



平成30年度

第2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



# 5. スケジュール

平成30年度予定

## 地域公共交通網形成計画策定関係

### 第1回（7月12日開催）

- 地域公共交通網形成計画の策定に向けて
- 地域公共交通の現況概要、課題の整理

### 第2回（9月開催予定⇒10月12日）

- 現況分析の報告
- 地域公共交通における課題の整理
- 課題解決に向けた検討

### 第3回（11月頃開催予定）

- 基本方針・目標の検討
- 目標の実現のための施策の検討

### 第4回（1月頃開催予定）

- 地域公共交通網形成計画（案）の策定

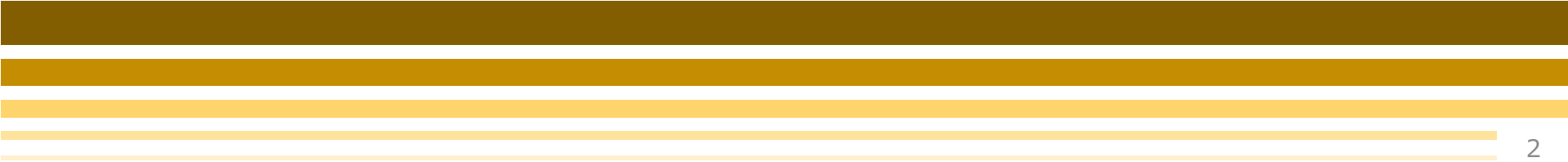
## 地域コミュニティバス「まほろば号」運営関係

### 第1回（開催日未定）

- 運行計画の改訂
- 路線の変更



## 次第

1. 策定にあたっての作業フロー
  2. 上位・関連計画
  3. 基礎データの整理
  4. 市民アンケート調査
  5. バス利用者聞き取りアンケート調査
  6. 検討課題の整理
  7. 今後の予定について
- 

# 1. 策定にあたっての 作業フロー

# 1. 策定にあたっての作業フロー

これまでは・・・

- ・人口の増加及び居住エリアの拡大
- ・人口増加に伴う生活サービス等の拡大



これからは・・・

- ・将来的な人口減少・少子高齢化の進行
- ・拡大しすぎた生活サービスの提供が困難

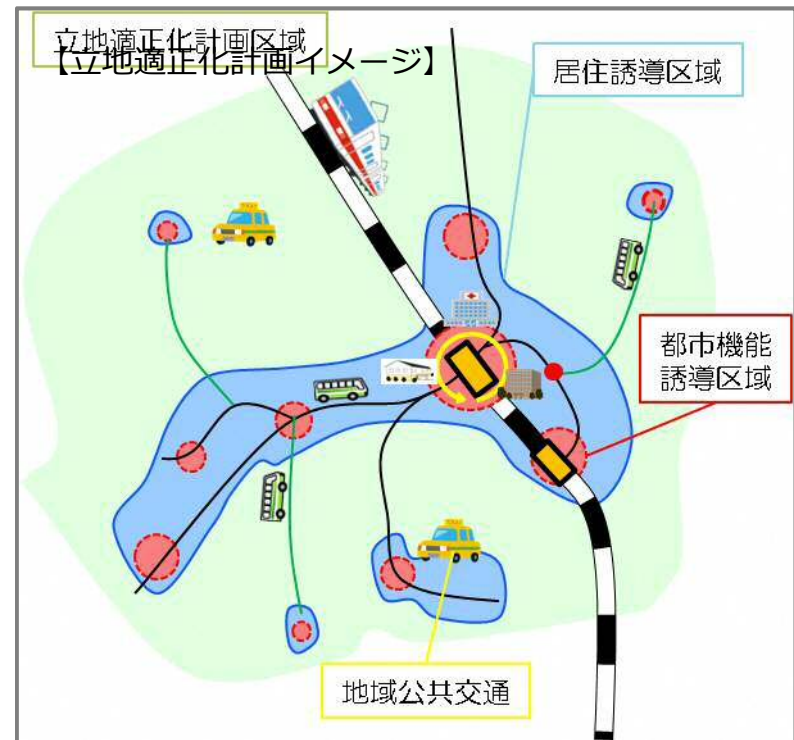


**まちの形骸化**

人口縮小に合わせた  
まちのコンパクト化が必要



**立地適正化計画**



※出典：立地適正化計画の意義と役割～コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進～（国土交通省HP）

# 1. 策定にあたっての作業フロー

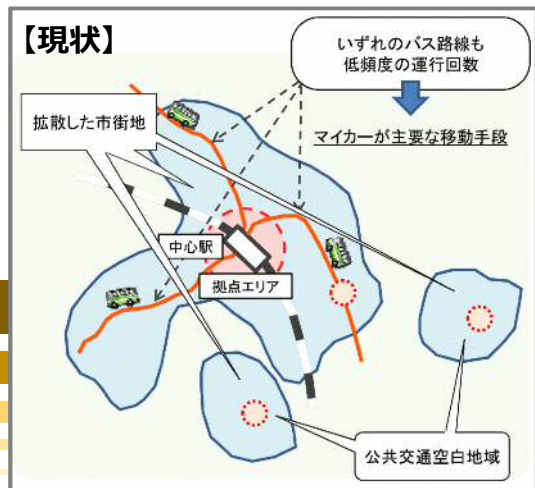
## • 太宰府市のまちづくり ➡ **【コンパクト+ネットワーク】**

• 都市機能が集積した拠点エリアの設定、市民が生活する居住エリアの集約を行い、コンパクトなまちづくりを進めるため**立地適正化計画**を策定。

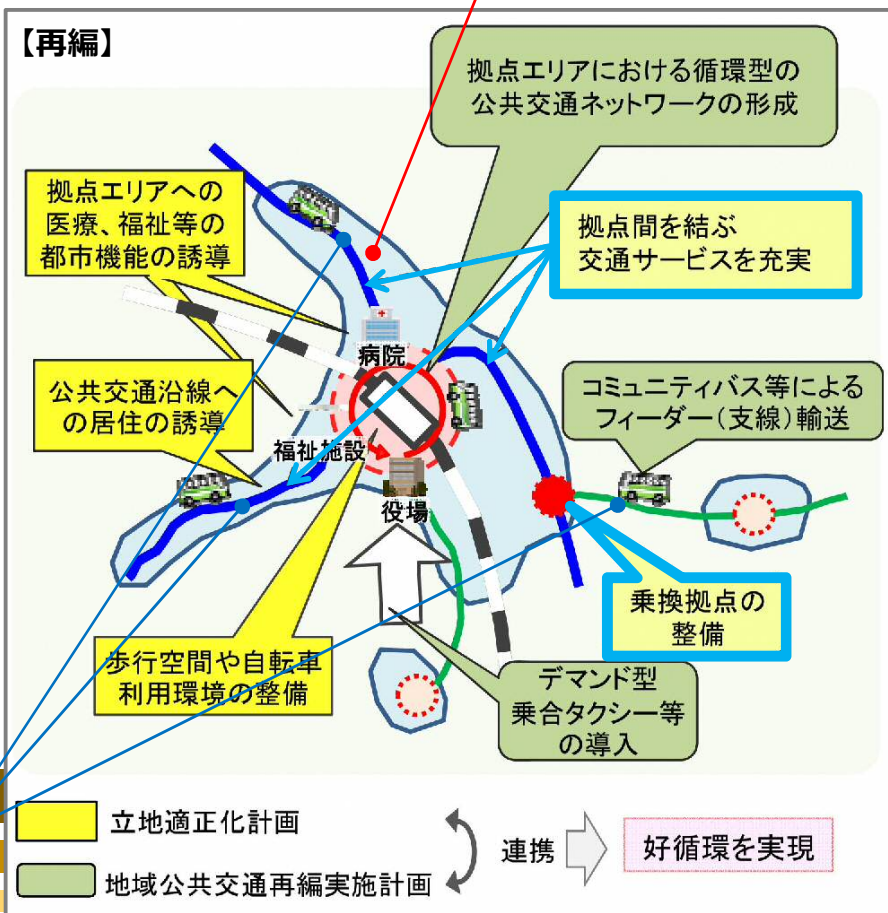
• 立地適正化計画で位置づけた拠点やエリアをより効率的・効果的に結ぶため、まちづくりと連携してネットワークを再編する。

• **公共交通網**は、拠点を結ぶネットワークの役割を担う。

①都市機能及び居住エリアの集約  
→**立地適正化計画**



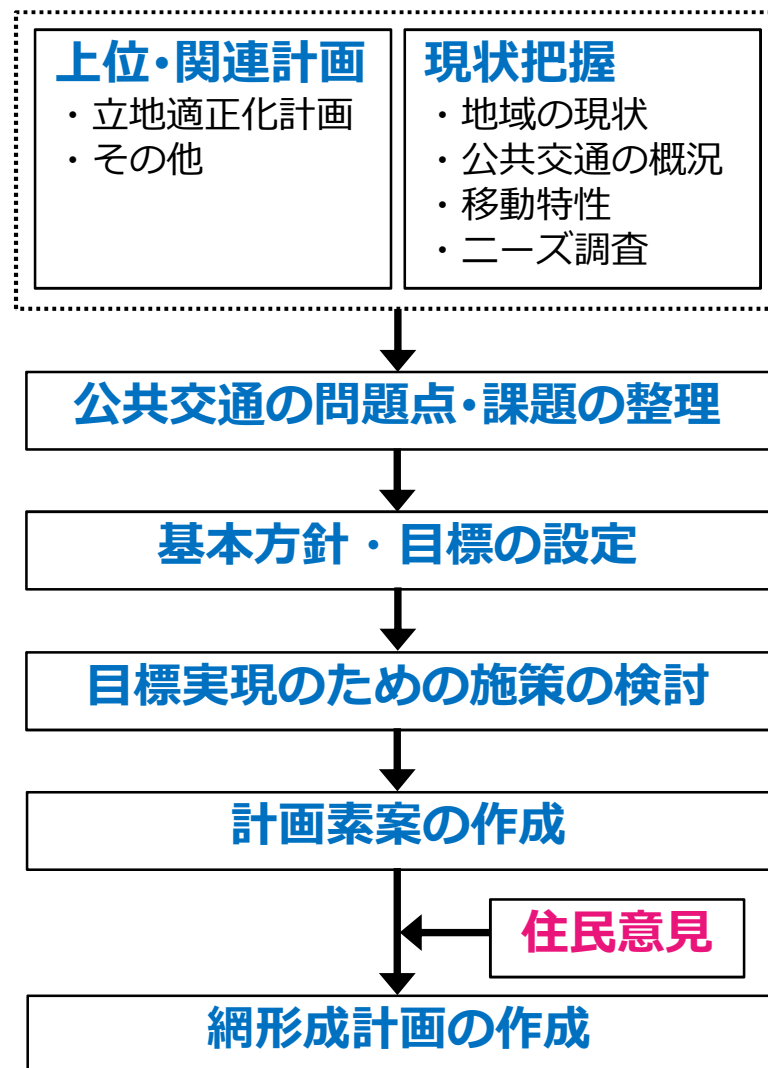
②ネットワーク形成  
→**地域公共交通網形成計画**



※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（平成27年8月、国土交通省HP）

# 1. 策定にあたっての作業フロー

- 作業フローの概要

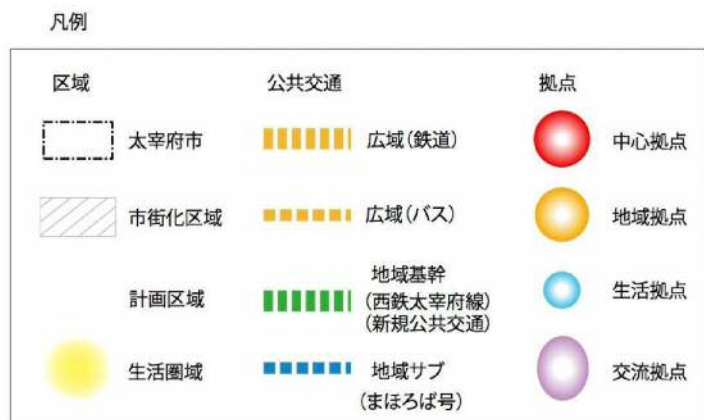


## 2. 上位・関連計画 (立地適正化計画)



## 2. 上位・関連計画

- 太宰府市の立地適正化計画（策定中）
- 都市機能が集積する二日市駅、都府楼前駅、五条駅の周辺を**中心拠点**とする。
- 大佐野を**地域拠点**、太宰府、水城、高尾を**生活拠点**とする。
- 各拠点の周辺を**生活圏域**と設定し、都市のコンパクト化を図る。



【太宰府市の集約型将来都市構造図】

# 3. 基礎データの整理

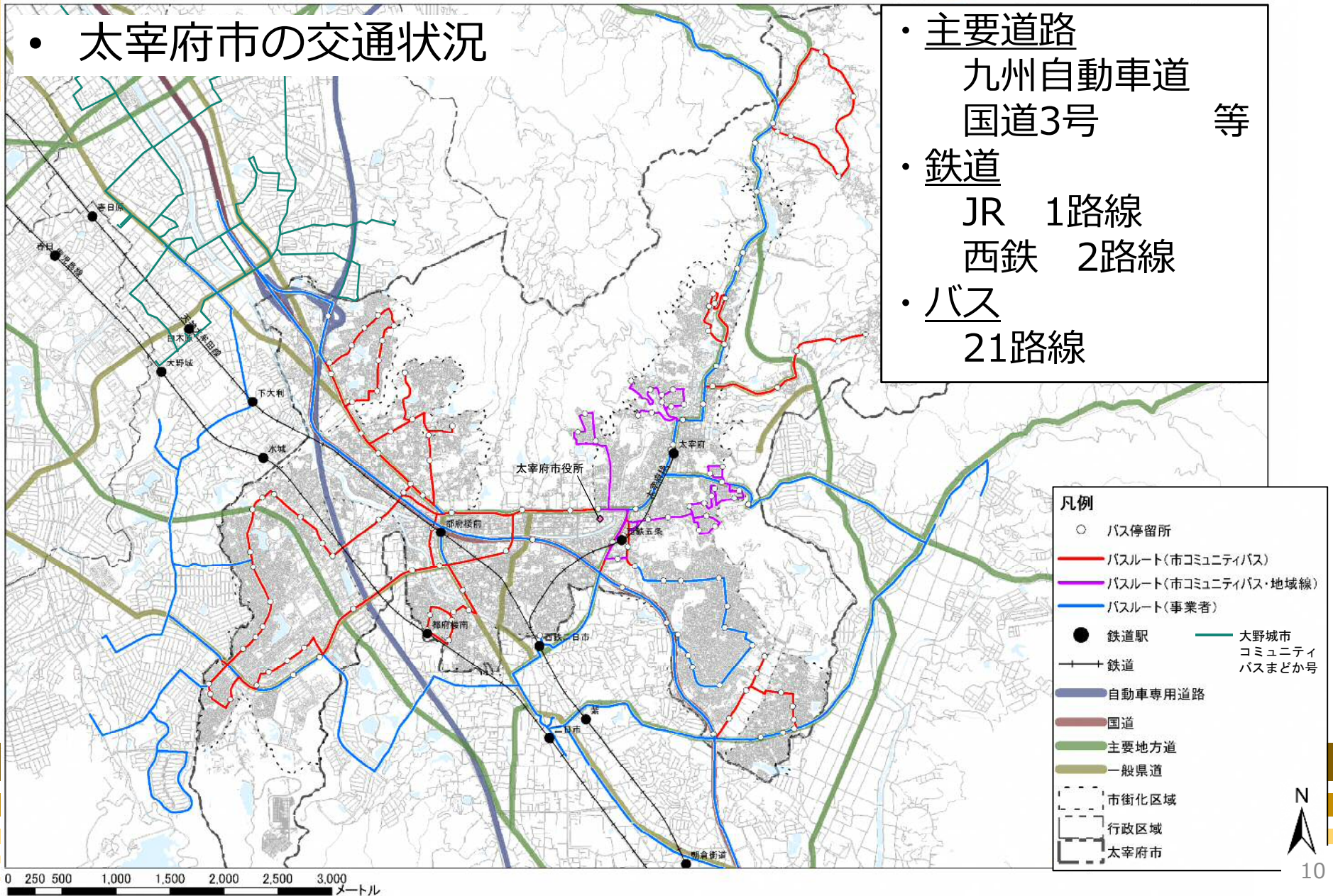
(公共交通、施設分布、人口分布等)



