

「第9回鳥栖市地域公共交通会議」

「第9回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議 次第

平成23年1月27日（木）18:10

鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 協 議

- (1) 利用状況について 資料1
- (2) 利用促進策の実施状況について 資料2
- (3) 計画事業の評価及び改善策の検討について 資料3
- (4) 路線バス麓線（市内線）の新鳥栖駅への乗り入れについて 資料4

3 議 事

- (1) 議案第1号 計画事業に係る事後評価について 資料5
 - 個別評価票 資料5別紙

4 閉 会

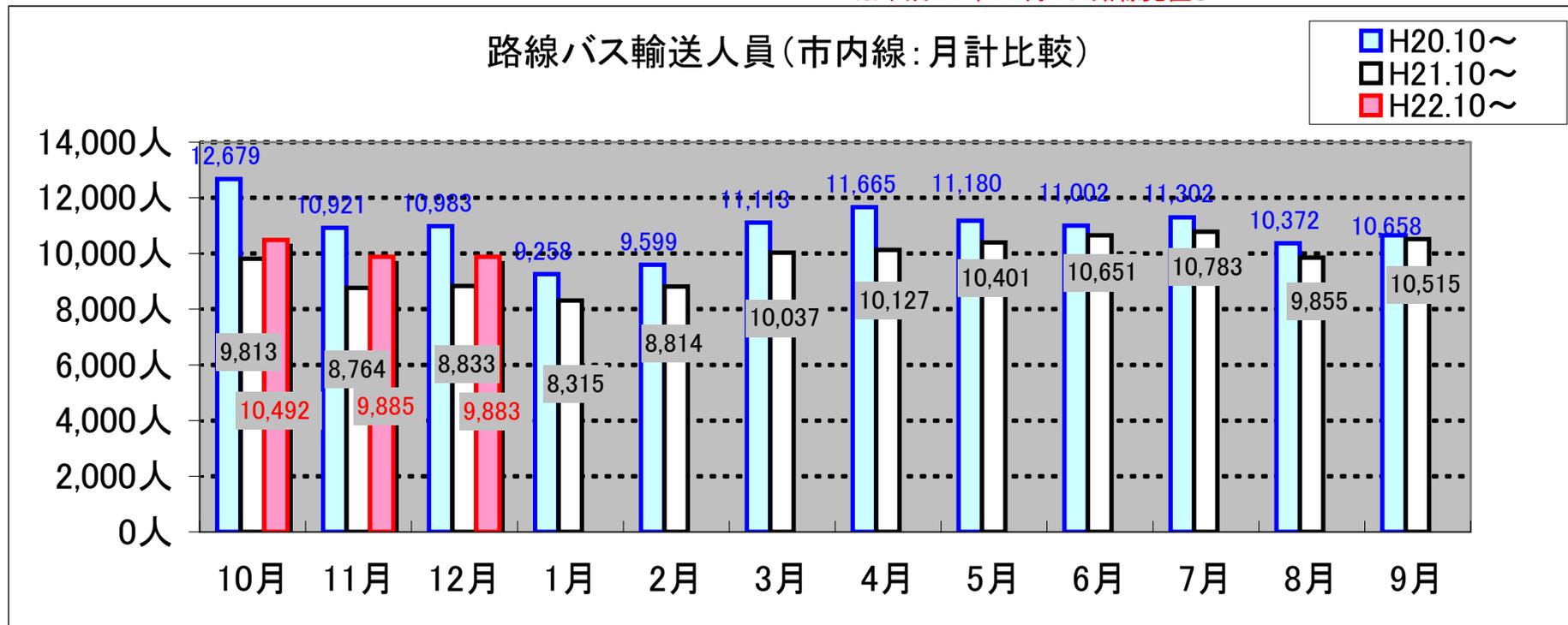
利用状況について

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
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
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
H22.10～	10,492人	9,885人	9,883人									
H20/H21	77.4%	80.2%	80.4%	89.8%	91.8%	90.3%	86.8%	93.0%	96.8%	95.4%	95.0%	98.7%
H21/H22	106.9%	112.8%	111.9%	—	—	—	—	—	—	—	—	—

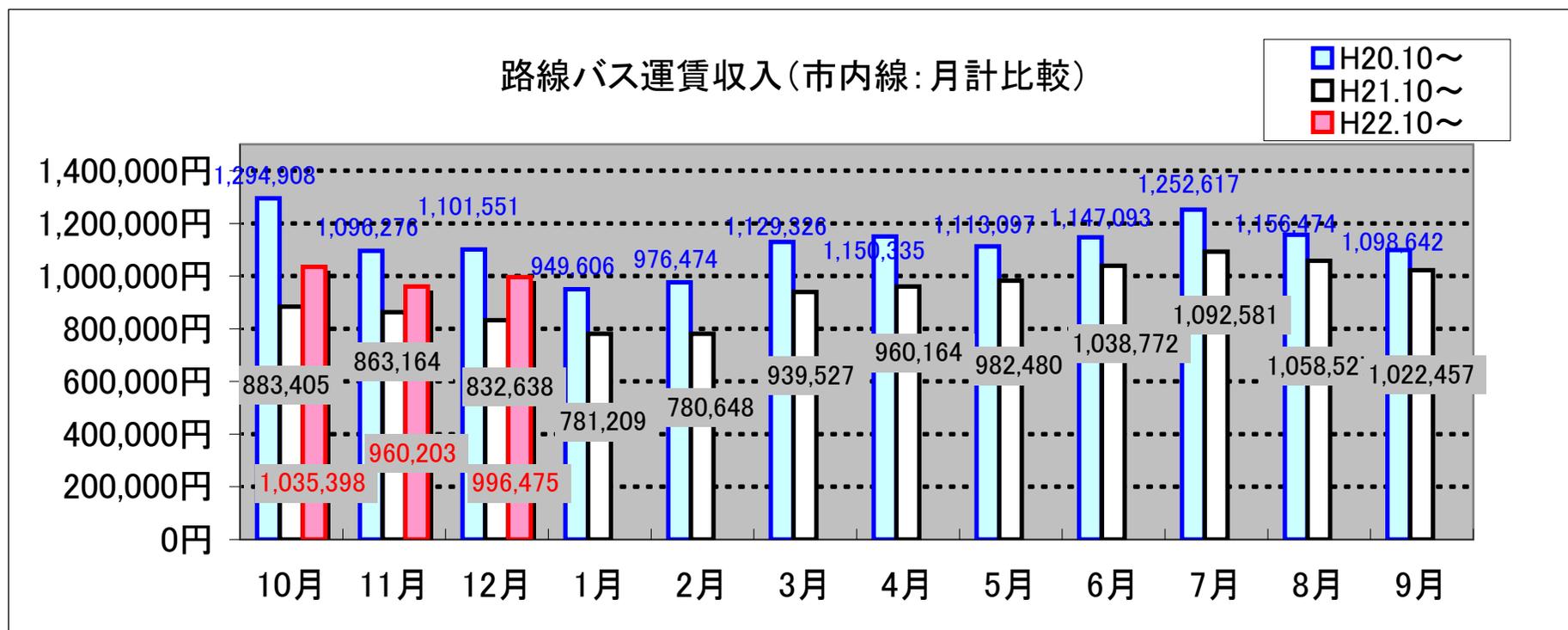
※平成21年10月1日路線見直し



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
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
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
H22.10～	1,035,398円	960,203円	996,475円									
H20/H21	68.2%	78.7%	75.6%	82.3%	79.9%	83.2%	83.5%	88.3%	90.6%	87.2%	91.5%	93.1%
H21/H22	117.2%	111.2%	119.7%	—	—	—	—	—	—	—	—	—

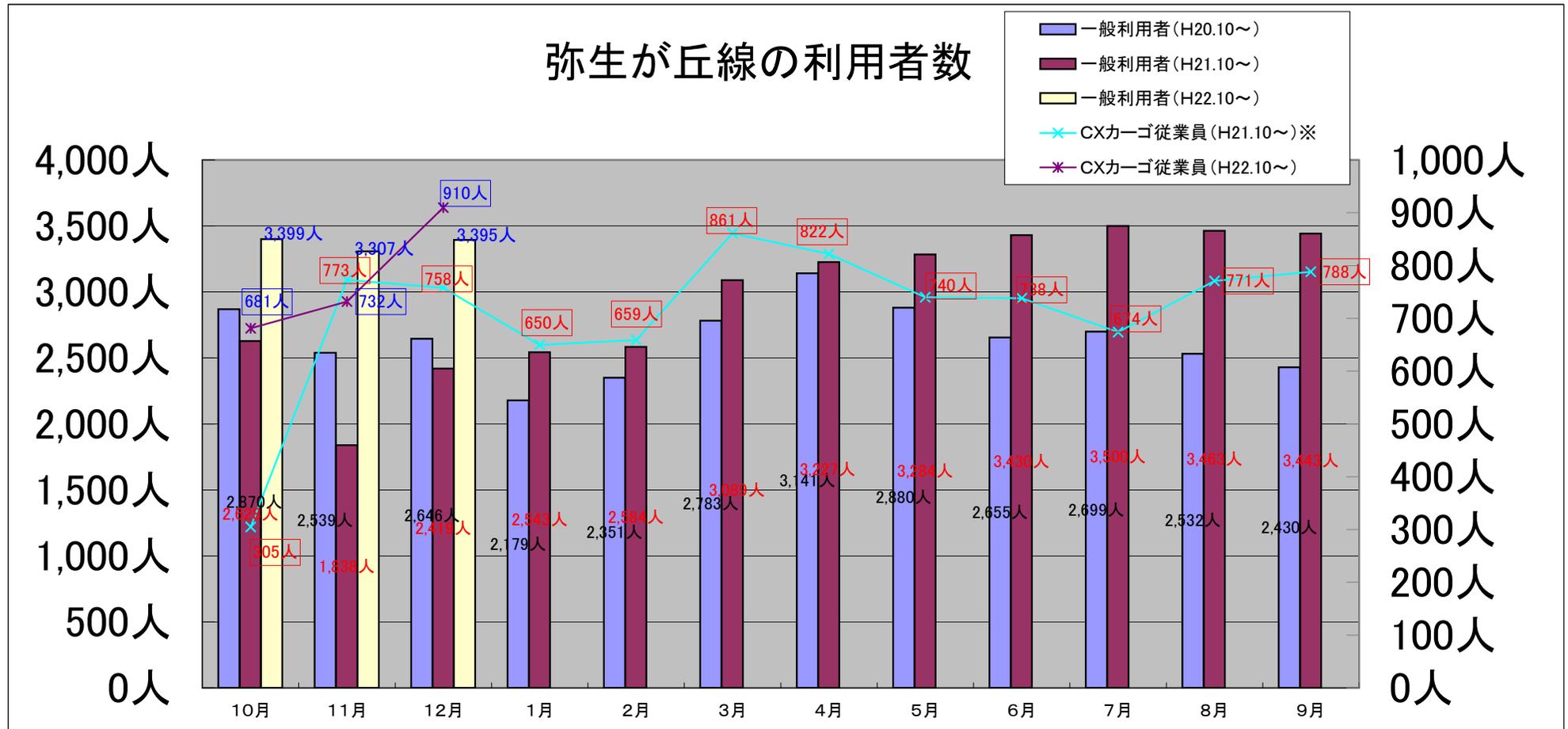
※平成21年10月1日路線見直し



2. 弥生が丘循環線の推移

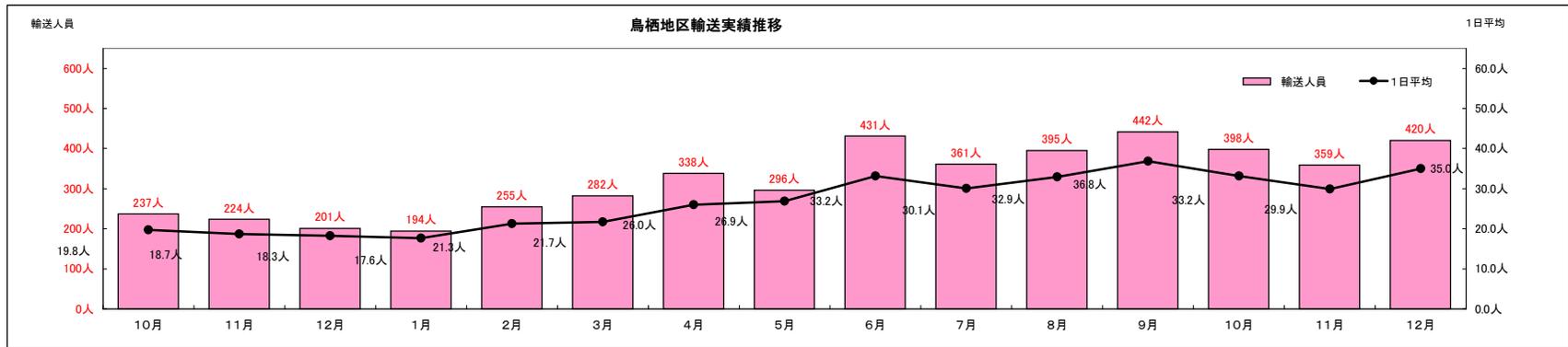
項目 \ 月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
一般利用者(H20.10～)	2,870人	2,539人	2,646人	2,179人	2,351人	2,783人	3,141人	2,880人	2,655人	2,699人	2,532人	2,430人
一般利用者(H21.10～)	2,628人	1,838人	2,419人	2,543人	2,584人	3,089人	3,227人	3,284人	3,430人	3,500人	3,463人	3,443人
CXカーゴ従業員(H21.10～)※	305人	773人	758人	650人	659人	861人	822人	740人	738人	674人	771人	788人
一般利用者(H22.10～)	3,399人	3,307人	3,395人									
CXカーゴ従業員(H22.10～)	681人	732人	910人									

※CXカーゴ従業員は10月途中(H21.10.19)からカウントを実施

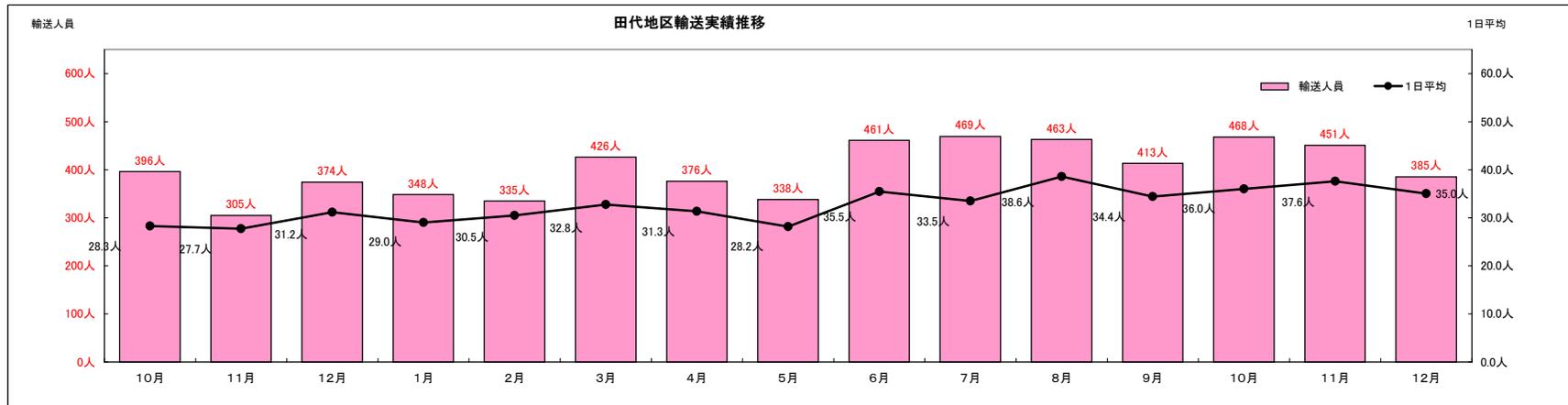


3. 鳥栖市ミニバスの運行実績

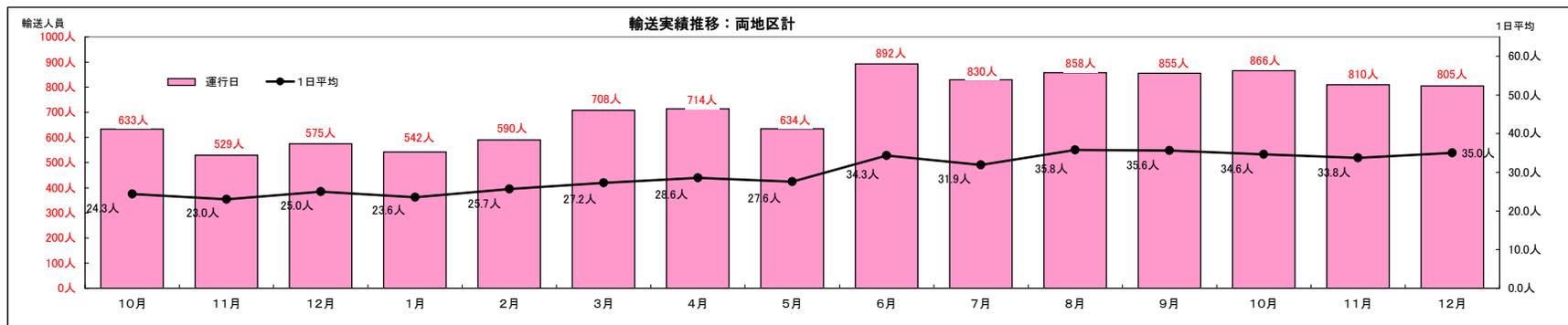
(1) 鳥栖地区



(2) 田代地区



(3) 合計



(2) 利用促進策の実施状況について

【利用促進策】

■ミニバスマップの運行地区へのポスティング（6月～7月上旬）

参考資料(1)

《実施内容》

ミニバスが運行する鳥栖地区及び田代地区の沿線地域において、各戸へ総数 5,000 枚のマップを職員により配布した。

《実施結果》

	配布前（5月）		配布後（8月）		増減	
	総数	平均	総数	平均	総数	平均
鳥栖地区	296 人	26.9 人/日	395 人	32.9 人/日	+99 人	+6.0 人/日
田代地区	338 人	28.2 人/日	463 人	38.6 人/日	+125 人	+10.4 人/日
合 計	634 人	27.6 人/日	858 人	35.8 人/日	+224 人	+8.2 人/日

- ・鳥栖地区では、配布前と比べて約 33%増となった。
- ・田代地区では、配布前と比べて約 37%増となった。
- ・両地区ともに、配布前が 1 日当たり 20 人台に対し、配布後には 30 人台となった。

《今後の対策》

現在も両地区とも、平均 30 人/日以上を継続しており、さらなる利用増を図るため、ダイヤの修正をほとんど伴わないルートへの延伸（変更）を検討する。

■大型商業施設でのミニバスマップ（大型版）掲示（7月）

参考資料(2)

《実施内容》

大型商業施設であり、敷地内にバス停がある「フレスポ鳥栖」の出入り口にミニバスマップ（大型版（ルート・時刻表入り））を掲示した。

《実施結果》

ミニバスを知らない施設利用者へのピーアールができ、時刻表を一緒に表示したことからミニバス利用者への案内が強化できた。

《今後の対策》

その他、沿線の病院や公共施設等へのミニバスマップ（大型版）掲示を検討する。

■「『バスの日』イベント in 鳥栖」の実施（9月23日）

参考資料（3）

《実施内容》

- ①市内路線バス及び鳥栖市ミニバスの無料運行
- ②ちびっ子バス運転士体験
- ③マスコットキャラクター撮影会
- ④ペーパークラフト体験コーナー
- ⑤～バスに乗って応援～サガン鳥栖コーナー
- ⑥夜行高速バス「はかた号」試乗会 ほか

《実施結果》

- ・来場者…約 700 人
- ・バス（ミニバス）利用者…約 600 人
- ・路線バスへの需要…平日（8月任意日）に対して 1.3～1.5 倍の乗車数
祝日（海の日）に対して 1.7～3.4 倍の乗車数

《今後の対策》

イベントの結果からバスへの関心の高さがうかがえ、無料運行の実施が潜在的利用者にバス利用を喚起できる有効な手法であることが確認できた。また、こうした事業によりバス利用の需要も見込めることから、継続的なイベントとして潜在的利用者のバス利用促進を図っていく。

■市職員のバス利用促進（10月下旬～）

参考資料（4）

《実施内容》

- ①職員向け庁内LAN掲示板（新着情報）へ、バス利用を促すためのメッセージを掲載し、併せてバスの市役所発着時刻とJR鳥栖駅乗り継ぎ時刻を同時掲載したチラシを閲覧できるようにした。

