

第35回鳥栖市地域公共交通会議 次第

日時：令和3年1月22日（金） 15時～

会場：鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 議 題

議案第1号 令和2年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について（案）

議案第2号 令和2年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）について（案）

議案第3号 鳥栖市ミニバスのルート見直しについて（案）

議案第4号 令和3年度鳥栖市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について（案）

3 そ の 他

4 閉 会

令和2年度鳥栖市地域公共交通会議 委員名簿

委員構成区分	所属・役職	氏名
学識経験者	NPO法人タウン・コンパス 理事長 (元 福岡大学工学部教授)	井上 信昭
	久留米大学経済学部 教授	伊佐 淳
鳥栖市	市長	橋本 康志
事業者(鉄道事業)	九州旅客鉄道株式会社 佐賀鉄道部長	保田 俊
事業者(バス事業)	西鉄バス佐賀(株) 鳥栖支社長	中野 滋豊
運転手	西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社 乗務員	野崎 真悟
事業者(タクシー事業)	(株)鳥栖構内タクシー 代表取締役社長	齊藤 恭宏
	久留米西鉄タクシー(株) 代表取締役社長	本田 哲
事業者団体	一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会 専務理事	江上 康男
住民・利用者等	鳥栖市区長連合会	大石 豪
	NPO法人子どもと文化のネットワークぽっぽ・わーど 代表理事	藤 知映
	鳥栖商工会議所 女性会副会長	肥山 佐代子
	鳥栖市老人クラブ連合会 女性部長	長 昭子
	鳥栖市地域婦人連絡協議会 会長	今村 悦子
	鳥栖市社会福祉協議会 会長	小石 正明
道路管理者	国土交通省九州地方整備局佐賀国道事務所 鳥栖維持出張所長	案浦 久
	佐賀県 東部土木事務所長	宮崎 厚志
	鳥栖市 建設部長	松雪 努
公安委員会	佐賀県警察本部鳥栖警察署 交通課長	綿谷 大樹
佐賀県	佐賀県さが創生推進課 ぐらしの移動手段確保推進係長	山下 嘉子
地方運輸局長	国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局 首席運輸企画専門官	津留 崇明

第35回鳥栖市地域公共交通会議 座席表

久留米大学経済学部
教授

伊佐 淳 委員

議長 席

事務局

NPO法人タウン・コンパス
理事長

井上 信昭 委員

鳥栖市長

橋本 康志 委員

鳥栖市社会福祉協議会
会長

小石 正明 委員

九州旅客鉄道(株)
佐賀鉄道部長

保田 俊 委員

西鉄バス佐賀(株)
鳥栖支社長

中野 滋豊 委員

西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社
乗務員

野崎 真悟 委員

(株)鳥栖構内タクシー
総務課長

天野 善博 氏(代理)

久留米西鉄タクシー(株)
代表取締役社長

本田 哲 委員

(一社)佐賀県バス・
タクシー協会 専務理事

江上 康男 委員

鳥栖市区長連合会

大石 豪 委員

NPO法人子どもと文化のネットワーク
ぽっぽわーるど 代表理事

藤 知映 委員

鳥栖商工会議所
女性会副会長

肥山 佐代子 委員

鳥栖市老人クラブ連合会
女性部長

長 昭子 委員

鳥栖市地域婦人連絡
協議会 会長

今村 悦子 委員

佐賀国道事務所
鳥栖維持出張所長

案浦 久 委員

佐賀県
東部土木事務所長

宮崎 厚志 委員

鳥栖市
建設部長

松雪 努 委員

佐賀県警察本部
鳥栖警察署 交通課長

綿谷 大樹 委員

佐賀県 さが創生推進課
くらしの移動手段確保推進係長

山下 嘉子 委員

佐賀運輸支局
首席運輸企画専門官

津留 崇明 委員

傍
聴
席

入
口

随 行 席

令和2年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について（案）

1. 全体の評価

1-1 評価の基本的な考え方	.....	1
1-2 計画全体の評価	.....	2～3
1-3 全体の評価結果（まとめ）	.....	4

2. 各路線の評価・課題把握

2-1 路線バス（市内線）の評価	.....	5～7
2-2 鳥栖市ミニバスの評価	.....	8～11

※広域線（久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線）については、地域間幹線系統確保維持事業として県が事務局の協議会で事業評価が実施されます。

1-1 評価の基本的な考え方

- 評価の視点は「利用者数の状況」「財政負担の状況」とする。
- 評価の期間は、令和元年10月～令和2年9月とする。

鳥栖市地域公共交通総合連携計画の目標

目標①	現在の公共交通利用者の移動確保を図るとともに、高齢者等の日常生活に必要な公共交通の確保を目指す
目標②	市内線の運行形態の効率化を通じてバスの利便性向上を図るとともに、利用促進を通じ収益増加を目指す
目標③	既存交通資源の活用を通じて、投資効果の向上を目指す
目標④	新たな交通資源の投入等により、市内の交通空白地域の解消を目指す

評価の対象（計画事業で実施）

対象①	市内線：河内線、麓線、弥生が丘循環線
対象②	鳥栖市ミニバス：鳥栖地区、田代地区、基里地区、旭地区

評価結果等を整理

評価結果	○…事業が計画の目標等を達成した △…事業が計画の目標等と同水準（対目標等1割以内） ×…事業が計画の目標等を達成できなかった
------	---

評価の視点

視点①	利用者数の状況
視点②	財政負担の状況

図1 評価の基本的な考え方

1-2 計画全体の評価

1-2-1 市内線全体の評価

○市内線全体の利用者数は、R2年度で96,354人となっており、目標値121,202人を大幅に下回っている。目標値と比較し、24,848人少なく、対前年度比でも22,203人減少している。

○財政負担額については、4,348千円の増額となっている。

1) 利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数		評価	備考
		目標値	実績		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	—	118,557人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	121,202人	96,354人	×	対目標値比 0.79
対前年度比(R2/R元)			0.81	—	

※1：R元年度、R2年度共に実績値

※2：利用者数目標値（R2年度）は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

2) 財政負担の評価

年度	評価期間	財政負担	評価	備考
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	29,251千円	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	33,599千円	—	—
対前年度比(R2/R元)		1.15	×	

※1：R元年度：実績額、R2年度：決算見込み額

1-2-2 鳥栖市ミニバス全体の評価

○鳥栖市ミニバス全体の利用者数は、R2年度で 15,863 人となっており、目標値 24,000 人を大幅に下回っている。
目標値と比較し 8,137 人少なく、対前年度比でも 2,634 人減少している。

○R元年度財政負担額は、前年度比 26%増額 (+1,165 千円) となっている。この要因としては、国庫補助が H30 年度と比較し、963 千円減額となったためである。

1) 利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数		評価	備考
		目標値	実績		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	-	18,497 人	—	-
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	24,000 人	15,863 人	×	対目標値比 0.66
対前年度比(R2/R元)			0.86	—	

※1：R元年度、R2年度共に実績値

※2：目標値は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

2) 財政負担の評価

年度	評価期間	財政負担	評価	備考
H30年度	(H30年4月~H31年3月)	4,566 千円	—	国庫補助 3,548 千円
R元年度	(H31年4月~R2年3月)	5,731 千円	—	国庫補助 2,585 千円
対前年度比(R元/H30)		1.26	×	

※1：H30年度、R元年度共に実績値

※2：財政負担の評価期間は、市の予算ベースR元年度分（H31年4月~R2年3月）としている。

1-3 全体の評価結果（まとめ）

○市内線、鳥栖市ミニバス全体の利用者数は、R2年度で 112,217 人となっており、目標値の 145,202 人を 32,985 人下回っている。

○市内線及びミニバス合計の財政負担額（見込み）は、対前年度比 1.16 となっており、前年度と比較し 5,513 千円の増額となっている。

評価の視点	評価指数	目標値・前年度値	実績値	対目標値比・ 対前年度比	評価
市内線利用者数	利用者数	121,202 人	96,354 人	0.79	×
ミニバス利用者数	利用者数	24,000 人	15,863 人	0.66	×
市内線+ミニバスの利用者数	利用者数	145,202 人	112,217 人	0.77	×
市内線の財政負担額	財政負担額	29,251 千円	33,599 千円	1.15	×
ミニバスの財政負担額	財政負担額	4,566 千円	5,731 千円	1.26	×
市内線+ミニバスの財政負担額	財政負担額	33,817 千円	39,330 千円	1.16	×
総合評価					×

2-1 路線バス（市内線）の評価

2-1-1 河内線の評価

OR2年度の利用者数は31,050人で目標値の42,337人を下回っており、対前年度比でも9,438人減少している。
 O1便当たりの利用者数は、令和元年度は5.5人、令和2年度は4.3人である。
 OR2年度の財政負担額は、11,571千円で、R元年度実績と比較し1,888千円増額している。

①利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数			評価結果	備考
		目標値	実績	1便当たり		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	—	40,488人	5.5人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	42,337人	31,050人	4.3人	×	対目標値比 0.73
対前年度比(R2/R元)			0.77	0.78	—	

②財政負担の評価

R元年度	(H30年10月~R元年9月)	9,683千円	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	11,571千円	—	
対前年度比(R2/R元)		1.19	×	

③総合評価

総合評価	×	
------	---	--

※1：利用者数目標値（R2年度）は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

※2：財政負担 R元年度：実績額、R2年度：決算見込み額

2-1-2 麓線の評価

OR2年度の利用者数は25,967人で目標値の33,088人を下回っており、対前年度比でも5,644人減少している。
 O1便当たりの利用者数は、令和元年度は4.3人、令和2年度は3.5人である。
 OR2年度の財政負担額は12,171千円で、R元年度実績と比較し1,117千円増額している。

①利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数			評価結果	備考
		目標値	実績	1便当たり		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	—	31,611人	4.3人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	33,088人	25,967人	3.5人	×	対目標値比 0.78
対前年度比(R2/R元)			0.82	0.81	—	

②財政負担の評価

R元年度	(H30年10月~R元年9月)	11,054千円	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	12,171千円	—	
対前年度比(R2/R元)		1.10	△	

③総合評価

総合評価			×	
------	--	--	---	--

※1：利用者数目標値（R2年度）は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

※2：財政負担 R元年度：実績額、R2年度：決算見込み額

2-1-3 弥生が丘循環線の評価

OR2年度の利用者数は39,337人で目標値の45,777人を下回っており、対前年度比でも7,121人減少している。
 ○1 便当たりの利用者数は、令和元年度は6.7人、令和2年度は5.7人である。
 OR2年度の財政負担額は、9,857千円で、R元年度実績と比較し1,343千円の増額となっている。

①利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数			評価結果	備考
		目標値	実績	1 便当たり		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)		46,458 人	6.7 人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	45,777 人	39,337 人	5.7 人	×	対目標値 0.86
対前年度比(R2/R元)			0.85	0.85	—	

②財政負担の評価

R元年度	(H30年10月~R元年9月)	8,514 千円	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	9,857 千円	—	
対前年度比(R2/R元)		1.16	×	

③総合評価

総合評価	×	
------	---	--

※1：利用者数目標値（R2年度）は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

※2：財政負担 R元年度：実績額、R2年度：決算見込み額

2-2 鳥栖市ミニバスの評価

2-2-1 鳥栖地区循環線の評価

OR2年度の利用者数は3,777人で、目標値の6,160人を下回っている。(2,383人減)また、R元年度実績と比較しても1,138人減少している。

○1便当たりの利用者数は、令和元年度は5.0人、令和2年度は3.8人である。

○R元年度の財政負担額は1,587千円で、H30年度と比較し、50%増額している(531千円増)。

○1便当たりの財政負担額についても、557円増額している。

○前年度より国庫補助が444千円減額となっている。

①利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数			評価	備考
		目標値	実績	1便当たり		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	—	4,915人	5.0人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	6,160人	3,777人	3.8人	×	対目標値比 0.61
対前年度比(R2/R元)			0.77	0.76	—	

②財政負担の評価

H30年度	(H30年4月~H31年3月)	1,056千円	1,062円	—	国庫補助 730千円
R元年度	(H31年4月~R2年3月)	1,587千円	1,619円	—	国庫補助 286千円
対前年度比(R元/H30)		1.50		×	

③総合評価

総合評価	×	
------	---	--

※1：利用者数目標値(R2年度)は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

※2：財政負担 H30年度、R元年度ともに実績値

2-2-2 田代地区循環線の評価

○R2年度の利用者数は5,350人で、目標値の8,046人を下回っている。(2,696人減)また、R元年度実績と比較しても1,481人減少している。

○1便当たりの利用者数は、令和元年度は6.6人、令和2年度は5.2人である。

○R元年度の財政負担額は、1,368千円で、H30年度と比較し、62%増額している(521千円増)。

○1便当たりの財政負担額についても、497円増額している。

○前年度より国庫補助が334千円減額となっている。

①利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数			評価	備考
		目標値	実績	1便当たり		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	—	6,831人	6.6人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	8,046人	5,350人	5.2人	×	対目標値比 0.66
対前年度比(R2/R元)			0.78	0.79	—	

②財政負担の評価

H30年度	(H30年4月~H31年3月)	847千円	823円	—	国庫補助 654千円
R元年度	(H31年4月~R2年3月)	1,368千円	1,320円	—	国庫補助 320千円
対前年度比(R元/H30)		1.62		×	

③総合評価

総合評価				×	
------	--	--	--	---	--

※1：利用者数目標値(R2年度)は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

※2：財政負担 H30年度、R元年度ともに実績値

2-2-3 基里地区循環線の評価

- R2年度の利用者数は4,844人で、目標値の7,288人を下回っている。(2,444人減)しかし、R元年度実績と比較すると167人減であり、ほぼ同水準である。
- 1便当たりの利用者数は、令和元年度は4.9人、令和2年度は4.7人である。
- R元年度の財政負担額は、1,395千円で、H30年度と比較し1% (20千円) 減少している。
- 1便当たりの財政負担額についても、28円減少している。
- 前年度より国庫補助が16千円減額となっている。

①利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数			評価	備考
		目標値	実績	1便当たり		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	—	5,011人	4.9人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	7,288人	4,844人	4.7人	×	対目標値比 0.66
対前年度比(R2/R元)			0.97	0.96		

②財政負担の評価

H30年度	(H30年4月~H31年3月)	1,415千円	1,375円	—	国庫補助 748千円
R元年度	(H31年4月~R2年3月)	1,395千円	1,347円	—	国庫補助 732千円
対前年度比(R元/H30)		0.99		○	

③総合評価

総合評価	△
------	---

※1：利用者数目標値（R2年度）は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

※2：財政負担 H30年度、R元年度ともに実績値

2-2-4 旭地区循環線の評価

OR2年度の利用者数は1,892人で、目標値の2,506人を下回っている。しかし、R元年度実績と比較すると152人増加している。

○1便当たりの利用者数は、令和元年度は2.1人、令和2年度は2.2人と若干増加している。

○R元年度の財政負担額は、1,381千円で、H30年度と比較し11%（133千円）増加している。

○1便当たりの財政負担額についても、179円増額している。

○前年度より国庫補助が169千円減額となっている。

①利用者数の評価

年度	評価期間	利用者数			評価	備考
		目標値	実績	1便当たり		
R元年度	(H30年10月~R元年9月)	—	1,740人	2.1人	—	—
R2年度	(R元年10月~R2年9月)	2,506人	1,892人	2.2人	×	対目標値比 0.75
対前年度比(R元/H30)			1.09	1.05		