# 3. 基礎データの整理

## • 太宰府市の交通状況

- 主要道路  
九州自動車道  
国道3号 等
- 鉄道  
JR 1路線  
西鉄 2路線
- バス  
21路線

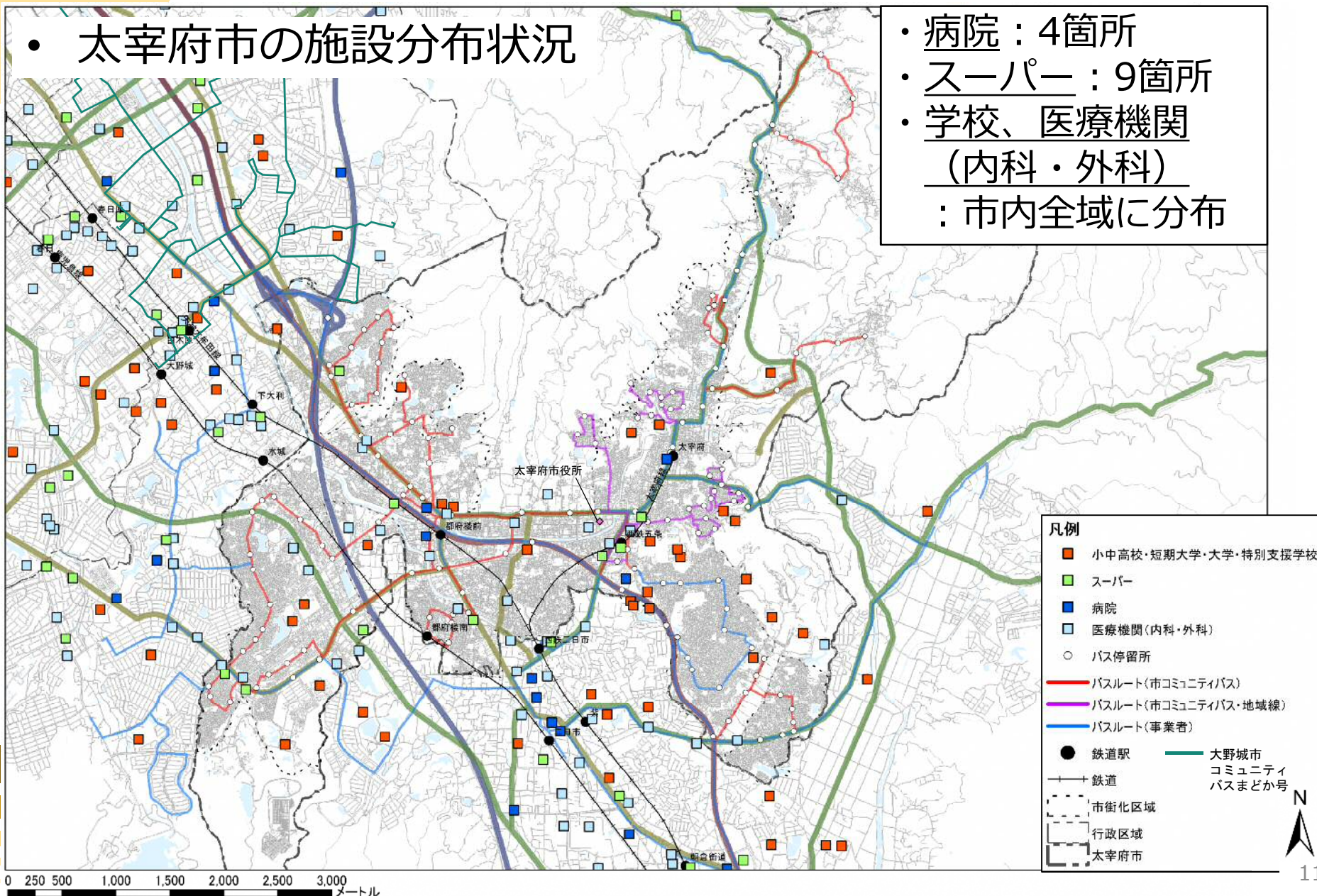




# 3. 基礎データの整理

## • 太宰府市の施設分布状況

- 病院：4箇所
- スーパー：9箇所
- 学校、医療機関  
(内科・外科)  
：市内全域に分布

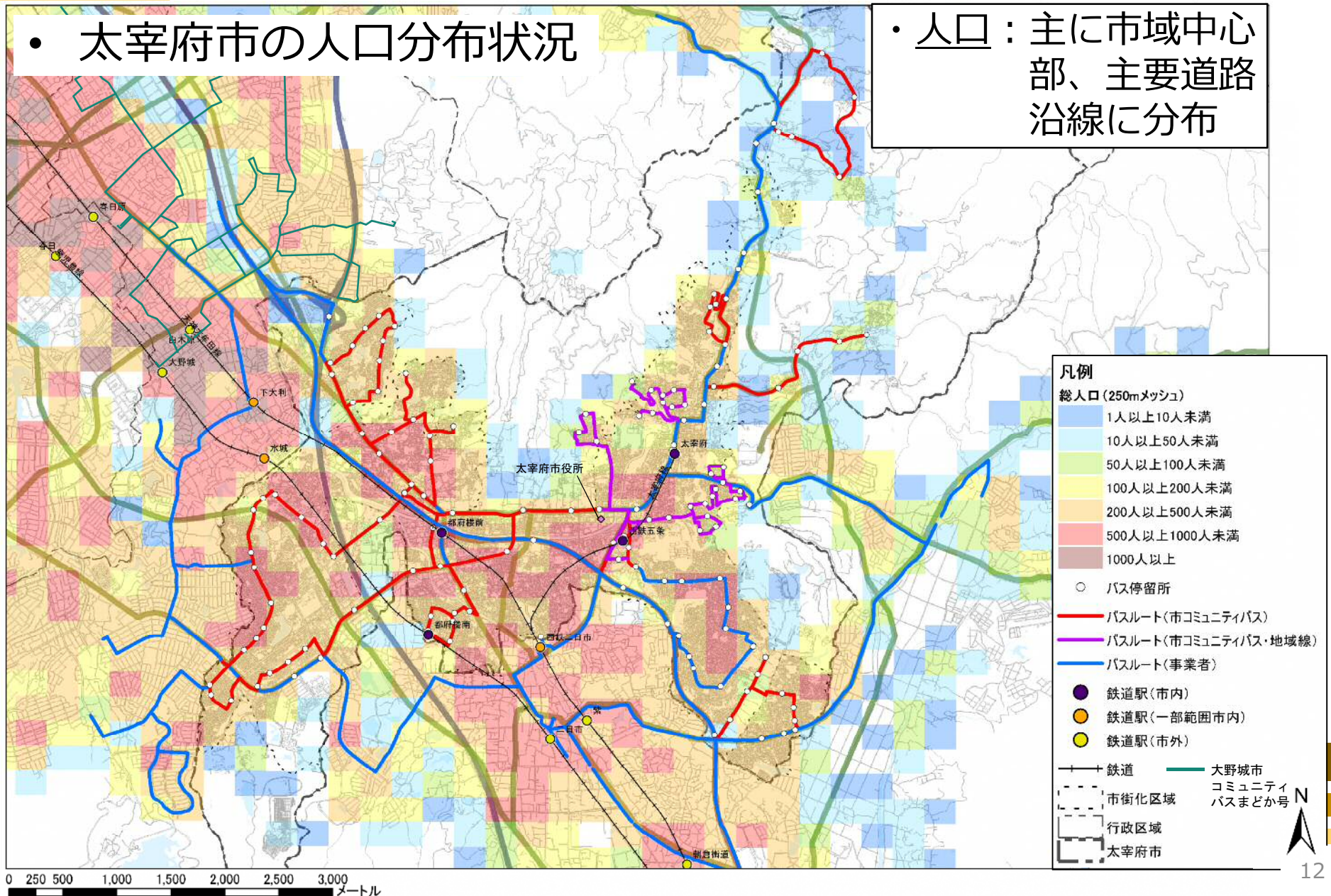




# 3. 基礎データの整理

## ・ 太宰府市の人口分布状況

・ 人口：主に市域中心部、主要道路沿線に分布

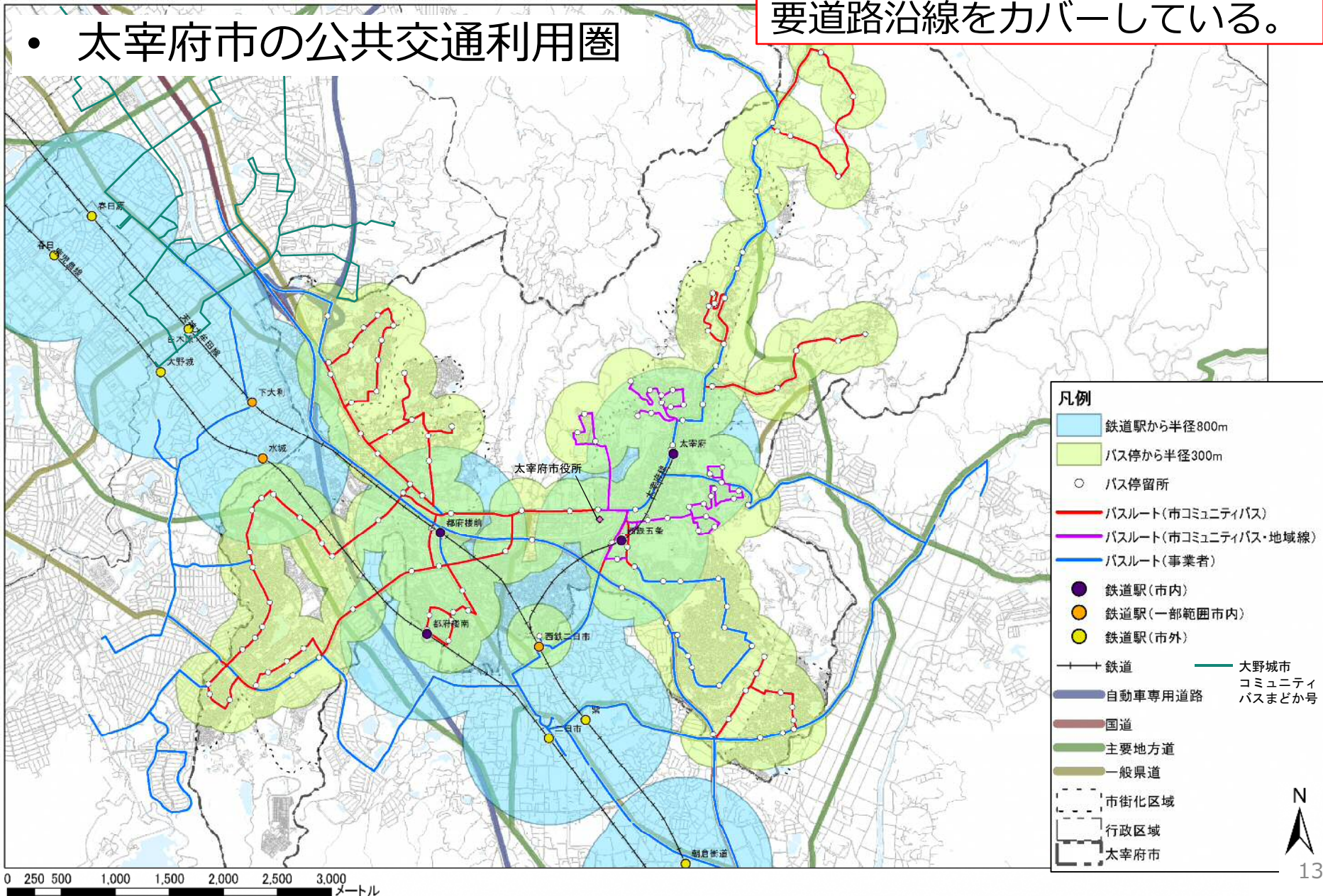




# 3. 基礎データの整理

鉄道利用圏は市の中心部と西側の市境、バス利用圏は市内の主要道路沿線をカバーしている。

## 太宰府市の公共交通利用圏

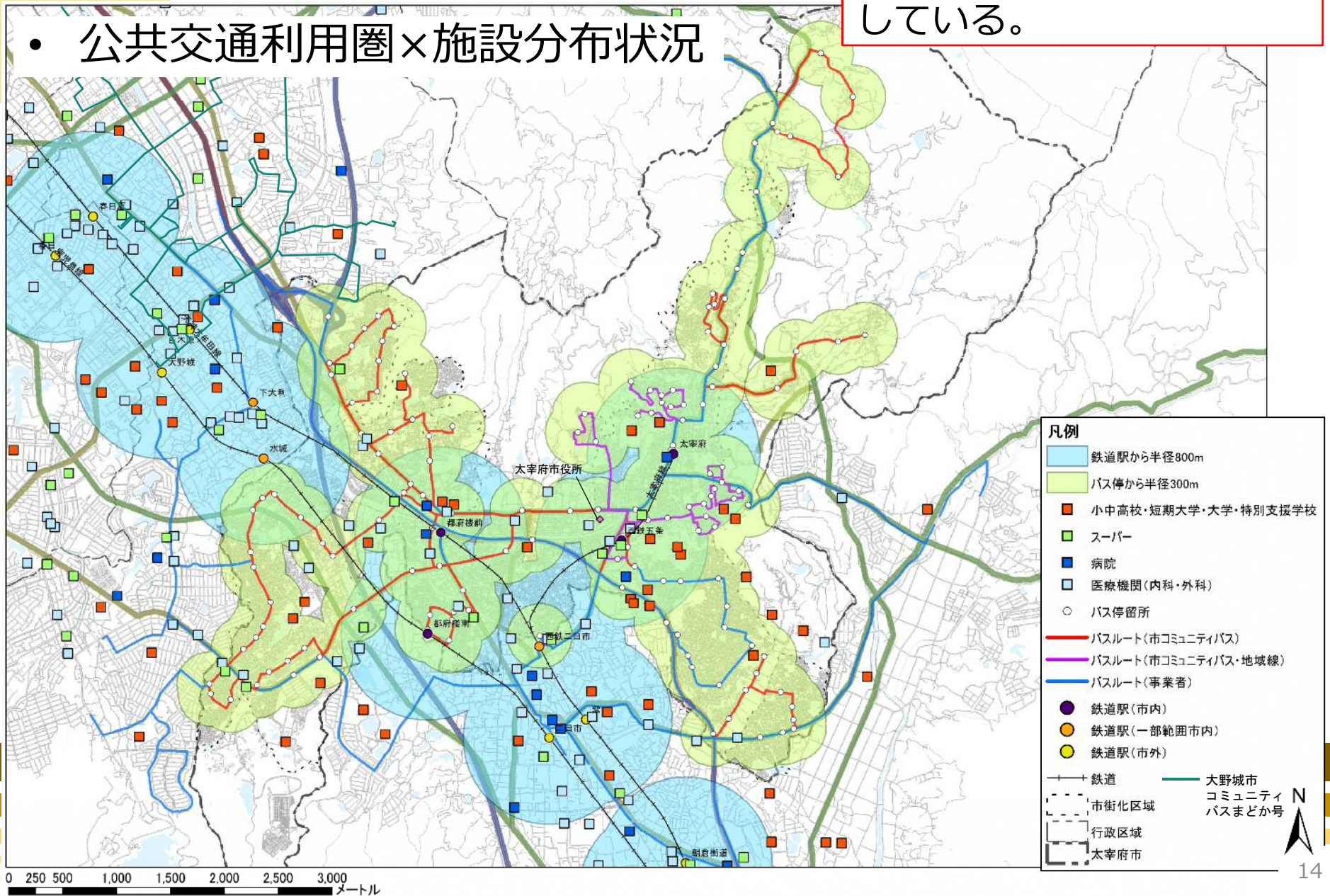




# 3. 基礎データの整理

市内の主要施設は、公共交通利用圏内に概ね位置している。

## 公共交通利用圏×施設分布状況

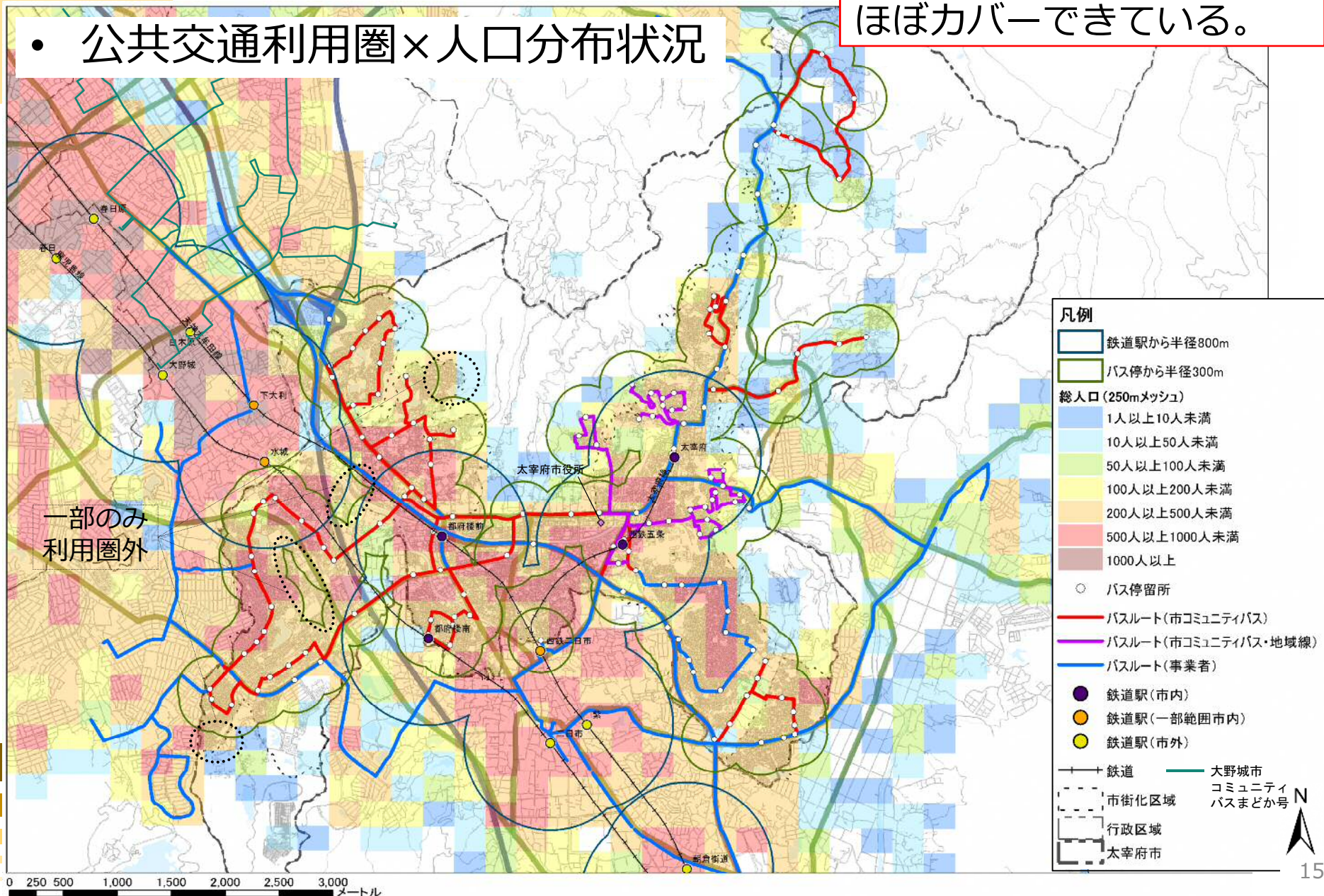




# 3. 基礎データの整理

公共交通利用圏は、市内で人口が分布している箇所をほぼカバーできている。

- 公共交通利用圏×人口分布状況



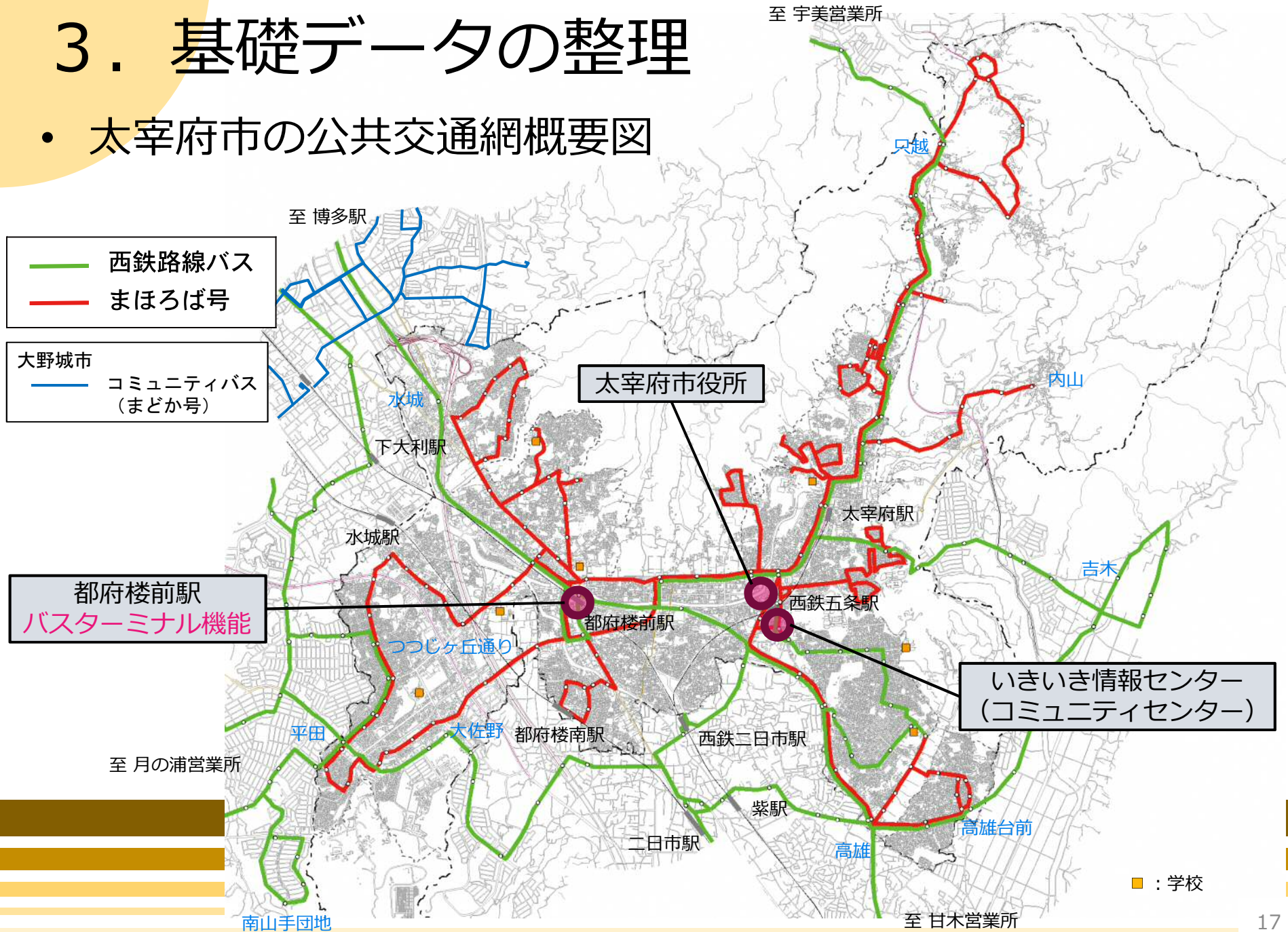


# 3. 基礎データの整理

(路線バス、コミュニティバス)

