

令和 8 年度第 1 回太宰府市地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和 8 年 6 月 23 日（火） 15 時開始

場所：太宰府市役所 4 階大会議室

1 開会

- ・ 委嘱状交付
- ・ 挨拶

2 議事

【議題】

1 太宰府市地域公共交通計画(案)について

2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について

3 その他

4 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10年5月31日まで

No.	選出区分	氏名	所属団体等
1	副市長	石田 宏二	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	高橋 拓大	九州旅客鉄道(株) 経営企画本部 地域交通まちづくり部 副課長
		平野 真孝	西日本鉄道(株) 鉄道事業本部 計画部 計画課長
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	下川 裕二	西日本鉄道(株) 自動車事業本部 営業部 地域ネットワーク担当 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)太宰府タクシー 代表取締役
		作道 竜也	福岡西鉄タクシー(株) 営業部 営業課長
5	校区自治協議会を代表する者	百田 繁俊	太宰府市自治協議会 三条台区自治会長
		山下 俊明	太宰府市自治協議会 ひまわり台区自治会長
6	福岡運輸支局長又はその指名する者	牟田 嘉伊座	国土交通省 九州運輸局 福岡運輸支局 首席運輸企画専門官
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	熊谷 誠	西日本鉄道労働組合 宇美分会 分会長
8	市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者	長 靖朗	国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課長
		溝田 悟	福岡県 那珂県土整備事務所 企画班 地域整備主幹
		堀 修一朗	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	濱脇 太	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 教授
11	その他市長が適当と認める者	小堀 まろり	国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課長
		安成 健一郎	福岡県 市町村・地域振興部 空港・交通政策局 交通政策課 課長補佐
		川谷 豊	太宰府市社会福祉協議会 常務理事 事務局長
		井手 幸治	太宰府市商工会 商業部会 部会長

【事務局】

太宰府市 都市整備部 部長	伊藤 健一
太宰府市 都市整備部 都市計画課 課長	古賀 千年志
太宰府市 都市整備部 都市計画課 地域公共交通特命担当係長	前田 勝一朗
太宰府市 都市整備部 都市計画課 地域公共交通特命担当	長澤 浩平
太宰府市 都市整備部 都市計画課 地域公共交通特命担当	久保 弘樹
太宰府市 都市整備部 都市計画課 地域公共交通特命担当	田淵 利治
太宰府市 都市整備部 都市計画課 地域公共交通特命担当	古里 将輝

○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

(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・令 6 規則55・一部改正)

(組織)

第 3 条 協議会は、25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
- (令 6 規則 55・一部改正)

(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。

(分科会)

第8条 協議会は、必要に応じ分科会を置くことができる。

2 分科会の組織及び運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

(令6規則55・一部改正)

(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。

附 則 (令和6年規則第55号)

この規則は、公布の日から施行する。

令和8年度第1回 太宰府市地域公共交通活性化協議会資料

太宰府市都市計画課

本日の内容

議題 1

太宰府市地域公共交通計画(案)について

議題 2

太宰府市デマンド交通実証運行事業について

議題 1

太宰府市地域公共交通計画(案)について

- 1.経過
- 2.パブリック・コメント実施報告
- 3.計画案の協議

議題 1 太宰府市地域公共交通計画（案）について

1.経過 資料3 計画書(案)資料編-2

実施時期		主な協議・検討内容等 (地域公共交通計画に関する事項を抜粋)
平成30年度第1回	平成30年7月12日	1. 地域公共交通網形成計画の策定に向けて
平成30年度第2回	平成30年10月11日	1. 上位・関連計画 2. 基礎データの整理 3. 市民アンケート調査 4. バス利用者聞き取りアンケート調査 5. 検討課題の整理
平成30年度第3回	平成31年2月14日	1. まほろば号利用状況調査報告 2. 公共交通網の課題の整理 3. 基本方針(案)
令和元年度第1回	令和2年1月30日	1. 公共交通網の課題 2. 基本方針(案)
令和2年度及び令和3年度はコロナ禍による影響を鑑み、策定に向けた議論を休止		
令和4年度第1回	令和4年7月14日	1. 本市における検討状況について
令和4年度第2回	令和5年2月7日	1. 目標・数値指標の設定について
令和5年度第1回	令和5年8月7日	1. スケジュールについて
令和5年度第2回	令和6年1月17日	1. 現況分析の時点修正による問題点、課題の確認 2. 体系図の整理 3. 数値指標の設定 4. 施策・事業内容
令和6年度は路線バス減便・廃止による影響を鑑み、策定に向けた議論を休止		
令和7年度第1回	令和7年5月21日	1. 施策・事業の先行実施
令和7年度第2回	令和7年8月7日	1. 公共交通再編方針について
令和7年度第3回	令和8年1月28日	1. 計画素案
令和8年度第1回	令和8年6月23日	1. パブリック・コメント実施報告 2. 計画案

議題2

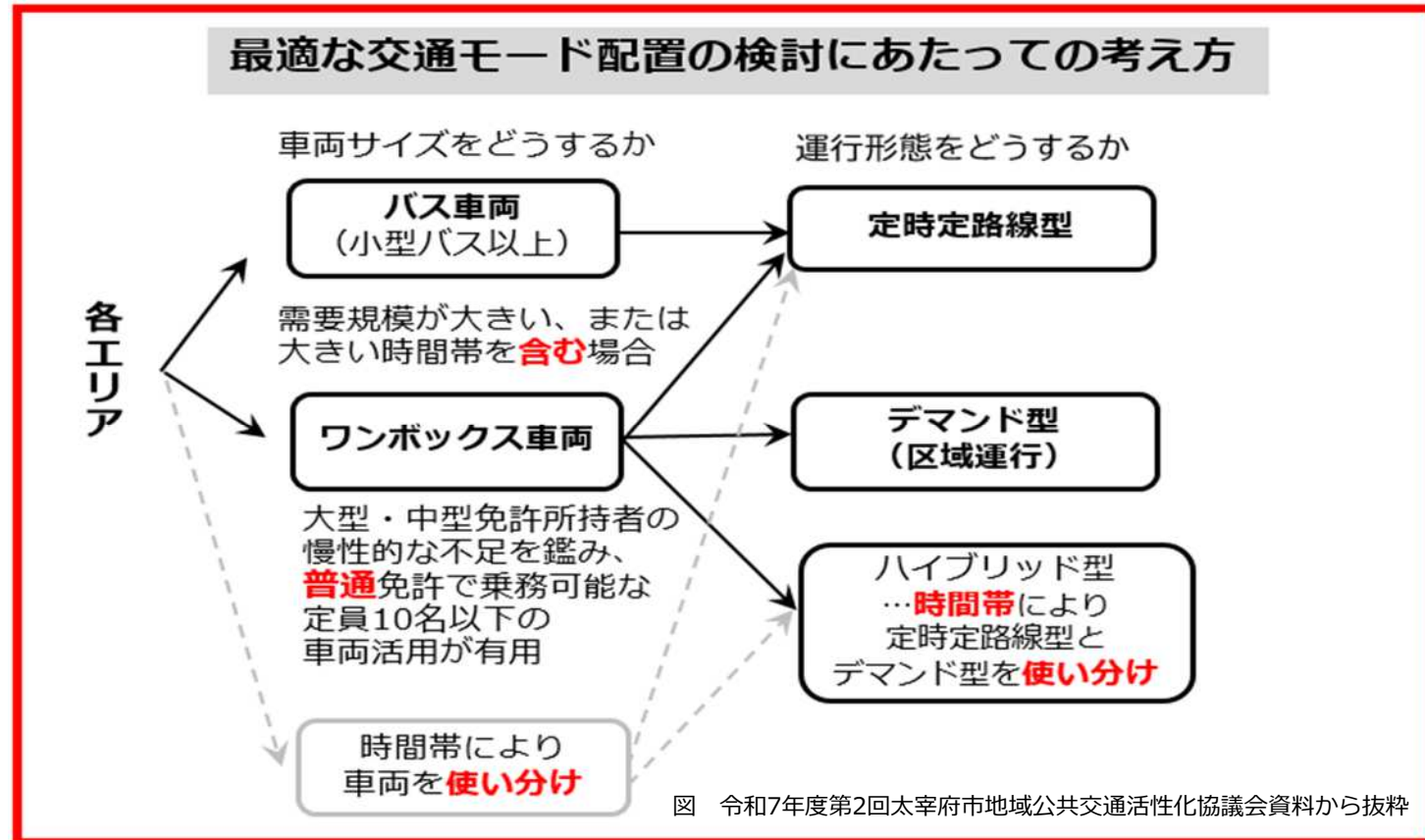
太宰府市デマンド交通実証運行事業について

1. 運行エリア選定等の検討
2. 事業概要

議題2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について

1.運行エリア選定等の検討

(1)公共交通再編方針



(2)運行エリア選定に係る考え方

ア 前提

- デマンド交通の導入や転換が望ましいエリアの検討。
- 「交通空白地や不便地への新規導入」「既存の定時定路線型からの転換」を対象。

議題2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について

イ 留意点

- 利用者視点…「事前登録・予約が必要」
- 運行主体(市)視点…「システムや予約オペレータ等の導入・維持に係る費用」
- 乗客定員が「8名程度」と少ない為、通勤通学時間帯の需要への対応を要精査

※「**新規導入**」「**転換**」を検討する際は、利用者視点に立って利便性が維持できるかを慎重に判断。

ウ エリアの選定にあたっての着眼点

- 「**交通空白地・不便地**」の解消
 - ・ 高低差のある丘陵地や狭隘道路等によって、路線バスやコミュニティバスが運行できず、交通空白地域が存在している。
 - ・ 慢性的な乗務員不足の深刻化等を背景とした、路線バスやコミュニティバス等の減便・廃止により、時間帯交通空白が発生している。
- 移動需要特性からみた妥当性
 - ・ 都市機能が鉄道駅周辺以外にも分散しながら立地していることや、住宅地が面的に分散し経路選択が容易な場合、デマンド交通（区域運行）の特性を活かすことができる。
 - 一方で、山間地など地形条件や道路条件により経路選択の自由度が制限される場合、その特性が十分活かされないことにも留意する必要がある。

議題2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について

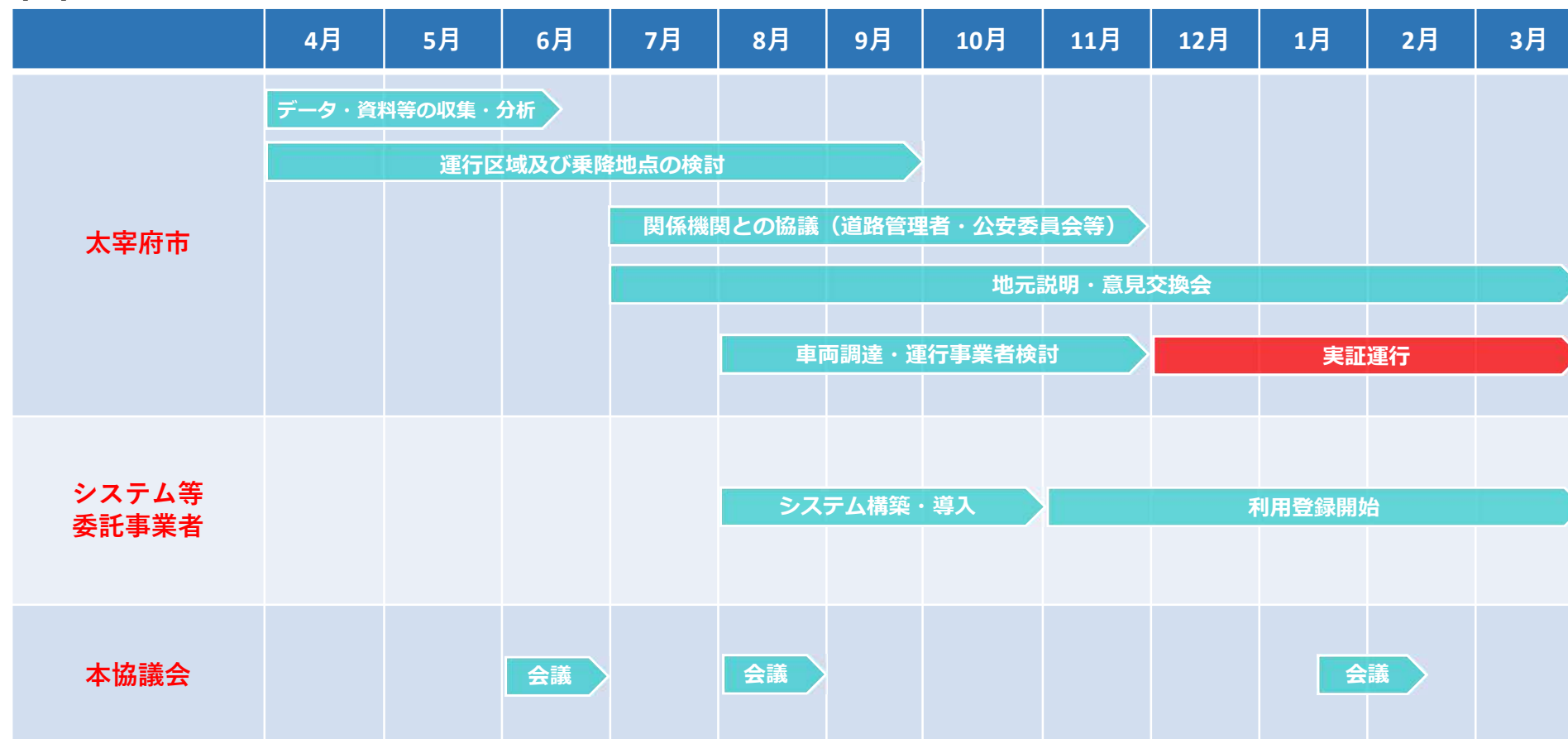
2.事業概要

(1)運行計画（案）

検討項目	実施内容
1.運行区域及び乗降地点	水城・国分・都府楼・朱雀エリア 資料5 事業実施地域 運行区域（案）のとおりに
2.運行・乗降方式	自由経路ミーティングポイント型（乗降地点⇔乗降地点）
3.開始予定日	令和8年12月開始予定 ※車両の納期や国の許認可等によって開始日が決まります。
4.運行曜日	毎日運行（12/30～1/3は運休予定）
5.運行時間	10時から20時
6. 運行ダイヤ	基本ダイヤなし
7.運行台数	乗客定員8名のジャンボタクシー 2台運行予定
8. 運行様態	区域運行 (道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業)

議題2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について

(2)実証運行に向けたスケジュール（案）



公共交通事業者を取り巻く注視すべき主な社会情勢等

- ・ 2024年問題に伴う、物流・運送及び公共交通の輸送減少
- ・ 運行事業者との調整（運転士不足）
- ・ 運行車両の手配（納期長期化）

議題2 太宰府市デマンド交通実証運行事業について

(3) 令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

「交通空白」解消タイプ



- 『「交通空白」解消に向けた取組方針』に基づき、令和7～9年度の集中対策期間において、全国に存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、**「交通空白」地区等において**、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までをトータルで支援**。

対象主体

地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等又はこれらを含む協議会・連携スキーム

- ※ 「交通空白」リストアップに記載のある地域を実施エリアに含む事業を対象とする。
- ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。



▲各地の取組例

左：被災地へのデマンド交通導入（石川県輪島市）
右：交通結節点からの「観光の足」確保（熊本県人吉市～鹿児島県霧島市）

補助対象経費



- ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
(ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等)



- ②サービス提供のために必要となる輸送施設の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、
③サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
(輸送施設の設置、リースによる取得、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等の改造、運転者を募集するための広告費用 等)



- ④サービス提供に際し実施する要する費用
(運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等)

補助率

500万円まで定額、それを超える場合は2／3（上限1億円）

- ※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は補助率1／3（定額無し）
- ※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）
- ※商業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる（人的・物的・金銭的）場合、定額の引き上げ（上限750万円）

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント意見提出状況

資料2

1. パブリック・コメント期間

- ・令和8年3月2日(月)～令和8年3月31日(火)

2. 意見提出状況

- ・計11件(3人)

3. 意見内容

- ・コミュニティバス「まほろば号」関係：3件
- ・A I オンデマンド交通「のるーと太宰府」関係：3件
- ・鉄道駅へのアクセス関係：2件
- ・鉄道及び道路の高架化関係：2件
- ・太宰府市地域公共交通活性化協議会運営関係：1件

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
1		市民	素案 4-6	太宰府市地域公共交通計画素案について（運賃制度に関する意見） 太宰府市　ご担当者様 お世話になっております。 太宰府市地域公共交通計画素案を拝見いたしました。 先日、コミュニティバス「まほろば号」とAIオンデマンド交通「のるーと太宰府」の運用について、「のるーと」利用エリアの方々のご意見を伺う機会がありました。 4月から導入予定の「のるーと太宰府」は登録・予約が必要で、運賃は1回300円となっています。 一方で、コミュニティバス「まほろば号」は距離に関わらず乗り継ぐ場合であっても100円で利用できる仕組みとなっています。 そのため、 ・市税を投入している公共交通であるにもかかわらず、居住地域によって負担や利便性に差が生じるのではないかと感じました。 ・税負担をしていない市外からの観光客も同じ料金で利用できることについて公平性の面で疑問を感じる。 といった声を耳にし、私自身も同様に感じました。 太宰府市は観光で訪れる方も多い地域ですので、市税を投入されたコミュニティバスであるにも関わらず市民の生活の足としての利用と、観光での利用が同じ仕組みで運用されることについては、今後検討の余地があるのではないかと感じました。 そこで、現実的な運用を考えた場合の一つの案として、以下のような改善の方向性をご提案いたします。	
	1			1. まほろば号の料金見直し（距離区分） ・市民短距離利用：150円程度 ・市民長距離／乗り換え利用：200～300円程度 ・観光客（短距離、長距離）：200～400円程度 ※短距離・長距離の二択の簡易区分にすることで、公平性と運用のしやすさを両立し、市民間の公平性をある程度確保できるのではないかと思います。	コミュニティバス「まほろば号」運行開始の平成10年4月から平成13年12月までは、初乗り180円、最大200円といった運賃体系としており、平成14年1月から現在の全区間一律100円均一となっております。 ご提案いただいた料金の見直しについては、本計画(素案)において「利用者負担・公的負担の均衡化」に向けた事業として「コミュニティバス等料金体系の検討」を位置付けており、ご利用者様をはじめとした地域の皆様からのご意見等の把握も実施しながら、検討を進めてまいります。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
1	2	市民	素案 4-6	2. AIオンデマンド交通「のるーと」の運用改善 ・住民向け乗車料金：200円程度 ・予約制度は効率のため必要な範囲で継続	A I オンデマンド交通「のるーと太宰府」の乗車料金については、運行区域内の公民館等で実施した「新しい公共交通についての座談会」において、地域住民の皆様から乗車料金に関するご意見も賜ってまいりました。利用者が増加した場合の料金見直しや割引施策の検討を地域住民の皆様からご意見として賜っております。一方で、採算性についてご心配のご意見も賜っております。 サービス水準がバス・タクシーの間に位置付けられていること、近隣市の状況、バス・タクシー等の既存事業者との「共存共栄」を目指す観点から、1つのサービスに利用者が偏るなど、バス・タクシーの利用者に極端な影響を与える乗車料金とならないよう検討を重ねてまいりました。
	3			3. 導入後の状況を見ながら柔軟に見直し 導入後の利用状況を踏まえ、料金や予約制度について必要に応じて見直していくことも大切ではないかと思います。	ご提案いただいた料金や予約制度の必要に応じた見直しについては、本計画(素案)における「計画の評価・検証」において、P D C A サイクルの考え方に基づき、施策の進捗状況や社会情勢の変化等を踏まえながら、本市が定めるまちづくり全体及び分野別の各種関係施策・計画等との整合・連携を図りつつ、必要に応じて計画や施策等の見直しを行うこととしております。 評価検証において計画の見直しが必要となった場合は、改めて太宰府市地域公共交通活性化協議会等からの意見聴取を行いながら、さらなる計画の推進を図ってまいります。
				なお、現状のシステムでは市民と観光客を乗車時に区別することは難しいと思いますので、まずは距離区分などの簡易的な方法で運用することが現実的ではないかと考えました。将来的には、システム導入などのコストは必要になりますが、事前登録やICカードなどによる市民割引なども検討できるのではないかと思います。公共交通は市民生活にとって大切なインフラで、バスの本数が減っている今日、「のるーと」と「まほろば号」の料金設定のバランスも大事な要素だと思います。今後の検討の参考になれば幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。	

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
2	4	未記入	参考資料 資料編13	太宰府市地域公共交通計画（素案）に対する意見 水城回りのコミュニティバス「まほろば号」について、2026年4月から1日6便へ減便されることにより、日常生活に大きな支障が生じます。 朝の便が7時41分の次が9時52分となっており、8時台の便が完全になくなります。この時間帯は通勤や通院に利用する方が多く、2時間以上間隔が空くことは利用者にとって非常に不便です。勤務時間や病院の予約時間に合わせることが難しくなり、生活への影響が出てまいります。	ご指摘いただいている2026年4月1日実施のダイヤ改正については、運行事業者における慢性的な運転士不足を背景に運行体制の変更が必要となったことが要因となります。水城回り（水城→国分）については、1便目が西鉄都府楼前駅7：14発、2便目が9：25発となっておりませんが、反対回りの国分回り（国分→水城）2便目の西鉄都府楼前駅8：25発にて補完するダイヤ改正となっております。ご利用される停留所によっては遠回りとなることも考えられますが、水城回り・国分回りについては、利用状況を踏まえ一方の路線の便数が減っている時間帯については、可能な限り反対回りの路線でお互いを補完し合う便数調整を実施することで、限りある運転士数にて運行が継続できております。 大変ご不便をおかけしているところではございますが、深刻な運転士不足という全国的な問題を背景に公共交通の確保は危機的な状況であり、皆様のニーズに応じて、市内にある鉄道・バス・デマンド交通・タクシーなど、あらゆる交通モードを組み合わせ、選択いただきながらご利用いただく必要もございます。 貴重なご意見として参考とさせていただくとともに、引き続き今回のダイヤ改正後も利用状況を踏まえ、検討してまいります。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
2	5	未記入	参考資料 資料編13	市政方針では「水城・国分周辺等のエリアにおいて『のるーと太宰府』の運行可能性について分析、検討を進める」と記載されていますが、4月からの減便状況を考えると、今から分析・検討という段階では遅いのではないかと感じます。バスの減便が実施されるのであれば、それと同時に代替となる交通手段の運行開始を行うべきではないでしょうか。 いつ頃実行されるのか、具体的なスケジュールを示していただきたいと思います。	施政方針における「デマンド交通の運行」については「水城・国分周辺等のエリア」のみならず、市全体において分析・検討は既に着手しております。一方で、運転士の確保や運行車両の調達には一定の期間も要することから、具体的なスケジュールを現段階でお示しすることができておりません。しかしながら、地域の皆様のご不安等を解消するために適宜情報発信に努め、ご意見等を賜りながら運行開始に向けた準備を進めてまいります。
	6			また、運転手不足・公共交通の効率化という観点から見ると、都府楼前駅、五条駅、太宰府駅の間は西鉄電車が運行されており、長距離のバス路線を維持する必要性は必ずしも高くないように思われます。 「乗り換えの不便を解消する」という観点においても、自宅から目的地まで直結する交通手段であれば有効ですが、現状では駅までバスで移動し、その後乗り換えが必要となるケースが多いと思われる。そのため、結果的に運行間隔が短く定時性の高い電車を利用の方が利便性が高い状況です。 このような状況を踏まえると、長距離のバス路線を維持するよりも、各駅を中心とした地域内の巡回バスや生活路線を充実させ、駅へのアクセス性を高める方が、市民の日常生活の利便性向上につながるのではないのでしょうか。 特に水城・国分地区のように坂が多く高齢者が多い地域においては、駅までの移動や生活圏内での移動を支える交通の確保の方が重要です。市民の生活実態を踏まえ、朝の時間帯の便の確保や、地域巡回型交通の充実について再検討をお願いしたいと思います。	ご提案いただいた駅へのアクセス性を高めることによる利便性の向上については、コミュニティバス「まほろば号」における各路線の発着地や経由地に鉄道駅が含まれております。ご利用状況を踏まえ、通勤・通学等の需要に対応するため朝の時間帯の便数確保に努めているところです。また、ご意見にもある長距離のバス路線については2026年4月1日ダイヤ改正によって、発着地を変更することで運行距離を短縮し、運行時間を捻出することで運行便数を可能な限り確保しているところです。 貴重なご意見として参考とさせていただくとともに、引き続き今回のダイヤ改正後も利用状況を踏まえ、鉄道・バス・デマンド交通・タクシーとのバランスも考慮しながら、最適な交通モードの配置を検討してまいります。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
3	7	市民	未記入	西鉄二日市駅とＪＲ二日市駅の接続する	ご提案いただいた西鉄二日市駅とＪＲ二日市駅の接続については、両駅が最寄りの交通結節点である地域において、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を担う路線バスの維持・確保に向けて、国の補助制度である「地域公共交通確保維持事業」等を活用することとしております。 本市内から両駅へ接続するためには、既存の鉄道・バス・タクシー等をご利用いただくことで可能ではありますが、本計画(素案)において「ネットワークの維持・改善」に向けた事業として「地域公共交通の広域連携強化」を位置付けており、広域的な移動の利便性を高めていくことを検討してまいります。
	8			ＪＲと西鉄の二日市駅の高架化	ご提案いただいた駅の高架化については、両駅が筑紫野市に所在するとともに、鉄道事業者も異なりますことから、貴重なご意見として、参考とさせていただきます。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
3	9	市民	未記入	太宰府→古賀線の高架化	ご提案いただいた道路の高架化については、渋滞の分散化と併せて、県道筑紫野古賀線バイパスの整備促進も重要であると考えております。 その整備促進について、本市も福岡県と連携し、地元や関係者への説明など事業の推進に取り組むとともに、本市や関係自治体で構成する主要地方道筑紫野古賀線道路建設促進期成会において国への提言活動を行っております。また、福岡県議会の県土整備委員会には本市の整備状況を現地視察いただき、併せて整備促進に向けた要望を行っております。 今後も国や県へ積極的に働きかけ、整備促進に取り組んでまいります。
4		市民 納税者		日常生活等の移動において乗用車に依存するモータリゼーションの進展と地方の人口減少によって、地域公共交通が長期にわたって衰退し続けている。その一方で、高齢化によって自動車の運転ができなくなり、再び地域公共交通の利用に回帰する動きに合わせて、利用者の多様なニーズに応えるために、予約型のデマンド交通、地方公共団体によるコミュニティバス、自家用有償旅客運送など新たな交通手段の導入が各地で進められている。 地域公共交通を支援する仕組みとして、鉄道、路線バス、離島航路など交通事業ごとに個別補助が行われているが、前述のような様々地域公共交通を連携させて、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するために、平成19年10月、「地域交通の活性化及び再生に関する法律」が制定された。同法では、市長村が「地域公共交通総合連携計画」を策定できることとし、連携計画に基づく実証運行等に対しては、「地域公共交通活性化・再生総合事業」による補助も平成20年度予算から実施された。 しかし、「事業仕分け」及び「行政事業レビュー」を受けて、総合事業は廃止することが決定され、個別補助の見直しと相まって、平成23年度予算から、地域公共交通関係の補助金を一括交付する「地域公共交通確保維持改善事業」（いわゆる生活交通サバイバル戦略）が創設された。そうした中、平成25年、交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すること等を内容とする「交通政策基本法」が制定された。平成26年、「交通政策基本法」の理念にのっとり、①民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却して地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを構築するため、連携計画に代わり、都道府県および市長村が、「地域公共交通網形成計画」を策定できるよう地域公共交通活性化・再生法が大幅に改正された。これを受けて、平成27年には、地域公共交通への支援メニューとして、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構を通じた出資等による支援を受けられるようにするための改正が行われた。（参考資料：「立法と調査」衆議院事務局企画調整室編）	

