

「第29回鳥栖市地域公共交通会議」

「第29回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議 次第

日時：平成31年3月18日（月） 14時～

会場：鳥栖市役所3階大会議室

1 開 会

2 議 題

議案第1号 鳥栖市ミニバスの臨時運行について（案）

3 報 告

鳥栖市地域公共交通調査検討業務の報告について

4 そ の 他

5 閉 会

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 座席表

久留米大学経済学部教授

議長席

伊佐 淳 委員

傍
聴
席

NPO法人タウン・コンパス理事長
井上 信昭 委員

鳥栖市長
橋本 康志 委員

九州旅客鉄道株式会社
佐賀鉄道部長
中島 英明 委員
代理: 櫻木氏

九州旅客鉄道株式会社
鳥栖駅長
田中 智明 氏(随行)

西鉄バス佐賀(株)
代表取締役社長
高松 健司 委員
代理: 伊藤氏

西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社
野崎 真悟 委員

(一社)佐賀県バス・タクシー協会
専務理事
江上 康男 委員

佐賀県 さが創生推進課長
川内野 修 委員
藤崎氏(随行)

鳥栖市社会福祉協議会会長
小石 正明 委員

鳥栖市地域婦人連絡協議会会長
今村 悦子 委員

鳥栖市老人クラブ連合会理事
長 昭子 委員

鳥栖商工会議所女性会副会長
黒田 俊子 委員

NPO法人子供と文化のネットワーク
ぽっぽわーど 理事長
藤 知映 委員

佐賀東部土木事務所長
杉野 朗 委員

鳥栖市産業経済部長
松雪 努 委員

久留米西鉄タクシー(株)
代表取締役社長
浅倉 武巳 委員

(株)鳥栖構内タクシー
常務取締役
多々良 芳樹 委員

事務局

入
口

国土交通省九州運輸局
佐賀運輸支局
首席運輸企画専門官
三木 孝志 委員
永松 靖二 委員
代理: 安田氏

鳥栖警察署交通課長
香月 誠 委員
代理: 古賀氏

国土交通省
九州地方整備局
佐賀国道事務所
鳥栖維持出張所長
岸川 修 委員

平成30年度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 委員名簿

委員構成区分	所属・役職	氏名
学識経験者	NPO法人タウンコンパス 理事長 (元 福岡大学教授)	井上 信昭
	久留米大学経済学部 教授	伊佐 淳
鳥栖市	市長	橋本 康志
事業者(鉄道事業)	九州旅客鉄道株式会社 佐賀鉄道部 部長	中島 英明
事業者(バス事業)	西鉄バス佐賀(株) 代表取締役社長	高松 健司
事業者(タクシー事業)	(株)鳥栖構内タクシー 常務取締役	多々良 芳樹
	久留米西鉄タクシー(株) 代表取締役社長	浅倉 武巳
事業者団体	一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会 専務理事	江上 康男
住民・利用者等	鳥栖市区長連合会 副会長	中村 圭一
	NPO法人子供と文化のネットワークぽっぽわーるど 理事長	藤 知映
	鳥栖商工会議所 女性会副会長	黒田 俊子
	鳥栖市老人クラブ連合会 理事	長 昭子
	鳥栖市地域婦人連絡協議会 会長	今村 悦子
	鳥栖市社会福祉協議会 会長	小石 正明
運転手	西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社 運転士	野崎 真悟
道路管理者	国土交通省佐賀国道事務所鳥栖維持出張所 所長	岸川 修
	佐賀県東部土木事務所 所長	杉野 朗
	鳥栖市 産業経済部 部長	松雪 努
公安委員会	鳥栖警察署 交通課 課長	香月 誠
佐賀県	佐賀県 地域交流部 さが創生推進課 課長	川内野 修
地方運輸局長	国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局 首席運輸企画専門官	三木 孝志 永松 靖二

鳥栖市ミニバスの臨時運行について（案）

○背景

『天皇の退位等に関する皇室典範特例法（平成29年法律第63号）』を踏まえ、天皇の即位に際し、『天皇の即位の日及び即位礼正殿の儀の行われる日を休日とする法律（平成30年法律第99号）』が平成30年12月14日に公布され、天皇の即位の日及び即位礼正殿の儀の行われる日が休日（祝日の扱い）になった。

このことにより、祝日法第3条第3項の適用により、平成31年4月30日、5月1日、5月2日については、休日（祝日の扱い）となり、鳥栖市ミニバスは運休日となる。

○理由及び目的

鳥栖市ミニバスについては、鳥栖・旭地区が月・水・金及び田代・基里地区が火・木・土を運行日としているが、休日及び祝日は運休日としている。

このことにより、上記法施行に伴い、鳥栖・旭地区が連続11日間、田代・基里地区が連続9日間と長期の運休日となる。

これでは、ミニバスの主旨である『高齢者の日常生活の足（移動手段）』に支障をきたす恐れがあるため、下記のとおり臨時運行日を設けたい。

○臨時運行日

鳥栖・旭地区 : 5月1日（祝・水）
田代・基里地区 : 5月2日（祝・木）

○広報

- ・市報5月号（4月中旬配布）への掲載
- ・ミニバス車内でのチラシ掲示

【参照カレンダー】

赤字…運休日 ○…臨時運行日

日	月	火	水	木	金	土
4/21	4/22	4/23	4/24	4/25	4/26	4/27
4/28	4/29	4/30	5/1	5/2	5/3	5/4
5/5	5/6	5/7	5/8	5/9	5/10	5/11

※臨時運行日を設けることで、鳥栖・旭地区が最大連続6日間、田代・基里地区が最大連続4日間となる。

鳥栖市地域公共交通調査検討業務の報告

目 次

1.	鳥栖市各種調査からの分析・課題	1
1.1.	今後の高齢者人口の増加による移動弱者の増加.....	1
1.2.	自家用車に依存し、公共交通利用の少ない現状.....	4
1.3.	移動需要と公共交通ルートの関係から見える課題	7
1.4.	公共交通の維持に関しては、関心のある市民意識	9
1.5.	高齢者の公共交通に対する関心.....	12
1.6.	利用者からは概ね満足されている路線バス・ミニバス	15
1.7.	交通事業者の担い手不足と労働環境の変化.....	17
2.	現状の課題の整理	19

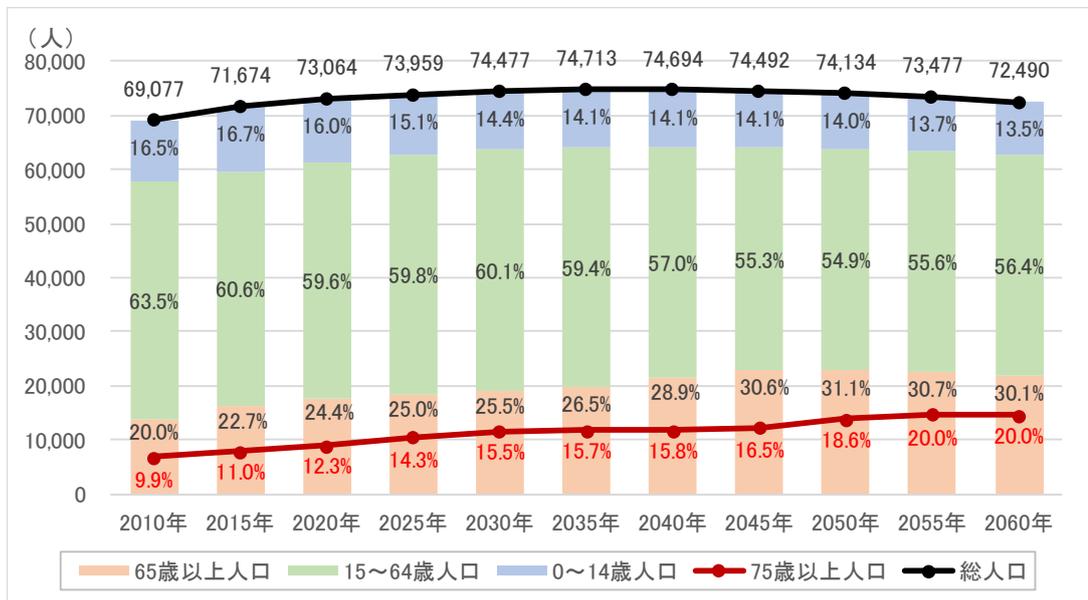
1. 鳥栖市各種調査からの分析・課題

1.1. 今後の高齢者人口の増加による移動弱者の増加

今後、鳥栖市においても高齢化が進行するとともに、免許返納者が増加した場合、移動困難者が発生する状況が予想される。

■高齢化率の推移と将来予測

- 鳥栖市の人口は一貫して増加を続けているが、一方で、65歳以上人口も着実に増加しており、2025年には高齢化率が25%（4人に1人が高齢者）に達すると予測されている。そのため、高齢者の移動手段の問題は、他の自治体同様に生じることが予想される。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 1 鳥栖市の人口の推移と将来人口予測（詳細）