# 3. 基礎データの整理

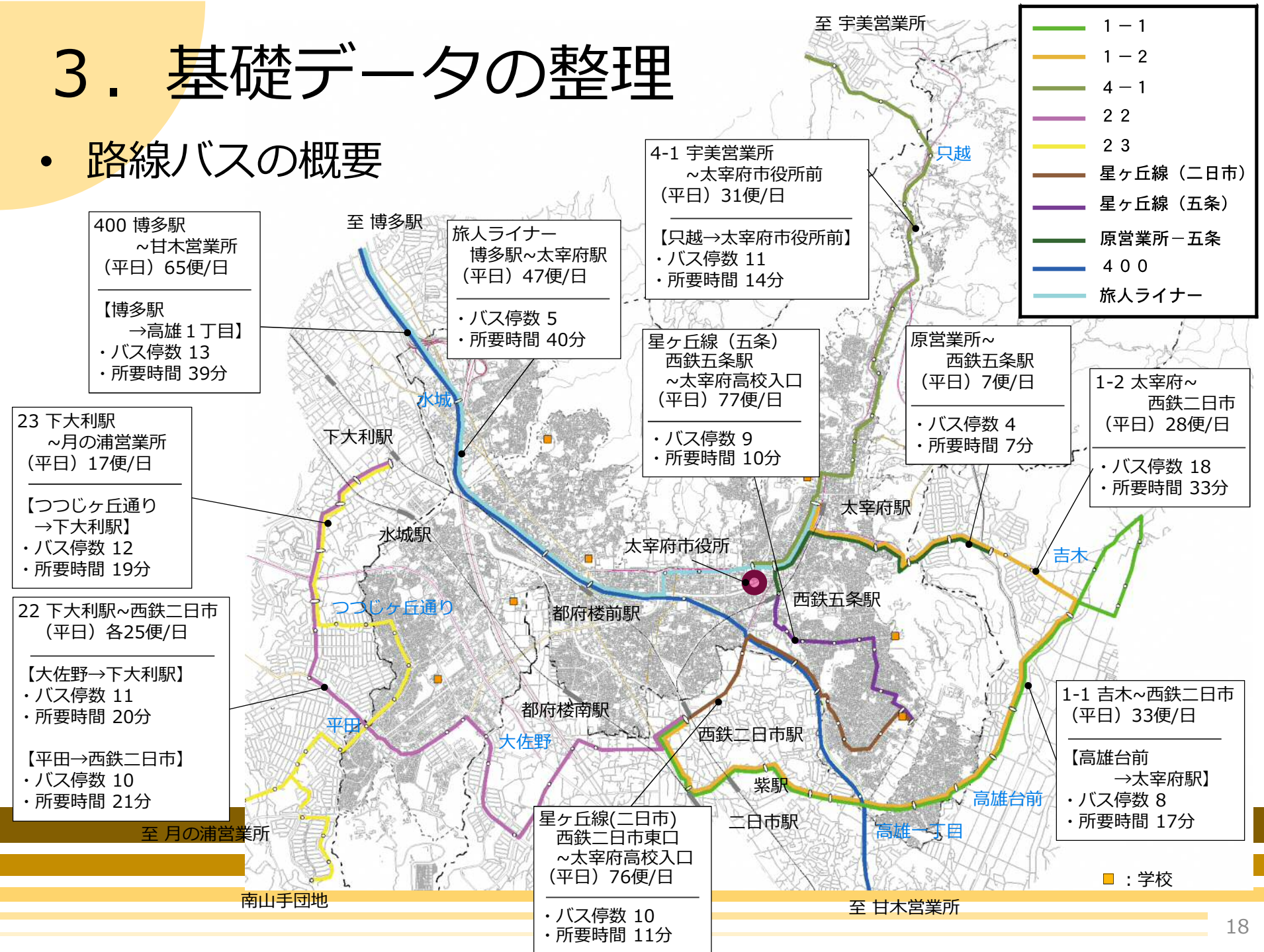
- 太宰府市の公共交通網概要図





# 3. 基礎データの整理

## ・ 路線バスの概要



### 3. 基礎データの整理

- ・ コミュニティバス「まほろば号」の趣旨

- ・ 都市基盤整備事業（生活環境の充実）のひとつである。
- ・ 次の5つの視点を、運行の基本方針としている。

- 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。
- ③ JR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. 基礎データの整理

## ・ コミュニティバス「まほろば号」の概要

路線毎に、全区間一律の料金が設定されている。  
 まほろば号・・・市内8路線 : 100円  
 まほろば号地域線・・・東観世線 : 無料  
 連歌屋地域線 : 200円  
 湯の谷地域線 : 150円

※大野城市コミュニティバス  
 「まどか号」路線

水城回り  
 (平日) 15便/日  
 バス停数 25  
 所要時間 23分  
 起点 都府楼前駅

国分回り  
 (平日) 16便/日  
 バス停 24  
 所要時間 22分  
 起点 都府楼前駅

連歌屋地域線  
 (火木土) 8便/日  
 バス停 13  
 所要時間 23分  
 起点 西鉄五条・  
 太宰府駅

北谷回り  
 (平日) 16便/日  
 バス停 61  
 所要時間 94分  
 起点 都府楼前駅

内山線  
 ・内山 [竈門神社] 行  
 (平日) 24便/日  
 ・都府楼前駅行  
 (平日) 27便/日  
 バス停 21  
 所要時間 31分~33分  
 起点 都府楼前駅

東観世線  
 (月水金) 8便/日  
 バス停 5  
 所要時間 15分  
 起点 マミーズ~  
 東観世/市役所

大佐野回り  
 (平日) 14便/日  
 バス停 24  
 所要時間 33分  
 起点 都府楼前駅

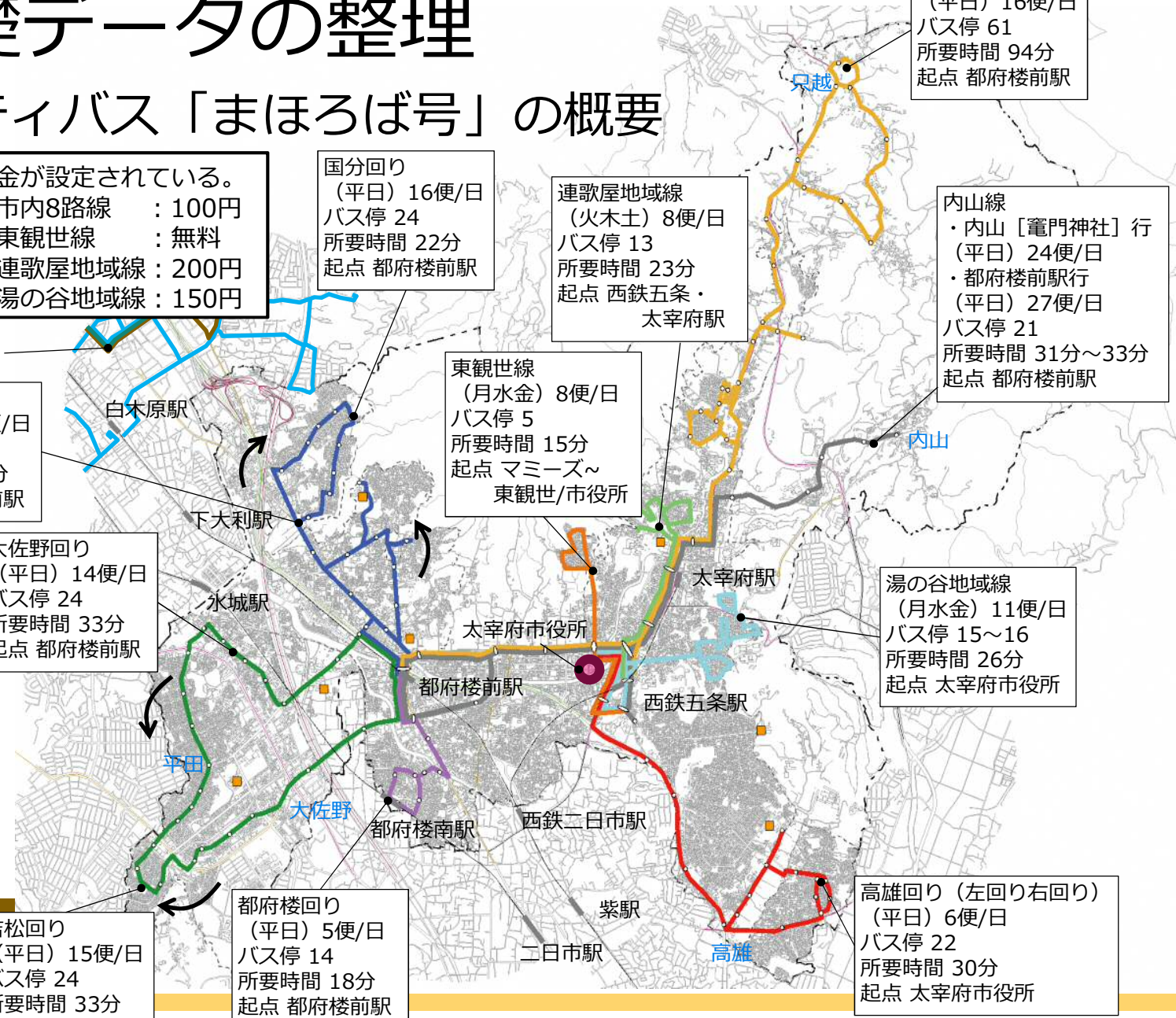
湯の谷地域線  
 (月水金) 11便/日  
 バス停 15~16  
 所要時間 26分  
 起点 太宰府市役所

- ①大佐野回り
- ②吉松回り
- ③水城回り
- ④国分回り
- ⑤北谷回り
- ⑥都府楼回り
- ⑦高雄回り
- 内山線
- 湯の谷地域線
- 連歌屋地域線
- マミーズ・まほろば号

吉松回り  
 (平日) 15便/日  
 バス停 24  
 所要時間 33分  
 起点 都府楼前駅

都府楼回り  
 (平日) 5便/日  
 バス停 14  
 所要時間 18分  
 起点 都府楼前駅

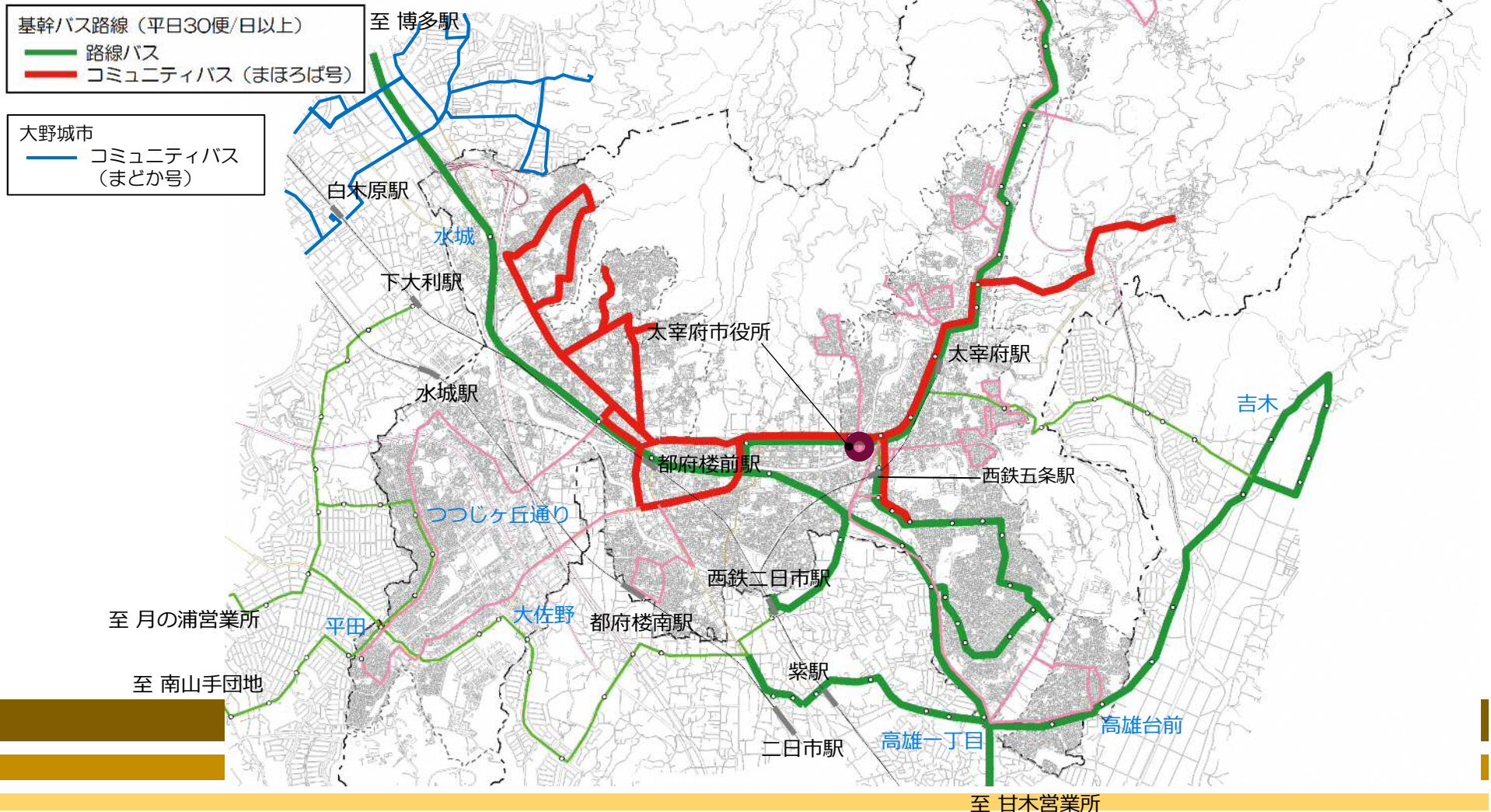
高雄回り (左回り右回り)  
 (平日) 6便/日  
 バス停 22  
 所要時間 30分  
 起点 太宰府市役所





# 3. 基礎データの整理

## • 基幹バス路線



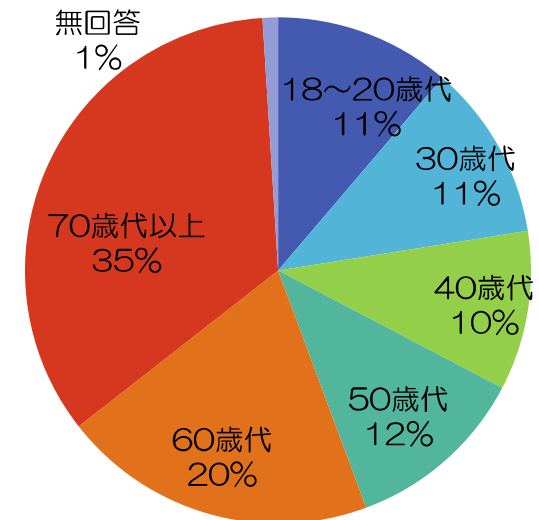
## 4. 市民アンケート調査

# 4. 市民アンケート調査

- 調査概要

調査目的	立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画の策定にあたり、市民の日常生活の実態及び意向等を把握するため、アンケート調査を実施した。
調査対象者	太宰府市の在住者（18歳以上）
調査期間	平成30年3月1日～平成30年4月30日
調査方法	郵送配布
配布票数	3,000票
回収票数	1,218票（回収率：40.6%）