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
4		市民 納税者		多くの都市で人口減少局面を迎え、市街地のコンパクト化が重要な都市政策となっている。 人口増加時に都市の拡大を抑えることを重視した現行の都市計画の仕組みは有効には機能しないと考える。既成市街地で人口が減少する場合、都市の外縁部から市街化が縮小するという秩序だった変化は起きない。あちらこちらに空地や空き家が発生し、市街地が穴あき状態になっていくと思考される。この状態でむりやり市街化区域の境界を縮小すると、その外側にスポンジ状態の市街地が取り残され、既存不適格なまちが発生してしまう。市街化区域の境界線をコントロールする人口増加時代の手法が機能しなくなっている。平成26年に改正都市再生特別措置法により立地適正化計画の仕組みが導入された。 市街化区域の中に将来も都市機能や住宅地を維持するエリアを都市機能誘導区域、居住誘導区域として定め、それ以外のエリアの縮小を促す仕組みである。ただ市街化区域である以上、居住誘導区域内外であっても市街地として存続できるため、強い誘導はできない。 居住誘導区域内への移住に対する補助金支給や、誘導区域内的の魅力向上といった施策にとどまっている。現行の都市計画の仕組みの弱点は、都市計画規制が現時点からおおむね10年後とされる将来にかけて一つのカテゴリーしか示されない点である。土地利用(用途規制)と物理的に建てられる限界(形態規制)が地区ごとに定められるが、それぞれ1種類しか示されない。 人口減少局面では建物は次第に減っていくかも知れないが、現在の状況を既存不適格とするわけにはいけないので、現状値を継続するしかないのである。 将来に向けて計画的に縮小するというコントロールができないのである。 また都市計画では、おおむね10年後を想定して計画を策定していたが、現行の立地適正化計画ではいつまでに誘導区域に土地利用を誘導するか描けない。 つまり、将来に向けての市街化変化タイムスケジュールを示せなくなっている。(参考資料：「これからの都市住宅政策」東京大学教授浅見泰司著) 太宰府市の令和6年度歳入・歳出決算においては、実質単年度収支が、一般会計△84,756,801円の赤字である。令和4年度歳入・歳出決算においては、中学校給食事業等の実施に伴い実質単年度収支が、△402,916,821円の赤字である。令和5年度歳入・歳出決算においては、実質単年度収支が△144,522,531円の赤字である。 市債(借入金)残高17,505,373千円(臨時財政対策債7,878,121千円を含む。)但し、臨時財政対策債は、元利償還に対し、国から原則として地方交付税措置及び補助金をもって交付される。 17,505,373千円-7,878,121千円＝実質9,627,252千円の借入金の残高である。 令和6年度太宰府市水道事業会計決算では、企業債借入残高が803,591,089円である。 令和6年度太宰府市下水道事業会計決算では、企業債借入金残高4,096,194,259円である。 令和6年度末太宰府市一般会計市債(借入金)残高 17,505,373,000円 　　　　　太宰府市水道事業会計 企業債借入金残高 803,591,089円 　　　　　太宰府市下水道事業会計 企業債借入金残高 4,096,194,259円 計 22,405,158,348 円 太宰府市には、令和6年度末現在総額で、22,405,158,348円の借入金の残高がある。	

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
4		市民 納税者		太宰府市の基金残高調 令和4年5月末合計残高6,255,414,831円-財政調整資金積立金3,095,888,726円 =差引残高3,159,526,105円 令和5年5月末合計残高7,155,271,098円-財政調整資金積立金2,986,907,405円 =差引残高4,168,363,693円 令和6年5月末合計残高7,770,908,735円-財政調整資金積立金3,041,676,827円 =差引残高4,729,231,908円 令和7年5月末合計残高8,003,637,892円-財政調整資金積立金2,988,965,418円 =差引残高5,014,672,474円 令和7年5月末差引残高、5,014,672,474円は、法令所規則等により、歳出目的が限定されている。 令和7年5月末財政調整資金積立金残高は、2,988,965,418円である。 差引残高の基金額は、法令諸規則等により歳出目的が限定されている。 財政調整資金積立金は、地方自治法第241条に基づき、自治体が条例を定めて基金を設けている。 財政調整資金積立金は、天災地変等による多額の出費を伴う場合、大幅な経済不況による税收減が発生した場合に取り崩しができている。しかし、太宰府市は、当該年度期間中に運転資金として財政調整資金積立金を取り崩して財源に充てている。 ふるさと太宰府応援寄付等の合計金額 1,472,068,174円 (内訳)ふるさと太宰府応援寄付 1,201,973,360円 企業版ふるさと太宰府応援寄付 269,330,000 円 まちづくり支援指定寄付 725,020 円 古都・みらい基金指定寄付 29,794 円 図書購入指定寄付 10,000 円 ふるさと納税関連業務委託料 △671,545,506 円 太宰府市住民の他自治体へのふるさと納税者 の住民税の控除額(推測約20パーセント)1,201,973,360円×20%=240,394,672円 △240,394,672 円 企業版ふるさと太宰府応援寄付金、全額269,330,000円、新設九州音楽大学の法人への交付金である。 1,201,973,360円+725,020 円+29,794 円+10,000 円-671,545,506 円-240,394,672 =290,797,996円(この金額が太宰府市への実質の歳入金額と推測される。) 令和6年度太宰府市の歳入合計 歳入調定額33,953,664,591円 収入済額33,634,876,850円(収入済額のうち還付未済額2,548,430円含む。) 不納欠損額13,417,768円 収入未済額307,918,403円 となっている。	

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方																														
4	10	市民 納税者	4-2～7-4	4-2～7-4ページ 平成10年4月1日から、まほろば号の運行は、大宰府西小学校校区の住民が太宰府市役所に出かけるのに大野城市の西鉄下大利駅から西鉄電車で大野城市から筑紫野市を経由して行かねばならず不便を来すのでコミュニティバスの運行を太宰府市に要望して実現したものである。 今回の運行ダイヤ改正で、太宰府市西校区から太宰府市役所に行くのに西鉄都府楼前駅で乗り換えていく、まほろば号が大幅に削減されている。 内山へ行く観光客の乗車が多いという理由で、内山行きが数本削減されているのみである。 住民の足となるコミュニティバスなのか、観光客のためのコミュニティバスなのか、まほろば号の運行を何のために行うのか、太宰府市はずれた論点の議論を行っている。 なお、吉松・大佐野路線は、福岡農業高校、武蔵台高校の生徒の通学の足となっている。 太宰府市は、原点に立ち戻って論点を議論すべきである。 令和7年度3月大宰府市議会でも、市議会議員が一般質問でまほろば号に関する質問が多数出たではないか。 令和6年度まほろば号の運行に要する運行経費等 (単位：円) <table><tr><th>区分</th><th>運行経費</th><th>運賃収入</th><th>補助金額</th><th>備考</th></tr><tr><td>まほろば号</td><td>206,542,604</td><td>48,286,664</td><td>158,255,940</td><td></td></tr><tr><td>湯の谷地域線</td><td>4,078,520</td><td>993,850</td><td>3,084,670</td><td></td></tr><tr><td>連歌屋地域線</td><td>1,989,400</td><td>500,200</td><td>1,489,200</td><td></td></tr><tr><td>東観世地域線</td><td>1,136,800</td><td>279,200</td><td>857,600</td><td></td></tr><tr><td>計</td><td>213,747,324</td><td>50,059,914</td><td>163,687,410</td><td></td></tr></table> まほろば号を運行するのに上記のような予算措置を要する。 前述のように、太宰府市は令和6年実質単年度収支が、△84,756,801円と過去3年間に於いて赤字財政続きである。 このまま放置すると、太宰府市は赤字再建団体となることが予想される。これを何としてでも食い止めなければならない。 この際、まほろば号は全便廃止すること。内山線については、観光客の足を西鉄の路線バスへ切り替えること。 住民に不便を来すようであれば、自助・共助・公助の精神に基づき、筑紫野市が実施している三笠校区の自治会運行バス形式へ切り替えていくべきではないかと思考する。	区分	運行経費	運賃収入	補助金額	備考	まほろば号	206,542,604	48,286,664	158,255,940		湯の谷地域線	4,078,520	993,850	3,084,670		連歌屋地域線	1,989,400	500,200	1,489,200		東観世地域線	1,136,800	279,200	857,600		計	213,747,324	50,059,914	163,687,410		「コミュニティバス」の定義としては、国が策定している「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」において「交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するもの」とされています。コミュニティバス「まほろば号」については、5つの視点を運行の基本方針としております。 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。 以上のことから、住民及び観光客に必要な移動手段として、コミュニティバス「まほろば号」を運行しているところとなります。
区分	運行経費	運賃収入	補助金額	備考																															
まほろば号	206,542,604	48,286,664	158,255,940																																
湯の谷地域線	4,078,520	993,850	3,084,670																																
連歌屋地域線	1,989,400	500,200	1,489,200																																
東観世地域線	1,136,800	279,200	857,600																																
計	213,747,324	50,059,914	163,687,410																																

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
4	10	市民 納税者	4-2~7-4	自治会運行バスの概要 運営の主体と目的 運営主体 自治会や地域住民で組織された協議会が中心 目的 地域住民の買い物支援や高齢者の移動手段確保 財源と運営費用 財源 運賃収入の他、自治体からの補助金や企業からの協賛金で賄う 運営費用 年間1,000万円程度の費用がかかる場合もある 運行形態 車両 10人乗り程度の普通車や28人乗りのバス等、規模はさまざまである。 乗務員 地域のボランティアや、民間の運輸事業者への委託がある。 もし、太宰府市にて導入するのであれば、委託先事業者は、太宰府市に法人住民税、固定資産税等を納めている事業者とする。 運行頻度 1日数便等 運賃 大人300円、子どもは、150円程度 このようなシステムを導入してはどうかと思慮する。如何。	ご提案いただいていた自治会運行バス形式については、本計画(素案)において「新たな地域旅客運送サービスの検討」に向けた事業として「地域に最適な移動手段確保等の検討」を位置付けており、地域の皆様からのご意見等の把握も実施しながら、検討を進めてまいります。
	11			「地域公共交通確保維持改善事業について」国土交通省総合政策局 公共交通政策部 交通支援課編に基本的な考え方が記述してあります。太宰府市地域公共交通活性化協議会委員メンバーに国土交通省、福岡県の方々が入っておりますが、太宰府市地域公共交通活性化協議会の中でより具体的なノウハウを教示して頂きたかったです。 令和7年7月7日、一般社団法人 運輸総合研究所 主催,東京大学 公共政策大学院 後援で、地域交通シンポジウム「緊急提言～地域交通制度の革新案～」で地域公共交通について、より詳しく論じられております。 今回の太宰府市地域公共交通活性化協議会メンバーにモビリティジャーナリストの方など、地元情勢に詳しくない方を、メンバーに入れるのは如何なものかと思います。如何。 最後に、太宰府市地域公共交通活性化協議会々長九州工業大学大学院工学研究院建設社会工学研究系 教授 寺町賢一氏におかれましては、取り纏めに奔走されたことに謝意を表します。 以上	国土交通省及び福岡県においては、市町村が関係法令や国・県事業や制度活用等に向けて専門的な知識を得ることができるよう、研修会等が実施されております。他自治体の事例を踏まえた助言等もいただくとともに、本協議会でも専門的な知見から忌憚のないご意見を賜っております。 ご提案いただいた太宰府市地域公共交通活性化協議会委員の構成については、貴重なお意見として、参考とさせていただきます。

太宰府市 地域公共交通計画 (案)

令和8年6月

目 次

第1章 地域公共交通計画の概要	1-1
1-1 計画の背景・目的	1-2
1-2 計画の区域	1-2
1-3 計画期間	1-2
第2章 計画の位置付けと関係施策・計画等の整理	2-1
第3章 地域公共交通等の現況・課題	3-1
第4章 基本的な方針	4-1
4-1 基本方針	4-2
4-2 地域公共交通の将来像	4-3
第5章 計画の目標と施策の方向性	5-1
5-1 目標と施策の方向性	5-2
5-2 数値指標及び目標値	5-4
第6章 目標を達成するための事業・実施主体	6-1
6-1 目標を達成するための事業.....	6-2
6-2 実施主体の概要	6-4
第7章 目標の達成に向けたマネジメント	7-1
7-1 事業のスケジュール.....	7-2
7-2 計画の推進体制	7-3
7-3 計画の評価・検証	7-4
資料編	資料編-1
1. 計画の策定経過	資料編-2
2. 太宰府市地域公共交通活性化協議会について.....	資料編-3
用語集	資料編-7

第 1 章

地域公共交通計画の概要

第1章 地域公共交通計画の概要

1-1 計画の背景・目的

地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、地域公共交通の維持・確保を図ることは、地域活性化のみならず、本市が目指す温室効果ガス排出量実質ゼロ社会の実現という観点からも重要となります。

しかし、自家用車の普及等による輸送需要の減少や深刻化する担い手不足によって、地域公共交通は厳しい状況に置かれており、本市内の地域公共交通においても交通事業者の自助努力のみに委ねていては、将来にわたって地域公共交通の維持・確保していくことは困難となっています。

一方で、高齢者の運転免許証の自主返納が進みつつあるなか、児童・生徒・学生を含めて自家用車を運転できない住民の移動手段として、地域公共交通の重要性はさらに増大していくことが見込まれています。

国において、地域公共交通を維持・確保し、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿へ再構築（リ・デザイン）していくため、関係法令の整備をはじめ、令和7年度から令和9年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、施策・事業等が展開されています。

福岡県においては、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あるという認識のもと、福岡県交通ビジョン2022及び福岡県地域公共交通計画が策定されています。

本市においても、今後さらに多様に変化するニーズや社会問題、深刻化する人口減少、少子高齢化等に対応しながら、本市に望ましい将来にわたり持続可能な地域公共交通の再構築を目指すため、本市内の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた地域公共交通に関する施策を、まちづくりや観光等と連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施することを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月25日法律第59号/以下、地域交通法）等に基づき、太宰府市地域公共交通計画を策定しました。

1-2 計画の区域

対象区域は、太宰府市全域とします。

なお、必要に応じて、隣接する大野城市、筑紫野市、宇美町等の周辺市町との連携を含めた検討及び事業を行います。

1-3 計画期間

計画期間は、令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）を目標年次とします。

また、社会情勢の変化や評価・検証を踏まえて、必要に応じて見直し・変更を行うこととします。

【計画期間】

令和8年度（2026年度）～ 令和12年度（2030年度）

第2章

計画の位置付けと 関係施策・計画等の整理

第2章 計画の位置付けと関係施策・計画等の整理

本計画は、地域交通法において「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」であるとともに、本市が定めるまちづくり全体及び分野別の各種関係施策・計画及び都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との整合・連携を図り策定します。

住民の日常生活に必要不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段の維持・確保に向けた取り組みを推進するとともに、福祉分野においては、高齢者や障がい者、妊産婦など移動が困難な人を対象とした多様な移動手段の確保や環境整備に向けた取り組みも実施します。

また、観光及び環境分野においても地域公共交通の利用を促進する施策・事業を実施することにより、自家用車利用を減少させ、交通渋滞の緩和や環境負荷軽減に向けた役割を果たすものとなります。

【関連計画の体系】



第3章

地域公共交通等の現況・課題

第3章 地域公共交通等の現況・課題

本市の主な現況、課題を整理し、次のとおり主な「強み」「弱み」の視点から地域公共交通等の課題について分析します。なお、詳細な内容については、「参考資料」に掲載しています。

	《強み》	《弱み》
人口 【参考資料】 p1～p4	○人口の転入超過が継続 ○人口減少が予測されるものの急激な変化はなくゆるやかに進行する見込み ○駅周辺を中心に人口集積が高い	○高齢化率は増加傾向にあるため、高齢者の移動需要に応じた地域公共交通とする必要がある
観光 【参考資料】 p5～p7	○新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け入り込み数が急激に減少したが、回復傾向にある	○一部路線、一部区間、特定の時期における観光需要の高まりに対応する必要がある
都市機能 【参考資料】 p9	○鉄道駅を中心に都市機能や誘導施設の集積状況が高い	○鉄道駅周辺をはじめ、市内に混雑度が高い道路や主要渋滞箇所等が多く、定時制を確保するための地域公共交通の構築を検討する必要がある
交通状況 【参考資料】 p10	○九州自動車道及び国道3号、主要地方道等の広域的な幹線道路が充実	
公共交通 【参考資料】 p11～p21	○鉄道の利便性が高く福岡都市圏へのアクセス性が高い ○路線バス及び市のコミュニティバス等の運行により市街化区域内のほぼ全域をカバー ○タクシーが地域の移動ニーズにきめ細かく柔軟に対応している	○「新しい生活様式」への移行等に伴い路線バス利用者の減少及び運転士不足等を背景とした路線バスの減便・廃止 ○路線バス及びコミュニティバスの路線維持のための財政負担の増加
運転士労働環境 【参考資料】 p22～p23	○交通事業者による路線バスの慢性的な運転士不足を踏まえた人財確保のための待遇改善、運転士の初任給及び給与制度の改定、運賃改定の実施	○運転士の平均年齢は、全職種平均より高い ○運転士の超過勤務時間は、全職種平均より高い ○運転士の年間給与額、超過労働給与額は、全職種平均より低い
コミュニティバス利用状況 【参考資料】 p24～p26	○直近10年の1日平均利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け急激に減少したが、回復傾向にある	○燃料費や資材などの物価高騰の影響による運行経費及び運行補助の増加 ○老朽化した車両の更新など設備投資が必要となる
市民アンケート 【参考資料】 p34～p36	○70歳代以上の路線バスやコミュニティバス利用は、約5割となっており、高齢者等の外出機会の創出に寄与している	○運行本数が少なく、使いにくいという意見が多い ○バスと鉄道、バス同士の乗り継ぎについて不満が多い

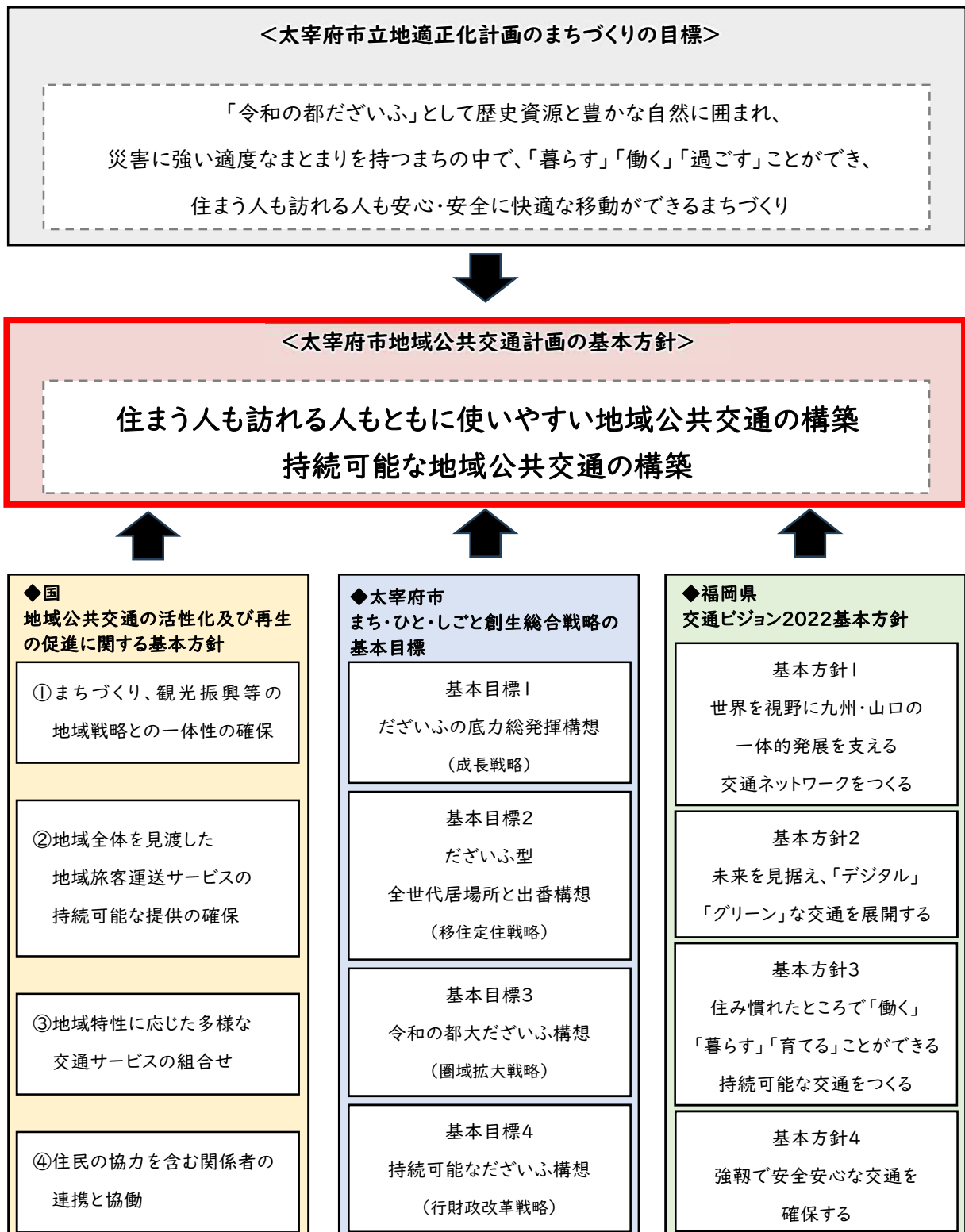
第4章

基本的な方針

第4章 基本的な方針

4-1 基本方針

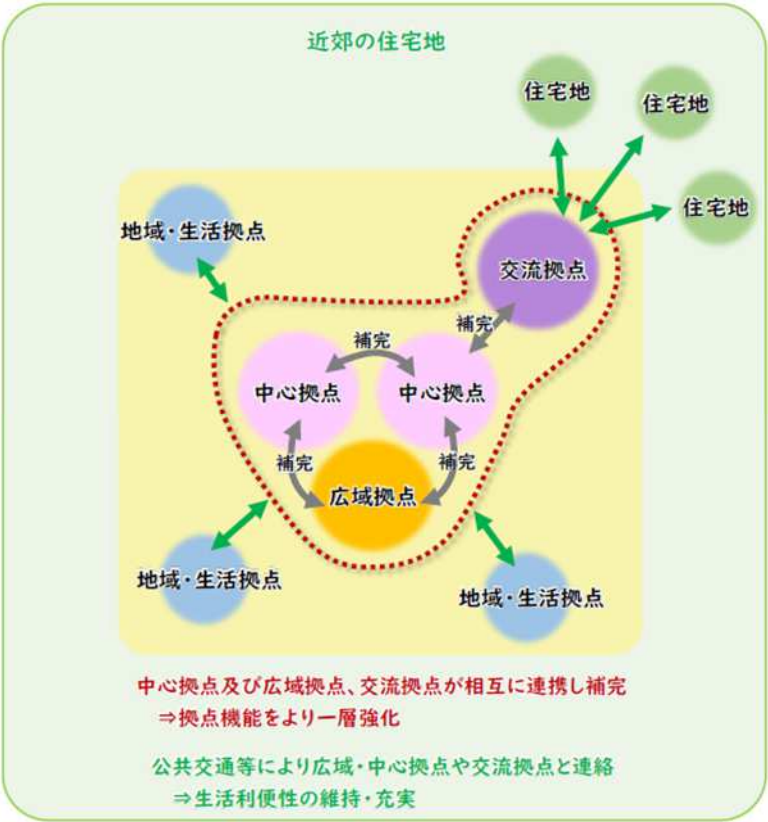
前章の現況・課題を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり示します。なお、立地適正化計画や国が示す考え方、関連計画の方針等を踏まえて設定するものとします。



4-2 地域公共交通の将来像

基本方針を踏まえ、地域公共交通の将来像を次のとおり示します。また、立地適正化計画での拠点の設定箇所と地域特性や地域公共交通の位置付けと役割等の考え方を設定します。

【拠点等連携のイメージ】



【地域公共交通の将来像】



（Ⅰ）立地適正化計画での拠点の設定箇所と地域特性

周辺からのアクセス性等を考慮した立地適正化計画での拠点設定箇所を次のとおり示します。

拠点	地域特性	拠点の 設定箇所	拠点設定
西鉄二日市駅 周辺	◇県の区域マスタープランにおいて 広域拠点に位置付け ◇都市機能の集積が高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい	西鉄二日市駅	県区域マスを踏襲し、筑紫 野市との連携・相互補完を 図る 広域拠点に設定
西鉄五条駅 周辺	◇都市機能の集積が非常に高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい	西鉄五条駅	都市機能の集積状況等を踏 まえ、 中心拠点に設定
西鉄都府楼前駅 周辺	◇都市機能の集積が非常に高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい	西鉄都府楼前駅	
西鉄太宰府駅 周辺	◇都市機能の集積が非常に高い ◇鉄道やバス等でアクセスしやすい ◇観光資源を豊富に有している	西鉄太宰府駅	都市機能の集積状況や地 域特性を活かし、広域拠点 や中心拠点を補完する 交流 拠点に設定
大佐野周辺	◇都市機能の集積が高い ◇広域かつ地域の主要な県道が交 わる交通の要衝となっている地域 生活拠点	大佐野東 バス停	都市機能や交通ポテンシャ ルを活かし、周辺住民の生 活利便性の維持・向上に資 する 地域・生活拠点に設定
高雄周辺	◇都市機能の集積が高い ◇基幹的バスが運行されておりアク セスしやすい	高雄 バス停	
水城周辺	◇都市機能の集積が高い ◇基幹的バスが運行されておりアク セスしやすい	水城の里郵便局 バス停	

