

「第6回鳥栖市地域公共交通会議」

「第6回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議 次第

平成22年1月20日（水）18:00

鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 協 議

- (1) 実証運行に係る施設整備等について . . . 資料1
- (2) 利用状況について . . . 資料2
- (3) 計画事業の評価及び改善策等の検討について
 - 事業の評価及び改善策の検討 . . . 資料3
 - 市内線利用実態調査及びミニバス沿線住民アンケート調査結果 . . . 参考資料1

3 議 事

- (1) 計画事業に係る事後評価 . . . 資料4
- 個別評価票（案） . . . 資料4別紙

4 その他

5 閉会

実証運行開始に至るまでの経過について（施設整備・条件整備等）

1 路線バス（市内線）再編関係

（1）バス停整備

新設 19基 撤去 28基

（2）車両搭載機器変更

①行先方向板・方向幕の変更

- ・ 中型バス方向幕新規作製4台分（予備車両2台）
- ・ マイクロバス方向板新規作製4台分（予備車両2台）

（中型バスの状況）



（マイクロバスの状況）



②音声合成案内・運賃モニター変更

- ・ 8台分（予備車両4台）

2 鳥栖市ミニバス関係

- (1) 鳥栖市ミニバスバス停標示板作製・設置
47基作製 38箇所設置
- (2) 運行車両標示マグネットシート作製
3台分 (予備車両2台)



フレスポ鳥栖内ミニバス乗降所

【鳥栖市ミニバス運行車両】



(3) 鳥栖市ミニバス運行説明会の開催

- ・期 間 平成21年8月25日～9月21日
- ・開催町区数 17町区
- ・参加者 323名

※説明会の開催に当たっては、各町区の区長さん・役員の方々のご協力をいただきました。

3 全体的な整備等

(1) 鳥栖駅前乗降所の整備

鳥栖駅前周辺整備事業の一環として、佐賀県のご協力をいただき路線バス、鳥栖市ミニバスの乗降所を整備。



(2) バスマップの作成・配布

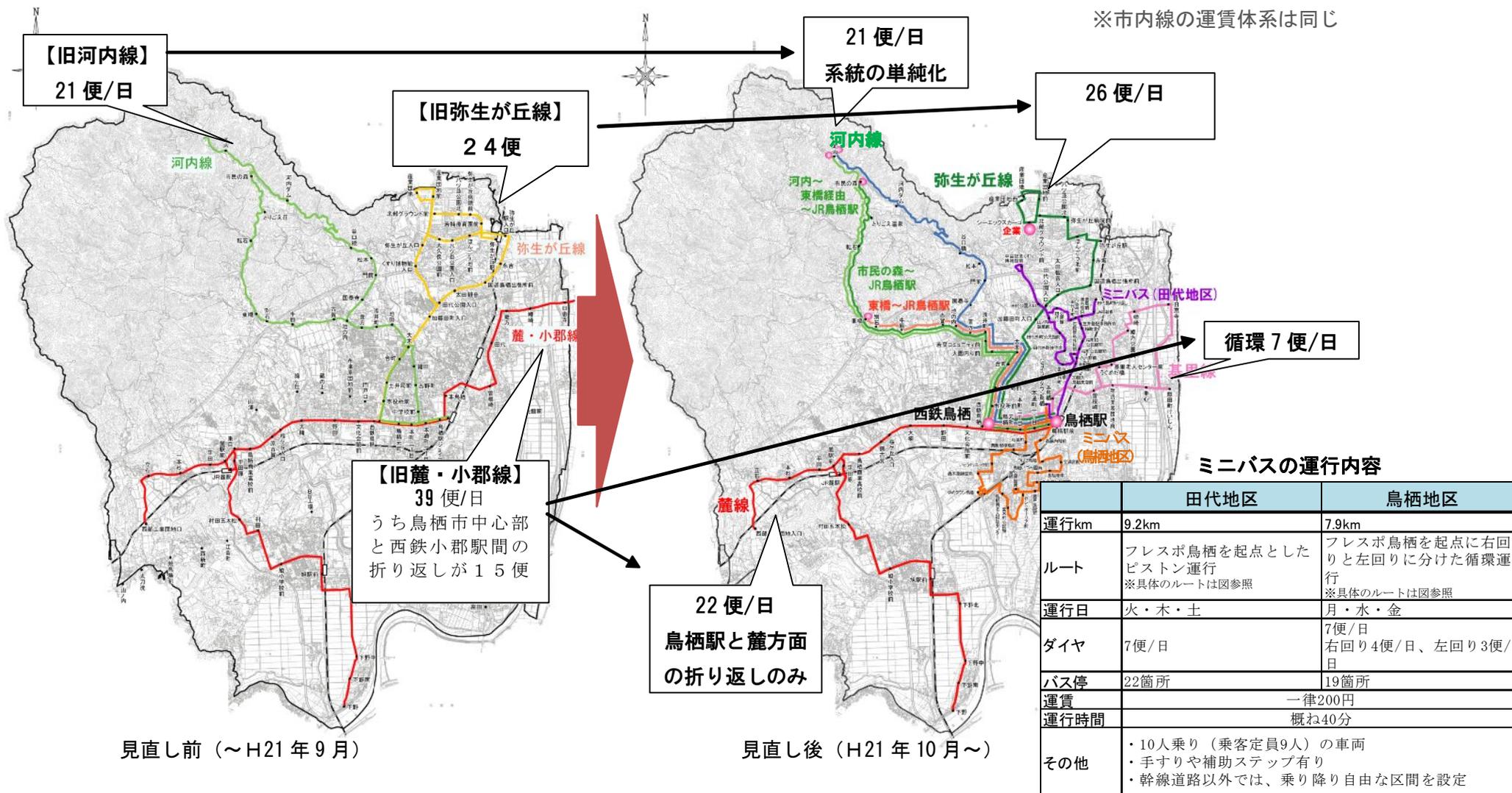
①バスマップの作成 30,000部

②配布

- ・全戸配布（区長さんに依頼）
- ・転入者への配布（市民課窓口）
- ・各公共施設やバス停近隣の病院等での逐次配布

表 実施事業一覧（H21年度）

実施事業	事業概要
弥生が丘循環線の新設（旧弥生が丘線の廃止）	・新規循環路線バスの 実証運行 （企業送迎バスの路線バス化）
田代地区・鳥栖地区へのミニバスの導入	・定期定路線のミニバスの導入（ 実証運行 ）
河内線の見直し	・学童輸送システムの維持、一部ルートの変更
麓線の見直し	・学童輸送システムの維持、システムの単純化
基里線の新設（旧小郡線の廃止）	・西鉄鳥栖～鳥栖駅～日恵寺～飯田町間の循環運行



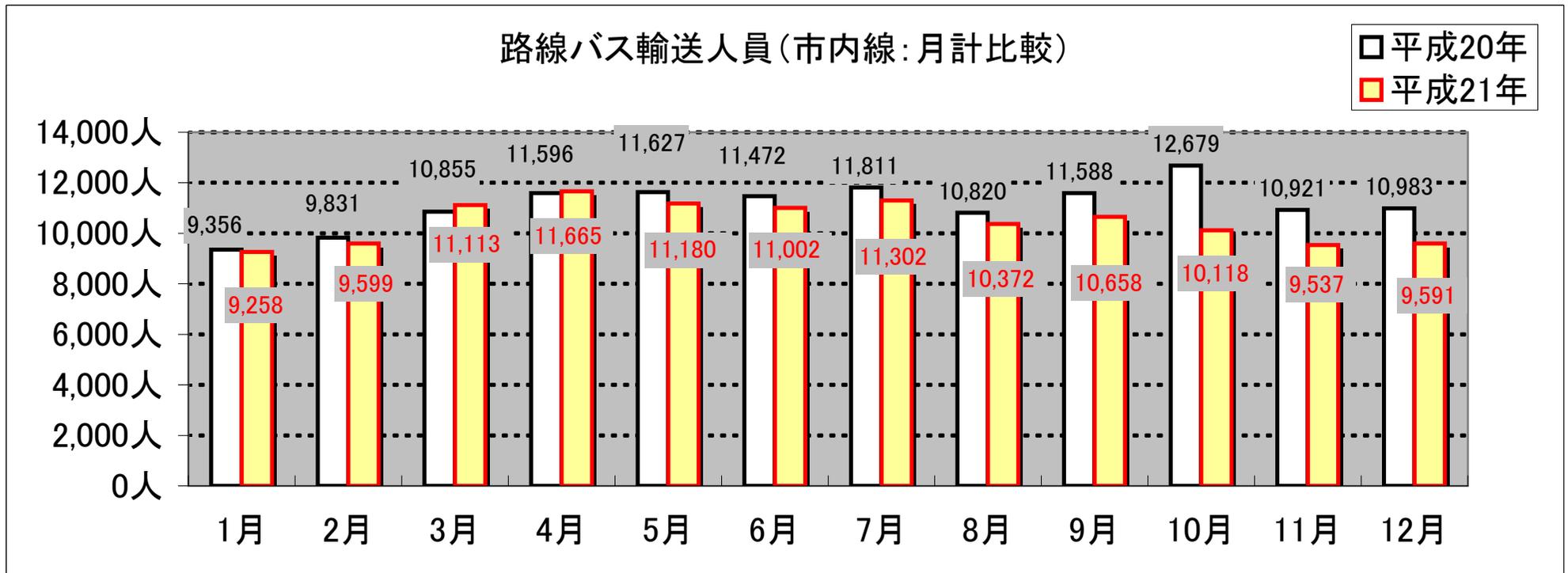
利用状況について

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	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成20年	9,356人	9,831人	10,855人	11,596人	11,627人	11,472人	11,811人	10,820人	11,588人	12,679人	10,921人	10,983人
平成21年	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	10,118人	9,537人	9,591人
増減	99.0%	97.6%	102.4%	100.6%	96.2%	95.9%	95.7%	95.9%	92.0%	79.8%	87.3%	87.3%

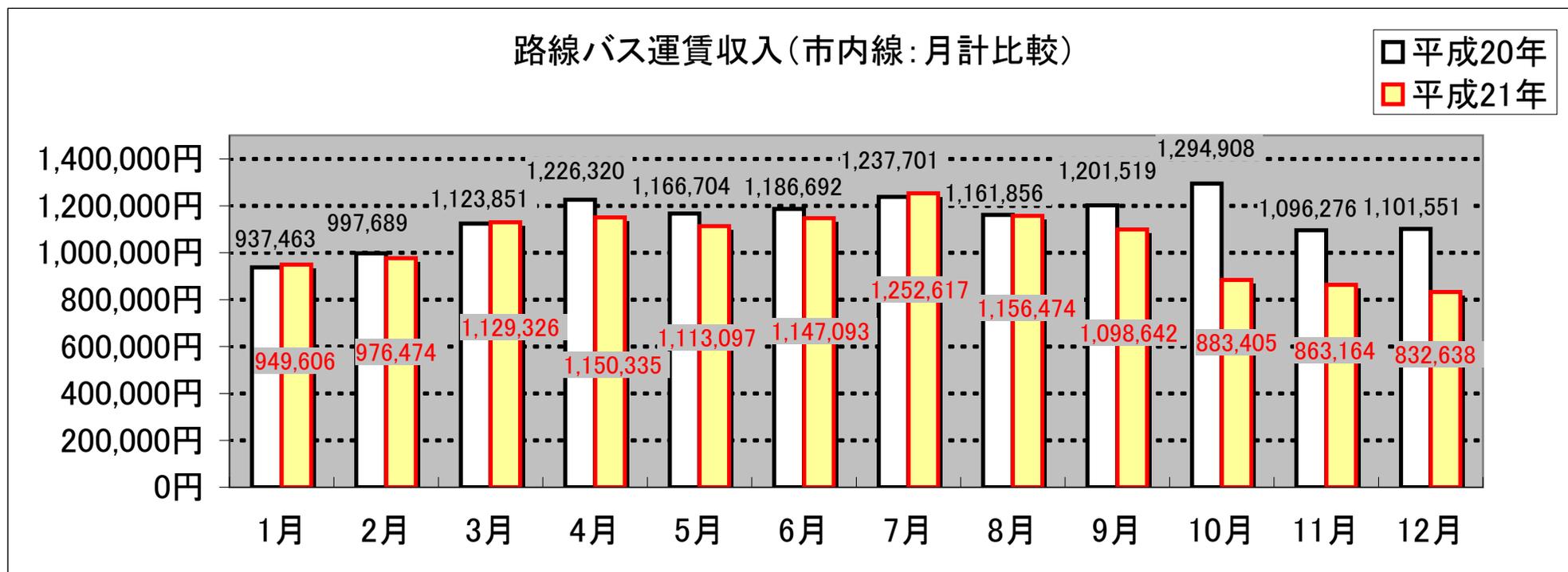
※平成21年10月1日路線見直し



②市内線運賃収入

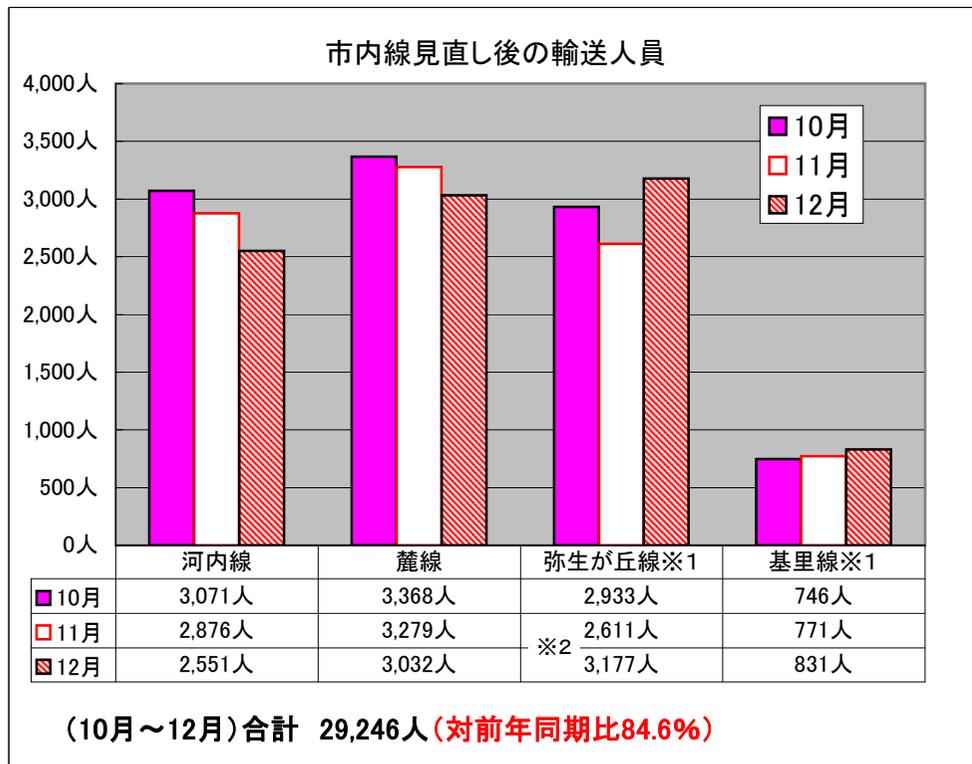
年\月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成20年	937,463円	997,689円	1,123,851円	1,226,320円	1,166,704円	1,186,692円	1,237,701円	1,161,856円	1,201,519円	1,294,908円	1,096,276円	1,101,551円
平成21年	949,606円	976,474円	1,129,326円	1,150,335円	1,113,097円	1,147,093円	1,252,617円	1,156,474円	1,098,642円	883,405円	863,164円	832,638円
増減	101.3%	97.9%	100.5%	93.8%	95.4%	96.7%	101.2%	99.5%	91.4%	68.2%	78.7%	75.6%

※平成21年10月1日路線見直し



2. 市内線見直し後の運行実績

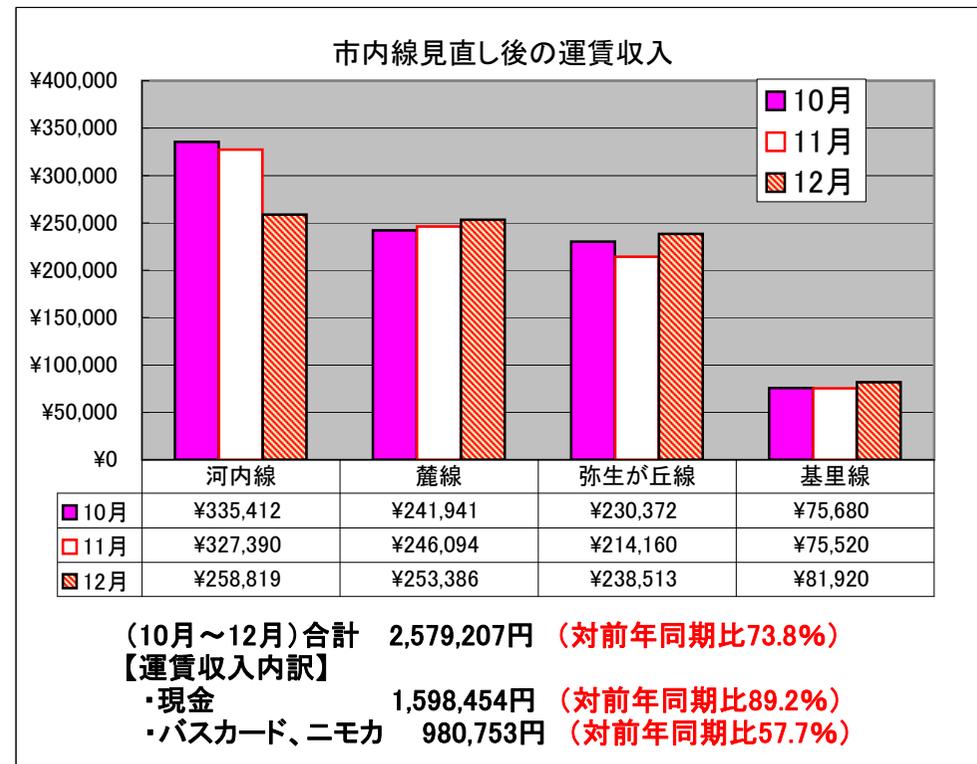
(1) 輸送人員



※注1 弥生が丘線と基里線の輸送人員は、両路線を運行する共通車両があるため、乗務員がカウントを実施。

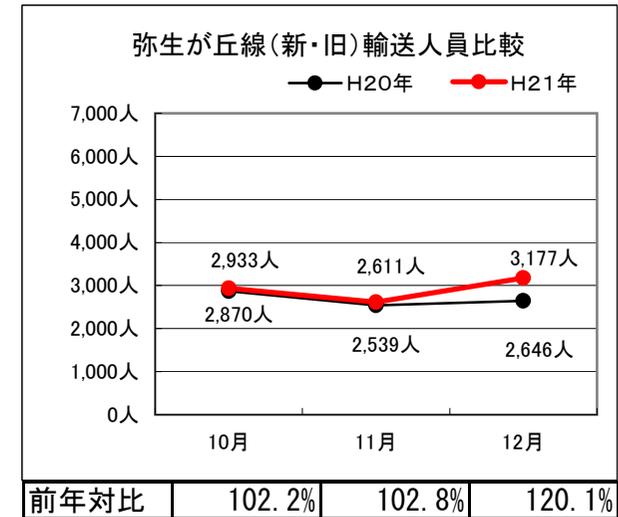
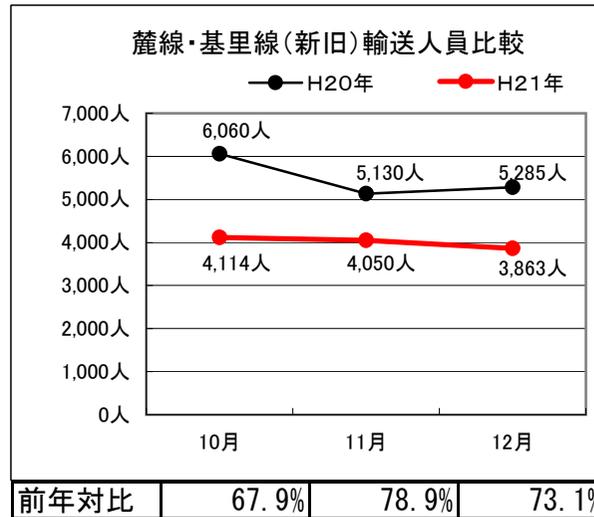
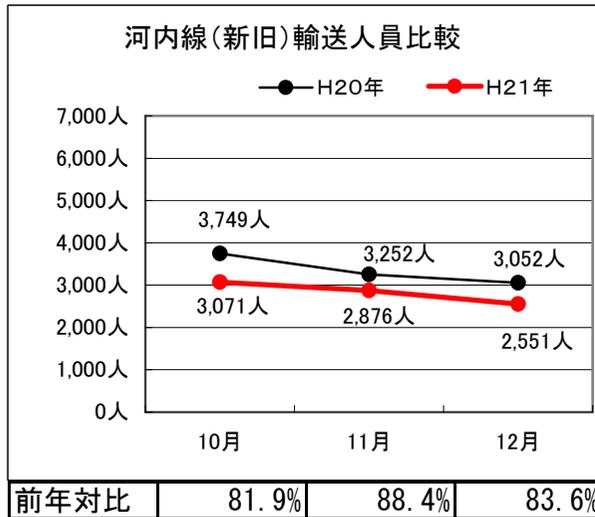
※注2 ・弥生が丘線の輸送人員には、シーエックスカーゴ乗車証人員を含む。
 ・シーエックスカーゴ乗車証人員は、11月:773人、12月:758人。

(2) 運賃収入



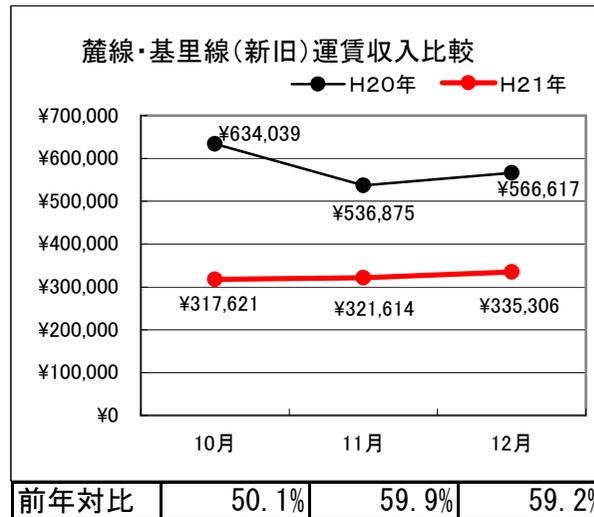
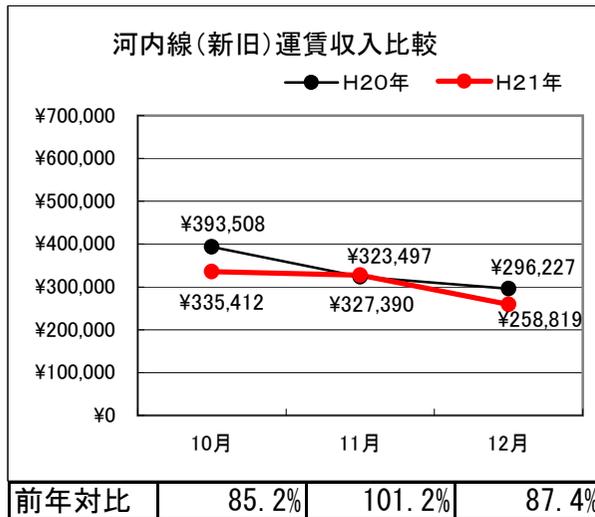
3. 路線別輸送人員・運賃収入の比較

