類	主なご意見	回答数
運行ルート	<ul style="list-style-type: none">・鳥栖駅東口、西鉄小郡駅など便のない場所への運行の実施・ミニバス田代地区循環線の逆回りルート運行の実施・病院・スーパー・銀行・市役所等の巡回ルート運行の実施・旭地区から市役所、フレスポ方面への運行の実施	20
運行頻度	<ul style="list-style-type: none">・運行本数の増便（路線バス）・運行日の増加、毎日運行（ミニバス）	19
情報周知・広報	<ul style="list-style-type: none">・ミニバスの車体を目立たせる・行先・ルート・乗り方などの分かりやすい広報・バスマップ・時刻表の周知	6
フリー乗降	<ul style="list-style-type: none">・バス停以外でも乗降できるようにしてほしい	6
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none">・ミニバスの最終便の時刻をもう少し遅くしてほしい・通勤・通学にも使える時間帯に運行してほしい	5
バス停	<ul style="list-style-type: none">・バス停の間隔を短くする・バス停の移設（利便性の良い場所に）	3

※回答数 3 件以上のみ記載

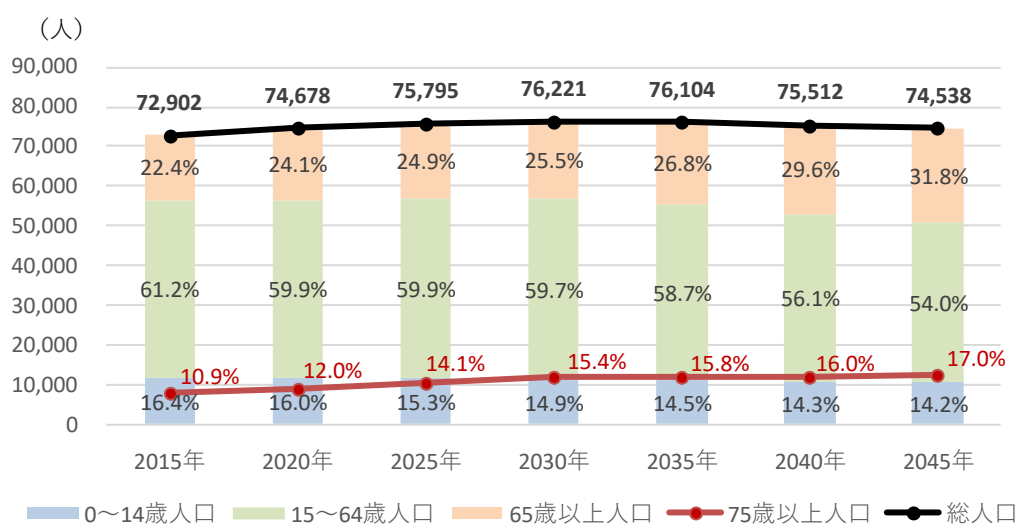
2-6 各種調査結果からの分析・課題

(1) 今後の高齢者人口の増加による移動弱者の増加

今後、鳥栖市においても高齢化が進行するとともに、運転免許返納者が増加した場合、移動困難者が発生する状況が予想される。

■高齢化率の推移と将来予測

- 本市の人口は一貫して増加を続けているが、一方で、65歳以上人口も着実に増加しており、2025年には高齢化率が約25%（4人に1人が高齢者）に達すると予測されている。そのため、高齢者の移動手段の問題は、他の自治体同様に生じることが予想される。

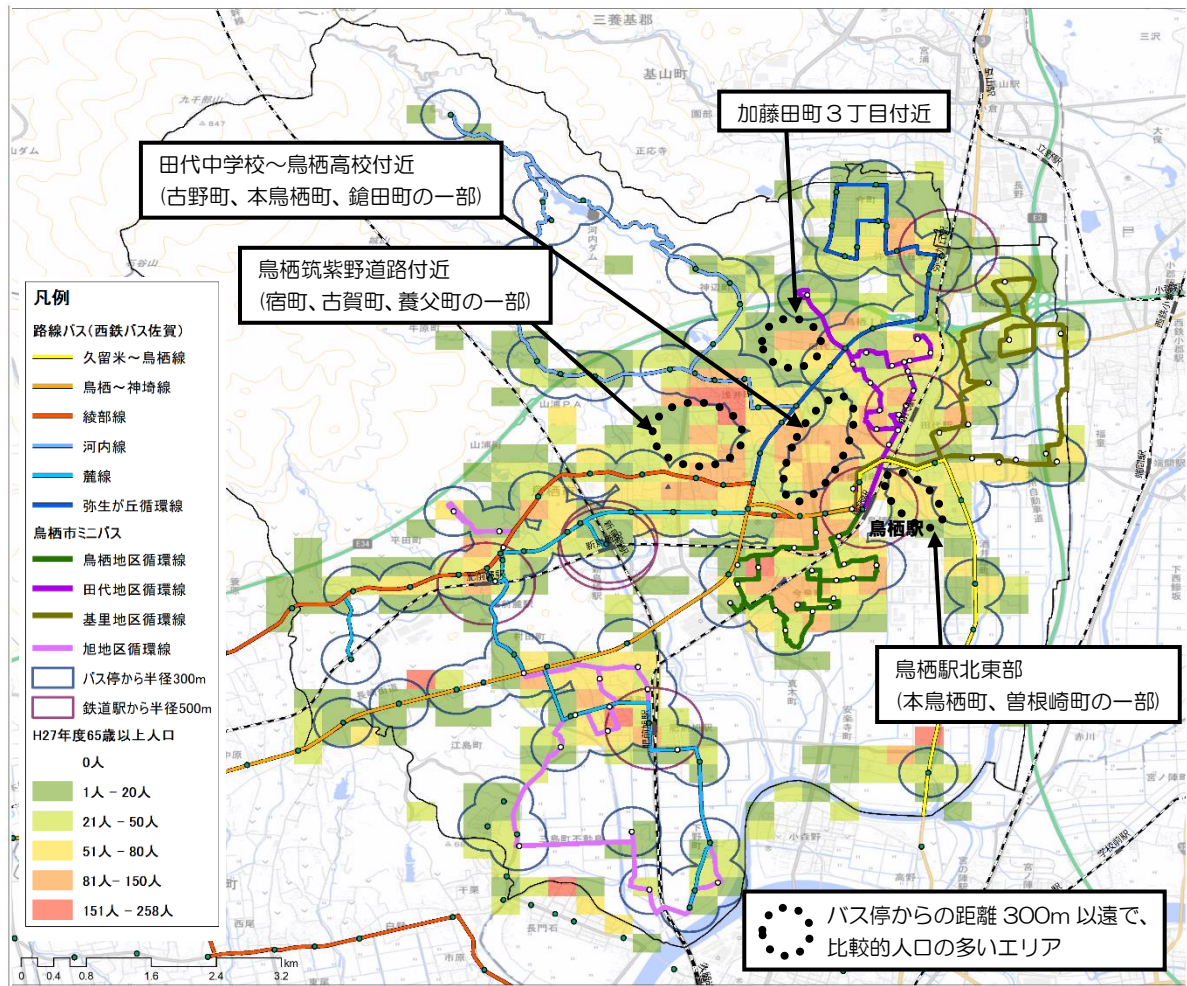


出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 42 【再掲】鳥栖市の人口の推移と将来人口予測（詳細）

■高齢者の分布

- 本市内の高齢者人口は、鳥栖駅西側一帯の中心市街地、若葉小学校周辺などで多くなっている。
- 高齢者の多い地区は概ねバス停から 300m の範囲内でカバーできているが、鳥栖駅の北西部など一部カバーできていないところもある。

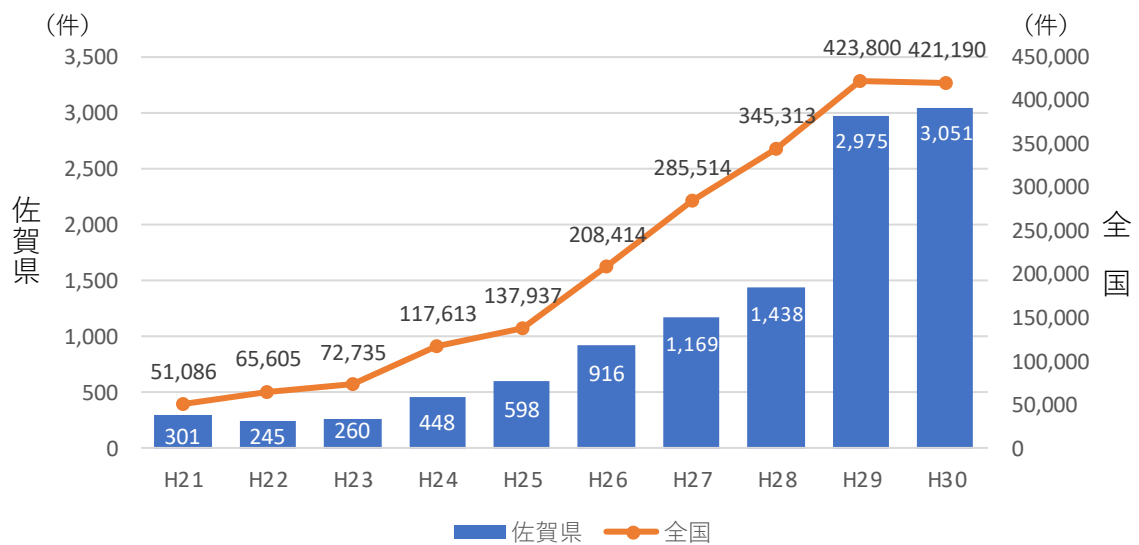


※人口は、平成 27 年国勢調査の 250m メッシュデータ

図 43 【再掲】鳥栖市内の高齢者の分布（高齢者数ベース）

■運転免許返納件数の増加(佐賀県)

- 佐賀県内の運転免許返納件数は、平成 24 年頃から徐々に増加し、平成 27 年以降は年間 1,000 件を超えている。
- 平成 29 年 3 月から高齢者の免許更新時の認知機能検査が強化されたこともあり、平成 28 年から平成 29 年の 1 年間で運転免許返納件数はほぼ倍増している。
- 平成 29 年から平成 30 年にかけては、佐賀県、全国ともに返納件数は横ばいとなっている。



出典：警察庁「運転免許統計」

図 44 運転免許申請取消件数（返納件数）の推移

(2) 自家用車に依存し、公共交通利用の少ない現状

公共交通、特に路線バスの利用者は非常に少なく、あらゆる移動目的において、交通手段の選択肢として挙がっていない。また、75歳以上の高齢者においても利用は少ない。

■路線バスやミニバスの利用状況(市民アンケート調査から)

- 回答者の約84%がバスをほとんど利用しておらず、月に1日以上でも利用している人は約10%、週に1日以上利用している人はわずかに4%と、バスの利用は非常に少ない。
- 75歳以上においても、約80%がバスをほとんど利用していないと回答し、全体的に自家用車依存の傾向が強い。

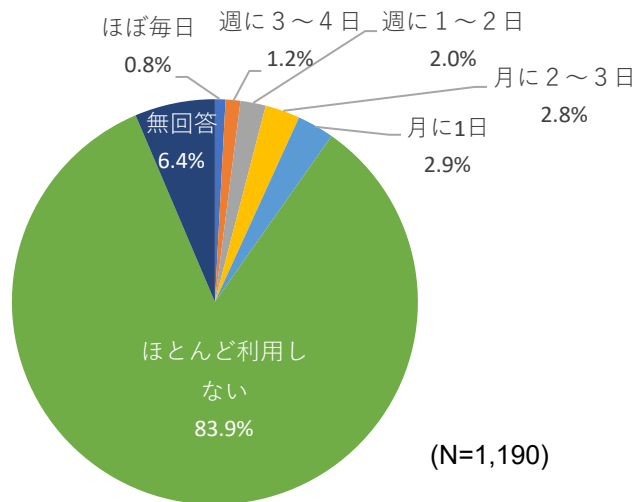


図 45 【再掲】路線バスやミニバスの利用頻度 (市民アンケートから)

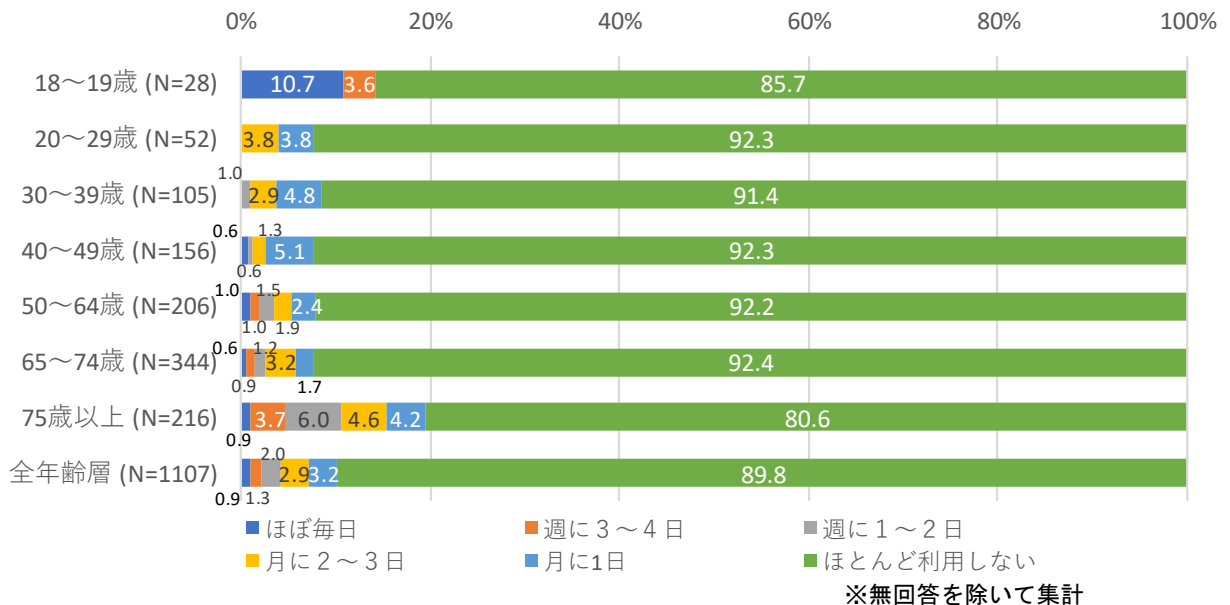


図 46 【再掲】年齢別・路線バスやミニバスの利用頻度 (市民アンケートから)

