

令和4年度第2回太宰府市地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和5年2月7日（火）14時開始

場所：太宰府市役所 4階大会議室

1 開会

2 議事

【議題】

- ・太宰府市地域公共交通計画（案）における目標等の設定について

3 閉会

太宰府市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

任期: 令和6年3月31日まで

| No. | 選出区分 | 氏名 | 所属団体等 |
|-----|------------------------------------|--------|------------------------------------|
| 1 | 副市長 | 原口 信行 | 太宰府市 |
| 2 | 鉄道事業者及びその組織する団体において選出された者 | 高木 圭一郎 | 九州旅客鉄道株式会社 経営企画部 担当課長 |
| | | 田代 幸輔 | 西日本鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画部 計画課 課長 |
| 3 | 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体において選出された者 | 中島 将吉 | 西日本鉄道株式会社 自動車事業本部 営業部 営業第二担当課長 |
| 4 | 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体において選出された者 | 中井 一貴 | 有限会社太宰府タクシー 代表取締役 |
| 5 | 校区自治協議会を代表する者 | 松尾 宗治 | 太宰府市自治協議会(松川区自治会長) |
| 6 | 福岡運輸支局長又はその指名する者 | 久世 和彦 | 国土交通省 九州運輸局 福岡運輸支局長 |
| 7 | 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者 | 森本 直弥 | 西鉄バス二日市株式会社 原支社 助役兼自動車運転士 |
| 8 | 市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者 | 沼尾 健太 | 国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課 課長 |
| | | 長 俊司 | 福岡県 那珂県土整備事務所 企画班 地域整備主幹 |
| | | 齋藤 実貴男 | 太宰府市 都市整備部 建設課長 |
| 9 | 公安委員会を代表する者又は交通管理者 | 山口 裕丈 | 福岡県警察 筑紫野警察署 交通課 交通総務係長 |
| 10 | 識見を有する者 | 寺町 賢一 | 九州工業大学大学院 工学研究院 建設社会工学研究系 准教授 |
| 11 | その他市長が適当と認める者 | 草場 康文 | 西日本鉄道株式会社 まちづくり・交通・観光推進部 課長 |
| | | 丹下 涼 | 国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課 課長 |
| | | 田辺 好徳 | 福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 交通総務係長 |
| | | 八尋 茂雄 | 太宰府市総合戦略推進委員会 委員長 |
| | | 楠田 悦子 | モビリティジャーナリスト |
| | | 竹井 正彦 | 太宰府市商工会 観光部会長(有限会社ナカガミ 中神茶屋) |
| | | 池上 順一 | バリューマネジメント株式会社 地域創生部 ゼネラルマネージャー |

【事務局】

| | |
|------------------------------------|--------|
| 太宰府市 都市整備部 部長 | 高原 清 |
| 太宰府市 総務部 部長 | 山浦 剛志 |
| 太宰府市 都市整備部 理事 | 山崎 謙悟 |
| 太宰府市 都市整備部 都市計画課 課長 | 柴田 義則 |
| 太宰府市 総務部 地域コミュニティ課 課長 | 宮崎 征二 |
| 太宰府市 都市整備部 都市計画課 都市計画係 係長 | 前田 勝一朗 |
| 太宰府市 総務部 地域コミュニティ課 地域コミュニティ係 係長 | 木村 浩一 |
| 太宰府市 都市整備部 都市計画課 都市計画係 | 長澤 浩平 |
| 太宰府市 総務部 地域コミュニティ課 地域コミュニティ係 | 田淵 利治 |

○太宰府市地域公共交通活性化協議会規則

平成30年3月27日

規則第10号

改正 令和3年6月30日規則第44号

(趣旨)

第1条 この規則は、太宰府市附属機関設置に関する条例(昭和60年条例第17号)の規定に基づき、太宰府市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 協議会の所掌事務は、次に掲げる事項について調査及び協議を行うものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な旅客輸送の態様、運賃、料金等に関すること。
- (2) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 生活交通の確保、維持及び改善のための事業に関すること。
- (4) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第5条第1項に規定する地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の策定及び変更に関すること。
- (5) 交通計画に定められた事業の実施及び連絡調整に関すること。
- (6) 地域公共交通確保維持改善事業に関すること。
- (7) その他必要な事項

(令3規則44・一部改正)

(組織)

第3条 協議会は、20人以内の委員をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。ただし、第1号に掲げる者については、別に辞令を用いることなく委員に命じられたものとする。

- (1) 副市長
- (2) 鉄道事業者及びその組織する団体において選出された者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体において選出された者
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体において選出され

た者

- (5) 校区自治協議会を代表する者
- (6) 福岡運輸支局長又はその指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
- (8) 市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者
- (9) 公安委員会を代表する者又は交通管理者
- (10) 識見を有する者
- (11) その他市長が適当と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、任期中であっても、その本来の職を離れたときは、委員の職を失う。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員の再任は、これを妨げない。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会議を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会議は、旅客の利便性を損なわないと協議会で認められた事項について協議する場合は、書面にて開催することができる。この場合において、決定事項については、会長が書面により委員に報告を行うものとする。

5 協議会において必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(協議結果の取扱)

第7条 協議会において協議が調った事項については、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第8条 協議会は、会議で協議する事項を調査検討させるため、必要に応じ幹事会を置くことができる。

2 幹事会の委員は、協議会の委員のうちから会長が指名する。

3 幹事会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

第10条 この規則に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この規則は、平成30年4月1日から施行する。

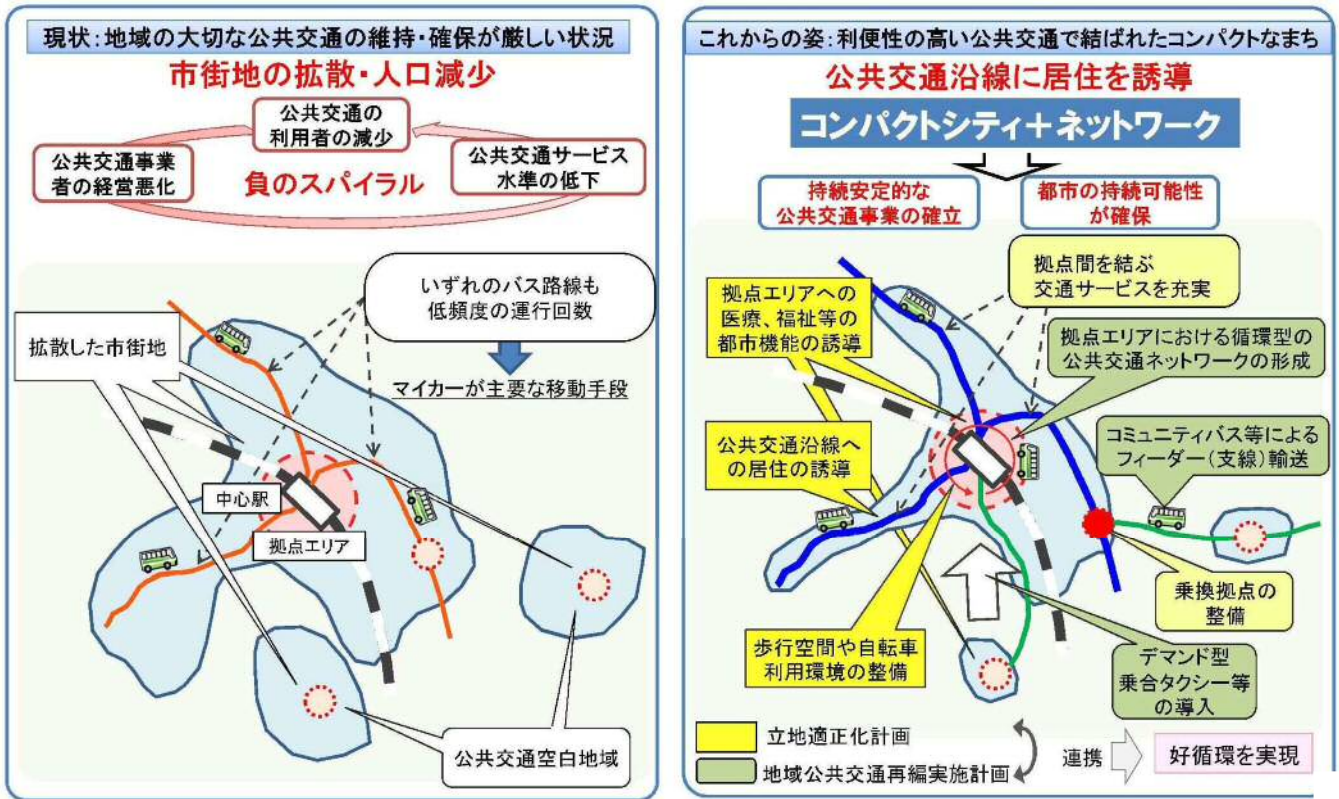
附 則 (令和3年規則第44号)

この規則は、公布の日から施行する。

コンパクト・プラス・ネットワークの考え方

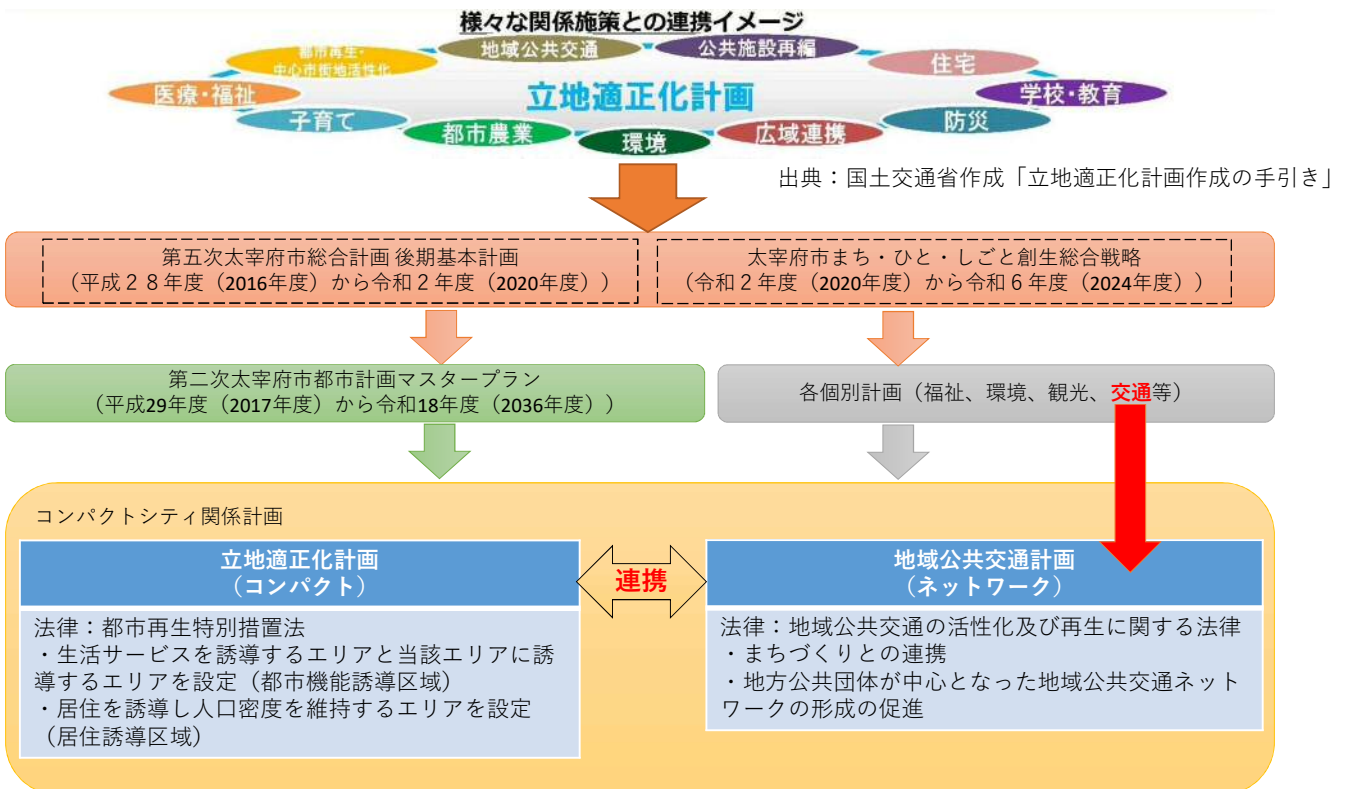
令和4年度第1回太宰府市地域公共交通活性化協議会資料
【一部抜粋】

(1) 立地適正化計画制度について

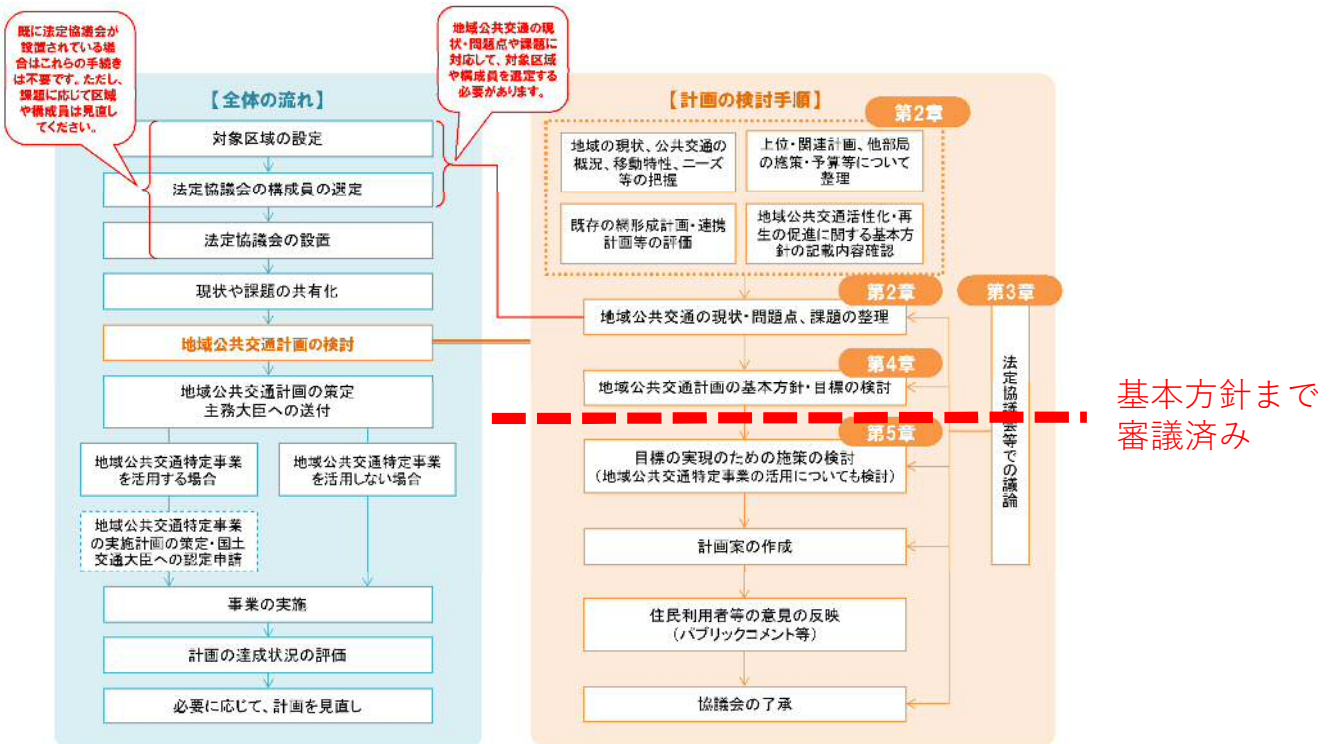


出典：国土交通省作成「立地適正化計画作成の手引き」

(3) 関連する計画や他部局の関係施策等の整理



(1) これまでの経緯



出典：国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第3版（令和4年3月）

令和4年度

第2回協議会（秋ごろ）

- ・ 目標値、具体的な施策の検討

第3回協議会（3月）

- ・ 素案の修正

令和5年度

- ・ 関係機関協議
- ・ 素案作成
- ・ パブリックコメントの実施
- ・ 計画の策定（令和5年度）

R4年度

R5年度



(6) 基本方針

1 誰もが使いやすい公共交通の構築

- まちづくりと連携した公共交通網の形成
- 地域の生活に配慮した交通網の形成
- 高齢者等の交通弱者に配慮した交通網の形成
- 来訪者の目的に配慮した交通網の形成

2 持続可能な公共交通の構築

- みんなで地域公共交通を支える体制づくり
- 鉄道を中心とした公共交通網の構築

(6) 基本方針

1 誰もが使いやすい公共交通の構築

- まちづくりと連携した公共交通網の形成
 - ・立地適正化計画との整合
 - ・拠点（鉄道駅、主要交差点等）を中心とした交通体系の構築
 - ・拠点間の効率的な移動
- 地域の生活に配慮した交通網の形成
 - ・買い物や通院等、日常生活における移動手段の確保
 - ・商業施設、病院、鉄道駅等、主な目的地となる施設等（隣接市を含む）を組み込んだ利便性の高い路線網の構築
 - ・通勤・通学、買い物、通院等の利用目的に対応した運行時間帯の見直し

(6) 基本方針

1 誰もが使いやすい公共交通の構築

■高齢者等の交通弱者に配慮した交通網の形成

- ・ 自家用車が無くても生活出来る利便性の高い交通体系の構築
- ・ 鉄道や定期路線バスのほか、利用者や地域の実情に応じ、デマンド交通等の導入検討

■来訪者の目的に配慮した交通網の形成

- ・ 観光資源を結ぶ路線の構築など、来訪者にとって分かりやすく利用しやすい交通体系の構築

(6) 基本方針

2 持続可能な公共交通の構築

■みんなで地域公共交通を支える体制づくり

- ・ 「地域の輸送資源の総動員」 (※)
→地域の实情に応じた多様な交通モードの検討
路線バス、コミュニティバス、鉄道、タクシー、
デマンド交通、スクールバス、病院、商業施設等の送迎バス 等

※国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第3版 (令和4年3月)

■鉄道を中心とした公共交通網の構築

- ・ 鉄道駅 = 交通結節点、市の拠点
- ・ 公共交通の軸

| 協議済 | | R5.2.7 協議内容 | | | | | |
|------------------------------|--|--|--|-----------------------------------|---|------------------------------|--|
| 基本方針 | 目標 | 施策の方向性 (関連計画等:「資料3」ページ数) | 数値指標 | | | 施策メニュー例 | |
| | | | 上段:手引き数値指標の例(標準・推奨・選択) 下段:調査項目(調査先や手法) | 現況値 (2021年度) | ⇒ | 目標値 (2028年度) | 事業内容(関連計画等:「資料3」ページ数) |
| 基本方針1 誰もが使いやすい 公共交通の構築 | 目標1 ■まちづくりと連携した公共交通網の形成 ・立地適正化計画との整合 ・拠点(鉄道駅、主要交差点等)を中心とした交通体系の構築 ・拠点間の効率的な移動 | 交通結節点機能等の向上 (総戦:P11・都マ:P16・観基:P34・福ビ:P64,69) | 利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度(手引推) 1.都市基盤が整備され快適な住環境であると思う人の割合(意識調査:問51) 2.市内のバスの利便性に対する評価(意識調査:問53) 3.コミュニティバスの運賃や利便性に対する評価(意識調査:問55) 4.市内の鉄道の利便性に対する評価(意識調査:問56) | % % % % | ⇒ | % % % % | ・立地適正化計画の策定(福ビ:P64,69) ・中心市街地活性化の検討(総戦:P10) ・公共交通の広域連携強化(総戦:P9・観基:P26・福ビ:P65,66) ・バス運行の効率化(都マ:P16福ビ:P64,65) |
| | 目標2 ■地域の生活に配慮した交通網の形成 ・買い物や通院等、日常生活における移動手段の確保 ・商業施設、病院、鉄道駅等、主な目的地となる施設等(隣接市を含む)を組み込んだ利便性の高い路線網の構築 ・通勤・通学、買い物、通院等の利用目的に対応した運行時間帯の見直し | 地域公共交通網の維持 (総戦:P9・都マ:P16・福ビ:P64,65) | 公共交通カバー率(手引推) 公共交通空白・不便地域率(手引推) 運行回数(手引推) 地域全体の公共交通延長(手引推) 1.公共交通カバー率(鉄道駅半径800m、バス停半径300m)(基礎調) 2.路線バス及びコミュニティバスの運行回数(西鉄、地域コミュニティ課) 3.路線バス及びコミュニティバスの路線距離合計(西鉄、地域コミュニティ課) | % 本/日 km | ⇒ | % 本/日 km | ・赤字路線への財政支援【新規】 ・地域の实情に応じた幹線、支線の再構築【新規】 ・MaaS等新たなモビリティサービス導入の検討(総戦:P9・福ビ:P62,65・リ:P101,105) ・公共交通に関わる人材(特に運転士)の確保【新規】 ・【再掲】バス運行の効率化(都マ:P16福ビ:P64,65) |
| | 目標3 ■高齢者等の交通弱者に配慮した交通環境の形成 ・自家用車が無くても生活できる利便性の高い交通体系の構築 ・鉄道や定期路線バスのほか、利用者や地域の实情に応じ、デマンド交通等の導入検討 | 公共交通施設におけるバリアフリー化の推進 (環基:P20・地福:P47・障プ:P50,51・高支:P56・福ビ:P67,68) | 手引きに記載なし 1.民間施設が高齢者や障がい者などに配慮されていると思う市民の割合(意識調査:問23) 2.交通弱者にとって必要な移動手段が確保されていると思う市民の割合(意識調査:問24) | % % | ⇒ | % % | ・移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想の検討(地福:P47) ・【再掲】MaaS等新たなモビリティサービス導入の検討(総戦:P9・福ビ:P62,65・リ:P101,105) |
| | 目標4 ■来訪者の目的に配慮した交通網の形成 ・観光資源を結ぶ路線の構築など、来訪者にとってわかりやすく利用しやすい交通体系の構築 | 来訪者の公共交通利用の促進 (都マ:P16・環基:P18,20,22・福ビ:P66) | 観光地最寄りバス停の乗降者数(手引選) 1.西鉄太宰府駅、西鉄都府橋前駅の鉄道乗降者数(西鉄) | 人/年 | ⇒ | 人/年 | ・回遊促進の検討(観光列車、観光回遊バス、シェアサイクル、レンタサイクル等)(総戦:P6,7,8・都マ:P16・観基:P30,31,36,41,42・福ビ:P66,71) ・公共交通に関する多言語案内施設の充実(福ビ:P67) ・モビリティマネジメントの実施(総戦:P6,8・環基:P18,20,22) ・【再掲】MaaS等新たなモビリティサービス導入の検討(総戦:P9・福ビ:P62,65・リ:P101,105) ・デジタル乗車券やキャッシュレス決済等ICT活用による利便性向上(福ビ:P62,66,67) |
| 基本方針2 持続可能な 公共交通の構築 | 目標1 ■みんなで地域公共交通を支える体制づくり ・「地域の輸送資源の総動員」地域の实情に応じた多様な交通モードの検討 | 公共交通の利用の推進 (都マ:P16・環基:P20,22・福ビ:P66) | 住民等の公共交通の利用者数(手引標) 住民等の公共交通の利用頻度(手引推) 住民等の公共交通利用率(手引推) 高齢者の外出回数(手引選) 免許返納者数の拡大(手引選) 1.公共交通の利用者数(鉄道、バス) 2.コミュニティバスの利用頻度(意識調査:問54) 3.外出時の移動手段に公共交通を利用している人の割合(意識調査:問58) 4.運転免許返納者数(防災安全課) 5.通勤・通学きっぷ購入者数(鉄道、バス) | 人/年 % % % 人/合計 人/年 | ⇒ | 人/年 % % 人/合計 人/年 | ・公共交通の利用普及啓発関係(福ビ:P66) ・パークアンドライドの推進(福ビ:P66) ・【再掲】MaaS等新たなモビリティサービス導入の検討(総戦:P9・福ビ:P62,65・リ:P101,105) ・【再掲】デジタル乗車券やキャッシュレス決済等ICT活用による利便性向上(福ビ:P62,66,67) ・一般介護予防事業等参加者の公共交通機関利用促進(高支:P56) ・運転免許返納者に対する運賃割引制度の検討(高支:P54) ・【再掲】モビリティマネジメントの実施(総戦:P6,8・環基:P18,20,22) |
| | | 収入増を踏まえた財政負担の軽減【新規】 | 公的資金が投入されている公共交通事業の収支(手引標) 公共交通への公的資金投入額(手引標) 1.収支率(まほろば号)(西鉄バス赤字路線) 2.公的資金投入額(まほろば号)(西鉄バス赤字路線) | % 円/利用者or市民1人あたり | ⇒ | % 円/利用者or市民1人あたり | ・まほろば号料金体系の検討【新規】 ・運賃外収入の検討(ラッピング等の広告収入)【新規】 ・【再掲】公共交通の利用普及啓発関係(福ビ:P66) ・【再掲】パークアンドライドの推進(福ビ:P66) ・【再掲】MaaS等新たなモビリティサービス導入の検討(総戦:P9・福ビ:P62,65・リ:P101,105) ・【再掲】デジタル乗車券やキャッシュレス決済等ICT活用による利便性向上(福ビ:P62,66,67) |
| | 目標2 ■鉄道を中心とした公共交通網の構築 ・鉄道駅=交通結節点、市の拠点 | 【再掲】地域公共交通網の維持 (総戦:P9・都マ:P16・福ビ:P64,65) | 【再掲】公共交通カバー率(手引推) 【再掲】公共交通空白・不便地域率(手引推) 【再掲】運行回数(手引推) 【再掲】地域全体の公共交通延長(手引推) 1.【再掲】公共交通カバー率(鉄道駅半径800m、バス停半径300m)(基礎調) 2.【再掲】路線バス及びコミュニティバスの運行回数(西鉄、地域コミュニティ課) 3.【再掲】路線バスの路線距離合計(地域コミュニティ課) | % 本/日 km | ⇒ | % 本/日 km | ・【再掲】赤字路線への財政支援【新規】 ・【再掲】地域の实情に応じた幹線、支線の再構築【新規】 ・【再掲】MaaS等新たなモビリティサービス導入の検討(総戦:P9・福ビ:P62,65・リ:P101,105) ・【再掲】公共交通に関わる人材(特に運転士)の確保【新規】 ・【再掲】バス運行の効率化(都マ:P16福ビ:P64,65) |

緑色の軸の考え方→●基本方針を達成するための目標となっているか→●目標を達成するための施策の方向性となっているか→●施策の方向性を達成するための数値指標となっているか→●数値指標を達成するための施策メニュー例となっているか

●目標は基本方針を達成するためのものとなっているか←●施策の方向性は目標を達成するものとなっているか←●数値指標は施策の方向性と合致しているか←●施策メニュー例は数値指標に影響があるか←黄色の軸の考え方

手引・・・地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(国土交通省)
総戦・・・太宰府市まち・ひと・しごと創生総合戦略(経営企画課)
都マ・・・第二次太宰府市都市計画マスタープラン(都市計画課)
環基・・・第四次太宰府市環境基本計画(環境課)
観基・・・太宰府市観光推進基本計画(観光推進課)
地福・・・第四次太宰府市地域福祉計画(福祉課)
障プ・・・第5次太宰府市障がい者プラン(福祉課)
高支・・・太宰府市高齢者支援計画(高齢者支援課)

福ビ・・・福岡県交通ビジョン2022(福岡県)
意識調査・太宰府まちづくり市民意識調査(経営企画課)
基礎調・・・都市計画基礎調査(都市計画課)
リ・・・アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

関連計画

目次

| | |
|---------------------------------------|----------------|
| 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（手引） | ・ ・ ・ ・ ・ P.1 |
| 太宰府市まち・ひと・しごと創生総合戦略（総戦） | ・ ・ ・ ・ ・ P.5 |
| 第二次太宰府市都市計画マスタープラン（都マ） | ・ ・ ・ ・ ・ P.13 |
| 第四次太宰府市環境基本計画（環基） | ・ ・ ・ ・ ・ P.17 |
| 太宰府市観光推進基本計画（観基） | ・ ・ ・ ・ ・ P.25 |
| 第四次太宰府市地域福祉計画（地福） | ・ ・ ・ ・ ・ P.45 |
| 第五次太宰府市障がい者プラン（障プ） | ・ ・ ・ ・ ・ P.49 |
| 太宰府市高齢者支援計画（高支） | ・ ・ ・ ・ ・ P.53 |
| 福岡県交通ビジョン2022（福ビ） | ・ ・ ・ ・ ・ P.59 |
| 令和3年度太宰府市 まちづくり市民意識調査報告書（意識調査） | ・ ・ ・ ・ ・ P.77 |
| アフターコロナに向けた 地域交通の「リ・デザイン」に関する提言（リ） | ・ ・ ・ P.99 |

【一部抜粋】

地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ

地域交通デザイン



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう

地域公共交通計画等の 作成と運用の手引き

第3版(令和4年3月)

 国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

4.4 数値指標・目標値の設定を行う

① 目標に合った数値指標を選定する

＜ポイント＞

- ・ 定めた目標に合わせて適切な数値指標を設定しましょう。
- ・ 「標準指標」は基本的に全ての計画において設定し、「推奨指標」「選択指標」は地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討しましょう。
- ・ 数値指標の設定については、行政・交通事業者・市民それぞれが納得した上で設定しましょう。分かりやすさにも留意が必要です。
- ・ モニタリング・評価を意識し、定期的に収集できるデータの活用を考えてみましょう。

＜具体的な方法＞

a) 標準指標・推奨指標・選択指標の区分を理解しましょう

数値指標は「標準指標」「推奨指標」「選択指標」に分類されます。

■標準指標

地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは基本的に全ての計画において設定することが望ましいです。

■推奨指標

「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通事業との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

■選択指標

地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定してください。選択指標として想定される指標の例を次ページに示していますが、表に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、地域の目指す姿や事業実施の目的に合致する指標を選定すれば足ります。

■数値指標の例

| 目標例 | 数値指標例 | 区分 | 交通施策との関連性の高さ | 住民目線でのわかりやすさ | 計測に伴う調査・分析の負担 |
|----------------|---|----|--------------|--------------|---------------|
| 公共交通利用者数の維持・確保 | ○ 住民等の公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等） | 標準 | 高い | わかりやすい | 負担小さい |
| | ○ 住民等の公共交通の利用頻度 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | ○ 住民等の公共交通利用率 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 平均乗車密度 | 推奨 | 高い | | |
| | 断面輸送量 | 推奨 | 高い | | |
| | 個別路線・系統の利用者数 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | ○ 利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数 | 選択 | | わかりやすい | |
| 事業効率の改善 | ○ 公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差） | 標準 | 高い | わかりやすい | 負担小さい |
| | ○ 公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり） | 標準 | 高い | わかりやすい | 負担小さい |
| | 運賃収入 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 運行経費 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額） | 推奨 | 高い | | |
| 既存サービスの改善（情報化） | 公的資金投入に対する理解度 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 情報のオープン化（オープンデータ化） | 推奨 | 高い | わかりやすい | 負担小さい |
| | キャッシュレス決済の導入件数・導入率 | 推奨 | 高い | わかりやすい | 負担小さい |
| まちのにぎわい創出 | 駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化 | 推奨 | 高い | わかりやすい | 負担小さい |
| | 商店街の来街者数 | 選択 | | わかりやすい | |
| 観光振興 | 商店街最寄りのバス停の乗降者数 | 選択 | | わかりやすい | |
| | ○ 観光客数（入込観光客数、宿泊者数等） | 選択 | | わかりやすい | |
| おでかけ機会の確保 | ○ 観光地最寄りのバス停の乗降者数 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数 | 選択 | | わかりやすい | 負担小さい |
| | 主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無 | 選択 | | わかりやすい | 負担小さい |
| | ○ 高齢者の外出回数 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 自宅から通学できる高校生の割合 | 選択 | | わかりやすい | |
| | ○ 公共交通カバー率（人口もしくは面積） | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 集落カバー率（人口もしくは面積） | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | ○ 公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積） | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | ○ 輸送容量 | 推奨 | 高い | | 負担小さい |
| 環境負荷の軽減 | ○ 運行回数 | 推奨 | 高い | | 負担小さい |
| | ○ 地域全体の公共交通延長 | 推奨 | 高い | | 負担小さい |
| | CO2排出量の削減 | 選択 | | わかりやすい | |
| 安全確保 | 自家用車分担率の縮小 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 渋滞の削減 | 選択 | | わかりやすい | |
| | ○ 免許返納者数の拡大 | 選択 | | わかりやすい | 負担小さい |
| 人口規模の維持 | 公共交通の沿線人口 | 選択 | | わかりやすい | 負担小さい |
| | 住宅着工件数 | 選択 | | わかりやすい | 負担小さい |
| | 地価公示価格 | 選択 | | わかりやすい | 負担小さい |
| 系統間での円滑な接続の確保 | 地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】 | 推奨 | 高い | わかりやすい | |
| | 鉄道・高速バス等との接続便数 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 鉄道・高速バス等との平均待ち時間 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 鉄道・高速バス等との接続の有無 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 接続するフィーダー系統との乗り換え回数 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 接続するフィーダー系統との平均待ち時間 | 選択 | | わかりやすい | |
| | フィーダー系統との接続数 | 選択 | | わかりやすい | |
| | 地域間幹線系統との接続の有無 | 選択 | | わかりやすい | |

余白

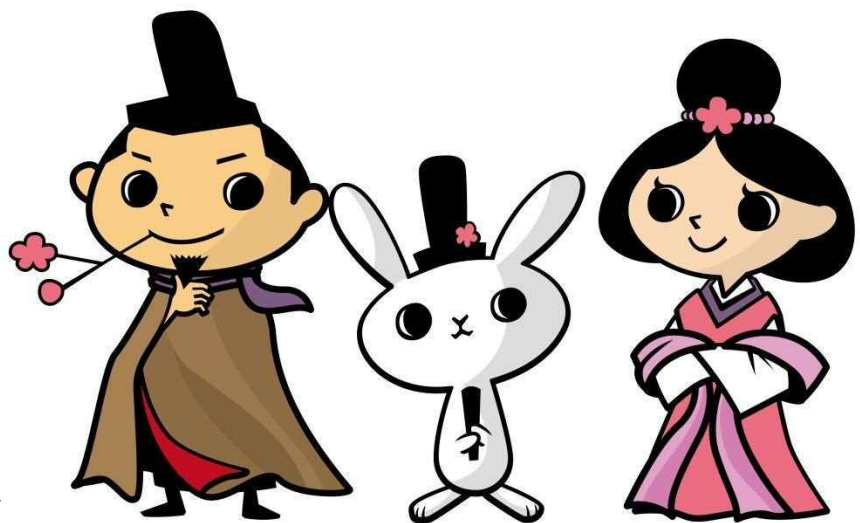
太宰府市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (太宰府市まちづくりビジョン)

令和発祥の都 羽ばたく太宰府 —4つの構想と戦略—

[令和2年度—令和6年度]



令和発祥の都、太宰府市。
Beautiful Harmony Dazaifu City



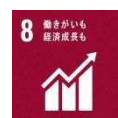
2. 基本目標に係る数値目標

| 数値目標 | 基準値(H30) | 目標値(R6) |
|----------------------|------------|------------|
| 個人市民税納税者数 | 34,041 人 | 37,000 人 |
| 法人市民税納税法人数 | 1,512 法人 | 1,650 法人 |
| 域内付加価値額 ¹ | 47,713 百万円 | 50,000 百万円 |

(税務課、納税課)

3. 主な取組と具体的な施策

(1) 回遊ルートの整備、滞在型観光の促進



| 重要業績評価指標(KPI) | 基準値(H30) | 目標値(R6) |
|--------------------|----------|----------|
| 滞在時間 | 157 分 | 200 分 |
| 消費単価(日本人旅行者立寄の方対象) | 2,800 円 | 4,000 円 |
| 宿泊滞在者数 | 47,000 人 | 70,000 人 |

① 回遊ルートの充実

現在観光客が集中している太宰府天満宮、九博国立博物館から、点在している史跡地や自然景観など他の拠点も含めて市内広範を歩いて、または自転車などで巡ってもらえる回遊ルートの提供とそれに伴う開発・整備を進めます。

(都市計画課、観光推進課)

