

「第16回鳥栖市地域公共交通会議」
「第16回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議

次 第

日 時 平成25年3月15日(金) 18:00~
場 所 鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 報 告

- (1) 平成25年度 鳥栖市生活交通ネットワーク計画の一部変更について . . . 資料1
- (2) 平成24年度 事業報告(案) . . . 資料2

3 協 議

- (1) 平成24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 . . . 資料3
- (2) 平成25年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)について . . . 資料4
- (3) 平成25年度 事業計画(案) . . . 資料5

4 その他

5 閉 会

平成25年度 鳥栖市生活交通ネットワーク計画 の一部変更について

《変更概要》

1 変更理由

平成25年4月から鳥栖市ミニバス（旭地区）のルート延伸により、平成25年度の下半期（平成25年4月～9月末）の全体延長が変更となることから、補助金額の変更申請を行うもの。

2 変更内容

12.8km

1便当たりの延長10.8km ⇒ 12.6kmに変更

※変更理由：マックスバリュ鳥栖村田店駐車位置決定により、敷地内運行距離を0.2km追加となったことによる変更。

3 平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の変更となる様式

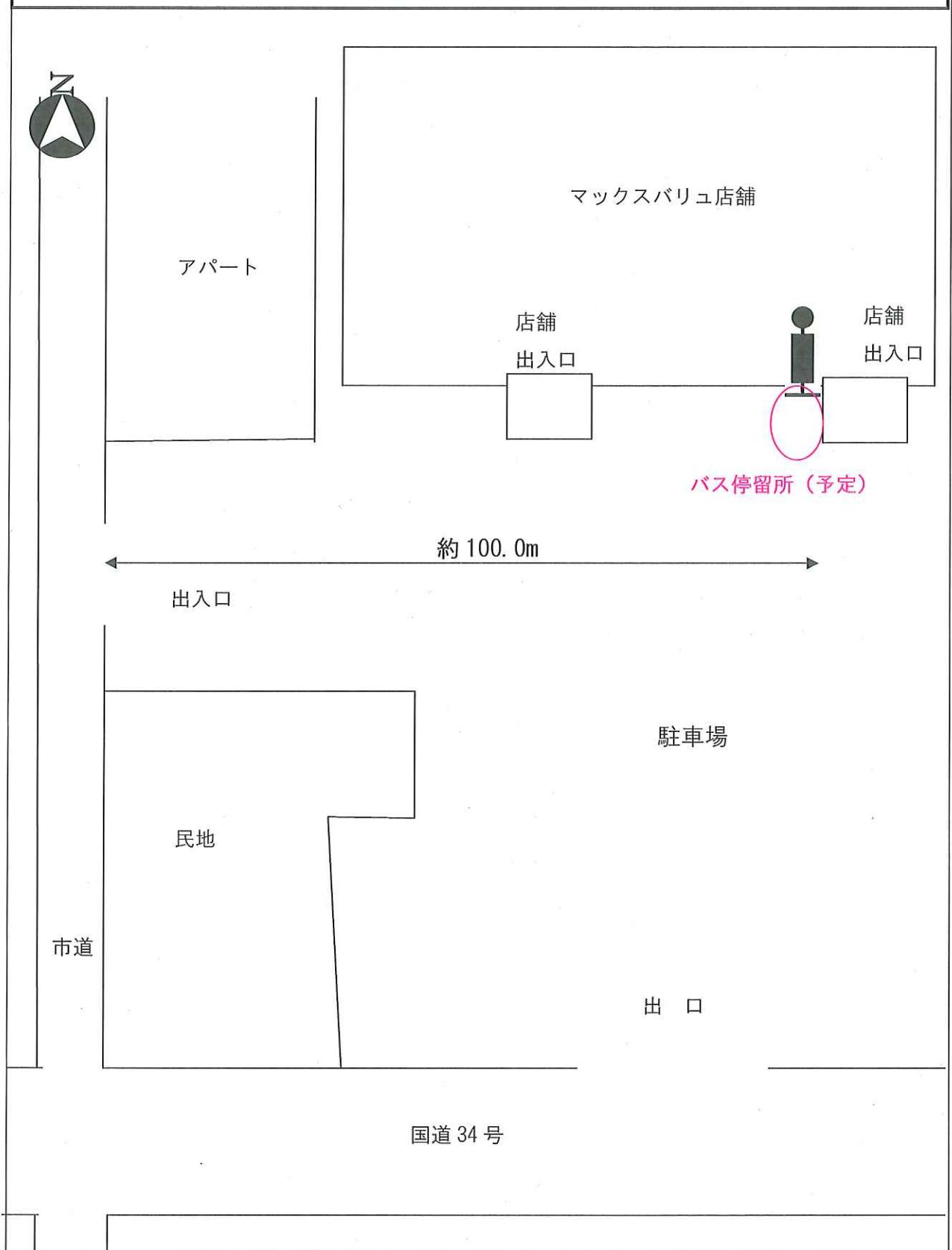
- ・表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（H25年度、H26年度、H27年度）
- ・表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（H25年度、H26年度、H27年度）

4 変更額対照表

(単位：千円)

	当初	変更	増減
H25年度 補助金申請額	9,325	9,427 9,417	+102 +92

マックスバリュ鳥栖村田店バス停留所位置図 (ポンチ絵)



平成24年度 事業報告(案)

