

太宰府市地域公共交通計画 （参考資料）

令和8年6月

I 現況調査の詳細内容

既存資料及び現地踏査より現況を整理します。

I-1 人口状況

(1) 人口・世帯数の推移

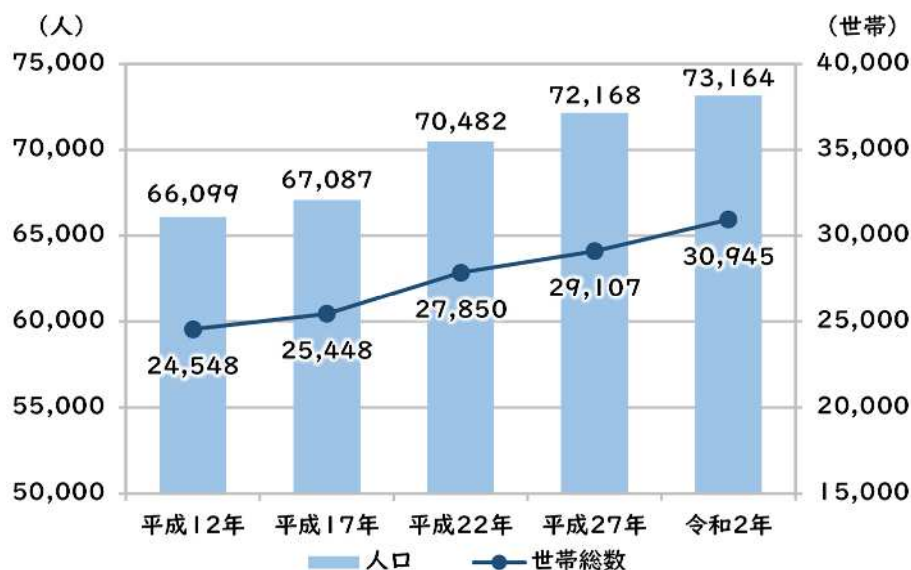
◇国勢調査によると、本市の人口は平成22年に70,000人を超え、**令和2年には73,164人であり、過去最大**となっています。

◇人口及び世帯数は、**過去20年間にわたり増加**し続けています。

【人口・世帯数の推移】

	人口 (人)	世帯総数 (世帯)	世帯あたり 人員
2000年(平成12年)	66,099	24,548	2.69
2005年(平成17年)	67,087	25,448	2.64
2010年(平成22年)	70,482	27,850	2.53
2015年(平成27年)	72,168	29,107	2.48
2020年(令和2年)	73,164	30,945	2.36

【人口・世帯数の推移】



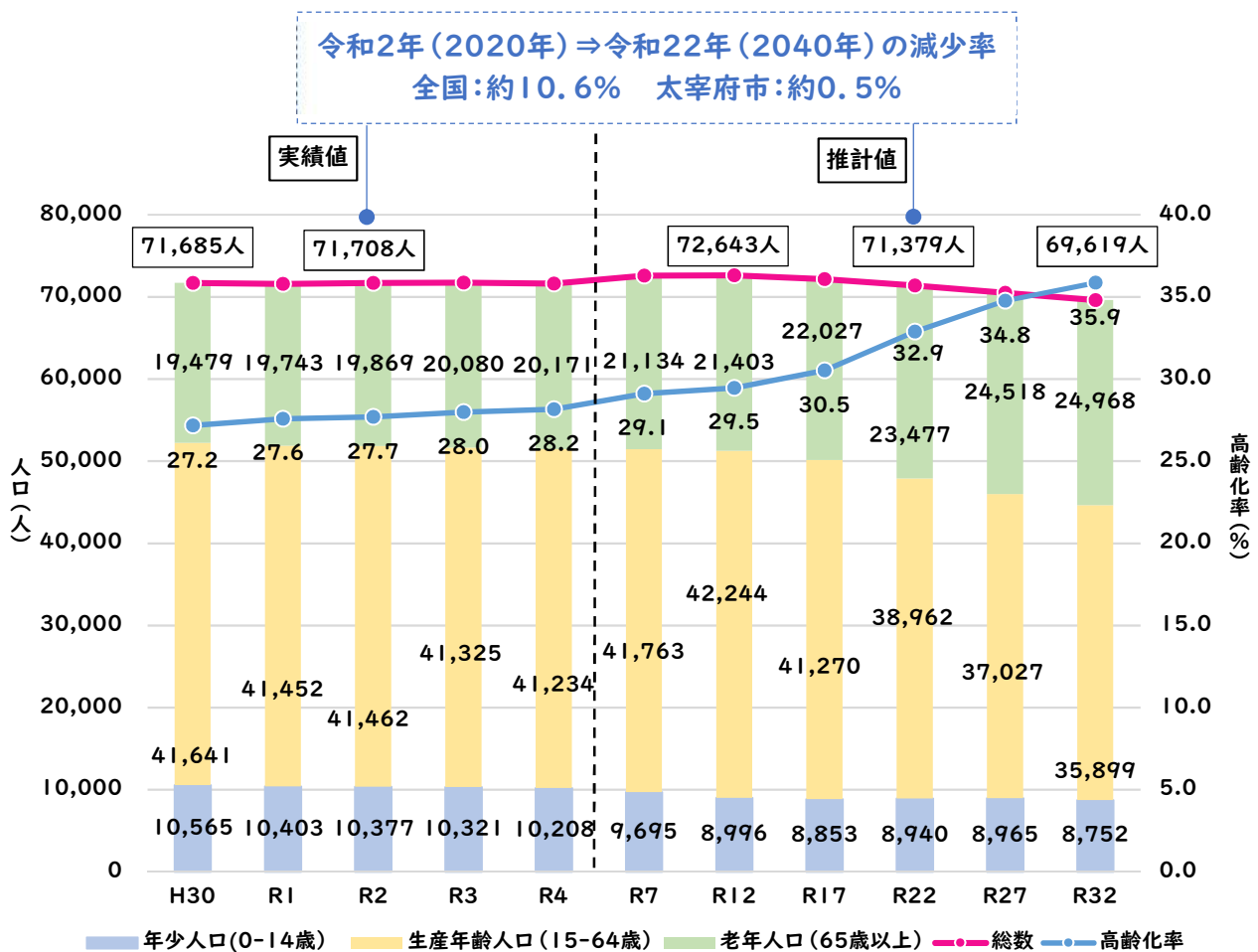
出典：各年国勢調査

◇下のグラフについて、2018年（平成30年）から2022年（令和4年）の実績値は住民基本台帳、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値（2020年（令和2年）国勢調査の人口に基づく推計）を表したグラフです。

◇現在まで総人口がほぼ横ばいで推移していますが、緩やかに減少傾向に転ずる見込みです。しかし、全国的な減少見込みと比べて、その率が極めて緩やか（令和2年～令和22年にかけて全国の減少率約10.6%、太宰府市の減少率約0.5%）であることが本市の特徴であると言えます。

◇65歳以上人口は一貫して増加する見込みであり、2045年（令和27年）以降は33%（3人のうち1人が65歳以上の高齢者）を超える見込みです。

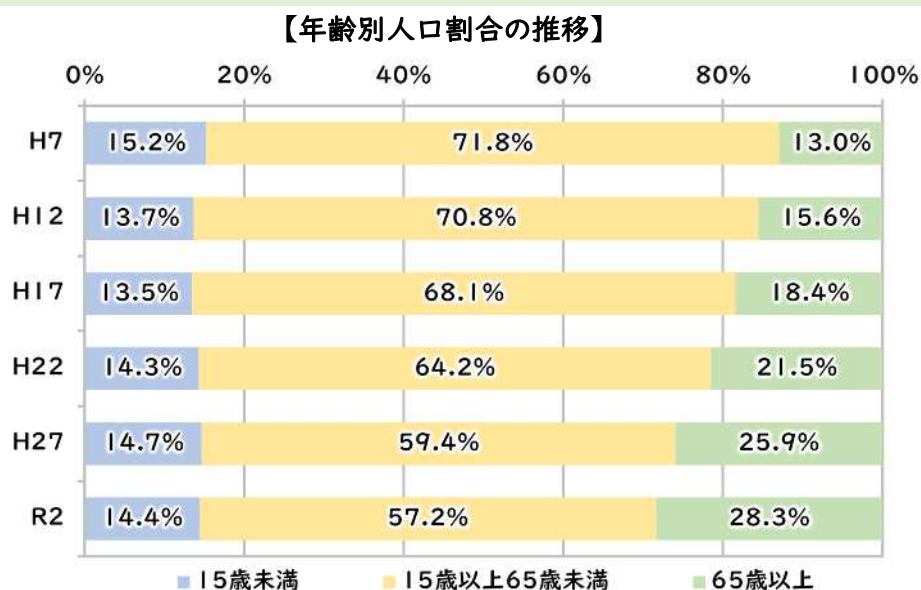
【将来人口推計】



出典：平成30～令和4住民基本台帳、令和7～令和32国立社会保障・人口問題研究所

(2) 年齢別人口割合の推移

◇国勢調査によると、本市の年齢別人口割合は、全体（年齢不詳を除く）のうち65歳以上の高齢者の割合が年々増加しており、令和2年には28.3%となっています。



出典：各年国勢調査

(3) 移動人口の状況

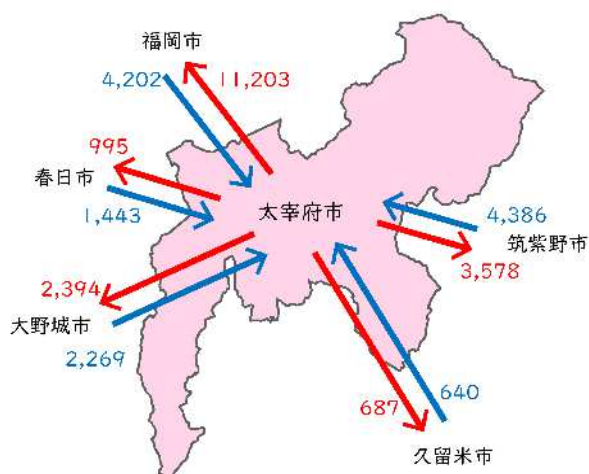
◇流出が最も多いのは福岡市で10,000人を超え、次いで筑紫野市の3,578人となっています。

◇流入が最も多いのは筑紫野市で4,386人、次いで福岡市の4,202人となっています。

【15歳以上就業者・通学者の移動人口（平成22年）】

太宰府市からの 流出人口(人)		太宰府市への 流入人口(人)	
福岡市	11,203	筑紫野市	4,386
筑紫野市	3,578	福岡市	4,202
大野城市	2,394	大野城市	2,269
春日市	995	春日市	1,443
久留米市	687	久留米市	640
-	-	小郡市	503

※500人以上の移動のみ



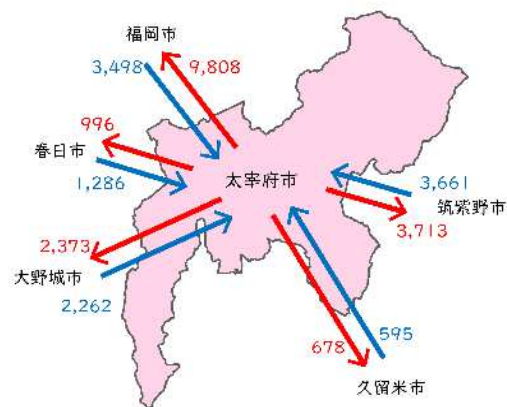
出典：国勢調査

- ◇流出が最も多いのは福岡市で9,808人、次いで筑紫野市の3,713人となっています。
- ◇流入が最も多いのは筑紫野市で3,661人、次いで福岡市の3,498人となっています。

【15歳以上就業者・通学者の移動人口（令和2年）】

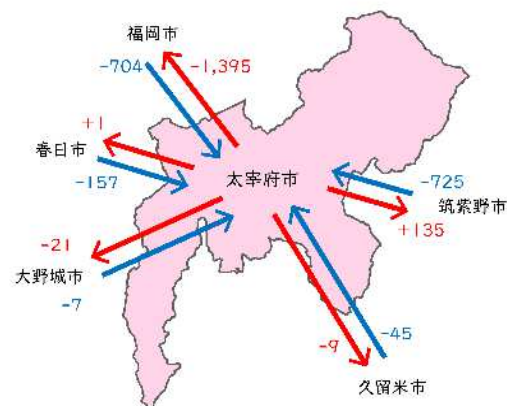
太宰府市からの 流出人口（人）		太宰府市への 流入人口（人）	
福岡市	9,808	筑紫野市	3,661
筑紫野市	3,713	福岡市	3,498
大野城市	2,373	大野城市	2,262
春日市	996	春日市	1,286
久留米市	678	久留米市	595
-	-	小郡市	562

※500人以上の移動のみ



出典：国勢調査

- ◇過去10年間における差分を見ると、福岡市との間の流出入はいずれも減少しています。



出典：国勢調査

1-2 観光入り込み数

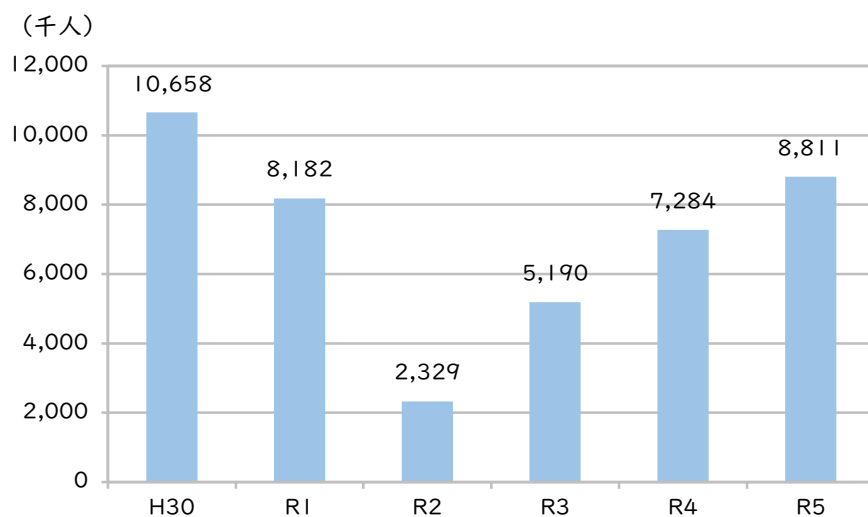
(1) 観光入り込み総数

◇平成 30 年度は、平成 30 年度から令和 5 年度の間で最大となっていますが、令和元年、令和 2 年度に、新型コロナの影響により大きく減少しています。令和 3 年度以降は増加傾向に向かい令和 5 年度は 8,811 千人となっています。

【観光入り込み総数】

	観光入り込み 総数(千人)
2018年(平成30年度)	10,658
2019年(令和元年度)	8,182
2020年(令和2年度)	2,329
2021年(令和3年度)	5,190
2022年(令和4年度)	7,284
2023年(令和5年度)	8,811

【観光入り込み総数】



出典：太宰府市観光客入込客数調査

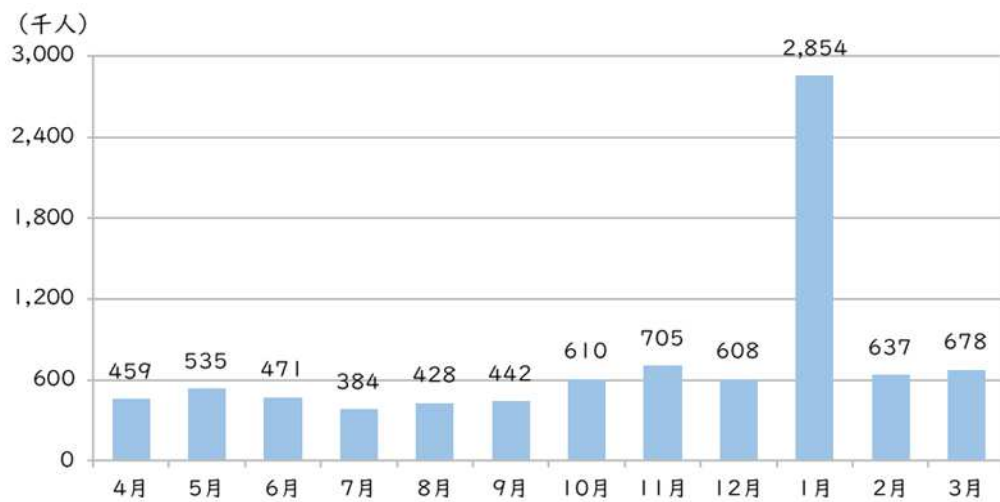
（2）観光入り込み月別数

◇月別における本市の観光入り込み数は、1月が最も多くなっています。

【観光入り込み月別数（2023 年度（令和 5 年度））】

	観光入り込み 月別数（千人）
4月	459
5月	535
6月	471
7月	384
8月	428
9月	442
10月	610
11月	705
12月	608
1月	2,854
2月	637
3月	678