【年齢構成】



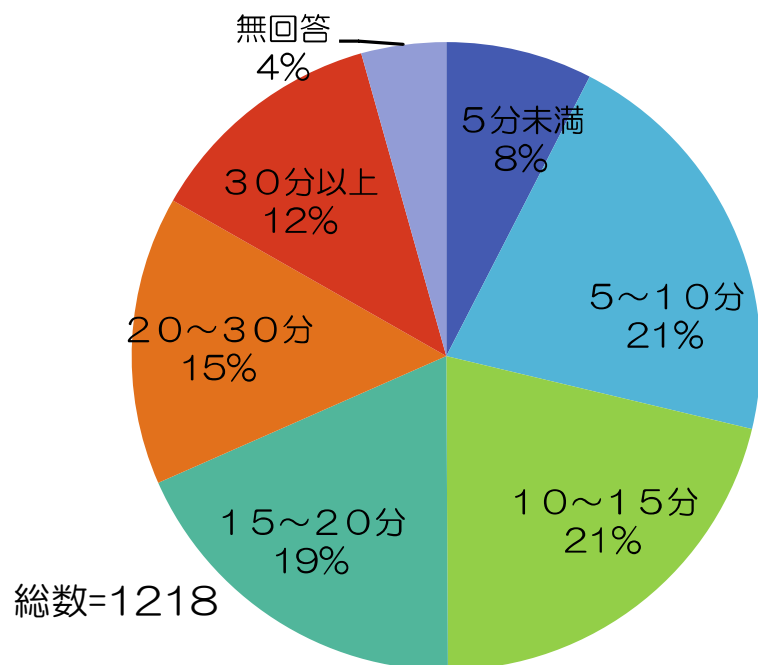


# 4. 市民アンケート調査

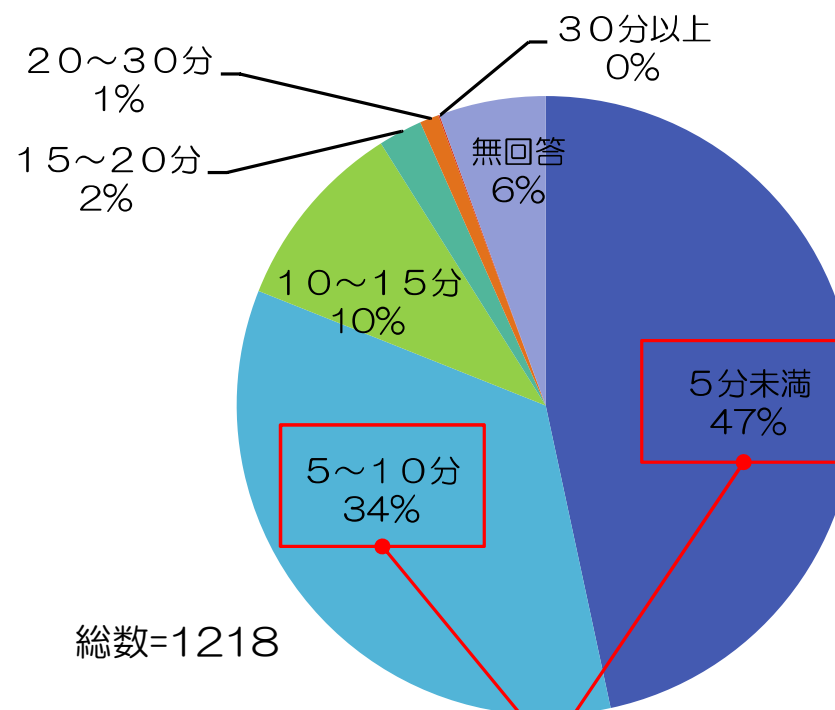
## 単純集計

問1 お住まい（自宅）から最寄りの鉄道駅やバス停までの徒歩での時間について

(1) 最寄りの鉄道駅



(2) 最寄りのバス停



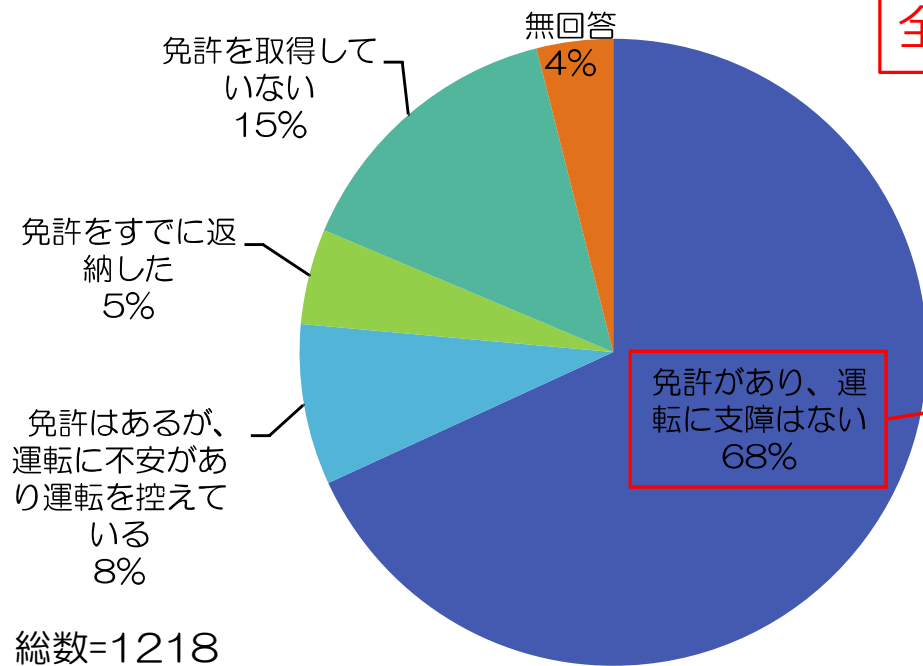
自宅からバス停まで  
全体の8割以上が  
10分以内である

# 4. 市民アンケート調査

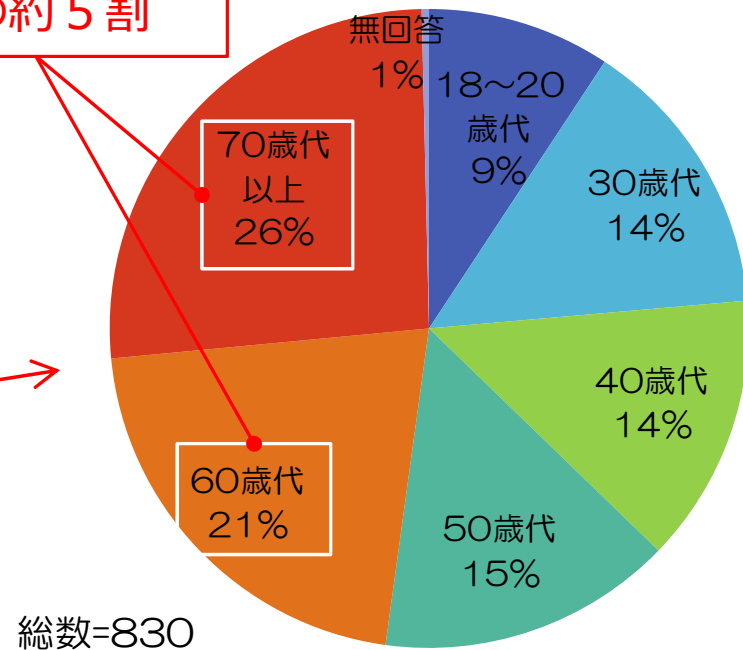
## 単純集計

問2 自動車免許の保有について

■ 免許があり、運転に支障はない人の年齢別



60歳以上が全体の約5割

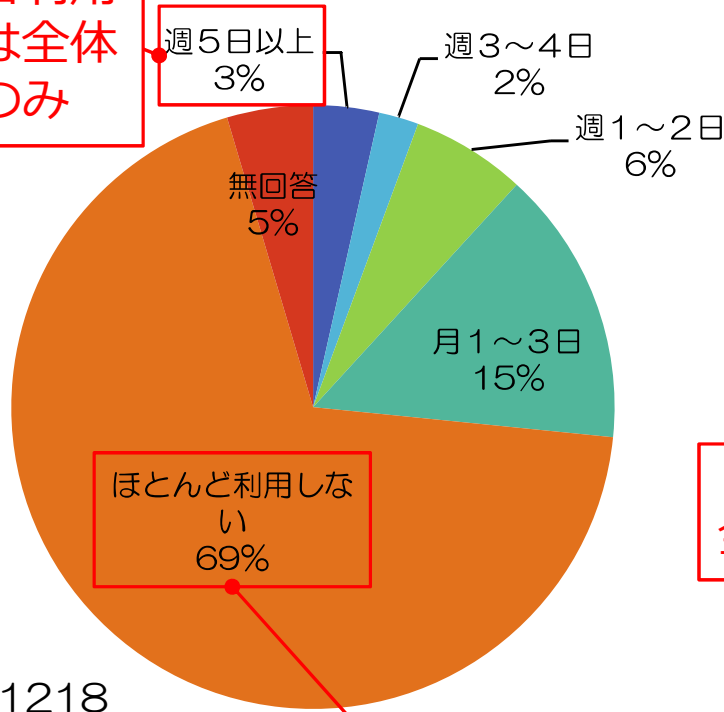


# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

問3 路線バスやコミュニティバスの利用頻度について

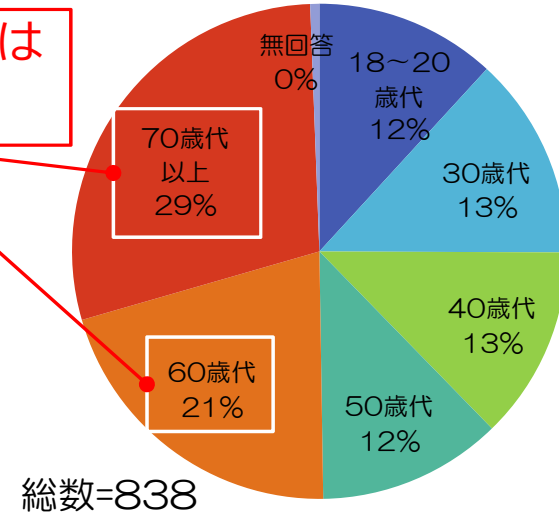
ほぼ毎日利用  
する人は全体の  
3%のみ



全体の約7割がバス  
をほとんど利用して  
いない

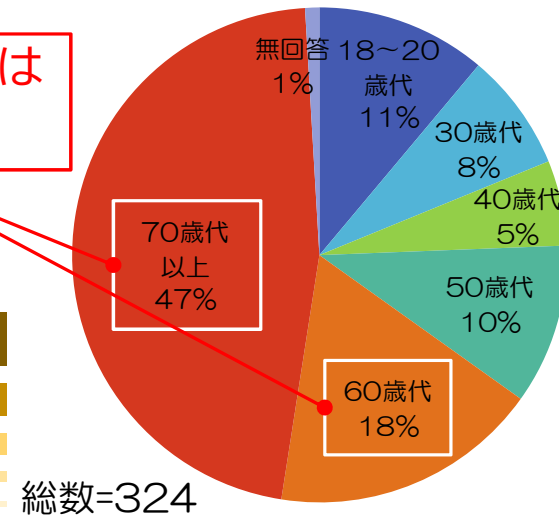
### ■ バスをほとんど利用しない人の年齢別

60歳代以上は  
全体の50%



### ■ バス利用する人の年齢別

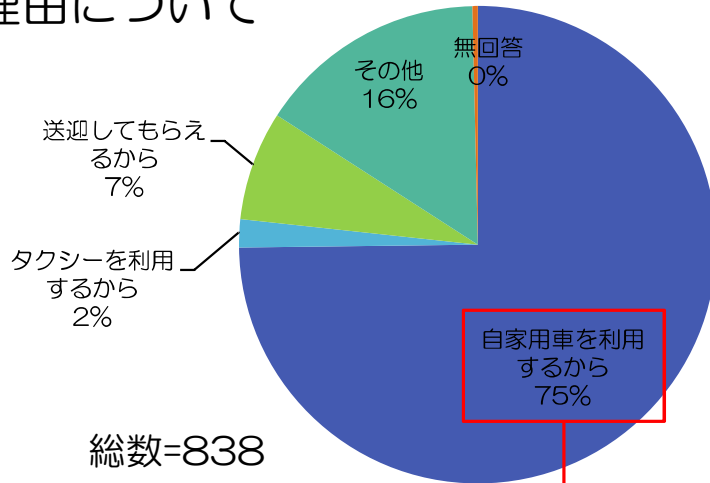
60歳代以上は  
全体の65%



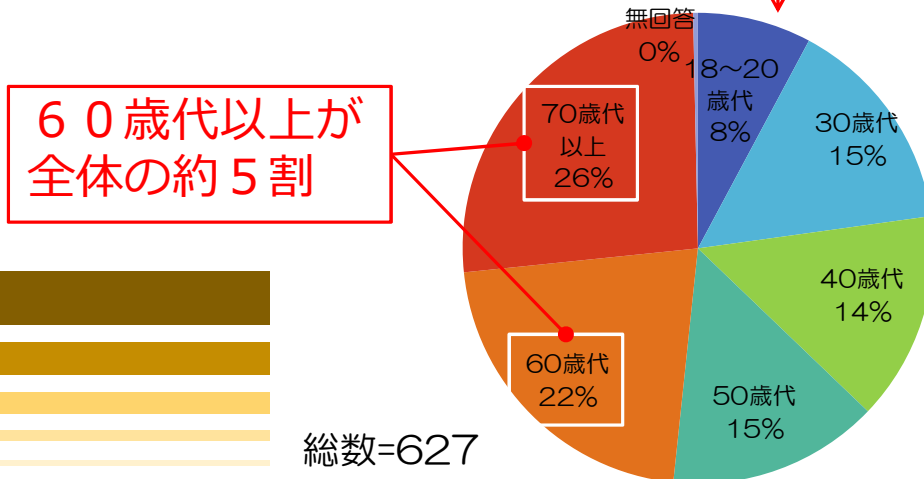
# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

問4 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人の年齢別



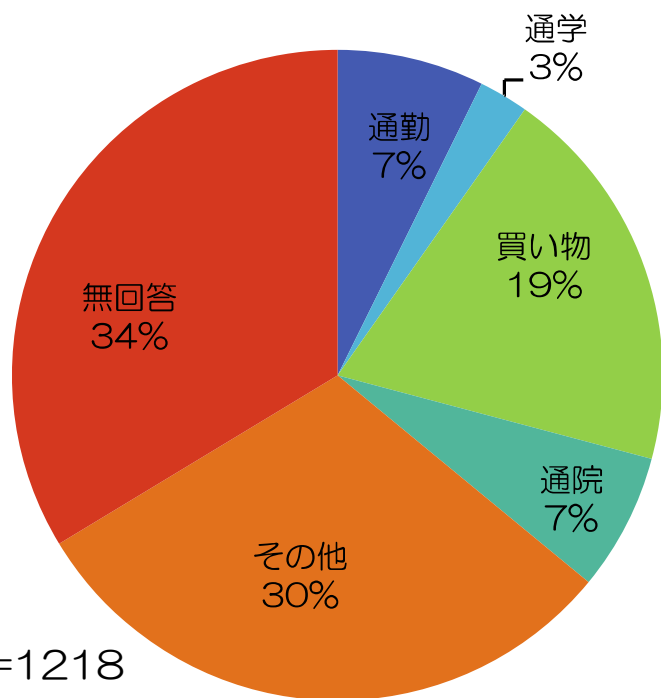
※その他 回答一覧

バス停までが遠いから (11)
本数が少なすぎ (8)
自動車を利用 (2)
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)
歩くから (25)
利便性を感じない、不便 (5)
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)
良い時間がない (2)
目的地に魅力がない (2)
まほろば号がきてくれないから
電車との連絡が悪い。
引っ越したばかりでバス便がよく分からない
子供の休日を利用
コミュニティバスがあるが連歌屋浦の城団地までできていないが200円であること。路線だと100円なのに。
バスの時間帯、渋滞する
目的地とする病院と日用品店がないため
歩行困難なので外出はタクシー利用。食品の購入は近くに店がないため毎回タクシーなのでタクシー代が大変。
社用車があるため
視覚に障害があるから
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
実家にいることが少ないため

# 4. 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目的について



### ※その他 回答一覧

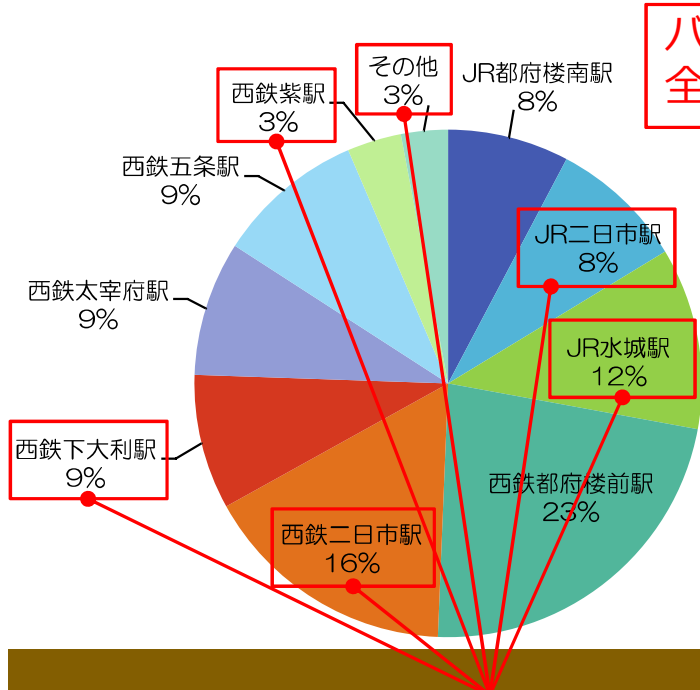
ほとんど利用しない (100)	子供が乗りたいと言った時 (2)
ご飯・お酒飲むとき (24)	気晴らし
駅まで (16)	二日市温泉へ
余暇・レクリエーション・レジャー (15)	プール
市役所まで (12)	疲れた時
習い事・稽古・趣味 (15)	気分転換
遠出、特別な外出、イベント会場に行くとき (10)	高齢者福祉行事参加
市の施設利用 (図書館・博物館・情報センター) (8)	運動
車が利用できないとき (5)	散髪
散歩・登山 (5)	集会
観光 (5)	プラムカルユアに行く時
目的地に駐車場がないとき (4)	目的地に該当しないから
福岡市内へ (4)	野球の観戦4~9月
天神へ (3)	自車より都合のよい場合の出かけに
天満宮へ (3)	車を使わないで近辺へ出かけるとき
福岡空港へ (2)	帰省
目的地に駐車場がないとき (2)	通院の同伴
ボランティア活動 (2)	会議等

# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

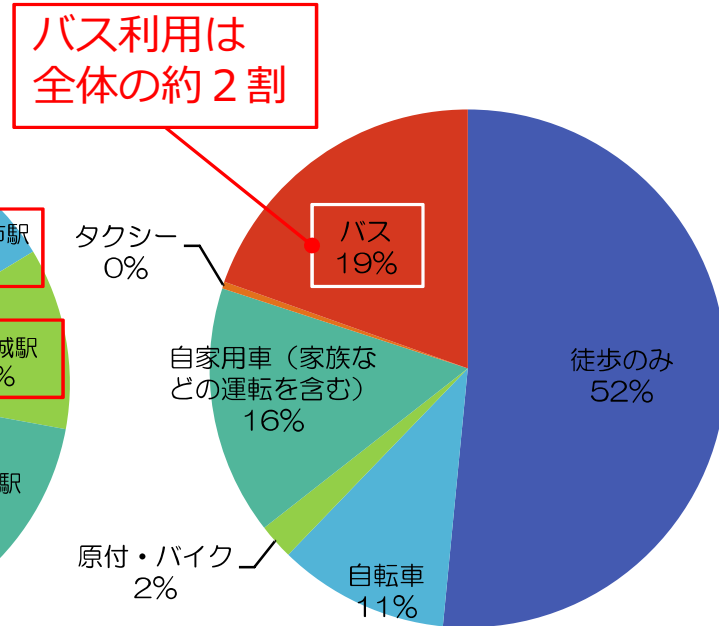
問6 日常的に「①利用する鉄道駅」、「②その鉄道駅に行く主な交通手段」  
「③鉄道を利用した場合の目的地」について

