

「第31回鳥栖市地域公共交通会議」

「第31回鳥栖市地域公共交通活性化協議会」合同会議 次第

日時：令和元年11月5日（火） 13時30分～

会場：鳥栖市役所 3階大会議室

1 開 会

2 議 題

議案第1号 鳥栖市ミニバス鳥栖地区循環線の運行経路の一部変更について（案）

議案第2号 令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の一部変更について（案）

議案第3号 鳥栖市地域公共交通網形成計画（案）について

3 その他

4 閉 会

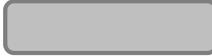
令和元年度鳥栖市地域公共交通会議・鳥栖市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

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	本田 哲
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	大石 豪
	NPO法人子供と文化のネットワークぽっぽわーんど 理事長	藤 知映
	鳥栖商工会議所 女性会副会長	肥山 佐代子
	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 建設部 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	岩永 幸三
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	松原 陽介 三木 孝志

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

議長席

久留米大学経済学部教授
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 剛氏

九州旅客鉄道株式会社
鳥栖駅長
田中 智明氏(随員)

西鉄バス佐賀(株)
代表取締役社長
高松 健司 委員
代理 伊藤 和博氏
西鉄バス佐賀(株)鳥栖支社
野崎 真悟 委員

(株)鳥栖構内タクシー
常務取締役
多々良 芳樹 委員

久留米西鉄タクシー(株)
代表取締役社長
本田 哲 委員

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
肥山 佐代子 委員

NPO法人子どもと文化のネットワーク
ぽっぽわーるど 理事長
藤 知映 委員

鳥栖市区長連合会
大石 豪 委員

鳥栖市建設部長
松雪 努 委員

事務局

入口

岸川 修 委員

鳥栖維持出張所長

佐賀国道事務所

国土交通省 九州地方整備局

代理 杉野 朗 委員

代理 杉野 朗 委員

佐賀東部土木事務所長

代理 坂井 孝輔氏

代理 坂井 孝輔氏

代理 香月 誠 委員

鳥栖警察署交通課長

代理 岩永 幸三 委員

代理 岩永 幸三 委員

佐賀県 さが創生推進課長

代理 三木 孝志 委員

代理 三木 孝志 委員

首席運輸企画専門官

佐賀運輸支局

国土交通省 九州運輸局

代理 松原 陽介 委員

代理 松原 陽介 委員

首席運輸企画専門官

佐賀運輸支局

国土交通省 九州運輸局

鳥栖市ミニバス鳥栖地区循環線の運行経路の一部変更について（案）

◇変更理由

ミニバス鳥栖地区循環線について、運行経路に隣接する河川に設置された井堰（真木町）の老朽化による改修工事が行われるため、市道が全面通行止めとなることから、迂回運行を実施するため

◇ルート変更時期

令和元年11月25日（月）～令和2年4月30日（木）

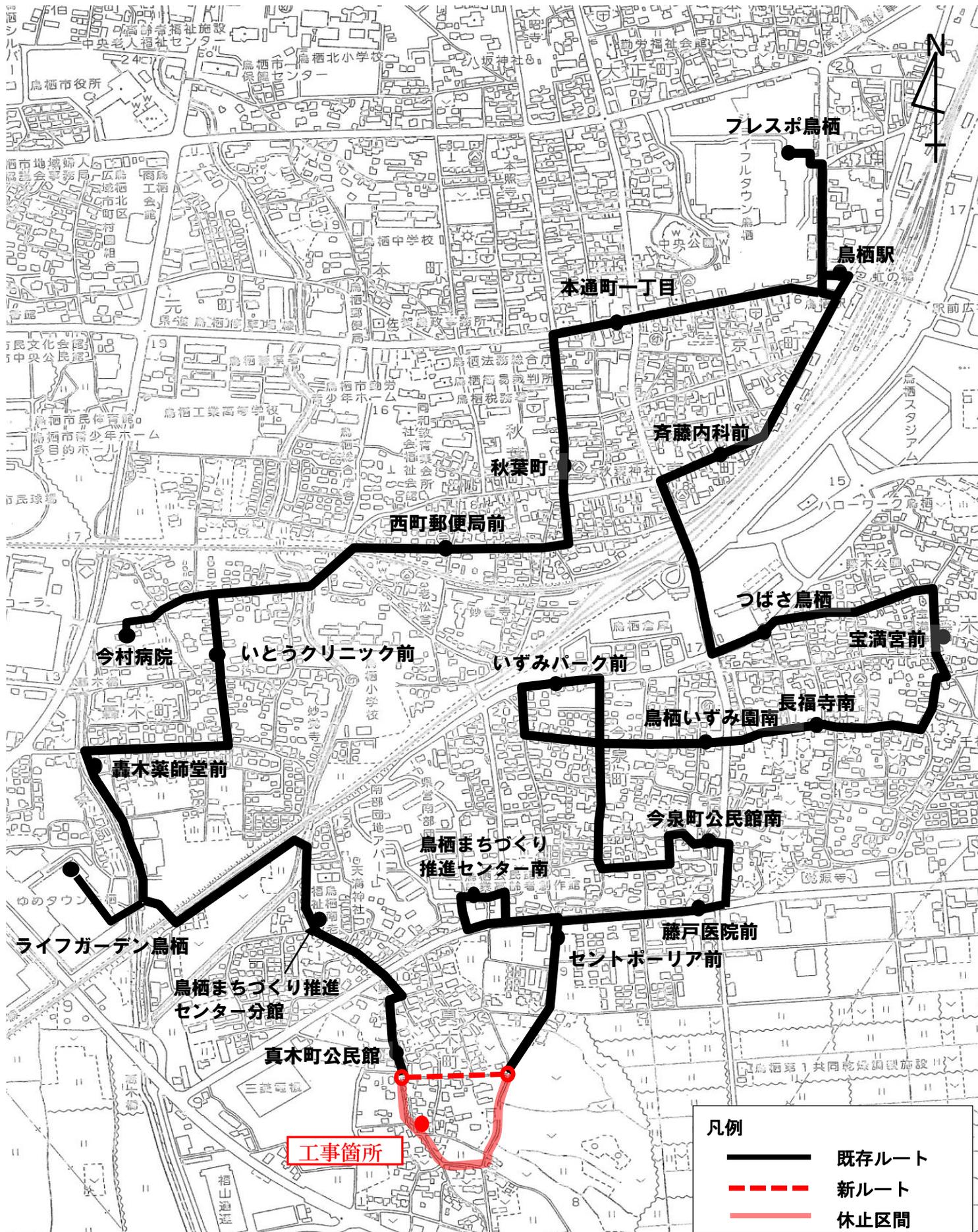
◇ルート変更図案（別紙1・2のとおり）

◇変更に係る周知

- ・公共交通ニュースによる周知（ミニバス沿線の町区への回覧）
発行時期：11月中旬（予定）
- ・ホームページ

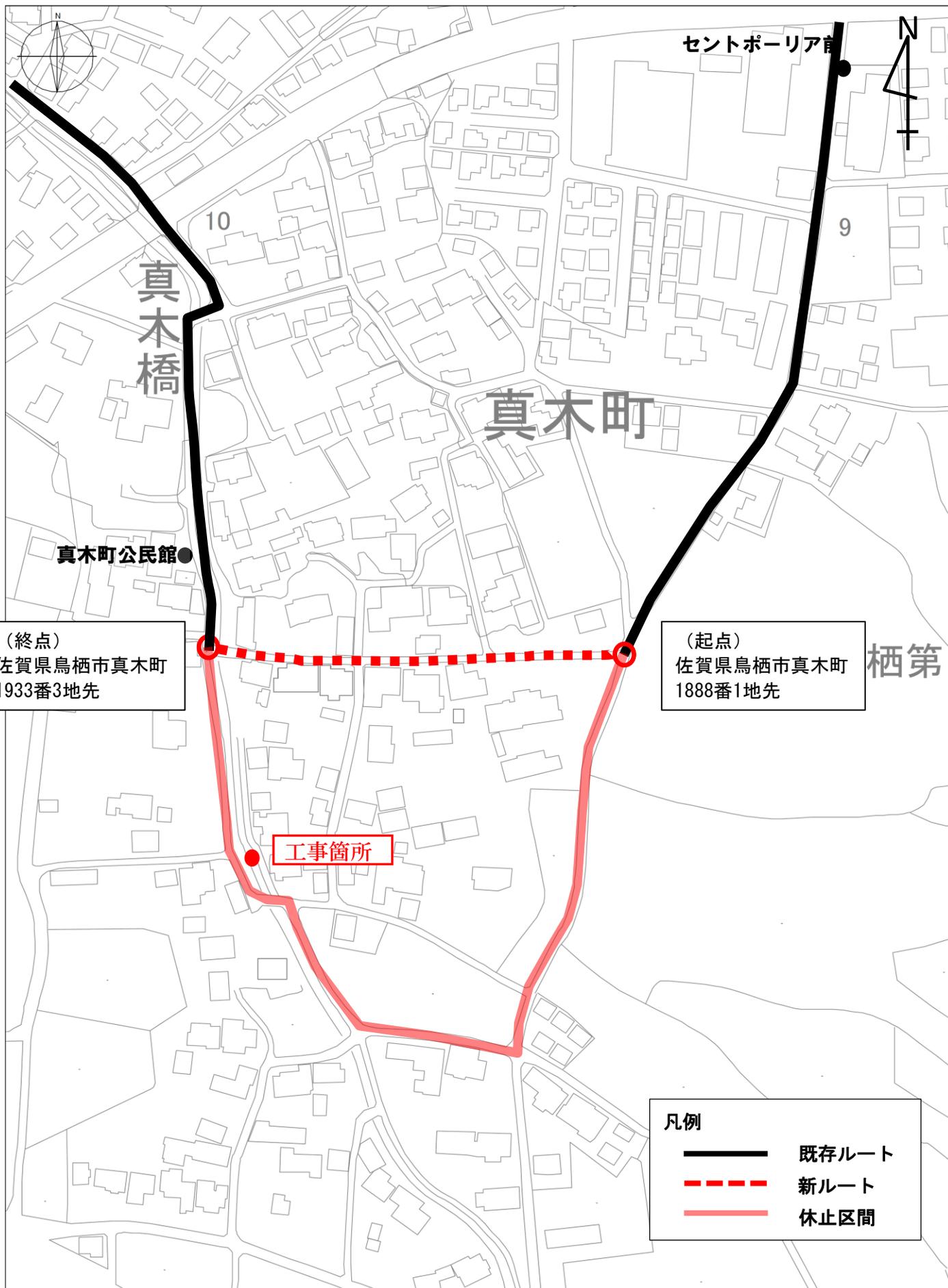
ミニバス鳥栖地区循環線ルート変更図（案）

別紙1



ミニバス鳥栖地区循環線ルート変更詳細図（案）

別紙2



令和2年度 鳥栖市生活交通確保維持改善計画 ＜地域内フィーダー系統＞

※資料は、変更箇所のみ



令和元年6月

鳥 栖 市

13. 車両の取得に係る目的・必要性

- ・該当なし

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

- ・該当なし

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者

- ・該当なし

16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

- ・該当なし

17. 協議会の開催状況と主な議論

鳥栖市では、平成 20～30 年度にかけて、「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」を計 30 回開催し、地域公共交通に関する協議を進めてきた。

※平成 30 年度～ 主な協議内容

	開催日	主な協議内容
第27回	平成 30 年 6 月 28 日	<ul style="list-style-type: none">・平成 29 年度鳥栖市地域公共交通活性化協議会収支決算（案）について・平成 30 年度路線バス及びミニバス等に関する事業計画（案）について・平成 31 年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画（案）について・鳥栖市地域公共交通網形成計画について（案） ※すべての議案について承認済み
第28回	平成 30 年 11 月 30 日	<ul style="list-style-type: none">・平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について（案）・平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）について（案） ※すべての議案について承認済み
第29回	平成 31 年 3 月 18 日	<ul style="list-style-type: none">・鳥栖市ミニバスの臨時運行について（案） ※承認済み
第30回	令和元年 6 月 26 日	<ul style="list-style-type: none">・令和元年度路線バス及びミニバス等に関する事業計画（案）・鳥栖市地域公共交通網形成計画策定スケジュール（案）・令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画（案） ※すべての議案について承認済み
第31回	令和元年 11 月 5 日	<ul style="list-style-type: none">・鳥栖市ミニバス鳥栖地区循環線の運行経路の一部変更について（案）・令和2年度鳥栖市生活交通確保維持改善計画の一部変更について（案）・鳥栖市地域公共交通網形成計画（案）について

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和2年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画運 行回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準ロで 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
鳥栖市	西鉄バス佐賀(株)	(1) 弥生が丘循環線①	鳥栖駅前	弥生が丘駅	鳥栖駅前	(循環) 16.5 km	366 日	3,294 回		路線定期	①	地域幹線系統である西鉄バス佐賀(株)の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留場にて接続	③
		(2) 弥生が丘循環線②	鳥栖駅前	弥生が丘駅	産業団地前	往 8.6 km 復 km	366 日	183 回		路線定期	①	地域幹線系統である西鉄バス佐賀(株)の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留場にて接続	③
	(株)鳥栖構内タクシー	(3) 鳥栖地区循環線	フレスポ鳥栖	鳥栖まちづくり推進センター前	フレスポ鳥栖	(循環) 8.8 km	142 日	994 回		路線定期	①	地域幹線系統である西鉄バス佐賀(株)の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留場にて接続	③
		(4) 田代地区循環線	フレスポ鳥栖	くすり博物館	フレスポ鳥栖	(循環) 9.7 km	147 日	1,029 回		路線定期	①	地域幹線系統である西鉄バス佐賀(株)の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留場にて接続	③
	久留米西鉄タクシー(株)	(5) 旭地区循環線	マックスバリュ鳥栖村田店	下野町公民館	マックスバリュ鳥栖村田店	(循環) 17.8 km	142 日	852 回		路線定期	①	地域幹線系統である西鉄バス佐賀(株)の鳥栖～神埼線と村田停留場にて接続	③
		(6) 基里地区循環線	フレスポ鳥栖	永吉町公民館	フレスポ鳥栖	(循環) 12.4 km	147 日	1,029 回		路線定期	①	地域幹線系統である西鉄バス佐賀(株)の久留米～鳥栖線、綾部線、鳥栖～神埼線と鳥栖駅前停留場にて接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

鳥栖市地域公共交通網形成計画 (素案)

令和●年●月

鳥 栖 市

－ 目 次 －

はじめに	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の対象区域	2
4. 計画期間	2
5. 計画の構成	3
第1章 現状及び課題	4
1. 上位・関連計画の整理	4
2. 地域の現状	7
3. 鳥栖市の公共交通をとりまく状況	13
4. 鳥栖市地域公共交通総合連携計画の取組み内容	19
5. 移動実態やニーズの状況	21
6. 各種調査結果からの分析・課題	37
7. 現状の課題の整理	54
第2章 基本的な方針と具体的な取組み	55
1. 鳥栖市の公共交通の基本的な方針	55
2. 目指す将来像	56
3. 計画の全体像	57

はじめに

1. 計画策定の背景と目的

鳥栖市は佐賀県の最東部に位置する人口約 73,000 人の市である。市域の北部は九千部連山を擁する山地、中部は概ねなだらかな丘陵地帯、南部は筑後川の後背地である低湿な水田地帯が広がっている。

市域の南側及び東側は福岡県に接し、北側も福岡都市圏に近接していることから、県都である佐賀市方面だけでなく久留米市や小郡市、福岡市などとの往来も盛んである。

北部九州の交通の要衝として知られ、鉄道網は九州の幹線を構成する JR 鹿児島本線と JR 長崎本線の分岐点であり、高速道路網は南北方向の九州縦貫自動車道と東西方向の九州横断自動車道が交差する位置にある。2011(平成 23)年には九州新幹線鹿児島ルートが全線開業して新鳥栖駅が設置され、拠点性が一層高まっている。

これまで、地理的優位性を活かし、積極的な企業誘致を行い、九州有数の内陸工業都市として発展してきた。また、福岡市まで新幹線で最速 12 分、JR の在来線特急でも約 20 分でアクセス可能なため、福岡市のベッドタウン的な側面も有している。これらのことから、全国的に少子高齢化が進む中、人口増加を続けている九州内でも数少ない都市の 1 つである。

市内の公共交通に着目すると、西鉄バス佐賀(株)が路線バスを 6 路線で運行しているが、一方で、一定の住宅の集積はあるが、バス路線から距離があり、公共交通を利用しにくい交通空白地域が存在していた。

そこで 2009(平成 21)年、本計画の前身となる「鳥栖市地域公共交通総合連携計画」を策定し、交通空白地域の解消手段として 10 人乗りジャンボタクシーによるミニバスの運行を開始し、この結果、公共交通利用の環境は大きく改善された。

本市の人口は依然として増加傾向にあるが、モータリゼーションの進展により公共交通利用者は減少し、一方で高齢の運転者が引き起こす交通事故の増加による運転免許返納促進の世論も高まりつつある。

また、近年では公共交通の運行を担う交通事業者においても、運転手不足や運転手の高齢化が進行しており、公共交通サービスを継続的に提供するためには、利用者・交通事業者・自治体の三者が協力し合い、将来的に維持することが可能な公共交通体系を構築していくことが必要とされている。

本計画では、これら本市の公共交通をとりまく環境を考慮し、市民の利便性と公共交通の持続性の両立を図るべく、地域公共交通網の将来像を設定するとともに、その実現に向けて取り組むべき施策を立案するものである。

2. 計画の位置づけ

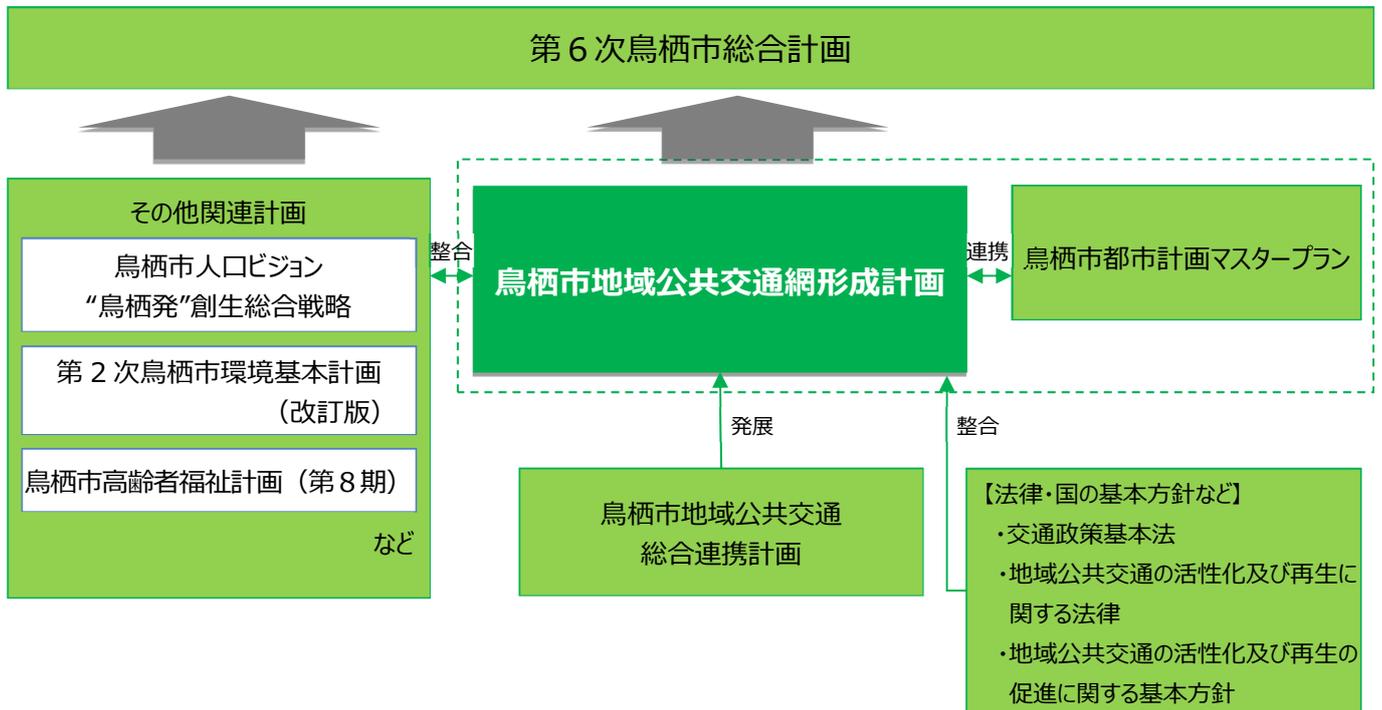


図 1 鳥栖市地域公共交通網形成計画の位置づけ

3. 計画の対象区域

鳥栖市全域（ただし、隣接自治体との移動の関連性についても考慮する。）

4. 計画期間

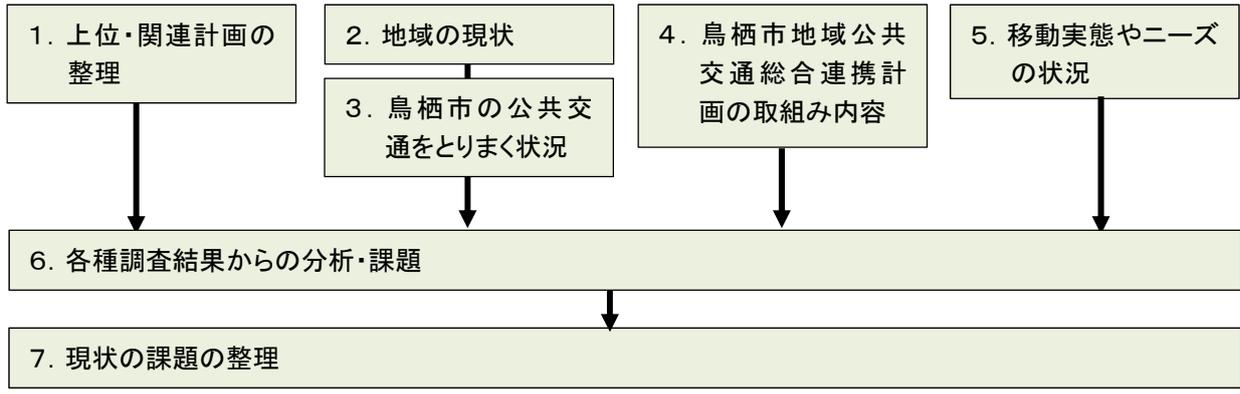
2020(令和 2)年 4 月～2025(令和 7)年 3 月（5 年間）

5. 計画の構成

第1章 現状及び課題

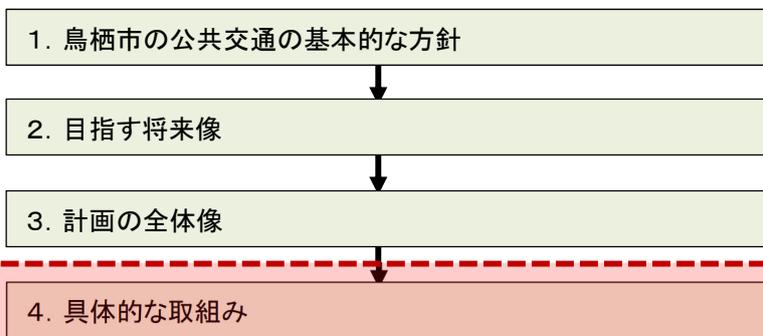
本市のまちづくりの方向性（上位・関連計画の整理）、人口や公共交通の現状ならびにそれを取り巻く状況、公共交通に関するこれまでの取組み（地域公共交通総合連携計画の評価）、本計画策定にあたり実施した各種調査（市民アンケート、バス乗降調査等）などから、本市の公共交通に関する現状の課題を整理した。

