

「第4回鳥栖市地域公共交通会議」

「第4回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議 次第

平成21年3月3日 18:00

鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 議 事

(1) 議案1号

鳥栖市地域公共交通総合連携計画の承認について

鳥栖市地域公共交通総合連携計画（案）・・・・・・・・・・・・・**（議案1号）**

関連資料

鳥栖市地域公共交通総合連携計画（素案）のパブリックコメント
の結果について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・（資料1）

乗合タクシー（ミニバス）の運行について(案) ・・・・・・・・（資料2）

乗合タクシー（ミニバス）ルート(案)・・・・・・・・・・・・・・（資料3）

(2) 議案2号

鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書の承認について

鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書（案）・・・**（議案2号）**

関連資料

鳥栖市地域公共交通総合連携計画に基づく概算の事業費・・・（資料4）

3 その他

4 閉 会

鳥栖市地域公共交通総合連携計画



平成 21 年 3 月

鳥 栖 市

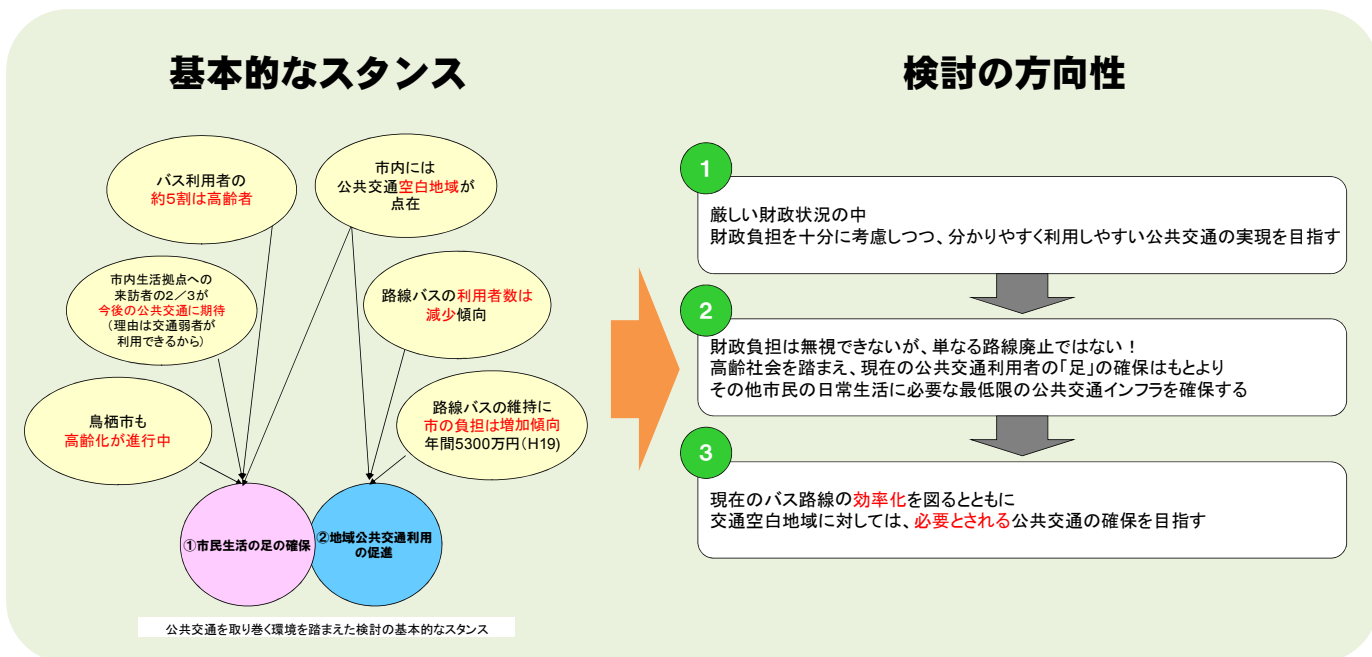
目 次

1. 地域公共交通総合連携計画の区域	1
2. 背景と目的	1
3. 検討の方向性	2
4. 鳥栖市の地域特性	3
4-1 鳥栖市の概況	3
4-2 鳥栖市における高齢者及び主要施設の分布	4
5. 鳥栖市の公共交通の現状	5
5-1 路線バス	5
5-2 その他の交通資源	8
5-3 バス利用者実態調査	9
5-4 市民アンケート調査	10
6. 鳥栖市の公共交通に関する分析	15
6-1 分析に当たっての考え方	15
6-2 分析結果	16
7. 鳥栖市の地域公共交通の課題	19
8. 鳥栖市地域公共交通総合連携計画	20
8-1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する 基本的な方針及び地域公共交通総合連携計画の目標	20
8-2 上位計画との整合	21
8-3 計画期間	21
8-4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	22
8-5 数値目標	34

3. 検討の方向性

鳥栖市の公共交通を取り巻く環境を踏まえ、市民生活の足の確保及び地域公共交通利用の促進を基本的なスタンスとした上で、鳥栖市における分かりやすく利用しやすい公共交通の実現に向けた検討を行う。

具体的には、高齢社会を踏まえ、現在の公共交通利用者の移動手段の確保を図るとともに、その他市民の日常生活に必要な最低限の公共交通インフラを確保することを念頭に、現在のバス路線の効率化及び交通空白地域に対する必要とされる公共交通の確保に向けた検討を行うこととする。

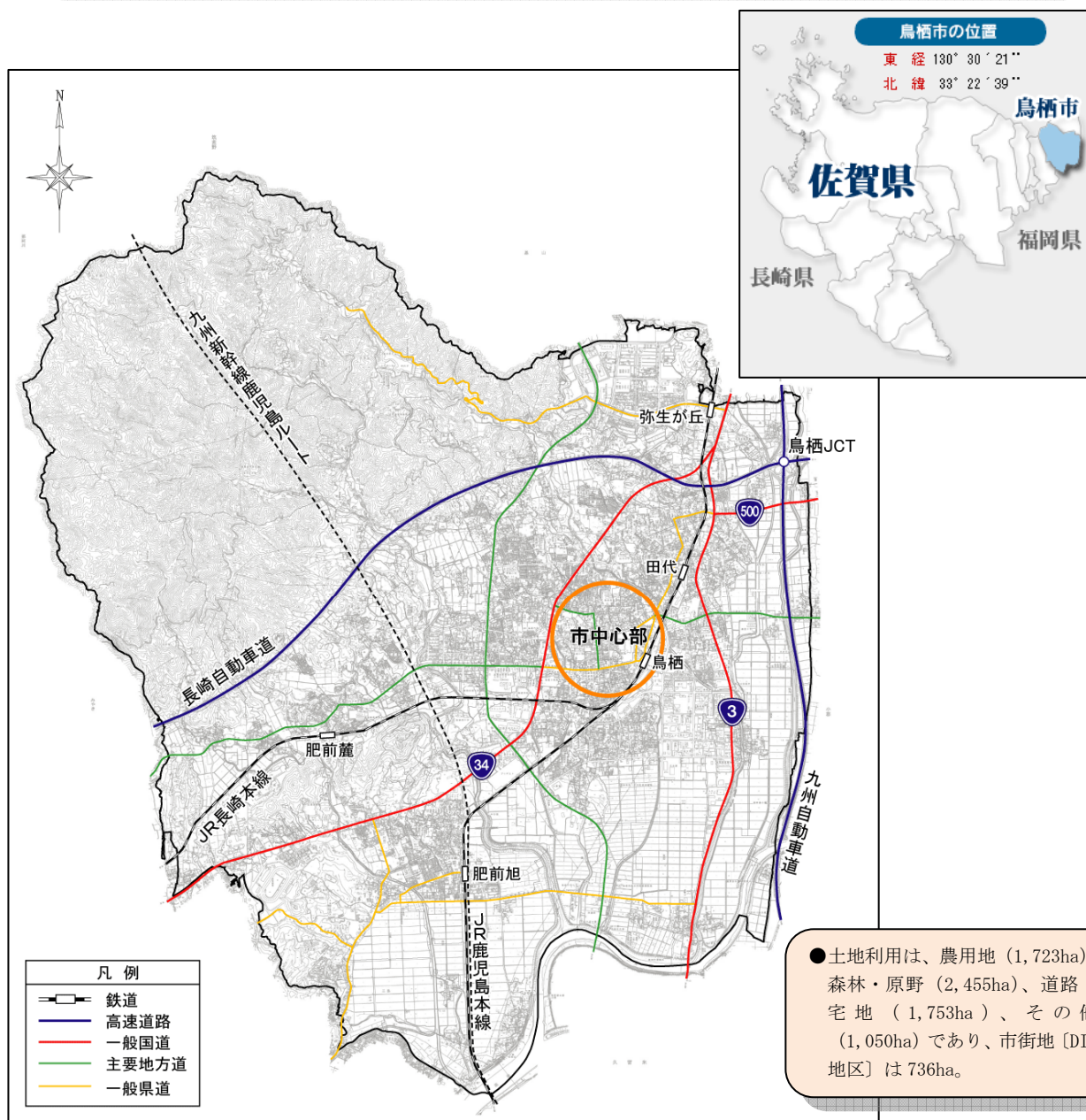


なお、分かりやすく利用しやすい公共交通の実現に向けた検討に当たっては、高齢社会への対応への市民ニーズ等を踏まえ、高齢者の移動手段の確保を主眼に据える。また、現在のバス路線の効率化の検討に当たっては、市民生活の足の確保という観点から、市内路線を対象とする。

4. 鳥栖市の地域特性

4-1. 鳥栖市の概況

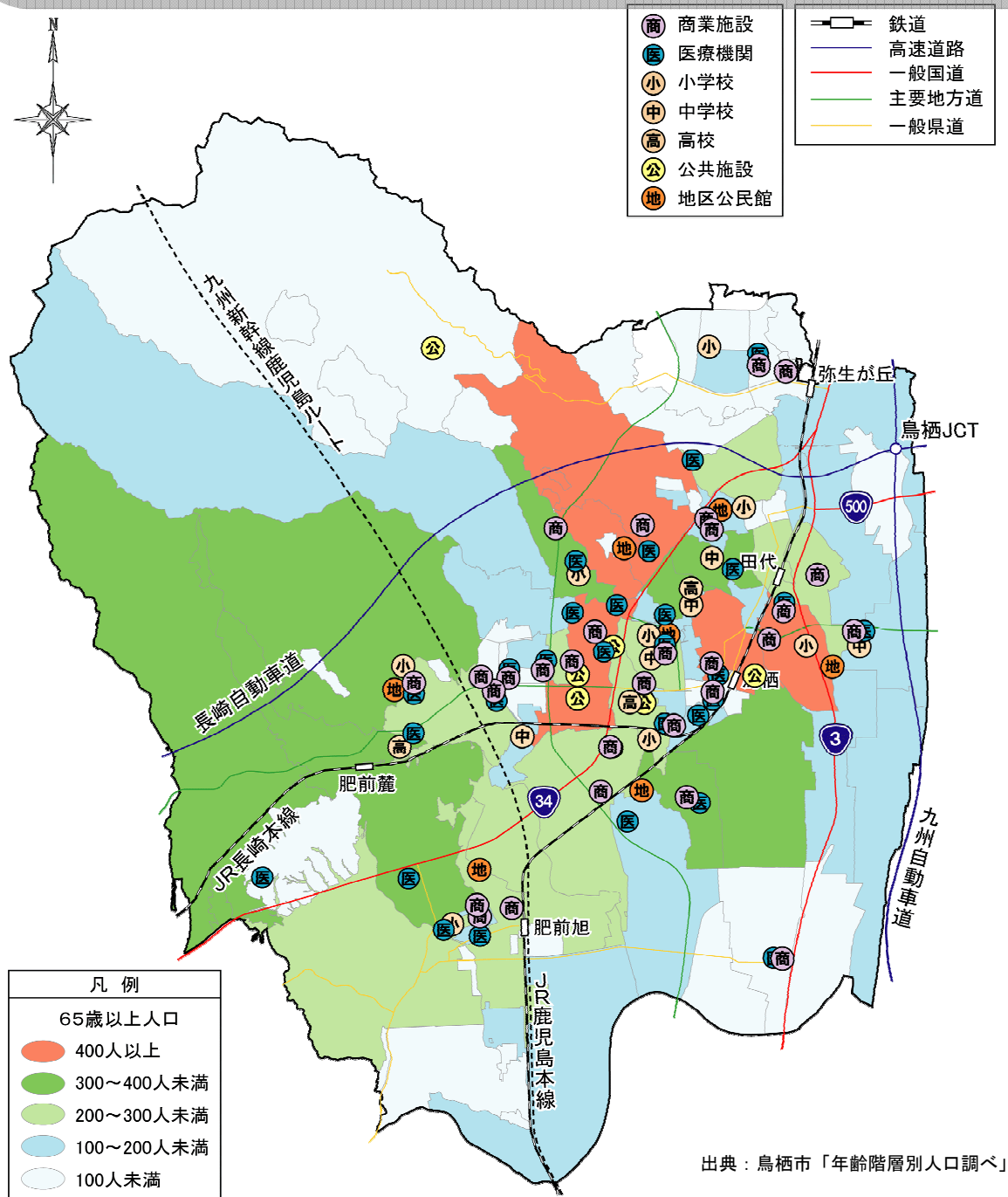
- 鳥栖市は、佐賀県の東端に位置し、東西 8.2 km、南北 9.0 km。
- 昭和 29 年 4 月に鳥栖町、田代町、基里村、麓村、旭村の 2 町 3 村が合併して発足。
- J R、国道、高速自動車の分岐点で、九州陸路交通の要衝となっており、鉄道及び自家用車による移動利便性が高い。市内には 5 つの鉄道駅がある。
- 市の人口は約 6.6 万人（H20 年 4 月現在）で、近年増加傾向にある。
- 市面積の多くを森林・原野と農用地が占める一方、宅地面積は少なく市中心部に集中しており、鳥栖市の人口も市中心部及びその周辺に集中している。
- 田代地区内の弥生が丘では、近年駅前エリアを中心に、集合住宅の立地が急速に進んでおり、今後人口の増加が見込まれる。
- 市東部の基里地区には新たに流通業務団地が整備され、今後進出企業の稼働が進んでくる。



鳥栖市の市域

4-2. 鳥栖市における高齢者及び主要施設の分布

- 高齢者数が 400 人を超える町区は、市中心部及びその周辺に集中しているのが特徴である。
- 肥前麓駅周辺においても、高齢者数が多く見受けられる。
- 江島町や儀徳町など旭地区（市南西部：JR 肥前旭駅周辺）では、高い人口集積の割には高齢者の集積は少ない状況にある。
- 主要施設は全般的に市中心部及びその周辺に集中している。
- 弥生が丘駅や肥前麓駅、肥前旭駅周辺にも一定数の施設立地が認められる。
- 医療施設及び学校、地区公民館も全般的には市中心部及びその周辺に集中しているものの、その他の地域においても一定数分散して立地している。



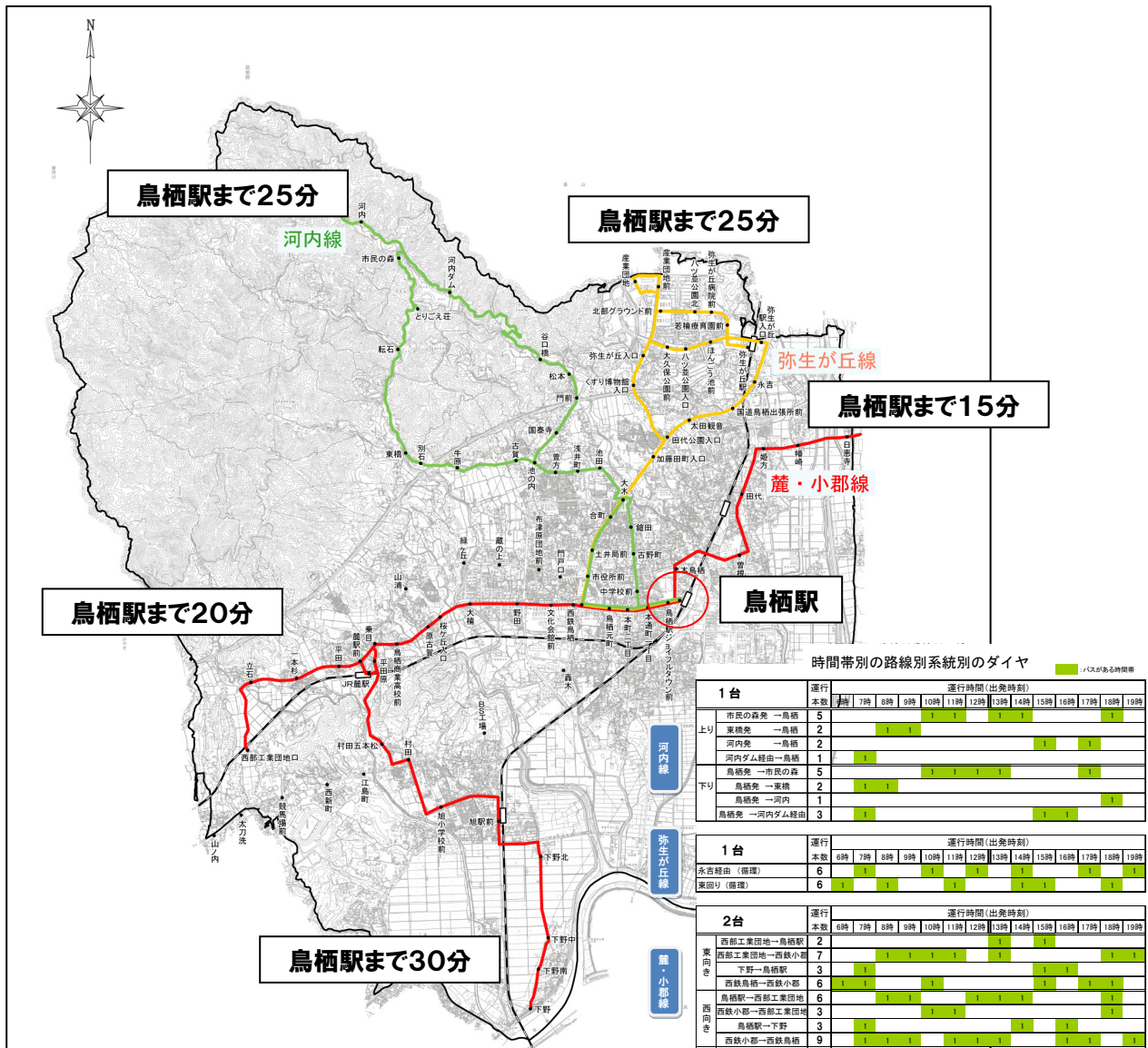
鳥栖市の高齢者数の分布

5. 鳥栖市の公共交通の現状

5-1. 路線バス

(1) 路線バスの現状

- 鳥栖市内の路線バスは、下図の通り広域路線3路線、市内路線3路線の計6路線が西鉄バス佐賀(株)により運行されている。
- 全ての路線が西鉄鳥栖営業所～鳥栖駅前間を經由していることが特徴である。
- 市内路線の河内線は計4系統(1台)、弥生が丘線は計2系統の循環路線(1台)、麓・小郡線は計4系統(2台)で、全般的に系統数が多い。
- 河内線「河内～河内ダム経由～古野町経由～鳥栖駅前」及び麓・小郡線「下野～鳥栖駅前」の系統は登下校時のみ運行する学童輸送路線となっている。
- 弥生が丘線は「田代公園入口」から系統が分かれる循環路線であるが、運行ルートが分かりにくい状況にある。
- 麓・小郡線は、出発地が複数あり、系統が分かりにくい状況にある。
- 大木～鳥栖駅は、河内線と弥生が丘線との重複区間となっている。
- 3路線全て朝夕に集中するのではなく、1日を通して平均して運行しているのが特徴である。

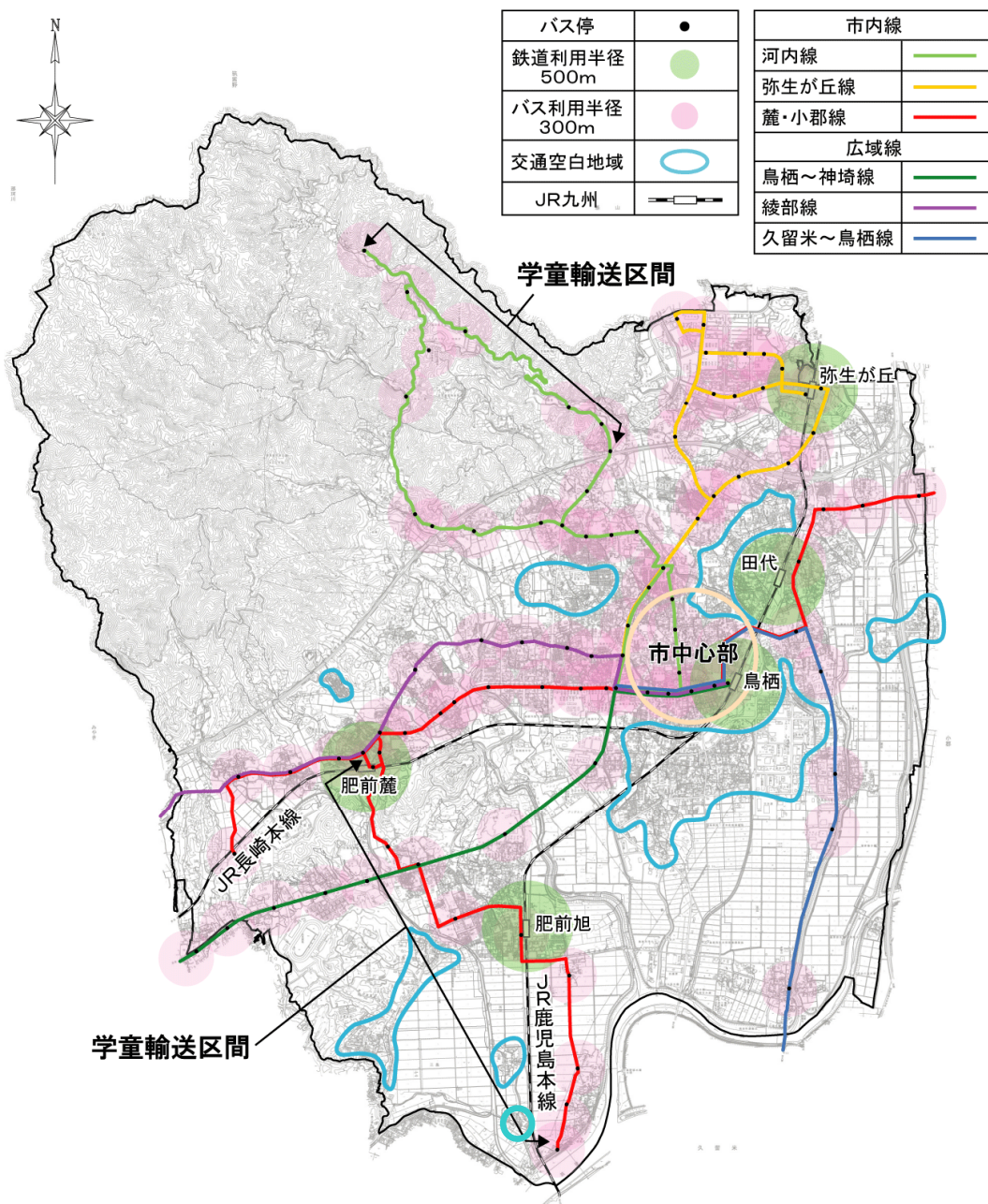


鳥栖市内の路線バス

出典) 鳥栖市資料等

(2) 交通空白地域

- バス停を無理なく使える距離の目安としての半径 300m 圏内及び鉄道駅から半径 500m 圏内からみられるところについて、都市計画図を重ね、集落の集積が認められる一帯のエリアを交通空白地域に設定（下図参照）。
- バス停から半径 300m 圏内及び鉄道駅から半径 500m 圏内からみられるところが7エリアある（交通空白地域）。
- なお、学童輸送に対応するための路線バス運行区間は、登下校時間帯のみの運行となっている（河内線：河内町、麓・小郡線：下野町）。
- 麓・小郡線の小郡方面については、近隣に交通空白地域が存在するものの、西鉄小郡駅への路線を優先させている状況にある。