(2) 地域公共交通ネットワークの考え方

拠点等連携のイメージ、地域公共交通の将来像、拠点の設定箇所を踏まえ、本市の地域公共交通ネットワークについて、その役割や維持・確保の考え方を次のとおり示します。

種別	交通モード	役割	維持・確保の考え方
広域幹線	JR鹿児島本線	太宰府市と周辺都市を連絡し、福岡市や久留米市等の広域的な人流を支える	利用状況に応じた運行本数について、適宜交通事業者と協議を行い、一定水準以上の運行を確保する
	西鉄天神大牟田線		
	西鉄太宰府線	太宰府市と筑紫野市を連絡し、住民と来訪者の移動を支える	
	西鉄バス（400、太宰府ライナーバス旅人）	太宰府市と福岡市（博多駅）を連絡し、住民と来訪者の移動を支える	
地域幹線	西鉄バス（1-1、1-2、4-1、22、23、星ヶ丘線【二日市】）	住宅地等と 交流拠点 、 地域・生活拠点 、 広域拠点 や周辺市町を連絡し、住民と来訪者の移動を支える	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）等を活用し、交通事業者と協議の上、一定水準以上の運行を確保する
支線	コミュニティバス	住宅地等と 中心拠点 、 交流拠点 、 地域・生活拠点 を連絡し、住民と来訪者の移動を支えるとともに、幹線を補完する。	交通事業者と協議の上、費用対効果を踏まえ、利便性向上を図りながら、一定水準以上の運行を確保する
	地域サポートカー	丘陵地にある住宅地等と 中心拠点 、 交流拠点 を連絡し、住民の移動を支えるとともに、幹線を補完する	
	タクシー	目的地までドア to ドアの移動ができるサービスを担う	交通事業者と協議の上、一定水準以上の運行を確保する
	デマンド交通	丘陵地にある住宅地等と 中心拠点 、 地域・生活拠点 を連絡し、住民と来訪者の移動を支えるとともに、幹線を補完する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、交通事業者と協議の上、費用対効果を踏まえ、利便性向上を図りながら、一定水準以上の運行を確保する

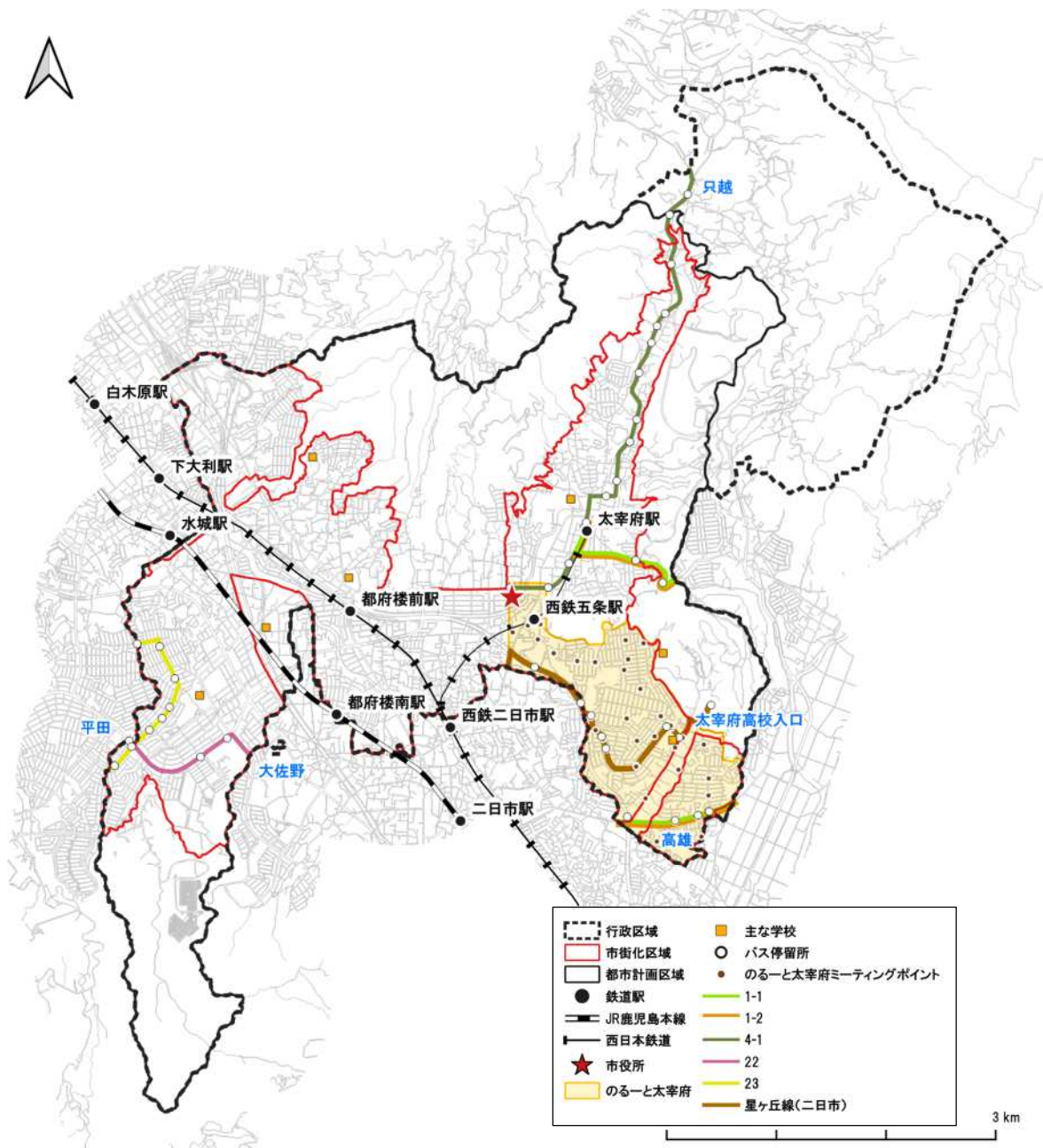
（３）運行経費の補助

地域幹線や支線に位置付ける路線は、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの日常生活の移動手段等を担う重要な路線ですが、交通事業者の経営努力だけでは継続運行が厳しいため、運行経費補助により路線を確保し、地域公共交通の維持を図ります。

以下の路線については、国の補助制度である「地域公共交通確保維持事業」等を活用して、日常生活等における移動手段となる路線の確保・維持を図ります。

交通機関	系統	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業の 活用
路線バス （西日本鉄道 （株））	1-1系統（原営業所～吉木入口・吉木～西鉄二日市）	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者	地域間幹線系統
	1-2系統（太宰府～吉木入口～西鉄二日市）				
	4-1系統（太宰府市役所前～上宇美～宇美営業所）				
	22番系統（西鉄二日市～天拝坂～平田）				
	23番系統（南山手団地～下大利駅～南山手団地）				
	星ヶ丘線【二日市】（西鉄二日市駅東口～太宰府高校入口）				
のるーと 太宰府	星ヶ丘・高雄エリア～市役所周辺エリア 星ヶ丘・高雄エリア～星ヶ丘・高雄エリア	4条乗合	区域運行	太宰府市	フィーダー系統

【補助システムのネットワーク図】



第5章

計画の目標と施策の方向性

第5章 計画の目標と施策の方向性

5-1 目標と施策の方向性

前章の基本的な方針を踏まえ、計画の目標、施策の方向性を次のとおり示します。

目標1 まちづくりと連携した公共交通軸の形成

周辺地域から各拠点へのアクセス性の向上や各拠点間の快適な移動に向けて、地域公共交通の維持・改善を図ります。

施策の方向性⇒ネットワークの維持・改善

目標2 地域住民の利用ニーズに対応した地域公共交通体系の構築

日常生活に必要な不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段の確保に向けて、利用目的に応じた利便性の向上を図り、利用しやすい地域旅客運送サービスを構築します。

施策の方向性⇒地域住民の利便性向上

目標3 高齢者等にやさしい交通環境の形成

高齢者、障がい者、妊産婦や子どもたちなど、移動に配慮が必要な人が安心して円滑に移動できるよう、車両や駅舎等のユニバーサルデザイン化等を推進します。

施策の方向性⇒地域公共交通施設におけるユニバーサルデザイン化の推進

目標4 来訪者の目的に配慮した交通形態の構築

市内の交通渋滞の緩和及び回遊促進に向けて、公共交通や徒歩、自転車等による通勤、通学や観光への転換を図るため、利用しやすい交通形態を検討していきます。

施策の方向性⇒来訪者の利便性向上

目標5 みんなで地域公共交通を支える仕組みづくり

日常生活に必要な不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段として、安定的に維持、運営し続けられるよう多様な主体が参画し、対話と協働を進めることで、連携しながら新しい地域旅客運送サービス等について検討していきます。

施策の方向性⇒新たな地域旅客運送サービスの検討

地域公共交通の利用促進

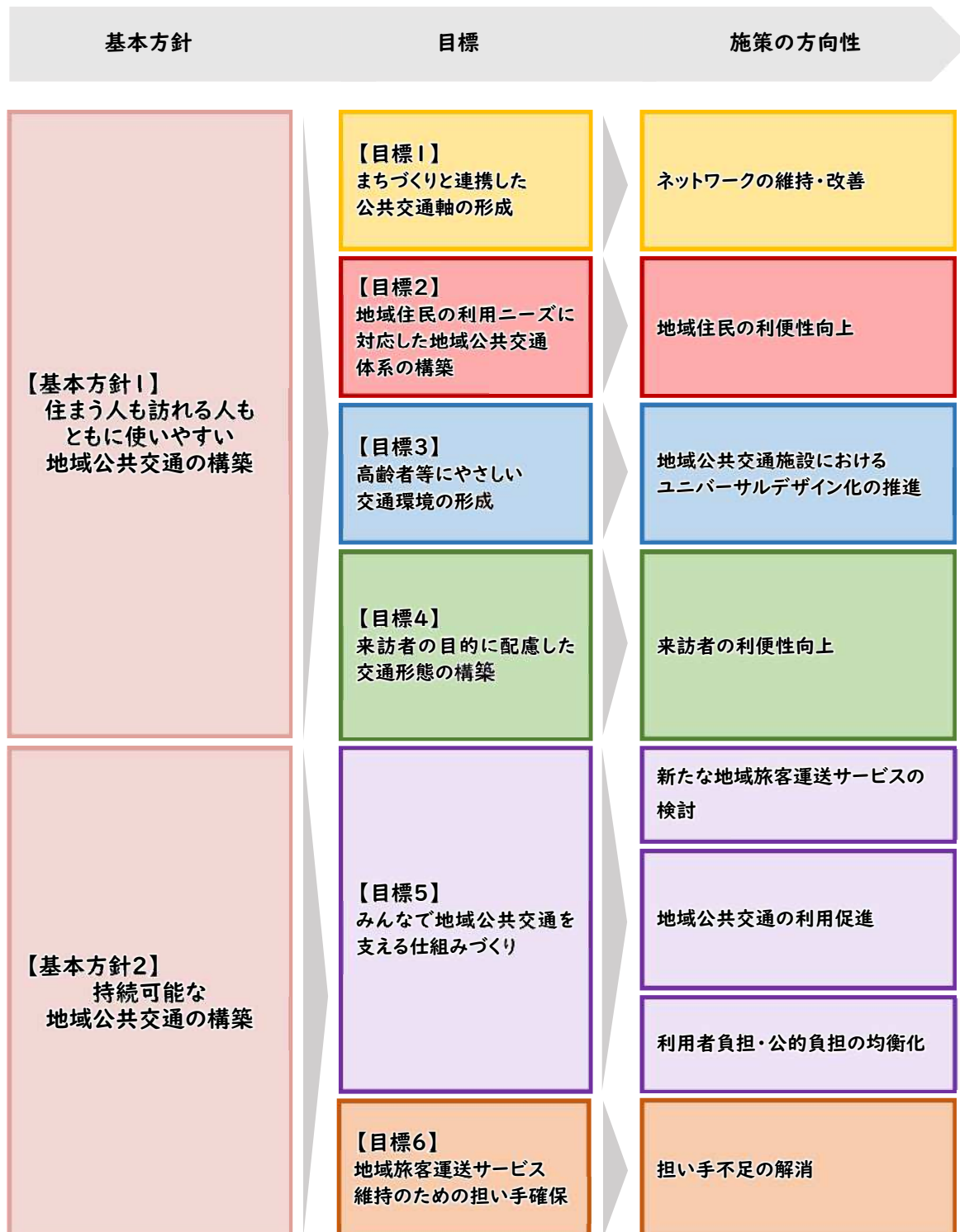
利用者負担・公的負担の均衡化

目標6 地域旅客運送サービス維持のための担い手確保

深刻化する運転士不足の状況下においても、地域旅客運送サービスを維持していくため、担い手の確保について検討していきます。

施策の方向性⇒担い手不足の解消

本計画の基本方針、目標、施策の方向性の体系図を次のとおり示します。



5-2 数値指標及び目標値

前項で示した施策の方向性ごとに数値指標及び目標値を設定します。

目標1：まちづくりと連携した公共交通軸の形成

施策の方向性:ネットワークの維持・改善

	数値指標	現況値	目標値
I	居住誘導区域内における公共交通の徒歩利用圏の人口割合 (バス停300m、鉄道800m 圏内)	97.1% (令和4年度)	97.1%以上 (令和9年度)

目標2：地域住民の利用ニーズに対応した地域公共交通体系の構築

施策の方向性:地域住民の利便性向上

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
I	コミュニティバス等(支線)の利用者総数	576,901 人	576,901 人以上

※コミュニティバス等(支線)：P4-5 記載の「コミュニティバス」「地域サポートカー」「デマンド交通」

目標3：高齢者等にやさしい交通環境の形成

施策の方向性:地域公共交通施設におけるユニバーサルデザイン化の推進

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
I	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 (肯定派の割合)	公共施設 42.7%	公共施設 42.7%以上
		民間施設 30.8%	民間施設 30.8%以上

※肯定派：「そう思う」「ややそう思う」の合計

目標4：来訪者の目的に配慮した交通形態の構築

施策の方向性:来訪者の利便性向上

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
I	交通情報案内システムアクセス数	3,727,269 プレビュー	3,727,269 プレビュー以上

目標5: みんなで地域公共交通を支える仕組みづくり**施策の方向性: 新たな地域旅客運送サービスの検討****地域公共交通の利用促進****利用者負担・公的負担の均衡化**

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
1	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 (肯定派の割合)	25.2%	25.2%以上
2	コミュニティバス等(支線)の収支率	23.4%	23.4%以上
3	コミュニティバス等(支線)の利用者1人あたりの市財政負担額	284 円/人	284 円/人以下

※肯定派:「そう思う」「ややそう思う」の合計

※コミュニティバス等(支線):P4-5 記載の「コミュニティバス」「地域サポートカー」「デマンド交通」

目標6: 地域旅客運送サービス維持のための担い手確保**施策の方向性: 担い手不足の解消**

	数値指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
1	第二種運転免許の取得支援数	—	5人以上

各数値指標の評価方法

目 標	数値指標		評価 時期	評価方法
1	1	居住誘導区域内における公共交通の徒歩利用圏の人口割合（バス停300m、鉄道800m 圏内）	令和9年度	都市計画基礎調査より整理
2	1	コミュニティバス等（支線）の利用者総数	毎年度	市保有データより確認
3	1	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（肯定派の割合）	毎年度	市民意識調査より確認
4	1	交通情報案内システムアクセス数	毎年度	市保有データより確認
5	1	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（肯定派の割合）	毎年度	市民意識調査より確認
5	2	コミュニティバス等（支線）の収支率	毎年度	市保有データより確認
5	3	コミュニティバス等（支線）の利用者1人あたりの市財政負担額	毎年度	事業者提供資料より確認 市保有データより確認
6	1	第二種運転免許の取得支援数	毎年度	市保有データより確認

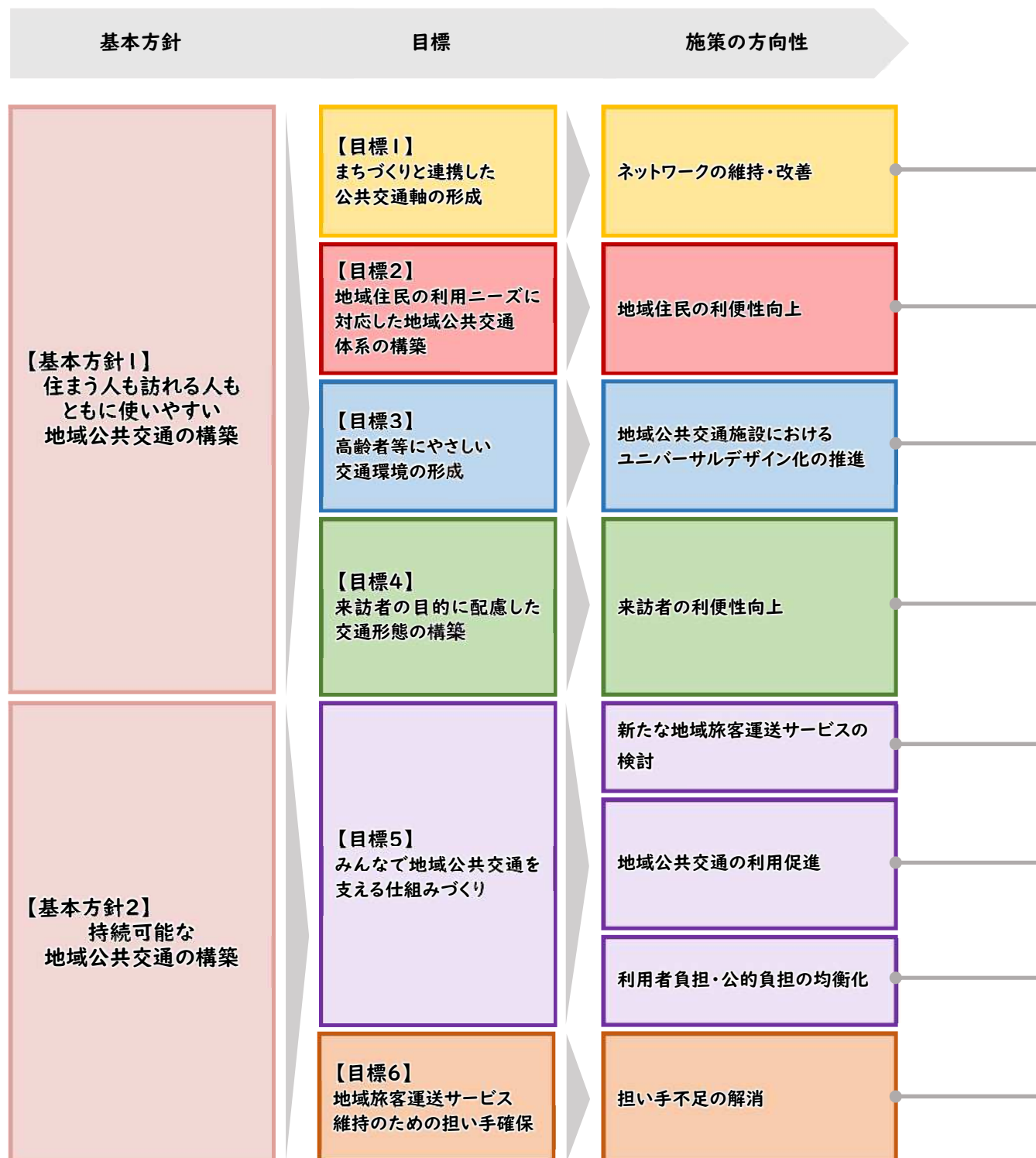
第6章

目標を達成するための 事業・実施主体

第6章 目標を達成するための事業・実施主体

6-1 目標を達成するための事業

施策の方向性に対応した事業内容を次のとおり設定します。





6-2 実施主体の概要

事業内容ごとに関連する実施主体の一覧を次のとおり示します。

【事業・実施主体一覧】

事業	内容	実施主体				
		市	交通事業者	地域	各種団体	近隣市町等
1	まちづくり計画との連携	●	●			●
2	最適な交通モード配置の検討	●	●			●
3	地域公共交通の広域連携強化	●	●			●
4	デマンド交通や MaaS 等の新技術の有効活用	●	●		●	●
5	乗り継ぎ利便性及び旅客施設滞在環境等の向上	●	●	●	●	●
6	移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想の検討	●	●	●	●	●
7	受け入れ環境の整備・充実	●	●		●	●
8	交通情報案内システムの維持・充実	●	●		●	
9	パークアンドライドの推進	●	●		●	●
10	地域公共交通 MAP の作成	●	●	●	●	●
11	地域に最適な移動手段確保等の検討	●	●	●	●	●
12	地域公共交通の利用促進を図る周知・啓発	●	●	●	●	●
13	運賃補助制度の検討	●	●		●	
14	コミュニティバス等料金体系の検討	●	●	●		●
15	営業外収入の検討	●	●		●	
16	多様な主体と連携した担い手の育成・確保の支援	●	●	●	●	●
17	地域公共交通の重要性や魅力の発信	●	●		●	●

地域・・・住民や自治会等

各種団体・・・民間企業、教育、子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉団体等の多様な主体

近隣市町等・・・国、県や隣接する市町等

設定した事業の詳細を次のとおり示します。

■：調査・研究 ○：実施

事業1	まちづくり計画との連携				
事業概要	立地適正化計画等との連携により、周辺地域から各拠点へのアクセス性の向上や各拠点間の快適な移動を目指し、全市的に生活利便性を確保していきます。				
実施主体	市、交通事業者、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業2	最適な交通モード配置の検討				
事業概要	利用者の集中する時間帯を効率的に運行し、利用の少ない時間帯を減便する等の検討を行い、車両サイズや運行の様態等の適正化を図りながら、国・県補助金等を活用した運行経費の支援によって地域公共交通ネットワークの維持・改善を図ります。				
実施主体	市、交通事業者、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業3	地域公共交通の広域連携強化				
事業概要	周辺市町への連絡や市域を越える移動等に向けて、近隣市町等と連携しながら広域的な移動の利便性を高めていくことを検討します。				
実施主体	市、交通事業者、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	■	■	■

事業4	デマンド交通やMaaS等の新技術の有効活用				
事業概要	地域住民や来訪者の移動ニーズ等に対応し、地域の特性に応じたデマンド交通や新たなモビリティサービスの導入等を推進します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業5	乗り継ぎ利便性及び旅客施設滞在環境等の向上				
事業概要	各交通モード同士の乗り継ぎを強化するとともに、地域や各種団体等との連携により鉄道駅の滞在環境やバス待ち環境の向上を目指します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業6	移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想の検討				
事業概要	高齢者、障がい者、妊産婦、子ども等の移動や施設利用の利便性・安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化の推進に向けた検討を実施します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	■	■	■

事業7	受け入れ環境の整備・充実				
事業概要	来訪者の目的に応じてコミュニティバス等を活用しフリーパス乗車券や企画乗車券の造成等の取組を推進します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業8	交通情報案内システムの維持・充実				
事業概要	道路や交差点等の混雑状況の配信にあわせて、公共交通の利用に関する情報等を幅広く情報発信することで公共交通への利用転換を図ります。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業9	パークアンドライドの推進				
事業概要	来訪者向けにパークアンドライドに関する情報提供を継続することで、観光時の移動の円滑性確保や生活交通への影響の抑制を目指すとともに、民間企業等の関係機関との連携を更に推進します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業10	地域公共交通 MAP の作成				
事業概要	本市内を運行する鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス等の時刻表や利用方法、鉄道駅の設備情報、バリアフリー情報、駐輪場情報等の利用者が必要とする情報を掲載して作成することを検討します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	○	○	○

事業11	地域に最適な移動手段確保等の検討				
事業概要	地域で安心して暮らし続けることができるよう、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス等で十分な移動サービスが提供されない場合においても、日常生活に必要不可欠な通勤、通学、買い物や通院等の移動手段について、地域の特性やニーズ等に応じて検討します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業12	地域公共交通の利用促進を図る周知・啓発				
事業概要	児童、生徒、学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育や、地域への出前講座の実施等により、地域公共交通への親しみの醸成を図り、利用を促進する周知・啓発活動を実施します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業13	運賃補助制度の検討				
事業概要	外出機会の確保に向けて、コミュニティバス等の運賃補助制度の導入を関係機関と連携しながら検討します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業14	コミュニティバス等料金体系の検討				
事業概要	コミュニティバス等の運賃や広告料等の料金体系の見直しを検討します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、近隣市町等				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業15	営業外収入の検討				
事業概要	コミュニティバス等の運賃や広告料等以外の収入を得るための施策・制度について検討します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体				
想定スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	■	■	■	■	■

事業16	多様な主体と連携した担い手の育成・確保の支援				
事業概要	地域旅客運送サービスを担う人材を幅広く発掘するとともに、多様なスキルを持つ人材を育成・確保し、地域の実情に応じた課題解決を推進します。				
実施主体	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等				
想定 スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

事業17	地域公共交通の重要性や魅力の発信				
事業概要	バス・タクシードライバーに対する若者や女性等の関心向上と印象改善を図るため、児童・生徒・学生等へその重要性や魅力を伝えるための機会創出を関係機関と連携しながら検討します。				
実施主体	市、交通事業者、各種団体、近隣市町等				
想定 スケジュール	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
	○	○	○	○	○

第7章

目標の達成に向けた マネジメント

第7章 目標の達成に向けたマネジメント

7-1 事業のスケジュール

事業のスケジュールにあたっては、計画期間である令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）に既に実施している事業も含めて、調査・研究を踏まえた検討を実施し、必要に応じて継続・実施していくこととします。

施策の方向性	実施期間 令和8年度～令和12年度
ネットワークの維持・改善 【事業 1.2.3】	調査・研究・実施
地域住民の利便性向上 【事業 3.4.5】	調査・研究・実施
地域公共交通施設における ユニバーサルデザイン化の推進 【事業 6】	調査・研究
来訪者の利便性向上 【事業 4.7.8.9.10】	調査・研究・実施
新たな地域旅客運送サービスの検討 【事業 4.11】	調査・研究・実施
地域公共交通の利用促進 【事業 4.10.12.13】	
利用者負担・財政負担の均衡化 【事業 14.15】	
担い手不足の解消 【事業 16.17】	調査・研究・実施

7-2 計画の推進体制

「太宰府市地域公共交通活性化協議会」により、地域公共交通計画の作成に関する協議及び本計画の実施に係る連絡・調整等を実施します。これらは、交通事業者、道路・交通管理者、識見を有する者等から構成されています。



【目標達成に向けた役割分担】

構成	主な役割
太宰府市 地域公共交通活性化協議会	○地域の現状及び課題の把握 ○目標達成に向けた施策・事業の実施 ○PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価
地域・各種団体 (住民・民間企業等)	○地域公共交通を支える取組への主体的な関与・協力・連携 ○積極的な利用
行政 (太宰府市、道路・交通管理者)	○地域、交通事業者、各種団体等との協力体制づくり ○施策・事業の実施 ○サービス提供に必要な運行経費補助等の支援 ○地域公共交通活性化協議会の運営
交通事業者	○事業遂行(サービスの維持・確保、情報提供等) ○運行管理(安全性の確保等) ○施策・事業等の積極的な協力

