



鳥栖市地域公共交通計画(案)

令和7年1月
鳥栖市

- 目次 -

第1章 本計画の趣旨

1 計画の概要	2
2 対象の区域	2
3 計画の期間	2
4 地域公共交通計画の位置付け	3
5 上位・関連計画の取組方針	4

第2章 これまでの取組と評価

1 前計画の方針と目標	8
2 取組内容と目標達成状況	9

第3章 公共交通の現状と課題

1 公共交通の運行状況	12
2 各種実態調査の概要	14
3 持続可能性に関する課題	16
1) 少子高齢化の進行と将来の人口減少	
2) 公共交通網の存続に関わる状況	
4 サービス利便性に関する課題	22
1) 公共交通ネットワークと外出行動	
2) 公共交通に求められる多様なニーズ等	
5 意識・行動に関する課題	31
1) 自動車利用率・公共交通利用率	
2) 公共交通に対する市民の意識・関心	
6 関係者連携に関する課題	35
1) 交通事業者を取り巻く課題の増加	
2) 市民から求められる連携への対応	
3) 他のまちづくり分野から求められる取組	

第4章 公共交通の基本的な方針

1 まちの将来像	38
2 公共交通が果たすべき役割	38
3 地域公共交通確保維持事業の必要性	40
4 公共交通の目指す将来像	41
5 計画の目標	41
〈計画の体系〉	43

第5章 目標を達成するために行う施策

44

第6章 計画の推進

1 計画の推進体制・マネジメント	65
2 評価方法・成果指標	66

第1章 本計画の趣旨

第1章 本計画の趣旨

1 | 計画の概要

鳥栖市のこれまでの発展と特性

本市は、古くから北部九州の交通の要衝として知られ、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り、地理的優位性を活かした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ました。鉄道網はJR 鹿児島本線とJR 長崎本線の分岐点にあり、九州新幹線鹿児島ルートが南北に形成しています。福岡市まで新幹線で最速12分、JR在来線特急でも20分程度でアクセスできるため福岡都市圏のベッドタウンとしての側面もあり、全国的に少子高齢化が進む中で人口増加を続けている都市の1つとなっています。

市内公共交通を取り巻く状況

本市には、市内外を運行する路線バスの久留米～鳥栖線・綾部線・鳥栖～神埼線（以下、「広域線」という）、市内交通として、路線バスの河内線・麓線・弥生が丘循環線（以下、「市内線」という）、公共交通空白地をカバーするミニバス等が運行し、主に高齢者や学童、通勤者の方々を中心に利用される市民生活に根差した重要な交通手段となっています。令和元年度までは鉄道・バスともに利用者数の増加が続いていましたが、新型コロナウイルス感染拡大により利用者の急減に見舞われ、交通事業者の業績・経営環境の悪化を招きました。同時に、燃料費や人件費の高騰による収支赤字の拡大、運転士不足の深刻化が進むなど、公共交通を取り巻く経営環境がより厳しい状況となっています。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、将来的にも持続可能な公共交通体系を構築していくことが求められています。

本市のまちづくりに寄与する公共交通の実現に向けて

令和元年度に『鳥栖市地域公共交通網形成計画』を策定し、計画期間の5年間に於いて公共交通のサービス利便性の向上や利用促進などの取組を進めてきました。本計画は、これまでの取組状況・目標の達成状況について評価を行うとともに、現在の公共交通の利用実態や市民等の行動・ニーズを把握したうえで、本市まちづくりの将来像の実現に向けた公共交通ネットワークのあり方を示すとともに、その実現に向けて取り組むべき施策を立案するものです。

2 | 対象の区域

計画区域は、鳥栖市全域と定めます。

なお、鉄道や幹線バスなどの市町をまたぐ公共交通サービスは隣接自治体との移動の関連性についても考慮します。

3 | 計画の期間

計画期間は、社会・経済状況の変化等に応じた見直し期間を踏まえ、令和7年度（2025年度）～令和11年度（2029年度）の5年間とします。

4 | 地域公共交通計画の位置付け

本市のまちづくりにおいて最上位となる「第7次鳥栖市総合計画」を上位計画、鳥栖市都市計画マスタープランや他分野の関連計画等と整合し、まちの将来像の実現に向けた公共交通の取組方針を定めます。なお、本計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第五条に基づく「地域公共交通計画」として位置付けられるものです。

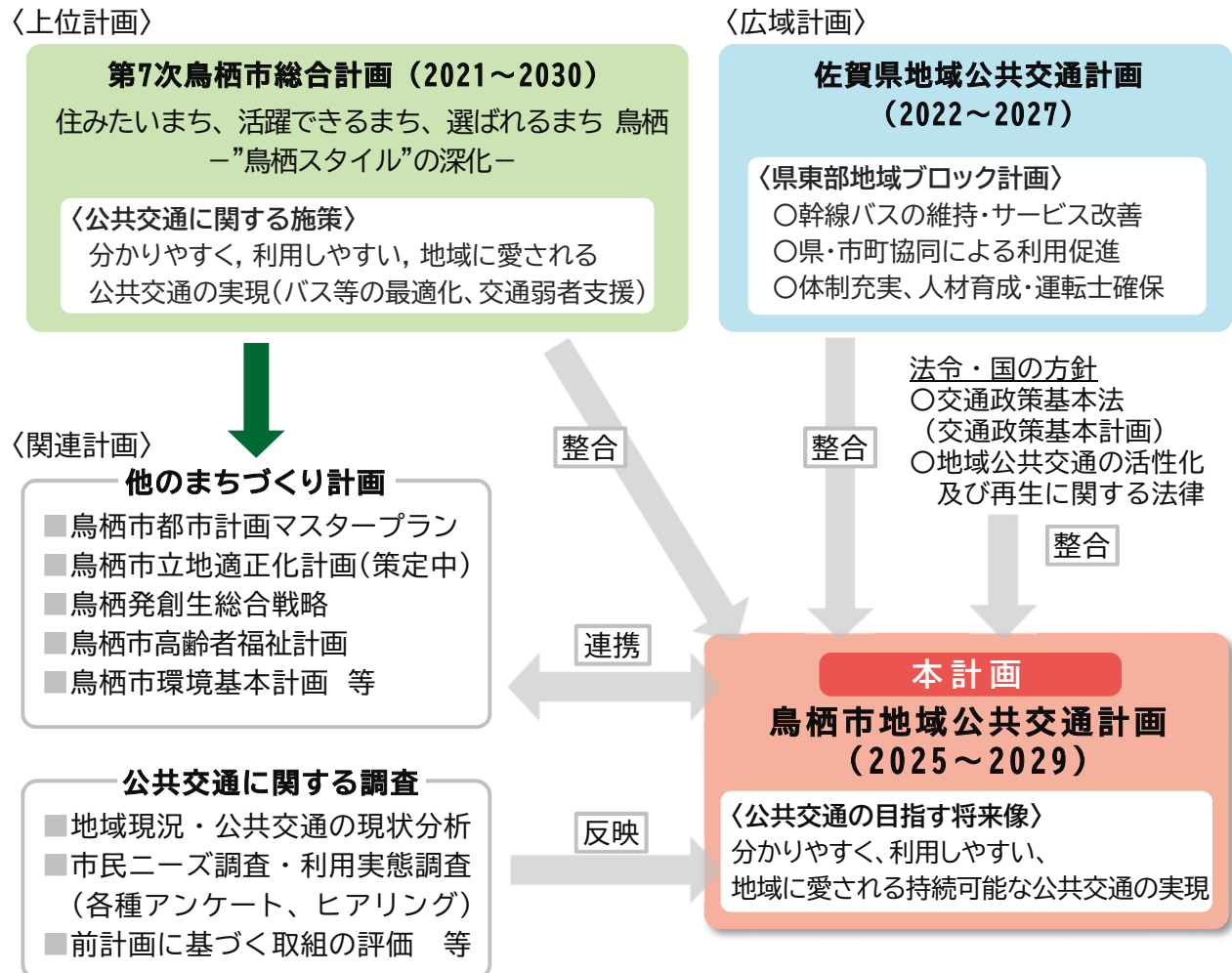


図1-1 計画の位置付け

5 | 上位・関連計画の取組方針

1) 第7次鳥栖市総合計画

将来都市像 住みたいまち、活躍できるまち、選ばれるまち 鳥栖 — “鳥栖スタイル”の深化—

鳥栖市では、これまで「鳥栖にしかできない・鳥栖だからできる・鳥栖らしい」取組を一つひとつみんなで考え、取り組んできました。今後もアクションを起こすことでまちの魅力を高めていく—それが”鳥栖スタイル”のまちづくりです。この”鳥栖スタイル”を浸透させることにより、まちの魅力を高めながら、『住みたいまち、活躍できるまち、選ばれるまち 鳥栖』の実現を目指します。

公共交通に関係する取組

→ 基本目標2 快適な生活を支えるまち

施策① 都市と自然が調和した計画的な土地利用の推進

施策② 魅力ある賑わい拠点の形成

施策③ 社会基盤施設の整備と安定的な維持管理

施策④ 快適に通行できる幹線道路の整備

施策⑤ 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

都市整備に係る取組（施策①～④）

- コンパクトで効率的な市街地の形成
- 都市機能の適正な配置・適切な誘導
- 鳥栖駅・新鳥栖駅を軸とした賑わい拠点
- 魅力ある中心市街地の活性化
- 円滑な交通処理に向けた道路整備 など

地域公共交通網の再構築

- 市民の移動ニーズを分析・把握したうえで、路線バスやミニバスのルート・ダイヤの最適化
- 積極的な情報発信等を通じた利用者の拡大

交通弱者の移動手段の確保

- 誰もが移動に困ることがないように利用状況や移動ニーズを考慮した公共交通網の確保・維持

2) 鳥栖市都市計画マスタープラン

将来都市像 都市と自然が調和し、人が輝く快適なまち

方針1 便利で快適なまち

コンパクトで良好な都市環境の形成、道路・公共交通ネットワークの強化、生活基盤整備や空き家等の利活用

方針2 活力と賑わいのあるまち

鳥栖駅・新鳥栖駅周辺の賑わい拠点の形成、新たな産業団地の整備と企業誘致、市街地や観光資源等との回遊性向上

公共交通に関する方針

交通結節機能の向上

- 鳥栖駅周辺・新鳥栖駅周辺を主要交通結節点、他駅周辺を交通結節点と位置付け、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を図る

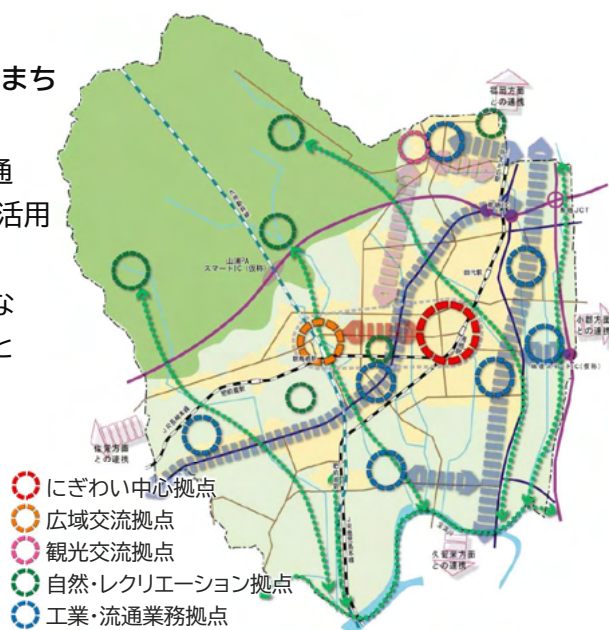


図1-2 将来都市構造

公共交通の充実

- 路線バス・ミニバスは、利用者ニーズを踏まえた運行ルートやダイヤの改善等により利用促進・効率化
- 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、交通弱者の移動手段の確保に努める
- 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

3) 佐賀県地域公共交通計画（広域的な計画）

- 佐賀県内において、特に鉄道や幹線バスといった広域交通・市町間交通の維持・確保、接続拠点の設定、接続利便性の向上に重点を置き、中部・東部・唐津・伊万里・杵藤の5つの地域ブロックごとに取組方針を定めています。本市を含む東部ブロックは、佐賀県及び佐賀市・鳥栖市・神埼市・吉野ヶ里町・上峰町・みやき町・基山町が連携して取組を推進しています。

基本方針

➡基本方針1 利便性を高める

公共交通の情報提供、経路検索、駅・車両のバリアフリー、車内環境、支払方法、待合環境、交通結節点の案内誘導、駅やバス停からの移動手段などの展開

➡基本方針2 ニーズに応じたサービスに見直す

利用状況に応じたサービスや運行形態の見直し、機能重複の解消、DX による運行効率化など、適正なサービス水準の整備、財政面での維持・確保

➡基本方針3 利用を促進する

利用促進イベント、広報活動、観光・福祉分野の取組との連携など、利用へ繋げる一連の取組を継続

➡基本方針4 体制を強化する

交通事業者・行政の協議体制充実、公共交通に携わる人材育成、収益性確保、運転手・車両等の運行資源確保など、公共交通を維持するための体制を強化



図1-3 基本方針と将来ネットワーク（佐賀県）

4) その他まちづくり計画

① 鳥栖市立地適正化計画（策定中）

- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、居住機能や医療・福祉・商業等のさまざまな都市機能の誘導を図るとともに、公共交通ネットワークと一体となって生活利便性の向上を目指したまちづくりを促進するため、鳥栖市立地適正化計画の策定を目指して取り組んでいます。

② 第二期鳥栖発創生総合戦略

- 本市人口の将来展望や目標を描き、安定した雇用や新しいひとの流れの創出、若い世代の結婚・出産・子育てしやすい環境、安心な暮らし・地域間の連携などの実現を目標としています。
- 交通に関しては、鳥栖駅・新鳥栖駅を中心とした賑わい拠点の形成などを掲げています。

③ 第4期鳥栖市地域福祉計画・地域福祉活動計画

- 本市における安心・安全な生活環境づくり、市民一人ひとりの健康づくりや社会参加の促進、安心して福祉サービス等を受けられる環境・体制の確保など、自助・共助・公助が連携した地域福祉の取組を推進しています。
- 交通に関しては、高齢者の危険運転・交通事故を背景とした免許返納者の増加、日常生活の交通手段として各種バスやデマンド型乗合タクシーの重要性が掲げられています。

④ 第10期鳥栖市高齢者福祉計画 他

- 高齢者の地域参加と健康づくりの推進、住み慣れた地域での生活・自立支援、多職種で連携した地域包括ケアの体制・人材の充実など、生きがいを持ち安心して健やかに生活できる地域共生社会の実現を目指したまちづくりを推進しています。
- 交通に係る取組として「高齢者福祉乗車券の交付（運賃助成）」、「ミニバス乗車体験会」など、高齢者の社会的活動や外出支援のための取組を掲げています。

⑤ 第5期障害者福祉計画 他

- 障害のある人もない人も共に生きる地域共生社会の構築を目指し、住民等の交流の促進や生活支援、医療・教育等の推進、雇用・就労支援、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進、情報提供の充実や防災対策などの取組を推進しています。

⑥ 第2期鳥栖市子ども・子育て支援事業計画

- 子どもと子育て家庭を地域全体で支えるため、子どもと親の心身の健康や孤立しない環境、仕事と家庭を両立する子育て環境、子育て家庭の多様なニーズへの対応、安心安全な子育て環境、子どもと家庭を支える支援などの取組を推進しています。

⑦ 第3次鳥栖市環境基本計画

- 持続可能な社会・環境づくりに向けて、環境と共生するライフスタイルを子どもたちへ引き継ぐため、みどり・生き物や水を大切にする、きれいな街なみや住環境を守る、地球温暖化を防ぐ、ごみを減らす、環境を守る取組の応援・人の育成などを推進しています。
- 交通に係る取組として「公共交通や自転車などの利用促進」を掲げています。
（渋滞や交通騒音・排気ガス等の課題を解決するため、車から公共交通への利用転換）

第2章 これまでの取組と評価

第2章 これまでの取組と評価

1 | 前計画の方針と目標

- 本市の公共交通施策については、2009年（平成21年）に『鳥栖市地域公共交通総合連携計画』を策定し、公共交通空白地域の解消としてジャンボタクシーによるミニバスの運行を実現するなど、公共交通の利用環境の改善を推進してきました。
- 2020年（令和2年）3月には『鳥栖市地域公共交通網形成計画』を策定、「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」を基本的な方針と定め、施策を推進してきました。

前計画の基本的な方針

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

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| ■ 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2 公共交通の認知度向上による
利用促進 | ■ 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 |

■前計画の目指す将来像

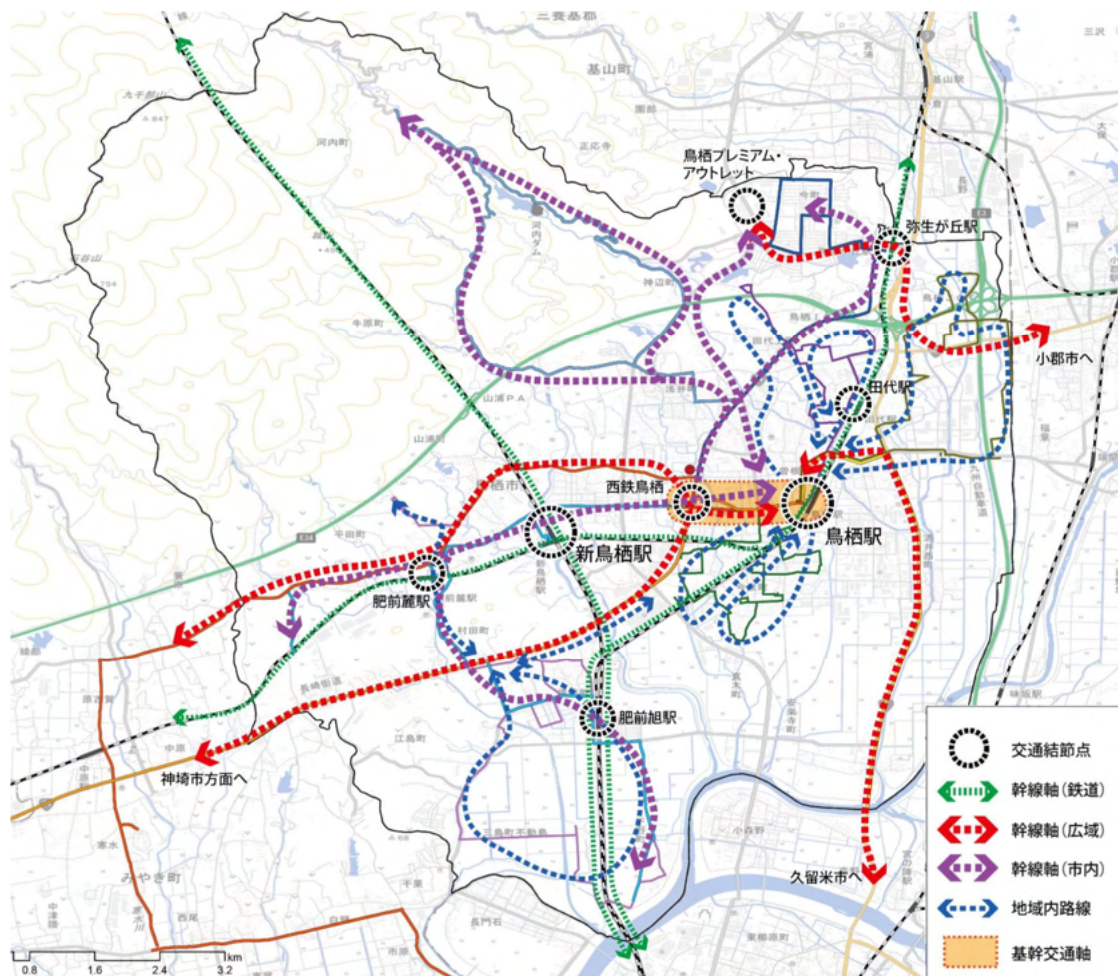


図2-1 前計画の目指す将来像

2 | 取組内容と目標達成状況

1) 取組の内容

① 市内バス(スクール便)の維持

- 河内線・麓線はスクール便として運行費用の補填を行い、通学時の移動手段の確保・維持を継続

② ミニバス車両のラッピング

- 令和4年4月から鳥栖・田代地区循環線はラッピング車両で運行（基里・旭地区は令和7年度を予定）



図2-2 路線バス・ミニバス

③ ミニバスの運行ルート等の見直し（令和3年4月）

- 古野町・本鳥栖町・鎗田町の交通空白解消のため、田代地区循環線の運行ルートを見直し
- 鳥栖地区循環線・田代地区循環線は2ルートに分割することで所要時間を短縮（利便性向上）
- 旭地区循環線は、フレスポ鳥栖へ運行ルートを延長（利用者の多い施設へのアクセス）