②財政負担の評価

H30年度	(H30年4月~H31年3月)	1,248千円	1,465円	—	国庫補助1,416千円
R元年度	(H31年4月~R2年3月)	1,381千円	1,644円	—	国庫補助1,247千円
対前年度比(R元/H30)		1.11		×	

③総合評価

総合評価	×	
------	---	--

※1：利用者数目標値（R2年度）は、令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の目標値

※2：財政負担 H30年度、R元年度ともに実績値

※3：6便/日運行のため、他地区と比較し1便当たりの負担額は大きくなる

令和2年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)について(案)

議案第2号

令和3年1月22日

協議会名:鳥栖市地域公共交通会議

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
西鉄バス佐賀(株) 弥生が丘循環線	鳥栖駅前～弥生が丘駅～鳥栖駅前	利用促進のため、バスマップを配布し、令和元年10月5日にはバスの日イベントを行うなど、運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)に努めた。	B 事業が計画に位置づけたとおりに実施できない点があった。	C 目標45,777人に対して39,337人であり、目標を達成できていない。新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって利用者数が減少したものの。財政負担についても前年比16%増となっている。	新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に配慮しながら、引き続き利用促進に向けた、沿線住民等への運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)を行っていく必要があり、令和3年3月には改良版のバスマップを全戸配布する予定である。
(株)鳥栖構内タクシー 鳥栖地区循環線	フレスポ鳥栖～鳥栖まちづくり推進センター南～フレスポ鳥栖	利用促進のため、バスマップを配布し、令和元年10月5日にはバスの日イベントを行うなど、運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)に努めた。	B 事業が計画に位置づけたとおりに実施できない点があった。	C 目標6,160人に対し3,777人であり目標を達成できていない。新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって利用者数が減少したものの。財政負担についても前年比50%増となっている。	新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に配慮しながら、引き続き利用促進に向けた、沿線住民等への運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)を行っていく必要があり、令和3年3月には改良版のバスマップを全戸配布する予定である。 また、R元年度に策定した鳥栖市地域公共交通網形成計画の中の実施予定事業(運行ルートの見直し・乗車体験会の実施・路線検索システムへの対応など)に取り組むことで更なる利用促進を図る。
(株)鳥栖構内タクシー 田代地区循環線	フレスポ鳥栖～くすり博物館～フレスポ鳥栖	利用促進のため、バスマップを配布し、令和元年10月5日にはバスの日イベントを行うなど、運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)に努めた。	B 事業が計画に位置づけたとおりに実施できない点があった。	C 目標8,046人に対し5,350人であり目標を達成できていない。新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって利用者数が減少したものの。財政負担についても前年比62%増となっている。	
久留米西鉄タクシー(株) 基里地区循環線	フレスポ鳥栖～永吉町公民館～フレスポ鳥栖	利用促進のため、バスマップを配布し、令和元年10月5日にはバスの日イベントを行うなど、運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)に努めた。	B 事業が計画に位置づけたとおりに実施できない点があった。	B 目標7,288人に対し4,844人であり目標を達成できていない。新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって利用者数が減少したものの。財政負担については前年比1%減となっている。	
久留米西鉄タクシー(株) 旭地区循環線	マックスバリュ鳥栖村田店～下野公民館～マックスバリュ鳥栖村田店	利用促進のため、バスマップを配布し、令和元年10月5日にはバスの日イベントを行うなど、運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)に努めた。	B 事業が計画に位置づけたとおりに実施できない点があった。	C 目標2,506人に対し1,892人であり目標を達成できていない。財政負担については前年比11%増となっている。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月22日

協議会名:	鳥栖市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	本市は、誰もが移動しやすい交通体系を確立するために、市民が分かりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指している。 上記の実現のため、平成21年3月に『鳥栖市地域公共交通総合連携計画』を策定。平成21年度から概ね10年計画で、行政・市民・交通事業者・企業の協働のもと財政負担を十分に考慮しつつ市民が分かりやすく利用しやすい公共交通の実現を目指している。

概要



【路線バス(市内線)】



【鳥栖市ミニバス】

【運行主体】路線バス: 西鉄バス佐賀(株)

鳥栖市ミニバス: (株)鳥栖構内タクシー、久留米西鉄タクシー(株)

本市の公共交通は、地域間を運行する幹線交通として、鉄道と広域路線バス(広域線3路線: 久留米～鳥栖線・鳥栖～神埼線・綾部線)による公共交通網が整備されている一方、市内交通として、市内路線バス(市内線3路線: 河内線・麓線・弥生が丘循環線)および鳥栖市ミニバス(4路線: 鳥栖地区循環線・田代地区循環線・基里地区循環線・旭地区循環線)が運行されている。

市内交通を構成する市内線は、全ての路線が幹線交通に接続しており(JR鳥栖駅等に接続)、高齢者や学童、通勤者の方々を中心に、市民にとっての重要な移動手段となっている。ミニバスについても、4路線とも幹線交通に接続しており、高齢者等の日常生活における貴重な移動手段となっている。

このようなことから、地域公共交通確保維持事業により、市内線3路線およびミニバス4路線を確保・維持していくことで、市民の生活交通手段を存続させていく必要がある。



JR鳥栖駅前(乗継拠点)の路線バス・ミニバス乗降場

基礎データ

合併状況: 昭和29年4月に鳥栖町、田代町、基里村、麓村、旭村の2町3村が合併
人口: 7.4万人(令和2年11月末現在)

面積: 71.72平方キロメートル

過疎地域等指定: なし

高齢化率: 23.6%(令和2年11月末現在)

補助対象の系統数(確保維持事業のみ): 5系統

自治体負担額: H29: 10,760千円、H30: 10,029千円、R元: 10,703千円

(路線バス市内線(弥生が丘循環線)・鳥栖市ミニバス全路線の合計)

会議開催数: 4回

計画、目標(Plan)

本市は、誰もが移動しやすい交通体系を確立するために、市民がわかりやすく、利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指している。

上記の実現の為、平成21年3月に『鳥栖市地域公共交通総合連携計画』を策定。平成21年度から概ね10年計画で、行政・市民・交通事業者・企業の共働のもと財政負担を十分に考慮しつつ市民がわかりやすく利用しやすい公共交通の実現を目指してきた。

ネットワーク計画等の取組み(Do)

・R2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画のとおり、路線バス及び鳥栖市ミニバスの運行を実施し、路線の維持・存続を図った。

・H24年10月から、市内の交通空白地域の解消を図るため、新たに旭地区・基里地区に鳥栖市ミニバスを投入し、地域の日常生活に必要な移動手段の確保を図る取り組みを行った。また、路線バス弥生が丘循環線については、地域の実情等を踏まえたルート及びダイヤの変更を行った。

実施状況、目標の達成(Check)

○路線別利用者数の目標と実績

(R元年10月～R2年9月)

【路線バス(市内線)】

・弥生が丘循環線: 45,777人→39,337人

【鳥栖市ミニバス】

・鳥栖地区: 6,160人→3,777人

・田代地区: 8,046人→5,350人

・基里地区: 7,288人→4,844人

・旭地区: 2,506人→1,892人

【路線バス】

弥生が丘循環線において、目標値を下回っている。

【鳥栖市ミニバス】

鳥栖地区、田代地区、基里地区、旭地区全て目標値を下回っている状況。

今後の課題、対応(Action)

○路線バス・ミニバスともに目標値を下回っており、今後も引き続き利用促進に向けた、沿線住民等への運行の基礎的な情報の提供(ルート及びダイヤなど)やJR等の2次交通との乗り継ぎ情報提供ニーズに対応する必要がある。このことを踏まえ、令和3年3月には改良版のバスマップを全戸配布する予定。

○ミニバスの鳥栖地区・田代地区・旭地区循環線は、令和3年4月から現在のルートを2分割するなどルートを変更することを予定しており、停留所の新設も行う。現ルートの「目的地までの所要時間が長い」「行きたい所に行けない」という問題点を解決し、利用者の利便性の更なる向上に努める。

※PDCAを記入する際、枠が足りない場合は、次頁に作成することも可能とします。

1. 見直しの時期

令和3年4月運行開始

2. 対象路線

鳥栖地区循環線、田代地区循環線、旭地区循環線

3. 見直しの概要

ミニバスの運行ルートの見直しを実施することで、利用環境の向上に努め、ミニバスの利用者の増加を目指す。

①鳥栖地区循環線・・・・・・資料①

ルートを南北に分割し、主要目的地であるフレスポ鳥栖への所要時間を短縮する。

	現在	変更案
便数	7便（右回り4便 左回り3便）	南ルート：6便（右回り） 北ルート：6便（左回り）
キロ程	9.3km	南ルート：6.72km 北ルート：6.70km
一周所要時間	右回り 46分（1便目44分） 左回り 43分	南ルート：35分（1便目33分） 北ルート：29分
バス停数	21	南ルート：13 北ルート：13

②田代地区循環線・・・・・・資料②

ルートを東西に分割し、主要目的地であるフレスポ鳥栖への所要時間を短縮するとともに、高齢者の人口が多い地域で、公共交通でカバーできていない箇所について、新たにルートを設定し、利用環境を改善する。

	現在	変更案
便数	7便	東ルート：6便 西ルート：6便
キロ程	9.7km	東ルート：7.76km 西ルート：8.74km
一周所要時間	44分（1便目42分）	東ルート：34分（1便目32分） 西ルート：35分
バス停数	22	東ルート：16 西ルート：16

③旭地区循環線・・・・・・資料③

地区からの要望に基づき、現在のルートにフレスポ鳥栖行きのルートを追加する。3、4便目でそれぞれフレスポ鳥栖まで往復し、5便目は乗車時間短縮のため車両を分けて運行する。

	現在	変更案
便数	6便	5便
キロ程	17.8km	19.31km 29.01km（フレスポ鳥栖往復便）
バス停数	22	23

4. 今後のスケジュール

- 令和3年1月 運輸支局にルート変更申請書類提出
- ～令和3年2月 バスマップ作成
- 令和3年3月 バス停設置・更新作業
- 令和3年4月～ 新ルートでの運行開始

ミニバス鳥栖地区循環線 見直し案

北ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便
フレスポ鳥栖	9:37	10:57	12:17	14:10	15:30	16:50
鳥栖駅前	9:39	10:59	12:19	14:12	15:32	16:52
本通町一丁目	9:43	11:03	12:23	14:16	15:36	16:56
秋葉町	9:44	11:04	12:24	14:17	15:37	16:57
西町郵便局前	9:45	11:05	12:25	14:18	15:38	16:58
今村病院	9:47	11:07	12:27	14:20	15:40	17:00
いとうクリニック前	9:49	11:09	12:29	14:22	15:42	17:02
轟木薬師堂前	9:50	11:10	12:30	14:23	15:43	17:03
ライフガーデン鳥栖	9:52	11:12	12:32	14:25	15:45	17:05
せとじまクリニック	9:55	11:15	12:35	14:28	15:48	17:08
鳥栖まちセン分館	9:57	11:17	12:37	14:30	15:50	17:10
いずみパーク前	9:59	11:19	12:39	14:32	15:52	17:12
斎藤内科前	10:02	11:22	12:42	14:35	15:55	17:15
鳥栖駅前	10:04	11:24	12:44	14:37	15:57	17:17
フレスポ鳥栖	10:06	11:26	12:46	14:39	15:59	17:19

北ルート
一周所要時間 29分

南ルート
一周所要時間 35分

南ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便
フレスポ鳥栖	-	10:18	11:38	13:31	14:51	16:11
鳥栖駅前	9:00	10:20	11:40	13:33	14:53	16:13
斎藤内科前	9:02	10:22	11:42	13:35	14:55	16:15
つばさ鳥栖	9:04	10:24	11:44	13:37	14:57	16:17
宝満宮前	9:07	10:27	11:47	13:40	15:00	16:20
長福寺南	9:09	10:29	11:49	13:42	15:02	16:22
鳥栖いづみ園南	9:11	10:31	11:51	13:44	15:04	16:24
今泉町公民館南	9:14	10:34	11:54	13:47	15:07	16:27
藤戸医院前	9:16	10:36	11:56	13:49	15:09	16:29
セントポーリア前	9:18	10:38	11:58	13:51	15:11	16:31
真木町公民館	9:21	10:41	12:01	13:54	15:14	16:34
鳥栖まちセン南	9:24	10:44	12:04	13:57	15:17	16:37
いずみパーク前	9:26	10:46	12:06	13:59	15:19	16:39
斎藤内科前	9:29	10:49	12:09	14:02	15:22	16:42
鳥栖駅前	9:31	10:51	12:11	14:04	15:24	16:44
フレスポ鳥栖	9:33	10:53	12:13	14:06	15:26	16:46

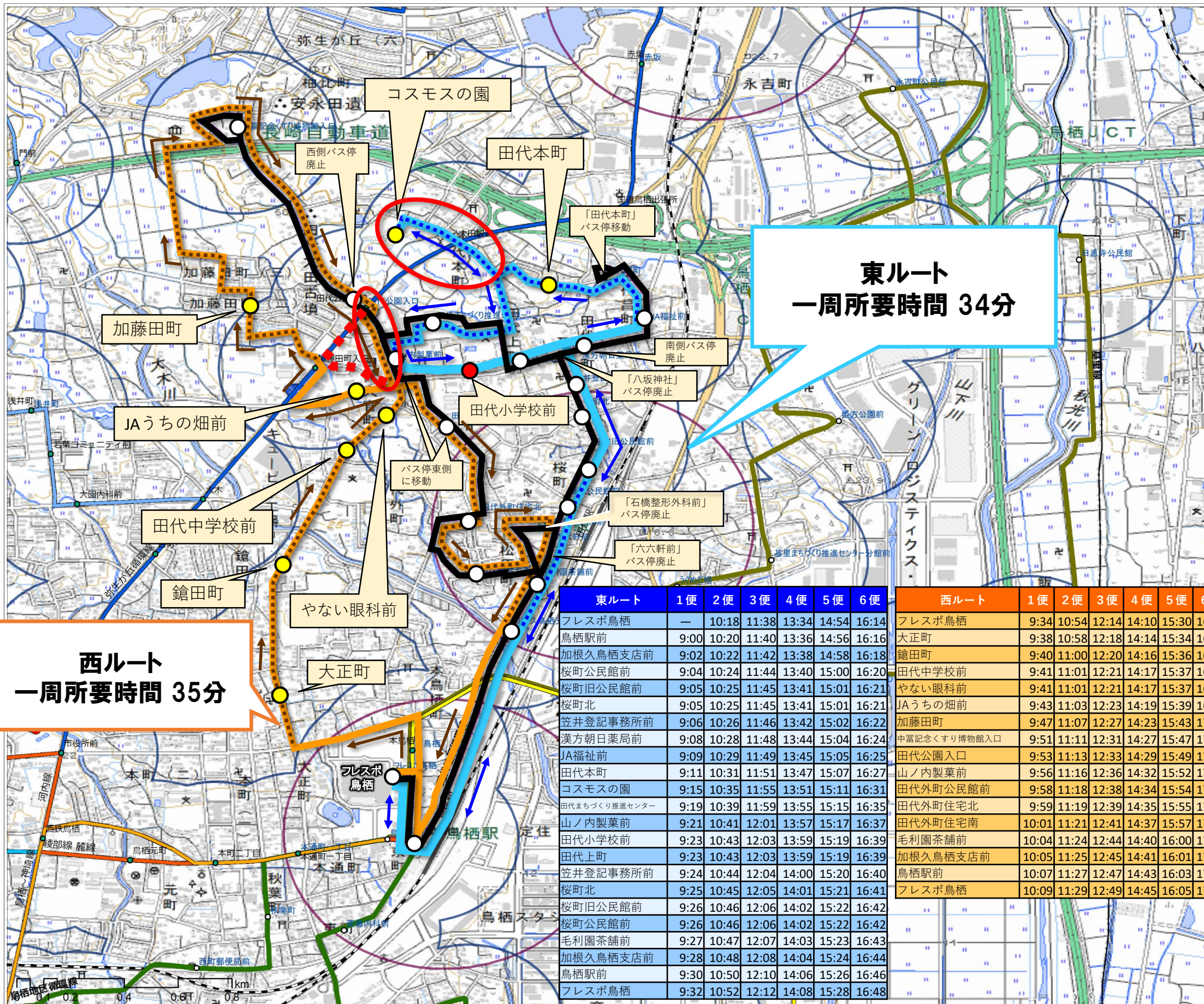
● : 新設バス停

フリー乗降区間

- 凡例
- 市役所
 - 路線バス(西鉄バス佐賀)
 - 久留米～鳥栖線
 - 鳥栖～神埼線
 - 綾部線
 - 河内線
 - 麓線
 - 弥生が丘循環線
 - 鳥栖市ミニバス 現在のルート
 - 鳥栖地区循環線
 - 田代地区循環線
 - 基里地区循環線
 - 旭地区循環線
 - バス停から半径300m
 - 鉄道駅から半径500m