(1)-1 日常的に「通勤」で利用する  
鉄道駅



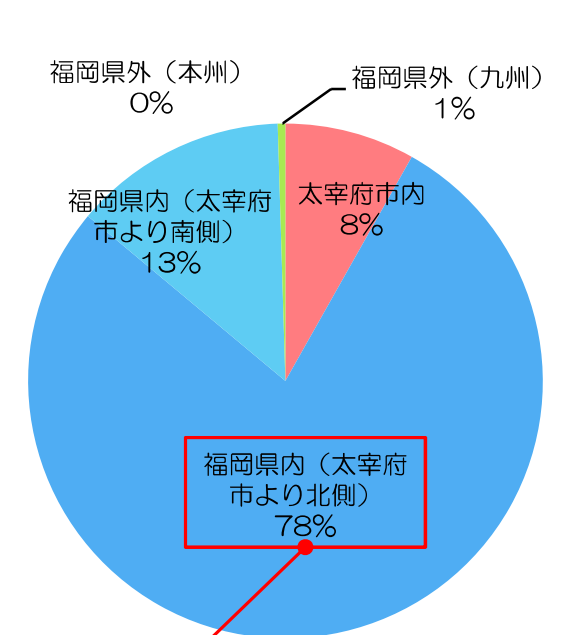
まほろば号が通っていない駅に約5割の人が利用している

(1)-2 日常的に「通勤」で利用する  
鉄道駅までの交通手段



バス利用は全体の約2割

(1)-3 日常的に「通勤」で鉄道を利用する場合の目的地（方面）



約8割が博多・天神方面の利用

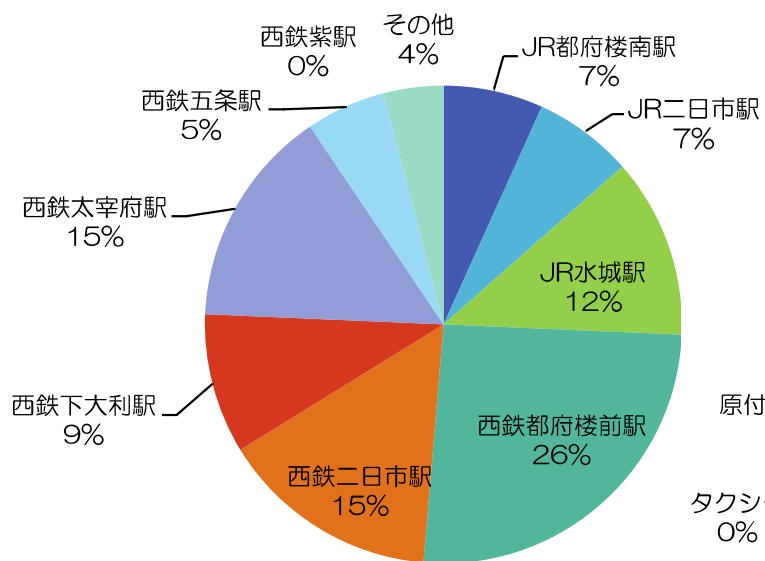
総数=1218 無回答を除いた集計

# 4. 市民アンケート調査

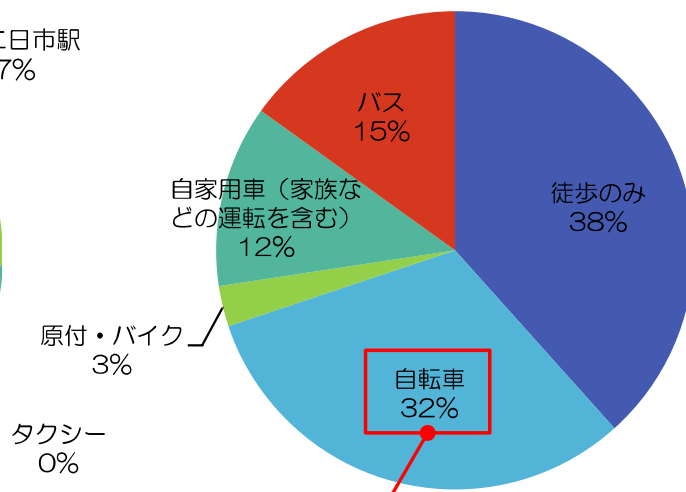
## 単純集計

問6 日常的に「①利用する鉄道駅」、「②その鉄道駅に行く主な交通手段」  
「③鉄道を利用した場合の目的地」について

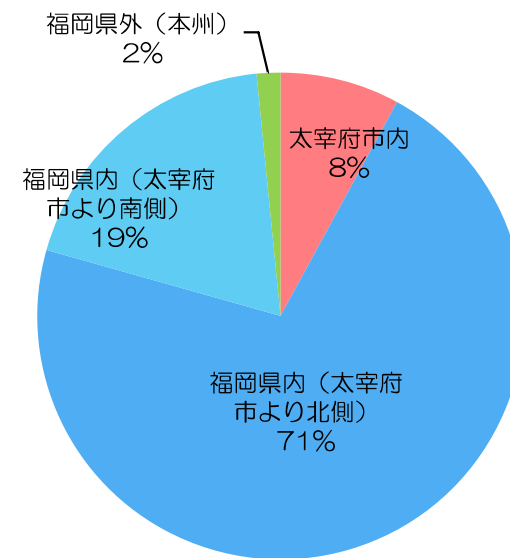
(2)-1 日常的に「通学」で利用する  
鉄道駅



(1)-2 日常的に「通学」で利用する  
鉄道駅までの交通手段



(1)-3 日常的に「通学」で鉄道を利用する場合の目的地（方面）



学生は約3割が  
自転車利用

総数=1218

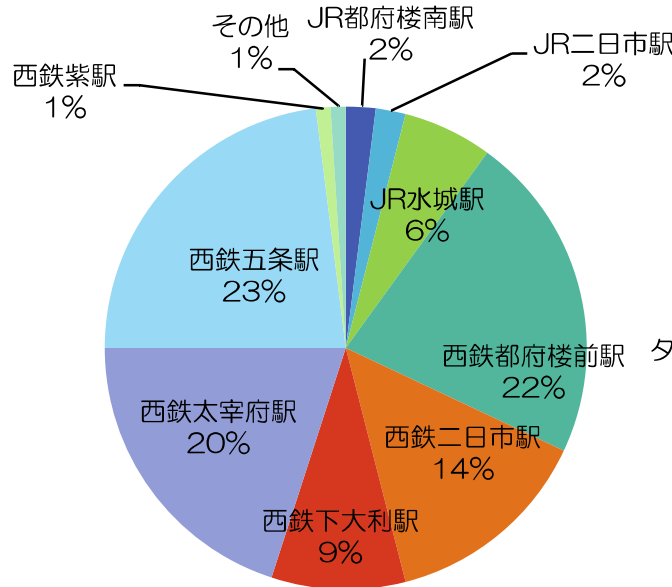
無回答を除いた集計

# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

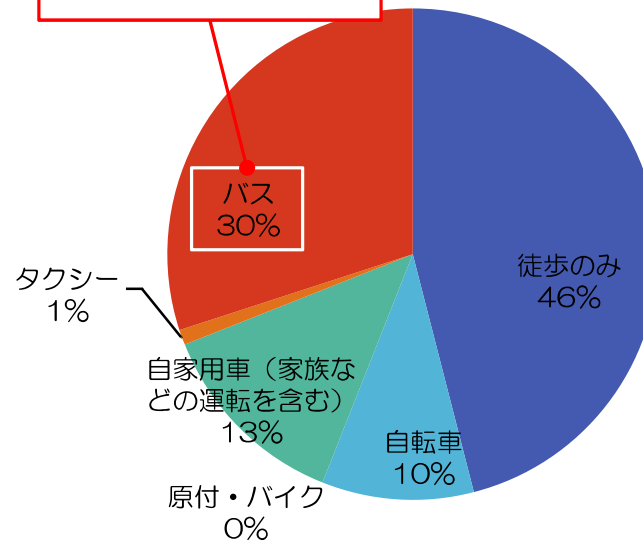
問6 日常的に「①利用する鉄道駅」、「②その鉄道駅に行く主な交通手段」、「③鉄道を利用した場合の目的地」について

(3)-1 日常的に「食料・日用品の買い物」で利用する鉄道駅

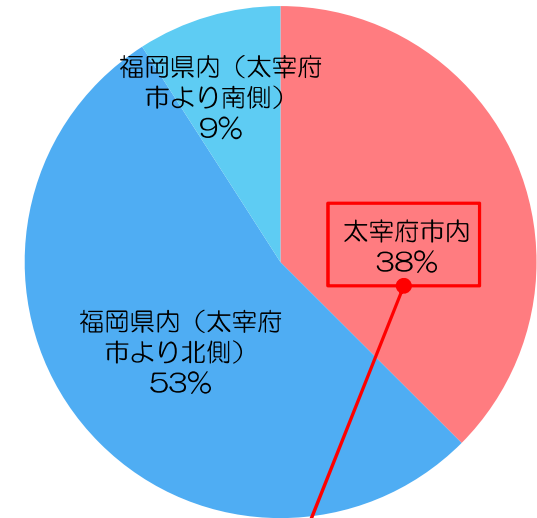


(3)-2 日常的に「食料・日用品の買い物」で利用する鉄道駅までの交通手段

買い物は約3割がバス利用



(3)-3 日常的に「食料・日用品の買い物」で鉄道を利用する場合の目的地（方面別）



市内への目的地が約4割

総数=1218 無回答を除いた集計

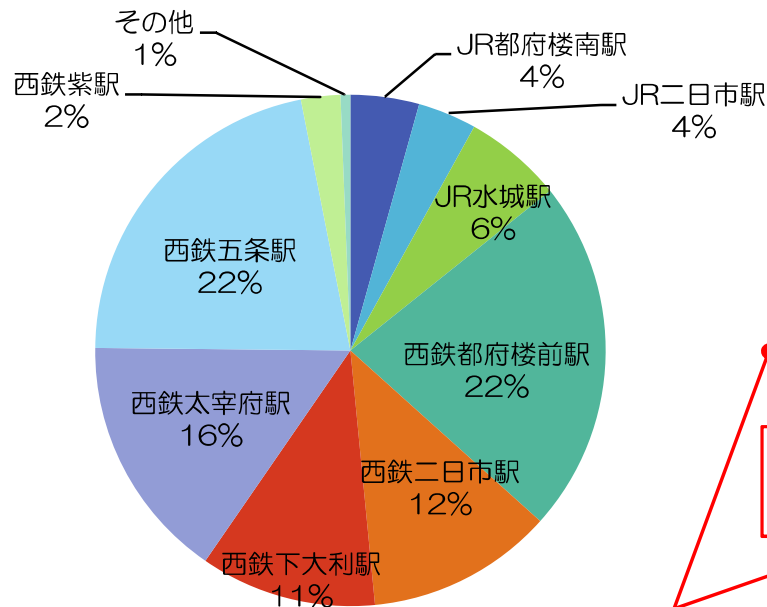


# 4. 市民アンケート調査

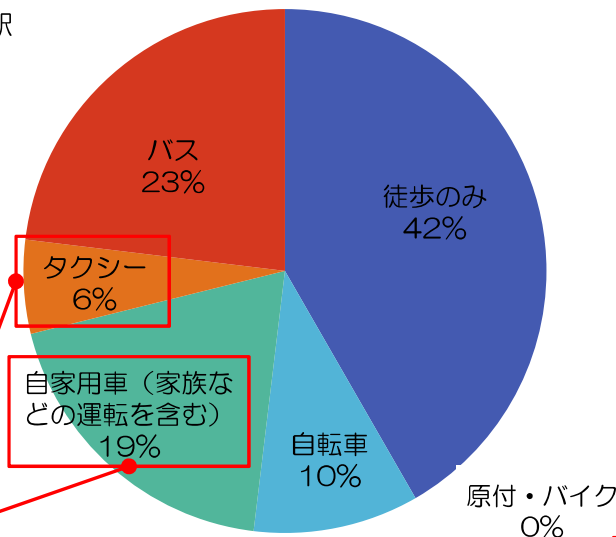
## 単純集計

問6 日常的に「①利用する鉄道駅」、「②その鉄道駅に行く主な交通手段」  
「③鉄道を利用した場合の目的地」について

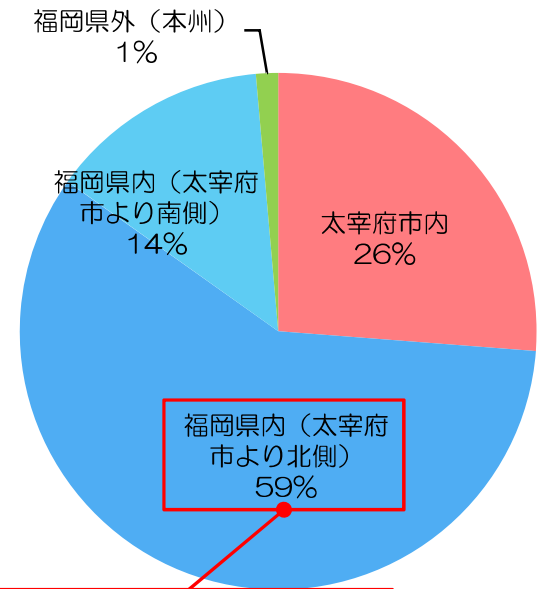
(5)-1 日常的に「病院・診療所の利用」  
で利用する鉄道駅



(5)-2 日常的に「病院・診療所の利用」で  
利用する鉄道駅までの交通手段



(5)-3 日常的に「病院・診療所の利用」  
で鉄道を利用する場合の目的地  
(方面)



