

【審議案件】

令和元年度

第1回

太宰府市地域公共交通 活性化協議会

太宰府市 都市計画課

次第

1. 地域公共交通活性化協議会について
2. 太宰府市立地適正化計画の策定における議論について
3. 太宰府市総合交通計画の策定における議論について
4. 太宰府市の公共交通網の概況（振り返り）
5. 太宰府市の公共交通網の課題
6. 太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）
7. 今後の予定について

1. 協議会の目的

地域公共交通活性化協議会の目的

人口減少等が予測される将来においても持続可能な地域公共交通網の形成を目的として、「地域公共交通網形成計画」の策定やその他必要な事項について、調査、協議すること。

地域公共交通活性化協議会の位置づけ

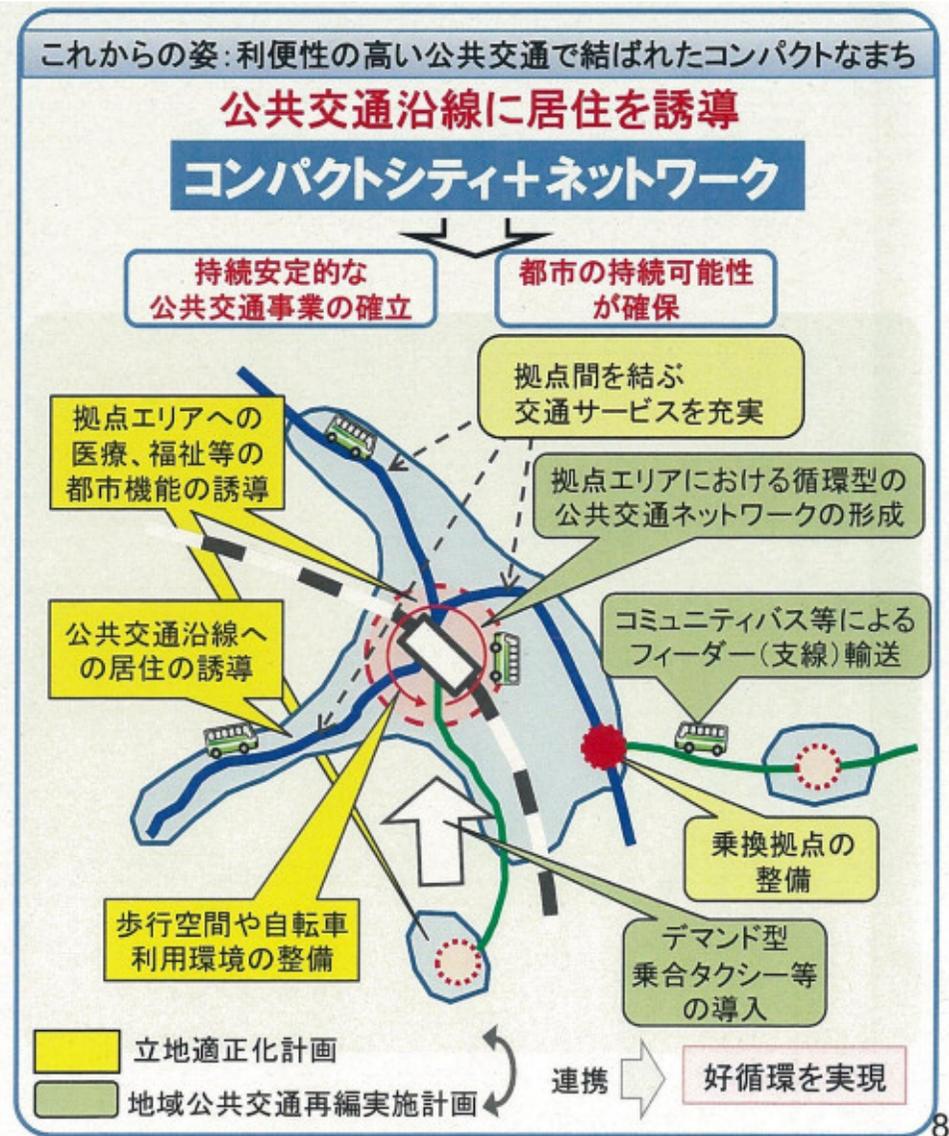
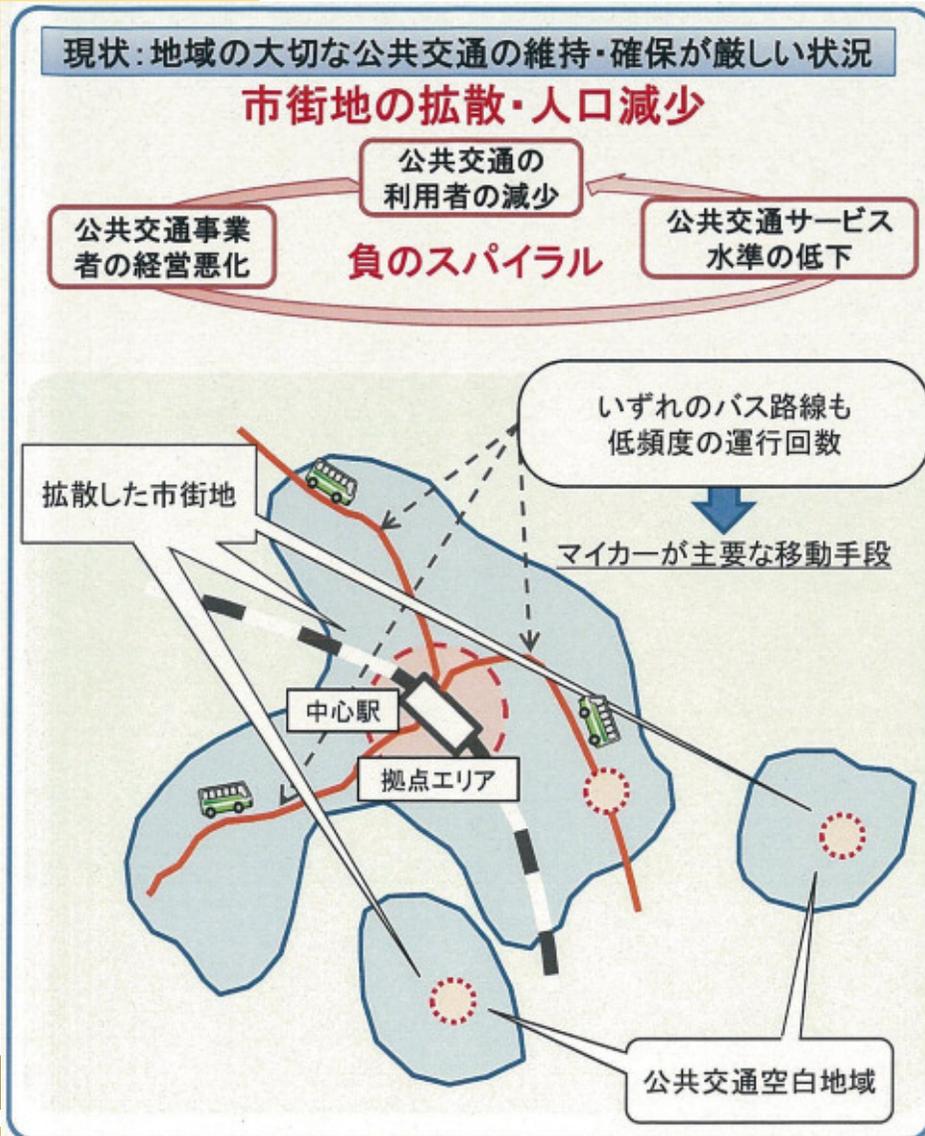
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条、道路運送法施行規則第9条の3・・・の規定に基づき、地方公共交通網形成計画等の作成及び実施に関し必要な協議を行うこと。

太宰府市附属機関設置に関する条例（別表）抜粋

太宰府市地域公共交通活性化協議会

2.立地適正化計画の策定における議論

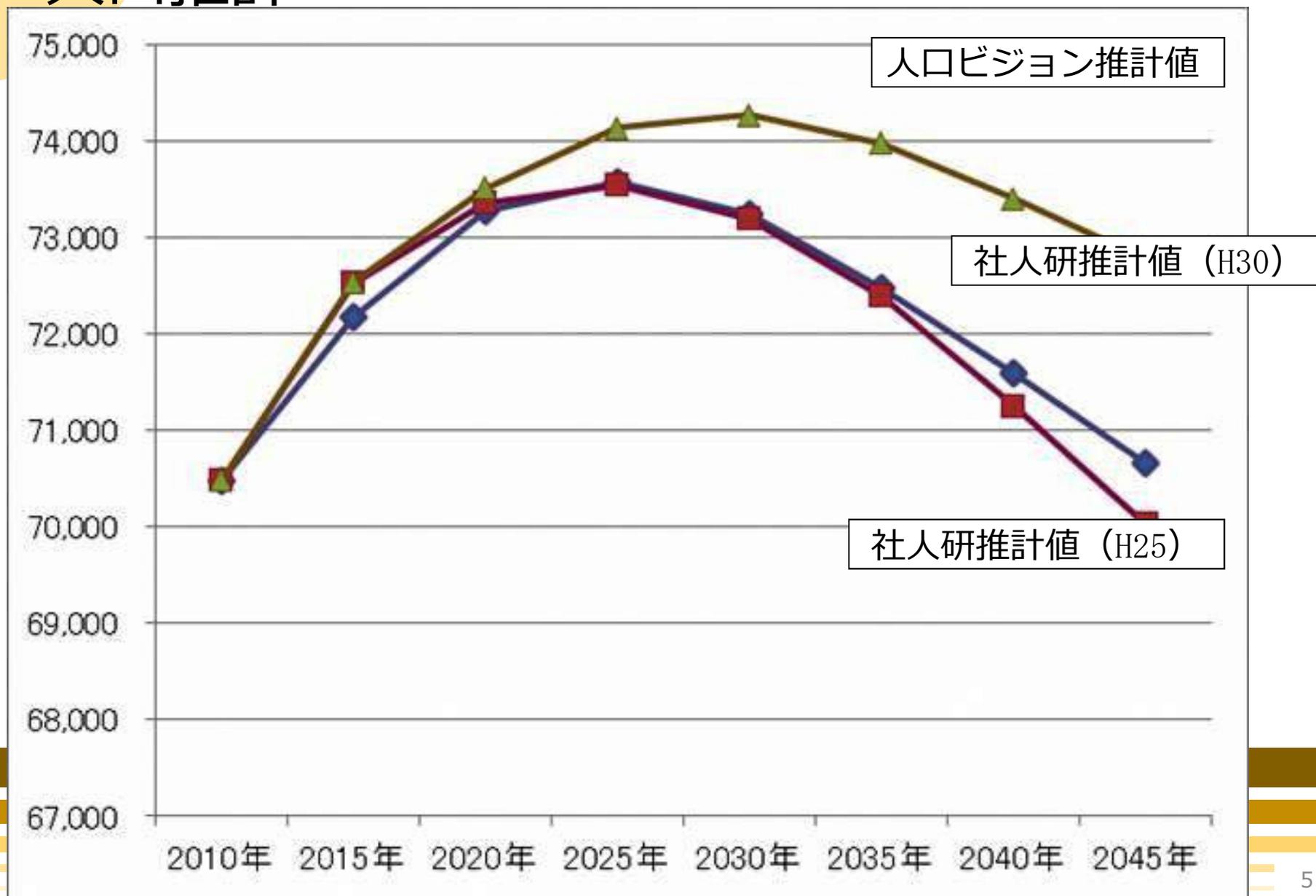
2. 立地適正化計画の策定における議論 ◆コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※出典：報道発表資料「地域公共交通再編実施計画の認定
 について～岐阜市が全国で第1号～」
 添付資料内参考③改正地域公共交通活性化再生法の概要
 （平成27年8月、国土交通省HP）

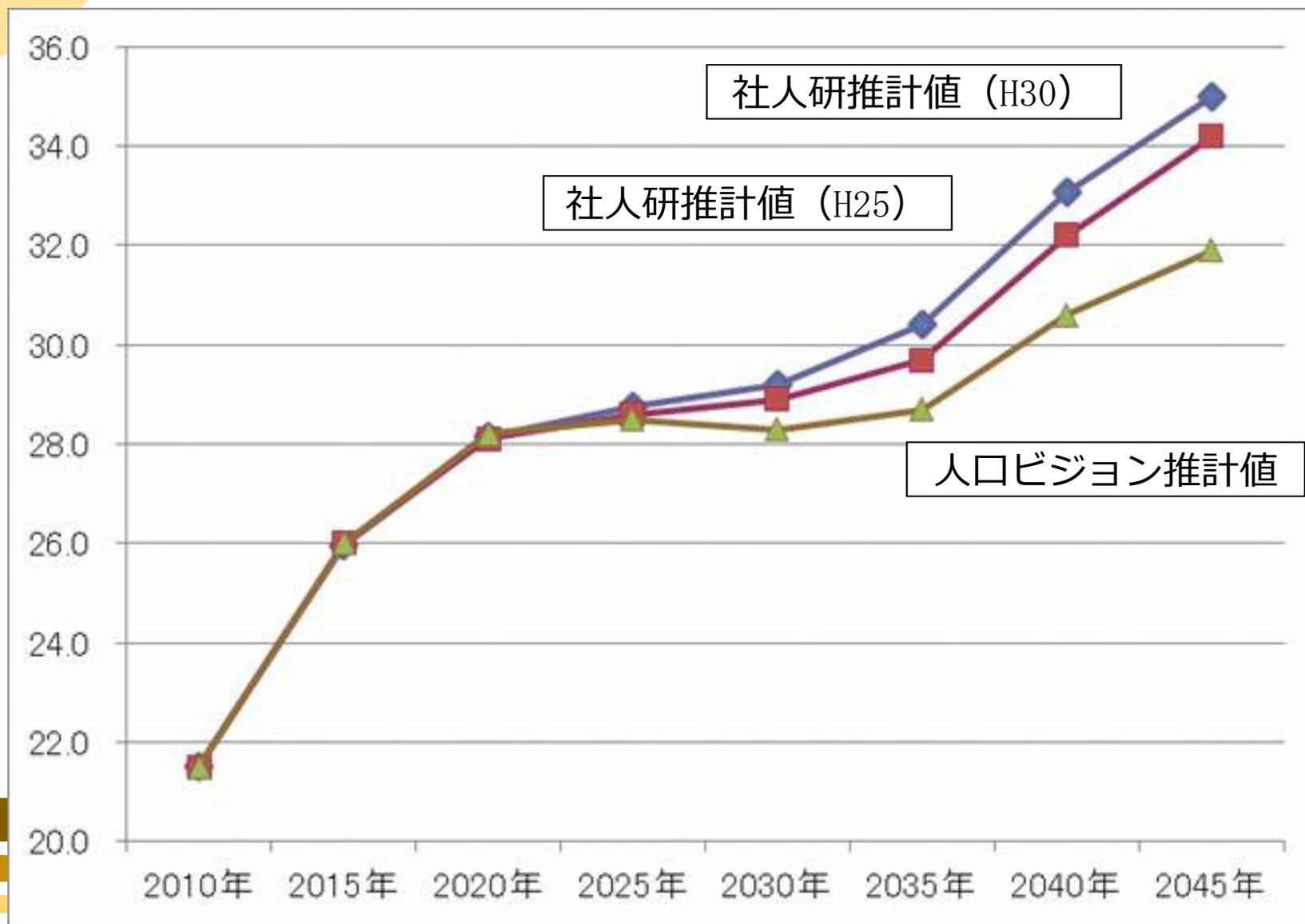
2. 立地適正化計画の策定における議論

• 人口推計



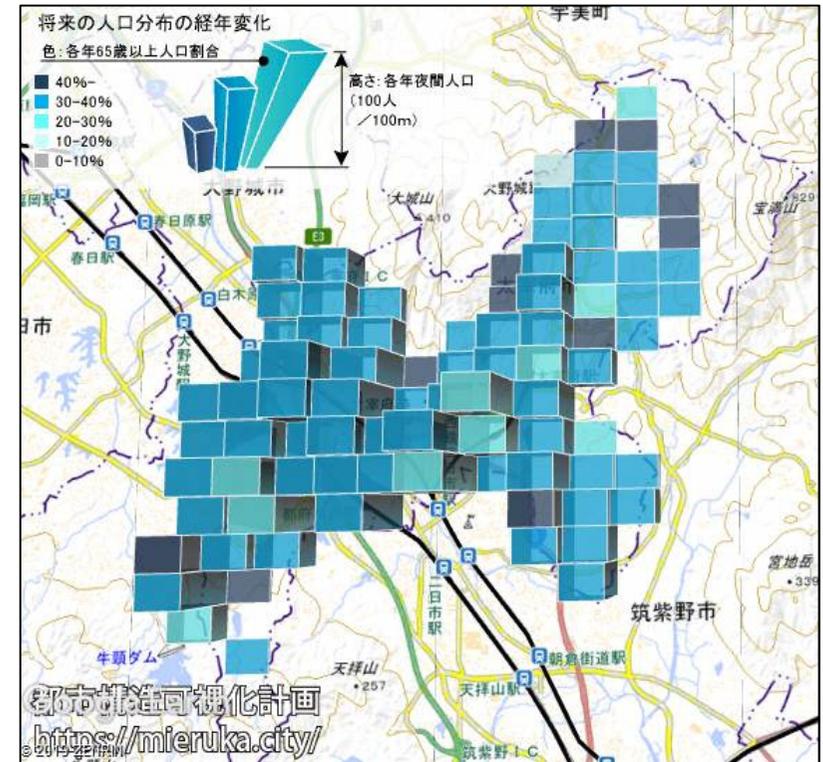
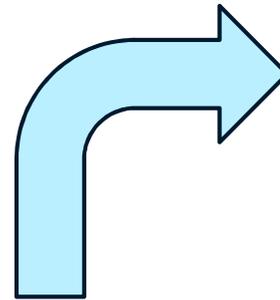
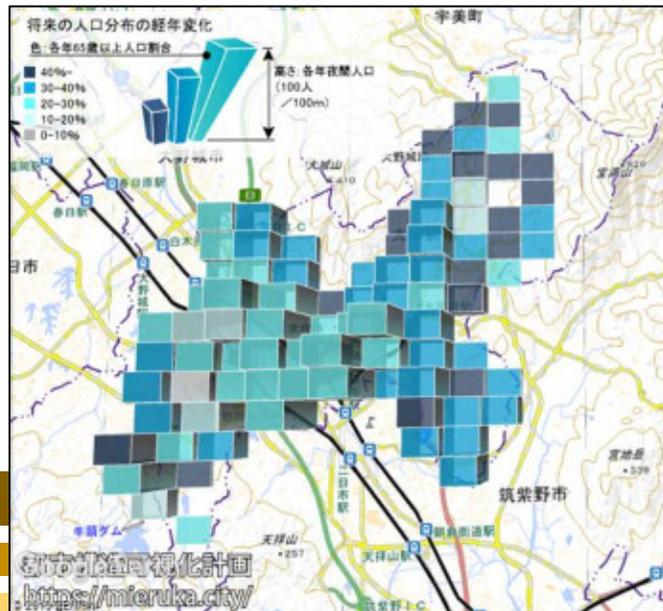
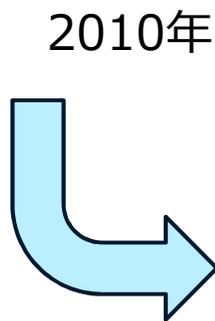
2. 立地適正化計画の策定における議論