南ルート → 北ルート → 南ルート → 北ルート の順番に運行します。

ミニバス田代地区循環線 見直し案



- : 新設バス停
-
.....
フリー乗降区間
- : 前回会議 (R2.6.26) から位置に変更があったバス停
- : 前回会議 (R2.6.26) からルートに変更があった箇所

西ルート
一周所要時間 35分

東ルート
一周所要時間 34分

東ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便
フレスポ鳥栖	—	10:18	11:38	13:34	14:54	16:14
鳥栖駅前	9:00	10:20	11:40	13:36	14:56	16:16
加根久鳥栖支店前	9:02	10:22	11:42	13:38	14:58	16:18
桜町公民館前	9:04	10:24	11:44	13:40	15:00	16:20
桜町旧公民館前	9:05	10:25	11:45	13:41	15:01	16:21
桜町北	9:05	10:25	11:45	13:41	15:01	16:21
笠井登記事務所前	9:06	10:26	11:46	13:42	15:02	16:22
漢方朝日薬局前	9:08	10:28	11:48	13:44	15:04	16:24
JA福祉前	9:09	10:29	11:49	13:45	15:05	16:25
田代本町	9:11	10:31	11:51	13:47	15:07	16:27
コスモスの園	9:15	10:35	11:55	13:51	15:11	16:31
田代まちづくり推進センター	9:19	10:39	11:59	13:55	15:15	16:35
山ノ内製菓前	9:21	10:41	12:01	13:57	15:17	16:37
田代小学校前	9:23	10:43	12:03	13:59	15:19	16:39
田代上町	9:23	10:43	12:03	13:59	15:19	16:39
笠井登記事務所前	9:24	10:44	12:04	14:00	15:20	16:40
桜町北	9:25	10:45	12:05	14:01	15:21	16:41
桜町旧公民館前	9:26	10:46	12:06	14:02	15:22	16:42
桜町公民館前	9:26	10:46	12:06	14:02	15:22	16:42
毛利園茶舗前	9:27	10:47	12:07	14:03	15:23	16:43
加根久鳥栖支店前	9:28	10:48	12:08	14:04	15:24	16:44
鳥栖駅前	9:30	10:50	12:10	14:06	15:26	16:46
フレスポ鳥栖	9:32	10:52	12:12	14:08	15:28	16:48

西ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便
フレスポ鳥栖	9:34	10:54	12:14	14:10	15:30	16:50
大正町	9:38	10:58	12:18	14:14	15:34	16:54
鎗田町	9:40	11:00	12:20	14:16	15:36	16:56
田代中学校前	9:41	11:01	12:21	14:17	15:37	16:57
やない眼科前	9:41	11:01	12:21	14:17	15:37	16:57
JAうちの畑前	9:43	11:03	12:23	14:19	15:39	16:59
加藤田町	9:47	11:07	12:27	14:23	15:43	17:03
中富記念くすり博物館入口	9:51	11:11	12:31	14:27	15:47	17:07
田代公園入口	9:53	11:13	12:33	14:29	15:49	17:09
山ノ内製菓前	9:56	11:16	12:36	14:32	15:52	17:12
田代外町公民館前	9:58	11:18	12:38	14:34	15:54	17:14
田代外町住宅北	9:59	11:19	12:39	14:35	15:55	17:15
田代外町住宅南	10:01	11:21	12:41	14:37	15:57	17:17
毛利園茶舗前	10:04	11:24	12:44	14:40	16:00	17:20
加根久鳥栖支店前	10:05	11:25	12:45	14:41	16:01	17:21
鳥栖駅前	10:07	11:27	12:47	14:43	16:03	17:23
フレスポ鳥栖	10:09	11:29	12:49	14:45	16:05	17:25

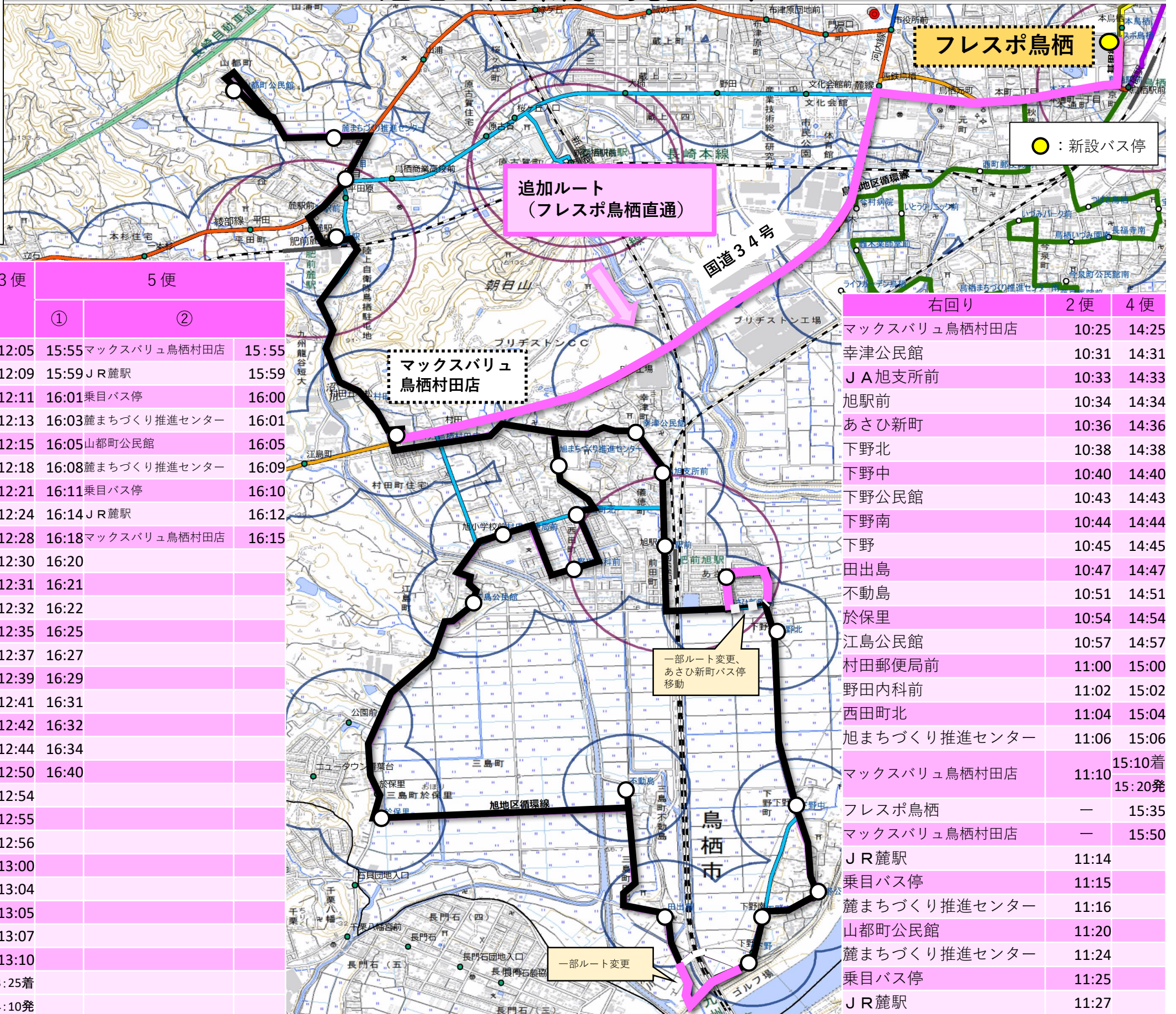
- 凡例**
- 市役所
 - 路線バス(西鉄バス佐賀)
 - 久留米～鳥栖線
 - 鳥栖～神埼線
 - 綾部線
 - 河内線
 - 麓線
 - 弥生が丘循環線
 - 鳥栖市ミニバス **現在のルート**
 - 鳥栖地区循環線
 - 田代地区循環線
 - 基里地区循環線
 - 旭地区循環線
 - バス停から半径300m
 - 鉄道駅から半径500m

東ルート → 西ルート → 東ルート → 西ルート の順番に運行します。

ミニバス旭地区循環線 見直し案

4便目が15:50にマックスバリュ鳥栖村田店に到着した後、5便目はミニバスとタクシー車両の2台に分かれて旭地区、麓地区をそれぞれ走行する。
(15:55発)

ミニバスは旭地区を回り、タクシー車両は麓地区を回る。



左回り	1便	3便	5便	
			①	②
マックスバリュ鳥栖村田店	9:00	12:05	15:55	マックスバリュ鳥栖村田店 15:55
旭まちづくり推進センター	9:04	12:09	15:59	J R麓駅 15:59
西田町北	9:06	12:11	16:01	乗目バス停 16:00
野田内科前	9:08	12:13	16:03	麓まちづくり推進センター 16:01
村田郵便局前	9:10	12:15	16:05	山都町公民館 16:05
江島公民館	9:13	12:18	16:08	麓まちづくり推進センター 16:09
於保里	9:16	12:21	16:11	乗目バス停 16:10
不動島	9:19	12:24	16:14	J R麓駅 16:12
田出島	9:23	12:28	16:18	マックスバリュ鳥栖村田店 16:15
下野	9:25	12:30	16:20	
下野南	9:26	12:31	16:21	
下野公民館	9:27	12:32	16:22	
下野中	9:30	12:35	16:25	
下野北	9:32	12:37	16:27	
あさひ新町	9:34	12:39	16:29	
旭駅前	9:36	12:41	16:31	
J A 旭支所前	9:37	12:42	16:32	
幸津公民館	9:39	12:44	16:34	
マックスバリュ鳥栖村田店	9:45	12:50	16:40	
J R麓駅	9:49	12:54		
乗目バス停	9:50	12:55		
麓まちづくり推進センター	9:51	12:56		
山都町公民館	9:55	13:00		
麓まちづくり推進センター	9:59	13:04		
乗目バス停	10:00	13:05		
J R麓駅	10:02	13:07		
マックスバリュ鳥栖村田店	10:05	13:10		
フレスポ鳥栖		13:25着		
		14:10発		
マックスバリュ鳥栖村田店		14:25		

右回り	2便	4便
マックスバリュ鳥栖村田店	10:25	14:25
幸津公民館	10:31	14:31
J A 旭支所前	10:33	14:33
旭駅前	10:34	14:34
あさひ新町	10:36	14:36
下野北	10:38	14:38
下野中	10:40	14:40
下野公民館	10:43	14:43
下野南	10:44	14:44
下野	10:45	14:45
田出島	10:47	14:47
不動島	10:51	14:51
於保里	10:54	14:54
江島公民館	10:57	14:57
村田郵便局前	11:00	15:00
野田内科前	11:02	15:02
西田町北	11:04	15:04
旭まちづくり推進センター	11:06	15:06
マックスバリュ鳥栖村田店	11:10	15:10着 15:20発
フレスポ鳥栖	—	15:35
マックスバリュ鳥栖村田店	—	15:50
J R麓駅	11:14	
乗目バス停	11:15	
麓まちづくり推進センター	11:16	
山都町公民館	11:20	
麓まちづくり推進センター	11:24	
乗目バス停	11:25	
J R麓駅	11:27	
マックスバリュ鳥栖村田店	11:30	

令和3年度 鳥栖市地域内フィーダー系統 確保維持計画

※ 資料は変更箇所のみ



令和3年1月

鳥 栖 市

市内交通を構成する路線バス市内線は、全ての路線が JR 鳥栖駅等で地域間幹線系統に接続しており、高齢者や学童、通勤者の方々を中心に、市民にとって重要な移動手段となっている。平成 21 年度に、鉄道との乗り継ぎ利便性向上等を目的とした JR 鳥栖駅前バス乗降所の整備を実施（乗り継ぎ拠点の整備）したほか平成 22 年度には九州新幹線の開業に合わせて麓線の新鳥栖駅への乗り入れ（乗り継ぎダイヤの設定）を実施した。これらの取り組みもあり、現在約 9.6 万人/年の方に利用されている。（R2実績）

ミニバスについても、鳥栖地区循環線・田代地区循環線・基里地区循環線が JR 鳥栖駅に、旭地区循環線が JR 肥前旭駅、JR 肥前麓駅など鉄道駅に接続するほか、JR 鳥栖駅などで地域間幹線系統に接続しており、買い物・通院する際の貴重な移動手段となっている。平成 27 年 10 月にライフガーデン鳥栖（商業施設）に延伸（鳥栖地区循環線）、平成 30 年 4 月に永吉町公民館に延伸（基里地区循環線）するなど、運行開始後もルートの見直しを行ってきた。こうした取り組みにより、現在、高齢者を中心に約 15,900 人/年の方が利用（R2実績）



▲JR 鳥栖駅前における路線バス・ミニバス乗降所



▲ミニバス車両

このため、地域公共交通確保維持事業により、路線バス市内線3路線およびミニバス4路線を確保・維持していくことで、市民の生活交通手段を存続させていく必要がある。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

- ・弥生が丘循環線：西鉄バス佐賀(株)
- ・鳥栖市ミニバス（鳥栖地区循環線南ルート・北ルート、
田代地区循環線東ルート・西ルート）：(株)鳥栖構内タクシー
- ・鳥栖市ミニバス（基里地区循環線、旭地区循環線）：久留米西鉄タクシー(株)

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

- ・該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】

- ・該当なし

9. 別表1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】

- ・該当なし

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項【地域間幹線系統のみ】

- ・該当なし

11. 外客来訪促進計画との整合性【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】

- ・該当なし

12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付

13. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

- ・該当なし

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

- ・該当なし

20. 会議の開催状況と主な議論

鳥栖市では、平成20～令和2年度にかけて、「鳥栖市地域公共交通会議」「鳥栖市地域公共交通活性化協議会」を計35回開催し、地域公共交通に関する協議を進めてきた。

※令和元年度～ 主な協議内容

	開催日	主な協議内容
第30回	令和元年 6月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度路線バス及びミニバス等に関する事業計画（案） ・鳥栖市地域公共交通網形成計画策定スケジュール（案） ・令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画（案） ※全ての議案について承認済み。
第31回	令和元年 11月5日	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥栖市ミニバス鳥栖地区循環線の運行経路の一部変更について（案） ・令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の一部変更について（案） ・鳥栖市地域公共交通網形成計画（案）について ※全ての議案について承認済み。
第32回	令和元年 12月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・平成31年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について（案） ・平成31年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）について（案） ・鳥栖市ミニバス（基里地区・旭地区）の運行事業者の決定について（案） ・鳥栖市地域公共交通網形成計画（案）について ※全ての議案について承認済み。
第33回	令和2年 2月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥栖市地域公共交通会議設置要綱の改正及び鳥栖市地域公共交通活性化協議会規約の廃止について（案） ・鳥栖市地域公共交通網形成計画について（案） ※すべての議案について承認済み。
第34回	令和2年 6月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度路線バス及びミニバス等に関する事業計画について（案） ・鳥栖市ミニバスのルート見直しについて（案） ・令和3年度鳥栖市地域内フィーダー系統確保維持計画について（案） ・路線バスの運行ダイヤ見直しについて（案） ※全ての議案について承認済み。
第35回	令和3年 1月22日	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について（案） ・令和2年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）について（案） ・鳥栖市ミニバスのルート見直しについて（案） ・令和3年度鳥栖市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について（案）