（まちづくりの方向性） （既存資料からの現状把握） （前計画に基づく取組み） （移動実態・ニーズ調査）



第2章 基本的な方針と具体的な取組み

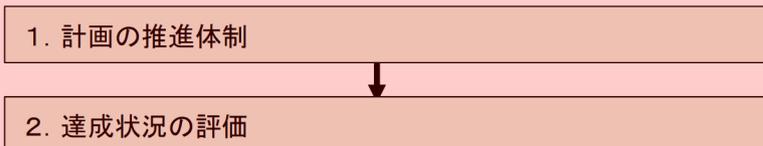
前章で整理した課題に基づき、本市の公共交通に関する基本的な方針を策定し、公共交通が目指すべき将来像と、それを達成するための計画の全体像、具体的な取組みについて記載した。



現在作成中

第3章 計画の推進と評価

本計画を推進するための体制と主体別の役割、達成状況の評価の考え方について記載した。



第1章 現状及び課題

1. 上位・関連計画の整理

(1) 第6次鳥栖市総合計画基本構想(平成23年3月)、同後期基本計画(平成28年3月)

記載のある項目	内容																				
基本構想	<p>第4章 まちづくりの基本目標</p> <p>1. 自然との共生を図り、快適な生活を支えるまち</p> <p>⇒ 人や環境にやさしく、だれもが利用しやすい、円滑で利便性の高い交通体系を確立します。</p>																				
後期基本計画	<p>第3章 リーディングプロジェクト</p> <p>【3 安全で安心なまちをつくるプロジェクト】</p> <p>現在の本市の公共交通は、鉄道、民間路線バス、ミニバス及びタクシー等で構成されていますが、今後も市民の移動を支える公共交通機関の利便性確保を図っていきます。</p> <p><具体的な取組></p> <p>①交通弱者の移動手段の確保に努めます</p> <p>第4章 分野別計画</p> <p><基本目標 1 自然との共生を図り、快適な生活を支えるまち></p> <p><取組 6 誰もが移動しやすい交通体系を確立します></p> <p>【取組の体系】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的な取組</th> <th>内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バスの維持及び利用促進を図ります</td> <td>バス路線の維持と利便性の向上を目的に、路線やダイヤの見直しを行い、利用者拡大を図ります。</td> </tr> <tr> <td>交通空白地域への対応を図ります</td> <td>地域のニーズを分析・把握した上で、路線バスやミニバスの見直しなど、地域の実情に沿った交通空白地域への対応の検討を行います。</td> </tr> <tr> <td>交通弱者の移動手段の確保に努めます</td> <td>だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築を検討します。</td> </tr> </tbody> </table> <p>【取組の達成状況】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項 目</th> <th>現状 (H26 年度)</th> <th>目標 (H32 年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内路線バス利用者数</td> <td>102,675 人/年</td> <td>120,000 人/年</td> </tr> <tr> <td>ミニバス利用者数</td> <td>19,096 人/年</td> <td>24,000 人/年</td> </tr> <tr> <td>高齢者福祉乗車券交付数</td> <td>500 人</td> <td>600 人</td> </tr> </tbody> </table>	具体的な取組	内 容	路線バスの維持及び利用促進を図ります	バス路線の維持と利便性の向上 を目的に、 路線やダイヤの見直し を行い、 利用者拡大 を図ります。	交通空白地域への対応を図ります	地域のニーズを分析・把握した上で、 路線バスやミニバスの見直しなど、地域の実情に沿った交通空白地域への対応の検討 を行います。	交通弱者の移動手段の確保に努めます	だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築 を検討します。	項 目	現状 (H26 年度)	目標 (H32 年度)	市内路線バス利用者数	102,675 人/年	120,000 人/年	ミニバス利用者数	19,096 人/年	24,000 人/年	高齢者福祉乗車券交付数	500 人	600 人
具体的な取組	内 容																				
路線バスの維持及び利用促進を図ります	バス路線の維持と利便性の向上 を目的に、 路線やダイヤの見直し を行い、 利用者拡大 を図ります。																				
交通空白地域への対応を図ります	地域のニーズを分析・把握した上で、 路線バスやミニバスの見直しなど、地域の実情に沿った交通空白地域への対応の検討 を行います。																				
交通弱者の移動手段の確保に努めます	だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築 を検討します。																				
項 目	現状 (H26 年度)	目標 (H32 年度)																			
市内路線バス利用者数	102,675 人/年	120,000 人/年																			
ミニバス利用者数	19,096 人/年	24,000 人/年																			
高齢者福祉乗車券交付数	500 人	600 人																			

(2) 鳥栖市都市計画マスタープラン（令和2年●月）

記載のある項目	内容
<p>第1章 現況・課題の整理</p>	<p>2 都市づくりの問題点・課題</p> <p>2-4 交通体系に関する問題点・課題</p> <p>公共交通ネットワークの充実</p> <p>本市の公共交通は、JR、路線バス・ミニバスが通っており、市内路線バス・ミニバスの利用者数は増加傾向にあります。しかし、公共交通利用圏の人口カバー率は、市街化区域で約87%、市街化調整区域で約67%となっており、公共交通でカバーできない地域が存在します。</p> <p>市民の移動手段は自家用車が多くを占めていますが、高齢者等の移動手段として公共交通の需要は高まることが予想されており、環境負荷の低減や超高齢社会の進展を視野に入れた、市民生活に必要な移動手段の確保が必要です。また、公共交通の利用促進とともに路線バス・ミニバスの運行形態の効率化が必要です。</p>
<p>第2章 全体構想</p>	<p>1 都市づくりの方針</p> <p>1-2 基本方針</p> <p>方針1 便利で快適なまち（関連項目のみ抜粋）</p> <p>●<u>道路・公共交通ネットワークを強化し、市内外の移動を円滑化</u>します。</p> <p><主な取組></p> <p>○<u>公共交通の効率的な運行</u></p> <p>2 分野別の方針</p> <p>2-4 交通体系の方針</p> <p><基本的な考え方></p> <p>本市の交通体系は、九州横断自動車道や九州縦貫自動車道をはじめ、国道3号、国道34号等の国道及び県道等、九州新幹線、JR鹿児島本線、JR長崎本線等により骨格となる道路・公共交通ネットワークが形成されています。このような<u>本市の恵まれた広域的な道路・公共交通ネットワークを活かして、様々な交通手段が有機的に連携した総合的かつ効率的な交通体系の確立</u>を目指します。</p> <p>（中略）</p> <p><u>公共交通は、交通利便性の向上や高齢者等の移動手段確保のため、鉄道やバス等の総合的な公共交通ネットワークの形成</u>を図ります。</p> <p>(2) 公共交通に関する方針</p> <p>①交通結節機能の向上</p> <p>・<u>鳥栖駅周辺及び新鳥栖駅周辺を主要交通結節点、その他駅周辺を交通結節点と位置づけ、交通結節機能の維持・向上とともに、鉄道やバス等の利便性に配慮した公共交通の充実</u>を図ります。</p> <p>②公共交通の充実</p> <p>・路線バス・ミニバスは、<u>利用者ニーズを踏まえた運行ルートの設定やダイヤの改善等</u>により<u>利用促進・効率化</u>を図ります。</p> <p>・<u>だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築</u>を検討し、<u>交通弱者の移動手段の確保</u>に努めます。</p> <p>・<u>路線バス・ミニバスの再編など、日常生活を支える地域公共交通のあり方について検討</u>します。</p>

(3) 第2次鳥栖市環境基本計画（改訂版）（平成29年3月）

記載のある項目	内容														
<p>第3章 理念の実現に向けた取組</p>	<p><取組の柱4>住環境を守る 【取組の方向性】（抜粋） ◇公共交通や自転車などの利用促進</p> <table border="1" data-bbox="469 470 1426 759"> <thead> <tr> <th data-bbox="469 470 788 521">市民の取組</th> <th data-bbox="788 470 1107 521">事業者の取組</th> <th data-bbox="1107 470 1426 521">行政の取組</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="469 521 788 759"> <ul style="list-style-type: none"> ・出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 </td> <td data-bbox="788 521 1107 759"> <ul style="list-style-type: none"> ・移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・従業員に対し、車以外の通勤を奨励します。 </td> <td data-bbox="1107 521 1426 759"> <ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通総合連携計画」に基づき、地域公共交通の利用を促進します。 ・徒歩や自転車を利用しやすい環境を整えます。 </td> </tr> </tbody> </table> <p><取組の柱5>地球温暖化を防ぐ 【取組の方向性】（抜粋） ◇環境に優しい移動手段の普及</p> <table border="1" data-bbox="469 952 1426 1279"> <thead> <tr> <th data-bbox="469 952 788 1003">市民の取組</th> <th data-bbox="788 952 1107 1003">事業者の取組</th> <th data-bbox="1107 952 1426 1003">行政の取組</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="469 1003 788 1279"> <ul style="list-style-type: none"> ・出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・車を買替える際は、エコカーを優先的に選びます。 ・エコドライブに努めます。 </td> <td data-bbox="788 1003 1107 1279"> <ul style="list-style-type: none"> ・移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・事業用車両をエコカーに更新します。 ・エコドライブに努めます。 </td> <td data-bbox="1107 1003 1426 1279"> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車・バス・電車など環境に優しい移動手段の普及啓発を進めます。 </td> </tr> </tbody> </table>			市民の取組	事業者の取組	行政の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・従業員に対し、車以外の通勤を奨励します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通総合連携計画」に基づき、地域公共交通の利用を促進します。 ・徒歩や自転車を利用しやすい環境を整えます。 	市民の取組	事業者の取組	行政の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・車を買替える際は、エコカーを優先的に選びます。 ・エコドライブに努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・事業用車両をエコカーに更新します。 ・エコドライブに努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車・バス・電車など環境に優しい移動手段の普及啓発を進めます。
市民の取組	事業者の取組	行政の取組													
<ul style="list-style-type: none"> ・出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・従業員に対し、車以外の通勤を奨励します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通総合連携計画」に基づき、地域公共交通の利用を促進します。 ・徒歩や自転車を利用しやすい環境を整えます。 													
市民の取組	事業者の取組	行政の取組													
<ul style="list-style-type: none"> ・出かける際は、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・車を買替える際は、エコカーを優先的に選びます。 ・エコドライブに努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動や輸送の手段として、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使います。 ・事業用車両をエコカーに更新します。 ・エコドライブに努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車・バス・電車など環境に優しい移動手段の普及啓発を進めます。 													

(4) 鳥栖市高齢者福祉計画 第8期（平成30年度～平成32年度）（平成30年3月）

記載のある項目	内容
<p>基本目標1【保健・介護予防】 地域参加と健康づくりの推進</p>	<p>2. 生きがい対策事業 ⑧高齢者路線バス及びミニバス運賃助成事業 <事業内容> 高齢者の移動手段の確保を目的に、市内に居住する75歳以上の者又は70歳以上で運転免許証を自主返納された者に対し、高齢者福祉乗車券を交付し、当該乗車券が使用された路線バス・ミニバスについて運賃助成を行っています。高齢者の外出機会や活動の場の拡大に寄与し、生きがいづくりや社会参加の支援を図ります。 <施策の方向性> 今後、高齢者の社会的活動や外出支援のため、継続して助成を行います。</p>

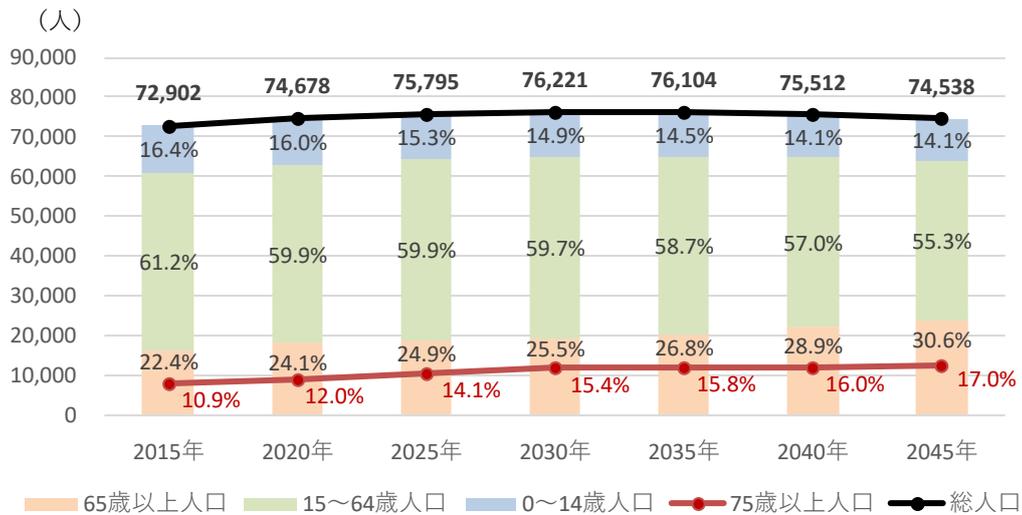
2. 地域の現状

(1) 人口構成

1) 総人口の推移と将来予測

鳥栖市の人口は、国の将来予測によると 2030 年には 7.6 万人とピークに達した後、減少に転じる見込みである。

この間、65 歳以上の高齢者人口は着実に増加し、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 2 鳥栖市の人口の推移と将来人口予測（詳細）

2) 人口分布

本市の人口は、概ね中心市街地を擁する中部から東部にかけて集中しているほか、北東部の弥生が丘地区、南西部のJR肥前旭駅周辺に集積している。

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。

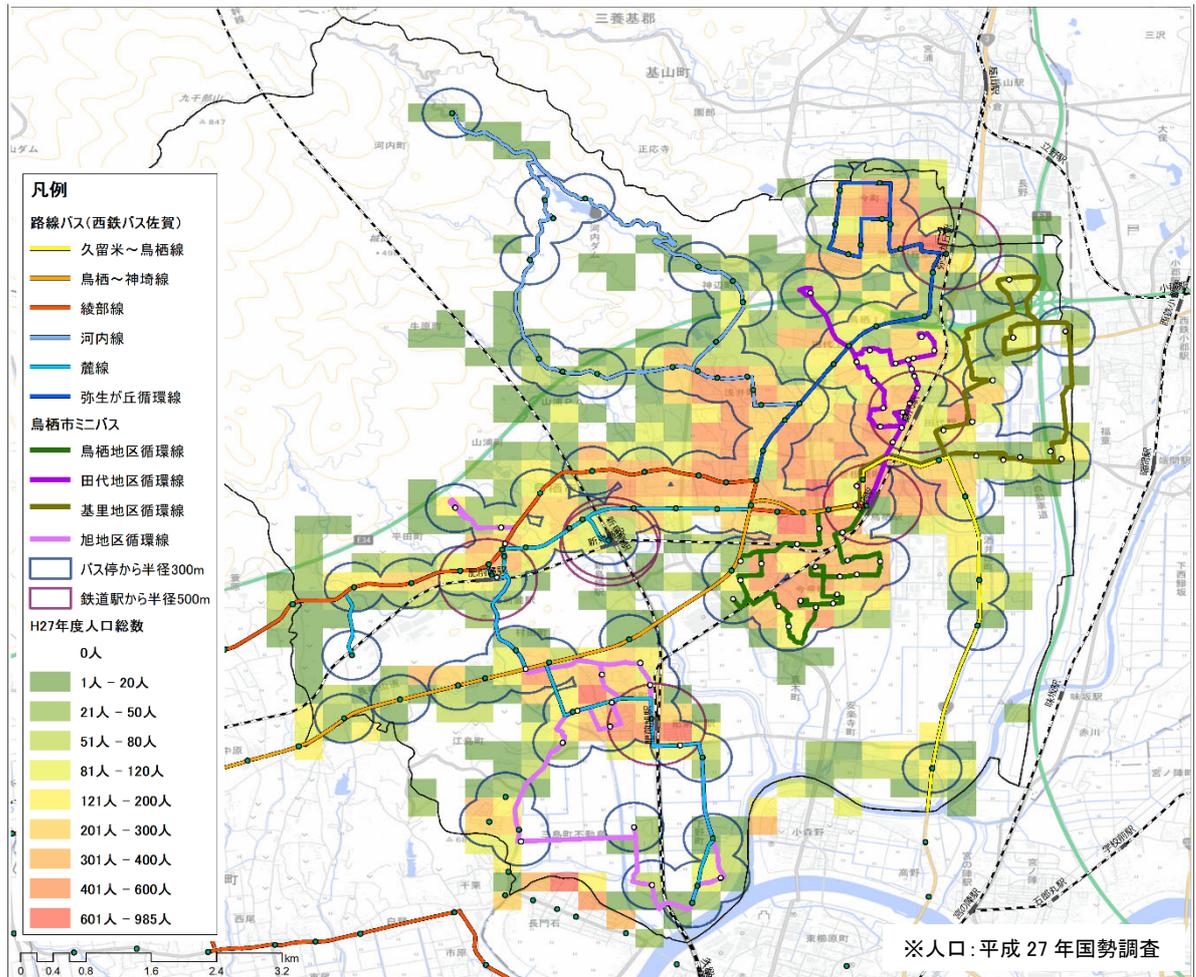


図 3 鳥栖市内の人口分布

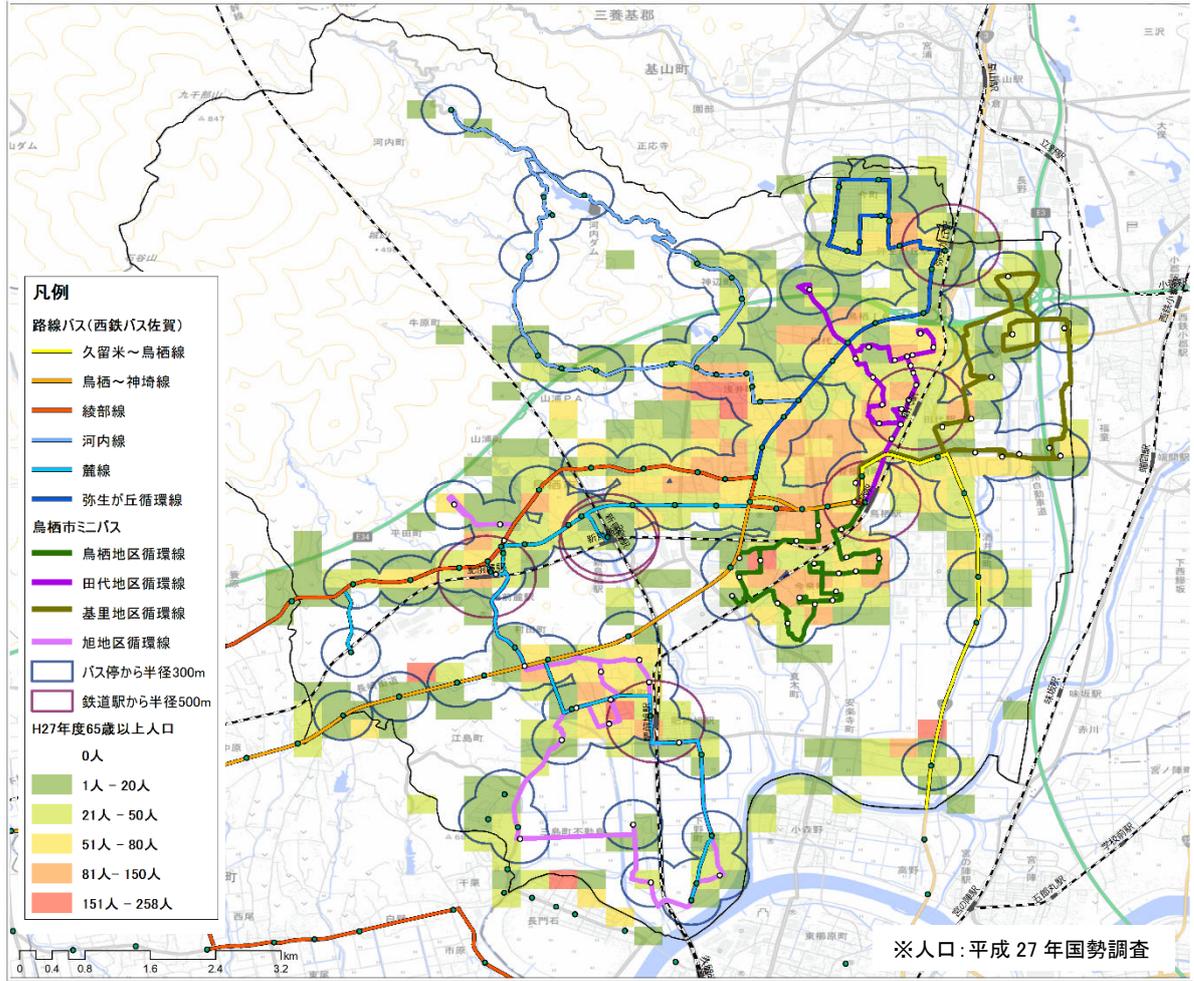


図 4 鳥栖市内の高齢者の分布 (高齢者数ベース)

(2) 主要施設の分布

商業施設は、鳥栖駅周辺から主要地方道久留米基山筑紫野線にかけての地域、新鳥栖駅の周辺、弥生が丘地区などに立地している。

病院は、中心市街地に多く集積しているが、新鳥栖駅や肥前旭駅の周辺、弥生が丘地区などにも多く立地している。

主要施設に関しては、ほとんどがバス停から 300m の範囲内には入っており、バスでのアクセスによる利用は可能である。

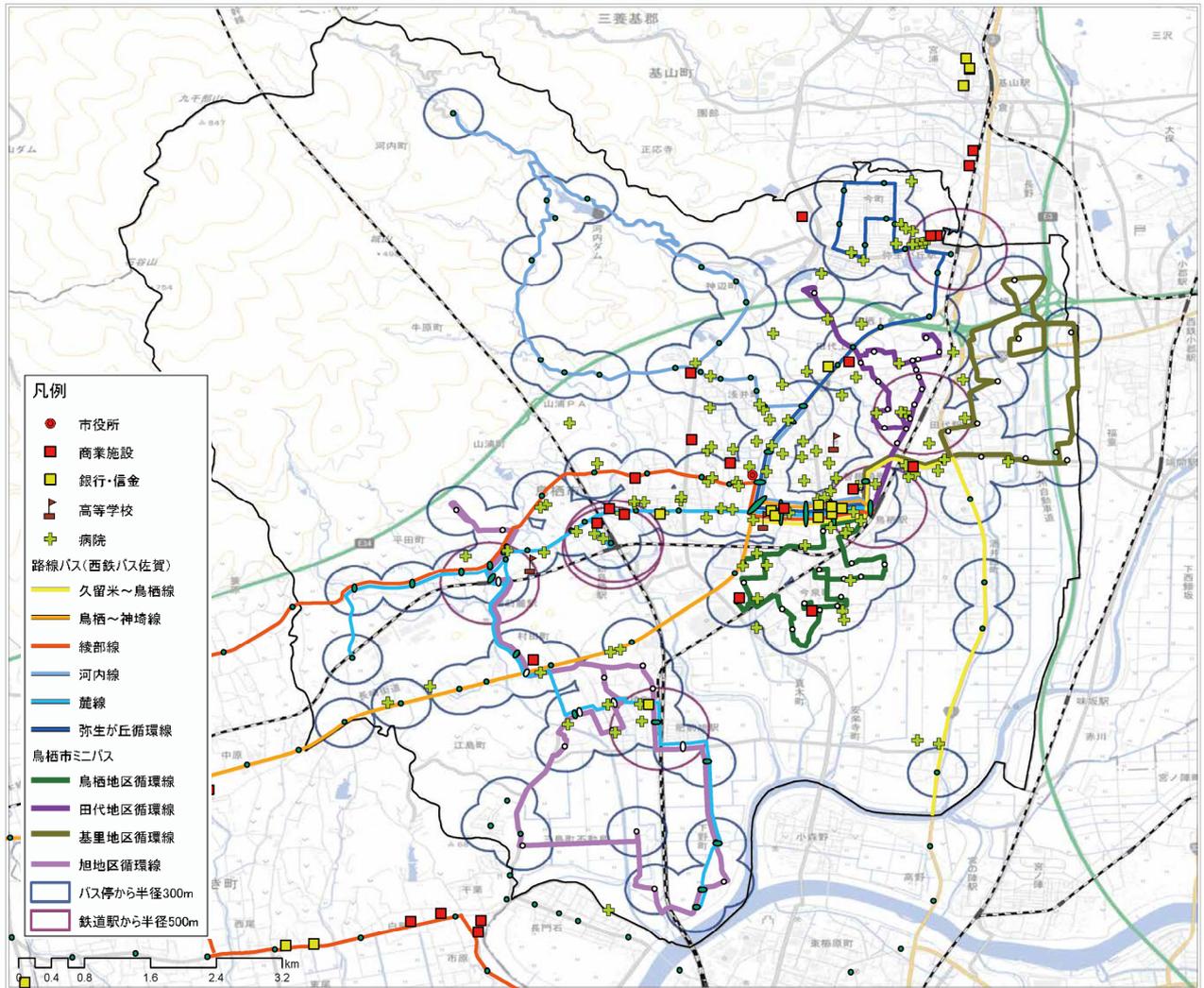


図 5 主要施設の分布状況

(3) 通勤・通学流動

1) 通勤流動

平成 27 年国勢調査によると、市外への通勤先は、久留米市が最も多く（2,883 人）、次いで福岡市（2,674 人）の順となっている。

一方、市内への通勤者が最も多いのは久留米市（5,498 人）で、次いで小郡市（2,369 人）、みやき町（1,927 人）、基山町（1,847 人）となっている。