《実施結果》

職員にメッセージを発信することで、通勤の際の公共交通機関の活用についての意識づけとなった。

《今後の対策》

- ①職員に対して定期的にバス情報の発信をしながら、利用の促進に努める。
- ②バス利用促進デー（仮称）を設け、全庁的な取り組みとなるよう検討を重ねる。

■市報掲載による利用促進（11月）

参考資料（5）

《実施内容》

11月1日号市報にて、路線バス（ミニバス）の状況を報告するとともに、さらなるバスの利用をお願いした。

《実施結果》

市民へのピーアールを図ることができた。

《今後の対策》

市報等での継続的なバスに関する情報提供を行い、地域公共交通の存続や地球温暖化防止について関心を高める。

(3) 共同運行企業との定例協議状況について

■共同運行企業との定例協議（5月～）

《実施内容》

共同運行企業、交通事業者、市とで定期的な協議を行い、問題や課題の抽出とその対応策について議論した。

また、共同運行企業従業員へ利用調査を行い、改善やさらなる利用増への対策を検討した。

ア) 定例会議内容

期 日	内 容
H22.5.14（金）	①平成 21 年度下半期利用状況について ②現行路線における要望・改善事項について
H22.7.23（金）	①前回会議の課題について ②平成 22 年度 6 月期利用状況について ③社員アンケート（案）について ④平成 22 年度国庫補助金見直しについて
H22.8.20（金）	①前回会議の議事録について ②平成 22 年度 7 月期利用状況について ③『「バスの日」イベント in 鳥栖』の開催について
H22.10.29（金）	①前回会議の議事録について ②平成 22 年度 8・9 月期利用状況について ③社員アンケート調査結果について ④交通基本法における国の動きについて

イ) アンケートの実施

参考資料（6）

→従業員 605 人からアンケートを回収

【傾向】

- ・女性が約 3 分の 2
- ・50 歳代から 60 歳代が 3 分の 2
- ・運転免許保有率が約 9 割
- ・路線バス利用者は約 1 割
- ・ほとんどがマイカー通勤
- ・バスマップを知らない人が約 9 割

【要望】

- ・ダイヤの改善が約 4 割

【対策】

- ・従業員用バスマップの配布又は掲示

ウ) その他

- ・運行ダイヤの調整

→九州新幹線開業に伴う J R 九州在来線のダイヤ改正に合わせて、路線バスダイヤの変更を検討する。

(4) 利用実態調査の状況について

■利用実態調査（9月末～10月中旬）

《実施内容》

さらなる利用の促進と改善を図るため、利用者のニーズを把握するためのアンケート調査を以下のとおり実施した。

	期日	調査内容
路線バス	①H22.9.30（木） ②H22.10.3（日） ③H22.10.16（土）	1. 乗降者数及び乗降位置の把握、2. 改善・要望等のアンケート、3. 特別乗車証利用者の把握、4. 支払方法ほか
ミニバス	①H22.11.25（木） ②H22.11.26（金）	1. 乗降者数及び乗降位置の把握、2. 利用頻度、3. 目的、4. 改善・要望ほか

《実施結果》

路線バス

【 傾向 】

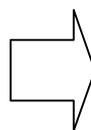
- ・利用者の7割が女性
- ・利用者の居住地は約4分の3が市内
- ・往復利用が2割

【 利用のきっかけ 】

- ・行きたい場所を通るようになった
- ・バス停の発着時刻が分かった
- ・JRとの乗り継ぎができるから

【 利用者を増やすには 】

- ・JRとバスの乗り継ぎ時刻等情報の発信
- ・バスの運賃や経路などの基本的なバス情報の発信



JRとの乗り継ぎ情報や運行の基礎的な情報の提供等を通じて、利用促進を図っていく

当面の対策として、九州新幹線開業に伴うJR九州在来線のダイヤ改正に合わせて、鉄道との乗り継ぎについて検討を行い、必要であれば同時期にダイヤの変更を実施する。

ミニバス

【 傾向 】

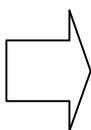
- ・買い物、通院が約6割
- ・利用者の約8割が女性
- ・往復利用が約3割

【 利用のきっかけ 】

- ・市報を見て
- ・バスマップ・チラシを見て

【 利用を増やすためには 】

- ・運賃や経路を知らせる



運行の基礎的な情報を中心に、市報をはじめ、チラシやバスマップなどの様々な広報媒体を通じて、沿線地域の皆様に提供していく

(5) その他の取組状況について

■ミニバス内のBGM放送（6月～）

《実施内容》

ミニバス内で雰囲気が和むような音楽（BGM）を流し、車内環境を向上させる。

《実施結果と今後の対策》

利用者からは「気持ちよく聞かせてもらいました。ありがとうございます」といった声や、「いい曲ですね。落ち着いて聞くことができました」という声をきくことができ、概ね好評であった。

今後については、運行事業者からの情報収集及び協議を行い、更なる利便性の向上に向けた取り組みについて検討する。

■ミニバス田代地区循環線における乗降自由区間の追加（7月29日～）

参考資料（7）

《実施内容》

ミニバス田代地区循環線において、加根久鳥栖支店前～石橋整形外科前、桜町旧公民館前～加根久鳥栖支店前を新たに乗降自由区間として追加した。

《実施結果と今後の対策》

利用者にとって、さらに利便性が増したと考えられる。

今後については、地元住民と継続的に意見交換を行い、更なる利便性の向上につながる取り組みを図る。

■鳥栖プレミアム・アウトレット線の姫方及び幡崎バス停への新規停車（10月18日～）

《実施内容》

チェルシージャパン株式会社鳥栖プレミアム・アウトレットが運行している「鳥栖プレミアム・アウトレット線」への「姫方バス停」と「幡崎バス停」への停車を市及び地元から要望し、停車が可能となった。

《実施結果》

基里地区の方々の利便性が向上し、停車開始日（10/18）からの利用者は12月末で258名となっている。小郡方面とアウトレット方面の利用は同じ割合で日平均3.4人の利用がされている。

	姫方・幡崎バス停利用者数（人）				備考
	小郡方面	アウトレット方面	全体	平均（人／日）	
10月	21	25	46	3.3	
11月	59	50	109	3.6	
12月	49	53	103	3.3	
合計	129	128	258	3.4	

《今後の対策》

さらなる利用者の確保をめざし、地元へ時刻表のポスティング等を実施する。

評価・改善策の検討

1. 評価.....	2
1-1 評価の基本的な考え方.....	2
1-2 評価結果.....	3
1-2-1 市内線の利用者数【計画の数値目標】・財政負担.....	3
1-2-2 ミニバスの利用者数【計画の数値目標】.....	4
1-2-3 交通空白エリアの減少.....	5
1-2-4 評価結果(まとめ).....	6
2. 各事業の特徴・課題把握.....	7
2-1 弥生が丘循環線の特徴・課題.....	8
2-2 鳥栖地区路線の特徴・課題.....	11
2-3 田代地区路線の特徴・課題.....	13
<参考> 基里線の特徴・課題.....	15
3. 改善策の検討.....	17

平成 23 年 1 月 27 日
鳥栖市

1. 評価

1-1 評価の基本的な考え方

評価の対象は主に計画事業（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）とする。
 「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」の4つ視点から評価を実施する。

鳥栖市地域公共交通総合連携計画の目標

目標	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	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	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	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（主に計画事業）

対象	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	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 の内容を踏まえ視点 および視点を設定。また目標 および の内容を踏まえ視点を、目標 の内容を踏まえ視点を設定。

評価の視点

視点	市内線利用者数の確保
視点	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	市内線の財政負担 (弥生が丘循環線の財政負担)
視点	交通空白エリアの減少

評価結果と今後の課題を整理

図 評価の基本的な考え方

1-2 評価結果

1-2-1 市内線の利用者数【計画の数値目標】・財政負担

市内線全体の利用者数は、**87,000人/年**（H20実績：見直し前）から、**88,000人/年**（H21実績：見直し後1年目）と、**1,000人/年の利用者増**となっている。表1

H21実績の88,000人/年は、基準値として設定した**96,000人/年**に及ばなかった。図1

弥生が丘循環線は増加しているものの、他の路線については減少している。図2

表1 市内線の利用者数の評価

評価事項	従前値	評価値(実績)	基準値	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	10.6万人	11.5万人 ¹	×	<ul style="list-style-type: none"> 運行開始以降(H21.10~H22.9)の月報を基に評価値を算出 H21評価値は、利用者数(月報)の数値を補正し算出² H21及びH22の基準値は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、昨年度の評価で使用したものを使用)。

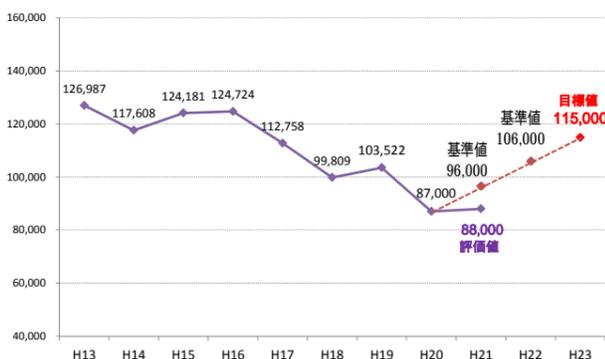


図1 市内線全体の利用者数(単位:人)

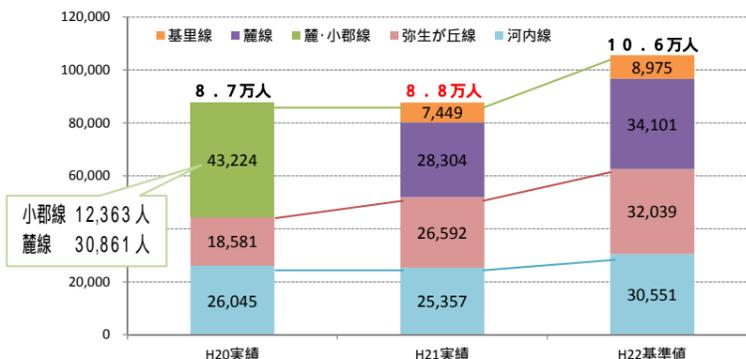


図2 路線別の利用者数(市内線)(単位:人)

H22基準値は、H21実績における路線別の利用者数の比率から算出

弥生が丘線における 共同運行企業のメリット

従業員利用者数は6,408人(H21.10~H22.9)
 昨年度と今年度の実績比較が可能な11月~12月の利用状況を見ると、利用者は約1.1倍増
 企業として、自動車事故リスクの減少等のメリットが生まれている(従業員にとっては健康増進等)

市内線全体の**1便当たり利用者数**は、**3.1人/便**（H20実績：見直し前）から、**3.2人/便**（H21実績：見直し後1年目）と、**同水準で推移**している。図3

弥生が丘循環線は、前年比で約**1.5倍**の増加(2.4人/便 3.5人/便)となっている。なお一般利用者(企業従業員除く)だけの比較でも、**前年比で約1.2倍**となっている(2.4人/便 2.8人/便)。

市内線全体の**運行キロ当たり**の利用者数は、**0.38人/運行キロ**(H20実績：見直し前)から、**0.38人/運行キロ**(H21実績：見直し後1年目)と**同水準で推移**している。図4

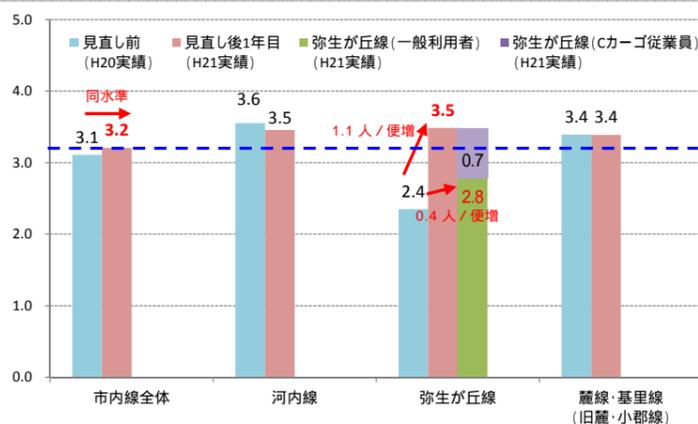


図3 市内線の1便当たり利用者数(単位:人/便)

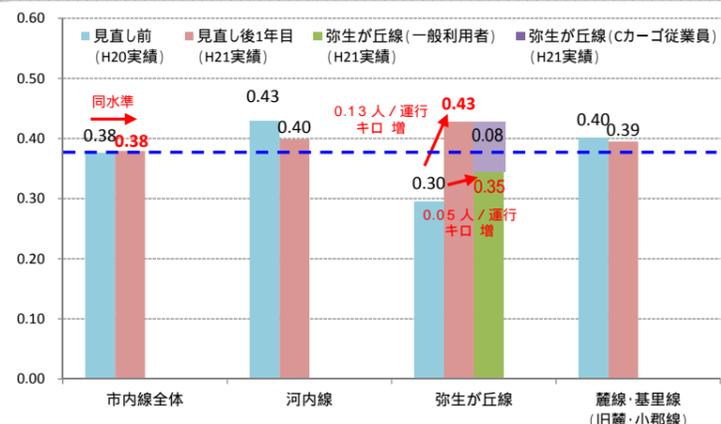


図4 市内線の運行キロ当たり利用者数(単位:人/運行キロ)

市内線全体の**財政負担額**は、**4,059万円/年**（H20実績：見直し前）から**3,995万円/年**（H21実績：見直し後1年目）と**微減**となっている。図5

市内線全体の**1便当たりの財政負担額**は、**1,451円/便**（H20実績：見直し前）から、**1,460円/便**（H21実績：見直し後1年目）と**ほぼ同水準**に収まっている。図6

○市内線全体の**運行キロ当たりの財政負担額**は、**176円/運行キロ**（H20実績：見直し前）から、**173円/運行キロ**（H21実績：見直し後1年目）と、**ほぼ同水準**に収まっている。図7

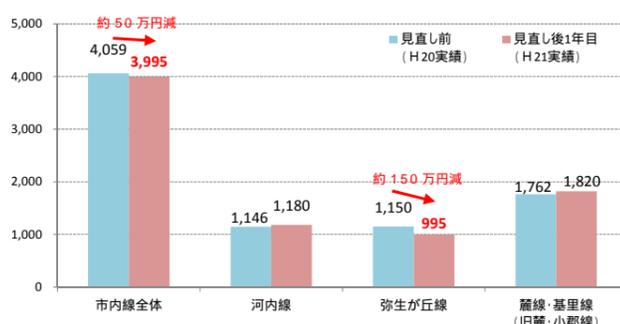


図5 財政負担額(単位:万円)

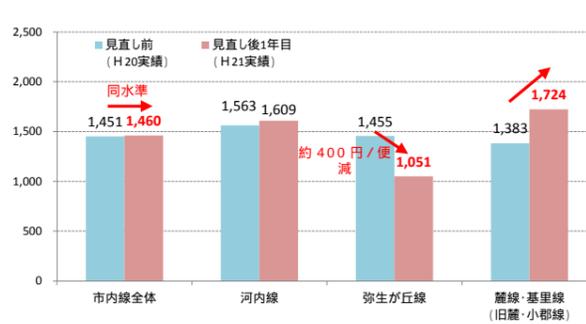


図6 1便当たり財政負担額(単位:円/便)

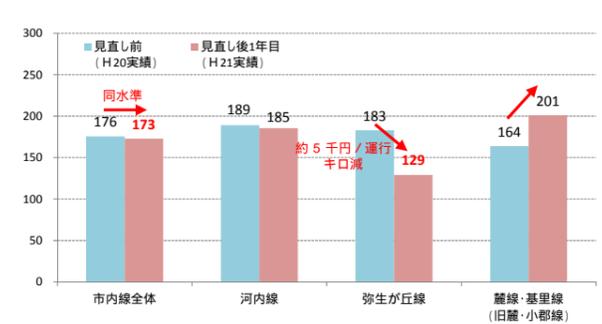


図7 運行キロ当たり財政負担額(単位:円/運行キロ)

弥生が丘線について、運行経費から運行収入を除いた赤字額を共同運行企業と折半することを原則とした場合

1-2-2 ミニバスの利用者数【計画の数値目標】

ミニバス全体の利用者数は、**目標値 7,000 人**に対し評価値約 **8,400 人**と、**目標値を上回る水準に達している**。表1・図1
 路線別で見ると、**田代地区路線が鳥栖地区路線を約 1,000 人上回っている**。図2
 ・さらなる利用者獲得に向けて、特に**鳥栖地区路線の利用促進が重要**

表1 ミニバスの利用者数の評価

評価事項	従前値	評価値(実績)	基準値	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	7,000 人	7,000 人		・運行開始以降(H21.10~H22.9)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。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。

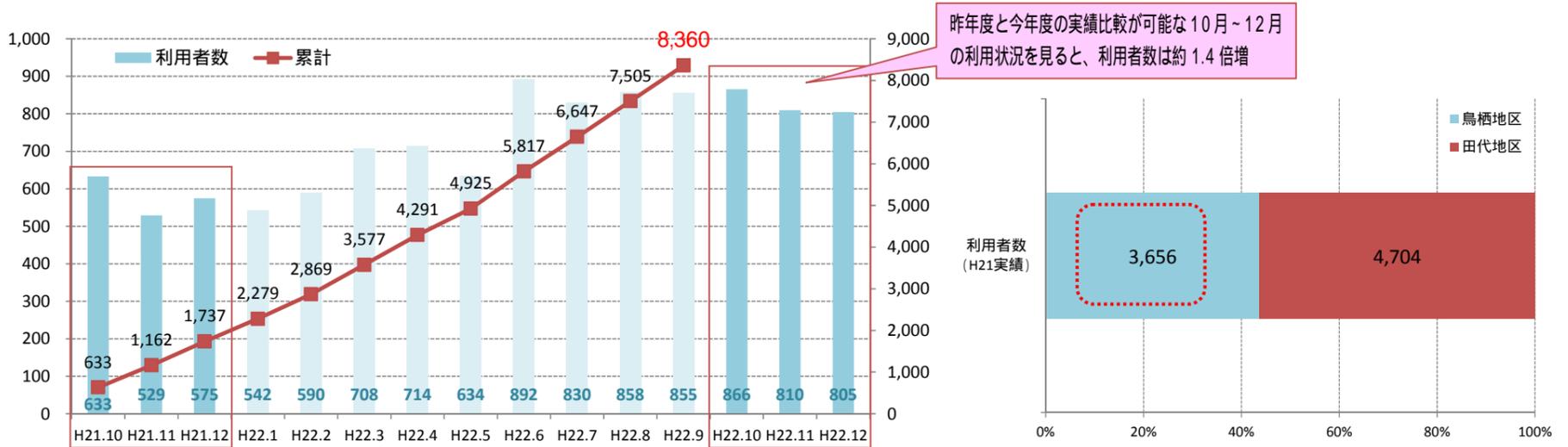


図1 ミニバス全体の利用者数(単位:人)

図2 路線別の利用者数(ミニバス)(単位:人)

ミニバス全体の**1 便当たり利用者数は 4.1 人/便**、路線別で見ると**田代地区路線(4.6 人/便)**が**鳥栖地区路線(3.6 人/便)**を上回っている。図3
 ミニバス全体の**運行キロ当たり利用者数は 1.04 人/運行キロ**、路線別で見ると**鳥栖地区路線(0.99 人/運行キロ)**と**田代地区路線(1.09 人/運行キロ)**はほぼ同水準となっている。図4
 相対的に見て、特に**鳥栖地区路線の運行の効率化**が改善に向けたポイントとなる。

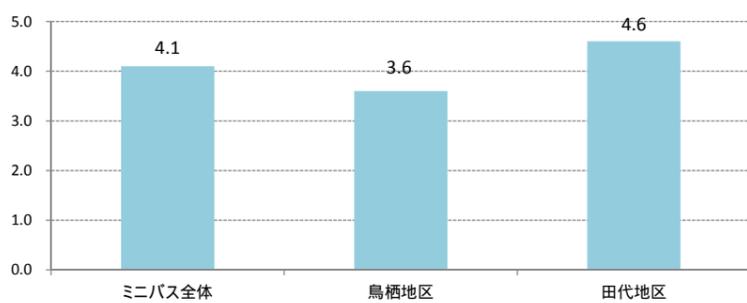


図3 ミニバスの1便当たり利用者数(単位:人/便)

