

令和5年度 第2回太良町地域公共交通及び
太良町地域公共交通活性化協議会 会議次第

日時:令和5年 11月 28日(火)14:00

場所:太良町役場 3階 大会議室

1 開会

2 町長あいさつ

3 報告事項

令和5年度の運行状況等について

4 協議事項

太良町地域公共交通計画(素案)について

5 その他

6 閉会

太良町地域公共交通計画

— 素案 —

令和5年11月

太 良 町

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間	2
1-5 計画の構成	3
第2章 地域の概要	4
2-1 太良町の概要	4
1 太良町の位置と地勢	4
2 人口	5
3 産業	7
4 公的サービス機能施設	8
5 上位計画・関連計画	10
2-2 地域公共交通の整備・運行状況	13
1 住民の移動状況	13
2 鉄道、道路網	16
3 公共交通の運行状況	17
4 太良町の地域公共交通に要する維持費、事業費	24
2-3 コミュニティバス利用状況と住民の意識	25
1 乗降者数調査結果	25
2 住民アンケート調査結果	27
3 意見交換会結果	28
2-4 太良町地域公共交通網形成計画（改定計画）の実施状況	29
2-5 コミュニティバスの運行ルート別現況特性と検討方針	31
第3章 地域公共交通の課題と対応方針	41
3-1 地域公共交通の観点から見たまちづくり上の課題	41
1 人口減少、少子高齢化	41
2 産業、観光の停滞	41
3 鉄道、道路網整備の停滞	41
4 生活圏の違い	41
3-2 移動手段別に見た課題	42
1 鉄道	42

2	路線バス	43
3	コミュニティバス	43
4	タクシー	44
3-3	ネットワーク・接続等に関する課題	45
1	コミュニティバスの運行ルート・バス停	45
2	鉄道、路線バス、コミュニティバスの接続	46
3	交通結節点	46
4	公共交通利便地域	46
3-4	交通施設、情報等に関する課題	48
1	待合環境	48
2	情報提供	48
3-5	総合的に見た課題と改善の考え方	49
第4章	計画の基本的な方針	50
4-1	地域における公共交通が目指す将来像	50
4-2	取組の基本的考え方	50
1	地域特性に応じた公共交通システムの構築	50
2	身近な移動手段の確保と活性化の一体的な推進	50
3	他分野との連携・共創による総合的な推進	50
4-3	計画の目標	51
1	目標	51
目標1	住民の日常生活を支える地域交通の形成	51
目標2	地域活性化に寄与するコミュニティバスの運行	51
目標3	持続的運行・運営体制の構築	51
2	数値目標	52
目標1	「住民の日常生活を支える地域交通の形成」に関する数値目標	52
目標2	「地域活性化に寄与するコミュニティバスの運行」に関する数値目標	52
目標3	「持続的運行・運営体制の構築」に関する数値目標	52
第5章	施策・事業と実施主体	53
5-1	実施方針と施策・事業の概要	53
1	実施方針	53
2	個別施策の概要	54
5-2	事業1 コミュニティバス運行システムの強化	55
5-3	事業2 鉄道、路線バス、タクシーとコミュニティバスの相互連携	59
5-4	事業3 快適な待合空間の確保	60

5-5	事業4	利用促進策の展開	61
5-6	事業5	太良町公共交通連絡協議会の立上げ・継続的活動	62
5-7	事業6	中長期的課題の継続的検討	64

第6章	計画の進行管理	66
6-1	計画期間と事業実施スケジュール	66
6-2	計画実施体制	67
6-3	計画の達成状況と評価	68

【資料編】

1	計画策定の経緯	69
2	太良町地域公共交通会議、太良町地域公共交通活性化協議会	70
3	パブリックコメントの概要	72
4	住民アンケート調査結果の概要	73

第1章 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

太良町では少子高齢化、人口減少が進み、農業、商業・観光等の地域経済には停滞が見られる。この問題・課題に対応するため第5次太良町総合計画によるまちづくりを鋭意進めており、その中で町民の足を確保するために地域公共交通網の維持を掲げている。

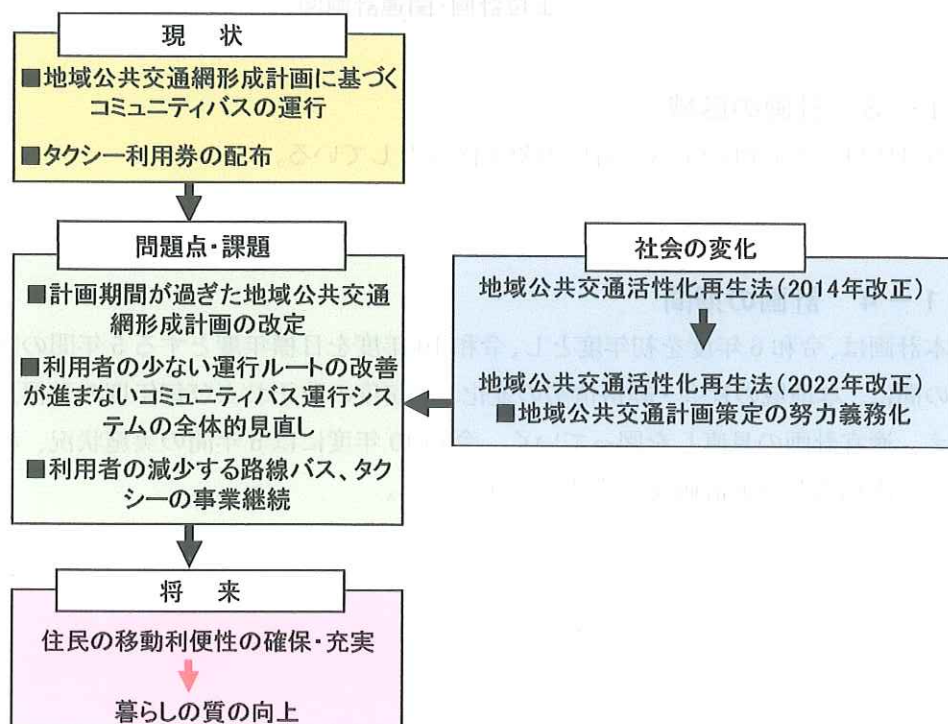
重要課題である移動手段の確保・充実のため次のような施策・事業を展開してきた。

- 平成28年度 地域公共交通網形成計画策定（基礎調査）
- 平成29年度 " (計画策定)
- 平成30年度 コミュニティバス運行実施計画作成調査
- 令和元年度 地域公共交通網形成計画（改定計画）策定
- 令和2年度 コミュニティバス実証運行開始（10月）
- 令和3年度 " 本格運行開始（4月）
- 令和5年度 コミュニティバスの牛尾呂バス停の廃止

太良町では、令和4年度にコミュニティバス運行計画の一部見直しを行ったが、さらに住民から運行ルートや運行時間に関する要望の声もある。また、路線バス、タクシーの利用者数の低迷は地域の問題点・課題となっている。

一方、国土交通省では、令和2年6月に地域公共交通活性化再生法等の一部改正、同2年11月27日に施行し、この中において市町村の地域公共交通計画策定が努力義務化された。この地域公共交通計画の目的は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにし、「持続可能な旅客運送サービスの提供」を確保することである。