■目的別の移動手段選択(市民アンケート調査から)

- 目的別の移動手段を見ると、公共交通の中でも中長距離移動に使われる鉄道（在来線）は、通勤・通学など場面によって利用の割合が高くなる場合もあるが、路線バスやミニバスなどは、どの目的でも利用の割合が非常に少ない。

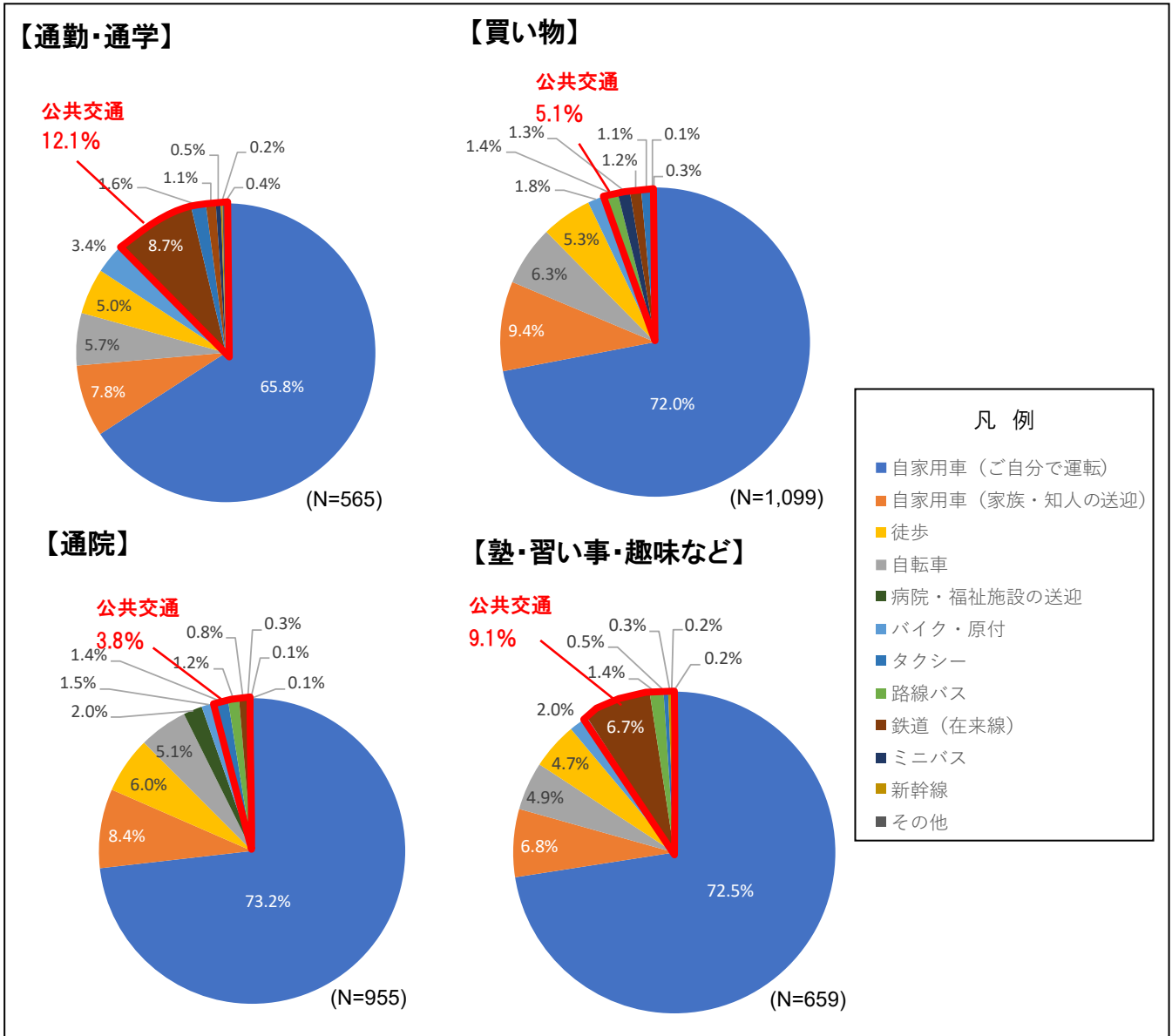


図 47 【再掲】目的別の移動手段

■ 高校生の通学手段(高校生アンケート調査から)

- 高校生の通学手段は、通常時は約 80%が自転車利用で、雨天時は自転車利用が約 50%に低下し、かわりに家族の送迎が約 30%に増加する。路線バスの利用は、天候に関わらず全体の約 2～3%と非常に少ない。

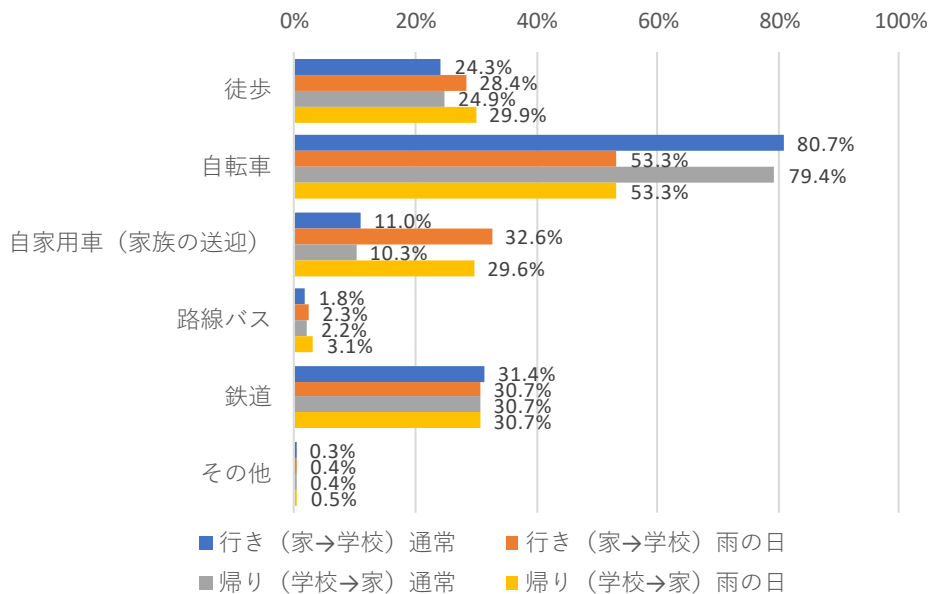


図 48 高校生の通学手段の割合 (行き/帰り、晴天/雨天別)

■ 市内主要事業所従業員の通勤手段(企業アンケート調査から)

- 回答企業の従業員の 80%以上が自家用車で通勤している。
- 自家用車に次いで、自転車、バイク・原付、徒歩の順に多く、公共交通の利用は鉄道で 2.1%、路線バスはわずか 0.5%にとどまっている。

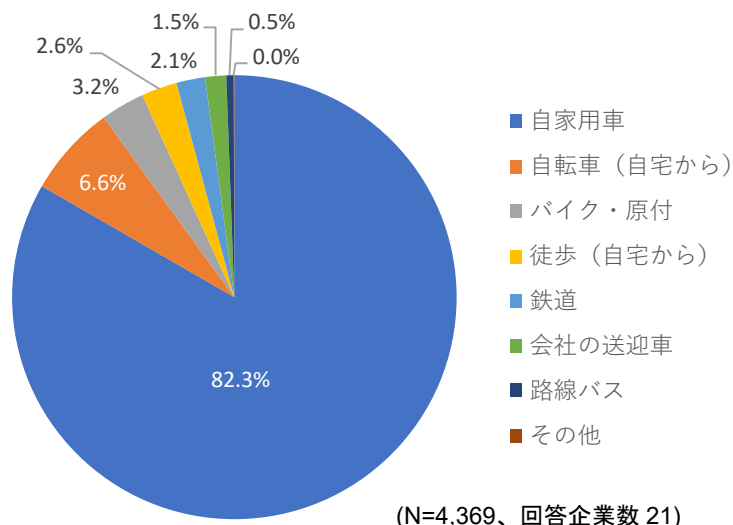


図 49 市内主要事業所従業員の通勤手段の割合 (全回答企業平均)

(3) 移動需要と公共交通ルートの関係から見える課題

バスを利用しない理由として、移動ニーズと合わないことを挙げる意見が多い。市民の主な行先(商業施設、病院)のニーズへの対応可能性について検討が必要である。

■市民アンケートにおける意見

- 運行本数、時間帯に対する意見に加え、バス利用者、バス非利用者ともに「行きたい方向に路線がない」という意見が多く挙がっている。

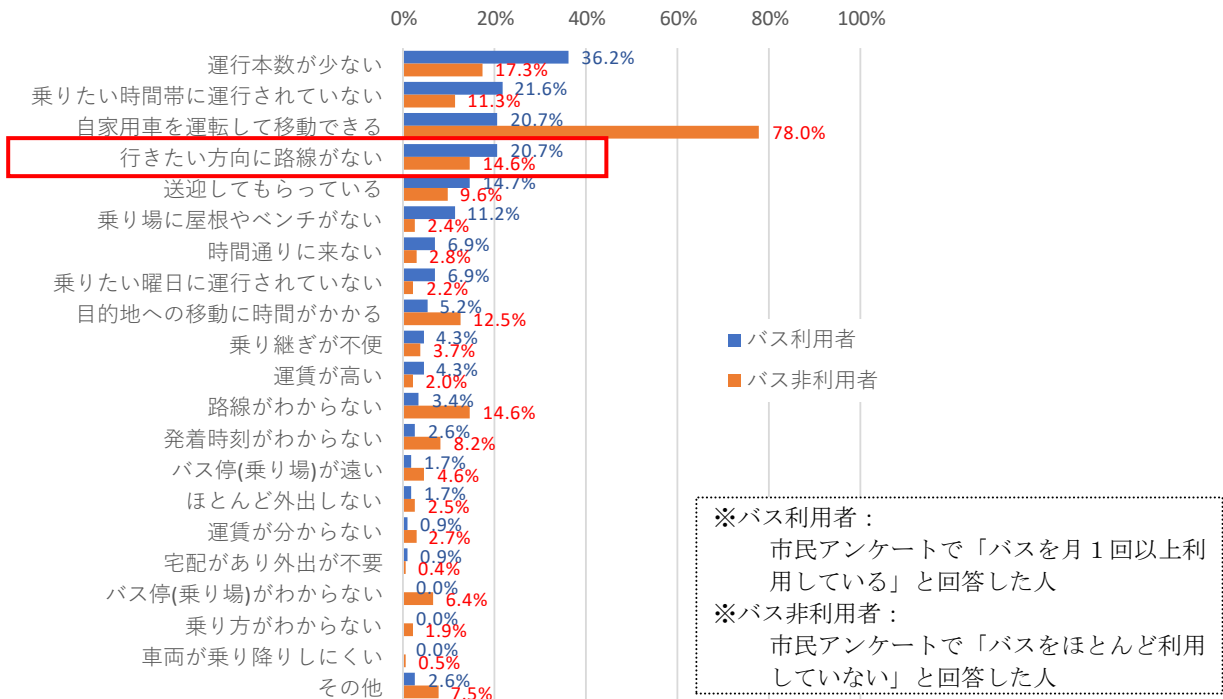


図 50 【再掲】バスに対する不満、利用しない理由（バス利用／非利用の別）

■ミニバス利用者からの意見

- ミニバス旭地区循環線における乗り込み調査時、利用者から現在の運行ルートに関する不満として、中心市街地(フレスポなど)にアクセスできないとの意見が多かった。

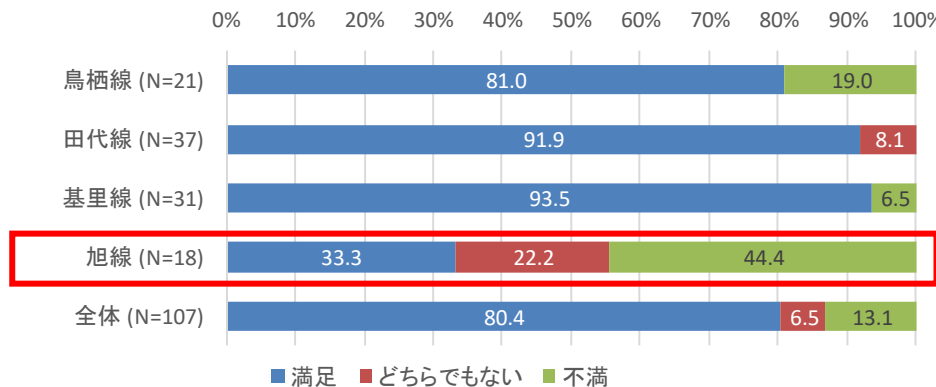


図 51 ミニバス運行ルートの満足度に関する、利用者からの回答

(4) 公共交通の維持に関しては、関心のある市民意識

公共交通の利用者は非常に少なく、市の財政負担に対する認知度も低いですが、今後の公共交通の維持については、学生や高齢者など交通弱者に欠かせない移動手段として重要という認識が広く浸透していると考えられる。