7-3 計画の評価・検証

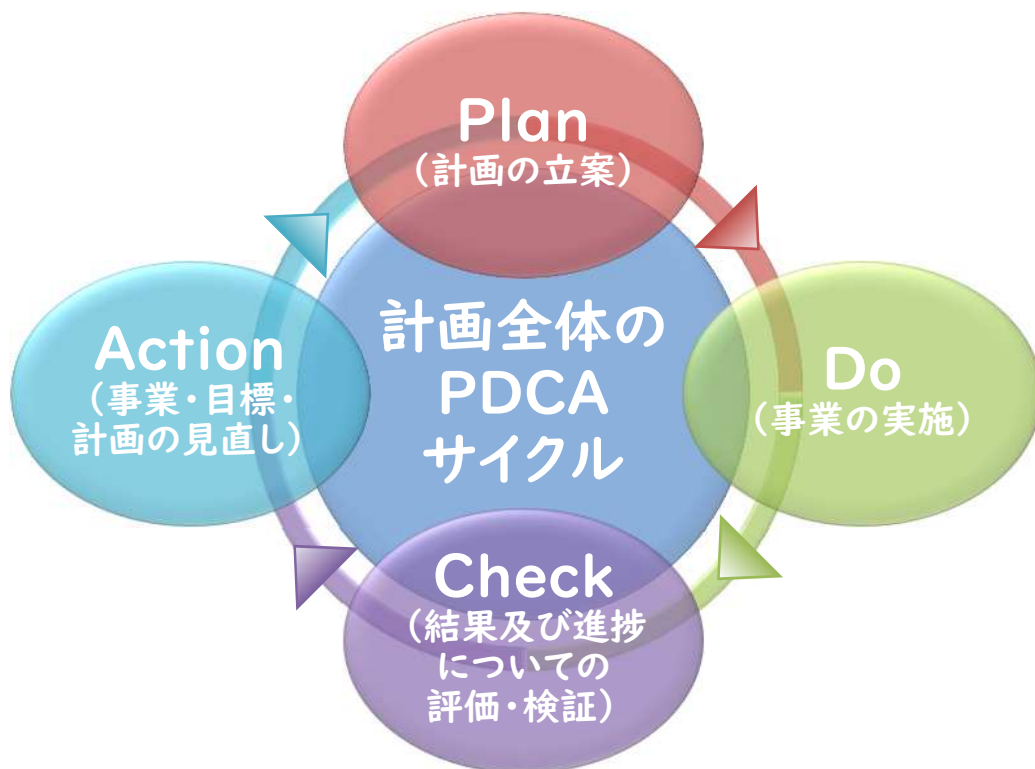
計画の運用にあたっては、PDCAサイクルの考え方に基づき、施策の進捗状況や社会情勢の変化等を踏まえながら、本市が定めるまちづくり全体及び分野別の各種関係施策・計画等との整合・連携を図りつつ、必要に応じて計画や施策等の見直しを行います。

評価検証において計画の見直しが必要となった場合は、改めて太宰府市地域公共交通活性化協議会等からの意見聴取を行いながら、さらなる計画の推進を図っていきます。

【計画のマネジメント】

Plan (計画の立案)	太宰府市地域公共交通活性化協議会、地域
Do (事業の実施)	市、交通事業者、地域、各種団体、近隣市町等
Check (結果及び進捗についての評価・検証)	太宰府市地域公共交通活性化協議会
Action (事業・目標・計画の見直し)	太宰府市地域公共交通活性化協議会

【PDCAサイクルイメージ】



資料編

1. 計画の策定経過

本項では、平成29年度年から令和8年度までの策定経過を示します。

実施時期		主な協議・検討内容等 (地域公共交通計画に関する事項を抜粋)
平成30年度第1回	平成30年7月12日	1. 地域公共交通網形成計画の策定に向けて
平成30年度第2回	平成30年10月11日	1. 上位・関連計画 2. 基礎データの整理 3. 市民アンケート調査 4. バス利用者聞き取りアンケート調査 5. 検討課題の整理
平成30年度第3回	平成31年2月14日	1. まほろば号利用状況調査報告 2. 公共交通網の課題の整理 3. 基本方針(案)
令和元年度第1回	令和2年1月30日	1. 公共交通網の課題 2. 基本方針(案)
令和2年度及び令和3年度はコロナ禍による影響を鑑み、策定に向けた議論を休止		
令和4年度第1回	令和4年7月14日	1. 本市における検討状況について
令和4年度第2回	令和5年2月7日	1. 目標・数値指標の設定について
令和5年度第1回	令和5年8月7日	1. スケジュールについて
令和5年度第2回	令和6年1月17日	1. 現況分析の時点修正による問題点、課題の確認 2. 体系図の整理 3. 数値指標の設定 4. 施策・事業内容
令和6年度は路線バス減便・廃止による影響を鑑み、策定に向けた議論を休止		
令和7年度第1回	令和7年5月21日	1. 施策・事業の先行実施
令和7年度第2回	令和7年8月7日	1. 公共交通再編方針について
令和7年度第3回	令和8年1月28日	1. 計画素案
令和8年度第1回	令和8年6月23日	1. パブリック・コメント実施報告 2. 計画案

2. 太宰府市地域公共交通活性化協議会について

本項では、地域交通法第6条第1項に基づき、本計画を作成及び実施に関し必要な協議を行った「太宰府市地域公共交通活性化協議会」の委員名簿及び規則を示します。

【太宰府市地域公共交通活性化協議会委員名簿】 ※令和8年6月時点

氏名	所属団体等
石田 宏二	太宰府市 副市長
高橋 拓大	九州旅客鉄道(株) 経営企画本部 地域交通まちづくり部 副課長
平野 真孝	西日本鉄道(株) 鉄道事業本部 計画部 計画課長
下川 裕二	西日本鉄道(株) 自動車事業本部 営業部 地域ネットワーク担当 課長
中井 一貴	(有)太宰府タクシー 代表取締役
作道 竜也	福岡西鉄タクシー(株) 営業部 営業課長
百田 繁俊	太宰府市自治協議会 三条台区自治会長
山下 俊明	太宰府市自治協議会 ひまわり台区自治会長
牟田 嘉伊座	国土交通省 九州運輸局 福岡運輸支局 首席運輸企画専門官
熊谷 誠	西日本鉄道労働組合 宇美分会 分会長
長 靖朗	国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課長
溝田 悟	福岡県 那珂県土整備事務所 企画班 地域整備主幹
堀 修一郎	太宰府市 都市整備部 建設課長
濱脇 太	福岡県警察 筑紫野警察署 交通課 交通総務係長
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 教授
小堀 まろり	国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課 課長
安成 健一郎	福岡県 市町村・地域振興部 空港・交通政策局 交通政策課 課長補佐
川谷 豊	太宰府市社会福祉協議会 常務理事 事務局長
井手 幸治	太宰府市商工会 商工部会 部会長

【太宰府市地域公共交通活性化協議会規則】

○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

（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・令6規則55・一部改正）

（組織）

第3条 協議会は、25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
- (令6規則55・一部改正)

(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。

（分科会）

第8条 協議会は、必要に応じ分科会を置くことができる。

2 分科会の組織及び運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

（令6規則55・一部改正）

（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。

附 則（令和6年規則第55号）

この規則は、公布の日から施行する。

用語集

あ行

新しい生活様式

新型コロナウイルスを想定した「働き方の新しいスタイル」として、テレワークやローテーション勤務、会議はオンライン等といった感染防止のための実践例のこと。

移動等円滑化促進方針

国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針のこと。

か行

区域マスタープラン

都市計画区域毎に、その都市計画の基本的方針を示すもので、都市計画法第6条の2に基づいて県が定める。内容として、①圏域の現状と課題、②都市計画の目標、③区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針、④主要な都市計画の決定等の方針を含む。

交通空白解消・集中対策期間

令和6年7月 17 日に国土交通大臣を本部長として国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、国土交通省「交通空白」解消本部においては、令和7年度から9年度の3か年を「交通空白解消・集中対策期間」とし、同期間において、自治体、事業者をはじめ関係者の総力をあげて、取組を進めるとされている。

交通弱者

自動車社会において自分で運転することができなかつたり、自家用車を持たなかつたりするために、公共交通機関に頼らざるを得ない人のこと。これらのうち特に、公共交通が整備されていない・使いにくいなどで移動に不便や困難を伴う人を指す場合もある。

交通情報案内システム

太宰府市が運営する市内の交通状況を案内するサイト。市内の駐車場の満車・空車状況や、市内の交通状況をライブカメラなどで配信。また、公共交通機関を利用して目的地まで移動するためのパークアンドライド駐車場の情報も配信。

高齢化率

人口に対する 65 歳以上の高齢者の割合。

コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行する交通機関。一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バスや乗合タクシー、市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送等がある。

さ行

市街化区域

都市計画区域の中に定められる区域で、市街地として積極的に開発・整備する区域であり、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

た行

第二種運転免許

旅客自動車を旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする場合には、当該自動車の種類に応じた第二種免許を受けなければならないとされており、第二種免許の種類は、大型第二種免許、中型第二種免許、普通第二種免許、大型特殊第二種免許及び牽引第二種免許がある。

地域サポートカー

道路幅が狭い等の理由により「まほろば号」が運行できない地域を10人乗りのワンボックスカーで運行している。

デマンド交通

利用者のニーズに応じて運行経路やダイヤ等を柔軟に対応し運行する公共交通のこと。

な行

のるーと太宰府

従来のバスのように時刻表や決まった運行ルートがなく、AI（人工知能）が予約の状況に応じて運行ルートを考えながら走行する乗合バスのこと。

は行

パークアンドライド

自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。自動車を使う時間が減るため、環境にやさしく、渋滞も少なくなり、時間どおりに目的地まで行くことができる。

バリアフリー

障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去すること。

バリアフリー基本構想

国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想のこと。

ま行

MaaS

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

モビリティ・マネジメント教育

私たち一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人材を育成することを目指した教育活動のこと。

や行

ユニバーサルデザイン

障がいによりもたらされる障壁（バリア）に対処するという考え方である「バリアフリー」に対し、「ユニバーサルデザイン」はあらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインするという考え方のこと。

太宰府市地域公共交通計画 （案） 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

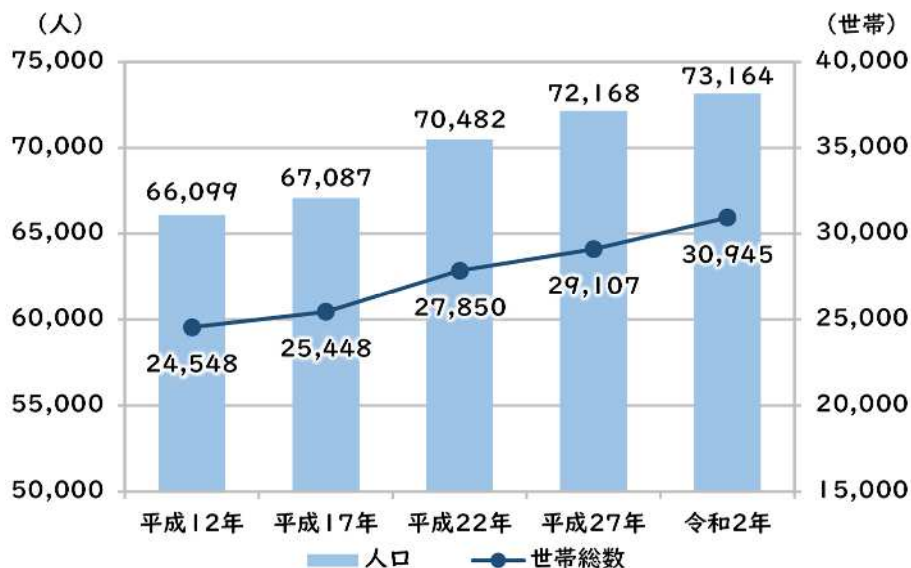
◇国勢調査によると、本市の人口は平成22年に70,000人を超え、**令和2年には73,164人であり、過去最大**となっています。

◇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】



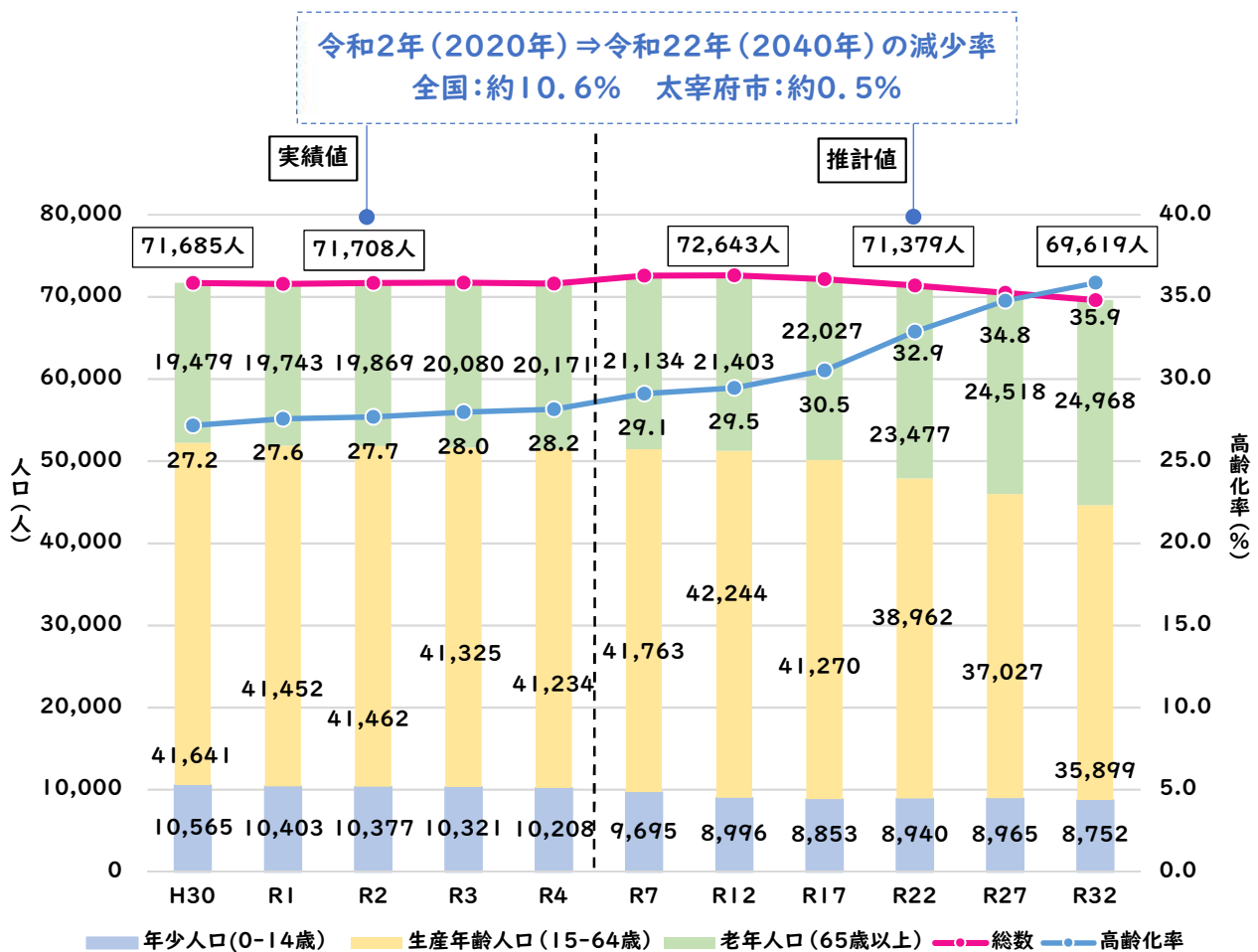
出典：各年国勢調査

◇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。

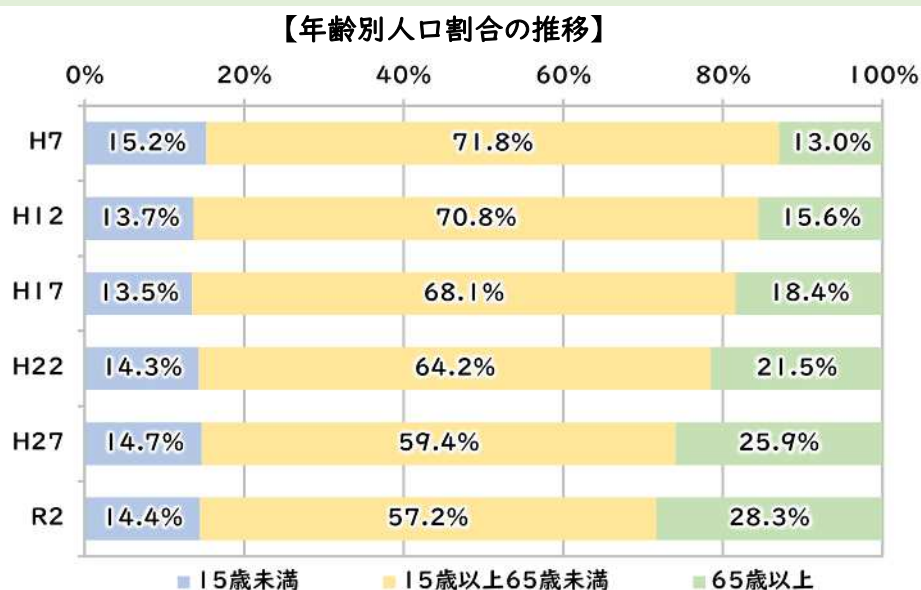
【将来人口推計】



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

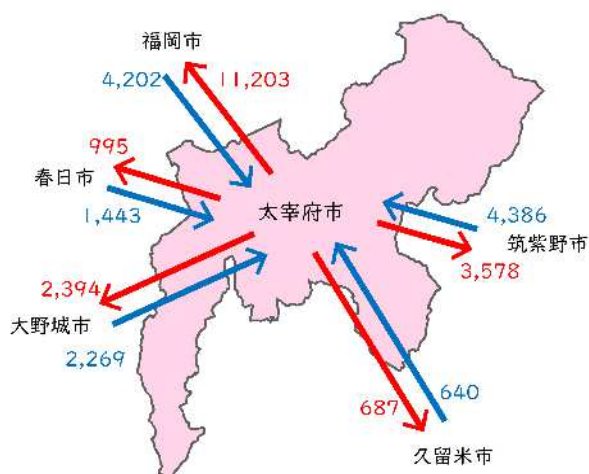
◇流出が最も多いのは福岡市で10,000人を超え、次いで筑紫野市の3,578人となっています。

◇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

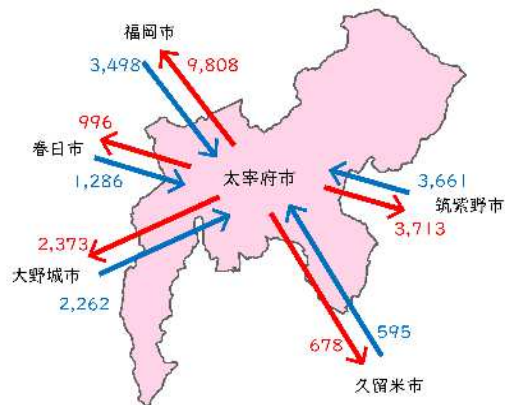
◇流出が最も多いのは福岡市で9,808人、次いで筑紫野市の3,713人となっています。

◇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）】

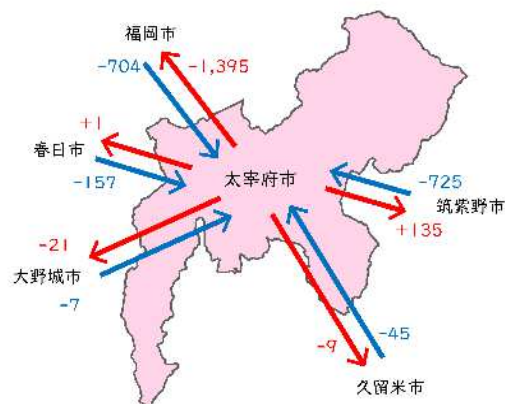
太宰府市からの 流出人口（人）		太宰府市への 流入人口（人）	
福岡市	9,808	筑紫野市	3,661
筑紫野市	3,713	福岡市	3,498
大野城市	2,373	大野城市	2,262
春日市	996	春日市	1,286
久留米市	678	久留米市	595
-	-	小郡市	562

