

令和5年度第2回筑紫野市地域公共交通会議 次第

日時：令和5年11月17日（金）10時00分～

場所：筑紫野市役所 4階 第403会議室

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議事

議案第1号 会議の運営について（協議）

議題第2号 御笠自治会バスの運行継続について（協議）

議案第3号 地域公共交通計画の基本方針・取組の方向性について（協議）

4. 事務連絡

5. 閉会

議 事

目 次

議案第1号	会議の運営について・・・・・・・・・・・・・・・・・・	P.	1
議案第2号	御笠自治会バスの運行継続について・・・・・・・・・・	P.	2
議案第3号	地域公共交通計画の基本方針・取組の方向性について	別冊P.	1
	1. 地域特性・現状の把握について・・・・・・・・・・	別冊P.	2
	2. 利用実態等の調査について・・・・・・・・・・	別冊P.	5
	3. 関係者等ヒアリング調査について・・・・・・・・・・	別冊P.	9
	4. 地区別懇談会について・・・・・・・・・・	別冊P.	11
	5. 地域公共交通に関する課題の整理について	別冊P.	12
	6. 基本方針・目標の設定について・・・・・・・・・・	別冊P.	13

議案第1号 会議の運営について

1. 会議の公開、傍聴、会議録等について

「筑紫野市地域公共交通会議規約」に基づく事項

「筑紫野市地域公共交通会議傍聴規程」に基づく事項

(1) 会議の公開・非公開の決定について（規約第8条第5項）

会議は、公開とする。なお、公開する部分は、議事のみとする。

(2) 傍聴人の定数について（規程第3条）

傍聴人の定数については、20名を限度とする。

(3) 会議録の調製方法及び公表（規約第18条）

会議録の調製方法は、録音機収録による要点記録とし、会長の確認後、市公式ホームページにおいて公表する。

(4) 発言者の記載方法（規約第18条）

会長・副会長・委員・事務局等の職名を記載する。なお、発言の中に委員以外の個人情報が出た場合については、個人情報部分を〇〇と記載する。

2. その他

(1) 委員名簿の公開について

市公式ホームページにおいて公開する。

(2) 傍聴人への資料の配布について

全ての資料を配布し、次第以外の資料については傍聴終了後回収する。

※参考資料（関係例規等）

筑紫野市地域公共交通会議規約集

①筑紫野市地域公共交通会議規約（P1～P4）

②筑紫野市地域公共交通会議財務規程（P5～P7）

③筑紫野市地域公共交通会議事務局規程（P8～P9）

④筑紫野市地域公共交通会議謝金及び費用弁償に関する規程（P10）

⑤筑紫野市地域公共交通会議傍聴規程（P11～P12）

議案第 2 号 御笠自治会バスの運行の継続について

道路運送法第 79 条に基づく自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の登録を受け、平成 31 年 1 月 8 日から運行する御笠自治会バスは、高台の団地や山間部に居住する高齢者等の重要な交通手段として、これまでに約 53,000 人の方に利用されています。この御笠自治会バスは、令和 5 年 12 月 2 日で登録の有効期限の満了を迎えることから、御笠自治会バスを今後も継続して運行することについて、筑紫野市地域公共交通会議委員の同意を求めるものです。

なお、運行の継続に際して、路線等の変更は行わず、現在登録を受けている内容での運行を継続するものとします。現在の登録内容等については下記のとおりです。

- ◆御笠自治会バスの概要・・・P 3
- ◆御笠自治会バス路線図・・・P 4
- ◆御笠自治会バスダイヤ・・・P 5
- ◆御笠自治会バス利用状況・・・P 7



項目	内容
自家用有償旅客運送の種別	交通空白地有償運送
運送しようとする旅客の範囲	筑紫野市の住民又は観光旅客その他の本市を来訪する者
使用する車両	10人乗り以下の車両を用いて運行する。
運行ルート	別紙1のとおり
運行ダイヤ	別紙2のとおり
運行日	毎日運行とする。
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・おとな 200円 ・こども（小学生以下の人） 100円 ・障がいがある方 100円 ※身体障害者手帳、療育手帳または、精神障害者保健福祉手帳の提示が必要 ・宝満川東ルート「柚須原」から「大石」、「吉木入口」間で乗降する人 100円 ・カミーリヤ利用者 無料
運行事業者	御笠まちづくり協議会（筑紫野市大字吉木2496番地1）が市の委託を受けて運行する。
利用状況	別紙3のとおり

宝満川東ルート時刻表

宝満川東ルート南行き (袖須原～カミーリヤ)

バス停留所	1便 ※1	2便	3便	4便
袖須原	7:29	8:48	10:09	13:42
袖須原北	7:30	↓	↓	↓
竜岩自然の家	7:34	8:51	10:12	13:45
香園	7:34	8:51	10:12	13:45
原ノ田	7:36	8:53	10:14	13:47
大原	7:37	8:54	10:15	13:48
本道寺入口	7:38	8:55	10:16	13:49
大石記念碑	↓	8:57	10:18	13:51
大石公民館	↓	8:58	10:19	13:52
大石	↓	8:59	10:20	13:53
葉光ヶ丘①	↓	9:00	10:21	13:54
葉光ヶ丘②	↓	9:01	10:22	13:55
まほろば公園前	↓	9:02	10:23	13:56
葉光ヶ丘③	↓	9:03	10:24	13:57
東吉木田代	↓	9:04	10:25	13:58
東吉木小浦	↓	9:05	10:26	13:59
東吉木公民館	↓	9:06	10:27	14:00
東吉木清水	↓	9:08	10:29	14:02
御笠ミニセンター	7:45	9:17	10:38	14:11
吉木入口	↓	9:18	10:39	14:12
宝満の郷	↓	9:20	10:41	14:14
上阿志岐東	↓	9:21	10:42	14:15
圓徳寺入口	↓	9:22	10:43	14:16
中阿志岐	↓	9:22	10:43	14:16
下阿志岐JA	↓	9:24	10:45	14:18
西方寺前	↓	9:25	10:46	14:19
天山公民館	↓	9:26	10:47	14:20
視覚特別支援学校前	↓	9:29	10:50	14:23
筑紫野中学校北	7:54	↓	↓	↓
ゆめタウン	—	9:33	10:54	14:27
筑紫野中学校入口	—	9:35	10:56	14:29
カミーリヤ	—	9:43	11:04	14:37

※1 東ルート南行き第1便は、土日祝日は運休します。

宝満川東ルート北行き (カミーリヤ～袖須原)

バス停留所	1便	2便	3便	4便
カミーリヤ	11:14	12:40	15:17	16:47
ゆめタウン	11:19	12:45	15:22	16:52
筑紫野中学校入口	11:21	12:47	15:24	16:54
視覚特別支援学校前	11:22	12:48	15:25	16:55
天山公民館	11:24	12:50	15:27	16:57
西方寺前	11:25	12:51	15:28	16:58
下阿志岐JA	11:27	12:53	15:30	17:00
中阿志岐	11:28	12:54	15:31	17:01
圓徳寺入口	11:28	12:54	15:31	17:01
上阿志岐東	11:29	12:55	15:32	17:02
宝満の郷	11:30	12:56	15:33	17:03
吉木入口	11:33	12:59	15:36	17:06
御笠ミニセンター	11:42	13:08	15:45	17:15
東吉木公民館	11:45	13:11	15:48	17:18 ☾
東吉木清水	11:46	13:12	15:49	17:19 ☾
東吉木小浦	11:48	13:14	15:51	17:21 ☾
東吉木田代	11:49	13:15	15:52	17:22 ☾
葉光ヶ丘①	11:51	13:17	15:54	17:24 ☾
葉光ヶ丘②	11:52	13:18	15:55	17:25 ☾
まほろば公園前	11:53	13:19	15:56	17:26 ☾
葉光ヶ丘③	11:54	13:20	15:57	17:27 ☾
大石	11:55	13:21	15:58	17:28 ☾
大石公民館	11:56	13:22	15:59	17:29 ☾
大石記念碑	11:57	13:23	16:00	17:30 ☾
本道寺入口	11:59	13:25	16:02	17:32 ☾
原ノ田	11:59	13:25	16:02	17:32 ☾
大原	12:00	13:26	16:03	17:33 ☾
香園	12:02	13:28	16:05	17:35 ☾
竜岩自然の家	12:03	13:29	16:06	17:36 ☾
袖須原北 ※2	↓	↓	16:09	↓
袖須原	12:09	13:35	16:14	17:42 ☾

※2 土日祝日は、袖須原北には停車しません。

※☾マークは、予約時のみ運行します。電話番号 092-408-6026

(受付時間: 9時~15時 ※土日祝日、年末年始を除く)

宝満川西ルート時刻表

宝満川西ルート南行き (石坂団地～カミーリヤ)

バス停留所	1便	2便	3便
石坂団地	8:54	10:15	13:48
ロータリー横	8:55	10:16	13:49
ゴルフ場団地下	8:55	10:16	13:49
宮の森東	8:56	10:17	13:50
宮の森第4公園前	8:57	10:18	13:51
宮の森中央	8:58	10:19	13:52
宮の森公民館前	8:58	10:19	13:52
ダイレックス前	8:59	10:20	13:53
原	9:01	10:22	13:55
原公民館前	9:02	10:23	13:56
都坂団地下	9:03	10:24	13:57
都坂団地上	9:03	10:24	13:57
都坂団地中央	9:04	10:25	13:58
みかさ台入口	9:05	10:26	13:59
みかさ台団地中央	9:05	10:26	13:59
みかさ台団地	9:06	10:27	14:00
みかさ台公民館	9:07	10:28	14:01
御笠コミュニケーション	9:16	10:37	14:10
吉木入口	9:17	10:38	14:11
宝満の郷	9:19	10:40	14:13
仲よし公園前	9:22	10:43	14:16
給水塔前	9:23	10:44	14:17
給水塔入口	9:23	10:44	14:17
上阿志岐西公民館前	9:24	10:45	14:18
朝香入口	9:25	10:46	14:19
朝香中央	9:25	10:46	14:19
向原3組入口	9:27	10:48	14:21
向原	9:29	10:50	14:23
牛島入口	9:30	10:51	14:24
牛島公民館	9:31	10:52	14:25
ゆめタウン	9:34	10:55	14:28
筑紫野中学校入口	9:36	10:57	14:30
カミーリヤ	9:43	11:04	14:37

宝満川西ルート北行き (カミーリヤ～石坂団地)

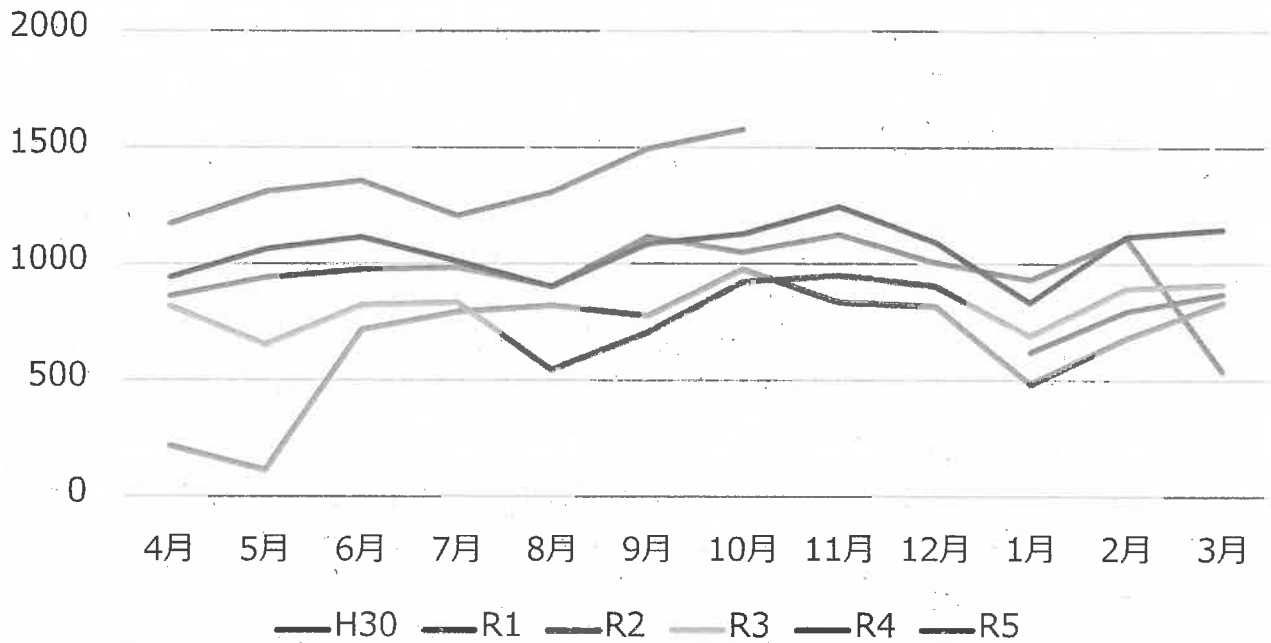
バス停留所	1便	2便	3便	4便
カミーリヤ	11:14	12:40	15:17	16:47
ゆめタウン	11:19	12:45	15:22	16:52
筑紫野中学校入口	11:21	12:47	15:24	16:54
牛島公民館	11:22	12:48	15:25	16:55
牛島入口	11:23	12:49	15:26	16:56
向原	11:24	12:50	15:27	16:57
向原3組入口	11:26	12:52	15:29	16:59
朝香中央	11:29	12:55	15:32	17:02
朝香入口	11:29	12:55	15:32	17:02
上阿志岐西公民館前	11:30	12:56	15:33	17:03
仲よし公園前	11:31	12:57	15:34	17:04
給水塔前	11:31	12:57	15:34	17:04
給水塔入口	11:32	12:58	15:35	17:05
宝満の郷	11:35	13:01	15:38	17:08
吉木入口	11:38	13:04	15:41	17:11
御笠コミュニケーション	11:47	13:13	15:50	17:20
みかさ台公民館	11:48	13:14	15:51	17:21 ☽
みかさ台団地	11:49	13:15	15:52	17:22 ☽
みかさ台団地中央	11:49	13:15	15:52	17:22 ☽
みかさ台入口	11:49	13:15	15:52	17:22 ☽
都坂団地下	11:50	13:16	15:53	17:23 ☽
都坂団地上	11:50	13:16	15:53	17:23 ☽
都坂団地中央	11:51	13:17	15:54	17:24 ☽
原公民館前	11:52	13:18	15:55	17:25 ☽
原	11:53	13:19	15:56	17:26 ☽
ダイレックス前	11:55	13:21	15:58	17:28 ☽
宮の森東	11:56	13:22	15:59	17:29 ☽
宮の森第4公園前	11:57	13:23	16:00	17:30 ☽
宮の森中央	11:58	13:24	16:01	17:31 ☽
宮の森公民館前	11:58	13:24	16:01	17:31 ☽
ゴルフ場団地下	11:59	13:25	16:02	17:32 ☽
ロータリー横	11:59	13:25	16:02	17:32 ☽
石坂団地	12:04	13:30	16:07	17:37 ☽

※☽マークは、予約時のみ運行します。電話番号 092-408-6026
(受付時間：9時～15時 ※土日祝日、年末年始を除く)

御笠自治会バス利用状況（令和元年度～令和5年9月まで）

別紙3

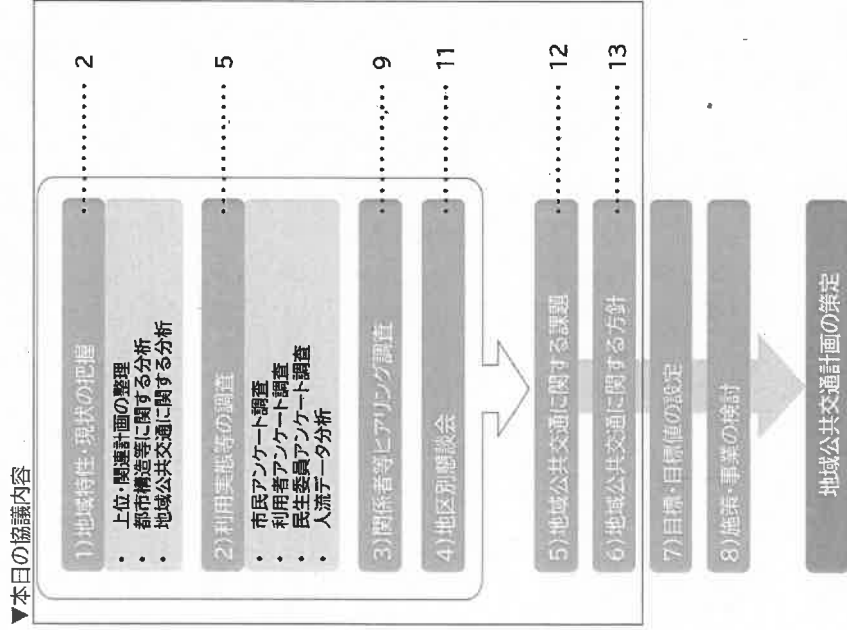
御笠自治会バス利用者数(人)



【単位：人】

	H30	R1	R2	R3	R4	R5
4月		860	217	817	940	1,172
5月		939	112	652	1,062	1,309
6月		975	715	821	1,113	1,356
7月		982	792	832	1,011	1,206
8月		901	819	545	899	1,308
9月		1,115	775	704	1,085	1,494
10月		1,049	976	920	1,128	1,578
11月		1,123	834	949	1,244	
12月		1,004	817	904	1,093	
1月	618	930	482	689	831	
2月	795	1,109	679	893	1,117	
3月	869	535	830	910	1,147	
計	2,282	11,522	8,048	9,636	12,670	9,423

1) 地域公共交通計画作成の流れ



2) 利用実態等の調査概要

項目	市民アンケート調査	利用者アンケート調査	民生委員アンケート調査
対象	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域住民(18歳以上) ■ 配布数:3,000人 ■ 回収数:1,334票 (郵送:1,268票 WEB:66票) ■ 回収率:44.4% 	<ul style="list-style-type: none"> ■ コミュニティバス(つくし号、カミリーヤバス、御荘自治会バス、路線バスの利用者) ■ 回収数:518票 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市内の民生委員 ■ 配布数:143票 ■ 回収数:115票 ■ 回収率:80.0%
方法	<ul style="list-style-type: none"> ■ 郵送配布・郵送回収 ■ Webアンケートによる記入式 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 聞き取り調査 ■ 聞き取り調査 ■ 聞き取り調査:8月4日(金) ■ ※つくしのバスは8月29日(火) ■ 留め置き調査:8月4日(金)~8月10日(木) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 直接配布・郵送回収 ■ Webアンケートによる記入式
期間	<ul style="list-style-type: none"> ■ 令和5年6月19日(月)~7月7日(金) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス停間乗降状況調査(バス停間OD)乗降バス停を調査員の目視で把握 ■ 利用実態調査(利用者アンケート調査) ■ 地域公共交通の利用実態などを把握、調査員がアンケート調査票をもとに聞き取りを行う ■ ※適宜、調査票を配布し、郵送にて回収を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 8月17日(木)~8月31日(木)
内容	<ul style="list-style-type: none"> ■ 回答者属性(居住地、性別、年齢、職業、免許証有無、使用可能な車両保有状況) ■ 日常生活における行動特性 ■ 地域公共交通の利用実態 ■ 地域公共交通に対する満足度 ■ 今後の運転継続意向 ■ 地域公共交通を便利にするための取り組み ■ その他、自由意見 など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 受け持ち地区内の高齢者の移動手段 ■ 外出が困難な人の移動支援状況 ■ 受け持ち地区内での移動の問題点 など 	

3) 関係者ヒアリング調査の概要

項目	実施方法・内容等
対象	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道九州旅客鉄道(株)、西日本鉄道(株) ■ 路線バス・コミュニティバス・カミリーヤバス ■ 西日本鉄道(株)、梅つくしの観光バス、御荘まちづくり協議会 ■ 民間タクシー ■ 二日市交通網、梅つくしの交通 ■ 介護タクシー ■ シバタ介護タクシー、みくに介護タクシー、ひかり介護タクシー ■ 子育て支援 ■ ファミリーサポートセンター、学校教育課(スクールバス) ■ 医療施設 ■ 福岡大学筑紫病院、済生会二日市病院、小西第一病院 ■ 福祉施設 ■ カミリーヤ ■ 商業施設 ■ イオンモール筑紫野、ゆめタウン筑紫野、筑紫野ベレッサ ■ 観光施設 ■ 大丸別荘、博多湯、大観荘
方法	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事務所へ訪問し、直接またはWEBでのヒアリング ■ ※調査票への記入のみの対応あり
期間	<ul style="list-style-type: none"> ■ 8月中旬~9月
内容	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通利用者の実態・ニーズ(利用者からの意見・要望) ■ 運行上の問題、運行に関するドライバーの意見(改善点等) ■ 将来展望 など

4) 地区別懇談会の概要

項目	実施方法・内容等
目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市内での公共交通(筑紫野市コミュニティバスほか)の問題点や、公共交通に対する意識や期待を聞き出し、→どこに、どのようなサービスが必要とされているのか? →現在の公共交通の不便なこと、利用しづらいことはあるのか?それは何か? →どのような見直し、対策を行えば、利用していただけるのか?を分析し、公共交通(筑紫野市コミュニティバス)の改善・見直しの方向性を見出す
方法	<ul style="list-style-type: none"> ■ 参加者から、公共交通に関する意見を付箋紙に書いてもらい、大判図や地図に貼って、意見をとりまとめる
期間	<ul style="list-style-type: none"> 1) 二日市東 : 令和5年9月4日(月) 15:30~17:30 2) 御荘 : 令和5年9月6日(水) 19:00~21:00 3) 二日市 : 令和5年9月13日(水)14:00~16:00 4) 山家 : 令和5年9月15日(金)19:00~21:00 5) 筑紫南 : 令和5年9月23日(土)10:00~12:00 6) 山口 : 令和5年9月26日(火)18:00~20:00 7) 筑紫 : 令和5年9月28日(木)16:00~18:00
内容	<ul style="list-style-type: none"> ■ テーマ:地域公共交通を利用しやすくするためのヒアリング ■ ワーク①:自己紹介、よく行く場所と交通手段は? ■ ワーク②:公共交通を利用する理由/利用しない理由は? ■ ワーク③:公共交通をどのように改善すればよいか? ■ ワーク④:公共交通を維持するために、地域ができることは?



▲ 地区別懇談会の開催状況(二日市東地域)

1) 上位・関連計画の整理

地域公共交通計画の策定に向け、上位計画である「第六次筑紫野市総合計画」や、計画策定において連携を図るべき関連計画である「第2期筑紫野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」など、地域公共交通計画を策定する上で反映すべき上位計画及び関連計画の内容を整理しました。

第六次筑紫野市総合計画で掲げている将来都市像の実現のため、地域公共交通の充実が必要不可欠となっております。

計画名	まちづくりの基本方針	地域公共交通に関する課題	地域公共交通に関する目標・基本方針	地域公共交通に関する施策など	事業内容・成果指標
第六次筑紫野市総合計画 (計画期間：2020年度～2023年度)	<p>■基本理念 「自然」と「街」とが共生するまちづくり ※将来都市像 ※連携を踏まえて、第六次筑紫野市総合計画に置き換える</p> <p>■基本目標 ①政策1 まちの活力をもたらす産業の振興と雇用の創出 ②政策2 まちの魅力の向上と新たな人の流れを促す情報発信 ③政策3 誰もが字とを生きやすいと感じるまちづくり ④政策4 安全安心な暮らしを守る、時代に合った地域づくり ※連携を踏まえて、次期総合戦略に置き換える</p>	<p>・JR二日市駅などの利便性向上に向け、関係機関との協議を継続する必要がある ・平成31年1月に運行を開始した「筑紫野市コミュニティバスつし号」及び「自立自治会バス」の運行の安定化に取り組むとともに、路線バスなどの積極的な利用を促進する必要がある</p> <p>・住宅や商業、公園などのバランスの取れた計画的なまちづくり、歴史・文化の継承と振興、自然環境の保全や交通利便性の更なる向上のほか、地域包括ケアシステムの推進や健康寿命の延伸、自主防災組織の充実や河川改修をはじめとした「自助」「共助」「公助」による自然災害への対応等、人が集い、本市の魅力を活かす、活力ある地域のまちづくりを進める必要がある</p>	<p>■まちづくりの目標 誰もが安全かつ便利に移動できる交通環境が整っている</p> <p>安全安心なくらいしを守る、時代に合った地域づくり</p>	<p>■駅の利便性向上 ・駅及び駅周辺の施設整備を総合的に促進することにより、成果の向上を目指す ・交通手段の充実 ・市が運行するバスの利用促進などに取り組むこと で、成果の向上を目指す</p>	<p>・交通手段が少なく不便だと思う市民の割合 23.5%(基準値)→18.9%(目標値) ・バス利用者数 29,092人(基準値)→35,362人(目標値)</p> <p>■交通手段の充実 路線維持や利用促進に係る取り組みを推進することで、持続可能で安全・安心な移動環境の構築を図る (主な取り組みの例) ・コミュニティバス等運行事業 ・生活交通対策事業</p> <p>交通手段が少なく不便だと思う市民の割合 23.5%(現状)→18.9%(目標)</p>
第2期筑紫野市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (計画期間：2020年～2023年)	<p>■基本理念 ①政策1 まちの活力をもたらす産業の振興と雇用の創出 ②政策2 まちの魅力の向上と新たな人の流れを促す情報発信 ③政策3 誰もが字とを生きやすいと感じるまちづくり ④政策4 安全安心な暮らしを守る、時代に合った地域づくり ※連携を踏まえて、次期総合戦略に置き換える</p>	<p>・バス乗降客数は減少傾向にあり、自家用車等の交通量の増加による慢性的な渋滞の一因となっていることから、公共交通の利用促進を図る必要がある ・少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方を検討する必要がある ① 東西南北方向の円滑な交通網の形成 ② 身近な生活道路等における交通環境の改善 ③ 公共交通体系の維持</p>	<p>■道路環境の改善と公共交通体系の維持(移動の担手) ・駅前広場の整備等により公共交通の利便性向上を図り、市民の移動手段となる公共交通体系を形成する</p>	<p>■質の高い暮らしのためのまちづくりの推進 市街地の整備や公共交通の利便性の向上、公共施設等の既存ストックの有効活用などの取り組みを推進し、誰もが住みやすいまちの形成を図る 公園の満足度の向上や中心市街地の活性化に向けた取り組みなどにより、公園、広場、商店街など、ひとが集まる自発的な空間を創出し、質の高い魅力的なまちづくりを推進する</p>	<p>・路線バスについては、利便性の向上策を関係機関との調整を図りながら検討する ・特に、農村集落・山間部においては、路線バスの路線維持を図るとともに、コミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討する</p>
第二次筑紫野市都市計画 マスタープラン (計画期間：2015年～2035年)	<p>■基本理念 活力あふれ 自然と都市が調和した 安全で安心して暮らせる まちづくり ■基本目標 自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの</p>	<p>・バス乗降客数は減少傾向にあり、自家用車等の交通量の増加による慢性的な渋滞の一因となっていることから、公共交通の利用促進を図る必要がある ・少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方を検討する必要がある ① 東西南北方向の円滑な交通網の形成 ② 身近な生活道路等における交通環境の改善 ③ 公共交通体系の維持</p>	<p>■道路環境の改善と公共交通体系の維持(移動の担手) ・駅前広場の整備等により公共交通の利便性向上を図り、市民の移動手段となる公共交通体系を形成する</p>	<p>・安全で円滑かつ快適な交通を確保するため、交通経路の機能強化や道路改良等を推進し、交通波溜等の抑制を図る ・都市機能の集約に向け、駅周辺施設の整備や日常生活の移動に必要不可欠な公共交通手段の維持・向上を図る ・公共交通の円滑な乗り継ぎの確保を図り、安全・安心で便利な交通体系の形成を進める</p>	<p>・心身に重荷の障がいがある在宅の障がい者の日常生活の利便と社会活動の範囲の拡大を図るため、福祉タクシー利用券を交付し、運賃の一部助成を実施</p>
第四次筑紫野市国土利用計画 (計画期間：2017年～2030年)	<p>■基本理念 自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの ■基本方針 住宅、商業、工業、農業、公園などのバランスが取れた土地利用の推進 ・安全で安心して暮らせるまちづくり ・自然環境の保全と共生</p>	<p>・バス乗降客数は減少傾向にあり、自家用車等の交通量の増加による慢性的な渋滞の一因となっていることから、公共交通の利用促進を図る必要がある ・少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方を検討する必要がある ① 東西南北方向の円滑な交通網の形成 ② 身近な生活道路等における交通環境の改善 ③ 公共交通体系の維持</p>	<p>■道路環境の改善と公共交通体系の維持(移動の担手) ・駅前広場の整備等により公共交通の利便性向上を図り、市民の移動手段となる公共交通体系を形成する</p>	<p>・安全で円滑かつ快適な交通を確保するため、交通経路の機能強化や道路改良等を推進し、交通波溜等の抑制を図る ・都市機能の集約に向け、駅周辺施設の整備や日常生活の移動に必要不可欠な公共交通手段の維持・向上を図る ・公共交通の円滑な乗り継ぎの確保を図り、安全・安心で便利な交通体系の形成を進める</p>	<p>・心身に重荷の障がいがある在宅の障がい者の日常生活の利便と社会活動の範囲の拡大を図るため、福祉タクシー利用券を交付し、運賃の一部助成を実施</p>
第二次筑紫野市地域福祉計画 (計画期間：2015年～2024年)	<p>■基本理念 お互いを支え合い、支え合いながら、だれもが安心して暮らせる福祉のまちづくり ■基本目標 1 地域で支えあい、助けあう仕組みづくり 2 様々なニーズを受け止め、支えるための仕組みづくり 3 地域福祉を支え、推進する人や組織の担い手づくり 4 地域福祉への理解を深め、福祉の心を育む環境づくり</p>	<p>・バス乗降客数は減少傾向にあり、自家用車等の交通量の増加による慢性的な渋滞の一因となっていることから、公共交通の利用促進を図る必要がある ・少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方を検討する必要がある ① 東西南北方向の円滑な交通網の形成 ② 身近な生活道路等における交通環境の改善 ③ 公共交通体系の維持</p>	<p>■移動支援の充実 ・移動が困難な高齢者や障がいのある人などの社会参加や日常生活の移動支援のあり方を検討し、コミュニティバスの運行や、重厚障がい者支援のため福祉タクシーの利用助成を行う</p>	<p>・心身に重荷の障がいがある在宅の障がい者の日常生活の利便と社会活動の範囲の拡大を図るため、福祉タクシー利用券を交付し、運賃の一部助成を実施</p>	<p>・心身に重荷の障がいがある在宅の障がい者の日常生活の利便と社会活動の範囲の拡大を図るため、福祉タクシー利用券を交付し、運賃の一部助成を実施</p>

■役割① 地域住民の移動手段を確保する

通勤・通学、買い物、通院など、地域住民の日常生活において必要不可欠な移動手段としての役割を担っています。また、自家用車を運転できない学生、高齢者、障がい者など交通弱者の重要な移動手段としての役割を担っています。

■役割② 地域の魅力を活かし、活力あるまちづくりを支える

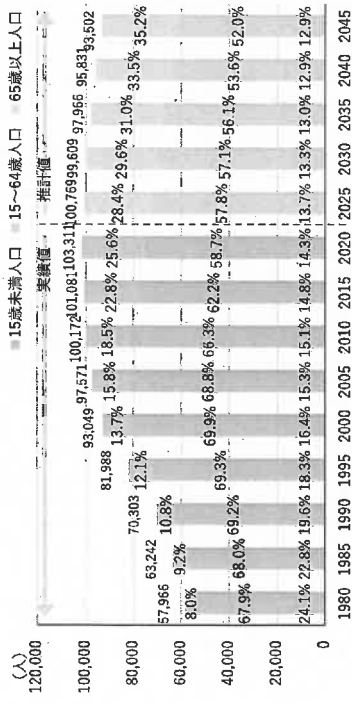
利便性が高く、持続可能な公共交通体系の維持や、交通結節点の強化により、市内だけでなく市外の移動もスムーズにし、地域住民の社会活動を創出し、充実させるとともに、人の流れを生み出すことで、地域の活力向上を促す役割を担います。

2) 都市構造等に関する分析

① 人口推移

筑紫野市の人口は、2020年時点で約10万人となっており、年々微増の傾向にあるが、今後減少に転じると予測されています。

また、2045年の年少人口割合(15歳未満)は、全体の約13%まで低下する一方で、高齢者人口割合(65歳以上)は、約35%まで上昇し、今後少子高齢化が進行すると予測されています。

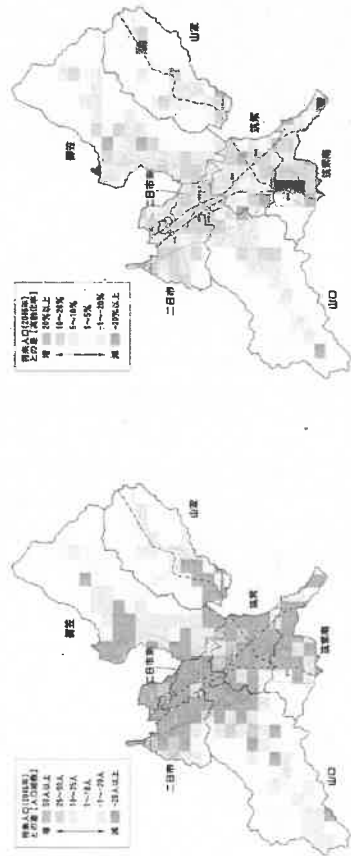


▲三区分別人口割合の推移

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」(R7~R27) 出典:国勢調査(R2)

② 人口分布

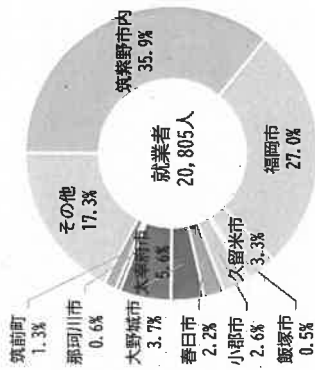
将来人口の増減について分布をみると、ほとんどの地区では減少すると見込まれているなかで、筑紫南地域の原田駅周辺は増加すると見込まれています。当該地域は、美しが丘や光が丘などの住宅地となっています。高齢化率の増減について分布をみると、ほとんどの地区で増加すると見込まれており、特に筑紫南地域の原田駅周辺は20%以上増加すると見込まれている地域が広いです。



▲500mメッシュ人口総数の増減(2015年-2020年) ▲500mメッシュ高齢者割合の増減(2015年-2020年) 出典:国土数値情報 500mメッシュ別昇英推計人口 (H30 国土地理院推計)

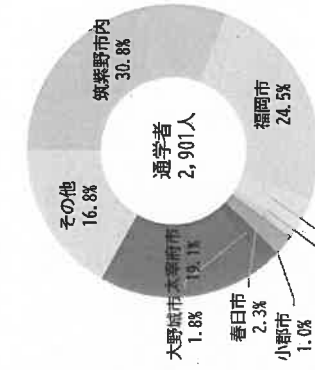
③ 通勤・通学の移動状況

就業割合をみると、筑紫野市内での就業者が約36%と最も多く、次いで福岡市への就業者が多いです。通学者割合をみると、筑紫野市内での通学者が約30%と最も多く、次いで福岡市(約25%)、太宰府市(約19%)となっています。



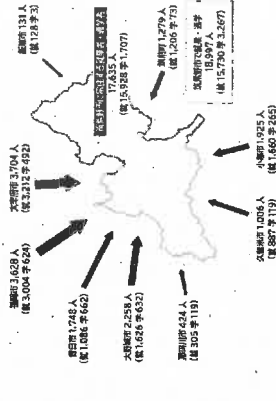
▲行先別 就業割合

出典:国勢調査(R2)



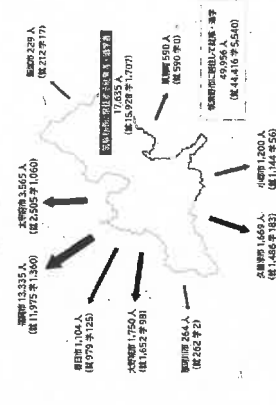
▲行先別 通学者割合

流動人口をみると、流入は福岡市と太宰府市が多く、流出は福岡市が特に多くなっています。



▲通勤・通学 流入図

出典:国勢調査(R2)



▲通勤・通学 流出図

■都市構造等からの問題点

- 人口減少および少子高齢化が進行することにより、公共交通利用者がより減少することが予想されます
- 御笠地域や山家地域などの山間部だけでなく、二日市地域や筑紫地域などの中心部においても高齢者が点在しており、高齢者の安心・安全な移動が制約される可能性があります
- 通勤・通学、買い物などの日常生活で、市内以外に福岡市や太宰府市など南北方向の移動の繋がりが強く、公共交通は学生をはじめとした市民の移動手段として確保する必要があります

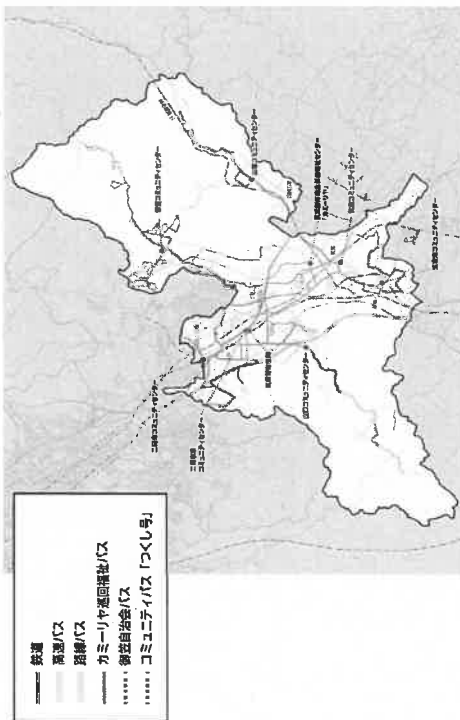
3) 地域公共交通に関する分析

① 公共交通網

筑紫野市の公共交通網は、市の中央部に JR 鹿見島本線と西鉄天神大牟田線、筑豊方面へ JR 筑豊本線が運行しており、鉄道が幹線軸を担っています。

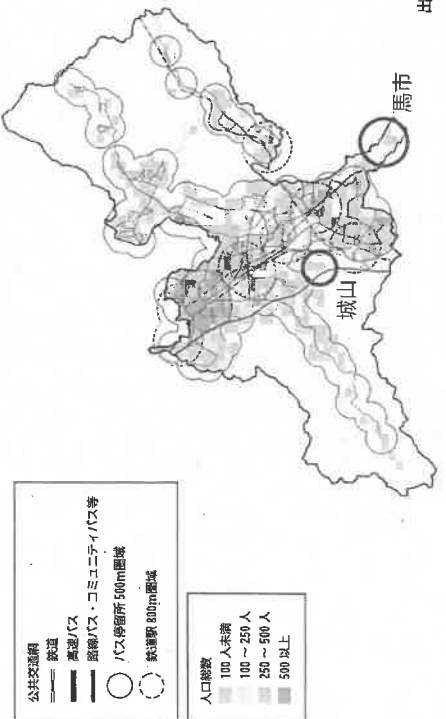
路線バスは、各地区と JR 及び西鉄の各駅を繋げるように運行しています。

その他、市街地を周回するコミュニティバス「つくし号」、市内の公共施設等を結ぶ巡回福祉バス「カミーリヤバス」、御笠地域内を回る御笠自治会バスが運行しています。



② 公共交通のカバー状況

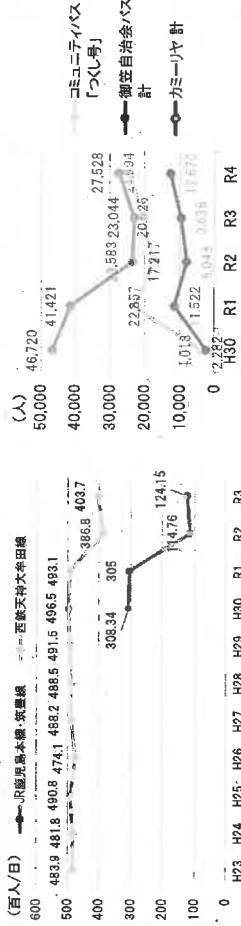
筑紫野市においては、鉄道沿線や路線バス・コミュニティバス沿線の地域においては、おおむねカバーされていますが、城山地区や馬市地区など部分的にカバーされていない地域が存在します。また、面的にはカバーされていても、運行本数が少ないことにより、アクセス性が低い地域も存在します。



出典：国勢調査(R2)

③ 公共交通の利用状況

鉄道、路線バス、カミーリヤバスは、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したまま、戻っていない状況です。コミュニティバス、御笠自治会バスは、同様に減少しましたが、令和4年度にはコロナ禍前程度に回復しています。



▲ 鉄道の乗降者数の推移

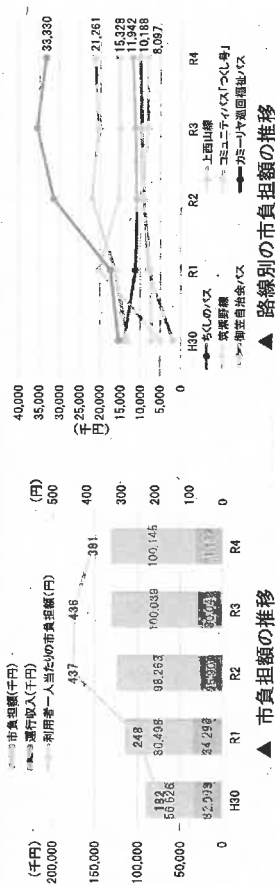


▲ コミュニティバス、御笠自治会バス、カミーリヤバス乗降者数の推移

出典：筑紫野市統計室、市資料

④ 市負担額の推移

利用者一人あたりの市負担額は、令和2年度以降、微減傾向にありますが、市負担額は増加傾向にあります。市負担額を路線別にみると、カミーリヤバスの増加額が最も多く、現在では約3千万円となっています。



出典：市資料

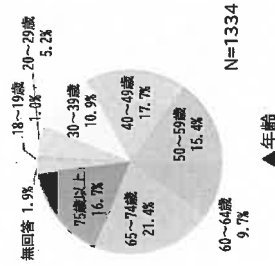
■ 地域公共交通の現状からの問題点

- 公共交通が運行していても、便数やルートが少ないことで、日常移動の際に自家用車に頼らざるを得ない状況が考えられます
- 新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、公共交通利用者数は減少・低迷しており、今後も市負担額が増加する可能性があります

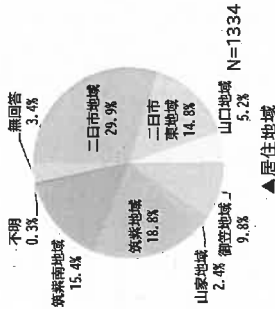
1) 市民アンケート調査の結果

① 基本属性

年齢については、「65～74歳」(21%)が最も多く、次点で「40～49歳」、「75歳以上」(17%)が多く、65歳以上の高齢者が38%を占めています。
居住地域については、「二日市地域」(30%)が最も多く、次点で「筑紫地域」(19%)、「筑紫南地域」(15%)、「二日市東地域」(15%)が多く、これら4地域で79%を占めています。



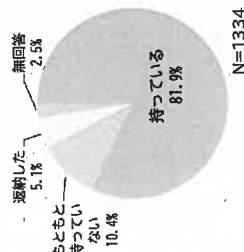
▲年齢



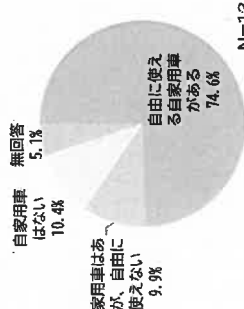
▲居住地域

② 運転免許証・自家用車の保有状況

運転免許証については、82%の方が保有しており、「もともと持っていない」(10%)と「返納した」(5%)を合わせた15%の方が保有していません。
自家用車の保有状況については、「自由に使える自家用車がある」方が75%を占めており、「自家用車はあるが、自由に使えない」(10%)、「自家用車はない」(10%)などの移動に制限がある方が20%存在しています。



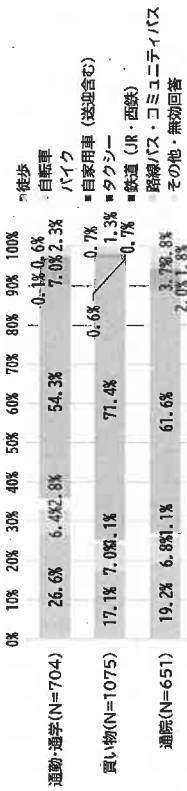
▲運転免許証保有状況



▲自家用車保有状況

③ 外出目的別の代表移動手段

移動手段については、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



▲外出目的別の代表移動手段

(%：無回答を除いた構成率)

④ 公共交通が原因による外出断念状況

公共交通が原因による外出断念状況について、地域別に見ると、「御笠地域」と「山家地域」で「よくある」が多く、「山口地域」を含めた3地域で「時々ある」が多いです。特に「山家地域」の外出断念比率が高いです。
免許証保有状況別に見ると、「もともと持っていない」、「返納した」を合わせた現在免許非保有者の外出断念比率が高く、特に「返納した」方で「よくある」(17%)が多いです。

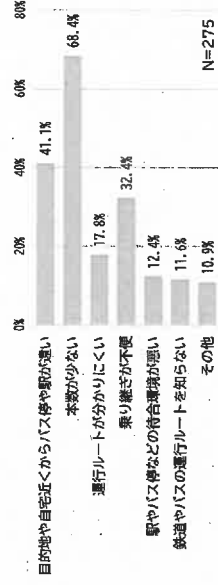


▲地域別の公共交通が原因による外出断念状況

▲免許保有状況別の公共交通が原因による外出断念状況

⑤ 外出を諦めた理由(複数回答)【前問で「外出を諦めたことがよくある」あるいは「時々ある」の方のみ対象】

外出を諦めた理由としては、公共交通の「本数が少ない」が68%で最も多く、次点で「バス停や駅が遠い」(41%)、「乗り継ぎが不便」(32%)が多い状況です。

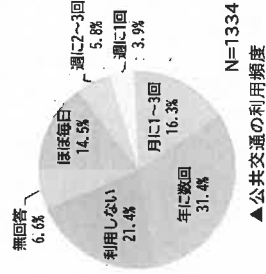


▲外出を諦めた理由(複数回答)

理由	件数	割合
目的地や自宅近くからバス停や駅が遠い	113	41.1%
本数が少ない	188	68.4%
乗り継ぎが不便	49	17.8%
駅やバス停などの待合環境が悪い	89	32.4%
鉄道やバスの運行ルートを知らない	34	12.4%
その他	32	11.6%
合計	30	10.9%
合計	555	9.0%

⑥ 公共交通の利用頻度

普段の公共交通の利用頻度については、「年に数回利用する」方が31%で最も多く、次点で「利用しない」方が22%多いです。「ほぼ毎日利用する」方は15%に留まっています。



▲公共交通の利用頻度

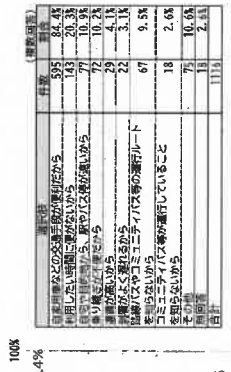
2 利用実態等の調査結果

1) 市民アンケート調査の結果

⑦ 公共交通を利用しない理由について(複数回答)

【前問にて、『公共交通の利用頻度が「年数回」あるいは「利用しない」(非利用者)の方のみ対象】

公共交通を利用しない理由を見ると、「自家用車などの交通手段が便利」が84%で最も多く、次点で「利用したい時間に便がない」(20%)、「駅やバス停が遠い」(17%)、「乗り継ぎが不便」(10%)、「バスの運行ルートが知らない」(10%)が多くなっています。



▲公共交通を利用しない理由(複数回答)

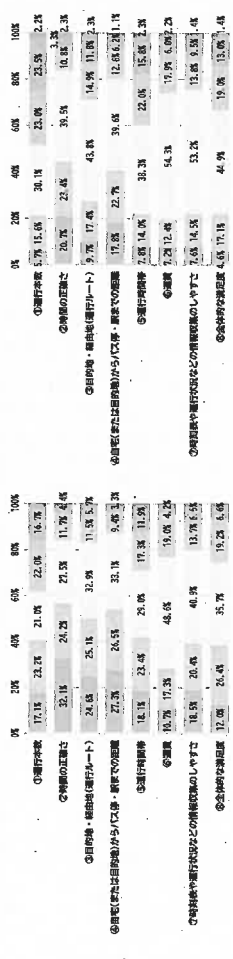
⑧ 現在の公共交通サービスに対する満足度について

公共交通利用者・公共交通の利用頻度が「月に1~3回以上」の方を対象

公共交通非利用者・公共交通の利用頻度が「年数回」あるいは「利用しない」の方を対象

公共交通利用者の満足度を見ると、「満足」と「まあ満足」を合わせた比率が最も高い項目は「②時間の正確さ」(56%)であり、次点で「④バス停・駅までの距離」(54%)、「⑩目的地・経由地(運行ルート)」(50%)となっており、「⑥運賃」(28%)のみが他の項目に比べて満足度が低いです。