(1) 路線別輸送人員の比較

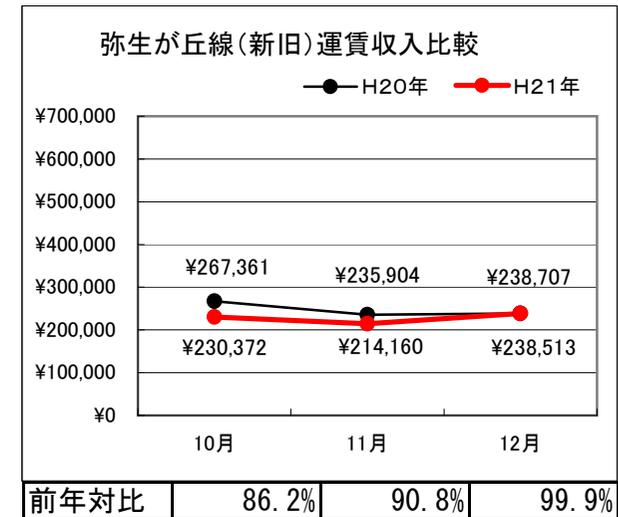


※ 新=麓線+基里線 旧=麓・小郡線

(2) 路線別運賃収入の比較

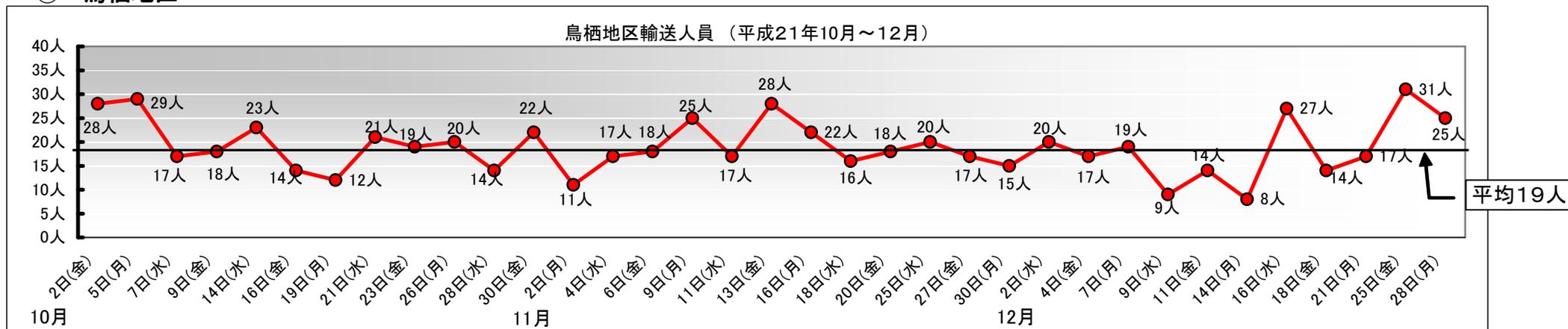


※ 新=麓線+基里線 旧=麓・小郡線

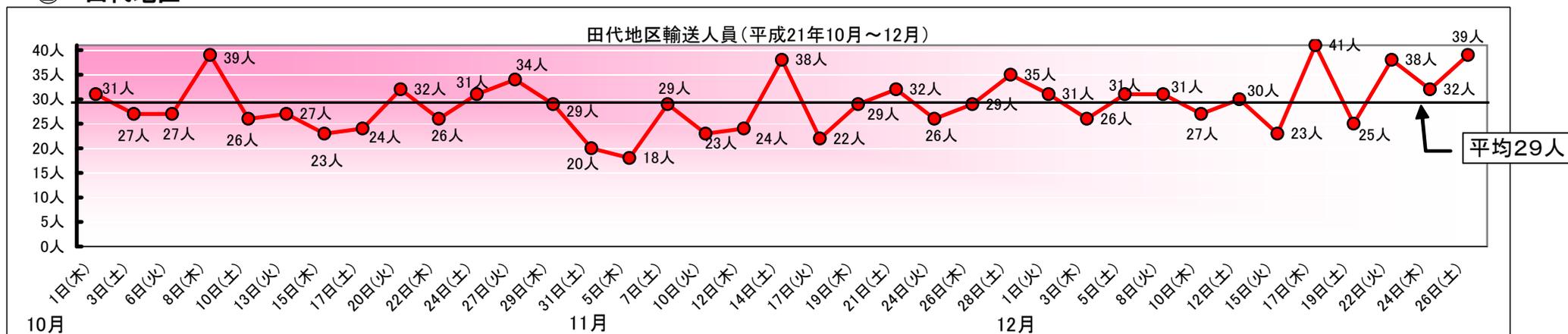


4. 鳥栖市ミニバス運行実績

① 鳥栖地区

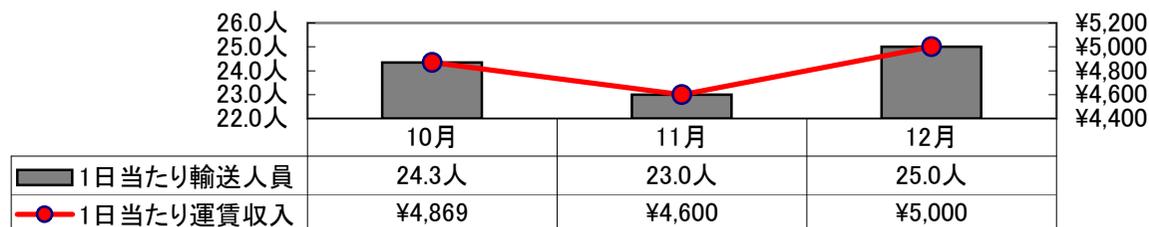


② 田代地区

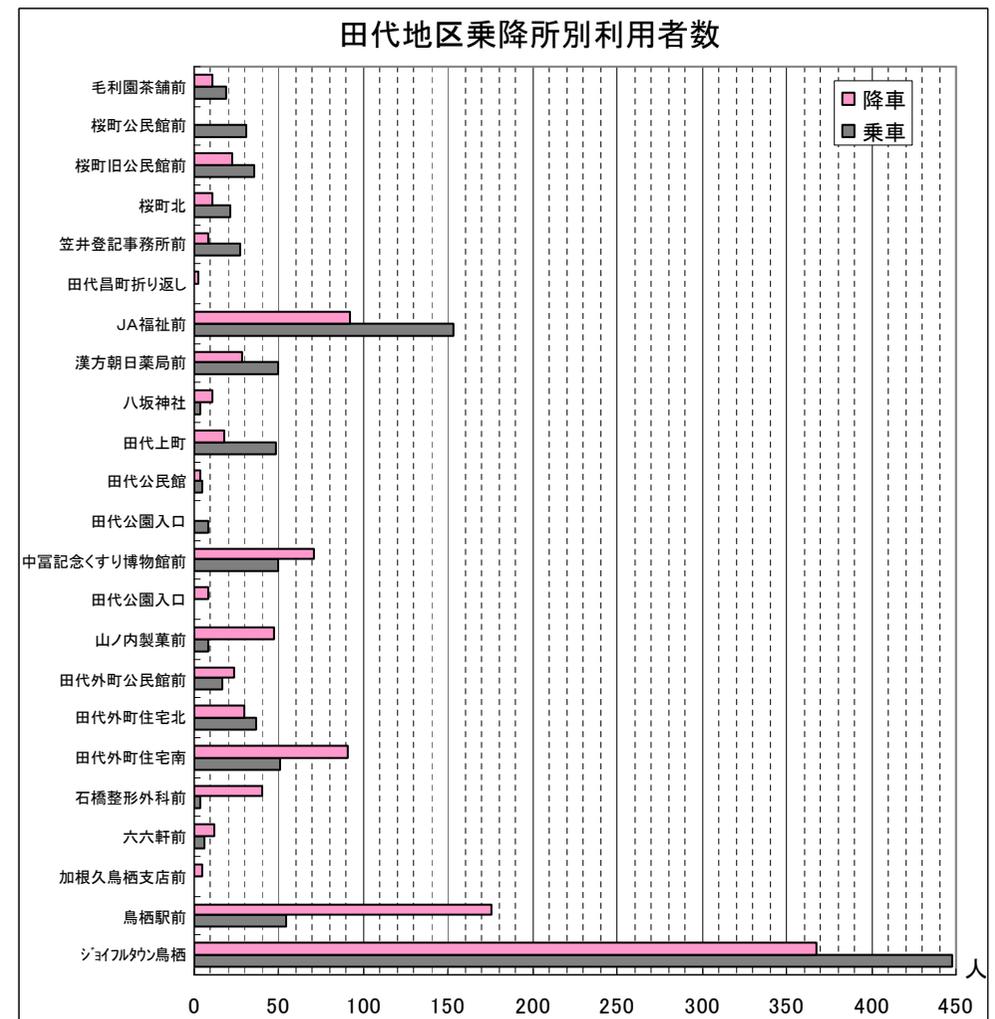
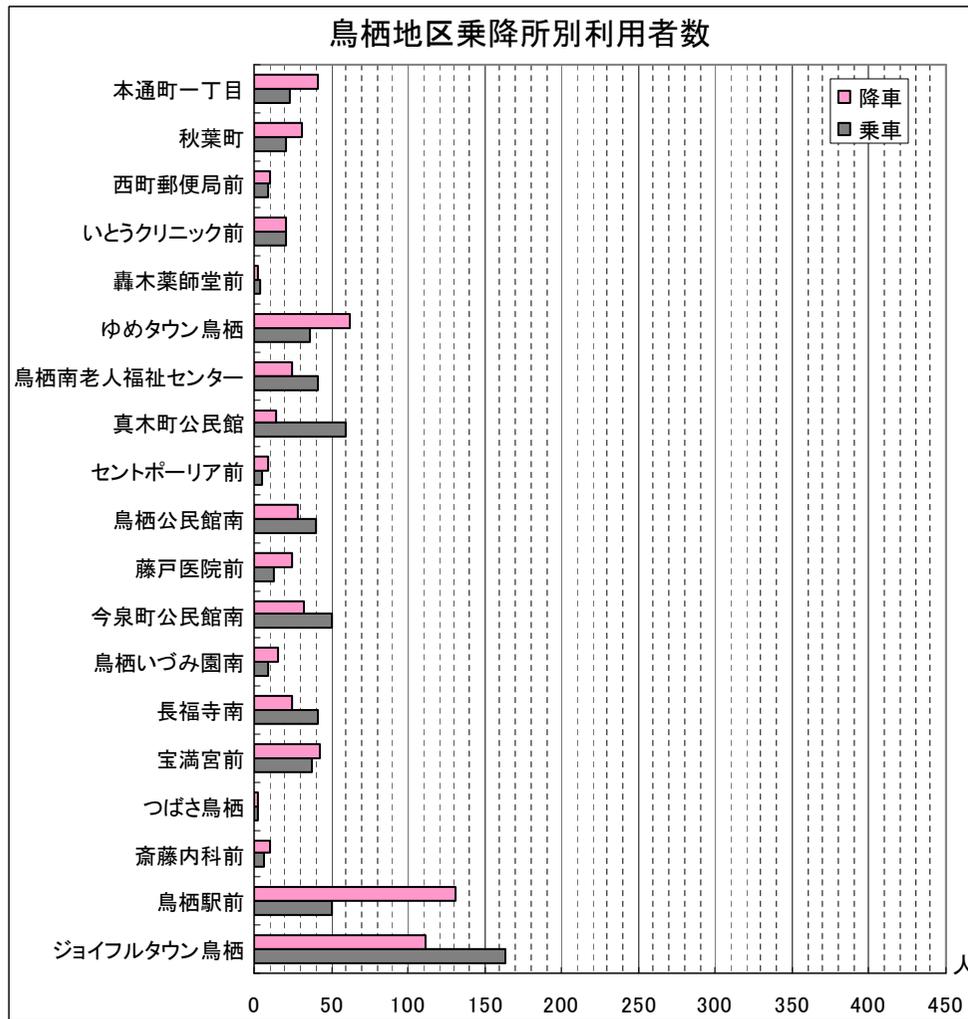
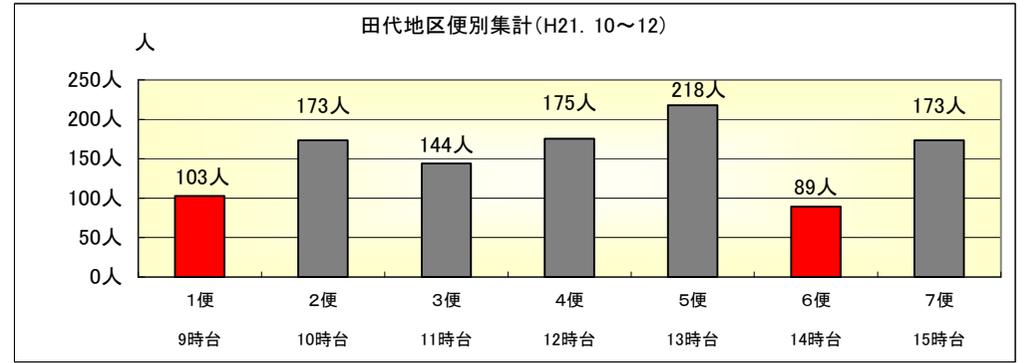
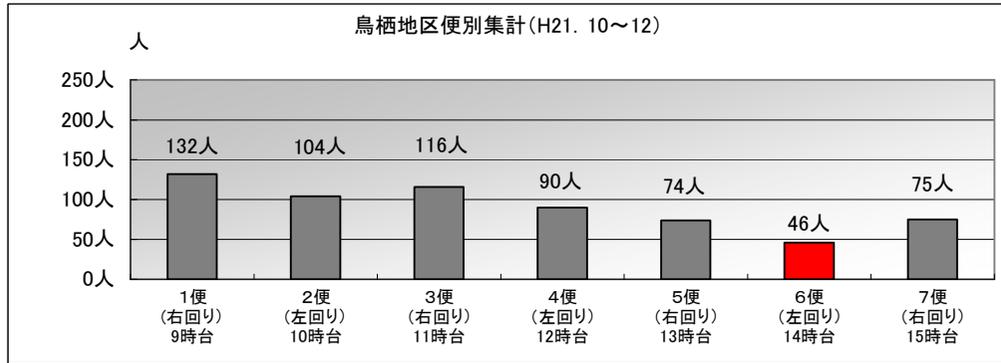


③ 全体集計：10月～12月

全体輸送人員・運賃収入集計(1日当たり)



5. 鳥栖市ミニバス便別及び乗降所別の利用状況



平成21年度 鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業実証実験

計画事業の評価および改善策の検討

平成22年1月20日

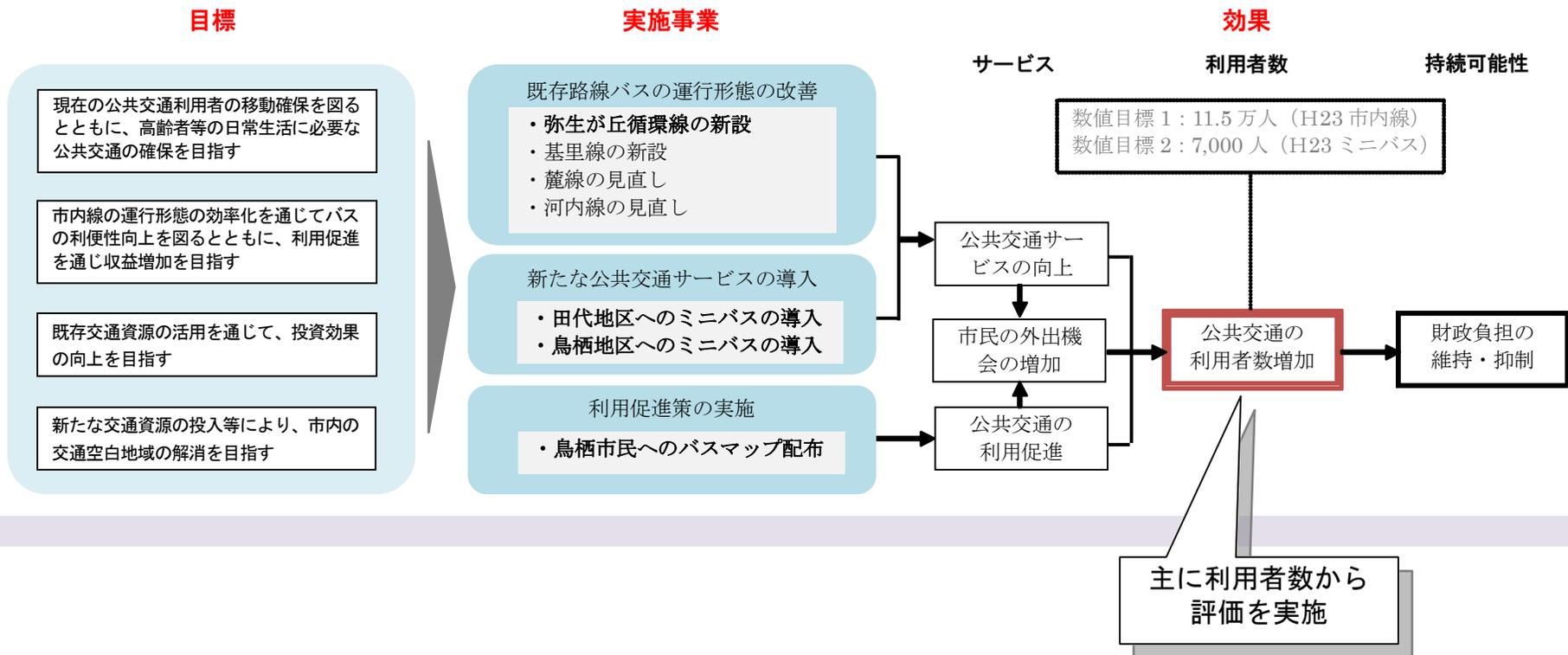
鳥栖市

1. 事業の評価

(1) 評価の基本的な考え方

- 評価の主な対象は計画事業（弥生が丘循環線の新設、田代地区・鳥栖地区へのミニバスの導入）
- 計画全体の評価と個別路線の評価を実施
- 連携計画の数値目標に掲げた利用者数を主な評価指標に設定

鳥栖市地域公共交通総合連携計画の目標・実施事業・効果



※その他、持続可能性やサービスという観点からも評価を行う。
(結果は事業評価シートを参照)

(2) 計画全体の評価

表 利用者数の評価結果

評価事項	従前値		評価値(見込み)	基準値	目標値	評価結果	備考
	H19	H20	H21	H22	H23		
	(H19.10~H20.9)	(H20.10~H21.9)	(H21.10~H22.9)	(H22.10~H23.9)	(H23.10~H24.9)		
市内線	10.3万人	8.7万人	8.8万人 基準値 9.6万人	10.6万人	11.5万人	×	・運行開始以降(10月~12月)の月報を基に評価値を算出 ・H21評価値は、3ヶ月の利用者数(月報)の数値を補正し算出 ・H21及びH22の基準値はH23の目標値の推移を踏まえ設定
ミニバス	—	—	0.69万人	0.7万人	0.7万人	△	・運行開始以降(10月~12月)の日報・月報を基に評価値を算出 (運行日数は年当たり292日で算出)

ただし、見直しから3か月しか経過していない状況での評価ということに留意
(3年間という実験期間の中で適切な時期に評価を行っていくことが重要)

※赤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。

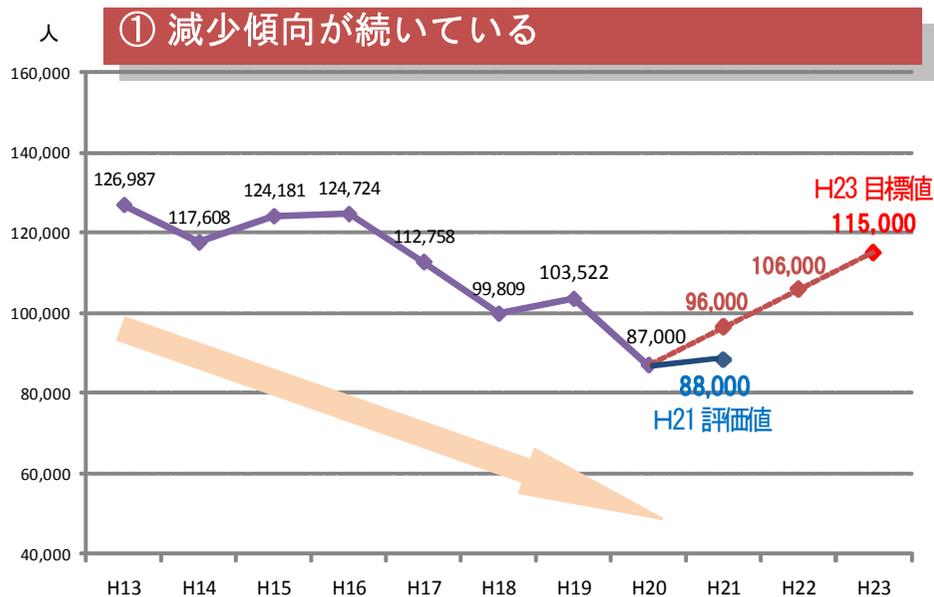


図 市内線の利用者数の推移

②年換算すると0.69万人の利用者が見込まれる

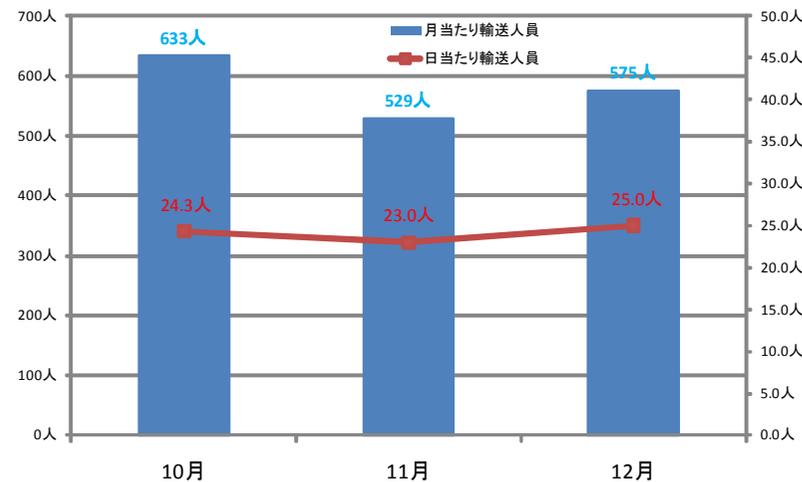


図 ミニバスの利用者数の推移

- 市内線の利用者数は、目標を大きく下回る状況
- ミニバスの利用者数は、目標に迫る水準に達しているものの、達成には至っていない状況
- 今後は、実証運行路線(弥生が丘循環線およびミニバス)の改善等を通じて利用者数の増加を図っていくことが重要

(3) 個別路線の評価

表 利用者数の評価結果

路線		状況	評価結果	備考
市内線	弥生が丘循環線【計画事業】	2.8人/便	×	・前述の計画全体の評価に使用したH21評価値を基に試算した。 ・評価は、平均値を上回るものを○、下回るものを×とした。
	河内線	3.5人/便	○	
	麓線	3.6人/便	○	
	基里線	2.8人/便	×	
	市内線平均	3.2人/便		
ミニバス	田代地区運行路線【計画事業】	4.2人/便	○	・市内線と同様の方法で算出・評価。
	鳥栖地区運行路線【計画事業】	2.6人/便	×	
	ミニバス平均	3.4人/便		

※赤字部分は平均値を下回る数値（市内線については市内線平均、ミニバスについてはミニバス平均を下回る数値）

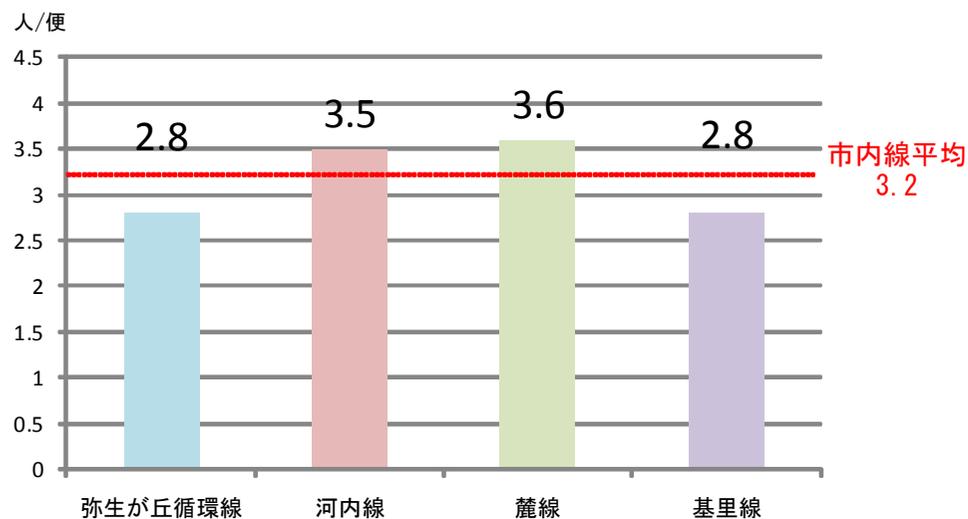


図 市内線の1便当たり利用者数

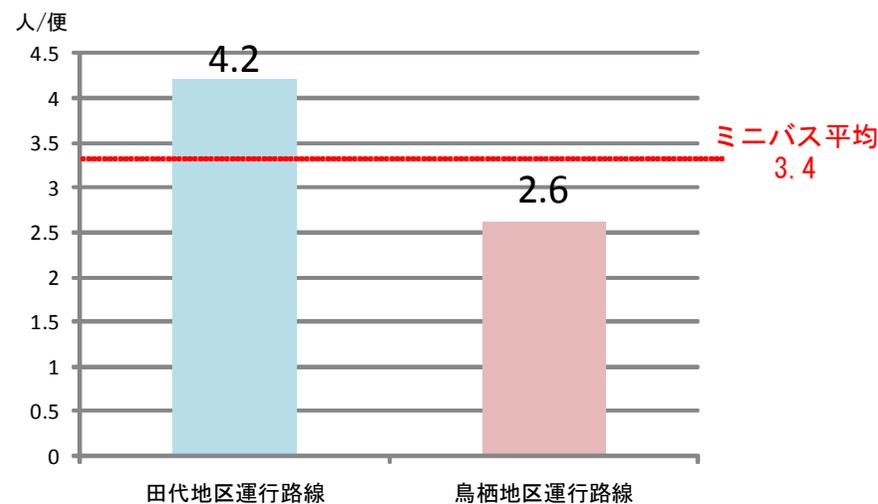


図 ミニバスの1便当たり利用者数

- 【路線バス】 弥生が丘循環線及び基里線の利用者数は市内線平均を下回っている状況
- 【ミニバス】 田代地区運行路線は比較的順調だが、鳥栖地区運行路線は厳しい状況
- 個別路線の評価を踏まえると、路線バスでは、基里線も改善が必要となり、ミニバスでは鳥栖地区の改善を重視すべき