21. 利用者等の意見の反映状況

路線バス市内線およびミニバス利用者に対してアンケート調査等を実施しており、適宜意見等をルート・ダイヤに反映している。

年度	概要
平成 20 年度	(1) 市民アンケート (2) 市内線利用者アンケート (3) パブリック・コメントの実施
平成 21～24 年度	(1) 市内線利用者アンケート (2) ミニバス沿線住民アンケート
平成 25、27 年度	(1) ミニバス利用者アンケート
平成 28 年度	(1) ミニバス沿線住民アンケート
平成 30 年度	(1) 市民アンケート (2) 市内線利用者アンケート (3) ミニバス利用者アンケート
令和元年度	(1) 住民意見交換会及び参加者アンケート

22. 会議の構成員

令和 3 年 1 月現在

区分	団体名・役職名	委員（敬省略）
主催市	鳥栖市長	橋本 康志
都道府県	佐賀県さが創生推進課 暮らしの移動手段確保推進係長	山下 嘉子
交通事業者及び 事業者団体	九州旅客鉄道株式会社 佐賀鉄道部長	保田 俊
	西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社 鳥栖支社長	中野 滋豊
	(株)鳥栖構内タクシー 代表取締役社長	齊藤 恭宏
	久留米西鉄タクシー(株) 代表取締役社長	本田 哲
	一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会 専務理事	江上 康男
	西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社 乗務員	野崎 真悟
地域住民・ 利用者	鳥栖市区長連合会	大石 豪
	鳥栖市地域婦人連絡協議会 会長	今村 悦子
	鳥栖市社会福祉協議会 会長	小石 正明
	NPO 法人子どもと文化のネットワークぽっぽ・わーど 代表理事	藤 知映
	鳥栖市老人クラブ連合会 女性部長	長 昭子
	鳥栖商工会議所 女性会副会長	肥山 佐代子
地方運輸局	国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局 首席運輸企画専門官	津留 崇明
警察	佐賀県警察本部鳥栖警察署 交通課長	綿谷 大樹
道路管理者	国土交通省九州地方整備局佐賀国道事務所 鳥栖維持出張所長	案浦 久
	佐賀県 東部土木事務所長	宮崎 厚志
	鳥栖市 建設部長	松雪 努
学識経験者	久留米大学経済学部 教授	伊佐 淳
	NPO 法人タウン・コンパス 理事長（元福岡大学工学部教授）	井上 信昭

【本計画に関する担当者・連絡先】

〒841-8511 佐賀県鳥栖市宿町 1118 番地 鳥栖市 建設部 国道・交通対策課
担当 山川 電話 0942-85-3602 Mail kokudou@city.tosu.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

2021年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統田口程	計画運行 日数	計画運行回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線 系統等との接続確保策	基準にて該当する要件 (別表7のみ)
鳥栖市	西鉄バス佐賀株	(1) 弥生が丘循環線①	鳥栖駅前	弥生が丘駅	鳥栖駅前	(循環) 16.5km	365日	3285.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③
鳥栖市	西鉄バス佐賀株	(2) 弥生が丘循環線②	産業団地前	弥生が丘駅	鳥栖駅前	往 8.6km	365日	182.5回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③
鳥栖市	株鳥栖構内タクシー	(3) 鳥栖地区循環線南ルート	フレスポ鳥栖	今泉町公民館南	フレスポ鳥栖	(循環) 6.7km	146日	876.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③
鳥栖市	株鳥栖構内タクシー	(4) 鳥栖地区循環線北ルート	フレスポ鳥栖	森木薬師堂前	フレスポ鳥栖	(循環) 6.7km	146日	876.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③
鳥栖市	株鳥栖構内タクシー	(5) 田代地区循環線東ルート	フレスポ鳥栖	田代まちづくり推進センター	フレスポ鳥栖	(循環) 7.7km	146日	876.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③
鳥栖市	株鳥栖構内タクシー	(6) 田代地区循環線西ルート	フレスポ鳥栖	田代公園入口	フレスポ鳥栖	(循環) 8.7km	146日	876.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(7) 旭地区循環線左回り	マックスバリュ鳥栖村田店	下野	マックスバリュ鳥栖村田店	(循環) 19.3km	146日	146.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の綾部線、鳥栖～神埼線とマックスバリュ鳥栖村田店停留所、乗目バス停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(8) 旭地区循環線左回り	マックスバリュ鳥栖村田店	山都町公民館	マックスバリュ鳥栖村田店	(循環) 29.0km	146日	146.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線とフレスポ鳥栖停留所、乗目バス停留所、マックスバリュ鳥栖村田店停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(9) 旭地区循環線左回り	マックスバリュ鳥栖村田店	江島公民館	マックスバリュ鳥栖村田店	(循環) 13.1km	146日	146.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の鳥栖～神埼線とマックスバリュ鳥栖村田店停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(10) 旭地区循環線左回り	マックスバリュ鳥栖村田店	山都町公民館	マックスバリュ鳥栖村田店	(循環) 6.1km	146日	146.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の綾部線、鳥栖～神埼線と乗目バス停留所、マックスバリュ鳥栖村田店停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(11) 旭地区循環線右回り	マックスバリュ鳥栖村田店	江島公民館	マックスバリュ鳥栖村田店	(循環) 19.3km	146日	146.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の綾部線、鳥栖～神埼線とマックスバリュ鳥栖村田店停留所、乗目バス停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(12) 旭地区循環線右回り	マックスバリュ鳥栖村田店	田出島	マックスバリュ鳥栖村田店	(循環) 22.8km	146日	146.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線とマックスバリュ鳥栖村田店停留所、フレスポ鳥栖停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(13) 基里地区循環線左回り	フレスポ鳥栖	永吉町公民館	フレスポ鳥栖	(循環) 12.4km	146日	584.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③
鳥栖市	久留米西鉄タクシー株	(14) 基里地区循環線右回り	フレスポ鳥栖	永吉町公民館	フレスポ鳥栖	(循環) 12.4km	146日	438.0回		路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄バス佐賀株の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留所にて接続	③

(注)

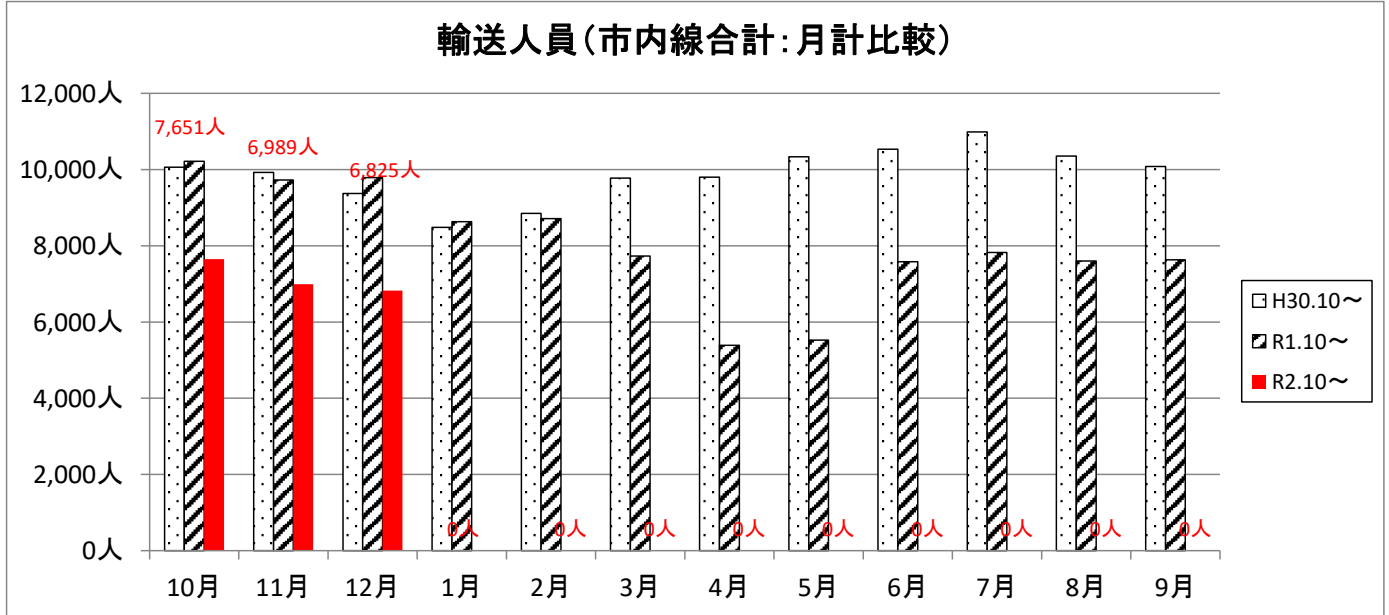
1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

1-1. 「市内線」路線バスの輸送実績の推移（合計）

資料1

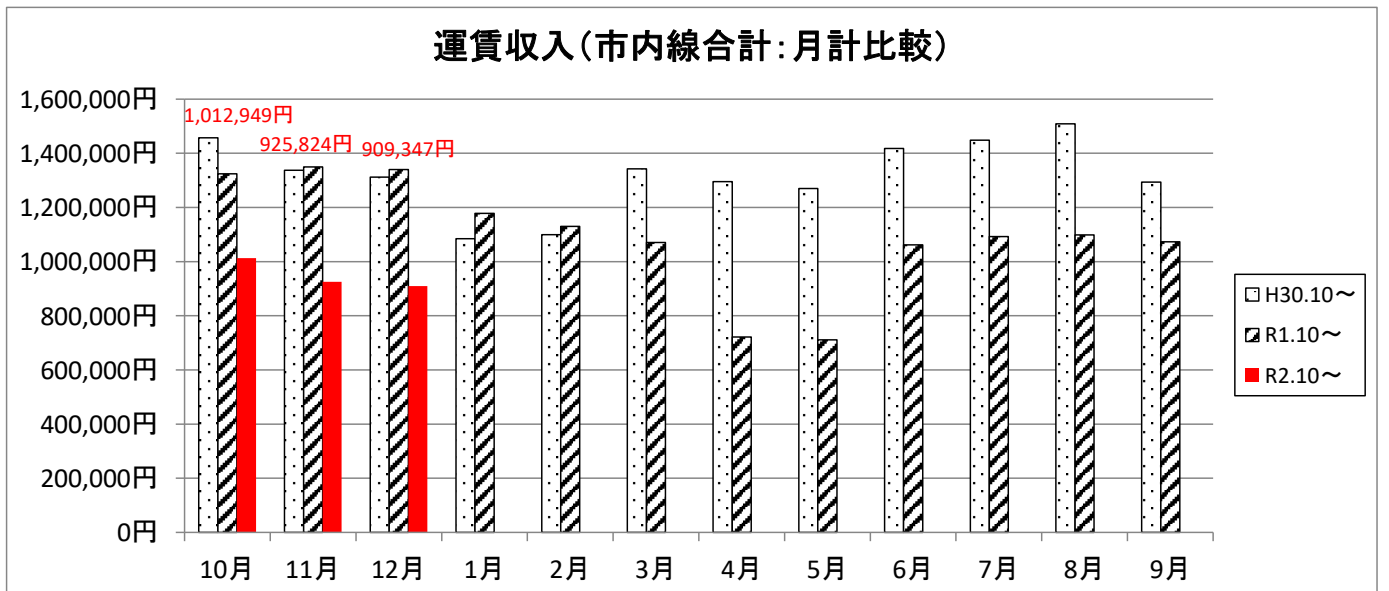
①市内線輸送人員（合計）

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	10,063人	9,926人	9,369人	8,480人	8,851人	9,773人	9,800人	10,333人	10,536人	10,990人	10,355人	10,081人	118,557人
R1.10～	10,216人	9,727人	9,788人	8,630人	8,713人	7,732人	5,390人	5,524人	7,581人	7,823人	7,599人	7,631人	96,354人
R2.10～	7,651人	6,989人	6,825人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	21,465人
R2/R1	101.5%	98.0%	104.5%	101.8%	98.4%	79.1%	55.0%	53.5%	72.0%	71.2%	73.4%	75.7%	81.3%
R3/R2	74.9%	71.9%	69.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.3%



②市内線運賃収入（合計）

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	1,456,861円	1,337,247円	1,311,722円	1,084,407円	1,099,383円	1,342,791円	1,295,582円	1,269,680円	1,418,232円	1,448,770円	1,509,128円	1,293,874円	15,867,677円
R1.10～	1,324,140円	1,349,643円	1,339,979円	1,177,849円	1,129,749円	1,070,718円	721,704円	710,915円	1,062,265円	1,092,395円	1,098,769円	1,073,032円	13,151,158円
R2.10～	1,012,949円	925,824円	909,347円										
R2/R1	90.9%	100.9%	102.2%	108.6%	102.8%	79.7%	55.7%	56.0%	74.9%	75.4%	72.8%	82.9%	82.9%
R3/R2	76.5%	68.6%	67.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%



1-2. 「市内線」路線バスの輸送実績の推移（路線毎）

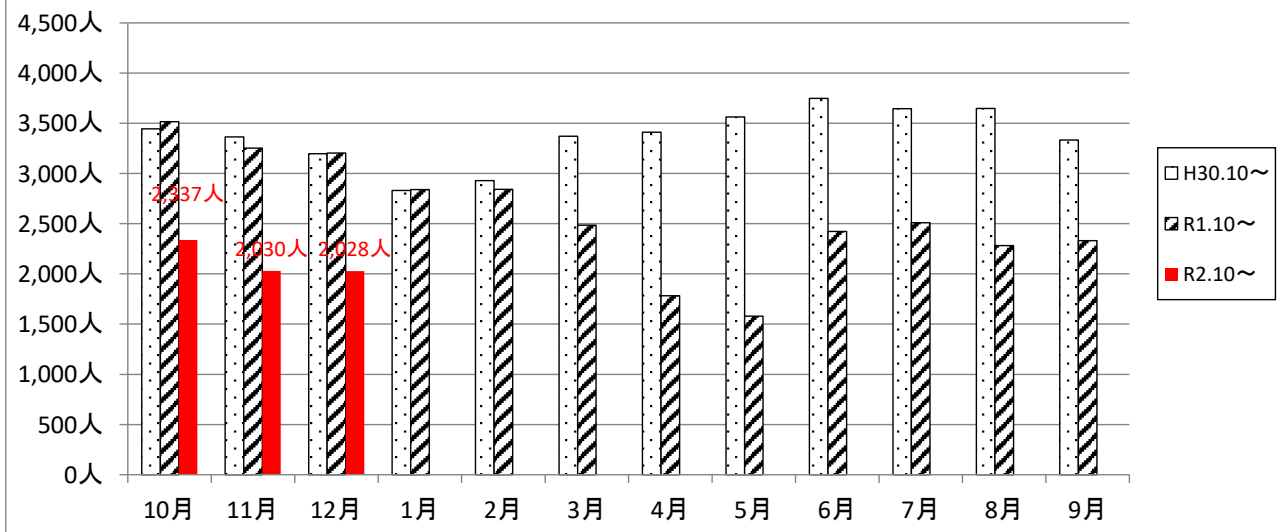
①河内線輸送人員

年 月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	3,445人	3,364人	3,198人	2,831人	2,929人	3,372人	3,411人	3,562人	3,749人	3,645人	3,648人	3,334人	40,488人
R1.10～	3,516人	3,252人	3,204人	2,840人	2,843人	2,486人	1,782人	1,580人	2,422人	2,510人	2,283人	2,332人	31,050人
R2.10～	2,337人	2,030人	2,028人										6,395人
日数	31日	30日	31日										92日
1日当り	75人/日	68人/日	65人/日	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	70人/日
R2/R1	102.1%	96.7%	100.2%	100.3%	97.1%	73.7%	52.2%	44.4%	64.6%	68.9%	62.6%	69.9%	76.7%
R3/R2	66.5%	62.4%	63.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.0%