- 歴史の散歩道をはじめ、史跡地を訪れた人が休憩したり、お土産を買ったり、食事をするができるように、史跡地内も含めサービス機能の整備を進めます。
- 宝満山や四王寺山など自然景観を組み込んだ回遊ルートの提供を進めます。

② 交通手段の充実

交通計画の見直しを行うとともに、駐車場の分散化と域内2次交通²の仕組みづくり、モビリティマネジメントの導入を行い、回遊ルート等の認知向上、利用者数増を目的とした回遊促進を検討します。

(都市計画課、観光推進課)

¹ 地域経済分析システム(RESAS)2016。総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」再編加工。付加価値額＝売上高－費用総額＋給与総額＋租税公課(費用総額＝売上原価＋販売費及び一般管理費)。

² 拠点となる空港や鉄道の駅から観光地までの交通のこと。(シャトルバスや乗り合いタクシー、自転車など)。

- シェアサイクル、回遊バス等の2次交通手段の導入を目指します。
- 史跡地内の有効活用として、駐車場として整備利用できるよう検討を行います。

③ 宿泊飲食施設等の滞在向け施設の充実

宿泊・飲食施設等の滞りの受け皿について、市内への民間投資の誘導等を通じて整備を図ります。

(観光推進課)

- 古民家を活用した宿泊・飲食施設等、太宰府らしい滞在向け施設の充実や、コンベンションビジネスの活用を検討し、宿泊者の増加を図ります。

④ 滞在型コンテンツ(コト消費)の充実

コト消費促進のため、飲食、体験型プログラム等の充実を図ります。

(観光推進課)

- ナイトタイムエコノミー³や早朝観光を始め、民間と連携した体験型プログラムの商品開発を行います。
- 地元事業者と太宰府グルメ・特産品の開発の協議、検討を行います。
- 「時の旅人プロジェクト」を継続的に実施していきます(梅花の宴の再現等)。

| 工程表 | 1 年目 (R2) | 2 年目 (R3) | 3 年目 (R4) | 4 年目 (R5) | 5 年目 (R6) |
|-------------------|---------------|----------------|-----------|-----------|-----------|
| | 回遊ルートの充実 | ルートの選定・サービスの検討 | | | |
| 交通手段の充実 | 回遊促進の検討 | | | | |
| 宿泊施設等の滞在向け施設の充実 | 民間会社への PR、協議 | | | | |
| 滞在型コンテンツ(コト消費)の充実 | 地元企業、関係団体との調整 | | | | |

(2) 地場みやげ産業の創出



| 重要業績評価指標 (KPI) | 基準値 (H30) | 目標値 (R6) |
|----------------|-----------|----------|
| 開発・見直した商品数(累計) | - | 3 |

³ 18 時から翌日朝6時までの活動。地域の状況に応じた夜間の楽しみ方を拡充し、夜ならではの消費活動や魅力創出をすることで、経済効果を高めることを目標としている。

| 工程表 | 1 年目 (R2) | 2 年目 (R3) | 3 年目 (R4) | 4 年目 (R5) | 5 年目 (R6) |
|--------------------------|---------------------------|--------------|-----------|-----------|-----------|
| | 太宰府市にゆかりのある方との関係づくり | 郷土愛の醸成と機会の提供 | | | |
| ふるさと納税を活用した関係づくり | 募集方法・内容の検討→募集実施→事業実施 | | | | |
| これから太宰府市と関係を構築していく仕組みづくり | プロジェクトの創出→マッチング→プロジェクトの実施 | | | | |
| 交流人口から関係人口への取組 | 事業の検討→実施 | | | | |

(4) 交通環境の向上



| 重要業績評価指標 (KPI) | 基準値 (H30) | 目標値 (R6) |
|---|-----------|----------|
| 2 次交通の数 | 2 | 3 |
| 市内の道路の円滑性に対する評価のうち肯定派の割合(「思う」又は「どちらかといえば思う」の割合)【市民意識調査】 | 48.3% | 60.0% |

① 移動手段の充実

市内2次交通・回遊バス、シャトルバスの導入を図ります。

(観光推進課、都市計画課、地域コミュニティ課)

- 市内の周遊観光を充実させるために、シェアサイクルの導入を検討します。

② 観光客から税・協力金の徴収

歴史と文化の環境税の安定的な運営に努めるとともに、現在歴史と文化の環境税の徴収対象外の臨時駐車場での施設維持協力金徴収の拡大を検討します。

(観光推進課)

- 正月、GW、紅葉シーズンにおける臨時駐車場での施設維持協力金を徴収するよう検討します。

③ 交通の回遊促進

ボトルネック交差点等の改良、駐車場の分散化と、域内2次交通の仕組みづくり、モビリティ・マネジメントの導入を含めた交通体系整備を検討します。

(都市計画課、建設課)

- 来訪者が他のエリアを回遊できるように、駐車場等の工夫を図ります。
- 回遊ルートの開発等を行い、一極集中型の構造転換を図ります。
- AI 等を活用した未来型交通を検討します。
- 九州全体の交通ネットワークとして、地下鉄、モノレール、路面電車等の検討を行います。

④ 交通大動脈形成

将来的に更なる人の往来と交通混雑解消が両立される可能性を追求するため、新たな交通施策等の可能性の調査研究を行い、近隣自治体ブロックや県、九州という広域的視野を持ち、中長期的な交通大動脈形成を目指します。

(都市計画課、建設課)

- 交通大動脈形成に向け地域公共交通活性化協議会等で議論し、周辺自治体とも連携した広域的まちづくりの議論を進めます。
- 総合交通計画及び地域公共交通網形成計画の2つの計画を基に、観光客の増加、通過交通量の増加等様々な問題解決に向けた交通網の検討を行います。

| 工程表 | 1 年目 (R2) | 2 年目 (R3) | 3 年目 (R4) | 4 年目 (R5) | 5 年目 (R6) |
|---------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 移動手段の充実 | 交通手段導入の検討 | | | |
| 観光客から税・協力金の徴収 | 施設維持協力金徴収の継続 | | | | |
| 交通の回遊促進 | 交通体系整備検討・実施 | | | | |
| 交通大動脈形成の検討 | 形成に向けた調査・検討 広域交通連携の推進 | | | | |

- 自治会や高齢者、障がい者、母子団体等の各種団体に対して防災講座を実施していただくよう働きかけます。

④ 災害に強いまちづくりの推進

近年急激に増加している自然災害への対策を検討し、災害に強いまちづくりを推進します。

(防災安全課、建設課)

- 雨水を貯留する山林保存などグリーンインフラの整備を検討します。

| 工程表 | 1 年目 (R2) | 2 年目 (R3) | 3 年目 (R4) | 4 年目 (R5) | 5 年目 (R6) |
|-------------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 市民参加の防災訓練の実施 | 継続した訓練の実施 | | | |
| 自治会、各種団体への防災講座の実施 | 継続した講座の開催 | | | | |
| 災害に強いまちづくりの推進 | 各種災害対策の検討 | | | | |

(2) 市街地の活性化



| 重要業績評価指標 (KPI) | 基準値 (H30) | 目標値 (R6) |
|--|-----------|----------|
| 都市基盤が整備され快適な住環境であると思う人の割合(「思う」又は「どちらかといえば思う」の割合)【市民意識調査】[再掲] | 66.5% | 71.5% |

① エリアごとの戦略に基づいたまちづくり

エリアごとの人口の動態や発展の動向、当該区域の地形、自然条件並びに交通条件などを考慮した戦略的まちづくりを目指します。

(都市計画課、建設課)

- 五条エリアにおける駅や公共施設を活用した活性化を検討します。
- 坂本・国分エリアにおける駅や民間資本を活用したまちづくりを検討します。
- 大宰府政庁エリアにおける新たな拠点として、文化施設や道の駅など商業施設の開設を検討します。
- 市西側の拠点として、とびうめアリーナ周辺の利活用を検討します。
- 筑紫野古賀線の4車線化に伴う土地利用を検討します。
- その他地区の戦略的まちづくりを検討します。

② 鉄道駅周辺の地域の再整備

鉄道駅の交通結節点機能を充実させ、駅を中心とするまちづくりを行います。

(都市計画課、建設課)

- 鉄道駅周辺のまちづくりについて検討します。
- PFI/PPP の手法を使った再開発、整備を検討します。
- 鉄道会社との緊密な連携を図ります。

| 工程表 | 1 年目 (R2) | 2 年目 (R3) | 3 年目 (R4) | 4 年目 (R5) | 5 年目 (R6) |
|---------|--------------|-----------|-------------|-----------|-----------|
| | 鉄道駅周辺の地域の再整備 | 用途地域の検討 | | 市街地再整備の検討 | |
| 市街地の活性化 | 区域の検討 | | 事業主体の 選定 | 事業計画の協議 | |

(3) 公共施設の再編、多面的機能化、運営の見直し



| 重要業績評価指標 (KPI) | 基準値 (H30) | 目標値 (R6) |
|----------------|-----------|----------|
| 再編した公共施設数 (累計) | - | 3 |
| 利用料金の見直し | 未実施 | 実施 |

① 公共施設再編、運営の見直し

PPP/PFI 手法の導入可能な公共施設を選定し、施設の複合化、重複している機能の統合・整理、維持管理・運営コストの縮減を図ります。

(管財課ほか)

- サウンディング型市場調査や市民意識調査(パブリックコメントなど)等を踏まえ、PPP/PFI 手法の導入可能な公共施設の抽出、施設の有効活用案を検討します。
- 市場や市民のニーズを踏まえ、再編する公共施設の方針を決定します。
- PFI 事業の実施検討を行い、事業化を推進します。
- 公共施設の民間移譲を検討します。

余白

第二次太宰府市都市計画マスタープラン



「太宰府市の未来予想図」最優秀賞受賞作品

タイトル:太宰府ドリームランド 作者:香室^{かむろ} 竜太郎^{りゅうたろう} 様

平成 29 年 7 月
太宰府市都市計画課

置費用だけでなく、その後長期間にわたり運営自体に一般財源の相当の額が投入されていることを考慮すると、多くの市民にとって納得性の高い使用料にする必要があります。

利用圏域の柔軟な対応の観点からは、隣接する市町に同様のサービスを提供している施設がある場合は相互利用の検討や、地域の人口構造に合わせた利用圏域を設定し施設を配置するなど柔軟に利用圏域を検討する必要があります。

歴史とみどり豊かな地域特性の活用といった観点からは、観光交流施設が複数あるという他自治体にはない特色があるため、九州国立博物館も含めて施設間の連携や機能分担により回遊性を高めるなどの検討が必要です。



文化ふれあい館



水城館

(3) 交通

1) 鉄道

鉄道は、JR鹿児島本線と西鉄天神大牟田線、西鉄太宰府線の3路線があり、JRは都府楼南駅、西鉄は太宰府駅、五条駅及び都府楼前駅の4駅があります。これらの駅の他に本市周辺にあるJR二日市駅、JR水城駅、西鉄下大利駅、西鉄二日市駅、西鉄紫駅の近郊の地域の人が利用しています。

JR鹿児島本線では、都府楼南駅に駅前広場が無く、十分なアクセス道路もありません。市民及び来訪者



西鉄太宰府駅

がJR鹿児島本線にアクセスするための利便性を持つ駅はJR二日市駅となりますが、交通ネットワークが整備されていないためJR鹿児島本線との交通結節点の整備が望まれます。

西鉄天神大牟田線は、西鉄雑餉隈駅から西鉄下大利駅までは連続立体交差事業により踏切の安全確保が行われているところですが、洗出交差点の踏切をはじめ交通量の多い道路と平面交差している踏切があり、安全性の確保並びに交通渋滞の緩和のために、連続立体交差事業を検討する必要があります。

西鉄太宰府線では、西鉄太宰府駅は駐輪場や駅前広場等の課題を抱え、西鉄五条駅もアクセス道路が課題であり、交通結節点機能を高める必要があります。

また、西鉄太宰府線の梅大路交差点と西鉄天神大牟田線の洗出交差点の踏切は交通混雑のボトルネックとなっています。

2) バス

バス路線は、西鉄路線バスとコミュニティバス「まほろば号」が運行しています。

西鉄下大利駅へのバス路線網はなく、西鉄下大利駅を生活圏としている市民への公共交通網の検討が必要です。

また、休日には大型観光バスや自家用車が集中し、コミュニティバスの定時性が確保できない状況も見られます。

3) 道路

国内主要都市及び海外との玄関口である福岡空港にも近接しており、地形特性から、福岡市と久留米市との南北軸の九州縦貫自動車道、国道3号線等の高規格道路が市内に集積しています。

●交通混雑

高規格道路の整備の進展に伴い、各道路間の乗換による市街地内への通過交通の流入が増加しています。

観光客は休日に集中していましたが、訪日外国人旅行者の増加の影響で、大型観光バスが年間を通して来訪し、初詣や観梅の時期に関わらず道路は終日混雑が続く状況となっています。渋滞緩和に向けた検討を行っていく必要があります。

●歩行者の安全確保

政庁通り等の街路樹は良好な緑化空間を形成していますが、防犯や交通安全の視点からも維持管理を行うことが必要です。

歩道や通学路、防犯灯の整備を行い安全・安心な道路整備が求められています。

況にふさわしい豊かな住環境の維持・形成を図ります。

3) 都市計画の見直し

- ▶社会情勢の変動等による都市計画の見直しについては、地域における検討の熟度に応じて、県と協議を行います。

(2) 交通体系

鉄道、バス等の公共交通機関の利用を促進するために、「地域公共交通網形成計画」の策定を行い公共交通ネットワークの利便性及び効率性の向上を図り、自動車等の交通需要の抑制することにより、交通混雑の緩和を目指すとともに、市民や観光客が移動しやすい交通体系の構築を図ります

1) 公共交通機関の利用促進

- ▶交通渋滞緩和のため、鉄道や路線バス等既存の交通機関の利用を幅広く呼びかけるとともに、路線バスの維持を関係機関に要請します。
- ▶鉄道の駅や路線バスのバス停から離れている地域は、コミュニティバス「まほろば号」や地域サポートカーの運行を継続し、利用促進に努めます。
- ▶大野城市や筑紫野市等の周辺市町と連携し、市内の主要な駅だけでなく、西鉄下大利駅や西鉄二日市駅、JR 二日市駅や JR 水城駅等も含めたバス路線網の拡充を検討し、公共交通機関の利用を促進します。

2) 交通結節点の整備

- ▶公共交通機関の利用促進のために西鉄太宰府駅、西鉄五条駅、西鉄二日市駅の駅前広場やアクセス道路の改良を検討します。
- ▶JR 鹿児島本線との市内での交通結節点といえる駅は、JR 都府楼南駅ですが、駅前広場は十分でなく、幹線道路からのアクセス道路も不足しています。佐野東地区内の新駅構想も含め、JR 鹿児島本線との交通結節点の整備を検討します。

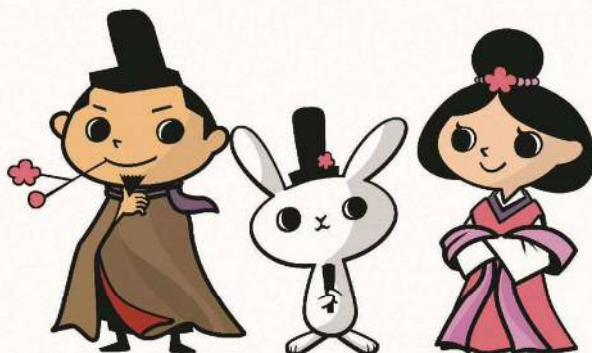
3) 交通問題への対応

- ▶市の東西方向の生活道路については、今後も整備、充実に向けた検討を進めます。
- ▶交通混雑が激しい政庁前交差点から梅大路交差点の間は、西鉄路線バスやコミュニティバス「まほろば号」も複数路線走っている主要な道路であるため、バス路線の定時性確保のためにも、道路整備等の手段を用い交通混雑の緩和を検討します。
- ▶福岡県交通渋滞対策協議会が地域の主要な渋滞箇所として公表している五条交差点をはじめとする5ヶ所1区間において、渋滞解消の手法の検討を行い、渋滞緩和を

【一部抜粋】

第四次太宰府市環境基本計画

『令和版 人と環境にやさしいまほろばの里・太宰府』をめざして



坂人のたびと

かこせのタビット

れいわ姫



令和3年8月
太宰府市

(4) 気候変動対策



関連する SDGs のゴール

①脱炭素社会の実現に向けた取組の推進

取組の方向性

人間活動の拡大によって、温室効果ガスの排出が増大し、地球温暖化は進行し続けており、平均気温上昇約1℃の現在でも既に豪雨災害の多発など多大な影響が顕在化しています。今後さらに影響が増大することが懸念されており、まさに気候変動の非常事態にあることを踏まえ、パリ協定において合意された目標^{*1}から更に踏み込んで、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質的にゼロとし、平均気温上昇幅を1.5℃以内に抑えることが必要です。本市においても、令和3年6月25日に気候非常事態ゼロカーボンシティ宣言を発出し、2050年に温室効果ガスの排出量を実質的にゼロ^{*2}とすることを目標とした長期的な取組を進めます。

主要な温室効果ガスである二酸化炭素(CO₂)^{*3}の排出を抑制するため、市民や事業者に対して、環境にやさしいライフスタイルやビジネススタイルを促し、地球温暖化防止の情報の提供及び啓発を通じて、日常生活や事業活動においてエネルギーの消費抑制、効率利用を心がけるなど、省エネルギーの取組や再生可能エネルギーの導入を促進します。

また、本市は、幹線道路や鉄道といった広域交通の利便性が高いものの、観光地であることから地域内交通において自家用自動車の利用が多く、それらによる渋滞が見られます。その一方で、鉄道利用者数は全体的に減少傾向にあり、また、歩行ネットワークの不足を指摘する市民の声もあります。このような状況の中、自動車は、本市からの二酸化炭素(CO₂)の最大の排出源となっています。

本市における交通渋滞は、観光目的など、主に来訪者による自動車交通が原因となる特異なものであるため、ライブカメラによる道路状況の配信や市内駐車場の満空情報の配信、道路改良・拡幅を進めており、今後も円滑な交通処理の方策などの渋滞緩和策に取り組みます。また、来訪者に対する公共交通の利用促進策を検討するなど、そのための取組を進めていきます。

※1 平均気温上昇を2℃より十分低く保つため、今世紀後半に人為的な温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

※2 CO₂などの温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、森林等の吸収源による除去量との間の均衡を達成すること。令和3年の改正「地球温暖化対策の推進に関する法律」では、このような均衡が保たれた社会を「脱炭素社会」と呼ぶと規定している。

※3 石炭、石油などを燃やすことにより発生する温室効果ガスの一つであり、大気中の濃度の増加が温室効果を促進するおそれがあるとして、発生量の抑制対策などが進められている。



ごじょう保育所太陽光発電施設



太宰府市総合体育館太陽光発電施設

成果指標

| 指標項目 | 第三次計画策定時 (年度) | 現況値 (年度) | 目標値 (年度) | 所管課 |
|---|------------------------|-----------------------|------------------------|-----|
| 市域の二酸化炭素 (CO ₂) 排出量 ^{注1} | — | 277 千トン (平成 28 年度) | 148 千トン (令和 12 年度) | 環境課 |
| 省エネルギー・省資源を実践している市民の割合 | 82.1% (平成 21 年度) | 87.8% (令和元年度) | 89.0% (令和 12 年度) | 環境課 |
| エコ事業所の登録数 | 13 件 (平成 21 年度) | 40 件 (令和元年度) | 45 件 (令和 12 年度) | 環境課 |
| エコファミリーの登録数 ^{注2} | 67 件 (平成 21 年度) | 396 件 (令和元年度) | 200 件 (令和 12 年度) | 環境課 |
| 外出の際に、なるべく自動車を使わず、徒歩、自転車、公共交通機関などを利用している市民の割合 | 62.7% (平成 21 年度) | 20.4% (令和元年度) | 36.0% (令和 12 年度) | 環境課 |
| 市内の道路が渋滞なく円滑に移動できると感じる市民の割合 | 28.0% (平成 21 年度) | 48.7% (令和元年度) | 60.0% (令和 12 年度) | 建設課 |
| 庁舎や学校等の公共施設における排出二酸化炭素 (CO ₂) 換算量 | 3,539 トン (平成 21 年度) | 3,400 トン (令和元年度) | 2,506 トン (令和 12 年度) | 環境課 |

注1 市域の二酸化炭素 (CO₂) 排出量は、算定方法を変更しているため、第三次計画策定時を「—」としています。

注2 エコファミリーの登録数は、アプリへの移行に伴いリセットされているため、目標値の方が少なくなっています。

市民やNPOに期待される役割

- 省エネ・低炭素型の製品・サービス・ライフスタイルの選択など、賢い選択「COOL CHOICE」を実践します。
- 電気はこまめに消す、冷暖房は強くしすぎないようにする、使わないコンセントを抜くなど、家庭での省エネ行動を行います。
- 「ふくおかエコファミリー応援アプリ (エコふぁみ) ^{※1}」または、「ふくおかエコライフ応援 book^{※2}」を参考に、電気やガス、水道使用量の削減など、省エネルギー・節電に取り組む「エコファミリー」に参加します。
- LED^{※3} 照明などの省エネ型機器への買い替えなど高効率エネルギー設備の導入や断熱化を行います。

- 太陽光発電システムなど再生可能エネルギー設備を導入し、家庭で創エネ^{※4}を行います。
- 自家用車はエコドライブで運転します。
- 自家用車を買うときはエコカー（低公害車、低燃費車、電気自動車、燃料電池車）を選びます。
- 外出の際にはなるべく自家用車を使わず、徒歩、自転車、バスや電車などの公共交通機関を利用するよう心がけます。また、コミュニティバス「まほろば号」を利用します。
- 地域の祭りなどを開催する際は、ごみの分別の徹底や過度に照明を使用しないなど、環境への配慮に努めます。
- 環境負荷の指標であるフードマイレージを考慮した商品選択を行います。
- NPOは、これまで実施してきた「温暖化対策普及・啓発活動」を発展させるなどして取組を行います。

※1 省エネ・省資源など地球環境にやさしい活動に取り組む県民（エコファミリー）を支援する福岡県公式の環境アプリ。九州7県のキャラクターたちと一緒に、地球環境にやさしい活動に取り組み、ポイントを貯め、ポイントが貯まるとプレゼントの抽選に参加できる。

※2 環境家計簿様式の資料。環境に配慮した暮らしの目安になるもので、記入することで毎月の水道・光熱費の使用量、ごみの排出量などが一目でわかるようになっている。これらをチェックすることで、日常生活でどのくらいのエネルギーを使っているか、二酸化炭素を出しているかを知ることができる。

※3 Light Emitting Diode（発光ダイオード）の略称で、電気を流すと発光する半導体の一種。白熱電球・蛍光灯と比べて消費電力が非常に少なく、寿命が非常に長いという特長がある。

※4 一般家庭や企業、自治体において太陽光発電システムや燃料電池などを設置して、自らエネルギーを創り出すこと。

事業者に期待される役割

- 温暖化防止の必要性の認識を高めるための社員教育を行います。
- 冷房や照明の適正化、昼休みの消灯など、オフィスや事業場での省エネを進めます。
- 事業所は、採光、通風、断熱などに配慮した環境共生型の施設にし、また、太陽光、燃料電池、コージェネレーション^{※5}、廃熱利用等の省エネ・新エネ設備を導入します。
- 「エコ事業所」や「エコアクション21^{※6}」に取り組み、環境負荷の少ない事業活動を進めます。
- 徒歩、自転車、公共交通機関を利用した通勤や観光を促進します。
- 営業車や社用車はエコドライブで運転します。
- 営業車や社用車を導入するときはエコカー（低公害車、低燃費車、電気自動車、燃料電池車）を選びます。
- 配送システムなどの物流の効率化を図ります。
- 公共交通事業者は、高齢者や障がいを持っている人をはじめすべての市民が利用しやすい公共交通サービスの提供に努めます。
- イベント等を開催する際は、ごみの排出削減やLEDを使用するなど、環境への配慮

に努めます。

※5 発電と同時に発生した排熱も利用して冷暖房や給湯等の熱需要に利用するエネルギー供給システムで、総合熱効率の向上を図るもの。

※6 ISO14001 認証取得が資金等の面で困難な中小企業等の幅広い事業者が利用できるよう環境省が作成した「環境への取組を効果的・効率的に行うシステムを構築・運用し、環境への目標を持ち、行動し、結果を取りまとめ、評価し、報告する」ことの認証・登録制度。

行政の具体的な取組

●市民への省エネ対策の促進【環境課】

広報だざいふやイベント等で啓発を行うとともに、出前講座や地域活動において実施される省エネルギーに関する研修や取り組みを支援します。

●事業者への省エネ対策の促進【環境課】

温暖化防止の必要性の認識を高めるための社員教育や事例等の情報提供、啓発による省エネルギー対策の取組を促進します。

また、環境省が進めている「エコアクション 21」の取組や福岡県が進めている「エコ事業所登録」を事業者に対して普及啓発します。

●太陽光発電^{※1}などの再生可能エネルギー導入の促進【環境課】

市民や事業者に対し、情報提供や啓発の充実を図りながら、エネルギー消費にともなう環境負荷の低減を図るための太陽熱利用システムや太陽光発電システムなど、再生可能エネルギー導入の促進を図ります。

※1 シリコン半導体の光電効果を利用して、太陽の光を直接電気エネルギーに変換するもの。太陽エネルギーは無尽蔵であるほか、二酸化炭素(CO₂)や汚染物質を出さないクリーンさが注目されている。

●地球温暖化防止活動推進センター^{※2}及び近隣自治体等との連携【環境課】

福岡県の指定機関である「地球温暖化防止活動推進センター」や地球温暖化防止活動推進員^{※3}と連携し、各種イベントや地域活動などの機会をとらえて市民や事業者に対する省エネルギーや再生可能エネルギーの啓発を行います。

また、福岡県筑紫保健福祉環境事務所や近隣市町と連携し、広域的な取組を行います。

※2 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づき、福岡県知事から県内の地球温暖化対策に関する普及啓発の拠点として指定された機関。

※3 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づいて県知事が委嘱し、温暖化対策に関する家庭や地域における取組を促進するための普及啓発を行う。

●市内の大規模事業所への啓発【環境課】

多量のエネルギーを使用する工場、スーパー及び学校等の大規模事業所に対して「エコ事業所」の参加呼びかけやエコ診断等の周知、活用促進を行います。

●交通渋滞対策【建設課、都市計画課】

地域や警察等の関係機関と協議し計画的な幹線道路整備や交通渋滞箇所の交差点の改良を進めるとともに、地域や県公安委員会と協議しながら、順次交通規制による円滑な交通処理を推進します

また、必要に応じてライブカメラの増設や満空情報の配信をするなど、太宰府天満宮や竈門神社周辺における交通渋滞対策を行います。

●自動車から公共交通、自転車への利用転換の促進【都市計画課、建設課】

自動車の使用抑制及び渋滞緩和による二酸化炭素排出量削減のため、自動車から公共交通や自転車に利用転換するための施策を検討します。また、現在整備しているパーク・アンド・ライド^{※1}駐車場や自転車駐車場を適切に管理し、利用促進を図ります。

※1 鉄道などのターミナル駅の周辺の駐車場を整備・活用して、自家用車と公共交通機関との乗り継ぎ利便性を高めることにより、自動車利用を減らして公共交通機関利用を促進し、自動車からの環境負荷や市街地の渋滞緩和を軽減する方策。

●エコ・オフィスの推進【管財課、環境課】

クールビズ^{※2}やウォームビズ^{※3}の徹底による電力使用の抑制をはじめ、消耗品や備品などのグリーン購入^{※4}の促進、ごみの減量、上水道の節水など、二酸化炭素(CO₂)の排出抑制に努めます。

また、電力契約にあたっては、温室効果ガス排出係数も考慮します。

※2 冷房時のオフィスの室温を 28℃にした場合でも、「涼しく効率的に格好良く働くことができる」というイメージを分かりやすく表現した、夏の新しいビジネススタイルの愛称。「ノーネクタイ・ノー上着」スタイルがその代表。

※3 暖房時のオフィスの室温を 20℃にした場合でも、ちょっとした工夫により「暖かく効率的に格好良く働くことができる」というイメージを分かりやすく表現した、秋冬の新しいビジネススタイルの愛称。重ね着をする、温かい食事を摂るなどがその工夫例。

※4 製品やサービスを購入する際に、その必要性を十分に考慮し、購入が必要な場合には、できる限り環境への負荷が少ないものを優先的に購入すること。

●環境に配慮したイベント等の開催【関係課】

イベント等を開催する際は、廃棄するごみの分別を徹底することや、使用する照明はLEDを使用するなど、環境に配慮します。

●環境に配慮した公用車の導入【管財課】

公用車の新規購入に際して、電気自動車などの環境に配慮した公用車の導入を進めます。

●環境に配慮した公共施設への転換【管財課、観光推進課、文化学習課、文化財課】

公共施設については、施設や設備の機能更新時に、省エネ対応など環境に配慮した施設への転換を図ります。また、再生可能エネルギー導入に向けた調査研究を進めます。

●地球温暖化対策実行計画区域施策編及び気候変動適応計画策定の検討

太宰府市域の自然的社会的条件に応じた、温室効果ガスの排出の抑制等のための総合的かつ計画的な施策を定める「地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」及び気候変動適応に関する施策を推進するための「気候変動適応計画」の策定を検討します。

関連計画

| 計画名 | 計画期間 | 発行年 | 所管課 |
|---------------------------------|-----------|-------|-------|
| 太宰府市地球温暖化対策実行計画【第5期】 (事務事業編) | 令和3年～令和7年 | 令和3年 | 環境課 |
| 太宰府市地域防災計画 | 平成26年～ | 平成26年 | 防災安全課 |
| 太宰府市公共施設等総合管理計画 | 平成29年～ | 平成29年 | 管財課 |

余白

【一部抜粋】

太宰府市観光推進基本計画

～大太宰府観光への挑戦～

2019年(平成31年)3月

太宰府市

④ 観光まちづくりによる地域経済循環と都市基盤の拡充

古くから多くの人の交流があった太宰府市では、交通の要衝として、高速道路や鉄道・バス等の公共交通等のインフラ整備が進められてきました。

また、国全体でインバウンド⁴が増加する中、観光関連産業は大きな経済効果を生み出す産業分野として位置づけられています。多くの人を呼び込み、滞在してもらうことで、市内の関連する産業において雇用を創出し、それが定住人口を増やし、市内の経済循環を生み出していくものです。

(3) 観光を推進するにあたって

太宰府に観光に来られる方は、太宰府のみならず、福岡市、柳川市、筑紫野市などの福岡県内や、あるいは大分県、熊本県、長崎県等の九州主要観光ルートを巡る観光を楽しまれる場合も多いことから、観光の推進のためには行政境に捉われずに、『大太宰府』的な観点で他自治体との連携他観光客目線での取組を進めていく必要があります。

また、太宰府市における観光の発展は太宰府市内だけではなく、天神・博多駅、博多港、福岡空港周辺や福岡都市圏の都市基盤形成や経済効果に大きく寄与していることから、今後も周辺地域との連携により相乗効果を発揮させる取り組みを進めていくことが必要です。

Point

幅広い産業への波及効果



め、「また来たい」と思ってもらえるような観光地としての魅力づくりに取り組みます。

また、外国から観光に訪れる人々の国の文化を理解し尊重することにより、国際観光都市として共存共栄していくことを目指します。

② 第二次太宰府市都市計画マスタープラン

将来都市構造のあり方

■ 西鉄太宰府駅周辺の歴史・文化・観光拠点の再生

西鉄太宰府駅周辺には、学問の神様として知られる太宰府天満宮や、アジアの交流の歴史に焦点を当てた九州国立博物館といった歴史に関連する施設があります。西鉄太宰府駅周辺の商業地については、昔ながらの門前町の形態を残していますが、一部駐車場等に利用され街並みが途切れる状況が進んでいます。

今後は、残された町並みや古民家などの、歴史的景観を守り生かしながら地域の住民と協働しつつ、広域拠点として、商業等の活性化を図ります。

軸づくり

■ 歴史・観光資源のネットワーク整備

本市には、大宰府政庁跡をはじめとする「歴史資源」や九州国立博物館や太宰府天満宮等の「観光資源」が多く点在しています。これらの歴史・観光資源を繋ぐ散歩道等の整備を推進し、観光客の回遊性を高めます。

③ まち・ひと・しごと創生 太宰府市総合戦略

基本戦略：儲けよう太宰府

■ 新たな魅力の創出

ア 食文化（グルメ）を軸にした産業活性化

イ 商業施設等の誘致、整備

ウ 宿泊施設の増加

■ 観光産業の更なる強化

ア 観光を軸にした新たなしごとの創出

イ 観光協業体制の更なる強化

ウ 観光宣伝の充実

エ 地域資源を活用した観光の推進

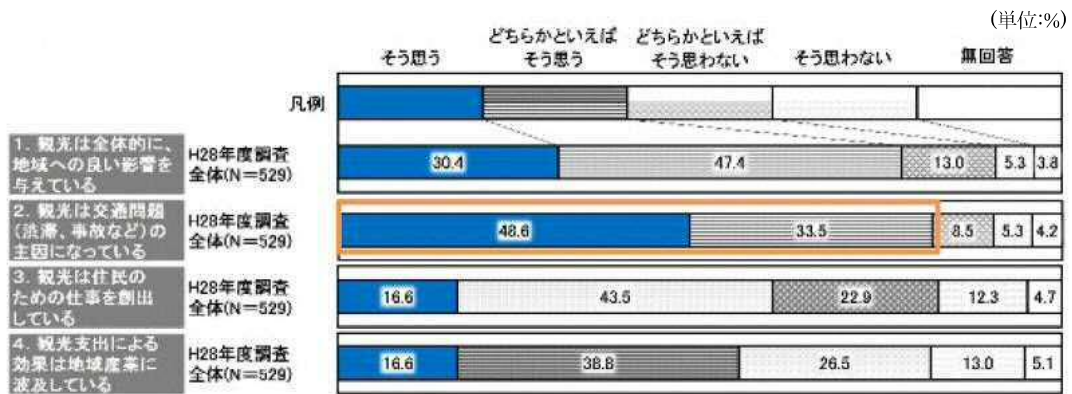
オ 太宰府ブランドの展開

⑧ 観光に対する市民意識

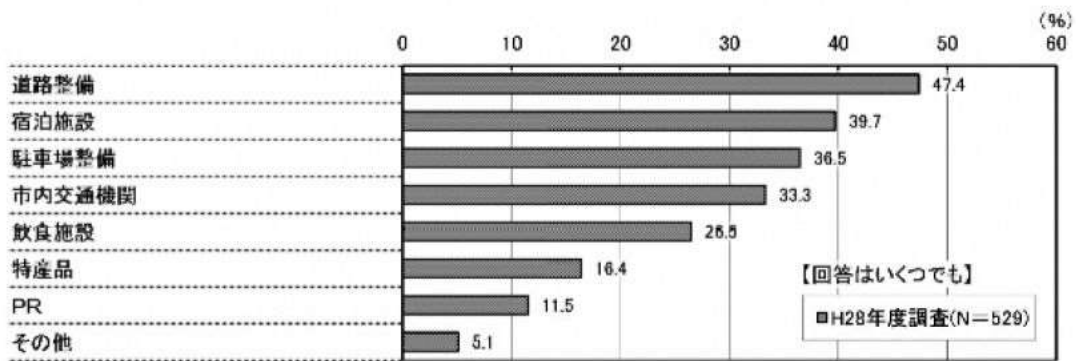
市民意識調査では、来訪者が多いことによって、観光は交通問題の主因になっていると考える市民が8割以上を占めています。

また、今後の本市の観光推進に向けて、必要な取組みとしては、道路整備と回答する市民が最も多く、47.4%を占めています。

■観光に対する市民意識(H28 太宰府市市民意識調査より)



■太宰府観光推進に必要なもの(H28 太宰府市市民意識調査より)



