

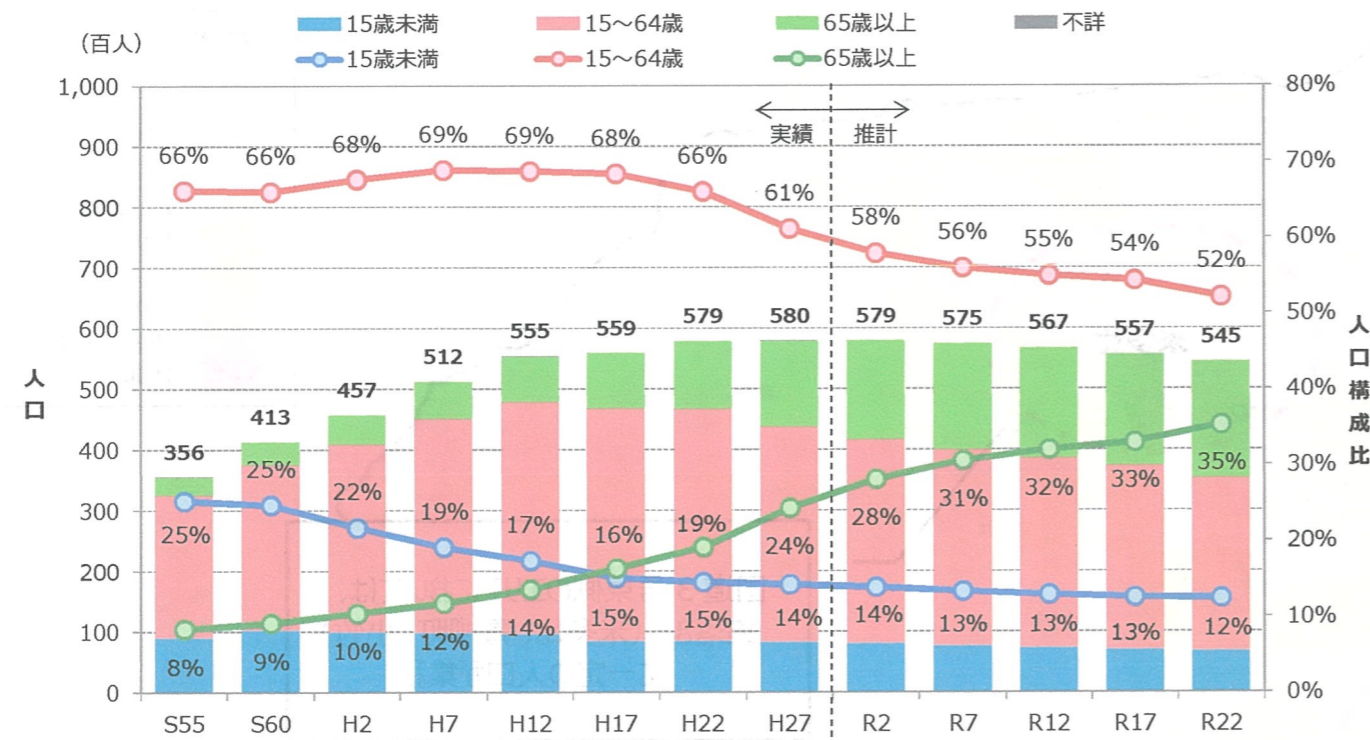
1. 地域特性の整理	1
1-1 人口	
1-2 施設分布	
1-3 移動特性	
2. まちづくりにおける公共交通の方針	8
3. 公共交通の現況整理	9
3-1 公共交通の運行状況	
3-2 公共交通の利用状況・運営状況	
4. 運行面からの課題等（交通事業者ヒアリング結果）	13
5. バスの利用実態（OD 調査結果）	13
5-1 調査概要	
5-2 調査票の回収状況	
5-3 系統別利用状況	
6. 市民アンケート調査結果	28
6-1 調査概要	
6-2 調査結果概要(一次調査)	
6-3 調査結果概要(二次調査)	

1. 地域特性の整理

1-1 人口・世帯数

1) 総人口

- 古賀市の総人口は H27 年次点で約 58,000 人 (R1 年現在時点で約 59,400 人) であり、増加傾向にある。
- 高齢化は進展しており、H17 年度には約 16% だった高齢化率が、10 年後の H27 年度には約 24% まで上昇しており、市民の約 4 人に 1 人が 65 歳以上となっている。
- 国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によれば、R2 年以降、総人口は減少に転じることが予想されており、今後約 20 年間 (R22 年) で総人口は約 54,500 人にまで減少することが推計されている。また、高齢化率は 35% 程度まで上昇すると推計されている。



資料：H27 年度まで…H27 年国勢調査
R2 年度以降…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (H30 年推計)」



▲校区区分図

2) 校区別人口

- 市内 8 つの校区別の人口は下図のとおり。

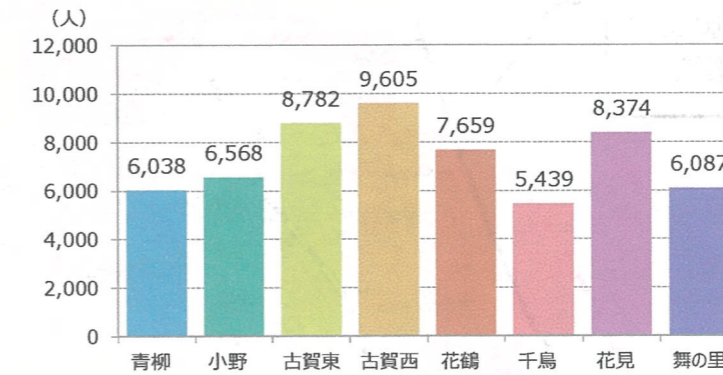


図 校区別人口

資料：住民基本台帳 (H30 年 7 月 1 日時点)

3) 校区別人口推移

- 校区別に直近 5 年間における人口の推移をみると、花鶴地域、古賀西地域、花見地域、古賀東地域においては H27 年度に比較し増加傾向にある。また千鳥地域においては H30 年度まで減少傾向にあったが、H31 年度に増加している。
- 一方、青柳地域、小野地域、舞の里地域においては減少傾向にある。

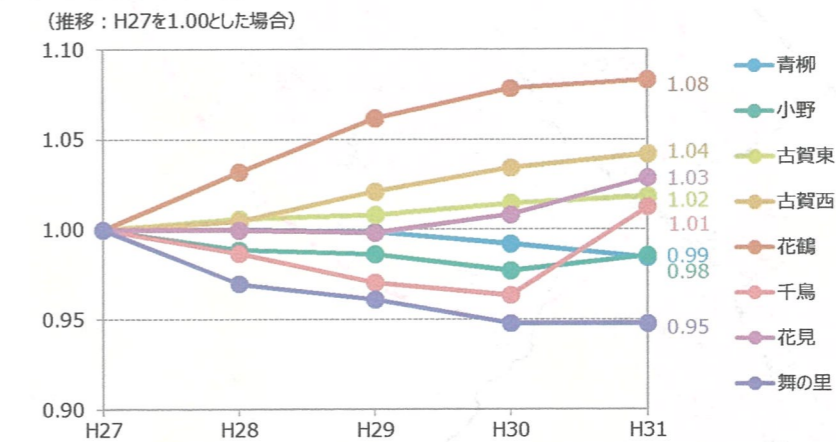


図 校区別人口の推移 (H27 年度~H31 年度)

資料：住民基本台帳 (各年 3 月末日、H31 のみ 7 月 1 日時点)

4) 高齢者世帯数

- H27 年度において一般世帯に占める高齢者単身世帯割合は 9.1%、高齢者夫婦世帯割合は 12.1% であり、高齢者世帯数及び一般世帯に占める高齢者世帯の割合は増加傾向にある。

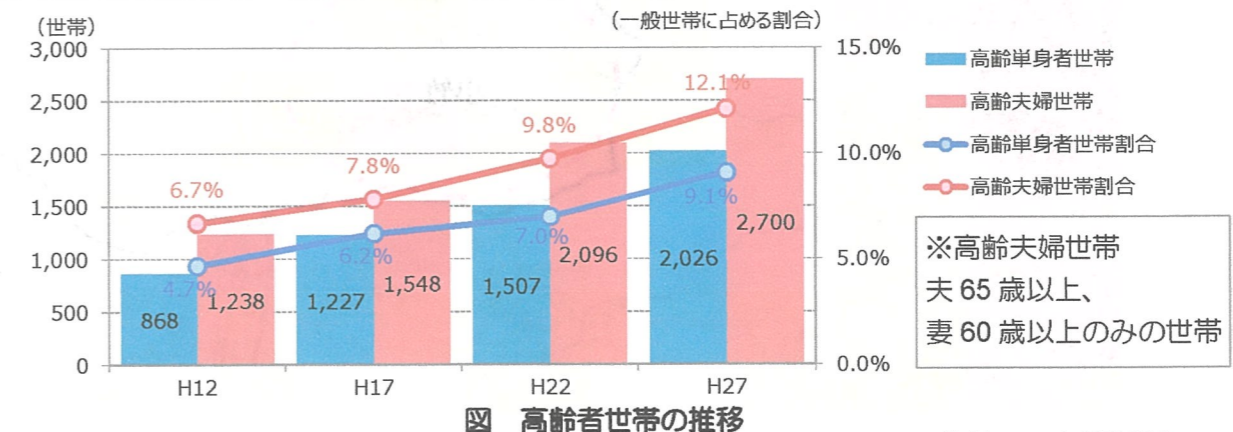


図 高齢者世帯の推移

資料：H27 年国勢調査

5) 人口分布

① 総人口分布

○ 古賀市の人口分布をみると、市街化区域に設定されている国道3号の西側（花見地域、舞の里地域、千鳥地域、古賀西地域、花鶴地域）に高い集積がみられる。

○ 市街化調整区域に設定されている国道3号の東側（古賀東地域、小野地域、青柳地域）においては、西側に比べると集積は低いものの、集落部（米多比、青柳町、小竹）に一定の人口の集積がみられる。

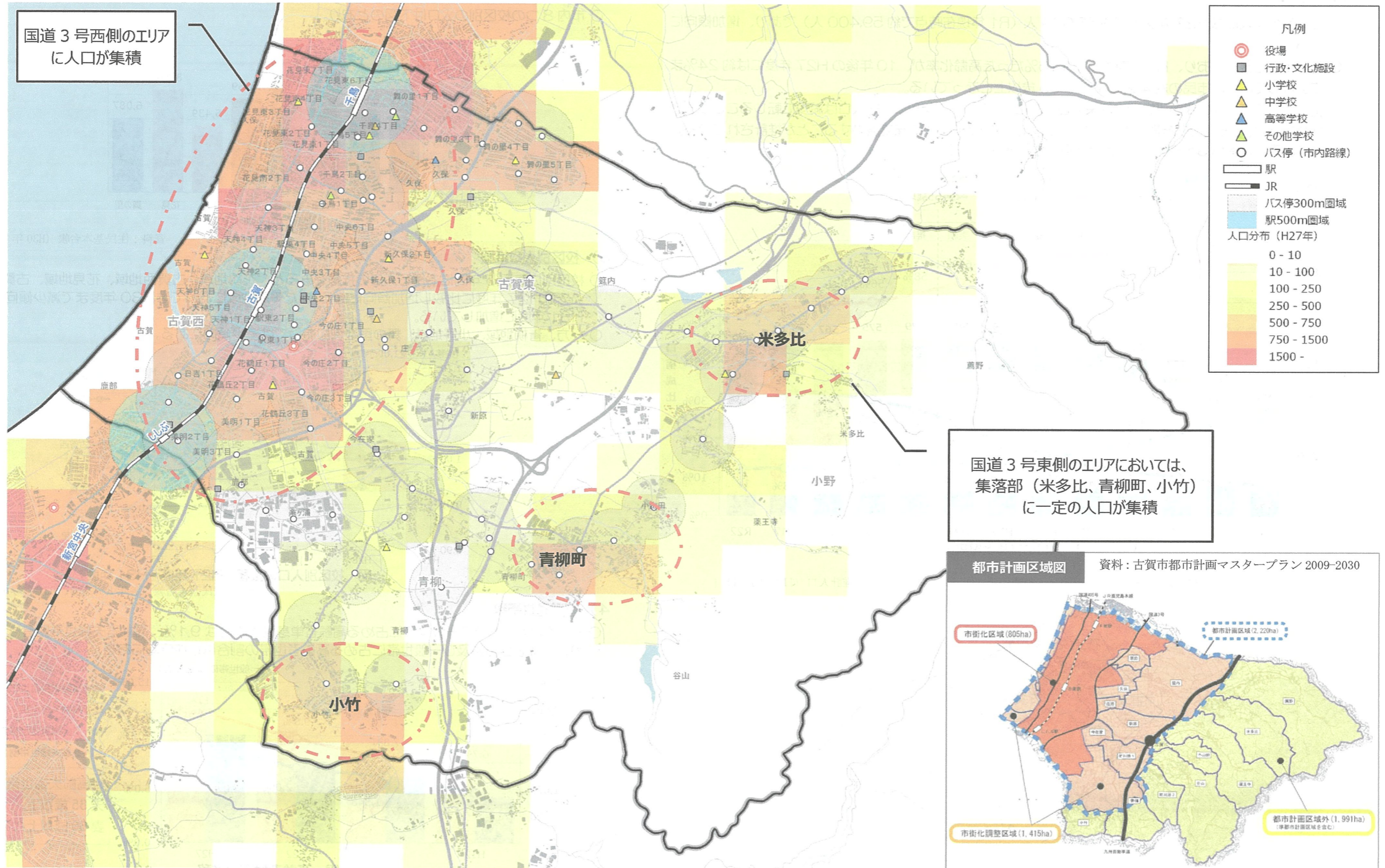


図 人口分布図（H27年）

資料：国土数値情報、H27 国勢調査

② 高齢者人口分布

- 古賀市の高齢者人口分布（65歳以上人口分布）をみると、①総人口分布と同様に国道3号の西側（花見地域、舞の里地域、千鳥地域、古賀西地域、花鶴地域）に高い集積がみられる。
- 国道3号の東側（古賀東地域、小野地域、青柳地域）においては、集落部（米多比、青柳町、小竹）を中心に低密度に分布している。

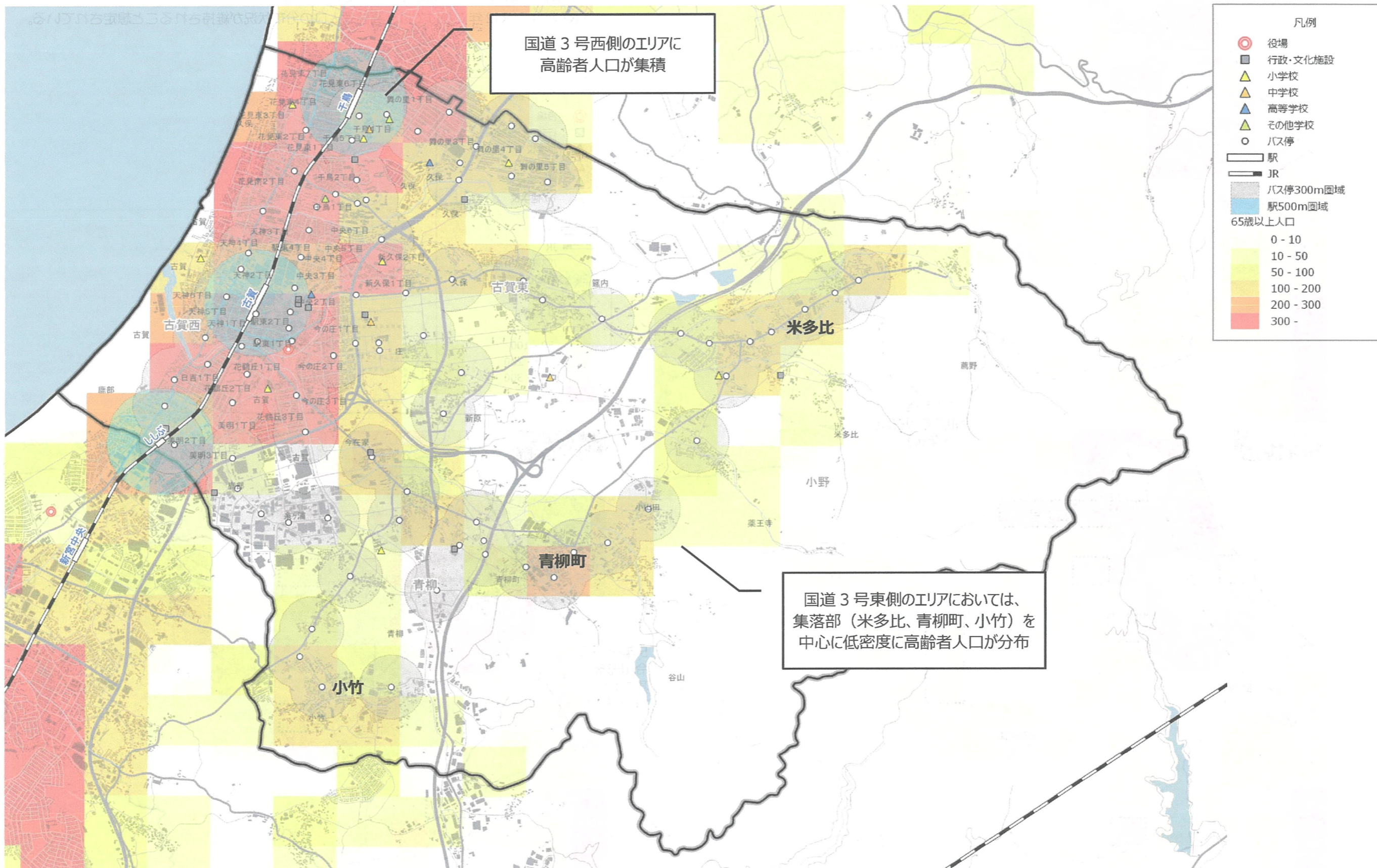
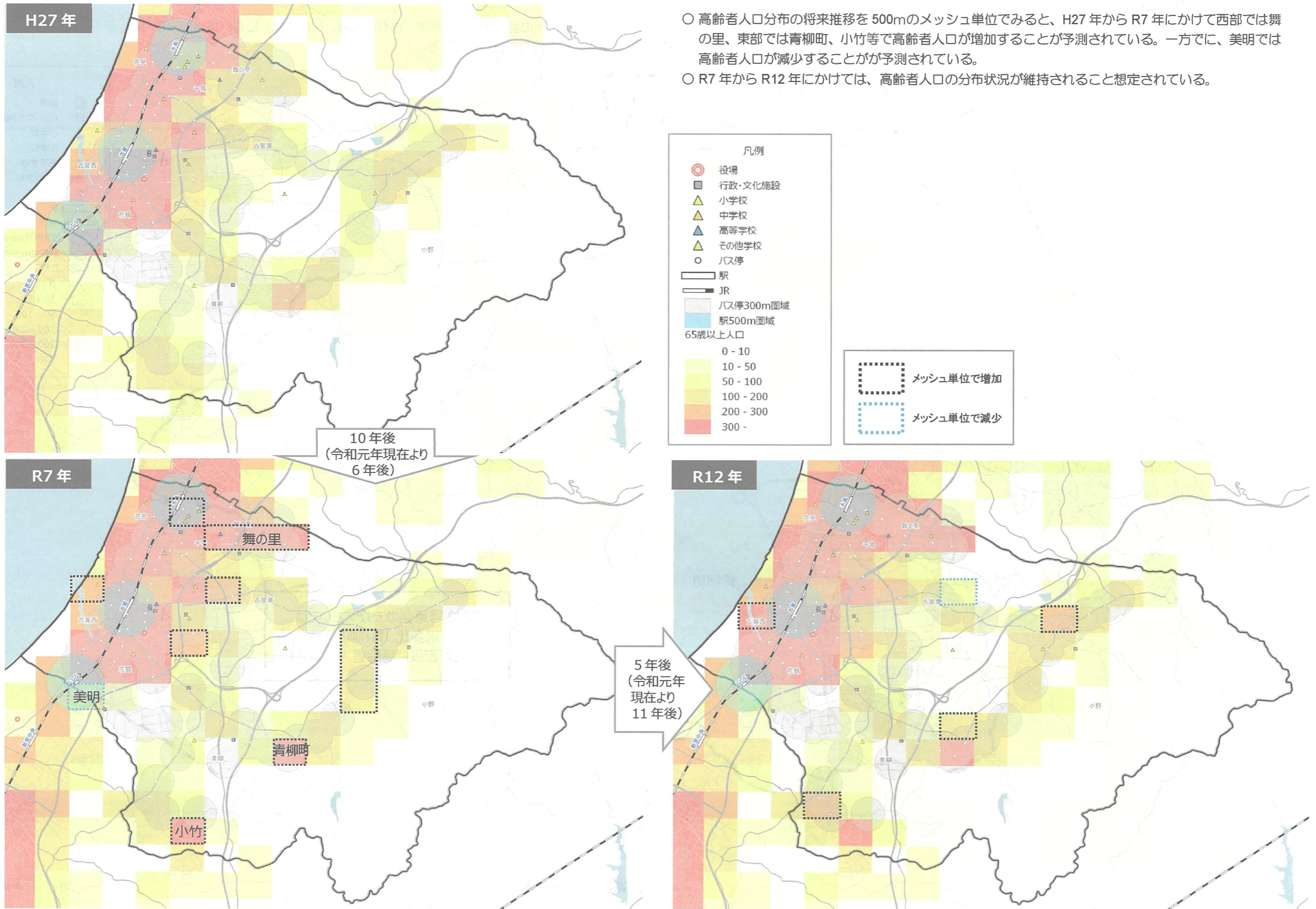


図 高齢者人口分布図（H27年）

資料：H27年国勢調査

③ 高齢者人口分布の推移 (H27年、R7年、R12年)



1-2 施設分布

1) 商業施設

○ 商業施設は国道3号沿線、国道495号沿線に多く集積しており、ほとんどの施設がバス停300m圏域に立地している。

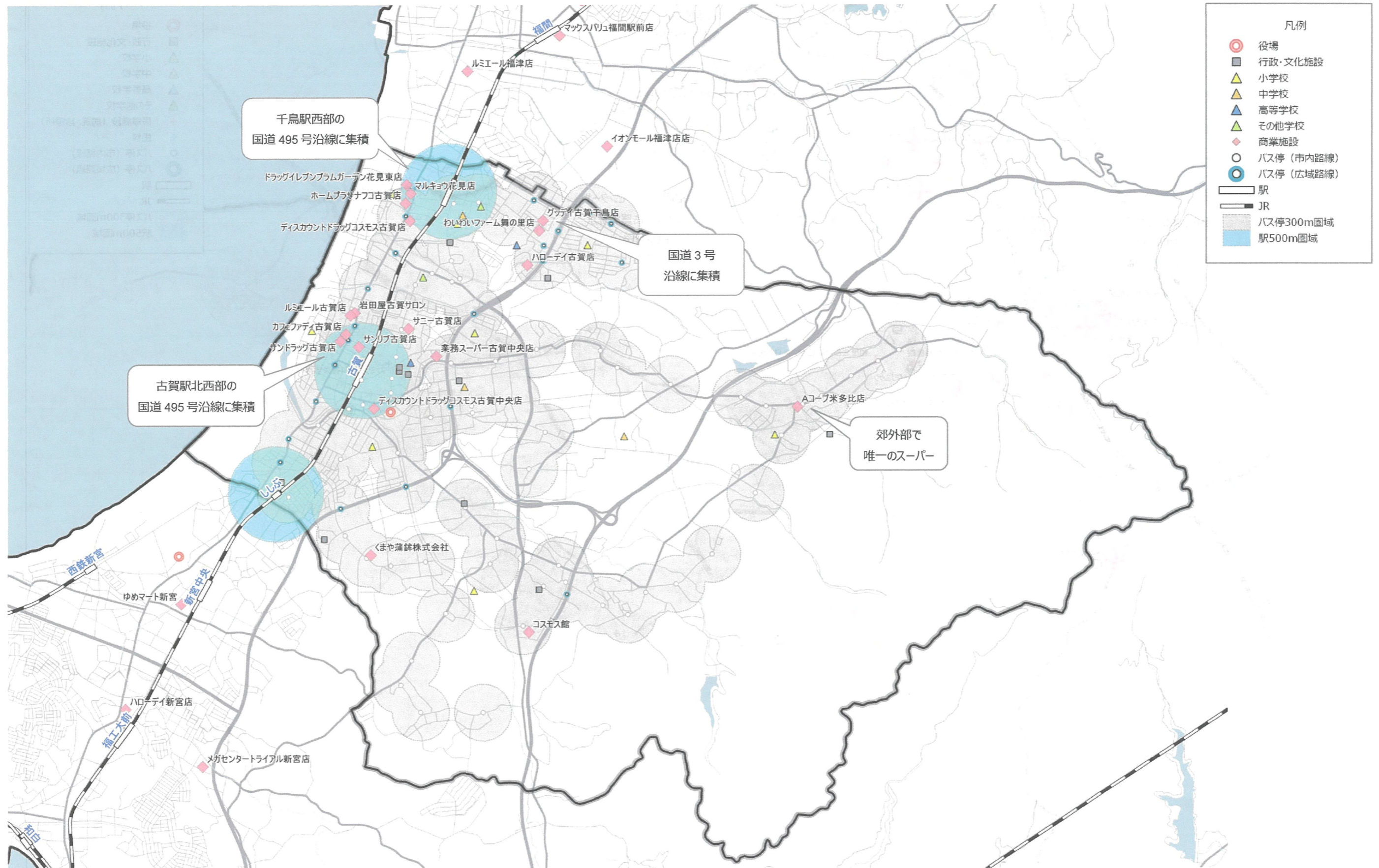


図 商業施設の分布

資料：iタウンページ、市民アンケート調査結果

1-3 移動特性

国勢調査による通勤、通学における移動特性は以下のとおり。校区別の買い物、特別な買い物、通院、通勤、通学時の移動特性は資料2を参照。

1) 通勤

- H27年国勢調査によると、市内には約27,000人の就業者が居住しており、そのうち約4割が市内で通勤し、5割以上が市外で通勤している。
- 市外の通勤先で最も多いのは福岡市で約7,300人が通勤しており、次いで新宮町（約1,900人）、福津市（約1,600人）、宗像市（約800人）となっている。
- 市外からの通勤者が最も多いのは福岡市で約4,000人で、他に福津市、宗像市、新宮町などから通勤してきている。
- 移動手段は自家用車が6割、鉄道が2割、自転車が1割となっている。

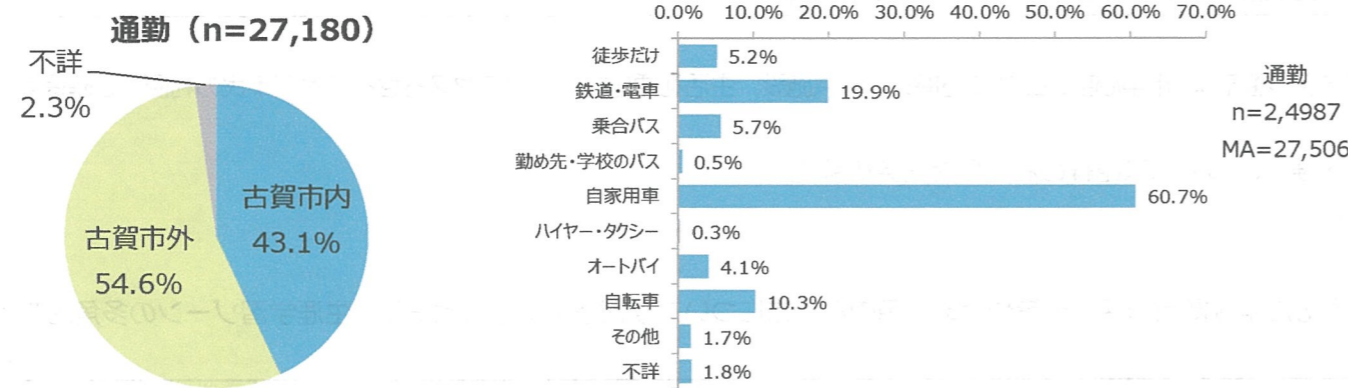


図 通勤による市内外の移動割合

図 通勤時の移動手段

2) 通学 (15歳以上)

- H27年国勢調査によると、市内には約3,000人の通学者（15歳以上）が居住しており、そのうち約3割が市内で通学し、約7割が市外に通学している。
- 市外の通学先で最も多いのは福岡市で約1,300人が通学しており、次いで福津市（約180人）、宗像市（約160人）となっている。
- 市外からの通学者が最も多いのは福岡市で約500人で、他に宗像市、福津市、新宮町などから通学してきている。
- 移動手段は鉄道が5割、自転車が3割強、乗合バスが1割強となっている。

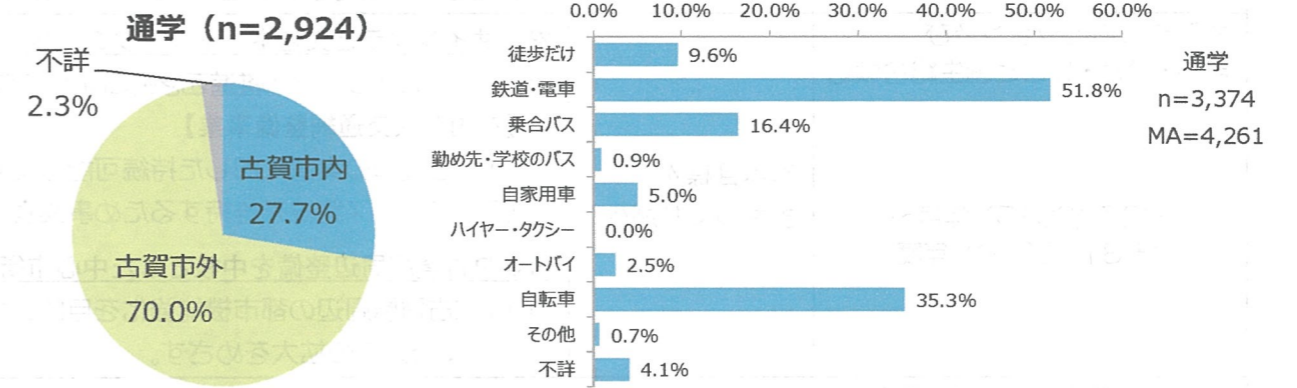


図 通学による市内外の移動割合

図 通学時の移動手段

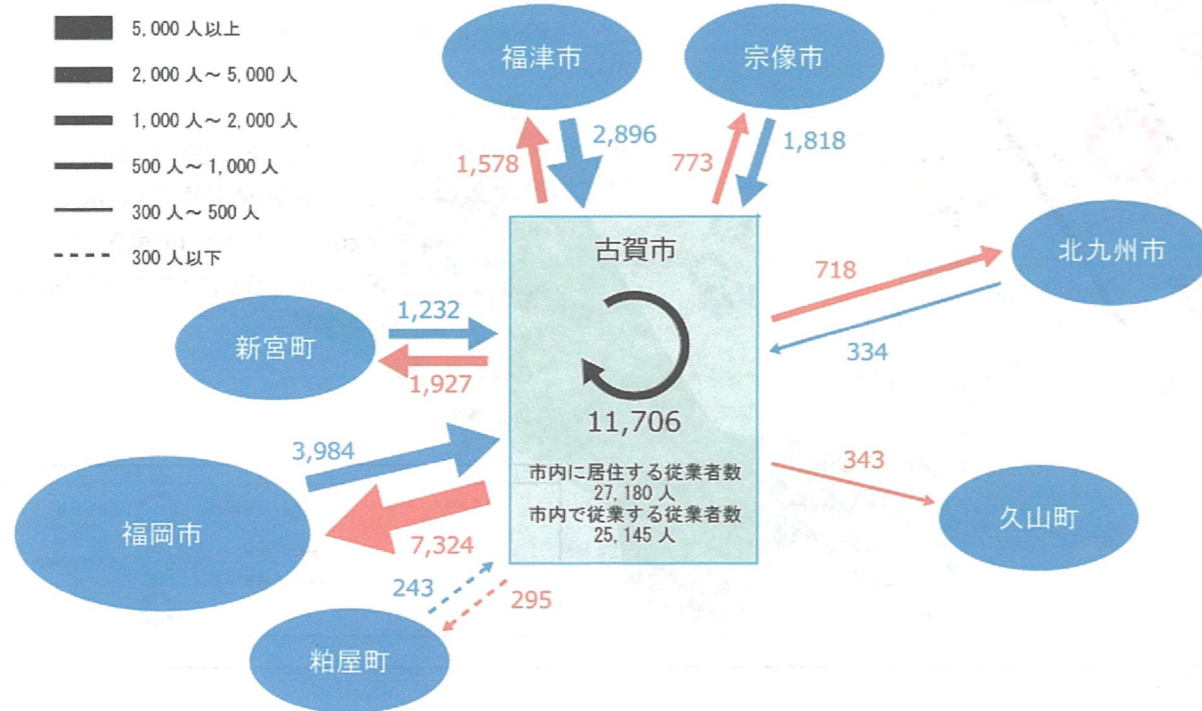


図 通勤による人口流動状況

※15歳以上の就業者。従業地「不詳」を含む。

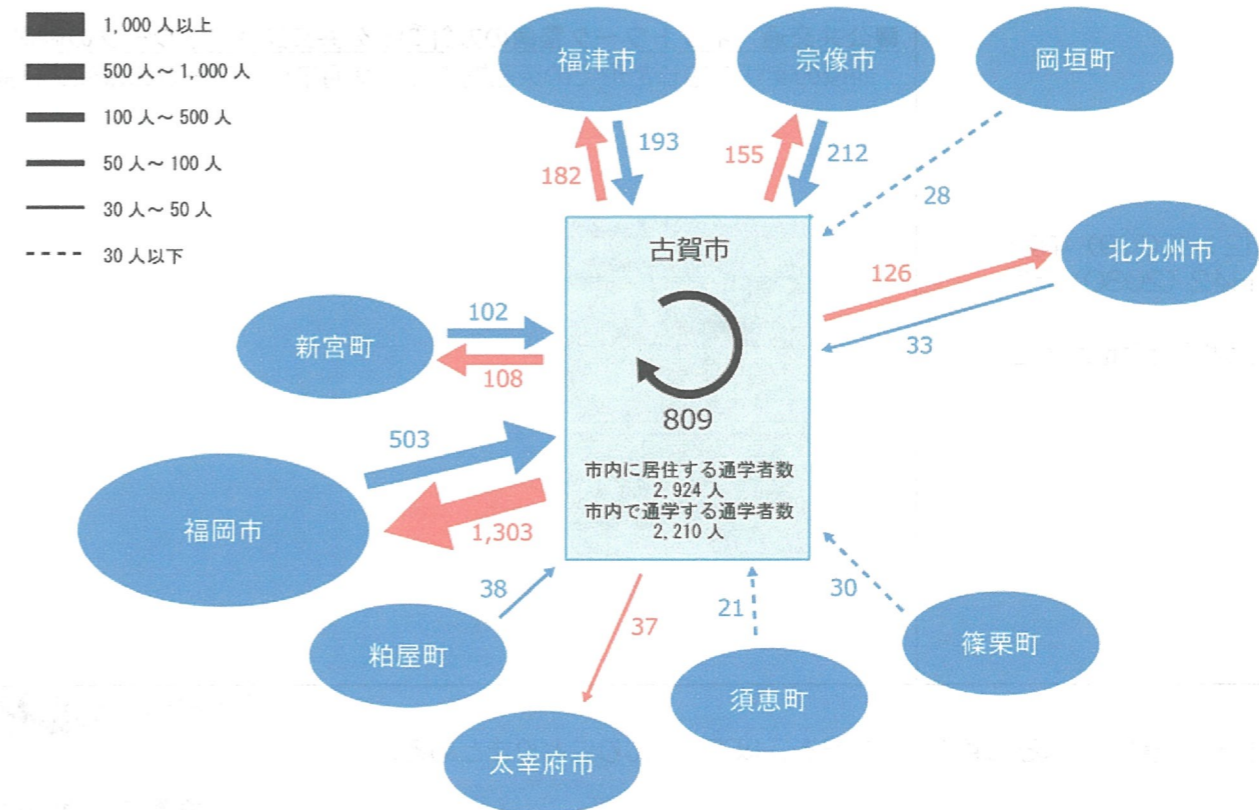


図 通学による人口流動状況

※15歳以上の通学者。従業地「不詳」を含む。

資料：市内外の移動割合、移動流動状況はH27年国勢調査、移動手段はH22年国勢調査

2. まちづくりにおける公共交通の方針

○ 上位・関連計画における公共交通に関連する方針・施策・目標は次のとおり。

上位・関連計画	公共交通に関連する方針・施策・目標
<p>第4次古賀市総合振興計画</p> <p>H24 (2012) 年度～ H33 (2021) 年度</p>	<p>土地利用の方針6) JR3駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”の推進 都市機能の充実や生活環境の整備、景観への配慮などにより、都市としての質と魅力を高めるとともに、JR駅周辺の整備や利便性の向上などにより駅前の活性化を図りながら、JR駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”を進める。</p> <p>基本目標4: 住みやすい生活環境の整ったまちづくり</p> <p>■ 良好な市街地・住環境の形成<良好な市街地の形成> ○ JR古賀駅周辺は古賀市の玄関口、中心拠点として魅力あるまちづくりに向けた土地利用を検討する。</p> <p>■ 交通環境の形成 <移動手段の確保> ○ バス路線の維持、利便性向上のための改善・利用促進 ○ 交通弱者を対象とし地域で取り組む移動サポートなどの支援、バス路線を補完するシステムの構築</p>
<p>古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>H27 (2015) 年度～ H31 (2019) 年度</p>	<p>基本目標4: まちづくり創生</p> <p>■ 公共インフラと交通ネットワークの維持 ○ コンパクトシティの推進を念頭に置き、市内公共交通を維持・継続し、市中心部の公共交通機関、公共施設、生活利便施設等へアクセスさせることで市民の利便性を確保する。 【市内公共交通網整備事業】 (1) 古賀市の実情に即した持続可能な交通体系の研究・検討、市内バス路線の利用促進啓発の強化 (2) 市内バス路線を維持するため事業者への支援を実施</p> <p>■ JR古賀駅周辺整備を中核とした中心市街地活性化 ○ JR古賀駅周辺の都市機能強化を目的とし、駅東口を含めた中心拠点の活性化策や土地利用のあり方について検討を進めるとともに、生涯学習ゾーンの多角的な活用と交流人口の拡大をめざす。</p>
<p>古賀市都市計画マスタープラン</p> <p>H21 (2009) 年度～ H42 (2030) 年度 (令和元年度改定予定)</p>	<p>■ 公共交通・ネットワーク整備の方針①: JR駅周辺の整備 JR駅へのアクセス強化、利便性の向上を図るため、接続道路や駐輪場、駅前広場などの整備を進める</p> <p>■ 公共交通・ネットワーク整備の方針②: 公共交通ネットワークの確保 地域の実状に応じた形での東西間の公共交通ネットワークの確保の検討</p> <div data-bbox="1454 976 2775 1701"> </div>

