

「第 2 回鳥栖市地域公共交通会議」

「第 2 回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議 次第

平成 20 年 10 月 14 日 17:30

鳥栖市役所 3 階大会議室

1 開 会

2 市長挨拶

3 議 事

専決処分事項の承認について

「平成 20 年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会予算の補正」 **(議案第 1 号)**

4 協 議

- (1) 鳥栖市地域公共交通に関する市民アンケート調査結果 **(資料 1)**
- (2) 市内 3 路線の利用実態調査結果 **(資料 2)**
- (3) 鳥栖市地域公共交通 課題と対策 (案) の検討 **(資料 3)**
- (4) アウトプットイメージ (案) **(資料 4)**

5 そ の 他

6 閉 会

議案第 1 号

専決処分事項の承認について

鳥栖市地域公共交通活性化協議会財務規程第 3 条第 1 項の規定により、次のとおり専決処分したので、同条第 2 項の規定によりこれを報告し、鳥栖市地域公共交通活性化協議会の承認を求めらる。

平成 2 0 年 1 0 月 1 4 日

鳥栖市地域公共交通活性化協議会  
会長 橋 本 康 志

## 専 決 処 分 書

平成20年度「鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支予算」について、鳥栖市地域公共交通活性化協議会財務規程第3条第1項の規程により、次のとおり専決処分する。

平成20年8月1日

鳥栖市地域公共交通活性化協議会  
会長 橋本康志

平成20年度「鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支予算」は、次に定めるところによる。

(歳入歳出予算の補正)

第1条 歳入歳出予算の総額から歳入歳出それぞれ 1,000,000円を減額し、歳入歳出予算の総額を歳入歳出それぞれ 4,500,000円とする。

2 歳入歳出予算の補正の科目の区分及び当該区分ごとの金額並びに補正後の歳入歳出予算の金額は、次表による。

歳入

(単位：円)

科 目	補正前の額	補 正 額	計	備 考
補 助 金	5,500,000	△1,000,000	4,500,000	
歳 入 合 計	5,500,000	△1,000,000	4,500,000	

歳出

(単位：円)

科 目	補正前の額	補 正 額	計	備 考
事 業 費 補 助	5,500,000	△1,000,000	4,500,000	
歳 出 合 計	5,500,000	△1,000,000	4,500,000	

# 鳥栖市地域公共交通に関する 市民アンケート調査結果

<b>1. アンケート調査概要</b> .....	1
(1) アンケートの目的 .....	1
(2) アンケート実施結果.....	1
(3) 回答者の属性（主要な項目） .....	1
<b>2. 調査結果（主な回答内容）</b> .....	2
(1) 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度 .....	2
(2) 公共交通への財政負担の水準に対する市民の意向 .....	2
(3) 外出・帰宅時間.....	3
(4) 利用交通手段 .....	5
(5) バスを利用しない理由 .....	6
(6) ふだんの外出における片道交通費 .....	6
(7) 移動需要.....	7
①全行動移動需要.....	7
②買い物移動需要.....	8
③通院移動需要 .....	9
(8) 市内路線バスの改善点 .....	10
(9) 今後取り組んでほしい公共交通.....	10
< 参 考 資 料 > .....	11
市民アンケート調査集計表 .....	12

平成 20 年 10 月 14 日

鳥栖市建設部都市整備課  
道路・交通政策室

# 1. アンケート調査概要

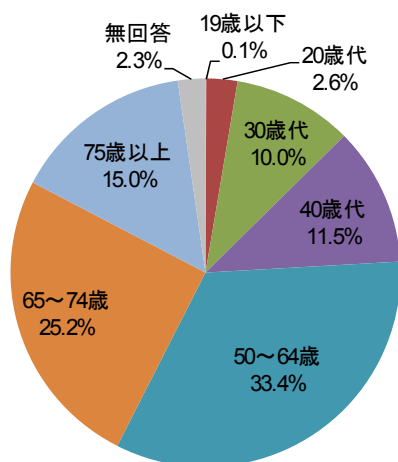
## (1)アンケートの目的

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実施した。

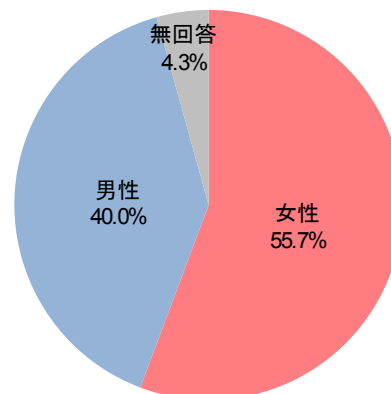
## (2)アンケート実施結果

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%**であった。

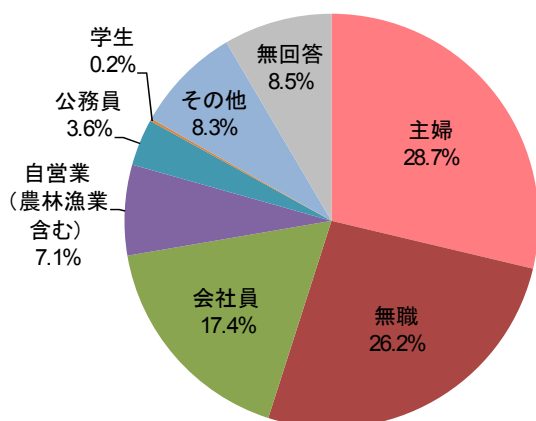
## (3)回答者の属性(主要な項目)



回答者の年齢層 (N=6665)



回答者の性別 (N=6665)

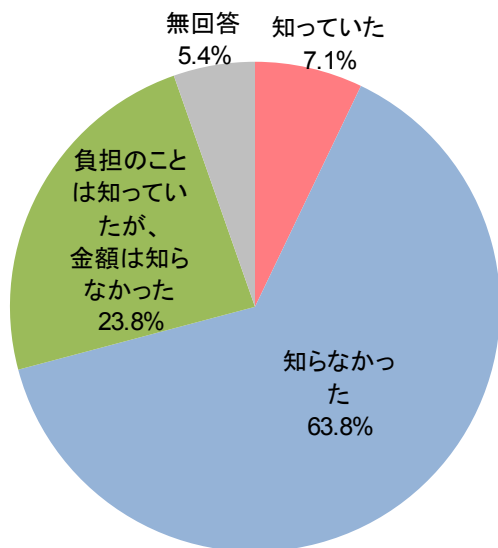


回答者の職業 (N=6665)

## 2. 調査結果（主な回答内容）

### (1)公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度

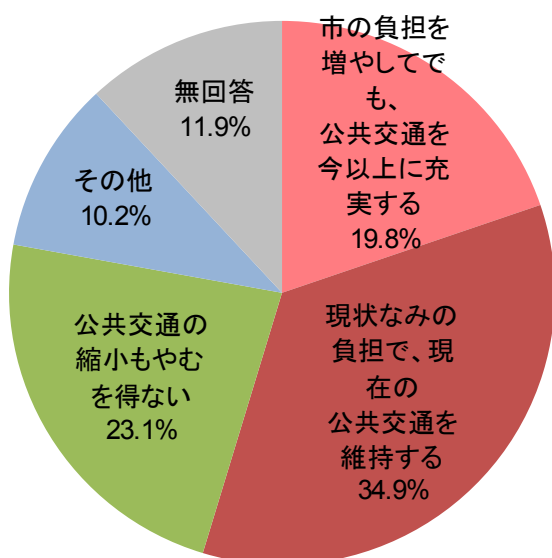
・「知らなかった」と回答された方が全体の約 64%を占めている。



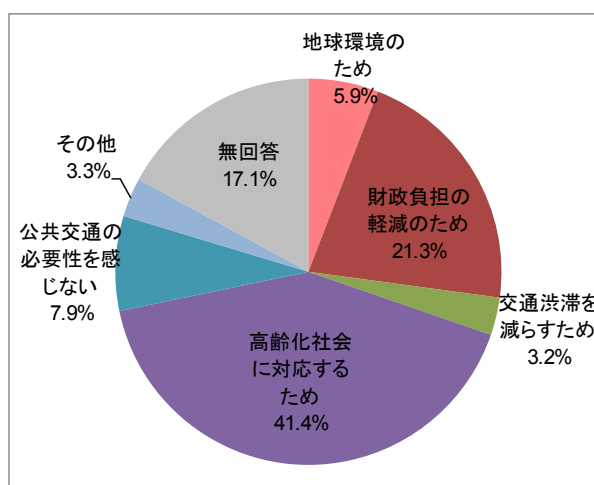
市の路線バス維持負担について (N=6665)

### (2)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。



鳥栖市公共交通と財政負担の水準について (N=6665)

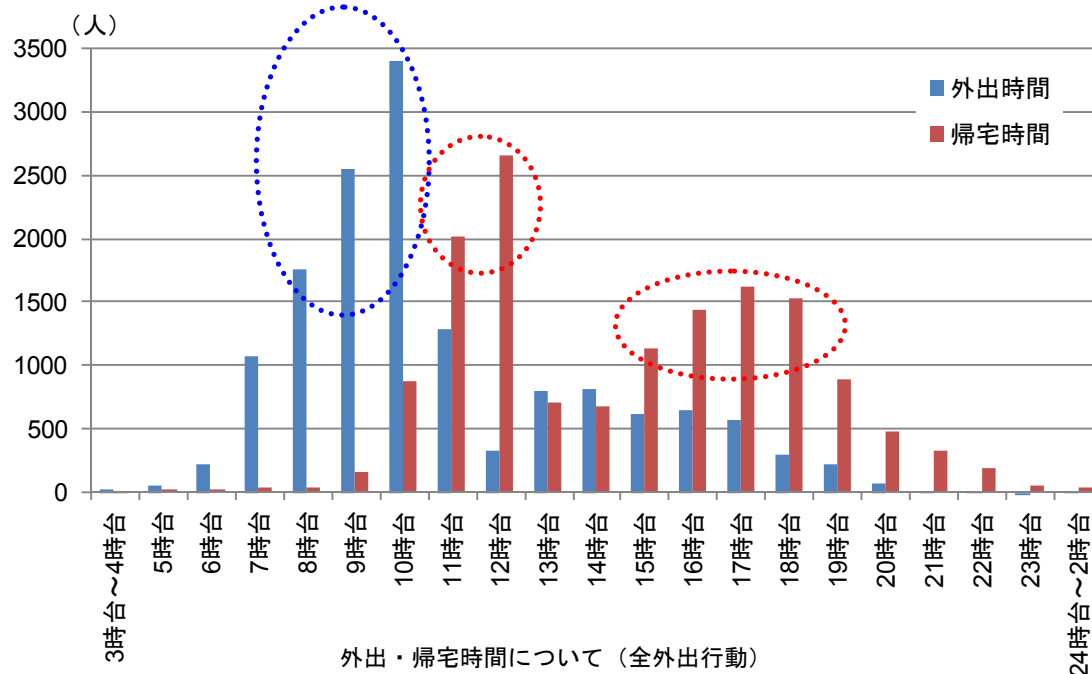


左記質問の回答理由について (N=6665)

### (3)外出・帰宅時間

(全外出行動)

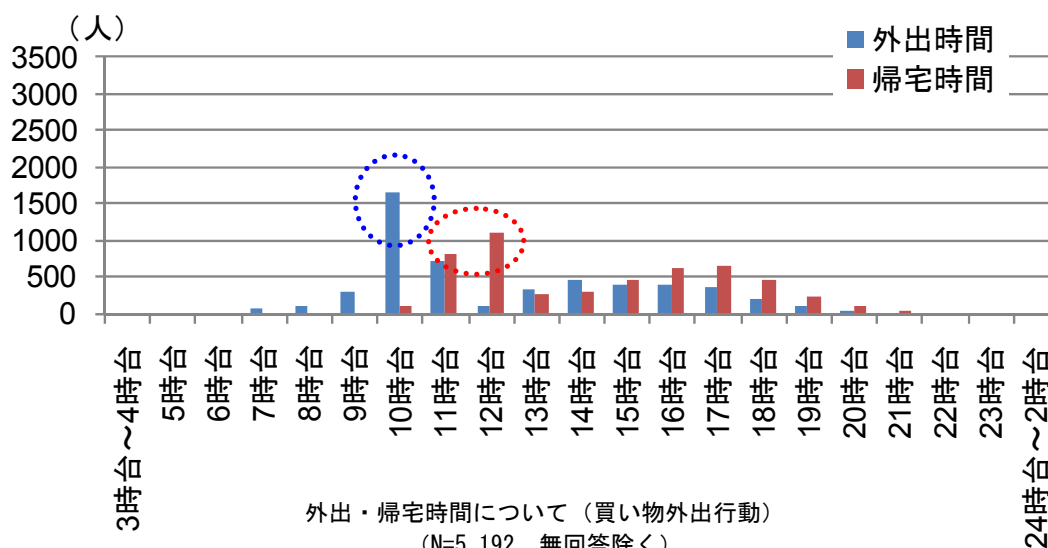
外出行動は午前中の移動が多く、10時台をピークに8時台～10時台が多く、帰宅時間は12時台をピークに11時台～12時台、さらに16時台から18時台も多くなっている。



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）

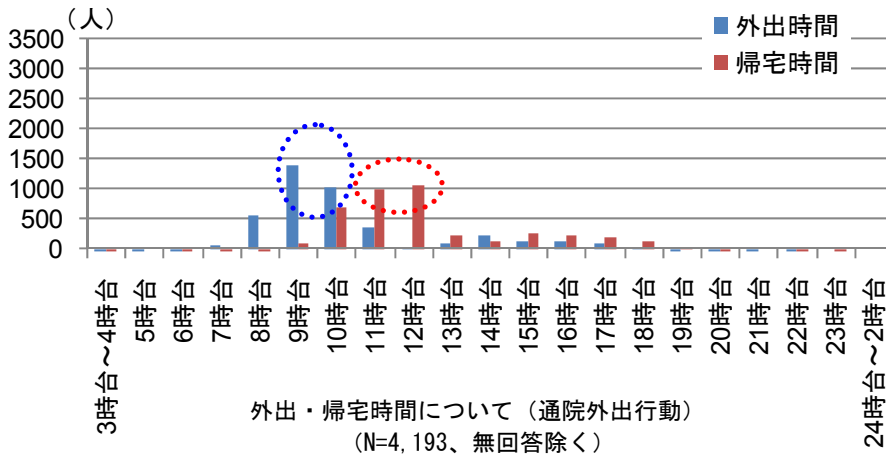
外出時間のピークは10時台、帰宅時間のピークは12時台であり、午前中の移動が多くなっている。午後は16時台・17時台が多いが、目立ったかたよりは少ない。



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)

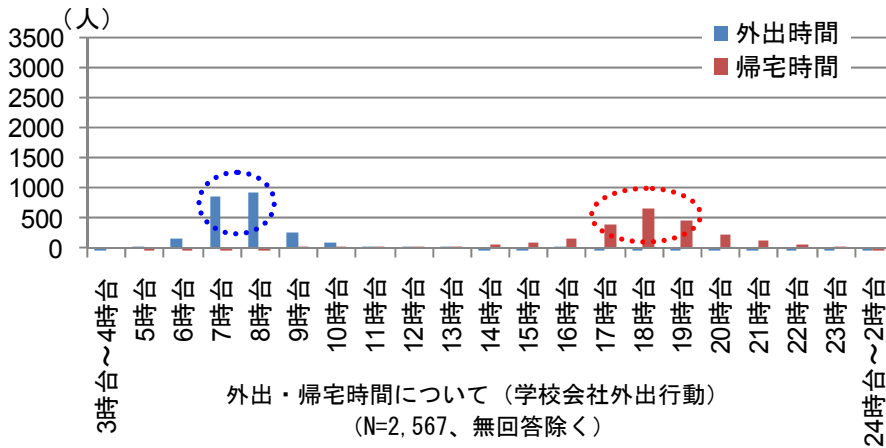
② (通院の外出行動)

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。



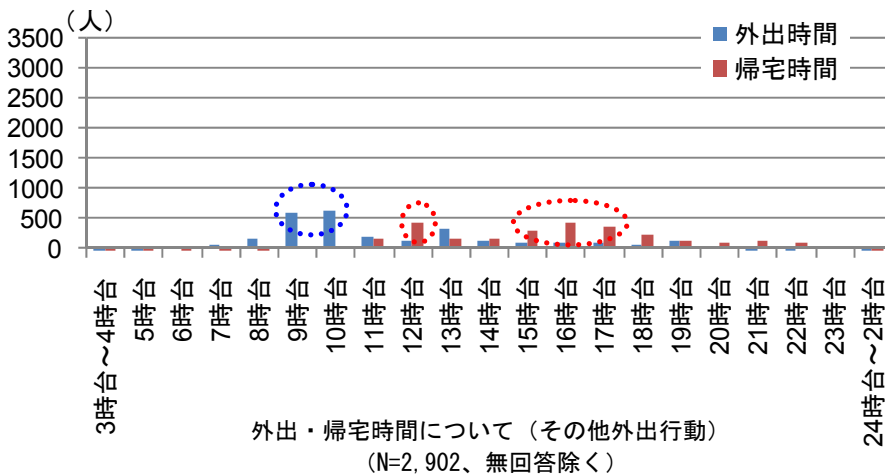
③ (通勤・通学の外出行動)

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。



④ (その他の外出行動)

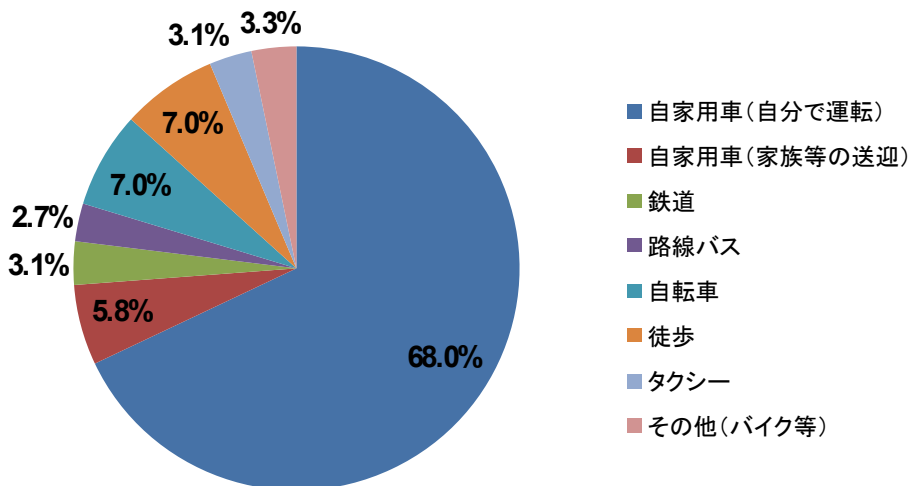
外出時間のピークは9時・10時台、帰宅時間のピークは12時~18時台に広がっている。



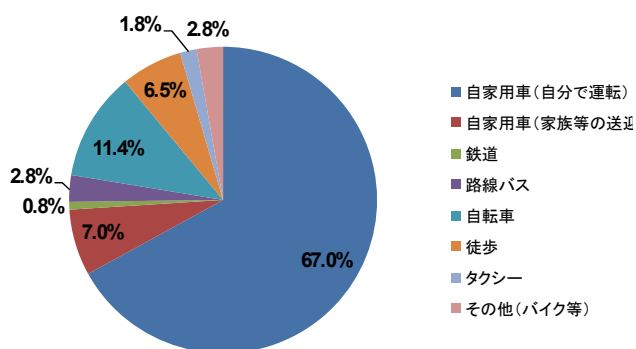


#### (4)利用交通手段

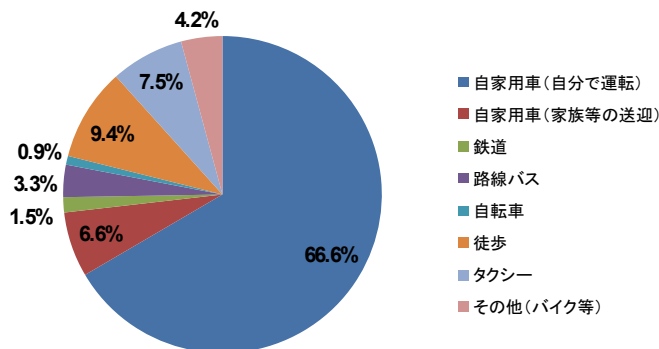
- ・主たる移動手段は自家用車で約7割を占め、路線バスは全体の2.7%と極めて少ない。
- ・路線バス利用を外出行動別にみると、買い物、通院、学校会社がそれぞれ2.8%、3.3%、3.1%となっている。