【観光入り込み月別数（2023 年（令和 5 年度））】



出典：太宰府市観光客入込客数調査

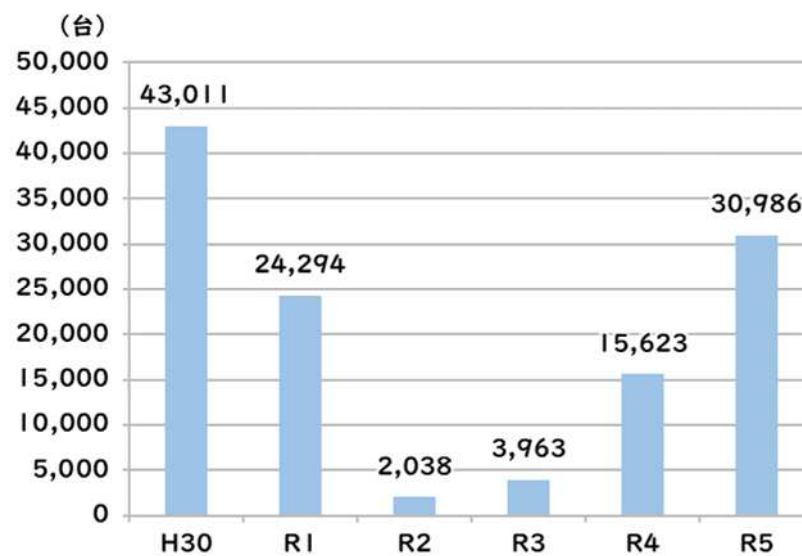
(3) 観光バス入り込み数

◇平成 30 年度は、平成 30 年度から令和 4 年度の間で最大となっていますが、**令和元年、令和 2 年度は、新型コロナの影響により大きく減少しています。令和 3 年度以降は増加傾向**に向かい令和 4 年度は 15,623 台となっています。

【観光バス入り込み数の推移】

	観光バス入り込み 総数(台)
2018年(平成30年度)	43,011
2019年(令和元年度)	24,294
2020年(令和2年度)	2,038
2021年(令和3年度)	3,963
2022年(令和4年度)	15,623
2023年(令和5年度)	30,986

【観光バス入り込み数の推移】



出典：太宰府観光協会

1-3 鉄道乗降人員

◇各駅における鉄道乗降人員（1日平均）について平成 30 年度から令和 5 年度の推移を見ると、令和2年度以降は**新型コロナの影響で全体的に減少**しています。

◇周辺市の駅における鉄道乗降人員（1日平均）を見ると、新型コロナの影響により減少する年もありますが、西鉄駅、JR 駅ともに、概ね横ばいで推移しています。

【鉄道1日平均乗降人員の推移（太宰府市）】

（単位：人/日）

	西鉄			JR
	太宰府駅	西鉄五条駅	都府楼前駅	都府楼南駅
2018年（平成30年度）	12,047	5,779	6,944	2,320
2019年（令和元年度）	12,139	5,748	7,163	2,336
2020年（令和2年度）	6,619	4,178	5,685	1,862
2021年（令和3年度）	8,528	4,548	5,935	2,070
2022年（令和4年度）	11,658	5,053	6,451	2,212
2023年（令和5年度）	12,712	5,303	6,966	2,308

※JR は、公表値が乗車人員のみのため乗車人員の2倍の数値とします。

出典：西日本鉄道・九州旅客鉄道提供資料

【鉄道1日平均乗降人員の推移（周辺主要駅）】

（単位：人/日）

	西鉄			JR		
	下大利駅 （大野城市）	紫駅 （筑紫野市）	西鉄二日市駅 （筑紫野市）	二日市駅 （筑紫野市）	大野城駅 （大野城市）	水城駅 （大野城市）
2018年（平成30年度）	15,579	6,056	21,467	15,168	16,706	4,154
2019年（令和元年度）	15,548	6,012	21,243	14,986	16,740	4,190
2020年（令和2年度）	12,227	5,329	15,041	10,640	13,108	3,322
2021年（令和3年度）	12,905	5,642	15,622	11,820	13,870	3,448
2022年（令和4年度）	14,148	6,072	16,904	13,258	15,210	3,822
2023年（令和5年度）	14,950	6,433	17,858	13,942	15,646	4,114

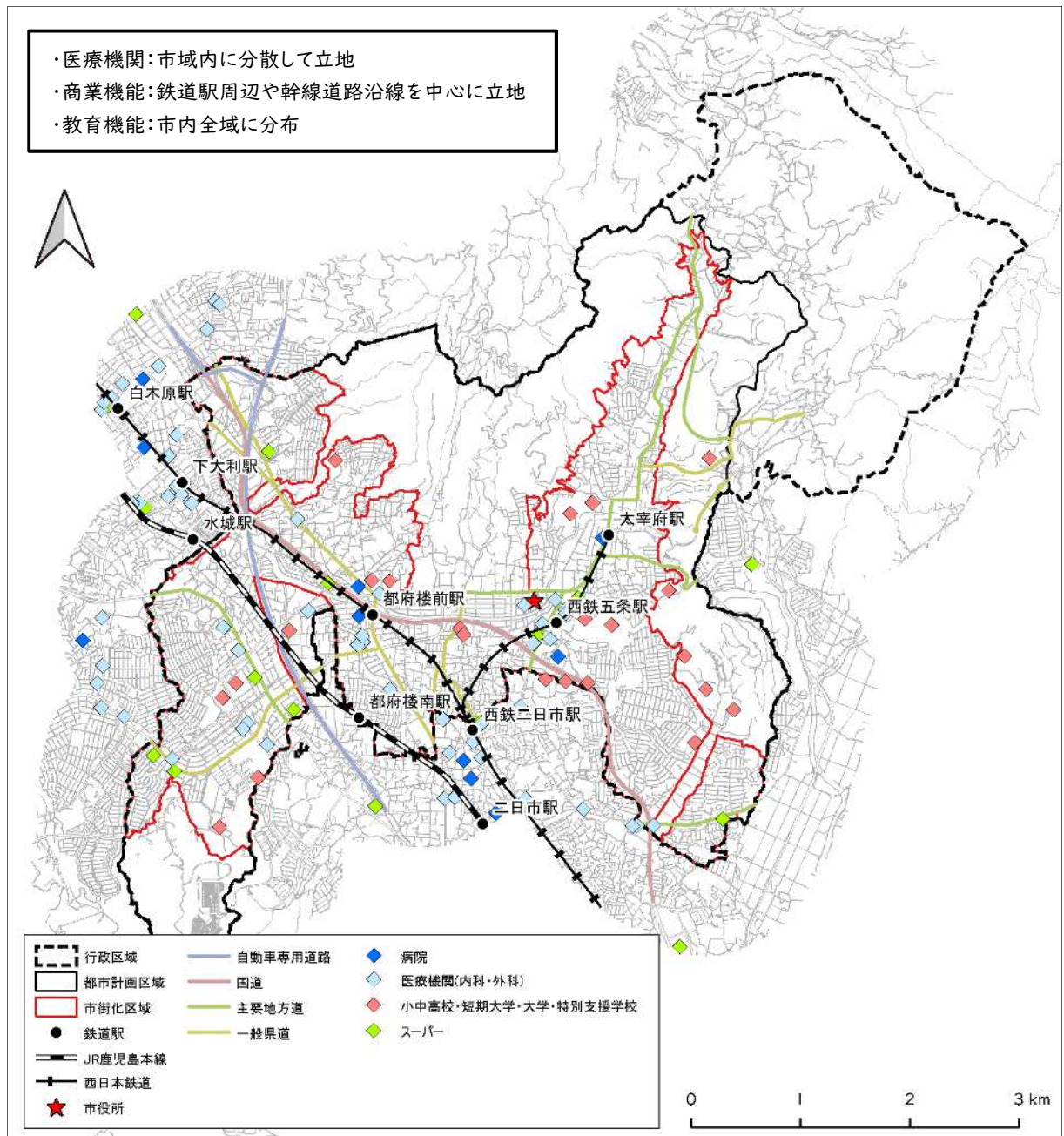
※JR は、公表値が乗車人員のみのため乗車人員の2倍の数値とします。

出典：西日本鉄道・九州旅客鉄道提供資料

1-4 主な都市機能の立地状況

- ◇医療機能については、市域内に分散して立地しているとともに、筑紫野市や大野城市の立地状況も相まって、利用しやすい環境が整っています。
- ◇商業機能については、鉄道駅周辺や幹線道路沿線を中心に立地しており、筑紫野市や大野城市の立地状況も相まって、利用しやすい環境が整っています。
- ◇教育機能については、市域内に分散して立地しています。

【主要施設の立地状況】



出典：令和4年度都市計画基礎調査、市HP

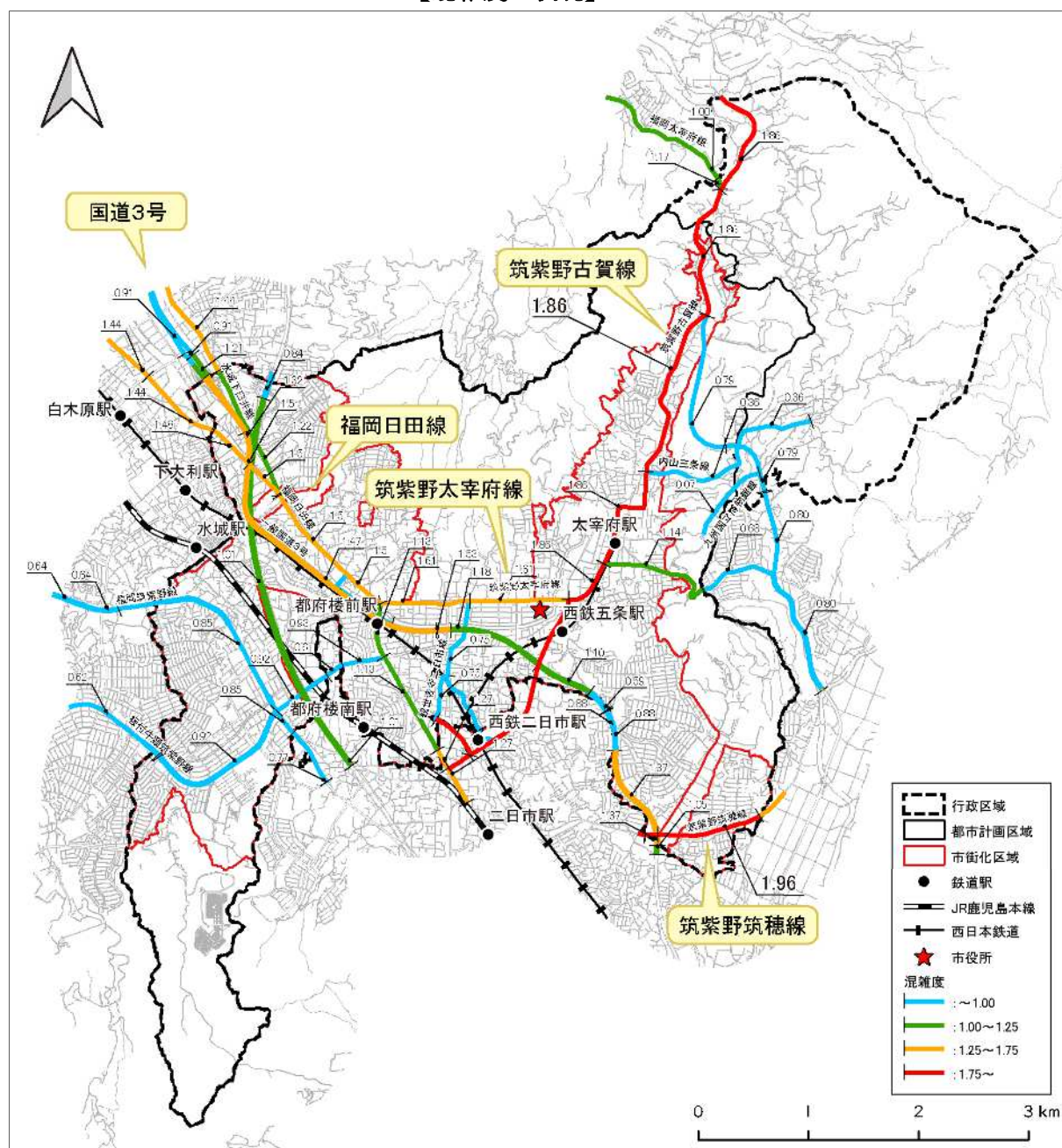
1-5 交通状況

(1) 混雑度の状況

◇主要地方道筑紫野古賀線は混雑度が1.86、筑紫野筑穂線は混雑度が1.96となっており、**慢性的混雑状態**となっています。

◇また、**国道3号、主要地方道筑紫野太宰府線、一般県道福岡日田線は混雑度が高い**です。

【混雑度の状況】



【混雑度の目安】

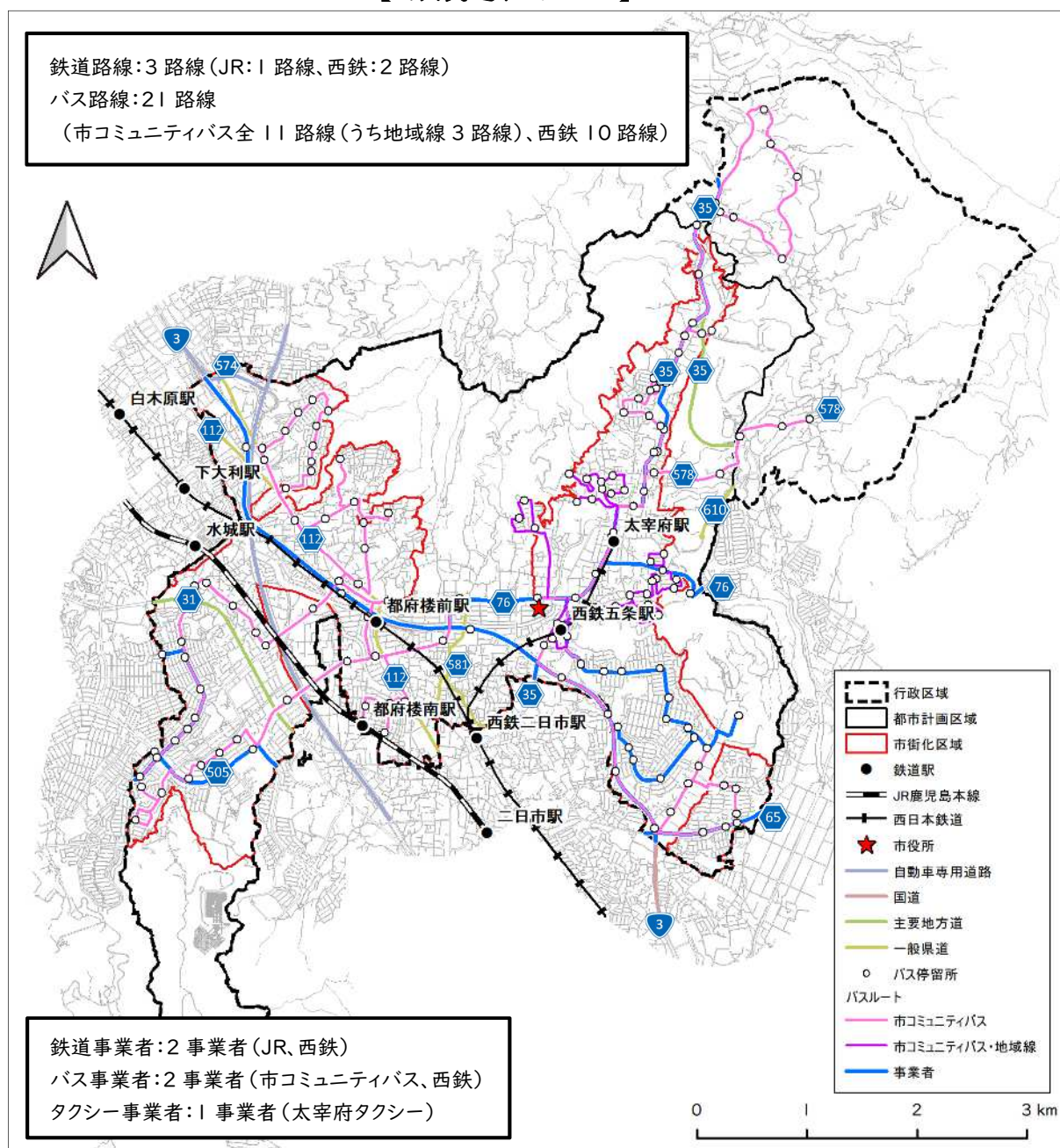
出典：令和3年度道路交通センサス等

～1.00	道路が混雑することなく、円滑に走行できる
1.00～1.25	混雑の可能性のある時間帯があるが、何時間も連続する可能性は小さい
1.25～1.75	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い
1.75～	慢性的混雑状態

(2) 公共交通ネットワーク概要

- ◇九州自動車道、国道3号、主要地方道筑紫野太宰府線、主要地方道筑紫野古賀線等の路線が市内を通っています。
- ◇鉄道は、JR鹿児島線、西鉄天神大牟田線及び西鉄太宰府線が通っており、**市内の鉄道駅は4駅**です。
- ◇バス路線は、**西鉄バスと市のコミュニティバスまほろば号が運行**しています。
- ◇市内には、**タクシー事業者が1事業者所在**しています。