○ 上位・関連計画による公共交通の方針を、以下のとおりにとりまとめる。

JR駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”を支える公共交通ネットワーク環境の整備

古賀市・地域の実状に応じた形での、東西間のアクセス利便性を高める持続可能な公共交通ネットワークの確保

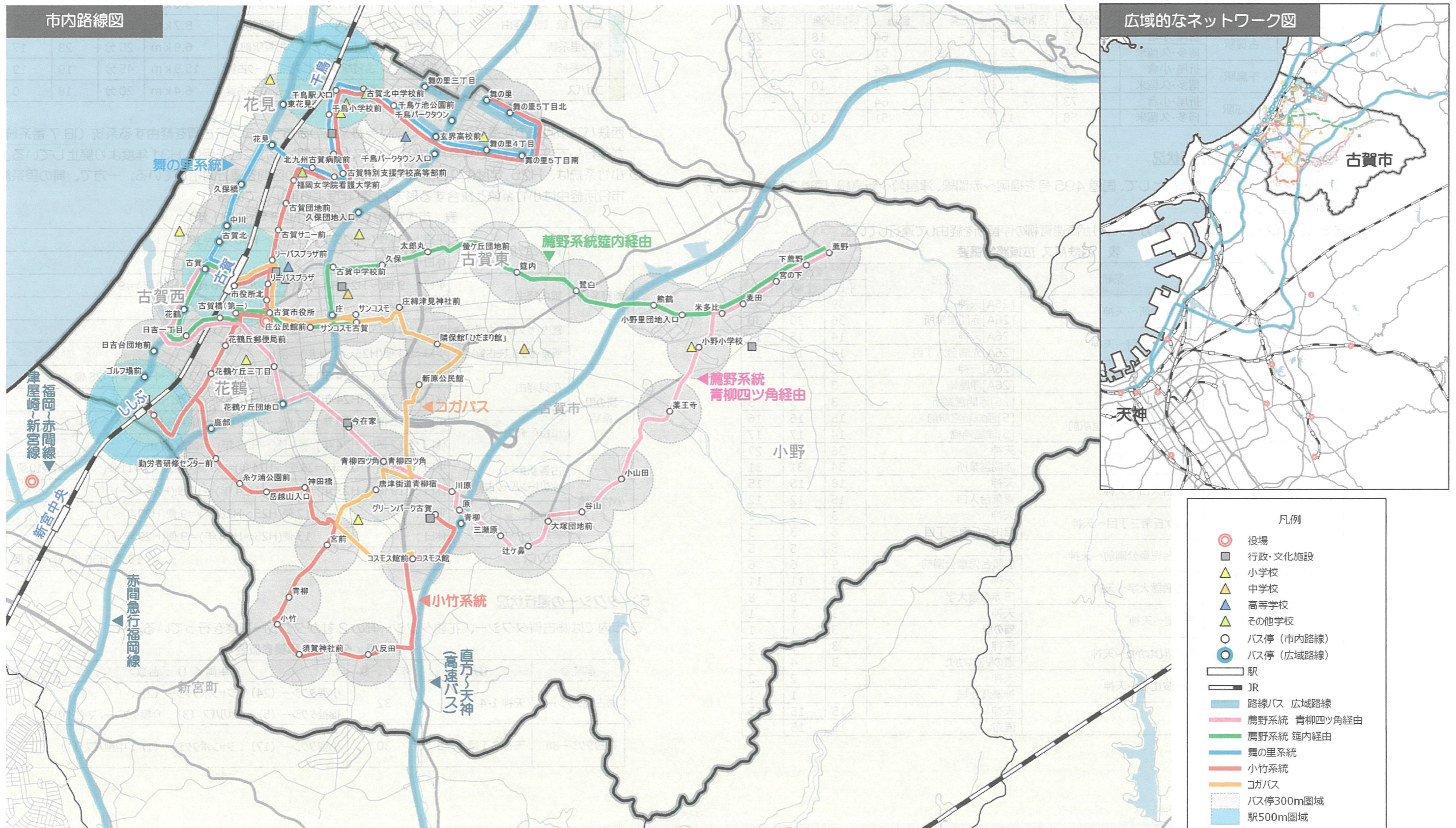
バス路線を補完する交通弱者を対象とした移動サポートなどのシステムの構築

3. 公共交通の現況整理

3-1 公共交通の運行状況

1) 公共交通ネットワークの状況

- 古賀市内には、JR 鹿児島本線、西鉄バスの高速バス及び広域路線バスが運行しており、福岡市をはじめ南北方向の市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワークが形成されている。
- 市内の公共交通としては、西鉄バスが運行する市内線が 4 系統運行している他、公共施設等を結ぶ路線としてコガバスが運行している。



2) 鉄道の運行状況

- 古賀市内には、JR 鹿児島本線が運行しており、福岡・久留米方面と折尾・小倉方面とを南北方向に結んでいる。
- 市内には古賀駅、千鳥駅、ししぶ駅の3駅が立地している。

表 鉄道概要

路線	停車駅	方面	運行便数					
			平日			土日祝		
			普通	区間快速	快速	普通	区間快速	快速
JR 鹿児島本線	古賀駅	折尾・小倉	73	45	-	64	18	28
		博多・久留米	58	29	29	51	29	29
	千鳥駅	折尾・小倉	73	-	-	64	-	-
		博多・久留米	58	11	-	51	10	-
	ししぶ駅	折尾・小倉	73	-	-	64	-	-
		博多・久留米	58	11	-	51	10	-

3) 西鉄バス 広域路線の運行状況

- 西鉄バスが運行する広域路線として、国道495号を福岡～赤間線、津屋崎～新宮線、国道3号を赤間急行福岡線が運行している。
- また、高速バスとしては高速バス【直方～天神】が高速青柳の停留所を経由して運行している。

表 西鉄バス 広域路線概要

路線	系統	行先	運行便数		
			平日	土曜	日祝
福岡～赤間線 津屋崎～新宮線	赤間営業所～天神	[26A]天神	39	33	33
		[26A]赤間営業所	36	30	30
	光陽台六丁目～天神	[26A]天神	14	15	11
		[26A]光陽台六丁目	14	15	11
	津屋崎～天神	[26A]天神	3	-	-
		[26A]津屋崎	3	-	-
赤間営業所～天神	[26]赤間営業所	3	3	3	
	津屋崎橋～西鉄新宮駅前	[5]西鉄新宮駅前	15	16	16
		[5]津屋崎橋	14	17	17
赤間急行福岡線	赤間営業所～天神	天神	36	27	27
		赤間営業所	34	31	31
	青葉台入口～天神	天神	18	15	15
		青葉台入口	15	12	12
	自由ヶ丘南三丁目～天神	天神	3	2	2
		自由ヶ丘南三丁目	6	3	3
	広陵台児童公園前～天神	天神	5	5	5
		広陵台児童公園前	9	6	6
	日赤看護大学～天神	天神	13	11	11
		日赤看護大学	11	8	8
	舞の里～天神	天神	3	1	1
		舞の里	3	1	1
道の駅むなかた～天神	天神	3	3	3	
	道の駅むなかた	3	4	4	
神湊波止場～天神	天神	-	2	2	
	神湊波止場	-	1	1	
高速バス【直方～天神】	天神	15	15	15	
	直方	15	15	15	

4) 市内路線バス（西鉄バス 市内線、コガバス）の運行状況

- 市内の路線バスとしては、西鉄バスが運行する市内線が4系統運行している他、公共施設等連絡バスとしてコガバスが運行している。

表 西鉄バス 市内線、コガバス概要

運行系統名	経路			キロ程	所要時間	運行便数	
	起点	主な経点	終点			平日	土日祝
薦野系統 青柳四ツ角経由	薦野	青柳四ツ角	古賀駅前	9.6km	26分	35	26
薦野系統 筵内経由	薦野	筵内	古賀駅前	8.7km	28分	9	6
舞の里系統	舞の里	花見	古賀駅前	6.9km	20分	28	17
小竹系統	舞の里	古賀駅東口	グリーンパーク古賀	15.9km	45分	19	19
コガバス	古賀駅東口	青柳四ツ角	グリーンパーク古賀	6.4km	20分	18	0

- 西鉄バス市内線の変遷をみると、以前は薦野系統のうちサンコスモ古賀を経由する系統（旧7番系統）が運行していたが、H30年8月よりコガバスが運行開始したことを受け、H31年度より廃止している。
- 小竹系統は、H25年度より古賀駅以北の舞の里までの区間を運行開始している。一方で、舞の里系統市役所経由は小竹系統と統合する形でH29年度より廃止している。

表 市内路線バスの変遷（H23年～H31年）

薦野系統	青柳四ツ角経由	平日：34便(～H28年)⇒31便(～H30年)⇒35便 休日：26便
	筵内経由	平日：9便(～H24年)⇒5便(～H28年)⇒6便(～H30年)⇒9便 休日：6便
	筵内・サンコスモ古賀経由	平日：4便(～H28年)⇒3便(～H30年)⇒廃止
	新原・サンコスモ古賀経由	平日：4便(H25～H30年)⇒廃止
舞の里系統	花見経由	平日：25便(～H24年)⇒17便(～H28年)⇒27便(～H30年)⇒28便 休日：17便(～H24年)⇒11便(～H28年)⇒17便(H29年～)
	市役所経由	平日：18便(～H24年)⇒6便(～H28年)⇒統合・廃止 休日：17便(～H24年)⇒4便(～H28年)⇒統合・廃止
小竹系統	古賀駅東口～グリーンパーク古賀	平日：20便(～H23年)⇒28便(～H24年)⇒16便(～H28年)⇒11便(～H30年)⇒10便 休日：19便(～H23年)⇒27便(～H24年)⇒10便(H25年～)
	舞の里～グリーンパーク古賀	平日：12便(H25～H28年)⇒9便(H29年～) 休日：13便(H25～H28年)⇒9便(H29年～)
コガバス		平日：15便(H30年～)⇒18便

5) タクシーの運行状況

- 市内では㈱古賀タクシー、花鶴タクシー(有)の2社がタクシー事業を行っている。

表 タクシー事業者概要

事業者	住所	ドライバー数	車両< >：台数>
㈱古賀タクシー	天神1-4-15	32	小型タクシー(24)、ジャンボタクシー(2)、福祉タクシー(5)、貸切バス(3)、介護タクシー、マイクロバス
花鶴タクシー(有)	天神2丁目1-5	30	小型タクシー(17)、ジャンボタクシー(1)、中型バス(1)

3-2 公共交通の利用状況・運営状況

1) 鉄道の利用状況

○ 市内各駅のH30年度における1日当たりの乗車人数は、古賀駅で6,864人/日、千鳥駅で3,814人/日、ししぶ駅で1,592人/日となっている。

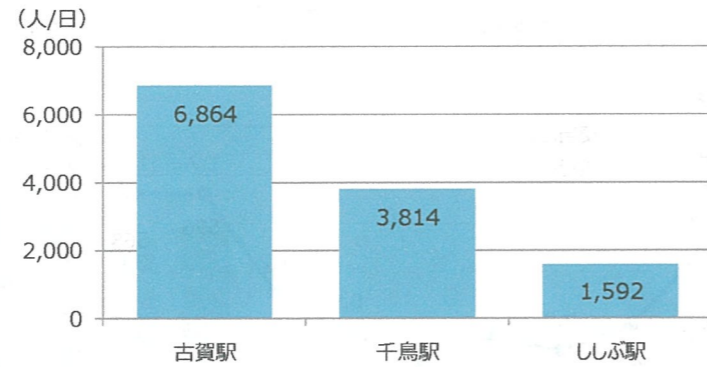


図 1日当たりの駅別乗車人数 (H30年度)

資料：JR九州旅客鉄道株式会社HP 駅別乗車人員 (2018年度)

○ 西鉄バス 市内線及びコガバスの古賀駅バス停利用者の割合をみると、古賀駅での乗降は各系統において全乗降の2割～3割を占めており、バス利用者の主要な目的地となっている。

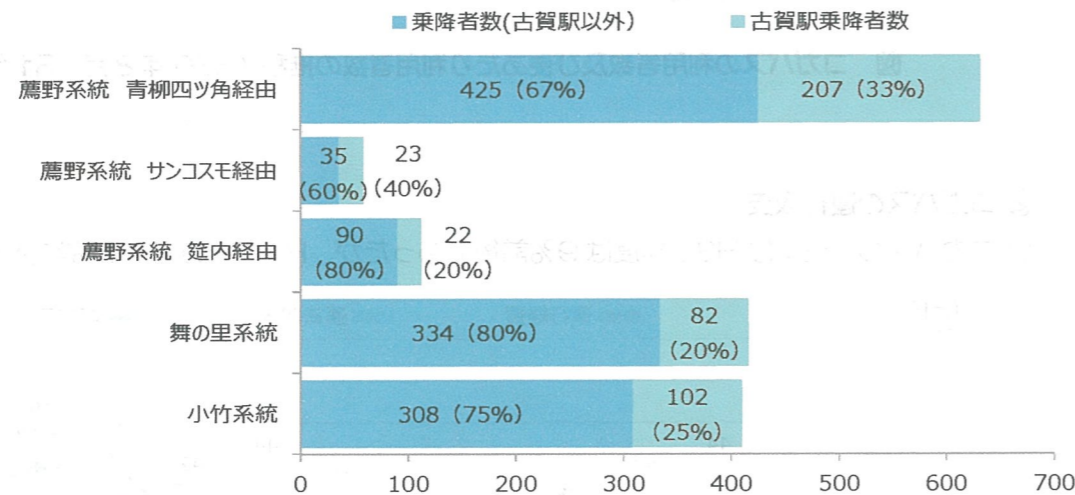


図 西鉄バス市内線における古賀駅バス停利用者の割合 (H29年)

資料：H29年乗降調査結果

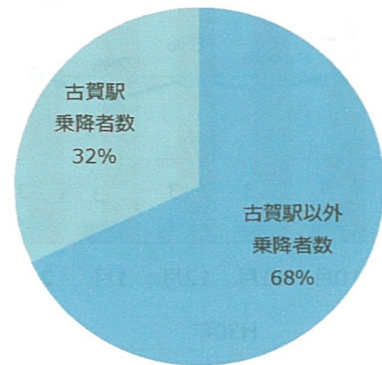


図 コガバスにおける古賀駅バス停利用者の割合 (H30年8月～R1年6月)

資料：古賀市

2) 西鉄バス 市内線の利用状況・運営状況

① 西鉄バス 市内線の利用者数(推計値)

○ 西鉄バス 市内線の利用者数はH30年度で約25万人であり、過年度と比較すると微減傾向にある。



図 西鉄バス市内線の系統別利用者数の推移 (H23年～H30年)

※各系統の利用者数は運行距離に応じて勘案した推計値である。
資料：庁内資料

② 西鉄バス 市内線の利用者数の推移(推計値)

- 西鉄バス 市内線の利用者数の推移をみると、H25年度に運行区間が延伸した小竹系統や舞の里系統では利用者数が増加に推移している。
- 薦野系統青柳四ツ角経由においては利用者数は横ばいに推移している
- 薦野系統筥内経由においては、H27年度以降減少に推移している。

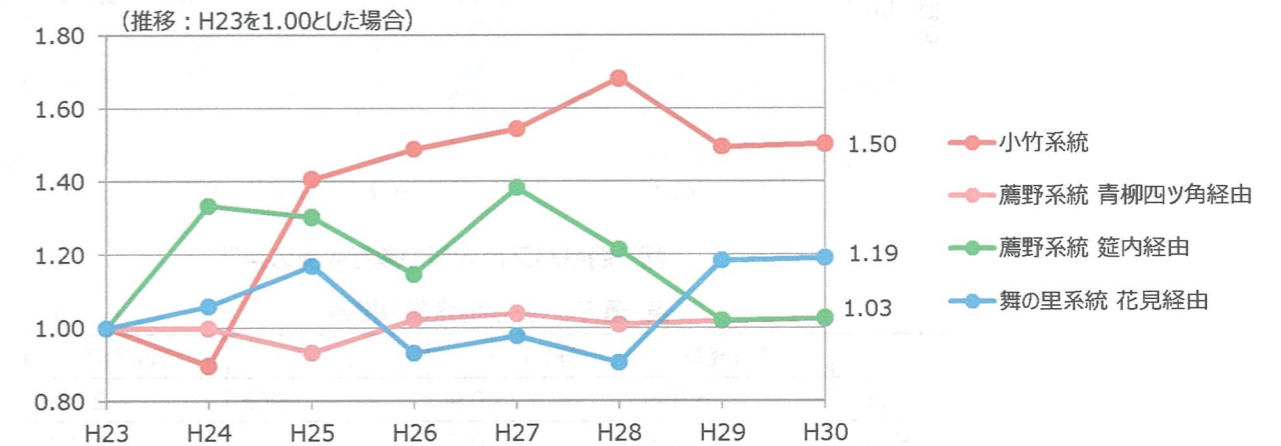


図 西鉄バス市内線の系統別利用者数の推移 (H23年を1.00とした場合)

※各系統の利用者数は運行距離に応じて勘案した推計値である。
資料：古賀市

○ H30 年度における系統別年間利用者数及び便あたり利用者数をみると、薦野系統青柳四ツ角経由では 9.5 人/便、小竹系統では 8.9 人/便、舞の里系統では 7.2 人/便、薦野系統筵内経由で 5.4 人/便となっている。

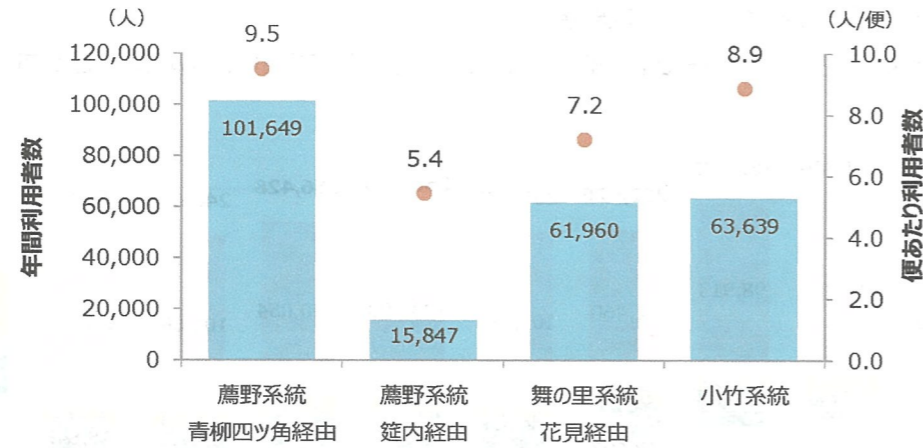


図 西鉄バス市内線の系統別利用者数及び便あたり利用者数 (H30 年)

※各系統の利用者数は運行距離に応じて勘案した推計値である。
資料：古賀市

③ 西鉄バス 市内線の運行収支

○ 西鉄バス 市内線の運行収支状況を見ると、運行経費は増加傾向にある一方、運行収入は減少傾向であり、収支率は 50%を下回るまでに低下している。
○ 赤字額は微増傾向にあり、市の負担額（補助額）も増加の幅は小さいものの、増加傾向にある。

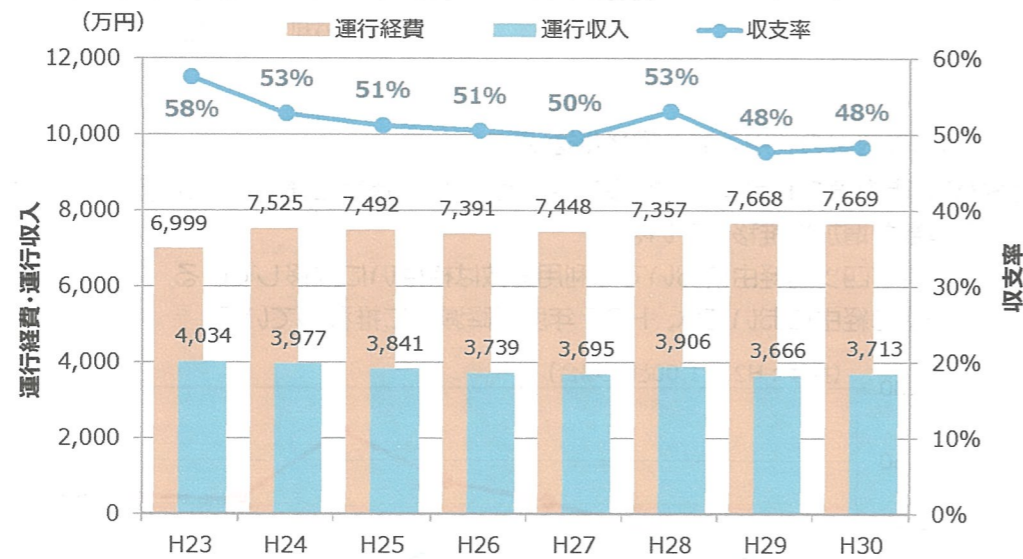


図 西鉄バス市内線の運行収支の推移

表 運行収益・補助金額の推移 (万円)

	運行経費	運行収入	赤字額	補助金額
H23	6,999	4,034	2,965	2,888
H24	7,525	3,977	3,548	3,429
H25	7,492	3,841	3,651	3,560
H26	7,391	3,739	3,652	3,652
H27	7,448	3,695	3,753	3,733
H28	7,357	3,906	3,451	3,451
H29	7,668	3,666	4,002	3,938
H30	7,669	3,713	3,956	3,956

3) コガバスの利用状況・運営状況

① コガバスの利用者数

○ コガバスの利用者数は R1 年 4 月に増便したこともあり、増加傾向にある。
○ 利用者は 70 歳おでかけバス利用者等が約 6 割、中学生以上の一般利用者が約 4 割となっている。

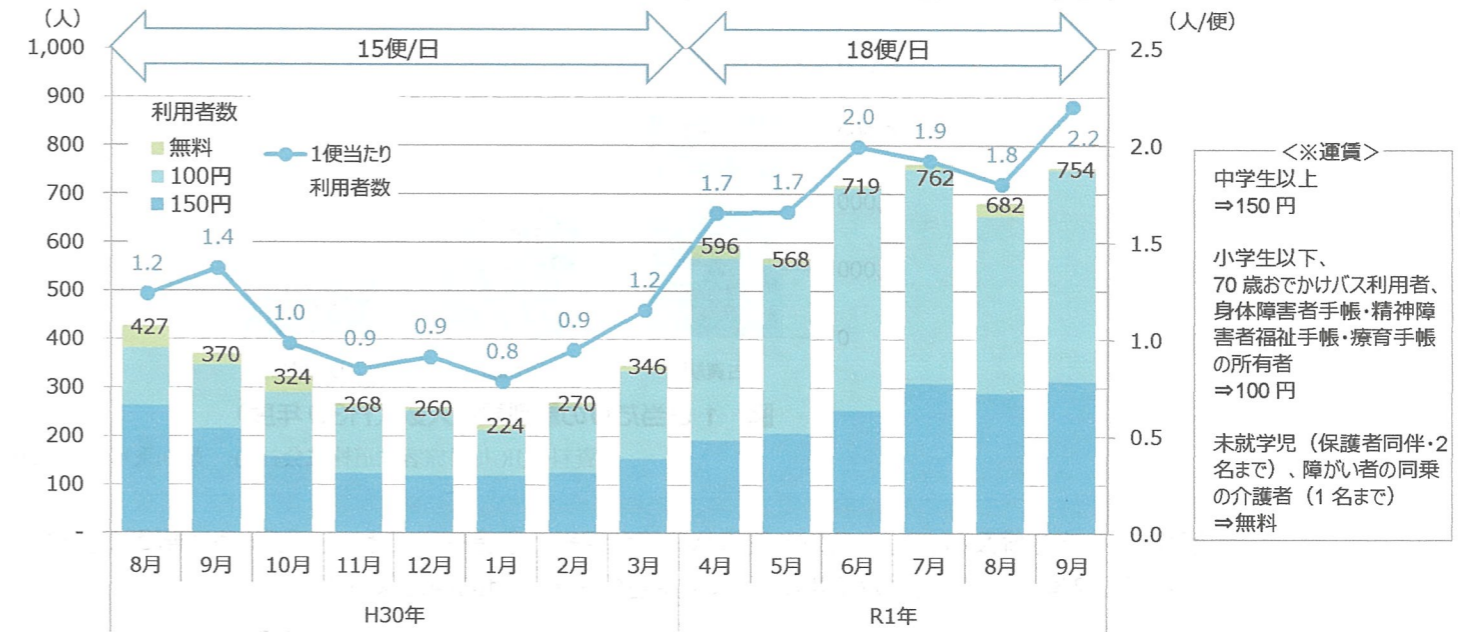


図 コガバスの利用者数及び便あたり利用者数の推移 (H30 年 8 月～R1 年 9 月)

資料：古賀市

② コガバスの運行収支

○ コガバスの収支率は H30 年度は 9%前後であったが、R1 年度から 18%前後までに向上している。

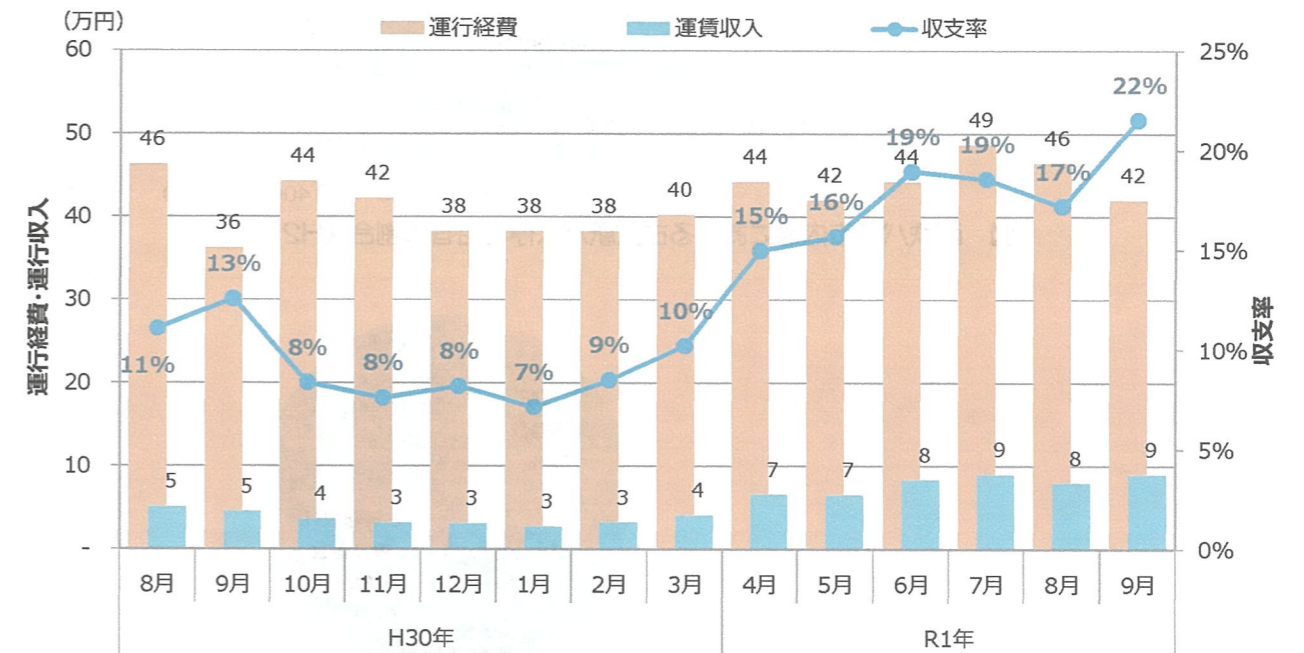


図 コガバスの運行経費と収支率の推移 (H30 年 8 月～R1 年 9 月)

資料：古賀市

4. 運行面からの課題等（交通事業者ヒアリング結果）

○ 西鉄バス 市内線をはじめ、高速バス、広域路線バスの運行事業者である西鉄バス、コガバスの運行事業者である古賀タクシーを対象に、ヒアリングを実施した。ヒアリング結果の概要は次のとおり。

【西鉄バス（高速バス、広域路線バス、市内線）】

- 高速バス、広域の路線バスは古賀を中心とした利用特性ではない。
- 市内線については駅までの移動手段が主要となっている。
- 舞の里系統のみ病院への移動特性が見られる。
- 道路環境が変容しており、ルートの最適化に向けた見直しが必要。
- 働き方改革により、一人当たりが働ける時間も限られてくる。その上、ドライバーは減少傾向にあるため、必然的にリソースは縮小せざるを得ない。
- 「面的」で「誰もが」「どの地域でも」利用できるというサービスは成り立たない。
- これまで実施してきた利用促進事業が利用に結びついているような実感は小さい。
- 一部の路線では利用者数に対し車両サイズが余剰となっている。需要の最大量を踏まえ、コガバス等への移行も念頭に、車両サイズ、運行形態の見直しを図るべき。

表 路線別特性

	運行状況	利用行動パターン
高速バス	・ 市内からの利用者はほとんどいない	（所有しているデータからは「青柳」に特定した乗降実態は判明できない）
広域路線バス	・ 他市町を結ぶ路線であり、市内からも利用されている。	福岡・天神までの利用
市内線	・ 昼間の高齢者の利用と朝夕の通勤・通学利用が中心 ・ 昼間は利用が少ない ・ 市内の施設ではなく、駅までのフィーダーとして利用	【薦野系統】 ・ 駅、花鶴、舞の里、薦野、米多比、大塚団地前等住宅団地がある地域での利用が中心である。 ・ 花鶴団地はかなり古く、建て替えが進んでおり、今後利用されるかはわからない。 【舞の里系統】 ・ JRから乗り継いで病院（北九州古賀病院、福岡東医療センター）に向かう利用が多い。 【小竹系統】 ・ ししぶ駅利用者が中心で、次いで古賀駅利用者が多い。 ・ それ以外の停留所では、特に利用が集中している地点はなく、少しずつ利用があるという程度である。