バス停・鉄道勢力圏と交通空白地域

※ピンク色の部分が半径 300m 圏内、緑色の部分が半径 500m 圏内

(3) 路線バスの利用状況

- 路線バスの利用者数は年々減少傾向にあり、平成14年度と平成19年度を比較すると、市内線で27,178人、広域路線で61,404人、合計で88,582人と約17%減少している。
- 特に市内線の利用者数の減少が著しく、この間に約21%減少している。

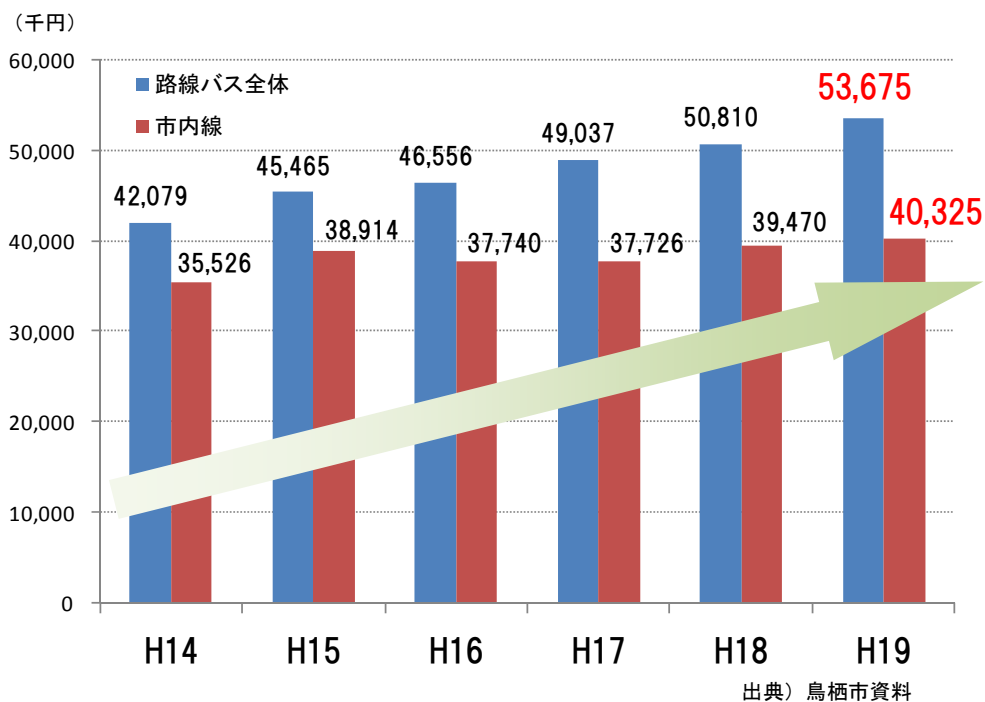
市内線及び広域路線の乗車人数の推移

	平成14年度	平成19年度	増減	増減率
市内線	126,987	99,809	-27,178	-21%
広域路線	392,559	331,155	-61,404	-16%
合計	519,546	430,964	-88,582	-17%

資料：西鉄バス(前年10月～当年度9月までの集計)

(4) 路線バスへの補助額

- 路線バス維持のために鳥栖市が負担する補助額は、増加傾向にあり平成19年度現在で、路線全体で約5,300万円にのぼっている。
※平成14年度(4,208万円)→平成19年度(5,368万円)で1,160万円増加。
- 市内線への補助額も増加傾向にあり、平成14年度と平成19年度を比較すると、約480万円増加(約14%増加)。
- 市内線の現在の補助額(H19)は、河内線が1,029万円、弥生が丘線が1,046万円、麓・小郡線が1,957万円で、1台当たりでは弥生が丘線が最も多い状況にある。



路線バスに対する市補助額の推移

5-2. その他の交通資源

タクシー

- 鳥栖市内を営業区域としている事業者は4社
- ジャンボタクシーを2台保有、福祉タクシーも2台保有（担当運転手10名がホームヘルパー資格を所持）する事業者も存在する。

企業の送迎バス

- 4社の企業が独自に運行し、運行台数は計7台
- 弥生が丘産業団地の企業は市との路線バス共同運行に前向き。

福祉有償運送

- 社会福祉法人：2法人、特定非営利活動法人：1法人により運行
- 保有車両数は計15台、会員数計160人（うち鳥栖市民は37人）

医療機関の患者送迎

- 6施設で計28台の車両を保有
- 月の概算利用者数は2,890人
- すべて直営で、運賃は無料
- ほとんどが「ドアツードア」で周辺自治体に居住する患者にも対応

体の不自由な方や患者といった利用者のためのサービスのため、一般の方の混乗は難しい

※これらの交通資源は不定期不定路線で運行

5-3. バス利用者実態調査

(1) 調査の目的及び内容

既存路線バスについて、利用者が多い路線と少ない路線、多い時間帯と少ない時間帯などを明確にするとともに、行き先やどういった目的のために利用されているのか等を把握することで、既存利用者の利用継続や一層の利用促進の対策検討、さらには利用されていない部分の改善策の検討の基礎資料を収集することを目的に、鳥栖駅を中心とした河内線、弥生が丘線、麓・小郡線の市内3路線を対象に調査を実施した。

※調査は、都市整備課道路・交通政策室職員が、直接バスに乗り込み利用者から直接聴き取りを行った。

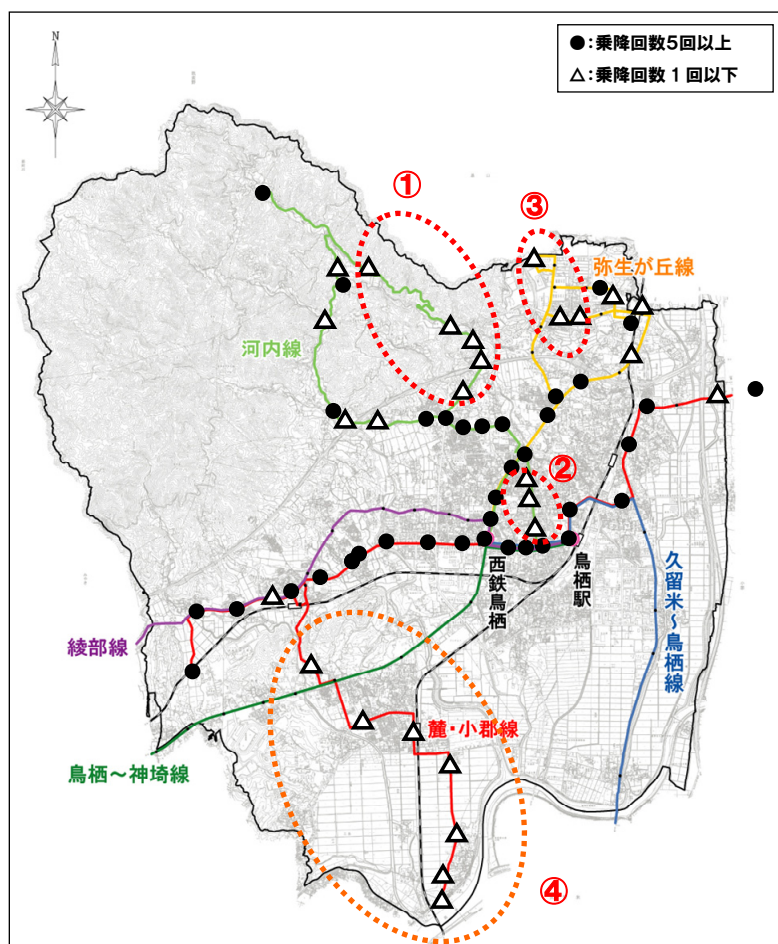
(2) 調査結果

- 1日の延べ利用者数は、河内線 119人、弥生が丘線 84人、麓・小郡線 192人である。
 ※麓・小郡線の1台当たりの延べ利用者数は96人。
- 河内線の河内ダム～池ノ内（図中①）、鎗田～中学校前（図中②）、弥生が丘線の大久保公園前周辺（図中③）、麓・小郡線の麓～下野（図中④）は、利用がほとんどない状況が把握された。

	延べ 利用者数	実 利用者数	調査日時
河内線	119	89	平成20年7月31日
弥生が丘線	84	71	平成20年7月30日
麓・小郡線	192	154	平成20年8月6日
計	395	314	

※延べ利用者数は、乗車した全ての人数

※実利用者数は、属性等を聞き取った人数(往復利用者などは1人とした数)



市内線で利用が少ない区間

5-4. 市民アンケート調査

(1) アンケートの目的

市民の日常生活における定期的な交通行動の実態を把握することで、公共交通による移動手段の確保が強く求められる地区と、そうでない地区を見極めるとともに、どういう区間にどの程度の移動手段を確保すべきかを認識し、地域特性や既存路線バスの問題点を併せて分析することで、路線バスを中心とした公共交通の潜在需要を把握するための基礎資料を得ることを目的として、全世帯（23,007世帯）を対象にアンケート調査を実施した。

※調査時期：2008年6月24日～7月31日

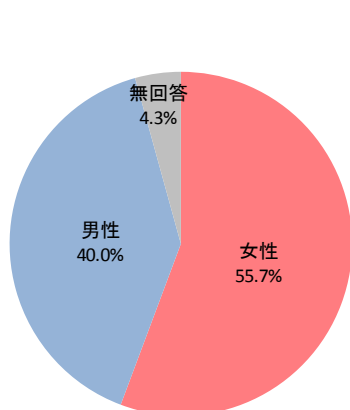
(2) 調査結果

【回収状況及び回答者の属性】

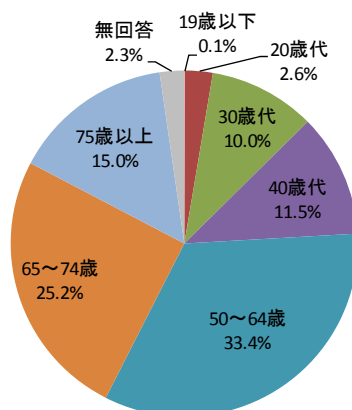
- 23,007世帯に配布し（1世帯に1部配布）、6,665世帯から回収、全体の回収率は約30%となった。
- 回答者の性別は、「女性」の割合が「男性」を上回っている。
- 「50～64歳」が最も多く全体の約33%、50歳以上は約74%を占めている。
- 職業は、「主婦」が最も多く全体の約29%を占め、続いて「無職」が全体の約26%を占めている（「主婦」「無職」で全体の半数以上を占めている）。

■ アンケート配布回収結果

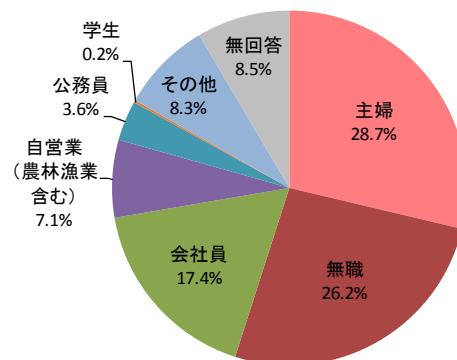
配布世帯数 ①	回収結果(世帯数)			回収 調査票数 ④
	回収世帯数 ②	回収不可 ③	回収率 ②/①	
23,007	6,665	16,342	29.0%	6,665



回答者の性別 (N=6,665)



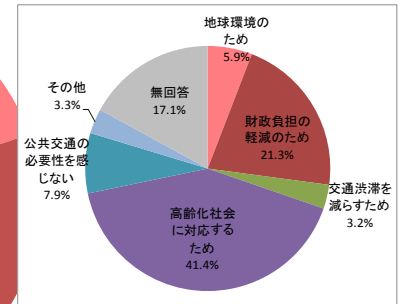
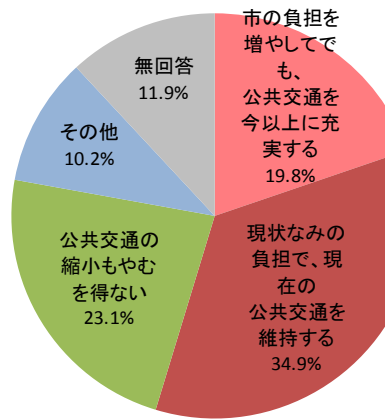
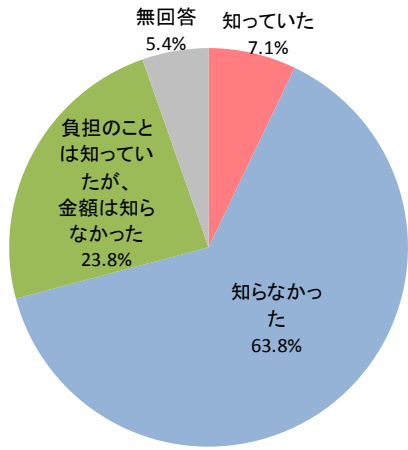
回答者の年齢層 (N=6,665)



回答者の職業 (N=6,665)

【市民の公共交通への市の財政負担に対する①認知度と②その水準に対する意向】

①市の財政負担について「知らなかった」と回答された方が全体の約64%を占めている。
 ②「高齢化社会に対応するため」を主な理由に、「現状なみの負担」を求める声が多く、全体の約35%を占めている（「現状以上の負担」を求める声を含めると、全体の約6割が公共交通の維持・充実に望んでいる）。



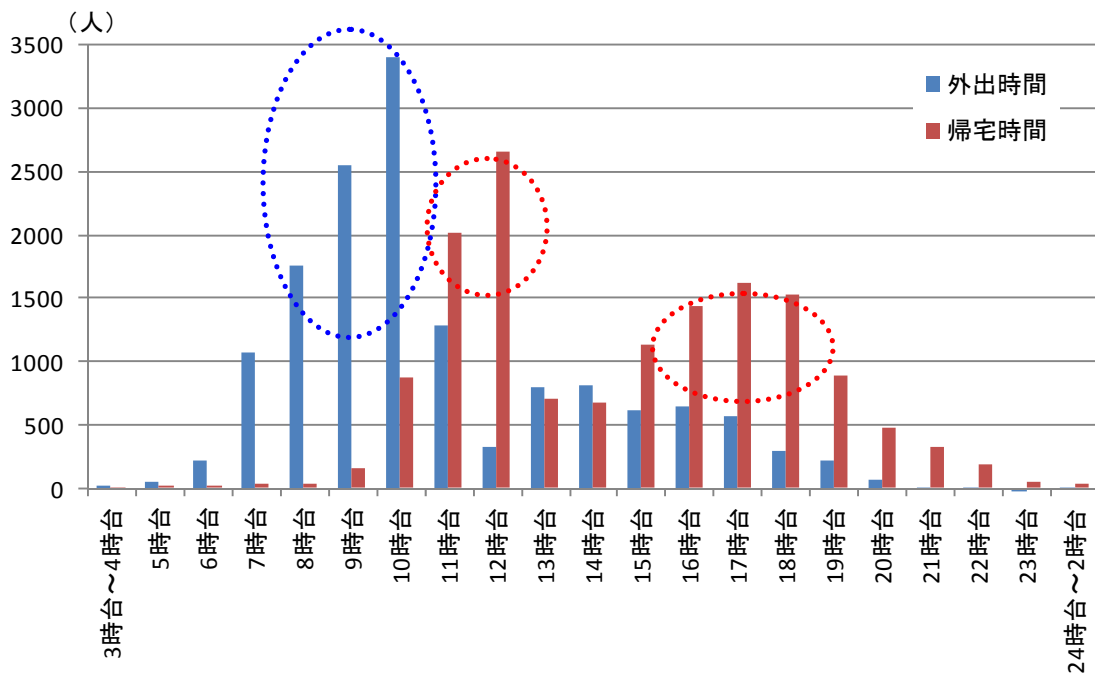
左記質問の回答理由について (N=6, 665)

①市の路線バス維持負担について (N=6, 665)

②鳥栖市公共交通と財政負担の水準について (N=6, 665)

【外出・帰宅時間】

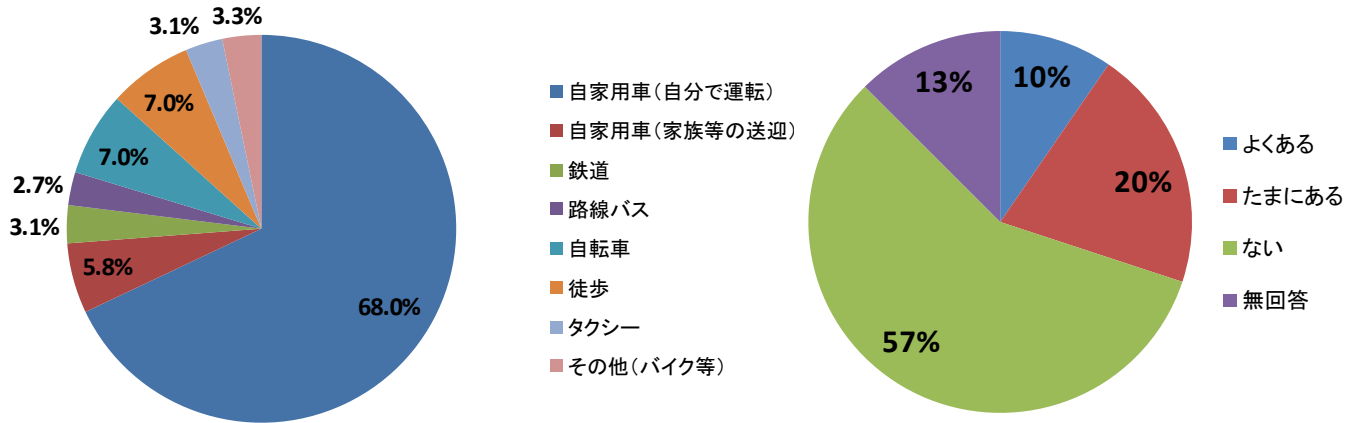
●外出行動は午前中の移動が多く、10時台をピークに8時台～10時台が多く、帰宅時間は12時台をピークに11時台～12時台、さらに16時台から18時台も多くなっている。



外出・帰宅時間について (全外出行動) (N=14, 854、無回答除く)

【利用交通手段】

- 主たる移動手段は自家用車で約7割を占め、路線バスは全体の2.7%と極めて少ない。
- 路線バス利用を外出行動別にみると、買い物、通院、学校会社がそれぞれ2.8%、3.3%、3.1%となっている。
- 公共交通を含めた移動手段がないため、外出行動を控えた経験がある方も3割となっている。

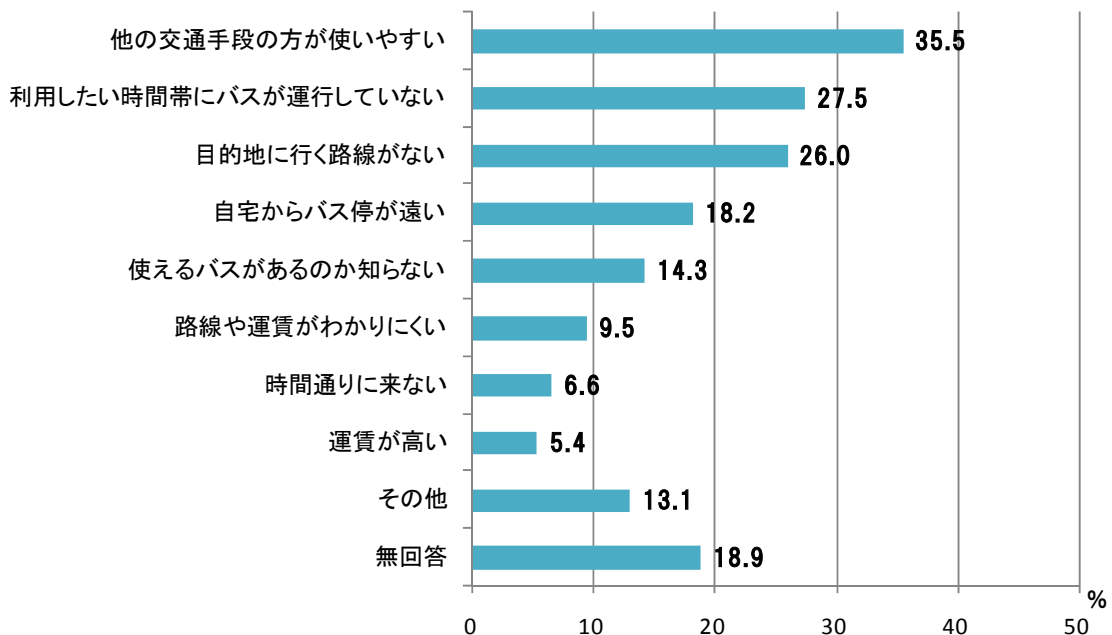


利用交通手段について (全外出行動)
(N=16,912、無回答除く)

外出を控えたことがあるか。
(N=6,665)

