

佐賀県地域公共交通網形成計画 付属資料

<目次>

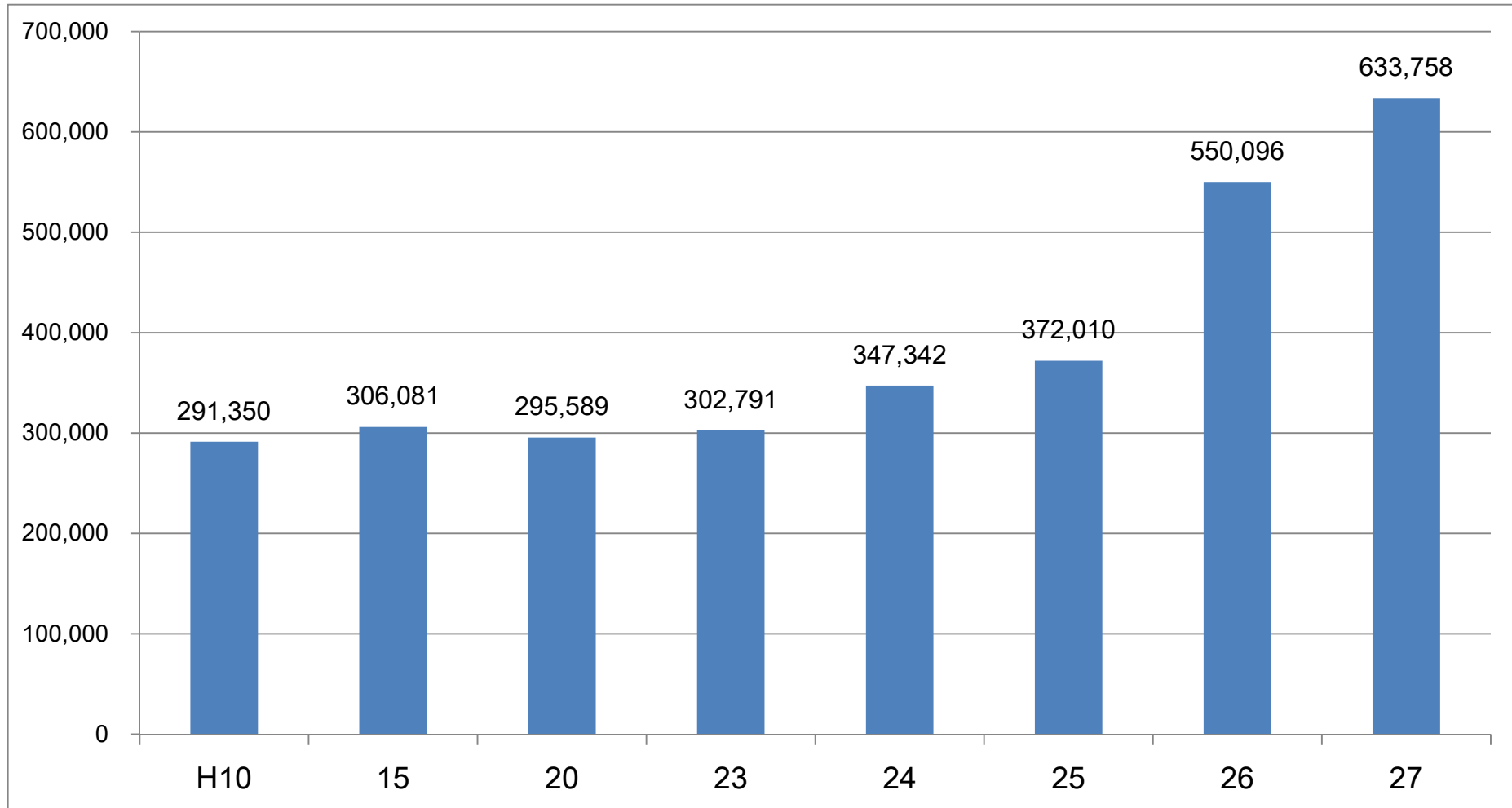
- 資料 1 佐賀空港年間利用者数の推移
- 資料 2 佐賀空港乗合タクシーの状況
- 資料 3 J R乗降者数の推移（佐賀県内の駅における乗降者数）
- 資料 4 J R駅別乗降者数（H20-25 の比較）
- 資料 5 J R駅別乗降者数（H20-25 の増減）
- 資料 6 松浦鉄道乗降者数の推移（佐賀県内の駅における乗降者数）
- 資料 7 松浦鉄道駅別乗降者数（H20-25 の比較）
- 資料 8 松浦鉄道駅別乗降者数一覧（H20-25）
- 資料 9 甘木鉄道乗降者数の推移（佐賀県内の駅における乗降者数）
- 資料 10 甘木鉄道駅別乗降者数（H20-25 の比較）
- 資料 11 乗合バスの年間利用者数の推移
- 資料 12 バス路線別、1便あたりの最大乗客数
- 資料 13 佐賀県内バス路線利用人数（バス停毎乗降者数）
- 資料 14 佐賀県内バス路線利用人数（区間通過人数）
- 資料 15 県内タクシーの輸送人員等の推移
- 資料 16 県内タクシーの輸送人員、営業収入、運転手数、車両数の推移
- 資料 17 法人タクシー1社あたりの運転者数、車両数の推移
- 資料 18 タクシー運賃の推移
- 資料 19 タクシー運転手の平均年齢
- 資料 20 県内離島航路の状況
- 資料 21 県内離島航路の利用者数の推移
- 資料 22 県内市町の地域交通の状況
- 資料 23 主な交通手段（H27 移動手段・交通に関するアンケート調査）
- 資料 24 県内高等学校・特別支援学校の最寄バス停状況
- 資料 25 行動科学理論による行動変容の説明モデル
- 資料 26 佐賀県身近な移動手段・交通手段に関するインタビュー調査(抜粋)

〔参考資料〕

- 資料Ⅰ 佐賀県身近な移動手段実態調査（H26）の結果概要
- 資料Ⅱ 佐賀県移動手段・交通に関するアンケート調査（H27）の結果概要
- 資料Ⅲ 佐賀県身近な移動手段・交通手段に関するインタビュー調査（H28）の結果概要
- 資料Ⅳ 第2回佐賀県移動手段・交通に関するアンケート調査（H28）の結果概要

資料1 佐賀空港年間利用者数の推移

(単位：人)



出典：佐賀県空港課調べ

資料2 佐賀空港乗合タクシーの状況

(平成29年3月1日時点)

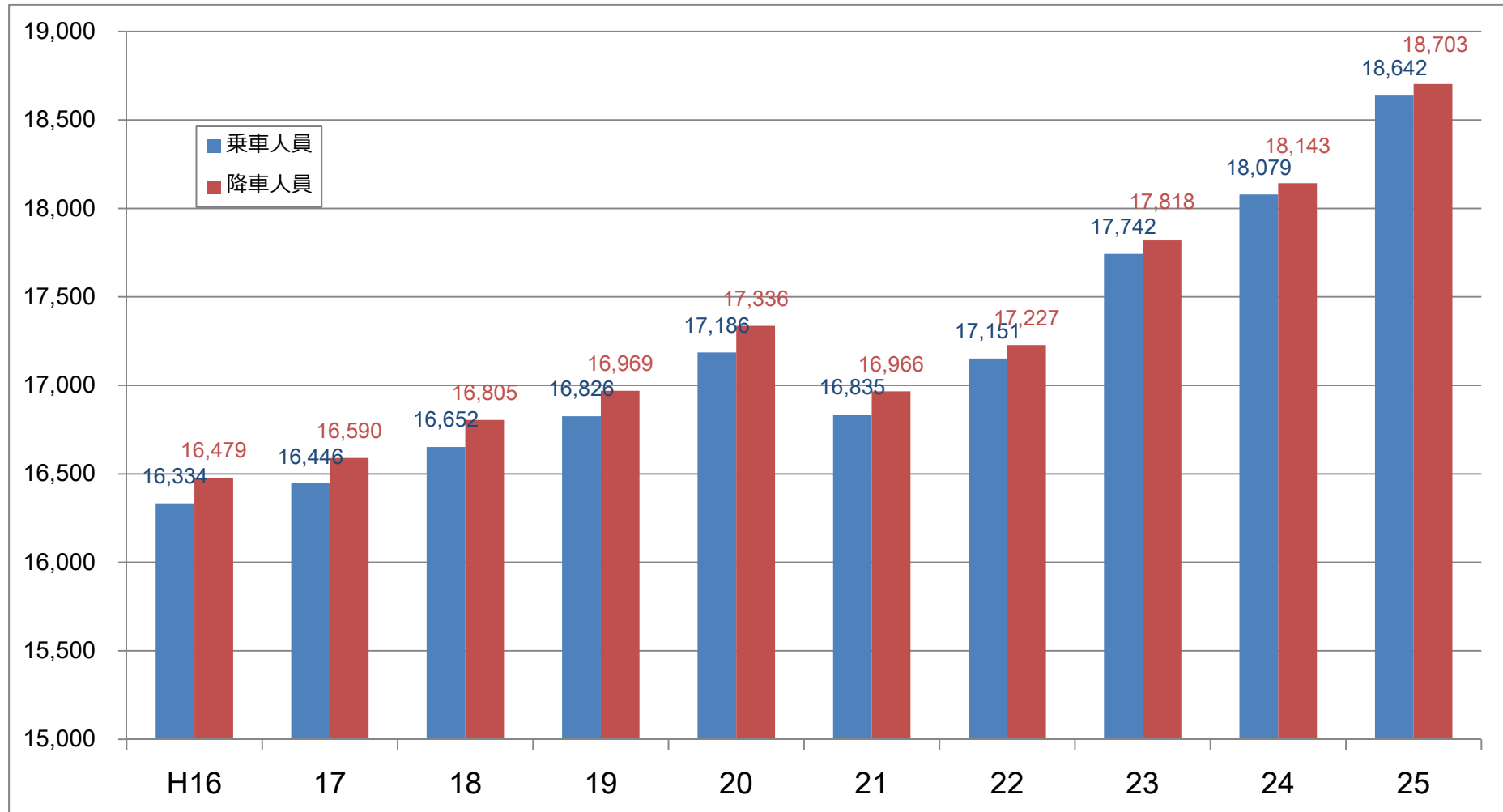
運行エリア	運賃（大人片道）	所要時間	主な乗降場所	運行会社
佐賀市南エリア	2000円	35分	国道34号以南	佐賀タクシー
鳥栖市	1200円	80分	鳥栖駅、新鳥栖駅、弥生が丘駅、田代駅、鳥栖市役所前、鳥栖商工団地、鳥栖スタジアム、鳥栖プレミアム・アウトレット	鳥栖構内タクシー、久留米西鉄タクシー
多久市、小城市	1500円	35分	多久駅、多久市役所前、小城BC、小城駅前、小城市役所前、牛津駅 他	小城タクシー、昭和タクシー、橋間自動車
武雄市	2000円	60分	武雄温泉駅（南口）、楼門前、武雄市役所前 他	武雄タクシー、温泉タクシー
鹿島市	1500円	50分	肥前鹿島駅、鹿島市役所前、祐徳稻荷神社前 他	再耕庵タクシー
嬉野市	2000円	60分	嬉野温泉街、嬉野市役所（塩田）	温泉タクシー
神埼市、吉野ヶ里町	1500円	40分	神埼駅（南口）、吉野ヶ里公園駅（南口）、吉野ヶ里歴史公園 他	吉野ヶ里観光タクシー
基山町	1200円	90分	基山駅、けやき台駅、基山町役場、基山工業団地、基山グリーンパーク、基山パーキングエリア	基山タクシー
有田町	2000円	80分	有田町役場、伊万里有田共立病院、有田焼卸団地 他	西肥亀の井タクシー、有田タクシー
大町町、江北町、白石町	1500円	50分	大町駅、肥前山口駅（南口）、肥前白石駅、肥前竜王駅、福富ゆうあい館	大町観光タクシー、錦タクシー、ユタカタタクシー、橋間自動車、キングタクシー

久留米市	1000 円	60 分	JR 久留米駅、西鉄久留米駅、JR 久留米大学前駅	久留米西鉄タクシー、久留米タクシー、西日本観光タクシー、旭タクシー、川島交通自動車、安全タクシー、富士タクシー
大牟田市	1200 円	50 分	大牟田郵便局前、西鉄新栄町駅前、オ-タムカ-テンホテル前	こだまタクシー、初島タクシー
柳川市、大川市	1000 円	25 分	西鉄柳川駅、御花前、柳川各庁舎前、大川市役所前	柳川西鉄タクシー、有明交通
筑後市	1200 円	45 分	羽犬塚駅、船小屋温泉郷、筑後市役所前	ふちがみタクシー、大霧タクシー、ニコニコ筑後タクシー
みやま市	1200 円	40 分	瀬高駅、みやま市役所前、山川支所前、高田支所前 他	瀬高タクシー、ニコニコタクシー
大木町	1200 円	35 分	大木町役場前、イケヒコ・コーポレーション前 他	森山タクシー、丸金タクシー、旭タクシー

出典：佐賀県空港課調べ

資料3 JR乗降者数の推移（佐賀県内の駅における乗降者数）

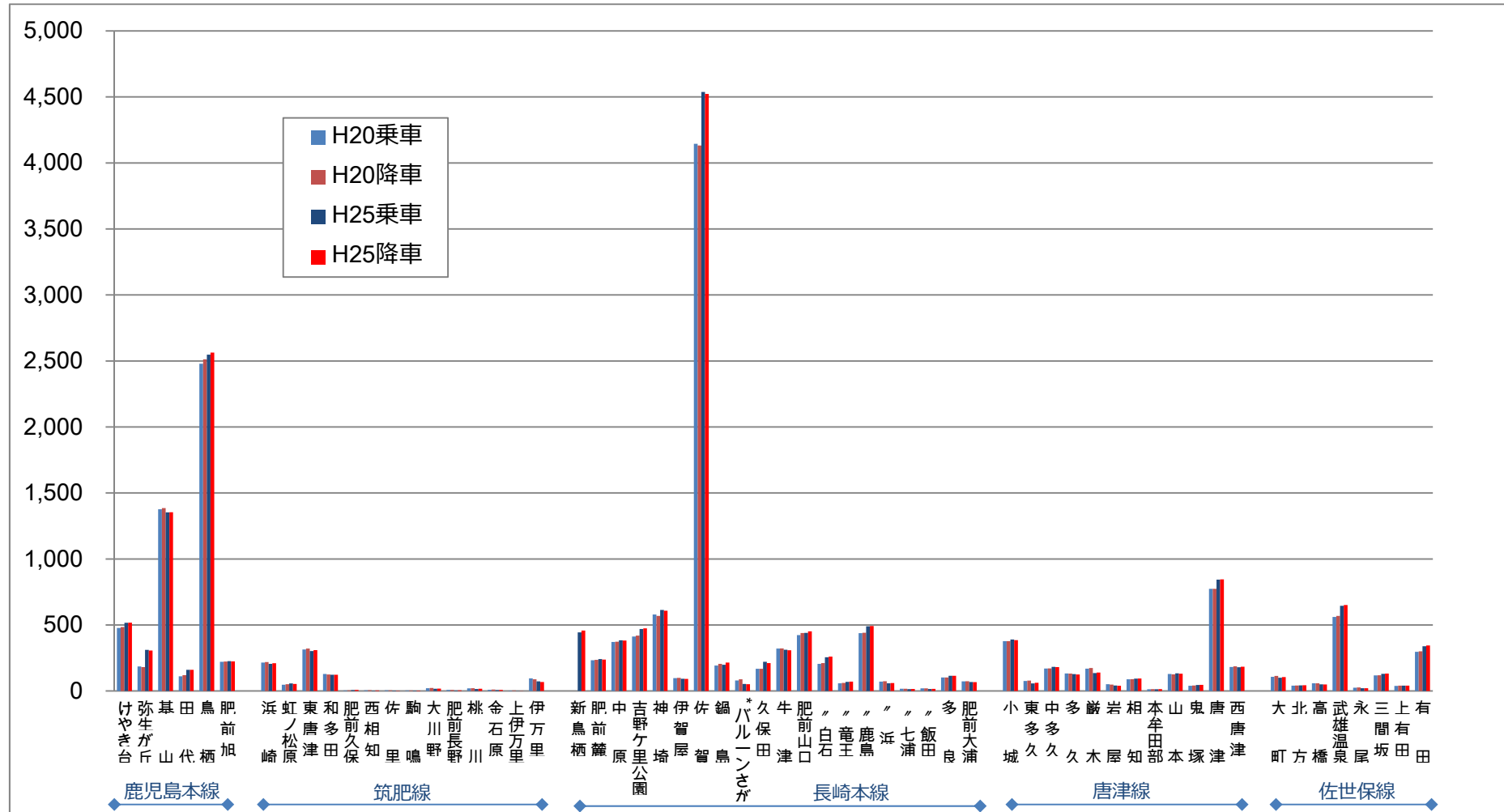
（単位：千人）



佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

資料4 JR 駅別乗降者数 (H20-25 の比較)