通院はタクシー・  
自家用車利用が  
増加する

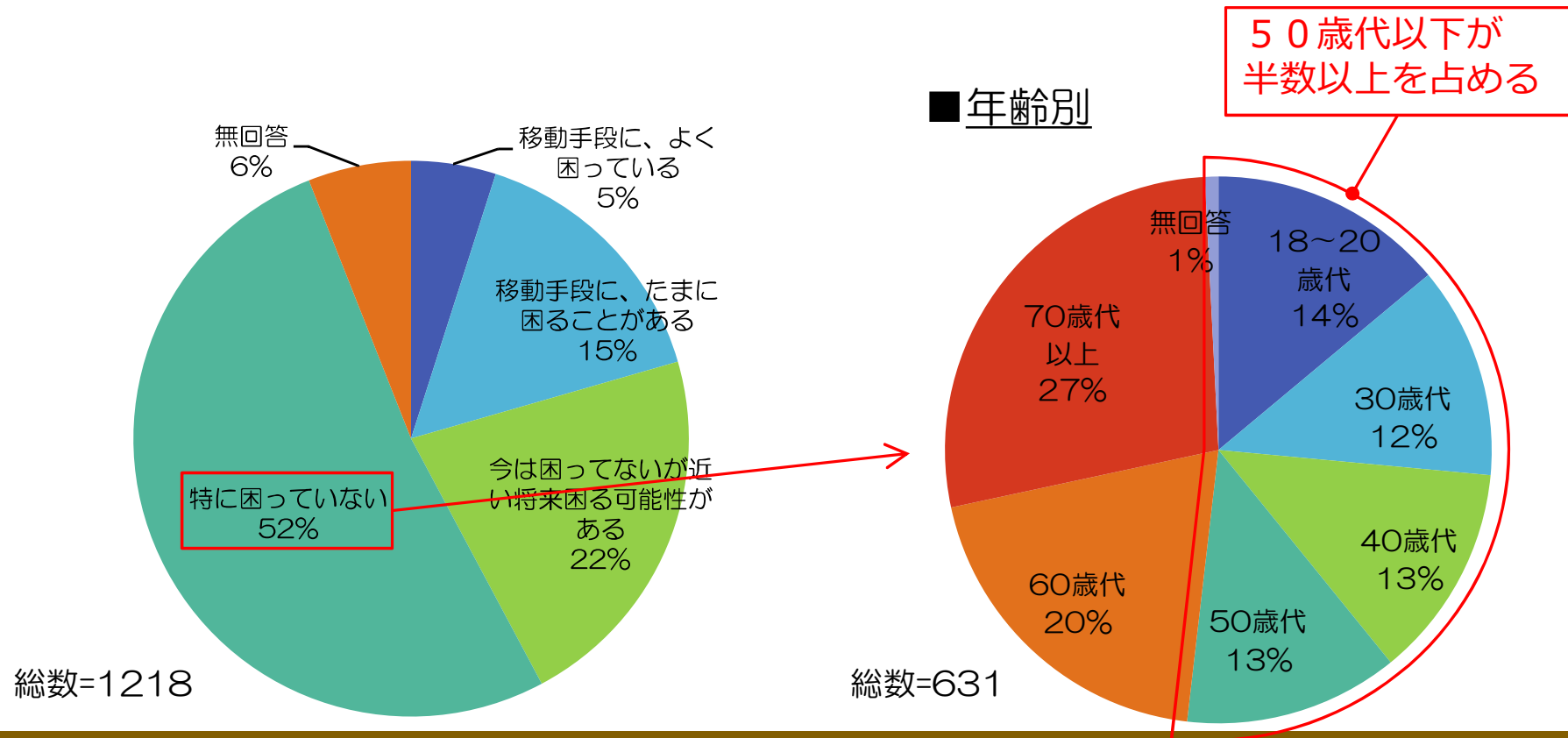
約6割が博多・天神  
方面の利用

総数=1218 無回答を除いた集計

# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

問7 外出時の移動手段について、困っていると感ずることについて

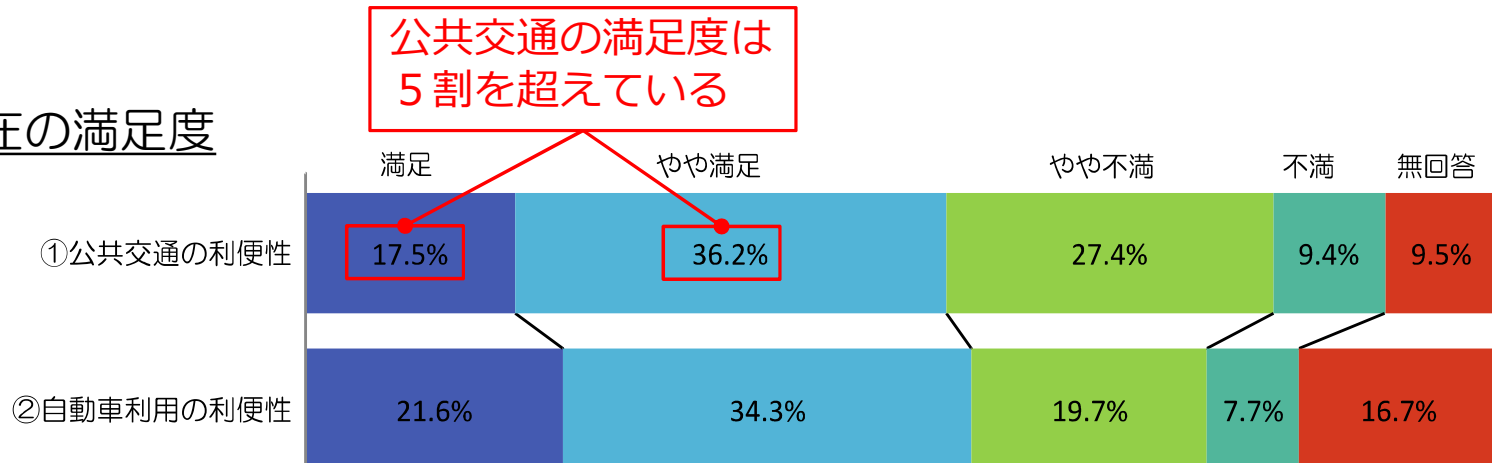


# 4. 市民アンケート調査

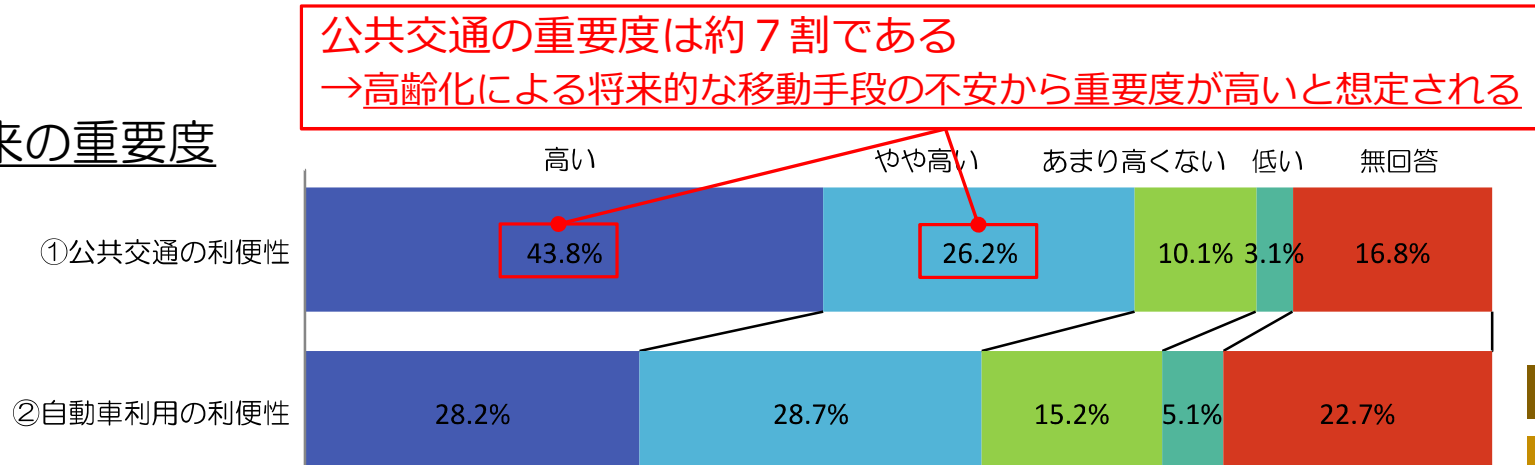
## 単純集計

問8 公共交通の現在の満足度と重要度について

### 現在の満足度



### 将来の重要度

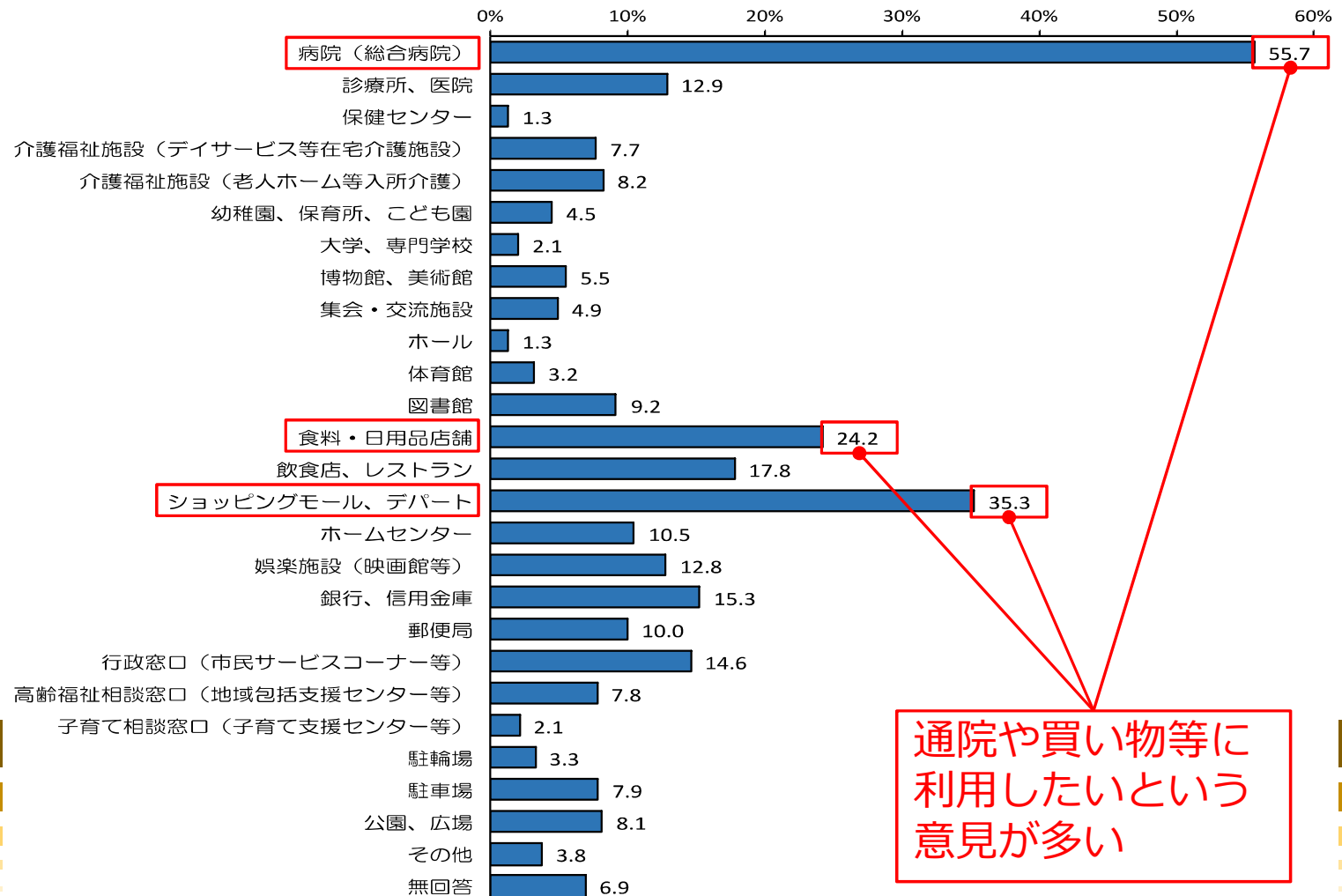


# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

問9 公共交通機関を利用して行くことがあるとよい施設について（複数回答）

総数=1218



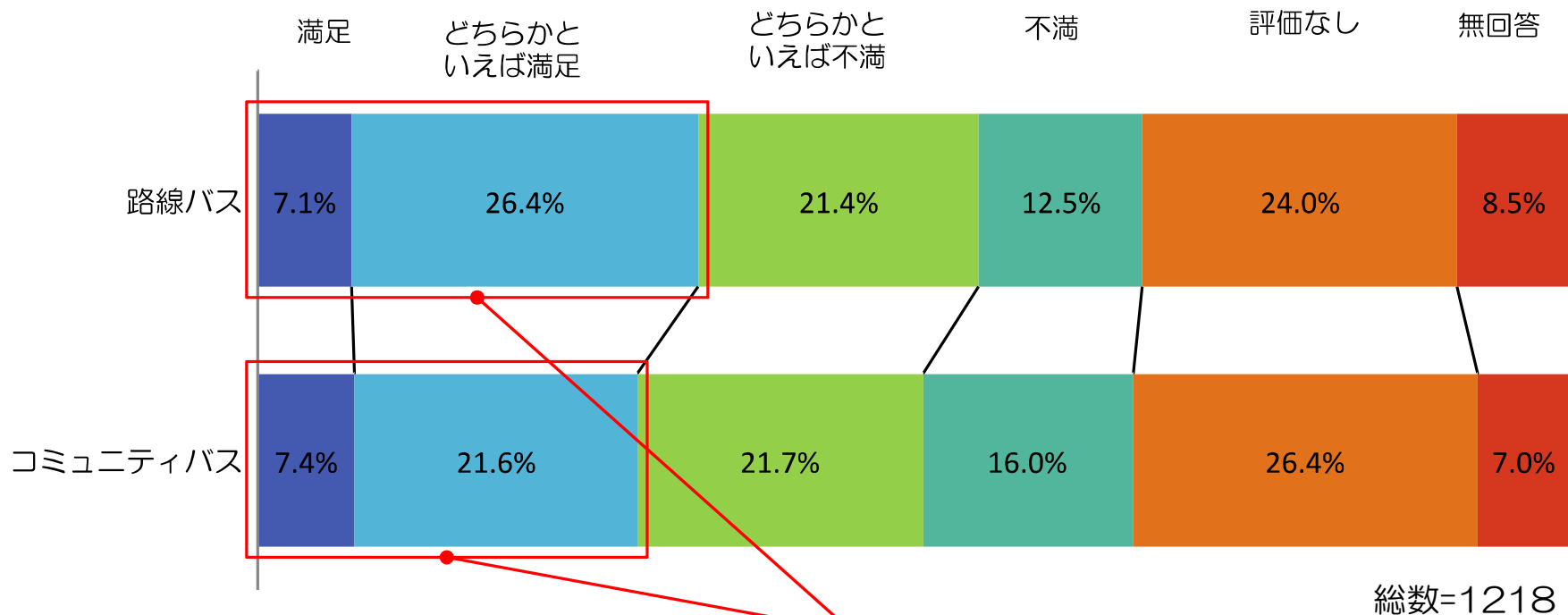
通院や買い物等に  
利用したいという  
意見が多い



# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

問10 日常的に利用する鉄道駅への交通手段としての路線バス、コミュニティバスの満足度について

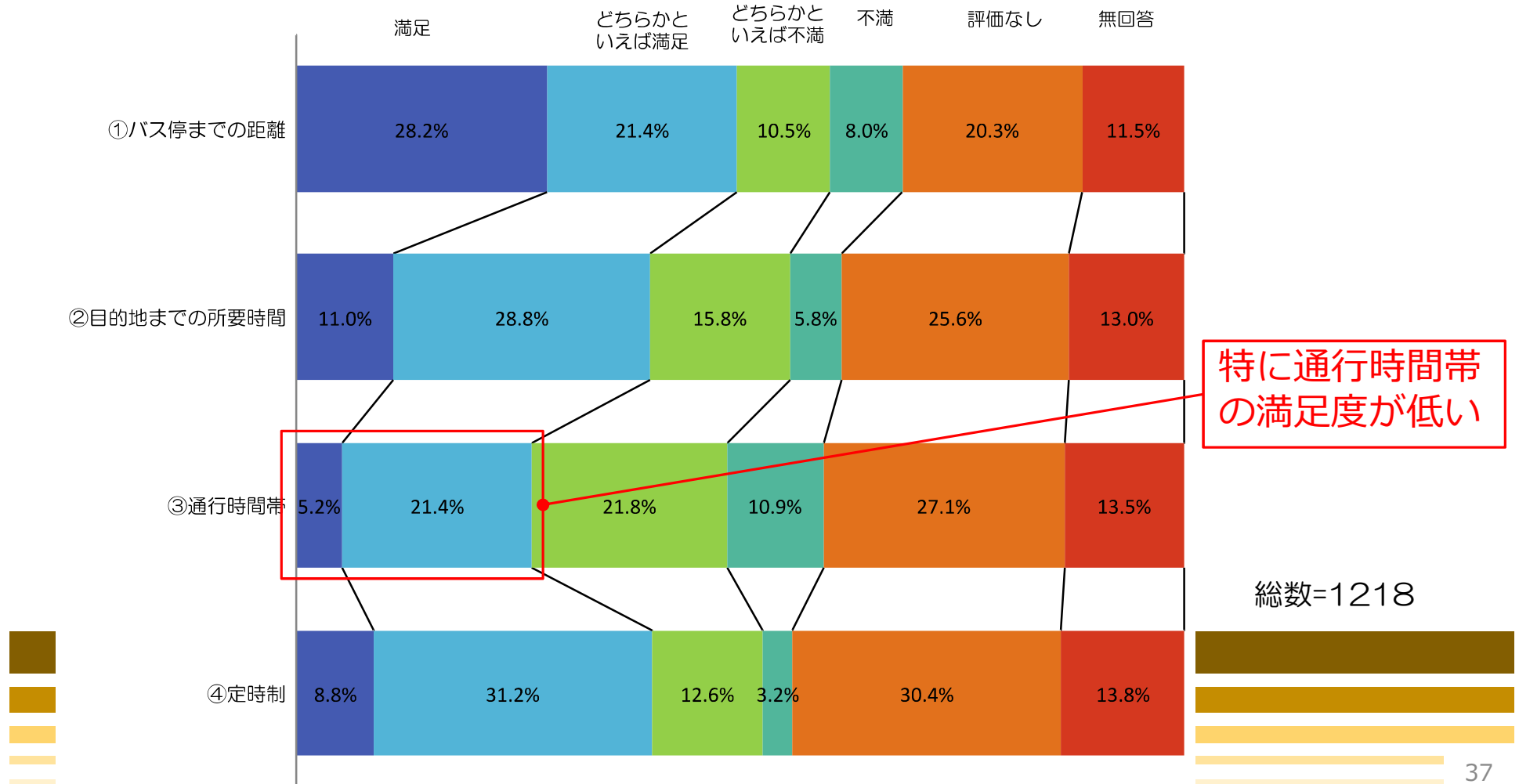


路線バスよりコミュニティバスの満足度が低い  
→利用意向と運用形態の整合が取れていないことが想定される

# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

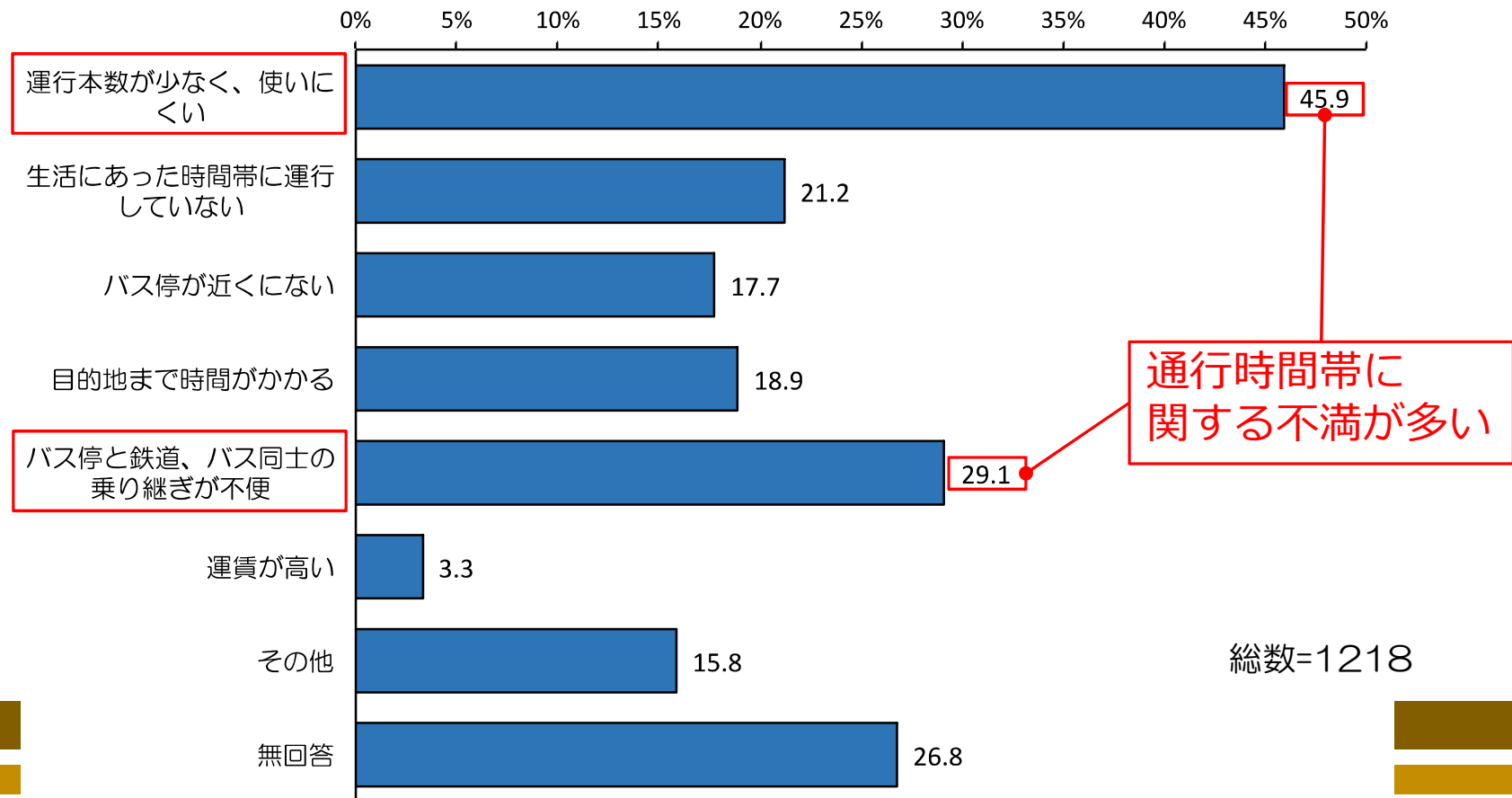
問11 コミュニティバス利用の距離、時間等の満足度について



# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

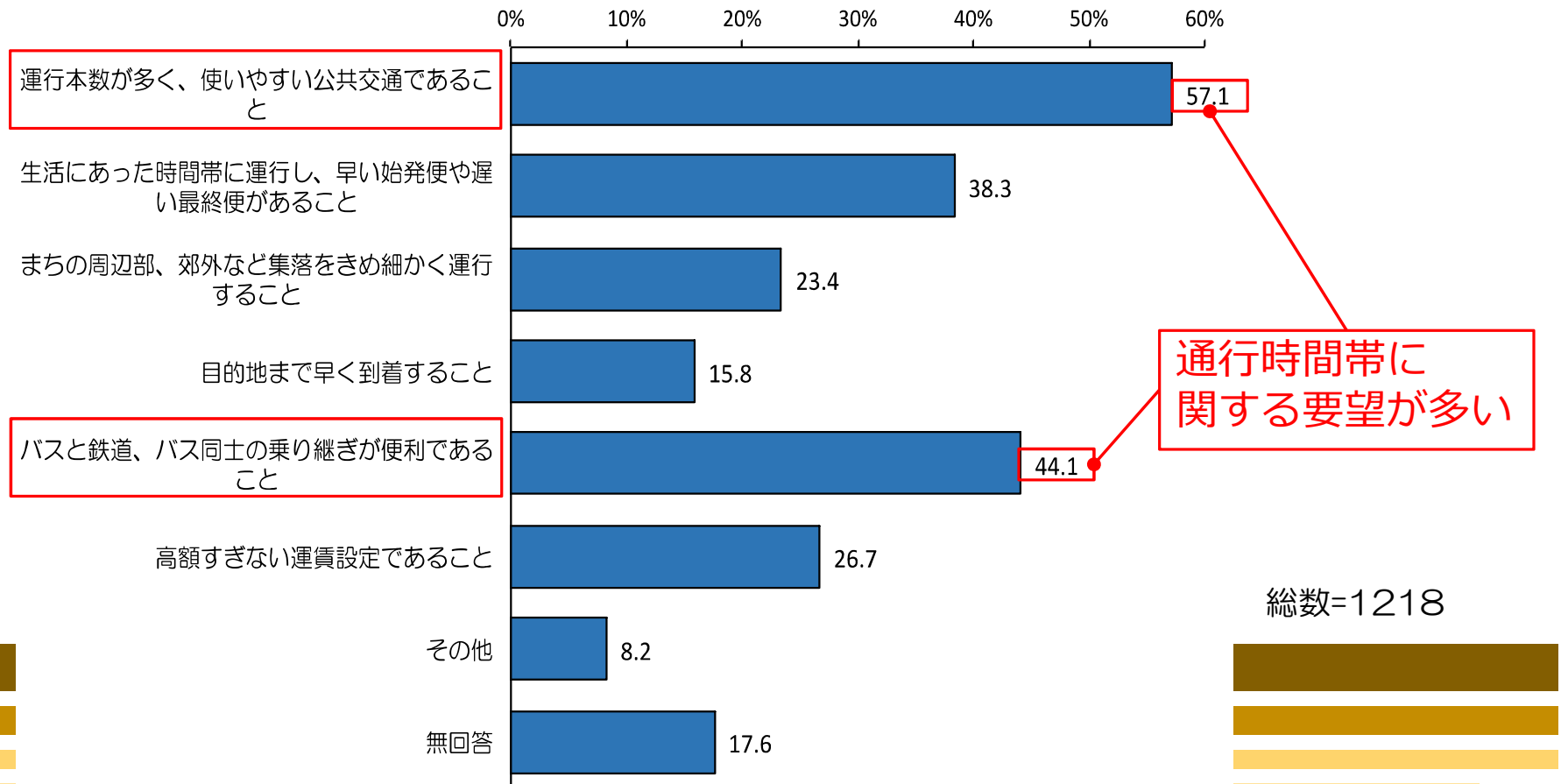
問12 コミュニティバスの不満な点について



# 4. 市民アンケート調査

## 単純集計

問13 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）





# 4. 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 そのうち70歳以上の割合が29%→（理由）自動車を利用するから（75%）そのうち70歳以上の割合が26%
	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%
	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%の人が満足寄りの回答であり、重要度は全体の70%の人が重要寄りの回答である
	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）