※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

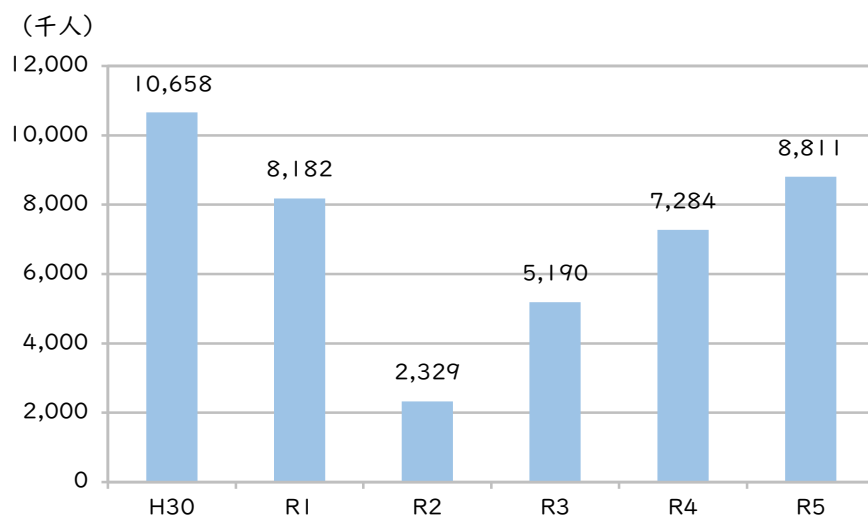
(1) 観光入り込み総数

◇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

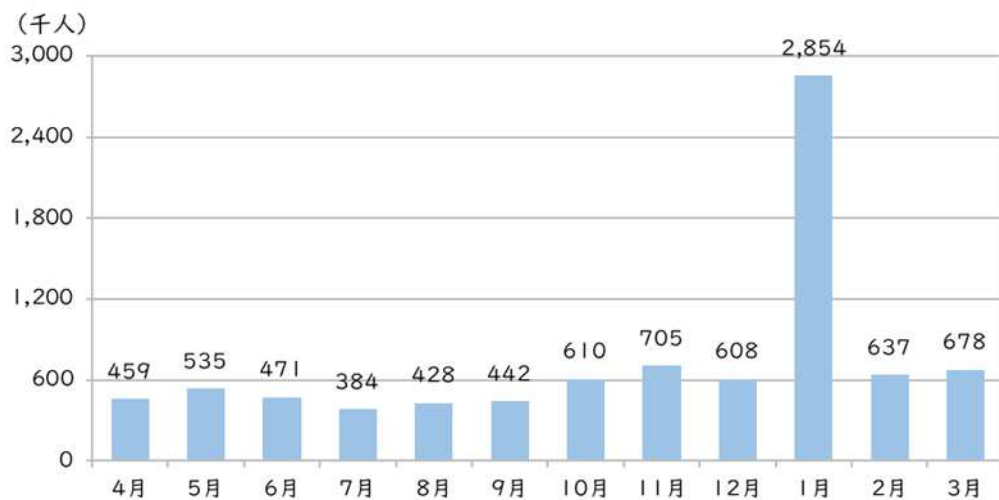
(2) 観光入り込み月別数

◇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

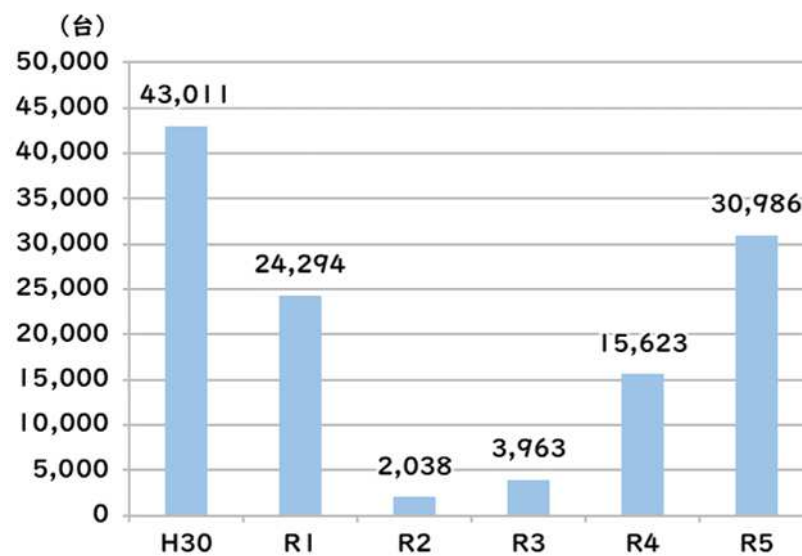
(3) 観光バス入り込み数

◇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

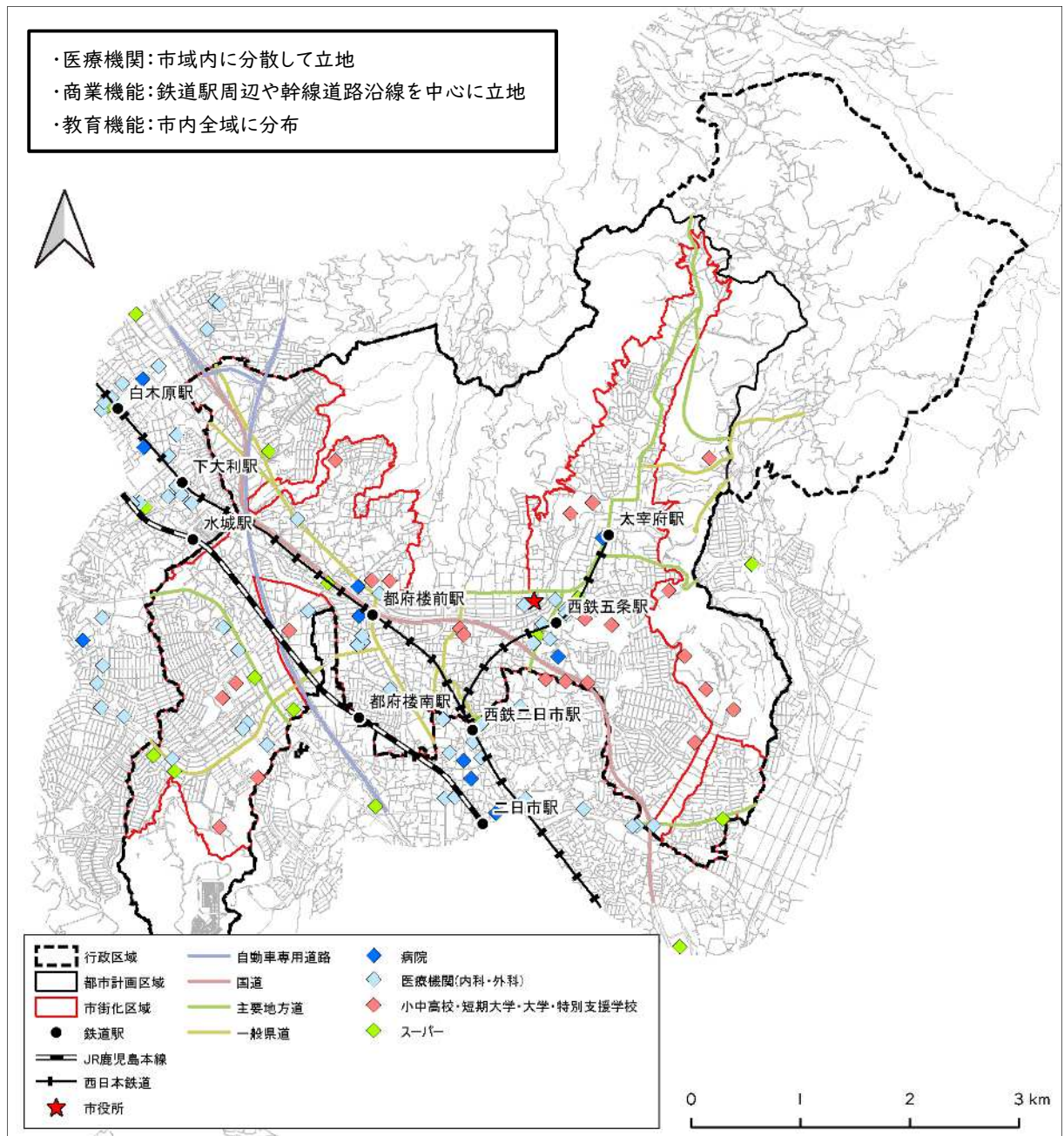
※JR は、公表値が乗車人員のみのため乗車人員の2倍の数値とします。

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

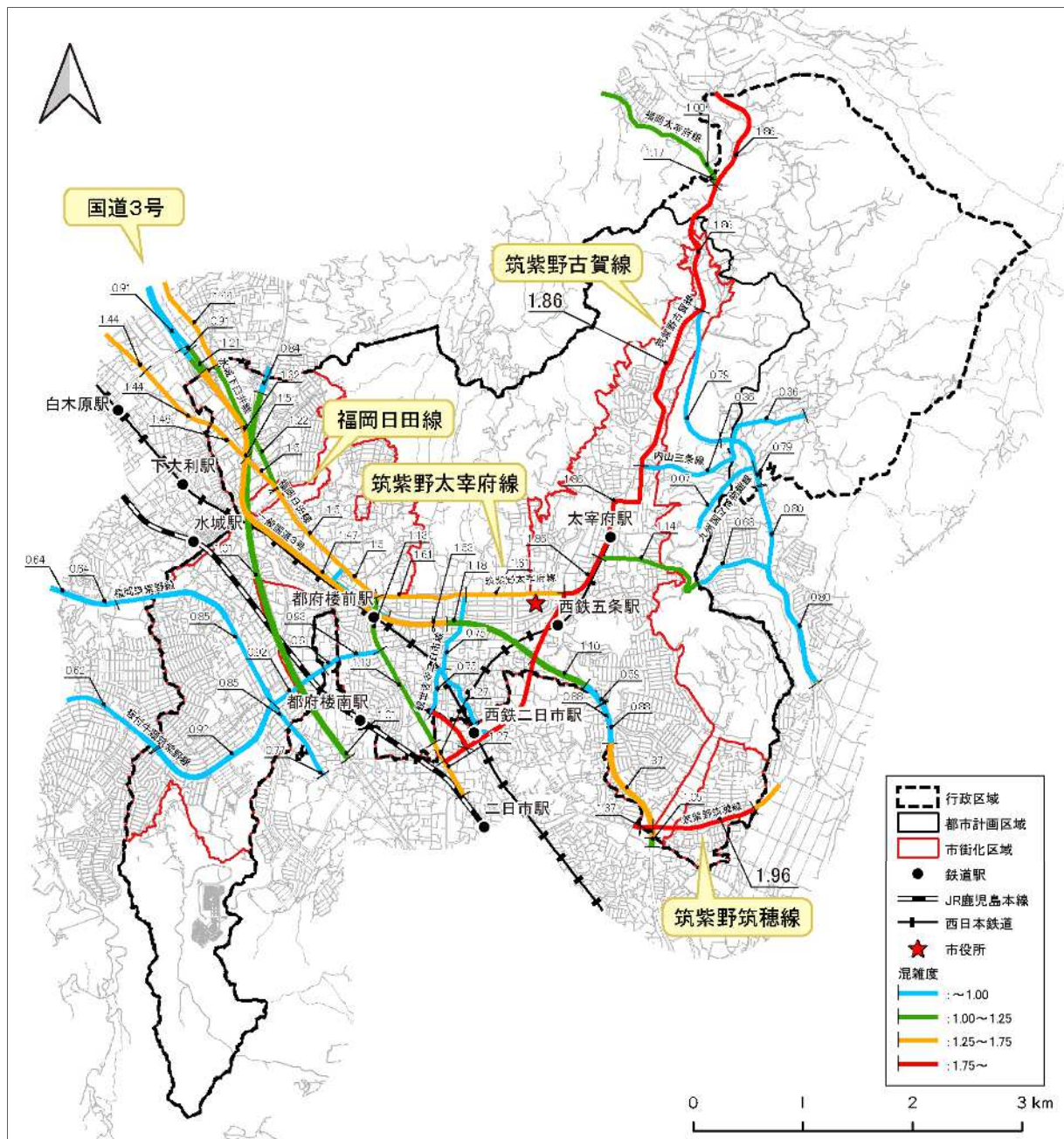
1-5 交通状況

(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】

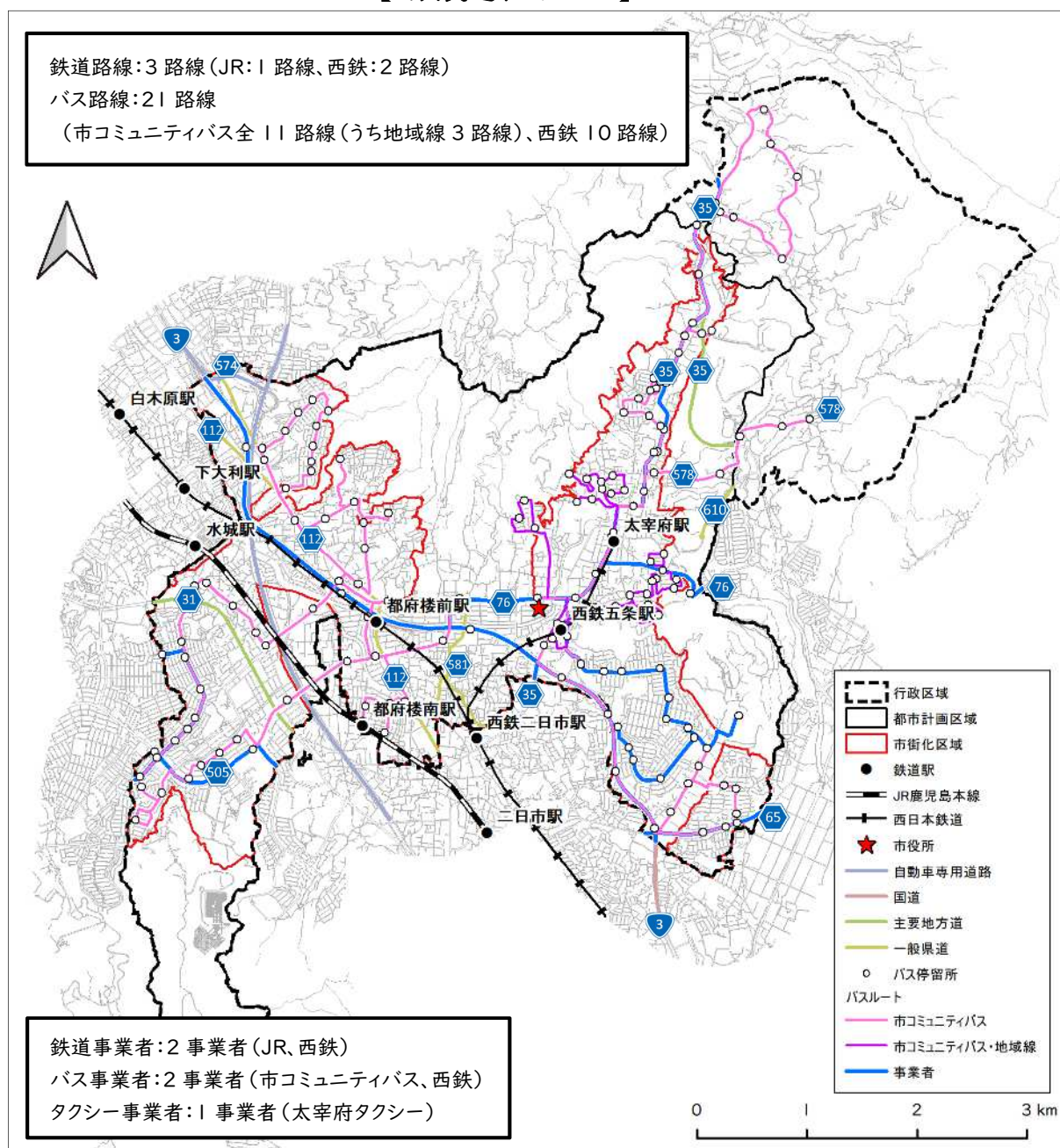
出典：令和3年度道路交通センサス等

～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】

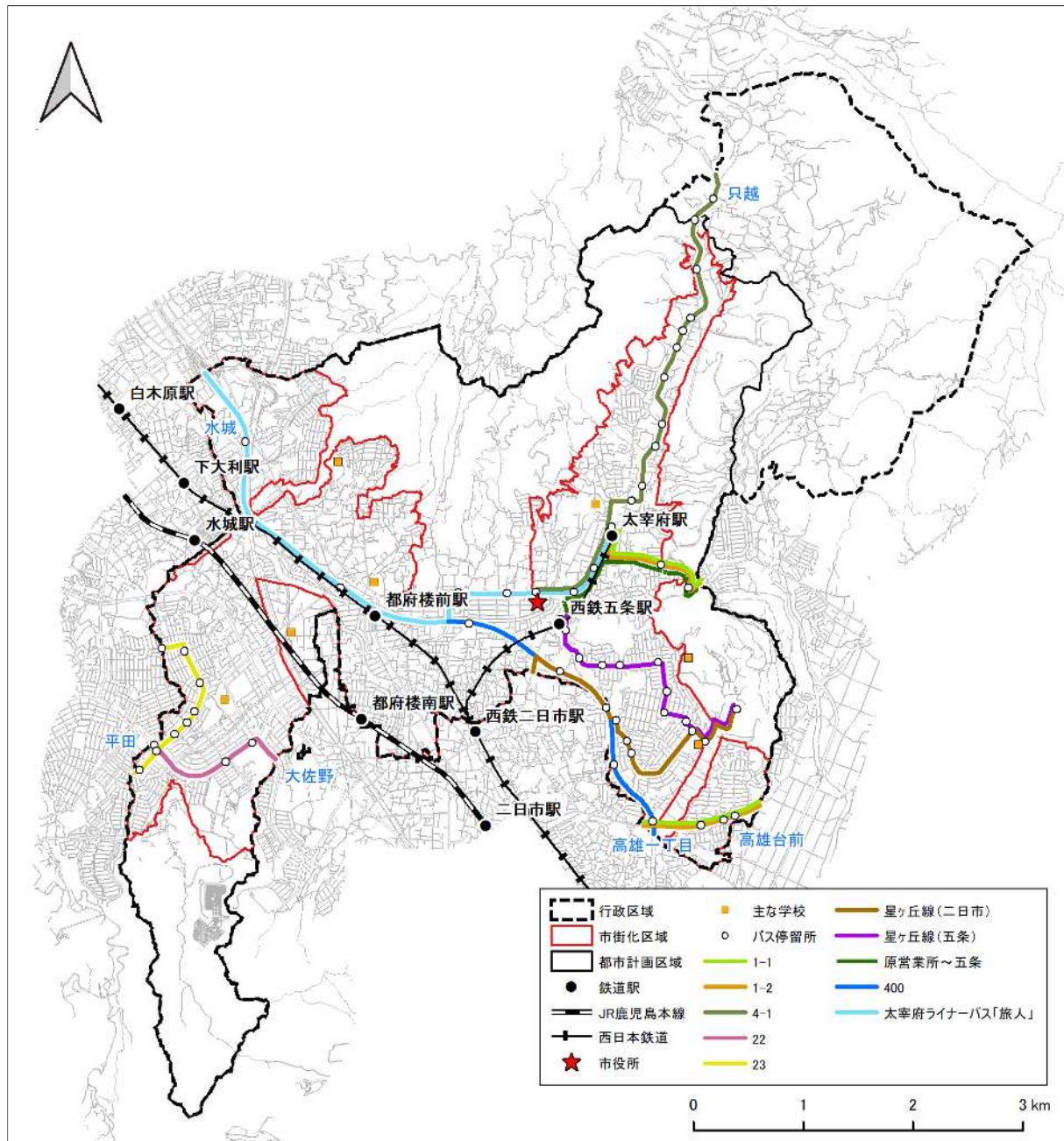


出典：令和4年度都市計画基礎調査

(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】

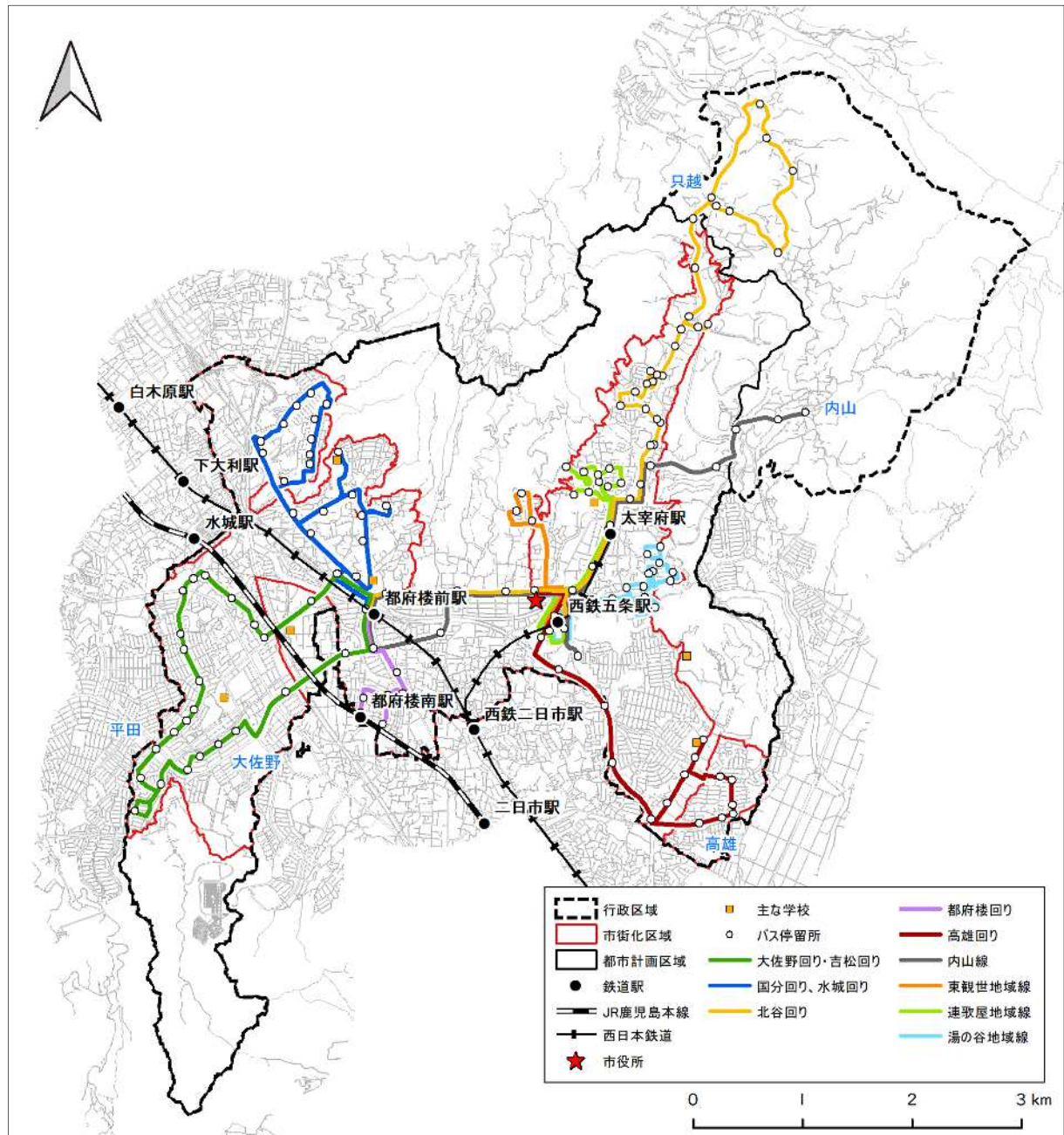


出典：令和4年度都市計画基礎調査

(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	

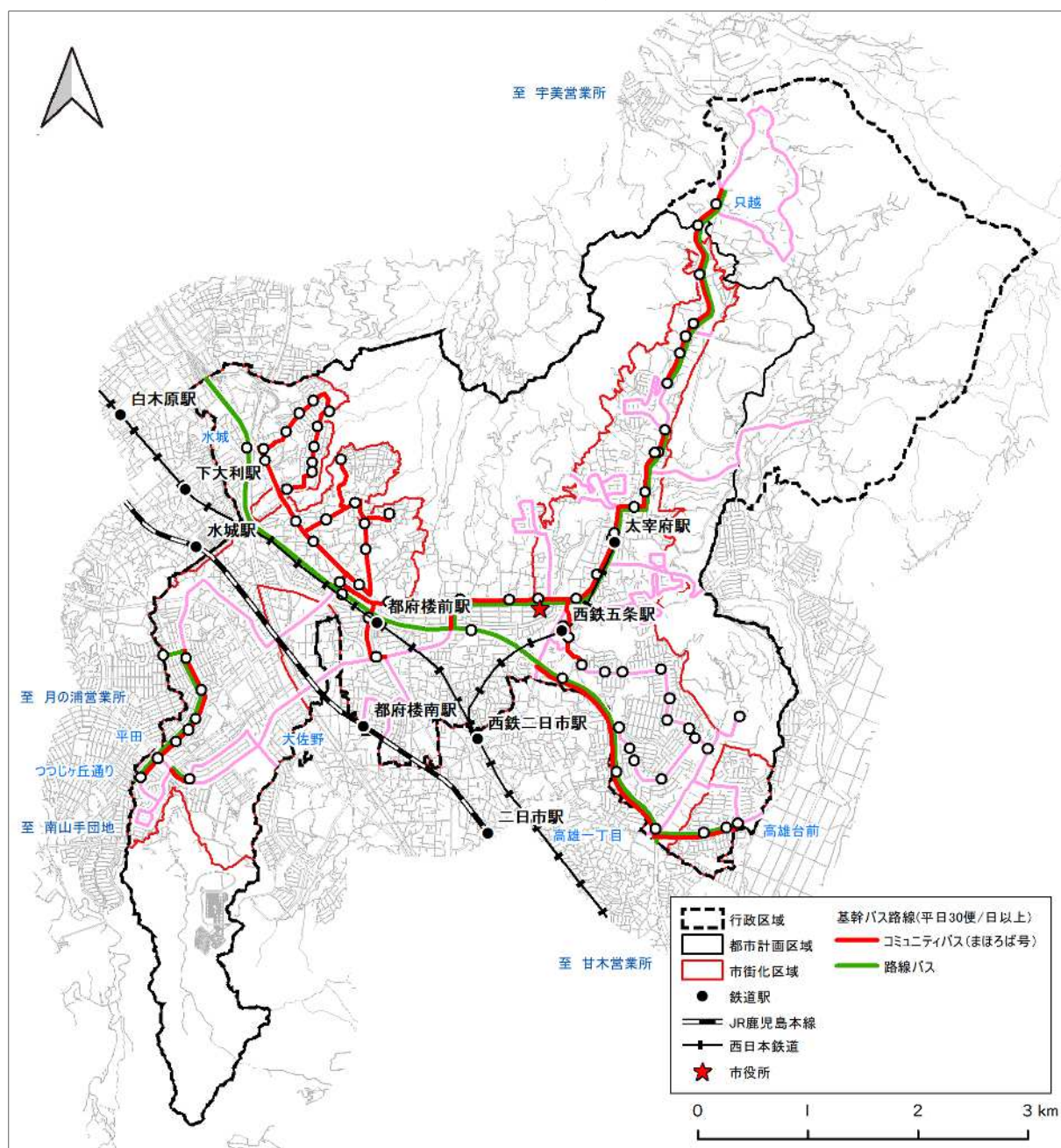
(6) 基幹バス路線

◇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】

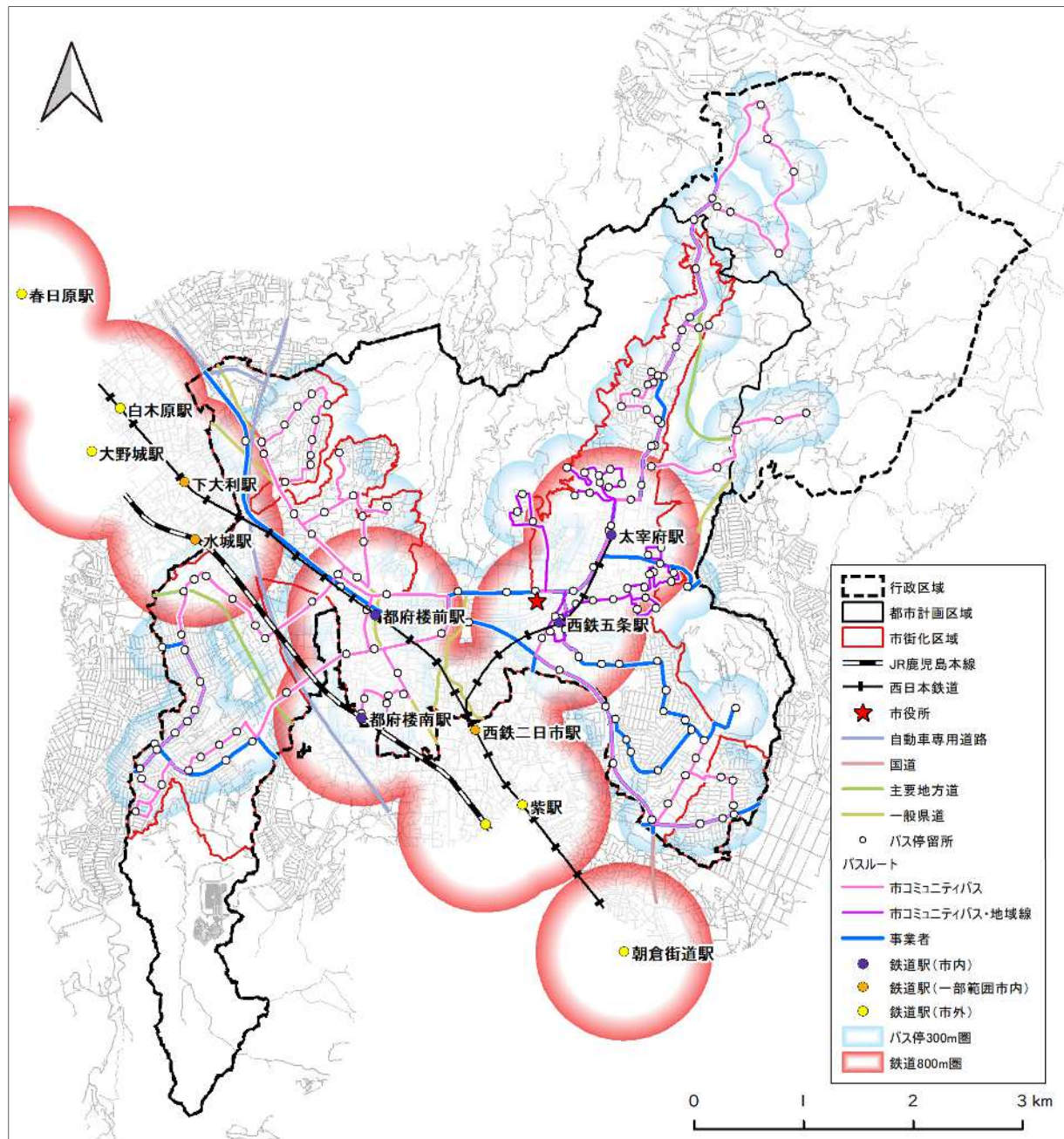


出典：令和4年度都市計画基礎調査

(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。

【公共交通利用圈】



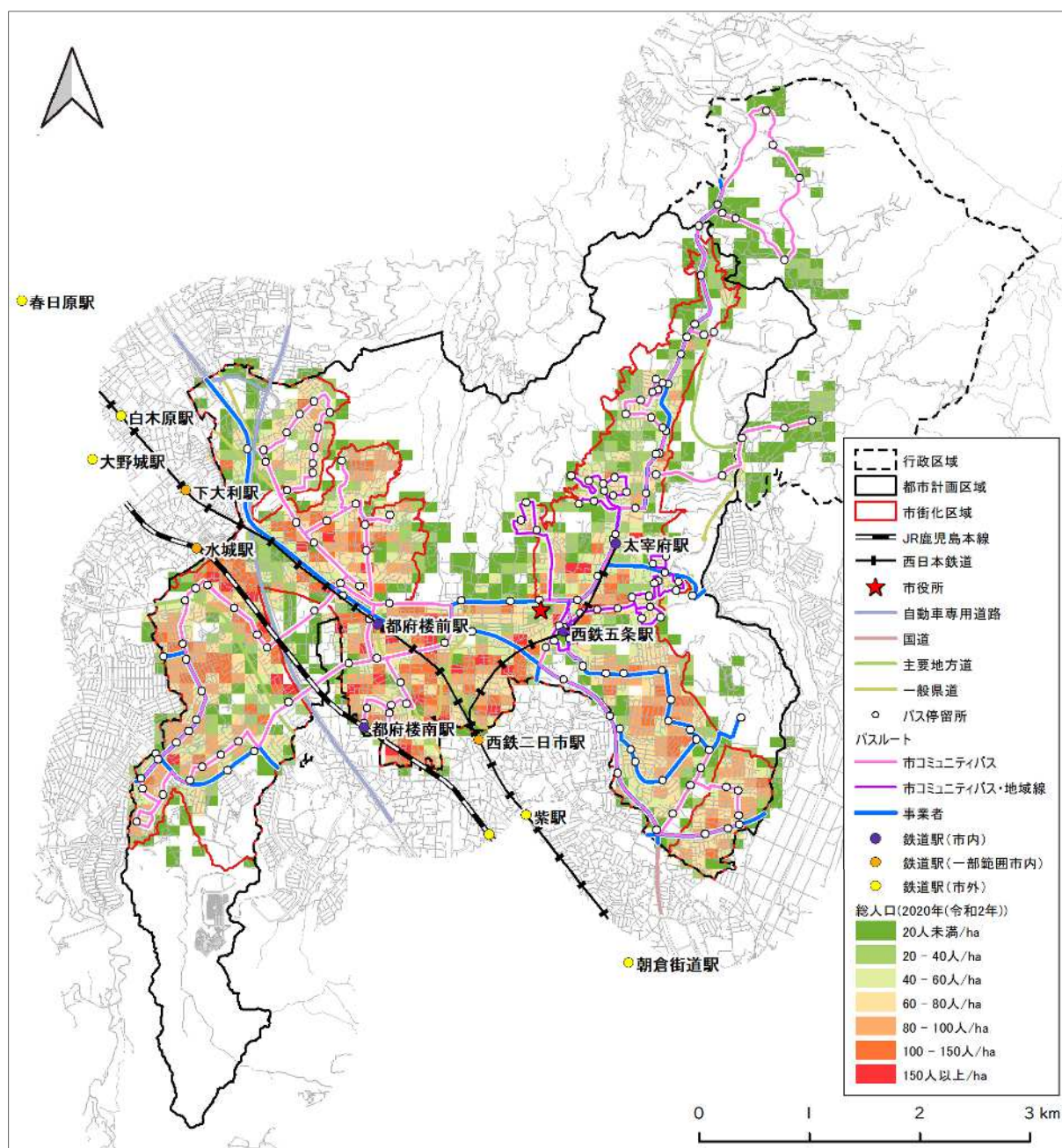