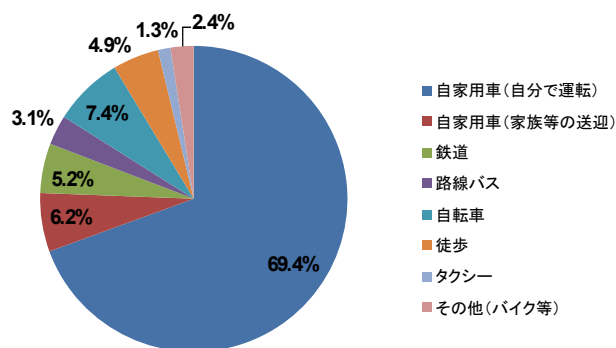
利用交通手段について（全外出行動）  
(N=16,912、無回答除く)



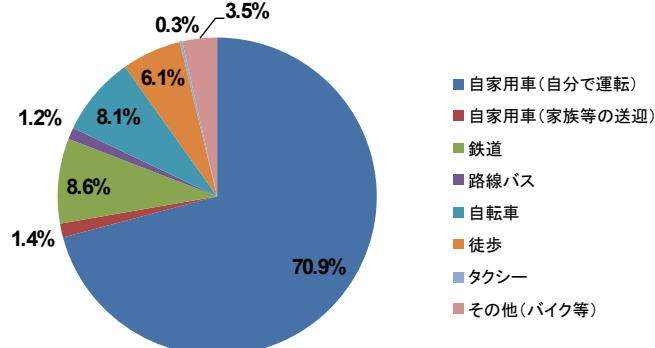
利用交通手段について（買い物外出行動）  
(N=5,878、無回答除く)



利用交通手段について（通院外出行動）  
(N=4,987、無回答除く)



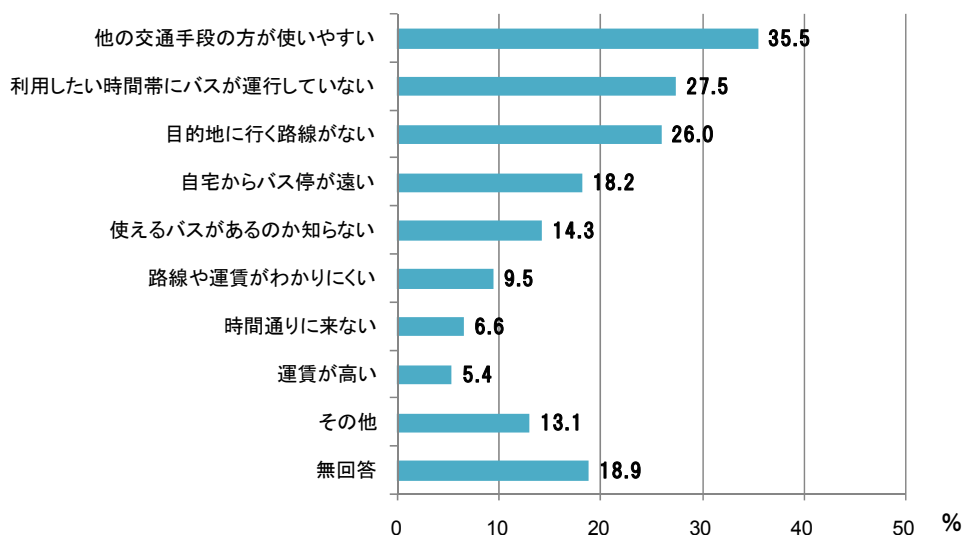
利用交通手段について（学校会社外出行動）  
(N=2,693、無回答除く)



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)

### (5) バスを利用しない理由

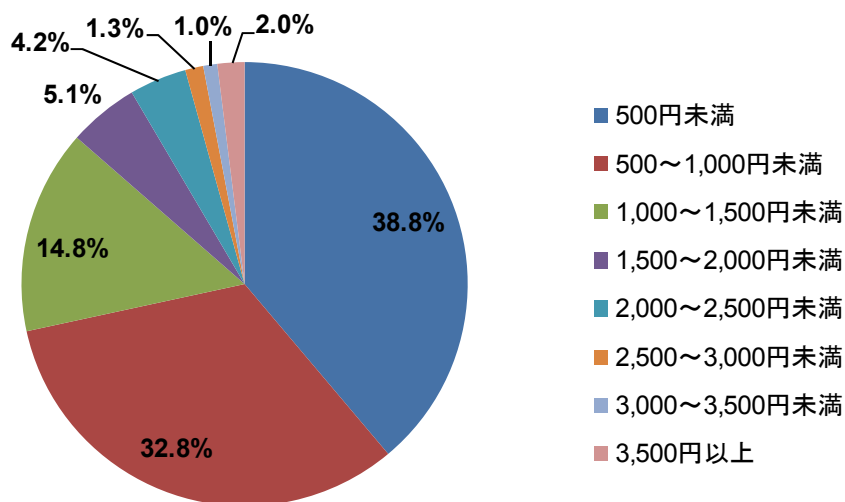
バスを利用しない最も多い理由は、「他の交通手段の方が使いやすい」で全体の約 36% が回答。それに「利用したい時間帯にバスが運行していない」「目的地に行く路線がない」が続いている。



バスを利用しない理由 (N=6,665)

### (6) 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」「500～1,000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。

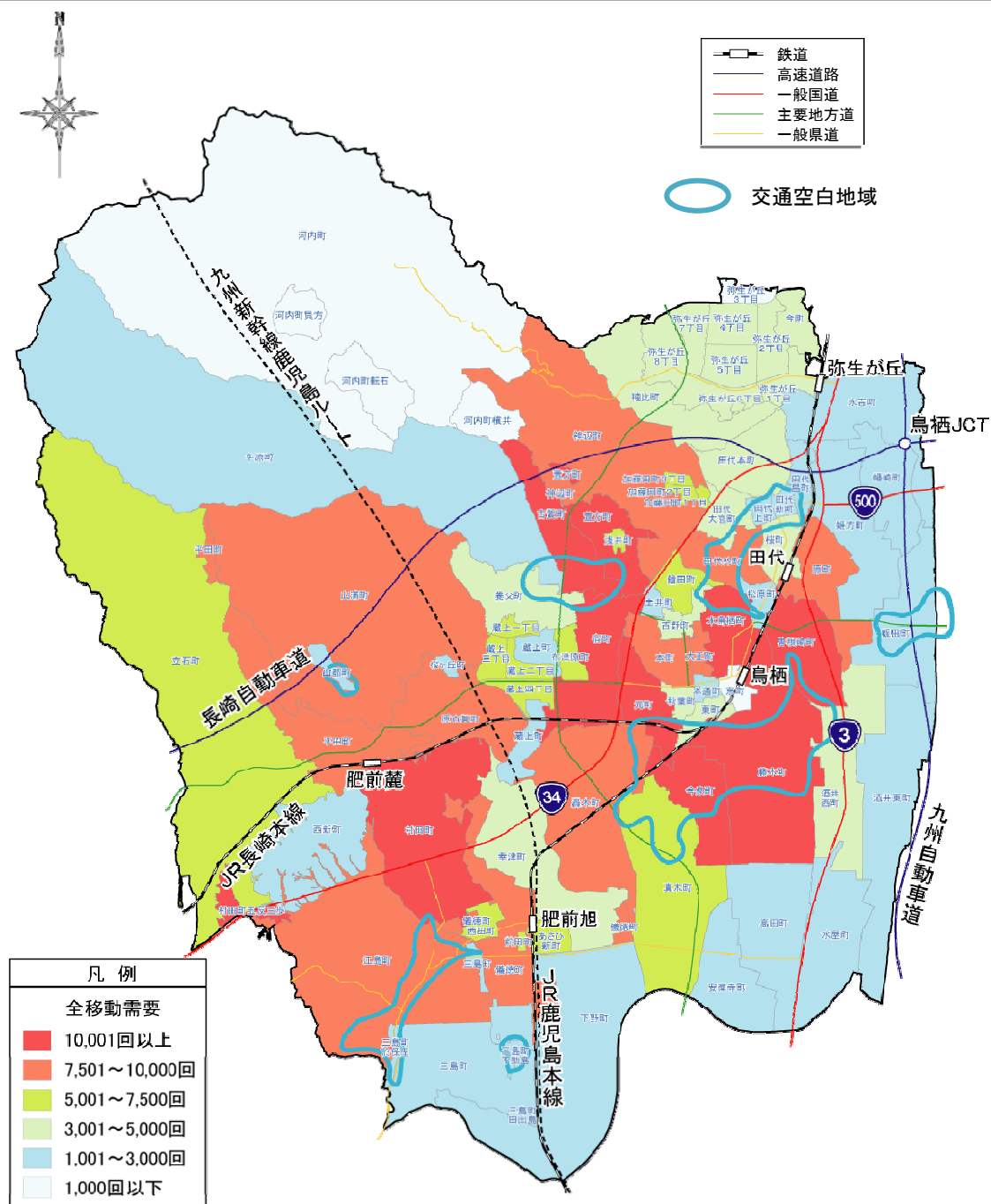


ふだんの外出における片道交通費について (全外出行動)  
(N=1,370、無回答除く)

## (7)移動需要

### ①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。

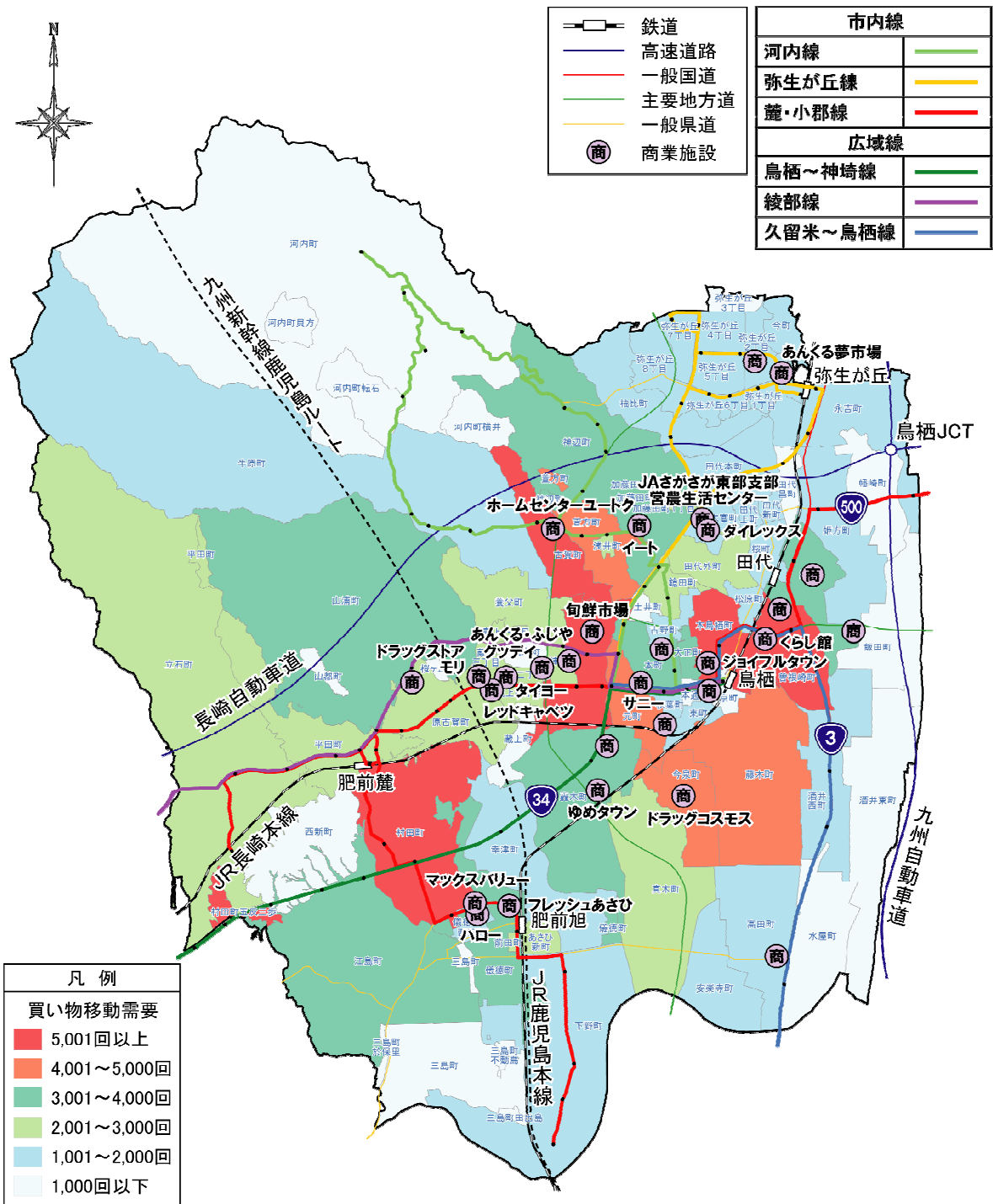


※1：ふだんの外出行動（買い物、病院、学校会社、その他）で「市内」の選択数とそれぞれに対応する頻度を基に、全移動需要を1週間当たりで算出（次頁以降の図についても同様）。

※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

## ②買い物移動需要

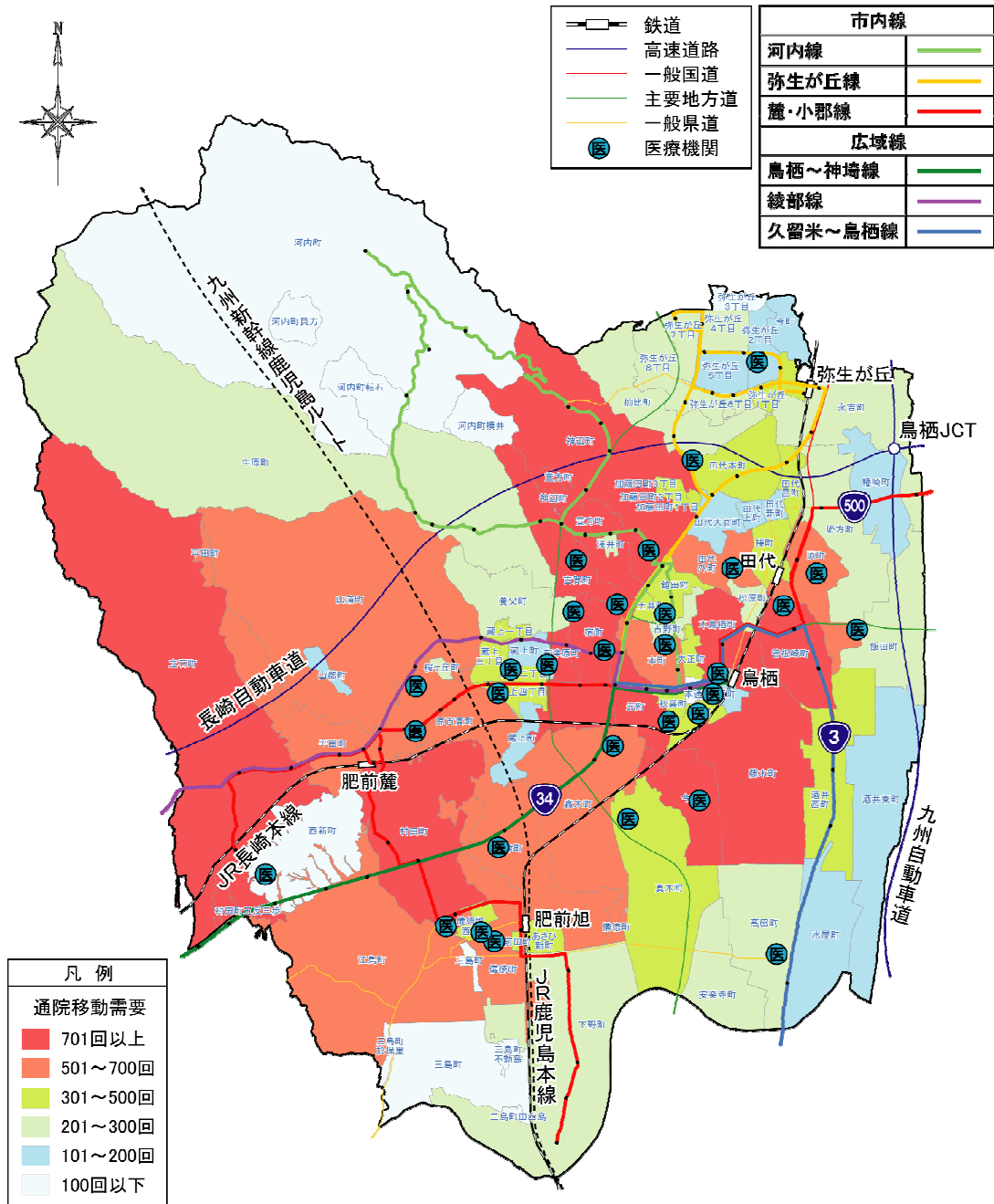
- ・全体の移動需要と同様、市中心部及びその周辺での移動需要が高い
- ・鳥栖地区等に移動需要の高い町区が存在
- ・行き先で最も多いのは駅前に位置する「ジョイフルタウン鳥栖」で、全体の1/3を占める。



移動需要について（週当たりの買い物外出行動回数累計）  
（N=5,192、無回答除く）

### ③通院移動需要

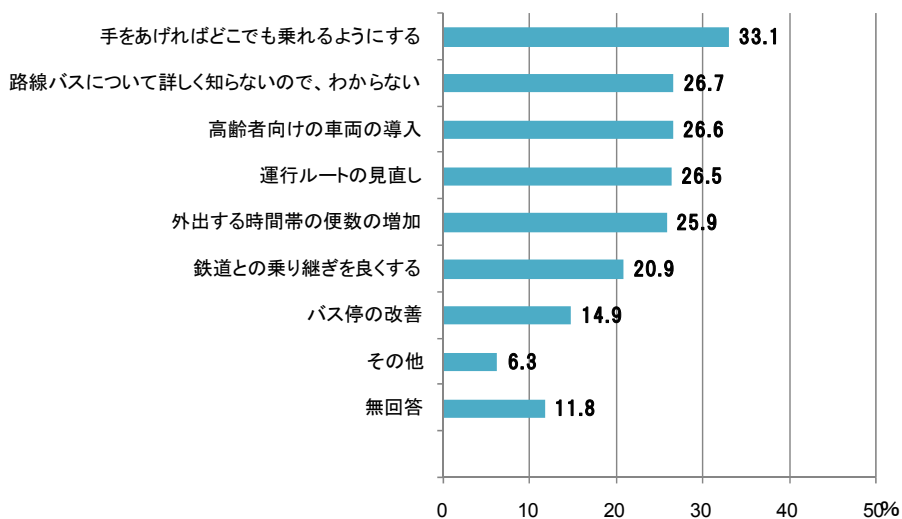
・市中心部及びその周辺で移動需要が高い傾向にあるものの、買い物移動需要よりも偏りが少なく、広範囲で高い移動需要が認められる



移動需要について（週当たりの通院外出行動回数累計）  
（N=4,193、無回答除く）

## (8)市内路線バスの改善点

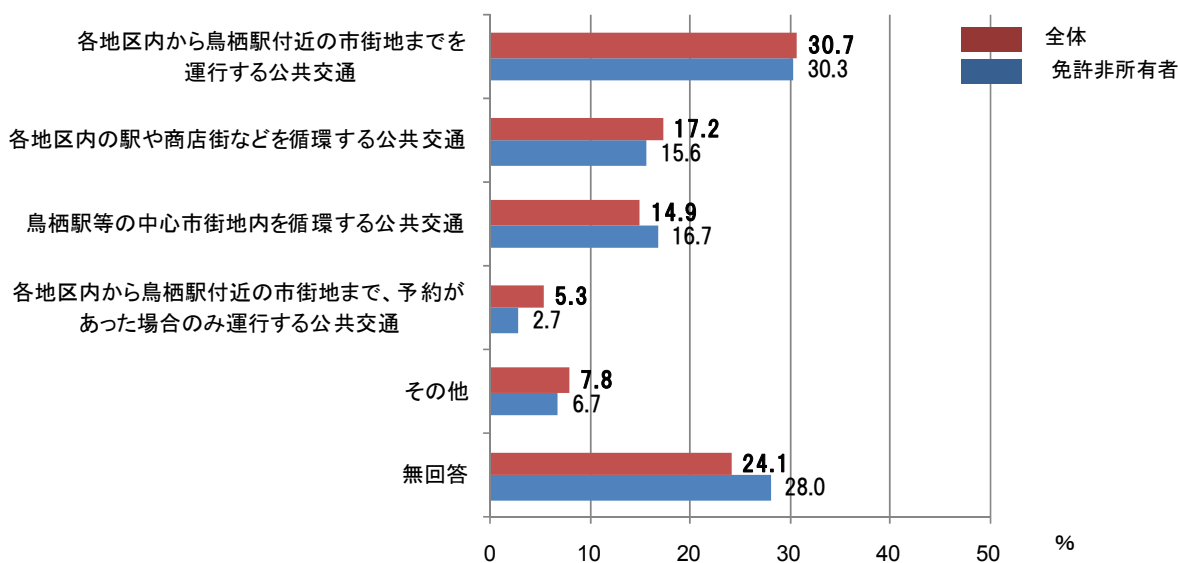
「手をあげればどこでも乗れるようにする」への回答数が最も多く、約33%を占めている。その他、「高齢者向けの車両の導入」「運行ルートの見直し」「外出時間帯の便数の増加」「鉄道との乗り継ぎを良くする」等が続くが大差はみられない。



