

「第3回鳥栖市地域公共交通会議」

「第3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1月28日 18:00

鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 協 議

(1) 鳥栖市地域公共交通総合連携計画（素案）について

- ・鳥栖市地域公共交通総合連携計画（素案）・・・・・・・・・・（資料1）
- ・鳥栖市地域公共交通総合連携計画（資料編）・・・・・・・・・・（資料1-2）

(2) その他

- ・パブリックコメントについて
- ・調査事業に係る事後評価（案）について・・・・・・・・・・（資料2）
- ・今後のスケジュール・・・・・・・・・・（資料3）

3 閉 会

鳥栖市地域公共交通総合連携計画 (素案)



平成 21 年 1 月

鳥栖市地域公共交通会議
鳥栖市地域公共交通活性化協議会

目 次

| | |
|-------------------------|----|
| 1. 計画区域 | 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 基本方針及び目標 | 20 |
| 8-2 上位計画との整合 | 21 |
| 8-3 計画期間 | 21 |
| 8-4 事業及びその実施主体に関する事項 | 22 |
| 8-5 数値目標 | 34 |

1. 計画区域

鳥栖市地域公共交通総合連携計画における計画区域は、下記に示す市全域とする。



2. 背景と目的

鳥栖市では、路線バスの利用者が減少しており、移動制約者に対する交通手段の確保という理由からバス事業に補助を行うことで路線バスを維持している状況であるが、利用者が年々減少している実態や、一方では交通空白地域が存在するなど、公共交通に対する補助が市民の福祉向上に相応の効果をもたらしているとは言い難い状況である。

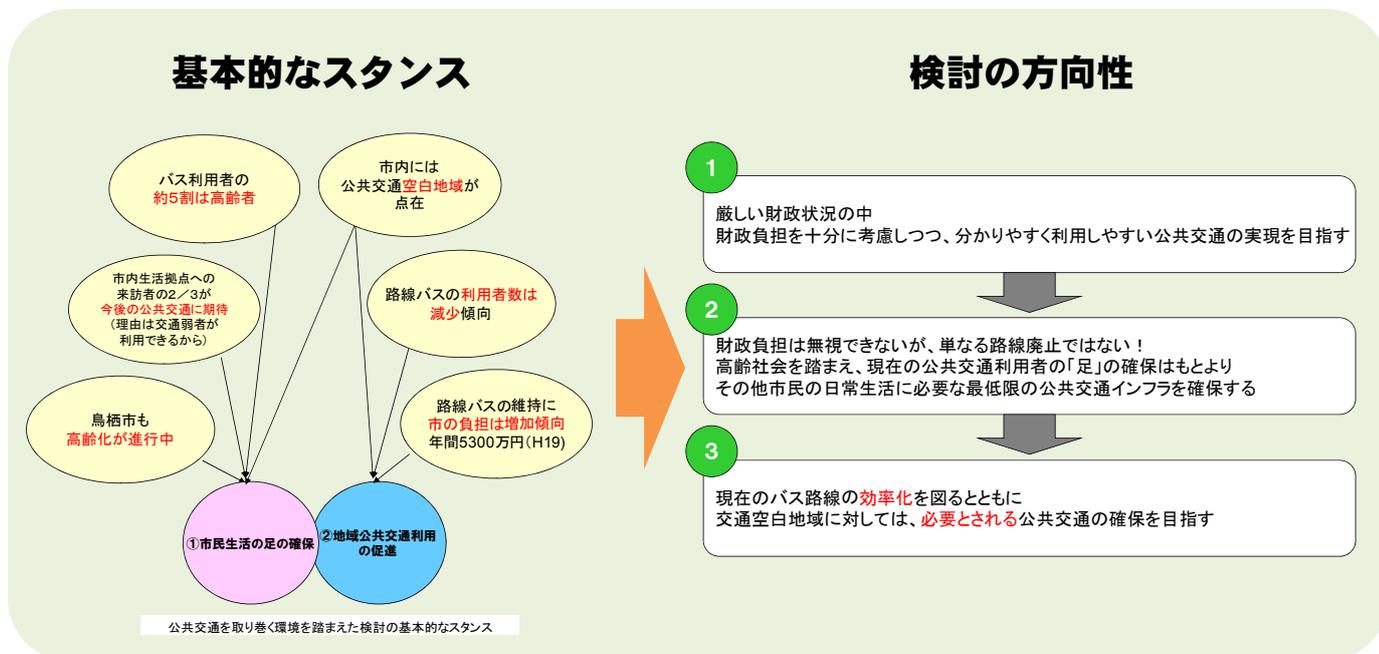
このようなことから、鳥栖市では公共交通に対する補助が市民にとってより有効に機能し、分かりやすく利用しやすい公共交通を実現できるように、現在の公共交通環境について見直す必要がある。

以上を踏まえ、鳥栖市民の日常の交通行動の実態を把握し、分かりやすく利用しやすい公共交通の実現、公共交通空白地区の解消といった事業を進めるための「鳥栖市地域公共交通総合連携計画」を策定する。

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。

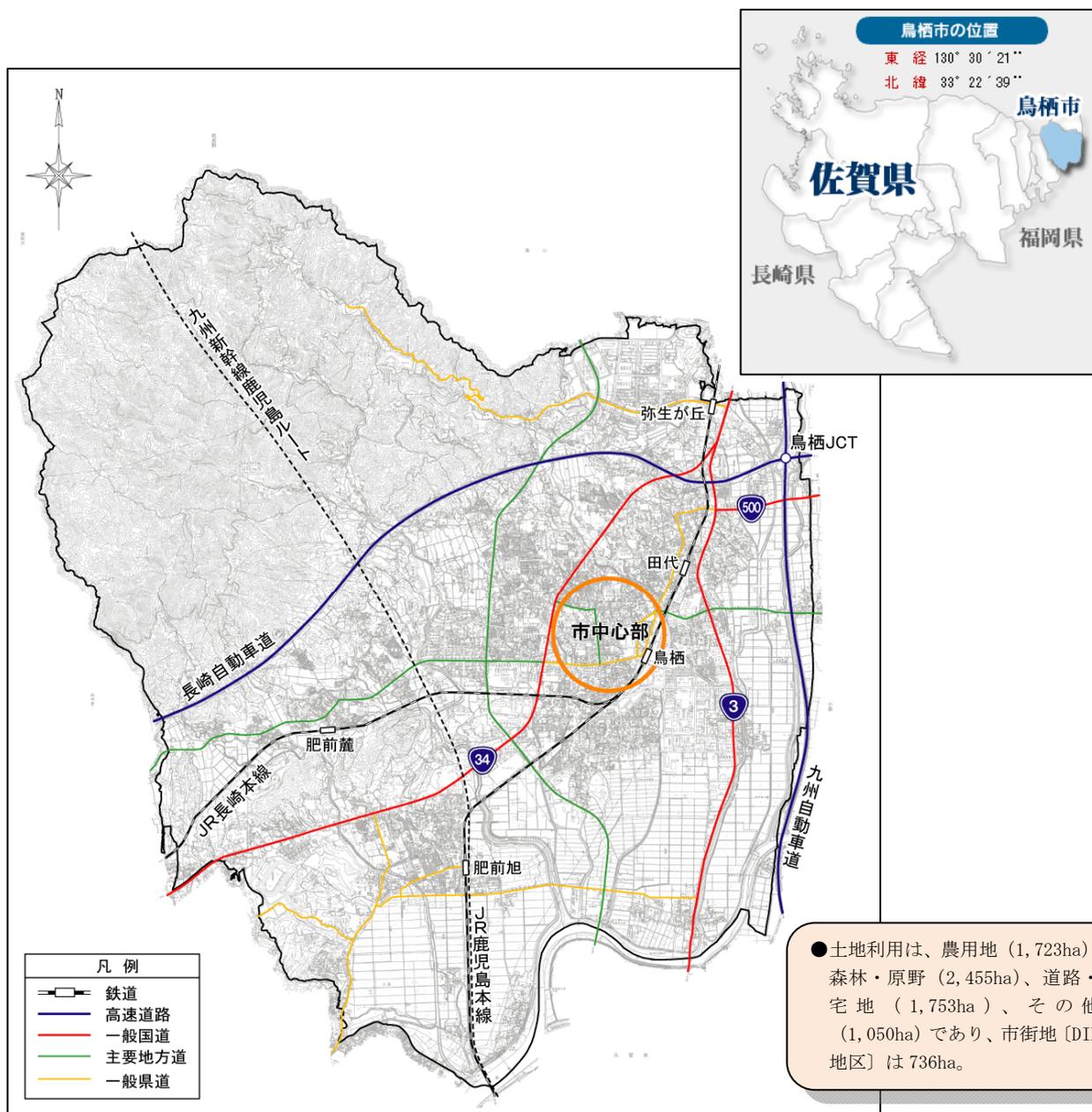


なお、分かりやすく利用しやすい公共交通の実現に向けた検討に当たっては、高齢社会への対応への市民ニーズ等を踏まえ、高齢者の移動手段の確保を主眼に据える。また、現在のバス路線の効率化の検討に当たっては、市民生活の足の確保という観点から、市内路線を対象とする。

4. 鳥栖市の地域特性

4-1. 鳥栖市の概況

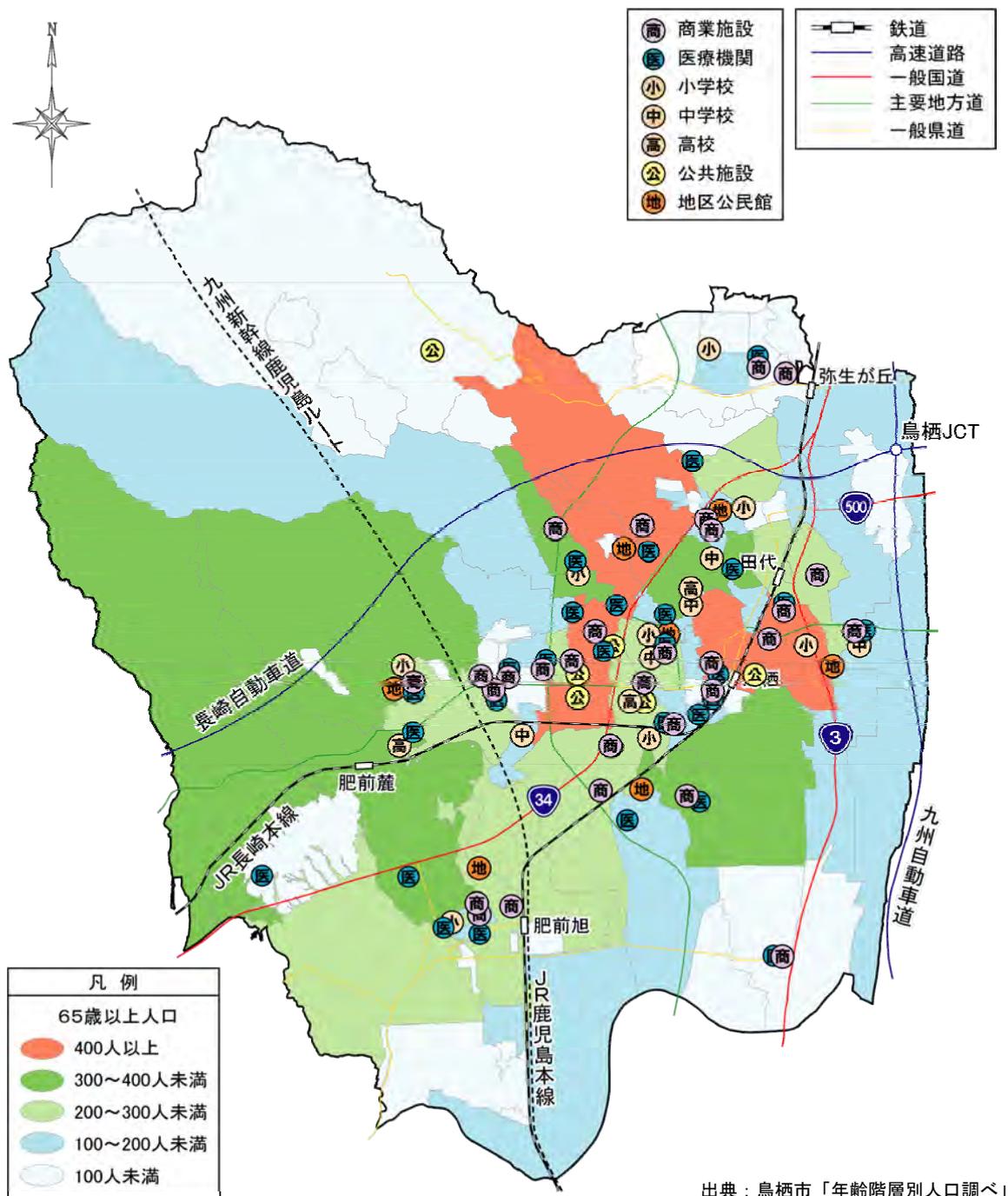
- 鳥栖市は、佐賀県の東端に位置し、東西 8.2 k m、南北 9.0 k m。
- 昭和 29 年 4 月に鳥栖町、田代町、基里村、麓村、旭村の 2 町 3 村が合併して発足。
- J R、国道、高速自動車道の分岐点で、九州陸路交通の要衝となっており、鉄道及び自家用車による移動利便性が高い。市内には 5 つの鉄道駅がある。
- 市の人口は約 6.6 万人（H20 年 4 月現在）で、近年増加傾向にある。
- 市面積の多くを森林・原野と農用地が占める一方、宅地面積は少なく市中心部に集中しており、鳥栖市の人口も市中心部及びその周辺に集中している。
- 田代地区内の弥生が丘では、近年駅前エリアを中心に、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。



出典：鳥栖市「年齢階層別人口調べ」

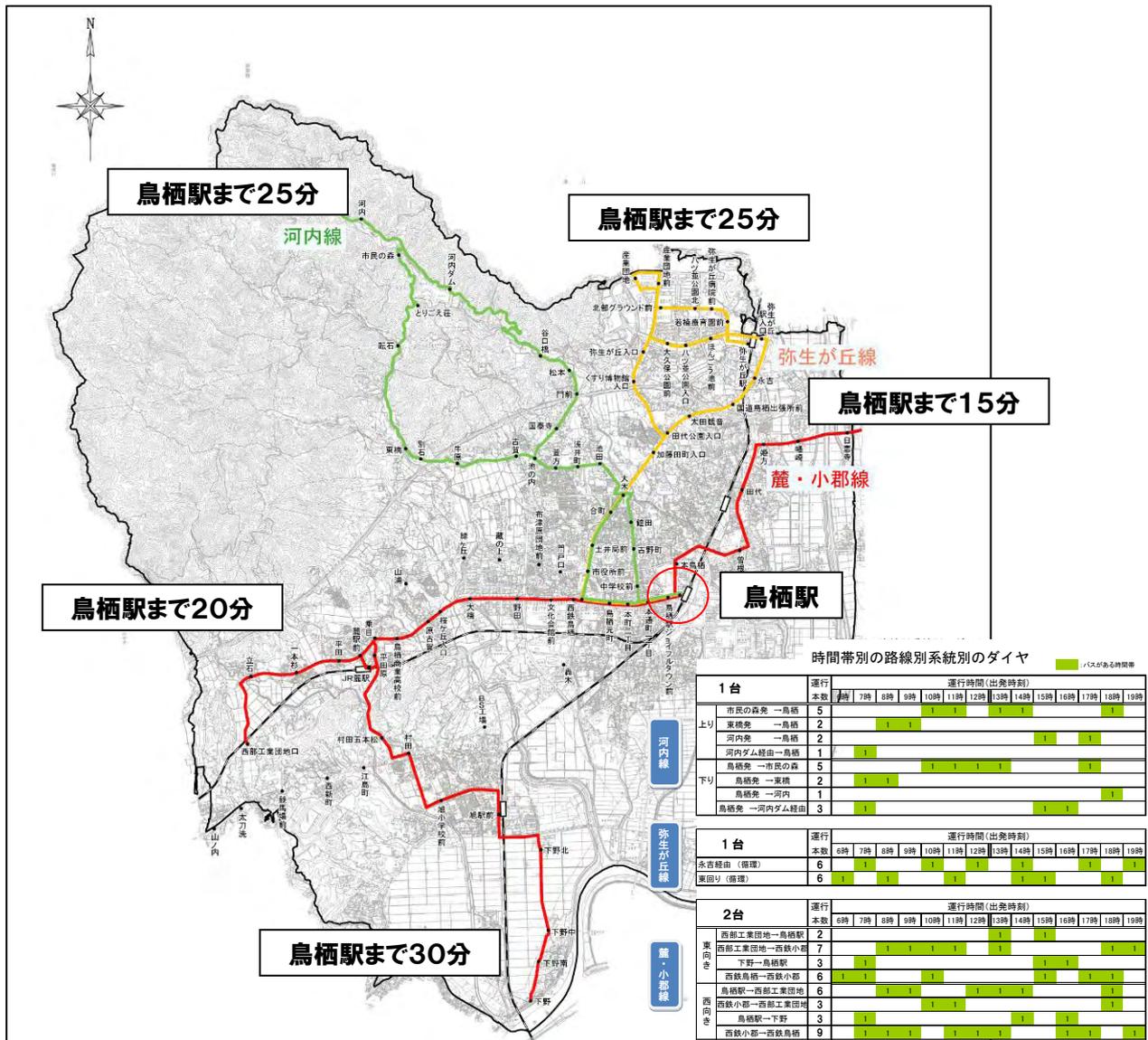
鳥栖市の高齢者数の分布

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。

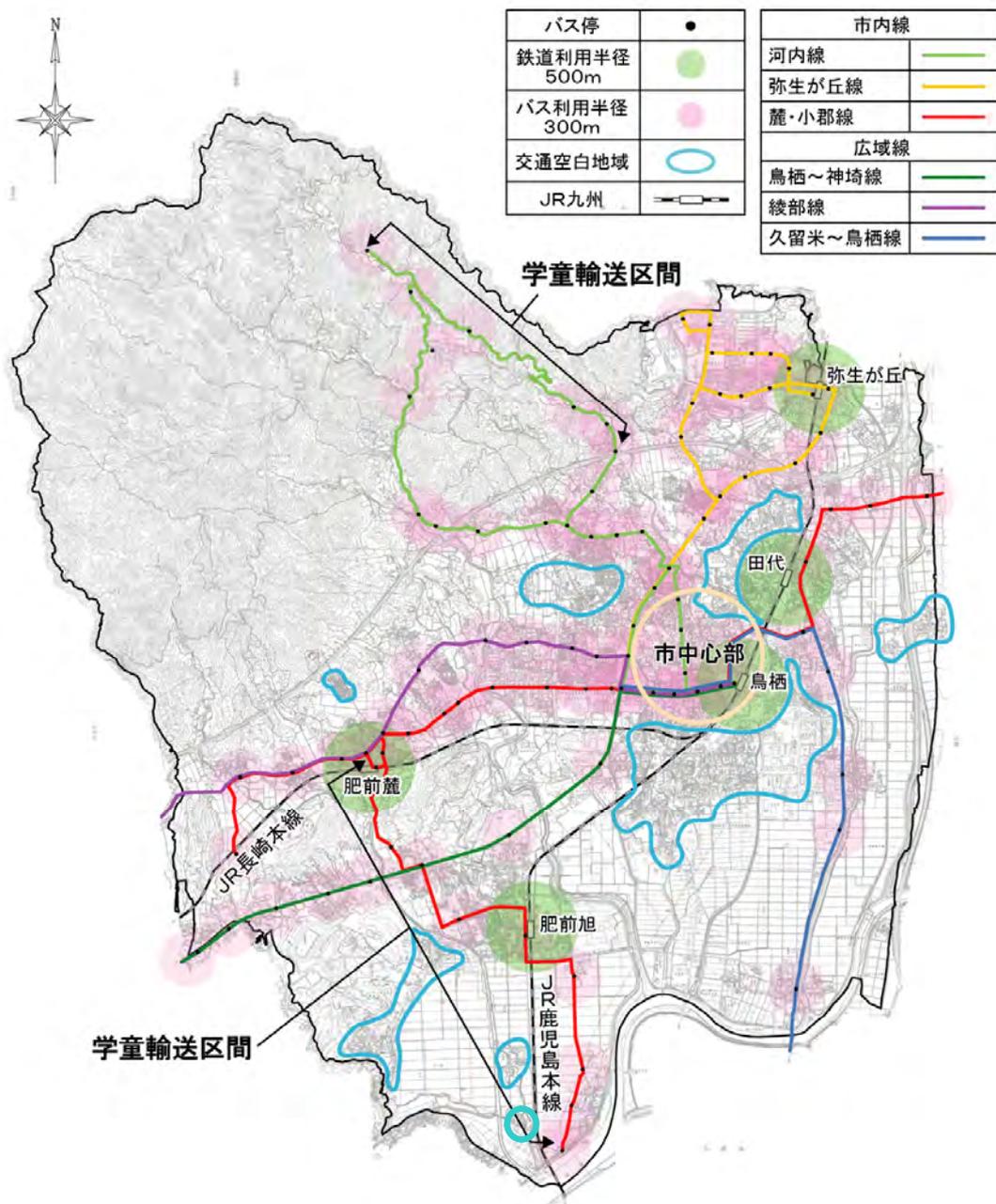


鳥栖市内の路線バス

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 圏内からも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 圏内からもれるところが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。

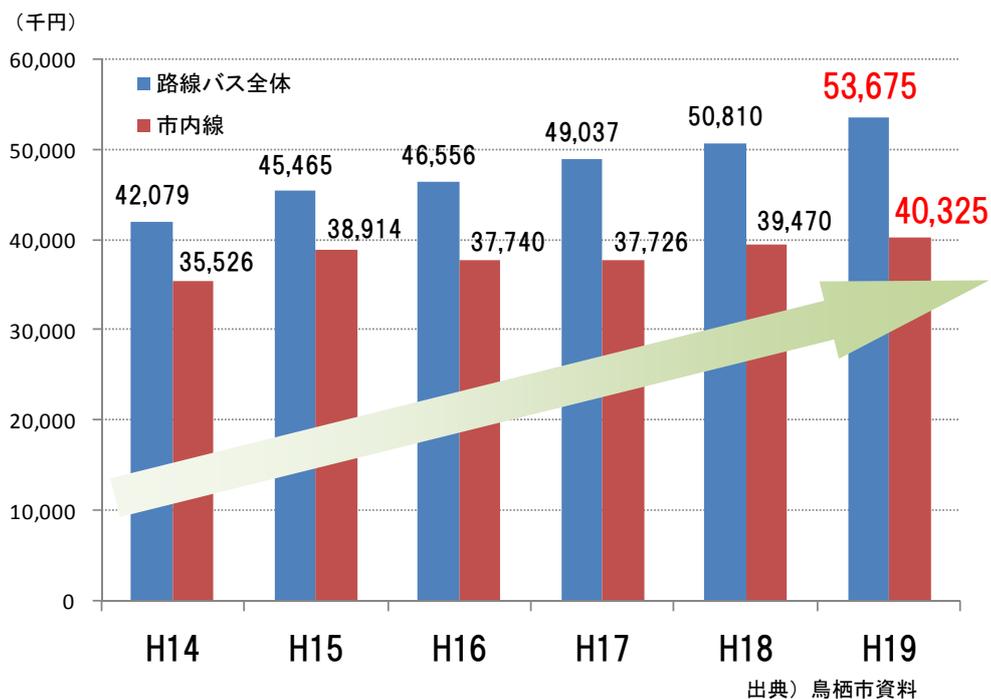
市内線及び広域路線の乗車人数の推移

| | 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。

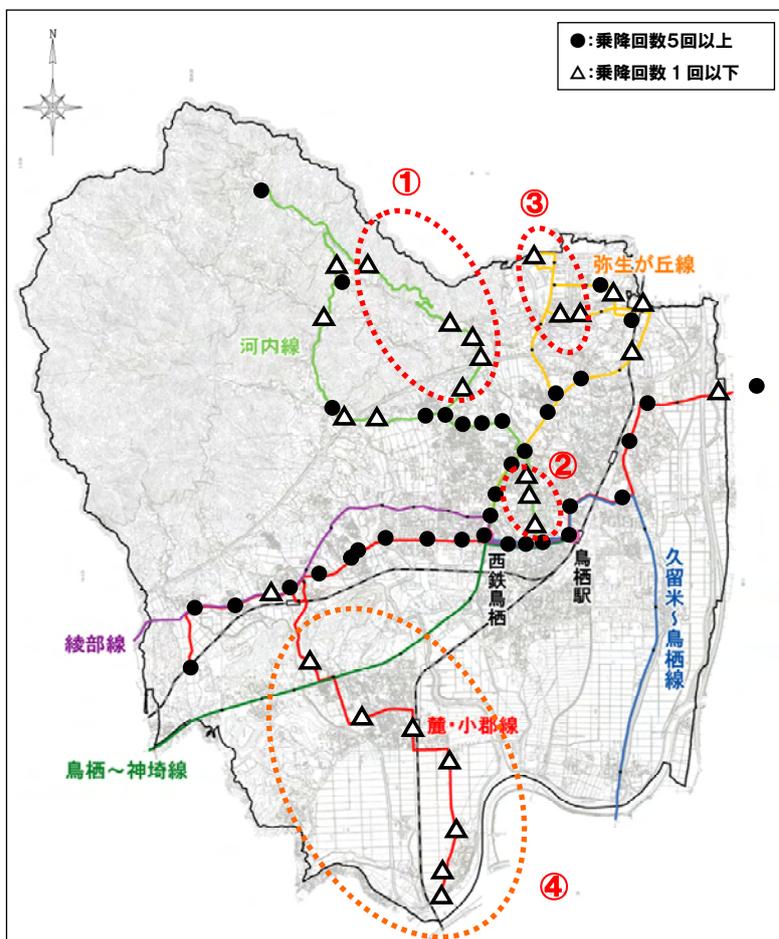
(2) 調査結果

- 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

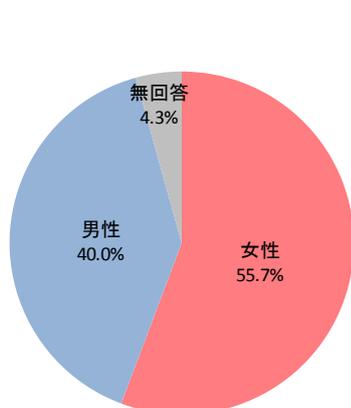
(2) 調査結果

【回収状況及び回答者の属性】

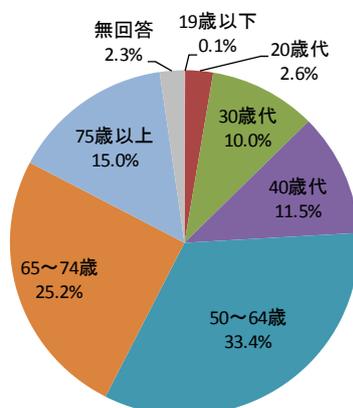
- 23,007世帯に配布し（1世帯に1部配布）、6,665世帯から回収、全体の回収率は約30%となった。
- 回答者の性別は、「女性」の割合が「男性」を上回っている。
- 「50～64歳」が最も多く全体の約33%、50歳以上は約74%を占めている。
- 職業は、「主婦」が最も多く全体の約29%を占め、続いて「無職」が全体の約26%を占めている（「主婦」「無職」で全体の半数以上を占めている）。

■アンケート配布回収結果

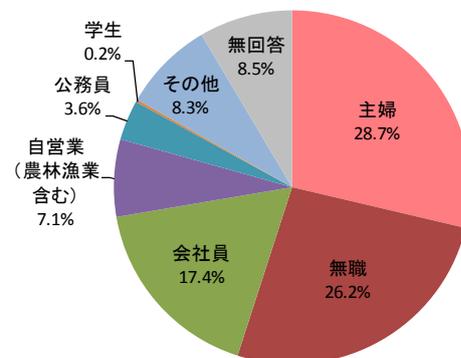
| 配布世帯数 ① | 回収結果(世帯数) | | | 回収 調査票数 ④ |
|------------|------------|-----------|------------|-----------------|
| | 回収世帯数 ② | 回収不可 ③ | 回収率 ②/① | |
| 23,007 | 6,665 | 16,342 | 29.0% | 6,665 |



回答者の性別 (N=6,665)



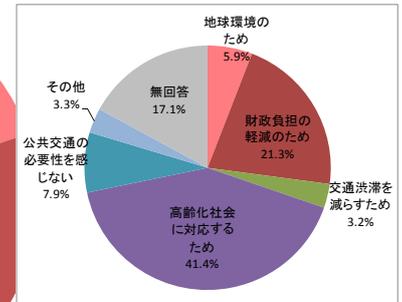
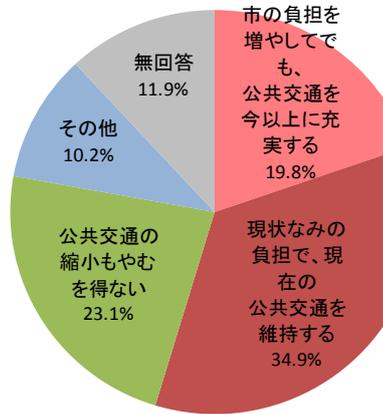
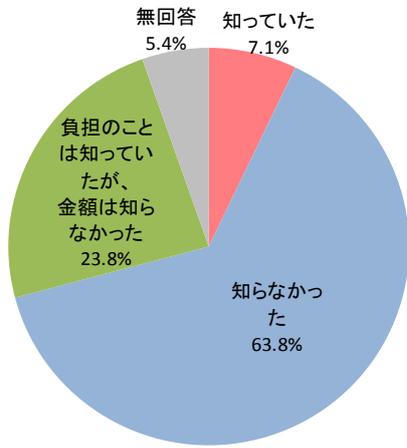
回答者の年齢層 (N=6,665)



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）。



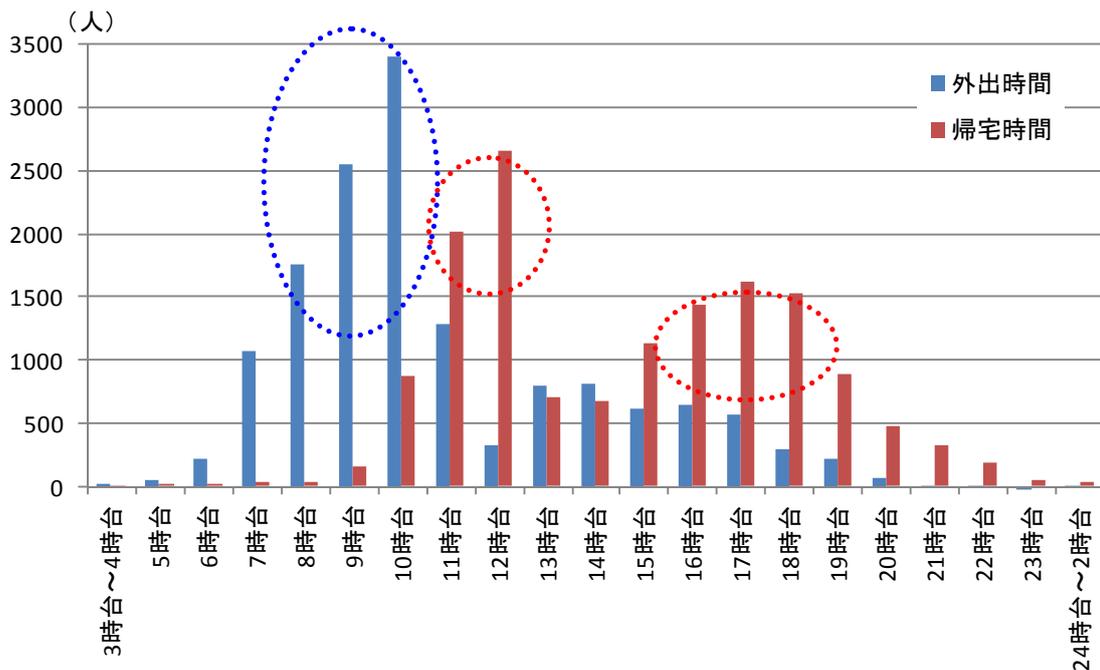
左記質問の回答理由について (N=6, 665)

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】

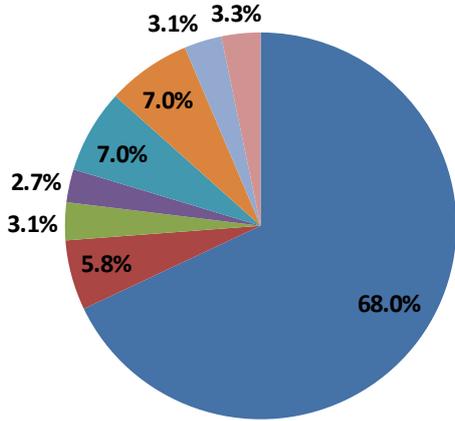
●外出行動は午前中の移動が多く、10時台をピークに8時台～10時台が多く、帰宅時間は12時台をピークに11時台～12時台、さらに16時台から18時台も多くなっている。



外出・帰宅時間について (全外出行動) (N=14, 854、無回答除く)

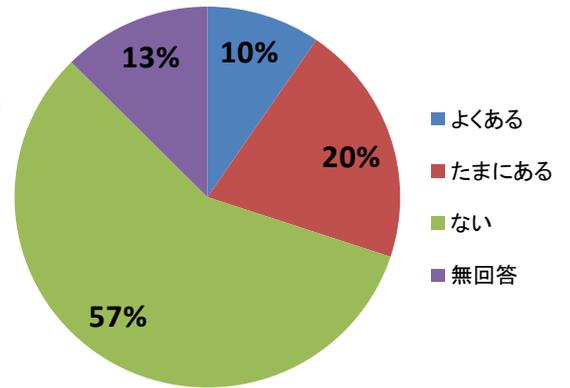
【利用交通手段】

- 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)

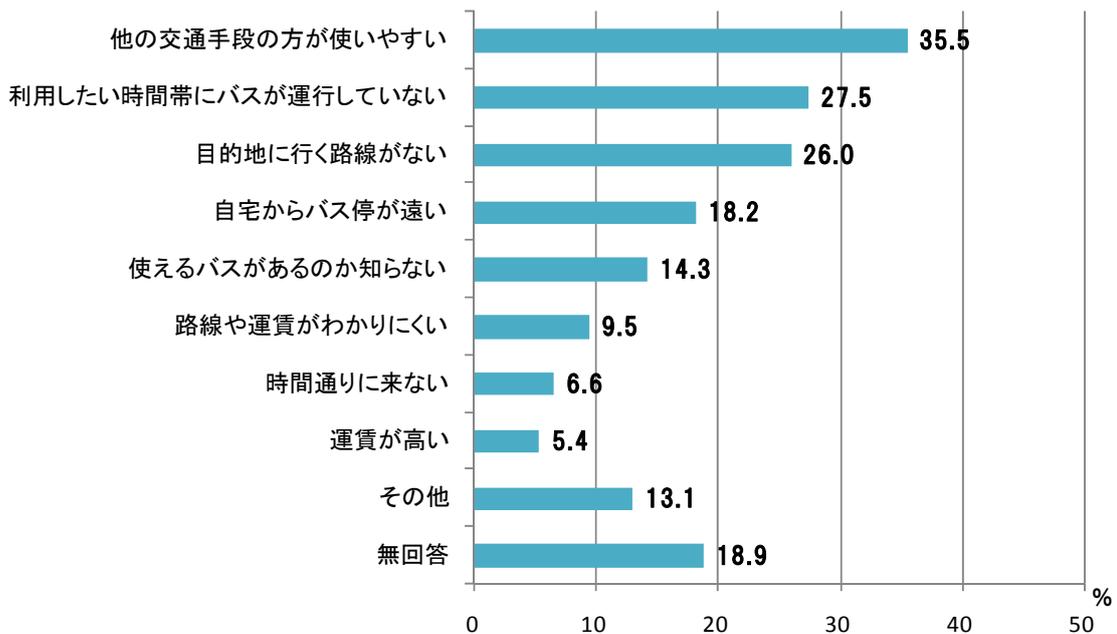
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(家族等の送迎)
- 鉄道
- 路線バス
- 自転車
- 徒歩
- タクシー
- その他(バイク等)



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】

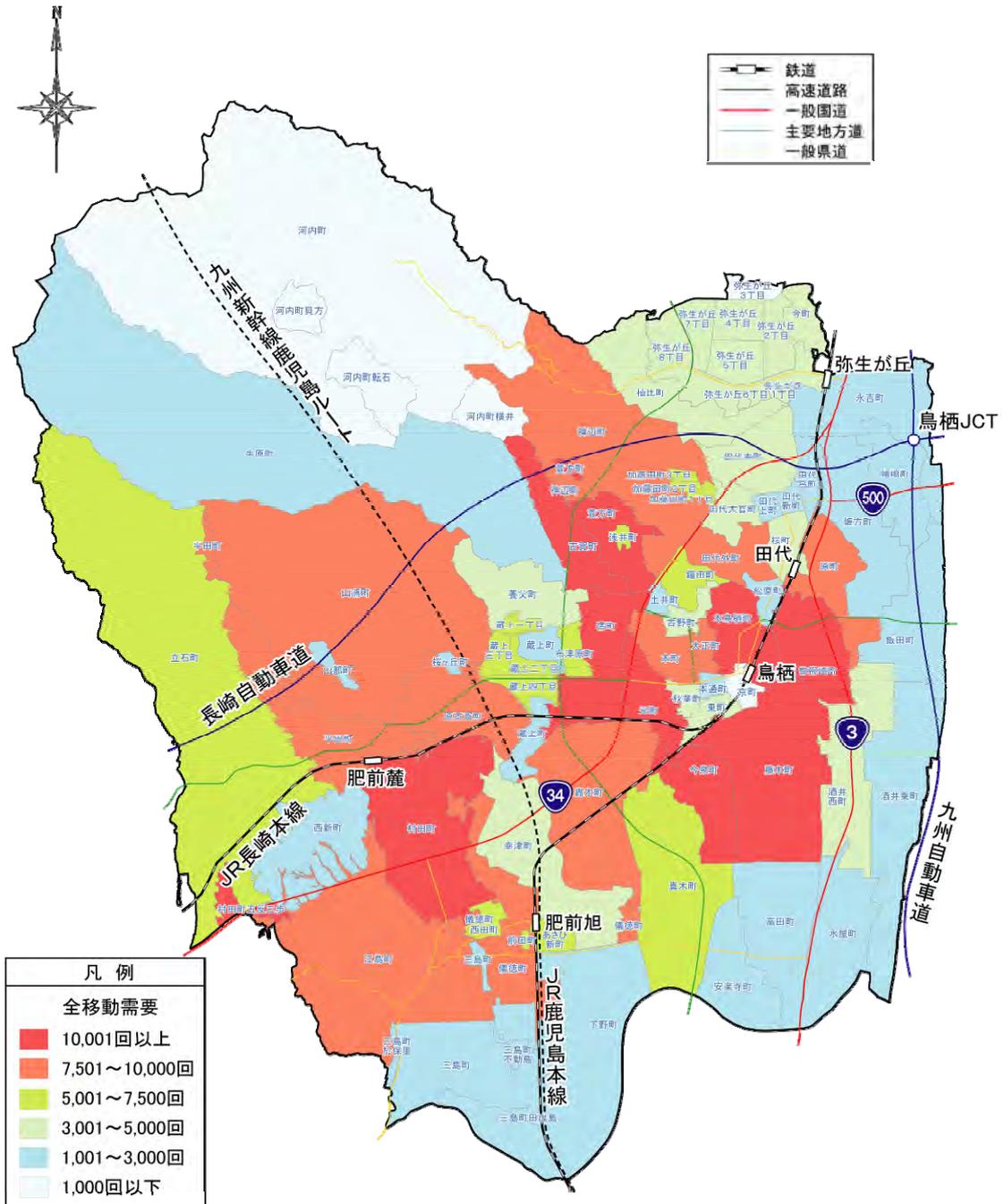
- バスを利用しない最も多い理由は、「他の交通手段の方が使いやすい」で全体の約36%が回答。それに「利用したい時間帯にバスが運行していない」「目的地に行く路線がない」が続いている。



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。

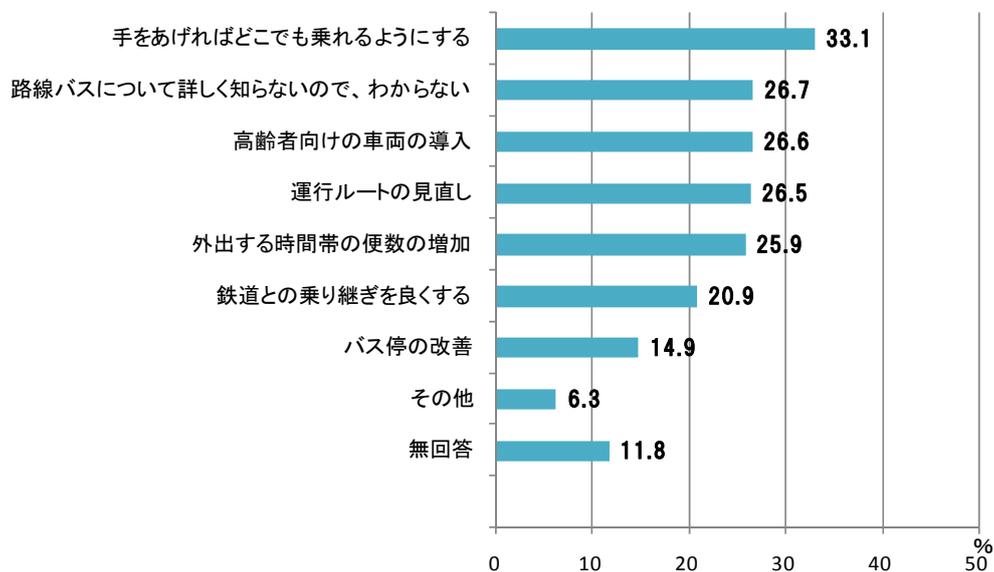


移動需要について（週当たりの全外出行動回数累計※1）
（N=16,048※2）

※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】

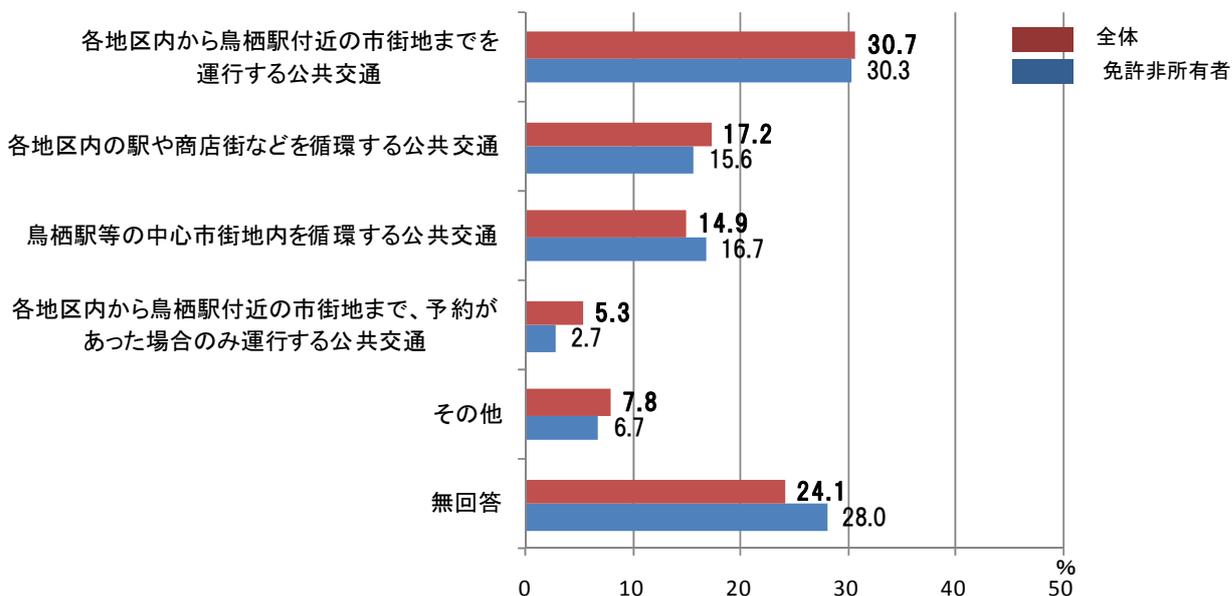
- 「手をあげればどこでも乗れるようにする」への回答数が最も多く、約33%を占めている。その他、「高齢者向けの車両の導入」「運行ルートの見直し」「外出時間帯の便数の増加」「鉄道との乗り継ぎを良くする」等が続くが大差はみられない。



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。

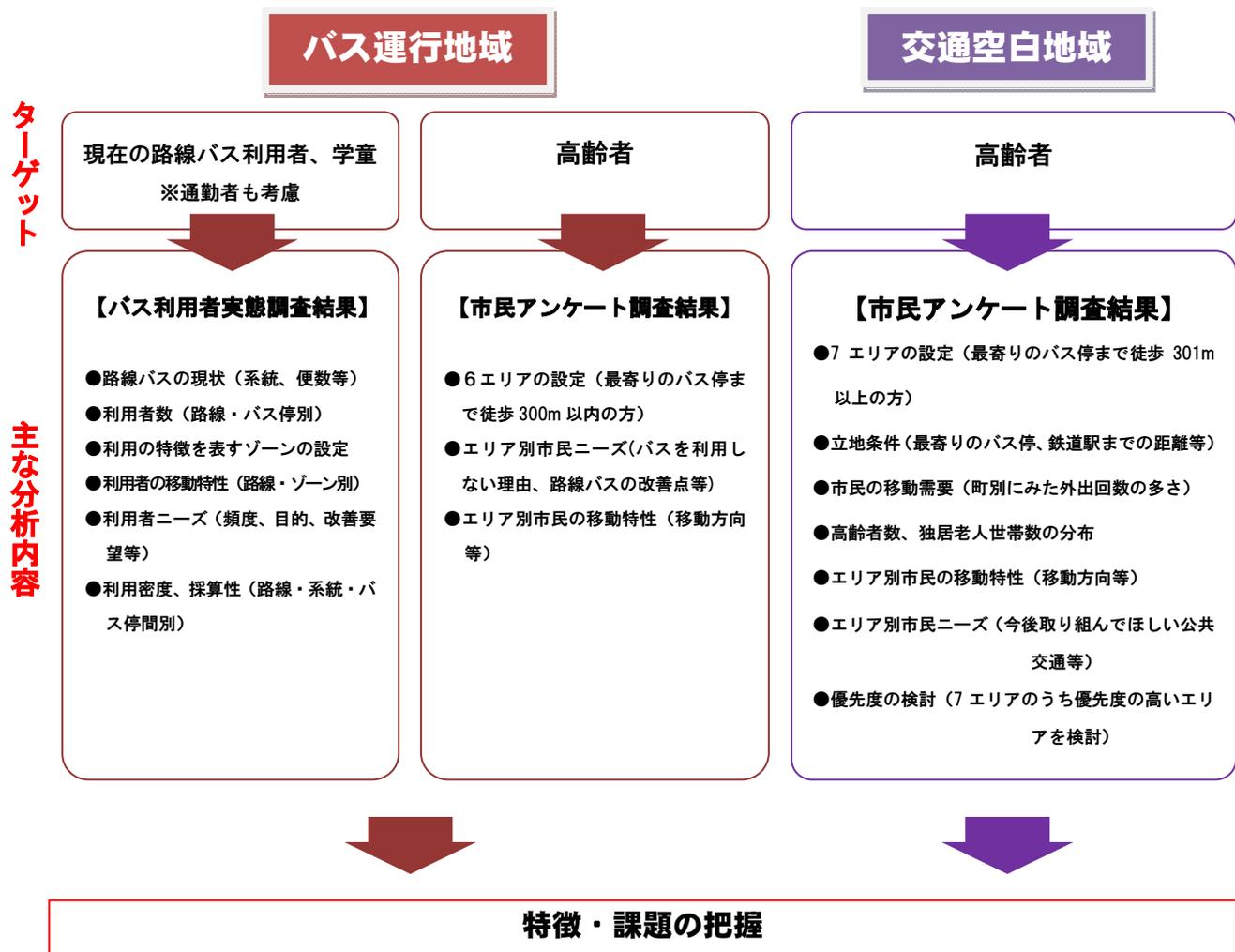


今後取り組んでほしい公共交通 (N=6,665)

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)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)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)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)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)

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)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

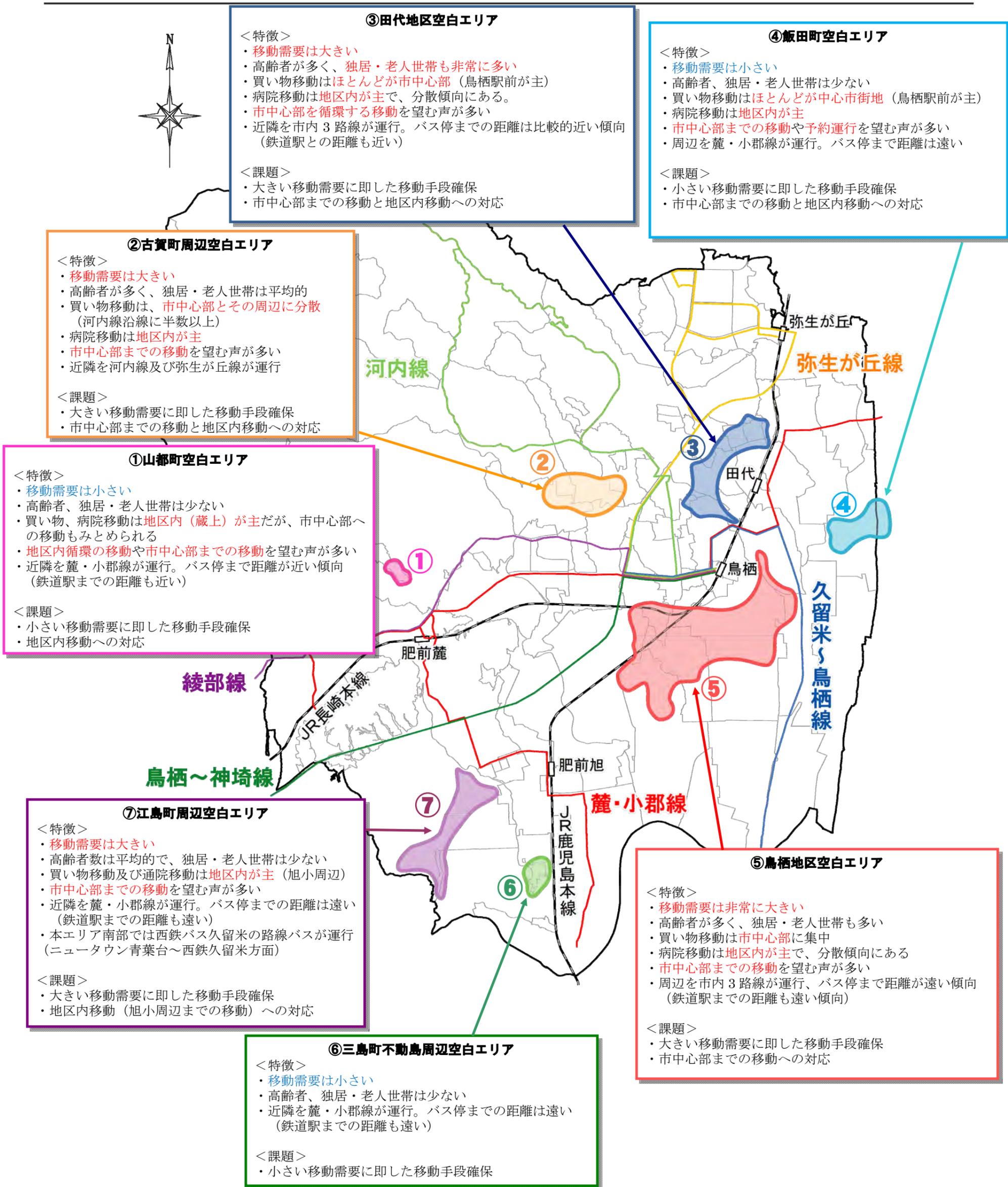
② 河内線・弥生が丘線

- <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)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

麓・小郡線

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)



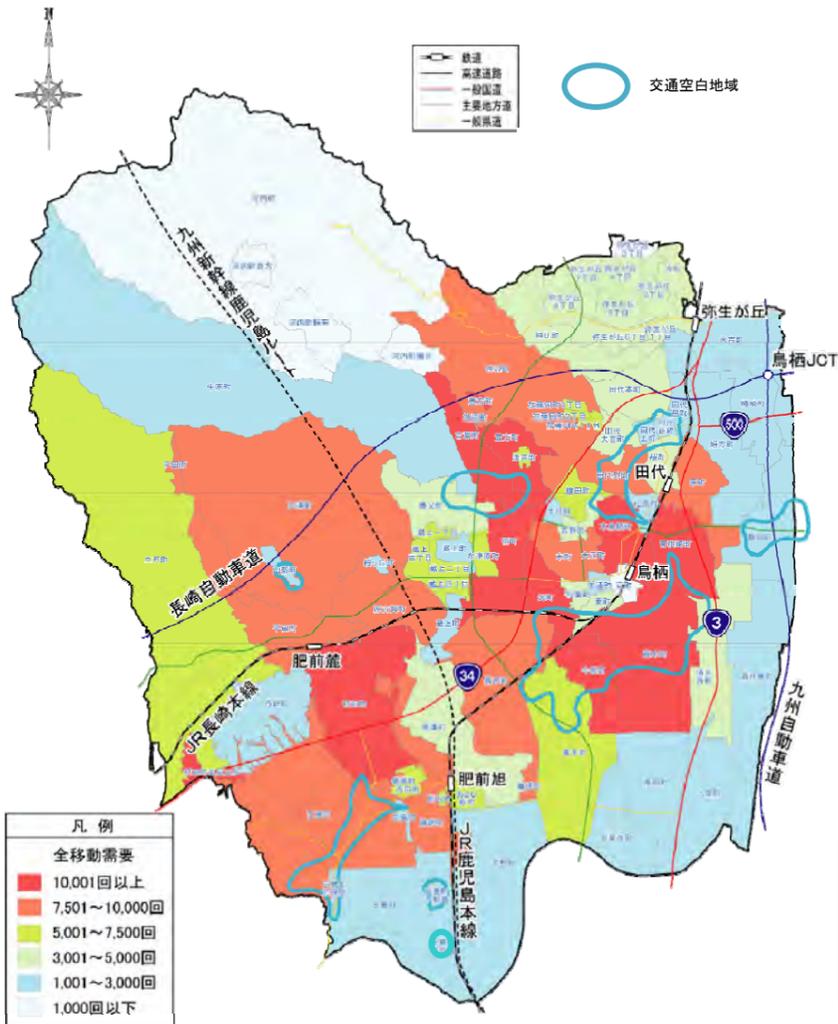
交通空白地域の特徴と課題（高齢者）

※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

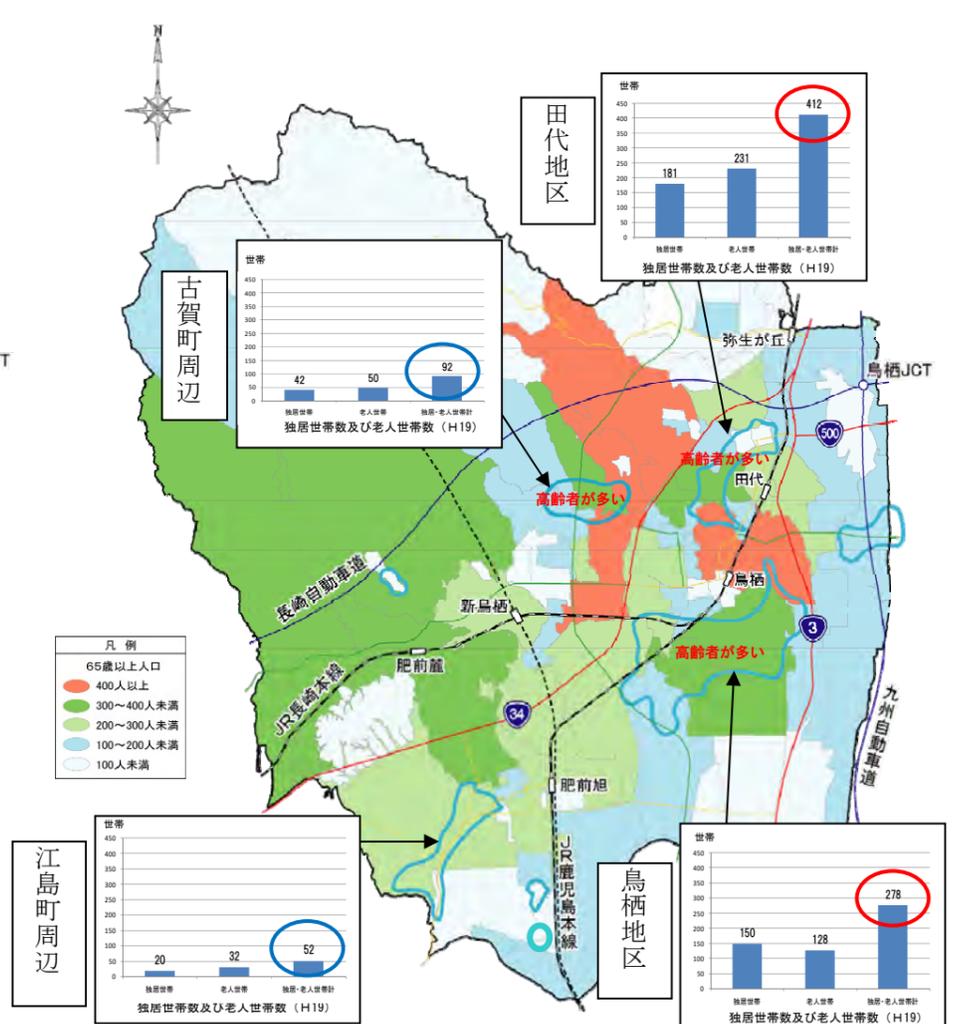
＜参考＞ 交通空白地域(優先度)