■公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度

- 連携計画策定時（10年前）と比較すると、「知らない」という回答の割合が10ポイント程度上昇しており、公共交通の財政負担への認知が薄れてきている。

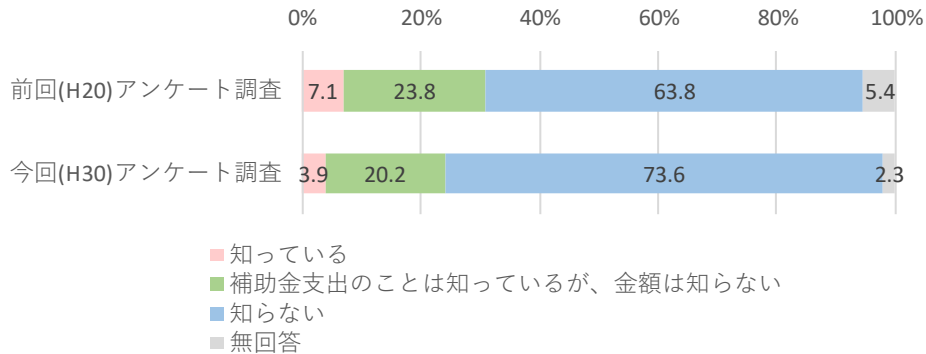


図 52 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度（10年前との比較）

- 年齢別では、75歳以上が「知っている」と回答した割合が10%を超えている。
- 「補助金支出のことは知っている」との回答は、40歳代から増加している。

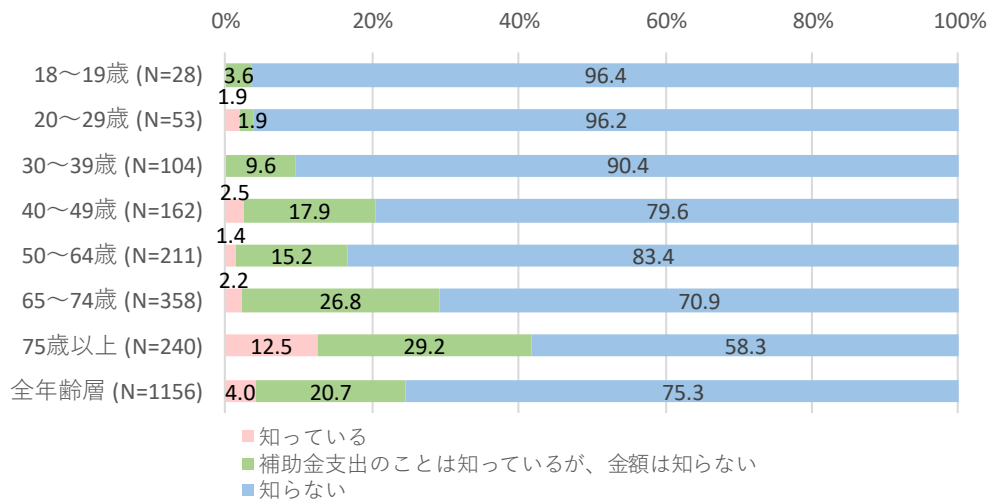


図 53 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度（年齢別）

■公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方

- 今回アンケートの結果では「現状維持」が約 41%、「今以上に充実させるべき（補助金増額）」も約 24%を占めている。「縮小もやむを得ない」との回答は 10%程度と他の回答に比べて低い。
- 10 年前の結果と比較すると、「公共交通の縮小もやむを得ない」の割合が大きく低下し、かわりに「補助金増額」「現状維持」の割合が上昇している。

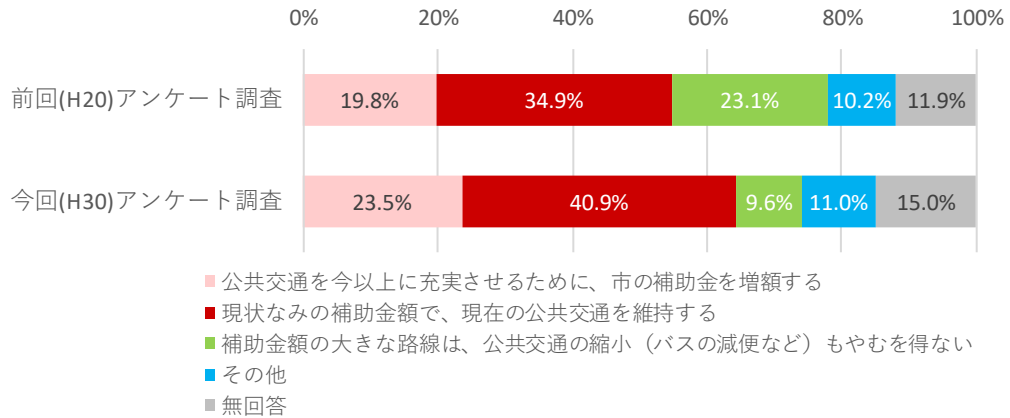


図 54 公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方（10 年前との比較）

- 補助金支出に対する考えを年齢別にみると、年齢層が上がるほど「今以上に充実させるべき（補助金増額）」の割合が増加している。
- 20 歳代、30 歳代、50～64 歳では、「現状維持」の割合が 50%以上と過半数を占めている。

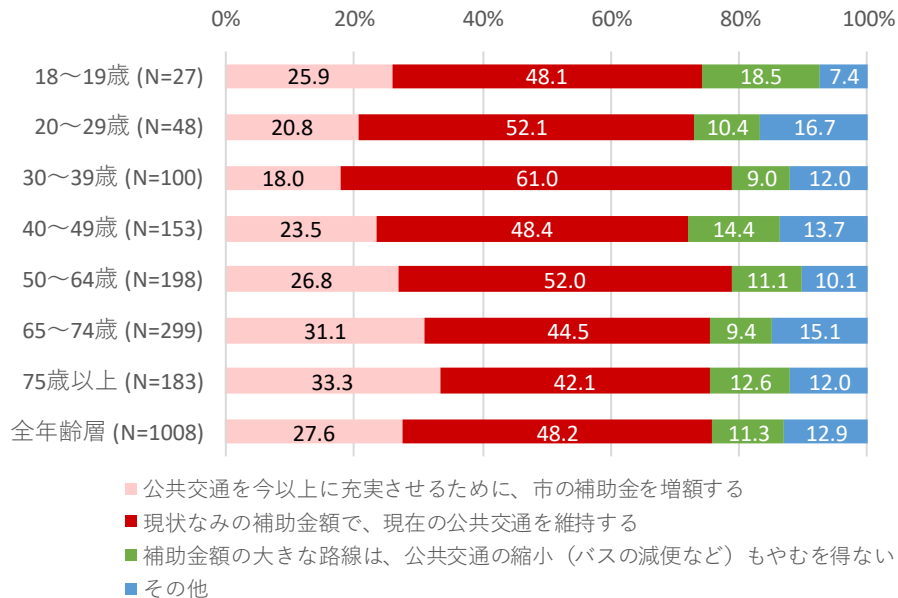


図 55 公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方（年齢別）

■公共交通への財政負担の水準に対する回答(前ページ)の理由

- 「高齢者や学生など交通弱者の移動手段を確保するため」との意見が過半数を占めている (60.2%)。
- 平成 20 年の調査結果と比較すると、「交通弱者の移動手段を確保」するためには必要という前向きな意見が非常に多くなっており、「財政負担の軽減」「公共交通の必要性を感じない」という意見の割合は、平成 20 年の結果と比べて半分程度にまで減少している。

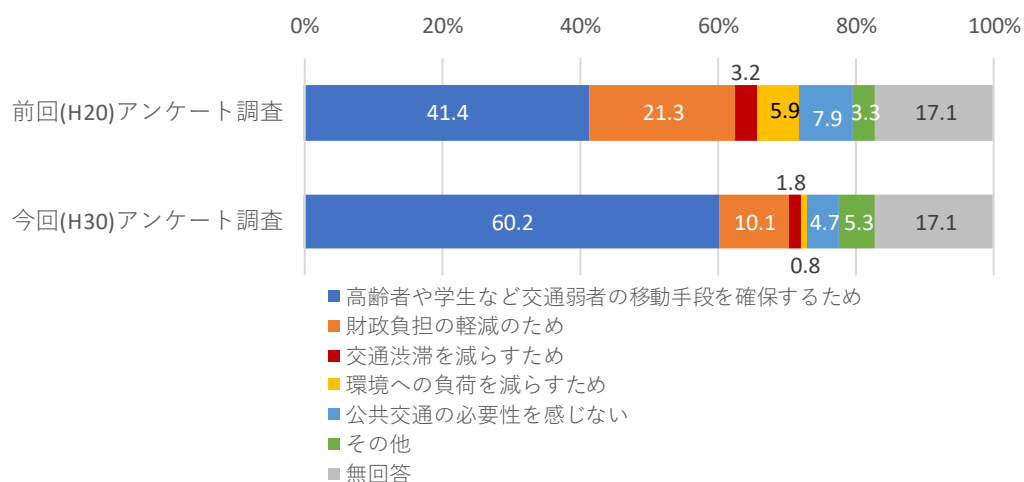


図 56 公共交通への財政負担の水準に対する回答の理由 (10 年前との比較)

(前ページ(補助金支出に対する考え)とのクロス集計)

- 「今以上に充実させるべき (補助金増額)」「現状維持」との回答の理由として、「高齢者や学生など交通弱者の移動手段を確保するため」との意見を挙げる割合が約 80～90%となっている。
- 「縮小もやむを得ない」理由としては、「財政負担の軽減のため」を挙げる割合が 40%以上を占め、「公共交通の必要性を感じない」との意見も 20%程度ある。

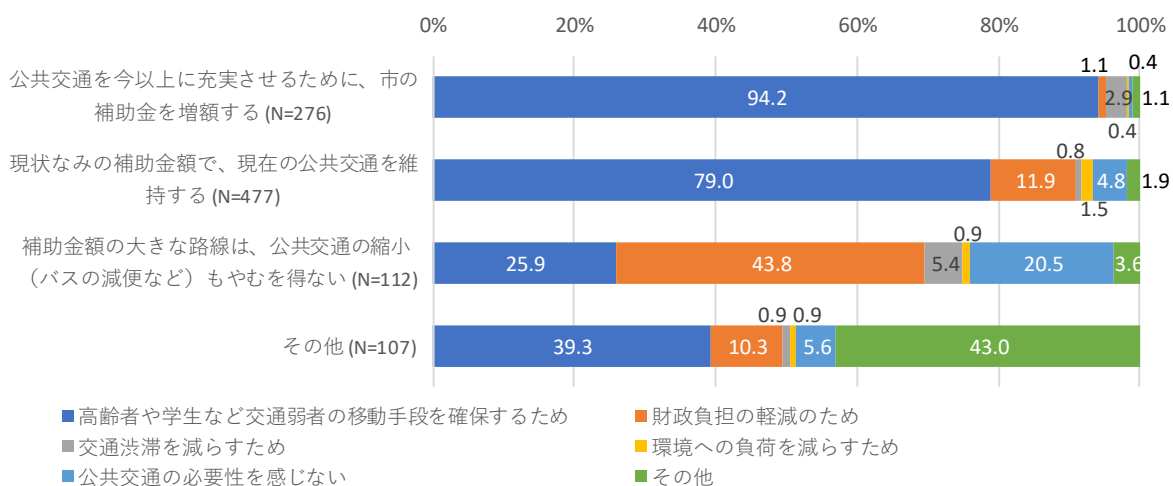


図 57 補助金支出に対する考え方の別による回答理由

(5) 高齢者の公共交通に対する関心

高齢者の外出機会は多いが、公共交通を利用する割合は少なく、高齢者福祉乗車券など補助制度の認知度も低い。

■比較的多い高齢者の外出機会

- 高齢者層の外出機会は、全年齢層の中でも比較的高く、「65～74歳」は約50%が「ほぼ毎日」外出、「週に3～4日」を含めると80%近くが外出している。
- 「75歳以上」では、「65～74歳」に比べると外出頻度は減るが、それでも36%がほぼ毎日、約85%が週1回以上外出している。