市内路線バスの改善点 (N=6,665)

## (9)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)

**< 参考資料 >**

---

# 市民アンケート調査集計表

## <単純集計表>

### ■【Q1】住所 <SA>

住所	回答数(票)	割合(%)
全体	6,665	100.0
轟木町	107	1.6
元町	168	2.5
秋葉町1丁目	39	0.6
秋葉町2丁目	1	0.0
秋葉町3丁目	25	0.4
藤木町	167	2.5
今泉町	140	2.1
真木町	80	1.2
高田町	28	0.4
東町1丁目	40	0.6
東町2丁目	17	0.3
東町3丁目	22	0.3
本通町1丁目	15	0.2
本通町2丁目	18	0.3
安楽寺町	14	0.2
京町	14	0.2
本町1丁目	56	0.8
本町2丁目	44	0.7
本町3丁目	5	0.1
本島橋町	215	3.2
大正町	108	1.6
古野町	51	0.8
鐘田町	123	1.8
土井町	42	0.6
布津原町	92	1.4
宿町	189	2.8
田代島町	47	0.7
田代新町	31	0.5
田代上町	12	0.2
田代外町	141	2.1
田代大宮町	48	0.7
田代本町	86	1.3
永吉町	52	0.8
今町	25	0.4
袖比町	29	0.4
加藤町1丁目	31	0.5
加藤町2丁目	45	0.7
加藤町3丁目	37	0.6
弥生が丘1丁目	67	1.0
弥生が丘2丁目	22	0.3
弥生が丘3丁目	0	0.0
弥生が丘4丁目	42	0.6
弥生が丘5丁目	57	0.9
弥生が丘6丁目	40	0.6
弥生が丘7丁目	0	0.0
弥生が丘8丁目	0	0.0
神辺町	223	3.3
萱方町	215	3.2
古賀町	221	3.3
河内町	21	0.3
河内町横井	0	0.0
河内町貝方	0	0.0
河内町転石	0	0.0
浅井町	151	2.3
酒井西町	113	1.7
酒井東町	68	1.0
曾根崎町	374	5.6
水屋町	43	0.6
飯田町	93	1.4
原町	121	1.8
炬方町	124	1.9
幡崎町	68	1.0
桜町	145	2.2
松原町	109	1.6
蔵上町	68	1.0
蔵上1丁目	24	0.4
蔵上2丁目	27	0.4
蔵上3丁目	41	0.6
蔵上4丁目	34	0.5
養父町	57	0.9
牛原町	89	1.3
山浦町	227	3.4
桜ヶ丘町	48	0.7
山都町	82	1.2
原古賀町	110	1.7
平田町	115	1.7
立石町	112	1.7
江島町	94	1.4
村田町	148	2.2
西新町	17	0.3
村田町五反三歩	0	0.0
儀徳町	122	1.8
前田町	28	0.4
西田町	99	1.5
幸津町	80	1.2
あさひ新町	69	1.0
下野町	73	1.1
三島町	20	0.3
三島町不動島	5	0.1
三島町田出島	4	0.1
三島町於保里	1	0.0
住所該当なし	41	0.6
無回答	109	1.6

S A = 単純択一

MA = 複数回答

I N = 数字による回答 (例: 〇〇円、〇〇人、〇〇回等)

### ■【Q2-1】同居人数 <IN>

同居人数	回答数(票)	割合(%)
0人	76	1.1
1人	755	11.3
2人	2,112	31.7
3人	1,477	22.2
4人	1,111	16.7
5人	551	8.3
6人	288	4.3
7人	127	1.9
8人以上	52	0.8
無回答	116	1.7

### ■【Q2-2】同居人数(65歳以上男性) <IN>

同居人数	回答数(票)	割合(%)
0人	4,038	60.6
1人	2,352	35.3
2人	23	0.3
3人	0	0.0
4人以上	1	0.0
無回答	251	3.8

### ■【Q2-4】同居人数(20~65歳男性) <IN>

同居人数	回答数(票)	割合(%)
0人	2,325	34.9
1人	3,262	48.9
2人	702	10.5
3人	109	1.6
4人以上	16	0.2
無回答	251	3.8

### ■【Q2-6】同居人数(19歳以下男性) <IN>

同居人数	回答数(票)	割合(%)
0人	5,143	77.2
1人	907	13.6
2人	306	4.6
3人	53	0.8
4人以上	5	0.1
無回答	251	3.8

### ■【Q2-3】同居人数(65歳以上女性) <IN>

同居人数	回答数(票)	割合(%)
0人	3,480	52.2
1人	2,840	42.6
2人	91	1.4
3人	1	0.0
4人以上	2	0.0
無回答	251	3.8

### ■【Q2-5】同居人数(20~65歳女性) <IN>

同居人数	回答数(票)	割合(%)
0人	2,035	30.5
1人	3,308	49.6
2人	896	13.4
3人	162	2.4
4人以上	13	0.2
無回答	251	3.8

### ■【Q2-7】同居人数(19歳以下女性) <IN>

同居人数	回答数(票)	割合(%)
0人	5,201	78.0
1人	828	12.4
2人	328	4.9
3人	54	0.8
4人以上	3	0.0
無回答	251	3.8



■【Q3-1】性別 <SA>

性別	回答数(票)	割合(%)
全体	6665	100.0
男性	2666	40.0
女性	3711	55.7
無回答	288	4.3

■【Q3-2】年齢 <SA>

年齢	回答数(票)	割合(%)
全体	6,665	100.0
～19歳	4	0.1
20歳代	172	2.6
30歳代	664	10.0
40歳代	766	11.5
50～64歳	2,226	33.4
65～74歳	1,677	25.2
75歳以上	1,003	15.0
無回答	153	2.3

■【Q3-3】運転免許の有無 <SA>

運転免許	回答数(票)	割合(%)
全体	6,665	100.0
あり	5,145	77.2
なし	1,241	18.6
無回答	279	4.2

■【Q3-4】職業 <SA>

職業	回答数(票)	割合(%)
全体	6,665	100.0
学生	14	0.2
会社員	1,157	17.4
公務員	243	3.6
自営業 (農林漁業含む)	471	7.1
主婦	1,914	28.7
無職	1,748	26.2
その他	553	8.3
無回答	565	8.5

■【Q3-5】自家用車の所有台数 <IN>

自家用車数	回答数(票)	割合(%)
0台	413	6.2
1台	2,181	32.7
2台	2,280	34.2
3台	941	14.1
4台	320	4.8
5台以上	117	1.8
無回答	413	6.2

■【Q3-6】自宅最寄りのバス停名 <SA>

バス停名	回答数(票)	割合(%)
全体	6,665	100.0
知っている	4,862	72.9
知らない	1,498	22.5
無回答	305	4.6

■【Q3-6-1】自宅最寄りのバス停名 <SA>

バス停名	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
鳥栖駅	57	0.9
西鉄鳥栖	84	1.3
鳥栖駅ジョイフルタウン前	87	1.3
本通町一丁目	129	1.9
本町二丁目	71	1.1
鳥栖元町	51	0.8
本鳥栖	154	2.3
大木	57	0.9
合町	120	1.8
鎗田	43	0.6
土井局前	83	1.2
古野町	37	0.6
市役所前	60	0.9
中学校前	11	0.2
曾根崎	294	4.4
門戸口	52	0.8
布津原団地前	66	1.0
蔵の上	88	1.3
緑ヶ丘	32	0.5
山浦	131	2.0
轟木	89	1.3
BS工場	85	1.3
江島町	5	0.1
西新町	16	0.2
競馬場前	5	0.1
太刀洗	8	0.1
山ノ内	3	0.0
基里公民館前	60	0.9
酒井	102	1.5
酒井西	61	0.9
高田	81	1.2
河内	8	0.1
市民の森	0	0.0
とりごえ荘	2	0.0
転石	2	0.0
東橋	30	0.5
別石	4	0.1
牛原	38	0.6
古賀	60	0.9
河内ダム	0	0.0
谷口橋	8	0.1
松本	20	0.3
門前	23	0.3
国泰寺	6	0.1
池の内	8	0.1
笹方	115	1.7
浅井町	145	2.2
池田	42	0.6
於保里	12	0.2
合町	0	0.0
産業団地	0	0.0
産業団地前	3	0.0
北部グラウンド前	7	0.1
八ツ並公園北	5	0.1
弥生が丘病院前	2	0.0
若楠療育園前	7	0.1
大久保公園前	11	0.2
八ツ並公園入口	20	0.3
ほんごう池前	12	0.2
弥生が丘駅	43	0.6
弥生が丘駅入口	1	0.0
永吉	30	0.5
国道鳥栖出張所前	25	0.4
太田観音	59	0.9
田代公園入口	27	0.4
弥生が丘入口	23	0.3
くすり博物館入口	30	0.5
加藤田町入口	114	1.7
文化会館前	33	0.5
野田	29	0.4
大楠	41	0.6
桜ヶ丘入口	19	0.3
原古賀	67	1.0
鳥栖商業高校前	17	0.3
兼目	145	2.2
平田原	2	0.0
JR藤野駅	14	0.2
藤野駅	32	0.5
平田	30	0.5
一本杉	52	0.8
立石	52	0.8
西部工業団地口	1	0.0
村田五本松	4	0.1
村田	147	2.2
旭小学校前	53	0.8
旭駅前	52	0.8
下野北	12	0.2
下野中	24	0.4
下野南	19	0.3
下野	15	0.2
田代	79	1.2
姫方	134	2.0
幡崎	61	0.9
日恵寺	10	0.2
該当なし	172	2.6
無回答	382	5.7
非該当	1,803	27.1

■【Q3-6-2】自宅からバス停までの距離 <IN>

距離	回答数(票)	割合(%)
全 体	4,862	100.0
1～10m	190	3.9
11～50m	312	6.4
51～100m	484	10.0
101～200m	740	15.2
201～300m	633	13.0
300以上	1,666	34.3
無回答	837	17.2

■【Q4】外出をひかえたこと <SA>

外出をひかえたこと	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
よくある	639	9.6
たまにある	1,364	20.5
ない	3,829	57.4
無回答	833	12.5

■【Q5】ふだんの外出行動について <SA>

目的	回答数(票)	割合(%)
全体	6,665	100.0
買い物	5,814	87.2
病院	4,792	71.9
会社や学校	2,534	38.0
その他	2,908	43.6
無回答	401	6.0

■【Q5-1-1】買い物 ふだんよく行くところ <SA>

	全体	市内	市外	無回答
件数	6665	5515	1957	846
%	100.0	82.7	29.4	12.7

■【Q5-1-2】買い物 よく行くところ <MA>

	全体	ジョイフル タウン	旬鮮市場	ゆめタウン	サンリブ	あんくる夢 市場	ユートク	サニー	レッドキャ ベツ	ダイレック ス	くらし館	タイヨー	その他	無回答
件数	6665	1838	820	549	475	298	441	509	253	202	349	513	784	1150
%	100.0	27.6	12.3	8.2	7.1	4.5	6.6	7.6	3.8	3.0	5.2	7.7	11.8	17.3

■【Q5-1-3】買い物 週何回行くか <SA>

	全体	ほぼ毎日	週3日~4日	週1日~2日	月に数日	その他	無回答
件数	6665	1193	2317	2220	457	16	462
%	100.0	17.9	34.8	33.3	6.9	0.2	6.9

■【Q5-1-4】買い物 外出時間 <SA>

	全体	3時台~4時 台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件数	6665	6	5	14	66	109	283	1664	699	98	338	448
%	100.0	0.1	0.1	0.2	1.0	1.6	4.2	25.0	10.5	1.5	5.1	6.7

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台~2 時台	無回答
件数	400	405	343	199	85	22	3	1	1	3	1473
%	6.0	6.1	5.1	3.0	1.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	22.1

■【Q5-1-5】買い物 帰宅時間 <SA>

	全体	3時台~4時 台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件数	6665	2	6	3	8	4	10	110	801	1096	263	286
%	100.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.2	1.7	12.0	16.4	3.9	4.3

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台~2 時台	無回答
件数	467	611	647	470	235	110	36	8	3	3	1486
%	7.0	9.2	9.7	7.1	3.5	1.7	0.5	0.1	0.0	0.0	22.3

■【Q5-1-6】買い物 利用交通手段 <SA>

	全体	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(パ イク等)	無回答
件数	6665	3939	411	47	164	670	381	103	163	787
%	100.0	59.1	6.2	0.7	2.5	10.1	5.7	1.5	2.4	11.8

■【Q5-1-7】買い物 片道交通費 <IN>

	全体	500円未満	500~1,000円 未満	1,000~1,500 円未満	1,500~2,000 円未満	2,000~2,500 円未満	2,500~3,000 円未満	3,000~3,500 円未満	3,500円以上	無回答
件数	6665	127	83	46	18	6	4	2	1	6416
%	100.0	1.9	1.2	0.7	0.3	0.1	0.1	0.0	0.0	96.3

■【Q5-2-1】病院 ふだんよく行くところ <SA>

	全体	市内	市外	無回答
件数	6665	4225	1265	1917
%	100.0	63.4	19.0	28.8

■【Q5-2-2】病院 よく行くところ <MA>

	全体	やまがしおん やまがしおん かみち病院	今村病院	古賀病院	啓心会病院	松岡病院	いぬお病院	高尾病院	古賀医院	古賀内科医 院	斉藤内科医 院	まごころ医 療館	前山内科	せとじまク リニック	その他	無回答
件数	6665	172	413	166	64	14	1	19	47	46	276	84	147	111	2864	2440
%	100.0	2.6	6.2	2.5	1.0	0.2	0.0	0.3	0.7	0.7	4.1	1.3	2.2	1.7	43.0	36.6

■【Q5-2-3】何回行くか <SA>

	全体	週に〇日	月に2~3日	月1回以下	無回答
件数	6665	883	1378	2884	1520
%	100.0	13.2	20.7	43.3	22.8

■【Q5-2-4】病院 週何回行くか <IN>

	全体	1回	2回	3回	4回	5回	6回	7回	無回答
件数	883	300	241	176	52	28	47	12	27
%	100.0	34.0	27.3	19.9	5.9	3.2	5.3	1.4	3.1

■【Q5-2-5】病院 行く曜日 <MA>

	全体	月	火	水	木	金	土	日	無回答
件数	883	320	284	279	201	363	197	20	190
%	100.0	36.2	32.2	31.6	22.8	41.1	22.3	2.3	21.5

■【Q5-2-6】病院 外出時間 <SA>

	全体	3時台~4時 台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件数	6665	1	4	7	70	560	1387	1020	377	40	117	232
%	100.0	0.0	0.1	0.1	1.1	8.4	20.8	15.3	5.7	0.6	1.8	3.5

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台~2 時台	無回答
件数	119	122	106	24	3	1	1	2	0	0	2472
%	1.8	1.8	1.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.1

■【Q5-2-7】病院 帰宅時間 <SA>

	全体	3時台~4時 台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件数	6665	1	0	2	4	5	104	701	1010	1056	236	151
%	100.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	1.6	10.5	15.2	15.8	3.5	2.3

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台~2 時台	無回答
件数	270	229	188	138	37	17	0	2	2	0	2512
%	4.1	3.4	2.8	2.1	0.6	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	37.7

■【Q5-2-8】病院 利用交通手段 <SA>

	全体	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)	無回答
件数	6665	3320	330	77	164	44	470	372	210	1678
%	100.0	49.8	5.0	1.2	2.5	0.7	7.1	5.6	3.2	25.2

■【Q5-2-9】病院 片道交通費 <IN>

	全体	500円未満	500~1,000円 未満	1,000~1,500 円未満	1,500~2,000 円未満	2,000~2,500 円未満	2,500~3,000 円未満	3,000~3,500 円未満	3,500円以上	無回答
件数	6665	178	133	81	26	29	8	8	10	6192
%	100.0	2.7	2.0	1.2	0.4	0.4	0.1	0.1	0.2	92.9

■【Q5-3-1】 学校会社 ふだんよく行くところ <SA>

	全 体	市内	市外	無回答
件 数	6665	1555	1030	4128
%	100.0	23.3	15.5	61.9

■【Q5-3-2】 学校会社 よく行くところ <SA>

	全 体	森木町	元町	秋葉町	藤木町	今泉町	真木町	高田町	東町	本通町	安楽寺町	京町
件 数	6665	88	71	18	145	19	29	14	15	21	4	20
%	100.0	1.3	1.1	0.3	2.2	0.3	0.4	0.2	0.2	0.3	0.1	0.3

	本町	本島栢町	大正町	古野町	鎗田町	土井町	布津原町	宿町	田代晶町	田代新町	田代上町	田代外町
件 数	73	35	18	13	8	1	3	142	9	2	4	37
%	1.1	0.5	0.3	0.2	0.1	0.0	0.0	2.1	0.1	0.0	0.1	0.6

	田代大官町	田代本町	永吉町	今町	袖比町	加藤田町	弥生が丘	神辺町	壺方町	吉賀町	河内町	浅井町
件 数	32	11	16	1	4	0	112	28	19	22	8	5
%	0.5	0.2	0.2	0.0	0.1	0.0	1.7	0.4	0.3	0.3	0.1	0.1

	酒井西町	酒井東町	曾根崎町	水屋町	飯田町	原町	姫方町	幡崎町	桜町	松原町	蔵上町	蔵上
件 数	24	0	57	2	2	31	12	4	9	9	11	33
%	0.4	0.0	0.9	0.0	0.0	0.5	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.5

	養父町	牛原町	山浦町	桜ヶ丘町	山都町	原古賀町	平田町	立石町	江島町	村田町	西新町	儀徳町
件 数	12	3	36	0	0	13	31	29	26	46	23	14
%	0.2	0.0	0.5	0.0	0.0	0.2	0.5	0.4	0.4	0.7	0.3	0.2

	前田町	西田町	幸津町	あさひ新町	下野町	三島町	その他	無回答
件 数	0	5	14	4	8	0	47	5113
%	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.0	0.7	76.7

■【Q5-3-3】 学校会社 週何回行くか <SA>

	全 体	ほぼ毎日	週3日～4日	週1日～2日	月に数日	その他	無回答
件 数	6665	1937	516	97	62	90	3963
%	100.0	29.1	7.7	1.5	0.9	1.4	59.5

■【Q5-3-4】 学校会社 外出時間 <SA>

	全 体	3時台～4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件 数	6665	15	27	159	872	921	282	94	27	47	34	12
%	100.0	0.2	0.4	2.4	13.1	13.8	4.2	1.4	0.4	0.7	0.5	0.2

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台～2時台	無回答
件 数	15	22	13	5	5	5	6	1	1	4	4098
%	0.2	0.3	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	61.5

■【Q5-3-5】 学校会社 帰宅時間 <SA>

	全 体	3時台～4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件 数	6665	0	5	3	18	14	23	29	29	53	53	70
%	100.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.2	0.3	0.4	0.4	0.8	0.8	1.1

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台～2時台	無回答
件 数	90	160	401	669	472	229	140	61	20	15	4111
%	1.4	2.4	6.0	10.0	7.1	3.4	2.1	0.9	0.3	0.2	61.7

■【Q5-3-6】 学校会社 利用交通手段 <SA>

	全 体	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)	無回答
件 数	6665	1908	38	232	32	218	163	7	95	3972
%	100.0	28.6	0.6	3.5	0.5	3.3	2.4	0.1	1.4	59.6

■【Q5-3-7】 学校会社 片道交通費 <IN>

	全 体	500円未満	500～1,000円未満	1,000～1,500円未満	1,500～2,000円未満	2,000～2,500円未満	2,500～3,000円未満	3,000～3,500円未満	3,500円以上	無回答
件 数	6665	107	108	23	10	7	0	1	8	6401
%	100.0	1.6	1.6	0.3	0.2	0.1	0.0	0.0	0.1	96.0

■【Q5-4-1】その他外出 くだんよく行くところ <SA>

	全 体	市内	市外	無回答
件 数	6665	1841	1361	3785
%	100.0	27.6	20.4	56.8

■【Q5-4-2】その他外出 よく行くところ <SA>

	全 体	轟木町	元町	秋葉町	藤木町	今泉町	真木町	高田町	東町	本通町	安楽寺町	京町
件 数	6665	12	26	0	7	17	6	33	11	10	1	5
%	100.0	0.2	0.4	0.0	0.1	0.3	0.1	0.5	0.2	0.2	0.0	0.1

	本町	本島橋町	大正町	吉野町	鎗田町	土井町	布津原町	宿町	田代晶町	田代新町	田代上町	田代外町
件 数	25	15	17	5	10	2	2	30	1	0	2	9
%	0.4	0.2	0.3	0.1	0.2	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.1