【公共交通ネットワーク】

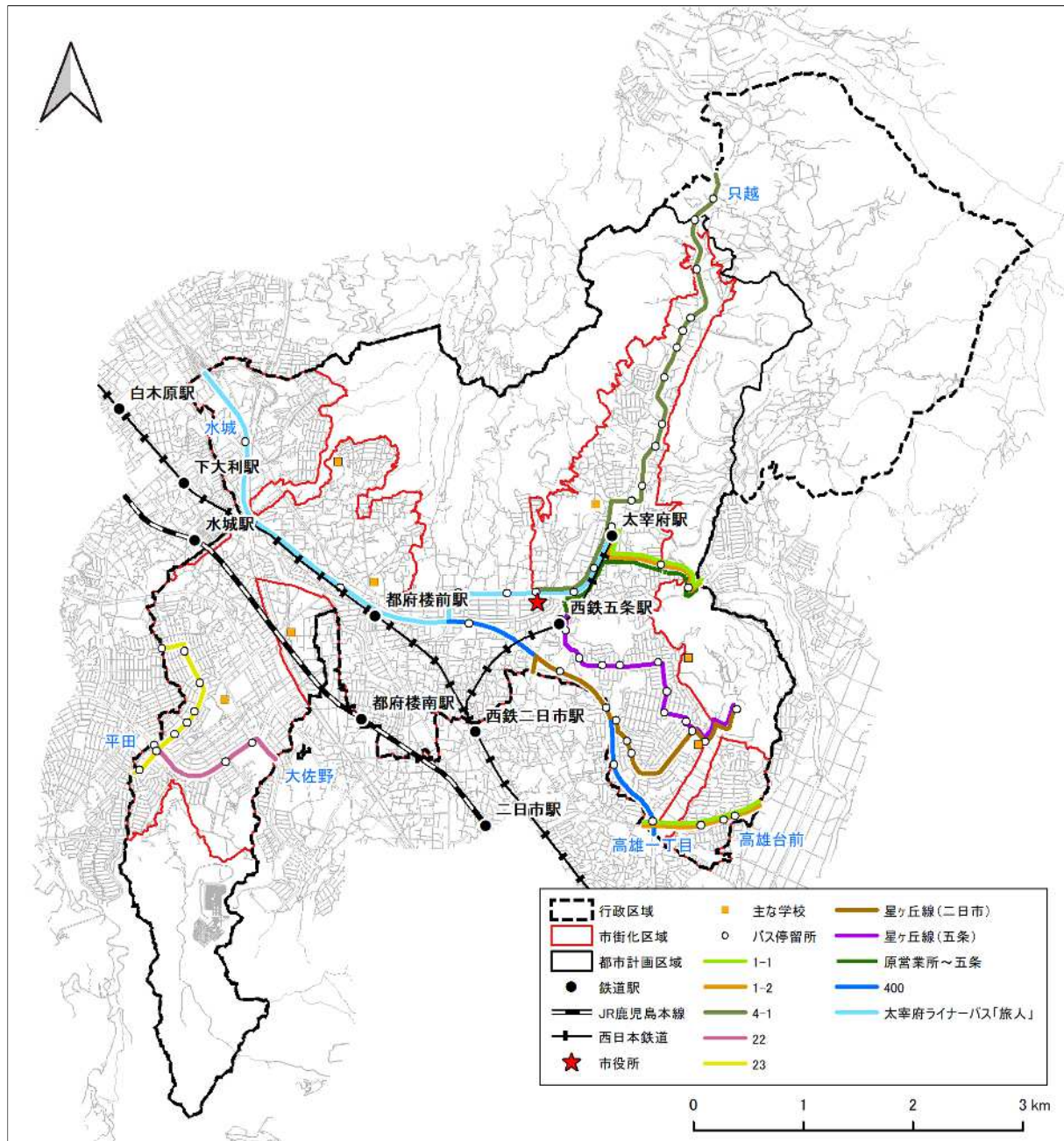


出典：令和4年度都市計画基礎調査

(3) 民間事業者バス路線

- ◇本市において、民間事業者によるバス路線は、**西鉄の10路線が運行**しています。
- ◇周辺市町と広域的に運行する運行ルートであり、鉄道駅に接続するとともに福岡・博多方面と接続する路線があります。
- ◇そのうちの一つは博多駅、福岡空港国際線ターミナル、太宰府天満宮をつなぐ観光ルートを運行する太宰府ライナーバス「旅人」です。

【民間事業者バス路線】

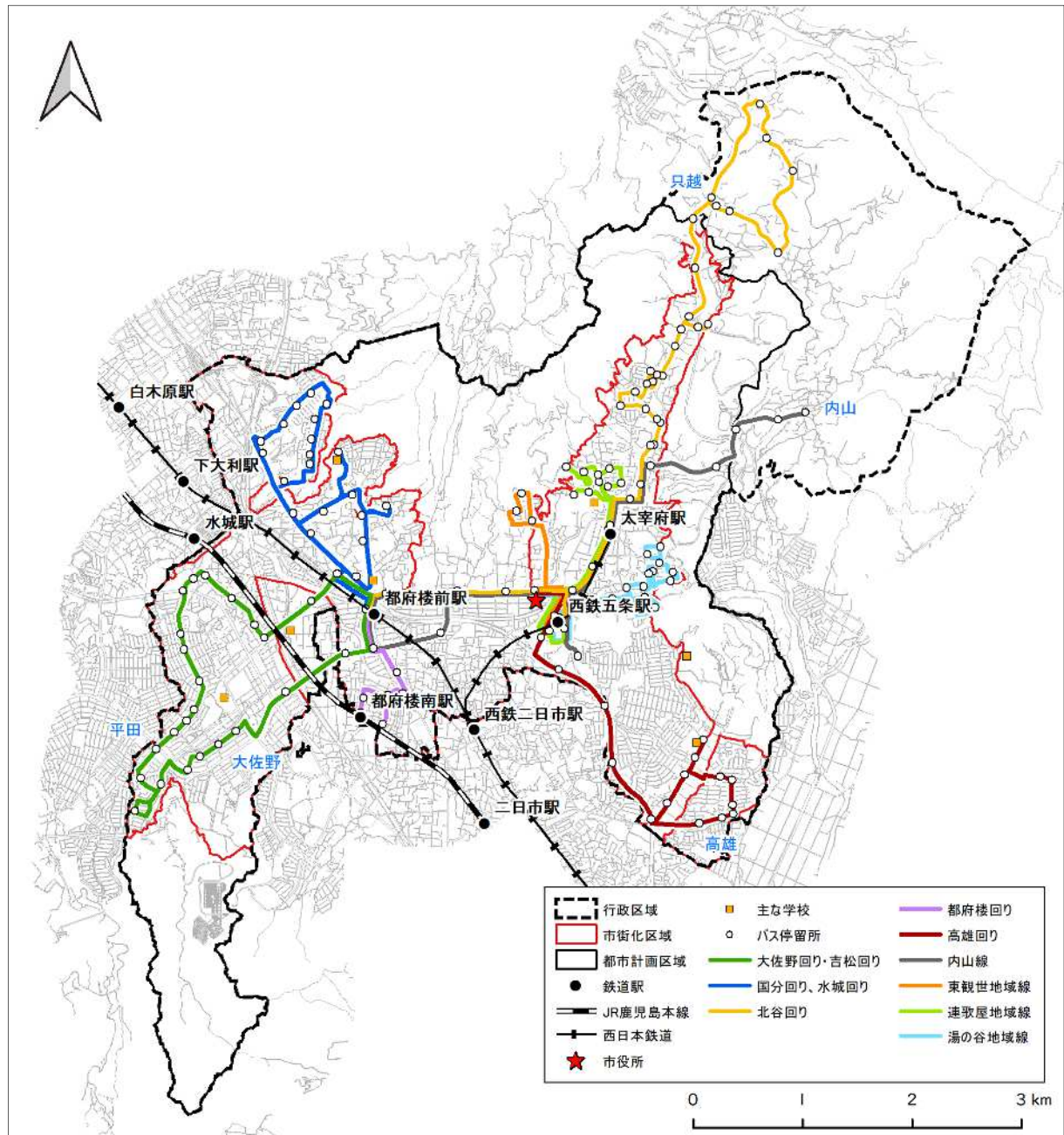


出典：令和4年度都市計画基礎調査

(4) コミュニティバス(まほろば号) 路線

◇市のコミュニティバス(まほろば号)は、**市内を8路線に分けて運行**しているほか、道路幅が狭い等の理由により、通常のまほろば号が**運行できない地域を地域線として3路線設定**し、10人乗りのワンボックスカーが運行しています。

【コミュニティバス路線】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

(5) 便数・所要時間・運賃（令和8年3月時点）

【鉄道】

種別	系統	行先	区分	始発から終点までの所要時間	運行本数(便/日)			始発から終点までの最大運賃
					平日	土曜	日祝	
JR	鹿児島本線	(上り) 博多・小倉・ 門司方面	普通	18～32分 (博多～都府楼)	59	59	59	340円 (博多～都府楼)
		(下り) 久留米・ 大牟田方面	普通	18～32分 (博多～都府楼)	59	58	58	340円 (博多～都府楼)
西鉄	天神大牟田線	福岡方面	普通	21～37分 (都府楼前～西鉄福岡)	116	102	96	370円 (都府楼前～西鉄福岡)
		大牟田方面	普通	23～37分 (都府楼前～西鉄福岡)	116	103	98	370円 (西鉄福岡～都府楼前)
	太宰府線	太宰府方面 (上り)	普通	6～8分 (二日市～太宰府)	79	73	73	170円 (二日市～太宰府)
		太宰府方面 (下り)	普通	6～8分 (太宰府～二日市)	79	73	73	170円 (太宰府～二日市)

【民間事業者バス】

種別	路線名	経由	始発から終着までの 所要時間	運行本数(便/日)			最大運賃
				平日	土曜	日祝	
西鉄バス	400博多駅～甘木営業所	水城	81分	50	38	38	950円
	旅人ライナー博多駅～太宰府	太宰府市役所前	40分	56	73	73	700円
	4-1宇美営業所～太宰府市役所前	只越	30分	28	15	15	490円
	星ヶ丘線(五条)西鉄五条駅 ～太宰府高校入口	五条台	11分	22	21	21	210円
	原営業所～西鉄五条駅	九州国立博物館前	10分	-	1	1	240円
	1-1原営業所前～西鉄二日市	高雄	31分	26	27	26	350円
	1-1太宰府～西鉄二日市	高雄	37分	7	-	-	470円
	1-2原営業所前～西鉄二日市	高雄	26分	14	19	20	350円
	1-2太宰府～西鉄二日市	高雄	33分	19	25	25	470円
	星ヶ丘線(二日市)西鉄二日市東口 ～太宰府高校入口	星ヶ丘入口	15分	77	63	63	270円
	22西鉄二日市～平田	天拝坂	23分	14	14	14	230円
	23下大利駅～南山手団地	つつじヶ丘通り	27分	67	63	63	280円

【コミュニティバス】

種別	路線名	起点・終点	所要時間	便数	運賃
まほろば号	水城回り	都府楼前駅	36分	平日11便	100円
	国分回り	都府楼前駅	32～36分	平日10便	
	北谷回り	都府楼前駅	99分	平日13便	
	内山線	都府楼前駅(→内山【竈門神社】)	30～32分	平日22便	
	内山線	都府楼前駅(←内山【竈門神社】)	32～34分	平日23便	
	高雄回り(左回り右回り)	太宰府市役所	34分	平日4便	
	都府楼回り	都府楼前	19分	平日3便	
	吉松回り	都府楼前駅	37分	平日12便	
	大佐野回り	都府楼前駅	36分	平日12便	
地域 サポートカー	連歌屋地域線	西鉄五条駅・太宰府駅	27分	火木7便/日	200円
	湯の谷地域線	太宰府市役所	27～28分	月水金10便/日	
	東観世地域線	いきいき情報センター・東観世	15分	火木4便/日	

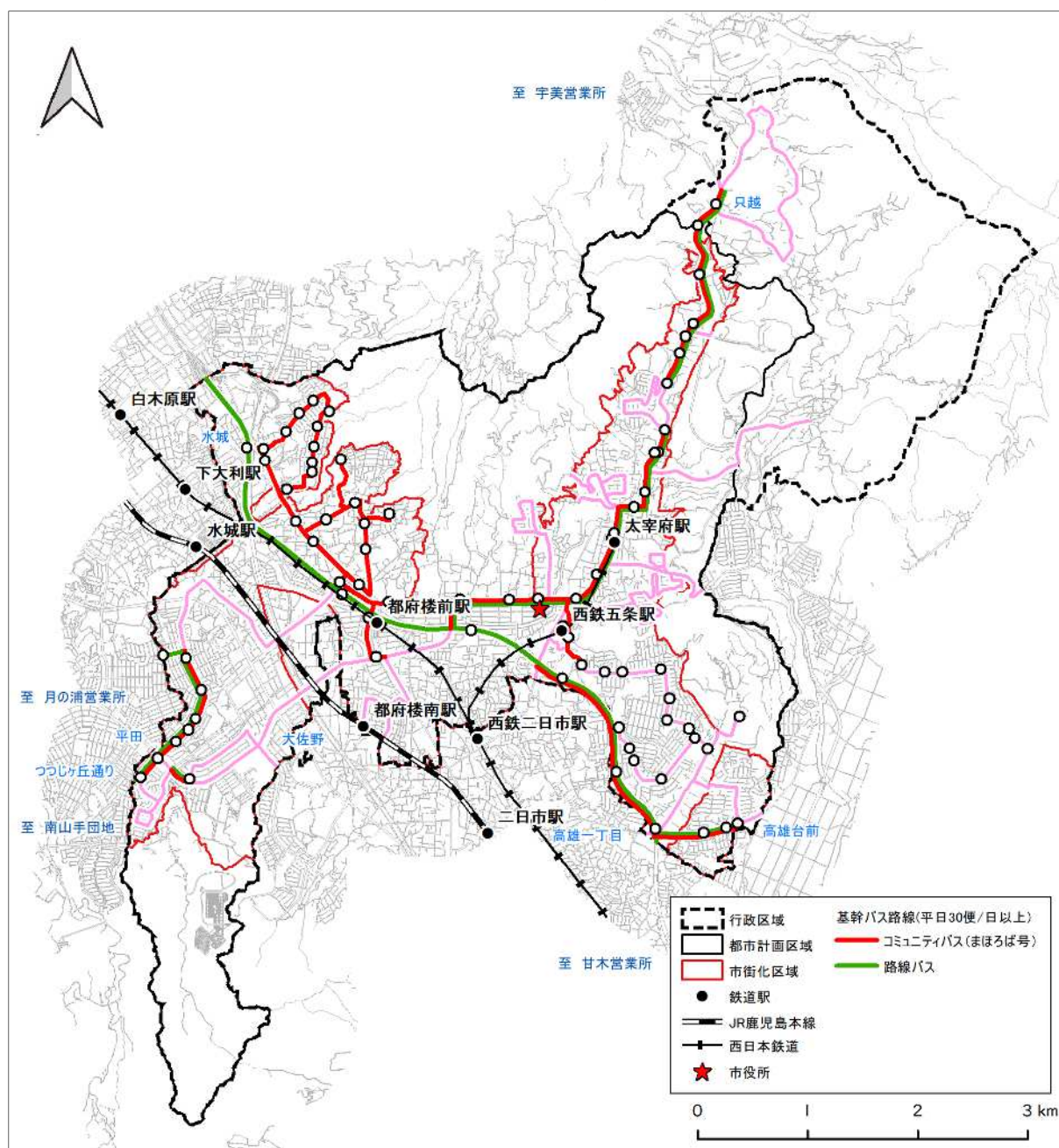
(6) 基幹バス路線

◇市内を走る民間の路線バスについては、福岡・博多方面からの広域に通行する路線や宇美方面へ向かう路線、高雄地域を通行する路線が30便以上運行しています。

◇市コミュニティバスについては、市内の主要幹線道路を通行し観光目的地へ向かう内山線（平日51便/日）や水城地域の住宅地内を通行する水城・国分回り（平日計31便/日）も30便以上運行しています。