以上のような太良町地域公共交通の課題を、国の方針も受ける形で、全面的に見直し太良町地域公共交通計画を策定したものである。

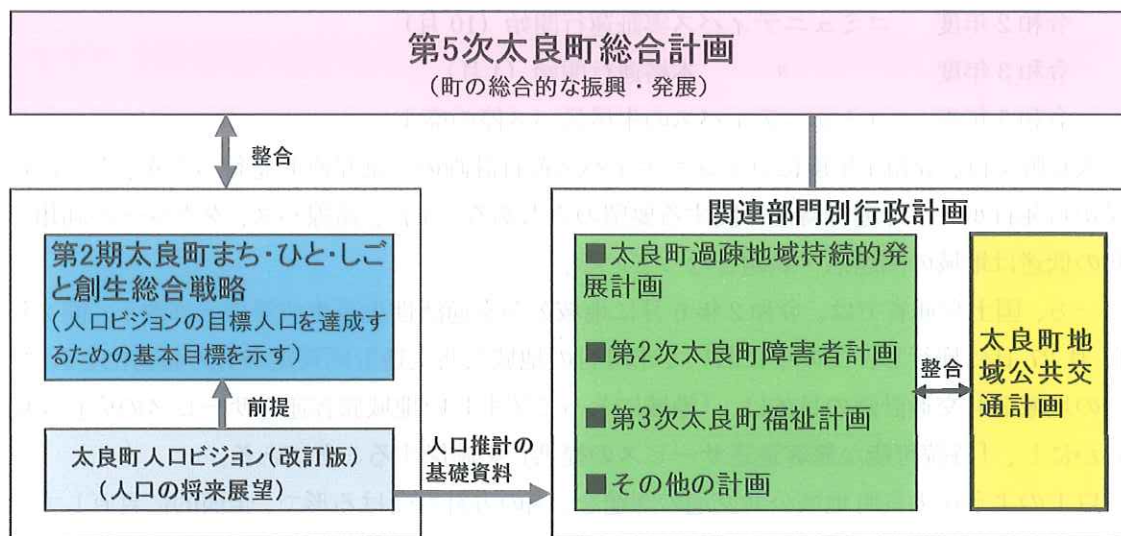


計画策定の背景と目的

1-2 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化再生法の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）」に基づき、太良町地域公共交通会議および太良町地域公共交通活性化協議会で協議の上策定したものである。

太良町地域公共交通計画は第5次太良町総合計画の部門計画であり、太良町における地域公共交通整備事業のマスタープランである。「第2期太良町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年度～5年度）」および「太良町過疎地域持続的発展計画（令和3年度～7年度）」等関連計画との整合を図りながら策定したものである。



上位計画・関連計画図

1-3 計画の区域

本計画は、太良町の全域を計画の対象区域としている。

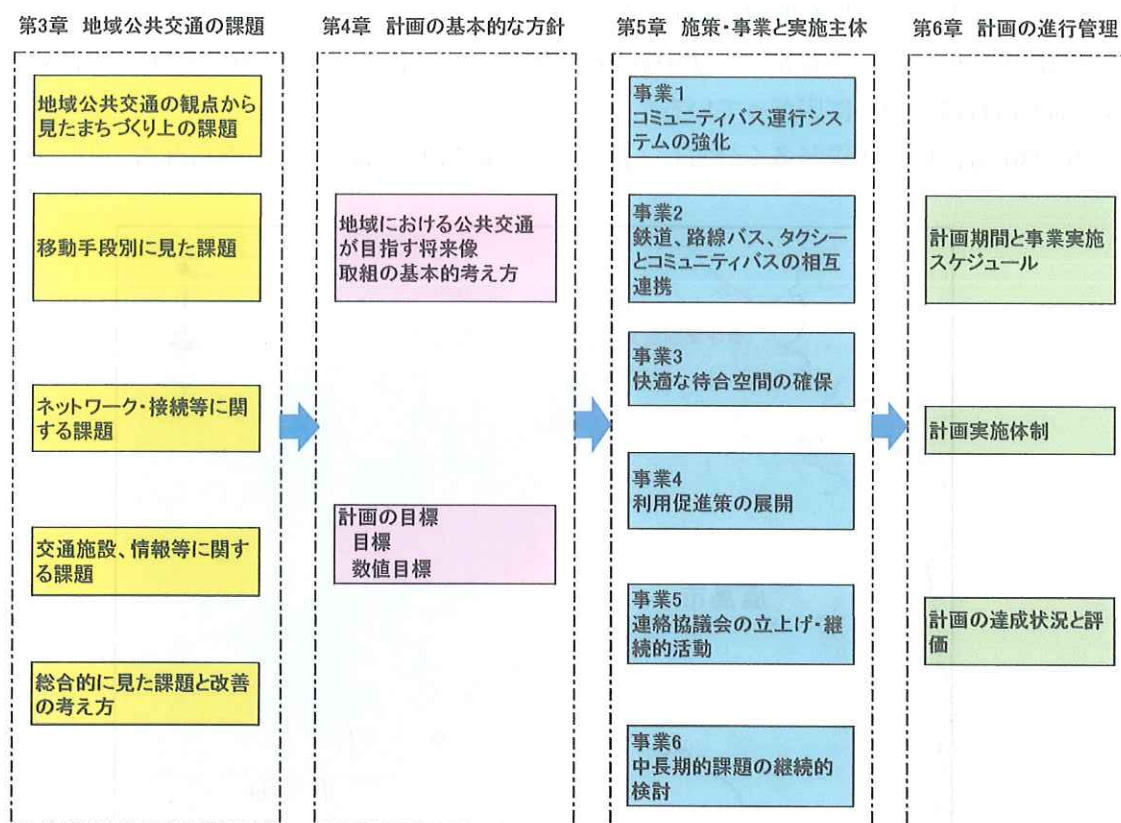
1-4 計画の期間

本計画は、令和6年度を初年度とし、令和10年度を目標年度とする5年間の計画である。その間に、本地域の社会・経済情勢の変化、法制度の改正および毎年度の目標達成状況を踏まえ、適宜計画の見直しを図っていく。令和10年度には5年間の実施状況、検証結果を踏まえ、次期公共交通計画を策定する予定である。

1-5 計画の構成

本計画の「第3章 地域公共交通の課題」から「第6章 計画の進行管理」までの基本的な構成は以下のとおりである。

計画の基本的な構成



第2章 地域の概要

2-1 太良町の概要

1 太良町の位置と地勢

太良町は佐賀県の南西部に位置し、北を鹿島市、南を長崎県諫早市、西の一部を長崎県大村市に接しており、東は有明海に面している。

地勢は太良町西方の多良岳から東の有明海に向かって扇状になだらかに傾斜し、平地は沿岸部の河口部を中心に広がっている。

国道207号沿いに住居が多く分布し、山間部では河川上流部に集落がみられる。



太良町位置図

2 人口

太良町の人口は減少傾向にあり、令和2年の国勢調査では8,121人である。このうち老年人口は徐々に増加し、令和2年では3,159人、全体の約39%を占めている。また、コミュニティバス利用者の多い年齢層（70歳～84歳）の人口を見ると、平成17年からはやや減少しているものの、平成27年以降は横ばいで、令和2年は1,764人となっている。