	年月日	事項	内容	実施状況
実施事業	H24.4.1~	鳥栖市ミニバス(鳥栖地区)のフリー乗降区間の追加	利用者の利便性の向上及び利用促進のためフリー乗降区間の追加を行う。	フリー乗降区間の追加
	H24.10.1~	路線バス(弥生が丘循環線)運行内容の見直し	基里線廃止に伴う応援便の廃止。ルート・運行便数・ダイヤの見直しを行う。	ルートの一部見直し(弥生が丘団地内の一部見直し) ダイヤの見直し(26便→19便)
	H24.10.1~	路線バス(河内線、麓線)ダイヤ見直し	利用者の利便性向上のため、ダイヤの調整を行う。	ダイヤの一部見直し
	H24.10.1~	鳥栖市ミニバス(基里地区・旭地区)の運行開始	交通空白地域の解消、日常生活の移動手段の確保を目的としてミニバス運行を開始する。	新規運行の開始
利用促進策	H24.4.1	ミニバス回数券の導入	利用者の利便性の向上及び利用促進のため、ミニバスで利用できる回数券を販売する。	【平成24年4月1日】 鳥栖・田代地区循環線への導入開始 【平成24年10月1日】 基里・旭地区循環線への導入開始
	H24.5.25	ミニバス(鳥栖地区)フリー乗降区間追加のチラシ配布	ミニバス(鳥栖地区)フリー乗降区間追加の周知を行うことで利用促進を図る。	【平成24年5月】 ミニバス(鳥栖地区)フリー乗降区間追加のチラシ配布(鳥栖地区配布及び回覧)
	H24.9.14	バスマップ作成・配布	路線バス及びミニバスの運行形態の見直しに伴い、路線図・時刻表等の情報をまとめたバスマップを作成を行い、利用促進に努める。	鳥栖市内全戸配布
	H24.9.23	「バスの日」イベントin鳥栖の開催	市民に広く交通手段としてのバスについて認知していただき、また、イベントを通してバスに親しんでいただくことにより日頃のバス利用の促進を図ることを目的に実施	○開催場所 JR鳥栖駅前バス停南広場(JR鳥栖駅西側) ○イベント ①市内路線バス、ミニバスの無料運行 ②ちびっこ運転士体験・撮影会 ③「ぐりーん」バスによる市内試乗会 ④マスコットキャラクター撮影会 ⑤スタンプラリーで抽選会 ⑥バスのペーパークラフト組立て体験 ⑦西鉄コーナー(ICカードPR、昔のバスパネル展示) ⑧サガン鳥栖選手との撮影会 ○来場者数(バス利用者含む) 約3,000人
	H24.11	利用実態調査の実施(乗り込み調査)	利用者が感じているルート・ダイヤに係わる改善ニーズや効果的な情報提供内容を把握することを目的に実施	【平成24年11月20,25日】 路線バス(市内線)調査 【平成24年11月21,22,30日】 ミニバス(鳥栖地区、田代地区、基里地区、旭地区)調査
	H25.3月~4月	ギャラリーバスの運行	地域に根差した公共交通を目指し、市内線沿線に位置する保育園・幼稚園の園児に絵を描いてもらい、バスの車内に展示し、バスに親んでもらう。	市内線(河内線、麓線、弥生が丘循環線)に展示 沿線の保育園・幼稚園の協力のもと3月上旬から1か月程度展示予定
	H25.3月中旬	ミニバス(旭地区)バスマップの作成・配布	マックスパリュ鳥栖村田店への延伸等に伴う、ルート及びダイヤの変更を周知をし、利用促進を図るもの。	3月中旬配布(旭地区全戸配布)
	H24.4~H25.3	公共交通ニュースの発行	路線バス及びミニバスの利用者数増加・新規利用者獲得を目指して継続的な利用促進を行う。	計13回発行(見込み)

平成24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

1. 全体の評価	
1-1 評価の基本的な考え方1
1-2 全体計画の評価2~4
1-3 全体の評価結果（まとめ）5
2. 各路線の評価・課題把握	
2-1 路線バス（市内線）の評価・課題 6~11
2-2 鳥栖市ミニバスの評価・課題 12~19

※地域間幹線系統確保維持事業については、県が事務局の協議会で事業評価を実施されます。

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」「交通空白エリアの減少」とする。
- 評価の期間は、路線バスの変更及びミニバス（旭地区・基里地区）の新規展開を行った、平成24年10月～平成25年3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0.9以内） ×…事業が計画の目標等をたっせいでできなかった
------	---

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
視点③	交通空白エリアの減少

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、H24（見込み）で約47,000人/半年となり、目標値48,000人を若干下回っているが、ほぼ同水準となっている。

○財政負担額（見込み）は、弥生が丘循環線の減便及び基里線廃止の影響から対前年度比25%の減少となっている。

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		
H23年度	(H23年10月~H24年3月)	-	57,885人	-	-
H24年度	(H24年10月~H25年3月)	48,300人	46,878人	△	対目標値比 0.97
対前年度比(H24/H23)		0.81			

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2) 財政負担の評価

年度	評価期間	財政負担	評価	備考
H23年度	(H23年10月~H24年9月)	38,367千円	-	
H24年度	(H24年10月~H25年9月)	28,633千円	○	
対前年度比(H24/H23)		0.75		

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：財政負担の評価期間は、市の予算ベースH24年度分（H23年10月~H24年9月）としている。

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、H24（見込み）で約7,951人/半年となり、目標値7,850人を上回っている。
- 財政負担額（見込み）は、旭地区循環線・基里地区循環線の新規運行開始により、対前年度で増加している。

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		
H23年度	(H23年10月~H24年3月)	-	5,360人	-	-
H24年度	(H24年10月~H25年3月)	7,850人	7,951人	○	対目標値比 1.01
対前年度比(H24/H23)		1.48			

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2) 財政負担の評価

年度	評価期間	財政負担	評価	備考
H23年度	(H23年4月~H24年3月)	4,490千円	-	
H24年度	(H24年4月~H25年3月)	5,660千円	△	
対前年度比(H24/H23)		1.26		

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：財政負担の評価期間は、市の予算ベースH24年度分（H23年10月~H24年9月）としている。

1-2-3 交通空白エリアの減少状況の評価

○平成24年10月より、新たに鳥栖市ミニバス『旭地区循環線』の運行により、2つの交通空白エリア『江島周辺空白エリア』『三島町・不動島周辺空白エリア』が解消された。