※都市構造の評価にあたり、平日1日あたり30便以上のバスが運行する路線は基幹バス路線の性質を持つとされています。

【基幹バス路線】

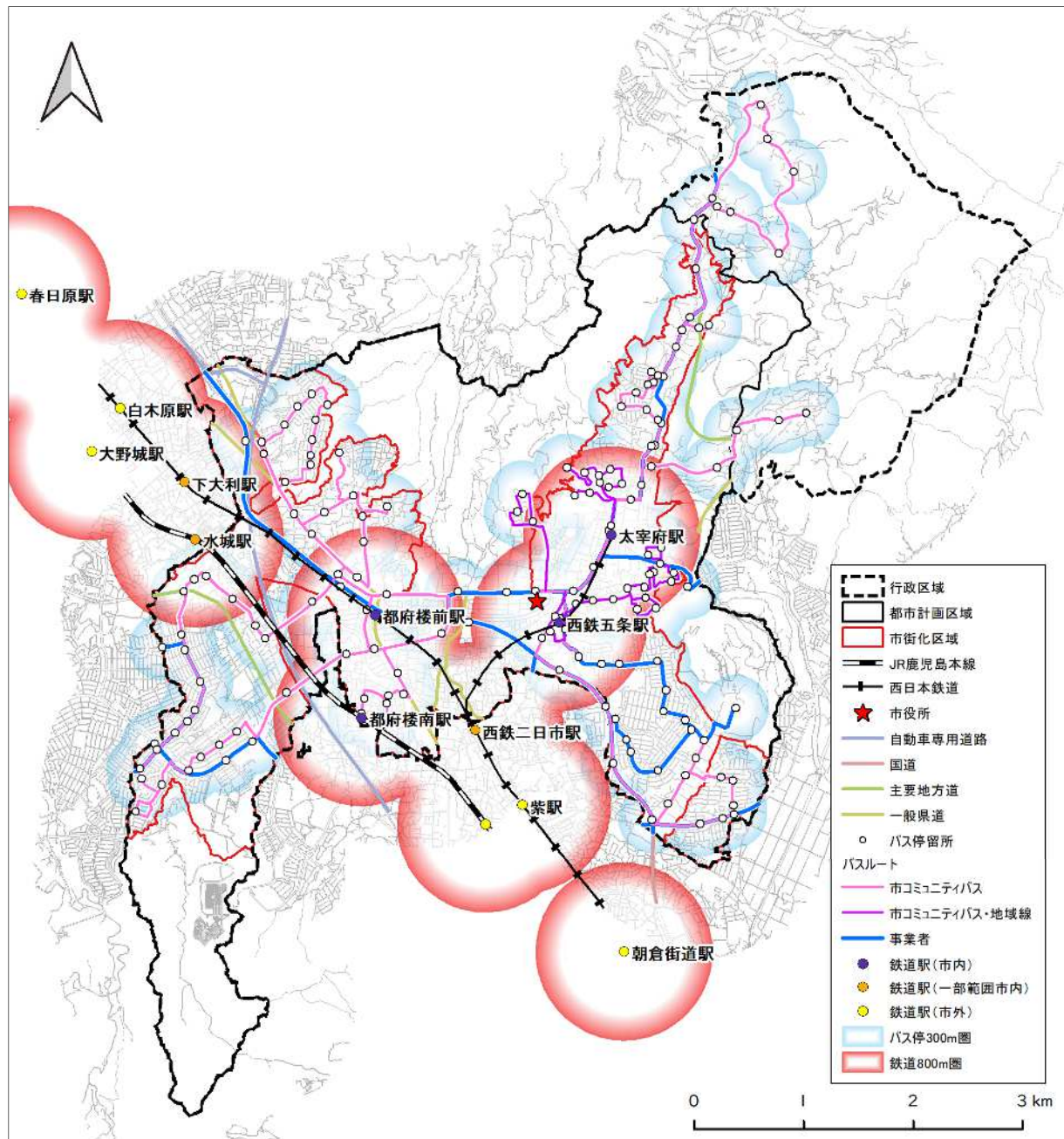


出典：令和4年度都市計画基礎調査

(7) 公共交通利用圏

- ◇公共交通利用圏は、一般的な値として鉄道駅から800m圏、バス停から300m圏としています。
- ◇市内の鉄道駅4駅は市の中央部から東部にかけて主に主要幹線道路沿いに位置し、利用圏が重なる範囲も多いです。
- ◇隣接市の西鉄二日市駅、下大利駅、水城駅については、利用圏内に太宰府市も含まれており、一部の地域住民はこれらの駅を利用することが考えられます。
- ◇バス停は市内の各地に数多く設置されており、バス利用圏は市内の主要道路沿線をカバーしていますが、住宅団地は斜面地が多く、高齢者等の交通弱者の利用圏が300m圏について検証が必要です。