(4) 観光客ニーズ・動向

2016年度(平成28年度)太宰府市観光客アンケート調査より、回答者の性別・年代ごとに傾向を分析しました。

女性観光客については、30歳代女性と60歳代女性が高消費単価、かつ太宰府の歴史文化への関心が高い層と考えられます。

一方、男性は、40歳代と70歳代が高消費単価、かつ太宰府の歴史文化への関心が高い層と考えられます。

(5) SWOT分析

前述より、現状分析を踏まえて、SWOT分析を実施しました。中長期的な視座に立ち、強み(S)を生かして機会(O)を捉え、弱点(W)を克服する、もしくは脅威(T)を回避していくことが重要です。

■太宰府観光におけるSWOT分析

| 地域の強み、ポテンシャル(S) | 弱み、問題点(W) |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 多くの観光客が来訪するわが国有数の観光拠点である「太宰府天満宮」 太宰府天満宮ならびに大宰府政庁跡など、市内に賦存する歴史文化資源(京都、鎌倉よりも古い) <p>→既に知名度、コンテンツは十分すぎるほど</p> <ul style="list-style-type: none"> 文化財保護によって守られてきた自然と景観がある 博多、福岡港、福岡空港からの近接性 <p>→むしろ、市街地中心部から少し離れているという特性が強み</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内で4番目の国立博物館が立地している | <ul style="list-style-type: none"> 滞在時間が短い、通過型・立寄り型観光が定着 宿泊施設、飲食店などの受け皿が脆弱 <p>→観光消費額が伸び悩み</p> <ul style="list-style-type: none"> 太宰府天満宮門前町などへの一極集中型 <p>→参道周辺以外の住宅や商店などと「太宰府」のブランドが乖離、オリジナリティがない</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活道と観光客の動線が混在することで交通渋滞が慢性化 街の外観、デザイン性などに統一感がないこと <p>→サイン計画⁶も不十分</p> |
| 捉えるべき機会(O) | 回避すべき脅威(T) |
| <ul style="list-style-type: none"> 博多港、福岡空港に訪れるインバウンド需要(一部脅威にも) 「コト消費⁷」などの体験型、高価格帯の国内旅行需要の獲得 <p>→量より質、モノより時間、体験</p> <ul style="list-style-type: none"> 「女子旅」など、F1層⁸の消費活発化 アクティブシニア層⁹の消費活発化 日本遺産への認定、国の「地方創生」「観光立国」の政策の流れ SNS¹⁰などの個人発の情報ネットワークの成熟 <p>→マスメディアではなく、個人発情報の集積</p> | <ul style="list-style-type: none"> 安価な消費を促す大手資本の流入、進出 福岡県内、佐賀、大分などの近隣地域との差別化・競合 <p>→九州地域内でも自治体間競争が激化</p> <ul style="list-style-type: none"> 一過性のブームに乗った民間投資抑制 少子高齢化の進展(ターゲット人口の絶対数の減少) |

SWOT 分析：

- ・市場環境分析のフレームワーク¹¹としてよく用いられる分析手法
- ・外部環境と内部環境の双方を組み合わせて分析するフレームワーク
- ・「SWOT」とは、内部環境である自らの強み（Strength）と弱み（Weakness）、外部環境である自らにとっての機会（Opportunity）と脅威（Threat）の頭文字を指します。

上記を踏まえ、特に主要な課題は、①来訪箇所が太宰府天満宮、九州国立博物館エリアに集中しており、市内全体の回遊が少ない、②観光客一人当たりの滞在時間消費金額が少ない、③回遊を促すことにより一極集中型の自動車流入による市内交通渋滞の緩和、と考えられます。

それらの課題解決に向けて、本市の強みや機会を生かしながら、観光戦略の基本的な方向性を以下のとおり定めます。

| | |
|--------|--|
| 強みを生かす | ：既存の歴史文化資源と恵まれた立地の特性を最大限生かし |
| 機会を捉え | ：インバウンド（高所得者層の個人旅行）、アクティブシニア、女性層の観光需要を捉え |
| 弱点を克服 | ：宿泊需要の獲得、滞在時間の延長、回遊の促進により、市内での観光消費の促進を図る |
| 脅威を回避 | ：周辺他地域との差別化、流出している「観光消費」を取り込む |

このSWOT分析に基づき、本市が将来とるべき戦略、目指すべき将来像を設定します。

③ 回遊促進戦略～太宰府をめぐる～

| | |
|---------|---|
| 課題認識 | <ul style="list-style-type: none"> ・太宰府天満宮及び参道エリアに来訪者が集中している。 ・立ち寄りエリアが偏在することで、滞在場所の偏りと短時間化を引き起こしている。 ・来訪者が他のエリアを回遊できるように、駐車場等の工夫と、回遊ルートの開発等を行い、一極集中型の構造転換を図る |
| 方針 | <p>【回遊ルートづくり】 現在の太宰府天満宮周辺集中の回遊ルートを、他の拠点も含めて、市内広範に歩いて過ごしてもらえるルートの開発・整備を図る。 渋滞の原因を明らかにし、交通計画の見直しを行うとともに、駐車場の分散化と、域内二次交通の仕組みづくり、モビリティ・マネジメント¹⁴の導入を行う。</p> <p>【回遊促進プロモーション】 他の回遊ルート等の認知度、利用者数を増加させるためのプロモーション活動とともに、回遊ルートを使ったイベント等を実施する。</p> |
| 成果目標 | <ul style="list-style-type: none"> ・立ち寄り箇所数の増加、滞在時間の延長 ・来訪者の交通や回遊に対する満足度向上 |
| KPI (例) | <ul style="list-style-type: none"> ・立ち寄り箇所数 ・滞在時間 ・来訪者満足度（移動・交通に対して） |

④ 基本計画実行戦略～太宰府をつなぐ・結ぶ～

| | |
|---------|---|
| 課題認識 | <ul style="list-style-type: none"> ・現在は太宰府天満宮や地元事業者、市がそれぞれの取組みを実施しているが、今後、本計画に基づき、一体的な合意形成と事業推進を進めることが必要である。 ・そのため、ステークホルダー¹⁵が共同出資する形態による官民連携の観光事業体の組成が求められている。 |
| 方針 | <p>【観光人財づくり・体制づくり】 ガイド、おもてなし人材など、市民が観光産業の一端を担う人材活用方策の検討を進めるとともに、観光関連ビジネスに参入する事業者の増加を促す。</p> <p>【官民連携による推進体制の構築】 企画、プロモーション、サービス提供・施設運営、資金調達等を担う「観光事業体」を地域において、官民連携での組成を検討する。（太宰府版DMC¹⁶の組成など）</p> |
| 成果目標 | <ul style="list-style-type: none"> ・市民・市内事業者による新たなサービス提供による所得・売上増 |
| KPI (例) | <ul style="list-style-type: none"> ・関連サービス資格取得者数 ・新たな取組み実施事業者数 等 |

Point

KPI (Key Performance Indicator) とは、目標の達成度合いを計るために継続的に計測・監視される定量的な指標のこと。組織や個人が日々活動、業務を進めていくにあたり、「何を持って進捗とするのか」を定義するために用いられる尺度であり、現在の状況を表す様々

な数値などの中から、進捗を表現するのに最も適していると思われるものが選択される。

(4) 先進事例からの示唆

(3) の基本戦略の具体化にあたり、特に課題となる①観光消費額向上に向けた取り組み、②宿泊の受け皿づくり、③回遊性向上・交通渋滞の解消、④事業推進体制の構築に対して、先進事例を抽出・整理しました。(各事例は参考資料参照)

■先進事例からの示唆

| 分野 | 事例地域 | 概要 | 示唆 |
|------------------|--|--|---|
| ①観光消費額向上に向けた取り組み | 1. 欧州主要都市近郊の高価格帯ガイドツアー <ul style="list-style-type: none"> ▶ イルド・フランス：ベルサイユ宮殿ツアー ▶ イタリア北西部：トリノ市内観光ツアー ▶ モンセラッタ：モンセラッタツアー 2. 国内インバウンド向け高価格帯ツアー <ul style="list-style-type: none"> ▶ 飛騨高山 | <ul style="list-style-type: none"> ・欧州の高価格帯ツアーは、いずれも一日の長時間ツアー。 ・昼食、入場チケット、日本語ガイド等が充実。 ・非常に高い価格設定で、ツアーを利用しない場合と比べて3倍～5倍と想定。 ・飛騨高山は3時間半の自転車ツアーで7,300円/人。人気が高い。 | ⇒観光客の満足度を高めるツアー実施により観光消費額の大幅な増加を図ることができる可能性がある。 |
| ②宿泊の受け皿づくり | 1. 高価格帯ホテル 2. インバウンド向けホテル 3. 民泊 4. リノベーション・ホテル | <ul style="list-style-type: none"> ・奈良県では公有地を活用して高価格帯ホテルの誘致に成功している。 ・インバウンド向けのホテル事業を展開する動きがある。 ・民泊については2018年度まで整備済。 ・篠山市では歴史的建造物を利活用したホテルが成功。 | ⇒ターゲットごとに付加価値のある宿泊施設を誘致・整備することが重要 |
| ③回遊性向上・交通渋滞の解決 | 1. 伊勢神宮周辺 2. 京都市嵐山地区 3. 京都市 | <ul style="list-style-type: none"> ・伊勢神宮ではパーク＆バスライドと交通需要マネジメント(TMD)¹⁷を実施。 ・嵐山地区ではバス駐車場予約システムを導入。 ・京都市は企業や公共施設の敷地を臨時駐車場として利用。 | ⇒駐車場のインフラ整備(ハード面)と、各種交通システムの導入(ソフト面)の両輪による取組が必要。 |
| ④事業推進体制の構築 | 1. セとうちDMO 2. ものバみらい 3. WAKUWAKU やまのうち 4. 田辺市熊野ツアーリズムビューロー | <ul style="list-style-type: none"> ・マーケティング・プロモーション主体(セとうち)、飲食・宿泊等の自主事業主体(やまのうち)、両方を実施(ものバみらい、熊野)がある。 ・いずれの組織も民間人材や外国人を登用している。 | ⇒マーケティングは地域の確保が課題。自主事業型は事業リスク負担が課題。必要な事業部化に必要な能力・人材を整理し、不足するノウハウ、人材は外部登用も視野に入れる必要がある。 |

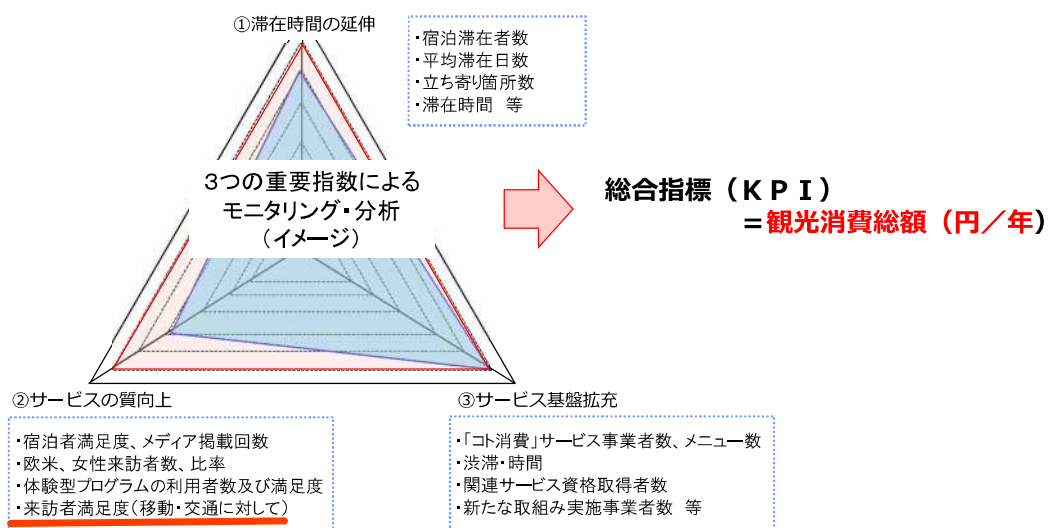
(5) KPIの設定

本推進基本計画において、将来の本市の観光戦略の「成果目標＝アウトカム指標」として、KPIを設定します。


KPIは、将来像を具体的に示す指標であることが重要であるため、それぞれの戦略ごとに達成すべき成果を明確にした上で、設定します。

それぞれの戦略に対する指標を設定しつつ、最重要KPIは、「目標観光消費単価」とします。①滞在時間や日数の延伸、②サービスやプログラムの質向上、③サービス基盤の拡充、それぞれが充足することで、最終的には市内の観光消費総額の増加に寄与します。

■太宰府観光におけるKPIの考え方



② 西鉄太宰府駅周辺の再整備（民間投資の促進・誘導）

| 西鉄太宰府駅周辺の再整備（民間投資の促進・誘導） | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|-----|-----|-----|-----|-----|----------------|------------------|--|--|--|
| 背景 | <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄太宰府駅周辺は、鉄道、バス、自家用車による太宰府天満宮や参道エリアへの来訪者の拠点となっており、太宰府観光の顔といえるエリアである。 ・しかしながら、現在では、物販や飲食などの短時間滞在向けの商業が集積するのみであり、長時間滞在の受け皿となる宿泊施設や体験型施設が不足している。 ・一方、同エリアは、建築物の高さ規制があるため、柔軟な民間投資を呼び込みにくい現状である。 | | | | | | | | | | |
| 目的 実施方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄太宰府駅、参道エリアなど、現在の太宰府観光の中心的エリアにおいて、日帰りではなく、「太宰府市内」に滞在してもらうための宿泊施設や観光体験施設について、官民連携（民間活力導入）により、整備促進・誘導を図る。 ・当該エリアには、建物の高さ規制等がかかっている場所も多いため、規制緩和等の民間投資誘導方策等を検討する。 | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・本市は、駅周辺の交通利便性等の向上を図るため、交差点改良や駅前広場整備、道路改良を実施し、基盤を整える。 ・民間事業者については、既存民間駐車場等の利便性向上に資する改修事業、駅舎の改修等を実施する。 ・新たな滞在を促す宿泊施設や体験型施設の整備については、古民家の改修による宿泊施設化（後述）、駅舎周辺を活用した民間投資誘導、公有地を活用した民間による定期借地型³²PPP事業などを導入し、積極的な事業化を図るものとする。  | | | | | | | | | | |
| 事業効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・民間による宿泊施設数が増加し、来訪者の滞在時間延伸に寄与。 ・民間投資が活発化することで、遊休資産の有効活用、流動化が図られ、市内投資額が増加する。 | | | | | | | | | | |
| 事業 スケジュール | <table border="1"> <tr> <td>1年目</td> <td>2年目</td> <td>3年目</td> <td>4年目</td> <td>5年目</td> </tr> <tr> <td>基礎調査 事業手法検討</td> <td colspan="4">計画策定 事業化準備・調整</td> </tr> </table> | 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | 基礎調査 事業手法検討 | 計画策定 事業化準備・調整 | | | |
| 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | | | | | | | |
| 基礎調査 事業手法検討 | 計画策定 事業化準備・調整 | | | | | | | | | | |

(3) 回遊促進戦略～太宰府をめぐる～

課題:

- ・立寄り・通過型の来訪者が多く、本市の魅力や観光拠点を十分に満喫してもらえていない
- ・観光関連の産業が物販などが中心
- ・宿泊施設等の集積が不十分
- ・「宿泊できる場所」として認知されていない



取り組みを進めます

- 太宰府天満宮～観世音寺～大宰府政庁跡までの回遊ルートの整備
- 史跡地における民間投資誘導
- 市内駐車場の分散化
- 市内二次交通(サイクルシェア等)の導入
- モニターツアー等によるプロモーション
- 市民参加型まち歩きイベントの開催

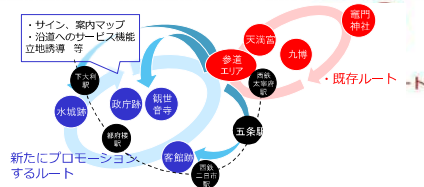


成果目標

- ・立寄り個所数の増加、滞在時間の延長
- ・来訪者の交通や回遊に対する満足度向上

【回遊ルートづくり】

現在の太宰府天満宮周辺集中の回遊ルートを、他の拠点も含めて、市内広範に歩いて過ごしてもらえるルートの開発・整備を図る。
渋滞の原因を明らかにし、交通計画の見直しを行うとともに、駐車場の分散化と、域内二次交通の仕組みづくり、モビリティ・マネジメントの導入を行う。



回遊を促進するプロモーションを実施

【回遊促進プロモーション】

他の回遊ルート等の認知度、利用者数を増加させるためのプロモーション活動とともに、回遊ルートを使ったイベント等を実施する



モニターツアーの実施

市内の観光資源



水城跡(春)

観世音寺(夏)

福門神社(秋)

太宰府天満宮(冬)

① 太宰府天満宮～観世音寺～政庁跡～水城跡までの回遊ルートの整備

| 太宰府天満宮～観世音寺～政庁跡～水城跡までの回遊ルートの整備 | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|--|---------------------|-----|-----|-----|-----|-------------------|--|---------------------|--|--|
| 背景 | <ul style="list-style-type: none"> ・現在の来訪者の立寄り場所は、太宰府天満宮、九州国立博物館、竈門神社の3拠点に集中しており、その多くの回遊ルートは、天満宮近くの駐車場に自家用車やバスを駐車し、参道エリアや天満宮、九州国立博物館あたりを徒歩で周るルートにとどまっている。 ・それにより、滞在時間や消費エリアが限定的になっていることが太宰府市観光の大きな課題である | | | | | | | | | | |
| 目的 実施方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・現在の天満宮、及び参道エリア、九州国立博物館、竈門神社の拠点以外にも、本市には歴史・文化資源が豊富である。来訪者が訪れやすくするために、大宰府政庁跡や観世音寺、客館跡、水城跡など、市内に広がる他の資源を楽しむことができる回遊ルートを整備し、情報発信する。 ・また、訪れた人が休憩したり、お土産を買ったり、食事をするように、それぞれの回遊ルートにおけるサービス機能の整備拡充を図る。 | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・既存の回遊ルートに専門家やメディアと連携する等、新たな付加価値や新たな観点を加えた上で、情報発信の強化、旅行会社等への売り込みを行い、「認知度」を高めることを重視 ・回遊ルートの沿道や拠点周辺におけるサービス機能（飲食店等）の立地可能性検討 ・地元ガイド、事業者による街歩きを実施し、ルートの問題点・改善点を明らかにし、「誰もが歩きたくなる回遊ルート」として整備 ・サイン、案内マップ、カラー舗装等による歩行者の誘導 | | | | | | | | | | |
| 事業効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・回遊ルートが増え、来訪者の滞在時間延伸に寄与する。 ・沿道、周辺施設への立寄りが増え、飲食や体験に係る消費単価が増加する。 | | | | | | | | | | |
| 事業 スケジュール | <table border="1"> <tr> <td>1年目</td> <td>2年目</td> <td>3年目</td> <td>4年目</td> <td>5年目</td> </tr> <tr> <td colspan="2">回遊ルート案の棚卸・新規ルート検討</td> <td colspan="3">観光案内、マップ作成、サイン等への反映</td> </tr> </table> | 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | 回遊ルート案の棚卸・新規ルート検討 | | 観光案内、マップ作成、サイン等への反映 | | |
| 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | | | | | | | |
| 回遊ルート案の棚卸・新規ルート検討 | | 観光案内、マップ作成、サイン等への反映 | | | | | | | | | |

③ 市内駐車場整備事業

| 市内駐車場整備事業 | | | | | | | | | | | |
|--------------|---|-----|----------------------|-----|-----|-----|------------|------------|--|----------------------|--|
| 背景 | <ul style="list-style-type: none"> ・立寄り先に偏りが生じている一つの要因は、現在来訪者が利用する駐車場が太宰府天満宮周辺、参道エリア周辺に集積していることである。 ・それにより、市民生活にも影響を及ぼしており、自家用車や観光バスの駐車場所を分散することが急務である。 ・そのため、九州国立博物館周辺や大宰府政庁跡、観世音寺周辺に駐車場を整備し、そこから回遊してもらう工夫が必要である。 | | | | | | | | | | |
| 目的 実施方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・遊休地、公有地等を活用し、九州国立博物館周辺、及び政庁跡、観世音寺周辺において、一定規模の駐車場を整備する。 ・それにより、自家用車や観光バスの移動ルートが変わることが期待できる。 ・また、そこから来訪者に回遊してもらうためには、拠点間、駐車場間を結ぶ二次交通（サイクルシェアや新たな移動手段等）のサービスを提供し、来訪者の利便性を高めることも検討する。 | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>・駐車場が集中している太宰府天満宮及び参道エリアから、自家用車や観光バスを分散させるために、九州国立博物館周辺、政庁跡、観世音寺周辺での遊休地や公有地を活用した駐車場整備可能性を検討する。</p> <p>・駐車場整備後、利用者の徒歩での回遊を促すため、駐車場や各施設等を結ぶ二次交通（サイクルシェアや新たな移動手段等）の整備などを検討し、「パーク＆ウォーク」の促進を図る。駐車場利用者は無料乗車可能などのサービスを想定。</p> <p>・回遊ルートのプロモーションとともに、駐車場所のサイン、案内、旅行会社等への周知を行い、来訪者の回遊促進を図る。</p> <p> → 現在の歩行者動線イメージ → 将来の歩行者動線イメージ </p> <p>二次交通</p> <p> 天満宮 参道エリア 九博 西鉄太宰府駅 五条駅 西鉄二日市駅 JR二日市駅 客館跡榎社 観世音寺 政庁跡 都府楼前駅 水城跡 下大利駅 </p> | | | | | | | | | | |
| 事業効果 | 回遊時間（滞在時間）の延伸 | | | | | | | | | | |
| 事業 スケジュール | <table border="1"> <thead> <tr> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>基礎調査、実証事業等</td> <td>効果検証、事業化準備</td> <td></td> <td colspan="2">駐車場整備、駐車場シェアリング事業の実施</td> </tr> </tbody> </table> | 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | 基礎調査、実証事業等 | 効果検証、事業化準備 | | 駐車場整備、駐車場シェアリング事業の実施 | |
| 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | | | | | | | |
| 基礎調査、実証事業等 | 効果検証、事業化準備 | | 駐車場整備、駐車場シェアリング事業の実施 | | | | | | | | |

余白

太宰府市観光推進基本計画
追加変更
(別冊)

令和3年4月
太宰府市

太宰府市観光推進基本計画 実施状況の評価と当面の対応について（2021年（令和3年）4月）

| | | | |
|---------|--|---|---|
| 【現行の計画】 | 住む人も訪れる人も共に喜びをわかちあちあちまちまちを指し、今後の太宰府市の観光振興についての基本的な考え方、目標を示し、また、その具体的な施策を示す。 | 【S】強み：歴史文化資源（太宰府天満宮、九州国立博物館、よい立地（福岡市港から近い）） 【W】弱み：宿泊施設数、滞在時間短、門前町一極集中による「太宰府」ブランドの希薄化 【O】機会：インバウンド需要、コト消費、女子旅、アクティブシニア 【T】脅威：九州域内の自治体間競争の激化、少子高齢化の進展 | 観光集約ターゲット層の拡大 ・アジア・立寄り型→「欧米露」・「滞在型」 ・団体→個人（V・Z）「女子旅」 将来像 (1) 宿泊してまち全体を楽しく散策できる (2) 地域資源を活用した太宰府の食や体験を楽しむことができる (3) 観光分野で市民が参画・活躍している (4) 官民連携・周辺地域との連携を進めている |
| 目的 | 文化の継承と活用 アイデンティティの醸成と発信 人との交流による都市の多様性や社会包摂の発揮 観光まちづくりによる地域経済循環と都市基盤の拡充 | | |
| 効果 | | | |

| | | |
|---------|---|--|
| 【環境の変化】 | <p>5つの変化 「梅花の五縁」</p> <p>[1] 「令和発祥の都」太宰府の誕生（2019.4） ・ 大宰府 ・ 梅花の宴 [2] 新型コロナウイルスへの対応（2020.1） ・ 「新しい生活様式」 ・ リモート観光 ・ コロナ減事業 [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定（2020.3） ・ 多様な人材の活躍推進 ・ Society 5.0 ・ SDGs への対応</p> | <p>[4] 日本遺産「西の都」広域型認定（2020.6） ・ 「大宰府」観光 ・ 周辺地域との連携 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立（2020.7） ・ 九州本来の魅力を発信 ・ DX推進の一環</p> |
|---------|---|--|

| 観光推進基本計画（P） 2019～2023年度計画 | 実績（D） 2019年度・2020年度 | 関係する環境の変化 | 評価と改善（C・A） | 当面の対応（P） 2021年度～ | 備考 |
|--|--|---|--|--|--|
| <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 立寄り・通過型の来訪者が多い 観光推進本部が中心 宿泊施設等の集積が不十分 「宿泊できる場所」と認知されていない <p>【取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 門前町リノベーションプロジェクト 西鉄太宰府駅周辺の再整備 宿泊施設誘致事業 宿泊推進プロモーション事業 太宰府品賃種別事業 <p>【成果目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 宿泊滞在客数の増加 宿泊地としてのフロント化等 | <ul style="list-style-type: none"> ホテルカルテリア太宰府オープン（2019.10 古香庵、2021.3 新石亭・梅花 ①・③） 西鉄グループなどと太宰府観光の課題を整理していくべく「太宰府コンテツ会議」を開催（2019年度：1回、2020年度：0回：①・②・⑤）。 | <p>[2] 新型コロナウイルスへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 安心創出策の必要性 2019年度は「令和」効果で観光客が増加したが、2020年度は新型コロナウイルスの影響で激減 | <ul style="list-style-type: none"> 西鉄グループの協力により、宿泊施設が増加している（①～⑤）。 市は新型コロナウイルス感染拡大の影響により宿泊施設の誘致・プロモーション活動を控えている（③・④）。 新型コロナウイルス収束後を展望した具体的な再整備計画の策定や事業化の検討が必要（②～⑤）。 | <p>2021年度～</p> <ul style="list-style-type: none"> 古民家ホテルを開業予定。（2021年：1棟予定） 西鉄グループとの連携を密に図り、物件等の情報を共有し、今後の展開等に活かす。 新型コロナウイルス感染拡大の動向を踏まえ、計画策定や事業化の検討に着手。 | <ul style="list-style-type: none"> 西鉄太宰府駅のリニューアル（2018.12） |
| <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 消費単価・滞在時間の少なさは体験型・コト消費型メニューの不足が一因 太宰府でしか体験できないものなどを商品にする必要 「ナイトタイムエコノミー」の受け皿が脆弱 <p>【取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> 門前町リノベーション等によるナイトエコノミーの受け皿づくり 歴史・自然を盛り込まれた体験メニューの提供 太宰府グルメの開発 太宰府特産品の開発・販促 <p>【成果目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光消費単価の増加 欧米露、女性などの来訪客増加 体験型プログラムの利用者増 体験や食、夜などのサービス事業者増 | <ul style="list-style-type: none"> 九州国立博物館の夜間鑑賞や太宰府天満宮の攻囲参拝をPR（2020年度は新型コロナウイルス対応のため取止め：①）。 「コロナ減観光ルート」を設定。（株）読売旅行にてモニターツアーを実施予定（2021.06 へ延期：②）。あわせて、ふるさと納税の返礼品として提供予定。 福岡農業高校が、各企業とコラボした梅園運商品（ポテトチップス、サイタマ、ジャム、チョコレート等）を開発・継続（③・④）。 観光庁誘客多角化事業「太宰府トキアプロジェクト」にて「太宰府万葉食」（万葉御膳・万葉弁当等）を開発（2021.03.③）。 ピジット・ジャパン事業（VJ）プロモーションにて米国を対象に九州10都市合同での観光PRを実施（2019.10-12：④）。 | <p>[1] 「令和発祥の都」太宰府の誕生</p> <ul style="list-style-type: none"> 「古都」消費観光 梅プロジェクト（梅花の宴） 令和御膳（古代食再現） 万葉集ゆかりのネットワーク 史跡指定100周年への対応 <p>[2] 新型コロナウイルスへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> コロナ減観光ルート ～宝満山龍門神社、四王寺山観音堂（梅の花ことば「不境不屈」） <p>[5] 九州観光促進コンソーシアムの設立</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州本来の魅力を発信 リモート観光・VR観光 | <p>「コロナ減観光ルート」の設定・ふるさと納税返礼品提供や、福岡農業高校と各企業による梅園運商品をはじめ、「太宰府万葉食」の開発など、体験メニューや太宰府グルメの開発を進めている。今後も取組みの継続が必要（②～④）。</p> <p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、ナイトタイムエコノミーの受け皿づくりの取組みが進んでいない（①）。 | <ul style="list-style-type: none"> 既存の取組みを継続するとともに、包括連携協定を締結した西日本鉄道梅や九州電力株等の民間事業者や関係団体と連携し、新たな体験メニューや特産品を開発する。 観光庁誘客多角化事業による成果品として万葉御膳、万葉弁当等のレシピを提供する。 ナイトタイムエコノミーを進めている柳川市等の取組みをベンチマークし、今後の本市の取組みに活かす。 | <ul style="list-style-type: none"> 西鉄太宰府駅のリニューアル（2018.12） |

【凡例】（2020年度末時点の計画比）S：当初の計画以上に大幅に進捗（100～120%）、A：順調に進捗（80～100%）、B：概ね順調に進捗（60～80%）、C：進捗が遅れている（60～80%）、D：進捗が遅れている（～60%）

| 観光推進基本計画（P） 2019～2023年度計画 | 実績（D） 2019年度・2020年度 | 関係する環境の変化 | 評価と改善（C・A） | 当面の対応（P） 2021年度～ | 備考 |
|---|---|---|--|--|--|
| <p>【課題】(1)に同じ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立寄り・通過型の来訪者が多い ・観光産業が物販中心 ・「宿泊施設等の集積が不十分 ・「宿泊できる場所」と認知されていない <p>【取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①太宰府天満宮～観世音寺～戒行跡～水城跡までの回遊ルートの整備 ②史跡地における民間投資誘導 ③市内駐車場の分散化 ④市内二次交通（サイクルシェア）の導入 ⑤モニター等によるプロモーション ⑥市民参加型まち歩きイベントの開催 <p>【成果目録】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立寄り圏所数の増加、滞在時間の延長 ・来訪者の交通や回遊への満足度向上 | <p>2019年度・2020年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新元号「令和」の影響で、大宰府行政跡や坂本八幡宮周辺への観光客が増加(①)。 ・客路跡の平面整備を完了(2020.05.①)。 ・観光庁補助金を活用し、西鉄太宰府駅・都府楼前駅、太宰府天満宮周辺他の観光案内サイン整備を実施(2019～20年度①)。 ・大宰府行政跡前にバス専用駐車場の運用を開始(2019.7～③)。 ・春日市、大野城市と合同でシェアサイクルの導入検討を実施中(④)。 ・「コロナ減観光ルート」を設定。(株)読売旅行にてモニターツアーを実施予定(2021.06へ延期⑤)。あわせて、ふるさと納税の返礼品として提供予定。 ・九州観光促進コンソーシアム事業の一環で、海外向けオンラインツアーを開催(2021.02⑤)。 ・【大宰府万葉会】毎年2月に梅花の宴の再現を実施。(2020.2、2021.2⑥)。 | <p>関係する環境の変化</p> <ol style="list-style-type: none"> [1] 「令和発祥の都」太宰府の誕生 <ul style="list-style-type: none"> ・九州万葉の歌碑めぐり [2] 新型コロナウイルスへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ減観光ルート ・宝満山龍門神社・四王寺山籠音儀(梅の花ことば「不滅不屈」) ・近隣修学旅行の誘致 ・マイクロボットリズム [4] 日本遺産「西の都」広域型認定 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域との連携(「西の都」構成市町村、筑紫5市回遊) [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 <ul style="list-style-type: none"> ・県南(朝倉・うきは・八女)や熊本県北との連携 ・リモート観光・VR観光 | <p>評価と改善（C・A）</p> <p>「コロナ減観光ルート」で客路跡や坂本八幡宮を起点とした回遊ルートを設定。今後は歴史の散歩道を含めた整理が必要(①)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえつつ、関係団体と連携しながら、史跡地における民間投資誘導策や新たな駐車場整備、駐車場シェアサイクル等のシェアリングサービス導入の検討が必要(③・④)。 ・コロナ禍でも実施できるポイントを加えた新たな観光ルート、コースの設定や、修学旅行・海外からの観光客の誘致を進める必要(⑤・⑥)。 <p>B</p> | <p>当面の対応（P） 2021年度～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍でも実施できるポイントを加え、歴史の散歩道（太宰府天満宮～水城跡）を含めた既存の観光ルート ・整理や新たな観光ルート開発、修学旅行・海外からの観光客の誘致を実施(①・⑤・⑥)。 ・新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえつつ、関係団体と連携しながら、史跡地における民間投資誘導策や新たな駐車場整備、駐車場シェアサイクル等のシェアリングサービス等の検討を行う(②～④)。 | <p>備考</p> <p>※ 筑紫省 地域IoT実装・共同利用推進事業 修学旅行プロジェクト 九州観光促進プロジェクト「Elevate」の一環。 福岡県朝倉市・うきは市、太宰府市・八女市、熊本県豊後五ヶ郷本館と九州電力(株)など九州の企業ら社とともに設立。</p> |
| <p>(4) 基本計画実行戦略</p> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消費単価・滞在時間の少なさは体験型 ・コト消費型メニューの不足が要因 ・太宰府でしか体験できないものなどを商品にする必要 ・「ナイトタイムエコノミー」の受け皿が脆弱 <p>【取組み】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①観光ビジネススタートアップ支援事業 ②市民おもてなし財育成事業 ③太宰府市観光戦略推進事業体の組成 ④官民協創プラットフォームの構築 ⑤観光情報基盤の拡充 ⑥市内大学との連携 <p>【成果目録】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民・市内事業者による新たなサービス提供による所得・売上増 | <p>2020年度末時点の計画比)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・太宰府市商工会が産業界競争力強化法に基づき創業支援事業として実施している「だざいふ創造塾」への支援を実施(①)。 ・民間事業者との包括連携協定締結(西日本鉄道線：2020.9、九州電力：2020.11④)。 ・九州観光促進コンソーシアム※を設立(2020.7)し、太宰府の魅力を体験できる映像や新型コロナウイルス感染防止対策の情報を配信。海外向けオンラインツアーを実施(2021.2)④・⑤)。 ・【筑紫女学園大学】筑紫女学園プロジェクトの一環で、太宰府観光の研究発表(2019.12・ホテルカナルテア 2020.12:だざいふ遊園地)や古都の光アンケート調査(2019.09)を実施⑥)。 | <p>関係する環境の変化</p> <ol style="list-style-type: none"> [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 <ul style="list-style-type: none"> ・Society5.0・SDGsへの対応 [4] 日本遺産「西の都」広域型認定 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域との連携(「大宰府」観光) [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 <ul style="list-style-type: none"> ・DX推進の一環(地域IoT実装・共同利用推進事業) ・観光コンベンション機能の強化 ・観光人材の育成 | <p>評価と改善（C・A）</p> <p>新型コロナウイルスの影響により、観光関連ビジネスに特化した形で創業支援の事業手法の検討や観光サービスがイドラインの策定、太宰府の観光戦略推進を担う官民共同の事業体設立に関する協議は進んでいない(①～③)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者との包括連携協定締結が進んでいるものの、観光事業推進窓口の庁内一元化や観光案内所への観光関連情報の一元化までは至っていない(④・⑤)。 ・筑紫女学園プロジェクトや古都の力で筑紫女学園大学と相互に協力するなど、産官連携の一層の推進に寄与できている(⑥)。 <p>C</p> | <p>当面の対応（P） 2021年度～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍においても実施できる観光関連ビジネスに特化した形で創業支援の事業手法、観光ガイドの窓口の一本化や観光ガイドの養成に関する検討を行う。また、太宰府観光協会のDDMO化の可能性について協議を行う(①～③)。 ・新型コロナウイルス感染拡大の動向を踏まえつつ、観光事業推進窓口の庁内一元化について方向性を出す(④)。 ・民間事業者や周辺自治体と連携し、関係団体と協議しつつ、観光関連情報の一元化や先進的ICT活用に向けた取組みを進めていく(⑤)。 ・引き続き、太宰府キャンパスネットワーク会議と連携し、学識者の専門的知見や学生の意見を市の観光施策に活用する(⑥)。 | <p>備考</p> <p>※ 筑紫省 地域IoT実装・共同利用推進事業 修学旅行プロジェクト 九州観光促進プロジェクト「Elevate」の一環。 福岡県朝倉市・うきは市、太宰府市・八女市、熊本県豊後五ヶ郷本館と九州電力(株)など九州の企業ら社とともに設立。</p> |