1便輸送人員(平均)

R2	5.7人	5.4人	5.2人	4.6人	4.9人	4.0人	3.0人	2.7人	4.0人	4.2人	3.8人	4.0人	4.3人
R2	3.7人	3.4人	3.3人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.9人

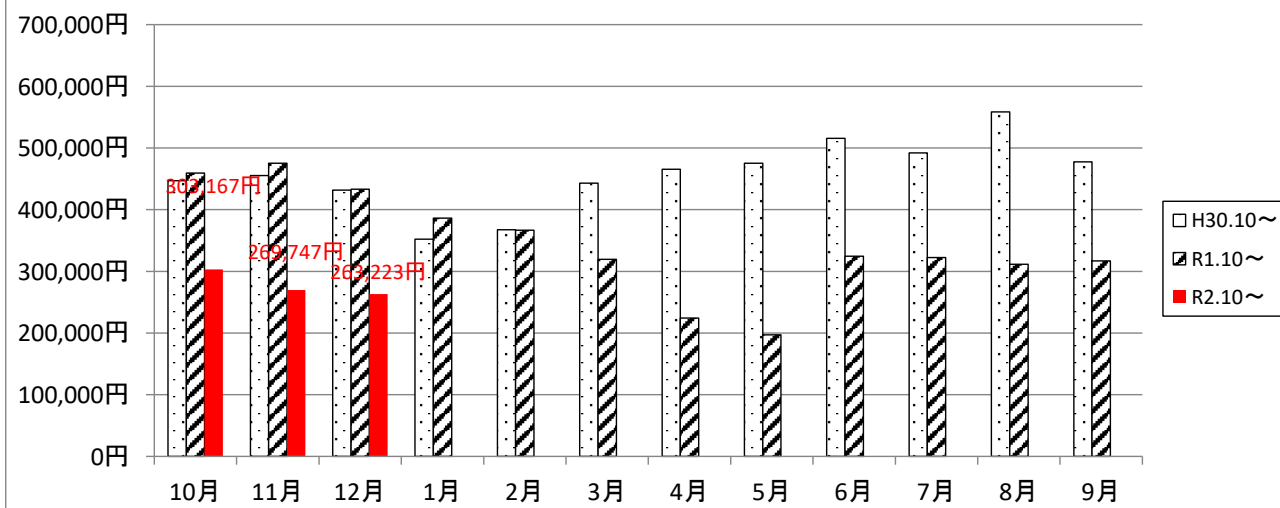
輸送人員(河内線:月計比較)



②河内線運賃収入

年 月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	446,883円	455,186円	431,630円	352,069円	367,437円	442,953円	465,476円	475,380円	515,716円	492,051円	558,358円	477,575円	5,480,714円
R1.10～	459,155円	475,186円	433,325円	386,258円	366,785円	319,316円	224,162円	197,197円	324,661円	322,252円	311,457円	316,919円	4,136,673円
R2.10～	303,167円	269,747円	263,223円										836,137円
R2/R1	102.7%	104.4%	100.4%	109.7%	99.8%	72.1%	48.2%	41.5%	63.0%	65.5%	55.8%	66.4%	75.5%
R3/R2	66.0%	56.8%	60.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.2%

運賃収入(河内線:月計比較)



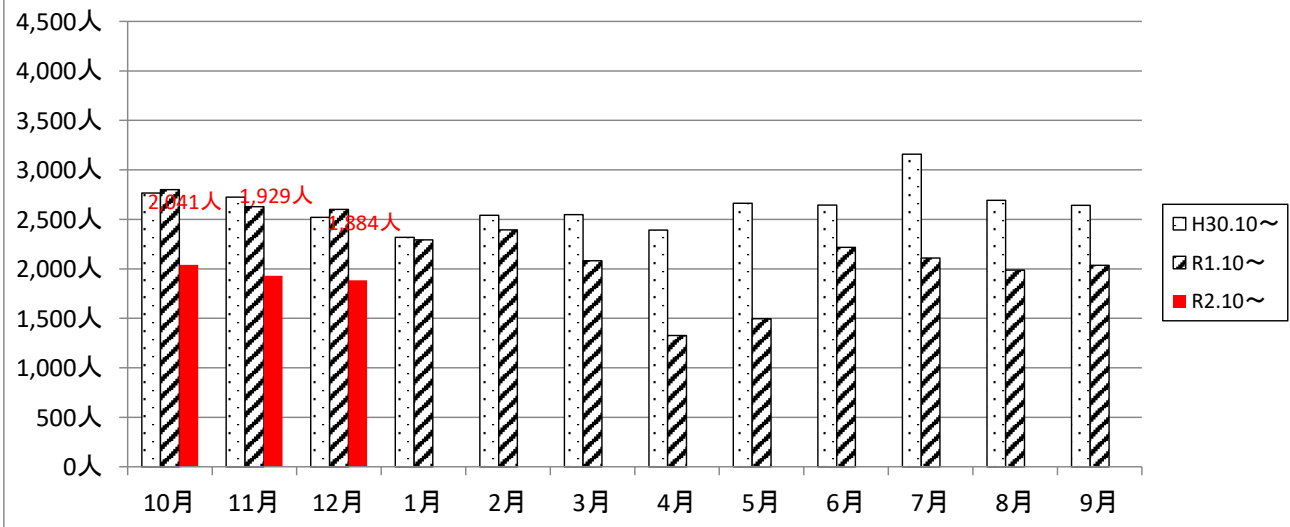
③ 麓線輸送人員

年/月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10~	2,767人	2,724人	2,521人	2,319人	2,541人	2,548人	2,392人	2,662人	2,644人	3,158人	2,693人	2,642人	31,611人
R1.10~	2,801人	2,628人	2,600人	2,293人	2,393人	2,082人	1,325人	1,497人	2,217人	2,108人	1,987人	2,036人	25,967人
R2.10~	2,041人	1,929人	1,884人										5,854人
日数	31日	30日	31日										92日
1日当り	66人/日	64人/日	61人/日	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
R2/R1	101.2%	96.5%	103.1%	98.9%	94.2%	81.7%	55.4%	56.2%	83.9%	66.8%	73.8%	77.1%	82.1%
R3/R2	72.9%	73.4%	72.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.5%

1便輸送人員(平均)

R2	4.5人	4.4人	4.2人	3.7人	4.1人	3.4人	2.2人	2.4人	3.7人	3.4人	3.2人	3.4人	3.5人
R2	3.3人	3.2人	3.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.8人

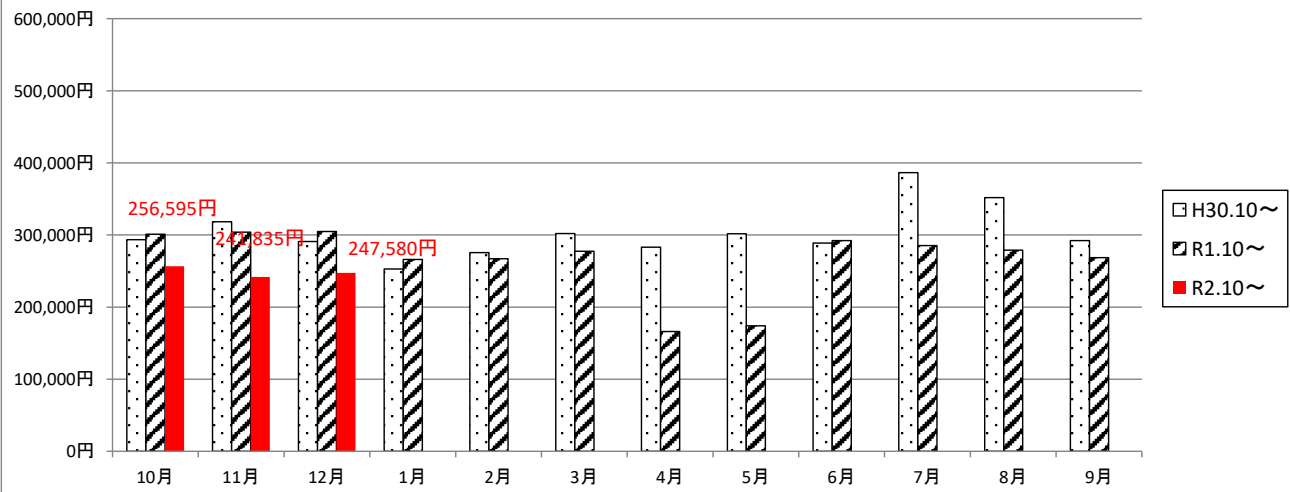
輸送人員(麓線:月計比較)



④ 麓線運賃収入

年/月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10~	293,329円	318,454円	290,862円	252,896円	275,534円	302,111円	283,022円	301,725円	288,688円	386,311円	351,629円	292,093円	3,636,654円
R1.10~	300,931円	303,961円	304,744円	266,030円	267,109円	277,249円	166,265円	173,884円	292,214円	285,196円	279,025円	268,517円	3,185,125円
R2.10~	256,595円	241,835円	247,580円										746,010円
R2/R1	102.6%	95.4%	104.8%	105.2%	96.9%	91.8%	58.7%	57.6%	101.2%	73.8%	79.4%	91.9%	87.6%
R3/R2	85.3%	79.6%	81.2%										

運賃収入(麓線:月計比較)

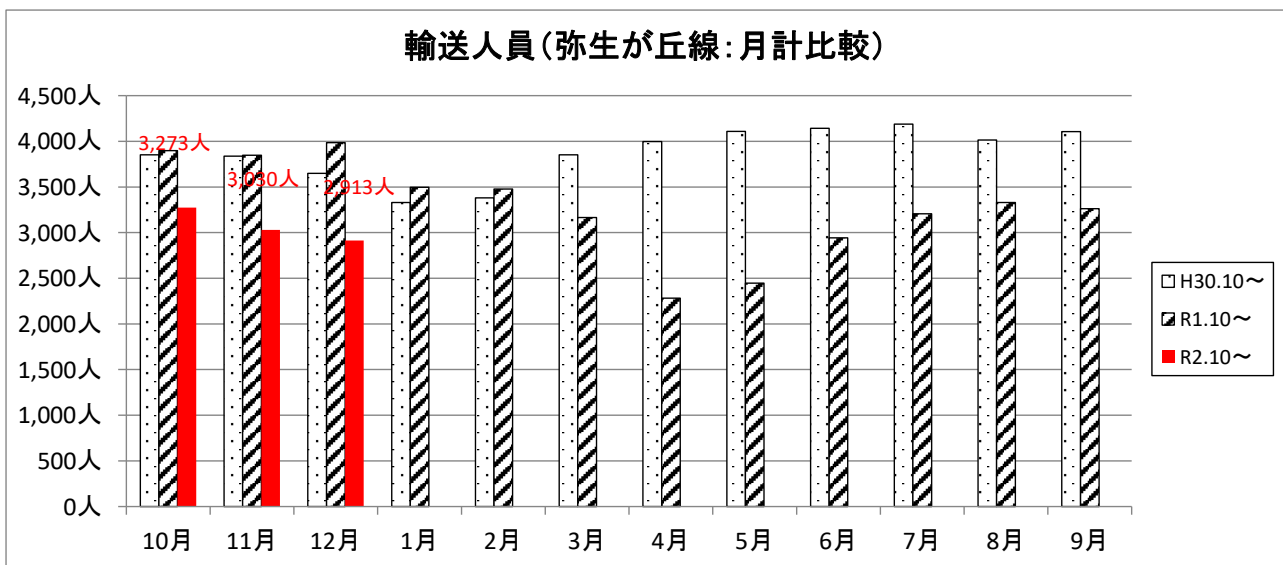


⑤ 弥生が丘線輸送人員

年 月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	3,851人	3,838人	3,650人	3,330人	3,381人	3,853人	3,997人	4,109人	4,143人	4,187人	4,014人	4,105人	46,458人
R1.10～	3,899人	3,847人	3,984人	3,497人	3,477人	3,164人	2,283人	2,447人	2,942人	3,205人	3,329人	3,263人	39,337人
R2.10～	3,273人	3,030人	2,913人										9,216人
日数	31日	30日	31日										92日
1日当り	106人/日	101人/日	94人/日	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
R2/R1	101.2%	100.2%	109.2%	105.0%	102.8%	82.1%	57.1%	59.6%	71.0%	76.5%	82.9%	79.5%	84.7%
R3/R2	83.9%	78.8%	73.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23.4%

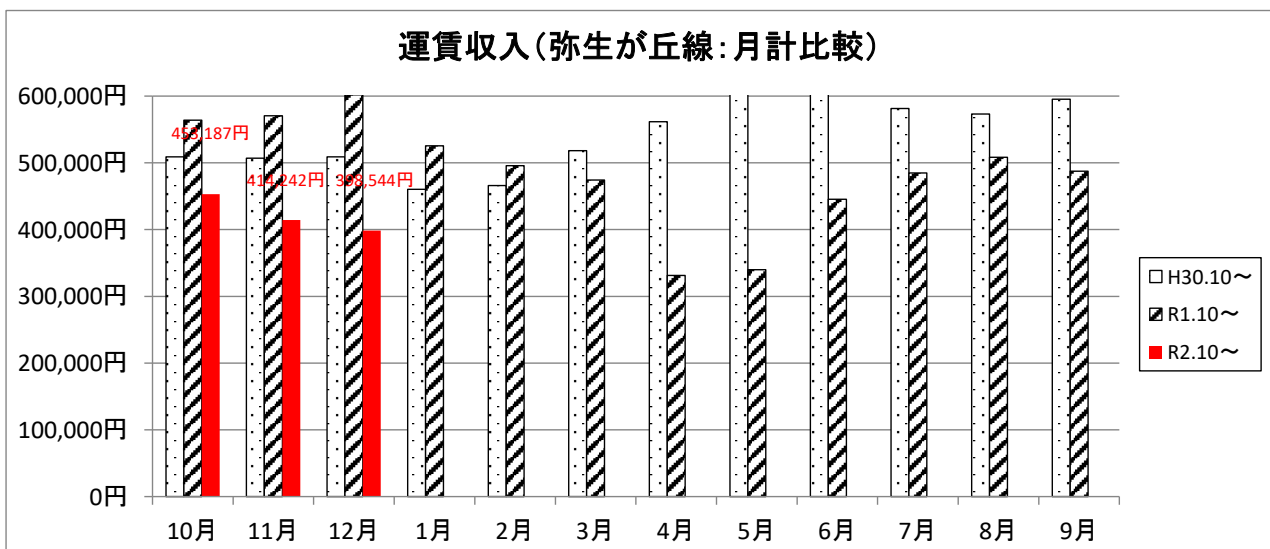
1便輸送人員(平均)

R2	6.6人	6.7人	6.8人	5.9人	6.3人	5.4人	4.0人	4.2人	5.2人	5.4人	5.7人	5.7人	5.7人
R3	5.6人	5.3人	4.9人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!