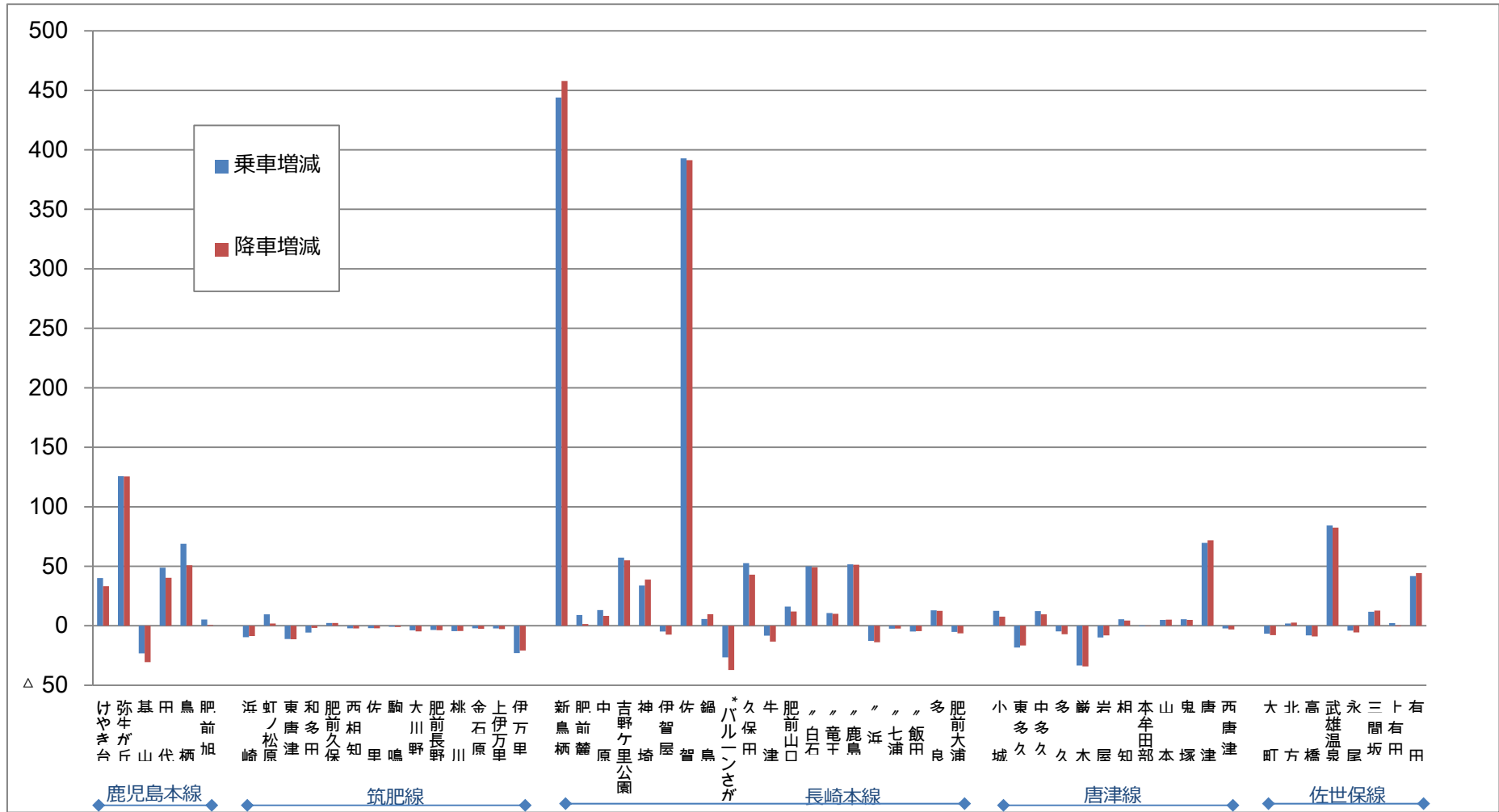
(単位：千人)



佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

資料5 JR 駅別乗降者数 (H20-25 の増減)

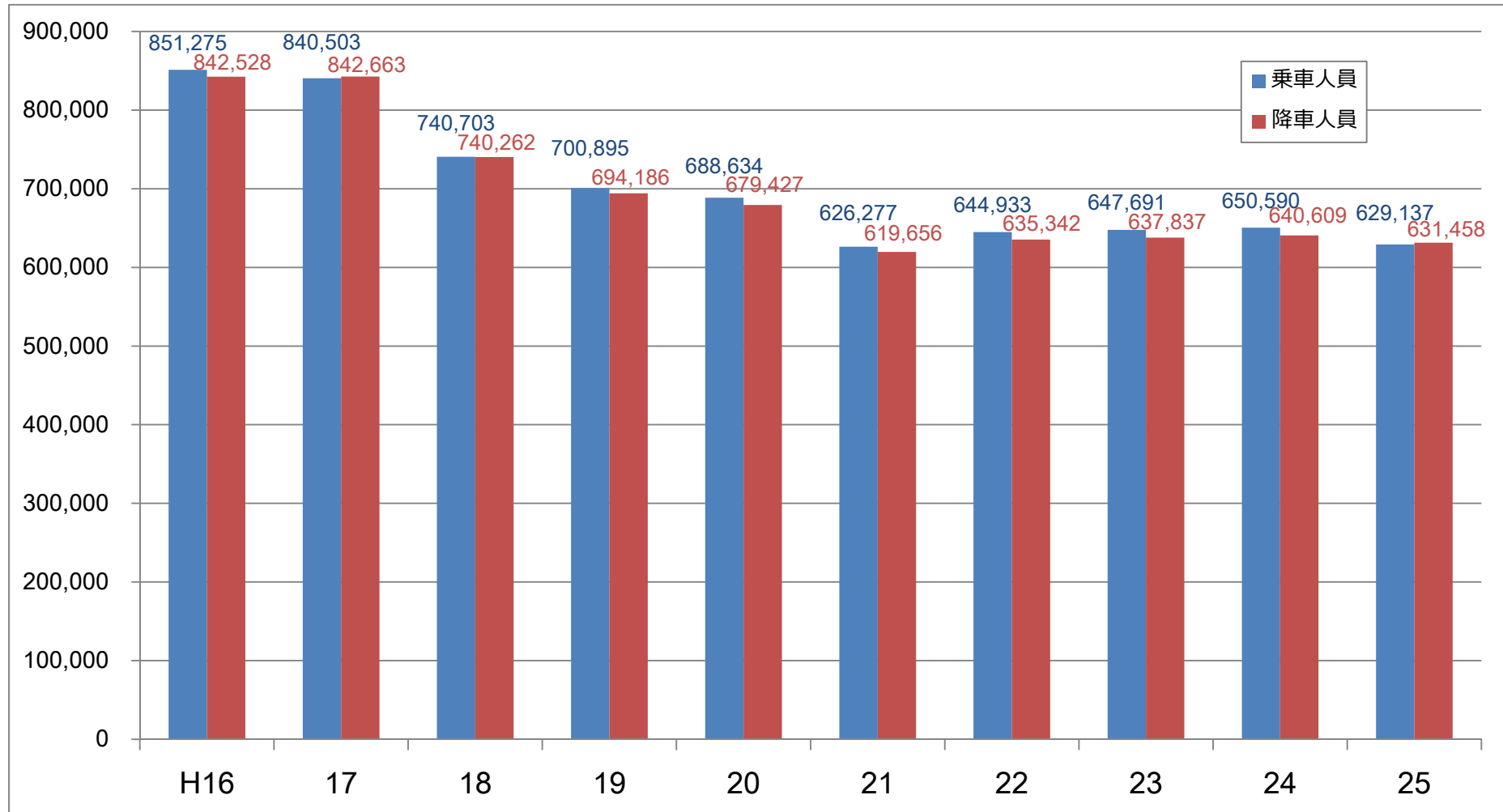
(単位: 千人)



佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

資料6 松浦鉄道乗降者数の推移（佐賀県内の駅における乗降者数）

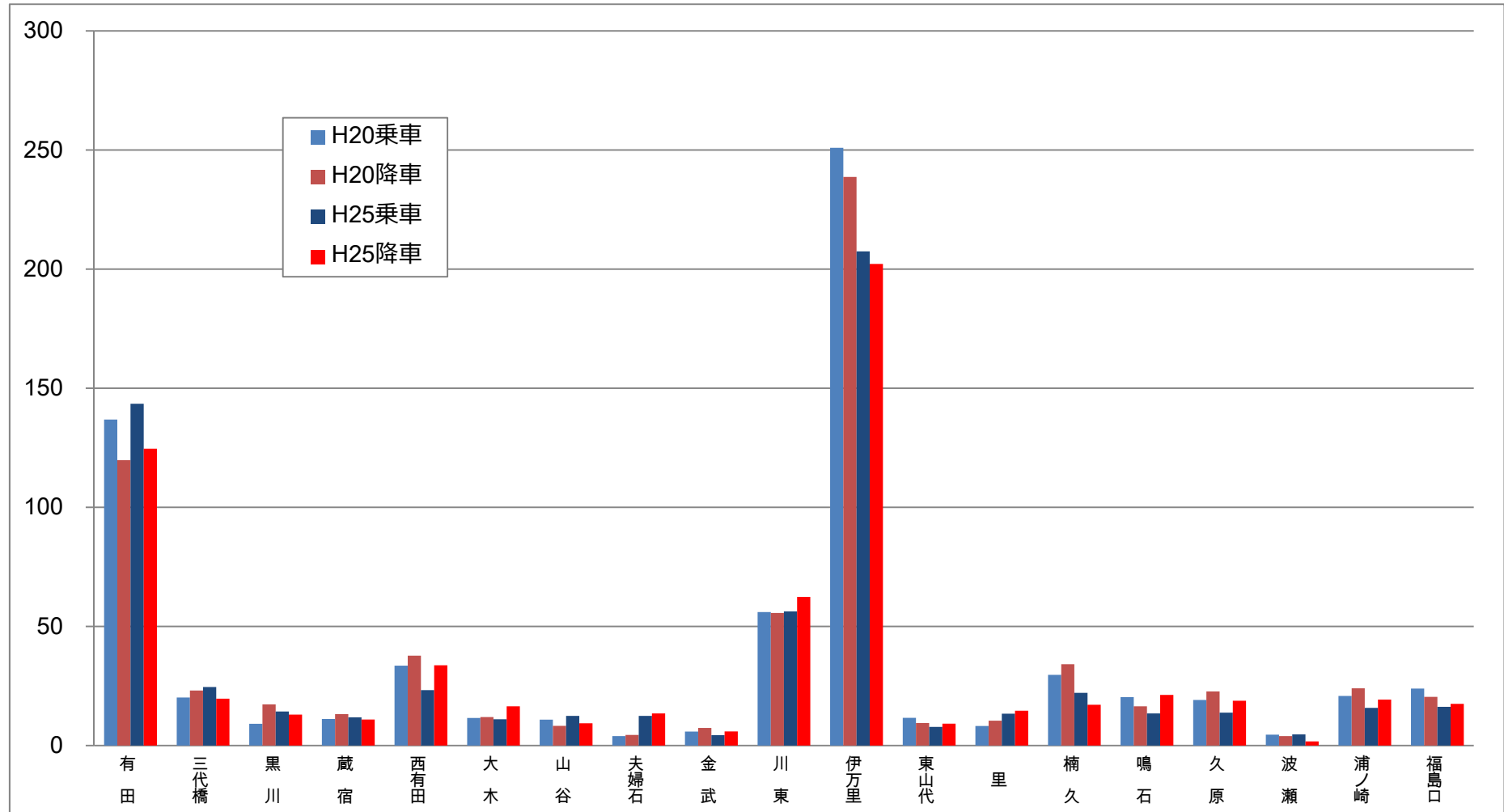
（単位：人）



佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

資料7 松浦鉄道駅別乗降者数（H20-25の比較）

（単位：千人）



佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

資料8 松浦鉄道駅別乗降者数一覧 (H20-25)

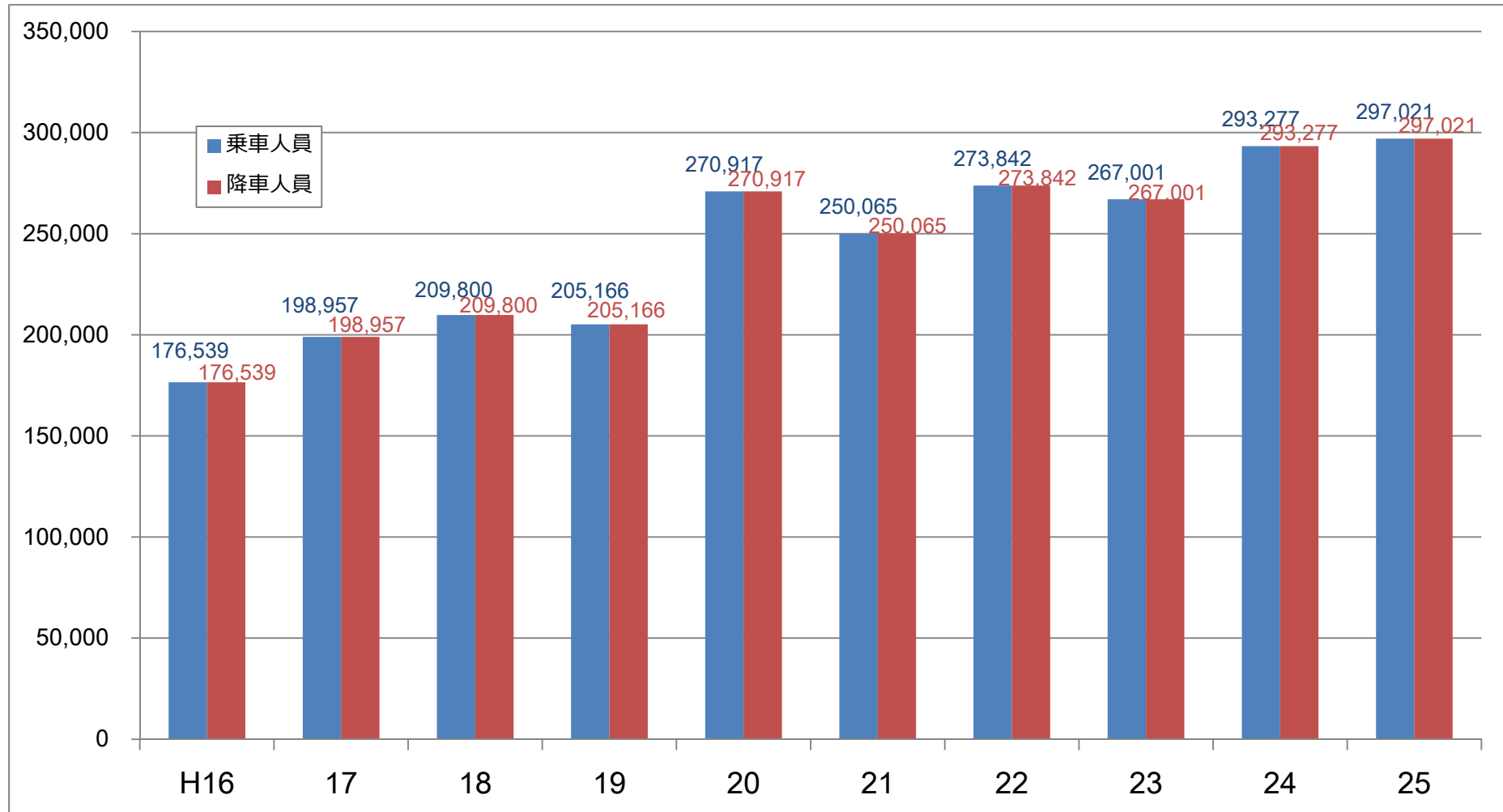
(単位：人)