【バスを利用しない理由】

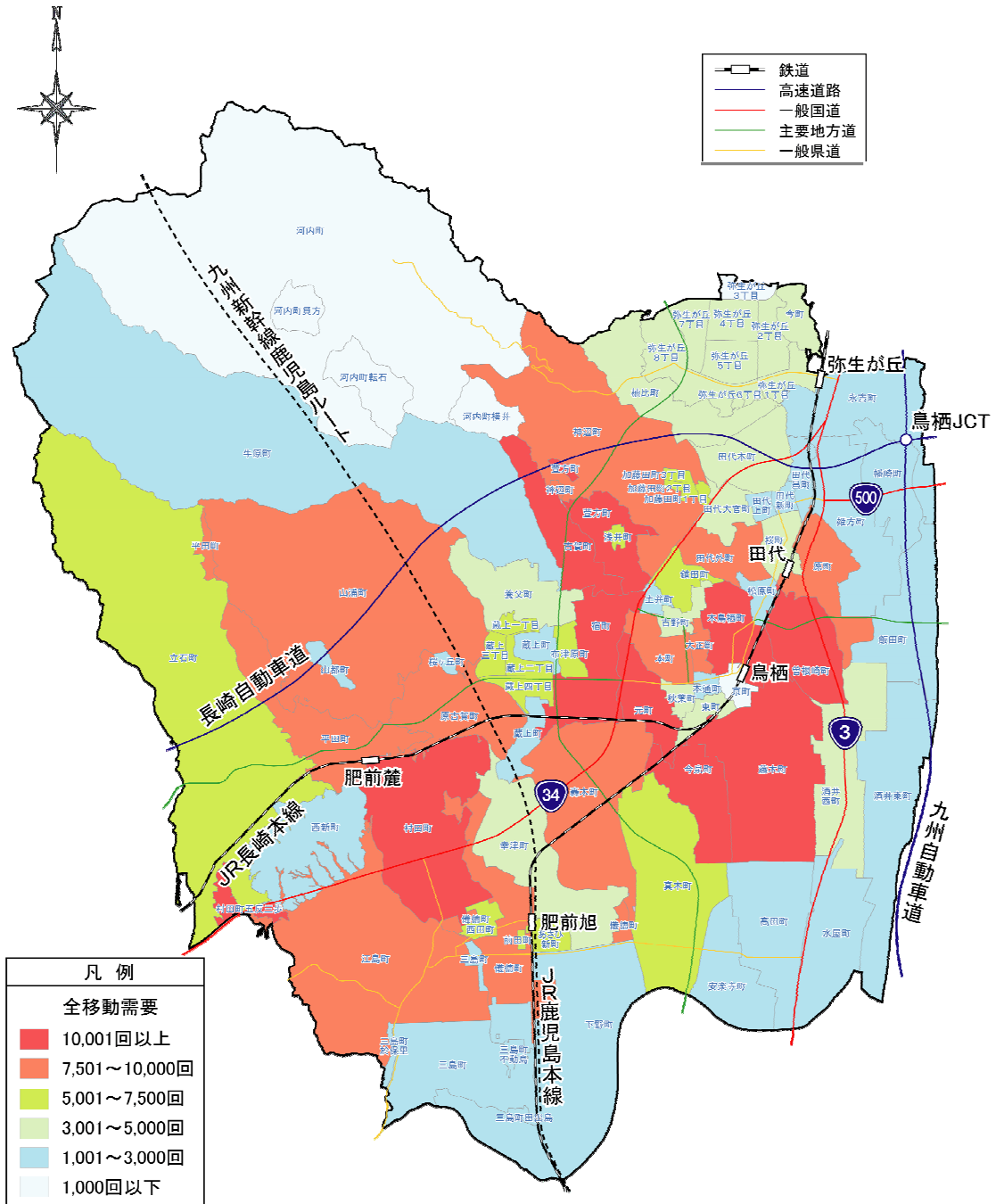
- バスを利用しない最も多い理由は、「他の交通手段の方が使いやすい」で全体の約36%が回答。それに「利用したい時間帯にバスが運行していない」「目的地に行く路線がない」が続いている。



バスを利用しない理由 (N=6,665)

【移動需要（全行動移動需要）】

- 市中心部及びその周辺で移動需要が高い
- 現在路線バスが運行していない鳥栖地区等に移動需要の高い町区が存在
- その他、旭地区及びその周辺においても高い移動需要が認められる。



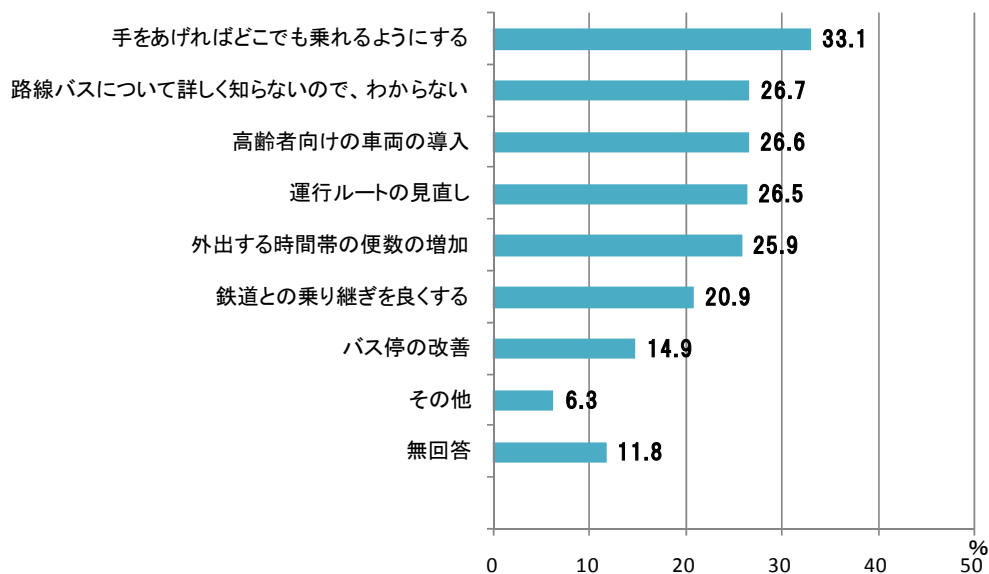
移動需要について（週当たりの全外出行動回数累計※1）
 （N=16,048※2）

※1：ふだんの外出行動（買い物、病院、学校会社、その他）でそれぞれに対応する頻度を基に、全移動需要を1週間当たりで算出（次頁以降の図についても同様）。

※2：集計結果については、地区別年齢構成をもとに補正を行った。

【市内路線バスの改善点】

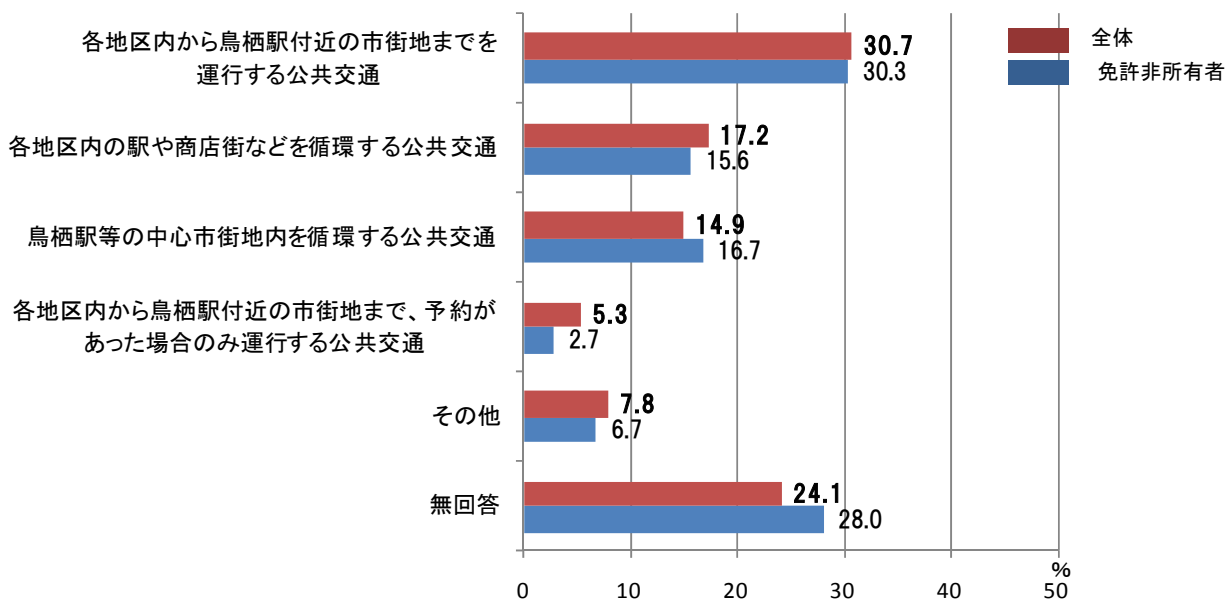
- 「手をあげればどこでも乗れるようにする」への回答数が最も多く、約33%を占めている。その他、「高齢者向きの車両の導入」「運行ルートの見直し」「外出時間帯の便数の増加」「鉄道との乗り継ぎを良くする」等が続くが大差はみられない。



市内路線バスの改善点 (N=6,665)

【今後取り組んでほしい公共交通】

- 全体・免許非所有者ともに、「各地区から鳥栖駅付近の市街地までを運行する公共交通」という回答が最も多く、約30%を占めており、現在の路線バスの形態を基本とし、可能な限り活かしていくことが重要と考えられる。

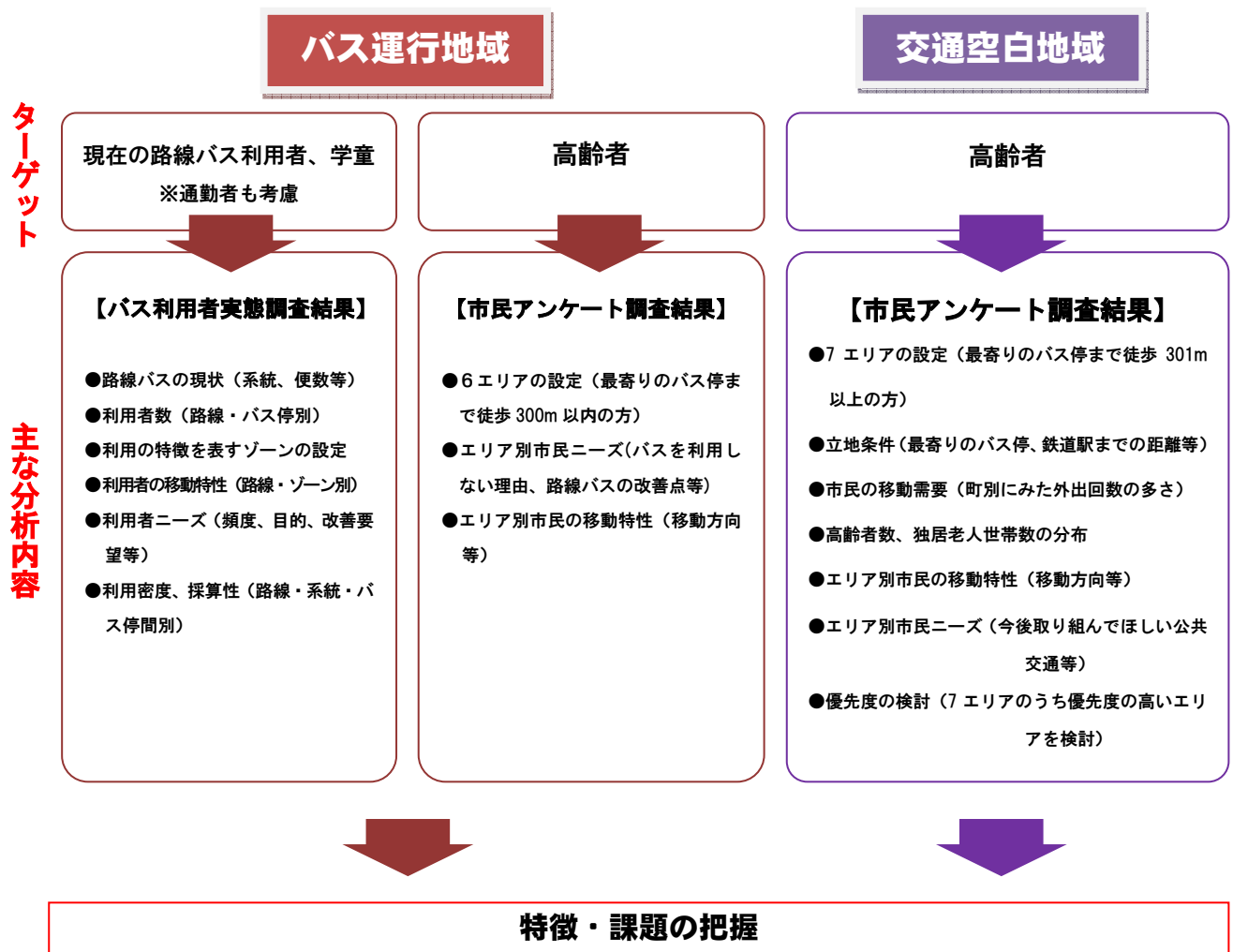


今後取り組んでほしい公共交通 (N=6,665)

6. 鳥栖市の公共交通に関する分析

6-1 分析に当たっての考え方

- 分析に当たっては、「バス運行地域」「交通空白地域」の2つの観点から分析を行い、それぞれの地域の特徴・課題を把握する。
- 「バス運行地域」については、ターゲットを現在の路線バス利用者、学童、高齢者に絞り、分析を行う。
- 「交通空白地域」については、ターゲットを高齢者に絞り、分析を行う。



バス運行地域(特徴と課題)

市内3路線(全体)の特徴

- ・通勤及び買い物目的で高い頻度で利用している固定客が多い
- ・1台当たり利用者が最も多い路線は河内線、次いで麓・小郡線、弥生が丘線
- ・収入が最も多い区間は西鉄鳥栖～鳥栖駅間(31,000円/km)
- ・実車走行キロは麓小郡線が最も多く、次いで弥生が丘線、河内線
- ・キロ当たり収入が最も多い路線は河内線(142円/km)、次いで麓・小郡線(123円/km)、弥生が丘線(81円/km)

河内線(全体)

- <特徴>
- ・1台当たりの延利用者数は119人/日
 - ・河内～池ノ内間のキロ当たり収入が少ない(50～59円/km)
 - ・鎗田～中学校前間の乗降はほとんどない
- <課題>
- ・河内～国泰寺間、鎗田～中学校前間の対応
 - ・増便要望への対応

弥生が丘線(全体)

- <特徴>
- ・1台当たりの延利用者数は84人/日
 - ・1台当たりの負担額が最も多い
 - ・大木以北の区間のキロ当たり収入が少ない(39～44円/km)
- <課題>
- ・企業との連携の実現
 - ・運行ルートの見直し要望への対応
 - ・負担の軽減、大木以北の対応、増便要望への対応、フリー乗降要望への対応

麓・小郡線(全体)

- <特徴>
- ・1台当たりの延利用者数は96人/日(2台運行で192人/日)
 - ・下野～JR麓駅間のキロ当たり収入が少ない(41円/km※)
 - ・下小郡～西鉄小郡駅間のキロ当たり収入は路線平均を若干上回る程度
- <課題>
- ※学童輸送収入を考慮
 - ・小郡市内への路線の必要性についての検討
 - ・麓～下野間の対応
 - ・増便要望への対応

① 河内線

- <特徴>
- ・河内～国泰寺経由の便は学童輸送対応(朝1便、夕2便)
 - ・当該地域は中山間地域で市中心部からも遠く、路線廃止の場合、交通弱者に対する影響は大きいと考えられる
 - ・利用者の多くは東橋経由
 - ・河内～国泰寺経由の利用は少ない
 - ・当該地域から鎗田～中学校前への利用(外出)はほとんどない
 - ・門前及び別石以北はフリー乗降
 - ・時間帯によっては利用者が急増(アンケートの移動時間とほぼ一致)
 - ・買い物移動は同地区内(ユートク)が主で、全体の約41%を占め、続いて鳥栖駅前(ジョイフルタウン鳥栖)が約20%を占めている。
- <課題>
- ・河内～国泰寺間の対応
 - ・移動時間、行き先を踏まえたダイヤの検討
 - ・増便要望への対応(河内～東橋～池の内間)
 - ・路線バス利用の促進(池の内～池田沿線地域への情報提供)
 - ・フリー乗降、バリアフリー要望

③ 弥生が丘線

- <特徴>
- ・大規模な集合住宅や産業団地がある。
 - ・企業による送迎バスが運行(鳥栖駅～産業団地)
 - ・弥生が丘からは鳥栖駅周辺までの利用が多い
 - ・弥生が丘から市役所周辺までの利用も一定数みとめられる。
 - ・大久保公園前周辺の利用が少ない
 - ・買い物移動は同地区内(あんくる夢市場)が主で、全体の約40%を占め、続いて鳥栖駅前(ジョイフルタウン鳥栖)が約26%を占めている。
- <課題>
- ・企業送迎バスとの連携の実現
 - ・移動時間、行き先を踏まえたダイヤの検討
 - ・増便要望への対応(永吉経由沿線地域における要望対応)
 - ・路線バス利用の促進(沿線地域への情報提供)
 - ・フリー乗降、バリアフリー要望
 - ・運行ルートの見直し要望への対応(大久保公園前周辺のルート見直し、右回り・左回り経路による弊害の除去)

④ 麓・小郡線(鳥栖駅以东)

- <特徴>
- ・西部工業団地～西鉄小郡間の長距離を運行する系統がある。
 - ・鳥栖駅周辺への利用が多い
 - ・鳥栖市以外の小郡市内からの利用が多い
 - ・小郡市内への鳥栖市民の利用は5人(総数=32人)にとどまる。
 - ・周辺に交通空白地域が存在する(飯田町)
 - ・中心部を超えて麓方面に向かう利用はほとんどない
 - ・買い物移動は鳥栖駅前(ジョイフルタウン鳥栖)が主で、全体の約48%を占め、続いて同地区内(くらし館)が約20%を占めている。
- <課題>
- ・小郡市内のバス路線の維持に係わる検討
 - ・移動時間、行き先を踏まえたダイヤの検討
 - ・路線バス利用の促進(沿線地域への情報提供)
 - ・フリー乗降、バリアフリー要望
 - ・運行ルートの見直し要望への対応
 - ・流通業務団地への通勤アクセスの確保

⑤ 麓・小郡線(鳥栖駅以西)

- <特徴>
- ・西部工業団地～西鉄小郡間の長距離を運行する系統がある。
 - ・系統が4系統あり、出発地点も統一されておらず、分かりにくい
 - ・鳥栖駅までの利用が多い
 - ・中心部を超えて小郡方面に向かう利用はほとんどない
 - ・買い物移動は周辺地域(タイヨー、レッドキャベツ、旬鮮市場)が主で、全体の約76%を占め、続いて鳥栖駅前(ジョイフルタウン鳥栖)が約19%を占めている。
- <課題>
- ・移動時間、行き先、鉄道との乗り継ぎを踏まえたダイヤの検討
 - ・系統の単純化(起点・終点の単純化による系統の整理)
 - ・増便要望への対応
 - ・路線バスの利用促進
 - ・フリー乗降、バリアフリー要望への対応
 - ・運行ダイヤの見直し要望(広域路線のダイヤとの調整)

麓・小郡線

⑥ 麓・小郡線(学童輸送対応区間)

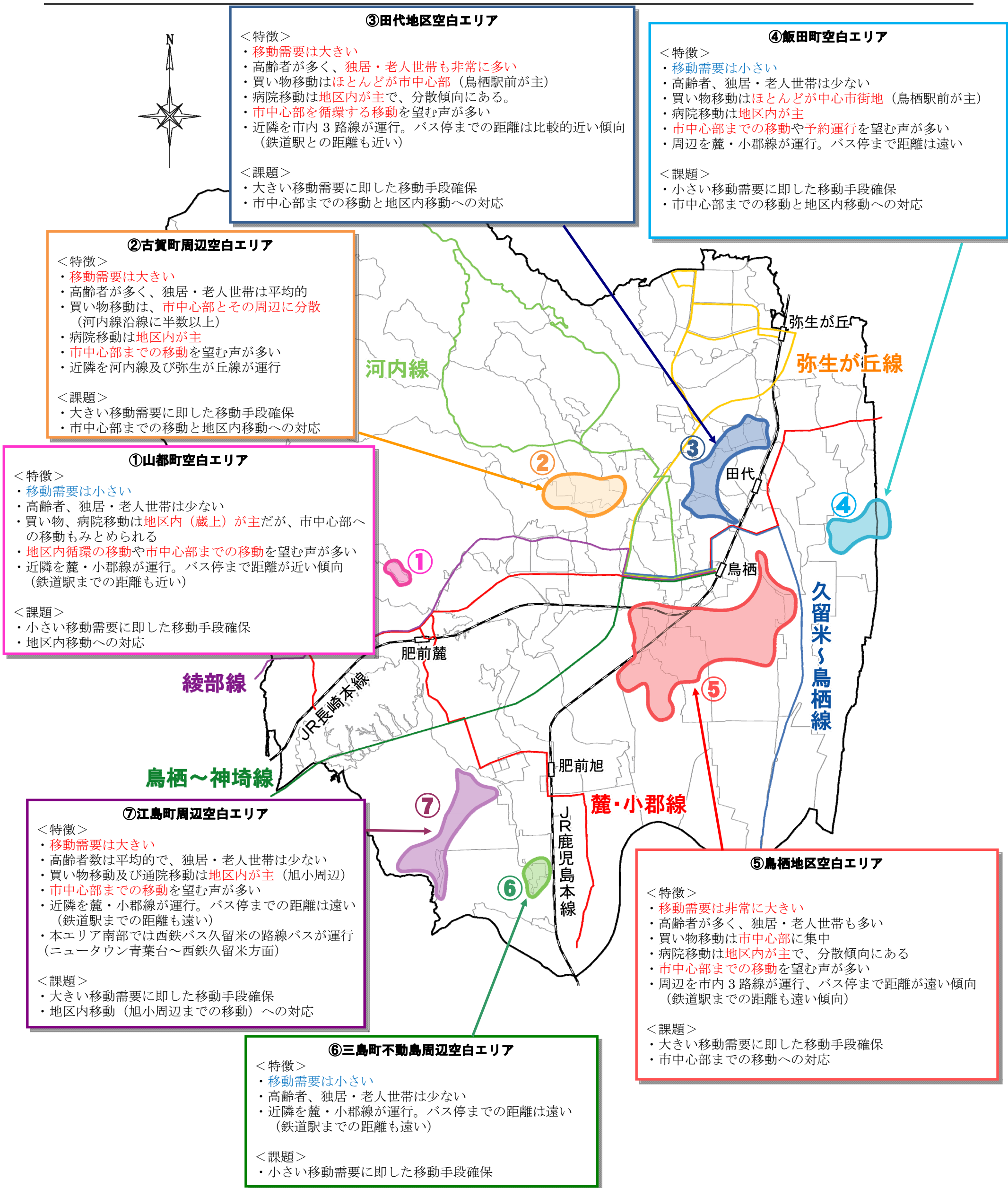
- <特徴>
- ・朝1便、夕2便運行
 - ・本区間を運行する便は学童輸送対応(H20 現在学童数は10人、H21には15人、H22には21人、H23には23人に増加する見込み)
 - ・当該区間の学童以外の利用は少ない
 - ・買い物移動は鳥栖駅周辺(ゆめタウン、ジョイフルタウン鳥栖)が主で、全体の約50%を占め、続いて同地区内(ハロー)が約18%を占めている。
- <課題>
- ・移動時間、行き先を踏まえたダイヤの検討
 - ・フリー乗降要望

