

「第12回鳥栖市地域公共交通会議」

「第12回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議 次第

平成24年1月24日（火）18:00

鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 報 告 事 項

- (1) 鳥栖市ミニバス運行事業者募集状況について 資料1
- (2) 利用促進策の実施状況について 資料2
- (3) 路線バス及び鳥栖市ミニバスの利用状況について 資料3

3 協 議

- (1) 計画事業の評価及び改善策の検討について 資料4
- (2) 市内線路線バス弥生が丘循環線の運行形態見直しについて 資料5
- (3) 新たなミニバスの展開について 資料6
- (4) 鳥栖市ミニバス鳥栖地区の乗降自由区間の設定について 資料7

4 議 事

- (1) 計画事業（実証運行）に係る事後評価について 資料8

5 そ の 他

6 閉 会

鳥栖市ミニバス（鳥栖地区・田代地区）運行事業者募集状況について

平成24年3月末をもって現在運行中の鳥栖市ミニバス（鳥栖地区・田代地区）の運行事業者との契約が満了することに伴い、平成24年4月1日からの運行事業者を決定するため、公募を行った。

1. 募集内容

- | | |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1) 業務内容 | 鳥栖市ミニバス（鳥栖地区・田代地区）運行業務 |
| 2) 応募資格 | 次の①②をいずれも満たす者
①道路交通法第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業について同法第4条の許可を受けた者、または、受けようとする者で、ミニバスの運行の業務を遂行するために必要な各種関係法令などに基づく手続きを行い、許認可などを受け、業務開始日までに確実に運行できる能力を持つ者
②市内に事業所などがある者、または、設置しようとする者 |
| 3) 運行開始日 | 平成24年4月1日～（5年間） |
| 4) 運行内容 | ワゴン車（10人乗り～15人乗り）での定時定路線運行（一般乗合旅客自動車運送事業） |

2. 選定方法

各応募者から提出された提案書の内容をもとに、住民・利用者代表の方からなる選定委員に採点していただき、選定委員会にて運行事業者の選定を行った。その結果を踏まえ、鳥栖市地域公共交通活性化協議会の各委員からの承認を得て、選定された応募者を運行事業者として決定した。

3. 応募状況

平成23年11月1日～14日の期間、応募者を募ったところ、3者からの応募があった。

4. 採点内容

別紙1 募集要項抜粋のとおり

5. 採点結果

別紙2 提案書採点集計表のとおり

6. 運行事業者の決定

2. の選定方法により選定した結果、株式会社鳥栖構内タクシーを運行事業者として決定した。

鳥栖市ミニバス(鳥栖地区・田代地区)運行事業者募集要項抜粋

4. 審査及び選定

(1) 審査は、選定委員が次に挙げる評価基準及び運行見積により総合的に判断し選定するものとします。

項目	評価基準	配点
①運行に関する管理体制全般 (評価項目)		
運行管理の体制 (命令系統)	運行管理を行う従事者の体制が確立されており、運転士が確保されていること	5
緊急時等の連絡・対応体制	緊急時の連絡・対応が確実にとれる体制となっていること	5
苦情処理体制	苦情処理が確実にとれる体制となっていること	5
②安全教育、接客サービス教育等への取り組みについて (評価項目)		
安全教育	実際の対応につながる効果的な指導・教育が提案されていること	5
接客サービス教育等		5
③利便性確保に関する取り組みについて (評価項目)		
いわゆる積み残しが発生した場合の対応	積み残しが発生したときに、早急な対応が確実にとれる体制となっていること	5
高齢者等への配慮点	高齢者等が、安心して利用できる工夫が提案されていること	5
④その他 (評価項目)		
その他のアピールしたい取り組み 等	利用者ニーズに応えた効果的な取り組みが提案されていること	5
⑤運送事業に関する実績等について (加点項目)		
乗合自動車運送事業に関する許認可取得状況等	乗合自動車運送事業に関する許認可取得等の実績やその他当該事業に関する技能等について	5
旅客自動車運送事業(乗合自動車運送事業を除く)に関する許認可取得状況等	旅客自動車運送事業(乗合自動車運送事業を除く)に関する許認可取得等の実績やその他当該事業に関する技能等について	5
⑥運行見積		
運行見積	提案内容に対して見積り額が過大や過小など不適切な場合には選定しない場合がある	数値化しない

(2) 選定委員が提案書の作成者を特定できないように、提案書の事業者名等が特定できる部分的については、マスキングした上で審査を行ないます。

(3) 選定の結果は、応募者に文書で通知します。

提案書採点集計表

業務名：鳥栖市ミニバス(鳥栖地区・田代地区)運行業務委託

1. 運行に関する管理体制全般

(1) 運行管理の体制(命令系統)

提案者	委員A	委員B	委員C	委員D	委員E	委員F	平均点数
A	4	4	4	5	2	5	4
B	4	5	5	5	5	5	4.8
C	1	3	4	4	3	3	3

(2) 緊急時等の連絡体制・処理体制、苦情処理体制

提案者	委員A	委員B	委員C	委員D	委員E	委員F	平均点数
A	5	4	4	4	3	5	4.2
B	4	5	4	3	5	4	4.2
C	2	4	4	2	2	3	2.8

2. 安全教育、接客サービス教育等への取り組みについて

(1) 安全教育、接客サービス教育等

提案者	委員A	委員B	委員C	委員D	委員E	委員F	平均点数
A	4	5	4	4	3	5	4.2
B	4	5	5	4	5	4	4.5
C	3	4	3	4	2	3	3.2

3. 利便性確保に関する取り組みについて

(1) いわゆる積み残しが発生した場合の対応

提案者	委員A	委員B	委員C	委員D	委員E	委員F	平均点数
A	4	4	4	5	3	5	4.2
B	3	4	4	4	5	5	4.2
C	2	4	4	4	2	3	3.2

(2) 高齢者等への配慮点

提案者	委員A	委員B	委員C	委員D	委員E	委員F	平均点数
A	4	5	5	4	2	5	4.2
B	3	4	4	3	4	4	3.7
C	2	4	4	3	2	4	3.2

4. その他

(1) その他のアピールしたい取り組み 等

提案者	委員A	委員B	委員C	委員D	委員E	委員F	平均点数
A	4	5	4	5	5	5	4.7
B	4	4	5	3	3	4	3.8
C	2	4	4	3	2	4	3.2

5. 運送事業に関する実績等について

(1) 乗合自動車運送事業に関する許認可等取得状況等

提案者	加点の有無	点数
A	(許認可あり:5点、許認可無0点)	5
B	(許認可あり:5点、許認可無0点)	5
C	(許認可あり:5点、許認可無0点)	0

(2) 旅客自動車運送事業(乗合自動車運送事業を除く)に関する許認可等取得状況等

提案者	加点の有無	点数
A	(許認可あり:5点、許認可無0点)	5
B	(許認可あり:5点、許認可無0点)	5
C	(許認可あり:5点、許認可無0点)	5

合計点数

提案者	委員A	委員B	委員C	委員D	委員E	委員F	加点項目点数	合計点数
A	25	27	25	27	18	30	10.0	162
B	22	27	27	22	27	26	10.0	161
C	12	23	23	20	13	20	5.0	116

選定

本年度以降の検討内容及び利用促進策について

		検討内容	利用促進策	実施状況	実施済	未実施	
市内線路線バス	弥生が丘線	①通勤・退社時間帯におけるJRとの乗り継ぎ利便性向上	JR在来線のダイヤ改正に伴う、市内バス路線ダイヤの見直し	平成23年3月12日のJR在来線のダイヤ改正に合わせて、弥生が丘線のダイヤ改正を行った。・・・①			
		②沿線企業を通じた運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報の提供	企業・地域向けバスマップの作成 鳥栖市公共交通ニュース（仮称）の発行	企業向けエコ通勤マップの作成・配布・・・② 鳥栖市公共交通ニュースの発行・・・③			
		③加藤田町入口周辺を中心とした住民に対する運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報の提供	地域向けバスマップの作成 鳥栖市公共交通ニュース（仮称）の発行	地域向けバスマップの作成・・・④ 鳥栖市公共交通ニュースの発行・・・③			
		④共同運行企業従業員のモビリティマネジメントの実施	共同運行企業従業員に向けたバス時刻表の配布など、従業員に対する公共交通利用への転	企業向けエコ通勤マップの作成・配布・・・②			
		⑤共同運行企業との連携	共同運行企業、交通事業者との継続的な連携会議の実施	平成23年度第1回を5月13日に開催・・・⑤			
	基里線	①利用の少ないエリアにおける運行の基礎的な情報の提供	地域に向けたバス時刻表の配布及びバスの使い方の周知広報	地域に向けたバス時刻表の配布及びバスの使い方の周知広報・・・⑥			
		②高齢者を主な対象に運行内容等を簡単にまとめたチラシの作成	市報による利用促進啓発	市報利用促進関連記事掲載予定・・・⑦			
		③運行ダイヤの改善に向けた検討	市役所方面へのバスとの乗り継ぎ利便性の向上（運行ダイヤの検討）	市役所方面へのバスとの乗り継ぎ利便性の向上（運行ダイヤの検討）・・・⑧			
	麓線	①新幹線新鳥栖駅開業に合わせた調整。	新幹線新鳥栖駅利用者の新幹線と市内路線バスとの同時利用の促進	新鳥栖駅開業に合わせて麓線を駅舎前まで乗り入れるルート変更を行った。・・・⑨			
	鳥栖市ミニバス	鳥栖地区循環線	①JR鹿児島本線東側における一部ルート	今泉町いずみパーク周辺へのルート延伸	昨年10月より実施済・・・⑩		
			②右回りと左回りの便数を検討	利用者意識の利用実態調査アンケートによる再確認	利用者意識の利用実態調査アンケートによる再確認・・・⑪		
			③夕方における運行の検討	夕方午後4時台へのミニバス運行時間の見直し	昨年10月より実施済・・・⑩		
			④主にJR鹿児島本線西側を対象とした住民への広報	ミニバスマップの沿線地域への配布	ミニバスマップの沿線地域への配布・・・⑫		
			⑤市報を通じた継続的な広報（取組の経過報告及び今後の課題等）	鳥栖市公共交通ニュース（仮称）の発行 市報による利用促進啓発	鳥栖市公共交通ニュースの発行・・・③ 市報に利用促進関連記事掲載・・・⑦		
			⑥新規利用者獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握	ルート周辺施設等での聞き取り調査 ミニバスマップの沿線地域への配布	ルート周辺施設等での聞き取り調査・・・⑬ ミニバスマップの沿線地域への配布・・・⑫		
田代地区循環線		①田代本町等での一部ルート延伸	田代本町住宅地へのルート変更	昨年10月より実施済・・・⑩			
		②夕方における運行の検討	夕方午後4時台へのミニバス運行時間の見直し	昨年10月より実施済・・・⑩			
		③市報を通じた継続的な広報（取組の経過報告及び今後の課題等）	鳥栖市公共交通ニュース（仮称）の発行 市報による利用促進啓発	鳥栖市公共交通ニュースの発行・・・③			
		④新規利用者獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握	ルート周辺施設等での聞き取り調査 ミニバスマップの沿線地域への配布	ルート周辺施設等での聞き取り調査・・・⑬ ミニバスマップの沿線地域への配布・・・⑫			
全体			第2回『バスの日』イベントin鳥栖の開催 鳥栖市公共交通ニュース（仮称）の発行 市報による利用促進啓発	第2回『バスの日』イベントin鳥栖の開催・・・⑭ 鳥栖市公共交通ニュースの発行・・・③ 市報に利用促進関連記事掲載予定・・・⑦			

- ① 《弥生が丘線のダイヤ改正》
JR在来線のダイヤ改正に合わせて、共同運行企業従業員の出勤・退勤時間に配慮したダイヤの見直しを行った。また、その際、一般利用者への影響は最小限に留めた。
- ② 《企業向けエコ通勤マップの作成・配布》
各バス停とJR鳥栖駅及びJR弥生が丘駅との通勤・退勤時の乗り継ぎ用時刻表（企業向けエコ通勤マップ）を作成し、弥生が丘線沿線企業等に配布を行った。
- ③ 《鳥栖市公共交通ニュースの発行》
第1号5/15号市報配布時
第2号12/1号市報配布時 に全戸配布を行った。
【別紙1】
- ④ 《地域向けバスマップの作成》
②のエコ通勤マップを踏まえて、企業のみではなく、通勤以外の一般利用者向け時刻表を作成・配布を検討
- ⑤ 《共同運行企業・交通事業者との連携会議》
利用状況報告・新事業等について協議。
定期的に会議を開催し連携を図る。
- ⑥ 《地域向け時刻表配布等》
④同様一般利用者向け時刻表の作成・配布を検討。
市報・公共交通ニュースによりバスの使い方の周知広報を検討。
- ⑦ 《市報による利用促進啓発》
市報（8月1日号）に利用促進関連記事（サガン鳥栖観戦）掲載【資料2】
- ⑧ 《運行ダイヤの検討》
河内線との乗り継ぎ時間を考慮したダイヤの変更を行い、市役所方面への乗り継ぎが可能となった。
- ⑨ 《新鳥栖駅開業に合わせたルート変更》
前々回協議会（第9回）で承認後、平成23年3月12日より新ルート（乗り入れルート）での運行を開始。
- ⑩ 《ミニバス運行形態の見直し》
平成23年10月1日から新ルートを追加し、新ダイヤでの運行を開始。
- ⑪ 《ミニバス利用実態調査》
利用者意識の利用実態調査アンケートを実施。
- ⑫ 《ミニバスマップ配布》
新ルート・新ダイヤについて新たに設定したバス停周辺の住民へスマップ配布。
- ⑬ 《聞き取り調査》
ルート周辺施設等での聞き取り調査実施予定。
- ⑭ 《バスの日イベントの実施》
『バスの日』イベントを9月25日（日）開催
また、12月に公共交通ニュースを発行してイベント開催時の模様を掲載し、更なるバス利用促進を図った。

路線バス及び鳥栖市ミニバスの利用状況について

【資料 3-1】 利用状況について (市内線)

【資料 3-2】 利用状況について (広域線)

【資料 3-3】 利用状況について (鳥栖市ミニバス)

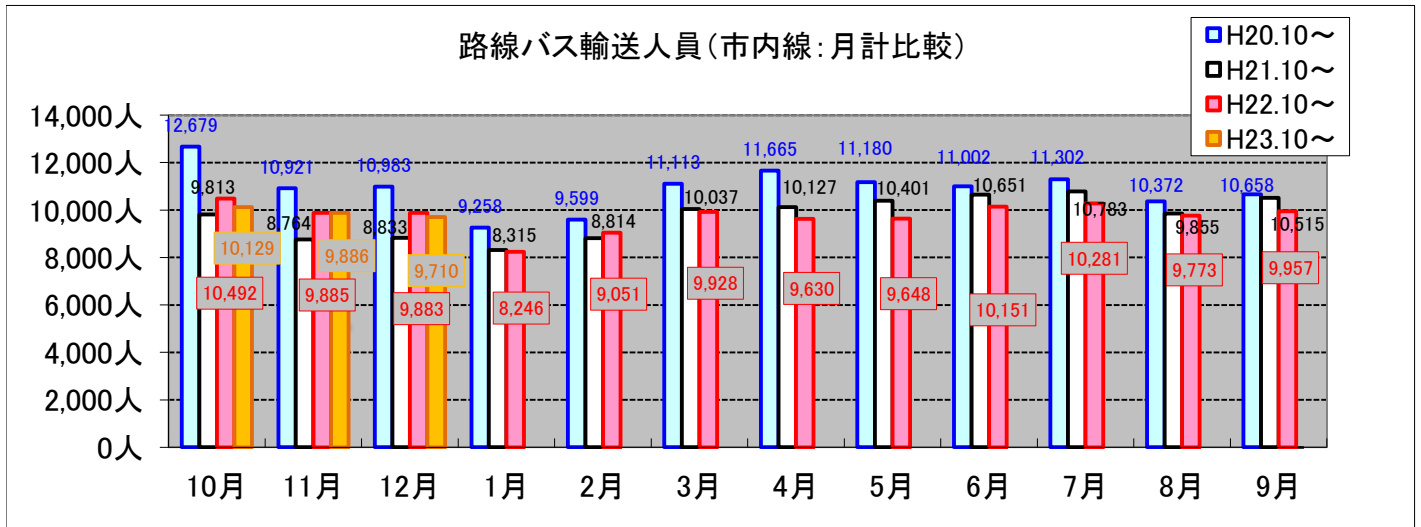
利用状況について（市内線）

1. 路線バスの輸送実績の推移（総括）

①市内線輸送人員

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
H20.10～	12,679人	10,921人	10,983人	9,258人	9,599人	11,113人	11,665人	11,180人	11,002人	11,302人	10,372人	10,658人	130,732人
H21.10～	9,813人	8,764人	8,833人	8,315人	8,814人	10,037人	10,127人	10,401人	10,651人	10,783人	9,855人	10,515人	116,908人
H22.10～	10,492人	9,885人	9,883人	8,246人	9,051人	9,928人	9,630人	9,648人	10,151人	10,281人	9,773人	9,957人	116,925人
H23.10～	10,129人	9,886人	9,710人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,725人
H21/H20	77.4%	80.2%	80.4%	89.8%	91.8%	90.3%	86.8%	93.0%	96.8%	95.4%	95.0%	98.7%	89.4%
H22/H21	106.9%	112.8%	111.9%	99.2%	102.7%	98.9%	95.1%	92.8%	95.3%	95.3%	99.2%	94.7%	100.0%
H23/H22	96.5%	100.0%	98.2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

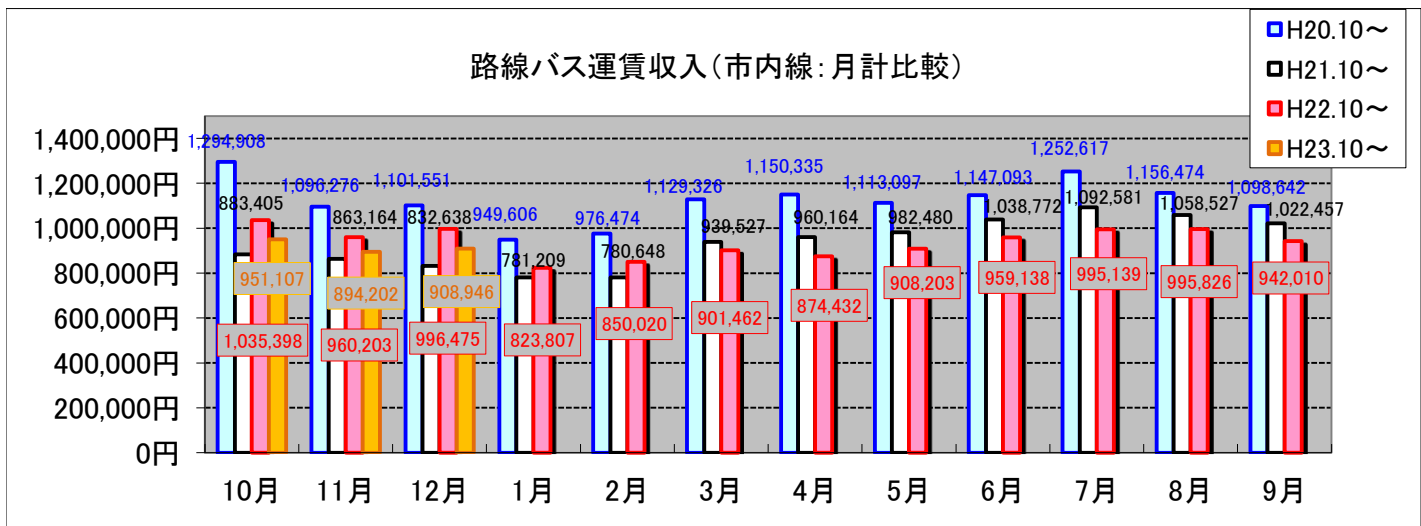
※平成21年10月1日路線見直し



②市内線運賃収入

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
H20.10～	1,294,908円	1,096,276円	1,101,551円	949,606円	976,474円	1,129,326円	1,150,335円	1,113,097円	1,147,093円	1,252,617円	1,156,474円	1,098,642円	13,466,399円
H21.10～	883,405円	863,164円	832,638円	781,209円	780,648円	939,527円	960,164円	982,480円	1,038,772円	1,092,581円	1,058,527円	1,022,457円	11,235,572円
H22.10～	1,035,398円	960,203円	996,475円	823,807円	850,020円	901,462円	874,432円	908,203円	959,138円	995,139円	995,826円	942,010円	11,242,113円
H23.10～	951,107円	894,202円	908,946円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,754,255円
H21/H20	68.2%	78.7%	75.6%	82.3%	79.9%	83.2%	83.5%	88.3%	90.6%	87.2%	91.5%	93.1%	83.4%
H22/H21	117.2%	111.2%	119.7%	105.5%	108.9%	95.9%	91.1%	92.4%	92.3%	91.1%	94.1%	92.1%	100.1%
H23/H22	91.9%	93.1%	91.2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※平成21年10月1日路線見直し

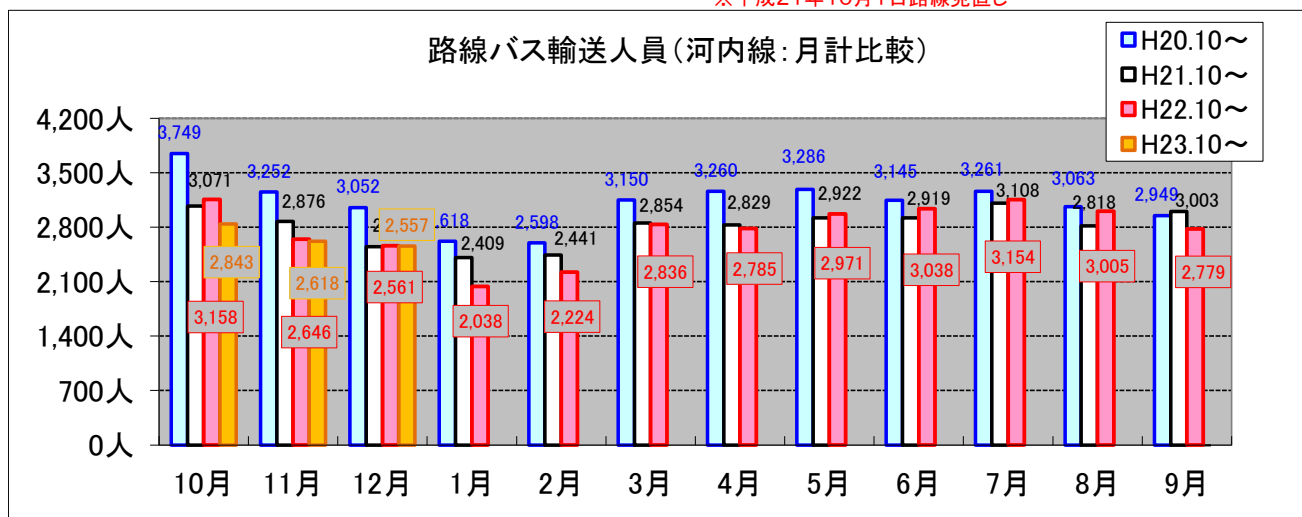


2. 路線バスの輸送実績の推移（個別路線）

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
H20.10～	3,749人	3,252人	3,052人	2,618人	2,598人	3,150人	3,260人	3,286人	3,145人	3,261人	3,063人	2,949人	37,383人
H21.10～	3,071人	2,876人	2,551人	2,409人	2,441人	2,854人	2,829人	2,922人	2,919人	3,108人	2,818人	3,003人	33,801人
H22.10～	3,158人	2,646人	2,561人	2,038人	2,224人	2,836人	2,785人	2,971人	3,038人	3,154人	3,005人	2,779人	33,195人
H23.10～	2,843人	2,618人	2,557人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,018人
H21/H20	81.9%	88.4%	83.6%	92.0%	94.0%	90.6%	86.8%	88.9%	92.8%	95.3%	92.0%	101.8%	90.4%
H22/H21	102.8%	92.0%	100.4%	84.6%	91.1%	99.4%	98.4%	101.7%	104.1%	101.5%	106.6%	92.5%	98.2%
H23/H22	90.0%	98.9%	99.8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