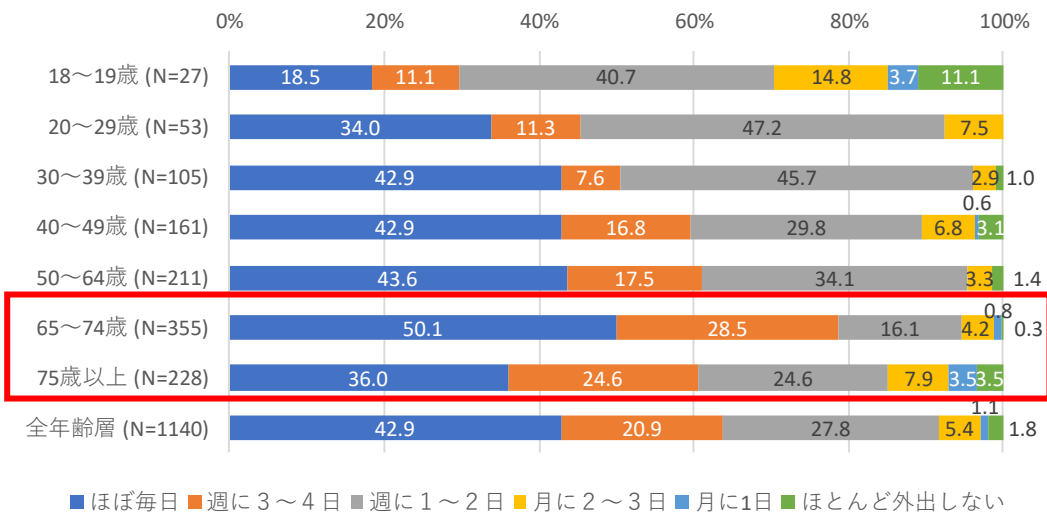


図 58 通勤・通学以外で外出する頻度（市民アンケートから）

■日常の移動状況(移動できず困ることがあるか)

- 70～80%の回答者は、自家用車などで自由に移動できる状況にある。
- 「自分で移動できず困っている」回答者は、全体の約2%にとどまる。

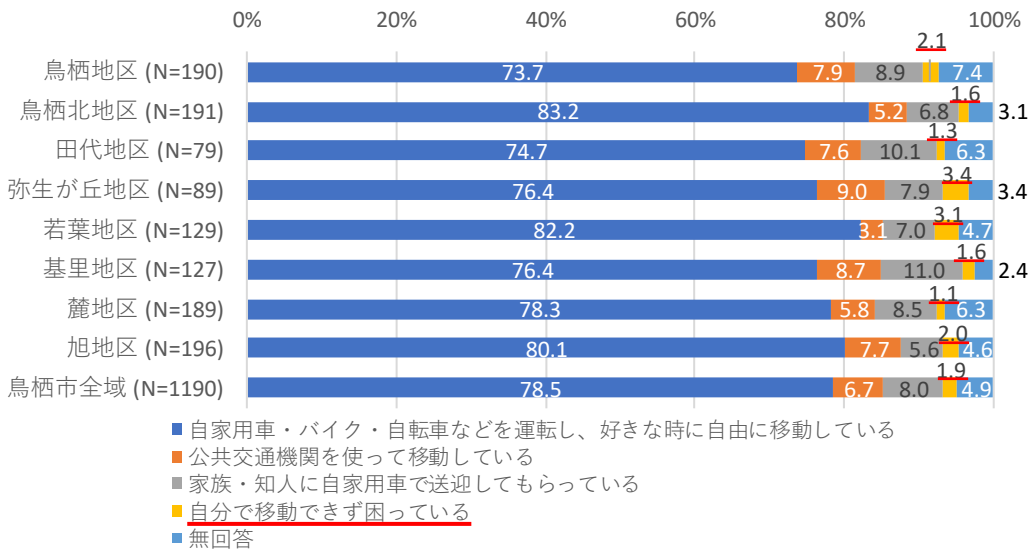


図 59 日常の移動状況（移動できず困ることがあるか）（市民アンケートから）

■高齢者でも少ない、路線バス・ミニバス利用

- 65～74歳で「バスを利用しない」割合は約92%と、65歳未満の傾向とほぼ変わらない。
- 75歳以上でバス利用者の割合が若干増加するが、それでも約80%がバスをほとんど利用していない。

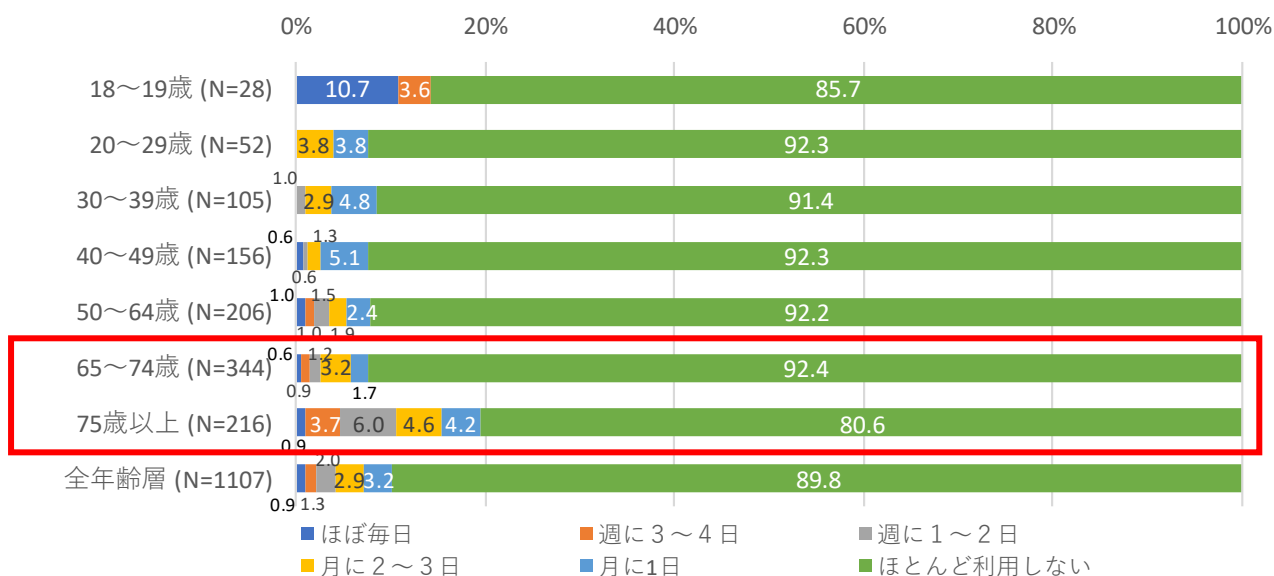


図 60 【再掲】年齢別・路線バスやミニバスの利用頻度（市民アンケートから）

■高齢者でも低い、高齢者福祉乗車券の認知度

- 高齢者層にあたる65～74歳で約60%、75歳以上で約40%が「知らない」と回答している。

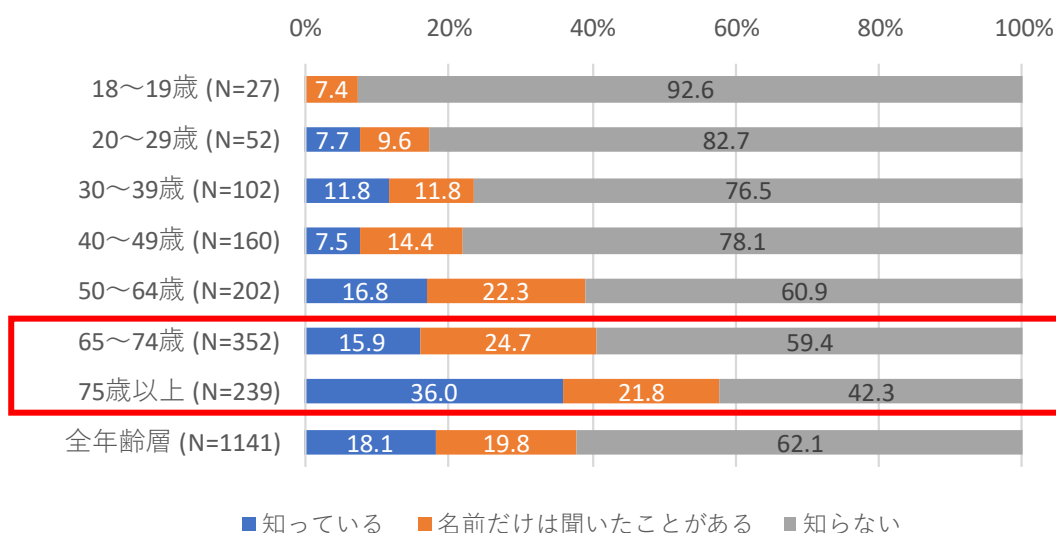
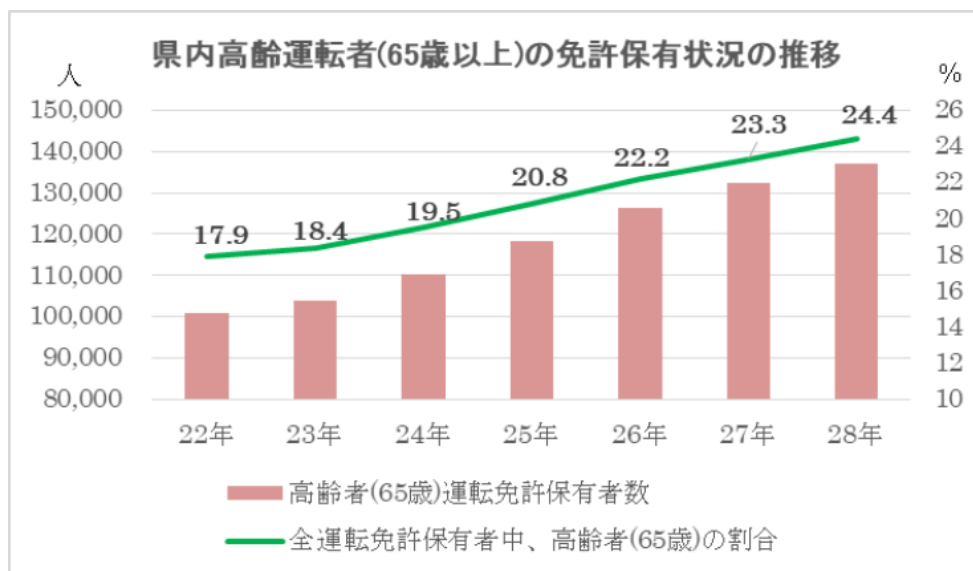


図 61 高齢者福祉乗車券を知っている割合（市民アンケートから）

■高齢者の免許保有者の増加

- 佐賀県内における 65 歳以上の高齢運転者の免許保有状況は、以下に示すとおり年々増加傾向にあり、平成 23 年から平成 28 年までの 5 年間で約 3.3 万人増加している。
- 全国的にも、高齢者のうち特に女性の免許保有の割合が高くなってきていることから、公共交通に頼らず、高齢に達しても自分で運転できる年齢層が増加しているものと考えられる。



資料:佐賀県警察本部

図 62 県内高齢運転者（65 歳以上）の免許保有状況の推移

表 12 男女別運転免許保有者数（全国、平成 30 年）

	男性 (人)	構成率 (%)	女性 (人)	構成率 (%)	男女別構成比(%)	
					男性	女性
全体	44,994,702	100.0	37,320,222	100.0	54.7	45.3
65歳以上	11,468,376	25.5	7,166,489	19.2	61.5	38.5
70歳以上	7,401,474	16.4	3,895,477	10.4	65.5	34.5
75歳以上	4,032,507	9.0	1,605,802	4.3	71.5	28.5
80歳以上	1,769,632	3.9	495,475	1.3	78.1	21.9

出典：警察庁「運転免許統計（平成 30 年版）」

(6) 利用者からは概ね満足されている路線バス・ミニバス

路線バス・ミニバスは、リピーターが定着しており、ミニバスは利用者の満足度も高い。

■バス利用者の利用頻度

【路線バス】

- 市内線のいずれの路線においても、週 1 回以上の利用が半数以上を占めている。

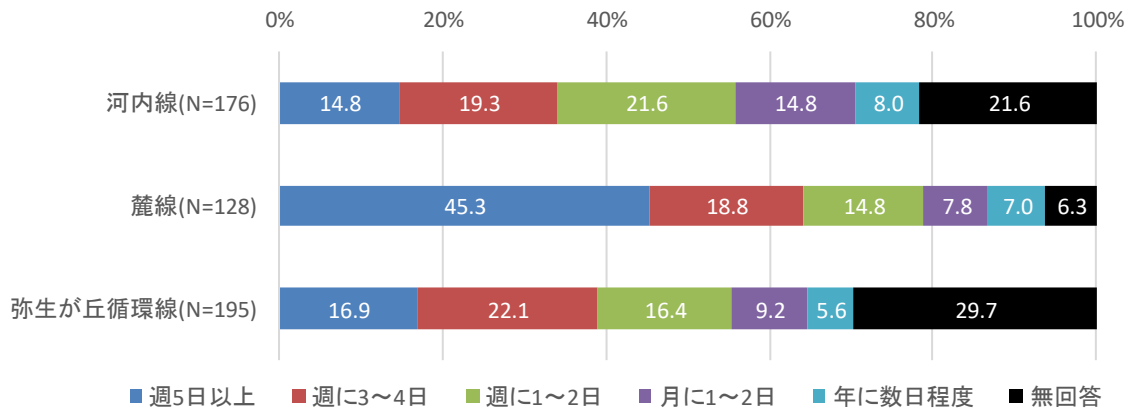


図 63 【再掲】路線バス利用者の利用頻度（路線バス乗り込み調査から）

【ミニバス】

- どの路線においても、約 70~80%の利用者が週 1~2 回程度利用している。
- 週に 3 回、すなわち運行日には欠かさず利用している人の割合も多く、4 割近くを占める路線もある（田代線）。