人口分布を見ると、多良地区では多良駅から役場にかけての一角に人口が多く、大浦地区では道越・竹崎地区に人口が多い。この10年程度の間に大きな分布状況の変化は見られない。

また、75歳以上の高齢者の人口分布は、全人口の分布とほぼ同様の傾向を示しているが、大浦地区で比較的多くなっている。

年次	区分	総数	年齢層					年少人口 0～14歳	生産人口年 齢 15～ 64歳	老年人口 65歳～	平均年齢	
			60歳 ～ 64歳	65歳 ～ 69歳	70歳 ～ 74歳	75歳 ～ 79歳	80歳 ～ 84歳				年齢 (歳)	年齢 中位数 (歳)
平成17年	総数	10,660	638	733	720	717	417	1,648	6,012	3,000	46.4	48.8
	男	5,020	294	347	309	304	150	823	2,974	1,223	44.4	46.6
	女	5,640	344	386	411	413	267	825	3,038	1,777	48.2	51.2
平成22年	総数	9,842	737	633	695	662	587	1,322	5,444	3,074	49.2	52.3
	男	4,641	356	294	322	274	237	675	2,687	1,278	47.3	50.5
	女	5,201	381	339	373	388	350	647	2,757	1,796	50.8	54.4
平成27年	総数	8,779	732	715	592	640	523	1,038	4,674	3,067	51.5	55.3
	男	4,125	352	342	272	287	200	521	2,326	1,278	49.5	53.8
	女	4,654	380	373	320	353	323	517	2,348	1,789	53.3	57.3
令和2年	総数	8,121	602	710	677	551	536	889	4,072	3,159	53.2	57.6
	男	3,842	327	340	316	246	224	456	2,058	1,327	50.9	55.5
	女	4,279	275	370	361	305	312	433	2,014	1,832	55.2	59.5

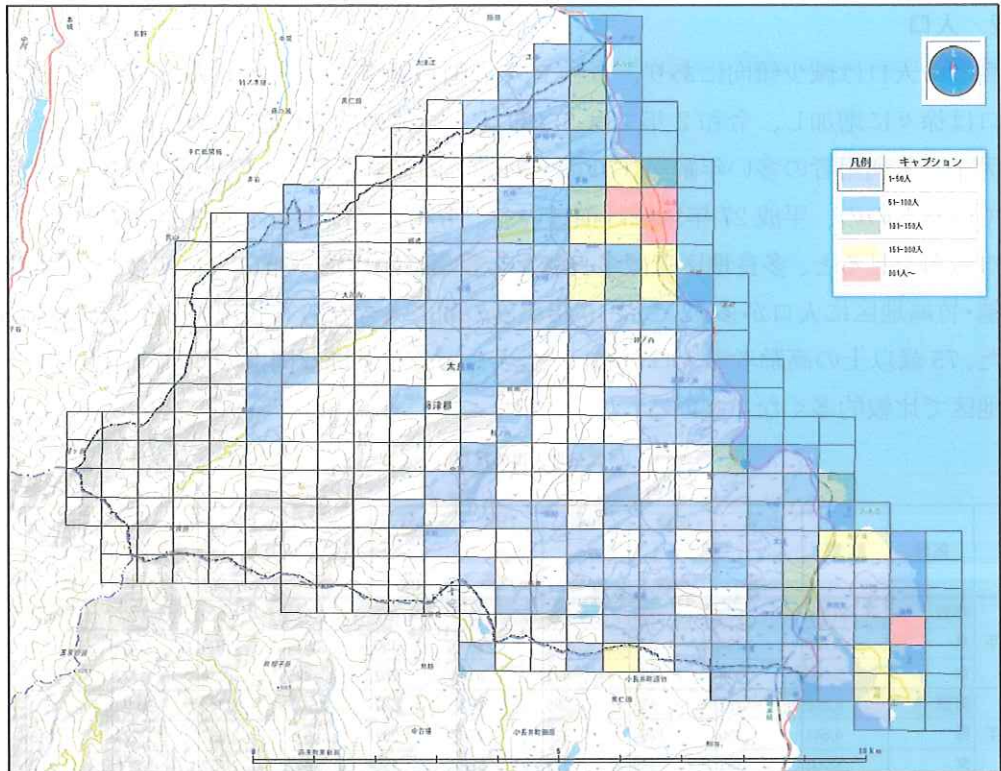
資料：国勢調査 各年10月1日現在



太良町の将来人口

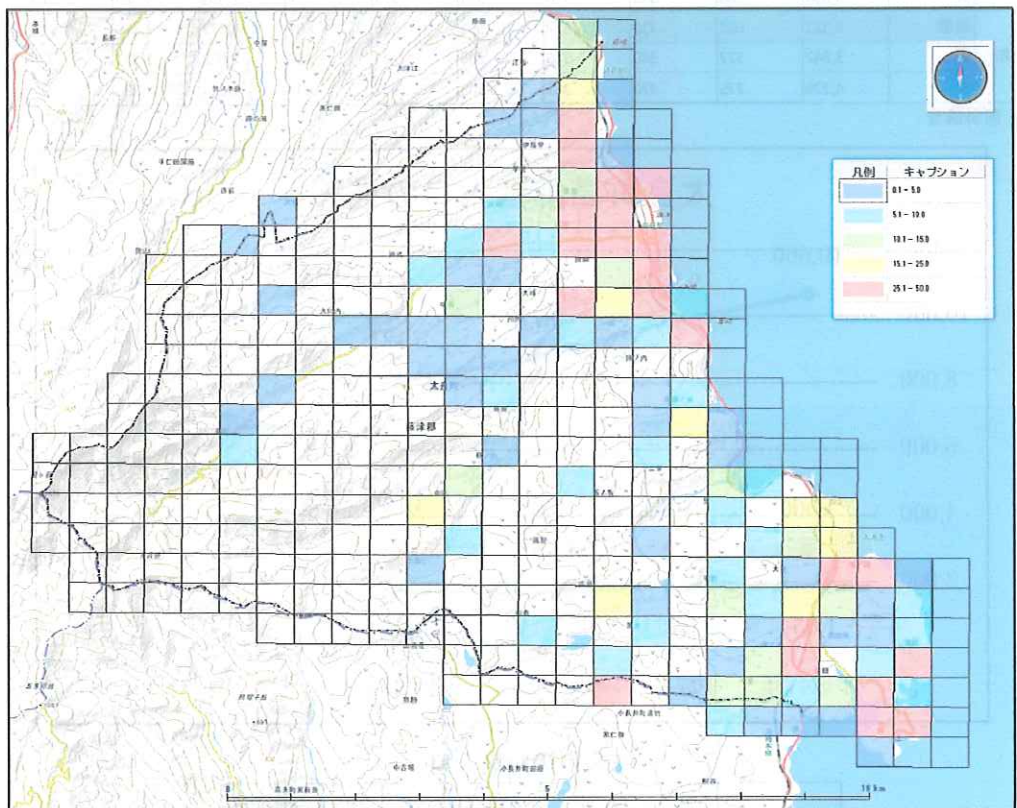
	2920(R2)年	2025(R7)年	2030(R12)年
趨勢人口	8,091	7,271	6,533
戦略人口	8,179	7,780	7,471