② 河内線・弥生が丘線

- <特徴>
- ・大木～鳥栖駅間は、河内線と弥生が丘線の重複区間
 - ・西鉄鳥栖～鳥栖駅、大木～西鉄鳥栖間の利用が多い。
 - ・西鉄鳥栖～鳥栖駅、大木～西鉄鳥栖間では通勤利用者からの朝夕の増便を求める声が多い。
 - ・鎗田～中学校間の利用はほとんどない(鎗田～中学校沿線から河内への移動はほとんどない)
 - ・買い物移動は同地区内の鳥栖駅前(ジョイフルタウン鳥栖)が主で、全体の51%を占めている。
- <課題>
- ・鎗田～中学校間の対応
 - ・移動時間、行き先、鉄道との乗り継ぎを踏まえたダイヤの検討(鉄道との乗り継ぎについては、大木～市役所前沿線地域で要望が多い)
 - ・増便要望への対応(朝・夕の通勤利用者：大木～鳥栖駅区間での要望)
 - ・路線バスの利用促進
 - ・フリー乗降、バリアフリー要望

注) 上記におけるキロ当たり収入の値は、今年度実施したバス利用実態調査結果を基に、75歳以上の高齢者の方も運賃支払いを行ったと想定した場合の試算値であることを留意。

交通空白地域(特徴と課題)



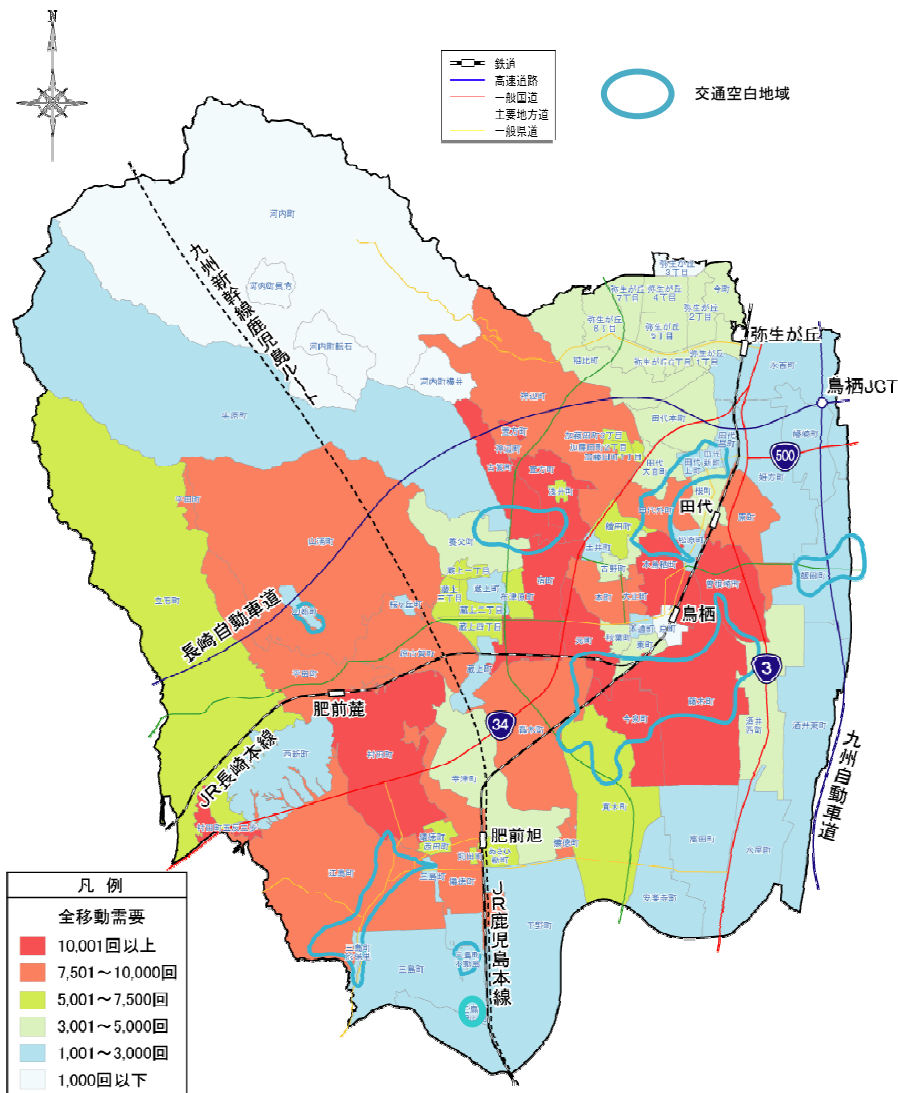
交通空白地域の特徴と課題(高齢者)

※⑥三島町不動町空白エリアについては、サンプル数が少ないため、移動特性等について記述していないことに留意

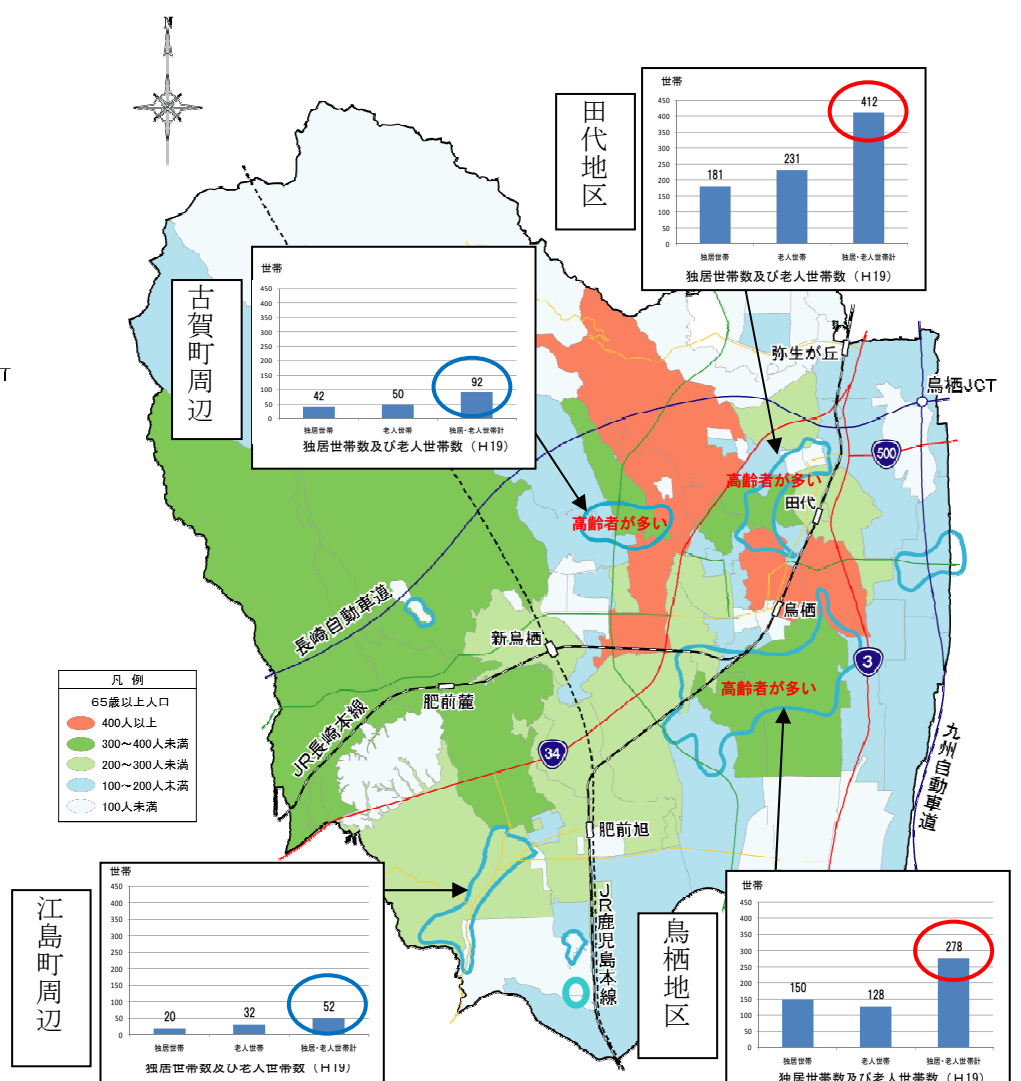
<参考> 交通空白地域(優先度)

- 「鳥栖地区(空白)」「田代地区(空白)」「古賀町周辺(空白)」「江島町(空白)」で市民の移動需要が高い
- 「鳥栖地区(空白)」「田代地区(空白)」「古賀町周辺(空白)」において**高齢者数が多い**。
- 「鳥栖地区(空白)」「田代地区(空白)」において**独居・老人世帯数が多い**
- 「鳥栖地区(空白)」「田代地区(空白)」への**対応の優先度が高い**

エリア	項目					新規公共交通サービス投入の優先度
	立地条件	移動需要	高齢者数	独居・老人世帯数	その他	
①山都町空白エリア	・近隣に市内路線の麓・小郡線と広域路線の綾部線が運行 ・最寄りのバス停「乗目」までおおよそ800m ・本エリアから幹線道路に通じる道路は道幅が狭く、路線バスの運行は難しい。 ・麓駅がおおよそ1100mのところにある。 ※山都町の中心からの距離	低い	少ない	少ない	・外出を控えたことがあると感じている人の割合が高い ・運転免許保有率は約60%	低い
②古賀町周辺空白エリア	・近隣に市内路線の河内線及び弥生が丘線が運行 ・最寄りのバス停「大木」までおおよそ900m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・近隣に鉄道駅はない状況。 ※若葉小学校付近からの距離	高い	多い	平均	・外出を控えたことがあると感じている人数が多い ・運転免許保有率は約65%	やや高い
③田代地区空白エリア	・近隣に市内路線の弥生が丘線及び河内線が運行 ・バス停「加藤田町入口:900m」「田代公園入口:600m」「姫方:800m」 ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・鳥栖駅がおおよそ2800m、田代駅がおおよそ2300mのところにある。 ※田代小学校付近からの距離	高い	多い	非常に多い	・外出機会の喪失の頻度が多いとも少ないとも言えない ・運転免許保有率は約56%	高い
④飯田町空白エリア	・近隣に市内路線の麓・小郡線と広域路線の久留米～鳥栖線が運行 ・最寄りのバス停「曾根崎」までおおよそ1400m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行が可能。 ・鳥栖駅がおおよそ2800m、田代駅がおおよそ2300mのところにある。 ※飯田町天満宮南からの距離	低い	少ない	少ない	・外出を控えたことがあると感じている人の割合が高い ・外出を控えたことが「よくある」と感じている人の割合が非常に高い ・運転免許保有率は約56%	低い
⑤鳥栖地区空白エリア	・近隣に広域路線の鳥栖～神埼線が運行 ・最寄りのバス停「轟木」までおおよそ1000m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・鳥栖駅がおおよそ1800mのところにある。 ※鳥栖公民館からの距離	非常に高い	多い	多い	・外出を控えたことがあると感じている人数が多い ・外出を控えたことが「よくある」と感じている人数も多い ・運転免許保有率は約61%	高い
⑥三島町不動町空白エリア	・近隣に市内路線の麓・小郡線が運行(学童輸送対応路線、朝1便、夕方2便) ・最寄りのバス停「下野」までおおよそ900m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・なお、旭駅がおおよそ2100mのところにある。 ※三島町田出島集会所からの距離	低い	少ない	少ない	※サンプル不足	低い
⑦江島町周辺空白エリア	・近隣に市内路線の麓・小郡線が運行(学童輸送対応路線、朝1便、夕方2便) ・本エリア南部では西鉄バス久留米の路線バスが運行 ・最寄りのバス停「旭小学校前」までおおよそ1700m ・なお、旭駅がおおよそ2400mのところにある。 ※三島町於保里集会所からの距離	高い	平均	少ない	・外出機会の喪失の頻度が多いとも少ないとも言えない ・運転免許保有率は約67%	やや低い

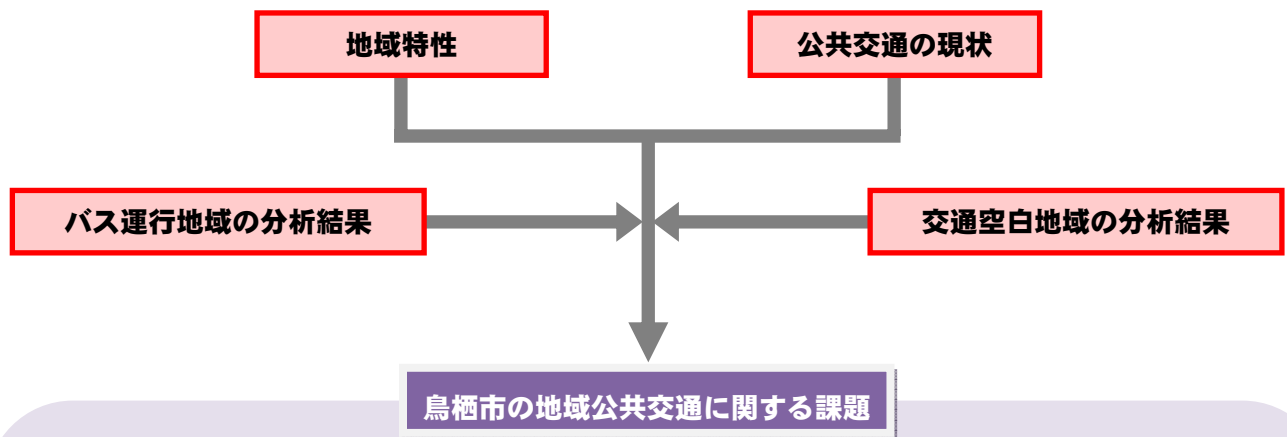


移動需要(週当たりの全外出行動回数累計)と交通空白地域 (N=16,048、無回答除く)



高齢者数の分布と独居・老人世帯数

7. 鳥栖市の地域公共交通の課題



学童の移動手段の確保

- ・河内線の河内ダム経由～鳥栖駅（河内町学童を対象）と麓・小郡線の下野～鳥栖駅（下野町学童を対象）は学童輸送路線
- ・学童輸送路線の維持は行政としての役割
- ・下野町の学童は今後数年間増加する見込みとなっている。

高齢者の移動手段の確保

- ・高齢者及び独居・老人世帯は市中心部及びその周辺に集中している。（鳥栖地区・田代地区）
- ・高齢者の買い物移動需要は、市中心部（鳥栖駅前）に立地しているジョイフルタウン鳥栖が多い。

交通空白地域への対応

- ・鳥栖地区及び田代地区は、移動需要が高く、高齢者数及び独居・老人世帯数が多い状況
- ・古賀町周辺地域は、住宅密集地が存在し、近辺を路線バスが運行している。
- ・江島町周辺地域の移動特性（範囲）は地区内が多い。
- ・山都町地域については、道路状況からバス乗り入れは困難であるが、近辺を路線バスが運行している。
- ・飯田町は県境にあるが、公共交通インフラがない状況
- ・三島町不動島周辺地域は、移動需要は低く、高齢者数及び独居・老人世帯数は少ない状況

路線バスの運行形態の効率化

- ・市内路線は、系統数が多く複雑であるため、利用しづらい要因のひとつとなっている。
- ・市内路線の各路線について、鉄道との結節や移動ニーズに対応したダイヤの設定が少ないため、メリハリのないダイヤとなっている。

路線バスの利用者の獲得

- ・市内線への乗車人数は平成14年度から平成19年度にかけて21%減少している。
- ・1台当たりの利用者数が最も少ないのが弥生が丘線である。

財政負担の維持・抑制

- ・市内線への補助額は平成14年度から平成19年度にかけて約14%増加（約480万円増加）している。
- ・路線バス1台当たりの補助額が最も多いのが弥生が丘線である。

8. 鳥栖市地域公共交通総合連携計画

8-1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針 及び地域公共交通総合連携計画の目標

【地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する 基本的な方針】

行政・市民・交通事業者・企業の協働のもと

財政負担を十分に考慮しつつ

市民が分かりやすく利用しやすい公共交通の実現を目指す

【地域公共交通総合連携計画の目標】

1. 現在の公共交通利用者の移動確保を図るとともに、高齢者等の日常生活に必要な公共交通の確保を目指す

- ・学童輸送のバス路線は維持する
- ・現在の市内線利用者とともに、高齢者を中心とした交通弱者の移動手段確保を図る

2. 市内線の運行形態の効率化を通じてバスの利便性向上を図るとともに、利用促進を通じ収益増加を目指す

- ・現在の需要(高齢者を含めた現在のバス利用者の需要)の確保を基本に、運行形態の効率化を図る
- ・採算が低いバス路線については、廃止を含めた抜本的な見直しを行う
- ・路線バスの利用促進による新たな需要の掘り起こしを目指す
- ・鉄道との乗り継ぎ利便性の向上を目指す

3. 既存交通資源の活用を通じて、投資効果の向上を目指す

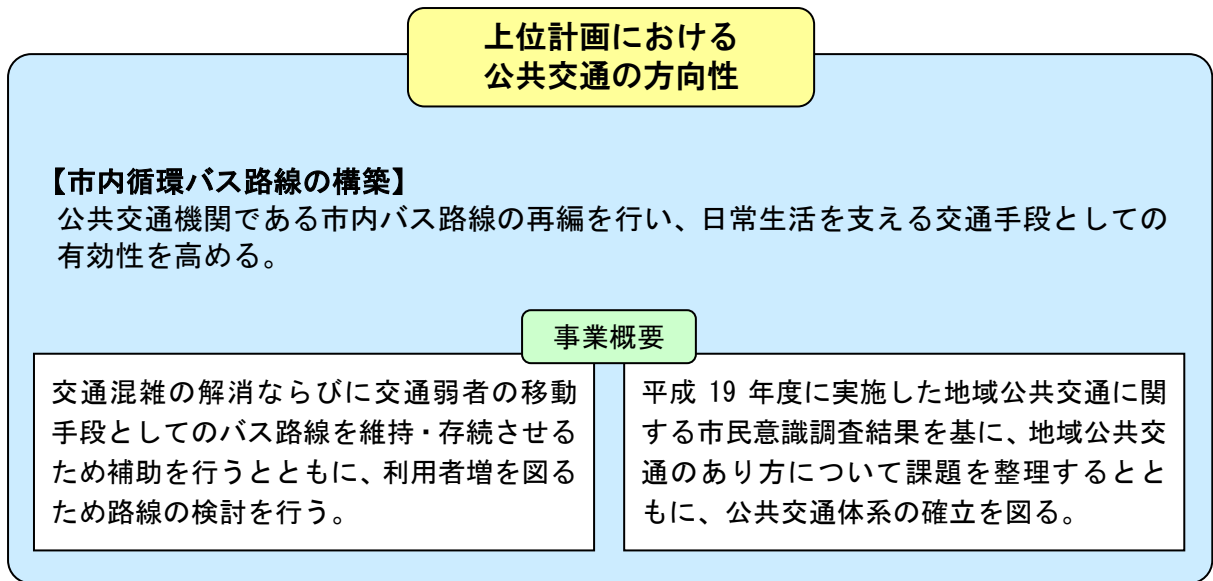
- ・既存交通資源との連携により、財政負担を抑制しながら、路線バスの効率化を図る

4. 新たな交通資源の投入等により、市内の交通空白地域の解消を目指す

- ・新たな交通資源の投入は、路線バスの運行形態の見直しや既存交通資源との連携でカバーできない交通空白地域で行う
- ・交通空白地域については、日常生活に必要な移動手段の確保を目指す
- ・交通空白地域の対応については、地域の実情等を踏まえ、優先度の高い地域から取り組む

8-2 上位計画との整合

前述した鳥栖市地域公共交通総合連携計画の基本方針は、下記に示す鳥栖市の上位計画（第5次鳥栖市総合計画後期基本計画等）の方向性に即したかたちとした。



8-3 計画期間

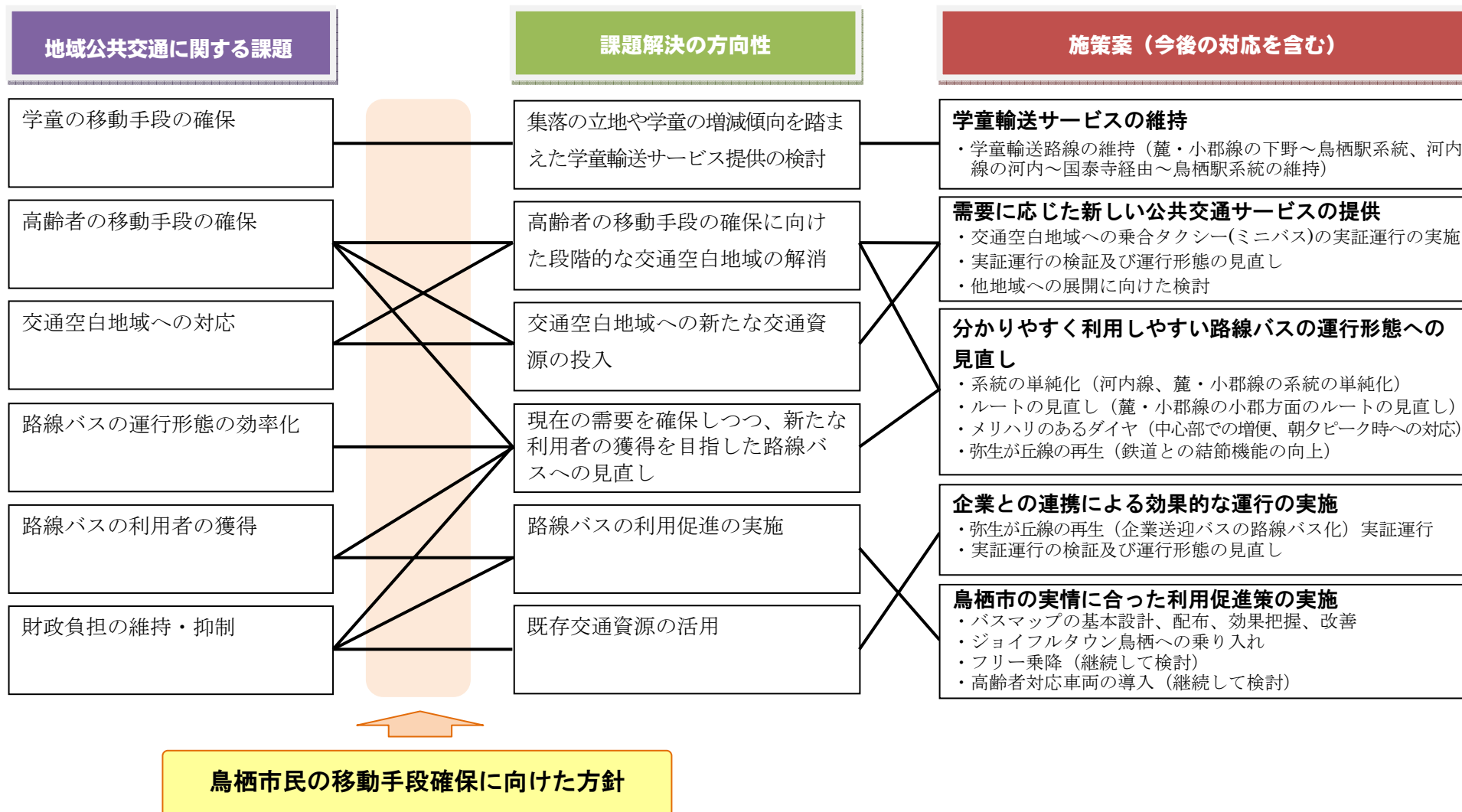
本計画の期間は、平成 21 年度からの概ね 10 年間とする。なお、本計画については、必要に応じて検証し、見直しを行うこととする。