- 高齢化率将来推計



2. 立地適正化計画の策定における議論

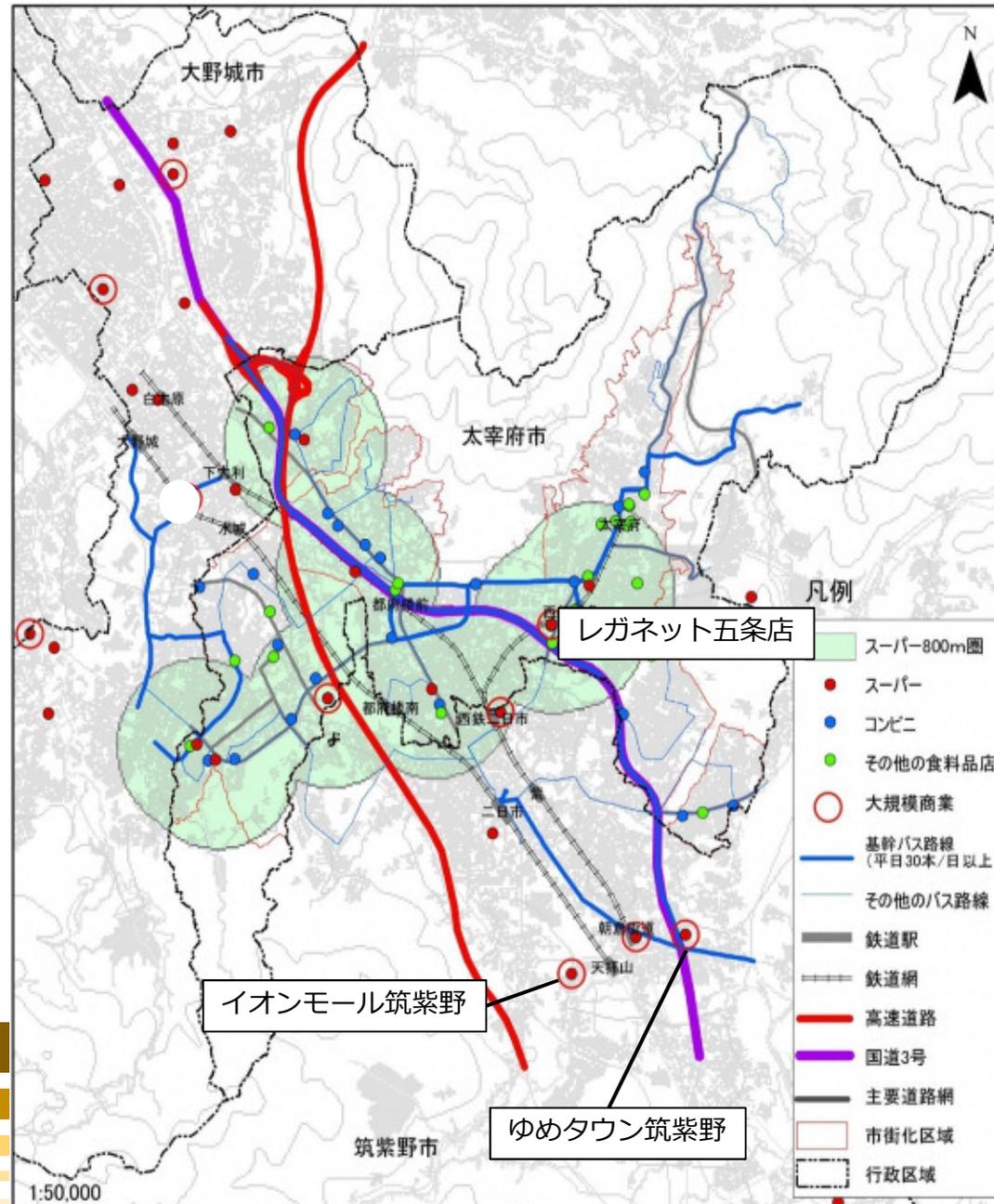
• 高齢化と人口密度



2030年

2. 立地適正化計画の策定における議論

• 商業機能



2. 立地適正化計画の策定における議論

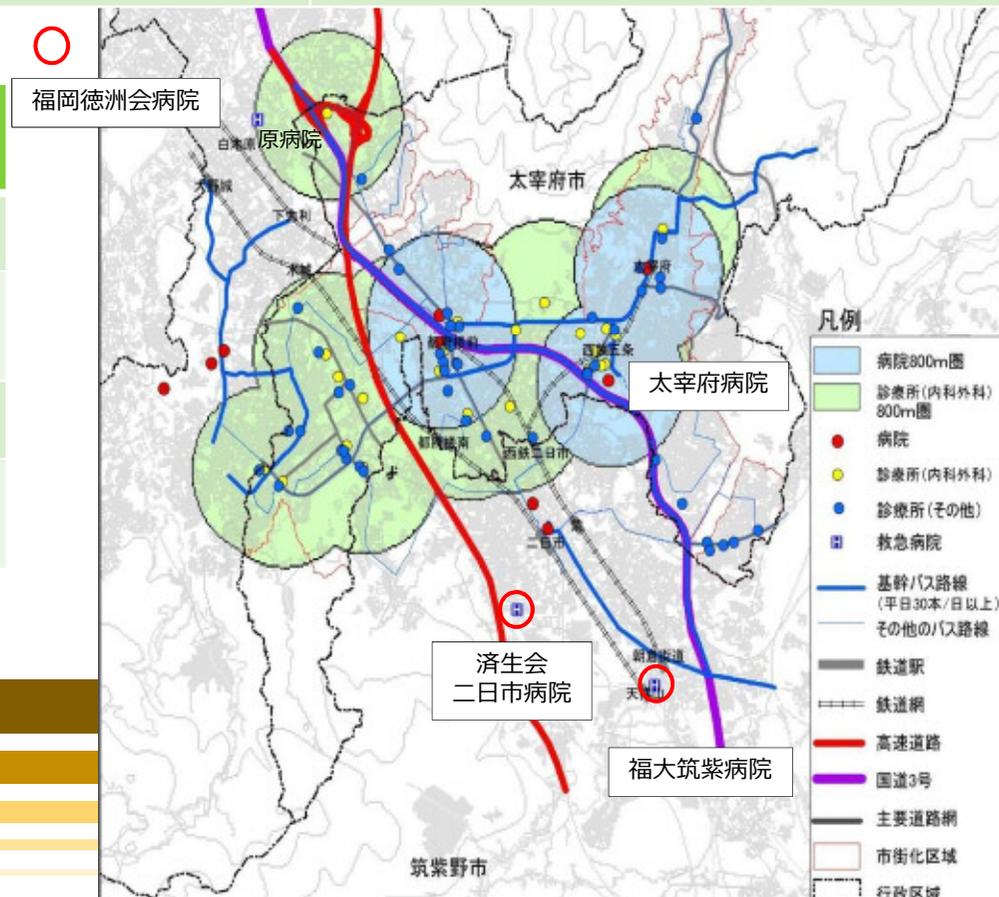
医療機能

福岡県保健医療計画

平成30年3月策定

医療の提供内容	医療提供内容	医療提供者
初期医療	健康相談・軽度のけがや病気の診療など	かかりつけ医
二次医療	入院医療・専門性の必要な外来医療	地域の中核病院・地域医療支援病院
三次医療	特殊な診断を必要とする高度・専門的な医療	大規模病院・特定機能病院など

二次保健医療圏域	医療提供者
筑紫圏域	福岡県済生会二日市病院
	福岡県立精神医療センター 太宰府病院
	福岡大学筑紫病院
	医療法人徳洲会 福岡徳洲会病院



2. 立地適正化計画の策定における議論

都市構造の整理

	広域生活圏	市域生活圏	日常生活圏	基礎生活圏
生活圏の中心となる拠点	広域拠点 ※隣接市に設定	<p>それぞれの生活圏が担う都市機能を踏まえ 拠点の特性に応じた誘導施設を設定</p> <div style="border: 2px dashed red; padding: 5px; display: inline-block;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">中心拠点</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 2px;">地域拠点</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">交流拠点</div> <div style="border: 1px solid green; padding: 2px;">生活拠点</div> </div> <p style="text-align: center; color: red; margin-top: 5px;">都市機能誘導区域</p> </div> <p>※広域的拠点 兼ねる</p>		生活中心
医療機能	総合的医療機能 (二次医療施設)	日常的医療が受けられる機能 (病院)	日常的医療が受けられる機能 (診療所)	
商業機能	広域商業機能 (大規模商業施設)	食料品を総合的に揃えられる機能 (スーパー)	身近に買い回りができる機能 (コンビニ、個店)	

2. 立地適正化計画の策定における議論

都市構造 の課題

山すそに住宅地が位置しており、市街化区域内に災害リスクの高いエリアが広い範囲を占めます。

鉄道駅の周囲に都市機能がある程度立地していますが、集積しているとまでは言えない状況です。

市東部では人口減少・高齢化が広く進み、スーパー等都市機能の撤退の危険性が高くなっています。

駅周辺に駐車場や空店舗が目立ちます。

通過交通や観光交通等の増加により、渋滞が激しくなり生活利便性の低下が懸念されます。

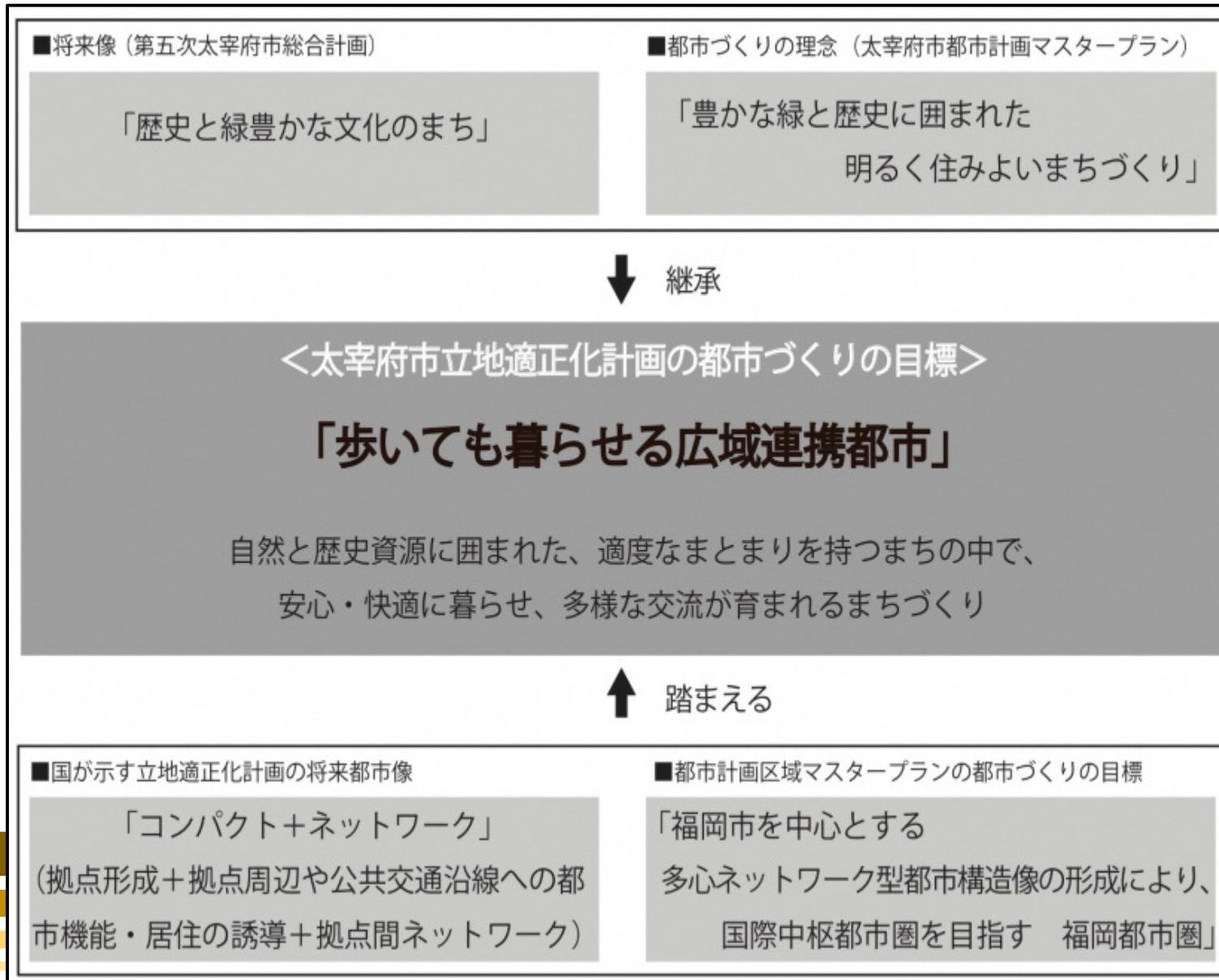
車で生活前提の郊外住宅区域では、外出機会の少ない高齢者の割合増加と比例して生活利便施設が撤退し、利便性がますます低下する恐れがあります。