資料：太良町人口ビジョン(改定版)令和2年3月



人口分布図

資料：令和2年国勢調査より作成



高齢者（75歳～94歳）の人口分布図

資料：令和2年国勢調査より作成

3 産業

海と山の自然に恵まれた太良町の特産品としては、竹崎カニ、竹崎カキ、海苔などの海産物、太良みかんなどがある。中山間地域では、わさびの栽培も行われている。このように農業、漁業およびその関連産業は太良町の主力産業となっている。

商工業としては、北部に町の名産品や加工品が並ぶ「道の駅太良」がある。飲食店は国道207号沿い周辺に立地し、多くは竹崎カニや竹崎カキの飲食サービスである。南部の道越、竹崎地区周辺には宿泊施設が多い。しかし、宿泊業は、多良駅にカキ・カニのシーズンに特急が停車しなくなったことや新型コロナウイルス感染症の影響があり、やや停滞の傾向がみられる。

観光については太良人工海浜公園、中山キャンプ場、多良岳、道の駅太良、カキ小屋など、自然を活かした名所が多い。また、多良地区の海中鳥居も名所となっている。



太良町の主な商業施設および観光レクリエーション施設

産業別就業者数(太良町、令和2年度)

(単位：人)

産業大分類	総数	男	女	産業別(総数)	産業別(男)	産業別(女)
総数	4,563	2,443	2,120			
農業、林業	1,049	611	438	第1次産業		
うち農業	1,028	592	436	1,340	793	547
漁業	291	182	109			
鉱業、採石業、砂利採取業	8	7	1	第2次産業		
建設業	635	541	94	1,096	800	296
製造業	453	252	201			
電気・ガス・熱供給・水道業	4	3	1	第3次産業		
情報通信業	5	2	3	2,117	847	1,270
運輸業、郵便業	79	74	5			
卸売業、小売業	477	202	275			
金融業、保険業	36	16	20			
不動産業、物品賃貸業	8	8	-			
学術研究、専門・技術サービス業	26	20	6			
宿泊業、飲食サービス業	228	78	150			
生活関連サービス業、娯楽業	95	29	66			
教育、学習支援業	102	30	72			
医療、福祉	696	139	557			
複合サービス事業	73	49	24			
サービス業（他に分類されないもの）	151	106	45			
公務（他に分類されるものを除く）	137	91	46			
分類不能の産業	10	3	7			

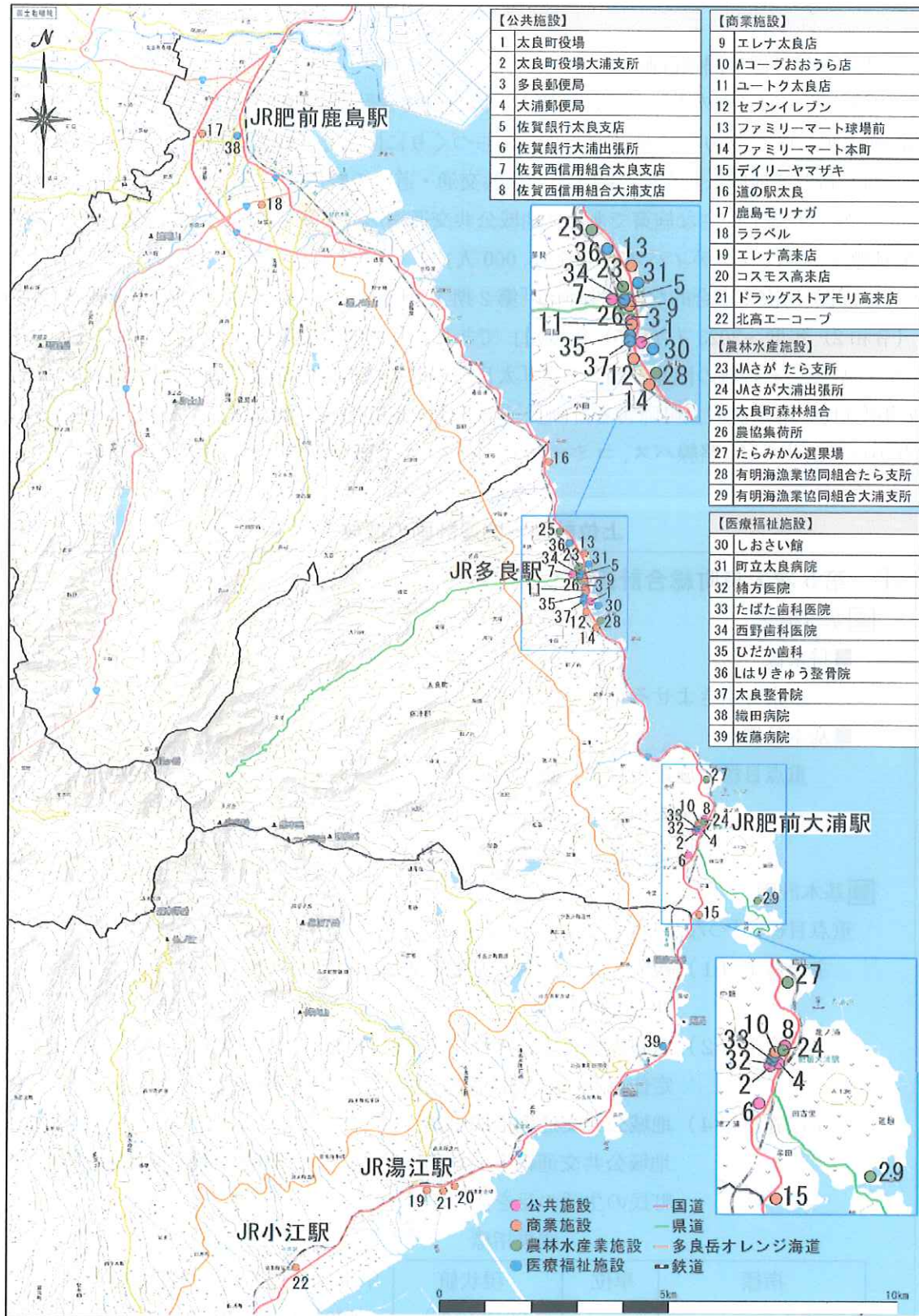
資料：令和2年国勢調査

4 公的サービス機能施設

町民の生活の基盤となる主要な公的サービス機能施設は、国道 207 号沿いの多良駅と肥前大浦駅周辺に多い。利用者数としては多良地区の公共施設、商業施設、農林水産業施設、医療福祉施設を利用する人が多い。

また、鹿島市や諫早市の医療機関、商業施設を利用する人も見られ、特に大浦地区では、地理的に近い諫早市の医療機関、商業施設を利用する人も見られる。

- (公共施設) 太良町役場、太良町役場大浦支所、金融機関、郵便局等
- (商業施設) エレナ太良店、ユートク、Aコープ大浦店、
コンビニ（セブンイレブン・ファミリーマート）等
- (農林水産業施設) JA さがたら支所・大浦出張所、農協集荷所
- (医療福祉施設) しおさい館、町立太良病院、緒方医院等