【古賀タクシー（コガバス）】

- 利用者は70歳以上が62%、午前便の利用が72%
- 利用の多い地点は古賀駅 33%、サンコスモ 20%、庄公民館前 10%
- 以前は駅に接続していなかったが、駅に接続させたことで利便性が向上した。
- 過密ダイヤで遅延が発生しているとともに、ドライバーの休みがとれない状況となっている。利用者は高齢者が多いことから、乗降にも時間がかかることも踏まえ、余裕のあるダイヤ設定が必要。
- 利用者から乗り降りが大変との意見があり、手すりを増設する、乗降口の段差解消する等対策が必要。
- 工業団地で従業員の送迎を行っている。企業は他企業の従業員との情報交換を避けるため、企業合同での送迎は避ける傾向にある
- 今後はスマートフォンを利用した予約サービスの導入などを考えてみてはどうか。病院の予約から送迎の予約まで一元的にできるようになればよい。
- 利用者の買い物先としてはルミエールやコスモス、ハローデイなど。サンリブは高齢者には広すぎる。
- 庄の公民館は2つの病院（やの循環器科内科クリニック、かい整形外科医院）の中間地点にあり、病院の利用者が乗車している。
- 新宮町のコミュニティバスは車庫に戻る際に古賀市内を通過している。今後は地域の垣根を越えて使えるリソースを共有すべき

5. バスの利用実態（OD 調査結果）

5-1 調査概要

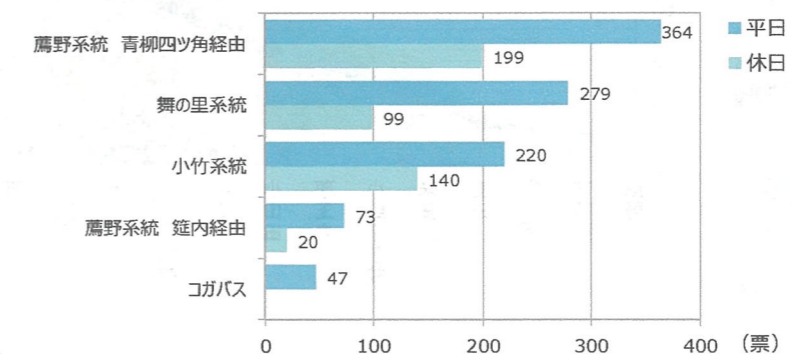
○ 本調査は、市内を運行する西鉄バス市内線及びコガバスを対象に、それぞれの路線における利用者の利用実態（利用者属性、利用目的、利用頻度、行先等）や、運行時間による利用の多寡等を把握することを目的に実施した。

表 調査概要

対象路線	西鉄バス市内線 3系統 4路線、コガバス 1路線 ①薦野系統 青柳四ツ角経由 ②薦野系統 筵内経由 ③舞の里系統 ④小竹系統 ⑤コガバス		
対象者	バス利用者全員 ※複数回利用の場合でも調査対象とする（毎回調査）		
調査日程	平日 9月25日（水）（西鉄バス、コガバス） 土日祝日 10月13日（日）（西鉄バスのみ）		
調査方法	調査員が車両に乗り込み、調査カードを利用者に直接配布・回収する。		
調査項目	設問	選択肢	設定の狙い
	回答者の性別	①男性 ②女性	・ 個人属性の把握
	このバスの利用目的は？	①通勤 ②通学 ③通院・通所 ④買い物 ⑤観光 ⑥私用・その他	・ 利用目的の把握
	今回の外出の目的地は？	①古賀市内 ②古賀市外	・ 目的地の把握
	このバスの直前・直後に他の交通機関への乗り継ぎは？	①鉄道（JR） ②西鉄バス 広域路線 ③西鉄バス 市内路線 ④コガバス	・ 公共交通の乗り継ぎ実態の把握
	運賃の支払い方法は？	①現金 ②ICカード ③古賀市 70歳おでかけバス 100円 ④通勤・通学定期券 ⑤ランドパス 65 ⑥その他	・ 支払方法の把握
	最近30日以内にこのバスをどのくらい利用しましたか？	①17日以上（週5日～ほぼ毎日） ②9～16日程度（週3～4日程度） ③4～8日程度（週1～2日程度） ④1～3日程度（週1日未満）	・ 利用頻度の把握
	あなたの年齢は？	①～15歳 ②16～18歳 ③19～39歳 ④40～64歳 ⑤65～69歳 ⑥70歳以上	・ 個人属性の把握
	あなたのお住まいは？	①古賀市内 ②古賀市外	・ 個人属性の把握

5-2 調査票の回収状況

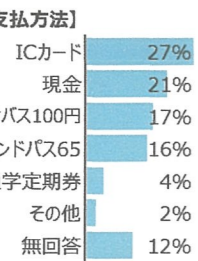
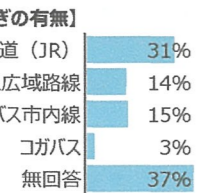
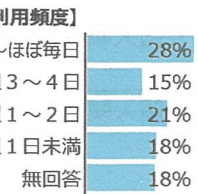
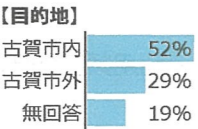
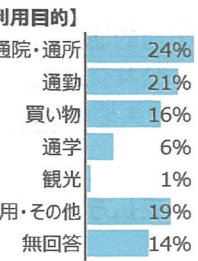
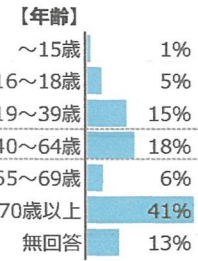
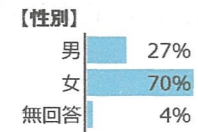
○ 平日の調査において983票、休日の調査において458票を回収した。



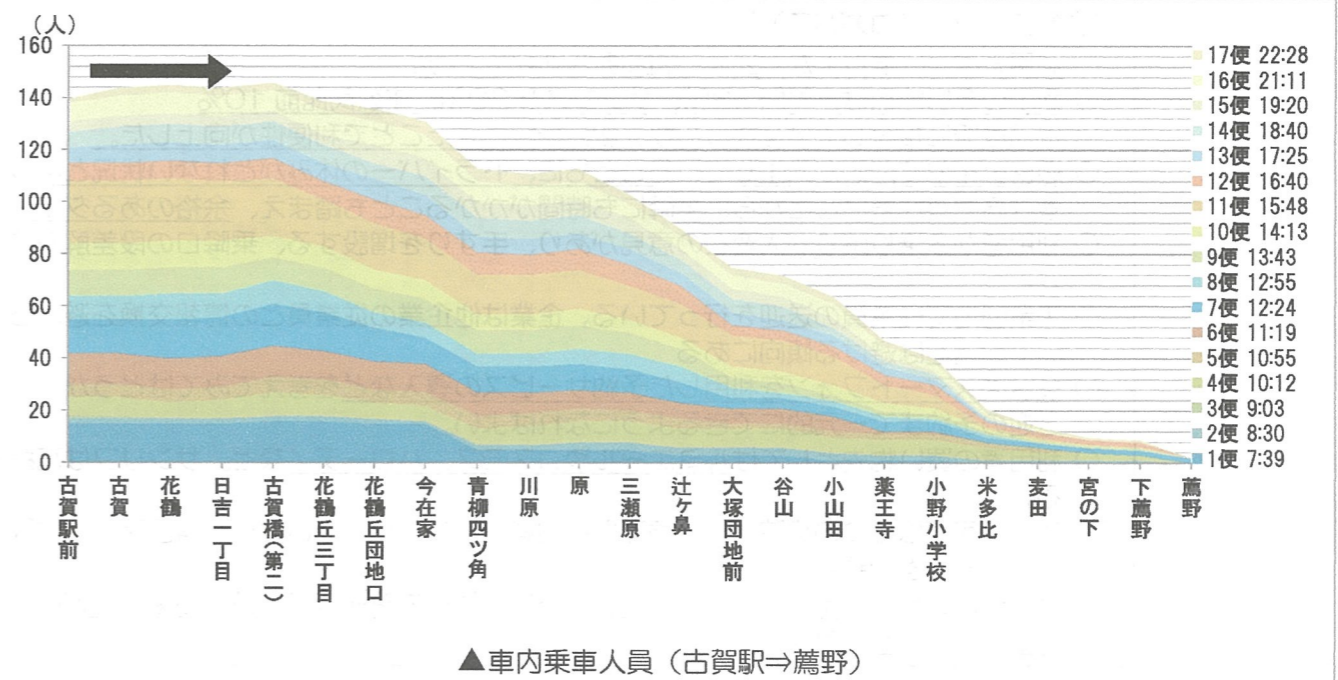
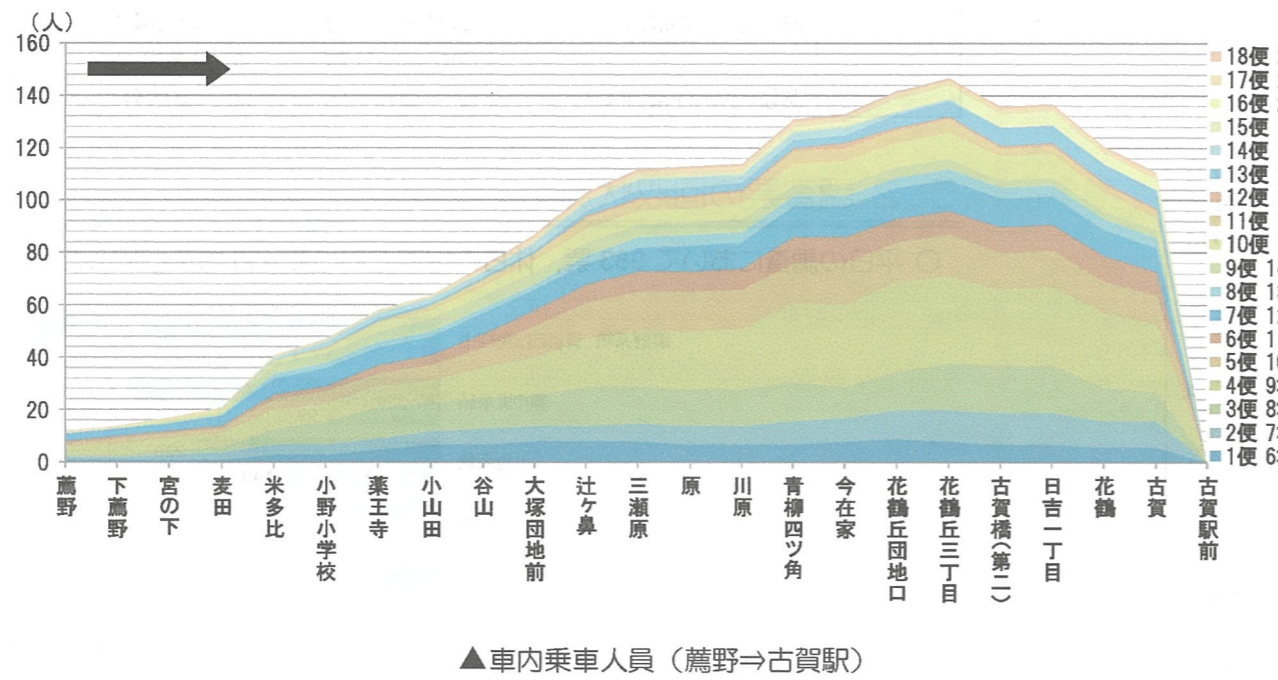
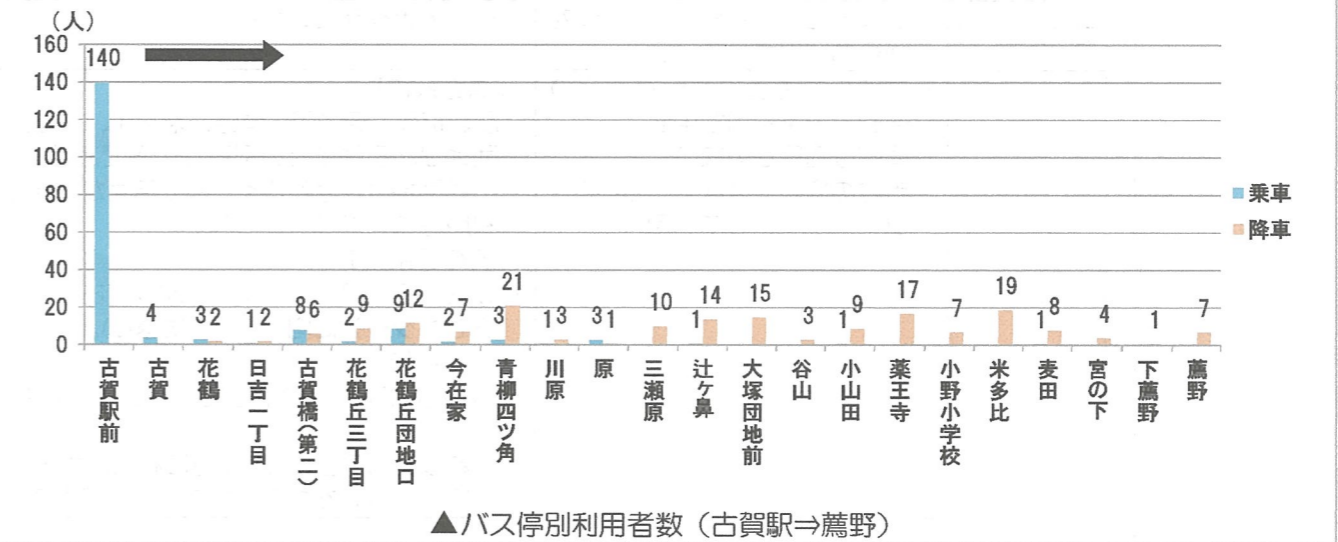
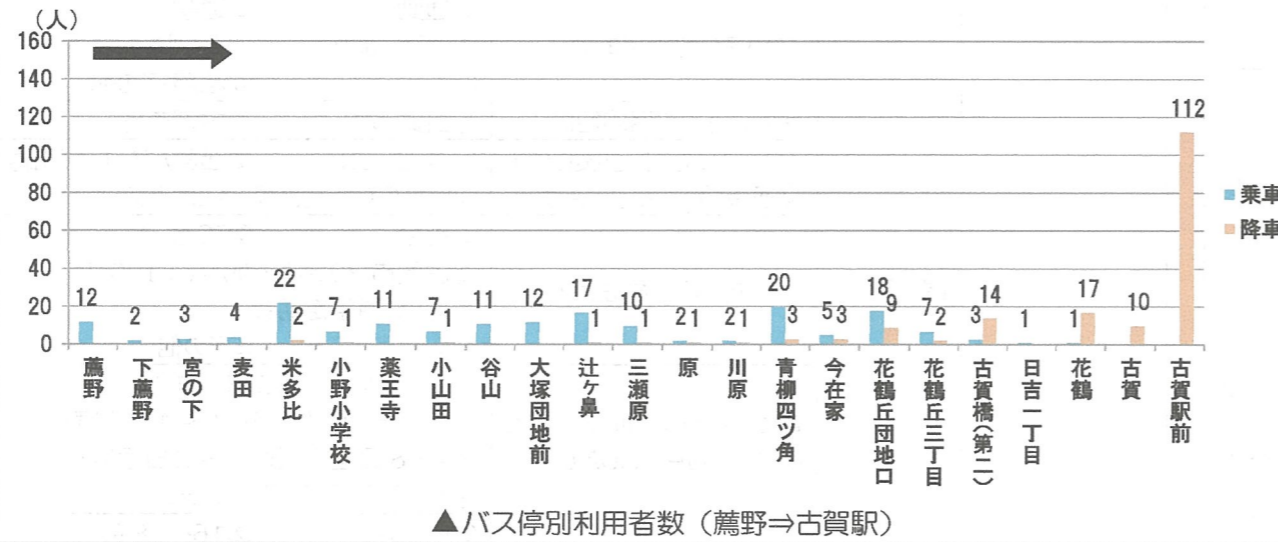
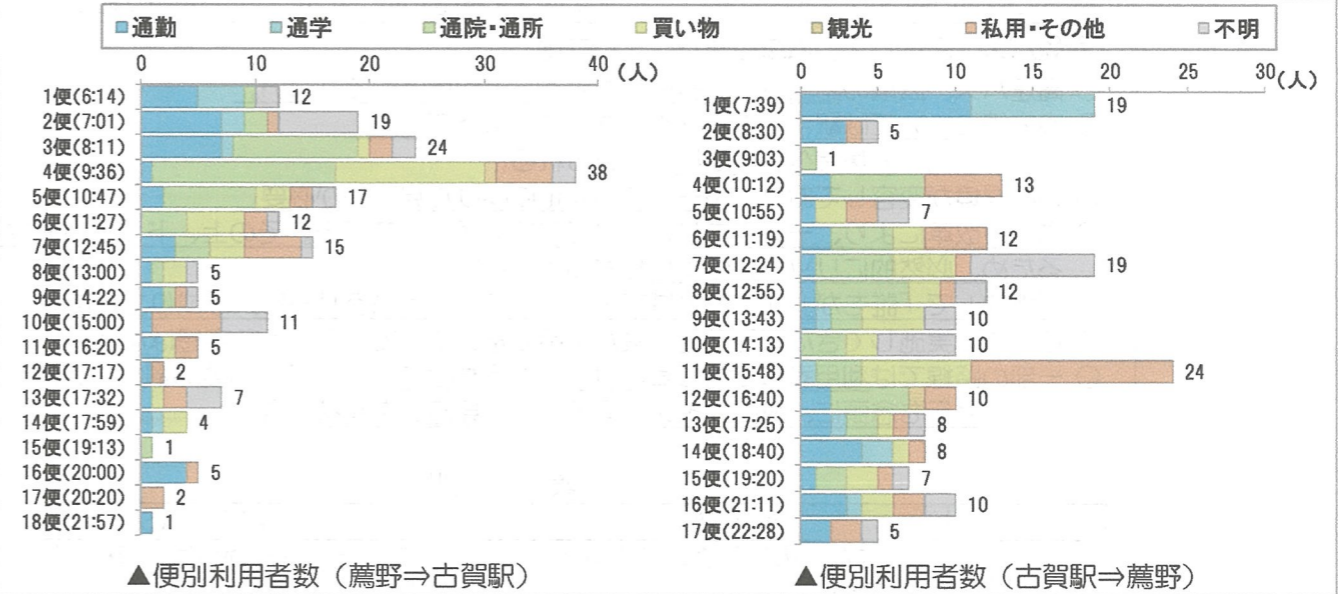
5-3 系統別利用状況

1) 薦野系統青柳四ツ角経由 平日 (利用者数 : 364 人/日 10.4 人/便)

利用者の属性・利用特性

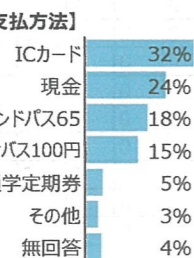
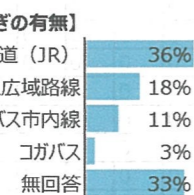
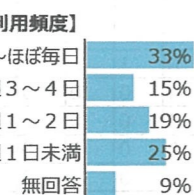
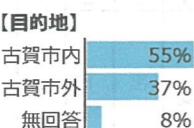
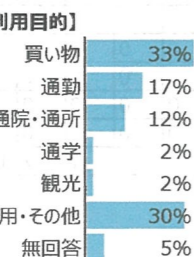
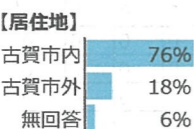
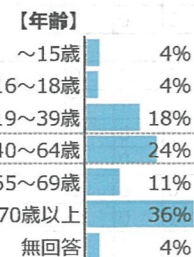
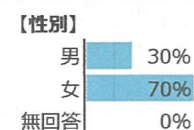


- 利用者は、65歳以上が47%、40～64歳が18%、40歳未満が21%と高齢層が中心である。また、市内在住者が67%を占め、高齢の市民が主な利用者となっている。
- 利用目的をみると、通院・通所24%、通勤21%、買い物16%、私用・その他19%と、多様な目的で利用されており、目的地は市内52%、市外29%と市内だけでなく、市外への外出にも利用されている。
- 便別の状況をみると、薦野⇒古賀駅方面の1～3便は通勤・通学の割合が高くなっており、早朝は主に通勤・通学に利用されている。3～6便になると通院・通所や買い物の割合が高くなっている。また、1～7便までの利用が多く、午前中の外出に利用されている状況が見られる。
- 古賀駅⇒薦野方面は、1便は市外からの古賀市通勤・通学の利用がみられる。4便以降は概ね10～20人程度の利用があり、通院・通所、買い物、私用・その他など様々な目的で利用されている。
- 利用区間をみると、古賀駅前バス停での乗車・降車が突出して多く、前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、古賀駅周辺の商業施設や医療施設への外出、市外への通勤・通学、買い物、通院などのための鉄道や西鉄バス広域路線への乗継に利用されている状況がうかがえる。なお、特に利用の少ない区間は見られず、万遍なく利用されている。

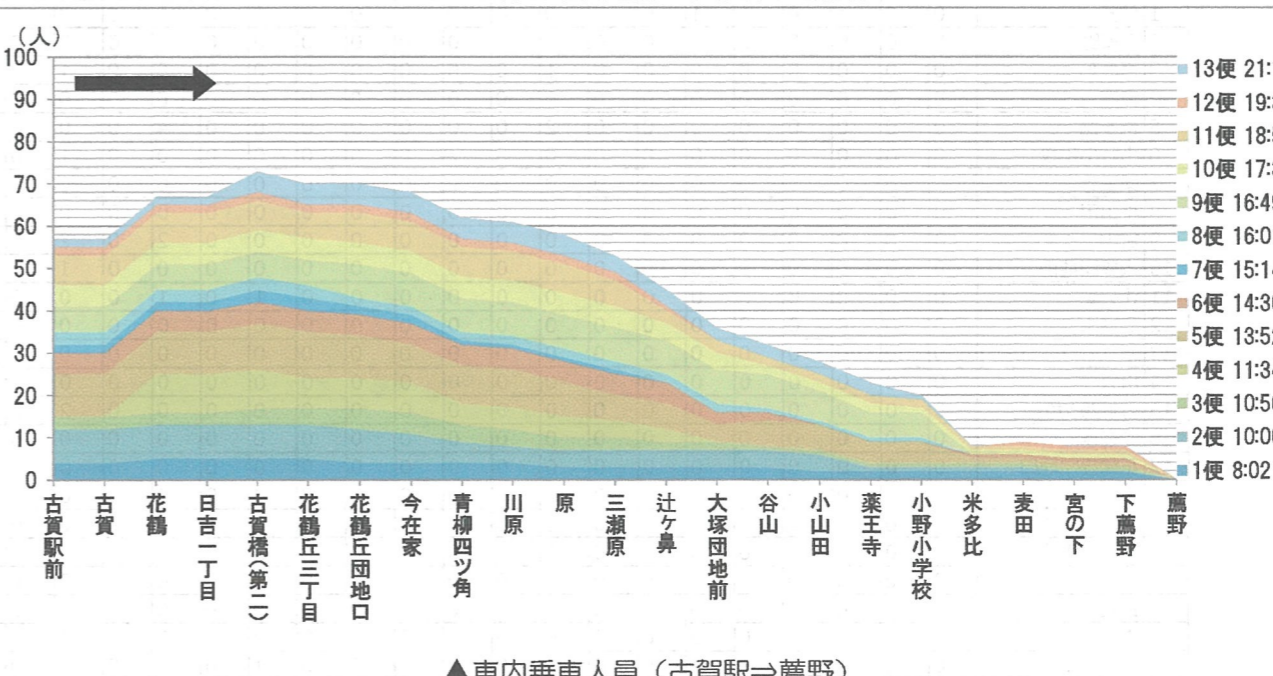
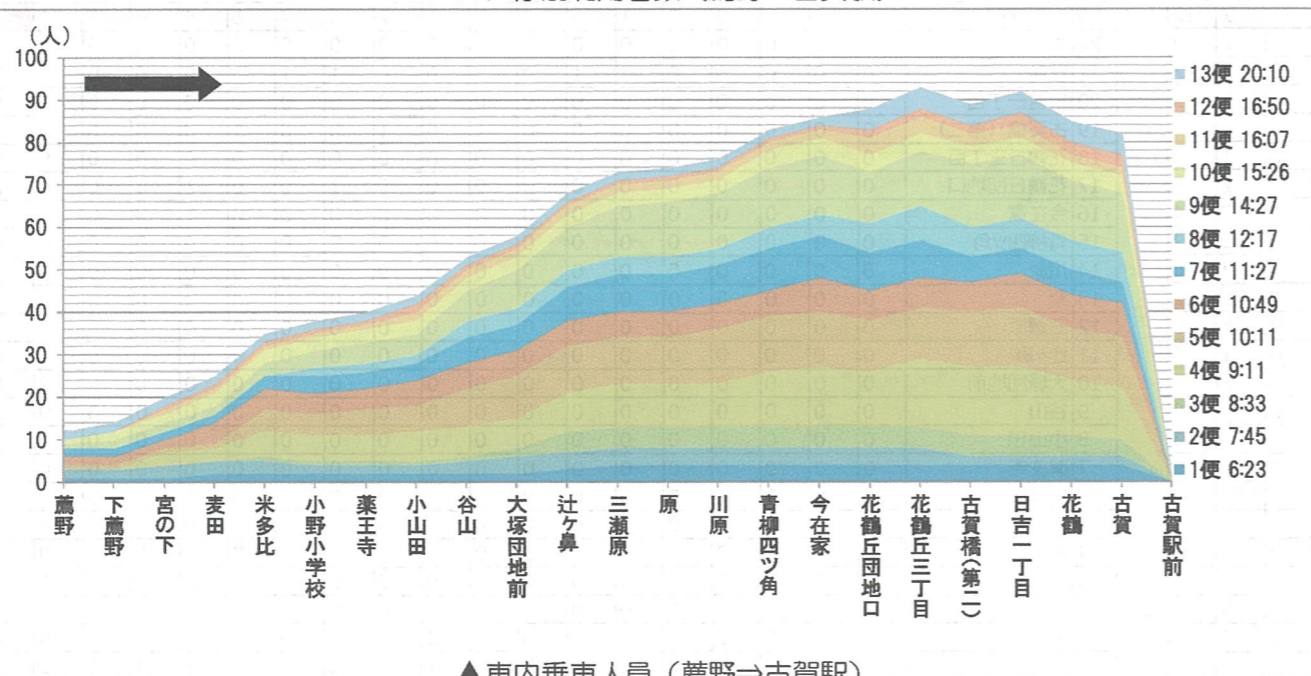
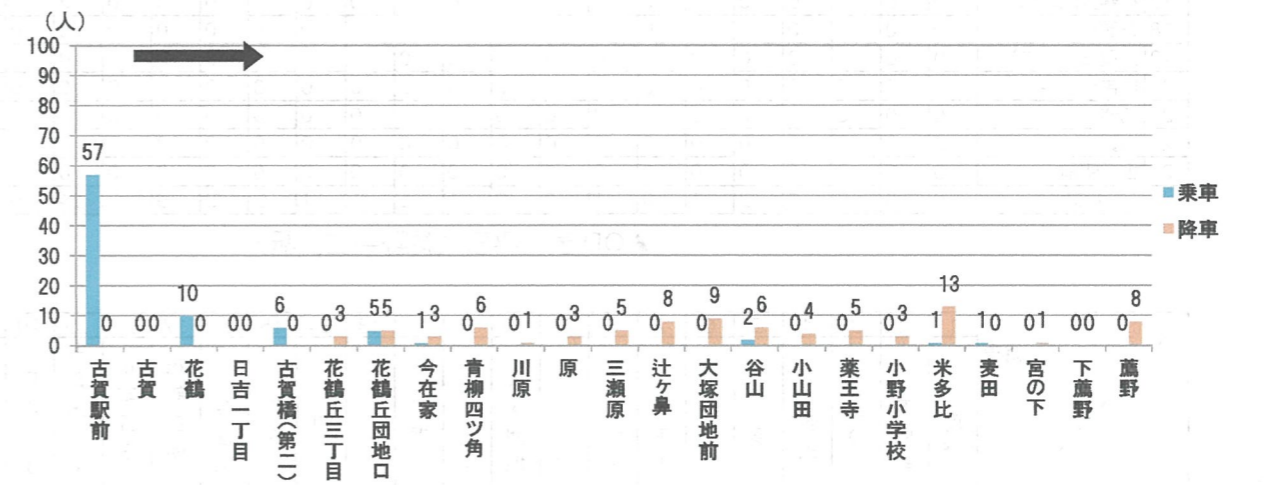
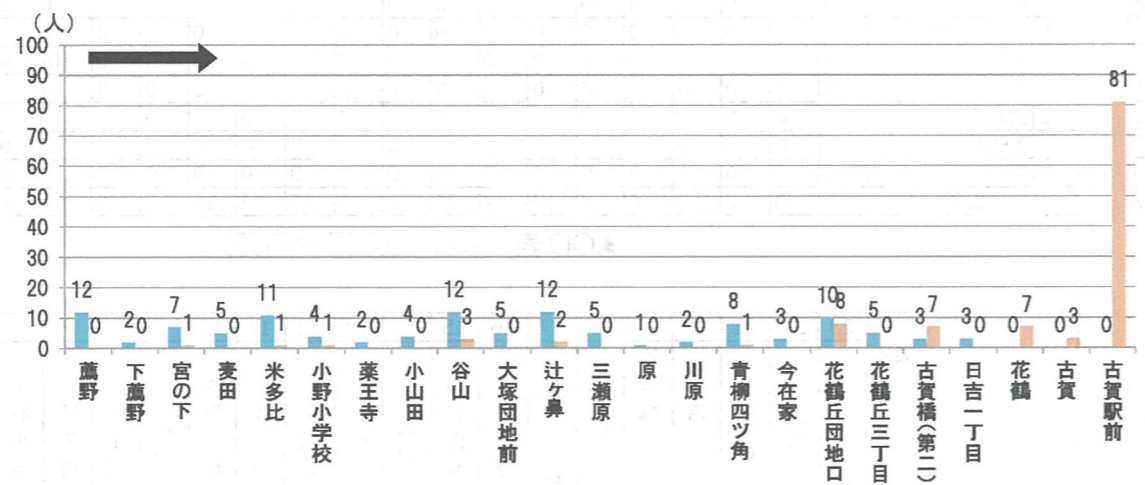
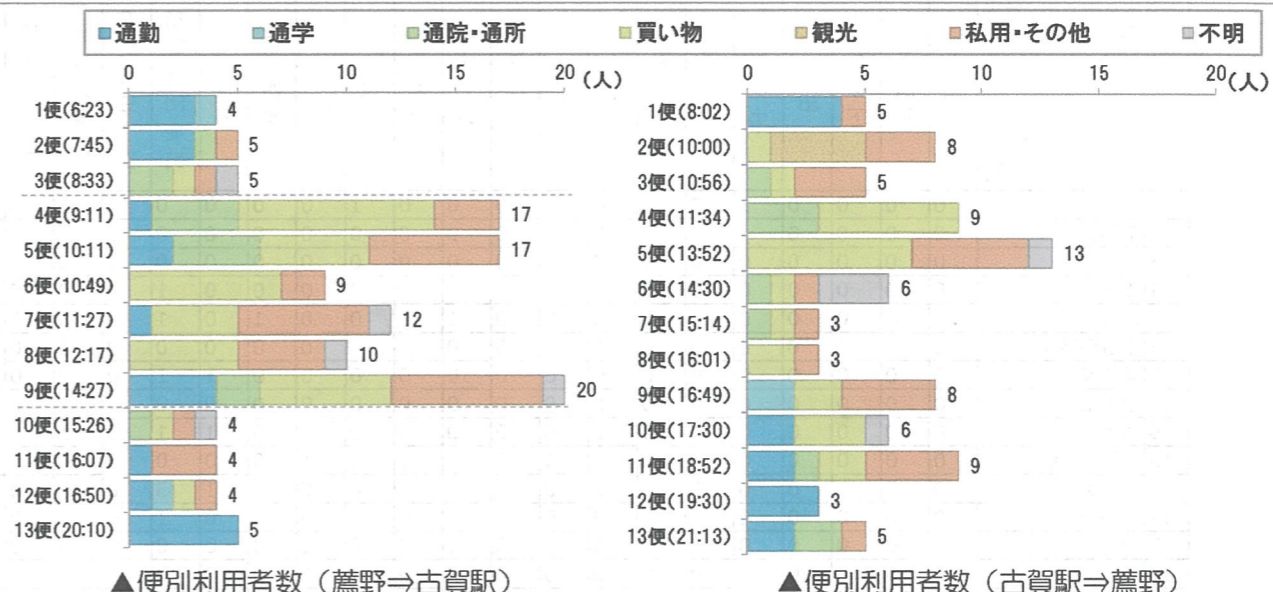


2) 薦野系統青柳四ツ角経由 休日 (利用者数: 199人/日 7.7人/便)

利用者の属性・利用特性

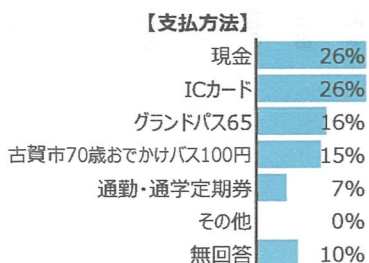
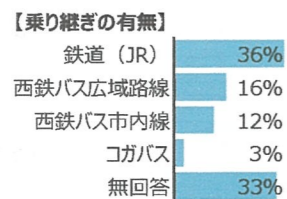
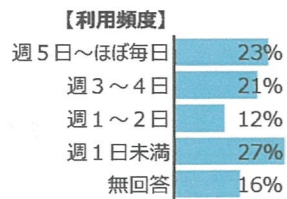
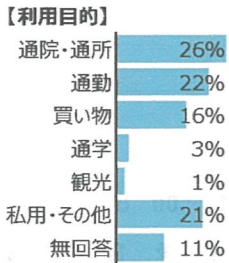
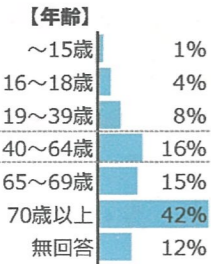
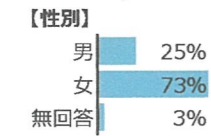