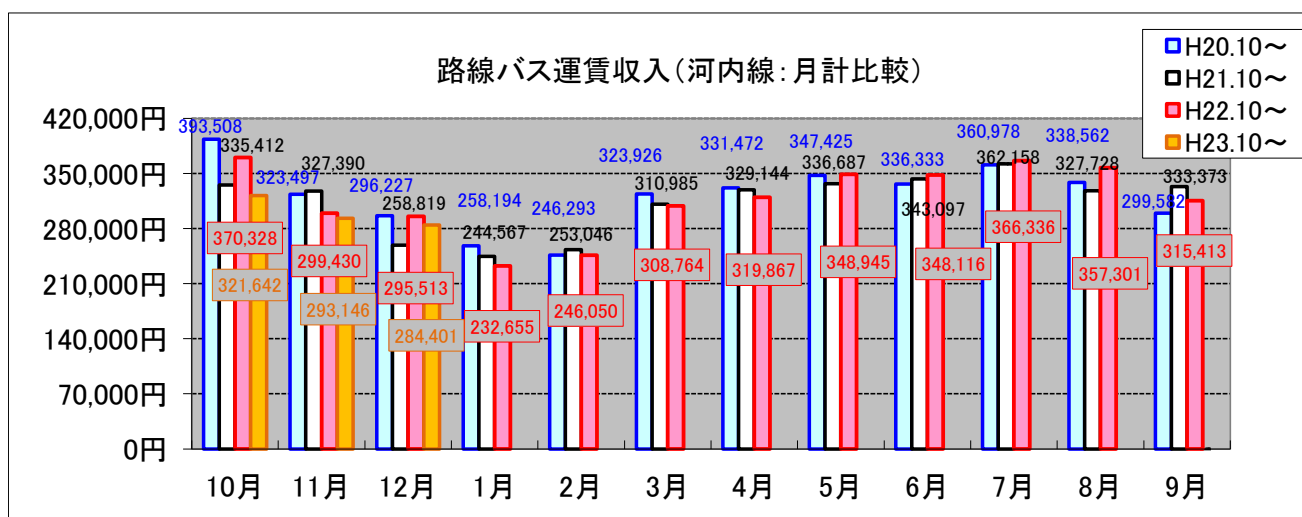
※平成21年10月1日路線見直し



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
H20.10～	393,508円	323,497円	296,227円	258,194円	246,293円	323,926円	331,472円	347,425円	336,333円	360,978円	338,562円	299,582円	3,855,997円
H21.10～	335,412円	327,390円	258,819円	244,567円	253,046円	310,985円	329,144円	336,687円	343,097円	362,158円	327,728円	333,373円	3,762,406円
H22.10～	370,328円	299,430円	295,513円	232,655円	246,050円	308,764円	319,867円	348,945円	348,116円	366,336円	357,301円	315,413円	3,808,718円
H23.10～	321,642円	293,146円	284,401円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	899,189円
H21/H20	85.2%	101.2%	87.4%	94.7%	102.7%	96.0%	99.3%	96.9%	102.0%	100.3%	96.8%	111.3%	97.6%
H22/H21	110.4%	91.5%	114.2%	95.1%	97.2%	99.3%	97.2%	103.6%	101.5%	101.2%	109.0%	94.6%	101.2%
H23/H22	86.9%	97.9%	96.2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

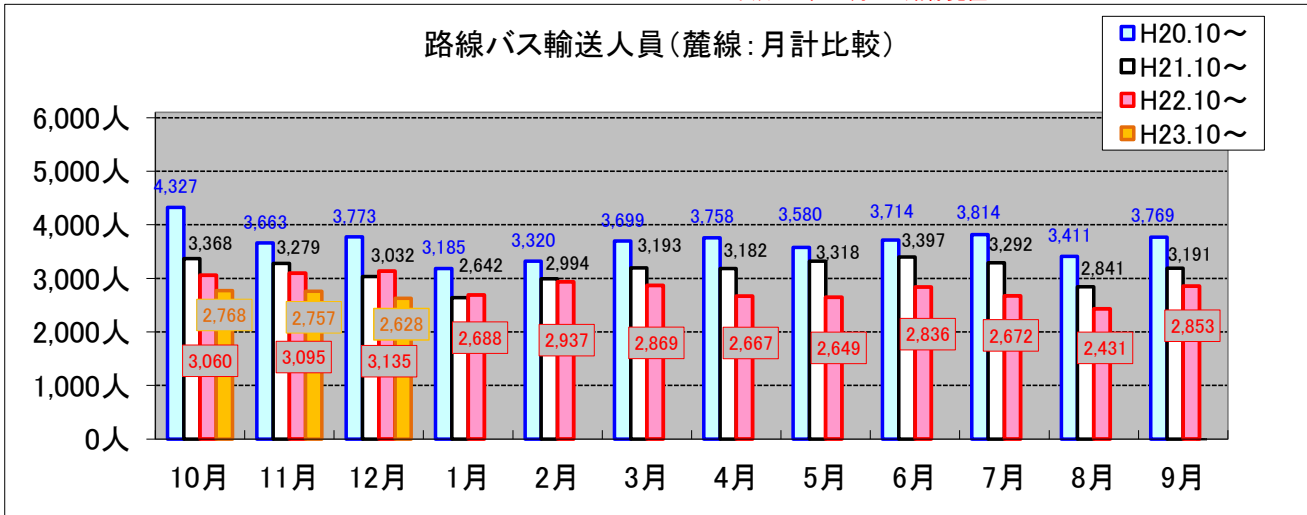
※平成21年10月1日路線見直し



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
H20.10～	4,327人	3,663人	3,773人	3,185人	3,320人	3,699人	3,758人	3,580人	3,714人	3,814人	3,411人	3,769人	44,014人
H21.10～	3,368人	3,279人	3,032人	2,642人	2,994人	3,193人	3,182人	3,318人	3,397人	3,292人	2,841人	3,191人	37,729人
H22.10～	3,060人	3,095人	3,135人	2,688人	2,937人	2,869人	2,667人	2,649人	2,836人	2,672人	2,431人	2,853人	33,892人
H23.10～	2,768人	2,757人	2,628人	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,153人
H21/H20	77.8%	89.5%	80.4%	82.9%	90.2%	86.3%	84.7%	92.7%	91.5%	86.3%	83.3%	84.7%	85.7%
H22/H21	90.9%	94.4%	103.4%	101.7%	98.1%	89.9%	83.8%	79.8%	83.5%	81.2%	85.6%	89.4%	89.8%
H23/H22	90.5%	89.1%	83.8%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

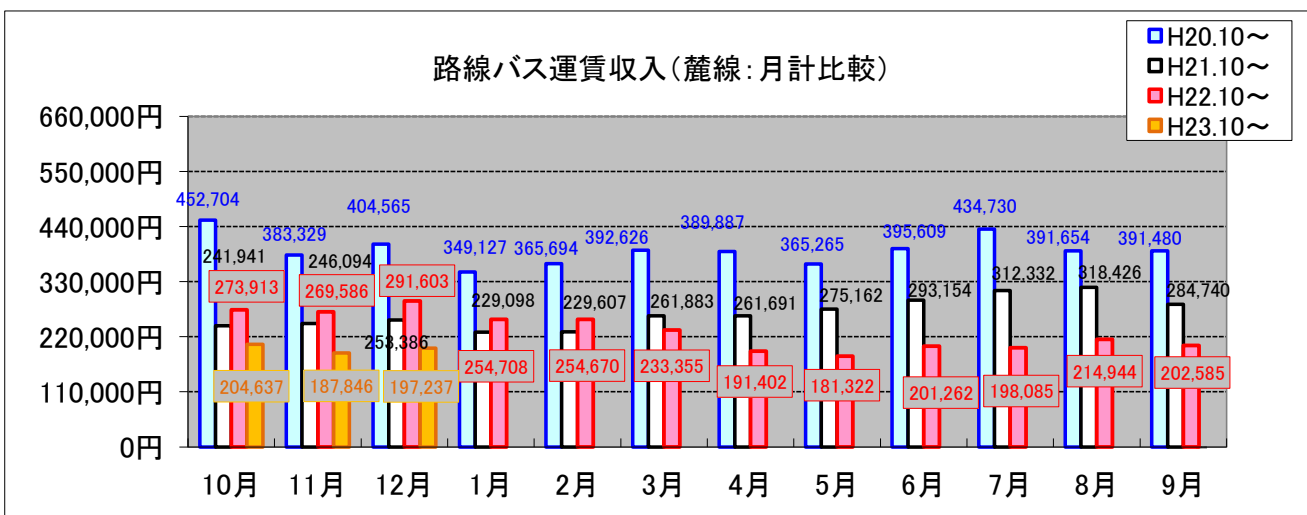
※平成21年10月1日路線見直し



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
H20.10～	452,704円	383,329円	404,565円	349,127円	365,694円	392,626円	389,887円	365,265円	395,609円	434,730円	391,654円	391,480円	4,716,670円
H21.10～	241,941円	246,094円	253,386円	229,098円	229,607円	261,883円	261,691円	275,162円	293,154円	312,332円	318,426円	284,740円	3,207,514円
H22.10～	273,913円	269,586円	291,603円	254,708円	254,670円	233,355円	191,402円	181,322円	201,262円	198,085円	214,944円	202,585円	2,767,435円
H23.10～	204,637円	187,846円	197,237円	—	—	—	—	—	—	—	—	—	589,720円
H21/H20	53.4%	64.2%	62.6%	65.6%	62.8%	66.7%	67.1%	75.3%	74.1%	71.8%	81.3%	72.7%	68.0%
H22/H21	113.2%	109.5%	115.1%	111.2%	110.9%	89.1%	73.1%	65.9%	68.7%	63.4%	67.5%	71.1%	86.3%
H23/H22	74.7%	69.7%	67.6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

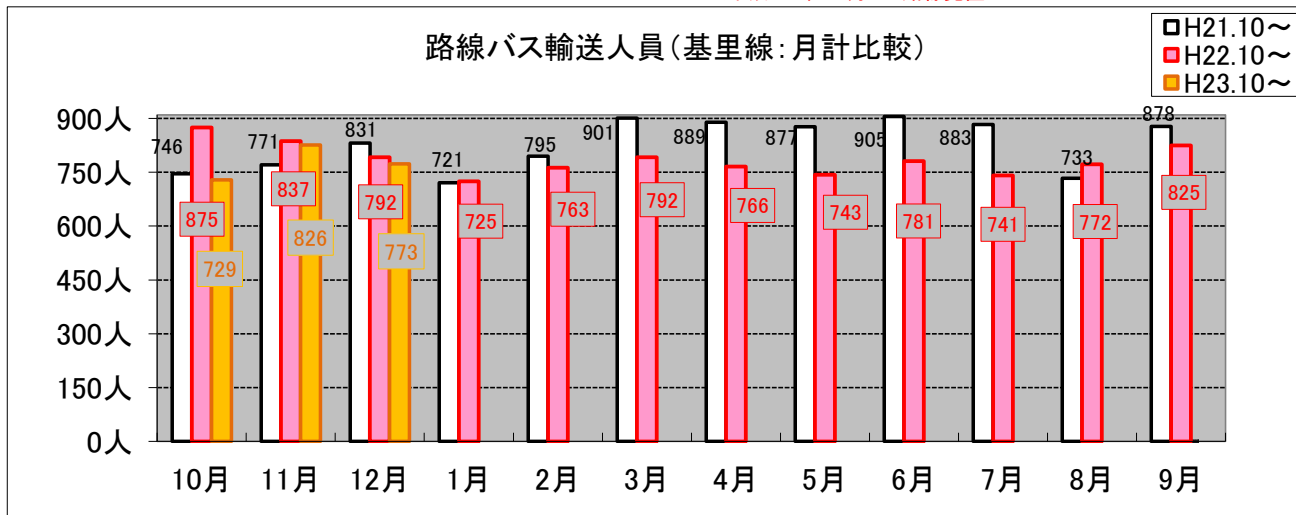
※平成21年10月1日路線見直し



⑤基里線輸送人員

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
H20.10~	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H21.10~	746人	771人	831人	721人	795人	901人	889人	877人	905人	883人	733人	878人	9,930人
H22.10~	875人	837人	792人	725人	763人	792人	766人	743人	781人	741人	772人	825人	9,412人
H23.10~	729人	826人	773人	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,328人
H21/H20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H22/H21	117.3%	108.6%	95.3%	100.6%	96.0%	87.9%	86.2%	84.7%	86.3%	83.9%	105.3%	94.0%	94.8%
H23/H22	83.3%	98.7%	97.6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

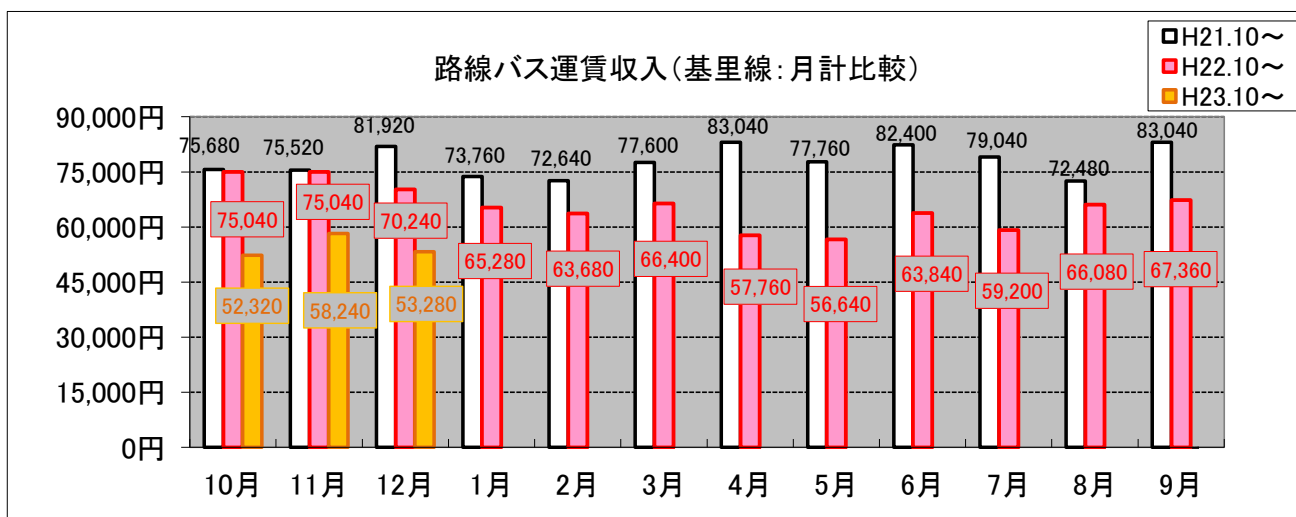
※平成21年10月1日路線見直し



⑥基里線運賃収入

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
H20.10~	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H21.10~	75,680円	75,520円	81,920円	73,760円	72,640円	77,600円	83,040円	77,760円	82,400円	79,040円	72,480円	83,040円	934,880円
H22.10~	75,040円	75,040円	70,240円	65,280円	63,680円	66,400円	57,760円	56,640円	63,840円	59,200円	66,080円	67,360円	786,560円
H23.10~	52,320円	58,240円	53,280円	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163,840円
H21/H20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H22/H21	99.2%	99.4%	85.7%	88.5%	87.7%	85.6%	69.6%	72.8%	77.5%	74.9%	91.2%	81.1%	84.1%
H23/H22	69.7%	77.6%	75.9%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

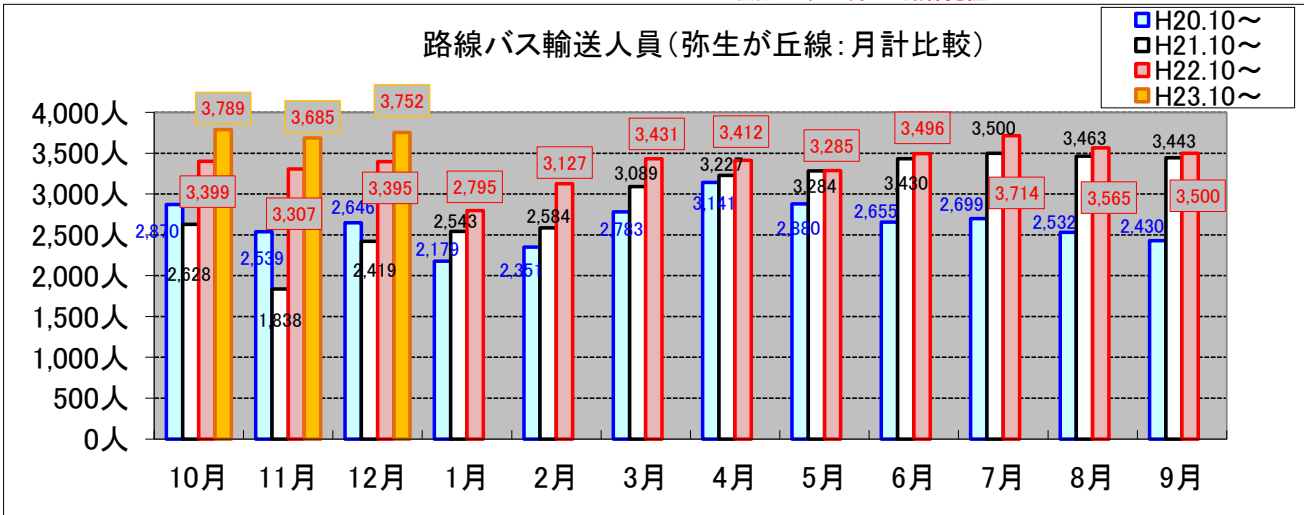
※平成21年10月1日路線見直し



⑦弥生が丘線輸送人員（一般利用）

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
H20.10～	2,870人	2,539人	2,646人	2,179人	2,351人	2,783人	3,141人	2,880人	2,655人	2,699人	2,532人	2,430人	31,705人
H21.10～	2,628人	1,838人	2,419人	2,543人	2,584人	3,089人	3,227人	3,284人	3,430人	3,500人	3,463人	3,443人	35,448人
H22.10～	3,399人	3,307人	3,395人	2,795人	3,127人	3,431人	3,412人	3,285人	3,496人	3,714人	3,565人	3,500人	40,426人
H23.10～	3,789人	3,685人	3,752人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,226人
H21/H20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H22/H21	129.3%	179.9%	140.3%	109.9%	121.0%	111.1%	105.7%	100.0%	101.9%	106.1%	102.9%	101.7%	-
H23/H22	111.5%	111.4%	110.5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

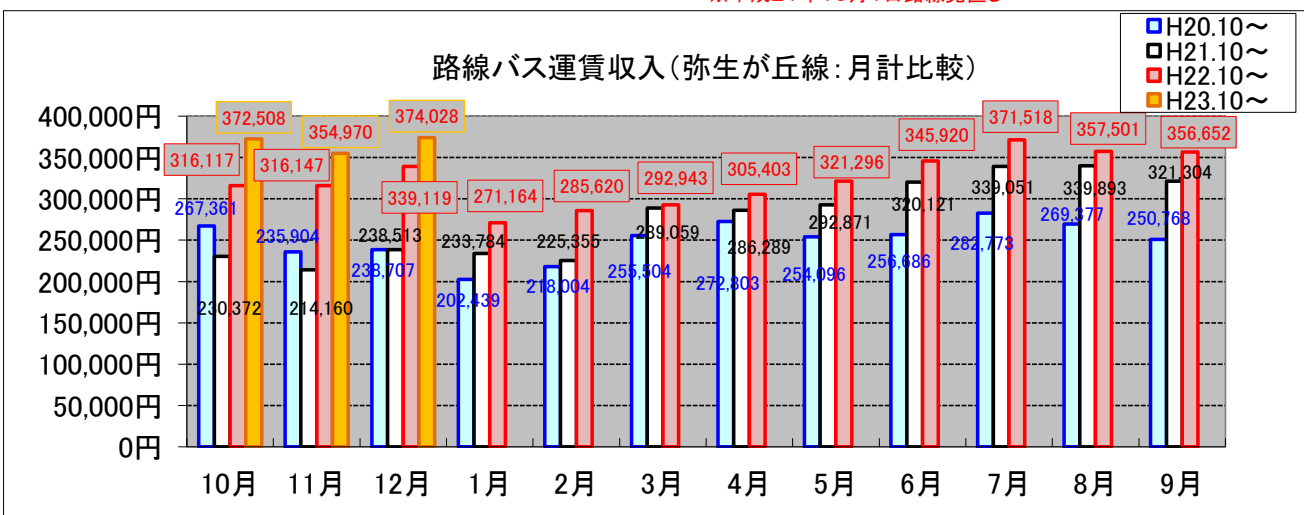
※平成21年10月1日路線見直し



⑧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
H20.10～	267,361円	235,904円	238,707円	202,439円	218,004円	255,504円	272,803円	254,096円	256,686円	282,773円	269,377円	250,768円	3,004,422円
H21.10～	230,372円	214,160円	238,513円	233,784円	225,355円	289,059円	286,289円	292,871円	320,121円	339,051円	339,893円	321,304円	3,330,772円
H22.10～	316,117円	316,147円	339,119円	271,164円	285,620円	292,943円	305,403円	321,296円	345,920円	371,518円	357,501円	356,652円	3,879,400円
H23.10～	372,508円	354,970円	374,028円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,101,506円
H21/H20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H22/H21	137.2%	147.6%	142.2%	116.0%	126.7%	101.3%	106.7%	109.7%	108.1%	109.8%	105.2%	111.0%	116.5%
H23/H22	117.8%	112.3%	110.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※平成21年10月1日路線見直し

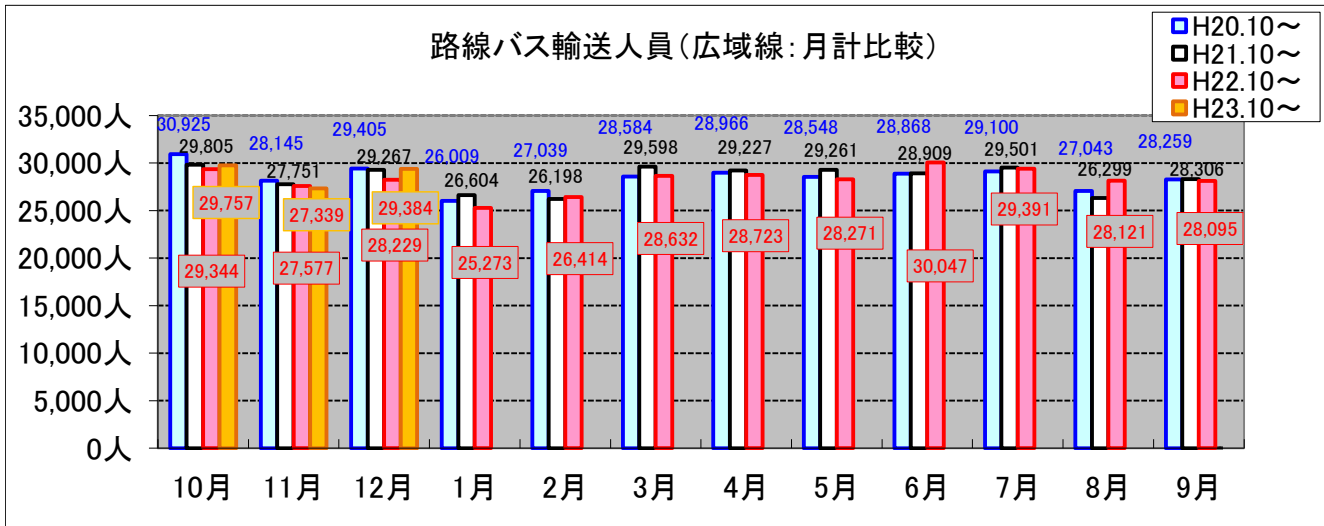


利用状況について（広域線）

1. 路線バスの輸送実績の推移（総括）

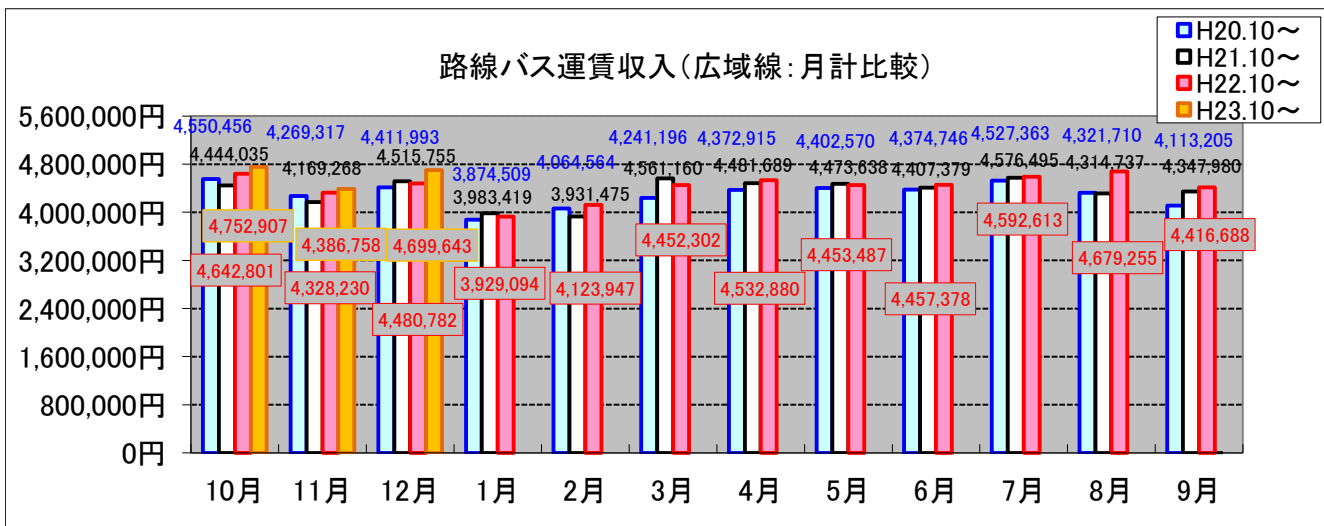
① 広域線輸送人員

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
H20.10～	30,925人	28,145人	29,405人	26,009人	27,039人	28,584人	28,966人	28,548人	28,868人	29,100人	27,043人	28,259人	340,891人
H21.10～	29,805人	27,751人	29,267人	26,604人	26,198人	29,598人	29,227人	29,261人	28,909人	29,501人	26,299人	28,306人	340,726人
H22.10～	29,344人	27,577人	28,229人	25,273人	26,414人	28,632人	28,723人	28,271人	30,047人	29,391人	28,121人	28,095人	338,117人
H23.10～	29,757人	27,339人	29,384人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86,480人
H21/H20	96.4%	98.6%	99.5%	102.3%	96.9%	103.5%	100.9%	102.5%	100.1%	101.4%	97.2%	100.2%	100.0%
H22/H21	98.5%	99.4%	96.5%	95.0%	100.8%	96.7%	98.3%	96.6%	103.9%	99.6%	106.9%	99.3%	99.2%
H23/H22	101.4%	99.1%	104.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