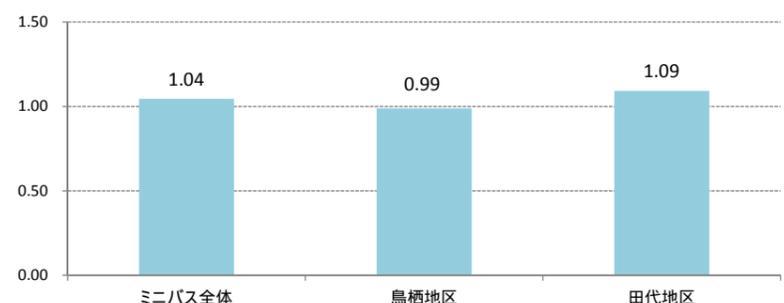


図4 ミニバスの運行キロ当たり利用者数(単位:人/運行キロ)

計画の数値目標 7,000 人を上回ったことから、今後の目標値として、現在策定中の市総合計画(H23~27)に掲げたミニバス利用者の数値目標(H27:10,000人)に基づき算出した**約 8,900 人**を、**H23 目標値として使用する**。図5
 新たな目標値の達成に向けて、**ミニバス両路線において、さらなる利用者獲得の取り組みが必要**となる。

<算出方法>

H21 実績値と現在策定中である市総合計画に掲げたH27 目標値の推移(1年毎に約330人の利用者増を見込み)を踏まえ、目標値を設定



図5 ミニバスの新たな目標値

<参考> ミニバスの財政負担について

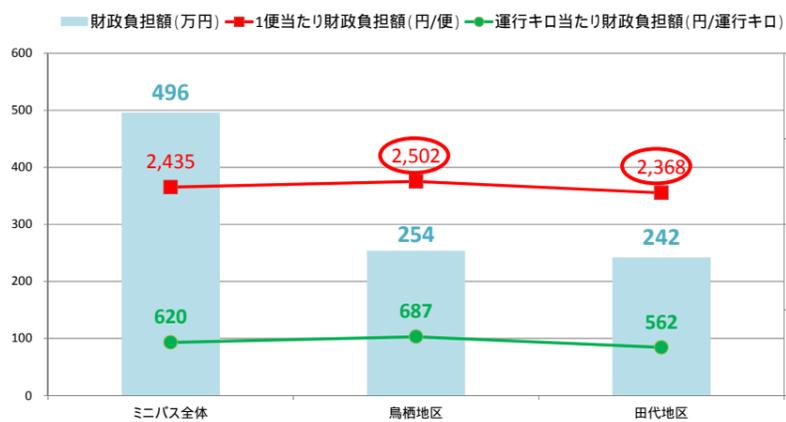
ミニバス全体での**財政負担額は約 500 万円**（運行経費約 663 万円 - 運行収入約 167 万円）。**図 6**

1 路線あたり財政負担額は約 250 万円（両路線の差は約 10 万円）

1 便あたり財政負担額は約 2,435 円/便、路線別では鳥栖地区路線が約 2,502 円/便、田代地区路線は約 2,368 円/便となっている。**図 6**

運行キロあたり財政負担額は約 620 円/運行キロ、路線別では鳥栖地区路線が約 687 円/運行キロ、田代地区路線が約 562 円/運行キロとなっている（**鳥栖地区路線が田代地区路線を約 120 円/運行キロ上回る**）。**図 6**

新たな目標値の達成に向けて、**両路線における運行の効率化が重要**となっている（特に鳥栖地区路線）。



昨年度と今年度の実績比較が可能な 10 月～12 月の利用状況を見ると、財政負担額は約 1 割削減、採算性は 21%から 30%に上昇

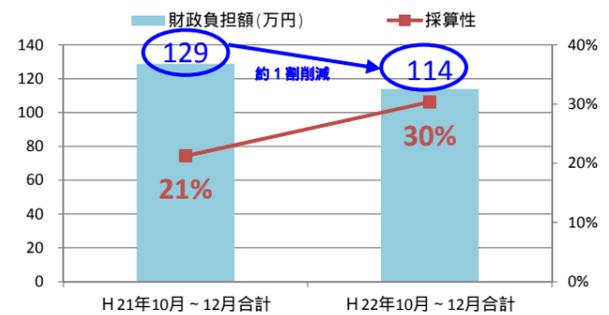


図 6 ミニバスの財政負担額等

1-2-3 交通空白エリアの減少

ミニバス運行や市内線の見直しによって、「**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（河内線の一部ルート見直しにより古賀町周辺空白エリアも一部解消）。**図 1・図 2**

一方で、事業 1 年目を経過し、**他エリアからの運行要望も挙がってきている**。

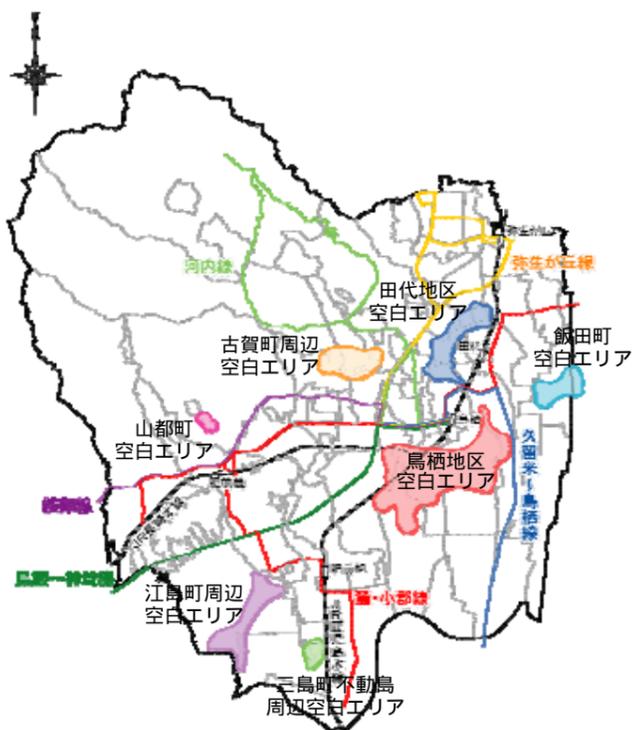


図 1 鳥栖市の主な交通空白エリア（計画策定時に設定）

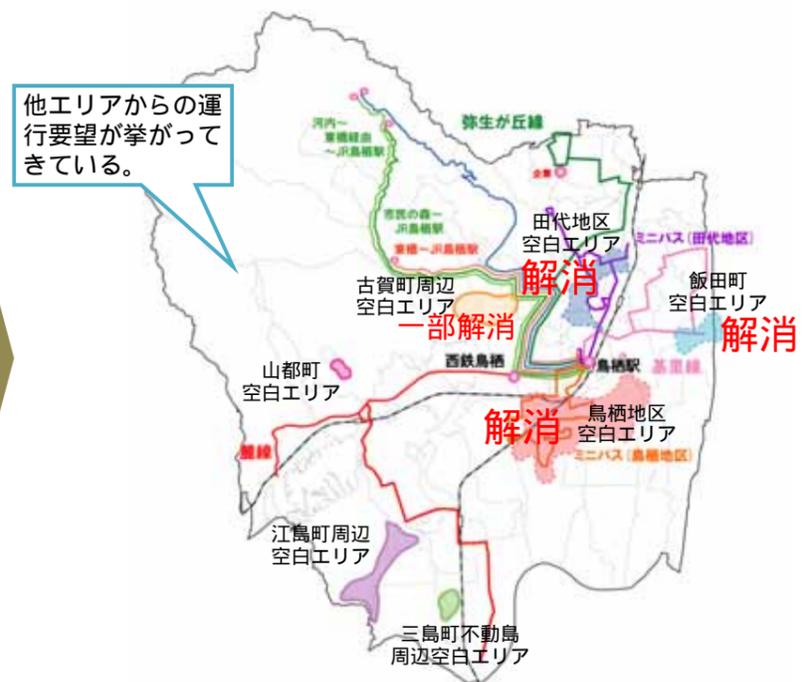


図 2 交通空白エリアの解消（3エリア）

<参考> 公共交通サービス向上（外出機会の状況）

ミニバス全体で、利用者の約 44%が「**外出が増えた**」と回答されており、**外出機会の向上に寄与した**。**図 3**

・鳥栖地区路線の利用者は約 59%、田代地区路線は約 32%が回答

外出の増加回数は、ミニバス全体では週あたり約 56 回、年間で約 2,912 回にのぼる。**図 4**

・鳥栖地区の利用者は週あたり約 38 回、田代地区路線は週あたり約 18 回増加

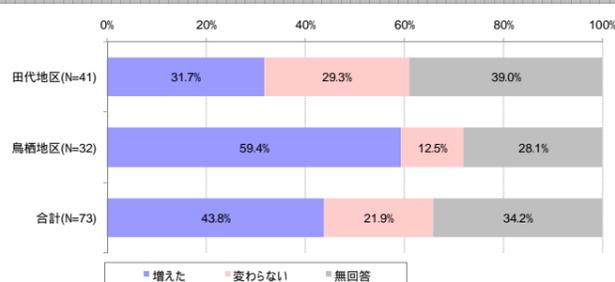


図 3 外出の増加状況



図 4 外出の増加回数

→ 約 18 回/週外出
→ 約 38 回/週外出
→ 約 56 回/週外出

1-2-4 評価結果（まとめ）

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。

表 評価結果（今後の課題を含む）

評価の視点	評価指標	見直し前	見直し後 1年目	評価	今後の課題
市内線利用者数の確保	利用者数	87,000人	88,000人 基準値：96,000人	×	<ul style="list-style-type: none"> ・弥生が丘循環線のさらなる運行の効率化 ・麓線、基里線の利用促進および運行の効率化 ・新鳥栖駅（新幹線）との結節（特に麓線）
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		8,400人 目標値：7,000人		<ul style="list-style-type: none"> ・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3,995万円		「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
	運行キロ当たり 財政負担額	約176円	約173円		弥生が丘線（計画事業）に着目すると、下記の点が課題として挙げられる。 <ul style="list-style-type: none"> ・さらなる一般利用者の獲得 ・共同運行企業従業員の利用者増に向けた取り組み ・共同運行企業との負担等に係わる調整
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）		<ul style="list-style-type: none"> ・他の地域からの運行要望

2. 各事業の特徴・課題把握

昨年度とりまとめた対応方針を前提に、主に計画事業を対象に、本年度の実施状況と評価を通じた把握内容を踏まえつつ、個別事業の特徴・課題把握に向けた詳細分析を行う。
 なお、昨年度と同様に、新たな利用者の獲得や運行形態の効率化が求められる基里線も分析対象に加える。

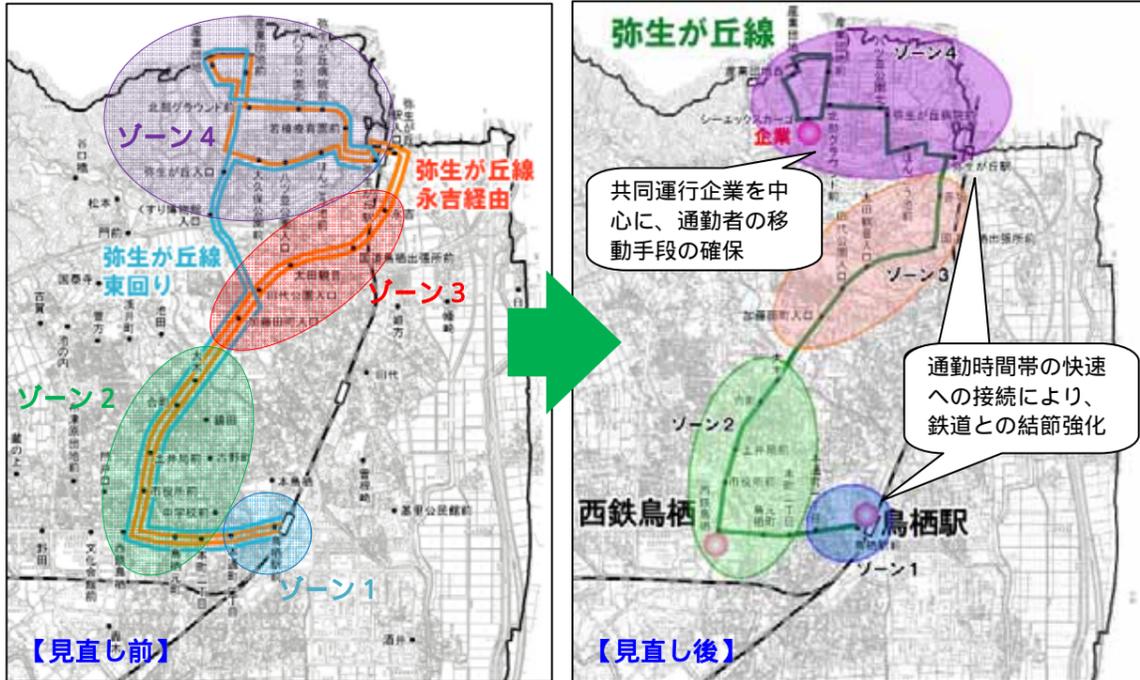


図 特徴・課題把握に向けた分析の進め方

2-1 弥生が丘循環線の特徴・課題

どのような路線？

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を実施



分析対象者の主な利用特性は？ 通勤者（共同企業従業員除く）

全員が片道利用で、往復利用しやすい運行内容の改善が重要と言える。
また、さらなる新規利用者の獲得に向けた対応も重要な課題と考えられる。



図 往復利用者

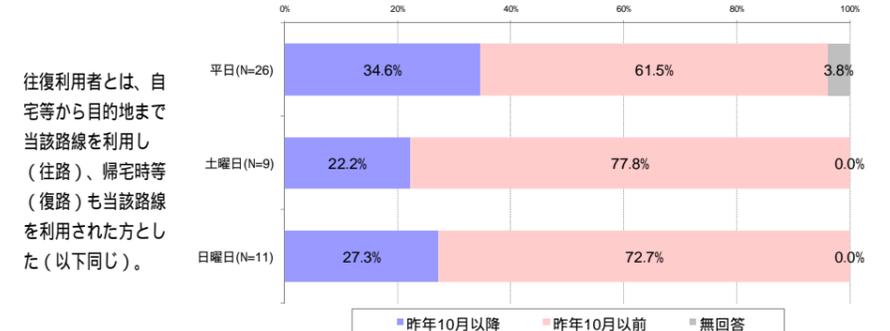


図 利用時期

主な利用区間は？ 一般利用者（通勤者除く）

平日・土曜・日曜を通じて、鳥栖駅周辺（ゾーン1）や西鉄鳥栖周辺間（ゾーン2）の利用が多い一方、加藤田町入口周辺（ゾーン3）や弥生が丘周辺（ゾーン4）の利用は少ない状況にある。

ゾーン3およびゾーン4における一般利用者の獲得が課題

利用者の多い平日の状況を見ると、鳥栖駅周辺～西鉄鳥栖周辺間（ゾーン1～ゾーン2）と弥生が丘周辺～西鉄鳥栖周辺間（ゾーン2～ゾーン4）の利用が特に多く、また加藤田町入口周辺～鳥栖駅周辺間（ゾーン3～ゾーン1）および加藤田町入口周辺～西鉄鳥栖間（ゾーン3～ゾーン2）の利用も一定数見られることから、一般利用者の状況から見た場合、**現行ルート的大幅な改善は影響が大きいものと考えられる。**ただし、**ゾーン1～ゾーン4の結び付き強化**などは課題として残る。

分析の主な対象は？

一般利用者の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
一般利用者（通勤者除く）も併せて分析
なお、**共同運行企業従業員**の利用者増に向けて、当該従業員のニーズも分析



図 分析の主な対象

通勤者は、上図「通勤」を回答された方のうち、支払方法等から特定した共同運行企業従業員を除いたサンプルを対象とした。
なお一般利用者は、上図で「買い物」「通院」「通学」「その他」「無回答」を回答された方のうち、支払方法等により一般利用者と特定したサンプルを対象とした。

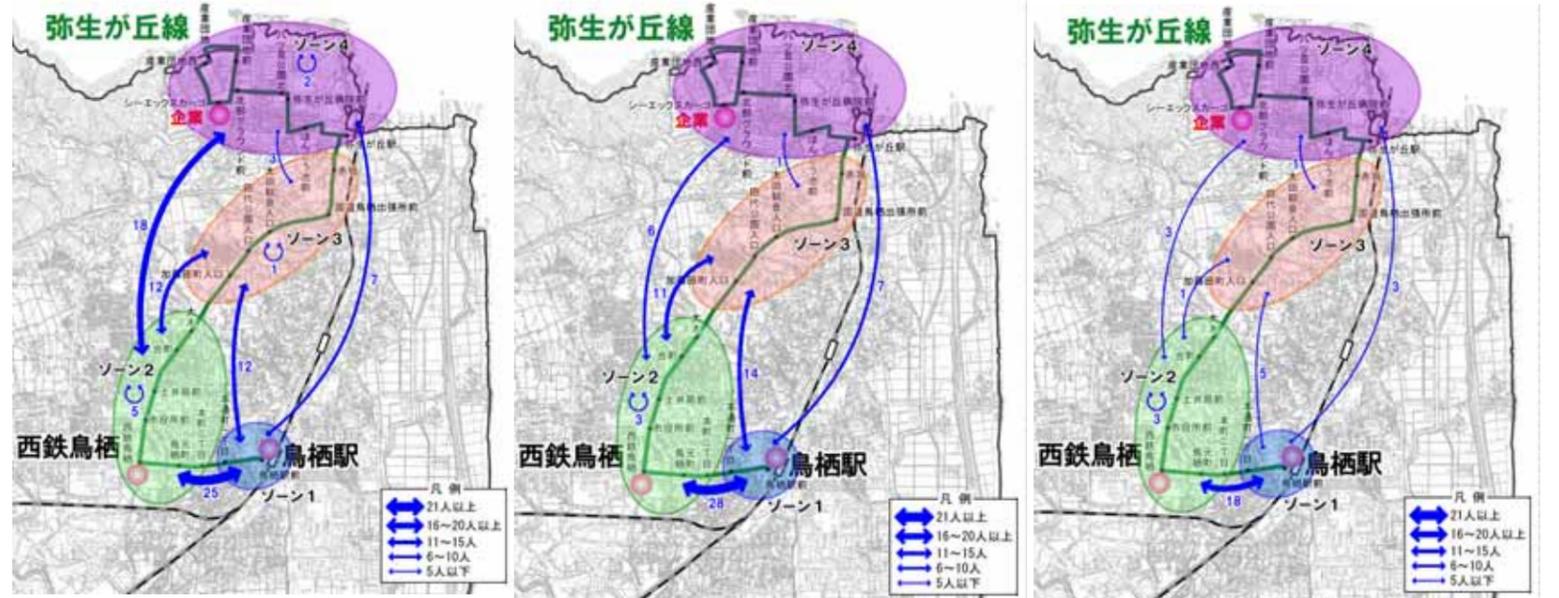


図 一般利用者の利用区間（平日）

図 一般利用者の利用区間（土曜）

図 一般利用者の利用区間（日曜）

主な利用区間は？ 通勤者（共同企業従業員除く）

平日・土曜・日曜を通じて、鳥栖駅周辺～西鉄鳥栖周辺間（ゾーン1～ゾーン2）の利用が多い。通勤利用の多い平日を見ると、鳥栖駅周辺～西鉄鳥栖周辺間（ゾーン1～ゾーン2）や弥生が丘周辺～西鉄鳥栖周辺間（ゾーン4～ゾーン2）等で一定数の利用が認められ、一般利用者と同様に、**現行ルートの大幅な改善は影響が大きいものと考えられる。**

しかし、前出の一般利用者の状況と比べるとその人数は格段に少なく、特に企業が集積する産業団地を含む弥生が丘周辺（ゾーン4）では、弥生が丘駅が位置する同ゾーン内での利用や鉄道拠点を有する鳥栖駅周辺（ゾーン1）からの利用が少ない状況にあることから、**産業団地周辺における鉄道との連携も踏まえた一般利用者（通勤者）の獲得が課題と考えられる。**

平日の乗降バス停を見ると、鳥栖駅や弥生が丘駅での乗降が多いことから、JRからの乗り継ぎで通勤する方が一定数見られることが推測される。

また、産業団地周辺での乗降が少なく、特に乗車が少なく傾向にあることから、**出社時の片道利用者が多くを占め、帰宅時のバス利用が少ない現状が伺える。帰宅時のバス利用者獲得や退社時刻が遅くなった場合への対応なども検討課題の一つと考えられる。**