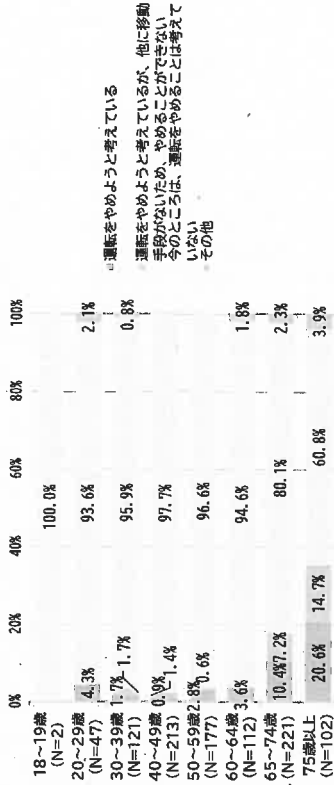
一方、公共交通非利用者の満足度を見ると、「不満」と「やや不満」を合わせた比率が最も高い項目は「①運行本数」(47%)であり、次点で「⑤運行時間帯」(38%)、「③目的地・経由地(運行ルート)」(27%)となっており、「②時間の正確さ」(14%)は他の項目に比べて満足度が低いです。



▲現在の公共交通サービスの満足度(公共交通利用者) ※%:無回答を除いた構成率

⑨ 今後の運転継続の意向について

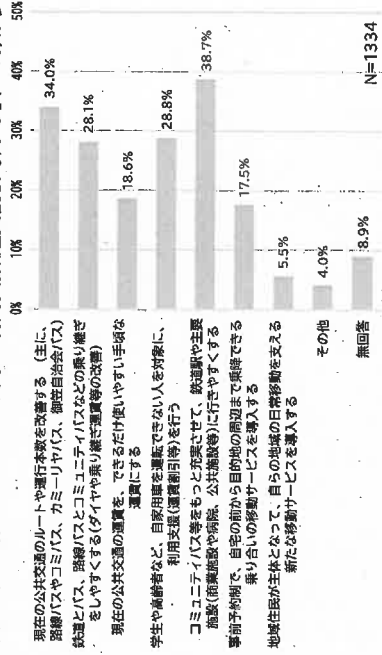
今後の運転継続の意向について、年齢階層別に今後の運転継続意向を見ると、「64歳以下」は「今のところやめることは考えていない」が90%以上を占めています。65歳以上の年齢層では「やめようと考えている」と「やめようと考えているが、やめることができない」が増加しています。



▲年齢階層別の今後の運転継続意向

⑩ 普段の生活をより便利にするための公共交通の取組について

普段の生活をより便利にするための公共交通の取組については、「コミュニティバス等をもっと充実させて、鉄道駅や主要施設に行きやすくする」(39%)が最も多く、次点で「現在の公共交通のルートや運行本数を改善する」(34%)、「自家用車を運転できない人を対象に利用支援(運賃割引等)する」(29%)が多い状況です。



▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組(2つまで回答)

■市民アンケート調査からの問題点

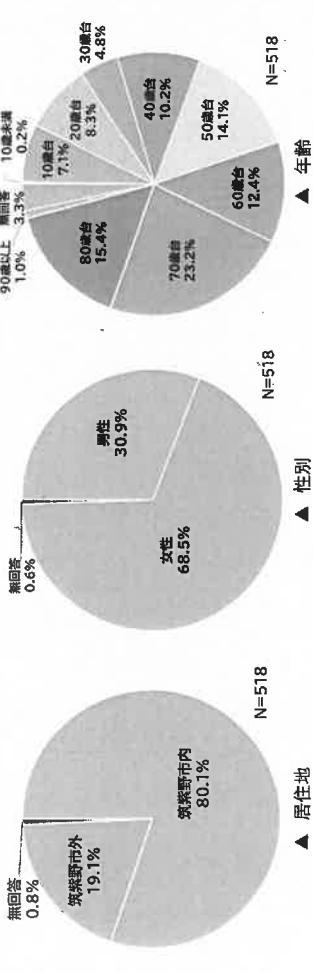
- 市民の運転免許証の保有率は高く、通勤・通学や買い物、病院などの移動においても自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっており、公共交通の利用機会が少なくなっています。免許を保有していない人や返納者を中心に、便数が少ないことや、バス停までが遠いことなどにより、外出を断念する状況にあり、今後更なる高齢化の進展に伴い、その傾向が強くなる可能性があります。
- 「運行本数」や「運行時間帯」に関する満足度が低く、今後の公共交通の取組としては「コミュニティバス等の拡充」や「ルートや運行本数の見直し」を希望する傾向にあります。
- 高齢ドライバーの交通事故が多発し、免許証返納が推進される中で、「他に移動手段がないため、運転をやめることができない」方がいます。

2 利用実態等の調査結果

2) 利用者アンケート調査の結果

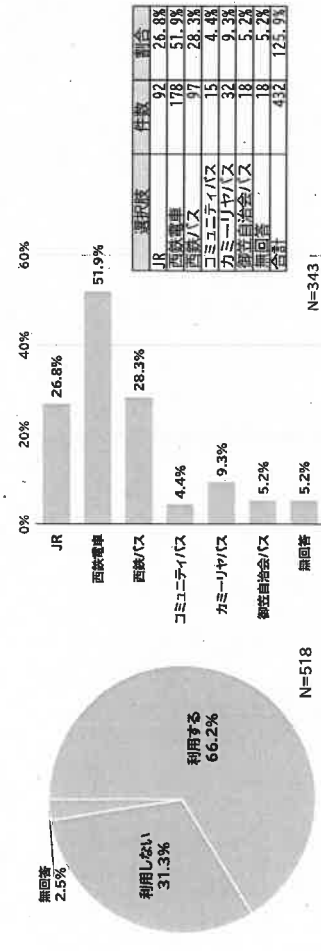
① 基本属性

バス利用者の居住地については、「筑紫野市内」が80%、「筑紫野市外」が19%となっています。性別については、「女性」が69%、「男性」が31%で、女性が7割となっています。年齢については、「70歳台」が23%で最も多く、次点で「80歳台」(15%)、「50歳台」(14%)、「60歳台」(12%)が多く、60歳以上で5割を占めています。



② 調査当日の移動における公共交通乗り継ぎ利用状況

調査当日の移動における公共交通乗り継ぎ利用については、「利用する」方が66%あり、利用者の多くが他の公共交通も利用しています。乗り継ぎで利用する公共交通については、「西鉄電車」(52%)が最も多く、次点で「西鉄バス」(28%)、「JR」(27%)となっています。



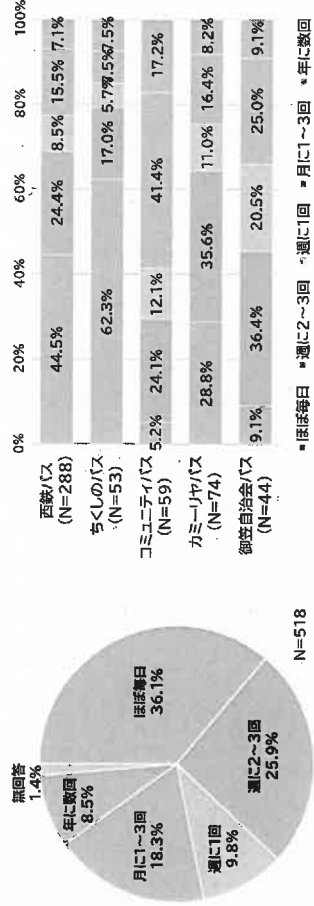
▲ 公共交通乗り継ぎ利用状況

▲ 乗り継ぎで利用する公共交通 (複数回答)

③ 普段の筑紫野市内バスの利用頻度

普段の筑紫野市内バスの利用頻度については、「ほぼ毎日」利用する方が36%で最も多く、次点で「週2~3回」利用(26%)が多く、日常的に利用している方が約6割となっています。「ちくしのバス」、「ほぼ毎日」利用する方が多いバスは「ちくしのバス」(62%)と「西鉄バス」(45%)であり、「ちくしのバス」、「西鉄バス」、「カミーリヤバス」の利用頻度は高いです。

一方、「コミュニティバス」は「ほぼ毎日」利用(5%)が少なく、「月に1~3回」(41%)が非常に多くなっています。

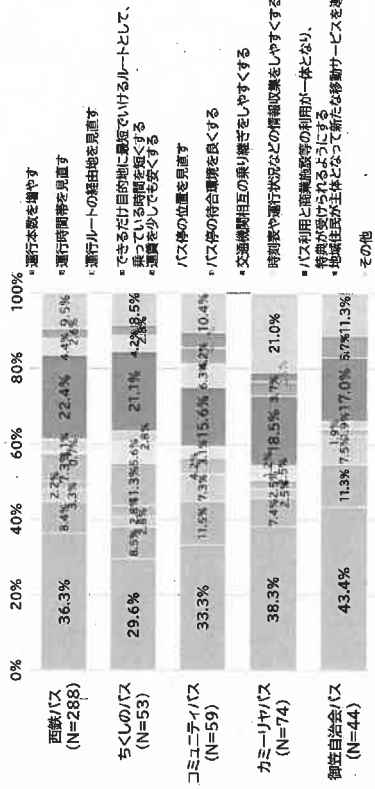


▲ 普段の筑紫野市内バスの利用頻度

▲ バス種別別筑紫野市内バスの利用頻度

④ 筑紫野市内バスを利用するための取組(複数回答)

筑紫野市内バスを利用するための取組について、バス種別にみると、「運行本数を増やす」が各バスとも3~4割で最も多く、特に「御笠自治会バス」が43%で多くなっています。次点で「交通機関相互の乗り継ぎをしやすいとする」が約2割で多く、また「ちくしのバス」の「運賃を少しでも安くする」(11%)が他のバスよりも比率が高いです。



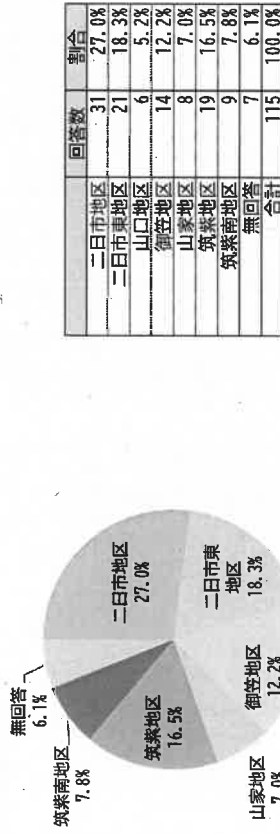
■ 利用者アンケート調査からの問題点

公共交通を乗り継いで利用する方が半数以上である中で、「交通機関相互の乗り継ぎをしやすいとする」ことを今後の取組として希望する人が多く、乗り継ぎの利便性が十分に確保されていないと考えられます。バス種別ごとに利用頻度に差が発生していることから、特にコミュニティバスにおいて、運行ルートや運行時間帯などが利用者の移動ニーズに対応していない可能性があります。

3) 民生委員アンケート調査の結果

① 基本属性

活動地区については、「二日市地区」が27%で最も多く、次点で「二日市東地区」(18%)、「筑紫地区」(17%)となっています。

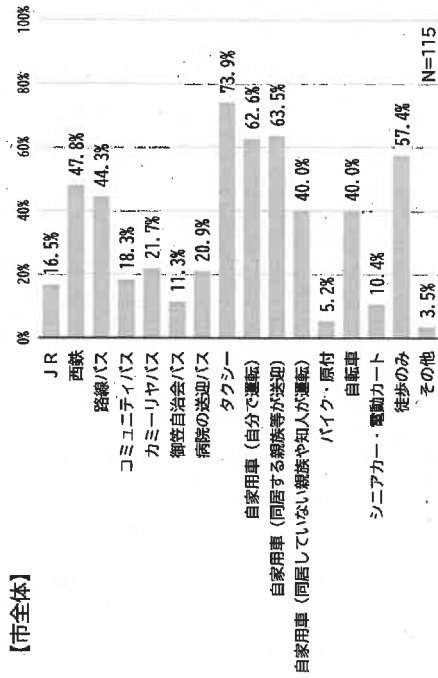


山口地区 N=115

▲ 受け持ち地区

② 1人で外出できる方の交通手段(複数回答)

1人で外出できる方の交通手段については、「タクシー」が74%で最も多く、次点で「自家用車(同居親族等が送迎)」(64%)、「自家用車(自分で運転)」(63%)、「徒歩のみ」(57%)が多い状況です。一方、「西鉄」(48%)、「路線バス」(44%)の公共交通は半数を下回っています。



▲ 1人で外出できる方の交通手段(複数回答)

アンケート調査結果からの問題点

- ・ 高齢者は加齢により、バス停等の乗降場所までの歩行が苦痛になるため、タクシー利用が多くなる傾向がありますが、運転士不足により十分な台数が確保できず、移動が困難になる人が増加することが想定されます
- ・ 山家地域や御笠地域では、傾斜地に住宅団地があることにより、バス停までの歩行も困難となっており、高齢者の移動が困難となっている可能性があり
- ・ 現在、移動に困っている高齢者が少ない筑紫南地域などの住宅団地においても、今後、高齢化が進むことにより、日常生活での移動が困難になる状況が危惧されます

③ 受け持ち地区の移動でお困りの高齢者世帯の割合

移動で困っている高齢者世帯の割合については、「1割台以下」が24%で最も多く、次点で「2割台」(17%)、「3割台」(10%)となっており、「5割台以上」は15%を占めています。

受け持ち地区別に見ると、「5割台以上」が多い地区は「山家地区」(25%)、「御笠地区」(24%)、「二日市地区」(19%)であり、「山口地区」と「筑紫南地区」はお困り世帯の割合が他地区よりも低い状況です。

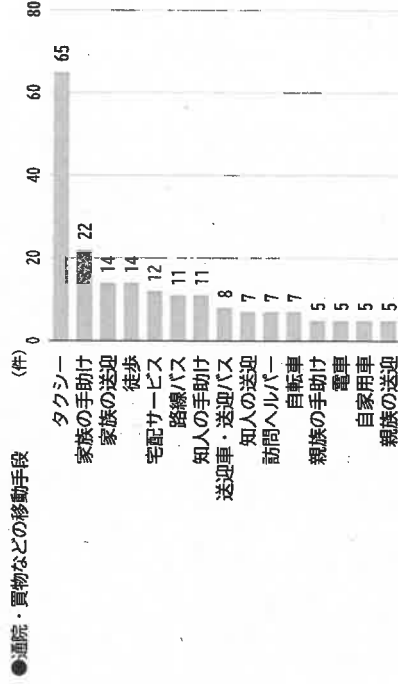


■ 1割台以下 ■ 2割台 ■ 3割台 ■ 4割台 ■ 5割台以上 ■ その他

▲ 受け持ち地区における移動で困っている高齢者世帯割合(地区別)

④ 移動でお困りの高齢者世帯における通院や買い物等の移動手段

移動で困っている高齢者世帯における通院や買い物等の移動手段については、「タクシー」が突出して最も多く、次点で「家族の手助け」、「家族の送迎」の家族による移動が多くなっています。



▲ 移動でお困りの高齢者世帯における通院や買い物等の移動手段(5件以上のみ抜粋)

1) 交通事業者ヒアリング調査

	鉄道	路線バス・コミュニティバス・御笠自治会バス	民間タクシー	子育て支援(スクールバス・ファミリーサポート)	介護タクシー
利用者からの意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> 駅(バリアフリー化・老朽化対策(二日市駅、天拜山駅など)) 駅周辺の駐輪場・駐車場対策 乗り継ぎの見直し(鉄道から鉄道、鉄道からバスの乗り継ぎ) 	<ul style="list-style-type: none"> バス全体 <ul style="list-style-type: none"> 運送改善・増便 乗り継ぎの改善 コミュニティバス「つくし号」 逆回りのコース増設 運賃や支払い方法等の見直し 高齢者の利用が多いため、端数を払う際に慌てる人がいる コミュニティバス コミュニティバスの乗降ルールの廃止または厳格化 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの確保 →運転士不足のため、猛暑や雨天時の依頼に行かできない 	<ul style="list-style-type: none"> ファミリーサポート ・自家用車の運転が不慣れな会員から、送迎に対する不安の声がある 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシー券の配布
運行面・経営面	<ul style="list-style-type: none"> 職員(乗務員・駅係員・技術員など)不足 エネルギーや原材料の高騰による、費用負担・維持管理費の増加 自然災害による運行休止に伴う収入減少や復旧費用の増加 →激変化により頻度・負担ともに増加 	<ul style="list-style-type: none"> バス全体 ・運転士不足 ・コミュニティバス「つくし号」、コミュニティバス ・乗車の更新、入替 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士不足 →労働時間も長くなり、急便などの対応が困難な状況 	<ul style="list-style-type: none"> ファミリーサポート ・送迎のためにバスを運行することは、費用面的に厳しい ・一般的なバスでは、チャイルドシートに対応していないため利用しにくい ・送迎には、子どもの介助者が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・物価高による経費の高騰 →価格改定により対応
事業者が抱える課題	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少及び新しい生活様式(テレワーク等、働き方やライフスタイルの多様化)の定着による鉄道利用者の減少 ・移動需要、観光需要の創出 	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス ・免許返納者や高齢者、通勤・通学者の利用促進 ・将来的な需要創出 →子どもの頃から公共交通に乗る習慣をつけてもらう(マイレール意識) ・コミュニティバス「つくし号」、コミュニティバス、御笠自治会バス ・認知度の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・人員不足のため、新しい取り組みに対応できるかは難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ファミリーサポート ・送迎のためにバスを運行することは、費用面的に厳しい ・一般的なバスでは、チャイルドシートに対応していないため利用しにくい ・送迎には、子どもの介助者が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 介護、福祉タクシーの存在を知らない人が多い ・病院等からも具体的な紹介などはない
交通事業者相互の連携	<ul style="list-style-type: none"> 二次交通のスムーズな設定 ・交通事業者相互の連携 →事業者間での乗り継ぎの調整など 	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス ・JRの鉄道駅との相互案内 ・コミュニティバス「つくし号」、コミュニティバス、御笠自治会バス ・市が管理するバス間での事業者同士の意見交換会 	<ul style="list-style-type: none"> ・同事業者間での連携はなし(災害緊急時は除く) 	<ul style="list-style-type: none"> 同事業者間で依頼があっても、人数不足などもあり対応できない 	
運行面・経営面	<ul style="list-style-type: none"> 通常業務からメンテナンス作業も含めたの各部門における生産性向上 ・駅業中管理方式、チャットレスやゲートレス、セージング、モニタリングなど ICT を活用したメンテナンスの効率化など ・需要に応じた柔軟なダイヤの設定 ・物流による鉄道の新たな活用方法の検討 ・日常利用を増加させるための施策の検討 ・沿線自治体や他事業者と連携した利用促進策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> バス全体 ・乗務員の確保 →待遇改善や外国人労働者の雇用推進 →二種免許の取得支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士の確保 →待遇改善や外国人労働者の雇用推進 →二種免許の取得支援 	<ul style="list-style-type: none"> スクールバス ・現在、定員の半数程度の利用だが、混乗化は検討していない →運行ルート的に需要が少なくない ・スクールバス以外での車両の活用についても検討していない ・今後、生徒数の減少に伴い、車両のダウンサイズやタクシーへの転換の必要はある 	
利用促進・需要創出	<ul style="list-style-type: none"> 交通ネットワーク全体としての利便性向上 →Maasの推進による公共交通の利用促進 ・商業施設などとの共同企画による移動需要の創出 ・市民のマイレール意識の醸成、公共交通の積極的な利用促進 →イベント関連での情報提供や連携・協力 ・沿線地域の魅力を話し合いの場を創出 ・沿線地域の魅力づくりなど来訪者・定住者を増やす取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ICTを活用した運行管理の効率化 ・マイカーに頼らないまちづくり、公共交通体系づくり ・公共交通に関する地道な情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> 地域貢献の一環として、デマンド交通などの運行協力 		
交通事業者相互の連携					
営業を継続するにあたっての将来展望					
営業野市の地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> 利用が少くない地域での代替モビリティへの転換 →コミュニティバスや自治会バスの展開、普及など ・運転士不足等、交通事業者の抱える課題解決や対応等への検討 	<ul style="list-style-type: none"> 一定水準のバス路線の確保 ・車両購入や燃料費の支援 ・人員確保への支援 	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納者への福祉タクシー券の配布 ・地域限定の自家用車運送の普及による、運転手の確保 ・介護、福祉タクシーの周知、広報 		

■交通事業者の現状からの問題点

交通事業者では運転士等の人材不足が深刻化しており、今後は現状の地域公共交通サービスの維持が困難になり、縮小されることが懸念されます。また、新規サービスを導入することも厳しい状況です。運行面や利用促進・需要創発の観点からも、交通事業者間での連携が必要だと考えられていますが、市内で連携に関する具体的な取組は行われていません。

2) 主要施設ヒアリング調査

	医療施設	商業施設	カミーリヤ	観光施設
利用者の 来訪手段	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車での来訪が多い →高齢の方でも自分で運転される方が多い ・車いすの方や軽障で来られる方は介護タクシーを利用 ・市内だけでなく、市外からも来訪される 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車での来訪が多い →買い物物の量があるため、近場でも車を利用される方が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車での来訪が多い ・全体(8,000人)のうち2,000人(1/4)が、カミーリヤバスでの来訪 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の利用が多い ・鉄道駅からタクシーに乗り継いで来館される方もいる
利用者からの 意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄駅(JR 天拝山駅、西鉄朝倉街通駅)のバリアフリー化 ・バスの乗り入れ 	<ul style="list-style-type: none"> ・増便 ・バスの乗り入れ ・分かりやすいバス停の表示(バス停名の統一) 	<ul style="list-style-type: none"> ■カミーリヤバスについて ・乗りつぎが選べない ・ルートがわからない ・施設の間隔等がわからない ・JR 二日市駅での乗り継ぎ時に、乗降場所がコミバスと違うため、困惑する(コミバスは駅内のロータリーに乗り入れていて、カミーリヤバスは乗り入れていないため) ・カミーリヤバスが運送し、コミバスへの乗り継ぎに間に合わない ・カミーリヤバスとコミバスの使い分けが分かりにくい ・カミーリヤバスの便数が少ない、運行時間があわない 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの確保 ・二日市温泉への増便 ・高速バスの停留所である筑紫野の改善 →階段での乗り降りが厳しい →降車した際の誘導案内が不十分
利用者に対して 実施している 支援	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表の掲示 ・タクシーへの直通電話の設置 ・送迎サービスは、運転手や車両の確保、事故への対応などが課題となり、検討が進んでいない 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの乗り入れ依頼 ・送迎サービスの実施 ・時刻表の掲示 	<ul style="list-style-type: none"> ・カミーリヤバス以外の送迎はない ・JA が送迎サービスを行っている 	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎サービスの実施 ・ゆうパックでの配達サービスの実施 ・時刻表の掲示 ・タクシーの手配
筑紫野市の 地域公共交通に 対する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄駅(JR 天拝山駅、西鉄朝倉街通駅)のバリアフリー化 ・バスの乗り入れ ・増便 	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄駅(JR 天拝山駅)のバリアフリー化 ・バスの乗り入れ ・増便 ・コミュニティバス等の分かりやすい告知、広報の実施 ・コミュニティバスの活用 →配達サービスの実施、商業施設との企画の実施 ・他店舗や他自治体で行っている事例紹介 	<ul style="list-style-type: none"> ■運行について ・円滑な乗り継ぎの実施 ・カミーリヤバスの乗降ルールの見直し ■車両について ・車西の更新 ・車椅子対応の車両の導入 ■運行ルートについて ・馬市地域に経由するルート ・フリー乗降の実施 ・筑紫コース:左回りの運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・二日市温泉への増便 ・施設周遊バス等の運行
地域公共交通と の連携に関する 可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報などの情報提供スペースの充実化 	<ul style="list-style-type: none"> ・アプリ等を活用した、クーポン券などの特典の配布 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設以外にも利用できる、わかりやすい柔軟なシステムの運用 	<ul style="list-style-type: none"> ・連携に関する提案があれば検討を行う

■主要施設からの問題点

市内には、各地に医療施設や商業施設、観光施設が点在しており、最寄駅や最寄バス停からの乗り継ぎでアクセスが不便な施設があり、ほとんどの施設で自家用車の来訪が多い状況です。各施設ともに、公共交通との連携を図る意向はあるものの、連携に関する事例を知らないため、具体的な案を検討できず、取組づらいつ傾向にあります。

	二日市東	二日市	山家	筑紫南	山口	筑紫	
公共交通を利用する理由	<ul style="list-style-type: none"> ・飲酒をするから ・運賃が安いから ・利便性が良い(車まで近い)から ・運賃が安い(返納した)から ・遠方(福岡市内)へ行くから ・駐車場が不要だから ・免許がない(返納した)から 	<ul style="list-style-type: none"> ・遠方(福岡市内)へ行くから ・飲酒をするから ・免許がない(返納した)から ・公共交通の方が、コストが低いから ・駐車場が不要だから ・免許がない(返納した)から ・安心、安全だから ・車の運転が不安だから 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が廃止になると困るから ・飲酒をするから ・バスの利用で現え(返納した)から ・免許がない(返納した)から ・遠方(福岡市内)へ行くから ・自家用車が利用できないから ・時間合えば不要だから ・駐車場が不安だから ・車の運転が不安だから 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い、時間がかかる、便数が少ない) ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・荷物があるから ・バス停が遠い、時間がかかる、便数が少ない ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物があるから ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	
公共交通を利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物があるから ・他の移動手段(車、徒歩、自転車)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(便数やルートが少ない、運行時間帯が合わない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物があるから ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い、時間がかかる、便数が少ない) ・障がい者には利用しにくいから 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物があるから ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い、時間がかかる、便数が少ない) ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い、時間がかかる、便数が少ない) ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い、時間がかかる、便数が少ない) ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物があるから ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから
既存の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート、停留所を増やす ・コミバスの改善 ・バス停の位置の見直し ・ダイヤの改善、増便 ・時刻の見直し ・乗継ぎの改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・バス停の位置の見直し ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し) 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し) 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し) 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し) 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し) 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し)
新規サービスの追加	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(乗合タクシ-)の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(予約制の乗合タクシ-)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(予約制の乗合タクシ-)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(予約制の乗合タクシ-)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(予約制の乗合タクシ-)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(予約制の乗合タクシ-)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(予約制の乗合タクシ-)の導入 ・フリー乗降ができるようにする ・市役所や駅などへの直通便の運行
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う
待合環境	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のパリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・市の職員が利用する ・高齢者にとっても使いやすい見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障がい者へのサービス向上 			
公共交通を維持するために地域ができることは?	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関するイベントの実施 ・公共交通の利用に関する広報、周知活動 ・公共交通の利用回数を増やす ・場所に合わせた移動手段の運行 ・地域をつくる ・地域での助け合いをする(運転手として協力) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転手として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施(地域で声掛け、魅力発信、個人の発達の促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転手として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施(地域で声掛け、魅力発信、個人の発達の促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転手として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施(地域で声掛け、魅力発信、個人の発達の促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転手として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施(地域で声掛け、魅力発信、個人の発達の促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転手として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施(地域で声掛け、魅力発信、個人の発達の促進) 	
全地区共通の改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤの改善、見直し、分かれやすい運賃制度などへの見直し ・デマンド交通(乗り合いタクシ-)等の新たな交通サービスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模車での運行 ・主要施設への直通便の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・周遊バスの運行 ・均一運賃制度、サブスクの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・スポンサー制度の導入 ・高齢者、障がい者へのサービス向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院や重い物施設の巡回バス ・荷物の送迎サービス 	<ul style="list-style-type: none"> ・カミ-リヤバスとコミバスのルー-ル統一 	<ul style="list-style-type: none"> ・カミ-リヤバスとコミバスのルー-ル統一
地区ごとの特徴的な改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のパリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入

【問題点】	【改善策】	【地域でできる取組】
<ul style="list-style-type: none"> ・利便性、サービス水準が低いから(バス停が遠い、時間がかかる、便数が少ない) ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し) 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し)
<ul style="list-style-type: none"> ・荷物があるから ・他の移動手段(車、徒歩)が便利、十分だから ・利便性、サービス水準が低いから(バス停の環境が悪い、便数が少ない) ・子育て世代、障がい者、高齢者にとって利用しにくいから ・障がい者には利用しにくいから ・運賃が高いから 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し) 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両サイズの見直し ・乗継ぎの改善 ・増便 ・ダイヤの改善、増便 ・タクシ-運送手の確保 ・コミバスの改善 (運行本数やルートの見直し)
<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(乗合タクシ-)の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシ-チケットなどを支給 ・利用につながるサービスの提供(ICカード、定期券、カミ-リヤバスの有料化) ・高齢者への運賃補助
<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・PR、情報提供 ・啓発活動を行う
<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停のパリアフリーを行う
<ul style="list-style-type: none"> ・市の職員が利用する ・高齢者にとっても使いやすい見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障がい者へのサービス向上
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関するイベントの実施 ・公共交通の利用に関する広報、周知活動 ・公共交通の利用回数を増やす ・場所に合わせた移動手段の運行 ・地域をつくる ・地域での助け合いをする(運転手として協力) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転手として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施(地域で声掛け、魅力発信、個人の発達の促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用回数を増やす ・地域での助け合いをする(運転手として協力) ・スポンサー制度の導入 ・行政区で交通手段を確保(自治会バスの運行など) ・交流拠点となるバス停の整備 ・公共交通に関するイベントの実施(地域で声掛け、魅力発信、個人の発達の促進)
<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤの改善、見直し、分かれやすい運賃制度などへの見直し ・デマンド交通(乗り合いタクシ-)等の新たな交通サービスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模車での運行 ・主要施設への直通便の運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・周遊バスの運行 ・均一運賃制度、サブスクの導入
<ul style="list-style-type: none"> ・駅のパリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券やICカードの導入

5 地域公共交通に関する課題

地域公共交通の役割

■役割①
 地域住民の移動手段を確保する
 通勤・通学、買い物、通院など、地域住民の日常生活において必要不可欠な移動手段としての役割を担っています。
 また、自家用車を運転できない学生、高齢者、障がい者など交通弱者の重要な移動手段としての役割を担っています。

■役割②
 地域の魅力を高め、活力あるまちづくりを支える
 利便性の高く、持続可能な公共交通体系の維持や、交通結節点の強化により、市内だけでなく市外の移動もスムーズにし、地域住民の社会活動の拡充を創出することにも、人の流れを生み出すことで、地域の活力向上を促す役割を担います。

- 都市構造
 ● 人口減少および少子高齢化が進行することにより、公共交通利用者がより減少することが予想されます。→①
 ● 僻地地域や山間部などを中心に、二日市地域や筑紫地域などの山間部だけでなく、二日市地域や太宰府市など南北方向の移動の繋がりが強く、公共交通は学生をはじめとした市民の移動手段として確保する必要があります。→②
 ● 通勤・通学、買い物などの日常生活で、市内以外に福岡市や太宰府市など南北方向の移動の繋がりが強く、公共交通は学生をはじめとした市民の移動手段として確保する必要があります。→②
- 地域公共交通の現状
 ● 公共交通が運行しているにもかかわらず、日常移動の際に自家用車に頼らざるを得ない状況が考えられます。→③
 ● 新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、公共交通利用者は減少・低迷しており、今後も市負担額が増加する可能性があります。→④
- 市民アンケート
 ● 市民の運転免許証の保有率は高く、通勤・通学や買い物、通院などにおいても自家用車への依存が高くなっており、公共交通の利用機会が少なくなっています。→②、⑤
 ● 免許を保有していない人や返納者を中心に、便数が少ないことや、バス停までの距離が遠いことなどにより、外出を断念する状況にあり、今後更なる高齢化の進展に伴い、その傾向が強くなる可能性があります。→②
 ● 「運行本数削減」「運行時間短縮」に関する不満度が高く、今後の公共交通の取組としてはコミュニティバス等の拡充や、リールや運行本数の見直しを希望する傾向にあります。→③
 ● 高齢ドライバーの交通事故が多発し、免許証返納が推進される中で、「他に移動手段がないため、運転をやめたい」という声も聞かれています。→②
- 利用者アンケート
 ● 公共交通を乗り継いで利用する方が半数以上である中で、「交通機関相互の乗り継ぎをしやすい」ことを今後の取組として希望する人が多く、乗り継ぎの利便性が十分に確保されていないと考えられます。→③
 ● バス種別ごとに利用頻度に差が発生していることから、特にコミュニティバスにおいて、運行ルートや運行時間帯などが利用者の移動ニーズに対応していない可能性があります。→③
- 民生委員アンケート
 ● 高齢者は加齢により、バス停等の乗降場所までの歩行が苦痛になるため、タクシー利用が多くなる傾向にありますが、運転士不足により十分な台数が確保できず、移動が困難になる人が増加することが想定されます。→②、④
 ● 山間地域や僻地地域では、傾斜地に住宅地があることにより、バス停までの歩行も困難となることで、高齢者の移動が困難となっている可能性があります。→②
 ● 現在、移動に困っている高齢者が少ない筑紫南地域などの住宅団地においても、今後、高齢化が進むことにより、日常生活での移動が困難になる状況が危惧されます。→②
- 交通事業者
 ● 交通事業者では運転士等の人材不足が深刻化しており、今後は現状の地域公共交通サービスの維持が困難になり、縮小されることが懸念されます。また、新規サービスの導入することも厳しい状況です。→④
 ● 運行面や利用促進、需要動向の観点からも、交通事業者間での連携が必要だと考えられていますが、市内で連携に関する具体的な取組は行われていません。→⑥
- 主要施設
 ● 市内には、各地に医療施設や商業施設、観光施設が点在しており、最寄り駅や最寄りバス停からの乗り継ぎが不便な施設があり、ほとんどの施設で自家用車の来訪が多い状況です。→③
 ● 各施設ともに、公共交通との連携を図る意向はあるものの、連携に関する事例を知らないため、具体的な案を検討できず、取組づらいう傾向にあります。→⑥

地域公共交通の問題点

- ⑤ 地域公共交通の利便性を強化しても、利用方法や運行状況についての情報提供が不十分な場合、新規利用者の公共交通の利用を妨げる要因となります。
 ⇒各施設や市ホームページでの運行状況の掲載や乗り方教室の実施など、安心して地域公共交通を利用できる環境の整備が必要です。
 ⇒地域公共交通利用者を維持・増加させるために、日常的な利用習慣等がない市民に対して、地域公共交通に乗っていただくための仕掛けや工夫等により利用を誘発させる必要が考えられます。
 ⇒地域公共交通の現状と維持の困難さ、移動手段としての必要性についても喚起し、市民のマイレール・マイバス意識を醸成することも重要です。
- ⑥ 様々な関係者の連携・協働による地域公共交通の維持・改善
 現在、利用者の減少や人員不足等から、従来の交通事業者主体での地域公共交通の維持・確保は困難な状況となっております。
 ⇒現在は交通事業者と行政だけでなく、観光、商業、教育、医療、福祉などの関係機関、そして利用者である市民と連携・協働して、地域公共交通の維持及び改善により、高品質化に取り組みする必要があります。
 ⇒連携の際には、特定の事業者による負担がかからないよう、適切な役割分担を行い、取組を進めることが重要です。

地域公共交通に関する課題

① 移動特性：地域のニーズに対応した地域公共交通体系の確立
 地域住民の社会活動は、地域の活力向上を促すものであり、市の持続的な発展へと繋がります。
 しかし、地域公共交通の利用者は減少・低迷しており、今後の人口減少及び少子高齢化が進行することで、更に利用者が減少し、地域公共交通の維持・存続が困難となる可能性があります。
 そのうえ、公共交通空白地の残存や、運行ルートや運行時間帯が利用者のニーズに十分対応していない状況も見受けられます。
 ⇒地域公共交通の基本的な役割を再認識し、地域住民の円滑な社会活動を支えるため、利用者の移動ニーズに対応した地域公共交通体系を確立することが求められます。

② 交通弱者の移動手段の確保・充実
 高齢者とともに身体能力が低下する高齢者や車椅子利用者などの要介護者にとっては、駅やバス停までの歩行や乗降時の動作等が苦痛になる傾向があります。
 ⇒高齢者や要介護者などが安心して日常生活を送るためには、既存の地域公共交通の形態によらない柔軟な移動サービス（バリアフリー化や車椅子専用サービス）の提供や、車両や駅舎等のバリアフリー化など、移動ニーズや行動特性に応じた移動手段を確保することが必要です。
 ⇒学生など自家用車を運転できない人が、市内や近隣自治体にある学校へ通学できるよう、学生の移動ニーズに応じた地域公共交通を確保することも必要です。

③ 地域公共交通の利便性強化
 地域公共交通の維持には、利用者数の維持・増加が必要です。
 ⇒利用者ニーズに応じた地域公共交通体系の形成とともに、ダイヤ、便数の見直しや待合環境の改善、情報提供の充実、乗り継ぎの改善など、サービス内容の改善により、利便性を強化することが必要です。
 また、本市には太宰府市と歴史的にも縁のある観光地や温泉地があり、観光客の回遊性が高いため、タクシーに依存した移動状況となっています。
 ⇒様々な公共交通を連携させ、観光客の移動手段を充実させることも、初めて筑紫南地域の公共交通を、市内でも使いやすいようサービスへ見直しが必要があります。

④ 効率的で持続可能な地域公共交通体系の確立
 各交通事業者においては、運転士不足が深刻な問題となっており、利用者数が少なく、非効率な運行となっている区間は、減便や路線を検討せざるを得ない状況です。
 また、地域公共交通を維持するためには、地域公共交通の利便性を向上させることに加え、財政状況の中では、非効率な運行区間は、維持や存続が危惧されます。
 ⇒既存サービス内容の見直しや新たな輸送手段の導入により、地域公共交通サービスの効率化を図る必要が考えられます。
 ⇒市全体として、多数の地域公共交通を組み合わせて、効率的な地域公共交通を形成していくことが求められます。

⑤ 地域公共交通の分りやすい環境整備
 地域公共交通の利便性を強化しても、利用方法や運行状況についての情報提供が不十分な場合、新規利用者の公共交通の利用を妨げる要因となります。
 ⇒各施設や市ホームページでの運行状況の掲載や乗り方教室の実施など、安心して地域公共交通を利用できる環境の整備が必要です。
 ⇒地域公共交通利用者を維持・増加させるために、日常的な利用習慣等がない市民に対して、地域公共交通に乗っていただくための仕掛けや工夫等により利用を誘発させる必要が考えられます。
 ⇒地域公共交通の現状と維持の困難さ、移動手段としての必要性についても喚起し、市民のマイレール・マイバス意識を醸成することも重要です。

⑥ 様々な関係者の連携・協働による地域公共交通の維持・改善
 現在、利用者の減少や人員不足等から、従来の交通事業者主体での地域公共交通の維持・確保は困難な状況となっております。
 ⇒現在は交通事業者と行政だけでなく、観光、商業、教育、医療、福祉などの関係機関、そして利用者である市民と連携・協働して、地域公共交通の維持及び改善により、高品質化に取り組みする必要があります。
 ⇒連携の際には、特定の事業者による負担がかからないよう、適切な役割分担を行い、取組を進めることが重要です。

6 地域公共交通に関する方針

2) 地域公共交通の基本方針

みんなで創る持続可能な安全安心な公共交通の実現

都市計画マスタープラン等の関連計画にある将来都市への発展に資するため、市民・交通事業者・市が力を合わせて、地域公共交通が果たすべき役割を果たします。

3) 地域公共交通体系のイメージ

総合計画や都市マスタープランが目指す将来都市構造の実現に向け、拠点の考え方、地域公共交通ネットワーク及び現状を踏まえた取り組みべき課題を以下のように設定します。

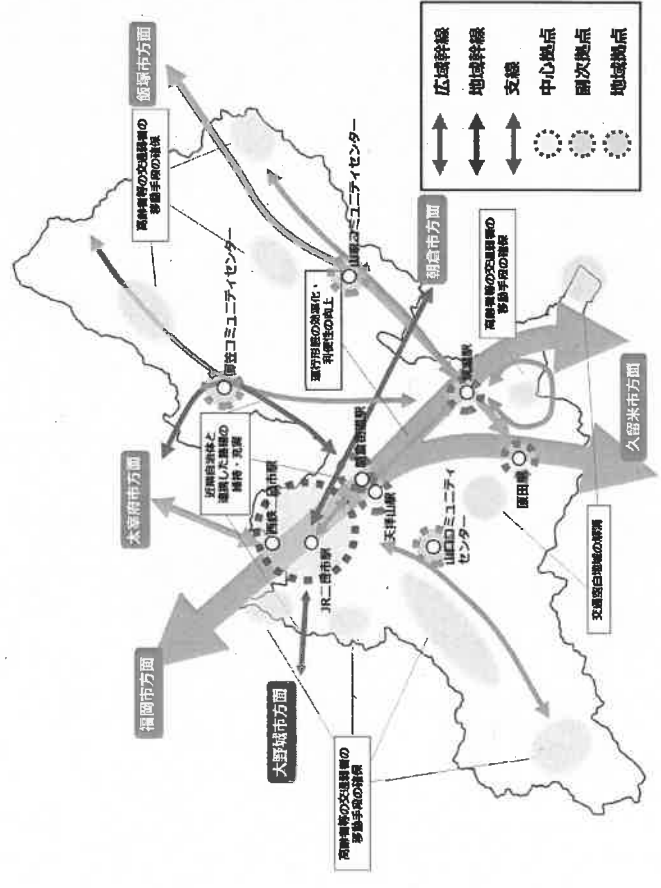
■ 拠点の考え方

第二次筑紫野都市計画マスタープランをふまえ、以下のように拠点を設定します。

拠点名	対象箇所	位置付け
中心拠点	JR・西鉄二日市駅及びその周辺の地域	高次都市機能を集積し、本市の発展を牽引する拠点 本市の玄関口として、周辺市街地を含む広域的な交流を促進する核として、地域公共交通が結節する拠点
副次拠点	西鉄朝倉街通駅、JR 天拝山駅及びその周辺の地域 西鉄筑紫駅、JR 原田駅及びその周辺の地域	必要な高次都市機能や日常生活に必要な生活利便施設が集積し、日常生活圏の中心となる拠点 広域交通の要として市内の各地域との連携を促進する核として、地域公共交通が結節する拠点
地域拠点	山口地域、御笠地域、山家地域の中心部 (コミュニティセンター周辺)	日常生活に必要な生活利便施設が集積し、日常生活圏の中心となる拠点

■ 地域公共交通ネットワーク考え方

上記の中心拠点・地域拠点の設定、並びに利用状況をもとに、地域公共交通ネットワークを設定します



▲ 地域公共交通ネットワークと取り組むべき課題

種別	交通手段	役割	確保・維持の考え方
広域幹線	JR 鹿島本線	筑紫野市と周辺都市を連絡し、福岡市や久留米市等の広域的な人流を支える	利用状況に応じた運行本数等について、適宜交通事業者と協議を行い、一定水準以上の運行を確保する
	西鉄天神大牟田線	筑紫野市から桂川町や飯塚市、直方市等の都市を連絡し、広域的な人流を支える	
	JR 筑豊本線	筑紫野市と太宰府市を連絡し、通勤・通学や観光客の移動を支える	
地域幹線	西鉄太宰府線	筑紫野市と太宰府市を連絡し、通勤・通学や観光客の移動を支える	地域公共交通確保維持事業(幹線補助・フィーダー補助)等を活用し、交通事業者と協議の上、一定水準以上の交通手段を確保する
	西鉄バス(二日市線(吉木)、屋ヶ丘線、南ヶ丘線、甘木幹線)	中心拠点と周辺市町を連絡し、市町を越える移動を中心に、住民の生活を支える	
支線	西鉄バス(上西山線、筑紫野線、二日市線(山口)、ちくしのバス)	住宅団地等と中心拠点や副次拠点を連絡し、幹線を補完する	交通事業者と協議の上、費用対効果を踏まえつつ、利便性向上を図りながら、一定水準以上の交通手段を確保する 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)等を活用し、コミュニティ運営協議会と協議の上、一定水準以上の交通手段を確保する 交通事業者と協議の上、一定水準以上の運行を確保する
	コミュニティバス カミーリアバス	中心拠点と副次拠点を連絡し、幹線を補完する	
	御笠自治会バス	幹線・支線からの枝線として、郊外の住宅団地等と副次拠点を連絡する	
	タクシー	自宅から目的地までドアツードアで移動できるサービスを行う	

6 地域公共交通に関する方針

4) 公共交通に関する取組の方向性・目標

地域公共交通に関する課題

- ① 移動特性・地域のニーズに対応した地域公共交通体系の確立
 - 地域公共交通の基本的な役割を再認識し、地域住民の円滑な社会活動を支えるため、利用者の移動ニーズに対応した地域公共交通体系を確立することが求められます
- ② 交通弱者の移動手段の確保・充実
 - 高齢者や要介護者などが安心して日常生活を過ごすためには、既存の地域公共交通の形態によらない柔軟な移動サービスの提供や、車両や駅舎等のバリアフリー化など、移動ニーズや行動特性に応じた移動手段を確保することが必要です。
 - 学生など自家用車を運転できない人が、市内や近隣自治体にある学校へ通学できるよう、学生の移動ニーズに応じた地域公共交通を確保することも必要です。
- ③ 地域公共交通の利便性強化
 - 利用者ニーズに応じた地域公共交通体系の形成とともに、ダイヤ・便数の見直しや待合い環境の改善、情報提供の充実、乗り継ぎの改善など、サービス内容の改善により、利便性を強化することが必要です。
 - 様々な公共交通を連携させ、観光客の移動手段を充実させるとともに、初めて筑紫野市の公共交通を使う人でも使いやすいようなサービスへ見直しがあります。
- ④ 効率的で持続可能な地域公共交通体系の確立
 - 各交通事業者においては、運転士不足が深刻な問題となっており、利用者が少なく、非効率な運行となっている区間は、減便既存サービス内容の見直しや新たな輸送手段の導入により、地域公共交通サービスの効率化を図る必要があります。
 - 市全体として、多数の地域公共交通を組み合わせることで、利便性が高く効率的な地域公共交通体系を形成していくことが求められます。
- ⑤ 地域公共交通の分かりやすしい環境整備
 - 各施設や市ホームページでの運行状況の掲載や乗り方教室の実施など、安心して地域公共交通を利用できる環境の整備が必要です。
 - 地域公共交通利用者を維持・増加させるために、日常的な利用習慣等がない市民に対して、地域公共交通に乗ってみたくなくなる仕掛けや工夫等により利用を誘発させる必要があります。
 - 地域公共交通の現状と維持の困難さ、移動手段としての必要性についても喚起し、市民のメール・ホームページ意識を醸成することも重要です。
- ⑥ 様々な関係者の連携・協働による地域公共交通の維持・改善
 - 今後は交通事業者と行政だけでなく、観光、商業、教育、医療、福祉などの関係機関、そして利用者である市民と連携・協働して、地域公共交通の維持及び改善による高品質化に取り組む必要があります。
 - 連携の際には、特定の事業者による過度の負担がかからないよう、適切な役割分担を行い、取組を進めることが重要です。

地域公共交通に関する方向性

- ① 将来まちづくりの軸となる利便性の高い地域公共交通網の形成
 - ◇ 将来の都市構造や機能配置を踏まえて、拠点間や地域間を連絡し、かつ利用者のニーズに対応した、地域の社会活動を支える、利便性の高い地域公共交通網を形成
- ② 各種行政課題への対応を視野に入れた総力戦による施策体系の構築
 - ◇ 児童や学生など教育面からの対応や、高齢者や要介護者など福祉面からの対応、商業・観光事業の活性化、地域コミュニティ強化など、多様な行政課題への対応を視野に入れ、地域公共交通の施策体系を構築
- ③ 多様なモード連携による効率的かつ有機的な地域公共交通網の形成
 - ◇ 新たな地域公共交通システム(デマンド交通、ポランティア輸送(事業者協力型自家用有償運送)など)を含めて、多様な移動手段を適材適所に配置
 - ◇ 相互の連携による効率的かつ有機的な地域公共交通網を形成
- ④ 利便性を維持しつつも持続可能性を備えた地域公共交通体系の実現
 - ◇ 過度な負担(経済的・人的等)を伴わない、持続可能な地域公共交通体系を実現
 - ◇ 交通事業者のドライバー不足を考慮した地域公共交通サービスの構築
- ⑤ 地域公共交通の利用促進・需要創出の推進
 - ◇ 地域住民や観光客などの来訪者の地域公共交通利用の促進のための取組を推進
- ⑥ 地域住民・事業者・行政の連携・協働による地域公共交通の形成
 - ◇ 官民や他分野間の連携・協働、地域住民の主体的な関わりを推進

方向性に基づいた目標を設定

1) 市民アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼市民アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	■地域住民（18歳以上） ■配布数：3,000人 ■回収数：1,334票（郵送：1,268票 WEB：66票） ■回収率：44.4%
調査方法	■郵送配布・郵送回収 ・同封する返信用封筒にて、市役所宛に郵送回収 ■Webアンケートによる記入式
調査期間	■令和5年6月19日（月）～7月7日（金）
調査内容	■回答者属性 （居住地、性別、年齢、職業、免許証有無、使用可能な車両保有状況） ■日常生活における行動特性 ■地域公共交通の利用実態 ■地域公共交通に対する満足度 ■今後の運転継続意向 ■地域公共交通を便利にするための取り組み ■その他・自由意見 など

筑紫野市の公共交通に関する市民アンケート調査

現在、筑紫野市では、持続可能で利便性の高い公共交通網の形成を目的に、「筑紫野市地域公共交通網形成計画」に基づいて事業を進めています。

市内の公共交通を取り巻く環境は、車社会の進展や運転手不足の問題、新型コロナウイルス感染症による影響などにより、利用者がさらに減少しており、非常に厳しい状況です。

一方で、運転免許証返納後の高齢者や学生などの移手段の確保をはじめとした公共交通の重要性は年々高まっており、行政及び交通事業者、地域が一体となった移動サービスの維持に取り組む必要があります。

このような状況から、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、「筑紫野市地域公共交通計画」の策定を予定しており、その一環として、皆様の筑紫野市の公共交通に対する意識を調査するため、アンケートを実施することといたしました。

まちづくりアンケートと重ねての調査となり、ご負担をおかけいたしますが、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力をお願い申し上げます。

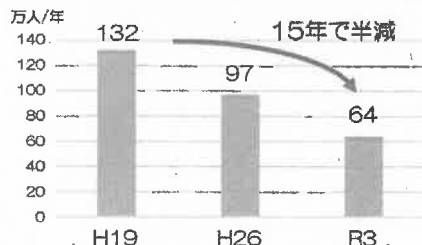
令和5年6月

筑紫野市地域公共交通会議
(筑紫野市企画政策課)

参考：筑紫野市の公共交通に関する状況

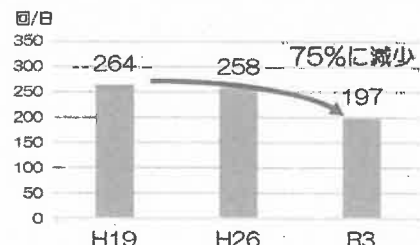
利用者は減少しており、それに伴い路線バスの減便が進んでいます。

路線バス(二日市線・上西山線)利用者数



出典 令和4年度版筑紫野市統計書

路線バス(二日市線・上西山線)運行回数



出典 令和4年度版筑紫野市統計書

公共交通とは...