- 「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・小郡線と市外路線の綾部線が運行 ・最寄りのバス停「乗目」までおおよそ410m ・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。 ・なお、麓駅がおおよそ800mのところにある。 | 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「合町」までおおよそ550m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・なお、近隣に鉄道駅はない状況。 | 高い | 多い | 平均 | ・外出を控えたことがあると感じている人が多い ・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、麓小郡線と市外路線の久留米～鳥栖線が運行 ・最寄りのバス停までおおよそ410m(バス停「大木」「本鳥栖」「鎗田」「太田観音」「姫方」等) ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・なお、鳥栖駅がおおよそ1500m、田代駅がおおよそ600mのところにある。 | 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・小郡線と市外路線の久留米～鳥栖線が運行 ・最寄りのバス停「曾根崎」までおおよそ610m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行が可能。 ・なお、鳥栖駅がおおよそ2000m、田代駅がおおよそ1500mのところにある。 | 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 | ・近隣に市内路線の麓・小郡線と市外路線の綾部線が運行 ・最寄りのバス停までおおよそ550m(バス停「鳥栖駅」等) ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・なお、鳥栖駅がおおよそ1000mのところにある。 | 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が多い ・外出を控えたことが「よくある」と感じている人も多い ・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「下野中」までおおよそ410m ・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1400mのところにある。 | 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480m ・本エリアに通じる道路は道幅が狭く、路線バスの運行は難しい。 ・なお、旭駅がおおよそ1100mのところにある。 | 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 |

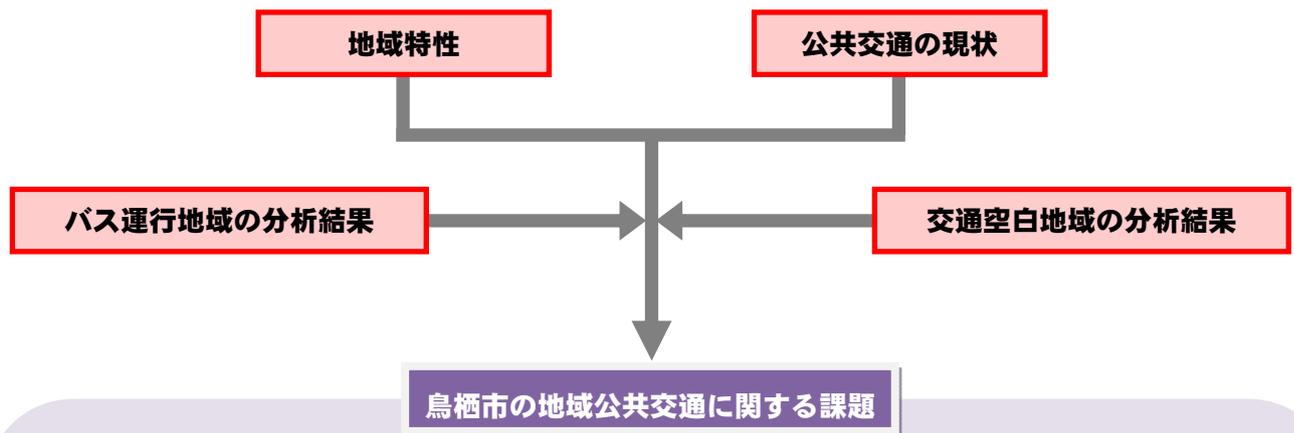


移動需要(週当たりの全外出行動回数累計)と交通空白地域 (N=16,048、無回答除く)



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 基本方針及び目標

【基本方針】

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

【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

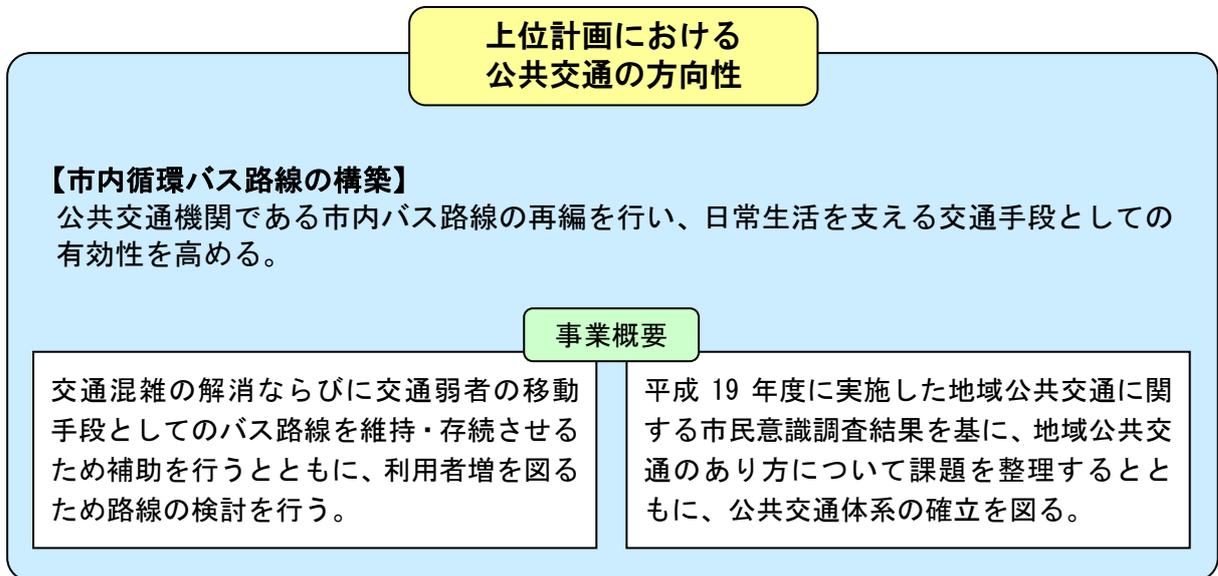
- ・既存交通資源との連携により、財政負担を抑制しながら、路線バスの効率化を図る

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

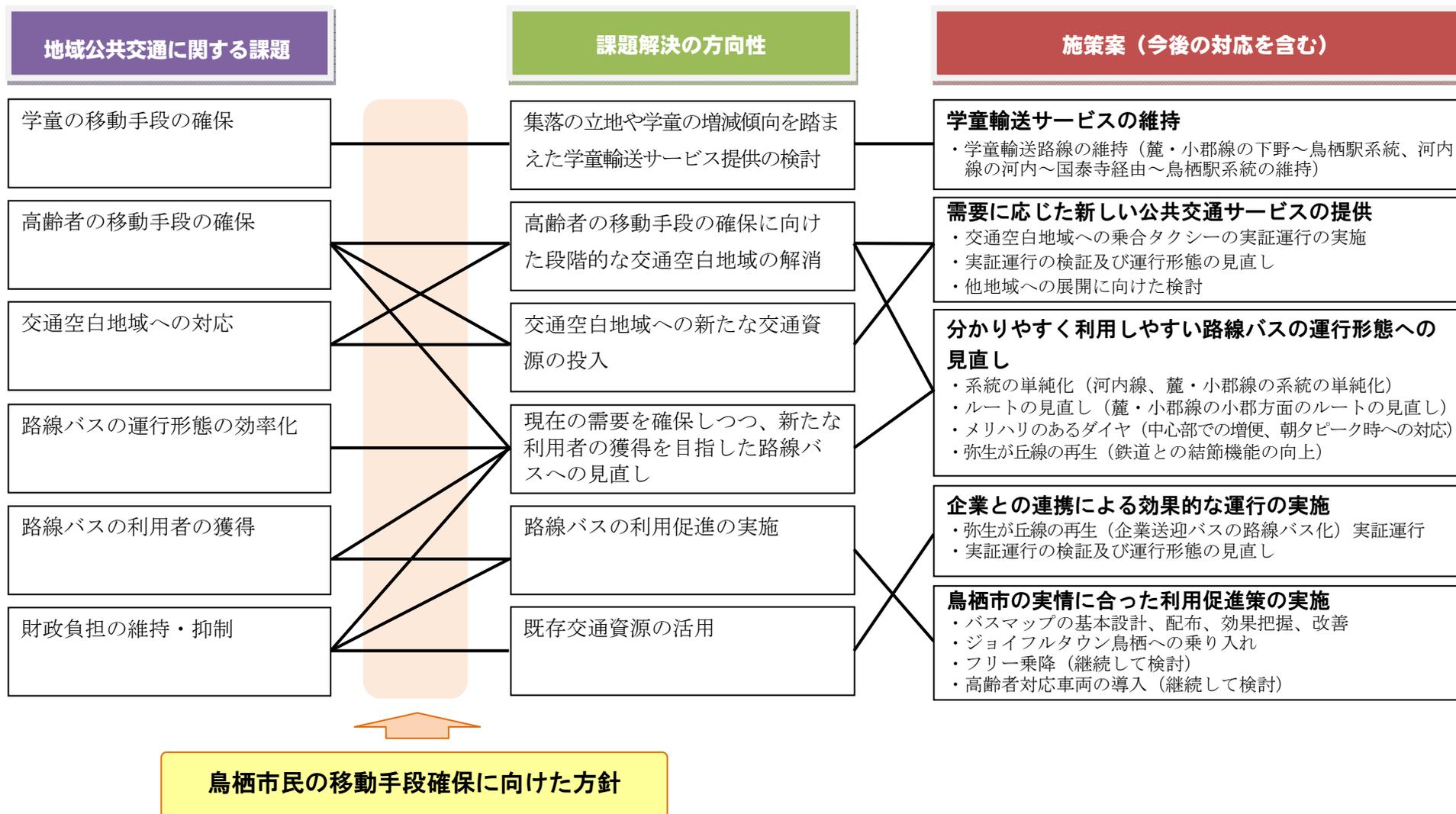
本計画の期間は、平成 21 年度からの概ね 10 年間とする。なお、本計画については、必要に応じて検証し、見直しを行うこととする。

- 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 事業及びその実施主体に関する事項

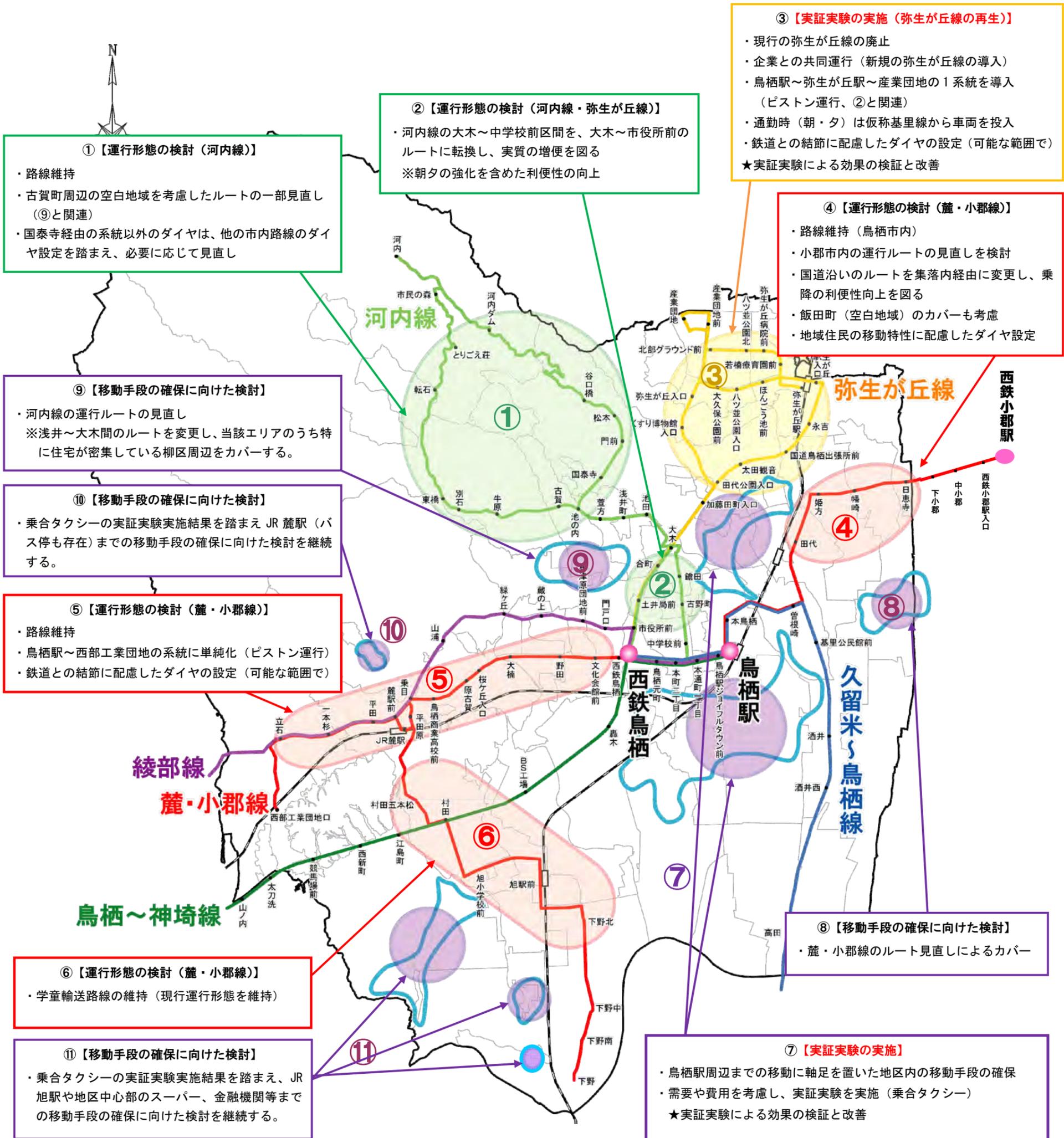
(1) 鳥栖市に求められる地域公共交通活性化及び再生に向けた施策

●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

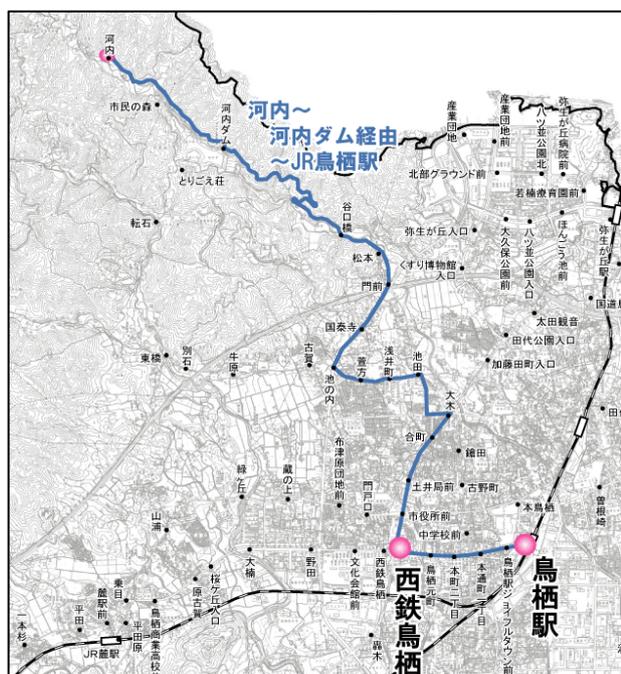
<学童輸送路線の維持>

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。

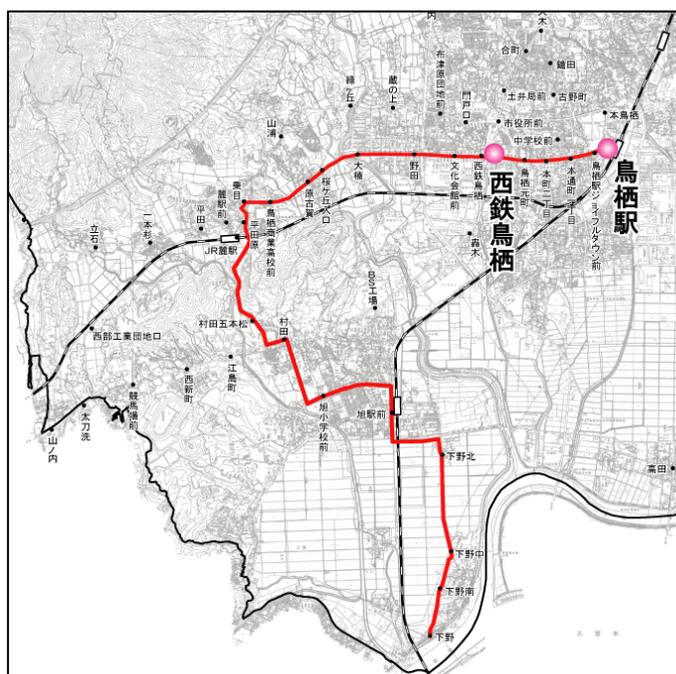
実施主体：西鉄バス佐賀(株)、鳥栖市

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：定期定路線

（各運行地区3日／週、日曜祝日は運休）

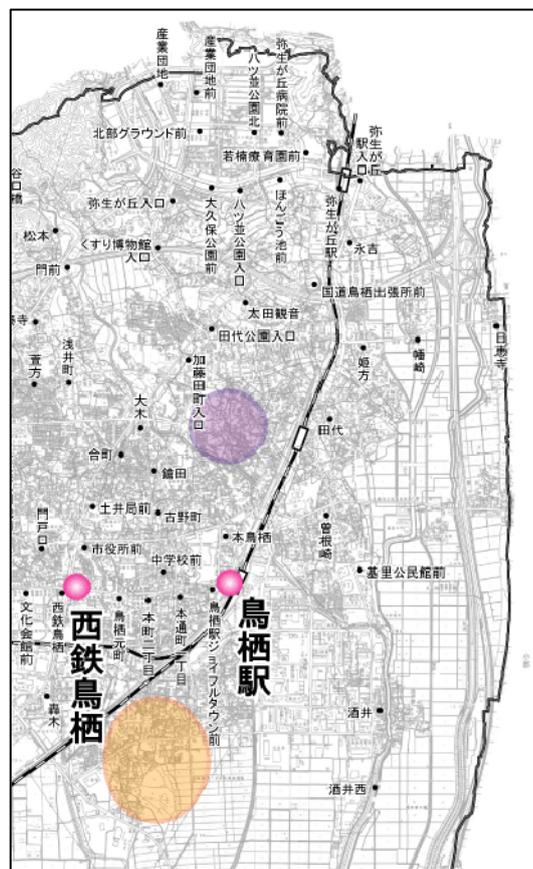
運行時間：午前9時～午後4時

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：路線バス運賃等を参考にし、運行開始までに決定する。

- ・基本的な乗降場所及びルートについては、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の運行形態の見直し

<系統の単純化>

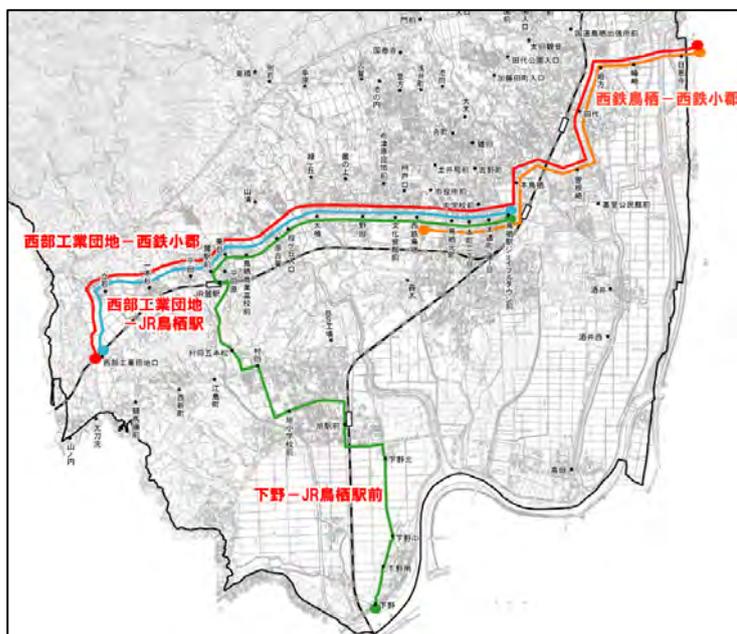
【麓・小郡線】

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～



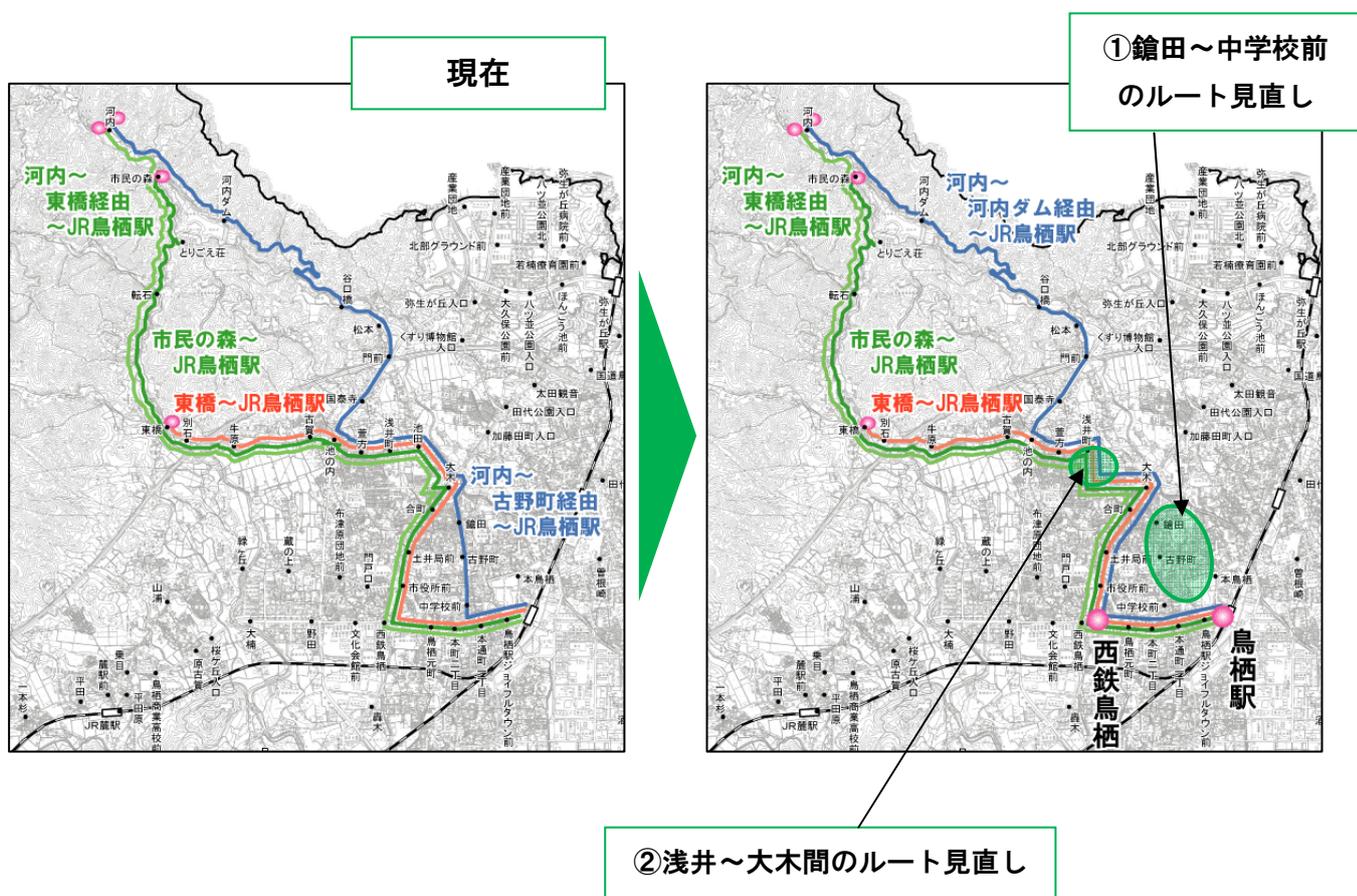
<ルートの見直し>

【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～



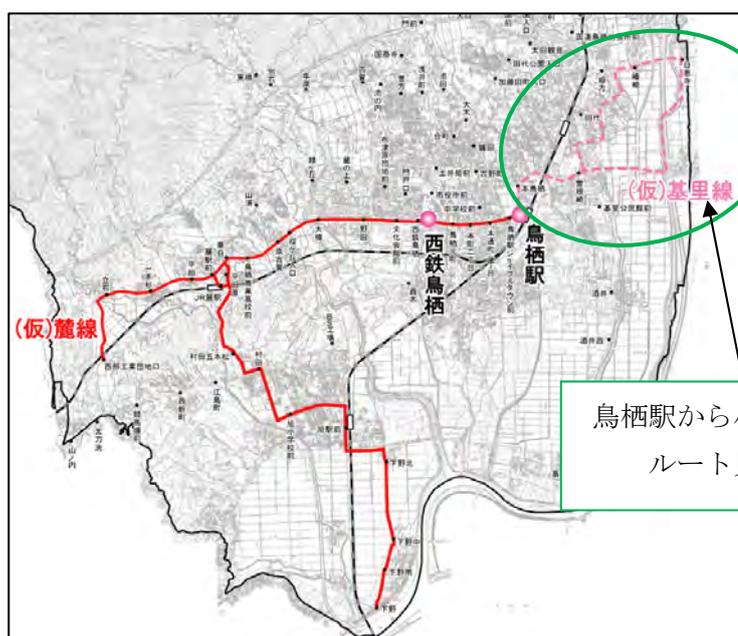
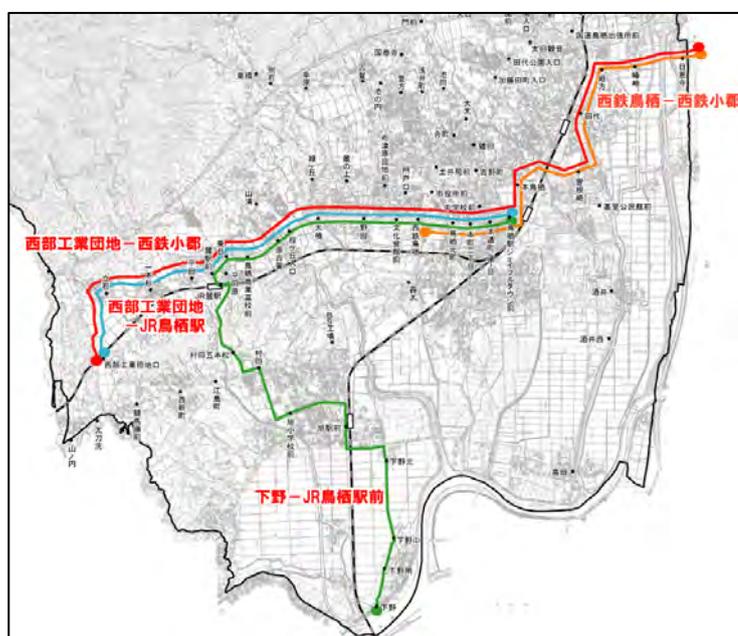
【麓・小郡線】

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

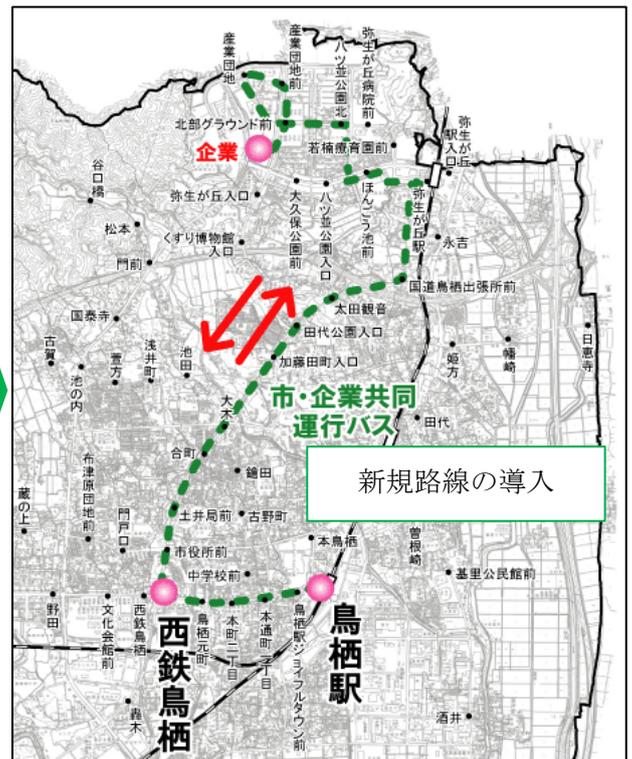
事業内容：現在、弥生が丘産業団地の企業がJR鳥栖駅～自社までの企業送迎バスを、西鉄バス佐賀(株)に委託運行している。一方、市補助のもと弥生が丘線を西鉄バス佐賀(株)が運行している。こうした状況を踏まえ、利用者が少なく市補助額が最も多くなっている弥生が丘線については廃止した上で、企業及び西鉄バス佐賀(株)の協力のもと、企業送迎バスと弥生が丘線を一本化した新規の弥生が丘線の実証運行を行う。なお、一本化に当たっては、朝夕通勤ピーク時間帯への対応を踏まえ、(仮)基里線車両を投入する。

※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

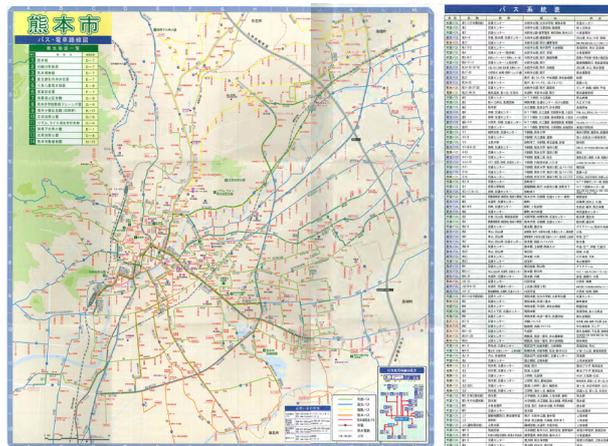
- 系統：沿線地域から鳥栖駅までの移動が主となっている市民の移動特性や鉄道駅の位置等を踏まえ、鳥栖駅～弥生が丘駅経由～産業団地の1系統を導入
- ルート：弥生が丘におけるバス停利用状況、市民の移動特性、鉄道駅の位置等を踏まえ、弥生が丘線のルートを鳥栖駅～弥生が丘駅経由～産業団地のピストン運行とする。
- ダイヤ：朝夕通勤ピーク時間帯における鉄道との結節機能の向上を図り、弥生が丘産業団地や沿線に立地する企業等への通勤にも配慮したダイヤとし、利用促進を図る。なお、朝夕通勤ピーク時間帯の増便については、(仮)基里線の車両を投入することで対応する。

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・西鉄バス佐賀(株)
 鳥栖市

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・西鉄バス佐賀(株)・鳥栖市

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の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・西鉄バス佐賀(株)

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・西鉄バス佐賀(株)

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、西鉄バス佐賀(株)

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 | 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 | 学童輸送サービスの維持（麓・小郡線の下野～鳥栖駅系統、河内線の河内～国泰寺経由～鳥栖駅系統の維持） | ● | → | → | → | ◎ | | ◎ | | |
| 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

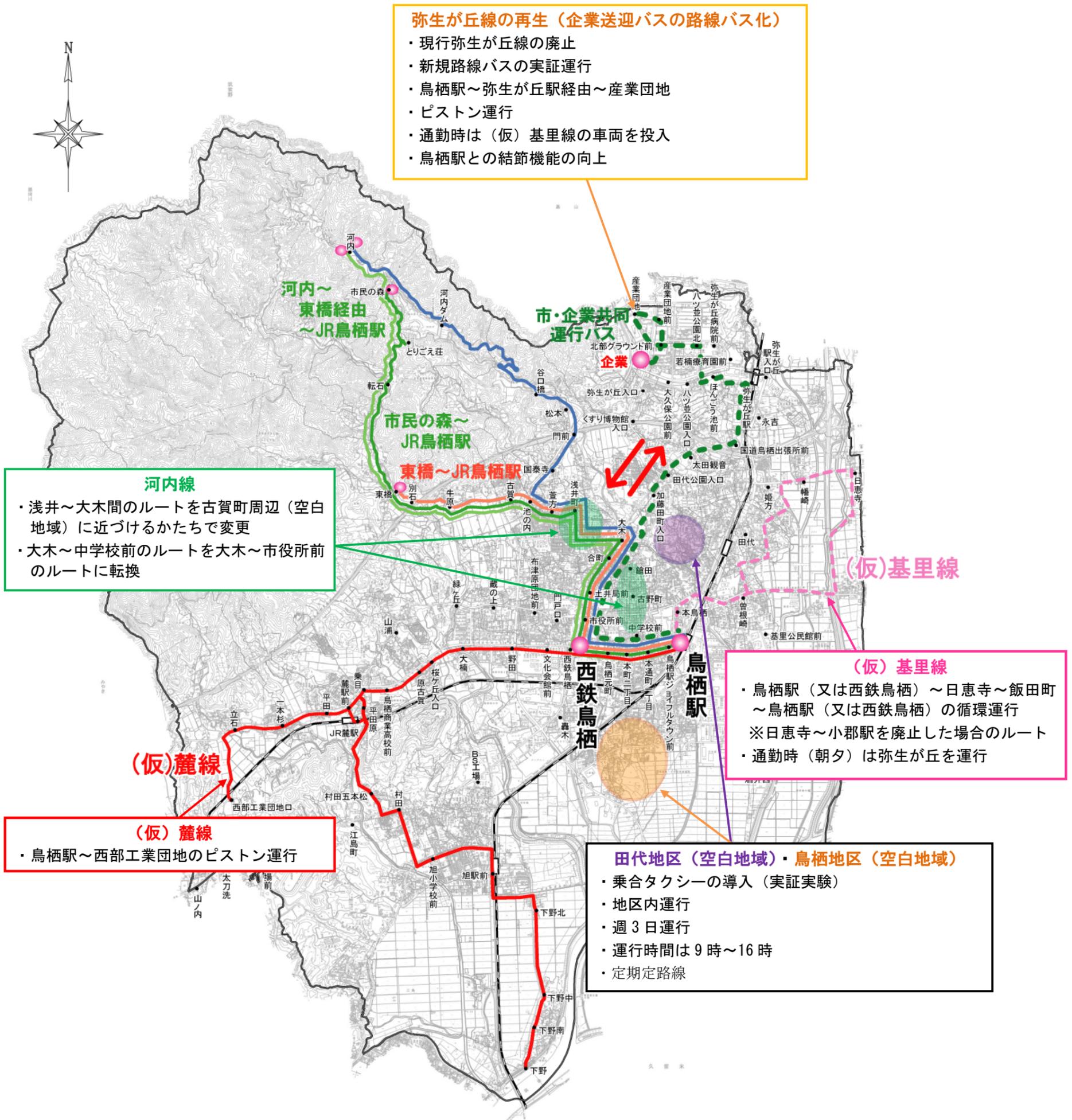
※2：短期的な実現は困難なため、段階的に対応

※◎：中心的な立場で実施

○：協力的な立場で実施

<参考> 事業計画(まとめ)

●市民や路線バス利用者のニーズを踏まえ、鳥栖市における必要な公共交通を確保することを事業計画の前提とし、事業の投資額見込みや道路状況等を検証し、関係者と調整しながら、下記の事業実施内容をまとめた。



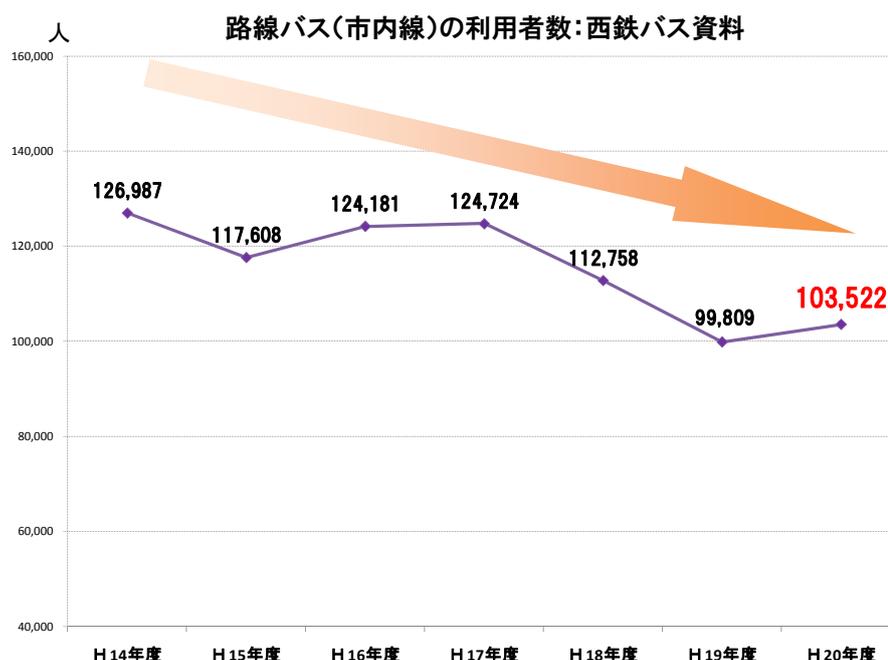
8-5 数値目標

【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(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（6,695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。

**鳥栖市地域公共交通総合連携計画
資料編
(案)**



平成 21 年 1 月

**鳥栖市地域公共交通会議
鳥栖市地域公共交通活性化協議会**

目 次

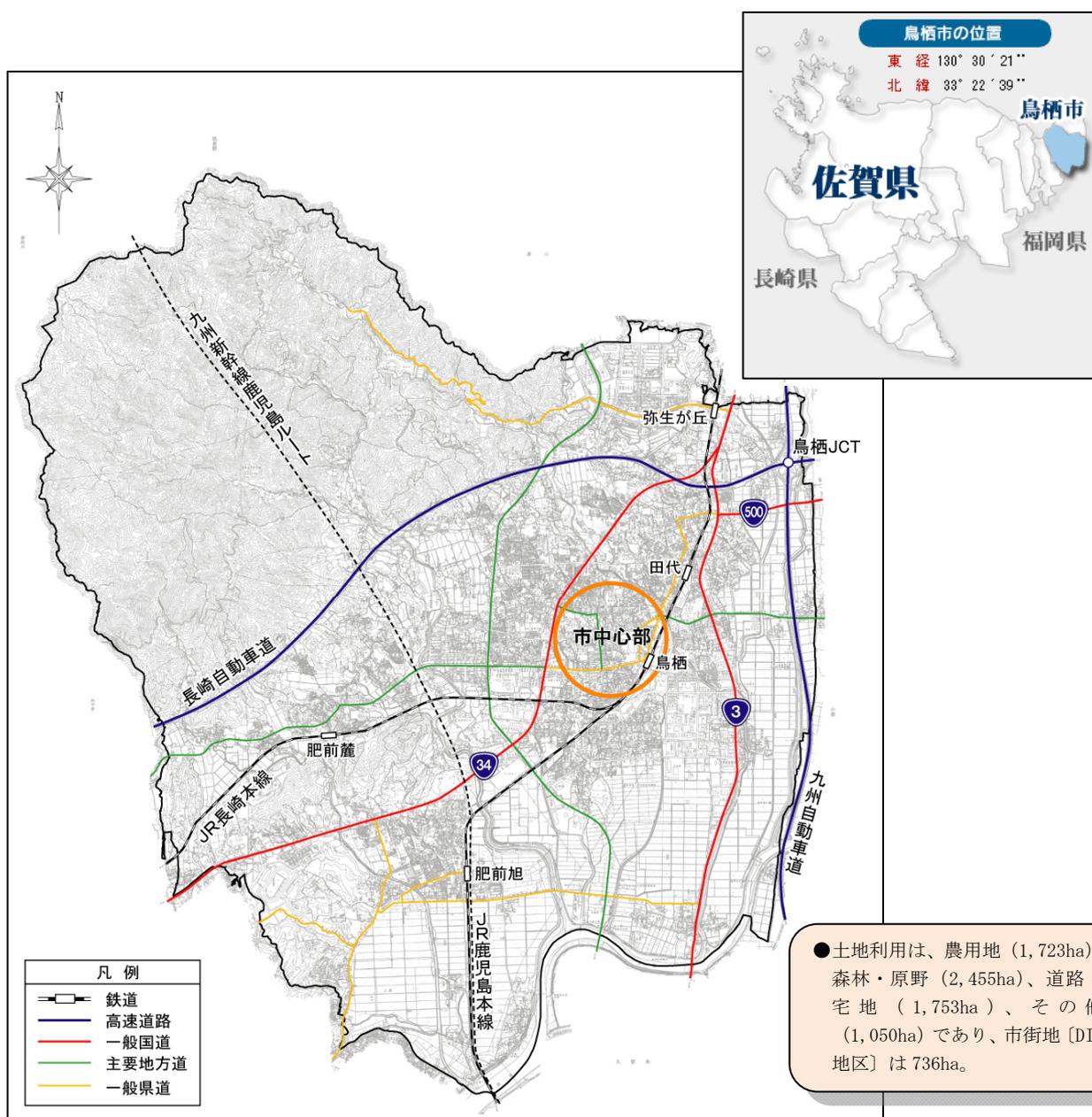
| | |
|------------------------------------|-----------|
| 1. 鳥栖市の地域特性 | 1 |
| 1-1 鳥栖市の概況 | 1 |
| 1-2 鳥栖市の人口特性 | 3 |
| 1-3 鳥栖市の主要施設の分布 | 6 |
| 2. 鳥栖市の公共交通の現状 | 7 |
| 2-1 路線バス | 7 |
| 2-2 その他の交通資源 | 16 |
| 2-3 バス利用者実態調査 | 22 |
| 2-4 市民アンケート調査 | 28 |
| 3. 鳥栖市の公共交通に関する分析 | 37 |
| 3-1 分析に当たっての考え方 | 37 |
| 3-2 バス運行地域に関する分析 | 38 |
| 3-3 交通空白地域に関する分析 | 74 |
| 4. 鳥栖市の公共交通の課題 | 91 |
| 5. 数値目標の設定根拠 | 92 |

1. 鳥栖市の地域特性

1-1. 鳥栖市の概況

【市の概況】

- 鳥栖市は、佐賀県の東端に位置し、東西8.2km、南北9.0km。
- 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。
- JR、国道、高速自動車道の分岐点で、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いる。

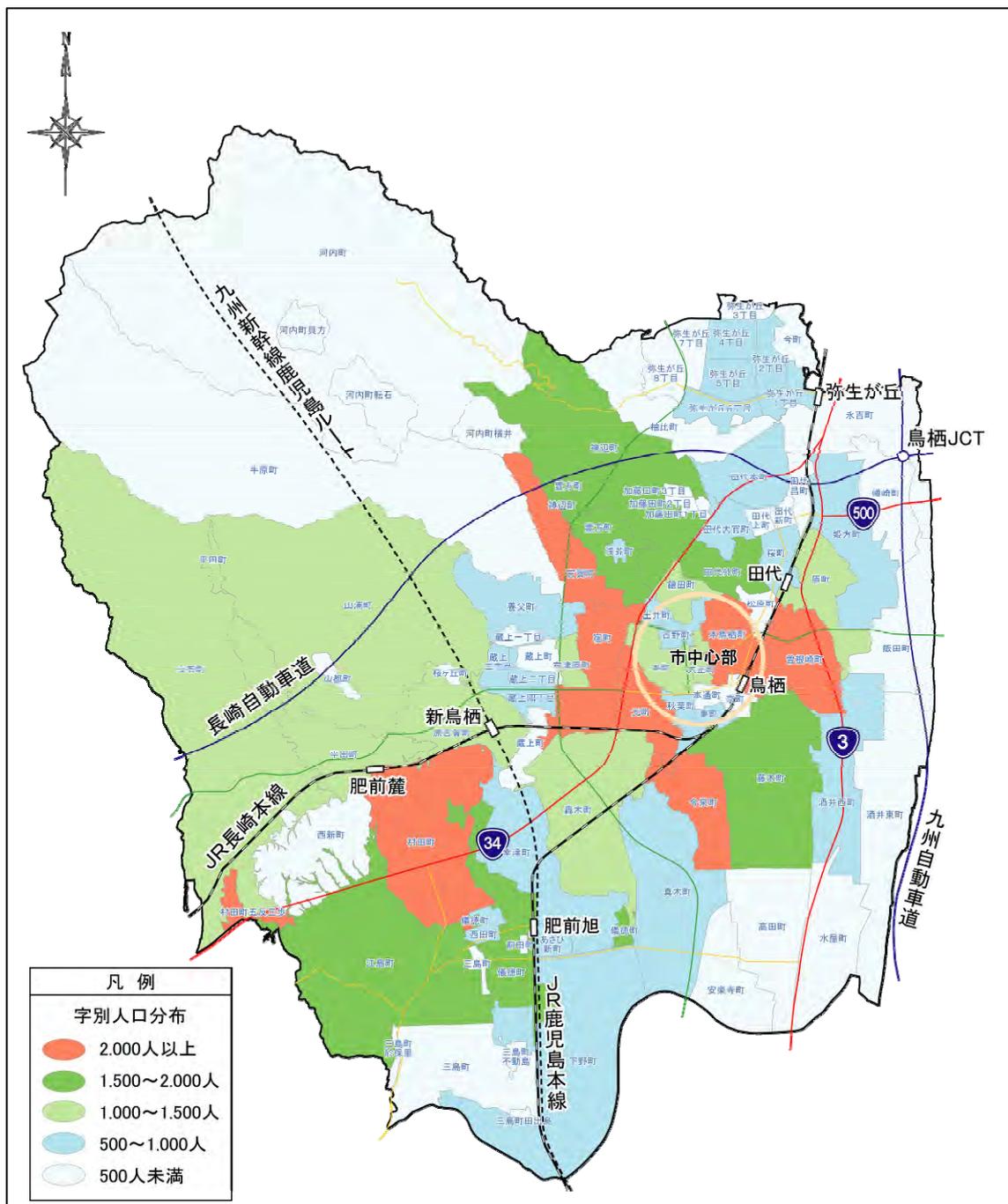


鳥栖市の市域

1-2. 鳥栖市の人口特性

【人口分布】

- 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。
- 人口が2,000人を超える地区は、市中心部及びその周辺に位置する本鳥栖町、曾根崎町、古賀町、宿町、元町、今泉町等で、鳥栖市の人口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。
- 村田町を中心とする旭地区においても高い人口集積が認められる。
- 一方、河内町を中心とする若葉地区や田代地区内の弥生が丘、高田町等の市境の町の人口集積は低い水準にある。ただし、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。

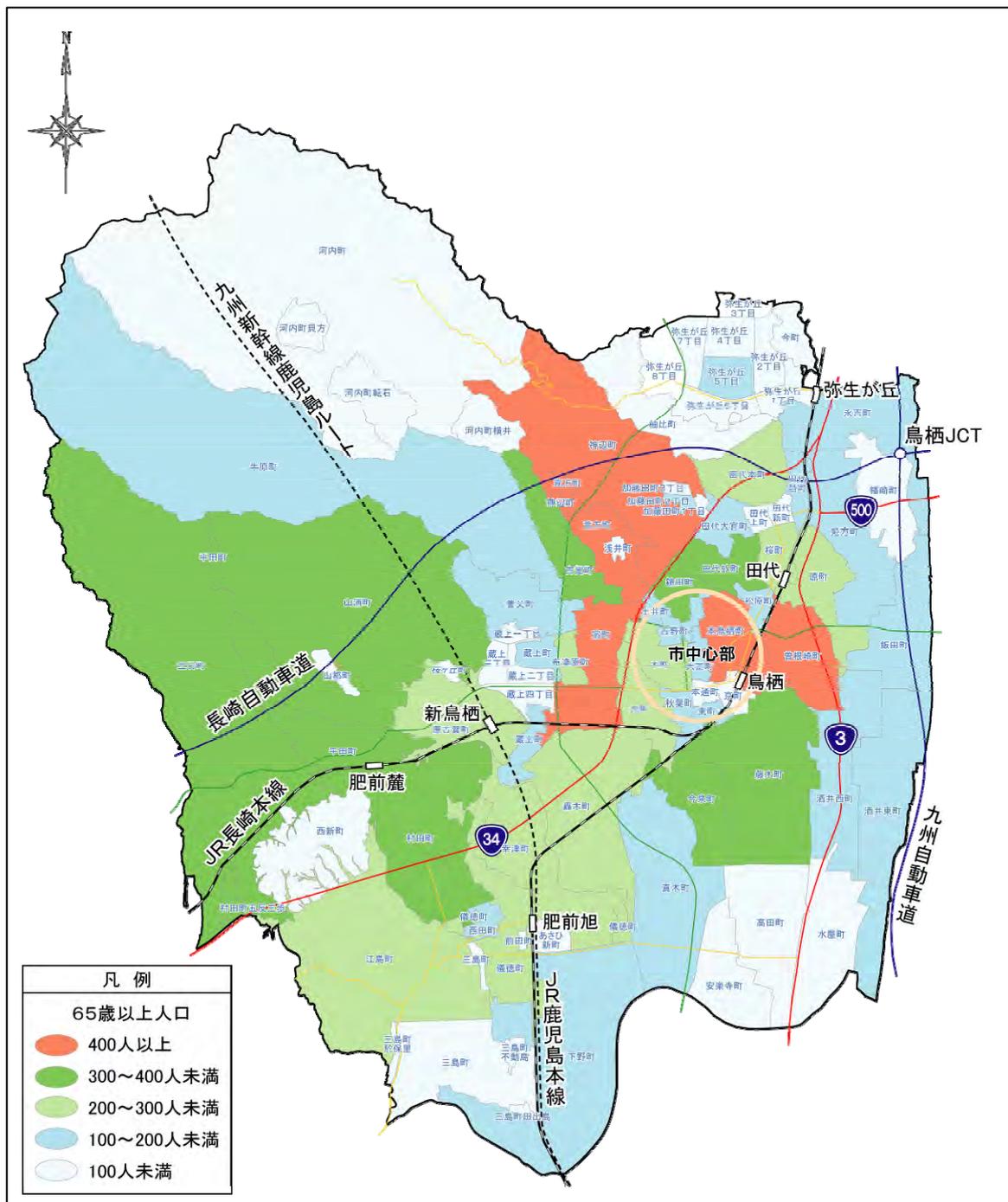


鳥栖市の人口分布

出典：鳥栖市「公称住所人口調べ」

【高齢者の分布】

- 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位置する本鳥栖町、曾根崎町、宿町、古賀町、浅井町、萱方町、神辺町（神辺合町含む）であり、高齢者数も市街地及びその周辺に集中しているのが特徴である。
- また、村田町や平田町、山浦町等一帯において、高齢者数が300人～400人未満の町が多く見受けられる。江島町や儀徳町など旭地区では、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。

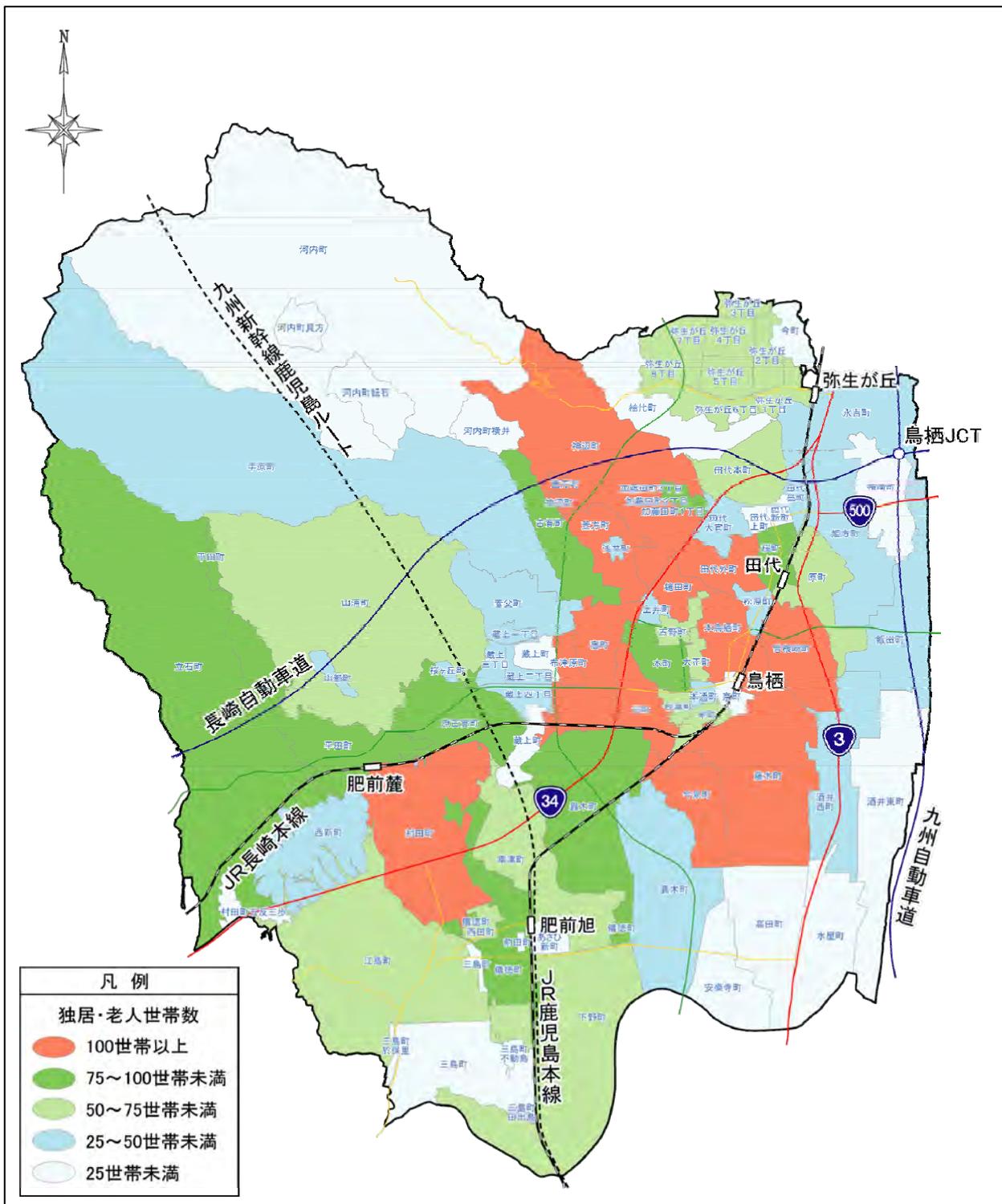


鳥栖市の高齢者数の分布

出典：鳥栖市「年齢階層別人口調べ」

【鳥栖市の独居・老人世帯数】

- 元町、藤木町、今泉町、本鳥栖町、鎗田町、布津原町、宿町、萱方町、曾根崎町、村田町等の独居・老人世帯数は100世帯を超えている。

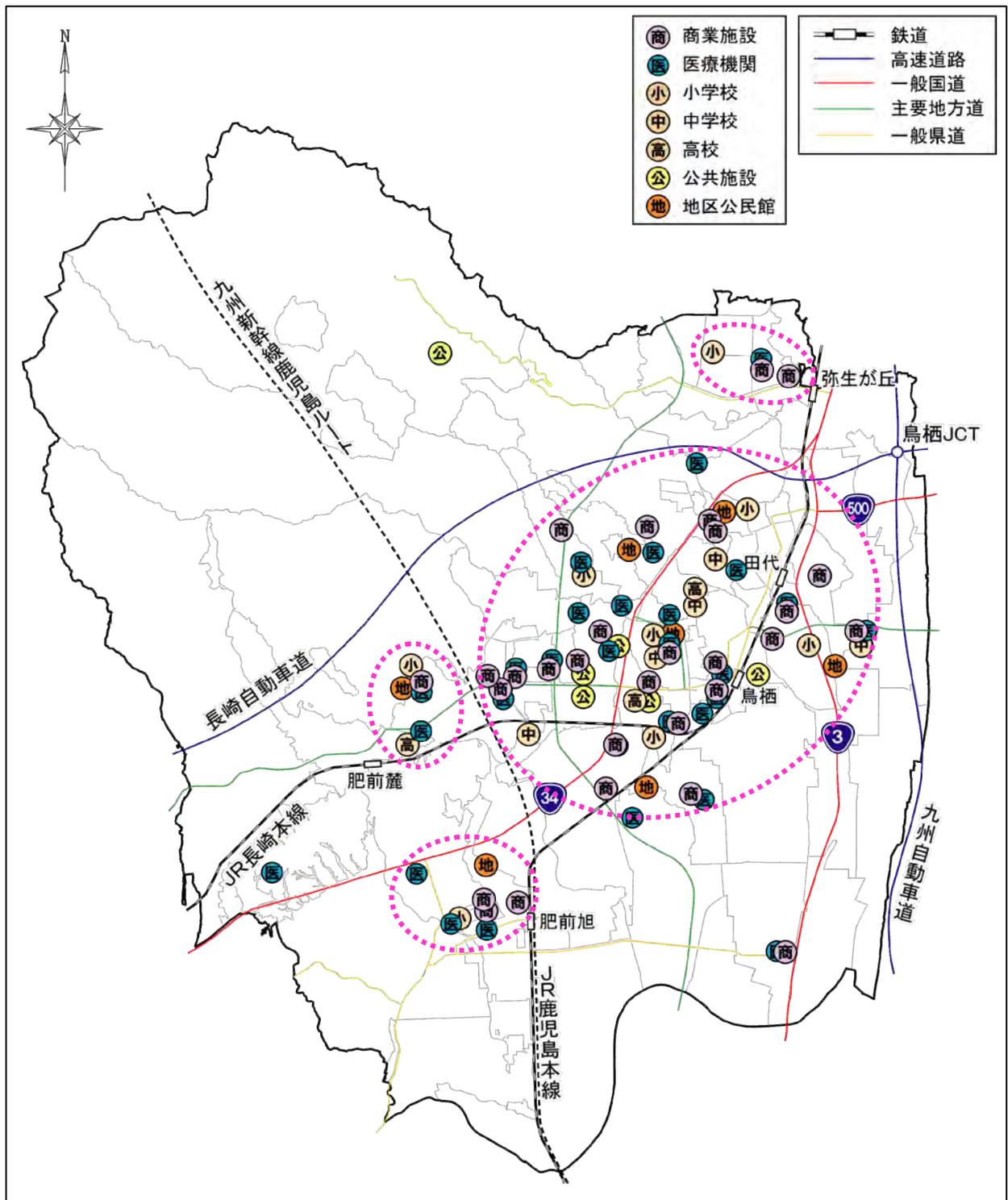


鳥栖市の独居・老人世帯数

出典：鳥栖市資料

1-3. 鳥栖市の主要施設の分布

- 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。
- なお、学校については、各校ともに最寄りの鉄道駅から徒歩15分程度の場所に位置している。