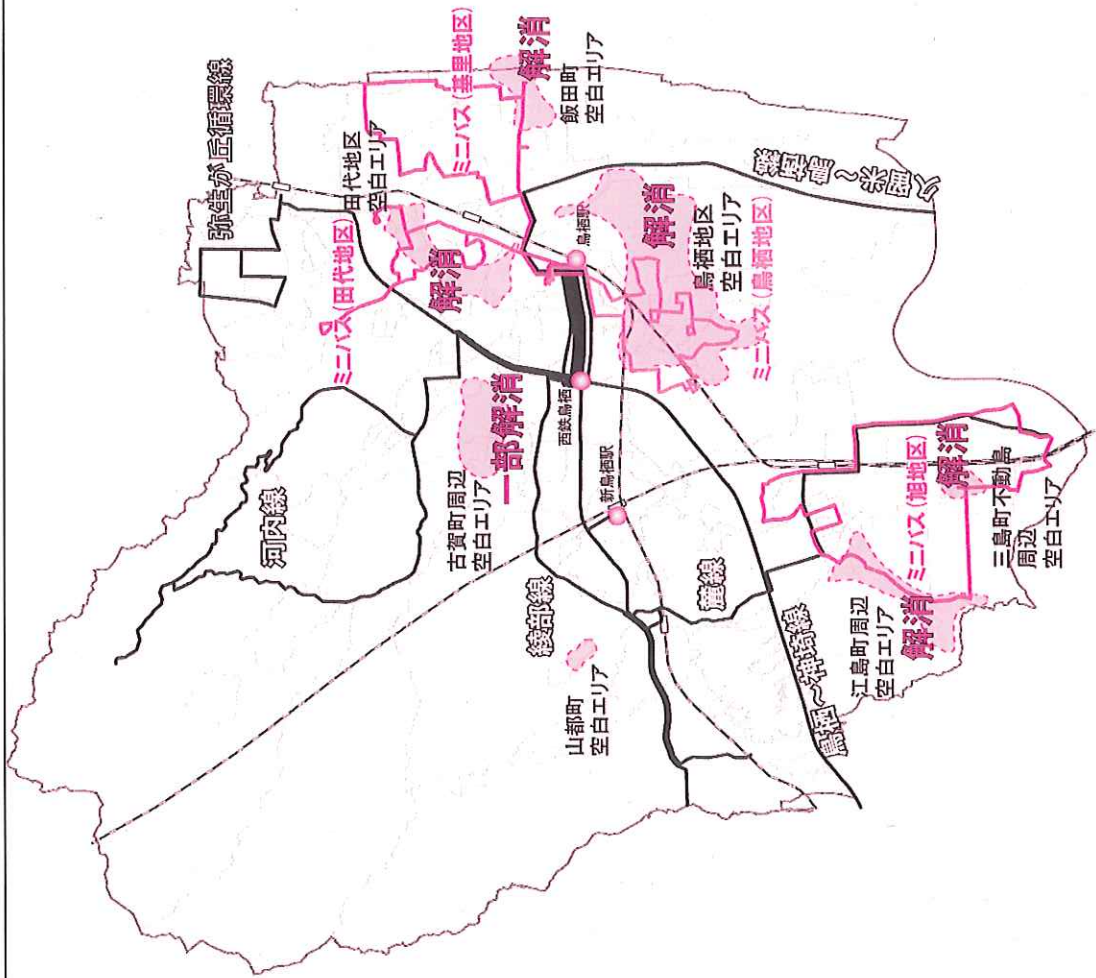


図2 市内の交通空白地域の状況

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、H24（見込み）で約55,000人/半年となっており、目標値56,000人を若干下回っているが、概ね同水準となっている。
- 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0.9となっている。
- 交通空白エリア解消数は、4/7 ⇒ 6/7 に向上した。

評価の視点	評価指標	目標値 (前年度値)	実績値	対目標値比 (対前年度 比)	評価	備考
市内線利用者数の確保	利用者数	48,300人	46,878人	0.97	△	
ミニバス利用者数 (ミニバス沿線住民の移動制約者の減少)	利用者数	7,850人	7,951人	1.01	○	
市内線+ミニバスの利用者数	利用者数	56,150人	54,829人	0.98	△	
市内線の財政負担額	財政負担額	(約38,367千円)	約28,633千円	(0.75)	○	
ミニバスの財政負担額	財政負担額	(約4,490千円)	約5,660千円	(1.26)	△	
市内線+ミニバスの財政負担	財政負担額	(約42,857千円)	約34,293千円	(0.80)	○	
交通空白エリアの減少	解消する交通空白エリア数	-	「江島町周辺空白エリア」 「三島町・不動島空白エリア」の2エリアが減少	4/7⇒6/7	○	
総合評価					○	

2-1 路線バス（市内線）の評価・課題及び今後の方向性
 2-1-1 河内線の評価

OH24の利用者数(見込み)は、約16,200人で、目標値の約16,600人を若干下回ったものの、H23実績の約15,600人から約600人増加している。

※利用者数は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

O1便当たりの利用者数についても、4.3人から4.4人に増加している。

OH24の財政負担額(見込み)は、約11,243千円/年で、H23実績の約11,262千円/年と同水準である。

※財政負担額は、H24年10月～H25年9月(推計)で算出

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		
H23年度	(H23年10月～H24年3月)	-	15,614人	4.3人	-	
H24年度	(H24年10月～H25年3月)	16,598人	16,173人	4.4人	O	対目標値比 0.97
対前年度比(H24/H23)			1.04	1.03		

②財政負担の評価

H23年度	(H23年10月～H24年9月)	11,262千円	-
H24年度	(H24年10月～H25年9月)	11,243千円	O
対前年度比(H24/H23)		1.00	

③総合評価

総合評価		O
------	--	---

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2-1-2 河内線の今後の方向性

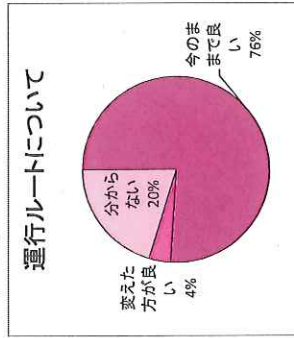
(1) 今年度の主な取り組み

OH24年9月中旬に開催した『バスの日イベント in 鳥栖』の中で河内線沿線を含むスタンプリナーを実施し、河内線のPRを行った。
 OH24年10月より、利便性の向上を図るために一部ルートの重複する路線とのダイヤ調整を行った。
 Oバスマップの配布や公共交通ニュースを発行することにより、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）周知を行うことで、利用促進に努めた。

(2) 利用状況等（※H24年11月に実施した、利用実態調査から考察）

1) 運行ルートについて

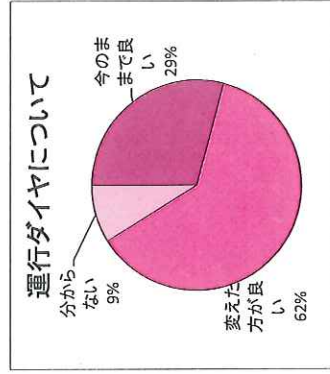
O運行ルートについては、『今のままで良い』という回答が、約8割を占めており、利用者数も維持確保している状況。