	田代大官町	田代本町	永吉町	今町	袖比町	加藤田町	弥生が丘	神辺町	壹方町	古賀町	河内町	浅井町
件 数	4	2	1	2	1	1	16	6	15	9	1	3
%	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1	0.0	0.0

	酒井西町	酒井東町	曾根崎町	水屋町	飯田町	原町	姫方町	幡崎町	桜町	松原町	蔵上町	蔵上
件 数	2	0	15	1	1	4	5	0	8	1	4	12
%	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2

	養父町	牛原町	山浦町	桜ヶ丘町	山都町	原古賀町	平田町	立石町	江島町	村田町	西新町	儀徳町
件 数	1	3	12	1	3	7	3	1	5	24	1	7
%	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.4	0.0	0.1

	前田町	西田町	幸津町	あさひ新町	下野町	三島町	その他	無回答
件 数	0	1	3	4	0	0	24	6205
%	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.4	93.1

■【Q5-4-3】その他外出 週何回行くか <SA>

	全 体	ほぼ毎日	週3日～4日	週1日～2日	月に数日	その他	無回答
件 数	6665	177	499	1216	1282	122	3369
%	100.0	2.7	7.5	18.2	19.2	1.8	50.5

■【Q5-4-4】その他外出 外出時間 <SA>

	全 体	3時台～4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件 数	6665	11	19	53	70	167	587	622	189	150	323	130
%	100.0	0.2	0.3	0.8	1.1	2.5	8.8	9.3	2.8	2.3	4.8	2.0

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台～2時台	無回答
件 数	88	97	111	84	136	48	4	7	0	6	3763
%	1.3	1.5	1.7	1.3	2.0	0.7	0.1	0.1	0.0	0.1	56.5

■【Q5-4-5】その他外出 帰宅時間 <SA>

	全 体	3時台～4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台
件 数	6665	1	2	4	10	12	20	36	164	439	155	170
%	100.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.3	0.5	2.5	6.6	2.3	2.6

	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台～2時台	無回答
件 数	297	430	374	241	137	114	146	110	31	9	3763
%	4.5	6.5	5.6	3.6	2.1	1.7	2.2	1.7	0.5	0.1	56.5

■【Q5-4-6】その他外出 利用交通手段 <SA>

	全 体	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)	無回答
件 数	6665	2329	207	175	105	248	164	44	82	3311
%	100.0	34.9	3.1	2.6	1.6	3.7	2.5	0.7	1.2	49.7

■【Q5-4-7】その他外出 片道交通費 <IN>

	全 体	500円未満	500～1,000円未満	1,000～1,500円未満	1,500～2,000円未満	2,000～2,500円未満	2,500～3,000円未満	3,000～3,500円未満	3,500円以上	無回答
件 数	6665	120	125	53	16	15	6	3	8	6319
%	100.0	1.8	1.9	0.8	0.2	0.2	0.1	0.0	0.1	94.8

■【Q6】市内路線バスの改善点 <MA>

改善点	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
運行ルートの見直し	1,763	26.5
外出する時間帯の便数の増加	1,725	25.9
バス停の改善	990	14.9
手をあげればどこでも乗れるようにする	2,206	33.1
高齢者向けの車両の導入	1,775	26.6
鉄道との乗り継ぎを良くする	1,394	20.9
路線バスについて詳しく知らないので、わからない	1,780	26.7
その他	422	6.3
無回答	784	11.8

■【Q7】バスを利用しない理由 <MA>

利用しない理由	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
使えるバスがあるのか知らない	952	14.3
利用したい時間帯にバスが運行していない	1,831	27.5
目的地に行く路線がない	1,733	26.0
路線や運賃がわかりにくい	631	9.5
自宅からバス停が遠い	1,216	18.2
時間通りに来ない	439	6.6
運賃が高い	361	5.4
他の交通手段の方が使いやすい	2,368	35.5
その他	872	13.1
無回答	1,260	18.9

■【Q8】市の路線バス維持負担について <SA>

負担について	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
知っていた	474	7.1
知らなかった	4,249	63.8
負担のことは知っていたが、金額は知らなかった	1,584	23.8
無回答	358	5.4

■【Q9】鳥栖市の路線バスを中心とする公共交通について <SA>

今後の公共交通について	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
市の負担を増やしてでも、公共交通を今以上に充実する	1,318	19.8
現状なみの負担で、現在の公共交通を維持する	2,328	34.9
公共交通の短縮もやむを得ない	1,542	23.1
その他	681	10.2
無回答	796	11.9

■【Q10】Q9の回答理由 <SA>

問9の回答理由	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
地球環境のため	391	5.9
財政負担の軽減のため	1,418	21.3
交通渋滞を減らすため	210	3.2
高齢化社会に対応するため	2,762	41.4
公共交通の必要性を感じない	529	7.9
その他	218	3.3
無回答	1,137	17.1

■【Q11】今後取り組んでほしい公共交通 <SA>

今後取り組んでほしい公共交通	回答数(票)	割合(%)
全 体	6,665	100.0
鳥栖駅等の中心市街地内を循環する公共交通	995	14.9
各地区内から鳥栖駅付近の市街地まで、予約があった場合のみ運行する公共交通	351	5.3
各地区内から鳥栖駅付近の市街地までを運行する公共交通	2,046	30.7
各地区内の駅や商店街などを循環する公共交通	1,147	17.2
その他	520	7.8
無回答	1,606	24.1

## 市内3路線の利用実態調査結果

1	路線バス（市内線）の利用実態	1
1-1.	調査概要	1
(1)	調査の目的及び内容	1
(2)	調査対象路線	1
2	調査結果	3
2-1.	調査結果	3
(1)	利用者数	3
(2)	バスの利用特性	4
①	バス停別の利用状況	4
②	路線バス利用における移動区間の特性	5
③	利用区間数（移動量）	7
<	参 考 資 料 >	8
(1)	利用者の特性	9
①	居住地特性	9
②	年齢別構成	9
③	性別構成	10
④	免許保有状況	10
⑤	利用頻度	11
⑥	利用目的	11
(2)	改善要望	12
①	既存路線バスの改善要望	12
②	バスマップに対する要望	12

平成 20 年 10 月 14 日

鳥栖市建設部都市整備課

道路・交通政策室



# 1 路線バス(市内線)の利用実態

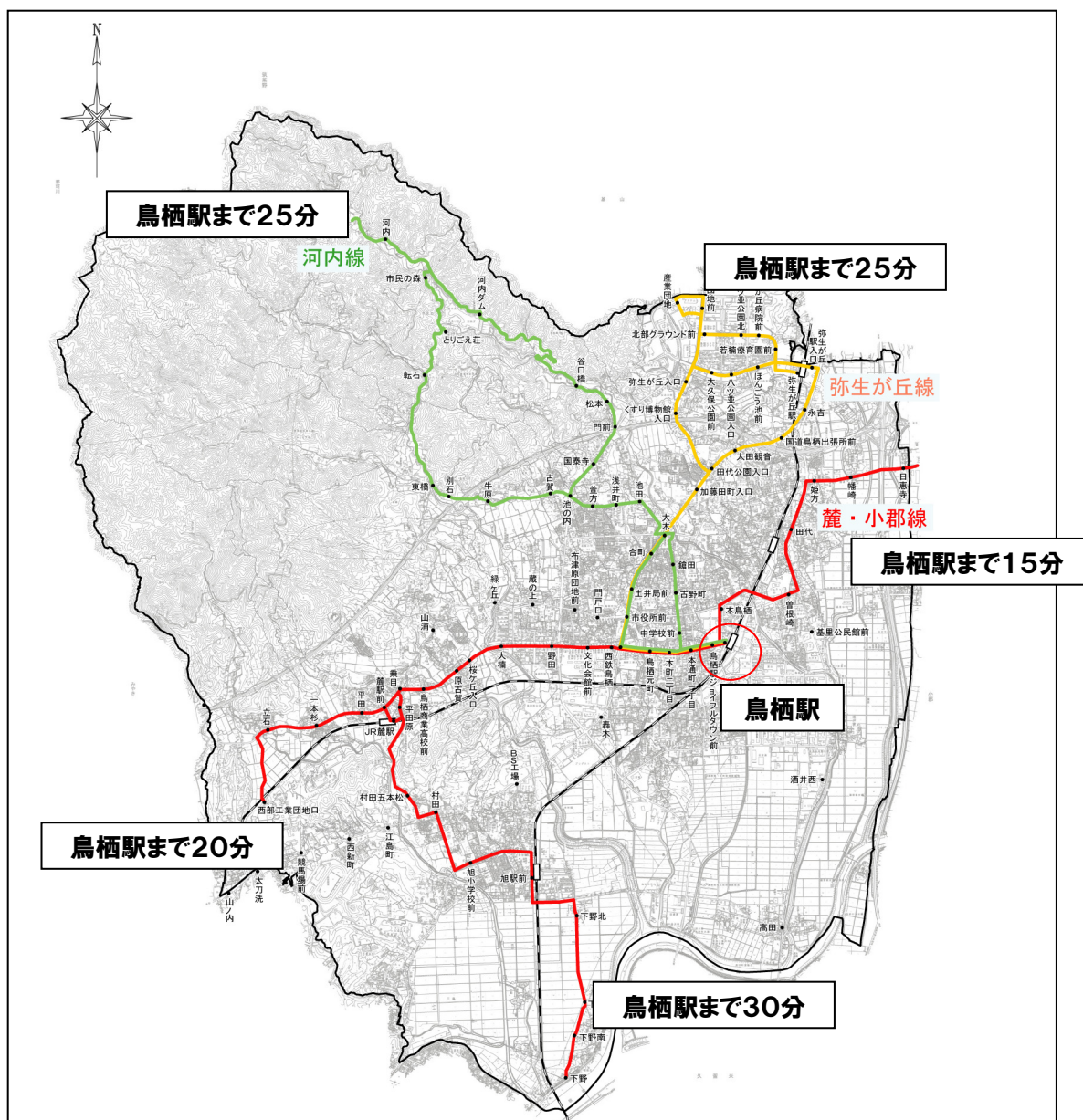
## 1-1. 調査概要

### (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とする。

### (2) 調査対象路線


- ・対象路線は、鳥栖駅を中心とした河内線、弥生が丘線、麓・小郡線の3路線。
- ・各路線方面とも、端末のバス停と鳥栖駅間の所要時間は、最も近い西鉄小郡で約15分余り、最も遠い下野で約30分程度。



調査対象路線

- ・河内線は4系統、弥生が丘線は循環線2系統、麓・小郡線は4系統と系統数が多い。
- ・なお、河内線1台、弥生が丘線1台、麓・小郡線2台の計4台のバスで運行している。

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

## 2 調査結果

### 2-1. 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。
- ・ 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)

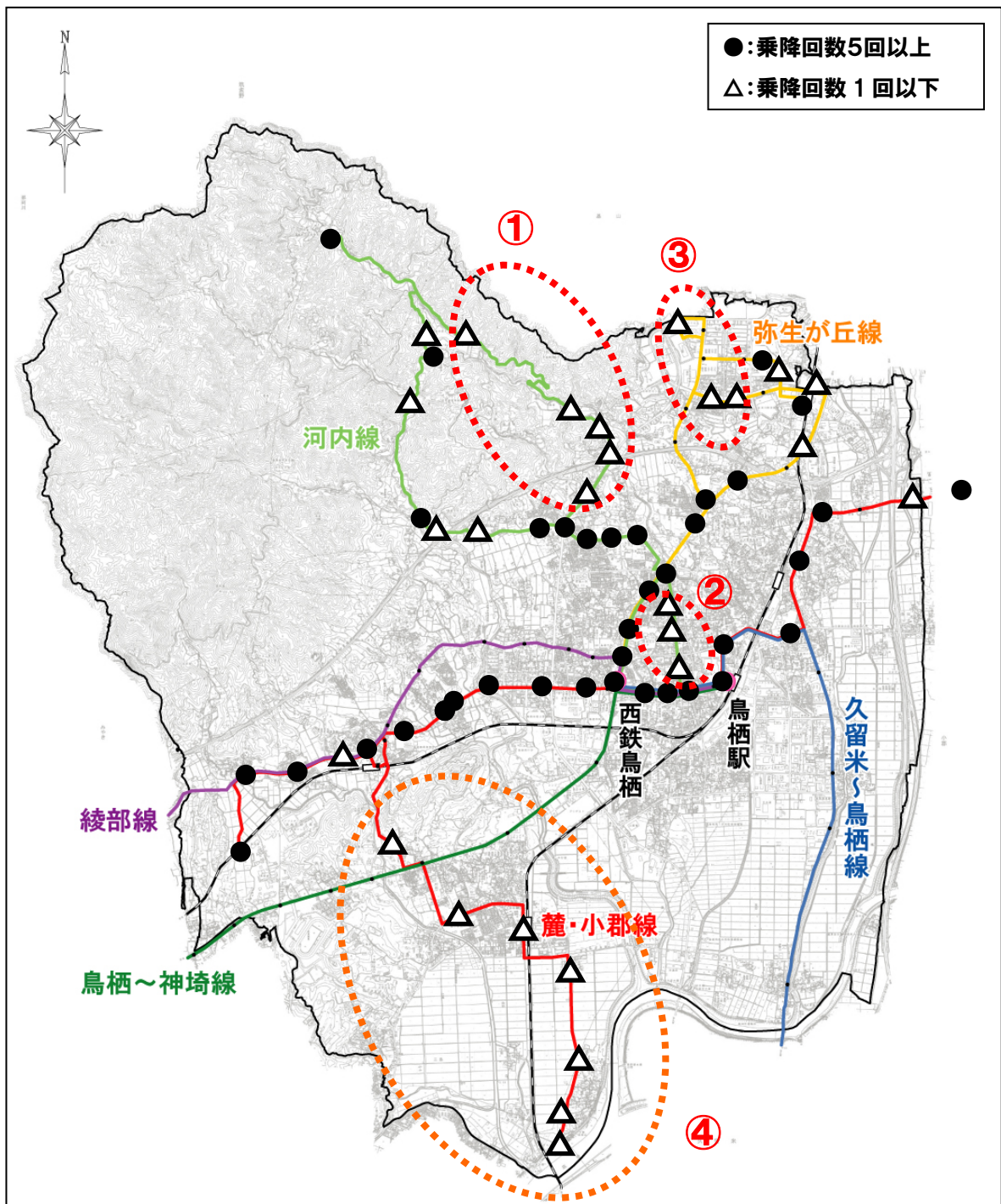
※調査は、都市整備課道路・交通政策室職員が、直接バスに乗り込み利用者から直接聴き取りを行った。

## (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）、弥生が丘線の産業団地周辺（図中③）、麓・小郡線の麓～下野（図中④）は、利用がほとんどなく、見直しの余地が見られる。



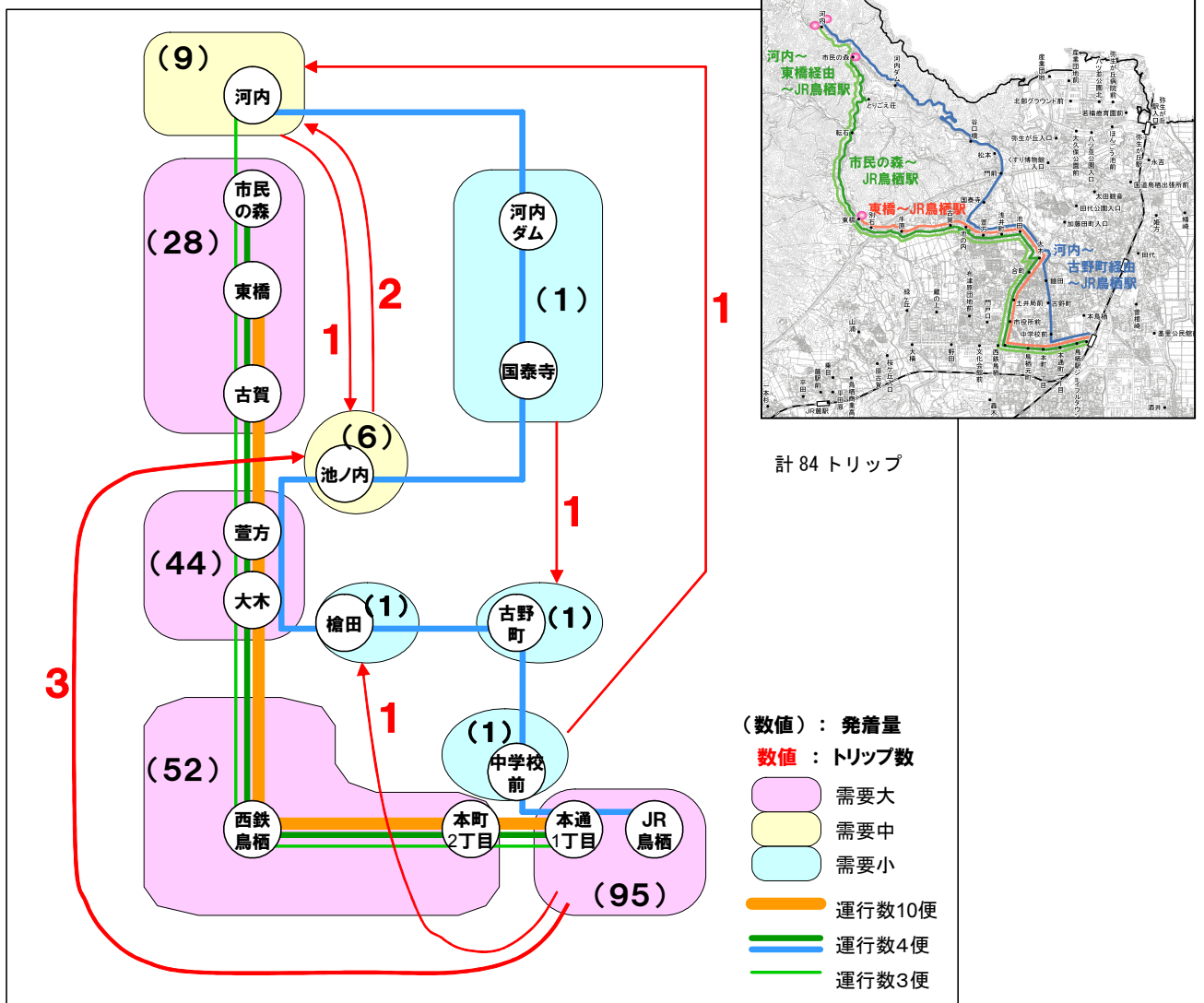
市内線で利用が少ない区間

## ②路線バス利用における移動区間の特性

### 【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移動区間の特性を整理した。

- 河内線利用者のほとんどは「東橋経路」の系統
- 「河内ダム経路」の系統は利用者が少ない
- 河内ダム経路のうち、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
- 河内ダム経路は古野町を経由するが、「鎗田～中学校前」間の利用者は3人

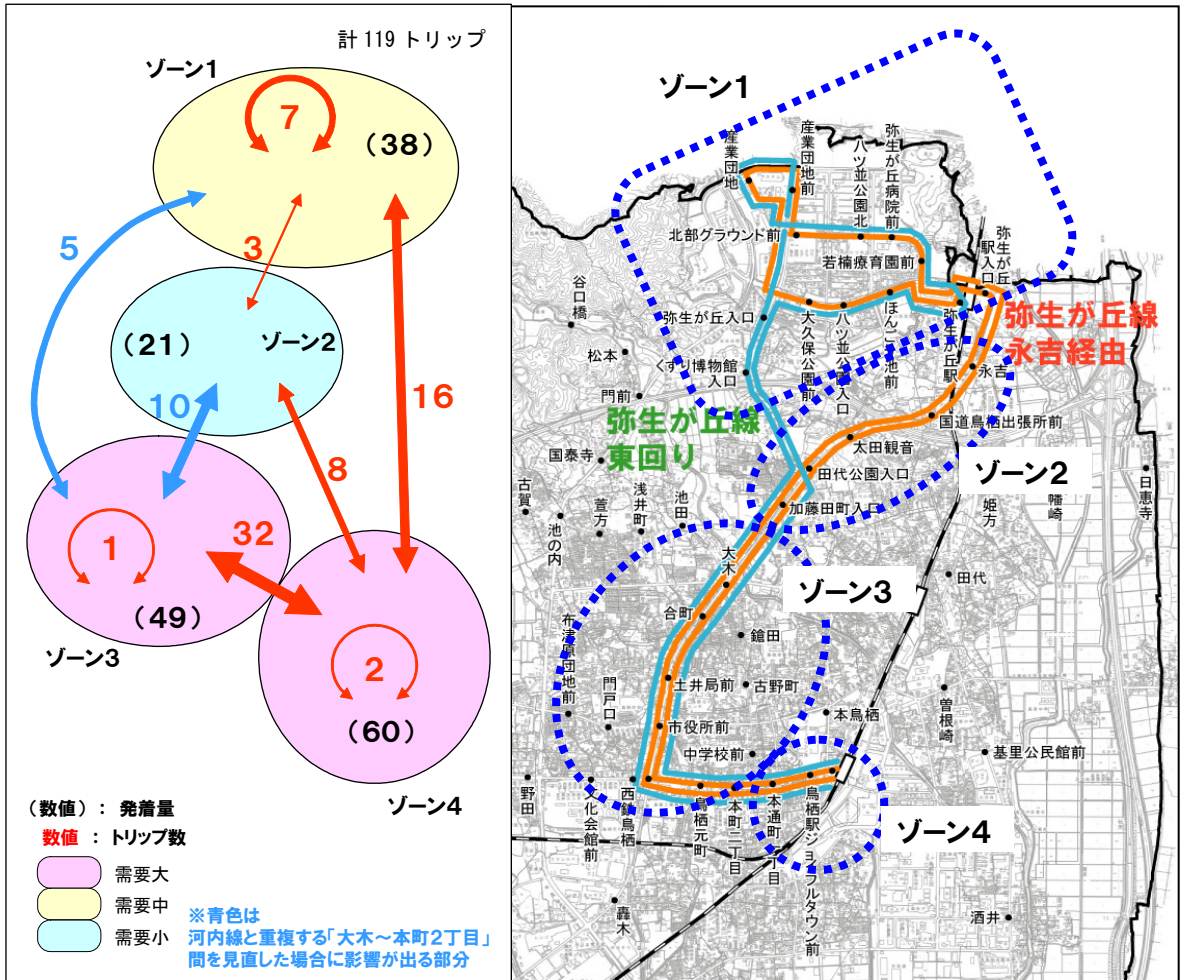


利用が少ないエリア発着のOD特性（河内線）

## 【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。

- 弥生が丘団地周辺（ゾーン1）の利用者の多くは、鳥栖駅周辺（ゾーン4）へのアクセス（16人）
- 市役所周辺（ゾーン3）や鳥栖駅周辺（ゾーン4）での乗降が多い（109人）
- 河内線と重複する区間であるゾーン3とゾーン4間の利用は32人