福岡市方面を除くと、通勤に関しては流出者よりも流入者の方が多く、本市は周辺市町にとっての就労の場となっている。

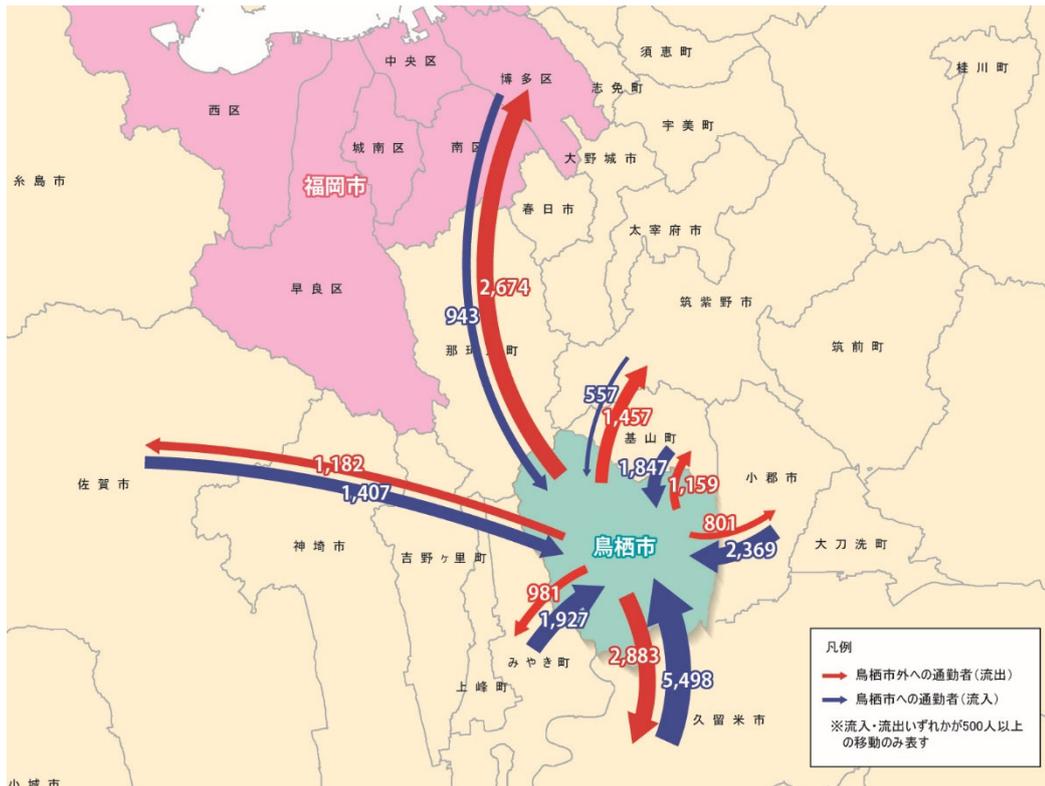


図 6 鳥栖市における通勤流動（平成 27 年）

2) 通学流動

平成 27 年国勢調査結果によると、市外への通学先は、福岡市が最も多く（524 人）、次いで佐賀市（367 人）、久留米市（228 人）の順となっている。

一方、市内への通学者は、みやき町（229 人）と基山町（205 人）が多く、佐賀市、久留米市、神埼市、吉野ヶ里町、上峰町からも 100 人を超える通学者がある。

通学の場合、通勤に比べて市外から本市に集中する傾向は小さく、むしろ福岡市や佐賀市など周辺の主要都市への流出が大きい傾向にある。

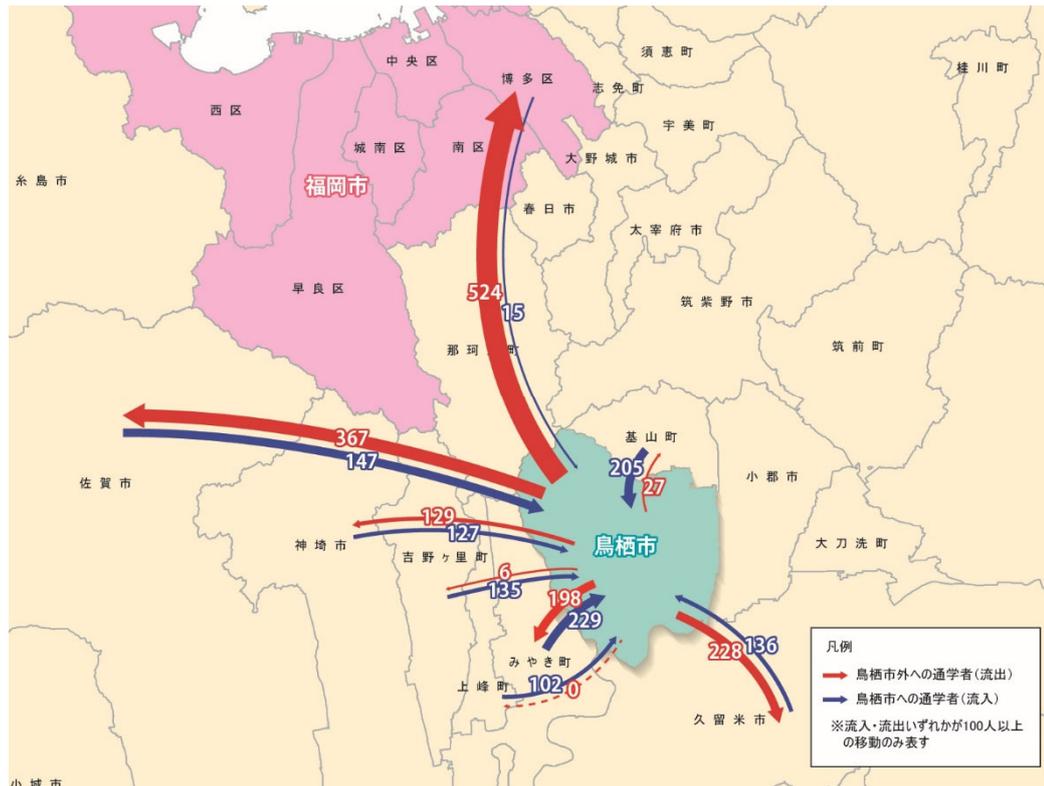


図 7 鳥栖市における通学流動（平成 27 年）

3. 鳥栖市の公共交通をとりまく状況

(1) 鳥栖市の公共交通の概要

本市は、九州における交通の要衝として発展してきた。

広域交通網を担う鉄道(JR)は、鹿児島本線と長崎本線の2路線が、鳥栖駅において分岐している。また、2011年3月に九州新幹線(博多～新八代間)が開業し、長崎本線との交差部に新鳥栖駅が開設されている。

西鉄バス佐賀(株)が本市内の路線バスを運行しており、本市と周辺の久留米市、みやき町、神埼市などを結ぶ「広域線」3路線、本市内で完結する「市内線」3路線の計6路線が運行されている。このほか、鳥栖駅から鳥栖プレミアム・アウトレットまでノンストップで直通し、そこから弥生が丘駅を経由し西鉄小郡駅に至る「鳥栖プレミアム・アウトレット線」が運行されている。

また、鳥栖市地域公共交通総合連携計画(2009年3月)に基づき、交通空白地域の解消を図るべくミニバスの運行を開始した。2009年10月から2路線(鳥栖、田代)で開始、2012年10月から新たに2路線(基里、旭)が加わり、現在は4路線で、タクシー事業者への運行委託という形態で運行している。

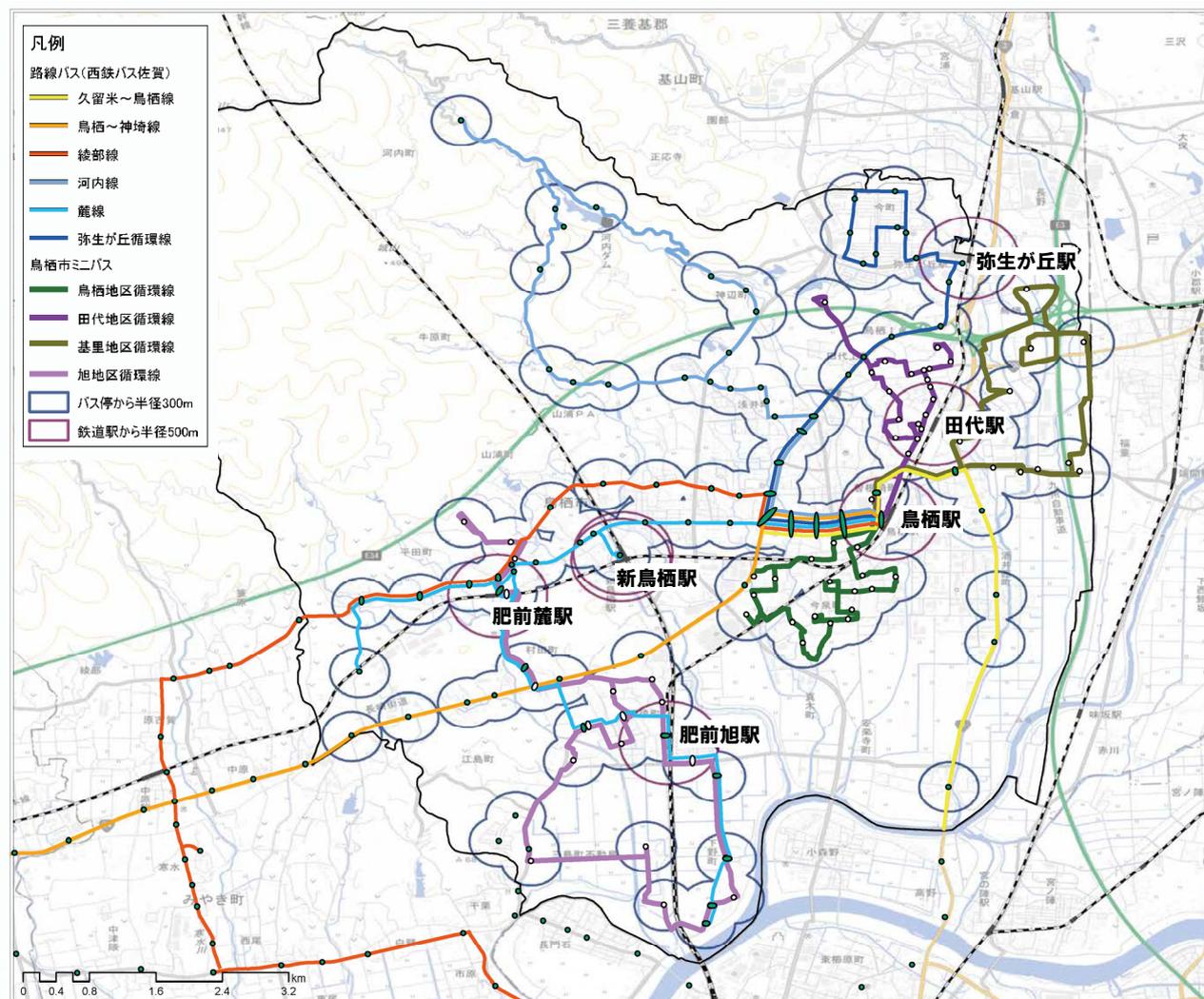


図 8 鳥栖市の公共交通網

(2) 路線バスの状況

鳥栖市内の路線バスは、以下のとおり市内線3路線（河内線、麓線、弥生が丘循環線）、広域線3路線（久留米～鳥栖線、鳥栖～神埼線、綾部線）が運行されている。

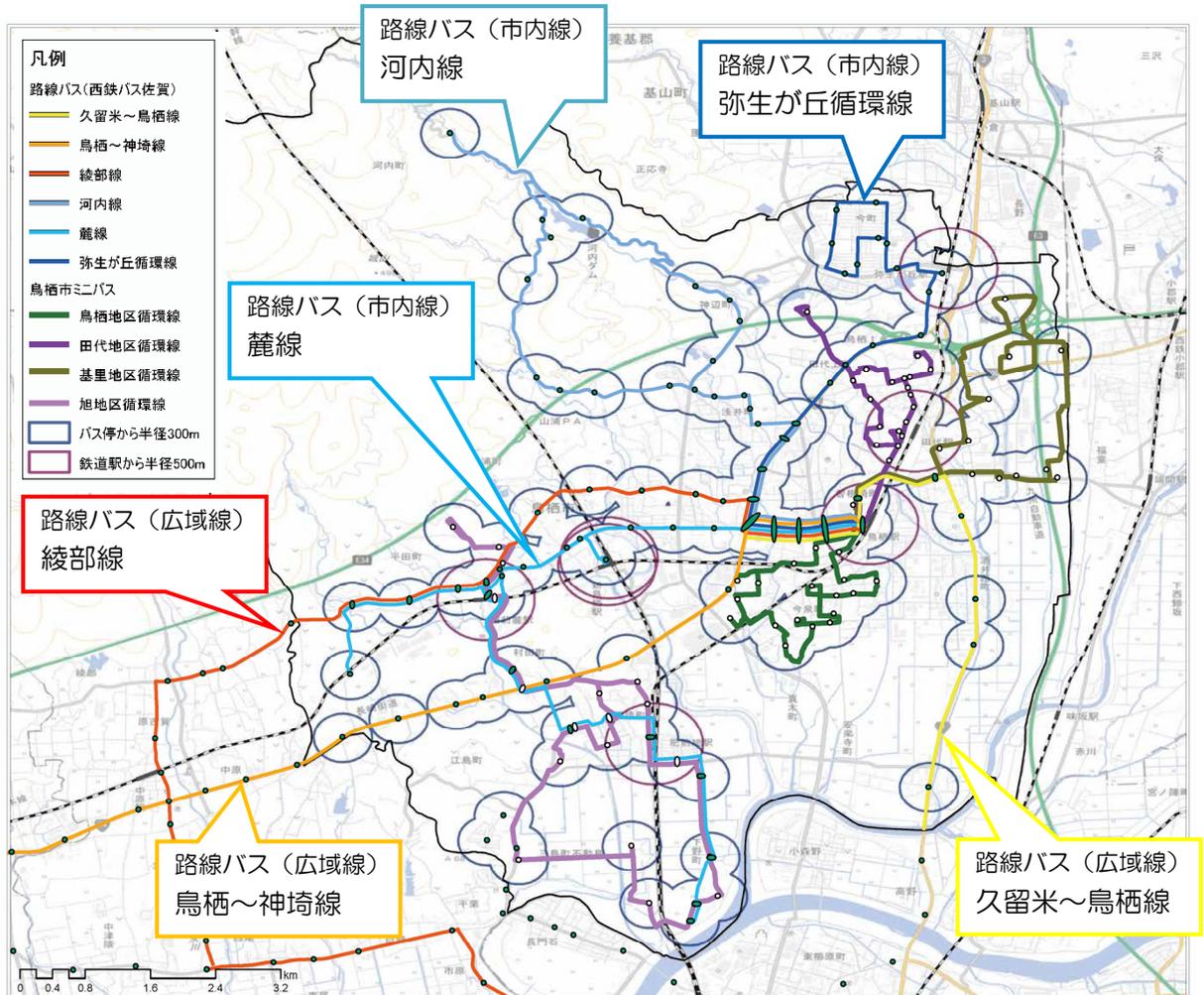


表 1 路線バスの運行状況

バス路線		運行区間	運行本数
市内線	河内線	鳥栖駅前～河内	平日：下り 11 便、上り 10 便 土日祝：上下 9 便
	麓線	鳥栖駅前～下野 鳥栖駅前～西部工業団地入口	平日・土日祝：上下 10 便
	弥生が丘循環線	鳥栖駅前～弥生が丘～ 鳥栖駅前	平日・土日祝：下り 9 便、上り 10 便
広域線	久留米～鳥栖線	西鉄鳥栖～西鉄久留米～ JR久留米駅前	平日・土曜：上下 17 便 日祝：上下 14 便
	鳥栖～神埼線	鳥栖駅前～神埼駅通り	平日・土曜：下り 20 便、上り 18 便 日祝：上下 15 便
	綾部線	鳥栖駅前～国立東佐賀病院前 ～西鉄久留米	平日・土曜：下り 10 便、上り 11 便 日祝：上下 8 便

(3) ミニバスの状況

鳥栖市内のミニバスは、以下のとおり4路線で週3回運行している。

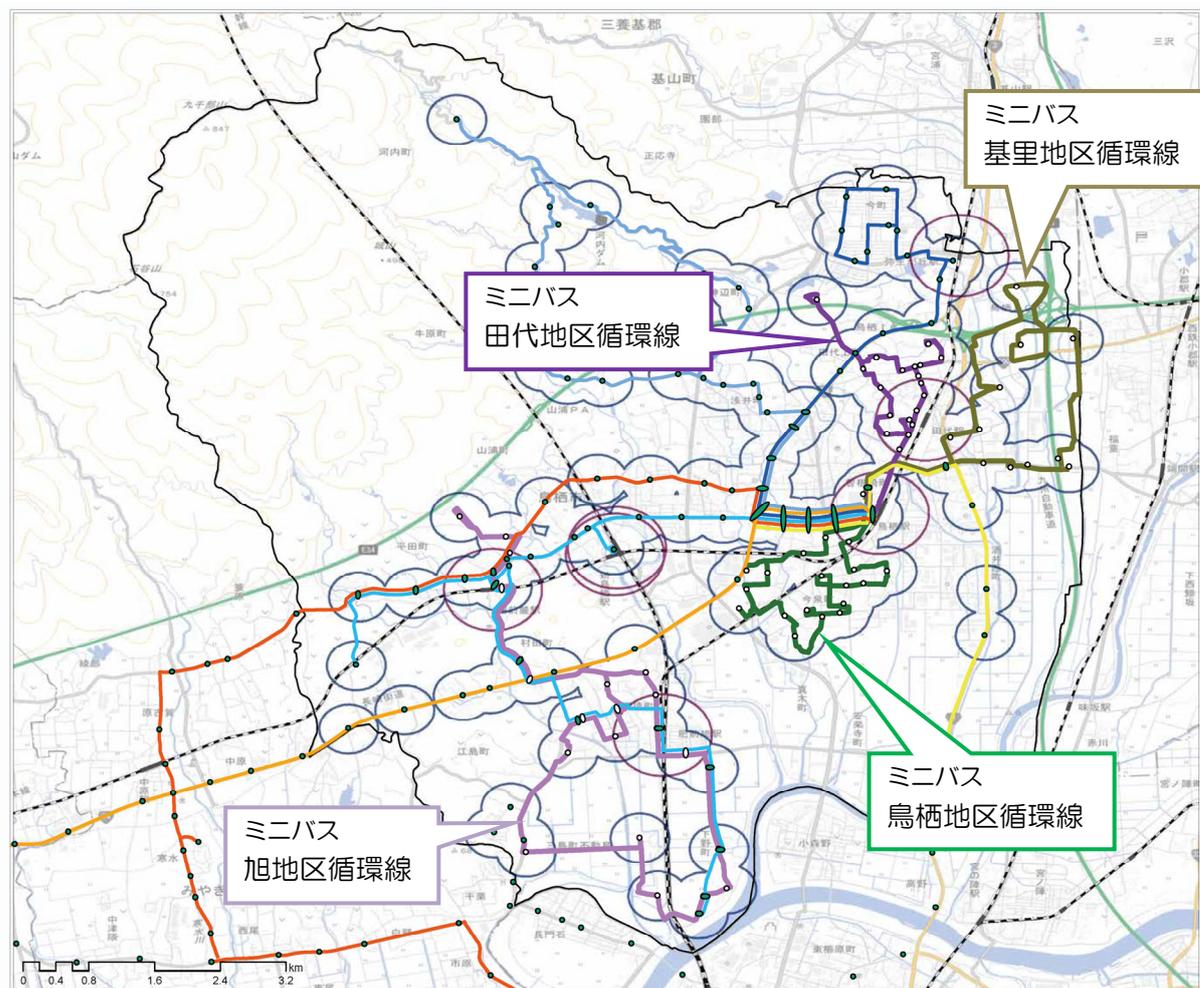


表 2 ミニバスの運行状況

路線	便数	運行日	運行事業者
鳥栖地区循環線	7便 (右回り4便、左回り3便)	月・水・金	(株)鳥栖構内タクシー
田代地区循環線	7便	火・木・土	(株)鳥栖構内タクシー
基里地区循環線	7便 (右回り3便、左回り4便)	火・木・土	久留米西鉄タクシー(株)
旭地区循環線	6便 (右回り3便、左回り3便)	月・水・金	久留米西鉄タクシー(株)

(4) 公共交通の利用状況と補助額

本市を運行する路線バス及びミニバスの利用者数は、平成 25 年度以降、右肩上がりが増加してきたが、平成 30 年度においては、路線バス広域線とミニバスは利用者数が前年を下回っている。特にミニバスの利用者数は大きく減少している。

表 3 路線バス及びミニバスの利用者数の推移

(単位:人)

	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
路線バス市内線	100,804	102,675	108,166	109,868	114,835	118,118
路線バス広域線	344,817	348,338	361,146	362,228	364,773	361,487
ミニバス	17,468	19,096	18,589	19,988	20,896	18,088

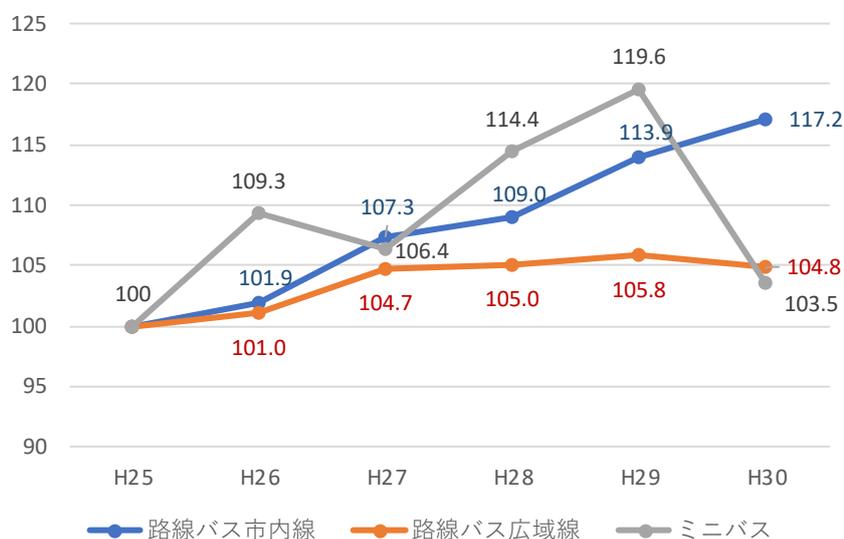


図 11 路線バス及びミニバスの利用者数の推移 (H25 年度を 100 とした場合)