■高齢者の分布

- 本市内の高齢者人口は、鳥栖駅西側一帯の中心市街地、若葉小学校周辺などで多くなっている。
- 高齢者の多い地区は概ねバス停から 300m の範囲内でカバーできているが、鳥栖駅の北西部など一部カバーできていないところもある。

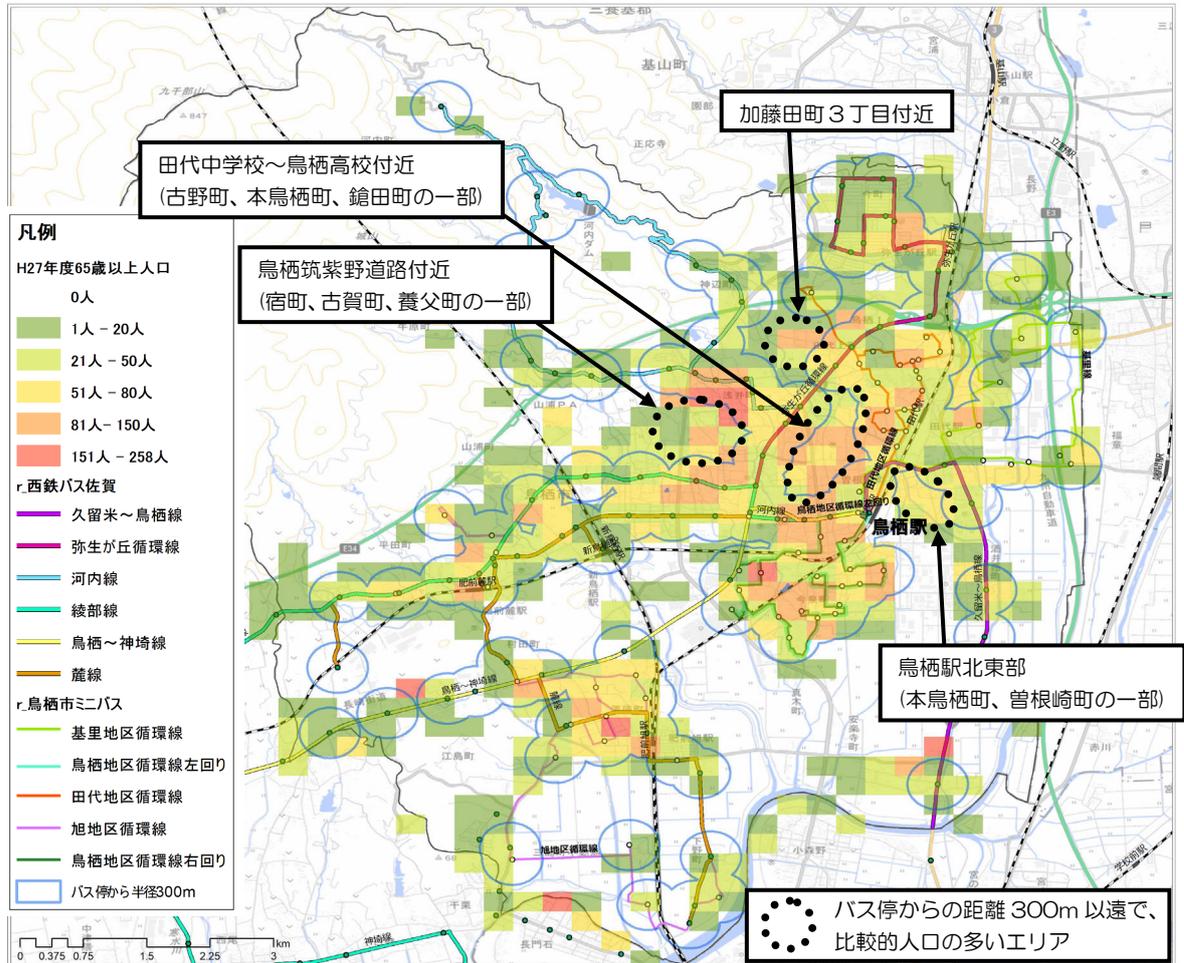


図 2 鳥栖市内の高齢者の分布（高齢者数ベース）

■運転免許返納者の増加(佐賀県)

- 平成 29 年 3 月から高齢者の免許更新時の認知機能検査を強化したこともあり、佐賀県内の平成 29 年の運転免許返納者数は約 3,000 人で、前年の倍以上となっている。
- 返納者数増加の傾向は、今後も継続するものと考えられる。

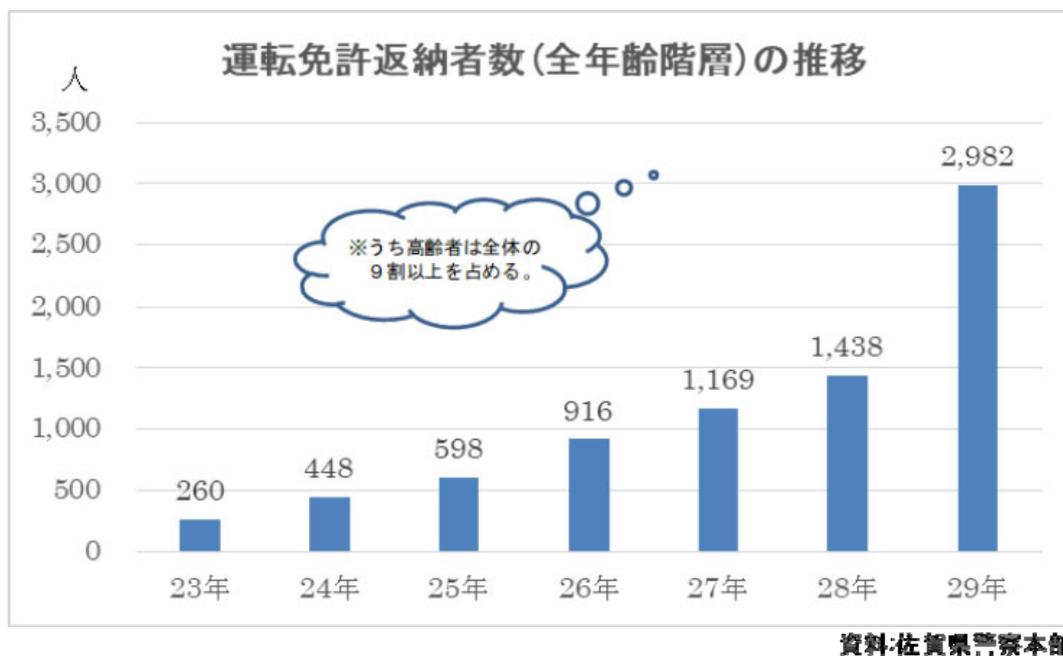


図 3 運転免許返納者数の推移(佐賀県全体)

1.2. 自家用車に依存し、公共交通利用の少ない現状

公共交通、特に路線バスの利用者は非常に少なく、あらゆる移動目的において、交通手段の選択肢として挙がっていない。また、75歳以上の高齢者においても利用は少ない。

■路線バスやミニバスの利用状況(市民アンケート調査より)

- 回答者の84%がバスをほとんど利用しておらず、月に1日以上でも利用している人は10%、週に1日以上利用している人はわずかに4%と、バスの利用は非常に少ない。
- 75歳以上においても、80%がバスをほとんど利用していないと回答し、全体的に自家用車依存の傾向が強い。

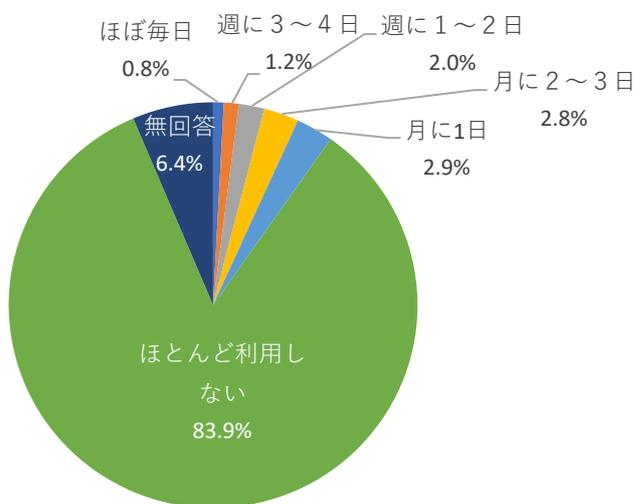


図4 路線バスやミニバスの利用頻度(市民アンケートより)