出典：令和4年度都市計画基礎調査

(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】

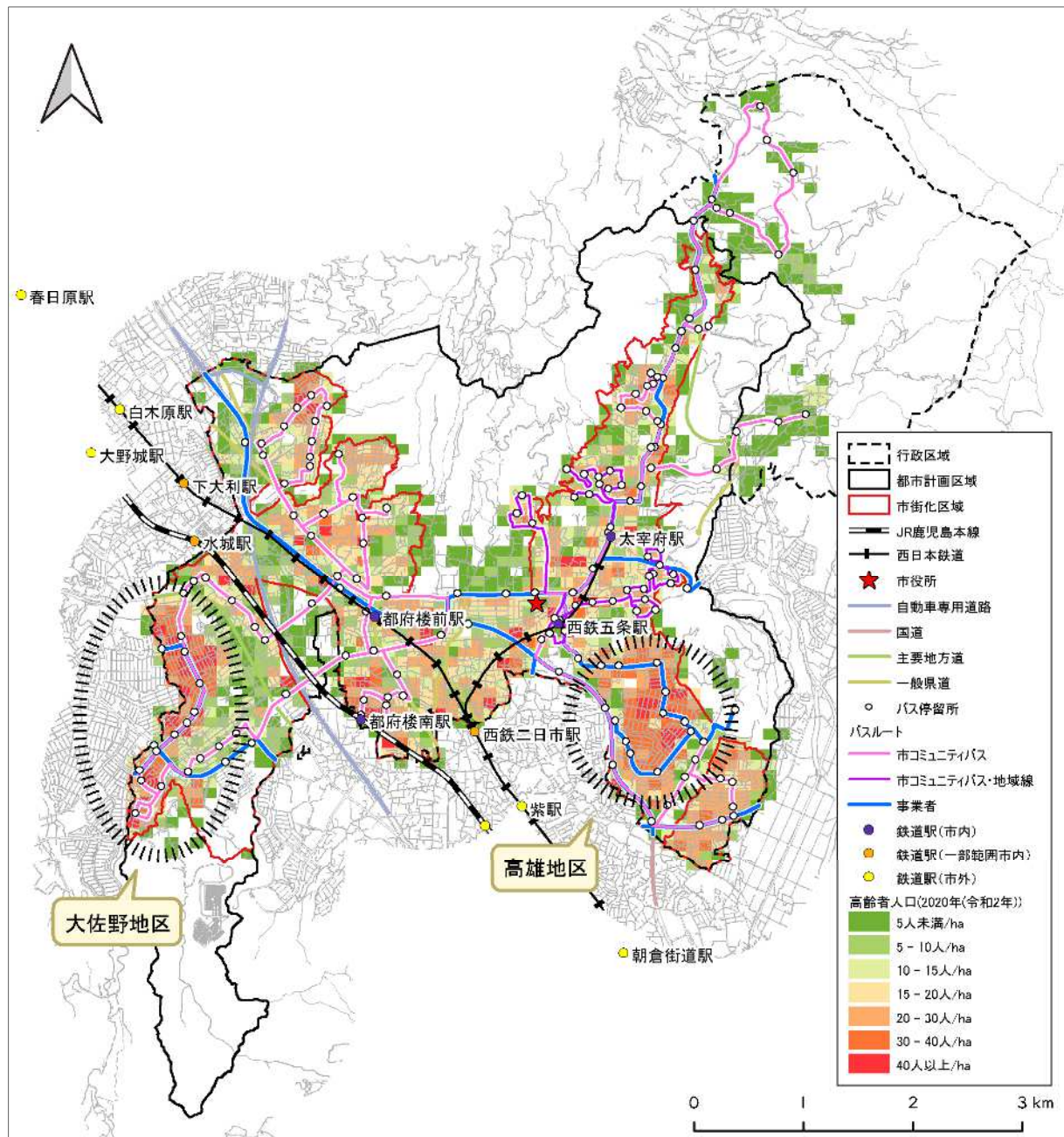


出典：令和4年度都市計画基礎調査

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】



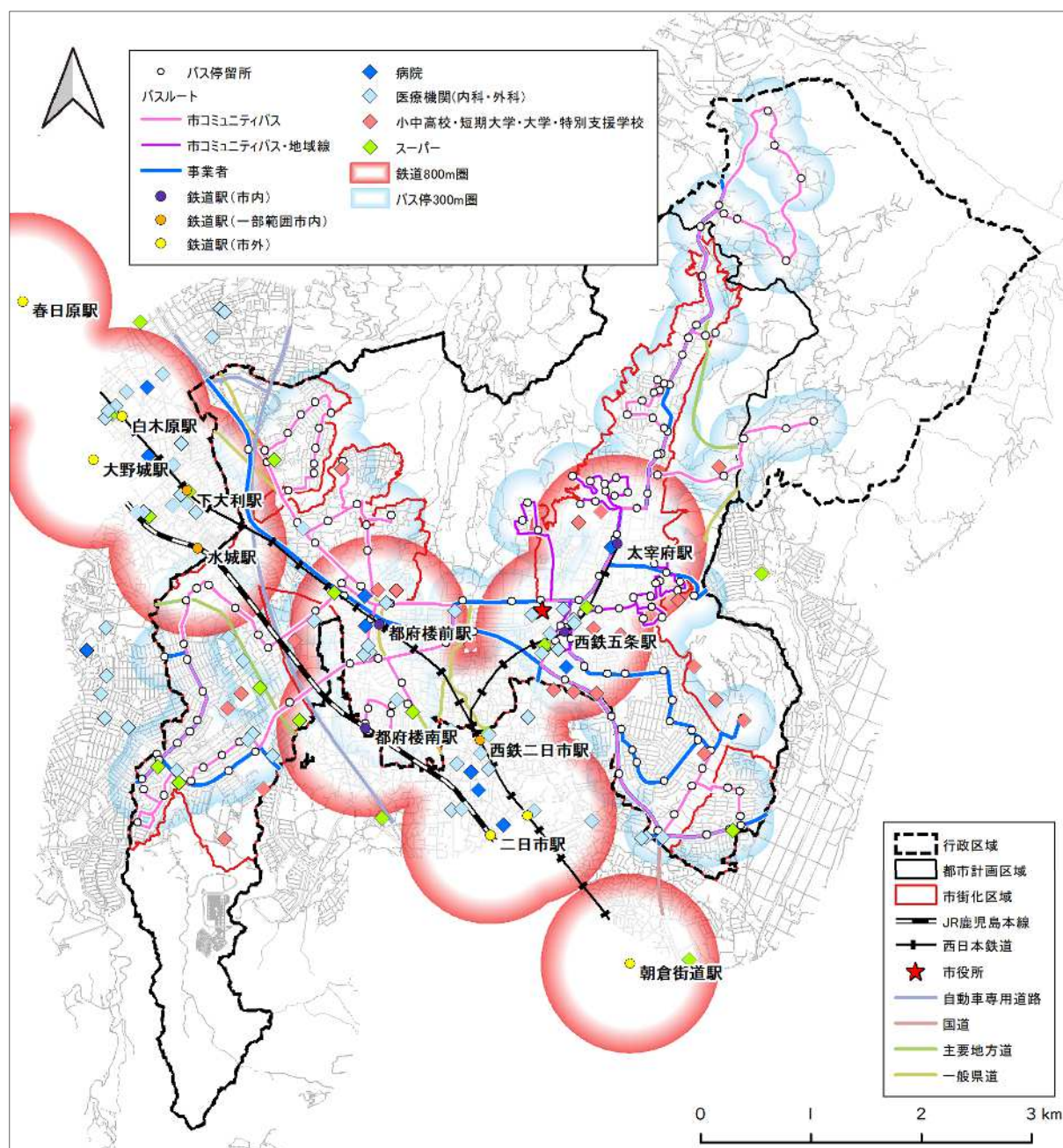
出典：令和4年度都市計画基礎調査

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】

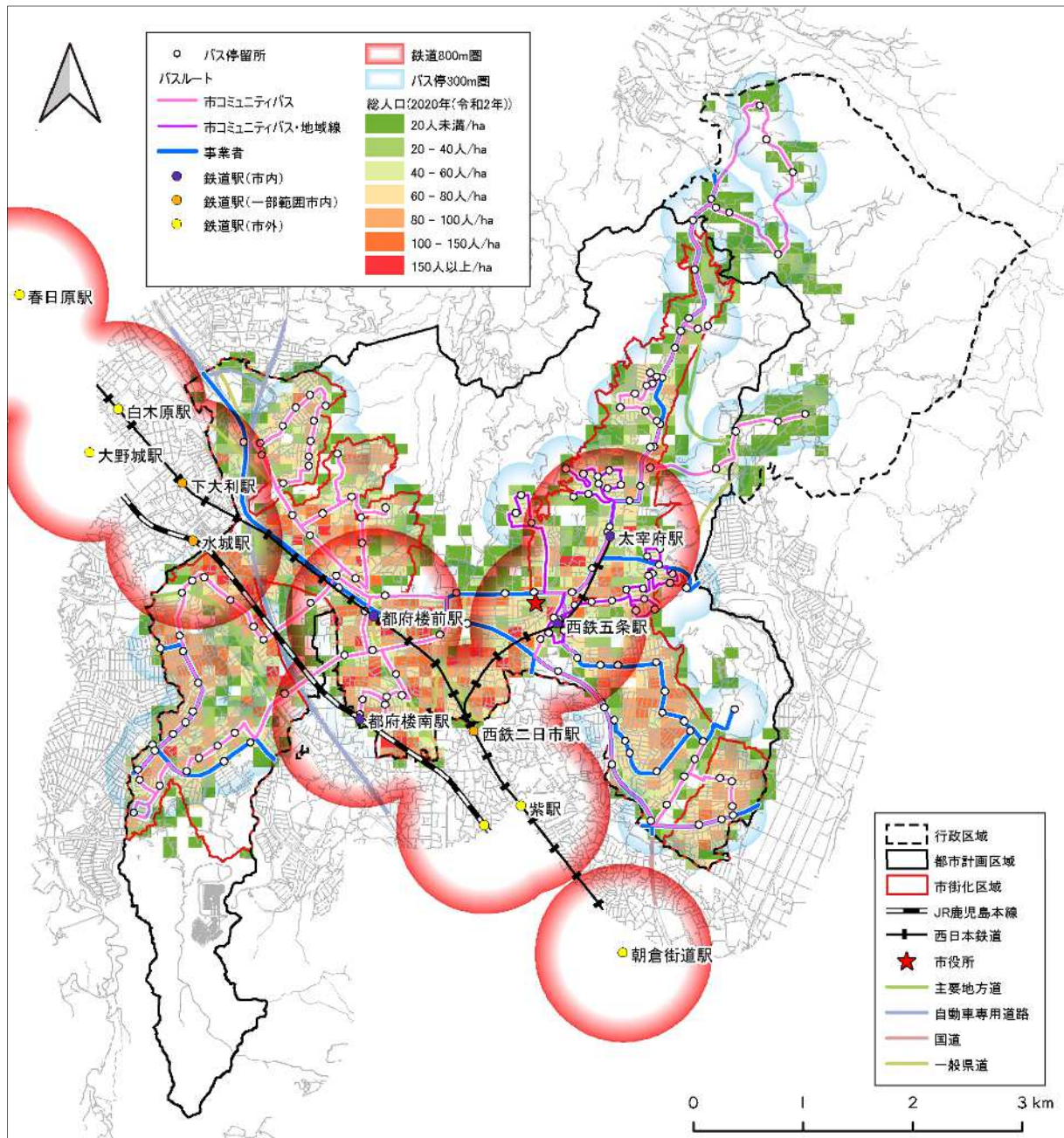


出典：令和4年度都市計画基礎調査

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】



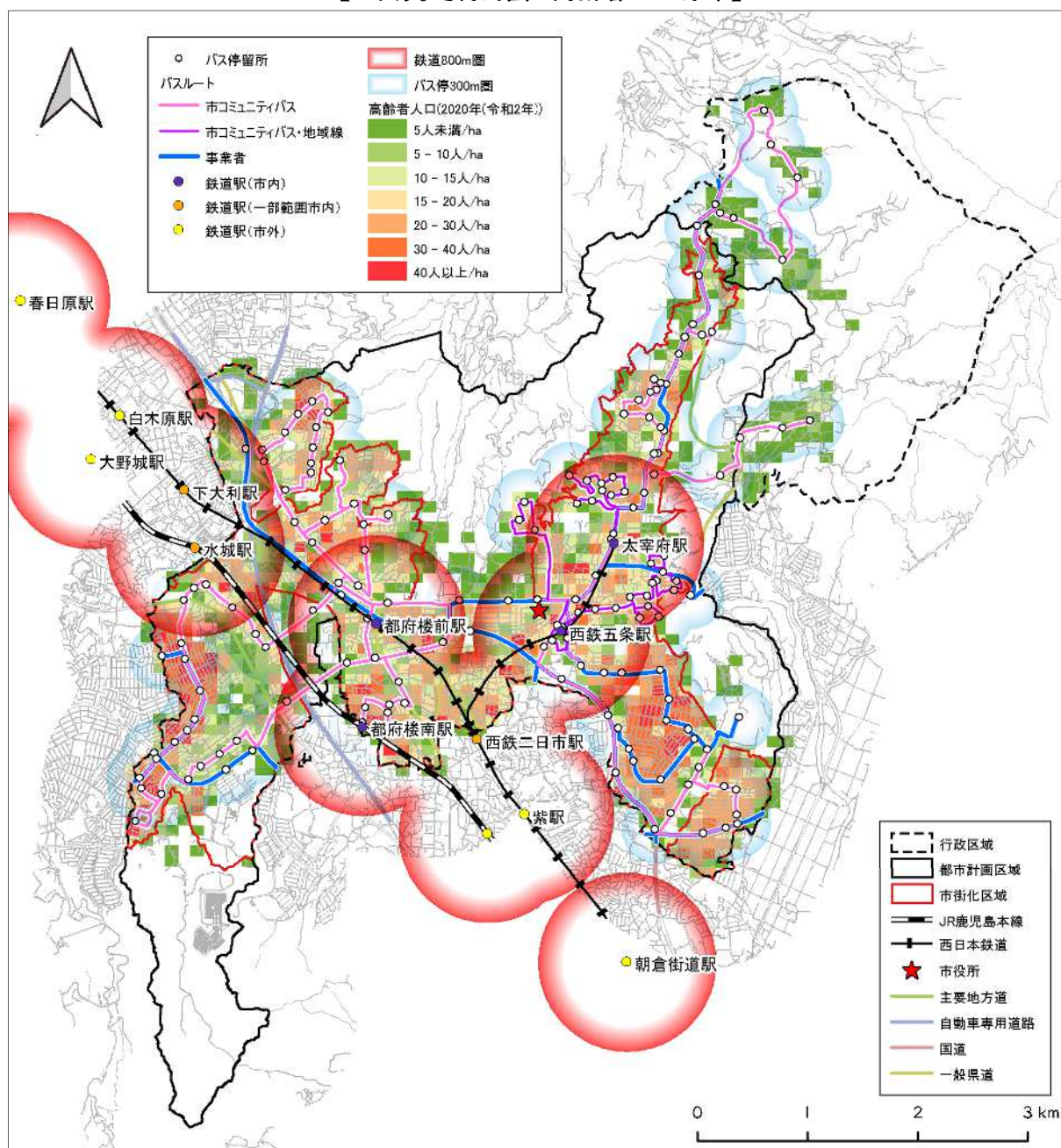
出典：令和4年度都市計画基礎調査

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】



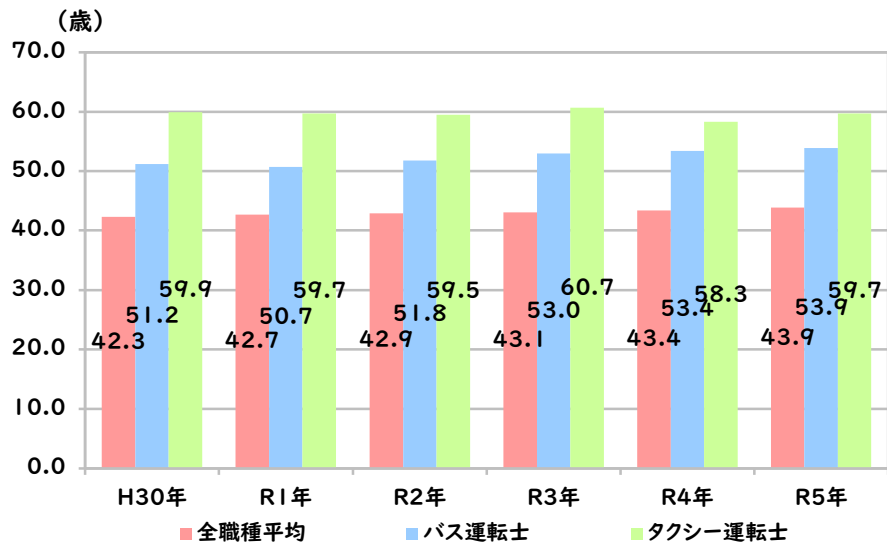
出典：令和4年度都市計画基礎調査

I-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)】

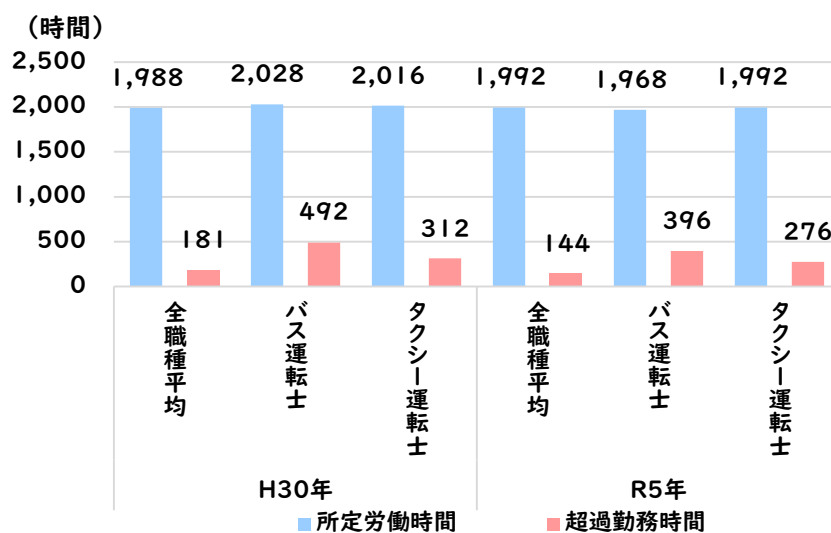


出典：賃金構造基本統計調査

(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)】

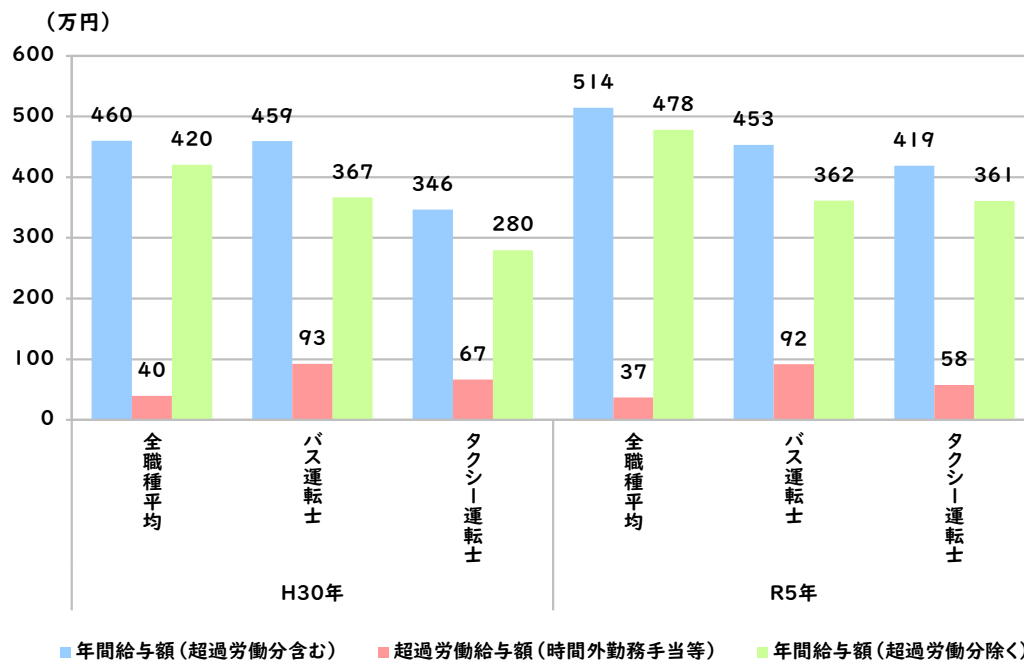


出典：賃金構造基本統計調査

(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。

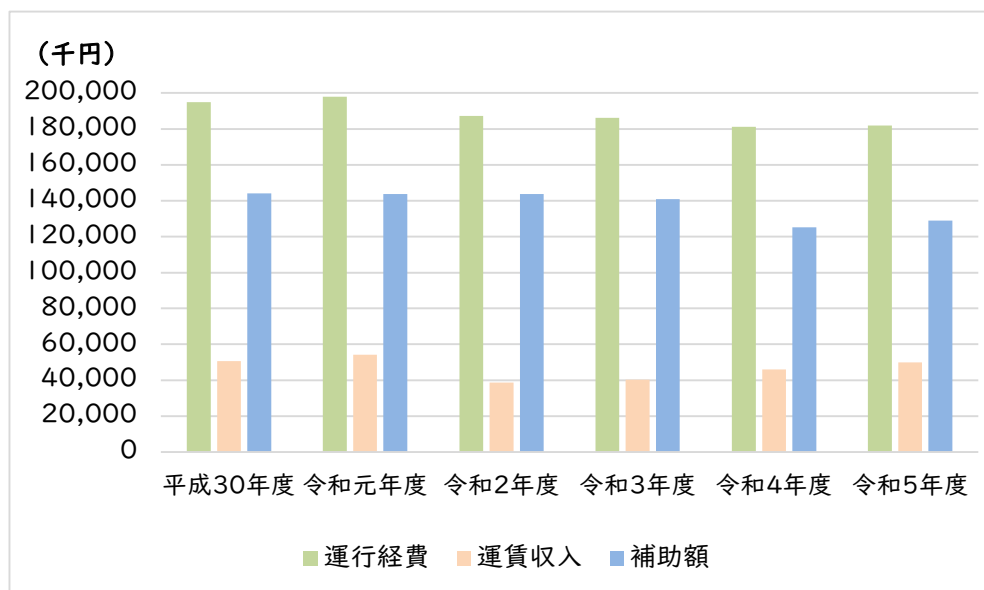
◇運賃収入も、**令和2年度に大きく減少**し、その後はほぼ横ばいで推移しています。

【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】



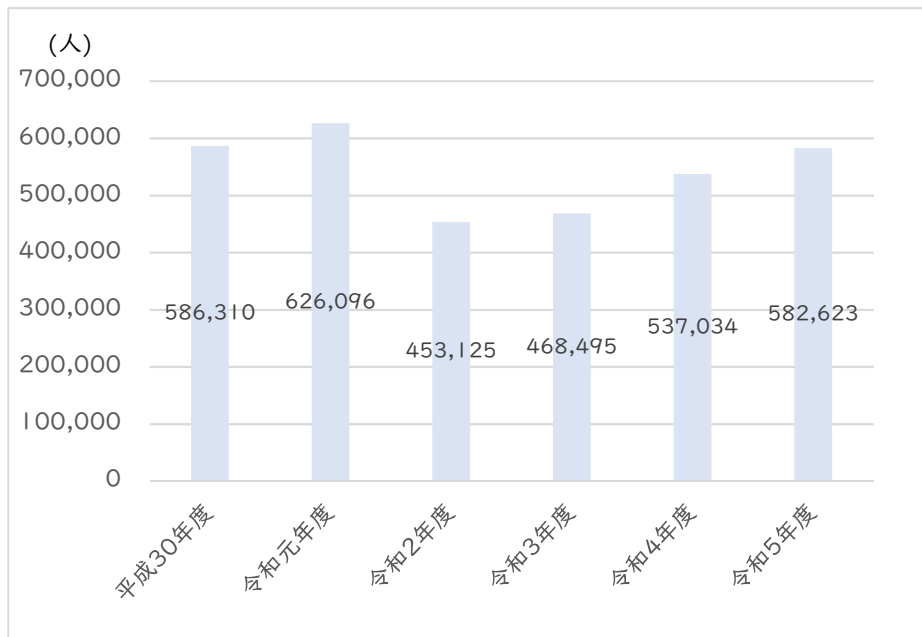
出典：庁内資料

(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

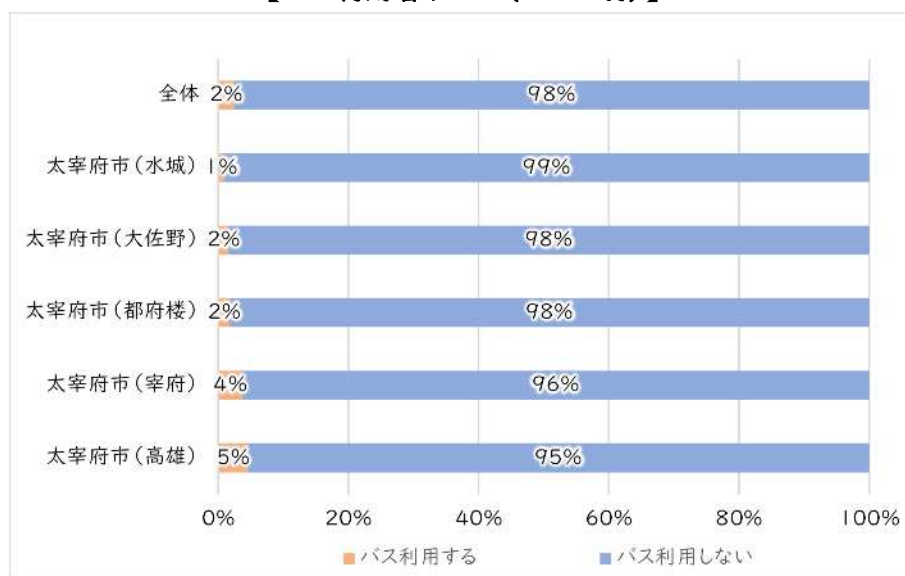
平成29年度～令和2年度に調査された第5回北部九州圏パーソントリップ調査より、居住地が太宰府市である票を抽出し整理を行いました。