古い住宅団地では高齢化、人口減少が顕著で空地・空家の増加に伴う住環境の悪化が懸念されます。



2. 立地適正化計画の策定における議論

・ 都市づくりの目標



3. 総合交通計画の策定における議論

3. 総合交通計画の策定における議論

- ・道路
- ・歩道
- ・交差点
- ・駅前広場
- ・踏切
- ・駐車場

**総合交通計画
協議会**

- 多様な交通モード
- ・バス
 - ・電車
 - ・タクシー

**地域公共交通
活性化協議会**

太宰府市総合交通計画・交通戦略の策定及び実施に関し必要な事項について協議すること。

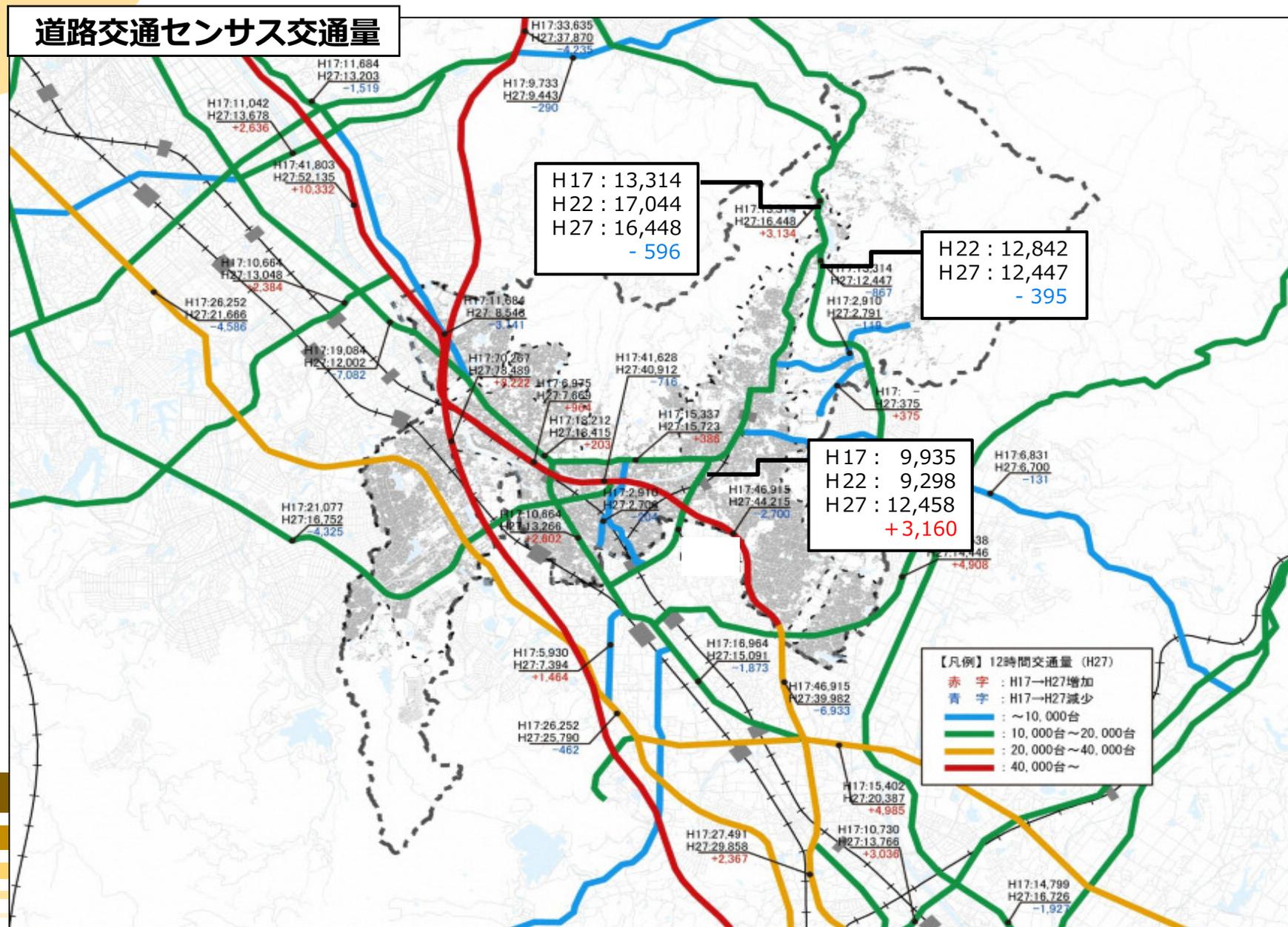
地域公共交通網形成計画等の作成及び実施に関し必要な協議を行うこと。

良好な交通環境の形成

3. 総合交通計画の策定における議論

1. 県道路網ネットワークについて

平成17年現況⇒平成27年現況



3. 総合交通計画の策定における議論

1. 県道路網ネットワークについて

那珂県土整備事務所の管轄区域の概要

当県土整備事務所は、大野城市に位置し、筑紫野市ほか3市1郡（町）及び福岡市の一部（道路は除く）を所管しています。

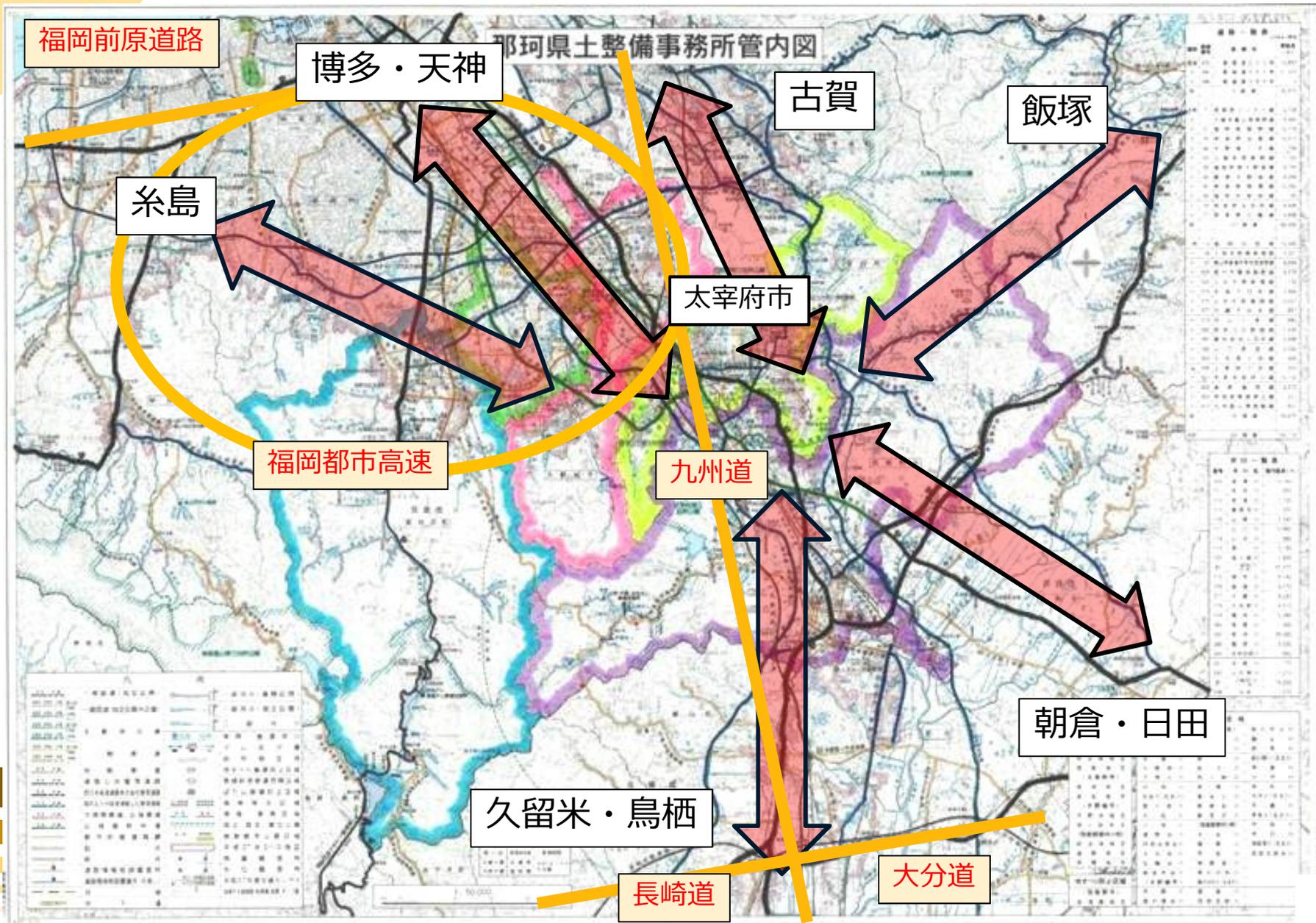
当地は、九州経済の中心である福岡市に隣接し、大規模な住宅団地や学校、文化施設、商業施設などの都市機能が集積するとともに、県の南北及び東西を結ぶ交通の要衝となっています。