- 短期計画（平成 21 年度～平成 23 年度）
- 中長期計画（平成 23 年度～）

8-4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

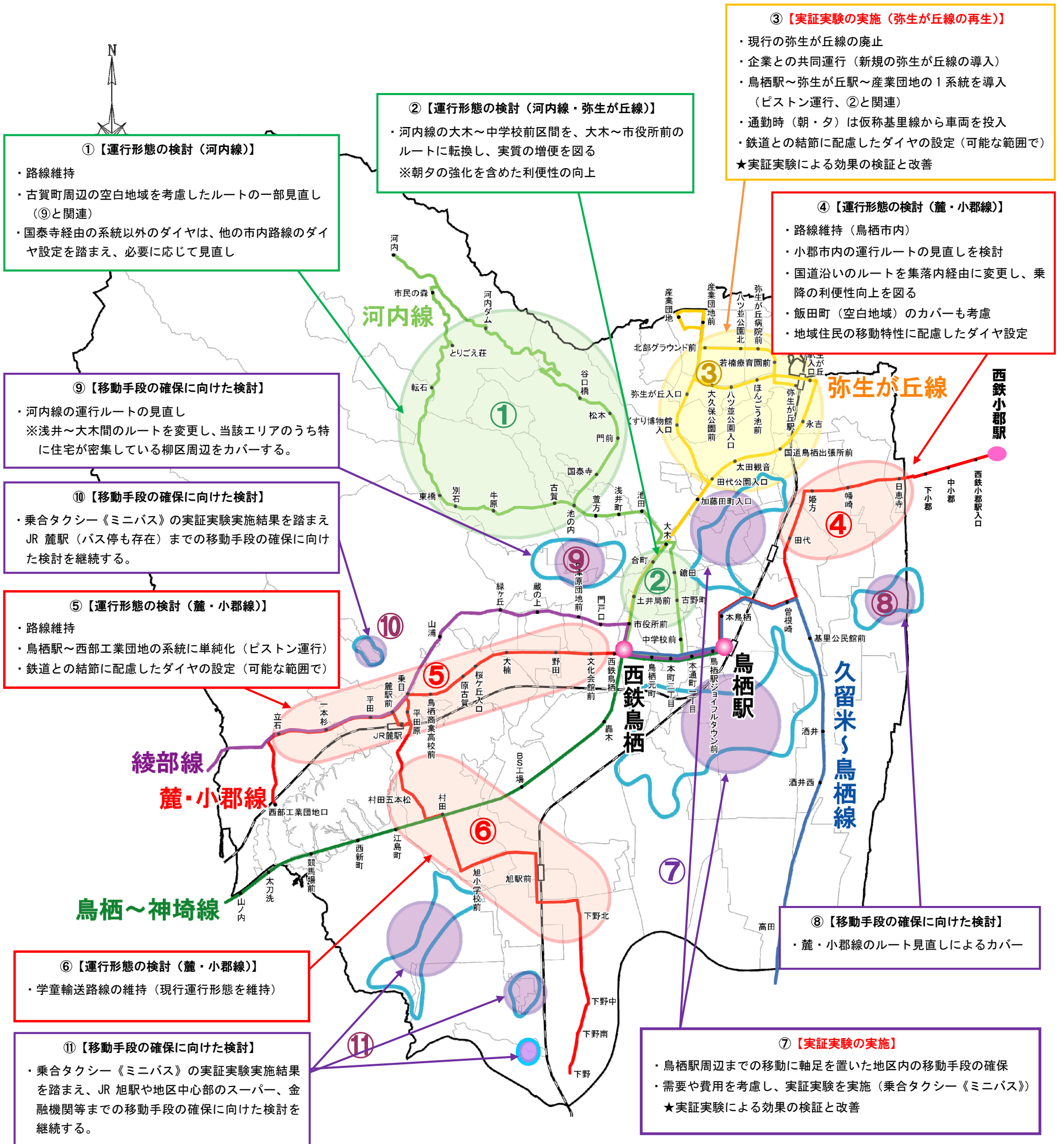
(1) 鳥栖市に求められる地域公共交通活性化及び再生に向けた施策

●鳥栖市の地域公共交通の課題把握とその解決の方向性を踏まえ、鳥栖市に求められる地域公共交通活性化及び再生に向けた施策案を整理した。



(2) 施策案（今後の対応を含む）の概要

●前頁で整理した施策の方向性と地域別の地域公共交通の課題を踏まえ、下図に示す11のエリアにおける施策案の概要を整理した。



(3) 事業計画

①集落の立地や学童の増加見込みを踏まえた学童輸送サービスの提供

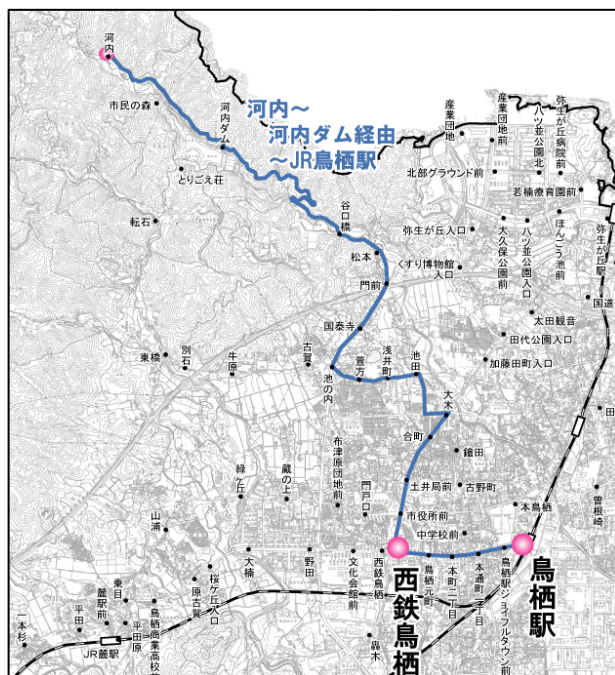
<学童輸送路線の維持>

事業内容：集落の立地条件や今後の学童の増加見込み等を踏まえ、河内線と麓・小郡線の学童輸送の系統は現行の運行形態を維持する。

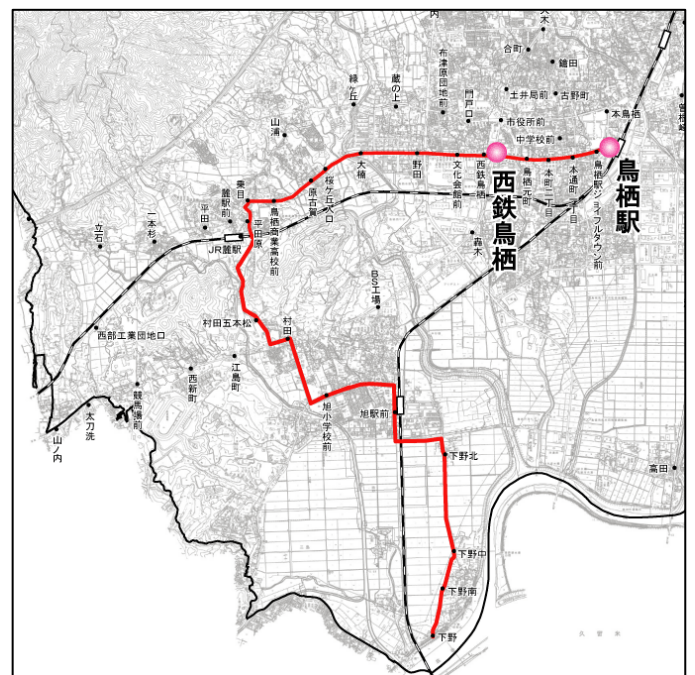
実施主体：西鉄バス佐賀(株)、鳥栖市

実施時期：H21 年度～

河内～河内ダム経由～鳥栖駅の
系統の維持



下野～鳥栖駅の
系統の維持



②需要に応じた公共交通サービスの提供

＜交通空白地域への乗合タクシー（ミニバス）の実証運行の実施＞

事業内容：高齢者や独居・老人世帯が多く認められる田代地区（空白地域）と鳥栖地区（空白地域）において、乗合タクシー（ミニバス）の実証運行を行う。

実施主体：道路運送法第4条の一般旅客自動車運送事業（乗合バス事業）の許可を受けた者または、受けようとする者のうちから鳥栖市地域公共交通活性化協議会・鳥栖市地域公共交通会議において決定する。

実施時期：H21年度～H23年度

特記事項：本実証運行と合わせて、鳥栖市地域公共交通活性化協議会が主体となって、当該地区へのアンケート調査や利用実態調査等を行い、H21年度～H23年度にかけての実証運行の検証（毎年）及び必要に応じた運行形態の見直しを行うとともに、H23年度にはH24年度以降の当該地区における運行の維持、他地区への展開についての検討を行う。

乗合タクシー（ミニバス）の概要（案）

運行地区：鳥栖地区の一部・田代地区の一部

運行形態：定時定路線

（各運行地区3日／週、日曜祝日は運休）

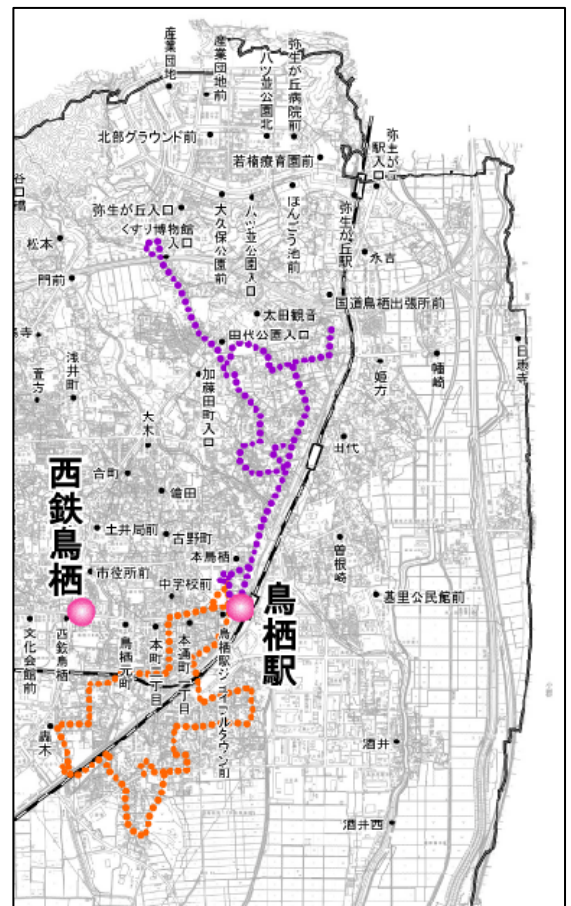
運行時間：午前9時～午後4時

運行便数：1時間に1便を目安（6便／日）

運行車両：ワゴン車（10人乗り以下）

運賃：一律200円

- ・ルート及び乗降場所の細部については、沿線地域・運行主体と協議して決定していく。



③わかりやすく利用しやすい路線バス（運行形態の見直し）

<系統の単純化>

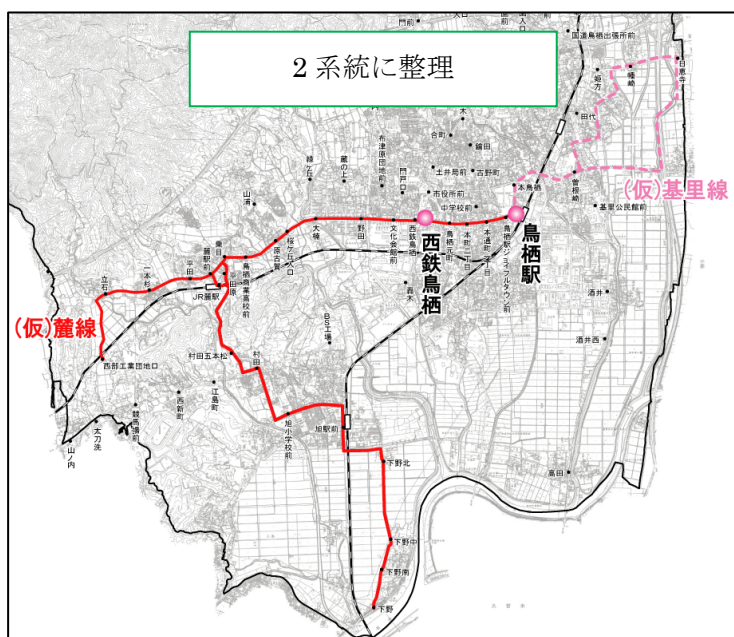
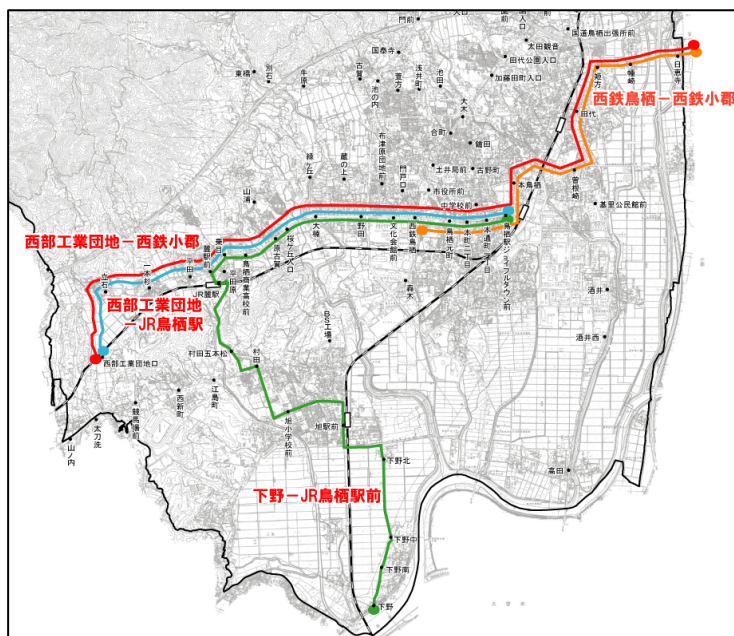
【麓・小郡線】

事業内容：麓・小郡線は現在 4 つの系統に分けられるが、出発地が複数で、分かりにくい系統になっている。また沿線地域から鳥栖駅までの移動が主となっている市民の移動特性を踏まえ、鳥栖駅を中心に西側（(仮)麓線）と東側（(仮)基里線）の 2 系統に整理する。

※なお（仮）麓線については、学童輸送路線として、鳥栖駅～下野の系統を維持する。

実施主体：西鉄バス佐賀(株)

実施時期：H21 年度～



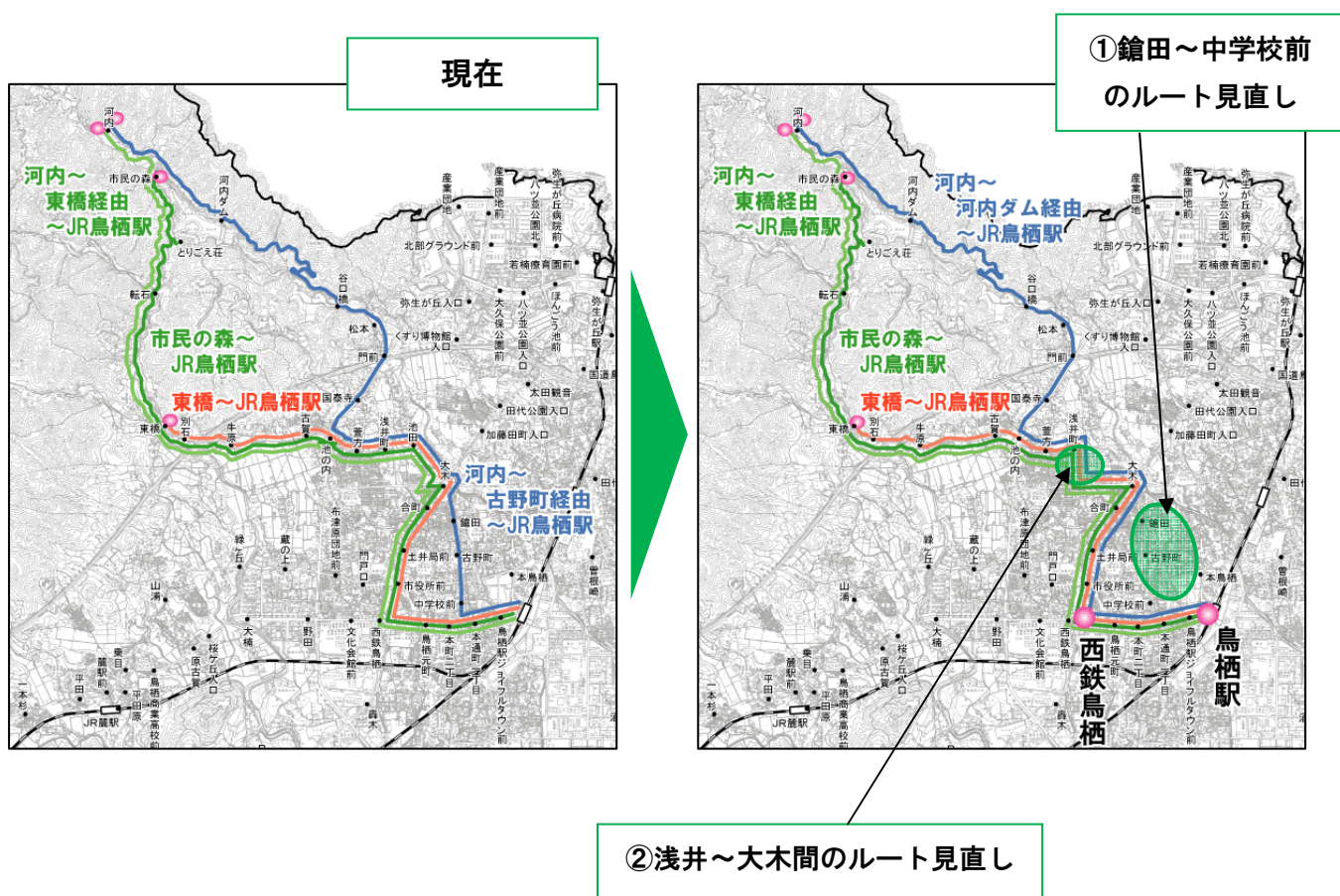
<ルートの見直し>

【河内線】

事業内容：河内線の河内～河内ダム経由～古野町経由～鳥栖駅の系統について、鳥栖駅周辺の鎗田～中学校前の乗降者がほとんどない実態を踏まえ、本区間のルートを変更者が多い大木～市役所前のルートに転換する。(図中①) また、沿線周辺にある交通空白地域(古賀町周辺空白地域)の解消に向けて、浅井～大木間のルートの見直しを行う。(図中②)

実施主体：西鉄バス佐賀(株)

実施時期：H21 年度～



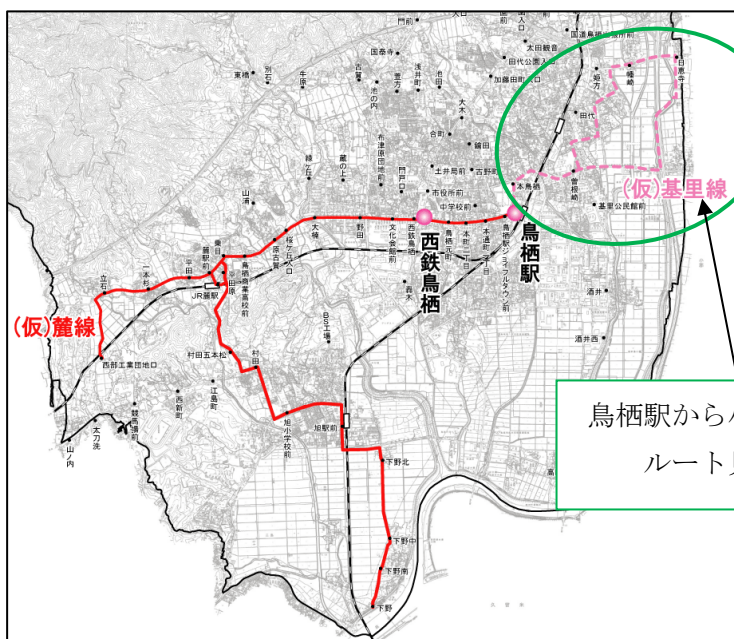
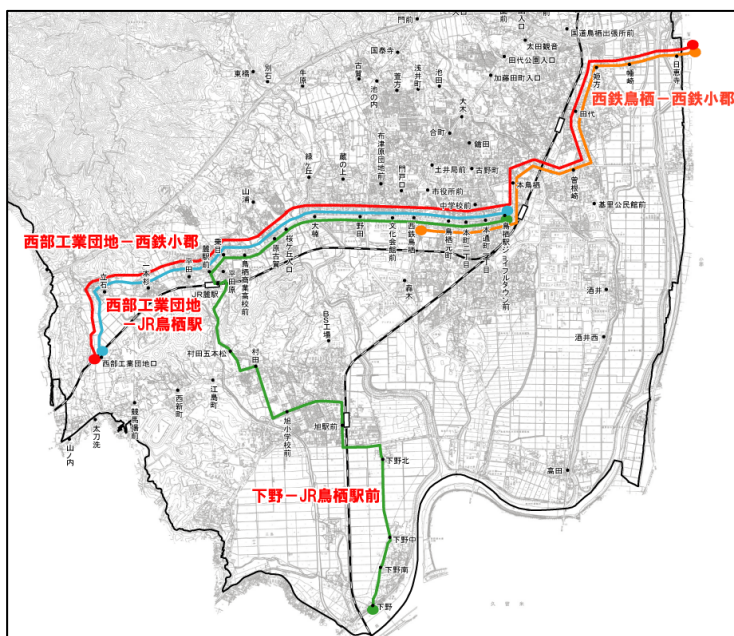
【麓・小郡線】