【備考】 鹿島市、諫早市の道路は、主な道路のみ示す。

太良町および隣接地域の公的サービス機能施設位置図

5 上位計画・関連計画

地域公共交通計画の上位計画は「第5次太良町総合計画【2020（令和2）年度～2027（令和9）年度】」であり、基本目標としてまちづくりに関する「観光の振興」、「移住・定住の促進」、および地域公共交通に関する「公共交通・道路の整備」が挙げられている。「公共交通・道路の整備」の主な施策である「地域公共交通網形成事業」では、2027年度における成果目標を「コミュニティバス利用者 15,000人」としている。

総合計画に次ぐ総合的な関連計画は「第2期太良町まち・ひと・しごと創生総合戦略【2020（令和2）年度～2023（令和5）年度】」であり、具体的な施策は総合計画に準じる内容となっている。その他の関連計画として「太良町過疎地域持続的発展計画（令和3年度～令和7年度）」、「第2次太良町障害者計画」、「第3次太良町地域福祉計画」があり、いずれの観点からも公共交通（路線バス、コミュニティバス）が重要な事業として位置づけられている。

上位計画・関連計画の概要

① 第5次太良町総合計画

■基本構想

■将来像

未来を引きよせるチカラ太良町

■基本目標

重点目標：施策項目1 観光の振興

施策項目2 移住・定住の促進

施策項目4 公共交通・道路の整備

■基本計画

重点目標：「つながり」を創るチカラ

主な施策（1）観光・交流資源の充実・活用

PR活動の推進

主な施策（2）広報媒体を用いた移住・定住のPR

定住促進住宅整備事業

主な施策（4）地域公共交通網形成事業

地域公共交通網形成計画に基づいて、地域公共交通網を維持し、町民の生活の足を確保します。

成果指標

指標	単位	現状値 (2018年度)	中間目標値 (2023年度)	目標値 (2027年度)
コミュニティバスの利用者数	人	0	13,520	15,000

② 第2期太良町まち・ひと・しごと創生総合戦略

■基本目標4 人が集い、安心して暮らすことができるまちをつくる

施策の枠組み1 身近な移動手段の確保

【具体的な施策】

①地域公共交通網形成事業

地域公共交通網形成計画に基づいて、地域公共交通網を維持し、町民の生活の足を確保します。

【重要業績評価指標 (KPI)】

指標	単位	現状値 (2018年度)	目標値 (2023年度)	
コミュニティバスの利用者 ※	人	0	13,520	

③ 太良町過疎地域持続的発展計画（令和3年度～令和7年度）

5 交通施設の整備、交通手段の確保

(3) 計画

持続的発展施策 区分	事業名（施設名）	事業内容	事業主体
2 移住・定住・ 地域間交流の促 進、人材育成	(4) 過疎地域持続 的発展特別事業	民間賃貸住宅等建設促進事業	太良町
3 産業の振興	(9) 観光又はレク リエーション	竹崎城址展望台公園改修事業 中山キャンプ場改修事業 道の駅太良改修事業	
4 交通施設の 整備、交通手段 の確保	(9) 過疎地域持続 的発展特別事業 公共交通	生活交通路線バス運行事業 【事業内容】生活交通路線の運行 を行う乗合バス事業者に対し、運 行経費の一部を補助する。 【事業の必要性】移動制約者の移 動手段として必要な公共交通機関 であるバス路線の運行を維持する ために必要である。 コミュニティバス運行事業 【事業内容】町内を巡回するコミ ュニティバスを運行する。 【事業の必要性】町内の交通空白 地を解消し、地域の活性化及び均 衡ある発展を図るために必要であ る。	

④ 第2次太良町障害者計画

【障害者施策の将来像】

いつまでも安心して暮らせる福祉のまちづくり

基本目標2 安全に安心して暮らせるまちづくり

4. 安心とやさしさのまちづくり

主な施策内容

(2) 移動、交通対策の推進

基本施策	施策内容
公共交通機関の整備	福祉巡回バスやコミュニティバスの運行等について、障害者等が利用しやすいサービス提供に努めます。
移動支援の充実	障害者の社会参加を支援するための移動支援体制の整備に努めます。

⑤ 第3次太良町地域福祉計画

【地域福祉の将来像】

地域の絆が見える町 太良町

～ ひっきゃでつくろう福祉のまち 住み良か太良んまち ～

基本目標2 安心して暮らせる地域づくり

3 交通の充実

【主な取り組み】

●暮らしを支える移動手段の確保

タクシー券やコミュニティバスの活用を促進するとともに、交通事業者・福祉サービス提供事業者・ボランティア・地域等と連携しながら、高齢者や障害者が通院・通勤・買い物等の日常生活や社会参加に必要な移動手段を確保できるまちづくりを進めます。

【それぞれの役割】

自助：個人・家族	◇既存の公共交通機関を利用しましょう。
互助・共助：地域 (社会福祉協議会、自治会等)	◇タクシー券やコミュニティバスの活用を呼びかけます。
公助：行政(町)	◇交通に関する情報提供の充実を図るとともに、既存の交通に加えコミュニティバスなどの交通の充実を図ります。