また、水城、大宰府政庁跡をはじめとする多くの歴史・文化遺産が点在し、九州国立博物館も立地しており、風光明媚豊かな自然と文化に恵まれた地域です。



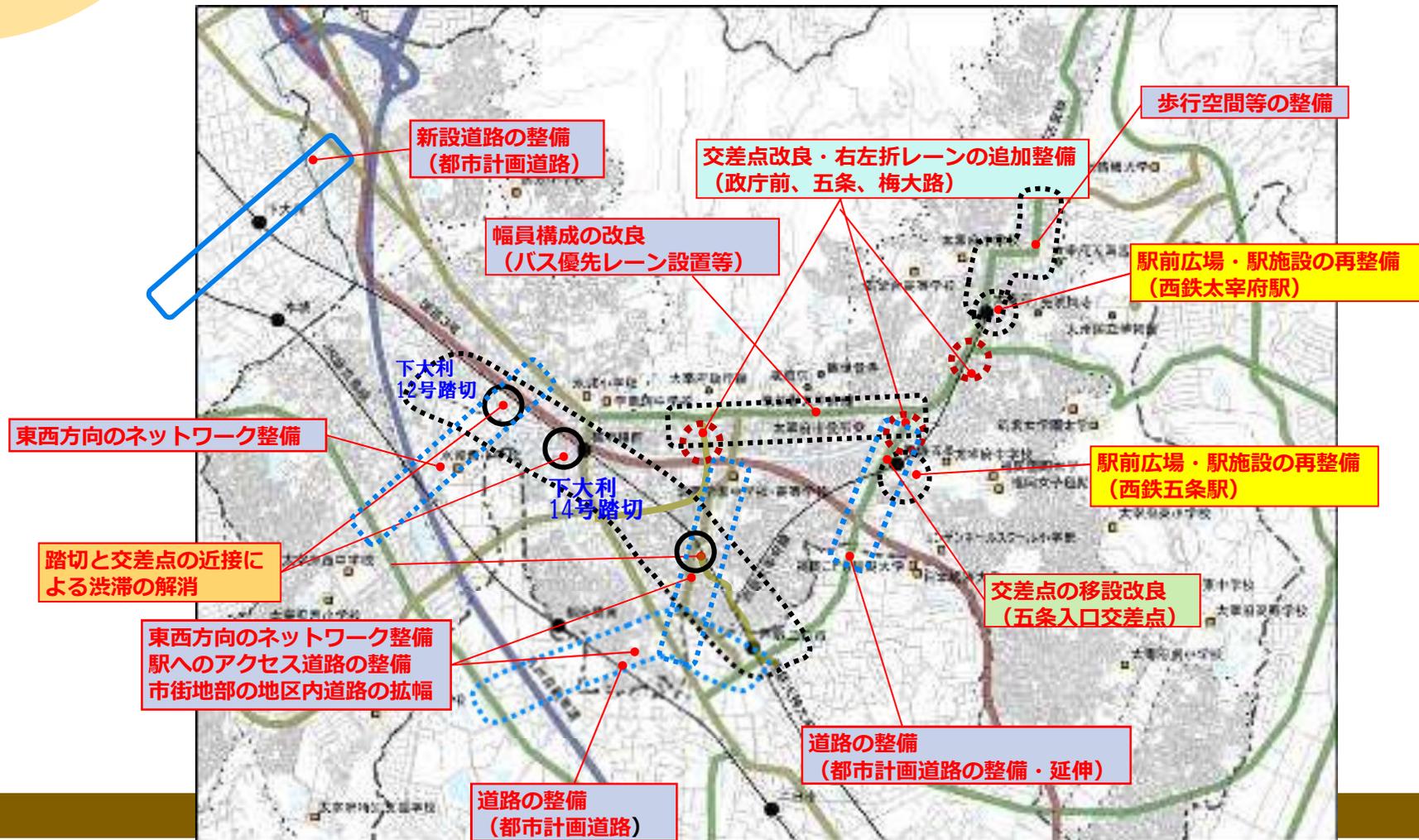
3. 総合交通計画の策定における議論

1. 県道路網ネットワークについて



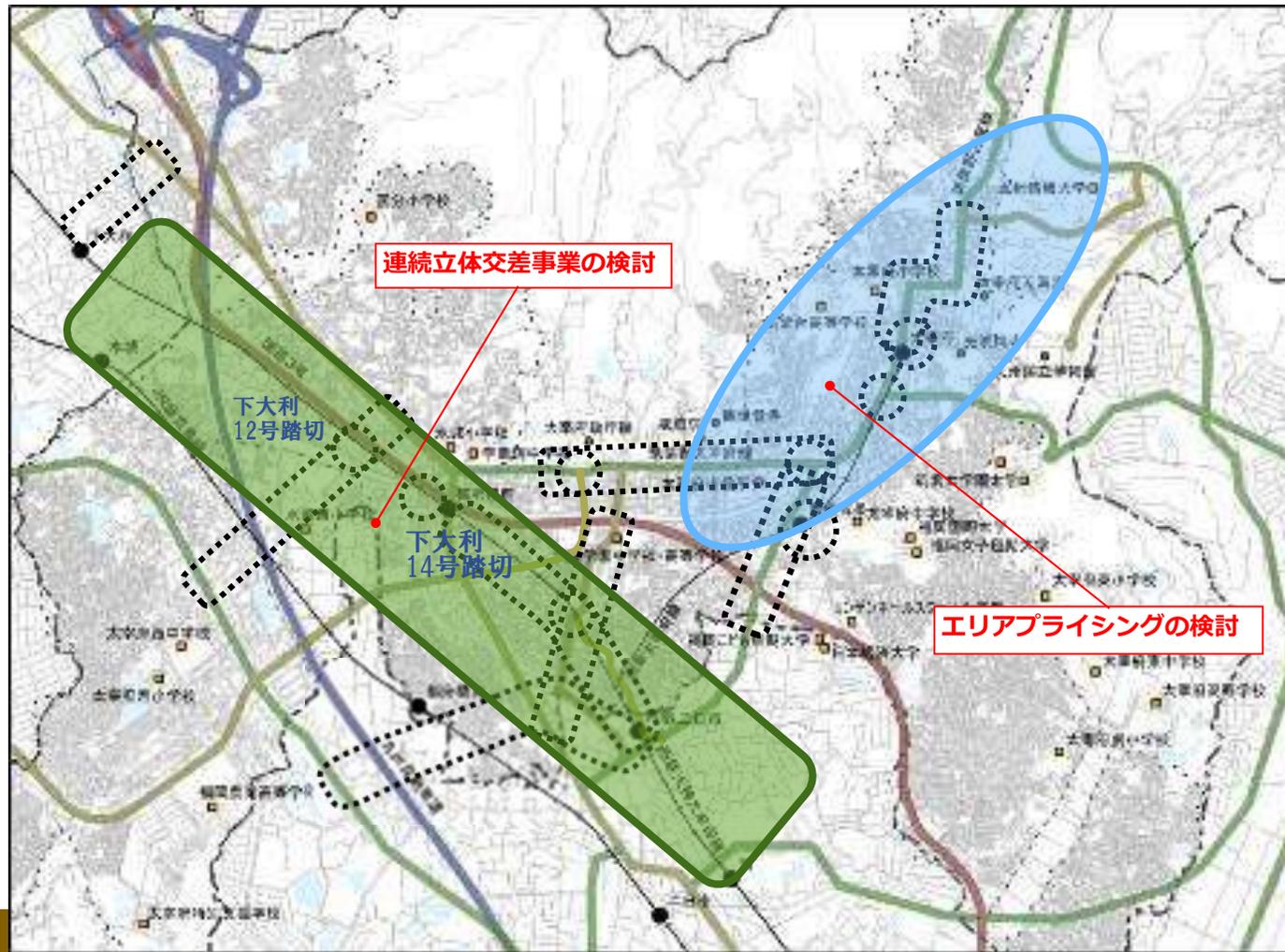
3. 総合交通計画の策定における議論

2. 市内での個別の対策を検討



3. 総合交通計画の策定における議論

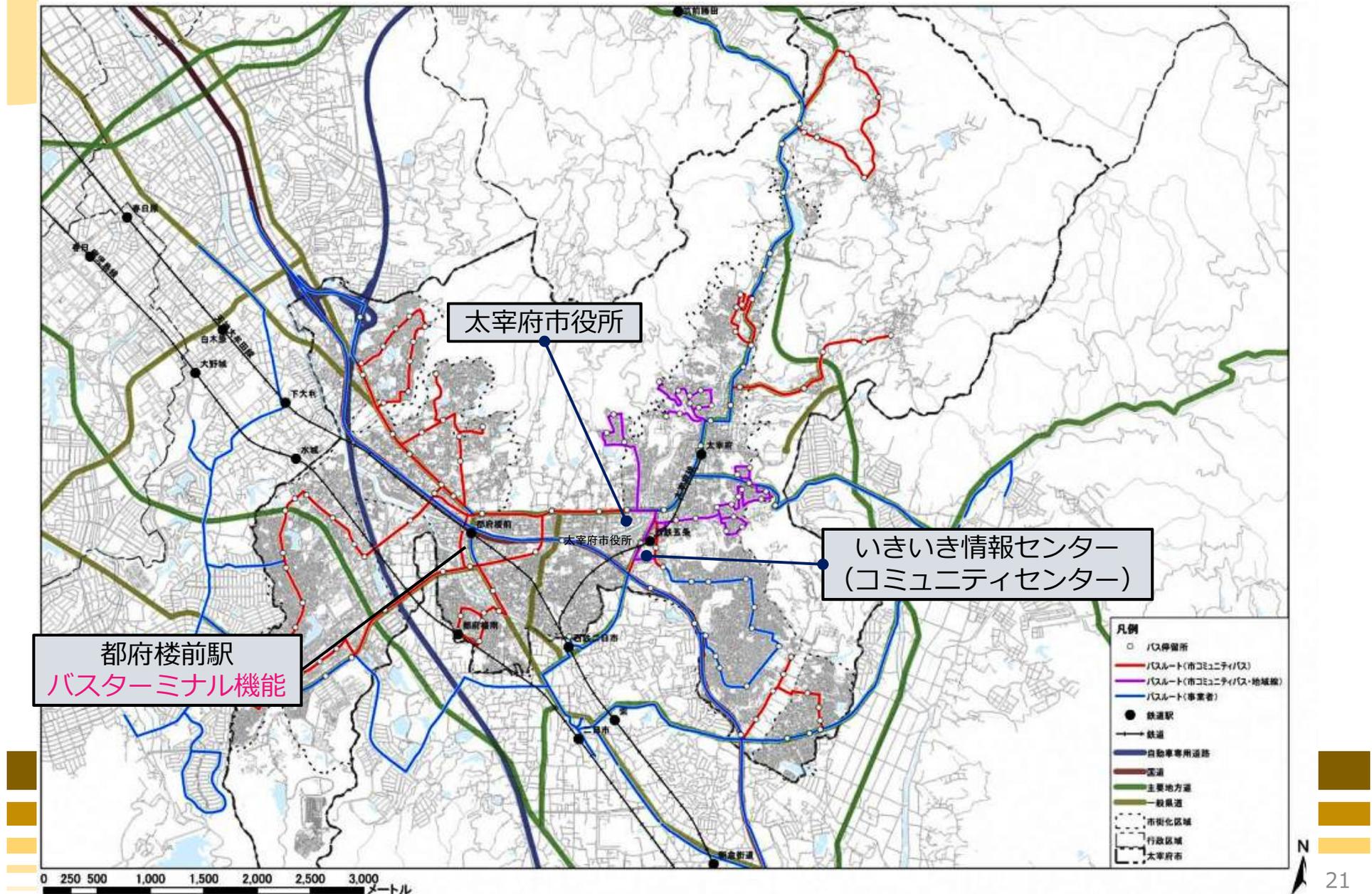
3. 総合的な対策を検討



4. 太宰府市の公共交通網の概況

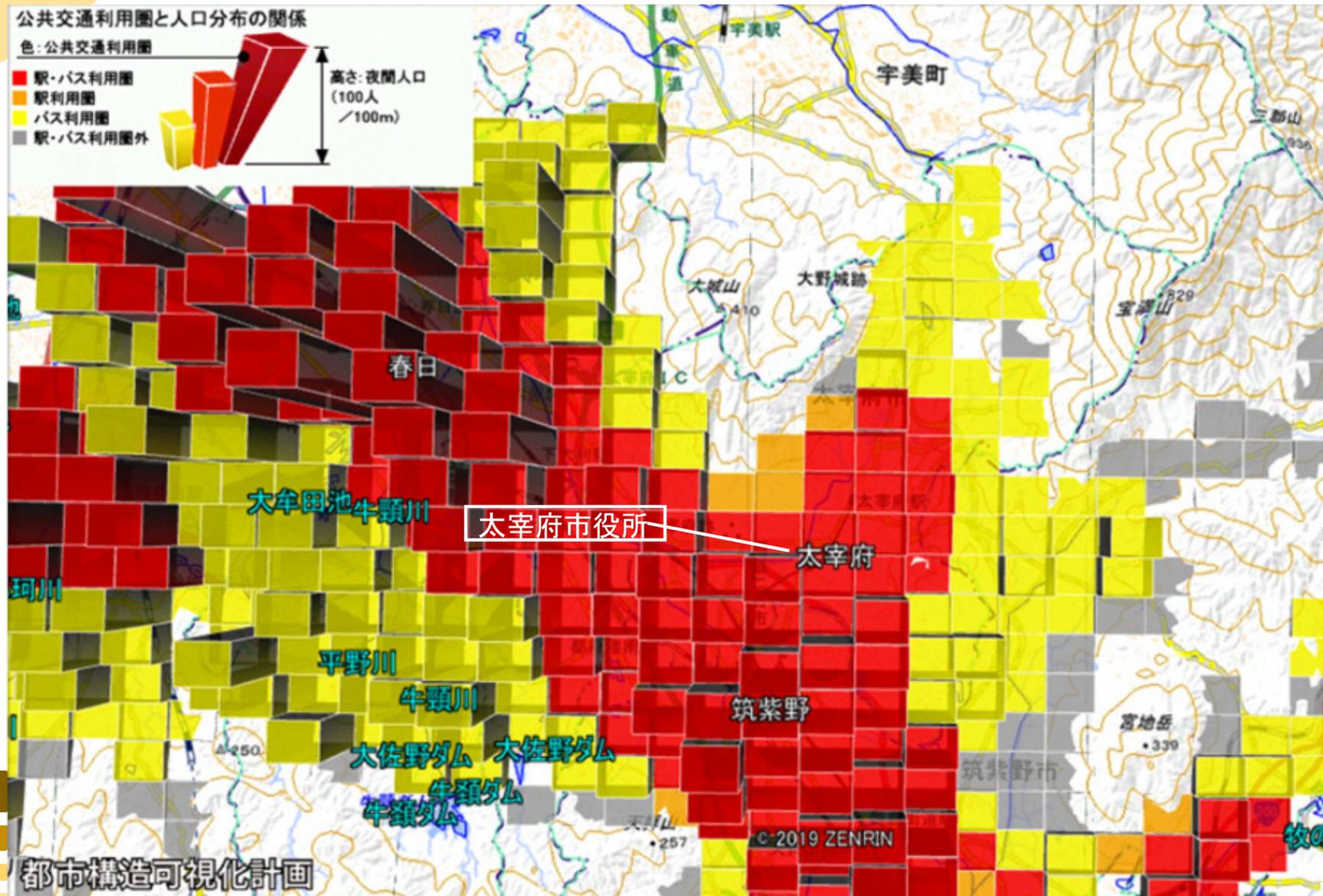
4. 太宰府市の公共交通網の概況

・ 太宰府市の交通状況



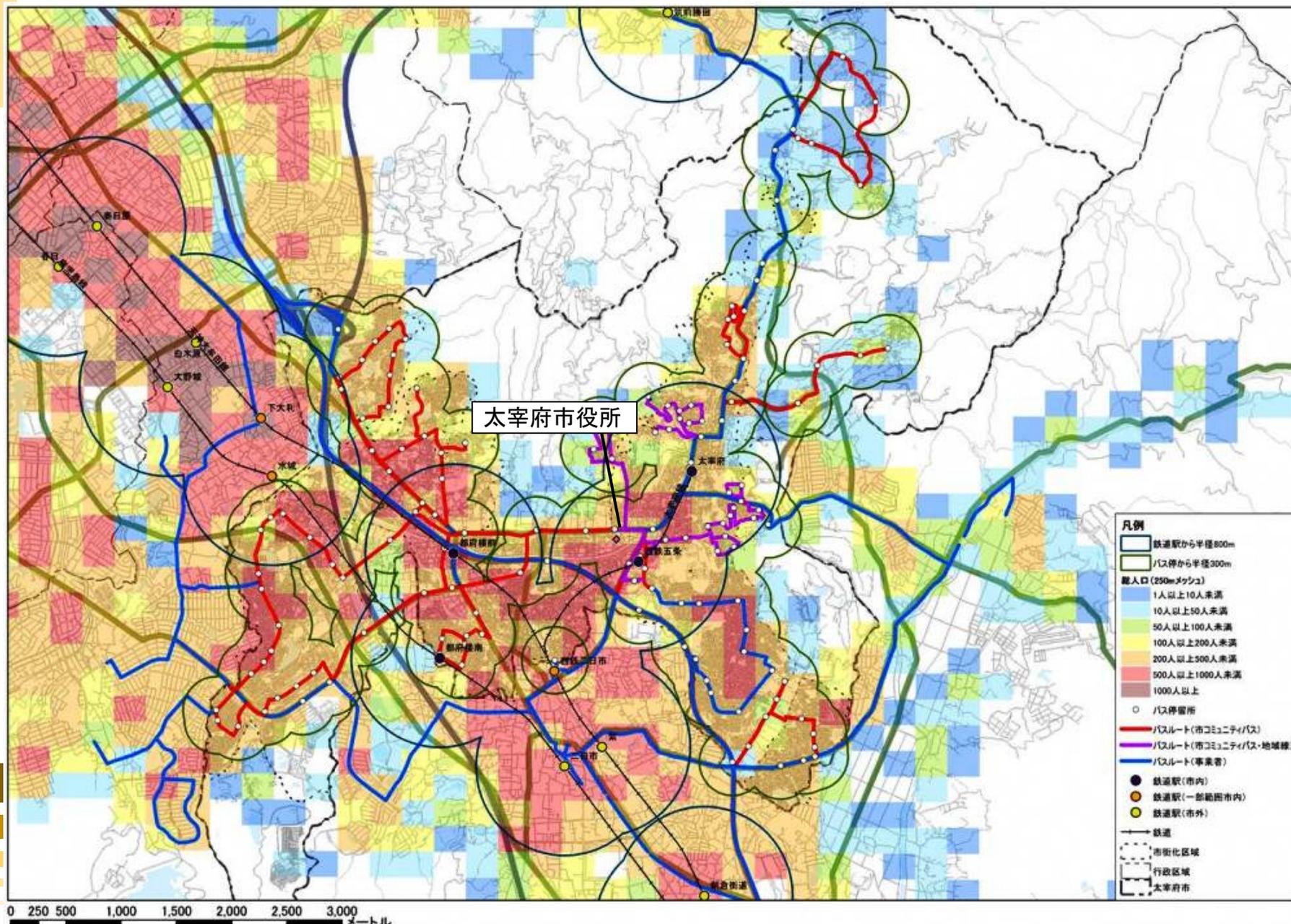
4. 太宰府市の公共交通網の概況

- 公共交通利用圏×人口分布状況



4. 太宰府市の公共交通網の概況

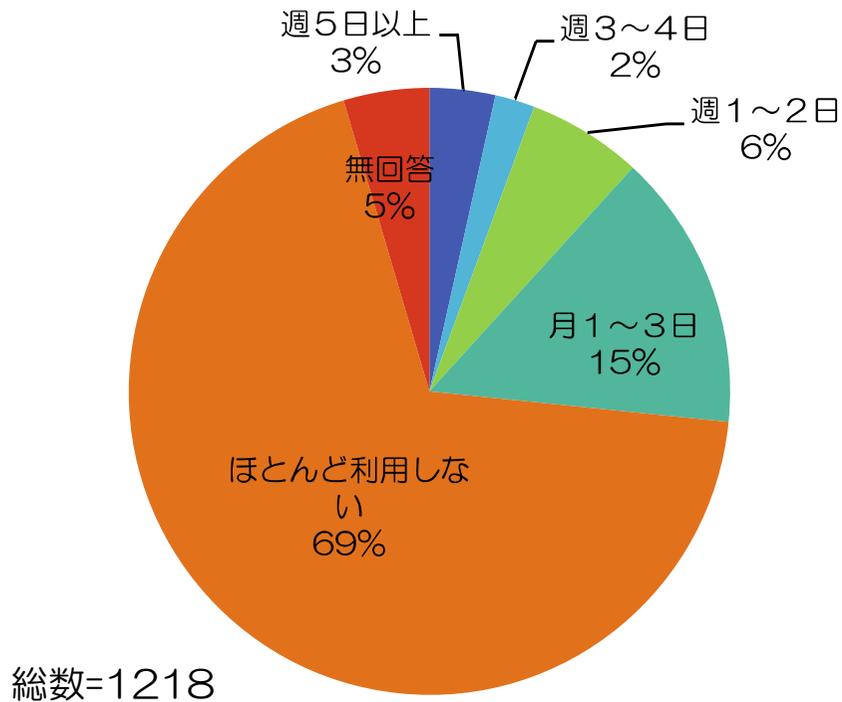
- 公共交通利用圏×人口分布状況



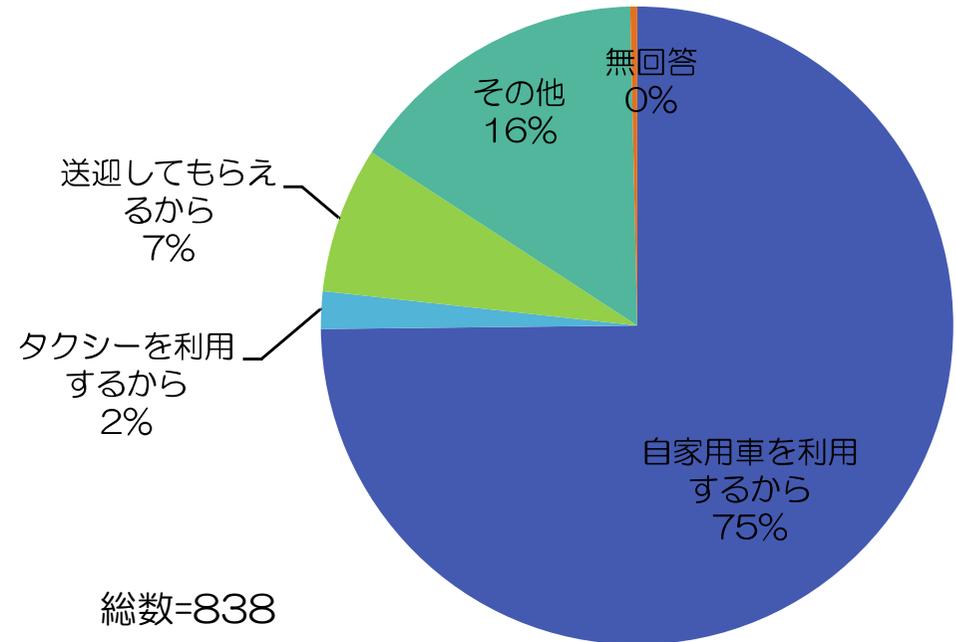
4.太宰府市の公共交通網の概況 市民アンケート調査

単純集計

問5 路線バスやコミュニティバスの
利用頻度について



問6 バスをほとんど利用しない人
の理由について



4.太宰府市の公共交通網の概況 市民アンケート調査

・ 調査結果の総括

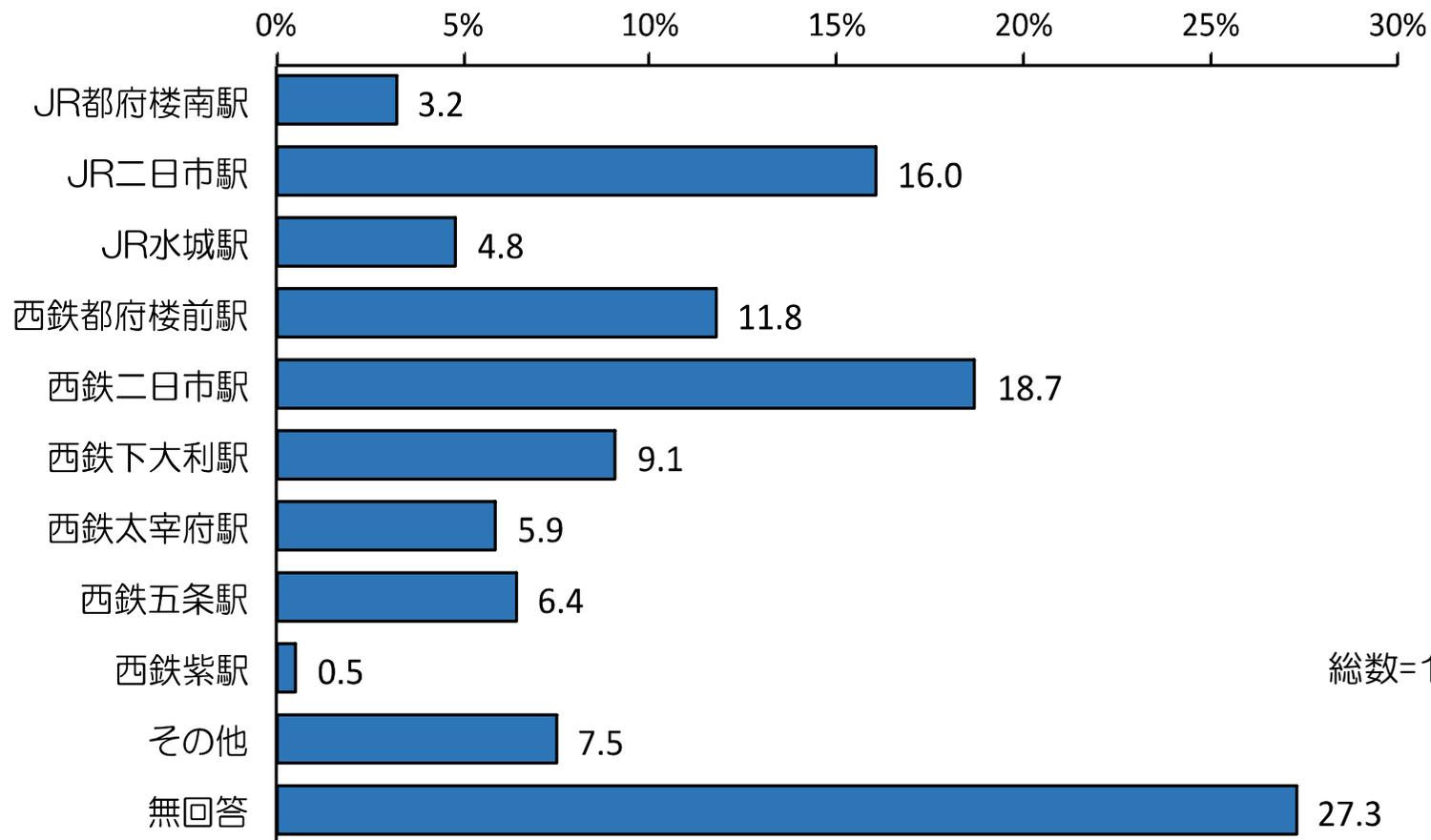
項 目		回答結果
利用実態	バスの利用頻度	全体の69%の人がバスをほとんど利用していない → (理由) 自動車を利用するから
	バスの利用目的	買い物の利用が19%で最も多く、通勤の利用は7%である
	駅までのバス利用の目的	通勤・通学によるバス利用より、買い物・通院によるバス利用のほうが多い
	外出時の移動手段	全体の42%の人が現在移動に困っていたり、将来的に不安を感じている
公共交通に対して	公共交通の満足度・重要度	満足度は全体の54%の人が満足よりの回答であり、重要度は全体の70%の人が重要よりの回答である
	コミュニティバスの満足度	路線バスに対して、コミュニティバス（まほろば号）は不満より回答（38%）が多い
	コミュニティバスの項目ごとの満足度	バス停までの移動距離や目的地までの所要時間等は、満足よりの回答が多いが、通行時間帯は不満よりの回答が多い（本数が少ない、利用したい時間がない等）

4.太宰府市の公共交通網の概況

バス利用者聞き取りアンケート調査

単純集計

問5 ご自宅の最寄のバス停からどこの駅にも行けるバス路線があるとした場合、直接向かいたい駅について



総数=187 (複数回答)