【公共交通利用圏】



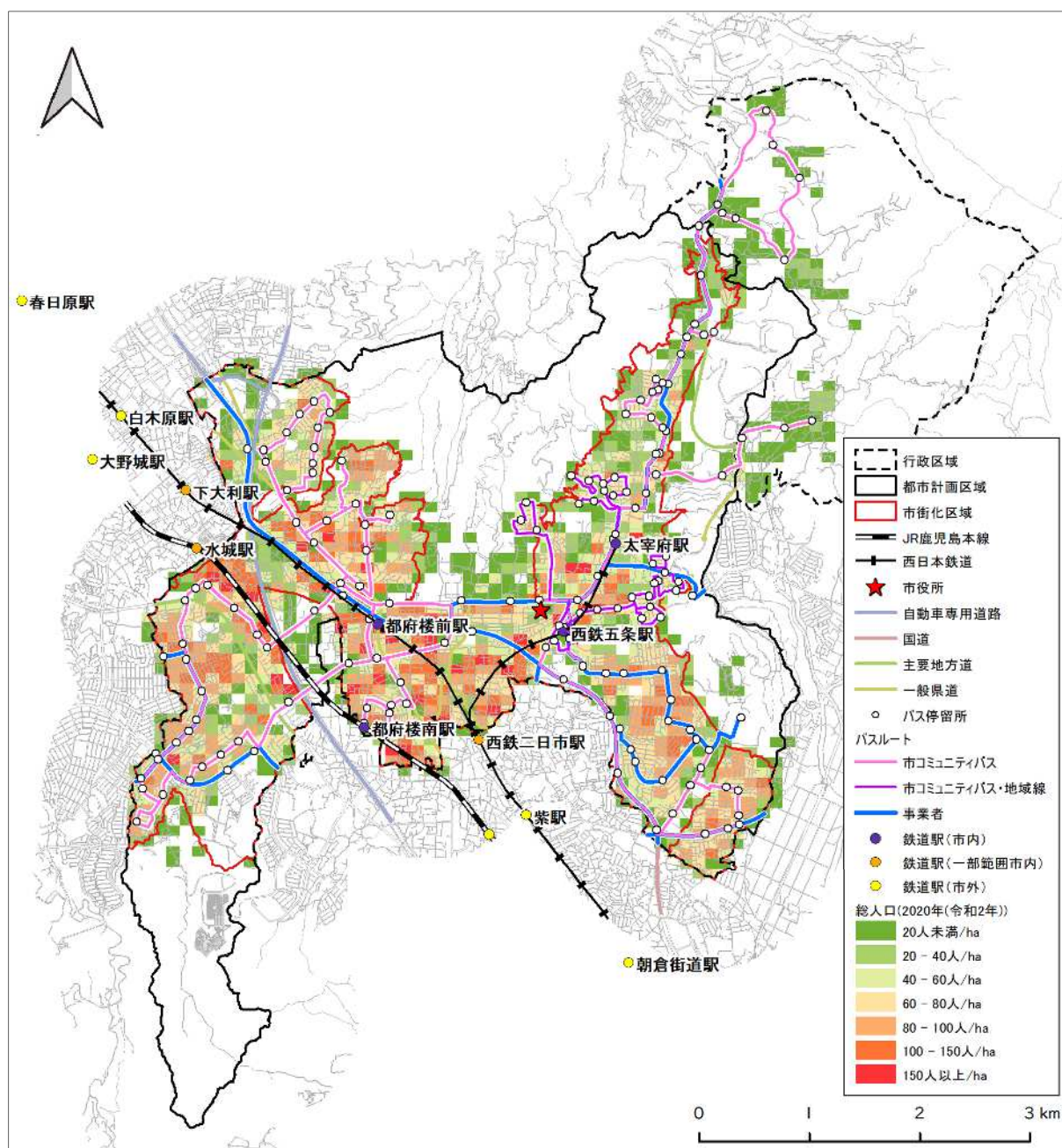
出典：令和4年度都市計画基礎調査

(8) 公共交通と人口分布の状況

①人口分布

◇住宅を主とする土地利用が形成されてきた本市は、各駅周辺を中心に人口集積が高い傾向があります。

【人口分布】

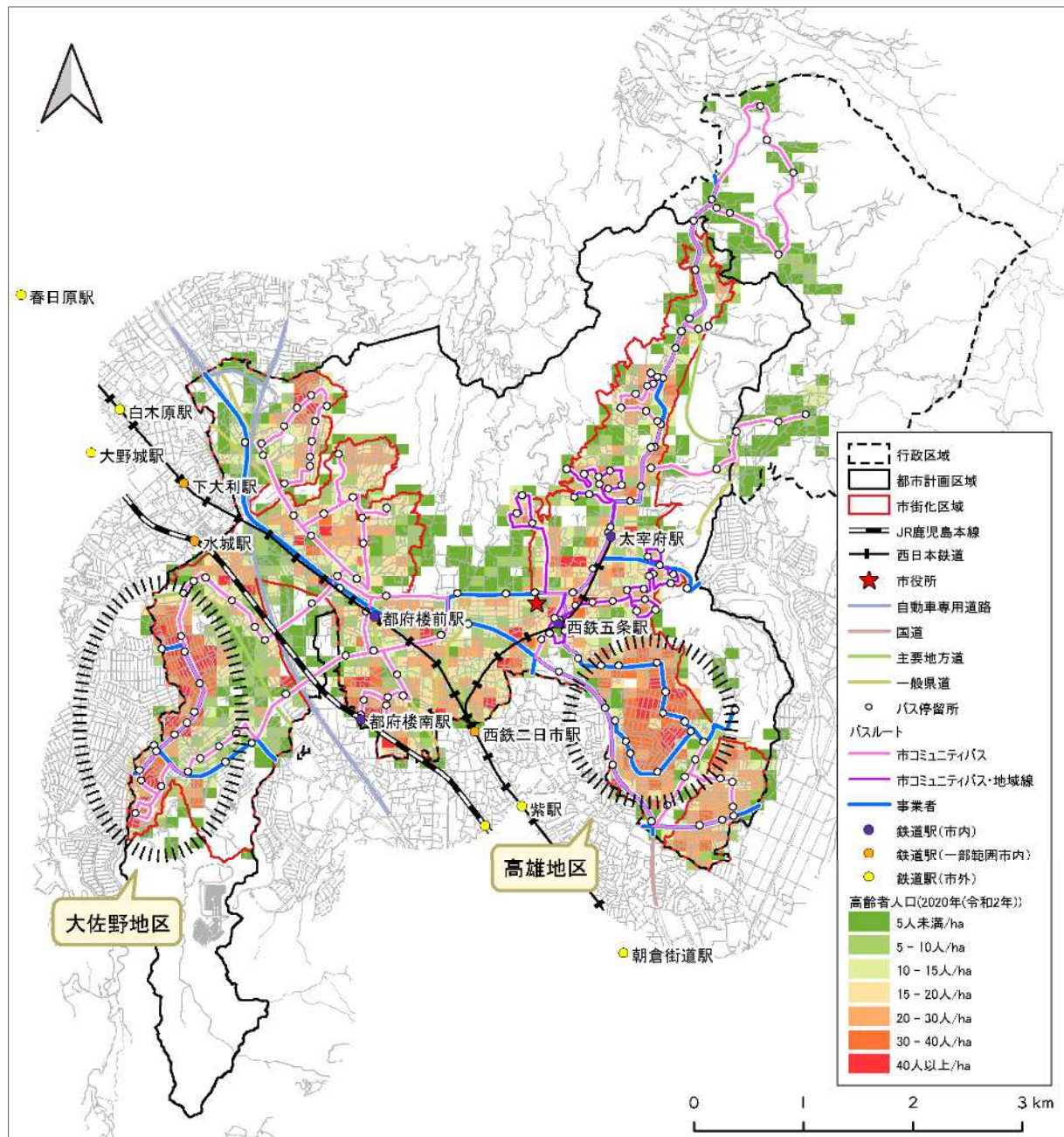


出典：令和4年度都市計画基礎調査

②高齢者人口分布

◇大佐野地区、高雄地区に高齢者人口30人/ha以上が集積しています。

【高齢者人口分布】



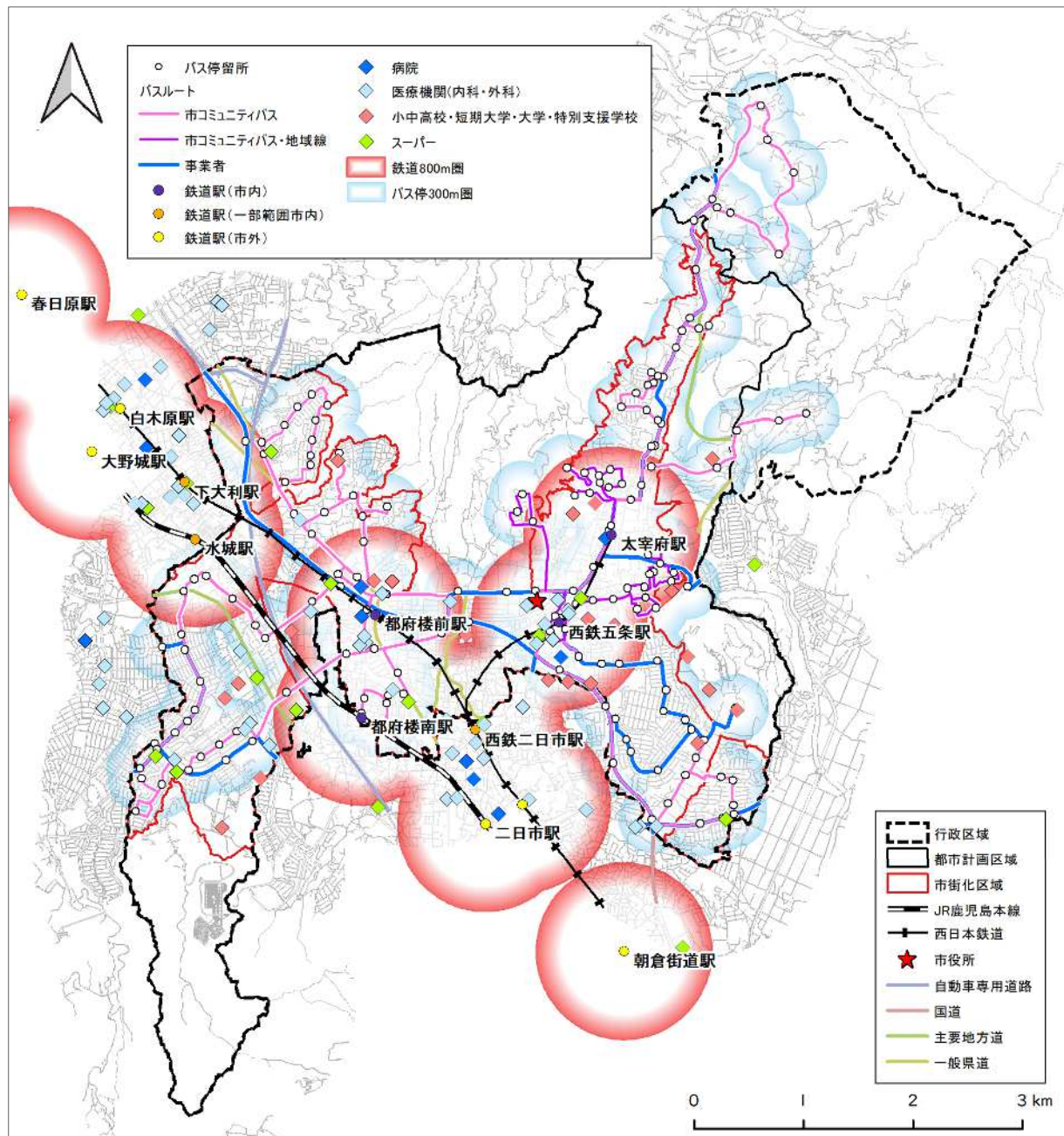
出典：令和4年度都市計画基礎調査

③公共交通利用圏×主な都市機能分布

◇市内の主な都市機能（日常生活において地域住民が利用する主要施設）は、公共交通利用圏内に概ね位置しています。

◇特に鉄道駅周辺では、鉄道利用圏とバス利用圏が広く重なっており、病院やスーパー等の施設の立地はその範囲内となっている場合が多いです。

【公共交通利用圏×施設分布】

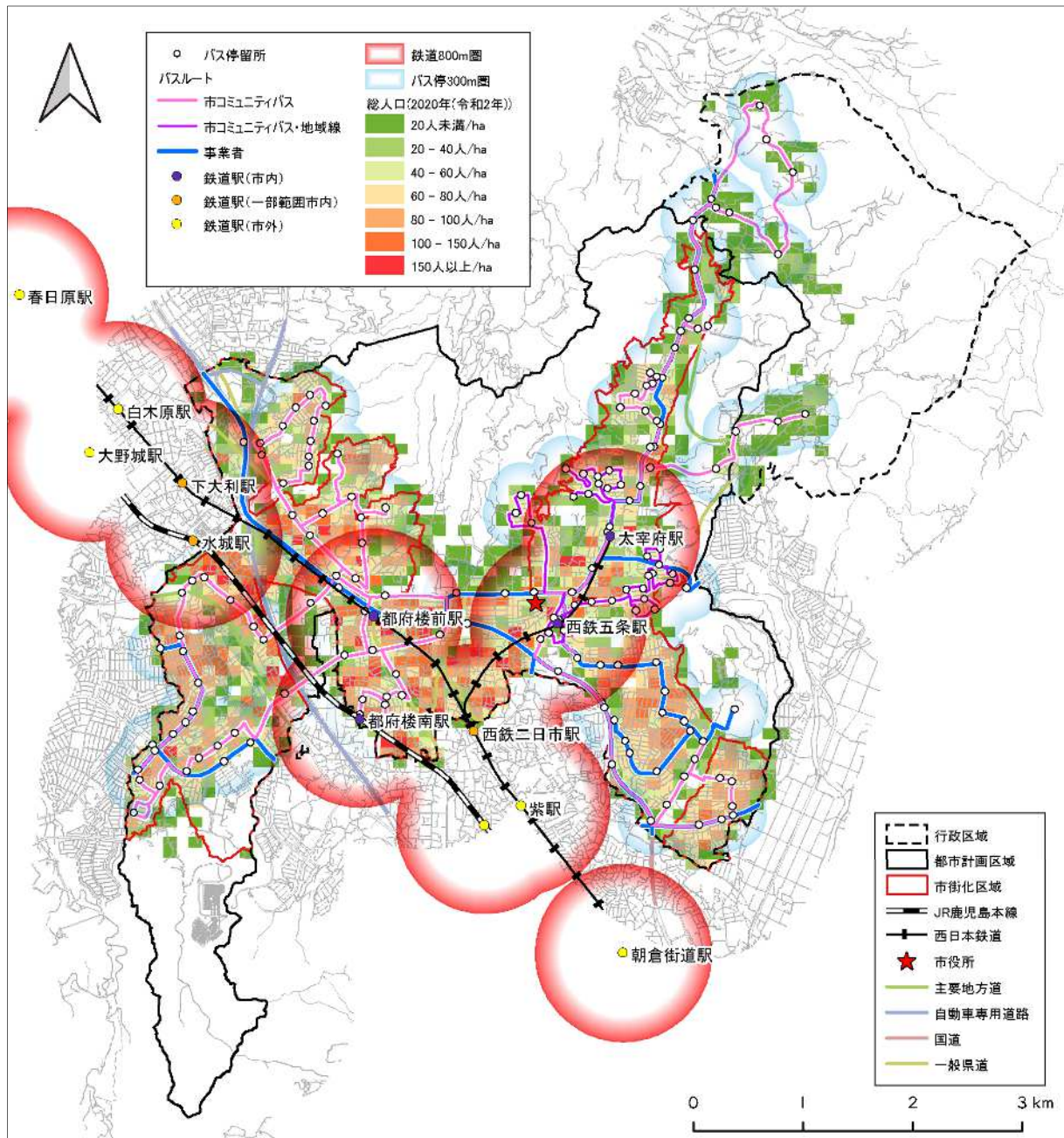


出典：令和4年度都市計画基礎調査

④公共交通利用圏×人口分布

◇公共交通利用圏と人口分布の状況を見ると、市内の人口が集中している地区のほとんどを、鉄道及びバスの利用圏内でカバーできています。

【公共交通利用圏×人口分布】



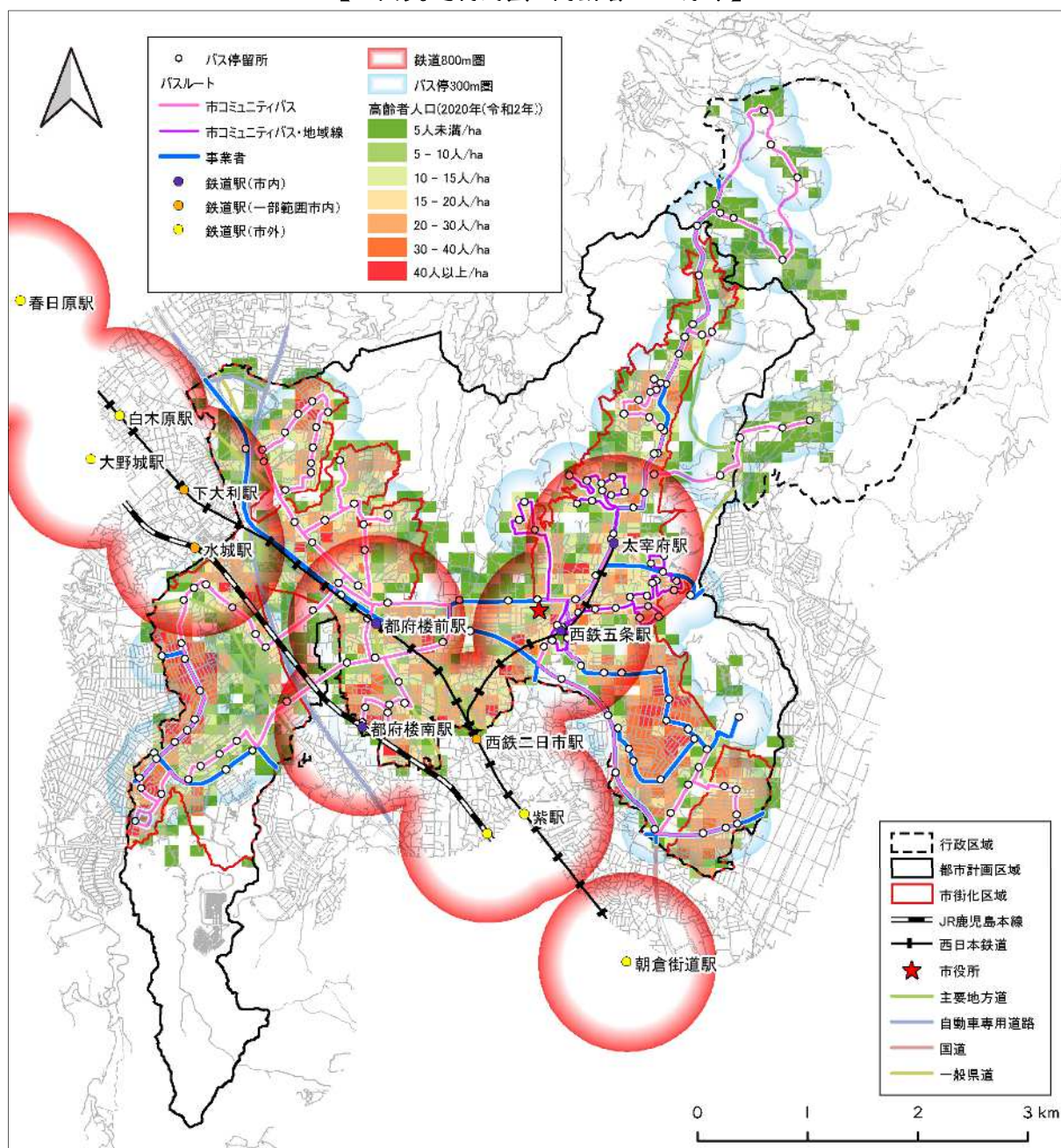
出典：令和4年度都市計画基礎調査

⑤公共交通利用圏×高齢者人口分布

◇公共交通利用圏と65歳以上の高齢者人口分布の状況を見ると、**高齢者人口が集中している地区のほとんど**を、鉄道及びバスの**利用圏内でカバー**できています。

◇特に、市内西部の青葉台地区周辺、南東部の青山や梅香苑地区周辺は、鉄道の利用圏からは離れていますが、バスの利用圏内となっています。

【公共交通利用圏×高齢者人口分布】



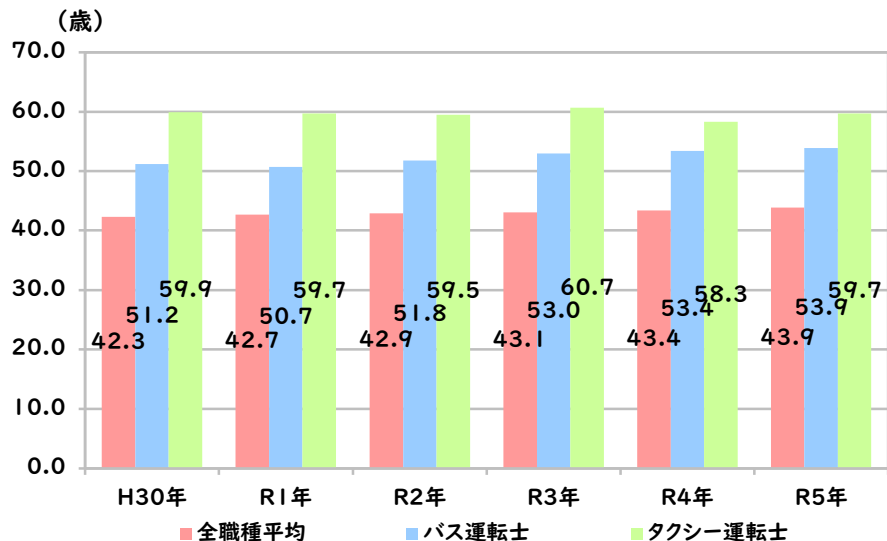
出典：令和4年度都市計画基礎調査

1-6 運転士労働環境

(1) 平均年齢

- ◇平成30年以降、バス運転士、タクシー運転士の平均年齢はほぼ横ばいになっています。
- ◇バス運転士、タクシー運転士の平均年齢は、全職種平均と比較すると20歳以上高くなっています。

【平均年齢(全国)】

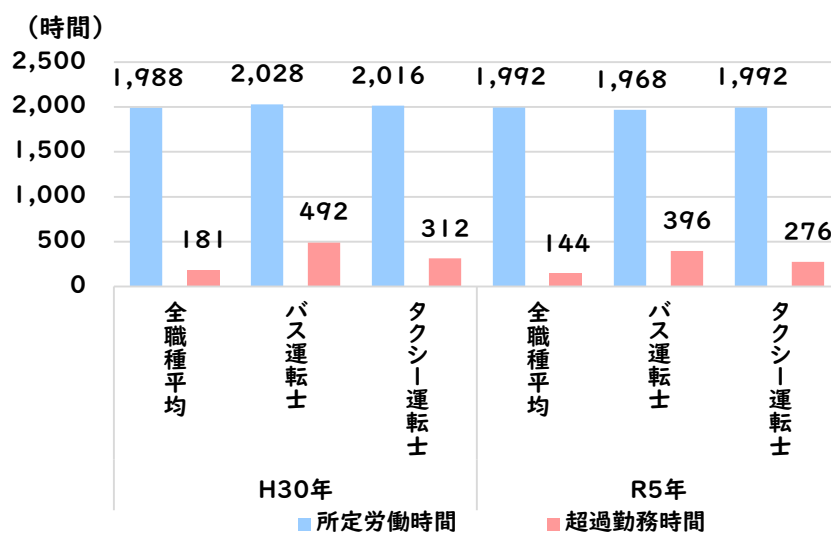


出典：賃金構造基本統計調査

(2) 労働時間

- ◇バス運転士、タクシー運転士の超過勤務時間は、平成30年、令和5年ともに全職種平均超過勤務時間より高くなっています。

【労働時間(全国)】

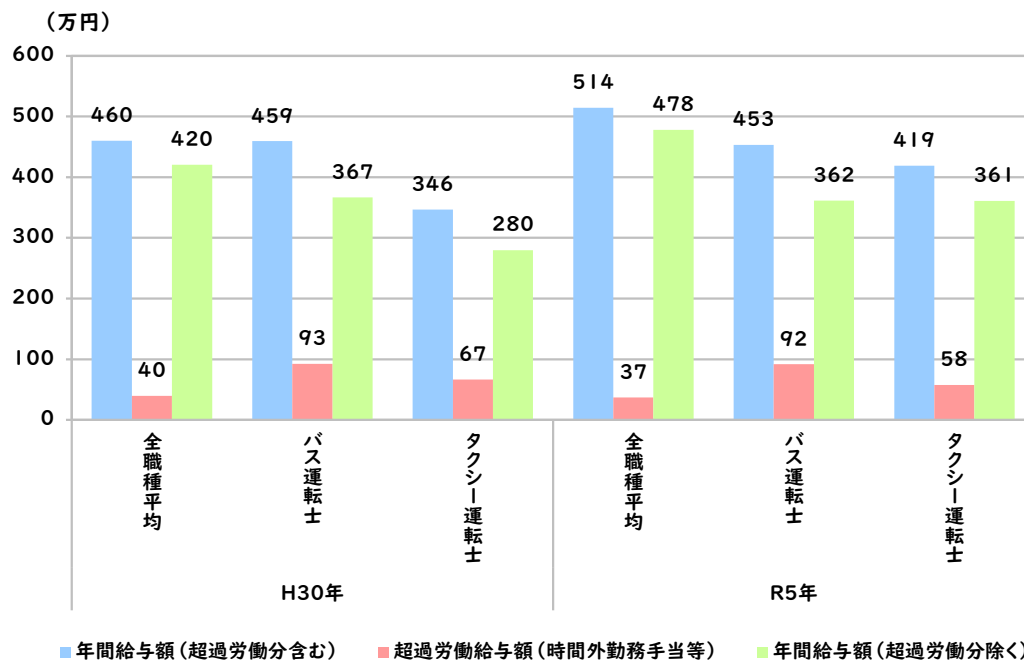


出典：賃金構造基本統計調査

(3) 年間給与額

◇バス運転士、タクシー運転士の年間給与額(超過労働分含む)は、平成30年、令和5年ともに全職種平均より低くなっています。

【年間給与額(全国)】



出典：賃金構造基本統計調査

1-7 コミュニティバスの利用状況

(1) コミュニティバスの概要

①コミュニティバス「まほろば号」路線の変遷

平成10年4月	「まほろば号」運行開始 (三条・内山地区及び太宰府西地区路線) 初乗り180円、最高200円(高齢者・子供半額)
平成11年6月	水城・国分地区路線開設
平成14年1月	全区間一律100円料金
平成14年4月	北谷・松川・三条地区路線開設
平成16年2月	都府楼地区路線開設
平成20年4月	乗継制度の実施 都府楼前駅にターミナル機能を持たせる
平成21年4月	高雄地区路線開設
平成23年2月	地域サポートカー「まほろば号湯の谷地域線」運行開始
平成24年3月	三条台・山浦地区延伸
平成24年7月	地域サポートカー「まほろば号連歌屋地域線」運行開始
平成26年4月	松川運動公園(上下水道事業センター)延伸
平成31年4月	地域サポートカー「まほろば号東観世地域線」運行開始
令和6年3月	つつじヶ丘団地延伸

②運行の基本方針(趣旨・目的)

本市の都市基盤整備事業(生活環境の充実)のひとつとして、次の5つの視点をもって運行しています。

- ①市内に点在する様々な公共施設などを点から線へと結び、その利便性を確保し、生涯学習都市の実現をめざす。
- ②高齢者や障がい者、子どもなどの交通弱者が、気軽に安心して地域社会に積極的に参画できるように配慮し、健康で生きがいのある福祉社会の確立を図る。
- ③JRや西鉄などの公共交通機関への利便性が低い空白地域に、通学や通勤、買い物などの交通手段を確保する。
- ④市民や観光客が、特別史跡「大宰府跡」をはじめとする数多くの重要文化財や遺跡などを循環できる交通手段を確保する。
- ⑤コミュニティバスなどの公共交通機関を利用することによって、市内の交通渋滞の緩和を図る。

③乗車運賃

■全区間一律100円均一

(運行開始の平成10年4月から13年12月までは、初乗り180円、最高200円)

※運賃改定理由:さらなる利便性、利用者増を目指して費用対効果も含め、行政サービスとして、市民に還元していくため。

(湯の谷地域線、連歌屋地域線、東観世地域線200円)

■重度心身障がい者(介護者含む)には、全額補助制度の特例あり。(まほろば号のみ)

(2) コミュニティバス「まほろば号」運行経費

◇新型コロナの影響もあり、**令和2年度以降は減少傾向**にあります。

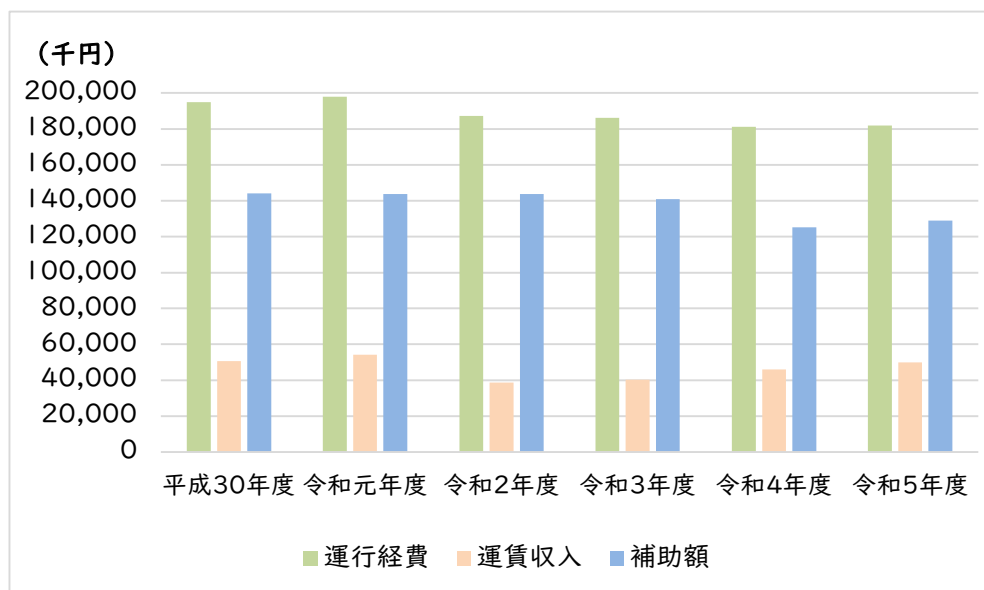
◇運賃収入も、**令和2年度に大きく減少**し、その後はほぼ横ばいで推移しています。

【まほろば号の運行経費】

単位:千円

	運行経費	運賃収入	補助額
平成30年度	194,811	50,654	144,157
令和元年度	197,909	54,115	143,794
令和2年度	187,314	38,775	143,690
令和3年度	186,163	40,321	140,914
令和4年度	181,220	46,068	125,217
令和5年度	181,902	49,910	129,053