地域住民の日常生活や社会活動における移動、また、観光客等の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のことで、筑紫野市では鉄道(JR、西鉄)、路線バス(西鉄バス)、コミュニティバスつくし号、カミーリヤバス、御笠自治会バス、タクシーが該当します。

回答方法

1. アンケートを受け取ったご本人様がこの調査票に直接ご記入ください。
2. すべての設問に回答したかご確認の上、同封の返信用封筒に「まちづくりアンケート」ともに入れて、郵便ポストに投函してください。

回収期限：令和5年7月7日(金)

【問い合わせ先】 筑紫野市企画政策課企画政策担当 電話 092-923-1111(内線271)



ご回答はWEBでも可能です。

- WEBでの回答をご希望の方は、右側のQRコードを読み込み、アンケートページへアクセスしてください。



▲市民アンケート 調査票 (1/4)

問1. あなたご自身のことについて、お伺いします。 ※いずれか1つに○

①年齢	18～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳
	50～59歳	60～64歳	65～74歳	75歳以上
②お住まいの地域	1.二日市地域 6.筑紫地域	2.二日市東地域 7.筑紫南地域	3.山口地域 8.わからない場合は郵便番号を記入してください (〒.818 -)	4.御笠地域 5.山家地域
③運転免許証の保有状況	1.持っている 2.もともと持っていない 3.返納した			
④自家用車の保有状況	1.自由に使える自家用車がある 2.自家用車はあるが、自由に使えない 3.自家用車はない			

日常生活での移動について

問2. 普段の外出状況について、教えてください。

【移動手段】 利用する順番に以下から番号を選んで記入してください

- 1.徒歩 2.自転車 3.バイク 4.自家用車(自分で運転) 5.家族や友人・知人の送迎
6.タクシー 7.JR(鹿児島本線・筑豊本線) 8.西鉄(天神大牟田線・太宰府線) 9.路線バス
10.コミュニティバスつくし号 11.カミーリヤバス 12.御笠自治会バス 13.その他

(1)通勤・通学時の移動について ⇒ 通勤・通学されていない方は(2)へ

①通勤・通学の頻度	年・月・週に ()回	②通勤・通学先 (施設名又は地域名)	
③移動手段【行き】	自宅→()→()→()→()→目的地		
④移動手段【帰り】	1.行きと同様の移動手段である 2.行きと異なる移動手段 (移動手段を以下に記入ください) 目的地→()→()→()→()→自宅		

(2)買い物時の移動について ⇒ ご自身で買い物をされない方は(3)へ

①買い物の頻度	年・月・週に ()回	②主な買い物先 (施設名又は地域名)	
③移動手段【行き】	自宅→()→()→()→()→目的地		
④移動手段【帰り】	1.行きと同様の移動手段である 2.行きと異なる移動手段 (移動手段を以下に記入ください) 目的地→()→()→()→()→自宅		

(3)通院時の移動について ⇒ 通院をされていない方は問3へ

①通院の頻度	年・月・週に ()回	②主な通院先 (施設名又は地域名)	
③移動手段【行き】	自宅→()→()→()→()→目的地		
④移動手段【帰り】	1.行きと同様の移動手段である 2.行きと異なる移動手段 (移動手段を以下に記入ください) 目的地→()→()→()→()→自宅		

今後の移動手段について

(現在、自家用車を運転をしている方のみお答えください) ⇒運転されていない方は問11へ
問9. 今後の運転継続の意向についてお答えください。 ※いずれか1つに○

- 1. 運転をやめようと考えている → 問10へ
 - 2. 運転をやめようと考えているが、他に移動手段がないため、やめることができない
 - 3. 今のところは、運転をやめることは考えていない
 - 4. その他()
- } 問11へ

問10. 今後、自家用車の運転やめた際に、どのような移動手段を利用すると思いますか？
※該当するものすべてに○

- 1. 徒歩
- 2. 自転車
- 3. 家族や友人・知人の送迎
- 4. タクシー
- 5. JR(鹿児島本線・筑豊本線)
- 6. 西鉄(天神大牟田線・太宰府線)
- 7. 路線バス
- 8. コミュニティバスつくし号
- 9. カミーリヤバス
- 10. 御笠自治会バス
- 11. その他()

これからの公共交通について

問11. 普段の生活をより便利にするために、どのような公共交通の取組があればいいと思いますか？
※該当するものを2つまで選んで○

- 1. 現在の公共交通のルートや運行本数を改善する
(主に、路線バスやコミュニティバス、カミーリヤバス、御笠自治会バスを対象)
- 2. 鉄道とバス、路線バスとコミュニティバスなどの乗り継ぎをやすくする(ダイヤや乗り継ぎ運賃等の改善)
- 3. 現在の公共交通の運賃を、できるだけ使いやすい手頃な運賃にする
- 4. 学生や高齢者など、自家用車を運転できない人を対象に、利用支援(運賃割引等)を行う
- 5. コミュニティバス等をもっと充実させて、鉄道駅や主要施設(商業施設や病院、公共施設等)に行きやすくする
- 6. 事前予約制で、自宅の前から目的地の周辺まで乗降できる乗り合いの移動サービスを導入する
- 7. 地域住民が主体となって、自らの地域の日常移動を支える新たな移動サービスを導入する
- 8. その他
()

問12. 問11で選択した取組が行われた場合、あなた自身は公共交通を利用するようになる、あるいは利用頻度が増えると思いますか？ ※いずれか1つに○

- 1. 公共交通を利用するようになる、あるいは利用頻度が増えると思う
- 2. 公共交通の利用状況は変わらないと思う
- 3. わからない

問13. 筑紫野市の公共交通に関するご意見をご自由にご記入ください。

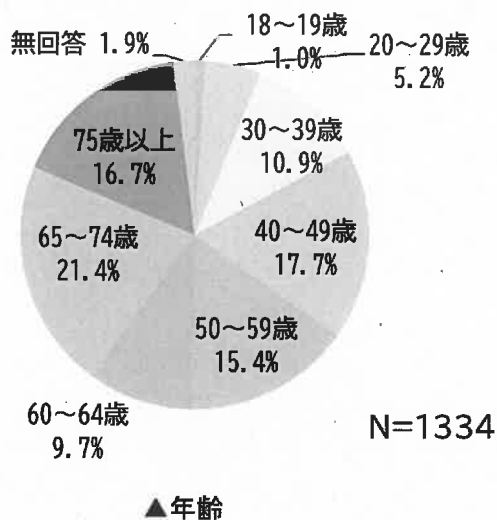
(以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。)

(2) 調査結果

問1. 回答者属性

①年齢

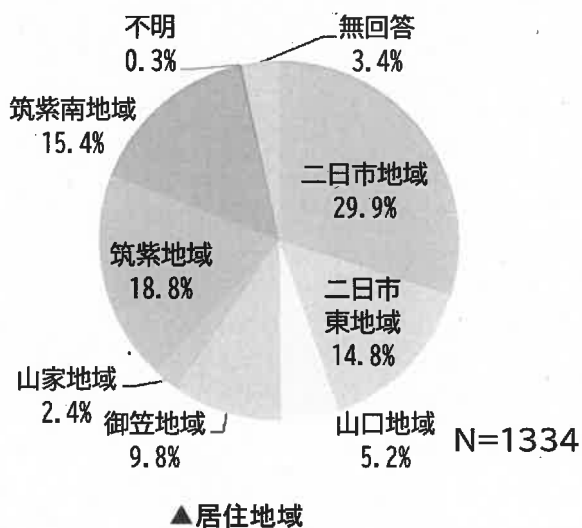
年齢については、「65～74歳」(21%)が最も多く、次点で「40～49歳」(18%)、「75歳以上」(17%)が多く、65歳以上の高齢者が38%を占めている。



選択肢	件数	割合
18～19歳	13	1.0%
20～29歳	69	5.2%
30～39歳	146	10.9%
40～49歳	236	17.7%
50～59歳	206	15.4%
60～64歳	130	9.7%
65～74歳	285	21.4%
75歳以上	223	16.7%
無回答	26	1.9%
合計	1334	100.0%

②居住地域

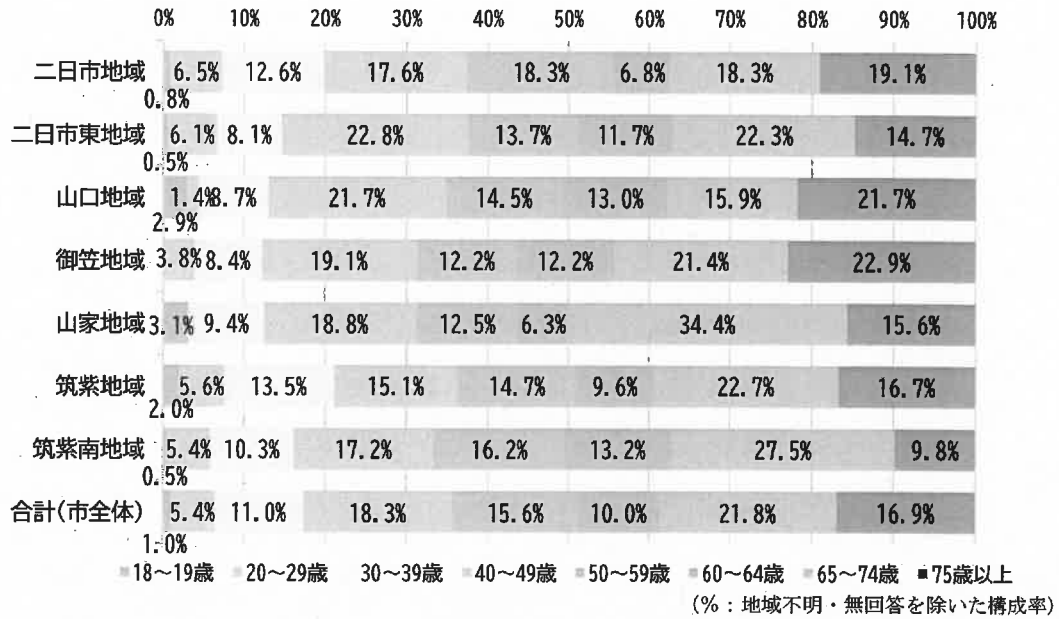
居住地域については、「二日市地域」(30%)が最も多く、次点で「筑紫地域」(19%)、「筑紫南地域」(15%)、「二日市東地域」(15%)が多く、これら4地域で79%を占めている。



選択肢	件数	割合
二日市地域	399	29.9%
二日市東地域	197	14.8%
山口地域	69	5.2%
御笠地域	131	9.8%
山家地域	32	2.4%
筑紫地域	251	18.8%
筑紫南地域	206	15.4%
不明	4	0.3%
無回答	45	3.4%
合計	1334	100.0%

③ 居住地域別年齢階層

居住地域の年齢階層を見ると、市全体と比較して「御笠地域」と「山家地域」は65歳以上の高齢者比率が高くなっている。



▲居住地域別年齢階層

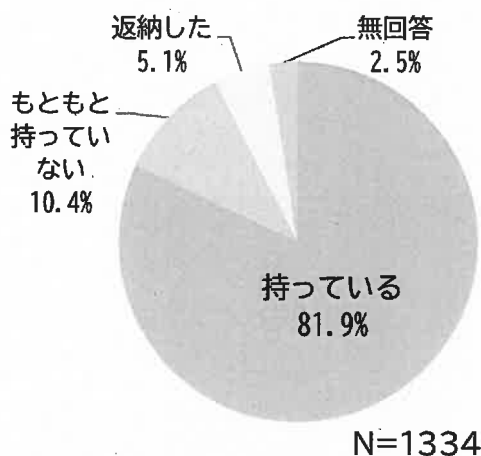
選択肢	二日市地域	二日市東地域	山口地域	御笠地域	山家地域	筑紫地域	筑紫南地域	不明	無回答	合計
18~19歳	3	1	2	0	1	5	1	0	0	13
20~29歳	26	12	1	5	0	14	11	0	0	69
30~39歳	50	16	6	11	3	34	21	0	5	146
40~49歳	70	45	15	25	6	38	35	0	2	236
50~59歳	73	27	10	16	4	37	33	1	5	206
60~64歳	27	23	9	16	2	24	27	1	1	130
65~74歳	73	44	11	28	11	57	56	1	4	285
75歳以上	76	29	15	30	5	42	20	1	5	223
無回答	1	0	0	0	0	0	2	0	23	26
合計	399	197	69	131	32	251	206	4	45	1334

④ 運転免許証の保有状況

運転免許証については、82%の方が保有しており、「もともと持っていない」(10%)と「返納した」(5%)を合わせた15%の方が保有していない。

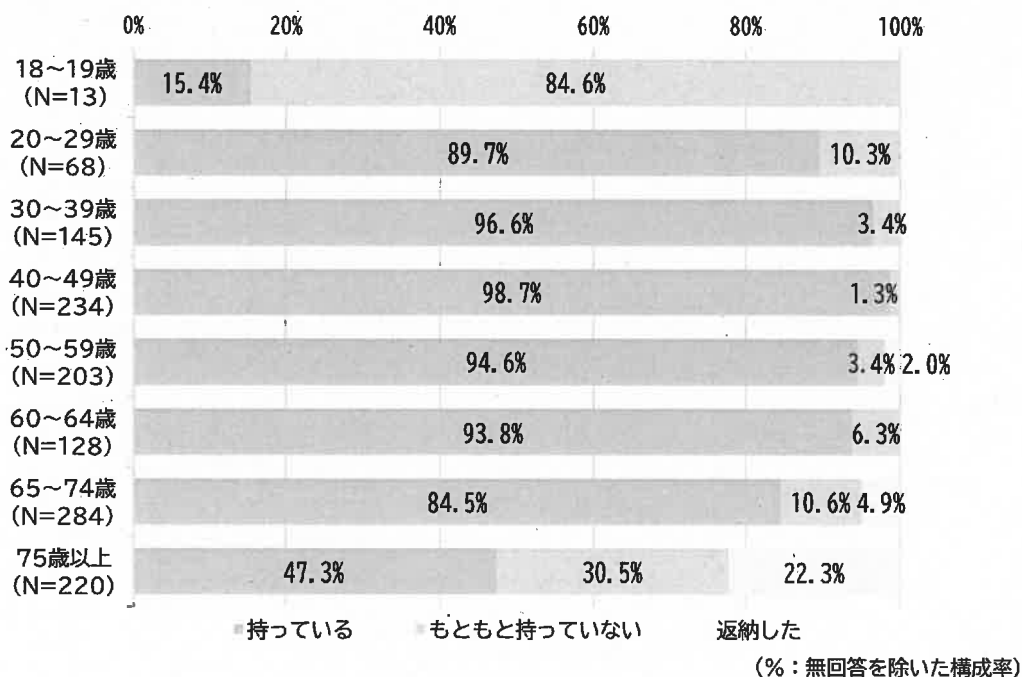
年齢階層別に保有状況を見ると、「18～19歳」の保有が15%と低く、「65歳以上」(85%)、「75歳以上」(47%)と高齢になるほど保有率が低下しており、「75歳以上」は22%が運転免許を返納している。

居住地域別に保有状況を見ると、「二日市地域」と「二日市東地域」の保有が81%と市全体より低く、「山口地域」、「筑紫南地域」は90%以上が保有している。

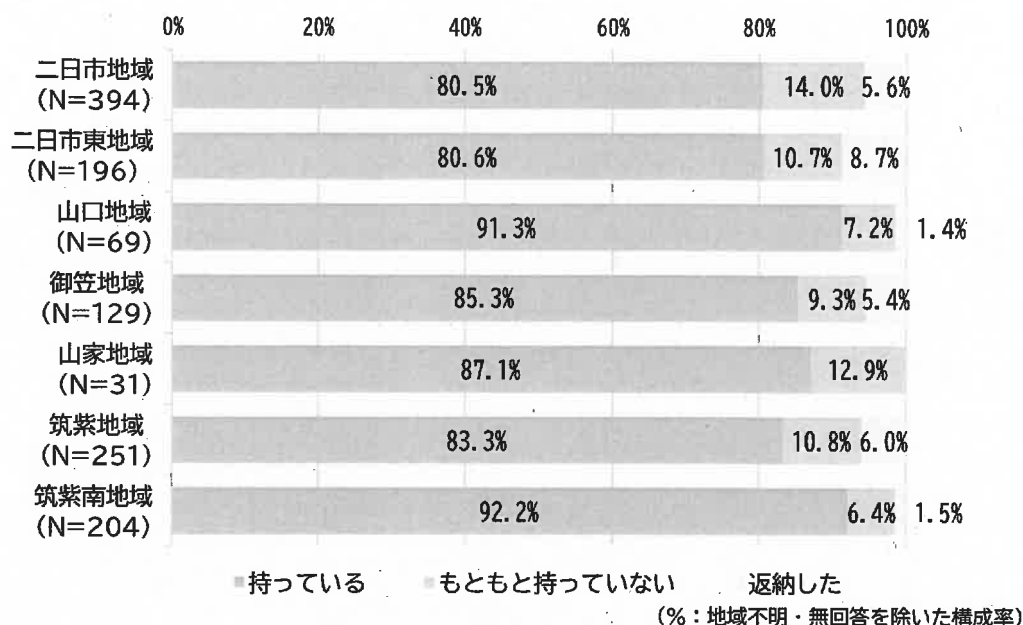


選択肢	件数	割合
持っている	1093	81.9%
もともと持っていない	139	10.4%
返納した	68	5.1%
無回答	34	2.5%
合計	1334	100.0%

▲運転免許証保有状況



▲年齢階層別運転免許証保有状況



▲居住地域別運転免許証保有状況

選択肢	持っている	もともと持っていない	返納した	無回答	合計
18～19歳	2	11	0	0	13
20～29歳	61	7	0	1	69
30～39歳	140	5	0	1	146
40～49歳	231	3	0	2	236
50～59歳	192	7	4	3	206
60～64歳	120	8	0	2	130
65～74歳	240	30	14	1	285
75歳以上	104	67	49	3	223
無回答	3	1	1	21	26
合計	1093	139	68	34	1334

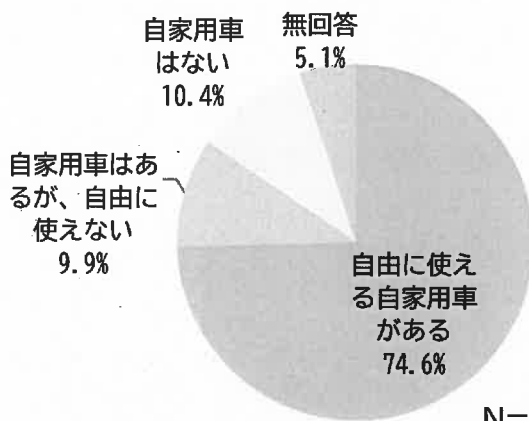
選択肢	持っている	もともと持っていない	返納した	無回答	合計
二日市地域	317	55	22	5	399
二日市東地域	158	21	17	1	197
山口地域	63	5	1	0	69
御笠地域	110	12	7	2	131
山家地域	27	4	0	1	32
筑紫地域	209	27	15	0	251
筑紫南地域	188	13	3	2	206
不明	3	0	1	0	4
無回答	18	2	2	23	45
合計	1093	139	68	34	1334

⑤ 自家用車の保有状況

自家用車の保有状況については、「自由に使える自家用車がある」方が75%を占めており、「自家用車はあるが自由に使えない」(10%)、「自家用車はない」(10%)などの移動に制限がある方が20%存在している。

年齢階層別に「自由に使える自家用車」の保有状況を見ると、「18～19歳」の保有が42%と最も少なく、次点で「20～29歳」(52%)、「75歳以上」(57%)が市全体より少ない。

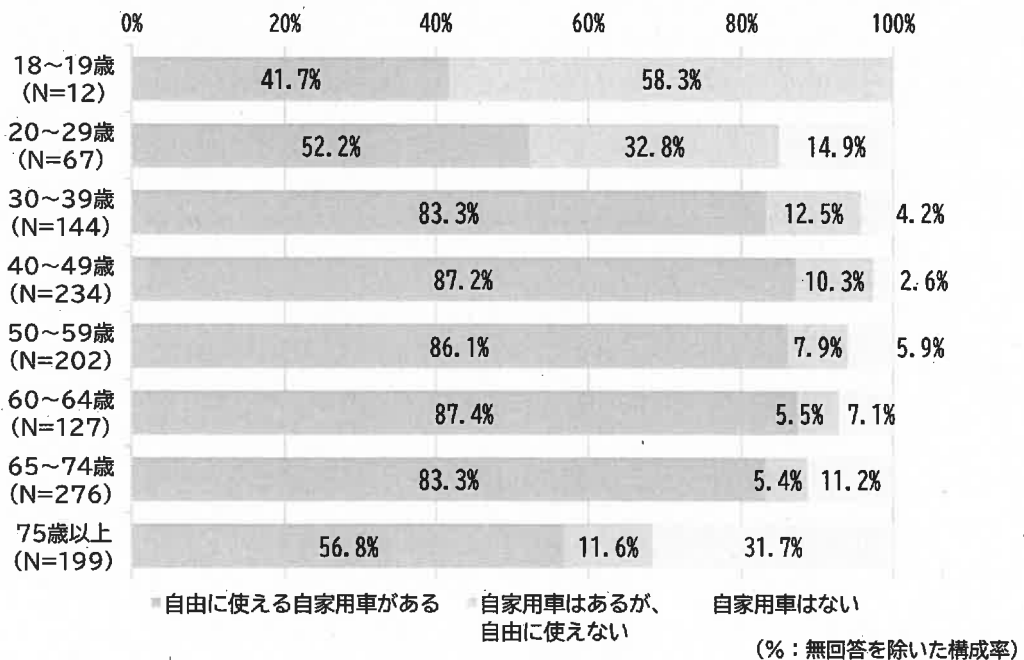
居住地域別に「自由に使える自家用車」の保有状況を見ると、「二日市地域」と「二日市東地域」の保有が市全体より少なく、「御笠地域」(87%)、「山家地域」(86%)、「山口地域」(85%)、「筑紫南地域」(10%)では80%以上が保有している。



選択肢	件数	割合
自由に使える自家用車がある	995	74.6%
自家用車はあるが、自由に使えない	132	9.9%
自家用車はない	139	10.4%
無回答	68	5.1%
合計	1334	100.0%

N=1334

▲自家用車保有状況



▲年齢階層別自家用車保有状況



自由に使える自家用車がある
 自家用車はあるが、自由に使えない
 自家用車はない
 (% : 地域不明・無回答を除いた構成率)

▲居住地域別自家用車保有状況

選択肢	自由に使える自家用車がある	自家用車はあるが、自由に使えない	自家用車はない	無回答	合計
18～19歳	5	7	0	1	13
20～29歳	35	22	10	2	69
30～39歳	120	18	6	2	146
40～49歳	204	24	6	2	236
50～59歳	174	16	12	4	206
60～64歳	111	7	9	3	130
65～74歳	230	15	31	9	285
75歳以上	113	23	63	24	223
無回答	3	0	2	21	26
合計	995	132	139	68	1334

選択肢	自由に使える自家用車がある	自家用車はあるが、自由に使えない	自家用車はない	無回答	合計
二日市地域	281	47	57	14	399
二日市東地域	143	23	24	7	197
山口地域	57	7	3	2	69
御笠地域	108	7	9	7	131
山家地域	25	3	1	3	32
筑紫地域	194	22	28	7	251
筑紫南地域	171	20	10	5	206
不明	3	0	1	0	4
無回答	13	3	6	23	45
合計	995	132	139	68	1334

■日常生活での移動について

問2. 普段の外出状況について

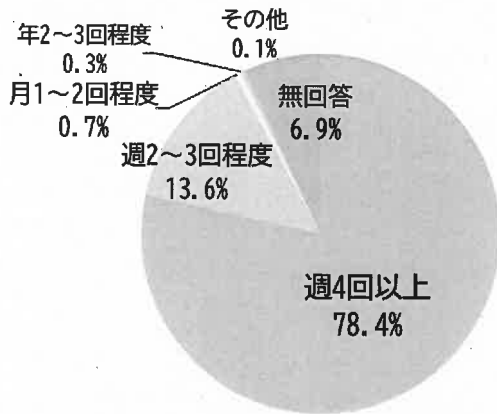
(1) 通勤・通学

① 通勤・通学の頻度

通勤・通学の外出については、「週4回以上」が78%を占め、次点で「週2~3回程度」(14%)が多く、両者で92%を占めている。

年齢階層別に通勤・通学頻度を見ると、「週4回以上」の通勤・通学は59歳以下では80%以上を占めているが、75歳以上では43%に減少している。

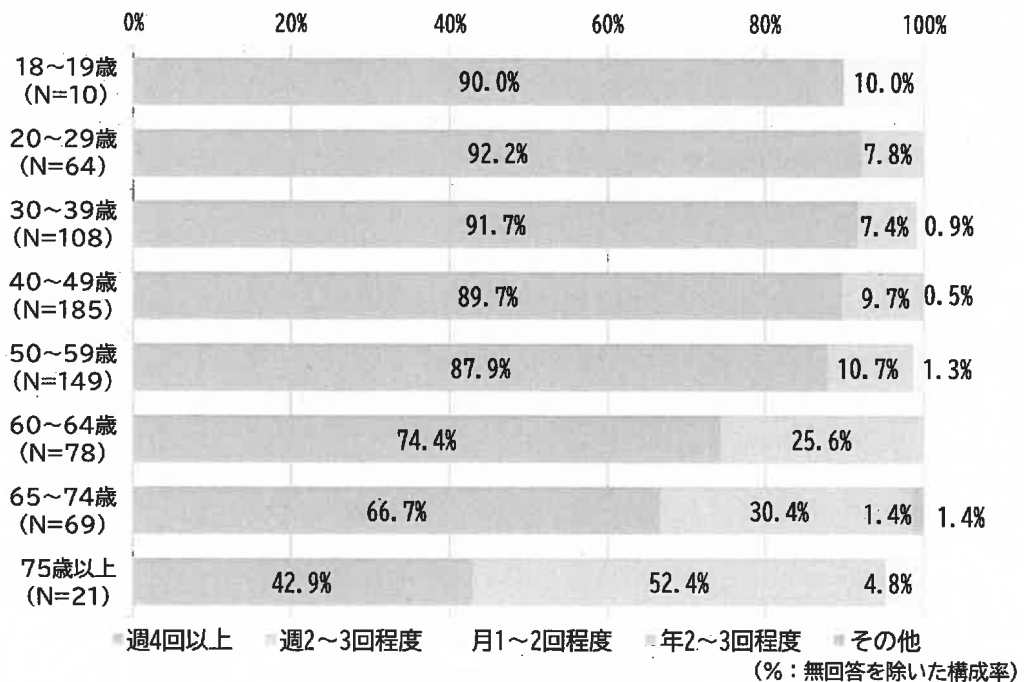
居住地域別に通勤・通学頻度を見ると、「週4回以上」の通勤・通学は「二日市東地域」が90%と最も多く、「山口地域」(76%)のみ市全体より少ない。



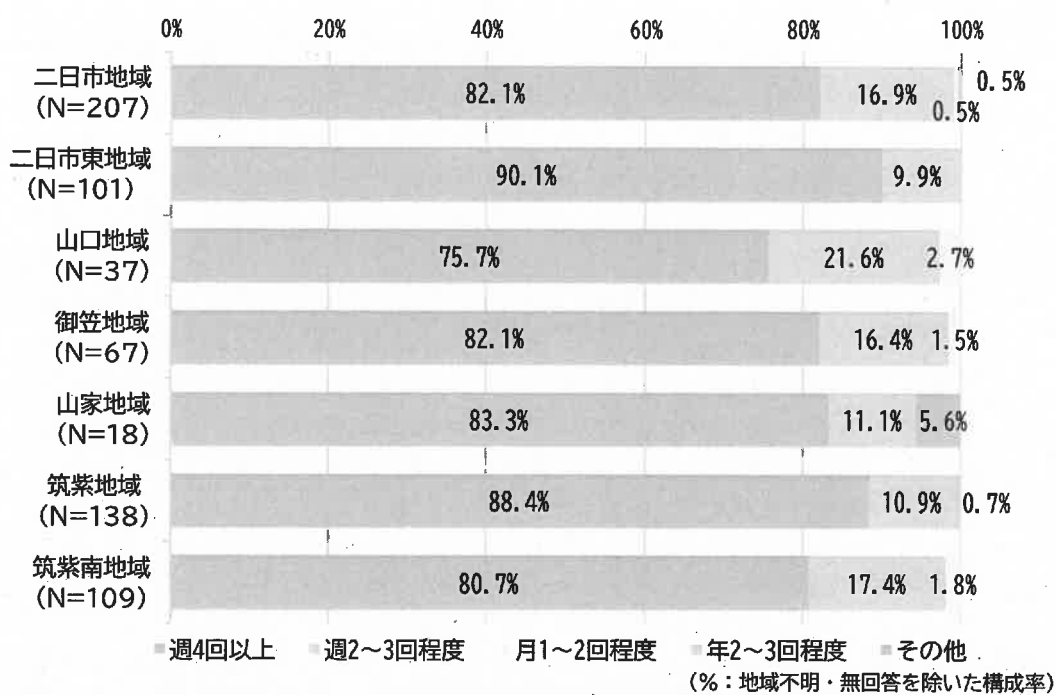
選択肢	件数	割合
週4回以上	578	78.4%
週2~3回程度	100	13.6%
月1~2回程度	5	0.7%
年2~3回程度	2	0.3%
その他	1	0.1%
無回答	51	6.9%
合計	737	100.0%

N=737

▲通勤・通学の頻度



▲年齢階層別通勤・通学頻度



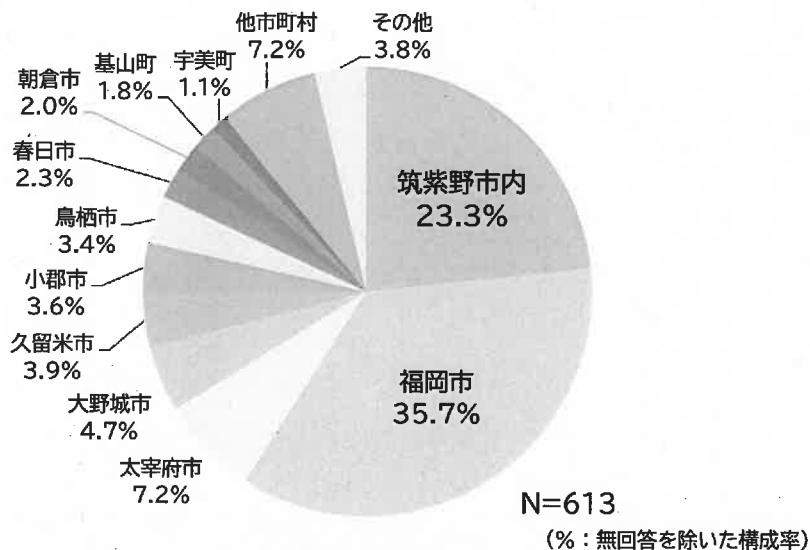
▲居住地域別通勤・通学頻度

選択肢	週4回以上	週2~3回程度	月1~2回程度	年2~3回程度	その他	無回答	合計
18~19歳	9	0	1	0	0	0	10
20~29歳	59	5	0	0	0	1	65
30~39歳	99	8	1	0	0	5	113
40~49歳	166	18	0	1	0	7	192
50~59歳	131	16	2	0	0	1	150
60~64歳	58	20	0	0	0	2	80
65~74歳	46	21	0	1	1	17	86
75歳以上	9	11	1	0	0	18	39
無回答	1	1	0	0	0	0	2
合計	578	100	5	2	1	51	737

選択肢	週4回以上	週2~3回程度	月1~2回程度	年2~3回程度	その他	無回答	合計
二日市地域	170	35	1	1	0	12	219
二日市東地域	91	10	0	0	0	9	110
山口地域	28	8	1	0	0	3	40
御笠地域	55	11	1	0	0	5	72
山家地域	15	2	0	0	1	3	21
筑紫地域	122	15	0	1	0	7	145
筑紫南地域	88	19	2	0	0	11	120
不明	1	0	0	0	0	0	1
無回答	8	0	0	0	0	1	9
合計	578	100	5	2	1	51	737

② 通勤・通学先

通勤・通学先については、「福岡市」(36%)が最も多く、次点で「筑紫野市内」(23%)が多く
なっており、両市で59%を占めている。



▲通勤・通学先

	二日市	二日市東	山口	御笠	山家	筑紫	筑紫南	無回答	合計	構成率
筑紫野市内	43	22	8	16	7	31	16		143	23.3%
福岡市	77	40	6	14	2	42	35	3	219	35.7%
太宰府市	18	6	2	7	1	4	5	1	44	7.2%
大野城市	13	5		2	2	5	2		29	4.7%
久留米市	4	2	3	3		6	6		24	3.9%
小郡市	3	4	2	2		4	7		22	3.6%
鳥栖市	6	4	1	1		5	4		21	3.4%
春日市	6	2	1	2		1	2		14	2.3%
朝倉市			2	1	1	6	2		12	2.0%
基山町	2					4	4	1	11	1.8%
宇美町	1	1	1	2		1	1		7	1.1%
那珂川市	3		1						4	0.7%
飯塚市	1						2	1	4	0.7%
大刀洗町	1						3		4	0.7%
筑前町		1					2	1	4	0.7%
新宮町	1			2		1			4	0.7%
筑後市	1		1			1			3	0.5%
古賀市	1						2		3	0.5%
大牟田市	1					1			2	0.3%
粕屋町		2							2	0.3%
須恵町				1	1				2	0.3%
うきは市				1					1	0.2%
合志市							1		1	0.2%
飯塚市		1							1	0.2%
古賀市		1							1	0.2%
大川市			1						1	0.2%
八女市			1						1	0.2%
北九州市						1			1	0.2%
桂川町		1							1	0.2%
佐賀県	1					3			4	0.7%
その他	5		3	3	2	7	3		23	3.8%
無回答	31	18	7	15	5	22	23	3	124	
合計	219	110	40	72	21	145	120	10	737	
合計(無回答除く)	188	92	33	57	16	123	97	7	613	

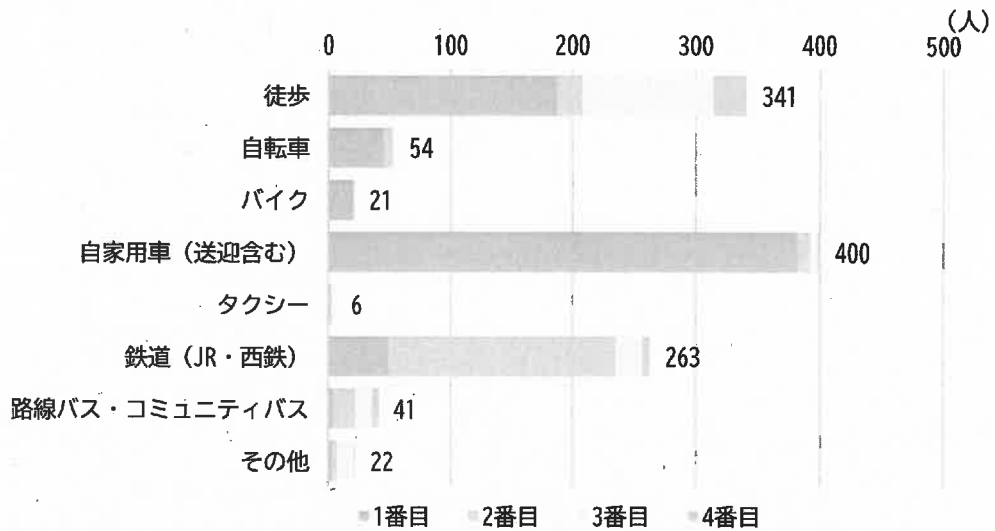
(%: 無回答を除く構成率)

③ 通勤・通学の移動手段

通勤・通学の移動手段【行き】については、「自家用車（送迎含む）」が最も多く、次点で「徒歩」、「鉄道（JR・西鉄）」が多く、「路線バス・コミュニティバス」の利用は少ない。

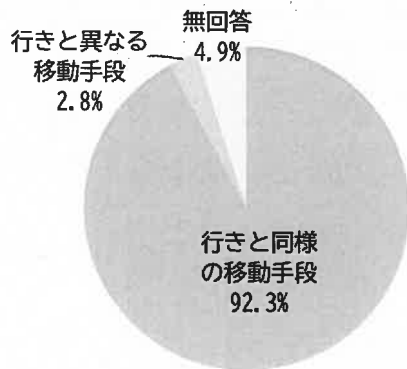
「自家用車（送迎含む）」は1番目の移動手段としての利用が大半を占め、「徒歩」は1番目と3番目の移動手段、「鉄道（JR・西鉄）」は2番目の移動手段としての利用が多くなっている。

また、移動手段【帰り】については、「行きと同様の移動手段」が92%を占め、行き帰りの移動手段は概ね固定されている。



▲通勤・通学の移動手段【行き】

	徒歩	自転車	バイク	自家用車 (送迎含む)	タクシー	鉄道 (JR・西鉄)	路線バス・コミュニティバス	その他
1番目	187	45	20	382	1	49	4	3
2番目	21	7	1	10	2	186	18	4
3番目	106	2	0	6	3	22	14	14
4番目	27	0	0	2	0	6	5	1
合計	341	54	21	400	6	263	41	22



選択肢	件数	割合
行きと同様の移動手段	680	92.3%
行きと異なる移動手段	21	2.8%
無回答	36	4.9%
合計	737	100.0%

N=737

▲通勤・通学の移動手段【帰り】

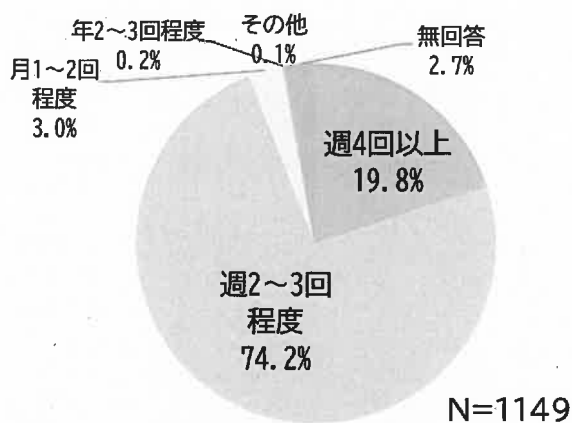
(2) 買い物

① 買い物の頻度

買い物の外出については、「週2～3回程度」が74%を占め、次点で「週4回以上」(20%)が多く、両者で94%を占めている。

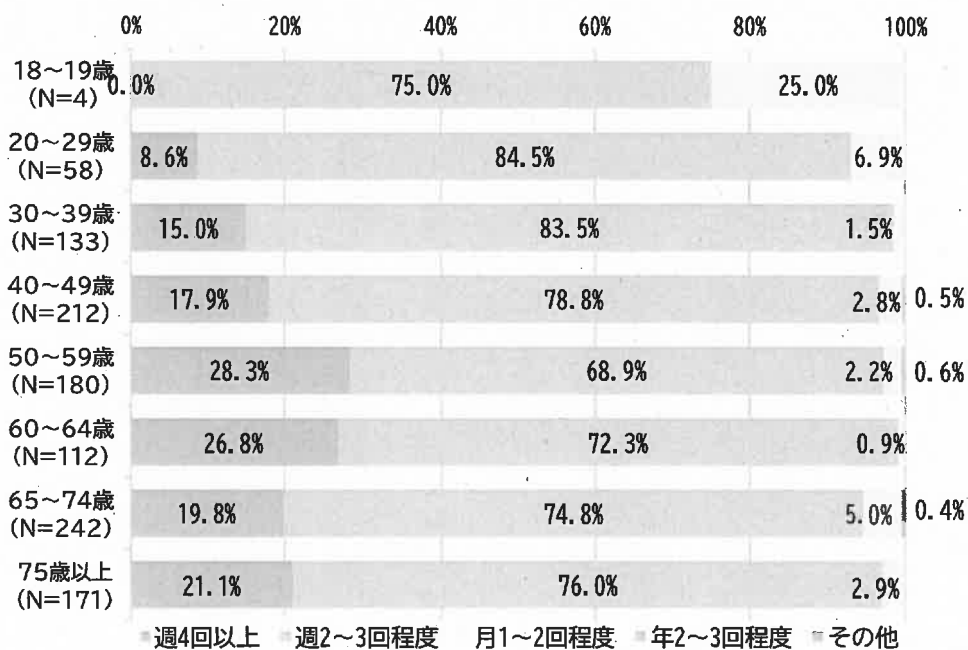
年齢階層別に買い物頻度を見ると、「50～59歳」、「60～64歳」では「週4回以上」が市全体に比べて多く、「20歳代・30歳代」では「週2～3回程度」が多い。

居住地域別に買い物頻度を見ると、「山口地域」、「御笠地域」、「筑紫地域」では「週4回以上」の割合が市全体より少ない。



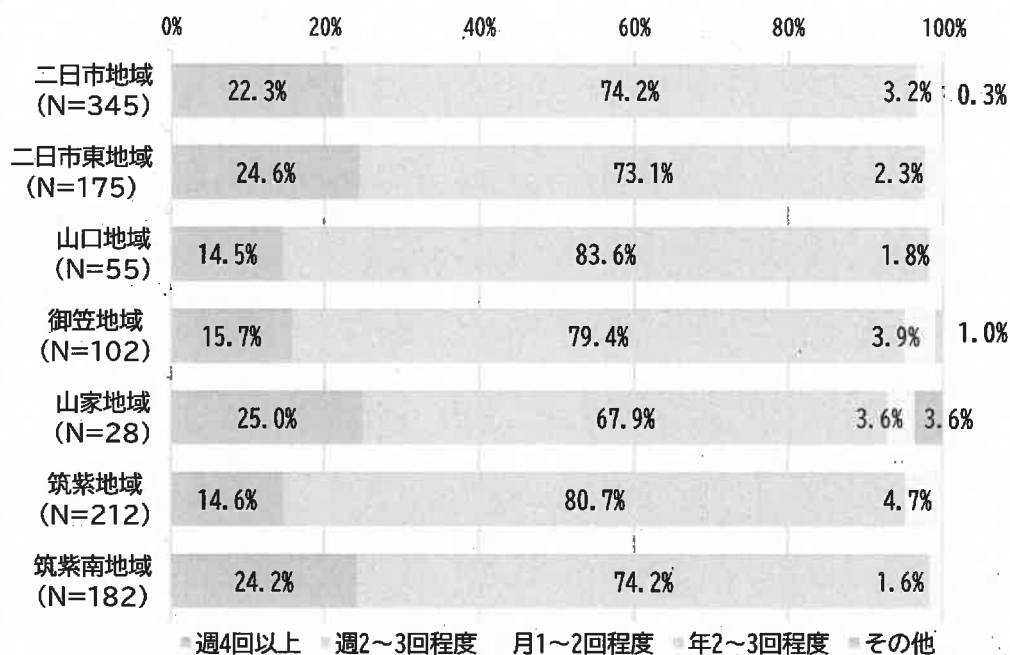
選択肢	件数	割合
週4回以上	228	19.8%
週2～3回程度	852	74.2%
月1～2回程度	35	3.0%
年2～3回程度	2	0.2%
その他	1	0.1%
無回答	31	2.7%
合計	1149	100.0%

▲買い物の頻度



(%：無回答を除いた構成率)

▲年齢階層別買い物頻度



(%：地域不明・無回答を除いた構成率)

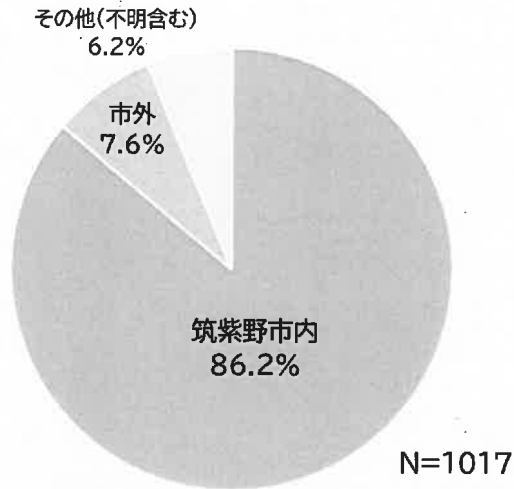
▲居住地域別買い物頻度

選択肢	週4回以上	週2~3回程度	月1~2回程度	年2~3回程度	その他	無回答	合計
18~19歳	0	3	1	0	0	0	4
20~29歳	5	49	4	0	0	1	59
30~39歳	20	111	2	0	0	1	134
40~49歳	38	167	6	1	0	5	217
50~59歳	51	124	4	1	0	3	183
60~64歳	30	81	1	0	0	2	114
65~74歳	48	181	12	0	1	9	251
75歳以上	36	130	5	0	0	10	181
無回答	0	6	0	0	0	0	6
合計	228	852	35	2	1	31	1149

選択肢	週4回以上	週2~3回程度	月1~2回程度	年2~3回程度	その他	無回答	合計
二日市地域	77	256	11	1	0	6	351
二日市東地域	43	128	4	0	0	6	181
山口地域	8	46	1	0	0	2	57
御笠地域	16	81	4	1	0	8	110
山家地域	7	19	1	0	1	2	30
筑紫地域	31	171	10	0	0	3	215
筑紫南地域	44	135	3	0	0	3	185
不明	0	1	0	0	0	0	1
無回答	2	15	1	0	0	1	19
合計	228	852	35	2	1	31	1149