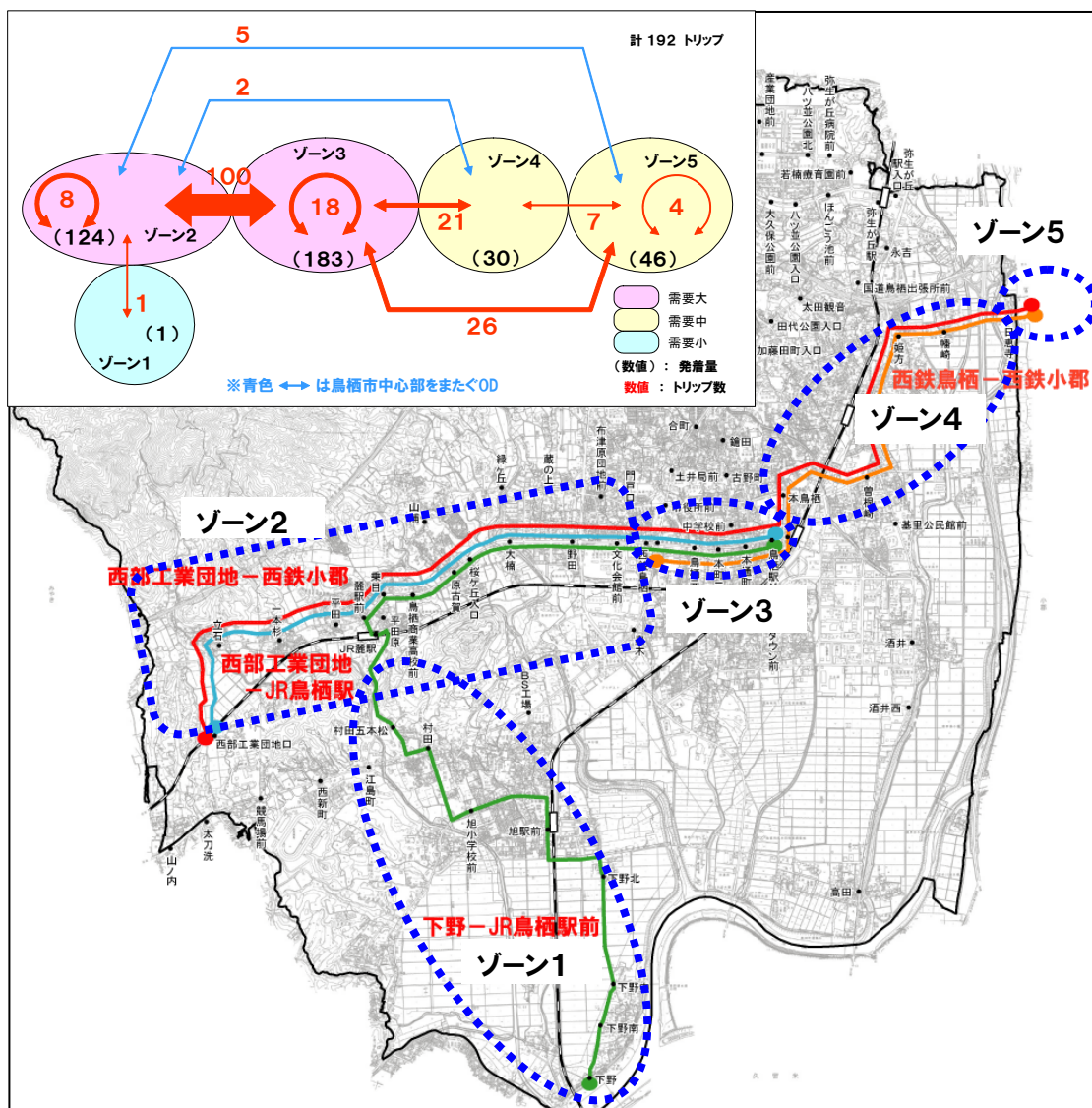


弥生が丘線のOD特性

## 【麓・小郡線】

現在の2台運行の効率化を図るために、西鉄鳥栖ー鳥栖駅間を中心としたゾーン別に移動区間の特性を整理した。

- 下野～JR 麓駅間では、利用者が1人
- 鳥栖市中心部（ゾーン3）と麓地区（ゾーン2）間の結びつきが強い
- 基里方面（ゾーン4、5）では、鳥栖市中心部との結びつきが強く、その中で小郡市内からの利用者は全体の1/4を占めている
- 鳥栖市の中心部をまたぐ移動は少ない



麓小郡線のOD特性

### ③利用区間数（移動量）

平均乗車区間（バス停間）は、8区間。  
短距離利用が少ない。



短い区間（1～3区間程度）の利用促進

路線別の平均乗車区間数

		平均利用 バス停間数
河内線	全系統	8.9
	弥生が丘線	8.1
麓・小郡線	麓→小郡方面	8.0
	小郡→麓方面	7.1
平均		8.1

## < 参考資料 >

---

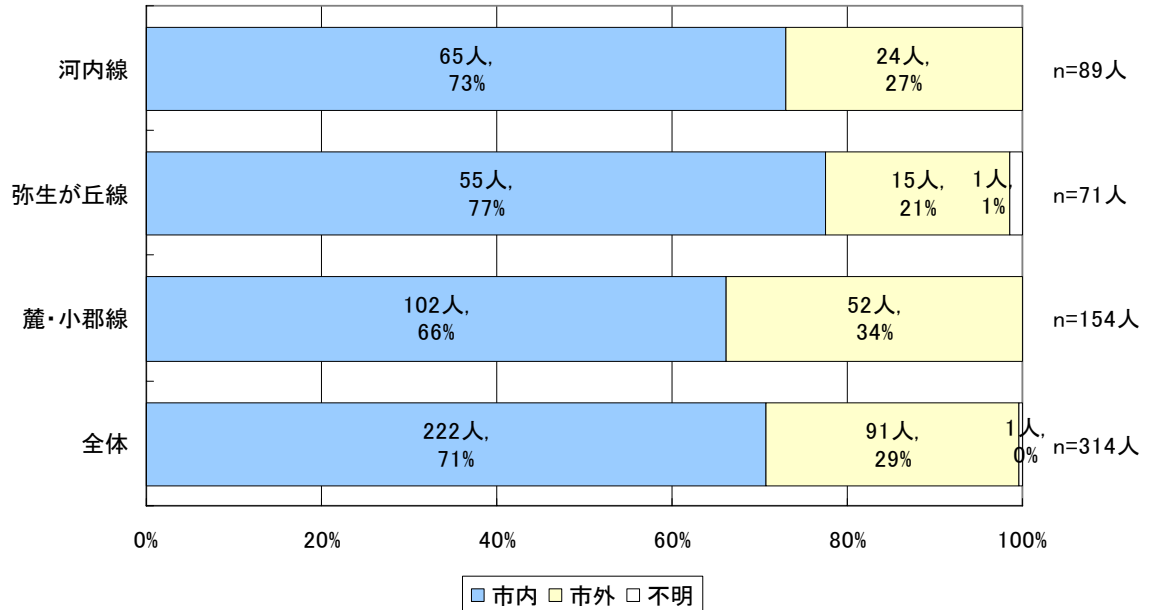


## (1) 利用者の特性

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。

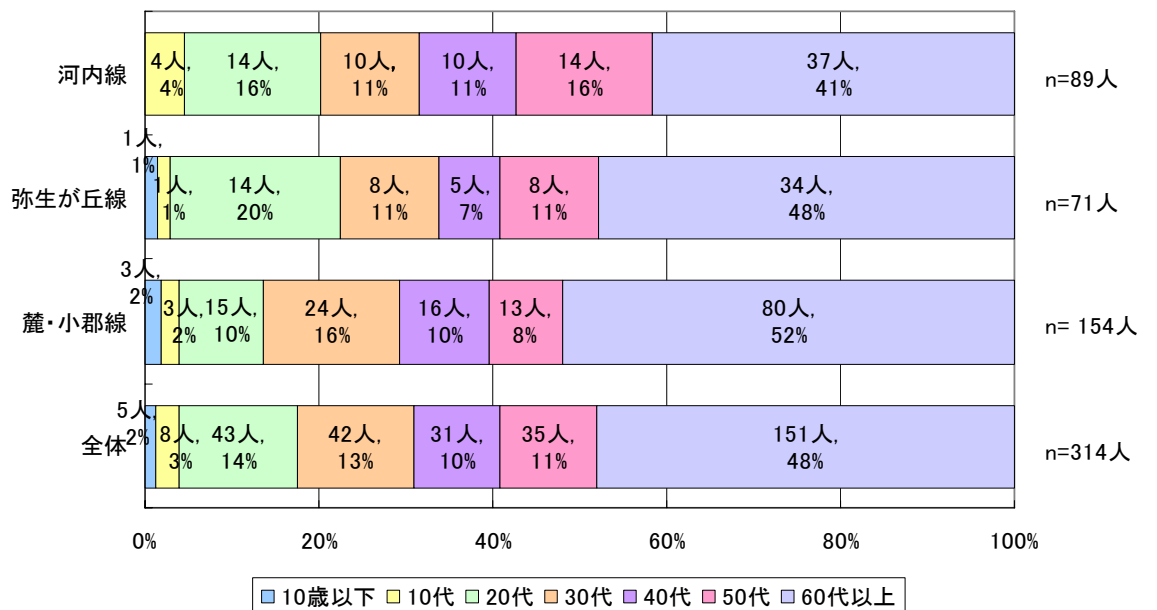
### ① 居住地特性

- ・ 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。



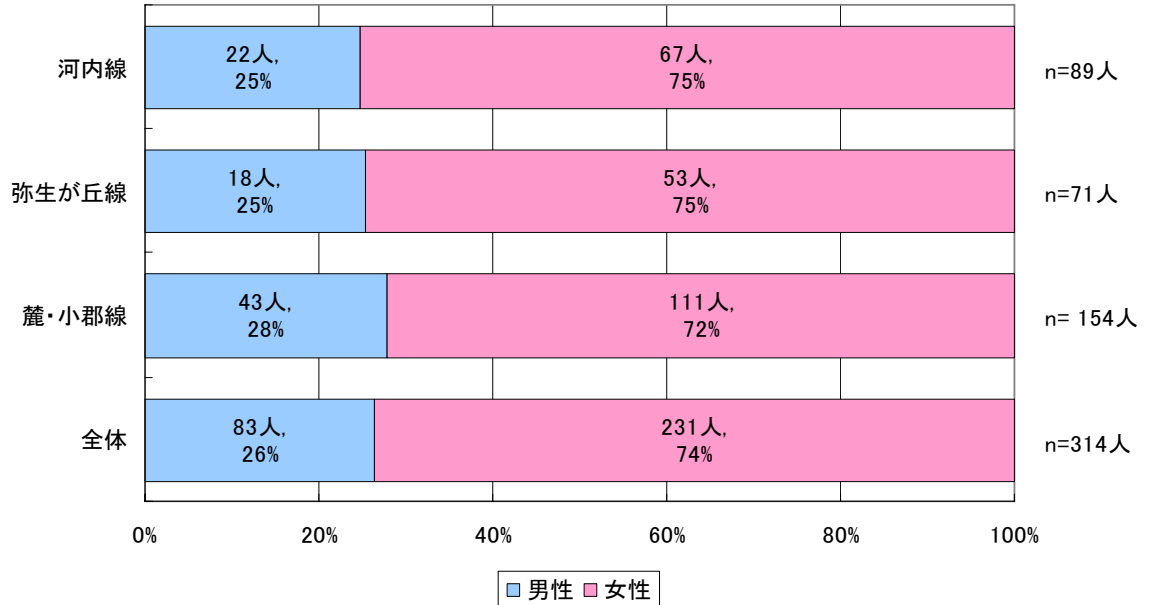
### ② 年齢別構成

- ・ 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。



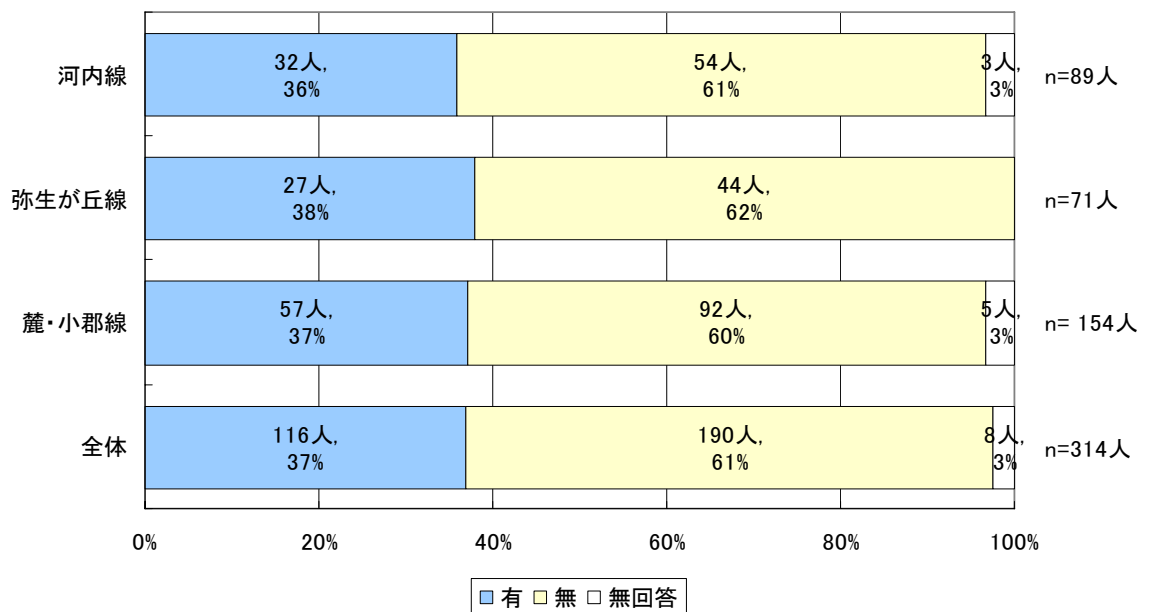
### ③性別構成

・利用者の多くは女性である。(女性：男性の比は、概ね3：1)



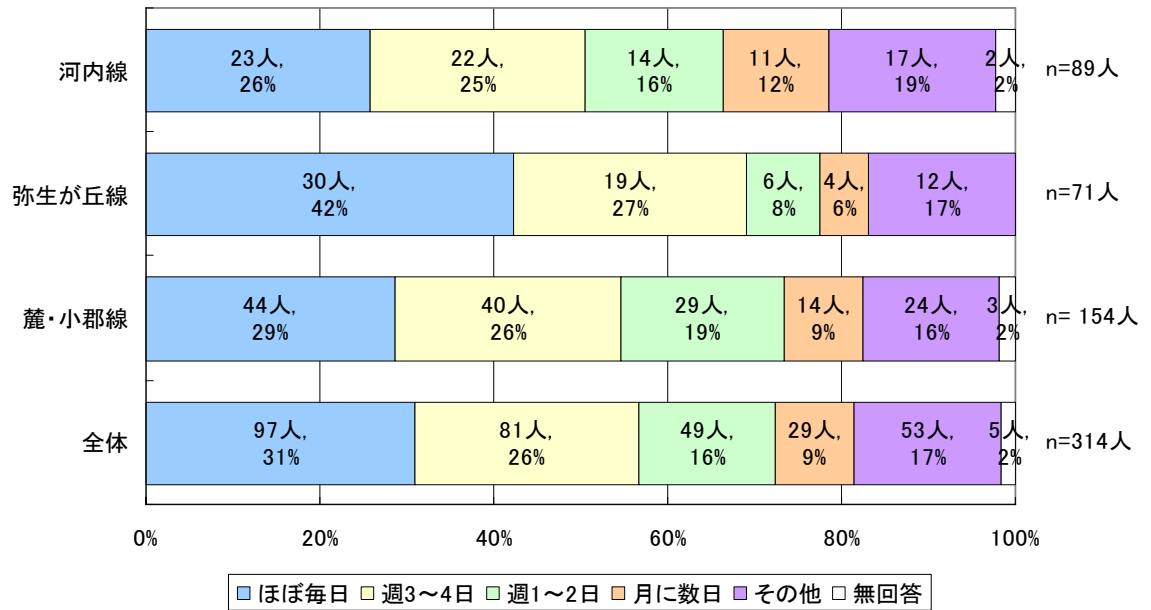
### ④免許保有状況

・利用者の約6割が、自動車運転免許を持っていない。



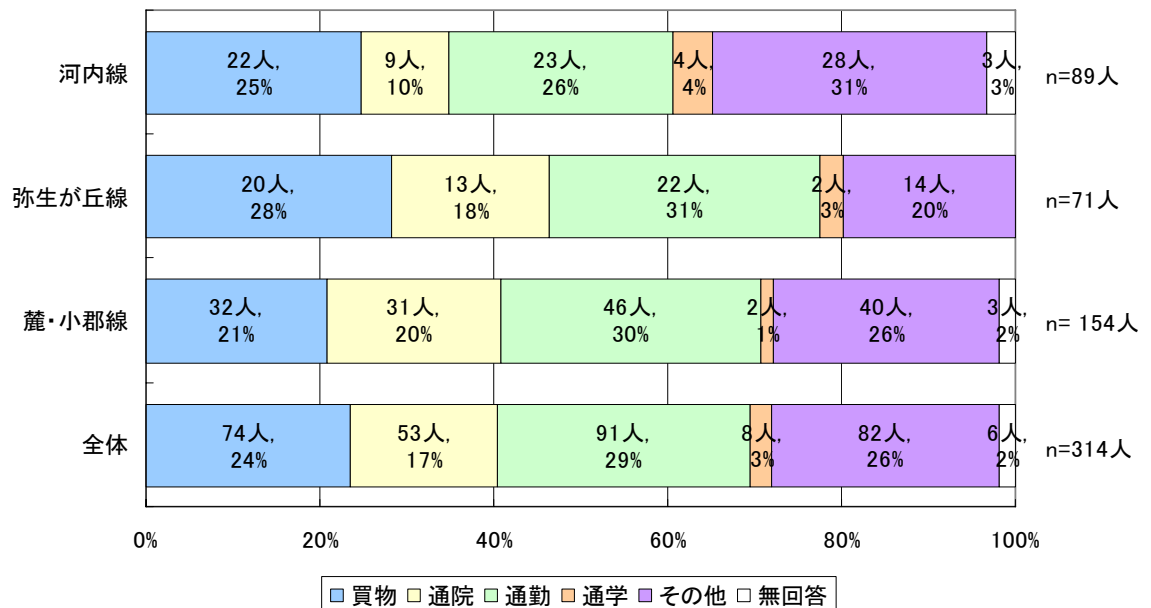
## ⑤利用頻度

- ・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。



## ⑥利用目的

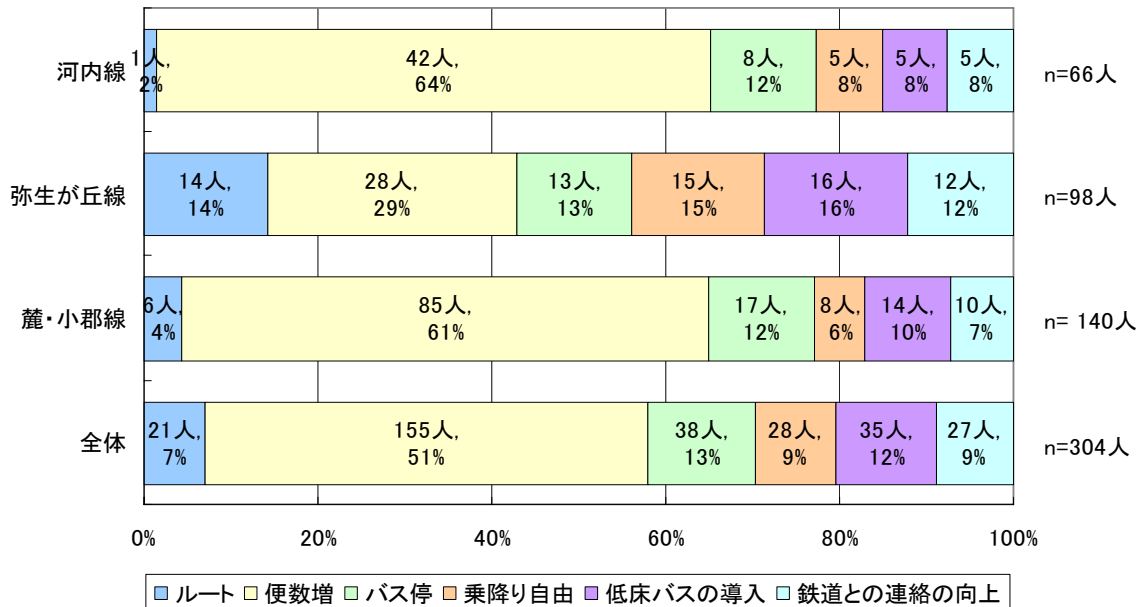
- ・全ての路線において「通勤」が最も多く、次ぎに多い「買い物」を含めると、両者ではほぼ過半数を占めている。
- ・「通院」は、弥生が丘線と麓小郡線で 2 割程度あるが、河内線は 1 割にとどまっている。