② 広域線運賃収入

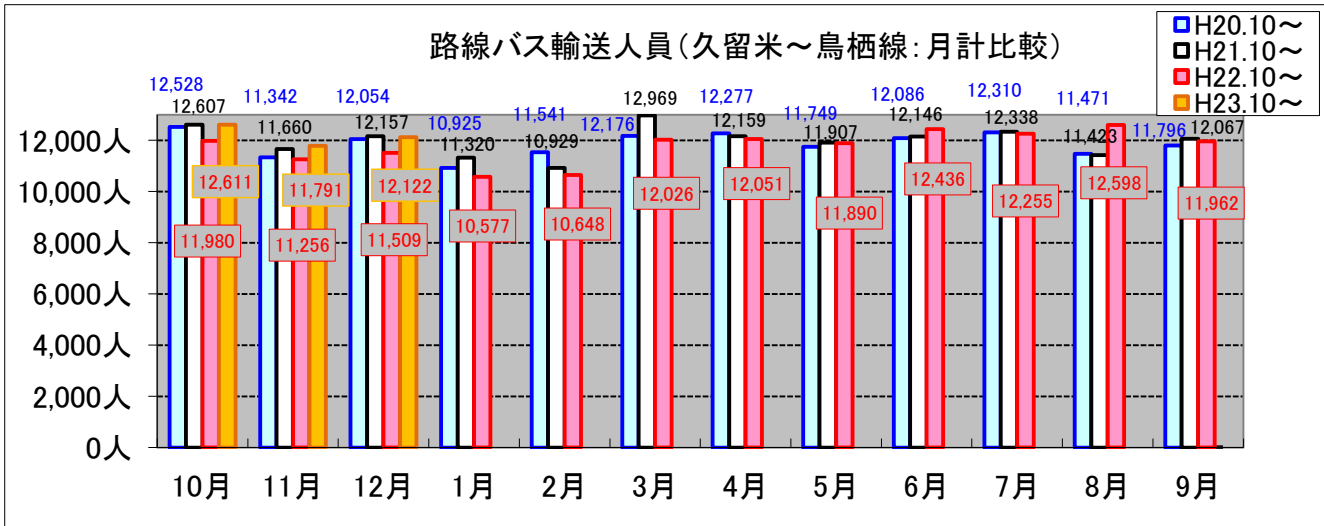
年 月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H20.10～	4,550,456円	4,269,317円	4,411,993円	3,874,509円	4,064,564円	4,241,196円	4,372,915円	4,402,570円	4,374,746円	4,527,363円	4,321,710円	4,113,205円	51,524,544円
H21.10～	4,444,035円	4,169,268円	4,515,755円	3,983,419円	3,931,475円	4,561,160円	4,481,689円	4,473,638円	4,407,379円	4,576,495円	4,314,737円	4,347,980円	52,207,030円
H22.10～	4,642,801円	4,328,230円	4,480,782円	3,929,094円	4,123,947円	4,452,302円	4,532,880円	4,453,487円	4,457,378円	4,592,613円	4,679,255円	4,416,688円	53,089,457円
H23.10～	4,752,907円	4,386,758円	4,699,643円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,839,308円
H21/H20	97.7%	97.7%	102.4%	102.8%	96.7%	107.5%	102.5%	101.6%	100.7%	101.1%	99.8%	105.7%	101.3%
H22/H21	104.5%	103.8%	99.2%	98.6%	104.9%	97.6%	101.1%	99.5%	101.1%	100.4%	108.4%	101.6%	101.7%
H23/H22	102.4%	101.4%	104.9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



2. 路線バスの輸送実績の推移（個別路線）

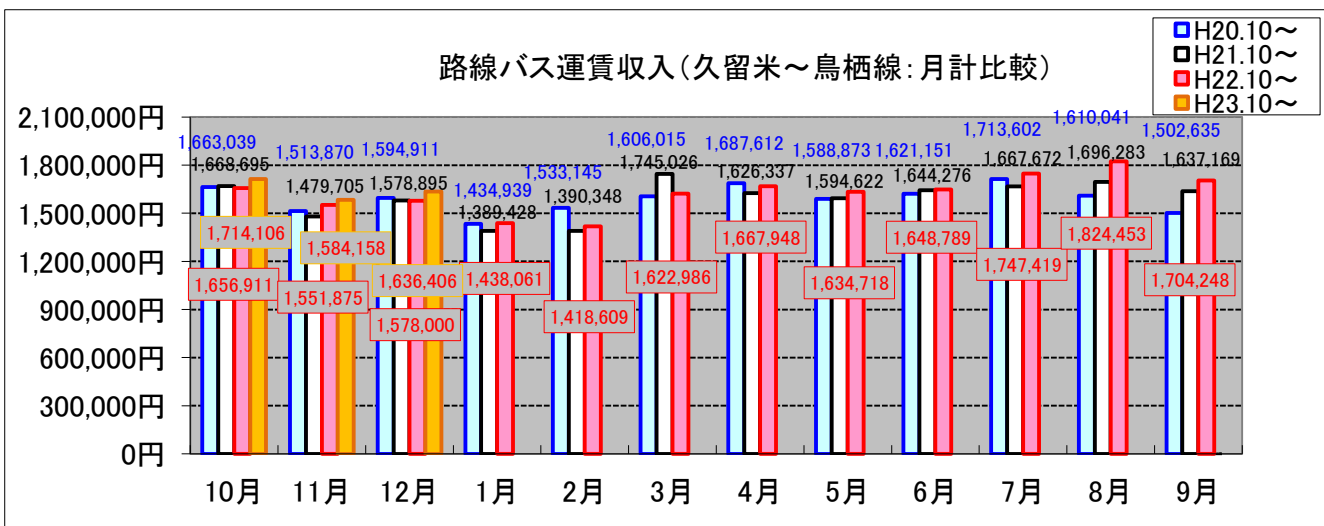
①久留米～鳥栖線輸送人員

年	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
H20.10～	12,528人	11,342人	12,054人	10,925人	11,541人	12,176人	12,277人	11,749人	12,086人	12,310人	11,471人	11,796人	142,255人
H21.10～	12,607人	11,660人	12,157人	11,320人	10,929人	12,969人	12,159人	11,907人	12,146人	12,338人	11,423人	12,067人	143,682人
H22.10～	11,980人	11,256人	11,509人	10,577人	10,648人	12,026人	12,051人	11,890人	12,436人	12,255人	12,598人	11,962人	141,188人
H23.10～	12,611人	11,791人	12,122人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,524人
H21/H20	100.6%	102.8%	100.9%	103.6%	94.7%	106.5%	99.0%	101.3%	100.5%	100.2%	99.6%	102.3%	101.0%
H22/H21	95.0%	96.5%	94.7%	93.4%	97.4%	92.7%	99.1%	99.9%	102.4%	99.3%	110.3%	99.1%	98.3%
H23/H22	105.3%	104.8%	105.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



②久留米～鳥栖線運賃収入

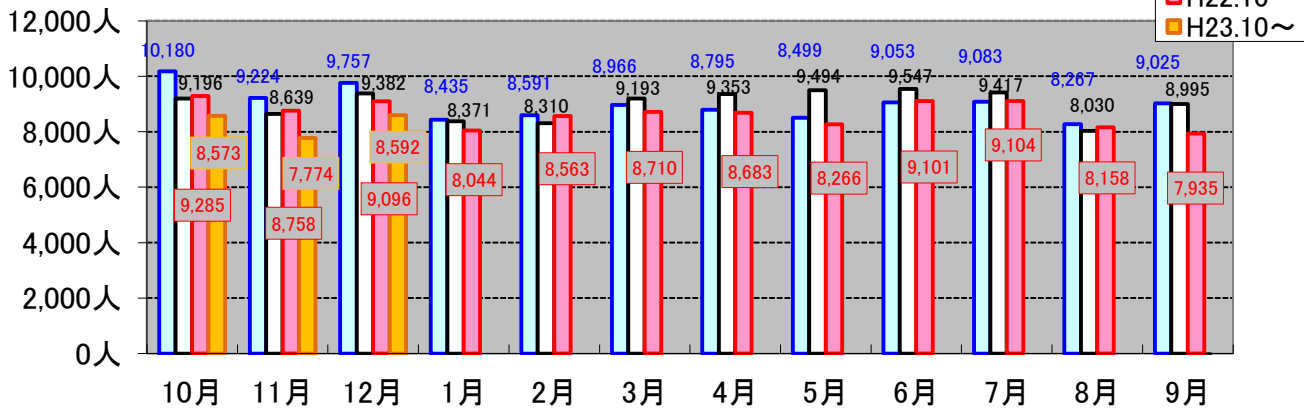
年	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H20.10～	1,663,039円	1,513,870円	1,594,911円	1,434,939円	1,533,145円	1,606,015円	1,687,612円	1,588,873円	1,621,151円	1,713,602円	1,610,041円	1,502,635円	19,069,833円
H21.10～	1,668,695円	1,479,705円	1,578,895円	1,389,428円	1,390,348円	1,745,026円	1,626,337円	1,594,622円	1,644,276円	1,667,672円	1,696,283円	1,637,169円	19,118,456円
H22.10～	1,656,911円	1,551,875円	1,578,000円	1,438,061円	1,418,609円	1,622,986円	1,667,948円	1,634,718円	1,648,789円	1,747,419円	1,824,453円	1,704,248円	19,494,017円
H23.10～	1,714,106円	1,584,158円	1,636,406円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,934,670円
H21/H20	100.3%	97.7%	99.0%	96.8%	90.7%	108.7%	96.4%	100.4%	101.4%	97.3%	105.4%	109.0%	100.3%
H22/H21	99.3%	104.9%	99.9%	103.5%	102.0%	93.0%	102.6%	102.5%	100.3%	104.8%	107.6%	104.1%	102.0%
H23/H22	103.5%	102.1%	103.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



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
H20.10~		10,180人	9,224人	9,757人	8,435人	8,591人	8,966人	8,795人	8,499人	9,053人	9,083人	8,267人	9,025人	107,875人
H21.10~		9,196人	8,639人	9,382人	8,371人	8,310人	9,193人	9,353人	9,494人	9,547人	9,417人	8,030人	8,995人	107,927人
H22.10~		9,285人	8,758人	9,096人	8,044人	8,563人	8,710人	8,683人	8,266人	9,101人	9,104人	8,158人	7,935人	103,703人
H23.10~		8,573人	7,774人	8,592人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,939人
H21/H20		90.3%	93.7%	96.2%	99.2%	96.7%	102.5%	106.3%	111.7%	105.5%	103.7%	97.1%	99.7%	100.0%
H22/H21		101.0%	101.4%	97.0%	96.1%	103.0%	94.7%	92.8%	87.1%	95.3%	96.7%	101.6%	88.2%	96.1%
H23/H22		92.3%	88.8%	94.5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

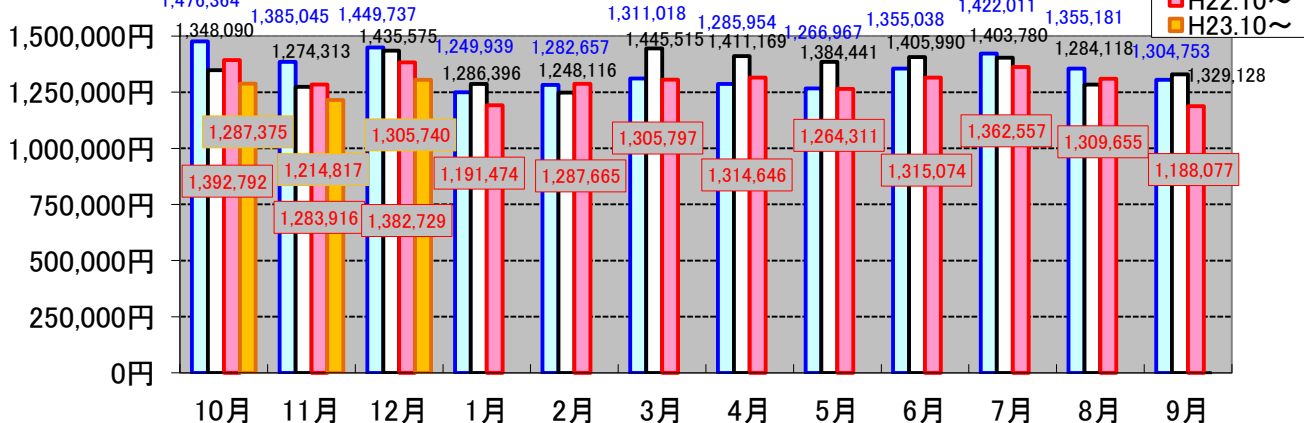
路線バス輸送人員(綾部線:月計比較)



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
H20.10~		1,476,364円	1,385,045円	1,449,737円	1,249,939円	1,282,657円	1,311,018円	1,285,954円	1,266,967円	1,355,038円	1,422,011円	1,355,181円	1,304,753円	16,144,664円
H21.10~		1,348,090円	1,274,313円	1,435,575円	1,286,396円	1,248,116円	1,445,515円	1,411,169円	1,384,441円	1,405,990円	1,403,780円	1,284,118円	1,329,128円	16,256,631円
H22.10~		1,392,792円	1,283,916円	1,382,729円	1,191,474円	1,287,665円	1,305,797円	1,314,646円	1,264,311円	1,315,074円	1,362,557円	1,309,655円	1,188,077円	15,598,693円
H23.10~		1,287,375円	1,214,817円	1,305,740円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,807,932円
H21/H20		91.3%	92.0%	99.0%	102.9%	97.3%	110.3%	109.7%	109.3%	103.8%	98.7%	94.8%	101.9%	100.7%
H22/H21		103.3%	100.8%	96.3%	92.6%	103.2%	90.3%	93.2%	91.3%	93.5%	97.1%	102.0%	89.4%	96.0%
H23/H22		92.4%	94.6%	94.4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

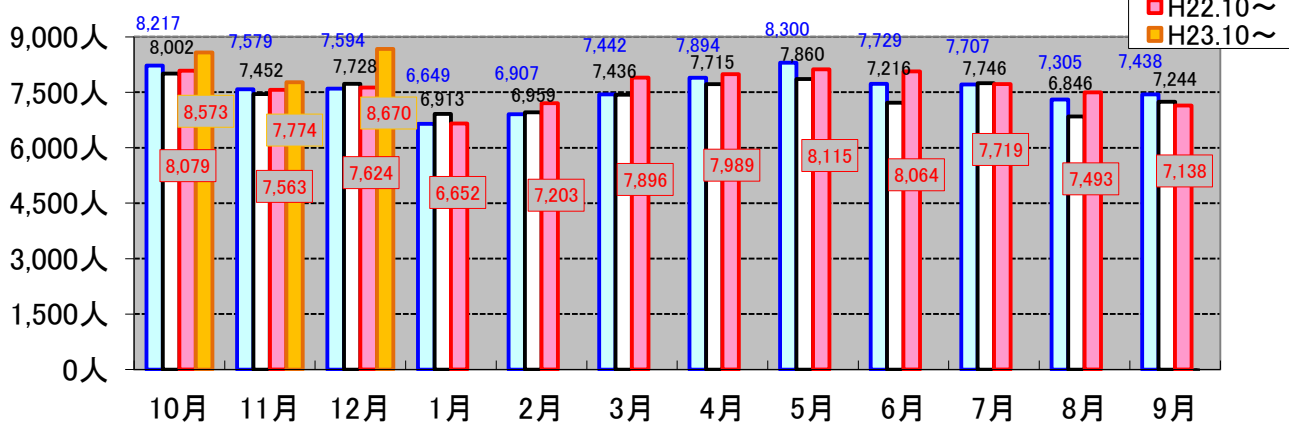
路線バス運賃収入(綾部線:月計比較)



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
H20.10～		8,217人	7,579人	7,594人	6,649人	6,907人	7,442人	7,894人	8,300人	7,729人	7,707人	7,305人	7,438人	90,761人
H21.10～		8,002人	7,452人	7,728人	6,913人	6,959人	7,436人	7,715人	7,860人	7,216人	7,746人	6,846人	7,244人	89,117人
H22.10～		8,079人	7,563人	7,624人	6,652人	7,203人	7,896人	7,989人	8,115人	8,064人	7,719人	7,493人	7,138人	91,535人
H23.10～		8,573人	7,774人	8,670人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,017人
H21/H20		97.4%	98.3%	101.8%	104.0%	100.8%	99.9%	97.7%	94.7%	93.4%	100.5%	93.7%	97.4%	98.2%
H22/H21		101.0%	101.5%	98.7%	96.2%	103.5%	106.2%	103.6%	103.2%	111.8%	99.7%	109.5%	98.5%	102.7%
H23/H22		106.1%	102.8%	113.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

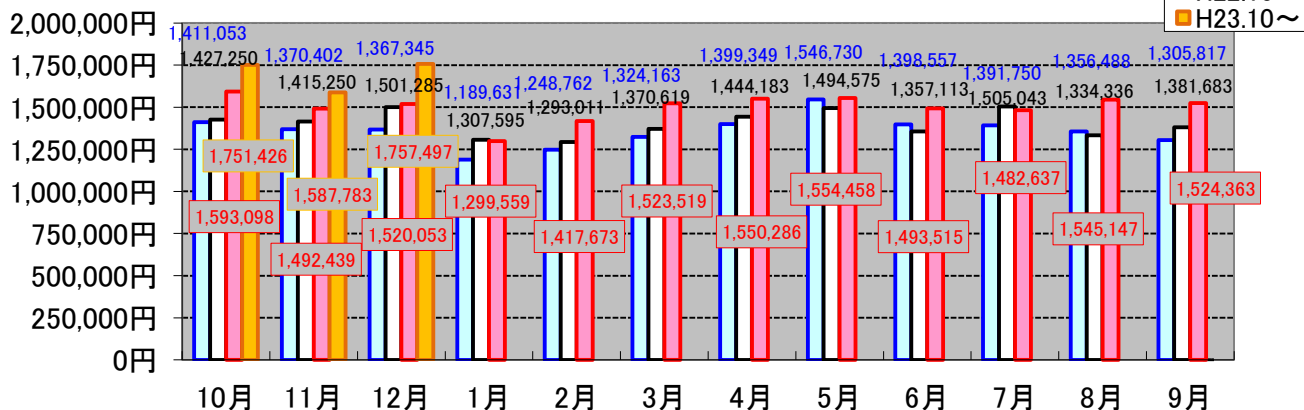
路線バス輸送人員(鳥栖～神埼線:月計比較)



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
H20.10～		1,411,053円	1,370,402円	1,367,345円	1,189,631円	1,248,762円	1,324,163円	1,399,349円	1,546,730円	1,398,557円	1,391,750円	1,356,488円	1,305,817円	16,310,047円
H21.10～		1,427,250円	1,415,250円	1,501,285円	1,307,595円	1,293,011円	1,370,619円	1,444,183円	1,494,575円	1,357,113円	1,505,043円	1,334,336円	1,381,683円	16,831,943円
H22.10～		1,593,098円	1,492,439円	1,520,053円	1,299,559円	1,417,673円	1,523,519円	1,550,286円	1,554,458円	1,493,515円	1,482,637円	1,545,147円	1,524,363円	17,996,747円
H23.10～		1,751,426円	1,587,783円	1,757,497円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,096,706円
H21/H20		101.1%	103.3%	109.8%	109.9%	103.5%	103.5%	103.2%	96.6%	97.0%	108.1%	98.4%	105.8%	103.2%
H22/H21		111.6%	105.5%	101.3%	99.4%	109.6%	111.2%	107.3%	104.0%	110.1%	98.5%	115.8%	110.3%	106.9%
H23/H22		109.9%	106.4%	115.6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

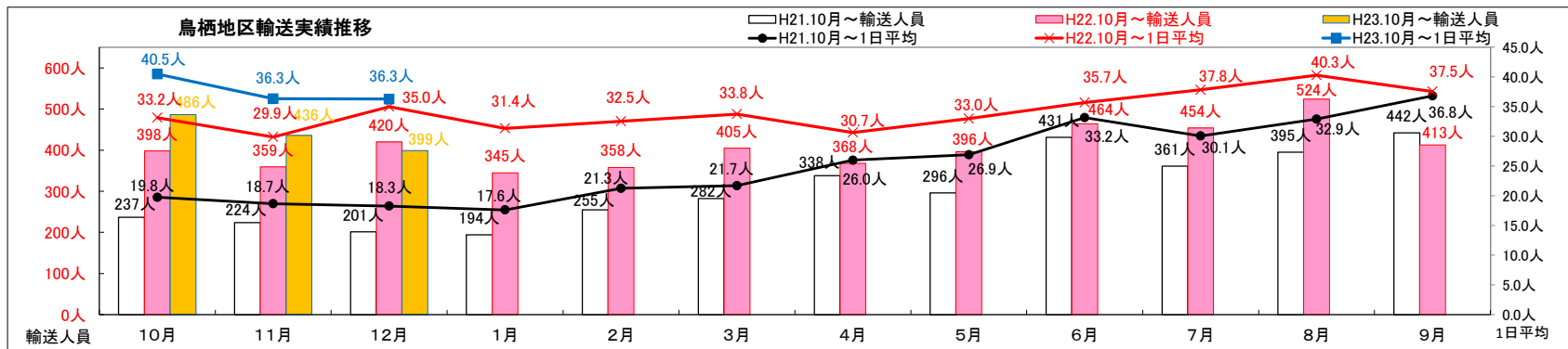
路線バス運賃収入(鳥栖～神埼線:月計比較)



利用状況について（鳥栖市ミニバス）

鳥栖市ミニバスの運行実績

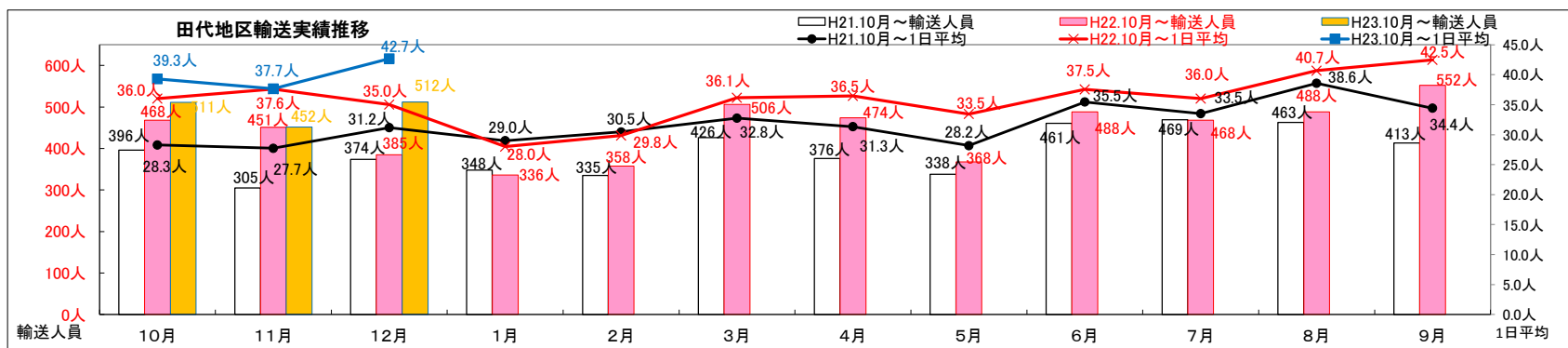
(1) 鳥栖地区



前年との比較

	輸送人員
H21.10月～H22.9月	3,656人
H22.10月～H23.9月	4,904人
H23/H22	134%

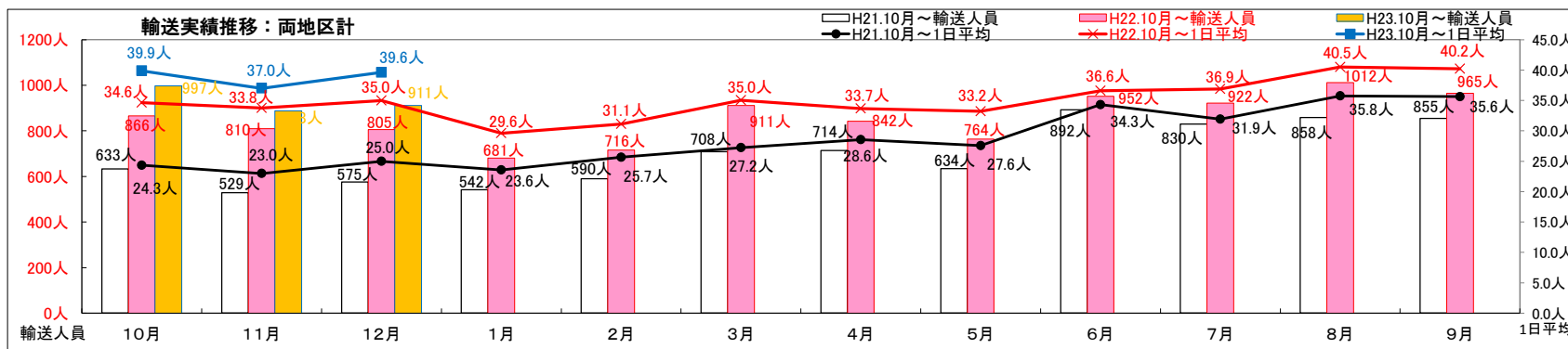
(2) 田代地区



前年との比較

	輸送人員
H21.10月～H22.9月	4,704人
H22.10月～H23.9月	5,342人
H23/H22	114%

(3) 合計



前年との比較

	輸送人員
H21.10月～H22.9月	8,360人
H22.10月～H23.9月	10,246人
H23/H22	123%

平成 23 年度 鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業実証実験

評価・課題把握

1. 評価

- 1-1 評価の基本的な考え方……………1
- 1-2 計画全体の評価結果……………2
- 1-3 評価結果（まとめ）……………7

2. 各事業の効果・課題把握

- 2-1 弥生が丘線の効果・課題…………… 8
- 2-2 基里線の効果・課題…………… 10
- 2-3 ミニバス鳥栖地区循環線の効果・課題…………… 11
- 2-4 ミニバス田代地区循環線の効果・課題…………… 12
- 2-5 今後の方向性の検討（路線別の改善策含む）… 14