2) 運行ダイヤについて

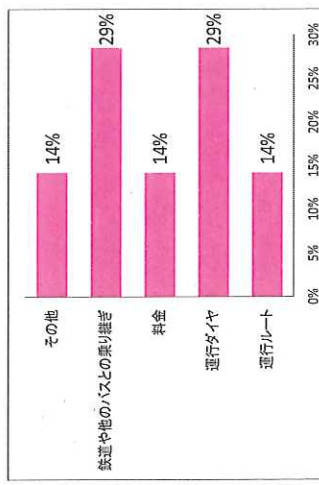
O運行ダイヤについては、『今のままで良い』が、約3割、『変えた方が良い』が、約6割の状況。

O主な改善要望内容は、
 ・朝夕の増便
 ・1hに1便ほしい
 など『増便』に対する要望となっている。



3) 情報提供について

O運行ダイヤや運行ルートなど運行の基礎的な情報、JR等との乗り継ぎ情報に対する高いニーズがある。



(3) 事業の今後の主な課題及び方向性

O現在のルート及びダイヤにおいて、増便に対する要望はあるものの利用者数は増加傾向
 O運行上の制約：1台1乗にて運行
 O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する対応を進めていくことが重要。

2-1-3 麓線の評価

OH24の利用者数(見込み)は、約13,800人で、目標値の約16,900人を下回っており、また、H23実績の約15,900人から約2,100人減少している。

※利用者数は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

○1便当たりの利用者数についても、4.3人から3.8人に減少している。

OH24の財政負担額(見込み)は、約12,658千円/年で、H23実績の約12,626千円/年と同水準である。

※財政負担額は、H24年10月～H25年9月(推計)で算出

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		
H23年度	(H23年10月～H24年3月)	-	15,869人	4.3人	-	-
H24年度	(H24年10月～H25年3月)	16,946人	13,824人	3.8人	×	対目標値比 0.82
対前年度比(H24/H23)			0.87	0.87		

②財政負担の評価

H23年度	(H23年10月～H24年9月)	12,626千円	-	-
H24年度	(H24年10月～H25年9月)	12,658千円	○	
対前年度比(H24/H23)		1.00		

③総合評価

総合評価		△
------	--	---

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2-1-4 麓線の今後の方向性

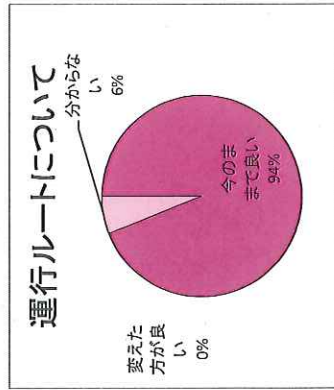
(1) 今年度の主な取り組み

OH24年9月中旬に開催した『バスの日イベント in 鳥栖』の中で麓線沿線施設を含むスタンプラリーを実施し、麓線のPRを行った。
 OH24年10月より、利便性の向上を図るために一部ルートの重複する路線とのダイヤ調整を行った。
 Oバスマップの配布や公共交通ニュースを発行することにより、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）周知を行うことで、利用促進に努めた。

(2) 利用状況等（※H24年11月に実施した、利用実態調査から考察）

1) 運行ルートについて

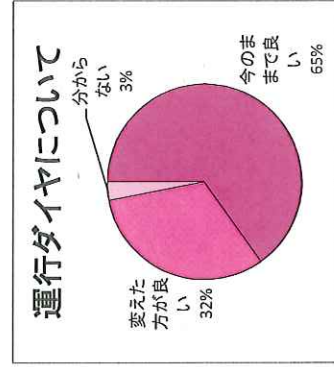
○運行ルートについては、利用者の約9割が『今のままで良い』という回答。



2) 運行ダイヤについて

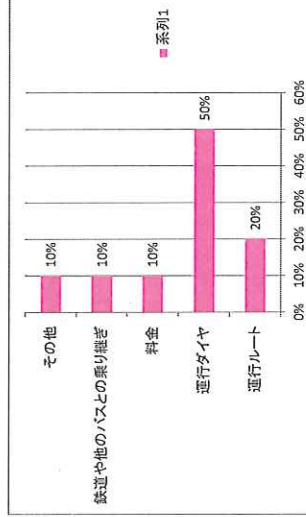
○運行ダイヤについては、『今のままで良い』が、約7割、『変えた方が良い』が、約3割の状況。

○主な改善要望内容は、
 ・朝夕の増便
 ・JRとの接続
 に対する要望となっている。



3) 情報提供について

○運行ダイヤや運行ルートなど運行の基礎的な情報、JR等との乗り継ぎ情報に対する高いニーズがある。



(3) 事業の今後の主な課題及び方向性

○現行ルート及びダイヤにおいて利用者数が減少している

○一方、現行の運行内容（ルート、ダイヤ）に対して利用者のニーズは、「現状維持」が高い状況

○増便に対する要望があるが、運行上の制約（1台1乗の運行）がある。

○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する対応を進めていくことが重要。

2-1-5 弥生が丘循環線の評価

OH24の利用者数(見込み)は、約17,000人で減便の影響によりH23年度を下回っているもの、目標値の約14,800人を約2,200人上回っている。

※利用者数は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

○1便当たりの利用者数については、H23年度4,5人から4,7人に増加しており、輸送密度は増加している。
OH24の財政負担額(見込み)は、約4,700千円/年で、H23実績の約6,000千円/年から約130万円削減された。

※財政負担額は、国庫補助金を差し引いた額となっている

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		
H23年度	(H23年10月～H24年3月)	-	21,618人	-	-
H24年度	(H24年10月～H25年3月)	14,756人	17,065人	○	対目標値比 1.16
対前年度比(H24/H23)			0.79	1.03	

②財政負担の評価

H23年度	(H23年10月～H24年9月)	5,996千円	-	地域公共交通活性化・再生総合事業 補助金適用
H24年度	(H24年10月～H25年9月)	4,732千円	○	地域公共交通確保維持改善事業 補助金適用
対前年度比(H24/H23)		0.79		