② 買い物先（複数施設回答あり）

買い物先については、「筑紫野市内」が86%を占めており、「市外」（8%）は少ない。



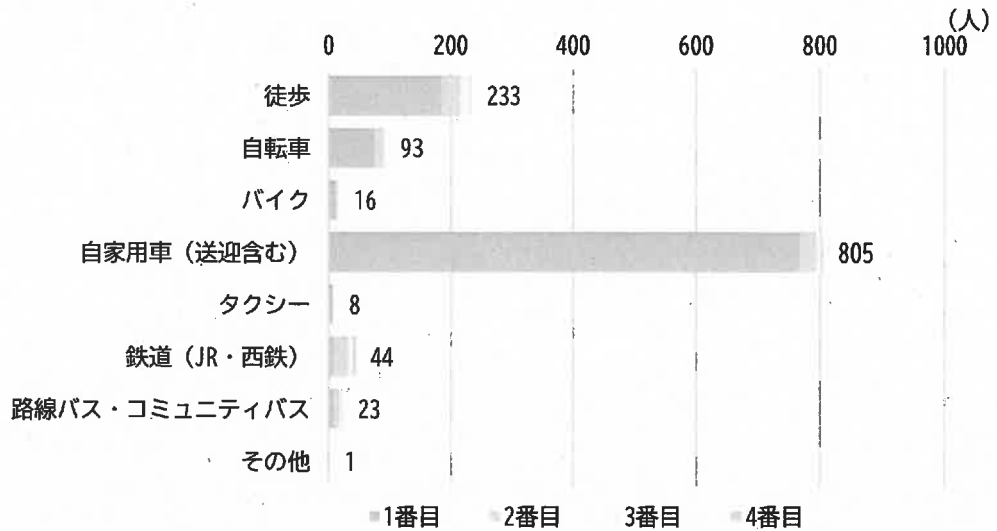
▲買い物先（複数施設回答あり）

	二日市	二日市東	山口	御笠	山家	筑紫	筑紫南	無回答	合計	割合
筑紫野市内	419	231	61	136	29	225	259	28	1388	86.2%
市外	65	10	1	6	3	19	18	1	123	7.6%
その他（不明含む）	7	17	18	4	5	14	35	0	100	6.2%
合計	491	258	80	146	37	258	312	29	1611	100.0%
回答者数	318	163	52	95	26	184	164	15	1017	
無回答	33	18	5	15	4	31	21	5	132	
合計	351	181	57	110	30	215	185	20	1149	

③ 買い物の移動手段

買い物の移動手段【行き】については、「自家用車（送迎含む）」が最も多く、次点で「徒歩」、
「自転車」が多くなっており、「鉄道（JR・西鉄）」、「路線バス・コミュニティバス」の利用は非
常に少ない。

また、移動手段【帰り】については、「行きと同様の移動手段」が 89%を占め、行き帰りの移
動手段は概ね固定されている。



▲買い物の移動手段【行き】

	徒歩	自転車	バイク	自家用車 (送迎含 む)	タクシー	鉄道 (JR・西 鉄)	路線バ ス・コ ミュニ ティバス	その他
1番目	184	75	12	768	6	8	8	0
2番目	31	16	1	26	1	23	9	1
3番目	16	2	2	7	1	8	5	0
4番目	2	0	1	4	0	5	1	0
合計	233	93	16	805	8	44	23	1



選択肢	件数	割合
行きと同様の移動手段	1024	89.1%
行きと異なる移動手段	11	1.0%
無回答	114	9.9%
合計	1149	100.0%

▲通勤・通学の移動手段【帰り】

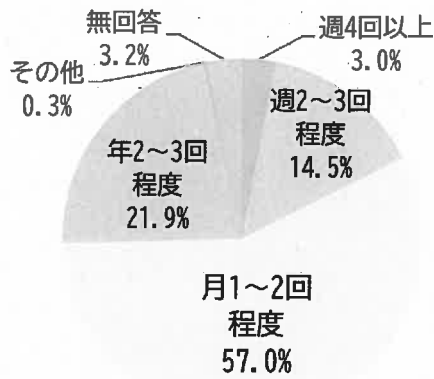
(3) 通院

① 通院の頻度

通院の外出については、「月1～2回程度」が57%を占め、次点で「年2～3回程度」(22%)、「週2～3回程度」(15%)が多い。

年齢階層別に通院頻度を見ると、各年齢階層とも「月1～2回程度」が最も多く、「20～29歳」で「週4回以上」、「75歳上」で「週2～3回程度」が市全体に比べて多い。

居住地域別に通院頻度を見ると、各地域とも「月1～2回程度」が最も多く、「二日市地域」で「週2～3回程度」の割合が市全体より多い。



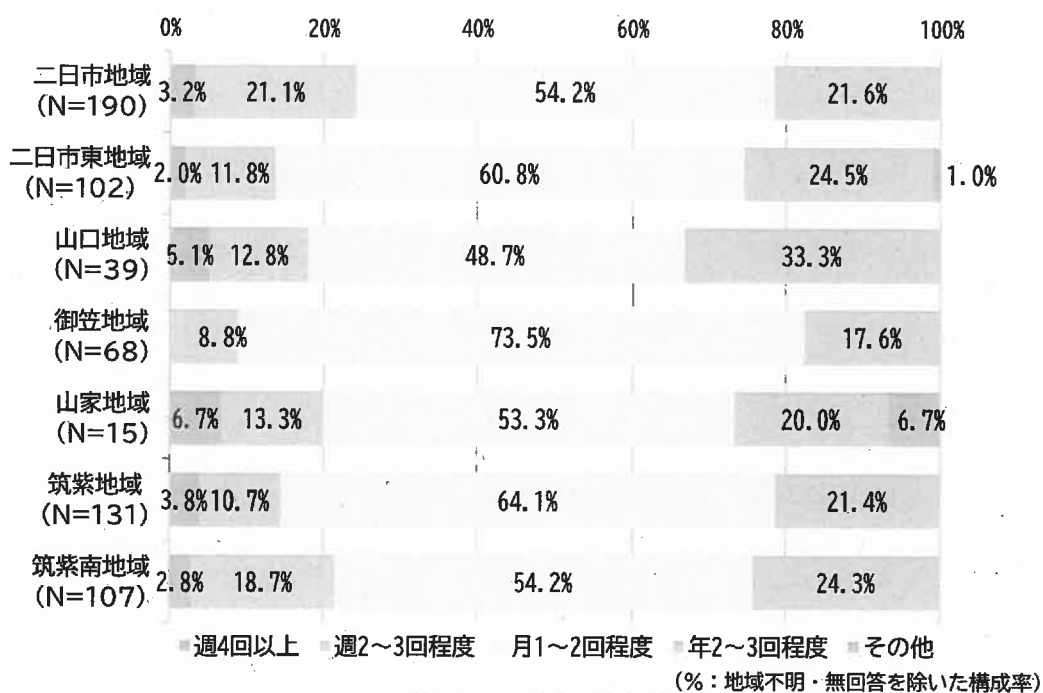
選択肢	件数	割合
週4回以上	21	3.0%
週2～3回程度	100	14.5%
月1～2回程度	393	57.0%
年2～3回程度	151	21.9%
その他	2	0.3%
無回答	22	3.2%
合計	689	100.0%

N=689

▲通院の頻度



▲年齢階層別通院頻度

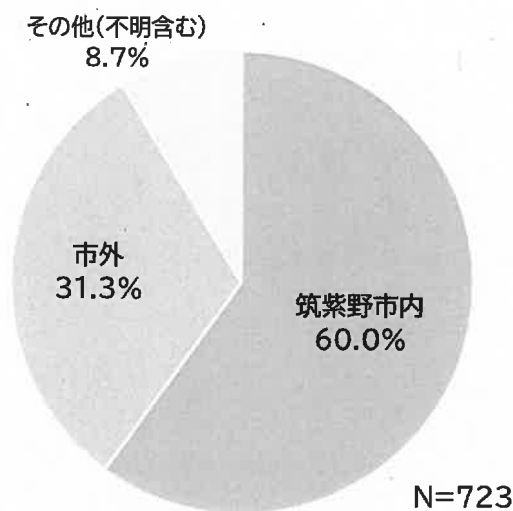


選択肢	週4回以上	週2~3回程度	月1~2回程度	年2~3回程度	その他	無回答	合計
18~19歳	0	0	2	1	0	0	3
20~29歳	2	3	12	2	0	0	19
30~39歳	1	4	21	12	0	1	39
40~49歳	0	9	41	29	1	2	82
50~59歳	2	14	43	24	0	7	90
60~64歳	2	9	52	17	0	1	81
65~74歳	7	25	118	40	1	7	198
75歳以上	5	36	102	26	0	4	173
無回答	2	0	2	0	0	0	4
合計	21	100	393	151	2	22	689

選択肢	週4回以上	週2~3回程度	月1~2回程度	年2~3回程度	その他	無回答	合計
二日市地域	6	40	103	41	0	9	199
二日市東地域	2	12	62	25	1	1	103
山口地域	2	5	19	13	0	1	40
御笠地域	0	6	50	12	0	2	70
山家地域	1	2	8	3	1	1	16
筑紫地域	5	14	84	28	0	2	133
筑紫南地域	3	20	58	26	0	5	112
不明	0	0	3	0	0	0	3
無回答	2	1	6	3	0	1	13
合計	21	100	393	151	2	22	689

② 通院先（複数施設回答あり）

通院先については、「筑紫野市内」が60%で最も多いが、「市外」（31%）への通院も多い。



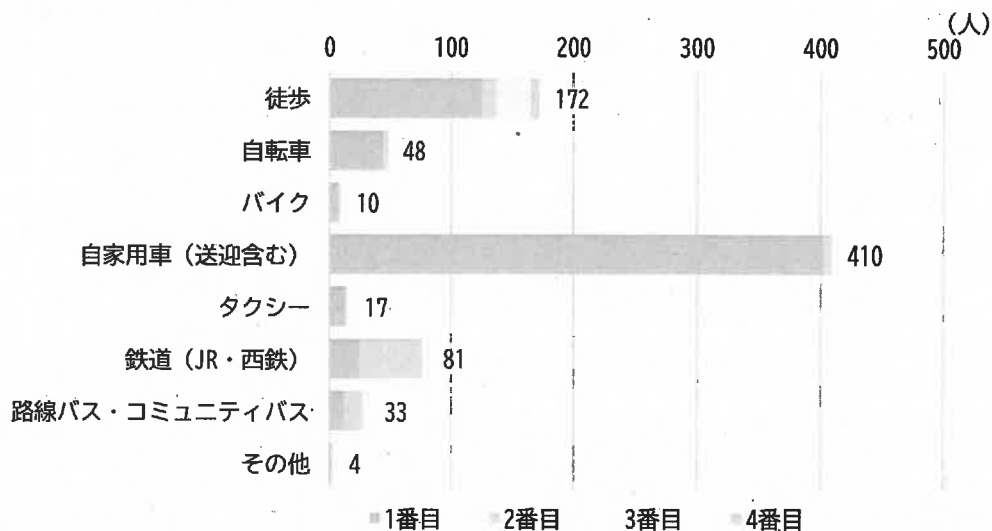
▲通院先（複数施設回答あり）

	二日市	二日市東	山口	御笠	山家	筑紫	筑紫南	無回答	合計	割合
筑紫野市内	127	65	30	42	10	82	78	5	434	60.0%
市外	73	32	11	37	7	39	27	7	226	31.3%
その他（不明含む）	17	8	7	5	1	17	8	5	63	8.7%
合計	217	105	48	84	18	138	113	17	723	100.0%
回答者数	165	86	33	63	13	112	92	14	578	
無回答	34	17	7	7	3	21	20	2	111	
合計	199	103	40	70	16	133	112	16	689	

③ 通院の移動手段

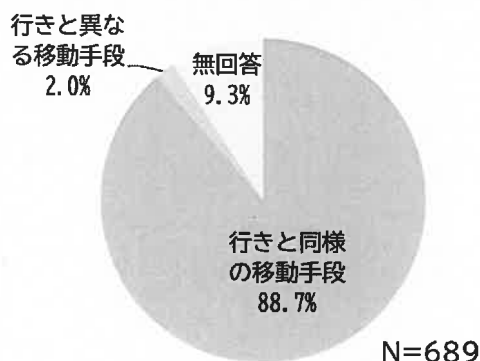
通院の移動手段【行き】については、「自家用車（送迎含む）」が最も多く、次点で「徒歩」、「鉄道（JR・西鉄）」が多く、「路線バス・コミュニティバス」、「タクシー」の利用は少ない。

また、移動手段【帰り】については、「行きと同様の移動手段」が98%を占め、行き帰りの移動手段は概ね固定されている。



▲通院の移動手段【行き】

	徒歩	自転車	バイク	自家用車 (送迎含む)	タクシー	鉄道 (JR・西鉄)	路線バス・コミュニティバス	その他
1番目	125	44	7	402	13	24	12	2
2番目	12	4	2	7	1	52	15	0
3番目	28	0	1	1	3	5	6	2
4番目	7	0	0	0	0	0	0	0
合計	172	48	10	410	17	81	33	4



選択肢	件数	割合
行きと同様の移動手段	611	88.7%
行きと異なる移動手段	14	2.0%
無回答	64	9.3%
合計	689	100.0%

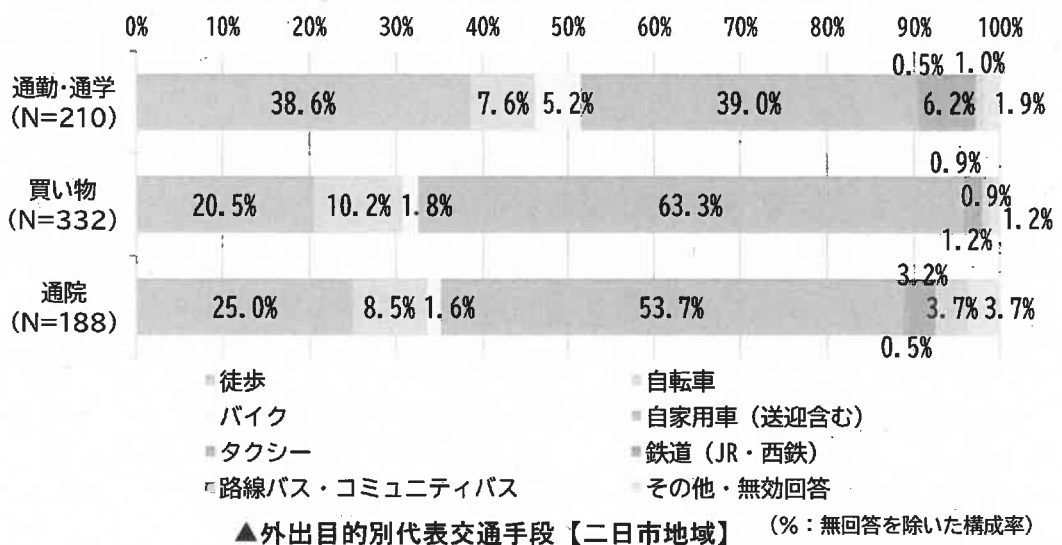
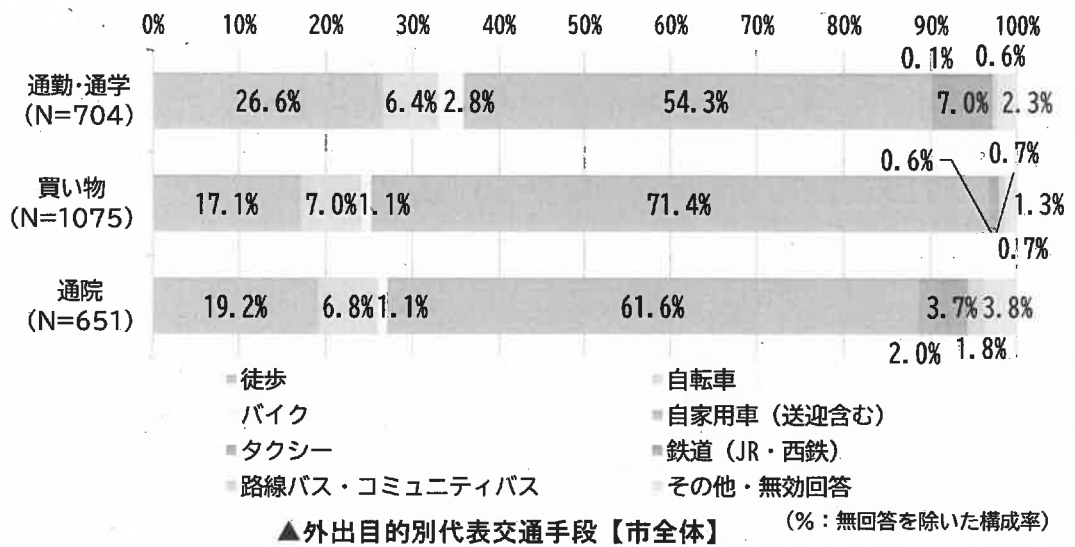
▲通院の移動手段【帰り】

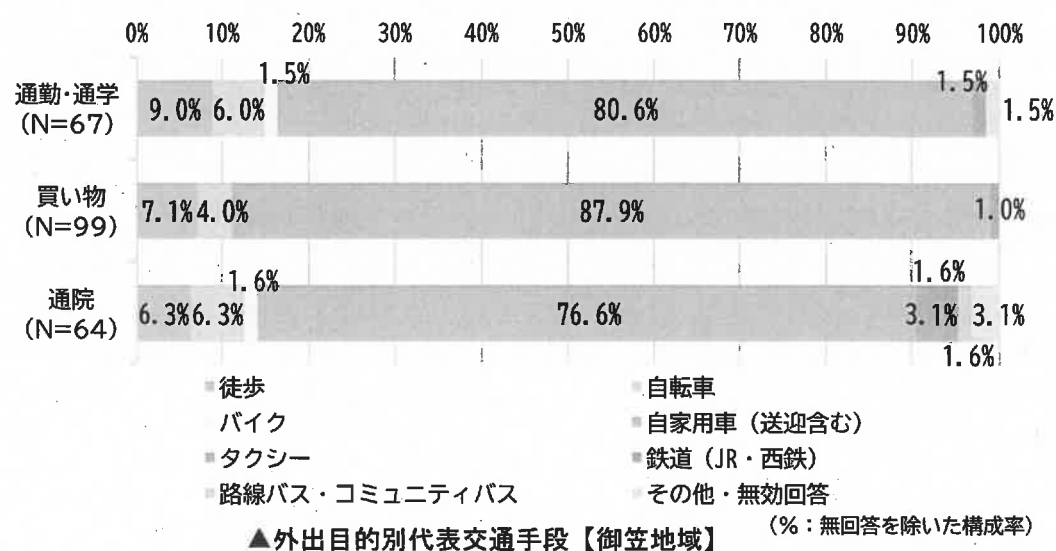
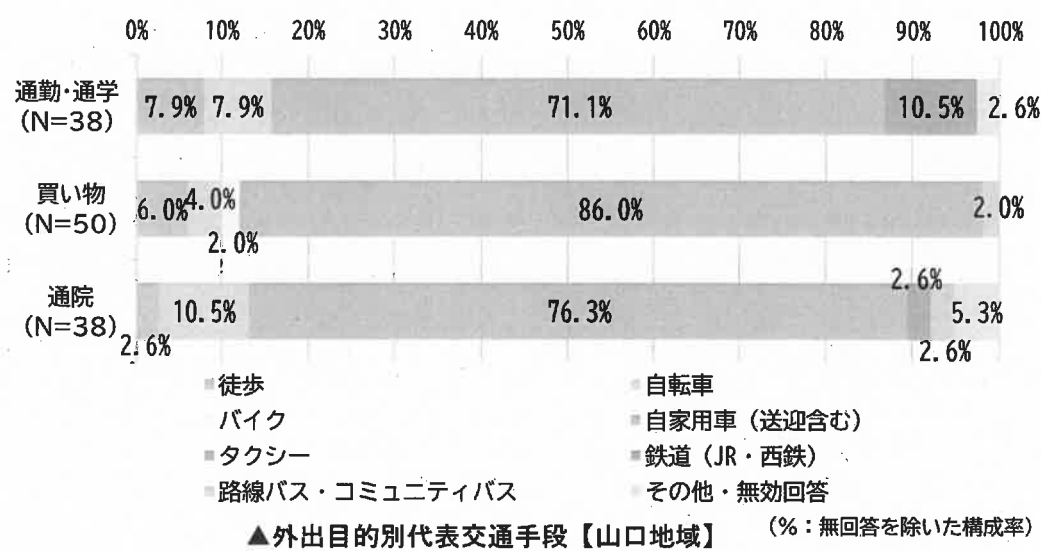
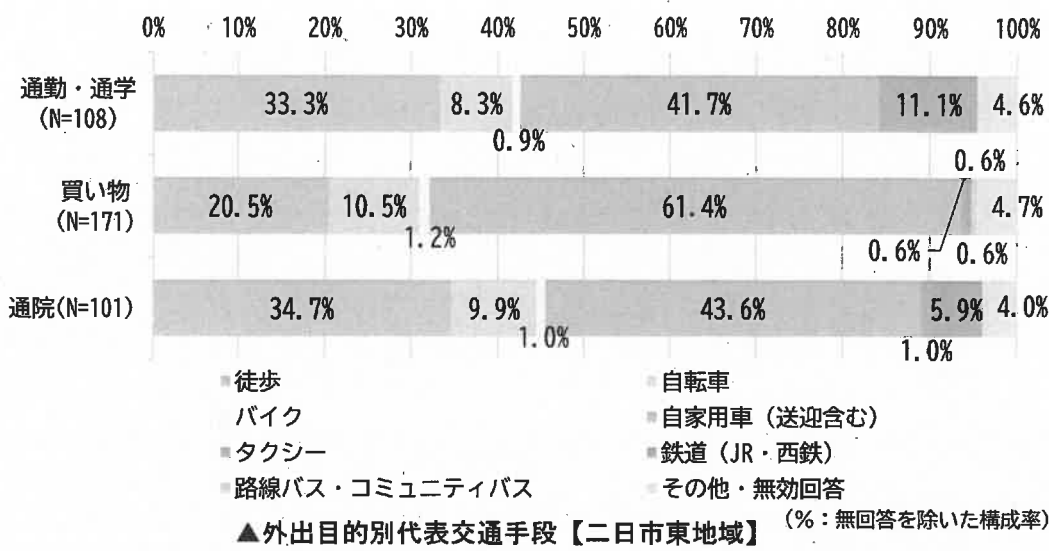
(4) 外出目的別代表移動手段

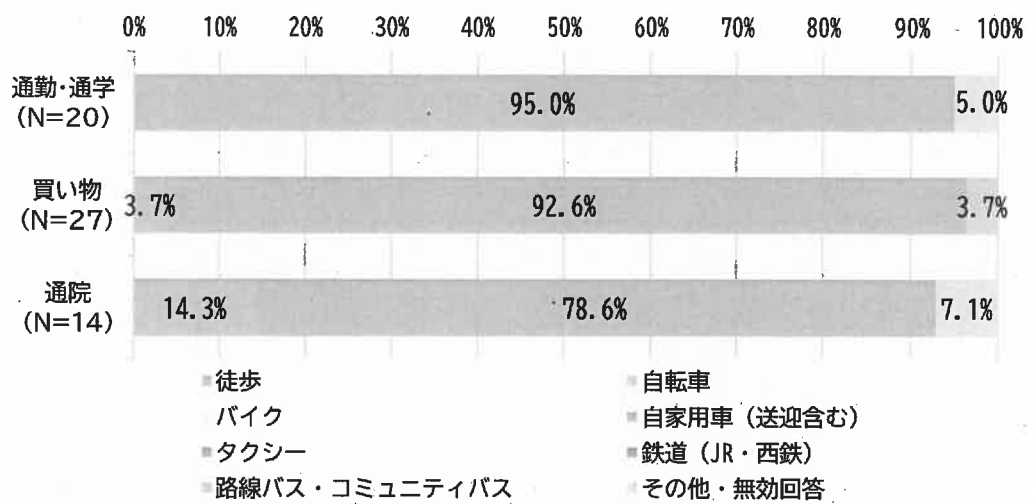
地域別の外出目的別代表移動手段を見ると、「二日市地域」、「二日市東地域」では市全体に比べて「徒歩」の比率が高く、「自家用車（送迎含む）」の比率が低い。

「山口地域」、「御笠地域」、「山家地域」では市全体に比べて「自家用車（送迎含む）」の比率が非常に高く、「徒歩」の比率が低くなっており、自家用車に頼らざるを得ない地域性が見られる。

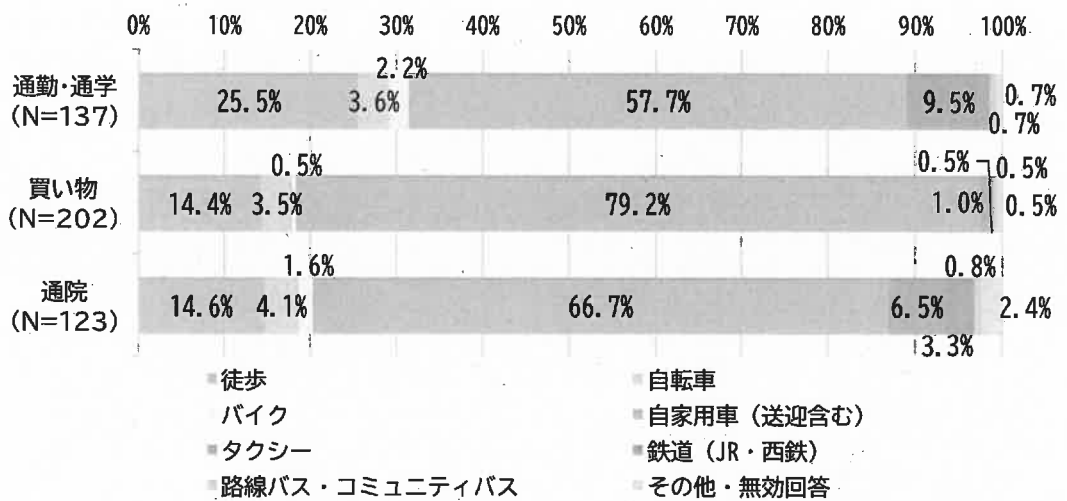
「筑紫地域」、「筑紫南地域」は「山口・御笠・山家地域」ほどではないが、市全体に比べて「自家用車（送迎含む）」の比率が高く、「徒歩」の比率が低い傾向にある。



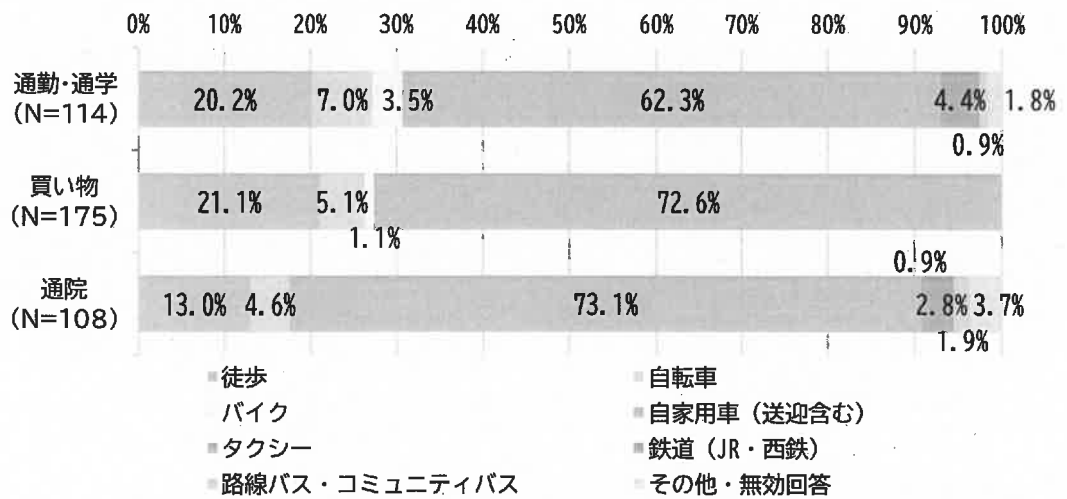




▲外出目的別代表交通手段【山家地域】 (%: 無回答を除いた構成率)



▲外出目的別代表交通手段【筑紫地域】 (%: 無回答を除いた構成率)



▲外出目的別代表交通手段【筑紫南地域】 (%: 無回答を除いた構成率)

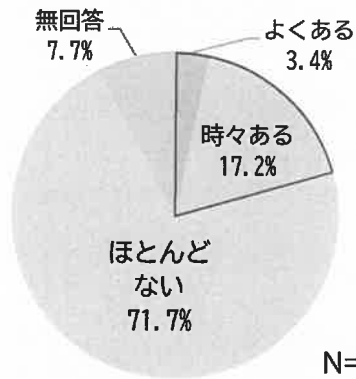
問3. 日常生活において、公共交通が原因で外出を諦めたことがあるかについて

外出を諦めたことが「よくある」(3%)、「時々ある」(17%) が合わせて20%ある。

年齢階層別に見ると、「75歳以上」で「よくある」(10%)が多く、「39歳以下」と「75歳以上」で「時々ある」が市全体よりも多い。

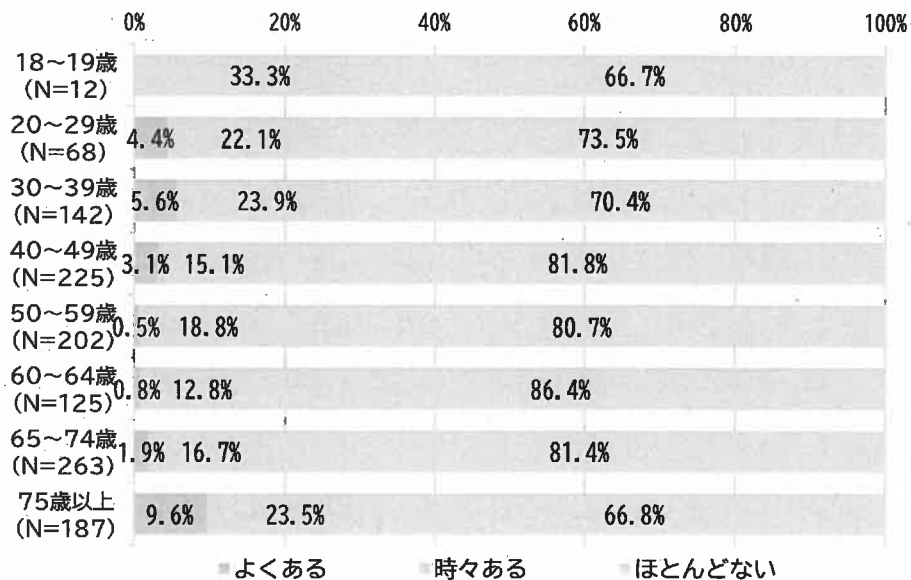
地域別に見ると、「御笠地域」と「山家地域」で「よくある」が多く、「山口地域」を含めた3地域で「時々ある」が多い。特に「山家地域」の外出断念比率が高い。

免許証保有状況別に見ると、「もともと持っていない」、「返納した」を合わせた現在免許非保有者の外出断念比率が高く、特に「返納した」方で「よくある」(17%)が多い。



選択肢	件数	割合
よくある	45	3.4%
時々ある	230	17.2%
ほとんどない	956	71.7%
無回答	103	7.7%
合計	1334	100.0%

▲公共交通が原因による外出断念



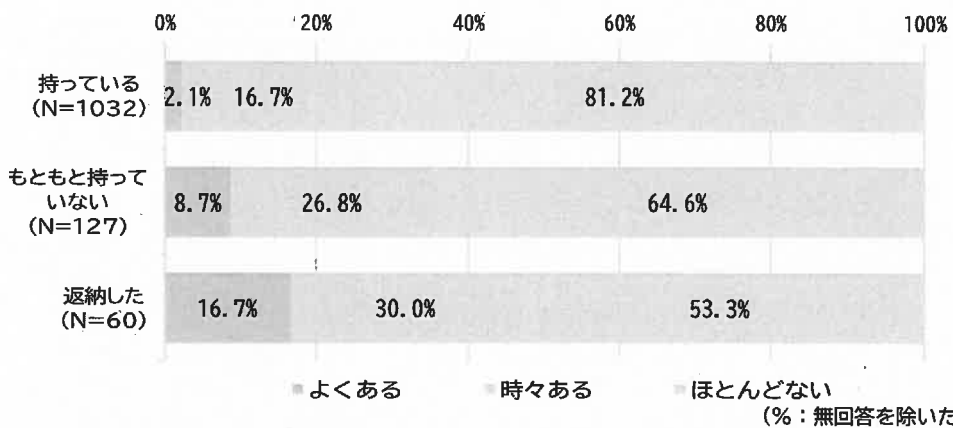
(%: 無回答を除いた構成率)

▲年齢階層別の公共交通が原因による外出断念状況

選択肢	よくある	時々ある	ほとんどない	無回答	合計
18~19歳	0	4	8	1	13
20~29歳	3	15	50	1	69
30~39歳	8	34	100	4	146
40~49歳	7	34	184	11	236
50~59歳	1	38	163	4	206
60~64歳	1	16	108	5	130
65~74歳	5	44	214	22	285
75歳以上	18	44	125	36	223
無回答	2	1	4	19	26
合計	45	230	956	103	1334



よくある 時々ある ほとんどない
 (%: 地域不明・無回答を除いた構成率)
 ▲ 地域別の公共交通が原因による外出断念状況



よくある 時々ある ほとんどない
 (%: 無回答を除いた構成率)
 ▲ 免許保有状況別の公共交通が原因による外出断念状況

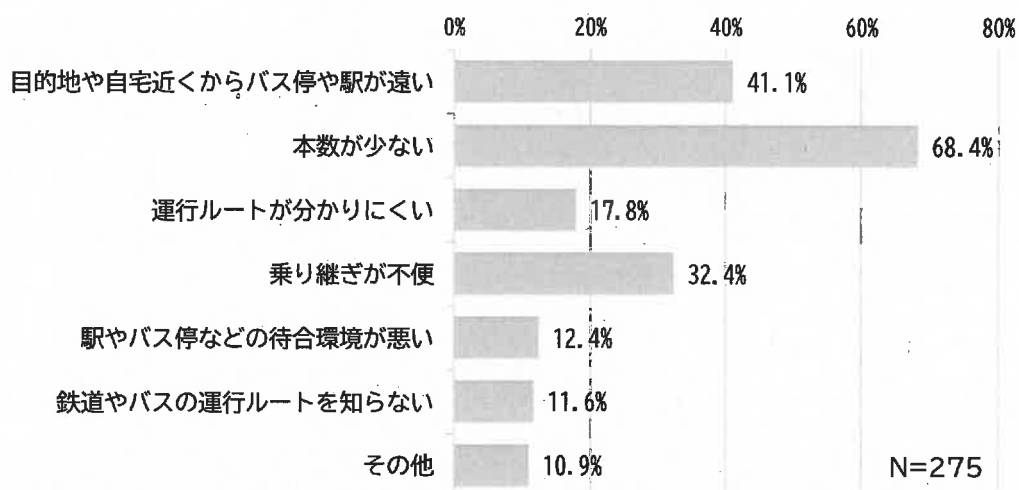
選択肢	よくある	時々ある	ほとんどない	無回答	合計
二日市地域	13	71	296	19	399
二日市東地域	2	24	163	8	197
山口地域	2	16	45	6	69
御笠地域	7	29	77	18	131
山家地域	2	10	14	6	32
筑紫地域	9	31	201	10	251
筑紫南地域	8	42	144	12	206
不明	0	0	4	0	4
無回答	2	7	12	24	45
合計	45	230	956	103	1334

選択肢	よくある	時々ある	ほとんどない	無回答	合計
持っている	22	172	838	61	1093
もともと持っていない	11	34	82	12	139
返納した	10	18	32	8	68
無回答	2	6	4	22	34
合計	45	230	956	103	1334

問4. 外出を諦めた理由（複数回答）

【問3にて、『外出を諦めたことが「よくある」あるいは「時々ある」』方のみ対象】

外出を諦めた理由としては、公共交通の「本数が少ない」が68%で最も多く、次点で「バス停や駅が遠い」（41%）、「乗り継ぎが不便」（32%）が多い。



▲外出を諦めた理由（複数回答）

(複数回答)

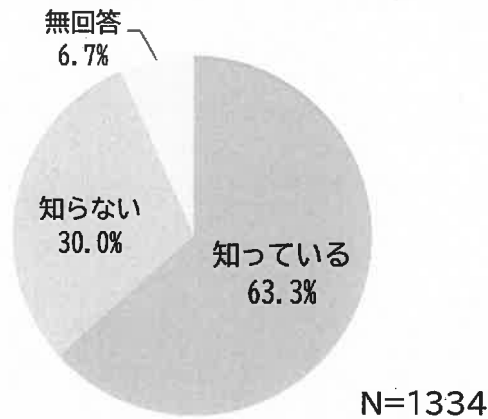
選択肢	件数	割合
目的地や自宅近くからバス停や駅が遠い	113	41.1%
本数が少ない	188	68.4%
運行ルートが分かりにくい	49	17.8%
乗り継ぎが不便	89	32.4%
駅やバス停などの待合環境が悪い	34	12.4%
鉄道やバスの運行ルートを知らない	32	11.6%
その他	30	10.9%
無回答	0	0.0%
合計	535	

■筑紫野市の公共交通について

問5. 自宅から一番近いバス停について

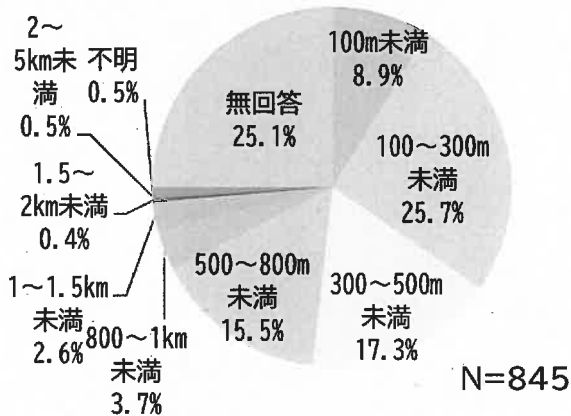
自宅から一番近いバス停について、「知っている」方が63%を占める一方、「知らない」方が30%を占めている。

自宅から一番近いバス停を「知っている」方を対象に、バス停までの距離を見ると、「100～300m未満」(26%)が最も多く、次点で「300～500m未満」(17%)、「500～800m未満」(16%)が多い。



選択肢	件数	割合
知っている	845	63.3%
知らない	400	30.0%
無回答	89	6.7%
合計	1334	100.0%

▲自宅から一番近いバス停

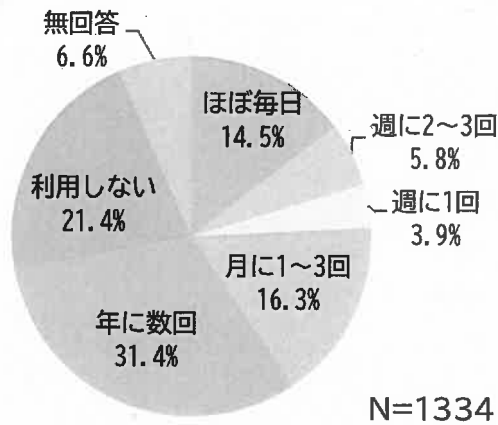


選択肢	件数	割合
100m未満	75	8.9%
100～300m未満	217	25.7%
300～500m未満	146	17.3%
500～800m未満	131	15.5%
800～1km未満	31	3.7%
1～1.5km未満	22	2.6%
1.5～2km未満	3	0.4%
2～5km未満	4	0.5%
5km以上	0	0.0%
不明	4	0.5%
無回答	212	25.1%
合計	845	100.0%

▲自宅から一番近いバス停までの距離

問6. 普段の公共交通（鉄道やバス等）の利用頻度について

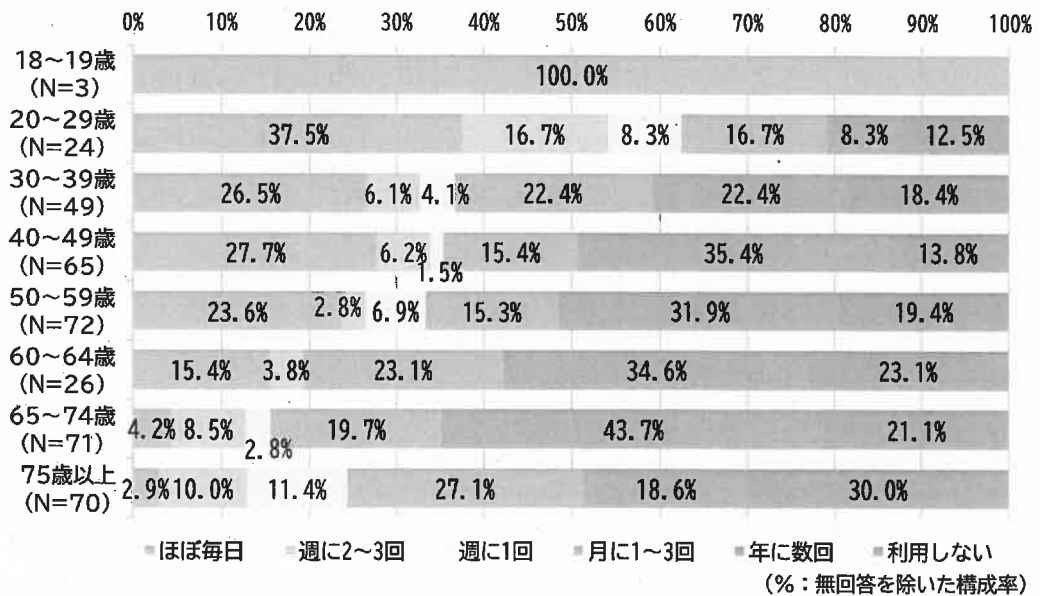
普段の公共交通の利用頻度については、「年に数回利用する」方が31%で最も多く、次点で「利用しない」方が22%で多い。「ほぼ毎日利用する」方は15%と留まっている。



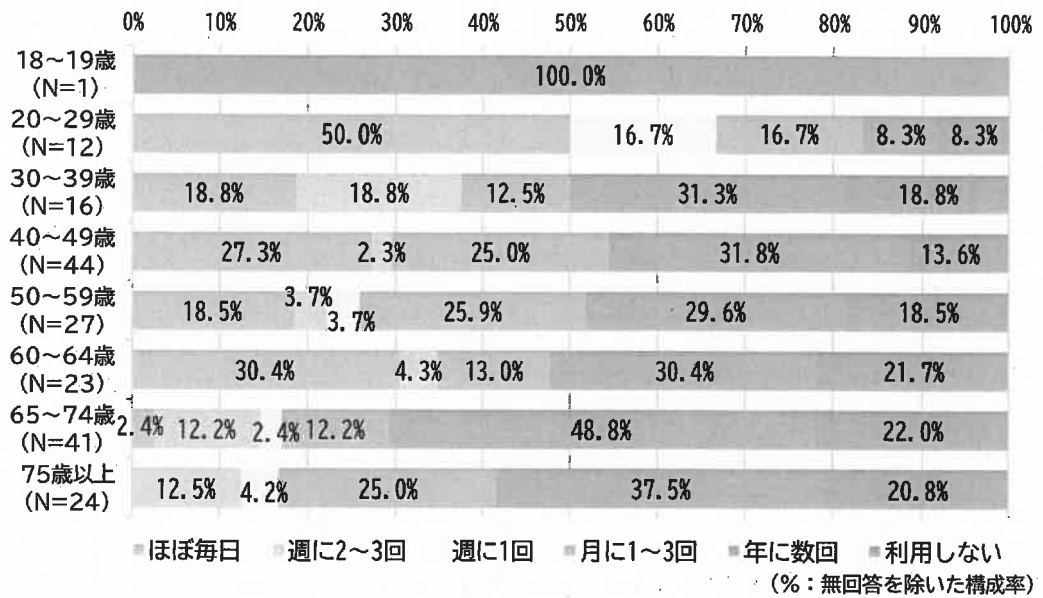
選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	194	14.5%
週に2~3回	77	5.8%
週に1回	52	3.9%
月に1~3回	218	16.3%
年に数回	419	31.4%
利用しない	286	21.4%
無回答	88	6.6%
合計	1334	100.0%