【まほろば号の運行経費】

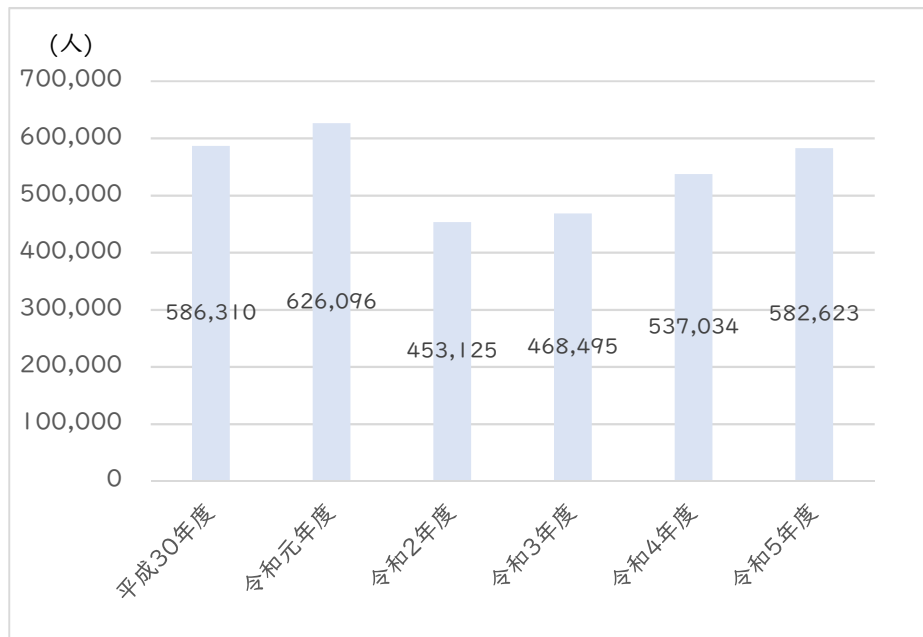


出典：庁内資料

(3) コミュニティバスの利用状況

- ◇まほろば号の年間利用者数は、令和2年度に新型コロナの影響により大きく減少しています。令和3年度以降は増加傾向に向かい、令和5年度は582,623人となっています。
- ◇地域サポートカーは、令和元年度以降、年間利用者数は、6,000人程度まで減少しています。

【まほろば号年間利用者数】



【地域サポートカー年間利用者数】



※湯の谷地域線は、平成23年より運行開始

※連歌屋地域線は、平成24年より運行開始

※東観世地域線は、令和元年(平成31年)より運行開始

出典：庁内資料

1-8 パーソントリップ調査データの整理

(1) 調査概要

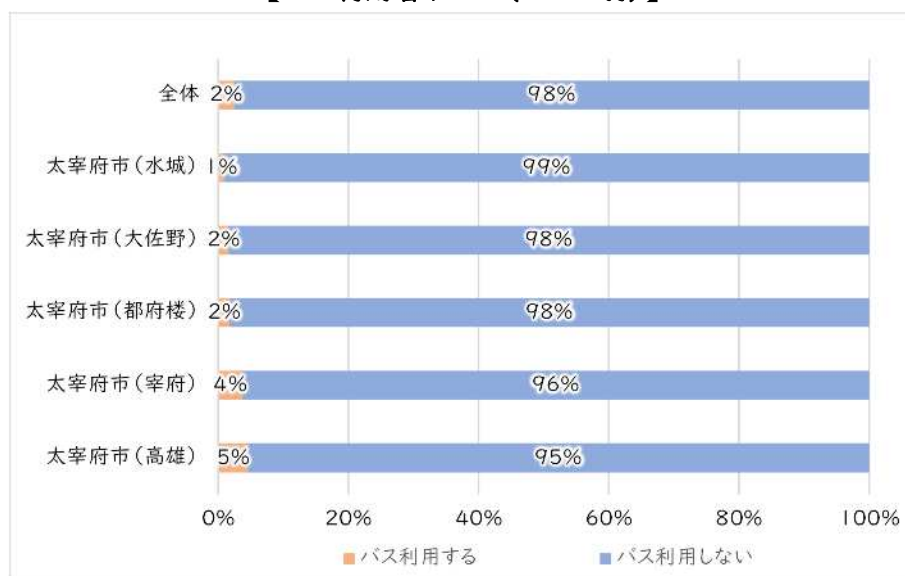
平成29年度～令和2年度に調査された第5回北部九州圏パーソントリップ調査より、居住地が太宰府市である票を抽出し整理を行いました。