③総合評価

総合評価	○
------	---

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2-1-6 弥生が丘線の今後の方向性

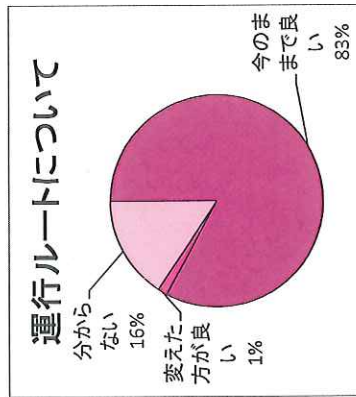
(1) 今年度の主な取り組み

OH24年10月より、弥生が丘団地内のルート変更を行い、団地の外周を通ることによって幅広い客層への対応を行った。
 OH24年10月より、基里線応援便の廃止に伴い26便から19便に減便された。
 Oバスマップの配布や公共交通ニューコースを発行することにより、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）周知を行うことで、利用促進に努めた。

(2) 利用状況等（※H24年11月に実施した、利用実態調査から考察）

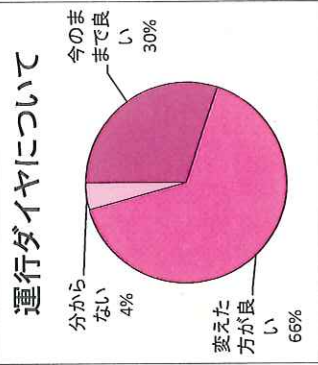
1) 運行ルートについて

○運行ルートについては、利用者の約8割が『今のままで良い』という回答。



2) 運行ダイヤについて

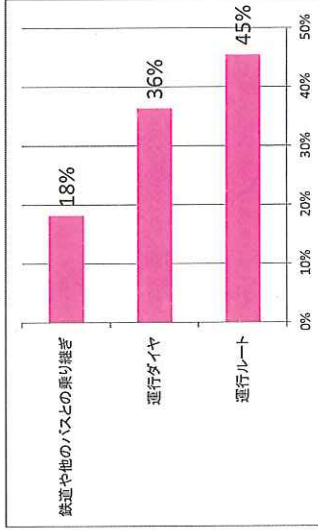
○運行ダイヤについては、『今のままで良い』が、約7割の状況。約3割、『変えた方が良い』が、約7割の状況。



○主な改善要望内容は、
 ・9時台、12時台、15時台の増便
 ・20時以降の増便
 に対する要望となっている。

3) 情報提供について

○運行ダイヤや運行ルートなど運行の基礎的な情報、JR等との乗り継ぎ情報に対する高いニーズがある。



(3) 事業の今後の主な課題及び方向性

○現在のルート及びダイヤにおいて、減便の影響により、全体の利用者数は減少しているが、1便当たりの輸送密度は増加している状況
 ○増便に対する要望があるが、減便前との比較によるものが大半で、運行上の制約（1台1乗の運行）がある。
 ○今後も引き続き継続し利用促進に向けた、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する対応を進めていくことが重要。

2-2 鳥栖市ミニバスの評価・課題及び今後の方向性
2-2-1 鳥栖地区循環線の評価

OH24の利用者数(見込み)は、約2,300人で、目標値の約2,500人を下回り、H23実績の約2,600人から約300人減少している。

※利用者数は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

○1便当たりの利用者数についても、5.1人から4.5人に減少している。

OH24の財政負担額(見込み)は、約2,100千円/年で、H23実績の約2,300千円/年から約200千円減少している。

※財政負担額は、H24年4月～H25年3月(推計)で算出

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		
H23年度	(H23年10月～H24年3月)	-	2,569人 5.1人	-	-
H24年度	(H24年10月～H25年3月)	2,522人	2,307人 4.5人	△	対目標値比 0.91
対前年度比(H24/H23)			0.90		

②財政負担の評価

H23年度	(H23年4月～H24年3月)	2,272千円	2,209円	-
H24年度	(H24年4月～H25年3月)	2,072千円	2,085円	○
対前年度比(H24/H23)			0.91	

③総合評価

総合評価		△
------	--	---

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2-2-2 鳥栖地区循環線の今後の方向性

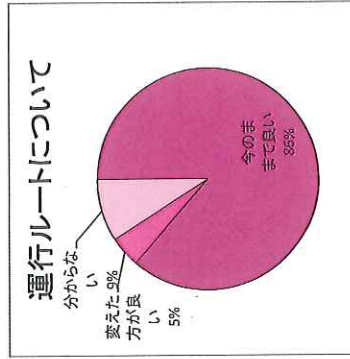
(1) 今年度の主な取り組み

OH24年9月中旬に開催した『バスの日イベント in 鳥栖』で無料乗車により体感することでミニバスのPRを行った。
 Oバスマップの配布や公共交通ニュースを発行することにより、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）周知を行うことで、利用促進に努めた。

(2) 利用状況等（※H24年11月に実施した、利用実態調査から考察）

1) 運行ルートについて

O運行ルートについては、利用者の約8割が『今のままで良い』という回答。



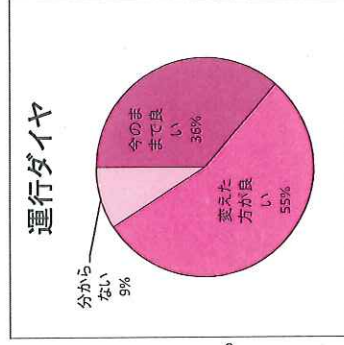
2) 運行ダイヤについて

O運行ダイヤについては、『今のままで良い』が、約4割、『変えた方が良い』が、約6割の状況。

O主な改善要望内容は、

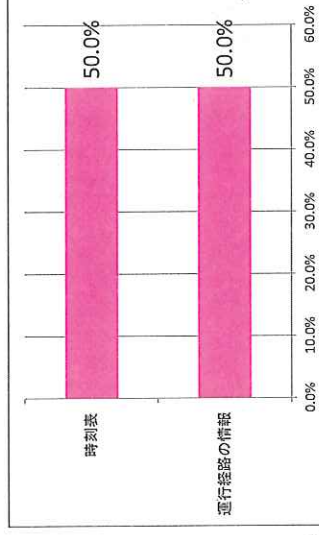
- ・毎日運行、
- ・日祝日運行
- ・17時以降の運行

に対する要望となっている。



3) 情報提供について

O運行ダイヤや運行ルートなど運行の基礎的な情報に対する高いニーズがある。



(3) 事業の今後の主な課題及び方向性

O現在のルート及びダイヤにおいて、利用者は減少
 O要望として、毎日運行や17時以降運行などの増便に対する要望はあるが、ミニバス運行上の制約（隔日運行、運行時間帯など）がある。
 O以前として利用者は多い状況であることから、今後も引き続き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する対応を進めていくことが重要。