公共交通に対する鳥栖市の負担額は、平成 27 年度の約 5,200 万円をピークに漸減傾向にあり、平成 30 年度は 5,000 万円を下回っている。

路線バスへの負担額は、平成 27 年度と平成 30 年度で比較すると、市内線で約 130 万円、広域線で約 200 万円減少している。

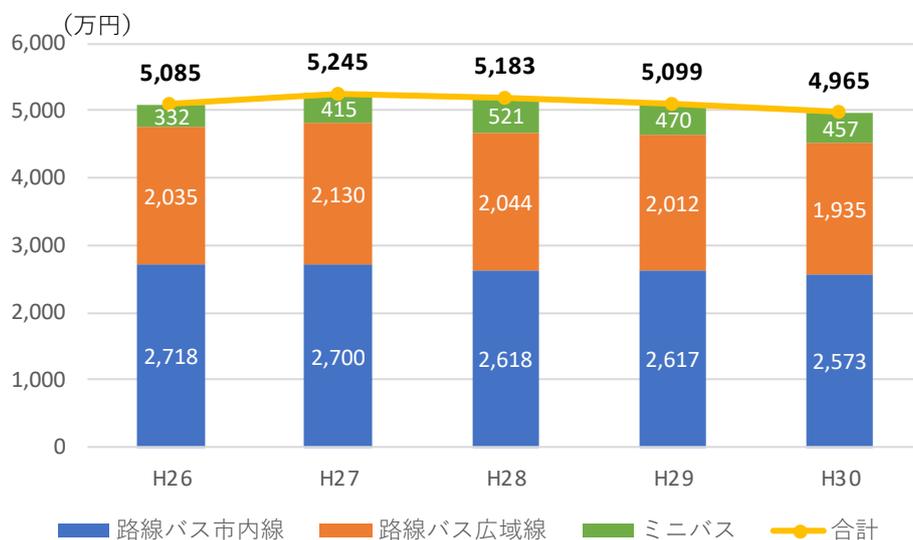


図 12 公共交通に対する鳥栖市の負担額の推移

(5) 高齢者福祉乗車券の交付状況

高齢者福祉乗車券は、本市が、市内在住の75歳以上の方と70～74歳の運転免許証を期限前に返納、または更新しなかった方を対象に交付している乗車券である。

市内で路線バスを乗車または降車した場合、およびミニバスを利用した場合に利用できる割引乗車券で、額面5,000円の回数券を1,500円で販売。年間1人あたり6冊まで購入できる。

表 4 高齢者福祉乗車券の種類

	100円券	150円券	160円券	計
①	50枚			5,000円
②	5枚	30枚		5,000円
③	2枚		30枚	5,000円

高齢者福祉乗車券による助成額は、平成28年度の約850万円をピークに減少傾向にある。

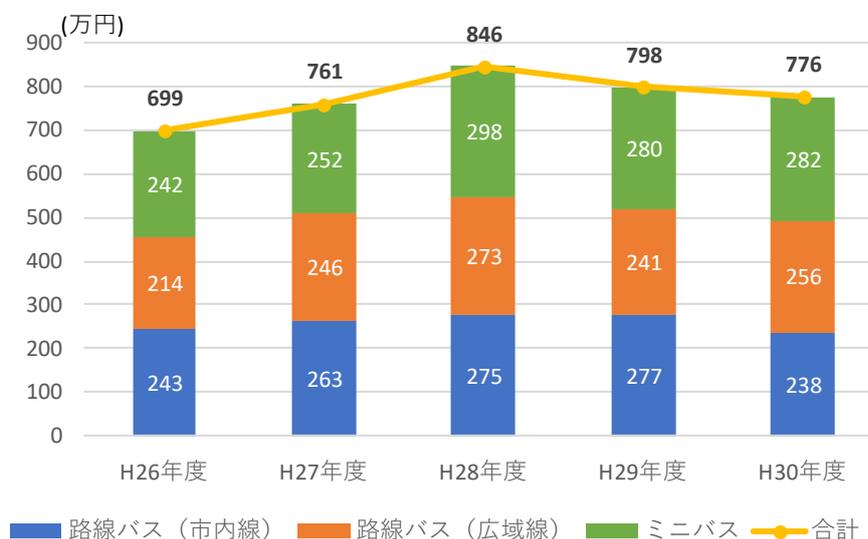


図 13 高齢者福祉乗車券による助成実績

4. 鳥栖市地域公共交通総合連携計画の取組み内容

鳥栖市地域公共交通総合連携計画(平成 21 年度～平成 30 年度)では、「交通空白地域への乗合タクシー（ミニバス）の導入」「路線バス 麓・小郡線の運行形態の見直し」「路線バス 河内線の運行ルートの見直し」「ジョイフルタウン（現・フレスポ鳥栖）への乗り入れ」などの公共交通運行の再編に向けた取り組みに加え、様々な利用促進策の実施を計画していた。

連携計画策定時の調査において抽出した交通空白地域（7 地域）は、路線バスの運行ルート見直しやミニバスの導入により解消されている。

事業		実施状況
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）	【実施済】 2 系統とも運行を維持している。
需要に応じた新しい公共交通サービスの提供	交通空白地域への乗合タクシー（ミニバス）の実証運行の実施	【実施済】 鳥栖地区及び田代地区で 2009 年 10 月から実証運行を実施。その後本格運行へ移行。
	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	【実施済】 上記 2 地区に加え、基里地区及び旭地区においても 2012 年 10 月から運行を開始。
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（麓・小郡線の系統の単純化）	【実施済】 かつての 4 系統を鳥栖駅より西側と東側の 2 系統に整理。
	ルートの見直し（河内線、麓・小郡線の小郡方面のルートの見直し）	【実施済】 鳥栖駅より東側は路線バス基里線として分割し、その後 2012 年 10 月からミニバス基里地区循環線に移行。
	弥生が丘線の再生（鉄道との結節機能の向上）	【実施済】 朝夕通勤ピーク時間帯の鉄道との結節機能の向上を図り、弥生が丘の産業団地や沿線の企業等への通勤に配慮したダイヤとした。

事業		実施状況
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	【実施済】 2009年10月～2012年3月の間、同様のルートで送迎バスを運行していた(株)シーエックスカーゴとの共同運行による実証運行を実施した。その際、従来の2系統を1系統に集約し運行した。
	実証運行の検証及び運行形態の見直し	【実施済】 実証運行の結果、弥生が丘循環線利用者が増加した。2012年4月以降は、共同運行を解消、鳥栖市単独による負担での運行となった。
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	【実施済】
	バスマップの配布・効果把握・改善	広域線、市内線、ミニバスの路線図と時刻表を掲載したA1サイズ両面刷のバスマップの発行を継続している。
	ジョイフルタウン（現・フレスポ鳥栖）への乗り入れ（バス待ち環境の改善）	【一部実施】 ミニバス3路線（鳥栖、田代、基里）については、フレスポを起終点として敷地内へ乗り入れている。路線バスに関しては、乗り入れを実施していない。
	フリー乗降	【実施済】 路線バス河内線のフリー乗降に加え、ミニバスに関しては、交通量の多い主要道路などを除くと概ねフリー乗降を導入している。
	高齢者対応車両の導入	【一部実施】 ミニバスで用いる車両について、9人乗りジャンボタクシーを導入し、高齢者に配慮した車両としている。一方、路線バスは、バス事業者の車両交換・導入のスケジュールに拠るので、引き続き取組みを継続中。

5. 移動実態やニーズの状況

(1) 市民アンケート調査

1) 調査の概要

日常の移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズや要望を把握するため、市民アンケートを実施した。

表 5 市民アンケート調査の概要

調査実施期間	平成 30 年 12 月 12 日～12 月 28 日
配布サンプル数	2,500 通 (サンプルは下記の区分に応じて無作為抽出) ・ 1,000 サンプル (40%) : 65 歳以上 ・ 1,500 サンプル (60%) : 18～64 歳
回収数	1,198 通 (回収率 47.9%)
有効票数	1,190 通 (有効票の回収率 47.6%)

2) 調査結果の概要

(注) 以下、グラフ中で割合 (%) を示す数値の合計は、四捨五入による丸め誤差が生じるため 100.0%にならない場合があります。

A) 年齢

- 回収票の過半数である 52.1% (75 歳以上 (21.3%) と 65～74 歳 (30.8%) の合計) が高齢者となった。
- 一方で、30 歳代、40 歳代など比較的若年層の割合も大きく、公共交通に関心を有する年齢層が広いことが分かった。

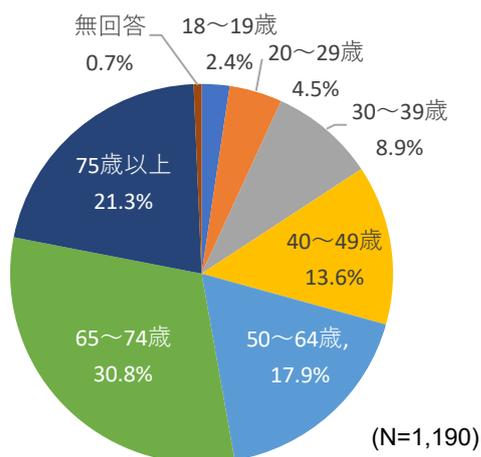


図 14 回答者の年齢構成

B) 自動車運転免許保有の割合（年代別、性別）

- 回答者のうち 20 歳代は運転免許を 100%保有しており、30～50 歳代の男女及び 60 歳代男性は 90%以上が免許保有者であった。
- 女性の免許保有の割合は、75 歳以上では 30%未満と少ないが、65～74 歳では 76.7%と高くなり、64 歳以下では男性とほぼ同じ割合で免許保有している。

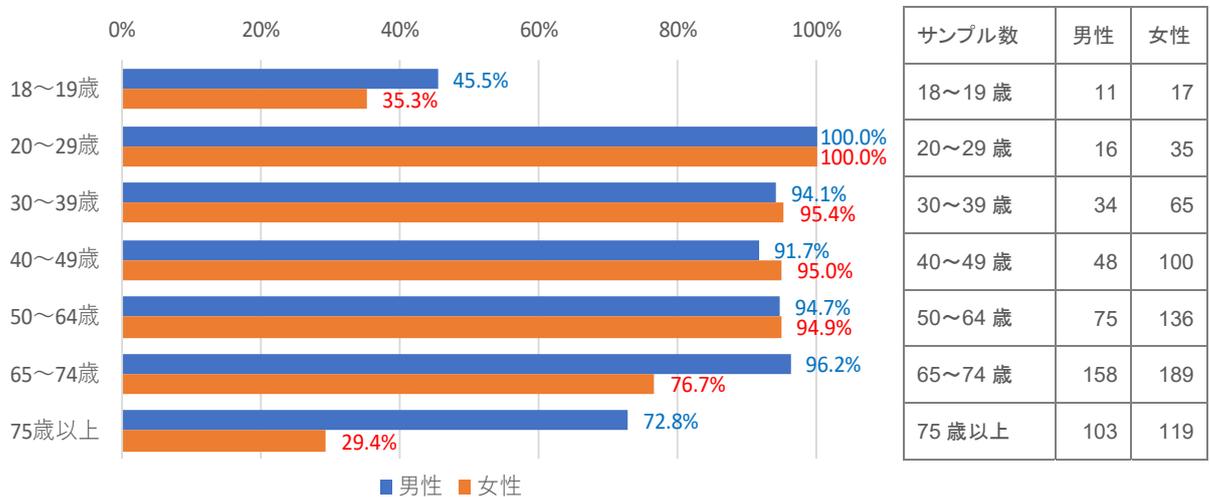


図 15 自動車運転免許保有の割合（年代別、性別）

C) 免許返納意向（65 歳以上のみ回答）

- 全体では過半数（53.7%）が「将来的に検討する」としている。
- 「返納意向なし」は、75 歳以上では 6.3%と、65～74 歳に比べて 10 ポイント少ない。
- 「返納済」は、65～74 歳では 2.7%、75 歳以上では 12.3%となっている。

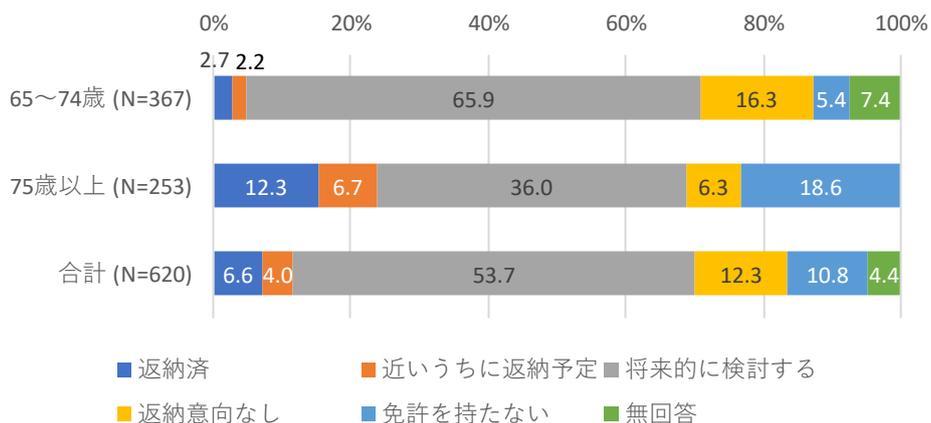


図 16 免許返納の意向（年代別）

D) 日常の移動状況（年代別）

- 20歳代から74歳以下の層では、80～90%が「自家用車・バイク・自転車などを運転し、好きな時に自由に移動している」。
- 75歳以上では、自由に移動できる割合が低下し（52.2%）、その分、公共交通機関で移動（11.5%）、家族・知人の送迎（20.2%）の割合が増加している。
- 免許取得者がまだ多くない18～19歳の層では、約32%が公共交通機関で移動している。
- 「自分で移動できず困っている」割合は、75歳以上のみ6.7%と一定の割合を占めているが、それ以外の年齢層では概ね1%程度と極めて少ない。

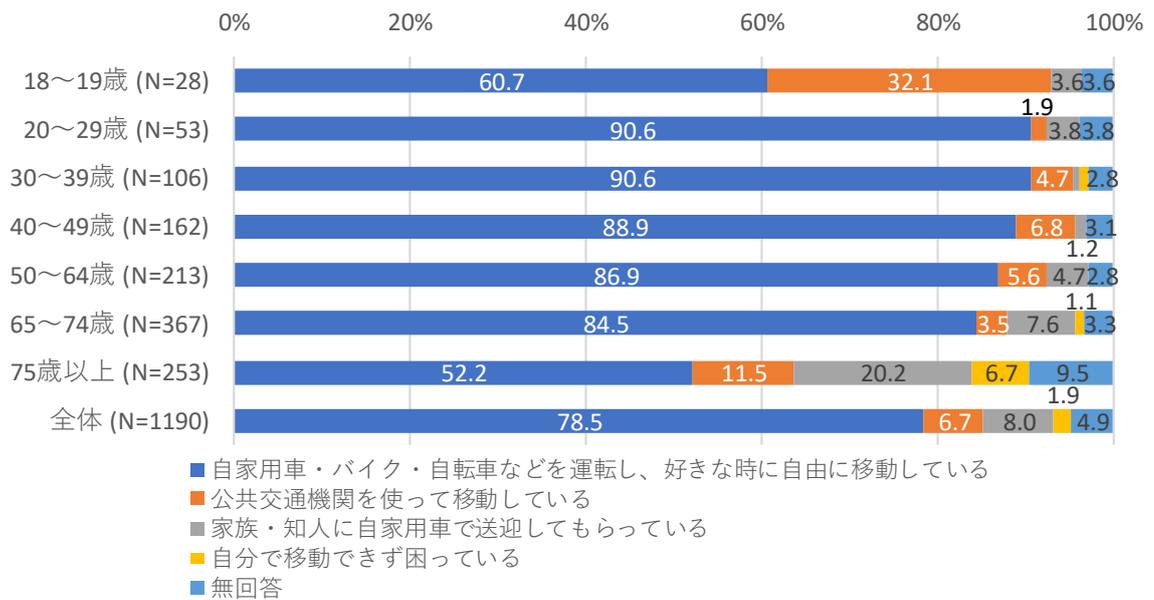


図 17 日常の移動状況（年代別）

E) 主な移動手段（目的別）

- 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」と「塾・習い事・趣味など」で利用の割合が若干高くなっている。
- 日常的な移動である「買い物」「通院」では、公共交通の利用が4～5%にとどまり、自家用車に依存する傾向が大きい。
- 路線バスやミニバスは、どの目的においても利用の割合が非常に少ない。

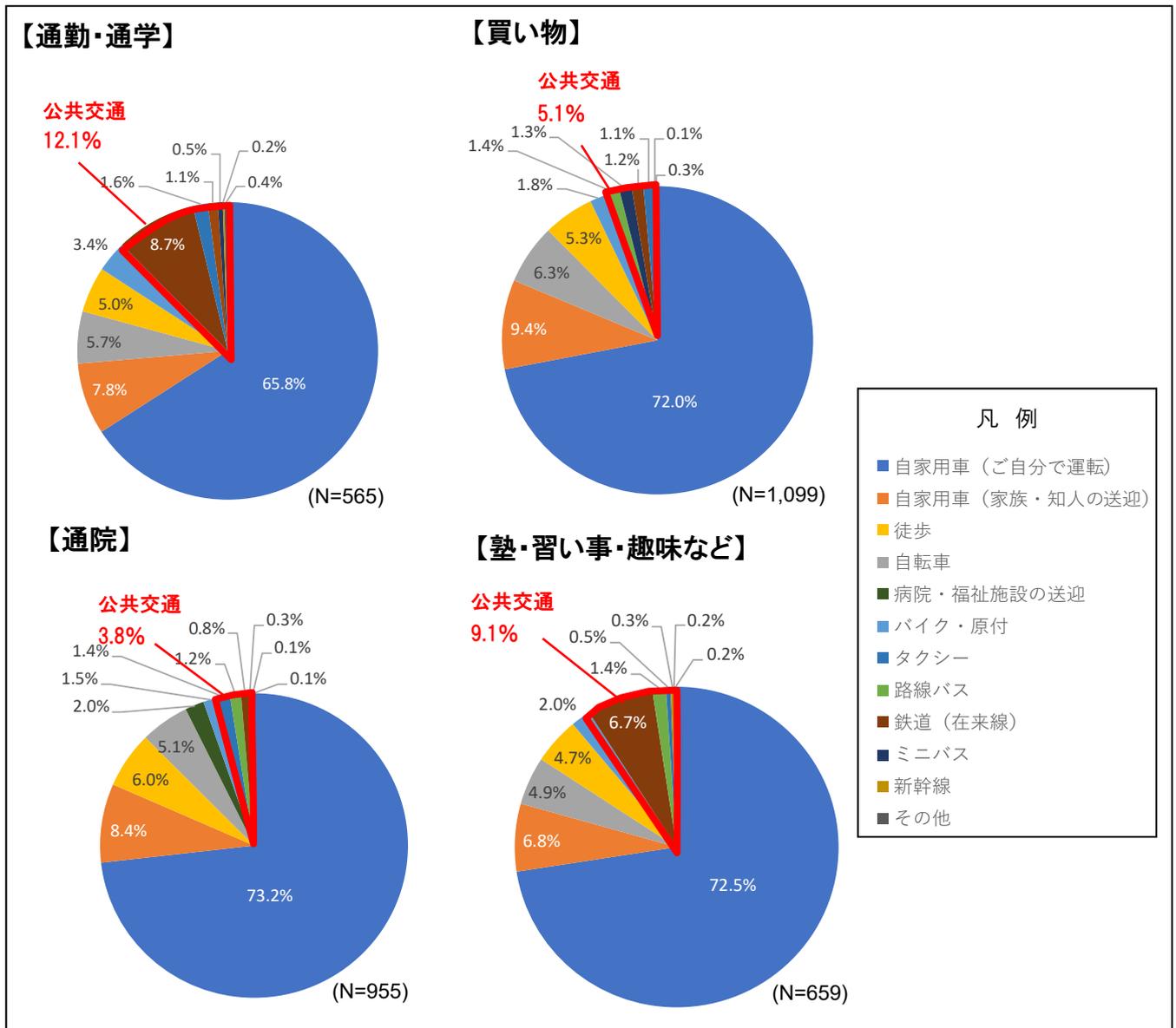


図 18 主な移動手段（目的別）

F) 主な行先として回答の多かった商業施設、病院（地区別）

- 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렉クスやユートク食品館（現・アスタラビスタ）など市街地周辺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。

表 6 主な行先として回答の多かった商業施設、病院

	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렉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렉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렉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）

※ユートク食品館は、令和元年7月にアスタラビスタ鳥栖店としてリニューアルオープン

G) 路線バスやミニバスの利用状況

- 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約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、約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。

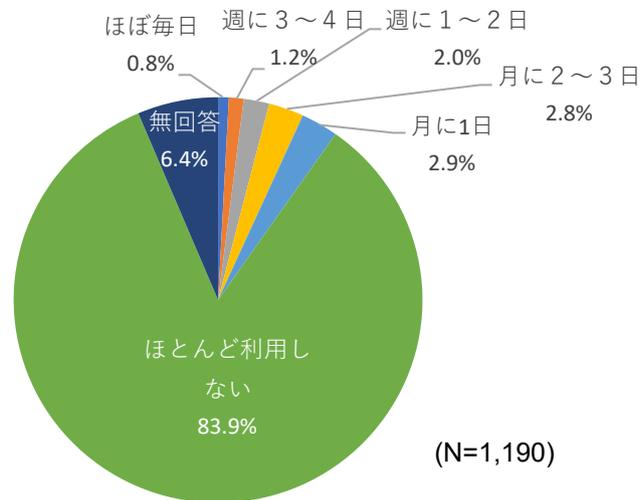


図 19 路線バスやミニバスの利用頻度

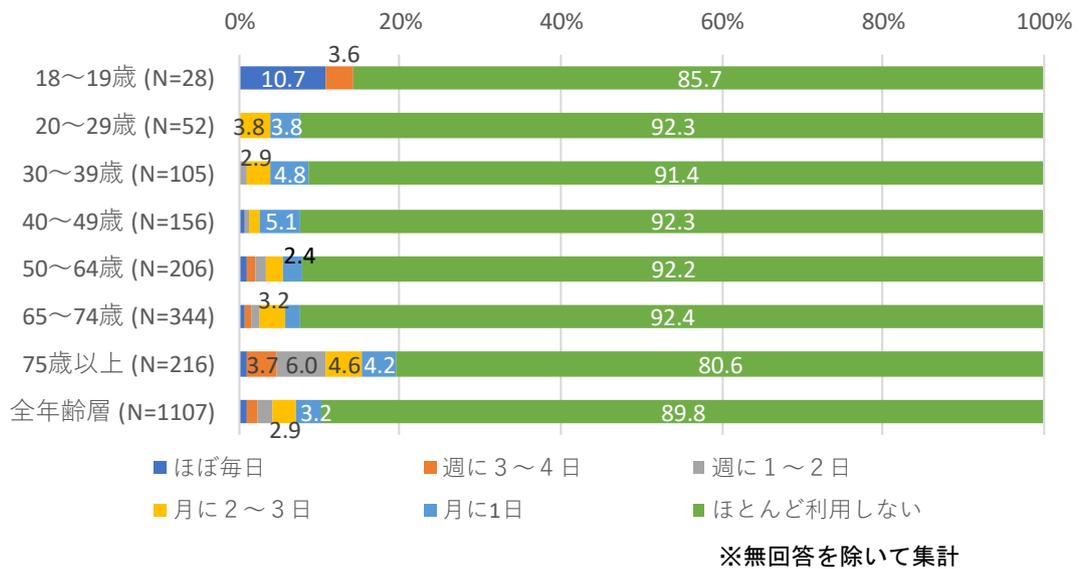


図 20 路線バスやミニバスの利用頻度（年齢別）

H) バスに対する不満な点、利用しない理由

- 運行本数、時間帯に対する意見に加え、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」という意見が多く挙がっている。