④ バスマップ・情報案内の改善

- バスマップを冊子形式にリニューアル、高齢者福祉乗車券やにしてつバスナビアプリ等を掲載
- GoogleMapやNAVITIME、Yahoo!や駅すばあとなどの路線検索システムに情報公開（GTFS活用）



図2-3 鳥栖市バスマップ

⑤ 乗り方教室(小学生)や乗車体験会(高齢者)

- バス事業者と連携した小学生向け乗り方教室、高齢者向けのミニバス乗車体験会を実施



バスの乗り方教室(旭小学校)



ミニバス乗車体験会



介護予防・バスに関するセミナー

図2-4 乗り方教室・乗車体験会等の様子

⑥ 高齢者福祉乗車券等の継続と利用促進

- 高齢者福祉乗車券やタクシー運賃1割引についてバスマップに記載(鳥栖市ホームページも掲載)
- バスの日イベント・ミニバス乗車体験会で周知・情報案内を実施(即売ブース設置を含む)

⑦ 駅・主要施設等のバス待ち・乗り継ぎ環境の改善

- 市役所前バス停に事業者寄贈のベンチを設置、新庁舎内デジタルサイネージでミニバスを案内
- 鳥栖駅等の主要駅で、バス路線の情報掲示について管理者と協議
- 鉄道・バスの乗り継ぎのため、鉄道時刻表アプリのQRコードをバスマップにより案内
- 4カ国語対応している西鉄バスホームページのQRコードを主要バス停に掲示

⑧ 交通会議やその他取組

- 鳥栖市地域公共交通会議を定期的開催、取組の内容について地域の関係者と協議
- その他、運行の見直し基準、AI活用型オンデマンドバスなどの事例について調査研究を実施

2) 目標達成状況

- 前計画の期間中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛の影響に伴い、目標値の変更を行っています。評価指標（目標値）それぞれの達成状況は以下の通りです。

表2-1 前計画の目標達成状況

評価指標	単位	基準値	目標値 (R6)		評価結果	
			当初	変更後※1)	実績値	達成度
① 高齢者福祉乗車券の購入者数	人	509 (平成30年度)	600	460	456 (令和5年度)	○
② 週1回以上バス利用する75歳以上の割合	%	10.6 (平成30年度)	15.0	—	4.7※2) (令和6年度)	△
③ ミニバスの1便あたり利用者数	人/便	4.8 (令和元年度)	5.5	4.8	4.4 (令和5年度)	△
④ ミニバス乗車体験会の実施回数	回	—	計画期間内に8回開催	計画期間内に4回開催	令和5年度2回 令和6年度2回 (見込み)	○
⑤ 週1回以上バス利用する市民の割合	%	4.2 (平成30年度)	7.0	—	4.0※2) (令和6年度)	△
⑥ 路線バス・ミニバス年間収支率	%	44.9 (平成30年度)	45.0	—	42.5 (令和5年度)	△

指標① 高齢者福祉乗車券の購入者数

- 目標値460人に対して令和5年度実績は456人と、令和6年度は「概ね達成」と見込まれます。
- コロナ禍の期間を考慮した変更目標のため、利用促進は継続して取り組む必要があります。

指標②⑤ 週1回以上バスを利用する割合（市民全体／75歳以上）

- コロナ禍を経て外出回数や利用交通手段(車利用など)に変容があったものと推察され、市民全体・75歳以上ともに目標は未達で、取組の継続が必要となっています。

参考値 鳥栖市を含む北部九州圏のバス利用率

H29北部九州圏パーソントリップ調査における交通分担率「バス利用5%」と比べても、市民全体は4.0%・75歳以上は4.7%と、いずれも低い状況となっています。

指標③⑥ ミニバス1便あたり利用者数／路線バス・ミニバスの年間収支率

- 路線バス広域線はPR活動や利用促進・割引等により、コロナ禍前の水準（対R1年比）まで回復しています。しかし、市内線・ミニバスの利用者数はコロナ禍前の約8割（対R1年比）に留まり、便平均利用者数・年間収支率はいずれの指標も目標未達となっています。

指標④ ミニバス乗車体験会の実施回数

- コロナ禍の外出自粛に伴う延期期間を考慮して目標値を変更しています。5類感染症移行後に取組を再開(令和6年度に達成見込み)し、今後も継続して取り組む必要があります。

補注

※1) 鳥栖市地域公共交通網形成計画に定めた目標値は、同時期に流行した「新型コロナウイルスの感染拡大」に伴う外出自粛や往来の制限等、人流減少による実績値との大きな乖離を踏まえ、計画期間中に変更している。

※2) 「週1回以上バス利用する市民・75歳以上の割合」は、令和6年度市民アンケート調査において路線バスを「週1回以上利用している」またはミニバスを「週1回以上利用している」と回答した人の割合を算出

第3章 公共交通の現状と課題

第3章 公共交通の現状と課題

1 | 公共交通の運行状況

1) 公共交通ネットワークの現状

- 本市の鉄道網は、JR鹿児島本線とJR長崎本線の分岐点となっているほか、九州新幹線鹿児島ルートが縦断しています。
- 路線バスは広域線3路線・市内線3路線が運行しており、国・県・沿線市町の運行補助により路線維持に取り組んでいます。また、これらの路線バスを補完するミニバス4路線は、市が主体となって運行しています（一部の経費は国庫補助制度を活用しています）。
- このほか、高速バス（鳥栖神辺バス停）や鳥栖プレミアム・アウトレット線（高速バス及び路線バス）が民間バス事業者により運行されています。



図3-1 公共交通の路線図（全体図）

2) 公共交通の運行概要

① 鉄道の運行概要

- 鉄道駅は鳥栖駅を中心として市内6駅が立地し、博多・門司港方面、久留米・大牟田方面、佐賀・長崎方面に普通・快速列車及び特急列車が運行しており、新鳥栖駅には九州新幹線が発着しています。

表3-1 運行概要

路線	市内駅	運行区間	運行本数（上下計）	
			平日	休日
九州新幹線	新鳥栖駅	博多～鹿児島中央	85便	86便
鹿児島本線	弥生が丘・田代・鳥栖・肥前旭	門司港～鹿児島	198便	201便
長崎本線	鳥栖・新鳥栖・肥前麓	鳥栖～長崎	77便	81便

※令和6年度の運行情報をもとに記載

② 路線バスの運行概要

- 路線バス（運行補助の対象路線）は鳥栖駅・西鉄鳥栖を中心として、広域線は久留米方面やみやき町・神崎市方面、市内線は河内方面や麓・旭方面、弥生が丘方面に運行しています。

表3-2 運行概要

路線		運行区間	運行本数（上下計）		
			平日	土曜	日祝
広域線	久留米～鳥栖線	JR久留米～久留米警察署～鳥栖駅前・西鉄鳥栖	34便	34便	28便
	綾部線	西鉄久留米～国立東佐賀病院前～鳥栖駅前	19便	19便	16便
	鳥栖～神埼線	鳥栖駅前～西鉄鳥栖～神埼駅・目達原	38便	38便	28便
市内線	河内線	鳥栖駅前～河内・市民の森・東橋	18便	16便	16便
	麓線	鳥栖駅前～下野・西部工業団地入口	18便	18便	18便
	弥生が丘循環線	鳥栖駅前～弥生が丘・産業団地前～鳥栖駅前	9便	9便	9便

※令和6年度の運行情報をもとに記載

③ ミニバスの運行概要

- ミニバスは駅やバス停から離れた交通空白地の解消を目的として、2009年10月から鳥栖・田代地区、2012年10月から基里・旭地区で運行を開始しました。
- 現在も鳥栖地区循環線、田代地区循環線、基里地区循環線、旭地区循環線の計4路線について、ルートやダイヤ等を見直しながら運行しています。

表3-3 運行概要

路線	運行区間	運行日	運行本数
鳥栖地区循環線	フレスポ鳥栖～今泉公民館～フレスポ鳥栖 フレスポ鳥栖～轟木薬師堂前～フレスポ鳥栖	月・水・金	6便
田代地区循環線	フレスポ鳥栖～田代まちセン～フレスポ鳥栖 フレスポ鳥栖～田代公園入口～フレスポ鳥栖	火・木・土	6便
基里地区循環線	フレスポ鳥栖～永吉公民館～フレスポ鳥栖	火・木・土	7便
旭地区循環線	マックスバリュ鳥栖村田店～下野北・江島公民館・山都町公民館～マックスバリュ鳥栖村田店・フレスポ鳥栖	月・水・金	5便

※令和6年度の運行情報をもとに記載

2 | 各種実態調査の概要

- 本計画の作成にあたり、市民等の生活行動や公共交通に関するニーズ、高校生の通学実態や改善意向、バス利用者の評価や改善ニーズ、まちづくり推進協議会や交通事業者等の意向などの各種実態調査を行い、公共交通を取り巻く問題点・課題を抽出しました。
- なお、記載の実態調査のほか、路線バス・ミニバスの輸送実績報告資料や各種統計資料を活用して問題点・課題の分析を行っています。

1) 市民アンケート調査

- 市民の日常的な生活行動や公共交通の利用状況・改善ニーズ等を把握するため、市民を対象としたアンケート調査（郵送・WEB）を実施しました。

表3-4 調査の概要

調査期間	令和6年8月20日(火)～9月4日(水) ※差出有効期間の11月まで回収		
調査対象	本市在住3,200人・・・15～64歳 1,920人(60%) / 65歳以上 1,280人(40%) ※市内の小校区（8地区）それぞれに400票ずつ配布		
調査方法	郵送によるアンケート票の配布・回収（WEB 回答方式を併用）		
回収票数	計1,582票（有効票数）	回収率	49.4%

参考

地域の区分

- 地区毎に異なる特性や問題点などを把握できるよう、右図のような地域の区分で整理しています。
- 地域の区分は本市の都市計画とも整合し、身近な生活圏である小校区を単位とした市内8地区を設定しています。



図3-2 地域の区分

2) 高校生アンケート調査

- 市内高校に通う高校生の通学実態やニーズを把握するためのアンケート調査を実施しました。

表3-5 調査の概要

調査期間	令和6年8月27日(火)～9月12日(木)
調査対象	鳥栖市内の高校3校（各校100サンプル以上）
調査方法	学校の協力を通じたアンケート票の配布・回収 （各校2年生を中心に、ホームルーム等で呼びかけ協力に応じた生徒が回答）
回収票数	計367票（有効票数）

3) 市内線・ミニバス乗り込み調査

- バス利用者の特性や評価・ニーズ等を把握するための乗り込み調査を実施しました。

表3-6 調査の概要

調査期間	令和6年7月15日（月・祝）～7月17日（水） （市内線は平日1日・休日1日、ミニバスは運行日1日）
調査対象	市内線 3路線 河内線／麓線／弥生が丘循環線 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
調査方法	調査員の乗り込みによる乗降客数調査／インタビュー形式のヒアリング調査
回収票数	乗降客数調査 554票／ヒアリング票数 237票（回収率：42.8%）

4) まちづくり推進協議会での意見交換会

- 各地区の実情やニーズを把握するため、まちづくり推進協議会での意見交換会を実施しました。

表3-7 調査の概要

調査期間	令和6年8月20日(火)～9月20日(金)
調査対象	市内8地区のまちづくり推進協議会の参加者・協力に応じた市民 （鳥栖／鳥栖北／田代／弥生が丘／若葉／基里／麓／旭の各地区）
調査方法	まちづくり推進協議会での意見交換会の開催／アンケート票の配布・回収
回収票数	参加者数 延べ233名、アンケート回収票数 109票（回収率：46.8%）

5) 交通事業者等へのヒアリング調査

- 交通事業者等がもつ問題や連携可能性等を把握するためのヒアリング調査を実施しました。

表3-8 調査の概要

調査期間	令和6年8月26日(月)～10月4日(金)
調査対象	交通事業者 5事業者（路線バス・ミニバス・タクシー） 他分野関連部署 7部署（都市計画／駅／観光／教育／健康／福祉／スポーツ）
調査方法	直接面談方式の聞き取り調査（一部、書面および電話により実施）

3 | 持続可能性に関する課題

1) 少子高齢化の進行と将来の人口減少

① 本市人口の動向（将来の人口減少）

- 本市人口は長期的に増加し続けており、令和2年度時点で74,196人となっています。
- 今後も当面は微増と見込まれていますが、同時に少子高齢化は進行していきます。2030年頃には人口減少へと転換し、少子高齢社会の更なる進展が予想されています。

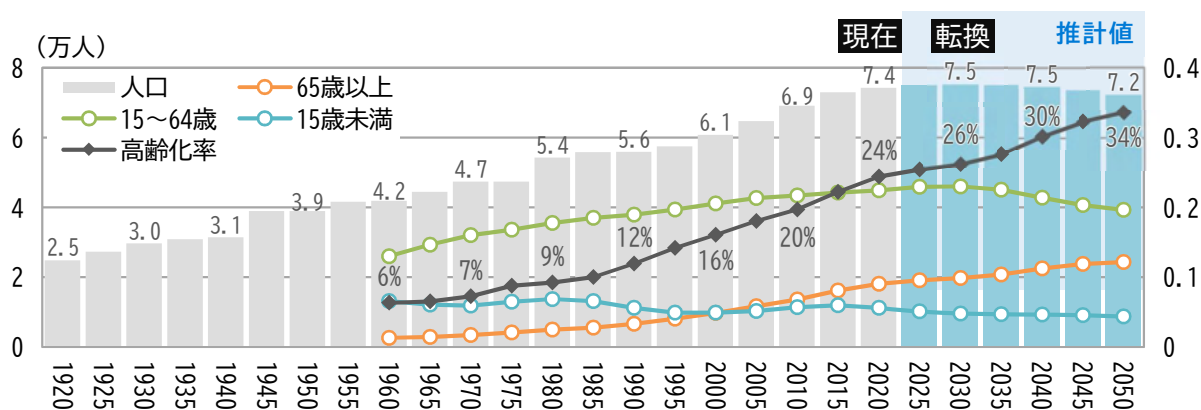


図3-3 総人口・年齢別人口の推移

出典：国勢調査(各年)、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計(令和5年度)

② 市内各地区の高齢化状況

- 地区別の年齢構成では、65歳以上人口の割合は概ね20～30%程度（弥生が丘地区を除く）となっており、地区によって高齢化が進行している状況が確認できます。
- エリア毎の高齢化率では、特に市街地外縁部で高い高齢化率の分布が確認できます。

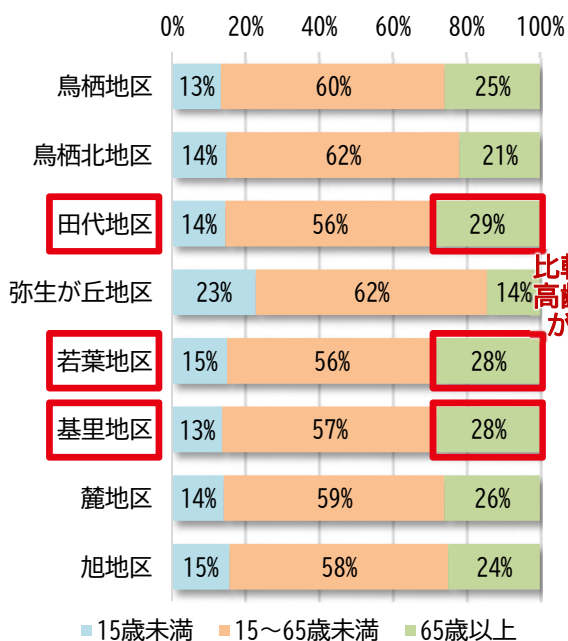


図3-4 地区別の年齢構成

出典：令和2年度国勢調査結果

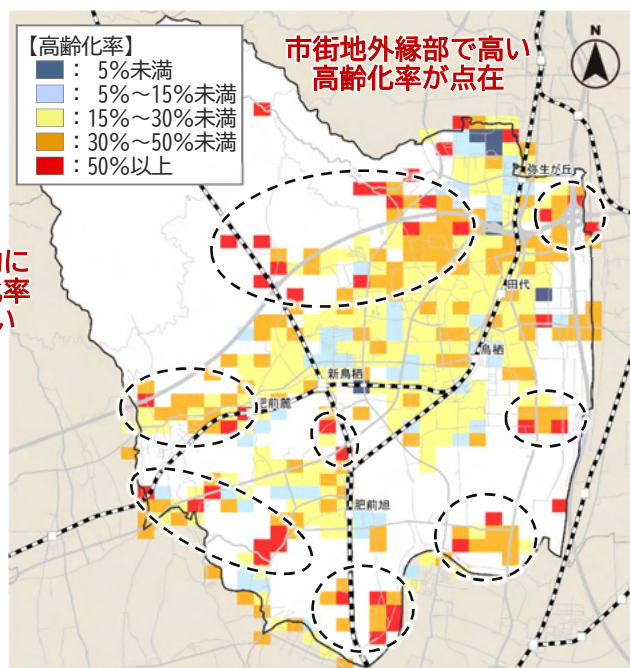


図3-5 各エリアの高齢化率

出典：令和2年度国勢調査結果(250mメッシュ)より算定

2) 公共交通網の存続に関わる状況

① 利用者数の推移（減少）

鉄道（鳥栖駅）

- 本市の中心駅である鳥栖駅の乗降客数は、コロナ禍の影響により一時急減した後、回復傾向を続け、令和5年度は約1.3万人/日となっています。

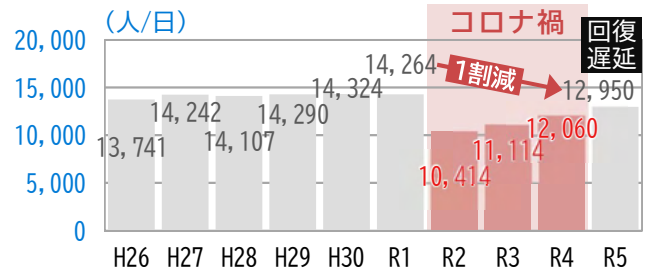


図3-6 鳥栖駅の1日あたり乗降客数

出典：鳥栖市統計書・鉄道事業者公表資料
※平成29年度以降は九州旅客鉄道(株)公表の乗車人員の2倍値

路線バス・ミニバス

- 路線バス広域線の利用者数は、バス事業者のPR活動や利用促進・割引等により、コロナ禍前の水準（対R1年比）まで回復しています。
- 市内線・ミニバスの利用者数は、コロナ禍に広域線より大きく減少しており、令和5年度ではコロナ禍前の約8割（対R1年比）に留まっています。