- 利用者は、65歳以上が47%、40～64歳が24%、40歳未満が26%と高齢層が中心である。また、市内在住者が76%を占め、高齢の市民が主な利用者となっている。
- 利用目的をみると、買い物33%、通勤17%、通院・通所12%と、多様な目的で利用されており、目的地は市内55%、市外37%と市内だけでなく、市外への外出にも利用されている。
- 便別の状況をみると、薦野⇒古賀駅方面では4便(9:11)～9便(14:27)に利用が集中しており、買い物や通院・通所、私用等の目的で利用されている。1便～3便、10便～13便の利用者数は4、5人となっている。1～2便、13便では通勤(帰宅)の割合が高くなっている。
- 古賀駅⇒薦野方面は各時間でまんべんなく利用されており、利用目的は買い物など様々である。1便と10～13便では通勤(帰宅)の利用がみられる。
- 利用区間をみると、古賀駅前バス停での乗車・降車が突出して多く、前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、古賀駅周辺の商業施設や医療施設への外出、市外への通勤・通学、買い物、通院などのための鉄道や西鉄バス広域路線への乗継に利用されている状況がうかがえる。なお、特に利用の少ない区間は見られず、万遍なく利用されている。
- 行先で比較すると古賀駅⇒薦野方面の利用は薦野⇒古賀駅方面の利用より少なく、帰宅では本路線以外で移動していることが考えられる。

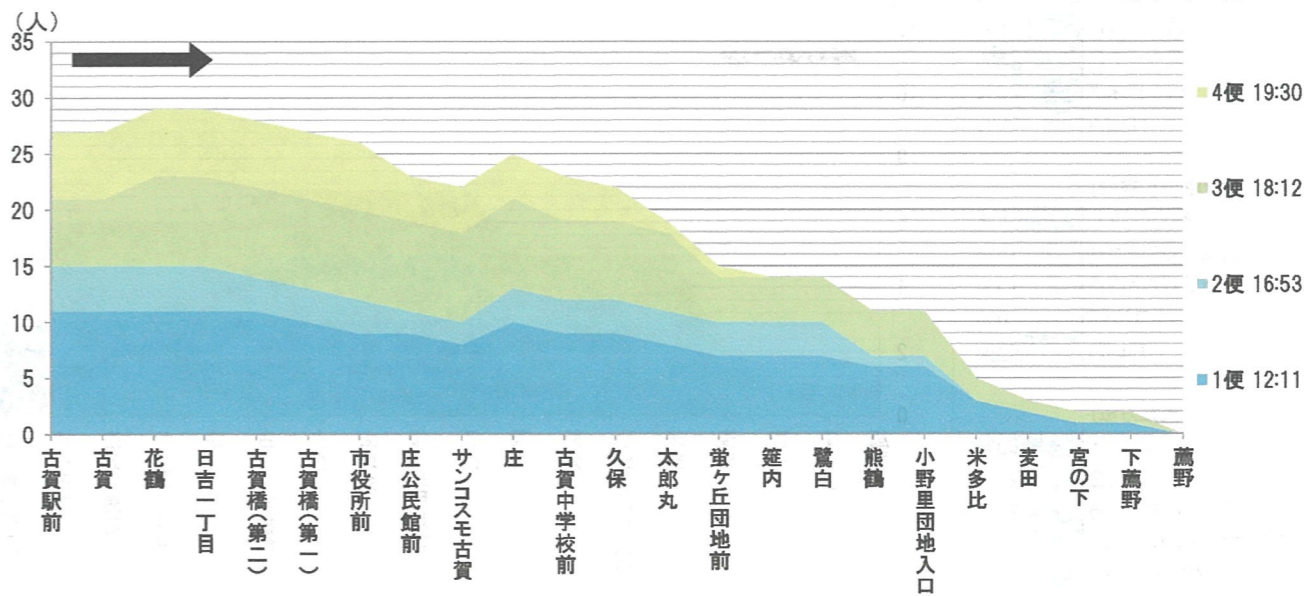
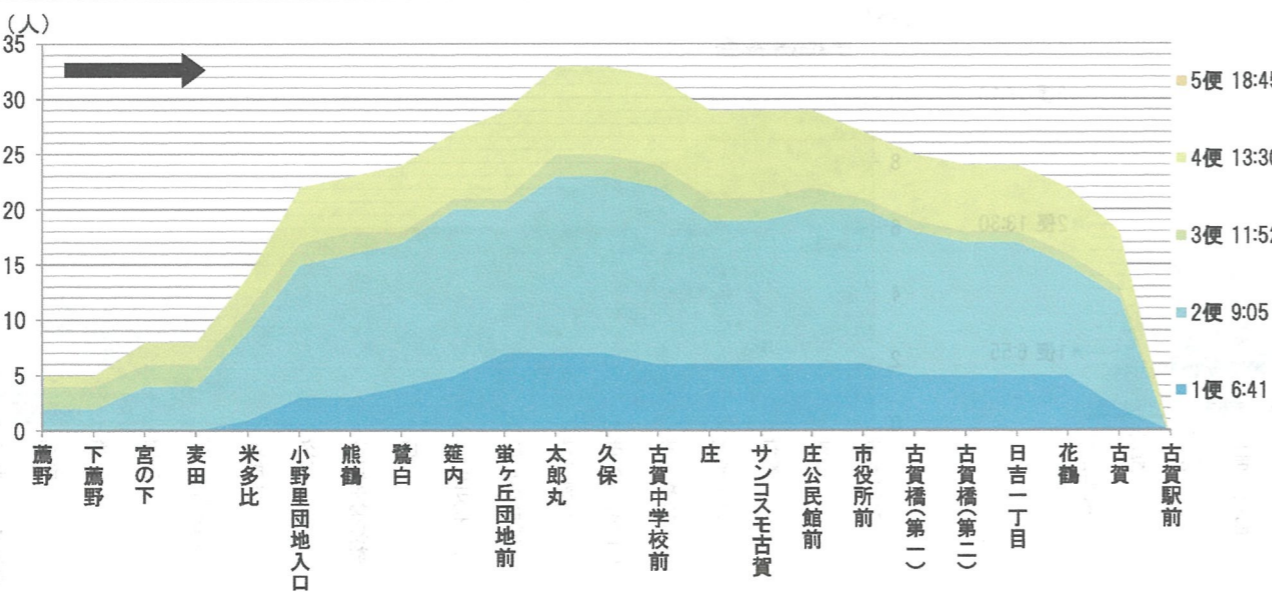
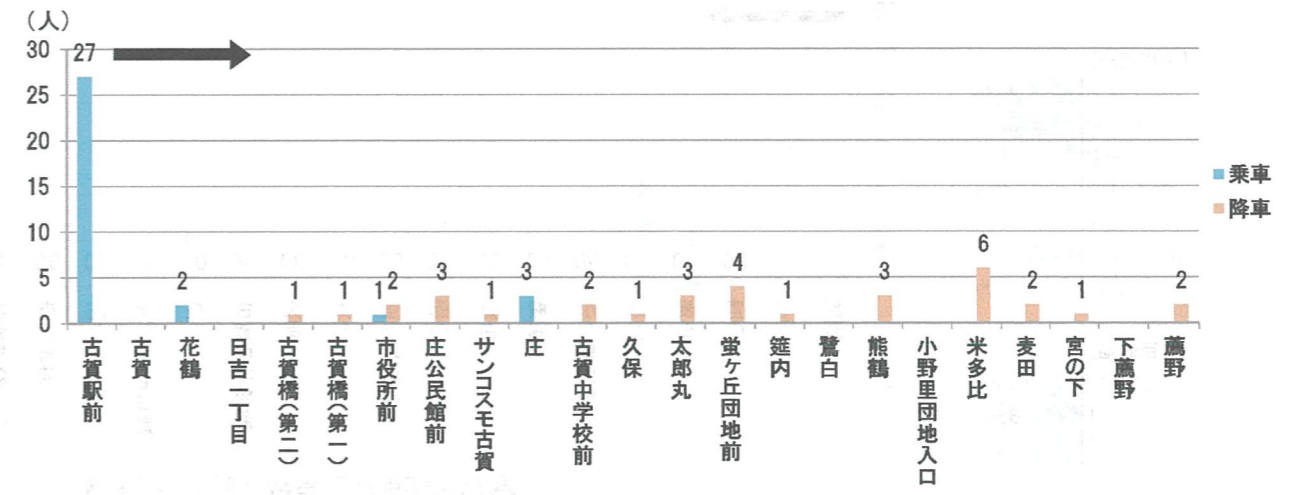
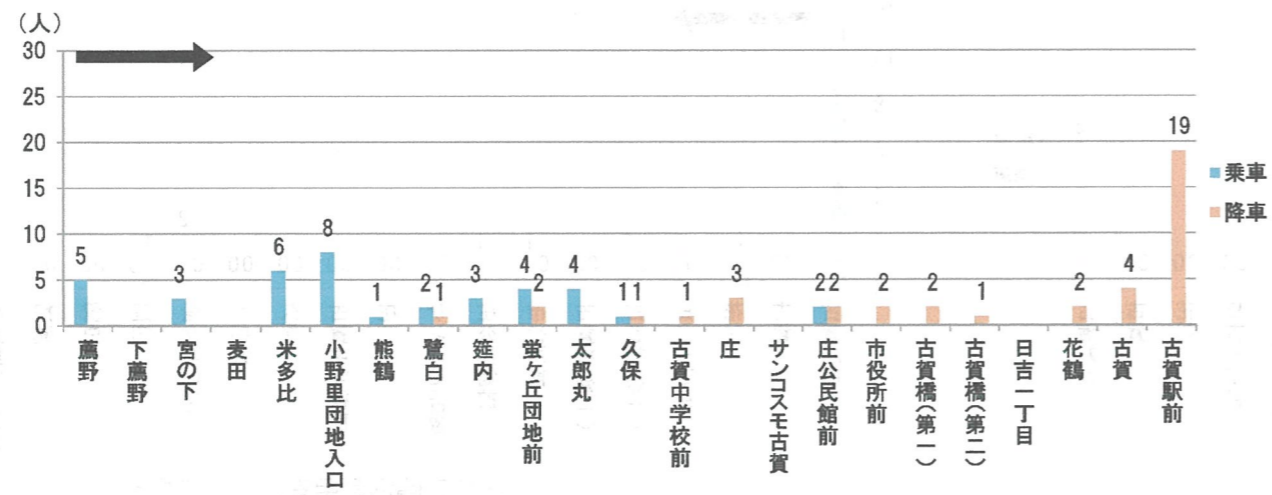
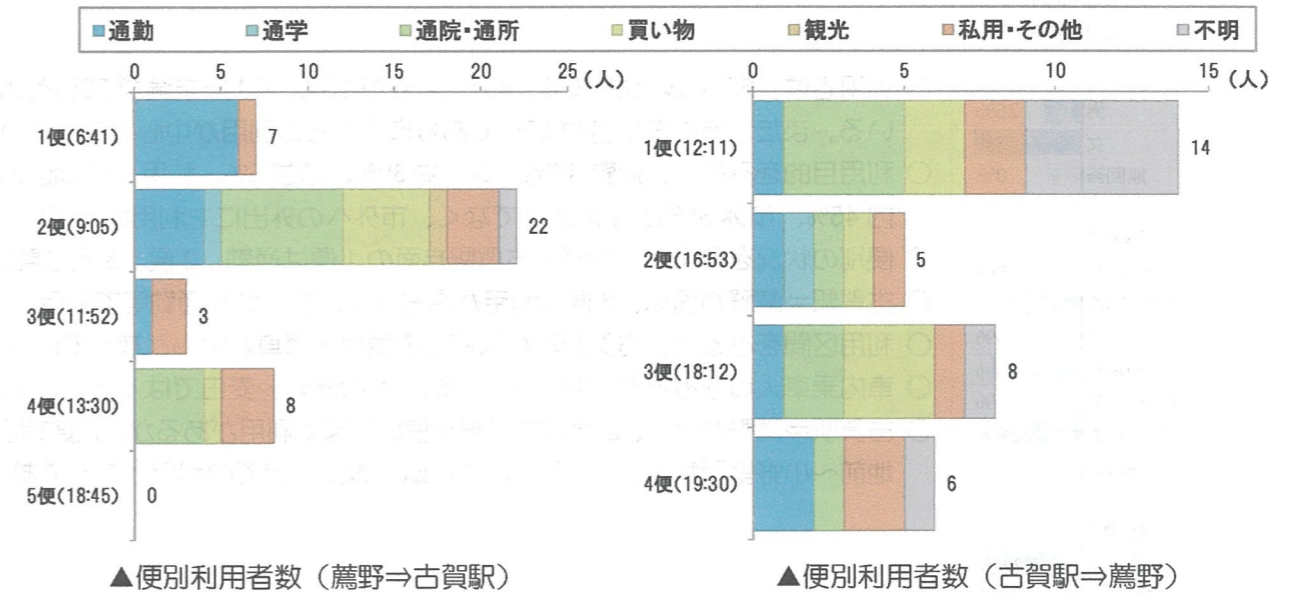


3) 薦野系統管内経由 平日 (利用者数: 73人/日 8.1人/便)

利用者の属性・利用特性

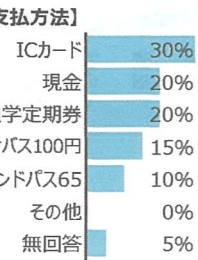
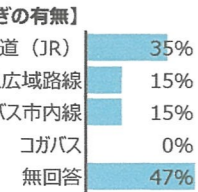
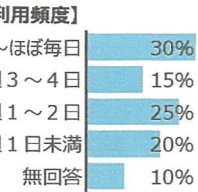
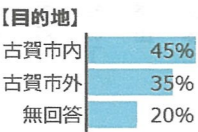
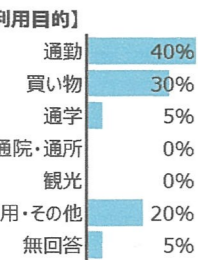
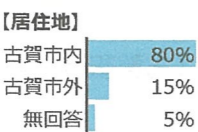
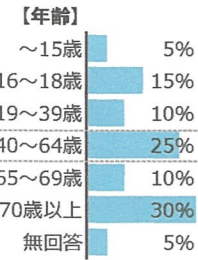
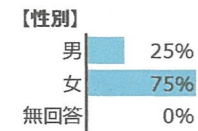


- 利用者は、65歳以上が57%、40～64歳が16%、40歳未満が13%と比較的幅広い年代に利用されており、その中で高齢層が中心となっている。また、市内在住者が71%を占め、高齢の市民が主な利用者となっている。
- 利用目的をみると、通院・通所26%、通勤22%、買い物16%、私用・その他21%と、多様な目的で利用されており、目的地は市内47%、市外32%と市内だけでなく、市外への外出にも利用されている。
- 便別の状況をみると、薦野⇒古賀駅方面の1便は主に通勤に利用されている。2便が最も利用が多く、通院・通所や買い物等で利用されている。3便で利用数が3人までに減り、4便で通院・通所等で利用されている。
- 古賀駅⇒薦野方面は、1便の利用が最も多く、通院・通所や買い物等で利用されている。2便以降は通院・通所、買い物、私用・その他など様々な目的で利用されている。
- 利用区間をみると、米多比、小野里団地、蛭ヶ丘団地等の集落前のバス停から古賀駅前バス停での乗車・降車が多く、前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、古賀駅周辺の商業施設や医療施設への外出、市外への通勤、買い物、通院などのための鉄道や西鉄バス広域路線への乗継に利用されている状況がうかがえる。また、久保～古賀の区間は降車は見られるものの、乗車は少なく、近隣住人の利用は少ないと推測される。



4) 薦野系統筵内経由 休日 (利用者数: 20人/日 3.3人/便)

利用者の属性
・利用特性



○ 利用者は、65歳以上が40%、40～64歳が25%、40歳未満が30%と比較的幅広い年代に利用されている。また、市内在住者が80%であり市内からの利用が中心となっている。

○ 利用目的をみると、通勤40%、買い物30%、通学5%、私用・その他20%となっている。目的地は市内45%、市外35%と市内だけでなく、市外への外出にも利用されている。

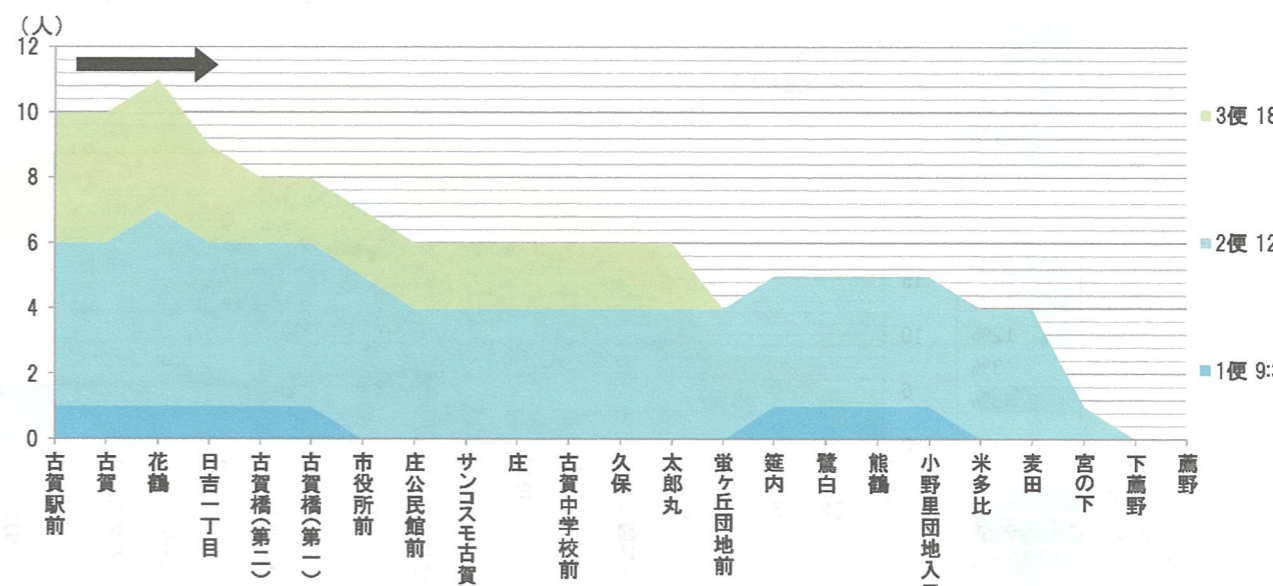
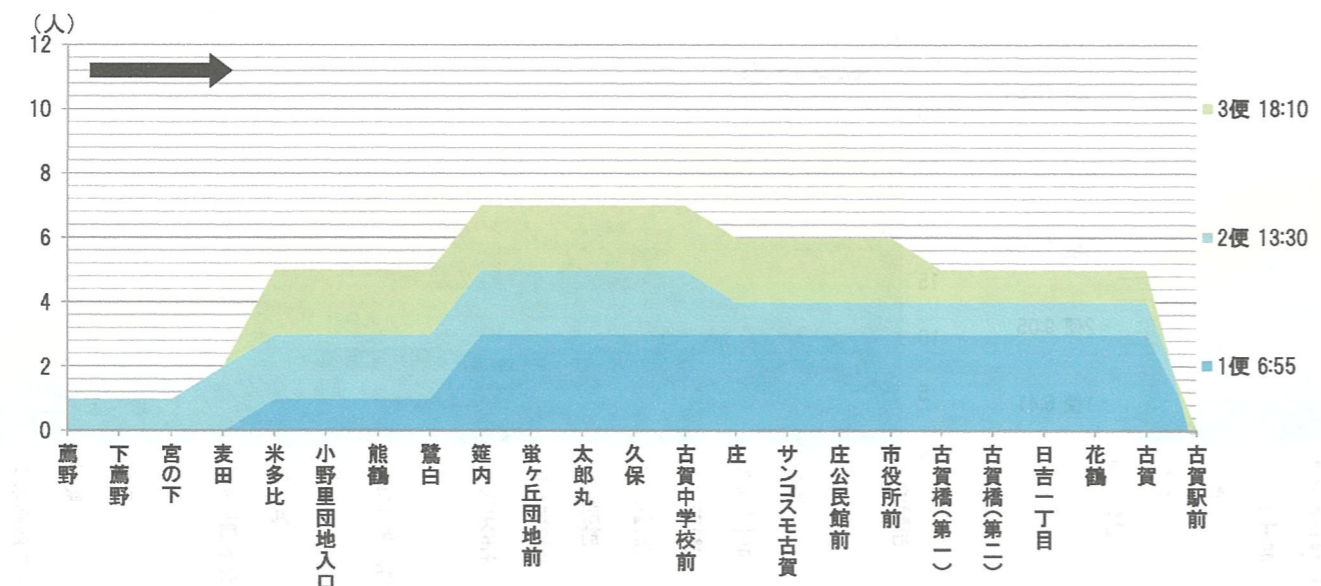
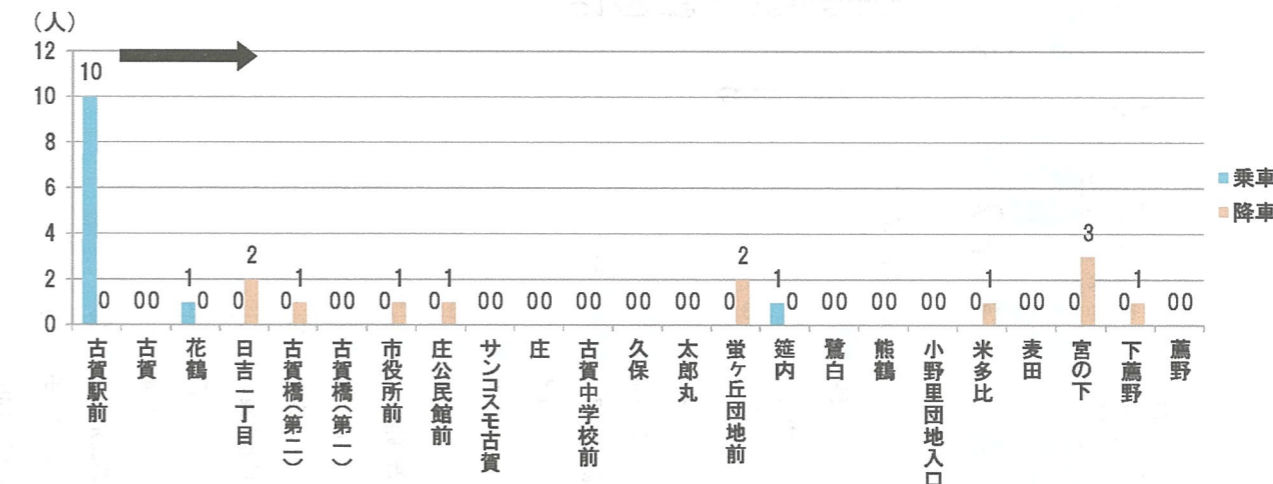
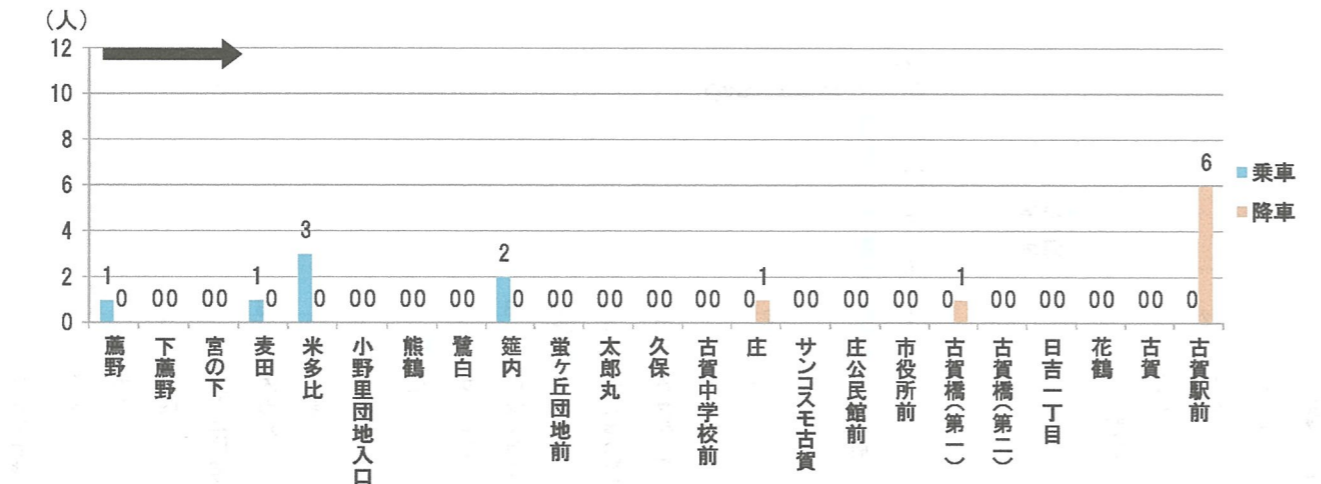
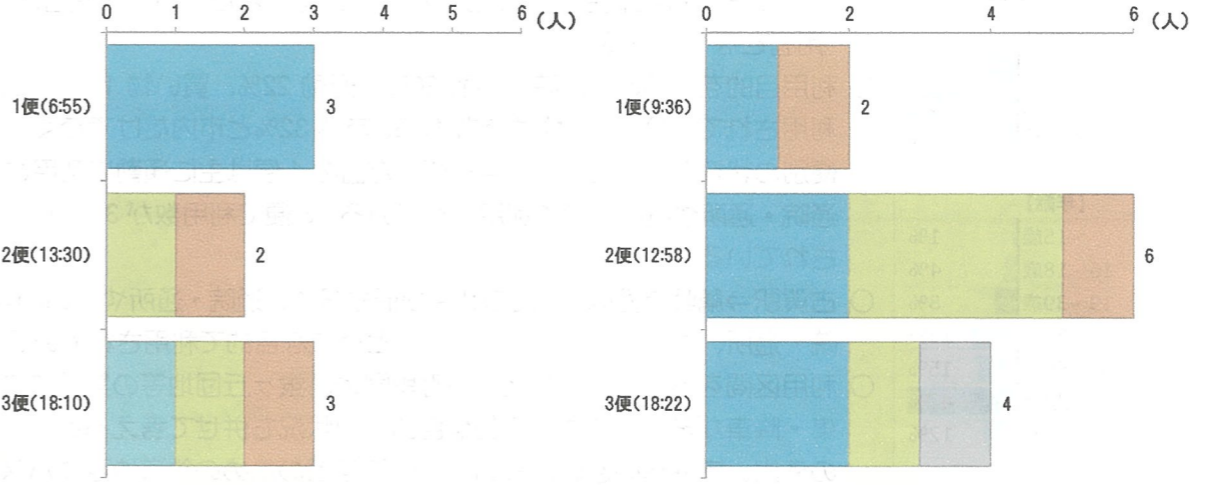
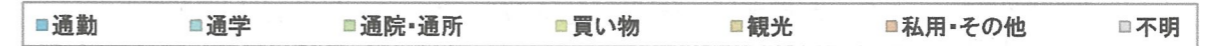
○ 便別の状況をみると、薦野⇒古賀駅方面の1便は通勤、2便、3便は買い物等で利用されている。

○ 古賀駅⇒薦野方面は、2便の利用が最も多く、買い物や通勤等で利用されている

○ 利用区間をみると、古賀駅前バス停での乗車・降車が中心となっている。

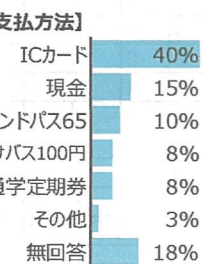
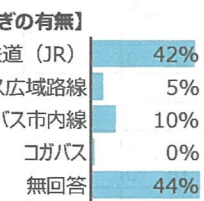
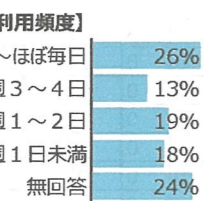
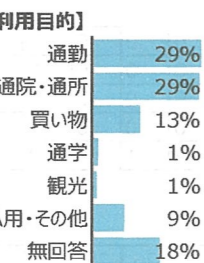
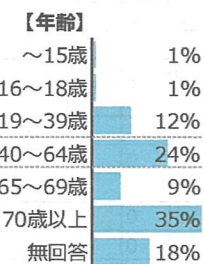
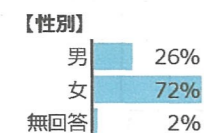
○ 車内乗車人員をみると、薦野⇒古賀駅方面の薦野～麦田では1便、3便の利用はない。

○ 古賀駅⇒薦野方面は、2便は古賀駅～宮の下まで利用があるが、1便では古賀駅～市役所及び蛸ヶ丘団地前～小野里団地入口、3便では古賀駅～太郎丸までの利用となっており、一部で空便となっている。

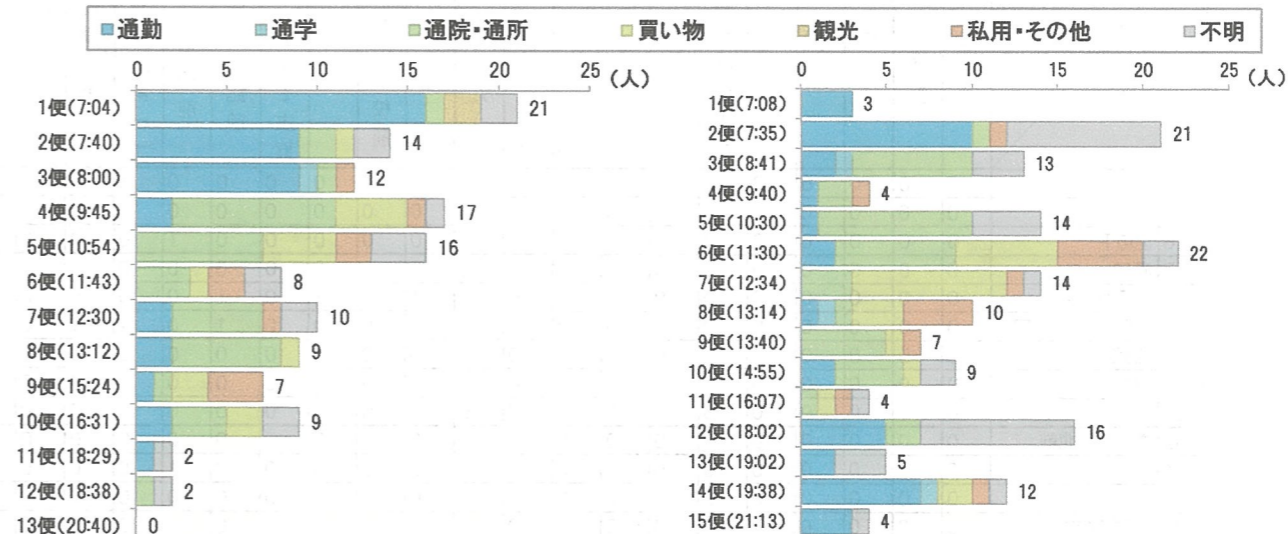


5) 舞の里系統 平日 (利用者数: 279人/日 10.0人/便)

利用者の属性・利用特性

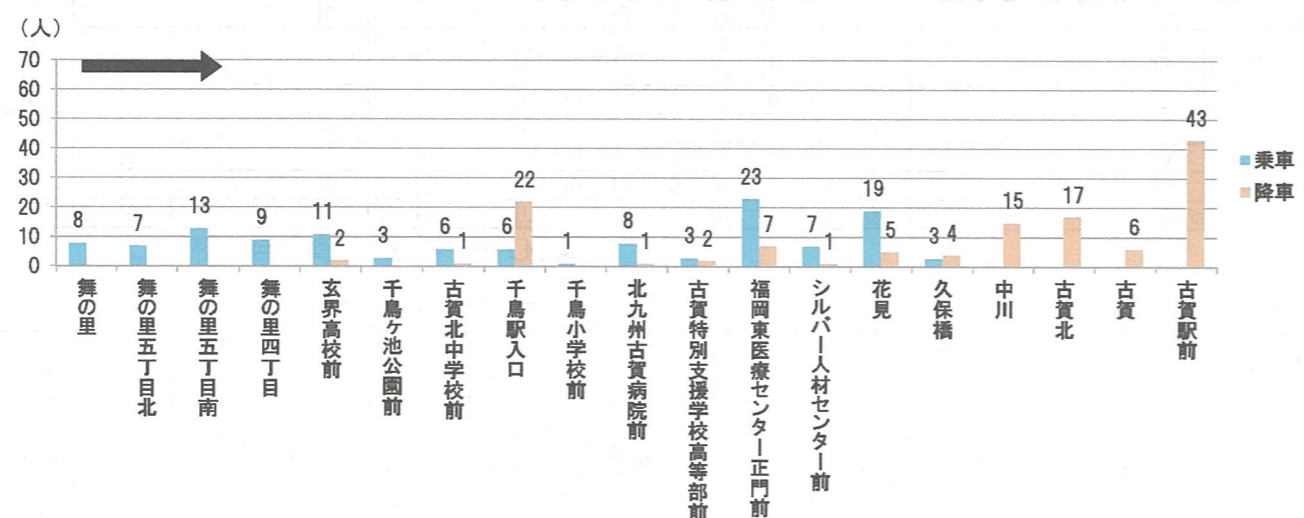


- 利用者は、65歳以上が44%、40～64歳が24%、40歳未満が14%と、比較的幅広い年代に利用されており、その中で高齢層が中心となっている。また、市内在住者が56%、市外在住者が23%と市内外から利用されている。
- 利用目的をみると、通勤29%、通院・通所29%、買い物13%、私用・その他9%と、多様な目的で利用されており、目的地は市内56%、市外19%となっている。
- 便別の状況をみると、舞の里⇒古賀駅方面の1～3便は通勤の割合が高くなっており、早朝は主に通勤に利用されている。4便以降は通院・通所や買い物の割合が高くなっている。利用は概ね1～5便までが多く、利用者数は6～10便で7～9人程度、11～13便では2人程度となっている。
- 古賀駅⇒舞の里方面は、1～2便、12～15便は通勤 (帰宅) の割合が高くなっており、3～11便は通院・通所、買い物、私用・その他など様々な目的で利用されている。
- 利用区間をみると、古賀駅前～福岡東医療センター正門間、花見～古賀北・古賀駅前間、舞の里内のバス停から千鳥駅入口間の利用が多い。前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、駅から福岡東医療センターへの通院を目的とした移動、古賀北での買い物を目的とした移動、通勤等による鉄道との乗継を目的とした駅までの移動に利用されている状況がうかがえる。特に利用の少ない区間は見られず、万遍なく利用されている。