鳥栖市の主要施設の分布

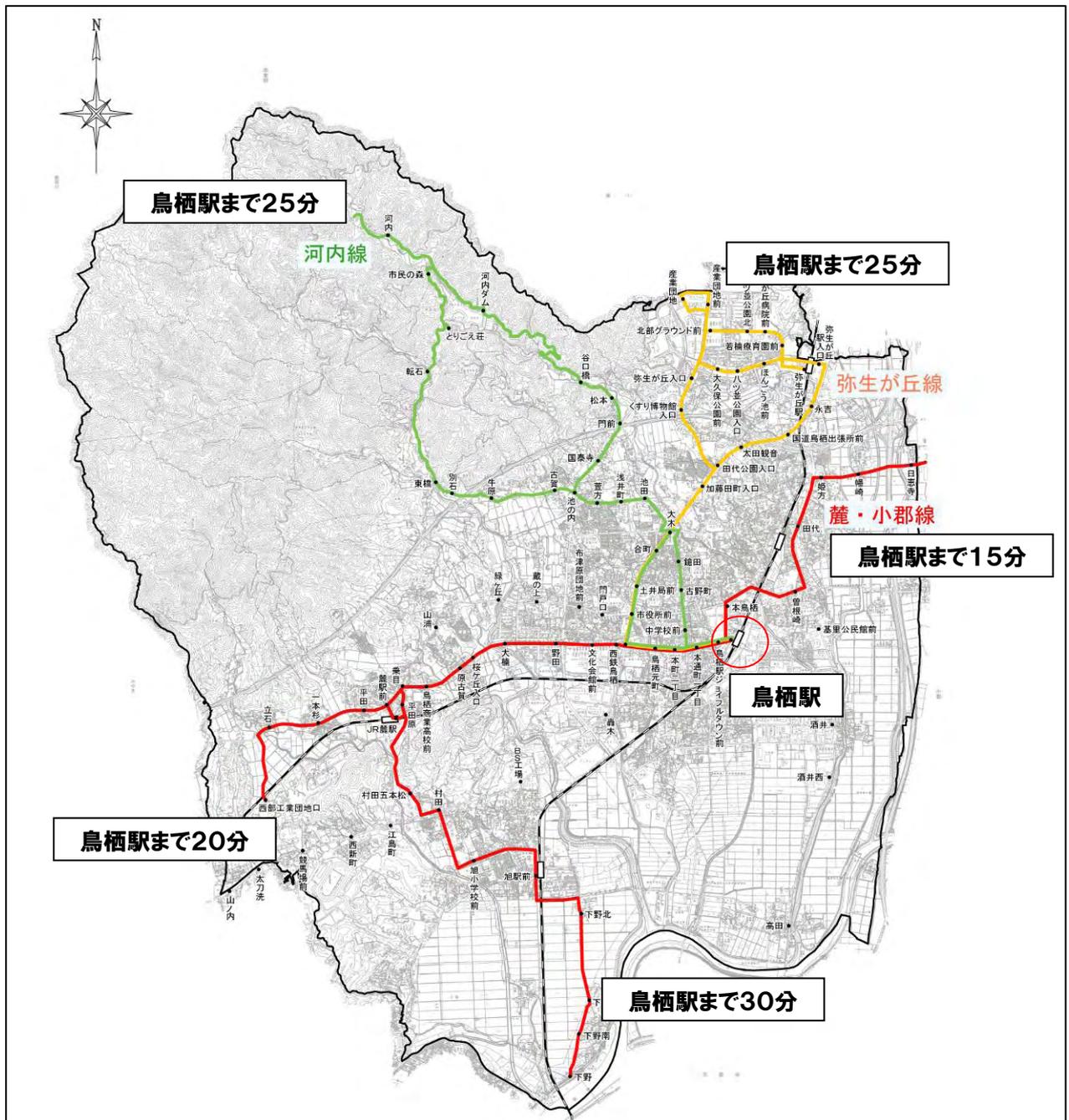
2. 鳥栖市の公共交通の現状

2-1. 路線バス

(1) 路線バスの現状

① 路線及びバス停

- 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。
- 全ての路線が西鉄営業所～鳥栖駅間を経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。



鳥栖市内の路線バス

出典) 鳥栖市資料等

②系統

【河内線の系統】

- 「河内～東橋經由～JR 鳥栖駅」「市民の森～JR 鳥栖駅」「東橋～JR 鳥栖駅」の3系統、「河内～河内ダム經由～古野町經由～JR 鳥栖駅」の1系統の計4系統ある。
- 東回りの系統が多い状況である。
- 「河内～河内ダム經由～古野町經由～JR 鳥栖駅」の系統は登下校時のみ運行する学童輸送路線。
- 大木～鳥栖駅は、弥生が丘線との重複区間となっている。

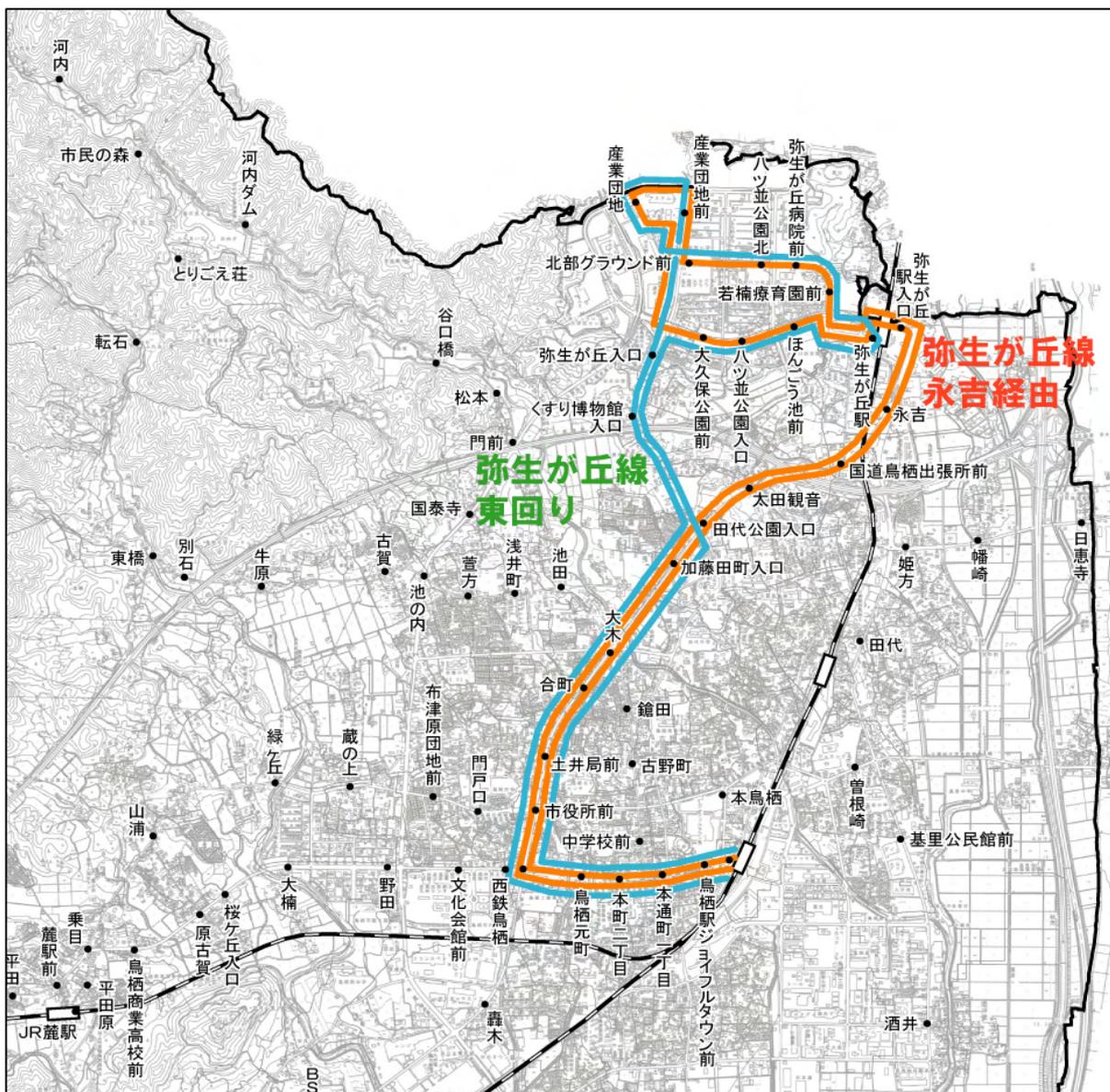


河内線の系統

出典) 鳥栖市「鳥栖市路線バス時刻表」等

【弥生が丘線の系統】

- 「東回り」と「永吉経由」の2系統がある。
- 2系統ともに「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。
- 大木～鳥栖駅は、河内線との重複区間となっている。

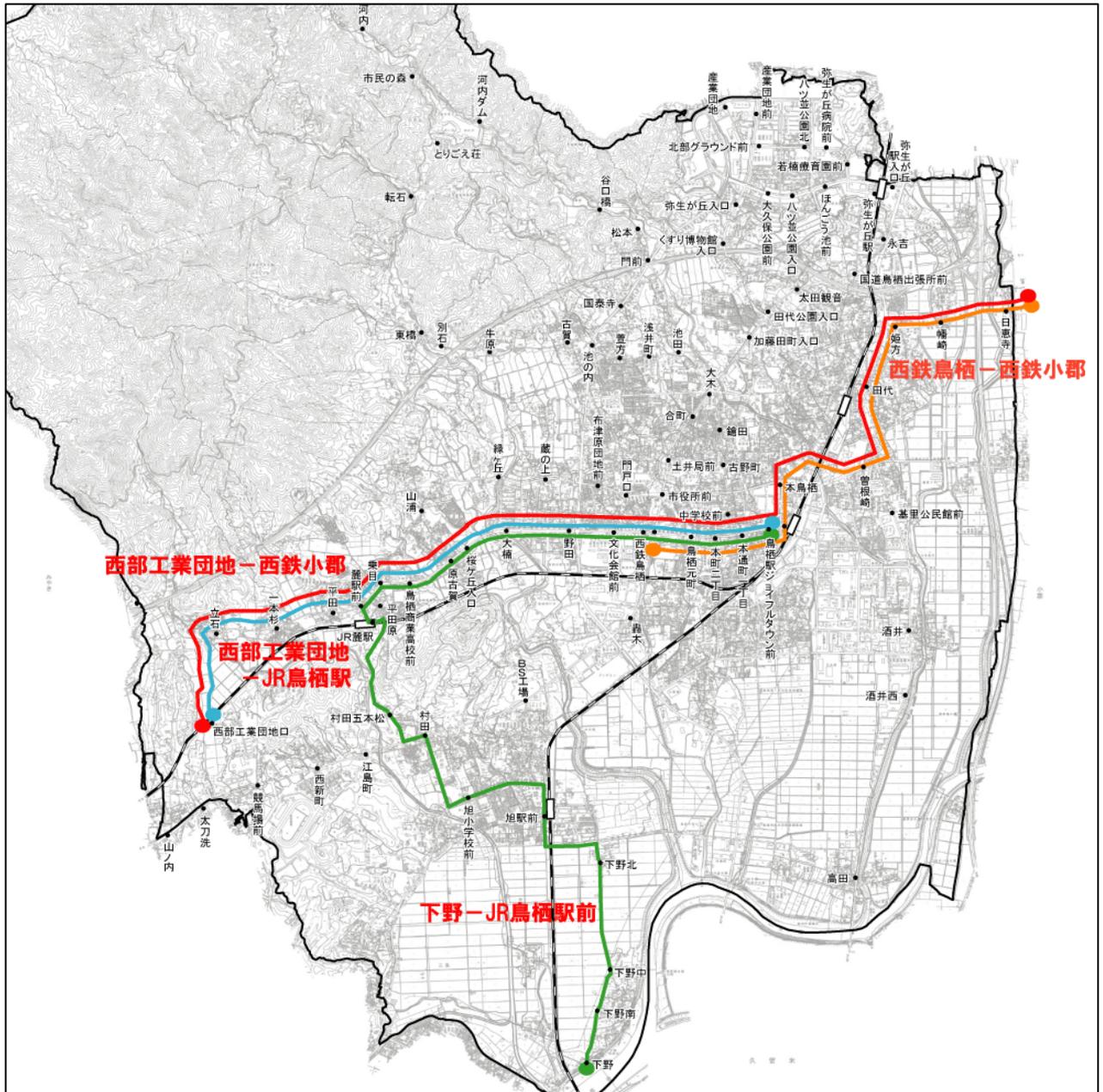


弥生が丘線の系統

出典) 鳥栖市「鳥栖市路線バス時刻表」等

【麓・小郡線の系統】

- 「西部工業団地～西鉄小郡」「西部工業団地～J R鳥栖駅」「下野～J R鳥栖駅」「西鉄鳥栖～西鉄小郡」の4系統がある。
- 「下野～J R鳥栖駅」の系統は登下校時のみ運行する学童輸送路線。
- 出発地が複数あり、系統が分かりにくい状況にある。
- 市外（小郡市）を一部運行している。



麓・小郡線の系統

出典) 鳥栖市「鳥栖市路線バス時刻表」等

③時間帯別便数

- 3路線全てが、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。
- 河内線の最終便は18時台、弥生が丘線及び麓・小郡線は19時台となっている。
- 学童輸送を目的とする河内線の「河内ダム経由→鳥栖」の運行本数は計4本（上り下り合計）、麓・小郡線の「下野→鳥栖駅」の運行本数は計6本となっている。

時間帯別の路線別系統別のダイヤ

 :バスがある時間帯

河内線

| 1台 | 運行 本数 | 運行時間(出発時刻) | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------------|------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|---|
| | | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | | |
| 上り | 市民の森発 →鳥栖 | 5 | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 東橋発 →鳥栖 | 2 | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 河内発 →鳥栖 | 2 | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | |
| | 河内ダム経由→鳥栖 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| 下り | 鳥栖発 →市民の森 | 5 | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | 1 |
| | 鳥栖発 →東橋 | 2 | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | |
| | 鳥栖発 →河内 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 鳥栖発 →河内ダム経由 | 3 | | 1 | | | | | | | | | | 1 | 1 | | |

弥生が丘線

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

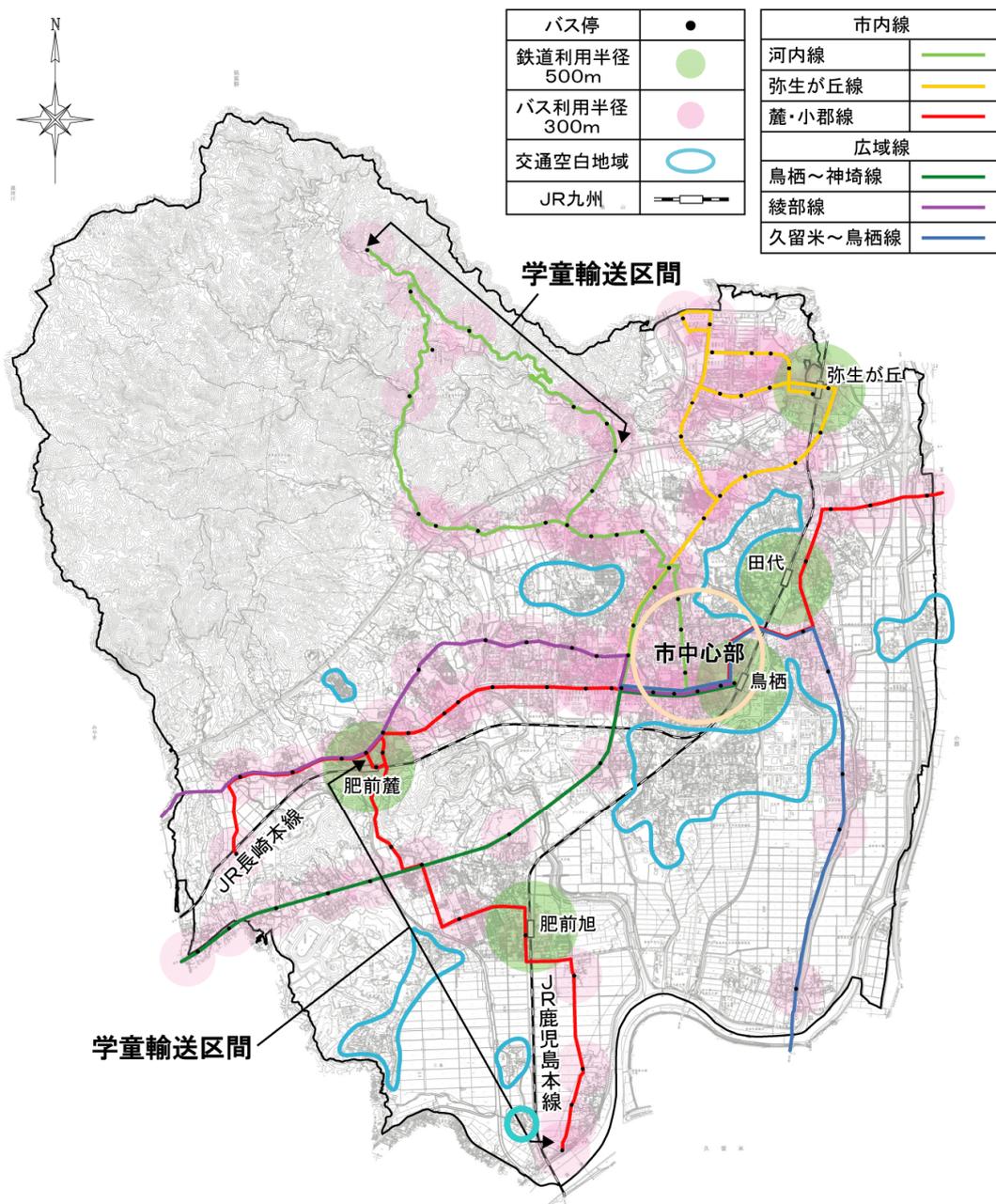
麓・小郡線

| 2台 | 運行 本数 | 運行時間(出発時刻) | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------|------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|---|
| | | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | | |
| 東向き | 西部工業団地→鳥栖駅 | 2 | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | | |
| | 西部工業団地→西鉄小郡 | 7 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | 1 |
| | 下野→鳥栖駅 | 3 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 1 | | | |
| | 西鉄鳥栖→西鉄小郡 | 6 | 1 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | 1 | |
| 西向き | 鳥栖駅→西部工業団地 | 6 | | | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | | | | | 1 |
| | 西鉄小郡→西部工業団地 | 3 | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | 1 |
| | 鳥栖駅→下野 | 3 | | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | | | |
| | 西鉄小郡→西鉄鳥栖 | 9 | | 1 | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | 1 |

出典) 鳥栖市「鳥栖市路線バス時刻表」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とする（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、近隣の交通空白地域を經由せず、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)

平成19年度バス路線運行実績 (H18年10月～H19年9月)

| | 広域3路線 | | | 市内3路線 | | |
|----------------------------|---------|--------|--------|----------------|--------|----------------|
| | 久留米～鳥栖線 | 綾部線 | 鳥栖～神埼線 | 河内線 | 麓・小郡線 | 弥生が丘線 |
| A 1日の運行台数(台) D÷365日 | 3 | 2 | 2.8 | 1 | 1.9 | 1 |
| B 1日の運行回数(回) | 34 | 21 | 38 | 23 ※8月以降21回 | 39 | 18 ※8月以降24回 |
| C 1日1台あたりの契約単価(円) | 39,843 | 42,942 | 39,305 | 40,523 | 38,908 | 38,300 |
| D 運行台数(台) | 1095 | 730 | 1020 | 365 | 707 | 365 |
| E 運行経費(千円) C×D | 43,628 | 31,347 | 40,091 | 14,790 | 27,507 | 13,979 |
| F 利用人員(人) | 135,168 | 99,205 | 96,782 | 29,589 | 51,677 | 18,543 |
| G 1日平均利用人員(人) F÷365日 | 370.3 | 271.8 | 265.2 | 81.1 | 141.6 | 50.8 |
| H 1便あたりの平均利用人員(人) G÷B | 10.9 | 12.9 | 7.0 | 3.5 | 3.6 | 2.8 |
| I 利用客1人あたりにかかる費用(円) E÷F | 323 | 316 | 414 | 500 | 532 | 754 |
| J 運行収入(千円) | 22,951 | 20,294 | 20,716 | 4,497 | 8,579 | 3,519 |
| K 赤字額(千円) E-J | 20,677 | 11,053 | 19,375 | 10,293 | 18,928 | 10,460 |
| L 市の負担額(千円) | 6,327 | 890 | 6,133 | 10,293 | 18,928 | 10,460 |
| M 乗客1人あたりの市負担額(円) L÷F | 47 | 9 | 63 | 348 | 366 | 564 |

※別途、路線見直しに係る時刻表作成、広報費用等として644千円

出典) 鳥栖市「鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定に関する「基本方針たき台」」

【鳥栖市特別乗車証】

- 鳥栖市では、平成14年から75歳以上の市民の方に、路線バスのうち市内線（河内線、麓・小郡線、弥生が丘線）に無料で乗車できる鳥栖市特別乗車証を交付している。
- 特別乗車証の利用によって無料となった運賃収入は、市がバス路線維持のために支出している補助金で補填する仕組みになっている。
- 鳥栖市の独自の事業である特別乗車証は、他の市町と協同で補助を行いながら維持している広域路線では、運行収入の減が他の市町の補助金額へ影響を与えるため使用できない。

鳥栖市特別乗車証交付状況

| | 平成 14年度 | 平成 15年度 | 平成 16年度 | 平成 17年度 | 平成 18年度 | 平成 19年度 | 累計 |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------|
| 交付数 | 1,177 | 232 | 134 | 140 | 171 | 149 | 2,003 |

出典) 鳥栖市社会福祉課提供資料

鳥栖市特別乗車証利用状況

| | 月～金 | 特別乗車証 利用者割合 | 土・日 | 特別乗車証 利用者割合 | 合計 | 特別乗車証 利用者割合 |
|----------|--------|----------------|------|----------------|--------|----------------|
| 特別乗車証利用者 | 637人 | 25.9% | 203人 | 32.2% | 840人 | 28% |
| 乗車人数 | 2,365人 | | 630人 | | 2,995人 | |

調査期日 平成15年11月25日(火)～12月1日(月)

出典) 鳥栖市旧商工観光課資料

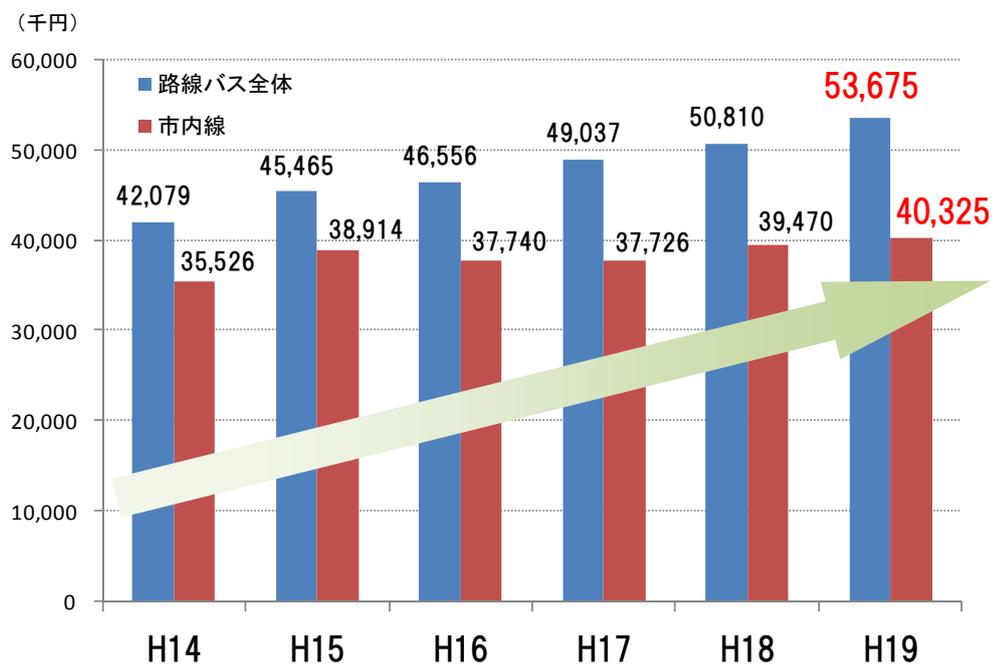
(4) 路線バスへの補助額

●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。



出典) 鳥栖市資料

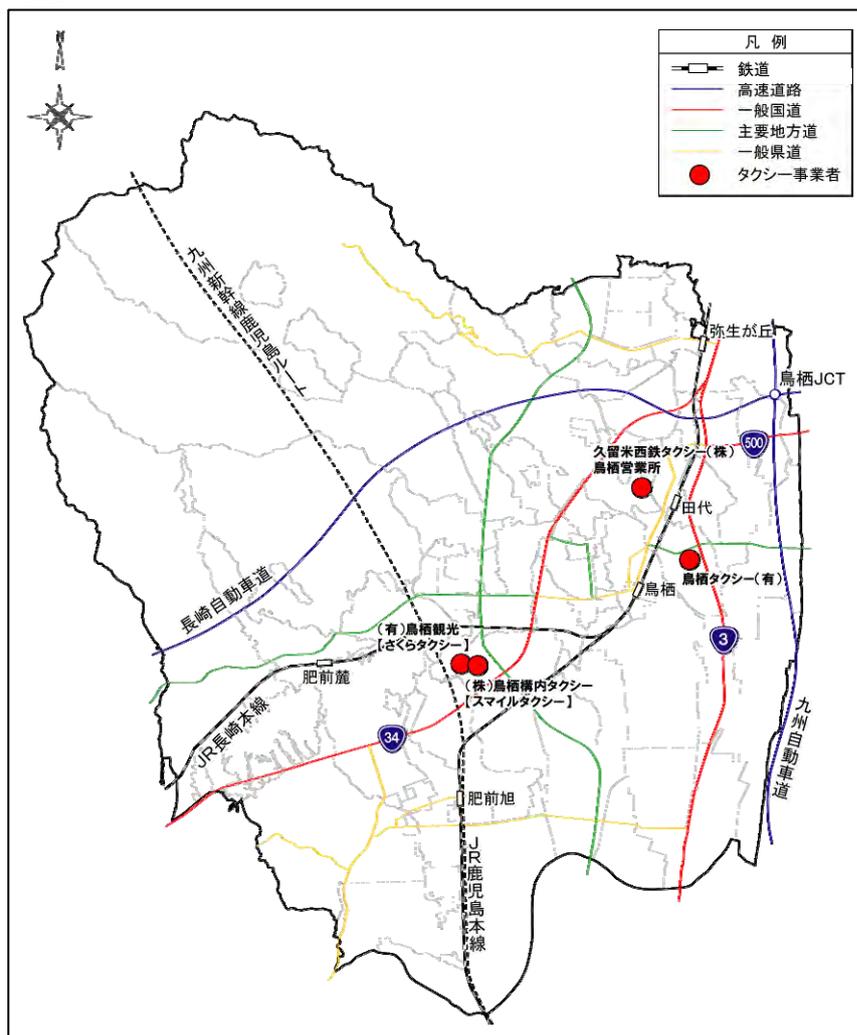
路線バスに対する市補助額の推移

2-2. その他の交通資源

(1) タクシー

- 鳥栖市内を営業区域としている事業者は4社存在する。
- 鳥栖市では上限値で運賃の認可を受けている事業者が多い。
- 鳥栖駅構内や鳥栖駅周辺からの乗車が約6割を占めている（業者ヒアリング）。
- ジャンボタクシーを所有する事業者について、所有するジャンボタクシー2台のうち1台は、高田町と安楽寺の学童輸送に供されている

【タクシー会社の位置】



タクシー事業者位置図

| 事業社名 |
|---------------------------|
| (株)鳥栖構内タクシー 【スマイルタクシー】 |
| 久留米西鉄タクシー(株) 鳥栖営業所 |
| (有)鳥栖観光 【さくらタクシー】 |
| 鳥栖タクシー(有) |

【タクシー業者の保有車両】

各事業者の車両保有状況を表に示す。保有車種については、ほとんどが乗客数4人の普通車となっており、9人の乗客を輸送できるジャンボタクシーについては、1事業者が保有しているのみで、市内を営業拠点にできるジャンボタクシーは2台だけとなっている。なお、同事業者では別に福祉タクシーを保有されており、担当の運転手10名の方はホームヘルパーの資格を習得している。

タクシー事業者とタクシー保有台数

平成20年1月末現在

| 事業社名 | 車種・保有台数 | | | 備考 |
|---------------------------|---------|----------|--------------|------------------------------|
| | 普通車 | ジャンボタクシー | その他 | |
| (株)鳥栖構内タクシー 【スマイルタクシー】 | 60台 | 2台 | 福祉タクシー 2台 | ジャンボタクシー1台は高田町と安楽時町の学童輸送に使用中 |
| 久留米西鉄タクシー(株) 鳥栖営業所 | 16台 | 0台 | — | 旧西鉄三和タクシー |
| (有)鳥栖観光 【さくらタクシー】 | 9台 | 0台 | — | 初乗りは下限値(560円)を採用 |
| 鳥栖タクシー(有) | 12台 | 0台 | — | |

出典) 鳥栖市「鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定に関する「基本方針たき台」」

【運賃】

タクシー料金は、運輸支局管内ごとに運賃の上限値が定められている。佐賀県内では表のとおり運賃の上限値が定められている。鳥栖市では上限値で運賃の認可を受けている事業者が多い。

※タクシー運賃は、上限値から1割安い金額までの範囲内で、10円単位で設定可能。

距離制運賃(上限値)

| 車種 | 初乗運賃 | 加算運賃 |
|----------|----------------|-----------------|
| ジャンボタクシー | 1.5kmまで・・・740円 | 229mまでごとに・・・90円 |
| 普通タクシー | 1.5kmまで・・・620円 | 320mまでごとに・・・80円 |

出典) 鳥栖市「鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定に関する「基本方針たき台」」

時間距離併用運賃・時間制運賃(上限値)

| 車種 | 時間距離併用運賃 | 時間制運賃 |
|----------|---------------------------------------|----------------------|
| ジャンボタクシー | (時速10km以下の運行時間について) 1分25秒までごとに 90円 | (30分までごとに) 2,900円 |
| 普通タクシー | 2分00秒までごとに 80円 | 1,950円 |

出典) 鳥栖市「鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定に関する「基本方針たき台」」

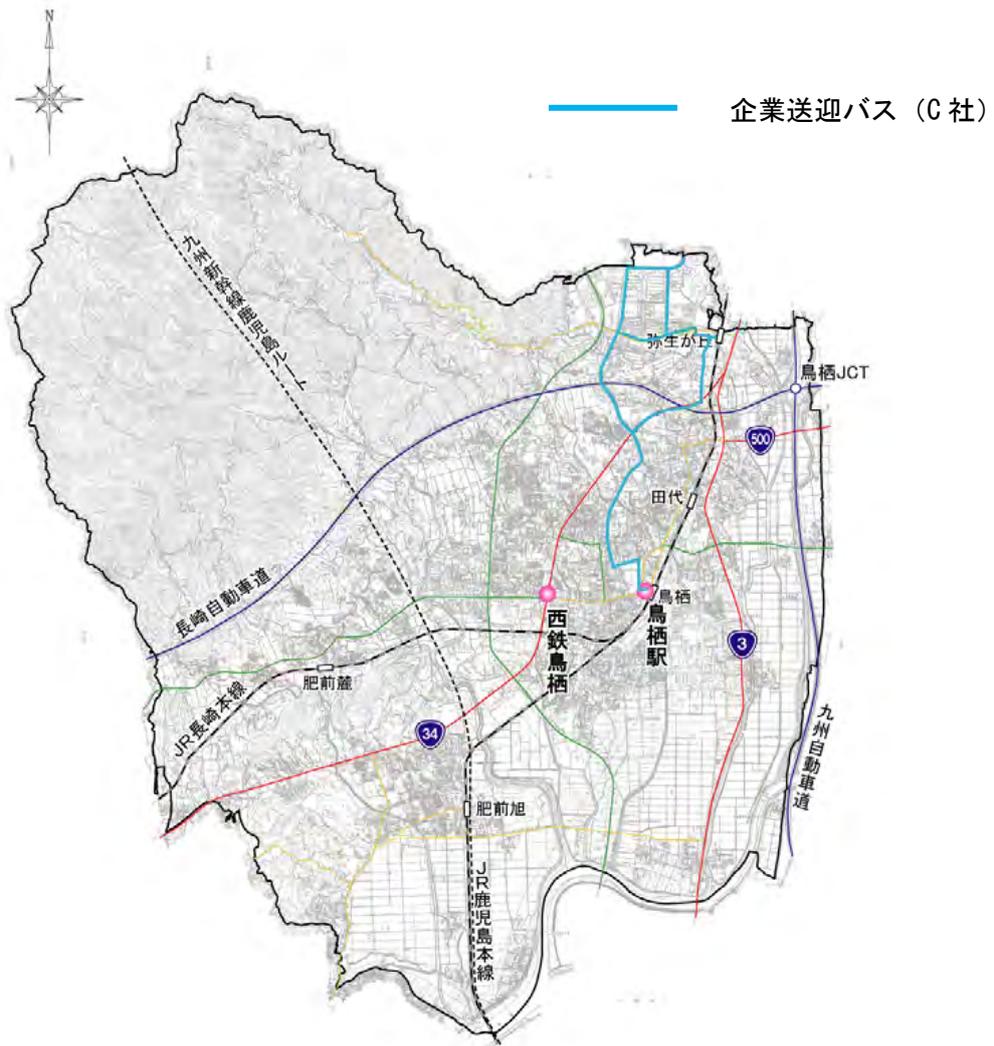
(2) 企業バス

- 鳥栖市には、下記の4社による企業バスが運行している。
- 北部丘陵新都市C社は市との共同運行に前向き。
- 北部丘陵新都市C社の企業バスは、鳥栖駅～自社（弥生が丘）までを西鉄バス佐賀（株）に運行委託しており、1か月当たり約4,200人を輸送している（2008年8月度実績）。

企業が独自運行している通勤バス

| 企業の所在 | 項目 | 利用者数 | 運行方法 | 運行台数 |
|---------|----|------|------|----------------------|
| 西部工業団地 | A社 | 180人 | 委託 | 3台 ※B社と混乗（系列グループ） |
| 西部工業団地 | B社 | 57人 | 委託 | 3台 ※A社と混乗（系列グループ） |
| 北部丘陵新都市 | C社 | 105人 | 委託 | 2台（内1台は市外経由） |
| 北部丘陵新都市 | D社 | 不明 | 自社所有 | 2台（市外経由） |

出典）平成18年企業アンケート（鳥栖市商工振興課）



企業バス（北部丘陵新都市C社）の運行ルート

出典）C社提供資料

(3) 自家用有償旅客運送（いわゆる有償福祉タクシー）

- 平成18年10月の改正道路運送法が施行され、みなし許可であった自家用車（白ナンバー）による有償運送サービスが制度化された。
- 鳥栖市でも、自家用有償旅客運送の登録がなされた社会福祉法人及び特定非営利法人等による有償運送が行われている。
- ただし、対象となる利用者は、自力で公共交通を利用することが困難な要介護認定者や身体障害者の方等（会員制）に限られていて、一般利用者の混乗については不可能である。

鳥栖市内での自家用有償旅客運送

| | 保有車両数 | 会員数 (うち鳥栖市民) | 備考 |
|------------------------|-------|-----------------|--------------------|
| 社会福祉法人 若楠 | 8台 | 48人 (21名) | 車いす車、兼用車 回転シート車 |
| 社会福祉法人 あさひ会 | 3台 | 35人 (14人) | 車いす車 回転シート車 |
| 特定非営利活動法人 中原たすけあいの会 | 4台 | 77人 (2人) | 車いす車 |

平成20年1月末現在

出典) 鳥栖市「鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定に関する「基本方針たたき台」

(4) 医療機関の患者送迎サービス

- 鳥栖市には、独自で患者の送迎サービスを実施している病院がある。運賃は徴収していないため、道路運送法の適用はない。
- 運行についてはほとんどが「ドアツードア」の形態がとられていて、運行の範囲は鳥栖市内にとどまらず、周辺自治体に居住する患者にも対応されている。
- 一般利用者の混乗については、患者へのサービス提供による他の病院との差別化という一面があるため困難であると考えられる。(通院患者の利便性確保が主眼)

患者移送サービス実施病院（平成20年3月聞取調査）

| 項目 病院名 | 運行形態 | 乗降※ | 月利用者数 (概算) | 職員数 | 車両数 | 混乗化 の可否 |
|-----------|------|-----|---------------|-----|-----|------------|
| 今村病院 | 直営 | ド | 240人 | 4人 | 5台 | × |
| 啓心会病院 | 直営 | ド | 1,000人 | 8人 | 3台 | × |
| 古賀病院 | 直営 | 特 | 200人 | 1人 | 1台 | × |
| 上村泌尿器科 | 直営 | ド | 100人 | 1人 | 1台 | × |
| 山津医院 | 直営 | ド | 110人 | 2人 | 10台 | × |
| 鳥越脳神経外科 | 直営 | ド | 250人 | 5人 | 8台 | × |

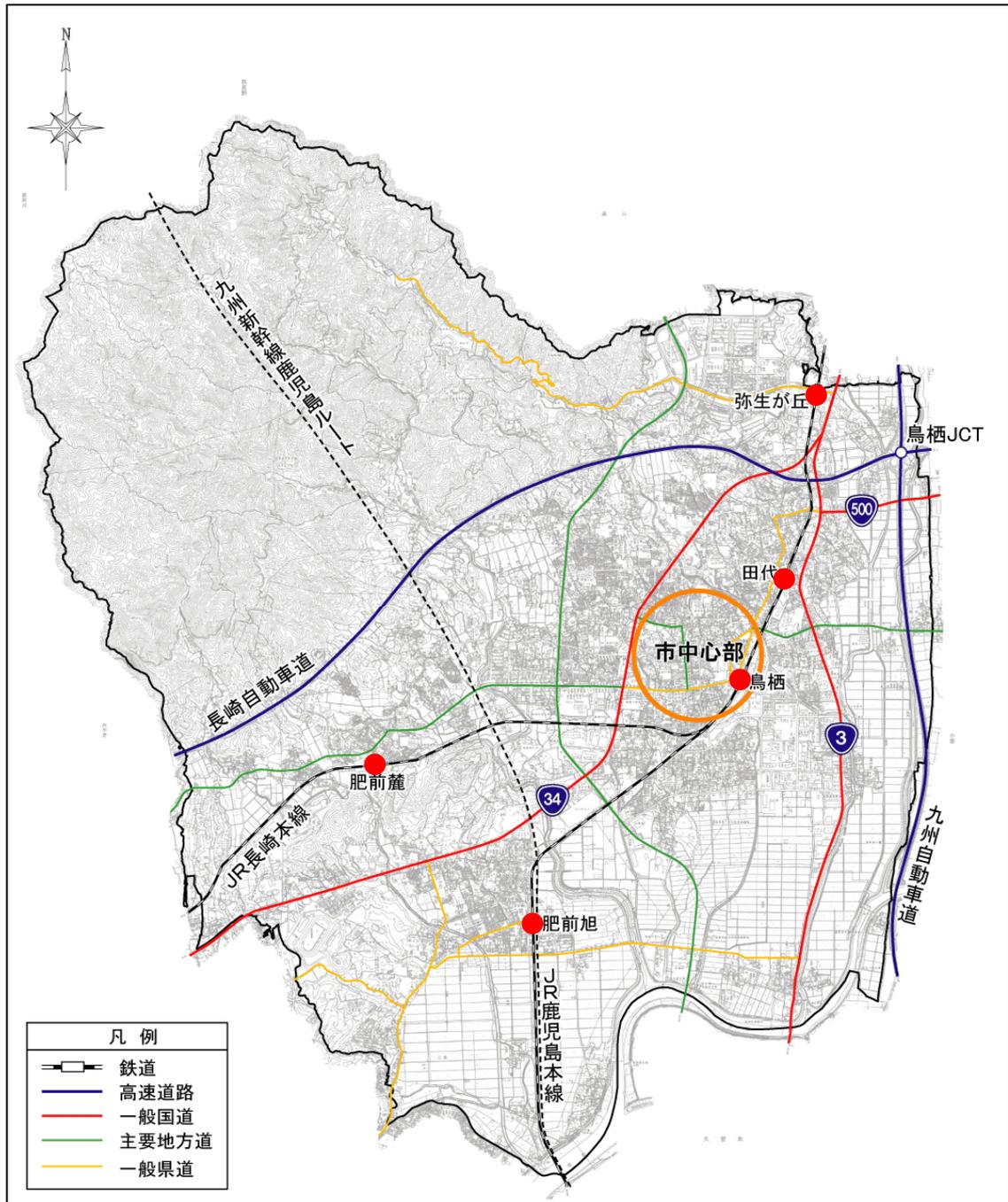
※乗降の欄、ドはドアツードア、特は特定場所での乗降。

出典) 鳥栖市「鳥栖市地域公共交通総合連携計画策定に関する「基本方針たたき台」

(5) 鉄道

①豊富な鉄道資源

- 市内にはJR鹿児島本線とJR長崎本線の結節駅であるJR鳥栖駅をはじめ、5つのJR駅が存在しており、鉄道資源は豊富である。
- コミュニティバス等の取組みがいち早く行われている自治体の多くが鉄道駅を有していないことを考えると、非常に恵まれていると考えられる。



鳥栖市の鉄道駅

②鉄道の利用状況

- 鳥栖駅の乗降客数は、県内では県都佐賀市の佐賀駅に次ぐ多さである。
- 特に鉄道利用の傾向が顕著に出ているのが県立高校・中学校の通学手法で、各学校とも最寄り駅から徒歩で15分程度に存在しており、電車通学の割合が高くバス通学は極めて少ない。通学に関しては鉄道が圧倒的に優位に立っている状況にある。

鳥栖市内の駅の乗降客数と佐賀駅の乗降客数（平成17年度）

| 駅名 | 旅 客 | | | | |
|---------|-----------|-----------|-----------|---------|--------|
| | 乗 車 人 員 | | 降車人員 | 1 日 平 均 | |
| | 総 数 | うち定期 | | 乗車人員 | 降車人員 |
| 弥 生 が 丘 | 121,391 | 82,167 | 117,923 | 333 | 323 |
| 田 代 | 112,612 | 84,432 | 119,278 | 309 | 327 |
| 鳥 栖 | 2,366,091 | 1,425,876 | 2,401,517 | 6,482 | 6,579 |
| 肥 前 旭 | 192,794 | 138,481 | 193,031 | 528 | 529 |
| 肥 前 麓 | 219,054 | 186,088 | 222,782 | 600 | 610 |
| 佐 賀 | 3,944,617 | 2,178,945 | 3,924,146 | 10,807 | 10,751 |

出典) 佐賀県統計データ

県立高校・中学校生徒の通学方法

| 種 別 学校名 所在地 | 通学手段 | | | |
|------------------------------------|---------------|-------------------|-----------------|---------------|
| | 徒歩 | 自転車 | 電車 | バス |
| 鳥 栖 高 校 古野町 (JR 鳥栖から約 1km) | 29人 | 465人 | 264人 | 1人 |
| 鳥 栖 工 業 高 校 元町 (JR 鳥栖から約 1km) | 46人 | 385人 | 270人 | 1人 |
| 鳥 栖 商 業 高 校 原古賀町 (JR 麓から約 700m) | 8人 | 325人 | 261人 | 0人 |
| 香 楠 中 学 校 (鳥栖高校と併設) | 8人 | 70人 | 42人 | 0人 |
| 合 計 (比 率 : ≒) | 91人 (4.2%) | 1,245人 (57.2%) | 837人 (38.5%) | 2人 (0.09%) |

※ 各学校の平成19年度学校要覧より（平成19年5月1日現在）

2-3. 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、多い時間帯少ない時間帯などを明確にするとともに、こういった目的（目的地）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。

(2) 調査結果

①利用者数

- 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。
- 往復利用する人もあるため、実利用者数は河内線 89 人、弥生が丘線 71 人、麓・小郡線 154 人である。

| | 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)

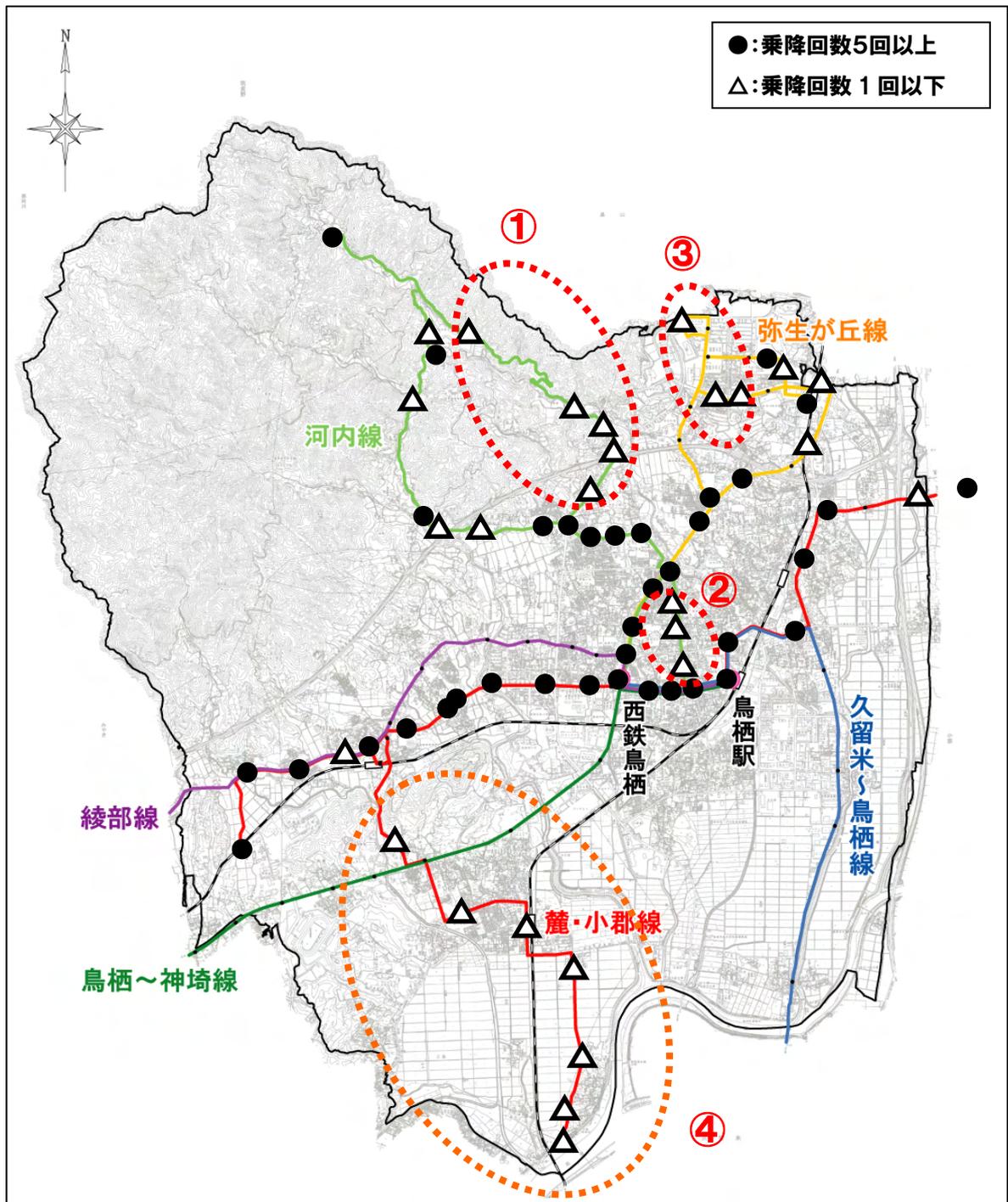
※調査は、都市整備課道路・交通政策室職員が、直接バスに乗り込み利用者から直接聴き取りを行った。

②バスの利用特性

バスの利用特性については、「延べ利用者数」に基づいて整理した。

1) バス停別の利用状況

●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。



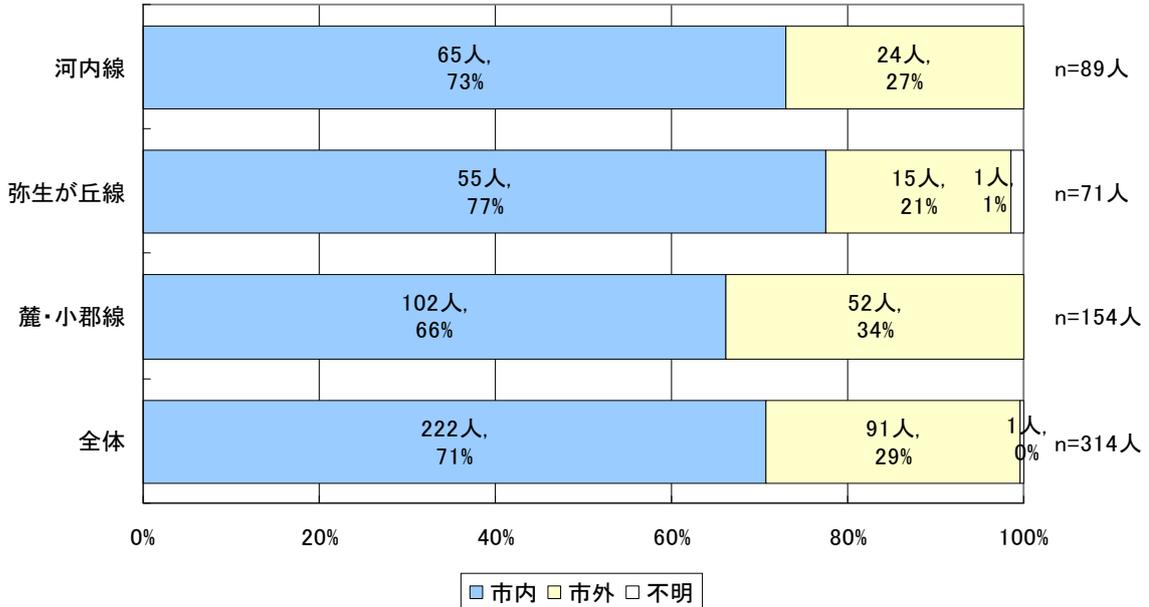
市内線で利用が少ない区間

2) 利用者の特性

利用者の特性については、「実利用者数」に基づいて整理した。

【居住地特性】

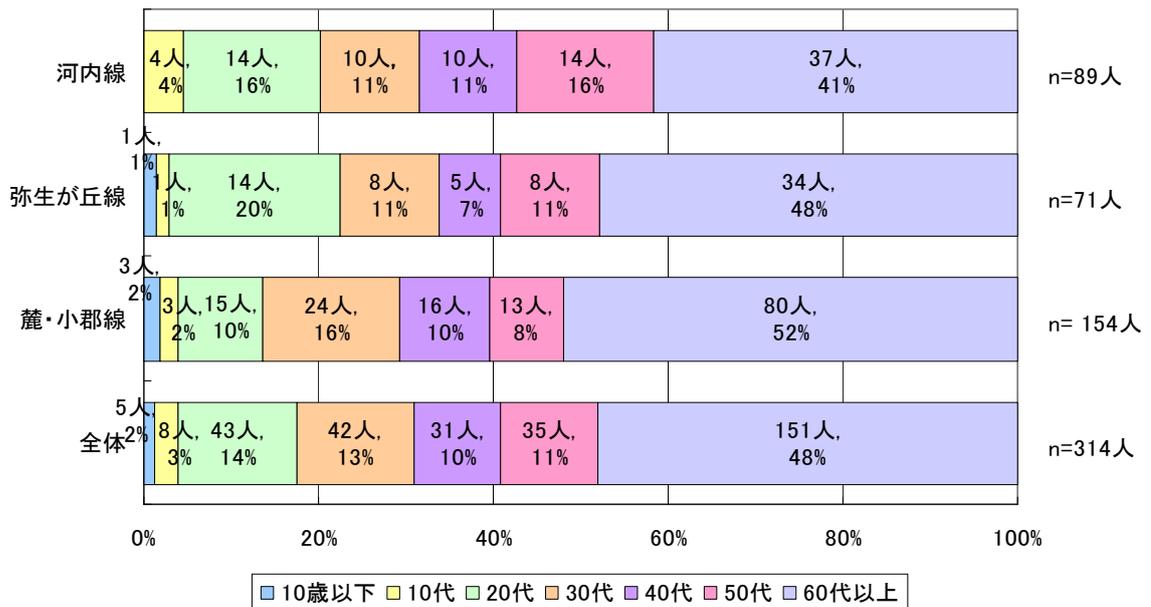
- 利用者の概ね7割は鳥栖市民である。
- 路線が小郡市まで延びている麓・小郡線では、市外居住者の割合が他に比べ高い。
- 市内の居住地と鳥栖中心部を循環する弥生が丘線は、他に比べ市内居住者の割合が高い。