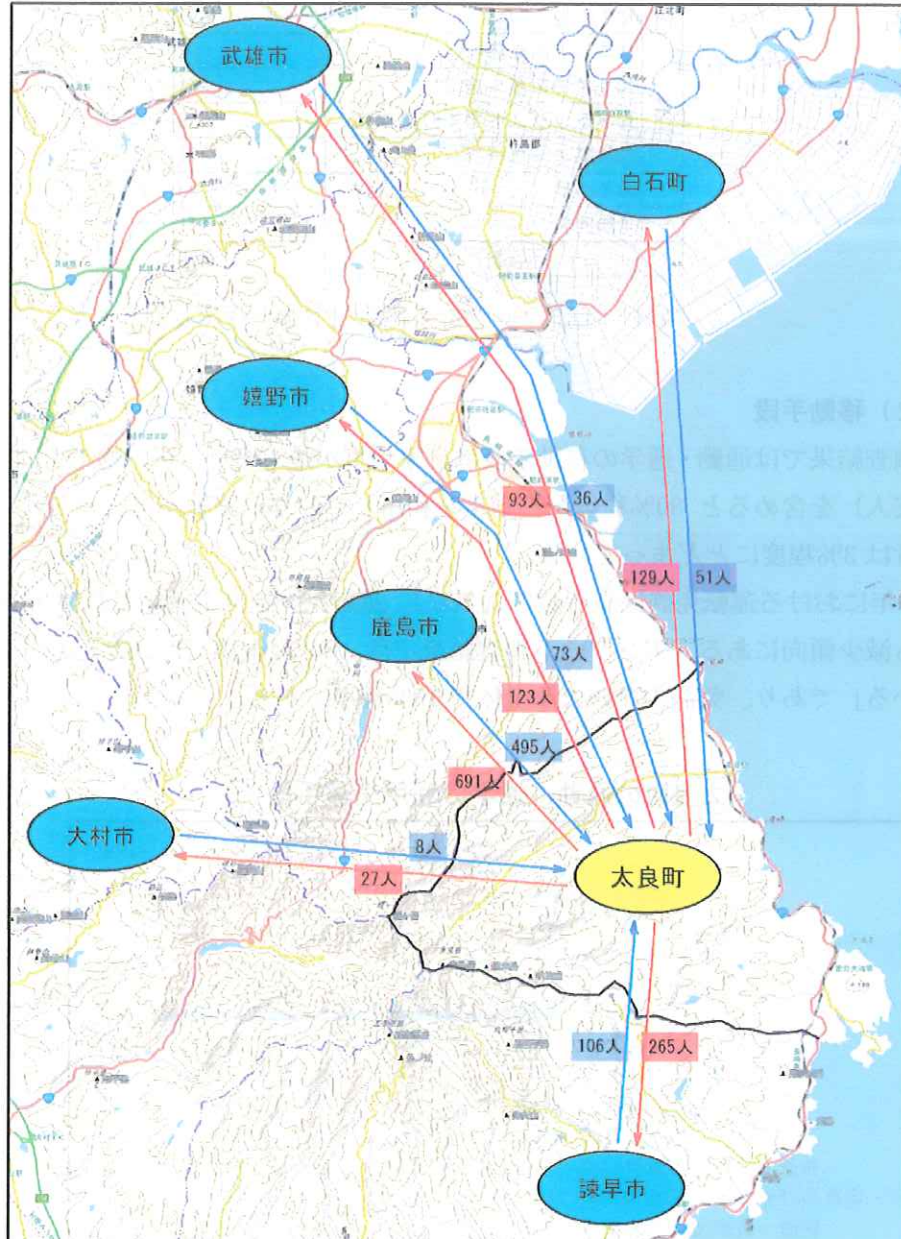
2-2 地域交通の整備状況

1 住民の移動状況

(1) 移動状況

広域的に住民の移動状況を見ると、鹿島市、嬉野市、白石町との関係が強いが、長崎県諫早市とのつながりも大きい。

町内では、エレナ太良店、ユートク太良店、町立太良病院など多良地区中心部への移動が多い。



【資料】令和2年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計 (主な内容：従業地・通学地による人口，昼夜間人口など)

(令和2年9月24日～30日までの1週間に仕事・通学をした人)

通勤、通学移動状況

買い物で最もよく行くところ

町内	①エレナ太良店	627
	②Aコープおおうら店	98
	③ユートク太良店	110
	④セブンイレブン	69
	⑤ファミリーマート球場前	30
	⑥ファミリーマート本町	21
	⑦デイリーヤマザキ	9
	⑧道の駅太良	11
	⑨その他	19
町外 県内	⑩鹿島モリナガ	41
	⑪ララベル	121
	⑫その他	97
県外	⑬エレナ高来店	32
	⑭コスモス高来店	41
	⑮ドラッグストアモリ高来店	8
	⑯北高エーコープ	11
	⑰その他	23
-	⑱無回答	111
合計		1,479

資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

（2）移動手段

国勢調査結果では通勤・通学の移動手段は自家用車が最も多い。買い物でも同乗（家族、隣人・友人）を含めると80%程度が自動車を利用しており、路線バス、コミュニティバスの利用者は3%程度にとどまっている。

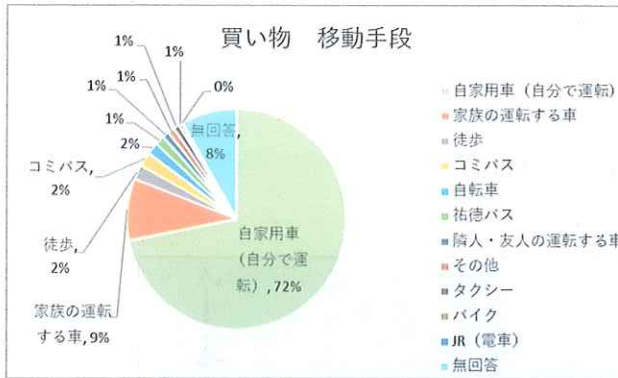
令和4年における運転免許保有者数は5,766人、運転免許証自主返納者数は35人であり、いずれも減少傾向にある。アンケート調査結果では、80歳未満ではほとんど「日ごろ運転をしている」であり、免許のない人は全体で15%程度である。

太良町の通勤、通学の利用交通手段

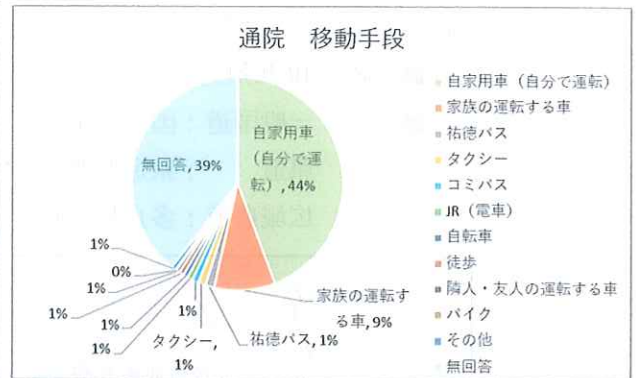


資料：令和2年国勢調査

最もよく利用する買い物先への移動手段



最もよく利用する病院への移動手段



資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

太良町における運転免許保有者数、運転免許証自主返納者数の推移

	運転免許保有者数	運転免許証自主返納者数
令和1年	6,032	45
令和2年	5,946	35
令和3年	5,830	46
令和4年	5,766	35

【備考】各年1月～12月の人数

資料：佐賀県警察本部調べ

運転免許の保有状況

年齢別 運転免許保有状況	①日頃運転 をしている	②運転して いない（免 許あり）	③免許なし	④免許なし （自主返 納）	無回答	合計
①20歳～30歳未満	12	0	1	0	0	13
②30歳～40歳未満	35	0	0	0	0	35
③40歳～50歳未満	85	0	0	1	0	86
④50歳～60歳未満	135	4	2	0	0	141
⑤60歳～70歳未満	289	5	7	3	0	304
⑥70歳～80歳未満	324	15	21	12	0	372
⑦80歳以上	112	12	70	62	4	260
無回答	5	0	1	0	14	20
合計	997	36	102	78	18	1,231

資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

2 鉄道、道路網

太良町の交通網は、南北に走る JR 九州長崎本線と国道 207 号、多良岳オレンジ海道とそれを東西につなぐ数本の県道により形成されている。

■鉄道：JR 九州長崎本線

■道路：一般国道：国道 207 号

県道：県道 232 号、252 号、295 号

広域農道：多良岳オレンジ海道



【備考】 鹿島市、諫早市の道路は、主な道路のみ示す。

太良町周辺の主な鉄道、道路網

3 公共交通の運行状況

太良町の公共交通としては、鉄道（JR）、路線バス（祐徳バス）、コミュニティバス（太良町・再耕庵タクシー）、タクシー（馬場観光タクシー）が運行している。



太良町の公共交通運行路線図

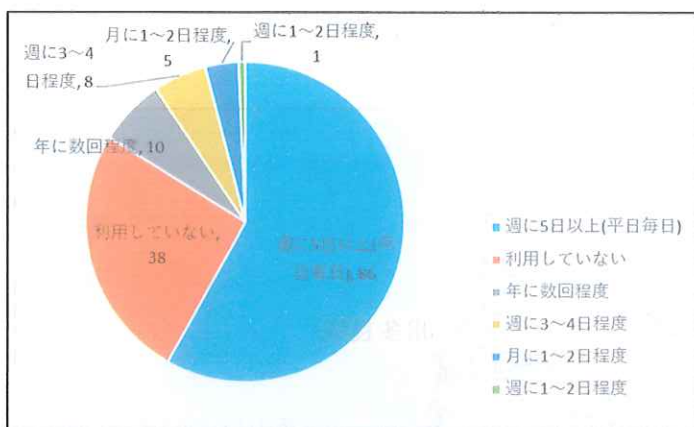
(1) 鉄道

鉄道としては JR 九州長崎本線が走っており、1 日 13、14 本が運行されている。平成 31 年 3 月まで運行していた特急（10 月～3 月までの竹崎カキ、竹崎カニのシーズンに、多良駅に 1 日上下 2 本停車していた）が、今では多良駅に停車しなくなり観光に少なからず影響が出ている。