【凡例】(2020年度末時点の計画比) S：当初の計画以上に大幅に進捗(120%～)、A：順調に進捗(100～120%)、B：概ね順調に進捗(80～100%)、C：進捗がやや遅れている(60～80%)、D：進捗が遅れている(～60%)

| 観光推進基本計画 (P) | | 実績 (D) | | 関係する環境の変化 | | 評価と改善 (C・A) | | 当面の対応 (P) | | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|--|--|---|---|--|--|--|----------------------------------|---|---|---|---|---|--|---|--|---|--|---|--|--|--|---|---|---|---|--|--|---|--|---|--|---|---|
| 2019～2023 年度 計画 | | 2019 年度 実績・2020 年度 推定 | | 関係する環境の変化 | | 評価と改善 (C・A) | | 2021 年度～ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ① 太宰府天満宮～観世音寺～政庁跡～水城跡までの回遊ルートの整備 2019 回遊ルート案の精査、新規ルート検討 2020 観光案内、マップ作成、サイン等への反映 2021 観光案内、マップ作成、サイン等への反映 2022 2023 | ② 史跡地における民間投資誘導 (史跡地内に地区計画策定、民間投資呼び込み等) 2019 遊休地活用方策検討、制度検討 2020 2021 事業実施要件の整理、事業者公募等 2022 2023 | ・新元号「令和」の影響で、大宰府政庁跡や坂本八幡宮周辺への観光客が増加。 ・客館跡の平面整備を完了 (2020.05) ・観光補助金を活用し、西鉄太宰府駅・都府楼前駅、太宰府天満宮周辺への観光案内サイン整備を実施 (2019～20 年度)。案内サイン整備を完了 (2020.8)。 ・「コロナ減観光ルート」を設定 (2020.8)。 ・客館跡の平面整備を完了 (2020.05) ・総合戦略推進委員から史跡地における民間投資に関する事業提案を受ける (2020.12)。 ・地方提案対応方針に関する協議決定により、史跡地管理に伴う伐採木等の資源化が可能 (2020.12)。 | [1] 「令和発祥の都」太宰府の誕生 ・九州万葉の歌碑めぐり [2] 新型コロナウィルスへの対応 ・コロナ減観光ルート ・マイクログリーンズム [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・県南や熊本県北との連携 | ・コロナ禍でも実施できる視点を加え、歴史の散歩道 (太宰府天満宮～水城跡) を含めた既存の観光ルートの整理を実施。 ・総合戦略推進委員からの事業提案や新型コロナウィルスの影響、史跡地資源の有効活用に関する協議決定を踏まえ、史跡地における民間投資誘導策を検討。 | A ・客館跡の平面整備や駅・史跡地周辺の観光案内サインの整備は一通り完了した。 ・「コロナ減観光ルート」で客館跡や坂本八幡宮を起点とした回遊ルートを設定。今後は歴史の散歩道 (太宰府天満宮～水城跡) を含めた整理が必要。 | D ・事業提案はあるものの、具体的な方策検討まで至っていない。 ・新型コロナウィルスの影響や史跡地資源の有効活用に関する協議決定を踏まえ、史跡地における民間投資誘導策を検討する必要がある。 | ・「コロナ減観光ルート」で客館跡や坂本八幡宮を起点とした回遊ルートを設定。今後は歴史の散歩道 (太宰府天満宮～水城跡) を含めた整理が必要。 | ・客館跡の平面整備や駅・史跡地周辺の観光案内サインの整備は一通り完了した。 ・「コロナ減観光ルート」で客館跡や坂本八幡宮を起点とした回遊ルートを設定。今後は歴史の散歩道 (太宰府天満宮～水城跡) を含めた整理が必要。 | ・コロナ禍でも実施できる視点を加え、歴史の散歩道 (太宰府天満宮～水城跡) を含めた既存の観光ルートの整理を実施。 | ・NPO 法人歩かんね太宰府 2007.05 発足 2009.08 NPO 法人化 ・大宰府万葉会 1997.06 設立 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | ③ 市内駐車場の分散化 (駐車場整備可能性検討、二次交通整備等) 2019 基礎調査、実証事業等 2020 効果検証、事業化準備 2021 駐車場整備、駐車場シェアリング事業の実施 2022 2023 | ・大宰府政庁跡前にバス専用駐車場の運用を開始 (2019.4～) ・年末年始には臨時駐車場を設置し、渋滞緩和に取り組んでいる。 | [2] 新型コロナウィルスへの対応 ・マイクログリーンズム | C ・新型コロナウィルス感染拡大の影響を踏まえつつ、大宰府政庁跡前のバス専用駐車場の運用開始による効果の検証を実施する必要がある。 ・併せて、新たな駐車場整備や駐車場シェアリング事業化準備の検討が必要。 | ・新型コロナウィルス感染拡大の影響を踏まえつつ、新たな駐車場整備を検討するとともに、駐車場シェアリングやカーシェアリングなどのシェアリングエコノミーの検討を行う。 | C ・新型コロナウィルス感染拡大の影響を踏まえつつ、大宰府政庁跡前のバス専用駐車場の運用開始による効果の検証を実施する必要がある。 ・併せて、新たな駐車場整備や駐車場シェアリング事業化準備の検討が必要。 | ・西鉄太宰府駅レンタサイクルサービス：2001.11～ (2010.01～返却場所に西鉄都府楼前駅を追加) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | ④ 市内二次交通 (サイクルシェア) の導入 (レンタサイクルの拡充、民間への支援検討等) 2019 2020 2021 既存事業の状況把握、課題整理、事業化に向けた検討 2022 2023 | ・西日本鉄道 (株) へのレンタサイクルの導入直前までいったが、新型コロナウィルスの影響で運営会社が撤退。 ・レンタサイクル業務委託を継続するとともに、引き続きシェアサイクル導入の検討が必要 | [2] 新型コロナウィルスへの対応 ・マイクログリーンズム [4] 日本遺産「西の都」広域型認定 ・周辺地域との連携 | C ・春田市、大野城市とシェアサイクルの導入直前までいったが、新型コロナウィルスの影響で運営会社が撤退。 ・レンタサイクル業務委託を継続するとともに、引き続きシェアサイクル導入の検討が必要 | ・今後も西日本鉄道 (株) へのレンタサイクル業務委託を継続するとともに、3 市でシェアサイクルの導入可能性を探っていく。 | C ・春田市、大野城市とシェアサイクルの導入直前までいったが、新型コロナウィルスの影響で運営会社が撤退。 ・レンタサイクル業務委託を継続するとともに、引き続きシェアサイクル導入の検討が必要 | ・西鉄太宰府駅レンタサイクルサービス：2001.11～ (2010.01～返却場所に西鉄都府楼前駅を追加) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ⑤ モニターツアー等によるプロモーション (観光ルートへの観光促進、モニターツアーの実施) 2019 2020 2021 モニターツアー企画、事業化に向けた検討 2022 2023 | ・「コロナ減観光ルート」を設定、(株) 読赤旅行にてモニターツアーを実施予定 (2021.02)。 ・新型コロナウィルスの感染拡大に伴い、県内の近隣自治体を中心に修学旅行の誘致を実施 (2020.9-12 月：62 校誘致)。 ・九州観光促進コンソーシアム事業の一環で海外向けオンラインツアーを開催し、コロナ後の海外からの誘客促進を図る (2021.02) | [2] 新型コロナウィルスへの対応 ・コロナ減観光ルート ・近隣修学旅行の誘致 ・マイクログリーンズム [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・県南や熊本県北との連携 | A ・引き続き、コロナ禍でも実施できる観光ルートの設定・モニターツアーの実施や、修学旅行の誘致、海外からの誘客を進める必要がある。 ・モニターツアーを商品化し、つるつる観光の返礼品提供にふなげらが必要。 | ・引き続き、コロナ禍でも実施できる観光ルートの設定・モニターツアーの実施、海外からの誘客を進める必要がある。 ・モニターツアーを商品化し、つるつる観光の返礼品提供にふなげらが必要。 | A ・引き続き、コロナ禍でも実施できる観光ルートの設定・モニターツアーの実施や、修学旅行の誘致、海外からの誘客を進める必要がある。 ・モニターツアーを商品化し、つるつる観光の返礼品提供にふなげらが必要。 | ・引き続き、コロナ禍でも実施できる観光ルートの設定・モニターツアーの実施、海外からの誘客を進める必要がある。 ・モニターツアーを商品化し、つるつる観光の返礼品提供にふなげらが必要。 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ⑥ 市民参加型まち歩きイベントの開催 (街歩き、市民マラソンイベントの開催) 2019 2020 2021 事業内容の検討、実施に向けた検討 2022 2023 | 【NPO 法人歩かんね太宰府】 ・まち歩きイベント企画・運営を委託。 (2019 年度：4 回、2020 年度：3 回) 【大宰府万葉会】 ・万葉歌碑めぐりを実施。 (2019 年度：2 回、2020 年度：3 回) ・毎年 2 月に梅花の宴の再現を実施。 (2020.2、2021.2 予定) | [1] 「令和発祥の都」太宰府の誕生 ・九州万葉の歌碑めぐり [2] 新型コロナウィルスへの対応 ・コロナ減観光ルート ・マイクログリーンズム | B ・新型コロナウィルス感染拡大の影響で活動を自粛する期間もあったが、徐々に活動を再開している。 ・コロナ禍でも実施できるコース設定や新たなコンテンツづくりが必要。 | ・新型コロナウィルス感染拡大の影響で活動を自粛する期間もあったが、徐々に活動を再開している。 ・コロナ禍でも実施できるコース設定や新たなコンテンツづくりが必要。 | B ・新型コロナウィルス感染拡大の影響で活動を自粛する期間もあったが、徐々に活動を再開している。 ・コロナ禍でも実施できるコース設定や新たなコンテンツづくりが必要。 | ・新型コロナウィルス感染拡大の影響で活動を自粛する期間もあったが、徐々に活動を再開している。 ・コロナ禍でも実施できるコース設定や新たなコンテンツづくりが必要。 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 【凡例】 (2020 年度末時点の計画比) S：当初の計画以上に大幅に進捗 (100～120%)、A：順調に進捗 (80～100%)、B：概ね順調に進捗 (60～80%)、C：進捗が遅れている (60～80%)、D：進捗が遅れている (～60%) |

| 観光推進基本計画 (P) | |
|---|--|
| 2019～2023 年度 計画 | |
| ①観光ビジネススタートアップ支援事業 (市内施設の有効活用・起業/存/リコネクト等) | 2019 事業手法検討 2020 事業化準備 (事業者募集等) 2021 2022 PPPによる事業化 2023 |
| ②市民おもてなし人財育成事業 (観光サービスガイドラインの策定等) | 2019 サービスガイドラインの策定 2020 研修の実施 (認定ガイド事業の実施 2021 (質疑応答?) →話し合っているが政府周 2022 辺のみの案内となっている。 2023 継続的な人材育成事業 |
| ③太宰府市観光戦略推進事業体の組成 (開業と企画運営の事業体の両輪で構築) | 2019 2020 2021 関係者間での協議・調整、 2022 方向性の検討 2023 |
| ④市民協創プラットフォームの構築 (事業提案の受付窓口の一元化等) | 2019 2020 2021 市内での体制検討、仕組みづくり 2022 2023 |
| ⑤観光情報基盤の拡充 (観光案内所機能の拡充、先進的ICTの活用) | 2019 2020 2021 導入可能性検討、 2022 実証事業等の計画策定 2023 |
| ⑥市内大学との連携 (研究発表等での産学官連携の一層の推進) | 2019 2020 太宰府キャンパスネットワーク 2021 会議との協議・体制構築 2022 2023 |

| 実績 (D) | |
|--|--|
| 2019 年度実績・2020 年度推実 | |
| ・太宰府市商工会が産業界が産業界が強化法に基づき創業支援事業として実施している「だざいふ創造塾」への支援を実施。 | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・ Society5.0・SDGsへの対応 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光人材の育成 |
| ・観光庁の誘客多角化事業で市民おもてなし人財育成事業の実施を計画したが、不採用となった。 (大宰府展示館ガイドさんとの協議は実施している?) →話し合っているが政府周辺のみの案内となっている。 | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・多様な人材の活躍推進 [4] 日本遺産「西の都」広域型認定 ・周辺地域との連携 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光人材の育成 |
| ・太宰府観光協会のDMO化の可能性について協会と協議を開始。 | [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光コンベンション機能の強化 ・観光人材の育成 |
| ・総合戦略推進委員から交流人口増加、史跡地の活用などの事業提案を受け、事業化に向けた検討を実施 (2020.12)。 ・民間事業者と包括連携協定を締結。 (西日本鉄道株: 2020.9、九州電力株: 2020.11) | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・多様な人材の活躍推進 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・DX推進の一環 ・観光コンベンション機能の強化 |
| ・九州観光促進コンソーシアム※を設立 (2020.7) し、太宰府の魅力を感じていただける映像や新型コロナウイルス感染防止対策の情報を配信。海外向けオンラインツアーを実施予定 (2021.2)。 ・太宰府市商工会からプレミアム率30%のキャッシュレス型プレミアム付商品券「だざいふペイ」を販売 (2020.10)。 | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・ Society5.0・SDGsへの対応 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・DX推進の一環 ・観光コンベンション機能の強化 |
| ・【筑紫女学院大学】筑紫女学院プロジェクトの一環で、太宰府観光の研究発表「だざいふ遊園地」や古都の光アケナート調査 (2019.09) を実施。 ・【日本経済大学】古都の光にボランティアで多数参加。 | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・多様な人材の活躍推進 ・ Society5.0・SDGsへの対応 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光人材の育成 |

| 関係する環境の変化 | |
|-----------|--|
| | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・ Society5.0・SDGsへの対応 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光人材の育成 |
| | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・多様な人材の活躍推進 [4] 日本遺産「西の都」広域型認定 ・周辺地域との連携 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光人材の育成 |
| | [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光コンベンション機能の強化 ・観光人材の育成 |
| | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・多様な人材の活躍推進 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・DX推進の一環 ・観光コンベンション機能の強化 |
| | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・ Society5.0・SDGsへの対応 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・DX推進の一環 ・観光コンベンション機能の強化 |
| | [3] 第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定 ・多様な人材の活躍推進 ・ Society5.0・SDGsへの対応 [5] 九州観光促進コンソーシアムの設立 ・観光人材の育成 |

| 評価と改善 (C・A) | |
|-------------|--|
| D | ・新型コロナウィルス感染拡大の影響により、観光関連ビジネスに特化した形での創業支援の事業手法の検討が進んでいない。 |
| D | ・新型コロナウィルス感染拡大の影響もあり、ガイドサービスの標準的な質を担保するための観光サービスガイドラインの策定やガイド有償化に向けた体制の構築は進んでいない。 |
| D | ・太宰府観光協会とDMO化に関する協議を始めたものの、太宰府の観光戦略推進を担う官民共同の事業体設立に関する協議までは至っていない。 |
| C | ・総合戦略推進委員からの事業提案を検討するとともに、民間事業者との包括連携協定締結が進んでいるものの、観光事業提案窓口の市内一元化までは至っていない。 |
| B | ・民間事業者や周辺自治体との先進的ICT活用に向けた取り組みは新型コロナウイルスの動向を踏まえた上で着手できているものの、観光案内所の観光関連情報の一元化は進んでいない。 |
| A | ・筑紫女学院プロジェクトや古都の光で筑紫女学院大学と相互に協力しており、また、日本経済大学においては古都の光にボランティアで参加いただいている。産学官連携の一層の推進に寄与できている。 |

| 当面の対応 (P) | |
|-----------|---|
| 2021 年度～ | |
| | ・太宰府市商工会が実施している「だざいふ創造塾」の取組みや、ナイトタイムエコノミーの受け皿づくりの動向を踏まえつつ、コロナ禍においても実施できる観光関連ビジネスに特化した形での創業支援の事業手法を検討。 |
| | ・ガイドサービスの標準的な質の統一に向けて、観光ガイドの窓口の一本化や観光サービスガイドライン策定に関する検討を行う。 |
| | ・太宰府観光協会のDMO化の可能性について協議を行うとともに、Withコロナ・Afterコロナの要素を考慮しつつ、太宰府の観光戦略推進を担う太宰府ブランド創造協議会の在り方についても検討していく。 |
| | ・新型コロナウイルス感染拡大の動向を踏まえつつ、観光事業提案窓口の市内一元化について方向性を示す。 ・協定締結事業者と連携した事業展開を検討する。 |
| | ・観光関連情報の一元化は、DMO形成を含めて太宰府観光協会等の関係団体と協議しながら進めていく。 ・先進的ICT活用に向けた取り組みは、引き続き、民間事業者や周辺自治体と連携し、他市の調査、視察等を行いつつ検討していく。 |
| | ・引き続き、太宰府キャンパスネットワーク会議と連携し、学識者の専門的知見や学生の意見を市の観光施策に活用する。 |

| 備考 | |
|----|--|
| | ※ 総務省 地域IoT実装・共同利用推進事業 筑紫女学院プロジェクト: 九州観光促進プラットフォーム「Treasure (ゆけい)」の一環。 福岡県新都市・うきは市・太宰府市・八女市・熊本県東北広域圏と九州電力(株)など九州の企業5社とともに設立。 ・太宰府キャンパスネットワーク会議: 1998年～(市内5大学 (九州情報大学、筑紫女学院大学、日本経済大学、福岡ことば学院大学、福岡女子大学) と組織) |

【凡例】(2020 年度末時点の計画比) S: 当初の計画以上に大幅に進捗 (100～120%)、A: 順調に進捗 (80～100%)、B: 概ね順調に進捗 (60～80%)、C: 進捗が遅れている (40～60%)、D: 進捗が遅れている (～60%)

余白

第四次太宰府市地域福祉計画

令和4年度～令和8年度

みんなで支え合い、居場所と出番のある
福祉のまちづくり

～ 支え合う一人ひとりが主人公 ～



令和4年3月

太宰府市

② 生活環境の整備

現状と課題

● 市民アンケート

- ・ 普段の買い物の方法について、70 歳代では「自分で自動車・バイクを運転」、80 歳以上では「徒歩」が50%以上で最も高い。また、「家族や親戚の協力」も20%台である。
- ・ 福祉にかかわる地域活動やボランティア活動への参加意向について、「高齢者福祉（声かけ・見守り活動、ごみ出しなどの生活支援、サロンの支援など）」は2番目に高いものの、前回調査と比較して7.2ポイント減少した。

● 分野別課題調査

- ・【高齢者分野】ひとり暮らしの高齢者や車の運転が困難な高齢者の買い物や通院などの外出移動が課題となっている。
- ・【高齢者分野】地域での見守りを兼ねて、ごみ出しや草取り、簡単な家事などの定期的な声かけがあると良い。
- ・【子ども分野】子育て中の妊産婦や出産後の家庭の買い物や外出時のサポートが求められる。

● 関係団体アンケート

- ・ 活動を通してよく聞く困りごとでは、「買い物へ行くのに不便を感じている」(41.5%)が2番目に高い。

● 第三次計画の課題

- ・ 公共施設や街なかのバリアフリーの促進が必要である。

取り組みの方針

- 地域、事業所や社協、行政が連携して、買い物や移動支援などの生活に関する取り組みを行います。
- 施設や街なかの当事者目線のバリアフリー化を行い、誰もが暮らしやすいまちづくりをすすめます。

成果目標

| | | 現状 | | 目標 |
|---------------------------------|------|-------|---|-----|
| 各種施設が高齢者や障がい者などに配慮されていると思う市民の割合 | 公共施設 | 30.0% | ▶ | 35% |
| | 民間施設 | 19.8% | ▶ | 25% |
| 交通弱者にとって必要な移動手段が確保されていると思う市民の割合 | | 23.8% | ▶ | 29% |

出典：太宰府まちづくり市民意識調査（令和2年度）問14～16

役割分担

地域が取り組むこと

- ア 買い物や移動、ごみ出しなどに関して困っている人がいたら、できる範囲で声かけや情報提供をします。
- イ 地域活動の拠点となる自治会の公民館等について、バリアフリー化に向けた改修などの検討をすすめます。
- ウ 交通事故等から高齢者や子どもを守るため、地域や学校で連携した見守り活動を推進します。

事業所や社協が取り組むこと

- ア 買い物支援について、商工会や販売店、地域などと協力関係を築きながら充実させます。
- イ 社会福祉協議会は、福祉バスの運行、移送サービスなど、外出や移動の支援を実施します。

行政が取り組むこと

- ア 高齢者や障がい者、妊産婦など、屋外への移動が困難な人を対象とした多様な移動支援やごみ出し支援などを行うほか、買い物支援のための環境整備を行います。
- イ コミュニティバス「まほろば号」などの公共交通について、地域公共交通活性化協議会と連携し、利用者の声を反映しながら利便性の向上を図ります。
- ウ 地域活動の拠点となる公民館等のバリアフリー化を支援します。
- エ 住民や太宰府市を訪れる人の利便性・安全性向上のため、公共施設や道路などのバリアフリー化やユニバーサルデザイン化をすすめます。
- オ 民間企業などにバリアフリーやユニバーサルデザインの啓発を行います。

重点的に取り組むこと

| 重点施策 | 令和 4年度 | 令和 5年度 | 令和 6年度 | 令和 7年度 | 令和 8年度 |
|-------------------|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| バリアフリーなまちづくり | | バリアフリー基本構想の策定 バリアフリーの拡充 | | | |
| 屋外への移動が困難な人に対する支援 | | 実施・拡充 (移動支援、ごみ出し支援、買い物支援等) | | | |

余白

第5次太宰府市障がい者プラン

令和3年3月
太宰府市

3. 生活環境の整備

施策の方向性

バリアフリー化をすすめるなど、生活や活動の場が、障がいのある人にとって配慮された環境に整えられることで、社会参加が促進される「共生社会」の実現をめざします。そのために太宰府市では、

- ① 公共施設などのユニバーサルデザイン化、バリアフリー化をすすめるとともに、身体障がい者用の駐車スペースなどのマナーについて、より一層啓発を図ります。

具体的な施策

(1) 福祉環境整備の推進

| 取り組み内容 |
|--|
| 障がいのある人にとって安全で利用しやすいものとなるよう、関係機関との連携や協力を求めながら、公共施設などの建築物のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化をすすめるとともに、道路交通環境や公共交通機関の利便性の向上に努めます。 |
| 点字誘導ブロック上に物を置かないことや身体障がい者用駐車スペースの適切な利用について、広報啓発活動を強化していくとともに、公共施設では、適切な駐車スペースの確保をすすめます。 |
| 障がいのある人の地域での活動や行事への参加を促すために、地区公民館の段差解消などのバリアフリー化を支援します。 |
| 障がいのある人の住宅の環境整備に関する相談に応じ、支援します。 |

(2) 現在の生活について

日常生活において、差別や偏見、疎外感を感じるかについては、『感じる（「よく感じる」「ときどき感じる」の合計）』は療育手帳所持者で約半数を占め、精神障害者保健福祉手帳所持者でも3割後半と高くなっています。また、精神障害者保健福祉手帳所持者では「よく感じる」が1割程度と、他の障がいと比較して高くなっています。身体障害者手帳所持者は「ほとんど感じたことはない」が4割台となっています。

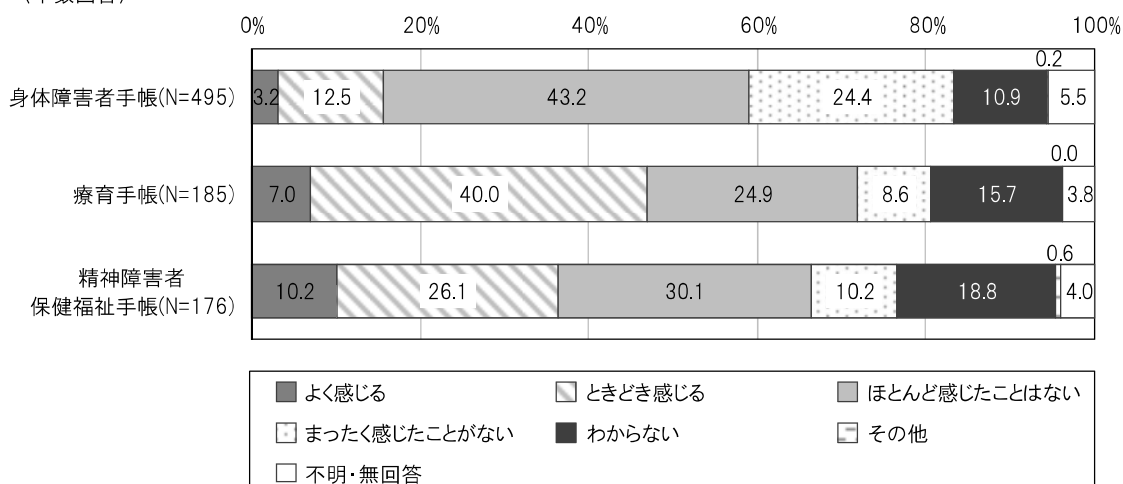
生活の中で困っていることについては、身体障害者手帳所持者は、「自分の健康や体力に自信がない」が最も高くなっています。また、精神障害者保健福祉手帳所持者は、健康や体力面の不安に次いで、「将来的に生活する住まい、または施設があるかどうか不安」が高くなっています。療育手帳所持者は「将来的に生活する住まい、または施設があるかどうか不安」が最も高く、次いで「一人での外出が不安」となっています。

外出するために充実してほしいことについては、身体障害者手帳所持者は「歩道・建物、乗り物などの段差が解消されること」、療育手帳所持者は「付き添いや介助者などの人的支援」が最も高くなっています。精神障害者保健福祉手帳所持者は「特にない」が最も高く、次いで「駅やバス停、歩道におけるベンチなどの設置」が高くなっています。

悩みや困ったことを相談する相手（機関）については、どの手帳所持者も「家族・親戚」の割合が7割前後で最も高くなっています。次いで、身体障害者手帳所持者は「病院」、療育手帳所持者は「生活介護や就労継続支援B型などのサービスを受けているところ（施設や事業所など）」が高くなっています。精神障害者保健福祉手帳所持者についても、「病院」が2番目に高く、5割程度を占めています。また、「相談する人がいない、もしくは知らない」が1割程度となっています。

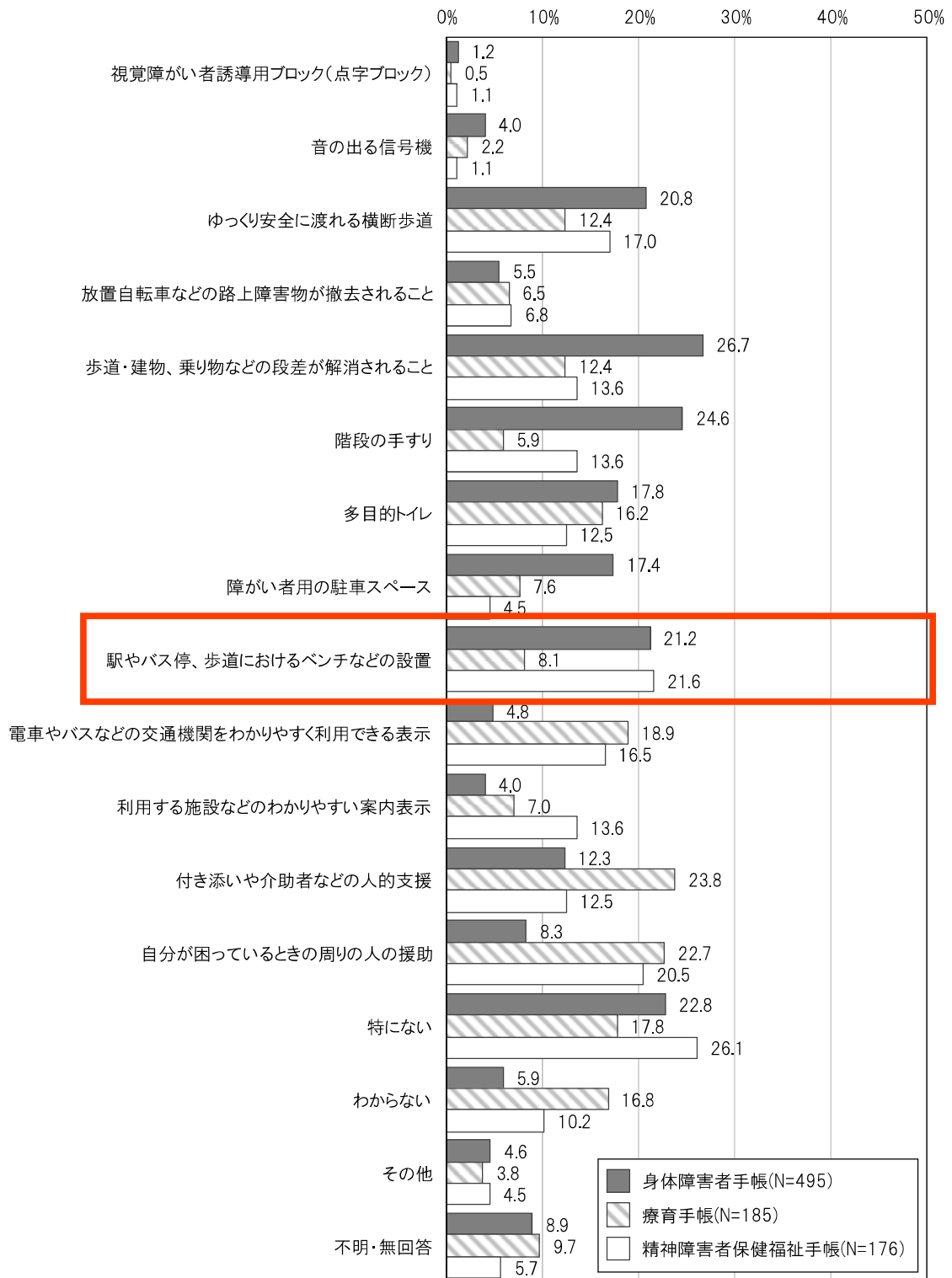
■ 差別や偏見、疎外感について

〈単数回答〉



■外出するために充実してほしいこと

〈複数回答〉



太宰府市高齢者支援計画

(高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画)

令和3年3月

太宰府市

4 介護サービスの充実

介護サービス基盤の整備により、今後も増加し続けると予測される認定者が、安心してサービスを受けることができる提供体制の拡充を目指すとともに、介護給付の適正化事業の実施とケアプラン点検や医療情報突合・縦覧点検に係る目標値設定および評価を行うことにより介護サービスの質の確保および向上を目指します。

さらに、介護人材の確保に向け、広域連携による介護事業所就職フェアの開催などを通じた介護人材の確保（マッチング）の実施や、訪問型サービスA従事者研修（人材育成）などを実施します。

5 安全・安心の環境整備

住宅改修における低所得者向けの費用助成や申請書類の作成支援の推進を図ります。

また、高齢者の移動手段の充実に向け、公共交通機関の利便性の向上、利用促進に向けた周知や利用料金助成などを行うとともに、免許返納者対策事業の推進を図ります。

さらに、災害に備えた支援体制の充実として、地域全体の対応力を強化するための避難訓練の実施や自主防災組織化を図るとともに、自分で避難することが困難な人に同意方式の避難行動要支援者名簿登録を推奨し、個別避難計画を策定するなど個別支援体制の強化を図ります。

2 施策体系図

| | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|---|
| 地域で支えあい 高齢者が安心して いきいきと暮らせるまちづくり | (1) 健康づくりおよび介護予防の促進 | |
| | 1 健康づくりの推進 | 健康増進事業との連携、高齢者の保健事業と介護予防の一体的な実施 |
| | 2 介護予防の推進 | 介護予防・生活支援サービス事業、一般介護予防事業 |
| | (2) 社会参加の促進 | |
| | 1 高齢者の生きがいづくりと就労支援の推進 | 高齢者の生きがいづくり、高齢者の生きがいづくりの場の確保、高齢者の就労、ボランティア活動の推進 |
| | 2 生涯学習・生涯スポーツの推進 | 生涯学習活動の推進、生涯スポーツの推進 |
| | (3) 支援体制の充実 | |
| | 1 地域包括支援センターの機能強化 | 地域包括支援センター運営事業、相談体制の充実 |
| | 2 地域ケア会議の充実 | 地域ケア会議推進事業 |
| | 3 見守りサービスの充実 | 緊急通報装置設置事業、見守り協定推進事業 |
| | 4 在宅生活を支えるサービスの充実 | 生活支援体制整備事業、配食サービス事業、紙おむつ給付サービス事業 |
| | 5 在宅医療・介護連携の推進 | 在宅医療・介護連携推進事業 |
| | 6 認知症の人および家族に対する支援の充実 | 認知症総合支援事業、行方不明高齢者等家族支援サービス事業、認知症サポーター養成事業 |
| | 7 高齢者虐待の防止 | 老人保護措置事業、緊急一時保護事業 |
| | 8 高齢者の権利擁護 | 成年後見制度利用支援事業 |
| | (4) 介護サービスの充実 | |
| | 1 介護サービスの基盤整備 | 介護サービスの基盤整備 |
| | 2 介護サービスの質の確保および向上 | 介護給付費適正化事業 |
| | 3 介護人材の確保および資質の向上 | 介護人材の確保の推進 |
| | (5) 安全・安心の環境整備 | |
| 1 住まい・施設に関する支援体制の充実 | 住みよか事業、住宅改修支援事業 | |
| 2 高齢者への移動支援の充実 | 公共交通機関の利便性の向上、高齢者運転免許証自主返納支援事業 | |
| 3 災害に備えた支援体制の充実 | 避難行動要支援者避難支援制度、福祉避難所の指定・運営 | |
| 4 ウイルスの感染拡大の防止 | ウイルスの感染拡大の防止 | |

2 高齢者への移動支援の充実

(1) 公共交通機関の利便性の向上

事業内容

公共交通機関は、買い物や通勤・通学などの市民の日常生活を支えることはもとより、高齢者や障がい者等の交通弱者の移動や社会参加の手段としてたいへん重要な役割を担っています。

現状・課題

本市では、平成 10 年度からコミュニティバス「まほろば号」の運行を開始しており、高齢者や障がい者等の利用に配慮した低床バスにより、市内の公共施設または JR や西鉄などの公共交通機関の利便性が低い空白地帯に通勤通学、買い物などの交通手段を確保するなどの視点を持って 1 日 138 便（土曜 128 便、日曜・祝日 114 便）運行し、市民の移動手段として活用されてきました。

また、丘陵地にある高齢化が進んだ団地住民に向けては、地域サポートカーとしてワンボックスカーを運行し、買い物や通院など高齢者の日常生活の移動手段として利用されています。

しかし、令和 2 年度現在、多岐にわたる目的を持たせた従来の運行を見直し、交通弱者の移動や社会参加の手段などに限定した運行とするとともに、利用料金についても見直しを行うための議論を行っています。

方向性

交通弱者の移動や社会参加の手段として、「まほろば号」や「地域サポートカー」の果たす役割は重要であることから、新たな運行方法について理解を求めていくとともに、利用者増に向けて、一般介護予防事業などの場に参加する人が公共交通機関を利用して参加することができるように、各種教室等の開始・終了時間帯の設定や実施場所の選定など、可能な方策を検討していきます。

また、その他の公共交通機関についても、それぞれの特性を活かした活用を図るとともに、車両のバリアフリー化等について事業者に要望し、公共交通機関の利便性およびサービスの向上を推進していきます。

(2) 高齢者運転免許証自主返納支援事業

事業内容

運転免許証を自主返納した70歳以上の人を対象に、交通系ICカード5,000円分（デポジット代（預り金）500円を含むので、利用額は4,500円となります）を交付して公共交通機関の利用を促進し、高齢者が加害者となる交通事故の抑制を図ります。

本市では、令和2年4月1日以降に運転免許証を自主返納した人を対象に、令和2年6月1日から「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を開始しています。

現状・課題

支援の対象者は、次の1～4の基準をすべて満たすことが必要としています。

1. 自主返納日において、70歳以上の人
2. 令和2年4月1日以降に、運転免許証を自主返納した人
3. 免許証の有効期間内に、すべての運転免許証を自主返納した人
4. 自主返納日および支援の申請日に、太宰府市民であること