平成 24 年 1 月 24 日

鳥栖市

1. 評価

1-1 評価の基本的な考え方

- 評価は計画事業（弥生が丘循環線の新設、鳥栖地区・田代地区へのミニバスの導入）を中心に実施する。
- 評価の視点は「市内線利用者数の確保」「ミニバス利用者数の状況」「市内線の財政負担」「交通空白エリアの減少」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（計画事業を中心に実施）

対象①	市内線2事業：弥生が丘循環線の新設 ※基里線の新設（昨年度同様）
対象②	ミニバス2事業：鳥栖地区路線・田代地区路線の導入

※下記評価の視点について、目標①の内容を踏まえ視点①および視点②を設定。また目標②および③の内容を踏まえ視点③を、目標④の内容を踏まえ視点④を設定。

評価の視点

視点①	市内線利用者数の確保
視点②	ミニバス利用者数の状況 (ミニバス沿線住民の移動制約者の減少)
視点③	市内線の財政負担
視点④	交通空白エリアの減少

評価結果等を整理

図1 評価の基本的な考え方

1-2 計画全体の評価結果

1-2-1 利用者数の評価

○市内線全体の利用者数は、H22実績で約88,000人/年となっており、基準値106,000人には及ばないものの、見直し前(H20実績：見直し前)の約87,000人/年から約1,000人/年増加している。**表1**

○なおミニバス全体の利用者数は、基準値8,600人/年に対し評価値約10,200人と、基準値を上回る水準に達している。**表2**

表1 市内線の利用者数の評価【数値目標】

評価対象	従前値	評価値(実績)	評価値(実績)	目標値	評価結果	備考
	H20	H21	H22	H23		
	(H20.10~H21.9)	(H21.10~H22.9)	(H22.10~H23.9)	(H23.10~H24.9)		
市内線	8.7万人	8.8万人 基準値:9.6万人	8.8万人 基準値:10.6万人	11.5万人※1	△	<ul style="list-style-type: none"> 運行開始以降(H21.10~H23.9)の月報を基に評価値を算出 評価値は、利用者数(月報)の数値を補正し算出※2 基準値はH23の目標値の推移を踏まえ設定

※1：上表の青字部分は連携計画に掲げた数値目標。なお、各年の事業期間はバス事業期間に合わせて表示したため連携計画の年度とは異なる。

※2：利用者数(年報)と利用者数(月報)の数値に差異があるため、過去の年報と月報の数値から補正率を設定して算出した(補正率は、過年度の評価で使用したものを使用)。

表2 ミニバス利用者数の評価【数値目標】

評価対象	従前値	評価値(実績)	評価値(実績)	目標値	評価結果	備考
	H20	H21	H22	H23		
	(H20.10~H21.9)	(H21.10~H22.9)	(H22.10~H23.9)	(H23.10~H24.9)		
ミニバス	—	約8,400人	約10,200人 基準値:8,600人	8,900人※	○	<ul style="list-style-type: none"> 運行開始以降(H21.10~H23.9)の日報・月報を基に評価値を算出

※：上表の青字部分は連携計画に掲げた数値目標。H23目標値については連携計画策定時に7,000人と設定。H21年度において目標値を上回ったため、現在の数値に変更。

なお、各年の事業期間はバス事業期間に合わせて表示したため連携計画の年度とは異なる。

1-2-2 財政負担額の評価

○市内線全体の財政負担額は、H22 実績で約 4,049 万円/年となっており、約 4,059 万円/年（H20 実績：見直し前）から約 10 万円/年抑制されている（運行キロ当たり財政負担額は維持）。表3、表4

○なおミニバス全体の財政負担額は、H22 実績で約 458 万円/年となっており、H21 実績の約 496 万円/年から約 38 万円/年削減された（運行キロ当たり財政負担額も削減）。表3、表4

表3 市内線の財政負担額（総額）の評価

評価 対象	従前値	評価値（実績）		目標値	評価結果	備考
	H20	H21	H22	H23		
市内線	約 4,059 万円	約 3,995 万円	約 4,049 万円		○	<ul style="list-style-type: none"> ・弥生が丘線については「運行経費から運行収入を差し引いた額を市と企業で 1/2 ずつ負担」という共同運行実施に当たっての原則を踏まえ算出 ・弥生が丘線の共同運行に伴い「弥生が丘線増便運行」分と新たな「基里線の運行」分が財政負担の増加を伴うことなく提供できたという効果
<参考> ミニバス	—	約 496 万円	約 458 万円		○	

表4 市内線の運行キロ当たり財政負担額の評価

評価 対象	従前値	評価値（実績）		目標値	評価結果	備考
	H20	H21	H22	H23		
市内線	約 176 円	約 173 円	約 177 円		△	<ul style="list-style-type: none"> ・弥生が丘線については「運行経費から運行収入を差し引いた額を市と企業で 1/2 ずつ負担」という共同運行実施に当たっての原則を踏まえ算出
<参考> ミニバス	—	約 285 円	約 263 円		○	

1-2-3 交通空白エリアの減少状況の評価

○昨年と同様に、ミニバス運行や市内線の見直しにより、「田代地区空白エリア」「鳥栖地区空白エリア」「飯田町空白エリア」の3つの交通空白エリアが減少した。※古賀町周辺空白エリアの一部解消（河内線の一部ルート見直しにより） 図2、図3

○3つの交通空白エリアの解消により約 2,300人（田代地区空白エリア：1,279人、鳥栖地区空白エリア：930人、飯田町空白エリア：109人）の高齢者の移動手段を確保した。

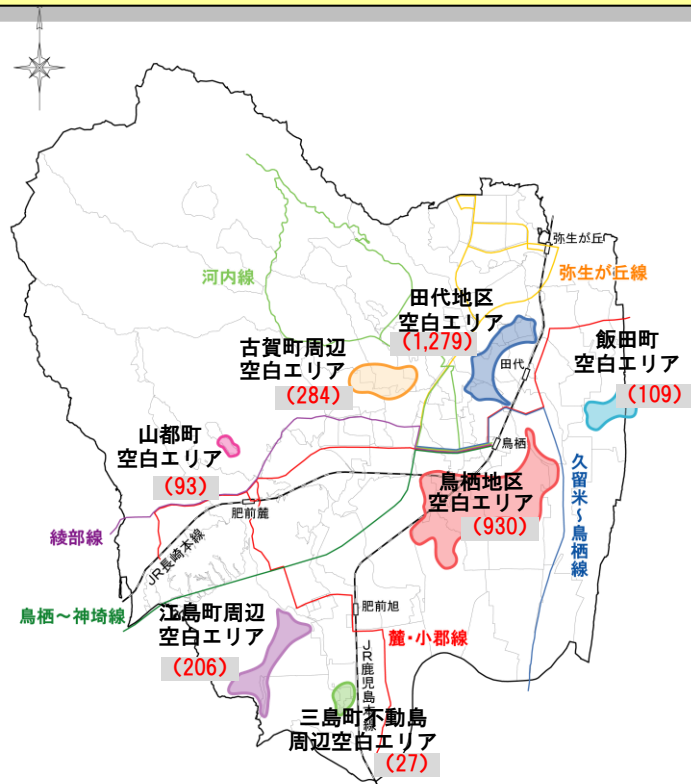


図2 鳥栖市の主な交通空白エリア《計画策定時に設定》
※（ ）内はエリア毎の高齢者人口

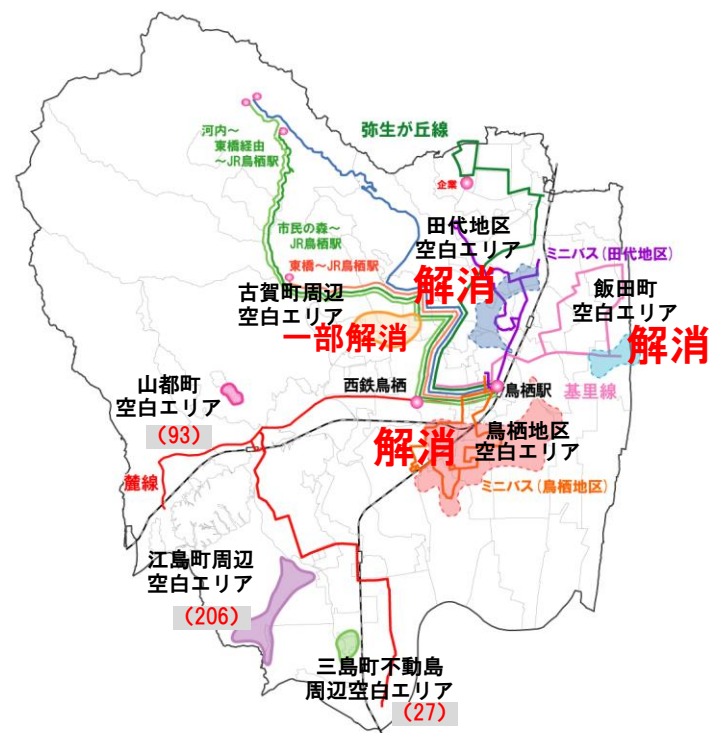


図3 交通空白エリアの解消（3エリア）※H21～
※（ ）内はエリア毎の高齢者人口

※計画事業の評価結果

【弥生が丘循環線の評価結果】

OH22 実績の利用者数は約 36,000 人/年で、約 19,000 人/年(H20 実績：見直し前)から約 17,000 人/年増加している。 **図4、図5**

※共同運行従業員は H22 実績で約 6,000 人/年となっており、H21 実績と同じ水準にとどまっている。

※見直し前は利用者数 2.4 人/便 (0.30 人/運行キロ) であったのに対し、H22 実績では 3.2 人/便 (0.39 人/運行キロ) となっている。

OH22 実績の財政負担額は約 980 万円/年で、約 1,150 万円(H20 実績：見直し前)から約 170 万円削減された。 **図4、図6**

※見直し前は財政負担額 1,455 円/便 (183 円/運行キロ) であったのに対し、H22 実績では 1,037 円/便 (127 円/運行キロ) となっている。

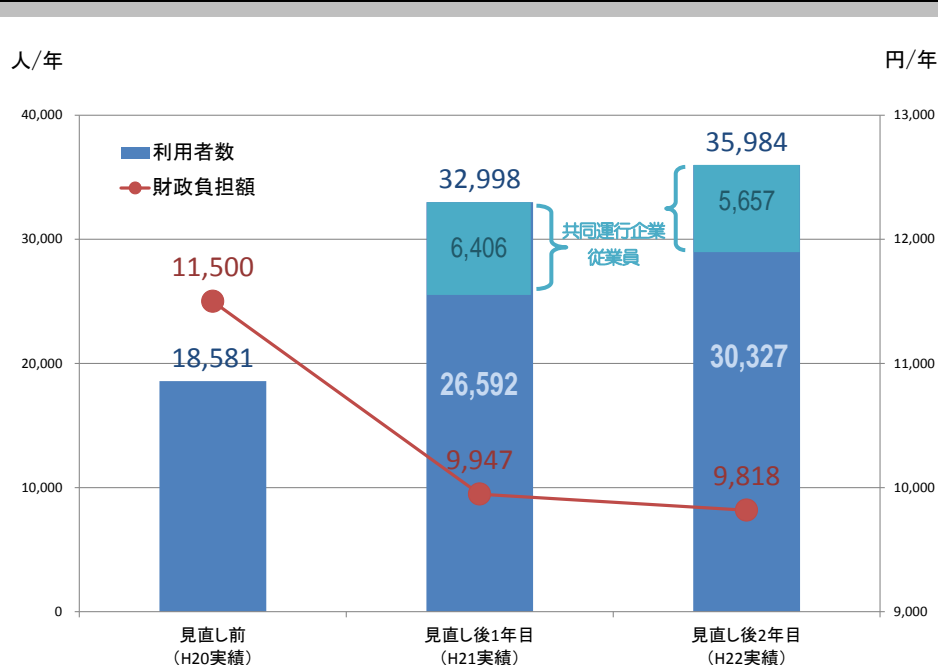


図4 利用者数と財政負担額の推移
(共同運行企業従業員含む)

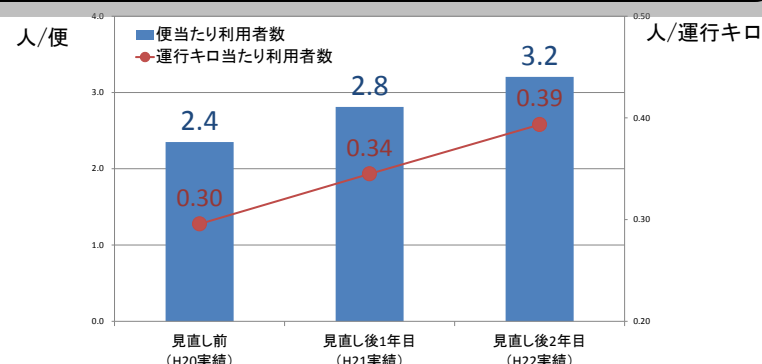


図5 便当たり利用者数と運行キロ当たり利用者数の推移
(共同運行企業従業員除く)

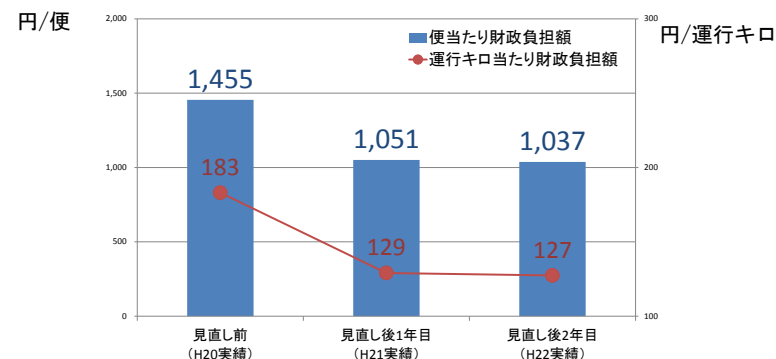


図6 便当たり財政負担額と運行キロ当たり財政負担額の推移
(共同運行従業員除く)

【鳥栖地区路線・田代地区路線の評価結果】

OH22 実績の利用者数は、鳥栖地区路線で約 4,900 人/年、田代地区路線は約 5,300 人/年で、前年に比べてそれぞれ約 1,200 人/年、約 600 人/年増加している。図7、図8、図9、図10

※鳥栖地区路線は利用者数 4.9 人/便、財政負担 2,200 円/便、田代地区路線は利用者数 5.2 人/便、財政負担 2,200 円/便で、前年に比べて便当たり利用者数の増加、便当たり財政負担額の削減が進んでいる。

○利用者の外出機会も、鳥栖地区路線で約 33 回/週、田代地区路線で約 48 回/週、両路線合計で約 81 回/週（約 4,186 回/年）増加しており、年間で前年に比べて約 1,274 回/年増加している。表5

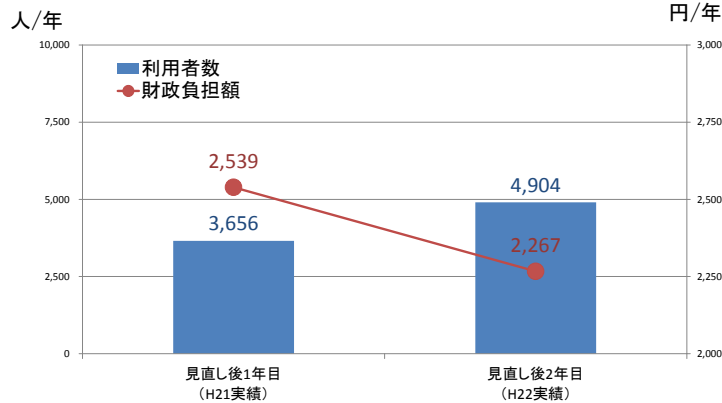


図7 鳥栖地区路線の利用者数と財政負担額の推移

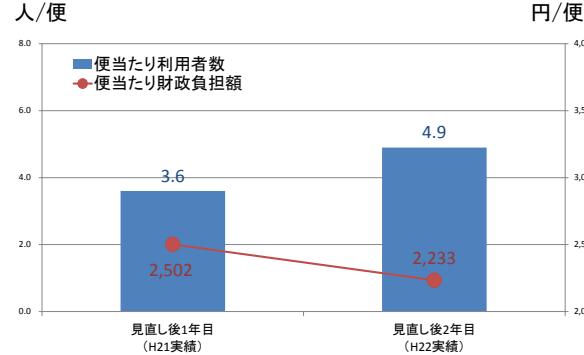


図9 鳥栖地区路線の便当たり利用者数・財政負担額の推移

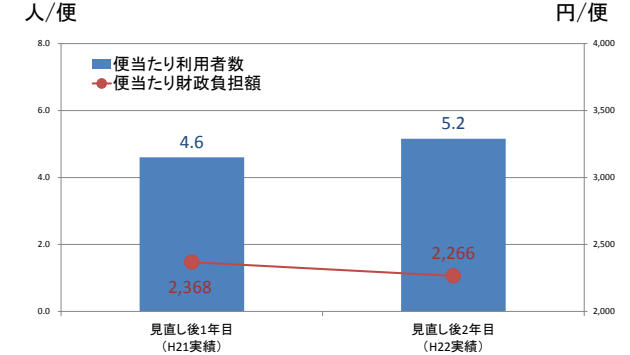


図10 田代地区路線の便当たり利用者数・財政負担額の推移

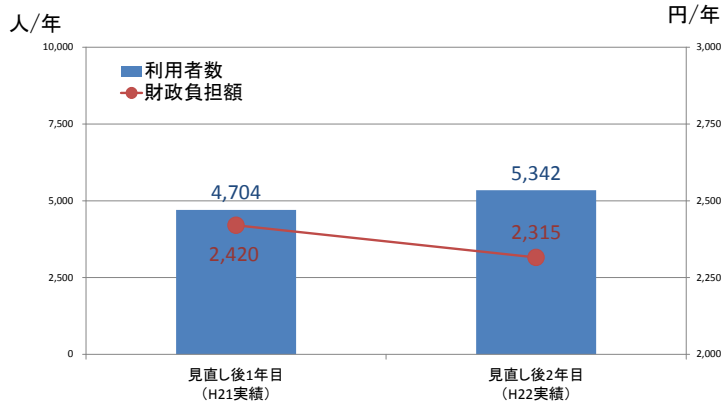


図8 田代地区路線の利用者数と財政負担額の推移

表5 外出機会の増加回数

	全体	週4日	週3日	週2日	週1日未満	無回答
田代地区	27	8	4	0	7	8
	100.0%	29.6%	14.8%	0.0%	25.9%	29.6%
鳥栖地区	12	1	9	1	0	1
	100.0%	8.3%	75.0%	8.3%	0.0%	8.3%
合計	39	9	13	1	7	9
	100.0%	23.1%	33.3%	2.6%	17.9%	23.1%

(注)1段目はサンプル数、2段目は横%

▶ 47.5 回/週
※昨年 38 回/週

▶ 33 回/週
※昨年 18 回/週

▶ 80.5 回/週
※昨年 56 回/週
4,186 回/年
※昨年 2,912 回/年

1-3 評価結果（まとめ）

〇1-2-1～1-2-3の評価結果とともに、今後の課題を含めて、下表の通り、評価結果をとりまとめた。

評価の視点	評価指標	見直し前	見直し後 2年目	評価	効果・今後の課題等 ○：効果、●：今後の課題等
市内線利用者数の確保	利用者数	87,000 人	88,000 人 基準値：106,000 人	△	○基準値には及ばなかったものの、見直し前と比較して1,000人/年増加 ●各市内路線のさらなる利用者の獲得
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	—	10,200 人 基準値：8,600 人	○	○基準値 8,600 人/年を 1,600 人/年上回る ※連携計画策定時の目標値 7,000 人/年と比較すると 3,200 人/年上回る ●鳥栖地区路線をはじめとした両路線の更なる利用促進および運行の効率化
市内線の財政負担額	財政負担額	約 4,059 万円	約 4,049 万円	○	○財政負担額（総額）は見直し前と比べて約 10 万円/年削減されており、財政負担を軽減 ○弥生が丘線の共同運行に伴い「弥生が丘線増便運行」と新たな「基里線の運行」分が財政負担の増加を伴うことなく提供できたという効果 ●財政負担の更なる抑制
	運行キロ当たり 財政負担額	約 176 円	約 177 円	△	
交通空白エリアの減少	解消する交通空白 エリア数	—	「田代地区空白エリア」 「鳥栖地区空白エリア」 「飯田町空白エリア」の3 エリアが減少 ※古賀町周辺空白エリアの一部 解消（河内線の一部ルート見直しにより）	○	○3エリア合計で高齢者約 2,300 人の日常生活の移動手段を確保 ●他の交通空白エリアへの対応

2. 各事業の効果・課題把握

2-1 弥生が丘循環線の効果・課題

1) 路線概要

- 通勤者の移動手段の確保や鉄道駅との結節機能の強化等を目指し、沿線企業との共同運行・系統の単純化による増便等の見直しが行われた。
- 利用特性の把握に向けて、主に通勤者（共同運行企業従業員除く）を対象に分析を実施した。

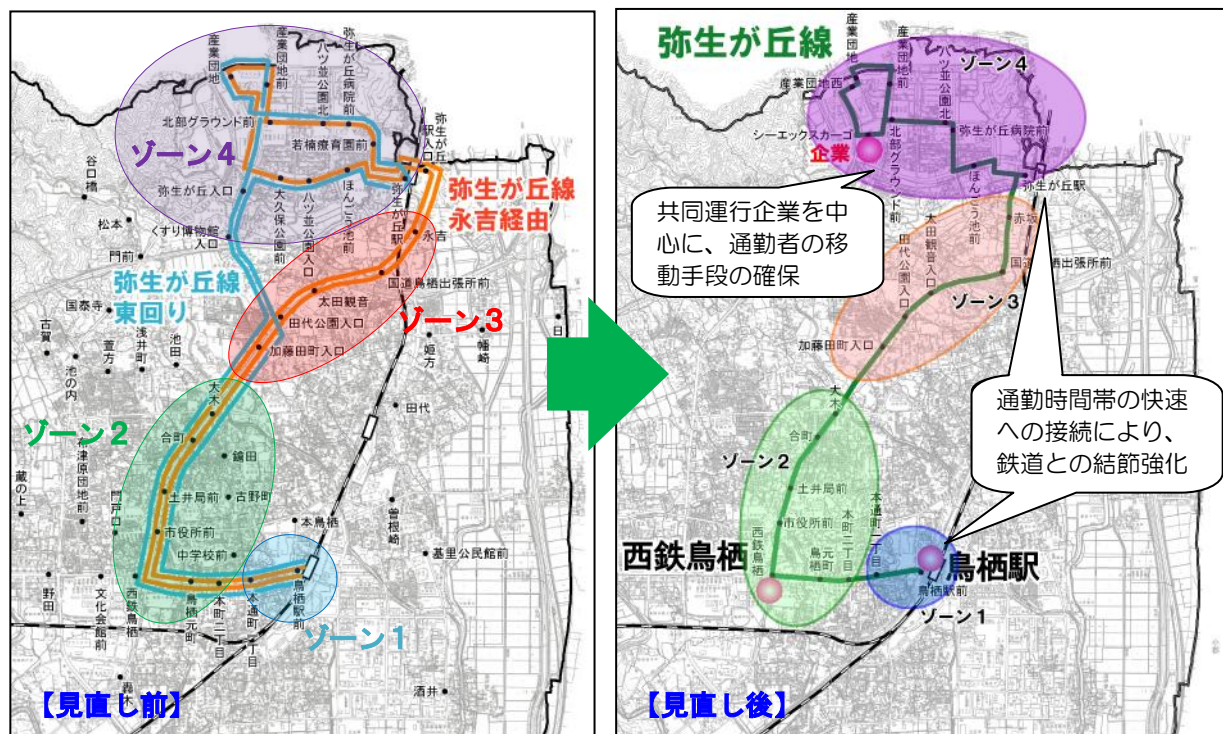


図11 弥生が丘循環線の路線図

2) 通勤者の利用状況等

①運行ルートについて

- 運行ルートは「今のままで良い」という回答が約7割を占めている。
- 利用区間の状況は昨年度とほぼ同じで、ゾーン4の顕著な利用増加も見られないことから、主たる課題の「産業団地周辺における通勤者の獲得」への対応は進んでいるとは言えない状況と想定される。
- ※企業が集積する産業団地周辺でも利用が伸び悩んでいる。