4.太宰府市の公共交通網の概況

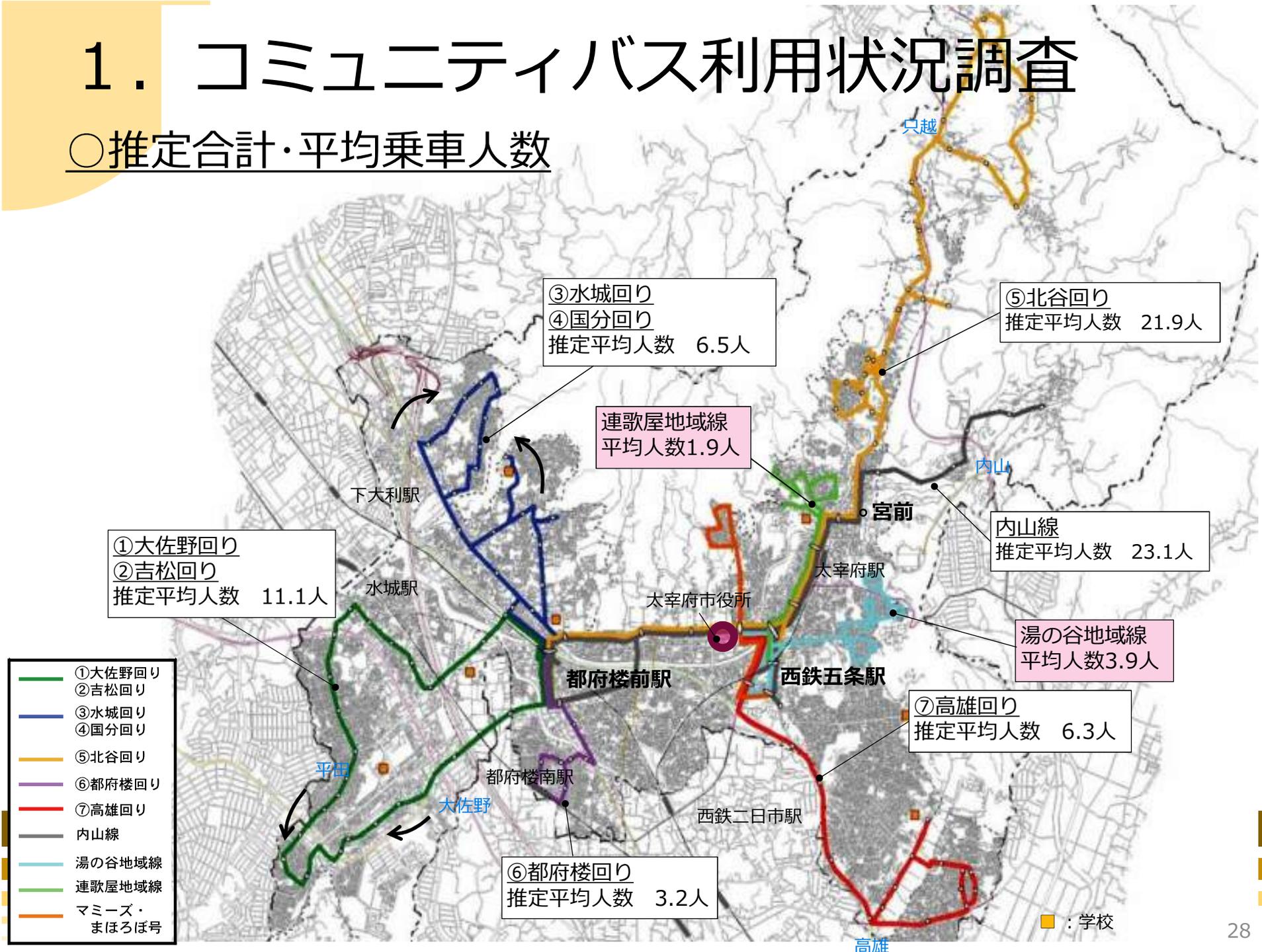
バス利用者聞き取りアンケート調査

・ 調査結果の総括

項 目		回答結果
全 体	バス停までの時間	5分未満が53%であり、半数以上を占めている → (市民アンケート) バス停まで5分未満は47%
	バスの利用頻度	週5日以上が30%であり、週3~4日、週1~2日は若干少ないがほぼ同じ利用割合である
	バスの満足度	通行時間帯の満足よりの回答が低いが54%である → (市民アンケート) 通行時間帯の満足よりは27%
	直接向かいたい鉄道駅	西鉄二日市駅が最も多く、ついでJR二日市駅の回答が多い
系 統 別	バスの満足度	通行時間帯は、1-1 (西鉄二日市~吉木) と星ヶ丘線 (五条) 以外は不満よりの回答が20%を超えている
	直接向かいたい鉄道駅	水城回り・国分回りは、西鉄下大利駅が最も多い 北谷回りは、西鉄二日市駅が最も多い

1. コミュニティバス利用状況調査

○推定合計・平均乗車人数



5. 太宰府市の公共交通網の課題

5. 太宰府市の公共交通網の課題

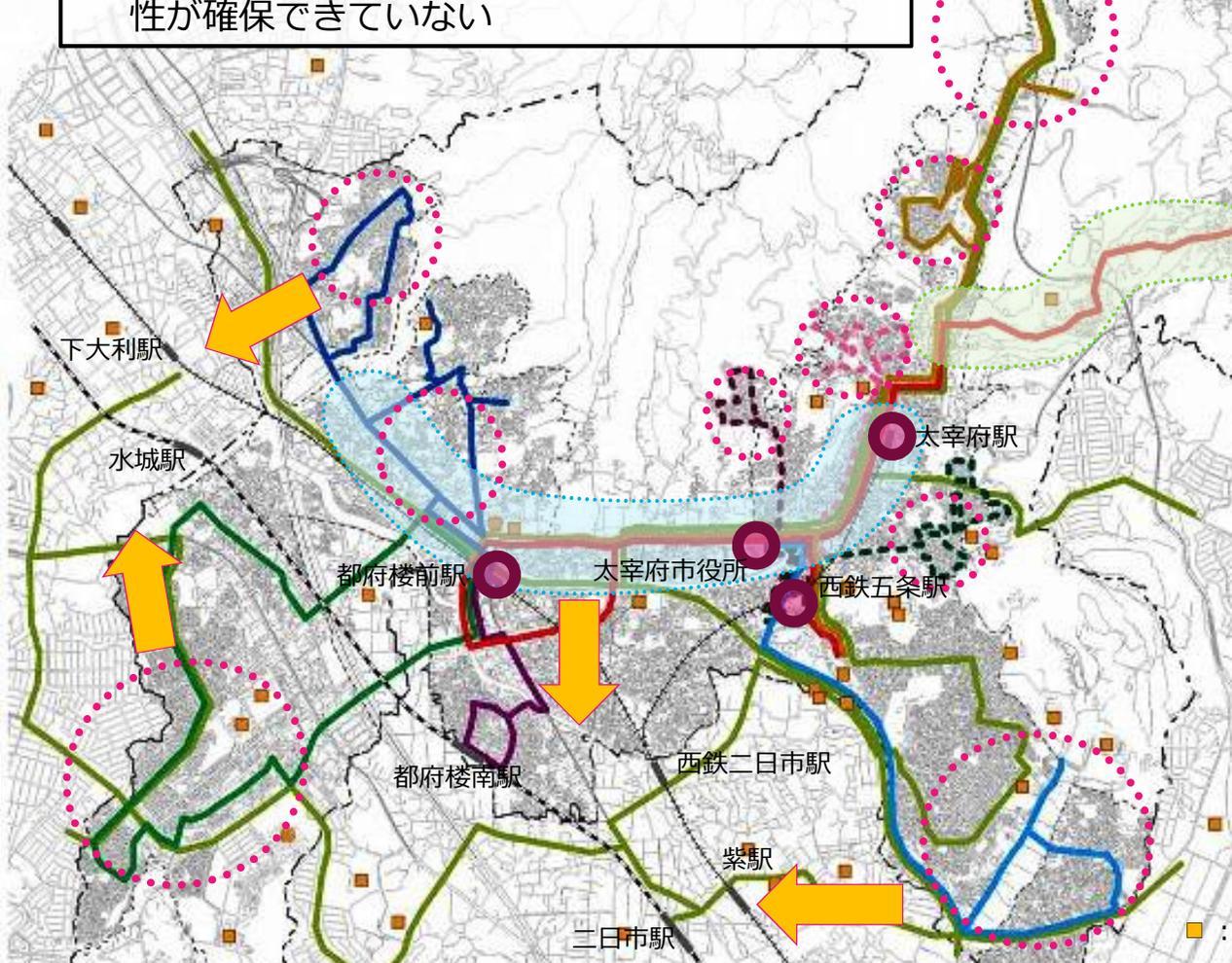
① 公共交通網の課題抽出

コミュニティバスの主な運行に関する問題点

- 利用したい鉄道駅と、コミュニティバスの運行ルートが整合が図れていない
- 運行区間の重複や交通混雑により、バスの定時性が確保できていない

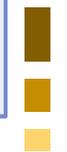
凡例

- : コミュニティバスの主要拠点
- (緑) : コミュニティバスの利用率が特に低いと想定される区間
- (青) : コミュニティバス路線における主な混雑区間
- (赤点線) : コミュニティバス路線における主な住宅地
- ➡ (黄) : 主な住宅地から主要鉄道駅に向かう人の流れ



主な課題

- 利用実態及び意向を踏まえた公共交通網の検討
- 事業者の路線バス及びコミュニティバスの効率的且つ効果的な路線網の見直し
- 通勤、買い物、通院等の市民の利用意向への対応
- コミュニティバスの定時性を確保
- 高齢化社会の進展に対応する交通モードの検討



5.太宰府市の公共交通網の課題

①公共交通網の課題に対する方策の検討

太宰府市全体の公共交通網の課題として、その解決に向けた公共交通網の検討を行う。

公共交通網の検証

- 利用実態、意向及び道路交通状況を踏まえた**バスの路線網、バス発着拠点等**の見直し
- 通勤、買い物、通院等の市民の利用意向を踏まえた**ダイヤの見直し**
- 近隣市の駅等の交通結節点を結ぶ**バス路線網**
- **道路交通事情にあったバス路線網**

交通需要マネジメントの導入

- **実情に合った交通モード**（路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー等）
- 事業者の路線バス及びコミュニティバスの**効率的且つ効果的な路線網の見直し**
- 高齢期を迎えたこと等による運転免許証返納者への対応としての**車からバスへの移動手段の転換、バス利用推進方策**
- **数値化した目標の設定**

5. 太宰府市の公共交通網の課題

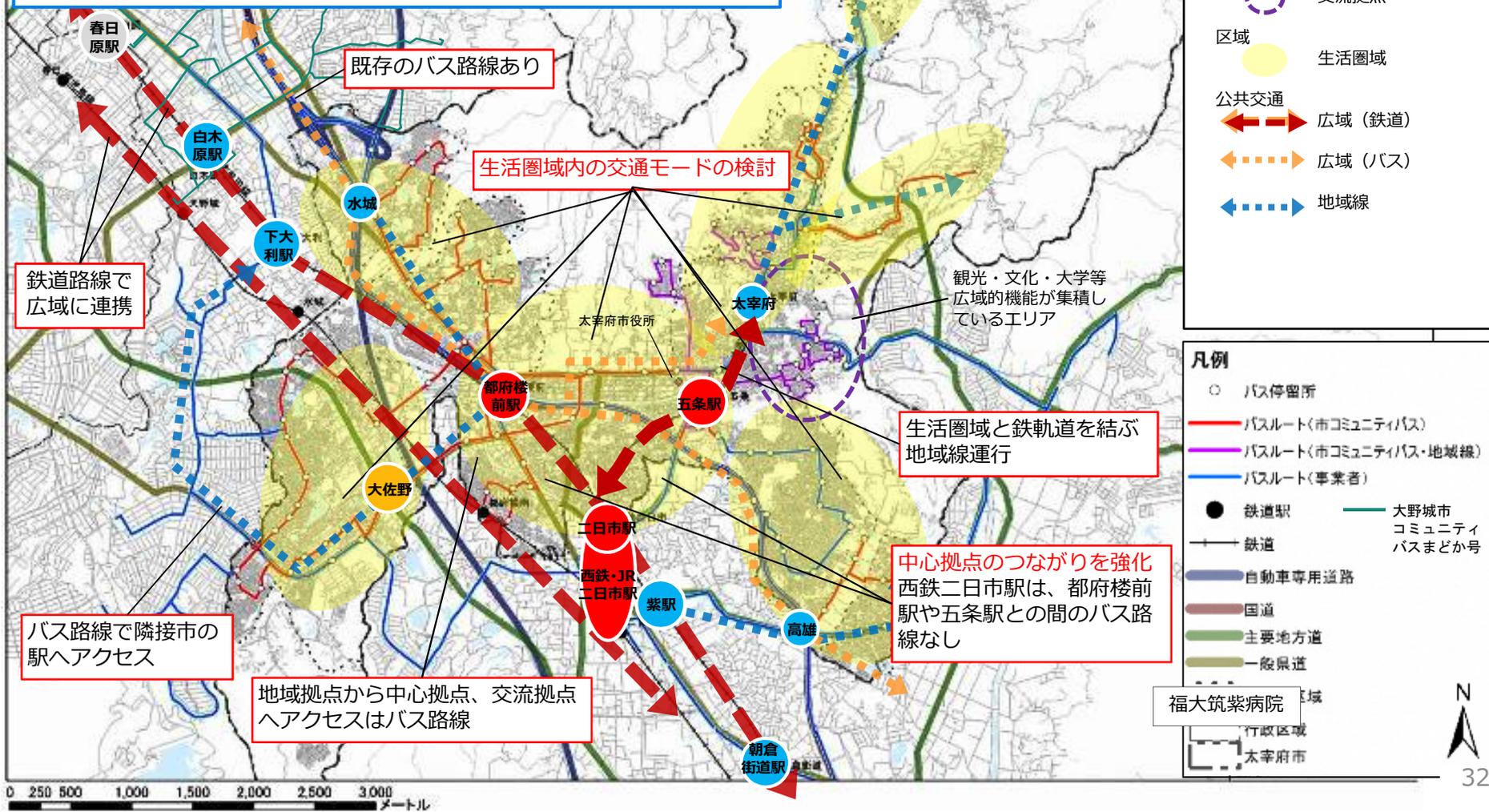
(1) まちづくりとの整合

現況の地域特性と広域特性と鉄軌道と整合した公共交通の配置

超高齢化社会の到来に対応する生活圏域内の交通モードの検討

太宰府市立地適正化計画
将来都市構造イメージ図

太宰府市立地適正化計画 (策定中)
凡例【太宰府市の将来都市構造図】



5. 太宰府市の公共交通網の課題

(2) 利用実態に応じた公共交通網の改善

① 基幹路線の検討

現状の運行本数にとらわれない基幹路線の検討が必要

利用者の意向とのバランスをとり、各路線の強弱の明確化、路線網及び運行の効率化を図る

水城地域は大佐野地域より人口が少ないが、**拠点**ではなく**地域内を通るまほろば号路線の運行本数が多い**、平日計31便/日である

市内でメインとなっているまほろば号の路線

拠点ではなく**地域を通る**（観光目的地へ向かう）内山方面のまほろば号路線は、**運行本数が多い**利用者数も多いが、ほとんどが観光目的の来訪者である

大佐野地域は水城地域より人口が多いが、**民間路線とまほろば号路線の合計本数で、一部区間のみ平日計30便/日以上（基幹バス路線の対象）となる**

民間路線の本数のみで平日計30便/日以上（**基幹バス路線の対象**）となるが、まほろば号路線も同ルートを通る

● 中心拠点

基幹バス路線（平日30便/日以上）
 路線バス
 コミュニティバス（まほろば号）

直接つなぐバス路線なし

※平成30年10月末時点

5. 太宰府市の公共交通網の課題

(2) 利用実態に応じた公共交通網の改善

② 多様な交通モードの検討

地域や利用者、利用形態に適した交通モードの検討

【現状】

- ・ 地域、路線、区間、時間帯等によって、バスの利用者がかなり少ない状況がある



【四王寺圏域】水城回り (まほろば号) の既存乗車データ

既存の水城回り (まほろば号) の利用は、バス利用者がかなり少なく、利用者ニーズとして、目的駅に直接アクセスできない状況もある
 → 発着駅を西鉄都府楼前駅だけでなく下大利駅等 (大野城市内) も含め、デマンドバスや乗合タクシーの導入の検討により効率化を図る

【高雄圏域】西鉄二日市駅方面 (路線バス) の既存乗車データ

高雄圏域からのバス利用は西鉄二日市駅方面が多く、西鉄五条駅方面の利用者が少ない状況がある
 → 利用者数の傾向をもとにした路線の分割や、デマンドバスの導入等の検討により効率化を図る

- ・ バス利用の徒歩圏はバス停から300m※とされるが、徒歩圏内であっても、高齢者等の交通弱者にとっては徒歩による移動が難しい場合もある

※都市構造の評価に関するハンドブック (国土交通省都市局都市計画課、平成26年8月) より

鉄道を中心とした公共交通網の構築及びその補完としてのバス (民間・コミュニティバス) の位置づけが必要

利用形態に応じたデマンドバスや乗合タクシーといった交通モードの導入による、公共交通の効率化が必要

5. 太宰府市の公共交通網の課題

(2) 利用実態に応じた公共交通網の改善

③ 利用促進

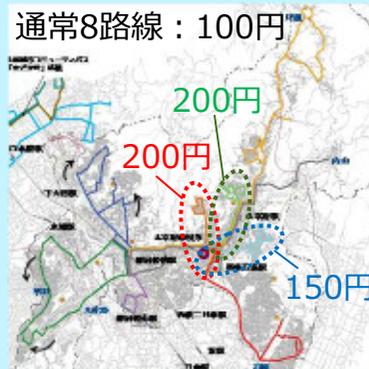
公共交通網に関する改善により「使いやすい公共交通」の実現を図ることで、市全体における現状の交通問題の解消につなげる