多良駅 : 平日、上り（5 時台～23 時台、14 本）、
下り（5 時台～21 時台、12 本）
観光列車 1 本（武雄温泉→長崎）（金～月、祝）

肥前大浦駅：平日、上り（5 時台～23 時台、13 本）、
下り（5 時台～22 時台、8 本）

鉄道の一般的な利用者は少ないが、通勤・通学には重要な役割をはたしている。特に太良高校生にとっては重要である。



資料:太良高校生へのアンケート調査

太良高校生の鉄道利用頻度

太良駅、肥前大浦駅の乗降人数

	肥前大浦駅	多良駅
中高生以外	33	52
中高生	100	348
合計	133	400

資料:長崎本線(江北-肥前大浦)利用状況調査、令和5年7月6日(木)調査

(2) 路線バス

①運行状況

路線バスは鹿島市に本社を置く祐徳自動車株式会社 1社が運行している。このうち北の鹿島市と南の竹崎港の間を走る生活路線バスは太良線の1路線で、1日約10便がほぼ毎日運行している。

祐徳自動車株式会社の路線バス太良線の運行状況

上り (7時台~18時台) 10便
下り (7時台~17時台) 9便



②利用者数の推移

令和元年度当時、南は県界まで運行していたが、令和元年10月から竹崎港に路線変更した。太良線の利用者数は、令和2年度、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少したが、令和4年度は横ばいで、令和4年度の利用者数は29,605人となっている。

路線バス(祐徳バス)太良線の利用状況

起点	経由地	終点	R1(補助年度)	R2(補助年度)	R3(補助年度)	R4(補助年度)
鹿島BC	糸岐本町	県界	35,240			
鹿島BC	ララベル前 糸岐本町	県界	12,008			
鹿島BC	糸岐本町	竹崎港		25,583	21,763	22,280
鹿島BC	ララベル前 糸岐本町	竹崎港		9,156	8,579	7,325
計			47,248	34,739	30,342	29,605

資料:祐徳自動車(株)提供資料

③路線バス利用者数調査

目的：祐徳バスによる自社バスの利用状況把握

調査概要：調査期間：毎年4月、10月に各10日間程度

調査方法：運転手が各バス停での乗降者数を記録

調査結果：令和4年度の1日平均利用者数は32人～36人程度

令和4年度太良線利用者数

	4月21日～30日(10日間)			10月22日～31日(10日間)			利用者 人数合計	1日平均 (合計/20)
	乗車	降車	利用者 人数計	乗車	降車	利用者 人数計		
鹿島BC →竹崎港	334	334	334	303	303	303	637	31.9
竹崎港 →鹿島BC	343	343	343	365	365	365	708	35.4

資料：祐徳自動車(株)提供資料

(3) タクシー

①タクシー事業者の状況

太良町内で営業しているタクシー事業者は2社あり、太良町内に事務所を置いているのは馬場観光タクシーだけである。再耕庵タクシーは、一般タクシーの利用はほとんどないが、太良町からコミュニティバス事業の委託を受けている。

馬場観光タクシー：本社 太良町

車両数2台(稼働台数)

再耕庵タクシー：本社：鹿島市高津原4404-1

車両数台：普通車27台、ジャンボタクシー5台、

福祉車両1台、コミバス2台、

グリーンスローモビリティ(乗合許可)1台

営業時間：6:00～2:00

利用台数：太良町内への出庫回数は年間10台程度

②タクシー利用者数の推移

太良町内に営業所を持つ唯一の事業者である馬場観光タクシーの利用者は、令和2年度以降に減少した。これは新型コロナウイルス感染症の影響や、運転免許証を持ち、長く自家用車を運転する高齢者が増加していることなどが原因ではないかと考えられる。

③タクシー利用券

太良町は、「コミュニティバスが運行していない地区に居住する65歳以上の方」等を対象に、タクシー利用券を年間最大48枚交付している。令和3年度にタクシー利用者対象の要件が変更になり、対象者が減少したため、利用者数（延べ）は608人まで減少し、令和4年度は666人となっている。

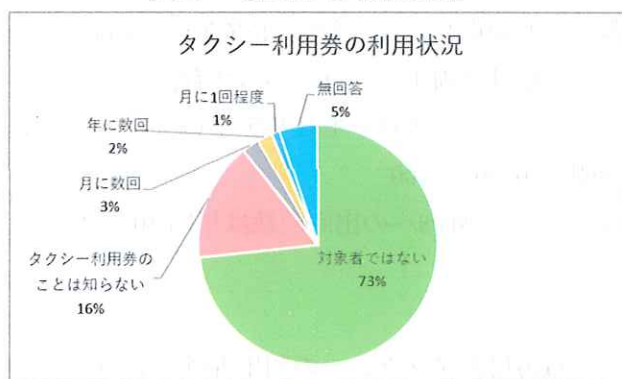
タクシー利用券を利用している人の利用頻度は、「月に数回」という人が比較的多い。

なお、令和4年10月からは運転免許返納支援として、自主返納者にタクシー利用券1冊（48枚）かコミュニティバス回数券10冊（12枚×10冊）のいずれかを交付している。

タクシー利用券の交付・利用状況

		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
交付状況	①交付者数	245人	310人	123人	129人
	②交付枚数	5,428枚	13,840枚	6,444枚	6,431枚
利用状況	③利用枚数	2,039枚	7,094枚	3,662枚	4,024枚
	④利用率（③÷②）	37.6%	51.3%	56.8%	62.6%
	利用者数（延べ）	615人	1,495人	608人	666人
	⑤利用者数（実員）	178人	254人	114人	117人
	⑥利用率（⑤÷①）	72.7%	81.9%	92.7%	90.7%

タクシー利用券の利用状況



資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

令和5年度		太良町	
太良町地域交通（タクシー）利用券			
利用券番号	第	000149	号
助成金額	500円		
利用可能枚数	本券は1回の乗車に4枚まで使用可		
有効期限	令和6年3月31日		
乗車日	令和 年 月 日		
取扱事業者	南島根観光タクシー（実員町） 河内観光タクシー（真鍋町） 柳エキマエタクシー（柳町）		

(4) コミュニティバス

①運行系統、利用者数等

コミュニティバスは令和2年10月から試験運行、令和3年4月から本格運行を開始し、現在、多良地区4系統、大浦地区7系統、計11系統で運行している。車両（定員13名）は2台で、多良地区が月・水・金で、大浦地区が火・木・土の曜日運行である。