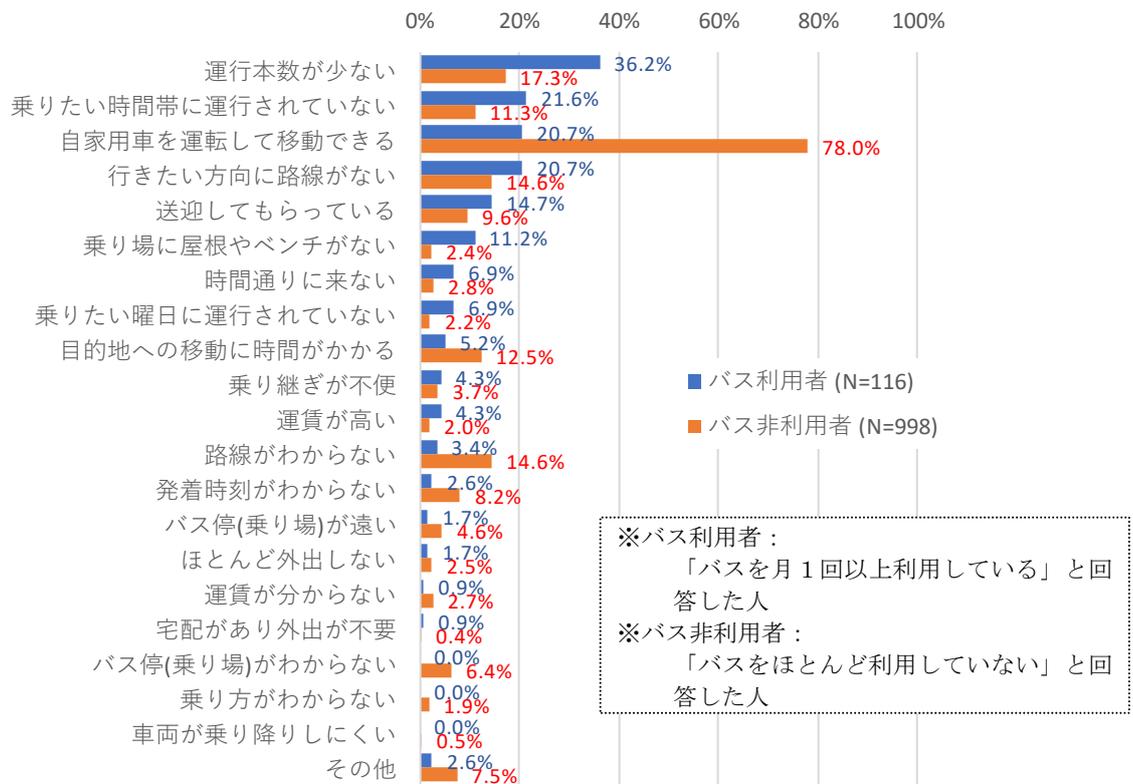


図 21 バスに対する不満、利用しない理由 (バス利用／非利用の別)

I) 今後、バスについて改善すべきと思う点

①路線バス

- バス利用者／非利用者ともに多い回答は、「運行本数」の改善についてであった。
- バス利用者からは、「運行時間帯」（32.8%）や「バス停の環境整備（屋根などの設置）」（31.9%）についても多くの回答があった。

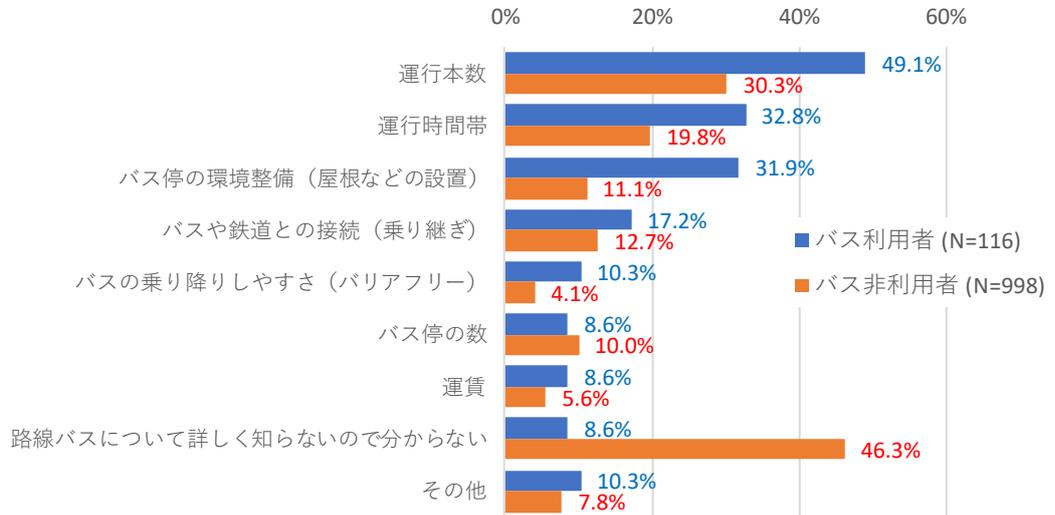


図 22 路線バスについて改善すべき点（バス利用／非利用の別）

②ミニバス

- 回答の上位は「運行ルート」「運行本数」「手を挙げればどこでも乗れるようにする」の順となっており、傾向はバス利用者／非利用者ともに大して変わらない。

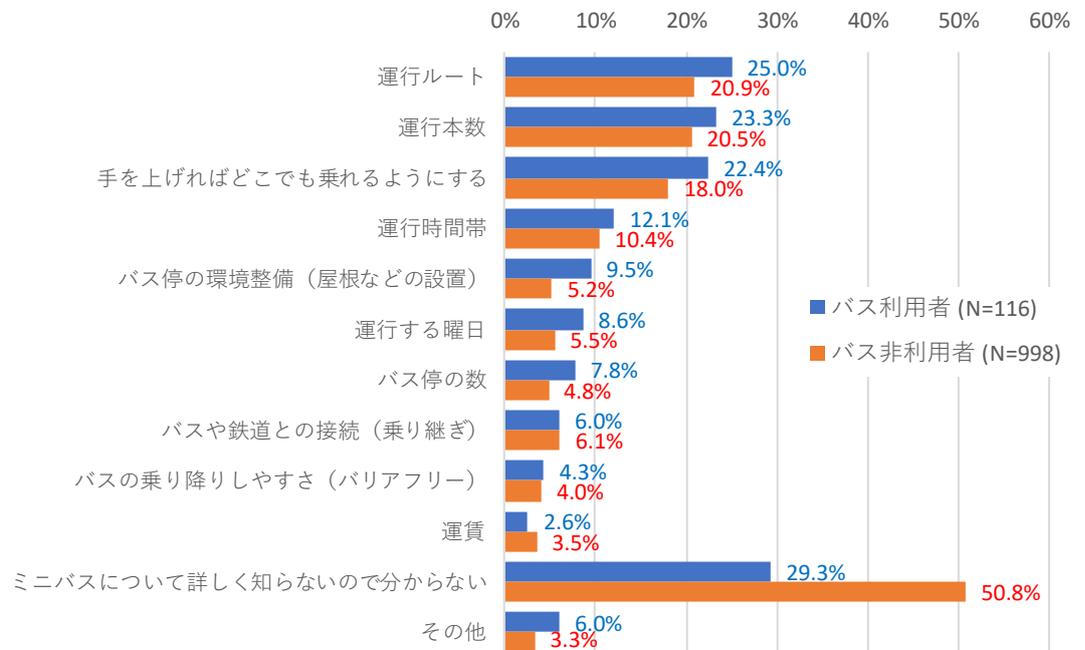


図 23 ミニバスについて改善すべき点（バス利用／非利用の別）

(2) 路線バス乗り込み調査

1) 調査の概要

路線バスの利用者の年齢層や利用目的、利用頻度などの実態を把握するため、路線バス（市内線）への全便乗り込みによる乗客へのヒアリング調査を以下のとおり実施した。

表 7 路線バス乗り込み調査の概要

調査	実施日	対象路線
平日調査	平成 30 年 12 月 6 日（木）	路線バス市内線（河内線、麓線、弥生が丘循環線）
休日調査	平成 30 年 12 月 9 日（日）	

2) 調査結果の概要

- 河内線と弥生が丘循環線の平日の利用者数はともに 120 人程度で、麓線がそれらより 3 割程度少ない 87 人であった。
- 平日の 1 便平均の利用は、弥生が丘循環線が 6.53 人／便と最も多い。
- 休日は、平日に比べて利用者数が半分程度と少なく、1 便平均利用者数はいずれも 4 人／便を下回っている。

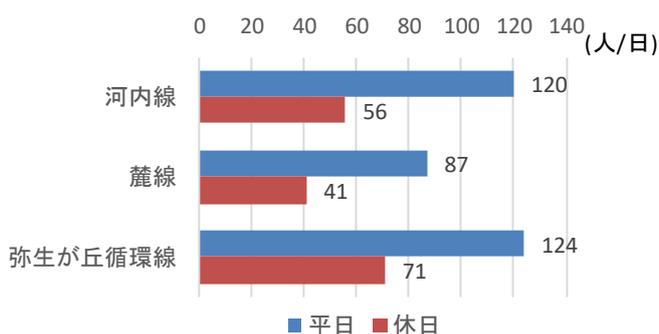


図 24 路線バスの 1 日あたり利用者数

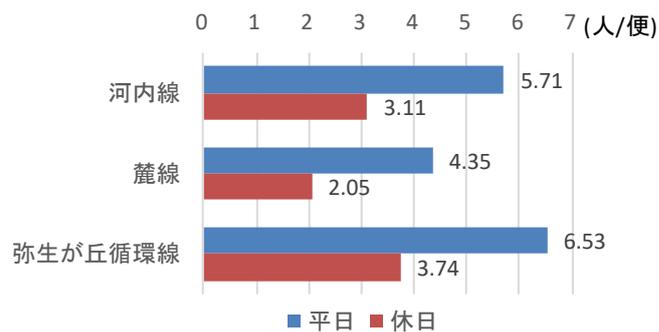


図 25 路線バスの 1 便あたり利用者数

- 河内線は、平日は下り・上りともに午前 10～11 時頃の利用が最も多い。休日は、下りは 7:12 発、上りは 9:46 発の利用が最も多い。
- 麓線は、平日は旭小学校の児童の登下校時間にあたる上り 7:37 発の便と、下り 14:58 発の便がともに利用者数 14 人と最も多い。それ以外の便は、いずれも 7 人以下の利用にとどまっていた。また、休日は上り 14:05 発の便を除くと、いずれの便も利用者数が 4 人以下で、利用者数 0 人の便も 4 便ある。
- 弥生が丘循環線は、平日の通勤時間帯にあたる 7:15 発の便が最も多い（利用者数 23 人）。それ以外の時間帯も、概ね利用者数 10 人以上の便が一定数存在する。一方、休日は利用者数が 10 人以上の便は 3 便にとどまっている。

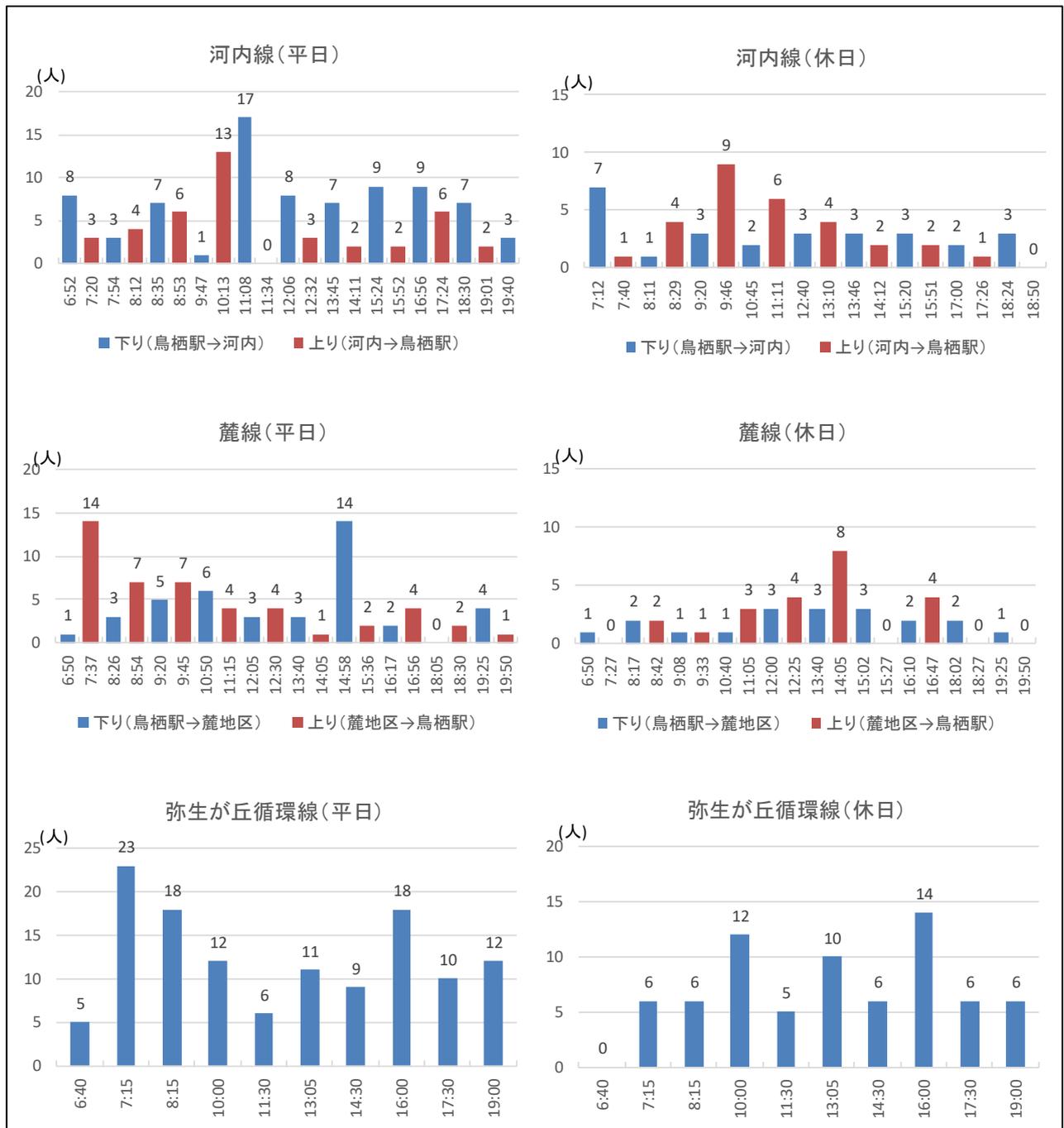


図 26 路線バスの便別利用者数

(注) 以下、グラフ中で割合 (%) を示す数値の合計は、四捨五入による丸め誤差が生じるため 100.0%にならない場合があります。

A) 年齢構成

- 麓線では 75 歳以上の利用者の割合が最も多く、河内線と弥生が丘循環線では 50～64 歳の利用者の割合が最も多い。
- 麓線は、旭小学校のスクールバスとしての役割も兼ねているため、小学生の割合が 20% 近くを占めている。
- 弥生が丘循環線は、生産年齢人口層（19～64 歳）の割合が、3 路線の中で最も高い（64.6%）。逆に、麓線では同層は 32.0% と約半分にとどまっている。

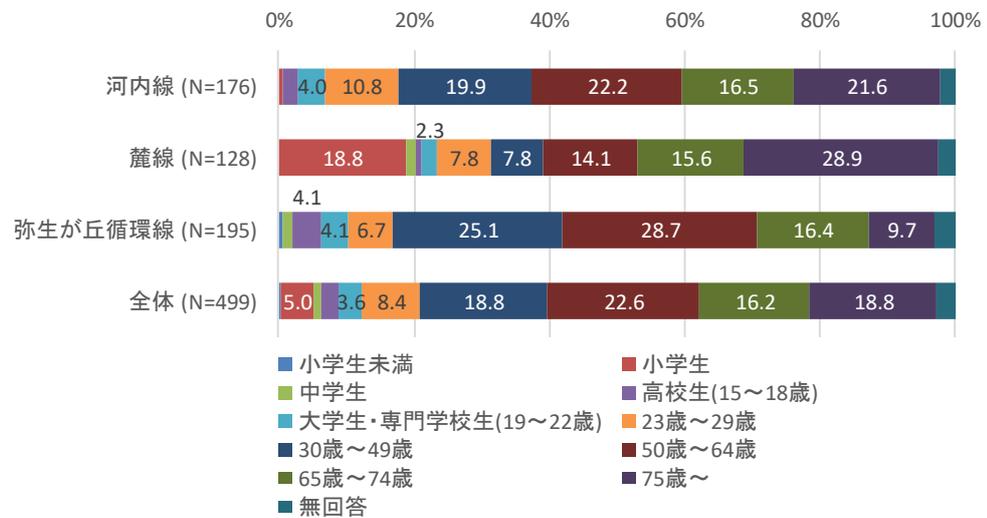


図 27 路線バス利用者の年齢別内訳

B) 性別構成

- 女性の利用割合が高く、概ね男性：女性 = 1：2 の比率となっている。
- 河内線は、女性の利用割合が 3 路線の中で最も高く、70% を超えている。

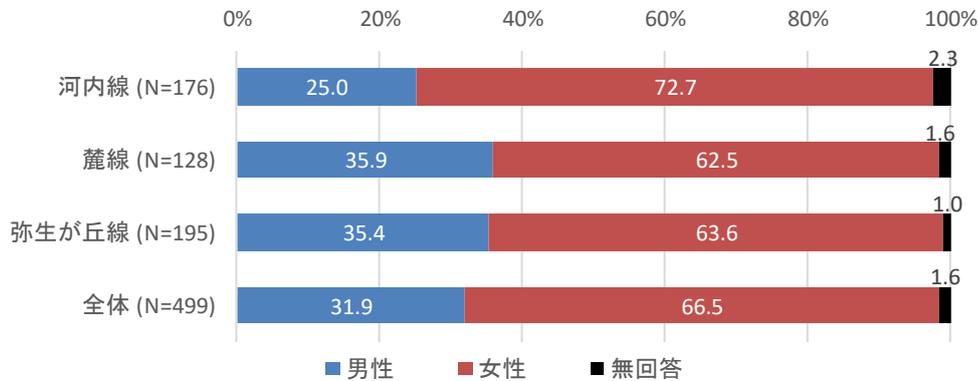


図 28 路線バス利用者の性別内訳

C) 移動の目的

- 河内線は、通勤（27.3%）と買い物（25.6%）による利用が多い。
- 麓線は、買い物（22.7%）、通学（21.1%）による利用が多い。なお、通学利用については、下野地区から旭小学校へ通う児童の利用が大部分を占める。
- 弥生が丘循環線は、通勤による利用が圧倒的に多い（32.8%）。

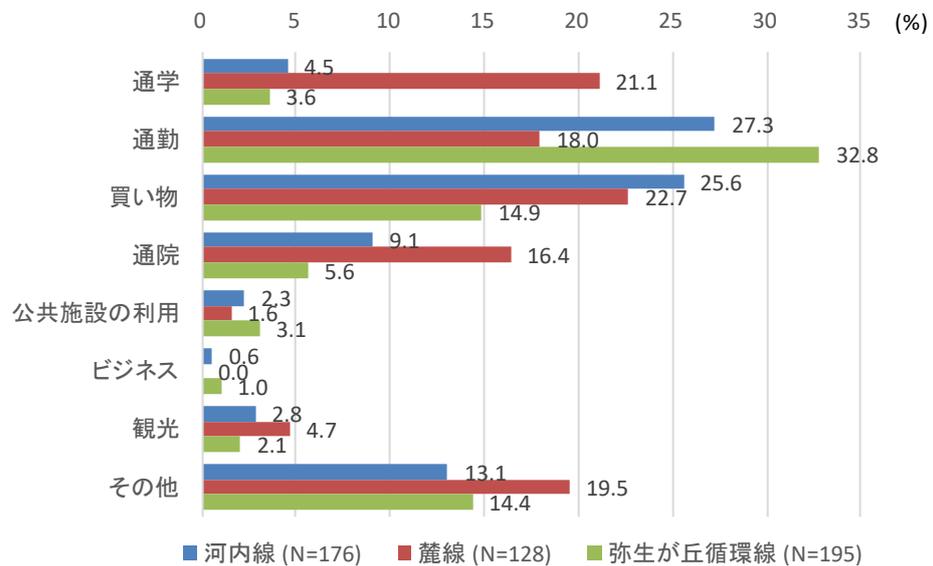


図 29 路線バス利用者の移動の目的（複数回答）

D) 利用頻度

- どの路線においても、70%以上が週1回以上利用している。
- 麓線はスクールバスを兼ねているため、「週5日以上」が最も多い(48.3%)。
- 河内線は「週に1～2日」（27.5%）、弥生が丘線は「週に3～4日」（31.4%）が最も多い。

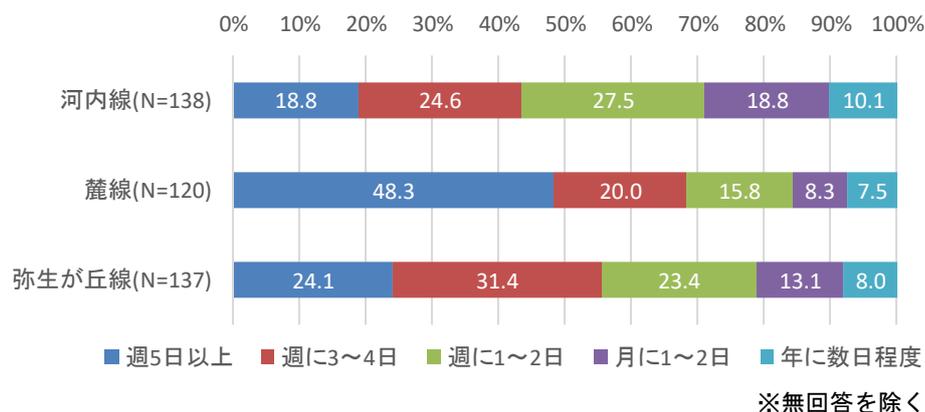


図 30 路線バス利用者の利用頻度

(3) ミニバス乗り込み調査

1) 調査の概要

ミニバスの利用者の年齢層や利用目的、利用頻度などの実態を把握するため、ミニバス全路線を対象にした全便乗り込みによる乗客へのヒアリング調査を以下のとおり実施した。

表 8 路線バス乗り込み調査の概要

実施日	対象路線
平成 30 年 12 月 6 日 (木)	田代地区循環線、基里地区循環線
平成 30 年 12 月 10 日 (月)	鳥栖地区循環線、旭地区循環線

2) 調査結果の概要

- 1日の合計では、田代地区が37人と最も利用が多く、次いで基里地区が36人であった。これら2路線は、1便当たりの平均人数が5人を上回っている。
- 一方、1便当たりの最大乗車人数は鳥栖地区で10人、旭地区で8人を記録している。

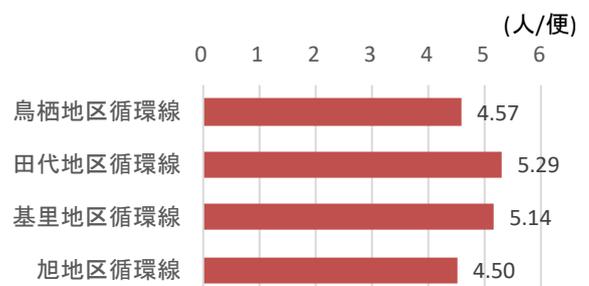
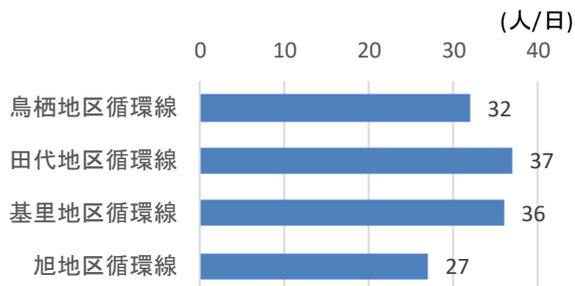