路線別利用者の居住地構成

【年齢別構成】

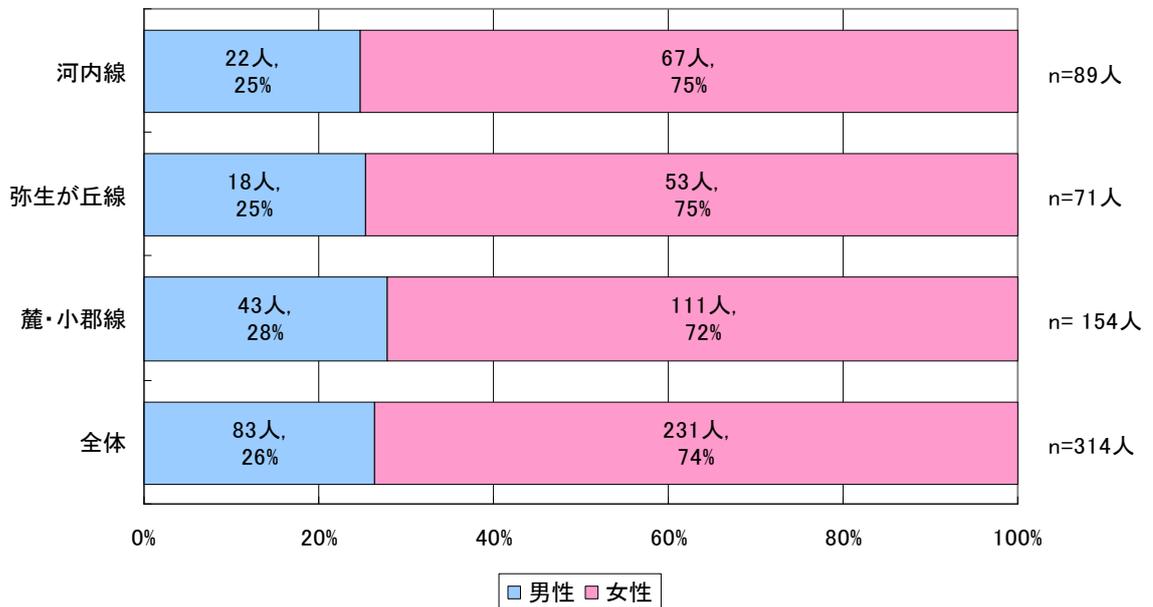
- 全ての路線で60代以上の利用が約4割以上を占め、10代以下の利用は極めて少ない。
- 麓小郡線は、60代以上が過半数を占め、弥生が丘線では、20代の割合が比較的に高い。



路線別利用者の年齢構成

【性別構成】

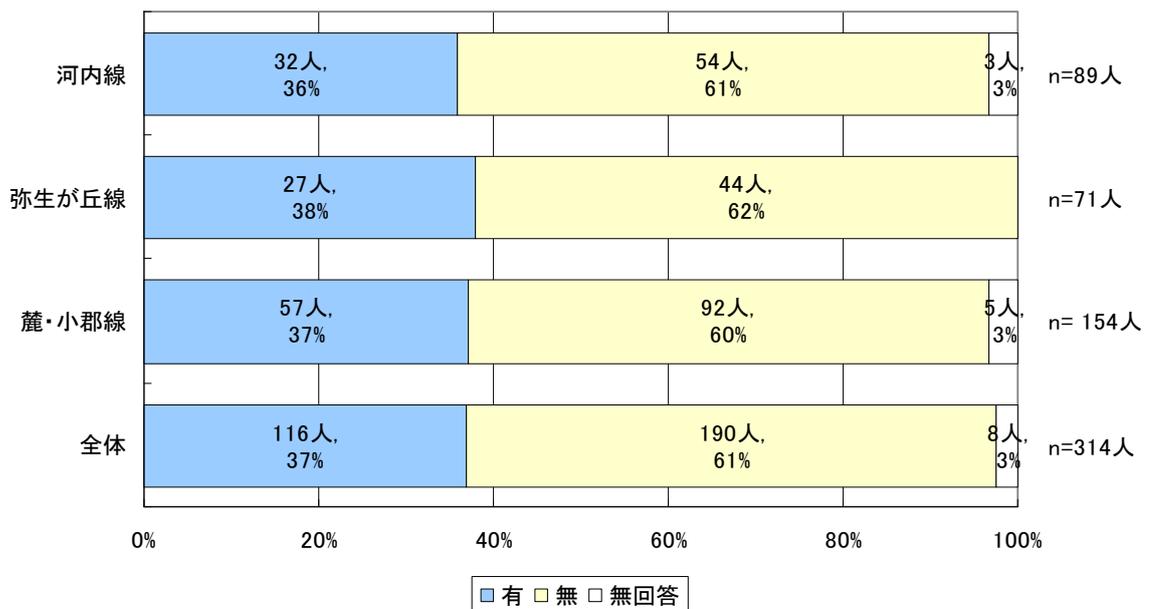
●利用者の多くは女性である。(女性：男性の比は、概ね3：1)



路線別利用者の性別別構成

【免許保有状況】

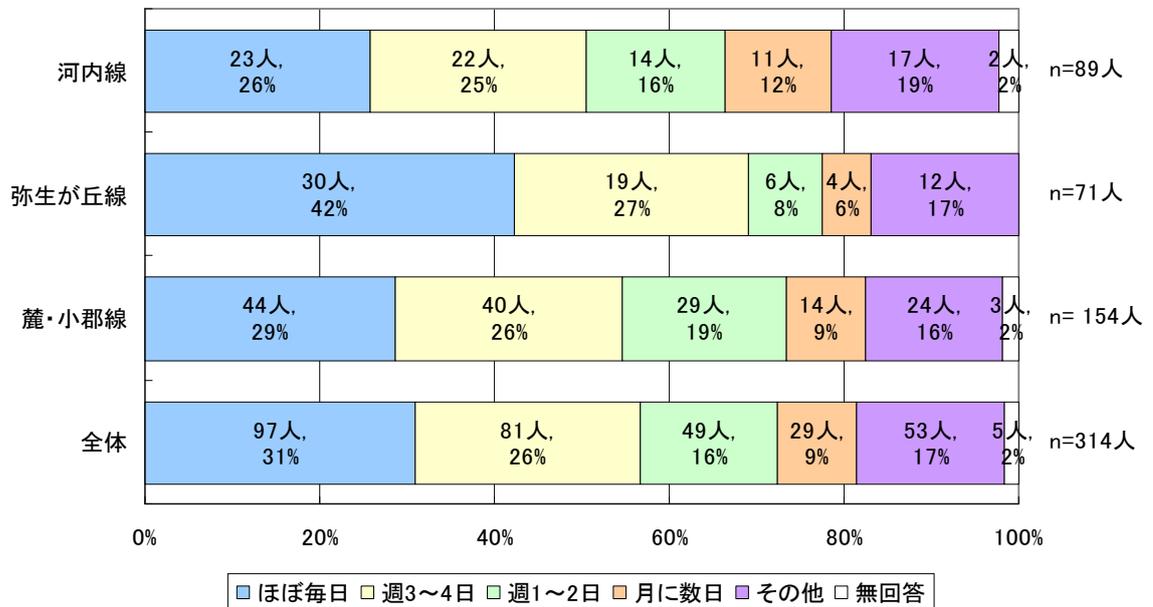
●利用者の約6割が、自動車運転免許を持っていない



路線別利用者の自動車免許保有状況

【利用頻度】

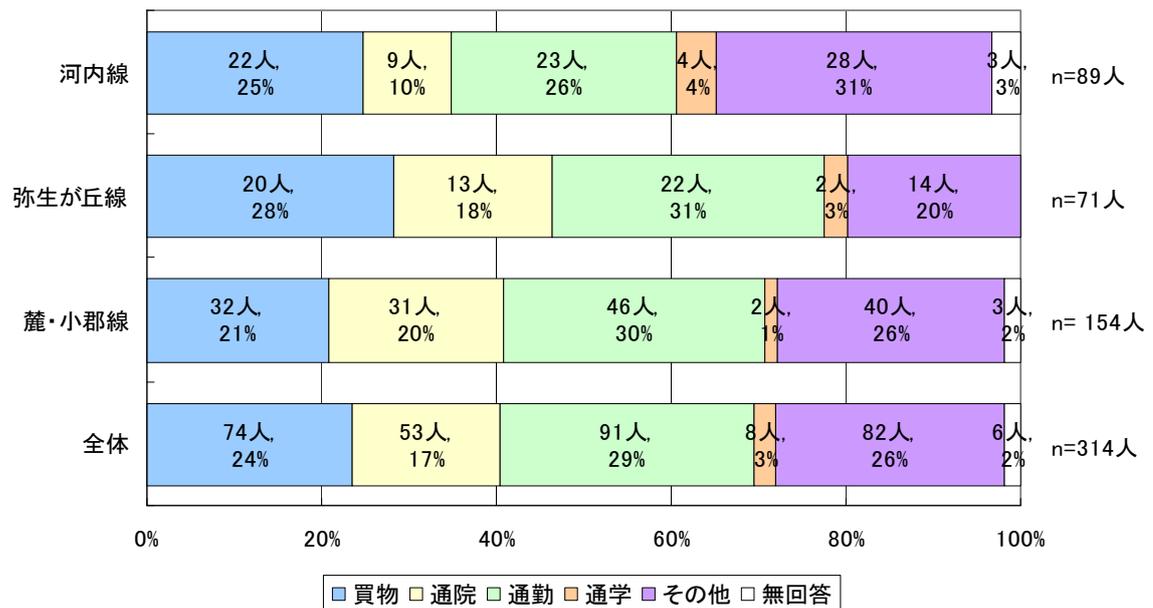
- 週3～4日以上利用する人が、河内線で約5割、弥生が丘線で約7割、麓小郡線で約5割と多い。
- 河内線と麓小郡線では4人に1人、弥生が丘線では5人に2人、麓小郡線では3人に1人が毎日の利用となっている。



路線別の利用頻度の状況

【利用目的】

- 全ての路線において「通勤」が最も多く、次ぎに多い「買い物」を含めると、両者ではほぼ半数を占めている。
- 「通院」は、弥生が丘線と麓小郡線で2割程度あるが、河内線は1割にとどまっている。

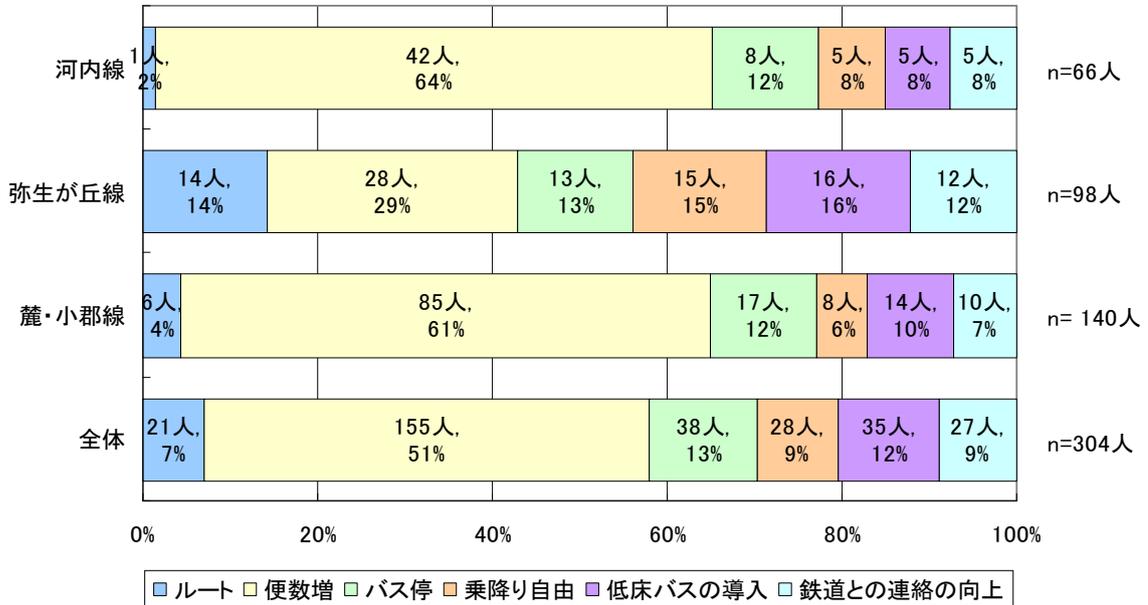


路線別の利用目的構成の状況

3) 改善要望

【既存路線バスの改善要望】

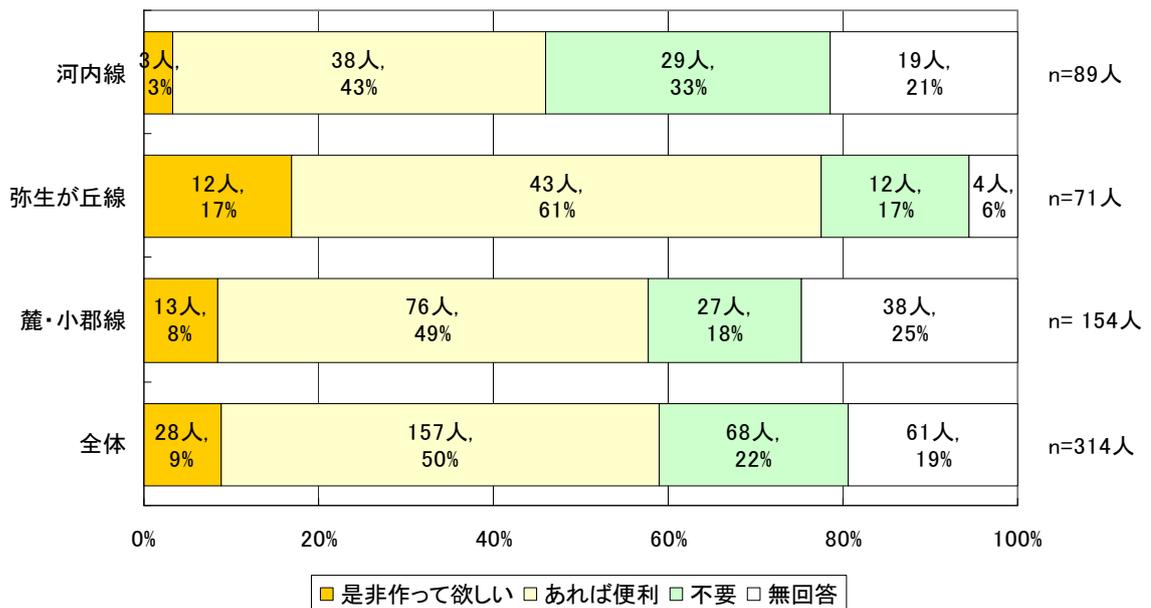
- すべての路線で、「増便」の要望が高く、特に河内線、麓・小郡線で顕著である。
- 弥生が丘線では、他の路線に比べ「増便」以外の項目について改善要望が高く、「低床バス」「フリー乗降」「運行ルートの見直し」などは各々2割程度を占める。



路線別の路線バス改善要望

【バスマップに対する要望】

- バスマップについては、どの路線でも「あれば便利」が最も多いものの、弥生が丘線に関しては、「是非作ってほしい」という要望が他の路線に比べ高い。（※弥生が丘線は、系統が分かりにくいためと思われる）



路線別のバスマップの要望

2-4. 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

①回収状況

●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。

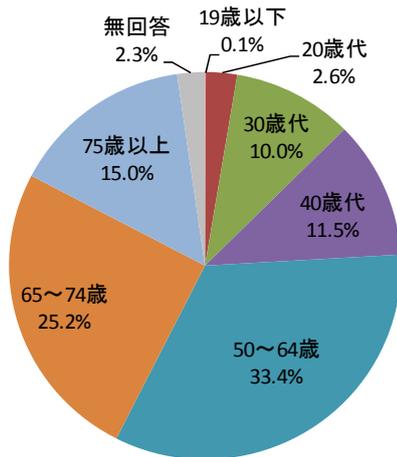
■アンケート配布回収結果

| 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 |

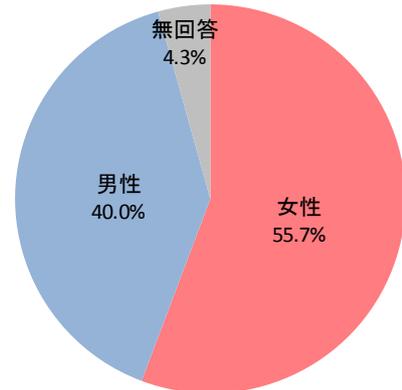
②回答内容（全体の主な回答内容）

【回答者の属性】

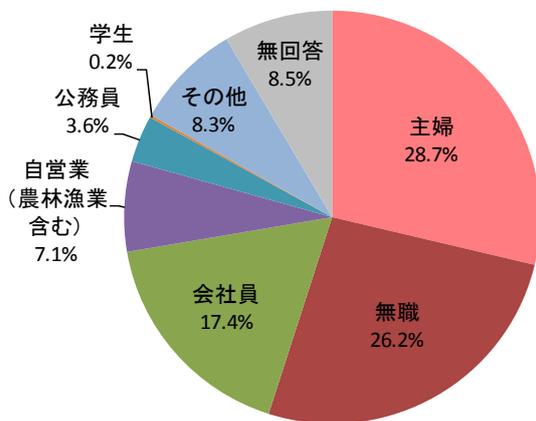
- 「50～64歳」が最も多く全体の約33%、50歳以上は約74%を占めている。
- 回答者の性別は、「女性」の割合が「男性」を上回っている。
- 職業は、「主婦」が最も多く全体の約29%を占め、続いて「無職」が全体の約26%を占めている（「主婦」「無職」で全体の半数以上を占めている）。



回答者の年齢層 (N=6665)



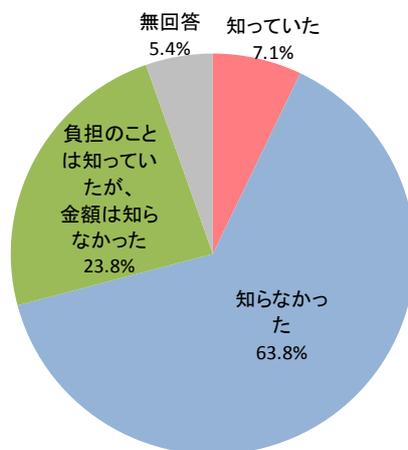
回答者の性別 (N=6665)



回答者の職業 (N=6665)

【公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度】

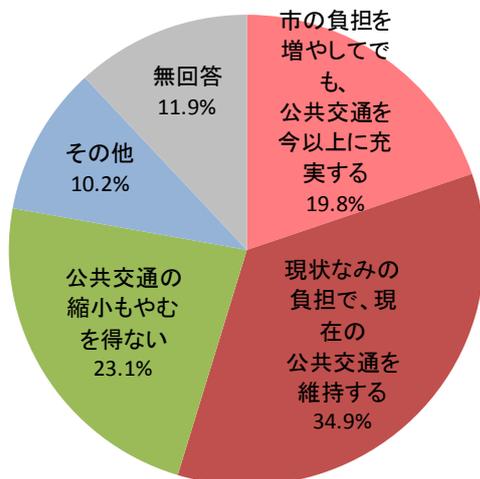
● 「知らなかった」と回答された方が全体の約 64%を占めている。



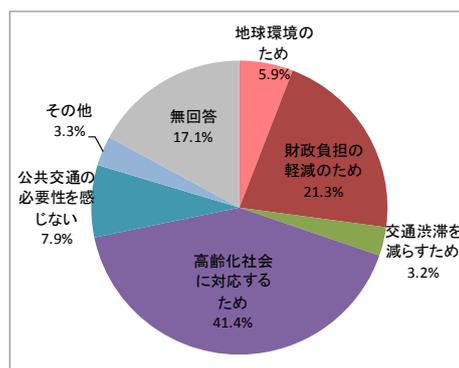
市の路線バス維持負担について (N=6665)

【公共交通への財政負担の水準に対する市民の意向】

● 「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・充実を望んでいる）。



鳥栖市公共交通と財政負担の水準について (N=6665)

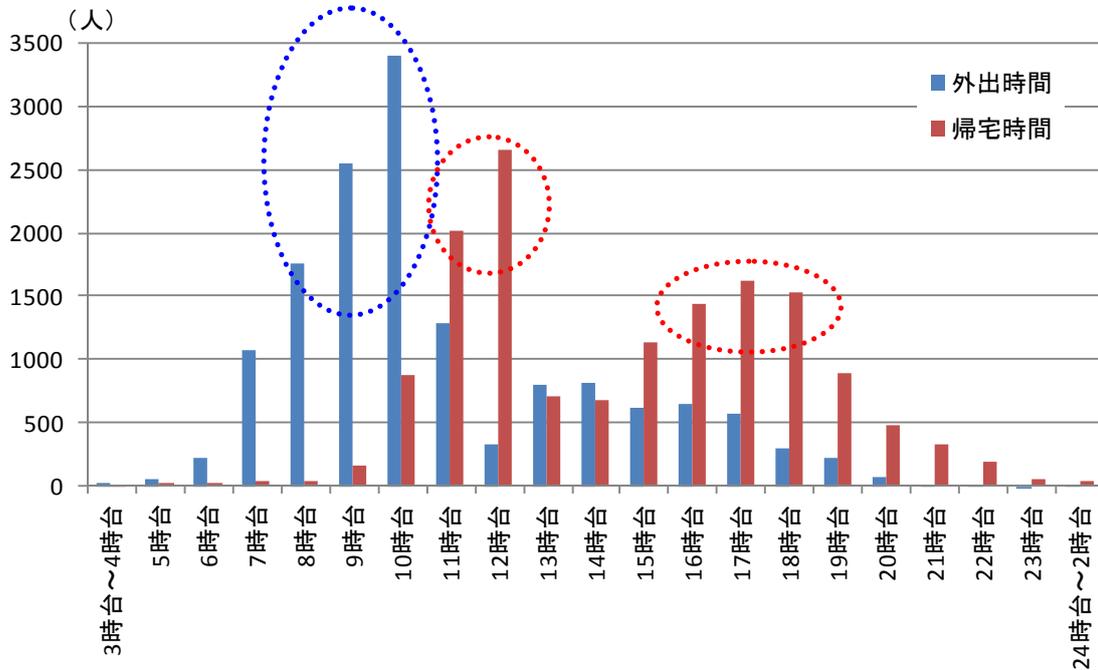


左記質問の回答理由について (N=6665)

【外出・帰宅時間】

(全外出行動)

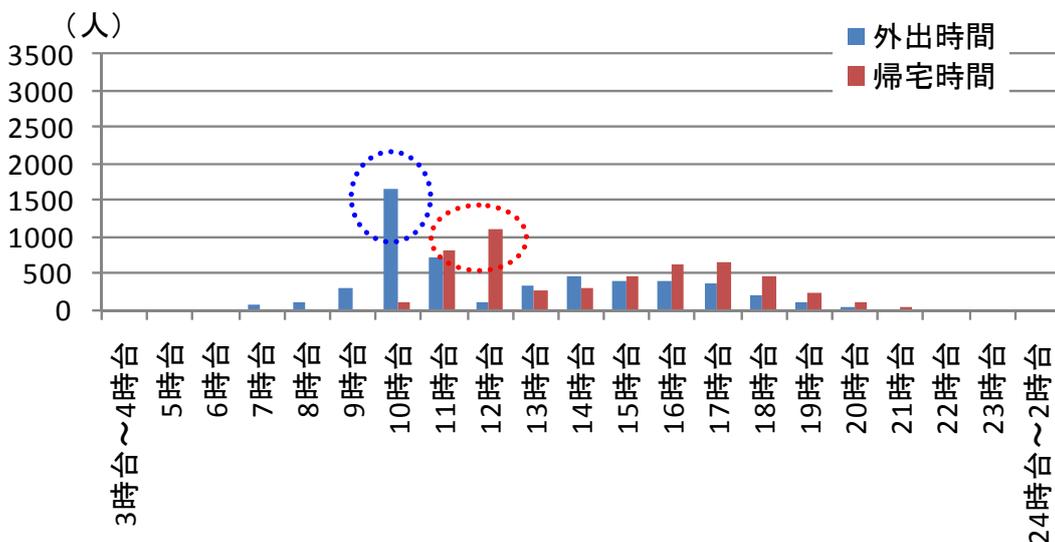
- 外出行動は午前中の移動が多く、10時台をピークに8時台～10時台が多く、帰宅時間は12時台をピークに11時台～12時台、さらに16時台から18時台も多くなっている。



外出・帰宅時間について (全外出行動)
(N=14,854、無回答除く)

① (買い物の外出行動)

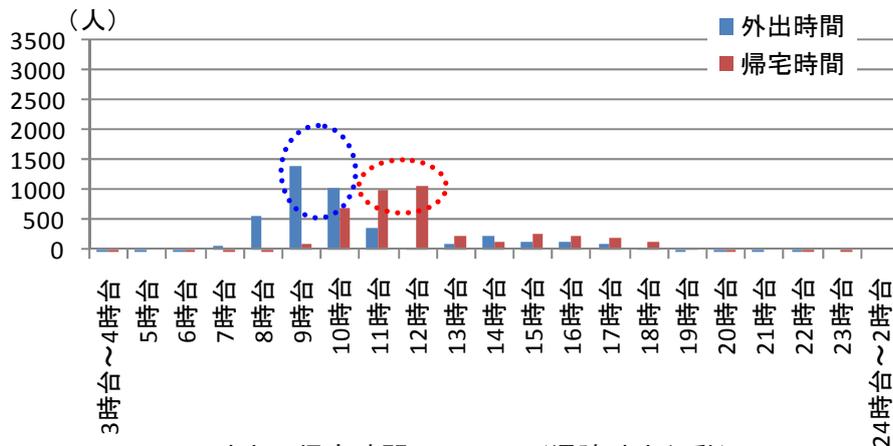
- 外出時間のピークは10時台、帰宅時間のピークは12時台であり、午前中の移動が多くなっている。午後は16時台・17時台が多いが、目立ったかたよりはない。



外出・帰宅時間について (買い物外出行動)
(N=5,192、無回答除く)

② (通院の外出行動)

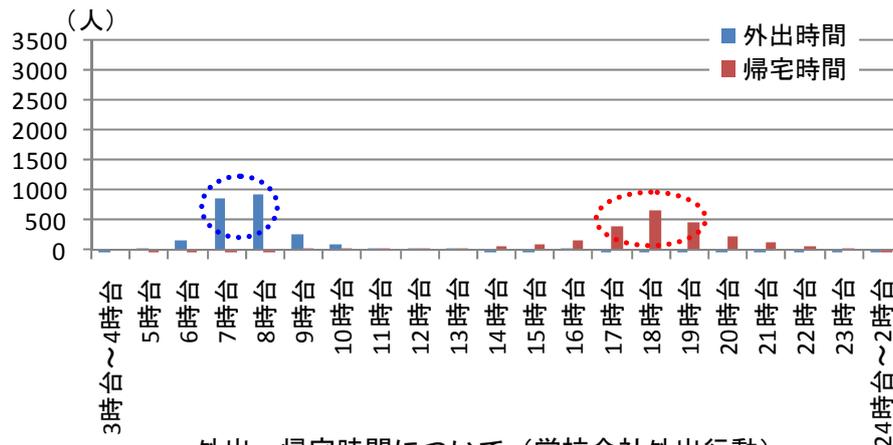
●外出時間のピークは10時台、帰宅時間のピークは12時台にあり、ほぼ午前中で完結している。



外出・帰宅時間について (通院外出行動)
(N=4,193、無回答除く)

③ (通勤・通学の外出行動)

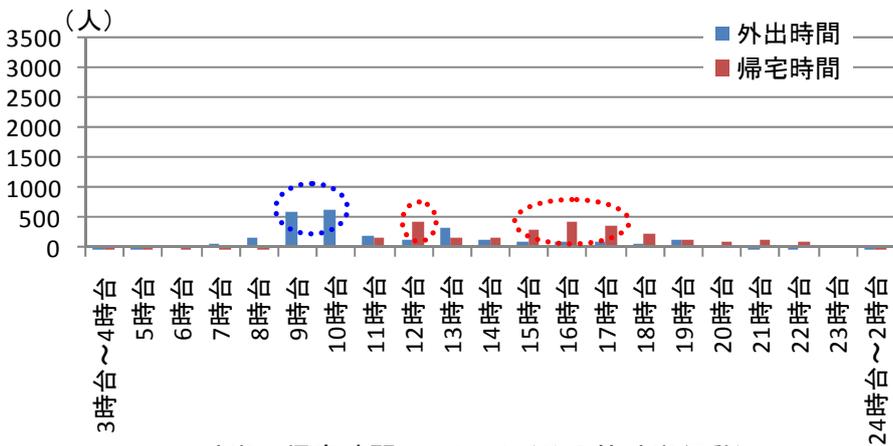
●外出時間のピークは7時・8時台、帰宅時間のピークは18時台となっている。



外出・帰宅時間について (学校会社外出行動)
(N=2,567、無回答除く)

④ (その他の外出行動)

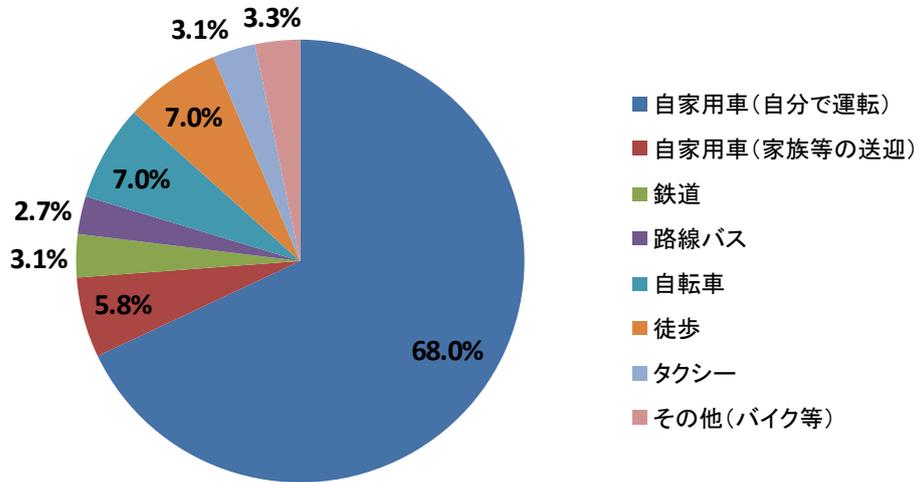
●外出時間のピークは9時・10時台、帰宅時間のピークは12時～18時台に広がっている。



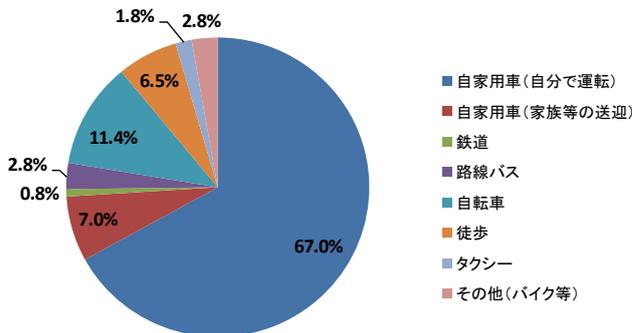
外出・帰宅時間について (その他外出行動)
(N=2,902、無回答除く)

【利用交通手段】

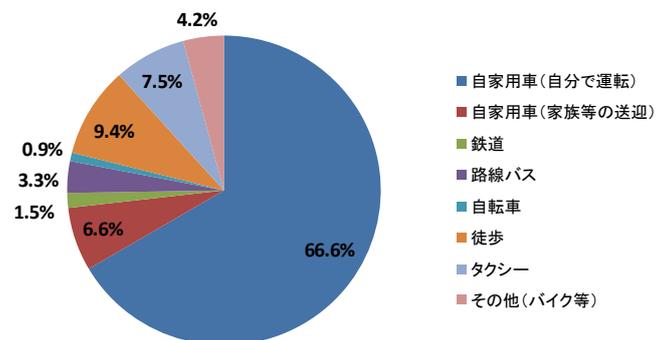
- 主たる移動手段は自家用車で約7割を占め、路線バスは全体の2.7%と極めて少ない。
- 路線バス利用を外出行動別にみると、買い物、通院、学校会社がそれぞれ2.8%、3.3%、3.1%となっている。



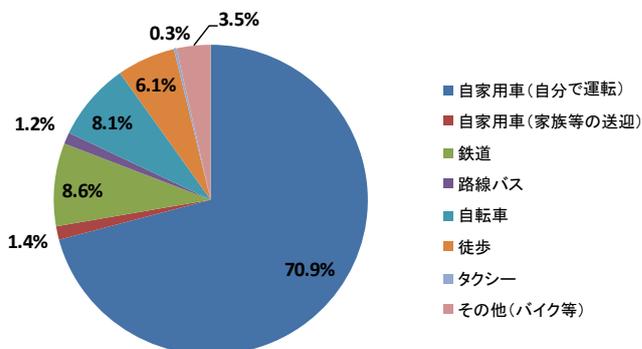
利用交通手段について（全外出行動）
(N=16,912、無回答除く)



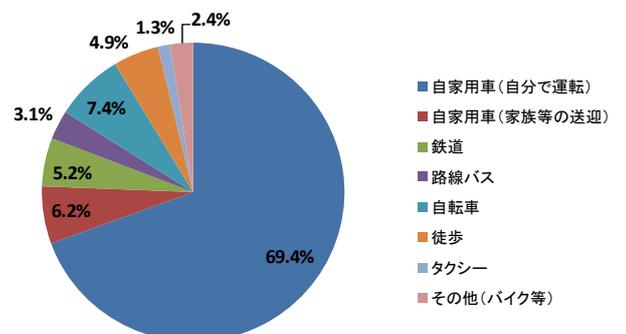
利用交通手段について（買い物外出行動）
(N=5,878、無回答除く)



利用交通手段について（通院外出行動）
(N=4,987、無回答除く)



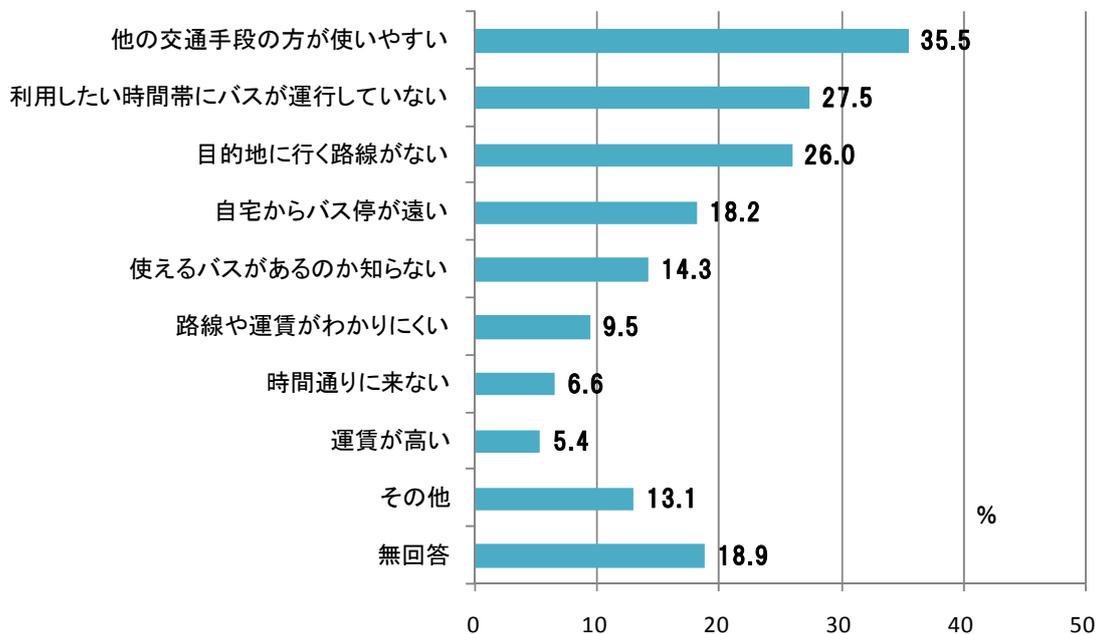
利用交通手段について（学校会社外出行動）
(N=2,693、無回答除く)



利用交通手段について（その他外出行動）
(N=3,354、無回答除く)

【バスを利用しない理由】

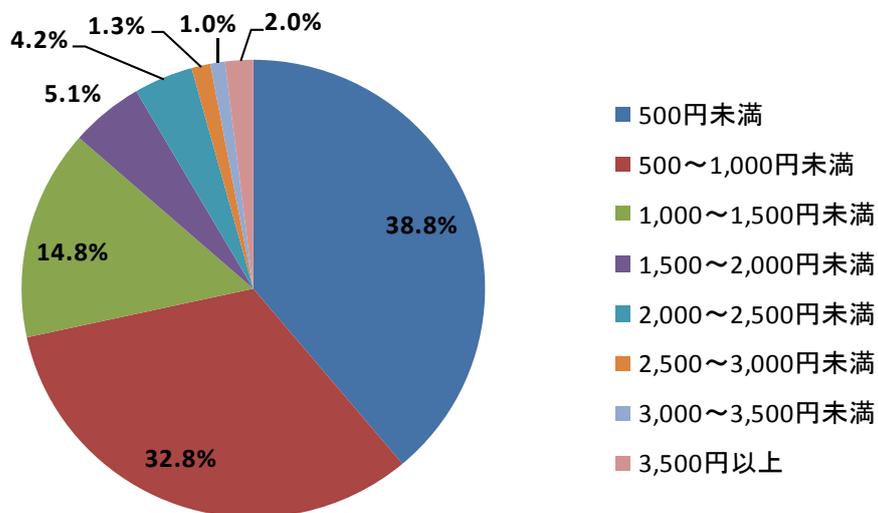
●バスを利用しない最も多い理由は、「他の交通手段の方が使いやすい」で全体の約 36%が回答。それに「利用したい時間帯にバスが運行していない」「目的地に行く路線がない」が続いている。



バスを利用しない理由 (N=6,665)

【ふだんの外出における片道交通費】

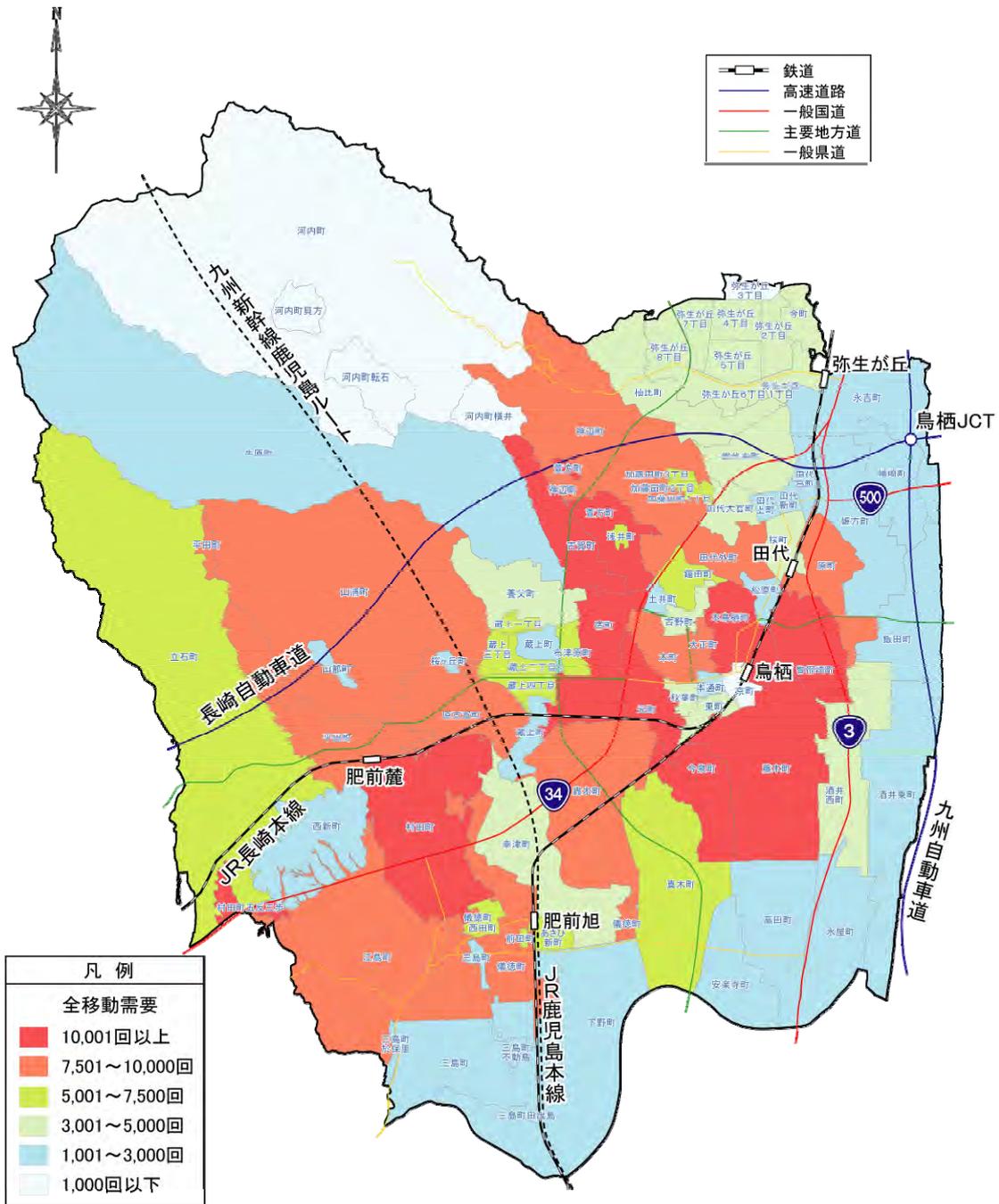
●片道交通費が「500円未満」「500～1000円未満」と回答された方が全体の約 72%を占めている。 ※路線バスの他、タクシーや鉄道利用の交通費も含む。



ふだんの外出における片道交通費について (全外出行動)
(N=1,370、無回答除く)

【移動需要（全行動移動需要）】

- 市中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。

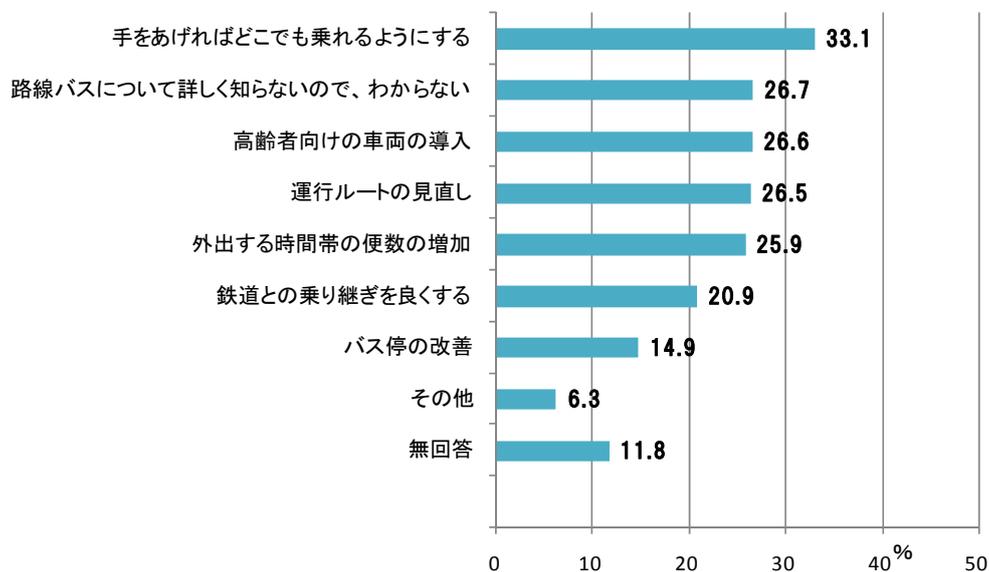


※1：ふだんの外出行動（買い物、病院、学校会社、その他）でそれぞれに対応する頻度を基に、全移動需要を1週間当たりで算出（次頁以降の図についても同様）。

※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】

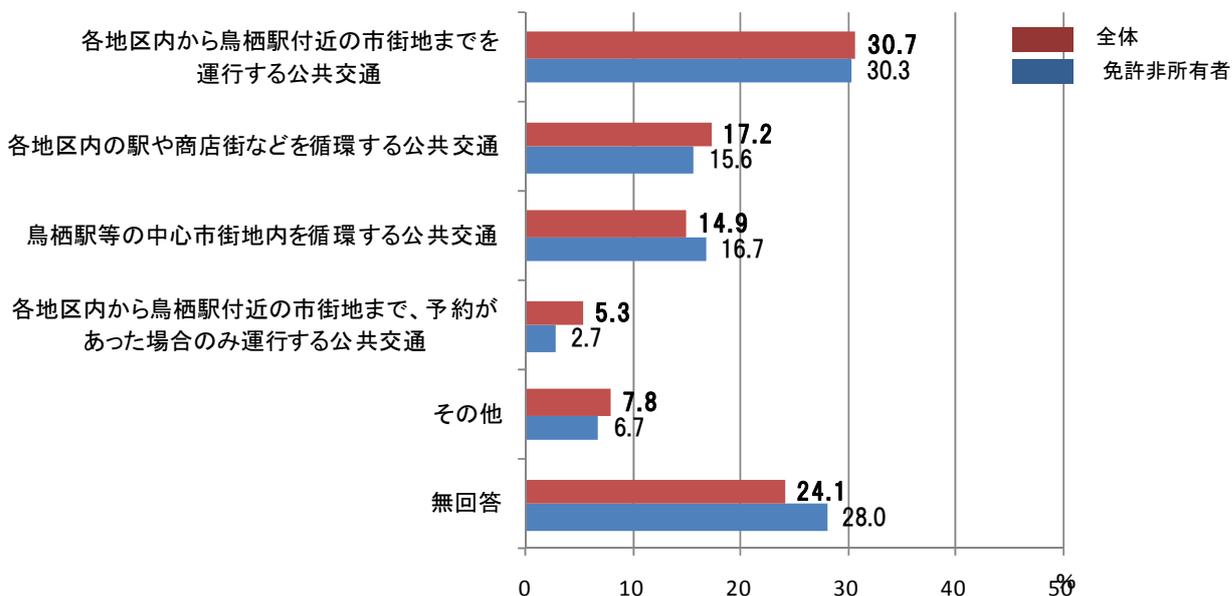
- 「手をあげればどこでも乗れるようにする」への回答数が最も多く、約33%を占めている。その他、「高齢者向けの車両の導入」「運行ルートの見直し」「外出時間帯の便数の増加」「鉄道との乗り継ぎを良くする」等が続くが大差はみられない。



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、可能な限り活かすことが重要と考えられる。

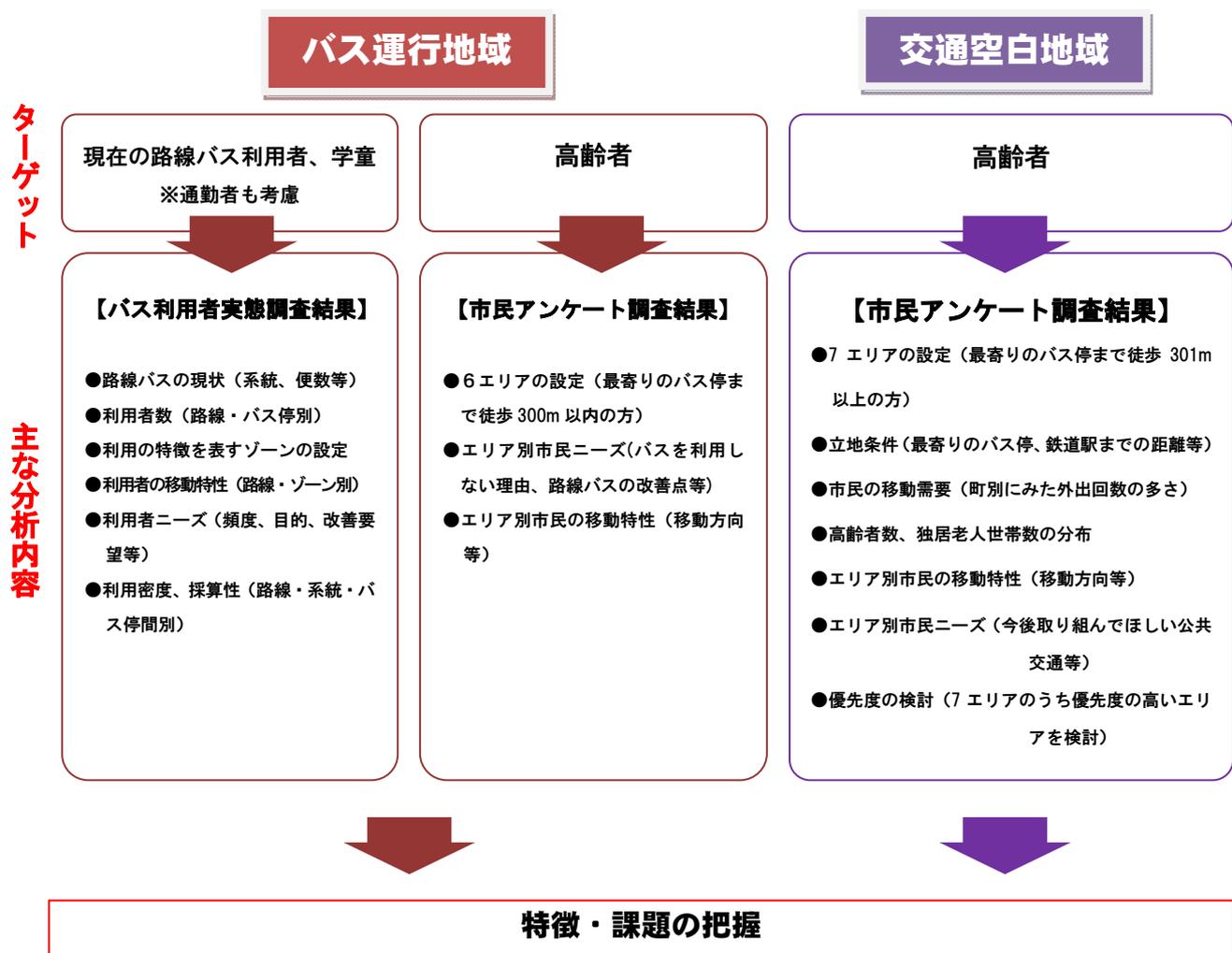


今後取り組んでほしい公共交通 (N=6,665)

3. 鳥栖市の公共交通に関する分析

3-1 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。

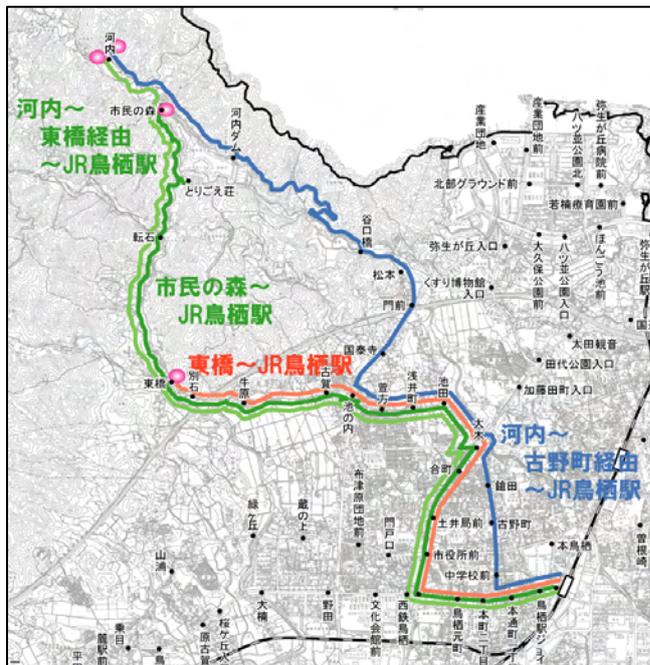


3-2 バス運行地域に関する分析

(1) 河内線及び弥生が丘線の分析

① 路線バスの現状

- 河内線は4系統、1台の車両で運行。弥生が丘線は循環2系統、1台の車両で運行。
- 「大木～鳥栖駅」区間は、河内線と弥生が丘線の重複区間となっている。



河内線の系統



弥生が丘線の系統

時間帯別の路線別系統別のダイヤ

■ : バスがある時間帯

河内線

| 1台 | 運行 本数 | 運行時間(出発時刻) | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|-------------|------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|
| | | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | |
| 上り | 市民の森発 → 鳥栖 | 5 | | | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 東橋発 → 鳥栖 | 2 | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | |
| | 河内発 → 鳥栖 | 2 | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| | 河内ダム経由 → 鳥栖 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | | |
| 下り | 鳥栖発 → 市民の森 | 5 | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | 1 |
| | 鳥栖発 → 東橋 | 2 | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | |
| | 鳥栖発 → 河内 | 1 | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| 鳥栖発 → 河内ダム経由 | 3 | | | 1 | | | | | | | | | | 1 | 1 | |

弥生が丘線

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

- 1台当たりになると、市内3路線のうち河内線の利用者数が最も多く、弥生が丘線が最も少ない。
- 財政負担の状況は、河内線及び弥生が丘線ともに1,050万円程度。
- 鳥栖駅から弥生が丘には、路線バス以外に、企業送迎バスが運行している。

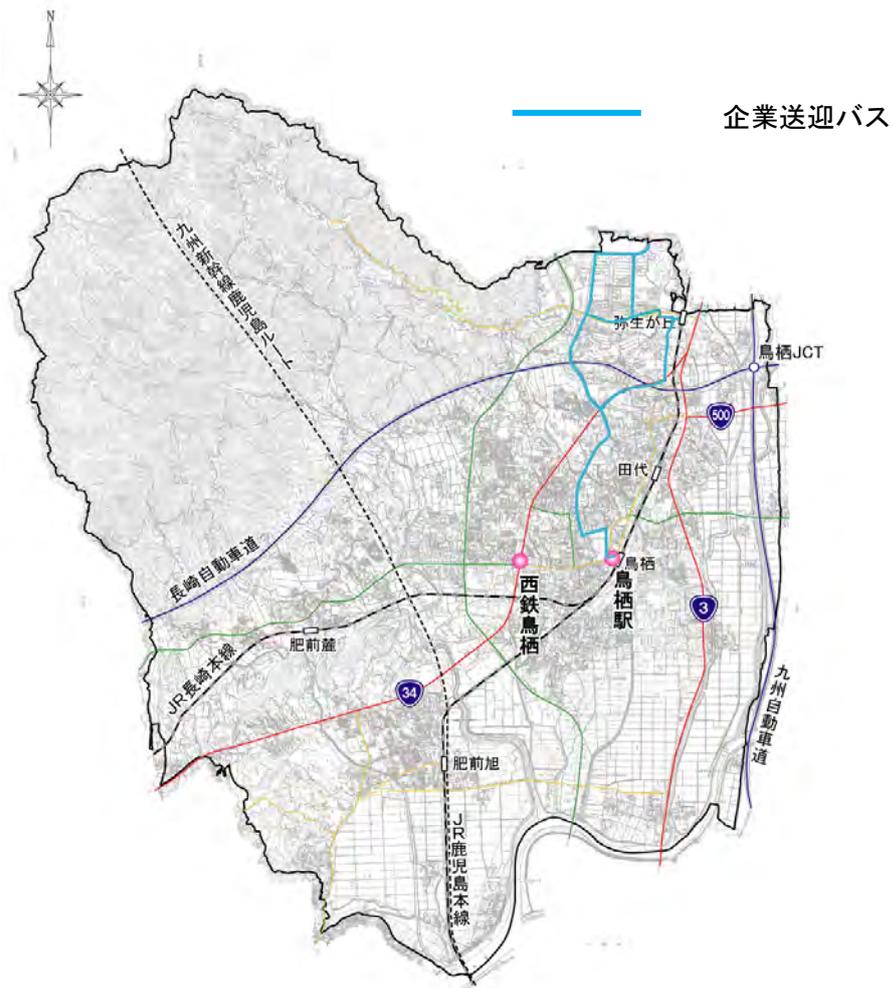
延べ利用者数と実利用者数

| | 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)

| | | H19年度 | | | | |
|-----|------|--------|------|--------|--------|--------|
| | | 利用者 | | 費用 | | |
| | | 年間 | 1便平均 | 運行収入 | 全体負担 | 市負担額 |
| 市内線 | 河内 | 29,589 | 3.5 | 4,497 | 10,293 | 10,293 |
| | 弥生が丘 | 18,543 | 2.8 | 3,519 | 10,460 | 10,460 |
| | 麓・小郡 | 51,677 | 3.6 | 8,579 | 19,572 | 19,572 |
| | 計 | 99,809 | 3.4 | 16,595 | 40,325 | 40,325 |