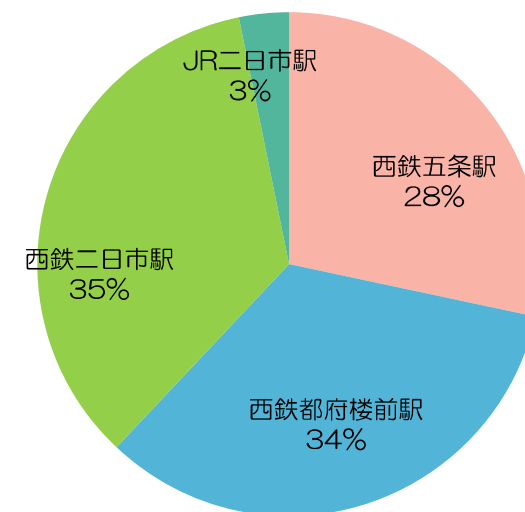
# 5. バス利用者聞き取り アンケート調査

# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

- 調査概要

調査目的	路線バス及びコミュニティバス利用者の実態把握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30年9月3日～平成30年9月4日
調査方法	聞き取りアンケート調査
回収票数	187票 西鉄五条駅 . . . . . 53票 西鉄都府楼前駅 . . . . . 63票 西鉄二日市駅 . . . . . 65票 JR二日市駅 . . . . . 6票