2. 個別路線の課題把握

(1) 弥生が丘循環線（市内線）の特徴・課題

① 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・システムの単純化による増便等を実施

② 太田観音入口周辺～鳥栖駅周辺の結び付きが強化 弥生が丘周辺～鳥栖駅周辺への利用が減少

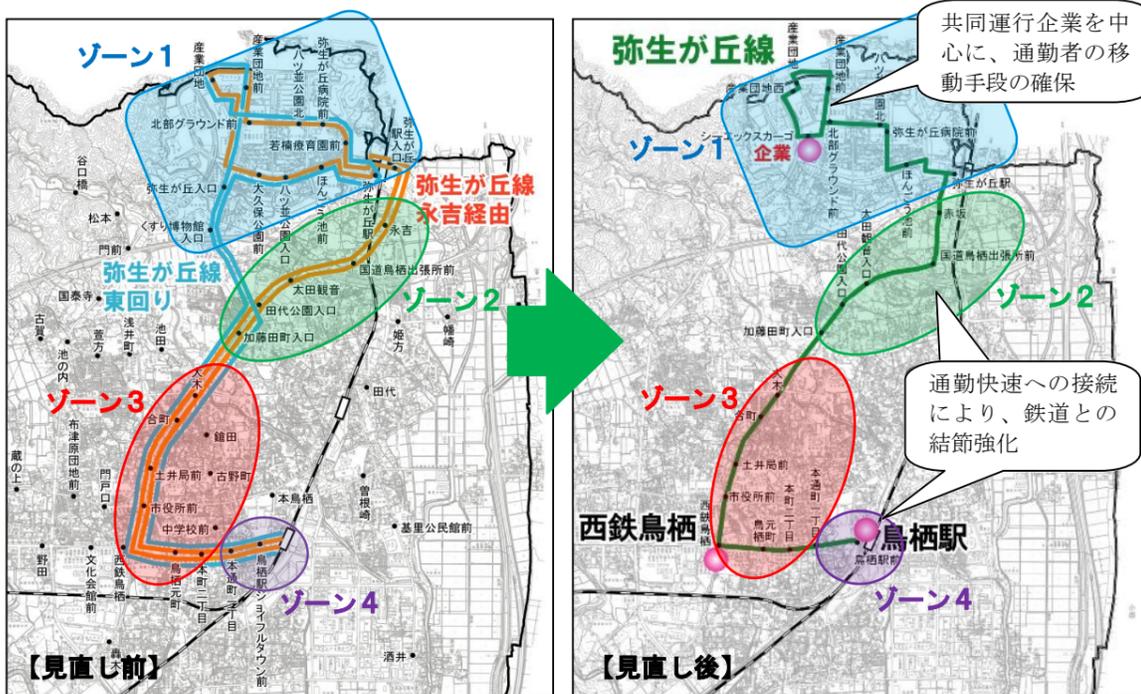


図 路線の見直し状況

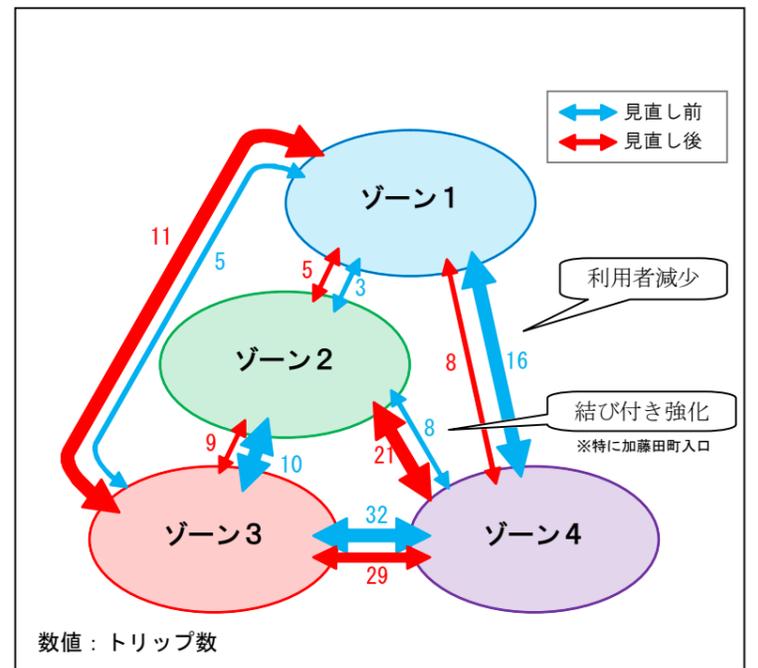


図 利用者の移動特性（共同運行企業従業員除く）

③ 共同運行企業従業員の利用は順調だが、他の通勤利用を含め、一層の利用促進が必要

④ 9時台および12時台で利用者を多く獲得した一方、通勤利用獲得を目指した6時台の便が不調（博多行き通勤快速への結節便）

図 バス停別の利用状況（乗降回数）

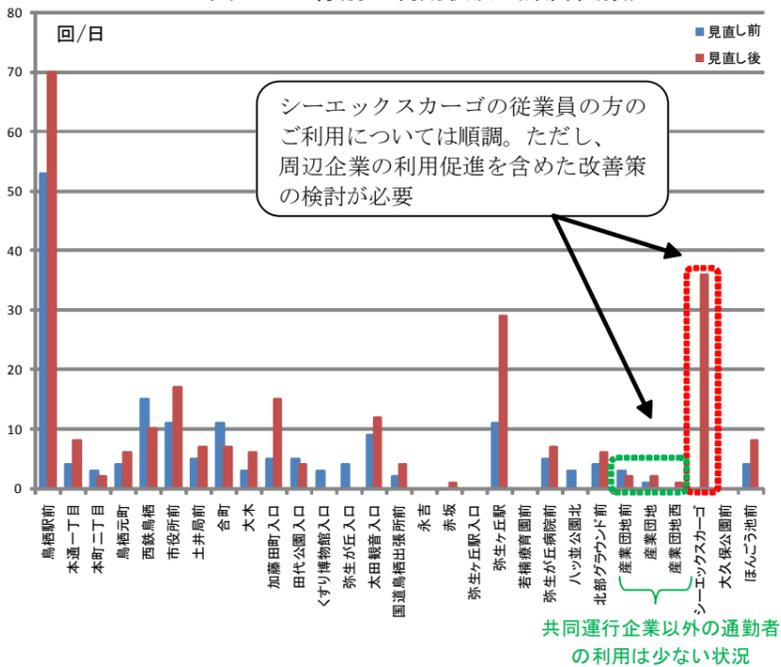
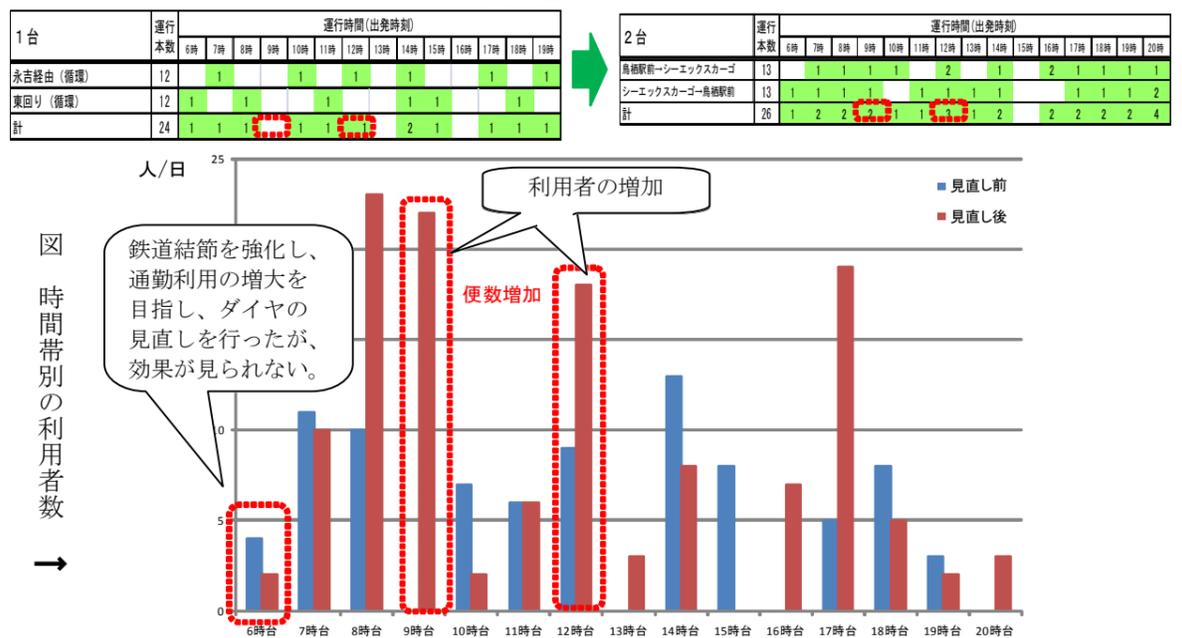


図 運行時間帯と便数



⑤ 増便要望と 路線の普及広報に対するニーズ等が見られる

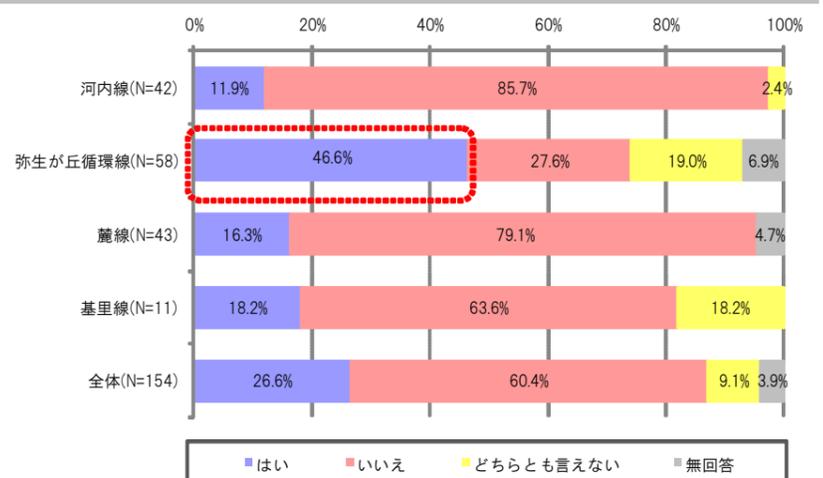
⑥ 公共交通情報の提供による利用促進効果が高い (バスマップ配布が利用につながっている)

<ダイヤ>
・増便要望が多い

<その他>
・冷暖房等の車内利用環境の向上
・路線の普及広報

図 利用者の改善ニーズ

図 バスマップの効果



【課題】

- 弥生が丘方面・鳥栖駅利用の通勤者を中心とした利用者の拡大
- バスマップの配布効果が高いことから、継続性のある情報提供・利用喚起の策の展開（利用者の裾野を拡大）
- 鉄道との結節から得られる効果の向上（通勤利用者獲得のための情報提供）
- 増便要望への対応

(2) 鳥栖地区運行路線（ミニバス）の特徴・課題

① 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

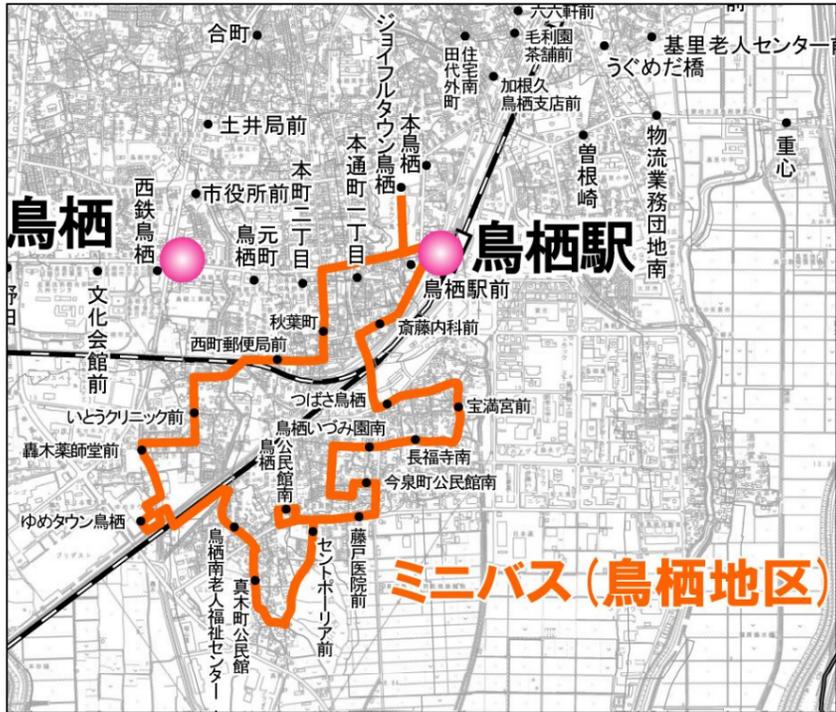


図 路線状況

② 通院や買い物に利用されており、乗降は分散傾向

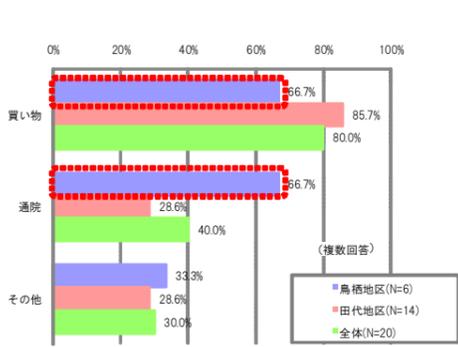


図 利用目的

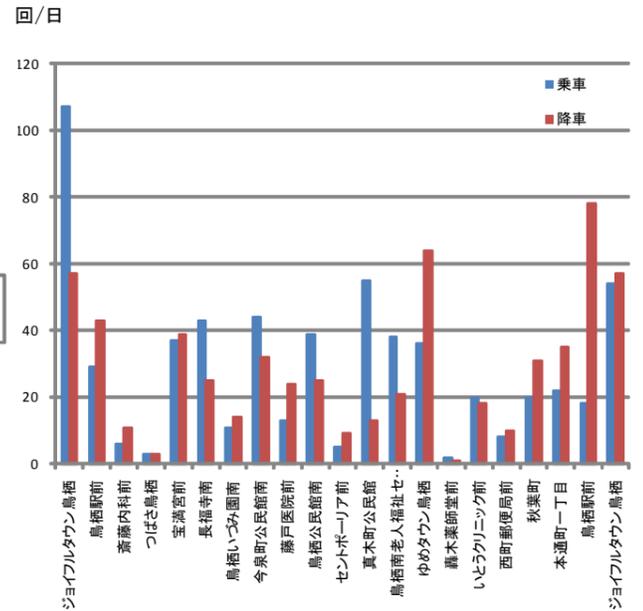


図 バス停別の利用状況（乗降回数）

③ 鳥栖駅前やゆめタウン鳥栖等
利用者の目的地は分散

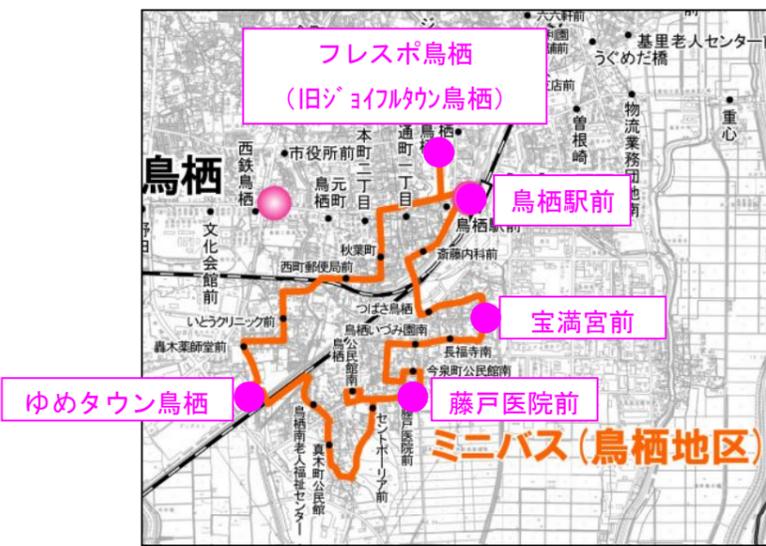


図 利用者の主な目的地

④ 14 時台の便の利用者が最も少ない
(※田代地区も同様)

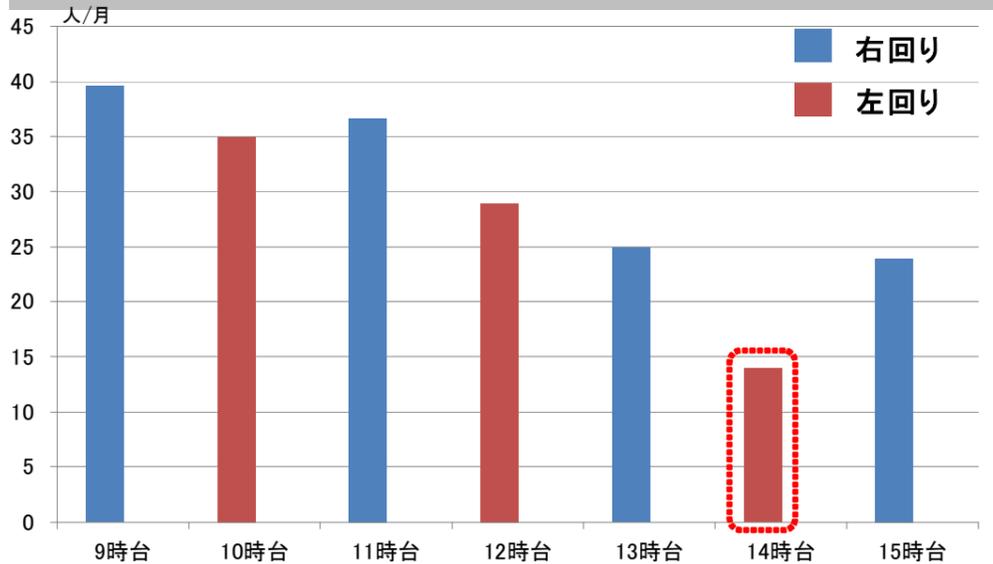


図 時間帯別の利用者数

⑤ 利用者の多くは、現行の運行形態の維持を希望
非利用者は運行ルート等を知らないという方が多い

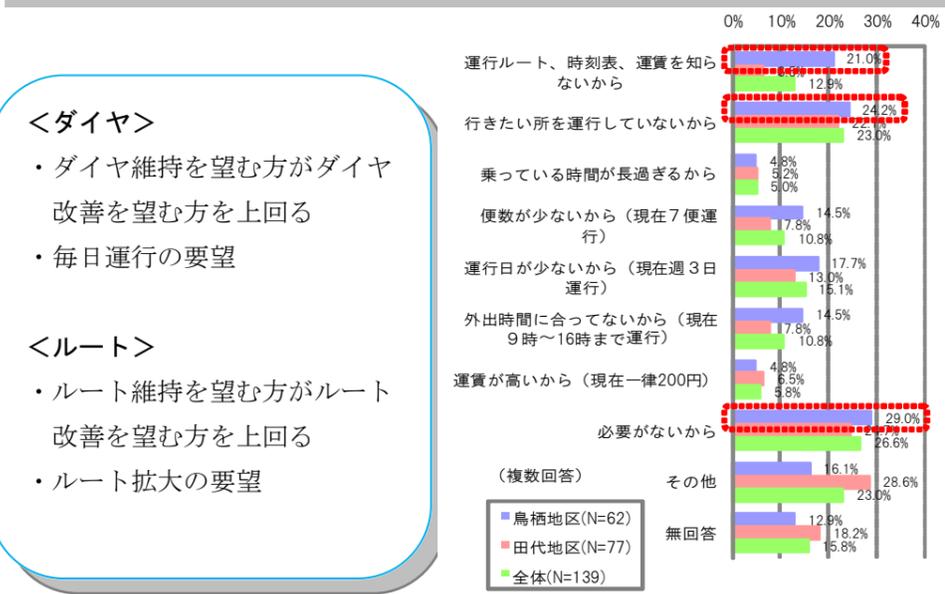


図 利用者の改善ニーズ

図 非利用者の利用しない理由

⑥ バスマップ配布が利用につながっていない
運行ルート・時刻表・乗り方等の情報を望む方が多い

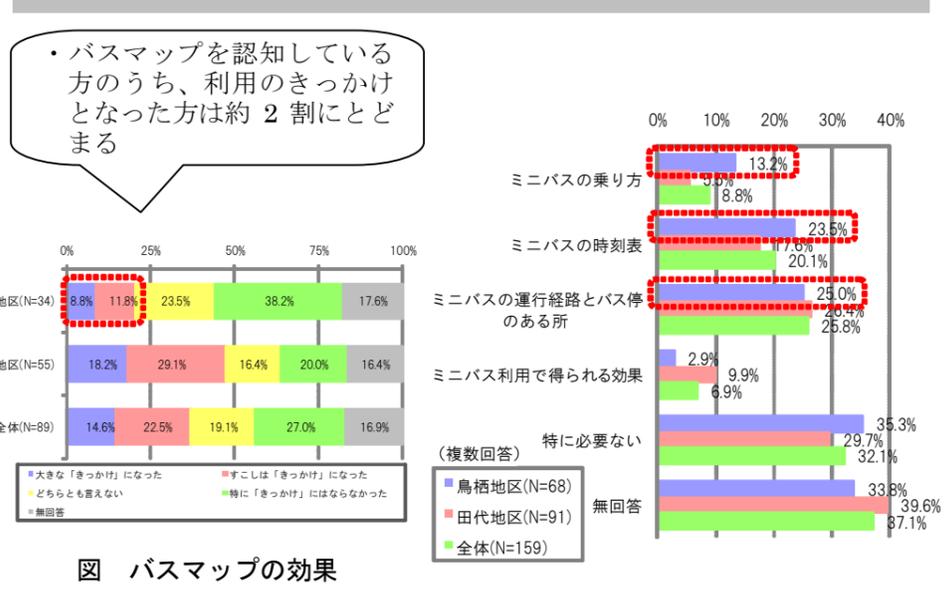


図 バスマップの効果

図 提供してほしい情報

【課題】

- 運行の改善ニーズをより詳細に把握することが重要
- ルートやダイヤの改善など、利用者のルート・ダイヤ改善ニーズへの対応
- 利用促進に向けた情報提供の拡大と同時に、高齢者を意識した、分かりやすい情報提供の在り方を構築すること

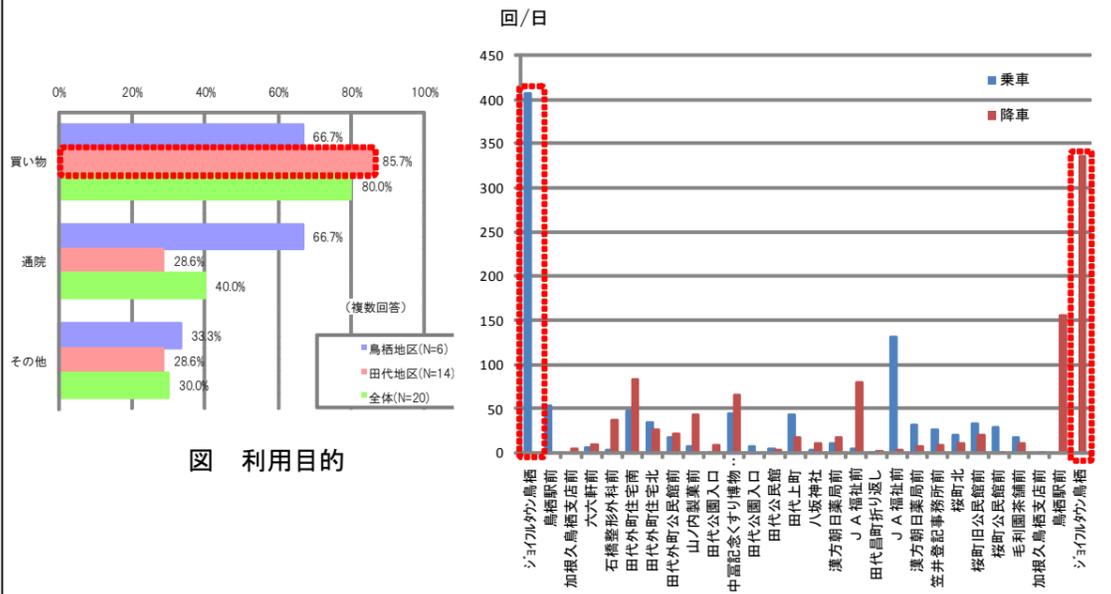
(3) 田代地区運行路線（ミニバス）の特徴・課題

① 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

② 買い物の利用が多く
乗降はフレスポ鳥栖（旧ジョイフルタウン鳥栖）に集中



図 路線状況



③ フレスポ鳥栖（旧ジョイフルタウン鳥栖）が
利用者の主な目的地となっている

④ 14 時台の便が最も利用者が少ない
(※鳥栖地区も同様)