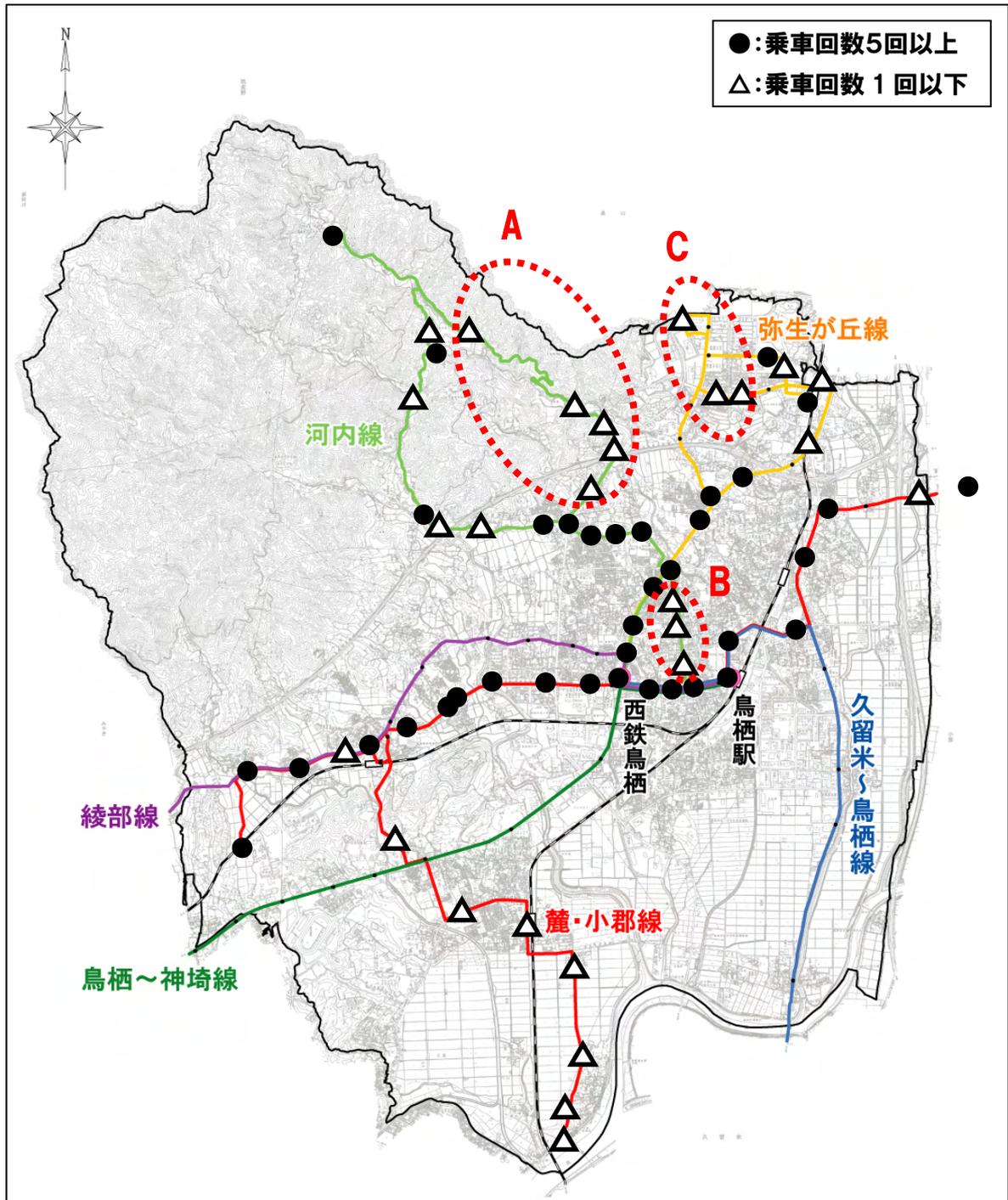


企業送迎バスの運行ルート

②バス利用実態から言えること（バス利用実態調査結果）

【バス停別の利用状況】

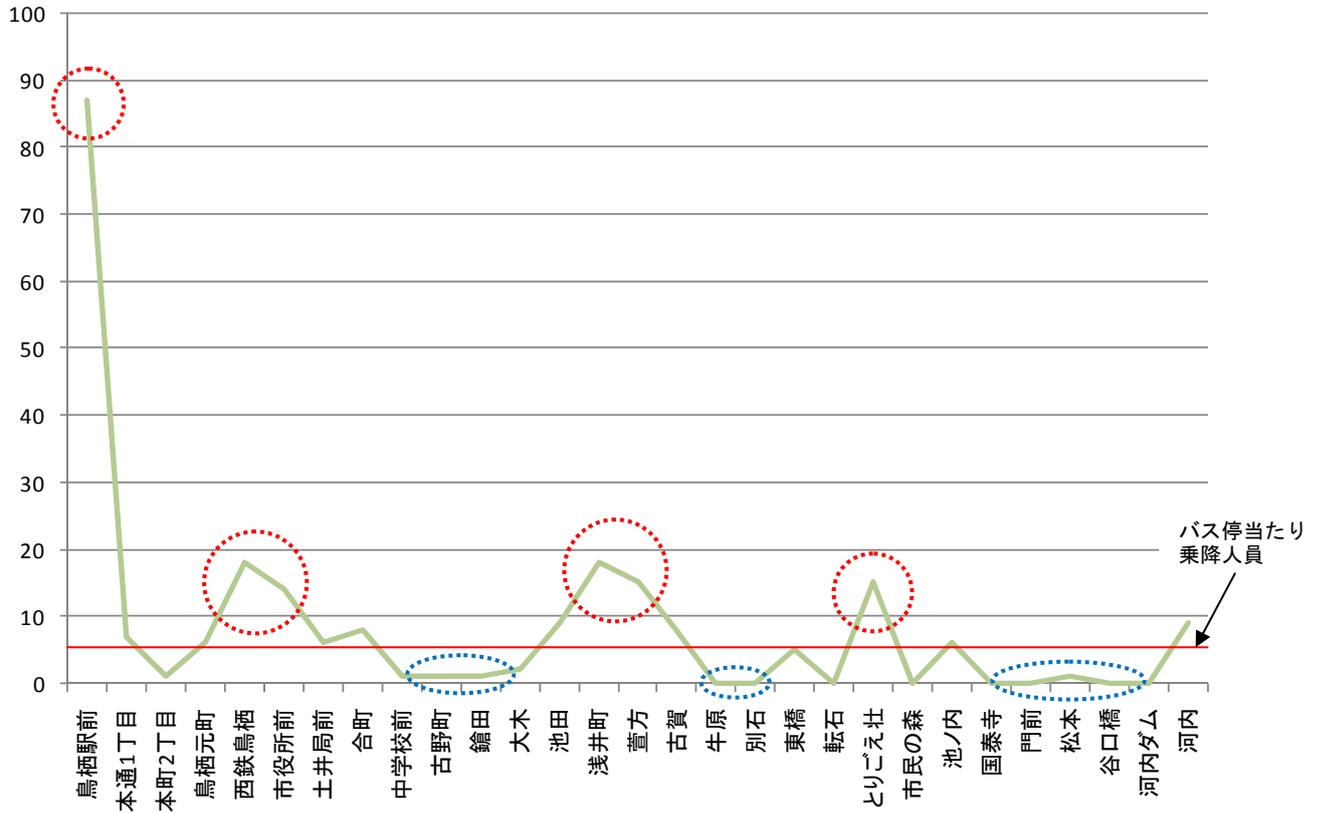
●河内線の河内ダム～池ノ内（図中A）、鎗田～中学校前（図中B）、弥生が丘線の大久保公園前周辺（図中C）は、利用がほとんどない。



河内線及び弥生が丘線で利用が少ない区間

<河内線>

- 鳥栖駅前、西鉄鳥栖周辺以外では、浅井町周辺、とりごえ荘での利用が比較的が多い。
- 古野町周辺、牛原～別石、国泰寺～河内ダムでは、ほとんど利用が見られない。



河内線のバス停別乗降人員数 (人/日)

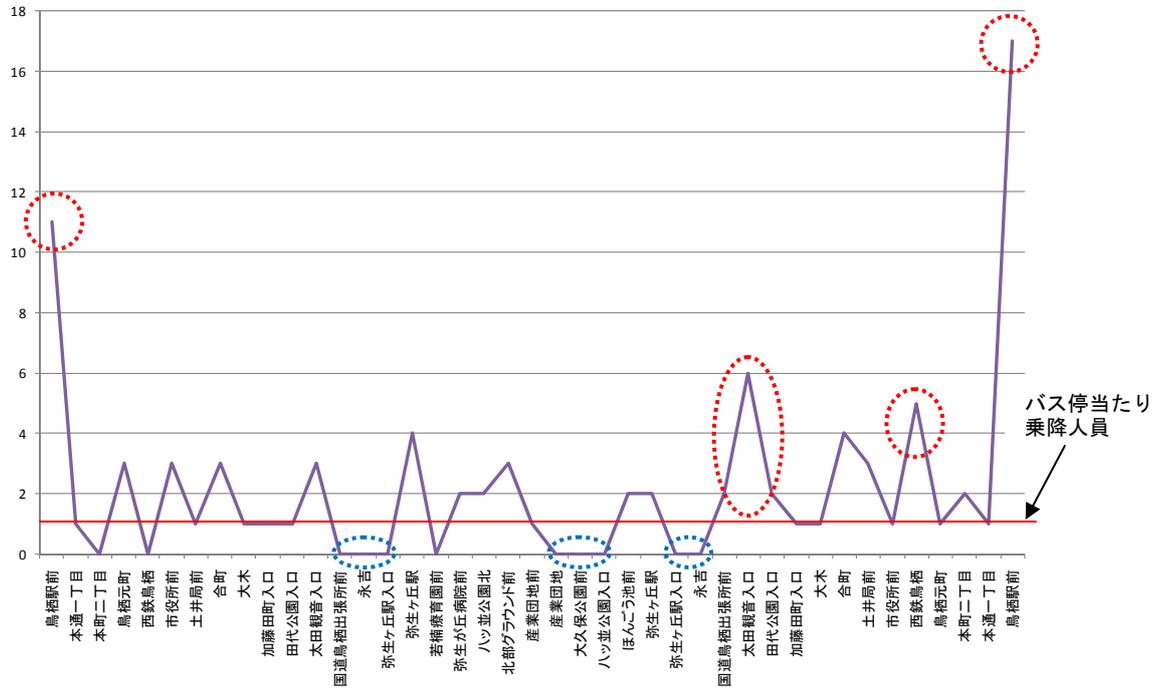
河内線の便別利用区間別の利用 OD 特性

河内線
 : 運行区間
上り 下り : 乗車区間
 : 未経由区間
 ※1: 乗車
 ※2: 降車

| ・鳥橋駅前 発車時刻 | 鳥橋駅前 | 本通1丁目 | 本町2丁目 | 鳥橋元町 | 西鉄鳥橋 | 市役所前 | 土井局前 | 合町 | 中学校前 | 古野町 | 鐘田 | 大木 | 池田 | 浅井町 | 壺方 | 古賀町 | 牛原 | 別石 | 東橋 | 転石 | とりこえ社 | 市民の森 | 池ノ内 | 国泰寺 | 門前 | 松本 | 谷口橋 | 河内ダム | 河内 | ・河内 ・市民の森 ・東橋 発車時刻 | |
|---------------|------|-------|-------|------|------|------|------|----|------|-----|----|----|----|-----|----|-----|----|----|----|----|-------|------|-----|-----|----|----|-----|------|----|-----------------------------|------------------------|
| 7時5分 河内行き | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 7時30分 河内発 鳥橋駅前行き |
| 7時57分 東橋行き | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8時17分 東橋発 鳥橋駅前行き |
| 8時44分 東橋行き | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 9時6分 東橋発 鳥橋駅前行き |
| 10時6分 市民の森行き | 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34分 市民の森発 鳥橋駅前行き |
| 11時6分 市民の森行き | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11時34分 市民の森発 鳥橋駅前行き |
| 12時54分 市民の森行き | 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22分 市民の森発 鳥橋駅前行き |
| 13時54分 市民の森行き | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 14時22分 市民の森発 鳥橋駅前行き |
| 15時24分 河内行き | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15時49分 河内発 鳥橋駅前行き |
| 16時50分 河内行き | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 17時15分 河内発 鳥橋駅前行き |
| 17時52分 市民の森行き | 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20分 市民の森発 鳥橋駅前行き |
| 18時52分 河内行き | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

<弥生が丘線>

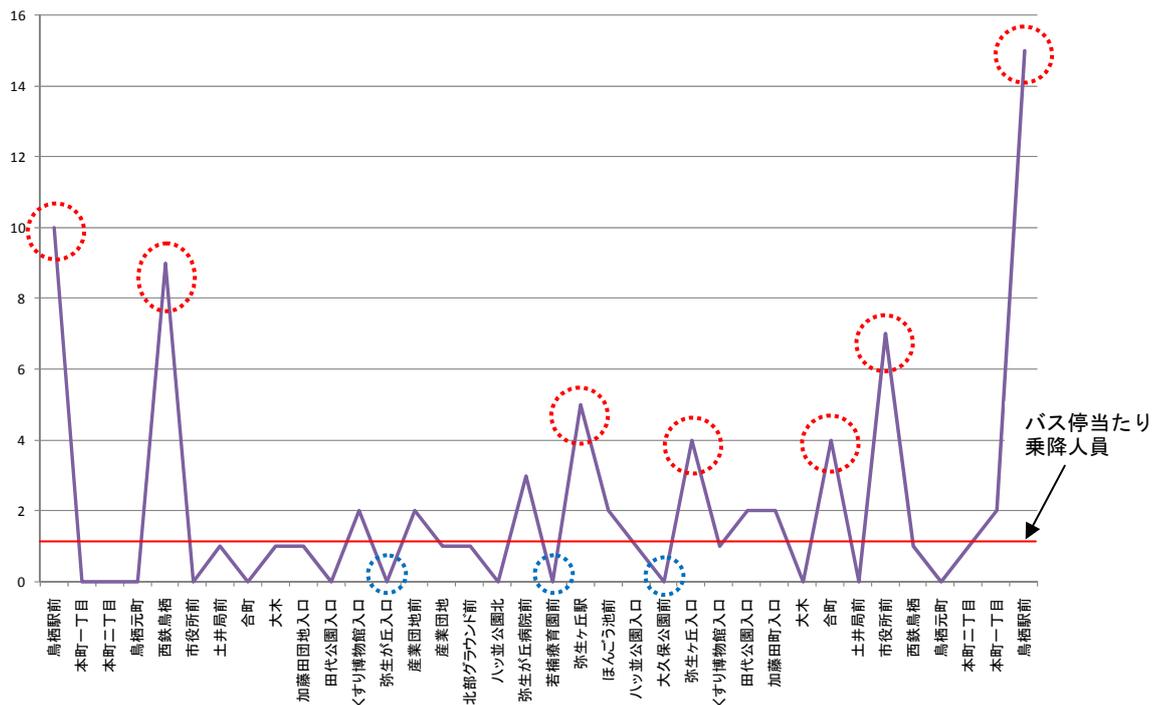
- 鳥栖駅前、西鉄鳥栖周辺以外では、太田観音入口、田代公園入口周辺での利用が比較的に多い。
- 産業団地付近、永吉では、利用が少ない。



弥生が丘線（永吉経由）のバス停別乗降人員数（人/日）

<弥生が丘線>

- 鳥栖駅前、西鉄鳥栖周辺以外では、市役所前、弥生が丘駅、弥生が丘入口、合町での利用が比較的多い。
- 大久保公園前、若楠療育園前等における利用が少ない。



弥生が丘線（東回り）のバス停別乗降人員数（人/日）

【OD特性】

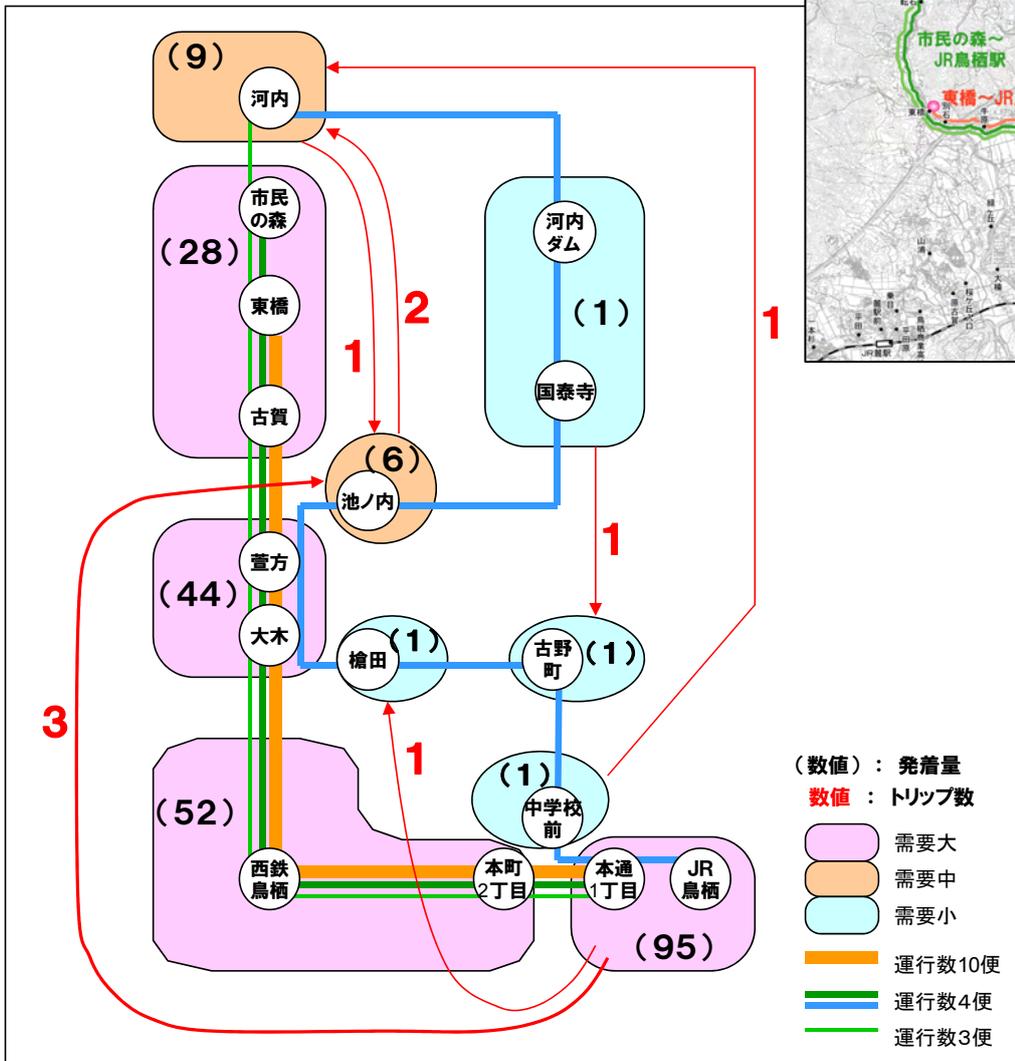
<河内線>

効率化を想定し、利用の少ない区間や弥生が丘線と重複する区間に着目してOD特性を整理した。

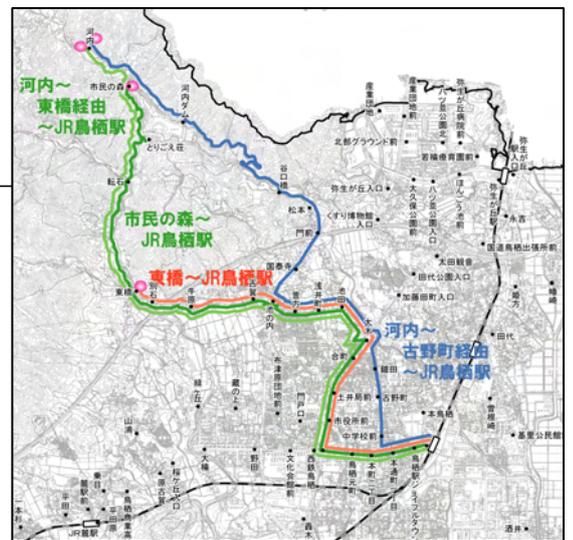
●利用者のほとんどは「東橋経路」の系統。

●「河内ダム経由」の系統は利用者が少ない。また「河内ダム経由」利用者の多くが「池ノ内バス停」を利用。

- ・河内ダム経由のうち、池ノ内バス停利用者が6人、国泰寺～河内ダム間での利用は1人。
- ・また、河内ダム経由は古野町を経由するが、「鎗田～中学校前」間の利用者は3人となっていることや、近隣バス停利用への転換も十分歩行可能な圏内にあると考えられるため、通勤等の需要が集まる「鳥栖駅～大木」区間への移行も考えられる。



利用が少ないエリア発着のOD特性（河内線）

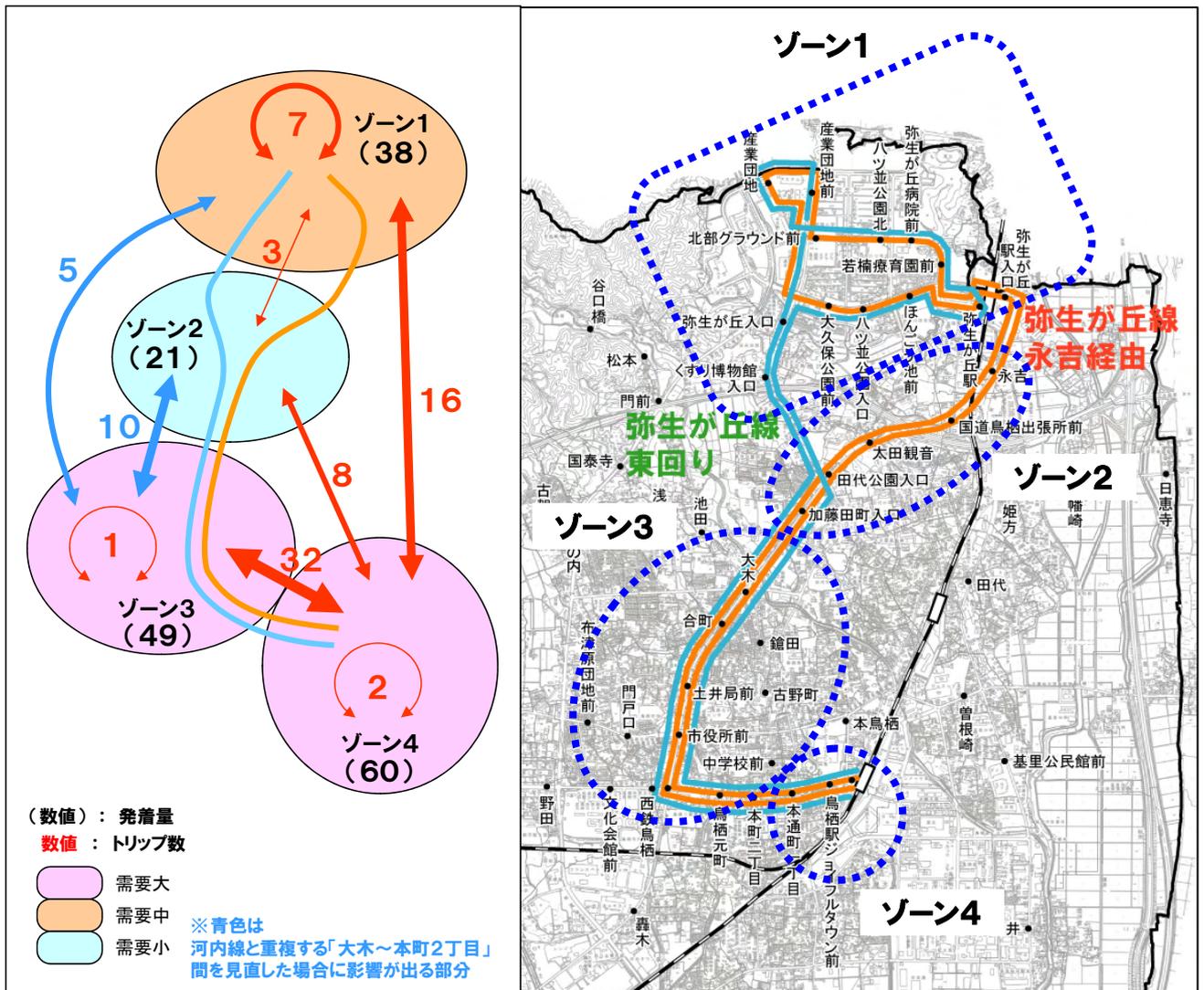


<弥生が丘線>

効率化を想定し、利用の少ない区間や河内線と重複する区間に着目してOD特性を整理した。

●鳥栖駅とのアクセスに加え、市役所周辺とのアクセス確保が必要

- ・弥生が丘線は、市役所周辺（ゾーン3）や鳥栖駅周辺（ゾーン4）での乗降が多く、全体の65%を占めている。
- ・弥生が丘団地周辺（ゾーン1）の利用者の多くは、鳥栖駅とのアクセスとなっている。（16人）
- ・ゾーン1・ゾーン2とゾーン3の結びつきも強く、15人の移動が認められる。

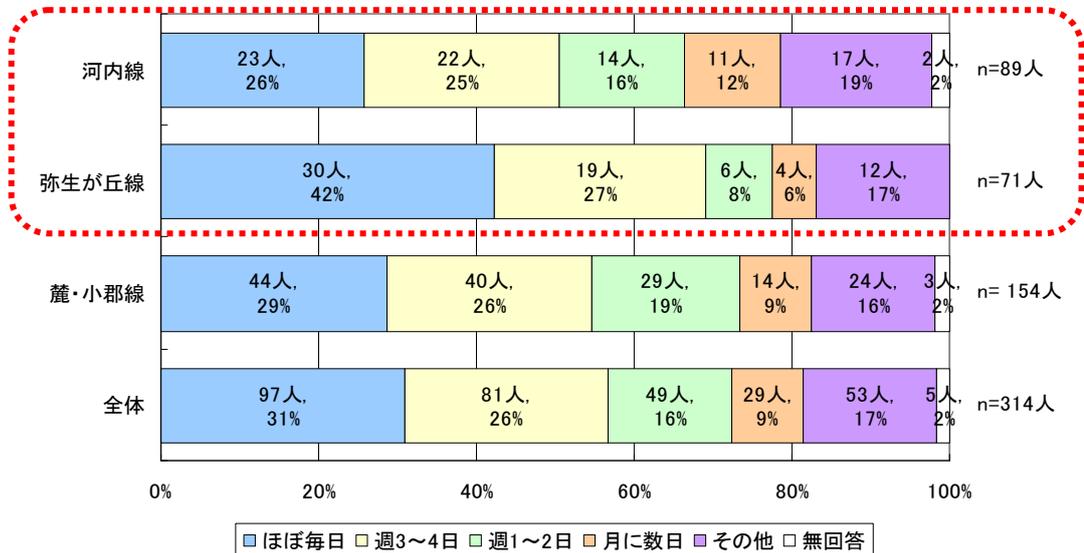


弥生が丘線のOD特性

③利用者ニーズから言えること（バス利用実態調査結果）

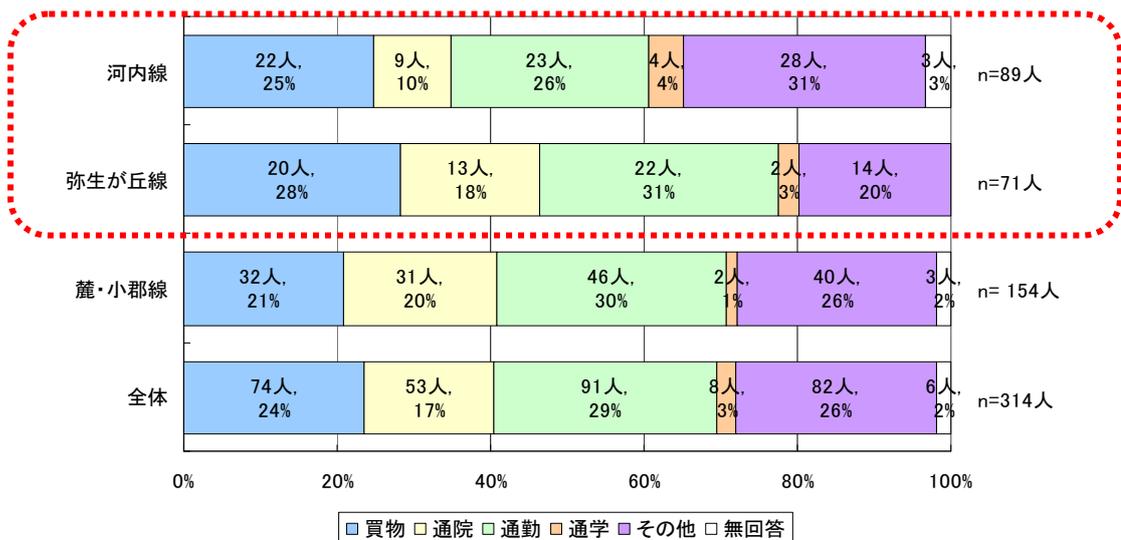
【利用頻度】

- 週3～4日以上利用する人が、河内線で約5割、弥生が丘線で約7割と多い。
- 河内線では4人に1人、弥生が丘線では5人に2人が毎日の利用となっている。



【利用目的】

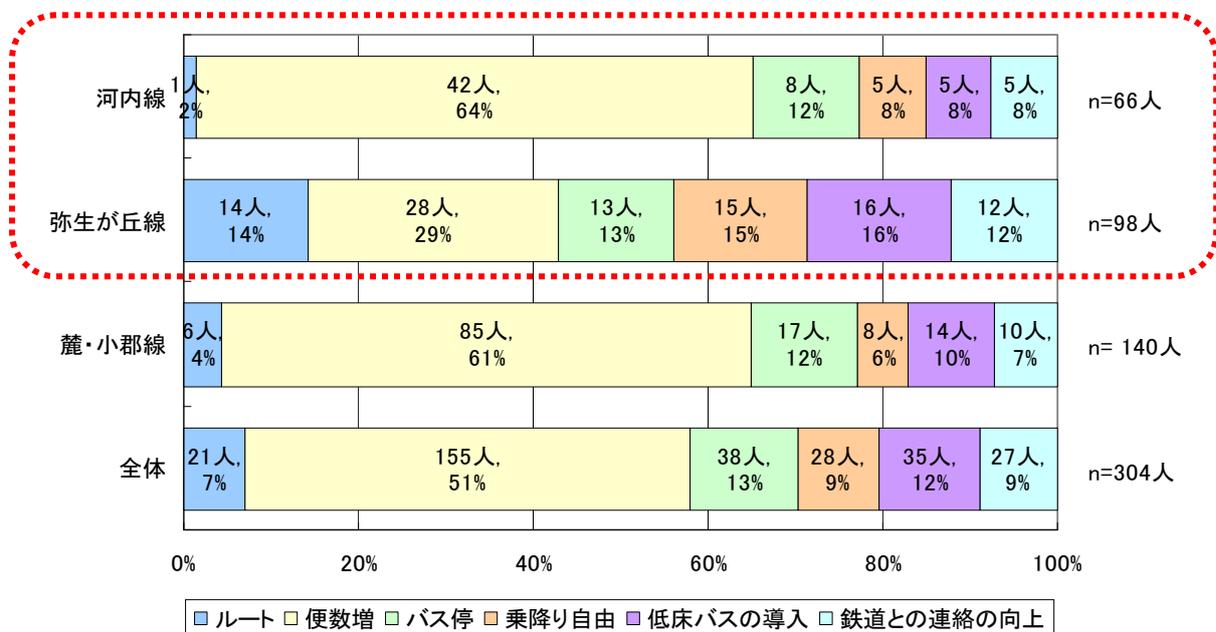
- 両路線ともに「通勤」が最も多く、次ぎに多い「買い物」を含めると、両者ではほぼ過半数を占めている。
- 「通院」は、弥生が丘線で2割程度あるが、河内線は1割にとどまっている。



- ・河内線及び弥生が丘線には、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くの割合を占めていることを確認した。
- ・こうした固定客の足を可能な限り確保することを基本に、両路線の対応を検討する必要がある（路線維持を基本に、効率化が可能なところは見直しを行う）。

【既存路線バスの改善要望】

- 両路線ともに「増便」の要望が高く、特に河内線で顕著である。
- 弥生が丘線では、他の路線に比べ「増便」以外の項目について改善要望が高く、「低床バス」「フリー乗降」「運行ルートの見直し」などは各々2割程度を占める。



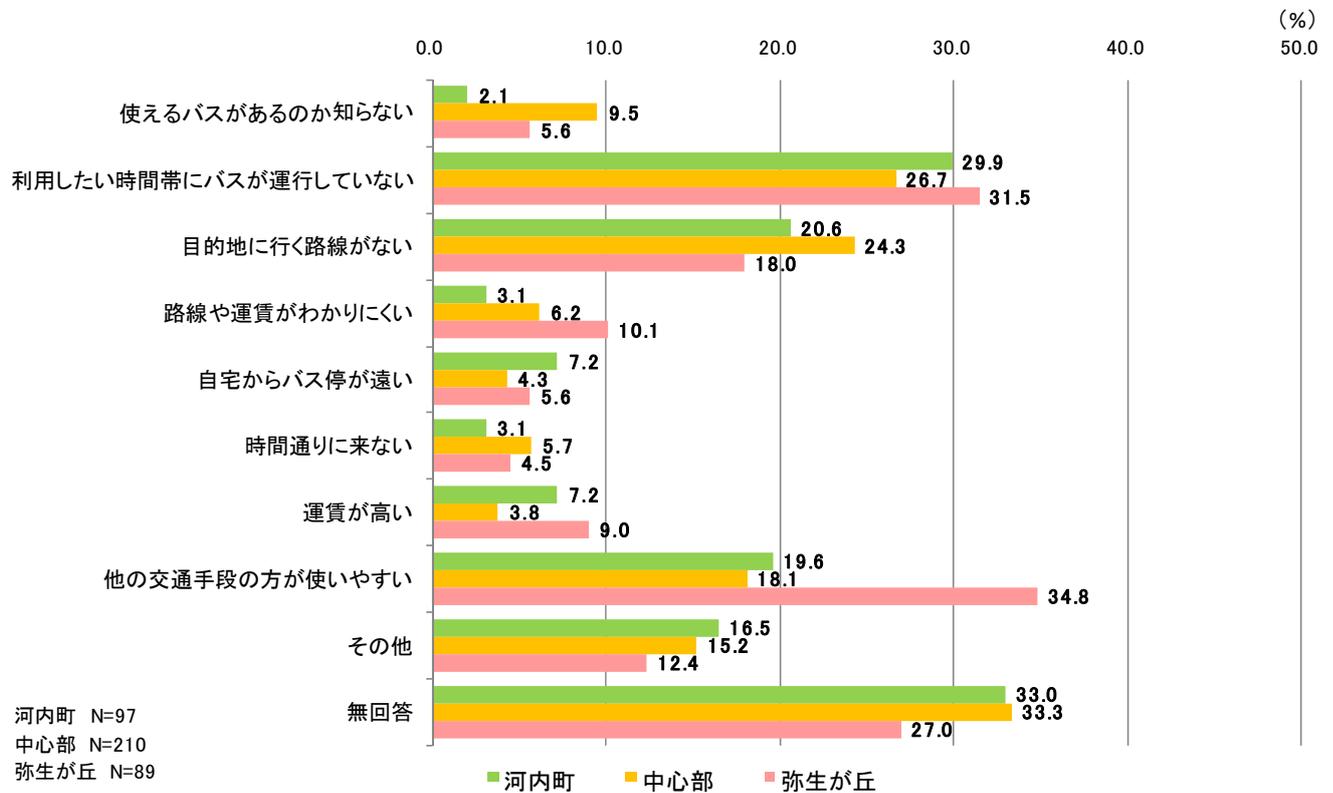
- ・増便要望が多いが、稼働車両数が限られていることを踏まえると、利用が見込める区間に軸足を置いたシステムの単純化等により、増便を図ることが重要になる。
- ・特に弥生が丘線では、運行ルートの見直し要望が多く、システムの単純化が利用促進にむけて重要な要素となっている。

④市民ニーズから言えること（市民アンケート調査結果）

【バスを利用しない理由】

●河内及び弥生が丘では、「利用したい時間帯にバスが運行していない」との回答が多く、ニーズに合ったダイヤが重要になる。

※「目的地に行く路線がない」との回答も多い状況



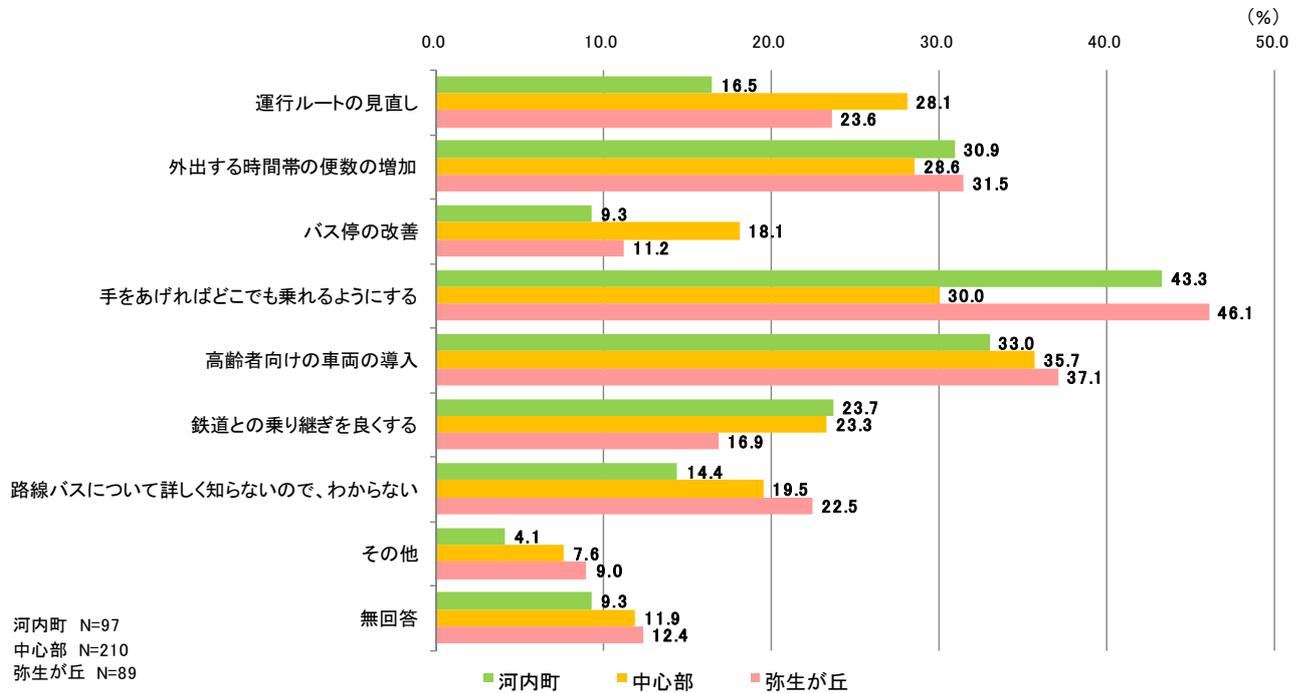
バスを利用しない理由（高齢者）

| バス停 エリア | バスを利用しない理由 | | | | | | | | | | | 合計 |
|-------------------|------------------------|-----------------------------|-----------------|------------------|----------------|--------------|-------|--------------------|------|------|-------|----|
| | 使えるバス があるのか 知らない | 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 | 路線や運賃が わかりにくい | 自宅から バス停が遠い | 時間通りに 来ない | 運賃が高い | 他の交通手段の 方が使いやすい | その他 | 無回答 | | |
| ①河内-古賀 | 0 | 7 | 8 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 | 4 | 8 | 22 | |
| | 0.0 | 31.8 | 36.4 | 4.5 | 9.1 | 0.0 | 0.0 | 13.6 | 18.2 | 36.4 | 100.0 | |
| ②河内ダム- 国泰寺 | 1 | 6 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 6 | 2 | 2 | 15 | |
| | 6.7 | 40.0 | 6.7 | 6.7 | 0.0 | 6.7 | 6.7 | 40.0 | 13.3 | 13.3 | 100.0 | |
| ③池の内-池田 | 1 | 16 | 11 | 1 | 5 | 2 | 6 | 10 | 10 | 22 | 60 | |
| | 1.7 | 26.7 | 18.3 | 1.7 | 8.3 | 3.3 | 10.0 | 16.7 | 16.7 | 36.7 | 100.0 | |
| ①+②+③ 河内町 | 2 | 29 | 20 | 3 | 7 | 3 | 7 | 19 | 16 | 32 | 97 | |
| | 2.1 | 29.9 | 20.6 | 3.1 | 7.2 | 3.1 | 7.2 | 19.6 | 16.5 | 33.0 | 100.0 | |
| ④鎗田- 中学校前 | 6 | 15 | 13 | 2 | 0 | 1 | 0 | 13 | 8 | 5 | 40 | |
| | 15.0 | 37.5 | 32.5 | 5.0 | 0.0 | 2.5 | 0.0 | 32.5 | 20.0 | 12.5 | 100.0 | |
| ⑤大木- 市役所前 | 6 | 20 | 16 | 3 | 5 | 7 | 2 | 15 | 11 | 26 | 79 | |
| | 7.6 | 25.3 | 20.3 | 3.8 | 6.3 | 8.9 | 2.5 | 19.0 | 13.9 | 32.9 | 100.0 | |
| ⑥西鉄鳥栖- 鳥栖駅 | 8 | 21 | 22 | 8 | 4 | 4 | 6 | 10 | 13 | 39 | 91 | |
| | 8.8 | 23.1 | 24.2 | 8.8 | 4.4 | 4.4 | 6.6 | 11.0 | 14.3 | 42.9 | 100.0 | |
| ④+⑤+⑥ 中心部 | 20 | 56 | 51 | 13 | 9 | 12 | 8 | 38 | 32 | 70 | 210 | |
| | 9.5 | 26.7 | 24.3 | 6.2 | 4.3 | 5.7 | 3.8 | 18.1 | 15.2 | 33.3 | 100.0 | |
| ⑦弥生が丘駅- くすり博物館 | 1 | 8 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 12 | 3 | 12 | 31 | |
| | 3.2 | 25.8 | 9.7 | 6.5 | 6.5 | 0.0 | 0.0 | 38.7 | 9.7 | 38.7 | 100.0 | |
| ⑧永吉- 加藤田町入口 | 4 | 20 | 13 | 7 | 3 | 4 | 8 | 19 | 8 | 12 | 58 | |
| | 6.9 | 34.5 | 22.4 | 12.1 | 5.2 | 6.9 | 13.8 | 32.8 | 13.8 | 20.7 | 100.0 | |
| ⑦+⑧ 弥生が丘 | 5 | 28 | 16 | 9 | 5 | 4 | 8 | 31 | 11 | 24 | 89 | |
| | 5.6 | 31.5 | 18.0 | 10.1 | 5.6 | 4.5 | 9.0 | 34.8 | 12.4 | 27.0 | 100.0 | |

【路線バスの改善点】

●河内及び弥生が丘においては、フリー乗降やバリアフリーをはじめ、増便等に係わる要望が多い。

※弥生が丘の弥生が丘駅～くすり博物館の沿線地域では、運行ルートの見直し要望も高い。



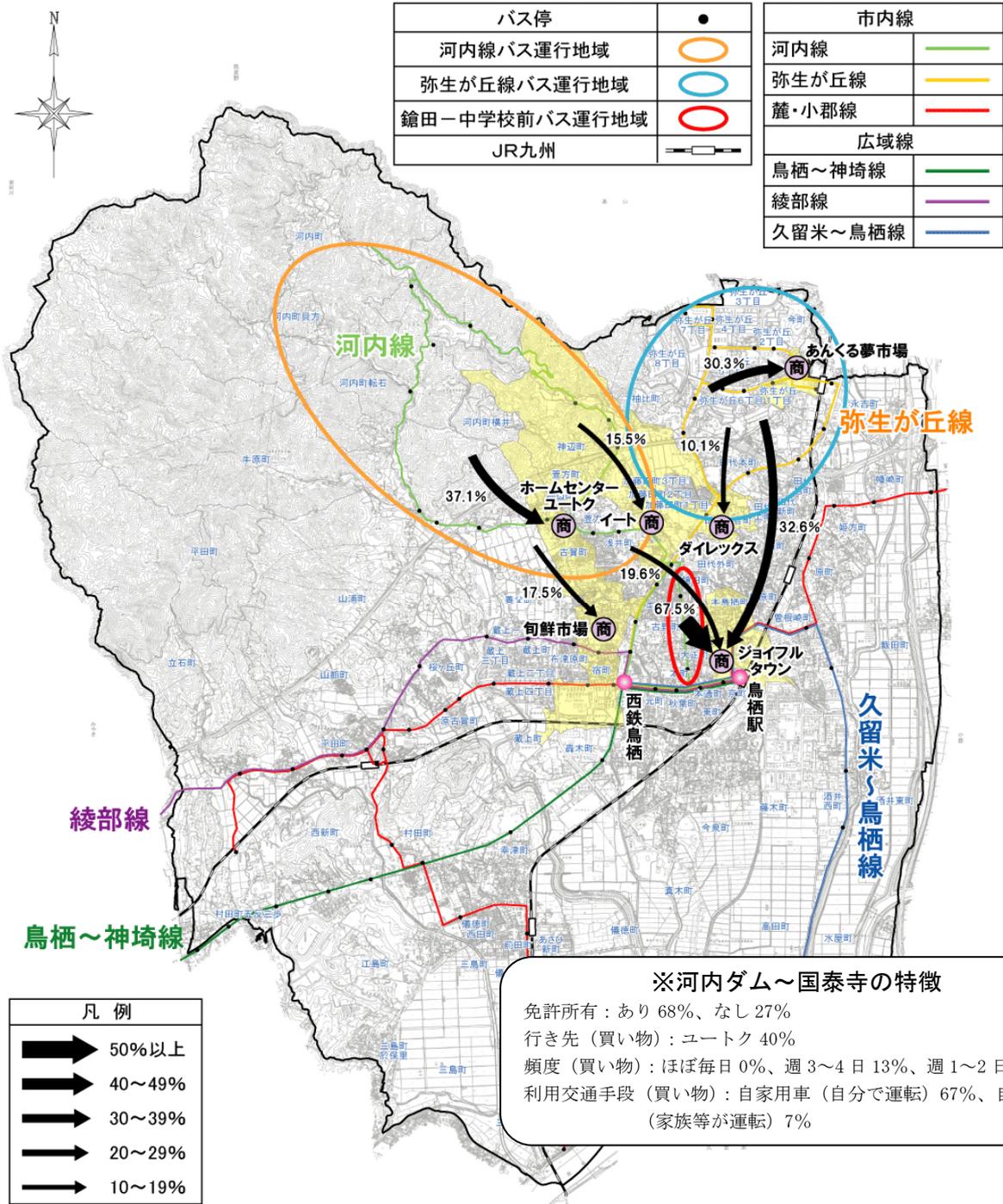
路線バスの改善点（高齢者）

| バス停エリア | 市内路線バスの改善点 | | | | | | | | | |
|---------------|------------|---------------|------------|--------------------|-------------|---------------|------------------------|------------|------------|--------------|
| | 運行ルートの見直し | 外出する時間帯の便数の増加 | バス停の改善 | 手をあげればどこでも乗れるようにする | 高齢者向けの車両の導入 | 鉄道との乗り継ぎを良くする | 路線バスについて詳しく知らないで、わからない | その他 | 無回答 | 合計 |
| ①河内ー古賀 | 6 27.3 | 9 40.9 | 2 9.1 | 12 54.5 | 9 40.9 | 4 18.2 | 1 4.5 | 1 4.5 | 2 9.1 | 22 100.0 |
| ②河内ダムー国泰寺 | 2 13.3 | 3 20.0 | 0 0.0 | 6 40.0 | 6 40.0 | 3 20.0 | 2 13.3 | 0 0.0 | 2 13.3 | 15 100.0 |
| ③池の内ー池田 | 8 13.3 | 18 30.0 | 7 11.7 | 24 40.0 | 17 28.3 | 16 26.7 | 11 18.3 | 3 5.0 | 5 8.3 | 60 100.0 |
| ①+②+③河内町 | 16 16.5 | 30 30.9 | 9 9.3 | 42 43.3 | 32 33.0 | 23 23.7 | 14 14.4 | 4 4.1 | 9 9.3 | 97 100.0 |
| ④鎗田ー中学校前 | 11 27.5 | 13 32.5 | 6 15.0 | 18 45.0 | 18 45.0 | 6 15.0 | 14 35.0 | 1 2.5 | 1 2.5 | 40 100.0 |
| ⑤大木ー市役所前 | 17 21.5 | 27 34.2 | 15 19.0 | 23 29.1 | 25 31.6 | 29 36.7 | 12 15.2 | 10 12.7 | 9 11.4 | 79 100.0 |
| ⑥西鉄鳥栖ー鳥栖駅 | 31 34.1 | 20 22.0 | 17 18.7 | 22 24.2 | 32 35.2 | 14 15.4 | 15 16.5 | 5 5.5 | 15 16.5 | 91 100.0 |
| ④+⑤+⑥中心部 | 59 28.1 | 60 28.6 | 38 18.1 | 63 30.0 | 75 35.7 | 49 23.3 | 41 19.5 | 16 7.6 | 25 11.9 | 210 100.0 |
| ⑦弥生が丘駅ーくすり博物館 | 9 29.0 | 6 19.4 | 5 16.1 | 17 54.8 | 12 38.7 | 1 3.2 | 7 22.6 | 3 9.7 | 4 12.9 | 31 100.0 |
| ⑧永吉ー加藤田町入口 | 12 20.7 | 22 37.9 | 5 8.6 | 24 41.4 | 21 36.2 | 14 24.1 | 13 22.4 | 5 8.6 | 7 12.1 | 58 100.0 |
| ⑦+⑧弥生が丘 | 21 23.6 | 28 31.5 | 10 11.2 | 41 46.1 | 33 37.1 | 15 16.9 | 20 22.5 | 8 9.0 | 11 12.4 | 89 100.0 |

- ・河内線及び弥生が丘線について、行き先、移動時間帯等を踏まえたダイヤ編成が重要となる（より利用が見込めるところでは系統を重ね、便数の増加を図ること等も手法の一つ）。
- ・弥生が丘線においては、ルートの見直し等による系統の単純化を考慮しつつ、利用促進を図っていくことが重要である。

【移動特性】

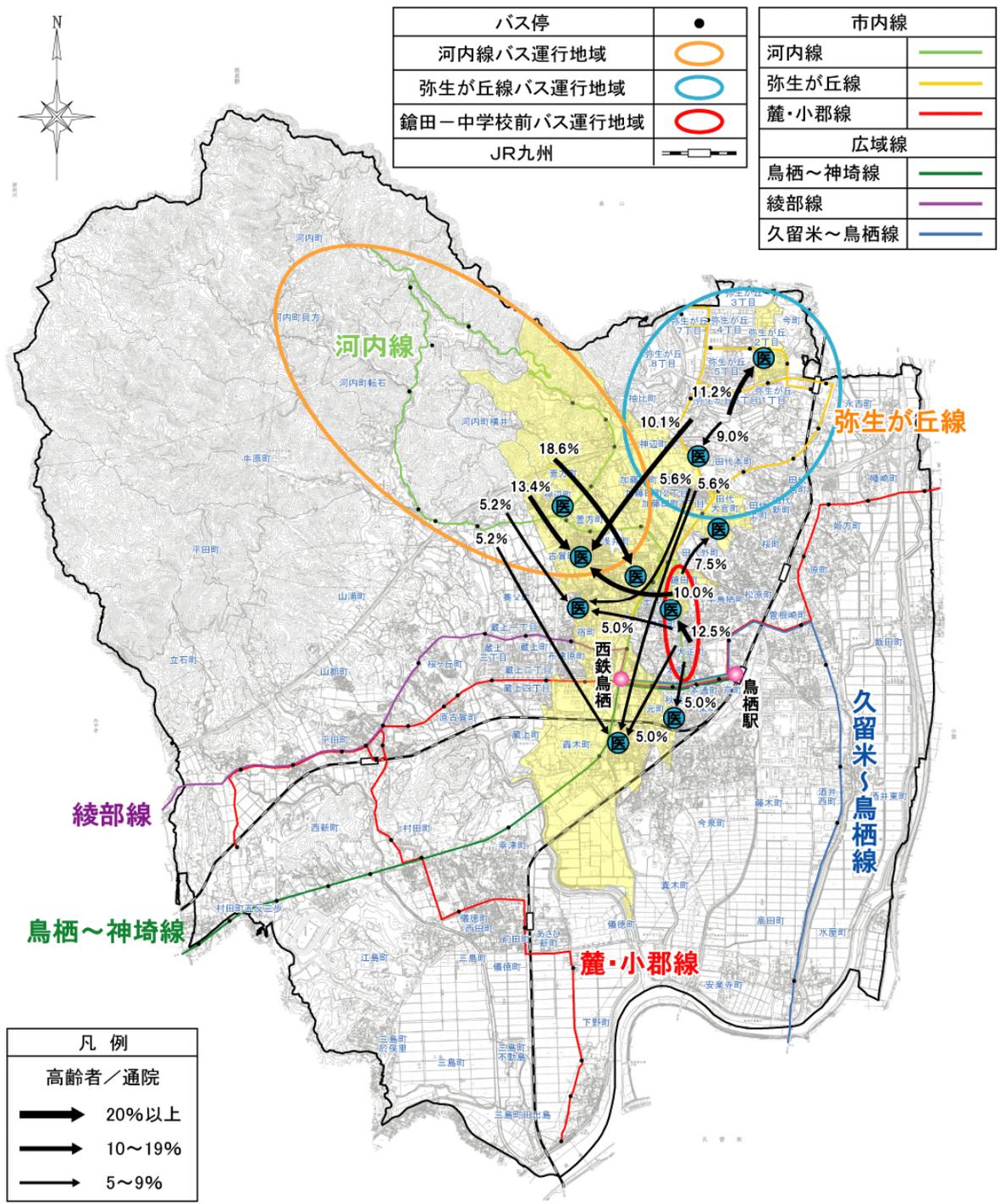
- 河内及び弥生が丘から鎗田～中学校前の沿線地域への移動はない（買い物移動）。
- また、鎗田～中学校前の沿線地域から河内への移動もない（買い物移動）。



河内沿線地域、弥生が丘沿線地域、鎗田～中学校前沿線地域のOD特性（買い物移動）

- ・河内線について、利用が少なく、河内や弥生が丘からの移動指向も認められない鎗田～中学校前の区間は見直しが必要（一方、大木～市役所前の沿線地域への移動指向は相対的に高い）。
- ・弥生が丘における対応は、企業と調整を図りながら進める必要がある。
- ・なお、河内ダム～国泰寺の沿線地域では、行き先は近隣地域が主で、免許所有者も多い状況。

- 河内及び弥生が丘から鎗田～中学校前への移動はない（通院移動）。
- 鳥栖駅周辺への移動はほとんどなく、地区内及びその周辺までの移動が主となっている（通院移動）。