	H20 乗車	H20 降車	H25 乗車	H25 降車	乗車増減	降車増減
有 田	136844	119787	143479	124621	6635	4834
三代橋	20188	23097	24600	19715	4412	△ 3382
黒 川	9145	17281	14297	12995	5152	△ 4286
蔵 宿	11175	13250	11851	10961	676	△ 2289
西有田	33536	37758	23262	33723	△ 10274	△ 4035
大 木	11581	11966	11062	16465	△ 519	4499
山 谷	10888	8261	12488	9368	1600	1107
夫婦石	3991	4478	12461	13479	8470	9001
金 武	5902	7391	4385	5947	△ 1517	△ 1444
川 東	56053	55648	56295	62423	242	6775
伊万里	250930	238705	207483	202186	△ 43447	△ 36519
東山代	11653	9454	7828	9178	△ 3825	△ 276
里	8215	10437	13382	14612	5167	4175
楠 久	29679	34173	22154	17150	△ 7525	△ 17023
鳴 石	20346	16507	13494	21251	△ 6852	4744
久 原	19130	22729	13838	18840	△ 5292	△ 3889
波 瀬	4610	3991	4682	1731	72	△ 2260
浦ノ崎	20840	24040	15833	19286	△ 5007	△ 4754
福島口	23928	20474	16263	17527	△ 7665	△ 2947
計	688634	679427	629137	631458	△ 59497	△ 47969

佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

資料9 甘木鉄道乗降者数の推移（佐賀県内の駅における乗降者数）

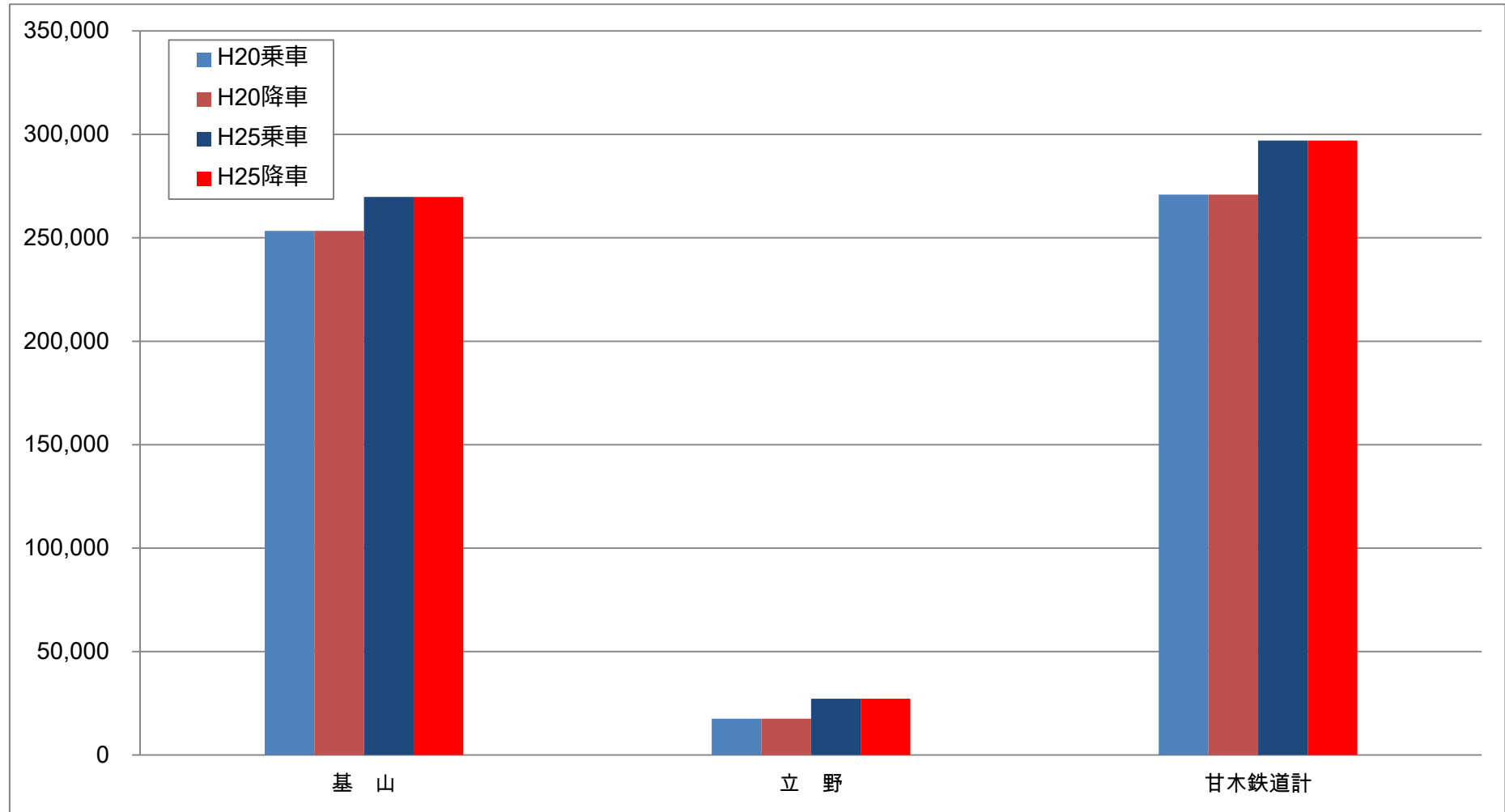
（単位：人）



佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

資料 10 甘木鉄道駅別乗降者数（H20-25 の比較）

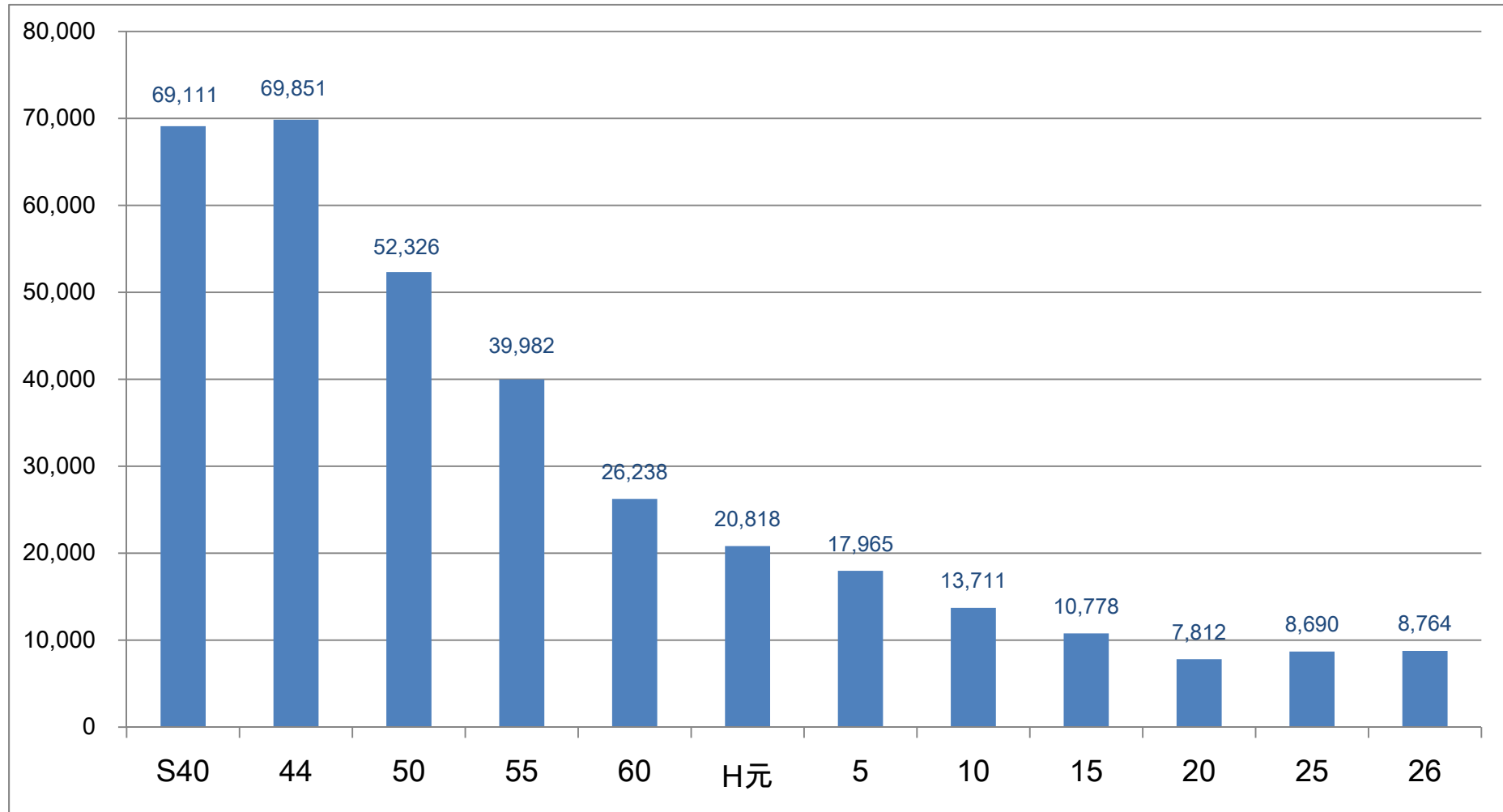
（単位：人）



佐賀県統計年鑑のデータをもとに作成

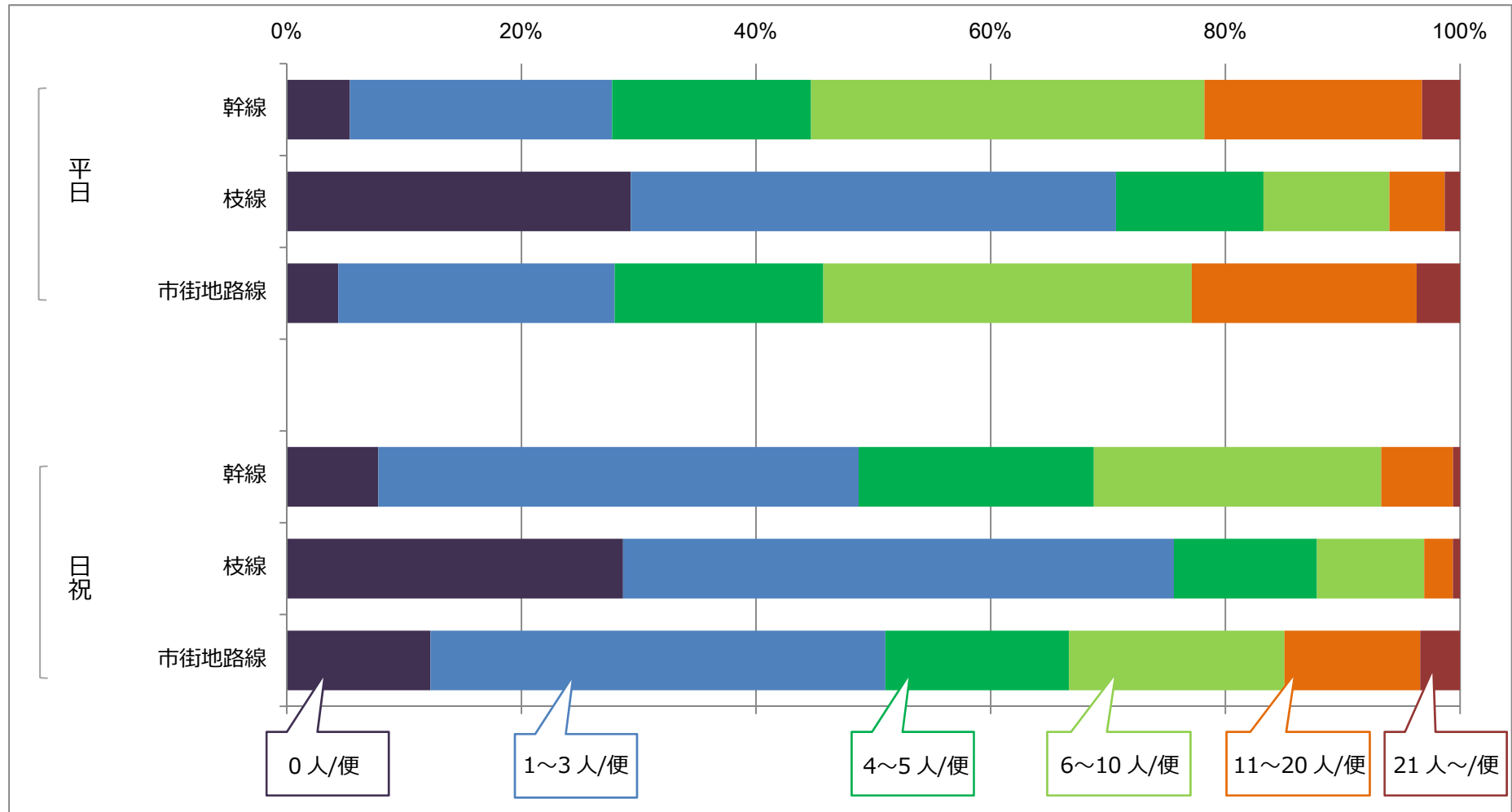
資料 11 乗合バスの年間利用者数の推移

(単位：千人)