2-2-3 田代地区循環線の評価

OH24の利用者数(見込み)は、約3,100人で、目標値の約2,600人を上回り、H23実績の約2,800人から約300人増加している。

※利用者数は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

○1便当たりの利用者数についても、5.5人から6.1人に増加している。

OH24の財政負担額(見込み)は、約2,000千円/年で、H23実績の約2,200千円/年から約200千円減少している。

※財政負担額は、H24年4月～H25年3月(推計)で算出

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		
H23年度	(H23年10月～H24年3月)	-	2,791人	5.5人	-	-
H24年度	(H24年10月～H25年3月)	2,602人	3,124人	6.1人	○	対目標値比 1.20
対前年度比(H24/H23)			1.12	1.12		

②財政負担の評価

H23年度	(H23年4月～H24年3月)	2,217千円	2,170円	-	
H24年度	(H24年4月～H25年3月)	2,039千円	1,969円	○	
対前年度比(H24/H23)		0.92	0.91		

③総合評価

総合評価				○
------	--	--	--	---

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2-2-4 田代地区循環線の今後の方向性

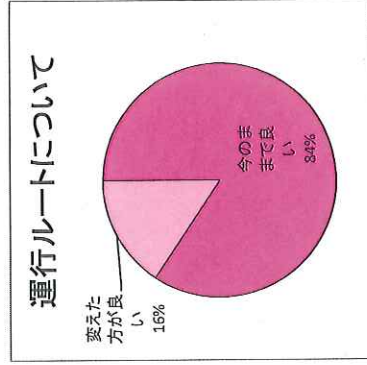
(1) 今年度の主な取り組み

- H24年9月中旬に開催した『バスの日イベント in 鳥栖』で無料乗車により体感することでミニバスのPRを行った。
- 『バスの日イベント in 鳥栖』の中で田代地区循環線沿線施設を含むスタンプラリーを実施し、田代地区循環線のPRを行った。
- バスマップの配布や公共交通ニュースを発行することにより、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）周知を行うことで、利用促進に努めた。

(2) 利用状況等（※H24年11月に実施した、利用実態調査から考察）

1) 運行ルートについて

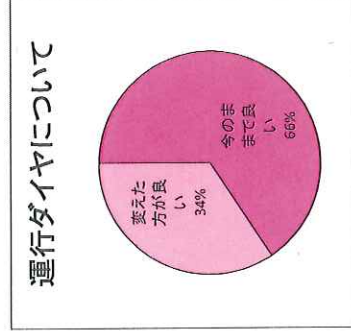
○運行ルートについては、利用者の約8割が『今のままで良い』という回答。



2) 運行ダイヤについて

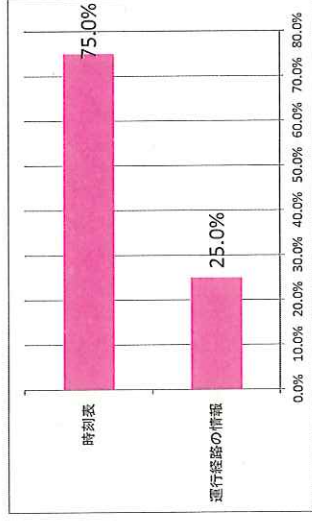
○運行ダイヤについては、『今のままで良い』が、約4割、『変えた方が良い』が、約6割の状況。

- 主な改善要望内容
- ・毎日運行、
 - ・日祝日運行
 - ・17時以降の運行



3) 情報提供について

○運行ダイヤや運行ルートなど運行の基礎的な情報に対する高いニーズがある。



(3) 事業の今後の主な課題及び方向性

- 現在のルート及びダイヤにおいて、以前として利用者数は増加傾向
- 改善要望として、増便に関するものはあるものの、ルート及びダイヤについては、大半が「現状維持」を希望
- 今後も引き続き継続利用促進に向けた、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する対応を進めていくことが重要。

2-2-5 基里地区循環線の評価

OH24の利用者数(見込み)は、約2,400人で、目標値の約1,700人を約700人上回っている。

※利用者数は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

○1便当たりの利用者数については、鳥栖地区並みの4.5人。

OH24の財政負担額(見込み)は、半年間で約1,100千円/半年。

※財政負担額は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

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		
H24年度	(H24年10月～H25年3月)	1,678人	2,382人	4.5人	○	対目標値比 1.42

②財政負担の評価

H24年度	(H24年10月～H25年3月)	1,111千円	2,146円	-
-------	------------------	---------	--------	---

③総合評価

総合評価				○
------	--	--	--	---

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2-2-6 基里地区循環線の今後の方向性

(1) 今年度の主な取り組み

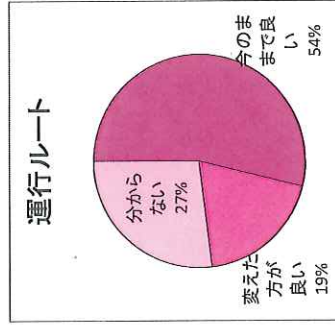
○バスマップの配布や公共交通ニュースの発行を通じて、沿線住民等への運行の基礎的な情報の提供（ルート及びダイヤなど）周知を行うことと、利用促進に努めた。

(2) 利用状況等（※H24年11月に実施した、利用実態調査から考察）

1) 運行ルートについて

○運行ルートについては、利用者の約5割が『今のままで良い』という回答。以外が、5割の回答。

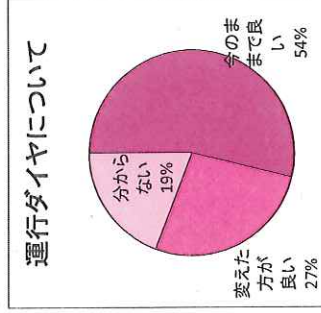
- 主な改善要望
- ・市役所、西鉄方面



2) 運行ダイヤについて

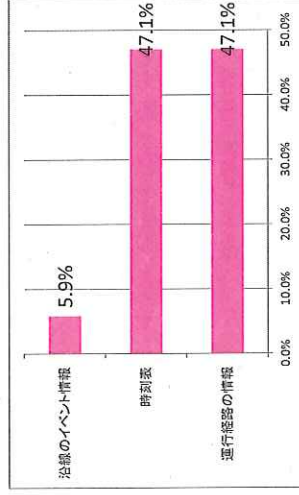
○運行ダイヤについては、『今のままで良い』が、約5割、『変えた方が良い』が、約3割の状況。