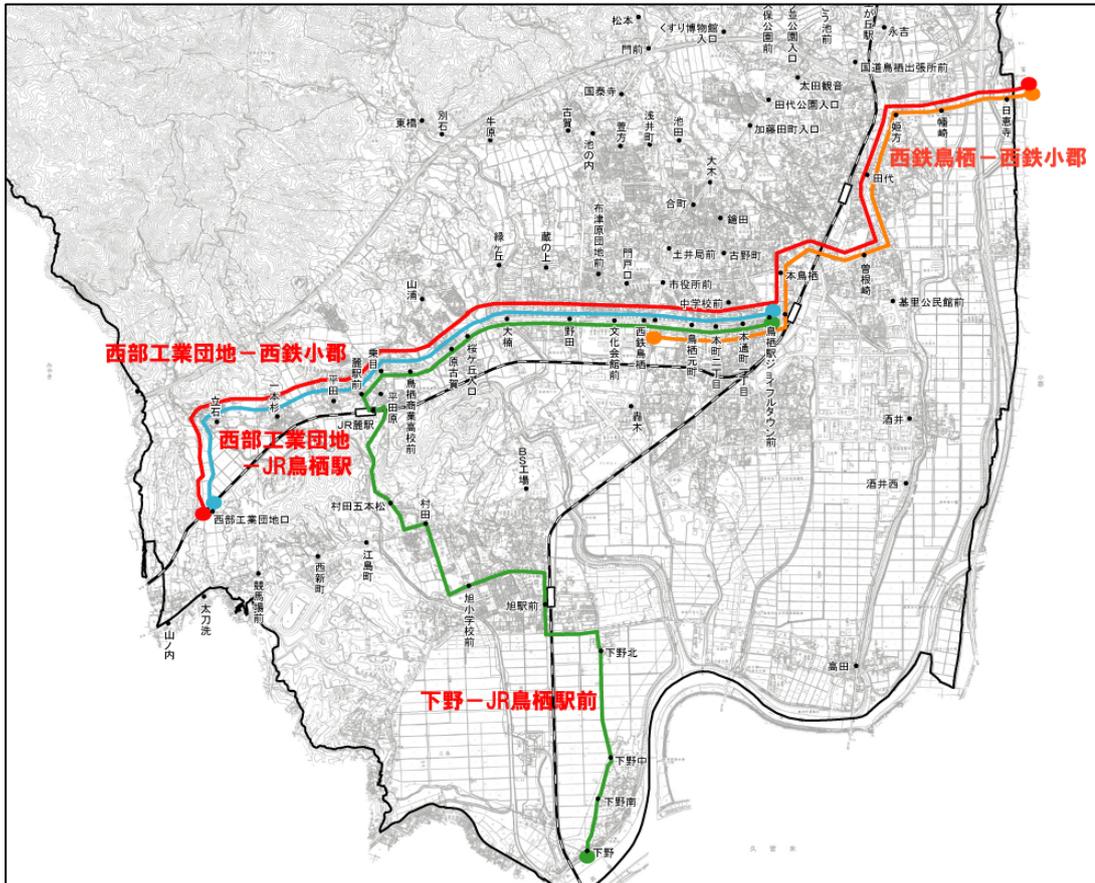


河内沿線地域、弥生が丘沿線地域、鎗田～中学校前沿線地域のOD特性（通院移動）

(2) 麓・小郡線の分析

① 路線バスの現状

- 麓・小郡線は4系統、2台の車両で運行。系統が分かりにくい状況。
- 麓～下野間は、学童輸送への対応で、朝1便、夕方2便の運行のみ。



麓・小郡線の系統

時間帯別の路線別系統別のダイヤ

| 2台 | 運行 本数 | 運行時間(出発時刻) | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------|------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|---|
| | | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | | |
| 東向き | 西部工業団地→鳥栖駅 | 2 | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | | |
| | 西部工業団地→西鉄小郡 | 7 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | 1 |
| | 下野→鳥栖駅 | 3 | | 1 | | | | | | | | | | 1 | 1 | | |
| | 西鉄鳥栖→西鉄小郡 | 6 | 1 | 1 | | | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | 1 |
| 西向き | 鳥栖駅→西部工業団地 | 6 | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 西鉄小郡→西部工業団地 | 3 | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | 1 |
| | 鳥栖駅→下野 | 3 | | 1 | | | | | | | | | 1 | | 1 | | |
| | 西鉄小郡→西鉄鳥栖 | 9 | | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | 1 |

麓・小郡線

- 1台当たりになると、市内3路線のうち河内線に次いで2番目の利用者数。
- 財政負担の状況は、約1,960万円（2台運行）。

延べ利用者数と実利用者数

| | 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

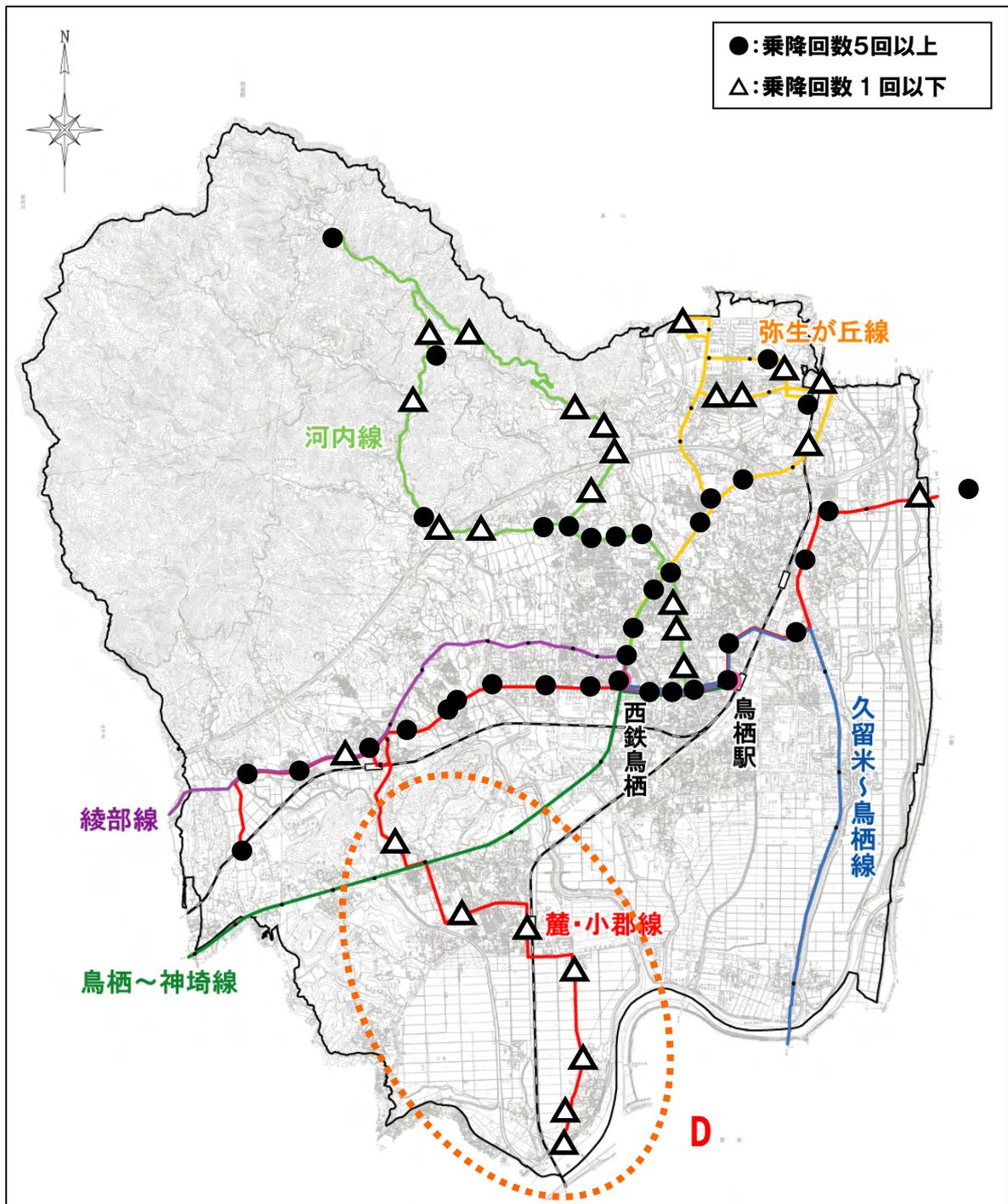
※実利用者数は、属性等を聞き取った人数（往復利用者などは1人とした数）

| | | H19年度 | | | | |
|-----|------|--------|------|--------|--------|--------|
| | | 利用者 | | 費用 | | |
| | | 年間 | 1便平均 | 運行収入 | 全体負担 | 市負担額 |
| 市内線 | 河内 | 29,589 | 3.5 | 4,497 | 10,293 | 10,293 |
| | 弥生が丘 | 18,543 | 2.8 | 3,519 | 10,460 | 10,460 |
| | 麓・小郡 | 51,677 | 3.6 | 8,579 | 19,572 | 19,572 |
| | 計 | 99,809 | 3.4 | 16,595 | 40,325 | 40,325 |

②バス利用実態から言えること（バス利用実態調査結果）

【バス停別の利用状況】

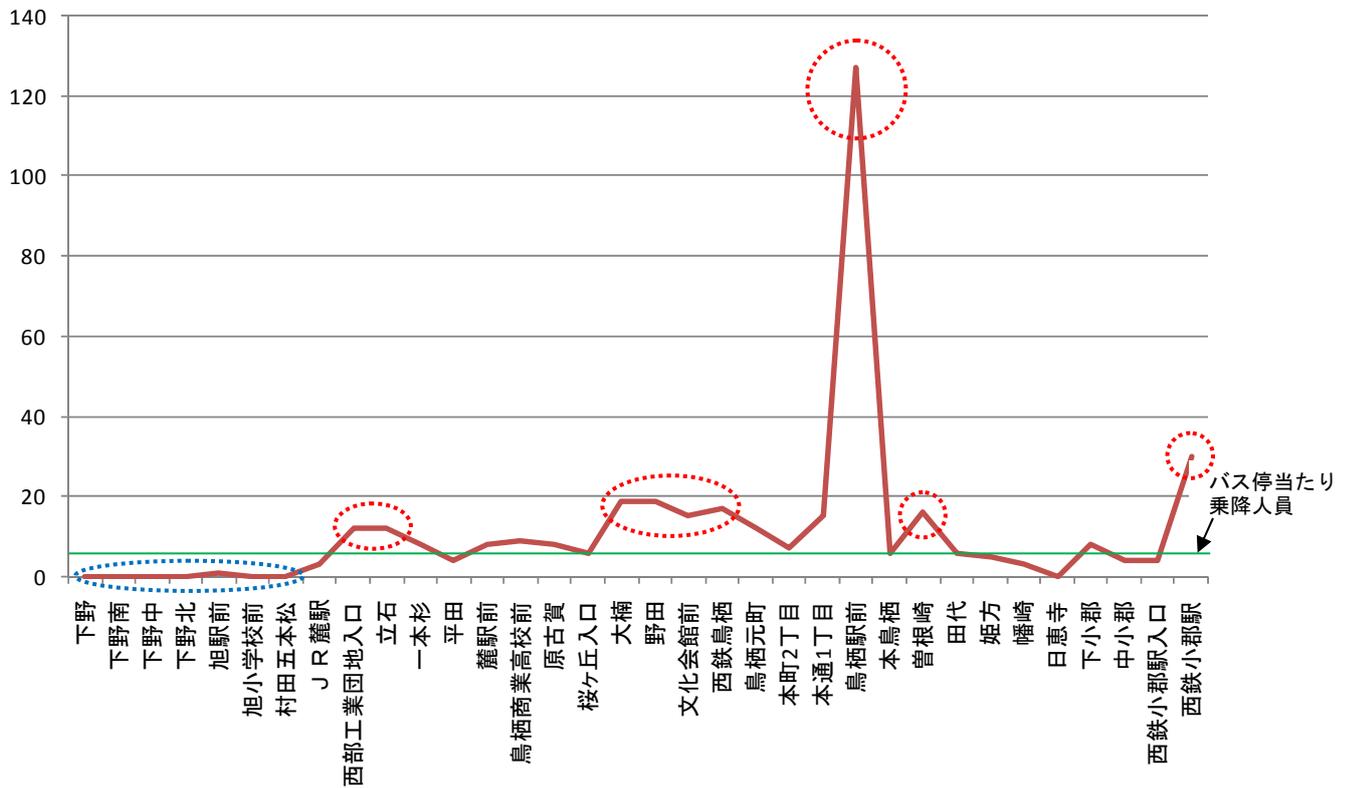
● 麓・小郡線の麓～下野（図中D）は、利用がほとんどない。ただし、学校の開校期間中は下野町の学童（H20=10人、H21=15人、H22=21人、H23=23人）が自己負担（バスカード）で利用。



麓・小郡線で利用が少ない区間

【麓・小郡線】

- 鳥栖駅前以外では、西部工業団地～一本杉、大楠～西鉄鳥栖、曾根崎～田代、小郡市内での利用が多い。
- 一方、下野～麓間では、ほとんど利用が見られない。



麓・小郡線のバス停別乗降人員数 (人/日)

麓・小郡線の便別利用区間別の利用 OD 特性（麓←小郡方向）

麓方面から市中新部へ
 中心部から小郡方面へ
 市中心部内々
 市中心部通過

※1：乗車
※2：降車

| 発車地 発車時刻 | 下野 | 下野南 | 下野中 | 下野北 | 旭駅前 | 村田五本松 | JR麓駅 | 西部工業団地入口 | 立石 | 一本杉 | 平田 | 麓駅前 | 鳥栖商業高校前 | 原古賀 | 桜ヶ丘入口 | 大楠 | 野田 | 文化会館前 | 西鉄鳥栖 | 鳥栖元町 | 本町2丁目 | 本通町1丁目 | 鳥栖駅前 | 本鳥栖 | 曾根崎 | 田代 | 矩方 | 榑崎 | 日恵寺 | 下小郡 | 中小郡 | 西鉄小郡入口 | 西鉄小郡駅 | 終点 | | | | | |
|---------------------|----------------|-----|-----|-----|-----|-------|------|----------|----|-----|----|-----|---------|-----|-------|----|----|-------|------|------|-------|--------|------|-----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|--------|-------|----|--|---|-------|-------|-------|
| | 西鉄鳥栖 6時34分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | 2 | 西鉄小郡駅 | | |
| 下野 7時40分 | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 鳥栖駅前 | | |
| 西鉄鳥栖 7時40分 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 | |
| 西部工業団地入口 8時53分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 | |
| 西部工業団地入口 9時30分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 | |
| 西鉄鳥栖 10時36分 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 | |
| 西部工業団地入口 10時57分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 | |
| 西部工業団地入口 11時52分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 | |
| 西部工業団地入口 13時10分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 | |
| 西部工業団地入口 13時55分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 鳥栖駅前 |
| 西部工業団地入口 15時00分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 鳥栖駅前 |
| 西鉄鳥栖 15時50分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 |
| 下野 15時39分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 鳥栖駅前 |
| 西鉄鳥栖 17時06分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 鳥栖駅前 |
| 下野 16時56分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 鳥栖駅前 |
| 西鉄鳥栖 18時18分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 |
| 西部工業団地入口 18時40分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 西鉄小郡駅 |
| 西部工業団地入口 19時32分発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 鳥栖駅前 |

麓・小郡線の便別利用区間別の利用 OD 特性 (小郡→麓方向)

■ 市中心部から麓方面へ

■ 小郡から市中心部へ

■ 市中心部内々

■ 市中心部通過

■ 利用なし

※1: 乗車
※2: 降車

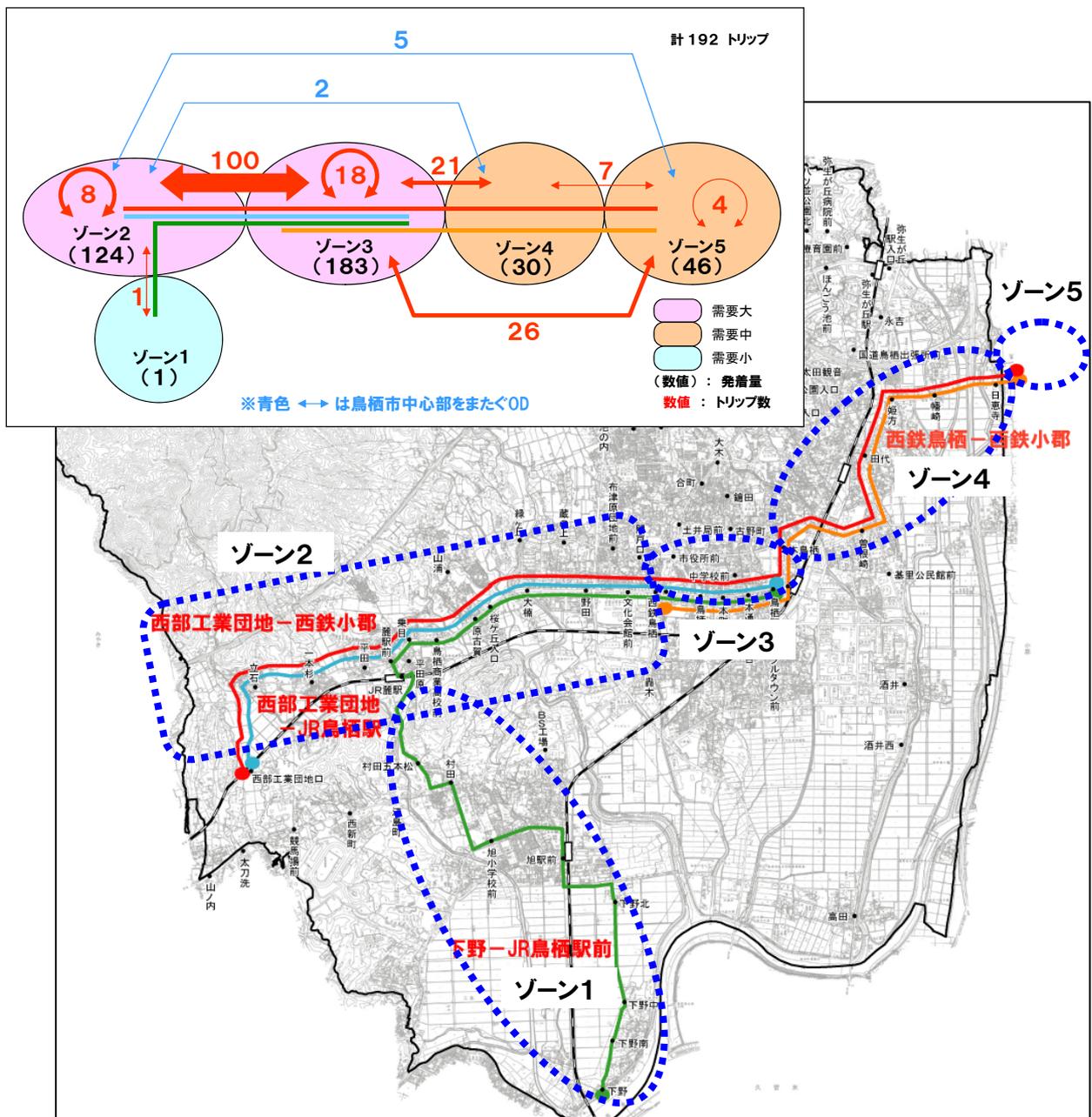
| ・ 終点 | 下野 | 下野南 | 下野中 | 下野北 | 旭駅前 | 旭小学校前 | 村田五本松 | JR麓駅 | 西部工業団地入口 | 立石 | 一本杉 | 平田 | 麓駅前 | 鳥栖商業高校前 | 原古賀 | 桜ヶ丘入口 | 大楠 | 野田 | 文化会館前 | 西鉄鳥栖 | 鳥栖元町 | 本町2丁目 | 本通町1丁目 | 鳥栖駅前 | 本鳥栖 | 曾根崎 | 田代 | 姫方 | 幡崎 | 日恵寺 | 下小郡 | 中小郡 | 西鉄小郡駅入口 | 西鉄小郡駅 | ・ 発車地 ・ 発車時刻 | | |
|----------|----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|------|----------|----|-----|----|-----|---------|-----|-------|----|----|-------|------|------|-------|--------|------|-----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|---------|-------|-----------------|-----------------|------------------|
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 7時00分発 | |
| 下野 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 7時00分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 8時10分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 8時20分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 9時05分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 9時38分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 10時13分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 11時06分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 11時40分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 12時44分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 12時35分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 13時29分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 13時53分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 14時34分発 |
| 下野 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 14時57分発 |
| 下野 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 16時14分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 16時20分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 17時36分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 鳥栖駅前 18時10分発 |
| 西部工業団地入口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 18時50分発 |
| 西鉄鳥栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 西鉄小郡駅 19時23分発 |

【OD特性】

< 麓・小郡線 >

現在の2台運行の効率化を図るために、西鉄鳥栖－鳥栖駅間を中心としたゾーン別にOD特性を整理した。

- 下野～麓間では、利用者数が1人であり、学童輸送の在り方次第では、他の手段での対応も考えられる。(まったく利用されない時間帯もある)
- 西鉄鳥栖－鳥栖駅間(ゾーン3)と西側(ゾーン2)との利用者が100人と、麓小郡線の全利用者の半数を占めている。
- 東側(ゾーン4, 5)では、発着する利用者76人のうち、7割は鳥栖市中心部とのODである。また、小郡市内(ゾーン5)からの利用者も全体の1/5を占めている。ただし、鳥栖市民の利用は5人に止まるうえ、通勤等での日常的な利用はない。
- 鳥栖市の中心部をまたぐODは7人に止まっている。

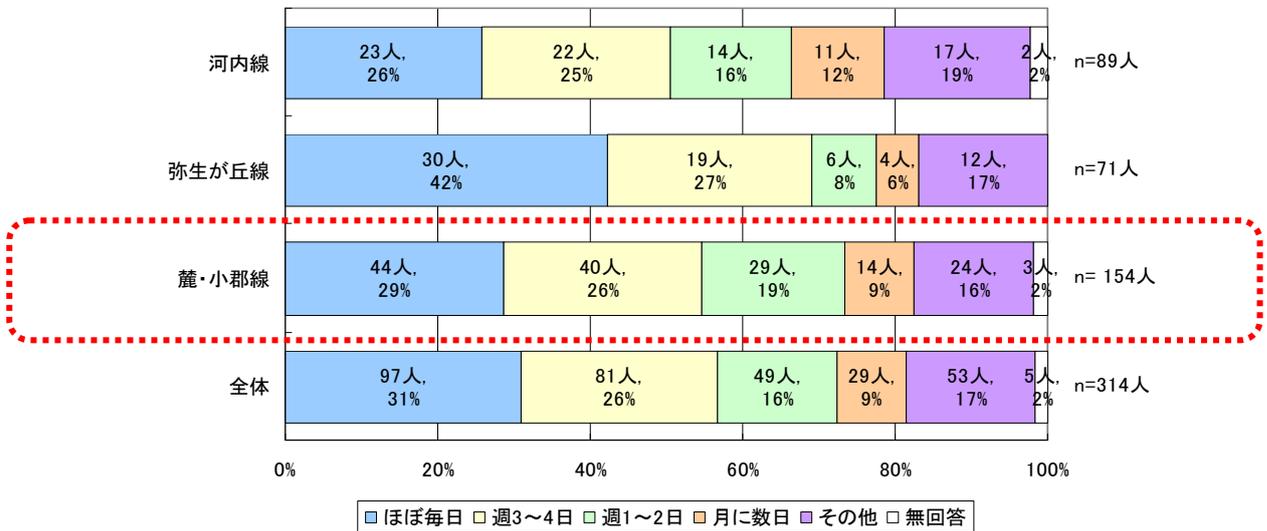


麓小郡線のOD特性

③利用者ニーズから言えること（バス利用実態調査結果）

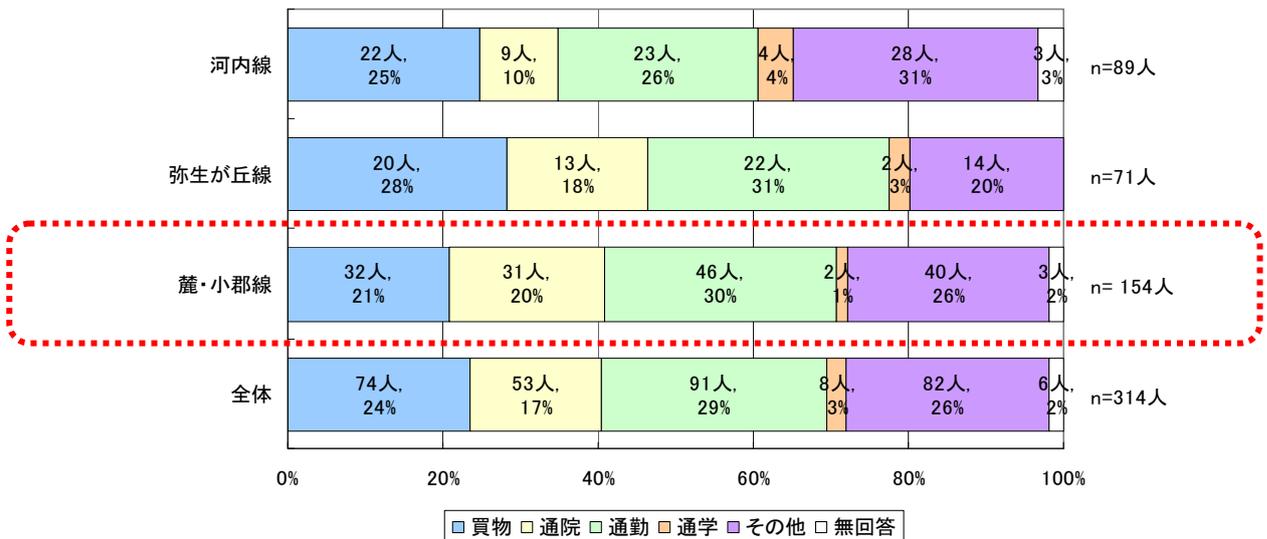
【利用頻度】

- 週3～4日以上利用する人が約5割と多い。
- 3人に1人が毎日の利用となっている。



【利用目的】

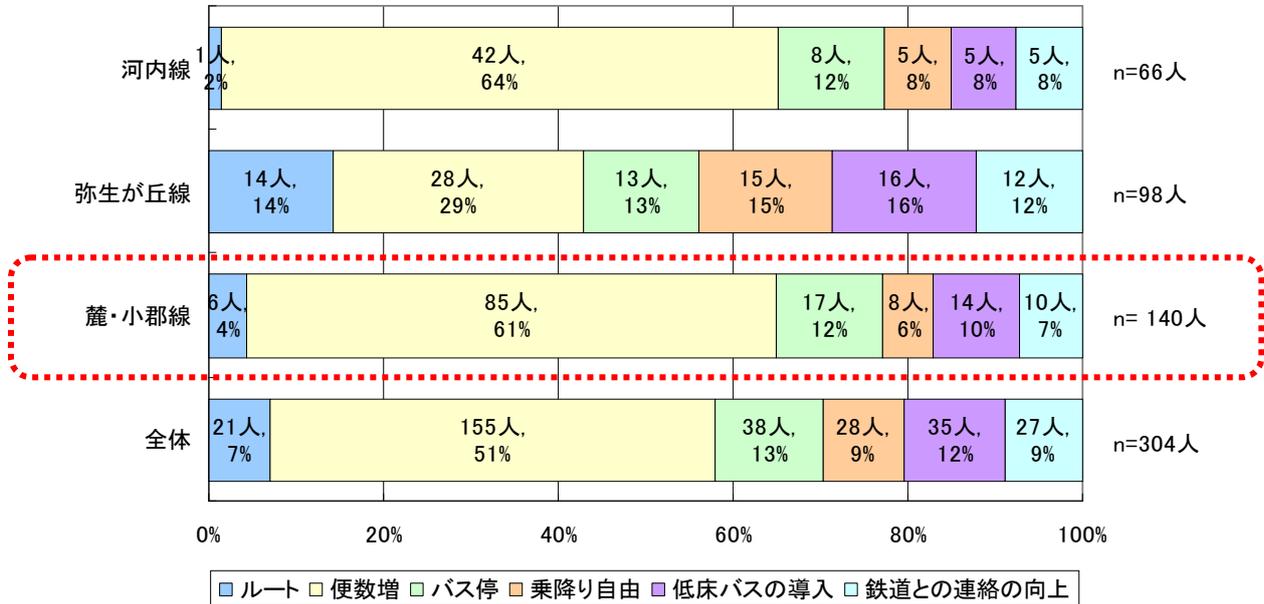
- 「通勤」が最も多く、次ぎに多い「買い物」を含めると、両者でほぼ過半数を占めている。
- 「通院」は2割程度ある。



- ・ 麓小郡線でも、河内線及び弥生が丘線と同様、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くの割合を占めていることを確認した。
- ・ こうした固定客の足を可能な限り確保することを基本に、両路線の対応を検討する必要がある（路線維持を基本に、効率化が可能なところは見直しを行う）。

【既存路線バスの改善要望】

● 「増便」の要望が高い。



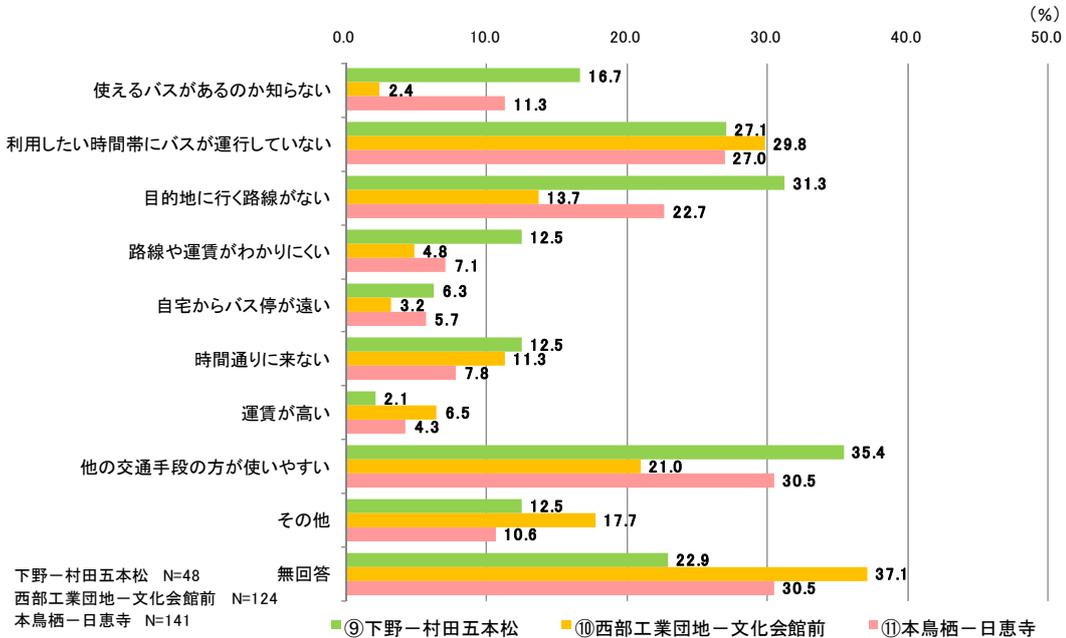
・ 増便要望が多いが利用できる車両が限られていることを踏まえると、利用が見込める区間を基本に、システムの単純化等により、増便を図ることが重要になる。

④市民ニーズから言えること（市民アンケート調査結果）

【バスを利用しない理由】

●「利用したい時間帯にバスが運行していない」との回答が多く、ニーズに合ったダイヤが重要になる。

※「目的地に行く路線がない」との回答も多い状況

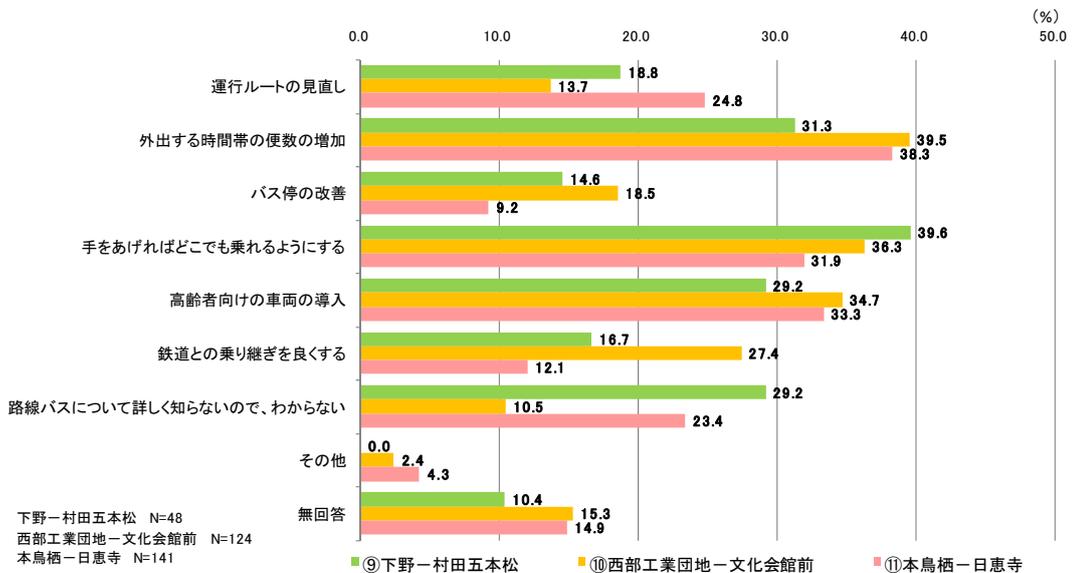


バスを利用しない理由（高齢者）

【路線バスの改善点】

●フリー乗降やバリアフリーをはじめ、増便等に係わる要望が多い。

●運行ルートの見直しに対する要望も高い

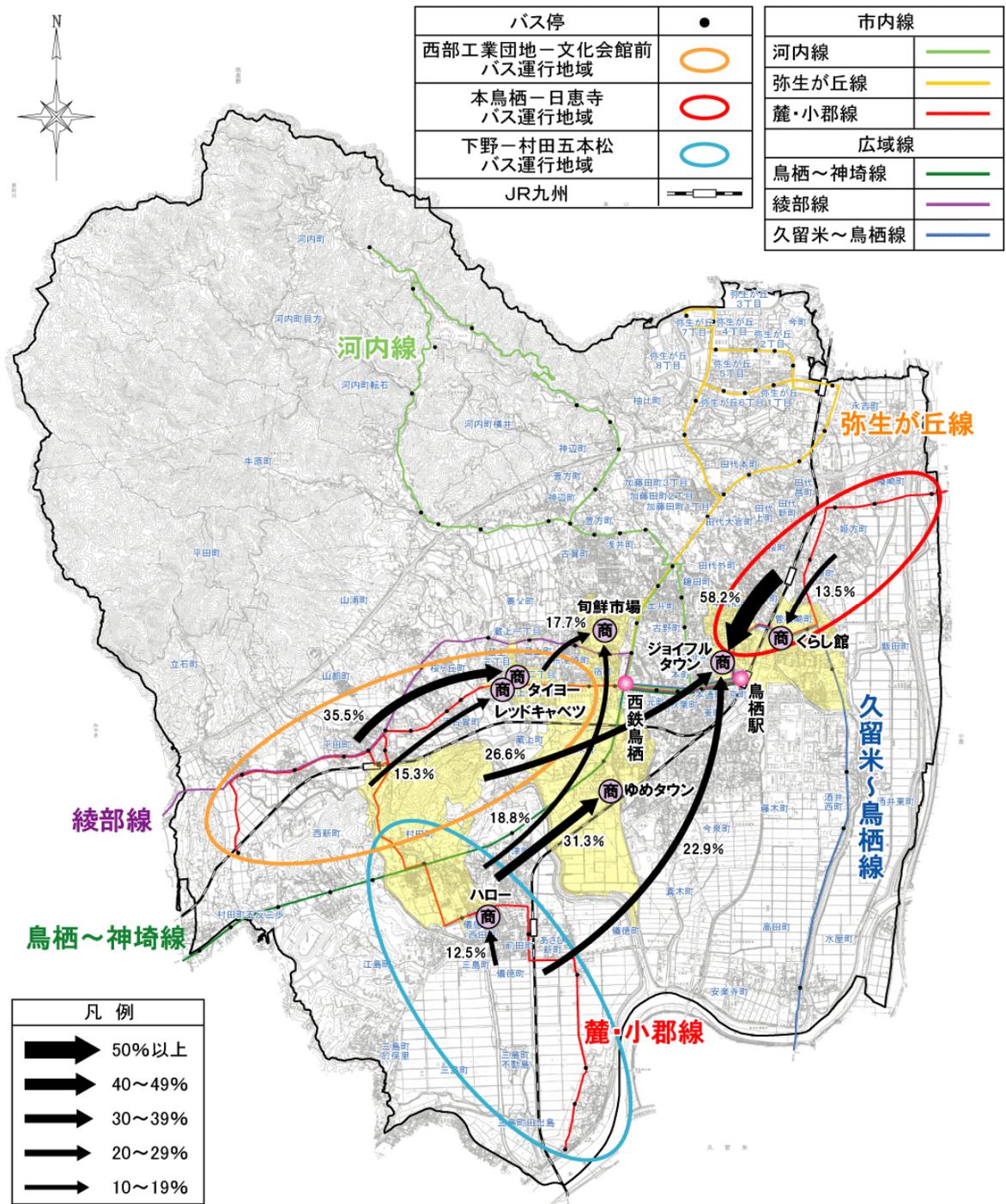


路線バスの改善点（高齢者）

- ・行き先、移動時間帯等を踏まえたダイヤ編成が重要となる。
- ・ルートの見直し等によるシステムの単純化を考慮しつつ、利用促進を図っていくことが重要である。

【移動特性】

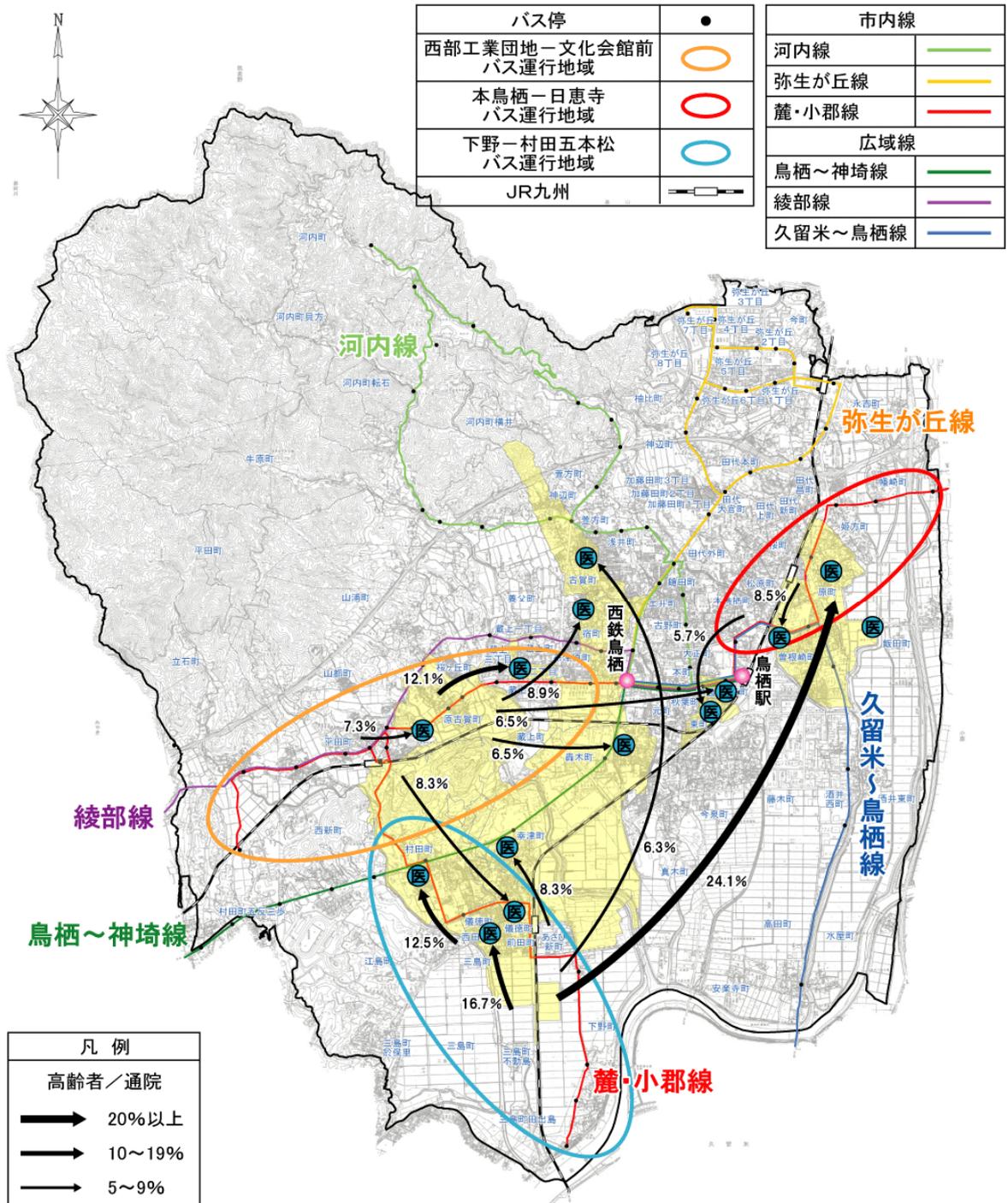
●西部工業団地～文化会館前及び本鳥栖～日恵寺の沿線地域の移動は、近隣・鳥栖駅前が主で、鳥栖駅を超えた移動はほとんどない（買い物移動）。



西部工業団地～文化会館前沿線地域、本鳥栖～日恵寺沿線地域、
下野～村田五本松沿線地域のOD特性（買い物移動）

- ・鳥栖駅を中心に、駅西側と東側の系統に分けて、系統を単純化することが有効と考えられる。
- ・ただし、西側の路線については、鳥栖市民の小郡市内への利用が5人ということや周辺に交通空白地域が位置すること等を踏まえ、運行ルートの見直しに向けた検討も必要である。

●西部工業団地～文化会館前及び本鳥栖～日恵寺の沿線地域の移動は、地区内の移動が主となっており、鳥栖駅を超えた移動はほとんどない（通院移動）。



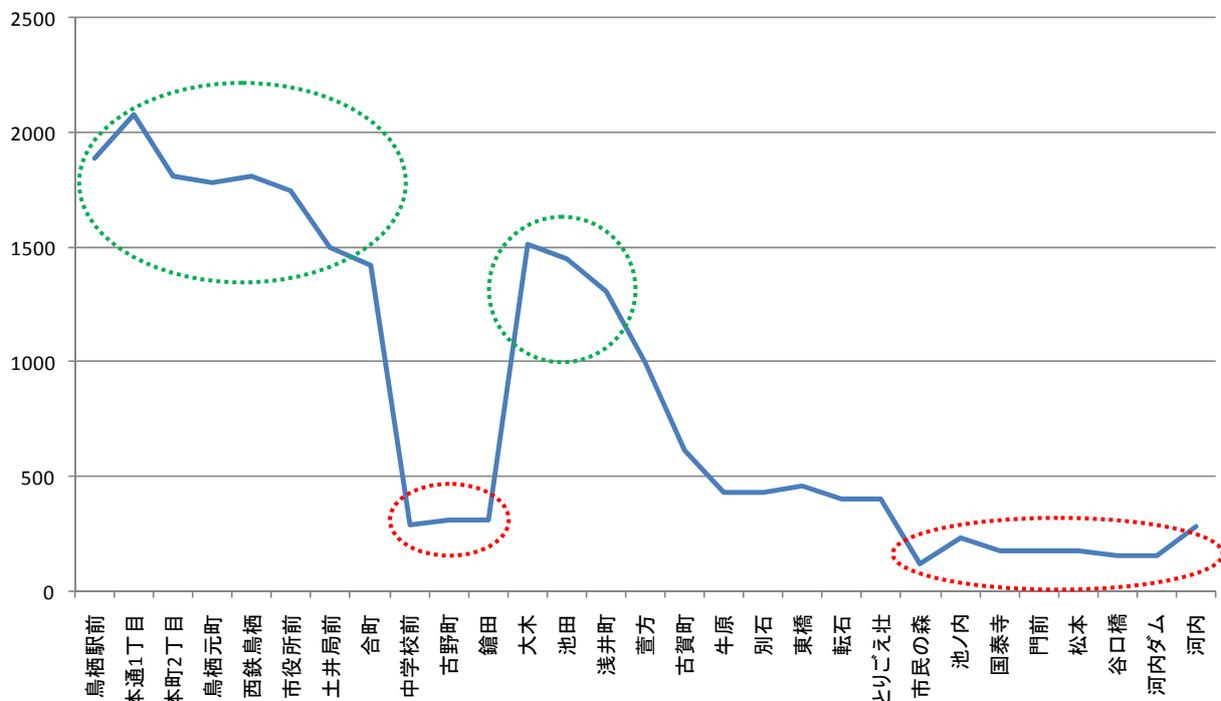
西部工業団地～文化会館前沿線地域、本鳥栖～日恵寺沿線地域、
下野～村田五本松沿線地域のOD特性（通院移動）

(3) 市内3路線の採算性等に係わる分析

①バス停別の運賃収入

- 河内線については、鳥栖駅前～合町及び大木～浅井町が多く、一方、中学校前～鎗田及び河内～市民の森、河内～池ノ内は少ない状況にある。
- 弥生が丘については、東回り・永吉経由ともに鳥栖駅前～市役所前等が多く、一方、東回りについては田代公園入口～八ツ並公園北及びほんごう池前～大久保公園前が、永吉経由については国道鳥栖出張所前～弥生が丘駅入口及び産業団地～永吉が少ない状況にある。
- 麓・小郡線については、麓方面・小郡方面ともに文化会館前～鳥栖駅前等が多く、下野～JR 麓駅が少ない状況にある。なお、小郡市内（下小郡～西鉄小郡駅）については、500円/日～800円/日の水準となっている。

【河内線】

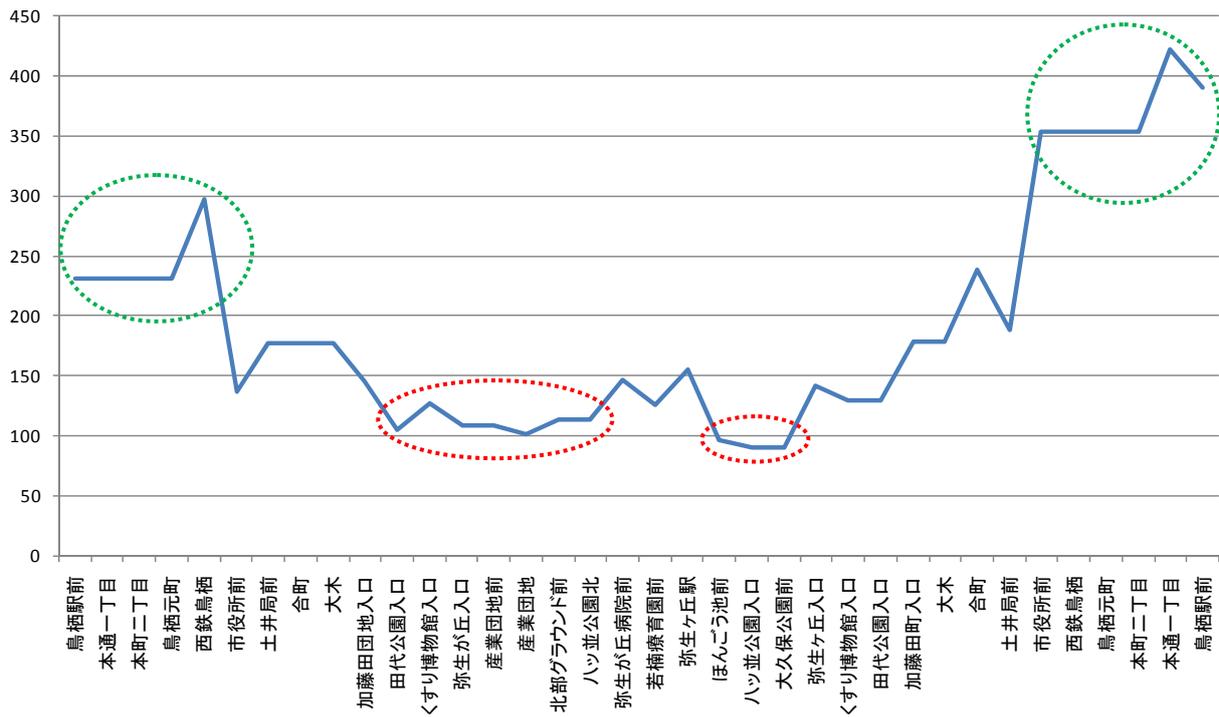


河内線のバス停別運賃収入 (単位: 円/日)

※河内線及び弥生が丘線、麓・小郡線のバス停別運賃収入については、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に留意。

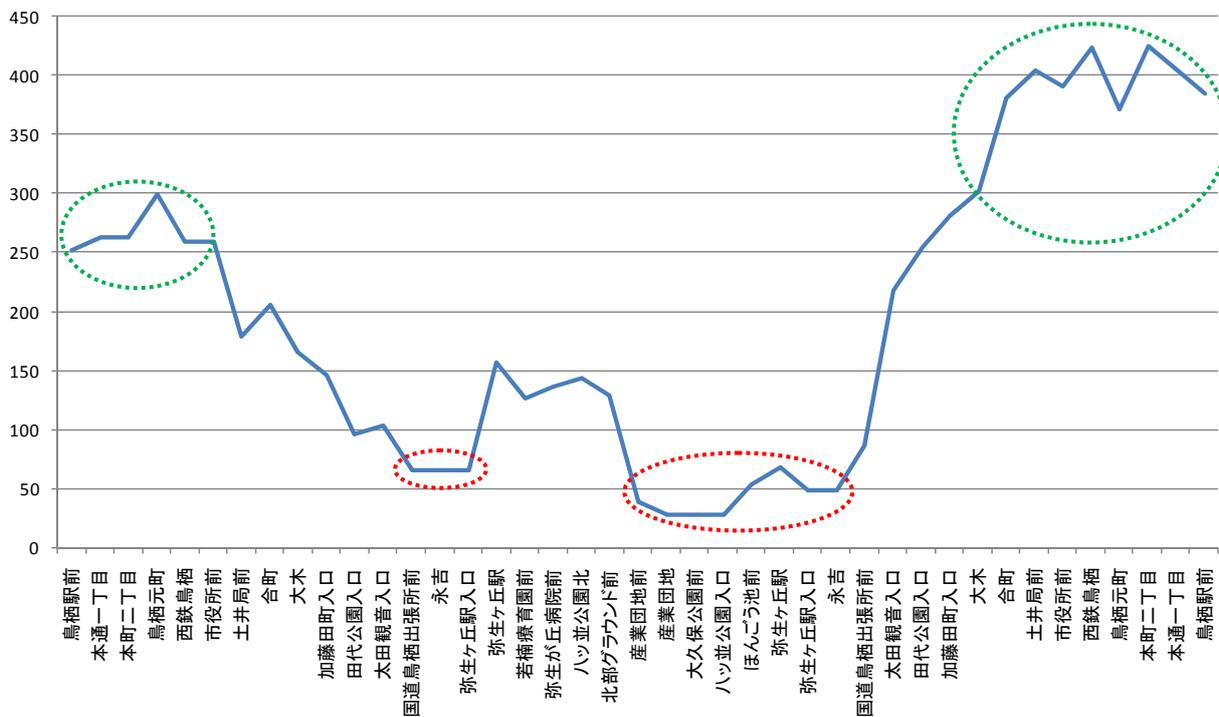
なお、各バス停の運賃収入については、対象地域において、移動した区間の運賃/移動した区間のバス停数の値を、各バス停で積み上げたものである。

【弥生が丘線（東回り）】



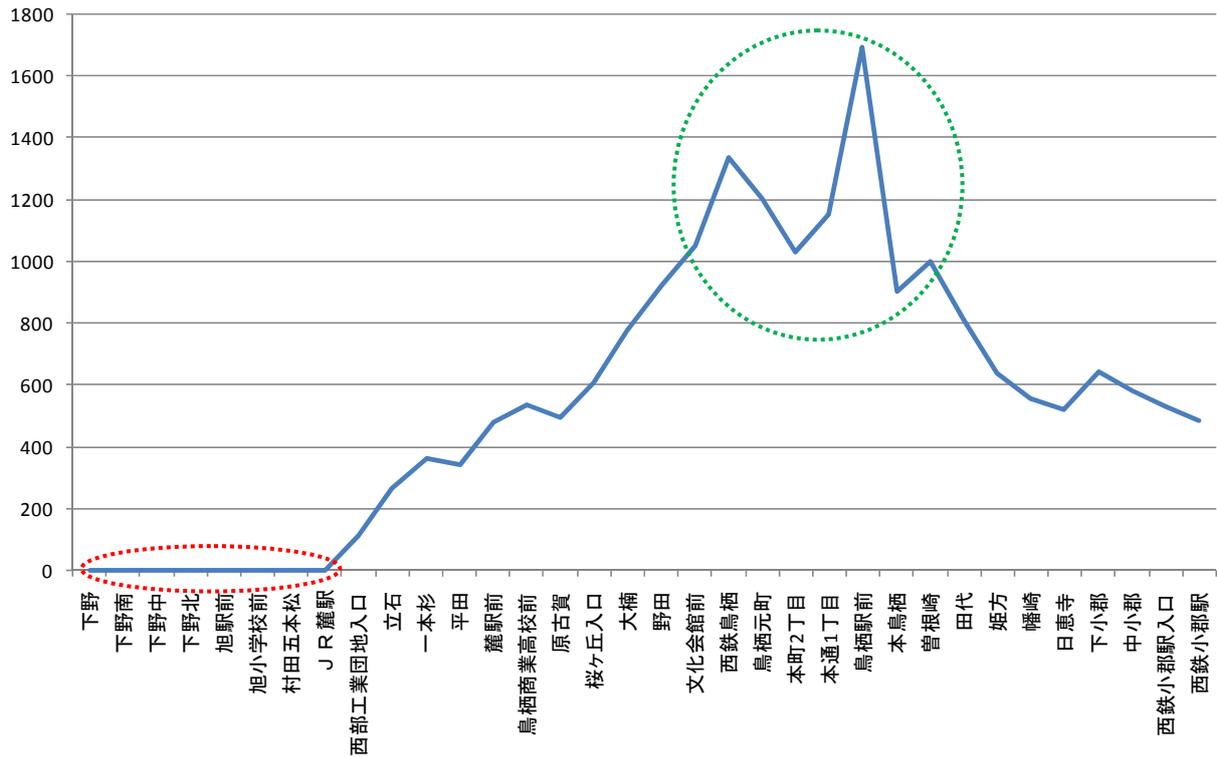
弥生が丘線（東回り）のバス停別運賃収入（単位：円/日）

【弥生が丘線（永吉経由）】



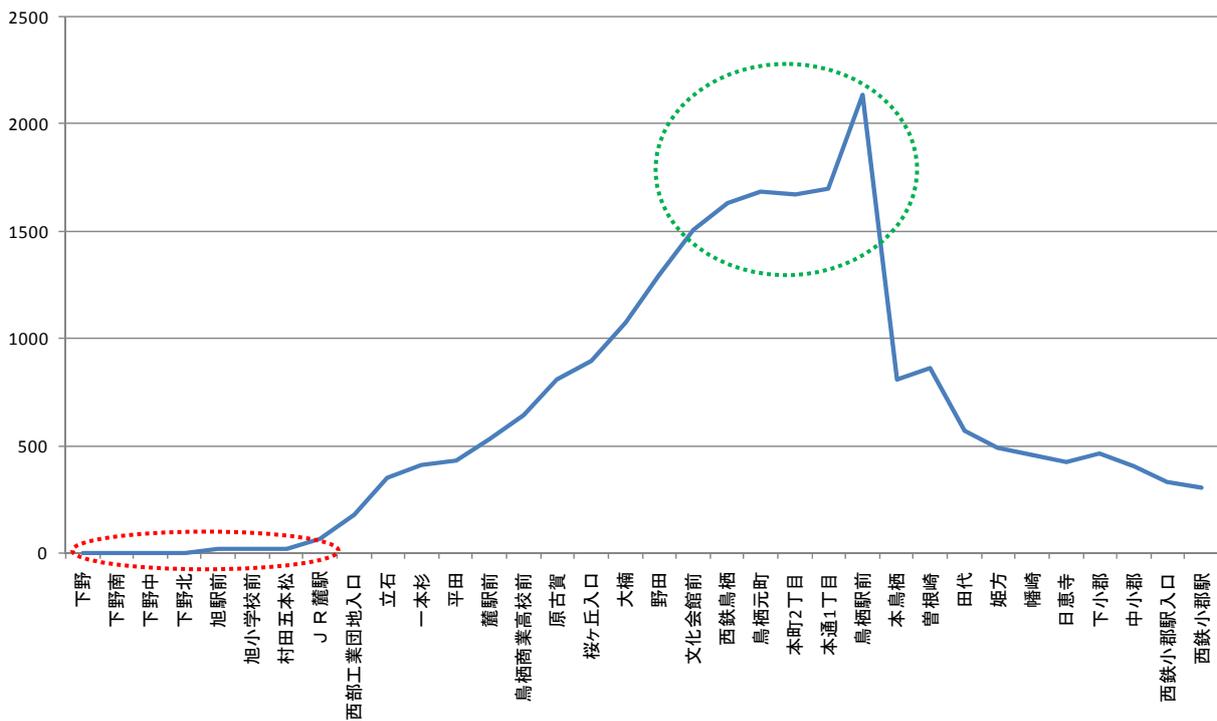
弥生が丘線（永吉経由）のバス停別運賃収入（単位：円/日）

【麓・小郡線（麓方面）】



麓・小郡線（麓方面）のバス停別運賃収入（単位：円/日）

【麓・小郡線（小郡方面）】

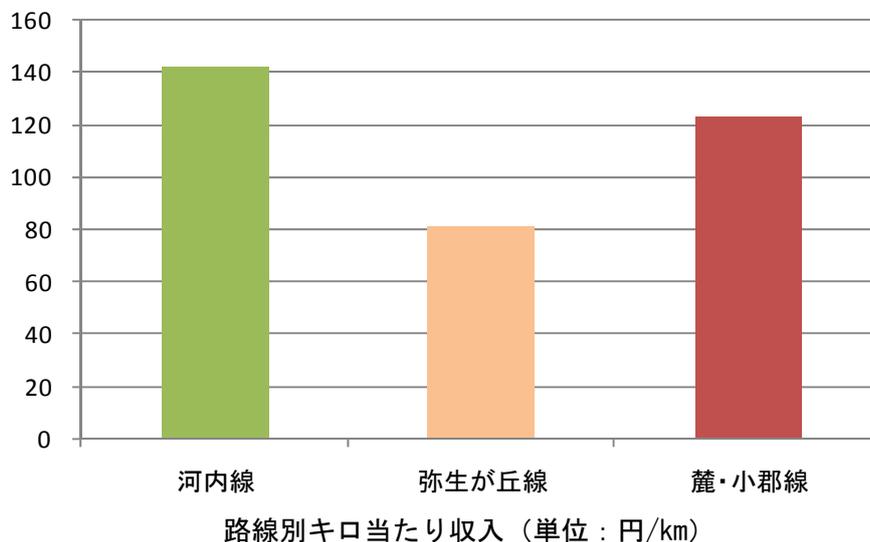


麓・小郡線（小郡方面）のバス停別運賃収入（単位：円/日）

②市内3路線の採算性等

1) 路線別の採算性等

- 実車走行キロが最も多い路線は麓・小郡線、次いで弥生が丘線、河内線となっている。
- 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）となっている。