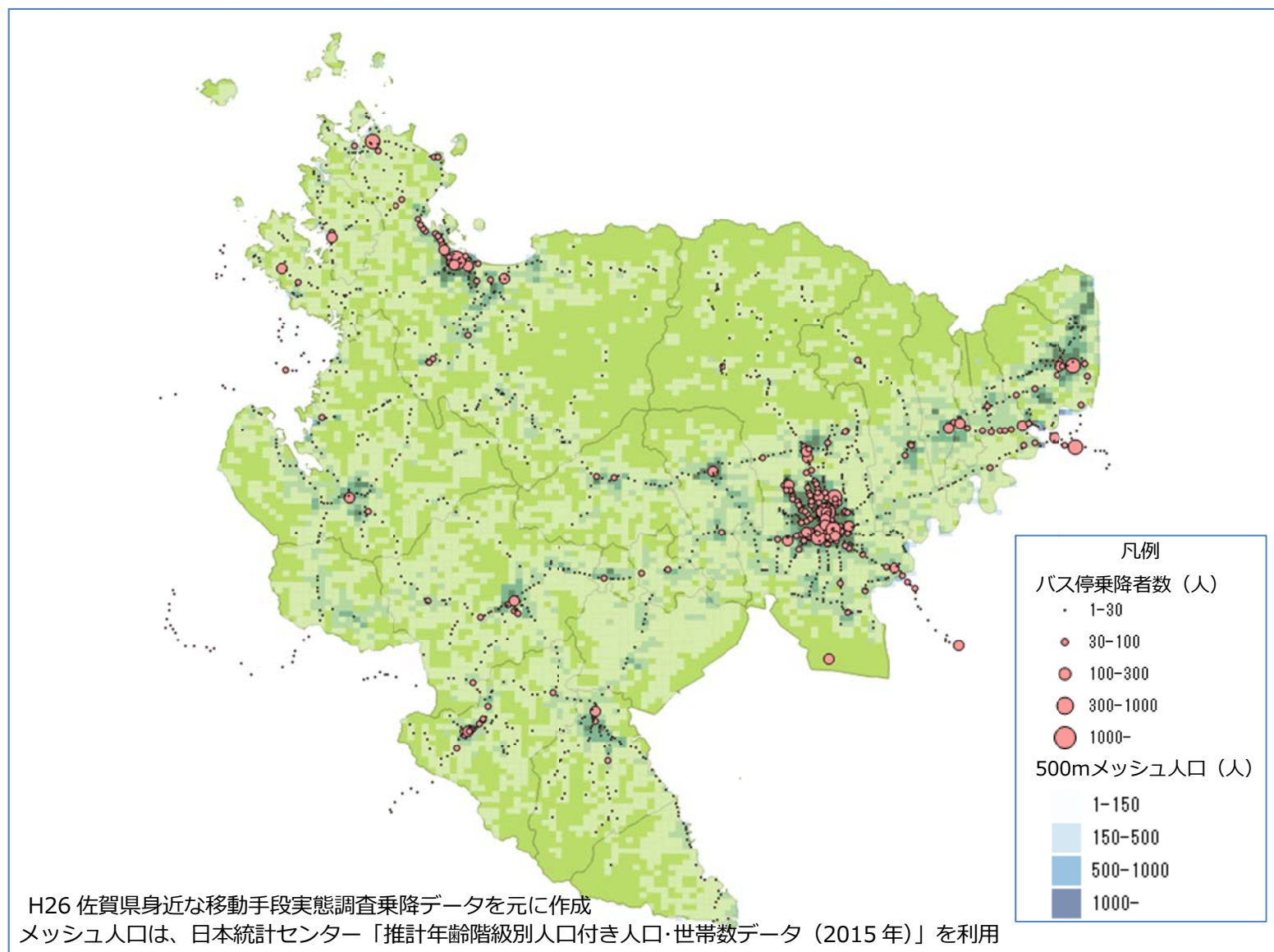
出典：九州運輸要覧

資料 12 バス路線別、1 便あたりの最大乗客数

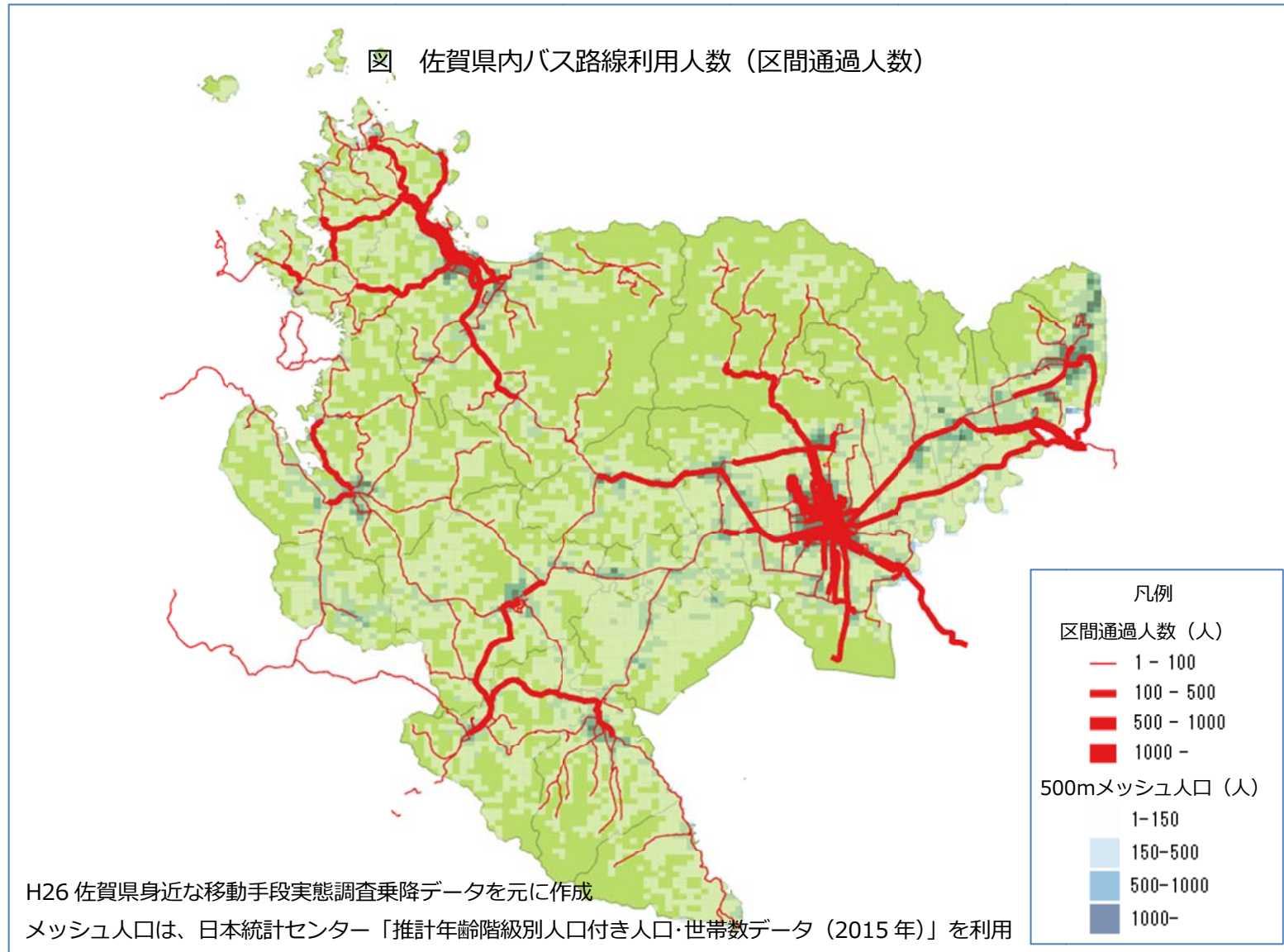


出典：佐賀県身近な移動手段実態調査

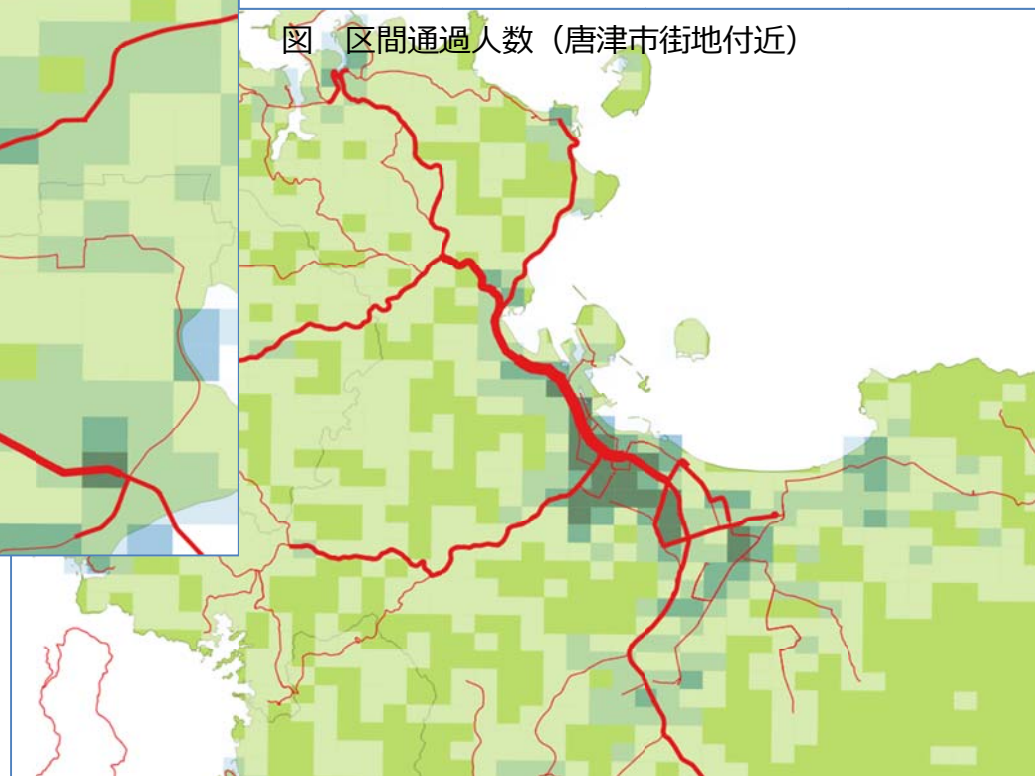
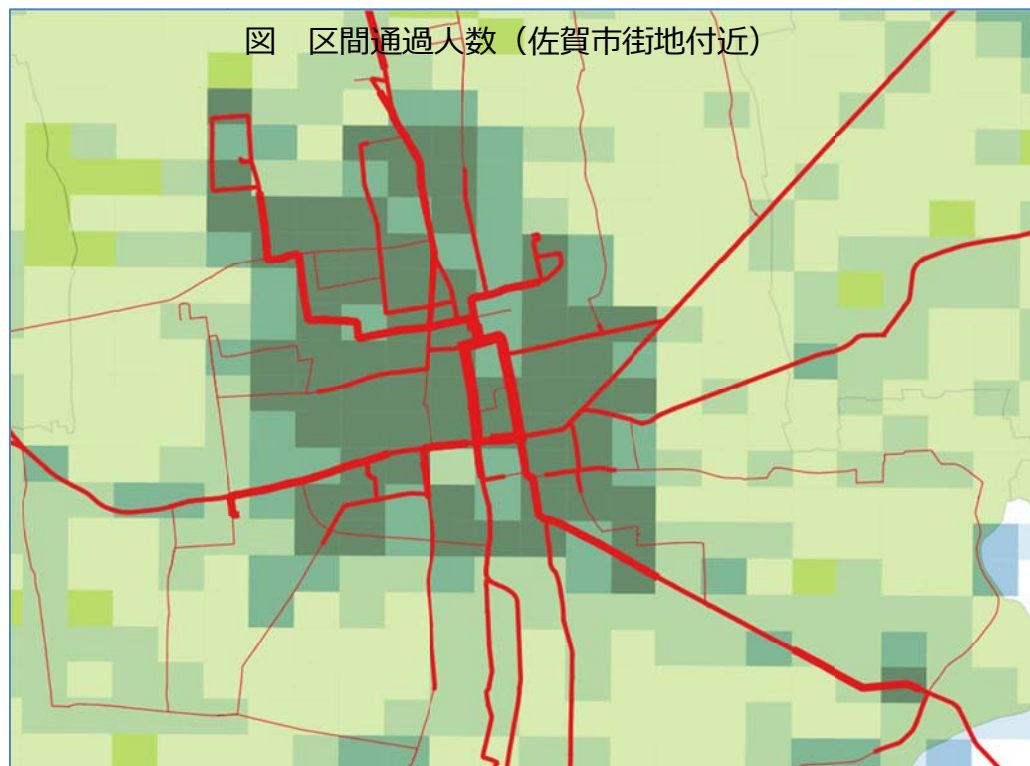
資料 13 佐賀県内バス路線利用人数（バス停毎乗降者数）