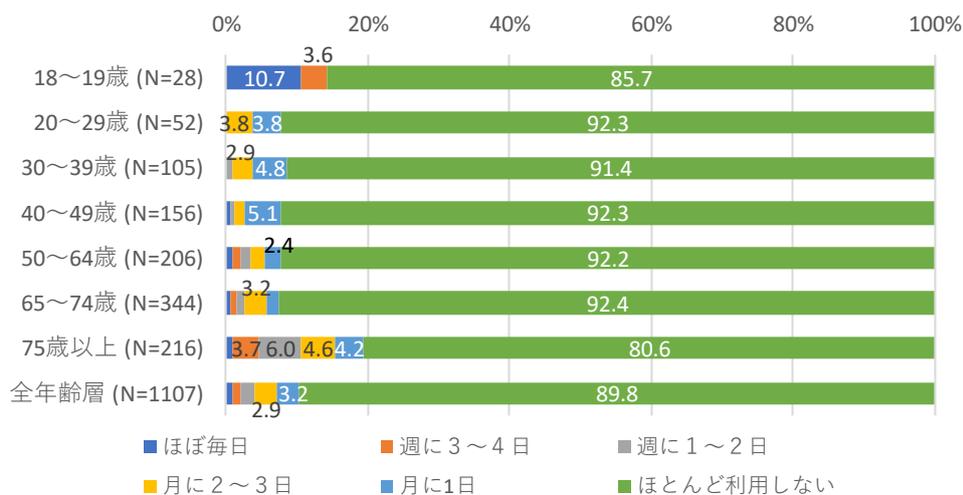


図5 年齢別・路線バスやミニバスの利用頻度(市民アンケートより)

■目的別の移動手段選択(市民アンケート調査より)

- 目的別の移動手段を見ると、公共交通の中でも中長距離移動に使われる鉄道（在来線）は、通勤・通学など場面によって利用の割合が高くなる場合もあるが、路線バスやミニバスなどは、どの目的でも利用の割合が非常に少ない。

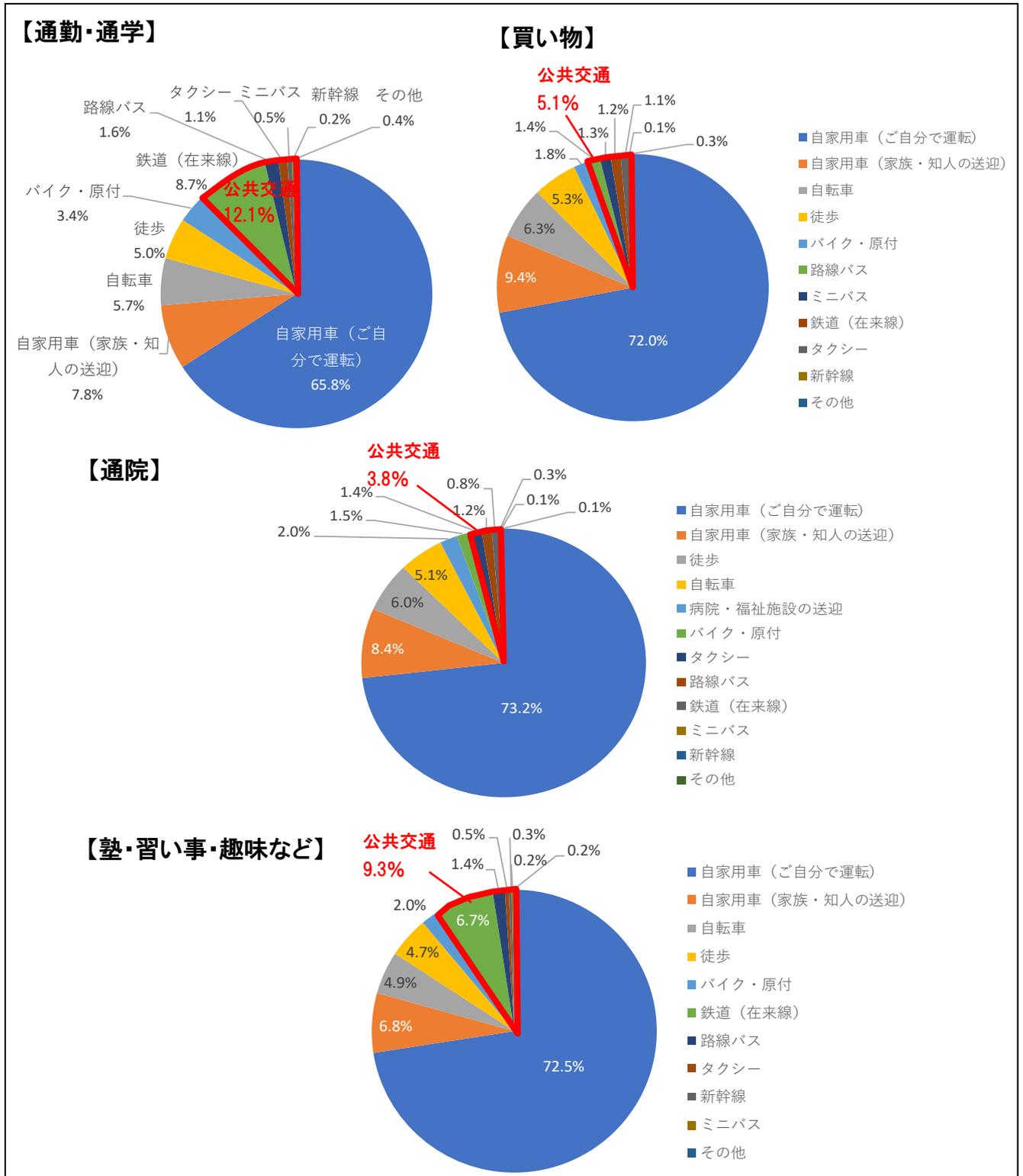


図 6 目的別の移動手段

■ 高校生の通学手段(高校生アンケート調査より)

- 高校生の通学手段は、8割方が自転車（雨天時は家族の送迎）で、路線バスの利用は、天候に関わらず全体の2～3%と非常に少ない。

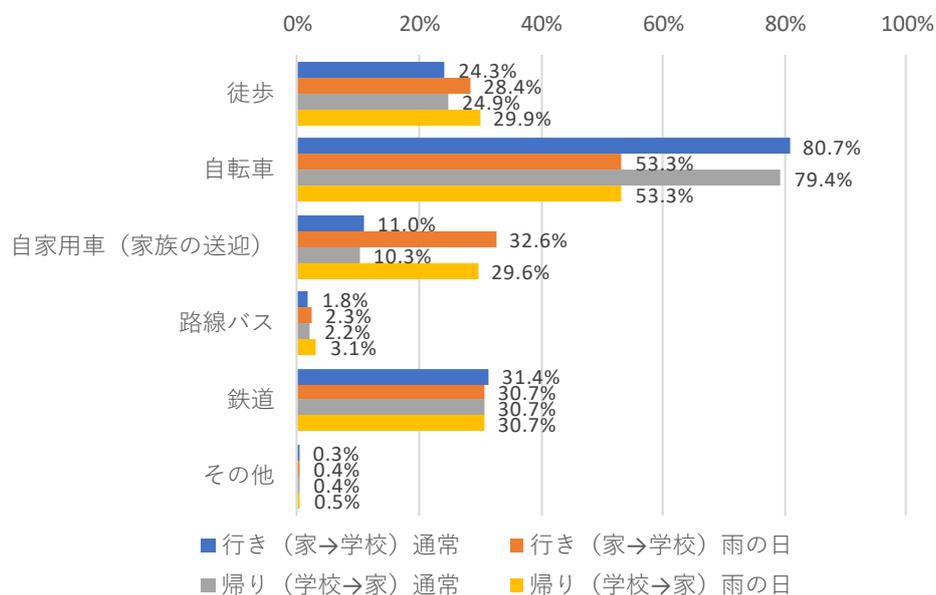


図 7 高校生の通学手段の割合（行き／帰り、晴天／雨天別）

■ 市内主要事業所従業員の通勤手段(企業アンケート調査より)

- 回答企業の従業員の80%以上が自家用車で通勤している。
- 自家用車に次いで、自転車、バイク・原付、徒歩の順に多く、公共交通の利用は鉄道で2.1%、路線バスはわずか0.5%にとどまっている。