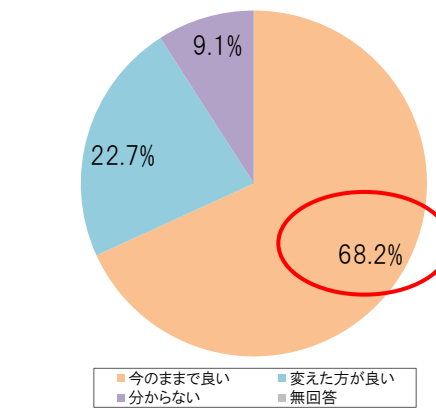
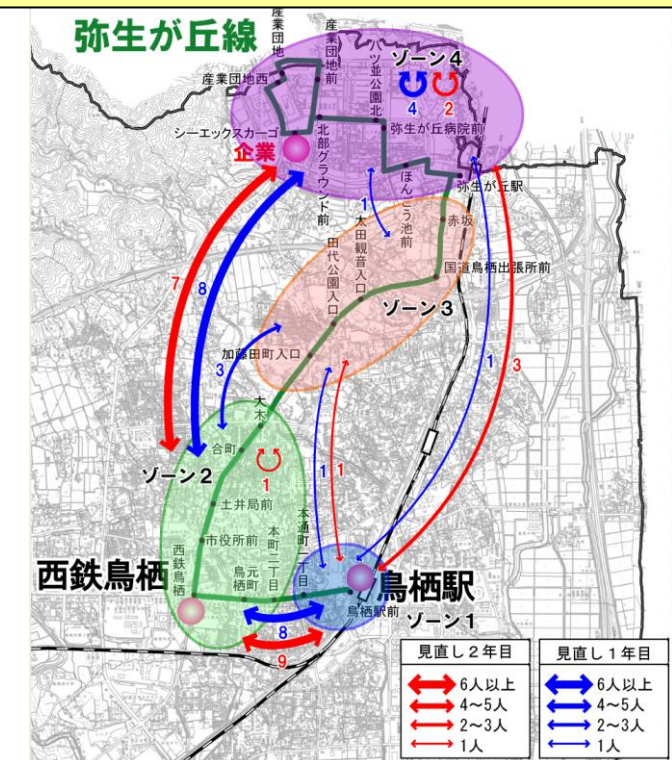


図12 運行ルートについて（通勤者）



②運行ダイヤについて

- 運行ダイヤは「変えた方がよい」という回答が約9割を占めている。
- ※朝の運行ダイヤよりも、夕方・夜間の運行時間帯の充実を求める要望が多い。
- 利用時間帯の状況は昨年度とほぼ同じで、朝の通勤時間帯では利用者が若干増加しているが、夕方・夜間の帰宅時間帯は減少傾向にある。

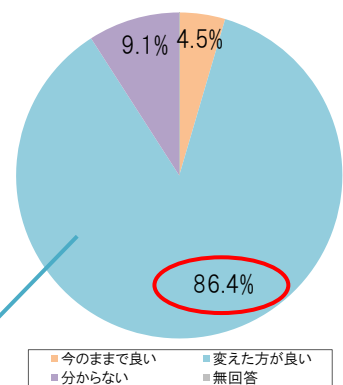


図15 運行ダイヤについて（通勤者）

【運行ダイヤの主な改善要望内容】

- ・夕方の便を増便してほしい
- ・1~2本/時間に増便してほしい
- ・夜間の運行時間帯を延ばしてほしい
- ・朝のダイヤの問題ない

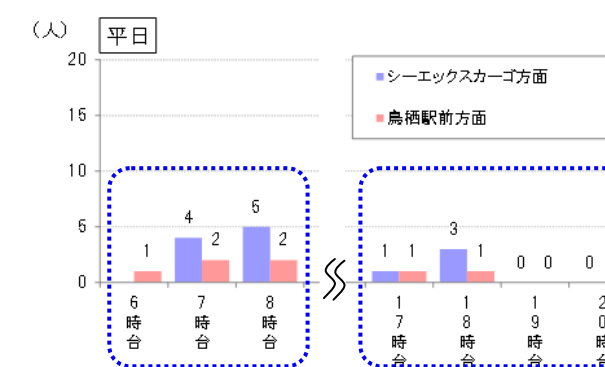


図16 通勤者の利用時間帯（平日）

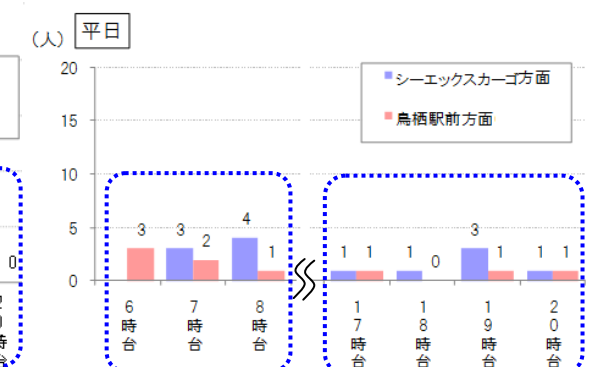


図17 通勤者の利用時間帯（平日）

※昨年度

これまでの主な取組内容

- JR在来線のダイヤ改正を踏まえたダイヤ改正
- 企業向けエコ通勤マップの作成・配布
- 共同運行企業・交通事業者との連携会議
- 共同運行企業従業員へのアンケート調査の実施
- サガン鳥栖カラーバスの運行
- ※高齢者対応車両(ローステップバス車両)の導入
- ※当該車両導入のPRの実施

【市民全体への主な利用促進策】

- バスマップの作成・配布
- 『バスの日』イベントin鳥栖の開催
- 鳥栖市公共交通ニュースの発行
- 市報による利用促進啓発

主な課題（昨年度）

- 産業団地周辺における鉄道との連携も踏まえた**通勤者（共同運行企業従業員除く）の獲得**
- 弥生が丘周辺や加藤田町入口周辺における**一般利用者（通勤者以外）の獲得**

③情報提供について

○昨年度と同様に、運行ダイヤや運行ルートなど、運行の基礎的な情報提供に対する高いニーズが認められる。
○依然として、通勤者の弥生が丘循環線の運行内容に対する認知度が十分進んでいない状況が伺える。

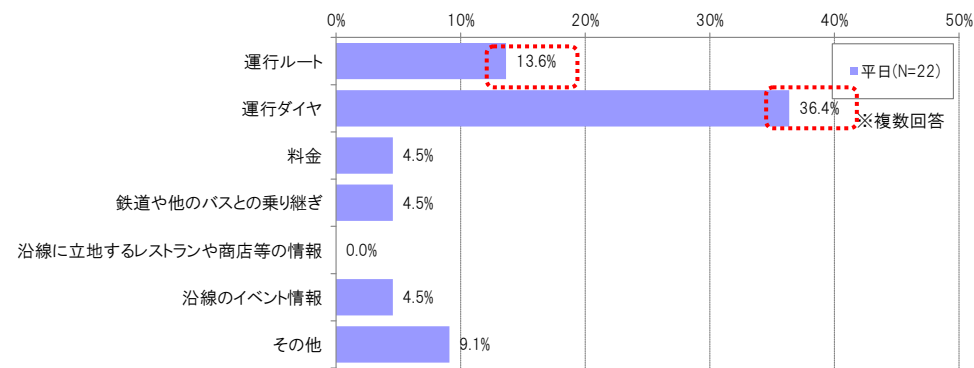


図18 通勤者の提供してほしい情報内容

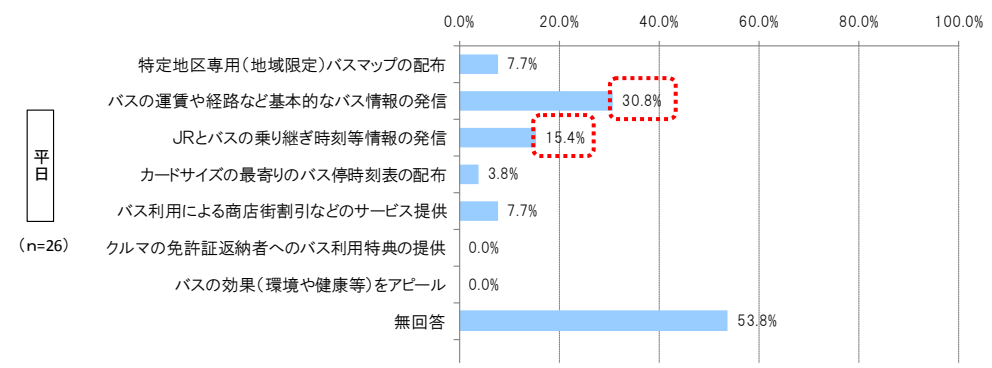


図19 通勤者の利用者を増やすための取り組み ※昨年度

3) 一般利用者の利用状況等

①運行ルートについて

○運行ルートは「今のままで良い」という回答が約6割を占めている。
○利用区間の状況は、昨年度と比べて、ゾーン3・ゾーン4の顕著な利用増加が認められることから、主たる課題である「弥生が丘周辺や加藤田町入口周辺における一般利用者の獲得」への対応が進んでいる状況が想定される。

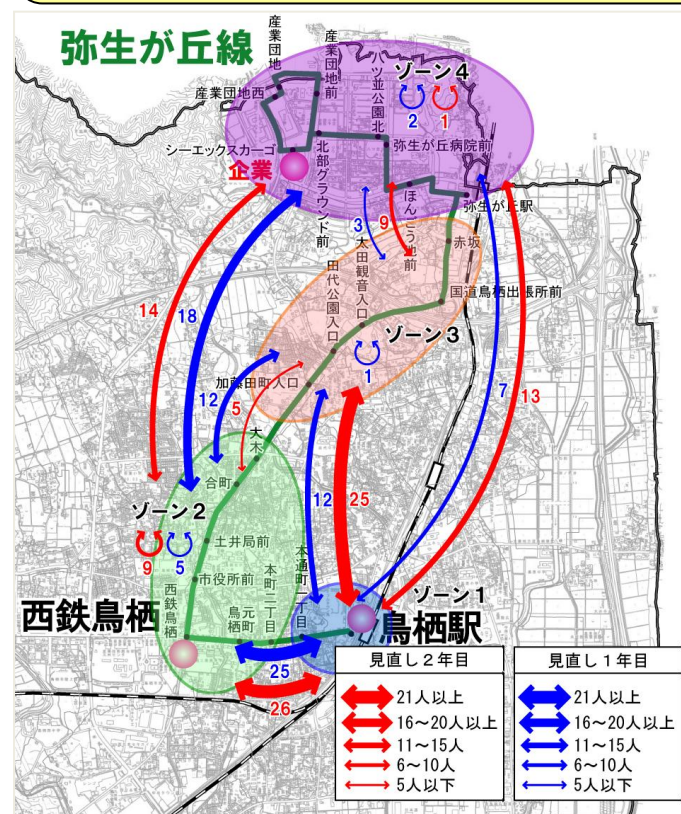


図20 一般利用者の利用区間(平日)

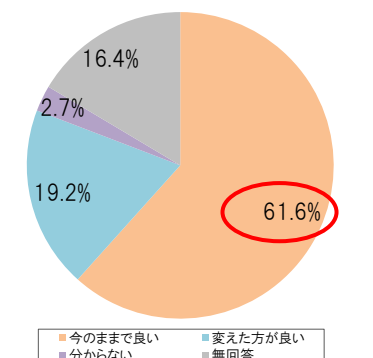


図21 運行ルートについて (一般利用者)

②運行ダイヤについて

○運行ダイヤは「変えた方が良い」という回答が半数以上を占めている。
※増便要望が多く見られる他、11時台の運行(弥生が丘方面)を求める要望が多い。
○利用時間帯の状況は、昨年度と比べて、見直し1年目に便数を厚くした9時台および12時台の利用を中心に、全体として各時間帯で利用が増加している。
※昨年度利用が少なかった昼間時間帯(13~16時台)の対応も進んでいる状況が伺える。

【運行ダイヤの主な改善要望内容】
・1本/時間に増便してほしい
・帰りの便を充実してほしい
※特に11時台の便(鳥栖駅前発)

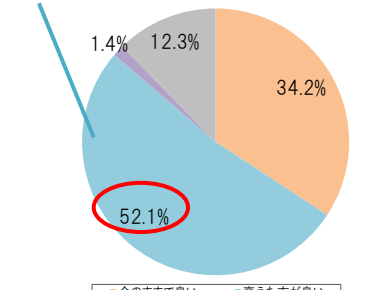


図22 運行ダイヤについて (一般利用者)

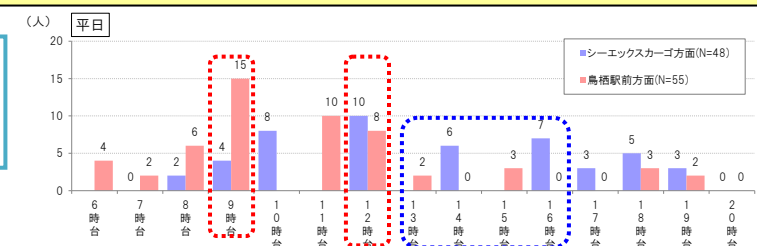


図23 一般利用者の利用時間帯(平日)

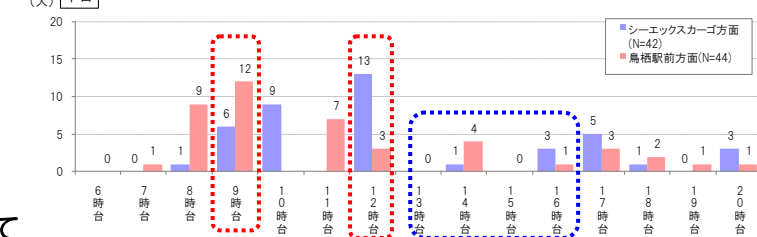


図24 一般利用者の利用時間帯(平日) ※昨年度

③情報提供について

○昨年度と同様に、運行ダイヤや運行ルートなどの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認められる。
○今後も、運行内容の情報提供やJR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と言える。

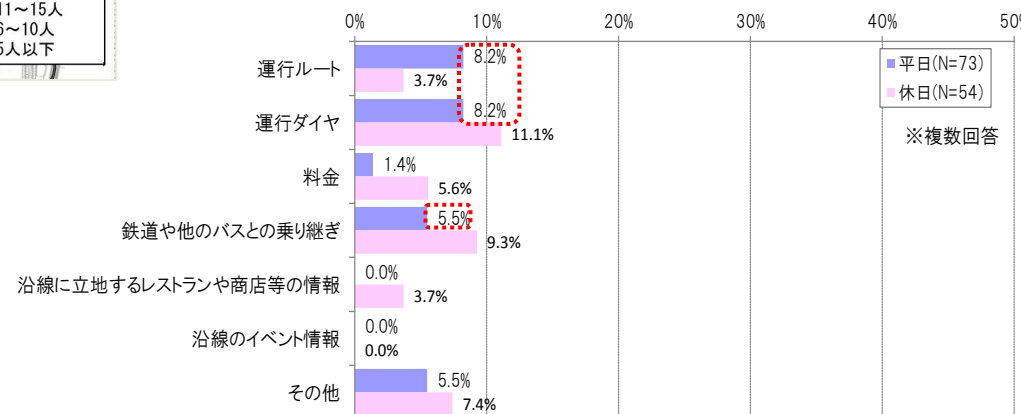


図25 一般利用者の提供してほしい情報内容

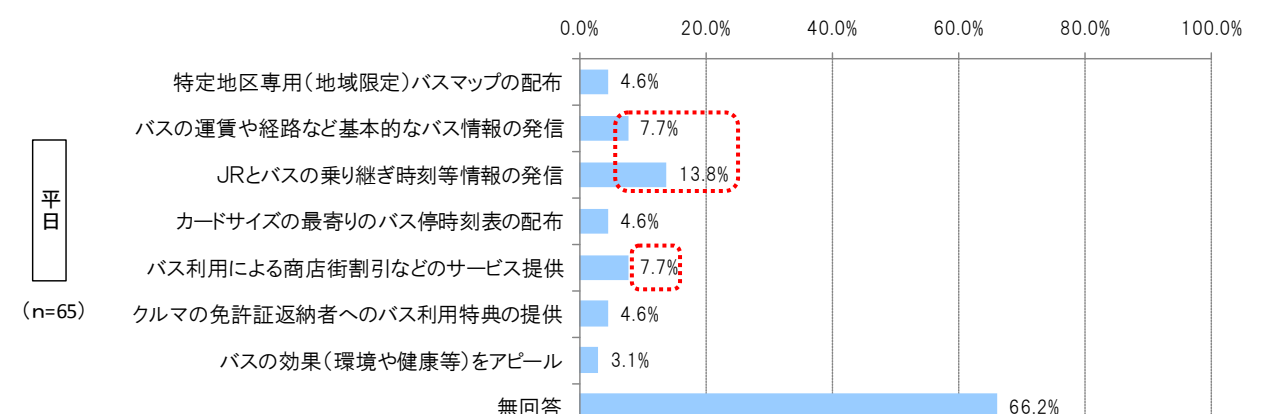


図26 一般利用者の利用者を増やすための取り組み ※昨年度

2-2 基里線の効果・課題

1) 路線概要

- 高齢者の移動手段を確保しつつ、交通空白地域の解消を目指し、運行ルートの再編が行われた。
- 利用特性の把握に向けて、高齢者を主な対象に分析を行った。

※高齢者の利用割合は、昨年度と比較して増加傾向（平日調査高齢者割合：54.2%（H22）→84%（H23））

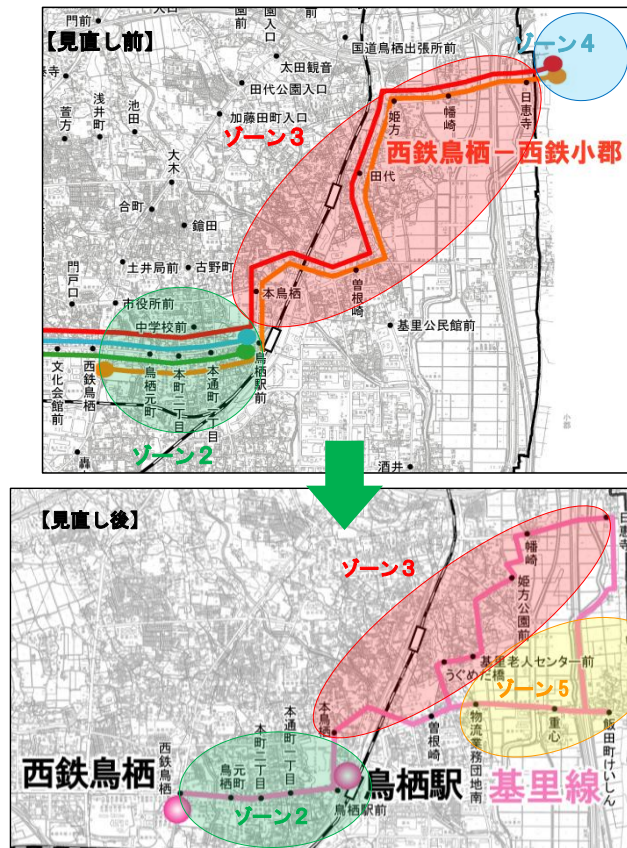


図27 基里線の路線図

③情報提供について

- 依然として、昨年度と同様に、運行ダイヤ・運行ルート・運賃などの運行の基礎的な情報に対するニーズが認められる。

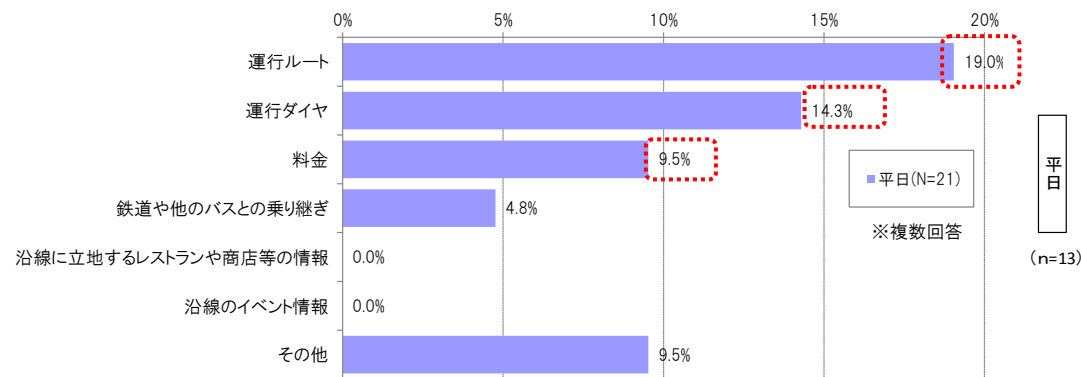


図33 高齢者の提供してほしい情報内容

これまでの主な取組内容

- 運行ダイヤの改善
- サガン鳥栖バスの運行
 - ※高齢者対応車両（ローステップバス車両）の導入
 - ※当該車両導入のPRの実施

※市民全体への主な利用促進策は弥生が丘循環線と同じ

主な課題（昨年度）

- 曜日別の利用状況に係わるデータを蓄積した上での運行の効率化に向けた検討
- 往復利用者や新規利用者の獲得（高齢者）
- 姫方周辺における運行ルートの効率化に向けた対応
- 午後便を中心とした運行ダイヤの改善に向けた対応
- 運行の基礎的な情報提供ニーズへの対応
- 高齢者にとって使いやすい情報ツールの検討

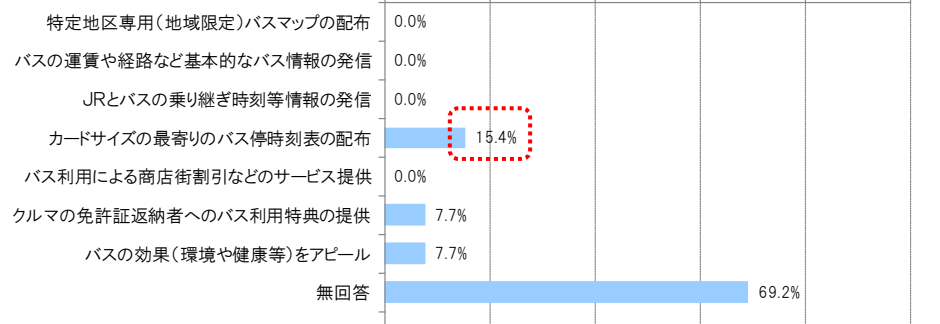


図34 高齢者の利用者を増やすための取り組み ※昨年度

2) 高齢者の利用状況等

①運行ルートについて

- 運行ルートは「今のままで良い」という回答が約8割を占めている。
- 利用区間の状況は、昨年度と比べて、3つのゾーン全てで利用増加が認められる。

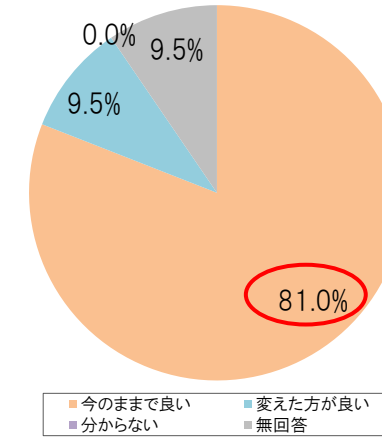


図28 運行ルートについて（高齢者）

②運行ダイヤについて

- 運行ダイヤは「今のままで良い」という回答が半数以上を占めている。
- 利用時間帯の状況は、昨年度と比べて、全体として各時間帯で利用が増加している。
- ※昨年度課題として挙げられた午後便についても利用が増加している。
- ※10時台、14時台の利用が進んでいない状況にある。

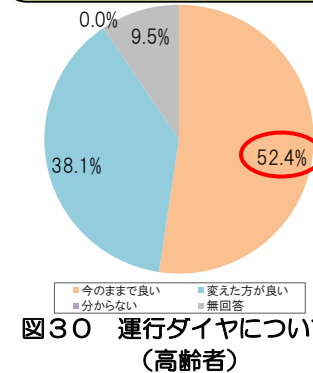


図30 運行ダイヤについて（高齢者）

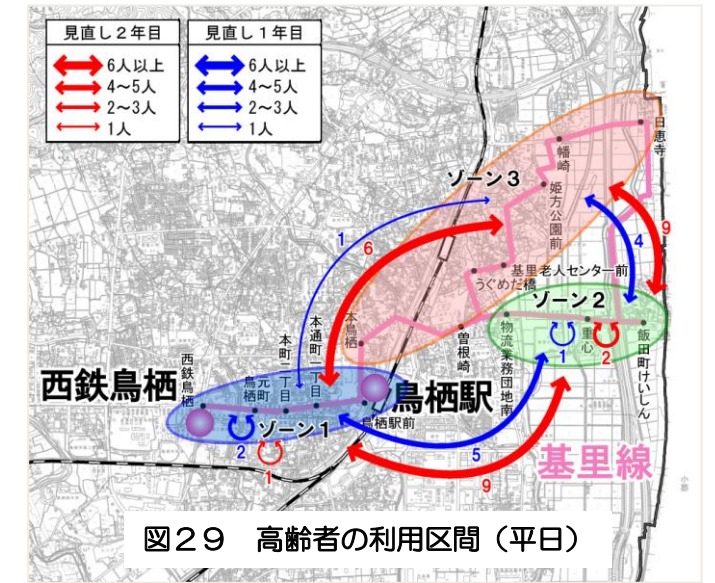


図29 高齢者の利用区間（平日）

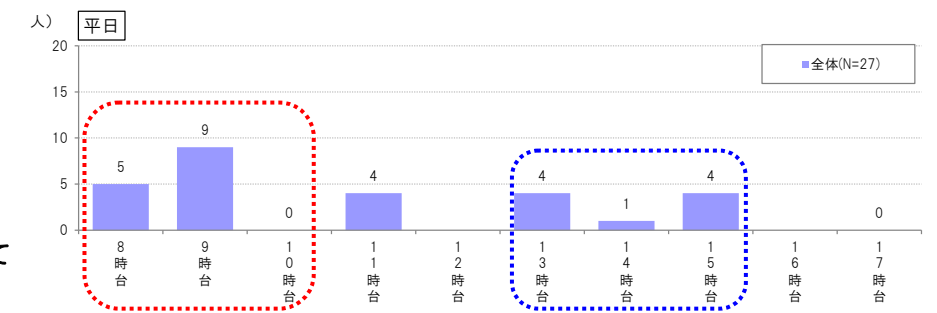


図31 高齢者の利用時間帯（平日）

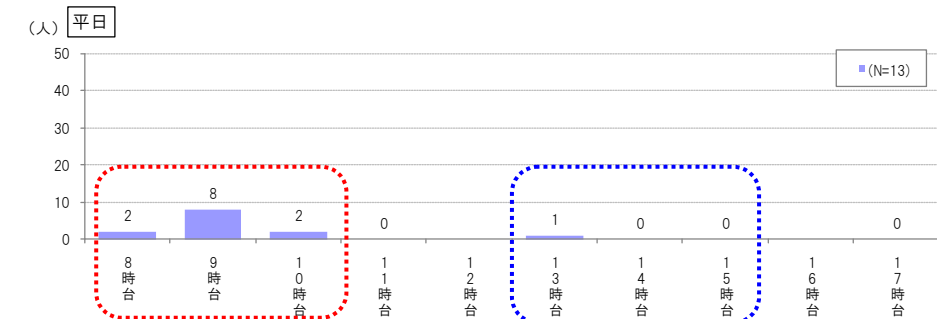


図32 高齢者の利用時間帯（平日）※昨年度

2-3 鳥栖地区路線の効果・課題

1) 路線概要

○高齢者の移動手段の確保を目的に新たに交通空白地域に導入した。
 ○利用特性の把握に向けて、高齢者を主な対象に分析を行った。
 (利用者のほぼ全ては高齢者と捉え、分析を実施) ※往復利用者の割合は増加(28%(H22)→44%(H23))