⑥ 弥生が丘線運賃収入

年 月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	508,908円	507,034円	509,127円	460,488円	465,910円	518,226円	561,709円	603,519円	605,768円	581,563円	573,116円	595,403円	6,490,771円
R1.10～	564,054円	570,496円	601,910円	525,561円	495,855円	474,153円	331,277円	339,834円	445,390円	484,947円	508,287円	487,596円	5,829,360円
R2.10～	453,187円	414,242円	398,544円										
R1/H30	110.8%	112.5%	118.2%	114.1%	106.4%	91.5%	59.0%	56.3%	73.5%	83.4%	88.7%	81.9%	89.8%
R2/R1	80.3%	72.6%	66.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

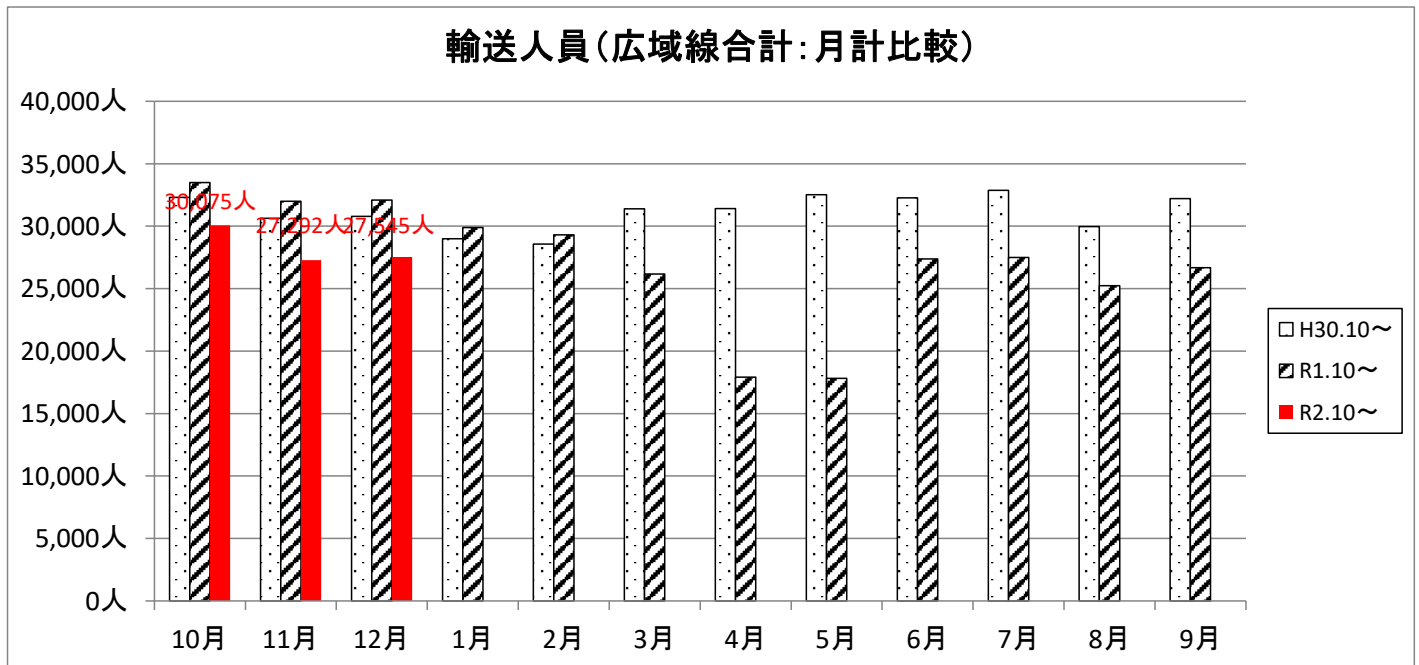


2-1. 「広域線」路線バスの輸送実績の推移（合計）

① 広域線輸送人員（合計）

年	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	32,305人	30,633人	30,794人	28,999人	28,569人	31,398人	31,409人	32,525人	32,267人	32,877人	29,963人	32,210人	373,949人
R1.10～	33,504人	31,992人	32,093人	29,898人	29,309人	26,167人	17,907人	17,812人	27,384人	27,488人	25,242人	26,683人	325,479人
R2.10～	30,075人	27,292人	27,545人										84,912人
R2/R1	103.7%	104.4%	104.2%	103.1%	102.6%	83.3%	57.0%	54.8%	84.9%	83.6%	84.2%	82.8%	87.0%
R3/R2	89.8%	85.3%	85.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.1%

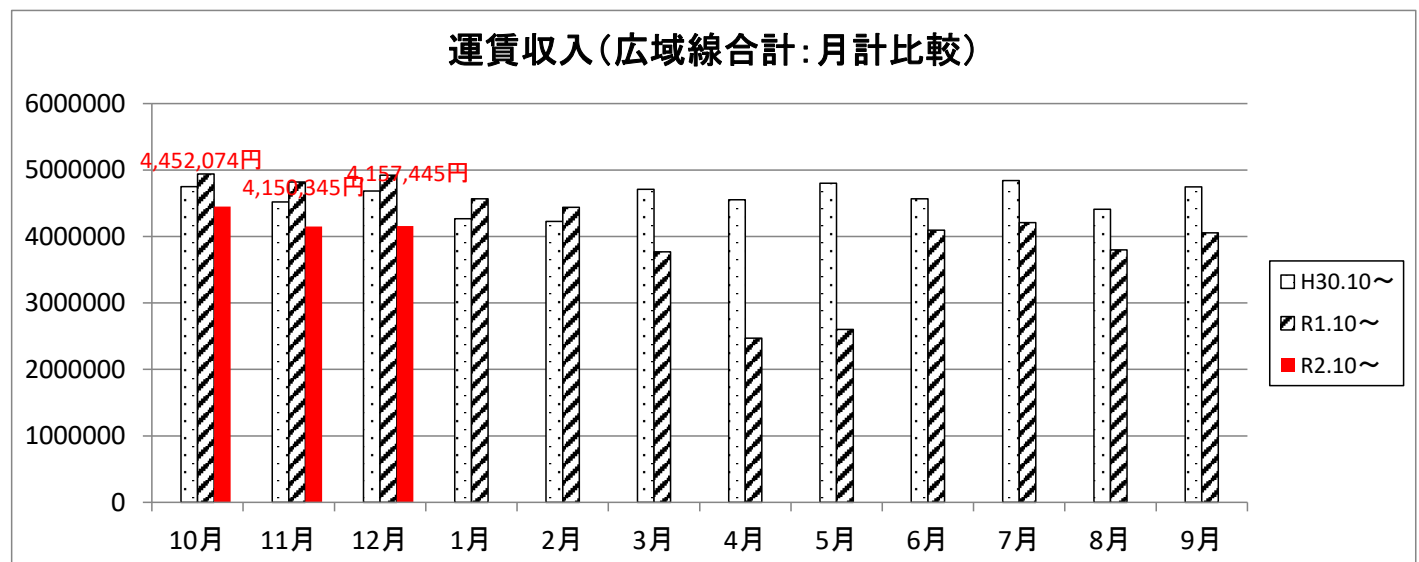
輸送人員(広域線合計:月計比較)



② 広域線運賃収入（合計）

年	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	4,749,756円	4,521,642円	4,683,613円	4,266,863円	4,225,835円	4,708,875円	4,552,163円	4,801,137円	4,568,346円	4,842,815円	4,409,814円	4,745,045円	55,075,904円
R1.10～	4,939,119円	4,819,481円	4,923,160円	4,566,426円	4,440,899円	3,771,168円	2,470,277円	2,601,620円	4,094,863円	4,207,679円	3,797,165円	4,053,951円	48,685,808円
R2.10～	4,452,074円	4,150,345円	4,157,445円										
R2/R1	104.0%	106.6%	105.1%	107.0%	105.1%	80.1%	54.3%	54.2%	89.6%	86.9%	86.1%	85.4%	88.4%
R3/R2	90.1%	86.1%	84.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

運賃収入(広域線合計:月計比較)



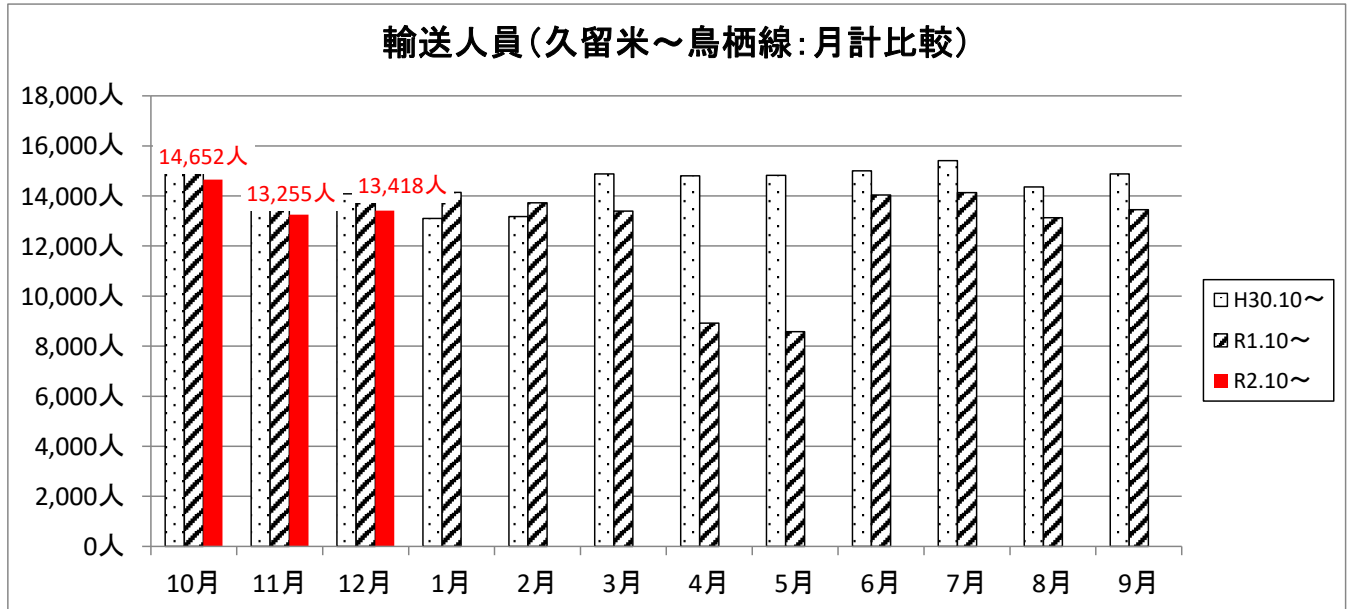
2-2. 「広域線」路線バスの輸送実績の推移（個別路線）

①久留米～鳥栖線輸送人員

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	15,092人	14,007人	14,085人	13,103人	13,181人	14,878人	14,801人	14,824人	15,003人	15,410人	14,363人	14,879人	173,626人
R1.10～	15,387人	14,542人	15,027人	14,141人	13,728人	13,398人	8,917人	8,576人	14,041人	14,132人	13,134人	13,451人	158,474人
R2.10～	14,652人	13,255人	13,418人										41,325人
R2/R1	102.0%	103.8%	106.7%	107.9%	104.1%	90.1%	60.2%	57.9%	93.6%	91.7%	91.4%	90.4%	91.3%
R3/R2	95.2%	91.1%	89.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.1%

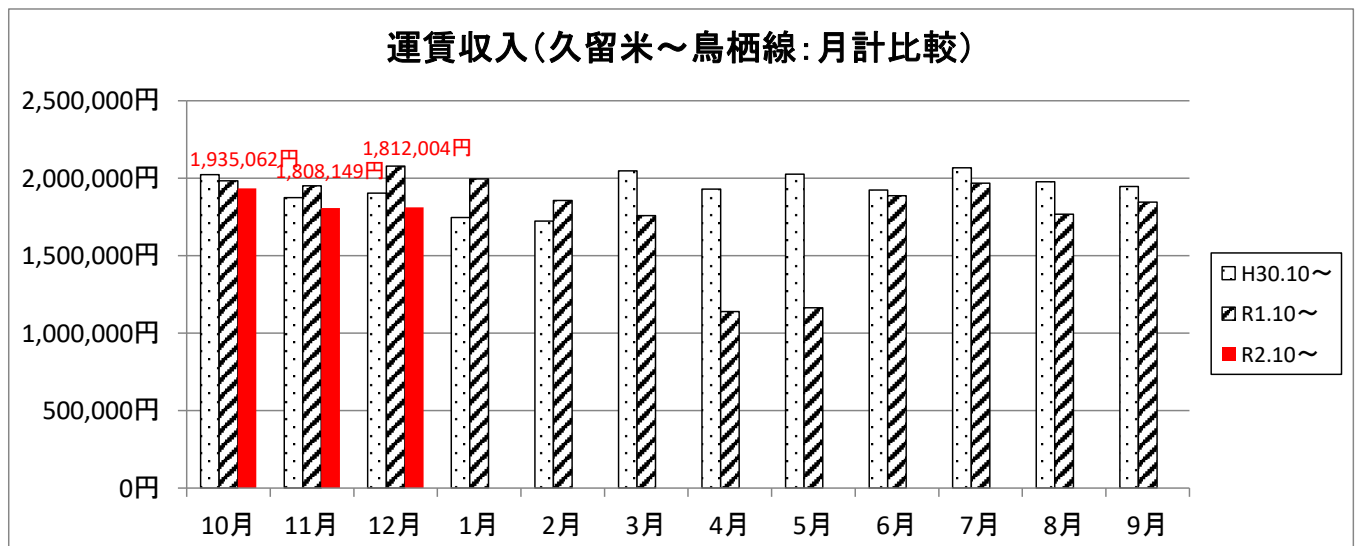
1便輸送人員(平均)

R2	15.1人	14.8人	14.8人	14.1人	14.5人	13.1人	9.1人	8.7人	14.1人	13.9人	13.1人	13.8人	13.2人
R3	14.2人	13.6人	13.3人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	0.0人	3.4人



②久留米～鳥栖線運賃収入

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	2,023,116円	1,875,353円	1,903,069円	1,746,370円	1,723,063円	2,046,998円	1,929,514円	2,026,292円	1,923,542円	2,067,880円	1,976,712円	1,946,578円	23,188,487円
R1.10～	1,983,852円	1,950,454円	2,077,962円	1,996,209円	1,856,569円	1,757,799円	1,139,625円	1,163,835円	1,886,397円	1,967,282円	1,768,419円	1,845,714円	21,394,117円
R2.10～	1,935,062円	1,808,149円	1,812,004円										
R2/R1	98.1%	104.0%	109.2%	114.3%	107.7%	85.9%	59.1%	57.4%	98.1%	95.1%	89.5%	94.8%	92.3%
R3/R2	97.5%	92.7%	87.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%