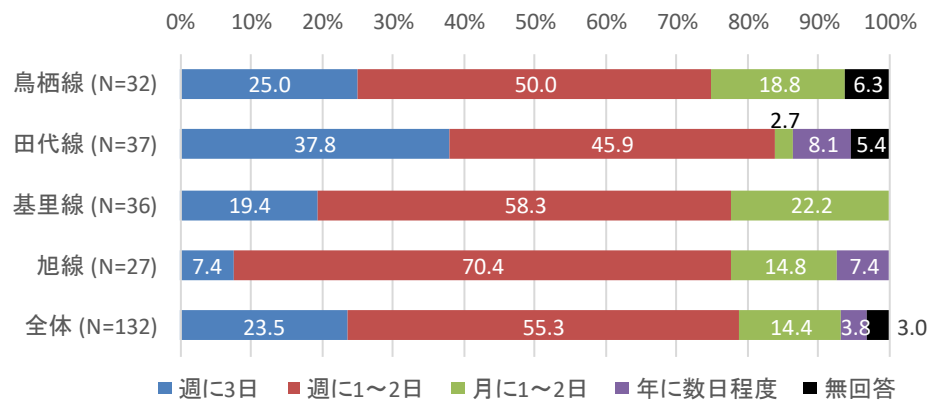


図 64 【再掲】ミニバス利用者の利用頻度（ミニバス乗り込み調査から）

■ミニバス利用者の満足度

- ミニバス利用者に対し、以下の6つの項目に関する満足度をたずねたところ、すべての項目に対し80%以上は「満足」との評価を得られた。

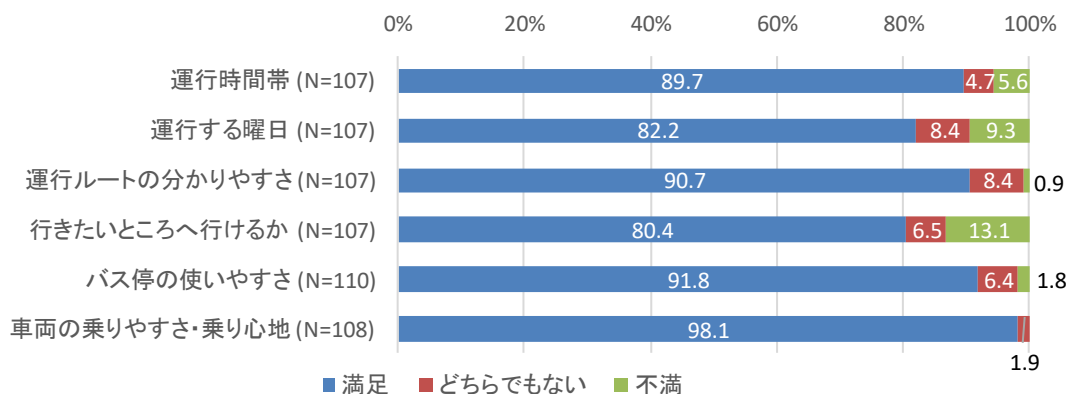


図 65 【再掲】ミニバスに対する満足度（ミニバス乗り込み調査から）

(7) 交通事業者の担い手不足と労働環境の変化

バス事業者、タクシー事業者ともに運転手不足と高齢化が深刻化しており、運転手の過重労働防止の潮流もあるため、運行本数など供給増の視点から公共交通の利便性を向上させるのは困難な状況となっている。

■交通事業者ヒアリングによる意見

- バス、タクシーともに運転手不足と高齢化が深刻な問題であり、タクシー運転手の平均年齢は60歳を超えている。
- 運転手の新規採用が少なく、乗務員の確保が難しい。
- 過重労働防止・連続運転防止など、労働時間等の改善基準の遵守が厳格化される傾向にある。
- 渋滞による所要時間の増加が影響し、休憩可能な時間が短くなることがよくある（路線バス）。

■バス・タクシー業界の平均年齢の高さ

- 平成26年時点においてバス業界の平均年齢は48.3歳、タクシー業界は58.3歳と、全産業平均（42.0歳）に比べて非常に高い就業構造となっている。

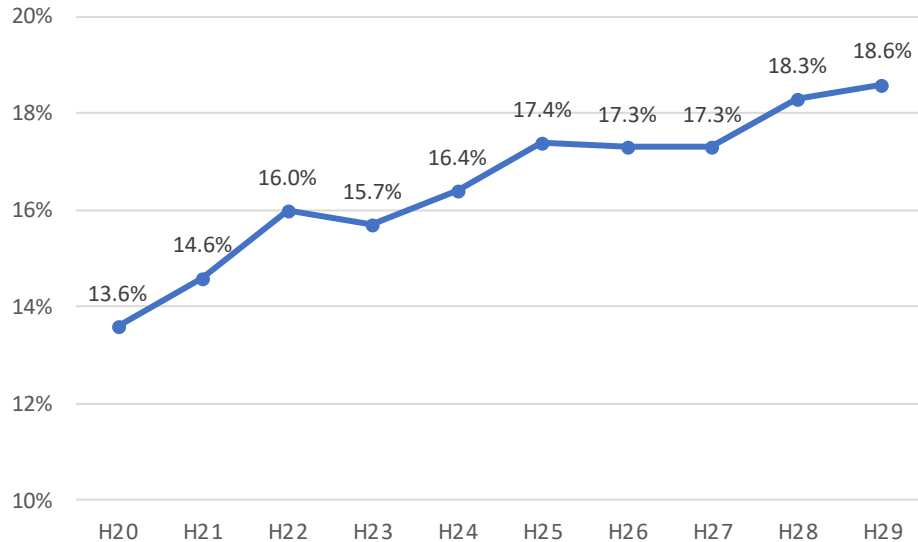
ドライバー業界の就業構造の現状					
		バス	タクシー	トラック	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	13万人	34万人	84万人	-
	(女性比率)	1.4%	2.3%	2.4%	< 42.8%
	平均年齢	48.3歳	58.3歳	46.2歳	> 42.0歳

出典：国土交通省

図 66 ドライバー業界の就業構造の現状（平成26年時点）

■バス運転手の高齢化

- バス運転手の高齢化は徐々に進行しており、60歳以上の運転手の割合は、平成29年時点で18.6%まで増加している。

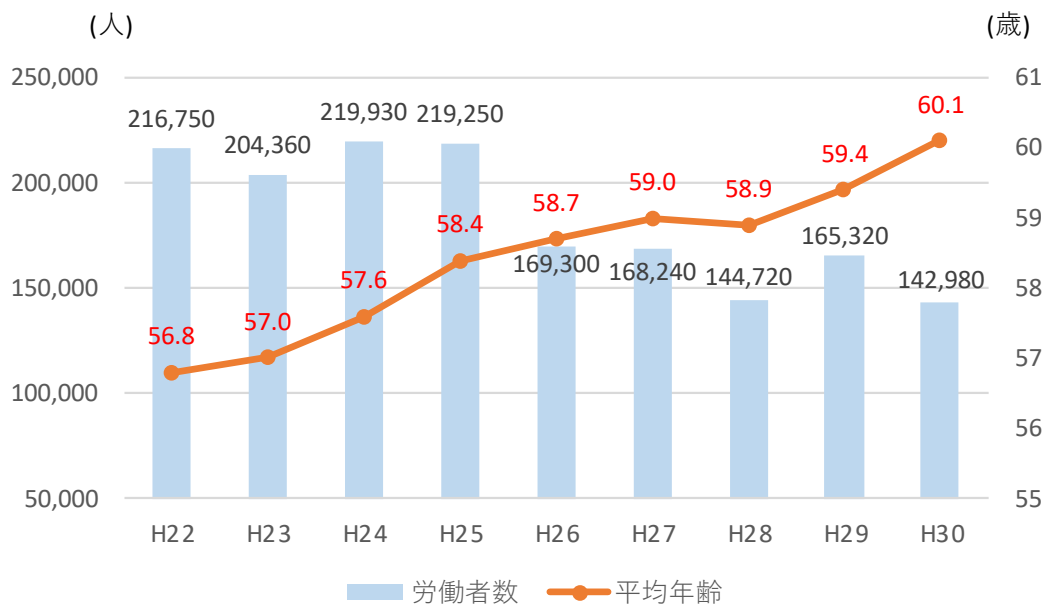


出典：日本バス協会「日本のバス事業」

図 67 バスの高齢運転者（60歳以上）の割合の推移（全国）

■タクシー運転手の労働者数、平均年齢

- タクシー運転手（男性）の労働者数は、平成26年を境に大きく減少している一方、運転手の平均年齢は上昇する傾向にある。



出典：賃金構造基本統計調査

図 68 タクシー運転手（男性）の労働者数と平均年齢の推移（全国）

2-7 現状の課題の整理

①免許保有者の高齢化による公共交通離れと、免許返納等による移動弱者増加の同時進行

免許保有者の多い年齢層が高齢化することにより、公共交通を必要とせずに生活できる年齢層の高齢化が進んでいる(図 60, 図 62, 表 12)。

一方で、高齢者の免許更新時の認知機能検査などが厳格化されたことにより、運転免許返納者数も今後増加すると予想される(図 44)ため、運転できない高齢者の増加を見越して、公共交通の維持・充実を図る必要がある。また、高齢者だけではなく、小学生の通学時の移動手段としても、公共交通の維持は必要である。

②必要性は認識されているが、自家用車依存の生活スタイルにより認知度が高くない公共交通

交通弱者の移動手段としての公共交通の必要性は、年齢を問わず広く認識されているが(図 54～図 57)、現在は、75 歳以上の高齢者も含め、すべての年齢層で公共交通が利用されていない状況である(図 60)。市の公共交通に対する補助金支出や、高齢者福祉乗車券の制度についても認知度が高いとはいえないため(図 61)、公共交通を確保・維持する取組みの継続は不可欠である。

③現状の公共交通への概ね高い満足度と、今後のさらなる改善の必要性

路線バスやミニバスの利用者は、週に数回と多い頻度で利用されている方々が多く(図 63～図 64)、ミニバスについては利用者の満足度も概ね高い傾向が見られる(図 65)。一方で、行きたい方向に路線がないなど、移動ニーズとのミスマッチも一部ある(図 50～図 51)ことから、これらの解消の可能性を検討する必要がある。

④交通事業者の担い手不足の状況下における、公共交通の確保・維持

バス事業者、タクシー事業者ともに運転手不足と高齢化が深刻化する(図 66～図 68)とともに、運転手の過重労働防止の取組みについても運用が厳格化されている。将来的には担い手不足のために現在の運行水準の維持・継続が困難になる事態も想定される。そのため、限られたマンパワーという制約条件のもとで、公共交通の利便性の最適化を模索する必要がある。

第3章 基本的な方針と目標及び具体的な取組み

3-1 鳥栖市の公共交通の基本的な方針と目標

本市の公共交通は、現状ではすべての年齢層で利用が少ない状況であるが、高齢化の進展による運転免許返納者の増加などを考慮し、維持・充実を図るべきことは、市民に広く認識されている。今後、移動ニーズとのミスマッチの解消など、分かりやすく、利用しやすい公共交通を目指した取組みを推進するため、本市の公共交通の基本的な方針を以下の通り定める。

<公共交通の基本的な方針>

分かりやすく、利用しやすい、地域に愛される公共交通の実現

上記に示す公共交通の基本的な方針を実現するため、以下の4つの目標を定める。

目標1 誰もが移動に困ることのない地域公共交通網の確保・維持

市内で運行されている路線バスやミニバスは、高齢者をはじめ運転免許を持たない住民にとっては欠かせない移動手段となっている。今後も、利用状況や移動ニーズを考慮しながら利便性を向上させ、地域にとって満足度の高い公共交通網の確保・維持を推進する。

目標2 公共交通の認知度向上による利用促進

若年者から高齢者に至るまで、自家用車での移動が日常化しており、公共交通に対する認知度は十分でないが、運転免許返納者の増加も予想される中、車が無くても快適に移動できるよう、「分かりやすく、利用しやすい公共交通」をPRして利用促進を図る。