## (2) 改善要望

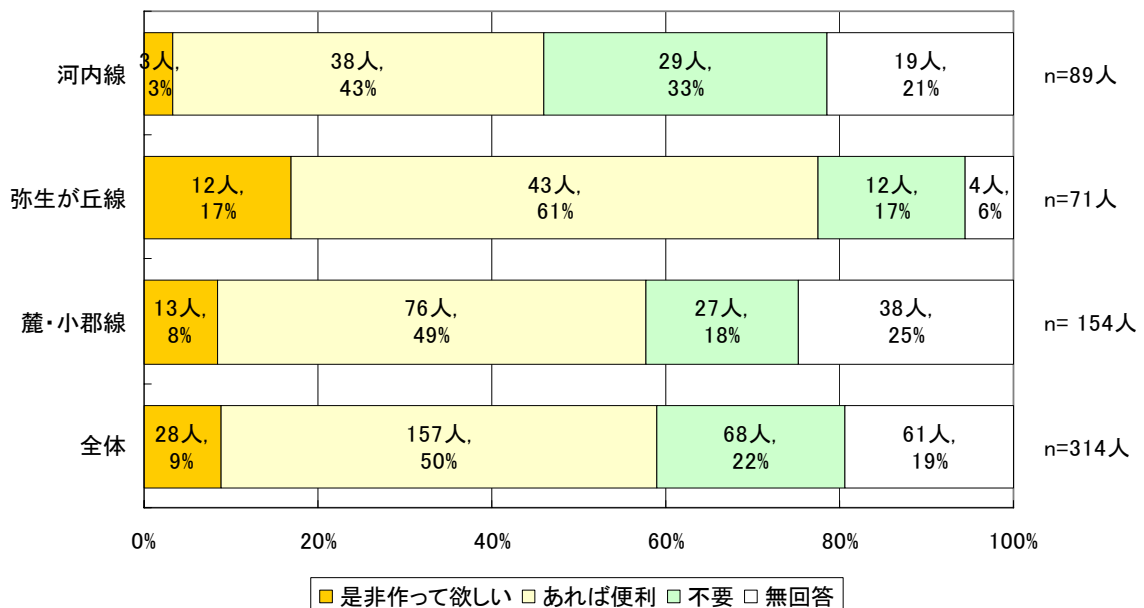
### ① 既存路線バスの改善要望

- ・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。



### ② 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、系統がわかりにくいいためと思われる）



# 鳥栖市地域公共交通 課題と対応策(案)の検討

1. 鳥栖市の公共交通連携計画検討の方向性 .....	1
(1)基本的なスタンス .....	1
(2)鳥栖市の公共交通連携計画検討の方向性.....	2
2. 分析に向けた考え方 .....	3
3. バス運行地域及び交通空白地域への対応 .....	5
(1)路線バスの対応策（案） .....	5
(2)交通空白地域の対応策の検討に向けて .....	8
①交通空白地域及び移動需要の分布 .....	8
②高齢者数の分布及び独居・老人世帯数.....	9
③鳥栖地区（空白）の対応策の検討に向けて.....	10
④田代地区（空白）の対応策の検討に向けて.....	12

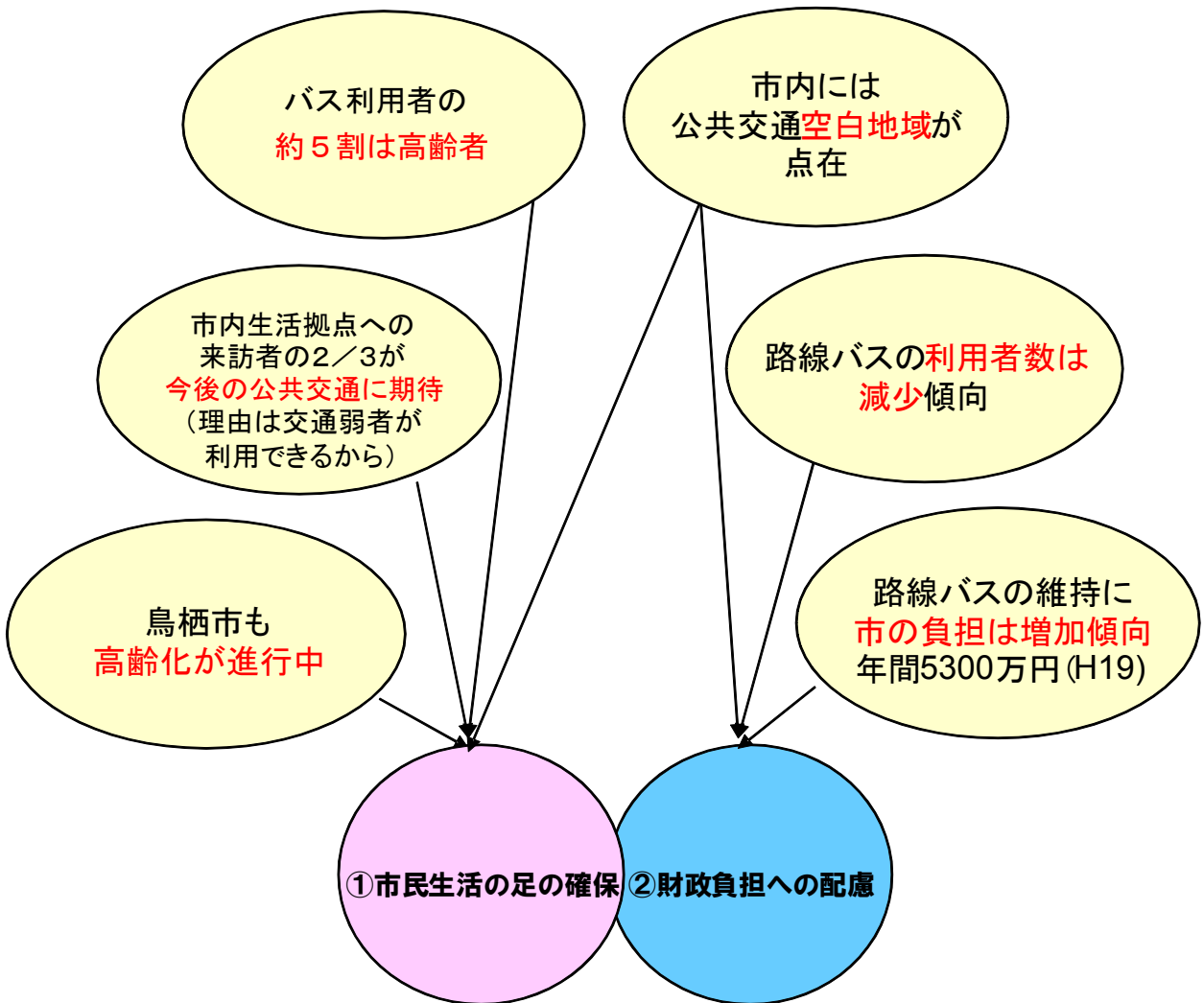
平成 20 年 10 月 14 日

鳥栖市建設部都市整備課  
道路・交通政策室

# 1. 鳥栖市の公共交通連携計画検討の方向性

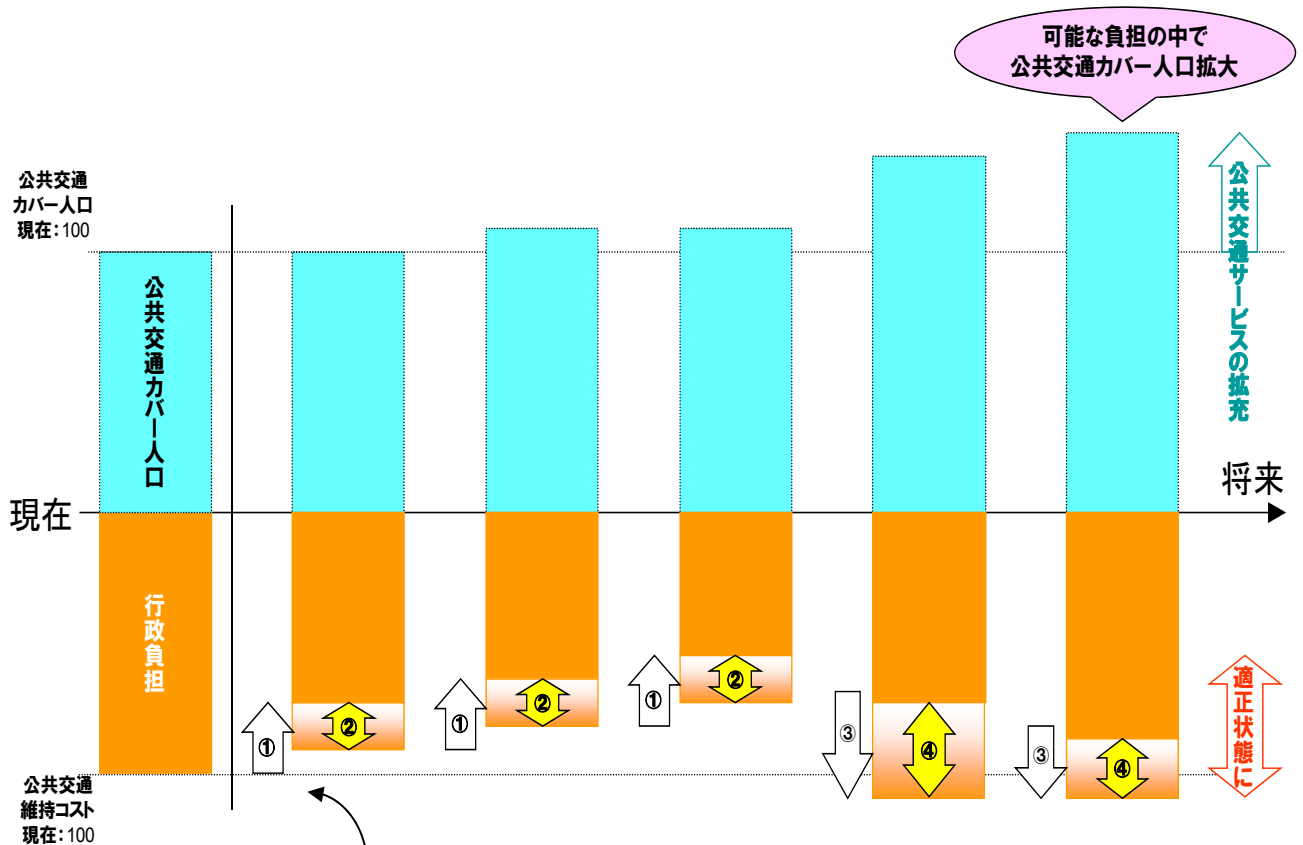
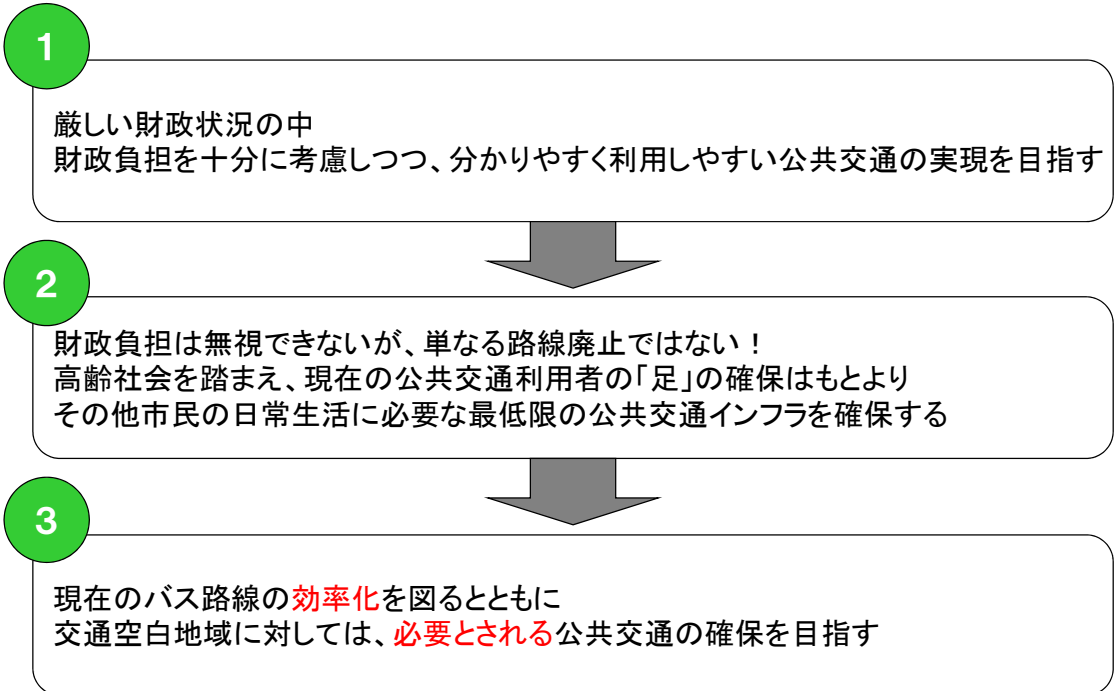
## (1) 基本的なスタンス

- ①日常生活に必要最低限の公共交通の確保という観点からみた市民生活の足の確保
- ②財政負担への配慮



公共交通を取り巻く環境を踏まえた検討の基本的なスタンス

## (2) 鳥栖市の公共交通連携計画検討の方向性

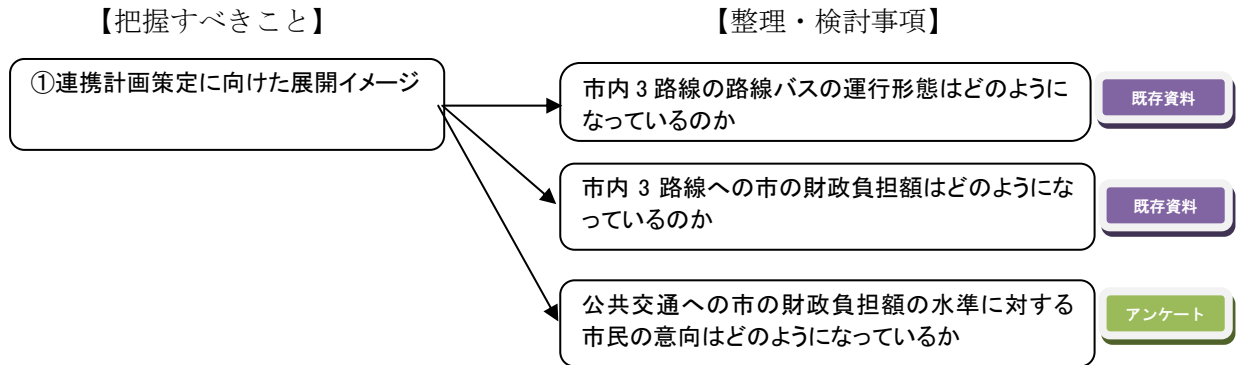


- ① 路線バスの不効率な部分を効率化
  - ・低コストの乗合タクシー等に代替
  - ・効率化によって得る交通資源を新規ルートに投入
- ② 行政負担は、代替路線の運営方法によって変動
- ③ 公共交通空白地域への新規投入(路線バス、乗合タクシー等)
- ④ 行政負担は、新規路線の運営方法によって変動(フルタイム、曜日運行等)

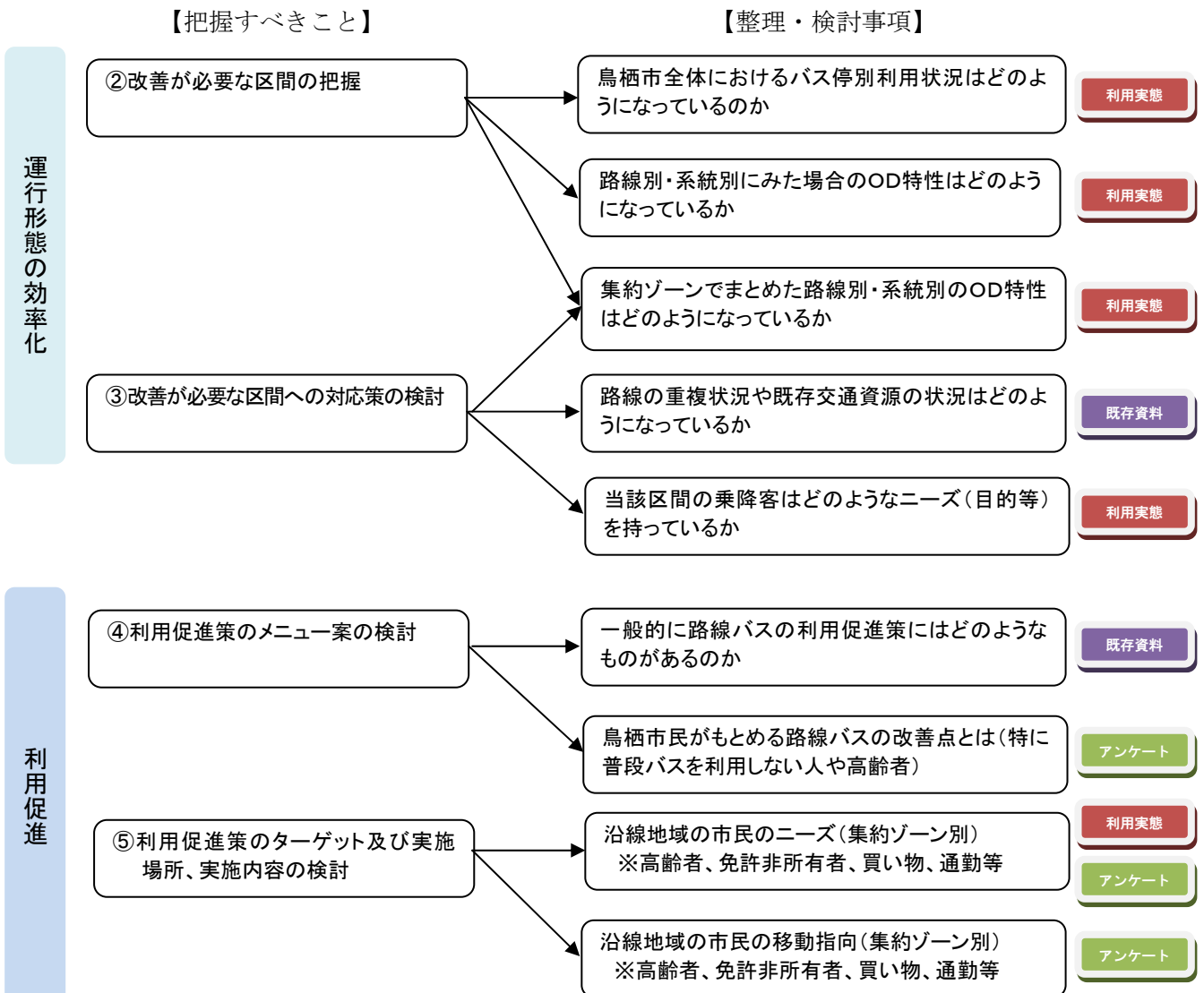
## 2. 分析に向けた考え方

- ・「連携計画策定に向けた基本事項の整理」「バス運行地域への対応」「交通空白地域への対応」の3つの観点から分析を行う。
- ・「バス運行地域への対応」については、さらに「運行形態の効率化」と「利用促進」の2つの観点に分けて分析を行う。