また、支援（交通系ICカードの交付）については1回限りとしていることから、継続的な支援とはなり得ないため、他の公共交通施策との連携が必要となります。

方向性

事業開始直後であることから、まずは、広く市民への周知を図ります。

また、支援を受けられた人に対しては、自動車を運転せずとも外出できる手段と機会を確保できるよう働きかけていくとともに、一般介護予防事業などの情報提供を行うことで、閉じこもり・フレイル予防を目指します。

さらに、対象者の中には、自らあるいは周囲から促されることで認知機能の衰えを感じて自主返納を行う人もいと考えられることから、地域包括支援センターや認知症初期集中支援チームと連携し、支援対象者への相談、個人情報保護を前提とした見守り、さらには、専門医療機関の紹介などができる体制整備を図っていきます。

事業量

| | 第7期（実績） | | | 第8期（目標） | | |
|----|---------|-------|-------|---------|-------|-------|
| | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 |
| 件数 | 0 | 0 | 400 | 400 | 400 | 400 |

余白

福岡県 交通ビジョン 2022



第3章

展開する施策

第3章 展開する施策

「交通ビジョン 2022」では、「これまでの成果」、「交通を取り巻く状況の変化」、「交通に関する県民意識」を踏まえた4つの「基本方針」を定め、交通に関する諸施策を総合的、計画的に進めます。

I 施策の体系

| 基本方針 | 施策の方向 | 主要施策 |
|---|-----------------------------------|--|
| 【基本方針1】 世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる | 1 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進 | (1) 福岡空港、北九州空港の機能強化 (2) 福岡空港、北九州空港の連携強化 |
| | 2 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備 | (1) 北九州港、博多港の機能強化 (2) 県営港湾の整備・利用促進 |
| | 3 空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化 | (1) 空港、港湾へのアクセス整備 (2) 物流の円滑化・強靱化 |
| | 4 都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実 | (1) 広域道路ネットワークの整備 (2) 鉄道ネットワークの強化 (3) 地域の自立促進のための道路網の整備 |
| 【基本方針2】 未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する | 1 交通分野のデジタル化の推進 | (1) ICT（情報通信技術）等を活用した交通システムの普及 (2) 交通インフラ分野のDXの推進 (3) 次世代自動車の普及・促進 |
| | 2 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現 | (1) 道路交通の円滑化の推進 (2) 地球環境にやさしい交通手段の普及と利用促進 (3) 交通インフラ分野の脱炭素化 |
| 【基本方針3】 住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる | 1 地域公共交通の維持・確保 | (1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現 (2) 地域公共交通の利用促進 |
| | 2 誰もが移動しやすい交通環境の推進 | (1) 目的地へアクセスしやすい交通環境の整備 (2) 歩行空間や公共交通施設のバリアフリー化の推進 |
| | 3 まちづくりと連携した交通環境の整備 | (1) まちづくりと連携した交通網の整備 (2) 生活道路の整備 (3) 自転車利用環境の整備 |
| 【基本方針4】 強靱で安全安心な交通を確保する | 1 災害からの早期復旧の実現 | (1) 災害からの復旧 |
| | 2 大規模災害に備えた交通基盤の構築 | (1) 自然災害対応能力の向上 (2) 交通施設の耐震化の推進 (3) 防災体制の強化 |
| | 3 交通施設の適切な維持管理の推進 | (1) 交通施設の安全性向上 (2) 交通施設の老朽化対策の推進 |
| | 4 安全で安心して暮らすための交通安全対策、飲酒運転撲滅対策の推進 | (1) 交通安全対策の推進 (2) 飲酒運転撲滅対策の推進 |

基本方針2 未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する

社会のデジタル化が急速に進展しており、交通分野においても、デジタル技術を社会に浸透させることで、人々の生活をより良いものに変革するというDX（デジタルトランスフォーメーション）の考え方のもと、デジタル化の推進が求められています。

我が国では、2020（令和2）年10月に、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること（2050年カーボンニュートラル）を宣言し、同年12月に、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定しました。本県においても、「福岡県地球温暖化対策実行計画（第2次）」において、2030（令和12）年度における温室効果ガス排出量を2013（平成25）年度比46%削減する目標が立てられており、運輸部門においては、自動車1台当たりの二酸化炭素排出量を37%削減する目標が立てられていることから、地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現が求められています。

施策の体系

| 施策の方向 | 主要施策 |
|------------------------|--------------------------------|
| 1 交通分野のデジタル化の推進 | (1) ICT（情報通信技術）等を活用した交通システムの普及 |
| | (2) 交通インフラ分野のDXの推進 |
| | (3) 次世代自動車の普及・促進 |
| 2 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現 | (1) 道路交通の円滑化の推進 |
| | (2) 地球環境にやさしい交通手段の普及と利用促進 |
| | (3) 交通インフラ分野の脱炭素化 |

施策の方向

1 交通分野のデジタル化の推進



交通分野におけるデジタル化の推進により、地域や社会が抱える課題の解決や、住民生活の利便性向上、産業分野の生産性向上を目指します。

(1) ICT（情報通信技術）等を活用した交通システムの普及

- ① 運転手不足の解消や過疎地域における移動手段の確保等、地域公共交通が抱える課題を解決する手段として期待される自動運転やAI等を活用したオンデマンド交通、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入を推進します。
- ② デジタル乗車券やキャッシュレス決済等、ICTを活用した地域公共交通の利便性向上に取り組みます。
- ③ 道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、渋滞の軽減等の交通の円滑化による環境問

題の解決に向け、信号情報活用運転支援システム（TSPS）の整備等、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両を一体のシステムとして構築する新しい道路交通システム（ITS）を推進します。

■図表-89 自動運転バスの実証実験



資料：西日本鉄道(株)

■図表-90 嘉麻市のオンデマンドバス



資料：嘉麻市

■図表-91 デジタル乗車券（スマ乗り放題）



資料：西日本鉄道（株）

(2) 交通インフラ分野のDXの推進

- ① 大規模災害発生時の災害対応の迅速化・効率化を図るため、道路や港湾施設等の被害状況について、ドローン等を活用して速やかな状況把握に取り組みます。
- ② 道路等の交通施設の工事施工や維持管理の効率化、品質向上、現場の安全確保等を図るため、ICTを活用した工事施工や点検作業を推進します。
- ③ 港湾に関する手続きの効率化、迅速化による生産性向上に向け、各種情報の一元化、データの有効活用、各種手続きの電子化に取り組みます。

■図表-92 ICT を活用した工事施工の事例（遠隔臨場）



資料：福岡県

■図表-93 港湾に係る各種手続きの電子化イメージ



資料：福岡県

基本方針3 住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる 持続可能な交通をつくる

住み慣れたところで働き、暮らし、子どもを産み育てるためには、通勤、通学、買い物、通院等の日常生活を営む上で欠かすことのできない移動手段の確保が重要です。

地域公共交通は、人口減少等による利用者減、運転手不足等の深刻な課題を抱える中、新型コロナウイルス感染症の影響により、更に大きな打撃を受けました。一方で、高齢者の運転免許証返納後の移動手段として地域公共交通の必要性は高まっており、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の実現が求められています。

多言語表記や交通施設のバリアフリー化の推進等、誰もが移動しやすい交通環境を推進するとともに、まちづくりと連携した交通網の整備、生活道路や自転車利用環境の整備にも取り組む必要があります。

施策の体系

| 施策の方向 | 主要施策 |
|---------------------|----------------------------|
| 1 地域公共交通の維持・確保 | (1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現 |
| | (2) 地域公共交通の利用促進 |
| 2 誰もが移動しやすい交通環境の推進 | (1) 目的地へアクセスしやすい交通環境の整備 |
| | (2) 歩行空間や公共交通施設のバリアフリー化の推進 |
| 3 まちづくりと連携した交通環境の整備 | (1) まちづくりと連携した交通網の整備 |
| | (2) 生活道路の整備 |
| | (3) 自転車利用環境の整備 |

施策の方向

1 地域公共交通の維持・確保



地域公共交通が厳しい状況にある中、地域公共交通を維持・確保するため、地域公共交通活性化再生法の趣旨も踏まえながら、持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現に取り組むとともに、地域公共交通の利用促進に取り組みます。

(1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現

- ① 都市機能の適正立地及びそれと連携した公共交通ネットワークの形成を図り、地域の実情に応じた持続可能な移動手段を確保するため、立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定を推進します。
- ② 通勤、通学、買い物、通院等の日常生活における移動手段として重要な役割を担い、地域内

外の移動を支える地域鉄道や路線バスの維持・確保に取り組みます。

- ③ 事前予約によるデマンド交通や自家用有償旅客運送（※50）、市町村域を越えた広域運行等、多様な運行を行う市町村のコミュニティバスの維持・確保に取り組みます。
- ④ 離島住民の生活を支えるために必要不可欠な離島航路の維持・確保に取り組みます。
- ⑤ 市町村のコミュニティバスを本格導入する前に、市町村と住民が一体となって実証運行を実施することで、地域の実情に応じた最適な運行の確保に取り組みます。
- ⑥ **運転手不足の解消や過疎地域における移動手段の確保等、地域公共交通が抱える課題を解決する手段として期待される自動運転やAI等を活用したオンデマンド交通、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入を推進します。（再掲）**
- ⑦ **県内15の広域地域振興圏（※51）を中心とした情報共有や意見交換を通じ、市町村のコミュニティバスの効率的な運行の確保に取り組みます。**

※50 自家用有償旅客運送：バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み。

※51 広域地域振興圏：通勤、通学等の人口動態、地理的状況、歴史的経緯等を総合的に勘案の上、生活圏域としての実態を踏まえ、2009（平成21）年に県独自に設定したもの。①北九州市、②遠賀・中間、③京築、④福岡市、⑤筑紫、⑥糟屋中南部、⑦宗像・糟屋北部、⑧糸島、⑨朝倉、⑩八女・筑後、⑪久留米、⑫有明、⑬直方・鞍手、⑭飯塚・嘉穂、⑮田川の15圏域を設定。

■図表-103 地域鉄道

【甘木鉄道】



【平成筑豊鉄道】



【筑豊電気鉄道】



資料：甘木鉄道(株)、平成筑豊鉄道(株)、筑豊電気鉄道(株)

■図表-104 路線バス



資料：JR九州バス(株)

■図表-105 コミュニティバス



資料：鞍手町

■図表-106 デマンド交通



資料：広川町

■図表-107 離島航路



資料：北九州市

■図表-108 実証運行



資料：八女市

(2) 地域公共交通の利用促進

- ① 複数の公共交通機関の連携による接続改善、待合環境等の改善、市町村域を越えたコミュニティバスの運行等により、地域公共交通の利便性向上を図ります。
- ② 持続可能な地域公共交通を確保するため、イベントの開催や広報啓発活動等により、地域公共交通の利用促進や県民意識の醸成に取り組みます。
- ③ 地域の日常的な移動手段として利用される甘木鉄道、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道について、地域鉄道の活性化に向けた取組を推進します。
- ④ 商業施設や鉄道駅、バス停周辺の駐車場を活用し、公共交通機関への乗継を促進するパーク・アンド・ライドを推進します。
- ⑤ 観光列車、観光回遊バス等の交通施設を観光資源とし、移動そのものを楽しむ観光振興に取り組みます。
- ⑥ SUNQパス、JR九州レールパス、JR KYUSHU DISCOVER RAIL PASS、FUKUOKA TOURIST CITY PASSといった旅行者が利用しやすい企画切符の充実を図ります。
- ⑦ キャッシュレス決済や配車アプリ等の導入に加え、相乗りタクシーや定額運賃制といった新たな制度も踏まえながら、地域の実情を見据えたタクシーサービスの充実を図ります。

■図表-109 つながるバス停（待合所）



資料：西日本鉄道(株)

■図表-110 公共交通の利用促進イベント

【バスまつり】



資料：那珂川市

【SNSによるイベント】



資料：福岡県

■図表-111 ことごと列車



資料：平成筑豊鉄道(株)

■図表-112 或る列車



資料：九州旅客鉄道(株)

■図表-113 オープントップバス



資料：西日本鉄道(株)

2 誰もが移動しやすい交通環境の推進



年齢や障がいの有無、国籍等にかかわらず、誰もが安心して快適に移動できる交通環境をつくるため、多言語表記や案内表示の整備等、訪日外国人をはじめとする旅行者を含め誰もが目的地へアクセスしやすい交通環境を整備するとともに、道路・交通施設・車両のバリアフリー化に取り組みます。

(1) 目的地へアクセスしやすい交通環境の整備

- ① 鉄道駅、バスターミナル等の主要交通施設における多言語表記、無料公衆無線LAN (Wi-Fi) 環境等の整備を推進し、利用者の利便性向上を図ります。
- ② SUNQパス、JR九州レールパス、JR KYUSHU DISCOVER RAIL PASS、FUKUOKA TOURIST CITY PASS といった旅行者が利用しやすい企画切符の充実を図ります。(再掲)
- ③ キャッシュレス決済や配車アプリ等の導入に加え、相乗りタクシーや定額運賃制といった新たな制度も踏まえながら、地域の実情を見据えたタクシーサービスの充実を図ります。(再掲)
- ④ 外国人旅行者によるレンタカー等の事故を防止するため、運転ルールの周知、運転時の留意事項の解説、わかりやすい案内表示等に取り組みます。
- ⑤ 安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯の整備、案内看板や路面表示による案内表示等、良好な自転車通行空間の確保を図ります。(再掲)

■図表-114 タクシー



資料：(一社)福岡県タクシー協会

■図表-115 自転車の案内看板・路面表示
(一般県道 高浜東町線)



資料：福岡県

(2) 歩行空間や公共交通施設のバリアフリー化の推進

- ① 高齢者、障がいのある人等、誰もが円滑に移動できるよう、歩道と車道の分離、歩道の幅員確保、段差の解消、点字ブロックの設置、信号機の視覚障がい者用付加装置の整備等、道路のバリアフリー化を推進します。
- ② 鉄道駅やバスターミナル等におけるエレベーター設置、多機能トイレの設置、通路の幅員確保、点字ブロックの設置等、旅客施設のバリアフリー化を推進します。
- ③ 車椅子スペースを確保した鉄道車両、低床バス（ノンステップバス・ワンステップバス）の導入、ユニバーサルデザインタクシーや福祉タクシー車両の導入により、鉄道、バス、タクシーの車両のバリアフリー化を推進します。

■図表-116 道路のバリアフリー整備事例（一般県道 福岡日田線）

【整備前】



【整備後】



資料：福岡県

■図表-117 鉄道駅のバリアフリー整備事例
(福岡市地下鉄七隈線七隈駅)



資料：福岡市

■図表-118 ノンステップバス



資料：北九州市

3 まちづくりと連携した交通環境の整備



中心市街地の衰退、都市のスポンジ化（※52）により、生活の利便性や魅力の低下が懸念されており、都市機能が集積する拠点（街なか）の形成と、公共交通軸（※53）を設定し、公共交通軸の沿線に都市機能を誘導することによる「持続可能な都市づくり」が求められています。

また、日常生活において身近に利用される生活道路の利便性と安全性の向上や、健康的で環境に優しい乗り物である自転車の利用環境の整備に取り組みます。

（1）まちづくりと連携した交通網の整備

- ① 都市機能の適正立地及びそれと連携した公共交通ネットワークの形成を図り、地域の実情に応じた持続可能な移動手段を確保するため、立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定を推進します。（再掲）
- ② 鉄道やバス、タクシー等の乗換えアクセスが容易となる交通結節点（バスターミナル、駅前広場、自由通路）の整備に取り組みます。
- ③ 都市計画の決定、変更を適切に行い、都市計画道路の整備に取り組みます。
- ④ 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。（再掲）
- ⑤ 道路における植樹帯の設置等、良好な公共空間の整備に取り組みます。
- ⑥ 賑わいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度（※54）の活用に取り組みます。

※52 都市のスポンジ化：空地・空き家等がランダムに発生する現象。

※53 公共交通軸：鉄道やバス等の公共交通により「拠点」間を結び、都市の連携を促進させる軸。

※54 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度：賑わいのある歩行者中心の道路空間を構築するための道路の指定制度。指定された道路内においては、利便増進誘導区域（特例区域）を定めることができる。また、道路占用許可が柔軟に認められる。

■図表-119 駅前広場（イメージ）



資料：春日市

■図表-120 自由通路（波多江駅）



資料：糸島市

■図表-121 嘉麻市総合バスステーション



資料：嘉麻市

■図表-122 ほこみち制度の活用（イメージ）



資料：国土交通省

(2) 生活道路の整備

- ① 幅員狭小で自動車の円滑な運行に支障のある箇所や歩道未整備箇所の改善等、住民生活の利便性を高め、安全を確保するための生活道路の整備を進めます。
- ② 交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、交差点の改良や迂回するバイパス整備、交通容量を拡大するための拡幅、踏切の除去につながる連続立体交差化等の整備に取り組みます。
(再掲)
- ③ 交通事故の被害者になりやすい子どもや高齢者の安全な通行を確保するため、交通量が多く交通事故の危険性が高い通学路等の歩道整備を進めます。
- ④ 安全で円滑な交通を確保するため、交通事故発生件数が多く危険な箇所を優先しながら、交差点の改良や信号機、道路標識等の交通安全施設の整備を推進します。
- ⑤ 生活道路における人優先の安全で安心な通行空間を確保するため、ゾーン30プラス（※55）の整備を推進します。

※55 ゾーン30プラス：最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的な制約との適切な組み合わせにより交通安全の向上を図るもの。

■図表-123 歩道の整備事例（一般国道 386 号）

【整備前】



【整備後】



資料：福岡県

■図表-124 ゾーン 30 プラスの整備事例



資料：福岡県警察本部

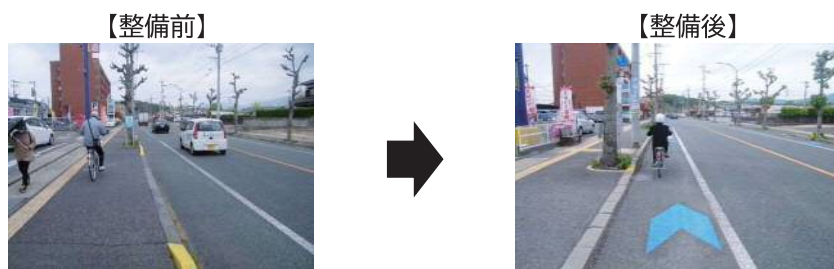
(3) 自転車利用環境の整備

- ① 安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯の整備、案内看板や路面表示による案内表示等、良好な自転車通行空間の確保を図ります。(再掲)
- ② 大規模自転車道等、自転車利用環境の整備により、健康的で環境にやさしい自転車の利用を促進します。(再掲)
- ③ 自転車の利用促進、中心市街地の混雑・渋滞緩和、観光によるにぎわい創出等に有効なレンタサイクル(※56)、シェアサイクル(※57)の普及を促進します。
- ④ 自転車利用者の利便性向上、放置自転車による歩行者の通行妨害や景観の悪化防止のため、自転車駐車場の整備を促進します。

※56 レンタサイクル：自転車貸出場所と返却場所が同一の場所で、目的地まで往復利用する貸出自転車。

※57 シェアサイクル：複数の自転車貸出場所が設置され、どの貸出場所でも貸出・返却が可能な貸出自転車。

■図表-125 自転車走行空間の整備事例(一般県道 江口長門石江島線)



資料：福岡県

■図表-126 シェアサイクル



資料：福岡県

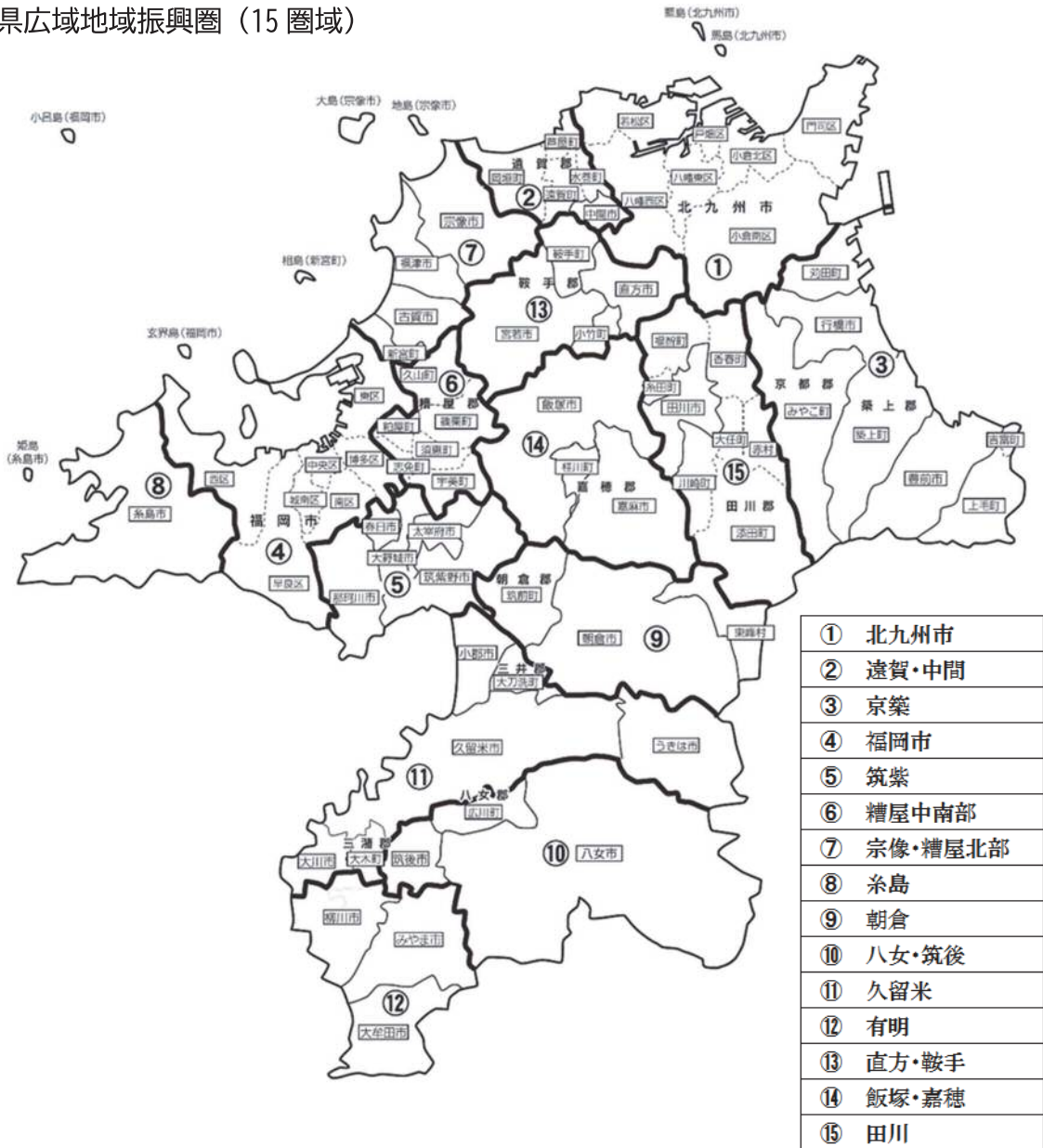
第4章 施策の推進方策

I 市町村との連携

「交通ビジョン 2022」の推進にあたっては、地域によって大きく異なる人口動態、人口構造等の状況を踏まえたうえで、住民に最も身近な基礎自治体である市町村としっかり連携を図ることが重要です。

交通施策は、通勤、通学、買い物、通院等の生活圈域を踏まえながら推進していく必要があり、「交通ビジョン 2022」に掲げる諸施策についても、広域地域振興圏等の生活圈域を踏まえ、地域の実情に応じた交通施策を市町村と連携を図りながら推進していきます。

福岡県広域地域振興圏（15 圏域）



Ⅱ 九州・山口各県との連携

地域を活性化していくためには、平常時・災害時を問わず、人流・物流を支える強靱なネットワークの構築が求められており、新幹線や高速道路をはじめとする九州・山口の基幹交通網の強化が必要です。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により国内外からの観光客が激減しているものの、九州・山口一体となった観光誘客の促進や国際的な大規模イベント開催等により、今後、多くの観光客が九州・山口を来訪することが見込まれます。

こうしたことを踏まえ、九州・山口各県により構成される「九州地方知事会」や九州・山口各県と経済界により構成される「九州地域戦略会議」等の組織を十分活用し、国をはじめとする行政機関とも連携しながら、九州・山口の発展に資する広域交通ネットワークの充実・強化に取り組みます。

Ⅲ 交通事業者との連携

県内の市町村と企業等で構成する「福岡県地域交通体系整備促進協議会」や、県内 15 の広域地域振興圏を中心に設置する「地方創生市町村圏域会議」、交通事業者及び市町村が開催する会議等の場を活用しながら、「地方創生」の基本である、誰もが住み慣れたところで働き、長く元気に暮らし、子どもを安心して産み育てていくことができる地域社会をつくるため、地域公共交通の維持・確保や、地域の実態を踏まえた交通体系の見直し等、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の実現に、交通事業者と行政機関、県民が連携して取り組みます。

Ⅳ 成果の検証と新たな施策の検討

県内の交通関係事業者、有識者、行政機関等で構成する「福岡県交通対策協議会」において、「交通ビジョン 2022」に掲げた施策の進捗状況や成果を検証し、必要に応じて、新たな施策や目標の検討を行うといった PDCA サイクルにより、実効性を高めていきます。

■ 施策目標（22件）

基本方針1 世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる（7件）

| 施策目標名 | | 当初値 (令和2年度) | 目標値 (令和8年度) |
|-------|------------------------------|----------------------|----------------|
| 1 | 福岡空港の新規国際路線誘致数 | － | 4路線 (累計) |
| 2 | 北九州空港の利用者数 | 33万人 | 212万人 |
| 3 | 北九州空港の航空貨物取扱量 | 15,362トン | 42,000トン |
| 4 | 三池港コンテナ取扱個数 | 18,935TEU | 24,000TEU |
| 5 | 鳥栖朝倉線（味坂SIC（仮称）工区）の整備 | － | 完成 (令和5年度) |
| 6 | 鉄道利用者数 | 1,389千人/日 (令和元年度) | 維持 |
| 7 | 西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）連続立体交差事業の整備 | － | 完成 (令和6年度) |

基本方針2 未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する（5件）

| 施策目標名 | | 当初値 (令和2年度) | 目標値 (令和8年度) |
|-------|---|----------------------|----------------|
| 1 | 鉄道利用者数（再掲） | 1,389千人/日 (令和元年度) | 維持 |
| 2 | 乗合バス利用者数 | 269,132千人 (令和元年度) | 維持 |
| 3 | 新たな輸送サービスの導入件数 ※自動運転、AI等を活用したオンデマンド交通等の新しい輸送サービス | 8件 (累計) | 30件 (累計) |
| 4 | 地域鉄道利用者数 | 7,540千人 (令和元年度) | 維持 |
| 5 | 西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）連続立体交差事業の整備（再掲） | － | 完成 (令和6年度) |

基本方針3 住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる（11件）

| 施策目標名 | | 当初値 (令和2年度) | 目標値 (令和8年度) |
|-------|--|-----------------------|---------------------|
| 1 | 立地適正化計画を作成した市町村数 | 11 市町村 (累計) | 19 市町村 (累計) |
| 2 | 乗合バス利用者数（再掲） | 269,132 千人 (令和元年度) | 維持 |
| 3 | 新たな輸送サービスの導入件数（再掲） ※自動運転、AI 等を活用したオンデマンド交通等の新しい輸送サービス | 8 件 (累計) | 30 件 (累計) |
| 4 | 鉄道利用者数（再掲） | 1,389 千人/日 (令和元年度) | 維持 |
| 5 | 地域鉄道利用者数（再掲） | 7,540 千人 (令和元年度) | 維持 |
| 6 | 延べ宿泊者数（日本人） | 1,616 万人泊 (令和元年) | 1,772 万人泊 (令和8年) |
| 7 | 延べ宿泊者数（外国人） | 426 万人泊 (令和元年) | 532 万人泊 (令和8年) |
| 8 | 鉄軌道駅の段差解消率 ※3,000 人以上/日が利用する鉄軌道駅及びバリアフリー法に基づく基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人以上 3,000 人未満/日が利用する鉄軌道駅 | 94% (令和元年度) | 100% (令和7年度) |
| 9 | 低床バスの導入率〔ノンステップバスの導入率〕 ※低床バスとはノンステップバスとワンステップバスの総称 | 77%〔35%〕 (令和元年度) | 90%〔48%〕 (令和7年度) |
| 10 | 駅前広場の整備率 | 81% | 86% |
| 11 | 西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）連続立体交差事業の整備（再掲） | — | 完成 (令和6年度) |

基本方針4 強靱で安全安心な交通を確保する（6件）

| 施策目標名 | | 当初値 (令和2年度) | 目標値 (令和8年度) |
|-------|--|-----------------|-------------------|
| 1 | 15m 未満の県管理道路橋の落橋・崩壊防止対策の実施橋梁数 | 34 橋 (累計) | 全て実施 (累計 64 橋) |
| 2 | 主要ターミナル駅耐震化率 | 90% | 100% (令和6年度) |
| 3 | さわやか道路美化促進事業の認定団体数 | 747 団体 (累計) | 920 団体 (累計) |
| 4 | 停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備台数 ※主要幹線道路と災害対策拠点を結ぶ道路上にある信号機電源付加装置 | 43 基 (累計) | 67 基 (累計) |
| 5 | 交通事故死者数 | 101 人 (令和3年) | 80 人以下 (令和7年) |
| 6 | 飲酒運転による交通事故発生件数 | 94 件 (令和3年) | 60 件以下 (令和8年) |

余白

令和3年度太宰府まちづくり市民意識調査
報 告 書

太 宰 府 市

目 次

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 第1章 調査の概要 | 1 |
| 1. 調査の目的 | 1 |
| 2. 調査の性格 | 1 |
| (1) 調査地域 | 1 |
| (2) 調査対象 | 1 |
| (3) 調査対象者数 | 1 |
| (4) 抽出方法 | 1 |
| (5) 調査方法 | 1 |
| (6) 調査期間 | 1 |
| (7) 回収状況 | 1 |
| 3. 調査項目 | 2 |
| 4. 調査結果利用上の注意 | 3 |
| 第2章 調査結果の分析 | 5 |
| 第1節 回答者の属性 | 5 |
| 1. 性別（問1） | 5 |
| 2. 年齢（問2） | 6 |
| 3. 世帯構成（問3） | 7 |
| 4. 職業（問4） | 8 |
| 5. 小学校区（問5） | 9 |
| 6. 居住年数（問6） | 10 |
| 第2節 住みやすさについて | 11 |
| 1. 本市の住みやすさ（問7） | 11 |
| 2. 住みやすい理由（問8） | 12 |
| 3. 住みにくい理由（問9） | 15 |
| 第3節 本市の行政運営について | 18 |
| 1. 市政への関心度（問10） | 18 |
| 2. 市政への信頼度（問11） | 19 |
| 3. 効果的な行政運営に対する評価（問12） | 20 |
| 4. 市職員の対応・姿勢に対する満足度（問13） | 21 |
| 5. まちづくりビジョンの認知度（問14） | 22 |
| 6. 本市が行っている施策について | 23 |
| (1) 重要度（31施策）（問15） | 23 |
| (2) 満足度（31施策）（問15） | 28 |
| (3) 重要度と満足度の相関関係 | 33 |
| (4) 重要度と満足度の領域別相関関係 | 34 |
| 7. コロナ禍において本市が進めていくべき取り組み（問16） | 36 |
| 8. 太宰府市自治基本条例の認知度（問17） | 37 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| 第4節 日頃の暮らし、行動について | 38 |
| 1. 子育てのしやすさ (問 18) | 38 |
| 2. 生きがいの実感 (問 19) | 39 |
| 3. 高齢者福祉サービスの充実度 (問 20) | 40 |
| 4. 障がい福祉サービスの充実度 (問 21) | 41 |
| 5. 公共施設の弱者への配慮 (問 22) | 42 |
| 6. 民間施設の弱者への配慮 (問 23) | 43 |
| 7. 交通弱者にとって必要な移動手段の確保状況 (問 24) | 44 |
| 8. 地域福祉の促進状況 (問 25) | 45 |
| 9. 健康状態 (問 26) | 46 |
| 10. 健康増進の取り組み状況 (問 27) | 47 |
| 11. 健康診査の受診状況 (問 28) | 48 |
| 12. 市が健康診査 (集団健診) を行った場合の利用意向 (問 29) | 49 |
| 13. 災害に対する日頃の備え (問 30) | 50 |
| 14. 消防団の認知度 (問 31) | 52 |
| 15. 防犯の推進 (問 32) | 53 |
| 16. 安全な消費生活の推進 (問 33) | 54 |
| 17. 人権侵害の経験の有無 (問 34) | 55 |
| 18. 市内での人権の尊重 (問 35) | 56 |
| 19. 固定的な役割分担に対する考え方 (問 36) | 57 |
| 20. DVを受けた経験がある場合の相談経験 (問 37) | 58 |
| 21. 生涯学習活動の取り組み状況 (問 38) | 59 |
| 22. 運動・スポーツの取り組み頻度 (問 39) | 60 |
| 23. 文化芸術活動の取り組み状況 (問 40) | 61 |
| 24. 地域の環境マナーの順守状況 (問 41) | 62 |
| 25. 地域の美化活動への参加状況 (問 42) | 63 |
| 26. 市内の自然の豊かさについて (問 43) | 64 |
| 27. 野鳥や昆虫、水辺の生き物等とふれあう場所について (問 44) | 65 |
| 28. 生ごみ堆肥化の取り組み状況 (問 45) | 66 |
| 29. 不要な紙類及び古布の資源回収の利用状況 (問 46) | 67 |
| 30. 省エネルギー・省資源の活動状況 (問 47) | 68 |
| 31. 環境に関する学習会等の参加状況 (問 48) | 69 |
| 32. 市内の歴史的景観の美しさに対する評価 (問 49) | 70 |
| 33. 居住地区のまちなみに対する評価 (問 50) | 71 |
| 34. 住環境の快適さに対する評価 (問 51) | 72 |
| 35. 商業施設等の利便性に対する評価 (問 52) | 73 |
| 36. 市内のバスの利便性に対する評価 (問 53) | 74 |
| 37. コミュニティバスの利用頻度 (問 54) | 75 |
| 38. コミュニティバスの運賃や利便性に対する評価 (問 55) | 76 |
| 39. 市内の鉄道の利便性に対する評価 (問 56) | 77 |

| | | |
|------------|-----------------------------|-----------|
| 40. | 市内の道路の円滑性に対する評価（問 57） | 78 |
| 41. | 外出時の移動手段（問 58） | 79 |
| 42. | 日頃の買い物場所（問 59） | 80 |
| 43. | 歴史・文化遺産に対する評価（問 60） | 81 |
| 44. | 本市の日本遺産や市民遺産に対する認知度（問 61） | 82 |
| 45. | 観光客の来訪に対する評価（問 62） | 83 |
| 46. | 本市の観光に必要なこと（問 63） | 84 |
| 47. | 姉妹都市・友好都市交流の認知度（問 64） | 86 |
| 48. | 自治会活動・校区自治協議会活動への参加状況（問 65） | 88 |
| 49. | ボランティア活動への参加状況（問 66） | 89 |
| 50. | 市民と行政との情報共有（問 67） | 90 |
| 51. | 行政情報の接触状況（問 68） | 91 |
| 52. | 市議会情報の接触状況（問 69） | 93 |
| 第5節 | まちづくりに対する自由意見 | 95 |
| | 付属資料<使用した>調査票 | 133 |

6. 民間施設の弱者への配慮(問 23)