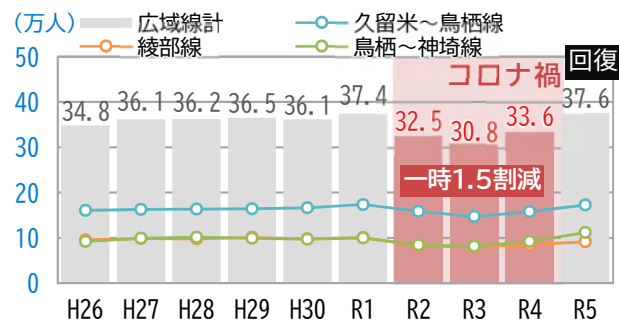


図3-7 路線バス広域線の利用者数

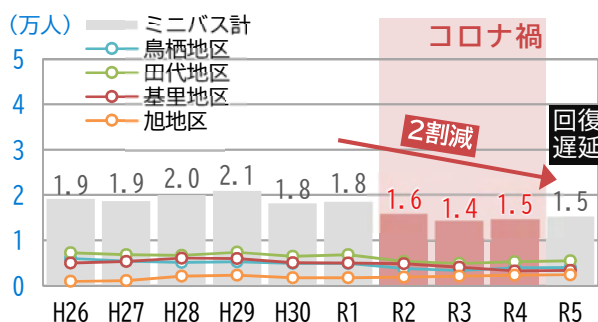


図3-8 ミニバスの利用者数

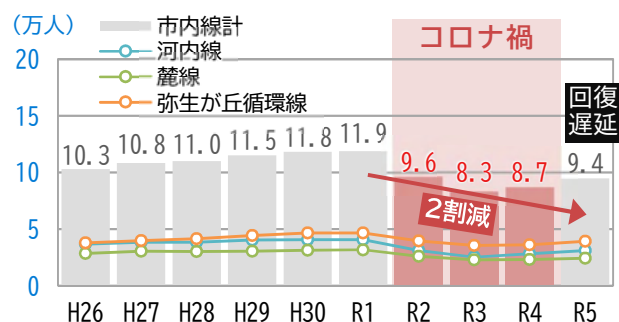


図3-9 路線バス市内線の利用者数

出典：事業者実績報告資料

タクシー

- タクシーの輸送人員は、コロナ禍にバスより大きく減少しており、令和5年度ではコロナ禍前の約7割（対R1年比）に留まっています。

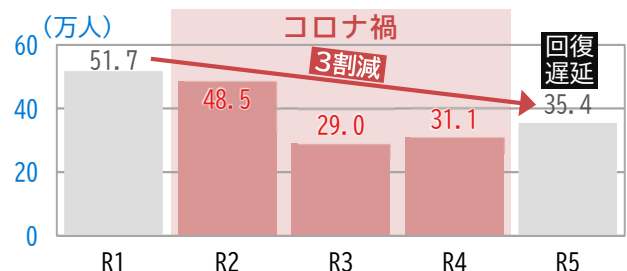


図3-10 鳥栖市のタクシー輸送人員

出典：国土交通省九州運輸局「九州運輸要覧」

市内線の路線別利用者数

表3-9 市内線の年間利用者数・便平均利用者数

路線名	R1年度 H30.10月～R1.9月		R2年度 R1.10月～R2.9月		R3年度 R2.10月～R3.9月		R4年度 R3.10月～R4.9月		R5年度 R4.10月～R5.9月	
	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均
市内線 3路線計	118,557	5.5	96,354	4.5	83,270	3.9	86,955	4.6	94,416	4.9

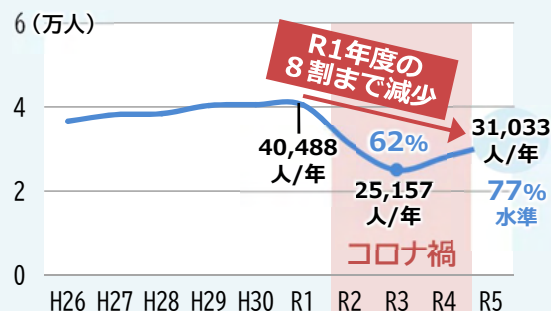


図3-11 河内線の利用者数

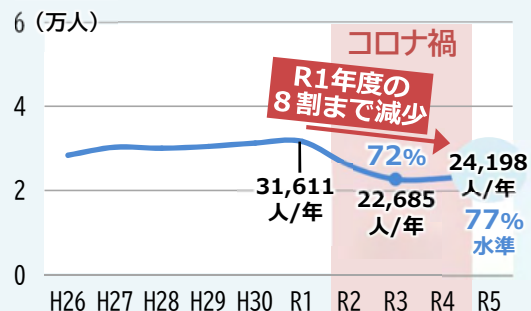


図3-12 麓線の利用者数

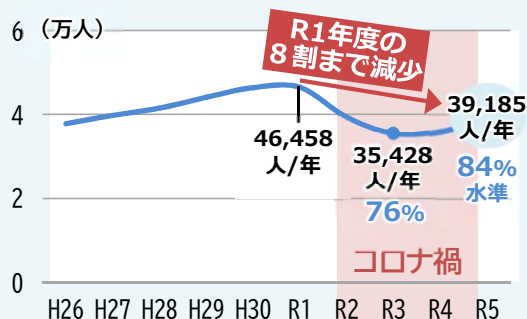


図3-13 弥生が丘線の利用者数

ミニバスの路線別利用者数

表3-10 ミニバスの年間利用者数・便平均利用者数

路線名	R1年度 H30.10月～R1.9月		R2年度 R1.10月～R2.9月		R3年度 R2.10月～R3.9月		R4年度 R3.10月～R4.9月		R5年度 R4.10月～R5.9月	
	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均
ミニバス 4路線計	18,497	4.8	15,863	4.1	14,367	3.9	14,668	4.2	15,255	4.4

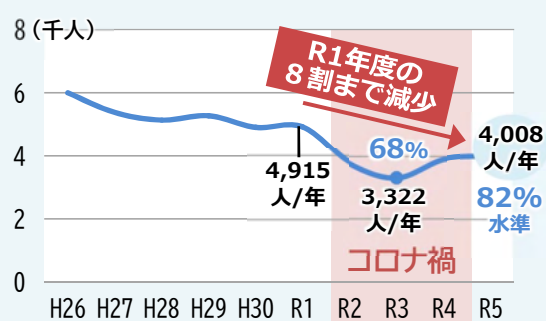


図3-14 鳥栖地区循環線の利用者数

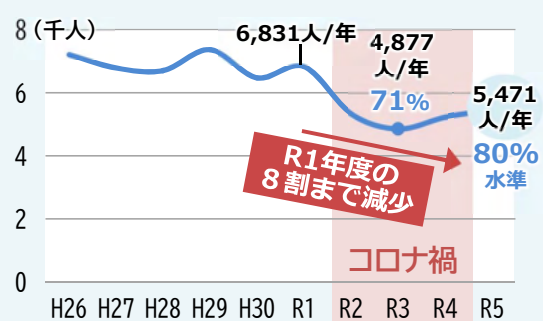


図3-15 田代地区循環線の利用者数

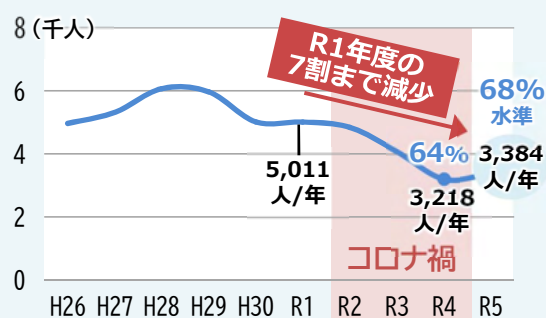


図3-16 基里地区循環線の利用者数



図3-17 旭地区循環線の利用者数

出典：事業者実績報告資料

②利用の少ない区間・時間帯

- 市内線やミニバスのうち一部の路線については、利用の少ないバス停区間や便（または空バス）が発生している状況です。以下に乗降調査を行った結果を例示します。

表3-11 調査対象路線の回答概要

対象路線		運行便数（便/日）		利用客数（人/日）		便平均利用者数（人/便）	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
路線バス （市内線）	河内線	18	16	84	61	4.7	3.8
	麓線	18	18	65	21	3.6	1.2
	弥生が丘循環線	18	17	119	78	6.6	4.6
ミニバス	鳥栖地区循環線	12	—	32	—	2.8	—
	田代地区循環線	12	—	44	—	3.6	—
	基里地区循環線	7	—	18	—	2.6	—
	旭地区循環線	5	—	24	—	5.4	—

一例：河内線の場合

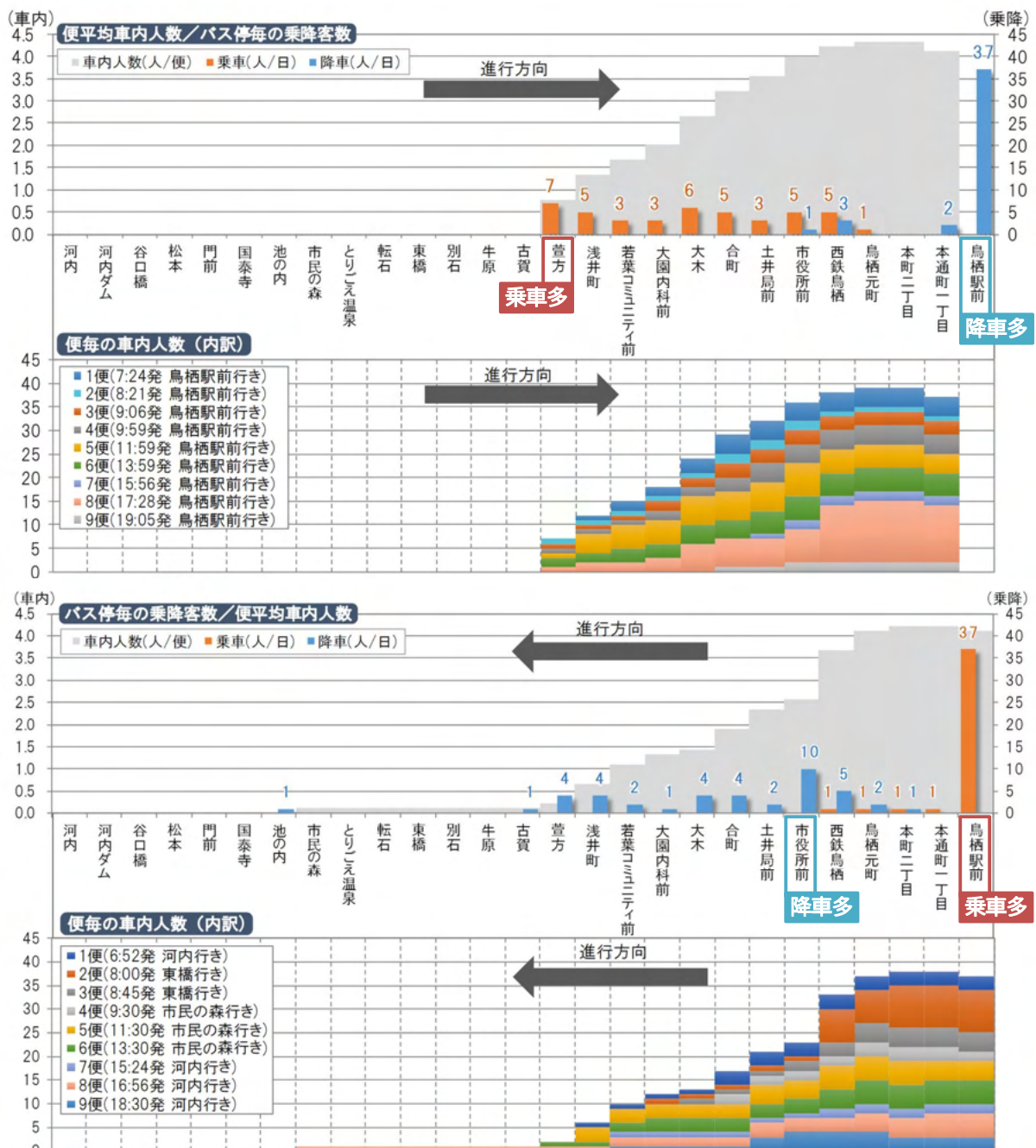


図3-18 バス停毎の乗降客数・車内乗車人員（平日）

出典：乗り込み調査結果（令和6年度）

③路線維持に係る公的資金投入額

- 令和5年度における路線バス広域線の収支率は48.1%、路線バス市内線は31.6%、ミニバスは22.3%となっており、路線バス広域線は国・県・沿線市町、市内交通は国・本市の公的資金により維持を図っています。
- 令和5年度における本市の財政負担額は、広域線36%（21,645千円）、市内線51%（30,800千円）、ミニバス運行委託料13%（7,813千円）の配分で、総額60,258千円となっており、限られた財源の有効に活用することが望めます。

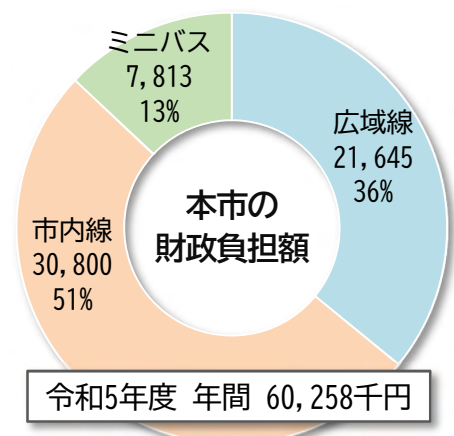


図3-19 本市の財政負担額（令和5年度）
出典：事業者実績報告資料

利用者1人あたり公的資金投入額

- 路線バスのうち市内線（特に河内線や麓線など）は利用が少なくなっており、利用者1人当たりの公的資金投入額が高くなっています（平均以下を着色）。
- ミニバスについては、鳥栖地区循環線・北ルートが便平均2人未満となっており、基里地区循環線・旭地区循環線は1人当たり公的資金投入額が高くなっています。

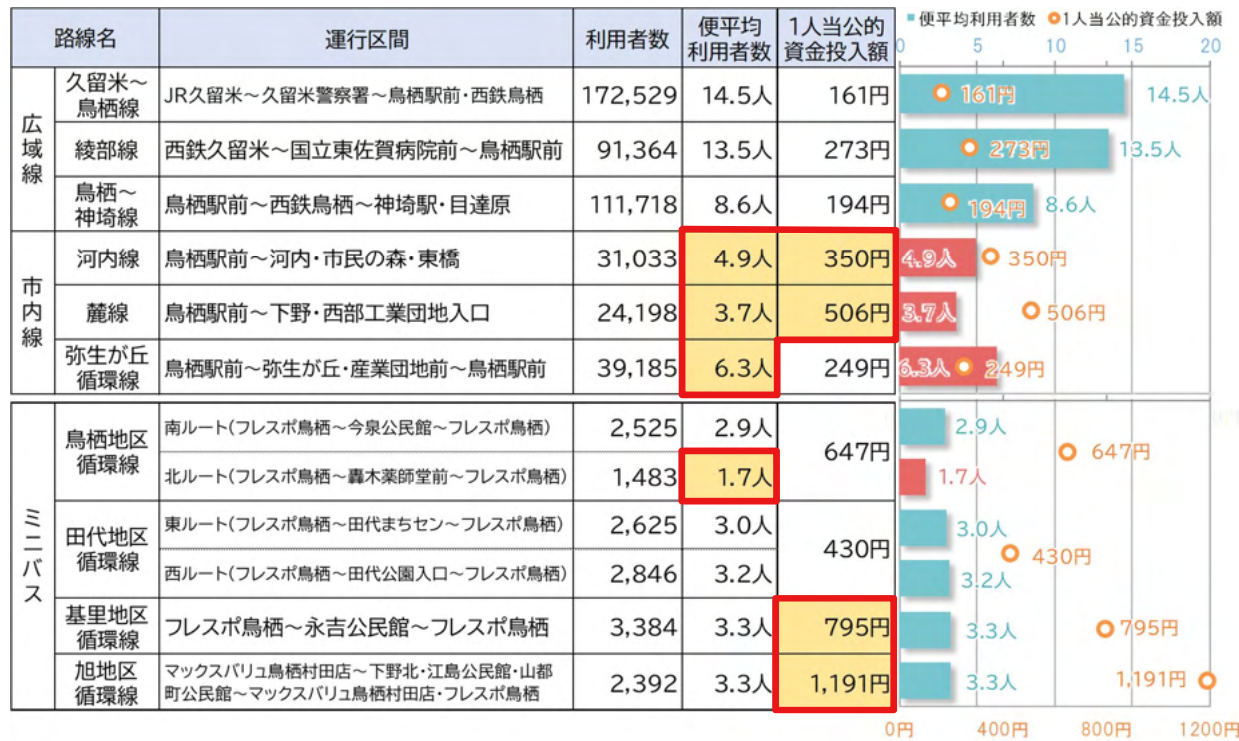


図3-20 路線別の便平均利用者数・1人当たり公的資金投入額（令和5年度）
出典：事業者実績報告資料

④ バス・タクシー運転士数の減少

- 全国的に物流事業や公共交通事業の運転士不足は深刻化しています。佐賀県内の大型二種免許保有者数についても、65歳以上が令和5年度に60%まで上昇し、49歳以下が10%を下回る状況となっています。また、鳥栖市のタクシー運転士数も減少が確認できます。
- 市内に運行するバス・タクシー事業者（営業所）のヒアリング結果より、運転士数は平成26年度・令和元年度に比べて減少しており、鳥栖市内の運転士不足が懸念されます。

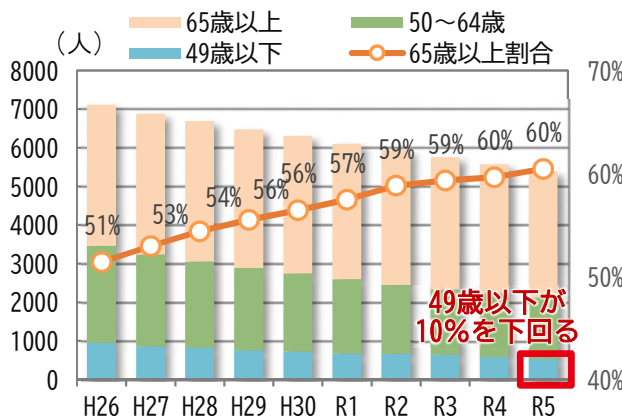


図3-21 県内の大型二種免許保有者数（貨物含む）
出典：警察庁交通局運転免許統計

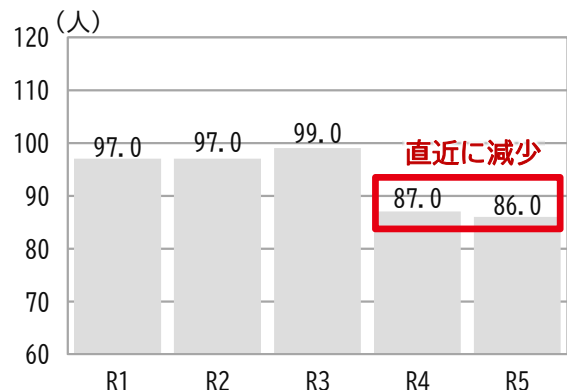


図3-22 鳥栖市のタクシー期末運転士数
出典：国土交通省九州運輸局「九州運輸要覧」

表3-12 市内事業者の運転士数

事業者	H26	R1	R6現在 (5年前との差)
バス事業者	57人	45人	39人（-6人）
タクシー事業者 (4社計)	121人	113人	91人（-22人）
合計	178人	158人	130人（-28人）

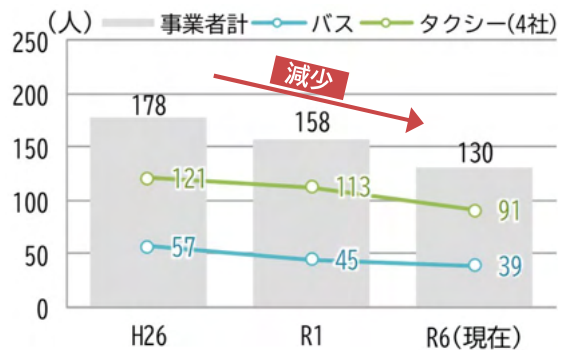


図3-23 市内事業者の運転士数
出典：事業者ヒアリング調査結果（令和6年度）

4 | サービス利便性に関する課題

1) 公共交通ネットワークと外出行動

① 公共交通ネットワークと人口カバー率

- 市内の公共交通の人口カバー率※1) は89%となっています。
- 一方、若葉地区・基里地区・旭地区・麓地区など、バス路線から離れた交通不便地域※2) が一部に存在しています（道路事情によりバスが運行できない地区も存在します）。