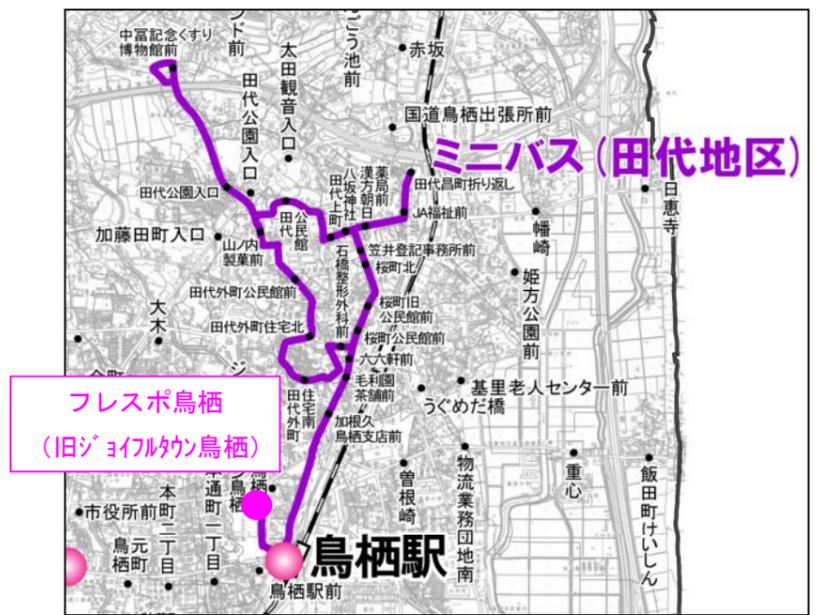
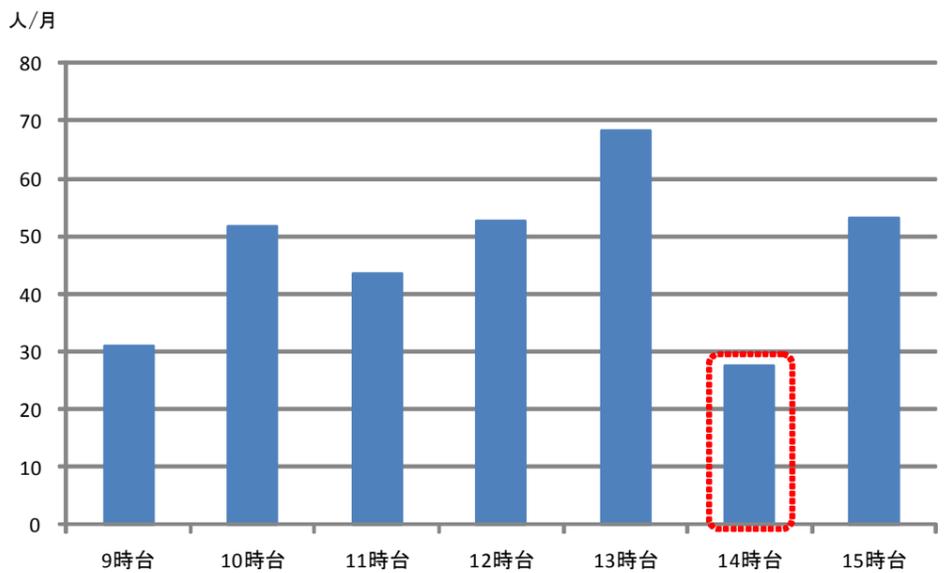


図 利用者の主な目的地



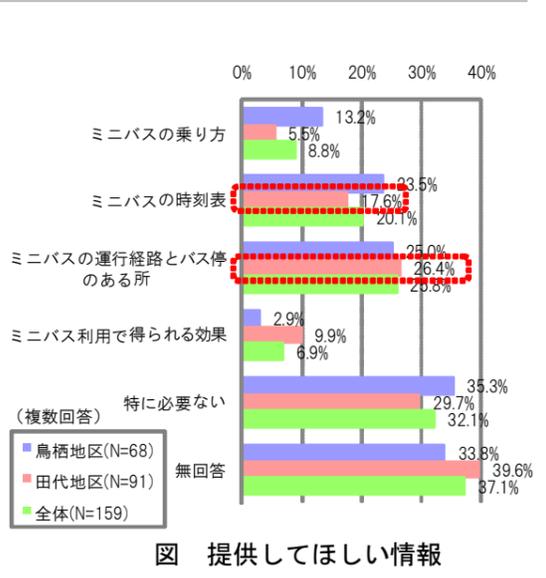
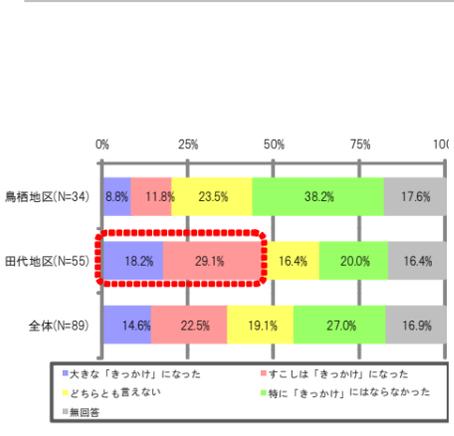
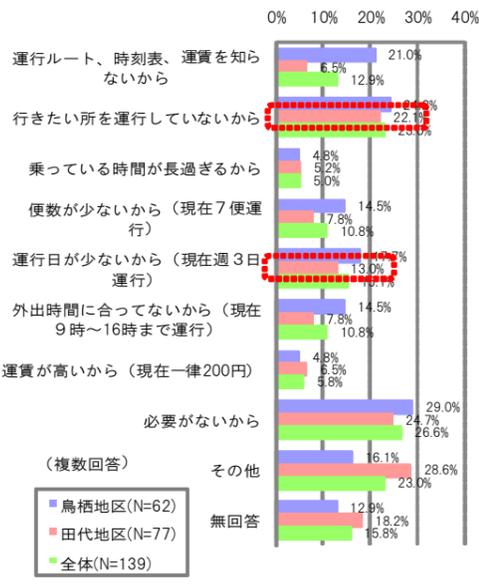
⑤ 利用者からは運行時間帯の拡大
非利用者は運行日の拡大などを望む方が多い

⑥ バスマップ配布が利用につながっている
運行ルート・バス停の他、利用効果を望む方も見られる

<ダイヤ>
・ 16 時台以降の運行要望

<ルート>
・ 市役所への乗り入れ要望、
弥生が丘や西鉄鳥栖への
乗り入れ要望

図 利用者の改善ニーズ



【課題】

- 16 時台以降の運行や運行日の拡大要望など、ダイヤ改善ニーズへの対応
- 市役所や西鉄鳥栖までの乗り入れ要望など、ルート改善ニーズへの対応
- 利用促進に向けて、運行内容のさらなる広報の展開

【参考】

基里線（市内線）の特徴・課題

① 高齢者の移動手段の確保を目指し
運行ルートの変更を実施

② 利用者のうち、高齢者の利用が約6割を占める。

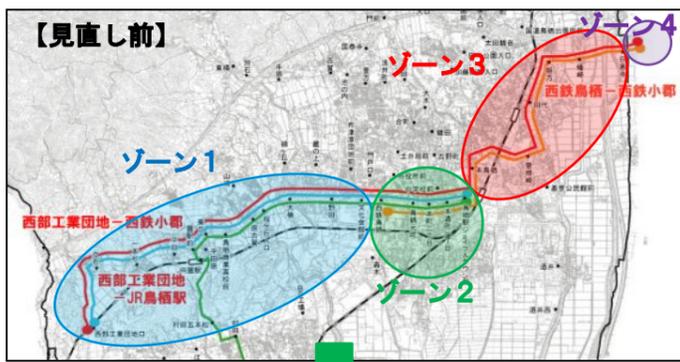
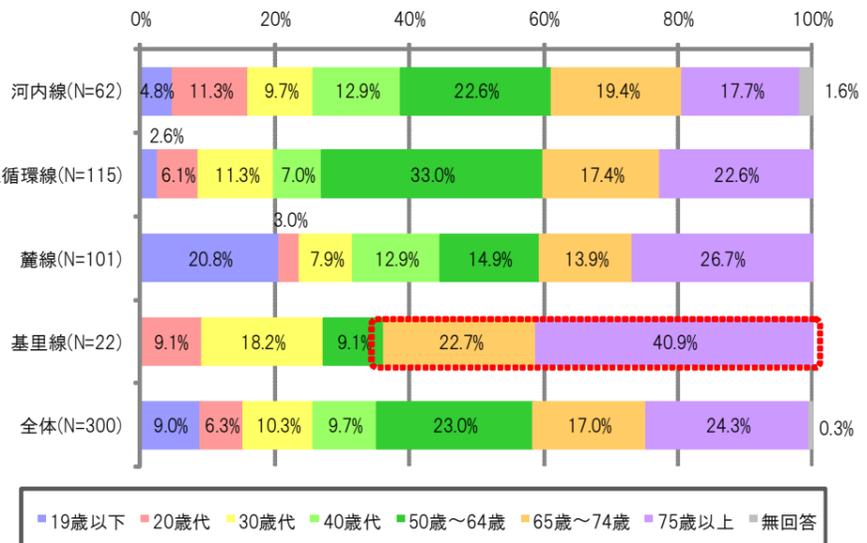


図 路線の見直し状況



利用者の年齢構成

③ 曾根崎周辺～鳥栖駅前における利用者の減少が顕著

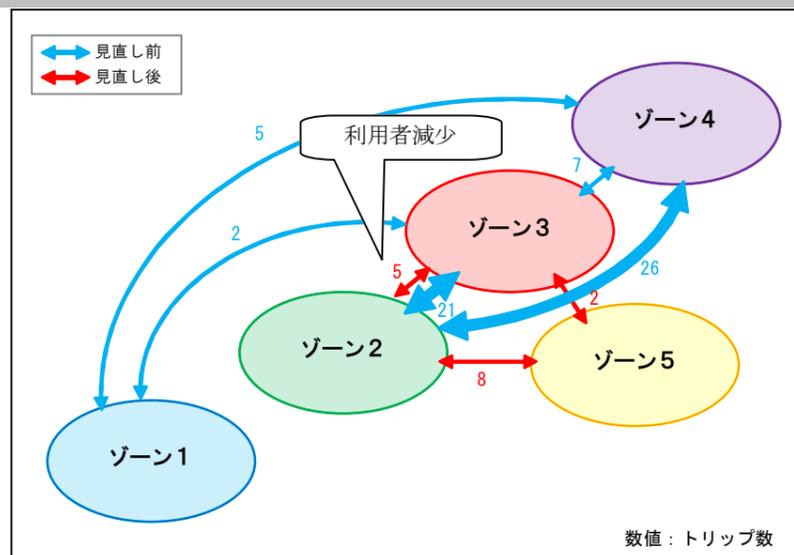


図 利用者の移動特性

④ 帰宅するための11～12時台の便を中心に
増便の要望が多い

⑤ バスマップ配布が利用につながっていない

<ダイヤ>

- ・ 増便要望が多い
- ・ 11時台～12時台（帰宅に利用したい）の運行要望が多い

図 利用者の改善ニーズ

バスマップを認知している方で、新たに利用するようになった方は約2割にとどまる

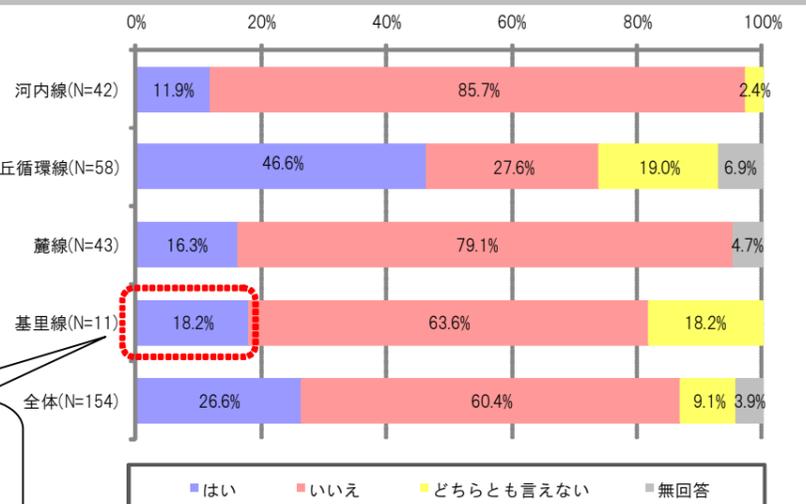


図 バスマップの効果

【課題】

- 結び付きが低下した曾根崎周辺と鳥栖駅前との結び付き強化
- 帰宅に利用できる11～12時台の運行など、利用者のダイヤ改善ニーズへの対応
- 高齢者を意識した分かりやすい情報提供

3. 課題への対応方針

課題

視点・留意点等

対応方針

弥生が丘循環線

- 通勤者を中心とした利用者の獲得
- バス利用者の裾野の拡大
- 運行の認知度向上に向けた広報の継続
- 鉄道との結節の効果向上（情報提供の強化）
- 増便要望への対応

鳥栖地区運行路線

- 運行形態の詳細な改善ニーズの把握
- ルート・ダイヤの改善ニーズへの対応
- 情報提供の拡大及び、高齢者を意識した分かりやすい運行情報提供

田代地区運行路線

- 運行時間の拡大等のダイヤ改善ニーズへの対応
- 市役所や西鉄鳥栖までの乗り入れ要望などのルート改善ニーズへの対応
- 運行内容のさらなる広報

基里線

- 曽根崎周辺と鳥栖駅前との結び付き強化
- 帰宅便の設置や 11～12 時台の運行などのダイヤ改善ニーズへの対応
- 高齢者を意識した分かりやすい情報提供

<視点>

- ・計画事業を中心に取組を展開
- ・ダイヤ・ルート・利用促進策の3つの視点から改善策を検討

<留意点>

- ・見直しから3か月の現段階で改善策の本格的な検討は困難
- ・少なくとも半年～1年間のデータを蓄積した上での検討が必要と認識（2年目に再度データ収集）
- ・弥生が丘線については、今後企業との調整が重要不可欠

<取組の進め方>

- ・2年目は特に**利用促進策**を重視（利用喚起による環境作り）
- ・2年目に再度詳細ニーズ調査等を実施し、データを整理
- ・3年目に、本格運行のための運行形態（ダイヤ・ルート）を確立する。

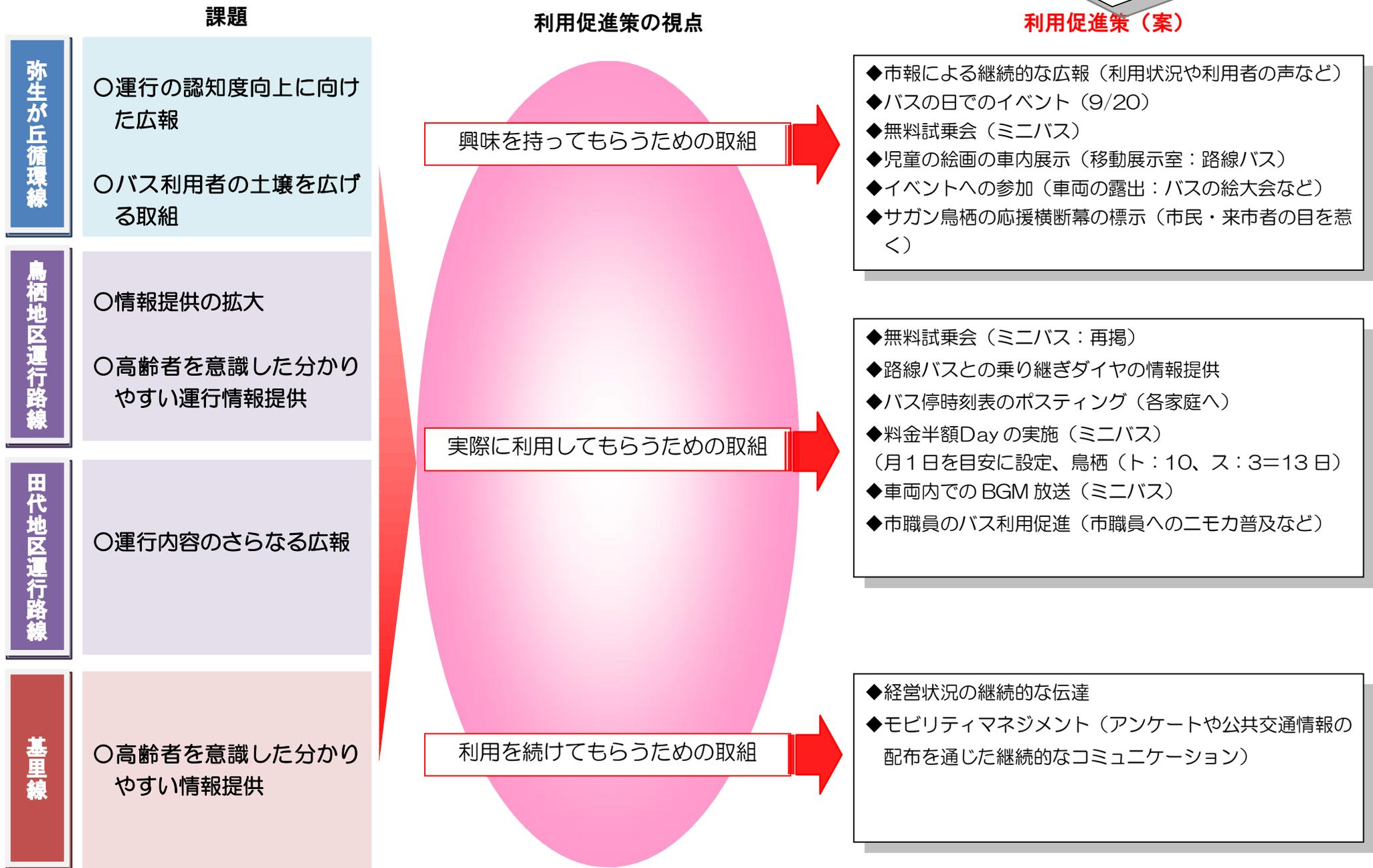
- 利用促進策**を2年目に重点的且つ機動的に実施（企業への働きかけ含む）
- より詳細な利用実態の把握（一週間や季節変動を念頭に置いた観測）
- 2年目に、共同運行の企業と協議を重ね、ルートやダイヤの改善策を決定する。（一般利用者の意識との調整も必要）
- 3年目にダイヤ・ルート改善を実施し、本格運行を実現する。

- さらなる認知度向上に向けて、地区別の特性に応じた**利用促進策**を2年目・3年目に実施
- 認知がある程度進むことが想定される3年目に、ダイヤ・ルートの両面から運行形態の改善を実施

- さらなる認知度向上に向けて、必要に応じて、2～3年目に**利用促進策**を実施
- 認知がある程度進むことが想定される3年目に、必要に応じて、ダイヤ・ルートの両面から運行形態の改善を実施

<参考> 鳥栖市に見合った利用促進策の実施

・ 2年目に重点的に実施
・ 機動的に実施



計画事業に係る事後評価記載様式(初年度)(案)

I 総合評価

地域の公共交通を活性化・再生し、地域を活性化させ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。

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。

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)、市内線(新弥生が丘線、河内線、麓線、基里線)の系統整理に伴う施設整備、バスマップ作成・配布、乗合タクシー(ミニバス)実証運行、乗合タクシー(ミニバス)導入に向けた施設整備の5事業を地域として実施する事業として位置づけている。

企業との共同運行実施(弥生が丘線実証運行)については、10月1日に1日26便の運行を開始し、10月から12月末までの間8,7千人が利用した。

乗合タクシー(ミニバス)実証運行については、10月1日に1日7便(週3日運行)の運行を開始し、10月から12月末までの間、1,7千人が利用した。

市内線(新弥生が丘線、河内線、麓線、基里線)の系統整理に伴う施設整備については、計19基のバス停設置整備等を行った。

乗合タクシー(ミニバス)導入に向けた施設整備については、計47基のバス停設置整備を行った。

バスマップ作成・配布については、3万部作成し、9月に鳥栖市全世帯に配布を行った。

② 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。

初年度に関して、事業計画に位置づけられた事業は全て事業計画どおりに実施した。

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(新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、事業実施により、市内線全体の利用者数11.5万人/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、当該路線を含む市内線について、利用者数・持続可能性の視点から目標に対する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。

<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、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0.7万人/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、利用者数・持続可能性に公共交通サービス向上を加えた3つの視点から目標に対する事業効果を評価した。具体的な評価指標としては、市内線と同様に、利用者数・財政負担額・空白地域の外出機会の状況を設定した。

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(新弥生が丘線実証運行)の事業評価結果>

新弥生が丘線について、見直し前は利用者数2.3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2.0人/便(0.24人/運行キロ)、財政負担額1,104円/便(136円/運行キロ)であり、見直しによって財政負担額は抑制されたものの、利用者数は減少している。

※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

※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づつ負担」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、運行開始直後に比べ着実に利用者が増加している状況で、企業メリットも発現しつつある一方、当該企業では従業員の利用状況把握や行政側との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、財政負担額抑制という行政メリットや企業従業員利用が増加傾向という企業メリットが発現しつつあること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メリットを共有できることが重要である。今後は、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、利用者数増加という大きな目標を達成するために適切な事業であると判断される。

<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0.7万人、財政負担額524万円、利用者の約4割が外出機会を増加という結果となり、利用者数および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4.2人/便、2,433円/便、鳥栖地区循環線は2.6人/便、財政負担額2,745円/便であり、2つの路線に差が生じている。

以上のとおり、本事業の実施により、利用者数の確保に対する一定の成果を確認することができた。今後は、持続可能性の確立に向けてさらなる改善を図る予定であり、利用者数増加という目標を達成するために適切な事業であると判断される。

<p>IV 自立性・持続性</p>
<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。</p> <p><企業との共同運行実施(新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(利用目的や利用頻度等)、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。 ○通勤者を中心とした利用者の獲得 ○バス利用者の裾野の拡大 ○運行の認知度向上に向けた広報の継続 ○鉄道との結節の効果向上(情報提供の強化) ○増便要望への対応</p> <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や住民ニーズを沿線住民アンケート調査で把握し、移動ニーズ(利用目的や利用頻度等)、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。 ○運行形態の詳細な改善ニーズの把握 ○ルート・ダイヤの改善ニーズへの対応 ○運行内容のさらなる広報 ○情報提供の拡大及び、高齢者を意識した分かりやすい運行情報提供</p>
<p>② 実施した事業について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。</p> <p>上記の課題を踏まえ、翌年度事業を実施するにあたっての見直しの方向性を下記の通りとりまとめた。ただし、10月から3か月しか経過していない現段階で路線見直しの効果検証・改善策の本格的な検討を行うことは難しく、少なくとも半年～1年間のデータを蓄積した上で、効果検証および改善策の検討を行うことが必要と認識し、本格的な改善策の検討・実施は、2年目にデータを収集した上で取り組むこととした。</p> <p><企業との共同運行実施(新弥生が丘線実証運行)の見直しの方向性> ○利用促進策を2年目に重点的且つ機動的に実施(企業への働きかけ含む) ○より詳細な利用実態の把握(一週間や季節変動を念頭に置いた観測) ○2年目に、共同運行の企業と協議を重ね、ルートやダイヤの改善策を決定する。(一般利用者の意識との調整も必要) ○3年目にダイヤ・ルート改善を実施し、本格運行を実現する。</p> <p><乗合タクシー(ミニバス)実証運行の見直しの方向性> ○さらなる認知度向上に向けて、地区別の特性に応じた利用促進策を2年目・3年目に実施 ○認知がある程度進むことが想定される3年目に、ダイヤ・ルートの両面から運行形態の改善を実施</p>
<p>③ 実施した事業について効果が現れていないにも関わらず、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。</p>
<p>実施した事業は、この項目に該当しないものと認識している。</p>
<p>2 事業の実施環境</p>
<p>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。</p> <p>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22年3月議会において市議会の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、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。</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、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。</p>
<p>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。</p> <p>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。</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るか。

第5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具体的内容・実施時期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3名で構成される小委員会を設置しており、今後、本委員会を通じて、地域や世代ごとの実情を把握することに努めていきたい。

- 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5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6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いたところである。なお、第7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。

個別評価票(案)

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(新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～15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(新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)

- ・上記当該事業の目標を踏まえ、事業実施により、市内線全体の利用者数11.5万人/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、当該路線を含む市内線について、利用者数・持続可能性の視点から目標に対する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。
- ・評価結果、新弥生が丘線について、見直し前は利用者数2.3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2.0人/便(0.24人/運行キロ)、財政負担額1,104円/便(136円/運行キロ)であり、見直しによって財政負担額は抑制されたものの、利用者数は減少している状況にあることを把握した。
- ・なお、共同運行企業従業員の利用や9時台・12時台で利用者を多く獲得した。共同運行企業では従業員利用が着実に増加している状況で、企業メリットも発現しつつある一方、当該企業では会社における利用状況の把握や行政との定期的な協議が今後の課題と捉えている。
- ・以上から、本事業の実施により、財政負担額抑制の行政メリットや従業員利用の増加という企業メリットが発現しつつあること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・行政の三者にメリットを共有できることが重要である。今後は、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が必要となるものと考えられる。

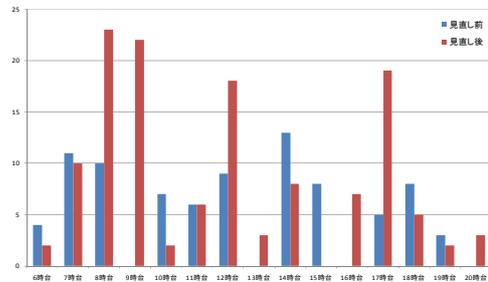


図 時間帯別の利用者数(人/日)

・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)

利用者ニーズを利用実態調査で把握し、移動ニーズ(利用目的や利用頻度等)、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。

- 弥生が丘方面・鳥栖駅利用の通勤者を中心とした利用者の拡大(弥生が丘周辺～鳥栖駅周辺への利用者が減少、共同運行企業以外の通勤者の利用は少ない状況)
- バスマップの配布効果が高いことから、継続性のある情報提供・利用喚起の策の展開(利用者の裾野を拡大)
- 鉄道との結節から得られる効果の向上(通勤利用者獲得のための情報提供)
※通勤利用者獲得を目指した6時台の便が不調(博多行き通勤快速への結節便)
- 増便要望への対応