目標3 市民の移動ニーズに対応した地域公共交通網の再構築

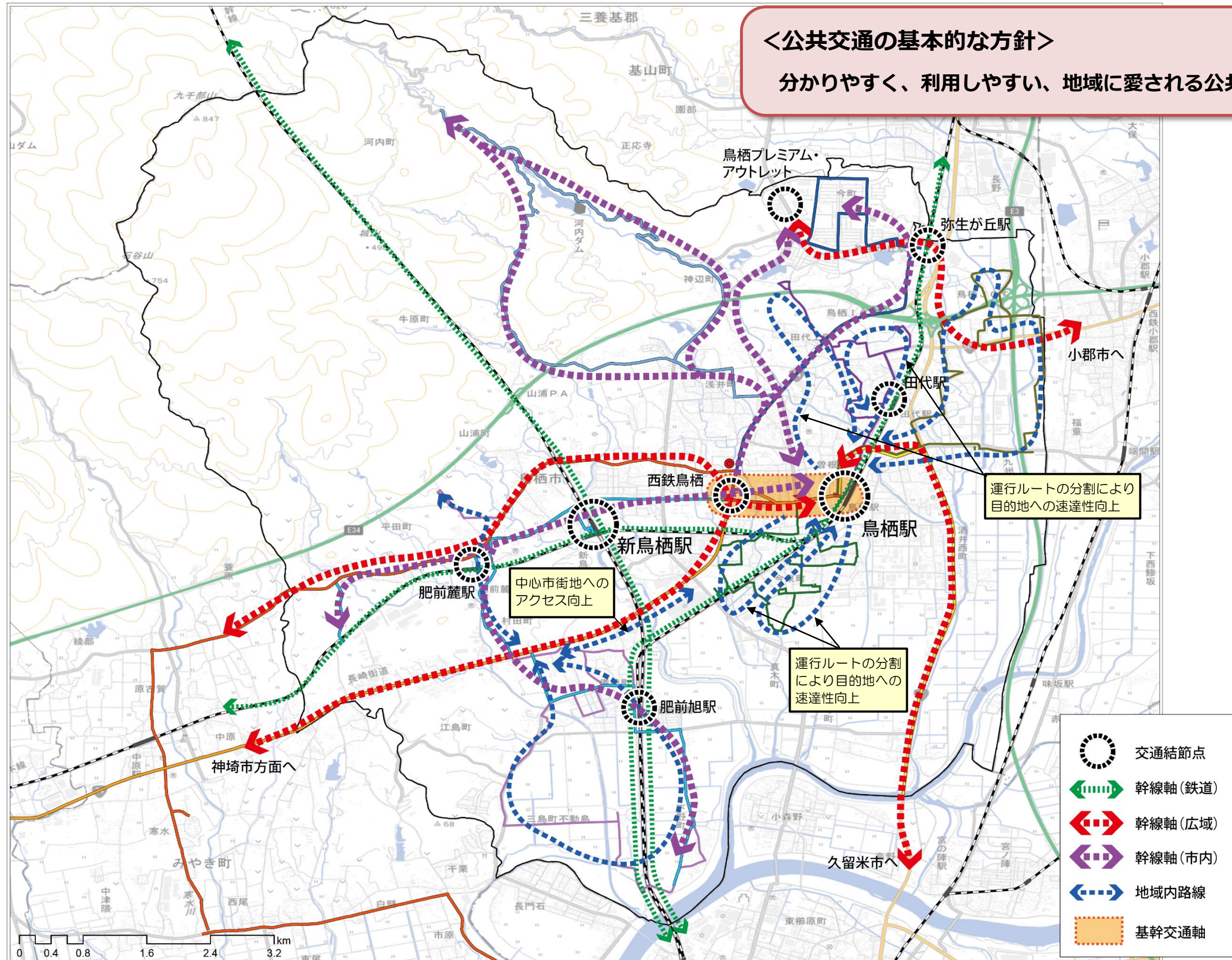
居住地区、移動目的によって異なる、市民の移動ニーズに最大限に対応できるよう、最適な路線・ダイヤを設定することで利便性を向上させ、利用者の増加につなげる。

目標4 運行の効率化による公共交通の持続可能性の確保

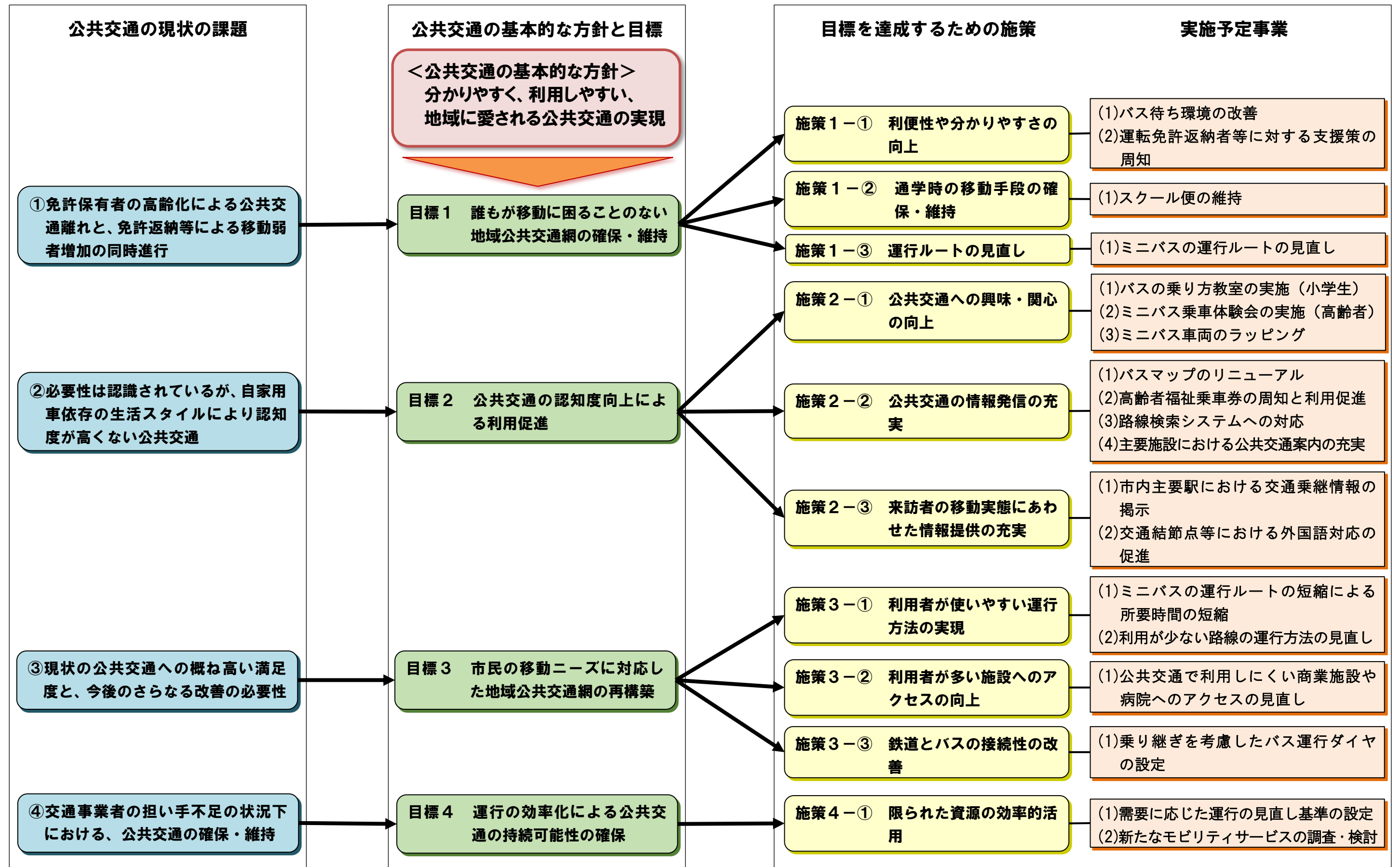
バス、タクシーの運転手の担い手不足や高齢化、労働環境見直しの潮流を踏まえ、限られたマンパワーという制約条件のもとで、利用状況に基づく路線・運行形態等の見直しなどにより運行の効率化を図ることで、公共交通の持続可能性を確保する。

3-2 目指す将来像

本市における公共交通網の維持・形成に向けた将来像を以下のとおり設定する。



3-3 計画の全体像



3-4 具体的な取組み

目指す将来像を実現するため、本市の公共交通網の維持・活性化に向け、基本的な方針に基づき4つの目標を設定し、具体的な取組みを推進する。

また、それぞれの目標に対し数値目標を設定する。

目標 1

誰もが移動に困ることのない地域公共交通網の確保・維持


市内で運行されている路線バスやミニバスは、高齢者をはじめ運転免許を持たない住民にとっては欠かせない移動手段となっている。今後も、利用状況や移動ニーズを考慮しながら利便性を向上させ、地域にとって満足度の高い公共交通網の確保・維持を推進する。

数値目標	現状	2024 年度末
高齢者福祉乗車券の購入者数	509 人 (平成 30 年度)	600 人
設定根拠	運転免許返納者等に対する支援策の周知と利用促進の効果について評価する。	
75 歳以上で週 1 回以上バスを利用する人の割合	10.6% (平成 30 年市民アンケート)	15.0%
設定根拠	運転免許の自主返納意向が高くなる 75 歳以上の高齢者の公共交通利用率を評価する。	

目標 1**誰もが移動に困ることのない地域公共交通網の確保・維持****目標を達成するための施策****1-① 利便性や分かりやすさの向上**

施策の概要

路線バス・ミニバスを利用しにくい状況が発生し、利用者離れが生じることのないよう、利便性の確保に努めるとともに、利用者の増加を目指し、バスを身近に感じてもらうための取組みを実施する。

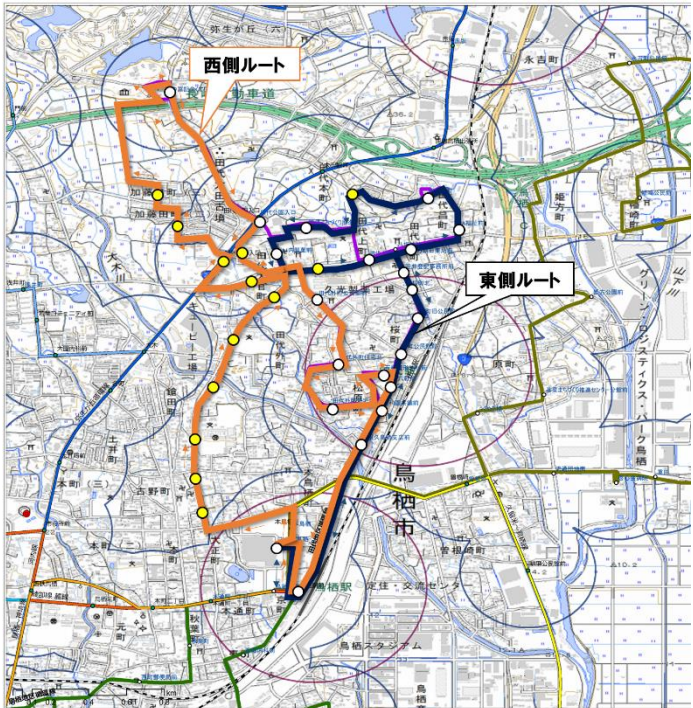
実施予定事業(1)	バス待ち環境の改善
事業内容	<p>路線バスのバス停について、ベンチや日よけの設置状況を調査し、バス事業者や道路管理者と協議を実施しながら、安全かつ快適にバスを待つことのできる環境の整備に努める。</p> <p>西鉄バス鳥栖支社に併設された待合スペース</p> 
実施主体	鳥栖市、交通事業者
実施時期	前期～後期

実施予定事業(2)	<p>運転免許返納者等に対する支援策の周知</p>
事業内容	<p>運転免許返納者等に対し、公共交通の利用の案内や、高齢者福祉乗車券や民間事業者による支援制度などの周知を行う。</p> <p>【高齢者福祉乗車券】 【対象者】 ●75 歳以上の方 ●70 歳以上 74 歳以下で、運転免許証を自主返納した方、または運転免許証を更新しなかった方 【支援内容】 ●市内で運行される路線バスとミニバスで使用できる 5,000 円分のバス乗車券綴を 1,500 円で購入可能(年間1人6冊まで)。</p> <p>【民間事業者による支援制度】 ■にしてつグランドパス 65 (西日本鉄道) 【対象者】 ●65 歳以上の方 【支援内容】 ●西鉄の路線バス全線が乗り放題。券種は以下の4種類。 1か月券 6,100 円 3か月券 13,300 円 6か月券 23,400 円 1年券 42,800 円 ●高速バス・特急バスの指定路線の料金が半額 ●西鉄電車の運賃の半額を nimoca ポイントとして付与</p> <div data-bbox="772 1032 1422 1317" data-label="Image"> </div> <p>出典: 西日本鉄道ホームページ</p> <p>■運転免許証返納割引(佐賀県バス・タクシー協会) 【対象者】 ●運転免許を返納し、公安委員会発行の「運転経歴証明書」の交付を受けた者 【支援内容】 ●タクシー運賃1割引 (障害者割引との併用は不可)</p> <div data-bbox="1098 1406 1401 1832" data-label="Image"> </div> <p>出典: 佐賀県「さがらしの足」ホームページ</p>
実施主体	鳥栖市、交通事業者
実施時期	前期～後期

目標を達成するための施策	1-② 通学時の移動手段の確保・維持
施策の概要	市内でスクール便として運用している路線については、学童の通学時の移動手段を確保するため、運行を継続する。

実施予定事業(1)	スクール便の維持
事業内容	路線バス河内線及び麓線については、学童の通学のためのスクール便としての役割を担うため、運行を継続する。
実施主体	鳥栖市、交通事業者
実施時期	前期～後期

目標を達成するための施策	1-③ 運行ルートの見直し
施策の概要	高齢者の分布から、公共交通でカバーできていない地域のうち、既存のミニバスの運行ルートに近接する箇所について、運行ルートの見直しにより、公共交通を利用できる環境づくりを推進する。

実施予定事業(1)	ミニバスの運行ルートの見直し
事業内容	<p>既存のミニバスの運行ルートを見直し、ミニバスの利用環境の改善を行う。</p>  <p>ミニバス田代地区循環線の運行ルート見直しイメージ</p>
実施主体	鳥栖市、交通事業者
実施時期	前期

目標 2

公共交通の認知度向上による利用促進

若年者から高齢者に至るまで、自家用車での移動が日常化しており、公共交通に対する認知度は十分でないが、運転免許返納者の増加も予想される中、車が無くても快適に移動できるよう、「分かりやすく、利用しやすい公共交通」をPRして利用促進を図る。