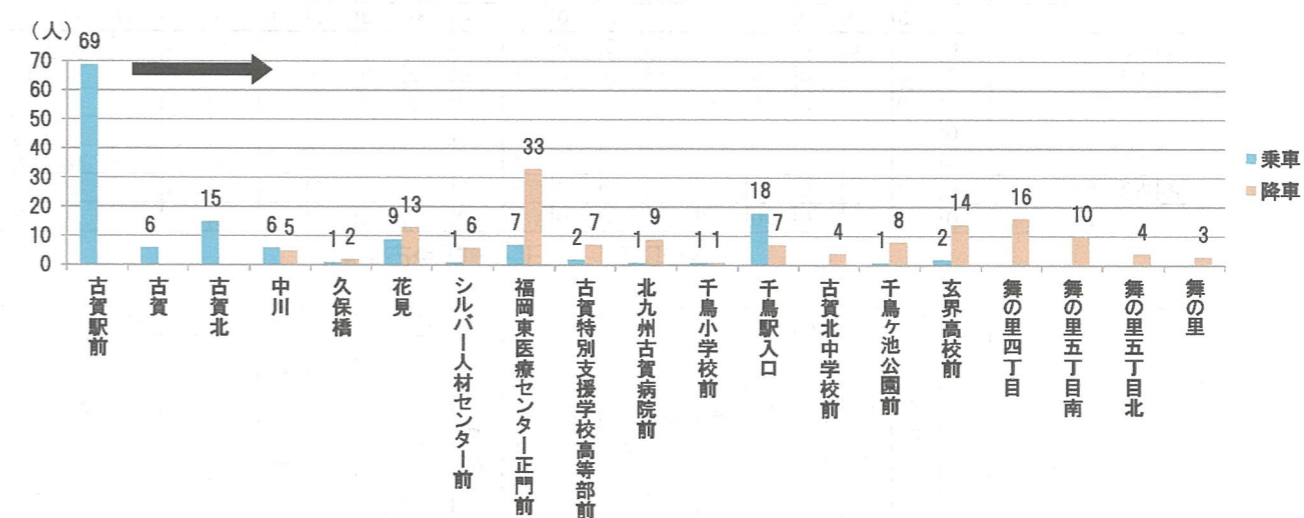


▲便別利用者数 (舞の里⇒古賀駅)

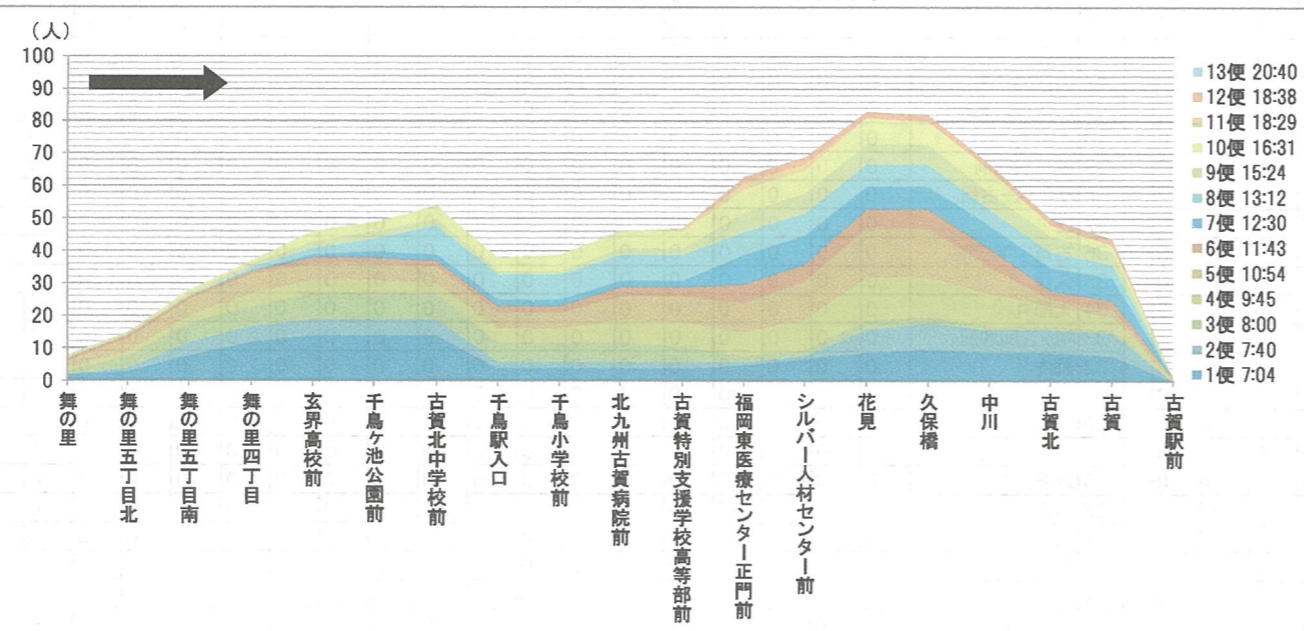
▲便別利用者数 (古賀駅⇒舞の里)



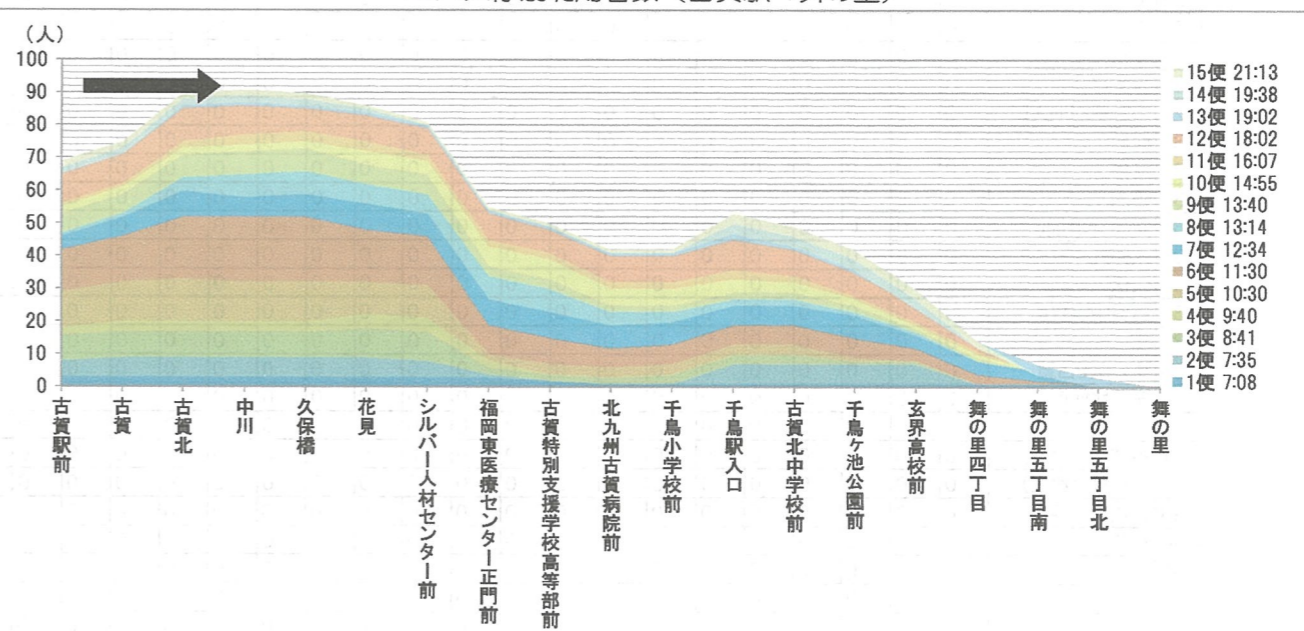
▲バス停別利用者数 (舞の里⇒古賀駅)



▲バス停別利用者数 (古賀駅⇒舞の里)



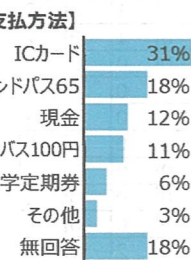
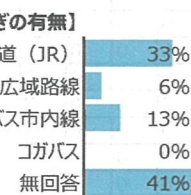
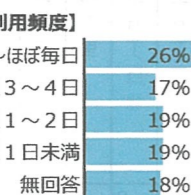
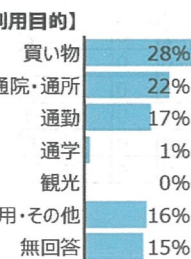
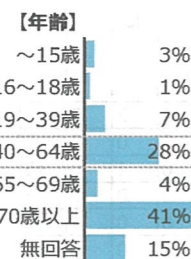
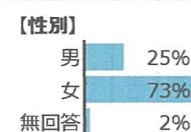
▲車内乗車人員 (舞の里⇒古賀駅)



▲車内乗車人員 (古賀駅⇒舞の里)

6) 舞の里系統 休日 (利用者数: 99人/日 5.8人/便)

利用者の属性
・利用特性



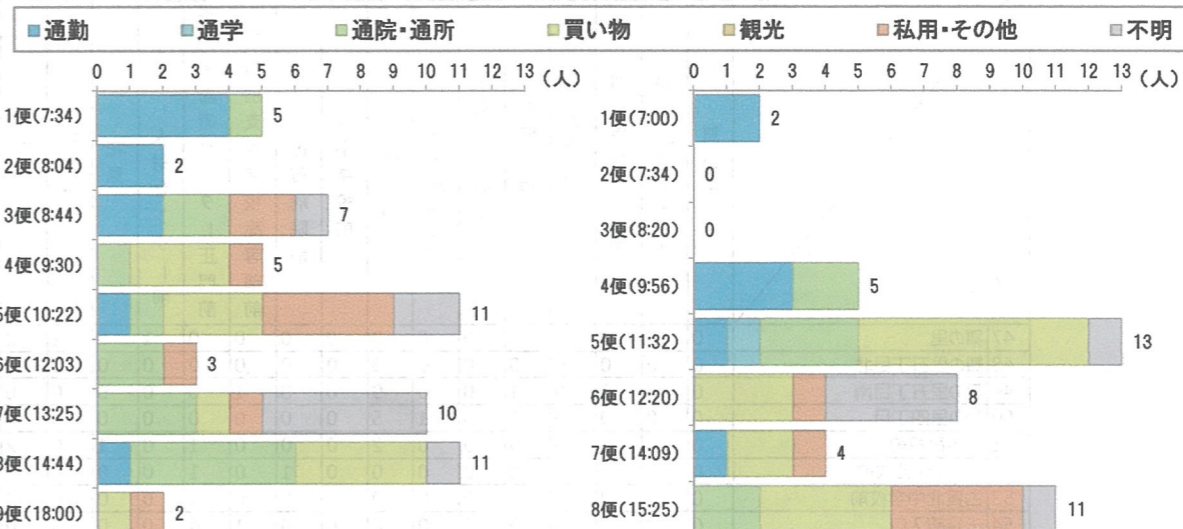
○ 利用者は、65歳以上が45%、40～64歳が28%、40歳未満が11%と、比較的幅広い年代に利用されており、その中で高齢層が中心となっている。また、市内在住者が54%、市外在住者が25%と市内外から利用されている。

○ 利用目的をみると、買い物28%、通院・通所22%、通勤17%、私用・その他16%など多様な目的で利用されており、目的地は市内55%、市外23%と市内だけでなく、市外への外出にも利用されている。

○ 便別の状況をみると、舞の里⇒古賀駅方面の1～3便は通勤、4便、5便、8便は買い物、3便、6～8便は通院の割合が高くなっている。利用者数の平均は4.6人/便である。

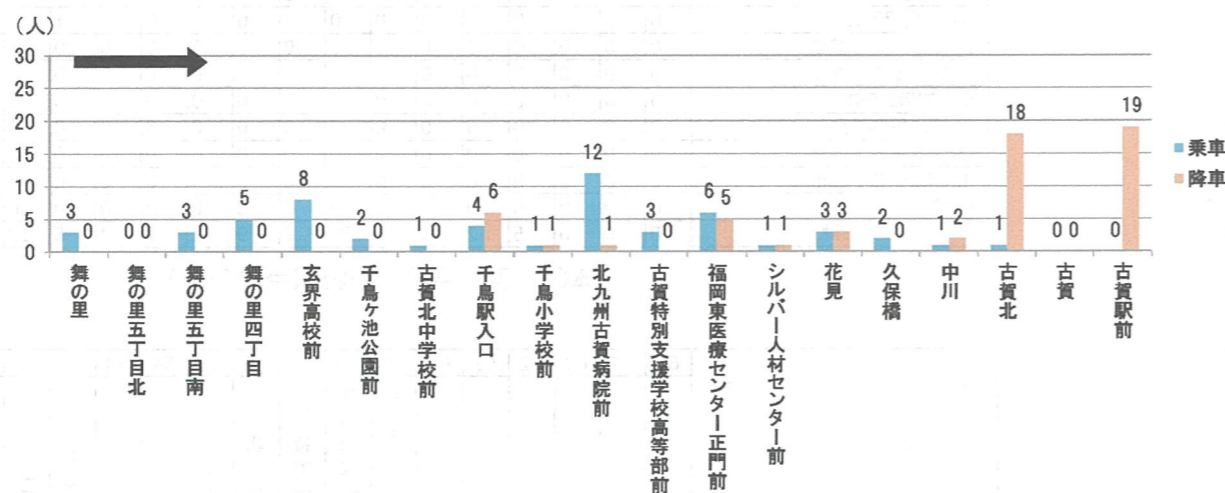
○ 古賀駅⇒舞の里方面は、1便、4便では通勤、5～8便では買い物、4～5便では通院・通所の割合が高くなっている。2～3便の利用者数は0人となっている。

○ 利用区間をみると、古賀駅前バス停での乗車・降車や北九州古賀病院前～古賀北間の利用が多い。前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、古賀駅や古賀北周辺の商業施設や医療施設への外出、市外への買い物、通院・通所、通勤などのための鉄道への乗継に利用されている状況がうかがえる。

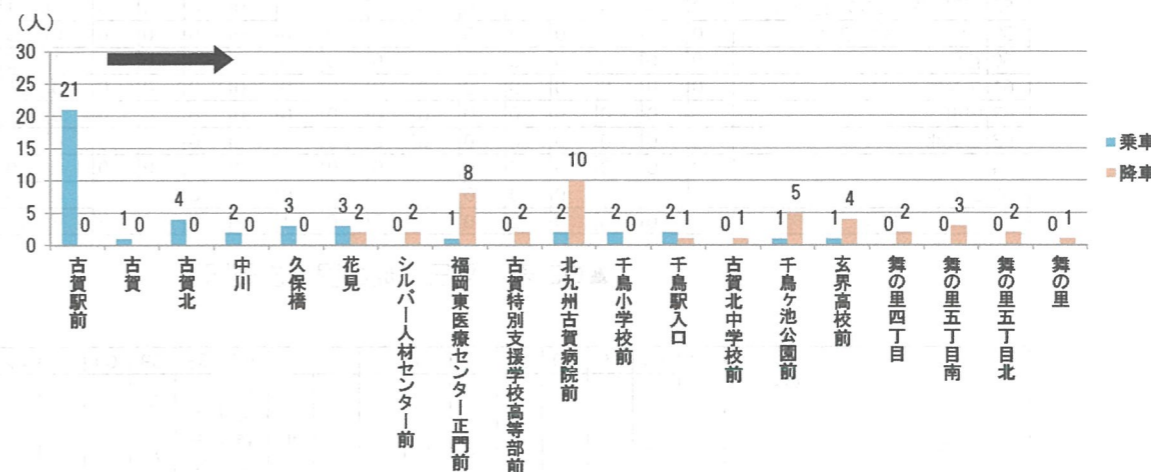


▲便別利用者数 (舞の里⇒古賀駅)

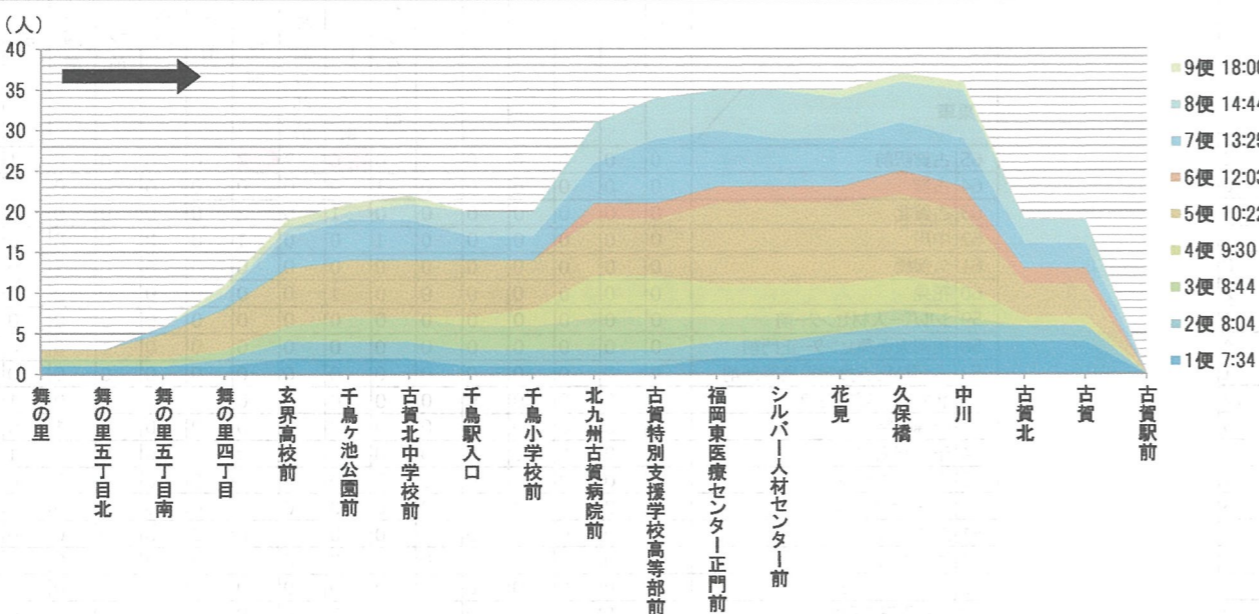
▲便別利用者数 (古賀駅⇒舞の里)



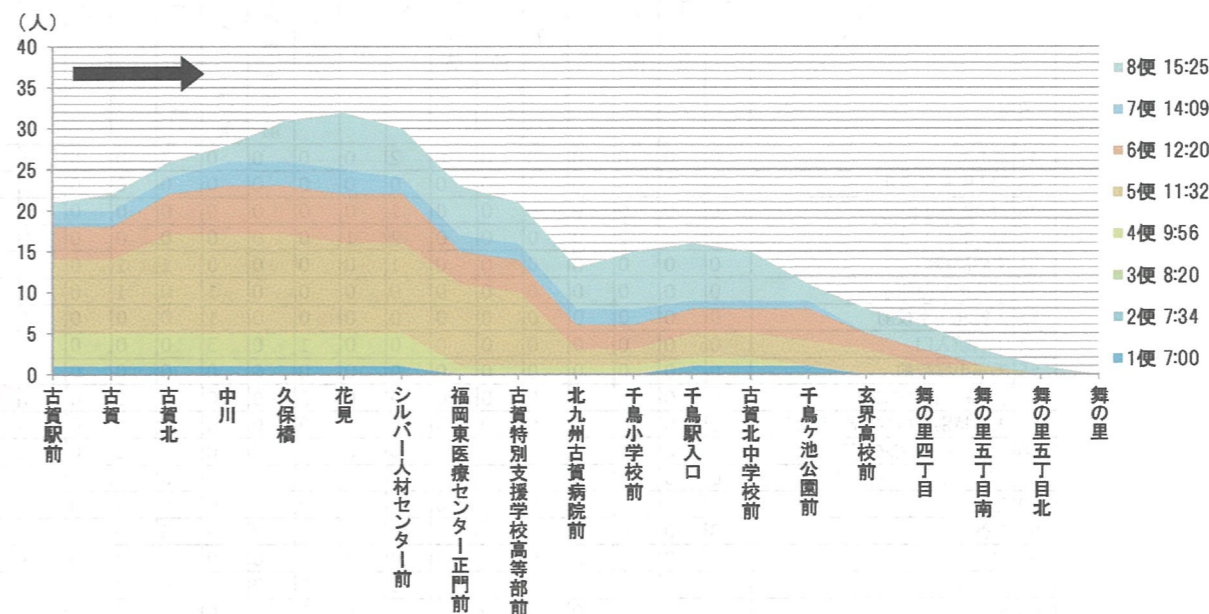
▲バス停別利用者数 (舞の里⇒古賀駅)



▲バス停別利用者数 (古賀駅⇒舞の里)



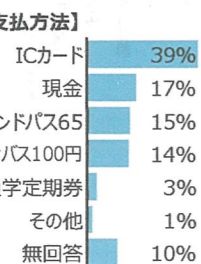
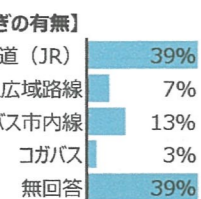
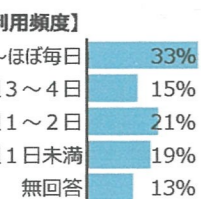
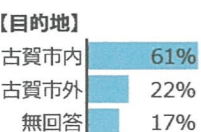
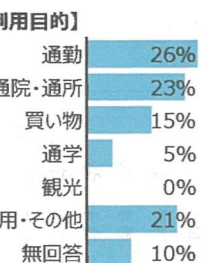
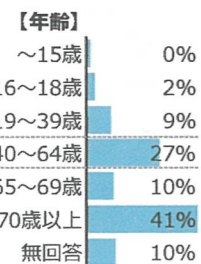
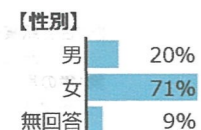
▲車内乗車人員 (舞の里⇒古賀駅)



▲車内乗車人員 (古賀駅⇒舞の里)

7) 小竹系統 平日 (利用者数: 220人/日 11.6人/便)

利用者の属性・利用特性

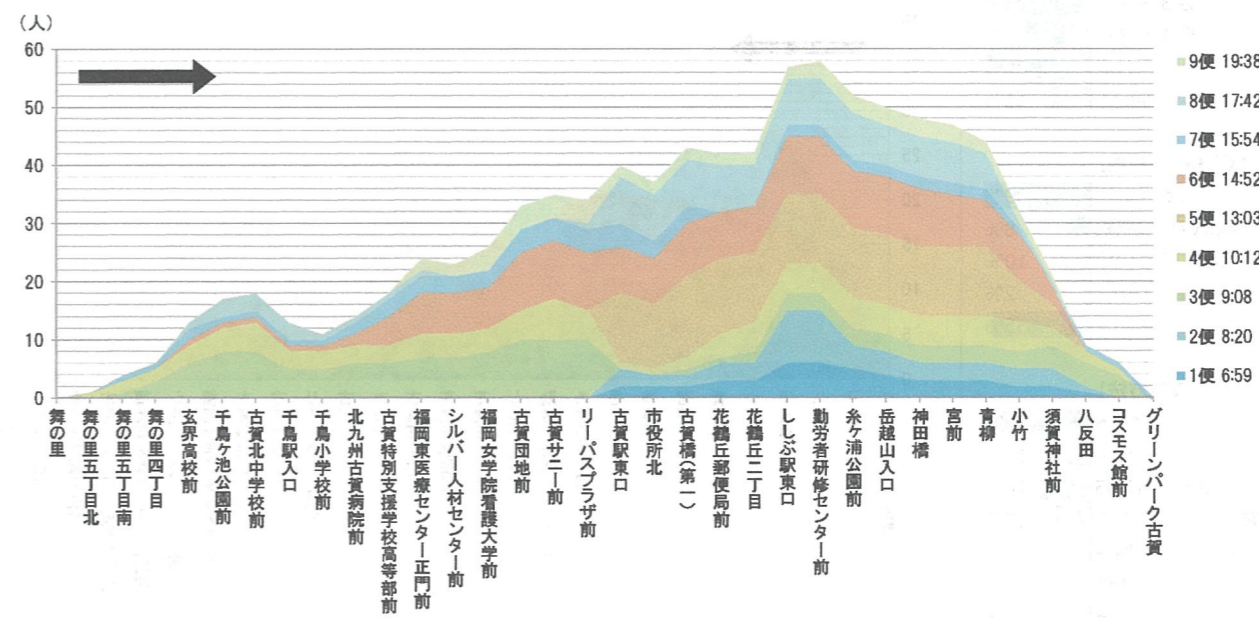
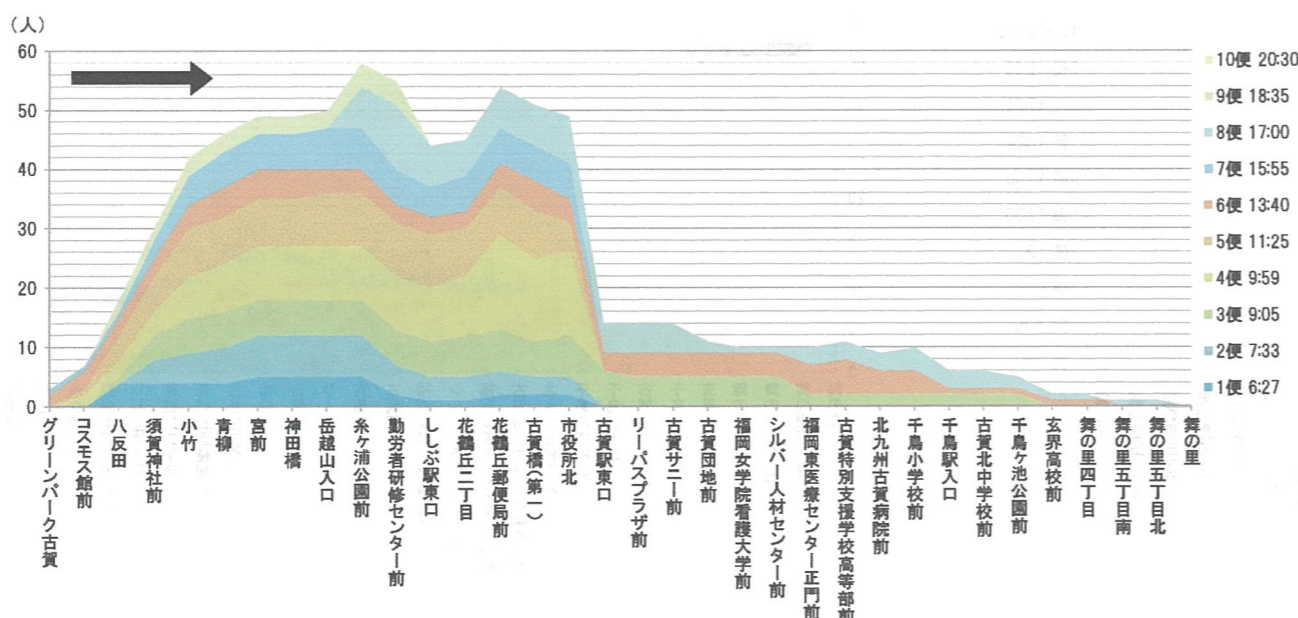
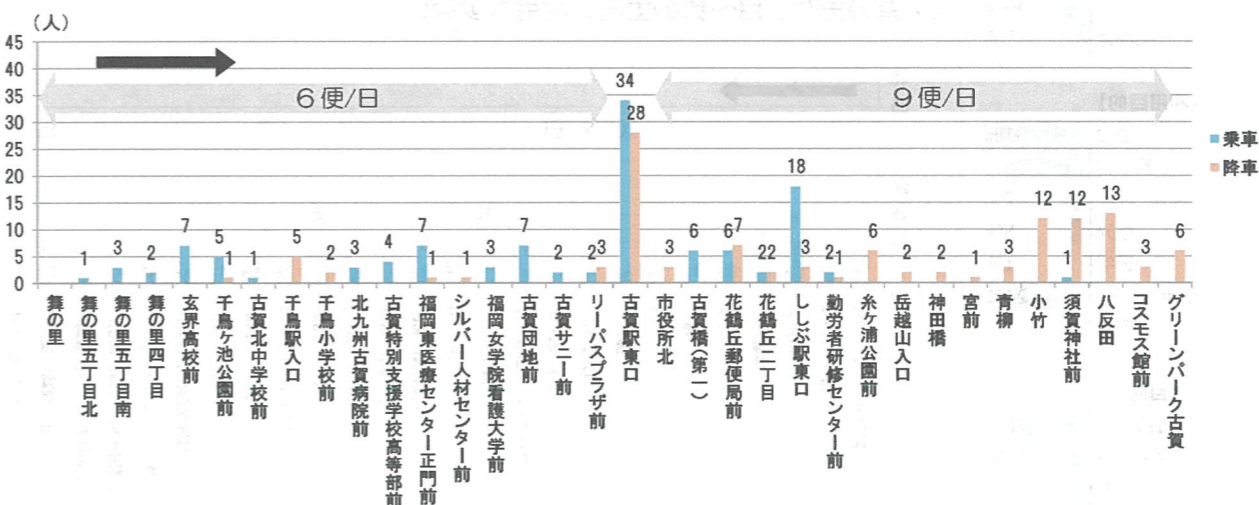
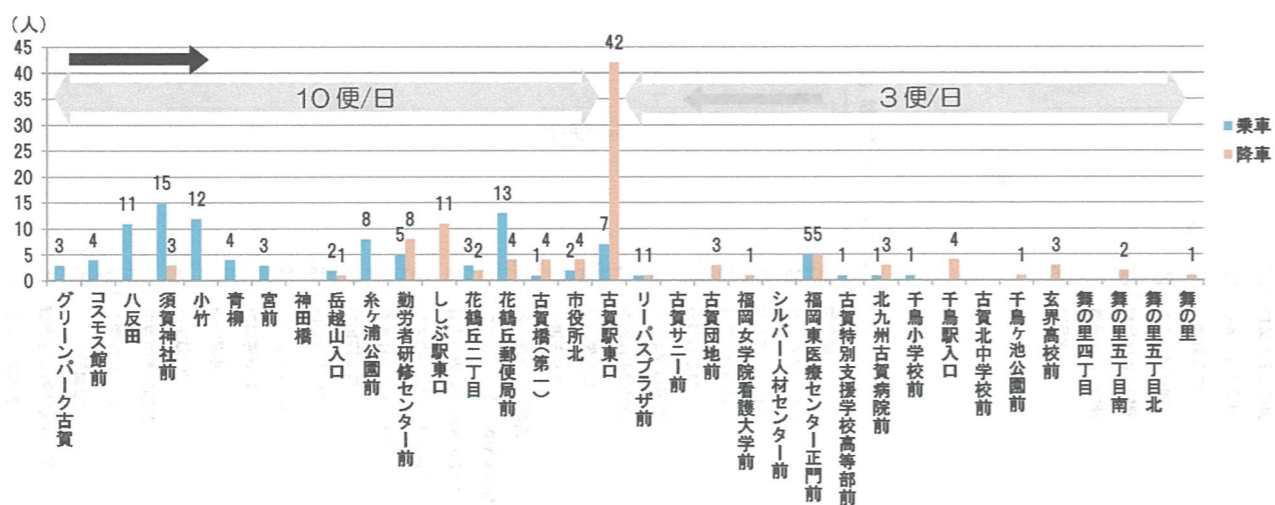
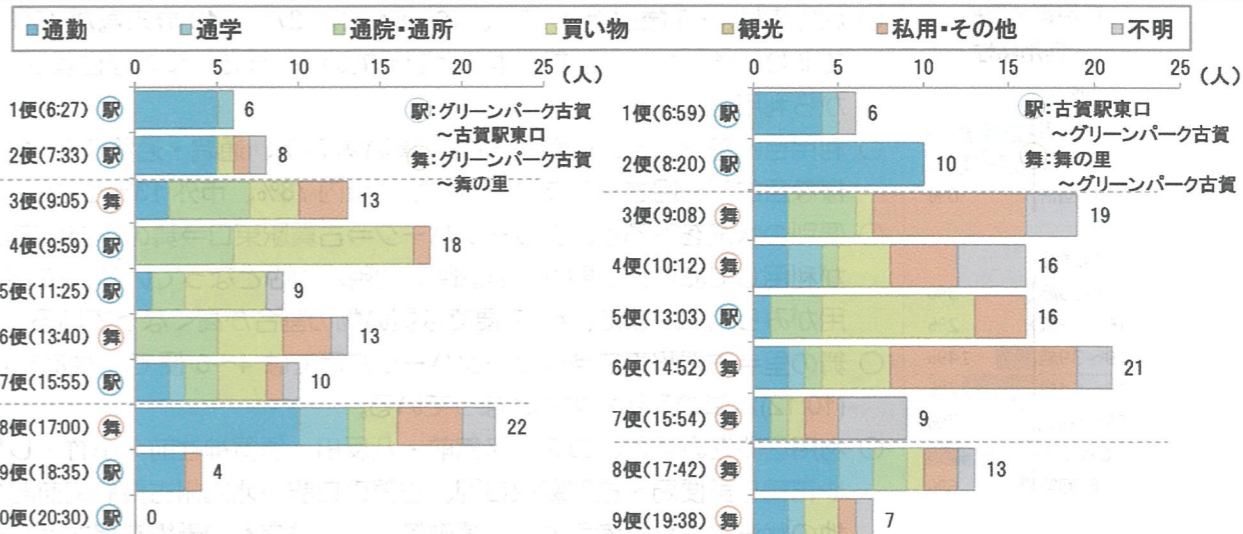


○ 利用者は、65歳以上が51%、40～64歳が27%、40歳未満が11%と、比較的幅広い年代に利用されており、その中で高齢層が中心となっている。また、市内在住者が64%、市外在住者が22%と市内外から利用されている。

○ 利用目的をみると、通勤が26%、通院・通所23%、買い物15%、私用・その他21%と、多様な目的で利用されており、目的地は市内61%、市外22%と市内だけでなく、市外への外出にも利用されている。

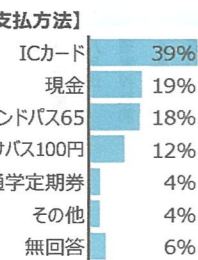
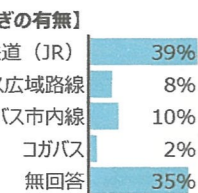
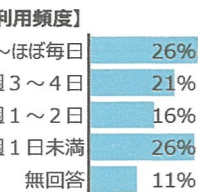
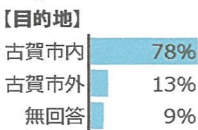
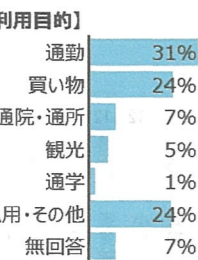
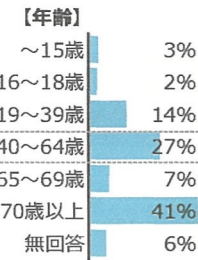
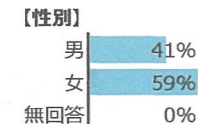
○ 便別の状況をみると、上り・下り方面とも1～2便、8便以降は通勤の割合が高く、3～7便は通院・通所、買い物、私用・その他等の割合が高い。