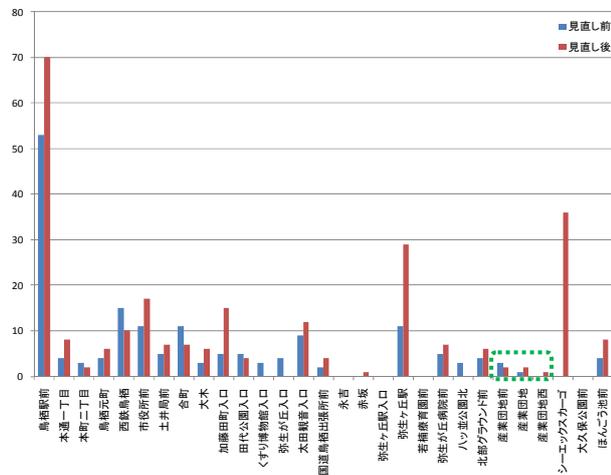


図 バス停別の利用状況(乗降回数、回/日)

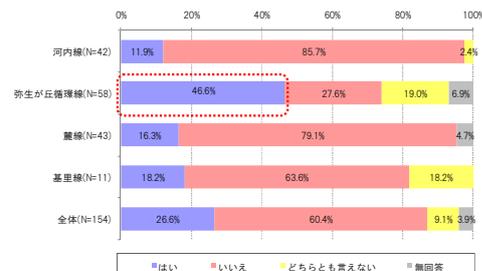


図 バスマップの効果(利用実態調査より)

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)

- ・上記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0.7万人/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、利用者数・持続可能性に公共交通サービス向上を加えた視点から目標に対する事業効果を評価した。具体的な評価指標としては、市内線と同様に、利用者数・財政負担額・空白地域の外出機会の状況を設定した。
- ・ミニバス全体の評価結果としては、利用者数0.7万人、財政負担額524万円、利用者の約4割が外出機会を増加という結果となり、利用者数および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。
- ・路線別では、田代地区循環線は4.2人/便、2,433円/便、鳥栖地区循環線は2.6人/便、財政負担額2,745円/便であり、2つの路線に差が生じていることを把握した。
- ・以上から、本事業の実施により、利用者数の確保に対する一定の成果が確認されるものの、今後は持続可能性の確立に向けてさらなる改善策の実施が必要となるものと考えられる。

・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や住民ニーズを沿線住民アンケート調査で把握し、移動ニーズ(利用目的や利用頻度等)、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。

<田代地区循環線>

- 16時台以降の運行や運行日の拡大要望など、ダイヤ改善ニーズへの対応
- 市役所や西鉄鳥栖までの乗り入れ要望など、ルート改善ニーズへの対応
- 利用促進に向けて、運行内容のさらなる広報の展開

<鳥栖地区循環線>

- 運行の改善ニーズをより詳細に把握することが重要
- ルートやダイヤの改善など、利用者のルート・ダイヤ改善ニーズへの対応
- 利用促進に向けた情報提供の拡大と同時に、高齢者を意識した、分かりやすい情報提供の在り方を構築すること

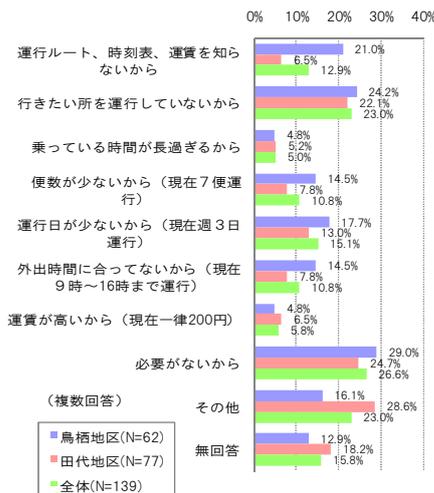


図 利用しない理由(沿線地域の非利用者)

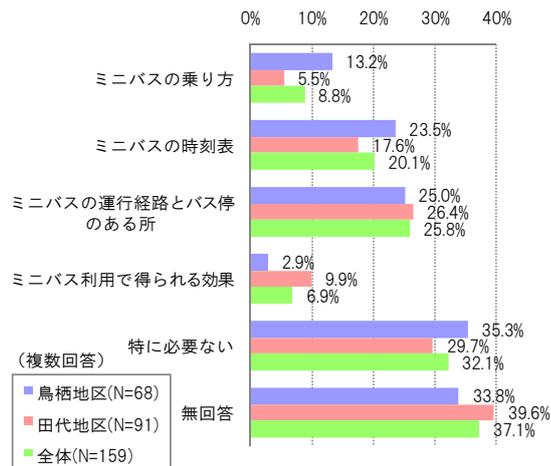


図 提供して欲しい情報(沿線住民)

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(新弥生が丘線実証運行)＞

- 利用促進策を2年目に重点的且つ機動的に実施(企業への働きかけ含む)
- より詳細な利用実態の把握(一週間や季節変動を念頭に置いた観測)
- 2年目に、共同運行の企業と協議を重ね、ルートやダイヤの改善策を決定する。(一般利用者の意識との調整も必要)
- 3年目にダイヤ・ルート改善を実施し、本格運行を実現する。

＜乗合タクシー(ミニバス)実証運行＞

- さらなる認知度向上に向けて、地区別の特性に応じた利用促進策を2年目・3年目に実施
- 認知がある程度進むことが想定される3年目に、ダイヤ・ルートの両面から運行形態の改善を実施

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、今年度事業を開始したところである。しかしながら、実証運行は平成21年10月から開始したところであり、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は、3年目に検討を行う予定である。

平成 21 年度 鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業実証実験

市内線利用実態調査およびミニバス沿線住民アンケート調査結果

1	市内線利用実態調査.....	1
1-1.	調査概要.....	1
(1)	目的.....	1
(2)	把握内容および把握項目.....	1
(3)	実施内容.....	1
1-2.	調査結果.....	3
(1)	利用者数.....	3
(2)	利用者の特性.....	4
(3)	改善要望.....	15
2	ミニバス沿線住民アンケート調査.....	19
2-1.	調査概要.....	19
(1)	目的.....	19
(2)	把握内容および把握項目.....	19
(3)	実施内容.....	19
2-2.	調査結果.....	22
(1)	回収状況.....	22
(2)	回答者の特性.....	23
(3)	利用者の改善要望.....	28
(4)	非利用者の利用しない理由.....	31
(5)	バスマップについて.....	32

平成 22 年 1 月 20 日

鳥栖市 建設部 都市整備課 道路・交通政策室

1 市内線利用実態調査

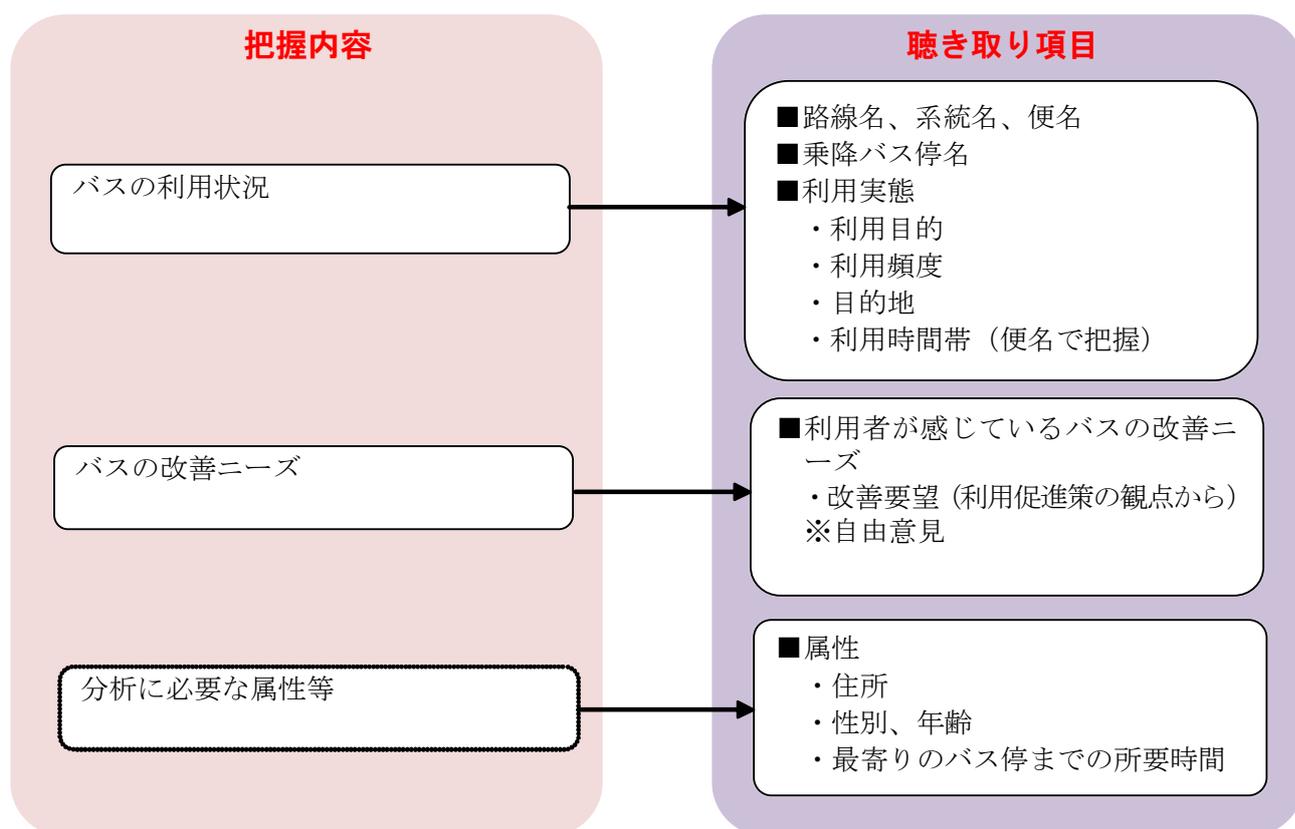
1-1. 調査概要

(1) 目的

- ・路線別（系統別）の利用者数から実証運行の経過を見定め、本格運行に向けた課題を整理し、改善策検討のための基礎資料を得る。

(2) 把握内容および聴き取り項目（基礎資料の体系）

- ・調査で得る基礎資料の体系は下記の内容で整理。



(3) 実施内容

- ① 調査対象路線 (市内線) 河内線・弥生が丘循環線・麓線・基里線
- ② 調査実施日 平成21年11月18日(水) 始発から終発までの全便
- ③ 調査の方法 各便での乗り込み調査により、利用者への聴き取り調査を行った。

H21 鳥栖市路線バス利用者アンケート調査票

河内線

便の時間帯（ 時 分 発）

1. ご自身のことについて教えてください																
お住まい	() 町 ※町名まで															
年齢	1. 19歳以下				2. 20歳代				3. 30歳代				4. 40歳代			
	5. 50歳～64歳				6. 65歳～74歳				7. 75歳以上							
性別	1. 男性				2. 女性				最寄りのバス停まで				自宅から徒歩で約____分			
2. バスの利用状況について教えてください																
乗降バス停 乗るバス停は○ 降りるバス停は×	鳥栖駅前	本通町一丁目	本町二丁目	鳥栖元町	西鉄鳥栖	市役所前	土井局前	合町	大木	大園内科前	若葉コミュニティ前	浅井町	萱方	古賀	牛原	
	別石	東橋	転石	とりごえ温泉	市民の森	池の内	国泰寺	門前	松本	谷口橋	河内ダム	河内				
バスの主な利用目的	1. 買い物 2. 通院 3. 通勤 4. 通学 5. その他 ()					バスを利用する頻度					1. ほぼ毎日（週5日以上） 2. 週3日～4日 3. 週1日～2日 4. 月に数日 5. 月に1日以下					
目的地	1. 町内 → 具体の目的地（施設名： ） （住所： ）町															
	2. 町外 → 市町村名（市町村名： ）															
3. 今年度市が全世界帯に配布したバスマップについてお聞きます。																
バスマップをご覧になったことはありますか	1. 見たことがある → 2. 見たことがない、覚えていない					バスマップ配布がバス利用（またはバス利用の増加）のきっかけになりましたか					1. はい 2. いいえ 3. どちらとも言えない					
4. 自由意見	<p><参考>提供して欲しいと思う公共交通情報を教えてください バス運行情報・鉄道との乗り継ぎ情報・お得なサービス情報・公共交通利用の効果</p> <p>アンケートへのご協力誠に有り難うございました</p>															

1-2. 調査結果

(1) 利用者数

- ・ 1日の延べ利用者数は市内線全体で381人であった。
 - ・【路線別】麓線：137人、弥生が丘循環線：130人、河内線：91人、基里線：23人
 - ・ 調査票の取得数（1日の実利用者）は、市内線全体で300人であった。
- ※往復利用者は81人で、実利用者全体の約27%に止まっている。

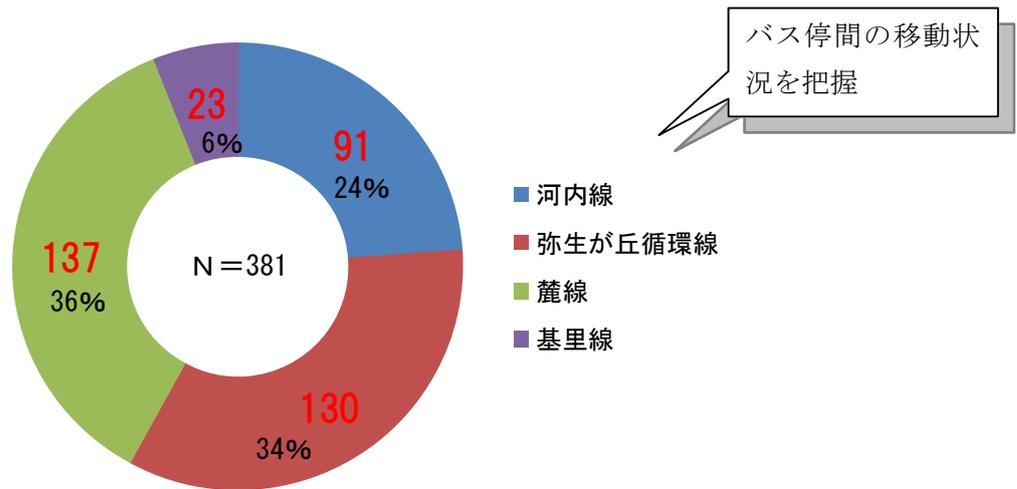


図 市内線の延べ利用者数

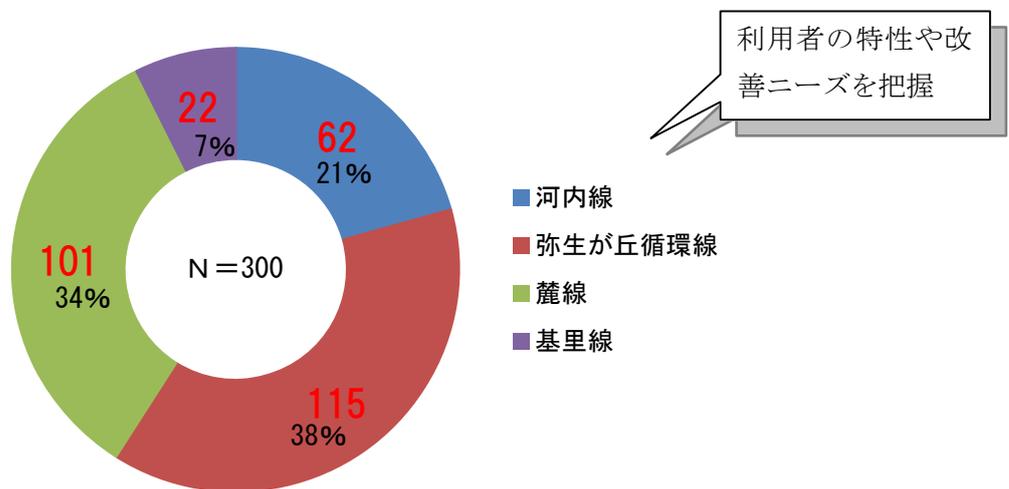


図 市内線の実利用者数（調査票数）

(2) 利用者の特性 (※「実利用者数 (調査票数)」に基づいて整理)

① 居住地特性

- ・麓線および基里線では、市外居住者の割合が他に比べ高く、河内線および弥生が丘循環線は、他に比べ市内居住者の割合が高い。

表 河内線利用者の居住地

	全 体	元町	本島栖町	大正町	鎗田町	土井町	布津原町	宿町	神辺町	萱方町	古賀町	河内町
件 数	62	1	3	6	2	1	1	4	3	7	5	2
%	100.0	1.6	4.8	9.7	3.2	1.6	1.6	6.5	4.8	11.3	8.1	3.2
	浅井町	曾根崎町	牛原町	山浦町	市外	無回答						
件 数	13	1	1	1	7	4						
%	21.0	1.6	1.6	1.6	11.3	6.5						

表 弥生が丘循環線利用者の居住地

	全 体	元町	秋葉町	今泉町	東町	本町	本島栖町	鎗田町	土井町	宿町	田代昌町	田代外町
件 数	115	3	1	2	1	2	4	2	1	1	1	2
%	100.0	2.6	0.9	1.7	0.9	1.7	3.5	1.7	0.9	0.9	0.9	1.7
	田代大官	田代本町	永吉町	柚比町	加藤田町	弥生が丘	神辺町	萱方町	古賀町	酒井西町	原町	原古賀町
件 数	2	9	2	1	7	21	3	1	1	1	1	1
%	1.7	7.8	1.7	0.9	6.1	18.3	2.6	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9
	村田町	市外	無回答									
件 数	1	16	28									
%	0.9	13.9	24.3									

表 麓線利用者の居住地

	全 体	轟木町	元町	本通町	本島栖町	布津原町	宿町	松原町	蔵上	山浦町	桜ヶ丘町	山都町
件 数	101	1	2	2	1	4	2	1	10	1	1	2
%	100.0	1.0	2.0	2.0	1.0	4.0	2.0	1.0	9.9	1.0	1.0	2.0
	原古賀町	平田町	立石町	村田町	西田町	下野町	市外	無回答				
件 数	8	7	14	3	1	16	22	3				
%	7.9	6.9	13.9	3.0	1.0	15.8	21.8	3.0				

表 基里線利用者の居住地

	全 体	元町	本町	大正町	宿町	永吉町	曾根崎町	飯田町	原町	姫方町	幡崎町	市外
件 数	22	1	1	0	1	2	1	1	5	2	3	4
%	100.0	4.5	4.5	0.0	4.5	9.1	4.5	4.5	22.7	9.1	13.6	18.2
	無回答											
件 数	1											
%	4.5											

② バス停までの所要時間 (徒歩 4 分以内か否か : バス停から 300m のバス勢力圏を前提)

- ・全体ではバス停からの距離による利用者の割合に大差はない。
- ・基里線については、バス停から徒歩 4 分圏内にお住まいの方の割合が他路線と比べて多い。

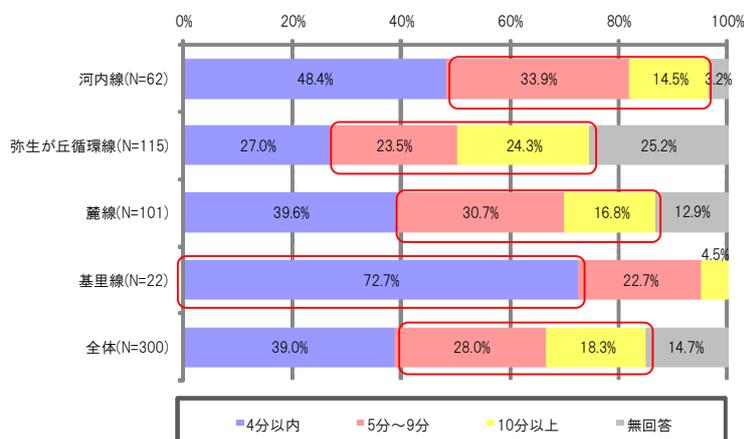


図 バス停までの所要時間 (徒歩)

③年齢別構成

- ・全体で65歳以上の利用が約40%に対し、19歳以下の利用は約9%にすぎない。
- ・基里線は、65歳以上の割合が約6割
- ・麓線では学童輸送の役割から、19歳以下の割合が高くなっている。

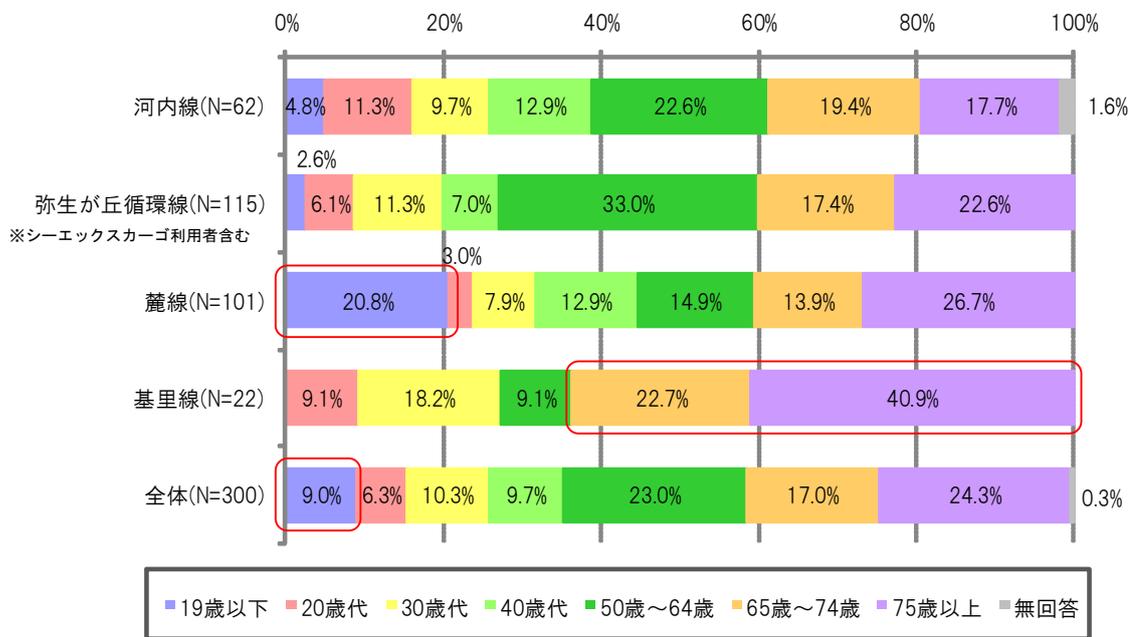


図 年齢別構成

④性別

- ・利用者の多くは女性。

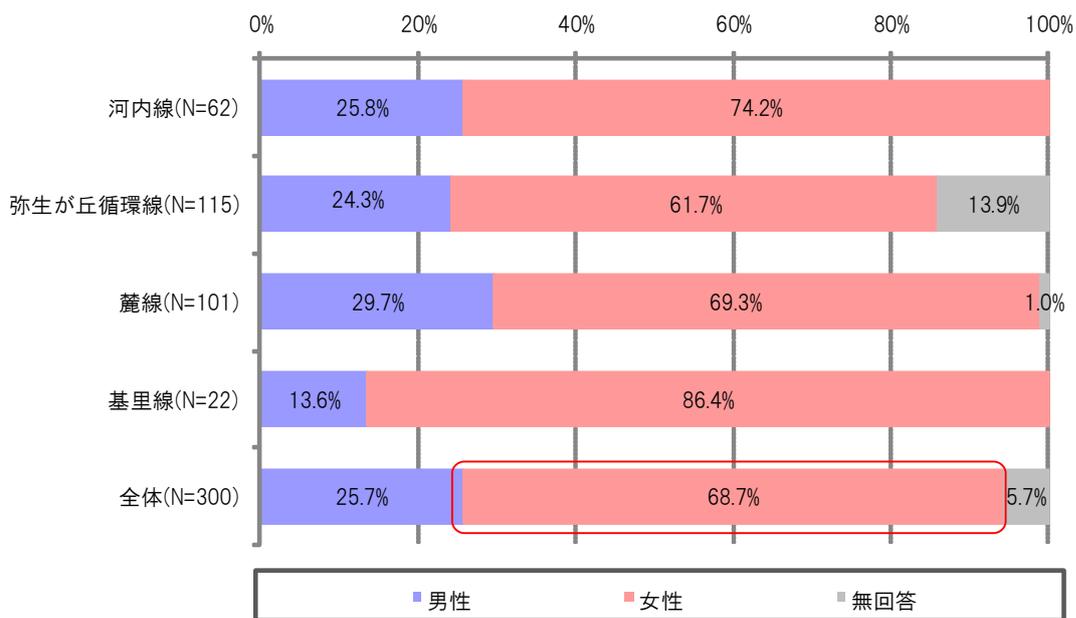


図 性別構成

⑤利用頻度

- ・全体として、週3日以上の利用者が60%を占めている。高齢者に限ると週3日以上の利用者は68.5%と7割に近い。
- ・麓線は、ほぼ毎日利用する方の割合が高い傾向にある。