- 主な改善要望
- ・毎日運行、増便
 - ・17時以降の運行



3) 情報提供について

○運行ダイヤや運行ルートなど運行の基礎的な情報に対する高いニーズがある。



(3) 事業の今後の主な課題及び方向性

○H24年10月からの新規路線であるが、従前の路線バスのルートをほぼ踏襲していることから、利用者数は目標値を大きく上まり、鳥栖地区と同水準となっている。

○改善要望として、従前の路線バスに対する比較が大半であり、ミニバス運行上の制約（隔日運行、運行時間帯など）がある。

○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する対応を進めていくことが重要。

2-2-7 旭地区循環線の評価

OH24の利用者数(見込み)は、約133人で、目標値の約1,000人を大きく下回っている。

※利用者数は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

○1便当たりの利用者数は、0.3人。

OH24の財政負担額(見込み)は、半年間で約1,500千円/半年で、他地区の約1.5倍。

※財政負担額は、H24年10月～H25年3月(推計)で算出

○運行内容の見直し及び、利用促進の取り組みが必要。(H25年4月より改正予定)

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		
H24年度	(H24年10月～H25年3月)	1,049人	133人	×	対目標値比 0.13

②財政負担の評価

H24年度	(H24年10月～H25年3月)	1,485千円	3,031円	-
-------	------------------	---------	--------	---

③総合評価

総合評価				×
------	--	--	--	---

※1：H23年度：実績値、H24年度：見込み値

※2：目標値は、平成25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画の目標値

2-2-8 旭地区循環線の今後の方向性

(1) 今年度の主な取り組み

○バスマップの配布や公共交通ニュースの発行を通じて、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）周知を行うことで、利用促進に努めた。

(2) 利用状況等（※H24年11月に実施した、利用実態調査から考察）

※但し、旭地区については、回答数が少ないため、参考値とする。

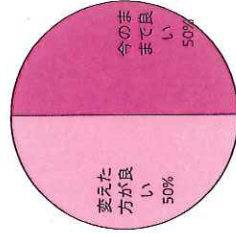
1) 運行ルートについて

○運行ルートについては、利用者の約5割が『今のままで良い』、『変えた方が良い』が5割の回答。

○主な改善要望

- ・マックスバリュ鳥栖村田店に接続
- ・新鳥栖駅、市役所方面
- ・図書館方面
- ・フレスポ鳥栖方面

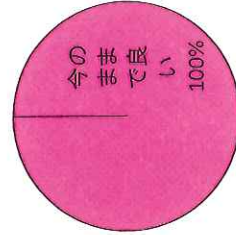
運行ルートについて



2) 運行ダイヤについて

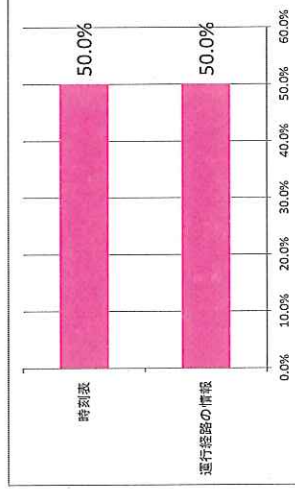
○運行ダイヤについては、『今のままで良い』という状況。

運行ダイヤ



3) 情報提供について

○運行ダイヤや運行ルートなど運行の基礎的な情報に対する高いニーズがある。



(3) 事業の今後の主な課題及び方向性

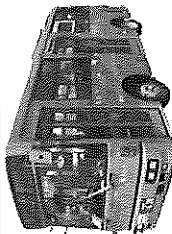
○H24年10月からの新規路線であり、目標値を大きく下回っていることから、運行ルートの改善ニーズへの検討が必要である。

○改善ニーズの内、即効性の高いと考えられる、マックスバリュ鳥栖村田店への接続への対応を行う。

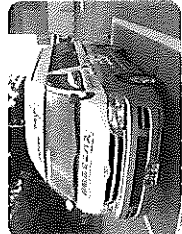
○他地区方面への接続については、ミニバスが地域内フィーダーであることや、他地区とのバランス等を考慮が必要であることから、今後の利用者数の動向を見ながら対応を検討していく。

○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する対応を進めていくことが重要。

概要



【路線バス(市内線)】



【鳥栖市ミニバス】

JR鳥栖駅前(乗継地点)の路線バス・ミニバス乗降場

【運行主体】路線バス:西鉄バス佐賀㈱、鳥栖市ミニバス:㈱鳥栖橋内タクシー

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・瘦部線)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路線を維持・確保していくことで、市民の生活交通手段を存続させていく必要がある。

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:7,1万人(平成25年1月末現在)
面積:71.73平方キロメートル
過疎地域等指定:なし
高齢化率:19.7%
系統数:10系統(内庫補助8系統)
自治体負担額:H22:54,505千円、H23:57,443千円、H24:56,643千円
(路線バス、鳥栖市ミニバス合計)
協議会開催数:協議会3回(年間の開催数を記載)

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。

ネットワーク計画等の取組み(Do)

・H25年度鳥栖市生活交通ネットワーク計画のとおり、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月より、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

(H24年10月～H25年3月)

【路線バス(市内線)】

・弥生が丘循環線:14,756人→17,065人

【鳥栖市ミニバス】

・鳥栖地区:2,522人→2,307人

・田代地区:2,602人→3,124人

・基里地区:1,678人→2,382人

・旭地区:1,049人→133人

【路線バス】

弥生が丘循環線において、目標値を上回っている。要因は、従前と利用が多かった通勤者への朝夕の便を配慮したダイヤの適正化を行ったこと、従前の産業団地を優先したルートから、弥生が丘団地内を外周する幅広い利用者層に配慮したルート変更などが考えられる。

【鳥栖市ミニバス】

従前の路線については、田代地区で目標値を上回っており、鳥栖地区は下回っているものの、以前として、利用者数は確保できている状況である。また、新規路線については、基里地区で目標値を上回っており、旭地区は下回っている状況。

