

No.	地区	エリアワゴン				路線ワゴン	予約乗合タクシー		
		路線等	現運行計画の課題・問題点 (※1)	変更・改善事項			変更・改善事項	変更・改善事項	
				路線編成の大規模変更等	乗車定員超過防止対応（運行支援発生回避）	利便性の向上			その他
1	穎田	地区	①6つの運行グループ編成(番線)で各1日に1往復(午前と午後で運行グループが固定)。 ②運行ダイヤが奇数週・偶数週で入れ替わる。 ③利用者数の減少。	○運行ルート再編成 6番線→3グループ (小峠方面・勢田・木浦岐方面、石丸団地・中央団地方面)		○1日当たり運行便数の増加 2便(1往復)→4便(2往復)	①運行ダイヤ固定化 ②商業施設(川食鮎田店)への運行頻度の増加 1番線当たり1往復→1グループ当たり2往復 ③停留所新設(既存路線ワゴン停留所) 穎田病院、鮎田駅、鮎田交流センター、穎田支所	○廃止(エリアワゴンで一部停留所を継続運行)	①地区外施設運行追加 (トリアル飯塚庄内店) ②運行時間拡充 (穎田地区路線ワゴン廃止による) ③車両配備の変更 (穎田・鮎田地区と幸袋地区の2地区各1台→2地区共用2台)
2	鮎田	地区							
3	幸袋	地区	①6つの運行グループ編成(番線)で各1日に1往復(午前と午後で運行グループが固定)。 ②商業施設(alzo)周辺の滞在時間が短い。 ③利用者数減少。	○運行ルート再編成 6番線→3グループ (白旗団地・庄司方面、目尾・吉北団地・津島方面、緑ヶ丘団地・中方面)		○1日当たり運行便数の増加 2便(1往復)→4便(2往復)	①商業施設(alzo)への運行頻度の増加 1番線当たり1往復→1グループ当たり2往復 ②商業施設(alzo)周辺の滞在時間の延長 平均42分→平均1時間34分	○第3便・第4便減便	①地区外施設運行追加 (トライドラックゴー目尾店) ②運行時間拡充(路線ワゴン減便による) ③車両配備の変更車両配備の変 (穎田・鮎田地区と幸袋地区の2地区各1台→2地区共用2台)
4	鎮西	地区	○運行支援(※2)の多発		○運行日増加(木曜日)	○運行日増加(木曜日)		○木曜日第3～第7便減便(エリアワゴン運行拡充と重複分)、及び平日第5便を削減	①地区外施設運行追加(二瀬病院) ②運行時間拡充(路線ワゴン減便による)
5	二瀬	地区	○運行支援の多発		①運行日増加(木曜日) ②運行ルート再編成 (2ルート編成:相田方面と川津方面)	①運行日増加(木曜日) ②1便当たり運行所要時間の短縮 平均38分→相田方面 平均29分、川津方面 平均33分			
6	菰田	穂波・菰田	○運行支援の多発		○運行ルート分割 (第2便・第3便を菰田方面と忠隈方面の2ルートに分割) (例) R6: 第2便 忠隈方面+菰田方面 →商業施設 R7: 第2便 忠隈方面→商業施設、 第3便 菰田方面→商業施設				
7	穂波	高田	○利用者数減少	①運行区域拡充(楽市・平恒方面) ②運行延伸(椋本→ハローデイ穂波店)					
8	飯塚東(※3)	地区	○運行支援の多発		○運行ルート分割 (第1便・第3便を上三緒団地方面と下三緒団地方面の2ルートに分割) (例) R6: 第1便 下三緒団地+上三緒団地 →商業施設 R7: 第1便 上三緒団地→商業施設、 下三緒団地→商業施設				○地区外施設運行追加 (西鉄「麻生塾」バス停)
9	庄内(※3)	地区	①曜日で異なる目的地(運行日で運行目的商業施設が異なる) ②運行支援の多発	○4商業施設一連ルート編成 (トリアル飯塚庄内店追加し、他3施設と合わせて目的施設グループとしてルート再編)	○運行ルート再編成 (3グループ編成: 筒野方面、有井方面、栄町方面)		①運行目的施設統一(火・木曜日同一ダイヤ) ②停留所新設(トリアル飯塚庄内店)		○地区外施設運行追加 (石川クリニック)
10	筑穂	内野・内住(※4)	○利用者1人当たりの運行所要時間が長い。	○内住方面は大分線に、弥山方面は内野線に編入(土曜日運行分)。					
		大分(※4)	○利用者1人当たりの運行所要時間が長い。	①平日の内住方面運行は廃止。 ②土曜日の内住方面運行を追加(R6同様2便/日)。		○1日当たり運行便数の増加 火・木6便、土4便 →火・木6便、土7便	①商業施設(川食筑穂店)への運行頻度の増加 火・木6回、土4回→火・木・土8回 ②商業施設(川食筑穂店)滞在時間の延長 火・木・土 平均40分→平均49分 ③交通施設(桂川駅)への運行頻度の増加 火・木4回、土4回→火・木9回、土7回 ④交通施設(筑前大分駅)への運行頻度の増加 火・木4回、土4回→火・木・土8回 ⑤コミュニティバスとの接続利便性の向上 行き2便→行き1便、帰り1便		
		内野(※4)	○利用者1人当たりの運行所要時間が長い。	①平日の弥山方面運行は廃止。 ②土曜日の弥山方面運行を追加(R6同様2便/日)。		○1日当たり運行便数の増加 火・木・土5便→火・木・土7便 ○1便当たり運行所要時間の短縮 火・木平均50分、土40分 →火・木平均27分、土平均34分	①商業施設(川食筑穂店)への運行頻度の増加 火・木・土5回→6回 ②商業施設(川食筑穂店)滞在時間の延長 火・木平均49分、土42分→火・木・土1時間2分 ③交通施設(桂川駅)への運行頻度増加 火・木・土5回→7回 ④コミュニティバスとの接続頻度の増加 0便→行き2便、帰り1便		
		上穂波				○1日当たり運行便数の増加増便 火・木・土4便→火・木・土7便 ○1便当たり運行所要時間の短縮 火・木・土50分→平均30分	①商業施設(川食筑穂店)への運行頻度の増加 火・木・土4回→5回 ②商業施設(川食筑穂店)滞在時間の短縮 火・木・土平均1時間35分→平均1時間3分 ③交通施設(桂川駅)への運行頻度の増加 火・木・土4回→7回 ④コミュニティバスとの接続頻度の増加 行き1便→行き3便、帰り1便		

(※1) 「利用の少ない停留所の存在」は全地区共通のため、上表の記載を省略。

(※2) 「運行支援」はワゴン車両が利用者多数により乗車定員を超過した際に、別車両により運行ルートを追走する輸送手法。

(※3) 飯塚東地区の「柏の森ヒルズ系統」、及び庄内地区の「赤坂橋系統」は上表に記載すべき変更・改善事項はないため上表の記載を省略(部分的変更のみ)。

(※4) R6年度のエリアワゴンの運行においては、平日の内住方面は大分線の一部として、弥山方面は内野線の一部として、土曜日は両方面とも内野・内住線で運行していた。R7年度は平日の両方面の運行は廃止し、土曜日は内住方面は大分線の一部として、弥山方面は内野線の一部として運行を実施する。