表3-13 公共交通による人口カバー率

地区名	総人口	カバー圏域		交通不便地域		65歳以上	カバー圏域		交通不便地域	
		カバー人口	カバー率	不便人口	不便率		カバー人口	カバー率	不便人口	不便率
鳥栖市全域	74,756	66,304	89%	8,452	11%	18,092	15,838	88%	2,254	12%
鳥栖地区	12,171	11,256	92%	915	8%	3,060	2,661	87%	399	13%
鳥栖北地区	12,217	11,245	92%	972	8%	2,683	2,500	93%	183	7%
基里地区	6,733	5,535	82%	1,198	18%	1,798	1,510	84%	288	16%
田代地区	7,436	7,087	95%	349	5%	2,068	2,011	97%	57	3%
弥生が丘地区	6,987	6,323	90%	664	10%	1,049	963	92%	86	8%
若葉地区	6,348	4,797	76%	1,551	24%	1,746	1,327	76%	419	24%
麓地区	10,015	8,476	85%	1,539	15%	2,588	2,079	80%	509	20%
旭地区	12,849	11,585	90%	1,264	10%	3,100	2,787	90%	313	10%

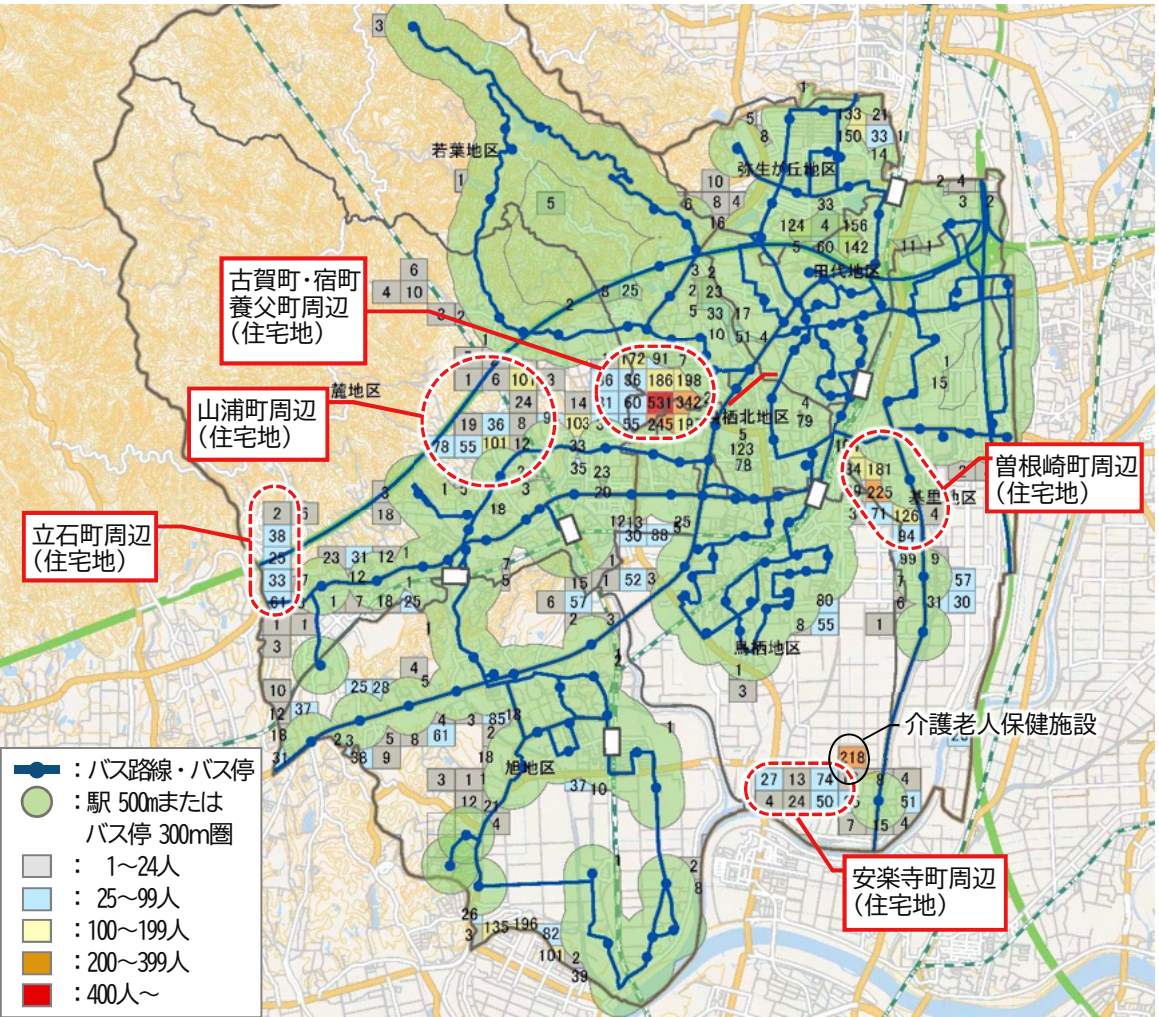


図3-24 市公共交通の人口カバー状況

※1) 人口カバー率は、令和6年度の運行情報をもとにバス停から半径300mまたは鉄道駅から半径500mとし、令和2年度国勢調査250m人口メッシュから算定
※2) 交通不便地域は、バス停から半径300mまたは鉄道駅から半径500mを超える区域

②日常生活における外出行動の市内各エリアへの分散

- 市民の買い物・通院の外出行動は、中心部（鳥栖・鳥栖北）への移動割合が高くなっています。
- 一方、他の生活拠点エリアもよく利用する施設に挙げられており、市民の生活行動（移動先）の分散が確認され、外出行動と公共交通ネットワークの不一致が一部生じています。

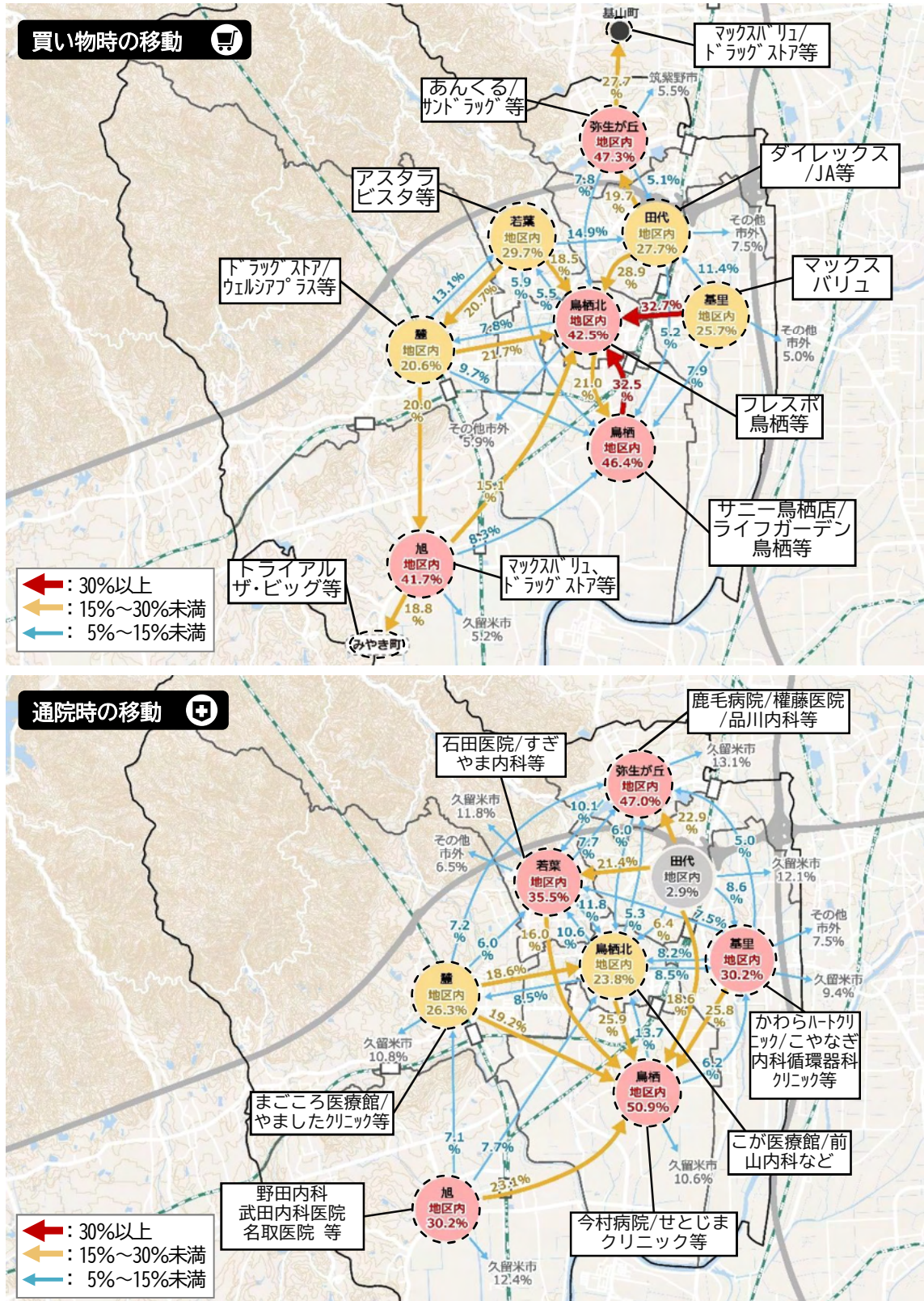


図3-25 市民のよく利用する買い物先・通院先※1)

※1) 令和6年度市民アンケート結果より、よく利用する買い物先・通院先の回答割合を地区毎・居住地毎に集計

(移動状況の表現が繁雑となるため、図面上は回答割合5%未満を省略)

2) 公共交通に求められる多様なニーズ等

① 市民の外出したい場所・施設

- まちづくり推進協議会での意見として、路線バス・ミニバスを利用して行きたい場所・施設について具体的に挙げられています。
- 希望場所の種類としては、医療施設（24.4%）が最も多く確認され、そのほか商業施設（17.8%）や市役所（8.9%）へのアクセスが求められている状況です。

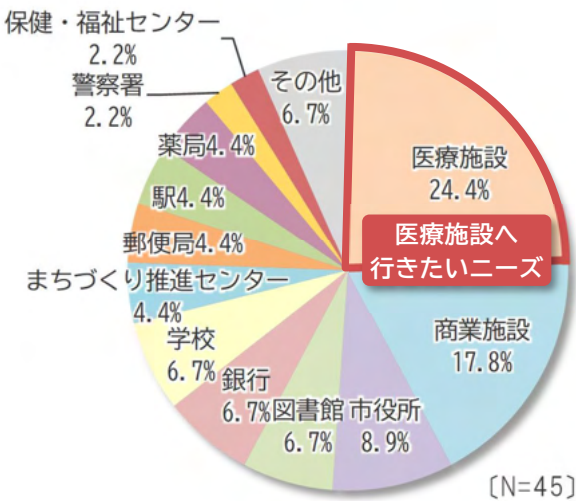


図3-26 バスを利用して行きたい場所・施設
※回答者のみ複数回答を含め集計

表3-14 地区別のバスで行きたい場所・施設

地区名	行きたい場所・利用したい区間
鳥栖	ダイレックス、今村病院、市役所、西町郵便局、警察署、図書館、各地区のまちづくりセンター
鳥栖北	医療施設、フレスポなどのスーパー
田代	医療施設、鳥栖駅、フレスポ、小郡駅
弥生が丘	田代中学校、やない眼科、佐賀銀行、図書館、田代公園、各地区のまちづくり推進センター、なりとみ歯科、やまさき眼科
若葉	鳥栖駅、中富記念くすり博物館
基里	市役所、公民館、ショッピングセンター（フレスポ、アウトレット、スーパー等）、各JR駅、小郡駅、小中学校、鳥栖文化会館
麓	今村病院、まごころ医療館、マックスバリュ鳥栖村田店
旭	久留米大学病院、新古賀病院、久留米市ゆめタウン、村田町ドラッグストアモリ、マックスバリュ村田店、北川歯科クリニック、名取医院、こぐま薬局、今村病院

出典：まちづくり推進協議会意見交換会の集計結果（令和6年度）

②市内線・ミニバスの満足度と改善ニーズ

- 市内線は3路線ともに運行本数・運行時間帯についての不満意見が挙げられています。一方、ミニバスの満足度は概ね高い傾向にありますが、運行本数やルート、乗り継ぎのしやすさ、運行日の拡大などの改善ニーズが寄せられています。

バス利用者の改善ニーズ

- 河内線…運行本数の増便（夕方の時間帯）、遅延や位置情報などに関する情報提供の強化
- 麓線…運行本数の増便（朝・夕方）
- 弥生が丘循環線…観光客向けの多言語表記
- 鳥栖地区循環線…運行本数の増便
- 田代地区循環線…運行本数の増便（朝・夕方）
- 基里地区循環線…乗り継ぎのしやすさ向上
- 旭地区循環線…運行本数の増便（フレスポ行）
- 運行日の拡大、他地域への運行エリア拡大



図3-27 路線別・運行内容別の満足度

出典：乗り込み調査結果（令和6年度）

③ 乗り継ぎのしづらさに関する改善ニーズ

- バス利用者は満足割合が高い一方、利用時間の本数や乗継利便性の不足を挙げています。バスに改善を期待する内容でも、乗り継ぎ・乗り場に関する一定のニーズが挙げられています。

不満足意見の内容

- 電車に乗り換えしづらい
- バスの遅れ、待ち時間が長い
- 西鉄鳥栖の乗り換え待ちが長い
- 利用する時間に便がほしい ほか

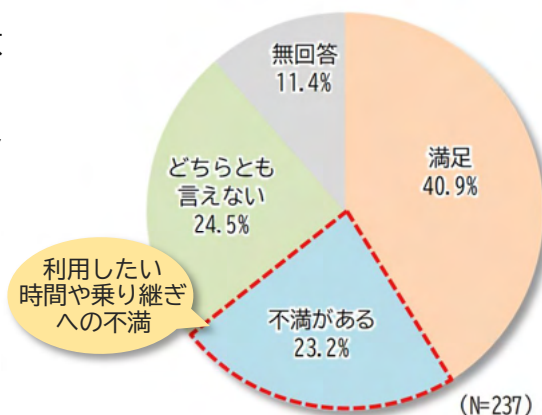


図3-28 時間帯の満足度（市内線・ミニバス）
出典：乗り込み調査結果（令和6年度）

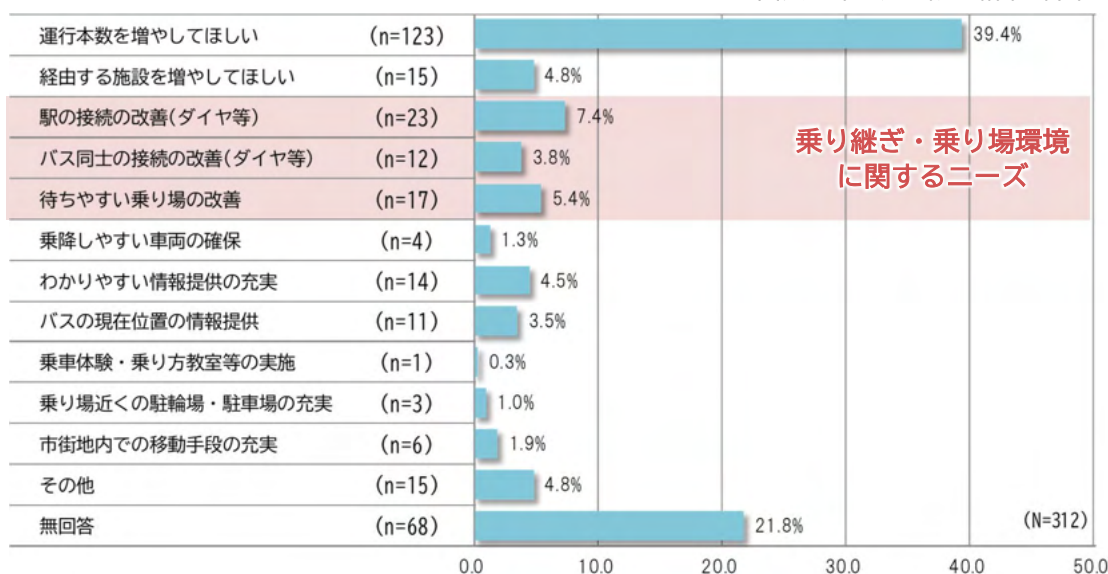


図3-29 バスに改善を期待すること

出典：乗り込み調査結果（令和6年度）

④ 乗り場環境に関する改善ニーズや現状

- 鉄道の満足度では、不満・やや不満との意見（27.2%）が多くなっており、情報案内がない、待ち時間が長い、バスとの乗り継ぎが不便など、乗り場環境に関する改善が求められています。

不満足意見の内容

- 運行便数が少ない
- 車両数が少なく混む
- 情報案内がない
- 待ち時間が長い
- バスとの時間が合わず
乗り継ぎが不便

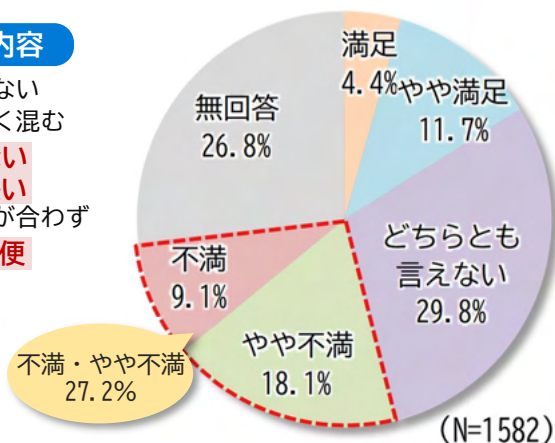


図3-30 鉄道に関する満足度

出典：市民アンケート結果（令和6年度）



図3-31 乗り場環境（例）

バス待ち環境の状況

- 利用者が多い主要なバス停を中心に快適な待合環境を整備しており、ベンチ（待合所）、日差しや雨を防ぐ場所に確保するなど、利用しやすいバス待ち環境を整備しています。



図3-32 乗り場環境の整備状況（例）

⑤ 交通不便状況・交通弱者を取り巻く状況

- 各まちづくり推進協議会の調査からは、地区内の交通不便状況や公共交通が生活状況に合っていない現状、将来的な免許返納後の移動手段に不安を持つ実情が確認されています。
- 自らの移動手段を持たない交通弱者の目線から、AIオンデマンド交通などの新たな交通サービスに期待するニーズも挙げられています。