運賃体系の見直し

コミュニティバス通常8路線と各地域線で料金が異なり運賃体系がわかりづらい

利用目的によって頻度や経路等が異なる中、それぞれの利用者が適正な運賃として支払い、継続して利用してもらえる、わかりやすい運賃体系が理想的である

利用目的や実態に応じた適切な運賃設定に向けた見直しが必要

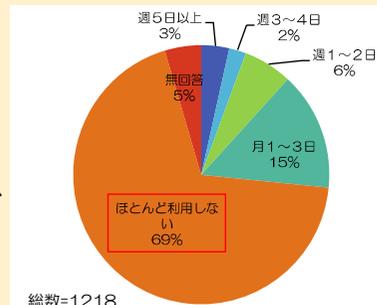


- 例1) 通常路線：○○円
各地域線：△△円
例2) 通常利用：●●円
通勤通学：▲▲円
観光利用：■ ■円
高齢者等：◎◎円

公共交通の利用促進

全体的にバスの利用率が低い

利用率の低さの要因は、自家用車利用の多さ、渋滞に伴う遅延発生、運行ルートを使いにくさ等が挙げられる



公共交通の利用促進に向けた見直しが必要

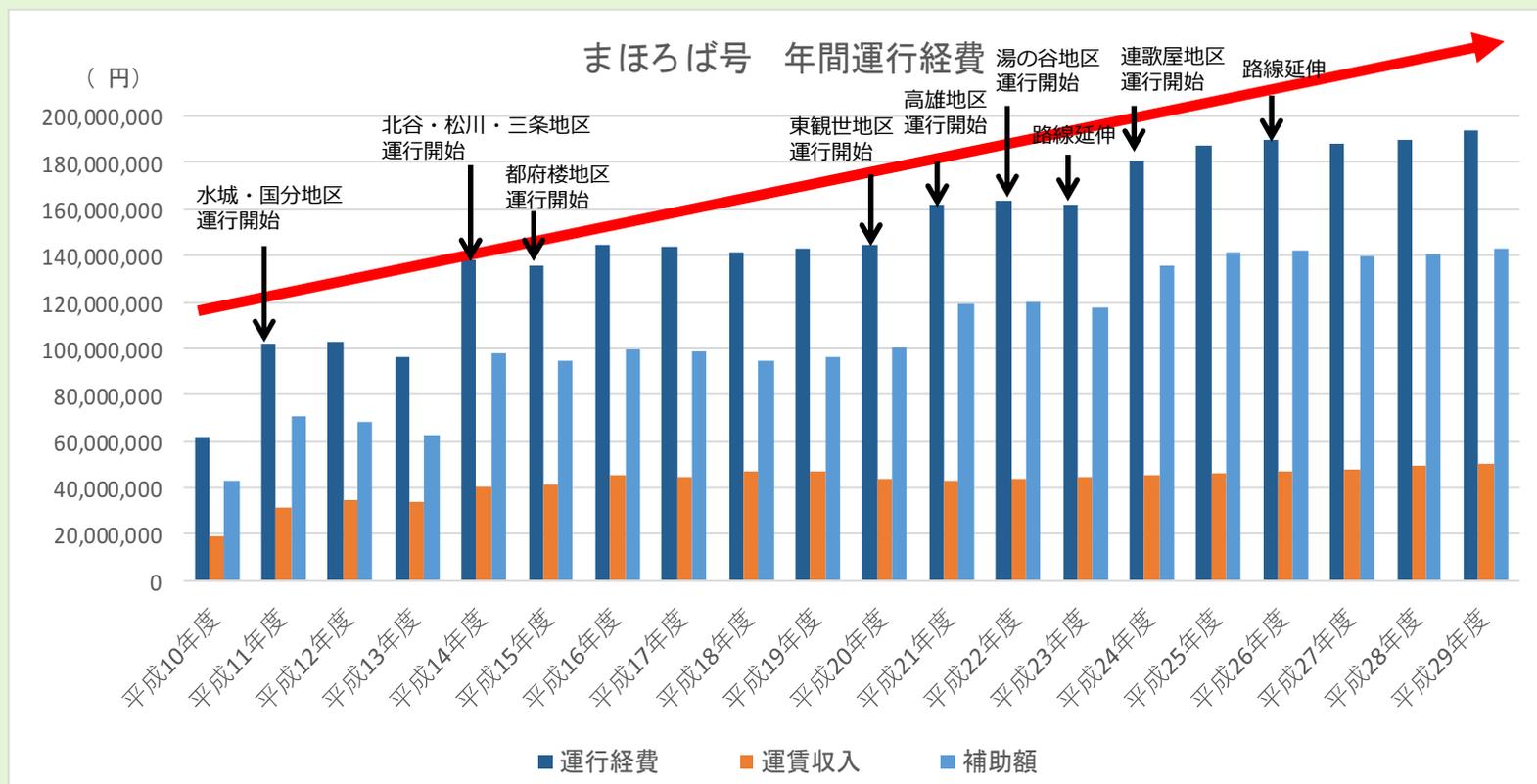
- ・バスが渋滞の要因になることを抑止するため、市内の渋滞を助長しない公共交通網（踏切部や混雑部を通らない）
- ・利用しやすい路線網（拠点を効率的につなぐ）
- ・高齢時の運転免許返納による将来の移動手段の確保として、自家用車から公共交通への転換
- ・新規需要の開拓（観光目的の来訪者や通勤時の移動手段を公共交通へ誘導）等

5.太宰府市の公共交通網の課題

(3) コミュニティバスにおける運営の改善

① 運行経費

運行経費、補助額は運行当初の3倍以上財政負担の軽減による運営改善が必要



地域に合わせた交通モード、サービス水準の見直し、運賃の見直し等

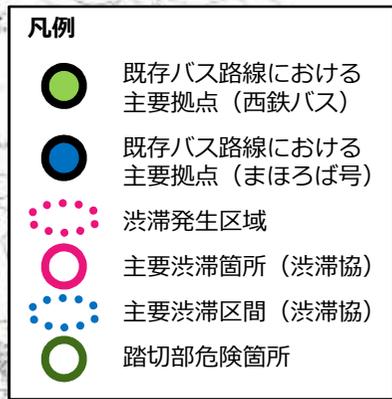
5. 太宰府市の公共交通網の課題

(3) コミュニティバスにおける運営の改善

② 路線網の検討

渋滞箇所や区間、踏切部を通過する路線設定の見直しによる路線網の改善が必要

既存の発着拠点（駅）や経路、隣接市との相互乗入れ等の検討が必要



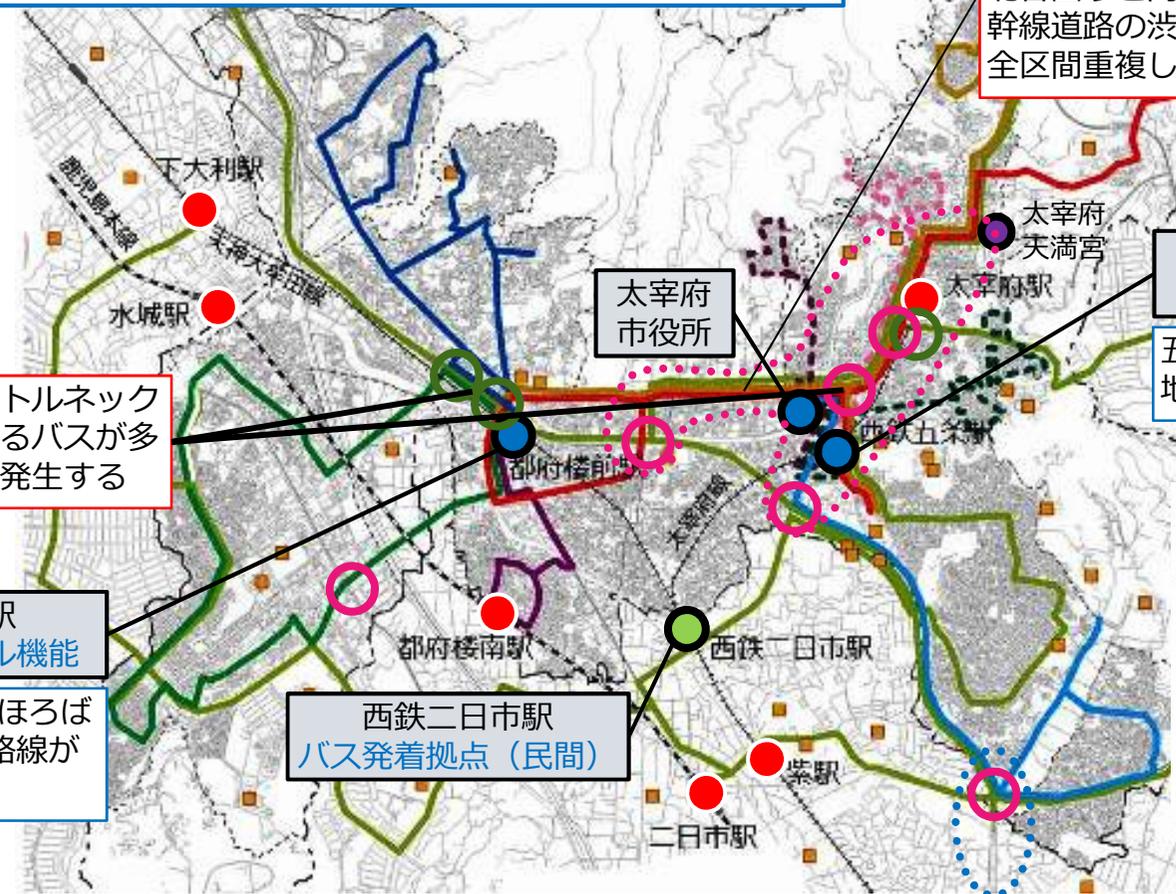
市内で最も渋滞する区間を通行するバスが多い
北谷回りと内山線は、主要幹線道路の渋滞する区間で全区間重複している

いきいき情報センター（コミュニティセンター）
五条駅周辺にまほろば号と地域線計6路線が発着

踏切部、ボトルネック部を通行するバスが多く、混雑が発生する

都府楼前駅
バスターミナル機能
都府楼前駅にまほろば号が集中し、7路線が発着

西鉄二日市駅
バス発着拠点（民間）



※平成30年10月末時点

5.太宰府市の公共交通網の課題

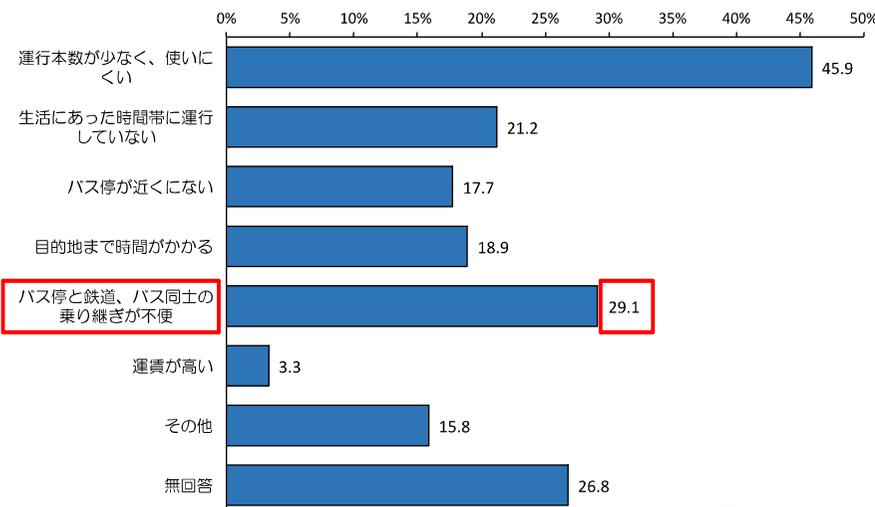
(3) コミュニティバスにおける運営の改善

③ 乗り継ぎ

市民の評価として、バスと鉄道、バス同士の乗り継ぎについて不満が多いことから、利用促進に向けて乗り継ぎの利便性向上が必要

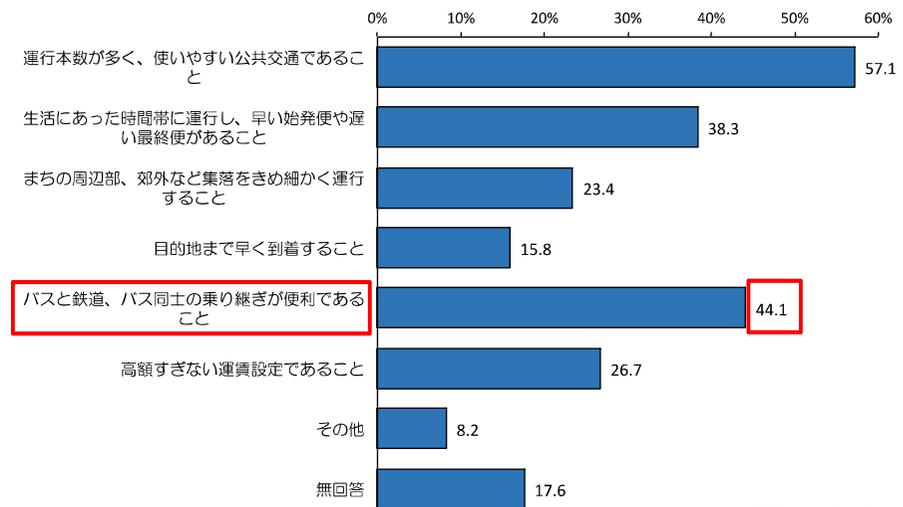
鉄道路線の運行ダイヤとバス路線の運行ダイヤについて、スムーズな乗り継ぎができるような時間帯の見直しや、遅延状況との対応の検討、乗り継ぎ拠点の変更及び増加等、見直しが必要

市民アンケート：コミュニティバスの不満な点



総数=1,218

今後の路線バスやコミュニティバスに対して望むこと (複数回答)



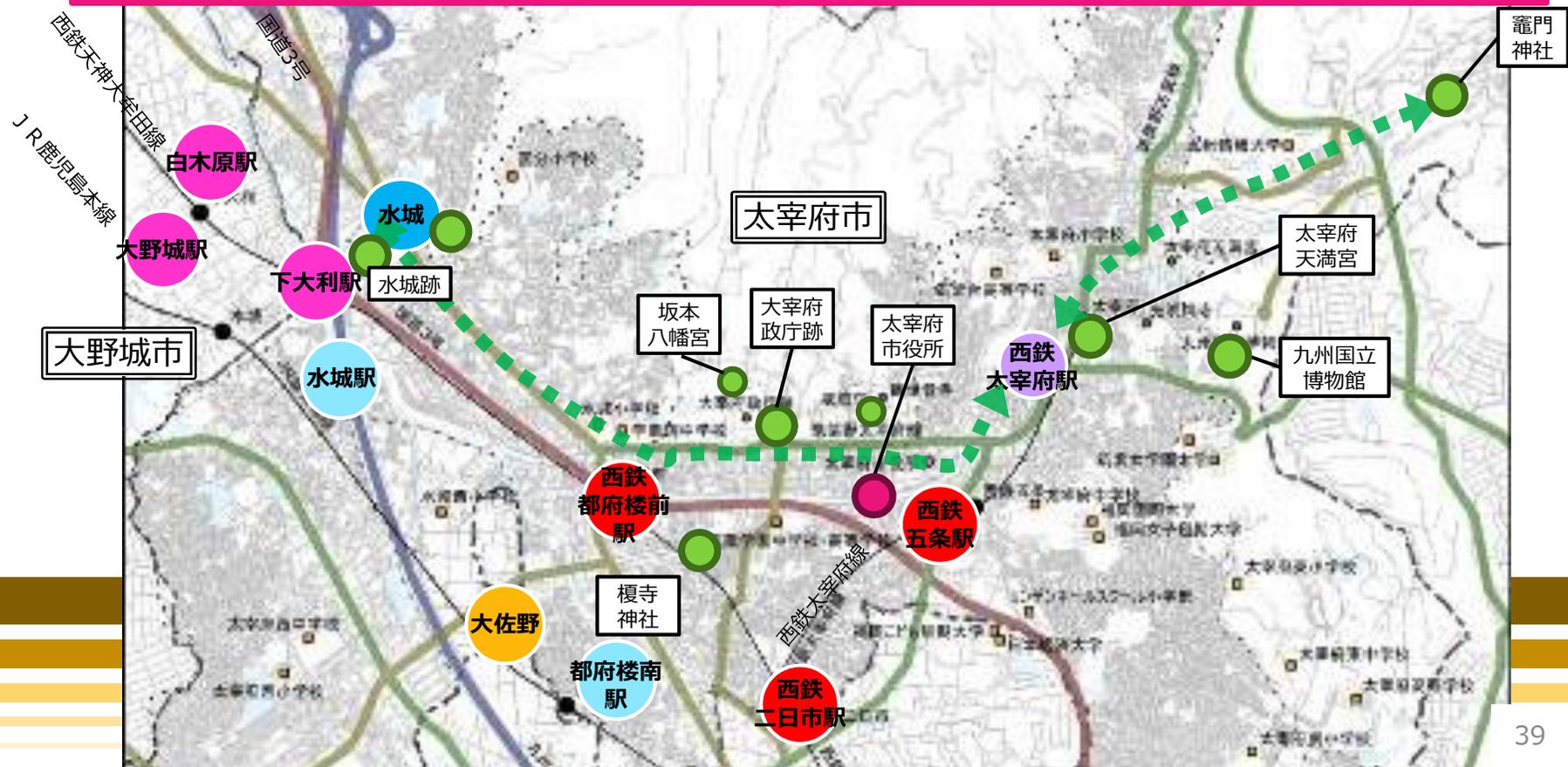
総数=1,218

5.太宰府市の公共交通網の課題

(4) 来訪者の視点による公共交通運用形態の改善

コミュニティバス「まほろば号」は、市民の移動と観光目的の来訪者の移動が混在し、来訪者の視点からは、非効率な運行状況となっている。
年間1千万人超の来訪者が多いに本市において、来訪者にとってわかりやすく利便性の高く、効率的な公共交通網及び運用形態・運営事業者の検討が求められる。