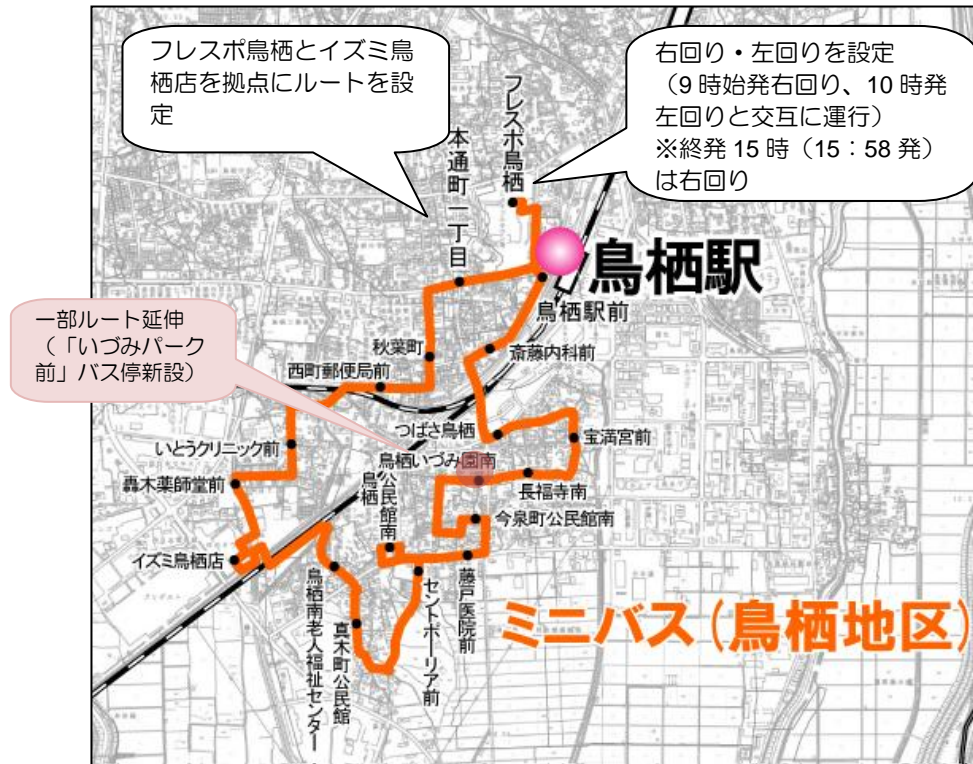


図35 鳥栖地区路線の路線図

これまでの主な取組内容

- 今泉町いずみパーク周辺への一部ルート延伸
- 夕方午後4時台の運行
- ミニバス内のBGM放送
- 運行地区へのミニバスマップのポスティング
- 運行地区への時刻表のポスティング
- フレスポ鳥栖でのミニバスマップ(大型版)掲示

※市民全体への主な利用促進策は弥生が丘循環線と同じ

主な課題(昨年度)

- 往復利用者や新規利用者の獲得(高齢者)
- JR鹿児島本線東側・西側における更なる需要の掘り起こし ※ルートの一部延伸等を検討
- 運行ダイヤの改善(左回りのダイヤ改善や夕方方便の運行検討)
- 市報やバスマップなどを活用した効果的な広報の実施や運行の基礎情報等の提供

2) 利用状況

①運行ルートについて

○運行ルートは「今のままで良い」という回答が約9割を占めている。
 ○利用区間の状況は、昨年度と比べて、JR鹿児島本線東側(ゾーン3・ゾーン4)およびJR鹿児島本線西側(ゾーン6)で着実な利用増加が認められることから、主たる課題である「JR鹿児島本線東側・西側における利用者の獲得」への対応が進んでいる状況が想定される。
 ※ただし、「JR鹿児島本線東側における更なる需要の掘り起こし」について、ルート一部延伸部分に位置する「いずみパーク前」バス停での利用は見られなかったことから、当該エリア周辺における広報が重要と考えられる。

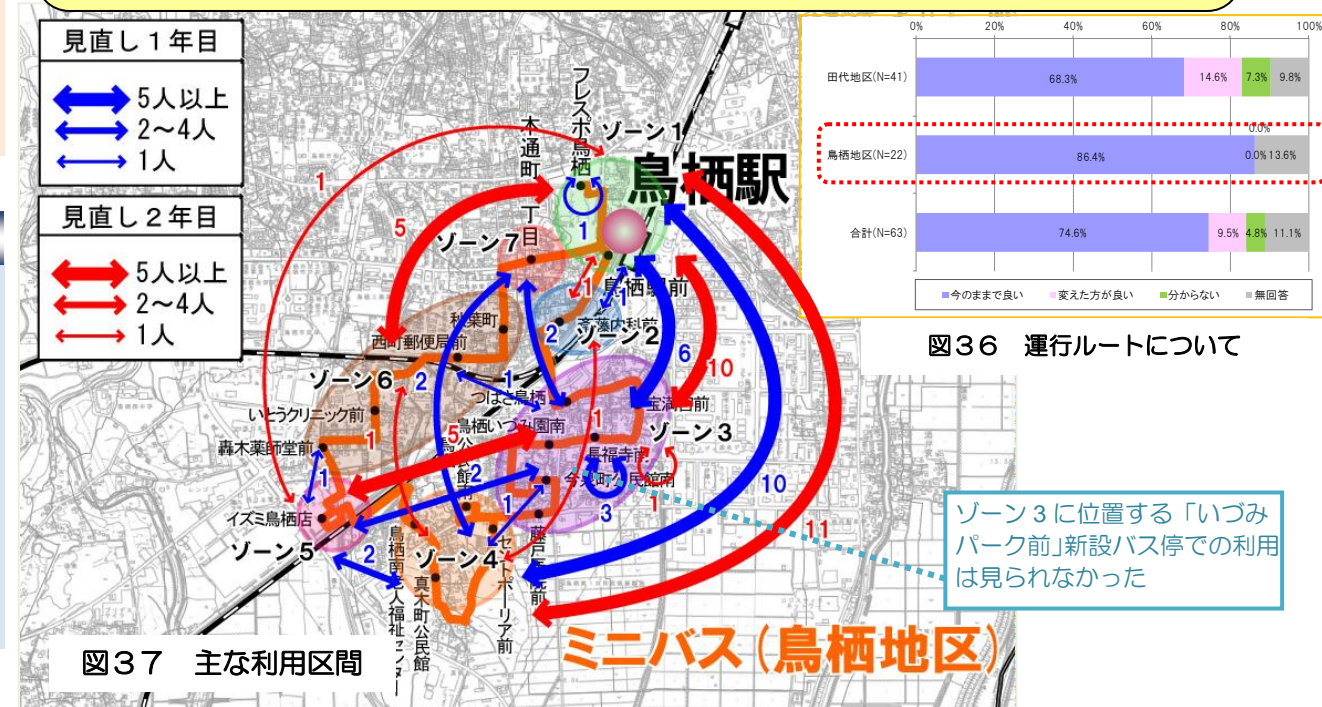


図37 主な利用区間

②運行ダイヤについて

○運行ダイヤは「今のままで良い」という回答が約7割を占めている。
 ○利用時間帯の状況は、時間帯別の利用割合は昨年度とほぼ同じ傾向だが、利用者数は一部を除き増加傾向にあり、利用者数は夕方方便(第7便 15:58 発右回り)についても増加が認められる。
 ※また昨年度課題として挙げられた左回りの便についても同様に利用増加が認められる。
 ○一方で、昨年度同様に、第6便(14:58 発)は他の便と比べて極端に低い利用状況となっている。

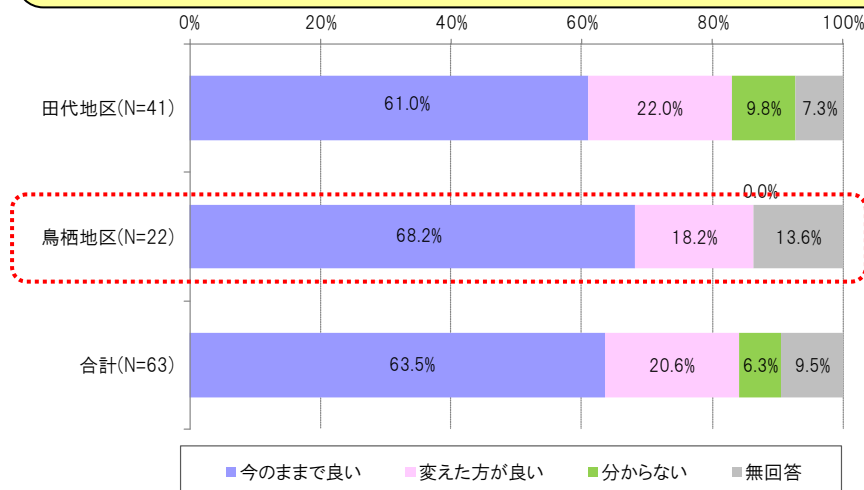


図38 運行ダイヤについて

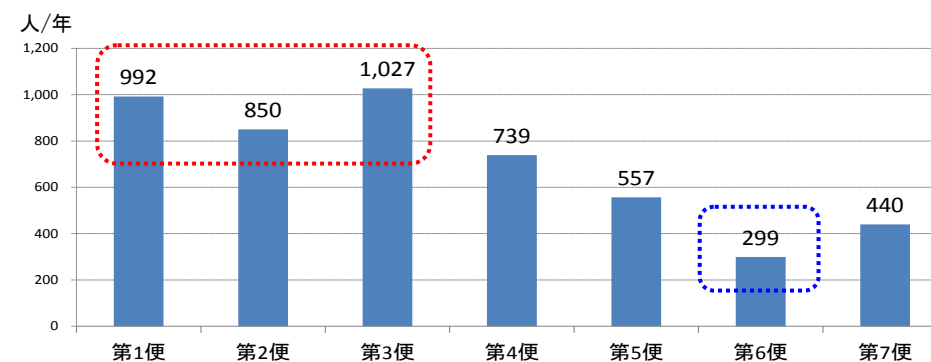


図39 利用時間帯

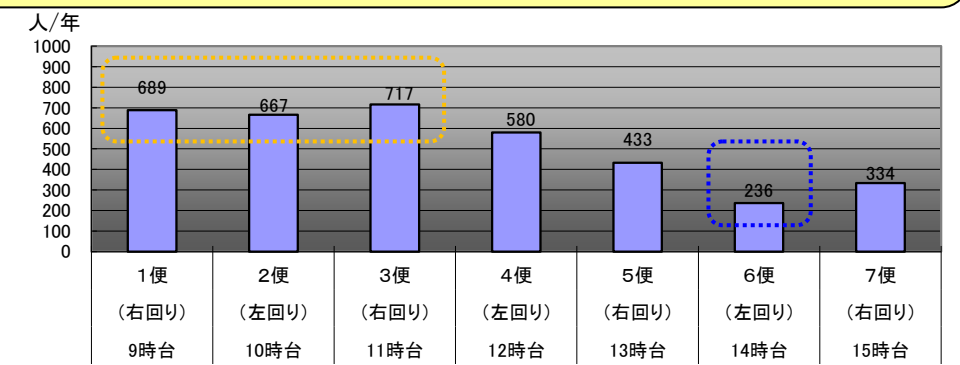


図40 利用時間帯 ※昨年度

2-4 田代地区路線の効果・課題

1) 路線概要

- 高齢者の移動手段の確保を目的に新たに交通空白地域に導入した。
- 利用特性の把握に向けて、高齢者を主な対象に分析を行った。
(利用者のほぼ全ては高齢者と捉え、分析を実施)

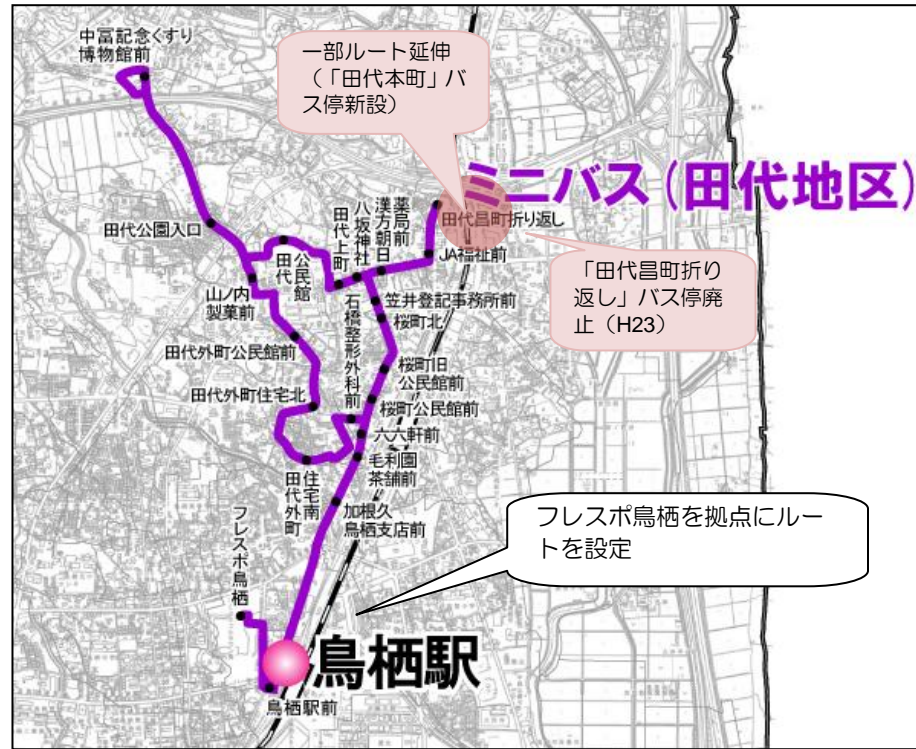


図41 田代地区路線の路線図

②運行ダイヤについて

- 運行ダイヤは「今のままで良い」という回答が約6割を占めている。
- 利用時間帯の状況は時間帯別の利用割合は昨年度とほぼ同じ傾向だが、利用者数は一部を除き増加傾向にあり、夕方便(第7便 15:58 発)についても若干の増加が認められる。
- 一方で、昨年度同様に、第6便(14:58 発)は他の便と比べて極端に低い利用状況となっている。
※第6便の利用者数は、昨年度と比べても減少

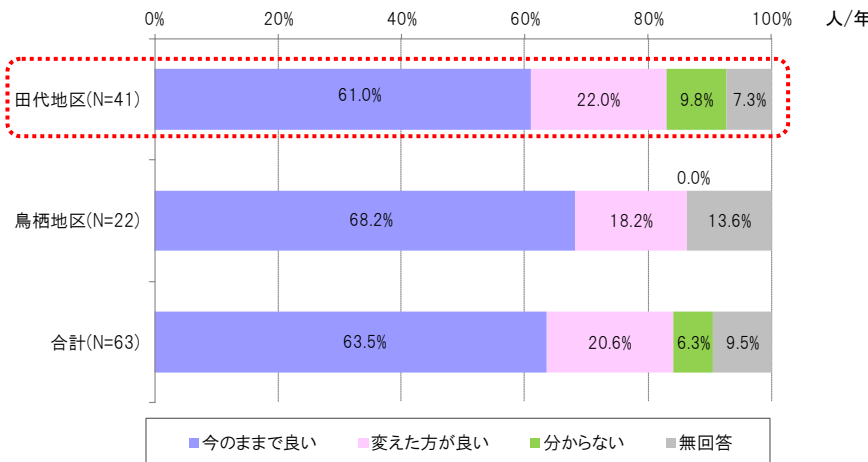


図44 運行ダイヤについて

- これまでの主な取組内容**
- 田代本町住宅地への一部ルート延伸
 - フリー乗降区間の導入・追加
 - 夕方午後4時台の運行
 - ミニバス内のBGM放送
 - 運行地区へのミニバスマップのポスティング
 - 運行地区への時刻表のポスティング
 - フレスポ鳥栖でのミニバスマップ(大型版)掲示
- ※市民全体への主な利用促進策は弥生が丘循環線と同じ

主な課題(昨年度)

- 往復利用者や新規利用者の獲得(高齢者)
- 鳥栖駅から一定距離離れたエリアでの需要の掘り起こし※ルートの一部延伸等を検討
- 運行ダイヤの改善(夕方便の運行や毎日運行ニーズへの対応を検討)
- 市報や地域に根差した情報提供などの効果的な広報の実施や運行の基礎情報等の提供

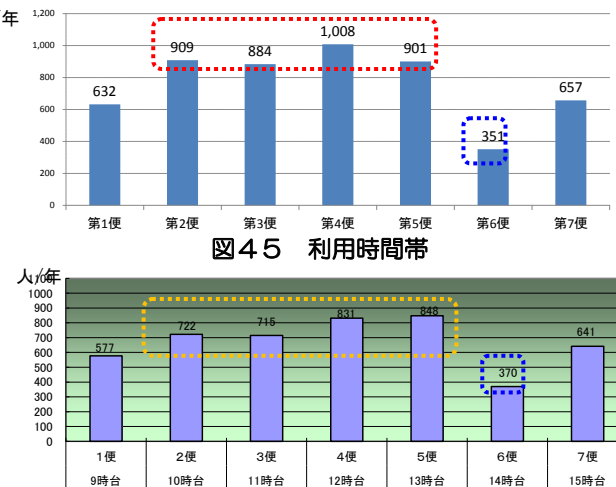


図45 利用時間帯 ※昨年度

2) 利用状況

①運行ルートについて

- 運行ルートは「今のままで良い」という回答が約7割を占めている。
- 利用区間の状況は、昨年度と比べて、ゾーン3の利用増加が顕著である。その他ゾーン4でも利用増加が認められることから、主たる課題である「鳥栖駅から一定距離離れたエリアでの需要の掘り起こし」への対応も着実に進んでいる状況が想定される。
※ただし、「鳥栖駅から一定距離離れたエリアでの需要の掘り起こし」について、ゾーン5のルート一部延伸部分に位置する「田代本町」バス停での利用は1名にとどまったことから、当該エリア周辺における広報が重要と考えられる。

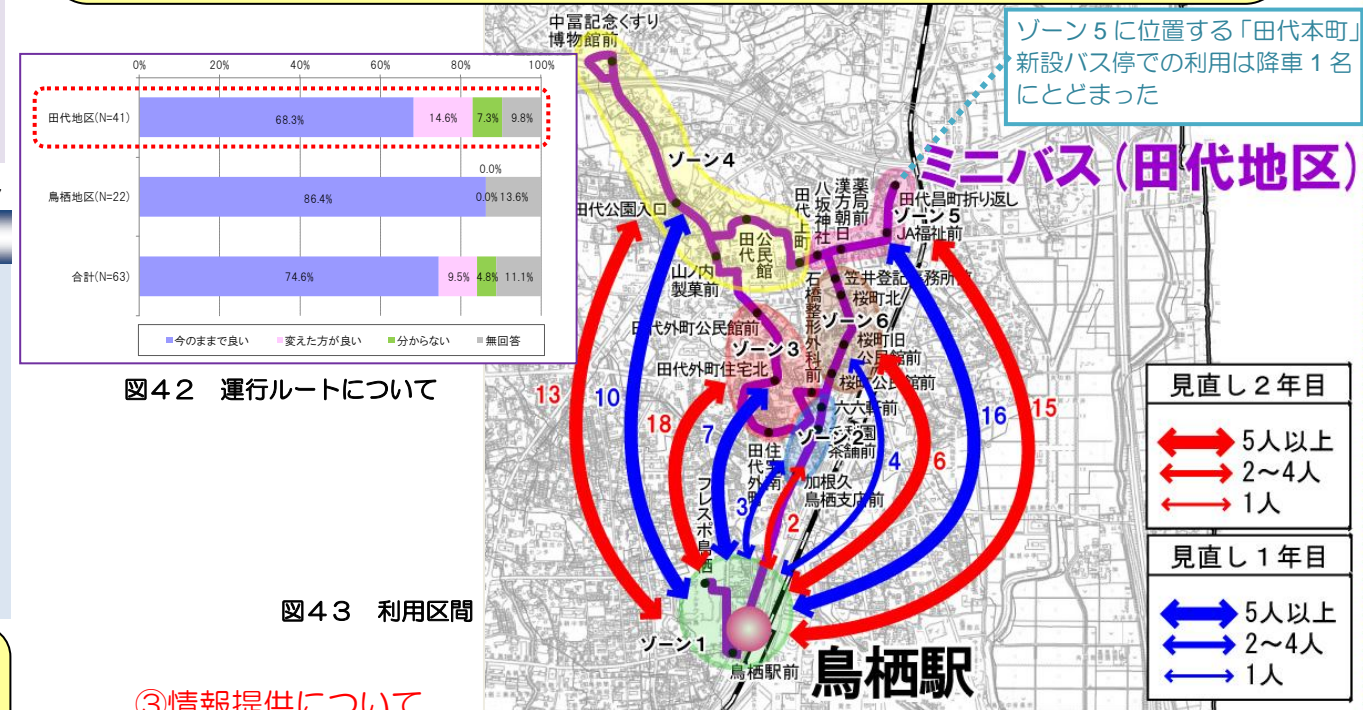


図42 運行ルートについて

図43 利用区間

③情報提供について

- 昨年度と同様に、運行ダイヤや運行ルートなどの運行の基礎的な情報、他の交通機関との乗り継ぎ情報に対する高いニーズが認められる。
- 今後も、運行内容の情報提供やJR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と言える。