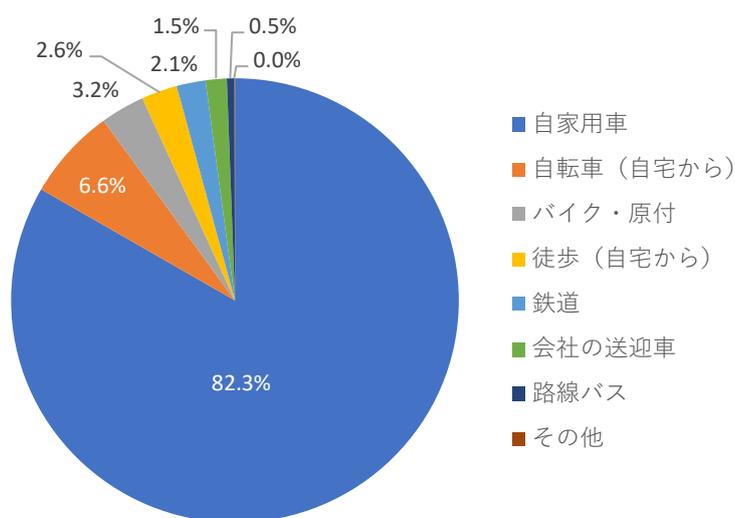


図 8 市内主要事業所従業員の通勤手段の割合（全回答企業平均）

1.3. 移動需要と公共交通ルートの関係から見える課題

バスを利用しない理由として、移動ニーズと合わないことを挙げる意見が多い。市民への主な行先(商業施設、病院)のニーズへの対応可能性を考える必要がある。

■市民アンケートにおける意見

- バス利用者、バス非利用者ともに「行きたい方向に路線がない」という意見が4番目に多く上がっている。

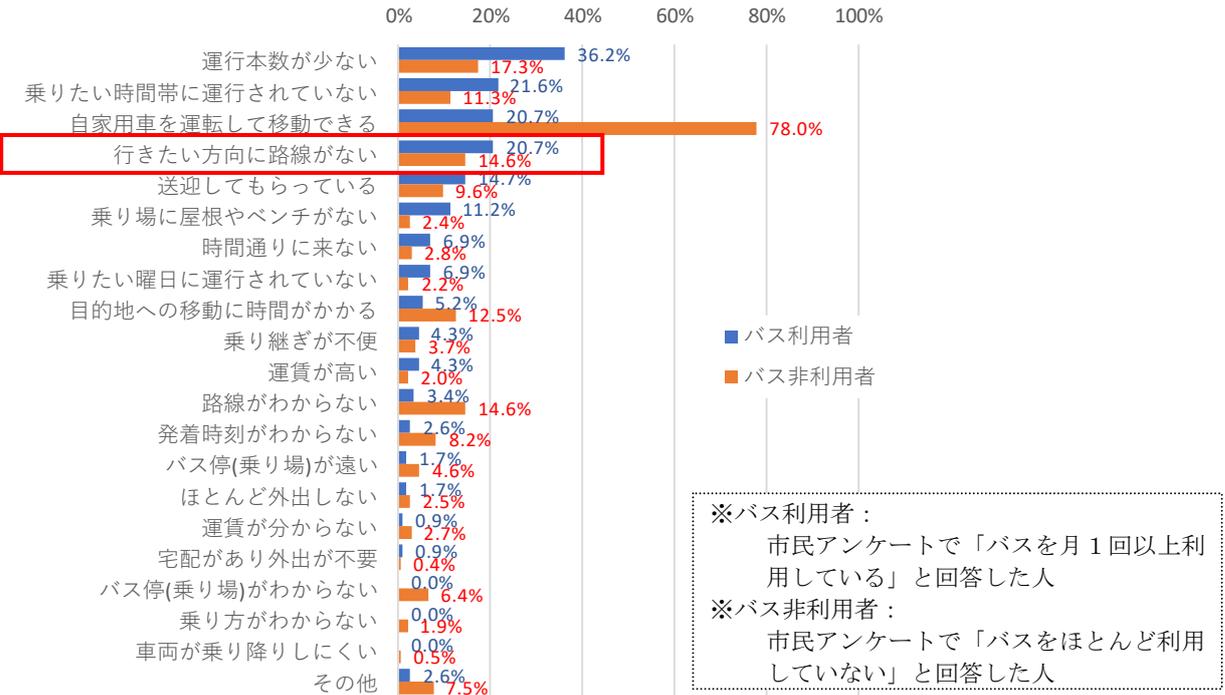


図 9 バスに対する不満、利用しない理由（バス利用／非利用の別）

■ミニバス利用者からの意見

- ミニバス旭地区循環線における乗り込み調査時、利用者から現在の運行ルートに関する不満として、鳥栖市中心市街地（フレスポなど）にアクセスできないとの意見を多くいただいた。

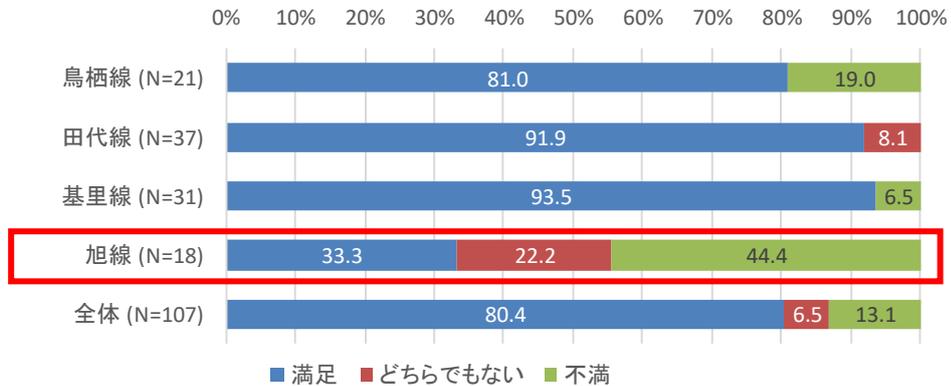


図 10 ミニバス運行ルートの満足度に関する、利用者からの回答

■市民アンケートにおいて、主な行先として回答の多かった商業施設、病院(地区別)

	商業施設 (回答上位)	病院 (回答上位)
鳥栖地区	フレスポ鳥栖、ダイレックス、サニー、ドラッグコスモス	斎藤内科医院、今村病院、せとじまクリニック
鳥栖北地区	フレスポ鳥栖、サニー、ザ・ビッグ、ドラッグコスモス	今村病院、こが医療館、古賀内科医院、石田医院
田代地区	フレスポ鳥栖、ダイレックス、ザ・ビッグ、ユートク食品館	やよいがおか鹿毛病院、石田病院、久留米大学病院 (久留米市)
弥生が丘地区	フレスポ鳥栖、あんくる夢市場、マックスバリュ (基山町)	やよいがおか鹿毛医院、権藤医院
若葉地区	ユートク食品館、フレスポ鳥栖、ザ・ビッグ	今村病院、山津医院、石田医院
基里地区	フレスポ鳥栖、マックスバリュ曾根崎店、ザ・ビッグ	かわらハートクリニック、きざと外科、こやなぎ内科循環器科
麓地区	フレスポ鳥栖、ドラッグコスモス、ザ・ビッグ、レッドキャベツ	今村病院、まごころ医療館、やましたクリニック、和田内科循環器科
旭地区	フレスポ鳥栖、マックスバリュ村田店、ダイレックス、西鉄ストア (みやき町)	今村病院、名取医院、野田内科、久留米大学病院 (久留米市)

- 全ての地区でよく行く商業施設として挙げられているフレスポ鳥栖は、鳥栖駅前の立地のためどこからもアクセスしやすい。
- ダイレックスやユートク食品館など市街地周縁部にある商業施設や、中心市街地内に点在する病院などは、それらにアクセスしやすいバス路線が限定されるので、現時点で全てのニーズに対応できているとは限らない。

1.4. 公共交通の維持に関しては、関心のある市民意識

公共交通の利用者は非常に少なく、市の財政負担に対する認知度も低いですが、今後の公共交通の維持については、学生や高齢者など交通弱者に欠かせない足として重要という認識が広く浸透していると考えられる。