観光拠点をつなぐ路線設定、観光の視点による休日ダイヤ設定、情報案内の見直し等



5. 太宰府市の公共交通網の課題

(5) 公共交通網改善に向けた関係者間の連携

① 路線網の調整、再編

地域と駅をつなぐ路線網の検討

民間バス路線とコミュニティバスの役割の調整

バス路線網は市全体を網羅しているが、民間との連携がとれていない。

地域内を回るため、実際の距離よりも遠回り
ただし地域内を通る路線として、まほろば号による対応が必要

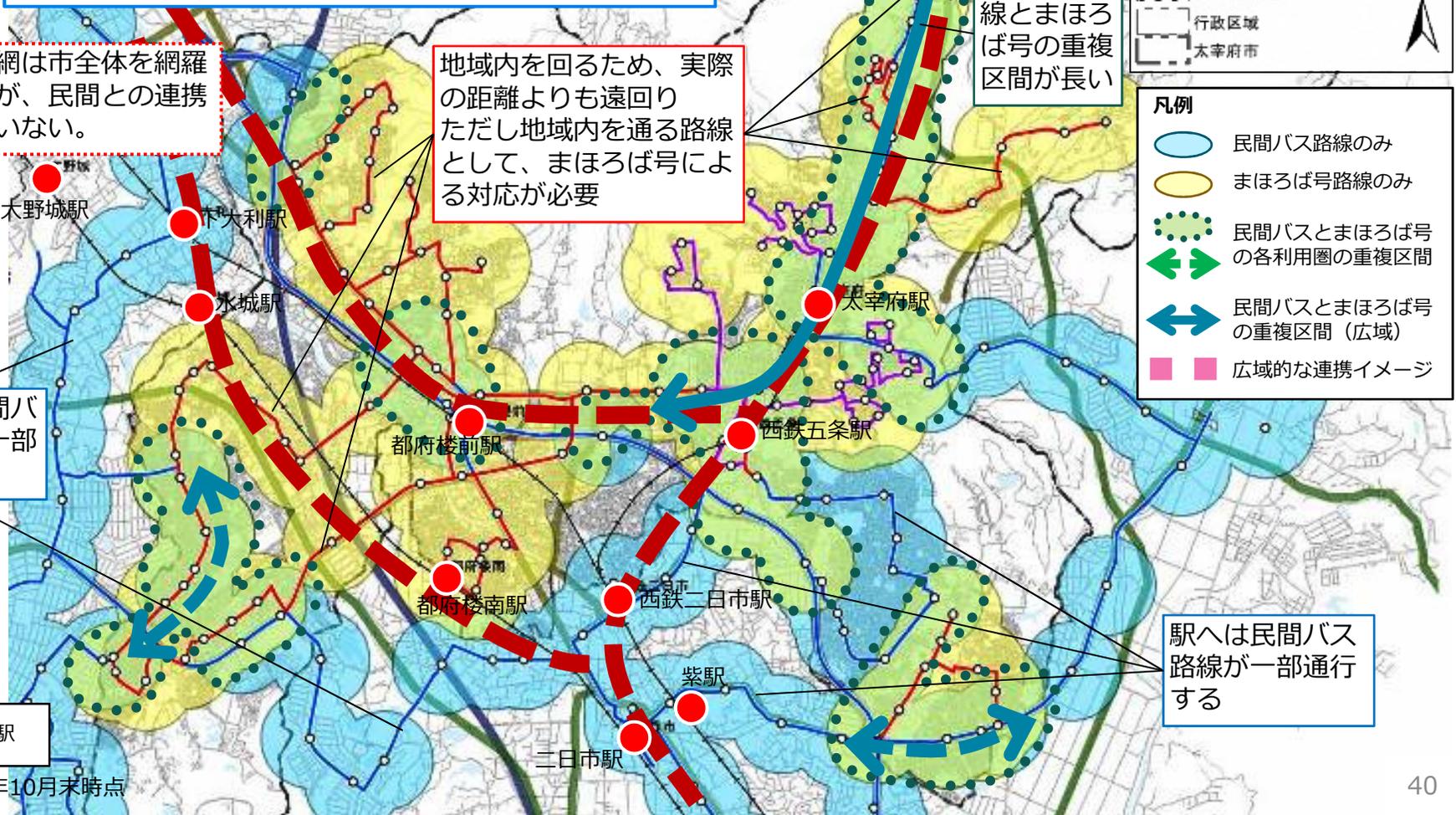
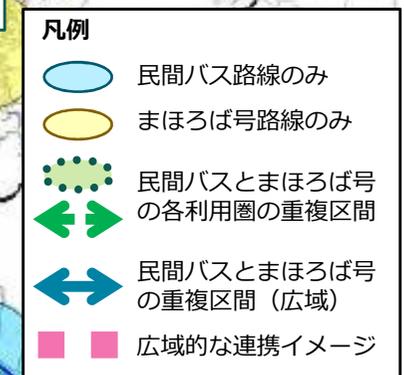
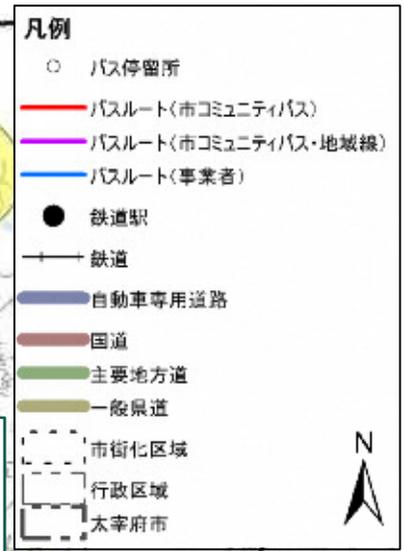
民間バス路線とまほろば号の重複区間が長い

駅へは民間バス路線が一部通行する

駅へは民間バス路線が一部通行する

● 鉄道駅

※平成30年10月末時点



5. 太宰府市の公共交通網の課題

(5) 公共交通網改善に向けた関係者間の連携

② 公共交通に関わる人材の確保のためにも、交通モード等の検討が必要

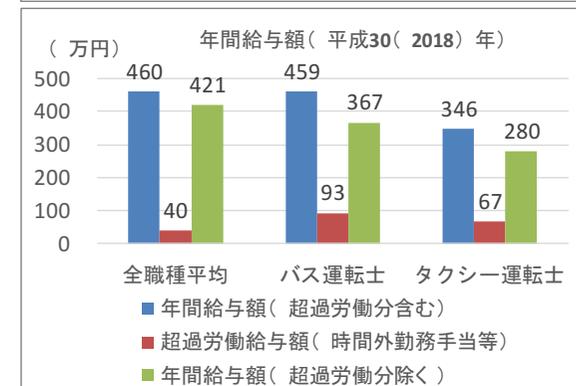
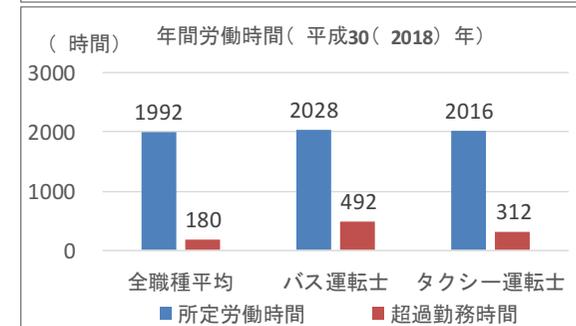
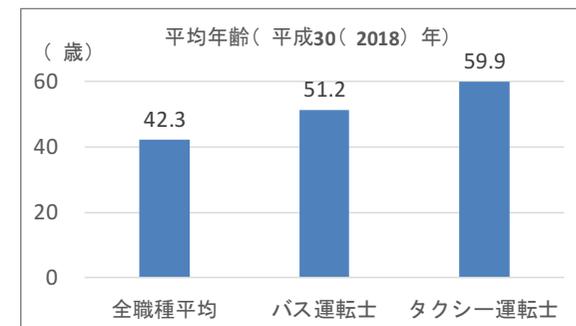
公共交通に関わる人材（特に運転手）

- 全国的に、全職種の平均と比較してバス運転士及びタクシー運転士の平均年齢が高く、労働時間が長い
- バス運転士及びタクシー運転士の年間給与額は、全職種の平均より低く、かつ、時間外勤務等の超過労働による給与額が多い
- 高齢化の進展や労働人口の減少等により、バス運転手の人材不足がさらに進んでいくことが想定される



労働時の負担軽減、
運行形態の効率化、
事業者の連携強化、
サービス水準の見直し等

公共交通を維持するために、補完する多様な交通モードの検討・導入を行い、公共交通安定化が求められる。



資料：平成30年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

6. 太宰府市公共交通網形成計画
の基本方針（案）

2. 基本方針（第3回）

課題

1. まちづくりとの整合

2. 利用実態に応じた公共交通網の改善

- ・路線網（全体、地域）
- ・運行形態（時間、乗り継ぎ等）
- ・その他（交通問題）

3. コミュニティバスにおける運営の改善

4. 来訪者の視点による公共交通運用形態の改善

5. 公共交通網改善に向けた関係者間の連携

基本方針

1 誰もが使いやすい公共交通の構築

2 まちづくりと整合した公共交通網の形成

3 移動手段の確保に向けた持続可能な公共交通

4 みんなで地域公共交通を支える体制づくり

2. 基本方針

太宰府市地域公共交通網形成計画（案） 基本方針

課題

1. まちづくりとの整合

2. 利用実態に応じた公共交通網の改善

- ・路線網（全体、地域）
- ・交通モードの検討
- ・利用促進

3. コミュニティバスにおける運営の改善

4. 来訪者の視点による公共交通運用形態の改善

5. 公共交通網改善に向けた関係者間の連携

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
- 地域の生活交通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.太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）

基本方針 1

■まちづくりと連携した公共交通網の形成

- ・まちづくりの観点からの施策の促進（交通政策基本法25条）

【太宰府市立地適正化計画】

- ・隣接市の交通結節点周辺に様々な都市機能が集積している
- ・市内に同様の拠点を形成することが難しい



- 市内における都市機能の集約（中心拠点として位置づけ）

→西鉄都府楼前駅周辺、西鉄五条駅周辺、西鉄二日市駅周辺

- 隣接市の広域拠点との連携
- 市内の拠点を補完する拠点についても市外に位置づけ
- さらなる広域（博多・天神方面）的な連携の強化

→拠点間のアクセスを公共交通網の再構築により効率化することが重要

- ・拠点を中心とした交通体系の形成を図る
- ・地域拠点や生活拠点から中心拠点及び交通拠点へのアクセス性を考慮した路線網の再構築を図る

商業施設	ゆめタウン筑紫野	朝倉街道駅から徒歩10分 針摺東バス停（400）から徒歩2分
	イオンモール筑紫野	朝倉街道駅から徒歩8分 上古賀バス停（2-3）から徒歩4分
	大佐野交差点 （商業施設が集積）	都府楼南駅から徒歩12分 西鉄都府楼前駅から徒歩17分 水城駅から徒歩22分
病院施設	福岡大学筑紫病院	朝倉街道駅から徒歩5分
	済生会二日市病院	西鉄二日市駅から徒歩22分 済生会病院バス停（3）から徒歩1分

6.太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）

基本方針 1

■ 地域の生活交通に配慮した交通網の形成

- ・ 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等（交通政策基本法16条）

【生活交通への対応】

- ・ 買い物や通院等、日常生活における移動手段を公共交通により確保
- ・ 商業施設、病院、公共機関等、主な目的地となる施設等（隣接市を含む）を組み込んだ利用しやすい路線網を構築
- ・ 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

検討例

- ※住宅地及び生活拠点と、通勤・通学での利用が見込まれる鉄道駅とをバス路線でつなぐとともに、通勤・通学の時間帯は便数を増やし、それ以外は便数を抑える
- ※市内でまかなえないような規模の大きい商業施設や総合病院等については、隣接市の施設利用を想定し、市域をまたいでバス路線網を再編する

■ 高齢者等の交通弱者に配慮した交通網の形成

- ・ 高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策（交通政策基本法17条）

【交通弱者への対応】

- ・ 高齢化が進む中で、運転免許返納の促進とともに公共交通への転換を促進
- ・ 鉄道や定期路線バスのほか、利用者や地域の実情に応じ、デマンドバスや乗合タクシー等の導入を検討

検討例

- ※道幅の狭い郊外部、高低差のある住宅地、高齢化率の高い地域等においては、大型バスの運行よりも、小型バス以下の大きさの車両によるデマンド形式の公共交通が効率性が良く、効果的と考えられる
- ※自力でバス停までの距離を歩くのが難しい利用者の場合、デマンドバスや乗合タクシー等の方が移動に適していると考えられる

6.太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）

基本方針 1

■ 来訪者の目的に配慮した交通網の形成

- ・ 観光立国の実現の観点からの施策の推進（交通政策基本法26条）

【太宰府市観光推進基本計画】

- ・ 太宰府市は日本有数の観光資源を有している
- ・ まちの賑わい創出、交流人口の拡大に向けて、観光産業が重要となる
- ・ 来訪者の多さが太宰府市における交通渋滞の一因となっている側面がある（レンタカー等）

市内の主な観光資源	
・ 太宰府天満宮	・ 大宰府政庁跡
・ 九州国立博物館	・ 光明禅寺
・ 竈門神社	・ 水城跡
・ 観世音寺	・ 戒壇院 等



- 来訪者にとってわかりやすく利用しやすい交通体系
- 交通結節点（鉄道駅等）と観光拠点のネットワーク化

→観光利用の特性を踏まえた公共交通網の再構築が重要

- ・ 観光目的の利用者の多いコミュニティバス（内山線等）について、他路線との重複区間の削除、鉄道駅との連携、複数の観光資源をつなぐ回遊性をもたせた経路の設定等、路線網の再構築を図る
- ・ 交通渋滞や混雑の解消に向けて、レンタカーによる観光から、公共交通（鉄道、バス）と徒歩、レンタサイクルによる観光への転換を促進する

6.太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）

基本方針 1

まちづくりと連携した交通網の形成を図る。

- **まちづくりと連携**した公共交通網の形成
→太宰府市立地適正化計画との整合、拠点間のアクセスの効率化

交通網の利用者の目的に合致した交通網の形成を図る。

- **地域の生活交通**に配慮した交通網の形成
→日常生活の出かける目的に対応した路線網及び運行時間帯の見直し
- **高齢者等の交通弱者**に配慮した交通網の形成
→公共交通への転換、運行形態の見直し
- **来訪者**の目的に配慮した交通網の形成
→太宰府市観光推進基本計画との連携、観光資源のネットワーク化



基本方針 1 誰もが使いやすい公共交通の構築

6.太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）

基本方針2

■みんなで地域公共交通を支える体制づくり（1）

- ・市内で完結せず、隣接市における拠点との行き来や連携を踏まえた公共交通の実現

【地域公共交通を支える体制づくりに向けた、利用者の視点】

- ・太宰府市は市内の施設や拠点だけでなく、隣接市商業施設や病院といった生活に必要な機能をもつ施設や拠点を利用していく方針である
- ・市民アンケートでは自家用車による移動が多く、公共交通（バス）を利用しない市民が多い

- 関係機関との連携を強化
- 高齢化の進展による交通弱者の増加に向けた公共交通への転換

→**地域公共交通の積極的な利用促進が重要**
(利用者の確保・財源の確保)

関係機関	
・太宰府市	
・隣接市（筑紫野市、大野城市 等）	
・交通事業者（JR、西鉄）	
・タクシー事業者	
・警察	等

・病院や図書館等の公共施設	
・スーパー等の商業施設	
・地域（自治会、市民）	等

- ・発着拠点の設定や乗り継ぎの利便性の観点によるバス路線網再編に向けた、隣接市、交通事業者、民間事業者との連携強化
- ・利用目的に関連する民間事業者との連携
- ・コミュニティバスの特に地域内運行路線について、地域ぐるみの取り組みによる利用促進及び路線の維持

6.太宰府市公共交通網形成計画 の基本方針（案）

基本方針 2

■ みんなで地域公共交通を支える体制づくり（2）

- 生活における移動手段として、安定的に維持し続けられる公共交通の実現

【地域公共交通を支える体制づくりに向けた、人材（運転手）の視点】

- 全国的に、全職種の平均と比較してバス運転士及びタクシー運転士の平均年齢が高く、労働時間が長い
- 高齢化の進展や労働人口の減少等により、バス運転手の人材不足がさらに進んでいくことが想定される

【地域公共交通を支える体制づくりに向けた、財源の視点】

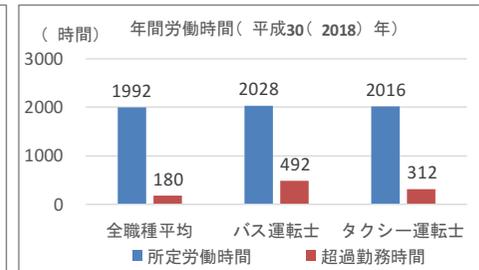
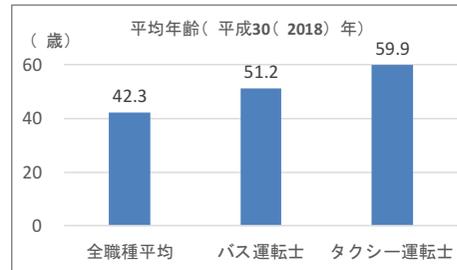
- 利用者が少なく赤字の路線もあり、コミュニティバスの運行経費は増加し続けている



- バス運転手、タクシー運転手の負担軽減
- 公共交通の運営にかかる費用の縮減及び確保

→地域公共交通を効率的に維持していくための運営状況の改善、交通モードの検討が重要

- ・路線網及び運行ダイヤの見直しによる効率性向上及び運行経費の縮減
- ・労働環境の向上（拘束時間の短縮、多様な勤務体系の設定等）
- ・料金体系の見直し等による適正な受益者負担の構築
- ・交通モードの検討