▲普段の公共交通の利用頻度

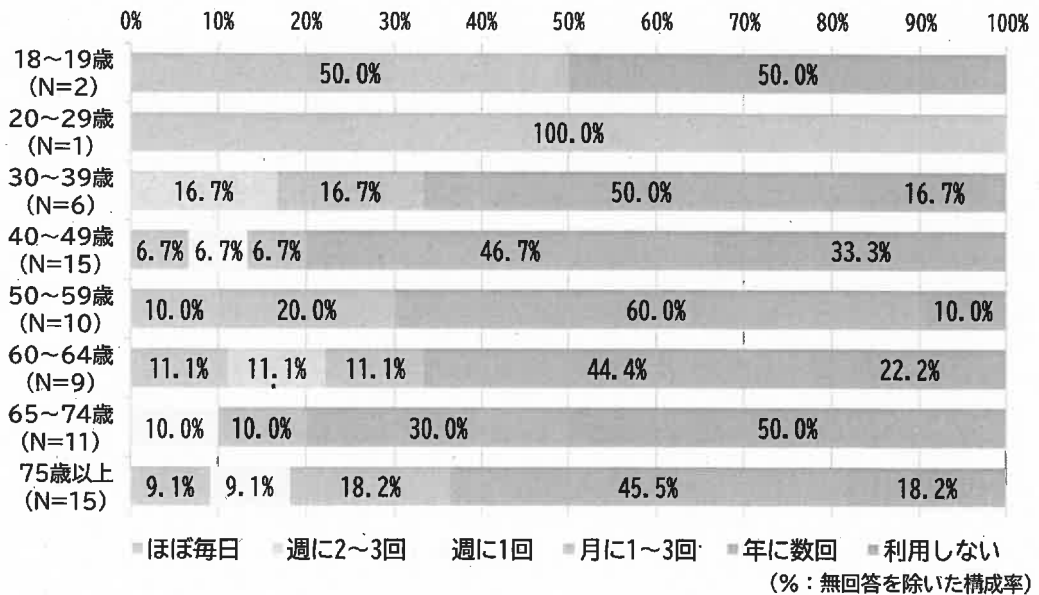
【居住地別公共交通利用頻度】



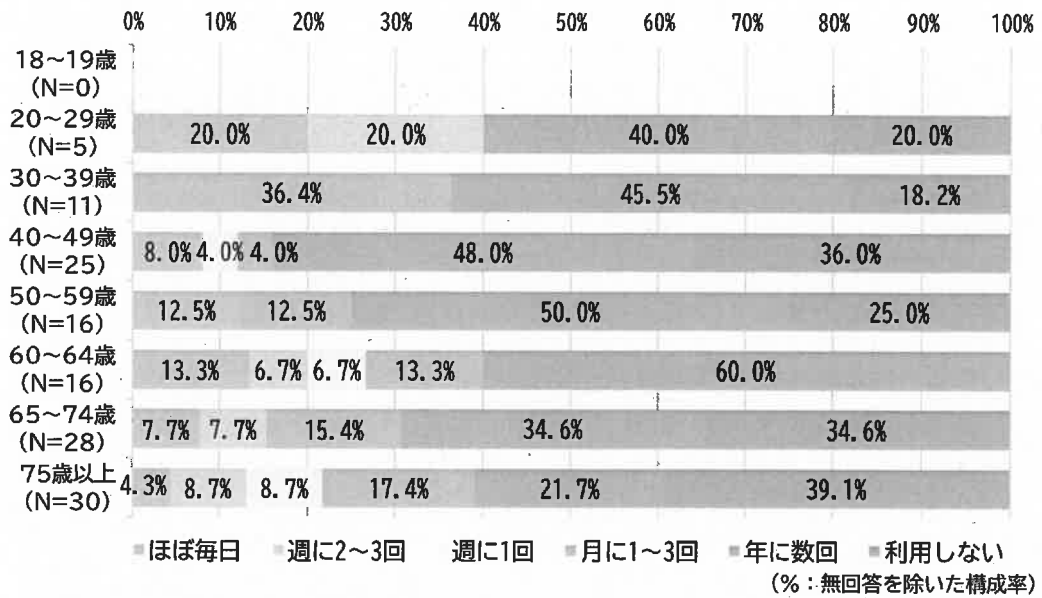
▲年齢階層別公共交通利用頻度【二日市地域】



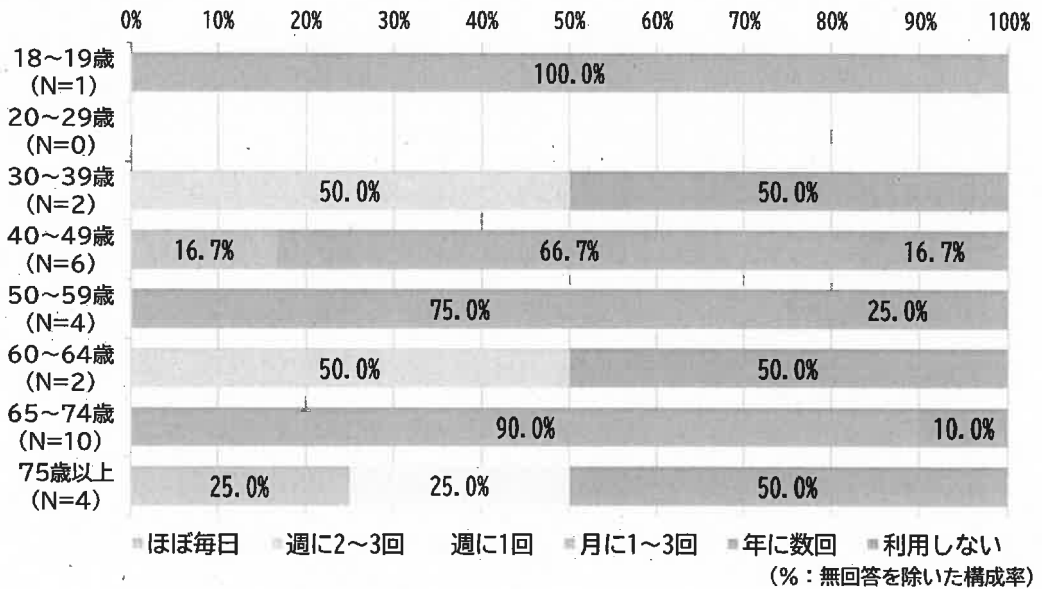
▲年齢階層別公共交通利用頻度【二日市東地域】



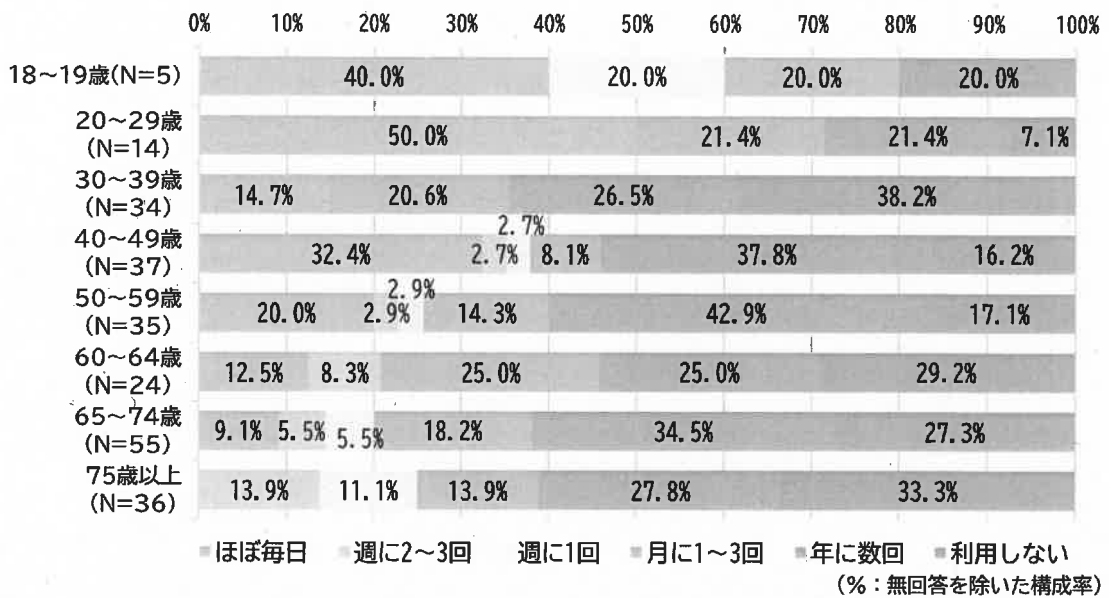
▲年齢階層別公共交通利用頻度【山口地域】



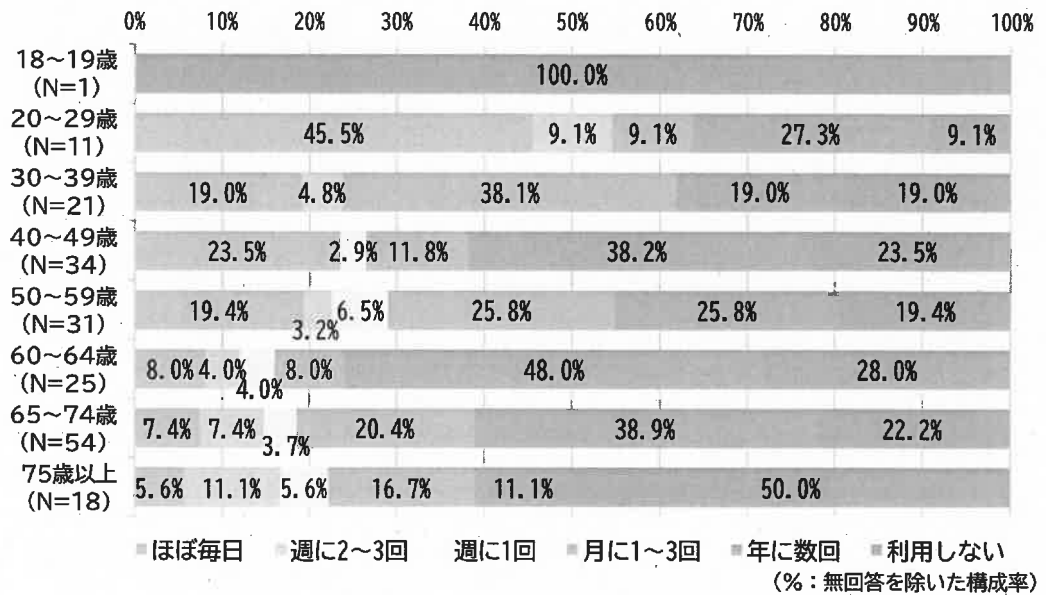
▲年齢階層別公共交通利用頻度【御笠地域】



▲年齢階層別公共交通利用頻度【山家地域】



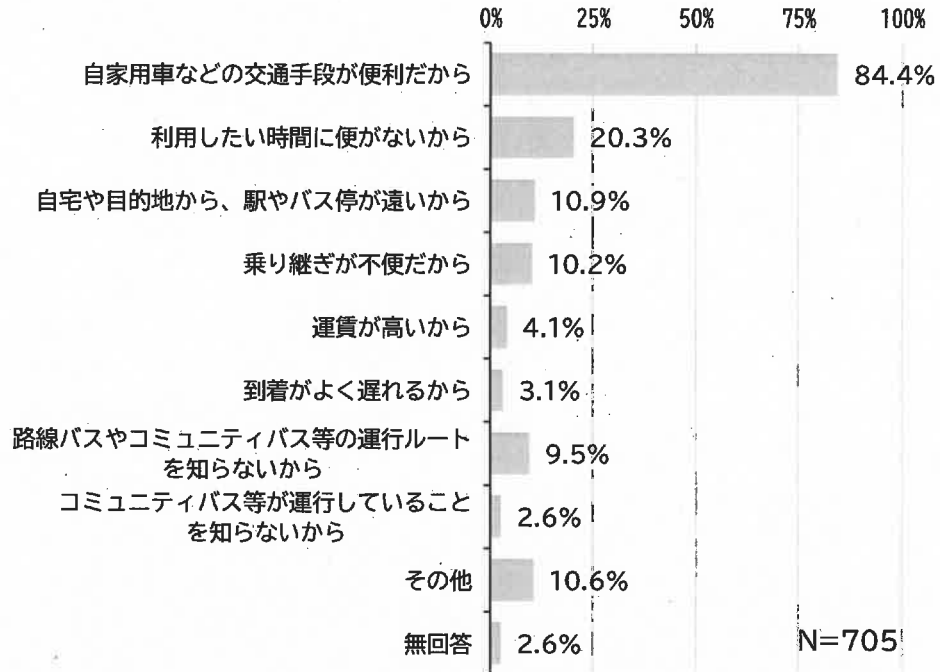
▲年齢階層別公共交通利用頻度【筑紫地域】



▲年齢階層別公共交通利用頻度【筑紫南地域】

問7. 公共交通を利用しない理由について（複数回答）

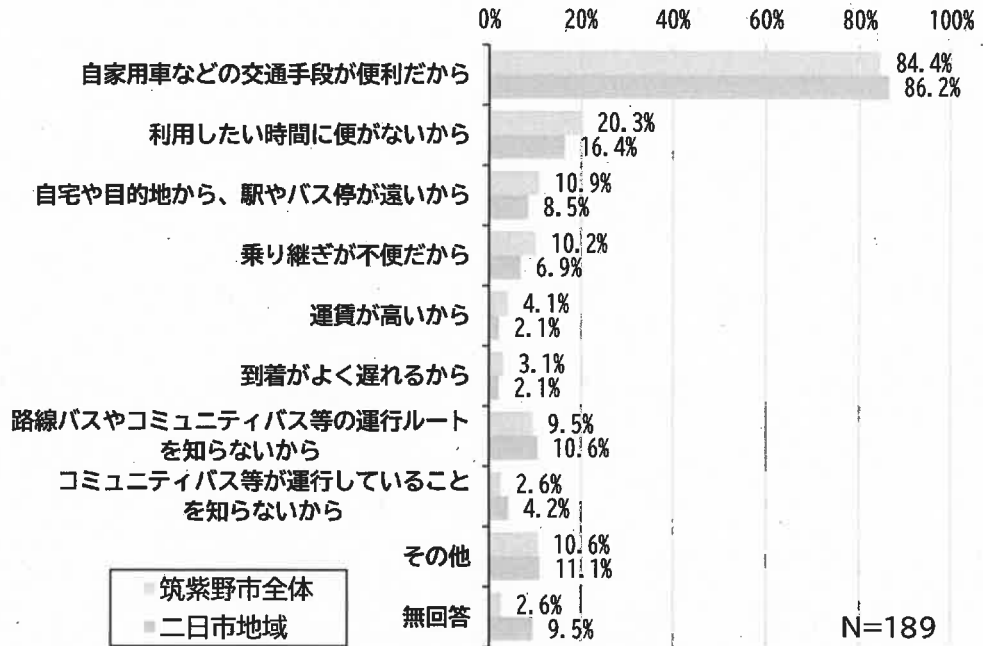
【問6にて、『公共交通の利用頻度が「年数回」あるいは「利用しない」（非利用者）』方のみ対象】
 公共交通を利用しない理由を見ると、「自家用車などの交通手段が便利」が84%で最も多く、次点で「利用したい時間に便がない」（20%）、「駅やバス停が遠い」（11%）、「乗り継ぎが不便」（10%）、「バスの運行ルートを知らない」（10%）が多くなっている。



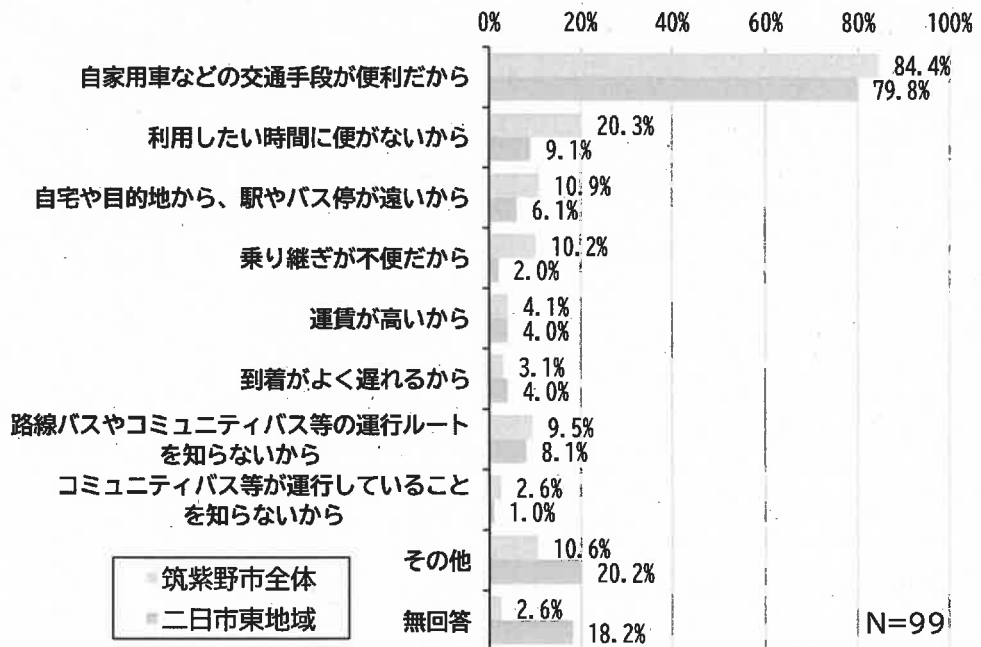
▲公共交通を利用しない理由（複数回答）

選択肢	(複数回答)	
	件数	割合
自家用車などの交通手段が便利だから	595	84.4%
利用したい時間に便がないから	143	20.3%
自宅や目的地から、駅やバス停が遠いから	77	10.9%
乗り継ぎが不便だから	72	10.2%
運賃が高いから	29	4.1%
到着がよく遅れるから	22	3.1%
路線バスやコミュニティバス等の運行ルートを知らないから	67	9.5%
コミュニティバス等が運行していることを知らないから	18	2.6%
その他	75	10.6%
無回答	18	2.6%
合計	1116	

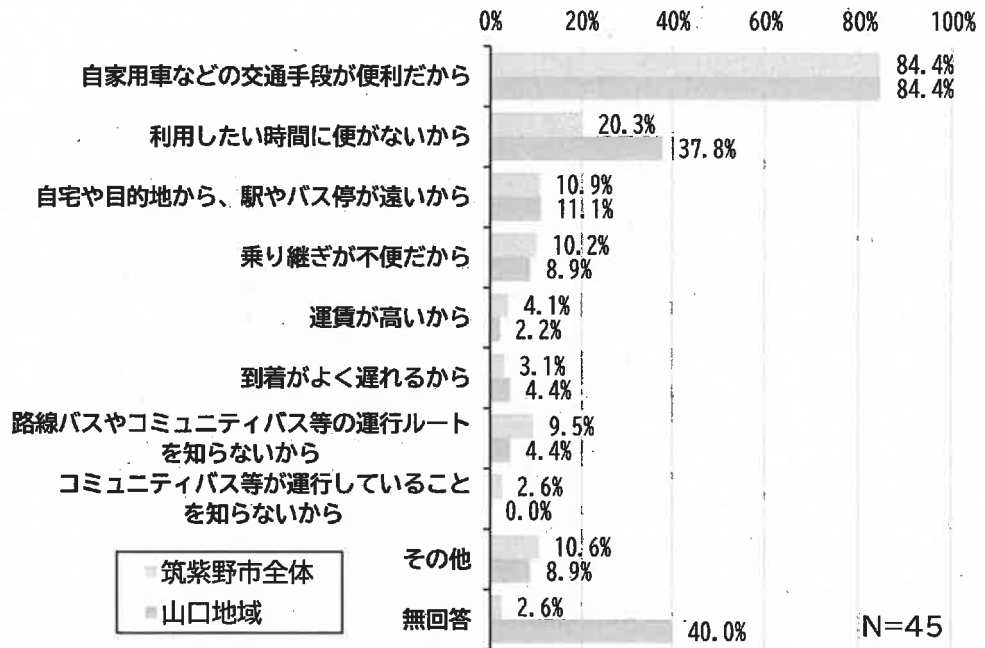
【居住地別公共交通未利用理由】（複数回答）



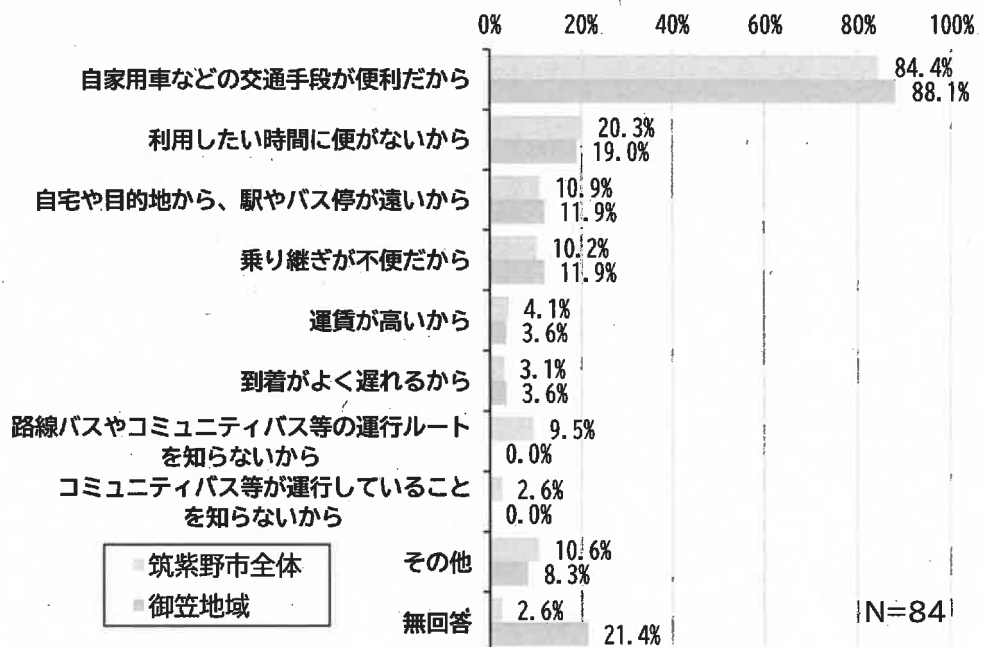
▲公共交通を利用しない理由【二日市地域】



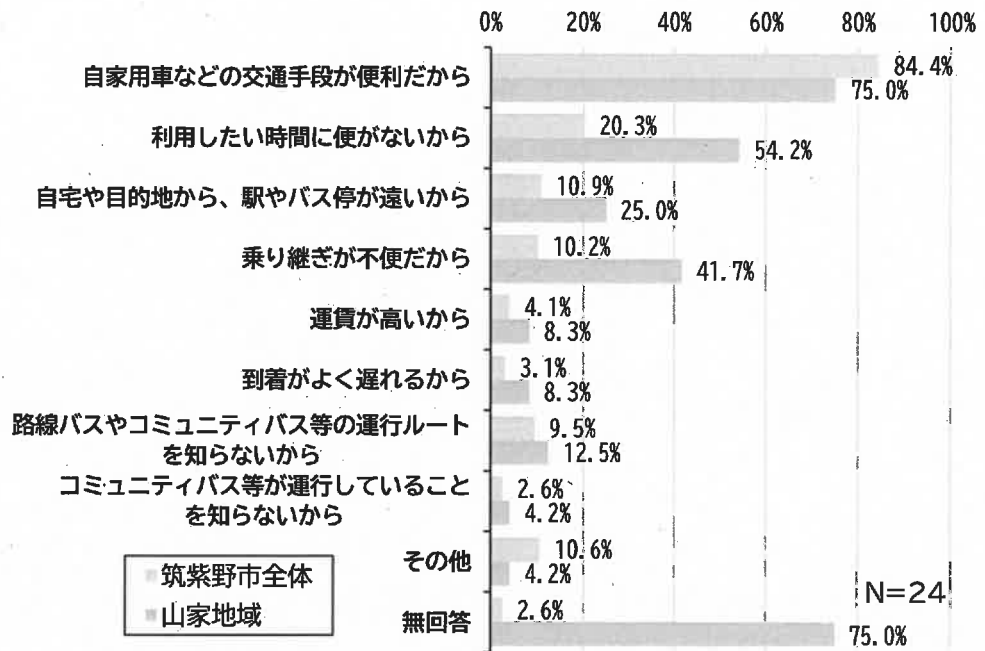
▲公共交通を利用しない理由【二日市東地域】



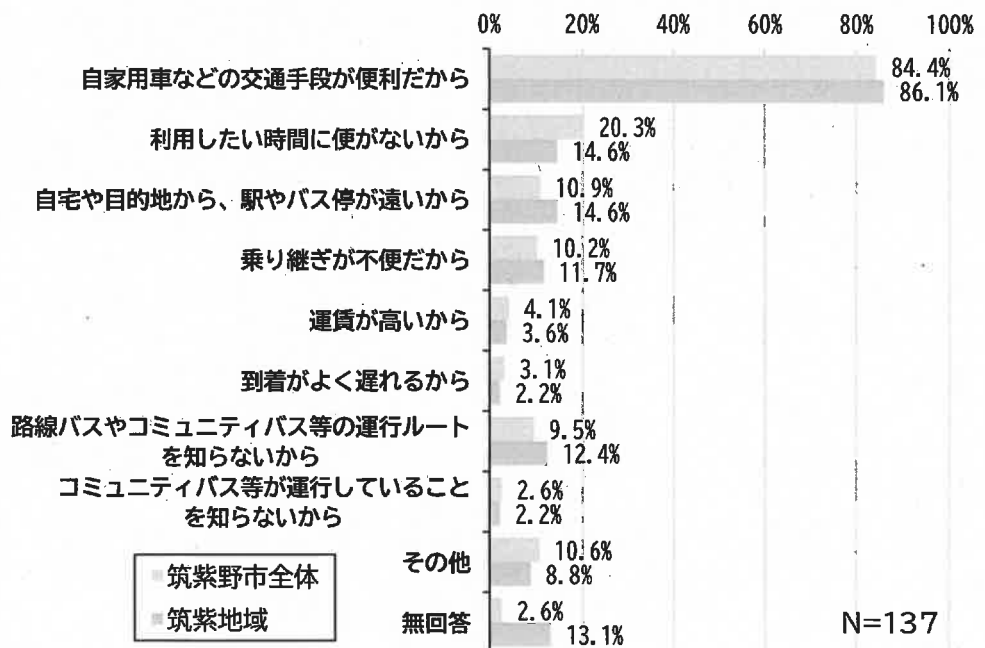
▲公共交通を利用しない理由【山口地域】



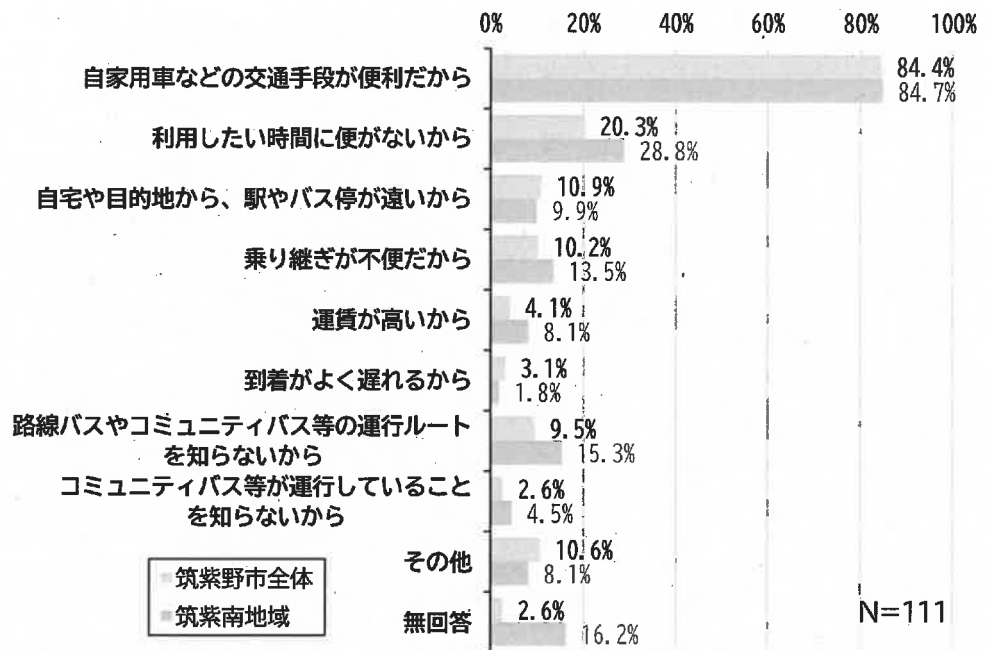
▲公共交通を利用しない理由【御笠地域】



▲公共交通を利用しない理由【山家地域】



▲公共交通を利用しない理由【筑紫地域】

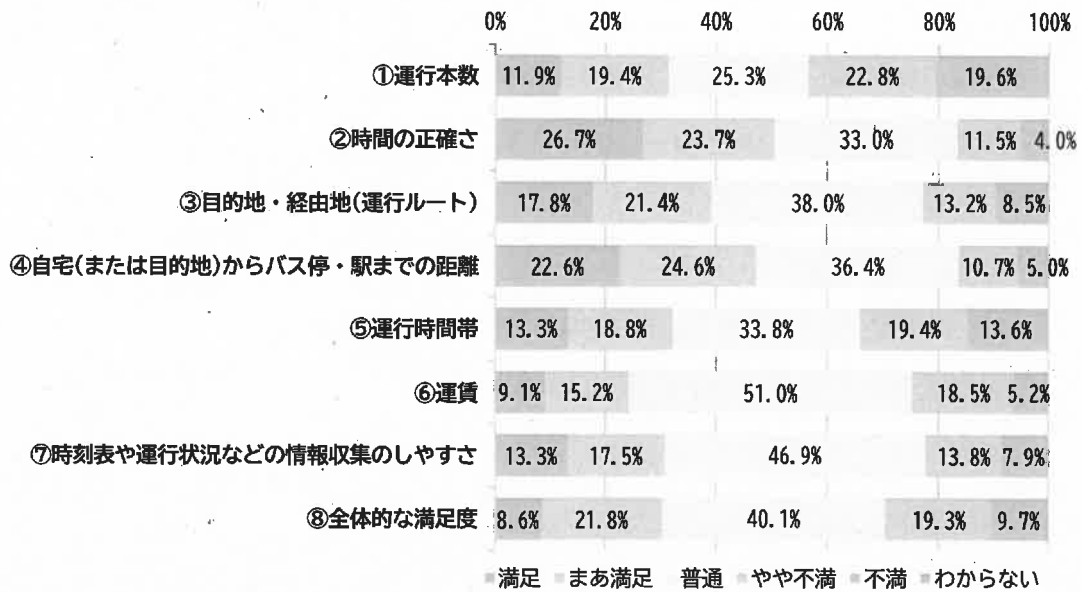


▲公共交通を利用しない理由【筑紫南地域】

問8. 現在の公共交通サービスに対する満足度について

現在の公共交通サービスに対する満足度については、「満足」と「まあ満足」を合わせた比率が最も高い項目は「②時間の正確さ」(50%)であり、次点で「④バス停・駅までの距離」(47%)、「③目的地・経由地(運行ルート)」(39%)。

一方、「不満」と「やや不満」を合わせた比率が最も高い項目は「①運行本数」(42%)で、次点で「⑤運行時間帯」(33%)、「⑥運賃」(24%)。



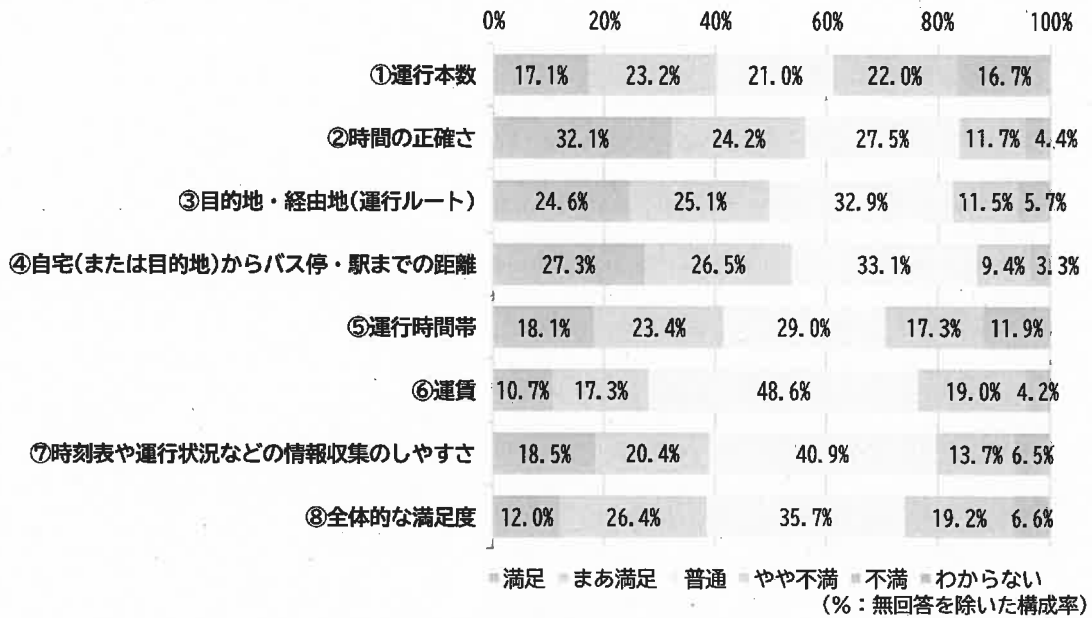
(%: 無回答を除いた構成率)

▲現在の公共交通サービスの満足度(全体)

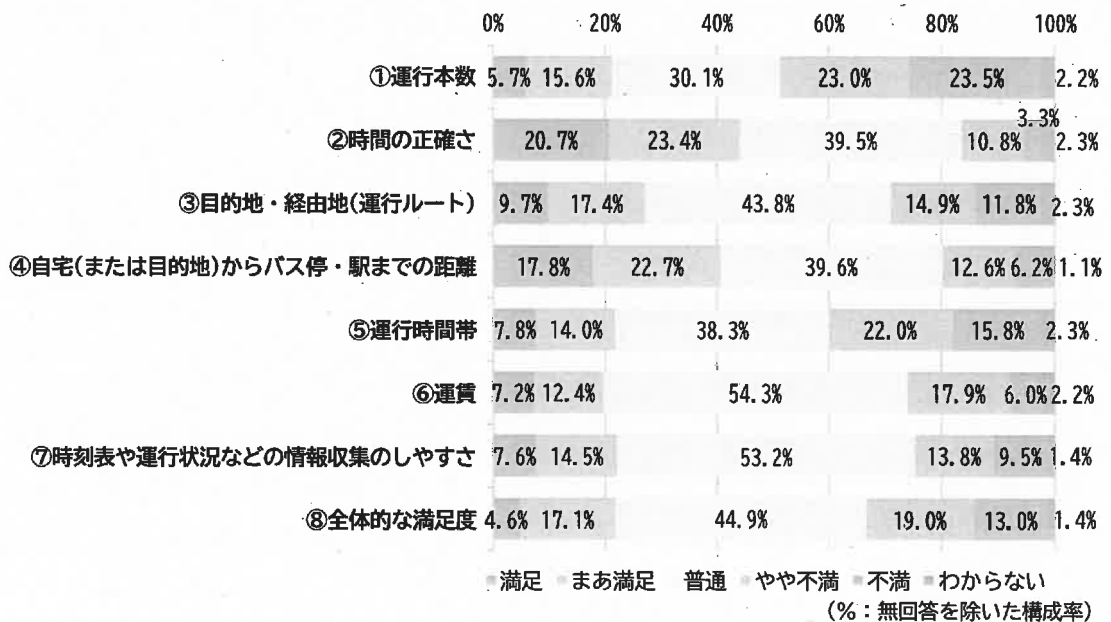
	満足	まあ満足	普通	やや不満	不満	わからない	無回答	合計
①運行本数	112	183	238	215	185	9	70	1012
②時間の正確さ	247	219	305	106	37	10	76	1000
③目的地・経由地(運行ルート)	161	194	345	120	77	10	85	992
④自宅(または目的地)からバス停・駅までの距離	224	243	360	106	49	7	76	1065
⑤運行時間帯	122	173	310	178	125	10	81	999
⑥運賃	85	141	474	172	48	10	78	1008
⑦時刻表や運行状況などの情報収集のしやすさ	126	166	445	131	75	6	77	1026
⑧全体的な満足度	83	211	389	187	94	6	69	1039

公共交通利用者の満足度を見ると、「満足」と「まあ満足」を合わせた比率が最も高い項目は「②時間の正確さ」(56%)であり、次点で「④バス停・駅までの距離」(54%)、「③目的地・経由地(運行ルート)」(50%)となっており、「⑥運賃」(28%)のみが他の項目に比べて満足度が低い。

一方、公共交通非利用者の不満足度を見ると、「不満」と「やや不満」を合わせた比率が最も高い項目は「①運行本数」(47%)であり、次点で「⑤運行時間帯」(37%)、「③目的地・経由地(運行ルート)」(27%)となっており、「②時間の正確さ」(14%)は他の項目に比べて不満足度が低い。



▲現在の公共交通サービスの満足度 (公共交通利用者)



▲現在の公共交通サービスの満足度 (公共交通非利用者)

	満足	まあ満足	普通	やや不満	不満	わからない	無回答	合計
①運行本数	88	119	108	113	86	0	15	529
②時間の正確さ	162	122	139	59	22	1	21	526
③目的地・経由地(運行ルート)	122	124	163	57	28	1	29	524
④自宅(または目的地)からバス停・駅までの距離	139	135	169	48	17	2	21	531
⑤運行時間帯	90	116	144	86	59	1	25	521
⑥運賃	54	87	245	96	21	1	22	526
⑦時刻表や運行状況などの情報収集のしやすさ	93	103	206	69	33	0	22	526
⑧全体的な満足度	62	136	184	99	34	0	14	529

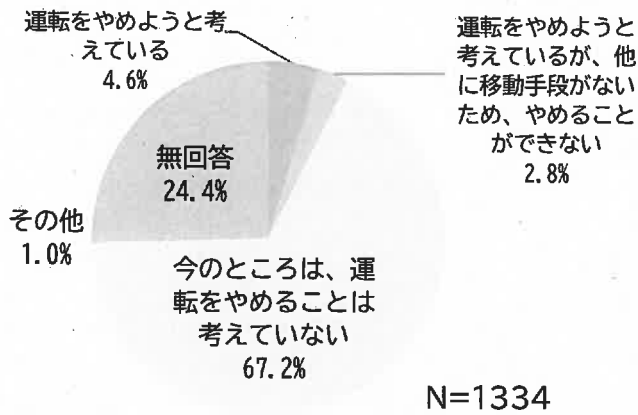
	満足	まあ満足	普通	やや不満	不満	わからない	無回答	合計
①運行本数	23	63	122	93	95	9	0	405
②時間の正確さ	82	93	157	43	13	9	0	397
③目的地・経由地(運行ルート)	38	68	171	58	46	9	0	390
④自宅(または目的地)からバス停・駅までの距離	81	103	180	57	28	5	0	454
⑤運行時間帯	31	56	153	88	63	9	0	400
⑥運賃	29	50	219	72	24	9	0	403
⑦時刻表や運行状況などの情報収集のしやすさ	32	61	224	58	40	6	0	421
⑧全体的な満足度	20	74	194	82	56	6	0	432

■今後の交通手段について

問9. 今後の運転継続の意向について

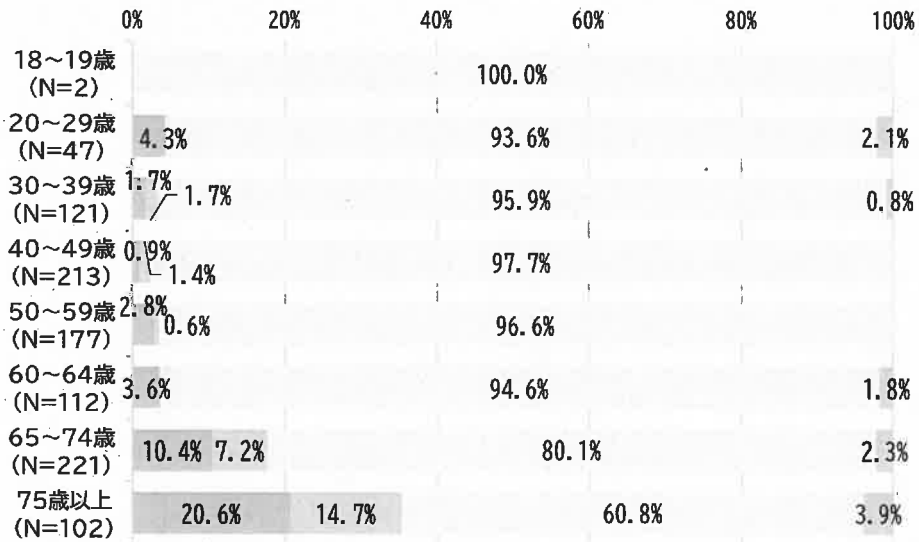
今後の運転継続の意向については、「今のところやめることは考えていない」が67%で最も多く、「やめようと考えている」は5%となっている。

年齢階層別に今後の運転継続意向を見ると、「64歳以下」は「今のところやめることは考えていない」が90%以上を占めているが、「65歳以上」から「やめようと考えている」と「やめようと考えているが、やめることができない」が増加している。



選択肢	件数	割合
運転をやめようと考えている	62	4.6%
運転をやめようと考えているが、他に移動手段がないため、やめることができない	37	2.8%
今のところ、運転をやめることは考えていない	896	67.2%
その他	13	1.0%
無回答	326	24.4%
合計	1334	100.0%

▲今後の運転継続の意向



- 運転をやめようと考えている
 - 運転をやめようと考えているが、他に移動手段がないため、やめることができない
 - 今のところ、運転をやめることは考えていない
 - その他
- (% : 無回答を除いた構成率)

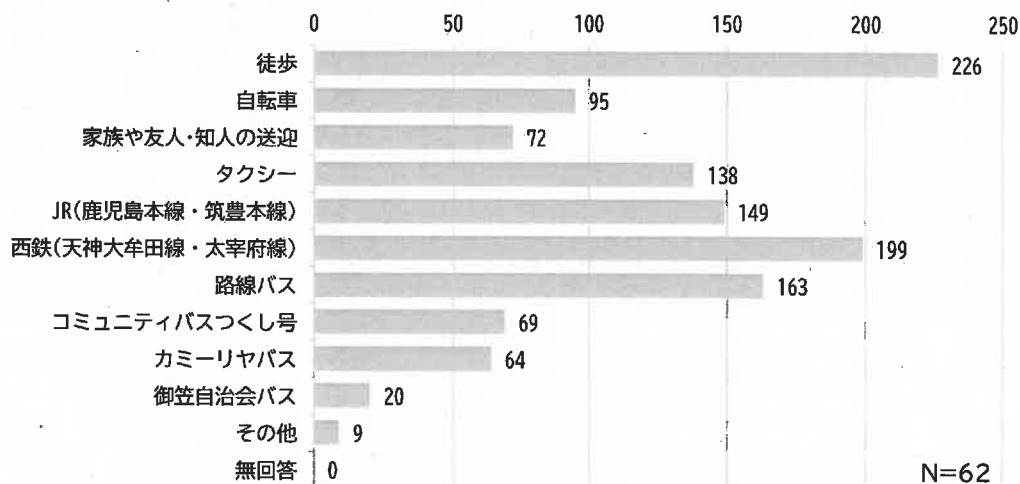
▲年齢階層別の今後の運転継続意向

選択肢	運転をやめようと考えている	運転をやめようと考えているが、他に移動手段がないため、やめることができない	今のところは、運転をやめることは考えていない	その他	無回答	合計
18～19歳	0	0	2	0	11	13
20～29歳	2	0	44	1	22	69
30～39歳	2	2	116	1	25	146
40～49歳	2	3	208	0	23	236
50～59歳	5	1	171	0	29	206
60～64歳	4	0	106	2	18	130
65～74歳	23	16	177	5	64	285
75歳以上	21	15	62	4	121	223
無回答	3	0	10	0	13	26
合計	62	37	896	13	326	1334

問 10. 今後、自家用車の運転をやめた際に利用する移動手段について（複数回答）

【問9にて、「運転をやめようと考えている」方を対象】

今後の自家用車の運転をやめた際に利用する移動手段については、「徒歩」が最も多く、次点で「西鉄(天神大牟田線・太宰府線)」、「路線バス」、「JR(鹿児島本線・筑豊本線)」の公共交通が多く選択されている。



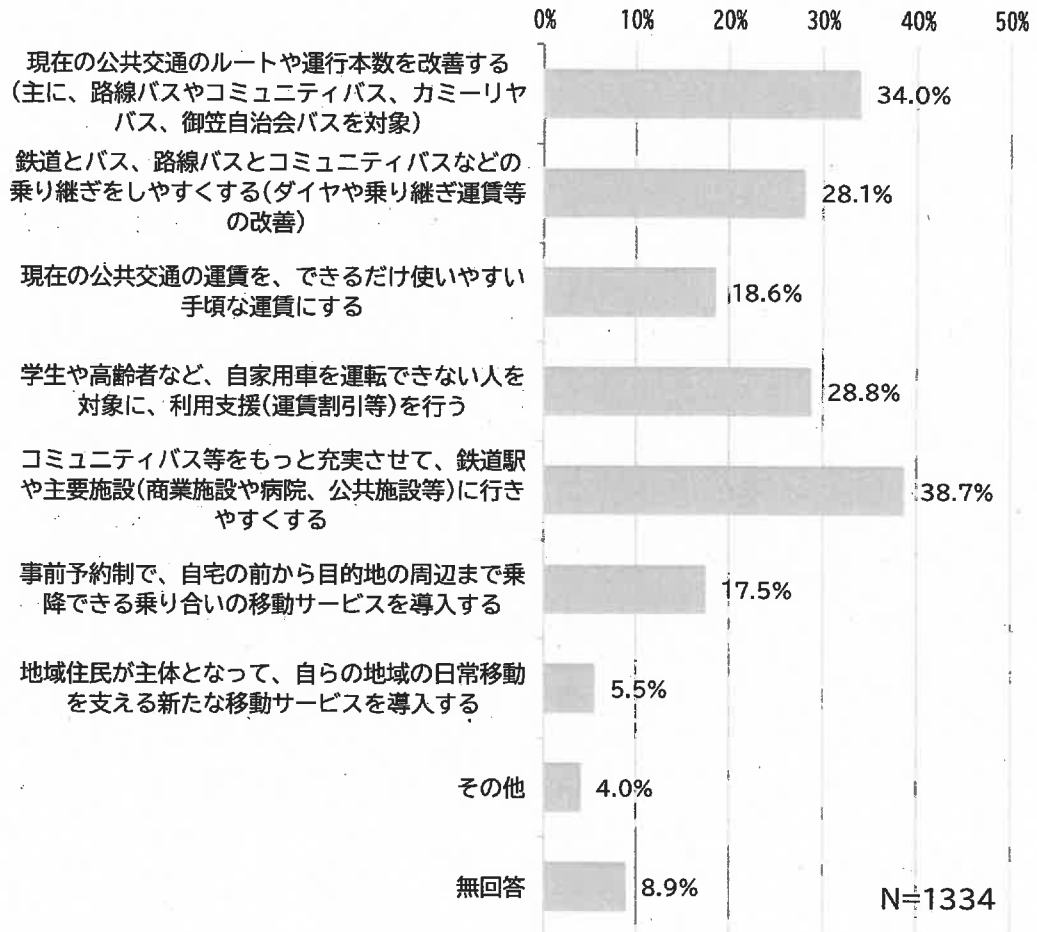
▲今後、自家用車の運転をやめた際に利用する移動手段（複数回答）

選択肢	件数	割合
徒歩	226	364.5%
自転車	95	153.2%
家族や友人・知人の送迎	72	116.1%
タクシー	138	222.6%
JR(鹿児島本線・筑豊本線)	149	240.3%
西鉄(天神大牟田線・太宰府線)	199	321.0%
路線バス	163	262.9%
コミュニティバスつくし号	69	111.3%
ファミリーバス	64	103.2%
御笠自治会バス	20	32.3%
その他	9	14.5%
無回答	0	0.0%
合計	1204	1941.9%

■これからの公共交通について

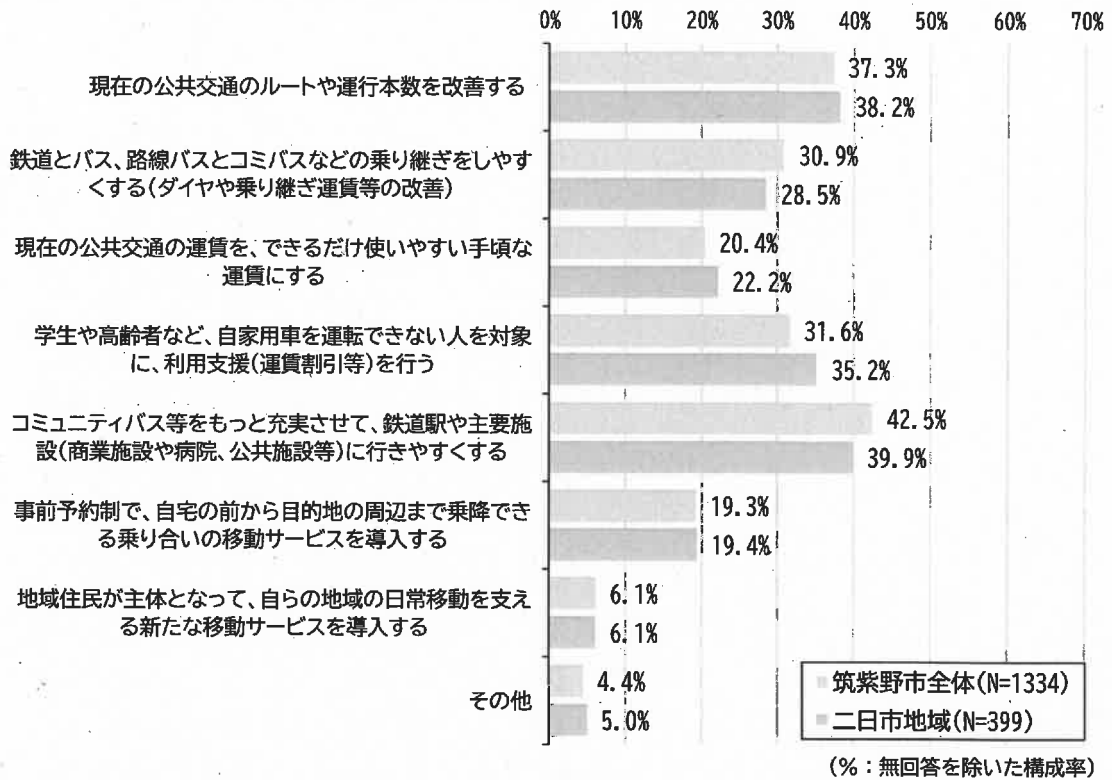
問 11. 普段の生活をより便利にするための公共交通の取組について（2つまで回答）

普段の生活をより便利にするための公共交通の取組については、「コミュニティバス等をもっと充実させて、鉄道駅や主要施設に行きやすくする」（39%）が最も多く、次点で「現在の公共交通のルートや運行本数を改善する」（34%）、「自家用車を運転できない人を対象に利用支援（運賃割引等）する」（29%）が多い。