図 31 ミニバスの1日当たり利用者数

図 32 ミニバスの1便当たり利用者数

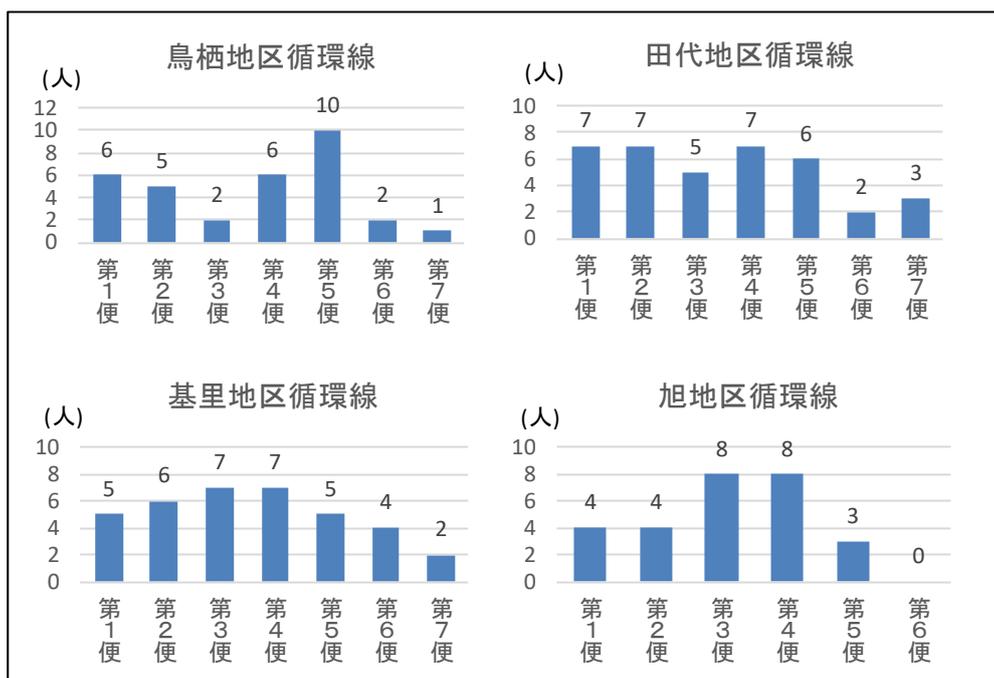


図 33 ミニバス便別利用者数

(注) 以下、グラフ中で割合 (%) を示す数値の合計は、四捨五入による丸め誤差が生じるため 100.0%にならない場合があります。

A) 年齢構成

- 鳥栖線と旭線では、利用者すべてが 75 歳以上であった。
- 田代線と基里線は、75 歳未満の利用者も多くあった。

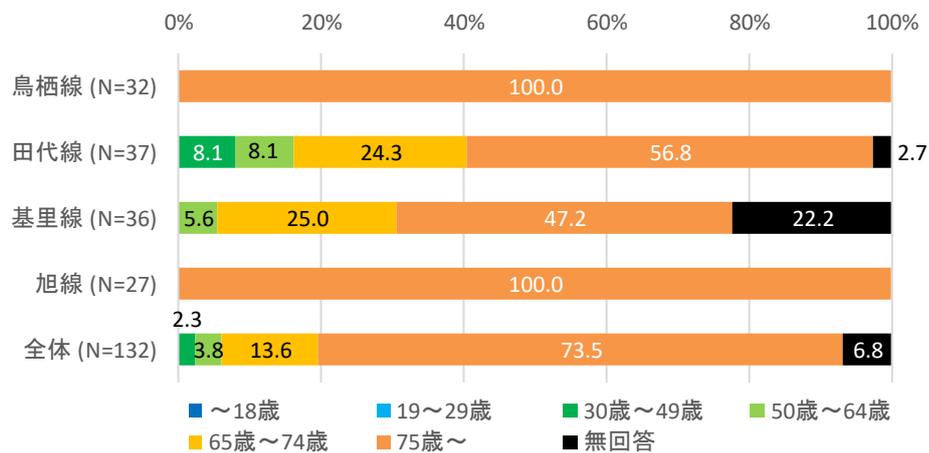


図 34 ミニバス利用者の年齢別内訳

B) 性別構成

- 全路線において、女性の利用者が圧倒的に多く、鳥栖線と旭線では 90%を超えている。

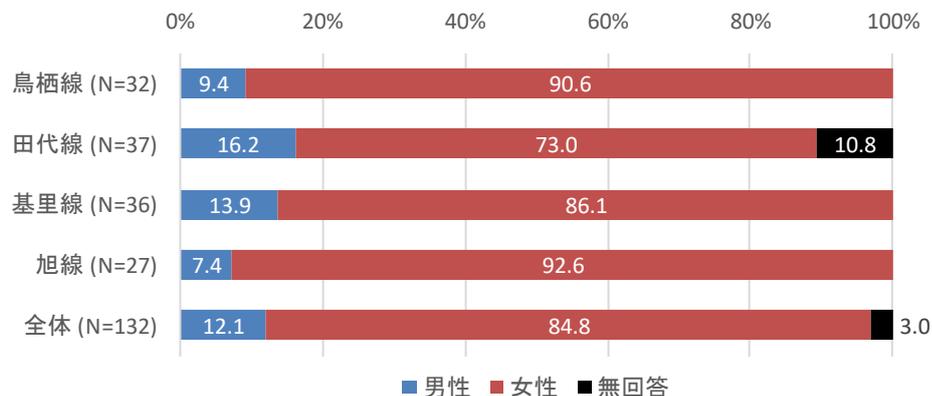


図 35 ミニバス利用者の性別内訳

C) 免許保有状況

- 自主返納済の方も含め、運転免許を持たない利用者が大部分を占め、旭線では100%となっている。

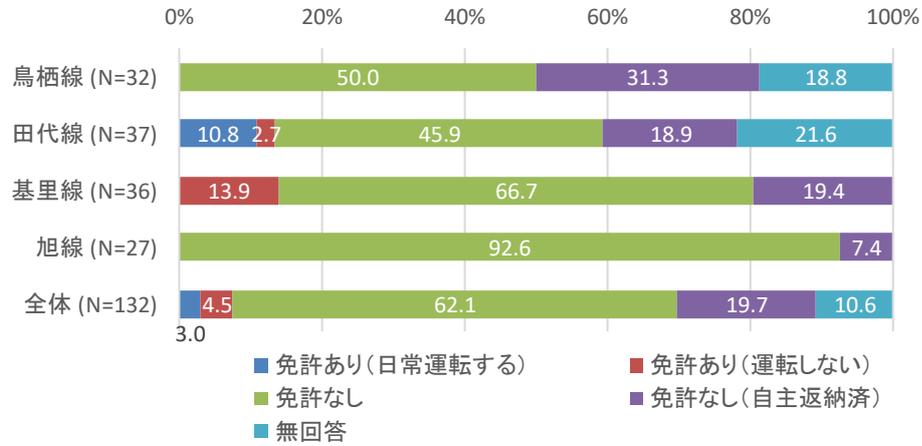


図 36 ミニバス利用者の免許保有状況

D) 移動の目的

- 全路線の利用者の過半数が、買い物を目的としてミニバスを利用しており、次いで通院の順となっている。
- 基里線においては、通院を目的とした利用者はいなかった。
- 「その他」の利用者が、基里線を除いて20%弱を占めている。

(※「その他」の内訳：

銀行・郵便局、美容院・床屋、趣味の集い、体操教室、親戚宅訪問 など)

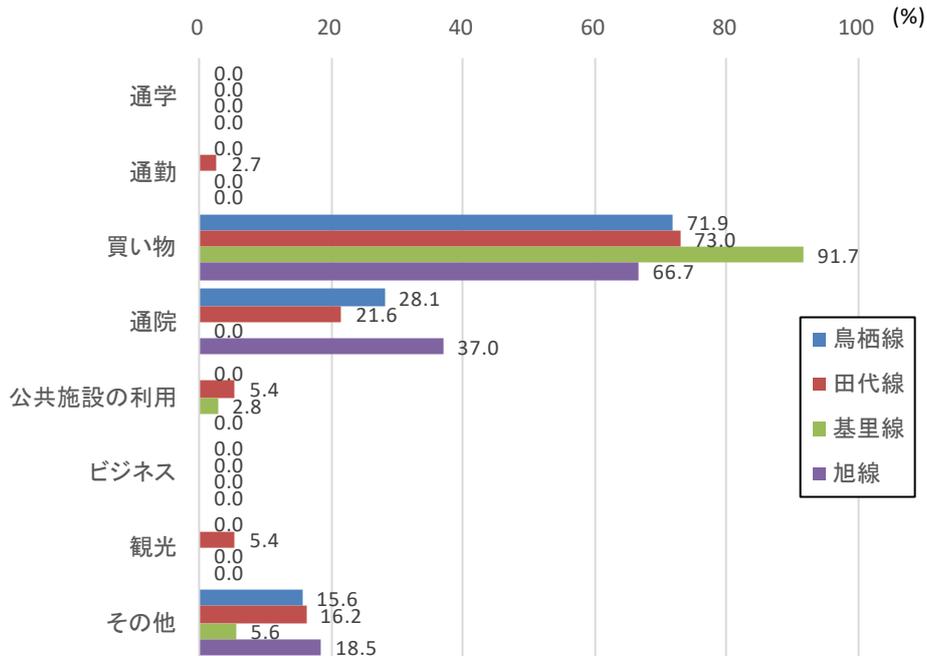


図 37 ミニバス利用者の移動の目的 (複数回答)

E) 利用頻度

- どの路線においても、利用者の70～80%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、特に田代線では40%近くを占めている。

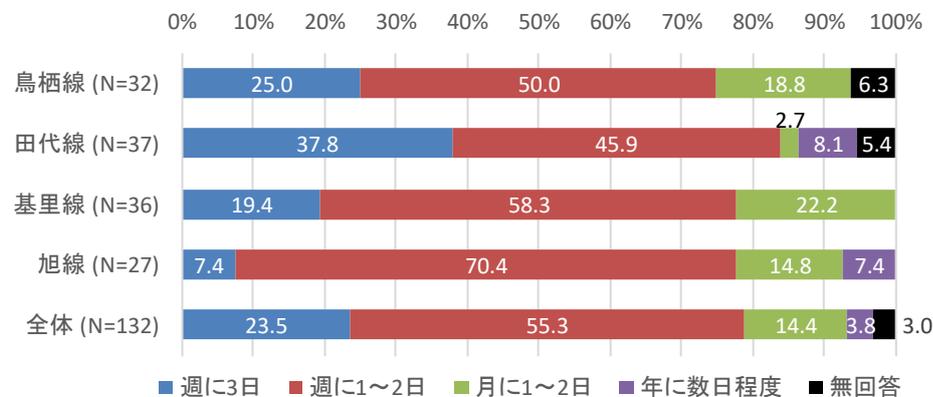


図 38 ミニバス利用者の利用頻度

F) ミニバスに対する満足度

- 以下の6つの項目への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。
- 「不満」の割合が最も多いのは「行きたいところへ行けるか」(13.1%)、次いで多いのは「運行する曜日」(9.3%)であった。主に、旭地区循環線が中心市街地まで運行していないこと、全路線において週に3日のみの運行であることに不満の意見が挙がっていた。

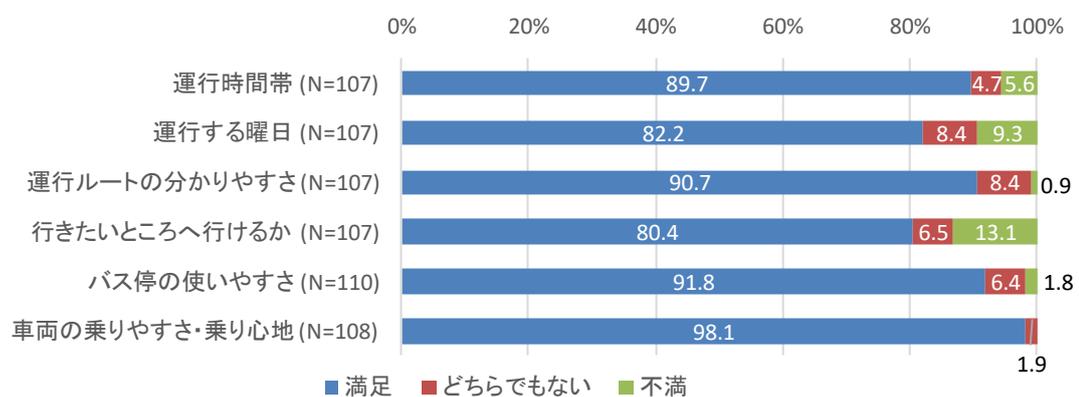


図 39 ミニバス利用者の満足度

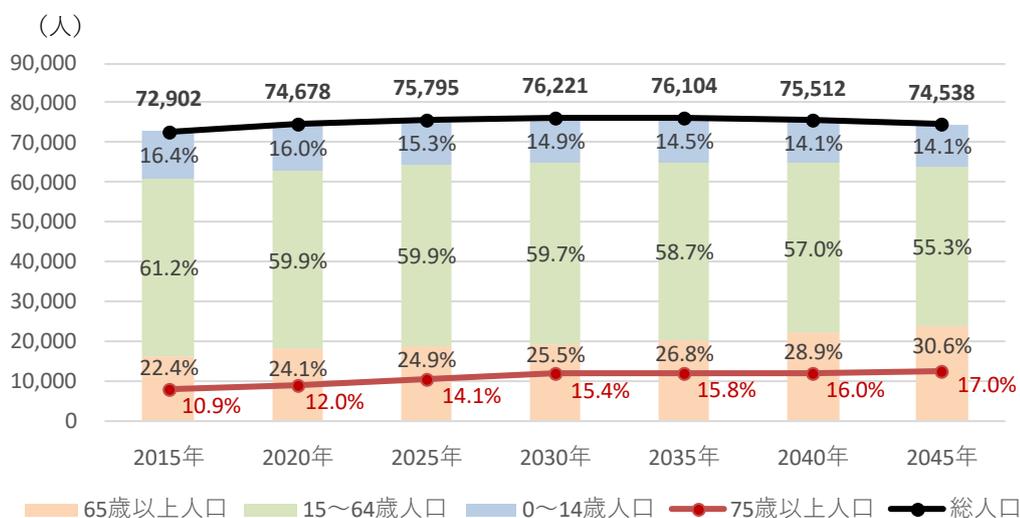
6. 各種調査結果からの分析・課題

(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

- 本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年には高齢化率が約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。

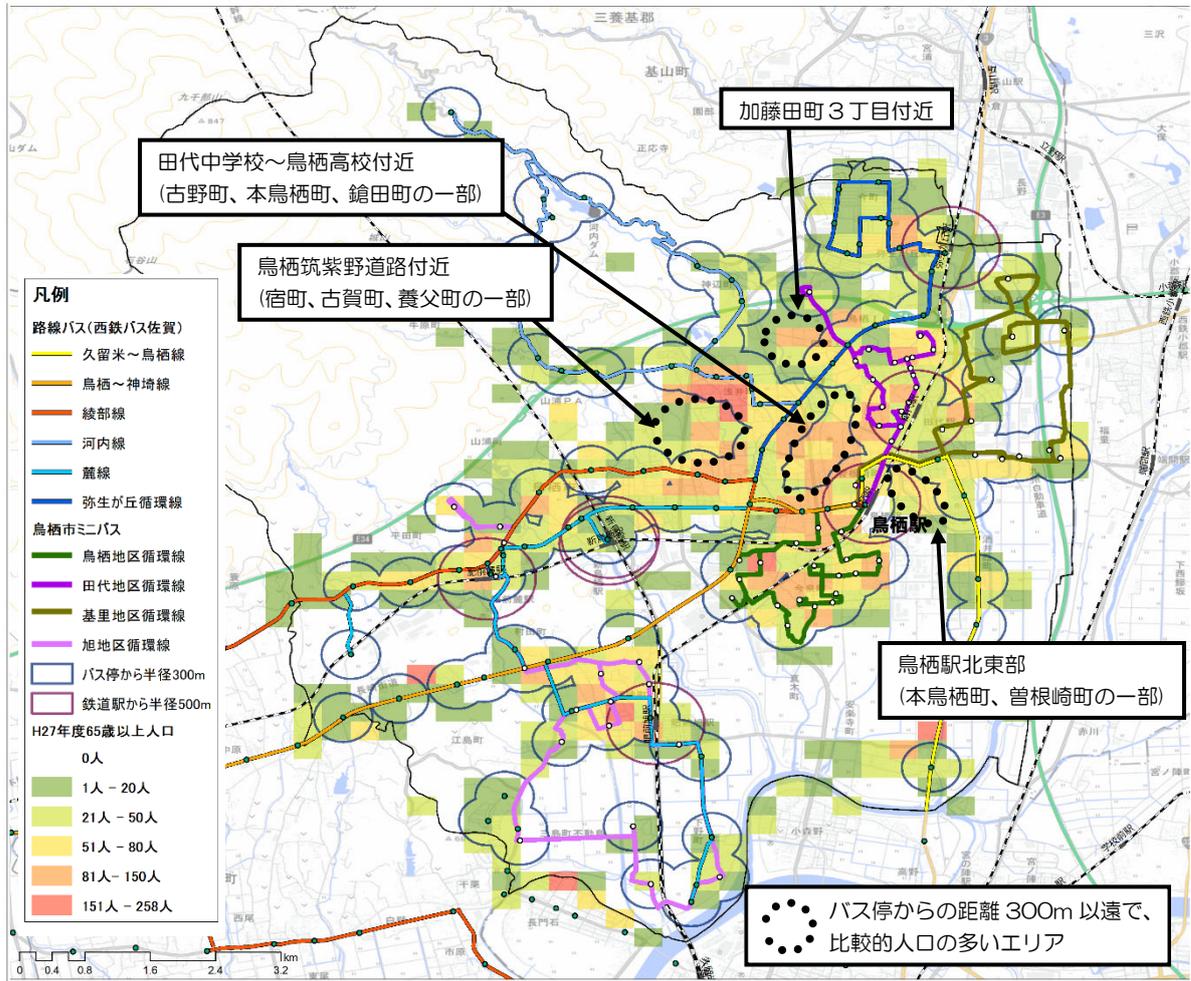


出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 40 【再掲】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。

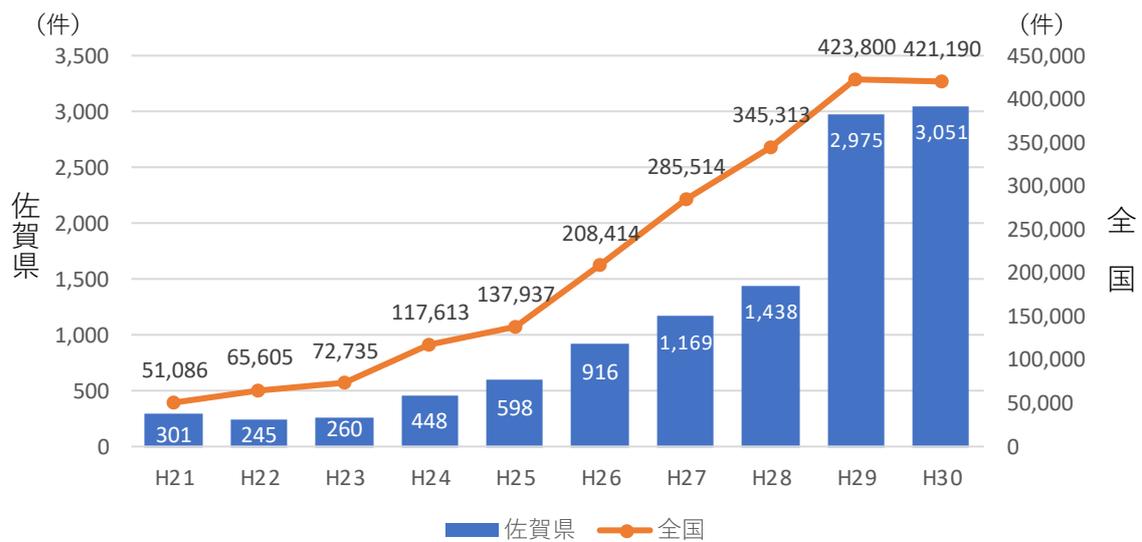


※人口は、平成 27 年国勢調査の 250m メッシュデータ

図 41 【再掲】鳥栖市内の高齢者の分布（高齢者数ベース）

■運転免許返納件数の増加(佐賀県)

- 佐賀県内の運転免許返納件数は、平成 24 年頃から徐々に増加し、平成 27 年以降は年間 1,000 件を超えている。
- 平成 29 年 3 月から高齢者の免許更新時の認知機能検査が強化されたこともあり、平成 28 年から平成 29 年の 1 年間で運転免許返納件数はほぼ倍増している。
- 平成 29 年から平成 30 年にかけては、佐賀県、全国ともに返納件数は横ばいとなっている。



出典：警察庁「運転免許統計」

図 42 運転免許申請取消件数（返納件数）の推移

(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から)

- 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約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、約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。

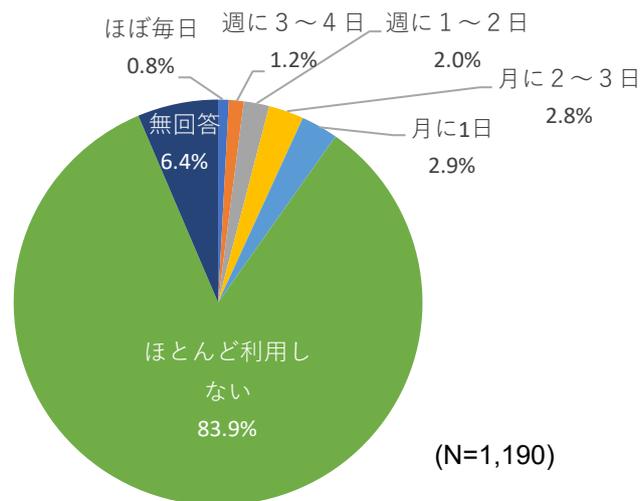


図 43 【再掲】路線バスやミニバスの利用頻度 (市民アンケートから)

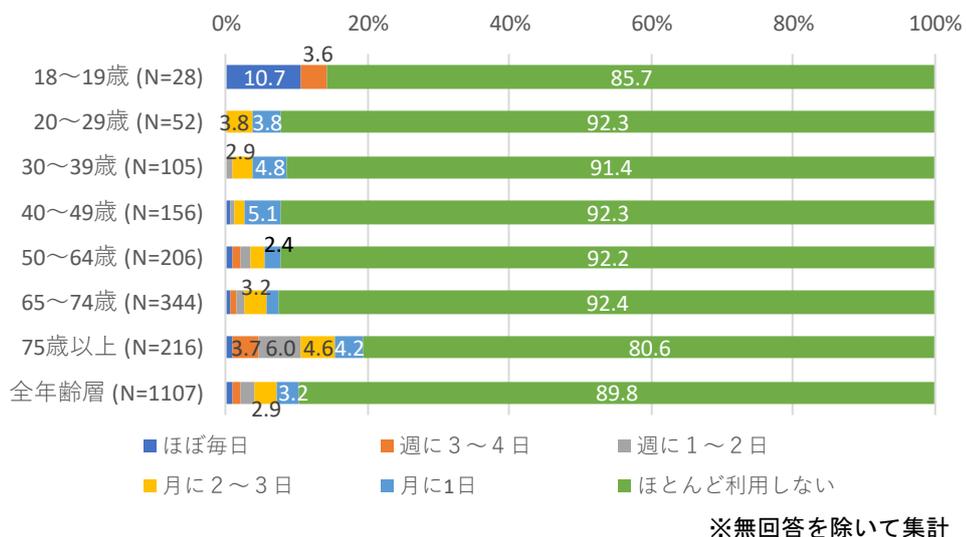


図 44 【再掲】年齢別・路線バスやミニバスの利用頻度 (市民アンケートから)

■目的別の移動手段選択(市民アンケート調査から)