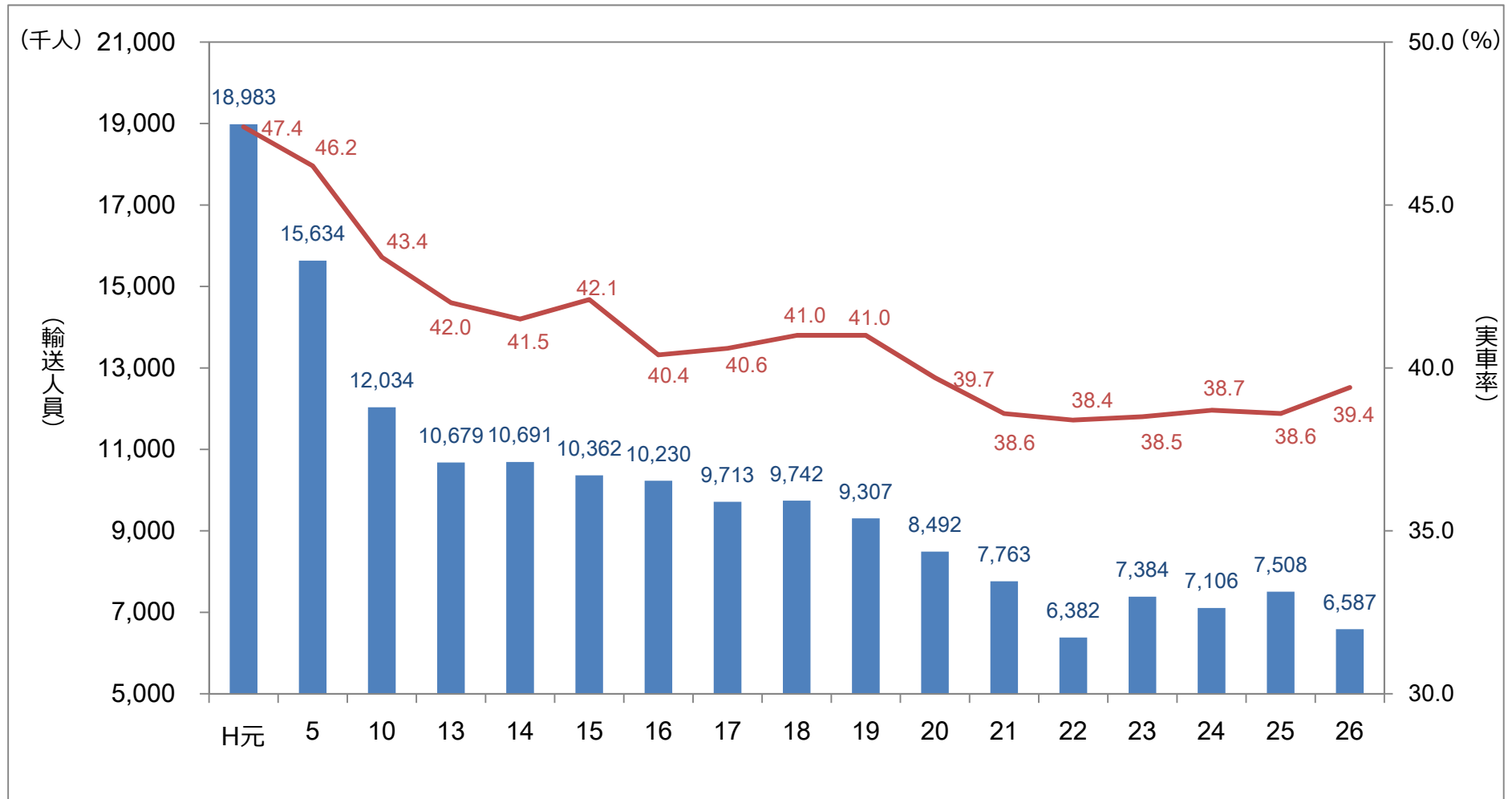
資料 14 佐賀県内バス路線利用人数（区間通過人数）



資料 14-2 佐賀県内バス路線利用人数（部分拡大図）

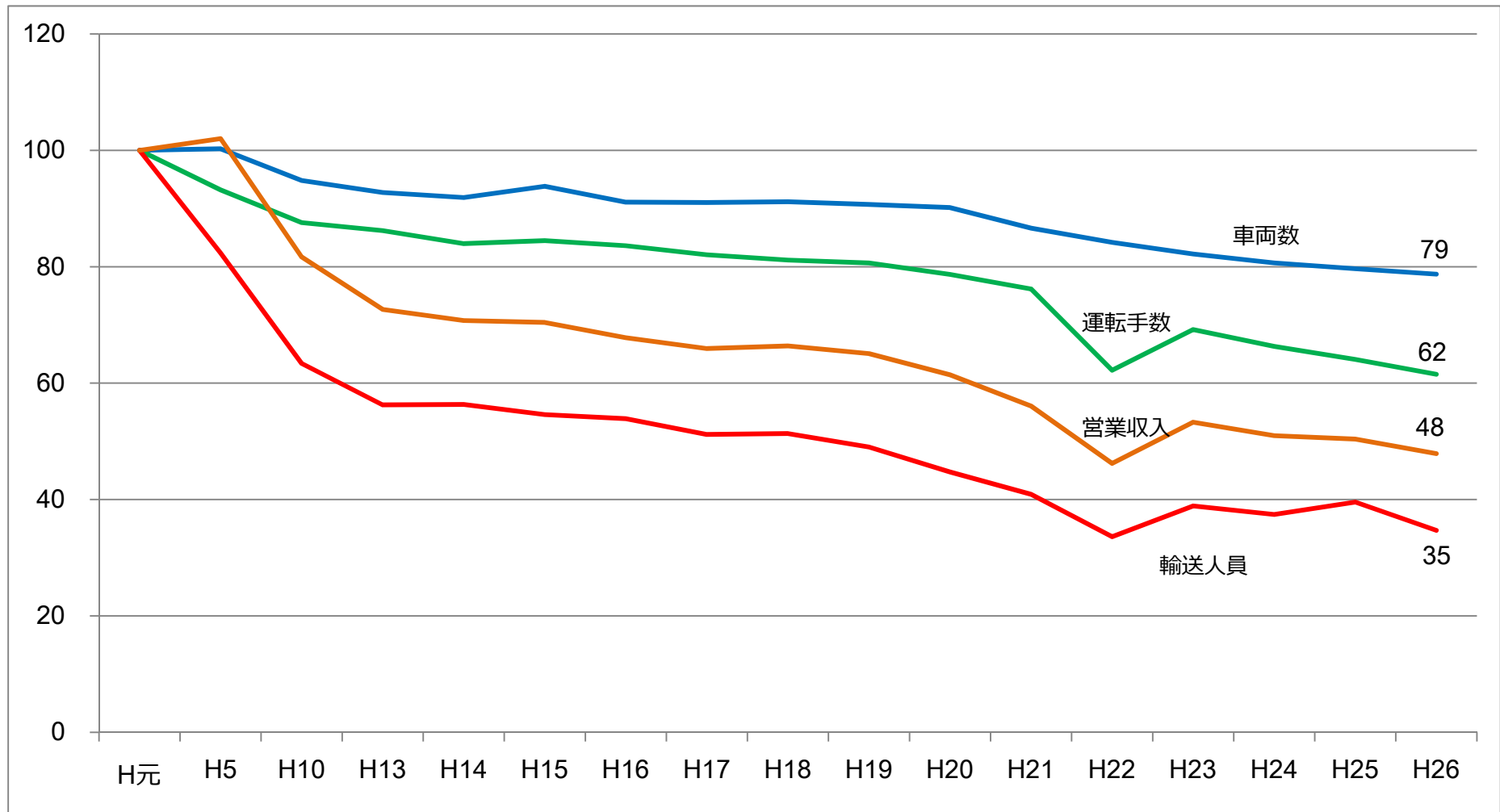


資料 15 県内タクシーの輸送人員等の推移



九州運輸要覧のデータをもとに作成

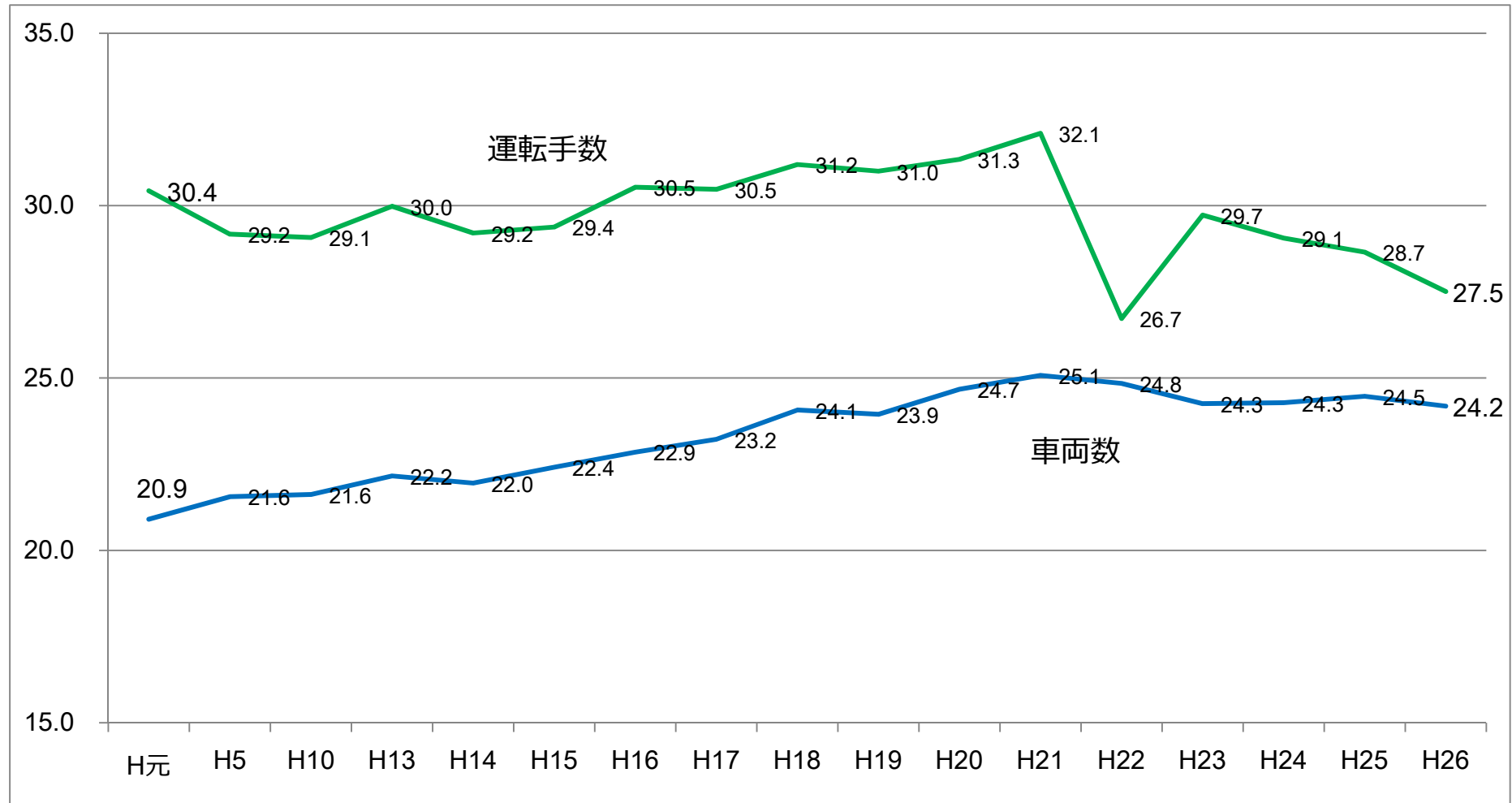
資料 16 県内タクシーの輸送人員、営業収入、運転手数、車両数の推移（平成元年 = 100）



九州運輸要覧のデータをもとに作成

資料 17 法人タクシー 1 社あたりの運転者数、車両数の推移

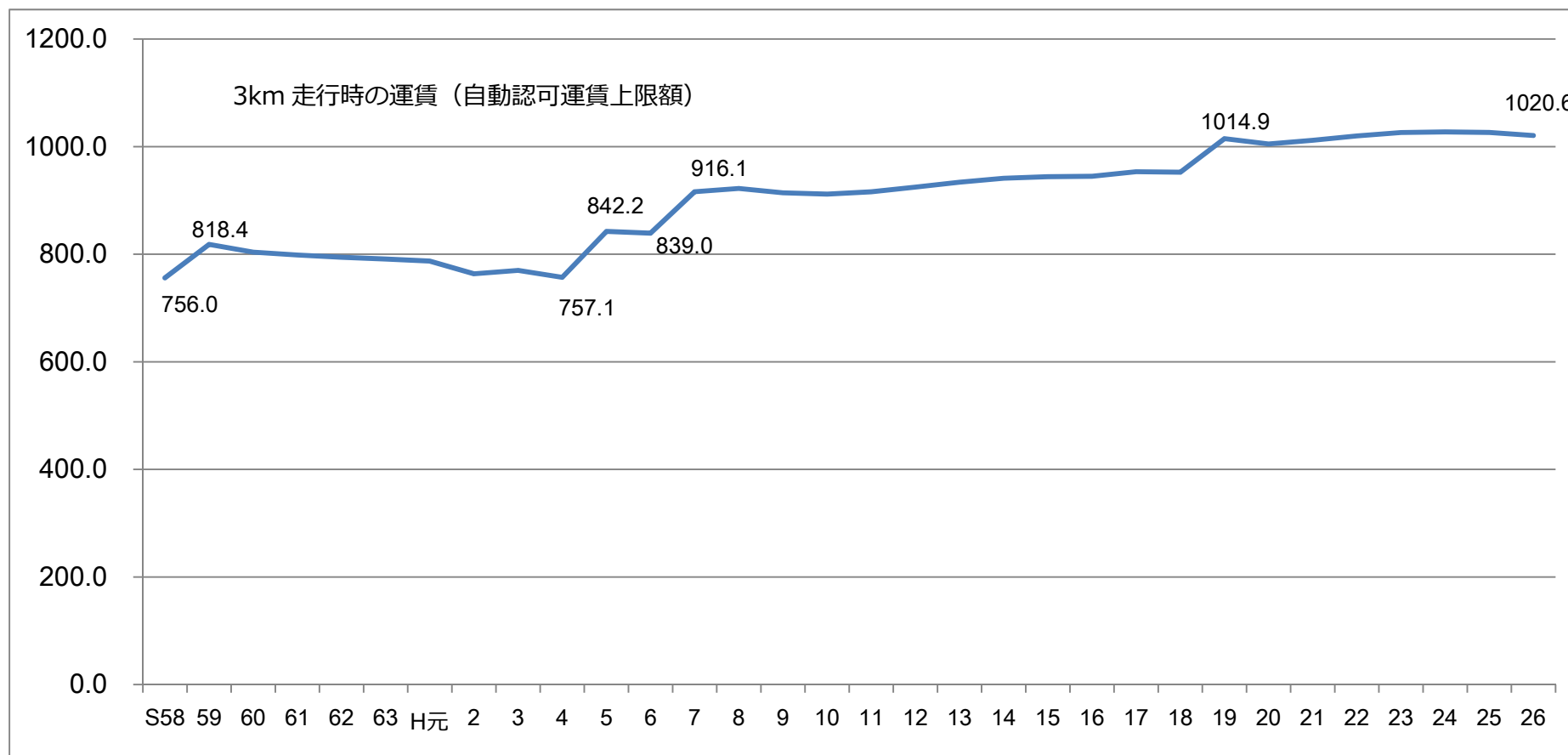
(単位：人、台)



九州運輸要覧のデータをもとに作成

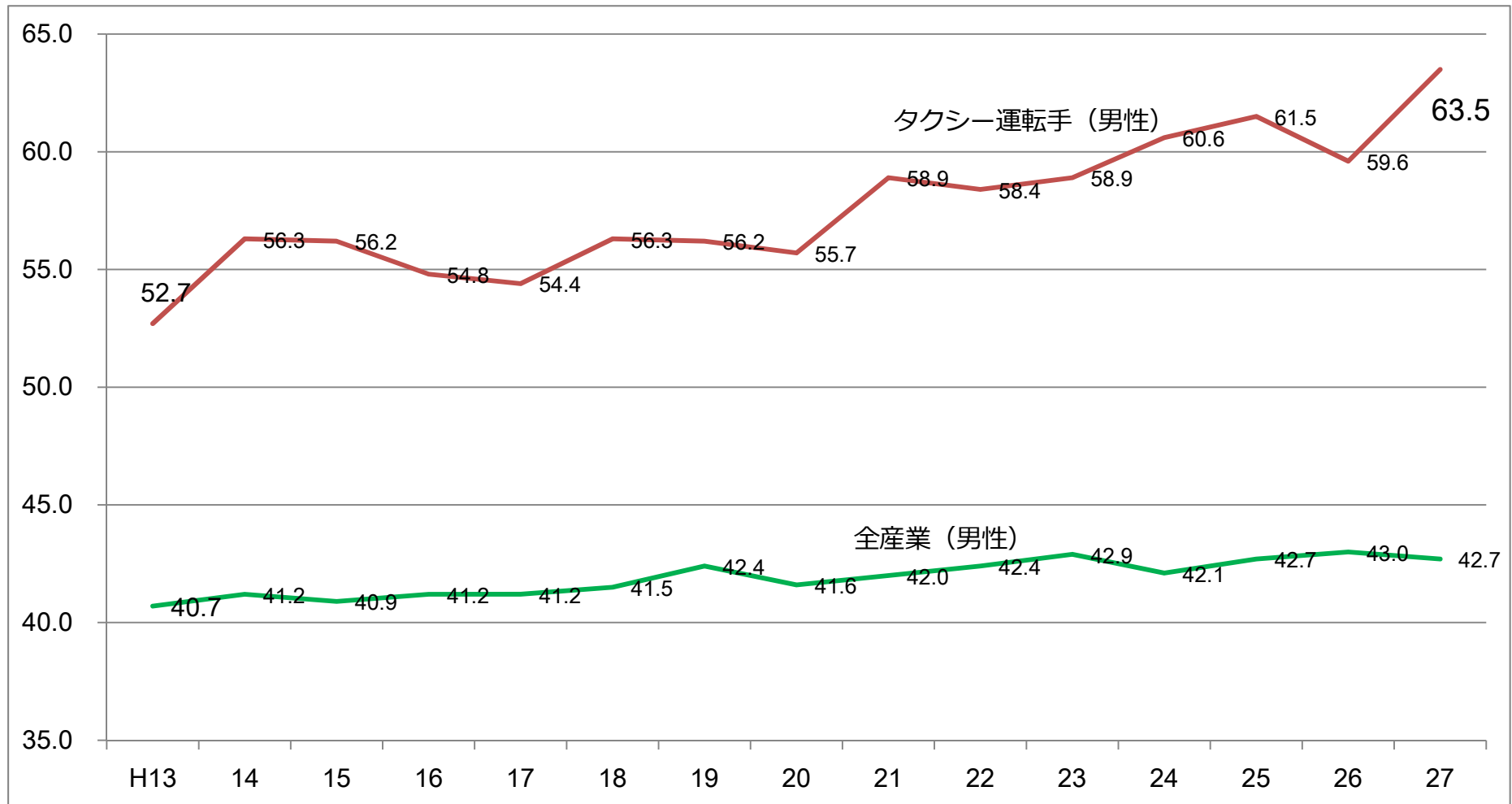
資料 18 タクシー運賃の推移

(単位：円)



九州運輸要覧、消費者物価指数のデータをもとに作成

資料 19 タクシー運転手の平均年齢



賃金構造基本統計調査のデータをもとに作成

資料 20 県内離島航路の状況

(平成 28 年 10 月 1 日現在)

離島名 (*人口・世帯数)	高島 (255名/123世帯)	神集島 (369名/178世帯)	馬渡島 (358名/153世帯)	加唐島 (138名/65世帯)	松島 (54名/21世帯)	小川島 (393名/155世帯)	向島 (59名/21世帯)
事業者名	佐賀玄海漁協	唐津汽船	郵正丸	加唐島汽船	中尾正人	川口汽船	樋口 勝
船舶名	ニューたかしま	荒神丸	ゆうしょう	かから丸	新栄	そよかぜ グリーンオーク レット	向島汽船
区間	高島～唐津	神集島～湊	馬渡島～名護屋 ～呼子	加唐島～呼子	松島～呼子	小川島～呼子	向島～高串～星 賀
補助航路区分	県単補助	国庫補助 (H22.10月～)	国庫補助	国庫補助	県単補助	国庫補助	県単補助
運航回数	6便	平土9便 日祝7便	4便	4便	3便	5便(冬期4便)	3便 (H24.9.3～)
運航時間	10分	10分	40分	17分	15分	20分	18分・10分
就航年月	H10.8	H27.6	H17.10	H15.3	H25.3	H11.2 H25.1	H17.3
定員	101名	96名	80名	86名	12名	95名 50名	12名
普通料金	210円	230円	860円	510円	460円	510円	460円
船員数	3名	3名	5名	4名	1名	4名 3名	1名

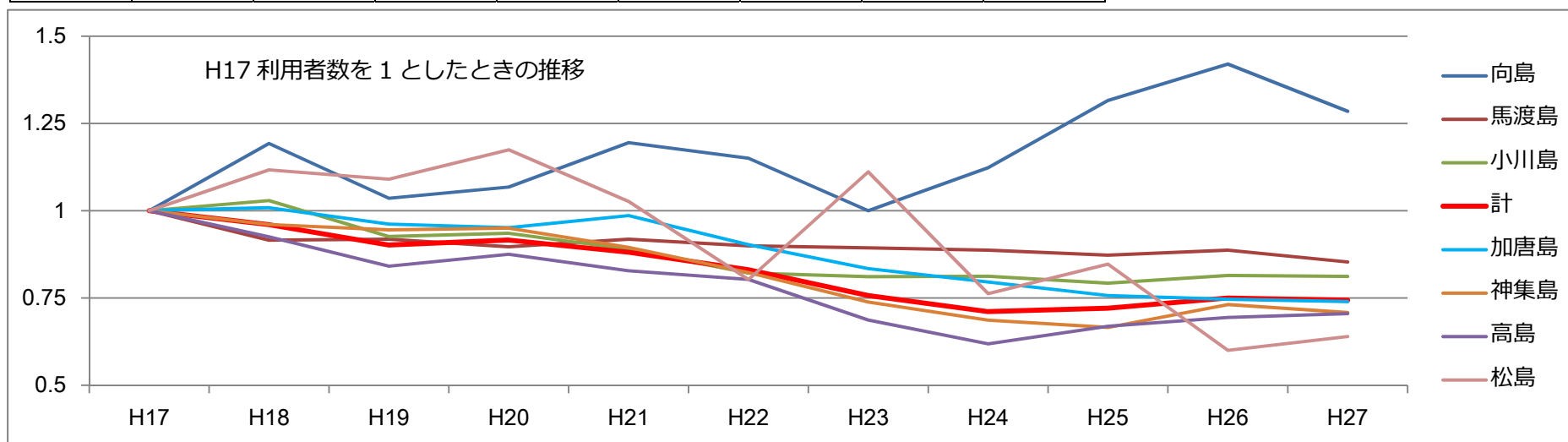
*人口は平成 28 年 4 月 1 日現在

出典：佐賀県身近な移動手段確保推進室調べ

資料 21 県内離島航路の利用者数の推移

(単位：人)