路線別の採算性等

| 運行路線 | | | 輸送実績 | | |
|-------|-----------|------------|----------|-------------|----------------|
| 路線名 | 走行キロ (km) | 運行回数 (回/日) | 収入 (円/日) | 実車走行キロ (km) | キロ当たり収入 (円/km) |
| 河内線 | | 21 | 24500 | 172.4 | 142 |
| 弥生が丘線 | | 12 | 15500 | 190.8 | 81 |
| 麓・小郡線 | | 39 | 41250 | 335.7 | 123 |

※本データは西鉄バス佐賀(株)提供資料を基に作成。

2) 系統別の採算性等

- 麓・小郡線の西部工業団地～西鉄小郡駅の系統が実車走行キロが最も多い系統となっており、それに弥生が丘線の永吉経由（循環）が続いている。
- キロ当たり収入が最も多い系統は河内線の東橋～鳥栖駅系統となっており、一方、少ない系統は麓・小郡線の下野～鳥栖駅系統をはじめに、弥生が丘線の両系統が挙げられる。

系統別の採算性等

| 運行系統 | | | 輸送実績 | | |
|---------------|-----------|------------|----------|-------------|----------------|
| 系統名 | 走行キロ (km) | 運行回数 (回/日) | 収入 (円/日) | 実車走行キロ (km) | キロ当たり収入 (円/km) |
| 市民の森～鳥栖駅 | 8.3 | 10 | 11570 | 83 | 139 |
| 東橋～鳥栖駅 | 5.6 | 4 | 4420 | 22.4 | 197 |
| 河内～鳥栖駅 | 10.2 | 3 | 4800 | 30.6 | 157 |
| 河内～河内ダム経由～鳥栖駅 | 9.1 | 4 | 3710 | 36.4 | 102 |
| 永吉経由(循環) | 16.9 | 6 | 8600 | 101.4 | 85 |
| 東回り(循環) | 14.9 | 6 | 6900 | 89.4 | 77 |
| 西部工業団地～鳥栖駅 | 6.9 | 9 | 8420 | 62.1 | 136 |
| 西部工業団地～西鉄小郡駅 | 12.2 | 9 | 18990 | 109.8 | 173 |
| 下野～鳥栖駅 | 11.3 | 6 | 3880 | 67.8 | 57 |
| 西鉄鳥栖～西鉄小郡駅 | 6.4 | 15 | 9960 | 96 | 104 |

※本データは西鉄バス佐賀(株)提供資料を基に作成。

3) バス停区間別の採算性等

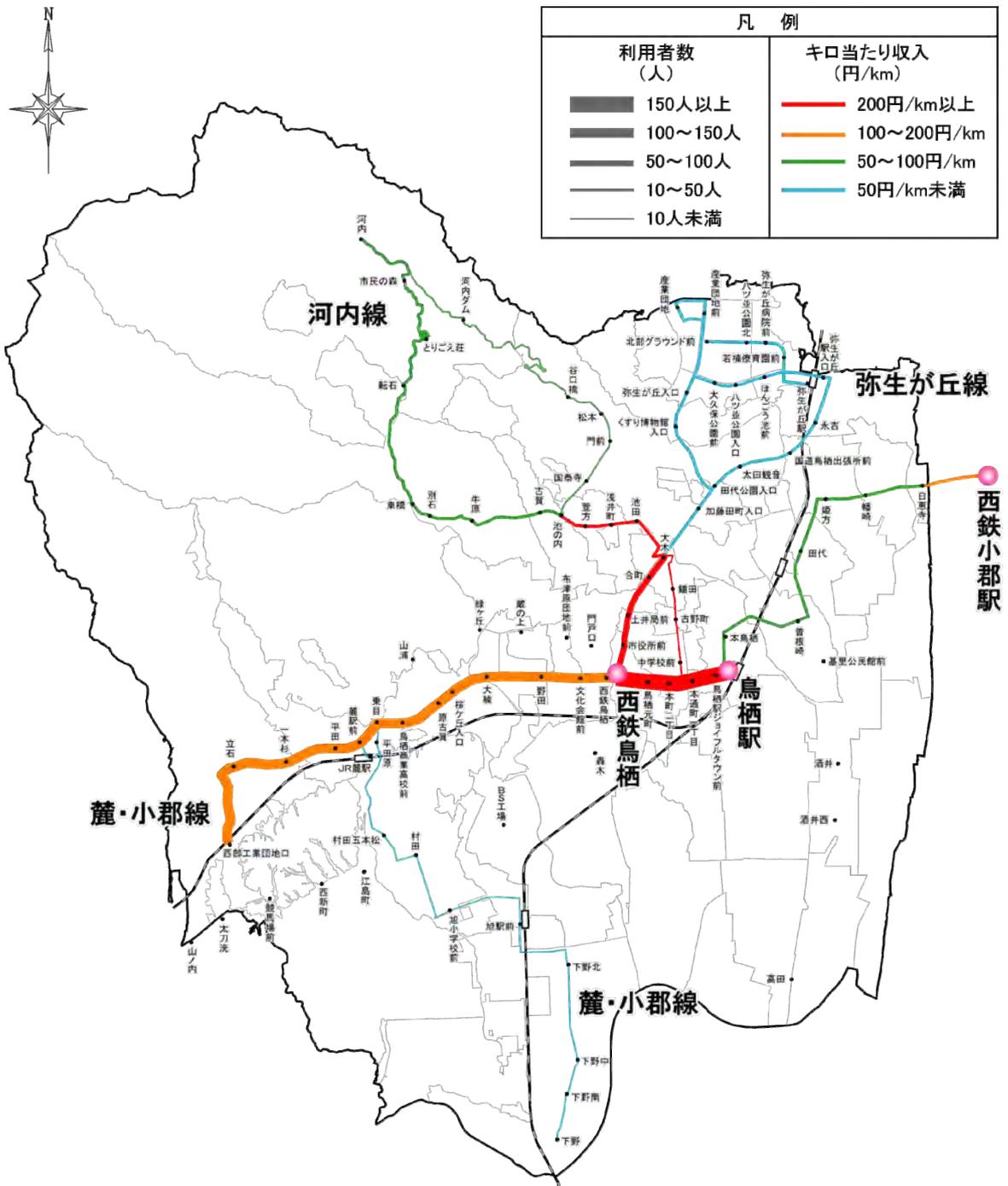
●バス停区間別にみたキロ当たり収入について、各バス停区間別の利用者数・運行本数・実車走行キロの観点から整理した。

バス停区間別の採算性等

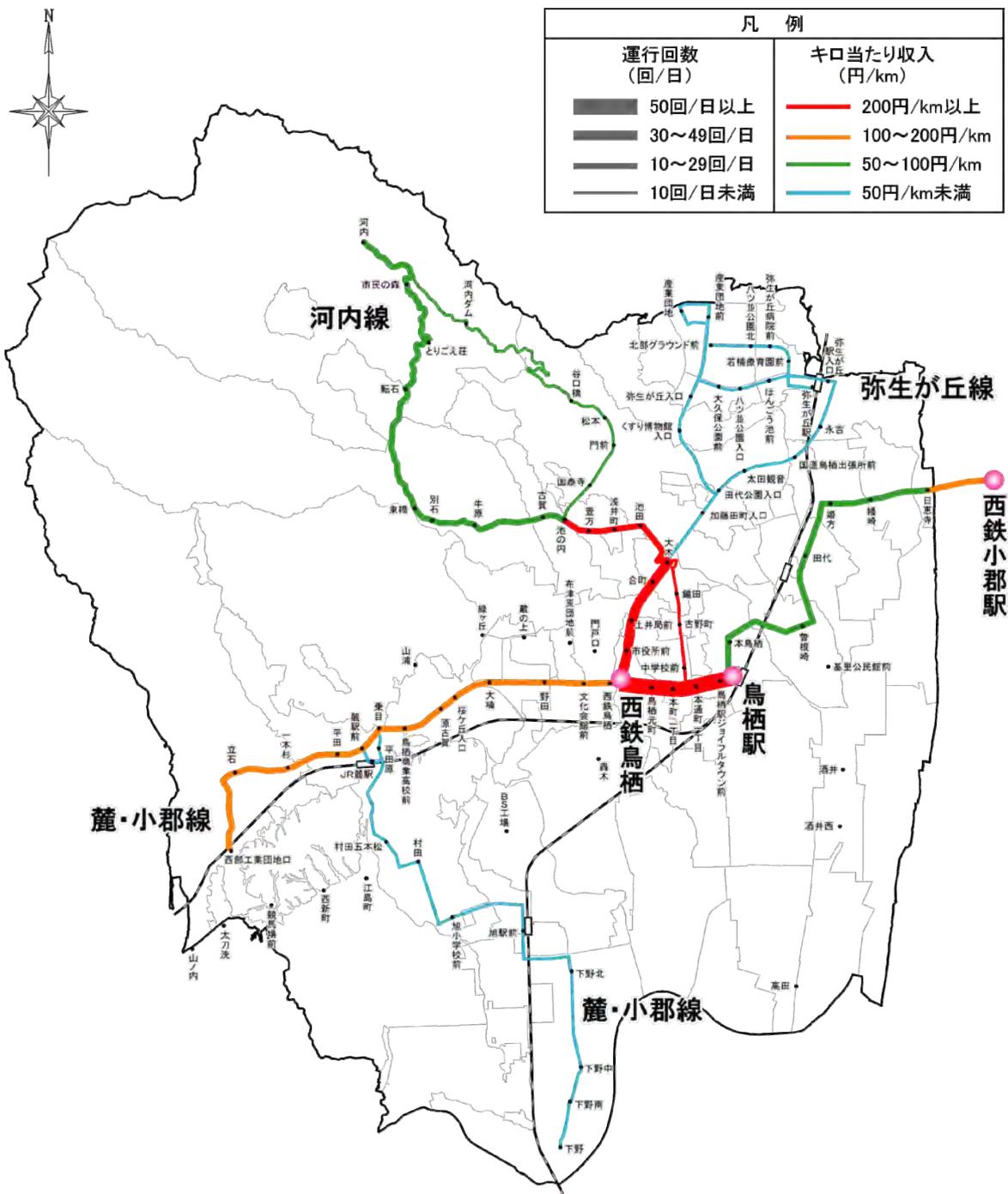
| 運行区間 | | | 輸送実績 | | |
|--------------------------|--------------|---------------|-------------|----------------|-------------------|
| 区間名 | 走行キロ (km) | 運行回数 (回/日) | 収入 (円/日) | 実車走行キロ (km) | キロ当たり収入 (円/km) |
| 河内～古賀 (A+B+C) | | | 3155.5 | 62.7 | 50 |
| 河内～古賀(A) | 5.84 | 3 | | 17.5 | |
| 市民の森～古賀(B) | 3.94 | 10 | | 39.4 | |
| 東橋～古賀(C) | 1.44 | 4 | | 5.8 | |
| 河内～池の内(国泰寺経由) | 5.83 | 4 | 1385.4 | 23.3 | 59 |
| 萱方～大木 | 1.03 | 21 | 5270.6 | 21.6 | 244 |
| 鎗田～中学校前 | 0.79 | 4 | 925 | 3.2 | 293 |
| 合町～市役所前 | 0.71 | 41 | 7748.1 | 29.1 | 266 |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅(A+B) | | | 31003.5 | 110.0 | 282 |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅(A) | 1.18 | 92 | | 108.6 | |
| 本通町一丁目～鳥栖駅(B) | 0.37 | 4 | | 1.5 | |
| 大木～くすり博物館～大木 | 9.71 | 6 | 2545.7 | 58.3 | 44 |
| 大木～永吉～大木 | 12.23 | 6 | 2897.3 | 73.4 | 39 |
| 下野～JR麓駅 | 6.96 | 6 | 125.9 | 41.8 | ※3 |
| 西部工業団地～文化会館前(A+B) | | | 14066.7 | 109.3 | 129 |
| 西部工業団地～文化会館前(A) | 5.15 | 18 | | 92.7 | |
| 麓駅前～文化会館前(B) | 2.76 | 6 | | 16.6 | |
| 本鳥栖～日恵寺 | 3.45 | 24 | 8034.5 | 82.8 | 97 |
| 下小郡～西鉄小郡駅 | 1.06 | 24 | 3746.9 | 25.4 | 147 |

※41円/km (学童10名の輸送を考慮した場合)

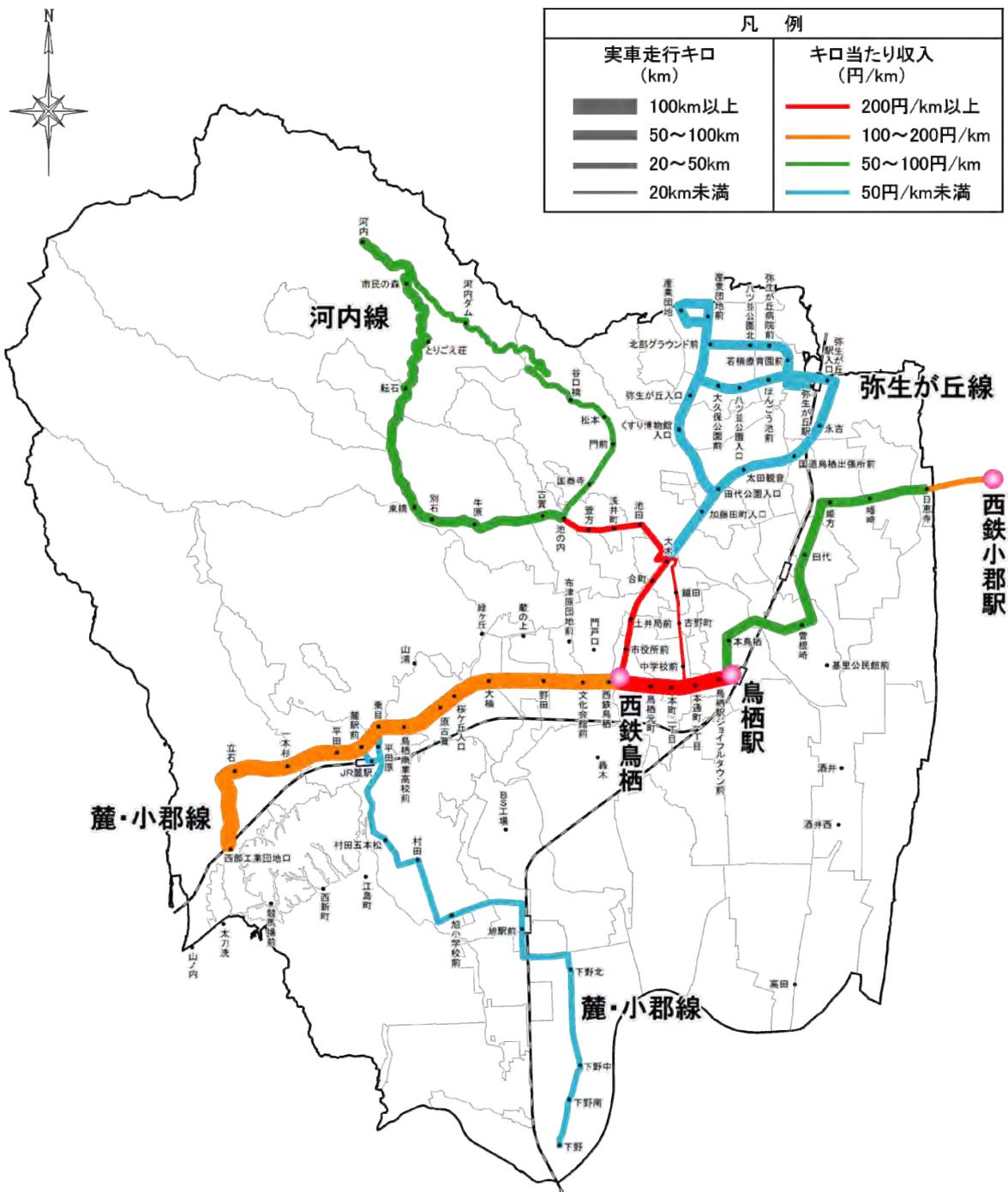
※上記「収入」及び「キロ当たり収入」については、バス利用実態調査結果を基に算出した試算値。その他のデータについては西鉄バス佐賀提供資料を基に算出。



バス停区間別の利用者数及びキロ当たり収入



バス停区間別の運行回数及びキロ当たり収入



バス停区間別の実車走行キロ及びキロ当たり収入

＜参考＞ バス停区間別の採算性算

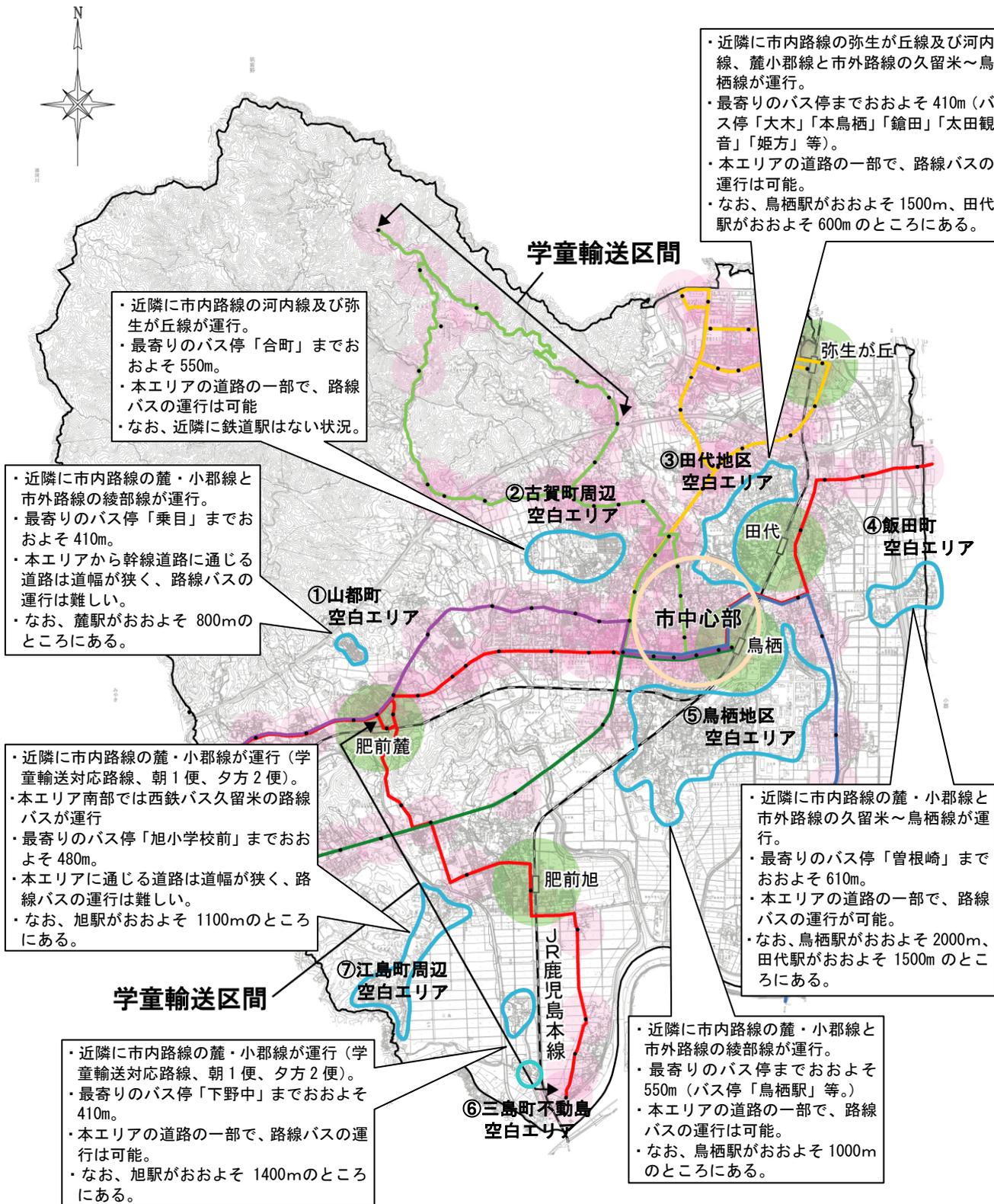
| 運行区間 | | | 輸送実績(km、円) | | | | | |
|--------------------|-------|------|------------|------------|--------|----------|---------|-------------|
| 区間名 | 走行キロ | 運行回数 | 乗車走行キロ | 市負担額(H19) | 区間別負担額 | キロ当たり負担額 | 区間別収入 | 参考値: 区間別収支率 |
| 河内～萱方(古賀経由)(A+B+C) | | | 71.2 | | 11,632 | | 3155.5 | 0.21 |
| 河内～萱方(古賀経由)(A) | 6.34 | 3 | 19.0 | | 3,108 | | | |
| 河内～萱方(古賀経由)(B) | 4.44 | 10 | 44.4 | | 7,256 | | | |
| 河内～萱方(古賀経由)(C) | 1.94 | 4 | 7.8 | | 1,268 | | | |
| 河内～萱方(国桑寺経由) | 6.34 | 4 | 25.4 | | 4,144 | | | |
| 萱方～大木 | 1.03 | 21 | 21.6 | 10,293,000 | 3,535 | 163 | 1385.4 | 0.25 |
| 大木～鶴田～本通町一丁目 | 1.42 | 4 | 5.7 | | 928 | | 5270.6 | 0.60 |
| 大木～市役所前～西鉄鳥栖 | 1.45 | 17 | 24.7 | | 4,028 | | 925 | 0.50 |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅(A+B) | | | 24.1 | | 3,932 | | | |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅(A) | 1.3 | 17 | 22.1 | | 3,612 | | | |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅(B) | 0.49 | 4 | 2.0 | | 320 | | | |
| 本通町一丁目～鳥栖駅 | | | 172.6 | | 28,200 | | | |
| 大木～くすのき博物館～大木 | 9.71 | 6 | 58.3 | | 8,448 | | 2545.7 | 0.23 |
| 大木～永吉～大木 | 12.23 | 6 | 73.4 | | 10,640 | | 2897.3 | 0.21 |
| 大木～市役所前～西鉄鳥栖 | 1.45 | 24 | 34.8 | 10,460,000 | 5,046 | 145 | | |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅 | 1.3 | 24 | 31.2 | | 4,524 | | | |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅 | | | 197.6 | | 28,658 | | | |
| 下野～麓駅前 | 7.16 | 6 | 43.0 | | 6,786 | | 125.9 | 0.02 |
| 西部工業団地～西鉄鳥栖(A+B) | | | 118.6 | | 18,736 | | 14066.7 | 0.43 |
| 西部工業団地～西鉄鳥栖(A) | 5.54 | 18 | 99.7 | | 15,751 | | | |
| 西部工業団地～西鉄鳥栖(B) | 3.15 | 6 | 18.9 | | 2,985 | | | |
| 麓駅前～西鉄鳥栖 | 3.87 | 24 | 92.9 | 19,572,000 | 14,671 | 158 | 8034.5 | 0.35 |
| 鳥栖駅～日恵寺 | 1.43 | 24 | 34.3 | | 5,421 | | 3746.9 | 0.41 |
| 日恵寺～西鉄小郡駅 | 1.3 | 39 | 50.7 | | 8,008 | | | |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅 | | | 339.5 | | 53,622 | | | |
| 西鉄鳥栖～鳥栖駅 | | | | | | | | |
| 合計 | | | | | | | | |

※下野～麓駅前について、学童10名の輸送を考慮した場合の収支率は0.20
 ※旭地区について、学童輸送対応の乗合タクシーを導入した場合の収支率も0.20
 ※「区間別収入」については、今年度実施したバス利用実態調査結果を基に算出した試算値。
 その他のデータについては西鉄バス佐賀提供資料を基に算出した値で、「区間別収支率」はあくまでも参考値としての取扱いに留意してほしい。

3-3 交通空白地域に関する分析

(1) 交通空白地域の優先度

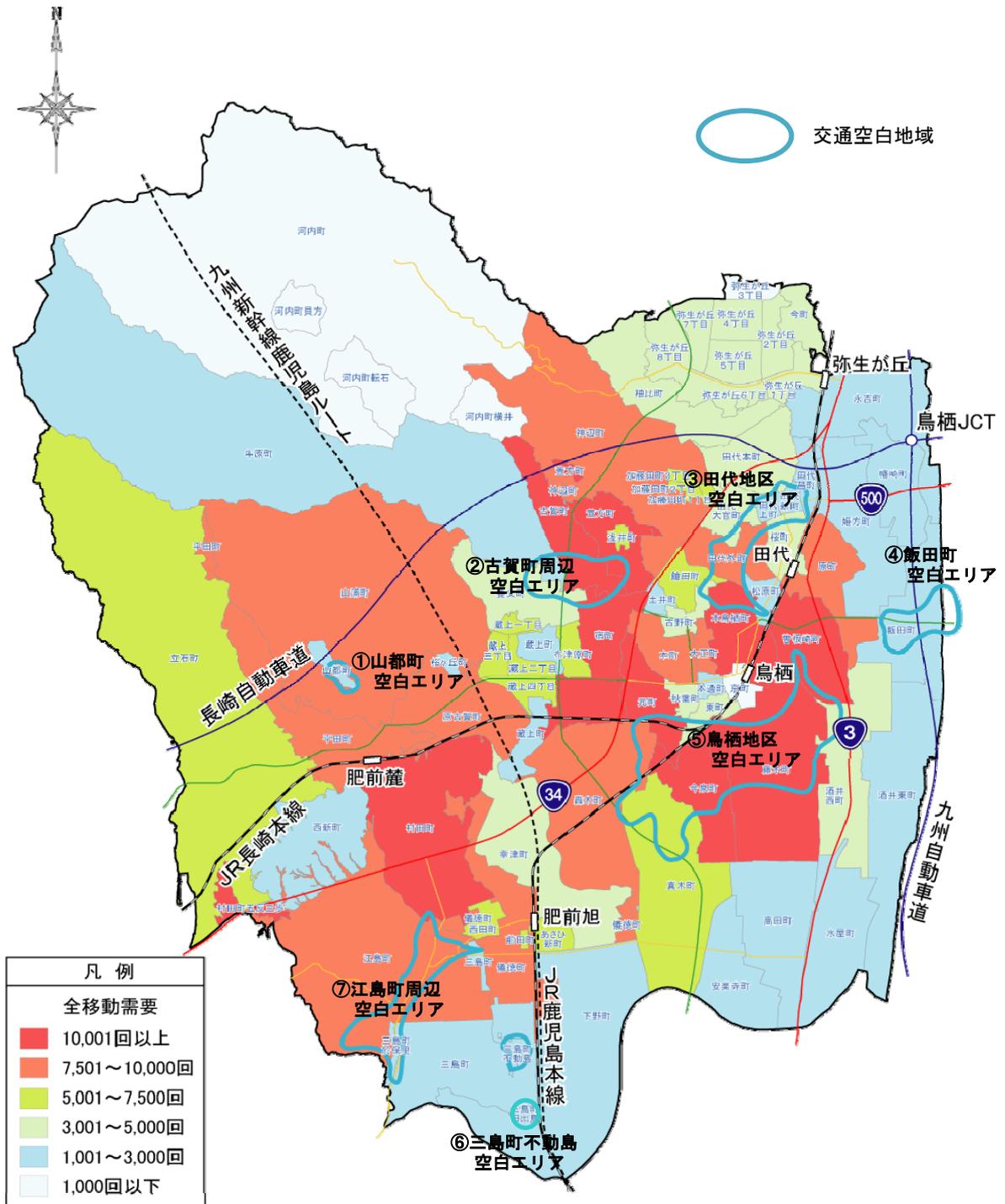
●下記の7つのエリアについて、路線バスの運行ルートや最寄りの鉄道駅との位置関係、最寄りのバス停位置、集落に通じる道路状況の観点から、それぞれの立地条件を整理した。



交通空白地域の立地条件

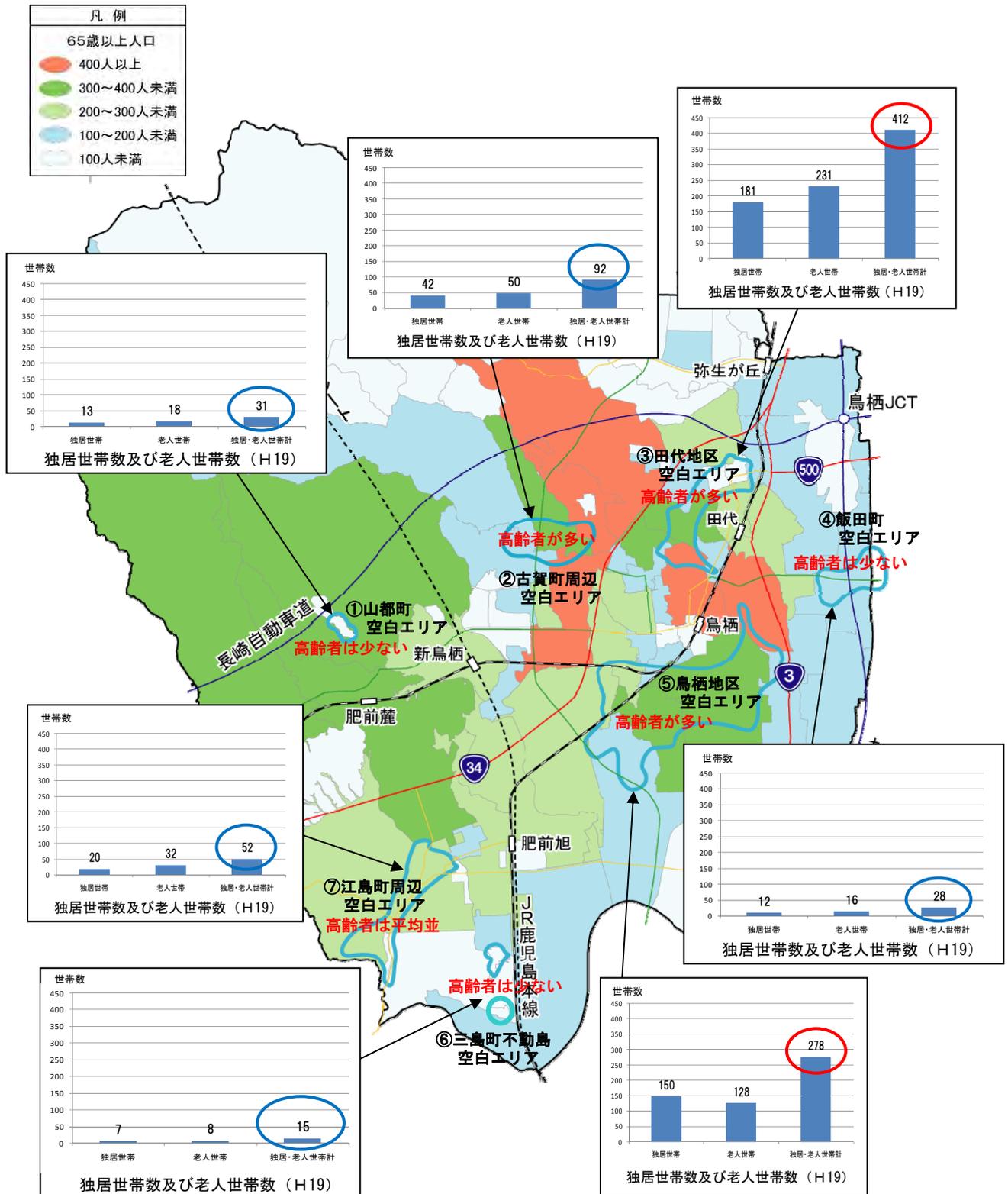
※ピンク色の部分が半径 300m 圏内、緑色の部分が半径 500m 圏内

- 「鳥栖地区（空白）」で市民の移動需要が相対的に非常に高い。次いで「田代地区（空白）」、「古賀町周辺（空白）」、「江島町（空白）」で市民の移動需要も高い傾向にある。
- 一方、「山都町（空白）」、「飯田町（空白）」、「三島町不動島（空白）」の市民の移動需要は相対的に低い状態にある。



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)

- 「鳥栖地区（空白）」、「田代地区（空白）」、「古賀町周辺（空白）」において相対的に高齢者数が多く、「江島町周辺（空白）」は平均並、「山都町（空白）」、「飯田町（空白）」、「三島町不動島（空白）」は少ない状況にある。
- 独居・老人世帯数については、「田代地区（空白）」で相対的に非常に多く、「鳥栖地区（空白）」で多い状況にある。一方、「古賀町周辺（空白）」は平均並で、その他の空白エリアは少ない状況にある。



- 比率は高い方ではないが、外出を控えた経験は「鳥栖地区（空白）」「古賀町周辺（空白）」「田代地区（空白）」が多い。
- 「飯田町（空白）」では、「よくある」という方の比率が非常に高く、件数も「鳥栖地区（空白）」や「古賀町周辺（空白）」等の人口が多い地区に遜色はない。また、運転免許の保有状況も低いレベルにとどまっている。

公共交通の不便さから外出を控えられた経験(空白地区)

| エリア | 外出をひかえたこと | | | | | 備考 | |
|-------------|-----------|--------|------|------|------|-------|-----------|
| | ①よくある | ②たまにある | ③なし | ④無回答 | 合計 | | |
| ①山都町空白エリア | 件数 | 7 | 14 | 11 | 6 | 38 | ①+②=21 |
| | % | 18.4 | 36.8 | 28.9 | 15.8 | 100.0 | ①+②=55.2% |
| ②古賀町周辺空白エリア | 件数 | 21 | 36 | 66 | 23 | 146 | ①+②=57 |
| | % | 14.4 | 24.7 | 45.2 | 15.8 | 100.0 | ①+②=39.1% |
| ③田代地区空白エリア | 件数 | 13 | 19 | 38 | 10 | 80 | ①+②=32 |
| | % | 16.3 | 23.8 | 47.5 | 12.5 | 100.0 | ①+②=40.1% |
| ④飯田町空白エリア | 件数 | 17 | 9 | 10 | 7 | 43 | ①+②=26 |
| | % | 39.5 | 20.9 | 23.3 | 16.3 | 100.0 | ①+②=60.4% |
| ⑤鳥栖地区空白エリア | 件数 | 24 | 35 | 96 | 19 | 174 | ①+②=59 |
| | % | 13.8 | 20.1 | 55.2 | 10.9 | 100.0 | ①+②=33.9% |
| ⑥三島町不動島 | 件数 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | |
| | % | 50.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 100.0 | |
| ⑦江島町周辺空白エリア | 件数 | 0 | 2 | 6 | 0 | 9 | ①+②=2 |
| | % | 0.0 | 25.0 | 75.0 | 0.0 | 100.0 | ①+②=25% |

| エリア | 運転免許の有無 | | | | |
|-------------|---------|-------|------|------|-----|
| | あり | なし | 無回答 | 合計 | |
| ①山都町空白エリア | 件数 | 23 | 15 | 0 | 38 |
| | % | 60.5 | 39.5 | 0.0 | 100 |
| ②古賀町周辺空白エリア | 件数 | 95 | 45 | 6 | 146 |
| | % | 65.1 | 30.8 | 4.1 | 100 |
| ③田代地区空白エリア | 件数 | 45 | 33 | 2 | 80 |
| | % | 56.3 | 41.3 | 2.5 | 100 |
| ④飯田町空白エリア | 件数 | 24 | 17 | 2 | 43 |
| | % | 55.8 | 39.5 | 4.7 | 100 |
| ⑤鳥栖地区空白エリア | 件数 | 106 | 56 | 12 | 174 |
| | % | 60.9 | 32.2 | 6.9 | 100 |
| ⑥三島町不動島 | 件数 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | % | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 100 |
| ⑦江島町周辺空白エリア | 件数 | 6 | 1 | 2 | 9 |
| | % | 66.7 | 11.1 | 22.2 | 100 |

● 前述した空白エリアの立地条件、移動需要、高齢者数、独居・老人世帯数を踏まえると、下表に示すとおり、「鳥栖地区（空白）」、「田代地区（空白）」への対応の優先度が相対的に高いものと判断される。

| エリア | 立地条件 | 項目 | | | | 新規公共交通サービス投入の優先度 |
|--------------|--|-------|------|----------|--|------------------|
| | | 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・小郡線と市外路線の綾部線が運行 ・最寄りのバス停「乗目」までおおよそ410m ・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。 ・なお、麓駅がおおよそ800mのところにある。 | 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「合町」までおおよそ550m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・なお、近隣に鉄道駅はない状況。 | 高い | 多い | 平均 | ・外出を控えたことがあると感じている人が多い ・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、麓小郡線と市外路線の久留米～鳥栖線が運行 ・最寄りのバス停までおおよそ410m(バス停「大木」「本鳥栖」「鎗田」「太田親音」「姫方」等) ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・なお、鳥栖駅がおおよそ1500m、田代駅がおおよそ600mのところにある。 | 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・小郡線と市外路線の久留米～鳥栖線が運行 ・最寄りのバス停「曽根崎」までおおよそ610m ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行が可能。 ・なお、鳥栖駅がおおよそ2000m、田代駅がおおよそ1500mのところにある。 | 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 | ・近隣に市内路線の麓・小郡線と市外路線の綾部線が運行 ・最寄りのバス停までおおよそ550m(バス停「鳥栖駅」等) ・本エリアの道路の一部で、路線バスの運行は可能 ・なお、鳥栖駅がおおよそ1000mのところにある。 | 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が多い ・外出を控えたことが「よくある」と感じている人も多い ・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「下野中」までおおよそ410m ・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1400mのところにある。 | 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480m ・本エリアに通じる道路は道幅が狭く、路線バスの運行は難しい。 ・なお、旭駅がおおよそ1100mのところにある。 | 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 |

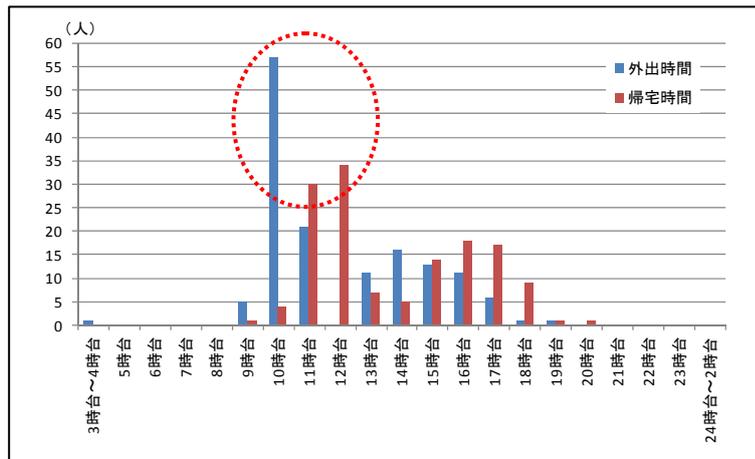
(2) 鳥栖地区（空白）及び田代地区（空白）の分析

① 移動指向（市民アンケート調査結果）

<鳥栖地区（空白）の移動指向>

【買い物】

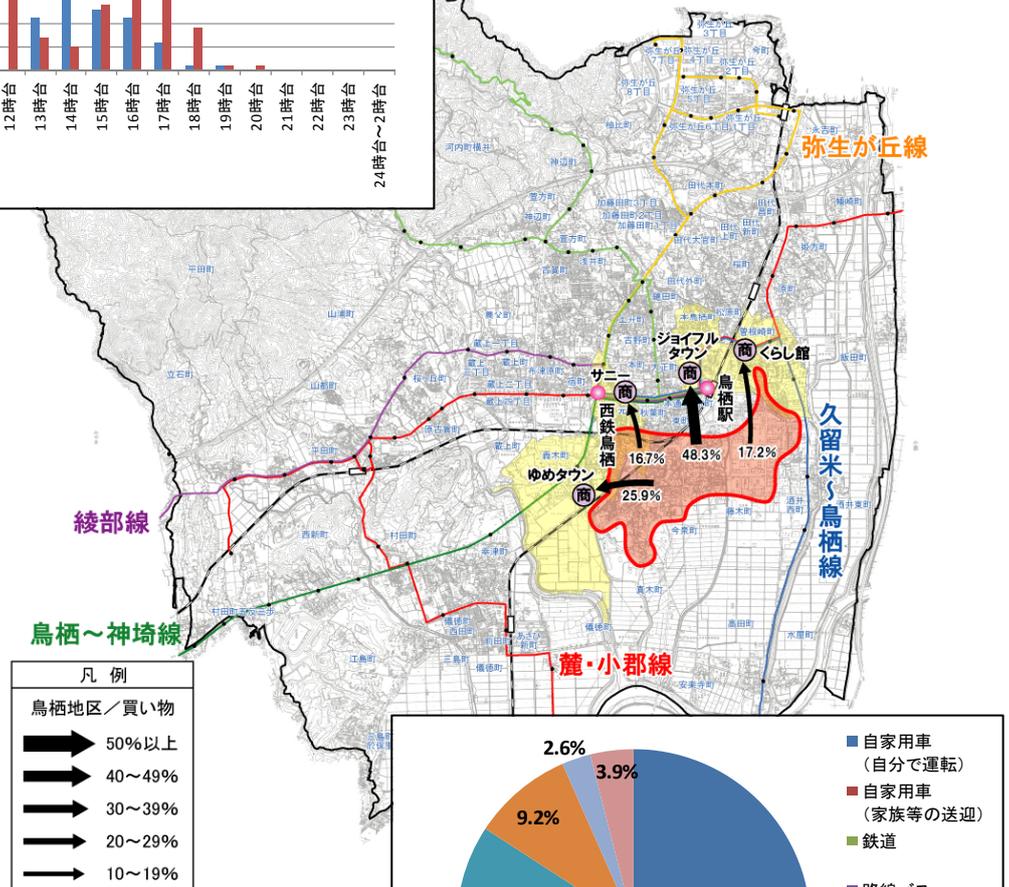
- 「鳥栖地区（空白）」に関する高齢者の買い物移動は、鳥栖駅周辺のジョイフルタウン（48.3%）及びゆめタウン（25.9%）に集中している。
- 外出・帰宅時間は9時台～18時台が主となっており、そのうち午前中の移動が多くを占めている。
- 自転車及び徒歩による移動が全体の約30%を占めている。



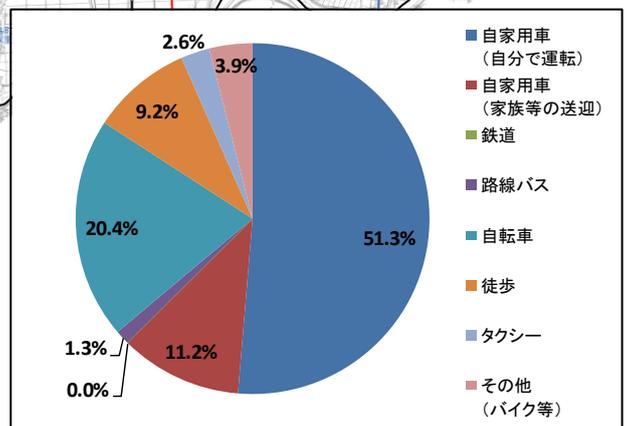
▲ 外出・帰宅時間

| バス停 | ● |
|----------|---|
| 鳥栖地区空白地域 | ○ |
| JR九州 | — |

| 市内線 | |
|---------|---|
| 河内線 | — |
| 弥生が丘線 | — |
| 麓・小郡線 | — |
| 広域線 | |
| 鳥栖～神埼線 | — |
| 綾部線 | — |
| 久留米～鳥栖線 | — |



▲ 移動方向

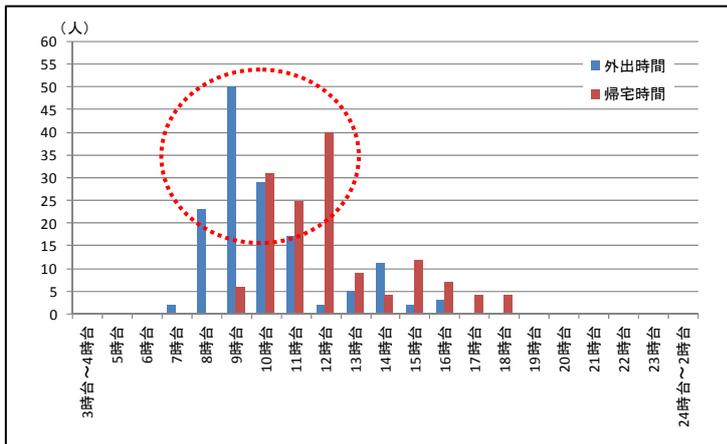


▲ 利用交通手段

鳥栖地区（空白）における高齢者の買い物移動指向 N=174

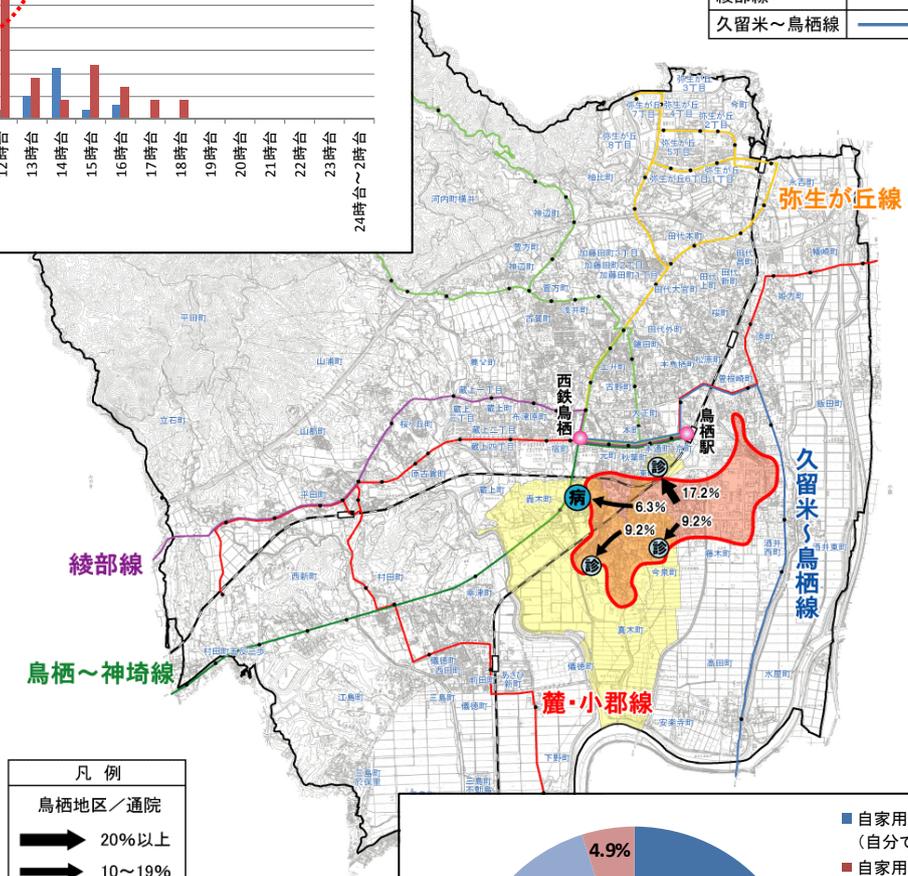
【病院】

- 「鳥栖地区（空白）」に関する高齢者の病院移動は、地区内が主
- 東町への移動（17.2%）が最も多く、次に今泉町、真木町（9.2%）が続いている。
- 外出・帰宅時間は8時台～18時台が主となっており、そのうち午前中の移動が多くを占めている。
- 自転車及び徒歩による移動が全体の約20%を占めている。



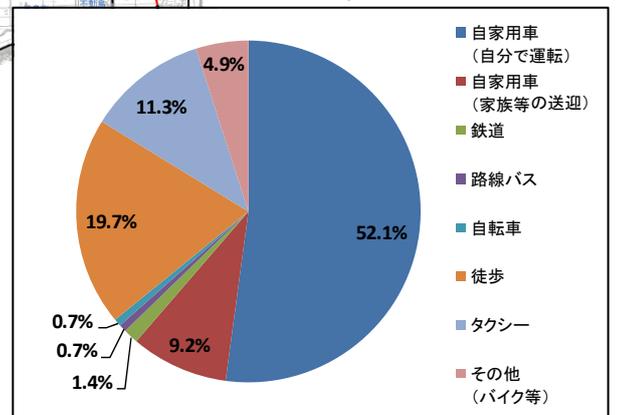
▲ 外出・帰宅時間

| バス停 | ● | 市内線 |
|----------|---|---------|
| 鳥栖地区空白地域 | ○ | 河内線 |
| JR九州 | — | 弥生が丘線 |
| | | 麓・小郡線 |
| | | 広域線 |
| | | 鳥栖～神埼線 |
| | | 綾部線 |
| | | 久留米～鳥栖線 |



| 凡例 | |
|------------|--------|
| 鳥栖地区／通院 | |
| → (thick) | 20%以上 |
| → (medium) | 10～19% |
| → (thin) | 5～9% |

▲ 移動方向



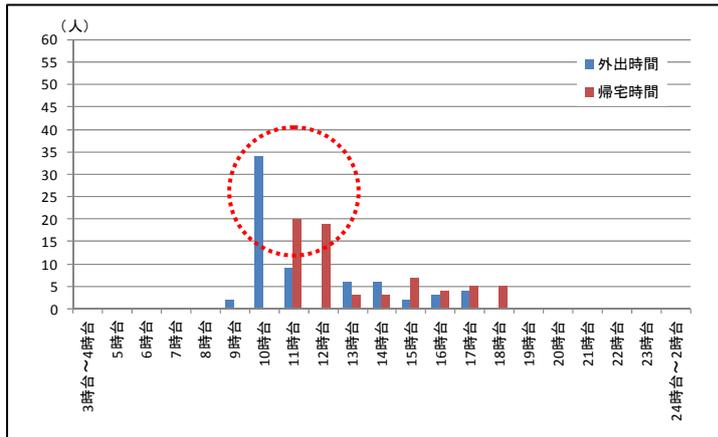
▲ 利用交通手段

鳥栖地区（空白）における高齢者の病院移動指向 N=174

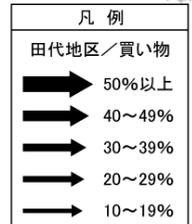
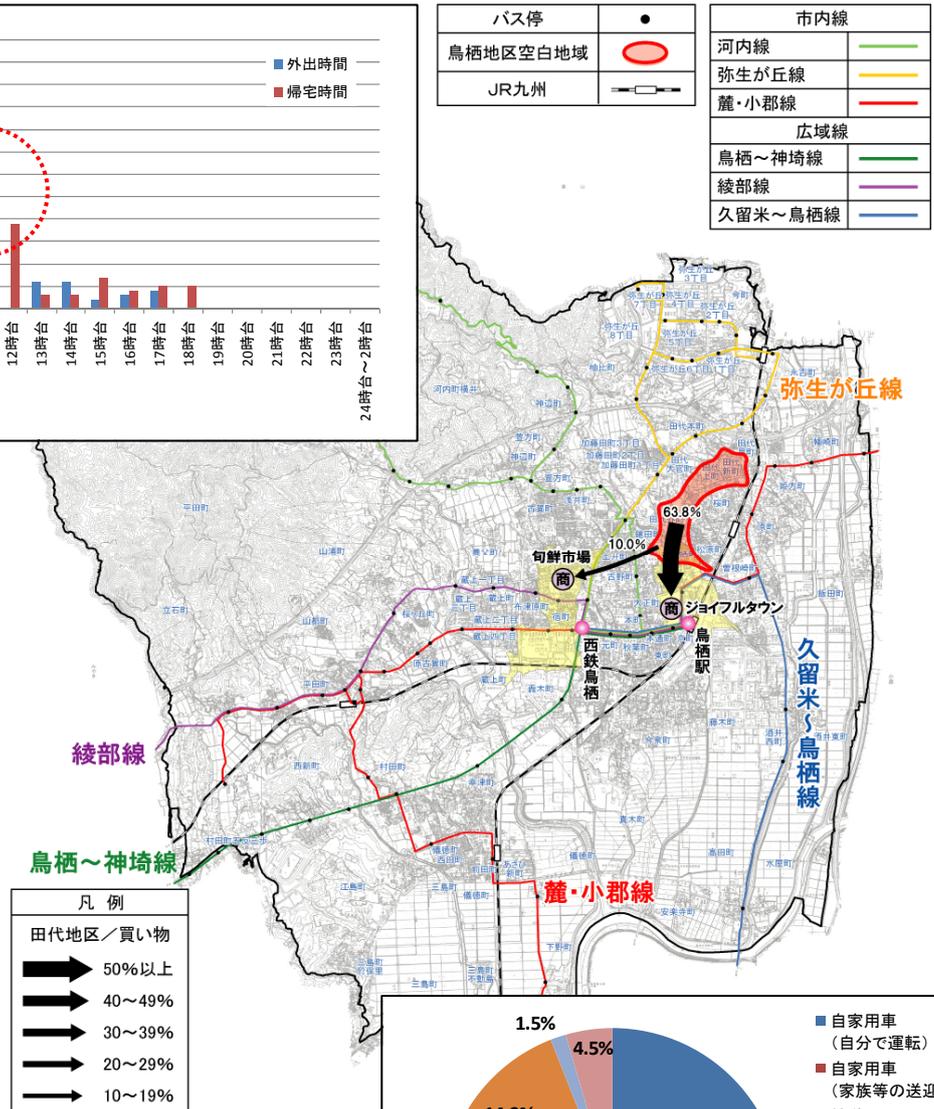
<田代地区（空白）の移動指向>

【買い物】

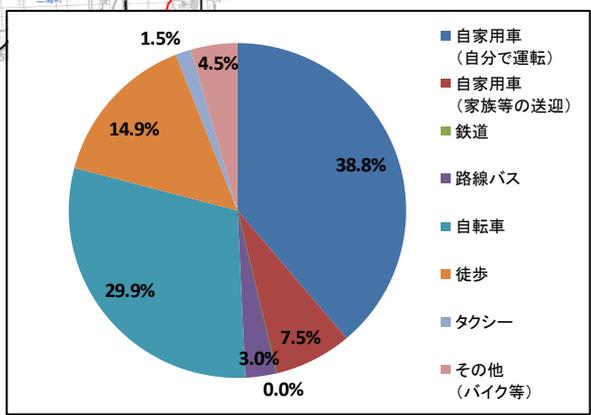
- 「田代地区（空白）」に関する高齢者の買い物移動は、鳥栖駅周辺のジョイフルタウン（63.8%）に集中し、全体の2/3を占めている。
- 外出・帰宅時間は10時台～18時台が主となっており、そのうち午前中の移動が多くを占めている。
- 自転車及び徒歩による移動が全体の約46%を占めている。