● 民間施設の弱者への配慮について『否定派』は39.5%で、『肯定派』(26.2%)よりも高い。

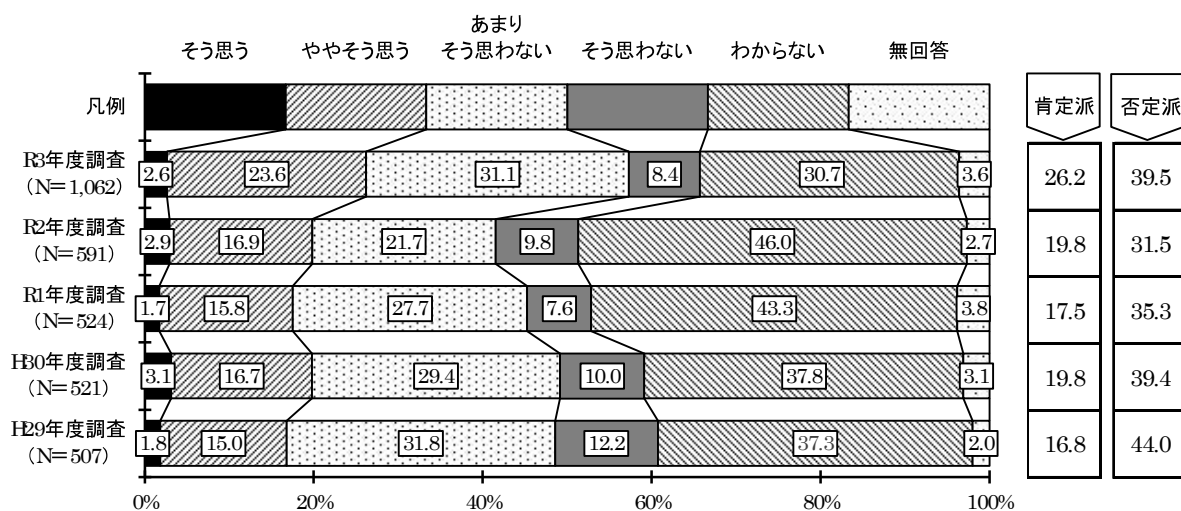
民間施設の弱者への配慮について、『肯定派』(「そう思う」と「ややそう思う」の合計)は26.2%となっている。一方、『否定派』(「そう思わない」と「あまりそう思わない」の合計)は39.5%で、『否定派』の方が『肯定派』より高くなっている。

性別にみると、『肯定派』は女性(26.9%)の方が男性(25.6%)より高くなっている。

年代別にみると、20歳代～30歳代を除くすべての年代で『否定派』の方が『肯定派』より高くなっている。

小学校区別にみると、すべての小学校区で『否定派』の方が『肯定派』より高くなっている。

問 23. あなたは市内の民間施設が高齢者や障がい者などに配慮されていると思いますか。
(○は1つ)



| | | 標本数 | そう思う | ややそう思う | あまりそう思わない | そう思わない | わからない | 無回答 | 肯定派 (%) | 否定派 (%) |
|-------|----------|-------|------|--------|-----------|--------|-------|------|---------|---------|
| 全体 | | 1,062 | 28 | 251 | 330 | 89 | 326 | 38 | 279 | 419 |
| | | 100.0 | 2.6 | 23.6 | 31.1 | 8.4 | 30.7 | 3.6 | 26.2 | 39.5 |
| 性別 | 男性 | 484 | 1.7 | 24.0 | 34.3 | 8.1 | 30.0 | 2.1 | 25.6 | 42.4 |
| | 女性 | 569 | 3.3 | 23.6 | 28.1 | 8.6 | 31.6 | 4.7 | 26.9 | 36.7 |
| | 無回答 | 9 | 11.1 | 11.1 | 44.4 | 11.1 | 11.1 | 11.1 | 22.2 | 55.6 |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 3.8 | 35.9 | 23.1 | 3.8 | 30.8 | 2.6 | 39.7 | 26.9 |
| | 30歳代 | 107 | 4.7 | 24.3 | 19.6 | 6.5 | 42.1 | 2.8 | 29.0 | 26.2 |
| | 40歳代 | 201 | 2.0 | 26.9 | 28.4 | 10.4 | 27.9 | 4.5 | 28.9 | 38.8 |
| | 50歳代 | 201 | 2.0 | 23.4 | 28.9 | 7.5 | 31.3 | 7.0 | 25.4 | 36.3 |
| | 60歳代 | 200 | 2.0 | 20.0 | 39.5 | 10.5 | 26.0 | 2.0 | 22.0 | 50.0 |
| | 70歳代以上 | 272 | 2.9 | 20.2 | 35.7 | 7.7 | 31.3 | 2.2 | 23.2 | 43.4 |
| | 無回答 | 3 | - | 33.3 | - | 33.3 | 33.3 | - | 33.3 | 33.3 |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 4.4 | 21.3 | 36.6 | 8.7 | 22.4 | 6.6 | 25.7 | 45.4 |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 3.6 | 24.1 | 35.7 | 8.0 | 26.8 | 1.8 | 27.7 | 43.8 |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 0.8 | 27.0 | 32.8 | 11.5 | 23.8 | 4.1 | 27.9 | 44.3 |
| | 水城小学校区 | 134 | - | 21.6 | 33.6 | 8.2 | 35.1 | 1.5 | 21.6 | 41.8 |
| | 水城西小学校区 | 123 | 0.8 | 26.0 | 27.6 | 6.5 | 35.0 | 4.1 | 26.8 | 34.1 |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 4.3 | 24.6 | 29.4 | 5.9 | 33.2 | 2.7 | 28.9 | 35.3 |
| | 国分小学校区 | 140 | 3.6 | 25.0 | 25.0 | 7.9 | 35.7 | 2.9 | 28.6 | 32.9 |
| | わからない | 48 | - | 18.8 | 20.8 | 12.5 | 41.7 | 6.3 | 18.8 | 33.3 |
| | 無回答 | 13 | 7.7 | 7.7 | 30.8 | 23.1 | 30.8 | - | 15.4 | 53.8 |

7. 交通弱者にとって必要な移動手段の確保状況(問 24)

● 移動手段の確保について『否定派』は52.6%で、『肯定派』(23.4%)よりも高い。

交通弱者にとって必要な移動手段の確保状況について、『肯定派』(「そう思う」と「ややそう思う」の合計)は23.4%となっている。一方、『否定派』(「そう思わない」と「あまりそう思わない」の合計)は52.6%で、『否定派』の方が『肯定派』より高くなっている。

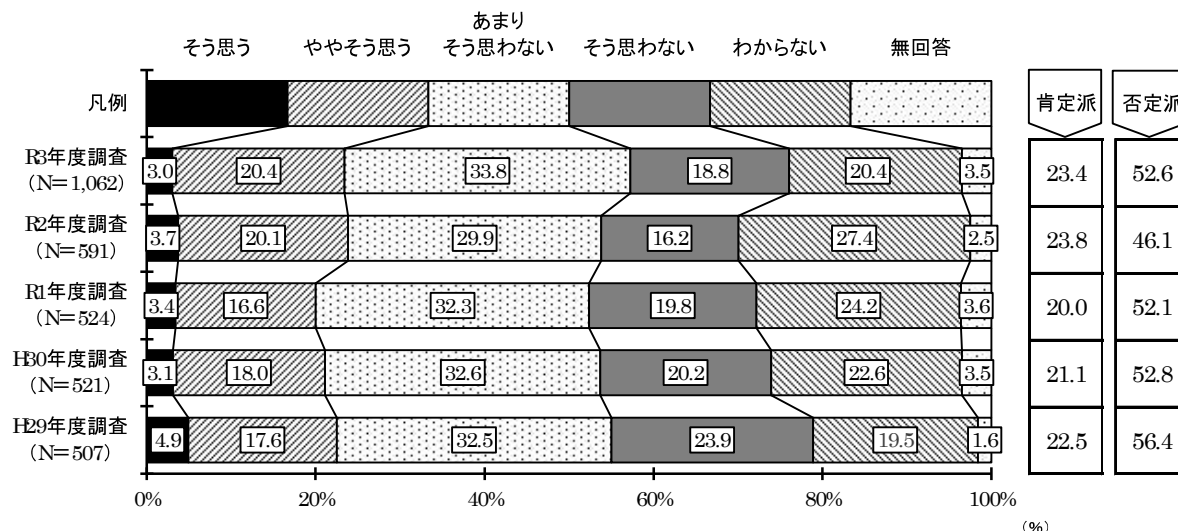
過去の調査結果と比べると、『肯定派』は前回調査から0.4ポイント減少しており、『否定派』は6.5ポイント増加している。

性別にみると、『否定派』は男性52.3%に対して女性52.9%と、男女ともほぼ同程度となっている。

年代別にみると、すべての年代で『否定派』の方が『肯定派』より高くなっている。

小学校区別にみると、すべての小学校区で『否定派』の方が『肯定派』より高くなっている。

問 24. あなたは本市では高齢者や障がい者などの交通弱者にとって必要な移動手段が確保されていると思いますか。(〇は1つ)



| | | 標本数 | そう思う | ややそう思う | あまりそう思わない | そう思わない | わからない | 無回答 | 肯定派 | 否定派 |
|-------|----------|-------|------|--------|-----------|--------|-------|------|------|------|
| 全体 | | 1,062 | 32 | 217 | 359 | 200 | 217 | 37 | 249 | 559 |
| | | 100.0 | 3.0 | 20.4 | 33.8 | 18.8 | 20.4 | 3.5 | 23.4 | 52.6 |
| 性別 | 男性 | 484 | 3.3 | 21.7 | 35.1 | 17.1 | 20.7 | 2.1 | 25.0 | 52.3 |
| | 女性 | 569 | 2.6 | 19.5 | 32.5 | 20.4 | 20.4 | 4.6 | 22.1 | 52.9 |
| | 無回答 | 9 | 11.1 | 11.1 | 44.4 | 11.1 | 11.1 | 11.1 | 22.2 | 55.6 |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 7.7 | 29.5 | 29.5 | 12.8 | 17.9 | 2.6 | 37.2 | 42.3 |
| | 30歳代 | 107 | 1.9 | 29.9 | 26.2 | 12.1 | 27.1 | 2.8 | 31.8 | 38.3 |
| | 40歳代 | 201 | 3.0 | 19.9 | 36.3 | 17.4 | 18.9 | 4.5 | 22.9 | 53.7 |
| | 50歳代 | 201 | 2.5 | 16.9 | 29.4 | 19.9 | 24.4 | 7.0 | 19.4 | 49.3 |
| | 60歳代 | 200 | 2.5 | 16.5 | 39.0 | 24.0 | 16.0 | 2.0 | 19.0 | 63.0 |
| | 70歳代以上 | 272 | 2.9 | 19.9 | 36.0 | 19.5 | 19.9 | 1.8 | 22.8 | 55.5 |
| | 無回答 | 3 | - | 33.3 | - | 33.3 | 33.3 | - | 33.3 | 33.3 |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 3.8 | 18.6 | 34.4 | 20.2 | 16.4 | 6.6 | 22.4 | 54.6 |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 0.9 | 18.8 | 38.4 | 22.3 | 17.9 | 1.8 | 19.6 | 60.7 |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 4.1 | 18.9 | 32.8 | 23.8 | 16.4 | 4.1 | 23.0 | 56.6 |
| | 水城小学校区 | 134 | 0.7 | 19.4 | 32.8 | 21.6 | 23.9 | 1.5 | 20.1 | 54.5 |
| | 水城西小学校区 | 123 | 2.4 | 19.5 | 35.0 | 16.3 | 22.8 | 4.1 | 22.0 | 51.2 |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 4.8 | 26.2 | 33.2 | 13.9 | 19.3 | 2.7 | 31.0 | 47.1 |
| | 国分小学校区 | 140 | 2.1 | 23.6 | 32.9 | 16.4 | 22.1 | 2.9 | 25.7 | 49.3 |
| | わからない | 48 | 2.1 | 12.5 | 35.4 | 14.6 | 31.3 | 4.2 | 14.6 | 50.0 |
| | 無回答 | 13 | 15.4 | 7.7 | 7.7 | 30.8 | 38.5 | - | 23.1 | 38.5 |

34. 住環境の快適さに対する評価(問 51)

● 都市基盤が整備され快適な住環境であると思う人は 72.5%となっている。

住環境の快適さに対する評価について、『肯定派』(「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計)は72.5%となっている。一方、『否定派』(「そう思わない」と「どちらかといえば思わない」の合計)は23.4%で、『肯定派』が7割以上を占め、高くなっている。

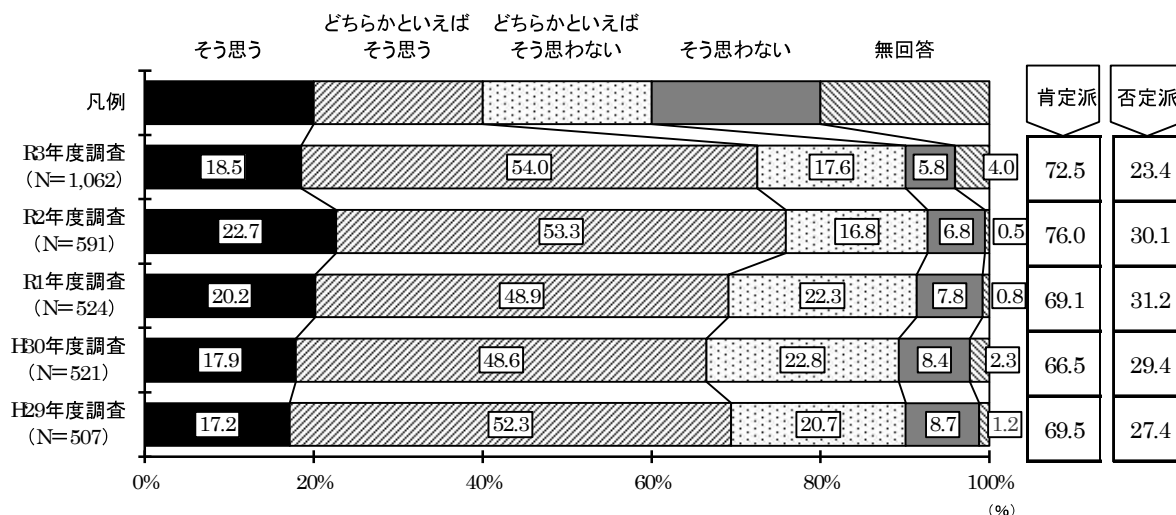
過去の調査結果と比べると、『肯定派』は前回調査から3.5ポイント減少している。

性別にみると、『肯定派』は、女性(73.6%)の方が男性(71.3%)より高くなっている。

年代別にみると、『肯定派』が最も高いのは20歳代(76.9%)となっている。一方、『否定派』が最も高いのは30歳代(30.8%)となっている。

小学校区別にみると、『肯定派』は、太宰府西小学校区(84.5%)が最も高くなっている。一方、『否定派』が最も高いのは、太宰府小学校区(33.3%)となっている。

問 51. あなたがお住まいの地域は、道路や公園などの都市基盤が整えられるなど、快適で住環境がよいところだと思いますか。(〇は1つ)



| | | 標本数 | そう思う | どちらかといえばそう思う | どちらかといえば思わない | そう思わない | 無回答 | 肯定派 | 否定派 | |
|-------|----------|-------|-------|--------------|--------------|--------|------|------|------|------|
| 全体 | | 1,062 | 197 | 573 | 187 | 62 | 43 | 770 | 249 | |
| | | | 100.0 | 18.5 | 54.0 | 17.6 | 5.8 | 4.0 | 72.5 | 23.4 |
| 性別 | 男性 | 484 | 18.2 | 53.1 | 18.0 | 7.0 | 3.7 | 71.3 | 25.0 | |
| | 女性 | 569 | 19.0 | 54.7 | 17.4 | 4.9 | 4.0 | 73.6 | 22.3 | |
| | 無回答 | 9 | 11.1 | 55.6 | 11.1 | - | 22.2 | 66.7 | 11.1 | |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 24.4 | 52.6 | 14.1 | 6.4 | 2.6 | 76.9 | 20.5 | |
| | 30歳代 | 107 | 15.9 | 50.5 | 23.4 | 7.5 | 2.8 | 66.4 | 30.8 | |
| | 40歳代 | 201 | 21.4 | 51.2 | 20.9 | 4.0 | 2.5 | 72.6 | 24.9 | |
| | 50歳代 | 201 | 18.9 | 55.2 | 15.4 | 6.0 | 4.5 | 74.1 | 21.4 | |
| | 60歳代 | 200 | 10.5 | 61.5 | 14.0 | 8.5 | 5.5 | 72.0 | 22.5 | |
| | 70歳代以上 | 272 | 21.7 | 51.5 | 18.4 | 4.4 | 4.0 | 73.2 | 22.8 | |
| | 無回答 | 3 | - | 33.3 | - | - | 66.7 | 33.3 | - | |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 8.7 | 49.7 | 22.4 | 10.9 | 8.2 | 58.5 | 33.3 | |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 17.9 | 57.1 | 16.1 | 7.1 | 1.8 | 75.0 | 23.2 | |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 18.0 | 63.1 | 12.3 | 1.6 | 4.9 | 81.1 | 13.9 | |
| | 水城小学校区 | 134 | 19.4 | 57.5 | 17.2 | 4.5 | 1.5 | 76.9 | 21.6 | |
| | 水城西小学校区 | 123 | 21.1 | 55.3 | 17.9 | 3.3 | 2.4 | 76.4 | 21.1 | |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 32.1 | 52.4 | 11.2 | 1.6 | 2.7 | 84.5 | 12.8 | |
| | 国分小学校区 | 140 | 13.6 | 52.9 | 23.6 | 8.6 | 1.4 | 66.4 | 32.1 | |
| | わからない | 48 | 12.5 | 41.7 | 25.0 | 10.4 | 10.4 | 54.2 | 35.4 | |
| | 無回答 | 13 | 15.4 | 30.8 | 15.4 | 15.4 | 23.1 | 46.2 | 30.8 | |

36. 市内のバスの利便性に対する評価(問 53)

● バスの利便性について『肯定派』は41.6%、『否定派』は27.9%となっている。

市内のバスの利便性に対する評価について、『肯定派』（「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計）は41.6%となっている。一方、『否定派』（「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計）は27.9%で、『肯定派』の方が『否定派』より高くなっている。なお、「バスを利用しないのでわからない」は27.0%となっている。

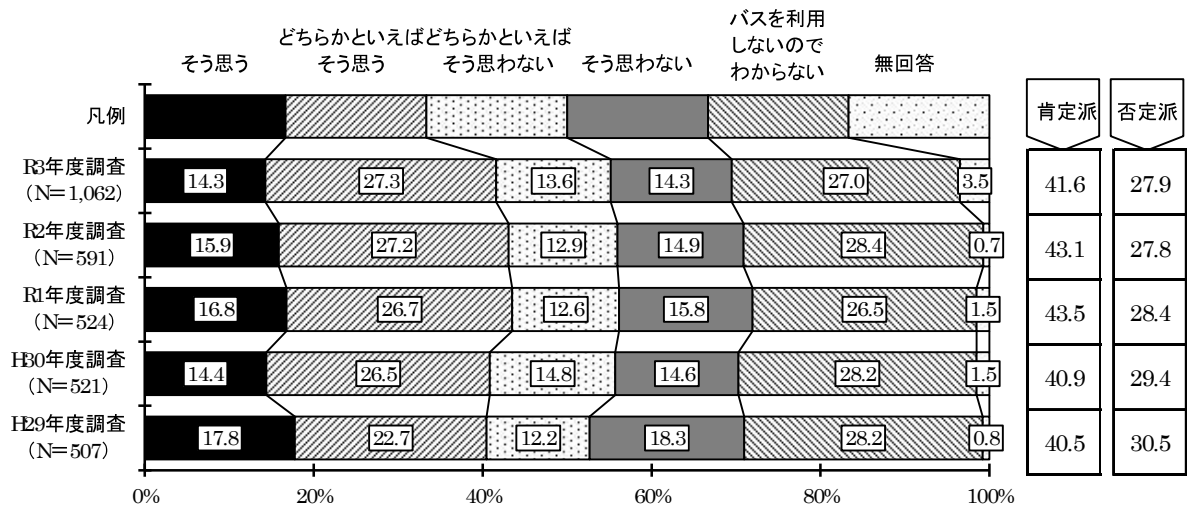
過去の調査結果と比べると、『肯定派』は前回調査から1.5ポイント減少している。

性別にみると、『肯定派』は男性（43.6%）の方が女性（40.6%）より高くなっている。

年代別にみると、『肯定派』は70歳代以上（45.6%）が最も高くなっている。

小学校区別にみると、すべての小学校区で『肯定派』の方が『否定派』よりも高くなっている。なお、『肯定派』が最も高いのは太宰府西小学校区（50.8%）が最も高くなっている。

問 53. あなたは市内のバスは便利だと思いますか。(○は1つ)



| | | 標本数 | そう思う | どちらかといえばそう思う | どちらかといえばそう思わない | そう思わない | バスを利用しないのでわからない | 無回答 | 肯定派 (%) | 否定派 (%) |
|-------|----------|-------|------|--------------|----------------|--------|-----------------|------|---------|---------|
| 全体 | | 1,062 | 152 | 290 | 144 | 152 | 277 | 37 | 44.2 | 29.6 |
| 100.0 | | | 14.3 | 27.3 | 13.6 | 14.3 | 27.0 | 3.5 | 41.6 | 27.9 |
| 性別 | 男性 | 484 | 15.7 | 27.3 | 12.2 | 12.8 | 28.7 | 3.3 | 43.0 | 25.0 |
| | 女性 | 569 | 13.0 | 27.6 | 14.9 | 15.6 | 25.5 | 3.3 | 40.6 | 30.6 |
| | 無回答 | 9 | 22.2 | 11.1 | - | 11.1 | 33.3 | 22.2 | 33.3 | 11.1 |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 17.9 | 24.4 | 6.4 | 16.7 | 32.1 | 2.6 | 42.3 | 23.1 |
| | 30歳代 | 107 | 9.3 | 32.7 | 14.0 | 13.1 | 29.0 | 1.9 | 42.1 | 27.1 |
| | 40歳代 | 201 | 12.9 | 25.9 | 15.9 | 19.4 | 23.4 | 2.5 | 38.8 | 35.3 |
| | 50歳代 | 201 | 8.0 | 29.4 | 12.9 | 17.9 | 27.9 | 4.0 | 37.3 | 30.8 |
| | 60歳代 | 200 | 12.5 | 31.0 | 16.0 | 11.0 | 25.0 | 4.5 | 43.5 | 27.0 |
| | 70歳代以上 | 272 | 22.4 | 23.2 | 12.5 | 10.3 | 28.3 | 3.3 | 45.6 | 22.8 |
| | 無回答 | 3 | - | - | - | - | 33.3 | 66.7 | - | - |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 16.4 | 23.5 | 12.0 | 10.9 | 30.6 | 6.6 | 39.9 | 23.0 |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 13.4 | 33.9 | 15.2 | 15.2 | 20.5 | 1.8 | 47.3 | 30.4 |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 15.6 | 25.4 | 10.7 | 21.3 | 23.0 | 4.1 | 41.0 | 32.0 |
| | 水城小学校区 | 134 | 11.9 | 26.9 | 12.7 | 8.2 | 38.8 | 1.5 | 38.8 | 20.9 |
| | 水城西小学校区 | 123 | 13.0 | 22.8 | 13.8 | 18.7 | 29.3 | 2.4 | 35.8 | 32.5 |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 16.6 | 34.2 | 15.0 | 8.6 | 23.5 | 2.1 | 50.8 | 23.5 |
| | 国分小学校区 | 140 | 13.6 | 27.1 | 17.1 | 21.4 | 19.3 | 1.4 | 40.7 | 38.6 |
| | わからない | 48 | 10.4 | 22.9 | 4.2 | 14.6 | 39.6 | 8.3 | 33.3 | 18.8 |
| | 無回答 | 13 | 7.7 | 7.7 | 30.8 | 15.4 | 15.4 | 23.1 | 15.4 | 46.2 |

37. コミュニティバスの利用頻度(問 54)

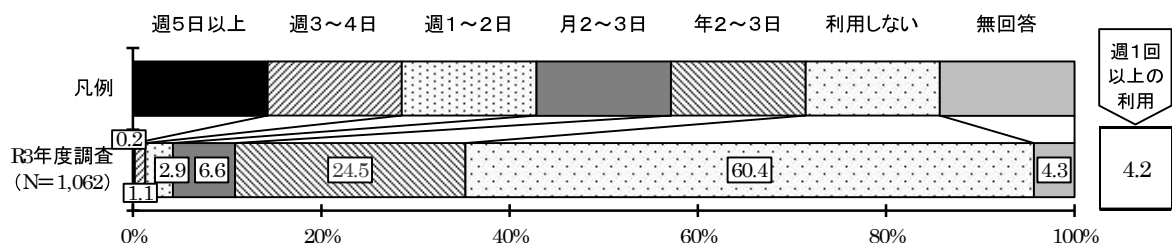
● コミュニティバスの『週1回以上の利用率』は4.2%となっている。

コミュニティバスの利用頻度について、『週1回以上の利用率』（「週5日以上」と「週3～4日」、「週1～2日」の合計）は4.2%となっている。

性別にみると、『週1回以上の利用率』は女性（5.1%）の方が男性（2.9%）より高くなっている。年代別にみると、『週1回以上の利用率』は70歳代以上（8.1%）が最も高く、次いで20歳代（3.8%）の順となっている。

小学校区別にみると、『週1回以上の利用率』が最も高いのは太宰府小学校区（10.9%）となっている。

問 54. 市内のバスの中でコミュニティバス「まほろば号」についておたずねします。あなたはまほろば号をどの程度の頻度で利用しますか。（○は1つ）



| | | 標 本 数 | 週 5 日 以 上 | 週 3 ～ 4 日 | 週 1 ～ 2 日 | 月 2 ～ 3 日 | 年 2 ～ 3 日 | 利 用 し な い | 無 回 答 | の 週 利 1 回 以 上 の 利 用 率 (%) |
|-------|----------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|--|
| 全体 | | 1,062 100.0 | 2 0.2 | 12 1.1 | 31 2.9 | 70 6.6 | 260 24.5 | 641 60.4 | 46 4.3 | 45 4.2 |
| 性別 | 男性 | 484 | - | 0.6 | 2.3 | 6.0 | 23.6 | 62.6 | 5.0 | 2.9 |
| | 女性 | 569 | 0.4 | 1.4 | 3.3 | 7.2 | 25.5 | 58.7 | 3.5 | 5.1 |
| | 無回答 | 9 | - | 11.1 | 11.1 | - | 11.1 | 44.4 | 22.2 | 22.2 |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 7.7 | 16.7 | 67.9 | 3.8 | 3.8 |
| | 30歳代 | 107 | - | 0.9 | 1.9 | 4.7 | 26.2 | 64.5 | 1.9 | 2.8 |
| | 40歳代 | 201 | 0.5 | - | 2.0 | 4.0 | 25.4 | 65.2 | 3.0 | 2.5 |
| | 50歳代 | 201 | - | 0.5 | 3.0 | 5.0 | 25.4 | 60.7 | 5.5 | 3.5 |
| | 60歳代 | 200 | - | 0.5 | 2.0 | 6.5 | 27.0 | 59.0 | 5.0 | 2.5 |
| | 70歳代以上 | 272 | - | 2.9 | 5.1 | 10.3 | 23.2 | 53.7 | 4.8 | 8.1 |
| | 無回答 | 3 | - | - | - | - | - | 66.7 | 33.3 | - |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 1.1 | 2.2 | 7.7 | 9.3 | 22.4 | 50.3 | 7.1 | 10.9 |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | - | - | - | 4.5 | 26.8 | 67.0 | 1.8 | - |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | - | 0.8 | 0.8 | 4.9 | 9.8 | 78.7 | 4.9 | 1.6 |
| | 水城小学校区 | 134 | - | - | 0.7 | 9.0 | 21.6 | 67.2 | 1.5 | 0.7 |
| | 水城西小学校区 | 123 | - | - | 1.6 | 4.9 | 26.0 | 64.2 | 3.3 | 1.6 |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | - | 2.1 | 2.7 | 5.3 | 32.6 | 52.4 | 4.8 | 4.8 |
| | 国分小学校区 | 140 | - | 1.4 | 4.3 | 5.7 | 30.7 | 55.0 | 2.9 | 5.7 |
| | わからない | 48 | - | 2.1 | 2.1 | 8.3 | 25.0 | 52.1 | 10.4 | 4.2 |
| | 無回答 | 13 | - | - | 7.7 | 15.4 | - | 69.2 | 7.7 | 7.7 |

38. コミュニティバスの運賃や利便性に対する評価(問 55)

● コミュニティバスの運賃や利便性について現行のままで良いと思っている人は 32.6%となっている。

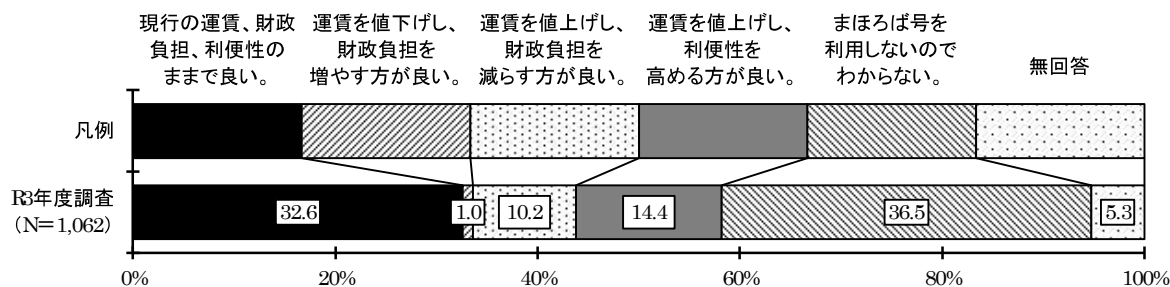
コミュニティバスの運賃や利便性について、「まほろば号を利用しないのでわからない」(36.5%)が最も高く、次いで「現行の運賃、財政負担、利便性のままで良い」(32.6%)、「運賃を値上げし、利便性を高める方が良い」(14.4%)の順となっている。

性別でみると、「現行の運賃、財政負担、利便性のままで良い」は、男性 32.0%に対し女性 33.0%で、ほぼ同程度となっている。

年代別でみると、「現行の運賃、財政負担、利便性のままで良い」は 30 歳代 (36.4%) が最も高く、次いで 50 歳代 (34.3%) の順となっている。

小学校区別にみると、「現行の運賃、財政負担、利便性のままで良い」が最も高いのは国分小学校区 (42.1%) となっている。

問 55. まほろば号は運行費用を運賃収入（年間約5千万円）と本市の財政負担（年間約1億5千万円）で運行しており、一律運賃 100 円でご利用いただいています。あなたは運賃や利便性についてどのように思いますか。（○は1つ）



| | | 標本数 | 現行の運賃、利便性のままで良い | 運賃を値下げし、財政負担を増やす方が良い | 運賃を値上げし、財政負担を減らす方が良い | 運賃を値上げし、利便性を高める方が良い | 運賃を値上げし、利便性を下げることが良い | まほろば号を利用しないのでわからない | 無回答 |
|-------|----------|-------|-----------------|----------------------|----------------------|---------------------|----------------------|--------------------|-----|
| 全体 | | 1,062 | 346 | 11 | 108 | 153 | 388 | 56 | |
| | | 100.0 | 32.6 | 1.0 | 10.2 | 14.4 | 36.5 | 5.3 | |
| 性別 | 男性 | 484 | 32.0 | 1.4 | 11.0 | 12.8 | 36.8 | 6.0 | |
| | 女性 | 569 | 33.0 | 0.7 | 9.7 | 16.0 | 36.2 | 4.4 | |
| | 無回答 | 9 | 33.3 | - | - | - | 44.4 | 22.2 | |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 26.9 | - | 6.4 | 19.2 | 42.3 | 5.1 | |
| | 30歳代 | 107 | 36.4 | - | 11.2 | 16.8 | 33.6 | 1.9 | |
| | 40歳代 | 201 | 31.8 | 2.0 | 11.4 | 12.9 | 37.8 | 4.0 | |
| | 50歳代 | 201 | 34.3 | 1.0 | 7.5 | 16.9 | 34.3 | 6.0 | |
| | 60歳代 | 200 | 33.0 | 1.5 | 12.0 | 13.5 | 34.5 | 5.5 | |
| | 70歳代以上 | 272 | 32.0 | 0.7 | 10.3 | 12.1 | 38.2 | 6.6 | |
| | 無回答 | 3 | - | - | 33.3 | - | 33.3 | 33.3 | |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 35.5 | 2.2 | 10.9 | 9.8 | 33.3 | 8.2 | |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 20.5 | 0.9 | 17.9 | 22.3 | 36.6 | 1.8 | |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 26.2 | - | 9.8 | 16.4 | 42.6 | 4.9 | |
| | 水城小学校区 | 134 | 31.3 | 1.5 | 11.9 | 9.0 | 43.3 | 3.0 | |
| | 水城西小学校区 | 123 | 34.1 | - | 8.1 | 17.1 | 35.8 | 4.9 | |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 35.3 | 1.1 | 9.1 | 13.9 | 35.3 | 5.3 | |
| | 国分小学校区 | 140 | 42.1 | - | 7.1 | 17.1 | 30.0 | 3.6 | |
| | わからない | 48 | 27.1 | 4.2 | 4.2 | 14.6 | 39.6 | 10.4 | |
| | 無回答 | 13 | 30.8 | - | 7.7 | - | 38.5 | 23.1 | |

39. 市内の鉄道の利便性に対する評価(問 56)

● 鉄道の利便性について『肯定派』は64.5%、『否定派』は19.0%となっている。

市内の鉄道に対する利便性について、『肯定派』（「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計）は64.5%となっている。一方、『否定派』（「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計）は19.0%で、『肯定派』の方が『否定派』より高くなっている。