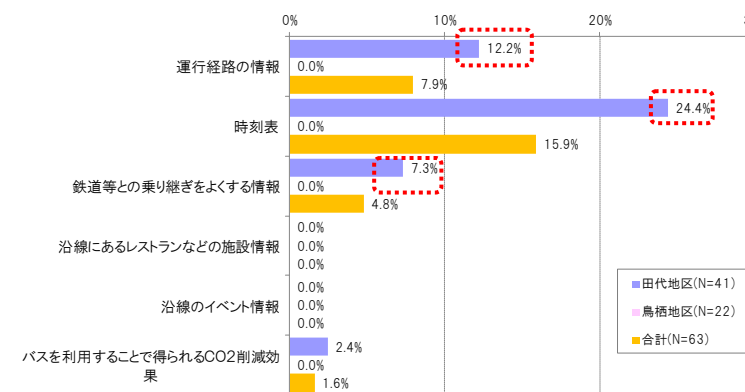


図47 提供してほしい情報内容

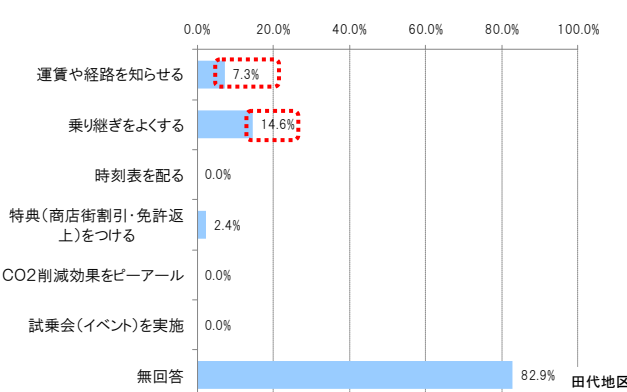


図48 利用者を増やすための取り組み ※昨年度

○河内線

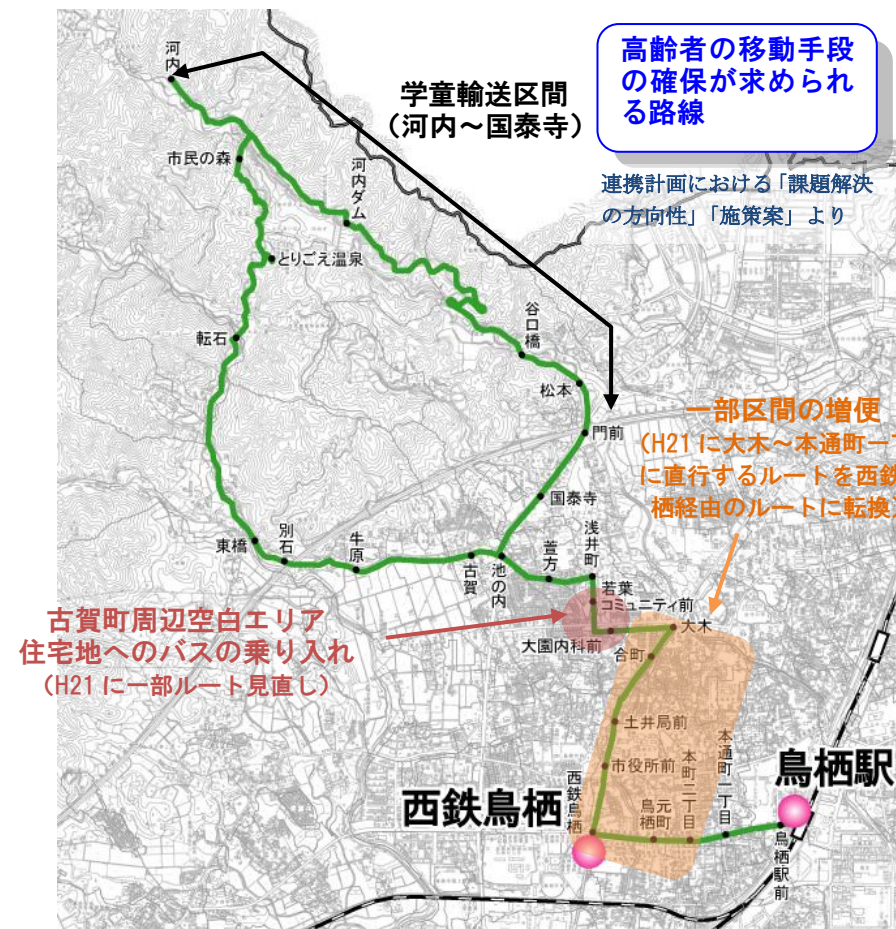


図49 河内線の路線図

【高齢者の利用状況等】

- 運行ルートは「今のままで良い」という回答が約7割
- 昨年度と比べて、古賀～市民の森区間・大木～萱方区間の利用者は、両区間ともに5名増加
 - ※大木～萱方区間では鳥栖駅前周辺までの利用が9名増
- 運行ダイヤは「変えた方が良い」「今のままで良い」という回答がほぼ同じ割合（約4割）
- 14～15時台の利用が増加したものの、16時台以降の利用がほとんど見られない
- 昨年度と同様に、鉄道との乗り継ぎ情報の提供のニーズを確認

これまでの主な取組内容

- サガン鳥栖カラーバスの運行
 - ※高齢者対応車両（ローステップバス車両）の導入
 - ※当該車両導入のPRの実施
- 公共交通ニュースでの広報（路線紹介）

※市民全体への主な利用促進策は弥生が丘循環線と同じ

主な課題（昨年度）

- 高齢者を主な対象とした古賀～市民の森区間の新規利用者の獲得
- 大木～萱方区間の更なる利用者の掘り起こし
- 運行ダイヤの改善（14時台以降の運行ダイヤの改善検討）
- 鉄道との乗り継ぎダイヤ等の情報提供ニーズへの対応

○麓線

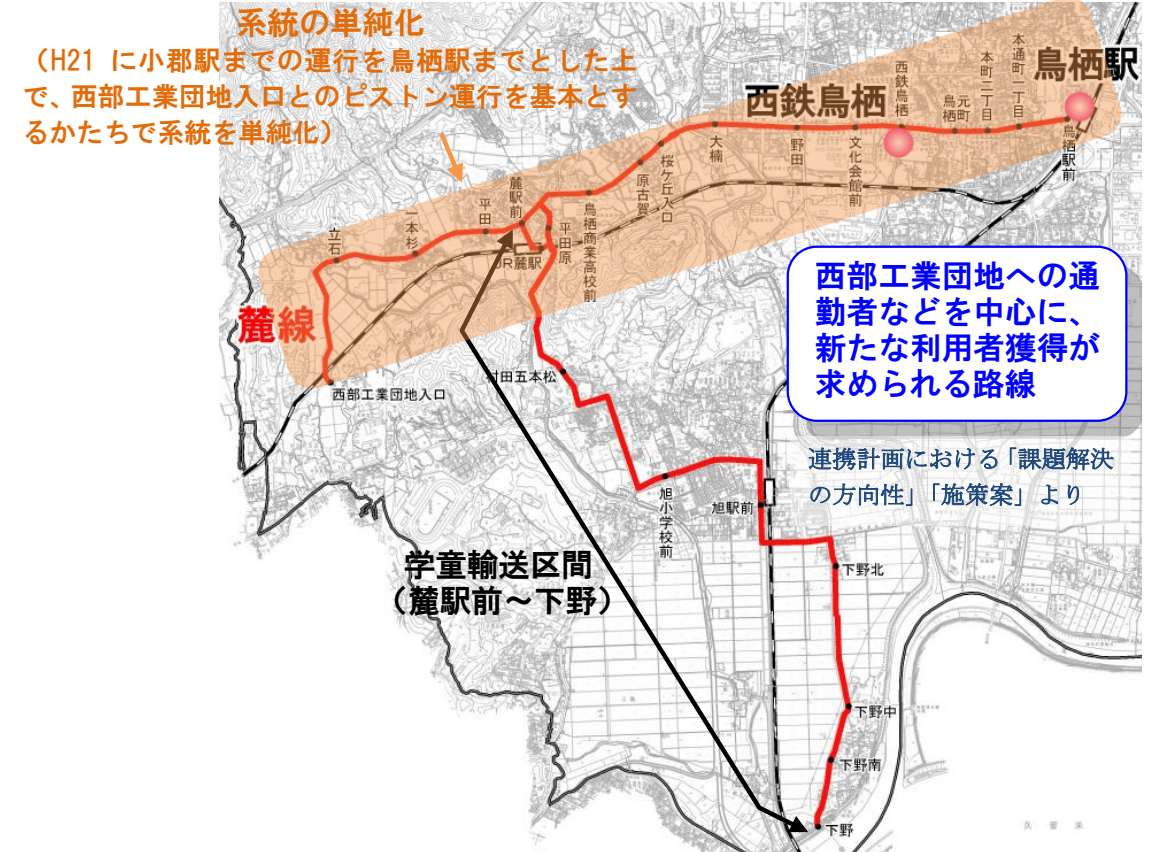


図50 麓線の路線図

これまでの主な取組内容

- 新鳥栖駅への乗り入れ

※市民全体への主な利用促進策は弥生が丘循環線と同じ

主な課題（昨年度）

- 通勤者を主な対象とした桜ヶ丘入口～西部工業団地入口区間の新規利用者の獲得
- 鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの改善（通勤・帰宅時間帯におけるJRとの運行ダイヤの改善検討）
- ※新鳥栖駅との結節機能

【通勤者の利用状況等】

- 運行ルートは「今のままで良い」という回答が約7割
- 利用区間の状況は昨年度とほぼ同じ状況で、桜ヶ丘入口～西部工業団地入口の利用者は2名のみ
 - ※新鳥栖駅前の利用も2名にとどまる
- 運行ダイヤは「変えた方が良い」という回答が約9割
- JR鳥栖駅との接続を良くしてほしいという要望などが見られる。
- 昨年度と同様に、乗り継ぎ情報の提供ニーズを確認とともに、運行の基礎的な情報の提供ニーズも確認

2-5. 今後の方向性の検討（路線別の改善策含む）

		今後の主な課題	今後の方向性の検討（路線別の改善策含む）
計画全体		○市内線の改善（各市内路線のさらなる利用者の獲得、財政負担の維持・抑制）	○市内路線の見直し
		○交通空白地域の更なる解消	○「江島町周辺空白エリア」におけるミニバスの導入 ・定期定路線（他のミニバスと同様に3日/週運行） ・当該空白エリアからJR肥前旭駅までの区間を運行
市内線	弥生が丘循環線	○産業団地周辺における鉄道との連携も踏まえた通勤者の獲得 ・産業団地周辺における利用が少ない区間への対応 ・運行ダイヤ改善ニーズへの対応（夕方の増便ニーズ、夜間の運行時間帯の延長ニーズへの対応） ・運行の基礎的な情報提供ニーズへの対応 ○一般利用者の11時台の運行（弥生が丘方面）要望への対応	○産業団地周辺における運行ルートの見直し ○上記運行ルートの見直しに伴う運行ダイヤの改正 ※通勤者・一般利用者のニーズやJRとの乗り継ぎダイヤを考慮 ○沿線企業や沿線住民への運行の基礎的な情報の提供（運行ダイヤやJRとの乗り継ぎ等の情報） ○産業団地周辺に立地する企業への継続的な広報
	基里線	○曜日別・時間帯別の利用状況に係わるデータの蓄積 ○姫方周辺における運行ルートの効率化に向けた対応 ○運行の基礎的な情報提供ニーズへの対応	○基里線のミニバス化 ・定期定路線（他のミニバスと同様に3日/週運行） ※資料6により説明
	河内線	○高齢者を主な対象とした古賀～市民の森区間の新規利用者の獲得 ○大木～萱方区間の更なる利用者の掘り起こし ○運行ダイヤの改善（14時台以降の運行ダイヤの改善検討） ○鉄道との乗り継ぎダイヤ等の情報提供ニーズへの対応	○沿線地域住民等への運行の基礎的な情報の提供（運行ダイヤやJRとの乗り継ぎ等の情報）
	麓線	○通勤者を主な対象とした桜ヶ丘入口～西部工業団地入口区間の新規利用者の獲得 ○JR在来線との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの改善 （通勤・帰宅時間帯におけるJR在来線との運行ダイヤの改善検討） ○新鳥栖駅の利用状況への対応	○運行ダイヤの見直し ・JR（在来線）との乗り継ぎ利便性向上 ○沿線地域住民等への運行の基礎的な情報の提供（運行ダイヤやJRとの乗り継ぎ等の情報）
ミニバス	鳥栖地区路線	○往復利用者や新規利用者の更なる獲得（高齢者） ○JR鹿兒島本線東側の新設バス停周辺を中心とした利用者の更なる獲得 ○利用の少ない14時台（第6便）への対応 ○市報やバスマップなどを活用した効果的な広報の実施や運行の基礎情報等の提供	○新設バス停「いずみパーク前」周辺における時刻表等の配布 ○「藤戸医院前」バス停付近路線のフリー乗降区間の追加 ○利用者の少ない14時台（第6便）のダイヤ改善の周知の徹底 ○市報等を通じた取り組み状況の継続的な広報
	田代地区路線	○往復利用者や新規利用者の更なる獲得（高齢者） ○鳥栖駅から一定距離離れたエリアの新設バス停周辺を中心とした利用者の更なる獲得 ○利用の少ない14時台（第6便）への対応 ○市報や地域に根差した情報提供などの効果的な広報の継続や運行の基礎情報・乗り継ぎ情報等の提供	○鳥栖駅から一定距離離れたエリアの住民への広報（運行の基礎的な情報の提供等） ○利用者の少ない14時台（第6便）のダイヤ改善の周知の徹底 ○市報等を通じた取り組み状況の継続的な広報

市内路線バス弥生が丘線の運行形態の見直しについて

1. 市内路線バス弥生が丘線の現在の状況
(鳥栖市地域公共交通総合連携計画 P.29)

共同運行事業者	状況：従業員送迎バスを運行 (JR 鳥栖駅～CX カーゴ)	鳥栖市	状況：路線バスの赤字額補助 (JR 鳥栖駅～弥生が丘)
	課題：運行経費の負担大		課題：利用者が少ない 利用しやすい路線バスの実現

同じルート、同じ運行事業者であったことから、
企業と市で運行経費を負担し、1つの路線のバスとして運行

共同運行開始 (平成 21 年 10 月)

- ・ルートの見直しにより 2 系統あった路線バスを集約
- ・共同運行事業者従業員への配慮のため通勤・退勤時間帯の増便
(基里線の一部を応援便として充てることで対応、24 便→26 便へ)

従業員送迎
バスとして
の役割

効	①共同運行事業者・鳥栖市双方の費用負担が減少
果	②弥生が丘線利用者の増加

2. 共同運行継続の見送り

平成 24 年 4 月以降の共同運行継続の見送りについて共同運行事業者より申し入れ

3. 弥生が丘線の運行内容の見直し

共同運行の廃止により 共同運行事業者の負担がなくなるため、市の財政負担が増加
従業員送迎バスとしての運行の必要なくなる

➡ 運行内容の見直し

見直しの内容

①基里線からの応援便分の財政負担を削減

<p>現状</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; margin-right: 5px;">基里線からの応援便分</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <div style="background-color: #f08080; width: 20px; height: 10px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">0.5 台</div> <div style="margin-top: 5px;">1.0 台</div> </div> </div>	➡	<p>見直し後</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">1.0 台</div>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	-------------------------------------------------------------------------------------------------

②運行形態
企業への配慮によらないダイヤ・ルートの見直しができ、一般利用者の利便性が向上

③運行便数
26 便→24 便程度 (共同運行以前と同等程度)

4. 見直しの時期

平成 24 年 10 月 1 日～

新たなミニバスの展開について

1. 基里地区へのミニバス導入

【理由】

現行（弥生が丘線共同運行に伴う増便のため2台で運行）

① 弥生が丘線（バス 1.5 台分） ② 基里線（バス 0.5 台分） 合計 バス 2.0 台分



弥生が丘線の共同運行の継続が困難な状況



① 弥生が丘線（1.5 台分→1 台分） ② 基里線（0.5 台分→1 台分）



基里線は利用者数が少ないため、小型車両で運行可能

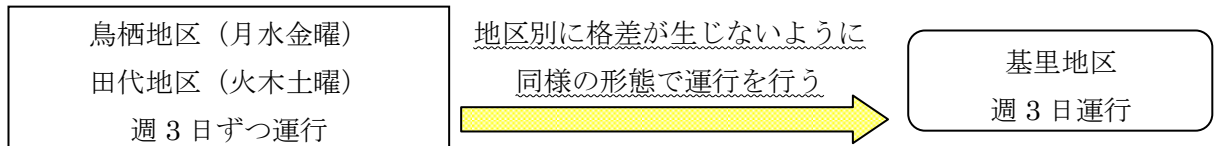
ミニバス(鳥栖・田代地区)利用者 平均約 35 人/日	>	路線バス「基里線」利用者 平均約 26 人/日
--------------------------------	---	----------------------------



今後

① 弥生が丘線を路線バス 1 台で運行 ② 路線バス「基里線」をミニバスで対応

【運行形態】



基里地区ミニバスの運行内容

- ① 運行回数＝週 3 日の隔日運行
 - ② 運行便数＝7 便（路線バスと同様）
 - ③ 運行ルート＝現在のルートを基本とし今後検討

ミニバス導入に伴うメリット・デメリット

メリット

- ・今まで運行できなかった狭小の生活道路への運行の検討が可能となる。
- ・乗り降り自由区間の延伸の検討が可能となる。
- ・商業施設や医療施設等へ接続の検討が可能となる。

デメリット

- ・毎日運行から週 3 日の隔日運行となる。
- ・特別乗車証が使用できない。

2. 交通空白地域へのミニバス対応

基里地区を運行しない日にミニバスを運行する地区を選定

◆優先度の高い交通空白地域の選定

「鳥栖市地域公共交通総合連携計画」で定めた「交通空白地域」の中で、

- ・ 移動需要
- ・ 高齢者数
- ・ 独居老人世帯数

上記項目で比較検討の上、優先度が高いと判断し平成 21 年にミニバスを導入



「交通空白地域」として現在残っている 3 地区を比較し、ミニバスを導入する優先度が高い地区を選定

交通空白地域	優先度評価の視点			優先度
	移動需要 <small>(選当たりの全外出行動回数累計) ※総合連携計画策定時調査データ</small>	高齢者数 <small>(65才以上人口) ※平成23年8月現在</small>	独居老人世帯数 <small>※平成23年8月現在</small>	
江島町周辺空白エリア	多い (9,135回)	多い (206人)	多い (30世帯)	高い
山都町空白エリア	少ない (1,595回)	少ない (93人)	少ない (9世帯)	低い
三島町不動島空白エリア	少ない (1,358回)	少ない (27人)	少ない (8世帯)	低い

統計情報(行政区別・年齢別人口)より

独居高齢者台帳より

相対的に江島町周辺地区の優先度が高い
(旭地区)

3. 検討結果 今後の方針 (案)

1. (基里地区)

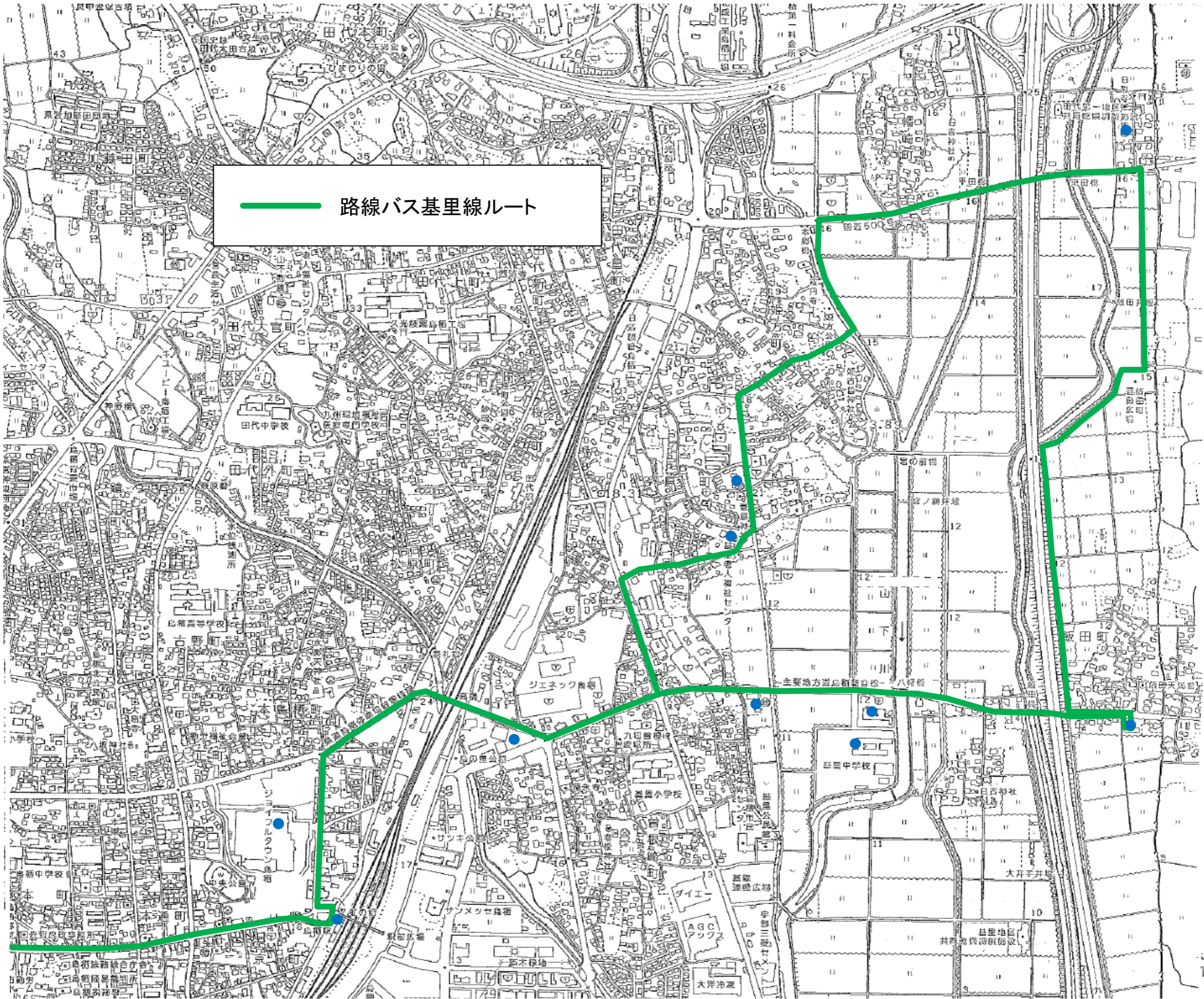
市内路線バス基里線を廃止し、ミニバスへの変更を行う。

2. (旭地区)

交通空白地域「江島町周辺空白エリア」へミニバスを導入する。

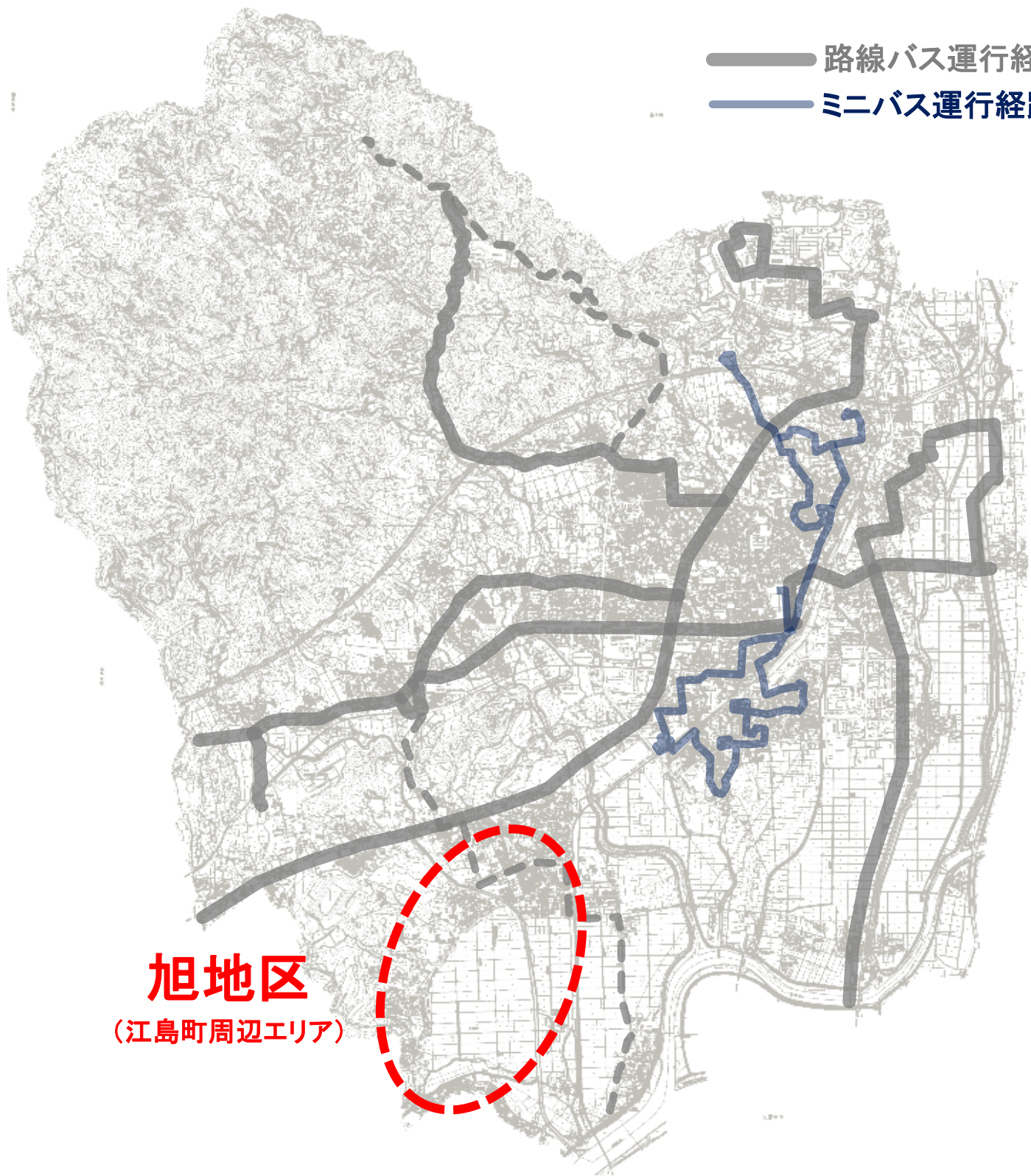
ミニバス導入の時期 平成 24 年 10 月 1 日～

路線バス基里線ルート



- 路線バス運行経
- ミニバス運行経路

旭地区
(江島町周辺エリア)



鳥栖市ミニバス（鳥栖地区） 乗り降り自由区間の追加について

【背景】

- ・ 現在乗り降り自由区間として設定している区間は、住宅等が密集し、道路が狭い路線が多い。
- ・ 新たなニーズとして、住宅地等からバス停までの距離がある区間を乗り降り自由区間として設定することを希望する意見があった。
(H22.9月 加根久鳥栖市店～桜町旧公民館前を乗り降り自由区間に設定)
- ・ 今回検討する市道沿線にはバス停が1箇所しかなく、住宅地から利用するには距離が遠いとの意見があった。