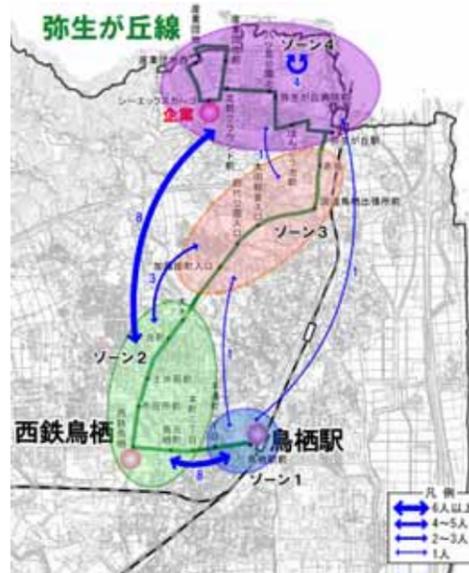


図 通勤者の利用区間（平日）

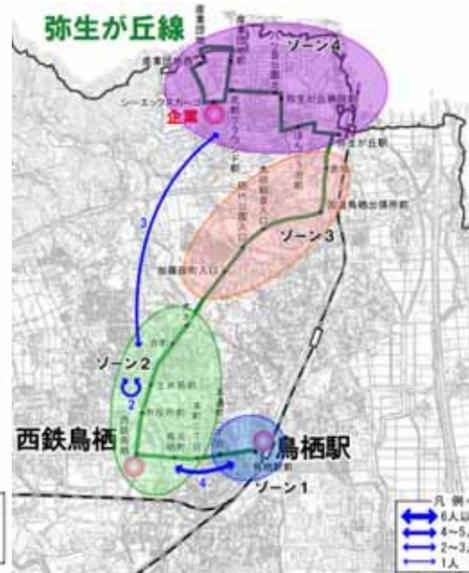


図 通勤者の利用区間（土曜）

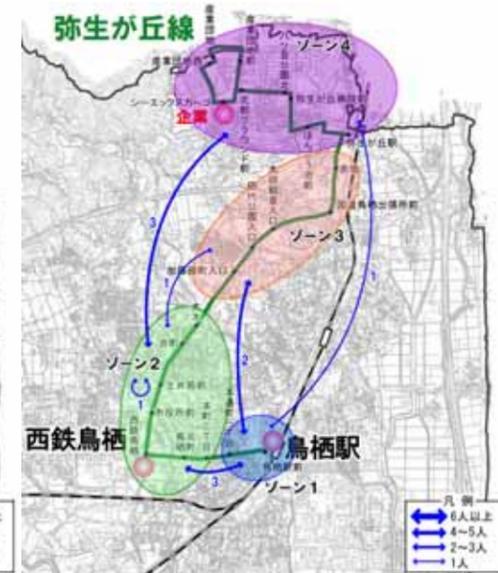


図 通勤者の利用区間（日曜）

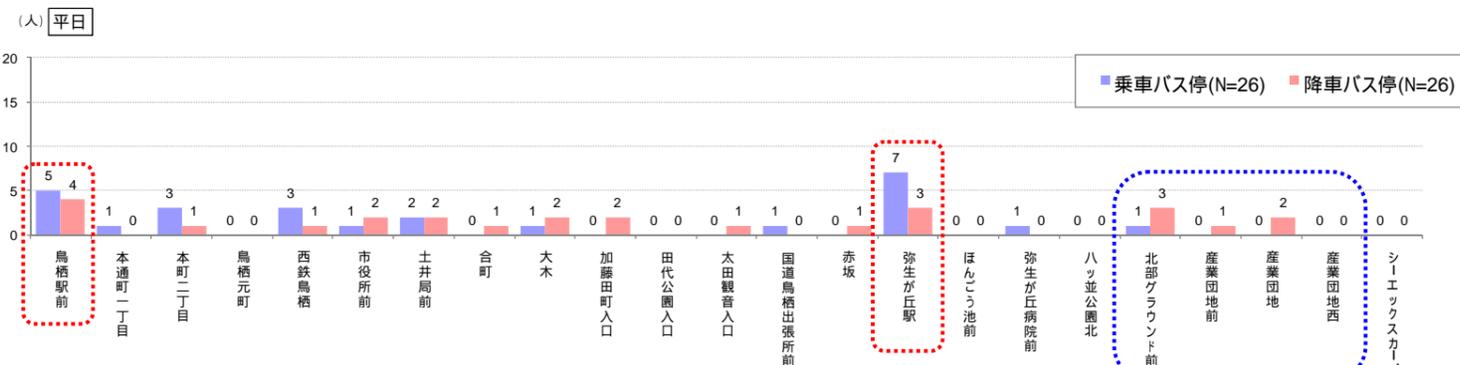


図 通勤者の乗降バス停（平日）

利用時間帯は？ 一般利用者（通勤者除く）

便数を厚くした9時台および12時台では利用が多い状況となっている。全体としては、午前の利用が多く、**午後利用は少ない。**

特に一般利用者の移動が多いと考えられる昼間時間帯（9～17時台）では、**午後13～16時台の利用が少ない状況**にあり、当該時間帯における**運行の効率化**などの対応が重要と考えられる。

図 運行時間帯と便数（平日・土曜・日曜）

1台	運行本数	運行時間(出発時刻)													
		6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
永吉経由(循環)	12	1			1	1	1	1			1		1		1
東回り(循環)	12	1	1	1		1			1	1			1		1
計	24	1	1	1	1	1	1	1	2	1		1	1	1	1

2台	運行本数	運行時間(出発時刻)													
		6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
鳥栖駅前 シーエックスカーゴ	13	1	1	1	1	1	2	1			2	1	1	1	1
シーエックスカーゴ 鳥栖駅前	13	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	2
計	26	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	4

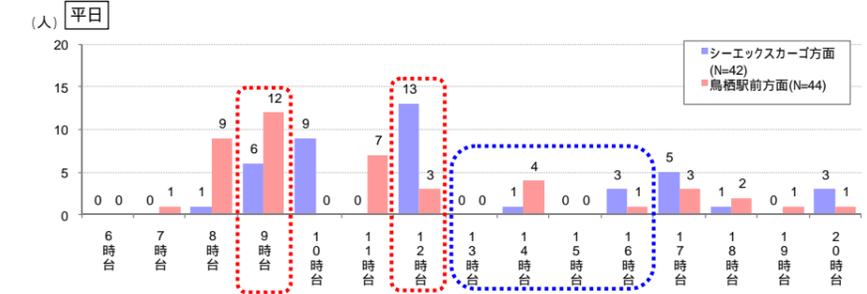


図 一般利用者の利用時間帯（平日）

利用時間帯は？ 通勤者（共同企業従業員除く）

一般的に出勤・退社が多くなると考えられる**早朝（6～8時台）、夕方・夜間（17時台～）**の利用状況を見ると、全体として**利用が多いとは言えない状況**にある。

なお、昼間時間帯の利用は極めて少ない状況にある。上記時間帯を中心とした**鉄道との乗り継ぎダイヤの設定**や**夕方・夜間の増便、昼間時間帯の減便**などで対応を図っていくことが重要と考えられる。

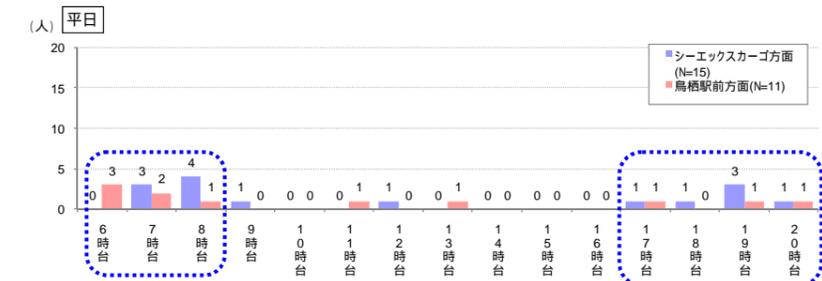


図 通勤者の利用時間帯（平日）

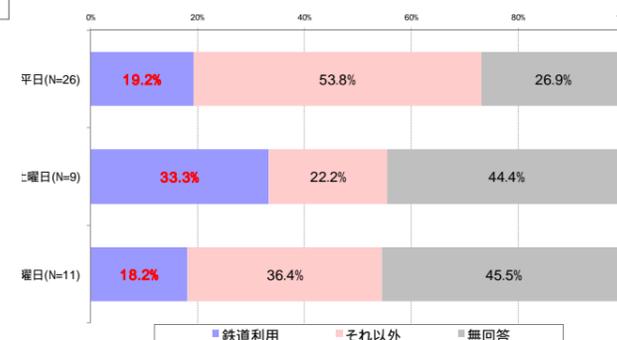


図 通勤者の鉄道利用の状況（平日）

表 通勤者の鉄道利用便（平日）

回答者数	鉄道利用便(発車時間)	鉄道の行き先
5	728	佐賀
	754	鳥栖
	1915	二日市
	2036	鳥栖 小倉

効果的な情報提供内容は？ 一般利用者（通勤者除く）

利用のきっかけとして「**運行ルートの改善**」を挙げる方が多い。また利用者を増やすための取り組みとしては「**JRとバスの乗り継ぎ時刻等情報の発信**」という回答が多く、「運賃や経路などの情報発信」「バス利用による商店街割引」という回答も一定数見られた。一般利用者の獲得に向けて、運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報の提供を進めていくことが重要と考えられる。

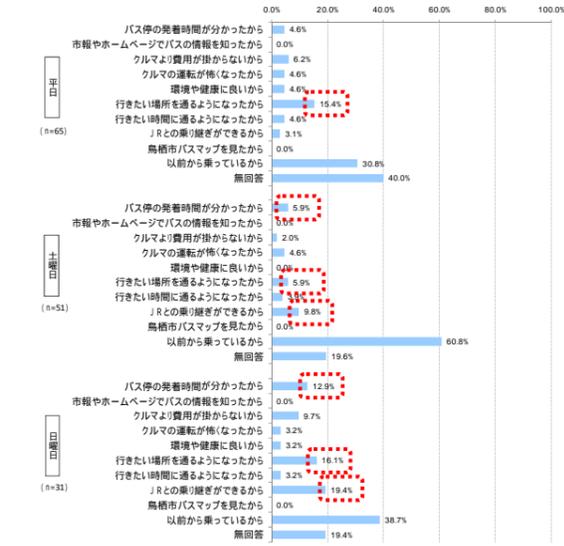


図 一般利用者の利用のきっかけ

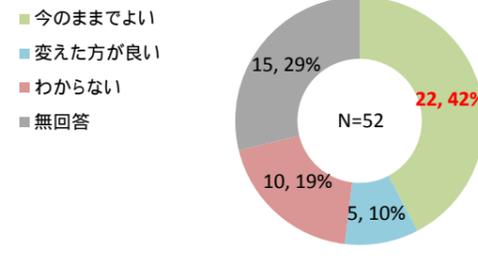


図 利用者を増やすための取り組み

共同運行企業従業員のニーズ

現行路線バス利用者の多くが運行ダイヤの改善を望んでいる。
 ・現在の弥生が丘循環線の運行ルートについて、**路線バス利用者の約4割は今のままで良いと回答**している（ルート改善を望む方は約1割）。
 ・一方運行ダイヤについては、変えた方が良いという回答が最も多く、路線バス利用者の約1/3以上が回答している。
 現行路線バス未利用者のうち、転換の可能性が高い運転免許を持たない方は、**運行ルート・ダイヤの問題や運行内容を認知していないこと**を利用しない理由に挙げている。
 現行路線バス未利用者で運転免許を持つ方は、利用しない理由に**約8割が「マイカーが便利だから」と回答**しており、マイカーからバスへの転換促進の取り組みが重要となる。

運行ルートについて



運行ダイヤについて

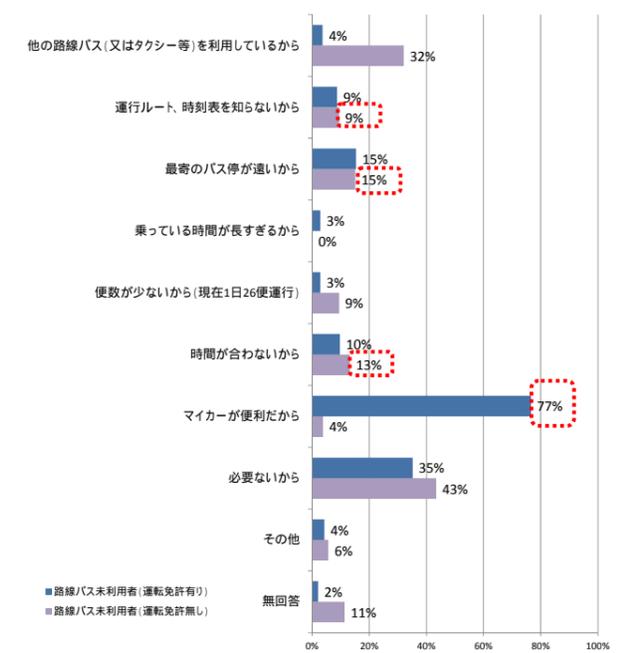
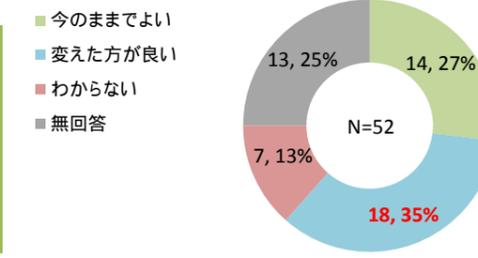


図 運行ルート・ダイヤについて(路線バス利用者)

図 路線バスを利用しない理由(路線バス未利用者)

【弥生が丘循環路線の主な課題】

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

- ・産業団地周辺に通勤する方の往復利用者(退社時)の獲得
 - ・通勤時間帯(6~8時台)における鉄道との乗り継ぎ改善ニーズへの対応
 - ・利用の少ない昼間時間帯(14~16時台)や退社時間帯(17時台以降)への対応
 - ・運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報などの情報提供ニーズへの対応
- 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

- ・利用の少ない昼間時間帯(13~16時台)への対応
- ・運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報などの情報提供ニーズへの対応

共同運行企業との調整・連携(従業員の利用促進)

- ・運行ダイヤの改善ニーズに対する対応
- ・マイカー通勤者を含めた運行の基礎的な情報等の情報提供ニーズへの対応

効果的な情報提供内容は？ 通勤者(共同運行企業従業員除く)

利用のきっかけとしては「**バス停発着時間が分かったから**」「**JRとの乗り継ぎができるから**」という回答が多く、また利用者を増やすための取り組みとしては「**運賃や経路などの情報発信**」「**JRとバスの乗り継ぎ時刻等情報の発信**」と回答される方が多く見られた。通勤者の獲得に向けて、一般利用者と同様に、運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報の提供を進めていくことが重要と考えられる。

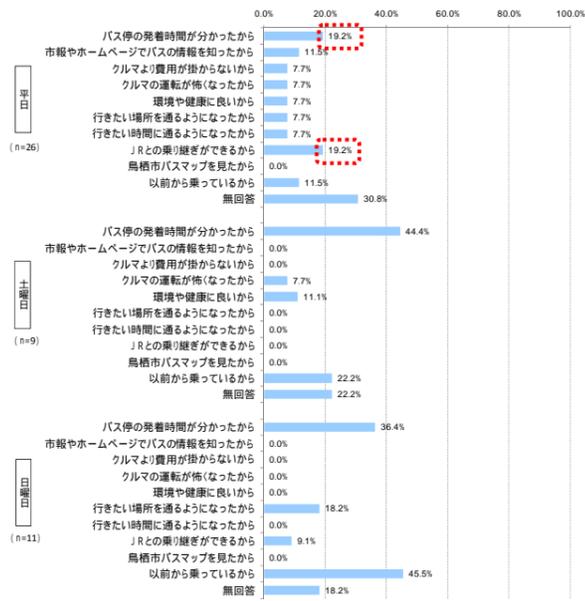


図 通勤者の利用のきっかけ

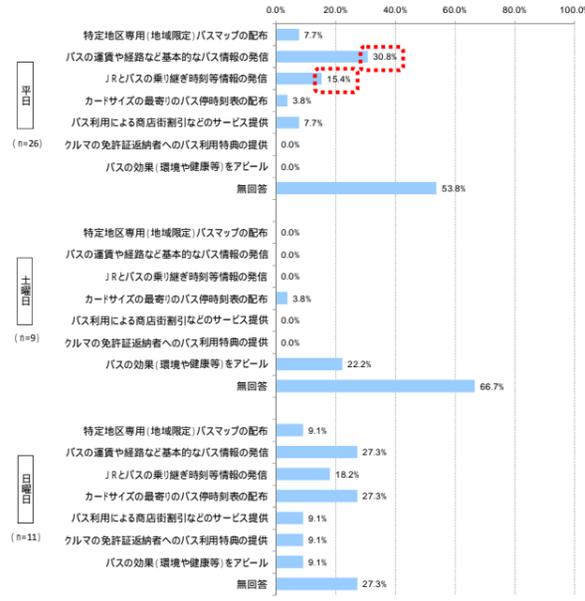


図 通勤者の利用者を増やすための取り組み

どのような路線？

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

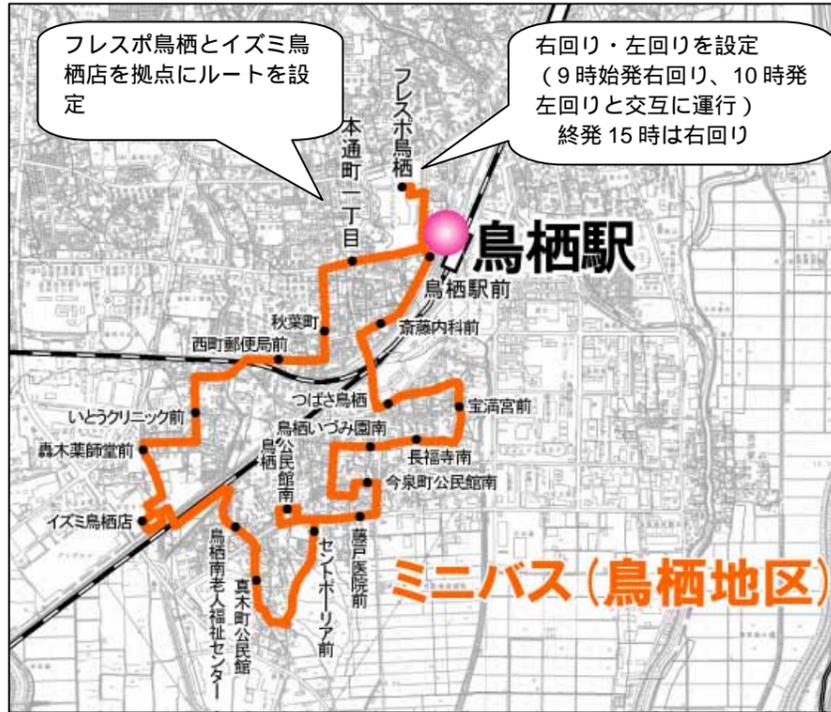


図 鳥栖地区路線のルート・バス停

分析の主な対象は？

高齢者を主な対象に分析

利用者のほぼ全ては高齢者と捉え、分析を実施
なお、田代地区路線と比べて、後期高齢者(75歳以上の高齢者)の割合が少ないことが本路線の特徴

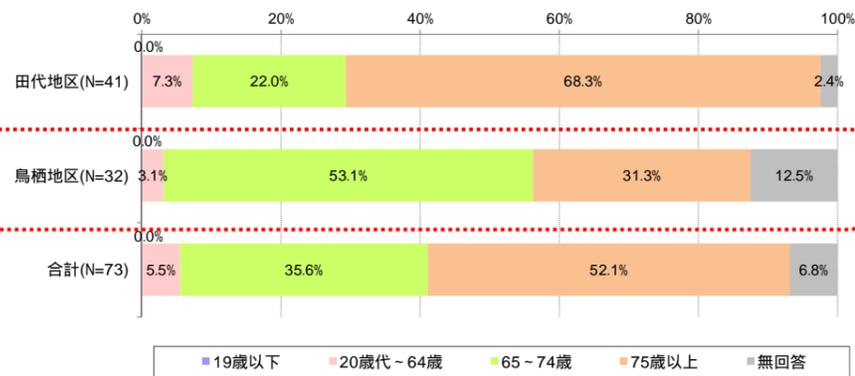


図 分析の主な対象

分析対象者の主な利用特性は？

買い物や通院を目的に、片道利用されている方が多い。買い物や通院後に往復利用しやすい運行内容の改善が重要と言える。また、新規利用者の獲得が進んでいない現状への対応も重要な課題と考えられる。