■ 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度

- 連携計画策定時（10年前）と比較すると、「知らない」という回答の割合が10ポイント程度上昇しており、公共交通への財政負担が認知されずにきている。

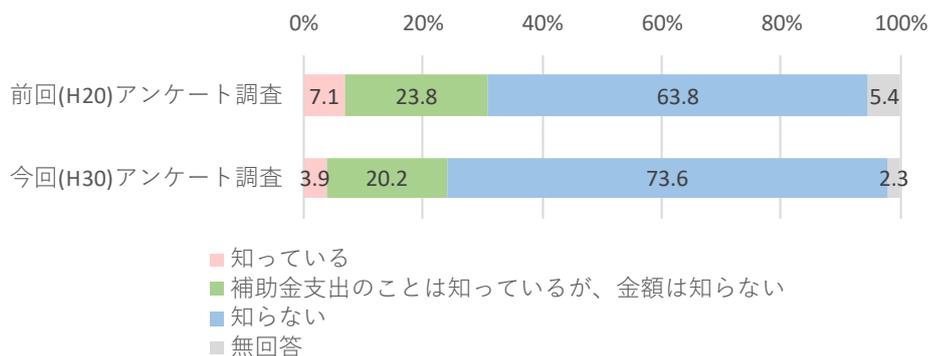


図 11 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度（10年前との比較）

- 年齢別では、75歳以上が「知っている」と回答した割合が10%を超えている。
- 「補助金支出のことは知っている」との回答は、40歳代から増加している。

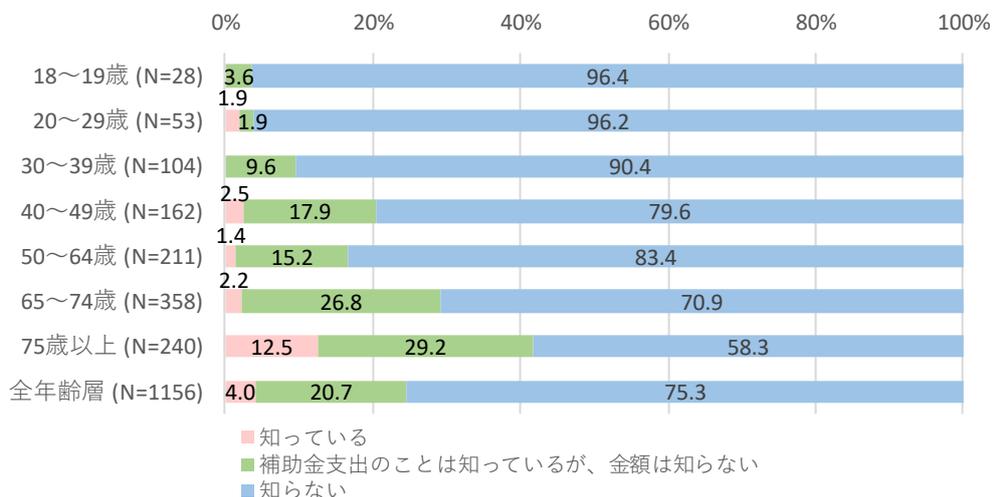


図 12 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度（年齢別）

■公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方

- 今回アンケートの結果では「現状維持」が約 41%、「今以上に充実させるべき（補助金増額）」も約 24%を占めている。「縮小もやむを得ない」との回答は 10%程度と他の回答に比べて低い。
- 10 年前の結果と比較すると、「公共交通の縮小もやむを得ない」の割合が大きく低下し、そのぶん「補助金増額」「現状維持」の割合が上昇している。

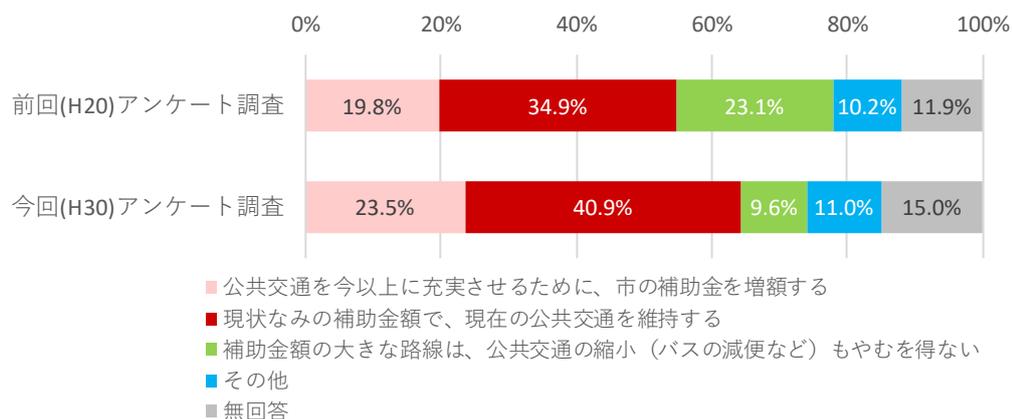


図 13 公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方（10 年前との比較）

- 補助金支出に対する考えを年齢別にみると、年齢層が上がるほど「今以上に充実させるべき（補助金増額）」の割合が増加している。
- 20 歳代、30 歳代、50～64 歳では、「現状維持」の割合が 50%以上と過半数を占めている。

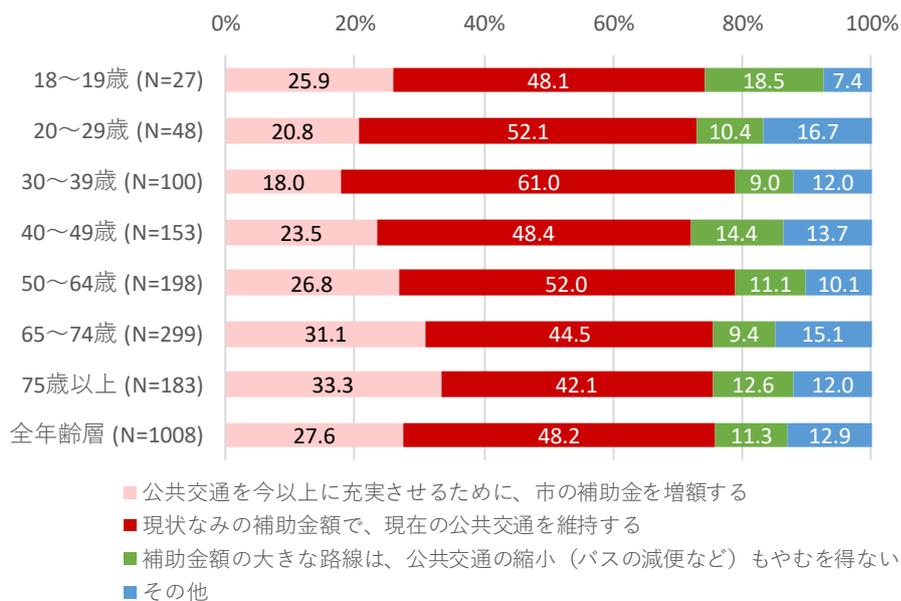


図 14 公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方（年齢別）

■公共交通への財政負担の水準に対する回答(前ページ)の理由

- 「高齢者や学生など交通弱者の移動手段を確保するため」との意見が過半数を占めている (60.2%)。
- 平成 20 年の調査結果と比較すると、「交通弱者の移動手段を確保」するためには必要という前向きな意見が非常に多くなっており、「財政負担の軽減」「公共交通の必要性を感じない」という意見の割合は、平成 20 年結果と比べて半分程度にまで減少している。

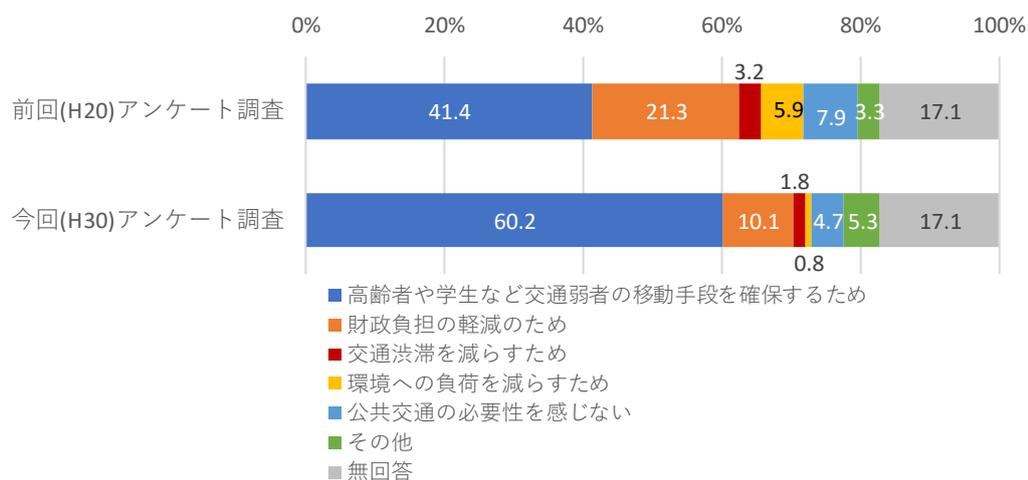


図 15 公共交通への財政負担の水準に対する回答の理由 (10 年前との比較)

(前ページ(補助金支出に対する考え)とのクロス集計)

- 「今以上に充実させるべき (補助金増額)」「現状維持」との回答の理由として、「高齢者や学生など交通弱者の移動手段を確保するため」との意見を挙げる割合が約 80~90%となっている。
- 「縮小もやむを得ない」理由としては、「財政負担の軽減のため」を挙げる割合が 40%以上を占め、「公共交通の必要性を感じない」との意見も 20%程度ある。