○ 利用区間をみると、八反田・須賀神社前・小竹～ししぶ駅東口・古賀駅東口間の利用や花鶴丘郵便局前～古賀駅東口間、古賀駅東口～福岡東医療センター正門間の利用が多く、前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、通勤等による鉄道との乗継を目的とした駅までの移動、古賀駅周辺の商業施設や医療施設への外出を目的とした移動、福岡東医療センターへの通院を目的とした移動に利用されている状況がうかがえる。なお、特に利用の少ない区間は見られず、万遍なく利用されている。



8) 小竹系統 休日 (利用者数: 140人/日 7.4人/便)

利用者の属性
・利用特性



○ 利用者は、65歳以上が45%、40～64歳が27%、40歳未満が19%と、比較的幅広い年代に利用されており、その中で高齢層が中心となっている。また、市内在住者が59%、市外在住者が34%と市内外から利用されている。

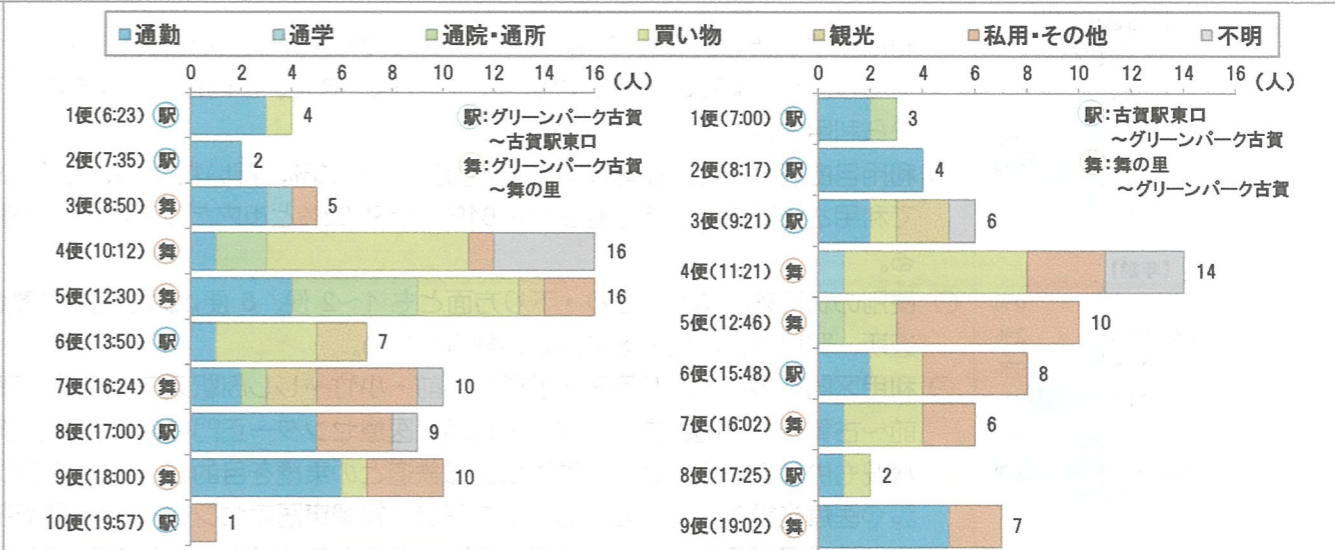
○ 利用目的をみると、通勤が31%、買い物24%、通院・通所7%、観光5%、私用・その他24%と、多様な目的で利用されており、目的地は市内78%、市外13%と主に市内での移動で利用されている。

○ 便別の状況をみると、グリーンパーク⇒古賀駅東口⇒舞の里方面では4～9便で1便あたり7～10人が利用しており、4便(10:12)以降の利用が中心となっている。10便を除き、いずれの便も通勤での利用がみられる。また、4～7便では買い物の割合が高くなっている。

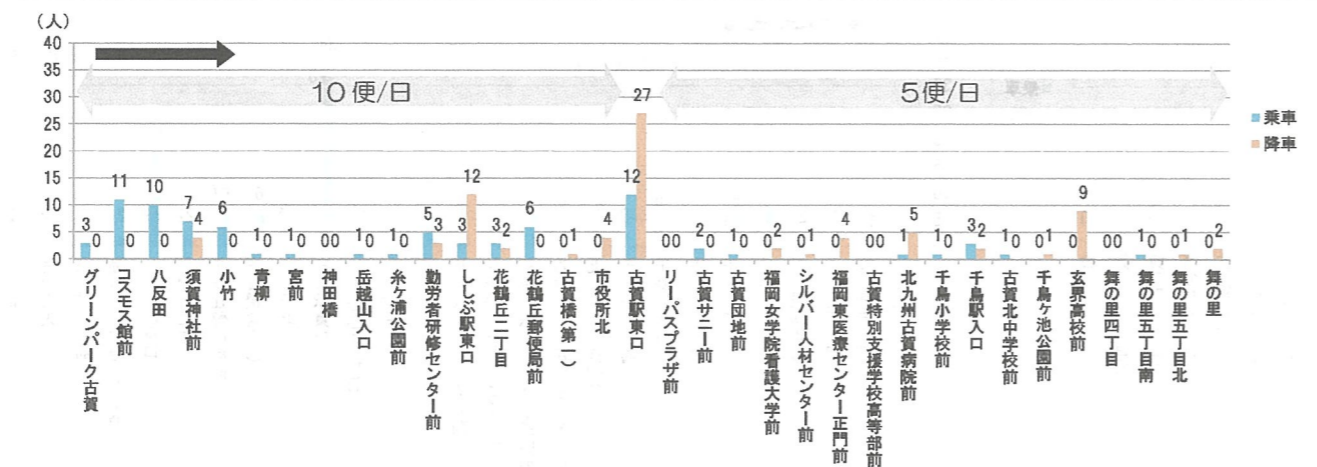
○ 舞の里⇒古賀駅東口⇒グリーンパーク方面では4～6便で1便あたり8～14人が利用しており、4便(10:12)以降の利用が中心となっている。

○ 利用区間をみると、コスモス館前・八反田・須賀神社前・小竹～ししぶ駅東口・古賀駅東口間の利用や花鶴丘郵便局～古賀駅東口間、古賀東口駅～北九州古賀病院前間の利用が多く、前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、通勤等による鉄道との乗継を目的とした駅までの移動、古賀駅周辺の商業施設や医療施設への外出を目的とした移動などに利用されている状況がうかがえる。

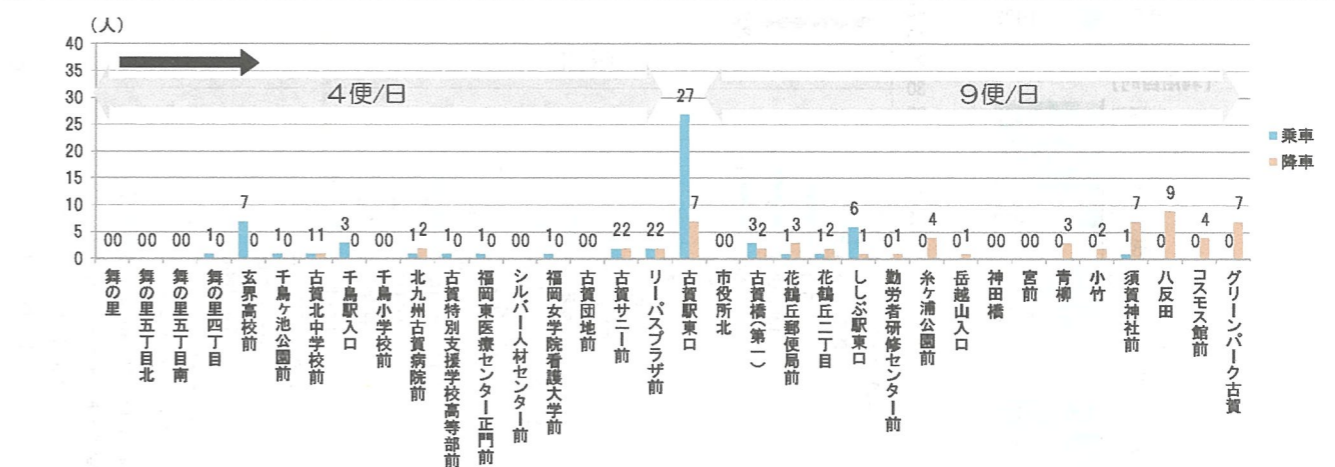
○ 舞の里四丁目～舞の里間の利用は少ない。



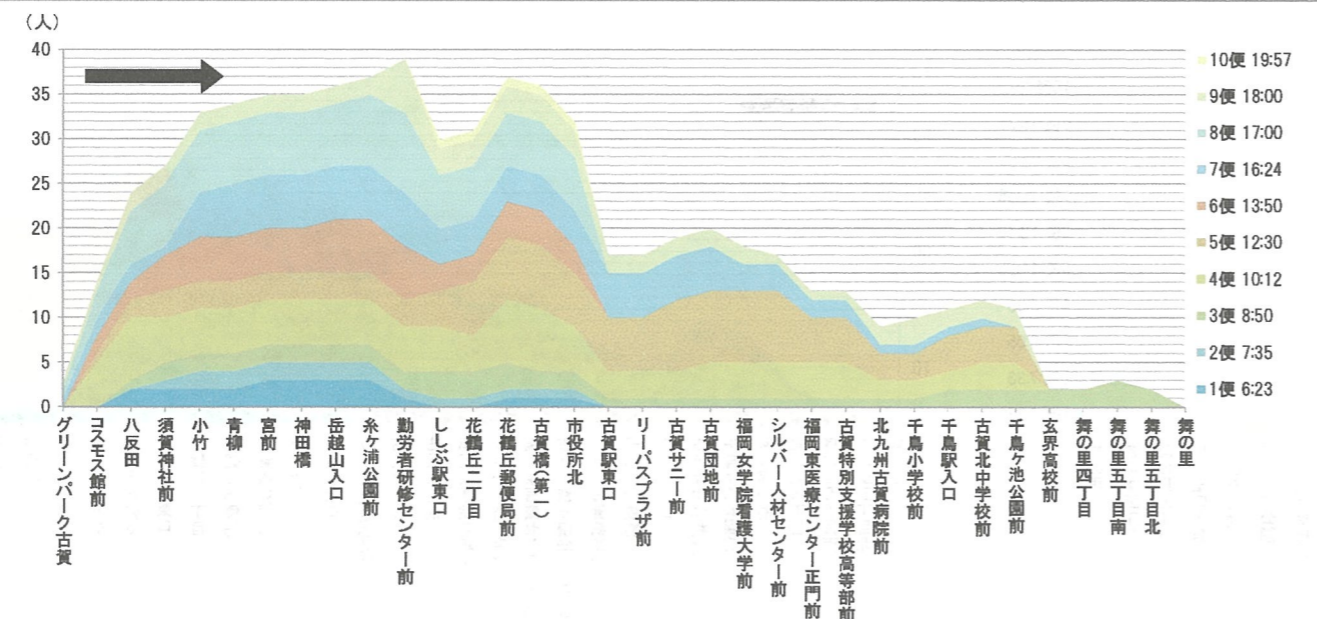
▲便別利用者数 (グリーンパーク⇒古賀駅東口⇒舞の里) ▲便別利用者数 (舞の里⇒古賀駅東口⇒グリーンパーク)



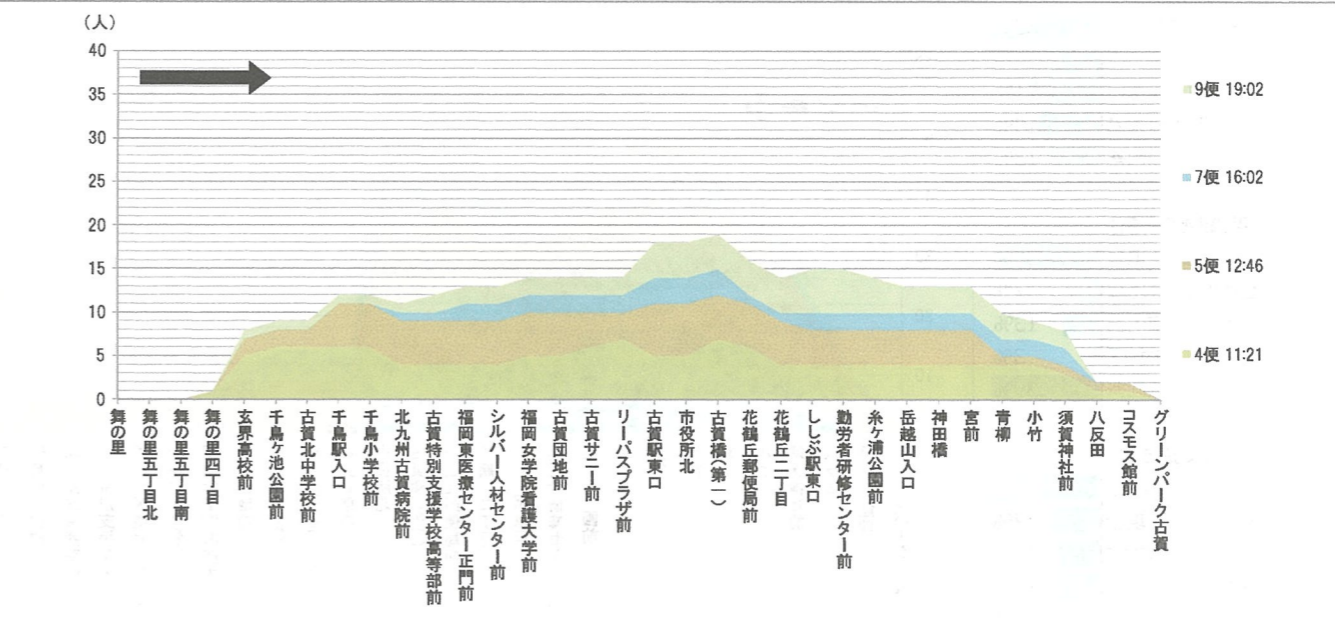
▲バス停別利用者数 (グリーンパーク⇒古賀駅東口⇒舞の里)



▲バス停別利用者数 (舞の里⇒古賀駅東口⇒グリーンパーク)



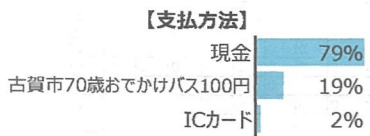
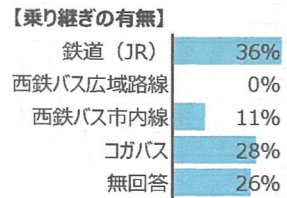
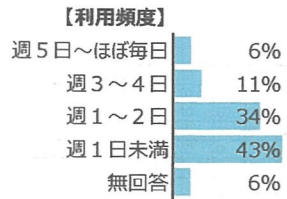
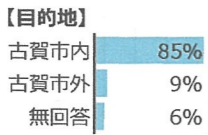
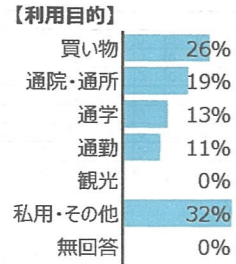
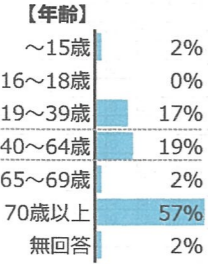
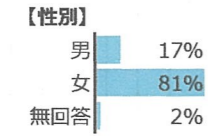
▲車内乗車人員 (グリーンパーク⇒古賀駅東口⇒舞の里)



▲車内乗車人員 (舞の里⇒古賀駅東口⇒グリーンパーク)

9) コガバス (利用者数 平日: 47人/日 2.6人/便)

利用者の属性・利用特性



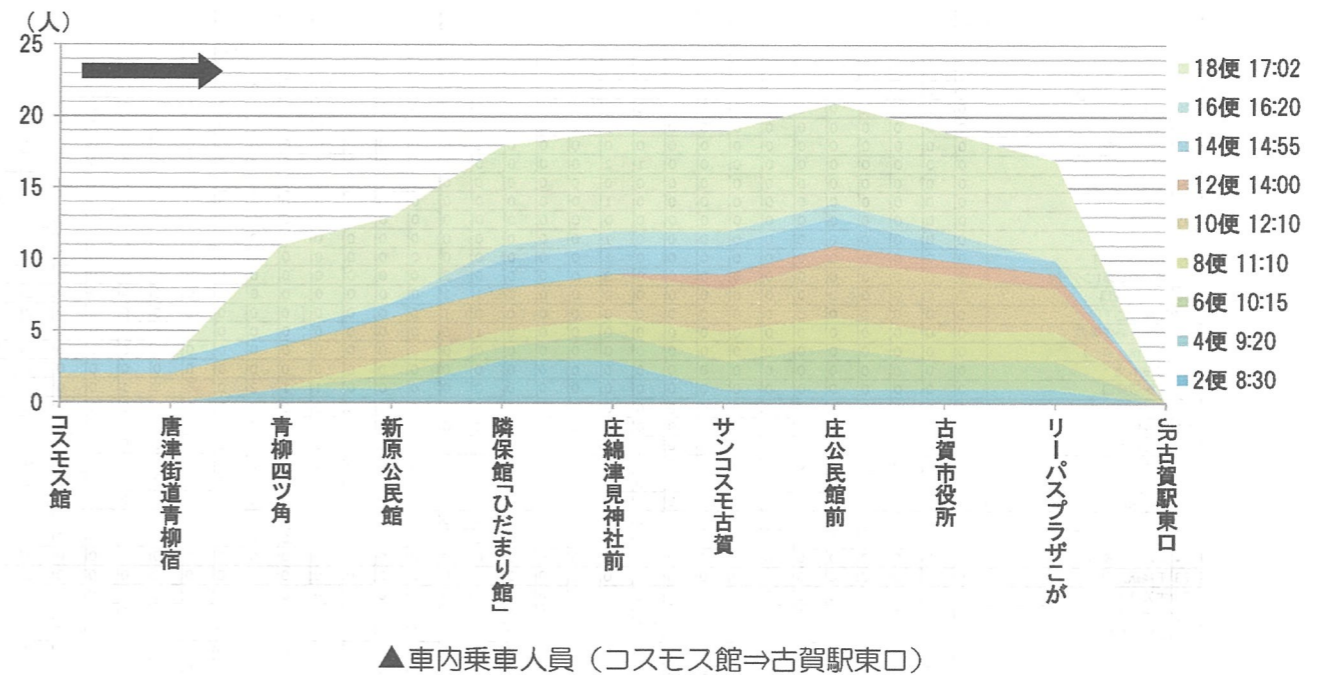
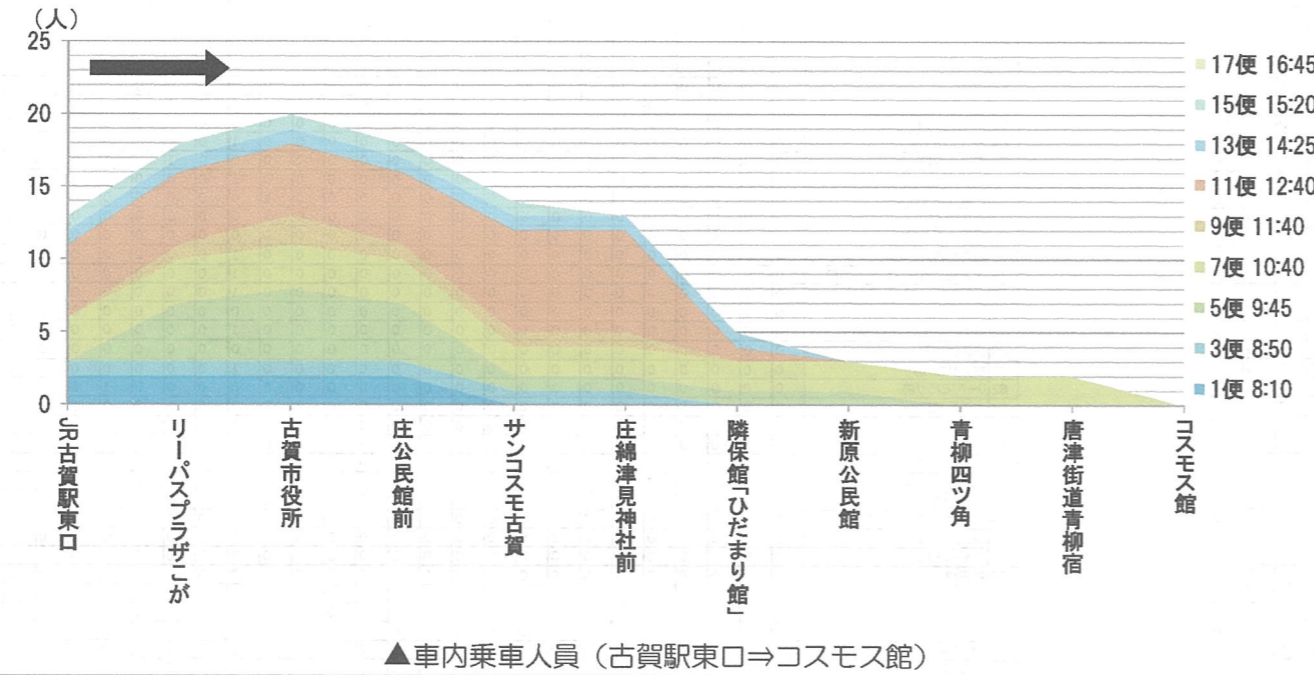
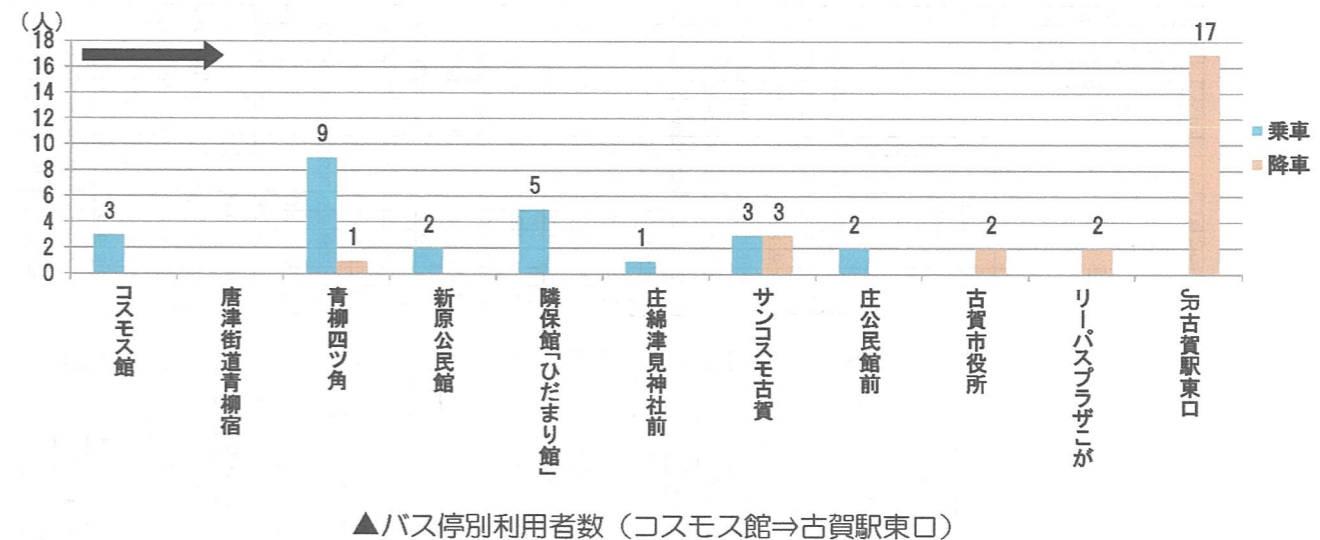
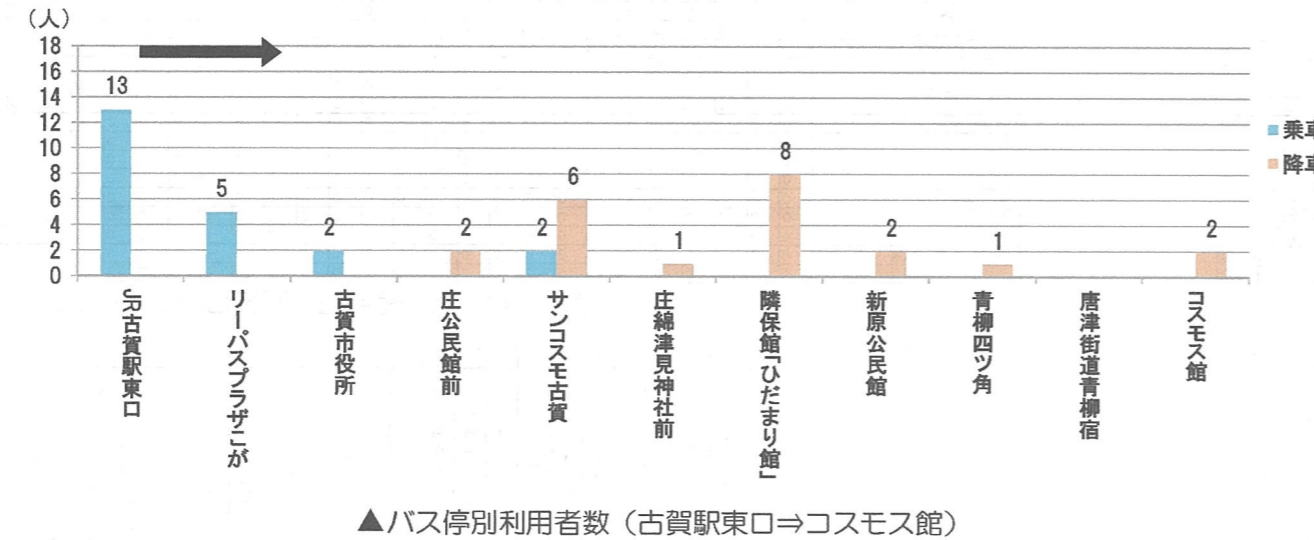
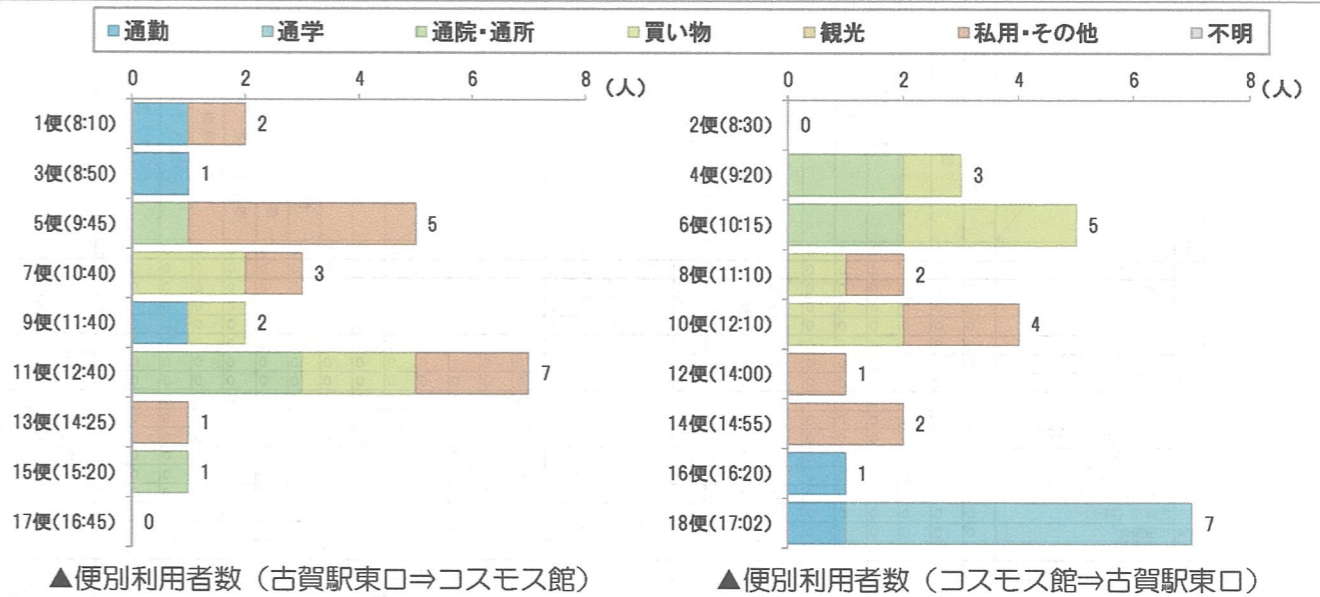
○ 利用者は、65歳以上が59%、40～64歳が19%、40歳未満が19%と高齢層が中心である。また、市内在住者が72%を占めており、高齢の市民が主な利用者となっている。

○ 利用目的をみると、買い物26%、通院・通所19%、通学13%、通勤11%、私用・その他32%と多様な目的で利用されており、目的地は市内85%、市外9%と市内が中心となっている。

○ 便別の状況をみると、古賀駅東口⇒コスモス館方面では1～2便、9便は通勤での利用、3便以降は通院・通所や買い物、私用・その他の利用がみられる。また、利用者数は5便及び11便で5人以上となっているが、その他の便では1～3人となっている。

○ コスモス館⇒古賀駅東口方面は、4～14便は通院・通所や買い物、私用・その他で利用されており、16～18便は通勤・通学（帰宅）で利用されている。

○ 利用区間をみると、古賀駅東口⇒コスモス館方面では古賀駅やリーパスプラザこがで乗車しサンコスモ古賀や隣保館「ひだまり館」での降車する利用が多い。コスモス館⇒古賀駅東口方面では青柳四ツ角や隣保館「ひだまり館」で乗車し古賀駅での降車する利用が多い。前述の目的や目的地の状況も併せて考えると、買い物、通院・通所、私用でバス停やその周辺、古賀駅で鉄道に乗り継いでその先までの移動に利用されている状況がうかがえる。唐津街道青柳宿での利用は0人となっている。



乗車 \ 降車	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	合計
	JR古賀駅東口	リーバスプラザこが	古賀市役所	庄公民館前	サンコスモ古賀	庄綿津見神社前	隣保館「ひだまり館」	新原公民館	青柳四ツ角	唐津街道青柳宿	コスモス館	
100 JR古賀駅東口	0	0	0	0	3	1	5	2	0	0	2	13
101 リーバスプラザこが	0	0	0	1	2	0	1	0	1	0	0	5
102 古賀市役所	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
103 庄公民館前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
104 サンコスモ古賀	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
105 庄綿津見神社前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
106 隣保館「ひだまり館」	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
107 新原公民館	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
108 青柳四ツ角	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
109 唐津街道青柳宿	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110 コスモス館	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	2	6	1	8	2	1	0	2	22

▲OD表 平日（古賀駅東口⇒コスモス館）

乗車 \ 降車	110	109	108	107	106	105	104	103	102	101	100	合計
	コスモス館	唐津街道青柳宿	青柳四ツ角	新原公民館	隣保館「ひだまり館」	庄綿津見神社前	サンコスモ古賀	庄公民館前	古賀市役所	リーバスプラザこが	JR古賀駅東口	
110 コスモス館	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3
109 唐津街道青柳宿	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
108 青柳四ツ角	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	7	9
107 新原公民館	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
106 隣保館「ひだまり館」	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	5
105 庄綿津見神社前	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
104 サンコスモ古賀	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
103 庄公民館前	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
102 古賀市役所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101 リーバスプラザこが	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100 JR古賀駅東口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	1	0	0	0	3	0	2	2	17	25

▲OD表 平日（コスモス館⇒古賀駅東口）

6. 市民アンケート調査結果

- 本調査は、市民の外出目的ごとの移動特性や公共交通の利用実態および意見・意向などの把握を目的に、古賀市民を対象に実施した。
- 市全体あるいは各地域の「移動特性の把握」に向けては、市民全体を対象として調査を実施する必要がある。一方で「公共交通の利用実態の把握」に向けては、市民の中でも実際に公共交通を利用している割合は少ないことが想定されるなど、有効な回答が得られる割合が低くなることから、本調査は、市民全体を対象とした「一次調査」と、公共交通の利用割合が高い層を対象とした「二次調査」の2段階で行うこととした。

6-1 調査概要

1) 一次調査

- 一次調査は、外出目的ごとの移動実態を把握することを主眼とするとともに、公共交通の利用実態の概要もあわせて把握することを目的に、市民全体を対象として実施した。

表 一次調査概要

調査目的	外出目的ごとの移動実態の把握を主眼とし、公共交通の利用実態の概要もあわせて把握する。	
調査対象者	市内在住の18歳~84歳の男女 ※住民基本台帳から無作為に抽出した。 ※回答能力などを考慮し84歳以下を対象とし、また要介護認定者は除外した。	
対象者数	2,000人	
調査対象地区	古賀市全域	
調査方法	郵送配布、郵送回収	
調査時期	令和元年8月7日(水)~令和元年8月19日(月)	
設問	項目	設問
	目的別移動特性 <目的> ①買い物 ②特別な買い物 ③通院 ④通勤・通学 ⑤その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外出頻度 ・ 外出先の立地・施設名 ・ よく利用する交通手段 ・ 外出時間・外出時間(買い物・通院のみ) ・ あわせて済ませてしまうことが多い用事(買い物・通院・通勤・通学のみ) ・ 外出の曜日(特別な買い物のみ)
	公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最近1か月の間に利用した公共交通 ・ 最も利用した公共交通の利用日数 ・ 公共交通の利用目的
	最寄りバス停・停留所の認知状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最寄りバス停・停留所の名称・距離(m)
	運転免許・自家用車の所有状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許の有無 ・ 自家用車の有無
	回答者の属性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 性別 / 年齢 / 職業 / 住所(地区)

2) 二次調査

- 二次調査は、公共交通の利用実態および意見・意向の把握を主眼とするとともに、運転継続に対する意向などもあわせて把握することを目的として実施した。
- 一次調査結果より、年齢が60歳以上で公共交通の利用者が多い結果となったことから、60歳以上の年齢層を調査対象とした。