	高島	神集島	馬渡島	加唐島	松島	小川島	向島	計
H 5	146057	178032	41305	53262	1672	73065	3346	496739
H17	236745	150451	55113	48376	5225	90411	5474	591795
H18	218982	144486	50445	48781	5836	93048	6528	568106
H19	199137	142162	50594	46522	5696	83709	5669	533489
H20	207150	142943	49412	46001	6137	84542	5845	542030
H21	196002	134638	50604	47705	5363	80421	6540	521273
H22	190093	123756	49561	43669	4193	74247	6296	491815
H23	162599	111042	49235	40338	5806	73295	5474	447789
H24	146384	103269	48867	38484	3983	73389	6148	420524
H25	158344	100104	48070	36615	4424	71603	7202	426362
H26	164273	109971	48879	36093	3135	73607	7774	443732
H27	166846	106502	47005	35763	3341	73385	7033	439875



資料 22 県内市町の地域交通の状況

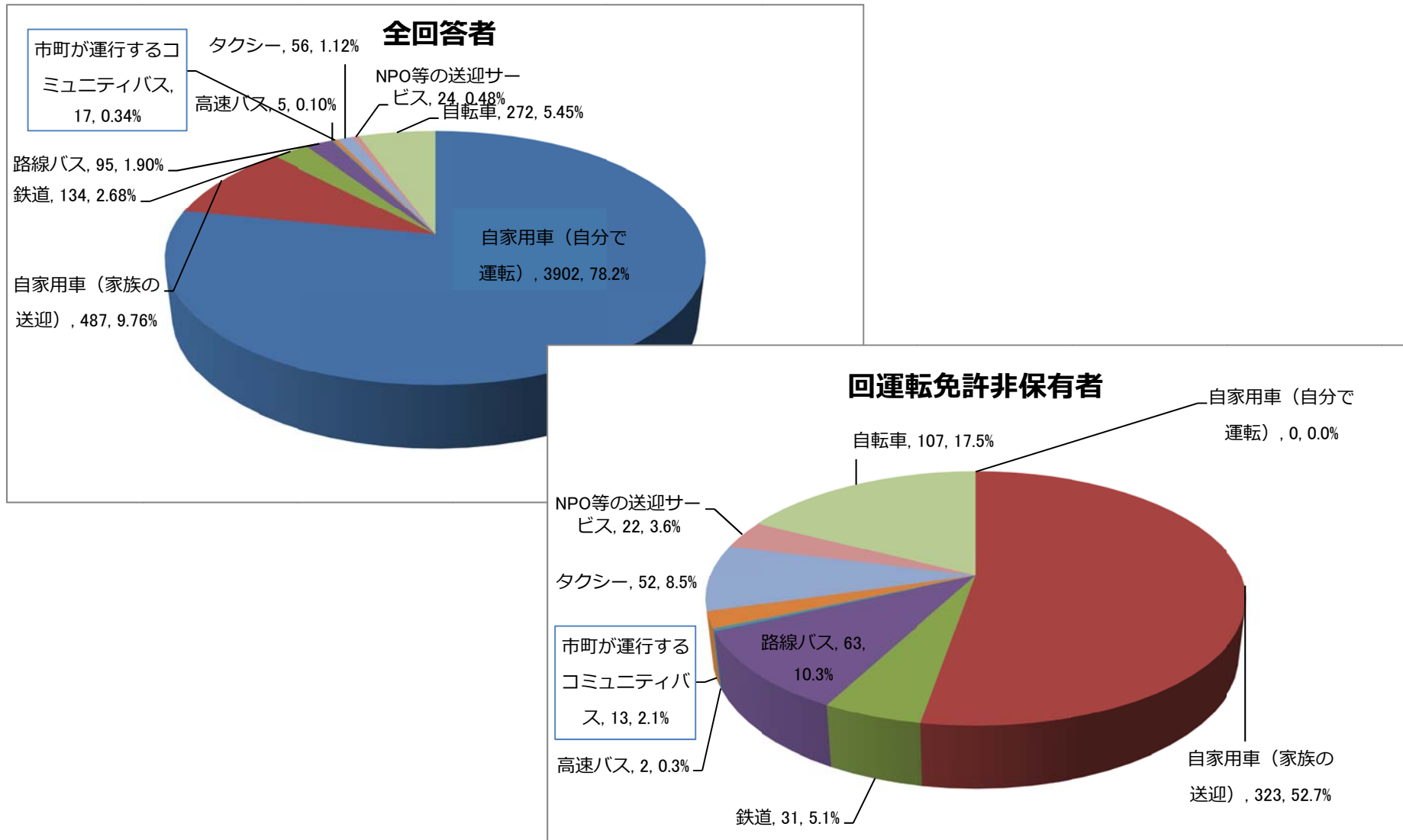
平成 28 年 10 月 1 日現在

市町名	事業内容
佐賀市	<ul style="list-style-type: none"> ・ H27.10～三瀬地区コミュニティバス（村内 2 路線 200 円：月～金運行、村外 1 路線 400 円：毎日運行） ・ H26.10～富士町コミュニティバス（月 2 回（往復 1 回／日） 8 路線（100 円～300 円／回）） ・ H24.10～松梅地区デマンド交通（べんりカー松梅号）（300 円～／回、毎日運行、松梅地区～尼寺地区）
唐津市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合タクシー（浜玉、天川など 5 路線 100 円～／回、月～金又は月～土運行） ・ コミュニティバス（旧相知町：花タウンバス 2 路線 200 円／回、月～土運行）
鳥栖市	<ul style="list-style-type: none"> ・ ミニバス（乗合タクシー：4 路線 200 円／回、週 3 回運行）
多久市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多久市ふれあいバス（東多久立山線・西多久納所線、南多久岸川線）、200 円／回 月～土運行（3 往復／日） ・ ふれあいタクシー（デマンド、H26.1.6 運行開始 300 円／回 週 3 日運行（6 便／日））
伊万里市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合タクシー（3 路線 160 円～／回（バスと同じ）、月～土運行） ・ いまりんバス市街地線（1 路線 100 円／回、毎日運行） ・ いまりんバス地域線（7 路線 100 円／回、週 2 回運行） ・ いまりんバス郊外線（3 路線 100 円／回、週 2 回運行） ・ 波多津ふれあい号（3 コース、100 円／1 コース、月～土運行） ・ 元気バス（東山代地区）
武雄市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内循環バス（2 路線 200 円／回）、月～土運行 ・ みんなのバス（12 路線：200 円／回）、週 2～6 回運行
鹿島市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 循環バス（1 路線 200 円／回、月～土運行） ・ 乗合タクシー（1 路線 300 円／回、週 3 回運行）
小城市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 巡回バス（8 路線）、広域循環バス（1 路線） 200 円／回、月～金運行 ・ やまびこタクシー（2 路線 200 円／回 週 2 回運行 前日 17 時まで事前予約制、会員登録制） ・ 乗合タクシー（牛津駅前～芦刈町：1 路線 200 円／回、週 3 回運行） ・ あいのりタクシー（マイクロバス）（牛津駅前～白石町福富地区まで運行 1 路線 100 円～／回、毎日運行）
嬉野市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合タクシー（3 路線 300 円～／回、週 3 回又は月～金運行） ・ 福祉バス（無料）を運行（吉田地区：高齢者以外の妊婦、児童生徒なども利用可。平日のみ）

神崎市	<ul style="list-style-type: none"> ・脊振町スクール・コミュニティバス（4路線、150円～/回、月～土運行） ・神崎市巡回バス（神埼コース・千代田コース・向島～神埼駅、200円/回、月～土運行）
吉野ヶ里町	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス（循環、南北、学童輸送 100円/回、月～金運行） ・デマンドタクシー（300円、月～金運行）
基山町	<ul style="list-style-type: none"> ・H26.4～きやまコミュニティバス（6路線、100円、週3回又は月～土運行）
上峰町	<ul style="list-style-type: none"> ・上峰町通学福祉バス「のらんかい」（北回り・南回り 中学生以上100円、小人50円、平日各7便、土曜各3便）
みやき町	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス（5路線：100円/回、週3回又は月～土運行）
玄海町	※コミュニティバス等は運行していないが、町社会福祉協議会が福祉バス運行（無料）3路線、各週2回運行（65歳以上利用可）
有田町	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス（平日2路線、土日3路線 200円） ・H26.4～大山ふれあいタクシー（デマンド、2コース、200円） ・H28.7～曲川ふれあいタクシー（デマンド、2コース、200～300円）
大町町	特になし
江北町	<ul style="list-style-type: none"> ・循環バス（6路線 200円/回、月～金運行）
白石町	<ul style="list-style-type: none"> ・あいのりタクシー（マイクロバス）（牛津駅前～白石町福富地区まで運行1路線100円～/回、毎日運行） ・コミュニティタクシー「いこカー」（2路線 200円/回、月～金運行） ・デマンド型乗合タクシー「予約制いこカー」（300円/回、月～金運行）
太良町	※コミュニティバス等は運行していないが、町社会福祉協議会が福祉バス運行（町総合福祉保健センター「しおさい館」送迎目的）

出典：佐賀県身近な移動手段確保推進室調べ

資料 23 主な交通手段（平成 27 年度佐賀県移動手段・交通に関するアンケート調査）



資料 24 県内高等学校・特別支援学校の最寄バス停状況

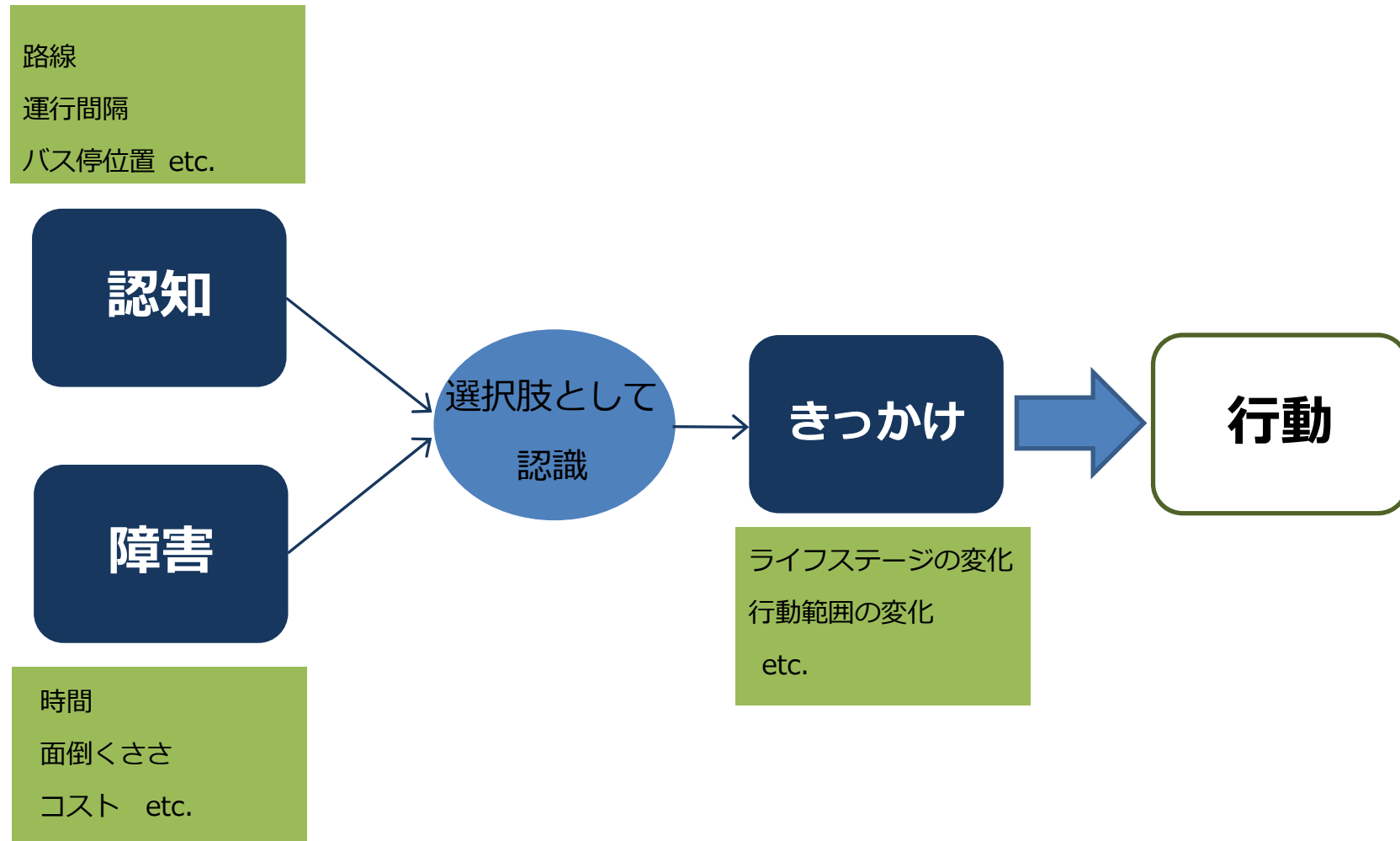
	高校名	住所	最寄バス停（半径 500m）	通学ダイヤ
1	佐賀東高	佐賀市南佐賀 3-11-15	東高校前	○
2	佐賀西高	佐賀市城内 1-4-25	サガテレビ前	○
3	佐賀北高	佐賀市天祐 2-6-1	北高前	○
4	致遠館高	佐賀市兵庫北 4-1-1	致遠館前	○
5	唐津東高	唐津市鏡新開 1	唐津東中高前	○
6	唐津西高	唐津市町田字大山田 1992	まいづる 9 9 9、旭ヶ丘入口	×
7	鳥栖高	鳥栖市古野町 600-1	—	—
8	伊万里高	伊万里市二里町大里甲 2600	伊万里高校前	○
9	武雄高	武雄市武雄町大字武雄 5540-2	武雄高校前、武雄市役所前、温泉入口	○
10	鹿島高	鹿島市大字高津原 462	鹿島小学校前	○
11	神埼高	神埼市神埼町田道ヶ里 2213	神埼駅通り	○
12	三養基高	三養基郡みやき町大字原古賀 300-1	中原	○
13	小城高	小城市小城町 176	小城	○
14	巖木高	唐津市巖木町巖木 727	巖木駅前	○
15	白石高	杵島郡白石町大字今泉 138-1	—	—
16	太良高	藤津郡太良町大字多良 4212-6	太良高校正門前	○
17	唐津南高	唐津市神田字堤 2629-1	見借分道	○
18	伊万里農林高	伊万里市二里町大里乙 1414	伊万里農林高、川西	○
19	高志館高	佐賀市大和町尼寺 1698	高志館高校前	○
20	佐賀農業高	杵島郡白石町大字福田 1660	—	—
21	佐賀工業高	佐賀市緑小路 1-1	佐賀工業高校前	○
22	唐津工業高	唐津市石志中ノ尾 3072	工業高校前、石志	×
23	鳥栖工業高	鳥栖市元町 1918	西鉄鳥栖	○
24	有田工業高	西松浦郡有田町桑古場乙 2902	—	—
25	塩田工業高	嬉野市塩田町大字馬場下甲 1418	嬉野市役所	○
26	佐賀商業高	佐賀市神野東 4-12-40	商業校門前、商業高校前	○
27	唐津商業高	唐津市元石町 235-2	船宮	○