(2) 調査結果

①地域別・交通手段

◇移動手段にバスを利用する人の割合は、2%と低くなっています。地域別で見ても、バス利用をする人は全ての地域で5%以下であり、低くなっています。

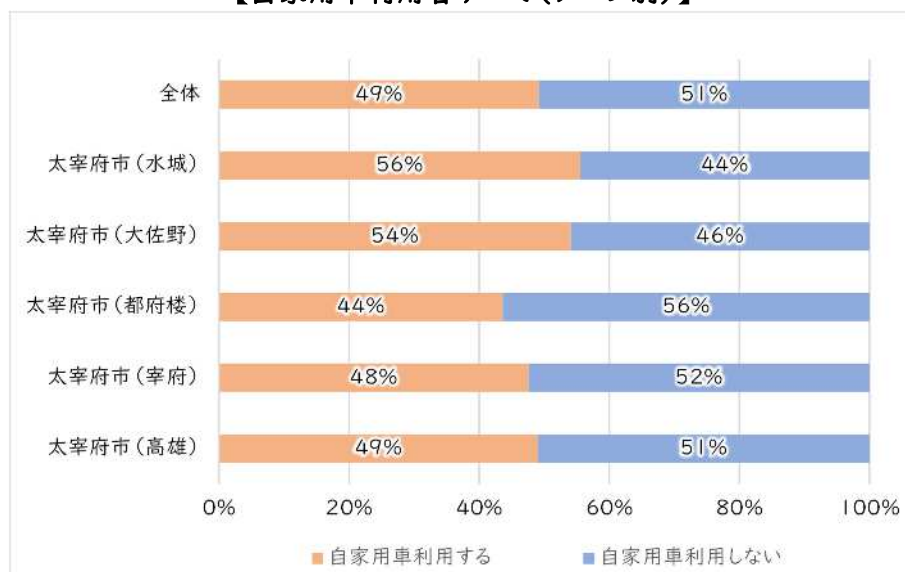
【バス利用者すべて(ゾーン別)】



計=3,713

◇移動手段に自家用車を利用する人の割合は49%と高くなっています。地域別で見ても、全ての地域で約半数が自家用車となっています。

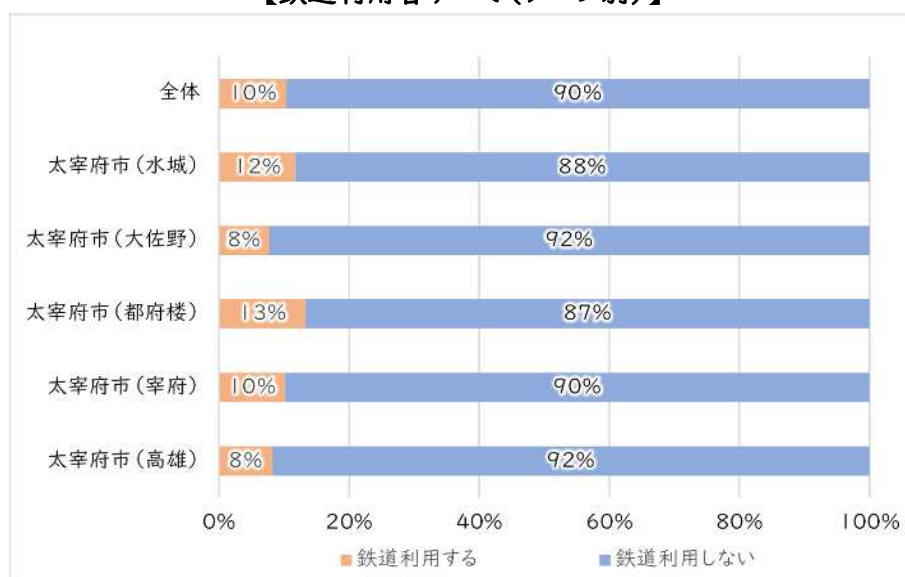
【自家用車利用者すべて(ゾーン別)】



計=3,713

◇移動手段に鉄道を利用する人の割合は、10%となっています。地域別では、「都府楼」が最も鉄道利用が多くなっています。

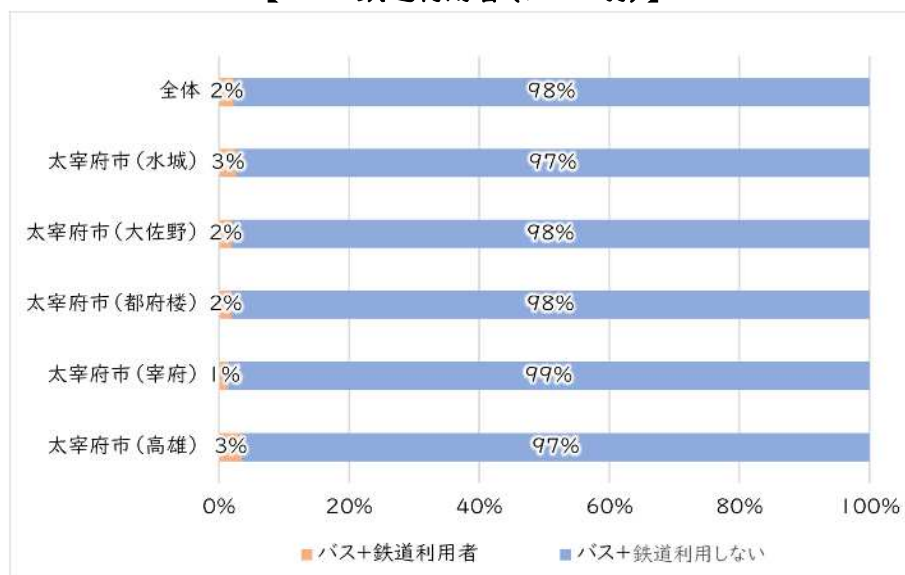
【鉄道利用者すべて（ゾーン別）】



計=3,713

◇移動手段にバスと鉄道を利用する人の割合は2%と低くなっています。地域別で見ても、バスと鉄道を利用する人は5%以下であり低くなっています。

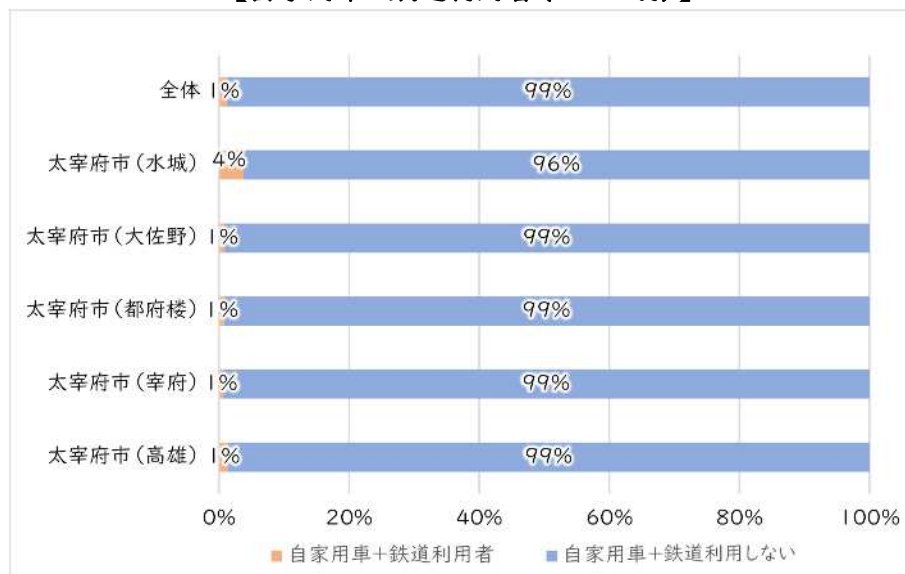
【バス+鉄道利用者（ゾーン別）】



計=3,713

◇移動手段に自家用車と鉄道を利用する人の割合は1%と低くなっています。地域別で見ても、自家用車と鉄道を利用する人は全ての地域の5%以下であり低くなっています。

【自家用車+鉄道利用者(ゾーン別)】

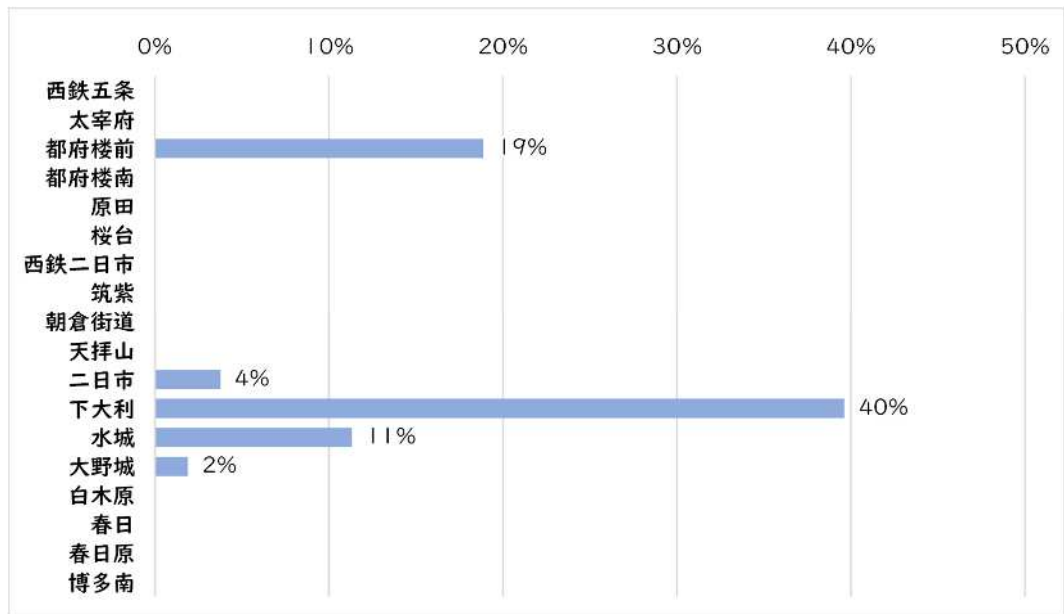


計=3,713

②地域別・鉄道利用駅

◇水城地域では「下大利駅」が最も利用され、次いで「都府楼前駅」が多く利用されています。

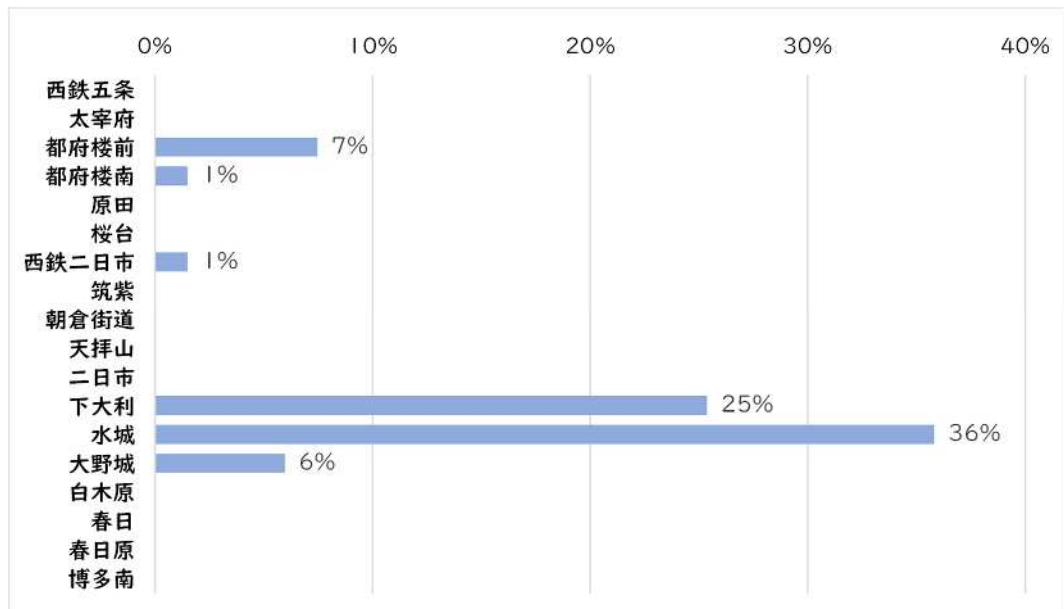
【鉄道利用駅（水城）】



計=53

◇大佐野地域では「水城駅」が最も利用され、次いで「下大利駅」が多く利用されています。

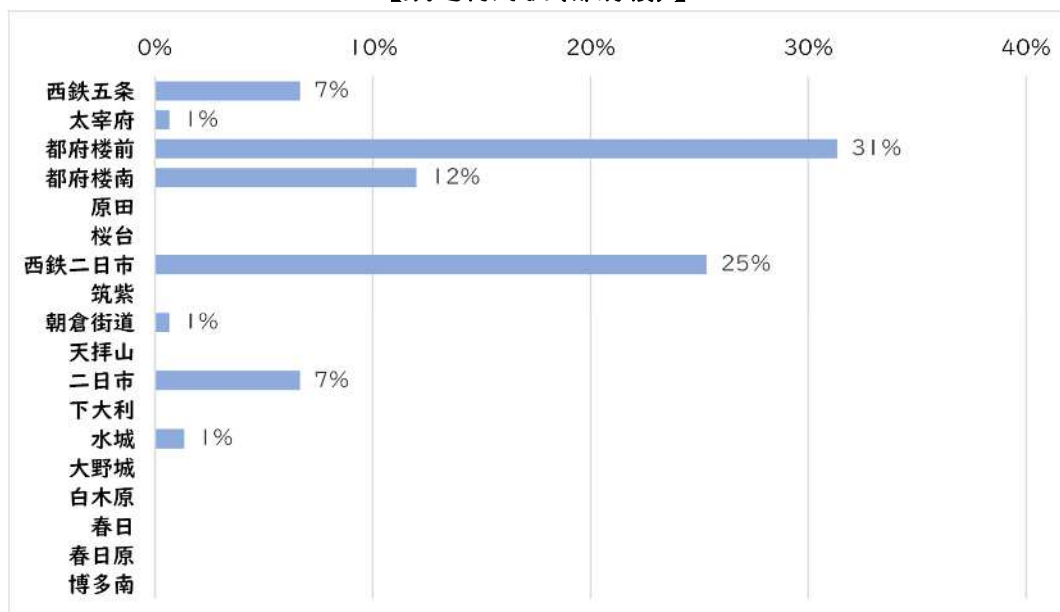
【鉄道利用駅（大佐野）】



計=67

◇都府楼地域では「都府楼前駅」が最も利用され、次いで「西鉄二日市駅」が多く利用されています。

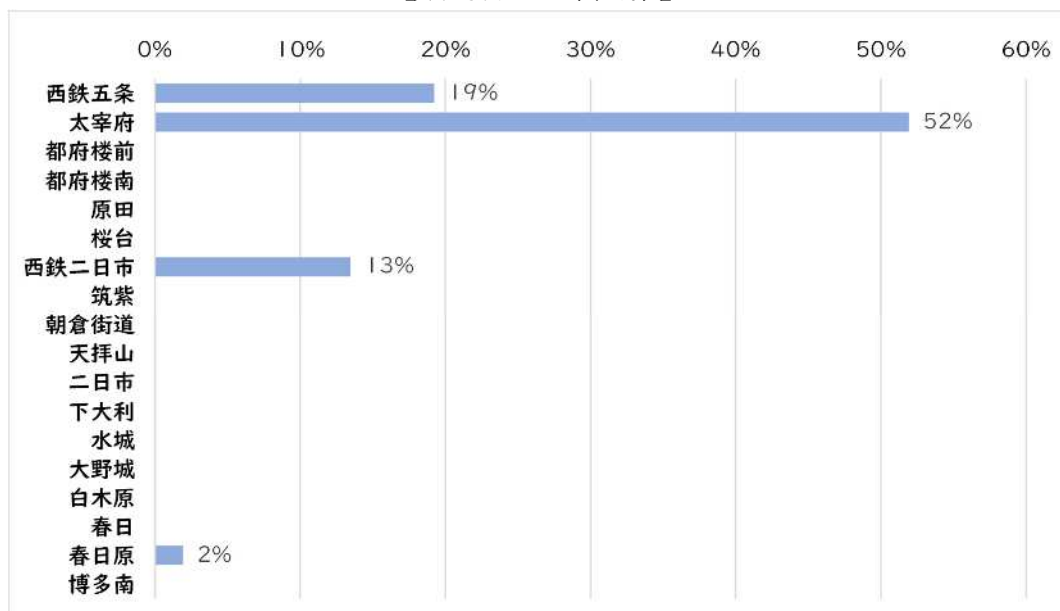
【鉄道利用駅(都府楼)】



計=150

◇宰府地域では「太宰府駅」が最も利用され、次いで「西鉄五条駅」が多く利用されています。

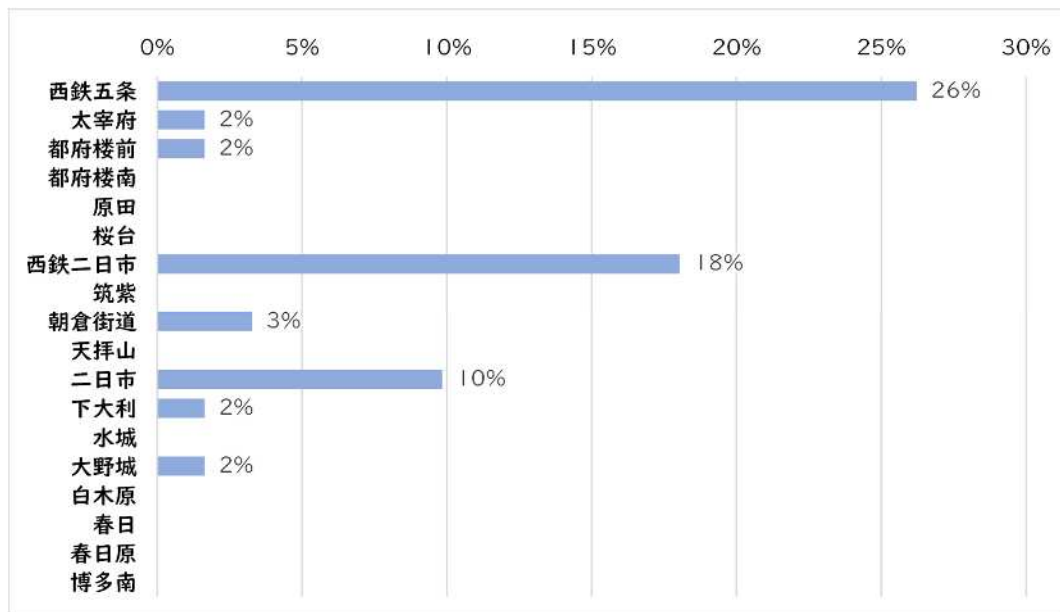
【鉄道利用駅(宰府)】



計=52

◇高雄地域では「西鉄五条駅」が最も利用され、次いで「西鉄二日市駅」が多く利用されています。

【鉄道利用駅（高雄）】



計=61

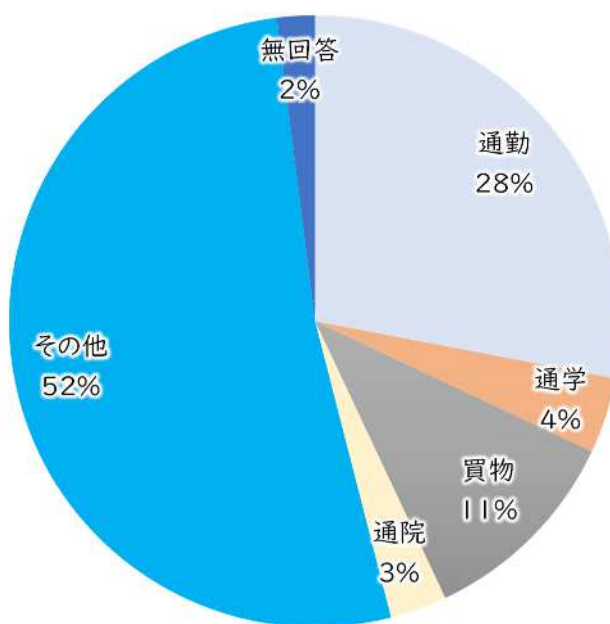
③移動の目的 【バスの利用目的】

■【目的別】移動の目的

◇移動の目的は、「通勤」が28%と最も多く、次いで「買い物」が11%、「通学」が4%となっています。

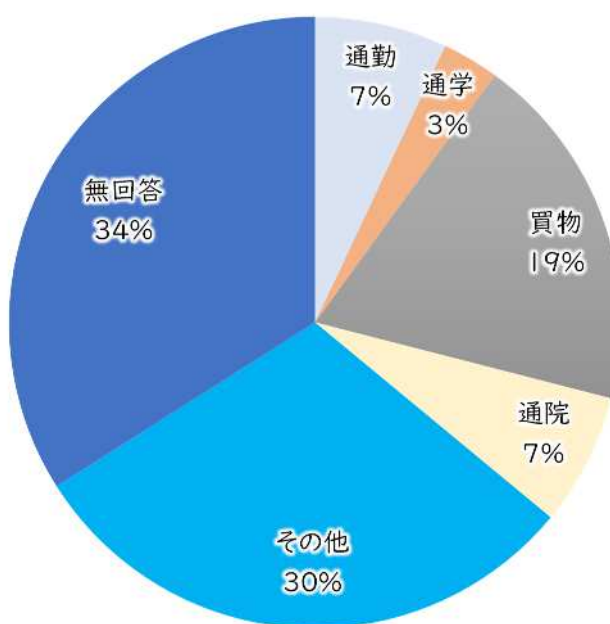
◇なお、「バスの利用目的」は、通勤よりも買い物が多くなっています。

【移動の目的】



計=6,174

【バスの利用目的】



計=1,218

【※参考 バスの利用目的（地域住民アンケートより）】

2 アンケート調査等による現況整理

2-1 地域住民アンケート

(1) 調査概要

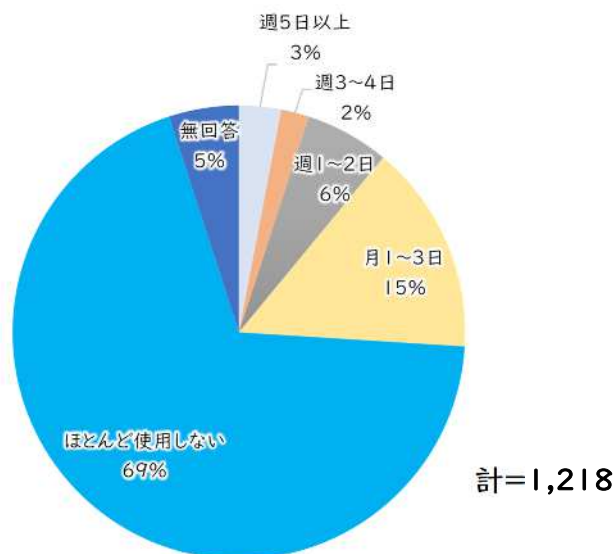
平成30年に立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定に向けた検討にあたり、地域住民の日常生活の実態及び移行等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

(2) 調査結果

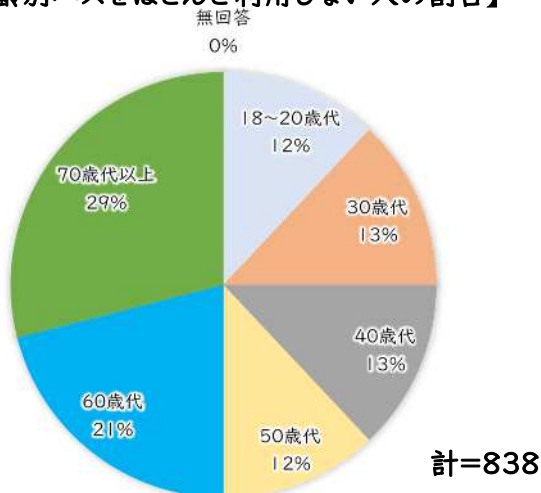
①路線バスやコミュニティバスの利用頻度について

- ◇全体の約7割がバスをほとんど利用しておらず、ほぼ毎日利用する人は全体の3%のみにとどまっています。
- ◇バスをほとんど利用しない人の年齢別では、60歳代以上の高齢者が全体の約半数を占めています。
- ◇また、バスを利用する人の年齢別では、60歳代以上の高齢者全体の約65%を占めています。

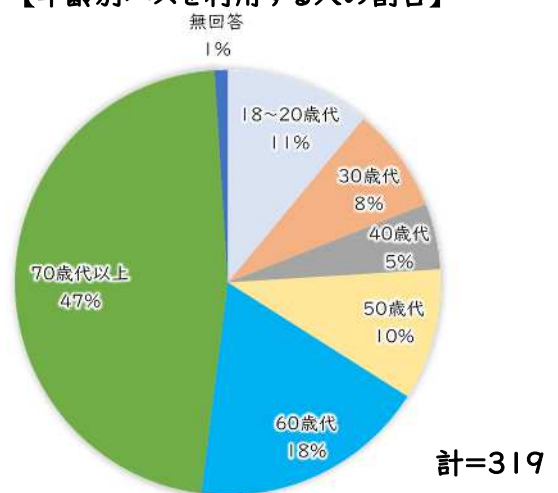
【バスの利用頻度】



【年齢別バスをほとんど利用しない人の割合】

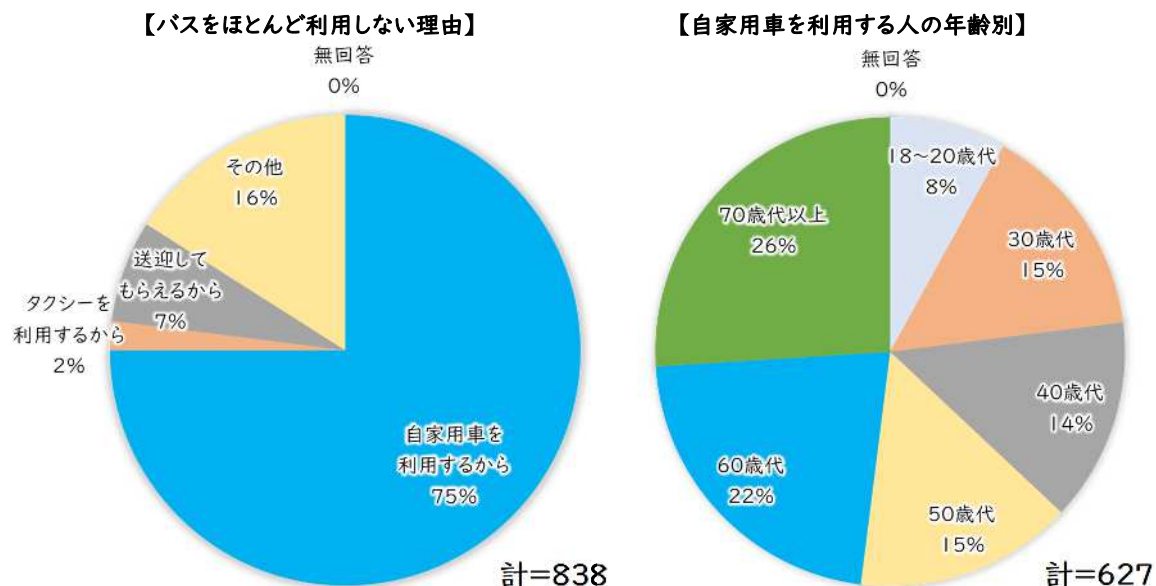


【年齢別バスを利用する人の割合】



②バスをほとんど利用しない人の理由について

◇「自家用車を利用するから」が全体の約75%を占めています。ただし、そのうちの約半数が60歳代以上の高齢者です。数年から十数年後には運転を控える可能性が出てくることで、自家用車以外の交通手段を利用する必要性が高くなると考えられます。

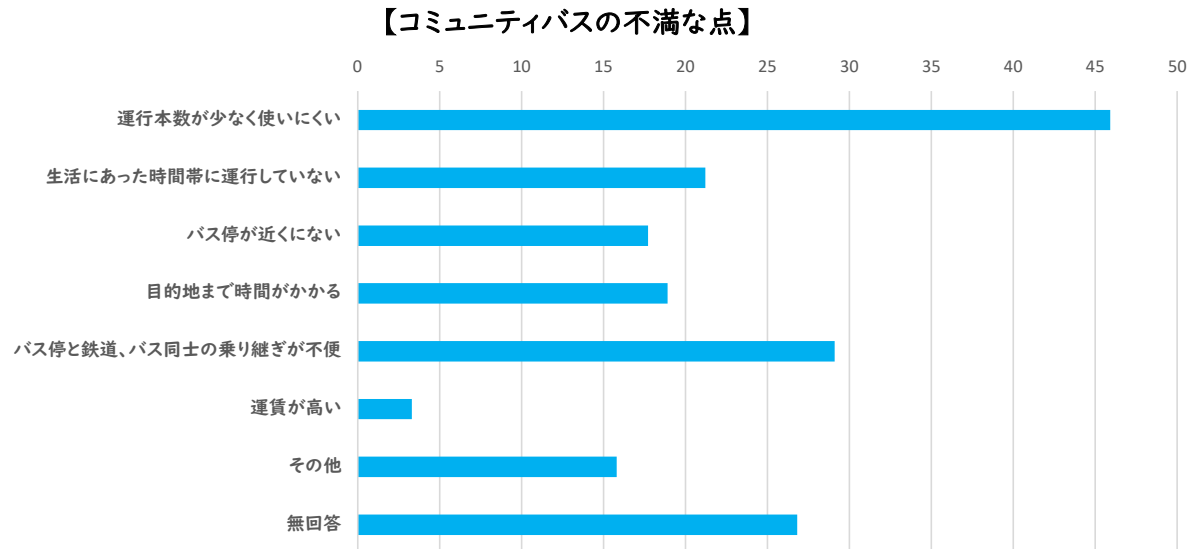


【その他の回答一覧】

回答内容	コメント
バス停までが遠いから(11)	引っ越したばかりでバス便がよく分からない
本数が少なすぎ(8)	子供の休日を利用
自動車を利用(2)	連歌屋浦の城団地まで路線だと100円であるのにコミュニティバスは200円であるから
自転車を利用(33)	
バイク・原付を利用しているから(9)	
電車を利用するから(17)	バスの時間帯、渋滞する
歩くから(25)	目的地とする病院と日用品店がないため
利便性を感じない、不便(5)	歩行困難なので外出はタクシーを利用しているが、食品の購入は近くに店がないため毎回タクシー代が大変
出歩かない、そもそも使う機会がない(4)	
路線が不便(4)	
送ってもらう(2)	社用車があるため
良い時間がない(2)	自分より高齢の方たちでいつも満席になるため、利用できない
目的地に魅力がない(2)	
まほろば号がきてくれないから	実家にいることが少ないため