数値目標	現状	2024 年度末
ミニバスの1便あたりの利用者数	4.8 人/便 (令和元年度)	5.5 人/便
設定根拠	利用促進策の効果として、ミニバスの利用定着状況を評価する。	
ミニバス乗車体験会の実施回数	—	計画期間内に 8 回開催
設定根拠	利用促進策の効果として、ミニバス乗車体験会の実施回数を評価する。	

目標 2

公共交通の認知度向上による利用促進


目標を達成するための施策

2-① 公共交通への興味・関心の向上

施策の概要

バスの乗り方教室やミニバス乗車体験会、車両のラッピングなどを通して公共交通に興味・関心を持つ機会を設け、利用したくなる環境を創出する。

<p>実施予定事業(1)</p>	<p>バスの乗り方教室の実施(小学生)</p> <p>事業内容</p> <p>市内の小学生を対象にバスの乗り方教室を開催し、バスの乗り方を学び、バスに親しんでもらうことで、バスの利用促進を図る。</p>  <p>旭小学校でのバスの乗り方教室の様子</p> <p>実施主体</p> <p>鳥栖市、交通事業者</p> <p>実施時期</p> <p>前期～後期</p>
<p>実施予定事業(2)</p>	<p>ミニバス乗車体験会の実施(高齢者)</p> <p>事業内容</p> <p>高齢運転者、公共交通を利用していない方を対象にミニバスの乗車体験会を開催し、公共交通の使い方を学ぶとともに、自動車からの転換や外出の促進を図る。</p> <p>【事例】大分県豊後大野市「大人の社会見学」</p> <p>行政と地元の大学・高校による協働事業で、高齢者と一緒にコミュニティバスで市街地へ出かけての買い物や遊びをセットで体験するイベントを毎年実施</p>  <p>実施主体</p> <p>鳥栖市、交通事業者</p> <p>実施時期</p> <p>前期～後期</p>

実施予定事業(3)	ミニバス車両のラッピング	
事業内容	<p>ミニバスに独自の着色、デザインを施すことで、ミニバスの周知・認知度アップに取り組み、利用者の増加につなげる。</p>	 <p>ラッピングのイメージ (宮崎県串間市「よかバス」の例)</p>
実施主体	鳥栖市、交通事業者	
実施時期	前期	

目標を達成するための施策

2-② 公共交通の情報発信の充実

施策の概要

公共交通に関する情報を分かりやすく整理し、多くの人が利用しやすいよう情報発信を充実させる。

実施予定事業(1)

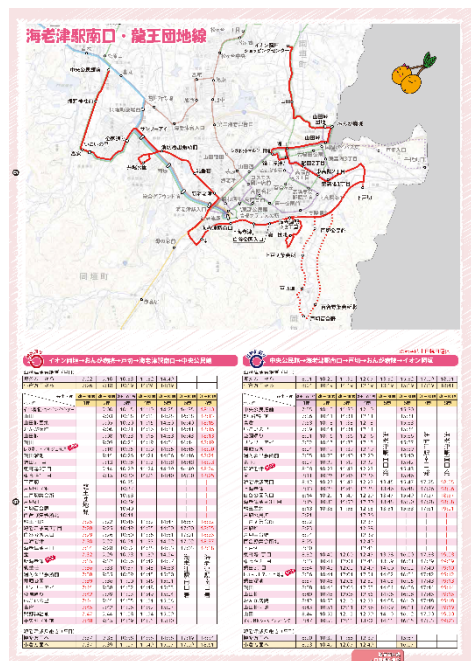
バスマップのリニューアル

事業内容

公共交通の情報発信ツールであるバスマップのリニューアルを行う。新しいマップには、路線バス・ミニバスの路線毎の情報や、JR との乗継ぎ情報のほか、高齢者福祉乗車券の利用方法、公共交通の利用に関する基礎的な情報を載せるなど、分かりやすく、利用しやすい内容にすることで、利用促進を図る。

【参考例】福岡県岡垣町総合時刻表(A4 中綴じ冊子)

A4 冊子タイプ (全 20 ページ)



路線別マップ・時刻表 (見開き)


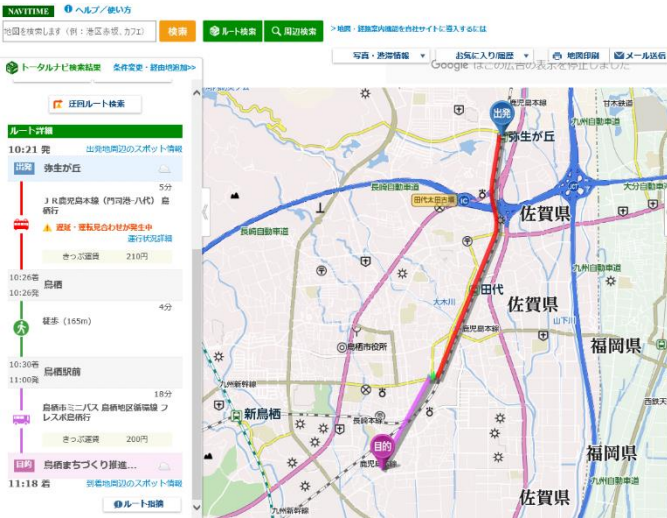
※以下、路線毎の情報を見開きページ単位で掲載


実施主体

鳥栖市

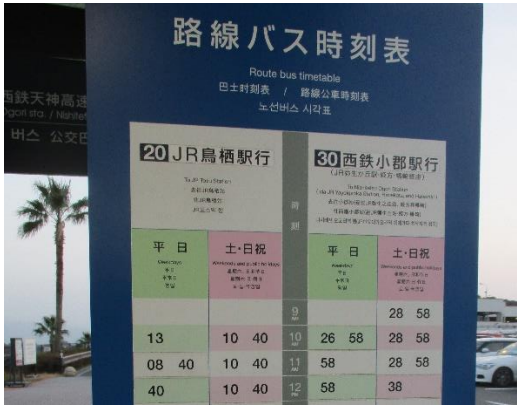
実施時期

前期

<p>実施予定事業(2)</p>	<p>高齢者福祉乗車券の周知と利用促進</p> <p>事業内容</p> <p>本市のホームページやチラシなどを活用し、高齢者福祉乗車券に関する情報を周知する。</p> <p>【高齢者福祉乗車券】(再掲)</p> <p>【対象者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●75歳以上の方 ●70歳以上74歳以下で、運転免許証を自主返納した方、または運転免許証を更新しなかった方 <p>【支援内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市内で運行される路線バスとミニバスで使用できる5,000円分のバス乗車券綴を1,500円で購入可能(年間1人6冊まで)。  <p>高齢者福祉乗車券の見本</p> <p>実施主体</p> <p>鳥栖市</p> <p>実施時期</p> <p>前期～後期</p>
<p>実施予定事業(3)</p>	<p>路線検索システムへの対応</p> <p>事業内容</p> <p>ミニバスの情報に関して、Web上での路線検索案内など標準的なバス情報フォーマットへの対応等、市民をはじめ来訪者や外国人観光客などが利用しやすい情報提供を行う。</p> <p>●各種路線検索サイトとの連携</p> <p>本市で運行されている路線バス(西鉄バス)は、NAVITIME、ジョルダンなど国内の主な検索サイトや、Google マップのルート検索に対応しているが、ミニバスは、NAVITIME にしか対応していない。今後は、スマートフォン利用者層の利用促進のため、さらにミニバスのルート検索への対応が必要である。</p>  <p>「NAVITIME」Web サイトでの検索画面(ミニバスのルート含む)</p> <p>実施主体</p> <p>鳥栖市、Webコンテンツ事業者</p> <p>実施時期</p> <p>前期～後期</p>

実施予定事業(4)		主要施設における公共交通案内の充実
事業内容	<p>市内の主要施設(市役所、鉄道駅、商業施設など)において公共交通の総合的な案内情報を掲示し、利便性の向上とともに公共交通の案内を行う。</p>  <p>病院の待合室の壁に貼られた時刻表 (宮崎県串間市の例)</p>	
実施主体	鳥栖市	
実施時期	前期～後期	

目標を達成するための施策	2-③ 来訪者の移動実態にあわせた情報提供の充実
施策の概要	観光客などの来訪者の移動を考慮し、市内主要駅など交通結節点における情報提供の充実を図る。

実施予定事業(1)		市内主要駅における交通乗継情報の掲示
事業内容	鳥栖駅、新鳥栖駅をはじめとする市内の主要駅において、市内の主な施設へアクセスするための公共交通網の情報を掲示する。	
実施主体	鳥栖市、交通事業者	
実施時期	前期～後期	
実施予定事業(2)		交通結節点等における外国語対応の促進
事業内容	<p>交通結節点におけるバスの行先表示について、利用者が多い箇所について外国語対応を図る。</p>  <p>4か国語併記の時刻表 (鳥栖プレミアム・アウトレットバス停)</p>	
実施主体	鳥栖市、交通事業者	
実施時期	前期～後期	

目標 3

市民の移動ニーズに対応した地域公共交通網の再構築

居住地区、移動目的によって異なる、市民の移動ニーズに最大限に対応できるよう、最適な路線・ダイヤを設定することで利便性を向上させ、利用者の増加につなげる。

数値目標	現状	2024 年度末
ミニバスの1便あたりの利用者数【再掲】	4.8 人/便 (令和元年度)	5.5 人/便
設定根拠	地域公共交通網の再構築を実施した効果として、ミニバスの利用定着状況を評価する。	
週1回以上バスを利用する人の割合	4.2% (平成30年市民アンケート)	7.0%
設定根拠	地域公共交通網の再構築を実施した効果として、週1回以上路線バスまたはミニバスを利用する人の割合の変化を評価する。	

目標 3

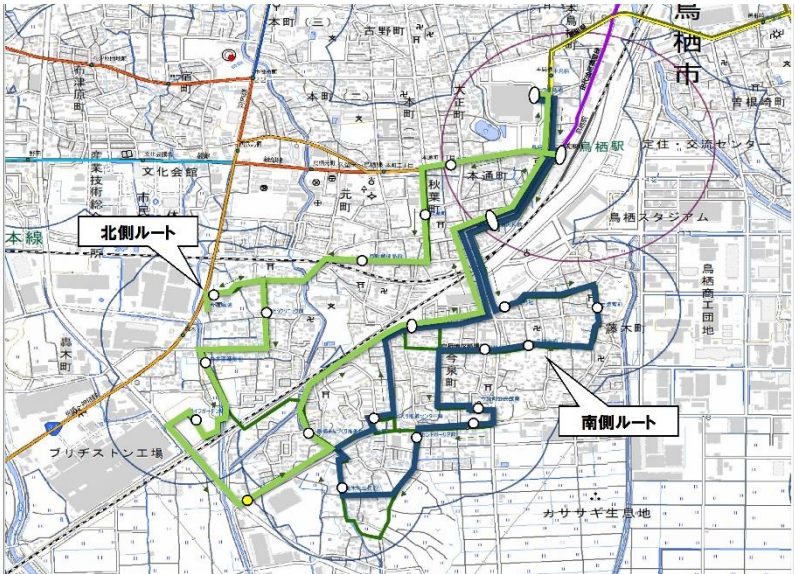
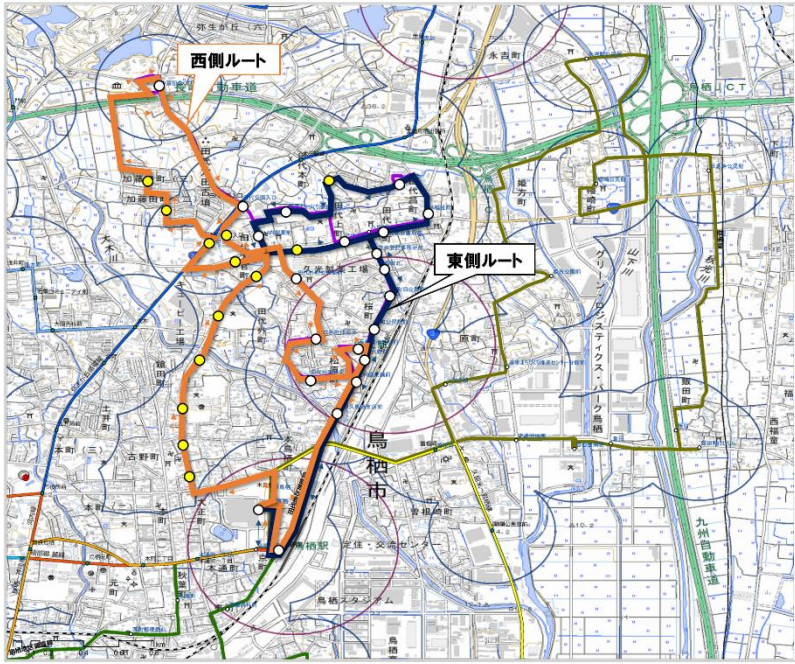
市民の移動ニーズに対応した地域公共交通網の再構築