表 二次調査概要

調査目的	公共交通の利用実態および意見・意向の把握を主眼とし、運転継続に対する意向などもあわせて把握する。	
調査対象者	市内在住の60~84歳の男女 ※一次調査結果より、「公共交通を利用している」の回答が多い年齢層を抽出	
対象者数	1,320人	
調査対象地区	古賀市全域	
調査方法	郵送配布、郵送回収	
調査時期	令和元年10月10日(木)~令和元年10月21日(月)	
設問	項目	設問
	公共交通の利用の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最近1か月の公共交通利用の有無
	公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最近1か月の間に利用した公共交通機関 ・ 最も利用した公共交通の利用日数 ・ 運賃の主な支払い方法 ・ 行き帰りの利用の有無 ・ 代わりとなる主な移動手段 ・ 公共交通を利用した移動パターン(乗り降りする場所、目的先の施設名、外出頻度)
	バスを利用する上での問題	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの利用で特に困っていること(上位3つ) ・ 具体的に見直してほしい意見・要望
	公共交通を利用していない人の移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最も多い移動手段 ・ 移動手段を利用する上で困っていること・不安なこと ・ 古賀市内バスについての認知状況 ・ 公共交通を利用していない理由 ・ 公共交通の利用可能性
	運転免許・自家用車の所有状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許の有無 ・ 自家用車の有無
	免許返納に関する意向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許を返納した場合の移動手段(通院・買い物) ・ 運転免許を返納する上での懸念 ・ 運転免許を返納する上で必要な支援
	「70歳おでかけバス事業」の認知状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「70歳おでかけバス事業」の認知状況 ・ 事業についての意見 ・ 今後の利用意向
	最寄りバス停・停留所の認知状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最寄りバス停・停留所の名称・距離(m)

6-2 調査結果概要（一次調査）

1) 調査票の回収状況

- 配布総数 2,000 票に対して、9月2日時点の回収票数は 855 票となり、回収率は 42.8%となった
- 地域別では、舞の里、花鶴の回収率が 5 割以上と高い。一方古賀東の回収率は 34.8%と他地域に比べて低い結果となった。
- 年代別では 60 代以上で回収率が 5 割以上と比較的高い。一方 10 代では 28.3%、20 代では 18.0%と回収率が低い。

表 配布票数（校区別）

校区	配布数	回収票	回収率
青柳	201 票	81 票	40.3%
小野	257 票	98 票	38.1%
古賀東	348 票	121 票	34.8%
古賀西	335 票	133 票	39.7%
花鶴	210 票	111 票	52.9%
千鳥	168 票	80 票	47.6%
花見	270 票	119 票	44.1%
舞の里	211 票	112 票	53.1%
市全体	2,000 票	855 票	42.8%

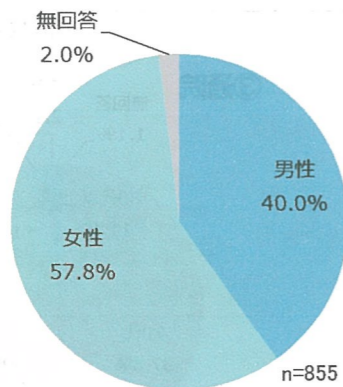
表 配布票数（年代別）

年代	配布数	回収票	回収率
10代	53 票	15 票	28.3%
20代	250 票	45 票	18.0%
30代	301 票	98 票	32.6%
40代	359 票	116 票	32.3%
50代	303 票	130 票	42.9%
60代	356 票	200 票	56.2%
70代	298 票	195 票	65.4%
80代	81 票	49 票	60.5%
市全体	2,000 票	855 票	42.8%

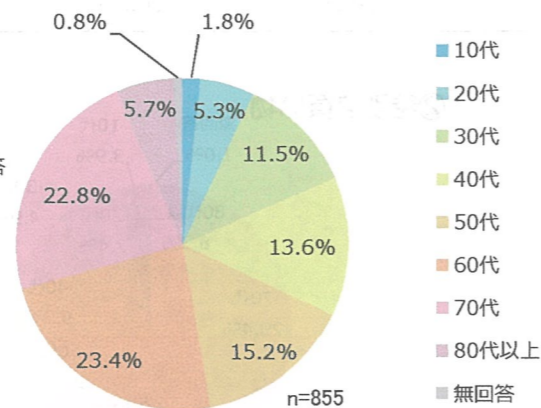
2) 回答者の属性

- 回答者の性別、年齢、職業は以下のとおり

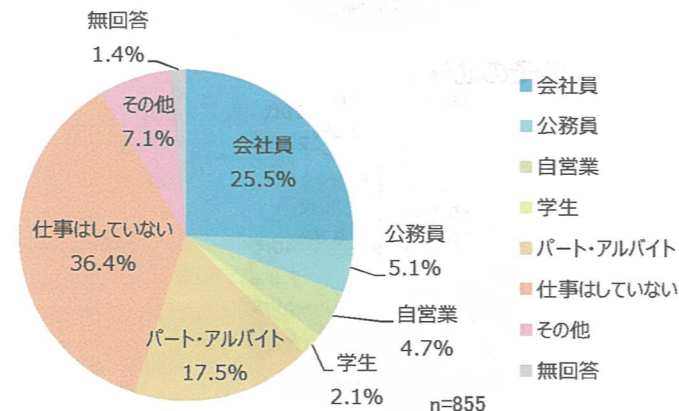
①性別



②年齢



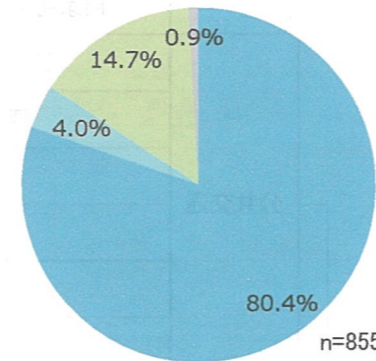
③職業



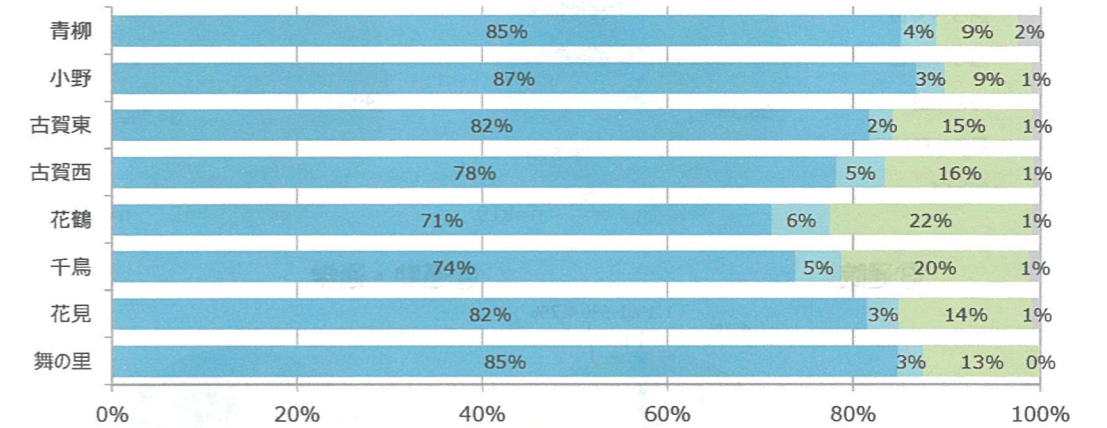
② 運転免許の有無

- 回答者の 8 割が運転免許を所有しており、青柳、小野舞の里、花見、古賀東では運転免許の保有率が特に高い。

- 運転免許を所有している
- 運転免許を所有していない(以前は所有していたが、返納した)
- 運転免許を所有していない(もともと所有していない)
- 無回答



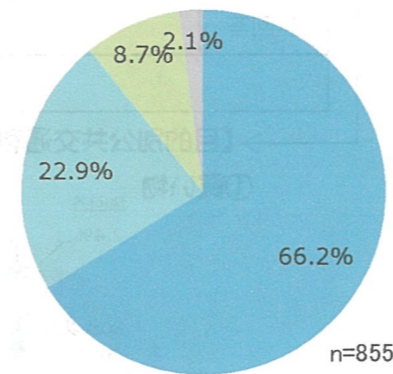
- 運転免許を所有している
- 運転免許を所有していない(以前は所有していたが、返納した)
- 運転免許を所有していない(もともと所有していない)
- 無回答



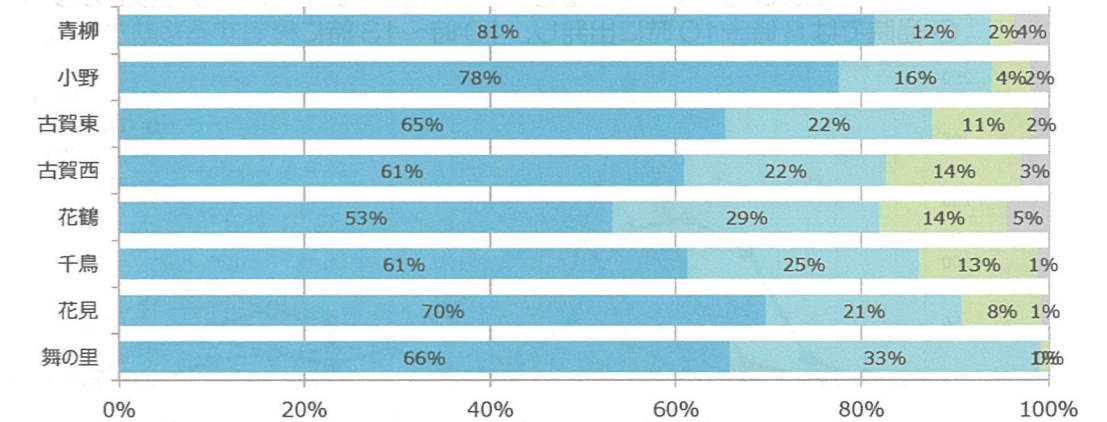
③ 自家用車の有無

- 回答者の 8 割の世帯で自家用車を所有しており、そのうち 7 割は自分が、3 割は自分以外の家族が自家用車を利用している。
- 世帯で自家用車を所有していない割合は 8.7%となっている。
- 花鶴、古賀西、千鳥では自家用車の保有率が 5~6 割と比較的低い。

- 自家用車を所有している、主に自分が使用している
- 自家用車を所有しているが、主に自分以外の家族等が利用している
- 世帯で自家用車は所有していない
- 無回答



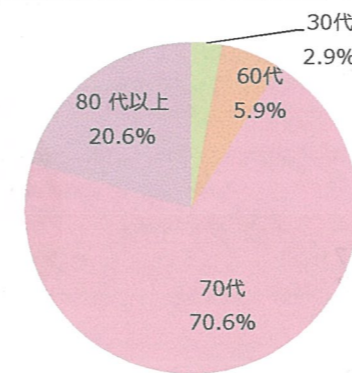
- 自家用車を所有している、主に自分が使用している
- 自家用車を所有しているが、主に自分以外の家族等が利用している
- 世帯で自家用車は所有していない
- 無回答



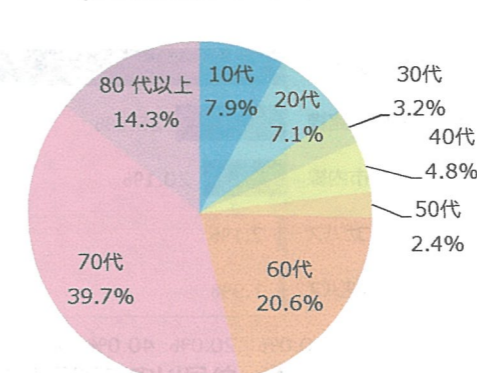
④ 運転免許・自家用車の非保有者の年齢構成

- 運転免許・自家用車の非保有者の年齢構成をみると、いずれも 60 代以上が 7 割以上を占めている。

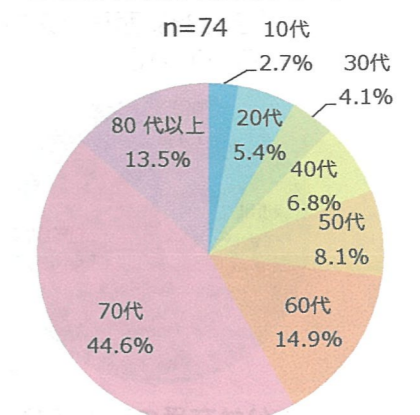
運転免許を所有していない (以前は所有していたが、返納した) n=34



運転免許を所有していない (もともと所有していない) n=126

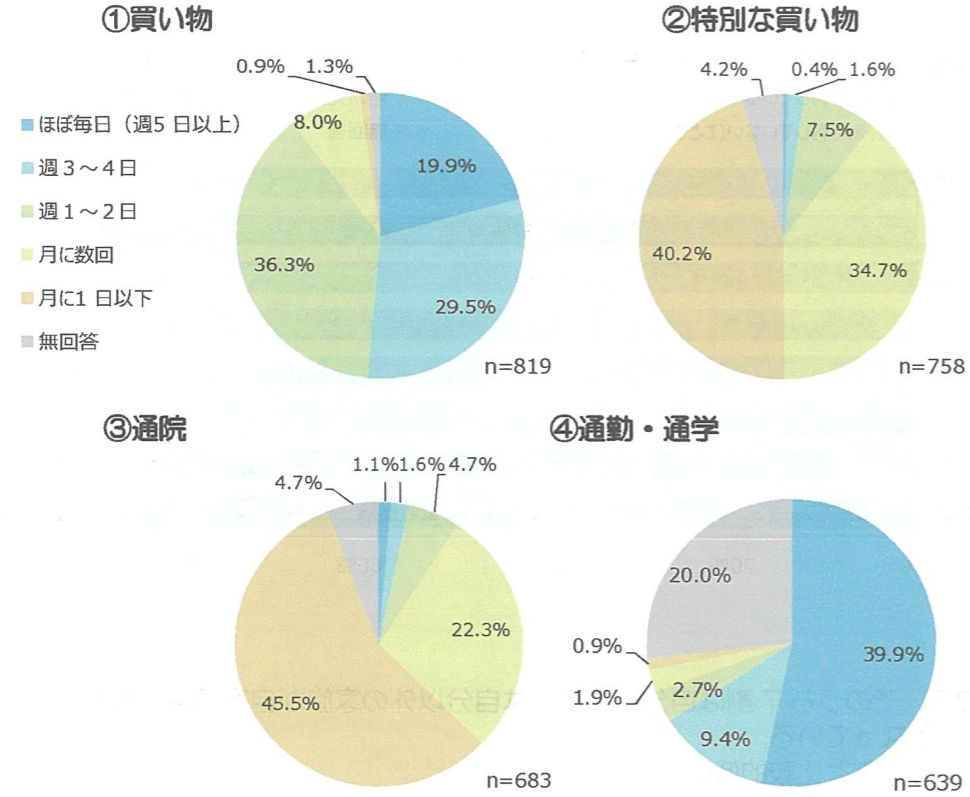


世帯で自家用車は所有していない n=74



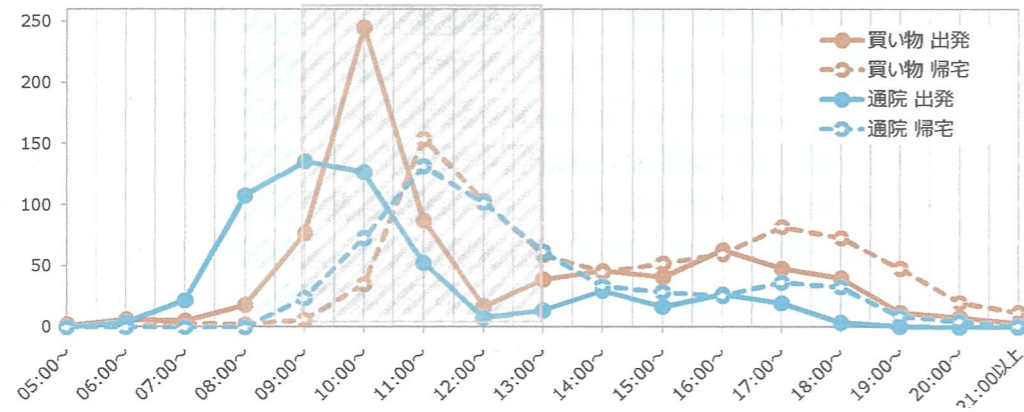
3) 外出頻度

○ 目的別の外出頻度は以下のとおり。



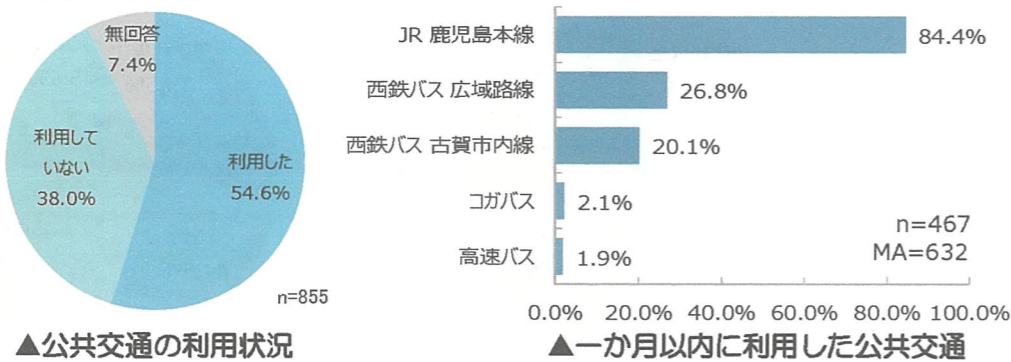
4) 外出時間帯

○ 買い物では9時~11時に出発し、11時~13時に帰宅する移動が多い。
○ 通院では8時~10時に出発し、10時~13時に帰宅する移動が多い。



5) 最近一か月間に利用した公共交通

○ 最近一か月以内に公共交通を利用している割合は54.6%となっている。
○ 利用した公共交通の内訳としては、JR 鹿児島本線が84.4%、西鉄バス広域路線が26.8%、西鉄バス古賀市内線が20.1%、コガバスが2.1%、高速バスが1.9%となっている。



6) 外出時によく利用する移動手段(目的別)・公共交通利用者の年齢層

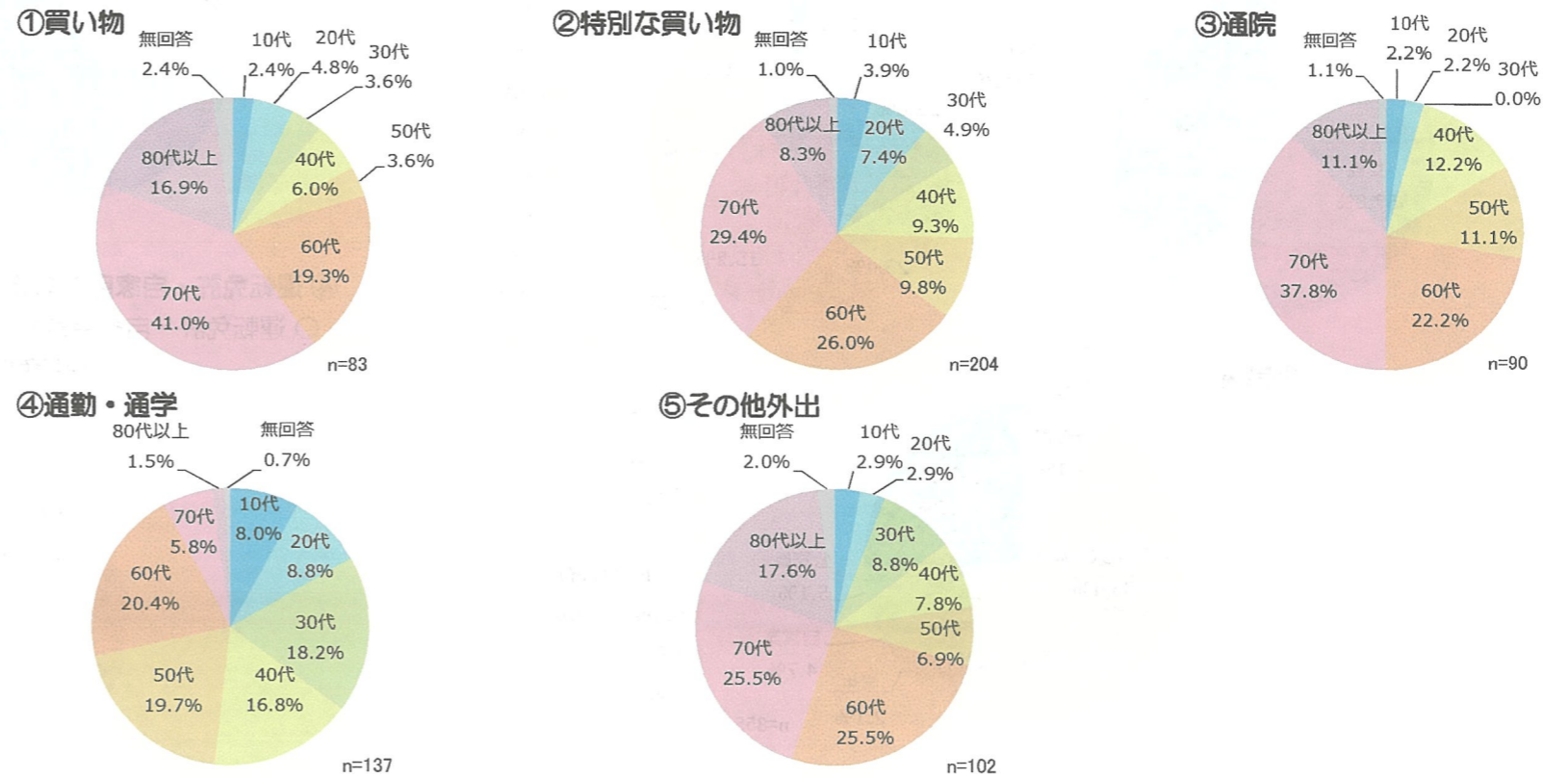
○ 外出時によく利用する移動手段は、いずれの目的での外出でも「自家用車(自分が運転)」が最も多い。

○ 移動手段として公共交通を選択している回答者の年齢層は、通勤・通学を除き60代以上が過半数をしめている。

移動手段	移動目的					
	買い物	特別な買い物	通院先	通勤・通学	その他の外出	
自家用車	自家用車(自分が運転)	62.9%	53.6%	46.8%	35.2%	52.0%
	自家用車(自分以外が運転)	18.2%	19.1%	9.9%	2.3%	10.2%
公共交通	西鉄バス(古賀市内線)	4.3%	3.2%	3.2%	1.1%	3.3%
	西鉄バス(広域路線)	2.9%	5.8%	2.7%	2.1%	2.2%
	高速バス	0.1%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
	コガバス	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.4%
	JR 鹿児島本線	2.2%	14.3%	4.2%	12.4%	5.6%
	タクシー	1.6%	1.6%	2.9%	0.1%	1.4%
	千鳥苑送迎バス	-	-	-	-	0
その他	施設の送迎車両(千鳥苑送迎バス以外)	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%
	徒歩	14.0%	4.6%	10.5%	4.0%	11.5%
	自転車	11.9%	4.4%	5.7%	4.2%	7.8%
	バイク・原付	1.6%	0.8%	1.2%	1.3%	1.5%
	その他	0.2%	0.9%	0.8%	1.4%	0.6%
無回答	無回答	0.4%	1.3%	0.6%	0.5%	20.0%
合計	120.7%	110.2%	89.1%	65.1%	117.7%	

>【目的別公共交通利用者の年齢層】

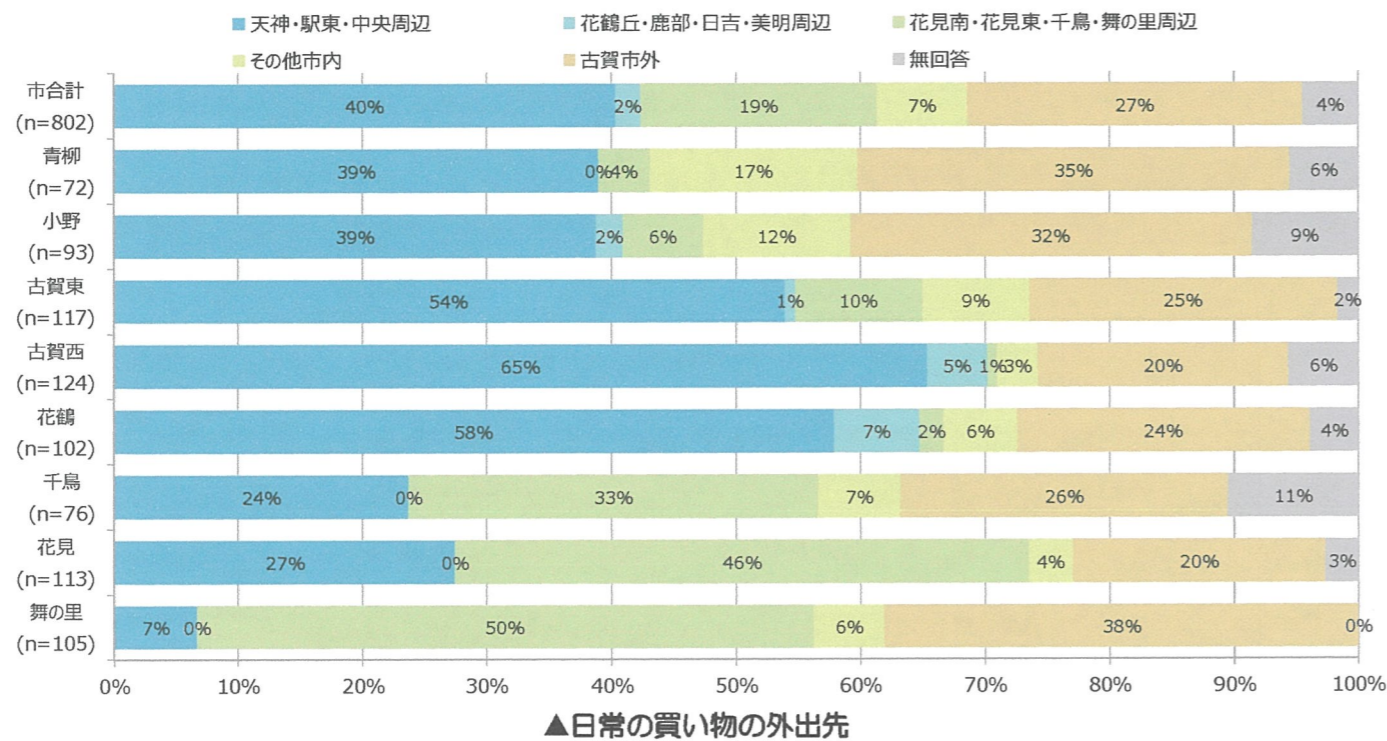
※複数回答(n=855)



6) 移動目的別の外出先

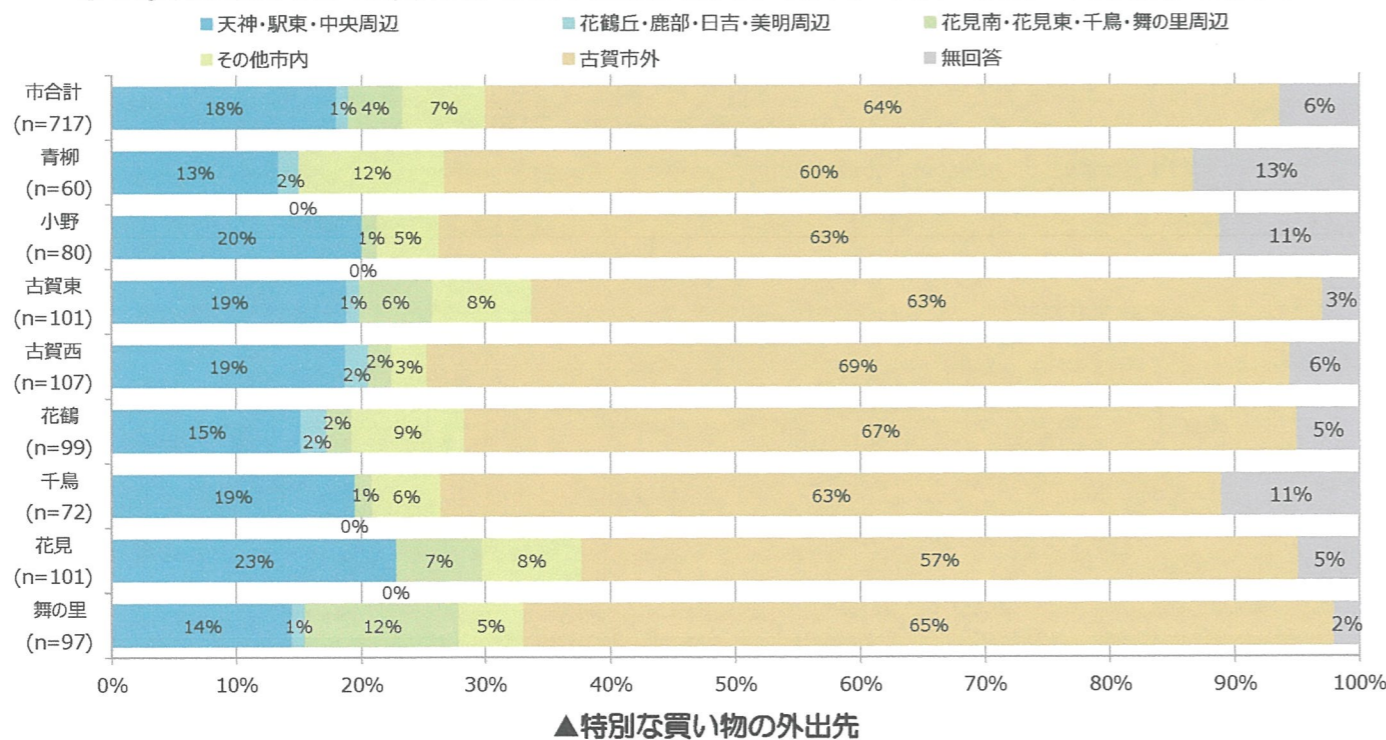
① 買い物での外出先

- 青柳、小野では「天神・駅東・中央周辺」が最も多く、次いで「古賀市外」「その他市外」の順が多い。
- 古賀東、古賀西、花鶴では「天神・駅東・中央周辺」が大半を占めている。
- 千鳥、花見、舞の里では「花見南・花見東・千鳥・舞の里周辺」が最も多く、次いで「古賀市外」または「天神・駅東・中央周辺」の割合が高い。



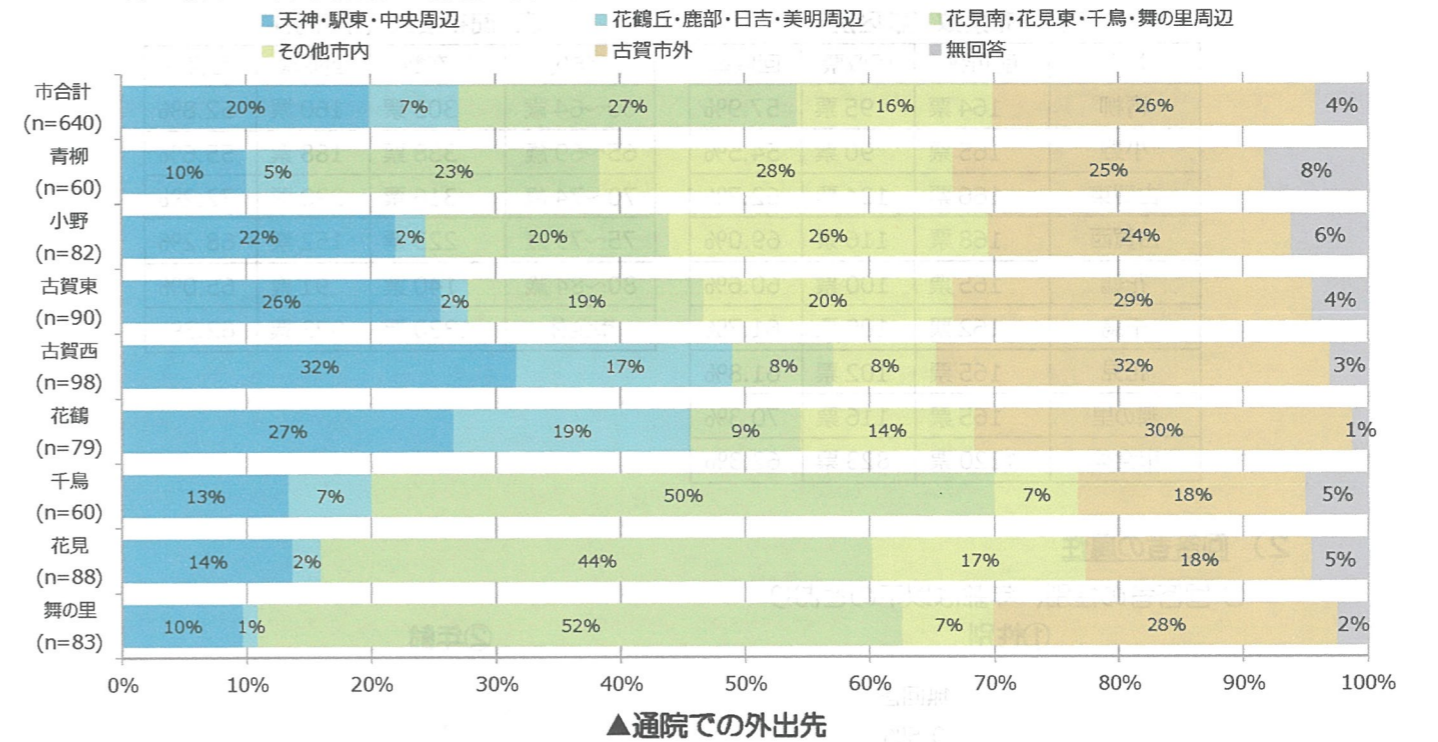
② 特別な買い物での外出先

- いずれの地域でも「古賀市外」が大半を占めており、次いで「天神・駅東・中央周辺」が多い。



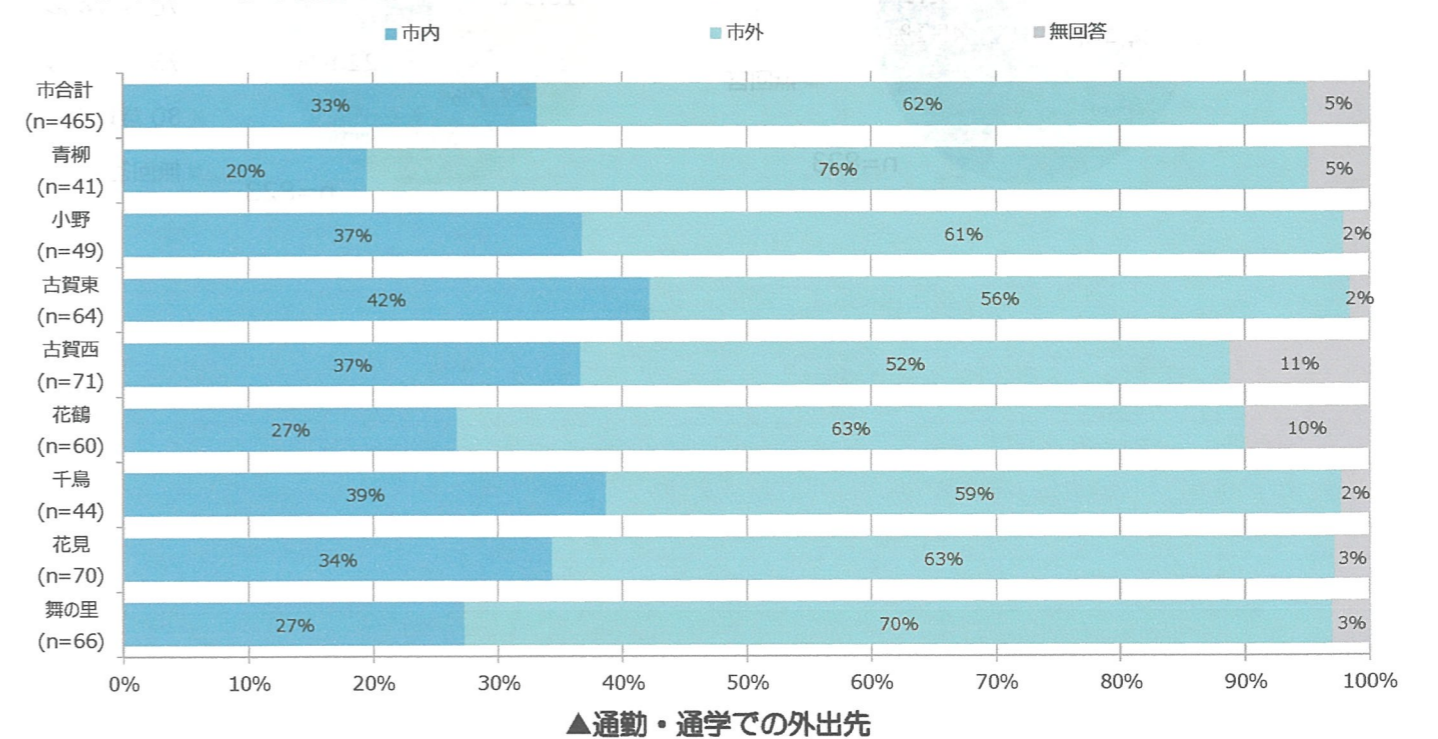
③ 通院での外出先

- いずれの地域でも「古賀市外」が2割~3割を占めている。
- 青柳、小野では「その他市内」が最も多く、次いで「市外」が多い。
- 古賀東、古賀西、花鶴では「天神・駅東・中央周辺」及び「市外」が多い。
- 千鳥、花見、舞の里では「花見南・花見東・千鳥・舞の里周辺」が最も多く、次いで「古賀市外」、「天神・駅東・中央周辺」の割合が高い。