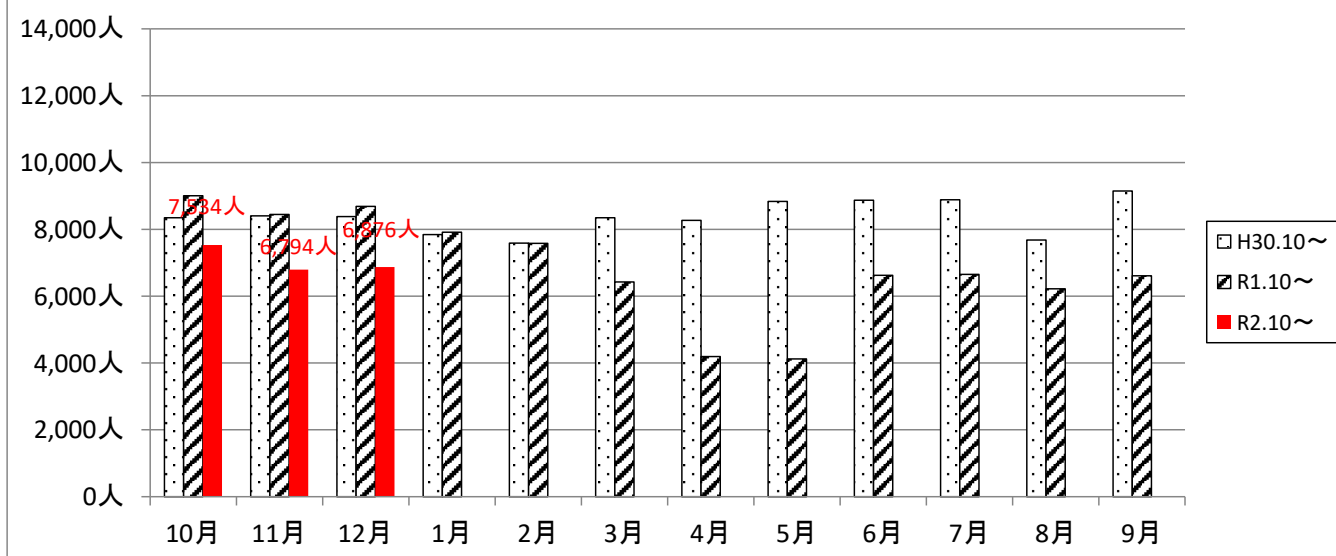
③綾部線輸送人員

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	8,345人	8,402人	8,381人	7,845人	7,587人	8,349人	8,267人	8,833人	8,872人	8,886人	7,681人	9,145人	100,593人
R1.10～	9,008人	8,447人	8,689人	7,918人	7,578人	6,426人	4,193人	4,121人	6,624人	6,652人	6,217人	6,608人	82,481人
R2.10～	7,534人	6,794人	6,876人										21,204人
R2/R1	107.9%	100.5%	103.7%	100.9%	99.9%	77.0%	50.7%	46.7%	74.7%	74.9%	80.9%	72.3%	82.0%
R3/R2	83.6%	80.4%	79.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.7%

1便輸送人員(平均)

R2	14.5人	14.1人	14.1人	13.0人	13.1人	10.3人	7.0人	6.9人	11.1人	11.2人	10.4人	11.1人	11.4人
R3	11.9人	11.4人	11.3人										

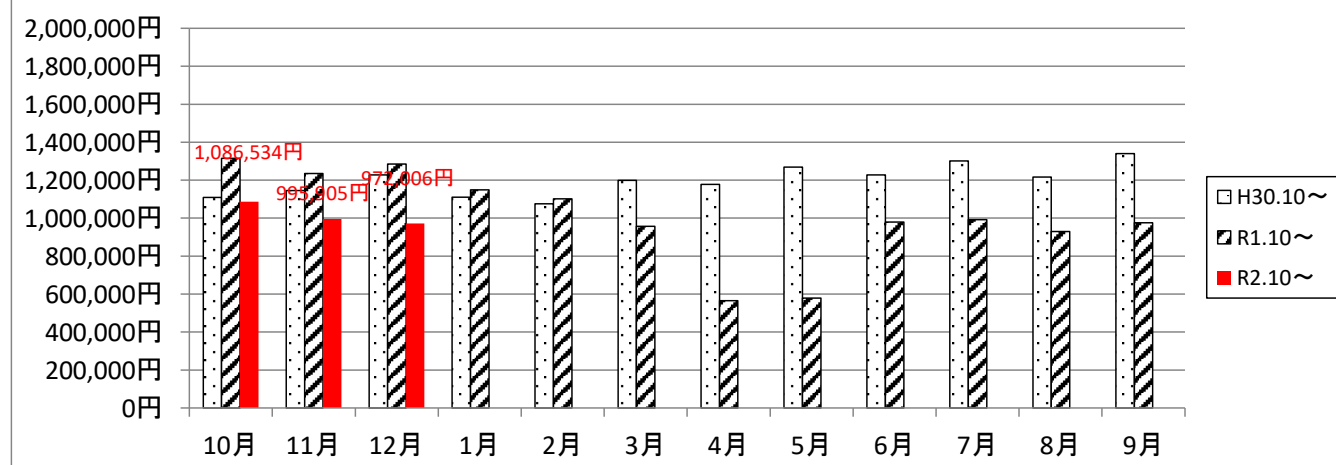
輸送人員(綾部線:月計比較)



④綾部線運賃収入

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	1,109,246円	1,145,152円	1,227,342円	1,110,649円	1,074,846円	1,198,816円	1,178,048円	1,268,303円	1,228,008円	1,300,731円	1,216,551円	1,340,080円	14,397,772円
R1.10～	1,314,941円	1,235,089円	1,284,527円	1,149,049円	1,101,988円	957,345円	564,723円	579,374円	979,747円	991,851円	929,030円	975,928円	12,063,592円
R2.10～	1,086,534円	995,905円	972,006円										3,054,445円
R2/R1	118.5%	107.9%	104.7%	103.5%	102.5%	79.9%	47.9%	45.7%	79.8%	76.3%	76.4%	72.8%	83.8%
R3/R2	82.6%	80.6%	75.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	

運賃収入(綾部線:月計比較)



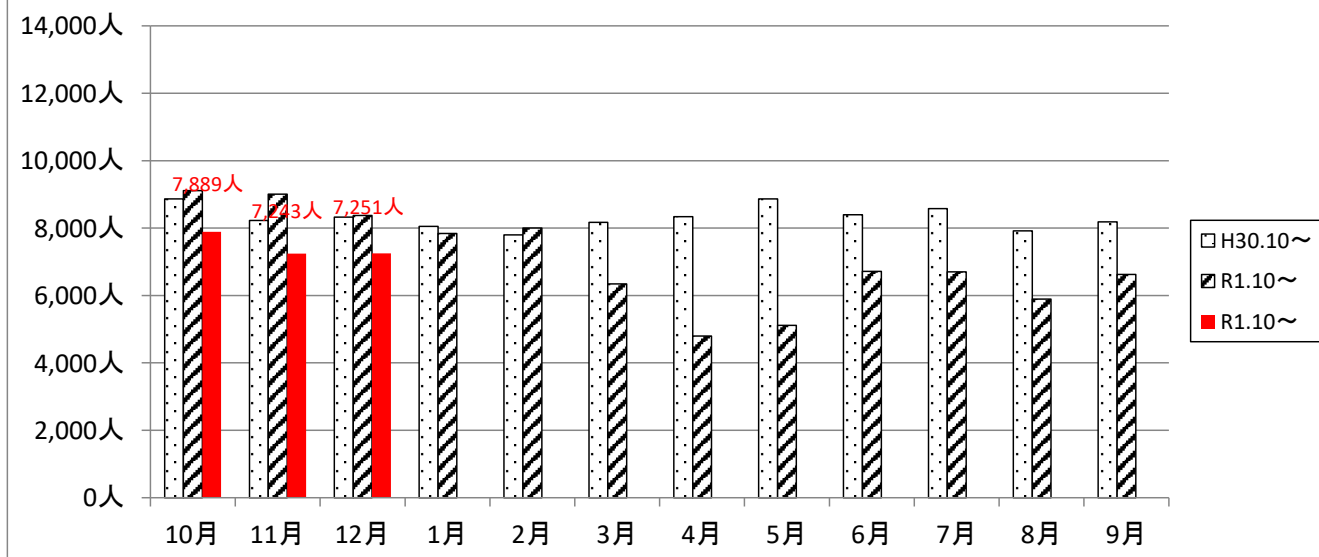
⑤ 鳥栖～神埼線輸送人員

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	8,868人	8,224人	8,328人	8,051人	7,801人	8,171人	8,341人	8,868人	8,392人	8,581人	7,919人	8,186人	99,730人
R1.10～	9,109人	9,003人	8,377人	7,839人	8,003人	6,343人	4,797人	5,115人	6,719人	6,704人	5,891人	6,624人	84,524人
R1.10～	7,889人	7,243人	7,251人										22,383人
R2/R1	102.7%	109.5%	100.6%	97.4%	102.6%	77.6%	57.5%	57.7%	80.1%	78.1%	74.4%	80.9%	84.8%
R3/R2	86.6%	80.5%	86.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.5%

1便輸送人員(平均)

R2	8.1人	8.2人	7.5人	7.0人	7.6人	5.6人	4.4人	4.7人	6.1人	5.9人	5.3人	6.1人	6.4人
R3	6.9人	6.7人	6.5人										

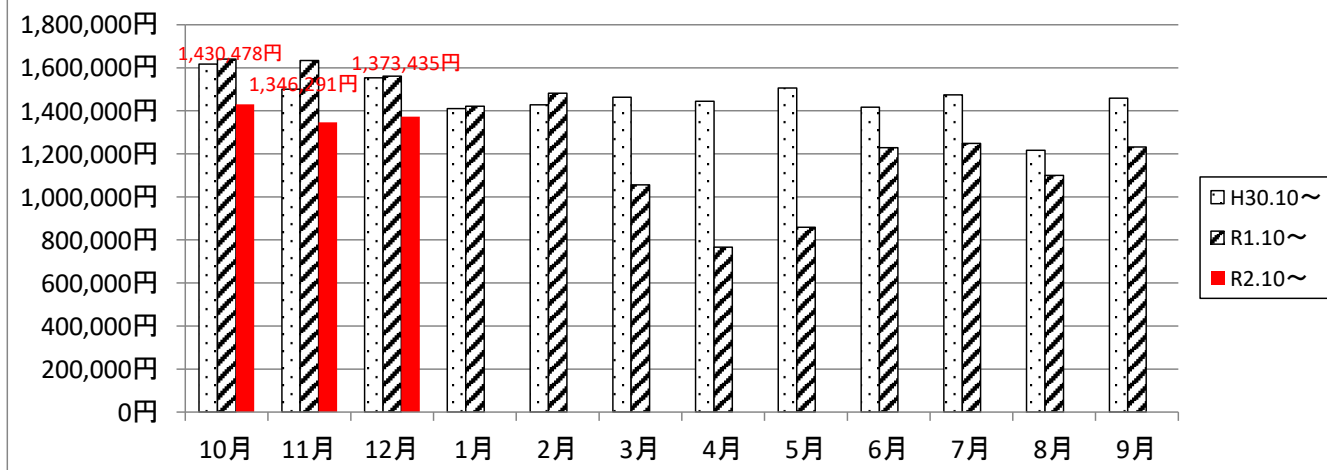
輸送人員(鳥栖～神埼線:月計比較)



⑥ 鳥栖～神埼線運賃収入

年\月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H30.10～	1,617,394円	1,501,137円	1,553,202円	1,409,844円	1,427,926円	1,463,061円	1,444,601円	1,506,542円	1,416,796円	1,474,204円	1,216,551円	1,458,387円	17,489,645円
R1.10～	1,640,326円	1,633,938円	1,560,671円	1,421,168円	1,482,342円	1,056,024円	765,929円	858,411円	1,228,719円	1,248,546円	1,099,716円	1,232,309円	15,228,099円
R2.10～	1,430,478円	1,346,291円	1,373,435円										4,150,204円
R2/R1	101.4%	108.8%	100.5%	100.8%	103.8%	72.2%	53.0%	57.0%	86.7%	84.7%	90.4%	84.5%	87.1%
R3/R2	87.2%	82.4%	88.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%

運賃収入(鳥栖～神埼線:月計比較)

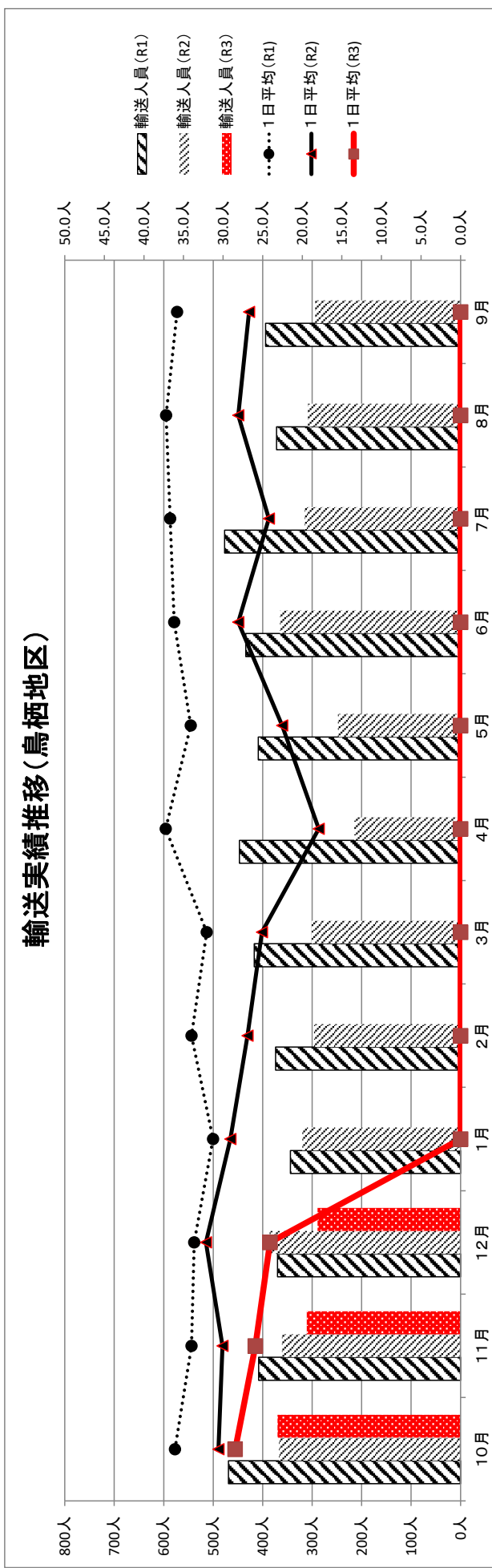


3-1. 鳥栖市ミニバスの輸送実績の推移(路線毎)