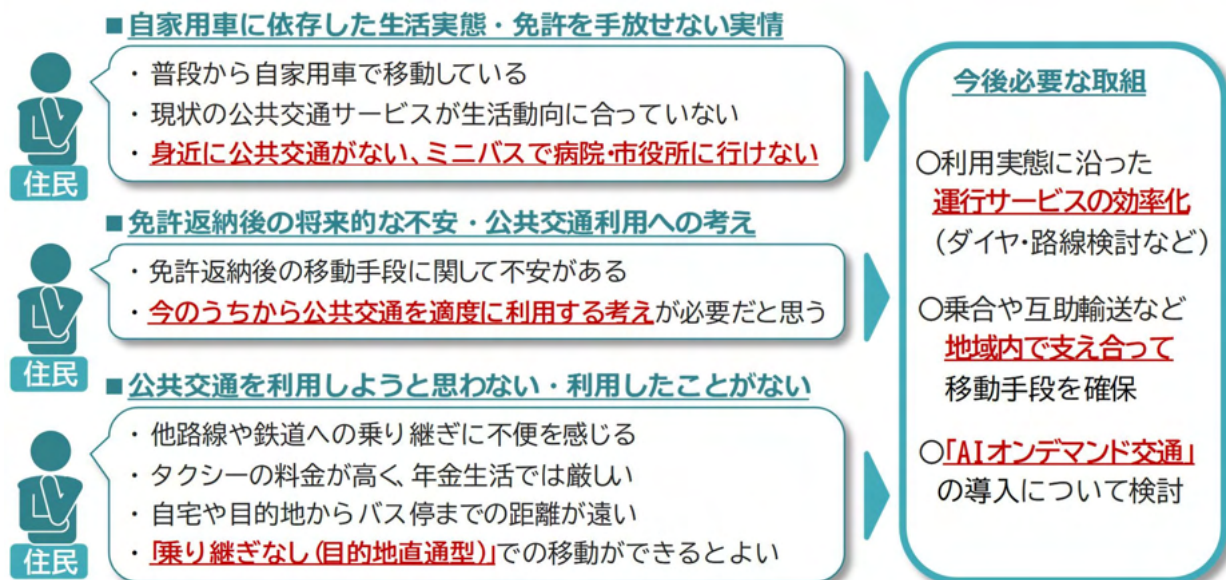


図3-33 交通不便状況・交通弱者を取り巻く状況に関する意見

出典：まちづくり推進協議会 意見交換会の結果（令和6年度）

⑥ 市民から求められるサービスの維持または充実

- 今後の公共交通維持の考えについては、サービスの維持または充実を期待する市民が65.2%を占めており、財政負担を増やしてサービスを充実してほしいと思う市民が多くなっている状況です。

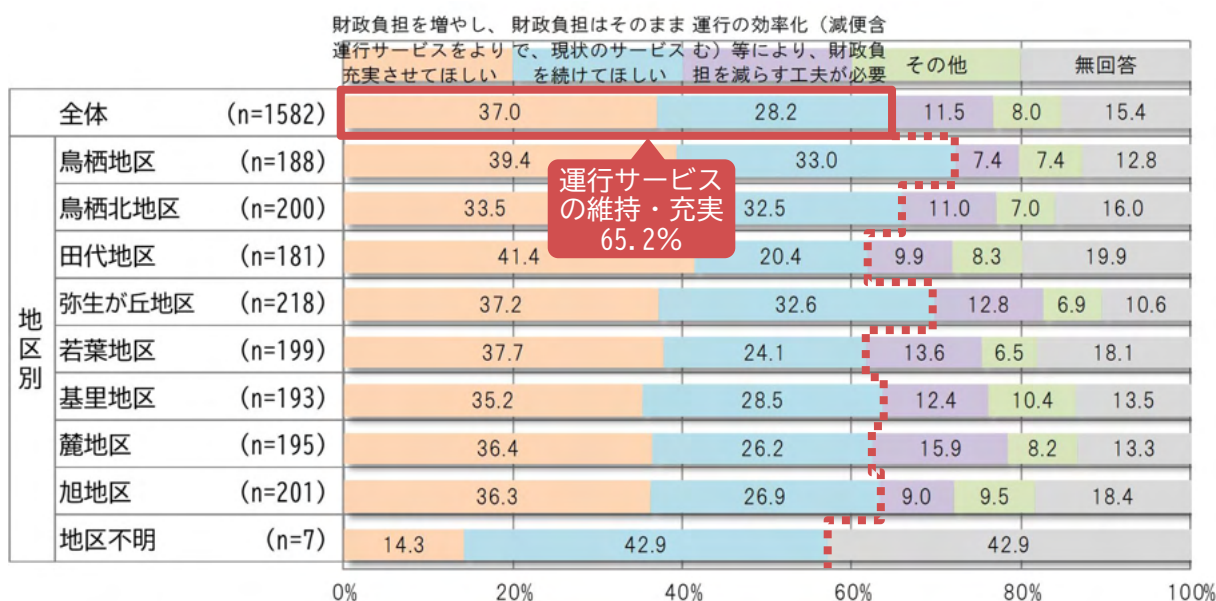


図3-34 財政負担に関する市民の考え

出典：市民アンケート調査結果（令和6年度）

まちづくり推進協議会での意見交換会

- 市内の小学校区単位（8地域）で開催されている「まちづくり推進協議会」に協力いただき、地区毎の公共交通に関する問題意識や今後の公共交通に期待する取組み意向などについて、意見交換会を実施しています。
- 各地区のまちづくり推進協議会で開催した意見交換会の意見結果は次ページに紹介します。



図3-35 地域の区分（再掲）



図3-36 各地区における意見交換会の様子

意見交換会での主な意見（前ページの続き）

1 鳥栖地区まちづくり推進協議会

- 高齢者が**市役所へ行くための便が不足**
- 鳥栖市の南側の地域からのアクセスが難しい
- 周辺都市、市外への移動需要
- バスの乗り方が分からない**
- 地域の移動支援サービスなど広報が不足
- AIオンデマンド交通の導入を希望**

2 鳥栖北地区まちづくり推進協議会

- 市役所、買い物施設に行くための**路線が不足**
- 午前10時～11時、夕方の本数増便希望
- バスの運行時間が**外出時間に合わない**
- タクシー利用等における割引制度の拡充
- 目的地直通できる移動サービス**を希望
- AIオンデマンド交通の導入を希望**

3 田代地区まちづくり推進協議会

- ミニバスは**毎日運行していない**ため不便
- 病院への運行ルート**を充実してほしい
- バスの待合環境の改善意向
- 免許返納後に対するタクシー利用の不安**
- ミニバス・路線バスともに**時刻表マップの改善**
- 乗り継ぎ案内など**情報周知・広報活動の強化**

4 弥生が丘地区まちづくり推進協議会

- バス停の追加設置や運行内容の改善意向
- 高齢者だけでなく子育て世代や免許を持たない人々など、**交通弱者への支援の拡充が重要**
- 交通サービスの割引制度に関する再周知
- バスマップ上の**運行ダイヤの見せ方改善**
- 他路線にある施設への**移動需要、直通希望**

5 若葉地区まちづくり推進協議会

- 神辺町方面への路線**を運行してほしい
- 朝、夕方の時間帯の運行を増やしてほしい
- 見やすい時刻表や分かりやすい乗り方を希望
- ミニバス**車両のラッピングで存在をアピール**
- 路線バス**低利用区域へのミニバス転換検討**
- 他地域の取組み事例も参考にすることも重要

6 基里地区まちづくり推進協議会

- 免許返納後の移動手段確保**に対する不安
- ミニバスを市街地までアクセスしてほしい
- 病院へのアクセスが悪く、利用が難しい**
- 曾根崎町への運行エリア拡大**を希望

7 麓地区まちづくり推進協議会

- ミニバスで**市街地に行く路線**がほしい
- 乗り換えなしで買い物や病院等へ行きたい
- ミニバスは**地域間で利用実態に差がある**
- ミニバスは**高齢者の乗り降りが難しい**
- バス停が遠い
- 免許返納後の移動手段**について不安がある

8 旭地区まちづくり推進協議会

- 下野地区で**児童の下校時間とバスの時間が合わず**、学校での待機時間が生じている
- 免許返納後の移動手段**について不安がある
- 高齢者買い物支援**について、車両の運行は地域の自治会等で**住民主体で担いたい**

5 | 意識・行動に関する課題

1) 自動車利用率・公共交通利用率

① 年代別の自動車利用状況

- 市民の自動車利用率は76%と依存度が高くなっています。また、高齢者のうち、65～79歳の7割～8割強は自ら運転して自動車を利用している状況です。

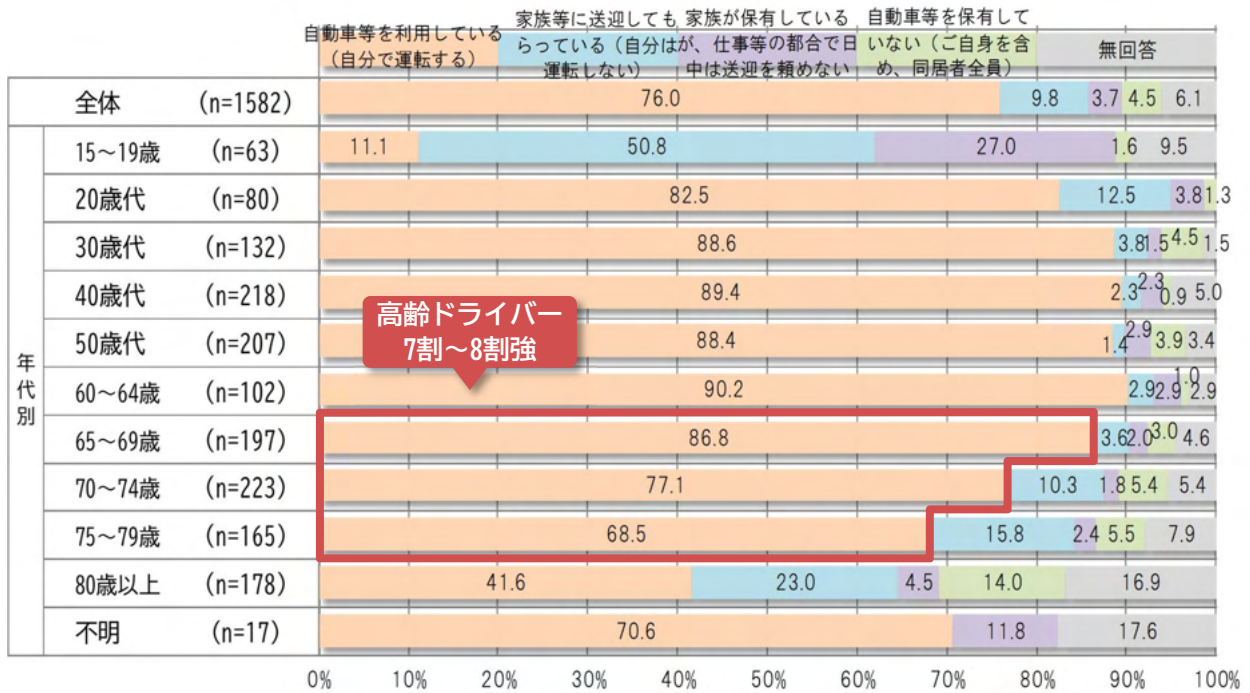


図3-37 年代別の自動車利用状況

出典：市民アンケート結果（令和6年度）

② 高齢者の免許返納の考えと返納しない理由

- 65歳以上の免許保有者のうち37.4%は免許返納（時期未定含む）の意思を持っており、今後、公共交通の利用を促していくべき市民の存在が確認できます。
- 一方で、「現在は免許返納する意思がない」市民も半数以上存在しています。免許返納しない理由には「特に運転に不安を感じていない（71.5%）」が最も多く挙がるとともに、「運転に不安はあるが、生活のために必要だから」とする市民の存在も確認できます。

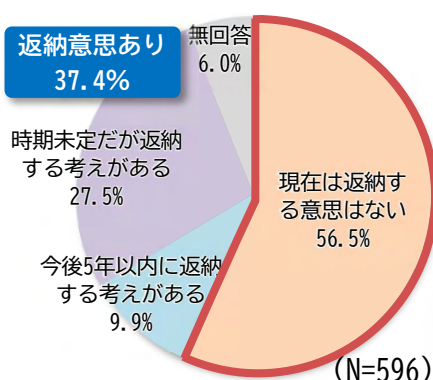


図3-38 免許返納の考え
(65歳以上の免許保有者)

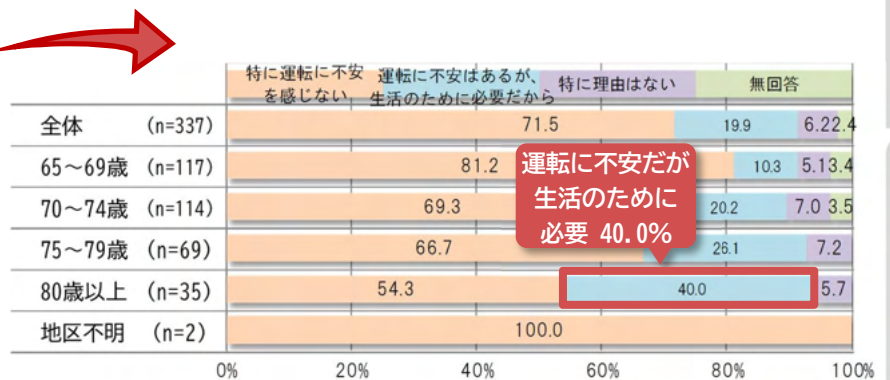


図3-39 免許を返納しない理由
(免許返納意思のない人のみ)

出典：市民アンケート結果（令和6年度）

③ 公共交通利用率と利用しない理由

- 公共交通の利用率では、路線バス・ミニバス・タクシーの利用率が低く10%を下回っています。
- 市民はバスを利用しない理由に「自動車等で移動できる」を最も多く挙げており、移動時の選択肢から外されている状況が確認できます。

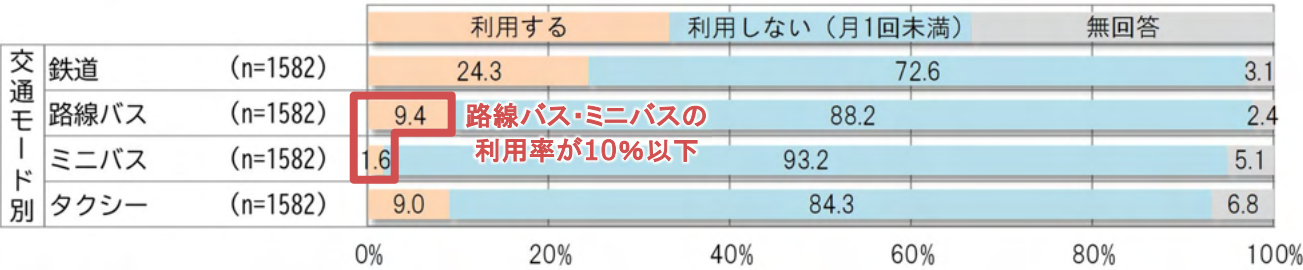


図3-40 公共交通の利用状況

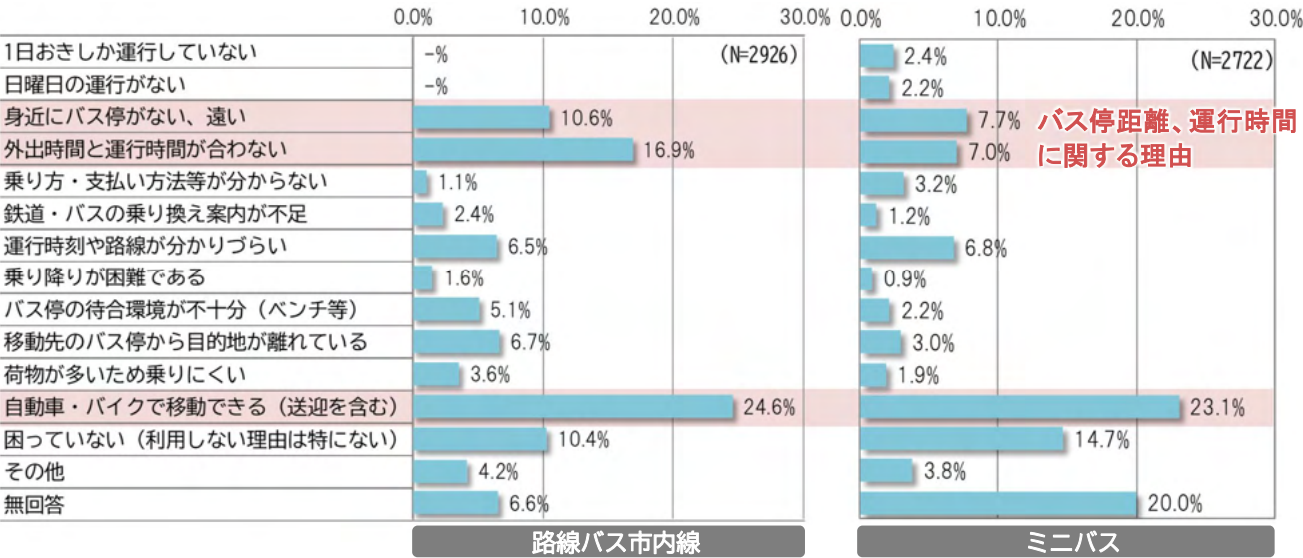


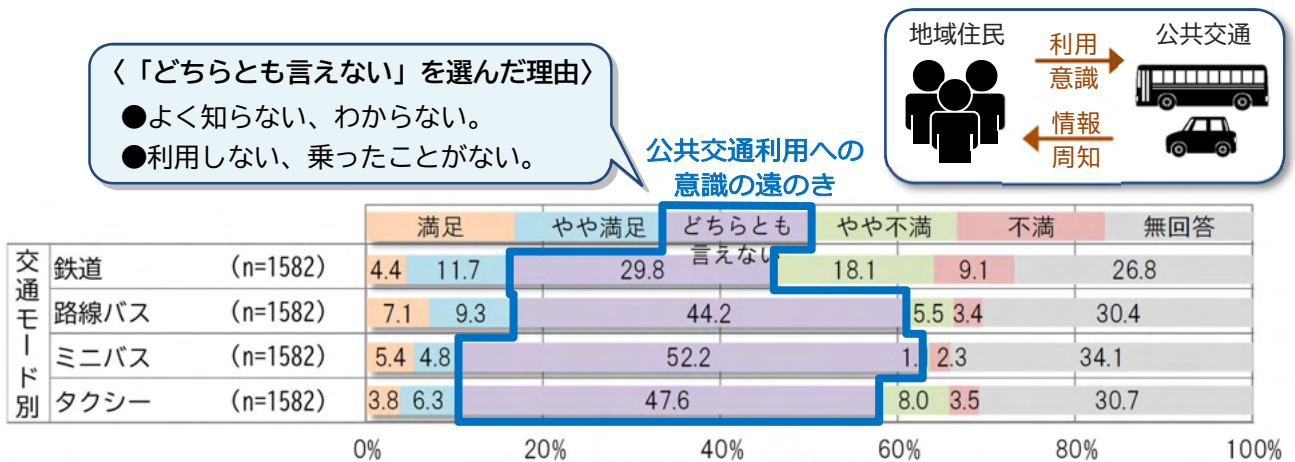
図3-41 バス利用時に困っていること・利用しない理由

出典：市民アンケート結果（令和6年度）

2) 公共交通に対する市民の意識・関心

① 満足度調査からみた公共交通に対する意識・関心

- 公共交通サービス満足度の回答状況では、路線バス・ミニバス・タクシーの満足度について全体の4～5割程度が「どちらとも言えない」と回答しています。
- 「どちらとも言えない」の回答理由には「利用しない、乗ったことがない」「よく知らない、わからない」との意見が多数挙げられており、公共交通の利用の低さと関心の低さが窺えます。



出典：市民アンケート調査結果（令和6年度）

② 高齢者福祉乗車券の認知度と利用しない理由

- 70歳以上の高齢者における高齢者福祉乗車券の認知度・利用状況では知らない人（51.4%）が最も多く、知っているが利用していない（33.0%）」と、8割以上の市民が利用していない状況です。
- 利用しない理由には、バス利用機会の少なさだけでなく、高齢者福祉乗車券を利用する際の使いづらさに関する改善ニーズも挙げられています。