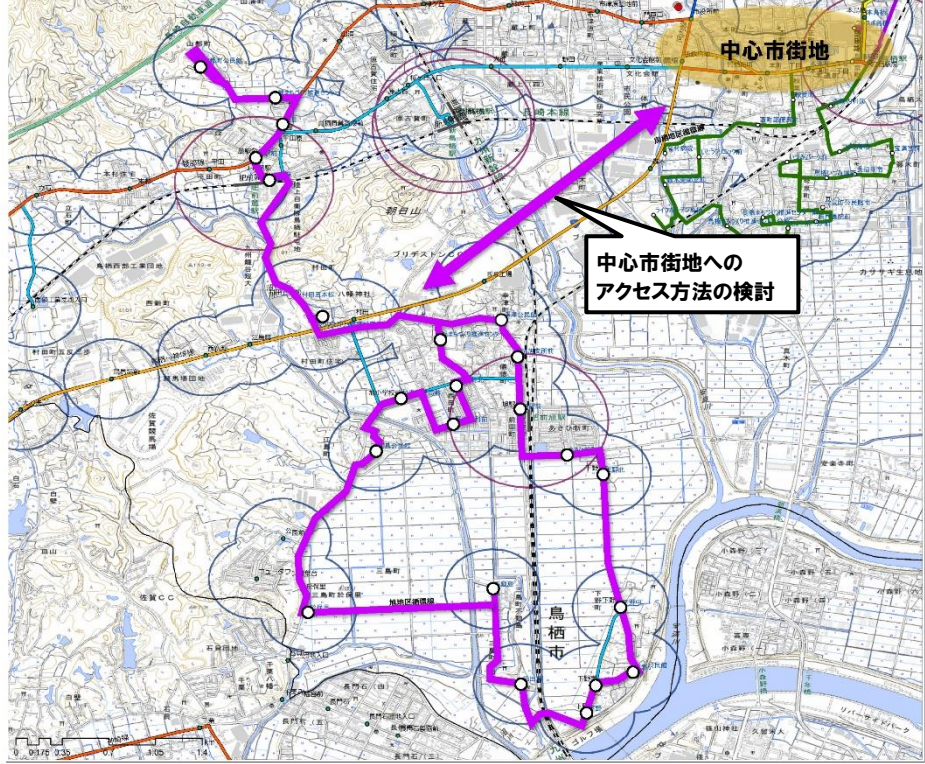
目標を達成するための施策

3-① 利用者が使いやすい運行方法の実現

施策の概要

現在運行中のミニバスについて、可能な限り目的地への速達性を向上できるよう、運行方法の見直しを図る。

実施予定事業(1)	ミニバスの運行ルートの短縮による所要時間の短縮
事業内容	<p>現在運行中のミニバスについて、運行ルートの分割により起終点(フレスポ鳥栖)までの周回に要する時間を短縮し、目的地への速達性を向上する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鳥栖地区 分割イメージ  <ul style="list-style-type: none"> ● 田代地区 分割イメージ 
実施主体	鳥栖市、交通事業者
実施時期	前期

実施予定事業(2)		利用が少ない路線の運行方法の見直し
事業内容	<p>利用の低迷するミニバス旭地区循環線について、利用ニーズを運行内容に反映させる方法を検討し、運行方法の見直しを行う。</p> <p>●旭地区循環線 見直しイメージ</p>  <p>The map shows the Asahi area with various bus routes. A callout box points to a specific route with the text '中心市街地へのアクセス方法の検討' (Review of access methods to the center city). The map also labels '中心市街地' (Center City) and '鳥栖市' (Torikie City).</p>	
実施主体	鳥栖市、交通事業者	
実施時期	前期	

目標を達成するための施策	3-② 利用者が多い施設へのアクセスの向上
施策の概要	<p>利用者は多いが公共交通のアクセスが不便な施設について、施設へのアクセスを改善し利便性を向上させることで、公共交通利用者の増加を図る。</p>

実施予定事業(1)		公共交通で利用しにくい商業施設や病院へのアクセスの見直し
事業内容	<p>公共交通でのアクセスがしにくい、利用者が多い商業施設や病院については、潜在的な公共交通需要を掘り起こすため、公共交通によるアクセス性を向上させるよう路線の見直しを行う。</p>	
実施主体	鳥栖市、交通事業者	
実施時期	前期	

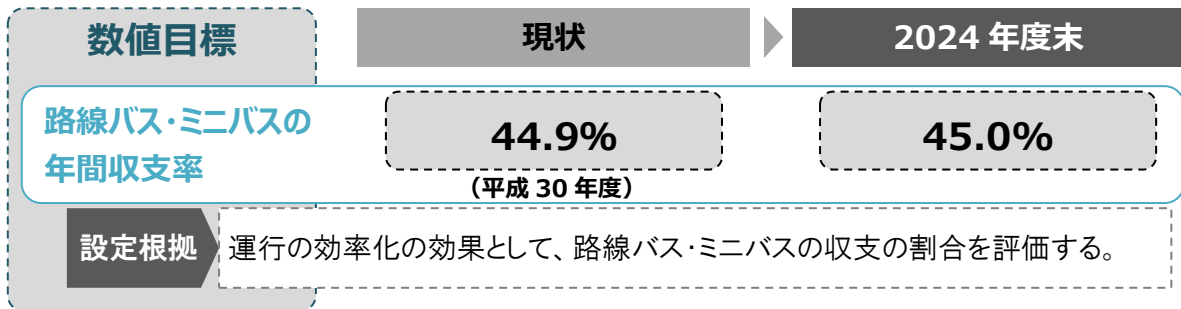
目標を達成するための施策	3-③ 鉄道とバスの接続性の改善
施策の概要	鳥栖駅や新鳥栖駅をはじめとする交通結節点においては、鉄道・路線バス・ミニバス相互の接続性を改善し、住民の外出時の利便性や、来訪者の市内移動の利便性の向上を図る。

実施予定事業(1)	乗り継ぎを考慮したバス運行ダイヤの設定
事業内容	交通結節点における鉄道と路線バス・ミニバスとの接続や、路線バスとミニバス相互の接続を意識したダイヤに改善することで、利用者の乗り継ぎ抵抗を減らし、移動利便性の向上を図る。
実施主体	鳥栖市、交通事業者
実施時期	前期～後期

目標 4

運行の効率化による公共交通の持続可能性の確保

バス、タクシーの運転手の担い手不足や高齢化、労働環境見直しの潮流を踏まえ、限られたマンパワーという制約条件のもとで、利用状況に基づく路線・運行形態等の見直しなどにより運行の効率化を図ることで、公共交通の持続可能性を確保する。



目標 4

運行の効率化による公共交通の持続可能性の確保

目標を達成するための施策

4-① 限られた資源の効率的活用

施策の概要

市内の公共交通網を維持していくため、定期的なモニタリングを行うとともに、利用の低迷する路線については、低迷に至る要因を把握した上で、必要に応じて運行の見直しなどの効率化を推進する。

実施予定事業(1)

需要に応じた運行の見直し基準の設定

事業内容

路線やバス停単位で見直しの基準を設け、基準を下回る場合に運行の見直しを検討するトリガー制度*を導入し、定期的なモニタリングと課題検証、対策の PDCA による改善を行う。

※ トリガー制度とは？

運行ルート・ダイヤの見直し、運行水準の引き下げ、運行形態の変更等の改善策を行っても利用の改善が図られない路線については、ある一定の基準となる数値(1日あたり利用人数等)を掲げ、その数値を下回る状況が継続する場合、廃止も含めた運行の抜本的な見直しの検討を行う制度。

【事例】熊本県八代市「乗合タクシー」の場合

▼見直し検討の“目安”と見直しの考え方

区分	見直し検討の“目安”	見直しの考え方
定期運行便	高 ↑ 空便率 ↓ 低	30% ▶ × 便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、減便や一部の便の予約運行化などのサービス水準引き下げを検討
		10% ▶ △ 当面、現状を維持
		○ 便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、増便などのサービス水準向上を検討
予約運行便	高 ↑ 稼働率 ↓ 低	80% ▶ ○ 便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、定期運行化や運行曜日の追加、増便などを検討
		50% ▶ △ 当面、現状を維持
		× 便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、運行曜日の絞り込みや減便などを検討

空便率：運行便数に対する、利用者が全くない便の割合（定期運行便）

稼働率：設定されている便数に対する、予約があって実際に運行された便数の割合（予約運行便）

○：サービス水準の引き上げを検討 △：現状を維持 ×：サービス水準の引き下げを検討

出典：国土交通省九州運輸局「なるほど!! 公共交通の勤どころ」

実施主体

鳥栖市

実施時期

前期

実施予定事業(2)	新たなモビリティサービスの調査・検討	
事業内容	<p>地域における移動ニーズの多様化に対応していくため、現在各地で実証実験が行われている、AI を活用したオンデマンドバス等の新たなモビリティサービスについて調査・検討を行う。</p> <p>【福岡市における実証運行事例】 AI 活用型オンデマンドバス「のるーと」</p>	
実施主体	鳥栖市	
実施時期	前期～後期	

第4章 計画の推進と評価

4-1 計画の推進体制

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「交通政策基本法」の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本市を中心に、鳥栖市地域公共交通会議の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。本計画に記載した施策の推進にあたり、各実施主体の役割は以下のとおりである。

実施主体	役割
鳥栖市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析及び鳥栖市との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
国・佐賀県	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成 広域的な路線に関する自治体間の調整

参考：関係法に記載された各主体に求められる役割

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第4条】

- 国：情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
- 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 市町村：関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 公共交通事業者等：旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

【交通政策基本法第11条】

- 国民等：自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める

4-2 達成状況の評価

本計画では、市民や交通事業者等の関係者と行政が、目的や目標を共有し、進行管理を行っていくため、基本的な方針ごとに数値目標を設定している。

本計画の目標の達成状況については、具体的な施策の進捗状況を踏まえ、毎年度評価することとし、計画最終年度において、最終的な数値目標の評価を行うこととする。

毎年度の評価については、行政及び交通事業者を中心に、定期的に目標の達成状況を確認し、改善策を検討した上で、鳥栖市地域公共交通会議において、協議を行うこととする。

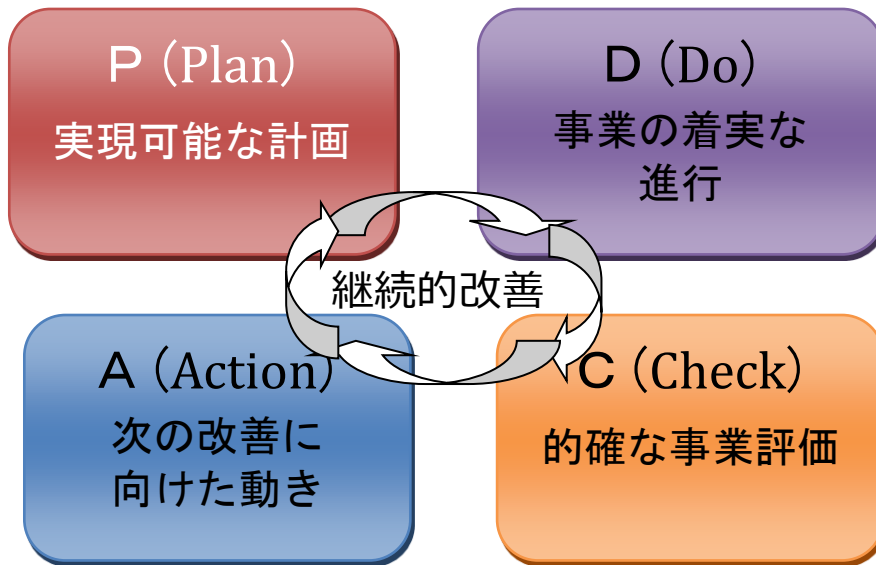
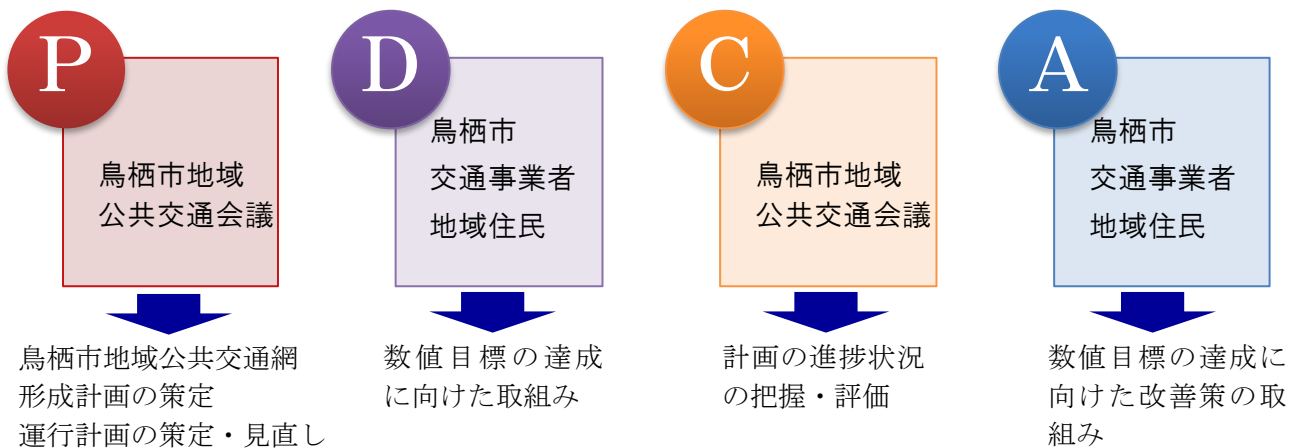


図 69 PDCA サイクルによる運用

○PDCA ごとの実施主体





鳥栖市

鳥栖市地域公共交通網形成計画

編集・発行

鳥栖市 建設部 国道・交通対策課

〒841-8511

佐賀県鳥栖市宿町 1118 番地

<TEL> 0942-85-3602

<URL> <https://www.city.tosu.lg.jp/>