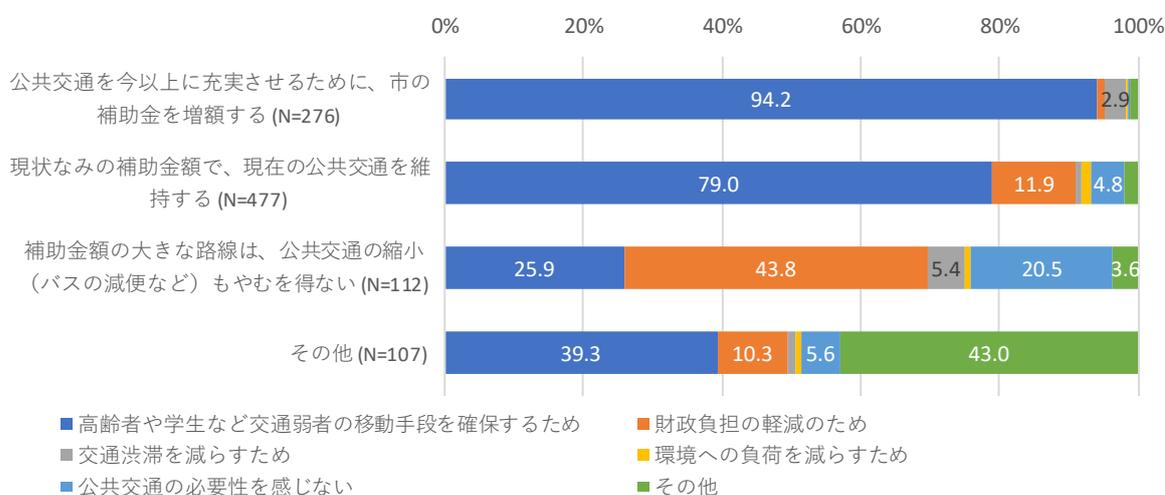


図 16 補助金支出に対する考え方の別による回答理由

1.5. 高齢者の公共交通に対する関心

高齢者の外出機会が多いが、公共交通を利用する割合は少なく、高齢者福祉乗車券など補助制度の認知度も低い。

■比較的多い高齢者の外出機会

- 高齢者層の外出機会は、全年齢層の中でも比較的高く、「65～74歳」は約50%が「ほぼ毎日」外出、「週に3～4日」を含めると80%近くが外出している。
- 「75歳以上」では、「65～74歳」に比べると外出頻度は減るが、それでも36%がほぼ毎日、約85%が週1回以上外出している。

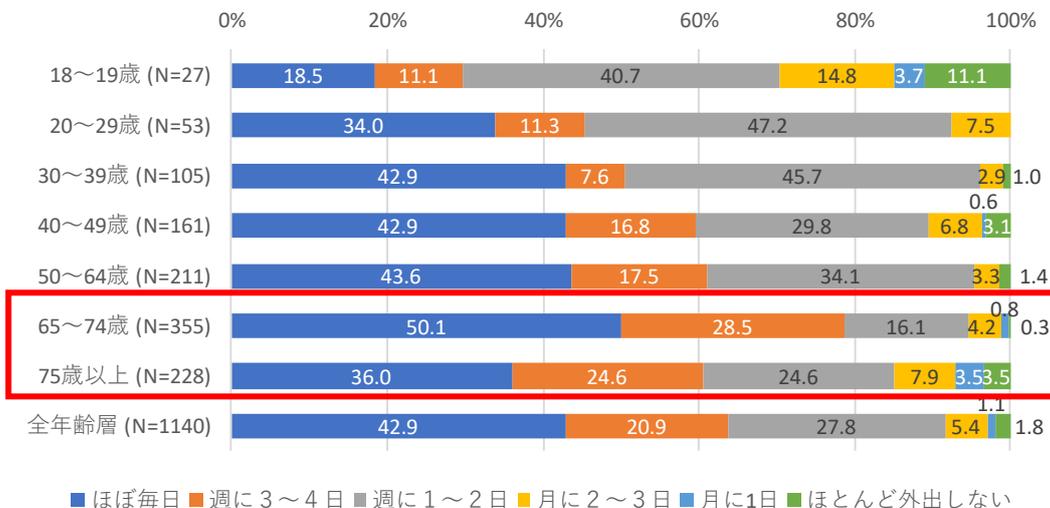


図 17 通勤・通学以外で外出する頻度（市民アンケートより）

■日常の移動状況（移動できず困ることがあるか）

- 70～80%の回答者は、自家用車などで自由に移動できる状況にある。
- 「自分で移動できず困っている」回答者は、全体の約2%にとどまる。

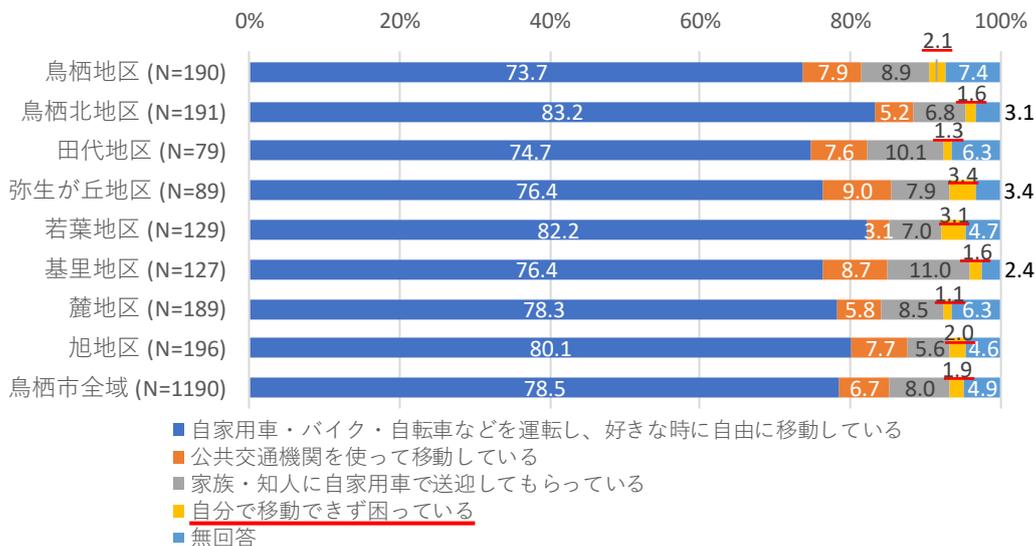


図 18 日常の移動状況（移動できず困ることがあるか）（市民アンケートより）

■高齢者でも少ない、路線バス・ミニバス利用

- 65～74歳で「バスを利用しない」割合は約92%と、65歳未満の傾向とほぼ変わらない。
- 75歳以上でバス利用者の割合が若干増加するが、それでも約80%がバスをほとんど利用していない。