- 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。

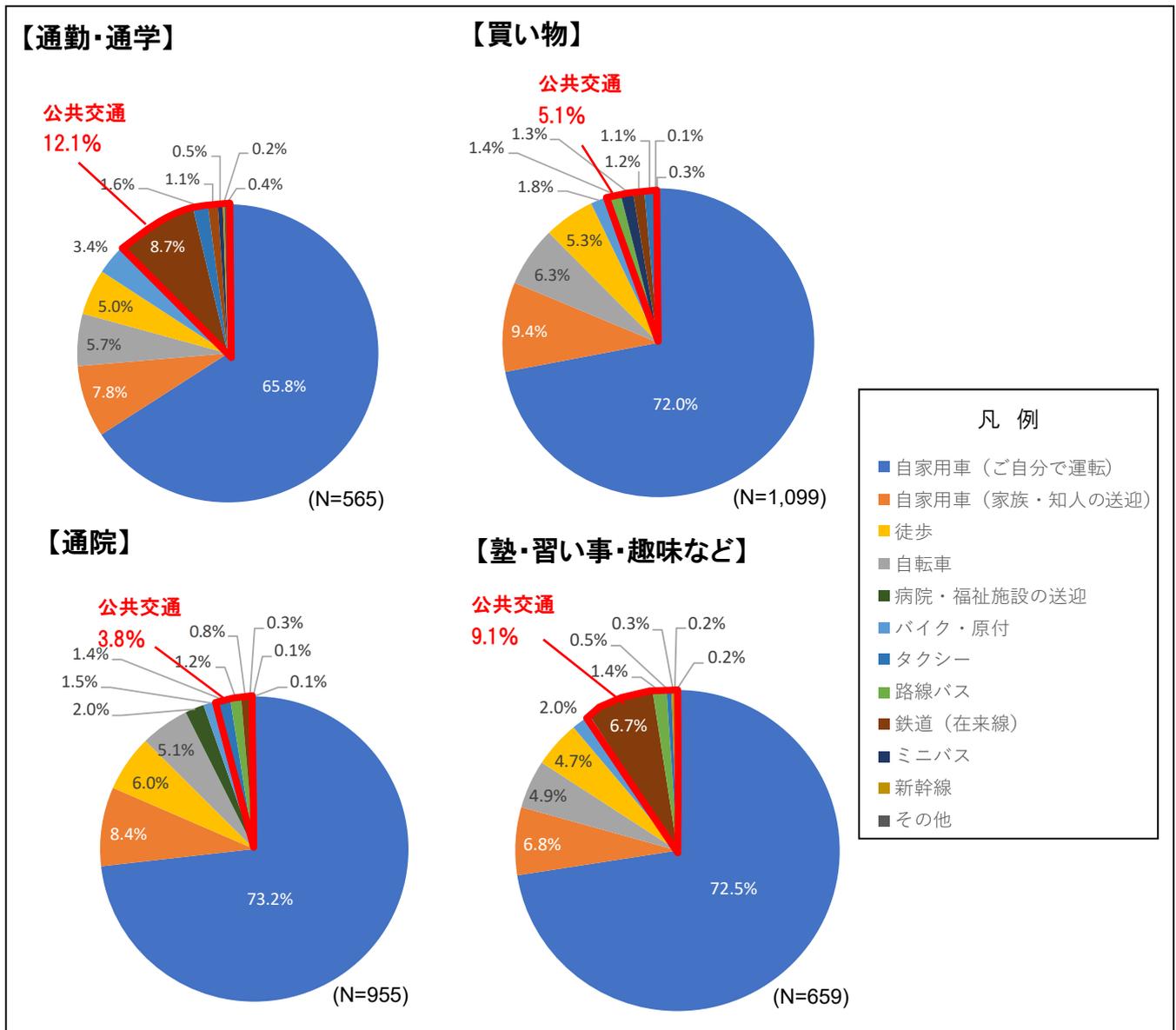


図 45 【再掲】目的別の移動手段

■ 高校生の通学手段(高校生アンケート調査から)

- 高校生の通学手段は、通常時は約 80%が自転車利用で、雨天時は自転車利用が約 50%に低下し、その分家族の送迎が約 30%に増加する。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。

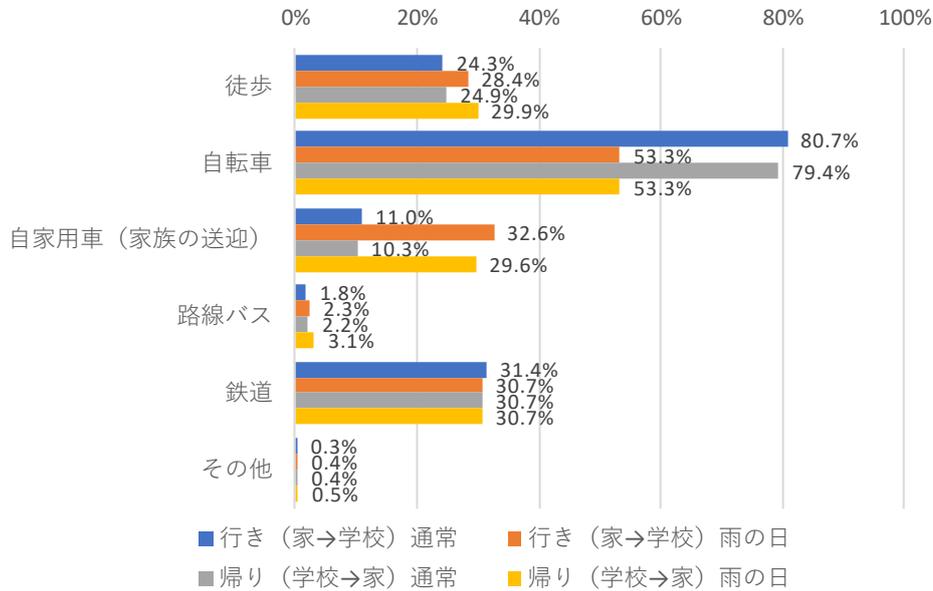


図 46 【再掲】 高校生の通学手段の割合 (行き/帰り、晴天/雨天別)

■ 市内主要事業所従業員の通勤手段(企業アンケート調査から)

- 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。

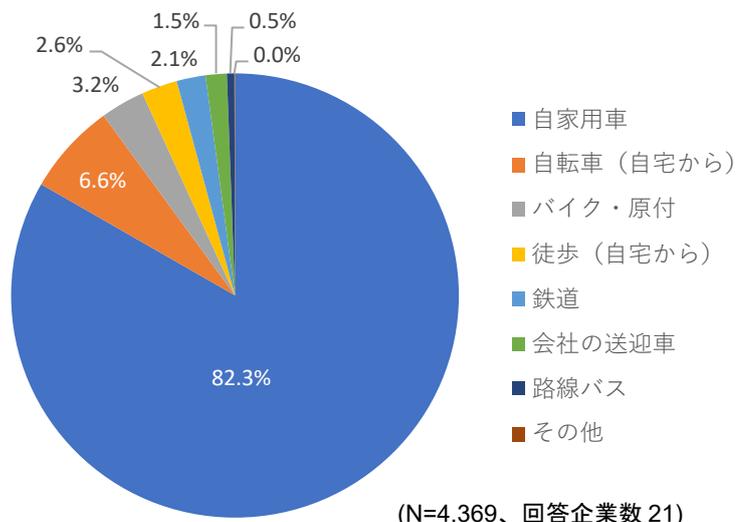


図 47 【再掲】 市内主要事業所従業員の通勤手段の割合 (全回答企業平均)

(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

- 運行本数、時間帯に対する意見に加え、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」という意見が多く挙がっている。

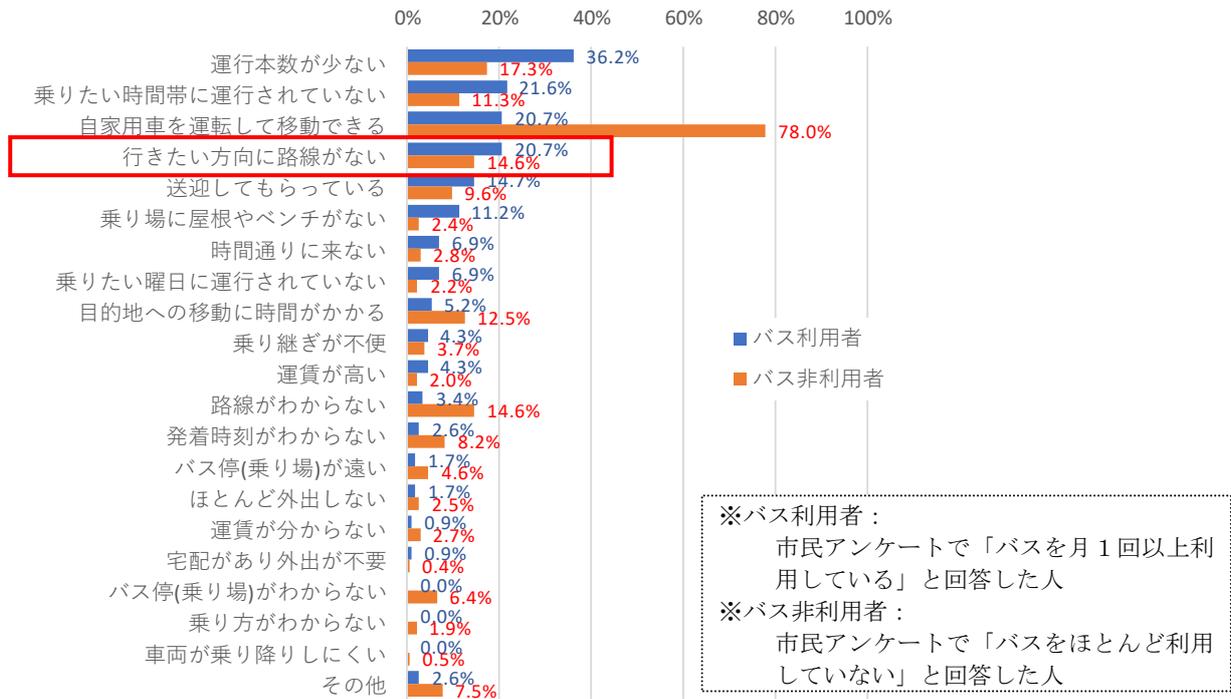


図 48 【再掲】バスに対する不満、利用しない理由（バス利用／非利用の別）

■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、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。

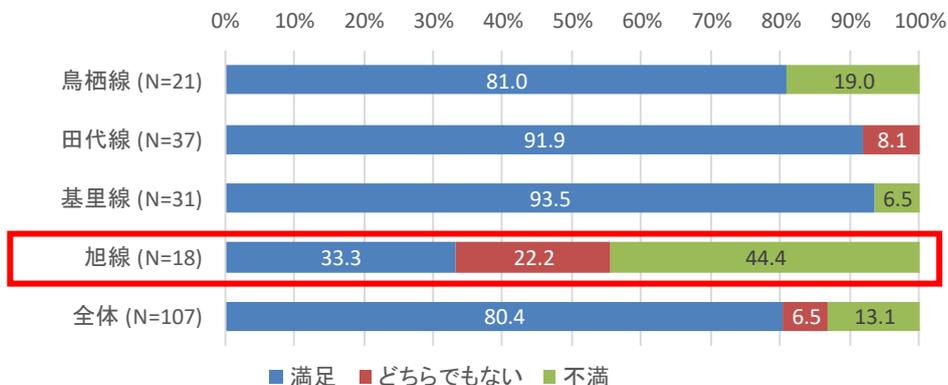


図 49 ミニバス運行ルートの満足度に関する、利用者からの回答

(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、公共交通の財政負担への認知が薄れてきている。

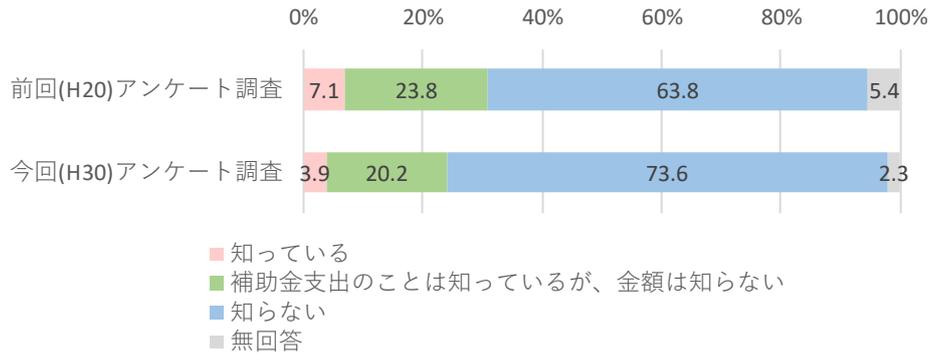


図 50 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度（10年前との比較）

- 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。

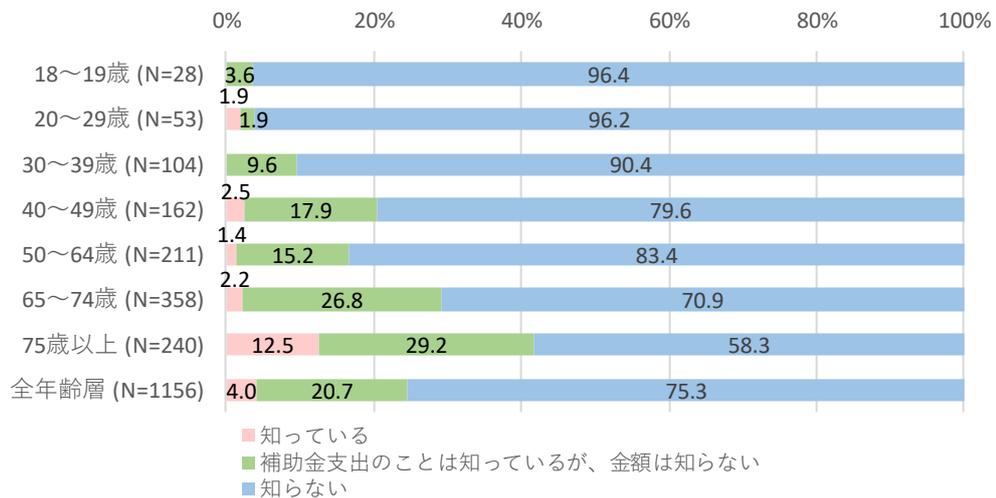


図 51 公共交通への市の財政負担に対する市民の認知度（年齢別）

■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。

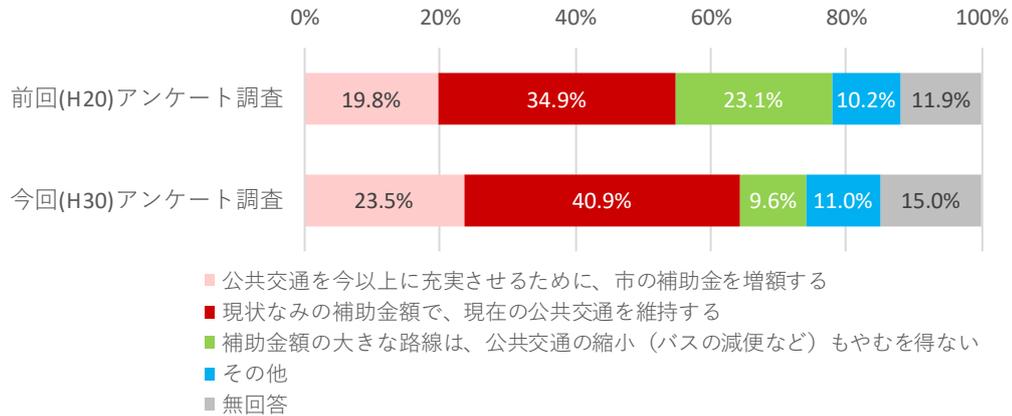


図 52 公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方（10 年前との比較）

- 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。

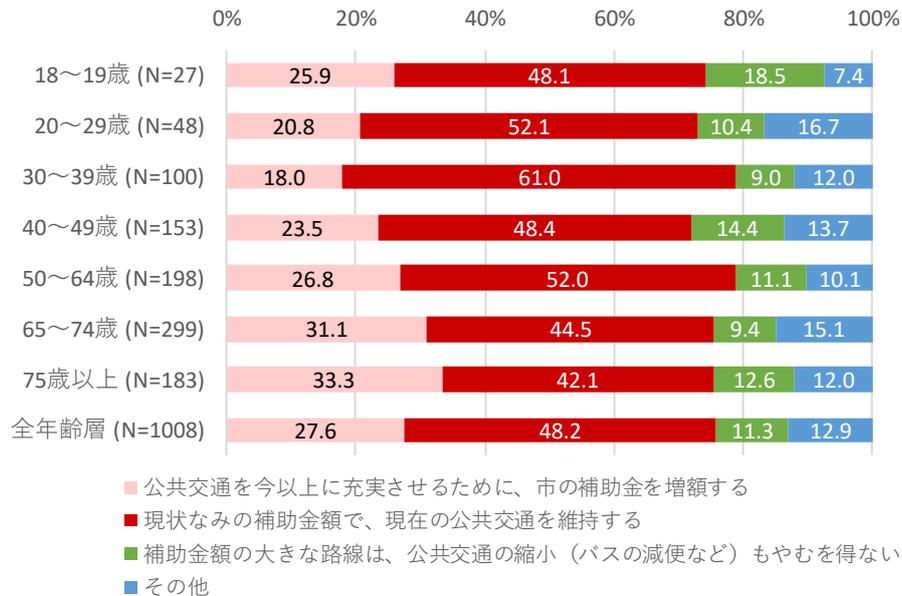


図 53 公共交通への財政負担の水準に対する市民の考え方（年齢別）

■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 年の結果と比べて半分程度にまで減少している。

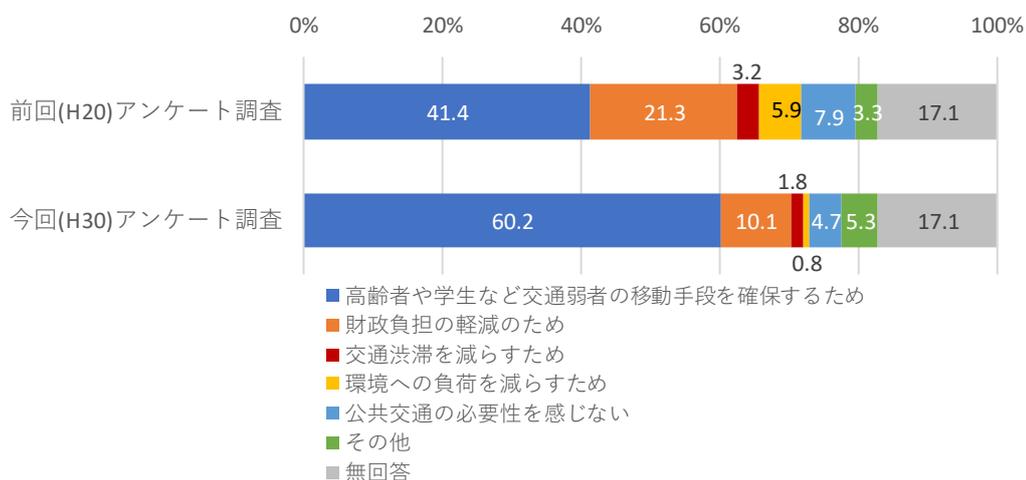


図 54 公共交通への財政負担の水準に対する回答の理由 (10 年前との比較)