28	鳥栖商業高	鳥栖市平田町 1110-8	鳥栖商業高校前、乗目	○
29	伊万里商業高	伊万里市脇田町 1376	伊万里商業高	○
30	杵島商業高	杵島郡大町町大字大町 2039	杵島商校前	○
31	鹿島実業高	鹿島市大字高津原 539	鹿島小学校前、中川	○
32	牛津高	小城市牛津町牛津 274	牛津本町	○
33	神埼清明高	神埼市神埼町横武 2	横武	○
34	多久高	多久市北多久町大字小侍 23	多久市役所	○
35	嬉野高	嬉野市嬉野町大字下宿甲 700	嬉野高校前	○
36	唐津青翔高	東松浦郡玄海町大字新田 1809-11	唐津青翔高校前	○
37	龍谷高	佐賀市水ヶ江 3-1-25	竜校前	○
38	佐賀清和高	佐賀市兵庫北 2-14-1	佐賀清和学園前	○
39	佐賀女子高	佐賀市本庄町本庄 1263	佐賀女子短大・高校前、旭学園通り南	○
40	佐賀学園高	佐賀市駅前中央 2-9-10	佐賀学園北、佐賀駅バスセンター	○
41	北陵高	佐賀市高木瀬西 3-7-1	北陵高校前	○
42	敬徳高	伊万里市立花町 86	東町、陣内	○
43	弘学館高	佐賀市金立町大字金立 1544-1	弘学館前	○
44	東明館高	三養基郡基山町大字宮浦 683	—	—
45	早稲田佐賀高	唐津市東城内 7-1	唐津城入口	×
46	佐賀大学 教育学部附属 特別支援学校	佐賀市本庄町大字正里 46-2	本庄公民館前	○
47	盲学校	佐賀市天祐 1-5-29	北高前、中折	○
48	ろう学校	佐賀市鍋島町大字森田 321	江頭西、東新庄	○
49	金立特別支援学校	佐賀市金立町大字金立 2339-2	整肢学園前	○
50	大和特別支援学校	佐賀市大和町大字久留間 3353	大和特別支援学校前	○
51	中原特別支援学校	三養基郡みやき町大字原古賀 7262-1	中原、東寒水	○
52	中原特別支援学校鳥栖田代分校	鳥栖市田代上町 301-1	田代公園入口	○
53	伊万里特別支援学校	伊万里市大坪町丙 1427	平尾	○
54	唐津特別支援学校	唐津市山本 788-12	唐津特別支援学校前、唐津自動車学校前	○
55	うれしの特別支援学校	嬉野市塩田町大字五町田甲 2877-1	—	—
	合計			46

※通学ダイヤは、6～8時30分、16～19時の時間帯のいずれについても複数の発着便があるものを○とした。

資料 25 行動科学理論による行動変容の説明モデル

本計画では、Health Belief Model を簡略化して適用



資料 26 佐賀県身近な移動手段・交通手段に関するインタビュー調査（抜粋）

目的： 現状少数派である“現行バスを頻繁に利用”（＝バスを積極的に利用するセグメント）しており、かつ“以前に比べてより利用頻度が伸びた人”を中心としたインタビューを通して、そうしたセグメントの特徴や、彼らが感じているバス利用のメリット、また、積極的に利用するようになったきっかけを理解することで、今後バス利用を促進しやすいターゲットの属性・行動を特定し啓発戦略の立案に繋げることを狙いとする。

調査手法： 佐賀市民を対象とした対面式インタビュー調査（50分／16名）

インタビュー結果

1 バスを積極的に利用するセグメントの特徴

1.3 バス利用に積極的な背景

●路線・バス停までの距離など、バス利用の条件が同じ同居家族であっても、バス利用への温度差は大きい：「自分はバスを利用するが、妻（夫）がバスを使っているのを見たことがない。そもそも選択肢に入っていないと思う。」といった意見や、逆に「自分はバスというのは考えたこともなかったが、そういえば夫の方がバスを身近に感じているかも」といった意見が多く聞かれた。

●その背景を探っていくと、**バス利用に積極的な人にとっては「小さい頃からバスには乗り慣れており、バスは身近な存在」**である一方で、同居していてもバスを利用しない配偶者は「田舎出身なので、バスをあまり使ったことがないのではないか？」とのことであった。

- ・「小さい頃からバスは不便な交通手段って思っていた。なので、日常生活の中で選択肢に入っていない」
- ・「バスを使うか使わないかは、慣れの問題だと思います」→対象者の夫は、以前は全くバスを利用しなかった（「バスって頭が全くなかったみたい。とにかく不便って印象があったみたいで」）が、家族の勧めで最近利用し始めた。

〔参考資料〕

資料 I 佐賀県身近な移動手段実態調査の結果概要

1. 調査目的

全県的な実態調査を行うことで、既存の公共交通の見直しや、市町連携によるコミュニティバスの運行、PDCA サイクルの導入など、自治体・事業者の自主的な改善に動きにつなげることを目的とする。

2. 調査期間

平成 26 年 7 月 15 日～平成 27 年 3 月 27 日

3. 調査内容

- (1) 運行状況把握（事業者ヒアリング等）
- (2) 利用実態把握（バス路線利用状況調査、タクシー利用状況調査等）
- (3) 移動実態・移動ニーズ把握（主要目的地におけるアンケート調査、移動困難地域集落調査等）

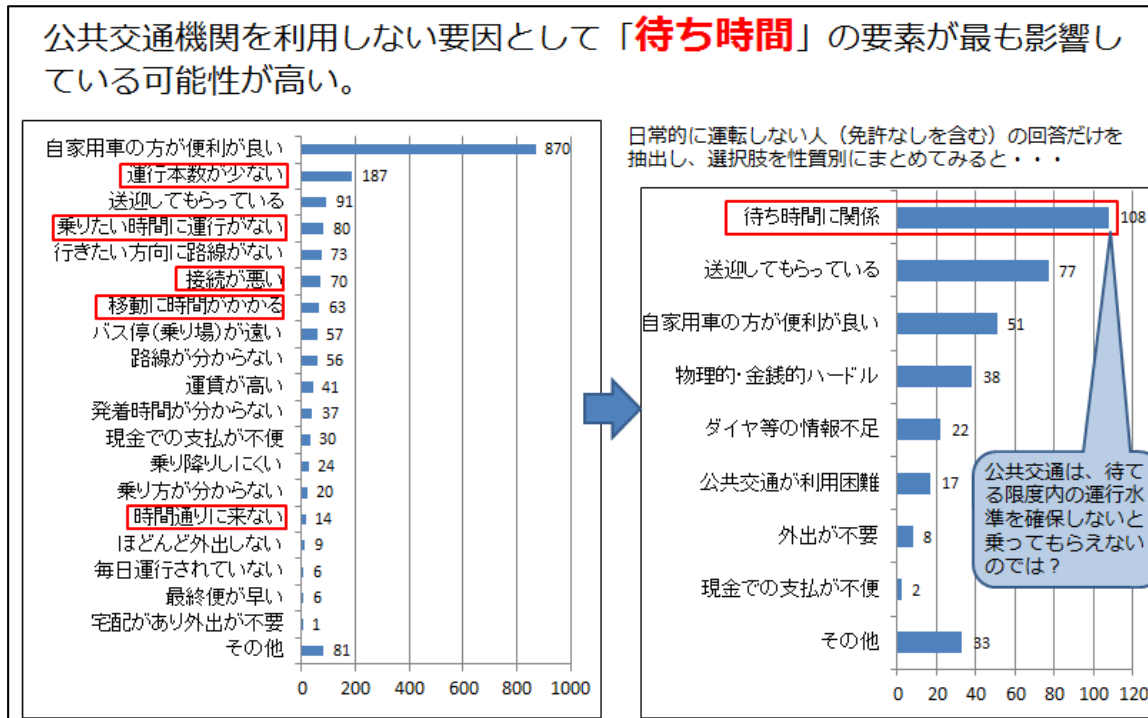
4. 調査委託先

日本工営株式会社

5. 調査結果の概要

- ① どの路線も、概ね 8 割以上の便で、多くても 10 人以下の乗車であり、特に枝線では、利用者が 0 人の便が 3 割である。
- ② 鉄道並行路線は、バス単独路線に比べ短区間の利用が多い。

- ③ 幹線（鉄道並行路線）において長距離区間の乗車は多くはない。
- ④ 人口密度が低いと鉄道・バス利用による移動の割合（分担率）は少ない。
- ⑤ 公共交通機関を利用しない要因として「待ち時間」の要素が最も影響している可能性が高い。
- ⑥ 一部路線に観光需要が見込める一方、観光客が、県内路線バスの時刻表・路線図をインターネットを使って検索することは困難。また、多言語対応のバス停もほとんど存在しない。
- ⑦ 多くの交通事業者は運転手の確保が難しい。
- ⑧ 地域交通に責任をもつ市町において専任の公共交通担当職員がいるのは1団体のみ。



資料Ⅱ 佐賀県移動手段・交通に関するアンケート調査の結果概要

1. 調査目的

平成 26 年度に実施した「佐賀県身近な移動手段実態調査」により、公共交通機関の利用には「待ち時間」の要素が影響する可能性が示唆されたが、今後、利活用促進の取組を行ううえで、現在のバス利用者がどのような理由で利用しているかを把握し、移動手段確保に関する打ち手の具体化を行うことを目的とする。

2. 調査期間

平成 28 年 2 月 29 日～4 月 15 日

3. 調査方法

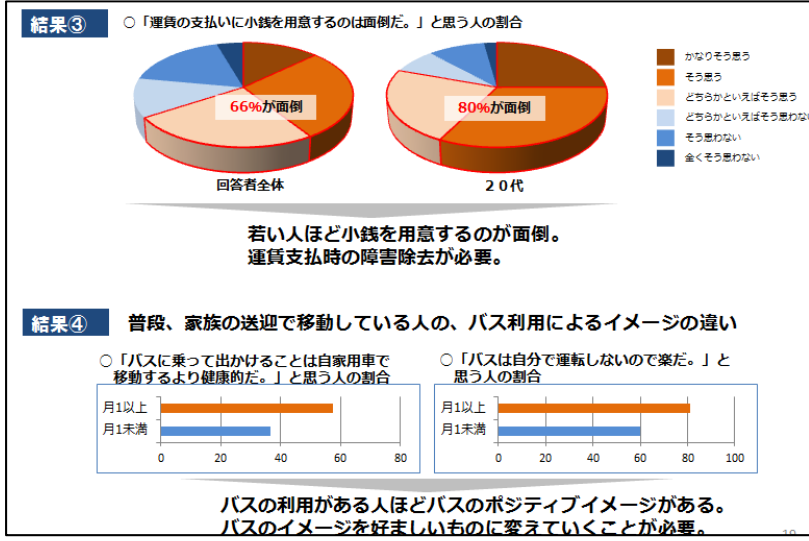
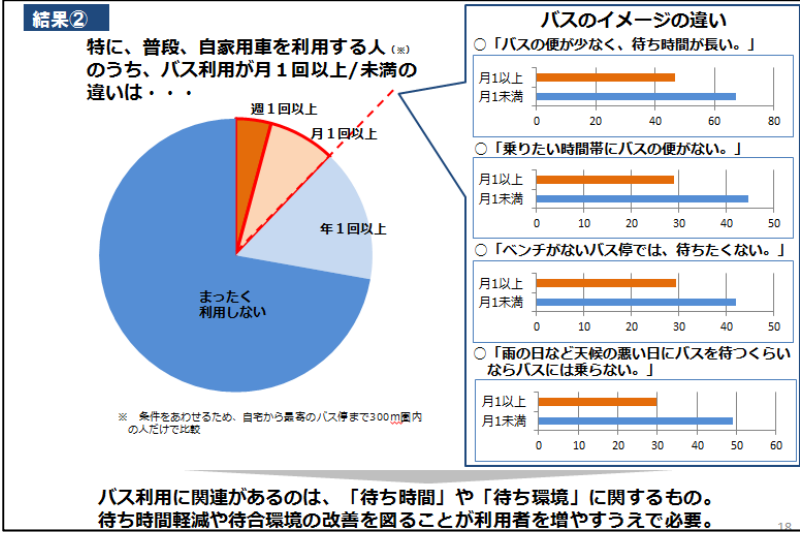
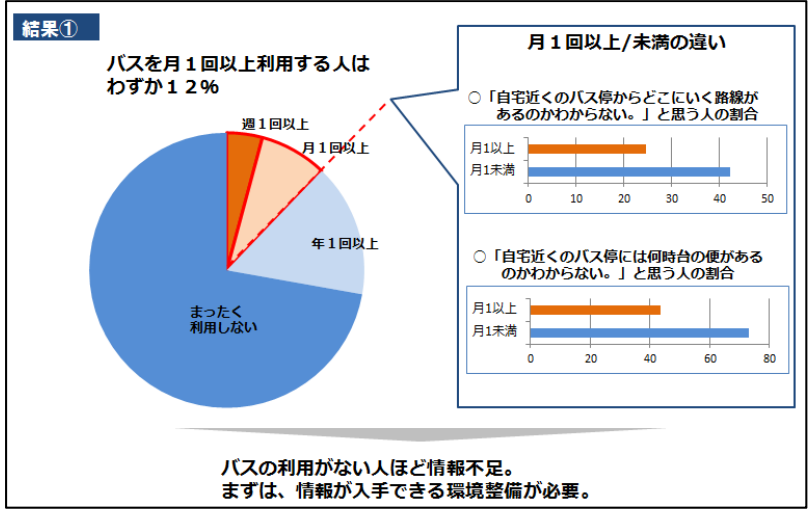
層化無作為二段抽出法により抽出した対象者 10000 人へのアンケート調査（郵送法）

4. 回収サンプル数

5286 票（無効 2 票含む）

5. 調査結果の概要

- ① 90%近くの県民は自家用車によって移動し、地域公共交通を主な移動手段としているのは6%であり、その多くは移動制約者である。
- ② 家族の送迎による移動は約 10%である。
- ③ 72.2%は路線バスを全く利用しておらず、平均利用日数は年間 8.1 日である。
- ④ バス停の待ち環境及び降雨により路線バスの利用率が低下する可能性が高い。
- ⑤ 92.9%がバス路線は地域の住民が乗らないと廃止になると思っているが、実際の行動には結びつかない。



資料Ⅲ 佐賀県身近な移動手段・交通手段に関するインタビュー調査の結果概要

1. 調査目的

本調査は、佐賀県が平成27年度において実施した、県民の移動手段や公共交通に関する意識・実態等を明らかにすることを目的とした「佐賀県移動手段・交通に関するアンケート調査」の分析結果を踏まえ、佐賀県民の公共交通に対する意識を深掘りし、佐賀県の公共交通の利用促進及び地域公共交通網形成計画策定のための検討材料とすることを目的とする。

特に、現状少数派である“現行バスを頻繁に利用”（＝バスを積極的に利用するセグメント）しており、かつ“以前に比べてより利用頻度が伸びた人”を中心としたインタビューを通して、そうしたセグメントの特徴や、彼らが感じているバス利用のメリット、また、積極的に利用するようになったきっかけを理解することで、今後バス利用を促進しやすいターゲットの属性・行動を特定し啓発戦略の立案に繋げることを狙いとする。

2. 調査期間（インタビュー期間）

平成28年9月4日～6日

3. 調査方法

佐賀市民を対象とした対面式インタビュー調査（50分／名）

4. 調査対象者

計16名（男性8名、女性8名（うち1名キャンセル））

5. 調査委託先

株式会社キャンサーキャン

6. 調査結果の概要

◎インタビューのまとめ

(1) バスを積極的に利用するセグメントの特徴

1.1 バス利用に感じているメリット

●バスを積極的に利用するセグメント（週1回以上）は、バス利用に様々なメリットを感じている。最近、利用頻度が増加したケース（対象者4：勤め先の移動で今年からバス通勤を開始）では、「使ってみたら、思っていた以上に使えるな」と、その後通勤以外にもバスの利用が増加している。

>車を停める必要がないので身軽：特に駅周辺では、駐車場がなかなか見つからず、探すのが手間というコメントが聞かれた。また、マンション在住の場合は、マンションの駐車場から車を出すのが面倒との意見も。

・「駐車場を探して止める手間が省ける。（バスを利用していなかったころは）雨の日なんかは、空きを探してぐるぐるしたりしていた…」（対象者7、対象者4も同様のコメント）