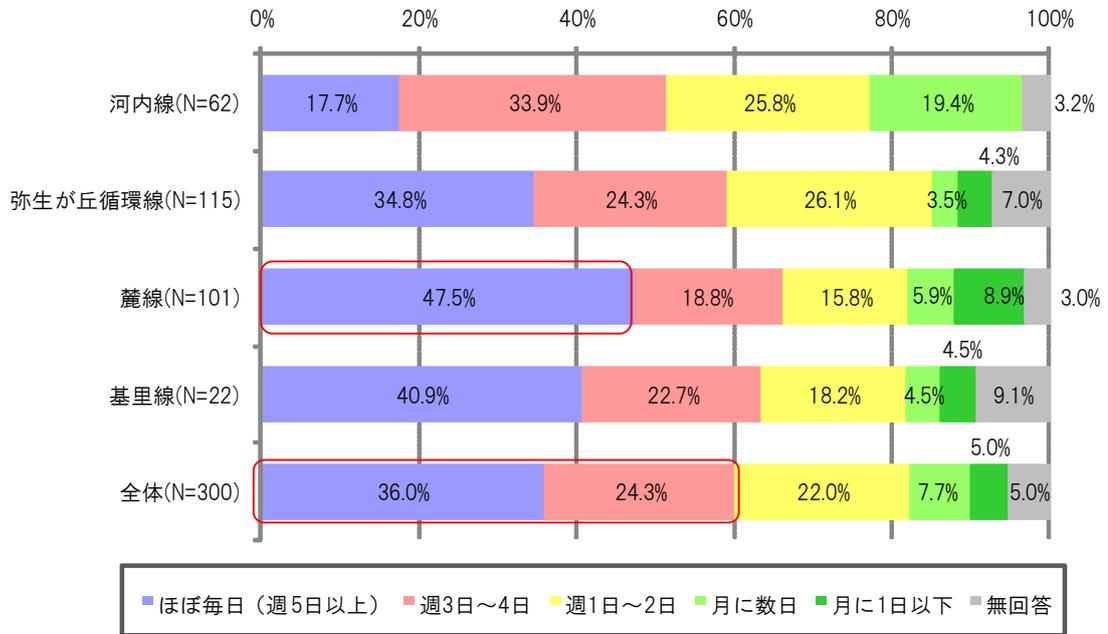


図 利用頻度

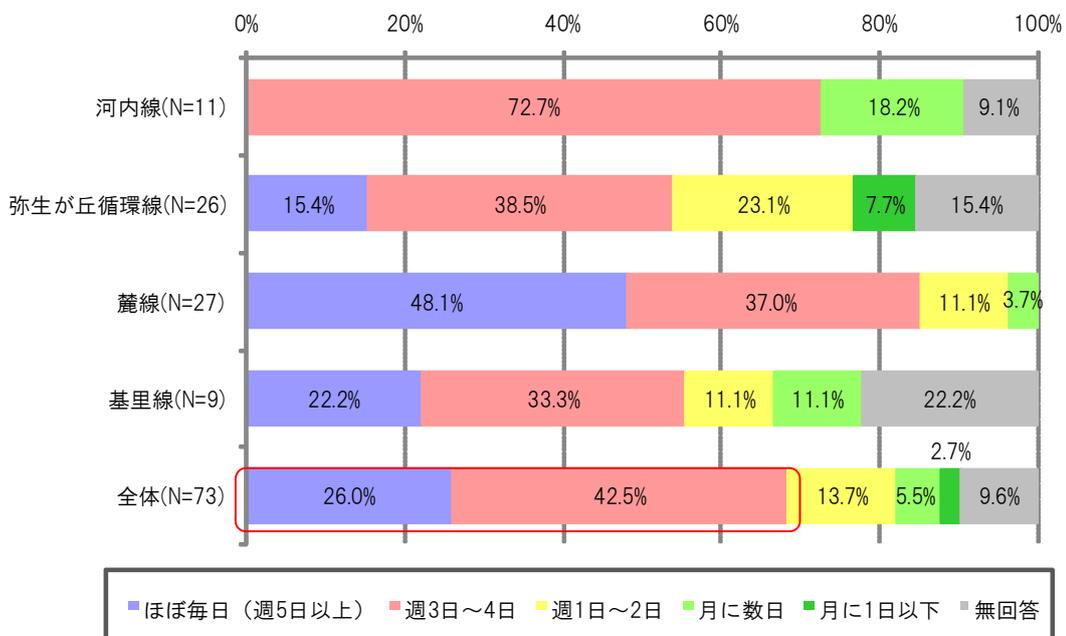


図 利用頻度 (75歳以上)

⑥利用目的

- ・全体では「通勤」での利用、「買い物」「通院」の日常生活での利用がそれぞれ3割を超え、6割を占める。
- ・弥生が丘循環線では「通勤」利用が突出している。
- ・麓線には、利用目的に特に偏りはない。
- ・基里線は「買い物」「通院」の日常生活での利用が45%を占め、通勤利用の割合が低い。

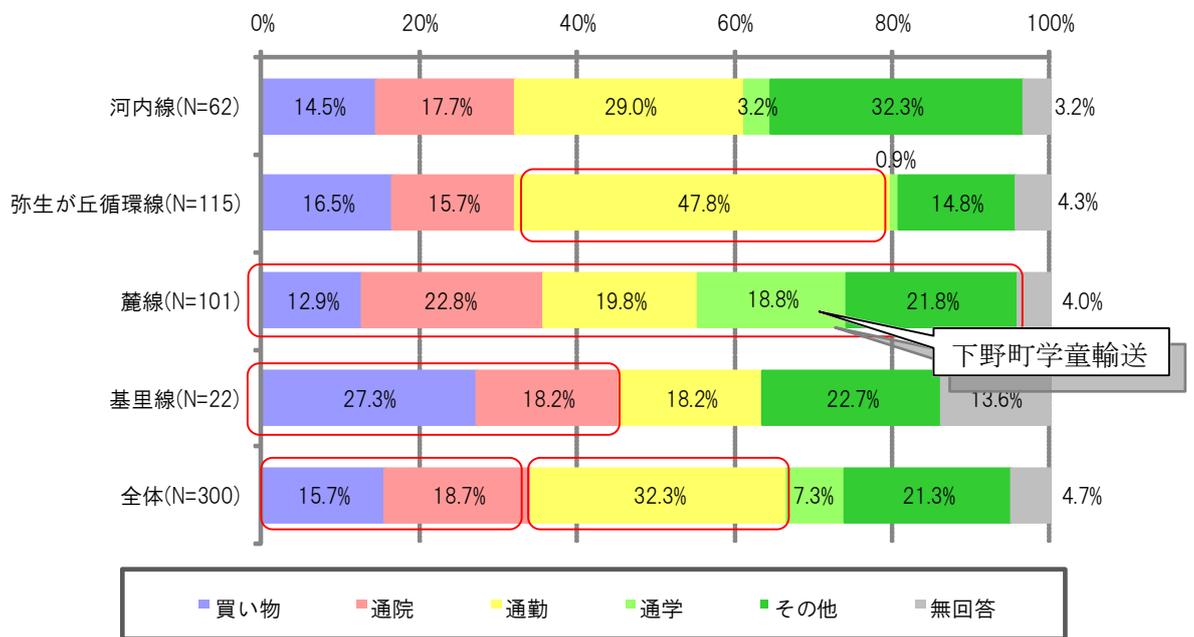


図 利用目的

⑦目的地

・市内線全体では、市内を目的地とする利用者が約8割、市外は約1割にとどまる。

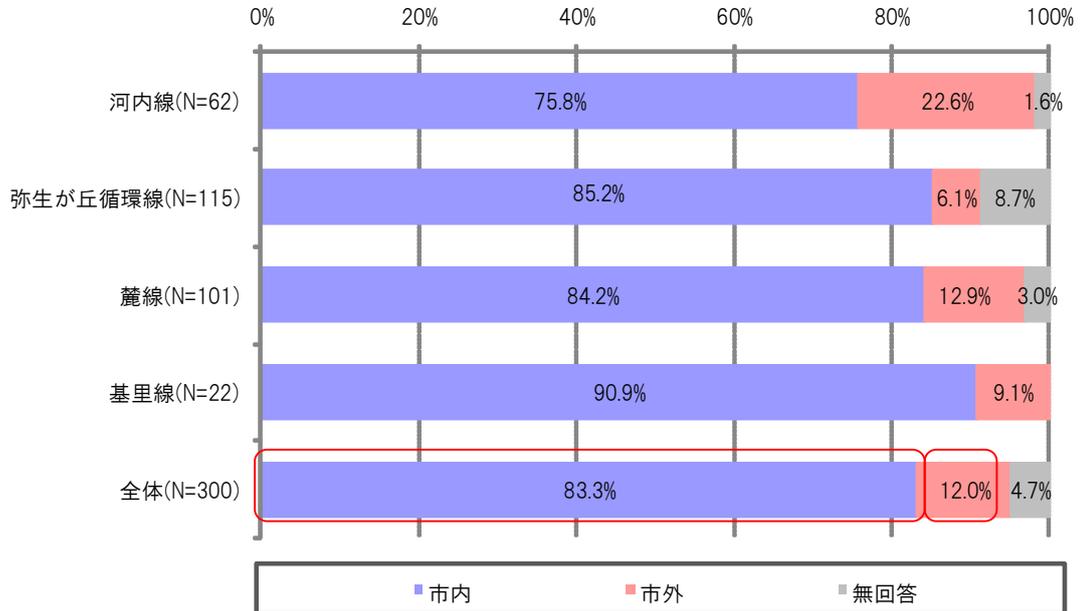


図 目的地 (市内・市外)

表 市内の目的地

	河内線(N=47)	回答数	弥生が丘循環線(N=62)	回答数	麓線(N=79)	回答数	基里線(N=20)	回答数
1	会社	9	会社	16	旭小学校	16	自宅	6
2	自宅	7	シーエックスカーゴ	6	病院	15	ジョイフルタウン	2
3	とりがえ温泉	6	鳥栖駅	6	会社	10	セブンイレブン	2
4	病院	5	自宅	5	フレスポ鳥栖	6	病院	2
5	サニー	2	ジョイフルタウン	4	サニー	2	さとう電器店	1
6	フレスポ	2	自宅	3	タイヨー	2	サンリブ	1
7	運天眼科	1	市役所	2	レッドキャベツ	2	三輪堂病院	1
8	サンリブ	1	病院	2	和田内科循環器科	2	しばやま整形外科	1
9	自宅	1	弥生が丘病院	2	文化会館	2	若竹幼稚園	1
10	スーパー	1	今村病院	2	娘の家	2	親戚の家	1
11	ハローワーク	1	BK	1	くらし	1	西鉄鳥栖周辺	1
12	居酒屋	1	あんくる夢市場	1	サンソウケン	1	鳥栖	1
13	教会	1	買物	1	しばやま整形外科	1		
14	市民の森	1	きょうびん	1	シマムラ	1		
15	市役所	1	産業団地	1	しらみずクリニック	1		
16	小学校	1	しばやま整形外科	1	スムの里(老人介護センター)	1		
17	上村医院	1	商工会議所	1	チョーダ薬局	1		
18	図書館	1	鳥栖北小	1	にしだ	1		
19	梅野耳鼻科	1	フレスポ	1	ビィアントス	1		
20	美容室	1	子守り	1	ビッグ	1		
21	本町一丁目	1	市役所	1	やまさき眼科	1		
22	老人センター	1	習い事	1	山田産婦人科	1		
23			本通り	1	ゆめタウン鳥栖	1		
24			老人センター	1	居酒屋	1		
25					産業総合研究所	1		
26					市役所	1		
27					村岡	1		
28					中田歯科	1		
29					百桃園ヶ苑	1		
30					福祉センター	1		

表 市内の目的地（見直し前）

	河内線(N=75)	回 答 数	麓・小郡線(N=127)	回 答 数	弥生が丘線(N=66)	回 答 数
1	ジョイフルタウン	15	ジョイフルタウン	18	ジョイフルタウン	15
2	会社	12	鳥栖駅	18	会社	11
3	帰宅	5	帰宅	14	自宅	10
4	とりごえ荘	5	しばやま整形外科	12	鳥栖駅	7
5	市村自然塾関係	4	会社	10	しばやま整形外科	4
6	鳥栖駅	4	病院	8	鹿毛病院	3
7	今村病院	3	西部工業団地会社	5	市役所	2
8	あずまや	2	岩岡整形外科	3	佐賀銀行鳥栖北支店	2
9	犬尾病院	2	岩岡病院	3	産婦人科（里帰り）	1
10	しばやま整形	2	買物	3	産婦人科（付き添い）	1
11	通学	2	九州総合技術センター	3	九州総合技術センター	1
12	やまびこ山荘	2	バス乗車練習	3	文化会館付近	1
13	郵便局	2	会社の営業	2	やない眼科	1
14	池ノ内職場	1	帰郷	2	基山ラジウム温泉	1
15	岩岡整形外科	1	図書館	2	今村病院	1
16	萱方	1	習い事	2	介護（鹿毛病院）	1
17	銀行	1	本通商店街	2	犬尾病院	1
18	古賀内科	1	看護学校	1	カリック幼稚園（ミサ）	1
19	佐銀鳥栖支店	1	学校	1	緑生館	1
20	サニー	1	古賀病院	1	図書館	1
21	市役所	1	子供の家	1		
22	旬鮮市場	1	佐賀屋（まかない）	1		
23	食事	1	桜井整骨院	1		
24	農作業	1	サニー	1		
25	原田内科	1	市役所	1		
26	山津病院	1	高田町カサテラビータ	1		
27	友人の家	1	田代外町	1		
28	ユートク	1	知人宅	1		
29			鳥栖商業高校	1		
30			鳥栖郵便局	1		
31			ピアントス	1		
32			福岡銀行	1		
33			文化会館近辺	1		
34			ベスト電器	1		

⑧バス停間の移動 (※「延べ利用者数」に基づいて整理)

【河内線】

特に鳥栖駅前～大木間の利用が多く、一方牛原～河内間の利用は少ない傾向にある。

■河内線	乗車区間											未運行区間											河内 発車時刻					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	24	25	26	27
鳥栖駅前 発車時刻	鳥栖駅前	本通町一丁目	本通町二丁目	鳥栖元町	西鉄鳥栖	市役所前	土井局前	合町	大木	大園内科前	若菜コミュニティ前	浅井町	壺方	古賀	牛原	別石	東橋	転石	とりこえ温泉	市民の森	池の内	国泰寺	門前	松本	谷口橋	河内ダム	河内	
6時50分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
7時20分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
7時54分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
8時14分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
8時38分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
10時00分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
10時28分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
11時00分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
11時28分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
12時44分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
13時12分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
13時58分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
14時26分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
15時24分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
15時54分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
16時56分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
17時26分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
18時30分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
19時30分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																	

図 河内線のバス停間の移動状況 (N=91)

【弥生が丘循環線】

- ・シーエックスカーゴ～弥生が丘駅間の利用者が多い状況も見受けられる。
- ・朝と夜の便の利用が極端に少ない。

■ 弥生が丘線	乗車区間													未運行区間							シーエックスカーゴ 発車時刻		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		21	22
鳥籠駅前 発車時刻	鳥籠駅前	本町二丁目	鳥籠元町	西鉄鳥籠	市役所前	土井局前	会町	加藤田町入口	田代公園入口	太田観音入口	国道鳥籠出張所前	赤坂	弥生が丘駅	ほんじょう池前	八ッ並公園北	北郷クラウンロード前	産業団地前	産業団地	産業団地西	産業団地東	シーエックスカーゴ	発車時刻	
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6時52分発	
7時05分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7時05分発	
																							7時37分発
8時05分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8時05分発	
																							8時37分発
9時15分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9時15分発	
																							9時47分発
10時45分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10時45分発	
																							11時17分発
12時08分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12時08分発	
																							12時40分発
12時48分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12時48分発	
																							13時20分発
14時18分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14時18分発	
																							14時50分発
16時11分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16時11分発	
																							16時48分発
17時48分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17時48分発	
																							18時20分発
18時50分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18時50分発	
																							19時22分発
19時28分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19時28分発	
																							20時00分発
20時03分発	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20時03分発	
																							20時35分発

図 弥生が丘循環線のバス停間の移動状況 (N=130)

- ・鳥栖駅前と基里地区間の利用がほとんどで、鳥栖駅と西鉄鳥栖間の利用は少ない。
- ・午後の便は全体的に利用が少ない。
- ・会社からの帰宅時間帯で、流通業務団地南から鳥栖駅前の利用が見られ、通勤利用者の利用も芽生えている。

■基里線

乗車区間 (オレンジ色) 未運行区間 (黒色)

西鉄鳥栖 発車時刻	乗車区間																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	西鉄鳥栖	鳥栖元町	本町二丁目	本通町一丁目	鳥栖駅前	本鳥栖	曾根崎	流通業務団地南	重田	飯田町けいしん	日恵寺	幡崎	姫方公園前	基里老人センター前	うぐめだ橋	曾根崎	本鳥栖	鳥栖駅前	本通町一丁目	本町二丁目	西鉄鳥栖
8時30分発											1	1	1	1	1	1	1	1	1		
9時30分発						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
10時30分発					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

■基里線

乗車区間 (オレンジ色) 未運行区間 (黒色)

西鉄鳥栖 発車時刻	乗車区間																				
	1	2	3	4	5	6	7	15	14	13	12	11	10	9	8	16	17	18	19	20	21
	西鉄鳥栖	鳥栖元町	本町二丁目	本通町一丁目	鳥栖駅前	本鳥栖	曾根崎	うぐめだ橋	基里老人センター前	姫方公園前	幡崎	日恵寺	飯田町けいしん	重田	流通業務団地南	曾根崎	本鳥栖	鳥栖駅前	本通町一丁目	本町二丁目	西鉄鳥栖
13時30分発					1					1											1
14時30分発					1																
15時30分発					1																
17時30分発															1				1		
															1				1		
															1				1		

図 基里線のバス停間の移動状況（上段が午前便、下段が午後便）（N=23）

⑥ 運賃の支払い方法

- 全体として現金による支払いが最も多く全体の約34%、次いで「鳥栖市市民特別乗車証」による乗車（約17%）が多い状況にある。
- 「鳥栖市市民特別乗車証」による乗車は、基里線が多く（約4割）、河内線で少ない（約1割）。
- 弥生が丘循環線では、「シーエックスカーゴ乗車証」による乗車が約22%を占めている。

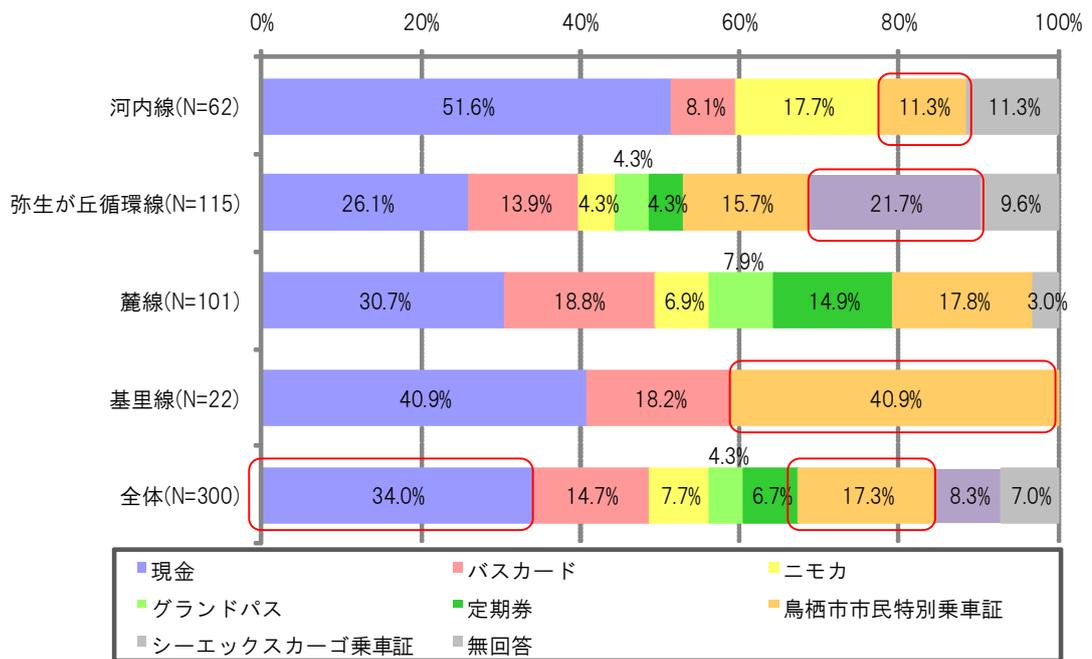


図 運賃の支払い方法

(3) 改善要望

① バスマップの認知状況

- ・ 全体として、バスマップを見たことがある方は半数以上を占めている。
- ・ 麓線はバスマップの認知が低く、河内線は高い状況にある。

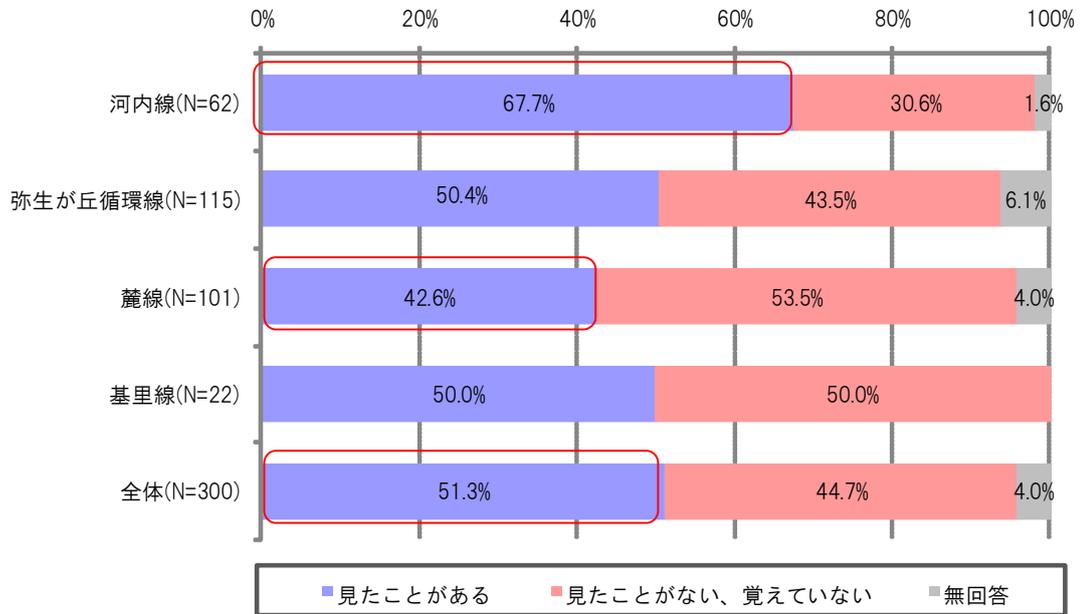


図 バスマップの認知状況

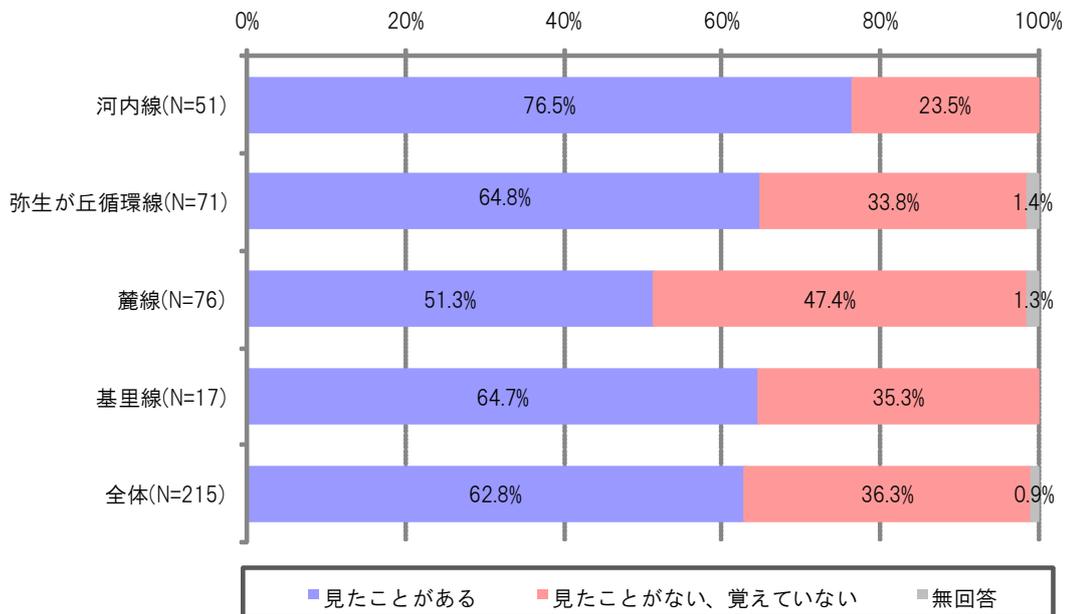


図 バスマップの認知状況（市内居住者）

②バスマップの効果

- ・全体約3割の方が、バスマップがバス利用（またはバス利用の増加）のきっかけとなっている。特に弥生が丘循環線では顕著である。
- ・一方、河内線ではバスマップの効果が限定的なものとなっている。