(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。

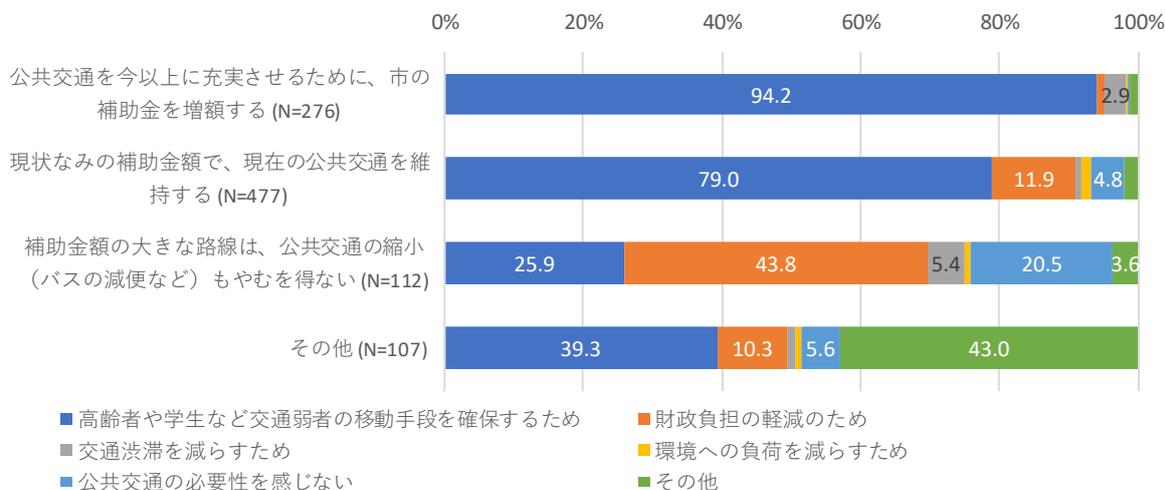


図 55 補助金支出に対する考え方の別による回答理由

(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。

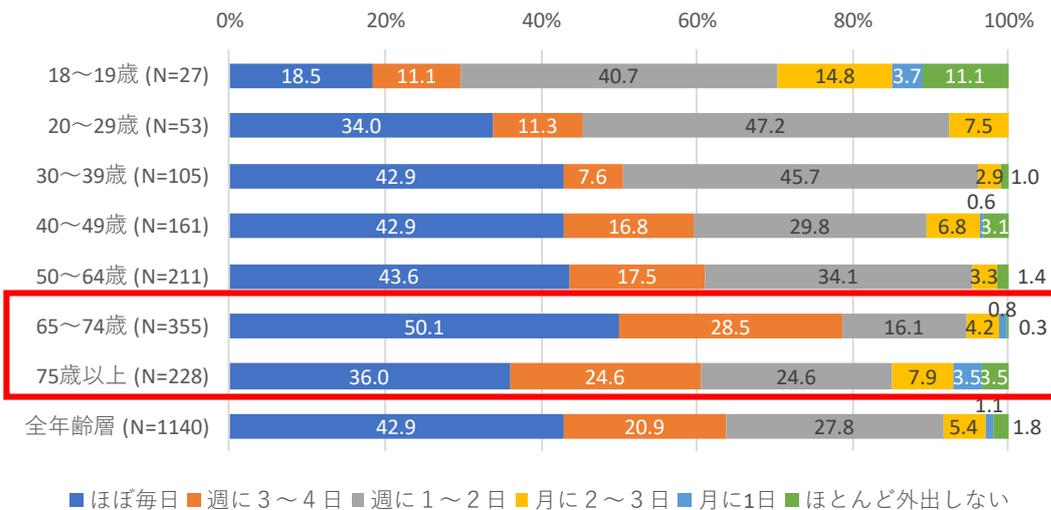


図 56 通勤・通学以外で外出する頻度（市民アンケートから）

■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。

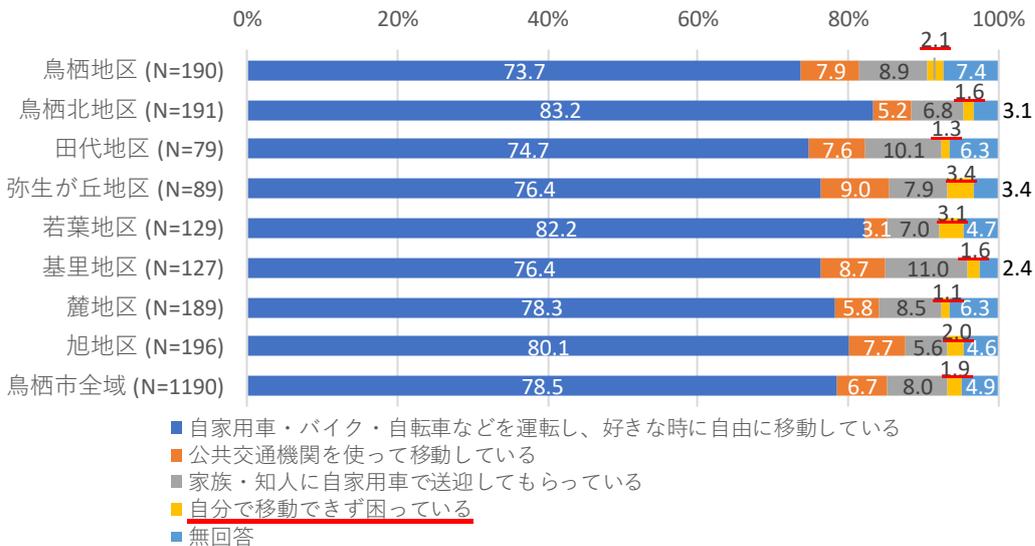


図 57 日常の移動状況（移動できず困ることがあるか）（市民アンケートから）

■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。

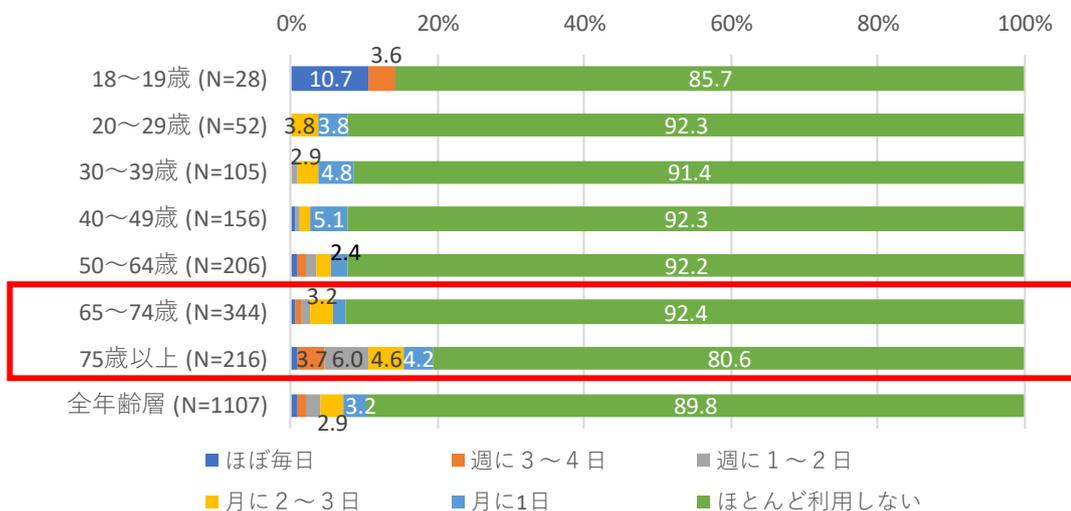


図 58 【再掲】年齢別・路線バスやミニバスの利用頻度（市民アンケートから）

■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。

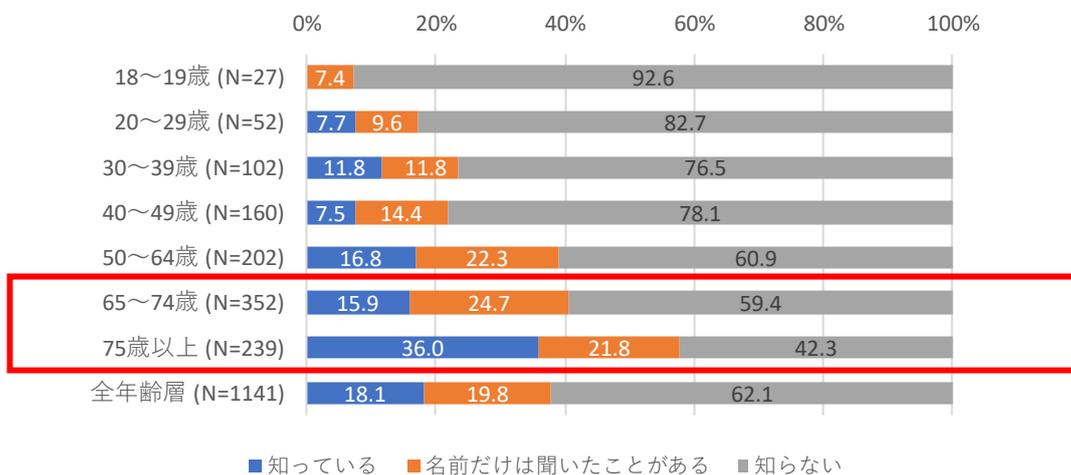
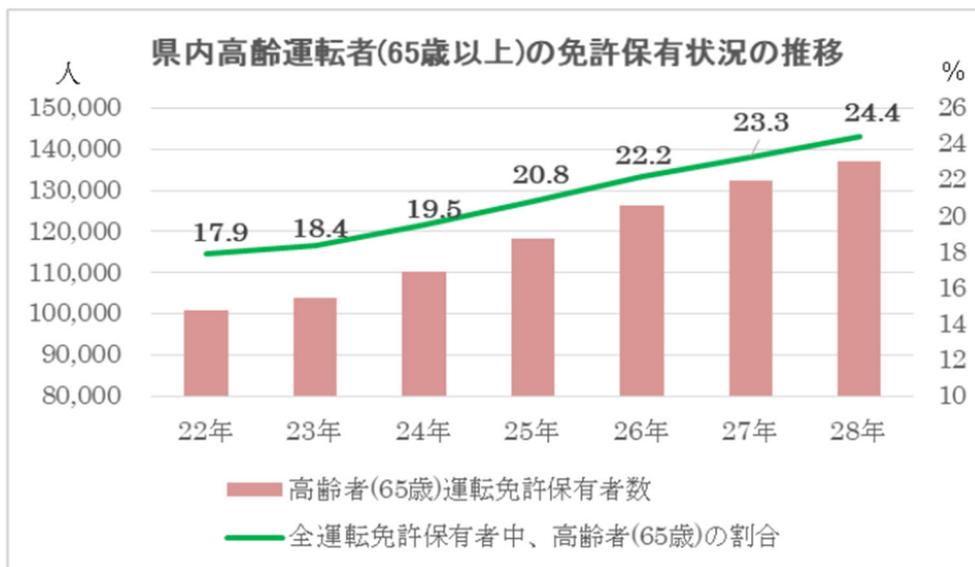


図 59 高齢者福祉乗車券を知っている割合（市民アンケートから）

■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 60 県内高齢運転者（65 歳以上）の免許保有状況の推移

表 9 男女別運転免許保有者数（全国、平成 30 年）

	男性 (人)	構成率 (%)	女性 (人)	構成率 (%)	男女別構成比(%)	
					男性	女性
全体	44,994,702	100.0	37,320,222	100.0	54.7	45.3
65歳以上	11,468,376	25.5	7,166,489	19.2	61.5	38.5
70歳以上	7,401,474	16.4	3,895,477	10.4	65.5	34.5
75歳以上	4,032,507	9.0	1,605,802	4.3	71.5	28.5
80歳以上	1,769,632	3.9	495,475	1.3	78.1	21.9

出典：警察庁「運転免許統計（平成 30 年版）」

(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。

■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。

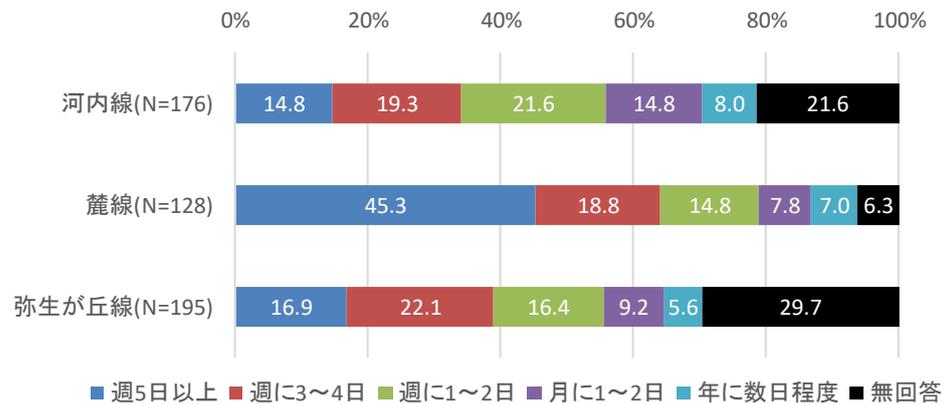


図 61 【再掲】路線バス利用者の利用頻度（路線バス乗り込み調査から）

【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、4割近くを占める路線もある（田代線）。

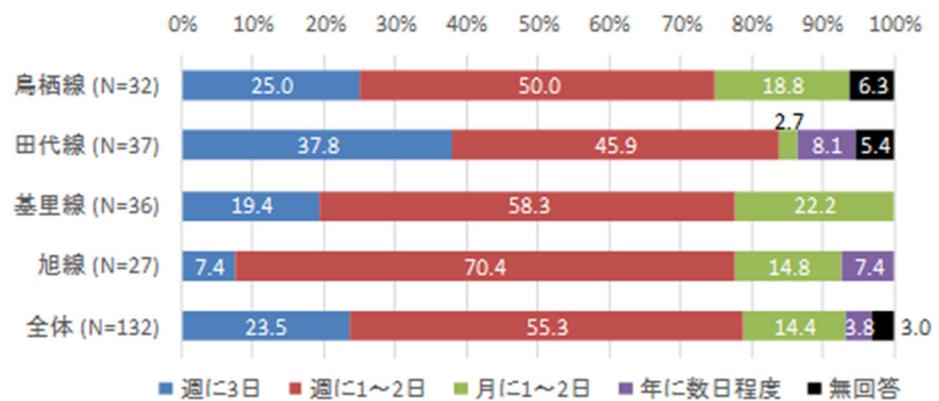


図 62 【再掲】ミニバス利用者の利用頻度（ミニバス乗り込み調査から）

■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。

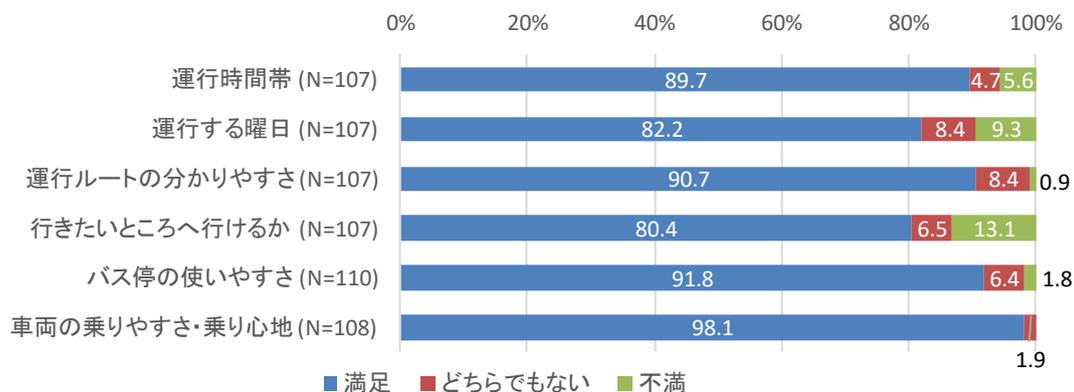


図 63 【再掲】ミニバスに対する満足度（ミニバス乗り込み調査から）

(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。

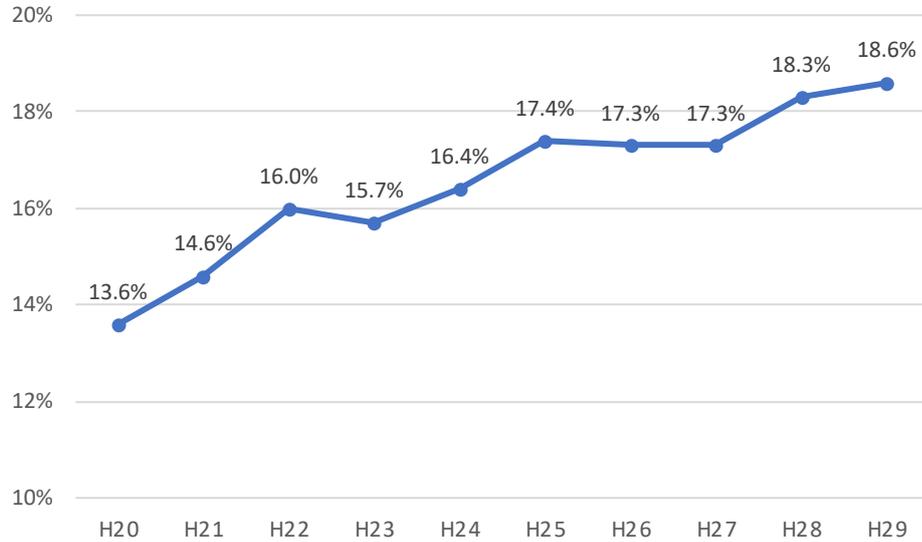
ドライバー業界の就業構造の現状					
		バス	タクシー	トラック	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	13万人	34万人	84万人	-
	(女性比率)	1.4%	2.3%	2.4%	42.8%
	平均年齢	48.3歳	58.3歳	46.2歳	42.0歳

出典：国土交通省

図 64 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29年時点で18.6%まで増加している。

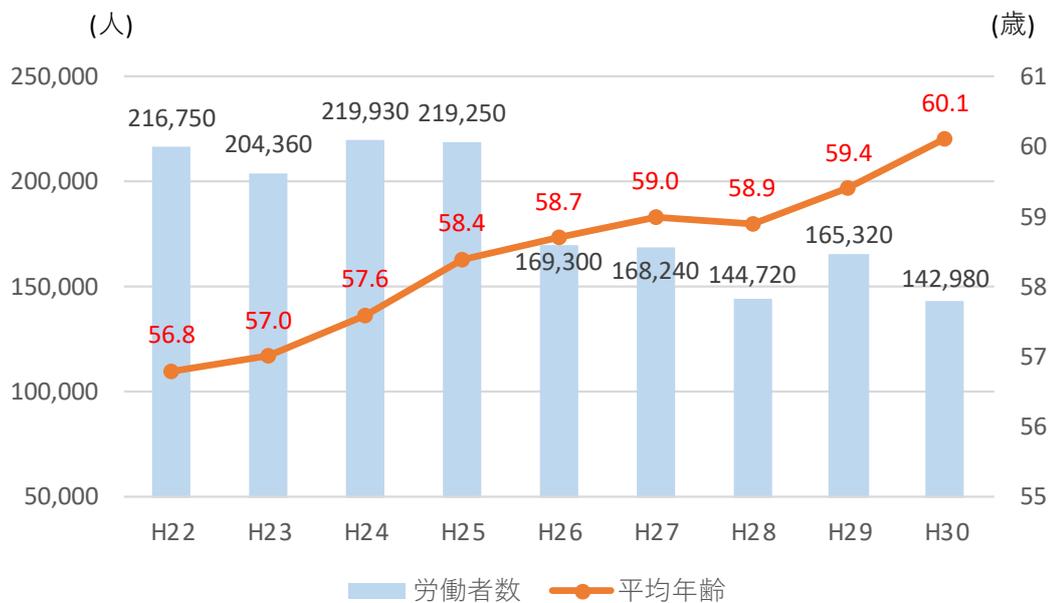


出典：日本バス協会「日本のバス事業」

図 65 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

- 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 66 タクシー運転手（男性）の労働者数と平均年齢の推移（全国）

7. 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 58, 図 60, 表 9)。

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 42)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 58)。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 59)、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 52～図 55)、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 61～図 62)、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 63)。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 48～図 49)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 64～図 65)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。

第2章 基本的な方針と具体的な取組み

1. 鳥栖市の公共交通の基本的な方針

方針1 誰もが移動に困ることのない地域公共交通網の維持・継続

本市内で運行している路線バスやミニバスは、特に高齢者層にとっては欠かせない足として機能している。今後も、利用状況や移動ニーズを考慮しながら改善を繰り返し、地域にとって満足度の高い公共交通網の維持を推進する。

方針2 公共交通の認知度向上と利用促進

若年層から高齢者に至るまで、自家用車での移動が日常化しており、公共交通に対する認知度は十分でないが、免許返納者の増加も予想される中、車が無くても快適に移動できるよう、「誰にでも利用しやすい公共交通」をPRして利用促進を図り、新たな利用者を獲得していく。

方針3 市民の移動ニーズに対応した地域公共交通網の再構築

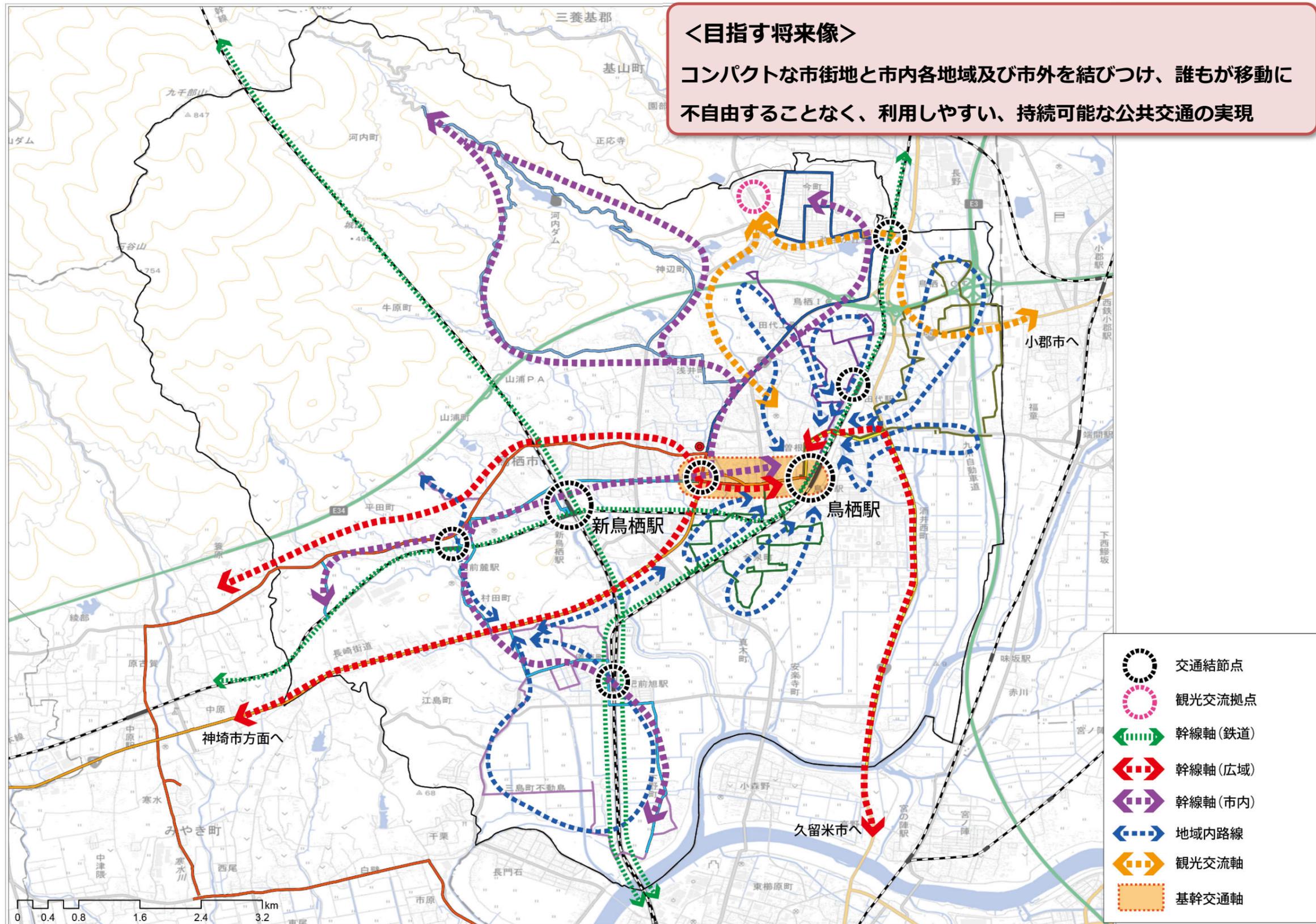
居住地区、移動目的によって異なる、市民の移動ニーズに最大限に対応できるよう、最適な運行本数・路線・ダイヤを設定することで利便性を向上させ、新たな利用者の獲得につなげる。

方針4 持続可能な公共交通事業をめざした運行の効率化

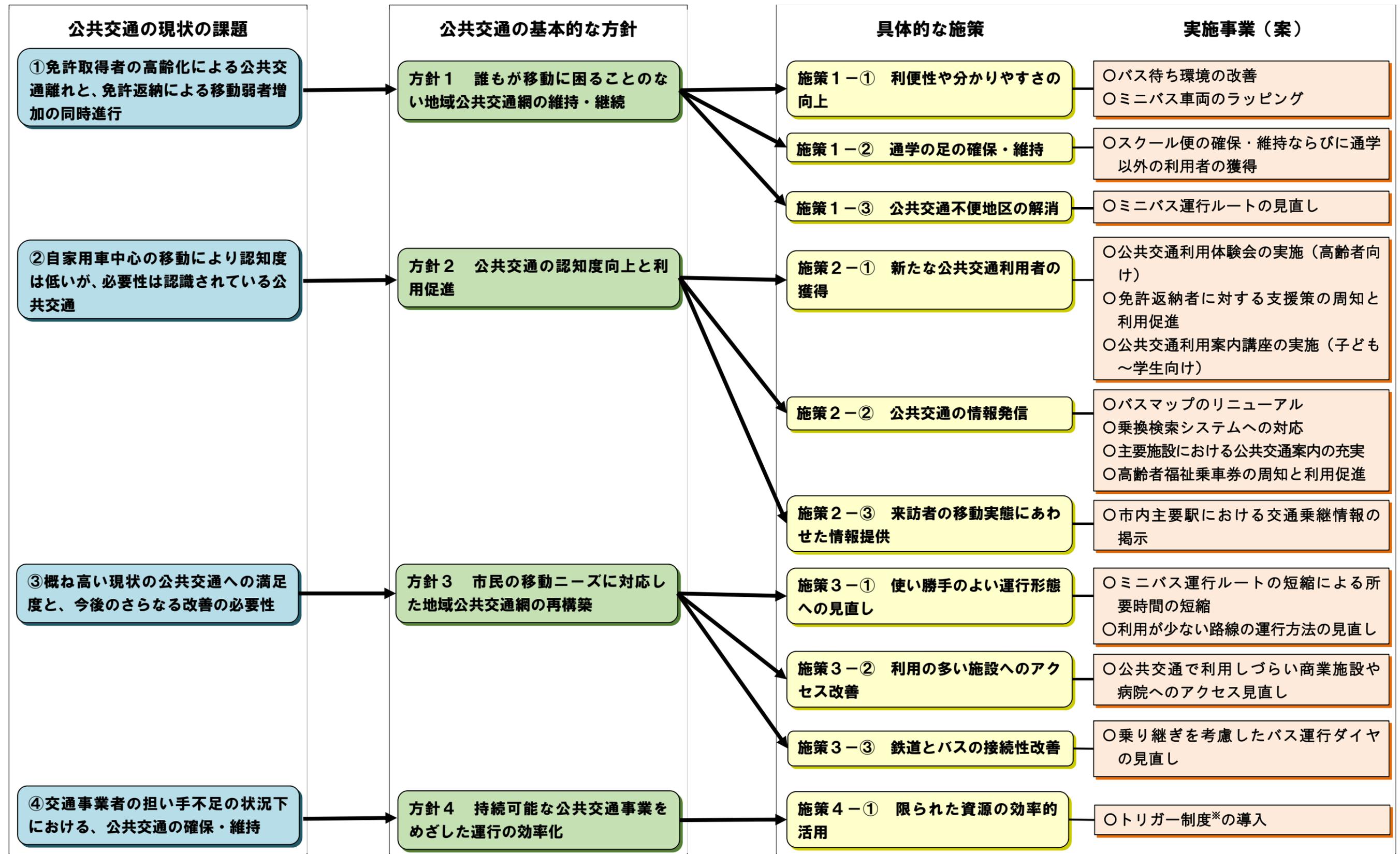
バス、タクシーの運転手の担い手不足や高齢化、労働環境見直しの潮流を踏まえ、限られたマンパワーという制約条件のもとで、公共交通の利便性を確保しながら、各路線の利用状況に基づく見直しなど、運行の効率化をめざす。

2. 目指す将来像

本市における公共交通網の維持・形成に向けた将来像を以下のとおり設定する。



3. 計画の全体像



* トリガー制度：ある一定の基準となる数値(1日あたり利用人数等)を掲げ、その数値を下回る状況が継続する場合、廃止も含めた運行の抜本的な見直しの検討を行う制度