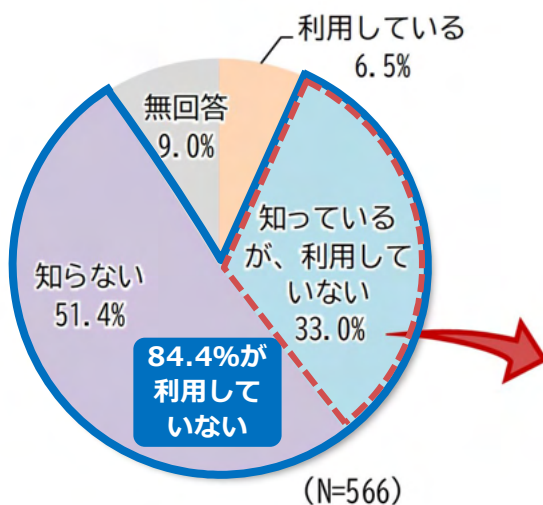


図3-43 高齢者福祉乗車券の認知度・利用状況

表3-15 高齢者福祉乗車券を利用しない理由

区分	理由
バス利用の機会	自分で運転出来るから
	家族に頼んでいるから
	バスを利用する機会が少ないから（月1程度）
バス利用の不便さ	体が不自由であり外出できないから
	利用の必要性がないから
	バス停が遠いから
高齢者福祉乗車券の使いづらさ	荷物がある場合の利用が困難だから
	運行時間と外出時間が合わないから
	交通系ICカードに入金できないから
他の公共交通を利用	期限内に使い切れないから
	利用方法が分からないから
	市役所等まで行かないと購入できないから
他の公共交通を利用	タクシーを利用するから
	JRの方が利便性が良いから

出典：市民アンケート結果（令和6年度）

バスの日イベント・乗車体験会

- バスのことを知ってもらう・体験してもらうことで、バスの利用機会を増進していくために、「バスの日」イベントやミニバス乗車体験会などの企画を通じてPRを進めています。



「バスの日」イベントの様子



ミニバス乗車体験会の様子

図3-44 開催時の様子

『バスの日』イベント in 鳥栖

問い合わせ 国道・交通政策課 ☎0942-85-3602 予約ID 0007456

市は、日ごろから路線バスやミニバスを利用していただいている皆さんへの感謝と、市民の皆さんがよりバスに親しむ機会とするため、「バスの日」イベント in 鳥栖を開催します。

とき 9月28日(土) 10時～15時

ところ JR鳥栖駅前バス停南交流広場、鳥栖駅西広場

市内路線バス・ミニバス乗り放題

当日は、市内路線バス・ミニバスが1日中無料で乗り放題です。実際にバスに乗って、もっとバスを身近に感じてください！

市内路線バス▶
市内線の市内線(行先番号①～⑤)、学生が広域(行先番号⑥～⑧)の3路線で無料運行します(広域線、鳥栖プレミアム・アウトレット線は有料です)。

ミニバス
鳥栖地区、田代地区、草津地区、旭地区の全地区を無料運行します。通学・通勤に運行していない鳥栖地区、旭地区はこの日に限り運行します(広域の場内は乗車できませんのでご了承ください)(旭地区は小型乗用で運行します)。

夜行高速バス「はかた号」試乗会

※事前申し込みが必要です

国内最長の福岡～東京間を運行している夜行高速バス「はかた号」に試乗できます！ [予約ID 0004053]

●出発時間 ①10時15分～ ②10時55分～
③11時35分～ ④13時15分～ ⑤13時55分～

●コース 鳥栖駅前～新鳥栖駅前を往復(新鳥栖駅前での乗車・降車はできません)

●定員 135人(1便あたり27人) ※先着順

●その他 電話での申し込み不可。注意事項など詳しくは市ホームページをご確認ください

●申し込み 9月4日(水)9時～12日(木)17時までに申し込みフォームから

ちびっ子運転士体験・撮影会

子ども用の運転士の制服・制帽を試着してバスの運転席に座り、運転士気分を味わえます！

マスコットキャラクターふれあい会

サガン鳥栖「ウイスト」、SAGA久光スプリングス「ハルちゃん」、西鉄バス、バビバース、鳥栖市「とっちゃん」がやってきます！

同日19時から、駅前不動産スタジアムでサガン鳥栖のホームゲーム(vsアビスパ福岡)が開催されます。ぜひバスに乗って観戦にお越しください！

特設ブース・テイクアウトコーナー

鳥栖駅西広場会場に、SAGA久光スプリングスの特設ブースやテイクアウトなどの店舗が並びます！

ID 「ID」をご利用ください。市ホームページの配布ID検索ページ、市報に掲載しているIDを入力することで情報を確認できます。

2024.9 8

図3-45 「バスの日」イベントの案内

出典：市報とす2024年9月号

バス情報案内マップ

- 市内に運行する広域線や市内線、ミニバス等の運行情報を記載した鳥栖市バスマップを発行しており、市民が公共交通の情報を入手しやすいよう取り組んでいます。



図3-46 鳥栖市バスマップ (再掲)

6 | 関係者連携に関する課題

1) 交通事業者を取り巻く課題の増加

- 市内のバス・タクシー事業者を取り巻く課題として、運転士不足の深刻化をはじめ、サービス提供時間、車両導入や燃料調達など、安定した経営のために解決すべき課題が増加しています。
- これらは交通事業者の自助努力での解決にも限界があり、本市にとっても今後のサービス維持に係る重要な課題のため、課題解決に向けて交通事業者とより緊密に連携して取り組むことが求められます。

表3-16 交通事業者の主な意見内容

事業者	抱える問題の内容
バス・タクシー事業者	○コロナ禍前に比べ運転士は減少している。 ○運転士の高齢化が進み採用活動が重要だが、難航している。 ○新規運転手を確保するために、採用活動に関する行政のサポートが期待されている。 ○初期費用や維持費用が高価で、燃料ガス車両の代替となるガソリン車・電動車の導入が厳しい。

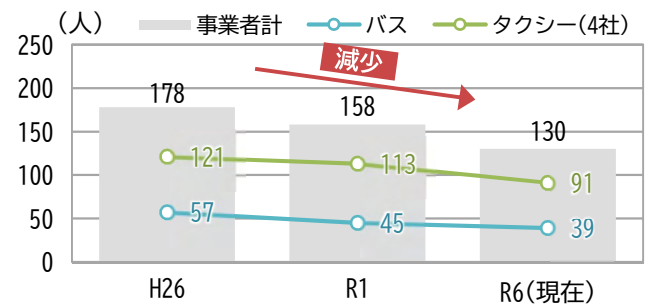


図3-47 市内事業者の運転士数（再掲）
出典：事業者ヒアリング調査結果（令和6年度）

2) 市民から求められる連携への対応

- まちづくり推進協議会の市民等からは、サービス利便性の向上に向けて公共交通の検討参画を希望する意見が挙がっています。
- 地域検討会などを通じて考える、市民自らが主体となって関与する等の意向が確認され、市民を含む関係者で公共交通をともに考える取組が求められています。

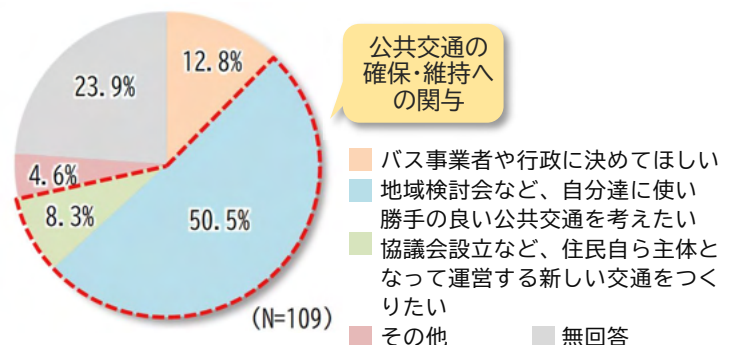


図3-48 今後の公共交通の取組意向
出典：まちづくり推進協議会アンケート結果（令和6年度）

3) 他のまちづくり分野から求められる取組

- 公共交通以外の他分野のまちづくり計画やヒアリング調査から、公共交通に求める機能や取組が確認されています。
- 地域交通法においても地域関係者との連携を通じて公共交通の活性化・再生を目指す方針が定められ、これまで以上に他分野と連携しながら、まちが一体的に取り組んでいくことが求められています。

表3-17 他分野関係者の主な意見内容

分野	公共交通に求められる内容
都市整備 駅周辺整備	○交通結節点の位置づけ、結節機能の強化が必要 ○鉄道とバスの連絡強化が必要
観光	○観光地への二次アクセスを確保することが必要
教育	○子どもたちへのバス利用の周知、共働き世代の送迎に代わる子どもの移動手段として維持が必要
健康	○健康づくりの目的から公共交通の活用が必要
福祉	○利用者自らが選択できる交通手段の多様性が必要
スポーツ	○スタジアム利用者の移動手段の確保が必要

出典：市関連部署ヒアリング調査結果（令和6年度）

第4章 公共交通の基本的な方針

第4章 公共交通の基本的な方針

1 | まちの将来像

本市の最上位計画である「第7次鳥栖市総合計画」において、公共交通分野の方針として掲げている『分かりやすく、利用しやすい、地域に愛される公共交通』の実現に向けた取組を目指します。都市計画方針や広域的な方針と整合を図り、本市の公共交通が果たすべき役割を定めます。

まちが目指す将来像 第7次鳥栖市総合計画

住みたいまち、活躍できるまち、選ばれるまち 鳥栖 ―“鳥栖スタイル”の深化―

公共交通 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

の方針 ■ 市民の移動ニーズ等に応じた地域公共交通網の最適化 ■ 交通弱者の移動手段の確保

都市計画の方針：鳥栖市都市計画マスタープラン、鳥栖市立地適正化計画

都市づくりの目標

- 交通利便性を継続維持し、安全・快適に暮らせるコンパクトなまち
- 鳥栖駅・新鳥栖駅等の拠点性を活かした賑わいのあるまち
- 居住機能や都市機能の誘導と一体の公共交通ネットワーク形成

公共交通に関する取組

- 生活を支える公共交通
- 交通結節点の機能改善
- 交通弱者への移動支援

広域的な方針：佐賀県地域公共交通網形成計画（東部地域ブロック計画）

計画の目標

- 地域公共交通の利用者を増やす
- 地域公共交通の運行効率を高める
- 歩くライフスタイルへの転換を推進する
- 観光客等の来訪者数が公共交通を利用しやすい環境をつくる

公共交通に関する取組

- 利用環境改善・利便性向上
- 運行効率化・サービス適正化
- 利用促進イベント・取組の連携
- サービス維持のための体制強化

その他計画の方針：地域福祉計画、環境基本計画 など

公共交通に関する取組

- 利用促進や乗車体験を通じた社会参加の促進
- 自動車から公共交通・自転車等への転換

2 | 公共交通が果たすべき役割

上位・関連計画から公共交通に求められる内容を踏まえ、本市の将来都市像の実現に向けて「公共交通が果たすべき役割」を以下のように定めます。

- 市内外の広域的な人の交流の促進を図る役割
- 駅周辺などの中心市街地や拠点の賑わいを支える役割
- 一定の利便性により都市機能や居住の集積を誘引する役割
- 持続可能なネットワークにより市民の日常生活を支える役割
- 多様なニーズに応じて誰もが不自由なく移動できる環境を支える役割
- 自家用車利用を中心とする市民の意識・行動の転換を促す役割

表4-1 公共交通モード別の役割と確保・維持策

位置付け		モード	役 割	確保・維持策
地域公共交通	基幹的交通	鉄道（長崎本線・鹿児島本線・九州新幹線）	他都市への広域移動を支える（市内外の通勤・通学、観光客の移動手段）	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保・維持を目指す
		高速バス		
		路線バス 広域線（久留米～鳥栖線・鳥栖～神埼線・綾部線）	複数の市町にまたがる広域的・幹線的な路線であり、市内外を連絡し、沿線住民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活における移動を支える	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、沿線市町と連携して持続可能な運行を目指す
	支線交通	路線バス 市内線（河内線・麓線）	市街地外縁に位置する居住地から市街地間、市街地区域内において、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活における移動を支える	交通事業者と協議のうえ、市民の生活行動に合わせた見直し等により、サービス水準を確保・維持を目指す
		路線バス 市内線（弥生が丘循環線）	市街地外縁に位置する居住地から市街地間、市街地区域内において、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活における移動を支える	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
		ミニバス（鳥栖・田代・基里・旭）	郊外部居住地から、最寄りの地域生活拠点等までの日常的な移動（買い物や通院等）を支える	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
	支線交通	民間タクシー	他の公共交通では対応できないドア・ツー・ドアや他交通の運行時間外への移動を支える	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保を目指す
	その他輸送サービス	鳥栖プレミアム・アウトレット線（直行便）	JR鳥栖駅とJR弥生が丘駅より鳥栖プレミアム・アウトレットまでの移動を支える	関係部署・交通事業者と協議のうえ、サービス水準を維持を目指す
		買い物支援事などの地域主導の輸送事業（互助輸送）	社会福祉協議会にて車両確保・自治会への無料貸し出しを行い、地域住民主体での輸送事業が実施されている。 主に自らの移動手段を持たない高齢者等に対する買い物先（商業施設）までの移動を支える	地域が柔軟に取り組めるように市が導入を支援する（補助制度の活用をサポート）

3 | 地域公共交通確保維持事業の必要性

- 本市では、市内外を結ぶ基幹的交通（路線バス広域線：久留米～鳥栖線・鳥栖～神埼線・綾部線）や、市内各地を結ぶ支線交通（路線バス市内線：河内線・麓線・弥生が丘循環線、ミニバス4路線）が運行されています。
- 下表に示した基幹的交通および支線交通（計10路線）は、市内外へ通勤利用をされている就労者や、通学利用の学生、免許返納者、自らの移動手段を持たない高齢者、その他通院や買い物等での利用者なども含め、市民・沿線住民にとって必要不可欠な公共交通機関として機能しており、運行サービスの持続的確保の重要性が高まっている状況です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況であることも危惧されております。
- 公共交通ネットワークの将来性を考慮して、地域公共交通確保維持事業（幹線補助・フィーダー補助）を活用し、多様な関係者の協働を通じて、地域の実情に応じた生活交通の確保・維持を行っていくことが重要です。

表4-2 地域公共交通確保維持事業（幹線補助・フィーダー補助）の活用を推奨する路線系統

路線（主な系統）		路線個別の役割・必要性
路線バス 広域線	久留米～鳥栖線（JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖）	・JR鳥栖駅や西鉄久留米駅、JR久留米駅に接続し、久留米市と鳥栖市間の通勤移動など、沿線住民の移動を支えている。
	鳥栖～神埼線（鳥栖駅～目達原～神埼駅通り）	・JR鳥栖駅及びJR神埼駅、目達原に接続し、みやき町や上峰町及び吉野ヶ里町の沿線における通勤、通学、買い物利用等の住民の日常生活上の移動を支えている。
	綾部線（鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米）	・JR鳥栖駅やJR久留米駅、西鉄久留米駅と接続し、鳥栖市からみやき町・久留米市への通勤、通院、買い物等の移動を支えている。
	⇒ 現状、自治体や事業者の運営努力だけでは路線維持が難しくことから、将来にわたり維持を図るためにも、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用する必要がある。	
路線バス 市内線	河内線（鳥栖駅前～萱方～東橋～市民の森～河内）	・市街地外縁の観光資源へのアクセス、市街地間の通勤や買い物等の移動を支えている。
	麓線（鳥栖駅前～鳥栖商業高校～西部工業団地入口～下野）	・下野地区から旭小学校、鳥栖商業高校までの通学利用や、市街地外縁に位置する居住地から市街地間の通勤や買い物等の移動を支えている。
	⇒ 現状、事業者の運営努力だけでは路線維持が難しいことから、将来にわたり維持を図るためにも、市の補助事業（地方バス路線事業）を実施する必要がある。	
	弥生が丘循環線（鳥栖駅前～西鉄鳥栖～弥生が丘駅～産業団地前）	・鳥栖工業高校までの通学利用や、市街地外縁に位置する居住地から市街地間の通勤や買い物等の移動を支えている。
ミニバス	⇒ 現状、自治体や事業者の運営努力だけでは路線維持が難しいことから、将来にわたり維持を図るためにも、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用する必要がある。	
	鳥栖地区循環線	・鳥栖地区において、居住地から最寄りの地域生活拠点間における日常的な移動（買い物や通院等）を支えている。
	田代地区循環線	・田代地区において、居住地から最寄りの地域生活拠点間における日常的な移動（買い物や通院等）を支えている。
	基里地区循環線	・基里地区において、居住地から最寄りの地域生活拠点間における日常的な移動（買い物や通院等）を支えている。
	旭地区循環線	・旭地区において、居住地から最寄りの地域生活拠点間における日常的な移動（買い物や通院等）を支えている。
⇒ 自治体や事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、将来にわたり維持を図るためにも、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用する必要がある。		

4 | 公共交通の目指す将来像

- 本市まちづくりの最上位計画である「第7次鳥栖市総合計画」に定められた公共交通の取組方針を踏まえ、本計画の取組において公共交通の目指す将来像を以下のように定めます。

公共交通の目指す将来像

分かりやすく、利用しやすい、地域に愛される持続可能な公共交通の実現

本計画は、総合計画において公共交通の取組方針に掲げている『分かりやすく、利用しやすい、地域に愛される公共交通』を踏まえた取組を推進します。

さらに、公共交通を取り巻く環境の変化により、利用者や収支面に加えて運転士不足等のサービス存続に関わる課題の重要性が一層高まっている現状を踏まえ、“持続可能な”公共交通サービスを将来の世代に継承していくことを将来像に掲げて取組を推進していきます。

5 | 計画の目標

- 本計画の取組を推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、具体的な目標値の達成を目指す指標として掲げます。

計画目標1 誰もが移動に困ることのない持続可能な公共交通網の確保・維持

就労者の通勤、子どもの通学、自動車を運転できない高齢者の生活移動、本市を来訪する人の移動など、誰もが移動に困ることのない公共交通網を将来に継承していくため、運転士不足などによりサービス低下が懸念されている状況を踏まえて、生活利便性の向上を目指したまちづくりにつながる持続可能な本市公共交通の維持・改善に取り組みます。

目標値

広域線の輸送人員



市内線・ミニバスの便平均人数



広域線の収支率



1人当たり公的資金投入額



※市内線・ミニバスを計上

補注

注) 現状値は令和5年度、目標値は令和10年度（最新の実績値が前年度のもの）

計画目標2 “使う人”の視点に合わせた公共交通サービスの利便性向上

鉄道・路線バス・ミニバス・タクシーの公共交通が相互に乗り継ぎしやすい交通結節点の充実に向けて、利用しやすい待合環境や情報案内・誘導などによる利便性向上を図るとともに、鉄道・バス等の乗り継ぎダイヤについて関係者との協議・検討を進めます。また、主要な乗り場においてはバス事業者や道路管理者等と協議を実施しながら、使う人の視点から待ち時間を快適に過ごせる市内の乗り場環境の充実を目指します。

目標値

利用環境の充実に取り組んだ駅・乗り場数



JR鳥栖駅における鉄道-バスの接続率



計画目標3 “市民等に選んでもらう”ための情報発信・利用促進の強化

“公共交通の利用方法がわからない”ことは利用を妨げるハードルの一つです。利用するために必要な“運行コース”や“時刻”などの情報が初めて使う人にも分かりやすく・入手しやすい情報環境の実現を目指します。さらに、自動車に頼った暮らしから公共交通を適度に利用する暮らしへと転換を促すために、公共交通の便利さを知ってもらう・体感してもらうための利用促進に取り組めます。

目標値

週1回以上バスを利用する市民の割合



※令和11年度までの高齢者増加率を加算

高齢者福祉乗車券購入者数



※高齢者福祉計画の目標と整合（令和8年度500人）

補注

注）高齢者福祉乗車券購入者数の現状値は令和5年度、目標値は令和10年度（最新の実績値が前年度のもの）

計画目標4 多様な関係者との共創・連携による取組

公共交通は“多くの市民に広く利用される”ことを前提とした「まちの仕組み」であり、将来にわたって維持していくには交通事業者や行政だけでなく、公共交通に関わる多様な主体が“公共交通を守り育てていく”共通意識を持ち、取り組むことが重要です。持続可能な公共交通の実現に向けて、「市民」や「まちづくり関係者」といった多様な関係者との共創・連携を広げる取組を目指します。