事業内容：系統の単純化による鳥栖駅から東側の系統（(仮)基里線）については、鳥栖市民の移動手段の確保という観点から、日恵寺～西鉄小郡駅のルートを廃止し、日恵寺から近隣の交通空白地域（飯田町空白地域）を運行し、鳥栖駅に戻る循環ルートに見直す。（下図）

※鳥栖駅から西側の系統（(仮)麓線のルートについては現行通り）

実施主体：西鉄バス佐賀(株)

実施時期：H21 年度～



④弥生が丘線の再生（企業送迎バスの路線バス化）実証運行

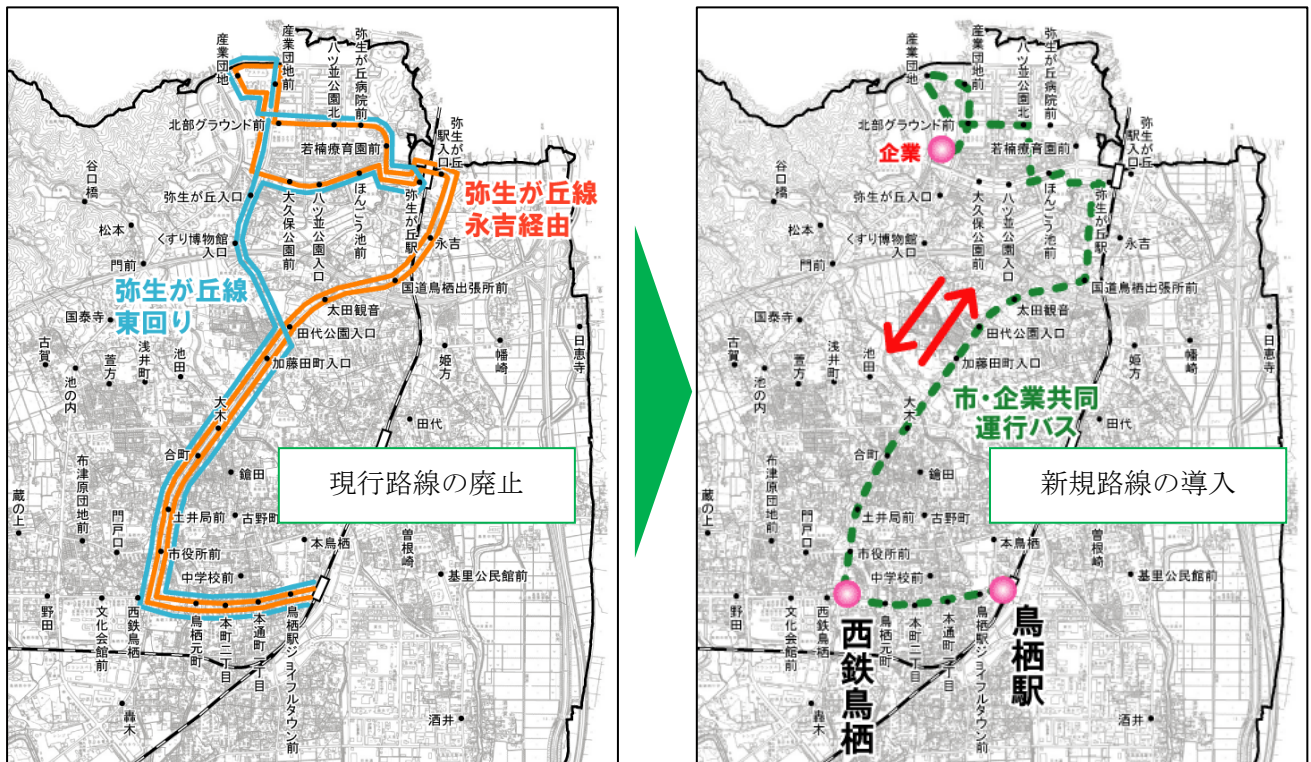
事業内容：現在、弥生が丘産業団地の企業がJR鳥栖駅～自社までの企業送迎バスを、西鉄バス佐賀(株)に委託運行している。一方、市補助のもと弥生が丘線を西鉄バス佐賀(株)が運行している。こうした状況を踏まえ、利用者が少なく市補助額が最も多くなっている弥生が丘線については廃止した上で、企業及び西鉄バス佐賀(株)の協力のもと、企業送迎バスと弥生が丘線を一本化した新規の弥生が丘線の実証運行を行う。なお、一本化に当たっては、朝夕通勤ピーク時間帯への対応を踏まえ、(仮)基里線車両を投入する。

※実証運行期間においては、鳥栖市地域公共交通活性化協議会が主体となって、利用実態調査等を行い、実証運行の検証及び必要に応じて運行形態の見直しを行う。

実施主体：西鉄バス佐賀(株)、企業、鳥栖市

実施時期：H21年度～H23年度

特記事項：H23年度に、H24年度以降の運行形態の維持について検討を行う。



新規の弥生が丘線の運行形態

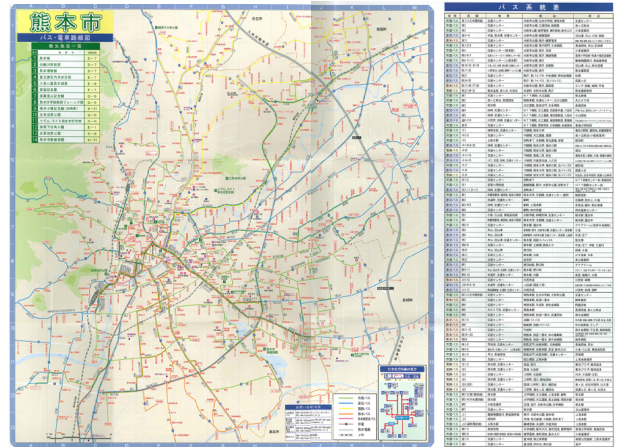
- 系統：沿線地域から鳥栖駅までの移動が主となっている市民の移動特性や鉄道駅の位置等を踏まえ、鳥栖駅～弥生が丘駅経由～産業団地の1系統を導入
- ルート：弥生が丘におけるバス停利用状況、市民の移動特性、鉄道駅の位置等を踏まえ、弥生が丘線のルートを鳥栖駅～弥生が丘駅経由～産業団地のピストン運行とする。
- ダイヤ：朝夕通勤ピーク時間帯における鉄道との結節機能の向上を図り、弥生が丘産業団地や沿線に立地する企業等への通勤にも配慮したダイヤとし、利用促進を図る。なお、朝夕通勤ピーク時間帯の増便については、(仮)基里線の車両を投入することで対応する。

⑤鳥栖市の実情に合った利用促進策の実施
 <バスマップの基本設計>

事業内容：路線バスのルートやダイヤ等の基本情報を知らない市民が多い鳥栖市の現状を踏まえ、バスマップの配布に向けた検討を行う。具体的には、バスマップ内容、配布エリア、配布方法の検討等のバスマップの基本設計を行う。

実施主体：鳥栖市地域公共交通活性化協議会

実施時期：H21 年度～



▲ 熊本市のバスマップ(2007年)

資料：熊本市

<バスマップの配布・効果把握・改善>

事業内容：H21 年度にバスマップの作成・配布を行い、利用促進効果を把握し、必要に応じてバスマップの改善を行う。

※先進事例等を踏まえ、バスマップの見直し・配布に向けた持続的な体制づくりについての検討等も行う。

実施主体：鳥栖市地域公共交通活性化協議会

実施時期：H21 年度～H23 年度

大分市では、2006年に補助金を活用してバスマップを製作し、翌年以降は、印刷会社が発行主体となり、県や市は配布ルートの確保や広告集めの協力で支援している。



▲ 大分市のバスマップ(2007年)

資料：大分県

<ジョイフルタウンへの乗り入れ（バス待ち環境の改善）>

事業内容：買い物に際して、市民の多くが鳥栖駅前ジョイフルタウン鳥栖を利用している。しかし、最寄りのバス停からジョイフルタウンの入口まではかなりの距離があり、高齢者等の負担が大きいいためか、公共交通の乗り入れ要望も多い。こうした状況を踏まえ、ジョイフルタウン鳥栖への乗り入れについて、関係諸機関と協議を実施する。

実施主体：鳥栖市地域公共交通活性化協議会

実施時期：H21 年度～

スーパーマーケット等の主要施設への乗り入れの取組は、豊後大野市（旧緒方町）など、全国各地で見られる。



▲スーパーマーケットが設置した待合所
（豊後大野市〈旧緒方町〉）

<フリー乗降（継続検討）>

事業内容：現行の路線バスについては、フリー乗降の導入を求める市民の声が多い状況にあった。現在河内線の一部にフリー乗降が導入されているが、新たな区間（乗合タクシー《ミニバス》の運行区間を含む）におけるフリー乗降の導入について、道路状況等の制約条件等を踏まえ、検討を継続する。

実施主体：鳥栖市地域公共交通活性化協議会

実施時期：H21 年度～

<高齢者対応車両の導入（継続検討）>

事業内容：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の施行により、バスについては、高齢者や車椅子使用者、ベビーカー使用者等が乗降しやすいノンステップバスやワンステップバスの導入が推奨されており、こうした取組に対する鳥栖市民のニーズも多い。高齢者対応車両の導入については、H21 年度以降において、交通事業者と調整を行いながら、導入費用等も十分考慮した上で、導入に向けた検討を継続する。

実施主体：鳥栖市地域公共交通活性化協議会

実施時期：H21 年度～



ワンステップバス



ノンステップバス

(4) 事業の実施時期及び実施主体

●前述で整理した鳥栖市に求められる事業について、本計画期間が概ね 10 年間ということ等を踏まえ、各事業の実施時期及び実施主体を整理した。

事業	実施時期				実施主体				
	H21	H22	H23	H24以降	鳥栖市	鳥栖市地域公共交通活性化協議会	バス事業者	一般旅客自動車運送事業者	企業
学童輸送サービスの維持	●	→			◎		◎		
需要に応じた新しい公共交通サービスの提供	交通空白地域への乗合タクシー（ミニバス）の実証運行の実施	●	●	●	維持・拡大について検討	○	○		◎
	実証運行の検証及び運行形態の見直し	●	●	●		○	◎		○
	他地区への展開に向けた検討			●		○	◎		○
分かりやすく利用しやすい路線バスの運行形態の見直し	系統の単純化（河内線、麓・小郡線の系統の単純化）	●	→			○	○	◎	
	ルートの見直し（麓・小郡線の小郡方面のルートの見直し）	●	→			○	○	◎	
	弥生が丘線の再生（鉄道との結節機能の向上）	●	●	●		◎	○	◎	◎
企業との連携による効果的な運行の実施	弥生が丘線の再生（企業送迎バスの路線バス化）実証運行	●	●	●	維持について検討	◎	○	◎	◎
	実証運行の検証及び運行形態の見直し	●	●	●		○	◎	○	
鳥栖市の実情に合った利用促進策の実施	バスマップの基本設計	●					◎		
	バスマップの配布・効果把握・改善	●	→				◎		
	ジョイフルタウンへの乗り入れ（バス待ち環境の改善）	●	→				◎		
	フリー乗降※1	●	→				◎		
	高齢者対応車両の導入※2	●	→				◎		

※1：短期的な実現は困難なため、継続して検討

※2：短期的な実現は困難なため、段階的に対応

※◎：中心的な立場で実施

○：協力的な立場で実施

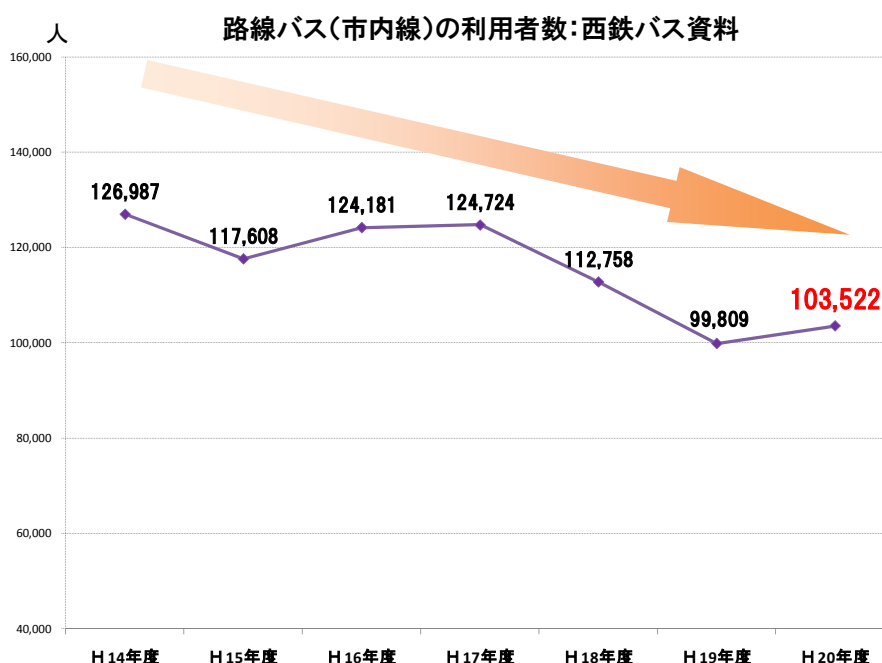
8-5 数値目標

【数値目標1】市内路線の利用者数(H23年度) :11.5万人/年

【数値目標2】乗合タクシー《ミニバス》(2地区)の利用者数(H23年度):7,000人/年

(1) 数値目標1の設定根拠

①平成20年度現在の市内路線の利用者数：約10.3万人/年（103,522人/年）



②市内路線の新規に獲得が見込まれる利用者数を算出：約1.2万人/年（11,856人/年）

（市民アンケート調査により得られた住民の移動需要及びニーズを基に算出）

※下記にアンケート調査結果の分析過程を示す

- ・市内3路線の沿線地域の住民の方を抽出（バス停勢圏内の住民）
- ・上記住民の方から「65歳以上(高齢者)」かつ「免許非所有者」かつ「外出控えたことがある」の方に絞り込む
- ・さらに買い物及び通院において市中心部に移動する方、かつ、路線バス（患者送迎バス含む）以外の利用交通手段を選択した方に絞り込む
- ・これらの住民の方の「外出頻度」を基に、年間の外出回数累計を片道で算出し、これを②の算出値とした。

③上記①と②の合計値（目標値に設定）：約11.5万人/年

※市内路線の運行形態の見直し及び利用促進策の実施等により、市内路線の利用者の減少傾向の歯止めとともに、新規利用者を獲得することで、3年後の平成23年度には、現在の利用者数（平成20年度現在の利用者数）から約1.2万人/年多い約11.5万人/年を目指す。

(2) 数値目標2の設定根拠

①乗合タクシー《ミニバス》導入(2地区)の見込み利用者数を算出:約1.4万人/年(13,416人/年)
(市民アンケート調査により得られた住民の移動需要及びニーズを基に算出)

※下記にアンケート調査結果の分析過程を示す

- ・田代地区(空白)及び鳥栖地区(空白)の住民の方を抽出
- ・上記住民の方から「65歳以上(高齢者)」かつ「免許非所有者」かつ「外出控えたことある」方に絞り込む
- ・さらに買い物及び通院において市中心部に移動する方に絞り込む
- ・これらの住民の方の「外出頻度」を基に、年間の外出回数累計を往復で算出し、これを①の算出値とした。

②年間約150日の運行を前提とした場合の見込み利用者数を算出:約0.7万人/年(6,708人/年)
・約1.4万人/年の5割(1年間の約半分の期間と捉え):約0.7万人

③上記②を目標値に設定:約0.7万人/年(6,708人/年)

- ・田代地区(空白)は約0.3万人/年
- ・鳥栖地区(空白)は約0.4万人/年

※乗合タクシー《ミニバス》の導入に当たっては、ニーズに即した運行形態への改善、利用促進策の実施等により、平成23年度までに、市民アンケート調査を通じて把握された公共交通のニーズが高いと思われる住民に往復利用していただくことを目指す。

年 月 日

国土交通省九州運輸局長 殿

鳥栖市地域公共交通活性化協議会
会 長 橋 本 康 志

鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書（案）

地域公共交通活性化・再生総合事業計画の認定を下記のとおり申請します。

記

申請者	申請者名：鳥栖市地域公共交通活性化協議会
	代表者名： 鳥栖市長 橋本 康志
	構成員：別紙のとおり
連絡先（事務局等）	所在地（都道府県名も記載）： 〒841-8511 佐賀県鳥栖市宿町1118番地
	担当者名：藤川 博一
	TEL：0942-85-3602
	FAX：0942-85-2114
	E-mail：fujikawa-hirokazu@city.tosu.lg.jp

1. 地域公共交通総合連携計画の名称

鳥栖市地域公共交通総合連携計画（仮称）

2. 鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画の目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条に基づく鳥栖市地域公共交通総合連携計画（仮称）の円滑かつ確実な実施を確保するため、同計画において実施することとされた事業の円滑かつ確実な立ち上げについて、同計画の計画期間の当初3年間（最大3年）において、特に、同法第6条に基づく協議会が、地域公共交通活性化・再生総合事業による支援を活用しつつ、取り組むこととする事業について、鳥栖市地域公共交通活性化・再生総合事業計画（「総合事業計画」）として以下のとおりとりまとめ、計画的かつ効率的・効果的な実行を確保することを目的とする。

3. 総合事業計画の全体事業計画

（1）全体事業計画の目標

「行政・市民・交通事業者・企業の協働のもと、財政負担を十分に考慮しつつ、市民が分かりやすく利用しやすい公共交通の実現を目指す」という基本方針の実現に向けて、下記4つの目標を設定。

1. 現在の公共交通利用者の移動確保を図るとともに、高齢者等の日常生活に必要な公共交通の確保を目指す
2. 市内線（河内線、麓・小郡線、弥生が丘線）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
3. 既存交通資源の活用を通じて、投資効果の向上を目指す
4. 新たな交通資源の投入等により、市内の交通空白地域の解消を目指す

（評価事項）

- ・路線バス利用者増・乗合タクシー（ミニバス）利用者の獲得（設定根拠は連携計画を参照）
 - 【数値目標1】市内路線の利用者数（H23年度）：11.5万人/年
 - 【数値目標2】乗合タクシー（ミニバス）2地区の利用者数（H23年度）：7,000人/年
- ・遠距離通学の学童に対する交通サービス提供の維持
- ・交通空白地域の縮小
- ・路線バス維持に要する財政負担の抑制

(2) 全体事業計画の事業スケジュール

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印 (←→)、または横棒線 (——) で記載。

事業の名称	平成21年度				平成22年度				平成23年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
企業との共同運行 実施（新弥生が丘 線実証運行）	実証運行（10月開始） 				継続運行 検証及び見直し				継続運行 検証及び維持 について検討			
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	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の設置 ・音声システム ・運賃モニター ・バス方向幕等 更新 											
バスマップ 作成・配布	配布開始 ※以降随時更新・配布 				効果検証・改善				効果検証・改善			
乗合タクシー（ミ ニバス）実証運行	実証運行（10月開始） 				継続運行 検証及び見直し				継続運行 検証及び維持・拡大 について検討			
乗合タクシー（ミ ニバス）の実証運 行に向けた施設整 備	乗降所標示看板設置 											

(3) 全体事業計画の事業費等			
事業の名称	総事業費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
企業との共同運行実施 (新弥生が丘線実証運行)	52,750千円	26,375千円	26,375千円
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	2,100千円	1,050千円	1,050千円
バスマップ作成・配布	3,000千円	1,500千円	1,500千円
乗合タクシー（ミニバス）実証運行	11,500千円	5,750千円	5,750千円
乗合タクシー（ミニバス）導入に向けた施設整備	1,000千円	500千円	500千円
実証実験関係業務委託料 (効果検証)	5,500千円	2,750千円	2,750千円
小計	75,850千円	37,925千円	37,925千円

4. 総合事業計画の各年度事業計画			
4-1. 初年度（平成21年度）事業計画			
(1) 事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
企業との共同運行実施（新弥生が丘線実証運行）	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。	西鉄バス佐賀(株) 企業 鳥栖市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内路線の利用者数 ・ 乗合タクシー（ミニバス）の利用者数
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	「分かりやすく、利用しやすい」バス路線とすることで、利用者の利便性向上を図る。市内路線の系統を単純化したことによる行先番号等の変更に伴うもの。	西鉄バス佐賀(株) 鳥栖市	
バスマップ作成・配布	バスマップの作成・配布により情報発信を充実することで、路線バスの利用促進を図る。また、効果を検証し改善を継続する。	鳥栖市地域公共交通活性化協議会 西鉄バス佐賀(株) 鳥栖市	
乗合タクシー（ミニバス）実証運行	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）	一般旅客自動車運送事業者 鳥栖市地域公共交通活性化協議会 鳥栖市	
乗合タクシー（ミニバス）導入に向けた施設整備	実証運行に当たって必要となる乗降所標示看板の設置を行い、利用者の利便性確保を図る	一般旅客自動車運送事業者 鳥栖市地域公共交通活性化協議会 鳥栖市	

(2) 事業費等

事業の名称	総事業費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
企業との共同運行 実施（新弥生が丘 線実証運行）	10,550千円	5,275千円	5,275千円
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	2,100千円	1,050千円	1,050千円
バスマップ 作成・配布	2,000千円	1,000千円	1,000千円
乗合タクシー（ミ ニバス）実証運行	2,300千円	1,150千円	1,150千円
乗合タクシー（ミ ニバス）導入に向 けた施設整備	1,000千円	500千円	500千円
実証実験関係業務 委託料	3,500千円	1,750千円	1,750千円
小計	21,450千円	10,725千円	10,725千円

4-2. 2年度（平成22年度）事業計画

(1) 事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
企業との共同運行実施（新弥生が丘線実証運行）	弥生が丘において企業との共同運行を実証運行し、潜在需要の喚起を試行するとともに、必要に応じて利用者の利便性向上に向けた見直しを図る（次年度以降の維持について検討する）	西鉄バス佐賀(株) 企業 鳥栖市	<ul style="list-style-type: none"> ・市内路線の利用者数 ・乗合タクシー（ミニバス）の利用者数
バスマップ効果検証・見直し	バスマップの配布、効果検証、見直しを通じて、市内路線等の利用促進を図る	鳥栖市地域公共交通活性化協議会 西鉄バス佐賀(株) 鳥栖市	
乗合タクシー（ミニバス）実証運行	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）	一般旅客自動車運送事業者 鳥栖市地域公共交通活性化協議会 鳥栖市	