### ■連携計画策定に向けた基本事項の整理

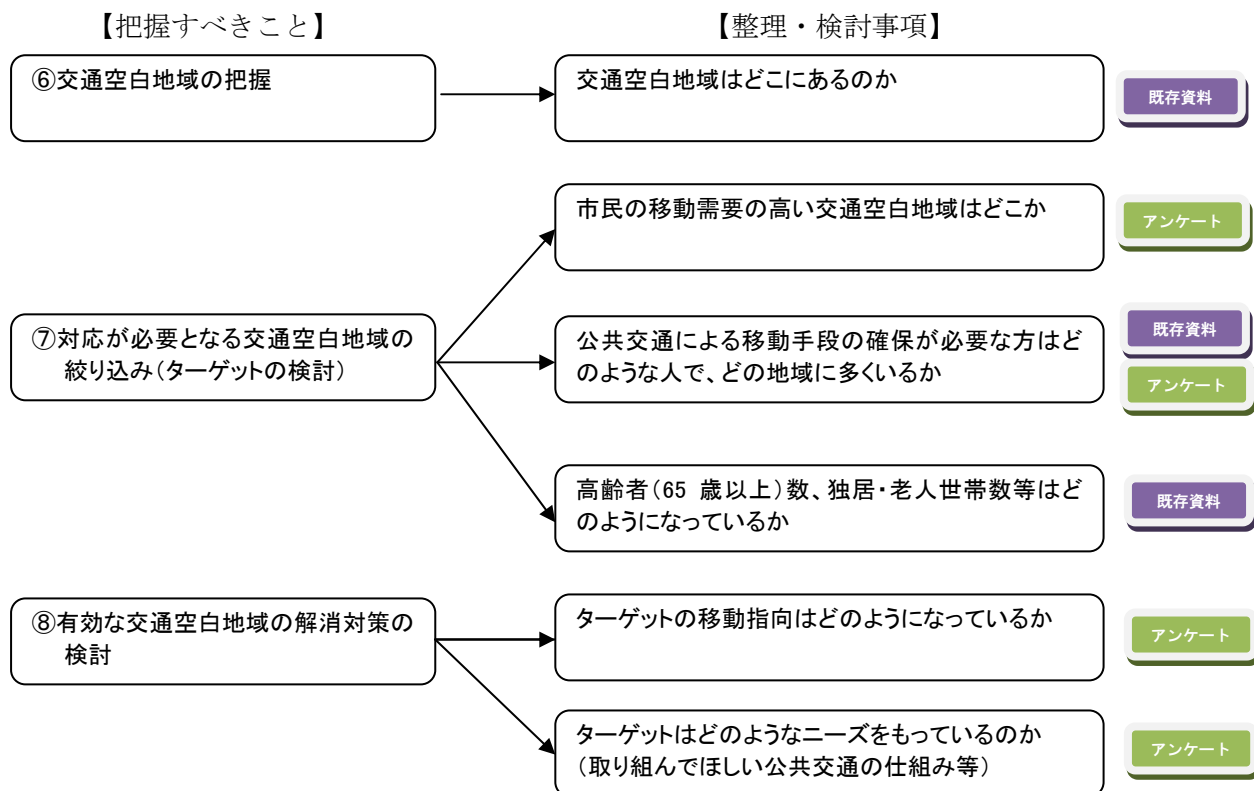


### ■バス運行地域への対応





## ■交通空白地域への対応



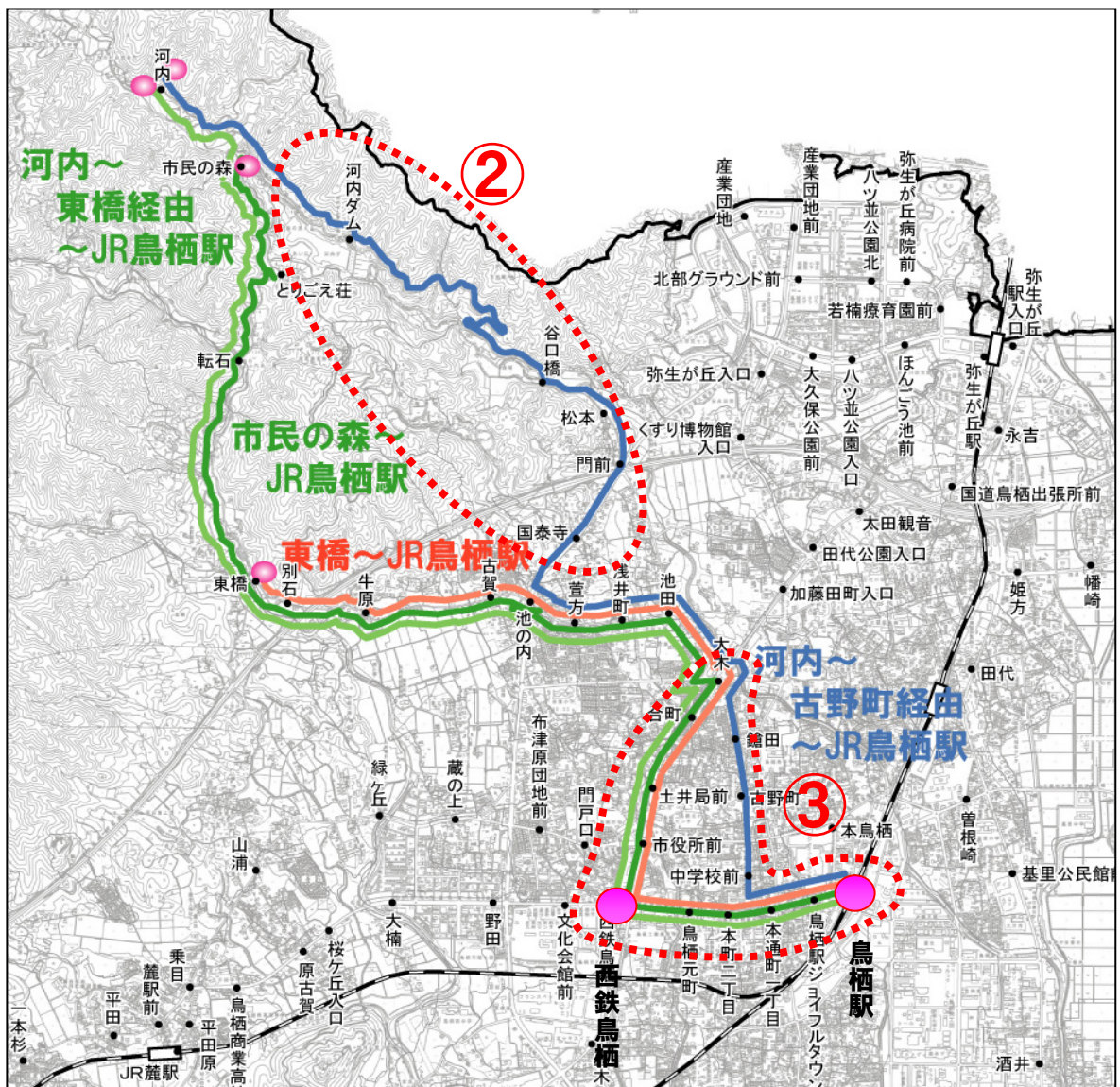
### 3. バス運行地域及び交通空白地域への対応

#### (1) 路線バスの対応策(案)

##### 【河内線】

河内線の利用実態結果から考えられる対応案

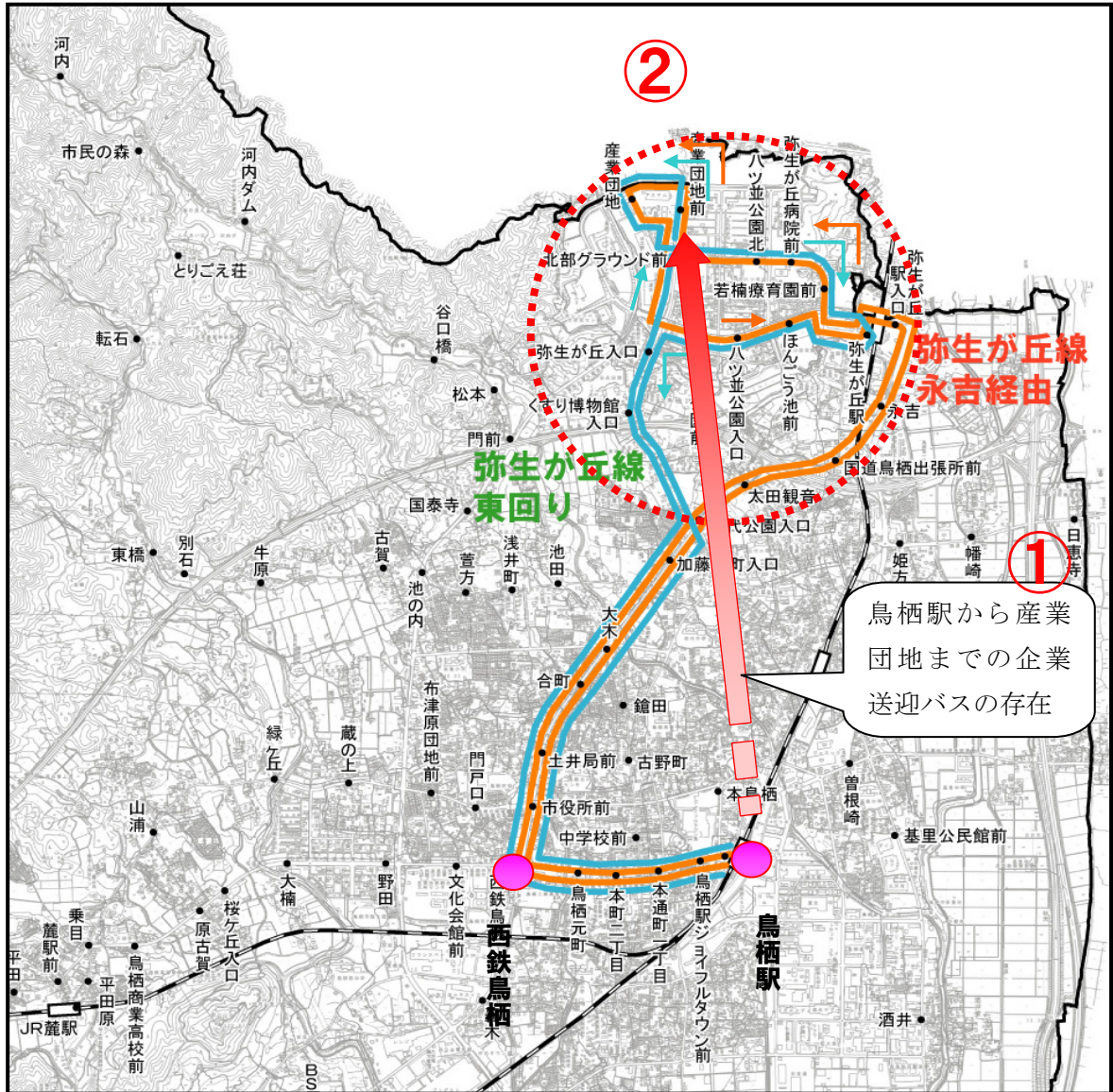
- ① 路線維持の方向
- ② 系統の単純化(河内ダム～国泰寺間の対応を検討)
- ③ 系統の単純化(鳥栖市中心部周辺)



【弥生が丘線】

弥生が丘線の利用実態結果から考えられる対応案

- ①企業との連携
- ②系統の単純化



## 【麓小郡線】

### 麓小郡線の利用実態結果から考えられる対応案

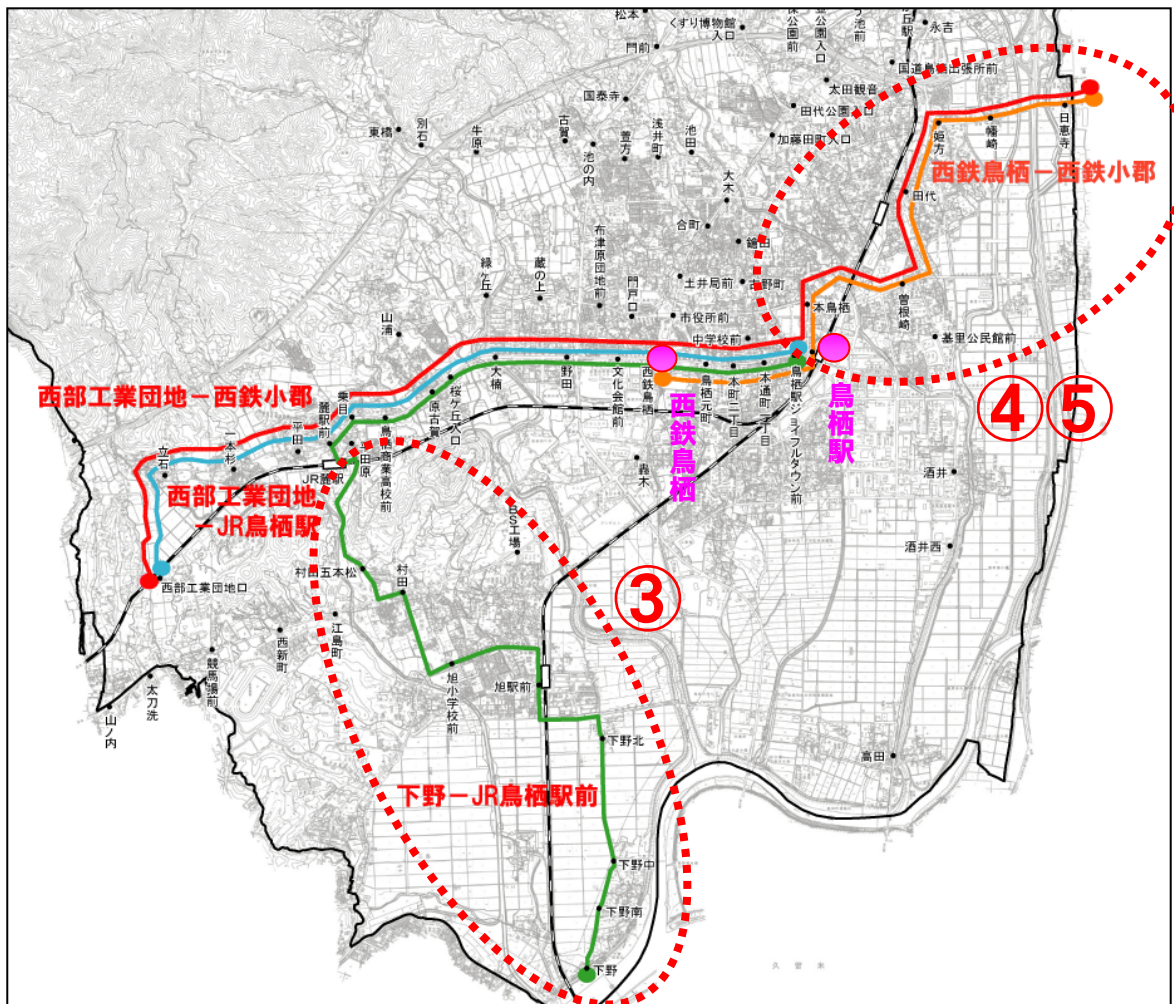
- ①系統を「鳥栖駅～西部工業団地・下野系統」と「鳥栖駅～西鉄小郡駅」に整理

#### <鳥栖駅～西部工業団地・下野系統>

- ②路線維持の方向(鳥栖駅～西部工業団地間のピストン運行を基本)  
③学童輸送路線の維持

#### <鳥栖駅～西鉄小郡駅>

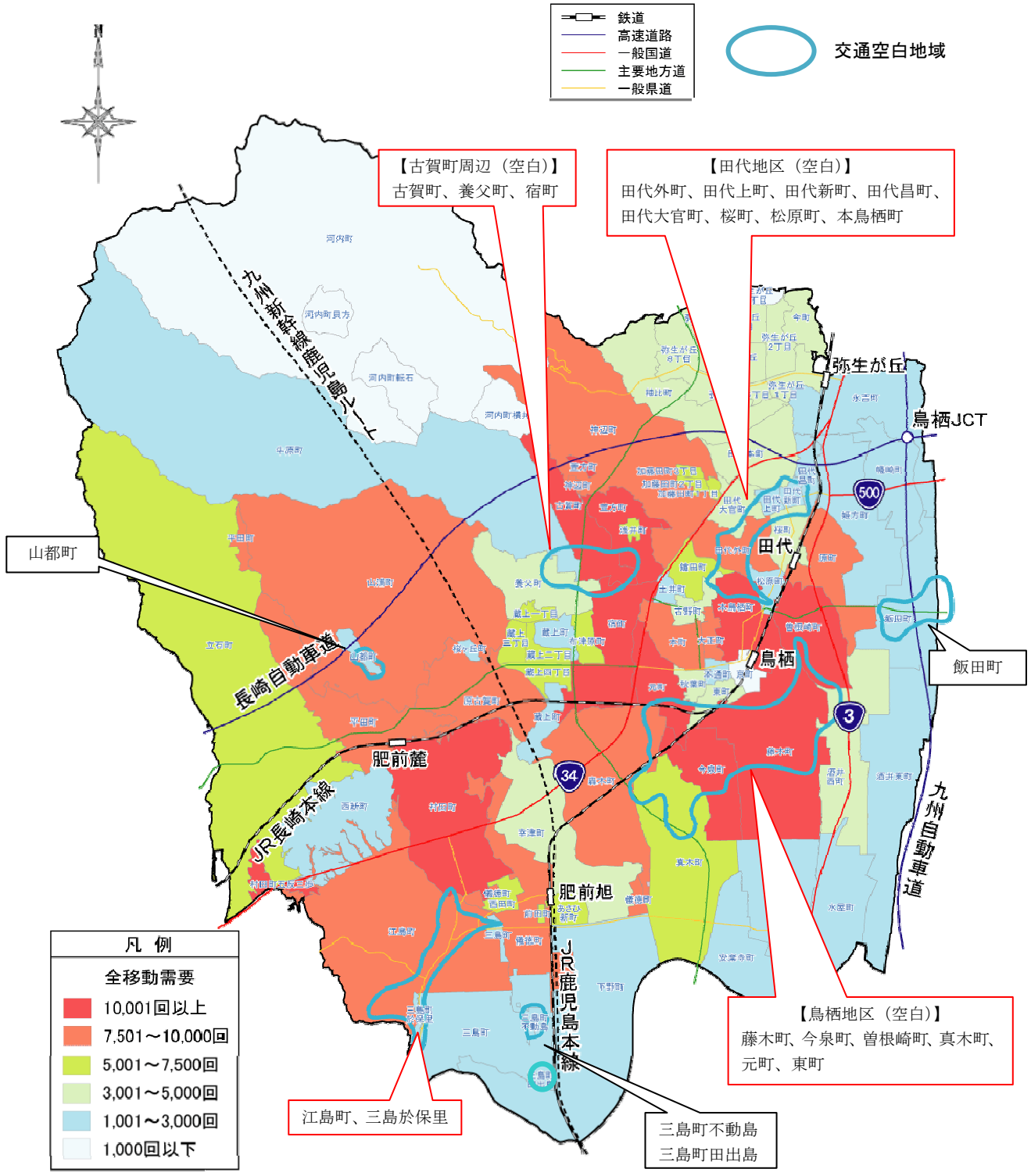
- ④運行ルートの見直し  
⑤周辺の交通空白地域のカバーも考慮



## (2) 交通空白地域の対応策の検討に向けて

### ① 交通空白地域及び移動需要の分布

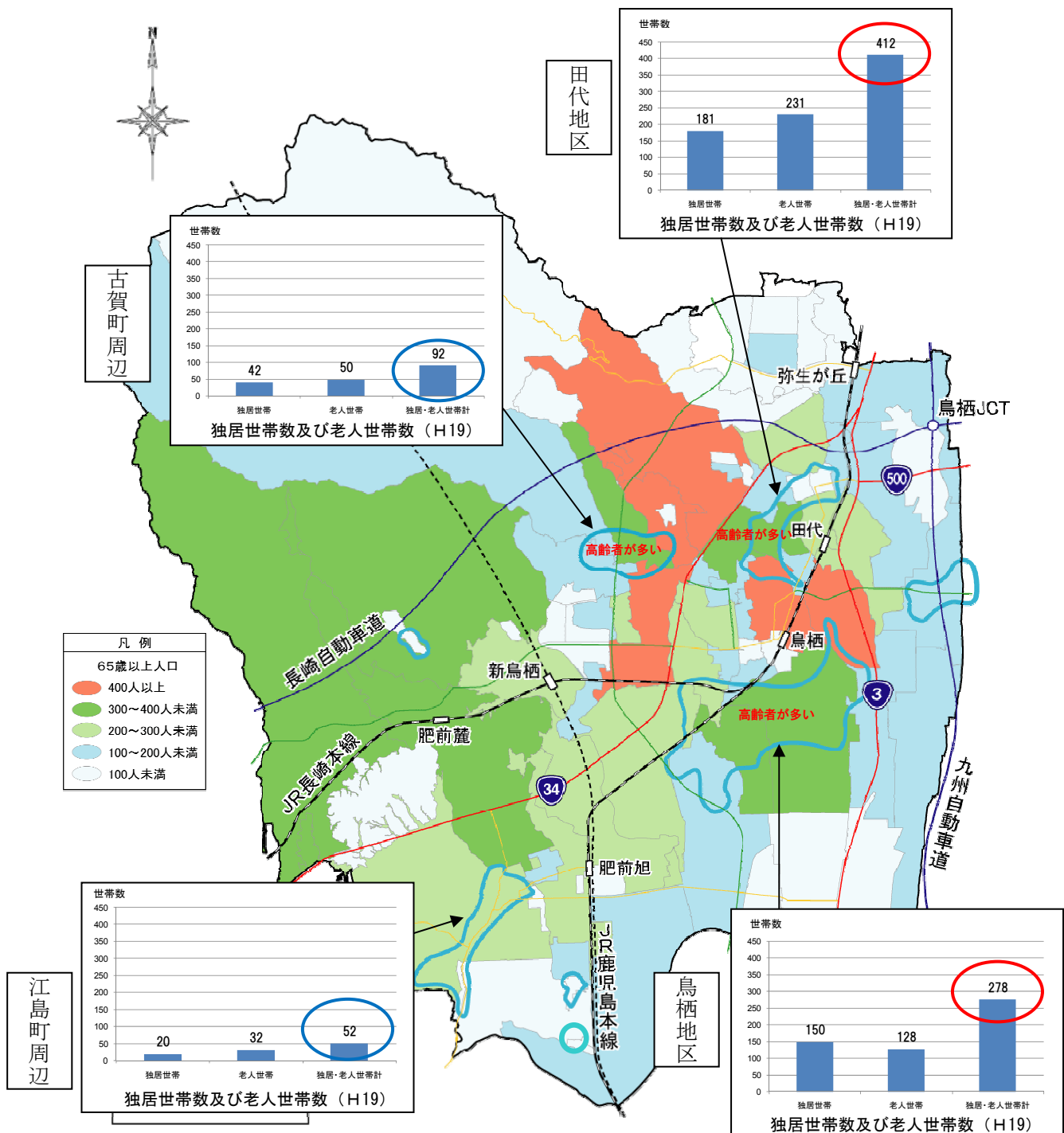
・下記の図における赤囲で示す「鳥栖地区（空白）」「田代地区（空白）」「古賀町周辺（空白）」「江島町（空白）」の4つの地域で市民の移動需要が高い傾向にある。