④ 通勤・通学での外出先

- 市外への移動割合が市内を上回っており、青柳、舞の里では特にその傾向が高い。



※各移動目的で「外出することはない」を選択した回答者を除外

1) 調査票の回収状況

- 配布総数 1320 票に対して、10月28日時点の回収票数は823票となり、回収率は62.3%となった。
- 地域別では舞の里、古賀西の回収率が特に高い。
- 年代別では70～74歳の回収率が特に高い。
- 地域別、年代別に見ても回収率は5割を上回る結果となった。

表 配布票数（校区別）

校区	配布数	回収票	回収率
青柳	164票	95票	57.9%
小野	165票	90票	54.5%
古賀東	166票	104票	62.7%
古賀西	168票	116票	69.0%
花鶴	165票	100票	60.6%
千鳥	162票	100票	61.7%
花見	165票	102票	61.8%
舞の里	165票	116票	70.3%
市全体	1320票	823票	62.3%

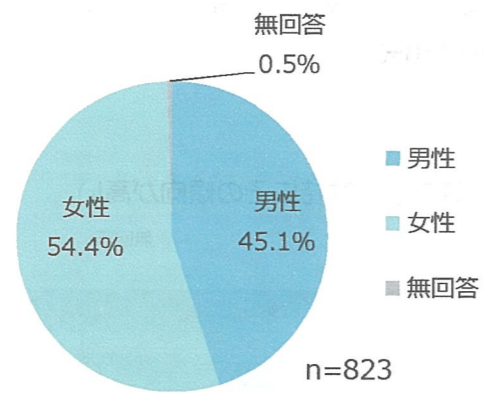
表 配布票数（年齢別）

年代	配布数	回収票	回収率
60～64歳	303票	160票	52.8%
65～69歳	338票	188票	55.6%
70～74歳	316票	228票	72.2%
75～79歳	223票	152票	68.2%
80～84歳	140票	91票	65.0%
市全体	1320票	823票	62.3%

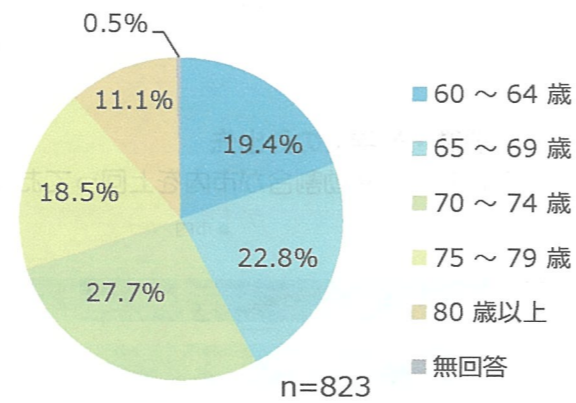
2) 回答者の属性

- 回答者の性別、年齢は以下のとおり

①性別



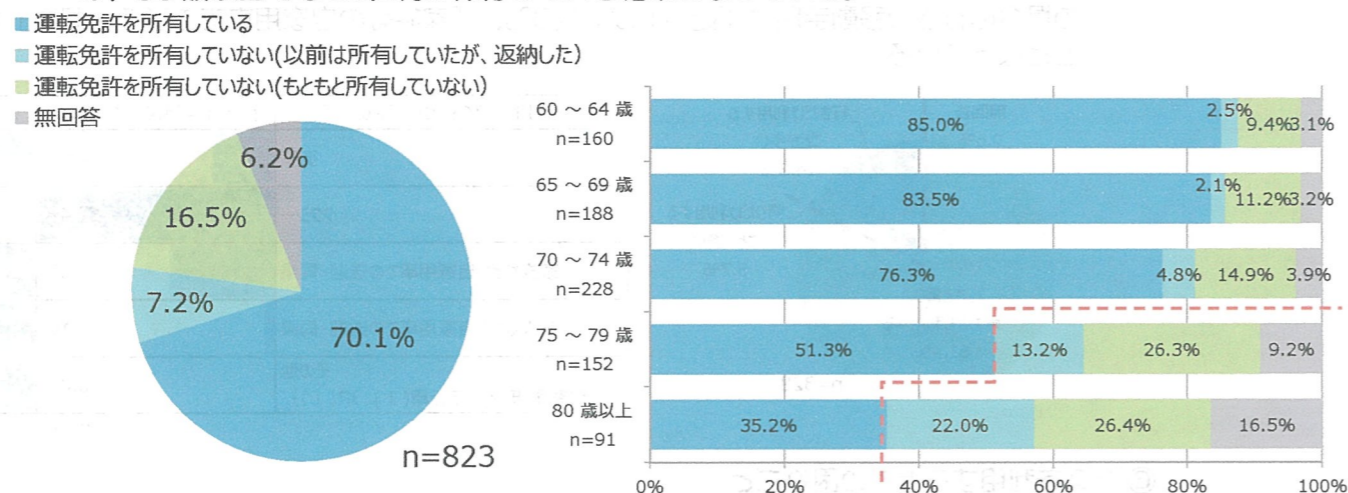
②年齢



3) 運転免許・自家用車の所有状況

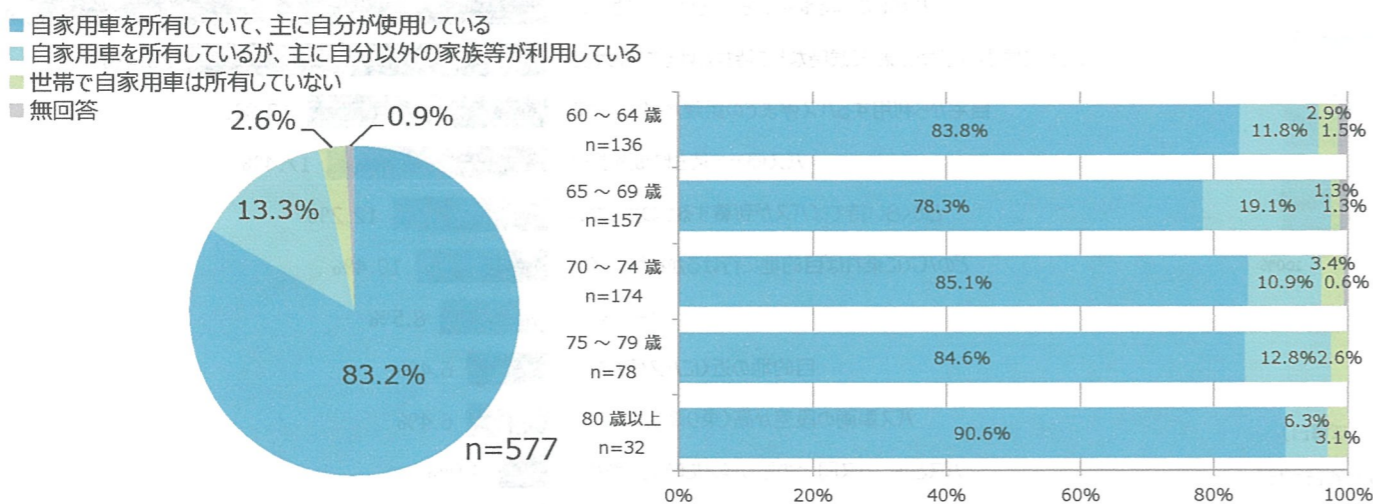
② 運転免許の所有状況

○ 回答者の7割が運転免許を所有している。年代別で見ると、75歳を境に所有率が減少しているものの、80歳以上でも35.2%が保有している結果となっている。



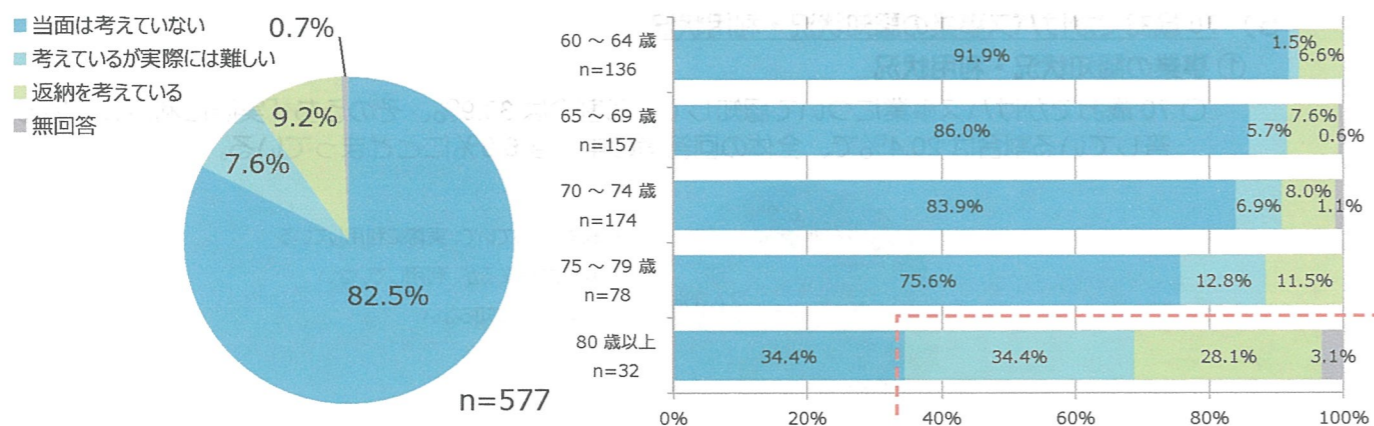
③ 自家用車の所有状況・利用状況 (運転免許保有者)

○ 運転免許を所有している回答者の内、8割の世帯で自家用車を所有しており、そのうち9割近くは自分が、1割は自分以外の家族が自家用車を利用している。
○ 世帯で自家用車を所有していない割合は2.6%となっている。



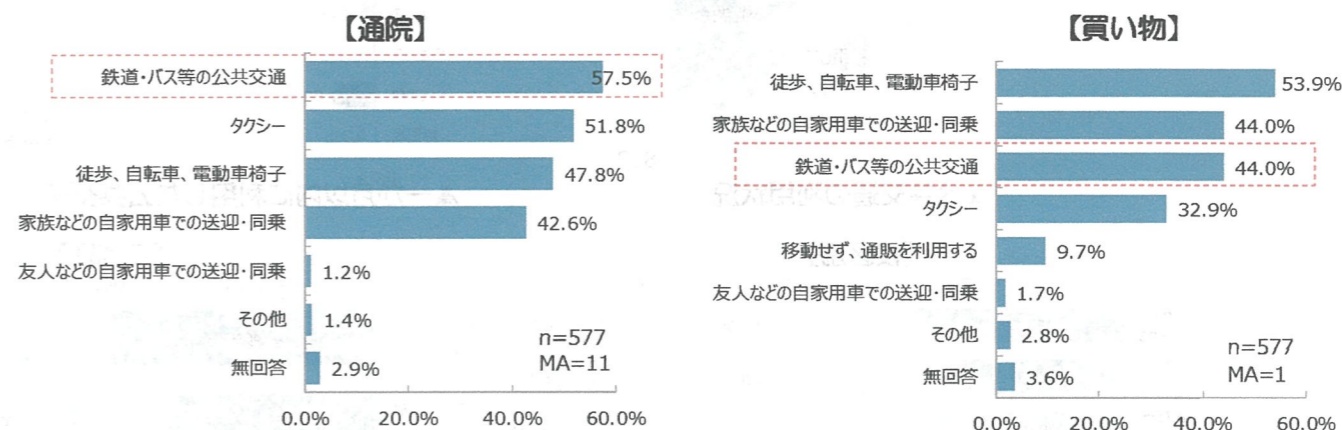
④ 免許返納の検討状況 (運転免許保有者)

○ 運転免許を所有している回答者の内、免許返納を考えている割合は9.8%にとどまっており、9割は免許返納しない(できない)状況にある。年代別にみると、80歳を境に免許返納を考える割合が高くなっている。



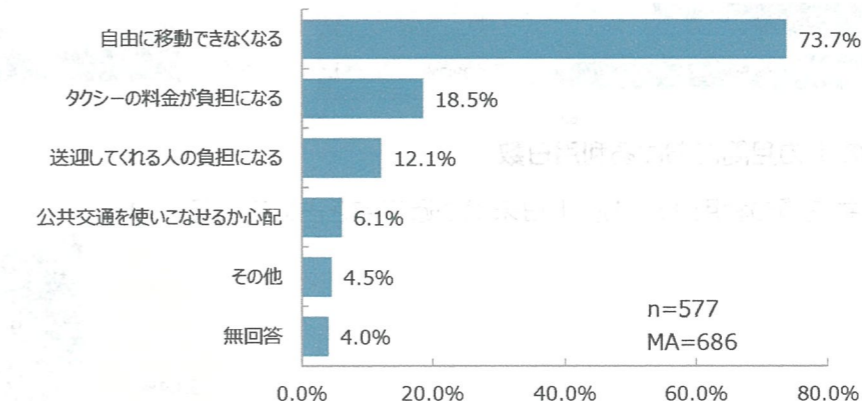
⑤ 運転免許を返納した場合の移動

- 運転免許を返納した場合の移動手段について、【通院】の場合は「鉄道・バス等の公共交通」が57.5%で最も多く、次いで「タクシー」が51.8%、「徒歩、自転車、電動車椅子」が47.8%、「家族などの自家用車での送迎・同乗」が42.6%などとなっている。
- 【買い物】の場合は「徒歩、自転車、電動車椅子」が53.9%で最も多く、次いで「家族などの自家用車での送迎・同乗」が44.0%、「鉄道・バス等の公共交通」が44.0%、「タクシー」が32.9%などとなっている。
- 【通院】【買い物】のいずれの場合においても、4割以上が「鉄道・バス等の公共交通」を選択しており、公共交通を利用できる環境づくりが重要であると考えられる。



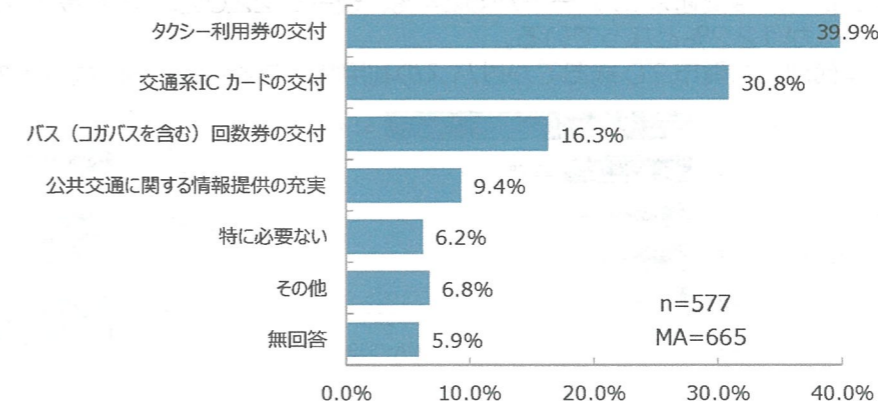
⑥ 運転免許を返納する際の懸念事項

- 運転免許を返納する上での懸念事項として、「自由に移動できなくなる」が73.7%で最も多く、次いで「タクシーの料金が負担になる」が18.5%、「送迎してくれる人の負担になる」が12.1%、「公共交通を使いこなせるか心配」が6.1%となっている。



⑦ 運転免許を返納する上で必要な支援

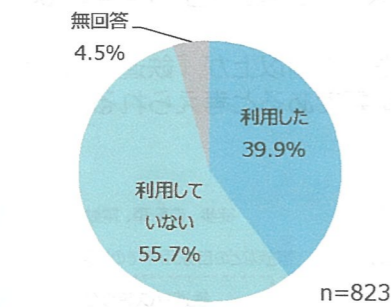
- 運転免許を返納する上で必要な支援として、「タクシー利用券の交付」が39.9%で最も多く、次いで「交通系ICカードの交付」が30.8%、「バス(コガバスを含む)回数券の交付」が16.3%、「公共交通に関する情報提供の充実」が9.4%となっている。



4) 公共交通の利用状況

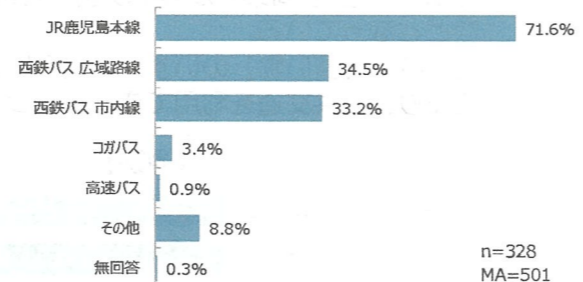
② 最近一カ月以内における公共交通の利用状況

- 最近一カ月以内に公共交通を利用している割合は 39.9%となっている。
- 利用した公共交通の内訳としては、JR 鹿児島本線が 71.6%、西鉄バス広域路線が 34.5%、西鉄バス市内線が 33.2%、コガバスが 3.4%、高速バスが 0.9%、高速バスが 8.8%となっている。



▲公共交通の利用状況

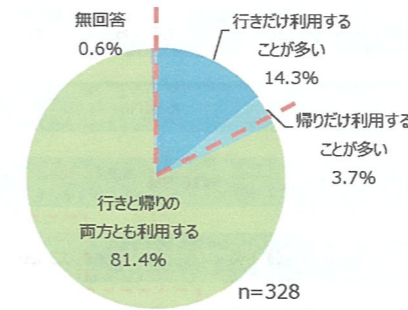
② 利用した公共交通機関



▲一か月以内に利用した公共交通

⑤ 往復利用・片道利用の確認

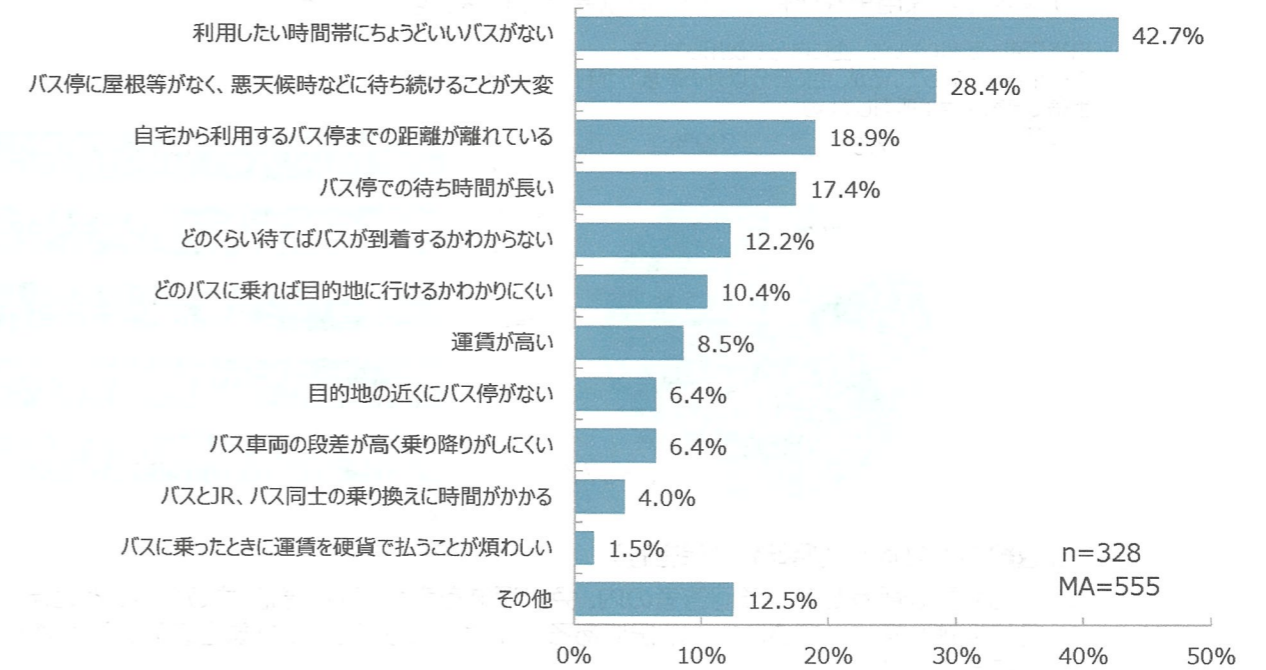
- 回答者の 8 割は往路で利用した公共交通で復路でも移動している。
- 片道利用の際の代わりにの移動手段は、「行きだけ」の場合の帰りの移動手段は「タクシー」が 57.4%、「家族等の自家用車での送迎・同乗」が 25.5%、「徒歩」が 14.9%となっている。「帰りだけ」の場合の行きの移動手段は「徒歩」が 50.0%、「家族等の自家用車での送迎・同乗」が 33.3%などとなっている。



片道利用の際の代わりにの移動手段	行きだけ利用することが多い	帰りだけ利用することが多い
徒歩	14.9%	50.0%
タクシー	57.4%	0.0%
家族などの自家用車での送迎・同乗	25.5%	33.3%
友人などの自家用車での送迎・同乗	2.1%	8.3%
その他 (自家用車(2)、自転車(1)、JR(1))	0.0%	8.3%

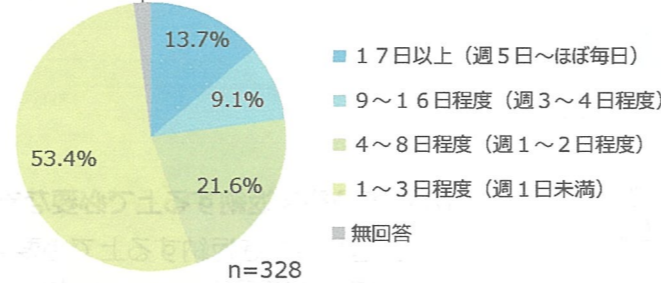
⑥ バスを利用する上での困りごと

- 「自宅から利用するバス停までの距離が離れている」が 42.7%で最も多く、次いで「バス停に屋根等がなく、悪天候時などに待ち続けることが大変」が 28.4%、「自宅から利用するバス停までの距離が離れている」が 18.9%などとなっている。



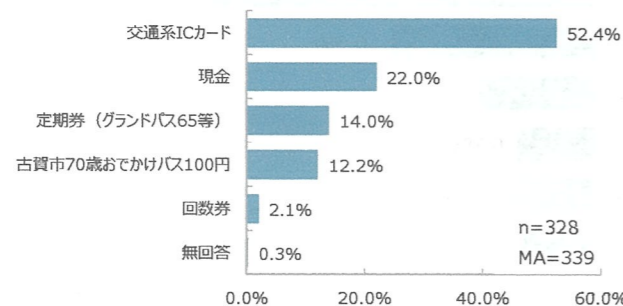
③ ②の1カ月間における利用日数

- 公共交通の利用頻度は週 1 日未満が過半数を占めている。

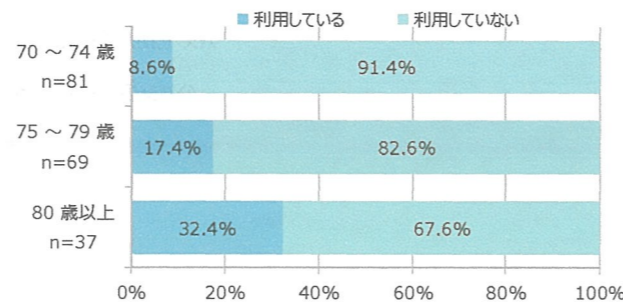


④ 公共交通を利用する際の主な支払方法

- 支払方法は交通系 IC カードが 52.4%、現金が 22.0%、定期券が 14.0%、古賀市 70 歳おでかけバスが 12.2%となっている。
- 年代別に古賀市 70 歳おでかけバスの利用状況を見ると、80 歳以上の 3 割が利用している。



▲公共交通を利用する際の主な支払方法

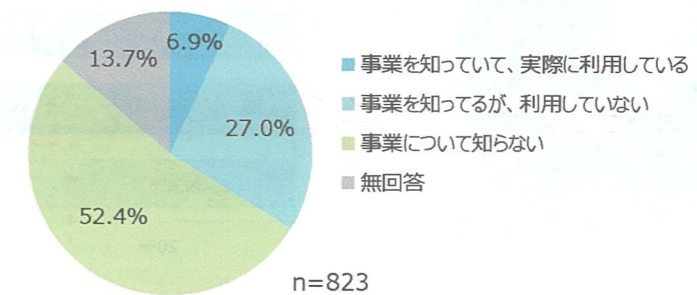


▲年代別古賀市70歳おでかけバス利用状況

5) 70歳おでかけバス事業の認知状況・利用状況

① 事業の認知状況・利用状況

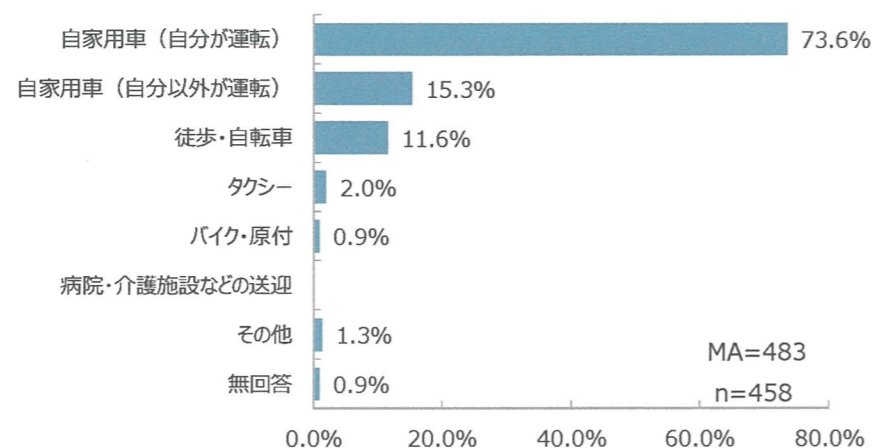
- 70 歳おでかけバス事業について認知している割合は 33.9%、そのうち「実際に利用している」と回答している割合は 20.4%で、全体の回答者の中では 6.9%にとどまっている。



6) 公共交通を利用していない人の移動状況

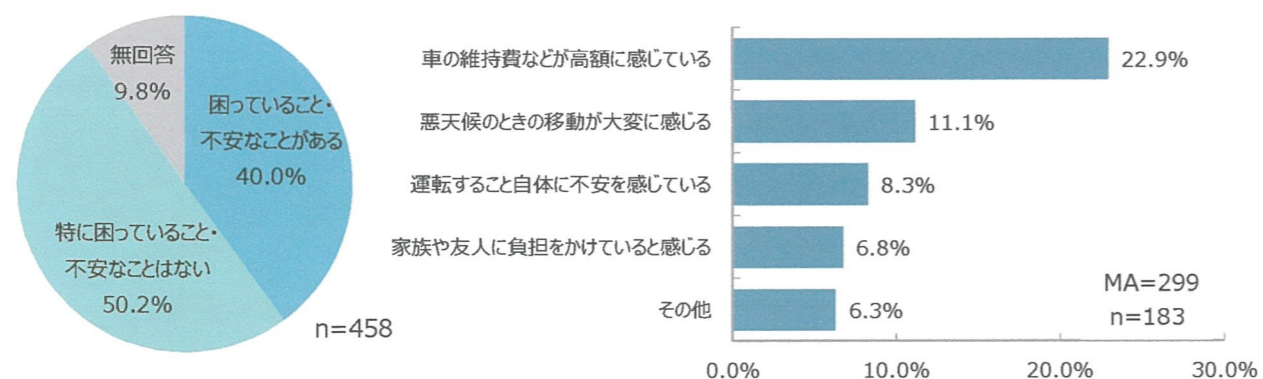
① 最も多い移動手段

○ 公共交通を利用していない人の移動手段は、「自家用車（自分が運転）」が73.6%で最も多く、次いで「自家用車（自分が運転）」が15.3%、「徒歩・自転車」が11.6%などとなっている。



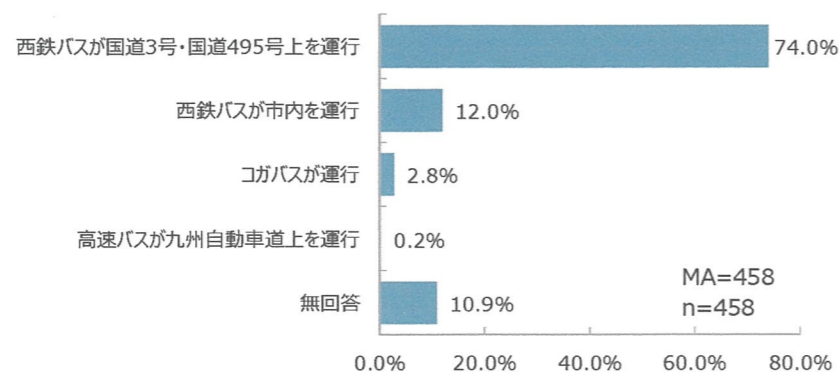
② 現在の移動手段を利用する上で困っていること・不安なこと

○ 公共交通を利用していない人の40.0%が現在の移動手段について不安を抱いており、そのうち8.3%が「運転すること自体に不安を感じている」と回答している。また、6.8%が「家族や友人に負担をかけていると感じる」と回答している。



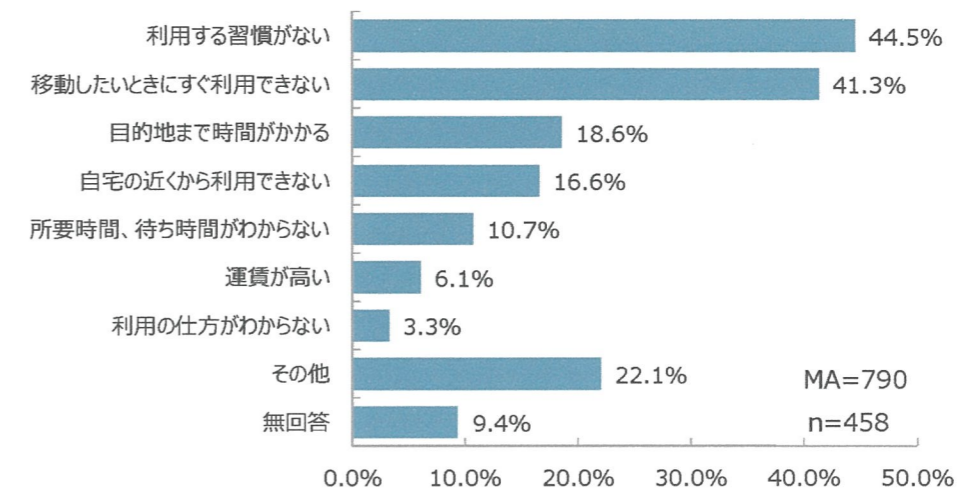
③ 市内を運行しているバスの認知状況

○ 市内の公共交通の認知度について、西鉄バス広域路線（西鉄バスが国道3号・国道495号上を運行）では74.0%が認知している結果となった。
 ○ 一方、西鉄バス市内線（西鉄バスが市内を運行）では12.0%、コガバス（コガバスが運行）では2.8%、高速バス（高速バスが九州自動車道上を運行）では0.2%と認知度が低い状況が確認された。



④ 公共交通を利用していない理由

○ 公共交通を利用していない理由としては「利用する習慣がない」が44.5%で最も多く、次いで「移動したいときにすぐ利用できない」が41.3%、「目的地まで時間がかかる」が18.6%などとなっている。



⑤ どんなときであれば公共交通を利用できると思うか

○ 「どんなときであれば公共交通を利用できると思うか」という設問に対し、「自分で運転することが困難・面倒なときに（悪天候時・飲酒時など）」で55.5%、「遠方への外出の用事があるとき」で43.2%、「送迎などの移動手段が確保されないとき」で24.2%が「公共交通を利用できると思う」と回答している。