今後の課題、対応(Action)

○目標値を達成した、弥生が丘循環線、ミニバス(田代地区、基里地区)及び目標値と概ね同水準であるミニバス(鳥栖地区)については、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する対応を進めていくことが重要。

○目標値を大きく下回った、ミニバス(旭地区)については、利用実態調査等で要望があった即効性が高い地区内商業施設への接続、及び利用促進に向けた、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)利用者ニーズに対する対応を進めていくことが重要。

※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。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成 25 年 3 月 15 日

協議会・構成員 鳥栖市地域公共交通活性化協議会

鳥栖市、公共交通事業者、宇都宮県警署

社団法人バス・タクシー協会、画、佐賀県

鳥栖警察署、住民、利用者改善等

事業名	補助対象 事業名等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
記載要領	【事業名及び系統名・航(空)路名・施設名等を記載】 ※評価は運行系統、離島航(空)路、施設等の別ごとに実施すること	【運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に 係る確保維持事業に おいては、車両原価償却費等 庫補助金の交付を受けて いる場合は、その旨を記 載)】	A 【計画に位置付けられた事業が適切に実施された(されている)】 B 【計画どおり実施されなかった(されていない)場合は、理由等を記載】 C 評価	A 【計画に記載した定量的な目標達成と結果を記載する。結果が目標を達成できなかった場合は、理由等を分析の上記載】 B 【計画に記載した定量的な目標達成と結果を記載する。結果が目標を達成できなかった場合は、理由等を分析の上記載】 C 評価	事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載(改善点は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること) ※なお、当該年度で事業が完了した場合も、その旨を記載
陸上交通に係る 地域公共交通確保維持改善 (地域内フィーダー系統)	西鼓バス佐賀線 弥生が丘循環線	鳥栖駅前 ～ 弥生が丘 ～ 鳥栖駅前	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標14,766人に対して17,085人であった。事業が計画に位置付けられた目標を達成する見込み。	現在のルート及びダイヤにおいて、乗便の形勢により、全体の利用客数は減少しているが、1便当たりの輸送密度は増加している状況から、今後も引き続き乗便利用促進に向けた、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PR等の2次交通との乗り継ぎ情報提供(乗継バス二一に)に対する対応を進めていくことが重要。
	網島桧橋内タクシー 鳥栖地区循環線	フレスポ鳥栖 ～ イズミ鳥栖店 ～ フレスポ鳥栖	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標2,529人に対して2,907人であった。事業が計画に位置付けられた目標を達成する見込み。	現在のルート及びダイヤにおいて、利用者数は減少しているが、以前として利用者数は多い状況であることから、今後も引き続き乗便利用促進に向けた、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PR等の2次交通との乗り継ぎ情報提供(乗継バス二一に)に対する対応を進めていくことが重要。
	網島桧橋内タクシー 田代地区循環線	フレスポ鳥栖 ～ 中丘記念くすり博覧館 ～ フレスポ鳥栖	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標2,602人に対して3,124人であった。事業が計画に位置付けられた目標を達成する見込み。	現在のルート及びダイヤにおいて、車両として利用客数は増加傾向にあることから、今後も引き続き乗便利用促進に向けた、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PR等の2次交通との乗り継ぎ情報提供(乗継バス二一に)に対する対応を進めていくことが重要。
	網島桧橋内タクシー 基里地区循環線	フレスポ鳥栖 ～ 日恵寺公民館 ～ フレスポ鳥栖	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標1,678人に対して2,882人であった。事業が計画に位置付けられた目標を達成する見込み。	H24年10月からの新規路線であるが、従前の路線バスのルート変更は積極的に行っていることから、利用客数は大きく上向き、鳥栖地区と水津となっている。このように、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PR等の2次交通との乗り継ぎ情報提供(乗継バス二一に)に対する対応を進めていくことが重要。
	網島桧橋内タクシー 旭地区循環線	旭公民館 ～ 旭駅前 ～ 旭公民館	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標1,049人に対して183人であった。需要が予測を下回った原因として、旭地区には、元々路線バスを利用する区間がないこと、大規模商業施設パルナス等を考慮する必要であることから、今後の乗便の促進が期待できることから、利用客数の増加を期待しながら対応を検討していく。	H24年10月からの新規路線であり、目標達成を大きく下回っていることから、運行ルートの変更二一への検討が必要である。○改善二一の内、即効性の高いと考えられる、旭地区内の大規模施設である、マックスバリュ、網島駅前店への接点の強化を行う。○旭地区内フィーダーであること、旭地区のバスを考慮する必要であることから、今後の利用客数の増加を期待しながら対応を検討していく。○今後も引き続き乗便利用促進に向けた、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PR等の2次交通との乗り継ぎ情報提供(乗継バス二一に)に対する対応を進めていくことが重要。

② 目標・効果達成状況
A...事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された(されている)。
B...事業が計画に位置付けられたとおり実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
C...事業が計画に位置付けられたとおり実施されなかった(実施されない見込み)。
③ 事業の今後の改善点
A...事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。
B...事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できていない見込み)。
C...事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できていない見込み)。

平成25年度 事業計画(案)

事 項		内 容	実 施 予 定 時 期
実施事業	鳥栖市ミニバス(旭地区)の一部運行見直し	マックスバリュ鳥栖村田店へのルート延伸等及びダイヤの変更を行うことで、利便性の増進を図る。	平成25年4月1日
利用促進策	バスマップ作成・配布	路線バス及びミニバスの運行形態の見直しに伴い、路線図・時刻表等の情報をまとめたバスマップを作成を行い、利用促進に努める。(鳥栖市内全戸配布)	平成25年9月
	「バスの日」イベントin鳥栖の開催	市民に広く交通手段としてのバスについて認知していただき、また、イベントを通してバスに親しんでいただくことにより日頃のバス利用の促進を図ることを目的に実施	平成25年9月
	利用実態調査の実施(乗り込み調査)	利用者が感じているルート・ダイヤに係わる改善ニーズや効果的な情報提供内容を把握することを目的に実施	平成25年10月
	公共交通ニュースの発行	路線バス及びミニバスの利用者数増加・新規利用者獲得を目指して継続的な利用促進を行う。(年10回程度発行予定)	平成25年度

※H25年度最初の合同会議で決定したいと考えております。