③コミュニティバスの不満な点

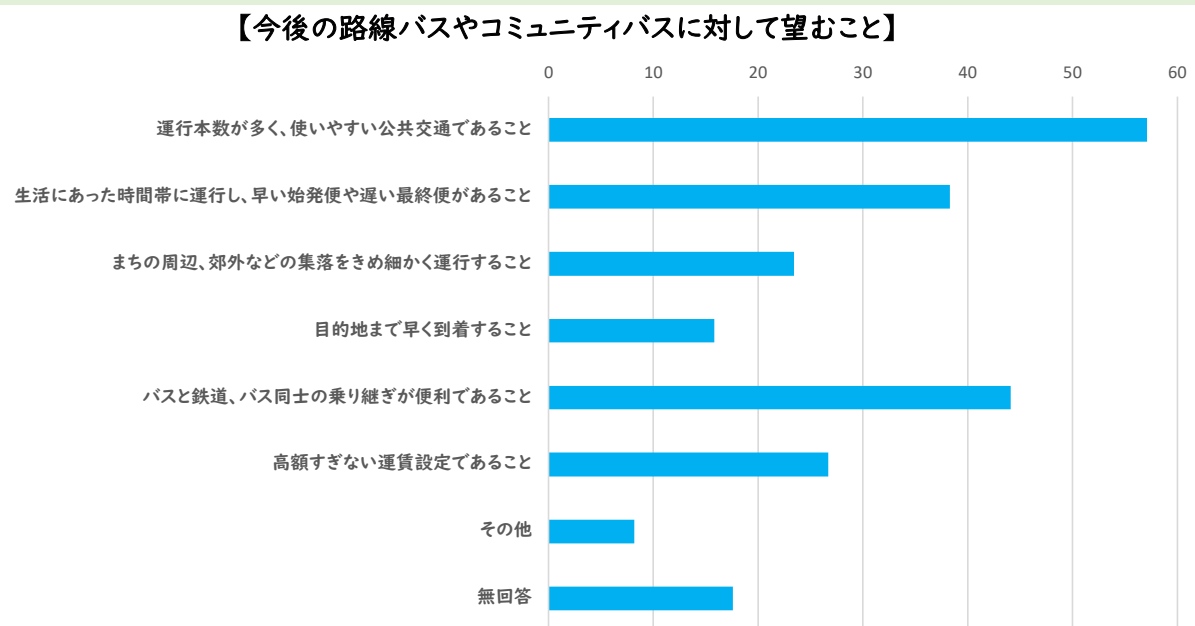
◇コミュニティバスの不満な点としては、「運行本数が少なく、使いにくい」が最も多く、次いで「バス停と鉄道、バス同士の乗り継ぎが不便」となっている等、運行の時間帯に関する不満が多いです。



計=1,218

④今後の路線バスやコミュニティバスに対して望むこと

◇今後の路線バスやコミュニティバスに対して望むこととして、「運行本数が多く、使いやすい公共交通であること」が最も多く、次いで「バスと鉄道、バス同士の乗り継ぎが便利であること」となっている等、運行の時間帯に関する要望が多いです。



計=1,218

2-2コミュニティバス利用状況調査

(1) 調査概要

調査目的	現在のまほろば号の運行路線（地域線を除く）について、基幹バス路線の設定等のための基礎データとして、乗車人数を把握することを目的としたものである。
調査対象者	バス利用者
調査期間	平成31年1月17日～平成31年1月18日
調査方法	平日2日間を調査日とし、両日共に始発便から最終便までを観測

(2) 調査内容・調査地点

1/17(木)

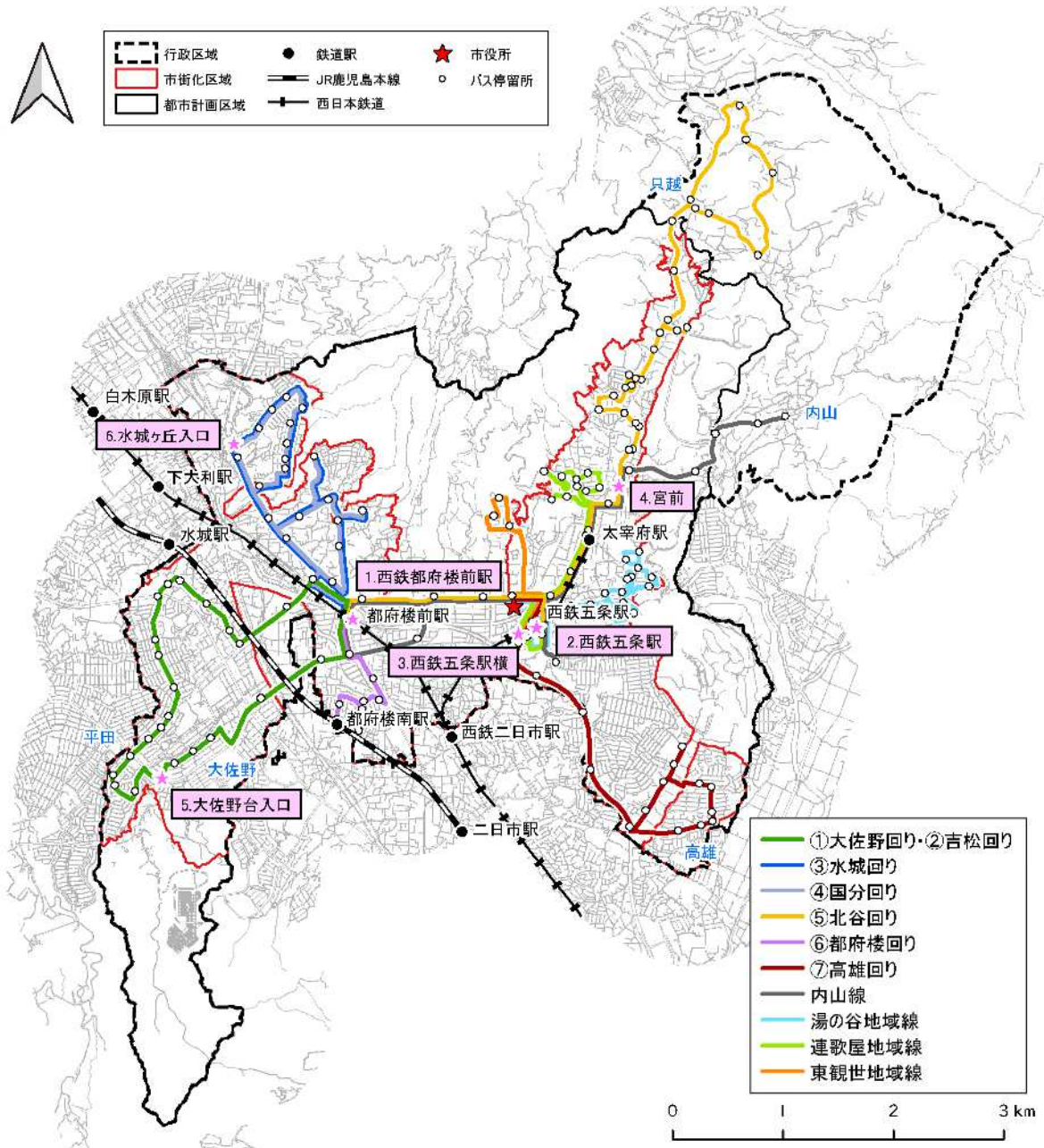
調査地点	バス路線	観測するバス	観測内容
1.都府楼駅前	①大佐野回り	到着するバス	降車する人数
	②吉松回り	到着するバス	降車する人数
	③水城回り	到着するバス	降車する人数
	④国分回り	到着するバス	降車する人数
	⑤北谷回り	到着するバス	降車する人数
	⑥都府楼回り	到着するバス	降車する人数
	内山線[竈門神社]	到着するバス	降車する人数
2.西鉄五条駅	⑤北谷回り	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
	内山線[竈門神社]	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
3.西鉄五条駅横	⑦高雄回り	市役所方面のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数

1/18(金)

調査地点	バス路線	観測するバス	観測内容
4.宮前	⑤北谷回り	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
	内山線[竈門神社]	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
5.大佐野台入口	①大佐野回り	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
	②吉松回り	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
6.水城ヶ丘入口	③水城回り	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
	④国分回り	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数

下記の主要なバス停で調査を実施しました。

【調査地点】

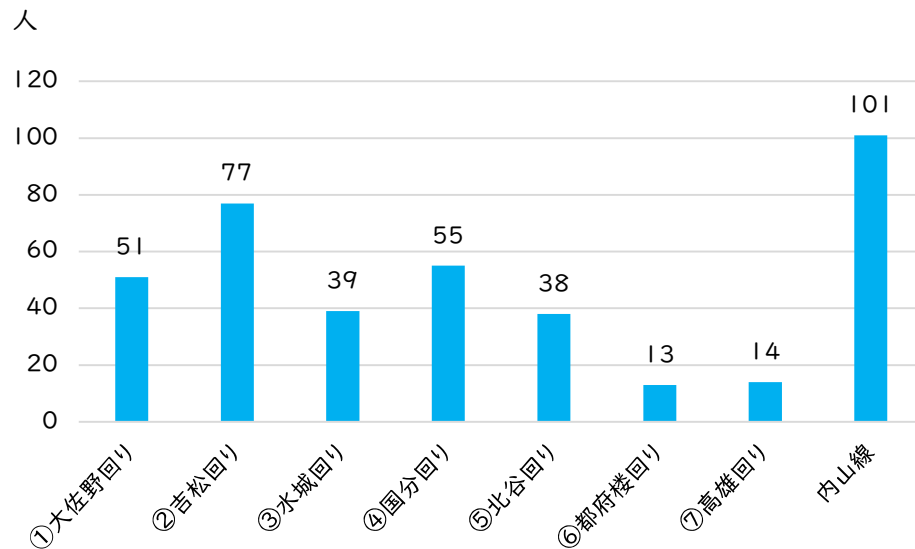


(3) 調査結果

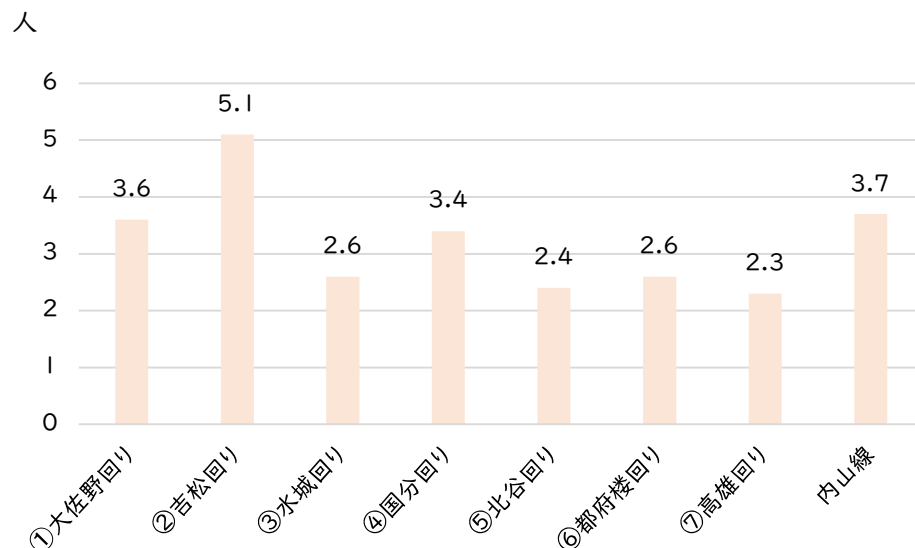
①乗降者数

- ◇1日あたりの合計降車人数は、「内山線」が最も多く、次いで「吉松回り」が多くなっています。
- ◇1便あたりの平均降車人数は、「吉松回り」が最も多く、次いで「内山線」が多くなっています。

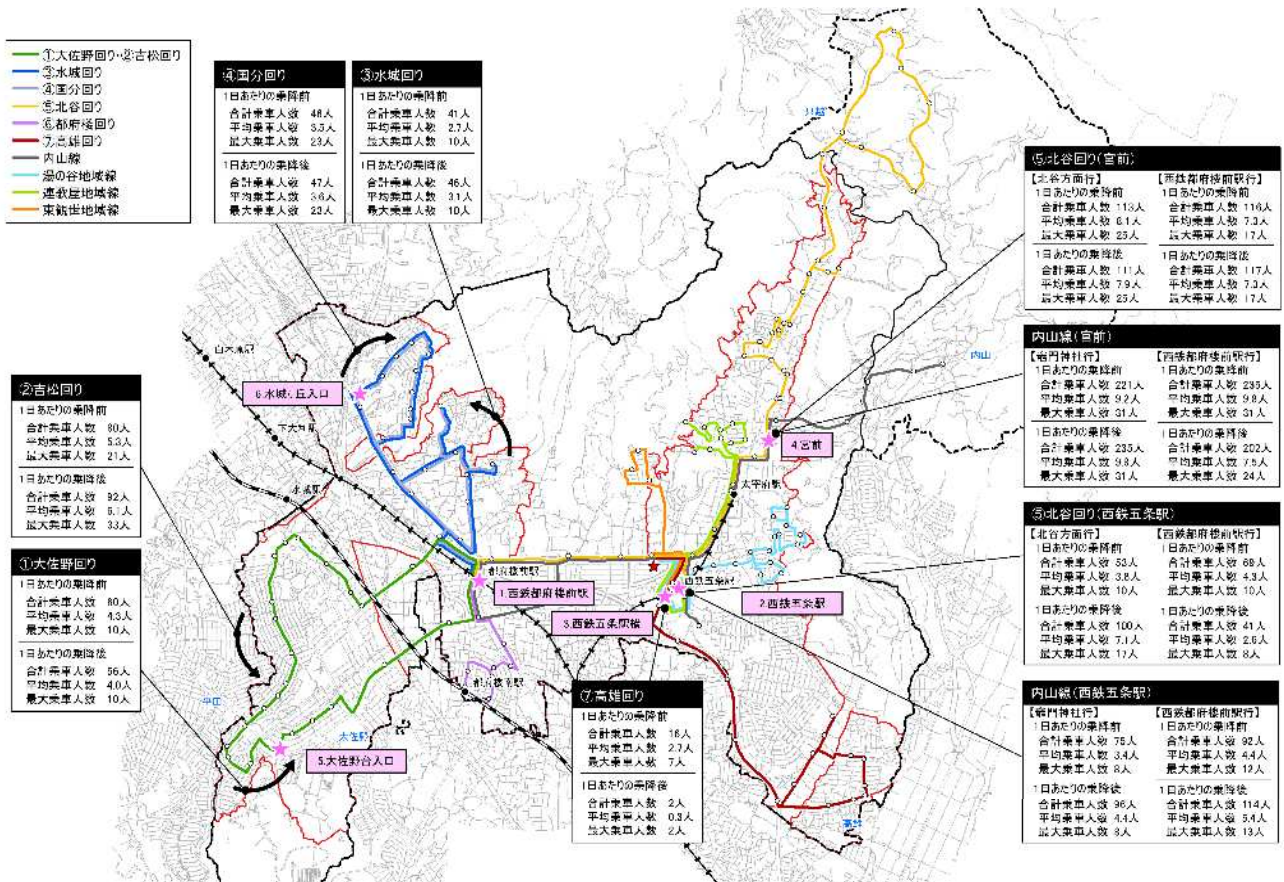
【1日あたりの合計降車人数】



【1便あたりの平均降車人数】



【乗車中人数】

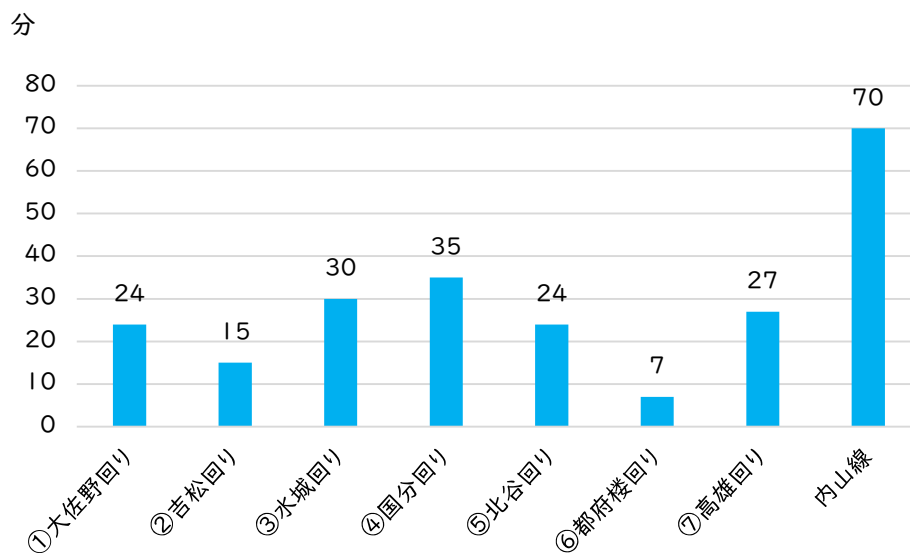


②遅れ時間

◇1便あたりの最大遅れ時間は、「**内山線**」が最も大きくなっています。

◇1便あたりの平均遅れ時間は、「**高雄回り**」が最も大きく、4分となっています。

【1便あたりの最大遅れ時間】



【1便あたりの平均遅れ時間】