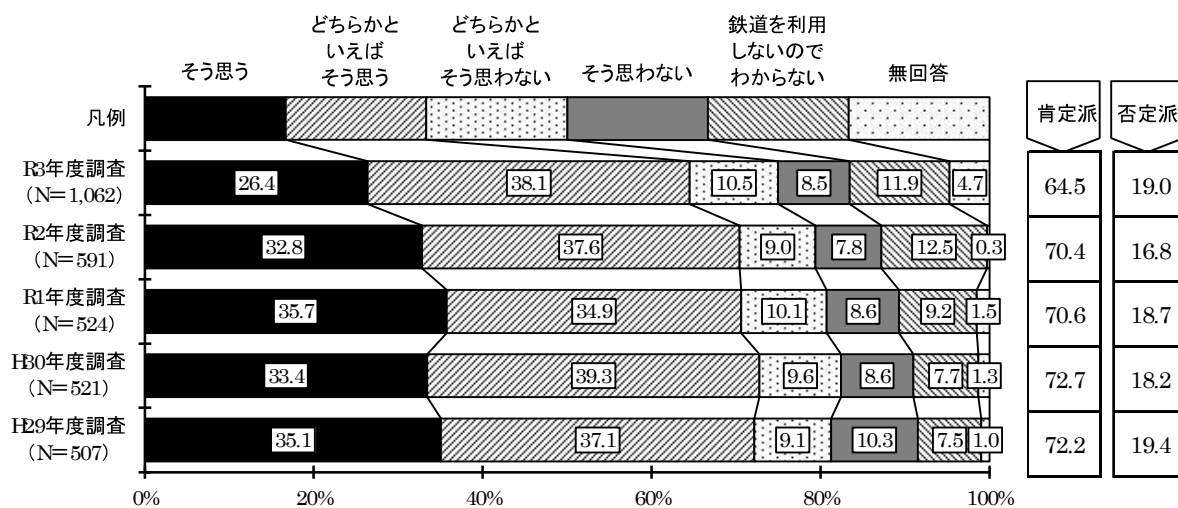
過去の調査結果と比べると、『肯定派』は前回調査から5.9ポイント減少している。

性別にみると、『肯定派』は女性（66.8%）の方が男性（62.2%）より高くなっている。

年代別にみると、『肯定派』は70歳代以上を除いたすべての年代で、6割を超えている。なお『肯定派』が最も高いのは、50歳代（69.2%）となっている。

小学校区別にみると、すべての小学校区で『肯定派』の方が『否定派』よりも高くなっている。なお、『肯定派』が最も高いのは、太宰府東小学校区（76.8%）である。

問 56. あなたは市内の鉄道は便利だと思いますか。(○は1つ)



| | | 標本数 | そう思う | えどばち どちら そうか 思う うい | なえど いばち そら そうか 思と わい | そう 思わ ない | ら な い の を で 利 用 か し | 鉄 道 を 利 用 し な い の で わ か ら な い | 無 回 答 | 肯 定 派 | 否 定 派 |
|-------|----------|-------|-------|--------------------------------|-------------------------------------|----------------|--|---|-------------|-------------|-------------|
| 全体 | | 1,062 | 280 | 405 | 111 | 90 | 126 | 50 | 685 | 201 | |
| | | | 100.0 | 26.4 | 38.1 | 10.5 | 8.5 | 11.9 | 4.7 | 64.5 | 19.0 |
| 性別 | 男性 | 484 | 25.8 | 36.4 | 9.9 | 9.5 | 13.0 | 5.4 | 62.2 | 19.4 | |
| | 女性 | 569 | 26.9 | 39.9 | 11.1 | 7.6 | 10.7 | 3.9 | 66.8 | 18.6 | |
| | 無回答 | 9 | 22.2 | 22.2 | - | 11.1 | 22.2 | 22.2 | 44.4 | 11.1 | |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 26.9 | 41.0 | 9.0 | 7.7 | 11.5 | 3.8 | 67.9 | 16.7 | |
| | 30歳代 | 107 | 27.1 | 33.6 | 14.0 | 4.7 | 18.7 | 1.9 | 60.7 | 18.7 | |
| | 40歳代 | 201 | 29.9 | 38.3 | 11.9 | 9.0 | 8.0 | 3.0 | 68.2 | 20.9 | |
| | 50歳代 | 201 | 27.4 | 41.8 | 10.4 | 9.0 | 6.0 | 5.5 | 69.2 | 19.4 | |
| | 60歳代 | 200 | 20.0 | 44.0 | 9.5 | 7.5 | 14.0 | 5.0 | 64.0 | 17.0 | |
| | 70歳代以上 | 272 | 27.6 | 32.4 | 8.8 | 10.3 | 14.7 | 6.3 | 59.9 | 19.1 | |
| | 無回答 | 3 | - | - | 33.3 | - | 33.3 | 33.3 | - | 33.3 | |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 28.4 | 36.6 | 9.3 | 6.6 | 10.9 | 8.2 | 65.0 | 15.8 | |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 32.1 | 44.6 | 9.8 | 5.4 | 6.3 | 1.8 | 76.8 | 15.2 | |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 23.8 | 32.8 | 15.6 | 10.7 | 12.3 | 4.9 | 56.6 | 26.2 | |
| | 水城小学校区 | 134 | 35.8 | 40.3 | 9.0 | 4.5 | 9.0 | 1.5 | 76.1 | 13.4 | |
| | 水城西小学校区 | 123 | 35.0 | 39.8 | 8.9 | 8.1 | 4.9 | 3.3 | 74.8 | 17.1 | |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 16.0 | 33.2 | 12.8 | 12.8 | 19.8 | 5.3 | 49.2 | 25.7 | |
| | 国分小学校区 | 140 | 18.6 | 44.3 | 10.0 | 12.1 | 12.9 | 2.1 | 62.9 | 22.1 | |
| | わからない | 48 | 25.0 | 37.5 | 6.3 | 4.2 | 14.6 | 12.5 | 62.5 | 10.4 | |
| | 無回答 | 13 | 30.8 | 23.1 | - | - | 30.8 | 15.4 | 53.8 | - | |

40. 市内の道路の円滑性に対する評価(問 57)

● 道路の円滑性について『肯定派』が 52.3%で、『否定派』(39.2%)より高い。

市内の道路は円滑に移動できるかについて、『肯定派』(「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計)は52.3%となっている。一方、『否定派』(「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計)は39.2%で、『肯定派』の方が『否定派』より高くなっている。

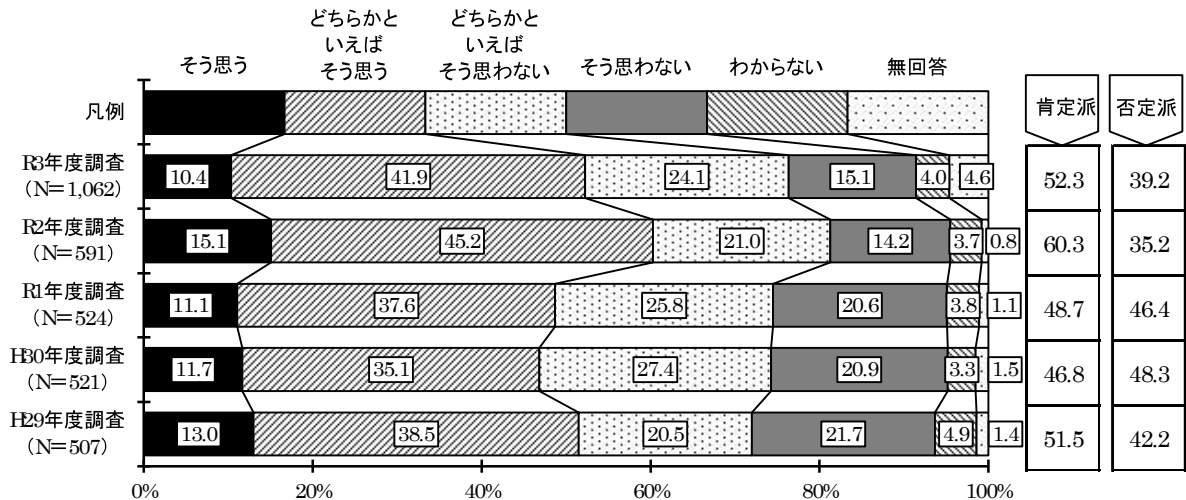
過去の調査結果と比べると、『肯定派』は前回調査から8.0ポイント減少している。

性別にみると、『肯定派』は女性(55.5%)の方が男性(48.6%)より高くなっている。

年代別にみると、すべての年代で『肯定派』の方が『否定派』より高くなっている。なお、『肯定派』が最も高いのは40歳代(59.2%)となっている。

小学校区別にみると、太宰府小学校区と太宰府東小学校区を除くすべての小学校区で『肯定派』の方が『否定派』よりも高くなっている。なお、『肯定派』が最も高いのは、太宰府西小学校区(66.8%)である。

問 57. あなたは市内の道路全般について、円滑に移動できると思いますか。(〇は1つ)



| | | 標本数 | そう思う | えど ばち そら か 思と うい | な えど ばち そら か 思と わい | そう 思わ ない | わ か ら な い | 無 回 答 | 肯 定 派 | 否 定 派 |
|-------|----------|-------|------|---------------------------------|--------------------------------------|----------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| 全体 | | 1,062 | 110 | 445 | 256 | 160 | 42 | 49 | 555 | 416 |
| | | 100.0 | 10.4 | 41.9 | 24.1 | 15.1 | 4.0 | 4.6 | 52.3 | 39.2 |
| 性別 | 男性 | 484 | 11.0 | 37.6 | 26.0 | 17.6 | 2.5 | 5.4 | 48.6 | 43.6 |
| | 女性 | 569 | 9.8 | 45.7 | 22.5 | 13.2 | 5.1 | 3.7 | 55.5 | 35.7 |
| | 無回答 | 9 | 11.1 | 33.3 | 22.2 | - | 11.1 | 22.2 | 44.4 | 22.2 |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 14.1 | 38.5 | 23.1 | 16.7 | 3.8 | 3.8 | 52.6 | 39.7 |
| | 30歳代 | 107 | 10.3 | 39.3 | 24.3 | 15.9 | 8.4 | 1.9 | 49.5 | 40.2 |
| | 40歳代 | 201 | 11.9 | 47.3 | 23.4 | 12.9 | 1.5 | 3.0 | 59.2 | 36.3 |
| | 50歳代 | 201 | 11.4 | 41.8 | 22.9 | 14.4 | 3.0 | 6.5 | 53.2 | 37.3 |
| | 60歳代 | 200 | 8.0 | 39.0 | 26.5 | 17.5 | 3.5 | 5.5 | 47.0 | 44.0 |
| | 70歳代以上 | 272 | 9.2 | 42.6 | 24.3 | 14.3 | 4.8 | 4.8 | 51.8 | 38.6 |
| | 無回答 | 3 | - | - | - | 33.3 | 33.3 | 33.3 | - | 33.3 |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 4.4 | 25.1 | 29.0 | 31.1 | 3.3 | 7.1 | 29.5 | 60.1 |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 7.1 | 33.0 | 31.3 | 20.5 | 5.4 | 2.7 | 40.2 | 51.8 |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 14.8 | 43.4 | 20.5 | 13.1 | 3.3 | 4.9 | 58.2 | 33.6 |
| | 水城小学校区 | 134 | 11.9 | 45.5 | 25.4 | 9.0 | 5.2 | 3.0 | 57.5 | 34.3 |
| | 水城西小学校区 | 123 | 10.6 | 51.2 | 25.2 | 8.1 | 2.4 | 2.4 | 61.8 | 33.3 |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 16.6 | 50.3 | 18.2 | 6.4 | 3.2 | 5.3 | 66.8 | 24.6 |
| | 国分小学校区 | 140 | 7.1 | 50.0 | 22.1 | 15.7 | 2.9 | 2.1 | 57.1 | 37.9 |
| | わからない | 48 | 8.3 | 37.5 | 22.9 | 12.5 | 8.3 | 10.4 | 45.8 | 35.4 |
| | 無回答 | 13 | 15.4 | 23.1 | 15.4 | 15.4 | 15.4 | 15.4 | 38.5 | 30.8 |

41. 外出時の移動手段(問 58)

● 日頃の外出時の交通手段は「自家用車」(65.2%)が最も高い。

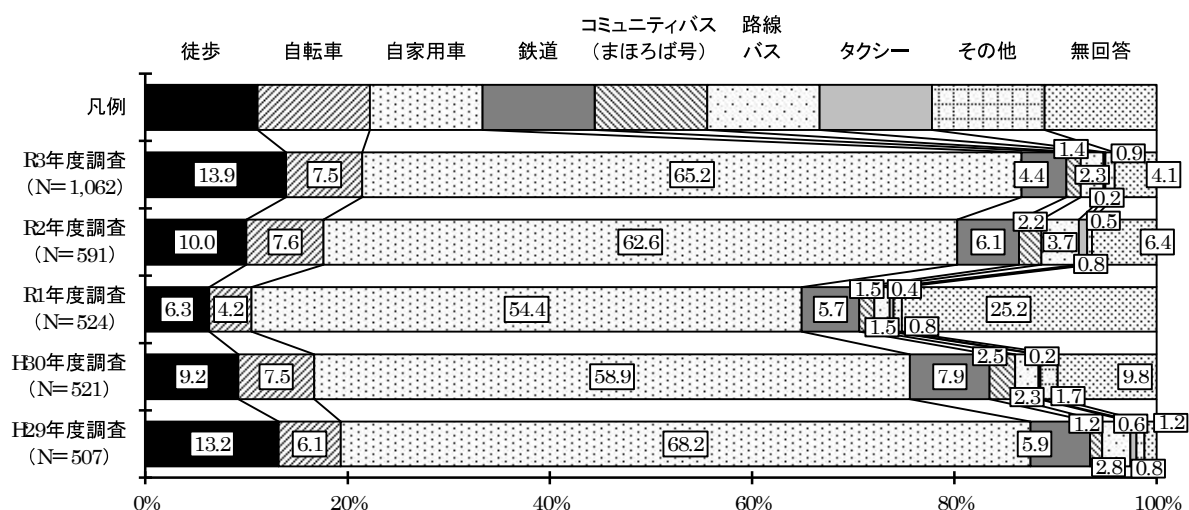
外出時の移動手段について、日頃の外出時における交通手段は、「自家用車」(65.2%)が最も高くなっている。次いで「徒歩」(13.9%)、「自転車」(7.5%)、「鉄道」(4.4%)の順となっている。

性別にみると、男女ともに「自家用車」が最も高くなっている。

年代別にみると、すべての年代で「自家用車」が最も高くなっている。なお、「自家用車」が最も高いのは、30歳代(80.4%)である。

小学校区別にみると、すべての小学校区で「自家用車」が最も高くなっている。なお、「自家用車」が最も高いのは、国分小学校区(72.1%)である。

問 58. あなたは日頃、どのような手段で外出しますか。(2つ以上あるときは主なもの1つ)



| | | 標本数 | 徒歩 | 自転車 | 自家用車 | 鉄道 | コミュニティバス(まほろば号) | 路線バス | タクシー | その他 | 無回答 |
|-------|----------|-------|------|------|------|------|-----------------|------|------|-----|------|
| 全体 | | 1,062 | 13.9 | 7.5 | 65.2 | 4.4 | 1.4 | 2.3 | 0.2 | 0.9 | 4.1 |
| 性別 | 男性 | 484 | 12.0 | 6.6 | 71.5 | 2.7 | 0.6 | 1.0 | - | 0.8 | 4.8 |
| | 女性 | 569 | 15.5 | 8.3 | 60.1 | 6.0 | 2.1 | 3.3 | 0.4 | 1.1 | 3.3 |
| | 無回答 | 9 | 22.2 | 11.1 | 44.4 | - | - | - | - | - | 22.2 |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 16.7 | 21.8 | 51.3 | 3.8 | - | 2.6 | - | - | 3.8 |
| | 30歳代 | 107 | 9.3 | 1.9 | 80.4 | 4.7 | - | 0.9 | - | 0.9 | 1.9 |
| | 40歳代 | 201 | 9.0 | 8.5 | 69.7 | 7.0 | 0.5 | 2.0 | - | 0.5 | 3.0 |
| | 50歳代 | 201 | 11.9 | 7.5 | 66.2 | 6.0 | - | 0.5 | 0.5 | 2.0 | 5.5 |
| | 60歳代 | 200 | 16.0 | 5.0 | 67.5 | 2.5 | 0.5 | 2.0 | 0.5 | 1.0 | 5.0 |
| | 70歳代以上 | 272 | 18.8 | 7.0 | 57.4 | 2.9 | 4.8 | 4.4 | - | 0.7 | 4.0 |
| | 無回答 | 3 | - | - | 66.7 | - | - | - | - | - | 33.3 |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 18.6 | 7.1 | 56.8 | 4.4 | 4.4 | - | - | 1.6 | 7.1 |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 12.5 | 5.4 | 67.0 | 5.4 | - | 8.0 | - | - | 1.8 |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 12.3 | 4.1 | 68.9 | 0.8 | - | 8.2 | - | 0.8 | 4.9 |
| | 水城小学校区 | 134 | 14.9 | 11.2 | 61.9 | 6.7 | 1.5 | - | - | 2.2 | 1.5 |
| | 水城西小学校区 | 123 | 10.6 | 11.4 | 69.9 | 4.1 | - | - | 0.8 | 0.8 | 2.4 |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 10.2 | 8.6 | 68.4 | 3.7 | 1.1 | 2.7 | 0.5 | - | 4.8 |
| | 国分小学校区 | 140 | 14.3 | 6.4 | 72.1 | 2.1 | 1.4 | - | - | 1.4 | 2.1 |
| | わからない | 48 | 14.6 | 4.2 | 54.2 | 14.6 | 2.1 | - | - | - | 10.4 |
| 無回答 | 13 | 46.2 | - | 38.5 | 7.7 | - | - | - | - | 7.7 | |

42. 日頃の買い物場所(問 59)

● 日頃買い物する場所は「太宰府市」(60.1%)が最も高い。

日頃主に買い物する場所については、「太宰府市」(60.1%)が最も高く、全体の6割以上を占めている。次いで「筑紫野市」(20.7%)、「大野城市」(8.2%)の順となっている。

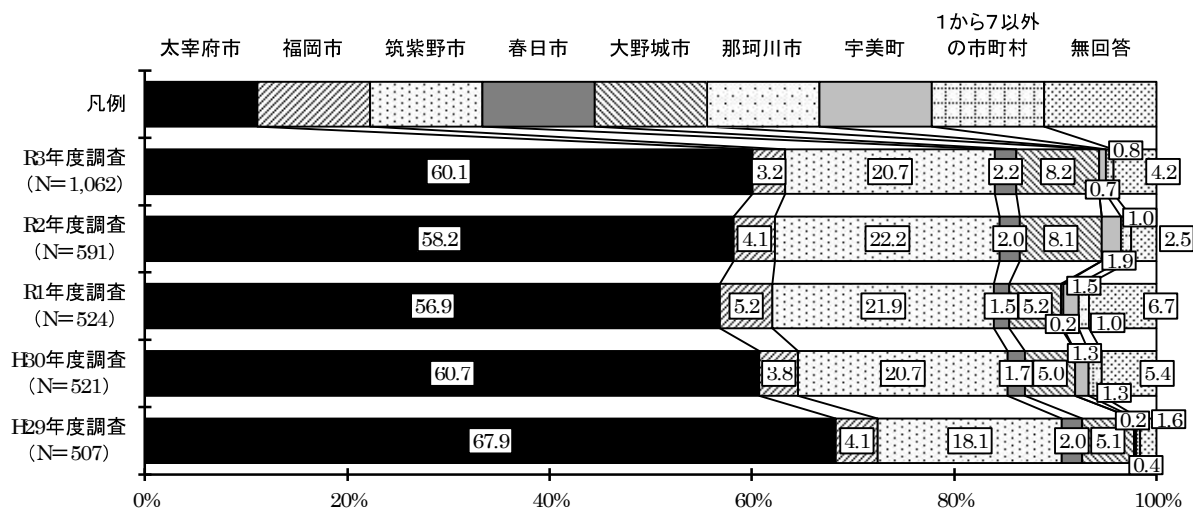
過去の調査結果と比べると、前回調査から「太宰府市」が1.9ポイント増加している。

性別でみると、「太宰府市」は、女性(60.8%)の方が男性(59.3%)より高くなっている。

年代別でみると、すべての年代で「太宰府市」が最も高くなっている。また、すべての年代で「筑紫野市」が2番目に高くなっている。

小学校区別にみると、太宰府南小学校区を除くすべての小学校区で「太宰府市」が最も高くなっている。なお、太宰府南小学校区は「筑紫野市」(59.8%)が最も高くなっている。

問 59. あなたは日頃、主にどこで買い物していますか。(〇は1つ)



| | | 標本数 | 太宰府市 | 福岡市 | 筑紫野市 | 春日市 | 大野城市 | 那珂川市 | 宇美町 | のそ市れ町以村外 | 無回答 |
|-------|----------|-------|------|-----|------|-----|------|------|-----|----------|------|
| 全体 | | 1,062 | 63.8 | 3.4 | 22.0 | 2.3 | 8.7 | - | 7.0 | 8.0 | 4.5 |
| 性別 | 男性 | 484 | 59.3 | 3.9 | 19.6 | 2.3 | 8.5 | - | 0.8 | 0.6 | 5.0 |
| | 女性 | 569 | 60.8 | 2.6 | 21.8 | 2.1 | 7.9 | - | 0.5 | 0.9 | 3.3 |
| | 無回答 | 9 | 55.6 | - | 11.1 | - | 11.1 | - | - | - | 22.2 |
| 年代別 | 20歳代 | 78 | 53.8 | 9.0 | 23.1 | 2.6 | 5.1 | - | - | 2.6 | 3.8 |
| | 30歳代 | 107 | 57.0 | 3.7 | 24.3 | 2.8 | 7.5 | - | 0.9 | 1.9 | 1.9 |
| | 40歳代 | 201 | 56.7 | 3.5 | 20.4 | 2.5 | 11.9 | - | 1.0 | 1.0 | 3.0 |
| | 50歳代 | 201 | 55.2 | 3.0 | 22.9 | 3.0 | 9.5 | - | - | 0.5 | 6.0 |
| | 60歳代 | 200 | 63.0 | 2.0 | 19.5 | 2.0 | 7.0 | - | 1.0 | 0.5 | 5.0 |
| | 70歳代以上 | 272 | 67.3 | 2.2 | 18.4 | 1.1 | 6.3 | - | 0.7 | - | 4.0 |
| | 無回答 | 3 | 33.3 | - | - | - | 33.3 | - | - | - | 33.3 |
| 小学校区別 | 太宰府小学校区 | 183 | 62.8 | 1.1 | 20.8 | 0.5 | 3.3 | - | 3.3 | 1.1 | 7.1 |
| | 太宰府東小学校区 | 112 | 61.6 | 4.5 | 32.1 | - | - | - | - | - | 1.8 |
| | 太宰府南小学校区 | 122 | 30.3 | 0.8 | 59.8 | - | 2.5 | - | - | 1.6 | 4.9 |
| | 水城小学校区 | 134 | 63.4 | 3.7 | 19.4 | 6.0 | 5.2 | - | - | 0.7 | 1.5 |
| | 水城西小学校区 | 123 | 67.5 | 2.4 | 12.2 | 2.4 | 11.4 | - | 0.8 | 0.8 | 2.4 |
| | 太宰府西小学校区 | 187 | 68.4 | 5.9 | 5.9 | 3.7 | 10.7 | - | - | - | 5.3 |
| | 国分小学校区 | 140 | 61.4 | 1.4 | 7.9 | 2.9 | 24.3 | - | - | - | 2.1 |
| | わからない | 48 | 58.3 | 8.3 | 14.6 | - | 4.2 | - | - | 4.2 | 10.4 |
| | 無回答 | 13 | 53.8 | 7.7 | 23.1 | - | 7.7 | - | - | - | 7.7 |

| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|--|----|---------|--|
| 【施策 20 史跡指定 100 年とこれからの保存・活用 つづき】 | | | |
| 太宰府 | 男性 | 50 代 | 歴史的跡地について何も現存していない広大な跡地を残して何の意味があるのか？もっと有効活用するべきではないのか？ |
| 国分 | 女性 | 50 代 | 毎年毎年同じ催し物しかない文化ふれあい館の在り方を考える。 |
| 太宰府 | 女性 | 50 代 | 小さな意見を取り入れ、無駄が多く良いと思えない。太宰府館前の川の整備…子どもが落ちて網でまかれ景観損なう。以前のままでよかったなど。 |
| 太宰府西 | 男性 | 50 代 | 文化財史跡が多数存在していますが、史跡の保存は必要最小限とし、住宅地にも活用できるように国との調整も含め、方法を十分検討してください。 |
| 【施策 21 国・県・国内外自治体との連携の推進:6 件】 | | | |
| 太宰府 | 女性 | 70 代以上 | 太宰府には、たくさんの宝物があります。もう少し、グローバルな視点から、これらを見直していくと、もっと太宰府の価値が上がりそうです。外部の目でそれを生かして欲しいです。 |
| 水城西 | 男性 | 60 代 | 他の市町村より高い評価を得ようとは考えないでもらいたい。普通に市活動を行いながら、他の自治体と共感しつつ、連携してもらいたい。 |
| 水城西 | 男性 | 50 代 | 福岡県全体としての整備の取り組みが遅れている他の都市との連携が出来ていない。地の利を生かしてもっと発展できる可能性があると思う。福岡、九州、中国地方の中心となるようなランドデザインを描いていくようなプランをたてて欲しい。 |
| 太宰府西 | 女性 | 30 代 | 太宰府は買い物するところがルミエールくらいしかない。大野城、筑紫野はイオン、春日はモールがあるので近くの市と協力していけたらと思います。 |
| 太宰府東 | 男性 | 40 代 | 筑紫野市との連携。JR 二日市駅付近の開発や同駅から直通で太宰府天満宮などの観光地へ行けるバスなどの運行。JR 利用者はいちいち西鉄電車に乗り換えなければならない現状がある。JR 利用者がもっと楽に訪れることができれば、自家用車利用の観光者による渋滞を緩和できるのでは・・・筑紫野イオンやゆめタウンからの臨時バス発着。買い物と史跡巡りを一体化。 |
| 国分 | 男性 | 70 代以上 | 本市には貴重な歴史遺産があるが生かされていない。1. 白村江の戦いや菅公の一代を題材として新子供神楽の創設（テーマ毎、小学校区毎）。2. 過去太宰府は日中韓三軍が激突する戦場になる可能性があった。そのことを逆手に取って、日中韓融和を目的とした日中韓三国友好大学の設置誘置（大学を利用して）など。 |
| 【施策 22 交流人口・関係人口の拡大:3 件】 | | | |
| 太宰府東 | 男性 | 70 代以上 | 太宰府（政庁や観世音寺）の歴史教育。地元の小学生が歴史遺産に誇りを持てる教育を！ |
| 太宰府東 | 男性 | 70 代以上 | 若手芸術家等の定住（好条件の設定）。他都市の調査研究。 |
| 太宰府南 | 男性 | 40 代 | 税金を減税し住みやすい町、新規移住などに取り組んでほしい。 |
| 【施策 23 交通環境の向上:132 件】 | | | |
| 国分 | 男性 | 60 代 | 「まほろば号」を利用して乗り継ぎも利用しています。できれば運転手さんの意見を重要視していただければよりよい運行ができると思います。御苦労様です。 |
| 太宰府 | 男性 | 70 代以上 | 五条交差点の信号で時差又は右折指示方向を着けてほしい。時間帯によっては1~2台しか右折できない時あり（市役所方面より五条駅方面行）。 |
| わからない | 男性 | 30 代 | 観光等を活用化させることは大事だが、主要道路等の渋滞の緩和にも力を入れて欲しい。 |
| わからない | 男性 | 60 代 | 道路の渋滞をなくしてほしい。 |
| 水城西 | 男性 | 70 代以上 | ○「まほろば号」の運営について値上げしても他市との共同乗入れを希望します（現コースは不便である）。都府楼中心のコースでなく、西鉄「下大利」駅経由・JR「大野城」駅経由・JR「二日市」駅経由のコース便を早急を実現せよ！！ ○JR「太宰府」駅構構が以前有りましたが、こちらも早急なる JR との交渉に入り実現すべきである。 |
| 国分 | 女性 | 40 代 | 洗出交差点の渋滞について。混雑時間帯に無理な右・左折が目立ち危険を感じます。 |
| 水城 | 女性 | 10・20 代 | 洗出の交差点を時差信号 or 矢印信号にして欲しい。 |
| 太宰府西 | 男性 | 60 代 | 家の前が直線道路でスピードを出す車両が多い。スピードを制限出来る様道路に工夫をして欲しい（通学路でもある）。 |

| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|----------------------------|-----|---------|--|
| 【施策 23 交通環境の向上 つづき】 | | | |
| 太宰府 | 女性 | 70 代以上 | 今いろいろと大変な時ですがよろしくお願ひします。健康面など細やかな管理 etc をしていただき、心強く感じられありがたく思っています。今は職場などで検診を受けていますが勤務できるのはあと少しですので、その後は市の検診を受けさせていただきたいと思っています。川のそばの桜がとてもきれいで毎年楽しみに歩いています。道や岸が安全に通れるととっても良いのですが…。年数が経ってちょっと危険かなと思われる場所があるように思います。 |
| 太宰府西 | 男性 | 60 代 | 春日から久留米方面への道路の混雑が激しく、不満を持っている。高架道路の建設など多方面に渡り検討願ひたい。特に大佐野交差点を中心に混雑がひどく信号機の運用に課題があると思っている（赤信号から青信号になかなか切り替わらないなど）。 |
| 太宰府 | 男性 | 10・20 代 | 観光産業で成り立っているのは分かっているの、そこを伸ばすのはもちろんのこと観光事業に関係のない住民が滞りなく生活できるよう最速で道路環境を整えていただきたいです。 |
| 太宰府 | 女性 | 70 代以上 | 観光都市を目指すのであれば、又、防災の面からも道路整備を最優先に考えて頂きたいと考えます。 |
| 太宰府 | 男性 | 10・20 代 | 観世 5.6 丁目から中心部への道路網の整備を希望。 |
| 水城 | 女性 | 30 代 | 車を運転しているときミラーが古いのか、くもって見えづらい場所が多いと感じます。 |
| 水城西 | 男性 | 30 代 | 警察と協力し、通学路等の安全確保を。一時停止線や標識、点滅信号、取り締まり強化。 |
| 水城 | 男性 | 60 代 | 交通量が増え、道路がせまく、自転車が走りにくい危険な所が多い。 |
| 太宰府 | 男性 | 10・20 代 | 交通渋滞を緩和していただきたいです。 |
| 国分 | 女性 | 50 代 | 国分寺前の交差点が国分台通りから来た時に青信号の時間が短かく、とくに朝の時間、夕方時間は渋滞するので改善してほしい。 |
| 水城西 | 女性 | 70 代以上 | このアンケートに応じて、自分が市政に無関心だと痛感しました。あらためて関心を持っていこうと思ひました。まほろば号について高齢者は免許を返納という流れのなか本数も少なく、ルートも不便。利用しやすいようにして頂ければ幸いです。 |
| 太宰府 | 男性 | 40 代 | この街を誇りに思ひ、ずっと住み続けるつもりです。観光が主力の太宰府市ですが、特に太宰府天満宮周辺の渋滞解消に対する施策が足りないと思ひます。近隣住民は渋滞すると時間が奪われます。地元住民が渋滞によるデメリットを受けるのはおかしいと思ひます。地元住民が渋滞によるデメリットがないように対応願ひます（三条辺りから君畑ぐらいまでの住民用バイパスの設置等）。 |
| 太宰府西 | 無回答 | 70 代以上 | コミュニティバスの利便性を上げてほしい。大野城市、春日市のコミュニティバスの交互路線を作成。 |
| 太宰府西 | 女性 | 50 代 | 自宅前の歩道が近所の高校（武蔵台）の通学路になっており、自転車が交通法を守らないので大変危険な目にあっている。以前から事故も数回あり対策として市役所や警察、高校に話しましたが何も変わらず。昔から住んでいるものとして大変遺憾に思ひます。下校時間は散歩もできず、通学路を歩く小中学生が危険で可哀想だ。早急に改善してもらいたい。もし事故で歩行者に死亡者が出たら、市の行政としてどう責任を取るのか聞きたい。このままでは安心して住めない。 |
| 太宰府西 | 男性 | 50 代 | 正月にどうしても水城からのルートが混雑する。それを少し無くすために高雄あたりから筑紫野インターを通過して来るルートを作ってほしい。そのために高雄周辺に道の駅太宰府をつくりそちらに回遊するようにしてほしい。 |
| 太宰府南 | 女性 | 40 代 | 太宰府南小学校、登下校道路について星ヶ丘保育園より高雄台中央公園の道路は昨年より整備されていますが、星ヶ丘保育園より1つ目の交差点は児童が横断する際、危ない場所です。横断歩道の設置を願ひたいです。上からカーブのためスピード出している車が多いです。高雄台中央公園の交差点も点滅信号を設置してほしいです。優先道路がわからず混雑し、登下校時、危険箇所だと思ひます。よろしく願ひいたします。 |
| 無回答 | 男性 | 50 代 | 太宰府天満宮周辺の渋滞をどうかしてほしい。県道 5 号線の 4 車線化事業はどうなっているのか?筑紫野市は進んでいるのに太宰府は全然進んでいない! |

| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|----------------------------|----|--------|--|
| 【施策 23 交通環境の向上 つづき】 | | | |
| 太宰府 | 男性 | 40代 | 太宰府天満宮周辺が渋滞することがあり、不便に感じる時がある。渋滞解消する政策を希望します。 |
| 太宰府 | 女性 | 60代 | カイツカブロックのため、雨が降ったりしたら子どもたちはカサをさして車道に出て学校に行っている。 |
| 太宰府 | 男性 | 50代 | 天満宮周辺において一部の駐車場の収入のためにあたり前のように住民の車が渋滞に巻き込まれていることに不満を感じている。 |
| 国分 | 女性 | 50代 | 道路、街路樹の草とり等、歩道、自転車の通行の確保。観光目的とは関係なく、生活する上で整えてほしいところはたくさんあります。大変だと思いますがよろしく願いたします。 |
| 水城 | 女性 | 40代 | 道路が狭く、歩道もない。車がすれ違うこともできない道が多すぎると思います。緊急車両すらしっかり通れるのか不安です。観光で人を呼び込むのであればまず、日々の生活が安全におくれる状態をつくって頂き、その上で人や車の流れを受け入れてほしいです。 |
| 太宰府南 | 男性 | 60代 | まほろば号、路線バス、西鉄大牟田線、太宰府線、JR など連携が取れていないと思う。ダイヤの接続、路線の補完など利用しやすいとはいえない。高齢化が進むと公共交通機関が重要になると思う。市役所に行くには、最寄駅から歩くしかない。バス停はあるが接続していなかったり、遠回りになったりする。まほろば号に関して、都府楼起点のため、利用しにくい。また、都府楼から直接市役所へ行く手段がほとんどない。もっとまほろば号の路線を再考したほうが良いと思う。 |
| 太宰府西 | 女性 | 40代 | まほろば号が水城駅や下大利駅まで運行してくれたらとても便利なのだと思います。 |
| 水城西 | 女性 | 10・20代 | まほろば号のバス停や走行ルートをもっと増やしてほしい。宰都、大字吉松地区に住んでる人にとっては不便だと思う。 |
| 国分 | 男性 | 30代 | まほろば号の本数など、もっと増やしてもいいと思う。信号機なども、交通量が多い時間帯の場所などにも増やして欲しい。 |
| 太宰府 | 男性 | 40代 | もっと渋滞の解消をしてほしい。朝の通勤ラッシュでの渋滞がいやだ。 |
| わからない | 男性 | 40代 | 観光客を招きたい気持ちはよくわかりますが、市民としては渋滞や路上駐車などが非常に迷惑。正月は仕方ないと割り切れますが、日常的に渋滞するのは困りますね。 |
| 国分 | 男性 | 50代 | 西鉄大牟田線都府楼前駅付近の踏切での交通渋滞を緩和する策はないのでしょうか。 |
| 太宰府南 | 男性 | 50代 | 先の渋滞を見越した道路整備をお願いします。高雄の交差点は病院が出来たことで拡張も出来ず、自転車が危ないし、渋滞もひどくなった。非常に残念です。 |
| わからない | 男性 | 40代 | 他県から引越して参りましたが、健康を考え御笠川沿いでマラソンをしていると歩道で（自転車は車道との小さな看板が目立たないように）高校生の自転車に衝突されたことがあります。歩道と車道をわかりやすくするなどまた、車優先の道路づくりが多く歩いて買い物も怖くネットや天神で買い物をしております。まちづくりの向上に期待しております。 |
| 水城西 | 女性 | 50代 | 太宰府市の吉松の土井踏み切りに行くまでの道路が狭く交通量も多いし、歩行者・自転車に乗っている人で歩道があつてない様なもので凄く危ないのでどうかして欲しいです。検討して下さい。 |
| 太宰府南 | 女性 | 40代 | 太宰府市梅ヶ丘に70歳の母と住んでいます。母は免許を返納したのでバス移動が必要ですが、バスの本数が少なく時間通りに来ないなど公共交通機関が不便です。梅ヶ丘は高齢者が多いので多くの方も同じ思いをしてるのではないかと感じています。高雄の交差点から九州博物館に向かう県道ですが、住宅街なのに工業用の大型トラックが頻りに通るので危ないし騒音がします。 |
| 太宰府 | 女性 | 10・20代 | 朝の通勤時間帯、土日・祝日など渋滞しやすいので渋滞緩和に向けた取り組みを行なってほしいと思います。まほろば号などよく利用してるのでとても助かっています。これからもよろしくをお願いします。 |
| 国分 | 女性 | 10・20代 | 道路についてとびうめアリーナ前の道路が信号と西鉄、JRの踏み切りに挟まれているため電車量、交通量の多い時間帯はほとんど進まず渋滞になりやすい為、渋滞にならない為の方法はないのか？ |
| 太宰府 | 男性 | 60代 | 梅大路と五条交差点の右折を交通渋滞の原因とならない様、検討してほしい。 |