目標値

連携企画の実施回数



意見交換会の開催回数



運転士確保策等の実施回数



本計画の体系

- 公共交通の
果たすべき
役割
- 市内外の広域的な人の交流の促進を図る役割
 - 駅周辺などの中心市街地や拠点の賑わいを支える役割
 - 一定の利便性により都市機能や居住の集積を誘引する役割
 - 持続可能なネットワークにより市民の日常生活を支える役割
 - 多様なニーズに応じて誰もが不自由なく移動できる環境を支える役割
 - 自家用車利用を中心とする市民の意識・行動の転換を促す役割

課題1 公共交通ネットワークの持続可能性の確保

○本市人口は当面微増と見込まれますが、2030年頃に人口減少へと転換することが予想されます。
○市内線・ミニバスの一部には利用の少ない区間や時間帯等が生じています。
○将来の人口減少・少子高齢化が予想される中、更なる利用者の減少に伴う収支赤字の拡大や
運転士不足の深刻化によるサービス提供量の低下など、既存交通網の存続が懸念されます。

課題2 生活行動に対応するサービス利便性の確保

○公共交通利用圏は総人口の89%をカバーする一方、一部に交通不便地域が点在します。
また、市民の日常生活での外出行動は多方面に分散するなど、公共交通網の不足が一部に生じています。
○市内線・ミニバスに改善ニーズが挙がっており、市民ニーズと合っていない部分が存在します。
○各地区の交通不便状況や交通弱者の状況では、自家用車に頼らざるを得ない状況や生活のために免許を手放せない実情が確認され、自らの移動手段を持たない交通弱者等の対応が必要です。

課題3 利用しやすく・快適な利用環境の整備

○鉄道駅や主要バス停において鉄道・バス・バス同士の乗り継ぎしづらさが挙げられています。
また、バス停のベンチや情報案内などの乗り場（待合）環境に関する不満から利用しづらい状況が確認され、鉄道駅や主要バス停の交通結節機能の強化やバス待ち環境の改善が求められています。

課題4 公共交通に対する市民等の意識・行動の転換

○高齢者を含め車利用の依存度が高い状況があり、公共交通の利用率も低くなっています。
また、きっかけがない・利用しようと思わないなど、公共交通が移動の選択肢に入っていない状況です。
○公共交通の内容が分からない・知らない市民など、情報周知の不十分さも確認されています。

課題5 公共交通維持に向けた多様な関係者との連携

○交通事業者の運転士不足が深刻化し、将来のサービス維持のため事業者と緊密な連携が必要です。
○まちづくり推進協議会の市民から参画を希望する前向きな姿勢を確認でき、連携が求められています。
○公共交通を使った健康づくりお出かけ企画や観光地の周遊促進など、健康・観光などのまちづくり関係者と公共交通の連携した取組の推進が求められています。

公共交通の目指す将来像

分かりやすく、利用しやすい、地域に愛される持続可能な公共交通の実現

計画目標	施策	事業	前計画との関係
計画目標1 誰もが移動に 困ることのない 持続可能な公共 交通網の確保・維持	1 広域連携による 幹線バスの維持・活性化	① 路線バス広域線の路線維持（支援） ② 県・沿線市町との広域的な協同事業	継続 継続
	2 外出行動・ニーズ等に応じた 市内交通ネットワークの最適化	① 市内交通の路線維持（支援） ② 持続可能性を高める市内線の最適化 ③ ニーズ・外出行動に応じたミニバスの改善・最適化	継続 強化 強化
	3 交通不便地域や交通弱者等 に対応する移動支援	① 新交通サービスの実証調査・導入 ② 交通弱者等への支援	新規 強化
計画目標2 “使う人”の 視点に合わせた 公共交通サービスの 利便性向上	1 交通結節点等の 乗り場環境の整備	① 鳥栖駅東側の交通結節機能の強化 ② 市内各駅の乗り継ぎ環境の充実	強化 継続
	2 バス待ち環境の改善	① 主要バス停のバス待ち環境の改善	継続
	3 公共交通相互の 乗り継ぎ利便性の向上	① 乗り継ぎダイヤ等に関する 協議・調整 ② ミニバス等の乗り継ぎ料金設定	継続 新規
計画目標3 “市民等を選んで もらう”ための 情報発信・利用促進 の強化	1 公共交通利用に必要な 情報案内ツールの充実	① 公共交通マップのリニューアル ② 個別・情報案内ツールの拡充	強化 新規
	2 目に触れる機会を増進する 情報発信の強化	① 多様な情報案内ツールの活用促進 ② 交通弱者等に対する支援策の周知	継続 継続
	3 市民に利用のきっかけを つくる利用促進・PR	① ミニバス等の体験乗車企画 ② バス利用促進のPRイベント	継続 継続
	4 各ターゲット層に向けた モビリティマネジメント	① 子どもや高齢者等への公共交通 利用の啓発	強化
計画目標4 多様な関係者との 共創・連携による 取組	1 まちづくり関係者との連携	① 健康・観光等のまちづくり関係者 との連携企画	新規
	2 市民の地域公共交通への参画	① 公共交通に関する意見交換会の開催	新規
	3 将来の安定した サービス提供の土台づくり	① 運転士確保等の支援 ② 自動運転等の新たな技術やサービス について調査・検討	新規 新規

第5章 目標を達成するために行う施策

計画目標 1

誰もが移動に困ることのない持続可能な公共交通網の確保・維持

施策 1 | 広域連携による幹線バスの維持・活性化

取組の方向性

事業① 路線バス広域線の路線維持（支援）

■路線バス広域線は、運行費補助（地域公共交通確保維持改善事業）を活用し、国や佐賀県、福岡県、沿線市町と協力して運行継続に向けた支援に取り組みます。

路線の維持・改善に係る取組方針

（佐賀県地域公共交通計画・東部地域ブロック計画）

表5-1 東部地域ブロック計画における取組方針

分類	取組内容	実施主体
サービス水準の適正化	①ニーズに応じたサービス縮小・運行形態の変更の検討 ②ネットワーク充実に向けたコミュニティ交通の活用検討 ③幹線系統の維持・確保	国 佐賀県・福岡県 関係市町 バス事業者
新技術の導入による運行効率化	①自動運転技術の導入 ②AI配車システムの導入 ③利用状況のモニタリング ④MaaSで収集するデータの活用	佐賀県 関係市町 バス事業者

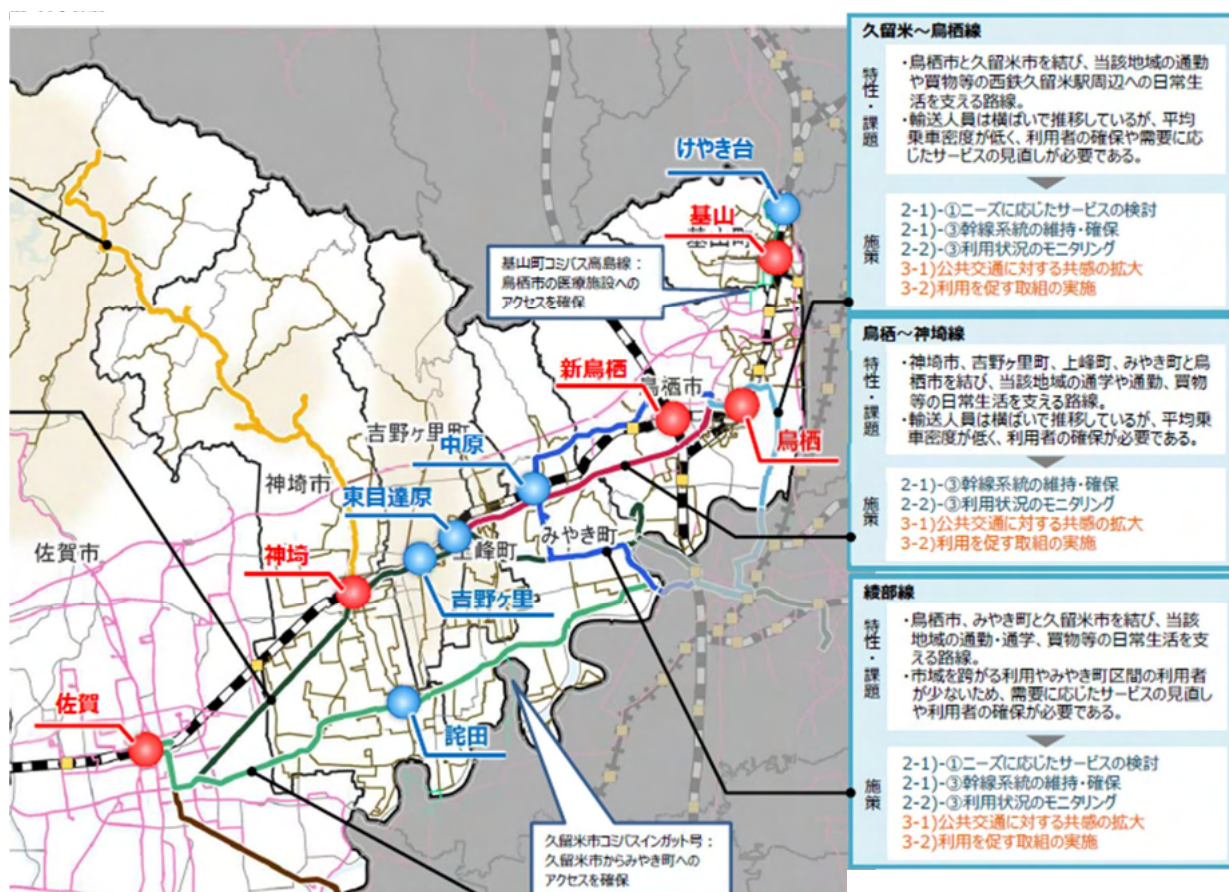


図5-1 東部地域ブロック計画における路線の課題・施策（再掲）

事業② 県・沿線市町との広域的な協同事業

■佐賀県地域公共交通計画の方針に基づき、広域的に取り組むべき利便性向上、利用促進、体制強化の取組について佐賀県・沿線市町との協同により取り組んでいきます。

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和5年度※1)	令和10年度※1)
広域線(3路線)の輸送人員	37.4万人	37.6万人	38.4万人
広域線(3路線)の収支率	47.2%	48.1%	48.1%

※1 現状値は令和5年度、目標値は令和10年度（最新の実績値が前年度のもの）

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 路線バス広域線の 路線維持（支援）	国 佐賀県・福岡県 関係市町 交通事業者	（佐賀県地域公共交通計画 期間：～令和8年度）				
		運行維持 （支援）		計画更新		
事業② 県・沿線市町との 広域的な協同事業	佐賀県 関係市町 交通事業者			新たな 計画方針		
		協議・検討				
		連携・実施				

施策2 | 外出行動・ニーズ等に応じた市内交通ネットワークの最適化

取組の方向性

事業① 市内交通の路線維持（支援）

■日常生活で移動できる環境を確保するため、市内交通の継続的な路線維持（支援）に取り組みます（施策3の新交通サービスを含む）。令和7年度末に策定予定の「立地適正化計画」に応じて、誘導区域・拠点間の公共交通ネットワーク確保などに取り組みます。

事業② 持続可能性を高める市内線の最適化

■利用の少ない区間や時間帯があること、運転士不足等によるサービス低下が懸念されていることから、地域の現状や利用実態を踏まえながら路線バス市内線の最適化に取り組み、持続可能性を高めます。

事業③ ニーズ・外出行動に応じたミニバスの改善・最適化

■ サービス利便性の向上を図るため、市民ニーズや外出行動に合わせたミニバス運行内容の改善と、利用実態を踏まえた最適化に取り組めます。



図5-2 現状の市内交通ネットワーク図

バス事業を取り巻く運転士不足の深刻化

- 本市を運行するバス事業者も、他地区におけるダイヤ改正で、コロナ禍による利用減少と運転士不足に起因した減便などが実施されています。
- 企業努力の中で採用強化や働き方の改善などに取り組んでいるものの、運転士を増員できないことが理由となってサービス低下を招く状況にあります。

2024年問題の対応
(労働時間の改善)

○最終便の時刻繰り上げ
○コロナ禍から需要が戻らない
路線・時間帯の減便(需給調整)

運転士不足に関する動向

- 運転士の不足はバスに留まらず、タクシー等を含む公共交通全体で全国的な課題となっています。
- このような状況を受け、国も課題解決に向けた人材確保・育成の支援に取り組んでいます。

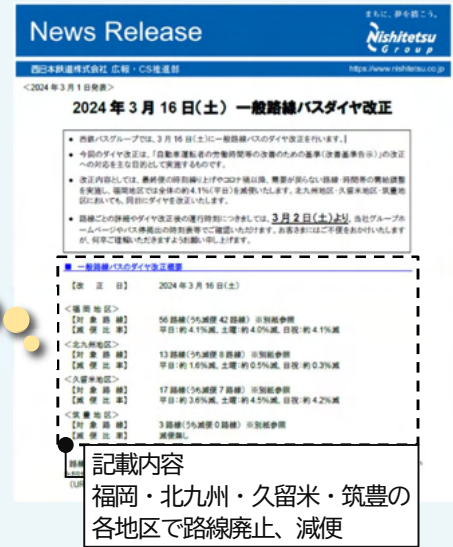


図5-3 西日本鉄道(株)プレス資料

成果目標 (関係する指標)

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和5年度※1)	令和10年度※1)
市内線の便平均利用者数	5.5人/便	4.9人/便	5.5人/便
ミニバスの便平均利用者数	4.8人/便	4.4人/便	4.8人/便
利用者1人あたり公的資金投入額	273円/人	395円/人	395円/人以下

※1 現状値は令和5年度、目標値は令和10年度(最新の実績値が前年度のもの)

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 市内交通の路線維持(支援)	鳥栖市交通事業者	継続	運行維持(支援) 方針反映			
			立地適正化計画策定			
事業② 持続可能性を高める市内線の最適化	鳥栖市交通事業者	見直し検討	最適化			
			※見直し後は利用状況の確認・改善			
事業③ ニーズ・行動に合わせたミニバスの改善	鳥栖市交通事業者	見直し検討	運行内容の改善			
			※実証運行結果を踏まえて判断			

※利便増進実施計画とは、利用者の利便増進を目的とする路線・ダイヤの見直し等を定めた具体的な事業計画です。

利便増進実施計画の策定※)

施策3 | 交通不便地域や交通弱者等に対応する移動支援

取組の方向性

事業① 新交通サービスの実証調査・導入

■ 便利で快適に移動できる効率性の高い公共交通網の実現を目指し、免許返納者をはじめ、自らの移動手段を持たない交通弱者や交通不便地域に対する移動手段として、先進技術・ICTを活用した予約型乗合タクシーなどの新たなモビリティサービスの調査や社会実験・導入検討に取り組めます。

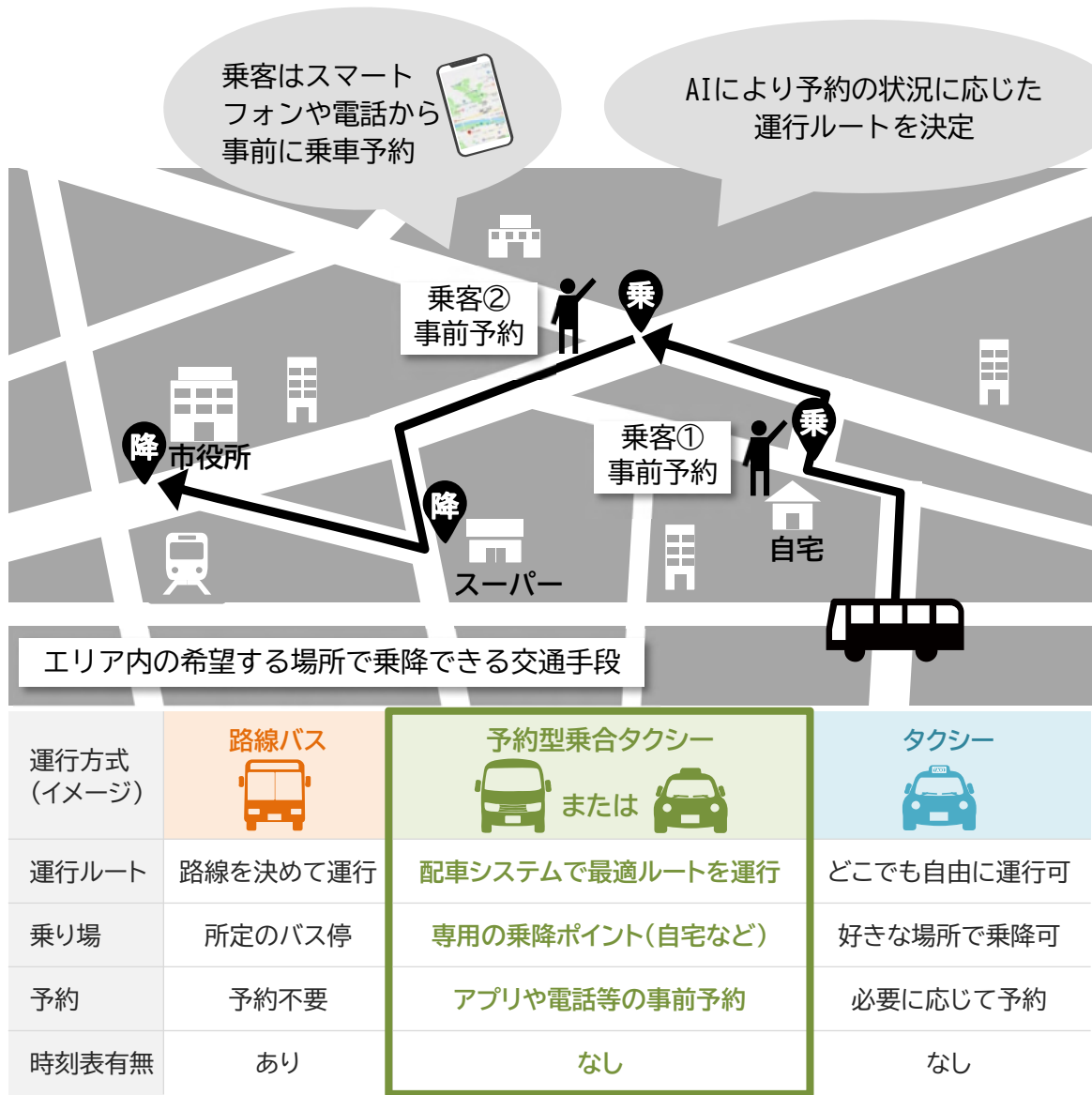


図5-4 予約型乗合タクシーのイメージ

事業② 交通弱者等への支援

■高齢者福祉乗車券などの社会参加の促進に資する制度との連携と、新交通サービスの使い方、乗り方教室などの利用支援に取り組みます。



図5-5 免許返納者へのサポート制度拡充
(デマンドバスでも利用可能なお試し乗車券配布)
出典：山口県宇部市



図 デマンド交通導入の出張乗り方教室
出典：瑞浪市

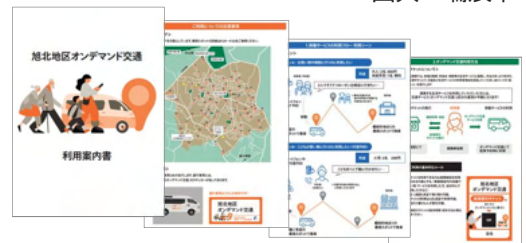


図5-6 新規交通導入に関する利用案内書
出典：横浜市(旭北地区)

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 新交通サービスの 実証調査・導入	鳥栖市 交通事業者	実証 運行	本格運行(※)			
		※実証運行の結果を踏まえて判断				
事業② 交通弱者等への 支援	鳥栖市 交通事業者	制度継続・検討				
		検討・実施				