①鳥栖地区循環線

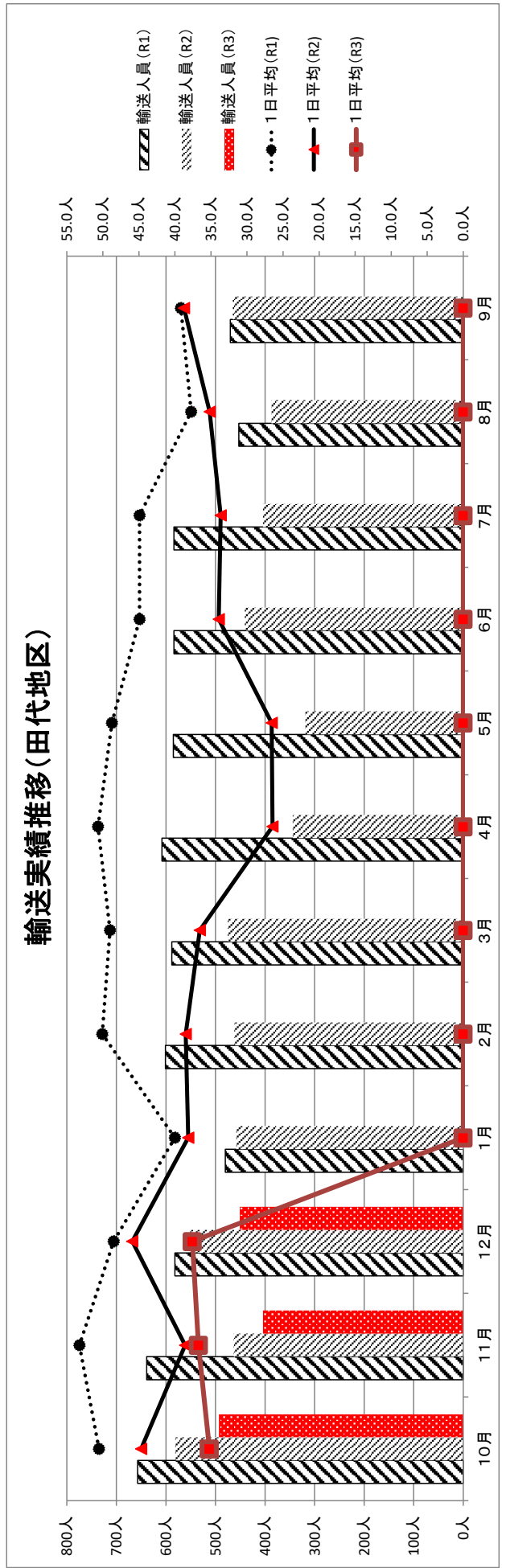
項目	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
運行日(R1)(H30.10~R1.9)	13日	12日	11日	11日	12日	13日	12日	12日	12日	13日	10日	11日	141日
運行日(R2)(R1.10~R2.9)	12日	12日	12日	11日	11日	12日	12日	11日	13日	13日	11日	11日	141日
運行日(R3)(R2.10~R3.9)	13日	12日	12日										37日
輸送人員(R1)	469人	408人	370人	344人	374人	417人	447人	409人	434人	477人	372人	394人	4,915人
輸送人員(R2)	367人	361人	386人	320人	296人	301人	215人	248人	365人	315人	309人	294人	3,777人
内回数券利用者	12人	15人	26人	37人	27人	52人	23人	9人	10人	22人	19人	19人	271人
内高齢者チケット数	296人	292人	286人	221人	200人	188人	156人	183人	285人	232人	229人	231人	2,799人
輸送人員(R3)	370人	311人	289人										970人
内回数券利用者	21人	20人	39人										80人
内高齢者チケット数	292人	236人	201人										729人
輸送人員(対前年度比:R3/R2)	1.01	0.86	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.26
1日平均(R1)	36.1人	34.0人	33.6人	31.3人	34.0人	32.1人	37.3人	34.1人	36.2人	36.7人	37.2人	35.8人	34.9人
1日平均(R2)	30.6人	30.1人	32.2人	29.1人	26.9人	25.1人	17.9人	22.5人	28.1人	24.2人	28.1人	26.7人	26.8人
1日平均(R3)	28.5人	25.9人	24.1人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
1日平均(対前年度比:R3/R2)	0.93	0.86	0.75	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0.98
1便平均(R1)	5.2人	4.9人	4.8人	4.5人	4.9人	4.6人	5.3人	4.9人	5.2人	5.2人	5.3人	5.1人	5.0人
1便平均(R2)	4.4人	4.3人	4.6人	4.2人	3.8人	3.6人	2.6人	3.2人	4.0人	3.5人	4.0人	3.8人	3.8人
1便平均(R3)	4.1人	3.7人	3.4人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
運賃収入(R1)	¥94,000	¥83,000	¥71,400	¥68,400	¥74,000	¥82,000	¥87,000	¥86,600	¥88,200	¥93,200	¥73,800	¥81,000	¥982,600
運賃収入(R2)	¥75,040	¥71,240	¥80,000	¥58,640	¥63,960	¥55,880	¥40,450	¥49,960	¥75,080	¥64,650	¥60,000	¥59,040	¥753,940
運賃収入(R3)	¥69,800	¥58,200	¥50,000										¥178,000
回数券	¥4,000	¥6,200	¥6,000										¥16,000
計	¥73,800	¥64,200	¥56,000										¥194,000
R2.10~R3.9費用	¥259,207	¥239,268	¥239,268	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥737,743
R2.10~R3.9財政負担	¥185,407	¥175,068	¥183,268	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥543,743

輸送実績推移(鳥栖地区)



②田代地区循環線

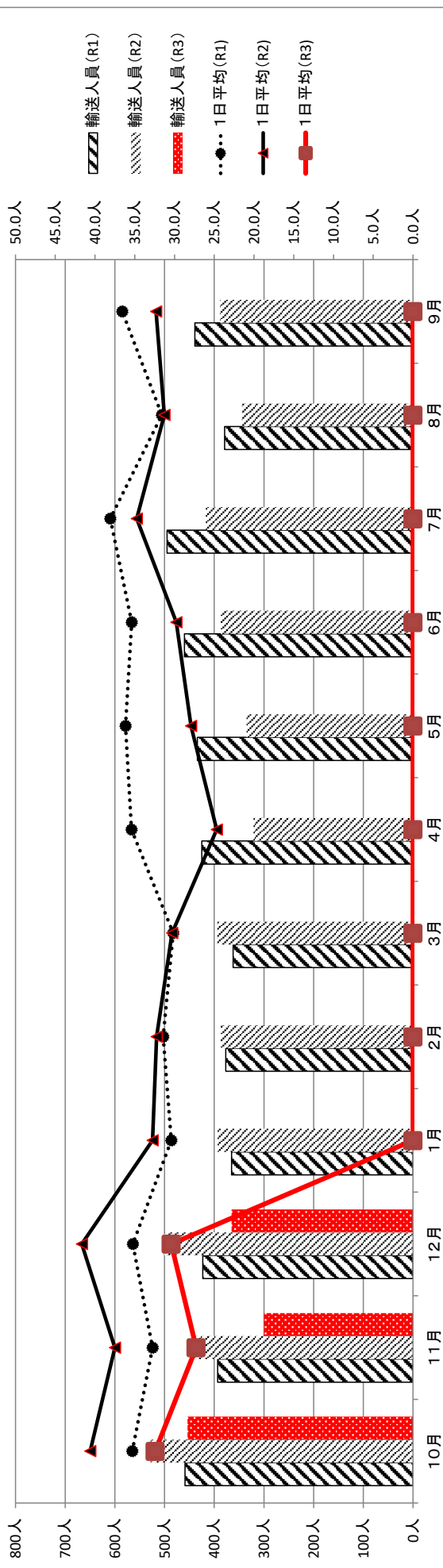
項目	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
運行日(R1)	13日	12日	12日	12日	12日	12日	12日	12日	13日	13日	12日	12日	147日
運行日(R2)	13日	12日	12日	12日	12日	12日	13日	12日	13日	12日	11日	12日	147日
運行日(R3)	14日	11日	12日										37日
輸送人員(R1)	657人	639人	582人	480人	601人	588人	608人	585人	584人	584人	453人	470人	6,831人
輸送人員(R2)	581人	463人	551人	458人	462人	475人	344人	319人	441人	404人	387人	465人	5,350人
内回数券利用者	13人	9人	17人	13人	30人	37人	16人	6人	15人	21人	29人	27人	233人
内高齢者チケット数	382人	300人	358人	318人	306人	310人	229人	210人	298人	278人	284人	334人	3,607人
輸送人員(R3)	493人	404人	451人										1,348人
内回数券利用者	24人	23人	23人										70人
内高齢者チケット数	343人	262人	301人										906人
輸送人員(対前年度比:R2/R1)	0.85	0.87	0.82	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25
1日平均(R1)	50.5人	53.3人	48.5人	40.0人	50.1人	49.0人	50.7人	48.8人	44.9人	44.9人	37.8人	39.2人	46.5人
1日平均(R2)	44.7人	38.6人	45.9人	38.2人	38.5人	36.5人	26.5人	26.6人	33.9人	33.7人	35.2人	38.8人	36.4人
1日平均(R3)	35.2人	36.7人	37.6人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	36.4人
1日平均(対前年度比:R3/R2)	0.79	0.95	0.82	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	1.00
1便平均(R1)	7.2人	7.6人	6.9人	5.7人	7.2人	7.0人	7.2人	7.0人	6.4人	6.4人	5.4人	5.6人	6.6人
1便平均(R2)	6.4人	5.5人	6.6人	5.5人	5.5人	5.2人	3.8人	3.8人	4.8人	4.8人	5.0人	5.5人	5.2人
1便平均(R3)	5.0人	5.2人	5.4人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
運賃収入(R1)	¥124,800	¥136,800	¥109,800	¥91,000	¥123,200	¥116,000	¥118,800	¥115,600	¥117,000	¥118,000	¥91,600	¥94,400	¥1,357,000
運賃収入(R2)	¥106,560	¥90,800	¥108,920	¥91,100	¥94,480	¥89,600	¥89,800	¥62,680	¥89,250	¥80,760	¥83,680	¥89,860	¥1,057,490
運賃収入(R3)	¥2,000	¥2,000	¥4,000										¥255,600
計	¥95,800	¥78,200	¥89,600										¥263,600
R2.10~R3.9費用	¥279,146	¥219,329	¥239,268	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥737,743
R2.10~R3.9財政負担	¥183,346	¥141,129	¥149,668	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥474,143



③基里地区循環線

項目	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
運行日(R1)	13日	12日	12日	12日	12日	12日	12日	12日	13日	13日	12日	12日	147日
運行日(R2)	13日	12日	12日	12日	12日	12日	12日	12日	13日	12日	11日	12日	147日
運行日(R3)	14日	11日	12日										37日
輸送人員(R1)	454人	393人	423人	365人	377人	362人	425人	434人	480人	495人	379人	439人	5,011人
輸送人員(R2)	528人	450人	500人	393人	387人	394人	321人	335人	387人	417人	344人	388人	4,844人
内回数券利用者	33人	34人	27人	32人	43人	56人	29人	40人	47人	36人	20人	30人	427人
内高齢者チケット数	411人	381人	438人	337人	327人	311人	274人	275人	312人	334人	294人	324人	4,018人
内ICカード利用者	7人	10人	5人	4人	4人	9人	5人	6人	5人	7人	4人	3人	69人
輸送人員(R3)	454人	300人	365人										
内回数券利用者	47人	30人	45人										
内高齢者チケット数	359人	242人	297人										
内ICカード利用者	10人	3人	5人										
輸送人員(対前年度比:R3/R2)	0.86	0.67	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1日平均(R1)	35.3人	32.8人	35.3人	30.4人	31.4人	30.2人	35.4人	36.2人	35.4人	38.1人	31.6人	36.6人	34.1人
1日平均(R2)	40.6人	37.5人	41.7人	32.8人	32.3人	30.3人	24.7人	27.9人	29.8人	34.8人	31.3人	32.3人	33.0人
1日平均(R3)	32.4人	27.3人	30.4人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0.0人
1日平均(対前年度比:R3/R2)	0.80	0.73	0.73	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	
1便平均(R1)	5.0人	4.7人	5.0人	4.3人	4.5人	4.3人	5.1人	5.2人	5.1人	5.4人	4.5人	5.2人	4.9人
1便平均(R2)	5.8人	5.4人	6.0人	4.7人	4.6人	4.3人	3.5人	4.0人	4.3人	5.0人	4.5人	4.6人	4.7人
1便平均(R3)	4.6人	3.9人	4.3人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
運賃収入(R1)	¥91,200	¥75,600	¥80,200	¥75,800	¥75,200	¥70,200	¥80,800	¥88,400	¥89,000	¥97,800	¥72,400	¥82,000	¥978,600
運賃収入(R2)	¥99,640	¥85,200	¥96,720	¥90,200	¥76,840	¥77,600	¥64,400	¥61,000	¥76,000	¥80,200	¥64,800	¥87,600	¥960,200
運賃収入(R3)	¥81,400	¥54,000	¥64,000										¥199,400
現金・高齢者チケット回数券	¥89,400	¥56,000	¥68,000										¥213,400
R2.10`R3.9費用	¥292,978	¥230,197	¥251,124	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥774,299
R2.10`R3.9財政負担	¥203,578	¥174,197	¥183,124	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥560,899

輸送実績推移(基里地区)



④旭地区循環線

項目	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
運行日(R1)	13日	12日	11日	11日	11日	13日	12日	12日	12日	13日	10日	11日	141日
運行日(R2)	12日	12日	12日	11日	11日	12日	12日	11日	13日	13日	11日	11日	141日
運行日(R3)	13日	12日	12日										37日
輸送人員(R1)	146人	129人	130人	127人	138人	148人	148人	169人	134人	158人	134人	179人	1,740人
輸送人員(R2)	174人	176人	162人	171人	166人	157人	142人	121人	167人	149人	152人	155人	1,892人
内回数券利用者	0人	0人	0人	0人	2人	2人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	4人
内高齢者チケット数	170人	170人	162人	171人	160人	155人	141人	116人	167人	144人	147人	152人	1,855人
内ICカード利用者	1人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	2人
輸送人員(R3)	161人	163人	172人										496人
内回数券利用者	0人	0人	0人										0人
内高齢者チケット数	155人	155人	167人										477人
内ICカード利用者	0人	0人	4人										4人
輸送人員(対前年度比:R3/R2)	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0.00	0.00	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	124.00
1日平均(R1)	11.2人	10.8人	11.8人	11.5人	12.5人	11.4人	12.3人	14.1人	11.2人	12.2人	13.4人	16.3人	12.3人
1日平均(R2)	14.5人	14.7人	13.5人	15.5人	15.1人	13.1人	11.8人	11.0人	12.8人	11.5人	13.8人	14.1人	13.4人
1日平均(R3)	12.4人	13.6人	14.3人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	13.4人
1日平均(対前年度比:R3/R2)	0.85	0.93	1.06	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	1.00
1便平均(R1)	1.9人	1.8人	2.0人	1.9人	2.1人	1.9人	2.1人	2.3人	1.9人	2.0人	2.2人	2.7人	2.1人
1便平均(R2)	2.4人	2.4人	2.3人	2.6人	2.5人	2.2人	2.0人	1.8人	2.1人	1.9人	2.3人	2.3人	2.2人
1便平均(R3)	2.1人	2.3人	2.4人	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
運賃収入(R1)	¥29,200	¥25,800	¥26,000	¥24,400	¥27,600	¥29,600	¥30,200	¥33,800	¥26,800	¥31,600	¥28,800	¥35,800	¥347,600
運賃収入(R2)	¥34,840	¥37,240	¥32,480	¥34,320	¥32,800	¥31,000	¥28,400	¥24,200	¥33,480	¥29,800	¥29,920	¥31,240	¥379,720
運賃収入(R2)現金・高齢者チケット回数券	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥99,200
計	¥32,200	¥32,600	¥34,400										¥99,200
R2.10・R3.9費用	¥272,051	¥251,124	¥251,124	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥774,299
R2.10・R3.9財政負担	¥239,851	¥218,524	¥216,724	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥0	¥675,099

輸送実績推移(旭地区)