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=14,854、無回答除く)

## ②高齢者数の分布及び独居・老人世帯数

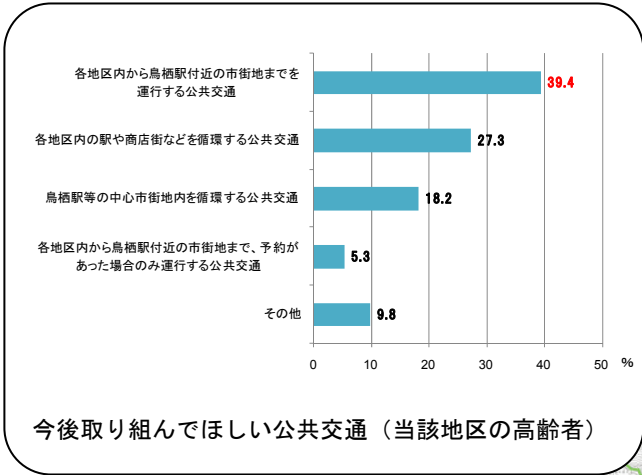
- ・ターゲットは高齢者（又は老人世帯等）を想定する。
- ・「鳥栖地区（空白）」「田代地区（空白）」「古賀町周辺（空白）」「江島町（空白）」の4つの地域のうち、「鳥栖地区（空白）」「田代地区（空白）」「古賀町周辺（空白）」において**高齢者数が多い**傾向にある。
- ・また、同4地域のうち、「鳥栖地区（空白）」「田代地区（空白）」において**独居・老人世帯数が多い**傾向にある。



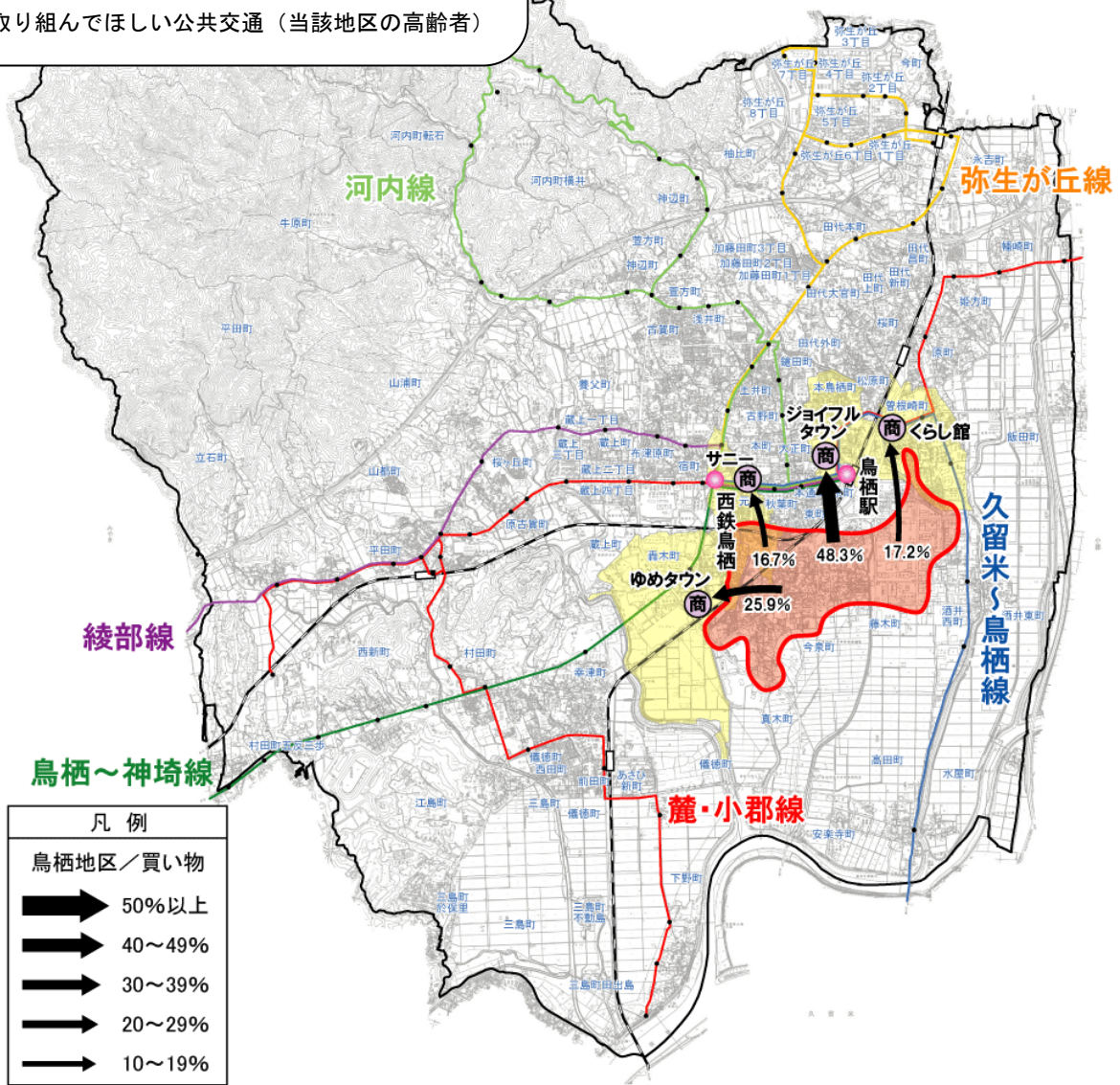
高齢者数の分布と独居・老人世帯数

### ③鳥栖地区(空白)の対応策の検討に向けて

- ・「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。
- ・「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。



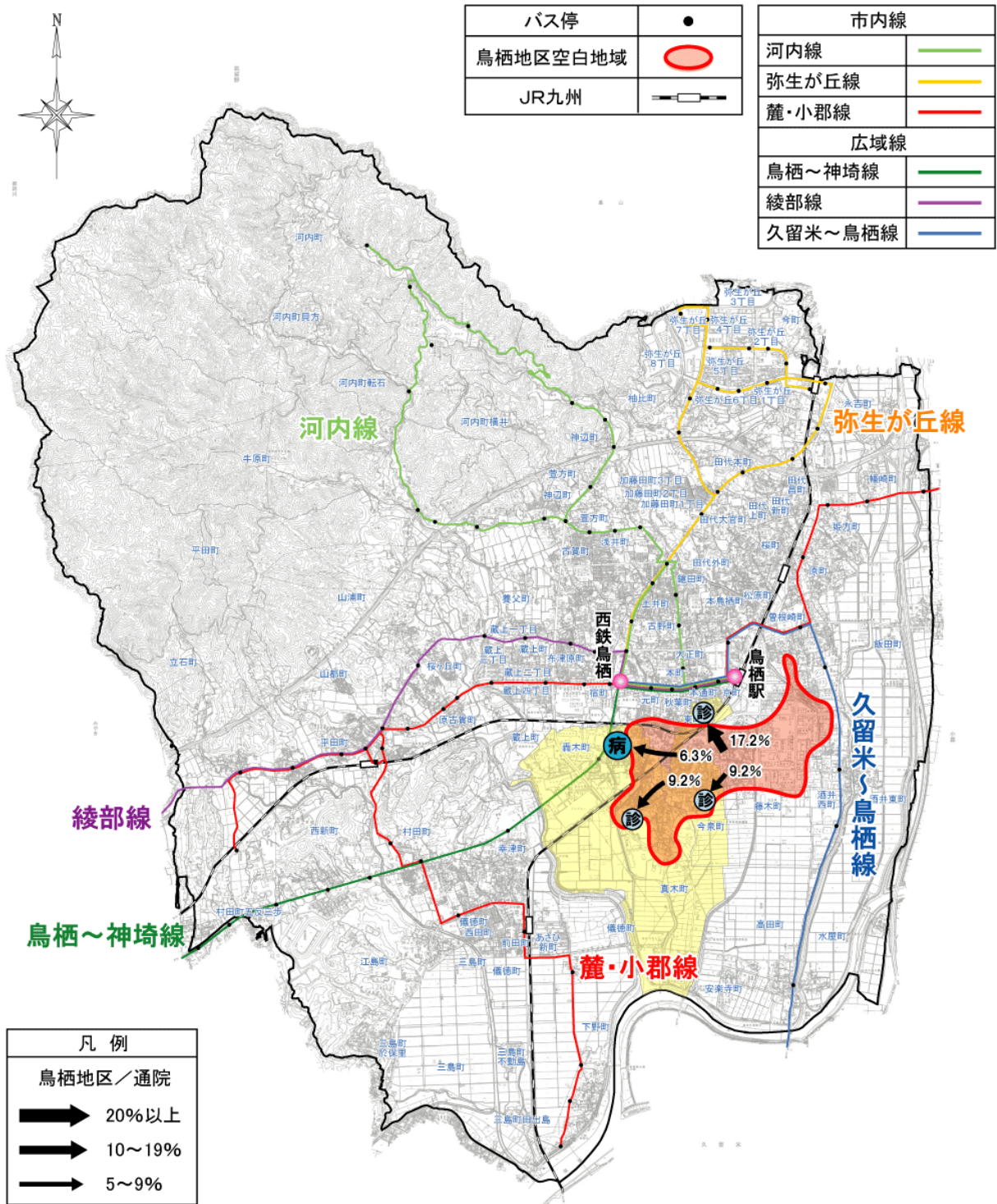
バス停	●	市内線	
鳥栖地区空白地域	○	河内線	—
JR九州	—	弥生が丘線	—
		麓・小郡線	—
		広域線	
		鳥栖～神埼線	—
		綾部線	—
		久留米～鳥栖線	—



鳥栖地区／買い物	割合 (%)
→	50%以上
→	40～49%
→	30～39%
→	20～29%
→	10～19%

鳥栖地区（空白）における高齢者の買い物移動の方向（N＝174）

- ・「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。

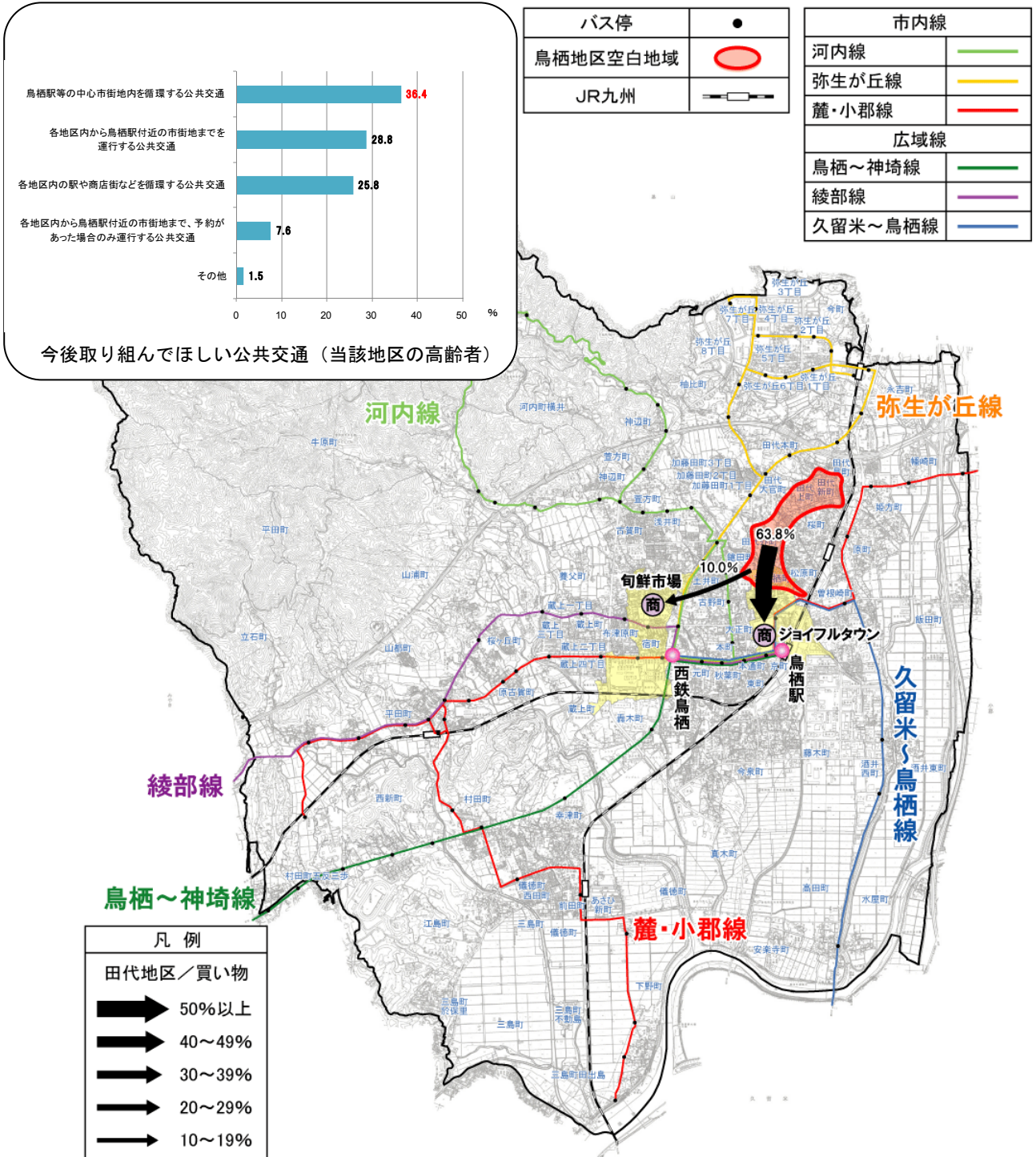


鳥栖地区（空白）における高齢者の病院移動の方向（N=174）



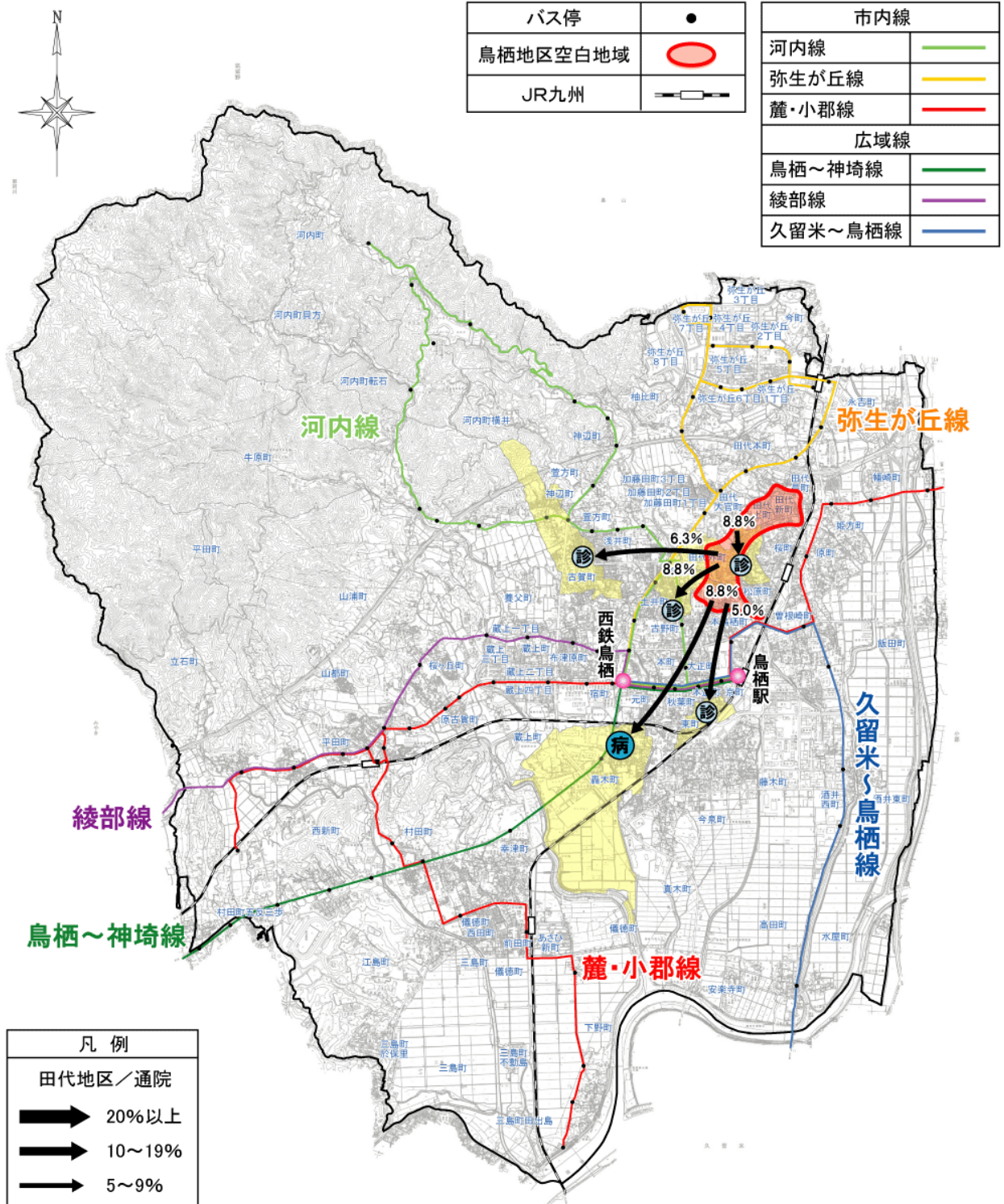
#### ④田代地区(空白)の対応策の検討に向けて

- ・「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。
- ・「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。



田代地区（空白）における高齢者の買い物移動の方向（N=80）

- ・「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



田代地区（空白）における高齢者の病院移動の方向（N=80）

# アウトプットイメージ(案)

- 河内線、弥生が丘線、麓・小郡線について、現在の需要の確保を基本に、運行形態の効率化を目指す。
- 路線バスの利用促進と新たな需要の掘り起こしを目指す。
- 交通空白地域については、日常生活に最低限必要な移動手段の確保を目指し、個々に対応を検討する。