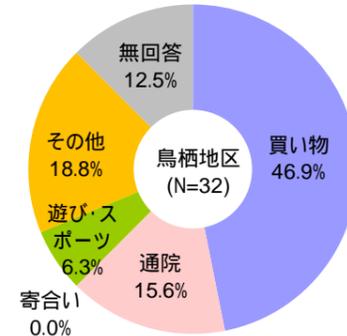


図 主な利用目的

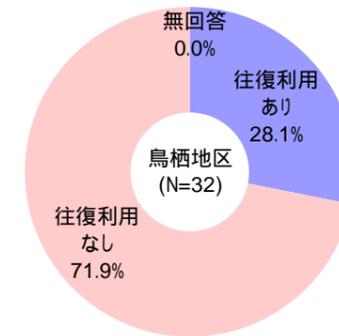


図 往復利用者

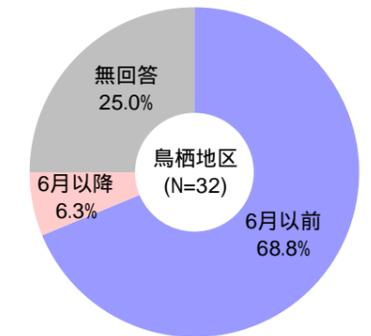


図 利用時期

利用区間は？

JR鹿児島本線東側の利用が多く、特にゾーン1(鳥栖駅周辺)とゾーン3およびゾーン4の結びつきが強い。新規利用者獲得に向けて、住宅が集積するゾーン3やゾーン4での運行ルートの拡充などが考えられる。

乗降バス停を見ると、フレスポ鳥栖・長福寺南・鳥栖公民館南での乗車が多く、フレスポ鳥栖・鳥栖駅前での降車が多い。鳥栖駅周辺における買い物や通院を目的に利用される方が多いものと考えられる。

一方JR鹿児島本線西側(ゾーン5、ゾーン6、ゾーン7)の利用が少なく、特にゾーン6での乗降が少ない。本ゾーンを中心としたJR鹿児島本線西側ゾーンにおける運行ルートの改善が重要と考えられる。

運行ルートについては、利用者の約6割が現行ルートの維持を希望している。



図 利用区間

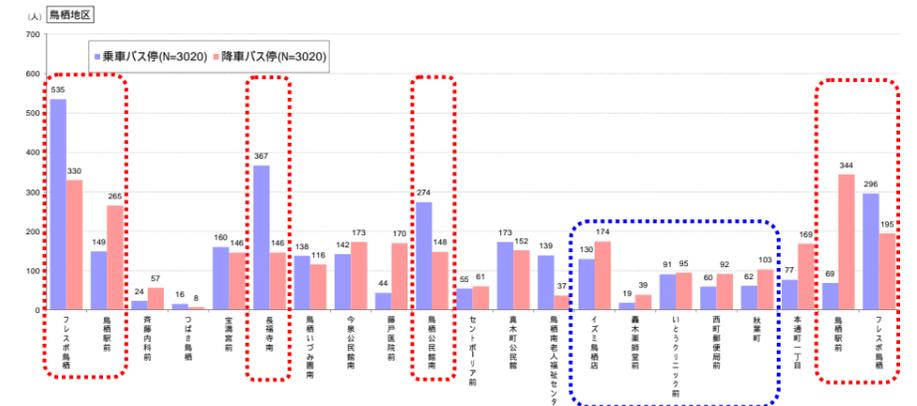


図 乗降バス停

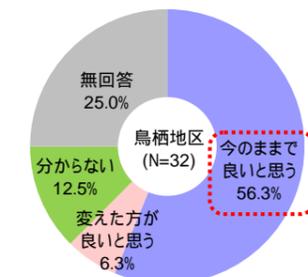


図 運行ルートについて

利用時間帯は？

全体として、午前中の利用が多い(9~11時台)。一方午後については14時台の利用が少なく、この時間帯の対応が課題となる。
右回り・左回りで見ると、右回りの利用が相対的に多く、左回りのダイヤ改善が課題となる。
運行ダイヤについては、利用者の半数が改善を希望しており、その内容としては、夕方便(16~17時台の運行)を望む声が多くを占めている。当該時間帯の運行は、特に既存利用者の往復利用の獲得に向けて重要な課題と考えられる。



図 利用時間帯

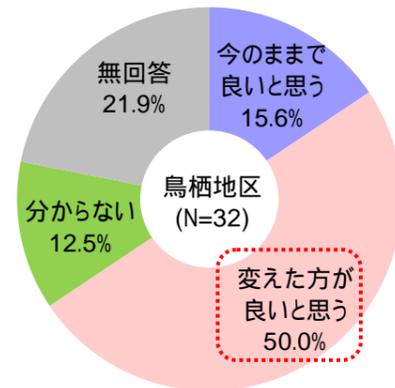


図 運行ダイヤについて

表 運行ダイヤの改善要望

鳥栖地区 (N=16)	
1	回数を増やしてほしい
2	夕方を追加してほしい
3	毎日
4	毎日
5	夕方を追加
6	夕方1便増やしてほしい
7	夕方1便増
8	毎日運行
9	増便、17時くらいまでお願いしたい
10	あと1便のばしてほしい
11	延長してほしい、増便
12	便数を増やしてほしい、最後便が早すぎる
13	本数がいっぱいであればよい、毎日運行
14	最後の時間を延ばしてほしい、17時まで
15	最後の時間を延ばしてほしい、17時くらいまで
16	増便、毎日

効果的な情報提供内容は？

新規利用者の獲得に向けて、市報による広報やバスマップ、チラシが効果的と考えられる。これらの広報媒体を通じたより効果的な情報提供が課題となる。
利用者を増やすための取り組みとしては(ミニバスを最も良く知る現行利用者から把握)、運賃や経路、ダイヤなどの運行の基礎情報の提供や乗り継ぎ利便性向上などが重要と考えられる。

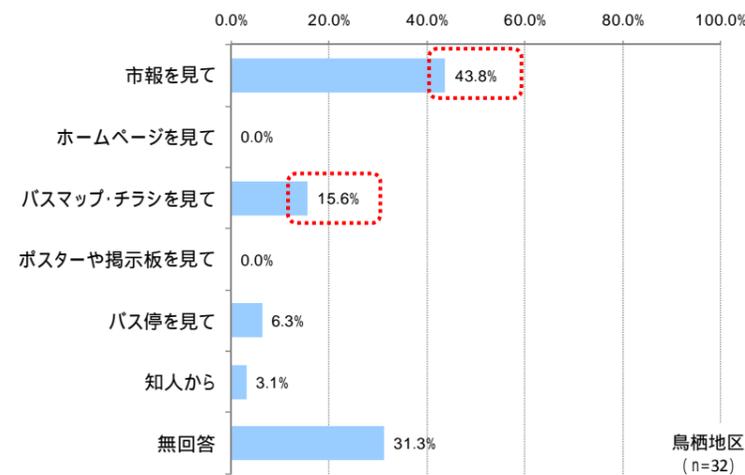


図 利用のきっかけ

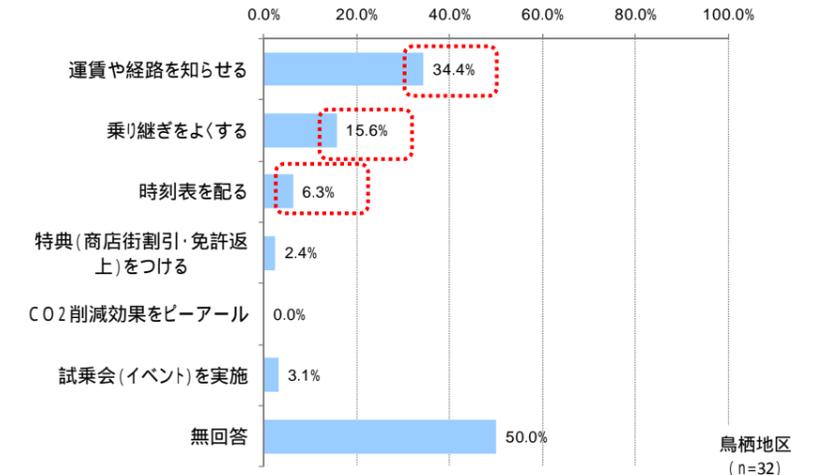


図 利用者を増やすための取り組み

【鳥栖地区路線の主な課題】

- 往復利用者や新規利用者の獲得(高齢者)
- JR 鹿児島本線東側における更なる需要の掘り起こし
 - 運行ルート維持に対する高いニーズを踏まえ、ルートの一部延伸等を検討
- JR 鹿児島本線西側における運行ルートの改善
- 運行ダイヤの改善(左回りのダイヤ改善や夕方便の運行検討)
- 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

2-3 田代地区路線の特徴・課題

どのような路線？

高齢者の移動手段の確保を目的に新たに交通空白地域を導入



図 田代地区路線のルート・バス停

分析の主な対象は？

高齢者を主な対象に分析

利用者のほぼ全ては高齢者と捉え、分析を実施
なお、鳥栖地区路線と比べて、後期高齢者(75歳以上の高齢者)の割合が多いことが本路線の特徴

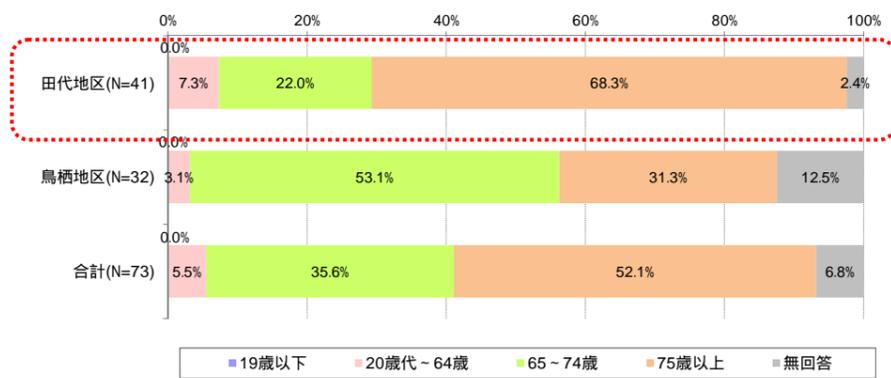


図 分析の主な対象

分析対象者の主な利用特性は？

鳥栖地区路線と同様の傾向

買い物や通院を目的に、片道利用されている方が多い。買い物や通院後に往復利用しやすい運行内容の改善が課題と言える。また、新規利用者の獲得が進んでいない現状への対応も重要な課題と考えられる。

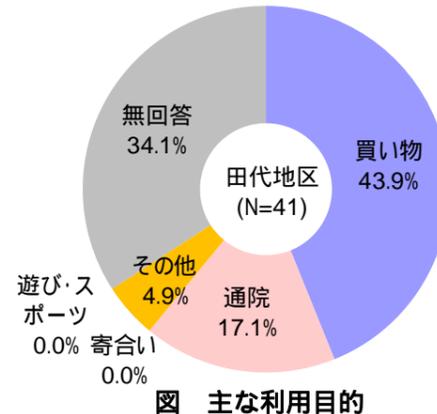


図 主な利用目的

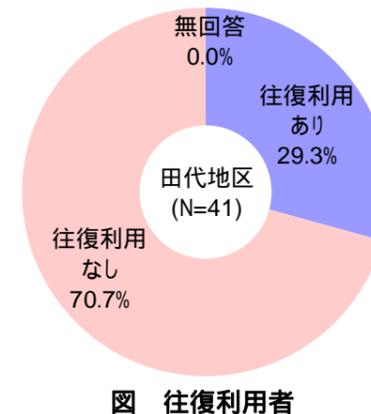


図 往復利用者

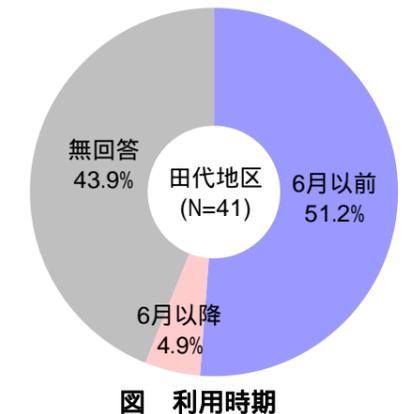


図 利用時期

利用区間は？

全体として、各ゾーンで一定数の利用が認められるが、これらの利用のほとんどが鳥栖駅周辺間の利用となっている。鳥栖駅周辺における買い物や通院を目的に利用される方が多いものと考えられる。特に鳥栖駅周辺のゾーン1とゾーン3・ゾーン4・ゾーン5の結び付きが強い(ゾーン1とゾーン5の結び付きが最も強い)。新規利用者の獲得に向けて、これらのゾーンでの運行ルートの拡充が重要と考えられる。乗降バス停を見ると、フレスポ鳥栖での乗降が突出している。その他ゾーン5のJA福祉前などで一定の乗降が認められる。運行ルートについては、現行ルートの維持を希望する方が最も多く全体の約3割を占めるものの、改善を希望する方も全体の約2割を占めており、その内容としては、特に反対回りの運行を望む声が多い。



図 利用区間

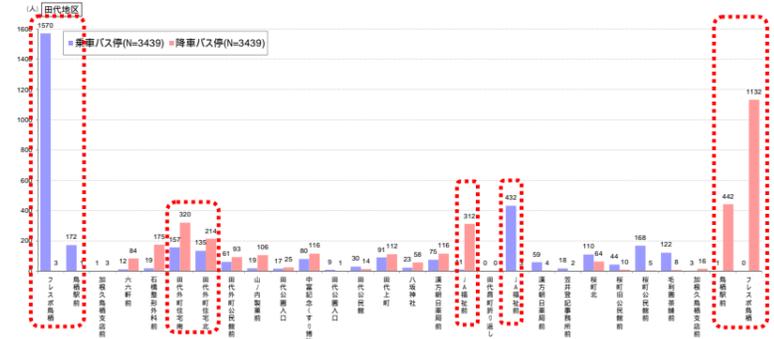


図 乗降バス停

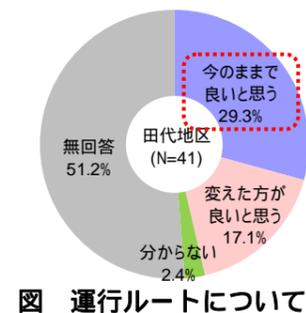


図 運行ルートについて

図 運行ルートの改善要望

田代地区(N=7)	
1	反対回りも
2	反対回りも
3	反対回り
4	高速の下
5	高速の下
6	遠回り
7	市役所

利用時間帯は？

全体として、10時台～13時台の利用が多い。一方**14時台の利用者が少なく**、この時間帯の対応が課題となる。

運行ダイヤについては、利用者の約3割は現行維持を希望しているものの、**改善を望む方も約1/4**を占めている。

- ・主な改善要望の内容は、**毎日運行や夕方（16時台の運行）を望む声が多く**を占めている。夕方運行等で、既存利用者の往復利用の獲得等を図っていくことが重要と考えられる。

効果的な情報提供内容は？

新規利用者の獲得に向けて、**市報による広報や利用者からの伝達**が効果的と考えられる。これらの広報媒体や手法を通じたより効果的な情報提供が課題となる。

利用者を増やすための取り組みとしては(ミニバスを最も良く知る現行利用者から把握)、運賃や経路などの**運行の基礎情報の提供**や**乗り継ぎ利便性向上**などが重要と考えられる。



図 利用時間帯

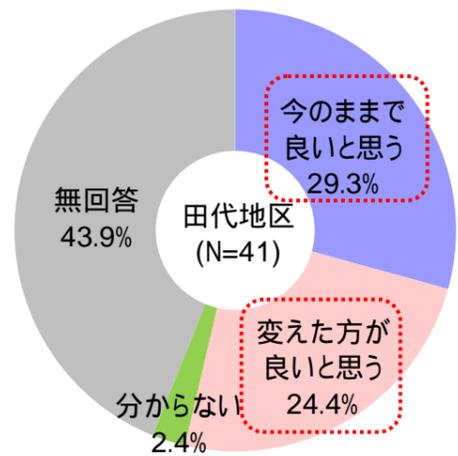


図 運行ダイヤについて

図 運行ダイヤの改善要望

田代地区(N=10)	
1	毎日
2	9時前と16時以降を増やしてほしい
3	夕方
4	毎日
5	1便目をずらして
6	夕方増やす
7	毎日
8	毎日
9	16時台
10	毎日、16時台

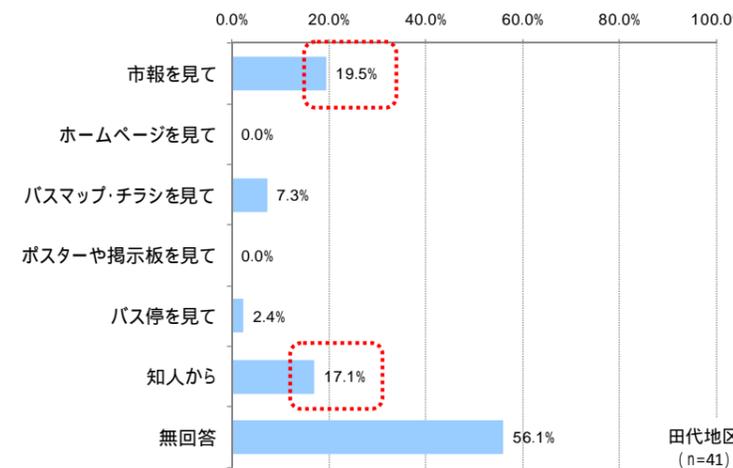


図 利用のきっかけ

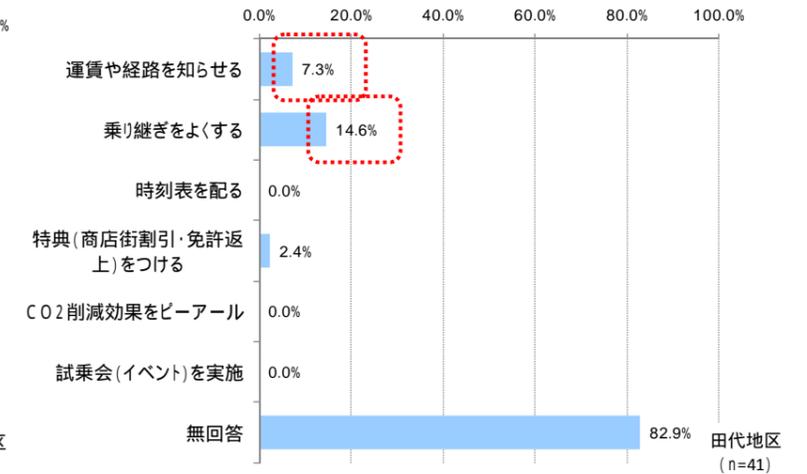


図 利用者を増やすための取り組み

【田代地区路線の主な課題】

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

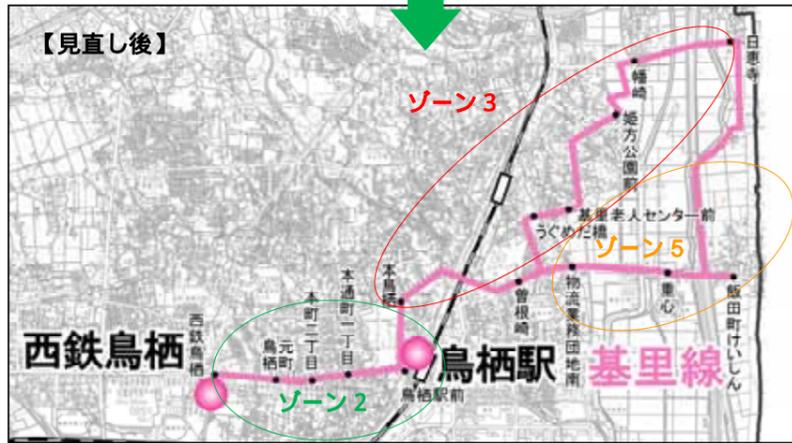
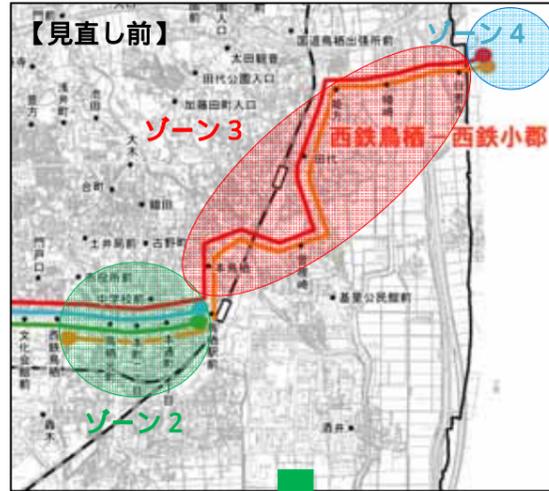
運行ルート維持に対する高いニーズを踏まえ、ルートの一部延伸等を検討