(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。

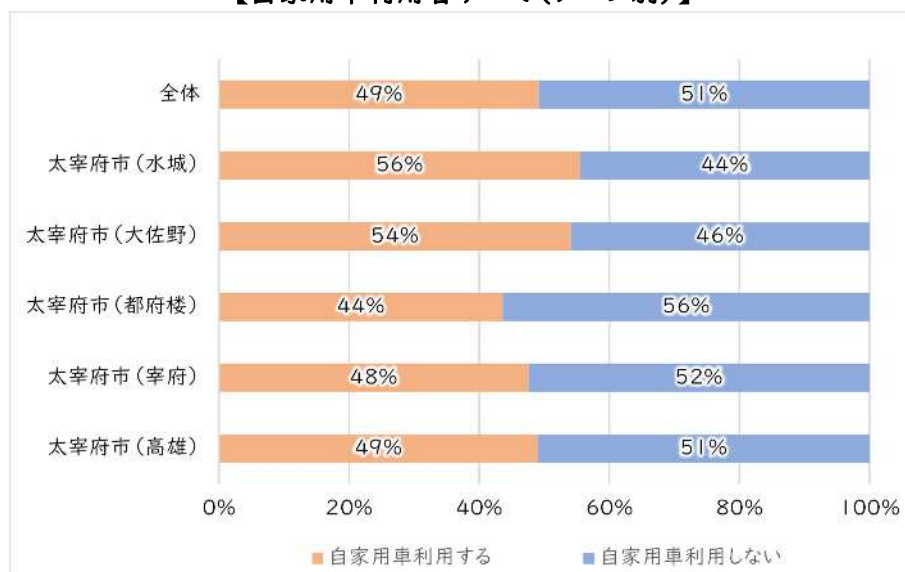
【バス利用者すべて(ゾーン別)】



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。

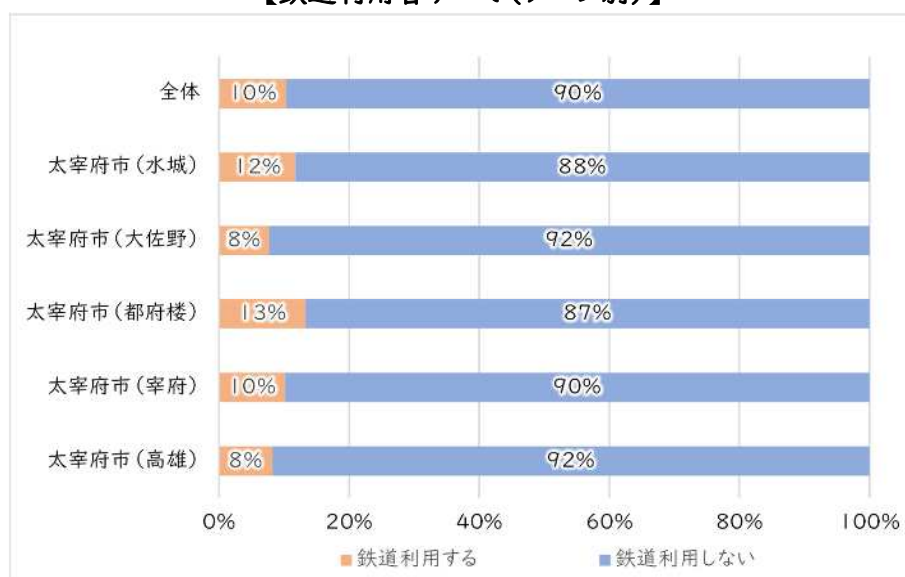
【自家用車利用者すべて(ゾーン別)】



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。

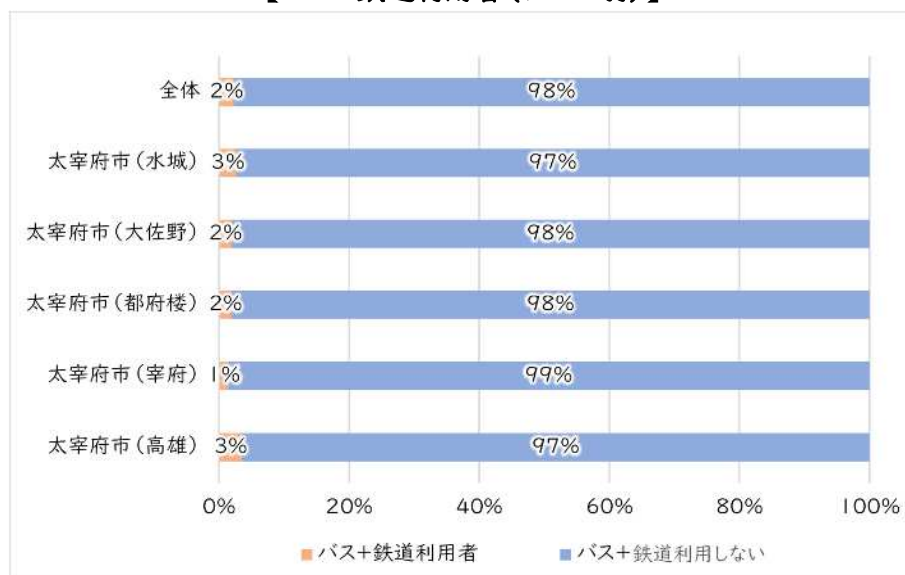
【鉄道利用者すべて（ゾーン別）】



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。

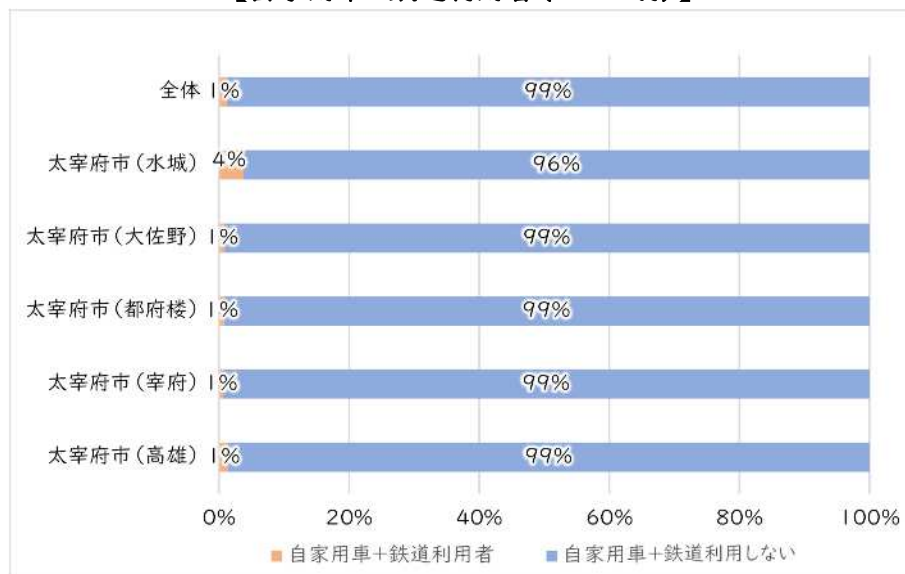
【バス+鉄道利用者（ゾーン別）】



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)】

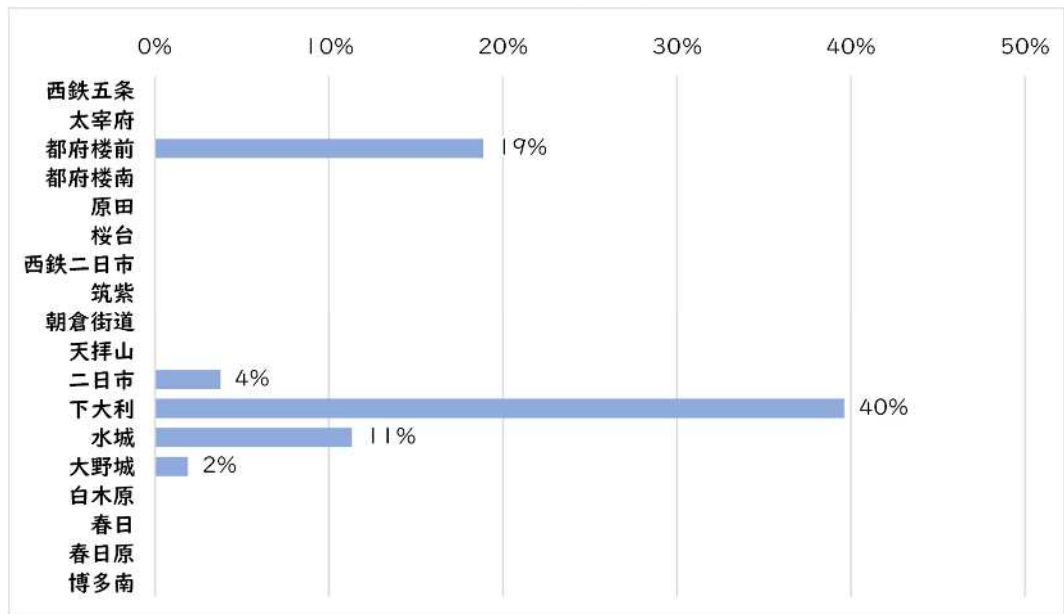


計=3,713

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。

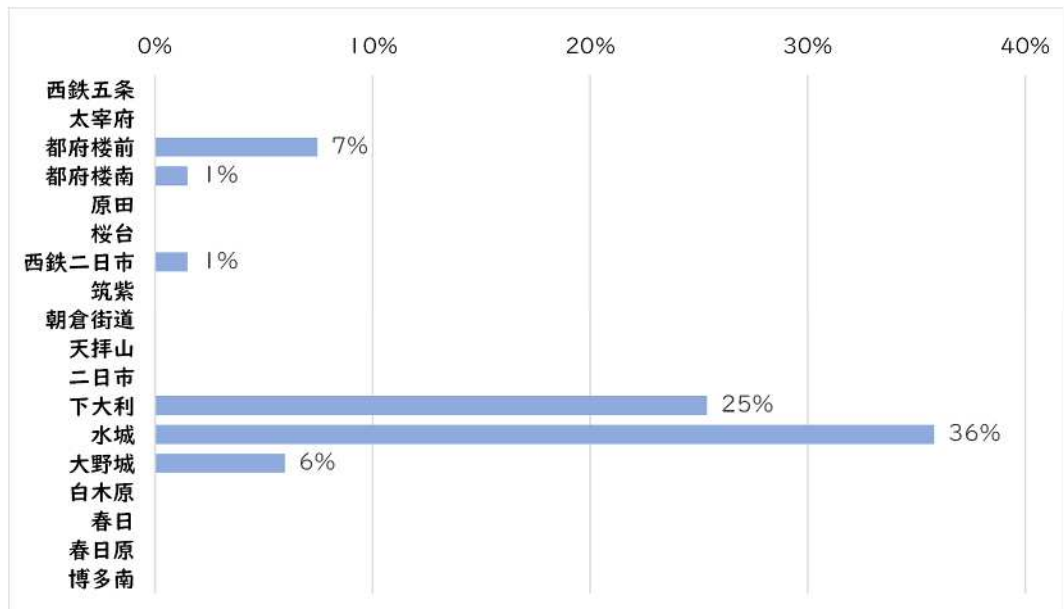
【鉄道利用駅（水城）】



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。

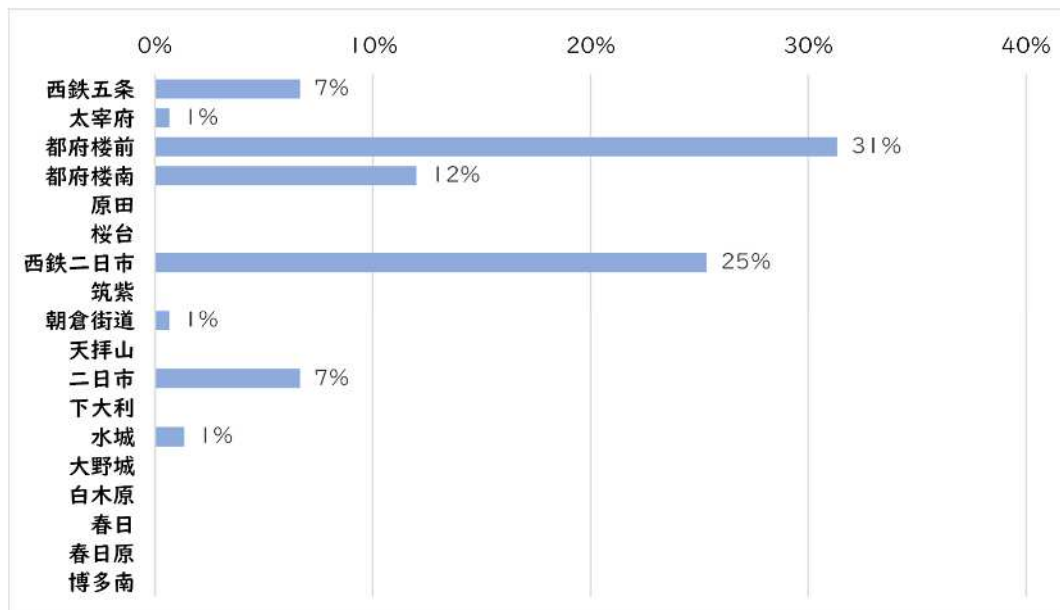
【鉄道利用駅（大佐野）】



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。

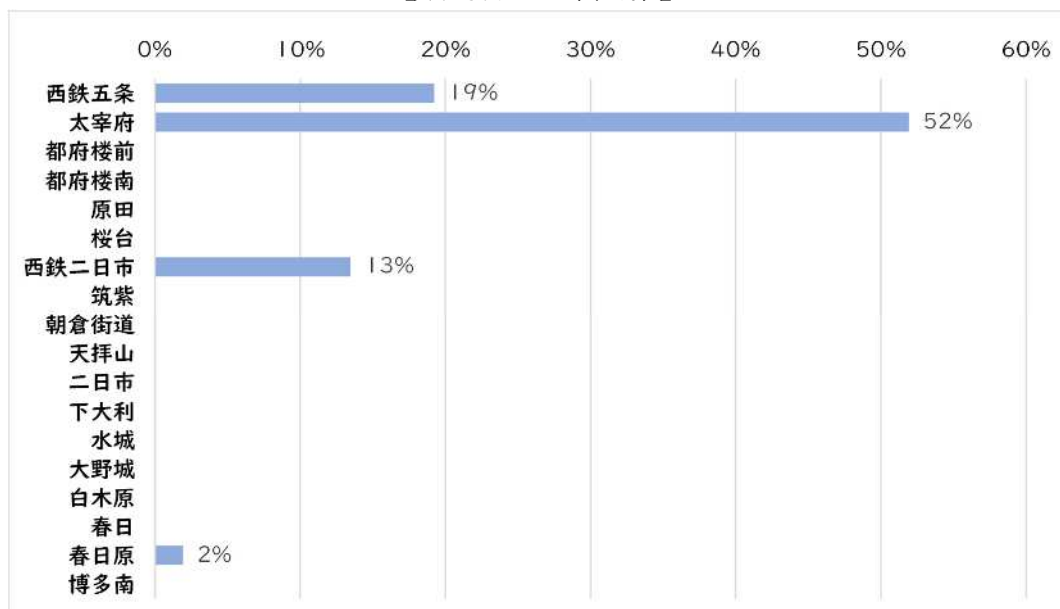
【鉄道利用駅(都府楼)】



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。

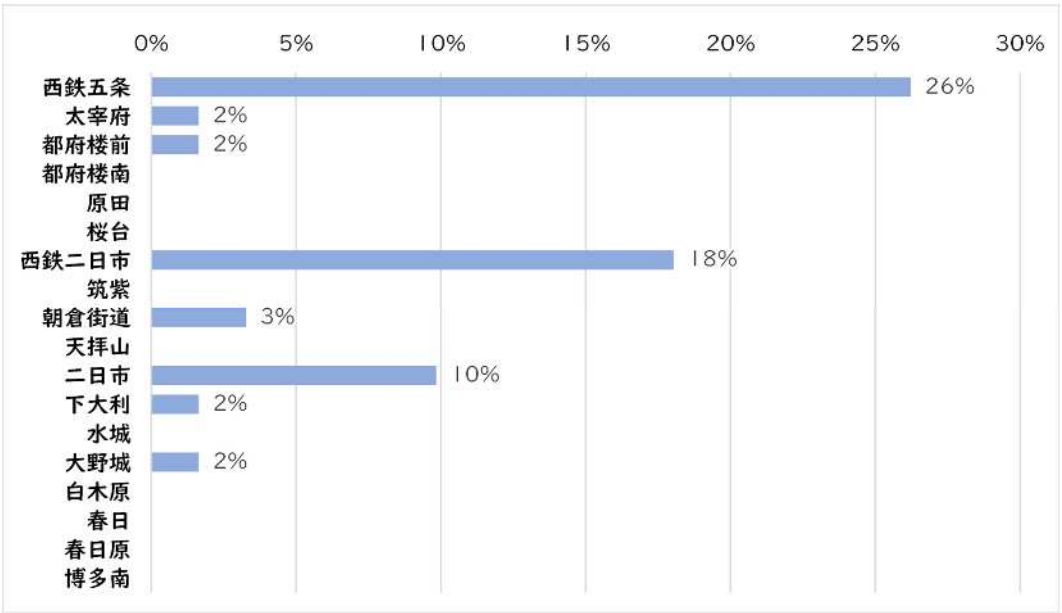
【鉄道利用駅(宰府)】



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

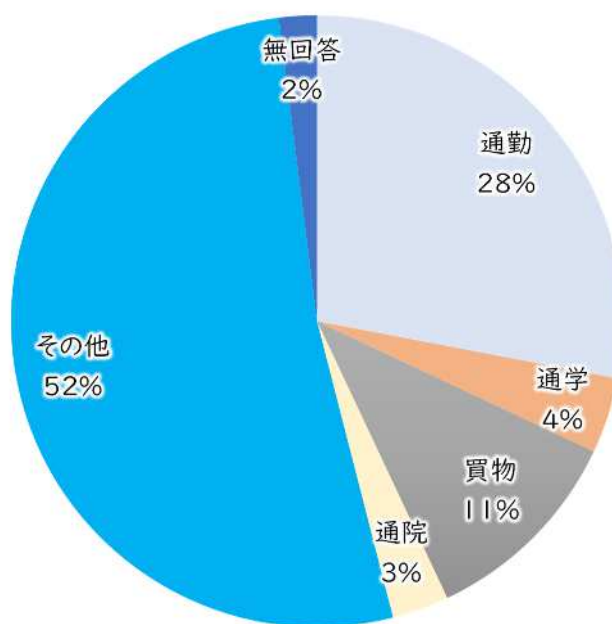
③移動の目的 【バスの利用目的】

■【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。

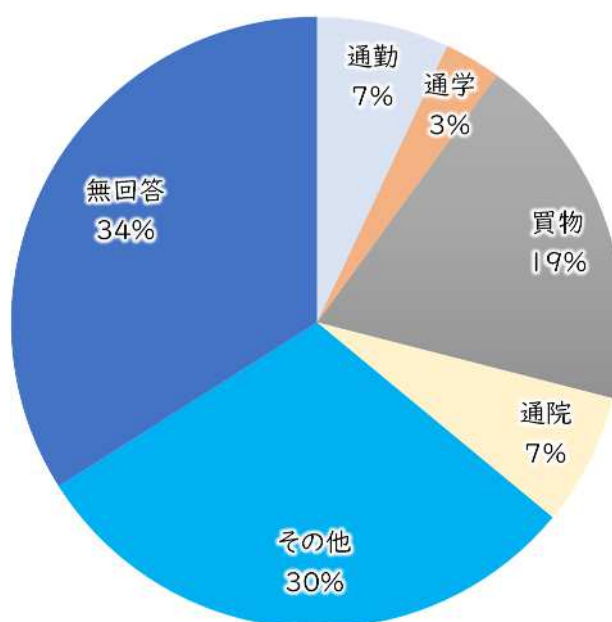
◇なお、「バスの利用目的」は、通勤よりも買い物が多くなっています。

【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

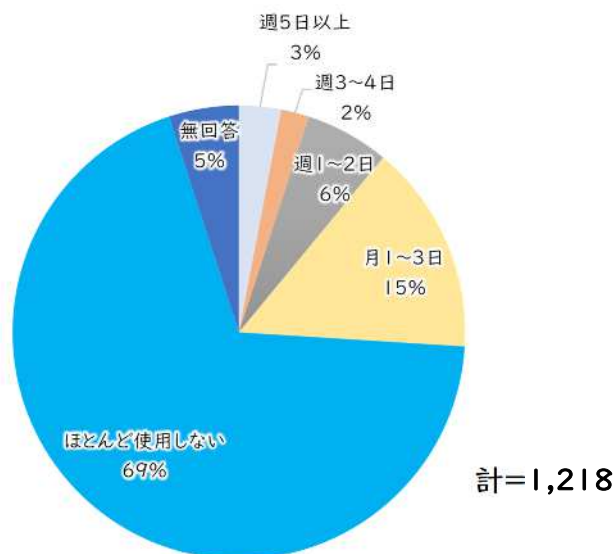
平成30年に立地適正化計画及び地域公共交通計画の策定に向けた検討にあたり、地域住民の日常生活の実態及び移行等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

(2) 調査結果

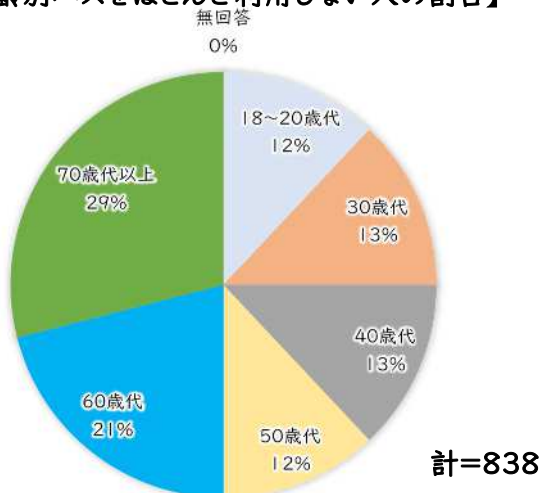
①路線バスやコミュニティバスの利用頻度について

- ◇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。

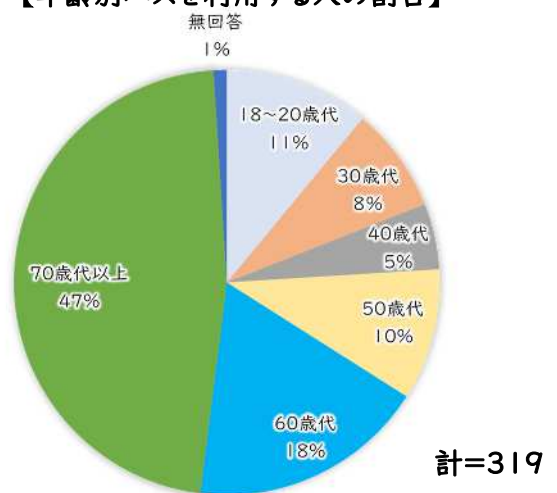
【バスの利用頻度】



【年齢別バスをほとんど利用しない人の割合】

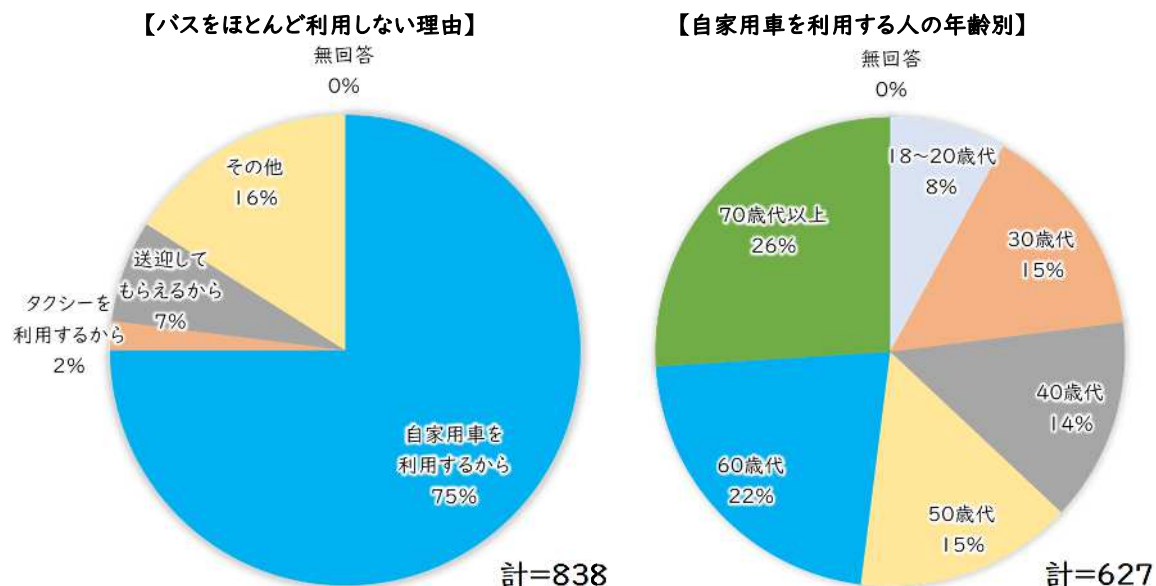


【年齢別バスを利用する人の割合】



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。

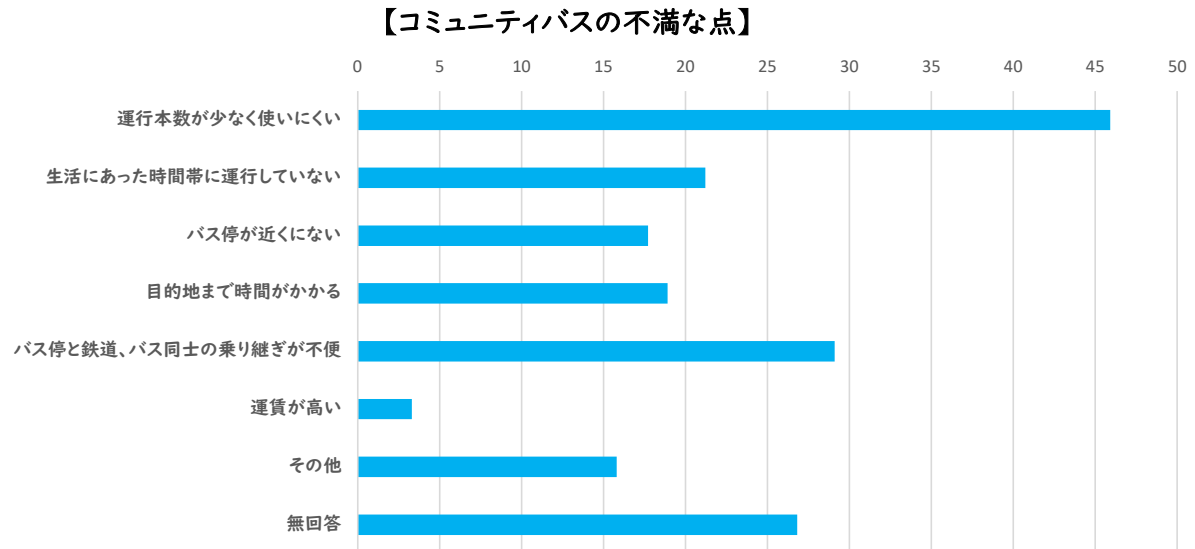


【その他の回答一覧】

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

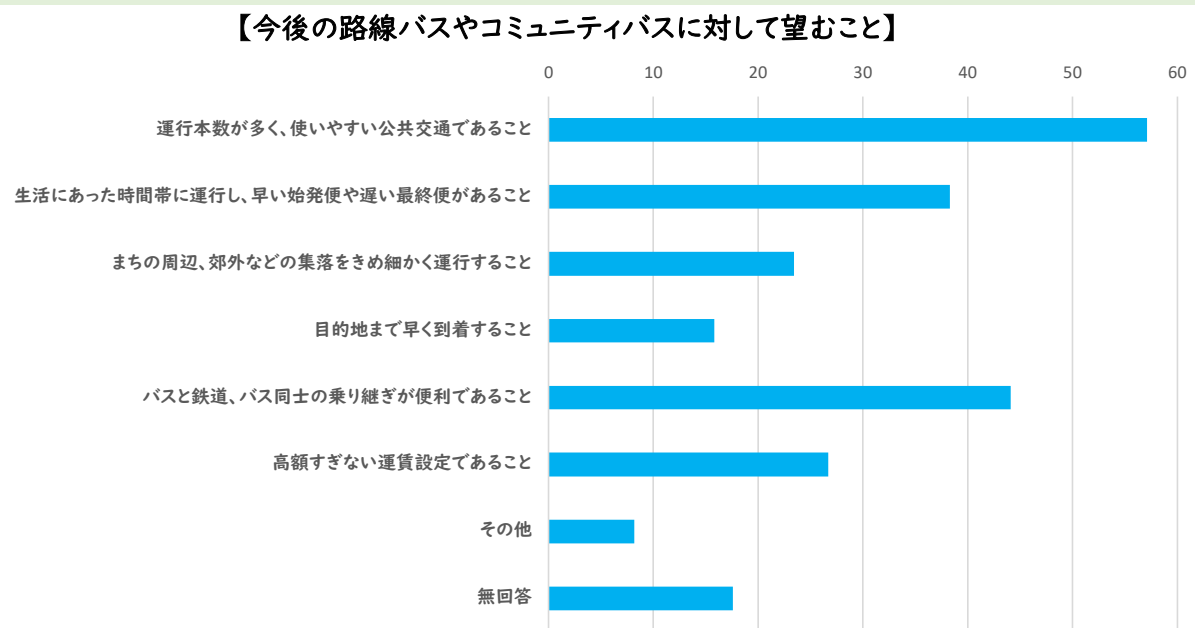
◇コミュニティバスの不満な点としては、「運行本数が少なく、使いにくい」が最も多く、次いで「バス停と鉄道、バス同士の乗り継ぎが不便」となっている等、運行の時間帯に関する不満が多いです。