計画目標 2

“使う人”の視点 に合わせた公共交通サービスの利便性向上

施策 1 | 交通結節点等の乗り場環境の整備

取組の方向性

事業① 鳥栖駅東側の交通結節機能の強化

- 鳥栖駅東側の利便性向上・交通結節機能の強化を目的として、交通事業者と協議しながら鳥栖駅東短期施策事業の整備実現に向けて取組を継続します。
- 駅東側の交通結節機能の強化を目的として、待合スペース、情報案内モニター、バス乗り場、バリアフリー経路・案内サイン、モビリティ（サイクルポート等）などの整備を検討します。（社会資本整備総合交付金などの活用検討）

駅まち空間イメージ(例)

- 現在、鳥栖駅東側の利便性向上等を図る整備の実現に向けて取組を推進中
（以下は、国土交通省及び他地域における取組イメージ・例）



図5-7 駅まち空間の一体的整備のイメージ
出典：国土交通省「駅まちデザインの手引き」

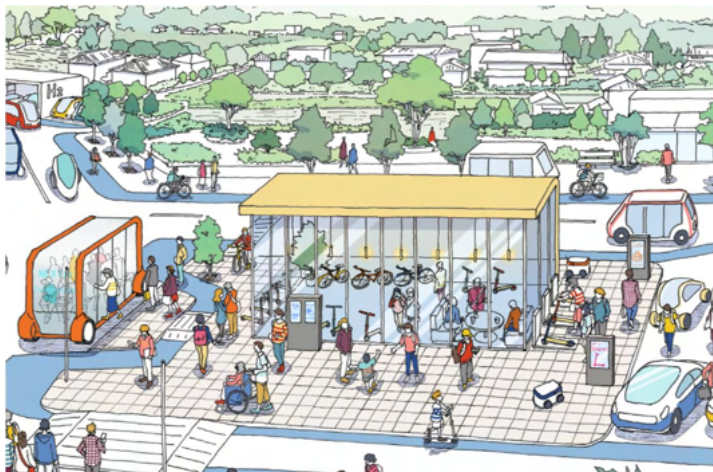


図5-8 交通結節点（乗り換え拠点）のイメージ
出典：国土交通省「2040年道路の景色が変わる」

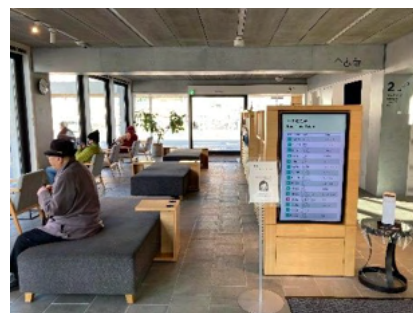


図5-9 待合スペース機能の例
（宮崎県延岡駅）



図5-10 情報案内機能の例
（熊本県熊本駅）



図5-11 バス乗り場機能の例
出典：国土交通省資料

事業② 市内各駅の乗り継ぎ環境の充実

- 鉄道・バス・タクシー相互連携の向上に向けて、待合環境や情報案内・誘導の充実などの乗継利便性の向上に取り組みます。
- 利用者が待ち時間を快適に過ごせる空間の確保や、乗り継ぎ情報案内の充実により、利用しやすい・わかりやすい乗り継ぎ環境の整備を推進します。



図5-12 駅・バス乗り場のベンチ設置
(千葉県千葉市)



図5-13 バス停表示リニューアル
(熊本県水俣駅)



図5-14 乗り継ぎ時刻案内の例
出典：熊本県美里町ホームページ

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和6年度	令和11年度
利用環境の充実に取り組んだ駅・乗り場数	—	1箇所 (累計)	新規4箇所 (累計)

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 鳥栖駅東側の交通結節機能の強化	鳥栖市交通事業者		検討・実施(継続)			
事業② 市内各駅の乗り継ぎ機能の充実	鳥栖市交通事業者	利便増進 実施計画 の策定	連携・実施			

施策2 | バス待ち環境の改善

取組の方向性

事業① 主要バス停のバス待ち環境の改善

■利用の多い主要バス停において、バス事業者や道路管理者等と協議しながら、使う人の目線から利用しやすい待合環境や情報案内・誘導の充実に取り組み、サービス利便性の向上を図ります。



図5-15 バス停沿線施設の協力によるバス待ち環境の改善（豊後大野市）

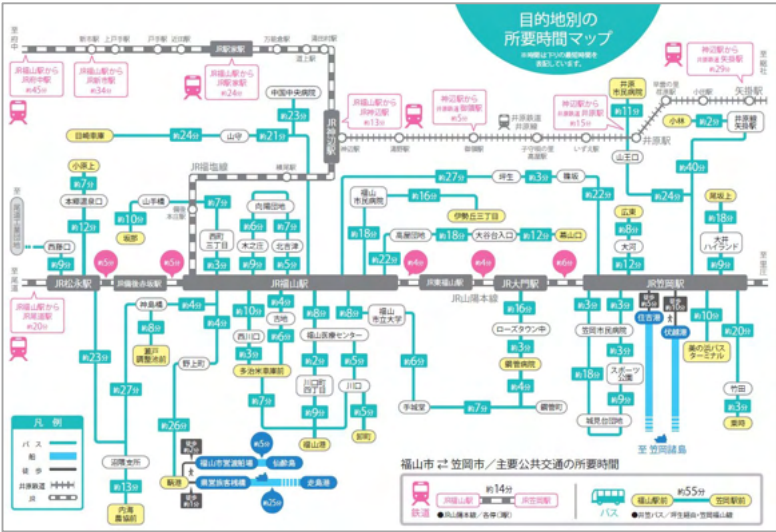


図5-16 市内路線・所要時間の案内（岡山県笠岡市）

出典：公共交通の勘どころ・公共交通マップづくりの勘どころ/国土交通省 九州運輸局

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和6年度	令和11年度
利用環境の充実に取り組んだ 駅・乗り場数【再掲】	—	1箇所 (累計)	新規4箇所 (累計)

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 主要バス停の バス待ち環境の改善	鳥栖市 交通事業者	利便増進 実施計画 の策定	協議・実施			

施策3 | 公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上

取組の方向性

事業① 乗り継ぎダイヤ等の協議・調整

■市内鉄道駅における列車とバスの乗り継ぎダイヤの維持・改善に向けて、ダイヤ等に関する交通事業者の協議・調整に取り組みます。

事業② ミニバス等の乗り継ぎ料金設定

■市民の通院行動などは他のバス路線に跨る範囲に及ぶことから、交通サービスの乗継利便性を確保するため、ミニバス等の乗り継ぎ料金の導入検討に取り組みます。



図5-17 バス間の乗り継ぎ割引券・市内共通回数券

出典：静岡県富士市

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和6年度	令和11年度
JR鳥栖駅における 鉄道-バスの接続率	—	69.1%	69.1%以上

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 乗り継ぎダイヤに関する協議・調整	鳥栖市 交通事業者	利便増進 実施計画 の策定	協議・調整			
事業② ミニバス等の 乗り継ぎ料金設定	鳥栖市 交通事業者		料金設定			

計画目標3

“市民等に選んでもらう”ための情報発信・利用促進の強化

施策1 | 公共交通利用に必要な情報案内ツールの充実

取組の方向性

事業① 公共交通マップのリニューアル

- 既存バスマップに掲載されていない公共交通（タクシー、アウトレットバス）の運行概要や乗り継ぎ案内、バスの乗り方方法、主要なバス乗り場等の情報を加え、市内の交通網が一見して分かる公共交通マップとしてリニューアルします。



図5-18 行き先系統の情報揭示

出典：岐阜県岐阜市



図5-19 タクシー等の情報揭示

出典：愛知県豊川市



図5-20 乗り方・支払い方法等の案内

出典：京都府宇治市



図5-21 主要なバス乗り場案内

出典：山口県岩国市

施策2 | 目に触れる機会を増進する情報発信の強化

取組の方向性

事業① 多様な情報案内ツールの活用促進

- マップ・時刻表の配布、ホームページ発信、SNS、MaaS（myrouteアプリ）による一体的な乗り継ぎ情報など、多種多様なツールを活用して、情報案内の強化に取り組みます。



図5-23 MaaS取組例（myroute）

出典：my route（マイルート）利用画面・ホームページ

事業② 交通弱者等に対する支援策の周知

- 高齢者の社会参加の促進に資する制度である高齢者福祉乗車券等の交通弱者等に対する支援策の周知を行います。



図5-24 周知資料の例

（高齢者福祉乗車券の対象者、金額、購入窓口等の情報をバスマップに掲載）

出典：鳥栖市バスマップ

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	平成30年度	令和6年度	令和11年度
週1回以上バスを利用する市民の割合【再掲】	4.2%	4.0%	4.2%

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和5年度※1)	令和10年度※1)
高齢者福祉乗車券購入者数	574人	456人	560人

※1 現状値は令和5年度、目標値は令和10年度（最新の実績値が前年度のもの）

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 多様な情報案内ツールの活用促進	鳥栖市 交通事業者	情報発信(継続) →				
事業② 高齢者福祉乗車券の利用促進	鳥栖市	情報発信(継続) →				

施策3 | 市民に利用のキッカケをつくる利用促進・PR

取組の方向性

事業① ミニバス等の体験乗車企画

■ 普段バスを使っていない方への乗車体験会の実施やお試し乗車券の配布などにより、公共交通の便利さを知ってもらい、公共交通を使う習慣の定着を目指します。

事業② バス利用促進のPRイベント

■ 市民がバスを利用するキッカケをつくり、日頃のバス利用の促進を図るため、バスの日イベントの開催を継続します。



図5-25 「バスの日」イベント
出典：鳥栖市



図5-26 ミニバス乗車体験会（再掲）
出典：鳥栖市

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	平成30年度	令和6年度	令和11年度
週1回以上バスを利用する市民の割合【再掲】	4.2%	4.0%	4.2%

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① ミニバス等の体験乗車企画	鳥栖市 交通事業者	検討・実施				
事業② バス利用促進のPRイベント	鳥栖市 交通事業者	検討・実施				

施策4 | 各ターゲット層に向けたモビリティマネジメント

取組の方向性

事業① 子どもや高齢者等への公共交通利用の啓発

■子ども（将来の利用）や高齢者（外出促進）、妊婦、市内の企業・事業所への通勤者（通勤・業務利用や外国人就労者）などに公共交通利用を考えてもらうための取組を推進します。



図5-27 「バスの乗り方教室」の様子（市内小学生を対象）

出典：鳥栖市

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	平成30年度	令和6年度	令和11年度
週1回以上バスを利用する市民の割合【再掲】	4.2%	4.0%	4.2%

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 子どもや高齢者等の公共交通利用の啓発	鳥栖市交通事業者	リニューアル後のマップ等を活用・実施				
		実施（継続）		企画・実施		

計画目標 4
多様な関係者との共創・連携による取組

施策 1 | まちづくり関係者との連携

取組の方向性

事業① 健康・観光等のまちづくり関係者との連携企画

■公共交通を使った健康づくりお出かけ促進企画や観光の周遊促進など、まちづくり・公共交通双方に効果を得られる連携企画に取り組み、公共交通とともに支える協力者の拡大を図ります。



図5-28 ミニバス乗車体験会で行った（公社）佐賀県理学療法士会による介護予防講座
出典：鳥栖市

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和6年度	令和11年度
連携企画の実施回数	－	2回（累計）	新規5回（累計）

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 健康・観光等のまちづくり関係者との連携企画	鳥栖市 健康・観光等のまちづくり関係者	協議・検討・実施				

施策2 | 市民の地域公共交通への参画

取組の方向性

事業① 公共交通に関する意見交換会の開催

- まちづくり推進協議会などの地域会合の機会に、市内公共交通について考える時間、意見を募る場を設け、市民協働による地域公共交通の実現に向けた取組を推進します。



図5-29 市民協働型のコミュニティバス事例
出典：岐阜県岐阜市、国土交通省



図5-30 沿線利用者の検討会（延岡市）

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和6年度	令和11年度
意見交換会の開催回数	—	—	新規8回（累計）

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 公共交通に関する意見交換会の開催	鳥栖市 各地区のまちづくり 推進協議会	検討・実施				

施策3 | 将来の安定したサービス提供の土台づくり

取組の方向性

事業① 運転士確保等の支援

■将来の公共交通サービスを守るため、交通事業者と連携して採用活動などの運転士確保の支援のほか、安定経営のための取組を推進します。



図5-31 バス・タクシー運転士の仕事内容や魅力紹介により興味関心を募る取組
出典:佐賀県バス・タクシー協会



図5-32 バス運転体験会・会社説明会（佐賀県）
出典:佐賀県バス・タクシー協会



図5-33 自治体HPによる運転士募集の広報（抜粋）
出典:岡山県岡山市

事業② 自動運転等の新たな技術やサービスについて調査・検討

■地域の移動手段や担い手不足の課題解決に繋がる自動運転などの新たな技術やサービスについて調査・検討に取り組みます。

成果目標（関係する指標）

指標	実績		目標値
	令和元年度	令和6年度	令和11年度
運転士確保策等の実施回数	—	—	新規5回（累計）

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
事業① 運転士確保等の支援	鳥栖市交通事業者	協議・検討・実施				
事業② 自動運転等に関する調査・検討	鳥栖市交通事業者	調査・検討				

第6章 計画の推進

第6章 計画の推進

1 | 計画の推進体制・マネジメント

計画の推進にあたっては、市民や交通事業者、他分野の関係部署・団体、施設関係者などと連携しながら計画の目標達成に取り組んでいきます。事業の推進にあたって、「鳥栖市地域公共交通会議」が中心的な役割（計画マネジメント）を行い、事業計画の検討、関係者との協議・調整、実施状況の評価など、適切にマネジメントしていきます。

表6-1 関係する主体と役割（それぞれで取り組んでいくべきこと）

類型	主 体	役 割
活動 主体	市民（居住者）	○利用者としてサービスを受け、積極的に生活での利用を考える ○自分たちにとって“使い勝手の良い”公共交通の形を考え、身近な公共交通の使い方や守り方を事業者・行政と考える（参画する）
	交通事業者	○安全快適な運送サービスを提供することを前提として、利用者のニーズを踏まえた運送や情報案内を提供する ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う
	鳥栖市	○公共交通の維持に向けた取組の支援、市民のニーズを把握する ○一定範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発などを行う ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う
連携 主体	施設関係者	○“利用者”以外で恩恵を受ける地域関係者として、身近な公共交通の積極的な利用、施設運営等への活用方法を考える ○公共交通への協力者との連携を通じて、まちづくり・公共交通の相互連携による利用促進などに取り組む
	民間企業	
	まちづくり関係者など	

表6-2 関係者の推進体制

体 制	構 成	役 割
鳥栖市 地域公共交通会議	○住民又は利用者の代表 ○交通事業者 ○道路管理者/交通管理者 ○佐賀運輸支局 ○佐賀県 ○佐賀県バス・タクシー協会 ○学識経験者 ○鳥栖市長 ○事務局（鳥栖市担当課）	○鳥栖市地域公共交通計画の策定、及び事業の実施に関する検討・協議 ○地域公共交通確保維持改善事業に係る事業の検討・評価

2 | 評価方法・成果指標

1) 評価の方法

事業進捗の評価は、鳥栖市地域公共交通会議を中心とし、計画（P）・実行（D）・評価（C）・見直し（A）の実行サイクルに沿って計画5年目における全体評価を行います。社会情勢や利用者ニーズの変化などに対応するため、実施事業の個別評価を1年毎に行うことで、見直しを繰り返しながら取組の精度を高めていきます。



図6-1 PDCAサイクル（イメージ）

表6-3 評価の時期（PDCAサイクルの実施）

項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
地域公共交通計画（全体）	本計画の策定 Plan (大きなPDCAサイクル)	計画の推進 (事業の進捗等に応じた適宜見直し) Do				評価 Check 見直し Action 次期計画に更新 Plan
事業実施・PDCAサイクル		各年の取組 P D 評価 C 見直し A (小さなPDCAサイクル)	各年の取組 P D 評価 C 見直し A	各年の取組 P D 評価 C 見直し A	各年の取組 P D 評価 C 見直し A	各年の取組 P D 評価 C 見直し A

表6-4 各年の主なスケジュール（小さなPDCAサイクル）

項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通会議			開催	必要に応じて適宜開催						開催		
国庫補助事業・予算措置など		確保維持改善計画				次年度予算検討（要求）				第三者評価委員会		
事業実施・PDCAサイクル			次年度事業計画（Plan）									次年度事業へ
	事業実施（Do）		評価（Check）						今年度事業の評価（Check）			次年度へ
	前年度評価に基づく見直し（Action）										評価に基づく見直し（Action）	

※運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は、別紙に記載

2) 成果指標の考え方

- それぞれの計画目標の達成に向けた施策を推進し、これらの施策の着実な推進を図るための成果指標を以下のように設定しています。

表6-5 成果指標一覧

成果指標		現状値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)	評価指標の考え方・方法
計画目標1	広域線の輸送人員	37.6万人※1)	38.4万人※1)	広域線の収支率に応じて必要な輸送人員を確保 (収支率48.1%を達成する収入を得るための輸送人員) 【資料】広域線3路線の輸送実績
	広域線の収支率	48.1%※1)	48.1%※1)	広域線の収支率(持続性)を維持 収支率は、運行収入を運行経費で除した値を算定 【資料】広域線3路線の輸送実績
	市内線・ミニバスの便平均人数	市内線 4.9人/便※1) ミニバス 4.4人/便※1)	市内線 5.5人/便※1) ミニバス 4.8人/便※1)	市内線・ミニバス利用者をコロナ禍前(令和1年度)に回復 年間利用者数を年間便数で除して便平均人数を算定 【資料】市内線・ミニバス計7路線の輸送実績
	1人当たり 公的資金投入額	395円/人※1)	395円/人※1) 以下	経費増加の中で路線維持に係る公的資金投入額を抑制 市内線・ミニバスの公的資金投入額を利用者数で除して算定 【資料】市内線・ミニバス計7路線の輸送実績
計画目標2	利用環境を充実した 駅・乗り場数	1箇所 (累計)	新規4箇所 (累計)	本計画期間中に新たに4箇所の利用環境を充実 令和8年度以降に年1箇所を目標として取り組み 【資料】該当する取組実績
	鉄道-バスの 接続率	69.1%	69.1%以上	バス路線の中心である鳥栖駅の乗り継ぎ利便性を維持 バス発着本数のうち4分～12分を目安に列車と接続する バス本数の割合を算定 【資料】鉄道(鳥栖駅)・バス(鳥栖駅前)のダイヤ・乗継時間
計画目標3	週1回以上バスを 利用する市民の割合	4.0%	4.2%	バスを利用する市民の割合を向上 アンケート調査の週1回以上バス利用する割合を算定、 目標値は、週1回以上バスを利用する市民の割合(人数)に 今後5年間の高齢者増加率を加算 【資料】市民アンケート調査におけるバスの利用頻度割合
	高齢者福祉乗車券 購入者数	456人※1)	560人※1)	高齢者福祉計画において目指す目標値と整合 (現計画満了後の令和9年以降は、年30人増加を累計) 【資料】高齢福祉乗車券の購入実績
計画目標4	連携企画の 実施回数	2回 (累計)	新規5回 (累計)	本計画期間中に新たに5回の連携企画を実現 令和7年度以降に年1回を目標として取り組み 【資料】該当する取組実績
	意見交換会の 開催回数	—	新規8回 (累計)	路線の見直しに伴う意見交換会を、市内8地区で 各1回を目標として取り組み 【資料】該当する取組実績
	運転士確保策等の 実施回数	—	新規5回 (累計)	本計画期間中に新たに5回の企画を実現 令和7年度以降に年1回を目標として取り組み 【資料】該当する取組実績

※1 現状値は令和5年度、目標値は令和10年度(最新の実績値が前年度のもの)