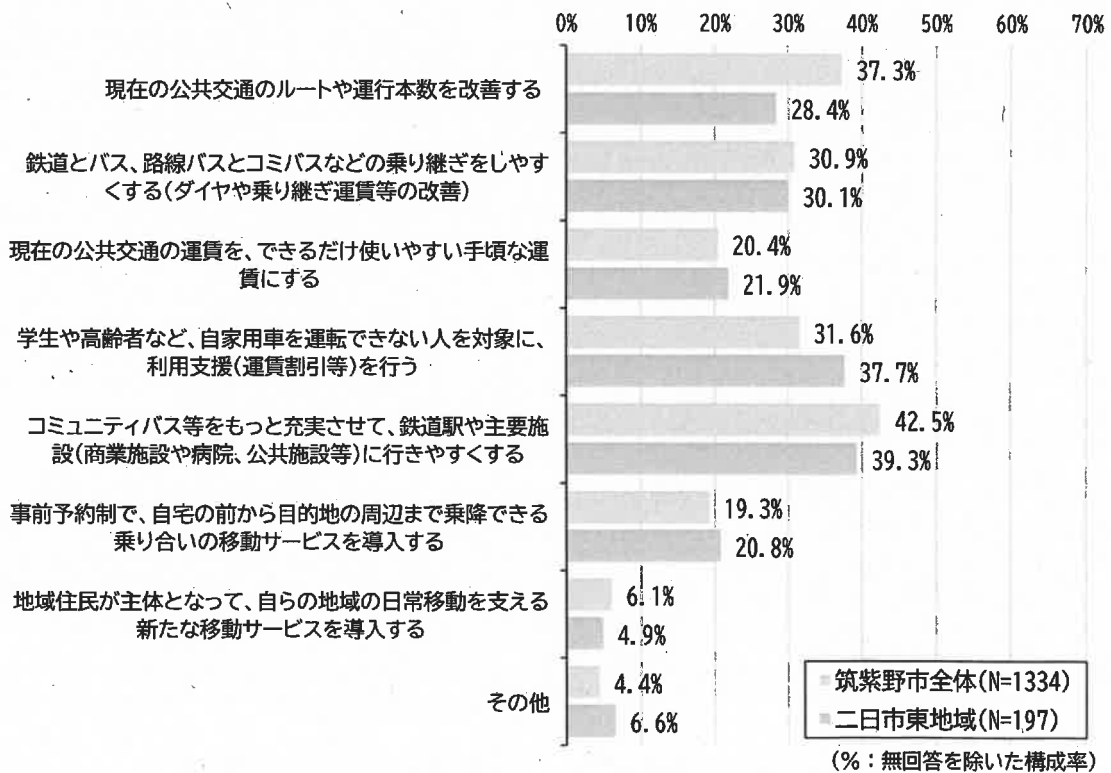


▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組（2つまで回答）

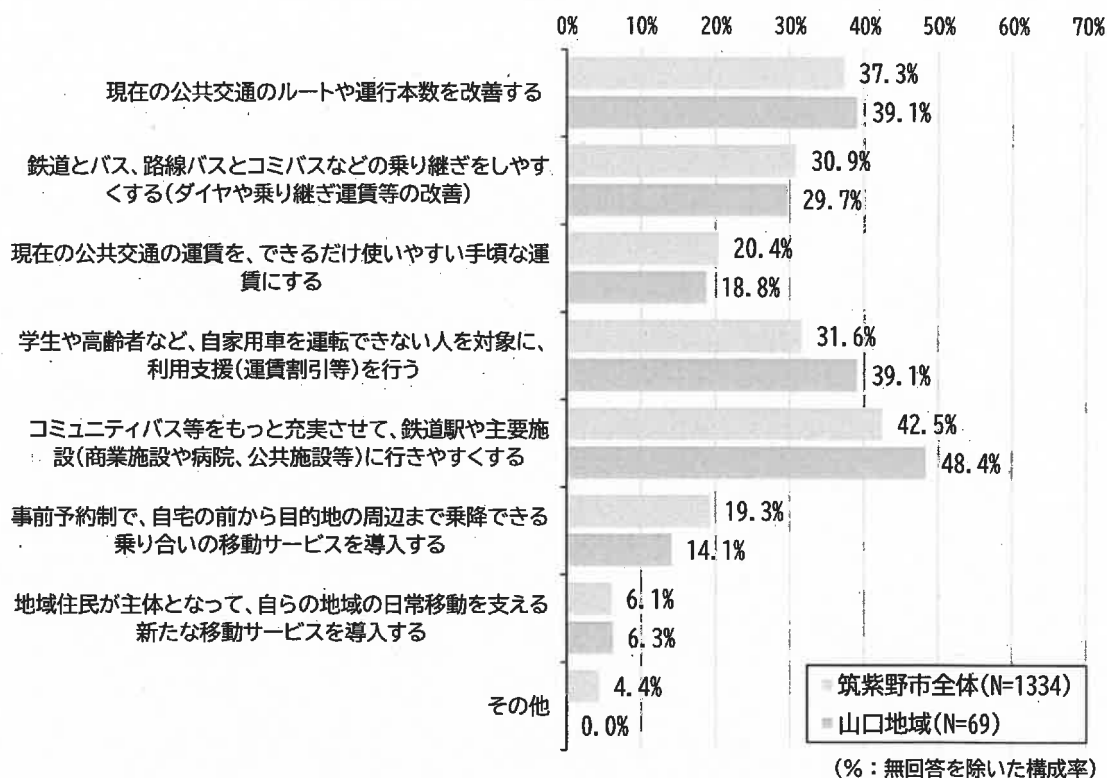
【居住地別に見た普段の生活をより便利にするための公共交通の取組】



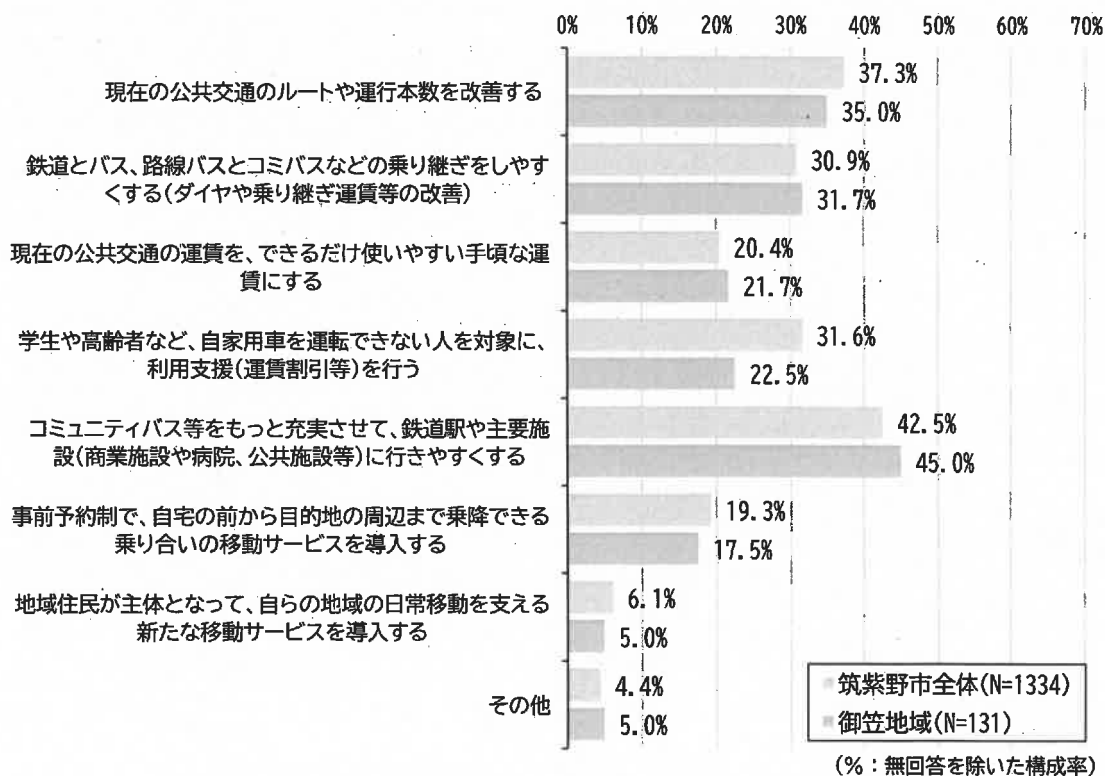
▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【二日市地域】



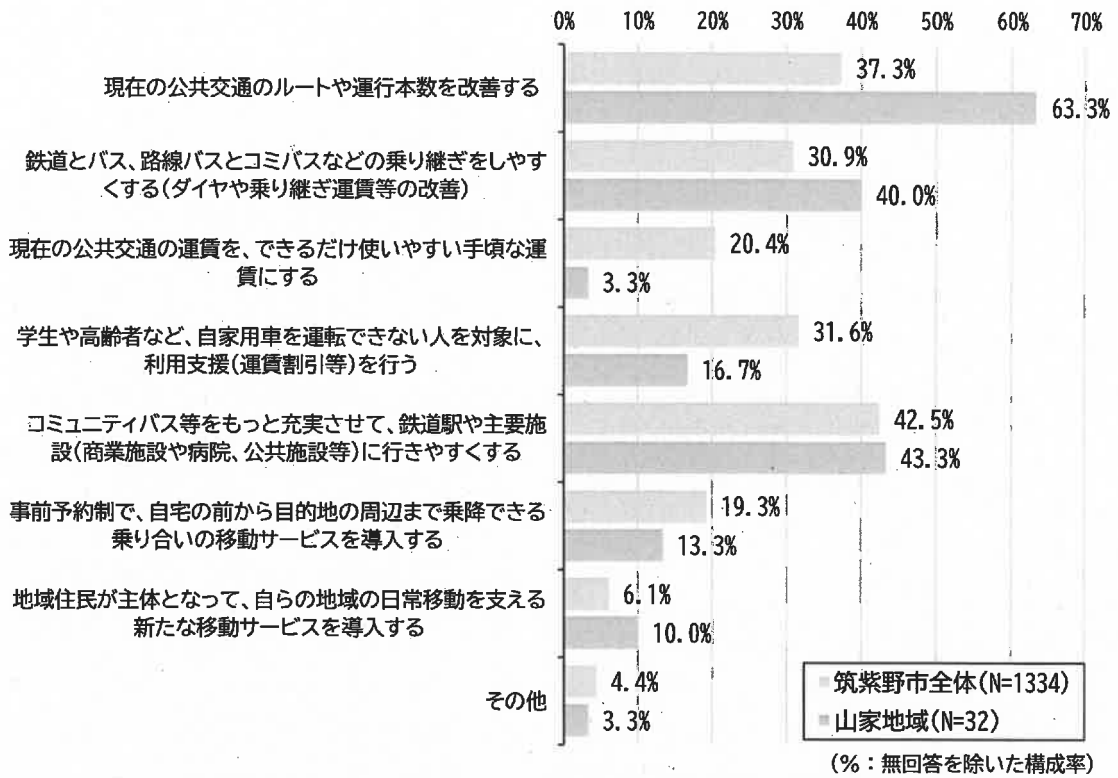
▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【二日市東地域】



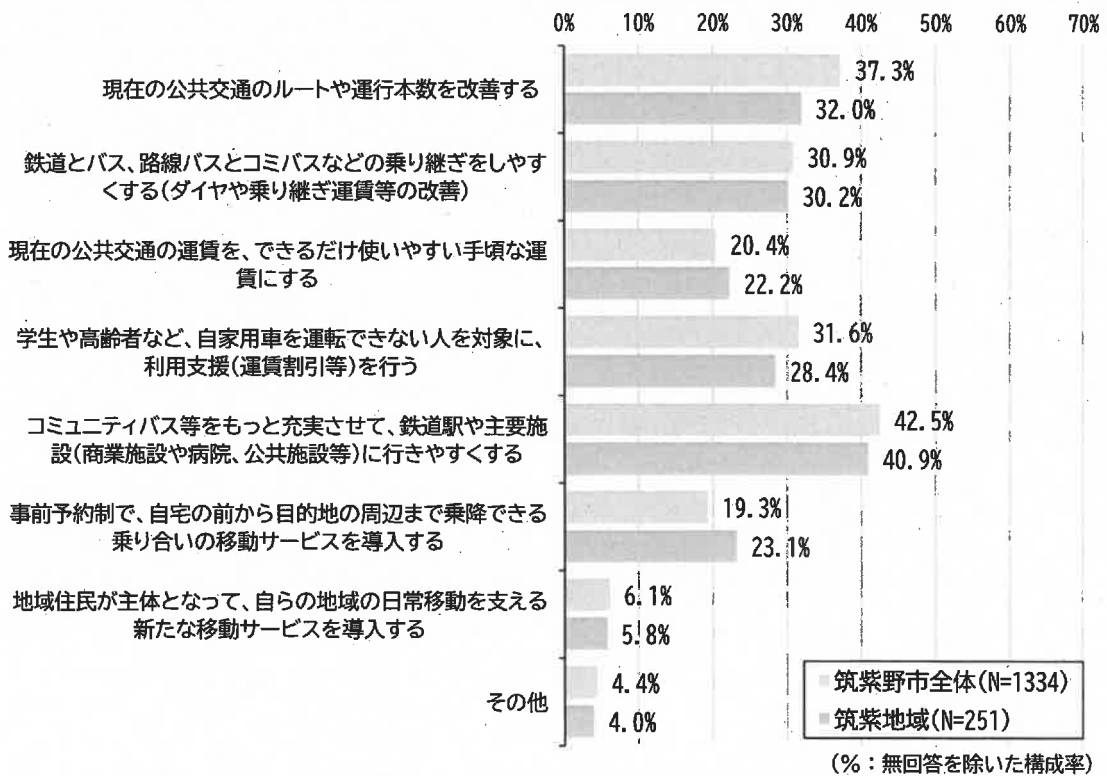
▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【山口地域】



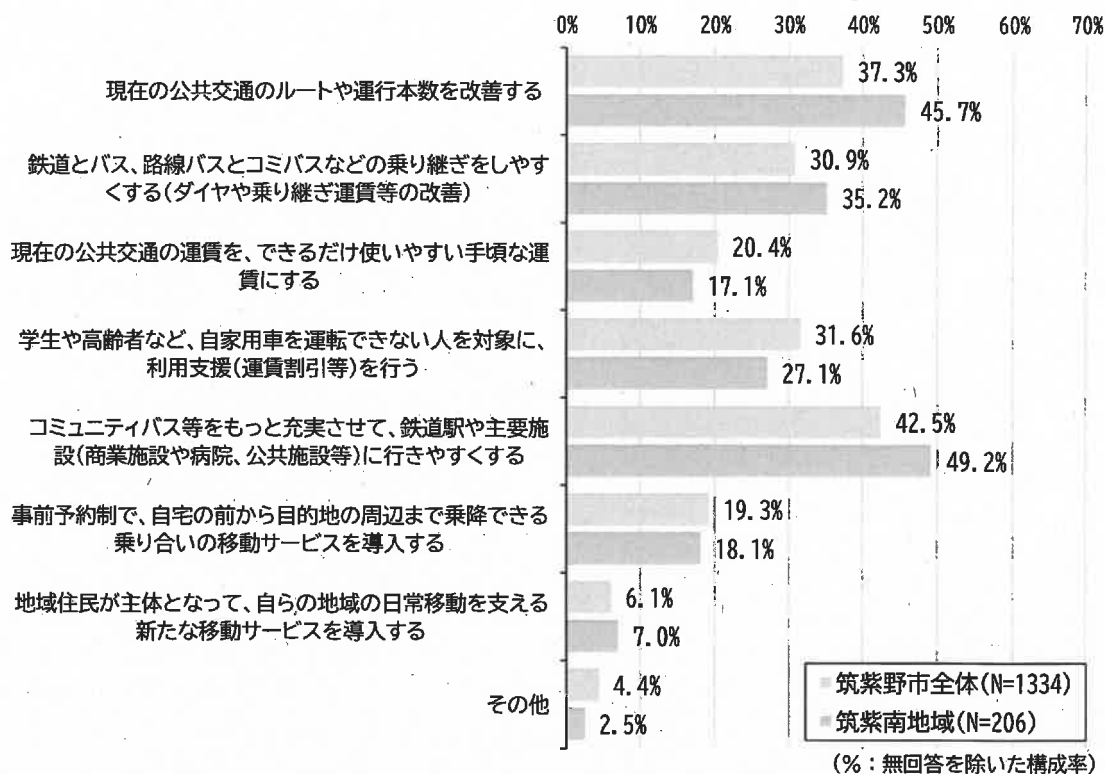
▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【御笠地域】



▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【山家地域】



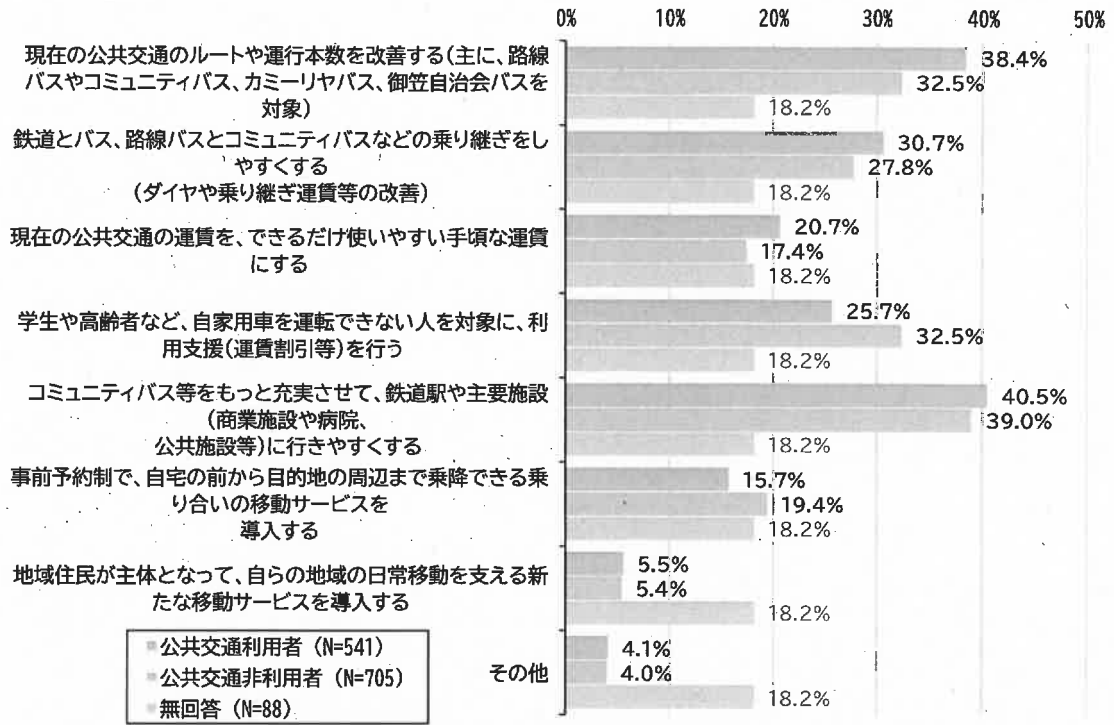
▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【筑紫地域】



▲ 普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【筑紫南地域】

選択肢	現在の公共交通のルートや運行本数を改善する	鉄道とバス、路線バスとコミバスなどの乗り継ぎをしやすくする(ダイヤや乗り継ぎ運賃等の改善)	現在の公共交通の運賃を、できるだけ使いやすい手頃な運賃にする	学生や高齢者など、自家用車を運転できない人を対象に、利用支援(運賃割引等)を行う	コミュニティバス等をもっと充実させて、鉄道駅や主要施設(商業施設や病院、公共施設等)に行きやすくする	事前予約制で、自宅の前から目的地の周辺まで乗降できる乗り合いの移動サービスを導入する	地域住民が主体となって、自らの地域の日常移動を支える新たな移動サービスを導入する	その他	無回答	合計(回答者数)
二日市地域	138	103	80	127	144	70	22	18	38	399
二日市東地域	52	55	40	69	72	38	9	12	14	197
山口地域	25	19	12	25	31	9	4	0	5	69
御笠地域	42	38	26	27	54	21	6	6	11	131
山家地域	19	12	1	5	13	4	3	1	2	32
筑紫地域	72	68	50	64	92	52	13	9	26	251
筑紫南地域	91	70	34	54	98	36	14	5	7	206
不明	1	0	1	1	1	0	1	1	1	4
無回答	13	10	4	12	11	4	2	2	15	45
筑紫野市全体	453	375	248	384	516	234	74	54	119	1334

【公共交通利用者・非利用者別に見た普段の生活をより便利にするための公共交通の取組】



▲普段の生活をより便利にするための公共交通の取組【公共交通利用・非利用別】

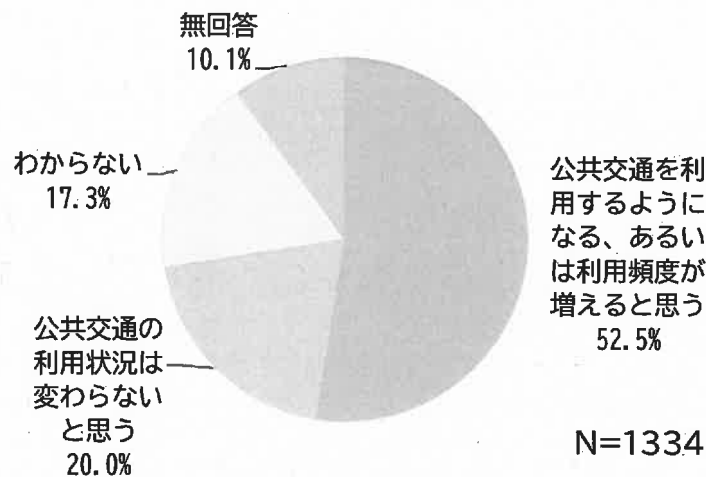
選択肢	現在の公共交通のルートや運行本数を改善する(主に、路線バスやコミュニティバス、カミーリヤバス、御笠自治会バスを対象)	鉄道とバス、路線バスとコミュニティバスなどの乗り継ぎをしやすいとする(ダイヤや乗り継ぎ運賃等の改善)	現在の公共交通の運賃を、できるだけ使いやすい手頃な運賃にする	学生や高齢者など、自家用車を運転できない人を対象に、利用支援(運賃割引等)を行う	コミュニティバス等をもって充実させて、鉄道駅や主要施設(商業施設や病院、公共施設等)に行きやすくする	事前予約制で、自宅の前から目的地の周辺まで乗降できる乗り合いの移動サービスを導入する	地域住民が主体となって、自らの地域の日常移動を支える新たな移動サービスを導入する	その他	合計	合計(回答者数)
ほぼ毎日	66	77	46	51	67	23	13	9	352	194
週に2~3回	38	24	15	18	29	14	2	1	141	77
週に1回	22	14	8	16	21	8	5	4	98	52
月に1~3回	82	51	43	54	102	40	10	8	390	218
年に数回	144	126	66	143	179	76	22	17	773	419
利用しない	85	70	57	86	96	61	16	11	482	286
公共交通利用者	208	166	112	139	219	85	30	22	981	541
公共交通非利用者	229	196	123	229	275	137	38	28	1255	705
無回答	16	16	16	16	16	16	16	16	128	88
合計	453	378	251	384	510	238	84	66	2364	1334

問 12. 問 11 で選択した取組が行われた場合、あなた自身は公共交通を利用するようになる、あるいは利用頻度が増えるかについて

前問で選択した取組が行われた場合、公共交通を利用、あるいは利用頻度が増加するかについては、「利用するようになる、利用頻度が増加する」(53%) が半数を占め、「変わらない」(20%)、「わからない」(17%) を上回っている。

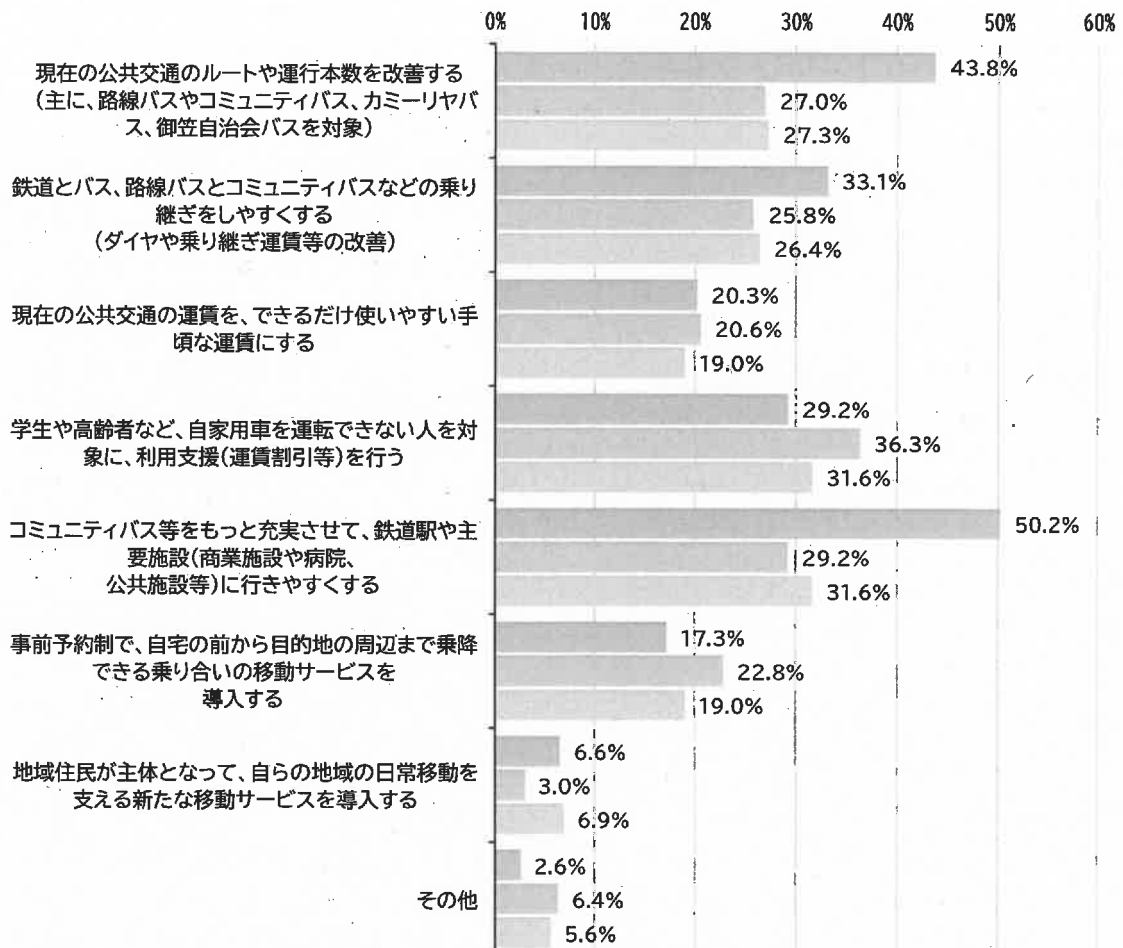
「公共交通を利用するようになる、利用頻度が増えると思う」方があればいいと思う取組は、「コミュニティバス等をもっと充実させて駅や施設に行きやすくする」(50%)、「現在の公共交通のルートや運行本数を改善」(44%)、「鉄道とバス、路線バスとコミュニティバスなどの乗り継ぎをやすくする」(33%) が多い。

一方、「公共交通の利用状況は変わらないと思う」方があればいいと思う取組は、「自家用車を運転できない人を対象に利用支援を行う」(36%)、「コミュニティバス等をもっと充実させて駅や施設に行きやすくする」(29%) が多い。



▲取組実施による公共交通の利用

選択肢	件数	割合
公共交通を利用するようになる、あるいは利用頻度が増えると思う	701	52.5%
公共交通の利用状況は変わらないと思う	267	20.0%
わからない	231	17.3%
無回答	135	10.1%
合計	1334	100.0%

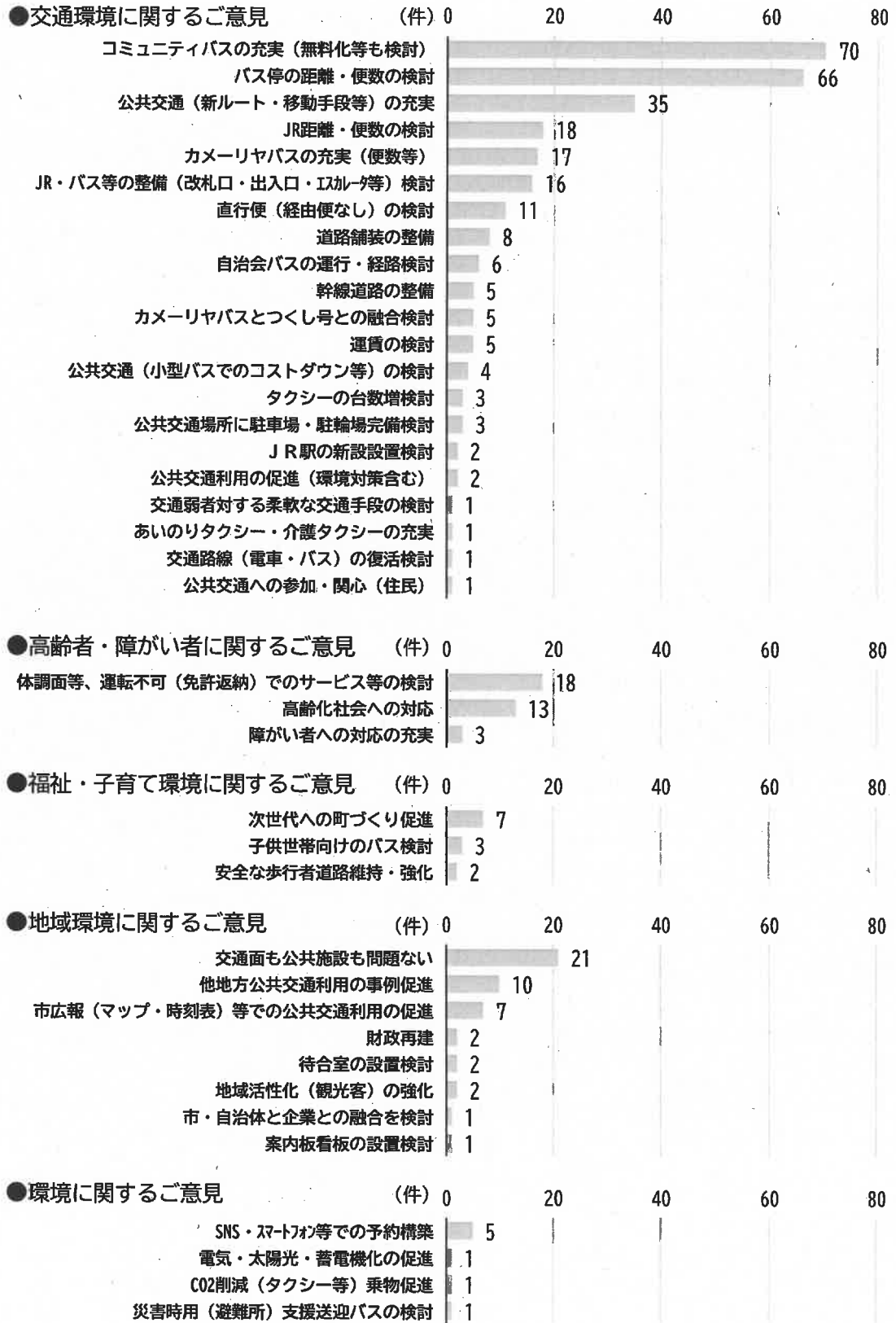


- 公共交通を利用するようになる、あるいは利用頻度が増えると思う (N=701)
- 公共交通の利用状況は変わらないと思う (N=267)
- わからない (N=231)

選択肢	現在の公共交通のルートや運行本数を改善する(主に、路線バスやコミュニティバス、カミーリヤバス、御笠自治会バスを対象)	鉄道とバス、路線バスとコミュニティバスなどの乗り継ぎをしやすくする(ダイヤや乗り継ぎ運賃等の改善)	現在の公共交通の運賃を、できるだけ使いやすい手頃な運賃にする	学生や高齢者など、自家用車を運転できない人を対象に、利用支援(運賃割引等)を行う	コミュニティバス等をもっと充実させて、鉄道駅や主要施設(商業施設や病院、公共施設等)に行きやすくする	事前予約制で、自宅の前から目的地の周辺まで乗降できる乗り合いの移動サービスを導入する	地域住民が主体となって、自らの地域の日常移動を支える新たな移動サービスを導入する	その他	合計	合計(回答者数)
公共交通を利用するようになる、あるいは利用頻度が増えると思う	307	232	142	205	352	121	46	18	1423	701
公共交通の利用状況は変わらないと思う	72	69	55	97	78	61	8	17	457	267
わからない	63	61	44	73	73	44	16	13	387	231
無回答	11	13	7	9	13	8	4	6	71	135
合計	453	375	248	384	516	234	74	54	2338	1334

問 13. 筑紫野市の公共交通に関するご意見について（自由回答）

筑紫野市の公共交通について、「コミュニティバスの充実（無料化等も検討）」（70 件）が最も多く、次点で「バス停の距離・便数の検討」（66 件）、「公共交通（新ルート・移動手段等）の充実」（35 件）が多い。



3) バス利用者アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

▼バス利用者アンケート実施概要

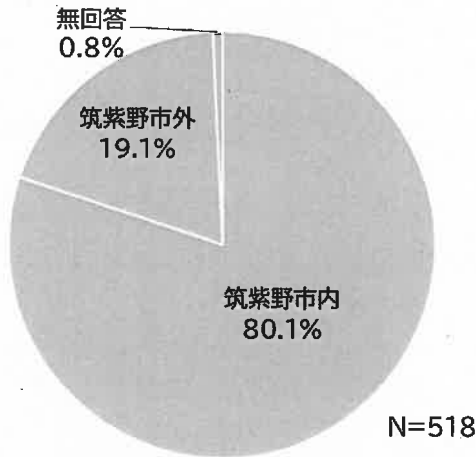
項目	実施方法・内容等
調査対象	■コミュニティバス「つくし号」、カミーリヤバス、御笠自治会バス、 路線バスの利用者 ■回収数：518 票
調査方法	■聞き取り調査 ■留め置き調査
調査期間	■聞き取り調査：令和5年8月4日（金） ※平等寺線は8月29日（火） ■留め置き調査：令和5年8月4日（金）～8月10日（木）
調査内容	■バス停間乗降状況調査（バス停間OD） 乗降バス停を調査員の目視で把握 ■利用実態調査（利用者アンケート調査） 地域公共交通の利用実態などを把握、調査員がアンケート調査票をもとに 聞き取りを行う ※適宜、調査票を配布し、郵送にて回収を行う

(2) 調査結果

問1. 居住地

バス利用者の居住地については、「筑紫野市内」が80%、「筑紫野市外」が19%となっている。筑紫野市内を地域別に見ると、「二日市地域」(28%)が最も多く、次点で「筑紫地域」(22%)、「山家地域」(14%)、「筑紫南地域」(14%)の利用が多い。

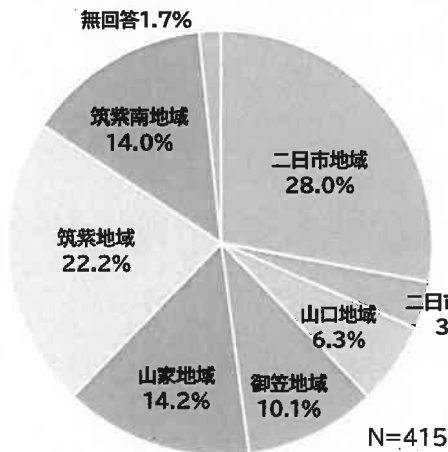
また、筑紫野市外では、「福岡市」(28%)、「太宰府市」(12%)、「大野城市」(11%)、「筑前町」(10%)と隣接市町居住者の利用が多い。



選択肢	件数	割合
筑紫野市内	415	80.1%
筑紫野市外	99	19.1%
無回答	4	0.8%
合計	518	100.0%

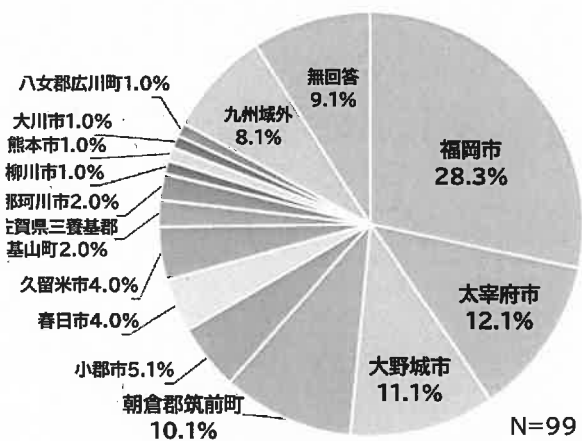
▲住所 (筑紫野市内・市外)

<筑紫野市内>



選択肢	件数	割合
二日市地域	116	28.0%
二日市東地域	15	3.6%
山口地域	26	6.3%
御笠地域	42	10.1%
山家地域	59	14.2%
筑紫地域	92	22.2%
筑紫南地域	58	14.0%
無回答	7	1.7%
合計	415	100.0%

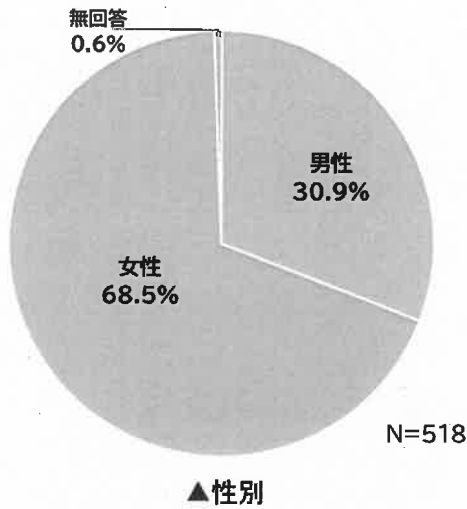
<筑紫野市外>



回答	件数	割合
福岡県 福岡市	28	28.3%
福岡県 太宰府市	12	12.1%
福岡県 大野城市	11	11.1%
福岡県 朝倉郡筑前町	10	10.1%
福岡県 小郡市	5	5.1%
福岡県 春日市	4	4.0%
福岡県 久留米市	4	4.0%
佐賀県 三養基郡基山町	2	2.0%
福岡県 那珂川市	2	2.0%
福岡県 柳川市	1	1.0%
熊本県 熊本市	1	1.0%
福岡県 大川市	1	1.0%
福岡県 八女郡広川町	1	1.0%
九州域外	8	8.1%
無回答	9	9.1%
合計	99	100.0%

問2. 性別

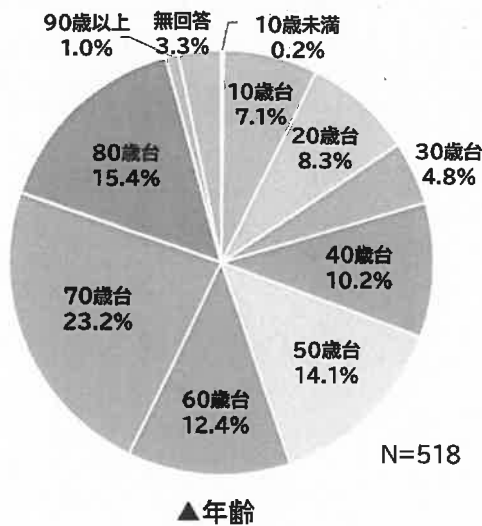
バス利用者の性別については、「女性」が69%、「男性」が31%で、女性が7割となっている。



選択肢	件数	割合
男性	160	30.9%
女性	355	68.5%
その他	0	0.0%
無回答	3	0.6%
合計	518	100%

問3. 年齢

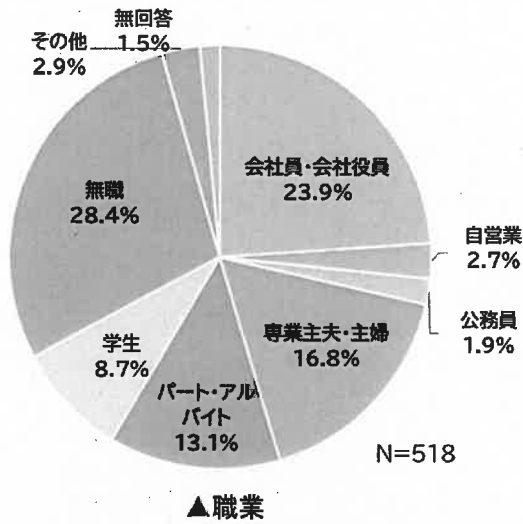
バス利用者の年齢については、「70歳台」が23%で最も多く、次点で「80歳台」(15%)、「50歳台」(14%)、「60歳台」(12%)が多く、60歳以上で5割を占めている。



年齢層	件数	割合
10歳未満	1	0.2%
10歳台	37	7.1%
20歳台	43	8.3%
30歳台	25	4.8%
40歳台	53	10.2%
50歳台	73	14.1%
60歳台	64	12.4%
70歳台	120	23.2%
80歳台	80	15.4%
90歳以上	5	1.0%
無回答	17	3.3%
合計	518	100.0%

問4. 職業

バス利用者の職業については、「無職」が28%で最も多く、次点で「会社員・会社役員」(24%)、「専業主夫・主婦」(17%)が多い。

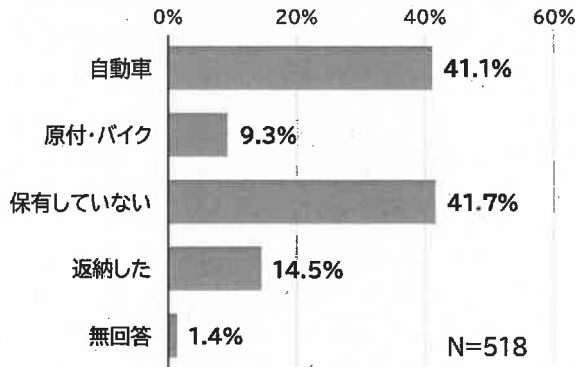


選択肢	件数	割合
会社員・会社役員	124	23.9%
自営業	14	2.7%
公務員	10	1.9%
専業主夫・主婦	87	16.8%
パート・アルバイト	68	13.1%
学生	45	8.7%
無職	147	28.4%
その他	15	2.9%
無回答	8	1.5%
合計	518	100.0%

問5. 運転免許証の保有状況 (複数選択可)

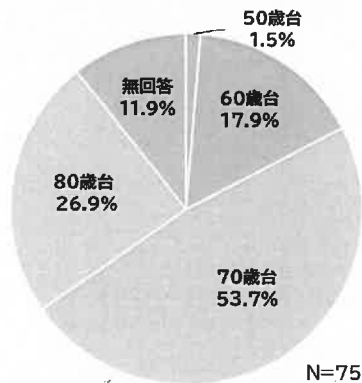
バス利用者の自動車免許証の保有状況については、「保有していない」が42%で最も多く、次点で「自動車免許保有」(41%)が多い。

また、「返納した」が15%あり、「70歳台」(54%)、「80歳台」(27%)での返納が多い。



選択肢	件数	割合
自動車	213	41.1%
原付・バイク	48	9.3%
保有していない	216	41.7%
返納した	75	14.5%
無回答	7	1.4%
合計	552	106.6%

▲自動車運転免許証の保有状況

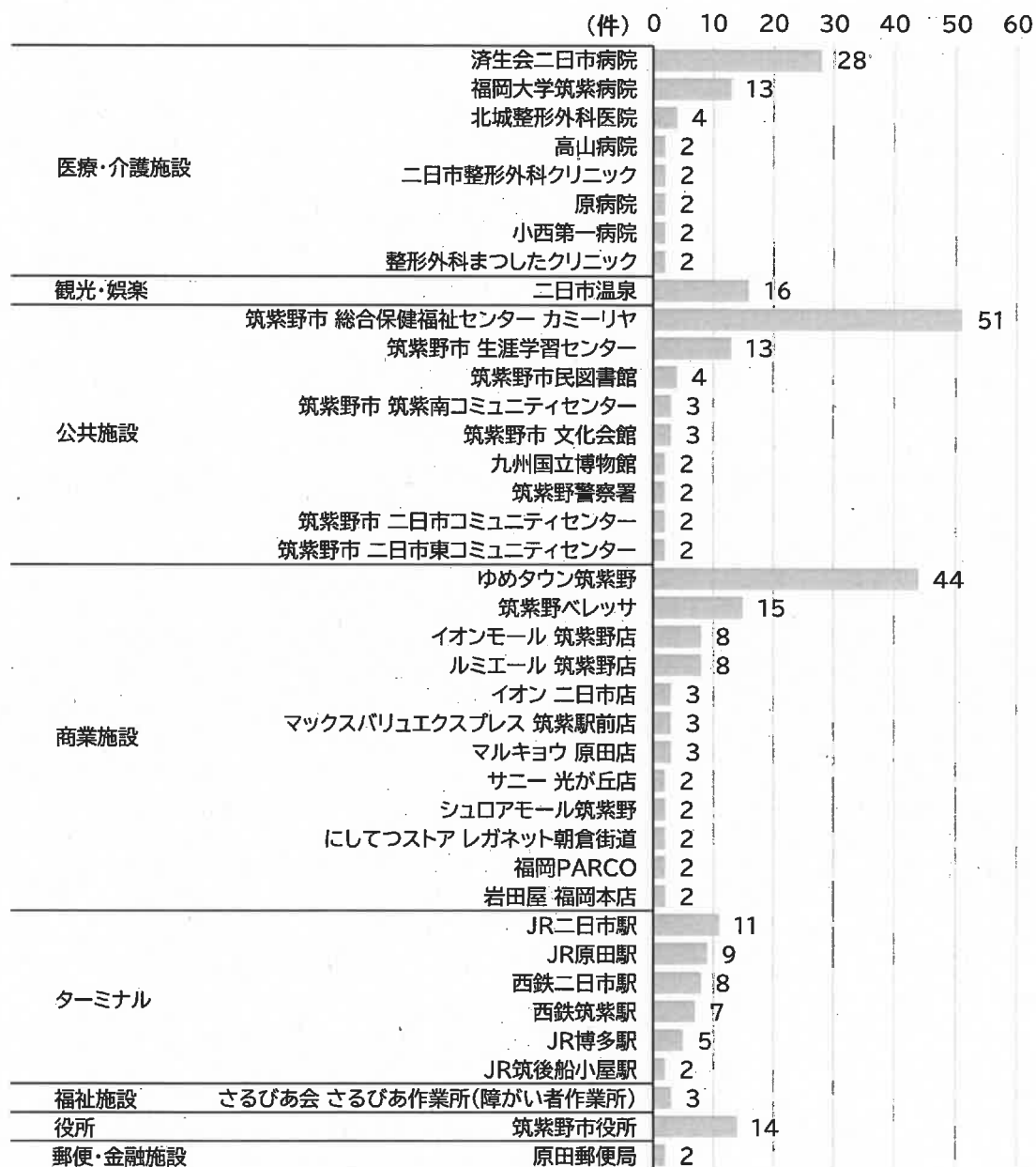


年齢層	件数	割合
30歳未満	0	0.0%
30歳台	0	0.0%
40歳台	0	0.0%
50歳台	1	1.5%
60歳台	12	17.9%
70歳台	36	53.7%
80歳台	18	26.9%
90歳以上	0	0.0%
無回答	8	11.9%
合計	75	100.0%

▲自動車運転免許証返納時の年齢

問6. 調査日当日の目的地（行き先）

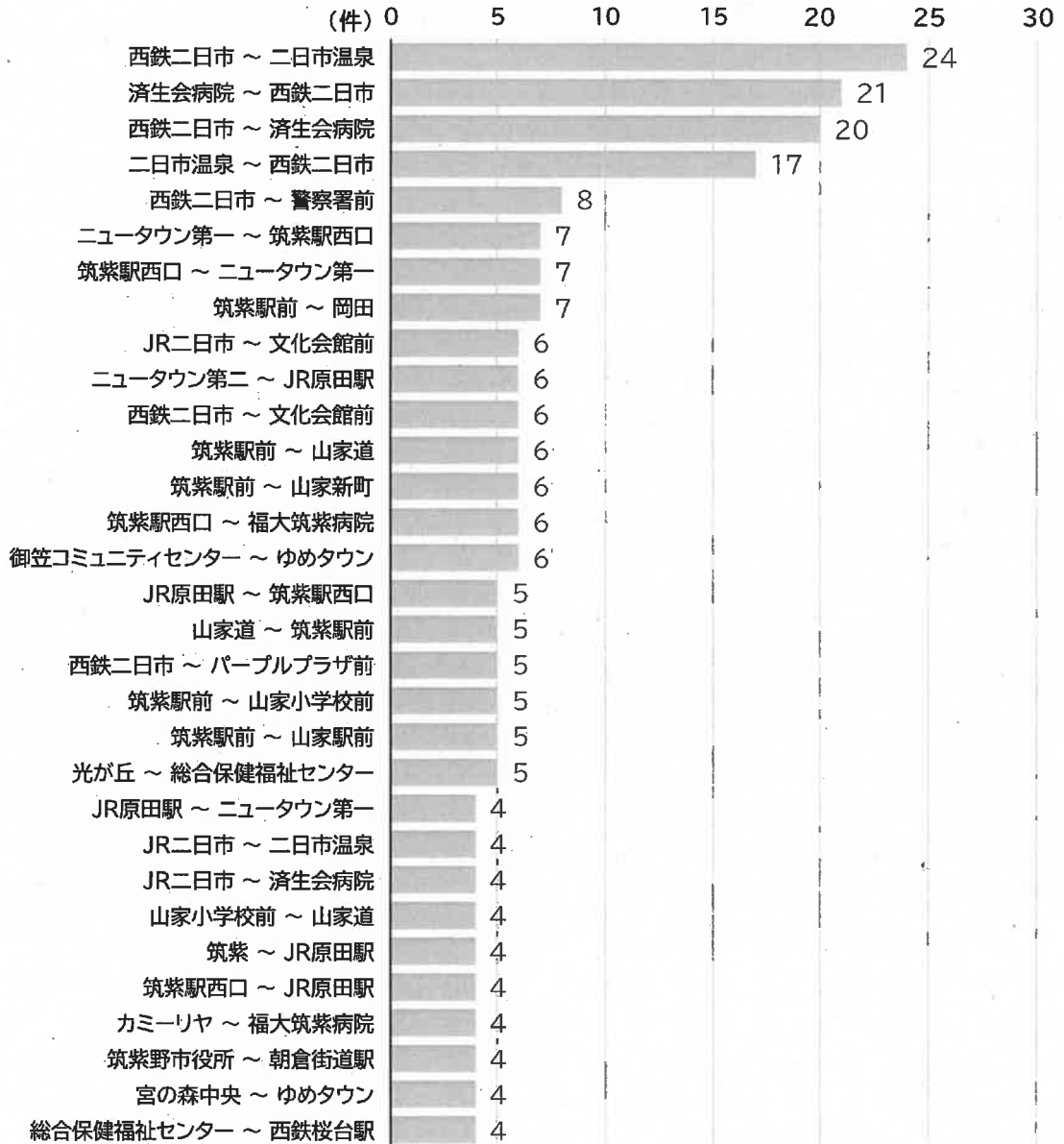
バス利用者の調査日当日の目的地（行き先）は、「総合保健福祉センター カミーリヤ」（51件）が最も多く、次点で「ゆめタウン筑紫野」（44件）、「済生会二日市病院」（28件）が多い。