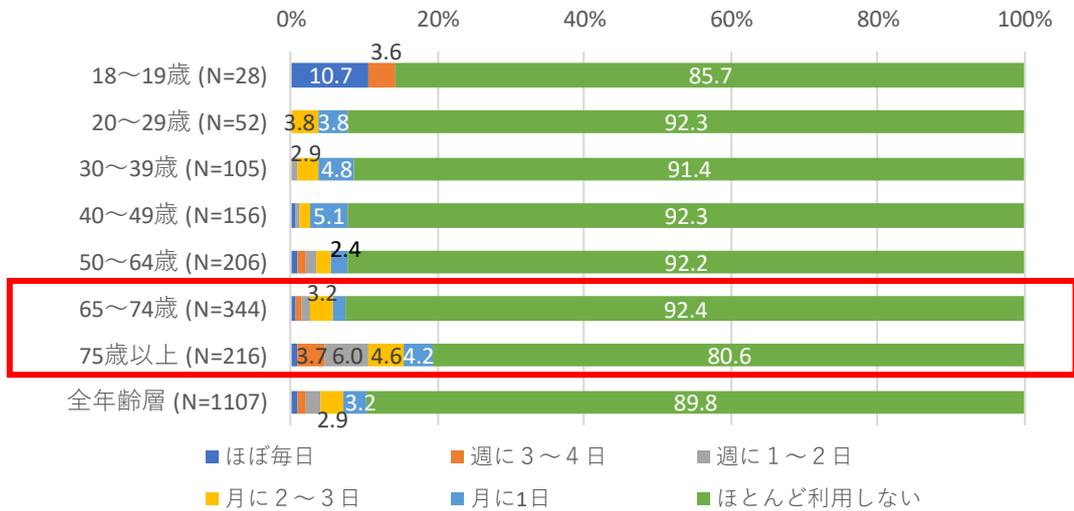


図 19 【再掲】年齢別・路線バスやミニバスの利用頻度（市民アンケートより）

■高齢者でも低い、高齢者福祉乗車券の認知度

- 高齢者層にあたる65～74歳で約60%、75歳以上で約40%が「知らない」と回答している。

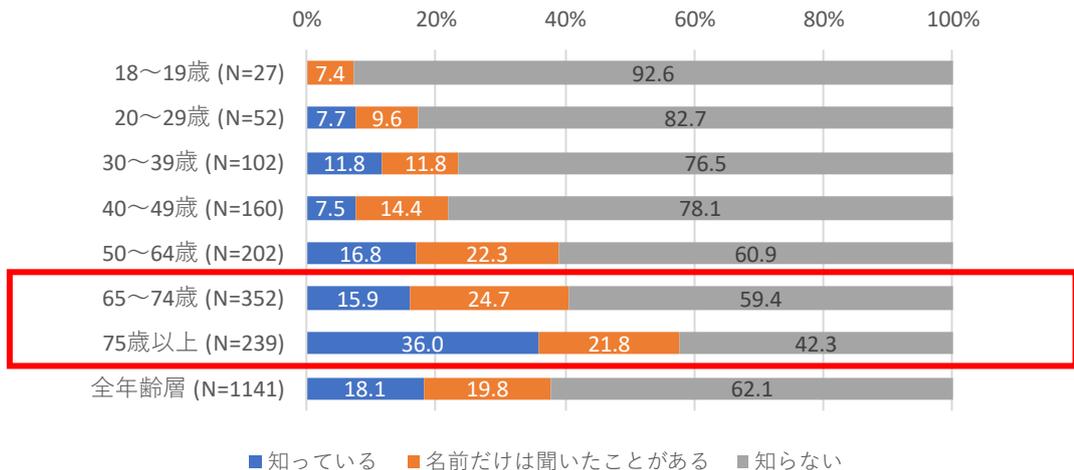
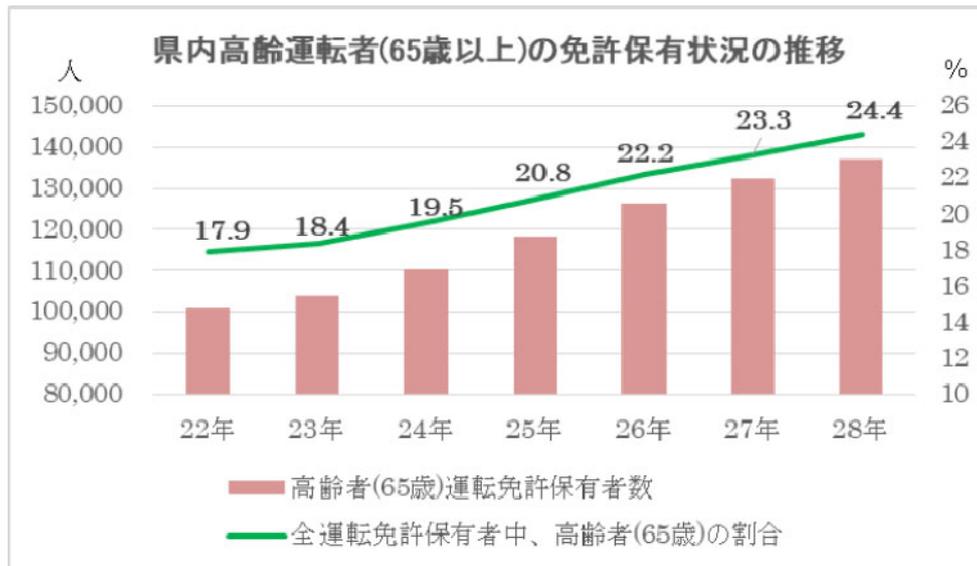


図 20 高齢者福祉乗車券を知っている割合（市民アンケートより）

■高齢者の免許保有者の増加

- 佐賀県内における65歳以上の高齢運転者の免許保有状況は、以下に示すとおり年々増加傾向にあり、平成23年から平成28年までの5年間で約3.3万人増加している。
- 全国的にも、高齢者のうち特に女性の免許保有の割合が高くなってきていることから、公共交通に頼らず、高齢に達しても自分で運転できる年齢層が増加しているものと考えられる。



資料:佐賀県警察本部

図 21 県内高齢運転者（65歳以上）の免許保有状況の推移

表 1 鳥栖市における高齢の運転免許保有者の割合

	人口	運転免許保有者※	運転免許保有率	全年齢層に占める割合
16歳以上	61,039	48,900	80.1%	100.0%
65歳以上	16,992	10,400	61.2%	21.3%

資料：佐賀県警察本部

表 2 男女別運転免許取得者数（全国、平成29年）

	男	構成率 (%)	女	構成率 (%)	男女別構成比	
					男	女
全体	45,133,771	100.0	37,121,424	100.0	54.9	45.1
65歳以上	11,353,941	25.2	6,829,953	18.4	62.4	37.6
70歳以上	7,054,073	15.6	3,462,913	9.3	67.1	32.9
75歳以上	3,929,503	8.7	1,465,809	3.9	72.8	27.2
80歳以上	1,752,181	3.9	458,832	1.2	79.2	20.8

出典：警察庁「運転免許統計（平成29年版）」

1.6. 利用者からは概ね満足されている路線バス・ミニバス

路線バス・ミニバスは、リピーターが定着しており、ミニバスは利用者の満足度も高い。高齢者福祉乗車券の発行部数も伸びている。

■バス利用者の利用頻度

【路線バス】

- 市内線のいずれの路線においても、週1回以上の利用が半数以上を占めている。

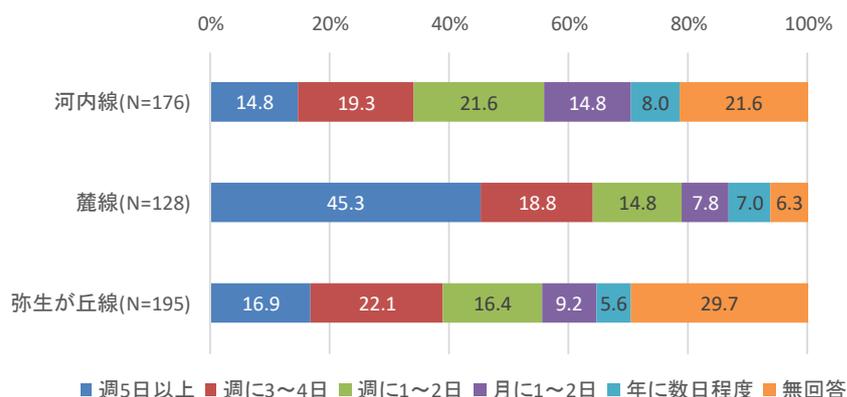


図 22 路線バス利用者の利用頻度（路線バス乗り込み調査より）

【ミニバス】

- どの路線においても、70~80%の利用者が週1~2回程度利用している。
- 週に3回、すなわち運行日には欠かさず利用している人の割合も多く、約4割を占める路線もある（田代線）。