資料：平成30年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）



6.太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）

基本方針2

■ 鉄道を中心とした公共交通網の構築

- ・特に鉄道駅を交通結節点として、鉄軌道を中心とした交通体系

市内の鉄道路線（駅）・・・鉄道駅が交通結節点かつ市の拠点になっている



市民の意識や利用実態・・・日常生活において、隣接市の駅の利用も多い

J R：水城駅、二日市駅等、
西鉄：下大利駅、西鉄二日市駅等

○鉄道駅は交通結節点であるとともに、その周辺が市の拠点としての役割を担う

→**鉄道駅、鉄軌道を中心とした効率的な公共交通網の構築が重要**

- ・鉄軌道でつながっていない鉄道駅間、また、利用意向の多い隣接市の駅を、民間バス及びコミュニティバスでつなぎネットワーク化
- ・地域の状況に合わせて、地域内及び地域と拠点をつなぐデマンドバス、乗合タクシー等による移動手段を確保

6.太宰府市公共交通網形成計画の基本方針（案）

基本方針 2

将来にわたって維持していく必要のある地域公共交通を支える体制づくりを図る。

■ みんなで地域公共交通を支える体制づくり

→公共交通を支える要素として

利用者・人材（運転手）・財源

これらを確保し、維持していく体制をつくることで、地域公共交通を将来にわたって安定的に運営

- ・利用者の確保（利用促進等）
- ・人材（運転手）の確保（負担軽減等）
- ・財源の確保（路線網再編、経費縮減、料金体系見直し等）

交通網の基軸を構築し、持続可能な公共交通網とするために、多様な交通モード検討を図る。

■ 鉄道を中心とした公共交通網の構築

→鉄道駅、鉄軌道を中心とした効率的な公共交通網

→地域の状況（人口密度・公共交通の利用者）に合わせた多様な交通モード（デマンドバス、乗合タクシー等）の検討

基本方針 2 持続可能な公共交通の構築

7. 公共交通網のイメージ

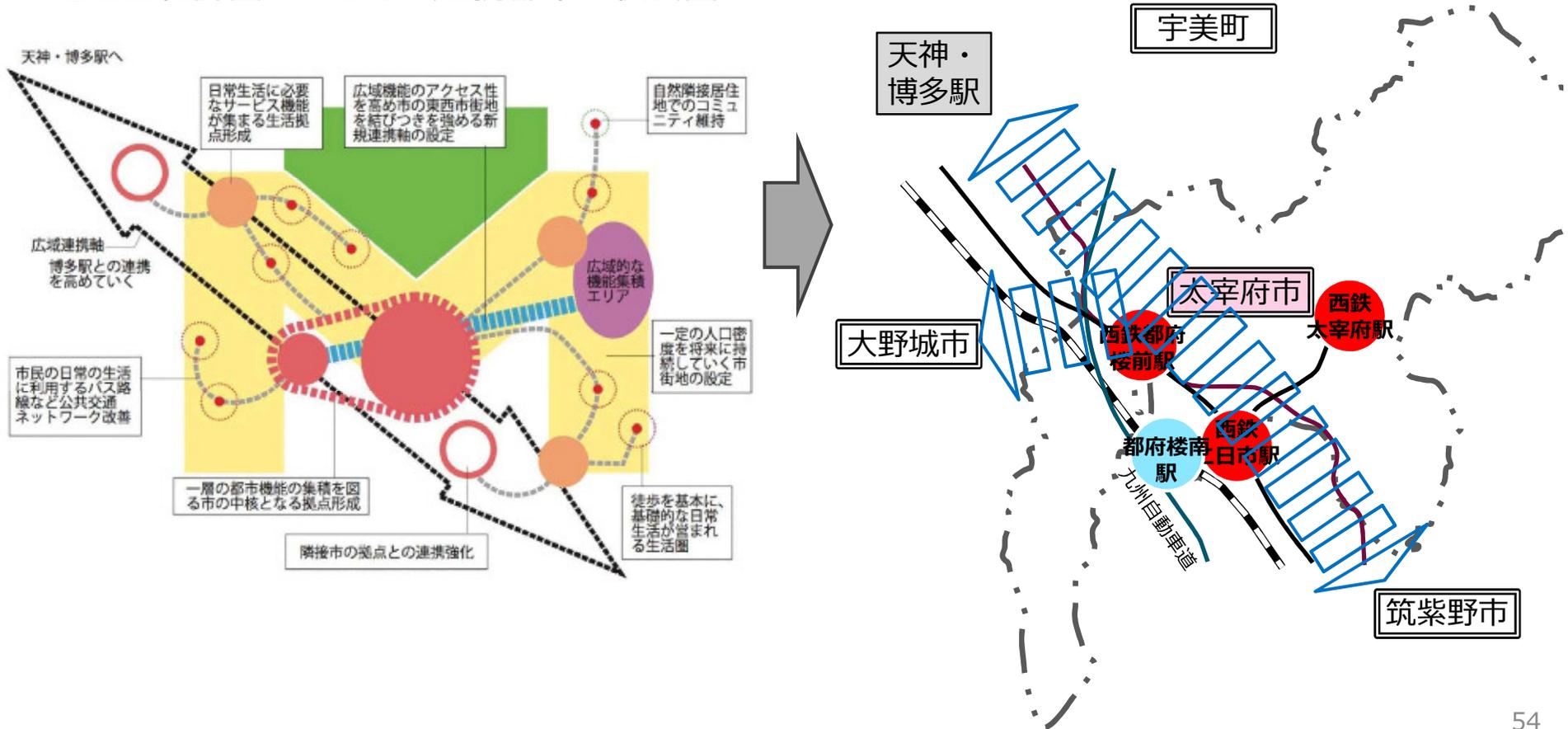
3. 公共交通網のイメージ

■ 必要な路線の視点

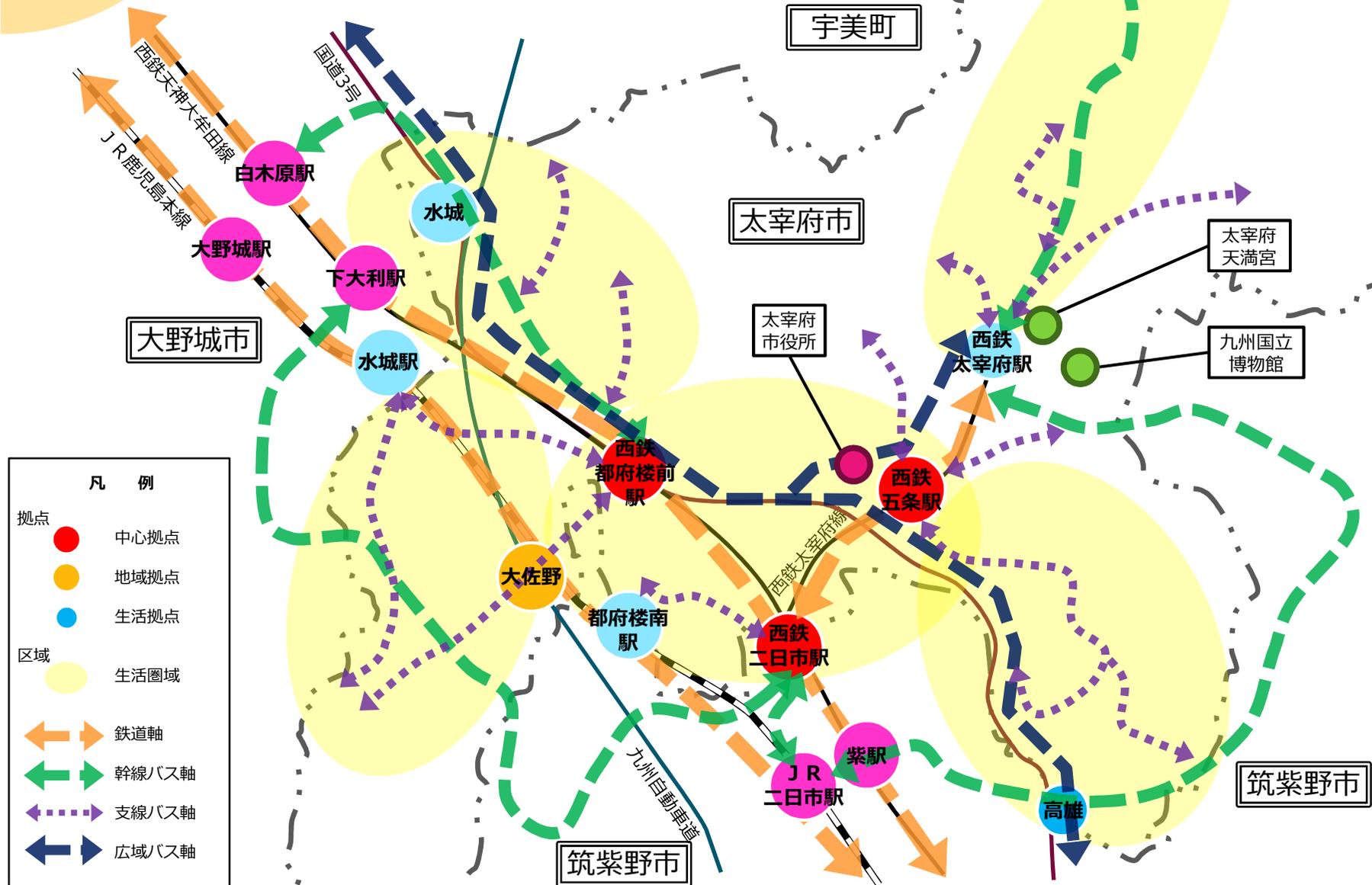
【広域連携】

- ・ 広域交通軸（鉄道）
市内及び隣接市の駅を中心に、鉄道路線（JR、西鉄）を公共交通の基軸として位置付ける。
- ・ 広域交通軸（鉄道以外のバス等によるもの）
広域連携は隣接市である「筑紫野市」「大野城市」及び「天神・博多駅」をつなぐ路線を位置付ける。

立地適正化計画による広域連携都市の模式図

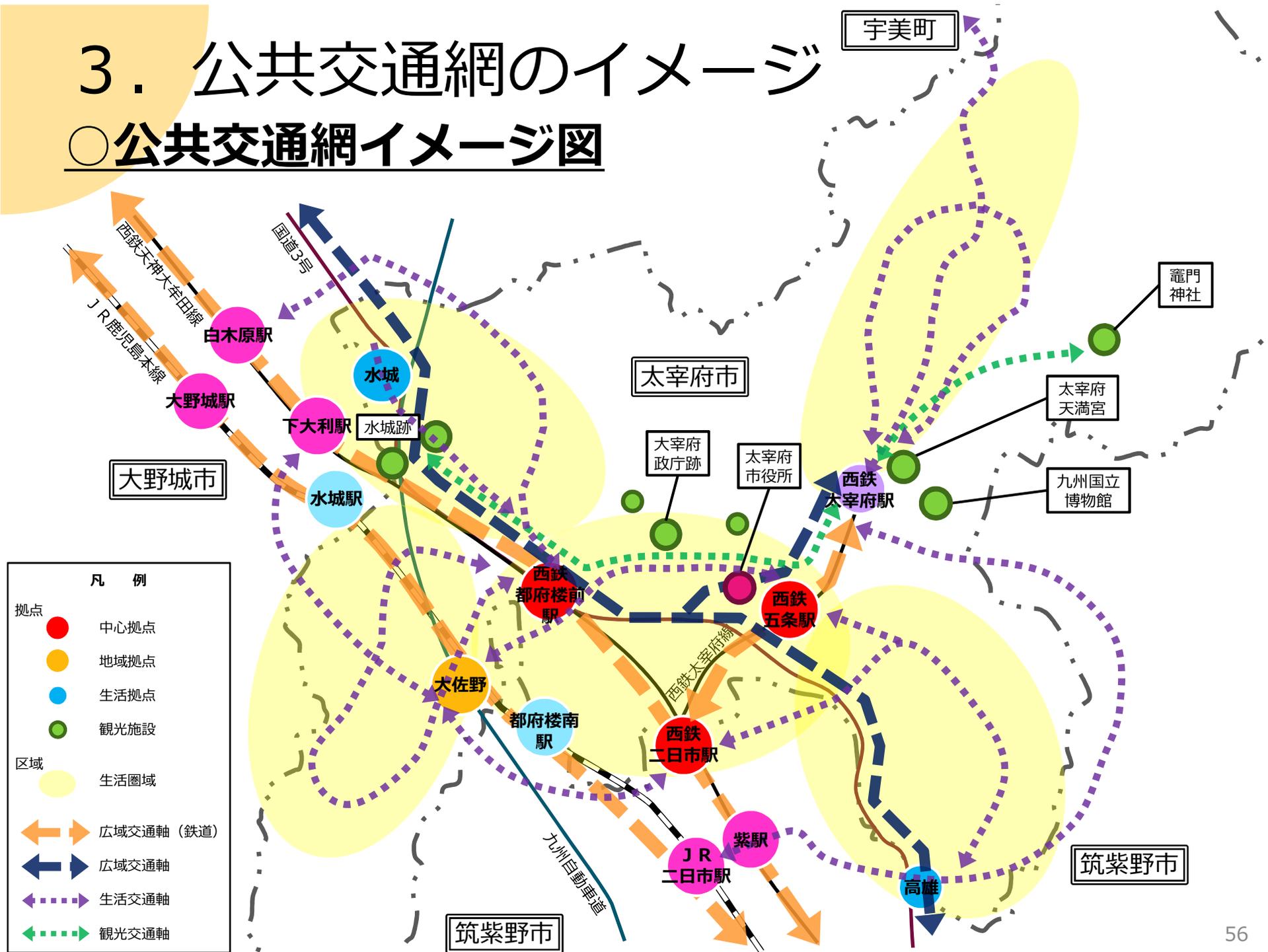


3. 公共交通網のイメージ (第3回)



3. 公共交通網のイメージ

○公共交通網イメージ図



○公共交通網イメージ図（階層）

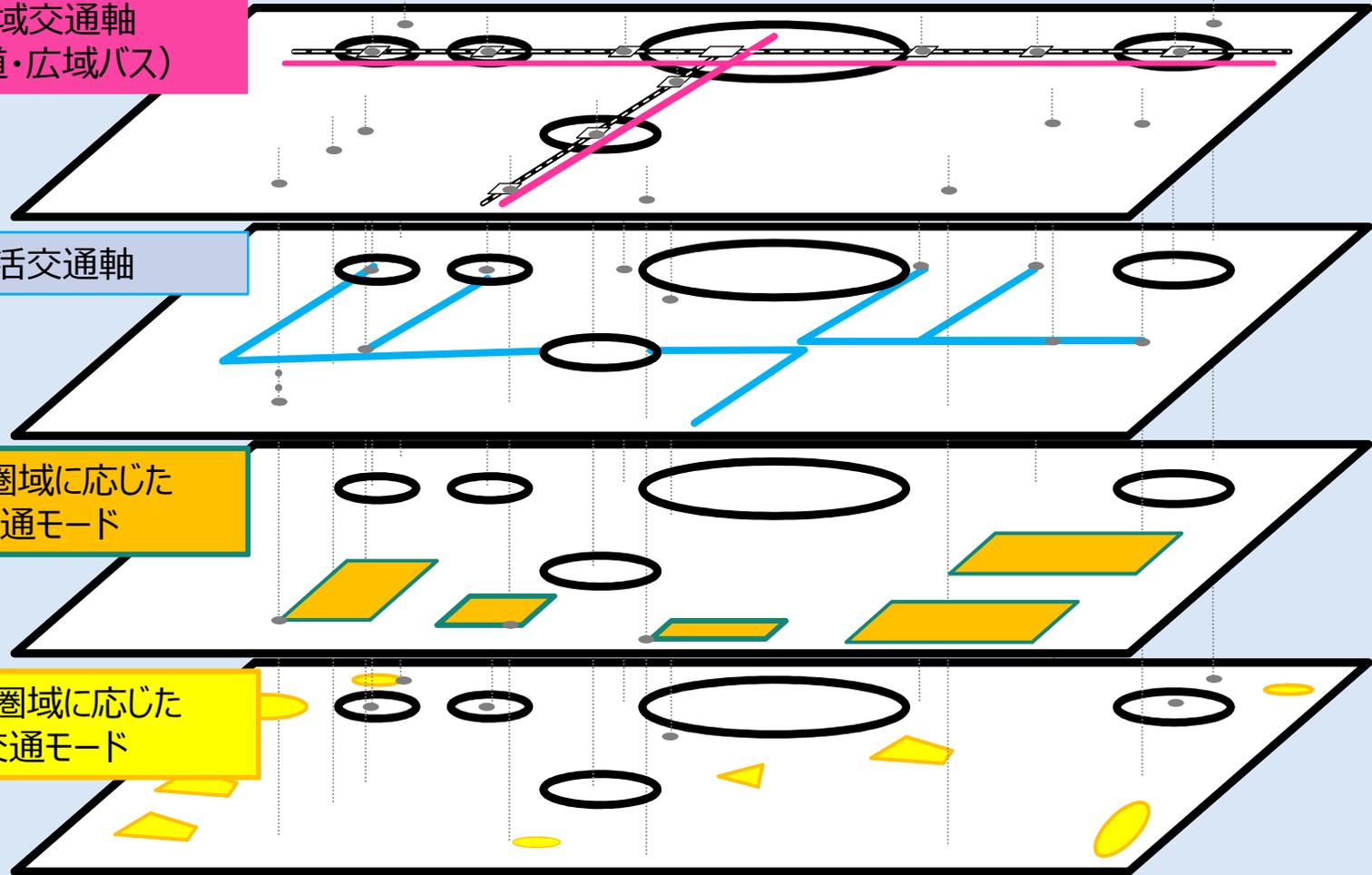
公共交通ネットワークの階層

広域交通軸
(鉄道・広域バス)

生活交通軸

生活圏域に応じた
交通モード

生活圏域に応じた
交通モード



8. 今後のスケジュールについて