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

どのような路線？

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、運行ルートの再編を実施



分析の主な対象は？

利用者の利用特性の把握に向けて、高齢者を主な対象に分析

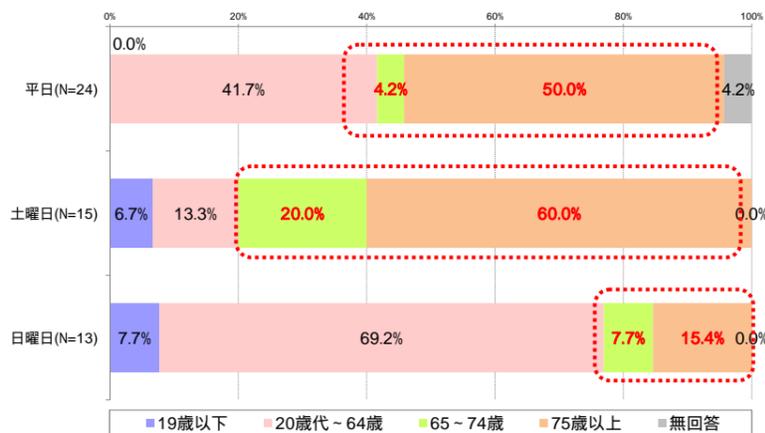


図 分析の主な対象

分析対象者の主な利用特性は？

平日・土曜に比べると、日曜の利用者が極端に少ない（曜日別の利用状況に係わるデータを蓄積した上で運行の効率化に向けた検討が必要）

片道利用されている方が多くを占めており、往復利用しやすい運行内容の改善が重要と言える。

また、平日では新規利用が一定数見られるものの、さらなる新規利用者の獲得に向けた対応も重要な課題と考えられる。



図 往復利用者

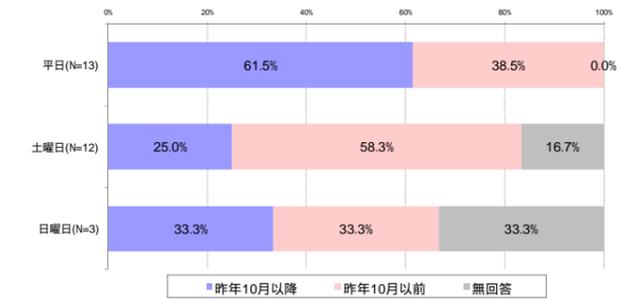


図 利用時期

主な利用区間は？ 高齢者の方

平日・土曜・日曜を通じて、鳥栖駅前周辺～飯田町周辺（ゾーン1～ゾーン2）間の利用が多い。

利用が多い平日の利用状況を見ると、上記ゾーン間以外に、飯田町周辺～姫方周辺間（ゾーン2～ゾーン3）の利用も一定数認められる。結び付きの弱いゾーン1～ゾーン3における運行の効率化が重要と考えられる。

「飯田町けいしん」「基里老人センター前」「鳥栖駅前」で乗降が多い。

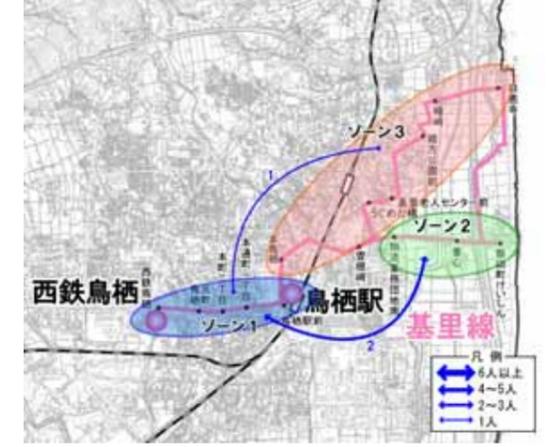
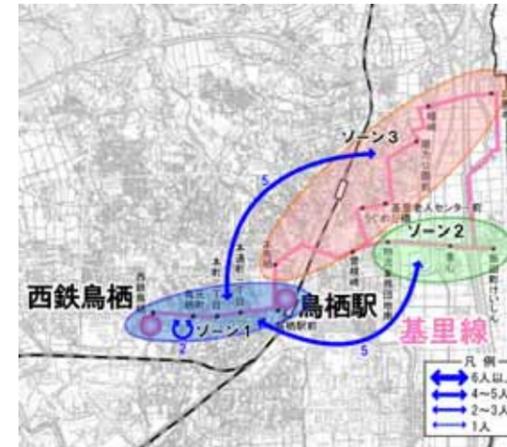
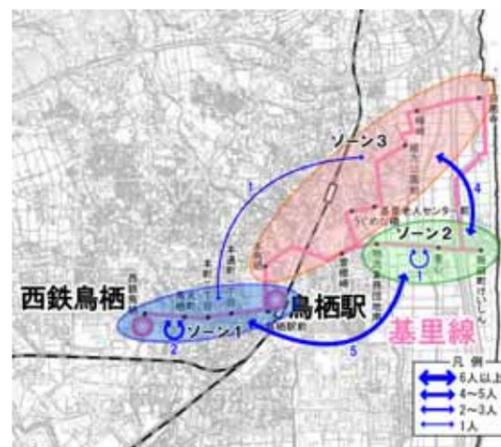


図 高齢者の利用区間（平日）

図 高齢者の利用区間（土曜）

図 高齢者の利用区間（日曜）

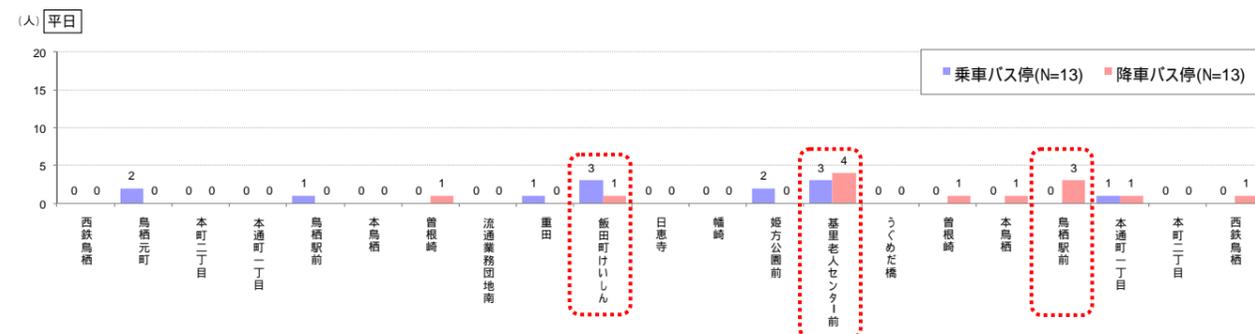


図 高齢者の乗降バス停（平日）

利用時間帯は？ 高齢者の方

午前中の利用が主で、9時台の利用が最も多い。
 本路線は8時台～10時台、13時台～15時台を運行（毎時1便運行）
 一方、午後の利用はほとんど見られない状況にあり、13時台～15時台における
運行内容の改善が課題となっている。

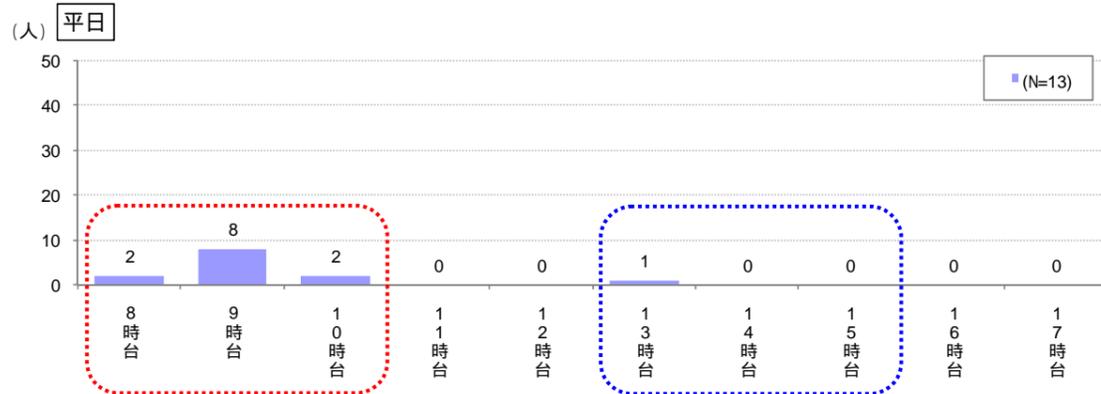


図 高齢者の利用時間帯（平日）

効果的な情報提供内容は？ 高齢者の方

利用のきっかけとしては、**運行ルートの改善**が多く回答されている。また**利用者を増やすための取り組み**としては、**運賃や経路などの情報やカードサイズの最寄りバス停時刻表の配布**を挙げる方が多くみられる。
 運行の基礎的な情報提供ニーズへの対応や高齢者にとって使いやすい情報ルーツの検討が課題と言える。

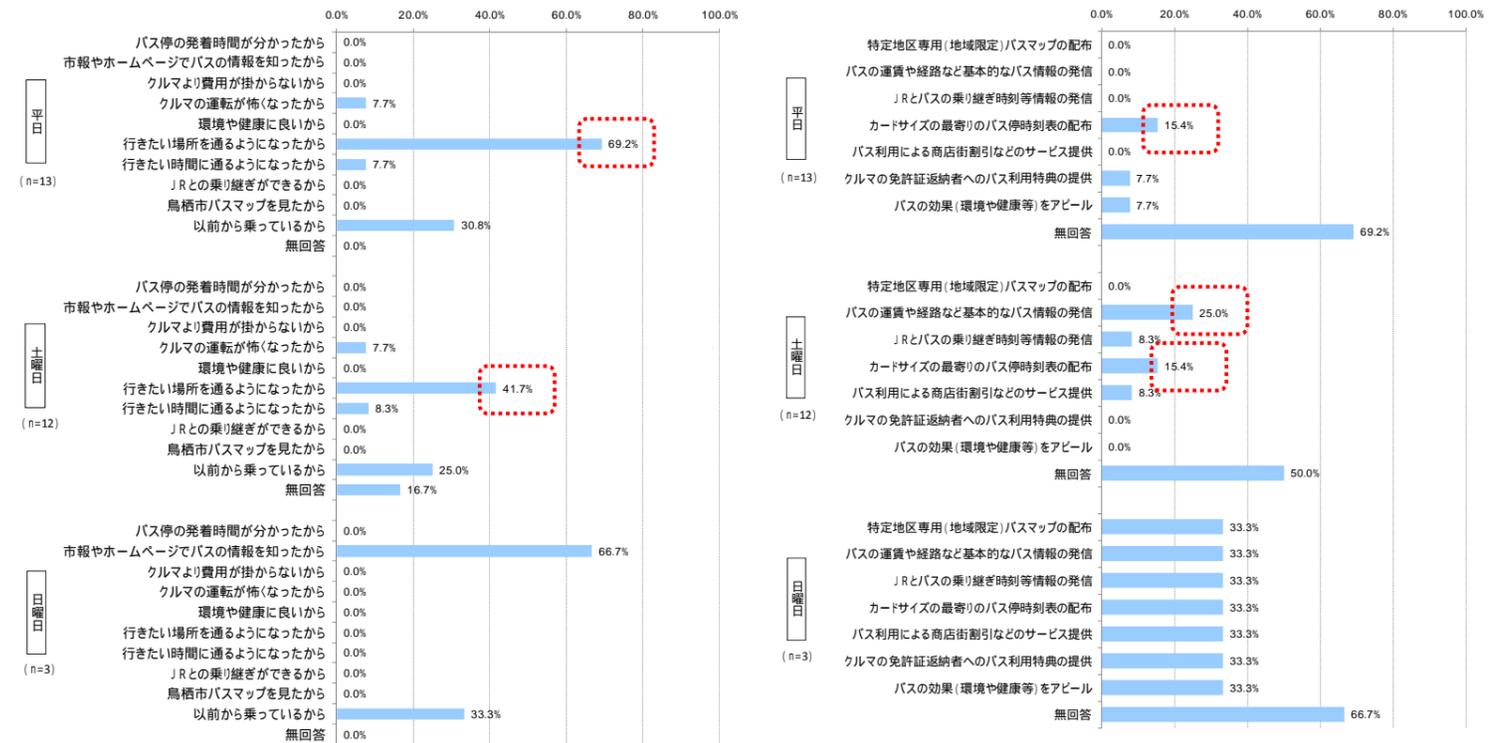


図 高齢者の利用のきっかけ

図 高齢者の利用者を増やすための取り組み

【基里線の主な課題】

- 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

3. 改善策の検討

現在の鳥栖市の公共交通を取り巻く状況を考慮しつつ、各路線の特徴・課題把握を踏まえた上で、次年度以降の改善策（案）をとりまとめた。

課題

次年度以降の改善策（案）

<p>弥生が丘循環線</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業団地周辺に通勤する方の往復利用者（退社時）の獲得 通勤時間帯（6～8時台）における鉄道との乗り継ぎ改善ニーズへの対応 利用の少ない昼間時間帯（14～16時台）や退社時間帯（17時台以降）への対応 運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報などの情報提供ニーズへの対応 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用の少ない昼間時間帯（13～16時台）への対応 運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報などの情報提供ニーズへの対応 <p>共同運行企業との調整・連携（従業員の利用促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行ダイヤの改善ニーズに対する対応 マイカー通勤者を含めた運行の基礎的な情報等の情報提供ニーズへの対応 	<p>通勤・退社時間帯におけるJRとの乗り継ぎ利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 早朝6～8時台及び夕方17時台以降における鳥栖駅および弥生が丘駅での乗り継ぎダイヤの設定 <p>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</p> <p>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</p> <p>共同運行企業従業員のモビリティマネジメントの実施（従業員の利用促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> 情報提供等を通じて、公共交通利用への転換を促しやすいマイカーを使わないで通勤されている方を主なターゲットにマイカー通勤者も含めて公共交通利用に転換促進 従業員の運行ダイヤ等に係わる詳細ニーズを把握 <p>H24年度からはじまる本格運行に向けた共同運行企業との調整</p>
<p>鳥栖地区運行路線</p>	<p>往復利用者や新規利用者の獲得（高齢者）</p> <p>JR鹿児島本線東側における更なる需要の掘り起こし</p> <p>運行ルート維持に対する高いニーズを踏まえ、ルートの一部延伸等を検討</p> <p>JR鹿児島本線西側における運行ルートの改善</p> <p>運行ダイヤの改善（左回りのダイヤ改善や夕方便の運行検討）</p> <p>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</p>	<p>JR鹿児島本線東側における一部ルート延伸（延伸部分は住宅の集積状況や道路条件等を踏まえ決定）</p> <p>右回りと左回りの便数を検討（便の順番の入れ替えや月単位などでの入れ替え）</p> <p>夕方における運行の検討</p> <p>主にJR鹿児島本線西側を対象とした住民への広報（運行の基礎的な情報を中心に情報提供）</p> <p>取り組みの経過報告と今後の課題等、取り組みの状況に係わる市報を通じた継続的な広報</p> <p>新規利用者獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握</p>
<p>田代地区運行路線</p>	<p>往復利用者や新規利用者の獲得（高齢者）</p> <p>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</p> <p>運行ルート維持に対する高いニーズを踏まえ、ルートの一部延伸等を検討</p> <p>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）</p> <p>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</p>	<p>田代本町等での一部ルート延伸（延伸部分は住宅の集積状況や現地の道路条件等を踏まえ決定）</p> <p>鳥栖地区と同様に夕方における運行の検討</p> <p>取り組みの経過報告と今後の課題等、取り組みの状況に係わる市報を通じた継続的な広報</p> <p>新規利用者の獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握</p>
<p>基里線</p>	<p>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</p> <p>往復利用者や新規利用者の獲得（高齢者）</p> <p>姫方周辺における運行ルートの効率化に向けた対応</p> <p>午後便を中心とした運行ダイヤの改善に向けた対応</p> <p>運行の基礎的な情報提供ニーズへの対応</p> <p>高齢者にとって使いやすい情報ツールの検討</p>	<p>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</p> <p>姫方周辺における運行ルートの効率化に向けた検討</p> <p>午後便の運行ダイヤの改善に向けた検討</p> <p>高齢者を主な対象に運行内容等を簡単にとりまとめたチラシやポケット時刻表等の作成</p>

(1) 路線バス麓線（市内線）の新鳥栖駅への乗り入れについて

1 目的

新鳥栖駅と JR 鳥栖駅の 2 拠点を結ぶ公共交通機関として、都市機能の充実、
住みよさの向上の観点から、新鳥栖駅に路線バスの乗り入れを行う。

2 対応方法

新鳥栖駅開業に伴い、市内線の「麓線」を新鳥栖駅へ経由させる。

3 運行開始予定日

平成 23 年 3 月 12 日（土）

※新幹線新鳥栖駅開業と同日

4 バス停名

「新鳥栖駅前」

5 運行ダイヤ

(1) 変更内容

新鳥栖駅への乗り入れ区間を追加する。

(鳥栖駅前 ⇄ JR 麓駅間を往復分〔2 便〕廃止)

新幹線との連結により路線バスの利便性向上が図られるが、新鳥栖駅への乗り入れにより 1 便が約 3 分長くなるため、運行間隔が若干開き往復 22 便から往復 20 便となる。

(2) 時刻表

別紙 4-1 のとおり

6 運行ルート

別紙 4-2 のとおり

7 運賃表

別紙 4-3 のとおり

8 今後の予定

- ・ 広報…市報 3/1 号、バスマップを全戸配布予定

～ 凡 例 ～

上段朱書き: 変更後(新ダイヤ)

下段黒書き: 変更前(旧ダイヤ)

新幹線 新鳥栖駅麓線乗入れダイヤ

麓 線

通 過 時 刻 表

平成23年 3月12日改正

(月～金)

便数	新旧別	通過時刻																										
		下野	下野南	下野中	下野北	旭駅前	旭小学校前	村田五本松	JR麓駅	西部工業団地入口	立石	一本杉	平田	麓駅前	鳥栖商業高校前	原古賀	桜ヶ丘入口	新鳥栖駅前	大楠	野田	文化会館前	西鉄鳥栖	鳥栖元町	本町二丁目	本町通一丁目	鳥栖駅前		
1	新	鳥栖駅	7:40	7:40	7:42	7:44	7:46	7:49	7:55	7:57	...	...	...	...	7:58	7:59	8:00	8:00	8:02	8:04	8:05	8:07	8:08	8:09	8:10	8:11	8:16
	旧	鳥栖駅	7:40	7:40	7:42	7:44	7:46	7:49	7:55	7:57	...	...	...	...	7:58	7:59	8:00	8:00	-	8:01	8:02	8:04	8:05	8:06	8:07	8:08	8:13
2	新	鳥栖駅									8:54	8:57	8:58	8:59	9:00	9:01	9:02	9:02	9:04	9:06	9:07	9:09	9:10	9:11	9:12	9:13	9:15	
	旧	鳥栖駅									8:50	8:53	8:54	8:55	8:56	8:57	8:58	8:58		8:59	9:00	9:02	9:03	9:04	9:05	9:06	9:08	
3	新	鳥栖駅									10:10	10:13	10:14	10:15	10:16	10:17	10:18	10:18	10:20	10:22	10:23	10:25	10:26	10:27	10:28	10:29	10:31	
	旧	鳥栖駅									9:40	9:43	9:44	9:45	9:46	9:47	9:48	9:48		9:49	9:50	9:52	9:53	9:54	9:55	9:56	9:58	
4	新	鳥栖駅									11:50	11:53	11:54	11:55	11:56	11:57	11:58	11:58	12:00	12:02	12:03	12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	12:11	
	旧	鳥栖駅									11:05	11:08	11:09	11:10	11:11	11:12	11:13	11:13		11:14	11:15	11:17	11:18	11:19	11:20	11:21	11:23	
5	新	鳥栖駅									12:42	12:45	12:46	12:47	12:48	12:49	12:50	12:50	12:52	12:54	12:55	12:57	12:58	12:59	13:00	13:01	13:03	
	旧	鳥栖駅									12:08	12:11	12:12	12:13	12:14	12:15	12:16	12:16		12:17	12:18	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:26	
6	新	鳥栖駅									13:50	13:53	13:54	13:55	13:56	13:57	13:58	13:58	14:00	14:02	14:03	14:05	14:06	14:07	14:08	14:09	14:11	
	旧	鳥栖駅									13:34	13:37	13:38	13:39	13:40	13:41	13:42	13:42		13:43	13:44	13:46	13:47	13:48	13:49	13:50	13:52	
7	新	-	廃便																									
	旧	鳥栖駅								14:09	...	...	...	...	14:10	14:11	14:12	14:12		14:13	14:14	14:16	14:17	14:18	14:19	14:20	14:22
8	新	鳥栖駅	15:36	15:36	15:38	15:40	15:42	15:45	15:51	15:53	...	...	...	...	15:54	15:55	15:56	15:56	15:58	16:00	16:01	16:03	16:04	16:05	16:06	16:07	16:12
	旧	鳥栖駅	15:41	15:41	15:43	15:45	15:47	15:50	15:56	15:58	...	...	...	...	15:59	16:00	16:01	16:01		16:02	16:03	16:05	16:06	16:07	16:08	16:09	16:14
9	新	鳥栖駅	17:14	17:14	17:16	17:18	17:20	17:23	17:29	17:31	...	...	...	...	17:32	17:33	17:34	17:34	17:36	17:38	17:39	17:41	17:42	17:43	17:44	17:45	17:50
	旧	鳥栖駅	16:56	16:56	16:58	17:00	17:02	17:05	17:11	17:13	...	...	...	...	17:14	17:15	17:16	17:16		17:17	17:18	17:20	17:21	17:22	17:23	17:24	17:29
10	新	鳥栖駅									19:08	19:11	19:12	19:13	19:14	19:15	19:16	19:16	19:18	19:20	19:21	19:23	19:24	19:25	19:26	19:27	19:29	
	旧	鳥栖駅									18:24	18:27	18:28	18:29	18:30	18:31	18:32	18:32		18:33	18:34	18:36	18:37	18:38	18:39	18:40	18:42	
11	新	鳥栖駅									20:08	20:11	20:12	20:13	20:14	20:15	20:16	20:16	20:18	20:20	20:21	20:23	20:24	20:25	20:26	20:27	20:29	
	旧	鳥栖駅									19:40	19:43	19:44	19:45	19:46	19:47	19:48	19:48		19:49	19:50	19:52	19:53	19:54	19:55	19:56	19:58	