(2) 事業費等

事業の名称	総事業費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
企業との共同運行実施(新弥生が丘線実証運行)	21,100千円	10,550千円	10,550千円
バスマップ効果把握・見直し	500千円	250千円	250千円
乗合タクシー（ミニバス）実証運行	4,600千円	2,300千円	2,300千円
実証実験関係業務委託料	1,000千円	500千円	500千円
小計	27,200千円	13,600千円	13,600千円

4-3. 3年度（平成23年度）事業計画

(1) 事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
企業との共同運行実施（新弥生が丘線実証運行）	弥生が丘において企業との共同運行を実証運行し、潜在需要の喚起を試行するとともに、必要に応じて利用者の利便性向上に向けた見直しを図る	西鉄バス佐賀(株) 企業 鳥栖市	<ul style="list-style-type: none"> ・市内路線の利用者数 ・乗合タクシー（ミニバス）の利用者数
バスマップ 効果把握・見直し	バスマップの配布、効果把握、見直しを通じて、市内路線等の利用促進を図る	鳥栖市地域公共交通活性化協議会 西鉄バス佐賀(株) 鳥栖市	
乗合タクシー（ミニバス）実証運行	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）	一般旅客自動車運送事業者 鳥栖市地域公共交通活性化協議会 鳥栖市	

(2) 事業費等

事業の名称	総事業費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
企業との共同運行実施(新弥生が丘線実証運行)	21,100千円	10,550千円	10,550千円
バスマップ 効果把握・見直し	500千円	250千円	250千円
乗合タクシー（ミニバス）実証運行	4,600千円	2,300千円	2,300千円
実証実験関係業務委託料	1,000千円	500千円	500千円
小計	27,200千円	13,600千円	13,600千円

鳥栖市地域公共交通総合連携計画（素案）のパブリックコメントの結果について

※ 4 名の方から、21 項目のご意見をいただきました。

	ご意見	回答
1	学童及び高齢者の移動手段としての公共交通に通勤・通学（特に朝方）の対応が欠如している。	<p>通勤・通学への対応が不十分とのご指摘は認識しております。今回の見直しでは、弥生が丘線の朝と夜の便を増やし、鉄道との結節を強化しようと考えております。</p> <p>なお、通学につきましては、現在バスを利用されている方はほとんどおられません。これは、市内に立地している県立高校等が、JR 鳥栖駅や JR 麓駅から徒歩圏内にあるためだと考えられます。</p>
2	便利と利用するかは別である。便が増えることがベターであることは当たり前である。（確かに利用することが大事であり、意見は別である。）	<p>市民アンケート調査の結果でも、バスをご利用されている方は、全体の 2.7% しかいらっしゃいませんでした。一方で、路線バスを「現状維持」「市の財政負担を増やしてでも今以上に充実させるべき」と考えている方の合計は 54.7% でした。ご指摘の点はこのようにアンケート結果にも表れています。</p> <p>しかし、今後鳥栖市においても高齢化は進むと考えられますことから、お年寄りを中心とした交通弱者の方への対応や、現にご利用いただいている方の移動手段を確保するために今回の計画を策定いたしました。</p>
3	河内線は鳥栖駅前行（鎗田経由）朝一便しかないのに利用者が少ない。議論の余地なし、別の問題である。（鎗田～中学校前との交流あるのか） ※毎日鎗田→鳥栖駅前を利用している（市役所経由（合町））は所要時分が伸びる。5分→9分。朝方の4分は貴重である。	<p>河内線の中学校前～鎗田の経路は1日で4便しかなく、ご指摘のように利用者の方も非常に少ない状況です。昨年行いました利用実態調査の結果でも利用者は2人だけでした。一方で、同じ河内線でも国道34号を経由する便はご利用が多く、特に鳥栖駅前～大木区間は通勤者のご利用が多いことがわかりました。</p> <p>こういったことから、中学校前～鎗田の経路は国道34号を経由するルートに変更し、利用の多い区間の充実を図ることといたしました。</p> <p>今回の見直しにより毎日ご利用いただいている鎗田バス停はなくなってしまいますが、ご理解いただきますようお願いいたします。</p>
4	自家用車（マイカー）利用者はバス停まで行くのが不便で利用しようと考えにくい。（ドア・ツー・ドア）	<p>路線バスの利用に関して、ご指摘の傾向もあるものと思います。このため、路線バス利用促進のため、可能な限り住宅が多い所や、集落内を運行するよう、今回の見直しでは配慮いたしました。</p>

	ご意見	回答
5	<p>交通弱者は2通り考えられる。</p> <p>(1) 全くの交通弱者(他に足がない)</p> <p>(2) ドアからの利用(公共交通の不便・不知)</p>	<p>ご指摘のように地域公共交通を考えるうえでは、運転免許を持たない方やご高齢で運転免許を返納された方など移動手段に制約のある方、駅やバス停などの公共交通のインフラが近くにないため利用ができない方、さらに、公共交通に関心がなく、利用する意識を持たれてない方等様々な方がおられることを念頭に置く必要があると考えています。</p> <p>今回の見直しに当たっては、アンケート調査等の分析過程で、高齢者や運転免許を持たない方や公共交通空白地区にお住まいの方などに分野を分けて検討を行いました。</p> <p>また、もっと公共交通に関心を持ち、ご利用いただけるように、分かりやすいバスマップ等の作成・配布も行いたいと考えています。</p>
6	<p>現行の公共交通機関は最低維持すべきである。(現状の財政負担で、増は賛成できない。)</p>	<p>年々路線バスの利用者は減少しており、このままの状況が続けば、益々運行赤字が増え続け、市の財政負担も増えていくこととなります。このため、今回の計画では、方向性として、市民生活の足の確保と公共交通の利用促進を基本に置き、財政負担にも配慮することとしています。</p> <p>今回の取組みでは企業のご協力もいただき、企業の送迎バスと路線バスの融合化(共同運行)により、経費負担も含めた、路線バスの維持のあり方について調整を進めることにも取り組みました。</p> <p>交通空白地区を縮小するためには、多少の財政負担を伴うことについては、少しでも市民の方のご不便を解消するために必要なことだと考えておりますので、ご理解をいただきたいと思っております。</p>
7	<p>公共交通機関の利用増は、統制(強制)しか期待できない。(需要が余りない。マイカーの市中乗入れ禁止)</p>	<p>確かにご指摘の点あるかもしれませんが、マイカーの市中乗入れ禁止など、路線バス等公共交通機関のご利用を強制するということまでは考えておりません。公共交通を利用しようという意識の醸成を目指していきたいと考えています。</p>

	ご意見	回答
8	フリーバスは利用者のエゴ(山間を除き)であり、他の利用者にとっては停留所の発時間、降車停留所の着時間(他の交通機関等への乗継)が不安定で安心して利用できない。特に市中心部は定刻(時刻表)通り運行すべきである。	<p>路線バスの利用実態調査では多くの方がフリー乗降の実現を望んでおられましたが、鳥栖市内でフリー乗降ができる区間は河内線の一部だけで、交通安全上の問題から市街地内でのフリー乗降が認められる可能性はほとんどありません。</p> <p>今回新たに運行を計画している乗合タクシー(ミニバス)に関しては、小型の車両での運行を考慮していることから、フリー乗降の可能性について関係機関と協議をしていく予定です。</p>
9	現行の特別乗車証交付は70才以上に拡大し利用増をはかるべきである。(元気な高齢者の利用、現在の助成額の範囲で可では)	<p>今回の計画を策定するに当たっては、各関係機関、また市民・利用者代表の方に協議会にご参加いただき検討をしていただきました。</p> <p>特別乗車証については、協議会の中でも「100円程度のご負担であれば、お願いしてもいいのではないか。」といったご意見が多かったのが事実です。</p> <p>ただし、特別乗車証の交付は福祉政策の一部でもあり、今後さらに議論を深めたうえで特別乗車証のあり方を検討すべきではないかとの考えから、見直しについて計画に盛り込むことは見送りました。</p>
10	<p>鳥栖市の助成金、約5,300万円は一人当たり平均運賃で換算すれば延何人利用したことになるのか、路線ごとに如何。</p> <p>例 河内線 $1,029 \text{ 万円} \div 200 \text{ 円 (仮平均)} = 51,450 \text{ 人/年}$となる。</p>	<p>ご指摘の内容は、何人の方がご利用されれば路線バスが黒字になるのかということに繋がると考えられます。また、鳥栖市では特別乗車証の利用者は、市内路線に限り、無料でご利用いただけるということもあり、平均運賃を出すのが困難ですので、収支率と利用者の関係についてお答えします。</p> <p>平成20年度(平成19年10月～平成20年9月運行分)の市内路線(河内線、弥生が丘線、麓・小郡線)の実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行経費 54,273千円 ・運行収入 16,275千円 ・収支率 約30% ・利用者数 103,522人(特別乗車証利用含む) <p>これらの実績から考えると、35万人程度のご利用があれば、理論上黒字化することとなります。適切な回答ではないかもしれませんが、ご理解をお願いいたします。</p>

	ご意見	回答
11	新幹線新鳥栖駅へのアクセスは計画（素案）に含むべきでは	<p>今回の計画の大きな目標は、公共交通（路線バス）の既存利用者や市民生活に密着した公共交通の確保及び利用促進の検討であり、新幹線新鳥栖駅との連携については、今回の計画に盛り込んでおりません。</p> <p>しかしながら、平成23年春の新幹線新鳥栖駅開業に向け、必要性について引き続き検討していきたいと思っております。</p>
12	月1回又は休日は100円均一デー等を設けて利用増、実態を知ることが検討されては如何	<p>路線バスの利用促進策としては様々な手法が考えられますが、鳥栖市内の路線バスは、鳥栖市だけで運行赤字を負担している市内線と、他の沿線自治体と共同で負担している広域線があり、広域線については沿線自治体との調整も必要になります。運行赤字が年々増えている現状において、ご提案の内容の実現は困難だと考えております。</p>
13	公職の方（議員を含む）は週1回くらい最寄りの公共交通機関を利用し、増を図られたい。（多少不便かもしれませんが）	<p>ご指摘のように、市職員自ら率先して公共交通機関を利用していくことは必要なことだと考えております。今後も職員に対する公共交通利用の啓発を強化していきたいと思っております。</p>
14	住みたい街鳥栖の評価に恥をかかない公共交通機関の維持に努められたい。	<p>今後も市民の方に喜ばれるような公共交通機関の確立を目指していきたいと考えます。</p>

	ご意見	回答
15	<p>公共交通連携計画について。わかりやすく利用しやすい公共交通を実現するとありますが、その前に朝夕の通勤時のマイカーによる道路渋滞を解消するべきだと思います。鳥栖市には大きな工業団地がいくつかあります。そこで働く従業員は莫大な人数になります。そのほとんどの人がマイカー通勤しています。渋滞するのは当たり前です。いくら公共交通に力を入れても道路が現在のように渋滞すれば意味がありません。渋滞を解消するにはマイカー通勤を減らすべきだと思います。代わりに路線バス、貸切バス、送迎バスなどを利用すればいいと思います。近い人は自転車などもいいと思います。まずは道路渋滞を解消してから公共交通を充実させればいいと思います。</p> <p>また、本通り町商店街の迷惑駐車による渋滞もかなり迷惑です。迷惑駐車を取り締まりは警察の仕事だと言われるかもしれませんが、鳥栖市民の仕事だと思います。市民の意識が変わらないと駄目だと思います。あそこの迷惑駐車は救急車も通り難くなるし事故もおこりやすくなります。もっとマナーアップ運動などを市全体でやればいいと思います。</p>	<p>鳥栖市には多くの企業に立地していただいております。市外からの通勤者も数多くいらっしゃいます。昨年、路線バスの利用実態調査（※調査票の回収は314、延べ利用者は395人でした。）を行いました。利用目的として一番多くを占めたのが「通勤」で、28.9%という結果でありました。こういった通勤目的で路線バスをご利用されている方からは、「朝と夜の便の充実を望まれており、実現できれば利用が増えるのではないか。」というご意見を多くいただきました。</p> <p>また、通勤目的でのご利用は河内線と弥生が丘線の共通区間である「鳥栖駅前～西鉄鳥栖～大木」の区間で特に多いこともわかりましたので、今回の計画策定の過程では、この区間の便数を充実できるような見直しを検討し、計画の中に盛り込むことができました。</p> <p>なお、弥生が丘線の維持については、企業の従業員送迎バスと路線バスを融合したうえで、企業と市とで共同運行し、新たな弥生が丘線として再出発するという、これまでになかった路線バスの維持のあり方も検討することができ、大きな収穫があったと考えています。この取組みを実現し、通勤でのご利用を促進することができれば、懸念されている道路渋滞の改善のための一助となるとも考えています。</p> <p>迷惑駐車に対する啓発については、個人の意識に拠る部分が大きいと考えられますが、ご指摘いただいたような様々な弊害の要因ともなりますので、行政として取り組めることを考えていきたいと思っています。</p>

	ご意見	回答
16	<p>西鉄小郡駅への乗り入れを廃止するのに、西鉄バスに引き続き委託を行う必要はあるのか。</p> <p>赤字補てんを行っているバスは利用者も少なく、経費節減のためジャンボタクシーなどでも代替可能ではないか。</p> <p>バス事業者でなく、タクシー事業者に委託を行えば、人件費・運行経費も割安になる。近隣には西鉄と堀川バスの2社に赤字補てんをしている自治体があるが、西鉄のほうが運行経費が割高となっている。</p>	<p>麓・小郡線の小郡方面は、今回大きく見直しを行い、鳥栖市内の基里地区を循環するような路線に変更したいと考えています。理由としては、現在交通空白地区となっている地区があり、そういった地区の住民の方の移動手段を確保するため。また、基里地区の流通業務団地では、進出企業の稼働が始まっており、そういった進出企業のなかからも「市外からの通勤者を中心に路線バスでの通勤をさせたい。」とのご意見もあり、一定の需要が発生することを想定した路線としております。</p> <p>昨年の路線バスの利用実態調査において、ジャンボタクシー車両（乗客9名の車両）の定員を超える便も多く、バスの運行を維持することは現状においても必要だと考えています。</p> <p>交通空白地区における乗合タクシー（ミニバス）の実証運行も行うこととしていますが、需要に応じた運行を目指したものであり、週に3日の運行日を考えております。確かに他の自治体の例を見ると、バスを運行するよりタクシー事業者の運行による乗合タクシー（ミニバス）の方が安い経費となっていますが、通勤時間帯等一時的に発生する多数の利用者への対応等は困難であり、既存の路線バスの代替手段としては想定しておりません。</p> <p>さらに、鳥栖市内を営業区域とした一般乗合旅客自動車運送事業者（乗合バス事業者）は西鉄バス佐賀（株）しか存在しておらず、現状では路線バスの運行について他の事業者を検討できる状況ではございません。</p> <p>ご理解いただきますようお願いいたします。</p>

	ご意見	回答
17	<p>弥生が丘線について</p> <p>くすり博物館・大久保公園付近にバスが通らなくなってしまうので、現在1往復だけ走っている鳥栖駅～市役所～くすり博物館～プレミアムアウトレットのバスを終日そのルートで運行することはできないのでしょうか？運賃を220円→200円へ見直しさえすれば距離も時間もほとんど変わらないと思います(直行便と比べてもし弥生が丘線と競合すると問題があるのであれば鳥栖駅～鳥栖高校～くすり博物館～プレミアムアウトレットのルートでも良いと思います。)</p> <p>同様にプレミアムアウトレット～弥生が丘駅間のバス停も乗降可能にはできないのでしょうか？</p> <p>空席があるのにも関わらず、かなりの本数のバスが素通りしているのもったいないと思います。</p>	<p>鳥栖プレミアム線は鳥栖市が運行をお願いしている路線バスではないので、西鉄バス佐賀に事情をお伺いしました。</p> <p>鳥栖プレミアム線は、鳥栖プレミアムアウトレットさんが西鉄バス佐賀に運行を委託されているもので、JR鳥栖駅・西鉄小郡駅と鳥栖プレミアムアウトレット間のシャトルバスであり、鳥栖プレミアムアウトレットに來訪される方の利便性向上に特化されたものだそうです。ダイヤについても、遠方から来られる方のために、JRや西鉄電車との結節に配慮されているようで、ルートやダイヤを変更することは容易ではないようです。</p> <p>今回の見直しで、利用者が少ない状況であったくすり博物館経由のルートがなくなりますが、乗合タクシー(ミニバス)の運行により需要に応じた対応を考えております。</p> <p>ご理解をお願いいたします。</p>

	ご意見	回答
18	<p>麓・小郡線について</p> <p>小郡市内区間が廃止されると、流通業務団地へのJR鳥栖駅からの通勤アクセスは良くなると思いますが、西鉄小郡駅からの通勤アクセスが非常に悪くなると思います。もし小郡市内区間が廃止される場合、現在小郡駅と弥生が丘駅の間をノンストップで走っているプレミアムアウトレット行きのバスを各バス停で乗降可能にできないでしょうか？</p>	<p>流通業務団地への通勤需要が見込めることや、現行の麓・小郡線の運行赤字補助を鳥栖市だけで負担していることから、鳥栖市内に存在している交通空白地区をカバーするためのルートにすべきではないかのご意見もいただいたことから、今回の見直しに至りました。ご理解をいただきたいと思います。</p> <p>なお、鳥栖プレミアム線の件につきましては17の回答をご参照ください。</p>
19	<p>小郡市内区間を廃止して基里線へ移行すると乗客数がかなり減少してしまうのではないかと思います。路線の維持は可能なのでしょうか？</p>	<p>今回の見直し内容の試算（概算）結果では、路線バスの市内路線にかかる財政負担については現状の範囲内で抑えることができることから、路線の維持は可能と考えています。</p>
20	<p>（新）基里線の基点は「鳥栖駅」ではなく「西鉄鳥栖」にすべきだと思います。</p> <p>市役所・警察署・郵便局・図書館・銀行などへ乗り換えなしで行けた方が利便性が増すと思います。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、すでに西鉄バス佐賀と調整を行っており、実現できるものと考えています。</p>
21	<p>ジョイフルタウンへの乗り入れ要望について</p> <p>現在、西鉄小郡駅ゆきとJR久留米駅ゆきのみジョイフルタウン前のバス停で乗降できますが、もし構内への乗り入れが困難でも、全便ジョイフルタウン前のバス停で降車できるようにするだけでも利便性は増すと思います。</p>	<p>西鉄バス佐賀に理由を聞いたところ、ジョイフルタウン前のバス停は、ジョイフルタウン鳥栖の南側出入り口のすぐ近くに設置されており、そもそも歩道が狭く今以上にバスカット（渋滞を避けるためのバスの停車スペース）を広げることも困難なため、複数のバスが停車すると、大きな交通渋滞を引き起こしたり、ジョイフルタウン鳥栖から出られる方にもご迷惑をお掛けする可能性が考えられることから、停車できる路線を限定しているとのことでした。</p> <p>ご理解をお願いいたします。</p>

鳥栖市地域公共交通総合連携計画（素案）に対する意見

この計画は市民（高齢者、障害者、交通弱者）の福祉向上のために移動制約者に対する交通手段の確保を目的に、鳥栖地域公共交通会議・鳥栖市地域公共交通活性化協議会が市民アンケート調査等を基に計画（素案）が策定されたものであり、委員の皆様ご苦勞に謝意を申し上げます。

本来意見等を申し上げるべき身分でもございませんが、昭和30年夏休み中四阿屋、御手洗ノ滝行臨時バス（祐徳）を運行、引続き市内バス（西鉄）運行開始時担当市職員でありました関係から特に関心を持つもので、失礼と恥を承知で意見を申し上げますこととお許し願います。

私しが市議会議員として平成17年11月任期満了まで在任したことは、ご承知のことです。退任前に福島県日高町の相乗りタクシーを視察、主体発案は商工会、国土交通省の指導を受けて運行開始、町は赤字分の財政援助、運行時間は9時～4時まで自宅～目的地、乗車地～自宅、料金は片道300円（乗車券前売り）自宅から乗車できること、帰りはどこからでも乗車できて自宅まで、ただし、30分前に必ず予約が必要、町では500円にしておけばよかった、財政負担が重荷になってきていると、最初が肝心とのこと、利用町民は、自宅から乗車できること、帰りはどこからでも乗車～自宅まで、大変喜んでおられました。また商店街での買い物等も乗合タクシー運行開始で多くなっているとのことでした。このことを是非参考にいただければと思います。素案では空白地域への乗合タクシーの実証計画がされています、既に乗合タクシー類似の運行は近隣自治体でも実証運行されていますが、市町民の評判は余り良くありません。特にA市は財政負担と成果が住民からも聞こえています。

このような現状から素案で計画されている空白地の乗合タクシー計画は、10人乗りでも結構ですが、まず市内を営業区域とされているタクシー4事業所の協力をいただけないか、運行時間が9時～4時までの計画、30分前の予約制としての相乗りが可能のこと、料金はアンケート（p6）（6）ふだんの外出における片道交通費が500円未満38.8%500～1,000円未満32.8%全体の72%を占めており、空白地域の現タクシー利用者にたずねても片道500円で利用できるならばたすかりますとの意見が多い、もちろん実現までには諸問題があることも承知いたしますが高齢化と自家用車運転免許保持者の比率から思われることは、停留所からの乗車のバス乗合タクシーでは、問題解決はできないと言っても過言ではないと思います。是非素案で計画されている空白地乗合タクシーの実証運行を停留所無し自宅から自宅まででお願いしたいと要望いたします。この実証運行は今後総合連携計画に大きな変画をもたらすと思います。

財政負担の維持抑制について（P19）財政負担を抑制することは高齢化が進む以上不可能と思われる、いかにして維持抑制するかは当然の課題、投資効果からも財源の捻出は可能と思われる。そのことは行政効果が市民（交通弱者）の移動手段が確保