▲調査日当日の目的地（行き先）（※2件以上あった目的地のみ）

問7. 調査日当日の移動のバス乗車区間

バス利用者の調査日当日のバス乗車区間は、「西鉄二日市～二日市温泉」区間（24件、17件）、及び「西鉄二日市～済生会病院」区間（21件、20件）が多い。

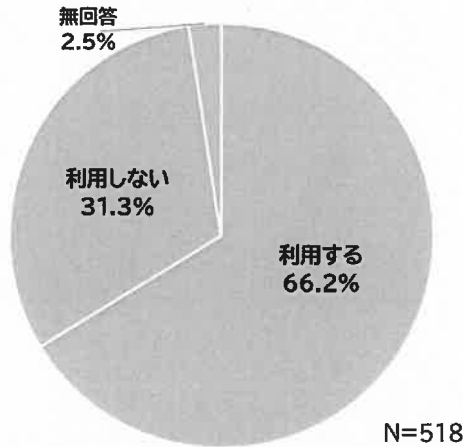


▲調査日当日の移動のバス乗車区間（バス停）（※利用者の多かった上位30区間のみ）

問 8. 調査日当日の移動における公共交通乗り継ぎ利用状況

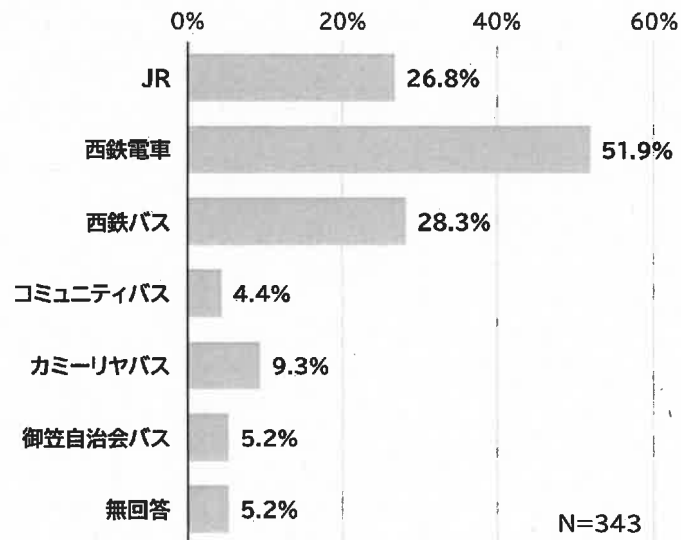
調査日当日の移動における公共交通乗り継ぎ利用については、「利用する」方が 66%あり、利用者の多くが他の公共交通も利用している。

乗り継ぎで利用する公共交通については、「西鉄電車」(52%) が最も多く、次点で「西鉄バス」(28%)、「JR」(27%) となっている。



選択肢	件数	割合
利用する	343	66.2%
利用しない	162	31.3%
無回答	13	2.5%
合計	518	100.0%

▲公共交通乗り継ぎ利用状況



▲乗り継ぎで利用する公共交通（複数回答）

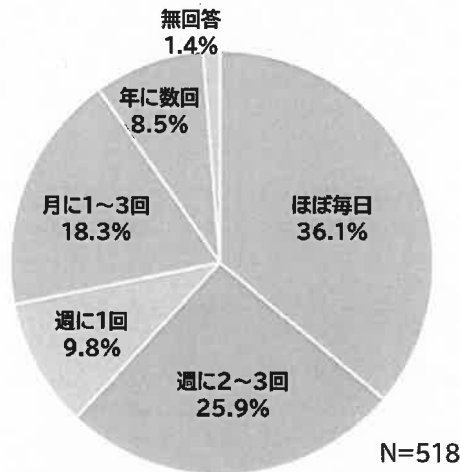
選択肢	件数	割合
JR	92	26.8%
西鉄電車	178	51.9%
西鉄バス	97	28.3%
コミュニティバス	15	4.4%
カミーリヤバス	32	9.3%
御笠自治会バス	18	5.2%
無回答	18	5.2%
合計	432	125.9%

問9. 普段の筑紫野市内バスの利用頻度

普段の筑紫野市内バスの利用頻度については、「ほぼ毎日」利用する方が36%で最も多く、次いで「週2～3回」利用（26%）が多く、日常的に利用している方が6割となっている。

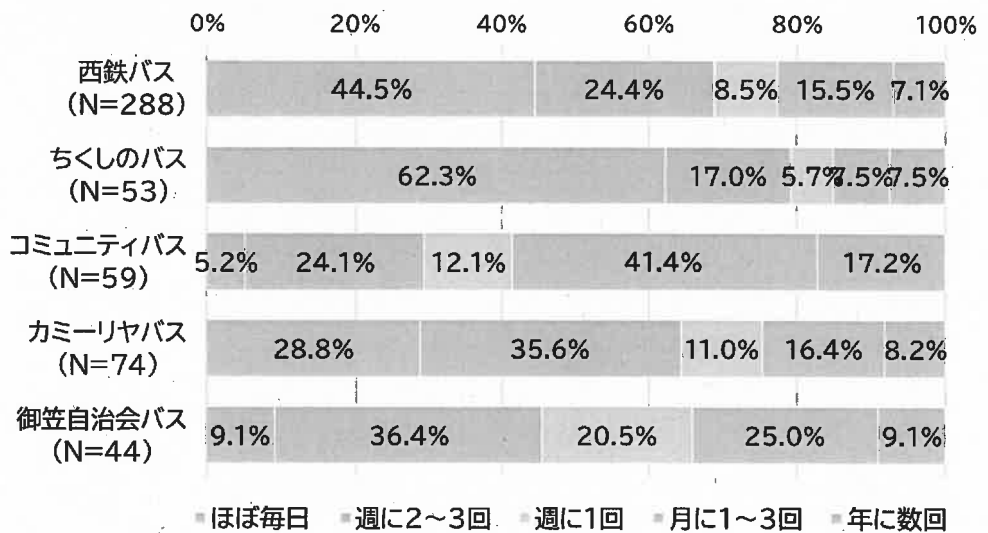
バス種別別に見ると、「ほぼ毎日」利用する方が多いバスは「ちくしのバス」（62%）と「西鉄バス」（45%）であり、「ちくしのバス」、「西鉄バス」、「カミーリヤバス」は利用頻度の高い。

一方、「コミュニティバス」は「ほぼ毎日」利用（5%）が少なく、「月に1～3回」（41%）が非常に多くなっている。



選択肢	件数	割合
ほぼ毎日	187	36.1%
週に2～3回	134	25.9%
週に1回	51	9.8%
月に1～3回	95	18.3%
年に数回	44	8.5%
無回答	7	1.4%
合計	518	100.0%

▲普段の筑紫野市内バスの利用頻度



(%：無回答を除いた構成率)

▲バス種別別筑紫野市内バスの利用頻度

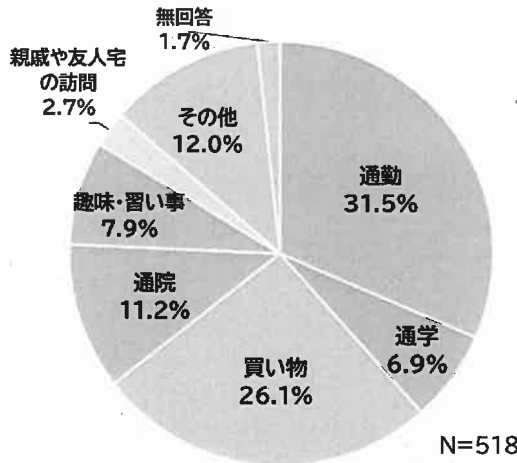
選択肢	西鉄バス	ちくしのバス	コミュニティバス	カミーリヤバス	御笠自治会バス	合計
ほぼ毎日	126	33	3	21	4	187
週に2～3回	69	9	14	26	16	134
週に1回	24	3	7	8	9	51
月に1～3回	44	4	24	12	11	95
年に数回	20	4	10	6	4	44
無回答	5	0	1	1	0	7
合計	288	53	59	74	44	518

問 10. 普段の筑紫野市内バスの利用目的

普段の筑紫野市内バスの利用目的については、「通勤」(32%)が最も多く、次点でオフピーク利用の「買い物」(26%)、「通院」(11%)が多い。

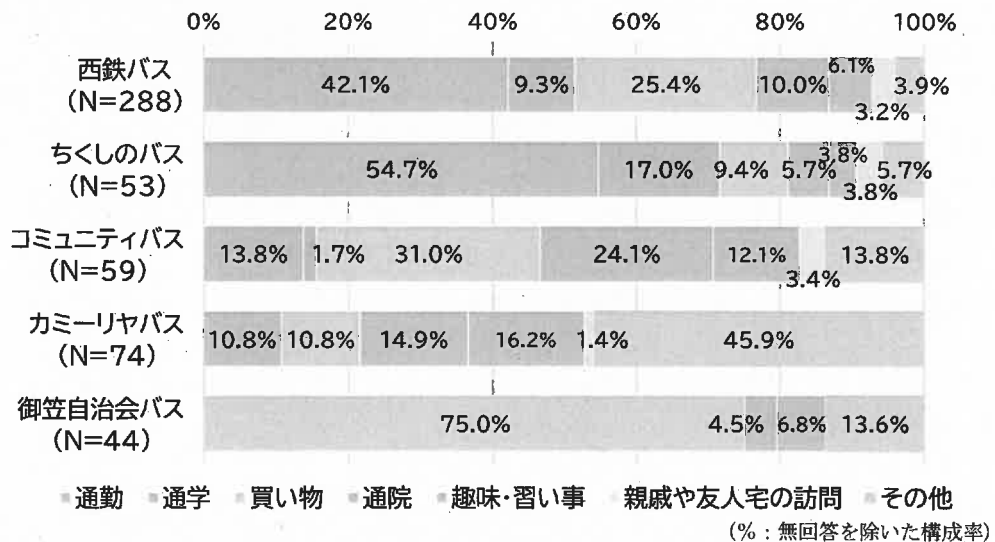
バス種別別に見ると、「通勤」利用は「ちくしのバス」(55%)と「西鉄バス」(42%)が多い。

一方、「買い物」利用が多いのは、「御笠自治会バス」(75%)で、「コミュニティバス」(31%)や「西鉄バス」(25%)も比較的多い。また、「コミュニティバス」は「通院」利用(24%)が他のバスよりも比率が高い。



選択肢	件数	割合
通勤	163	31.5%
通学	36	6.9%
買い物	135	26.1%
通院	58	11.2%
趣味・習い事	41	7.9%
親戚や友人宅の訪問	14	2.7%
その他	62	12.0%
無回答	9	1.7%
合計	518	100.0%

▲普段の筑紫野市内バスの利用目的



▲バス種別別普段の筑紫野市内バスの利用目的

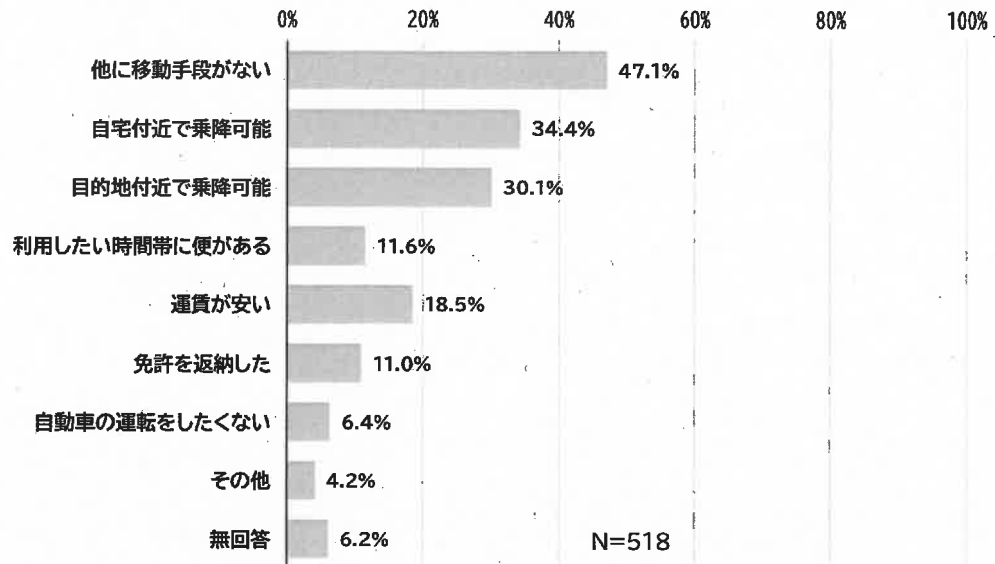
選択肢	西鉄バス	ちくしのバス	コミュニティバス	カミーリヤバス	御笠自治会バス	合計
通勤	118	29	8	8	0	163
通学	26	9	1	0	0	36
買い物	71	5	18	8	33	135
通院	28	3	14	11	2	58
趣味・習い事	17	2	7	12	3	41
親戚や友人宅の訪問	9	2	2	1	0	14
その他	11	3	8	34	6	62
無回答	8	0	1	0	0	9
合計	288	53	59	74	44	518

問 11. 普段の筑紫野市内バスの利用理由（複数回答）

普段の筑紫野市内バスの利用理由については、「他に移動手段がない」（47%）が最も多く、次点で「自宅付近で乗降可能」（34%）、「目的地付近で乗降可能」（30%）の乗降利便性の良さが多くなっている。

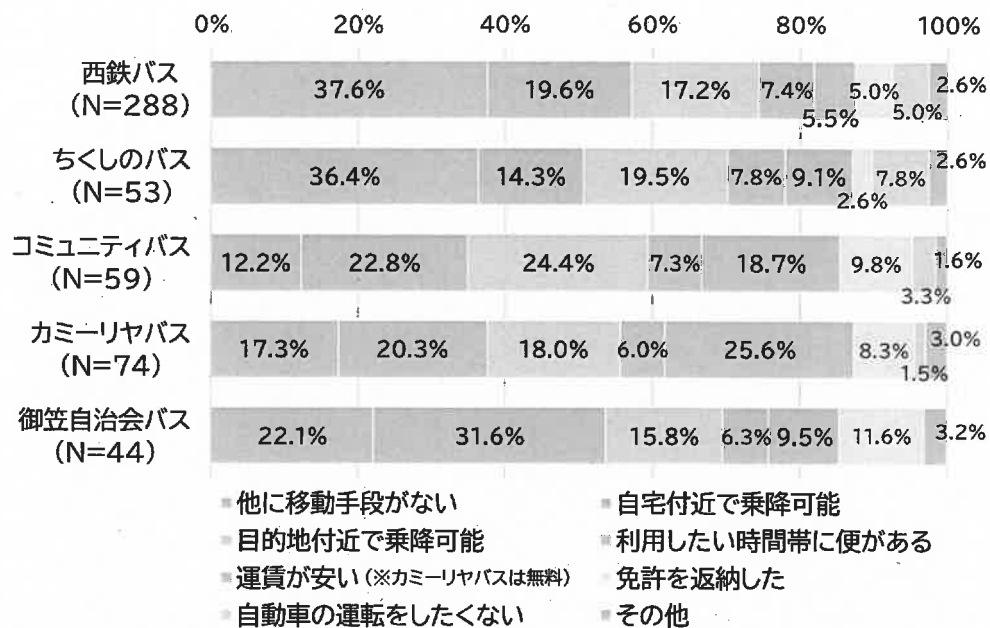
バス種別別に見ると、「他に交通手段がない」が「西鉄バス」（38%）と「ちくしのバス」（36%）に多く、「自宅付近で乗降可能」が「御笠自治会バス」（32%）に多い。

また、「運賃が安い」は無料の「カミーリヤバス」（26%）以外では、「コミュニティバス」（19%）が他のバスよりも比率が高い。



▲普段の筑紫野市内バスの利用理由（複数回答）

選択肢	件数	割合
他に移動手段がない	244	47.1%
自宅付近で乗降可能	178	34.4%
目的地付近で乗降可能	156	30.1%
利用したい時間帯に便がある	60	11.6%
運賃が安い	96	18.5%
免許を返納した	57	11.0%
自動車の運転をしたくない	33	6.4%
その他	22	4.2%
無回答	32	6.2%
合計	846	163.3%



(% : 無回答を除いた構成率)

▲バス種別別普段の筑紫野市内バスの利用理由（複数回答）

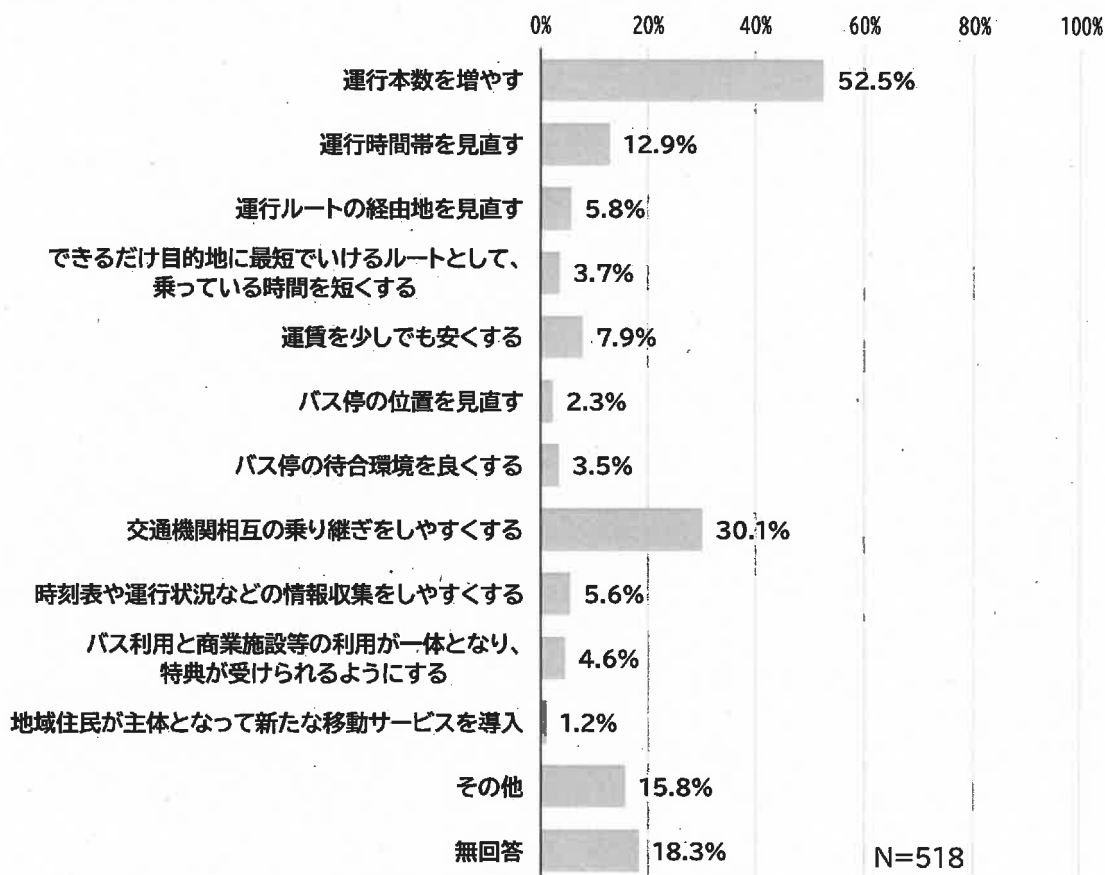
選択肢	西鉄バス	ちくしのバス	コミュニティバス	カミーリヤバス	御笠自治会バス	合計
他に移動手段がない	157	28	15	23	21	244
自宅付近で乗降可能	82	11	28	27	30	178
目的地付近で乗降可能	72	15	30	24	15	156
利用したい時間帯に便がある	31	6	9	8	6	60
運賃が安い	23	7	23	34	9	96
免許を返納した	21	2	12	11	11	57
自動車の運転をしたくない	21	6	4	2	0	33
その他	11	2	2	4	3	22
無回答	20	3	2	5	2	32
合計	438	80	125	138	97	878

問 12. 筑紫野市内バスを利用するための取組（複数回答）

筑紫野市内バスを利用するための取組については、「運行本数を増やす」（53%）が最も多く、次点で「交通機関相互の乗り継ぎをしやすいにする」（30%）が多い。

バス種別別に見ると、「運行本数を増やす」が各バスとも3～4割で最も多く、特に「御笠自治会バス」が43%で多くなっている。

次点で「交通機関相互の乗り継ぎをしやすいにする」が約2割で多く、また「ちくしのバス」の「運賃を少しでも安くする」（11%）が他のバスよりも比率が高い。



▲筑紫野市内バスの利用するための取組（複数回答）

選択肢	件数	割合
運行本数を増やす	272	52.5%
運行時間帯を見直す	67	12.9%
運行ルートの経由地を見直す	30	5.8%
できるだけ目的地に最短でいけるルートとして、乗っている時間を短くする	19	3.7%
運賃を少しでも安くする	41	7.9%
バス停の位置を見直す	12	2.3%
バス停の待合環境を良くする	18	3.5%
交通機関相互の乗り継ぎをしやすいにする	156	30.1%
時刻表や運行状況などの情報収集をしやすいにする	29	5.6%
バス利用と商業施設等の利用が一体となり、特典が受けられるようにする	24	4.6%
地域住民が主体となって新たな移動サービスを導入	6	1.2%
その他	82	15.8%
無回答	95	18.3%
合計	756	



- 運行本数を増やす
- 運行時間帯を見直す
- 運行ルートの経由地を見直す
- 運賃を少しでも安くする
- バス停の待合環境を良くする
- 時刻表や運行状況などの情報収集をしやすいにする
- 地域住民が主体となって新たな移動サービスを導入
- できるだけ目的地に最短でいけるルートとして、乗っている時間を短くする
- バス停の位置を見直す
- 交通機関相互の乗り継ぎをしやすいにする
- バス利用と商業施設等の利用が一体となり、特典が受けられるようにする
- その他

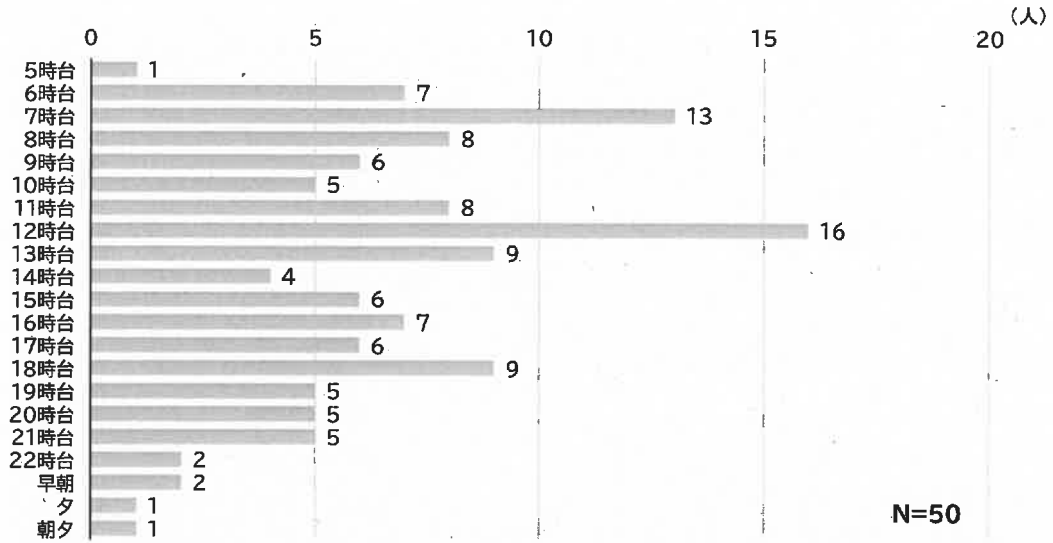
(% : 無回答を除いた構成率)

▲バス種別別筑紫野市内バスの利用するための取組（複数回答）

選択肢	西鉄バス	ちくしのバス	コミュニティバス	カミーリヤバス	御笠自治会バス	合計
運行本数を増やす	165	21	32	31	23	272
運行時間帯を見直す	38	6	11	6	6	67
運行ルートの経由地を見直す	15	2	7	2	4	30
できるだけ目的地に最短でいけるルートとして、乗っている時間を短くする	10	2	4	2	1	19
運賃を少しでも安くする	33	8	0	0	0	41
バス停の位置を見直す	3	4	3	2	0	12
バス停の待合環境を良くする	14	2	0	1	1	18
交通機関相互の乗り継ぎをしやすいにする	102	15	15	15	9	156
時刻表や運行状況などの情報収集をしやすいにする	20	3	6	0	0	29
バス利用と商業施設等の利用が一体となり、特典が受けられるようにする	12	2	4	3	3	24
地域住民が主体となって新たな移動サービスを導入	0	0	4	2	0	6
その他	43	6	10	17	6	82
無回答	55	10	6	17	7	95
合計	510	81	102	98	60	851

< 「運行時間を見直す」場合の具体的な時間帯 >

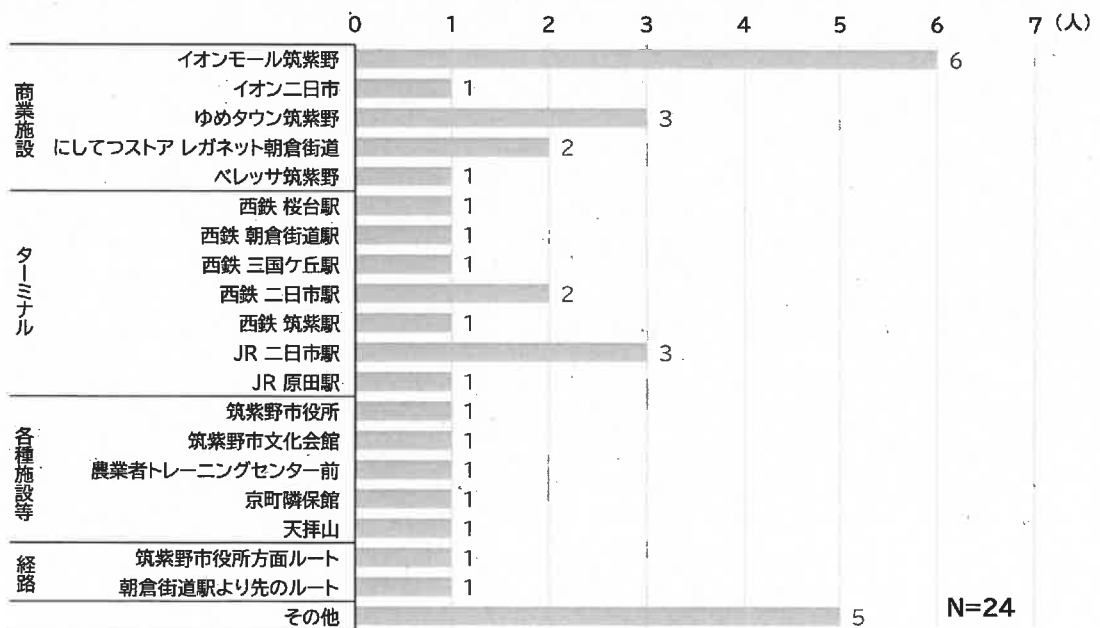
「運行時間を見直す」場合の具体的な時間帯としては、「12時台」(16人)が最も多く、次点で「7時台」(13人)、「13時台」(9人)、「18時台」(9人)が多い。



▲ 「運行時間を見直す」場合の具体的な時間帯 (複数回答)

< 「運行ルートの経由地を見直す」具体的な経由地・施設名 >

「運行ルートの経由地を見直す」具体的な経由地・施設名は、「イオンモール筑紫野」(6人)が最も多く、次点で「ゆめタウン筑紫野」(3人)、「JR二日市駅」(3人)が多く、大型商業施設及び鉄道駅の要望が多くみられる。



▲ 「運行ルートの経由地を見直す」場合の具体的な経由地・施設名 (複数回答)

<「できるだけ目的地に最短でいけるルートとして乗車時間を短くする」具体的なルート>

「目的地への最短ルートとして乗車時間を短縮する」具体的なルートとして、以下のようなルートが挙げられている。

▼「目的地への最短ルートとして乗車時間を短縮する」具体的なルート

住所	性別	年代	職業	具体的なルート
筑紫野市内筑紫南地域	男性	40代	公務員	美しが丘南から一番近い西鉄電車の駅(三国ヶ丘駅)までのバスが運行して残念。通勤通学での利用者が見込めるのではないかと。
筑紫野市内山家地域	女性	50代	パート・アルバイト	山家～商業施設まで
筑紫野市内山口地域	女性	70代	専業主夫・主婦	むさしヶ丘～筑紫野市生涯学習センター、又は朝倉街道。
筑紫野市内	男性	10代	学生	三国ヶ丘駅へのルート(美しが丘南地区から西鉄へは筑紫駅行きとなるが、本当は三国ヶ丘駅に行きたい。)
筑紫野市内山口地域	-	80代	-	原田方面。
筑紫野市内御笠地域	男性	70代	無職	済生会病院からのルート
筑紫野市内筑紫地域	女性	60代	無職	逆回りルートを希望。
筑紫野市内二日市地域	女性	70代	無職	逆回りルートが欲しい。
筑紫野市内二日市地域	女性	50代	その他	逆回りルートが必要ではないかと。
筑紫野市内筑紫地域	女性	60代	無職	JR原田駅～西鉄筑紫駅の循環ルート
筑紫野市内二日市地域	男性	50代	会社員・会社役員	「西鉄二日市駅」～「JR二日市駅西口」～「二日市温泉」～「済生会病院」を同じルートで往復する。

<「バス停の位置を見直す」具体的なバス停>

「バス停の位置を見直す」具体的なバス停として、以下が挙げられている。

▼「バス停の位置を見直す」具体的なバス停

住所	性別	年代	職業	具体的なバス停名
筑紫野市内山家地域	女性	60代	パート・アルバイト	朝倉街道バス停
筑紫野市内筑紫地域	女性	40代	無職	銀行前とか、商業施設前、スーパー前のバス停
筑紫野市内二日市地域	女性	70代	無職	農業者トレーニングセンター前に止まってほしい。
筑紫野市内筑紫地域	女性	80代	無職	筑紫駅前と筑紫病院前の間の農業者トレーニングセンター前にバス停が無い。
筑紫野市内山口地域	女性	60代	パート・アルバイト	三本松バス停
筑紫野市内山家地域	女性	80代	無職	国道386号「岡田」の手前にバス停が有れば便利。
筑紫野市内二日市地域	女性	40代	専業主夫・主婦	上古賀バス停(下りは歩道も無く危険)
筑紫野市内山家地域	女性	70代	無職	カミーリヤバスのバス停が山家道に出来たら、さらに便利かなと思う。

<「バス停の待合環境を良くする」具体的なバス停>

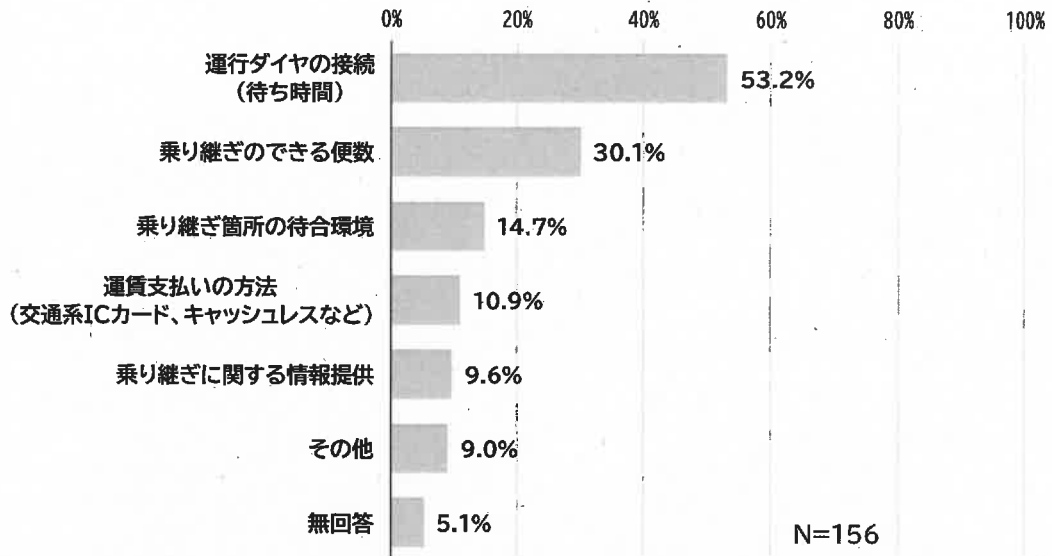
「バス停の待合環境を良くする」具体的なバス停として、以下が挙げられている。

▼「バス停の待合環境を良くする」具体的なバス停

住所	性別	年代	職業	具体的なバス停名
筑紫野市内筑紫南地域	女性	20代	学生	美しが丘バス停の前が雑草だらけ
筑紫野市内二日市地域	女性	40代	会社員・会社役員	西鉄二日市バス停
筑紫野市内二日市地域	女性	70代	専業主夫・主婦	二日市温泉バス停
筑紫野市内二日市地域	女性	80代	無職	原田駅前バス停
筑紫野市内筑紫地域	女性	70代	専業主夫・主婦	どこのバス停も
福岡県福岡市	男性	30代	無職	筑紫駅前バス停、朝倉街道バス停など
福岡県大野城市	男性	60代	無職	下大利一丁目バス停
筑紫野市内筑紫南地域	女性	70代	無職	美しが丘南バス停にイスがほしい、持病持ちの方もいる(私も足がビリビリしている)。
筑紫野市内二日市地域	女性	40代	専業主夫・主婦	上古賀バス停

問 13. 筑紫野市内バスを乗り継いで利用するための具体的な改善点（複数回答）

筑紫野市内バスを乗り継いで利用するための具体的な改善点については、「運行ダイヤの接続（待ち時間）」（53%）が最も多く、次点で「乗り継ぎのできる便数」（30%）が多い。

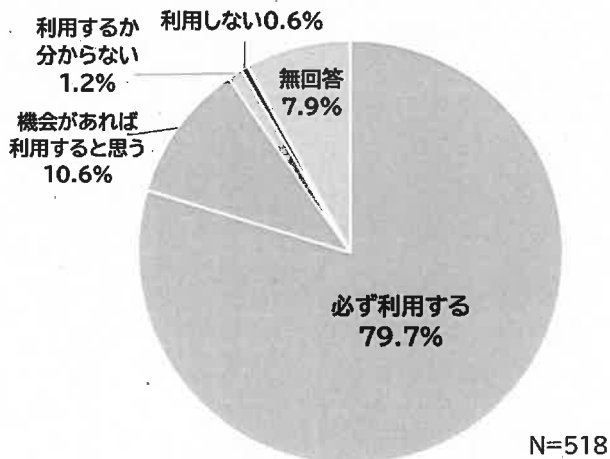


▲筑紫野市内バスを乗り継いで利用するための具体的な改善点（複数回答）

選択肢	件数	割合
運行ダイヤの接続	83	53.2%
乗り継ぎのできる便数	47	30.1%
乗り継ぎ箇所の待合環境	23	14.7%
運賃支払いの方法（交通系ICカード、キャッシュレスなど）	17	10.9%
乗り継ぎに関する情報提供	15	9.6%
その他	14	9.0%
無回答	8	5.1%
合計	199	127.6%

問 14. 今後の筑紫野市内バスの利用意向

今後の筑紫野市内バスの利用意向については、「必ず利用する」が80%を占めており、次点の「機会があれば利用すると思う」（11%）を合わせた約9割に利用意向がある。



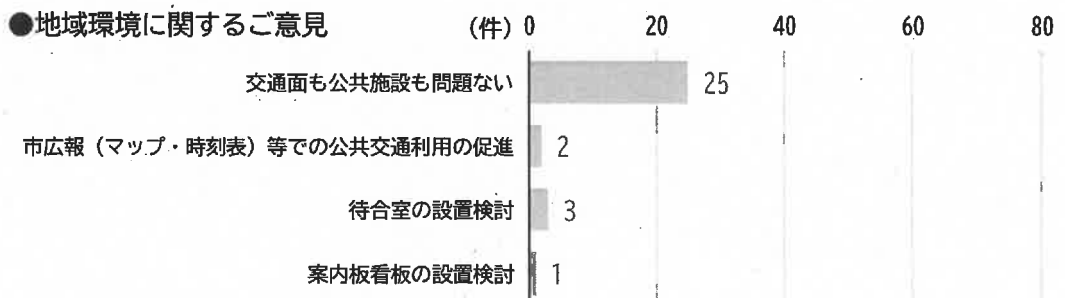
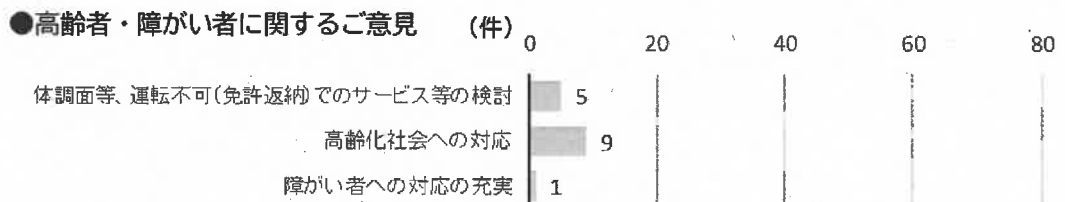
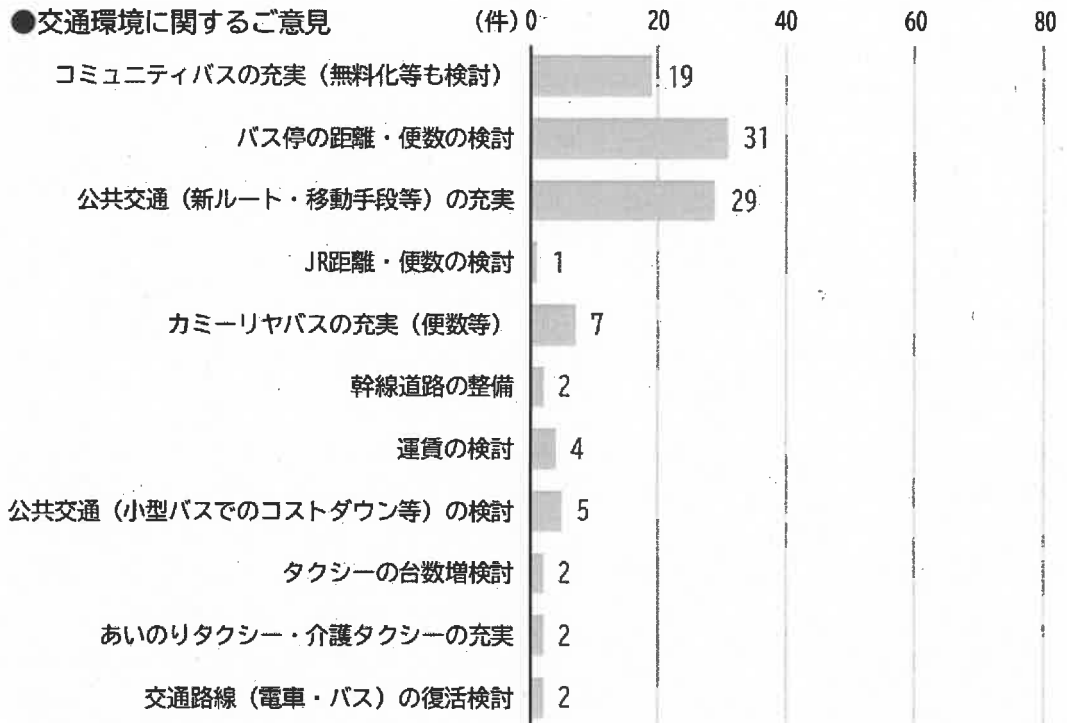
▲今後のバス利用意向

選択肢	件数	割合
必ず利用すると思う	413	79.7%
機会があれば利用すると思う	55	10.6%
利用するか分からない	6	1.2%
利用しない	3	0.6%
無回答	41	7.9%
合計	518	100.0%

問 15. 筑紫野市の公共交通に関するご意見について（自由回答）

筑紫野市の公共交通について、「バス停の距離・便数の検討」（31件）が最も多く、次点で、「公共交通（新ルート・移動手段等）の充実」（26件）が多い。

一方で、『満足している』『今のままで十分』『助かっている』『ありがたい』等の「交通面も公共施設も問題ない」（25件）も多く見られる。



2) 民生委員アンケート

(1) 調査概要

調査の概要は以下のとおりである。

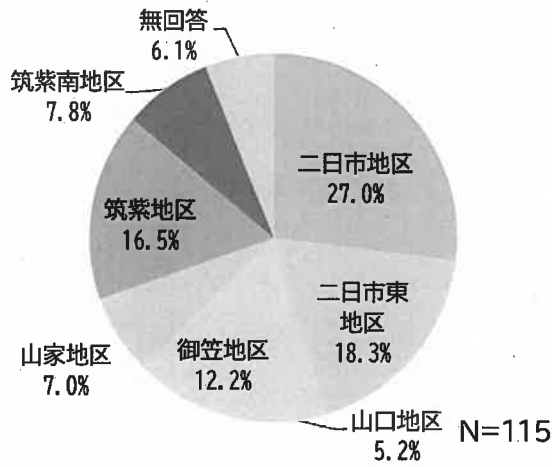
▼民生委員児童委員アンケート実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	■市内の民生委員 ■配布数：143 票 ■回収数：115 票 ■回収率：80.0%
調査方法	■直接配布・郵送回収 ■Web アンケートによる記入式
調査期間	■令和5年8月●日(●)～8月31日(木)
調査内容	■受け持ち地区内の高齢者の移動手段 ■外出が困難な人の移動支援状況 ■受け持ち地区内での移動の問題点 など

(2) 調査結果

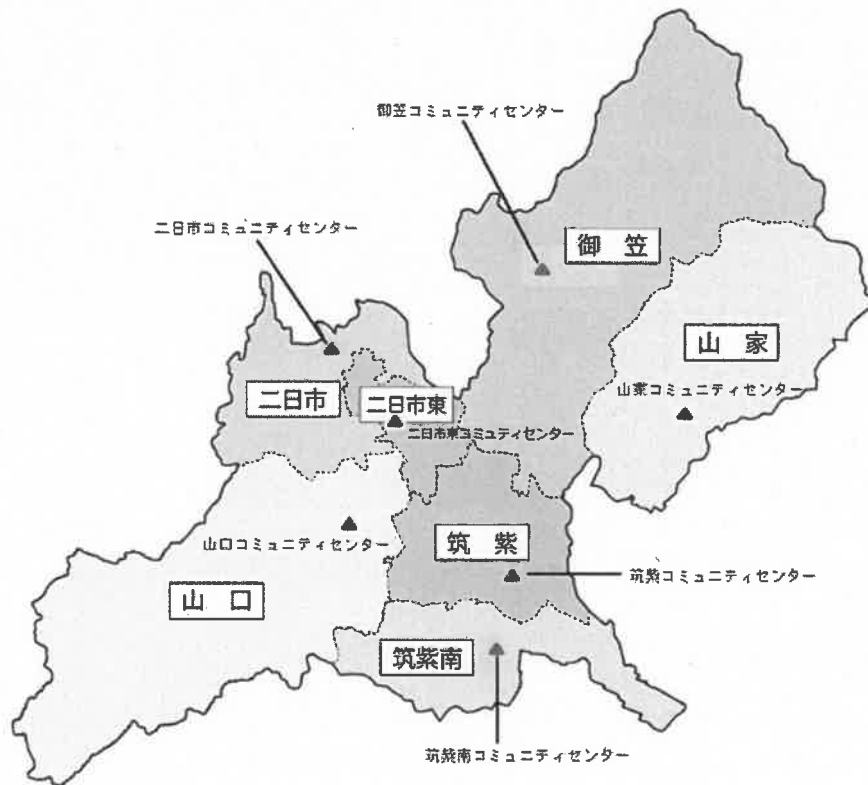
質問 1. 民生委員児童委員として活動される地区について

活動地区については、「二日市地区」が27%で最も多く、次点で「二日市東地区」(18%)、「筑紫地区」(17%)が多く、人口の多い地区での活動が多い。



	回答数	割合
二日市地区	31	27.0%
二日市東地区	21	18.3%
山口地区	6	5.2%
御笠地区	14	12.2%
山家地区	8	7.0%
筑紫地区	19	16.5%
筑紫南地区	9	7.8%
無回答	7	6.1%
合計	115	100.0%

▲受け持ち地区



質問2. 受け持ち地区における移動手段の状況について

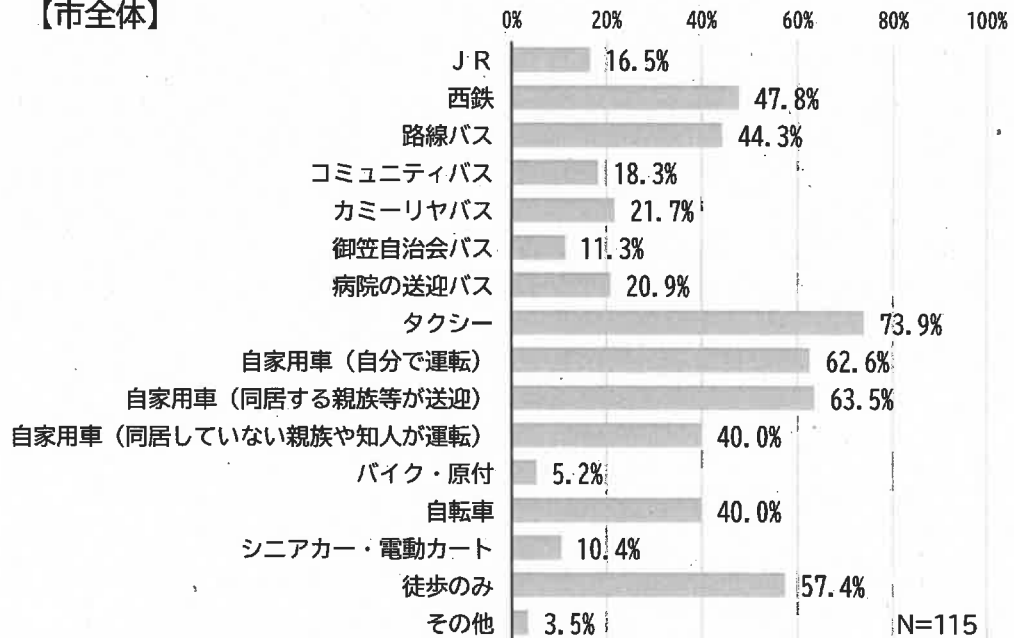
① 1人で外出できる方の交通手段（複数回答）

1人で外出できる方の交通手段については、「タクシー」が74%で最も多く、次点で「自家用車（同居親族等が送迎）」（64%）、「自家用車（自分で運転）」（63%）、「徒歩のみ」（57%）が多い。一方、「西鉄」（48%）、「路線バス」（44%）の公共交通は半数を下回っている。

受け持ち地区別に移動手段を見ると、市全体と比較して利用が多い移動手段は以下の通りである。

- ・二日市地区：「タクシー」（87%）、「徒歩のみ」（77%）
- ・二日市東地区：「徒歩のみ」（76%）、「西鉄」（57%）、「自転車」（52%）、「JR」（29%）
- ・山口地区：「路線バス」（83%）、「自家用車（自分で運転）」（83%）、「カミーリヤバス」（33%）
- ・御笠地区：「御笠自治会バス」（86%）、「病院の送迎バス」（43%）
- ・山家地区：「路線バス」（100%）、「自家用車（自分で運転）」（88%）「自家用車（同居していない親族・知人が運転）」（75%）
- ・筑紫地区：「タクシー」（79%）、「自家用車（同居親族等が運転）」（74%）
- ・筑紫南地区：「自家用車（自分で運転）」（100%）、「自家用車（同居親族等が運転）」（74%）、「自転車」（78%）、「シニアカー・電動カート」（44%）

【市全体】

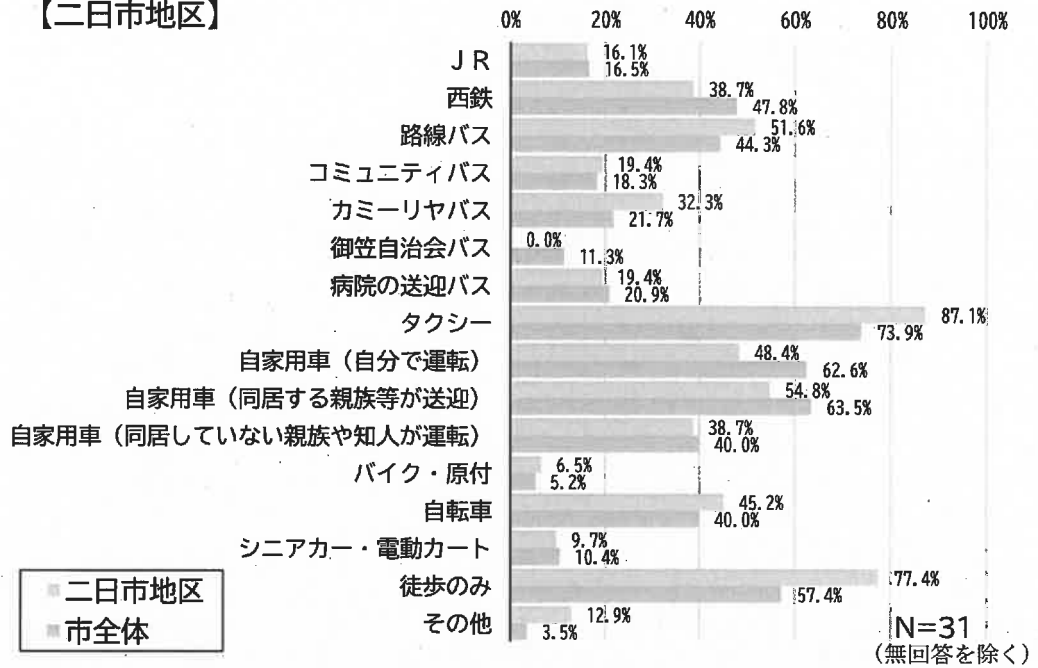


N=115
(無回答を除く)