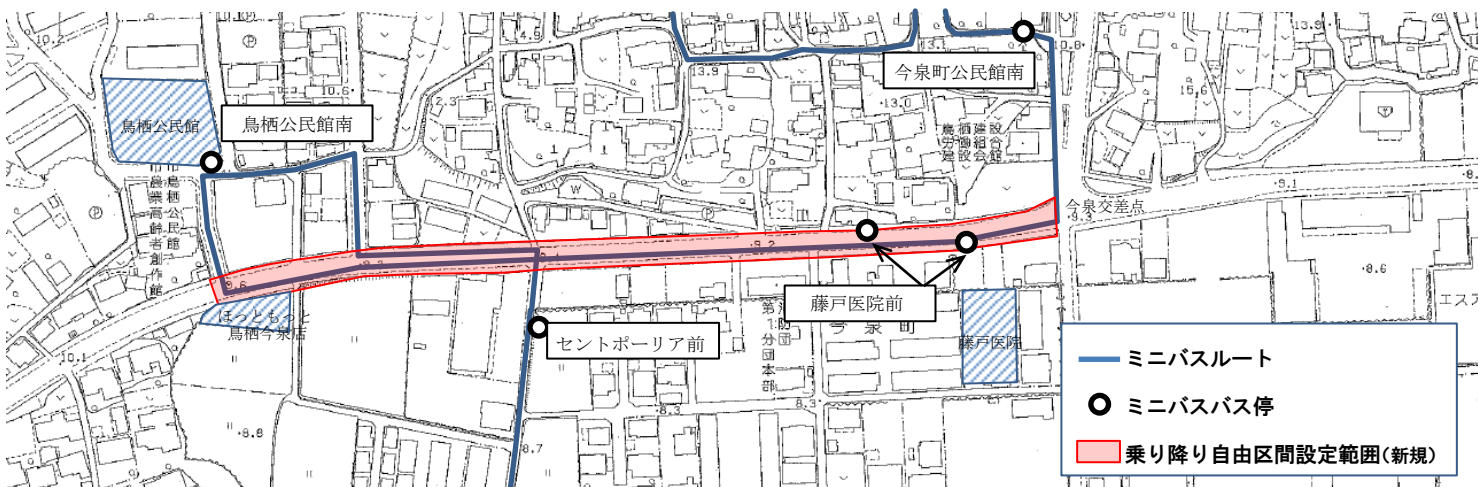
【内容】

鳥栖地区 市道酒井西・真木線の区間を乗り降り自由区間として設定する。
(今泉交差点～ほっともっと鳥栖今泉店前)

(下図、別紙参照)

【時期】

平成24年4月1日からの実施に向けて検討



計画事業に係る事後評価記載様式(最終年度)**I 総合評価**

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備したか。

地域の住民・利用者代表者を含む委員で構成される法定協議会を適切に開催し、地域公共交通の活性化及び地域活性化に向けた適切な事業を選び出し、試行的に事業を実施した。実施した事業については、計画の目標・実施事業・効果を踏まえた上で、計画事業を中心に、評価および改善策の検討を実施し、次年度における当該事業の本格実施に向けた環境を整備した。

II 計画事業の実施

- ① 事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

総合事業計画において、企業との共同運行実施(弥生が丘線実証運行)及び市内の交通空白地域(2地区)での乗合タクシー(ミニバス)実証運行の2事業を地域として実施する事業として位置づけている。企業との共同運行(弥生が丘線実証運行)については、平成21年10月1日から1日26便の運行を開始し、平成23年9月末までの2年間で約57,000人が利用した(共同運行企業従業員利用者除く)。乗合タクシー(ミニバス)実証運行については、平成21年10月1日から2地区とも1日7便(週3日運行)の運行を開始し、平成23年9月末までの2年間で約19,000人が利用した。なお、最終年度に関して、事業計画に位置づけられた事業については、全て事業計画どおり実施した。

Ⅲ 具体的成果

- ① 定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。
その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

<企業との共同運行実施(弥生が丘線実証運行)の事業評価方法等>

「充実したダイヤを設定したうえで、企業との共同運行(実証運行)を行い、利用者の利便性を向上させ、潜在需要を喚起する」という当該事業の目標を踏まえ、計画事業実施により、市内線全体の利用者数115,000人/年(年報ベース。以下同じ)を平成23年度数値目標とし、その達成を目指すこととした。

以上の状況を踏まえ、当該路線を含む市内線について、連携計画の目標内容に基づき事業効果を評価した。見直し3年目の平成23年目標市内路線利用者数115,000人/年を基に設定した経過基準値について、平成22年(H22.10~H23.9)を106,000人/年として評価した結果、実績値は88,000人/年となり、基準値には及ばなかったものの、見直し前の平成20年(H20.10~H21.9)の87,000人/年を上回った。今後も利用実態調査、利用促進策などによりバス利用の推進を図っていく。また、具体的な評価指標としては、利用者数、財政負担額を設定した。なお、弥生が丘線の利用者数では、見直し前の18,581人から見直し後2年目には30,327人となった。

<乗合タクシー(ミニバス)実証運行の事業評価方法等>

「鳥栖市の交通空白地域(2地区)で乗合タクシー(ミニバス)を実証運行し、潜在需要の喚起を試行するとともに、検証を行い、利用者の利便性向上に向けた見直しを図る」という当該事業の目標を踏まえ、当該路線により、乗合タクシー(ミニバス)2地区の利用者数8,900人/年を平成23年度数値目標とし、その達成を目指すこととした。

※昨年度当初の数値目標7,000人/年を達成し、上記数値目標に上方修正

以上の状況を踏まえ、当該路線について、連携計画の目標内容に基づき事業効果を評価した。導入3年目の平成23年目標の利用者数8,900人に対し、10,200人(H22.10~H23.9)となり、目標を上回る結果となった。今後は、新たな目標値を設定し、ミニバス両路線において、さらなる利用者獲得に向けた取り組みを図っていく。なお、具体的な評価指標としては利用者数、交通空白エリアの減少等を設定した。

※当初の数値目標7,000人/年と比べると約3,200人/年上回った。

- ② 実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

<企業との共同運行実施(弥生が丘線実証運行)の事業評価結果>

弥生が丘線について、利用者総数を見ると、見直し前は18,581人に対し、見直し後2年目は30,327人となった。また見直し前は1便当たり(運行キロ当たり)の利用者2.4人/便(0.30人/運行キロ)に対し、見直し後2年目は3.2人/便(0.39人/運行キロ)であり、見直し後2年を経過した時点での利用者の増加(利用効率の向上)が確認できた。

このことから、運行回数の増加、利便性の向上等による路線バスのサービス改善が市民(利用者)に対し効果が発揮できたものと考えられる。

※利用者数(見直し後)は、共同運行企業従業員を除く一般市民利用者を対象に算出

市の財政負担総額を見ると、見直し前は1,150万円に対し、見直し後2年目は980万円となった。また見直し前は1便当たり(運行キロ当たり)の財政負担額1,455円/便(183円/運行キロ)に対し、見直し後2年目は1,037円/便(127円/運行キロ)であり、見直し後2年を経過した時点での財政負担額の抑制が確認できた。

※財政負担額は、「運行経費から運行収入を差し引いた額を市と企業で1/2ずつ負担」という共同運行実施に当たっての原則を踏まえ算出

また共同運行企業では、この1年間に5,657人の従業員が利用しており、依然5,000人を超える利用となっていることから、通勤・帰宅途上の自動車事故等に関わる不要・損失等の軽減等の企業メリットの発現にもつながっているものと考えられる(従業員にとっても健康増進効果等のメリットが発現)。

このように市民(利用者)・行政・企業の三者にとってのメリットの発現は確認されたことから、連携計画の目標を達成するために適切な事業であると判断できる。

<乗合タクシー(ミニバス)実証運行の事業評価結果>

ミニバス全体の評価結果としては、利用者数10,246人(昨年度と比較して利用者数は約1.2倍増加)、交通空白エリアのうち2エリアが減少(昨年度と同じ)、利用者の1人当たり外出回数約2.06回/週(昨年度1.75回/週と比べ増加)という結果となり、利用者数および交通空白エリア減少、公共交通サービス向上については一定の成果が得られた。

路線別に見ると、田代地区循環線は5.2人/便、財政負担額2,266円/便、鳥栖地区循環線は4.9人/便、財政負担額2,233円/便となっている(両路線ともに公共交通サービス向上の指標全てが増加し、一定の成果が確認できた)。

以上のとおり、本事業の実施により、市民にとっては新たな公共交通の導入による外出機会が増加し、行政にとっては連携計画の課題であった交通空白地域の解消への対応ができた点がメリットとして発現した。今後は、さらなる持続可能性の向上に向けた取り組みを進める予定であり、連携計画の目標を達成するために適切な事業であると判断できる。

IV 自立性・持続性
<p>1 事業の本格実施に向けての準備</p> <p>① 実施した事業を本格実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。</p> <p><企業との共同運行実施(弥生が丘線実証運行)の課題把握> ○共同運行企業の撤退への対応 ※平成21年10月1日から、弥生が丘循環線の共同運行を行ってきたが、平成23年10月26日に、共同運行先企業より共同運行更新の辞退の申出があり、共同運行企業の苦慮の末の決断を重く受け止め、やむなく共同運行企業の撤退を決定した。 ・企業撤退理由:近年の社会経済情勢の激変に伴う、今般の諸事情により、従業員の送迎バスの廃止を行うため ※次年度から当該路線の市運行経費負担が増加することへの対応 ※企業従業員送迎バスとしての役割がなくなることによる運行形態の見直しの必要性</p> ○当該路線に対する利用者ニーズを利用実態調査で把握し、移動ニーズ(利用目的等)、改善ニーズ(運行内容等)の観点から、課題把握に向けた詳細分析を行い、下記の課題を把握した。 ・産業団地周辺における鉄道との連携も踏まえた通勤者の獲得 ・一般利用者の11時台の運行(弥生が丘方面)要望への対応 <p><乗合タクシー(ミニバス)実証運行の課題把握> ○当該路線に対する利用者ニーズを利用実態調査で把握し、移動ニーズ(利用目的等)、改善ニーズ(運行内容等)の観点から、課題把握に向けた詳細分析を行い、下記の課題を把握した。 ・往復利用者や新規利用者の更なる獲得(高齢者) ・新設バス停周辺を中心とした利用者の更なる獲得 ・利用の少ない14時台(第6便)への対応 等</p>
<p>2 事業の実施環境</p> <p>① 当該事業の本格実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。</p> <p>本格実施の経費については、市内路線バス弥生が丘線及び鳥栖市ミニバスの運行を継続するため、鳥栖市の財政支出で行うことを確認しており、平成24年3月議会において審議をお願いする予定。</p> <p>② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を本格実施する環境を整備したか。</p> <p>住民等の自主的な利用促進・協力については、住民・利用者の代表が多く参加する協議会等での議論をさらに促進することで、本格実施後の事業への理解・協力を促していきたいと考えている。その他、本格実施後も、利用実態調査を実施しながら、その結果を踏まえ、市内線およびミニバスの運行主体の交通事業者と調整を図り、事業環境の整備に努める予定である。</p>

V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

- ① 協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっていたか。

第11回法定協議会において、今年度における実証運行等に係わる各事業の取り組み内容等について承認された。

- ② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられていたか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められていたか。）。

協議会には住民・利用者代表として6名の委員就任をいただき、地元住民の意見が反映される仕組みを整えている。また、協議会とは別に、各小学校区の区長会の会長7名とNPO団体等での活動者の女性2名で構成される小委員会を設置しており、本委員会を通じて地域や世代ごとの実情の把握を行っている。

- ③ 計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されていたか。

第11回法定協議会においては法定協議会のスケジュール、審議事項、収支予算案等が承認され、計画事業の進め方、具体の事業内容が報告・審議された。第12回法定協議会において計画事業の評価及び改善策の検討結果や事後評価報告案を審議いただく予定である。なお、第13回法定協議会においては次年度の事業計画案等が報告・審議される予定であり、計画事業を実施するにあたって法定協議会が適切に開催されているものとする。

- ④ 協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されていたか。

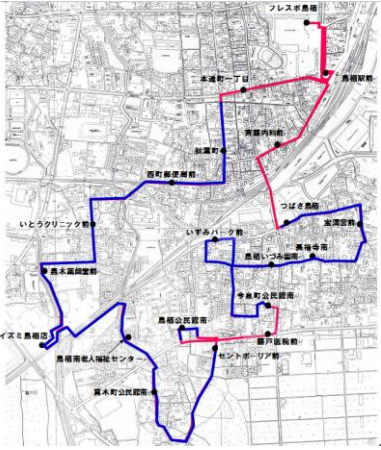
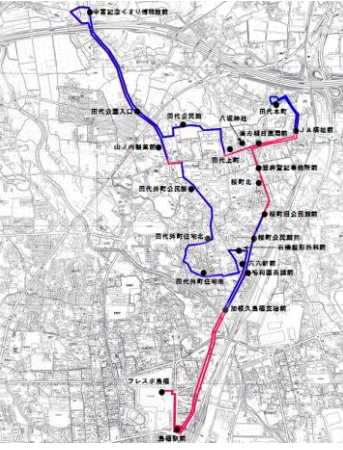
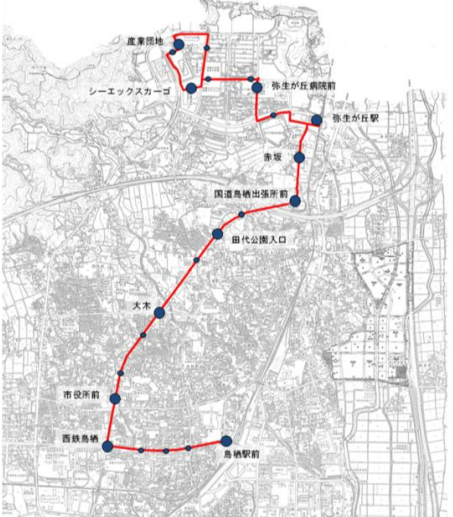
協議会は傍聴席を用意し、鳥栖市ホームページにおいても事前の通知を行った。また、協議会資料・議事録等も鳥栖市ホームページで公開してきた。

- ⑤ 地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を本格実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。

法定協議会において計画事業の進め方や具体の事業内容が報告・審議されてきた。今後も、今年度実施した各計画事業の評価・検討結果等を踏まえ、市民代表者や地元交通事業者、関係企業、その他行政機関等の関係機関と調整を図りつつ、本格実施に向けた事業内容を協議会において審議いただき、実質的な合意形成を図る予定である。

個別評価票

協議会名：鳥栖市地域公共交通活性化協議会

I. 実施事業	
①事業の実績	
・事業実施開始時期	
平成21年10月1日～運行開始	
・実施期間	
平成21年10月～平成24年3月	
・事業概要（実証運行にあつては、運行エリア(可能であれば路線図も)・運賃・運行時間帯・その他利用促進活動等特徴的な取組)事業計画どおりとならなかった部分があれば、その旨及びその理由を記載。	
<p><企業との共同運行実施(弥生が丘線実証運行) 事業概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ○コース 路線図参照 ○料金 市内線と同じ料金体系(160円～220円) ○運行 毎日運行(1日26便運行) ※6時～20時を運行 ○運行主体 西鉄バス佐賀(株)(道路運送法4条) ○その他取組 企業送迎バスの路線バス化 	
<p><乗合タクシー(ミニバス)実証運行 事業概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ○コース 路線図参照 ○料金 一律200円 ○運行 2路線運行(鳥栖地区循環線、田代地区循環線) 鳥栖地区循環線は月・水・金、田代地区循環線は火・木・土運行、両路線1日7便運行 ※両路線9時～16時を運行 ○運行主体 (株)鳥栖構内タクシー(道路運送法4条) ○その他取組 鳥栖駅周辺までの移動に軸足を置いた交通空白地域内の移動手段の確保 	
 <p>鳥栖地区循環線</p>	 <p>田代地区循環線</p>
 <p>弥生が丘循環線</p>	

II. 具体的成果

①事業名：企業との共同運行実施（弥生が丘線実証運行）

・設定した目標（総合事業計画で設定した目標を記載）

充実したダイヤを設定したうえで、企業との共同運行（実証運行）を行い、利用者の利便性を向上させ、潜在需要を喚起する。

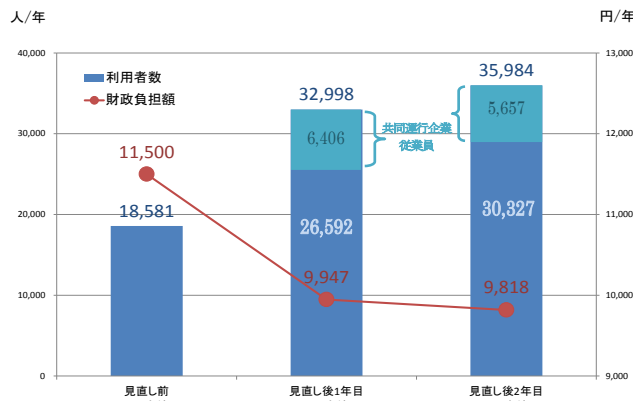
・事業成果（総合事業計画で設定した目標の達成状況を裏付ける指標を記載。事業実施の際に抽出したデータを記載する。可能な範囲で事業実施前後の指標の変化や、事業実施中の変化等も分析）

・「充実したダイヤを設定したうえで、企業との共同運行（実証運行）を行い、利用者の利便性を向上させ、潜在需要を喚起する」という当該事業の目標を踏まえ、計画事業実施により、市内線全体の利用者数115,000人/年を平成23年度数値目標とし、その達成を目指すこととした。以上の状況を踏まえ、当該路線を含む市内線について、連携計画の目標内容に基づき事業効果を評価した。具体的な評価指標としては、利用者数、財政負担額を設定した。

・弥生が丘線について、利用者総数・財政負担総額を見ると、見直し前は19,000人・1,150万円に対し、見直し後2年目は30,000人・980万円となった。また見直し前は利用者数2.4人/便（0.30人/運行キロ）、財政負担額1,455円/便（183円/運行キロ）に対し、見直し後2年目は3.2人/便（0.39人/運行キロ）、財政負担額1,037円/便（127円/運行キロ）であり、見直し後2年を経過した時点での利用者の増加（利用効率の向上）および財政負担額の抑制が確認できた。

※利用者数（見直し後）は、共同運行企業従業員を除く一般市民利用者を対象に算出

※財政負担額は、「運行経費から運行収入を差し引いた額を市と企業で1/2ずつ負担」という共同運行実施に当たっての原則を踏まえ算出



弥生が丘循環線の利用者数と財政負担額の推移

・事業分析（事業成果等を踏まえ、課題や問題点、評価すべき事項）

○共同運行企業の撤退への対応

- ・平成21年10月1日から、弥生が丘循環線の共同運行を行ってきたが、平成23年10月26日に、共同運行先企業より共同運行更新の辞退の申出があり、その後撤退が決定された。
- ・次年度から当該路線の市運行経費負担が増加することへの対応

○当該路線に対する利用者ニーズを利用実態調査で把握し、移動ニーズ（利用目的等）、改善ニーズ（運行内容等）の観点から、課題把握に向けた詳細分析を行い、下記の課題を把握した。

- ・産業団地周辺における鉄道との連携も踏まえた通勤者の獲得
 - ※産業団地周辺における利用が少ない区間への対応
 - ※運行ダイヤ改善ニーズへの対応（夕方の増便ニーズ、夜間の運行時間帯の延長ニーズへの対応）
 - ※運行の基礎的な情報提供ニーズへの対応
- ・一般利用者の11時台の運行（弥生が丘方面）要望への対応

②事業名:乗合タクシー(ミニバス)実証運行

・設定した目標

鳥栖市の交通空白地域(2地区)で乗合タクシー(ミニバス)を実証運行し、潜在需要の喚起を試行するとともに、検証を行い、利用者の利便性向上に向けた見直しを図る。(次年度以降の維持・拡大の検討)

・事業成果(事業から抽出したデータを記載する。可能な範囲で対比率追記)

「鳥栖市の交通空白地域(2地区)で乗合タクシー(ミニバス)を実証運行し、潜在需要の喚起を試行するとともに、検証を行い、利用者の利便性向上に向けた見直しを図る」という当該事業の目標を踏まえ、事業実施により、乗合タクシー(ミニバス)2地区の利用者数8,900人/年を平成23年度数値目標とし、その達成を目指すことにした。以上の状況を踏まえ、当該路線について、連携計画の目標内容に基づき事業効果を評価した。具体的な評価指標としては利用者数、交通空白エリアの減少等を設定した。

※昨年度当初の数値目標7,000人/年を達成し、上記数値目標に上方修正

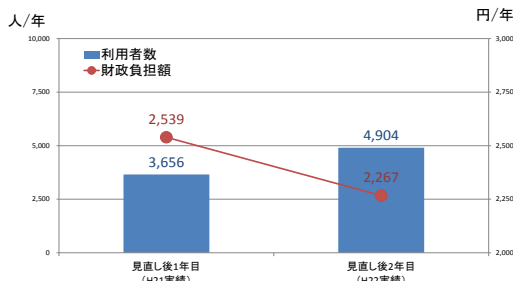
・ミニバス全体の評価結果としては、利用者数10,246人(昨年度と比較して利用者数は約1.2倍増加)、交通空白エリア2エリアが減少(昨年度と同じ)、利用者の1人当たり外出回数約2.06回/週(昨年度1.75回/週と比べ増加)という結果となり、利用者数および交通空白エリア減少、公共交通サービス向上については一定の成果が得られた。

※なお、財政負担額はミニバス全体で約460万円となった(鳥栖地区約227万円、田代地区約232万円)

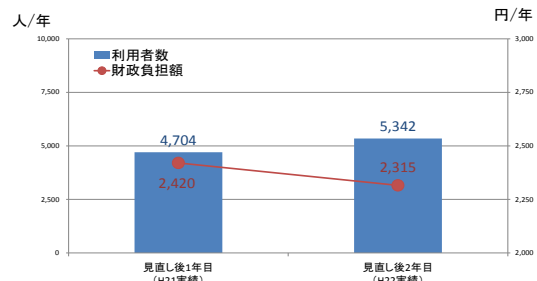
・路線別に見ると、鳥栖地区循環線は4.9人/便、財政負担額2,233円/便、田代地区循環線は5.2人/便、財政負担額2,266円/便、となっている(両路線ともに公共交通サービス向上の指標全てが増加し、一定の成果が確認できた)。

・以上のとおり、本事業の実施により、市民にとっては交通空白地域の減少と適正な運賃での利用が可能となった点、行政にとっては企業との共同運行により抑制された負担で空白地域を解消できた点がメリットとして発現した。

※なお、昨年度と比較して、採算性は25%から31%へと約6ポイント上昇、財政負担額は496万円から458万円に約1割削減されている。



鳥栖地区路線の利用者数と財政負担額の推移



田代地区路線の利用者数と財政負担額の推移

・事業分析(事業成果等を踏まえ、課題や問題点、評価すべき事項)

当該路線に対する利用者ニーズを利用実態調査で把握し、移動ニーズ(利用目的等)、改善ニーズ(運行内容等)の観点から、課題把握に向けた詳細分析を行い、下記の課題を把握した。

※●:新たに発生した課題、○:未解消の課題(昨年度把握した課題)

【鳥栖地区】

- 往復利用者や新規利用者の更なる獲得(高齢者)
- JR鹿児島本線東側の新設バス停を中心とした利用者の更なる獲得
- 利用の少ない14時台(第6便)への対応
- 市報やバスマップなどを活用した効果的な広報の実施や運行の基礎情報等の提供

【田代地区】

- 往復利用者や新規利用者の更なる獲得(高齢者)
- 鳥栖駅から一定距離離れたエリアの新設バス停周辺を中心とした利用者の更なる獲得
- 利用の少ない14時台(第6便)への対応
- 市報や地域に根差した情報提供などの効果的な広報の継続や運行の基礎情報・乗り継ぎ情報等の提供

Ⅲ. 次年度に向けた検討

Ⅱ. の結果を踏まえ、当該事業が目標の達成に適切であったか、翌年度に継続する際に問題点があるかについて具体的な見直し内容を明示。

Ⅱの結果から、当該事業が目標の達成に適切であったと考えるが、翌年度以降に向けて、把握した課題を踏まえ、下記に示す対応を行っていく。

<弥生が丘線の改善策>

- 産業団地周辺における運行ルートの見直し
- 上記運行ルートの見直しに伴う運行ダイヤの改正
 - ※通勤者・一般利用者のニーズやJRとの乗り継ぎダイヤを考慮
- 沿線企業や沿線住民への運行の基礎的な情報の提供(運行ダイヤやJRとの乗り継ぎ等の情報)
- 産業団地周辺に立地する企業への継続的な広報

<乗合タクシー(ミニバス)の改善策>

【鳥栖地区】

- 回数券の導入による新規利用者の獲得
- 「藤戸医院前」バス停付近路線のフリー乗降区間の追加
- 利用者の少ない14時台(第6便)のダイヤ改善の周知の徹底
- 市報等を通じた取り組み状況の継続的な広報

【田代地区】

- 回数券の導入による新規利用者の獲得
- 鳥栖駅から一定距離離れたエリアの住民への広報(運行の基礎的な情報の提供等)
- 利用者の少ない14時台(第6便)のダイヤ改善の周知の徹底
- 市報等を通じた取り組み状況の継続的な広報

Ⅳ. 補助期間終了後の展望

最大3年間の計画事業補助期間終了後も自立性・持続性を保つため、補助期間終了後の展望を記載。具体的に想定される必要な財源の規模・その用途を記載。

総合連携計画策定時の財政負担額の抑制を目標に掲げ、補助期間終了後の自立性・持続性の確保を念頭に置きつつ、平成21年度事業を開始したところである。

弥生が丘循環線については、共同運行から単独運行となるため、市の財政負担の抑制(自立性・持続性の確保)を含め、市内線の改善を進める。

ミニバスについては、地域の公共交通として定着している状況のため、さらなる利用者の獲得を目指し、本格運行により継続して事業を進める。