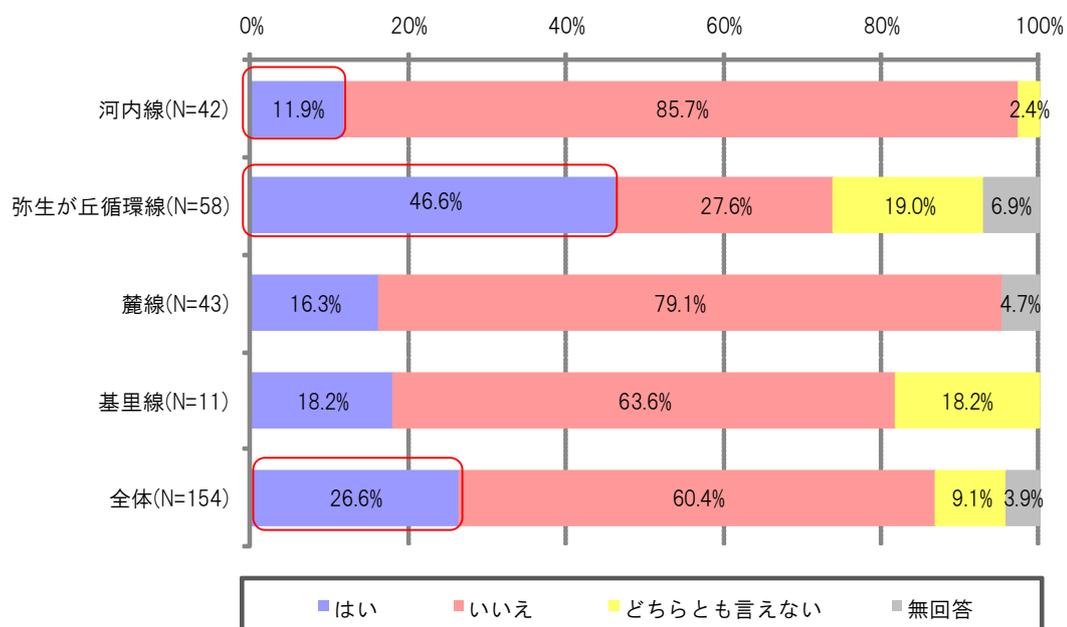


図 バスマップの効果

③改善要望

- ・河内線では、バスの利用環境向上に係わるご意見が寄せられた。
- ・弥生が丘循環線、麓線、基里線では、増便要望が目立つ。
- ・その他、弥生が丘循環線では車内環境の向上、麓線ではバス待ち環境の改善、基里線では運行時間帯の拡大に係わる要望が寄せられている。

表 河内線利用者の改善要望

	ご意見・ご要望等
1	鳥栖駅前のバス停の屋根が高すぎるので日よけにもならないし、雨の時も濡れるし、風よけにもならない困ってます。
2	以前のバス路線に戻してほしい。他の方もその方が利用が多いそうです。料金を入れるところが少し高いので、入れるのに困っている人を見ている。

表 弥生が丘循環線利用者の改善要望

	ご意見・ご要望
1	バスの時間を変更していただいて良かったです。便利になりました。高速バスの連結をして欲しい。そうすると福岡へ行くのにバスをもっと利用できる。
2	小郡まで行かなくなった分早くなった
3	夏暑いときクーラーが効かない
4	もう少し早いバスがあったらいいと思う
5	時間が今より早くなった
6	西鉄を利用した時不憫。小郡駅廃止になったのでまた運行してほしい
7	増便してほしい
8	本数少ない
9	便利に利用してます
10	1時間に一本ほしい
11	本数増やしてほしい
12	バス停が見にくい
13	11時台、15時台のバスがない
14	10時台、15時台のバスがない
15	本数増やしてほしい
16	一時間に一本ほしい
17	バスカードがあったほうがいい
18	本数を増やしてほしい
19	土、日曜日の大木・合町・土井局前⇄鳥栖駅前。行きも帰りも大半の便が河内線と弥生が丘線で並んでくるので、便数の割には半分無駄になっていて非常に利用しづらい
20	暖房をきかせてほしい
21	16時台ない
22	停留所の場所を元にもどしてほしい
23	バスの便を増やしてほしい
24	自宅から弥生が丘駅まで歩いて20分位かかる。せめて何本かでもいいので以前通っていた便を増やしてほしい。
25	夕方5時のシーエクスカーゴ発のバスがあったら良い5:20はいらない。せめて5:10発電車に間に合う
26	便が多いと助かる。この便を知らない方が多い。広報誌にのせるともっと利用する方が多いと思う。
27	朝と夜遅くまでであると良いと思う
28	9時の便があればもっと利用しやすい
29	便が少ない
30	博物館経由を増やしてほしい
31	バスが遅れないように努力してほしい。遅れた時間が長くなった時は説明してほしい
32	昼の便が少ない。(10:00~15:00)回数が少ない
33	路線が増えると良い。
34	二モカカードが2000円分買っても500円分は使えないので、いまいちピンとこない。
35	本数が減った・・・仕方ない。バスの時間が遅れてくることがある。
36	前は貸切だったので前の方が良かった。ゴミ箱を入れやすい場所に設置して欲しい。
37	一度だけ二モカカード2000円分買ったけど、使った後の処理がよく分からない。説明も字が小さくて読めない。
38	本数を増やしてほしい。福岡市内みたいに100円バスがあるとよい。
39	バッチリ！

表 麓線利用者の改善要望

	ご意見・ご要望
1	バスの本数が少ない
2	便が多くなるといい(特に帰りに)
3	バスマップは細かくて見にくい。広すぎる(大きすぎる)
4	電車との乗り継ぎがよくない
5	本数を増やしてほしい
6	便数が少ない
7	便利です、助かります
8	便数が少ない、仕事の時間に間に合わなくて困っている、間隔があきすぎる
9	本数を増やしてほしい
10	バスの本数が少ない
11	立石までの本数を増やしてほしい
12	朝の10時台本数を増やして欲しい 帰りも19時台で終了するので困る、早すぎる
13	便利です、助かります
14	麓線はなくさないでください
15	階段の高さが高すぎる(入口、出口)
16	13~18時がない、不便、路線をつくってほしい
17	便利でバスマップを利用している 便数を増やしてほしい
18	便利で利用しています
19	便数を増やして欲しい
20	鳥栖駅前のバス乗り場の利用が不便、渡りにくい、椅子も狭い、雨の日が大変
21	バスの本数が多ければいいと思う
22	本数が少ない、不便
23	便利です、バス停に屋根をつけてほしい、元町の~西の時に特に不便、他にも多数ありますのでお願いします
24	バスの便数が少ない為、乗り遅れると大変
25	43番バス停の間があきすぎていて不便
26	16時以降が少ないので増やしてほしい、バスの便が少なく利用しにくい
27	1時間に1本は走らせてください
28	下野までの便が少ない、日曜日の夕方を増やしてください
29	本数が増えて助かっています、便利良くなっています
30	バスの時間帯で13時すぎたらなので不便 一本杉のバス停はトラックが通ったり、交通量が多くて危ない、少し移動してほしい
31	夕方の便が少ない、バスマップで便利になった 一本杉のところは到着が20分以上遅れるのがよくある、運転士によって違う、改善してほしい
32	本数を増やしてほしい
33	バスセンター待合室の電気が切れたままで10月くらいから暗いままで、何回言っても変わらないので電気をつけてください
34	朝の便を増やしてほしい、遅い時間のもないので増やしてほしい
35	便数が少ない、増やしてほしい

表 基里線利用者の改善要望

	ご意見・ご要望
1	午前中3本、以前は5本あった。元のように増やしてほしい。元の3号線を通って行くほうがよかった。
2	朝からコピーシに行き帰りは、昼過ぎのバスしかない。もっと便を増やしてほしい。元の小郡行きの便が良かった
3	便が減って3便になりました
4	バスの便を増やしてほしい。小郡行きを復活してほしい
5	昼の間に便がないので不便。手を挙げたらどこでも止まってくれるので便利。
6	全体的に路線の便が減っている
7	便が減っている
8	お昼頃に便を出してほしい
9	朝7:00頃に出してほしい
10	バスの便が不便。小郡行きが無くなったので。変わってから良いことがない。
11	11:00台と12:00台があったら良い。小郡線が無くなったので病院も変えた。
12	8:00台、9:00台、10:00台とバスがいるが、そんなに1時間おきにいらないので。2時間おきに定期的にバスを出してほしい。
13	小郡行きのバスが無くなって不便
14	病院へ行ったら帰りのバスがない。10:30~12:30のバスがあったら良い。小郡行きのバスがほしい。
15	遅くまで運行してほしい。
16	便をふやしてほしい
17	朝を8:00過ぎに鳥栖駅を出るバスの便を出してほしい。帰りは5:40くらいに流通業務団地南を出してほしい。

2 ミニバス沿線住民アンケート調査

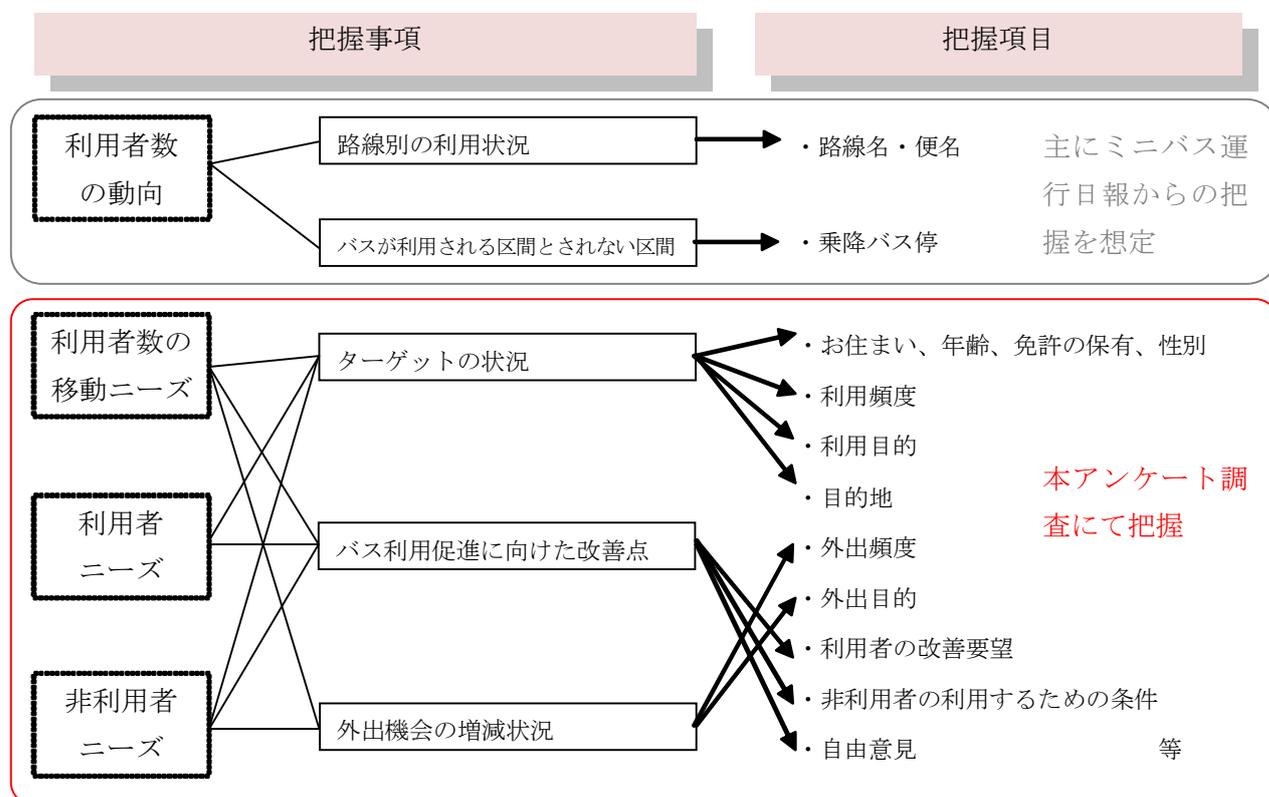
2-1. 調査概要

(1) 目的

- ・ミニバスの利用者および非利用者の移動特性と改善ニーズ等を把握し、実証運行の結果を踏まえた計画の評価や次年度の実証運行の改善策の検討に向けた基礎資料とする。

(2) 把握内容および把握項目

- ・計画全体の評価や個別路線の評価、改善策の検討に向けて、ミニバス沿線地域アンケート調査において、「ターゲットの状況」「バス利用促進に向けた改善点」「外出機会の増減状況」を把握する。
- ・また、課題路線に係わる利用者の移動ニーズやニーズを、高齢者等の観点から把握・分析し、改善策の検討につなげていく。



(3) 実施内容

- ①配布の方法 自治会経由配布・回収
- ②調査の対象 ミニバス沿線の鳥栖地区および田代地区にお住まいの高齢者
※当該地区にお住まいの高齢者を1町区につき、15名無作為抽出
※入院等の都合で回答ができない方以外の方から回収
- ③実施時期 平成21年12月1日～12月14日

調査票（表面）

 ミニバスに関するアンケート調査

問1 お住まいなどについてお聞きします。

鳥栖市 町 丁目

①性別	1. 男性	2. 女性
②年齢	歳	
③運転免許	1. ある	2. ない

問2 ミニバスの利用についてお聞きします。

ふだん、ミニバスを利用されていますか？	1. 利用している →問3、問4、問6にお答えください。 2. 利用していない →問5、問6にお答えください。
---------------------	--

問3 ミニバスを利用されている方にお聞きします。

①どれくらいミニバスを利用されていますか？ (1つ選択)	1. 週3日 2. 週2日 3. 週1日 4. 月に数日未満
②ミニバスが運行したことで、外出することが増えましたか？ (1つ選択)	1. 増えた (週に_____回くらい) 2. 変わらない
③どんな目的でミニバスを利用されますか？ (複数回答可)	1. 買い物 2. 通院 3. その他 ()
⑤ミニバスでよく行くところはどこですか？ (3つほどご記入ください)	() () ()
⑥ミニバスがなかった頃は、どのようにして外出されていましたか？	1. 徒歩 2. 自転車 3. タクシー 4. 家族や知人の送迎 5. 自動車・バイク (自分で運転) 6. 外出していなかった 7. その他 ()

2-2. 調査結果

(1) 回収状況

・鳥栖地区および田代地区に 200 票を配布し、鳥栖地区から 68 票、田代地区から 91 票、住所不明 2 票、合計 161 票を回収した。

※全体の回収率は約 8 割となった。

※未回収は「入院中または病気療養中などの理由によるもの」で、それ以外は基本的に回収

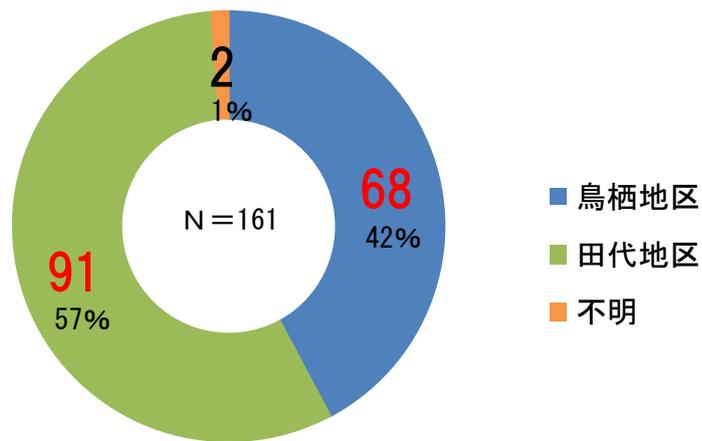


表 回収状況



以下、住所不明 2 票を除く 159 票を対象に集計を行い、回答者の特性・利用者の改善要望・非利用者の利用しない理由・バスマップに係わる特性について把握する。

(2) 回答者の特性

① 年齢別構成

・両地区ともに、65歳～79歳までの方が全体の約75%を占めている。

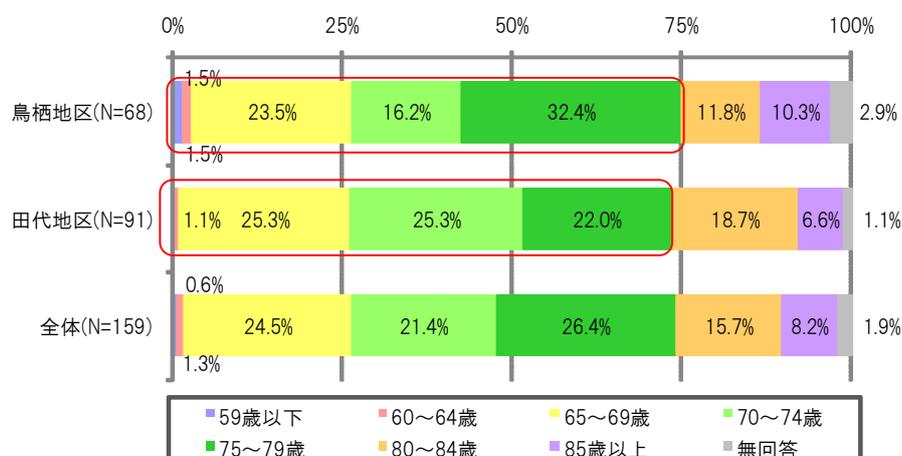


図 年齢別構成

② 性別構成

・鳥栖地区で女性の回答が男性をやや上回るものの、概ね同程度である。

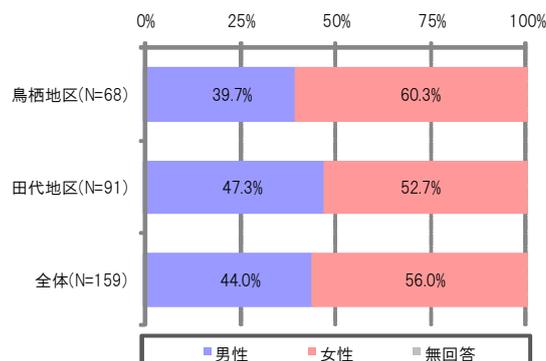


図 性別構成

③ 運転免許の所有状況

・田代地区では回答者の約6割が運転免許を所有しているのに対し、鳥栖地区では約5割となっている。

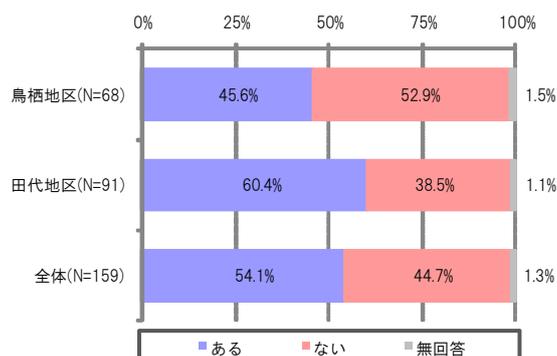


図 運転免許の所有状況

④利用状況

- ・両地区全体としては、約 13%にあたる 20 人の方がミニバスを利用している（約 87%の方は非利用）。
- ・利用者の割合・数ともに、田代地区約 9%（14 人）が鳥栖地区約 15%（6 人）を上回っている。

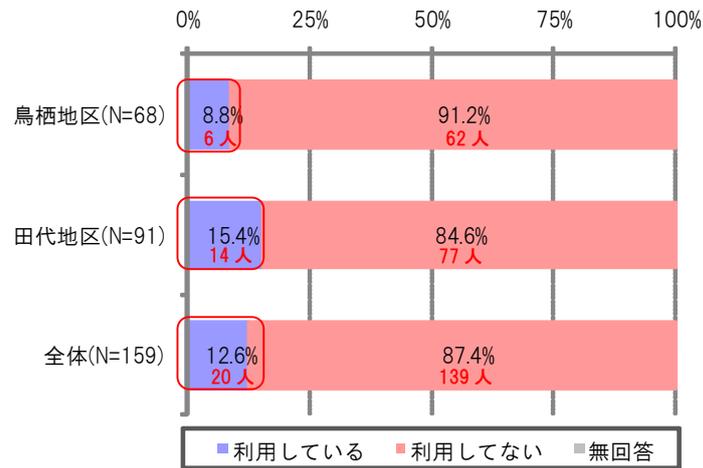


図 ミニバスの利用状況

⑤利用頻度

- ・鳥栖地区では、週 1 日以上利用する方が全体の約 8 割を占めている。
- ・田代地区では、週 1 日以上利用する方が全体の約 4 割にとどまっている。

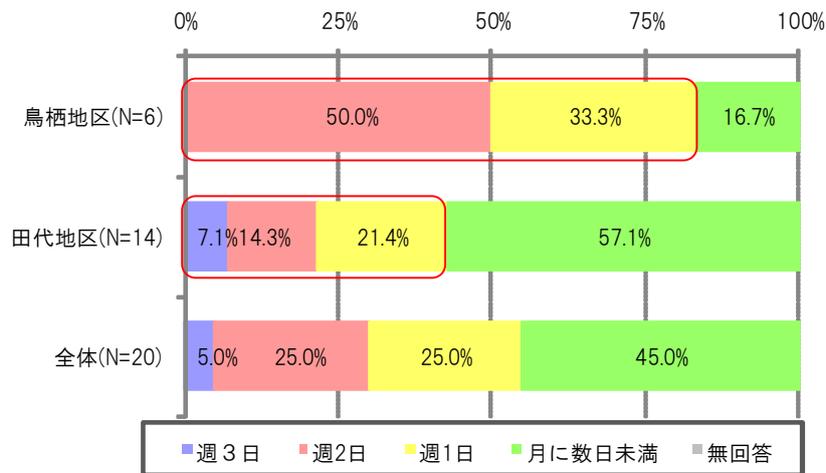


図 ミニバスの利用頻度

⑥外出機会の増加状況

- ・全体としてはミニバス利用者の4割の方が「外出機会が増えた」と回答している。
- ・鳥栖地区では約33%、田代地区では約43%の方が「外出機会が増えた」と回答している。
- ・増加頻度としては、両地区ともに、週2回という回答が多い傾向にある。

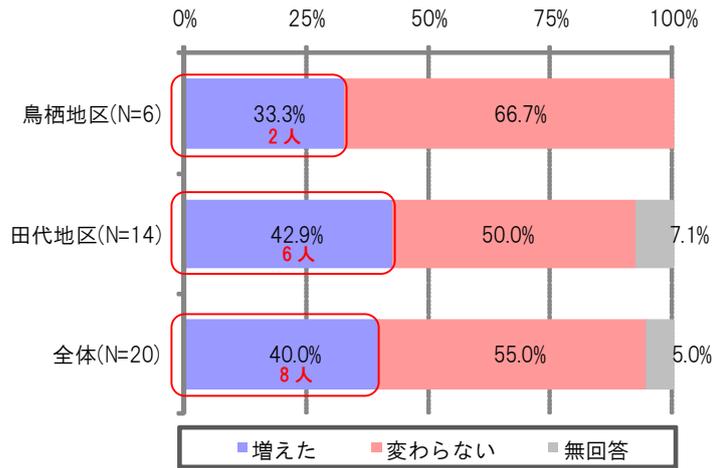


図 外出機会の増加状況

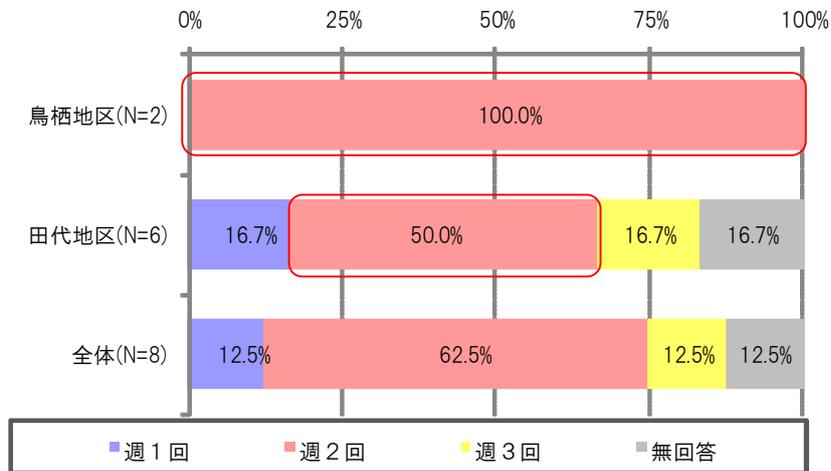


図 外出機会の増加頻度

⑦利用目的

- ・ 田代地区を運行するミニバスは主に買い物目的で利用されている。
- ・ 鳥栖地区を運行するミニバスは田代地区と比較すると通院目的で利用する方が多い傾向にある。

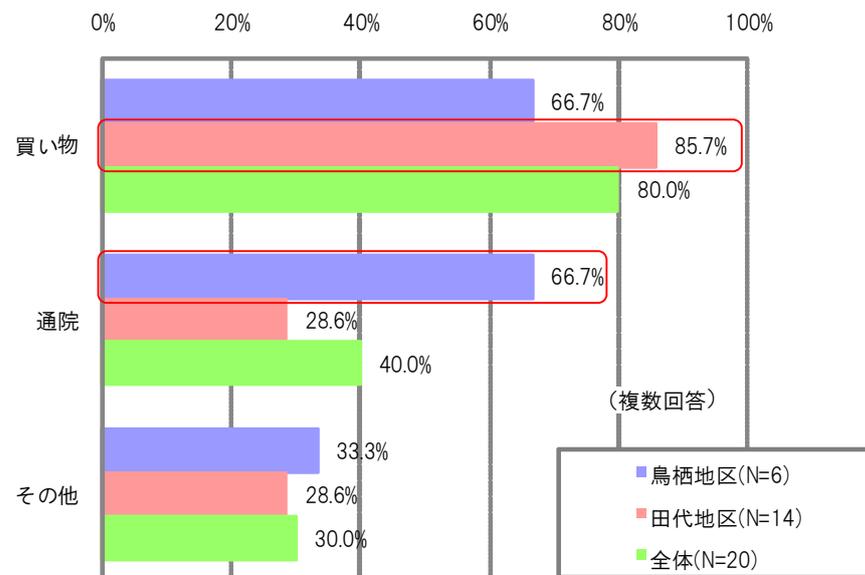


図 ミニバスの利用目的

⑧目的地

- ・田代地区では主に鳥栖駅前のフレスポ鳥栖 (旧ジョイフルタウン) を目的地とする方が多い。
- ・一方鳥栖地区では、鳥栖駅やゆめタウン鳥栖など、地区内におけるさまざまな目的地に向けてミニバスを利用している状況が伺える。