第2章 調査結果の分析

| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|----------------------------|-----|-------|---|
| 【施策 23 交通環境の向上 つづき】 | | | |
| 太宰府西 | 男性 | 60代 | 問 63 について五条の交差点の構造変更を早くしてほしい。他県から来た知り合いが渋滞と道の細さに怒っていた。観光都市として胸を張る町にするならここから始めるべきでは？5年後、10年後、それ以降の事を考えた次世代の為の観光都市構想を期待します。 |
| 太宰府南 | 女性 | 50代 | 高雄交差点で事故が多いのが気になっています。3号線に入る時に右折信号があれば良いのと思います。 |
| 太宰府 | 無回答 | 60代 | 「まほろば」のバスは本当に助かっています。100円でいろんな所をまわれるので便利だと思ってます。この「まほろば」のバスをいつまでもずっと続けてほしいと思ってます（1市民の願いです）。 |
| 太宰府 | 男性 | 40代 | 政庁通りの凍結・転倒しやすい瓦板状の舗装がずっと変わらない。歩道にもかかわらず車いすは凹凸で困り、冬場は凍結・夏は灼熱の路面。ただでさえ距離のある天満宮・観世音寺・都府楼の主要地を観光客は眉をしかめて耐え歩いている。政庁通りでこの有様。正月の交通規制はかえって一部区画を陸の孤島と化し、歴史歩道として指定してる細い道路を無案内な参拝客の車が高速で抜けてゆく。何十年と見てきて未だ変わらない。何度も伝えた。 |
| 水城 | 女性 | 60代 | まほろば号の運賃について、高齢者などは100円でもいいが、通勤・通学や観光（他の市町村からの）の為に利用している人が多いので、その人たちは、値上げして構わないと思う。 |
| 太宰府南 | 女性 | 50代 | まほろば号があることはありがたいし、格安で利用できることも感謝している。ただ本数が少なく使いたくても使えないところもある。100円→150円に値上げして、シニアには割引するのはどうでしょうか。たとえば台湾では65才以上には、電車・バスが毎月上限約1,700円分無料になるバスがあるそうです。これは翌月に持ち越されないので、使わないと損だと高齢者の外出促進と、公共交通機関の利用増につながっているとか。良い方法があればと思います。 |
| 太宰府東 | 女性 | 70代以上 | 狭すぎる歩道。歩く人に全く親切ではない、そういう道路が多過ぎるように思います。歩道を広げる努力をお願いします。情けないの一言。これだとあまりにも観光都市にはなれない。誰にやさしい街をつくりたいのか？IT企業誘致等夢物語をする前に足元からの改革を。 |
| 太宰府 | 女性 | 60代 | まほろば号は都府楼駅での乗り換えが少しめんどうだ。観光用にももっとPRして、乗客数を増やして便数が増えればと思います。 |
| 国分 | 女性 | 40代 | 今も朝は坂本2丁目の交差点へ向かう交差点でなかなか進まないのに、水城幼稚園への送迎の車や坂本の方から来る車が交差するクリーニング店前でも酷い渋滞になると思われる。その反動で国分寺前の交差点も渋滞がひどくなる。何とかヘルスセンター跡地内に坂本の方に抜ける道をこの機会に是非作ってほしい。 |
| 太宰府 | 女性 | 50代 | 高齢者にも、もっと優遇をお願いしたい。車の免許証を返納した等、全ての高齢者にまほろば号のバス（3,000円分位とか）などを渡してもらえたら負担も少なく、まほろばに乗れると思います。何かと病院やどこやらに行くのにバスを配ってもらえると年金生活者にはとてもありがたい限りです。 |
| 水城 | 女性 | 50代 | お正月3ヶ日の交通規制について、私の地域では通行許可証の取得が必要です。毎年お願いしておりますが、なぜ住民が市役所まで足を運び、資料をそろえ、動かなくてはならないのですか。車検証の提出は特に意味が分かりません。市役所の窓口でたずねると、きちんと車検を受けているのか確認するためと言われました。まるで犯罪者扱いです。こちらは被害者だと思います。理解に苦しみます。該当する家庭は、わずかだと思います。もっと役所の方が動いてほしいです。このコロナの中、高齢者の方は特に大変だと思います。一部の市民はこんな扱いを受けています。これが太宰府市のめざす市政ですか？この実状を市民の皆さんに発信したいです。今年の年末は期待しております。一部の市民を切り捨てるのか、寄り添っていただけるのかしっかり見せていただきます。 |
| 太宰府 | 女性 | 50代 | 交通量、人の使用量・時間帯などに対応した信号機。体育館とかではなく、安全にウォーキングができる道（外灯や自転車用側道）。ライブカメラの設置。 |
| 太宰府西 | 女性 | 60代 | 市内の交通機関は良くても春日大野城市への行き来が100円バスの路線からはずれて、タクシーや車がないと他市へは行きづらいです。水城駅や下大利駅に行きづらい。 |

| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|----------------------------|----|---------|---|
| 【施策 23 交通環境の向上 つづき】 | | | |
| 太宰府 | 女性 | 70 代以上 | 観世音寺外周東側のあぜ道はよく人の散策するところだが、これがでこぼこで高齢者は歩みにくい。舗装までとは言わないが歩きやすい様に整備したいものだ。 駐車場と車渋滞・混雑→個人駐車場が道路沿いに多くある為、これへの出入りで混雑している一大駐車場の立体化を進めたい。ここへ閑屋から直通の高架道路を建設する。市長をはじめ市議員が知恵をしぼって前に進めましょう。 |
| 太宰府 | 男性 | 60 代 | 街づくりに大切な幹線道路の整備が遅れているのは何故ですか？筑紫野市と宇美町は進んでいる様に思いますが？県や国に予算要請はされているのですか？国博入口から未整備なので市が国博に不協力的にしている様に思われています。 |
| 太宰府 | 男性 | 60 代 | 大型企業誘致が難しい太宰府市、道路交通網の整備による天満宮近辺の渋滞を減らすことが大事で、天満宮自体からの寄付をつのるのもよいと思われます。 |
| 太宰府東 | 男性 | 70 代以上 | 御笠川をカバーして、道路を確保する。 |
| 水城西 | 女性 | 50 代 | 子どもが自転車で移動するのに危ない道が多いと思う。 |
| わからない | 女性 | 40 代 | まほろば号を現在ご利用されている年代は高齢の方が多いので、買い物や、通院等に配慮した運行が良いし、市民も行きたいと思ってもなかなか行けないスポットが数多くある。理由は交通手段と、どこにそのスポットがあるかわからない事、市内の道路混雑等、せつかくの良いところが活かせてないのを残念に思う。自分自身も行きたいのに行っていないことを反省している。 |
| 太宰府 | 男性 | 60 代 | 道路の狭さで車の運転が大変である。観光する人達も道路を歩く人が多い。歩行者レーンをつくってほしい。 |
| 水城西 | 女性 | 60 代 | ハワイにあるトロリーバスのように太宰府市の買物や、病院、銀行など車がなくても自由に行けるようになればいいなと思います。天満宮に遊びに行きたいなと思っても車だと駐車場代もかかるし電車だと不便。近くに住んでいても年に1回も行けません。年をとってくると思いと行動がともなわないです。 |
| 太宰府西 | 女性 | 70 代以上 | まほろば号の延伸又は運行経路の変更。ダイヤ改正（何年もしないコトは問題アリ！）。 |
| 水城西 | 女性 | 40 代 | まほろば号を利用したいですが、バス停、本数が少ない。行きたい所に1ルートで行けないなど使い勝手が悪いので見直してほしいです。 |
| 無回答 | 女性 | 40 代 | 道が悪いガタガタ。天満宮や都府楼跡近くはきれいだが他はきたない道。桜の木も同様→ここだけある。太宰府全体をきれいにし、桜の木を植えて下さい。外灯も古い物もあればすごいきれいなシャンデリアのようなのをしてある。端から端まで見て下さい。よくして下さい。祈ります。 |
| 太宰府東 | 女性 | 60 代 | 年齢的に車の免許返納の時期に近づいてきましたが、その後の移動手段に対する不安があり、もう少し買い物難民や医療難民にならないような強い対策が欲しい。 |
| 太宰府西 | 女性 | 50 代 | 県道 31 号線の年中渋滞を一刻も何とかして欲しい。街灯の LED 化（増やして欲しい）。JR 水城駅周辺道路の（踏切含む）安全化。 |
| 太宰府西 | 女性 | 40 代 | まほろば号 30 分に 1 本、反対まわり無しは学生には使えない。 |
| 太宰府 | 女性 | 40 代 | 内山の T 字路は渋滞している時に道をふさがないように直進が道をあけていると、竈門神社からの客が多い時など左折がずっと入ってくるため進めないことがあります。信号で管理してもらえると助かります。 |
| 太宰府南 | 男性 | 70 代以上 | 観光を考える中で道路整備が大事で特に政庁から天満宮間の渋滞対策を考えてほしい（バイパス建設や交通規制など）。 |
| 太宰府東 | 女性 | 30 代 | 駅前（五条）の周辺道が狭くて歩行者にとって危険だと思います。観光客より市民を優先してほしい！ |
| 太宰府南 | 女性 | 60 代 | 国道 3 号の騒音と振動がすごい。転入すぐは、家の揺れに毎回ドキドキした。何とかして欲しい。歩行がきつくなったら買物が大変そうと思う。 |
| 国分 | 女性 | 10・20 代 | 市内を移動する交通手段がない。まほろば号の便をもっと多くして欲しい。1 時間に 1 本では利用しにくい。 |

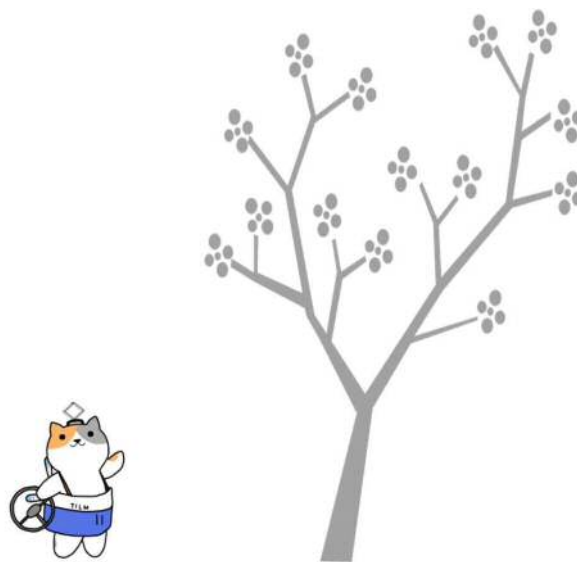
| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|----------------------------|----|---------|--|
| 【施策 23 交通環境の向上 つづき】 | | | |
| 太宰府東 | 女性 | 70 代以上 | 少子高齢化は全国どこでもあることですが、特に本市は高齢化がすすんでいて、親が亡くなり、家があってもその子ども世代が親が残した家に住まないで空家になっている。それは、市内で働く職場があまり無い事と近隣の市に通勤しようとしても、朝・夕の通勤の混雑が激しく、現役世代は本市に住みにくい交通環境にあると思う。高齢者の利便性ばかりではなく、現役世代が通勤し易い交通環境を整備し、住まいを本市に構えても良いと思えるような環境づくりをした方が良いと思います。 |
| 無回答 | 男性 | 70 代以上 | まほろば号がもっと多ければ五条に買い物に行けるのに。タクシーを使わざるを得ない。必要な時に1日4.5本ですよ。なんの役に立ちます？そんな予算どこにかためて使っているのですか。かたよりのない使い方をしてほしい。 |
| 水城西 | 男性 | 10・20 代 | まほろば号の運行が収入に見合っていないと始めて知りました。ですが高齢者は免許証を返納した後、100円程度の料金で利用できなければ困ると思います。高齢者、障がい者、子ども達、悩みや不安をかかえている弱者の方達に寄り添う優しい市であってほしいと思います。もっと無駄を見直して、まほろば号は従来通り維持できる様にお願ひしたいです。 |
| 国分 | 女性 | 70 代以上 | まほろばのバスが下大利（西鉄）までできることを希望します。 |
| 太宰府 | 男性 | 50 代 | 令和になり一段と太宰府の名が広がり、観光客も増えうれしいことありますが、やはり道路の渋滞はかわらず、ナビがあるため県外ナンバーもいつもは静かな住宅街に迷い込んで来たり…人が集まるとおしゃれな店も増えたりしたことはよいと思います。 |
| 太宰府 | 女性 | 40 代 | 渋滞がひどい時があり生活はしにくいとおもう反面、観光業は盛り上がり欲いです。地域のみなさんは理解して協力していると思いますが、時々マナーのない方も見かけます。 |
| 太宰府南 | 女性 | 50 代 | 信号機(矢印)の見直し(つけてほしい箇所を市民に聞いて欲しい)、停止線が消えている所を早急に治してもらいたい。回覧板で毎年、要望をあげているのにも関わらずまったく改善されない。事故が起こりそうで怖いです。太宰府市は高齢者が多く、何度も危ない目にありました。高齢者が免許を返納しても困らないような政策をして欲しいです。 |
| 太宰府南 | 男性 | 60 代 | 太宰府市内に大型商業施設が無く、買い物は筑紫野市まで行っているが高齢化して車に乗れなくなるとバスの利便性が悪い(コミュニティバス etc)。筑紫野市、大野城市のコミュニティバスと共同で買物バスを週に何本か走らせる(ゆめタウンやイオンモール、春日フォレスト etc)。 |
| 水城 | 男性 | 70 代以上 | 環境について観光バスが通る市役所周辺、雑草が生い茂りなんとも悲しいかぎりです。以前聞いた話に、県道だから整理しないと。観世音寺地区の人々が以前は有志でしていたと聞きました。他県の主なる街路地には、特産を植えている所も有ります。例えば輪島では漆の木々を、長野ではバスから手が届きそうな林檎を。太宰府市では梅の木でしょうか。 |
| 水城 | 男性 | 70 代以上 | まほろば号について安価で回数も多く助かっております。今回の年間の数字を初めて知りびっくり致しました。財政逼迫の市の事を考えますと、何とか考えないといけません。 イ、巡回する場所に無駄は無い(ほとんど数人の所も) ロ、運行の回数間引き(時間帯によっては減らす) ハ、運賃の値上げ(わずかでも構わない) |
| 水城西 | 女性 | 50 代 | JR 都府楼南駅にはエレベーターも設置されていない。都府楼団地の高齢化も進んでいる。便利なのに電車に乗るのを躊躇しなければいけないのはとてももったいないと思う。是非 JR に働きかけて頂きたいです。 |
| 太宰府東 | 男性 | 70 代以上 | 西鉄都府楼駅外の公衆トイレ設置。「令和ゆかりの地」と謳われているが、公衆トイレが無く市外からの訪問者が困っている姿を見かけた。まほろば号のバスセンター的な位置づけでもあるので必要ではないか。 |
| 太宰府西 | 男性 | 70 代以上 | 太宰府天満宮周辺の交通緩和策を考えて欲しい。地元住民の生活に多少支障をきたしている。楠田市政になってから明るく開かれた太宰府市になってきたと思います。 |
| 太宰府西 | 男性 | 60 代 | 電車の早期高架橋化。 |
| 太宰府西 | 男性 | 30 代 | 洗出の踏切のところの信号に右折信号を付けて欲しい。都府楼前駅から来る左折車が多いし、信号の変わり目でも譲ってくれなくて右折が出来ないし、踏切が閉まってひどい時は10分くらい曲がれない状態になる。前から議題に上がっているのに何の対策もないのはなぜですか？とびうめアリーナにお金使うくらいなら他に使ってほしかったです。 |

| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|----------------------------|-----|--------|--|
| 【施策 23 交通環境の向上 つづき】 | | | |
| 太宰府 | 無回答 | 70 代以上 | まほろば号は大変良いです。 |
| わからない | 女性 | 50 代 | 大きな道路以外の道では歩道の狭いところの道がガタガタで、足元の悪いところもあちこちあるように感じます。高齢者の散歩やカートを引いての買い物など大変そうです。 |
| 国分 | 女性 | 50 代 | 道路に水がたまることがあるので大雨の日はびしょびしょになります。自転車に乗る人のレーン造りはしないのですか？どこも道が狭いから難しいとは思いますが。バスは乗り換えるのがめんどくさい。わかりにくい、時間できちんと来ないから乗りついで時間がかかる！ |
| 太宰府 | 女性 | 50 代 | 太宰府駅前のおしゃれな舗道タイルは割れまくっている。コーティングしたらいいのに。五条駅前、駅裏どちらも道路・歩道が狭い。 |
| 国分 | 女性 | 50 代 | 道路は段々とキレイにしてもらえて助かる。 |
| 水城 | 男性 | 40 代 | 梅大路付近の道路状況の改善。交差点付近の歩道の整備（ガードレール）。3号線パイパス舗装改善。 |
| 国分 | 男性 | 40 代 | 国分地区の主要道脇の生活道が通勤時や渋滞時に坂道になっており、かなりのスピードでせまい道を走りぬげる車が多いので、構造的にスピードが出せない道路へと工事してもらいたい。小学生の通学時など恐怖を感じる。 |
| 太宰府西 | 男性 | 50 代 | 近くの外灯が LED 照明になって明るくなってすごいです。 |
| 水城 | 女性 | 70 代以上 | 道路整備。子どもが安全に暮らせる街。 |
| 太宰府東 | 男性 | 50 代 | 交通については、西鉄へのアクセスは便利ですが JR へのアクセスを改善していただきたい。まほろば号は観光客への投資と考え、料金は現状のままで JR 二日市や二日市温泉への乗り入れや西鉄とのフリーパスの発売などの活性化策を期待する。 |
| 国分 | 女性 | 40 代 | まほろば号の日曜日の最終の時間が早過ぎる。平日も 22 時くらいまでにしてほしい。 |
| 水城西 | 男性 | 70 代以上 | 交通の充実、JR 都府楼南駅の整備。階段を長く登ったり降りたりが大変な為、年寄りの乗客が少なく、駅内の整理、整備をもう少ししないと歴史文化、観光の価値が全くない。バス路線を筑紫野市、太宰府市、大野城市一体化しなければ不便である。 |
| 太宰府東 | 男性 | 70 代以上 | 太宰府天満宮の交通影響対策。 |
| わからない | 女性 | 40 代 | 太宰府くらの田舎で渋滞はナンセンス！お金をかけずに渋滞を解消して下さい。例えば 65 号高雄交差点グッデイ前の車方向、右折車を道幅右側へ誘導する工夫でお金をかけずに渋滞解消できる。たとえば 112 号、J ポウル前、筑紫公証役場前、細い道を北から南に一方通行にすれば、右折車はその先からしか右折できないため、道幅が十分あり、直進車が通過できお金をかけずに渋滞解消、他にもたくさんアイデアを募集すればいい。 |
| わからない | 女性 | 60 代 | 内山入口の信号機ですが歩行者の押しボタン専用になっていて 578 号線から出て行く時、とても危険な場面を何度も見ました。時期によっては渋滞の原因にもなっていると思います。なので車にも対応する信号に変えてもらいたいと思います。宜しく願います。是非是非！ |
| 太宰府 | 男性 | 70 代以上 | 図書館前の川辺に柵に造ってほしい。学童の通学路に使えるようにして下さい。どんかん道路は交通量が大変多いので登下校が危ないです。朝夕の散歩に利用される方も多いので検討して下さい。 |
| 水城 | 男性 | 70 代以上 | 地元に着した市政をして欲しいし、観光客の増員の為、市の交通便が悪くならない様考えて頂きたいと思います。 |
| 国分 | 女性 | 70 代以上 | 住宅開発等は、ある程度土地が集まって道路等考え、市が主導して欲しい。行き当たりばったりの計画ではなく、将来に向けたしっかりした都市計画をして欲しい。個々の家についても、建築基準をしっかりとチェックすべきだと思います。太宰府は道路環境が悪いと思います。 |
| 国分 | 男性 | 60 代 | まず道路整備（特に歩道）大野城市から太宰府市に入ると極端に歩道が悪路となる。バス路線。水城地区に住んでいるのに下大利駅または白木原駅行きのバスがない。都府楼行きでは利用価値がない。20 年以上住んでいるが自宅前の道路が整備されたことがない。 |
| 太宰府西 | 男性 | 30 代 | 隣接市（大野城市、春日市）と比べ道路、上下水道整備が遅れていると感じます。 |
| 国分 | 女性 | 50 代 | 大野城市とも連携を取って 112 号線を走るバスがあれば良いのにと感じます。 |

| 校区 | 性別 | 年齢 | 問 70. まちづくりについての自由意見 |
|----------------------------|----|--------|--|
| 【施策 23 交通環境の向上 つづき】 | | | |
| 太宰府 | 女性 | 50代 | まほろば号…市内を回ることだけ考えられていてどこに行きたいの？市内に行きたいところがないのに、都府楼前駅って！利用者の利便性が欠けている。他市と連携して、二日市駅につなげたり済生会病院・福大筑紫病院・イオンなどに繋げるとか市内片道250円タクシーとか。取り組みが大変すぎてできないと思うので、今のままで税金の無駄遣いしないで税金下げて。 |
| 太宰府南 | 男性 | 70代以上 | 比較的に住みやすい街だと思います。ただ、もう少し道路の整備とか雑草などの処理、住んでいない家屋の対策は遅れていると思います！ |
| 太宰府東 | 男性 | 70代以上 | 青山通りの交通安全。車も自転車も歩行者も危険な道路です。 |
| 太宰府 | 女性 | 70代以上 | 福岡市は高齢者には年収に応じて交通費が年間8,000円～12,000円支給されていると聞く。せめてコミュニティバスくらい無料にしてほしい。 |
| 太宰府 | 男性 | 60代 | 歴史と文化の環境税は全ての駐車場で徴収されているのですか。特別徴収義務者は適切に市に納入されているのですか。 |
| 水城西 | 男性 | 60代 | JR線の踏み切りが狭くて危険なところがあるから、拡幅等の整備を更に進めて安全性を高めてほしい。 |
| 水城西 | 女性 | 50代 | 街灯がないところがあるので減らしてってください。 |
| 太宰府 | 男性 | 60代 | 電灯を増やしてほしい。特に通学路、裏道等。 |
| 太宰府南 | 男性 | 70代以上 | 問55・57・58について、同じく税金を収めているのにコミュニティバスを利用している人は100円で路線バスを利用している人は五条駅まで200円かかるのは不公平である。特に高齢化になって免許証を返上した場合は、大問題だと思われる。 |
| 太宰府 | 男性 | 70代以上 | 問57の改善を！ |
| 太宰府南 | 男性 | 60代 | 道路整備にもっと力を入れて取り組んでもらいたい。通学路・歩道・車道の整備白線（消えかかっているところ）・水道・ガス工事のあとの凹凸状態・天満宮駐車場への直通バイパス道の整備、新設。 |
| 太宰府西 | 女性 | 60代 | 道路のひび割れが気になります。 |
| 水城 | 女性 | 60代 | 都府楼前駅から半田橋に行く歩道のつつじは、歩道側が広がるようにもう少し刈り込んでいただきたい。人と人がすれ違うとき、せまくて車道に降りて歩く人が多いので都府楼調剤薬局の前のつつじは、もう少し低くしていただきたい。川沿いの道から車が出ようとすると、石からの車が見えづらいので川沿いには犬のふんや、ごみのポイ捨てが多くそのままになっているのが残念です。 |
| 国分 | 女性 | 10・20代 | 毎日国分寺周辺をウォーキングしている者です。市内散策の回遊道路として以前うす茶色の歩道になったところは、雨の日にすべりやすくなり少々怖い思いをしています。砂を混ぜるとかスリッパしないようにしてもらえませんか。 |
| 水城西 | 女性 | 10・20代 | 雑草が伸び切った道路脇が目立つ。 |
| 国分 | 女性 | 50代 | 参道の脇道にある（太宰府館付近）無意味な柵、人や車が通るのに凄く邪魔。転んで怪我をした方も知っている。撤去できないものか。 |
| 太宰府西 | 男性 | 50代 | 自転車専用レーンを設けて欲しいです。自転車は近距離移動に便利で健康にもよく渋滞や環境にも効果的な移動手段で、市内の文化財施設を巡るのにも便利です。市内の駅は市内のどこからでもちょうどよい距離感だと思います。自転車を安全・安心に乗れるよう、自転車に配慮した道路にしてほしいです。 |
| 国分 | 男性 | 70代以上 | 新興住宅街で街灯が整備されていない。 |
| 国分 | 女性 | 50代 | 西鉄都府楼前駅の高架下にキッチンカーが停まれるスペースの整備をしてほしいです。 |
| 水城西 | 男性 | 10・20代 | 年配の方、小学生への交通マナー教室などを開いて欲しい。道路の真ん中を歩いたり、自転車で走行しているのをよく見かけるのですがとても危険だと思う。カーブミラーが意味をなしていない所が何ヶ所もある。 |

アフターコロナに向けた 地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

— 官と民、交通事業者間、他分野との共創による
くらしのための交通の実現へ —



アフターコロナに向けた
地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

令和4年8月26日

般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（以下「独占禁止法特例法」という。）が制定されるなど、競争政策の見直しも図られてきた。

こうした状況にあつては、交通事業者が互いに連携しつつ、経営の安定化を図るため、産業政策として交通事業の維持・活性化を支える措置が求められる。交通事業者からは、単年度の系統単位での欠損額の補填ではなく、事業改善インセンティブや、融資担保性の確保の観点から、複数年にわたる予算補助制度を求め意見があり、検討に値する。

(3) 「共創」の取組の萌芽

かねてから、地域交通を地域住民も含めた様々なステークホルダーが互いに連携協働し一所懸命に持続させようとする取組は各地で見られていた。今般の感染症を契機として、上記（1）及び（2）に掲げた課題を緩和する手法の一つとして、以下の例のように、日常的なコミュニケーションや情報共有が適切に行われることを前提とした一定の緊張関係の下、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組が注目されつつある。

| | |
|------------------|---|
| 官 民 共 創 | <p><共創の例①> 長野県松本市</p> <p>需要の集約化や経営の効率化による経営力強化を図るため、一定のエリアにおいて、自治体がサービス水準（運賃・系統等）を決定し、交通事業者がエリア内路線を一括して複数年度にわたり運行する制度設計を進めている。</p> |
| | <p><共創の例②> 岐阜県岐阜市</p> <p>公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通の構築を図るため、新庁舎開庁に伴うループ線の新設等による中心市街地の回遊性の向上、JR 岐阜駅での路線分割及び一部路線の変更による定時性・速達性の向上、全国交通系 IC カードの導入等による利用環境の向上などの取組を進めている。</p> |
| | <p><共創の例③> 鳥取県</p> <p>県が複数市町村と共同して、県内全域の生活圈ごとに地域公共交通計画を策定。地域の輸送資源を最大限に活用するため、バス中心だった公共交通に対する県の支援制度を見直し、市町村のニーズに応じて、自家用有償運送・タクシー・バスを自由に組み合わせることができる新たな制度を創設。</p> |

| | |
|----------|--|
| | <p><共創の例④> 山形県南陽市</p> <p>22年間交通空白地帯だった沖郷地区において、地域住民自ら立ち上がり検討協議し、自分たちに必要な地域交通として、既存の乗用タクシーをそのまま活用した「おきタク」を導入。利用者の声を反映させ、需要に合わせた負担の少ない運行形態・地域住民の負担金により効率的な財政支出を実現。自治体と地域住民とが共に負担する仕組みにより、持続的なスキームを構築。</p> |
| 交通事業者間共創 | <p><共創の例⑤> 徳島県南部地域（JR四国・徳島バス）</p> <p>独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、JR四国の牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券による利用を実現。共通運賃・通し運賃の設定により、地域間移動の利便性向上を図っている。</p> |
| | <p><共創の例⑥> 福岡県（JR九州・西日本鉄道・第一交通）</p> <p>かつて激しい競争下にあった3社が、デジタルを活用したモビリティサービスの構築に連携して取り組み、シームレスで利便性の高い交通ネットワークの実現に向けた取組をスタート。MaaSを手段として、生活サービス・観光などの地域のコンテンツと連携することにより、移動需要を創出。</p> |
| | <p><共創の例⑦> 熊本県熊本市（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス）</p> <p>市内の乗合バス事業者5社にて「共同経営推進室」を組織。独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、重複する4方面の路線を対象として、重複路線の見直し、待ち時間の平準化等を行い、収支改善や利用者の利便性を向上。</p> |
| | <p><共創の例⑧> 青森県八戸市（八戸市営バス・南部バス）</p> <p>2つのバス事業者が運行する市街地の主要幹線軸について、ダイヤ（等間隔運行等）、運賃体系、情報提供等に連携して対応。また、2つのバス事業者等で共通して使用できるICカード「ハチカ」や1日乗車券の導入により、利用者の利便性を向上。</p> |
| 他分野共創 | <p><共創の例⑨> 群馬県前橋市</p> <p>核となる「めぶく。」というビジョンの下、官民連携のまちづくりを推進。交通分野では、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受けたバス事業者6社による共同経営の実現、デジタル基盤整備をベースに個別最適化した交通サービス「MaeMaaS」の推進等が図られている。今後は、タクシー事業者と福祉事業者が連携し、デジタル技術を活用した配車システムを導入しつつ、送迎業務を効率化する取組も実施。</p> |

| |
|--|
| <p><共創の例⑩> 香川県三豊市</p> <p>近年高まる観光ニーズへの対応や生活交通の利便性が大きな課題となっていたところ、デマンド乗合交通システムを地元企業が共同出資して支える仕組みづくりが図られている。今後は、買い物や教育、エネルギーなど地域の暮らしに関わるサービスと交通サービスを掛け合わせた月額サブスクリプションプランを目指す。</p> |
| <p><共創の例⑪> 富山県朝日町</p> <p>住民による助け合いの移動手段として、事業者協力型の自家用有償運送により、「ノッカルあさひまち」を導入。今後は、LINEアプリを活用したマッチングプラットフォームを構築し、スイミング教室内の親同士の助け合い送迎サービスを実施予定。</p> |
| <p><共創の例⑫> 北海道帯広市（十勝バス）</p> <p>地域のバス事業者が、帯広市の「大空団地」のコミュニティづくりに経営資源を集中的に投下。宅配業、飲食業にも進出しつつ、交通を核とした地域づくり「大空ミクロ戦略」を実践。地域が豊かになるにつれ、交通事業者もまた活性化するという新しい事業戦略を推進。今後は、デマンド乗合交通と路線バスの結節点における拠点づくりにより、人流を生み出しつつ、医療（健康診断等）や農業（貨客混載等）といった分野との共創により、地域課題の解決を目指す。</p> |

(参考資料1)
「3つの共創」の取組に関する事例集

II. 交通事業者間共創

【交通事業者間共創】II-② 福岡県等(JR九州・西日本鉄道・第一交通)

■交通事業者が連携したMaaSの推進 ～“my route”の活用～

- ・トヨタ自動車、トヨタアインシャルサービスが開発・提供。
- ・福岡・北九州・宮崎・水俣・沖縄・佐賀・大分・横浜・富山・愛知で展開 約30万ダウンロード
- ・**JR九州・西鉄・第一交通を中心に各地の交通事業者と連携し九州・沖縄各県に展開。**
- ・**自社開発ではなくアライアンス**を進める (3社は利用料を支払い共に開発する「地域パートナー」)

ルート検索・提案・予約

様々な交通モードを組み合わせ、個人の希望にマッチするルートを検索。
検索結果からJR/高速バス/ANA/レンタカー/タクシー/配車/シェアサイクルなどの予約・利用も可能。

| モード | 出発 | 到着 | 料金 |
|----------------|---------------|-------|--------|
| カーシェア (トヨタシエン) | 10:37 - 11:24 | 47分 | ¥450 |
| タクシー | 11:03 - 11:34 | 31分 | ¥4,150 |
| 路線バス | 10:39 - 11:39 | 1時間0分 | |

デジタルチケットの発売

いつでもどこでもスマホで買えるデジタルチケット画面がそのままチケットに

バス・鉄道乗車券
観光施設入場券
QRコード利用割引クーポンなど

QRコード乗車券
QRコード利用割引クーポン機能

イベント・スポット情報提供

るがデータなどに掲載の全国の観光・お出かけ情報に加え、**地域と連携した「地域ならでは」の情報を発信**

今日の天神
「宮崎市観光協会 情報」

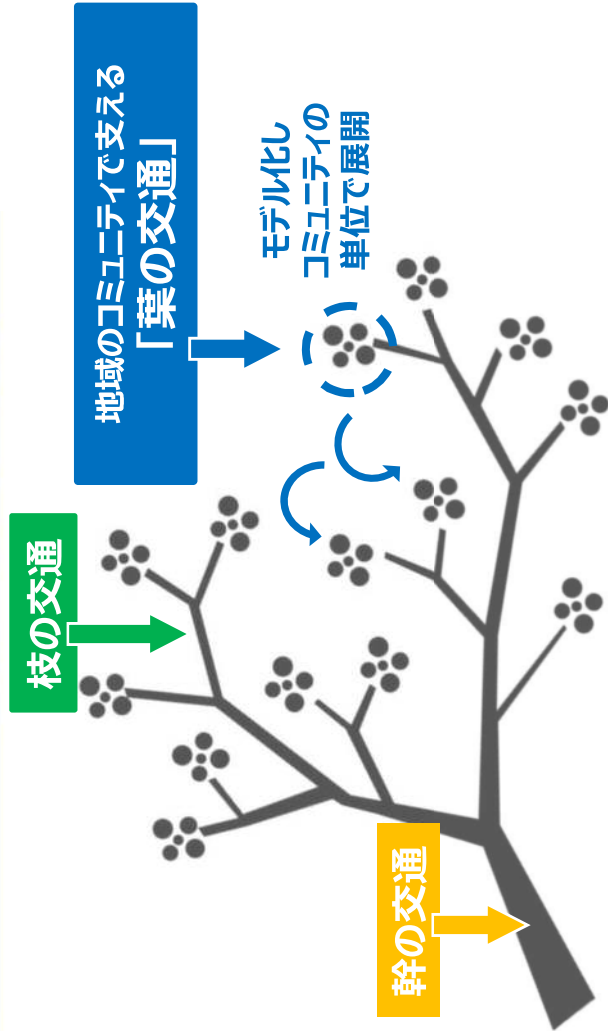
（参考資料2）

**「アフターコロナ時代に向けた地域交通の
共創に関する研究会」について**

アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

- 危機に瀕する地域交通について、感染症を契機に人々のくらしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、**地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性を向上するため、地域の多様な関係者による「共創」に係る実地伴走型の研究会を設置。**令和3年11月にキックオフし、令和4年3月中旬整理。

研究会のキーコンセプト



目的

- ・ **フアーストワシマイル**（自宅からの最初の移動）を**発想の起点**として、主に**「葉の交通」**について、**多様な主体の「共創」**を実践することにより、**くらしのニーズに基づき持続可能な交通を実現するモデルを研究**する。

研究のスコープ

- ・ 地域の「ひと」の「くらし」の充実を捉えた**移動の価値創出**
- ・ **持続可能な地域経営**—地域内ファイナンス・地域合意形成
- ・ 多様な主体が担う**交通セーフティネット** 等

研究会メンバー（敬称略・50音順）

【メンバー】

- 大下 篤志 株式会社みちのりホールディングスディレクター
- 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
- 田中 仁 株式会社ジンズホールディングス代表取締役CEO
- 長谷川エレナ 株式会社 LUMIERE 代表／作家
- 古田 秘馬 プロジェクトデザイナー／株式会社umari 代表取締役
- 三ツ谷 翔太 アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社パートナー
- 森田 創 合同会社ささぎ企画代表社員／作家
- 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

【オブザーバー】

- 国土交通省 総合政策局 総務課 総合交通体系
不動産・建設経済局 参事官付
都市局 まちづくり推進課
鉄道局 鉄道事業課
自動車局 旅客課
海事局 内航課
国土交通政策研究所
- 各地方運輸局 交通政策部 交通企画課等
- 観光庁 観光地域振興部 観光資源課
内閣府 成果連動型事業推進室
厚生労働省 老健局 認知症施策・地域介護推進課
環境省 大臣官房 地域脱炭素政策調整官
日本銀行 金融機構局 金融高度化センター
株式会社日本政策投資銀行
株式会社博報堂

【事務局】

- 国土交通省 総合政策局
- 公共交通・物流政策部門 地域交通課
- EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社



アフターコロナに向けた地域交通のリ・デザイン —アフーストワンマイルを支えるサステイナブルな地域交通の実現を目指して—

アフターコロナ時代の地域交通のミッション：共創型交通への転換

- ・交通事業者等の交通サービス提供主体が、能動的に人の流れを生み出し地域コミュニティを活性化させること
- ・交通事業者等と地域の各産業のプレイヤーとが領域を越境して、地域コミュニティの課題を解決しあうこと
- ・地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとと捉え、交通サービスの価値を最大化する機運を醸成すること



交通を地域のくらしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、
様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えたプロジェクトを募集します！
【共創モデル実証プロジェクト】として4月から募集、審査・選定し、実証運行の経費等を支援】

余白