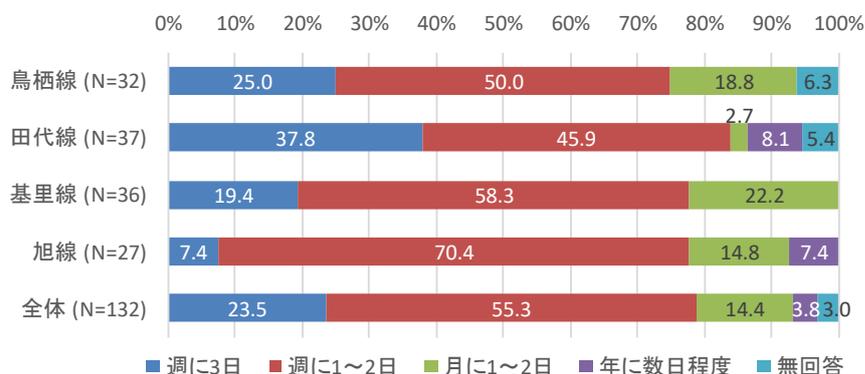


図 23 路線バス利用者の利用頻度（路線バス乗り込み調査より）

■ミニバス利用者の満足度

- ミニバス利用者に対し、以下の6つの項目に関する満足度をたずねたところ、すべての項目に対し80%以上は「満足」との評価を得られた。

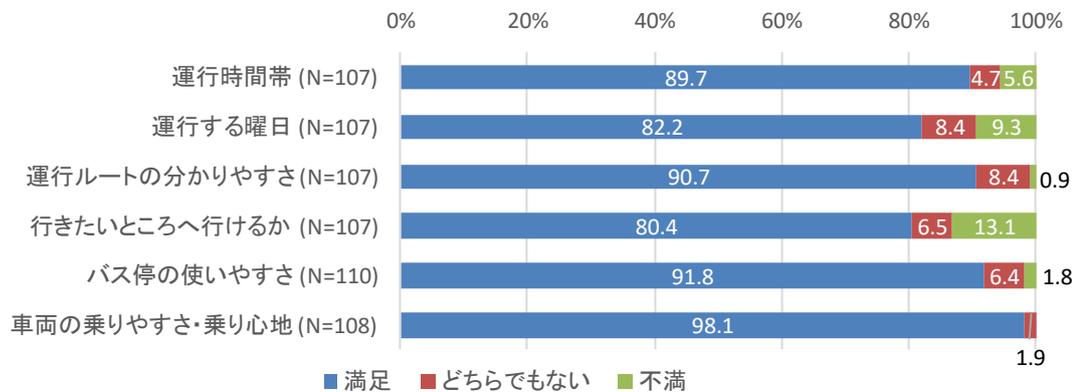


図 24 ミニバスに対する満足度（ミニバス乗り込み調査より）

■高齢者福祉乗車券の利用状況

- 高齢者福祉乗車券の利用状況は、平成 29 年度に若干落ち込んだものの年々伸びてきており、路線バス・ミニバスを利用する高齢者には好評を得てきたといえる。

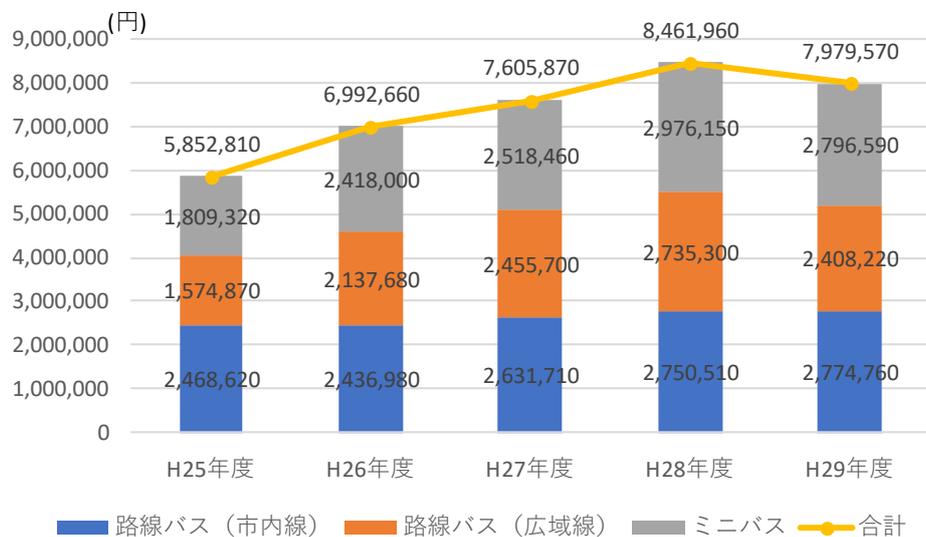


図 25 高齢者福祉乗車券による助成実績

1.7. 交通事業者の担い手不足と労働環境の変化

バス事業者、タクシー事業者ともに運転手不足と高齢化が深刻化しており、運転手の過重労働防止の潮流もあるため、運行本数など供給増の視点から公共交通の利便性を向上させるのは困難な状況となっている。

■交通事業者ヒアリングによる意見

- バス、タクシーともに運転手不足と高齢化が深刻な問題であり、タクシー運転手の平均年齢は60歳を超えている。
- 運転手の新規採用が少なく、乗務員の確保が難しい。
- 過重労働防止・連続運転防止など、労働時間等の改善基準の遵守が厳格化される傾向にある。
- 渋滞による所要時間の増加が影響し、休憩可能な時間が短くなることがよくある（路線バス）。

■バス・タクシー業界の平均年齢の高さ

- 平成26年時点においてバス業界の平均年齢は48.3歳、タクシー業界は58.3歳と、全産業平均（42.0歳）に比べて非常に高い就業構造となっている。

ドライバー業界の就業構造の現状					
		バス	タクシー	トラック	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	13万人	34万人	84万人	-
	(女性比率)	1.4%	2.3%	2.4%	< 42.8%
	平均年齢	48.3歳	58.3歳	46.2歳	> 42.0歳

出典：国土交通省

図 26 ドライバー業界の就業構造の現状（平成26年時点）

■バス運転手の高齢化

- バス運転手の高齢化は徐々に進行しており、60 歳以上の運転手の割合は、平成 28 年時点で 18.3%まで増加している。

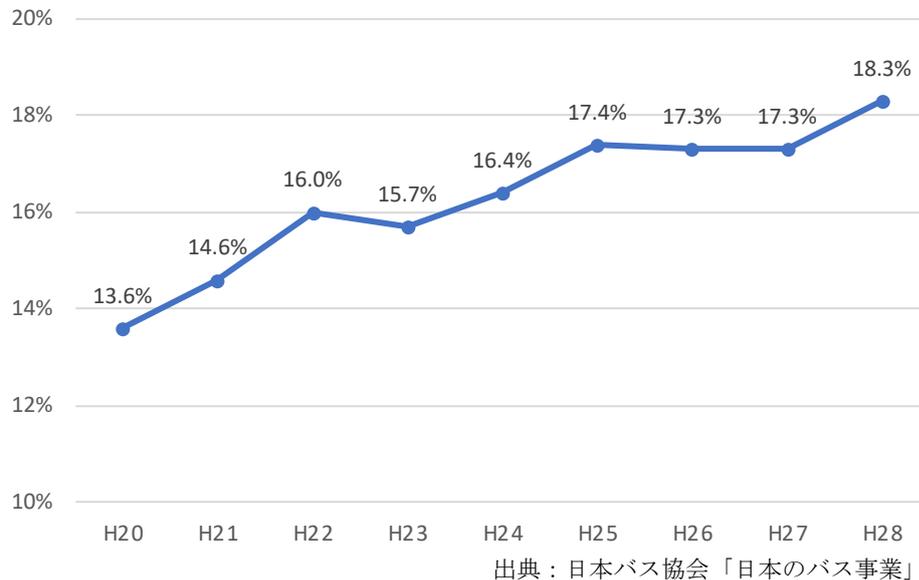
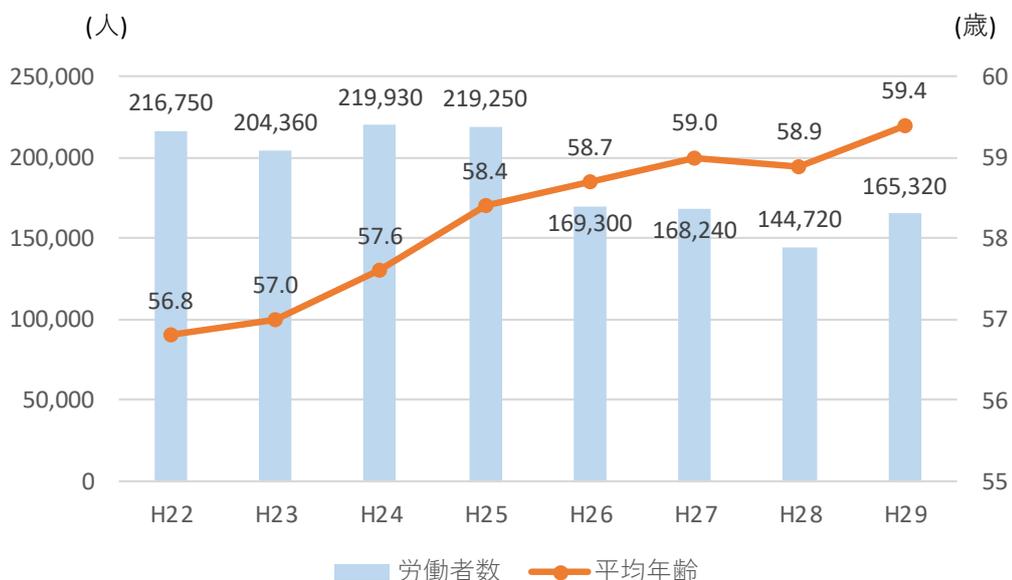


図 27 バスの高齢運転者（60 歳以上）の割合の推移（全国）

■タクシー運転手の労働者数、平均年齢(全国)

- タクシー運転手（男性）の労働者数は、平成 26 年を境に大きく減少している一方、運転手の平均年齢は上昇する傾向にある。



出典：賃金構造基本統計調査

図 28 タクシー運転手（男性）の労働者数と平均年齢の推移（全国）

2. 現状の課題の整理

①免許取得者の高齢化による公共交通離れと、免許返納による移動弱者増加の同時進行

免許取得者の多い年齢層が高齢化することにより、公共交通を必要とせずに生活できる年齢層の高齢化が進んでいる(図 19, 図 21, 表 1~2)。

一方で、高齢者の免許更新時の認知機能検査などが厳格化したことにより、免許返納者数も今後増加すると予想される(図 3)ため、運転できない高齢者の増加を見越して、公共交通の維持・充実を図る必要がある。

②自家用車中心の移動により認知度は低いが、必要性は認識されている公共交通

現在は、75 歳以上の高齢者も含め、すべての年齢層で公共交通(特にバス)が利用されていない状況である(図 5)。市の公共交通に対する補助金支出や、高齢者福祉乗車券の制度についても認知度が高いとはいえないが(図 11, 図 20)、交通弱者の足としての公共交通の必要性は、年齢を問わず広く認識されているため(図 13~16)、公共交通を維持する取組みの継続は不可欠である。

③概ね高い現状の公共交通への満足度と、今後のさらなる改善の必要性

路線バスやミニバスの利用者は、週に数回と多い頻度で利用されている方々が多く(図 22~23)、ミニバスについては利用者の満足度も概ね高い傾向が見られる(図 24)。一方で、行きたい方向に路線がないなど、移動ニーズとのミスマッチも一部ある(図 9~10)ことから、これらの解消の可能性を検討する必要がある。

④交通事業者の担い手不足の状況下における、公共交通の確保・維持

バス事業者、タクシー事業者ともに運転手不足と高齢化が深刻化する(図 26~28)とともに、運転手の過重労働防止の取組みについても運用が厳格化されている。将来的には担い手不足のために現在の運行水準の維持・継続が困難になる事態も想定される。そのため、限られたマンパワーという制約条件のもとで、公共交通の利便性の最適化を模索する必要がある。