※新ダイヤ: 10便

※旧ダイヤ: 11便

新幹線 新鳥栖駅麓線乗入れダイヤ

麓 線

通 過 時 刻 表

～ 凡 例 ～

上段朱書き:変更後(新ダイヤ)

下段黒書き:変更前(旧ダイヤ)

平成23年 3月12日改正

(土・日祝日)

便数	新旧別	通過時刻																									
		下野	下野南	下野中	下野北	旭駅前	旭小学校前	村田五本松	JR麓駅	西部工業団地入口	立石	一本杉	平田	麓駅前	鳥栖商業高校前	原古賀	桜ヶ丘入口	新鳥栖駅前	大楠	野田	文化会館前	西鉄鳥栖	鳥栖元町	本町二丁目	本町通一丁目	鳥栖駅前	
1	新	鳥栖駅	7:28	7:28	7:30	7:32	7:34	7:37	7:43	7:45	...	...	...	...	7:46	7:47	7:48	7:48	7:50	7:52	7:53	7:55	7:56	7:57	7:58	7:59	8:04
	旧	鳥栖駅	7:40	7:40	7:42	7:44	7:46	7:49	7:55	7:57					7:58	7:59	8:00	8:00		8:01	8:02	8:04	8:05	8:06	8:07	8:08	8:13
2	新	鳥栖駅									8:54	8:57	8:58	8:59	9:00	9:01	9:02	9:02	9:04	9:06	9:07	9:09	9:10	9:11	9:12	9:13	9:15
	旧	鳥栖駅									8:41	8:44	8:45	8:46	8:47	8:48	8:49	8:49		8:50	8:51	8:53	8:54	8:55	8:56	8:57	8:59
3	新	鳥栖駅									10:10	10:13	10:14	10:15	10:16	10:17	10:18	10:18	10:20	10:22	10:23	10:25	10:26	10:27	10:28	10:29	10:31
	旧	鳥栖駅									9:49	9:52	9:53	9:54	9:55	9:56	9:57	9:57		9:58	9:59	10:01	10:02	10:03	10:04	10:05	10:07
4	新	鳥栖駅									11:50	11:53	11:54	11:55	11:56	11:57	11:58	11:58	12:00	12:02	12:03	12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	12:11
	旧	鳥栖駅									11:04	11:07	11:08	11:09	11:10	11:11	11:12	11:12		11:13	11:14	11:16	11:17	11:18	11:19	11:22	
5	新	鳥栖駅									12:42	12:45	12:46	12:47	12:48	12:49	12:50	12:50	12:52	12:54	12:55	12:57	12:58	12:59	13:00	13:01	13:03
	旧	鳥栖駅									12:20	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28	12:28		12:29	12:30	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:38
6	新	鳥栖駅									13:50	13:53	13:54	13:55	13:56	13:57	13:58	13:58	14:00	14:02	14:03	14:05	14:06	14:07	14:08	14:09	14:11
	旧	鳥栖駅	14:00	14:00	14:02	14:04	14:06	14:09	14:15	14:17	...	...	...	...	14:18	14:19	14:20	14:20		14:21	14:22	14:24	14:25	14:26	14:27	14:28	14:33
7	新	鳥栖駅									15:00	15:03	15:04	15:05	15:06	15:07	15:08	15:08	15:10	15:12	15:13	15:15	15:16	15:17	15:18	15:19	15:21
	旧	鳥栖駅									15:24	15:27	15:28	15:29	15:30	15:31	15:32	15:32		15:33	15:34	15:36	15:37	15:38	15:39	15:42	
8	新	鳥栖駅	廃 便																								
	旧	鳥栖駅								15:59	...	...	...	...	16:00	16:01	16:02	16:02		16:03	16:04	16:06	16:07	16:08	16:09	16:10	16:12
9	新	鳥栖駅	16:48	16:48	16:50	16:52	16:54	16:57	17:03	17:05	...	...	...	...	17:06	17:07	17:08	17:08	17:10	17:12	17:13	17:15	17:16	17:17	17:18	17:19	17:24
	旧	鳥栖駅									16:54	16:57	16:58	16:59	17:00	17:01	17:02	17:02		17:03	17:04	17:06	17:07	17:08	17:09	17:10	17:12
10	新	鳥栖駅									18:23	18:26	18:27	18:28	18:29	18:30	18:31	18:31	18:33	18:35	18:36	18:38	18:39	18:40	18:41	18:42	18:44
	旧	鳥栖駅									18:18	18:21	18:22	18:23	18:24	18:25	18:26	18:26		18:27	18:28	18:30	18:31	18:32	18:33	18:34	18:36
11	新	鳥栖駅									19:40	19:43	19:44	19:45	19:46	19:47	19:48	19:48	19:50	19:52	19:53	19:55	19:56	19:57	19:58	19:59	20:01
	旧	鳥栖駅									19:04	19:07	19:08	19:09	19:10	19:11	19:12	19:12		19:13	19:14	19:16	19:17	19:18	19:19	19:22	

※新ダイヤ:10便

※旧ダイヤ:11便

(3)

新幹線 新鳥栖駅麓線乗入れダイヤ

麓 線

通 過 時 刻 表

～ 凡 例 ～

上段朱書き:変更後(新ダイヤ)

下段黒書き:変更前(旧ダイヤ)

(月～金)

平成23年 3月12日改正

便数	新旧別																													
		鳥栖駅前	本町通一丁目	本町二丁目	鳥栖元町	西鉄鳥栖	文化会館前	野田	大楠	新鳥栖駅前	桜ヶ丘入口	原古賀	鳥栖商業高校前	平田原	JR麓駅	麓駅前	平田	一本杉	立石	西部工業団地入口	麓駅前	JR麓駅	村田五本松	旭小学校前	旭駅前	下野北	下野中	下野南	下野	
1	新	下野	6:50	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:58	6:59	7:01	7:02	7:03	7:04	...	...	...	...	...	...	7:05	7:06	7:08	7:12	7:15	7:18	7:20	7:21	7:25
	旧	下野	7:00	7:02	7:03	7:04	7:05	7:06	7:08	7:09		7:09	7:10	7:11	...	...	...	...	...	...	7:12	7:13	7:15	7:19	7:22	7:25	7:27	7:28	7:32
2	新	西部工業団地口	8:25	8:27	8:28	8:29	8:30	8:31	8:33	8:34	8:36	8:37	8:38	8:39	8:40	8:41	8:42	8:43	8:44	8:45	8:48									
	旧	西部工業団地口	8:17	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:25	8:26		8:26	8:27	8:28	8:29	8:30	8:31	8:32	8:33	8:34	8:37									
3	新	西部工業団地口	9:36	9:38	9:39	9:40	9:41	9:42	9:44	9:45	9:47	9:48	9:49	9:50	9:51	9:52	9:53	9:54	9:55	9:56	9:59									
	旧	西部工業団地口	9:12	9:14	9:15	9:16	9:17	9:18	9:20	9:21		9:21	9:22	9:23	9:24	9:25	9:26	9:27	9:28	9:29	9:32									
4	新	西部工業団地口	11:11	11:13	11:14	11:15	11:16	11:17	11:19	11:20	11:22	11:23	11:24	11:25	11:26	11:27	11:28	11:29	11:30	11:31	11:34									
	旧	西部工業団地口	10:40	10:42	10:43	10:44	10:45	10:46	10:48	10:49		10:49	10:50	10:51	10:52	10:53	10:54	10:55	10:56	10:57	11:00									
5	新	西部工業団地口	12:15	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:23	12:24	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:38									
	旧	西部工業団地口	11:45	11:47	11:48	11:49	11:50	11:51	11:53	11:54		11:54	11:55	11:56	11:57	11:58	11:59	12:00	12:01	12:02	12:05									
6	新	西部工業団地口	13:08	13:10	13:11	13:12	13:13	13:14	13:16	13:17	13:19	13:20	13:21	13:22	13:23	13:24	13:25	13:26	13:27	13:28	13:31									
	旧	西部工業団地口	13:10	13:12	13:13	13:14	13:15	13:16	13:18	13:19		13:19	13:20	13:21	13:22	13:23	13:24	13:25	13:26	13:27	13:30									
7	新	—	廃 便																											
	旧	JR麓駅	13:56	13:58	13:59	14:00	14:01	14:02	14:04	14:05		14:05	14:06	14:07	14:08	14:09	(復路へ)													
8	新	下野	14:58	15:00	15:01	15:02	15:03	15:04	15:06	15:07	15:09	15:10	15:11	15:12	...	...	...	...	...	...	15:13	15:14	15:16	15:20	15:23	15:26	15:28	15:29	15:33
	旧	下野	15:03	15:05	15:06	15:07	15:08	15:09	15:11	15:12		15:12	15:13	15:14	15:15	15:16	15:18	15:22	15:25	15:28	15:30	15:31	15:35
9	新	下野	16:17	16:19	16:20	16:21	16:22	16:23	16:25	16:26	16:28	16:29	16:30	16:31	16:32	16:33	16:35	16:39	16:42	16:45	16:47	16:48	16:52
	旧	下野	16:18	16:20	16:21	16:22	16:23	16:24	16:26	16:27		16:27	16:28	16:29	16:30	16:31	16:33	16:37	16:40	16:43	16:45	16:46	16:50
10	新	西部工業団地口	18:35	18:37	18:38	18:39	18:40	18:41	18:43	18:44	18:46	18:47	18:48	18:49	18:50	18:51	18:52	18:53	18:54	18:55	18:58									
	旧	西部工業団地口	18:00	18:02	18:03	18:04	18:05	18:06	18:08	18:09		18:09	18:10	18:11	18:12	18:13	18:14	18:15	18:16	18:17	18:20									
11	新	西部工業団地口	19:34	19:36	19:37	19:38	19:39	19:40	19:42	19:43	19:45	19:46	19:47	19:48	19:49	19:50	19:51	19:52	19:53	19:54	19:57									
	旧	西部工業団地口	19:15	19:17	19:18	19:19	19:20	19:21	19:23	19:24		19:24	19:25	19:26	19:27	19:28	19:29	19:30	19:31	19:32	19:35									

※新ダイヤ:10便

※旧ダイヤ:11便

(4)

～ 凡例 ～

上段朱書き: 変更後(新ダイヤ)

下段黒書き: 変更前(旧ダイヤ)

新幹線 新鳥栖駅麓線乗入れダイヤ(H23.1.12修正)

麓 線

通 過 時 刻 表

(土・日祝日)

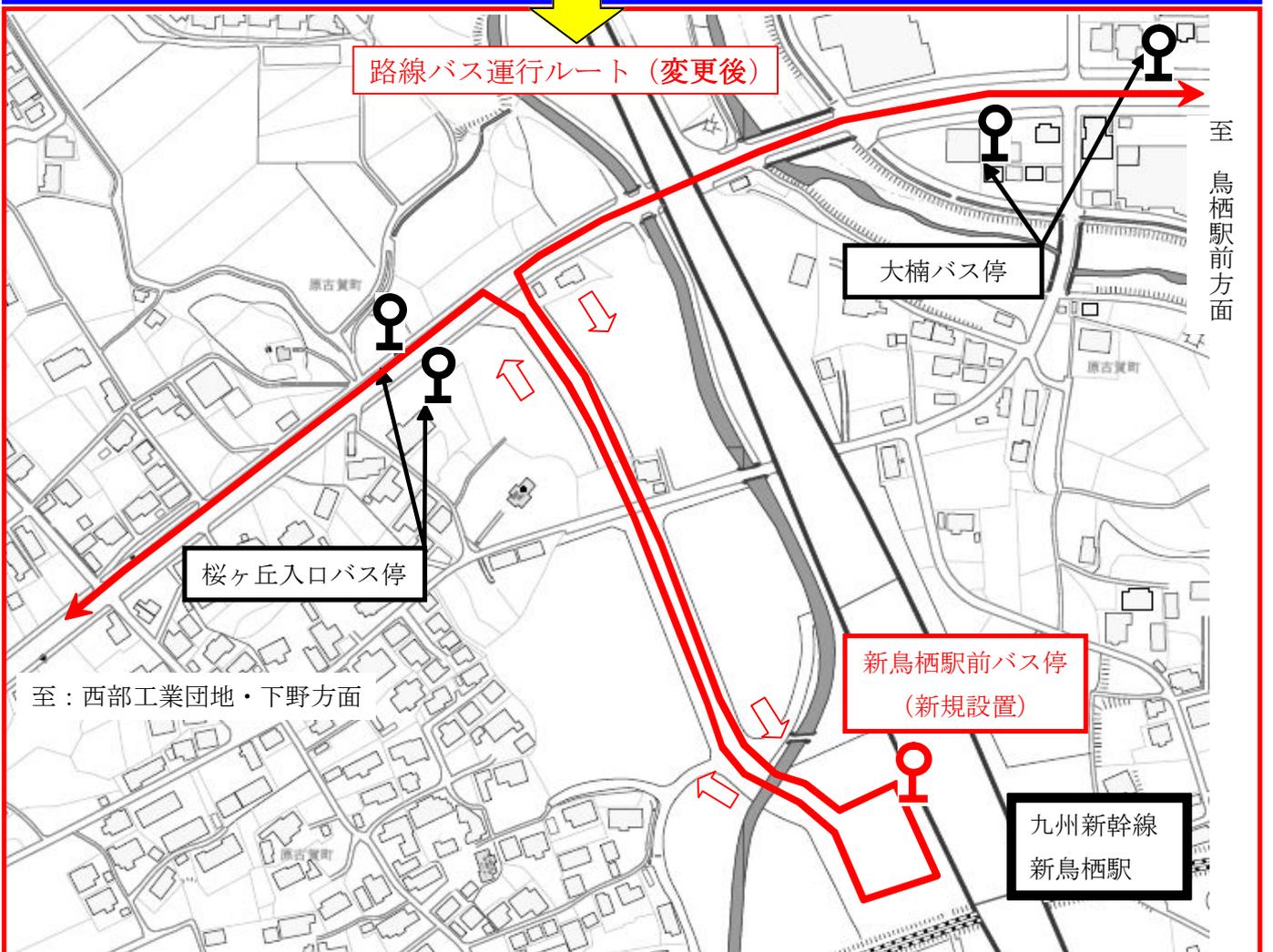
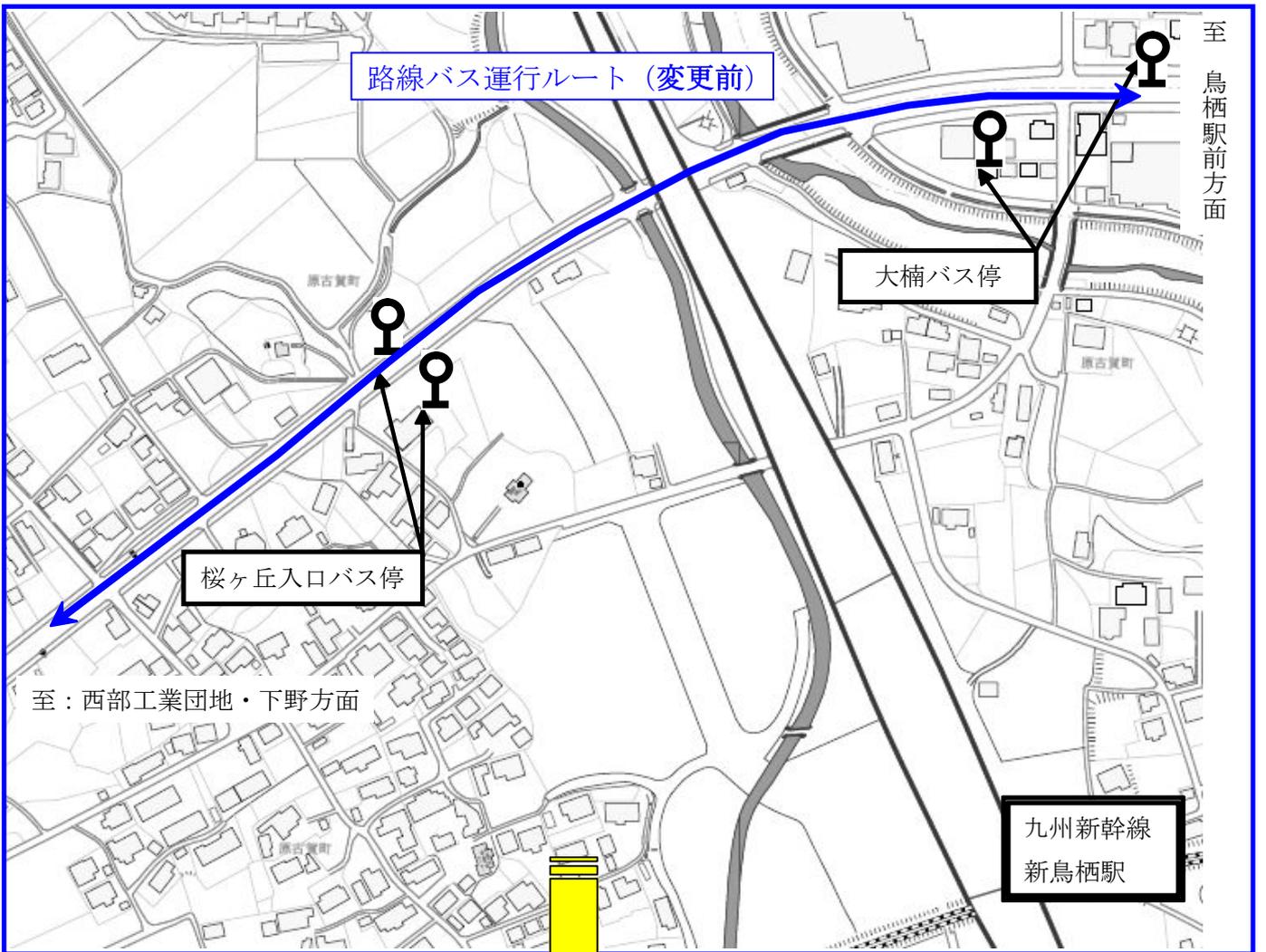
平成23年 3月12日改正