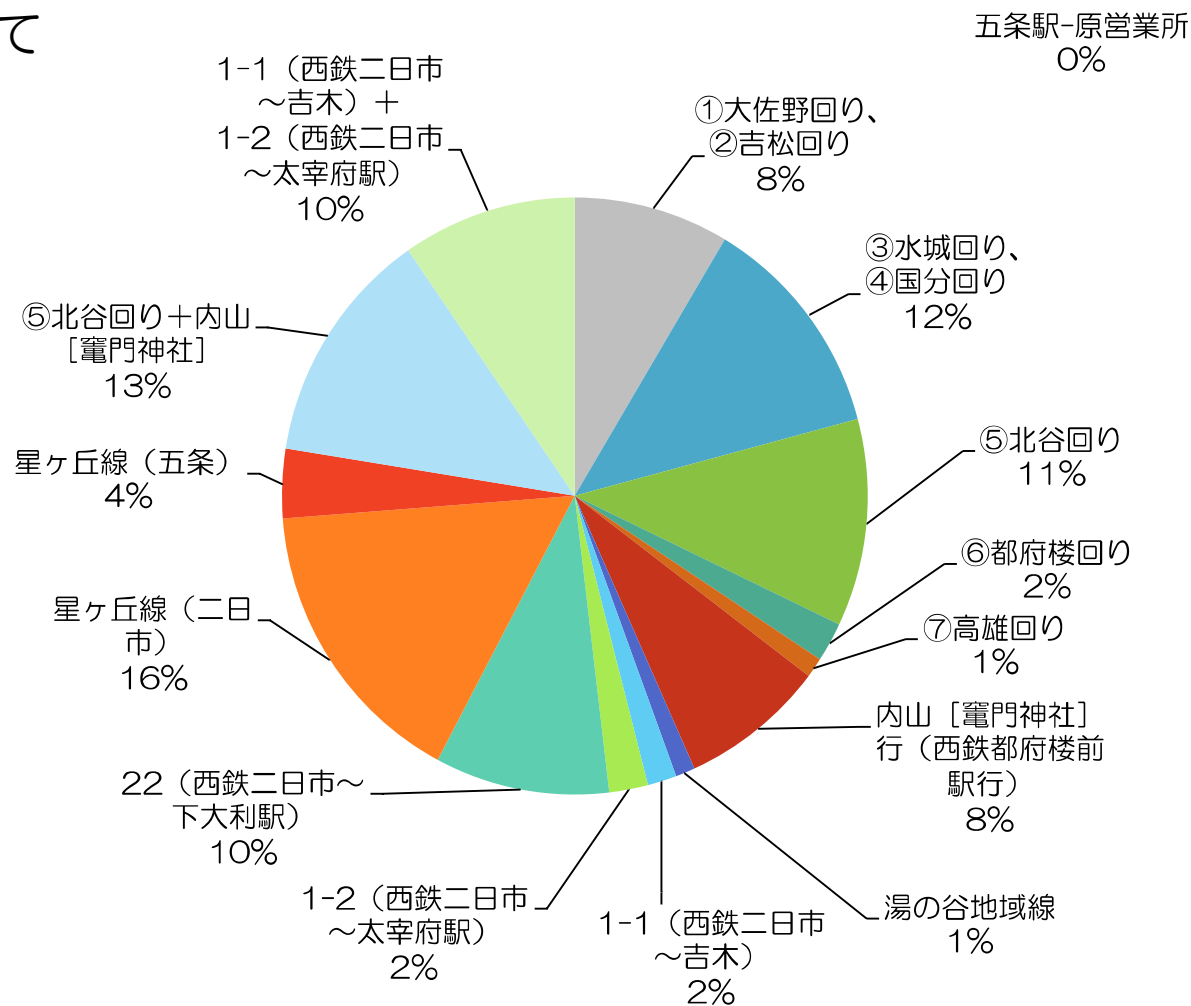
【調査場所】



# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

## 単純集計

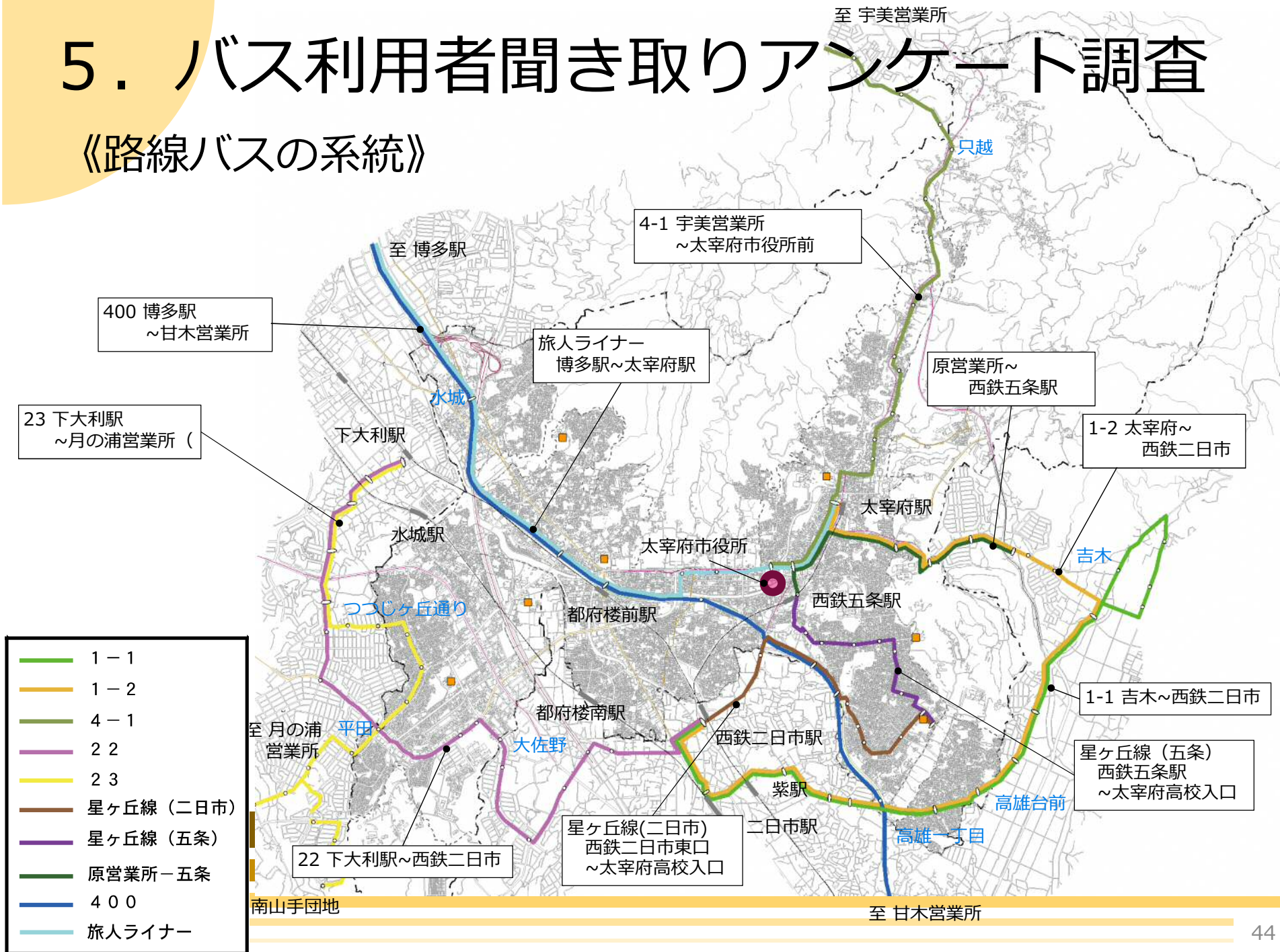
### ■ 系統別について



総数=187

# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

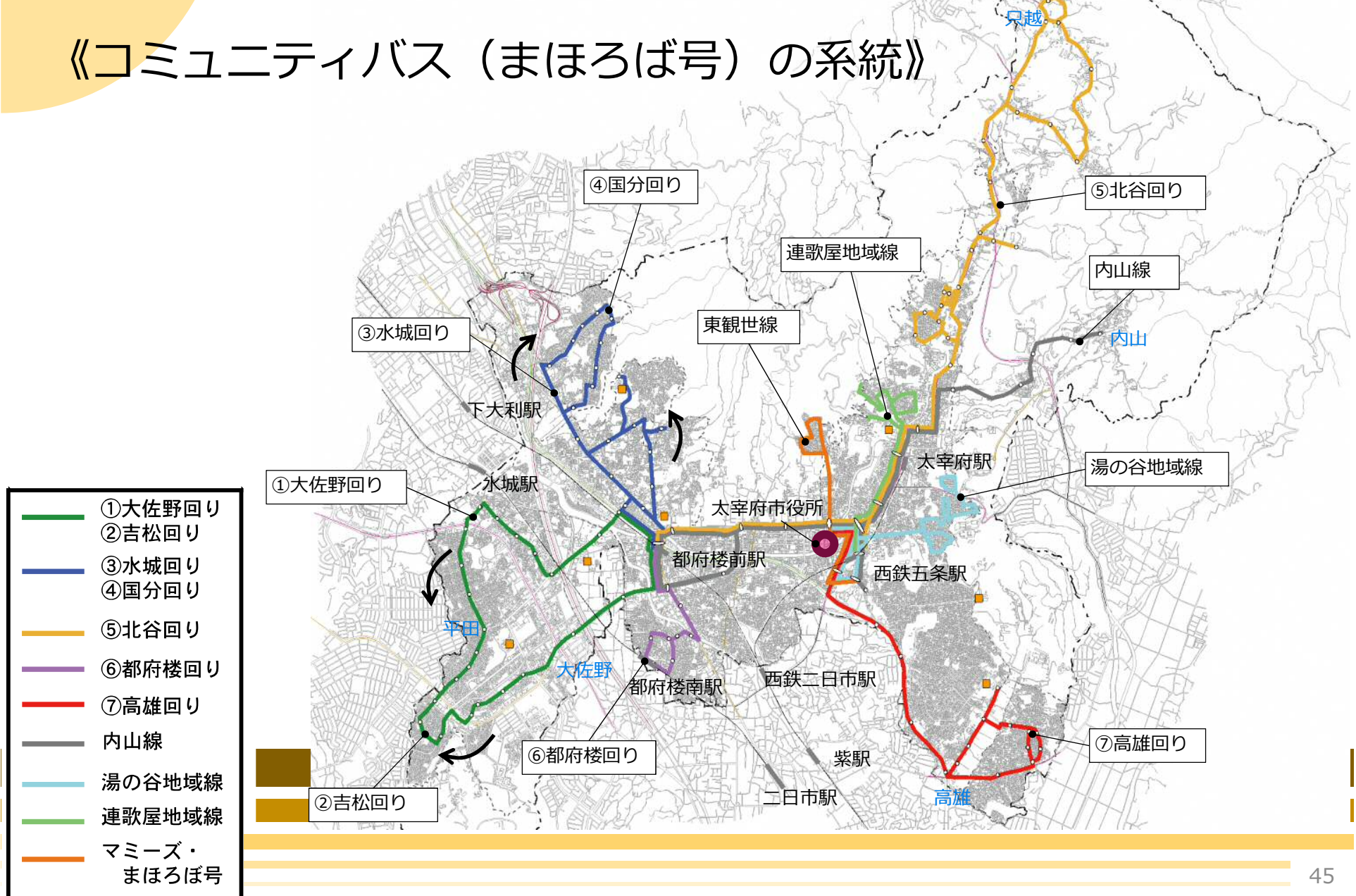
## 《路線バスの系統》





# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

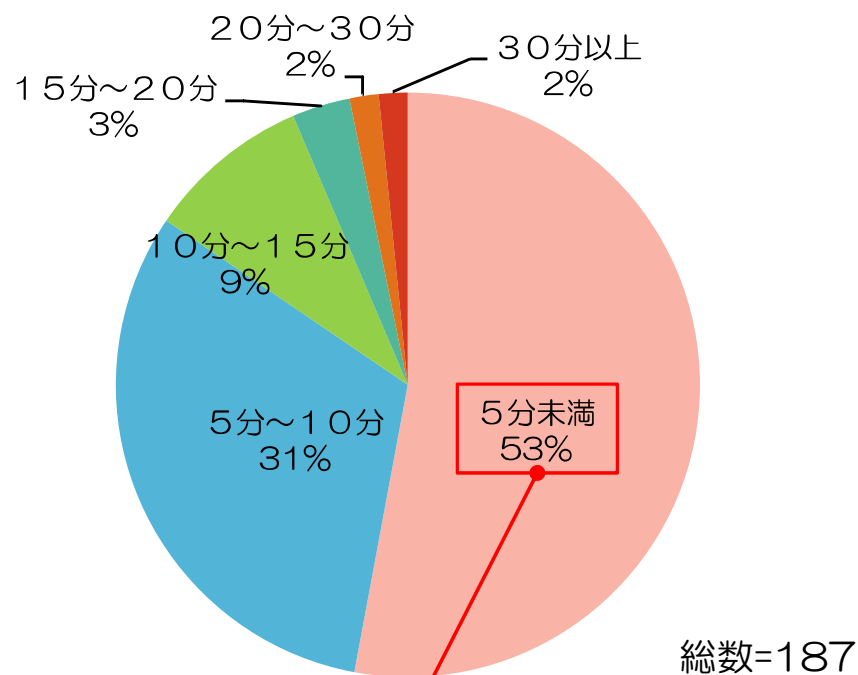
## 《コミュニティバス（まほろぼ号）の系統》



# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

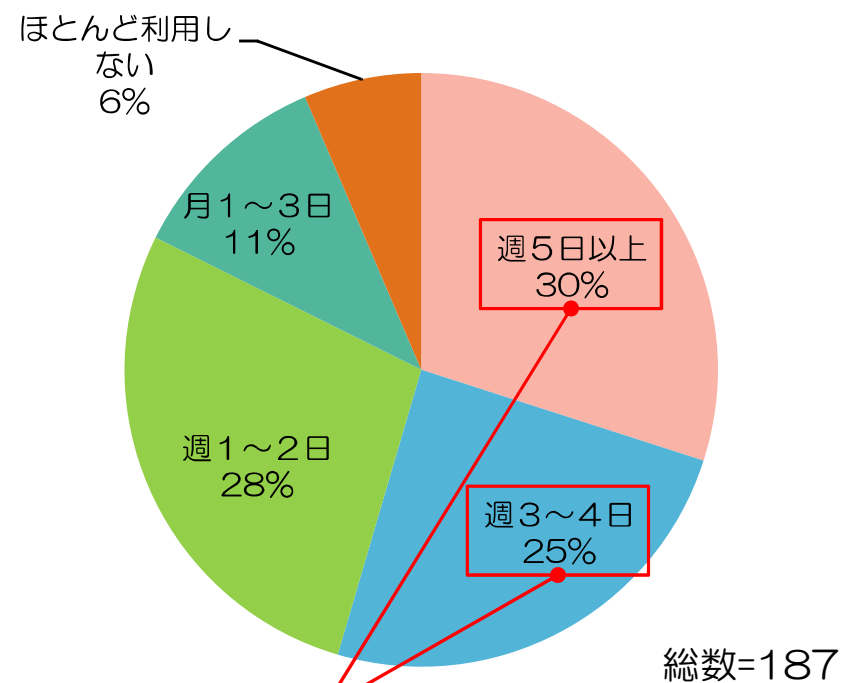
## 単純集計

問1 降車するバス停から目的地までの所要時間について



市民アンケート結果 (47%)  
より若干多い結果となっている

問2 バスの利用頻度について

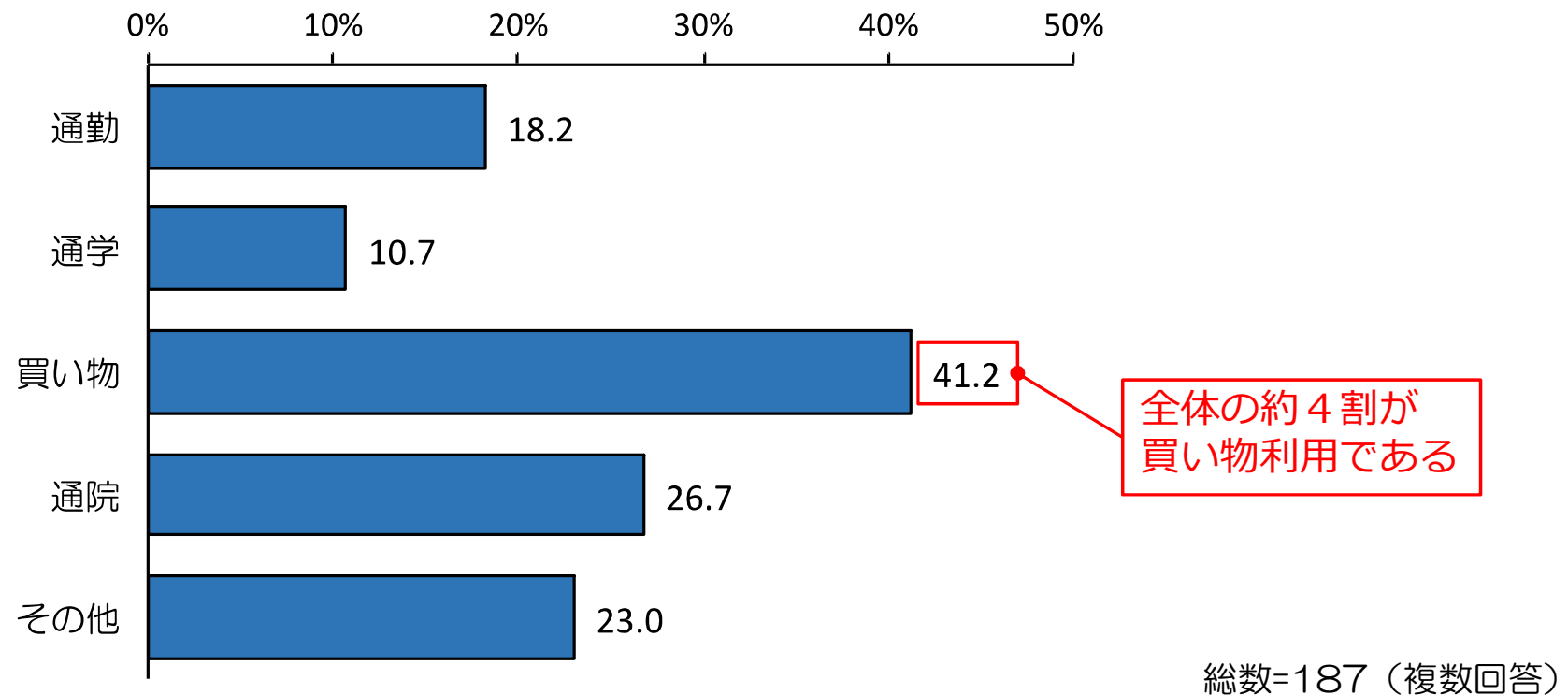


利用している人の半数以上が  
週3日以上利用している

# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

## 単純集計

問3 バスの利用目的について



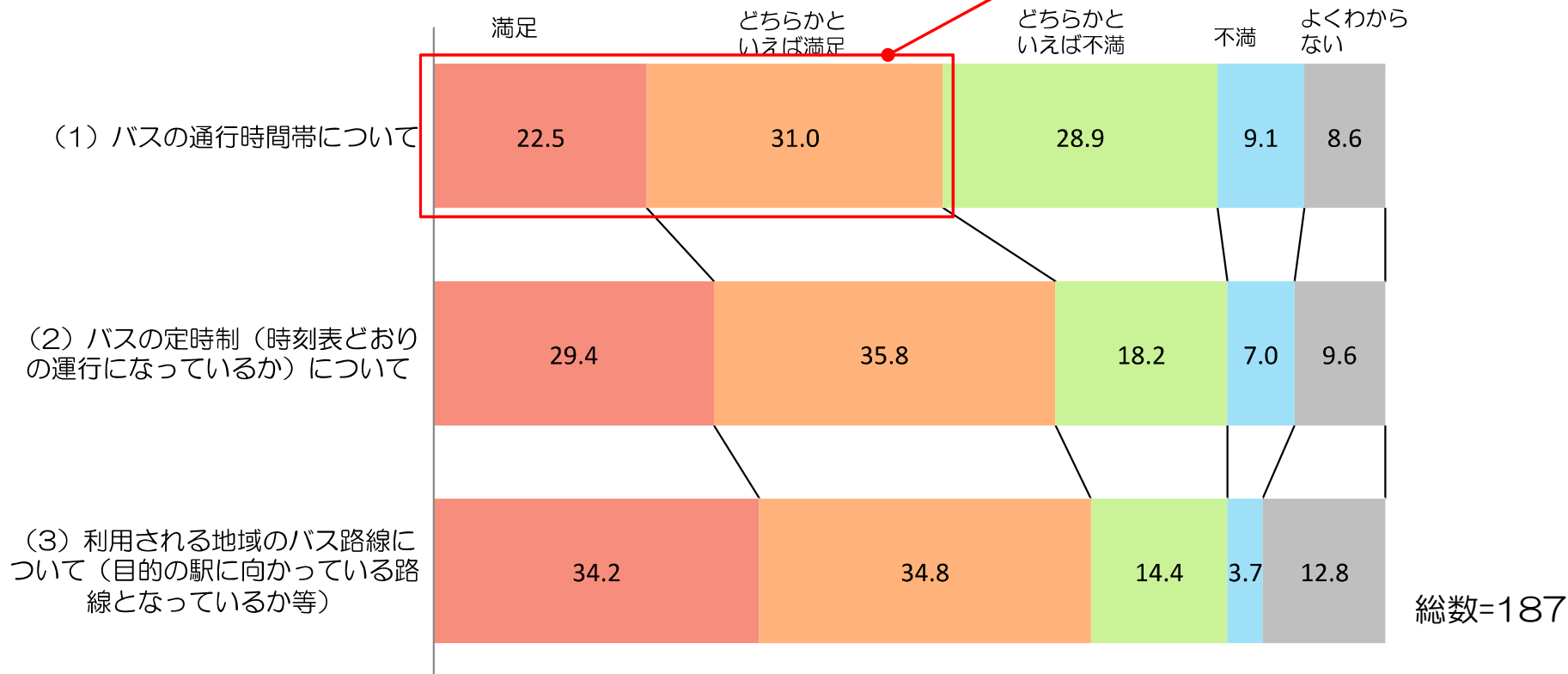


# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

## 単純集計

問4 バスの満足度について

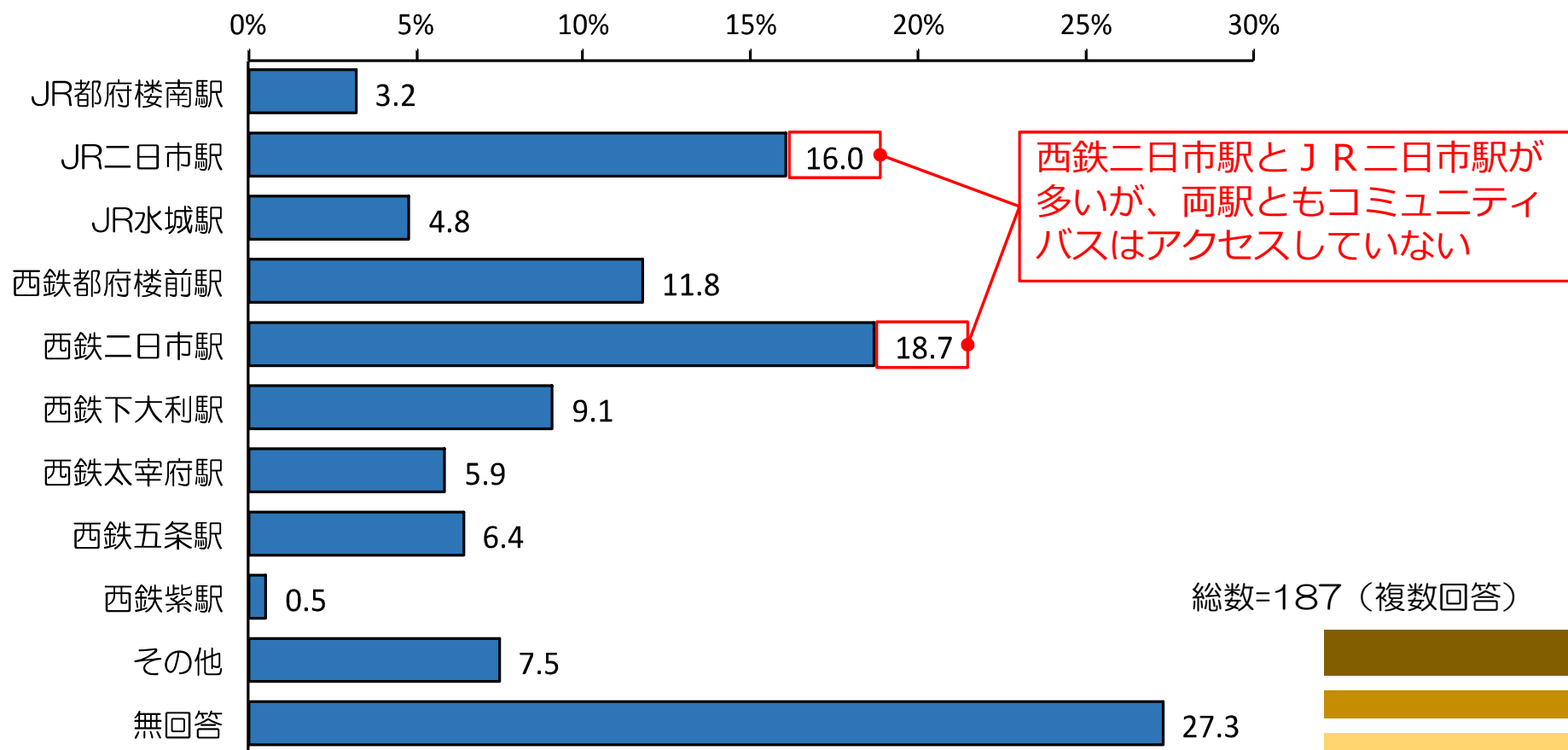
通行時間帯の満足度が低いが  
全体の54%である



# 5. 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

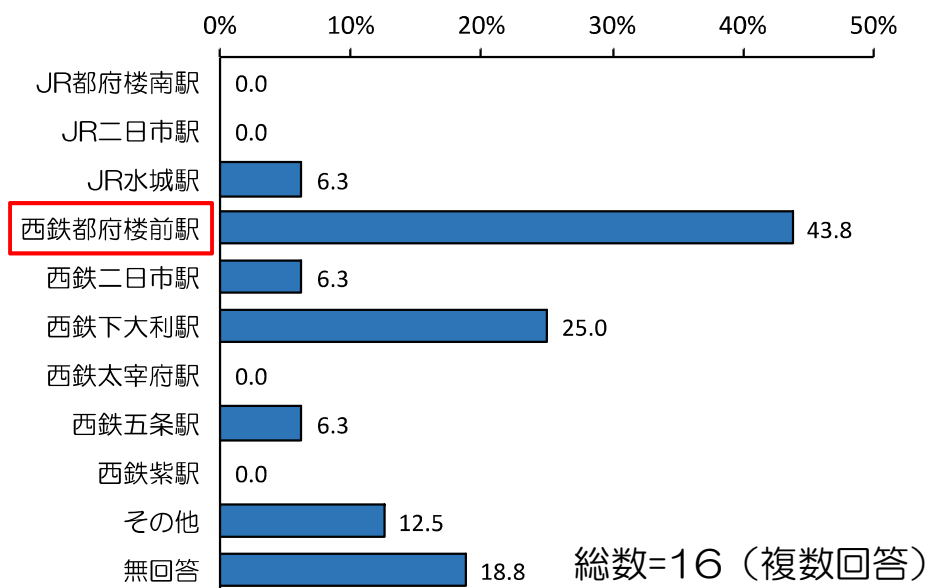


# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

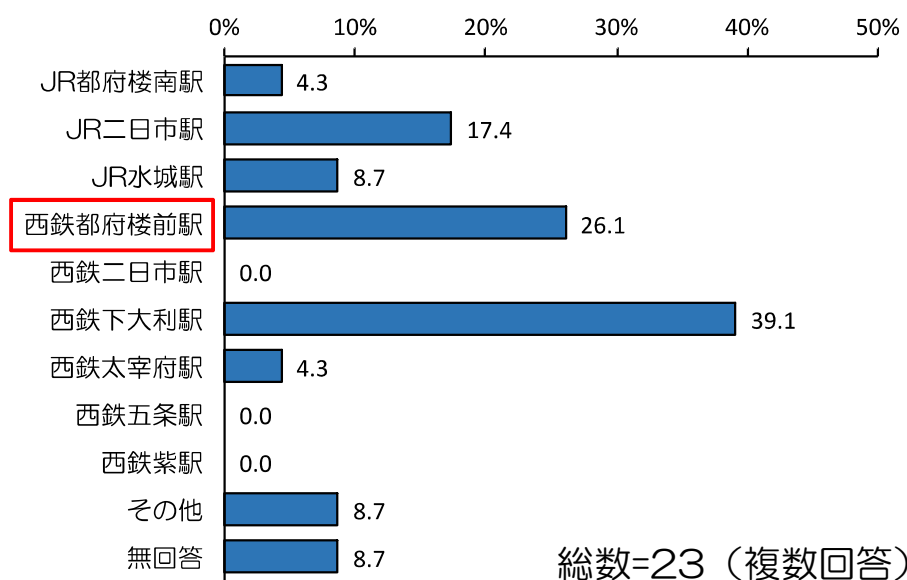
## 系統別の集計

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

①大佐野回り・②吉松回り



③水城回り・④国分回り



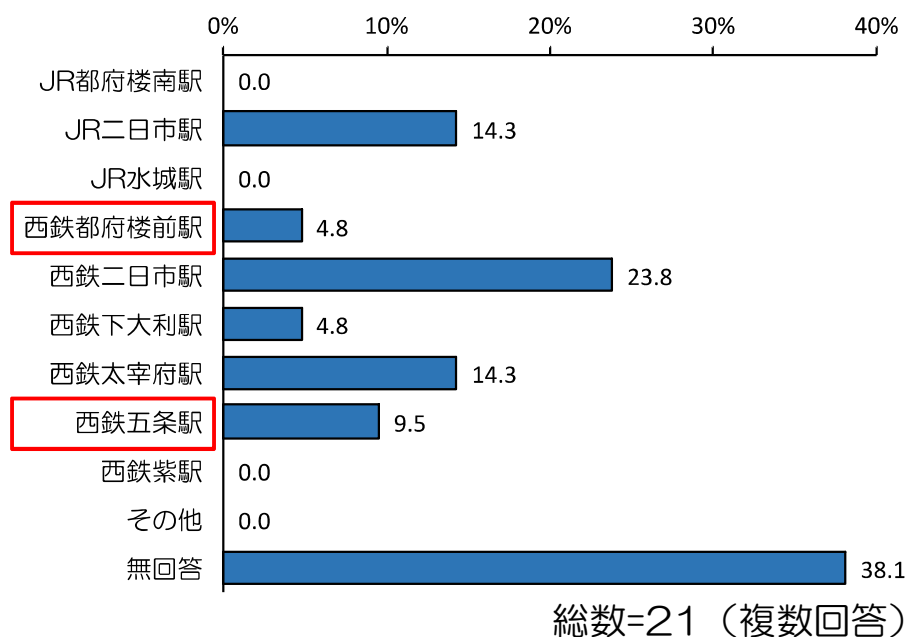
聞き取り調査を実施した駅

# 5. バス利用者聞き取りアンケート調査

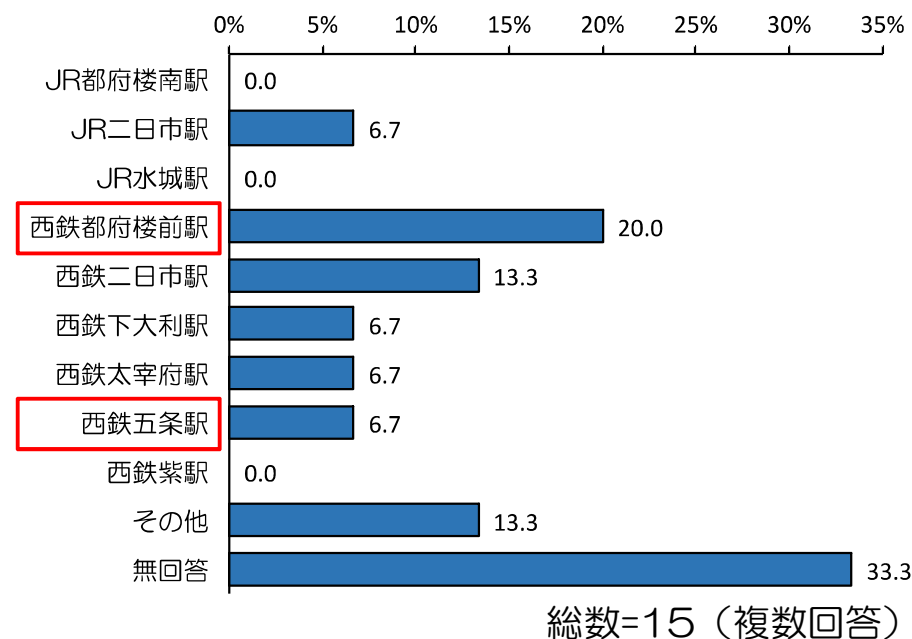
## 系統別の集計

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場合、直接向かいたい駅について

### ⑤北谷回り



### 内山〔竈門神社〕行 (西鉄都府楼前駅行)



聞き取り調査を実施した駅

# 5. 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日以上の利用が30%であり、利用している人の半数以上が週3日以上利用している
	バスの利用目的	全体の約41%が買い物利用であり、通院利用も27%である
	バスの満足度	通行時間帯の満足寄りの回答が低いが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	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	

## 6. 検討課題の整理

## 6. 検討課題の整理

- ・ コミュニティバス「まほろば号」の趣旨

- ・ 都市基盤整備事業（生活環境の充実）のひとつである。
- ・ 次の5つの視点を、運行の基本方針としている。

- 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。
- ③ JR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。

# 6. 検討課題の整理

## 《市民側の視点》

### ■ 現状の問題点・課題

- バス網はほぼ網羅されているが利用率が低い
- バスが利用しにくいいため自家用車利用が多い
- 運行本数が少なく、乗り継ぎがわるい
- 目的の駅にアクセスしにくい
- 通勤利用は約2割しかない
- バス利用の2/3が60歳代以上
- コミュニティバスの満足度が低い

### ■ 将来の課題

- バス利用者の意向とバス路線網との整合
- 通院や買い物利用等による利便性の向上
- 便数の増加、乗り継ぎの時間調整
- 西鉄二日市駅、JR二日市駅、西鉄下大利駅等へのアクセス

## 《行政側の視点》

- 立地適正化計画との整合
- サービス向上による運営形態
- 交通弱者のための運営形態
- 観光者向けの運営形態
- 鉄道駅とのネットワーク形成
- 公共施設とのネットワーク形成
- 隣接市との調整
- バス運行による財政上の課題 等

### 公共交通網の検討課題

- **バス路線網の検討**
  - 将来都市構造を踏まえた公共交通のネットワーク化
  - 基幹バス路線、枝線の見直し
  - 主要駅へのアクセス
- 運行本数、時間帯等の見直し
- バス形態の見直し
  - デマンド、乗合タクシー等の導入
- サービス水準の設定
- 運賃の見直し
- 隣接市との連携

地域公共交通網形成計画

基本方針  
目標設定



# 7. 今後の予定について

## 7. 今後の予定について

- 利用実態を踏まえた公共交通網の課題について
- 基本方針・目標の検討について
- 地域ごとの方針について
- 目標実現のための施策の検討
- その他