表 目的地 (3つ回答)

鳥栖地区 (N=12)	回答数	田代地区 (N=27)	回答数	全体 (N=39)	回答数
鳥栖駅	2	フレスポ鳥栖	10	フレスポ鳥栖	11
ゆめタウン鳥栖	2	買い物	4	買い物	5
銀行	2	佐賀銀行	2	銀行	4
J A	1	病院	2	鳥栖駅	4
フレスポ鳥栖	1	銀行	2	病院	3
齊藤内科	1	鳥栖駅	2	佐賀銀行	2
買い物	1	トスパレス	1	ゆめタウン鳥栖	2
病院	1	市立図書館	1	J A	1
郵便局	1	鳥栖郵便局	1	トスパレス	1
		田代公民館	1	市立図書館	1
		美容院	1	齊藤内科	1
				鳥栖郵便局	1
				田代公民館	1
				美容院	1
				郵便局	1

⑨ミニバス運行前の外出交通手段

- ・鳥栖地区では以前は家族や知人の送迎と回答した方が多い。
- ・田代地区では、タクシーと回答した方が多い。

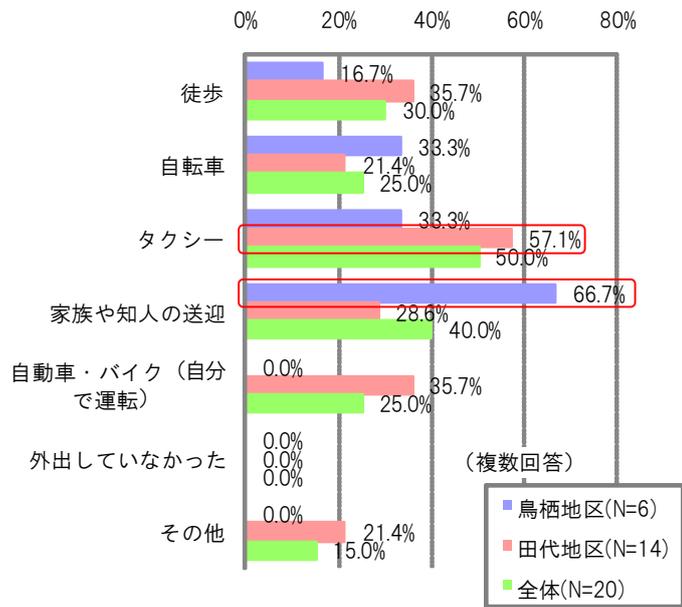


図 ミニバス運行前の外出交通手段

(3) 利用者の改善要望

① 運行ルートの改善要望

- ・両地区ともに約 1/3 の方は現行の運行ルートで良いと回答している。
- ・田代地区では約 3 割の方が運行ルートの改善を要望しており、鳥栖地区の約 17% を大きく上回っている。
- ・田代地区では、市役所や西鉄鳥栖、弥生が丘へのミニバスの乗り入れに対する要望が見られる。

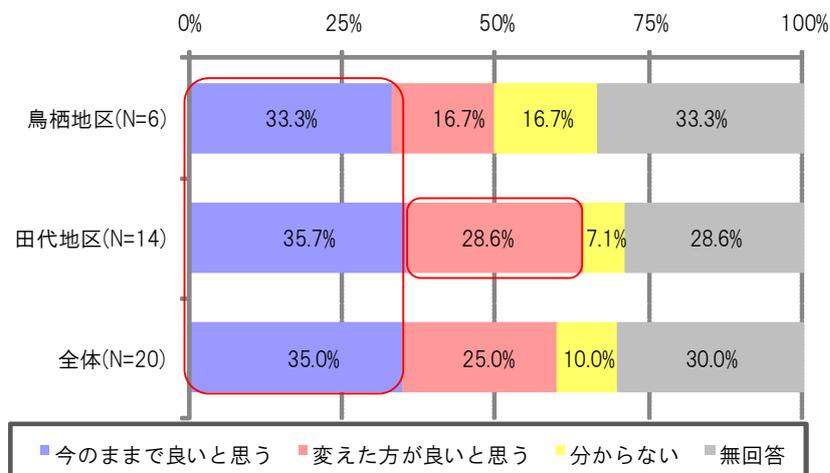


図 運行ルートの改善要望

表 具体的な運行ルートの改善要望

	鳥栖地区 (N=1)	田代地区 (N=4)
1	バスのルートの範囲をもう少し広げて欲しい (通院の場合、タクシーを利用している)	年寄りでも市役所、保健センターへ行く事があります。以前市内廻りが通っていたコースにして頂きたい。(本鳥栖経由) 今のコースの逆コースも運行して頂きたい (同じコースでは時間的に不便)
2		弥生丘町への病院に行くのに便利だと思いますので、弥生丘町や永吉の方に廻ってほしい
3		市役所廻り
4		現在のフレスポ発着ではなく、西鉄営業所発着にして欲しい 一定期間、乗降者数調査をし、それをもとに運行ルートを変更する

②運行ダイヤの改善要望

- ・両地区ともに約3割の方は現行の運行ダイヤで良いと回答している。
- ・田代地区では約36%の方が運行ダイヤの改善を要望しており、鳥栖地区の約17%を大きく上回っている。
- ・田代地区では、17時台など、夕方の運行を望む声が多く寄せられている。

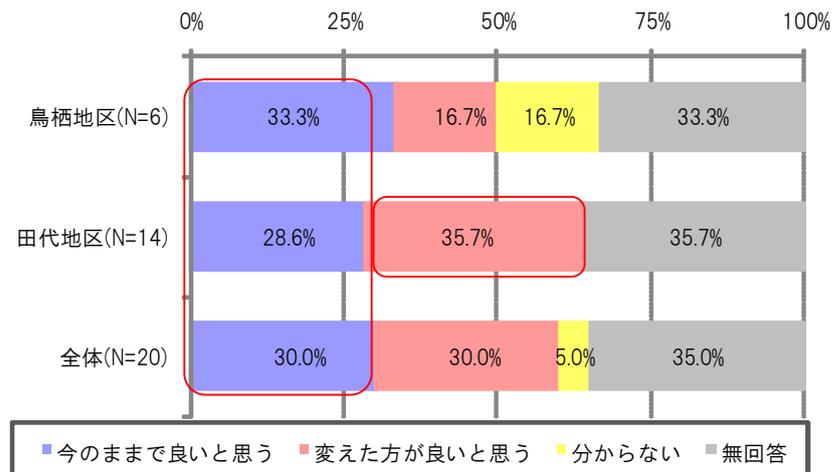


図 運行ダイヤの改善要望

表 具体的な運行ダイヤの改善要望

	鳥栖地区 (N=1)	田代地区 (N=5)
1	運行時間の便数が少ない、できれば毎日運行してほしい	夕食の買い物の時間帯を考慮してもらい、夕方のバスの時刻を増やしてもらいたい(30~60分遅いもの)
2		15時17時
3		8時、16時、17時の時間帯も運行してほしい
4		16時を1本増やしてほしい
5		今日は何曜日かなと考えずによいように毎日運行してほしい

③その他の改善要望

- ・その他の改善要望は、田代地区の方から、バス停の増加や障害者の特別運賃の導入などの要望が見られる。

表 その他の改善要望

田代地区 (N=4)	
1	今のコースだけでなく、逆コースも是非設定してほしい
2	停留所を増やしてほしい
3	障害者半額にしてほしい
4	運行日数(週あたり)を現行より1日でもよいから増加してほしい

(4) 非利用者の利用しない理由

- ・鳥栖地区では、「目的地までの運行」や「運行ルート・時刻表・運賃を知らない」という回答が多い。
- ・田代地区では、「目的地までの運行」や「運行日が少ない」という回答が多い。
- ・なお、両地区ともに、運賃や運行時間については、利用しない理由に挙げる方が少ない。また必要性を感じられない方も3割近く見られる。

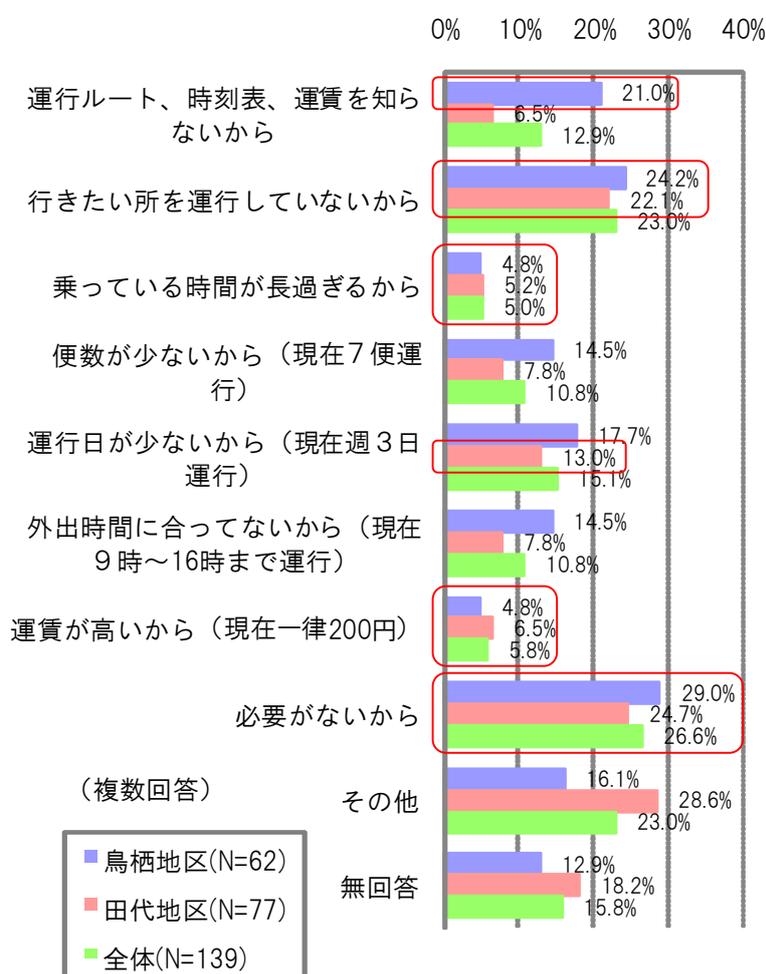


図 ミニバスを利用しない理由

(5) バスマップについて

① バスマップの認知状況

- ・バスマップについては、両地区全体で約半数の方が認知している状況にある。
- ・特に田代地区では、鳥栖地区より認知度が高い状況にある。
- ・一方鳥栖地区では、「知らない」と回答された方が約 1/3 見られる。

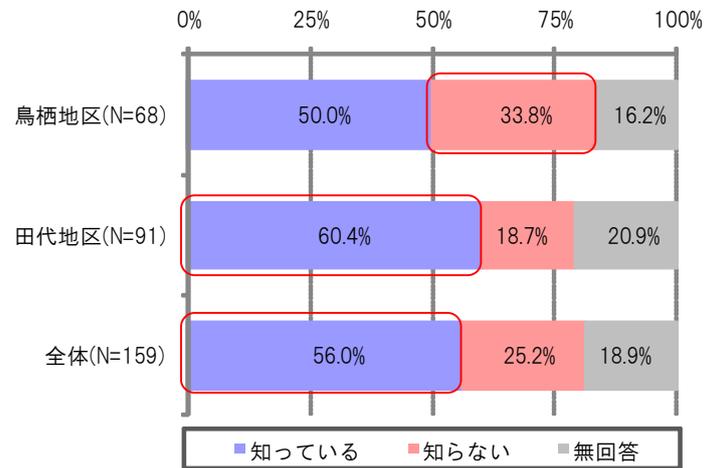


図 バスマップの認知状況

② バスマップの効果

- ・バスマップがバス利用のきっかけ（またはバス利用回数の増加のきっかけ）になったと回答した方は田代地区で多く、約 5 割の方がきっかけになったと回答している。
- ※一方鳥栖地区では約 2 割にとどまっている。

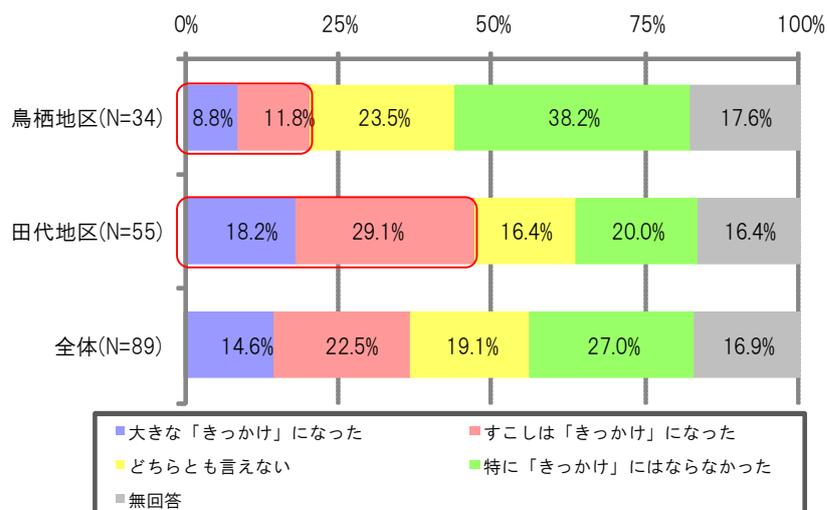


図 バスマップの効果

③提供してほしいミニバスの情報

- ・両地区ともに、ミニバスの運行ルートとバス停箇所に係わる情報の提供が望まれている。
- ・なお、地区別に見ると、鳥栖地区ではミニバスの乗り方や時刻表、田代地区ではミニバス利用で得られる効果に係わる情報提供を望む方の割合が高い傾向にある。

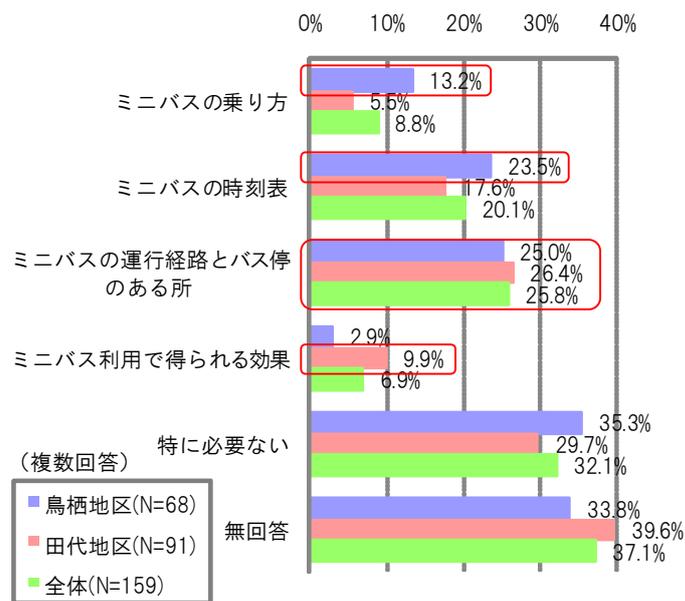


図 提供してほしいミニバスの情報

表 自由意見

鳥栖地区 (N=26)	
1	今まで利用していないので、今後利用することがあればすばらしいと思う
2	いろんな情報、催しなどと一緒にあらゆる所で公開してください。来る人々の行きたい場所、ルート範囲内であれば何処でも降りることができる。働くにも厳しい時代、少しでも節約の時代、買い物にも自家用車を使わず、バスで行ければと思います。また近隣の催しの案内にミニバスの広告など足の代わりに利用されれば、いかに便利かを伝えてください。
3	運休日となっている時期も運行してほしい。もっとPRをする必要があるように思われる。バスの目立が悪いような感じがある(遠くから見た場合)
4	非常にいいことだと思います。私も仕事をやめたら利用します
5	ミニバスについては何も知らない。いつ頃から運行しているのか。どのようなバスか。資料がない
6	東町斎藤医院から老人センター迄の乗車時間(26分)が長すぎないか?一律200円の事情は分かりますが、高齢者の往復には高すぎませんか。老人センターの利用を多く出来るようになればと思います。誰しも加齢はあるものです。施設を利用できないのが残念です。(徒歩の場合)
7	車の運転をしないので自転車(電動)で遠くへも行っていきます。市内でもバス停のある所は数多く停まってほしい。97歳の母の介護をしているので少しは歩けますけど、通院(市内)はタクシーを使っています。ミニバスを利用できたら助かります
8	今は車を運転していますが、いずれ乗れなくなったら利用したいです
9	病院に行く時(月に1回)病院のそばを通るなら利用してもよいと思う
10	駅前近くでの外食及び飲酒等で21時までの運行をお願いします
11	バス停のある場所、時刻表が見にくい
12	ミニバスが運行されて期待していましたが、便数が少ないのと、週3日では利用度が少ないのでは。もう少しルートを広げていただければ、利用客が増えると思います。 ※利点①定時に来る②運転手さんが親切である③乗り心地が非常によい
13	高齢者と言われる歳になってきましたので、そろそろ免許証の更新をとめようかと思っているので、高齢者の為には絶対に必要な乗り物だと思う。とじこもり老人にならない為にも、必要です。車を止めてバスを利用する人が増えれば、エコにもつながると思う。
14	時刻表は良いとしても、表示板が小さすぎではないですか。ミニバス停と表示した方が良いと思います。
15	①私は町中に住んでいて、遠方の場合は自家用車で送ってもらう為、必要がありません ②アンケートは秋葉町、東町、本通り町は少なくし、鹿児島本線南側を多く要望された方が良いと思います(利用者が多いだろうと思われる)
16	時々乗車している方を見かけますが、2~3人の乗客では?時には1人の時もあるし、これでは運行が大変だなと思います
17	現在は自家用車を利用しているが、今後加齢と共に車の運転に支障をきたす場合を考慮し、前向きにミニバスをテスト利用してみたいと思う
18	運賃については、100円位が妥当だと思われます(軽い気持ちで乗れる状態) ミニバスの車体を(赤、青、黄)一色にしてそれと分かるようにした方がよい
19	100円均一にすべき
20	勤務先で、ミニバスの運行を知らせて、時刻表、マップもコピーして貼りました。時間帯と曜日の都合であまり利用できない状況です。運行日と便数が増え、朝夕の時間帯で通勤に利用する方があるのではと思います
21	ミニバス停まで自宅から少し離れている(足が悪いので)
22	免許証はまだ期間がありますが、昨年より車を運転中止しています。町に行くのが大変不自由でしたが、ミニバス利用できるようになって有り難く思っています。ミニバスの利用者が増えるといいですね
23	ミニバスでない他の要望したい
24	ミニバスを時々見かけます。利用されている方は助かると思います。今後も鳥栖市ミニバス実現するためにご協力いたします
25	足が悪いので外出の折には家族の介助を受けているので、利用していません
26	75歳以上は無料でそのコースの途中でも自分の用事のある所でおろして欲しい、200円は高い

表 自由意見

田代地区 (N=46)	
1	70歳の時に免許を返したので自転車でしたが、足が不自由になって家族が行く時に一緒に行ったりで不便だったが、自分で用が足せるのが一番良いことだと思います。時計を持っておれば時間に合わせて行動ができます
2	100円にしてほしいという声があります
3	百円均一だったら用事がなくても利用してみたいです。バス停まで行くのが歩行困難のため、現在は自転車ばかり自転車置き場があったら助かり利用したいです
4	周囲の方に話を聞くと運行経路が一方通行の為、市中心部に行くのに所要時間がかかり過ぎることが利用し難いとの意見を聞く。今後の高齢化を考えると問題点を掘りおこし、継続することを前提に検討してもらえようお願いします
5	現在ミニバスは利用していませんが、車で用を足しております。車運転も限られておりますので、ミニバス利用もあるかと思えますので運行は続けてもらいたいと思います
6	運転免許返納ということになれば、大いに必要と思います
7	通院するようになって、家族が行かれない時があるので、ミニバスの運行経路を朝夕に回数増やしてもらいたい
8	買い物や病院行きでの利用がほとんど、その主な場所の近くが停留所であってほしい
9	バスに乗っている人を見たことがありません。公民館の前を通っていますけど、利用している人はありません
10	(鳥栖駅～弥生が丘駅の方が利用しやすかった)ミニバスは利用しんどい
11	現行において隔日運転及び一方運転方式への市民の意見があるか否か気になるところです。又、同時に利用者の年齢層と乗降場所(病院等)の状況、そして一般路線との料金の問題について話題に上がっているのかどうか。(市報等に記載されたのであれば、申し訳ありません)近い将来、利用させていただくことになると思います
12	現在、車の使用は買い物(日常の食品関係)が多い。ミニバスを利用するとなったら、バス停、時間、ルート等知ることになります。後は運賃、遠距離、近距離関係無く200円、市のバスは100円でも良いのでは?バス停が分かりづらい。時刻表その他小さい。道路にバス停の表示がほしい
13	小郡のように、小型にして100円にしてほしい
14	現在自家用車を利用していますが、数年後、免許証を返納したら利用すると思う。まだまだPR不足の面があるのでは
15	今自家用車なので、運転出来なくなったらお世話になります
16	まず、ミニバスマップを見ていないこと、本当に申し訳ありません。私は運転免許を取得していませんが、現在まで夫がどこに行く時も乗せてくれますので、その必要性を感じていませんが、乗車する時間と停車する場所が家の近くにさせていただくなら、利用させていただきたいと思います
17	1.アンケートに答えるためにミニバスに初めて乗りました。ミニバスのこと知らない人もおられると思いますので、宣伝してください。2.運行日、便数ともに少ないので、便利性に欠けます。3.運行時間帯もご検討ください。4.ミニバスの車両はすばらしいと思います。運転手さんも安全運転なさっています
18	私は運転免許を持っているので、必要ないですが、無い人はバスが必要だと思います
19	いずれ車に乗れなくなる日がくると思うと、ミニバスは続けてほしいと思います
20	ミニバスを運行して頂き、買い物が苦にならず感謝しています。市内を通るバスに無料(特別乗車証)と有料とあるのは不公平でおかしいと皆言っています。市内を通るバスはみな100円(特別乗車証の人)にして下さい。(市内線ミニバス、高●まで(ここも市内です))高い市民税を納めて平等じゃないというのはおかしいと思います。市の方はそう思いませんか。)皆が納得して公平な料金、乗れるバス料金にしてもらおうと乗車率も増えるのは確実です。年金生活者は往復400円出すのはきつという声も多いようです。市内どの線も同じサービスにして下さる事を切望します。備考:福岡市内は100円です。博多～天神
21	有難いことですが、私には今のところ必要ありません
22	現在は自家用車で出かけているが運転ができなくなった時は今よりも多く利用すると思う。利用しやすいようにしてほしい
23	二人連れで利用したいが、この場合運賃が高いと思う。回数等良いと思う
24	高齢者はバスを利用すると思われます。回数を多く(買い物、駅、病院)すれば利用は増えると思います
25	ミニバスの利用増のためには、日祭日も含め毎日運行すべきではないか 車の代わりにバス利用を考えるなら、バス便の本数が少ないのではないかと
26	ミニバスの運行路に市役所、警察署等を廻るルートがあれば少しは利用できるかも。 買い物が警察署前、旬鮮市場等となっており、ジョイフルタウンでは本屋と文房具のみのため 又ルートを一方通行のみでは利用が難しいのではないかと
27	1日置き運行は間違いやすい、毎日の方がよい
28	もっと身近に利用しやすいものになればと思っています
29	ミニバスの必要性なし、タクシーの割引でもしてください
30	1. 私の定期的外出は月金であるため、田代地区と鳥栖地区循環線の運行曜日の入れ替えを強く希望する 2. 田代地区循環線と麓線神埼線との接続、又将来は鳥栖地区循環線に接続できたらよいと思う 3. ミニバス料金はみやき町無料、小郡市100円と聞いているので参考にしてください
31	便数が増えれば家族も利用すると思います
32	水木金は必ず鳥栖に出かけていますが、なかなか時間があいませんが、買い物等の用事は火木土に行くようにしています
33	松原町では乗り降り自由ということなので、利用してみたいと思っています
34	マイカーで動いた方が楽だし、費用も安い。市の助成で100円以下、高齢者は無料だと利用者も多くなるのでは
35	現在利用はしていないが、いずれはお世話になります
36	必要ではありません
37	ミニバスとミニバスの家が中間なので荷物を提げていけない、足腰が悪いので歩けない
38	車の免許証は持っていますが、ほとんど運転はしません。現時点では家族の誰かが送ってくれるので必要ないが、これから先使うようになるかもしれない(今はどういうバスの利用の仕方すればよいか分からない、もっとPRした方がよいと思う)
39	現在、私の場合自家用車にて外出の為、ミニバスについてはどちらともいえませんが、もし利用するとすれば、まず、行きたい所へ直接行けない。特に外出で多いのは食品買出しか病院がほとんど多いと思います。ジョイフルタウン以外のスーパー等に停車できる運行も一考されてはどうかと思います
40	料金が高い、福岡市は100円で運行している
41	バス料金200円になればと思います
42	運行ルートが住所から離れているために利用しづらい、運行系統が増加されるとよいと思う
43	バスの時刻表と経路を徹底してPRしてください
44	私は車を運転していますので利用していません。ただし、妻は私の居ない時など利用しています。本当に良い事業だと思います。私もたまには利用したいと思っています
45	停留所標示を次の停留所、地名を標示してほしい
46	公民館へ行く時に利用したいが、時間的に都合よく行けません