・「車があると、行動が規制される。駐車場の時間などが何かと気にかかる。バスだと、時間に縛られないで済む」（対象者10）

・「目的地で降りた後は、邪魔なものがないので身軽。歩いて、また好きな場所で乗れば良い」（対象者15）

>乗っていれば目的地に着くのが楽：「普段は車通勤だが、運賃が安くなる水曜日はバスの方が楽なのでバスで通勤」（対象者5の夫）といったケースも見られた。バスに乗っている時間が好きだという意見も。また、軽度の知的障害を持つ対象者においては、常時様々な判断が求められる自転車に比べて負担が少ない乗り物だと思われる。

・（バスに乗っている時間は）「ぼーっとしている。任せっぱなしで、ゆっくりできるところが好き。たまにはのんびりしたい。」「ほっとできる、休める。そんな時間。」（対象者10）

・（自転車は）「中学生や高校生とぶつかりそうになったりして危ない」し「信号など、考えなければいけない（注意しつつ判断しなければいけない）。」一方でバスは、「乗っていればいいので楽。」（対象者13）

- ・「車通勤は、信号待ちや割り込み・危ない運転などイライラすることも多く、ストレスがたまる。それに対して、バスはゆったり乗ってられる」(対象者14)

> **経済的**：駐車場代などマイカー移動でかかる費用とバス運賃を比較した場合に割安だという意見も多く聞かれた。特に、その後 JR に乗り換えるなど、長時間の駐車が必要となる場合があげられた。

- ・「駅の近くに止めると駐車場代は 600~1000 円ぐらいかかる。」(対象者 7)
- ・「バスだとガソリン代も駐車場代もかからない」(対象者 15)
- ・「ガソリン代、駐車場代、事故を起こすリスクが車にはつきまとう。バスの方がトータルでお得」(対象者 4)
→一方で、バスを積極的に利用しないセグメントにとっては、**バス運賃は“イレギュラーな出費”**(対象者 1) という意識が強い。
- ・「佐賀でバスに乗るとすごくお金がかかる。それなら車で、ってなる」(対象者 9)
- ・「バス賃を出すなら、コーヒーが飲めるなあ、と思っちゃう」(対象者 16)

1.2 バス利用のシチュエーション

- 一方で、様々なメリットを感じているとはいえ、バスを積極的に利用するセグメントにおいても、**若い世代~働き盛り世代(20~50代以下)のバスの利用は限定的**。ほぼ、JR など他の交通機関に乗り換えるときや飲酒の予定があるとき、(自転車通勤者の) 雨の日の通勤などに限られていた。

> これらの状況におけるバスの利用頻度をさらに向上するためには、目的となる行動自体を変容させる必要が有るため難しいと思われる。

→唯一、若い世代からバス利用の促進のために希望としてあがったのは、**飲みに行った後でも乗れる遅い時間のバス**であった。

- ・「お酒を飲んだ時とか、博多から戻った時とか、肝心の使いたい時に走ってない」(対象者 2)
- ・「飲んだ時は歩くのは億劫なので、バスに乗って帰りたい」(対象者 12)

1.3 バス利用に積極的な背景

- **路線・バス停までの距離など、バス利用の条件が同じ同居家族であっても、バス利用への温度差は大きい**：「自分はバスを利用するが、妻（夫）がバスを使っているのを見たことがない。そもそも選択肢に入っていないと思う。」（対象者4、10、14）といった意見や、逆に「自分はバスというのは考えたこともなかったが、そういえば夫の方がバスを身近に感じているかも」（対象者5）といった意見が多く聞かれた。
 - その背景を探っていくと、**バス利用に積極的な人にとっては「小さい頃からバスには乗り慣れており、バスは身近な存在」**である一方で、同居していてもバスを利用しない配偶者は「田舎出身なので、バスをあまり使ったことがないのではないか？」とのことであった。
 - ・「小さい頃からバスは不便な交通手段って思っていた。なので、日常生活の中で選択肢に入っていない」（対象者5）
 - ・「**バスを使うか使わないかは、慣れの問題だと思います**」（対象者7）
 - 対象者7の夫は、以前は全くバスを利用しなかった（「バスって頭が全くなかったみたい。とにかく不便って印象があったみたいで」）が、家族の勧めで最近利用し始めた。

(2) 子どものためのバス利用

1.1 小学生まで

- **子どもが小学生のうちには“積極的にバスに乗せたい”**と感じている親が多い：子どもが小さい時（小学校低学年頃まで）には、多くの親が“**わざわざバスで**”出かけている。そのモチベーションには、“**子どもが喜ぶ**”という側面と、“**教育のため（＝自立につながる）**”という側面が見受けられた。
 - **子どもにとっての楽しいイベント**：「子どもの“冒険的心理”を刺戟する」（対象者16）
 - ・「小さい頃は、バスでいろんなところに行っていた。お弁当をもって森林公園とか。初めて乗った時に、すごく楽しそうにしている。そのイメージがずっと残っている」（対象者11）
 - ・「子どもがバスに乗りがたがるんですね。楽しいみたい。」（対象者7）
 - ・「バスで行こうか、っていうと、ちょっとした買い物でも（子どもが）楽しそう。お出かけって気分なのかな？」（対象者11）

- ・「冒険的心理」というか。小さい頃はバスに乗せると喜んだ。いつもと違って、ちょっとした冒険の気分になる。切符を取って、両替をして…」(対象者16)

→小さな子(小学校低学年頃まで)を持つ親は、休みのたびに「今日はどこに連れて行こうかな?とプレッシャーを感じており、新聞のイベントコーナーなどをチェックしているとのこと。

- ・「できるだけいろいろな経験をさせてやりたかった。」(対象者16)

- ・「バスでの小旅行も、子どもと一緒に立派なイベント」(対象者16)

>教育的側面:「自立に繋がる」(対象者9、10)

- ・「勉強になるので、子どもと一緒にの時はわざわざバスを使う。習い事など、できるだけ自分で行けるようになってほしいから」(対象者7)

- ・(一人で乗らせると)「自立っていうのも一つ、あるでしょうね。いい勉強になると思う。」「子どもは帰ってきて、“どこからどこまで行ってきた”って嬉しそうに言ってますからね。」(対象者10)

- ・「マナー習得という意味で、公共の場で自分を律するいい訓練になっていたと思う。親としては、積極的に乗せたかった」(対象者14)

- ・「自立につながるのかなあ」(対象者9)

→子どもを対象とした“バス教室”には、多くの親がポジティブな反応。自分は乗り慣れていないので「(自分でわざわざ時間などを調べるのは面倒だが)誰かが調べて乗せてくれるのであれば(乗せてみたい)」といった反応も見られた。

- ・「乗せてあげたい気持ちはあるけど、行くところがないんで」「とにかく今の子は、バスに乗り慣れてないから…」とする一方で、「上の子の時は、部活で先生が全部調べて乗せてくれていた。そういうのは、いいですね」(対象者9)

1.2 小学生~中学生

●夏休みや冬休みの子どもを対象とした“乗り放題バス”を子どもが利用していたのは、小・中学生の子どもがいた対象者5人中2名であった。

>バスを利用している子ども:かなり積極的に自分であちこちバスを利用して行っている様子。親は、それを微笑ましく、頼もしく見ている。また、子どもが自分で行きたい場所に行っているから「助かるよね」とママ友とも話題になっていた。

・「(姉妹2人で) ゆめタウンに行ったり、おばあちゃんちに行ったりで、週2回ぐらい使ってると思う。」

→以前は、自身が送迎していたが「今年からは、2人で一緒に行くね、と。頼もしい」(対象者7・小学2年生、4年生の子ども)

・「子どもから、“みんな買うから、買って”と言われて(バスを買った)。学校まで行ったり、遠くの友達の家に行ったりしている。」

→「子どもたちが自分で行きたい場所に行ってくれるから、助かるよね、って話をママ友ともしている」(対象者5・中2の子ども)

>利用していない子どもの親：**バスの存在自体を知らなかった**対象者が3名中2名。しかし、「**利用してみたい**」と**ポジティブな反応**。「**子どもがバスを持っていたら、親も一緒に乗る機会が増える**」(対象者10)との意見も。

・「そういうのがあれば、夏休みの間は塾にもバスで通わせた。いろいろなところに行かせてたと思う」(対象者11)

一方で…

・「うちの子は、バスに乗り慣れてないんで…」(対象者9)と尻込みする親も

>子ども自身は、「普段はお小遣いが少ないから、タダで行ける自転車で移動している」が、「**乗り放題であれば、ちょっと遠くの友だちの家に行くなど、行動範囲が広がる**」。

1.3 中学生～高校生の子どもの送迎

●**雨の日などのイレギュラーな中高生の子どもの送迎は、親にとっては大きな負担ではなく、むしろ(手を離れつつある子どもとのんびり話せる)楽しい時間**であると思われる(本当に負担が大きい場合には、そもそも送迎をしていない?)。佐賀駅まででいいところを、ついつい小城高校まで送ってしまっているケースも(対象者16)

→**障害よりもモチベーションが大きい中、この行動を変えるのは、難しい**と思われる。

・「そんなに時間がかかることでもないし、むしろ送ってあげたい。娘とポツポツ会話するだけでも、自分にとっては楽しい時間」(対象者16)

・「たわいないこと、ちょっとしたことを話したりできる。」「帰りは、娘本人はバスで帰ってくることに抵抗はなさそうだが、都合つけば迎えに行きたい」(対象者5)

●一方で、**塾通いやクラブチーム通いといった定期的な送迎は負担**。**子どもの定期的な利用には、学割を適用して欲しい**との要望も聞かれた。

(3) 本人の楽しみとしてのバス利用（高齢者）

- 子どもが独立し、定年退職を迎える高齢者（60代～）にとっては、バスでの外出は再び楽しみなイベントに：目的地までバスで行ってその周辺を散歩するのが大きな楽しみとなっているケース（対象者 15）も。

＞風景や途中途中の停留所を楽しみ、子どもの“バスに乗るだけで非日常”とは、また違った楽しみ方をしている。「いざ乗ってみると面白い。楽しみ方を覚えれば、意外に楽しいのがバス」（対象者 15）

- ・「風景がすぐそば」で、「外を見ていると、今度はここで降りてみたいな、などと新しい発見があり、飛び降りて乗り換えるなども楽しい」（対象者 15）
- ・「停留所ごとに町の風景も違うし、意外な停留所名があったりするのも楽しみの一つ」（対象者 15）

＞リタイア後の高齢者は、ある意味時間を持て余しており、出かけるきっかけ・理由を求めていると思われる。

→今回のインタビューでも 60 代の対象者 2 名とも、JR 主催のウォーキングに参加していた。

- ・「佐賀に、“○○”ってバス停あるの知ってる？ ちょっと行ってみん？などと友達を誘ってバスで出かけることもある。連れて行くと、皆喜ぶ」（対象者 15）
- ・「スタンプラリーとかがあれば、参加してみたいと思う。近くでも行ったことがない場所はたくさんあるし、出かけるきっかけになる」「神社が好きなので、村の鎮守様でもいいから回ってみたい」（対象者 14）

◎調査結果をベースとした、今後への示唆

(1) 今後、中長期的にバスの利用を促進するには

- 「バスに乗るか乗らないかは、慣れの問題」(対象者7)という言葉通り、日常生活の中にバス利用が選択肢の一つとして入り込むことが重要であると思われる。また、「使ってみると、意外に使える」(対象者4)とのコメントからも、まずは“最初の利用”を後押しする、“利用のきっかけ”が必要。

(2) バス利用のモチベーションの高い群

- 現状の行動を変えてまで積極的にバスを利用するモチベーションが高い群は、以下の群：
 - > **小さな子どもを持つ親**：子どもの喜ぶ顔が見られるのであれば、車ではなくてわざわざバスを利用する。また、“バスに乗れること=子どもの成長”として、子供個人のバス利用にも喜びを感じる(=コストを負担しても良い)。
 - > **小学生(特に低学年)**：バスに乗るのが単純に嬉しい。バスに乗ることで、行動範囲が広がる。
 - > **60代などの元気な高齢者**：時間はあるため、どこかに出かけるきっかけが欲しい。また、歴史などにも興味を持ち、街歩き自体が楽しい。

(3) 今後に向けての施策案

- 上記のモチベーションの高い3群を対象とした、“利用のきっかけ”の提供が必要。
- 一方で、様々なニーズはあるものの、各種サービスの認知度は十分に高いとは言えないため、きっかけの提供によって最初の利用を促すとともに、よりお得にバスを利用できるサービスの認知度も上げていく取り組みが必要。
 - バス利用のモチベーションが高い群の、より積極的な利用を通して「佐賀県において、バスがより市民にとって日常の乗り物に」変化する長期的な取り組みに繋がるとと思われる。

資料Ⅳ 第2回佐賀県移動手段・交通に関するアンケート調査結果の概要

1. 調査目的

佐賀県における地域公共交通網形成計画策定のための必要なデータ取得及びタクシーをはじめとする公共交通の利用に向けた検討の一助とすることを目的とする。

2. 調査期間

平成28年10月～12月

3. 調査方法

層化無作為二段抽出法により抽出した対象者10000人へのアンケート調査（郵送法）

4. 回収サンプル数

2826票

5. 調査委託先

株式会社日本統計センター（アンケート分析は佐賀県において実施）

6. 調査結果の概要

(1) 1週間の交通移動状況回答から見た市町間 OD 表

O : 起点 D : 終点

O \ D	佐賀市	唐津市	鳥栖市	多久市	伊万里市	武雄市	鹿島市	小城市	嬉野市	神崎市	吉野ヶ里町	基山町	上峰町	みやき町	玄海町	有田町	大町町	江北町	白石町	太良町	県外	合計
佐賀市	3,337	33	51	34	7	24	20	170	4	145	34	3	6	23	2	4	4	41	42	2	189	4,175
唐津市	47	1,416	2	20	24	4	0	1	0	8	6	1	1	5	47	7	3	0	0	0	78	1,670
鳥栖市	71	2	878	0	4	2	2	5	0	25	37	55	8	35	0	0	0	0	0	0	261	1,385
多久市	49	20	0	205	5	21	0	53	0	0	0	0	0	0	0	1	10	14	6	0	2	386
伊万里市	18	53	0	1	701	44	0	0	5	5	0	0	0	0	5	50	0	0	0	2	57	941
武雄市	49	5	4	12	83	599	29	6	27	5	0	1	1	1	0	25	25	15	37	2	30	956
鹿島市	40	6	0	5	0	47	439	2	57	1	0	0	0	1	0	0	0	4	25	14	24	665
小城市	261	3	5	21	5	4	9	271	0	7	2	4	1	2	0	1	1	12	5	4	9	627
嬉野市	18	1	0	0	2	57	61	6	133	0	0	0	0	0	0	2	1	1	8	3	12	305
神崎市	193	2	12	5	0	1	2	1	0	223	24	0	21	7	0	1	0	0	1	2	41	536
吉野ヶ里町	69	6	21	0	0	0	0	1	0	36	189	6	57	45	0	0	5	0	0	0	37	472
基山町	19	2	111	0	0	0	0	1	0	5	4	189	1	9	0	0	0	0	0	0	171	512
上峰町	38	0	41	0	0	1	0	2	0	29	63	1	155	65	1	0	0	0	0	0	49	445
みやき町	23	1	67	1	0	3	0	1	0	16	31	8	31	197	0	0	0	0	0	0	88	467
玄海町	2	102	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137	0	0	0	0	0	6	252
有田町	9	8	0	0	54	32	4	0	2	0	0	0	0	0	0	300	0	1	1	0	40	451
大町町	35	5	1	6	3	60	11	10	7	1	1	0	0	0	0	2	71	57	9	1	9	289
江北町	80	5	1	21	6	15	7	12	0	6	0	0	0	0	0	1	19	194	65	0	16	448
白石町	64	2	3	7	6	35	38	17	7	7	1	0	0	0	0	1	2	46	261	2	8	507
太良町	18	0	0	0	5	11	61	1	5	6	0	0	0	0	0	0	1	3	0	231	18	360
県外	65	22	58	0	18	12	2	3	2	6	10	31	7	13	0	10	0	6	2	11	402	680
合計	4,505	1,694	1,255	338	928	972	685	563	249	531	402	299	289	403	192	405	142	394	462	274	1,547	16,529

(2) タクシー利用について