▲ 外出・帰宅時間



▲ 移動方向

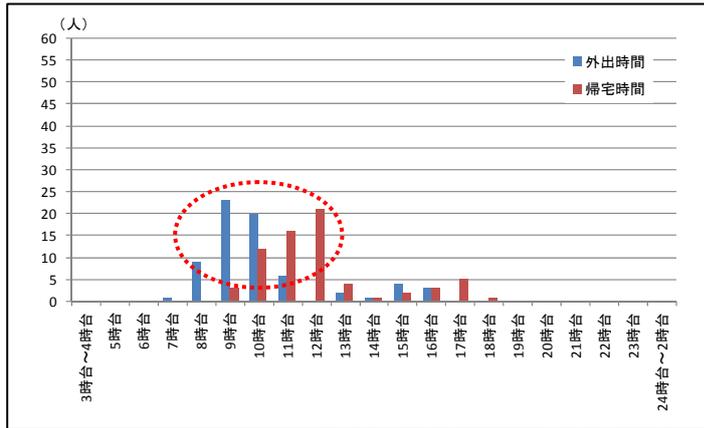


▲ 利用交通手段

田代地区（空白）における高齢者の買い物移動指向 N=80

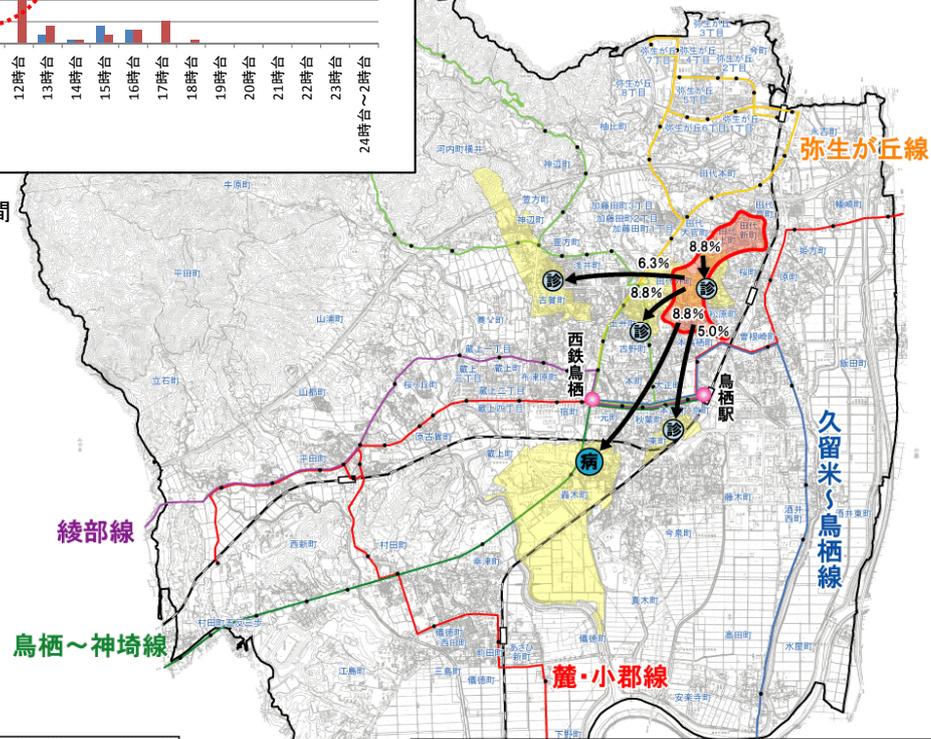
【病院】

- 「田代地区（空白）」に関する高齢者の病院移動は、分散傾向にある。
- 地区内の移動も多いが、轟木町等への長い距離の移動も認められる。
- 具体的には、轟木町、田代外町、東町（8.8%）が多い
- 外出・帰宅時間は8時台～17時台が主となっており、そのうち午前中の移動が多くを占めている。
- 徒歩による移動が全体の約22%を占めている（自転車移動は0%）。



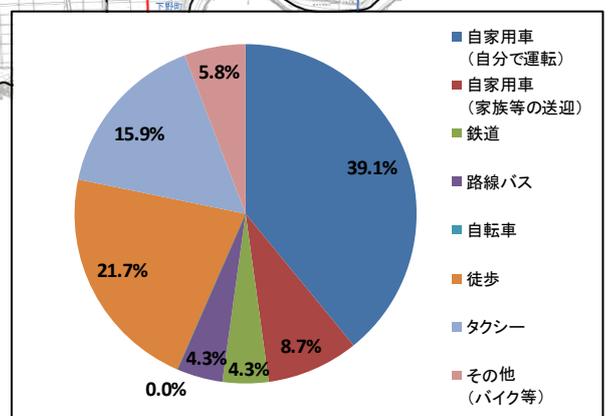
▲ 外出・帰宅時間

| | | | |
|----------|---|---------|---|
| バス停 | ● | 市内線 | |
| 鳥栖地区空白地域 | ○ | 河内線 | — |
| JR九州 | — | 弥生が丘線 | — |
| | | 麓・小郡線 | — |
| | | 広域線 | |
| | | 鳥栖～神埼線 | — |
| | | 綾部線 | — |
| | | 久留米～鳥栖線 | — |



| 凡例 | |
|---------|---|
| 田代地区／通院 | |
| 20%以上 | → |
| 10～19% | → |
| 5～9% | → |

▲ 移動方向



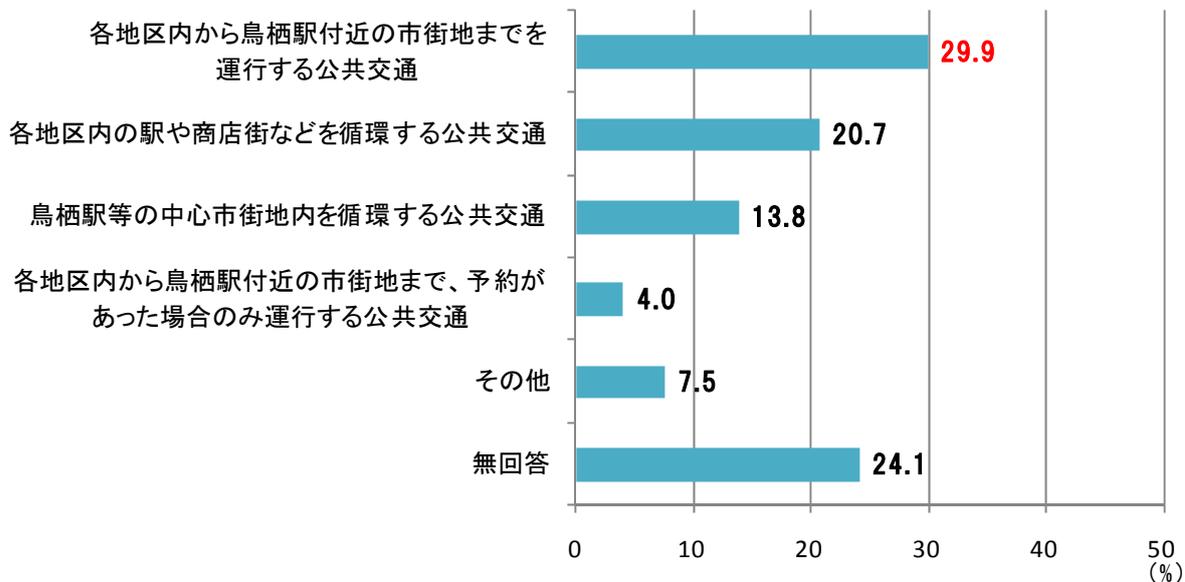
▲ 利用交通手段

田代地区（空白）における高齢者の病院移動指向 N=80

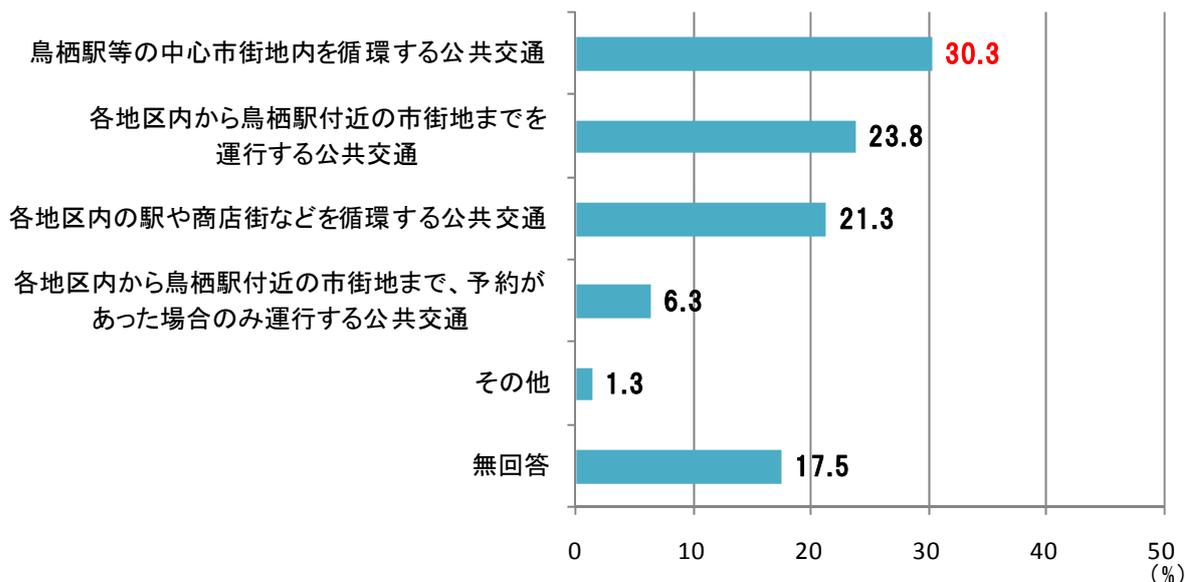
②市民ニーズから言えること（市民アンケート調査結果）

<今後取り組んでほしい公共交通>

- 「鳥栖地区（空白）」では「鳥栖駅付近の市街地までを運行する公共交通」を望む声が多い。
- 「田代地区（空白）」では「鳥栖駅等の中心市街地内を循環する公共交通」を望む声が多い。



今後取り組んでほしい公共交通（鳥栖地区（空白）の高齢者）



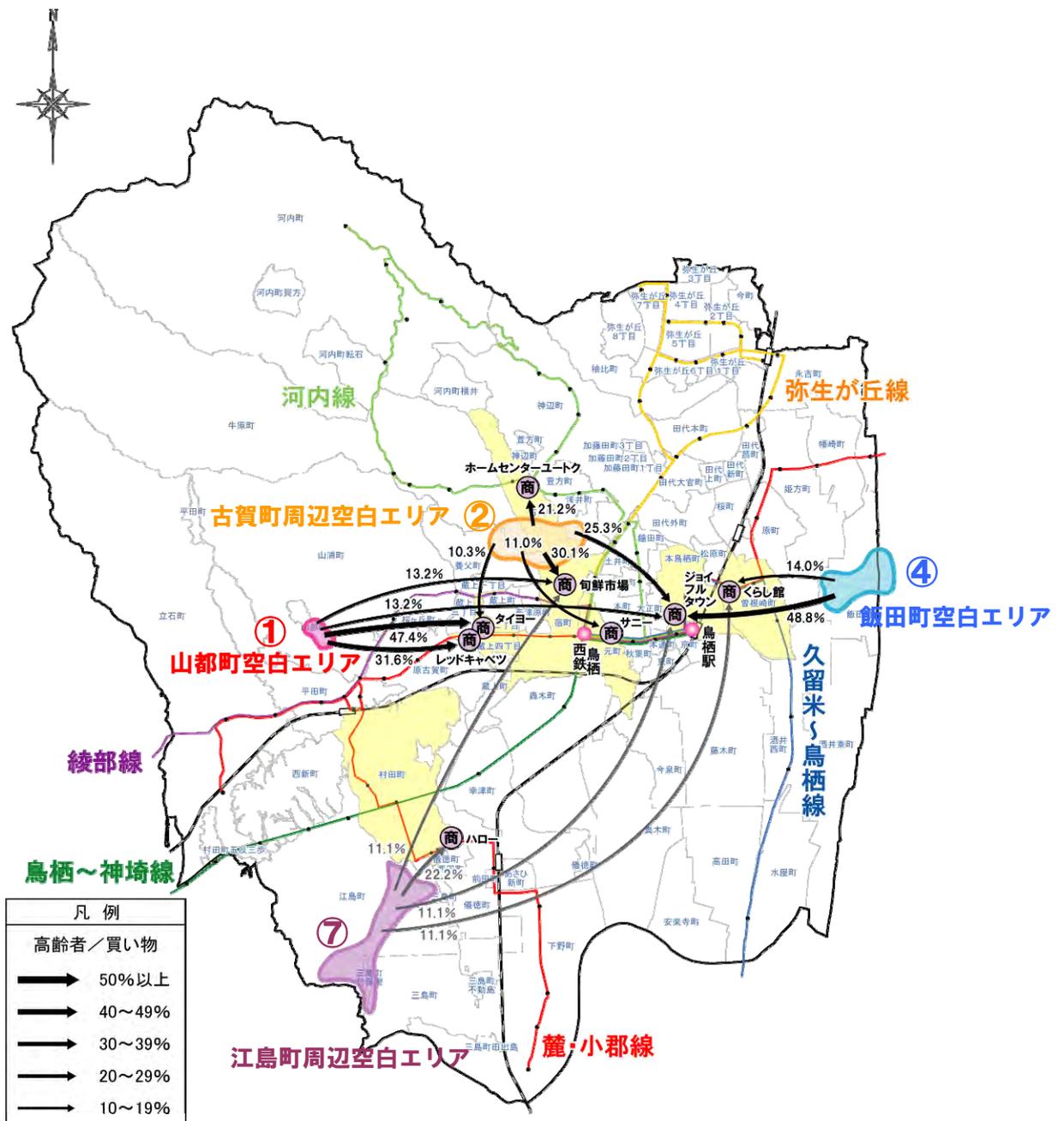
今後取り組んでほしい公共交通（田代地区（空白）の高齢者）

(3) その他の空白地域の分析

①移動方向（市民アンケート調査結果）

【買い物】

- 全般的に、当該地区内及び地区周辺への移動が主
- 「飯田町（空白）」（図中④）では、中心部に位置するジョイフルタウンへの依存が高い状況
- また、「古賀町周辺（空白）」（図中②）でも、中心部への移動が一定数認められる。



交通空白地域における高齢者の買い物移動の方向

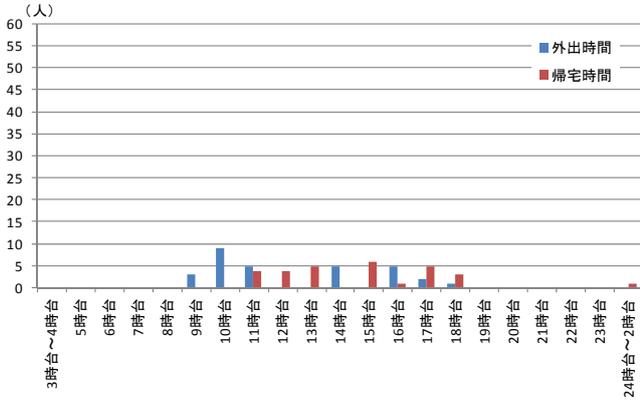
※①山都町空白エリア（N=38）、②古賀町周辺空白エリア（N=146）、④飯田町空白エリア（N=43）

※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（2件）、本整理においては除くこととした

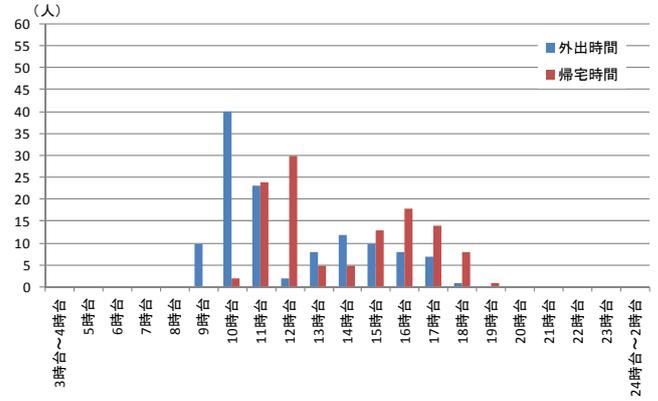
※また、⑦江島町周辺空白エリアについても、サンプル数が少ないため（9件）、ここでは参考として掲載した

※買い物 外出・帰宅時間（高齢者の場合）

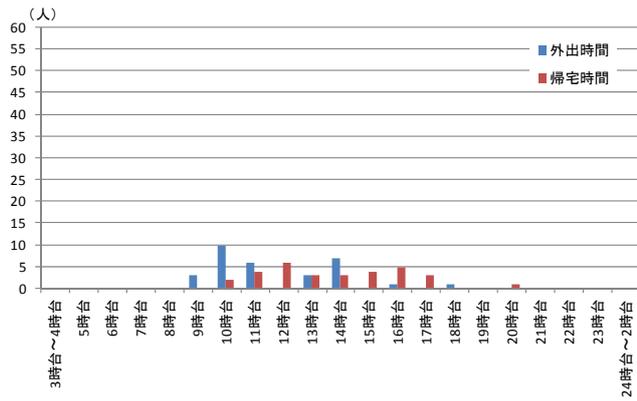
山都町空白エリア



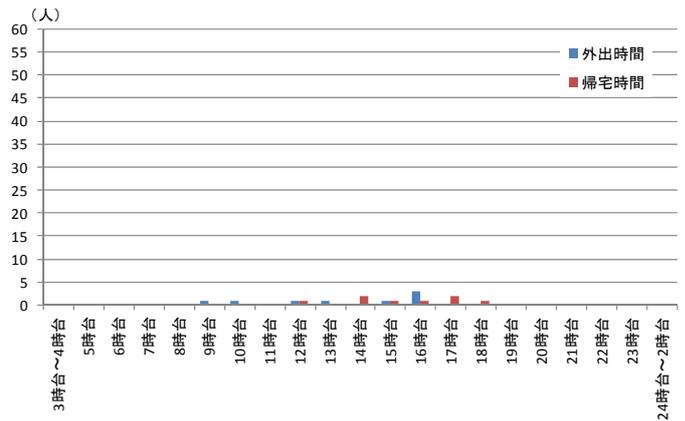
古賀町周辺空白エリア



飯田町空白エリア



江島町周辺空白エリア



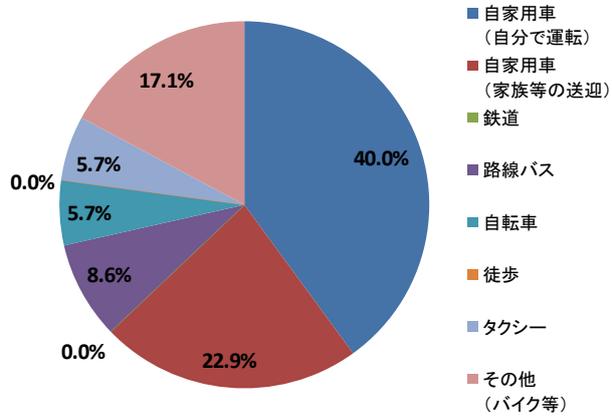
※①山都町空白エリア (N=38)、②古賀町周辺空白エリア (N=146)、④飯田町空白エリア (N=43)

※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 (2件)、本整理においては除くこととした

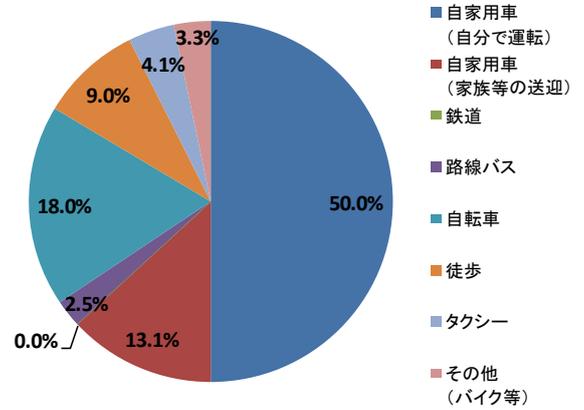
※また、⑦江島町周辺空白エリアについても、サンプル数が少ないため (9件)、ここでは参考として掲載した

※買い物 利用交通手段（高齢者の場合）

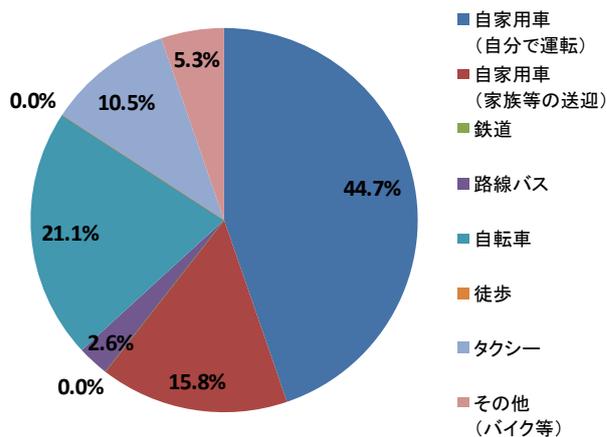
山都町空白エリア



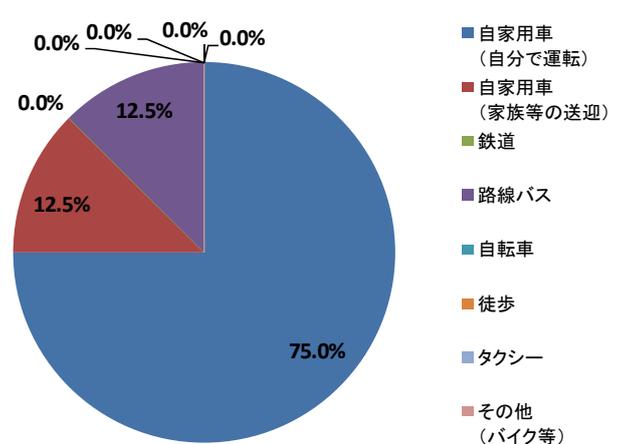
古賀町周辺空白エリア



飯田町空白エリア



江島町周辺空白エリア



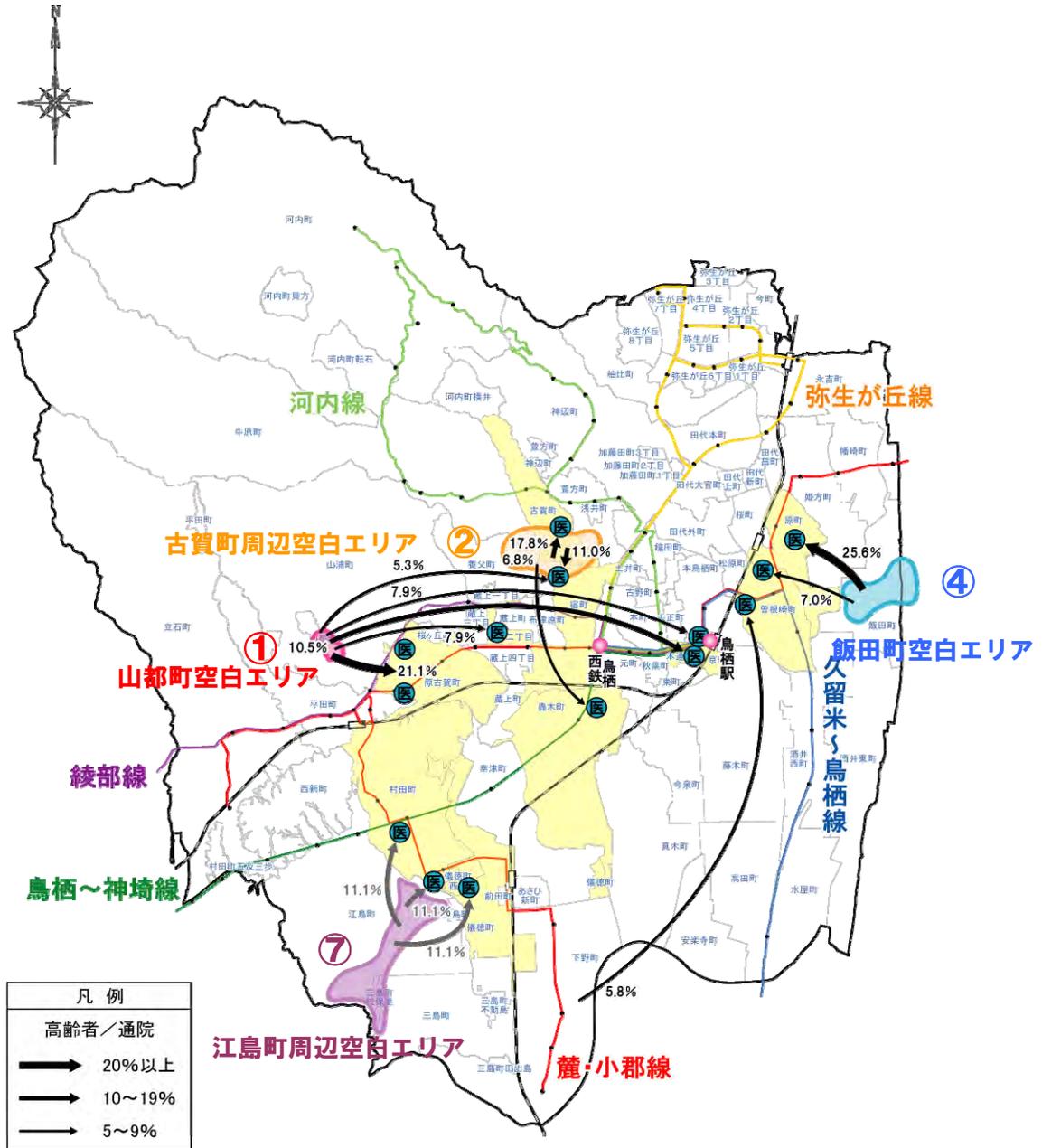
※①山都町空白エリア（N=38）、②古賀町周辺空白エリア（N=146）、④飯田町空白エリア（N=43）

※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（2件）、本整理においては除くこととした

※また、⑦江島町周辺空白エリアについても、サンプル数が少ないため（9件）、ここでは参考として掲載した

【病院】

- 全般的に、当該地区内及び地区周辺への移動が主（移動先は分散傾向にある）
- ※「山都町（空白）」（図中①）で、一部鳥栖駅前への足の長い移動がみられるぐらい

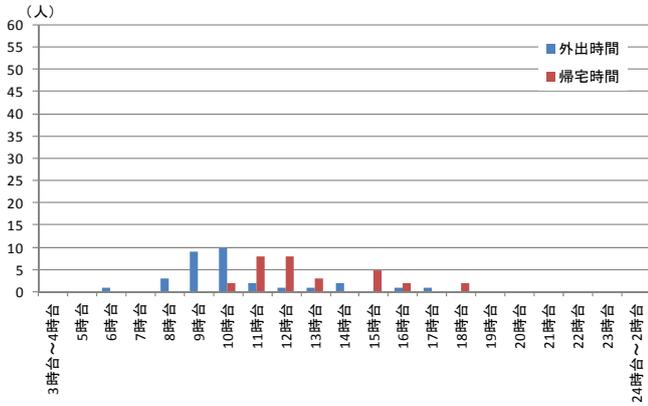


交通空白地域における高齢者の病院移動の方向

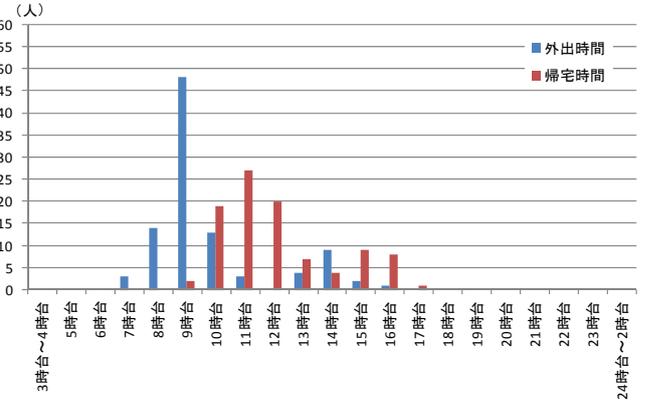
※①山都町空白エリア (N=38)、②古賀町周辺空白エリア (N=146)、④飯田町空白エリア (N=43)
 ※⑥三島町不動町空白エリアについては、サンプル数が少ないため（2件）、本整理においては除くこととした
 ※また、⑦江島町周辺空白エリアについても、サンプル数が少ないため（9件）、ここでは参考として掲載した

※病院 外出・帰宅時間（高齢者の場合）

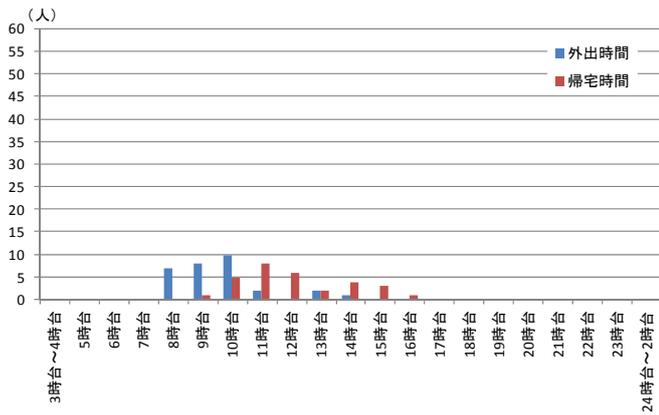
山都町空白エリア



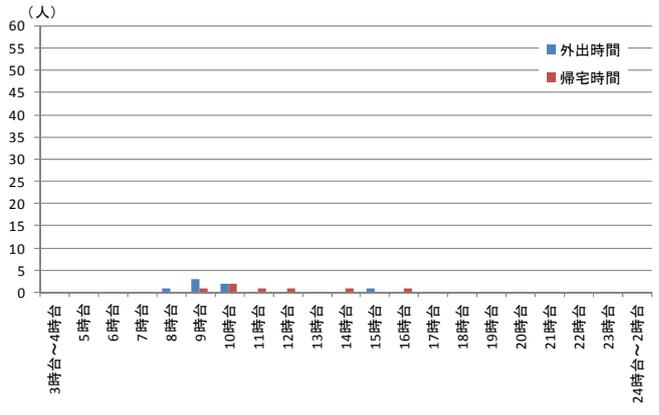
古賀町周辺空白エリア



飯田町空白エリア



江島町周辺空白エリア

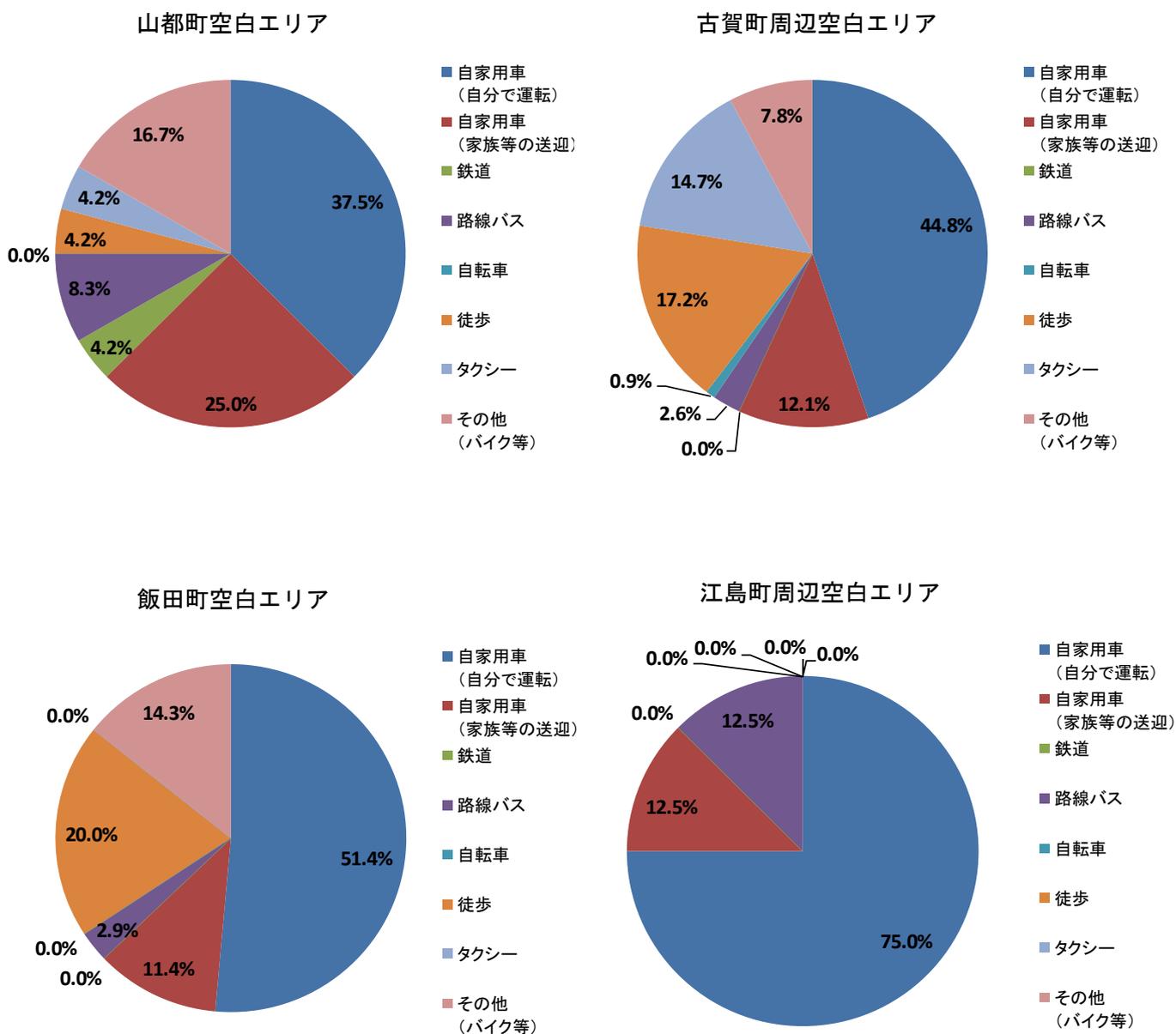


※①山都町空白エリア (N=38)、②古賀町周辺空白エリア (N=146)、④飯田町空白エリア (N=43)

※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 (2件)、本整理においては除くこととした

※また、⑦江島町周辺空白エリアについても、サンプル数が少ないため (9件)、ここでは参考として掲載した

※病院 利用交通手段（高齢者の場合）



※①山都町空白エリア (N=38)、②古賀町周辺空白エリア (N=146)、④飯田町空白エリア (N=43)

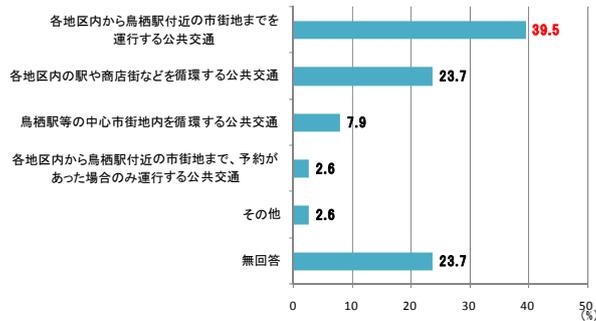
※⑥三島町不動町空白エリアについては、サンプル数が少ないため (2件)、本整理においては除くこととした

※また、⑦江島町周辺空白エリアについても、サンプル数が少ないため (9件)、ここでは参考として掲載した

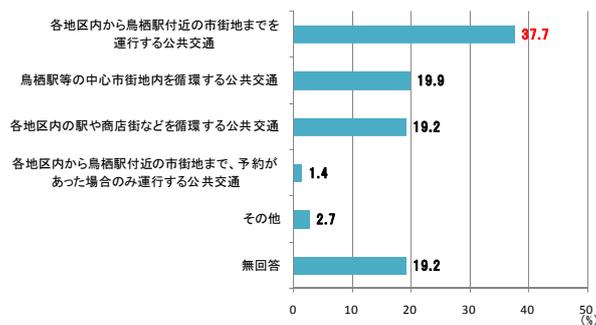
②市民ニーズから言えること（市民アンケート調査結果）

<今後取り組んでほしい公共交通>

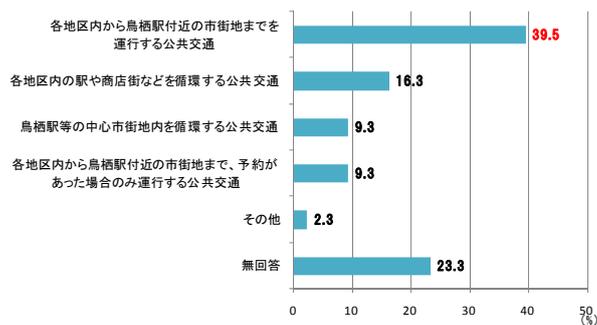
- 「田代地区（空白）」 「鳥栖地区（空白）」 以外のすべてのエリアで、「鳥栖駅付近の市街地までを運行する公共交通」を望む声が多い。
- 「山都町（空白）」では、地区内を循環する移動を望む声も多い
- また、「飯田町（空白）」では、他のエリアと比べて、予約運行を望む割合が相対的に高い。



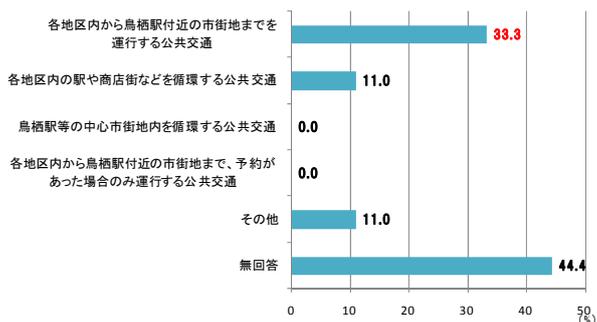
今後取り組んでほしい公共交通（山都町（空白）の高齢者）



今後取り組んでほしい公共交通（古賀町周辺（空白）の高齢者）



今後取り組んでほしい公共交通（飯田町（空白）の高齢者）



※三島町不動島については、サンプル不足のためグラフは記載していない。

今後取り組んでほしい公共交通（江島町周辺（空白）の高齢者）

4. 鳥栖市の公共交通の課題

地域特性

概況

- 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いる。
- 国道と高速自動車道の分岐点があり、自家用車による移動利便性が高い。
- J Rの分析点を有し、市内には5つの鉄道駅がある等、鉄道による移動利便性が高い。
- 市内は、鳥栖地区、鳥栖北地区、田代地区、若葉地区、基里地区、麓地区、旭地区の7地区に分けられる。
- 鳥栖北地区及び田代地区には住宅や団地が多くみられる一方、若葉地区及び麓地区では森林・原野が、旭地区及び鳥栖地区、基里地区では農用地が地区面積の大部分を占めている。

人口特性

- 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。
- 人口は、市中心部及びその周辺に集中しているが、旭地区でも高い人口集積が認められる。一方、田代地区内の弥生が丘は人口集積が低い水準にあるものの、近年集合住宅の立地が進んでおり、今後の人口増加が見込まれる。
- 高齢者も市中心部及びその周辺に集中しているが、旭地区及び麓地区の一部で高い集積が認められる。一方、旭地区の江島町等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。
- 独居・老人世帯も市中心部及びその周辺に集中している。

主要施設の分布

- 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が、弥生が丘駅や肥前麓駅、肥前旭駅周辺にも一定数の立地が認められる。
- 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。
- 学校については、各校とも最寄りの鉄道駅から徒歩15分程度の場所に位置している。

公共交通の現状

路線バス

- 路線バスは、広域路線3路線、市内路線3路線の計6路線がある（西鉄バス佐賀（株）が運行）。
- 全ての路線が西鉄営業所～鳥栖駅間を經由している。
- 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。
- 河内線の河内～河内ダム経由～鳥栖駅と麓・小郡線の下野～鳥栖駅の系統は登下校時のみ運行する学童輸送路線。
- 大木～鳥栖駅は、河内線と弥生が丘線の重複区間。
- 弥生が丘線の2系統ともに運行ルートが分かりにくい状況となっている。
- 3路線ともに1日を通して平均して運行している（朝・夕に集中させず）。
- 市内に計7箇所の交通空白地域が存在（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）。
- 市内線の乗車人数はH14～H19にかけて約21%減少。
- 市内線への補助額はH14～H19にかけて約14%増加（約480万円増加）。
- 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、1台当たりでは弥生が丘線が最も多い状況。

その他交通資源

- 市内を営業区域としているタクシー事業者は4社。うち1事業者がジャンボタクシー2台を所有している。
- 市内において4社の企業が送迎バスを運行。うち、市との共同運行に前向きなC社は鳥栖駅～自社（弥生が丘）までをバス事業者へ運行委託している。
- その他、福祉有償運送や医療機関の患者送迎バスが運行されているが、一般の方との混乗は難しい状況。
- 鉄道については、鳥栖駅の乗降客数が県内では県都佐賀市に次ぐ多さ。

バス運行地域の分析結果

<市内3路線>

- 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/日）。
- 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）。

<路線別>

【河内線】

- 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※学童輸送収入を考慮）。
- 鐘田～中学校前間の乗降はほとんどない。

【弥生が丘線】

- 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）。

【麓・小郡線】

- 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※学童輸送収入を考慮）。
- 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。

<エリア別>

【河内】

- 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。
- 当該地域から鐘田～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）が約20%を占めている。

【市中心部】

- 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。
- 鐘田～中学校間の利用はほとんどない（鐘田～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）が主で、全体の51%を占めている。

【弥生が丘】

- 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）が約26%を占めている。

【鳥栖駅～西鉄小郡】

- 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）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。

【西部工業団地～西鉄鳥栖】

- 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）が約19%を占めている。

【下野～JR麓駅】

- 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）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。

交通空白地域の分析結果

<エリア別>

【山都町空白エリア】

- 移動需要は小さい。
- 高齢者、独居・老人世帯は少ない。
- 買い物、病院移動は地区内（蔵上）が主だが、市中心部への移動もみとめられる。
- 地区内循環の移動や市中心部までの移動を望む声が多い。
- 近隣を麓・小郡線が運行。バス停まで距離が近い傾向（鉄道駅までの距離も近い）。

【古賀町周辺空白エリア】

- 移動需要は大きい。
- 高齢者が多く、独居・老人世帯は平均的。
- 買い物移動は、市中心部とその周辺に分散（河内線沿線に半数以上）。
- 病院移動は地区内が主。
- 市中心部までの移動を望む声が多い。
- 近隣を河内線及び弥生が丘線が運行。

【田代地区空白エリア】

- 移動需要は大きい。
- 高齢者が多く、独居・老人世帯も非常に多い。
- 買い物移動はほとんどが市中心部（鳥栖駅前が主）。
- 病院移動は地区内が主で、分散傾向にある。
- 市中心部を循環する移動を望む声が多い。
- 近隣を市内3路線が運行。バス停までの距離は比較的近い傾向（鉄道駅との距離も近い）。

【飯田町空白エリア】

- 移動需要は小さい。
- 高齢者、独居・老人世帯は少ない。
- 買い物移動はほとんどが市中心部（鳥栖駅前が主）。
- 病院移動は地区内が主。
- 市中心部までの移動や予約運行を望む声が多い。
- 周辺を麓・小郡線が運行。バス停まで距離は遠い。

【鳥栖地区空白エリア】

- 移動需要は非常に大きい。
- 高齢者が多く、独居・老人世帯も多い。
- 買い物移動は市中心部に集中。
- 病院移動は地区内が主で、分散傾向にある。
- 市中心部までの移動を望む声が多い。
- 周辺を市内3路線が運行、バス停まで距離が遠い傾向（鉄道駅までの距離も遠い傾向）。

【三鳥町不動島周辺空白エリア】

- 移動需要は小さい。
- 高齢者、独居・老人世帯は少ない。
- 近隣を麓・小郡線が運行。バス停までの距離は遠い（鉄道駅までの距離も遠い）。

【江島町周辺空白エリア】

- 移動需要は大きい。
- 高齢者数は平均的、独居・老人世帯は少ない。
- 買い物移動及び病院移動は地区内が主（旭小周辺）。
- 市中心部までの移動を望む声が多い。
- 近隣を麓・小郡線が運行。バス停までの距離は遠い（鉄道駅までの距離も遠い）。

課題

5. 数値目標の設定根拠

【市内路線の新規に獲得が見込まれる利用者数】

算出過程(鳥栖市公共交通に関する市民アンケート調査結果より)

- ①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)
- ②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」の方に絞り込む
- ③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)以外の移動手段を利用した方に絞り込む(※①～③の過程で下図Aの人数を把握)
- ④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。(下図黄色部分)
- ⑤平成20年度の利用者数と④を合計し、目標値とした。

平成20年度利用者103,522人+11,856人 \div 115,000人(目標値)

| 利用者見込み A | 外出頻度 (週/1人) B | 利用回数見込み(週) | | 利用回数見込み(年) | |
|-------------|---------------------|-------------|---------------|--------------|------------------|
| | | 片道利用 A×B | 往復利用 A×B×2 | 片道 A×B×52 | 往復利用 A×B×52×2 |
| 110人 | 2.08回 | ※228回 | 456回 | 11,856回 | 23,712回 |

※小数点以下切捨て

【乗合タクシー導入(2地区)の見込み利用者数】

算出過程(鳥栖市公共交通に関する市民アンケート調査結果より)

- ①鳥栖地区(交通空白地区)及び田代地区(交通空白地区)の住民の方を抽出
- ②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」の方に絞り込む
- ③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(※①～③の過程で下図Aの人数を把握)
- ④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。(下図黄色部分)
- ⑤乗合タクシーの運行が3日/週であることから、④の半数を最終的な利用回数見込みとし、目標値とした。

13,416人×0.5 \div 7,000人(目標値)

| | 利用者見込み A | 外出頻度 (週/1人) B | 利用回数見込み(週) | | 利用回数見込み(年) | |
|------|-------------|---------------------|-------------|---------------|--------------|------------------|
| | | | 片道利用 A×B | 往復利用 A×B×2 | 片道 A×B×52 | 往復利用 A×B×52×2 |
| 鳥栖地区 | 32人 | 2.25回 | 72回 | 144回 | 3,744回 | 7,488回 |
| 田代地区 | 19人 | 3回 | 57回 | 114回 | 2,964回 | 5,928回 |
| 合計 | 51人 | — | 129回 | 258回 | 6,708回 | 13,416回 |

調査事業に係る事後評価（案）

I 総合評価

全体として、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の連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

これまでに鳥栖市地域公共交通活性化協議会（以下、法定協議会と記す）を2回開催し、路線バス（市内線）や市内の交通空白地域の特徴・課題を把握してきた。現在は鳥栖市の地域公共交通の維持と充実を目指すための基本方針・目標・事業等を定め、想定される計画事業の実効性を確保するための調査及び関係機関との協議を重ね連携を深めることに努め、一定の理解を得ている状況にある。また、各地区自治会長とNPO団体等での活動経験者をメンバーとし、法定協議会の二次組織である小委員会を設置し（これまでに4回開催）、地域や各世代の意識や実情を把握することも行い、合意形成を進めることができた。今後、上記の基本方針・目標・事業等については、関係機関との調整をさらに図りながら、協議会で了承を得ていく予定である。

II 連携計画策定調査の総合性・整合性

1 調査の範囲

① 当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く把握したか。

鳥栖市の地域特性（地勢、道路状況、土地利用、地区別の人口・高齢者・独居老人世帯の分布、主要施設の分布等）を把握するとともに、鳥栖市の公共交通の現状（路線バスのルート、ダイヤ、バス停、所要時間、利用状況、補助額や交通空白地域の状況、その他交通資源の状況等）に係わるデータ・資料を整理した。さらに市民アンケート調査により市民の移動特性、交通弱者のニーズ、取り組んでほしい公共交通の形態等を調査・分析するとともに、バス利用実態調査により路線バスの利用実態（利用者OD・利用頻度・利用目的・利用時間帯等）を調査・分析した。

これらの調査・分析事項を踏まえ、協議会や小委員会の意見を踏まえつつ、バス運行地域と交通空白地域という2つの視点から、鳥栖市の公共交通の特徴・課題を幅広く把握した。

（別添の鳥栖市地域公共交通総合連携計画素案を参照）

② 当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

上記の地域特性に係わる整理において把握した、鳥栖市における高齢化の進行、集合住宅地（弥生が丘）や流通業務団地（基里地区）の立地状況、学童の増加見込み（下野町区）等を踏まえて、公共交通の課題を整理した。

（別添の鳥栖市地域公共交通総合連携計画素案を参照）

2 地域公共交通に関する目標の設定

① 地域の実態を踏まえた適切な目標（案）をできるだけ具体的に設定したか。

本市では、目標に関して、大きな方向性として掲げる地域公共交通の目標とその実現に向けて実施する事業の目標というかたちに分けて設定している。事業の目標については具体的な数値目標を設定するとともに、地域公共交通の目標についても、大きな方向性としての目標と併せてより具体的な方向性としての目標も設定することで、全体としてより具体的な目標になるように配慮した。

事業の目標については、バス運行地域、交通空白地域（乗合タクシー）とともに、市民アンケート調査から潜在的な利用者数の見込みを絞り込んだデータをベースとし、対象者の外出頻度、外出先等も考慮し目標値として設定した。

これらの目標の設定方法については、今後協議会で了承を得る予定である。

（別添の鳥栖市地域公共交通総合連携計画素案を参照）

② 上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

第1回法定協議会で、計画策定の過程においては市民の意見・考えをできるだけ汲み取るべきであるとの意見集約がなされたことから、公共交通に関する市民アンケート調査及び路線バス利用実態調査の結果を踏まえることに注意を払った。

こうした留意点を踏まえ、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）との整合を図りつつ、地域公共交通の目標を設定した。

（別添の鳥栖市地域公共交通総合連携計画素案を参照）

3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

① 地域公共交通に関する目標（案）を達成するための事業（案）が選り出されたか。 また、地域公共交通に関する目標（案）と事業（案）との関係は合理的か。

地域公共交通の目標には、交通空白地域の解消（縮小）、路線バスの運行形態の効率化・利用促進等を掲げている。

交通空白地域の解消（縮小）に向けて、市民アンケート調査結果等（地区ごとの移動特性、老人世帯数、外出機会の喪失頻度、交通空白地域エリアの優先度等）を勘案し、乗合タクシーの実証運行等を取組事業案として選定した。

また、路線バスの運行形態の効率化に向けて、市民アンケート調査及びバス利用実態調査結果等（路線又は区間ごとの需要、バス利用者や市民の移動時間帯、市民の移動特性・ニーズ等）を勘案し、送迎バス運行企業と調整・協議を重ね協力関係を確立した上で、企業送迎バスの路線バス化の実証運行等を取組事業案として選定した。

さらに路線バスの利用促進に向けて、市民アンケート調査及びバス利用実態調査結果（バスを利用しない理由、改善点、バスマップに対するニーズ等の市民・利用者ニーズ）を勘案し、バスマップの配布による新たな情報発信等の取組事業案を選定した。

これらの取組事業案については、今後協議会です承を得る予定である。

（別添の鳥栖市地域公共交通総合連携計画素案を参照）

Ⅲ 自立性・持続性

1 事業の実施に向けての準備

① 地域公共交通に関する目標（案）を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。

事業の内容についてはこれまでの法定協議会及び小委員会で検討されてきたものである。これまでの検討内容を踏まえ、現在、先述の目標を設定するとともに、企業送迎バスの路線バス化の実証運行、乗合タクシーの実証運行、バスマップの配布等を取組事業案として選定したところであり、今後関係機関との調整を図りつつ、協議会の了承を得ていく予定である。

企業送迎バスの路線バス化の実証運行のスケジュールに関しては、事業の財源の確保（市の予算）や路線バスの運行期間のサイクル（前年10月～本年9月）等に配慮した場合、平成21年10月の事業（運行）開始を目標としており、乗合タクシーの実証運行についても同様のスケジュールを想定している。その他の事業を含めた各事業のスケジュールについて、事務局案として具体化し、協議会の了承を得ていく予定である。

② 各事業について達成目標が、その評価方法・評価基準とともに検討されたか。

路線バス及び乗合タクシーともに利用者数を事業の達成目標（数値目標）としており、評価は適切に行うことができると考えている。

※市内路線の利用者数（H23）：11.5万人/年

※乗合タクシー（2地区）の利用者数（H23）：7,000人/年

路線バスの達成目標（数値目標）の評価方法については、路線バスについては毎年西鉄バス佐賀株式会社が集計する年間の利用者数を、乗合タクシーについては実証期間中に行う利用実態調査結果を使用することを考えている。これらの達成目標及び評価方法等については、今後協議会の了承を得ていく予定である。

③ 事業による効果・影響を把握する方法が検討されたか。

乗合タクシーの実証運行については、実証運行と並行して行う利用実態調査及び運行方法、運行ルート等の改善点を把握するためのアンケート調査の実施をすることが小委員会で意見集約された。基本的にはこれらの調査結果を踏まえ評価を繰り返し行っていく。

同様に、路線バスに関しても利用実態調査を実施するとともに、西鉄バス佐賀株式会社の集計結果等を活用しながら、利用者ニーズ等を把握し改善を行っていくべきことが小委員会で意見集約された。

今後これらの事項については、協議会の了承を得ていく予定である。

④ 事業の実施主体が検討されたか。

路線バスに係わる事業の実施主体は西鉄バス佐賀株式会社で承認された。

乗合タクシーに係わる事業の実施主体については、調整中であることから今後、決定する予定である。

2 事業の実施環境

① 事業実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。

実証実験の経費については、鳥栖市の財政支出で行うことを確認しており、平成21年度の6月議会において市議会の審議をお願いする予定。

② 住民等による自主的な利用促進、協賛金拠出への協力等の環境があるか。

住民等の自主的な利用促進・協力については、住民・利用者の代表が多く参加する協議会や各小学校区の区会長やNPO団体等で構成される小委員会での議論をさらに促進することで、来年度以降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。

IV 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体制等

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

第1回法定協議会において、各調査内容・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・小委員会の開催の時期についても承認をいただき審議等をお願いしている。

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いている。また、別に小委員会を、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名に委員就任をいただき、地域・世代ごとの実情を把握することに努めた。

2 協議会における審議

① 調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。

調査の方針や調査の進め方、実施方法、分析内容等については協議会・小委員会で審議をいただき、調査の集計・分析結果についても協議会・小委員会に報告してきた。
また、調査事業の自己評価についても第3回の協議会において審議をいただく予定である。

② 協議会の議事が傍聴、議事録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。

3 地域関係者の実質的な合意形成

① 地域公共交通に関する目標（案）やそれを達成するための事業（案）等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。

法定協議会及び小委員会において調査事業の進め方、実施状況が報告・審議されてきた。その他、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ながら、地域公共交通の目標や事業案等を検討してきており、予算面等を含め、地域関係者の実質的な合意が形成されつつある。
今後、これまでの検討結果を踏まえた実質的な合意形成を図るべく協議会において審議いただく予定である。

連携計画策定に向けた今後のスケジュール

| 開催（予定）日 | 主な議事（予定）内容 |
|-----------------------------|---|
| H20. 5. 27 第1回協議会 | <ul style="list-style-type: none"> <承認事項> ・協議会規約（案）、財務規程（案）、事務局規程（案）の承認 ・平成20年度歳入歳出予算（案） ・平成20年度事業計画及びスケジュール（案） <協議事項> ・連携計画策定に向けて ※鳥栖市の概況 ※鳥栖市の公共交通の現状と課題 ※検討の方向性案 ※路線バス利用実態調査の調査概要 ※市民アンケート調査の調査概要 |
| H20. 6. 10 第1回小委員会 | <ul style="list-style-type: none"> <意見交換事項> ・市民アンケート調査の実施について ・連携計画について <報告事項> ・鳥栖市の路線バスの現状 ・第1回「鳥栖市地域公共交通会議・鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議での承認事項 ・平成20年度歳入歳出予算（案） ・平成20年度事業計画及びスケジュール（案） |
| H20. 9. 18 第2回小委員会 | <ul style="list-style-type: none"> <意見交換事項> ・市民アンケート調査の集計結果について ・路線バス利用実態調査の集計結果について ・各調査結果のまとめと今後の議論点（今後の分析に向けた考え方） ・鳥栖市地域公共交通の展開イメージ |
| H20. 10. 14 第2回協議会 | <ul style="list-style-type: none"> <協議事項> ・市民アンケート調査の集計・分析結果 ・路線バス利用実態調査の集計・分析結果 ・展開イメージ案と今後の分析に向けた考え方 |
| H20. 11. 28 第3回小委員会 | <ul style="list-style-type: none"> <意見交換事項> ・市内路線の対応方針、交通空白地域の対応方針について |
| H21. 1. 9 第4回小委員会 | <ul style="list-style-type: none"> <意見交換事項> ・連携計画素案等について |
| H21.1.28 第3回協議会 | <ul style="list-style-type: none"> <協議事項> ・連携計画素案の策定（事業計画含む） ・連携計画策定に向けた今後のスケジュールについて |
| H21. 2. 2～3. 2 パブリックコメント | <ul style="list-style-type: none"> ・連携計画素案の公表（1か月間） 鳥栖市ホームページ、事務局（鳥栖市都市整備課窓口） |
| H21. 2 第5回小委員会予定 | <ul style="list-style-type: none"> <意見交換事項> ・連携計画案について パブリックコメントの経過、事業費に関すること |
| H21. 3 上旬 第4回協議会予定 | <ul style="list-style-type: none"> <協議事項> ・連携計画の策定（地域公共交通活性化・再生総合事業（実証運行に係る事業）計画含む） パブリックコメントの結果報告、事業費に関すること |
| H21. 3 中旬 | <ul style="list-style-type: none"> 運輸局への次年度実証運行に係わる申請（地域公共交通活性化・再生総合事業の申請） |
| H21 年度～予定 | <ul style="list-style-type: none"> 実証運行開始 |