便数	新旧別																													
		鳥栖駅前	本町通一丁目	本町二丁目	鳥栖元町	西鉄鳥栖	文化会館前	野田	大楠	新鳥栖駅前	桜ヶ丘入口	原古賀	鳥栖商業高校前	平田原	JR麓駅	麓駅前	平田	一本杉	立石	西部工業団地入口	麓駅前	JR麓駅	村田五本松	旭小学校前	旭駅前	下野北	下野中	下野南	下野	
1	新	下野	6:50	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:58	6:59	7:01	7:02	7:03	7:04	...	...	...	...	...	...	7:05	7:06	7:08	7:12	7:15	7:18	7:20	7:21	7:25
	旧	下野	7:04	7:06	7:07	7:08	7:09	7:10	7:12	7:13		7:13	7:14	7:15	...	...	...	...	...	...	7:16	7:17	7:19	7:23	7:26	7:29	7:31	7:32	7:36
2	新	西部工業団地入口	8:20	8:22	8:23	8:24	8:25	8:26	8:28	8:29	8:31	8:32	8:33	8:34	8:35	8:36	8:37	8:38	8:39	8:40	8:43									
	旧	西部工業団地入口	8:17	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:25	8:26		8:26	8:27	8:28	8:29	8:30	8:31	8:32	8:33	8:34	8:37									
3	新	西部工業団地入口	9:36	9:38	9:39	9:40	9:41	9:42	9:44	9:45	9:47	9:48	9:49	9:50	9:51	9:52	9:53	9:54	9:55	9:56	9:59									
	旧	西部工業団地入口	9:25	9:27	9:28	9:29	9:30	9:31	9:33	9:34		9:34	9:35	9:36	9:37	9:38	9:39	9:40	9:41	9:42	9:45									
4	新	西部工業団地入口	11:11	11:13	11:14	11:15	11:16	11:17	11:19	11:20	11:22	11:23	11:24	11:25	11:26	11:27	11:28	11:29	11:30	11:31	11:34									
	旧	西部工業団地入口	10:40	10:42	10:43	10:44	10:45	10:46	10:48	10:49		10:49	10:50	10:51	10:52	10:53	10:54	10:55	10:56	10:57	11:00									
5	新	西部工業団地入口	12:15	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:23	12:24	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:38									
	旧	西部工業団地入口	11:56	11:58	11:59	12:00	12:01	12:02	12:04	12:05		12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	12:10	12:11	12:12	12:13	12:16									
6	新	西部工業団地入口	13:08	13:10	13:11	13:12	13:13	13:14	13:16	13:17	13:19	13:20	13:21	13:22	13:23	13:24	13:25	13:26	13:27	13:28	13:31									
	旧	下野	13:24	13:26	13:27	13:28	13:29	13:30	13:32	13:33		13:33	13:34	13:35	13:36	13:37	13:39	13:43	13:46	13:49	13:51	13:52	13:56
7	新	西部工業団地入口	14:29	14:31	14:32	14:33	14:34	14:35	14:37	14:38	14:40	14:41	14:42	14:43	14:44	14:45	14:46	14:47	14:48	14:49	14:52									
	旧	西部工業団地入口	15:00	15:02	15:03	15:04	15:05	15:06	15:08	15:09		15:09	15:10	15:11	15:12	15:13	15:14	5:15	15:16	5:17	15:20									
8	新	—	廃 便																											
	旧	JR麓駅	15:46	15:48	15:49	15:50	15:51	15:52	15:54	15:55		15:55	15:56	15:57	15:58	15:59														
9	新	下野	16:10	16:12	16:13	16:14	16:15	16:16	16:18	16:19	16:21	16:22	16:23	16:24	16:25	16:26	16:28	16:32	16:35	16:38	16:40	16:41	16:45
	旧	西部工業団地入口	16:30	16:32	16:33	16:34	16:35	16:36	16:38	16:39		16:39	16:40	16:41	16:42	16:43	16:44	16:45	16:46	16:47	16:50									
10	新	西部工業団地入口	17:49	17:51	17:52	17:53	17:54	17:55	17:57	17:58	18:00	18:01	18:02	18:03	18:04	18:05	18:06	18:07	18:08	18:09	18:12									
	旧	西部工業団地入口	17:54	17:56	17:57	17:58	17:59	18:00	18:02	18:03		18:03	18:04	18:05	18:06	18:07	18:08	18:09	18:10	18:11	18:14									
11	新	西部工業団地入口	19:04	19:06	19:07	19:08	19:09	19:10	19:12	19:13	19:15	19:16	19:17	19:18	19:19	19:20	19:21	19:22	19:23	19:24	19:27									
	旧	西部工業団地入口	18:40	18:42	18:43	18:44	18:45	18:46	18:48	18:49		18:49	18:50	18:51	18:52	18:53	18:54	18:55	18:56	18:57	19:00									

※新ダイヤ: 10便

※旧ダイヤ: 11便

(5)



計画事業に係る事後評価記載様式(2年度目)**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するための検討を行ったか。

法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化し、地域を活性化するために適切な事業を選び出し、試行的に事業を実施する中で、計画の目標・実施事業・効果を踏まえた上で、計画全体の評価および各事業の評価・状況把握を行い、試行的に実施する事業の課題把握・改善策の検討を実施し、当該事業を本格実施する環境の整備に向けて必要な検討を行った。

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22年9月末までの1年間で27,000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22年9月末までの1年間で8,400人が利用した。
なお、2年度目に関して、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。最終年度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21年（H21.10～H22.9）を96,000人/年として評価した結果、実績値は88,000人/年となり、見直し前の平成20年（H20.10～H21.9）の87,000人/年を上回ったものの、基準値には及ばなかった。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。なお、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。

<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7,000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。最終年度目標の利用者数7,000人に対し、8,400人（H21.10～H22.9）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。

- 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・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、見直し後は27,000人・1,000万円となった。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、見直し後は2.8人/便（0.35人/運行キロ）、財政負担額1,051円/便（129円/運行キロ）であり、見直し後1年を経過した時点で利用者の増加（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

共同運行企業では、この1年間に6,406人の従業員が利用しており、昨年度と今年度の実績比較が可能な1月～12月の利用状況に着目すると、利用者数は約1.1倍に増加している。このように公共交通利用が増えていることは通勤・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（従業員にとっても健康増進効果等のメリットが発現）。これらの企業メリットをさらに高めていくために、更なる利用者獲得や共同運行存続に向けた定期的な協議の場の必要性が今後の課題と捉えている。

このように本事業の実施により、財政負担額の抑制や市民の公共交通サービスの向上という行政メリットや運行回数の増加によるバスサービスの改善という市民メリット、共同運行企業従業員利用者増加という企業メリットの発現が確認されたものの、本事業の持続性を確保するためには市民（利用者）・企業・行政の三者にとっての更なるメリット向上を図っていくことが重要である。昨年度に引き続き、連携計画の目標である利用者数の増加、更なる企業メリットの増大、財政負担の抑制に向けた諸改善策等を手当する予定であり、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。

<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8,360人（昨年度と今年度の実績比較が可能な10月～12月の利用状況を見ると利用者数は約1.4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）、利用者の外出回数約2,912回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4.6人/便、財政負担額2,368円/便、鳥栖地区循環線は3.6人/便、財政負担額2,502円/便であり、2つの路線に差が生じている（公共交通サービス向上の指標は両路線ともに増加し、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。今後は、さらなる持続可能性の向上に向けた取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。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

IV 自立性・持続性

1 事業の本格実施に向けての準備

① 実施した事業を翌年度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。

<企業との共同運行実施（弥生が丘線実証運行）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。

- 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
- 共同運行企業との調整・連携(従業員の利用促進)等

<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獲得(高齢者)
- 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 等

② 実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

上記の課題を踏まえ、翌年度以降の事業実施に当たっての改善策を下記のとおりまとめた。なお、ミニバスについては本年度で連携計画に掲げた目標値を達成したことから、現在策定中の市総合計画(H23～27年)で掲げた利用者数10,000人を基準に、新たな目標値8,900人を設定した。

<企業との共同運行実施（弥生が丘線実証運行）の改善策>

- 通勤・退社時間帯におけるJRとの乗り継ぎ利便性向上
- 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提供
- H24年度からはじまる本格運行に向けた共同運行企業との調整 等

<乗合タクシー（ミニバス）実証運行の改善策>

- 両路線における住宅の集積状況等を踏まえた一部ルート延伸
- 運行の基礎的な情報の提供や市報を通じた継続的な広報
- 新規利用者の獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握 等

なお、実施した事業は、一定の効果が現れているため「翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか」という項目に該当しないものと認識している。

2 事業の実施環境

① 当該事業の翌年度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。

実証実験の経費については、鳥栖市の財政支出で行うことを確認しており、平成23年3月議会において市議会の審議をお願いする予定。

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翌年度実施する環境を整備しているか。

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、来年度に実施する事業への理解・協力を促していきたいと考えている。その他、今年度の調査結果等を踏まえ、共同運行を行う企業や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、来年度の事業環境の整備に努める予定である。

③ 当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。

総合事業(計画事業)による弥生が丘循環線及びミニバスの実証運行の来年度(最終年度)に、初年度および2年目の調査結果等を踏まえ、本格実施のための財源について検討を行う予定である。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

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るか。

第8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。また、調査結果等の報告を行うための協議会の開催の時期についても承認をいただいた。

- 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るか（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るか。）。

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るか。

第8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、収支予算案等が確認され、計画事業の進め方、具体の事業内容が報告・審議された。第9回法定協議会において計画事業の評価・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10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考えられる。

- 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るか。

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翌年度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、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、目標を達成するための来年度の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。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

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、見直し後は27,000人・1,000万円となった。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、見直し後は2.8人/便(0.35人/運行キロ)、財政負担額1,051円/便(129円/運行キロ)であり、見直し後1年を経過した時点で利用者の増加(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

・さらに共同運行企業では、この1年間に6,406人の従業員が利用しており、昨年度と今年度の実績比較が可能な11月～12月の利用状況に着目すると、利用者数は約1.1倍に増加している。このように公共交通利用が増えていくことは通勤・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(従業員にとっても健康増進効果等のメリットが発現)。これらの企業メリットをさらに高めていくために、更なる利用者獲得や共同運行存続に向けた定期的な協議の場の必要性が今後の課題と捉えている。

・このように本事業の実施により、財政負担額の抑制や市民の公共交通サービスの向上という行政メリットや運行回数の増加によるバスサービスの改善という市民メリット、共同運行企業従業員利用増加という企業メリットの発現が確認されたものの、本事業の持続性を確保するためには市民(利用者)・企業・行政の三者にとっての更なるメリット向上を図っていくことが重要である。

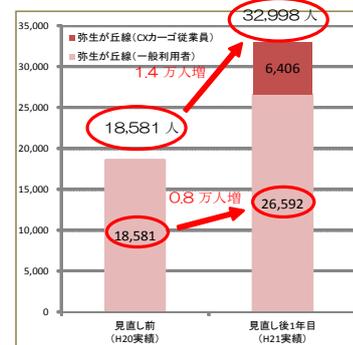


図 弥生が丘線(弥生が丘線)の利用者数 (単位：人)

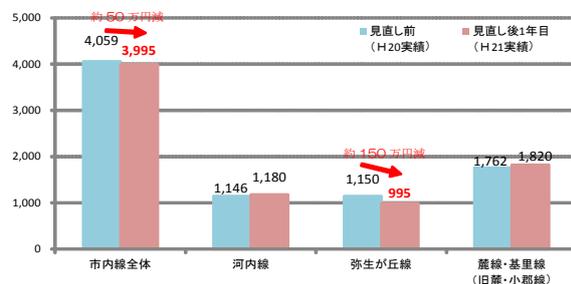


図 財政負担額 (単位：万円)

・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。

- 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
 - ・産業団地周辺に通勤する方の往復利用者(退社時)の獲得
 - ・通勤時間帯(6～8時台)における鉄道との乗り継ぎ改善ニーズへの対応
 - ・利用の少ない昼間時間帯(14～16時台)や退社時間帯(17時台以降)への対応
 - ・運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報などの情報提供ニーズへの対応
- 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
 - ・利用の少ない昼間時間帯(13～16時台)への対応
 - ・運行の基礎的な情報やJRとの乗り継ぎ情報などの情報提供ニーズへの対応
- 共同運行企業との調整・連携(従業員の利用促進)
 - ・運行ダイヤの改善ニーズに対する対応
 - ・マイカー通勤者を含めた運行の基礎的な情報等の情報提供ニーズへの対応

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7,000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。

・ミニバス全体の評価結果としては、利用者数8,360人(昨年度と今年度の実績比較が可能な10月~12月の利用状況を見ると利用者数は約1.4倍増加)、交通空白エリア2エリアが減少(昨年度と同じ)、利用者の外出回数約2,912回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500万円となった(鳥栖地区254万円、田代地区242万円)

・路線別に見ると、田代地区循環線は4.6人/便、財政負担額2,368円/便、鳥栖地区循環線は3.6人/便、財政負担額2,502円/便であり、2つの路線に差が生じている(公共交通サービス向上の指標は両路線ともに増加し、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、昨年度と今年度の実績比較が可能な10月~12月の状況に着目した場合、採算性は21%から30%へと約9ポイント上昇、財政負担額は129万円から114万円に約1割削減されている。

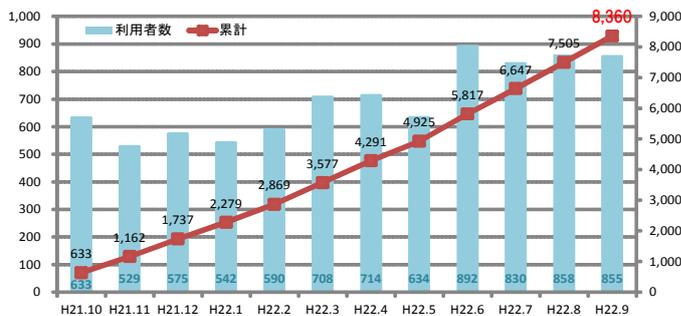


図 ミニバス全体の利用者数(単位:人)

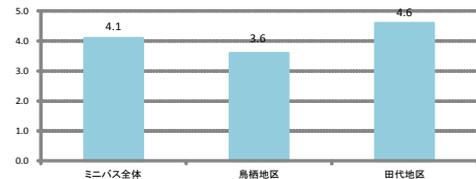


図 ミニバスの1便当たり利用者数(単位:人/便)

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。

<鳥栖地区>

- 往復利用者や新規利用者の獲得(高齢者)
- JR鹿兒島本線東側における更なる需要の掘り起こし
 - ※運行ルート維持に対する高いニーズを踏まえ、ルートの一部延伸等を検討
- JR鹿兒島本線西側における運行ルートの改善
- 運行ダイヤの改善(左回りのダイヤ改善や夕方便の運行検討)
- 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

<田代地区>

- 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
 - ※運行ルート維持に対する高いニーズを踏まえ、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

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。

<企業との共同運行実施（弥生が丘線実証運行）の改善策>

- 通勤・退社時間帯におけるJRとの乗り継ぎ利便性向上
 - ・早朝6～8時台及び夕方17時台以降における鳥栖駅および弥生が丘駅での乗り継ぎダイヤの設定
- 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
- 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
- 共同運行企業従業員のモビリティマネジメントの実施（従業員の利用促進）
 - ・情報提供等を通じて、非マイカー通勤者を主なターゲットにマイカー通勤者も含めて公共交通利用に転換促進
 - ・従業員の運行ダイヤ等に係わる詳細ニーズを把握
- H24年度からはじまる本格運行に向けた共同運行企業との調整

<乗合タクシー（ミニバス）実証運行の改善策>

【鳥栖地区】

- JR鹿児島本線東側における一部ルート延伸（延伸部分は住宅の集積状況や道路条件等を踏まえ決定）
- 右回りと左回りの便数を検討（便の順番の入れ替えや月単位などでの入れ替え）
- 夕方方の便における運行の検討
- 主にJR鹿児島本線西側を対象とした住民への広報の実施（運行の基礎的な情報を中心に情報提供）
- 取り組みの経過報告と今後の課題等、取り組みの状況に係わる市報を通じた継続的な広報
- 新規利用者獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握

【田代地区】

- 田代本町等での一部ルート延伸（延伸部分は住宅の集積状況や現地の道路条件等を踏まえ決定）
- 鳥栖地区と同様に夕方方の便における運行の検討
- 取り組みの経過報告と今後の課題等、取り組みの状況に係わる市報を通じた継続的な広報
- 新規利用者の獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握

※ミニバスについては本年度で連携計画に掲げた目標値を達成したことから、現在策定中の市総合計画（H23～27年）で掲げた利用者数10,000人を基準に、新たな目標値8,900人（H23目標値）を設定した。

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、昨年度事業を開始したところである。しかしながら、本格的な効果検証は来年度実施を想定していることから、補助期間終了後の具体的な財源規模やその用途についても、来年度に検討を行う予定である。

鳥栖市地域公共交通活性化協議会

(平成20年5月27日・鳥栖市)

計画事業の概要 (2年目)

※総合事業計画に基づく事業 (交付額: 8,360千円)

○事業内容

- ・企業との共同運行実施(弥生が丘線実証運行)
- ・乗合タクシー(ミニバス)実証運行

○具体的成果及び明らかになった課題

<成果>

- 【企業との共同運行の実施】**・財政負担額の抑制
(見直し前1,455円/便(183円/運行キロ)→見直し後1,051円/便(129円/運行キロ))
- ・運行開始後1年を経過し、共同運行企業従業員の利用が増加(約1.1倍)
 - ・運行回数の増加によるバスサービスの改善
- 【乗合タクシー(ミニバス)】**・利用者数の増加(7,000人(H23目標値)→利用者数8,400人(H22評価値))
- ・交通空白エリアのうち2エリア減少
 - ・公共交通サービス向上(利用者数の外出回数約2,912回増)

<課題>

- 【企業との共同運行の実施】**・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
 - ・共同運行企業との調整・連携(従業員の利用促進)等
- 【乗合タクシー(ミニバス)】**・往復利用者や新規利用者の獲得(高齢者)
- ・運行ダイヤの改善に向けた対応
 - ・運行の基礎的な情報ニーズへの対応等

○翌年度事業にあたっての見直し(案)及び本格運行の展望

<見直し>

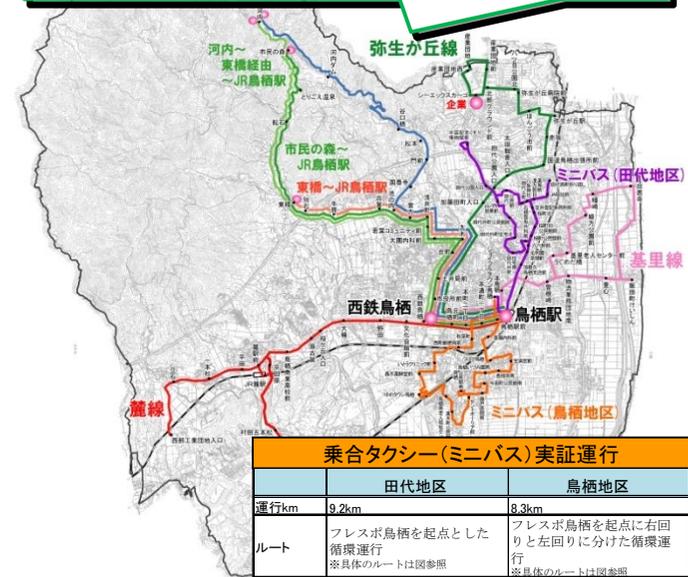
- 【企業との共同運行実施】**・通勤、退社時間帯におけるJRとの乗り継ぎ利便性向上
- ・加藤田町入口周辺を中心とした住民に対する運行の基礎的な情報提供
 - ・H24年度からはじまる本格運行に向けた共同運行企業との調整等
- 【乗合タクシー(ミニバス)】**・両路線における住宅の集積状況等を踏まえた一部ルート延伸
- ・運行の基礎的な情報の提供や市報を通じた継続的な広報
 - ・新規利用者の獲得に向けた、未利用者の詳細ニーズの把握等

<本格運行への展望>

- ・最終年度(H23年度)に、初年度および2年目の調査結果等を踏まえ、財源の問題も含めて、本格運行について検討する予定
- ・共同運行を行う企業や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、本格運行に向けた事業環境の整備に努める予定

【企業との共同運行実施】

- ・市補助のもと西鉄バス佐賀(株)が運行する旧弥生が丘線は、利用者が少なく市補助額が最も多くなっていた
- ・弥生が丘産業団地の企業が自社まで企業送迎バスを西鉄バス佐賀(株)に委託運行していた
- ・企業及び西鉄バス佐賀(株)の協力のもと、企業送迎バスと旧弥生が丘線を一本化



乗合タクシー(ミニバス)実証運行		
	田代地区	鳥栖地区
運行km	9.2km	8.3km
ルート	フレスポ鳥栖を起点とした循環運行 ※具体のルートは図参照	フレスポ鳥栖を起点として右回り と左回りに分けた循環運行 ※具体のルートは図参照
運行日	火・木・土	月・水・金
ダイヤ	7便/日	7便/日 右回り4便/日、左回り3便/日
バス停	22箇所	19箇所
運賃	一律200円	
運行時間	概ね10分	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗り(乗客定員9人)の車両 ・手すりや補助ステップ有り ・幹線道路以外では、乗り降り自由な区間を設定 	

H22年度計2回開催
(H23.1.27時点)

総合評価

合意形成

【協議会の体制】学識経験者や住民・関係機関の代表者等19名で構成
※協議会に住民・利用者代表として6名の委員就任をいただき住民意見を反映

法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化し、地域を活性化するために適切な事業を選び出し、試行的に事業を実施する中で、計画の目標・実施事業・効果を踏まえた上で、計画全体の評価および個別路線の状況把握を行い、試行的に実施する事業の課題把握・見直しの方向性の検討を実施し、当該事業を本格実施する環境の整備に向けて必要な検討を行った。