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)

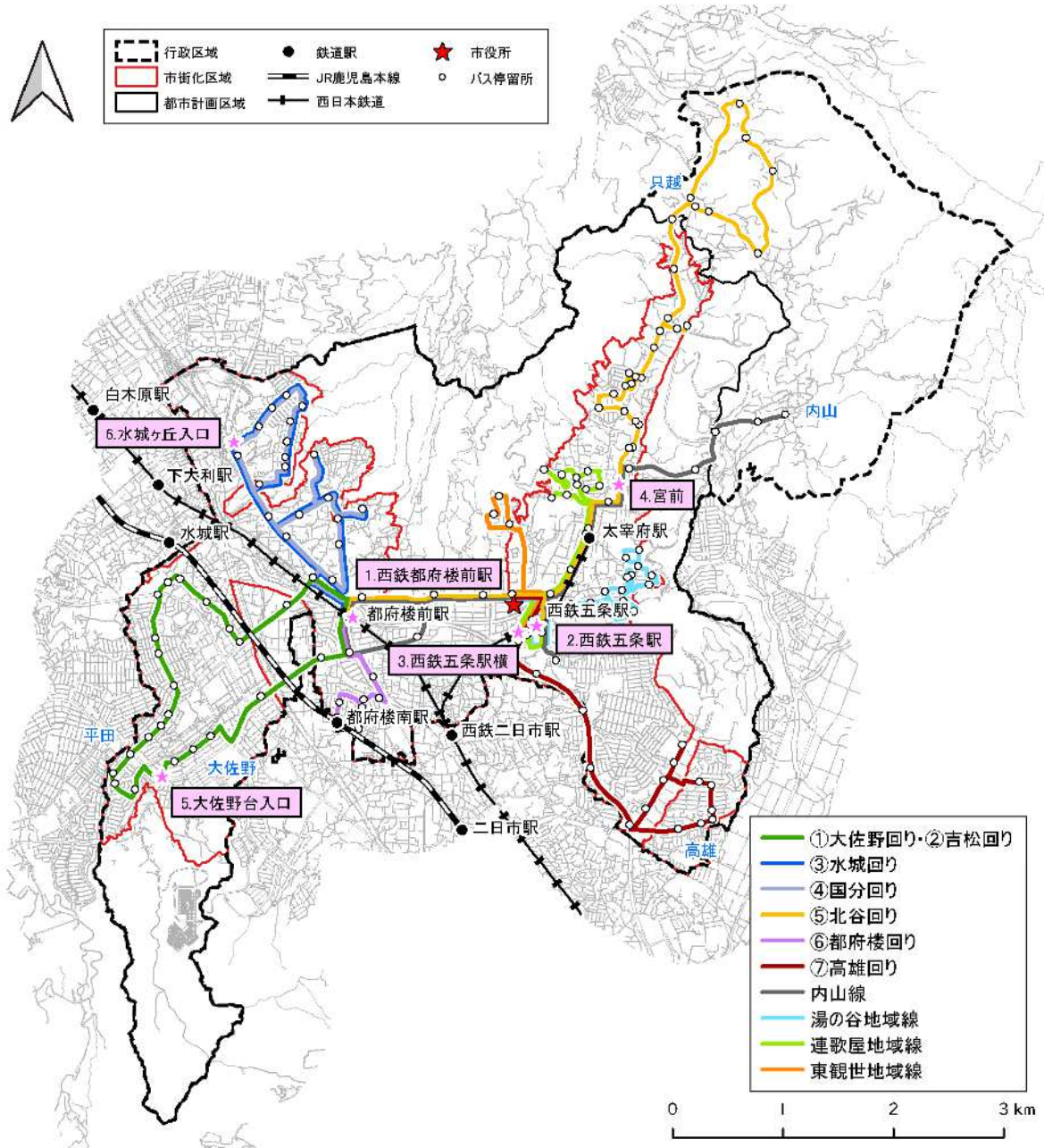
調査地点	バス路線	観測するバス	観測内容
1.都府楼駅前	①大佐野回り	到着するバス	降車する人数
	②吉松回り	到着するバス	降車する人数
	③水城回り	到着するバス	降車する人数
	④国分回り	到着するバス	降車する人数
	⑤北谷回り	到着するバス	降車する人数
	⑥都府楼回り	到着するバス	降車する人数
	内山線[竈門神社]	到着するバス	降車する人数
2.西鉄五条駅	⑤北谷回り	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
	内山線[竈門神社]	両方向のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車中の人数
3.西鉄五条駅横	⑦高雄回り	市役所方面のバス	乗・降車する人数、乗降後の乗車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

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】

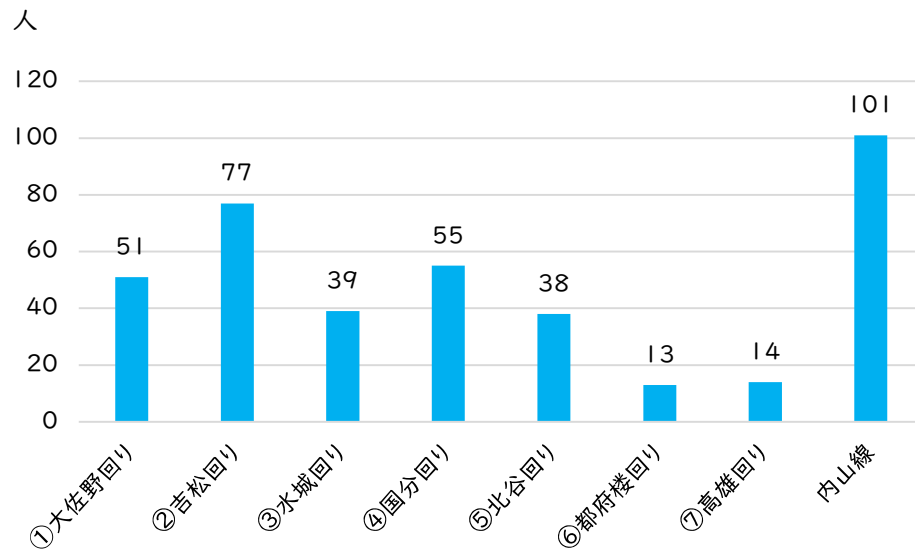


(3) 調査結果

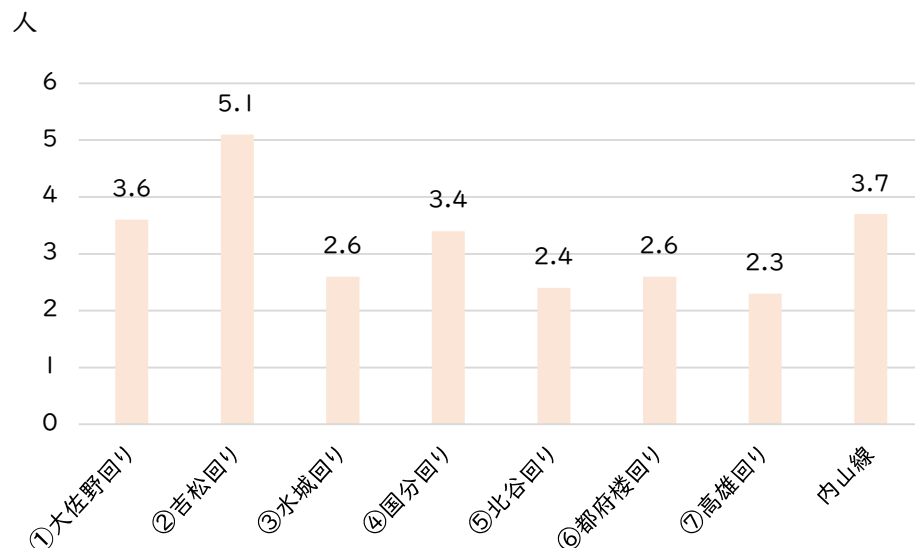
①乗降者数

- ◇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。

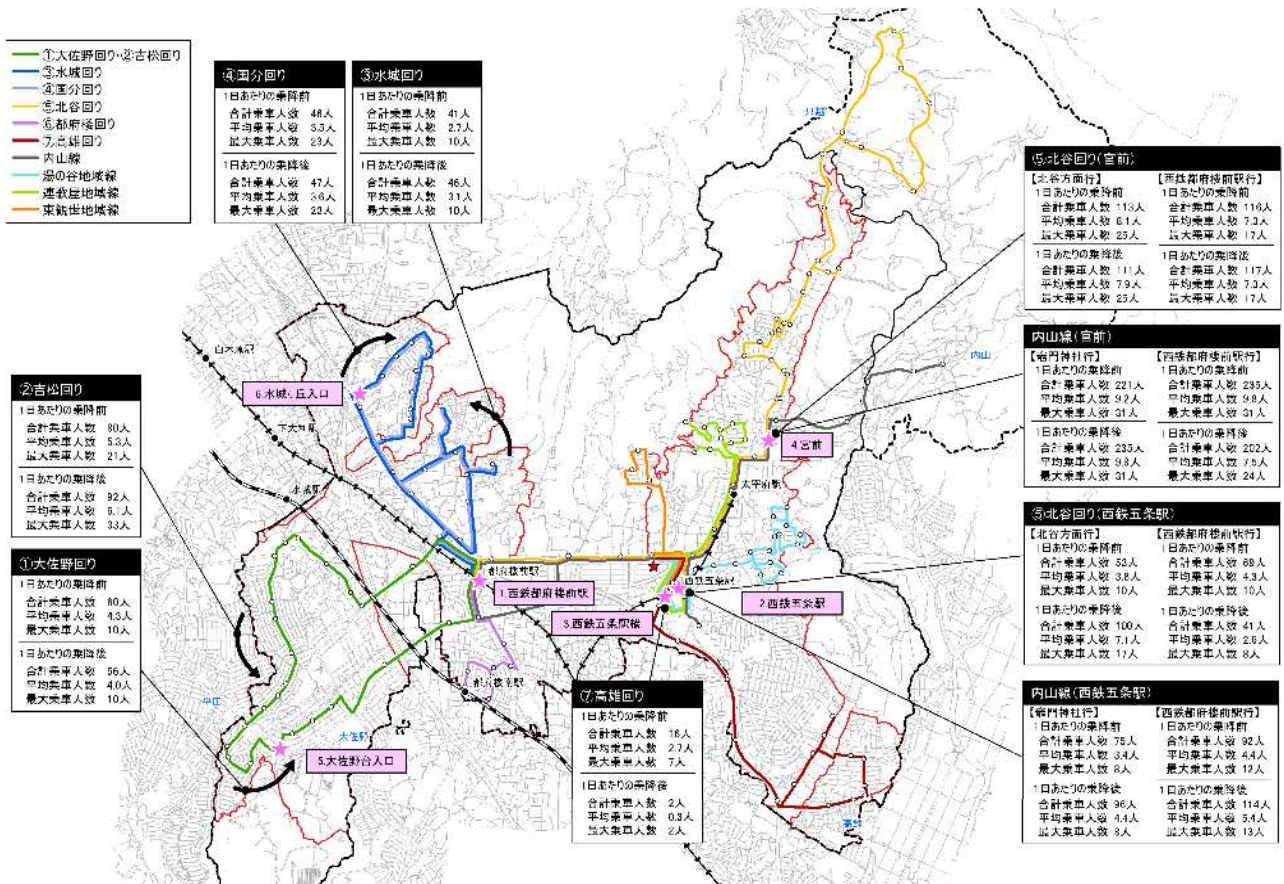
【1日あたりの合計降車人数】



【1便あたりの平均降車人数】



【乗車中人数】

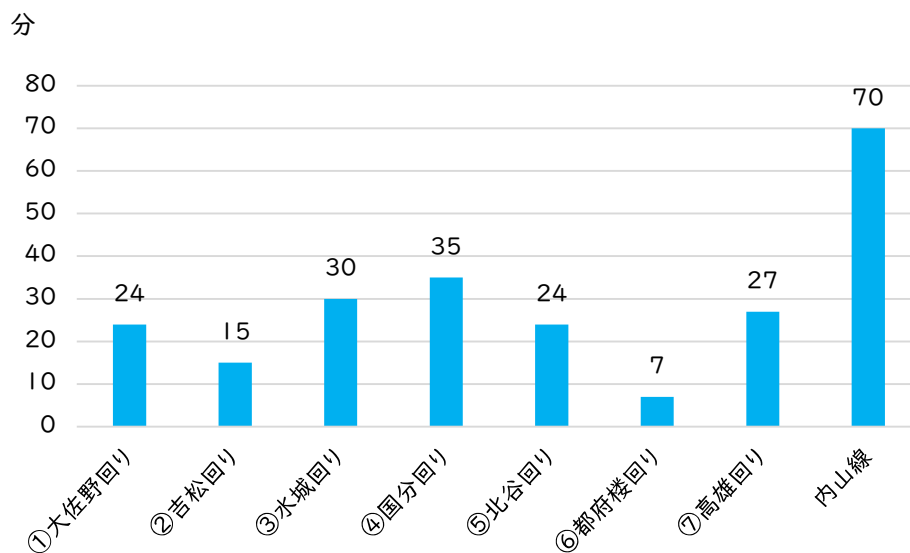


②遅れ時間

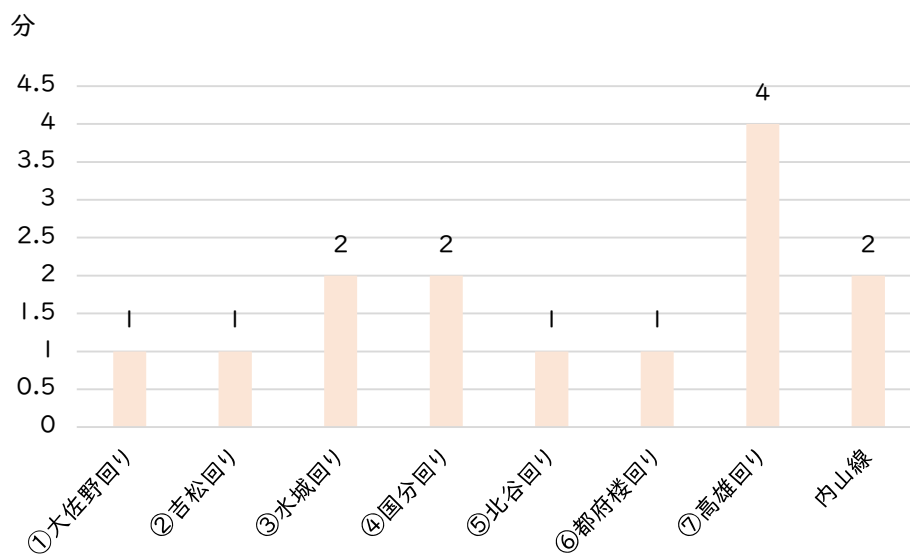
◇1便あたりの最大遅れ時間は、「**内山線**」が最も大きくなっています。

◇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。

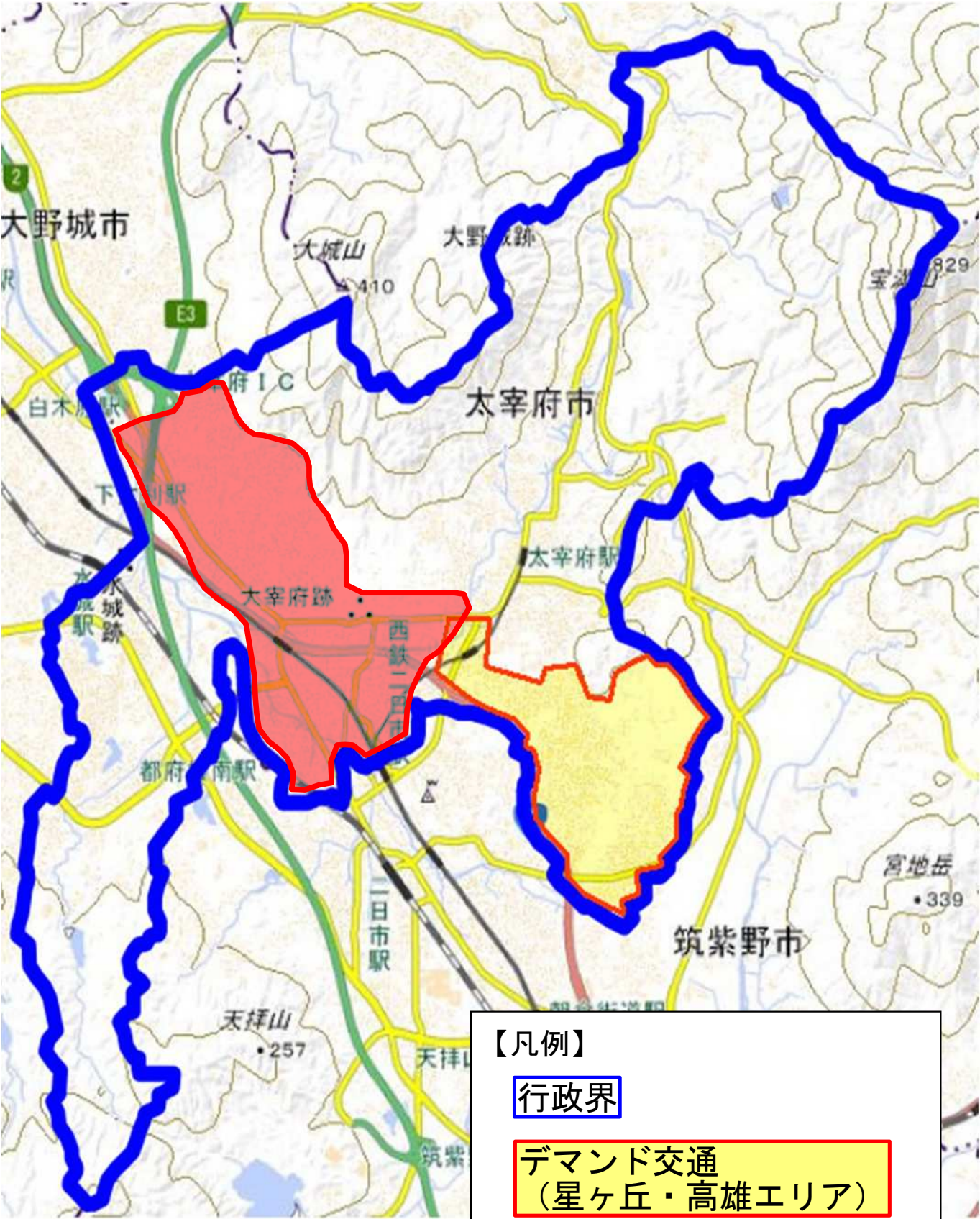
【1便あたりの最大遅れ時間】



【1便あたりの平均遅れ時間】



【市域全体】



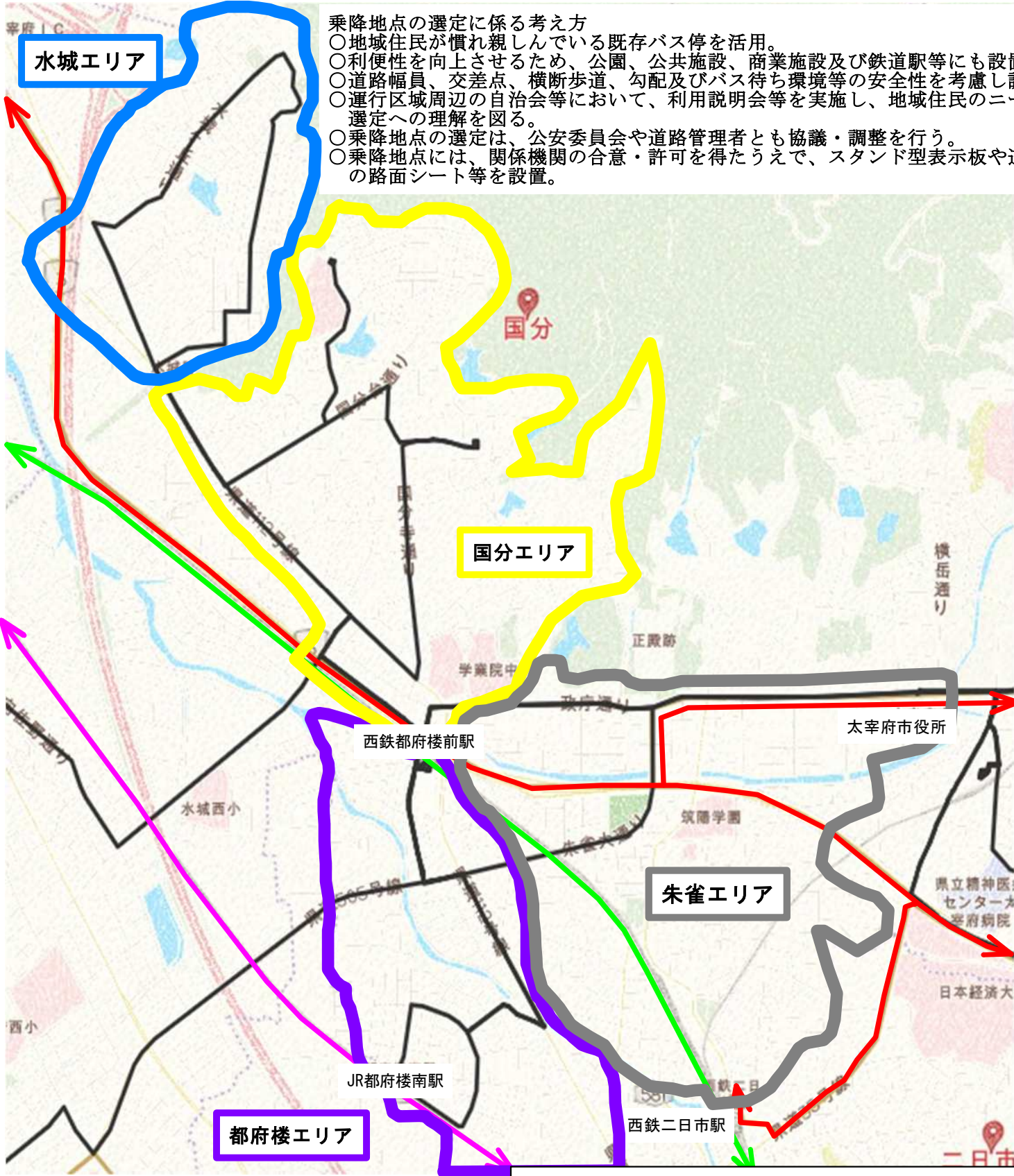
【凡例】

行政界

デマンド交通
(星ヶ丘・高雄エリア)

事業実施地域

【運行区域拡大】



乗降地点の選定に係る考え方

- 地域住民が慣れ親しんでいる既存バス停を活用。
- 利便性を向上させるため、公園、公共施設、商業施設及び鉄道駅等にも設置。
- 道路幅員、交差点、横断歩道、勾配及びバス待ち環境等の安全性を考慮し設置。
- 運行区域周辺の自治会等において、利用説明会等を実施し、地域住民のニーズ把握や選定への理解を図る。
- 乗降地点の選定は、公安委員会や道路管理者とも協議・調整を行う。
- 乗降地点には、関係機関の合意・許可を得たうえで、スタンド型表示板や道路張付式の路面シート等を設置。

【既存の交通サービス】

西鉄電車	天神大牟田線	緑線
JR	鹿児島本線	紫線
西鉄バス	400、4-1、ライナーバス旅人、星ヶ丘線	赤線
まほろば号	水城回り、国分回り、北谷回り	黒線
タクシー	内山線、都府楼回り	黒線