▲ 1人で外出できる方の交通手段【市全体】（複数回答）

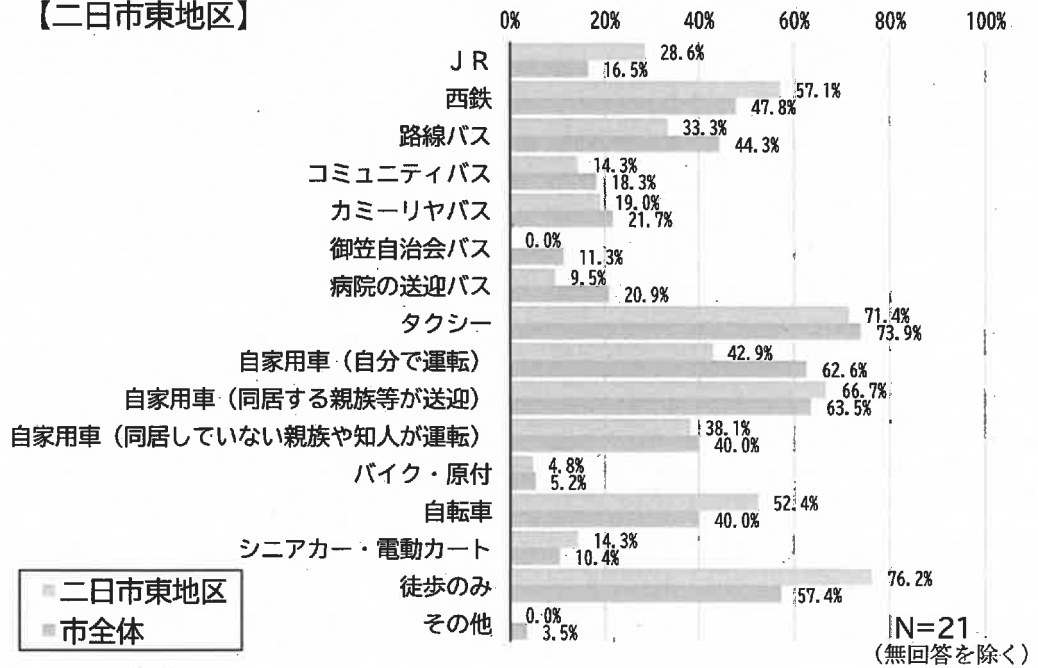
	JR	西鉄	路線バス	コミュニティバス	カミーリヤバス	御笠自治会バス	病院の送迎バス	タクシー	自家用車（自分で運転）	自家用車（同居する親族等が送迎）	自家用車（同居していない親族や知人が運転）	バイク・原付	自転車	シニアカー・電動カート	徒歩のみ	その他	無回答	合計
全体	19	55	51	21	25	13	24	85	72	73	46	6	46	12	44	4	2	629
二日市地区	5	12	16	6	10	0	6	27	15	17	12	2	14	3	24	4	1	174
二日市東地区	6	12	7	3	4	0	2	15	9	14	8	1	11	3	16	0	0	111
山口地区	0	3	5	0	2	0	1	4	5	4	3	1	2	0	1	0	0	31
御笠地区	2	6	8	4	0	12	6	10	11	9	0	0	0	0	5	0	0	79
山家地区	2	2	8	2	1	0	2	5	7	6	6	1	4	0	1	0	0	47
筑紫地区	0	11	1	2	5	0	5	15	12	14	5	0	7	2	9	0	0	88
筑紫南地区	3	5	4	2	1	0	2	7	9	7	5	1	7	4	6	0	0	63
無回答	1	4	2	2	2	1	0	2	4	2	1	0	1	0	4	0	1	27

【二日市地区】



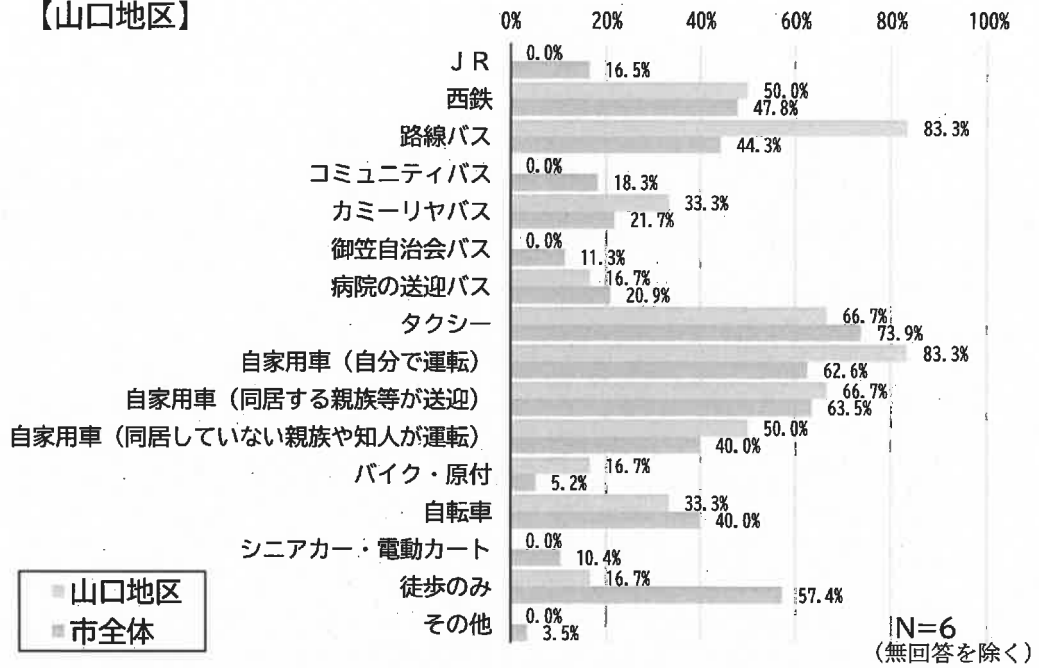
▲ 1人で外出できる方の交通手段【二日市地区】(複数回答)

【二日市東地区】



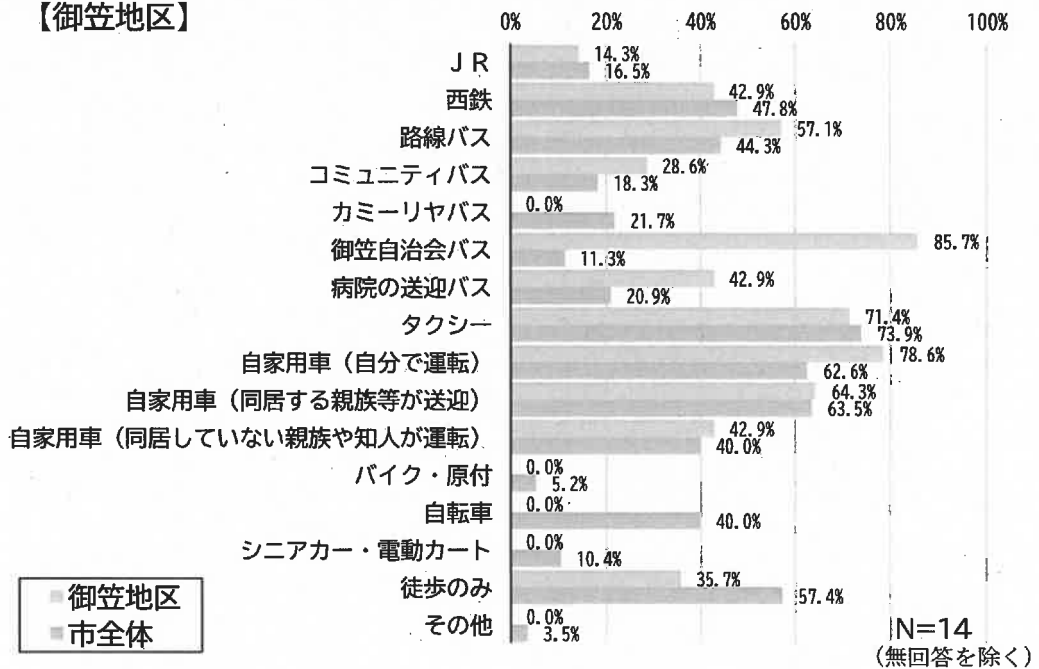
▲ 1人で外出できる方の交通手段【二日市東地区】(複数回答)

【山口地区】



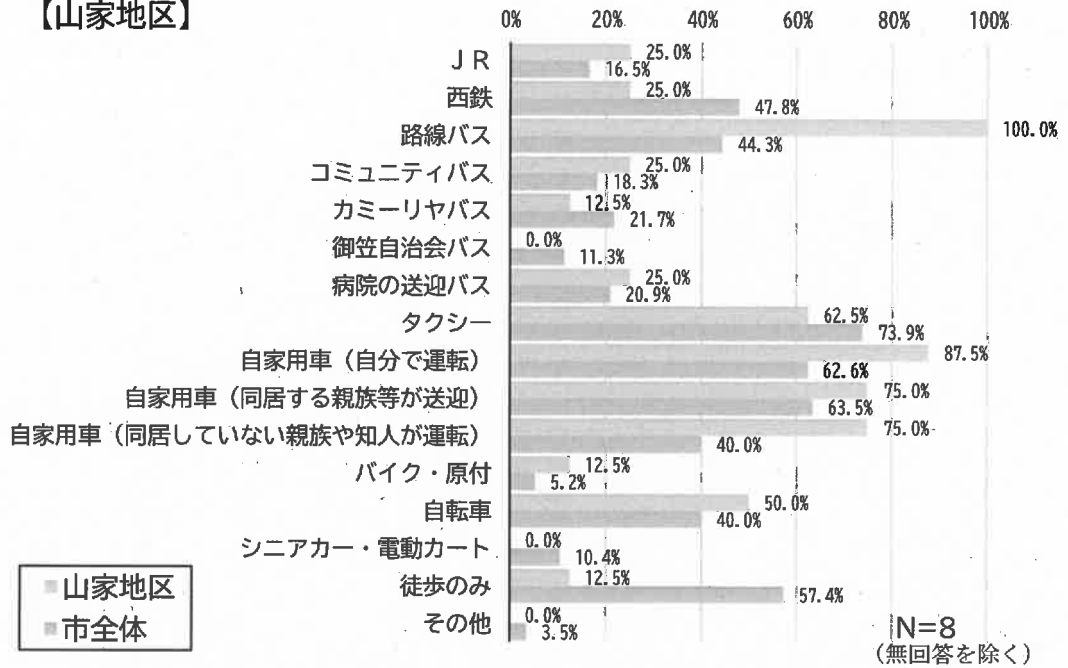
▲ 1人で外出できる方の交通手段【山口地区】（複数回答）

【御笠地区】



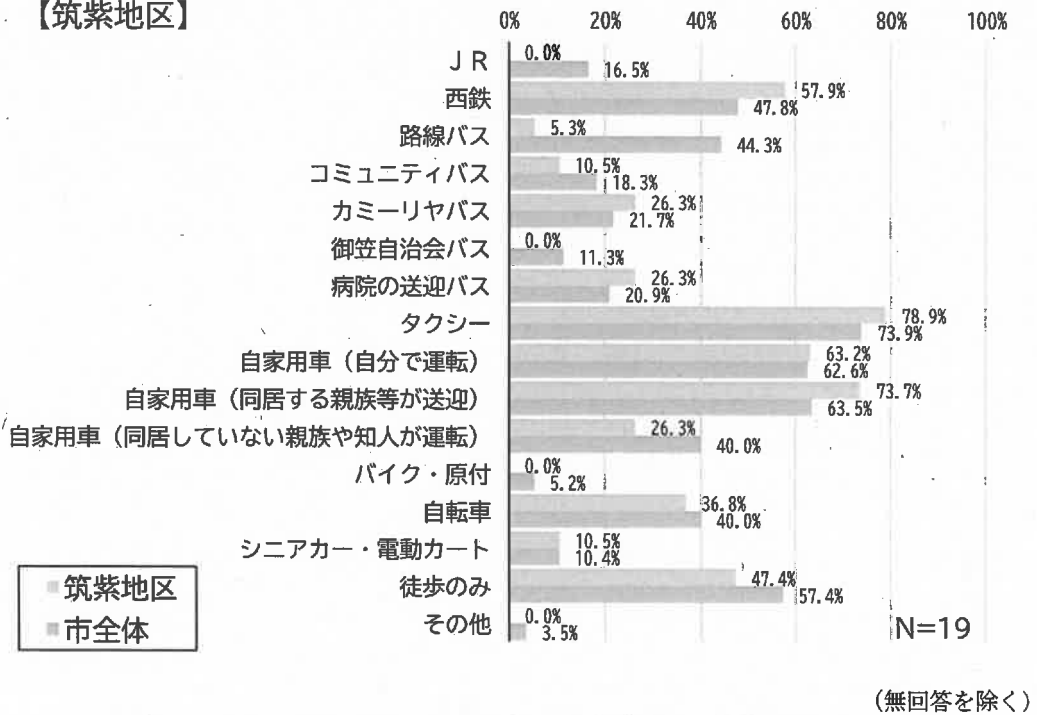
▲ 1人で外出できる方の交通手段【御笠地区】（複数回答）

【山家地区】



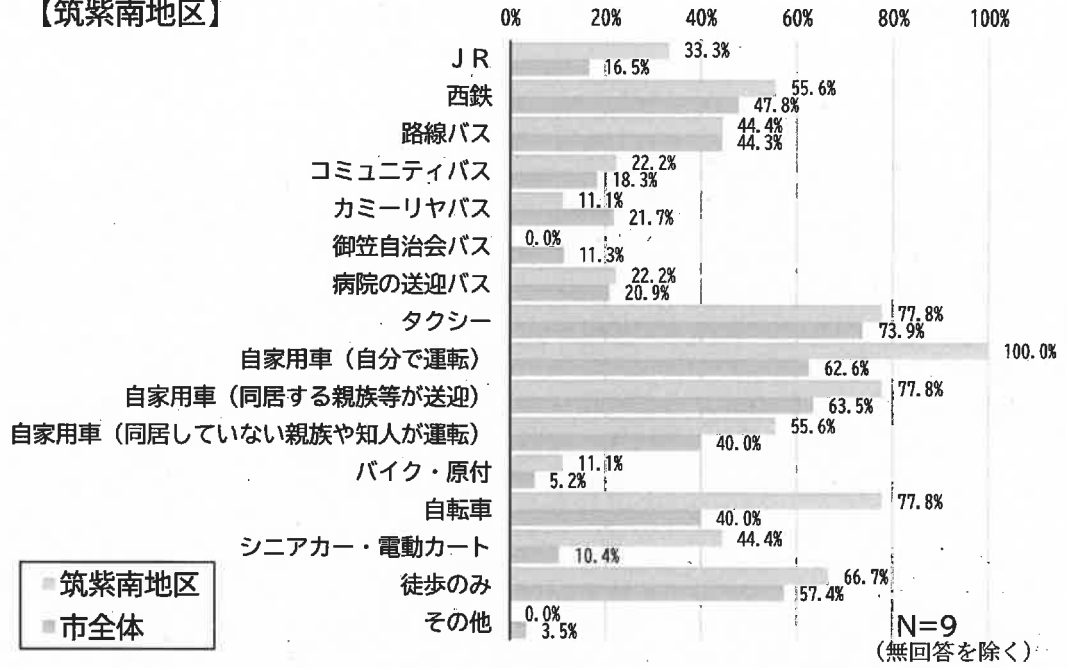
▲ 1人で外出できる方の交通手段【山家地区】(複数回答)

【筑紫地区】



▲ 1人で外出できる方の交通手段【筑紫地区】(複数回答)

【筑紫南地区】



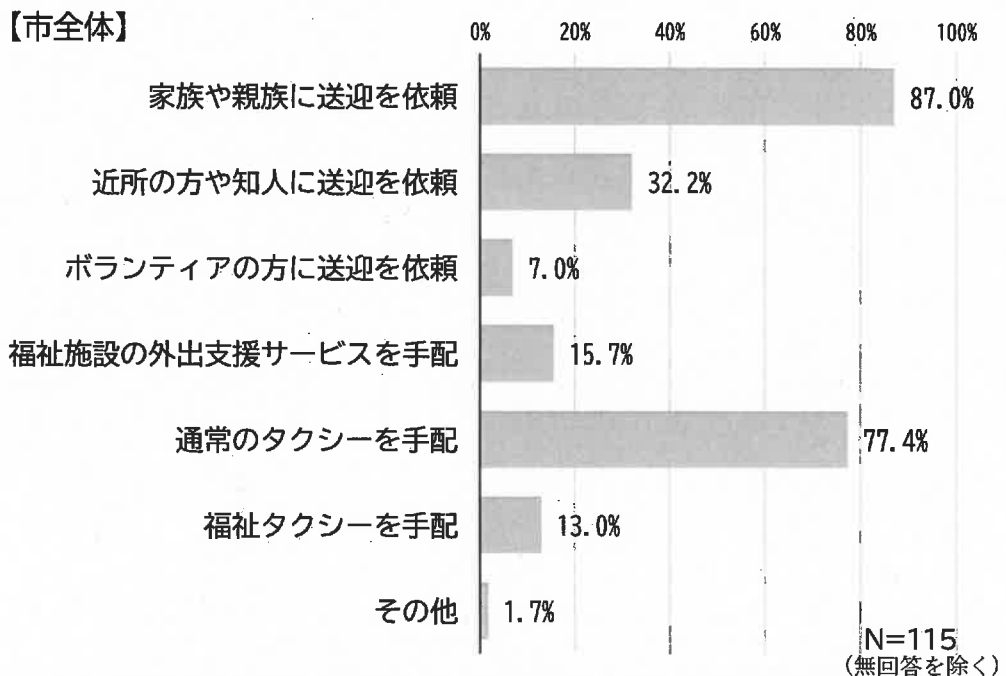
▲ 1人で外出できる方の交通手段【筑紫南地区】(複数回答)

② 1人での外出が困難な方が受けている移動支援（複数回答）

1人での外出が困難な方が受けている移動支援については、「家族や親族に送迎依頼」が87%で最も多く、次点で「通常のタクシーを手配」(77%)が多い。

受け持ち地区別に移動支援を見ると、市全体と同様の傾向にあり、市全体と比較して多い移動支援は以下の通りである。

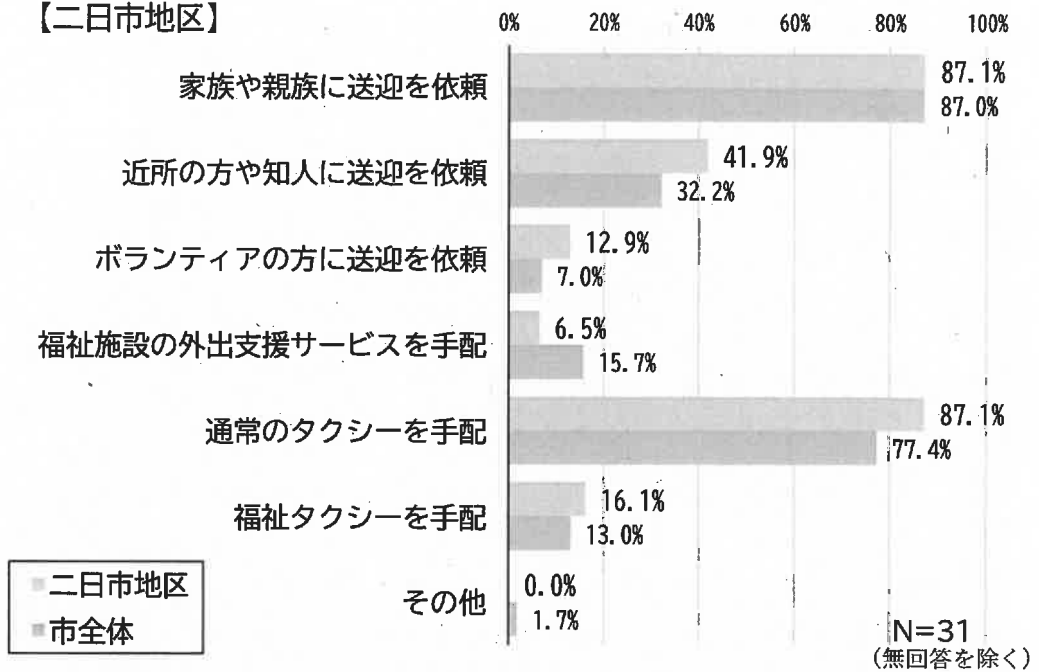
- ・ 二日市地区：「通常のタクシーを手配」(87%)
- ・ 二日市東地区：市全体と概ね同様の傾向
- ・ 山口地区：「家族や親族に送迎依頼」(100%)、「近所の方や知人に送迎依頼」(50%)、「福祉タクシーを手配」(33%)
- ・ 御笠地区：「福祉施設の外出支援サービスを手配」(36%)
- ・ 山家地区：どの移動支援も市全体より低く、移動支援利用が少ない(=外出が少ない)
- ・ 筑紫地区：市全体と概ね同様の傾向
- ・ 筑紫南地区：「家族や親族に送迎依頼」(100%)、「通常のタクシーを手配」(89%)、「福祉タクシーを手配」(22%)



▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【市全体】（複数回答）

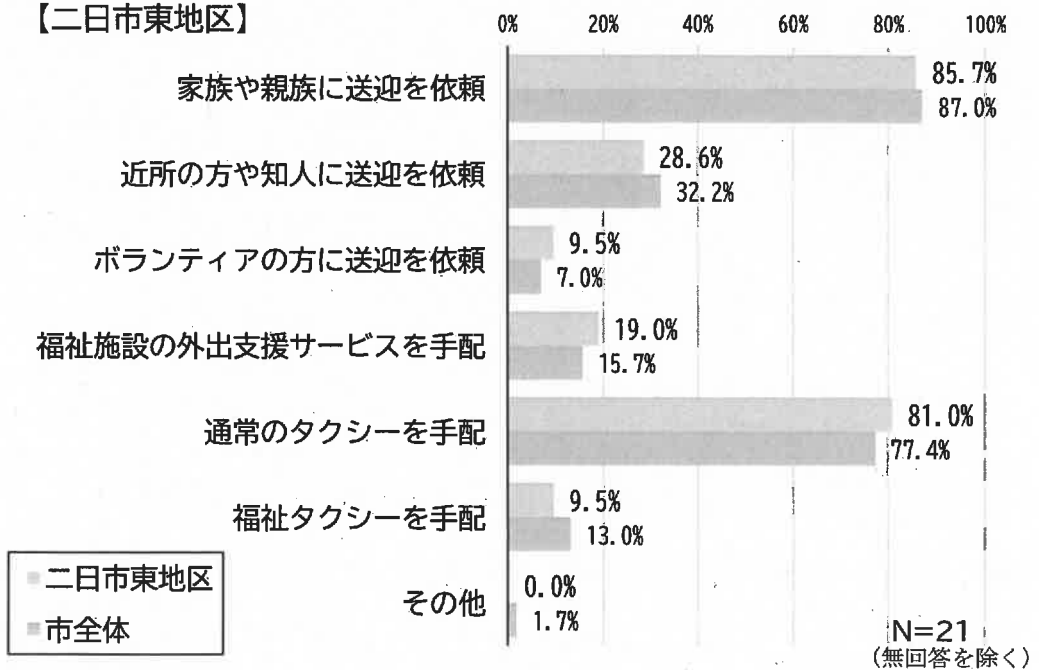
	家族や親族に送迎を依頼	近所の方や知人に送迎を依頼	ボランティアの方に送迎を依頼	福祉施設の外出支援サービスを手配	通常のタクシーを手配	福祉タクシーを手配	その他	無回答	合計
全体	100	37	8	18	89	15	2	3	272
二日市地区	27	13	4	2	27	5	0	1	79
二日市東地区	18	6	2	4	17	2	0	1	50
山口地区	6	3	0	0	4	2	2	0	17
御笠地区	12	4	1	5	9	2	0	0	33
山家地区	6	2	0	1	5	0	0	0	14
筑紫地区	17	6	0	4	16	2	0	0	45
筑紫南地区	9	3	1	1	8	2	0	0	24
無回答	5	0	0	1	3	0	0	1	10

【二日市地区】



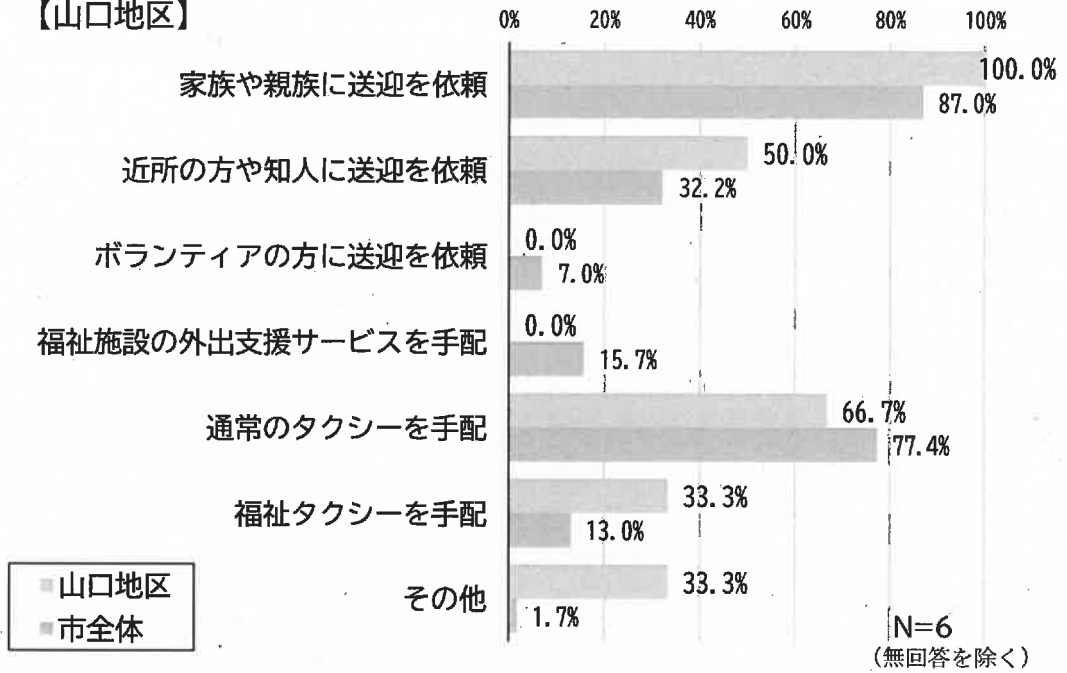
▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【二日市地区】(複数回答)

【二日市東地区】



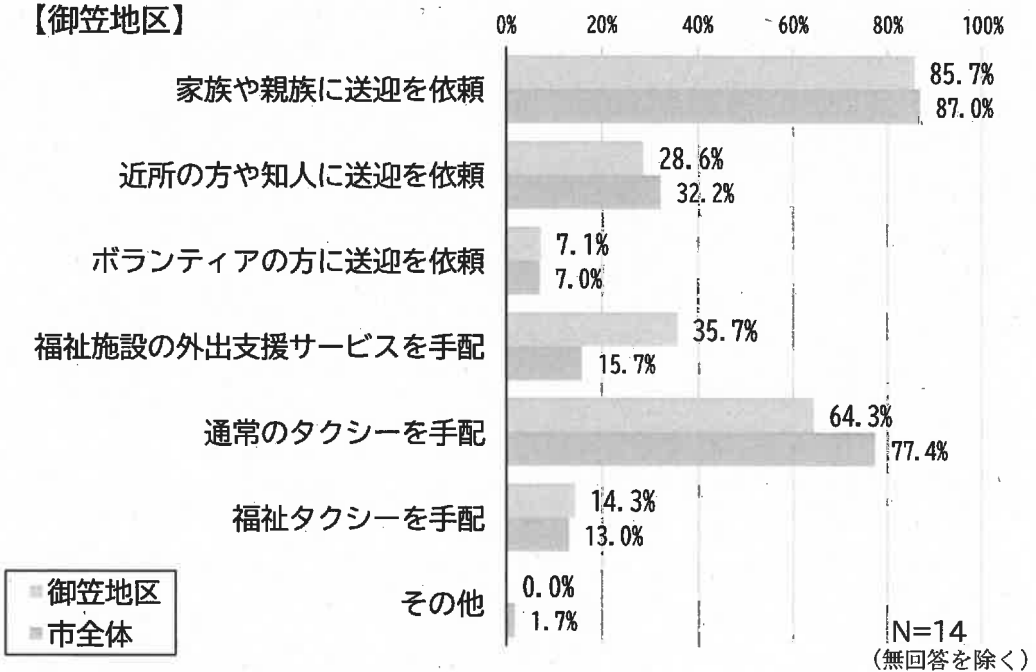
▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【二日市東地区】(複数回答)

【山口地区】



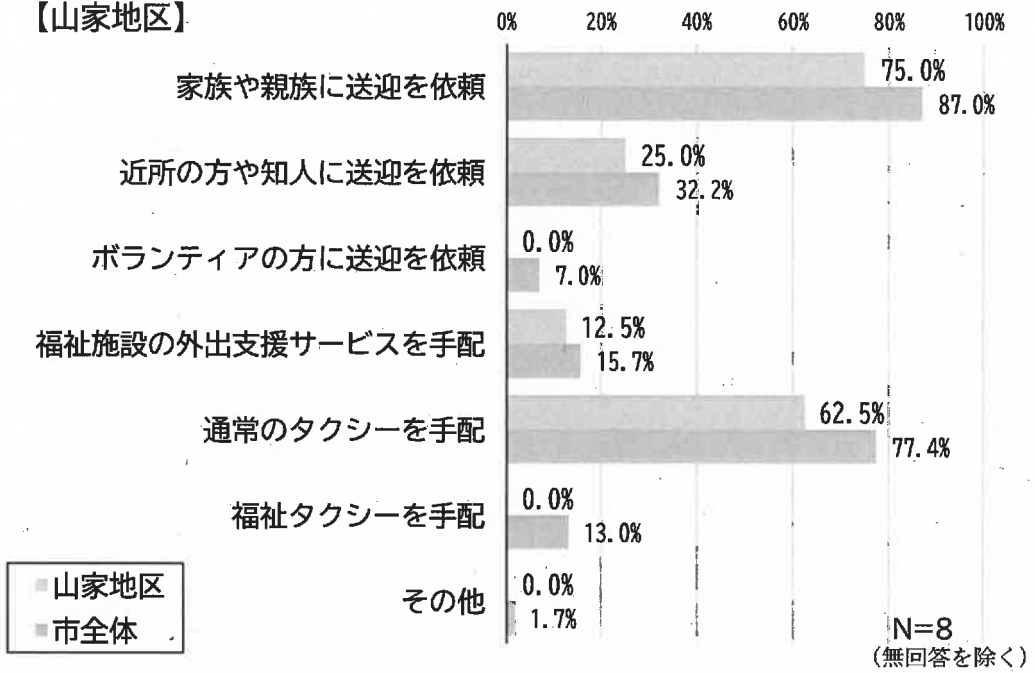
▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【山口地区】(複数回答)

【御笠地区】



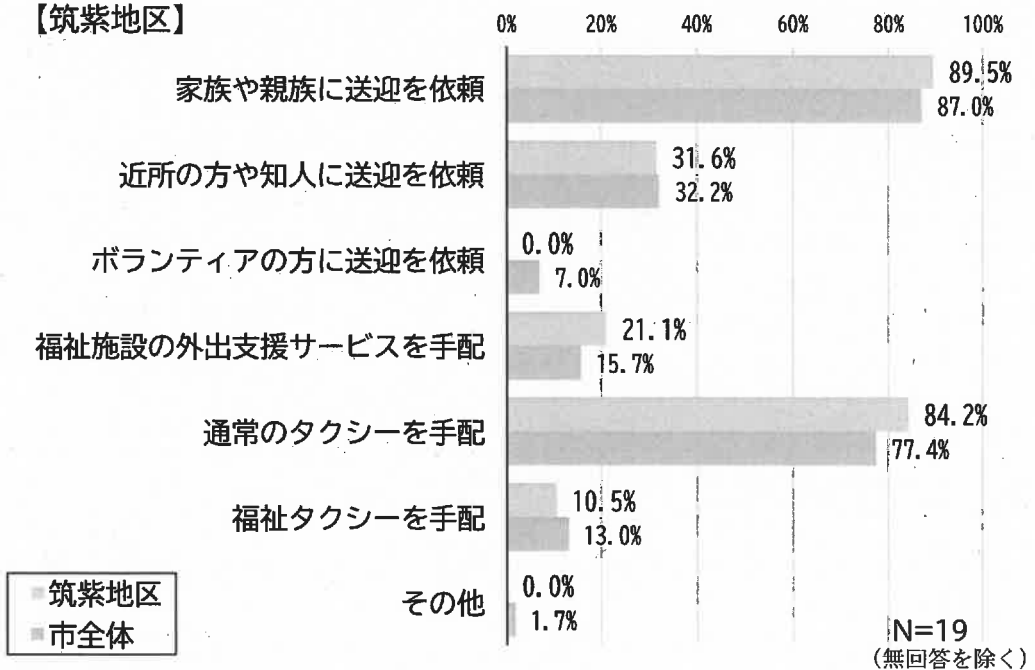
▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【御笠地区】(複数回答)

【山家地区】

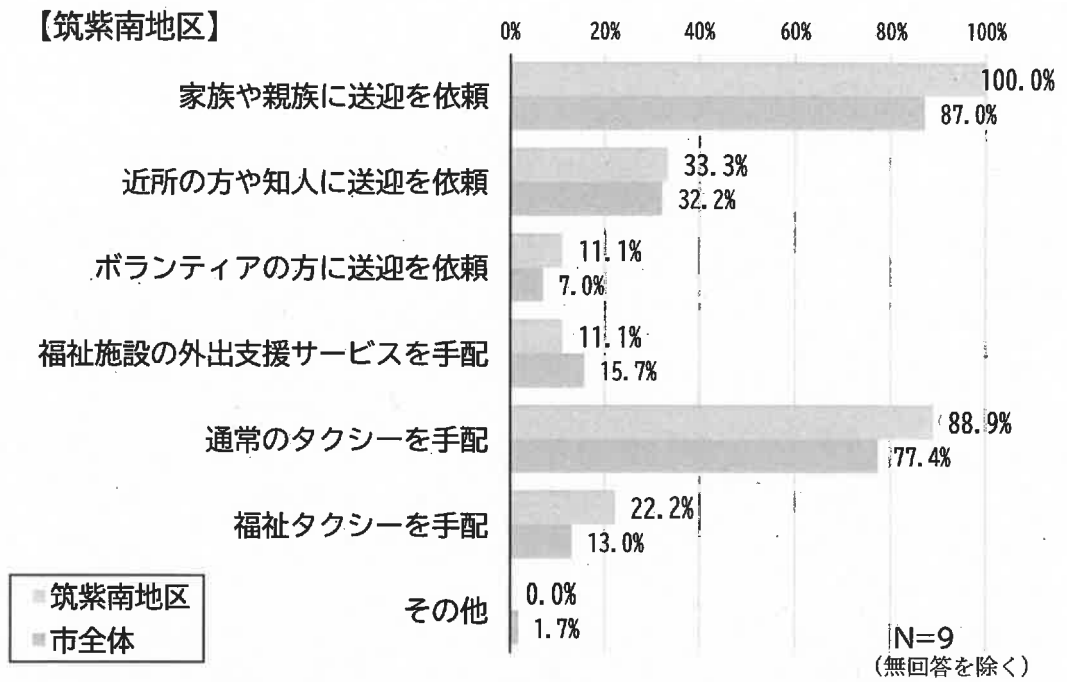


▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【山家地区】(複数回答)

【筑紫地区】



▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【筑紫地区】(複数回答)



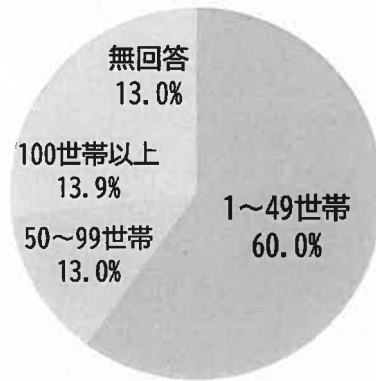
▲ 1人での外出が困難な方が受けている移動支援【筑紫南地区】(複数回答)

質問3. 受け持ち地区における移動の問題について

① 受け持ち地区の訪問高齢者世帯数

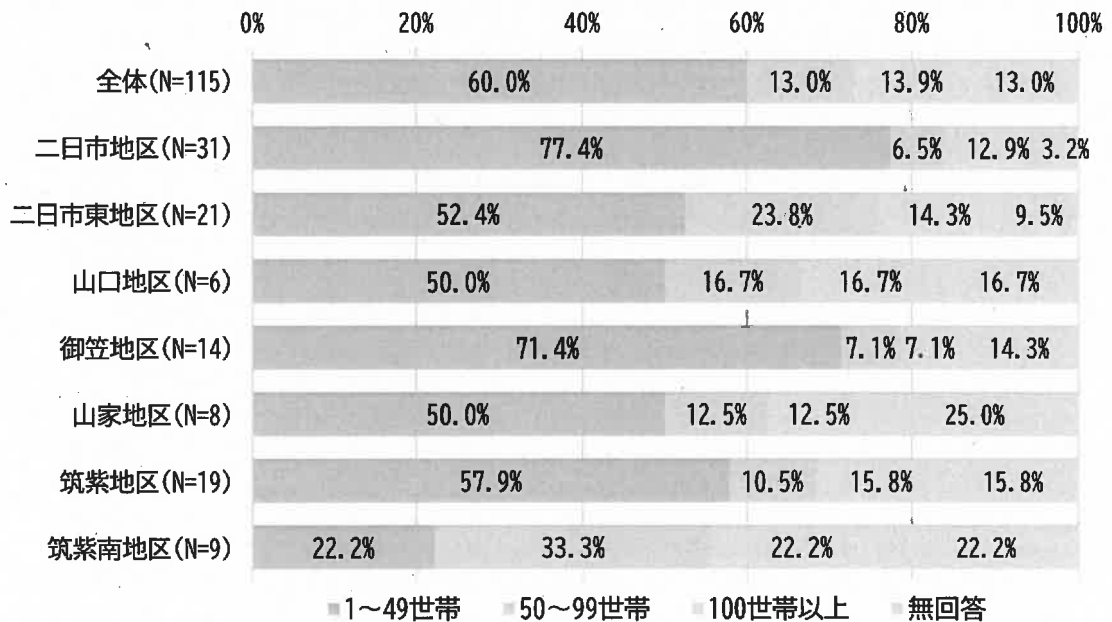
各民生委員が受け持っている地区の訪問高齢者世帯数については、「1～49世帯」が60%で最も多く、「50～99世帯」(13%)、「100世帯以上」(14%)となっている。

受け持ち地区別に見ると、筑紫南地区を除く地区では「1～49世帯」が最も多く、50%以上を占めている。筑紫南地区では「50～99世帯」(33%)が最も多い。



N=115

▲受け持ち地区における訪問高齢者世帯数



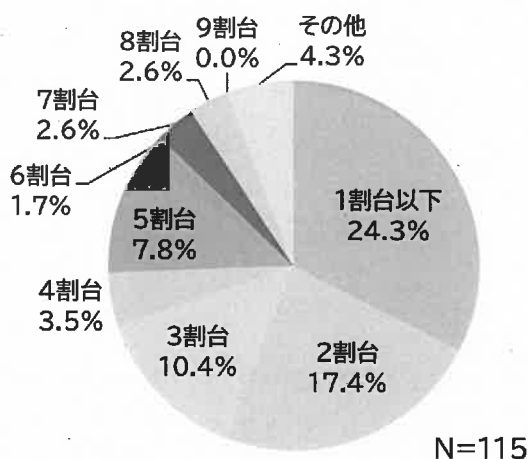
▲受け持ち地区別の訪問高齢者世帯数比率

	1～49世帯	50～99世帯	100世帯以上	無回答	計
全体	69	15	16	15	115
二日市地区	24	2	4	1	31
二日市東地区	11	5	3	2	21
山口地区	3	1	1	1	6
御笠地区	10	1	1	2	14
山家地区	4	1	1	2	8
筑紫地区	11	2	3	3	19
筑紫南地区	2	3	2	2	9
無回答	4	0	1	2	7

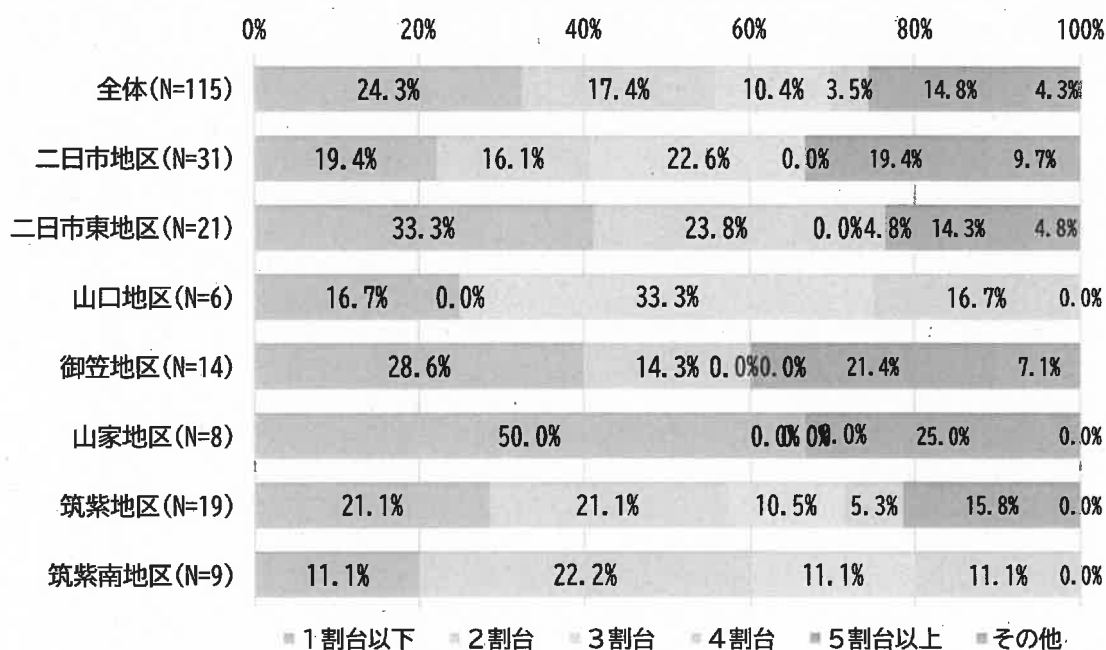
② 受け持ち地区の移動でお困りの高齢者世帯の割合

移動で困っている高齢者世帯数の割合については、「1割台以下」が24%で最も多く、次点で「2割台」(17%)、「3割台」(10%)となっており、「5割台以上」は15%を占めている。

受け持ち地区別に見ると、「5割台以上」が多い地区は「山家地区」(25%)、「御笠地区」(24%)、「二日市地区」(19%)であり、「山口地区」と「筑紫南地区」はお困り世帯の割合が他地区よりも低い。



▲ 受け持ち地区における移動で困っている高齢者世帯割合

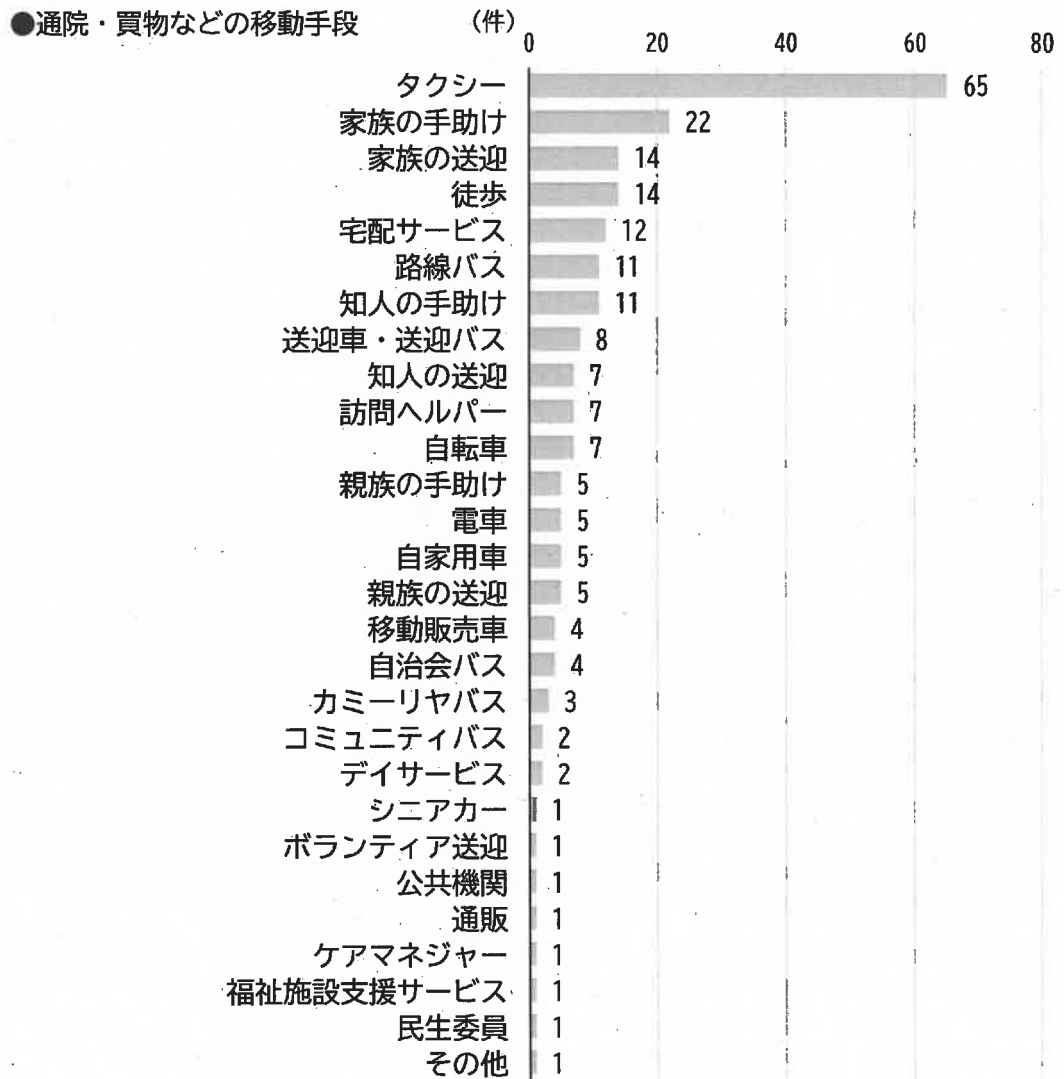


▲ 受け持ち地区別の移動で困っている高齢者世帯割合の内訳

	1割台以下	2割台	3割台	4割台	5割台	6割台	7割台	8割台	9割台	その他	無回答	計
全体	28	20	12	4	9	2	3	3	0	5	29	115
二日市地区	6	5	7	0	2	1	0	3	0	3	4	31
二日市東地区	7	5	0	1	1	0	2	0	0	1	4	21
山口地区	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2	6
御笠地区	4	2	0	0	2	0	1	0	0	1	4	14
山家地区	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	8
筑紫地区	4	4	2	1	2	1	0	0	0	0	5	19
筑紫南地区	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	4	9
無回答	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	7

③ 移動でお困りの高齢者世帯における通院や買い物等の移動について

移動で困っている高齢者世帯における通院や買い物等の移動手段については、「タクシー」が突出して最も多く、次点で「家族の手助け」、「家族の送迎」の家族による移動が多くなっている。



- ④ 高齢者等の移動に制約のある方の移動手段に関する問題点、工夫・サービス、移動支援について
 高齢者等の移動に制約のある方の移動手段の問題点等に関する意見は、「各種タクシー（サービス等）の充実」、「コミュニティバスの活用・充実」が突出して多い。