	<p>できていないため、一つ、健康増進課担当の健康診断、健康づくり中のがん検診率受診率は30%超どまり、60%以上の受診率に努力しなければ投資効果はないと言われている、総務省は2月21日がん検診を実施している市町村に配分する2009年度の地方交付税について08年度の649億円から倍増、1300億円とすることを決めた、09年度受診率50%達成へと新聞発表されたことはご案内のとおり、受診率向上でがん並び他病気の早期発見は、医療費の減、国民健康保険、高齢者医療保険等の財政運営にも大きな効果があるものと思われます。</p> <p>二つ、鳥栖市老人福祉計画も見直しが行われている、高齢者の生きがいつくりと社会参加の促進、健康づくり、社会参加や生きがい活動の拠点としての老人福祉センターの有効利用の充実等が指標となっているが、ここでも移動手段確保が求められています、移動手段確保に必要な財源の捻出は、投資と効果からも市総予算の調整で、(0.5%~1%) 充当可能ではないでせうか。</p> <p>財政負担抑制に対する一考 シルバー人材センターでのミニタクシー運営が可能ならば、財政負担抑制はかなり可能と思われます、種々問題があるでせうか一度検討いただきたいと思います。</p> <p>基本方針及び目標から思われること。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、高齢者を中心とした交通弱者の移動手段・・・乗合タクシー（利用時間限定） 2、学童輸送手段・・・乗合タクシー 3、市内通勤・・・企業での送迎バス 4、広域移動手段・・・広域路線バスの運行 <p>以上4つの運行形態と財政負担の検討が必要と思われる。</p> <p>鳥栖市地域公共交通総合連携計画による市民交通手段確保が市行財政、企業経営に及ぼす影響は最重要課題と思ひます、空白地の乗合タクシーの実証運行は全体計画の今後の指標になると思ひれる。一ヶ所でも早急に実証運行していただくことを要望し、参考にもなりません意見といたします。</p>
	<p>ご意見の中で、ご推奨いただいた乗合タクシーはデマンド（予約）型で、さらにご自宅から目的地、外出先からご自宅までというドアツードアの運行形態だと思ひます。確かに自宅から目的地へ、自分の都合で輸送してくれるデマンド（予約）型の運行形態は便利だと思ひますが、複数の方との相乗りになることから、確実な送迎時間を設定することが困難ではないかと考えております。昨年行いました市民アンケート調査でも、市民の方がどのような公共交通の運行形態を望んでおられるかお伺ひいたしました。結果は連携計画（素案）の14ページにも掲載しておりますが、予約があったときのみ運行する形態を選択された方は5.3%にとどまりました。また、市民の方が望まれている公共交通に関しては、①現在の路線バスの運行形態である「各地区と鳥栖駅周辺を結ぶ公共交通」（30.7%）。②各地区内の商店街や駅を循環する公共交通（17.2%）。③鳥栖駅等の中心市街地内を循環する公共交通。（14.9%）という順になりました。</p>

こういったことから、既存の路線バスは効率性を追及しながら維持していくことを検討し、②と③の要望に対しては、市の中心部に近接しながら交通空白地区となっていて、なおかつ人口も多く、それに伴って高齢者も多い鳥栖地区と田代地区への対応が急がれるのではないかと協議会でのご意見もいただいたことから、鳥栖地区と田代地区において、乗合タクシー（ミニバス）の運行を計画いたしました。路線バスと同様の、路線定期運行の形態ですので、自宅から目的地までといったドアツードアの対応はできませんが、小さい車両で運行することから住宅地内の道路も通ることができ、今の路線バスよりは、より身近に感じていただけるものと考えています。また、乳母車等も積載できるスペースがある車両を考えていて、乳母車などを押したお年寄りをご利用されるときは、運転士の方に乗降のお手伝いをさせていただくなど、高齢者の方のご利用に配慮したいと考えています。

市の他の施策との連携についてのご指摘につきまして、肺がん、大腸がん、結核の検診が保健センター以外でも、各校区の公民館でも行われております。また、高齢者の方々の憩いの場となるべき老人福祉センターも校区ごとに設置されています。これらの公共施設へのアクセスにつきまして、今回の見直しで可能な限り配慮いたしました。

また、公共交通についての必要な財源については、市民アンケート調査の結果では、「現状並みの負担で、現状維持」（34.9%）「公共交通の縮小もやむを得ず」（23.1%）「財政負担を増やしてでも、今以上の充実を」（19.8%）といった市民の方のご意見となっております。今回の計画策定の過程では、「既存の路線バスに対してはできる限り市の投資額を抑制しながらも、交通空白地域への対応のため、多少の新たな投資は必要であろう」という、非常に厳しい条件の下で協議会の委員の方からご意見とご助言をいただきながら検討してまいりました。ご指摘のように市の総予算の0.5%～1%ということになると約1億円～2億円の投資ということになり、現在の投資額の約2倍～4倍という非常に大きな額になってしまいますが、現時点ではそういう大きな投資を行うことは考えておりません。

シルバー人材センターによる乗合タクシー（ミニバス）運行についてご提案をいただいておりますが、公共交通の運行はまず、第一に「安全」という観点から考えたいということから、運輸局の厳しい審査が行われる道路運送法第4条の許可を受けた、「一般乗合旅客自動車運送事業者（乗合バス事業者）」にミニバスの運行をお願いしたいと考えています。免許制から許可制に移行されたとはいえ、許可を得るためには、運送事業に専従・常勤の運行管理者（運行ダイヤ、運転士の管理等安全運行に関する全般的な管理を行うための専門知識・実務経験を有する方）、整備管理士（車両の点検整備を計画・管理する方。平成21年9月9日から整備管理の外務委託は全面禁止されます。）が雇用されていることや、運送事業専用の営業所、駐車場・車庫を確保していることなどを主とした多くの基準が設定されており、ミニバスの運行開始を予定している今年の10月までに、こういった条件整備をシルバー人材センターにさせていただくことは困難だと考えられます。

また、市町村運営自家用有償運送において、シルバー人材センター等に対し、市が

運行のみを委託するという事柄も、事務局が計画（素案）策定段階で検討してはみたのですが、「運送事業者で対応できない場合には許可できるということであり、鳥栖市の場合、許可の可能性は小さいと考えられる」と国（佐賀運輸支局）からも見解をいただいたことから、今回の計画（素案）にお示ししている形となりました。ただし、今回考えているミニバスの運行は、既存の一般乗合旅客自動車運送事業者に限る必要はないとも考えています。現在道路運送法第4条の許可に基づいて一般乗合旅客自動車運送事業を営まれているのは西鉄バス佐賀（株）さんだけですが、競争原理を活かすために、他の運送事業者であるタクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）や貸切バス事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者）等も運行主体の候補と考えています。

最後の基本方針（目標）と対応策の検討についてですが、1、高齢者を中心とした交通弱者の移動手段については、乗合タクシー（ミニバス）の投入に併せて、既存の路線バスの効率的な運行と維持ということも観点にして検討してきました。2の学童輸送手段については、該当している河内町の学童の方はお一人ですが、タクシー輸送に転換してしまうと学校が休みの日（土日祝日や夏休み等長期休校の期間）は運行しないことになると考えられ、そうすると学友との交流等通学以外での移動手段が非常に困難になられると思われ、長距離を自転車等で移動されることは子供の安全安心の面からも配慮が必要だと協議会でもご意見をいただきました。また、バス路線が通学以外の目的でもご利用が多いという実態もあります。下野町については今後平成23年度には、23人にまで小学生の方が増えるということが見込まれています。こういったことから学童輸送は現在の路線バスにより行うことが協議会で意見集約されたものです。3の市内通勤については、既存の路線バスをどのように効率的に運行すれば、市民生活と通勤といった利用目的に添ったものにできるかということを検討してきました。4の広域移動手段については、ご指摘のとおり広域路線バスの運行を維持していくことに加え、今回の見直しにおいては、できる限り鉄道との結節といったことに配慮した路線バスのダイヤ編成を行いたいと考えています。

多くのご意見、ご提案をいただきながら、ご納得いただけるお応えをできないこともございますが、ご理解いただきますようお願いいたします。

乗合タクシー（ミニバス）の運行について（案）

	内 容
運 行 目 的	交通空白地域の解消
運 行 主 体	道路運送法第4条の一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス事業）の許可を受けた者、または受けようとする者
運 行 車 両	ワゴン車両（定員10人・乗客9人） ※公共交通会議で保有車両台数と運行車両の基準緩和を承認する必要がある
運 行 エ リ ア	鳥栖地区・田代地区
運 行 形 態	定期定路線
運 行 本 数	6便/日
運 行 ル ー ト	2路線とも、主要目的地を鳥栖駅前周辺とする
乗 降 場 所	公民館や主要施設（沿線地域との協議で決定）
運 行 日	週3日
運 行 時 間	9:00～16:00（7時間：内1時間は休憩時間）
運 賃	<p>一律200円</p> <p>・周辺の路線バス運賃等を参考とした設定 ※路線バスの初乗り運賃：160円</p> <p>【参考区間】 鳥栖駅前～姫方 160円 鳥栖駅前～田代公園入口 180円 鳥栖駅前～くすり博物館前 220円 鳥栖駅前～轟木 160円 鳥栖駅前～旧藤木 160円</p> <p>※参考 ①多久市ふれあいバス（29人乗りバス、ワゴン車2台で運行） ・運 賃：大人200円 小学生以下100円 ・割引制度：身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳 被爆者健康手帳の所持者は半額 ②嬉野市廃止代替路線（ワゴン車で運行） ・運 賃：一律300円</p>

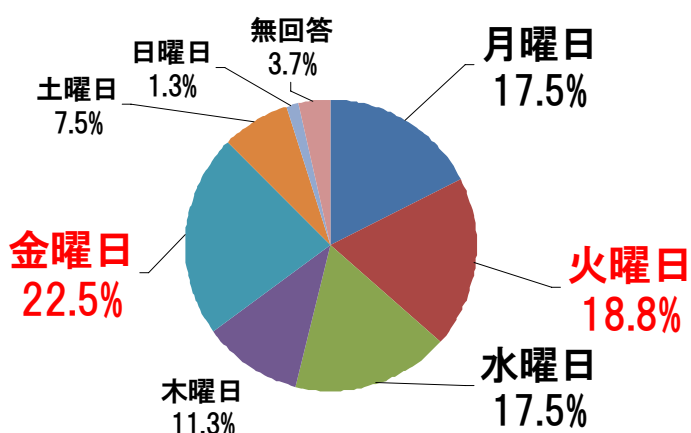
乗合タクシー（ミニバス）運行日の設定について （外出される曜日の分布からの考察）

①

市民アンケート調査において、「通院を何曜日にされるか」という設問に対する回答から傾向を把握する。【乗合タクシー（ミニバス）運行想定地区を対象】

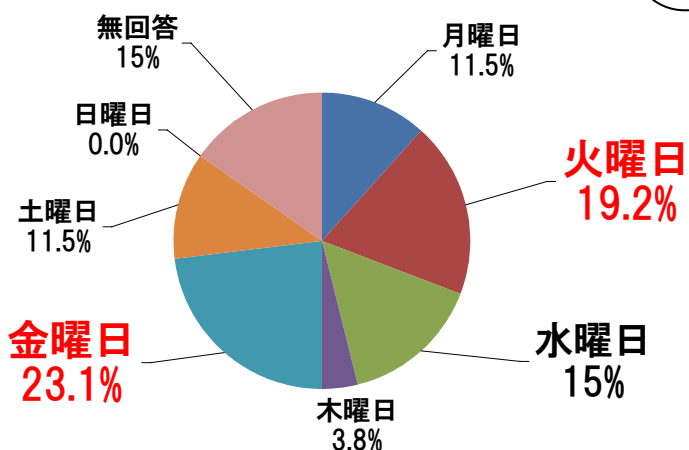
<鳥栖地区（空白エリア） 外出行動数=80>

◎ **火・金・（月・水）**が多い



<田代地区（空白エリア） 外出行動数=26>

◎ **火・金・（水）**が多い



【両地区の対象者の抽出条件】

- ・対象とする空白地域地区の住民の方を抽出
- ・上記住民の方から「65歳以上（高齢者）」かつ「免許非所有者」かつ「外出控えたことある」方に絞り込む
- ・さらに買い物及び通院において市中心部に移動する方に絞り込む

②

平成20年11月4～10日まで西鉄バス佐賀（株）が実施した特別乗車証（75歳以上高齢者無料パス）の利用実態調査から傾向を把握する。

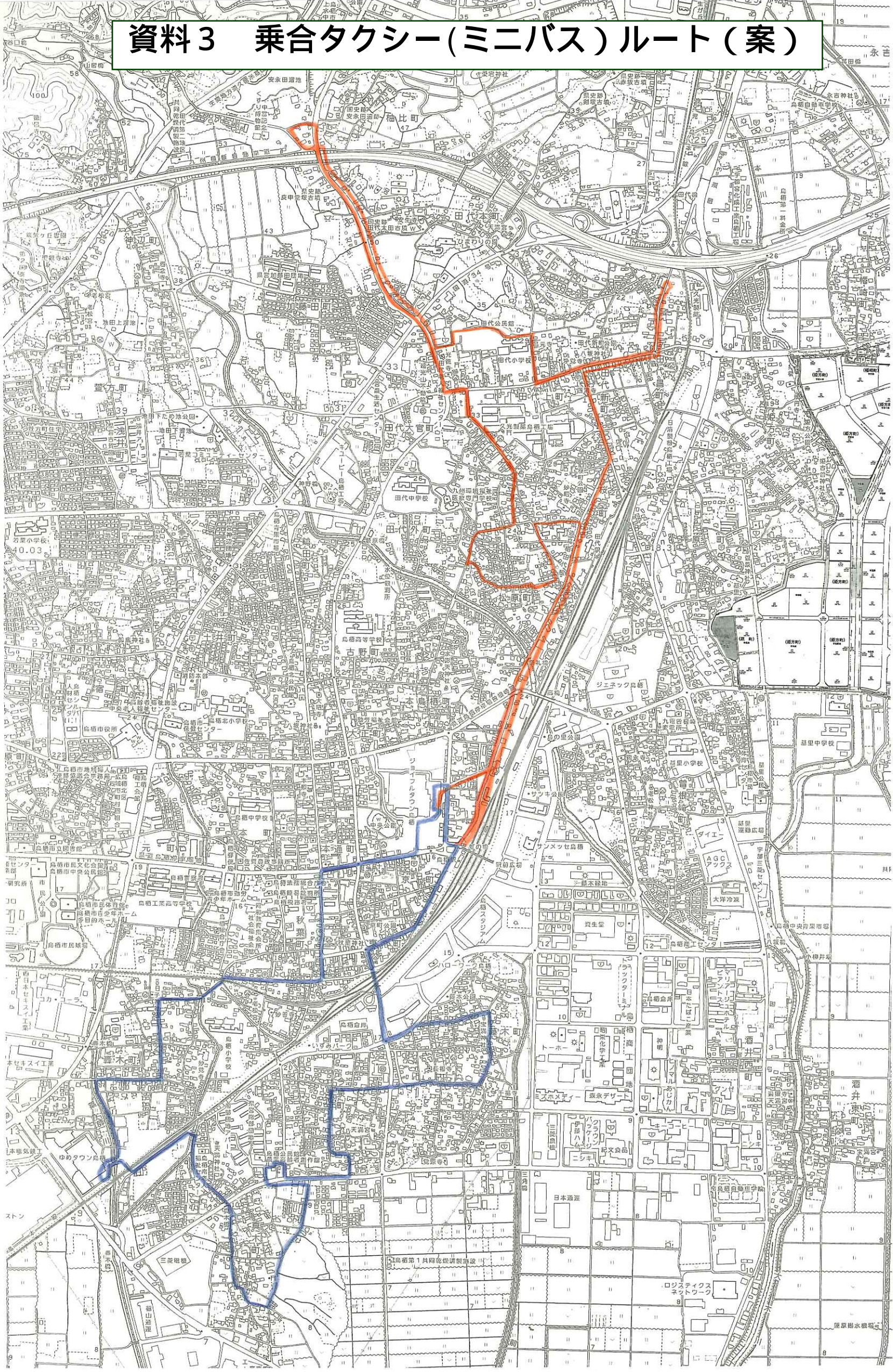
◎ **火・水・金** に外出が偏っている。

日付(11月)		河内線	弥生が丘線	麓・小郡線	合計
4	火	67	24	120	211
5	水	65	35	97	197
6	木	28	24	80	132
7	金	36	84	108	228
8	土	42	33	42	117
9	日	11	15	18	44
10	月	46	33	54	133
合計		295	248	519	1,062

結論として鳥栖市の高齢者の方々の外出は

「火曜日・水曜日・金曜日」 に多い傾向にあると言える

資料3 乗合タクシー(ミニバス)ルート(案)



鳥栖市地域公共交通総合連携計画に基づく概算の事業費

- ①運行経費概算（年間ベース）
- ②国庫補助対象事業に係る経費概算（平成21年度申請分：実証運行は6ヶ月間）
《補足》利用促進策について

①運行経費概算（年間ベース）

（単位：千円）

実施事業 項目	①運行経費	②運行収入	①－②運行補助金額		備 考
			市負担額	企業負担額	
【1】新弥生が丘線	25,000	3,900	10,550	10,550	運行単価：約45,000円/1日・1台（中型バス）
【2】乗合タクシー（ミニバス）	6,000	1,400	4,600		運行地区：鳥栖地区・田代地区 － 運行概要：各地区週3日・6便/1日 10人乗りワゴン車
【3】基里線	6,500	1,900	4,600		－ 運行単価：約41,000円/1日・1台（マイクロバス）
【4】麓線	15,800	4,900	10,900		－ 運行単価：約43,000円/1日・1台（中型バス）
【5】河内線	15,900	5,000	10,900		－ 運行単価：約44,000円/1日・1台（マイクロバス）
合 計	69,200	17,100	41,550	10,550	

※1 囲みの【1】【2】を国庫補助事業として申請

※2 中、太字金額の1/2が、国庫補助見込み額（補助率1/2）

②国庫補助対象事業に係る経費概算（平成21年度）

1. 実証運行関係（運行期間：平成21年10月～平成22年3月）

（単位：千円）

実施事業	項目	①運行経費	②運行収入	運行補助金額(①-②)		備 考
				市負担額	企業負担額	
【1】新弥生が丘線		12,500	1,950	5,275	5,275	運行単価：約45,000円/1日・1台（中型バス）
【2】乗合タクシー(ミニバス)		3,000	700	2,300	-	運行地区：鳥栖地区・田代地区 運行概要：各地区週3日・6便/1日 10人乗りワゴン車
合 計		15,500	2,650	7,575	5,275	
地域公共交通活性化・再生総合事業補助対象経費				12,850		
国庫補助見込み額・・・① (補助率1/2)				6,425		

2. 実証運行関連事業

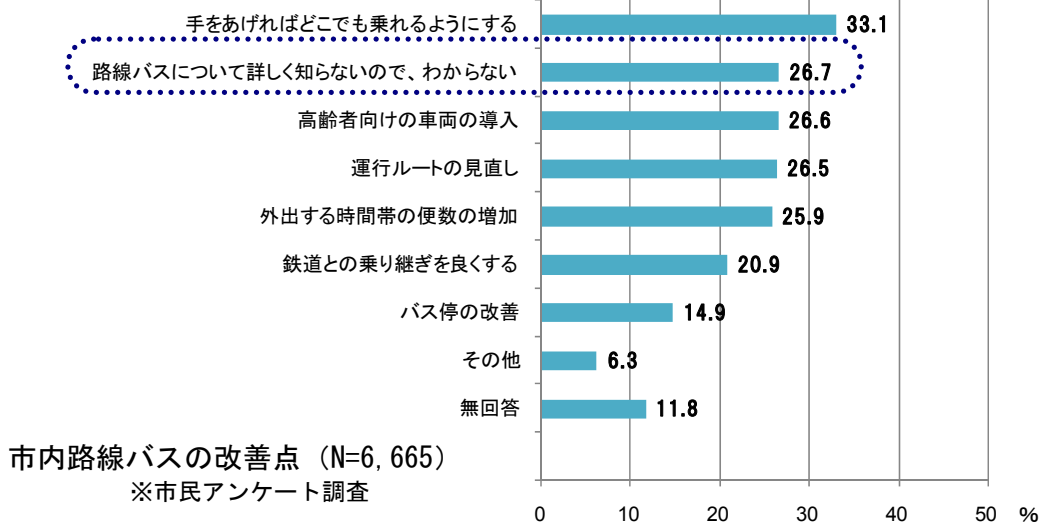
（単位：千円）

実施事業	経 費	備 考
【1】乗合タクシー(ミニバス)関連	1,000	・乗降所標示板設置(60ヵ所×2基：見込み)1,000,000円
【2】バスマップ作成・配布	2,000	・バスマップ作成費用：25,000枚(全世帯分)+5,000枚(一般配布)
【3】市内線系統整理関連	2,100	市内線見直しに関する施設整備(行先番号の整理等、わかりやすさの具現化) ・バス停整備1,372,000円 ・バス方向幕等403,000円 ・音声ガイドシステム、運賃モニター変更費326,000円
【4】実証運行効果検証	3,500	・地域公共交通実証運行関連業務委託料
合 計	8,600	
国庫補助見込み額・・・② (補助率1/2)	4,300	

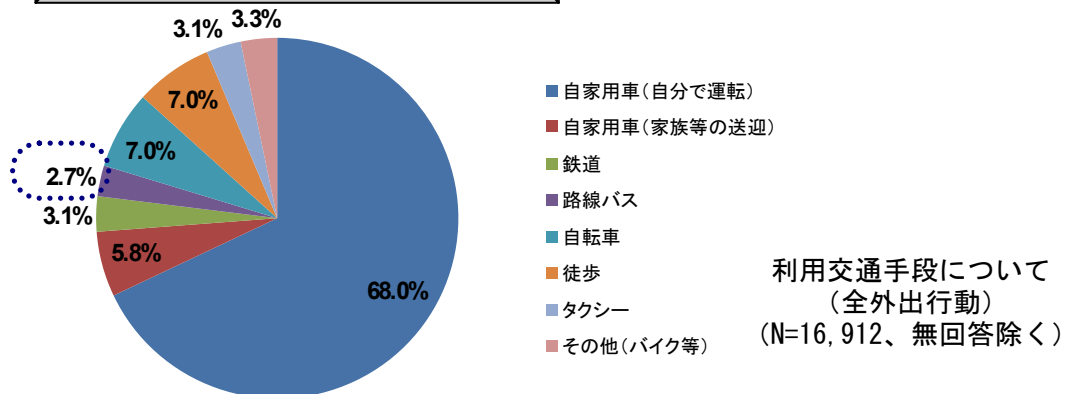
国庫補助見込み額 ①+②
10,725

《補足》利用促進策について

路線バスについて詳しく知らない方が、約3割



路線バスの利用者は2.7%のみ



市民の皆様
 “まずは知ってもらう”
 “身近なものに感じてもらう”

○実証運行開始までの広報ツール

- ・各地区での啓蒙活動→公共交通に関する「出前講座」
- ・企業会等でのPR活動
- ・広報チラシの作成・配布

(直接的なアプローチ)

- ・低迷している路線バスの現状
- ・バスマップ等の作成・配布

(間接的なアプローチ)

- ・安全安心 (交通事故遭遇回避)
- ・健康 (バス停まで歩く習慣作り)
- ・生活環境 (道路渋滞の緩和)
- ・地球環境 (CO₂削減への貢献)