利用者数は、令和3年度は7,792人で、令和4年度は7,802人とほぼ同レベルを維持している。大浦地区は、住民の生活圏が多良地区や諫早まで広がっていることもあり、多良地区に比べると利用者数がやや少ない。

また、バス停の利用状況については、全路線で利用者の少ないバス停が見られる。その一方で、コミュニティバスの路線延長、バス停設置を求める声も聞かれる。



コミュニティバス運行ルート図



肥前大浦駅前のコミュニティバス

コミュニティバス運行状況

地区	運行系統 (運行ルート)	運行ルート長(m)		運行日	利用者数(人)		
		往路	復路		令和2年度 (半年)	令和3年度	令和4年度
多良地区	伊福・片峰線	13,300	13,300	月、水、金	766	1,697	1,494
	中山線	11,010	11,010		463	999	1,245
	端月・川北線	15,120	14,550		798	1,625	1,391
	中尾線	14,250	13,690		870	1,711	1,844
	計	—	—	—	2,897	6,032	5,974
大浦地区	広谷・多良線	21,390	21,110	木、土	203	470	549
	広谷線	8,430	8,430	木、土	41	23	61
	道越・多良線	23,520	23,240	火、木	301	570	597
	道越巡回線	10,040	10,040	火、木	53	184	177
	今里・多良線	19,600	19,320	火、土	131	228	239
	今里線	6,640	—	火、土	28	75	77
	大浦駅・役場線	7,570	—	火、木、土	—	210	128
計	—	—	—	757	1,760	1,828	
合計	—	—	—	3,654	7,792	7,802	

②利用促進策

コミュニティバスの利用を促進するためには、まずは運行状況を町民によく知ってもらうことが重要であり、そのために時刻表の各戸配布を始めとして様々な方法で周知を図っている。

コミュニティバス利用促進策の実施状況 (R2～R5)

利用促進策	内 容	備 考
時刻表の各戸配布	全戸配布(3,213戸、令和5年10月1日)	
時刻表のバス停表示	ダイヤ改正時に該当バス停の時刻表の張替えを職員で実施	
時刻表の事業所への配置	太良病院、しおさい館、アルナ薬局太良店、アルナ薬局オレンジ太良店、商工会、飲食店、観光協会、旅館組合、エレナ、農協、しんみせ、緒方医院、多良駅	肥前大浦駅は設置スペースがないため、時刻表を駅舎の壁に掲示
時刻表のホームページ掲載	ダイヤ改正時に更新	
最新情報の町報掲載	ダイヤ改正時や町民の方にお知らせすることがある際に掲載	

③回数券

利用者の負担を軽減し、さらにコミュニティバスの利用を促進するために回数券の販売を行っている。令和4年度の販売総数は362冊で、3年度に比べやや減少した。

コミュニティバス回数券の販売・購入状況

	令和3年度	令和4年度
販売総数（冊）	467	362
購入者数（人）	47	42
購入者地区数（地区）	21	19

（5）送迎バス等

公共交通に準じる送迎バスを運行している事業所、病院はない。また、送迎バスを運行している旅館もない。

介護施設等に関しては以下の施設が送迎サービスを行っている。

- ・多良岳福祉園（佐賀西部コロニー）
- ・小規模多機能ホーム ゆい
- ・宅老所 まごころの家
- ・宅老所 おおうら
- ・町立太良病院通所リハビリテーション
- ・介護老人保健施設 ふるさとの森
- ・ぬくもいホームたら
- ・光風荘デイサービスセンター

（6）シェアサイクル

ソフトバンクグループが提供している自転車シェアリングシステムを活用して、サガスポーツクラブが長崎本線沿線でシェアリング事業を2020年（令和2年）から行っている。太良町内では道の駅太良、海中鳥居、多良駅、肥前大浦駅、道越環境広場の5か所にシェアサイクルステーションが設置され、それぞれ1～2台の自転車が配備されている。

4 太良町の地域公共交通に要する維持費、事業費

太良町の地域公共交通に要する事業費は、令和2年度はコミュニティバス運行準備のため歳出が大きかったが、令和3年度以降は落ち着いてきている。令和4年度の歳入ではコミュニティバス補助金が大きく4,574千円、歳出では生活交通路線バス運行補助金とコミュニティバス運営事業費が大きく、合わせて42,626千円となっている。

太良町の地域公共交通関連事業費の推移

単位：千円

		R1	R2	R3	R4
歳入	コミュニティバス使用料	—	174	792	790
	コミュニティバス補助金	—	—	5,897	4,574
	計	—	173	6,689	5,364
歳出	生活交通路線バス運行費補助金	10,510	22,869	23,969	20,252
	公共交通総務費 (タクシー利用料金助成事業ほか)	5,942	6,673	3,489	4,382
	コミュニティバス運営事業費	—	28,879	24,613	22,374
	計	16,452	58,421	52,071	47,008
歳入－歳出		▲16,452	▲58,248	▲45,382	▲41,644

2-3 コミュニティバス利用状況と住民の意識

1 乗降者数調査結果

(1) コミュニティバス利用者数調査

目的：コミュニティバスの利用状況把握

調査概要：調査期間：運行日全日

調査方法：運転手が各バス停での乗降者数を記録

調査結果の概要

- ① 令和2年度半年の実証運行時に比べ令和3年度、4年度の本格運行時の方が利用者が増えている。
- ② 令和2年度から新型コロナウイルス感染症が蔓延したにもかかわらず、利用者数に大きな影響は見られない。
- ③ 路線別に令和3年度と4年度の利用者数を比較すると、中尾線、中山線で増加し、伊福・片峰線、端月・川北線でやや減少した。中尾線、中山線では、しおさい館を目的地とするだけでなく、病院、商業施設等を利用し、乗り継いで利用するなど多様な利用方法が広まっており、これが利用者の増加に結びついていると考えられる。



(注) 令和2年度は10月から3月の半年間の運行

(2) コミュニティバス乗降調査結果

目的 : コミュニティバスの利用状況および利用者の意向把握

調査概要 : 調査期間 : 令和5年8月 3日間

調査対象 : 多良地区 (水曜日) 全便

大浦地区 (火曜日または木曜日) 全便

調査方法 : 乗り込み・聞き取り調査

調査結果の概要

- ① 広谷線を除く9路線で利用者から聞き取りができた。
- ② しおさい館、太良病院での乗降者が特に多い。
- ③ 利用頻度は、「週に1~2日」が最も多く、次いで「週に2~3日」が多い。
- ④ 年齢別では、「80歳以上」が46人で最も多く、次いで「70歳~79歳」が16人であった。



乗降調査時の利用者数 (人)

令和5年8月1日	今里・多良線	4	6
	今里線	2	
令和5年8月2日	伊福・片峰線	12	48
	中山線	9	
	端月・川北線	9	
	中尾線	18	
令和5年8月3日	広谷・多良線	10	16
	広谷線	0	
	道越・多良線	4	
	道越巡回線	2	
合計		70	

乗降バス停別利用者数 (上位10)

しおさい館	44
町立太良病院	16
大野生活改善センター前	6
中尾分校跡前	6
波瀬ノ浦	6
農協集荷所前	5
大峰	4
多良駅前	4
中尾燕田入口	4
大浦駅	3
ユートク前	3

利用頻度

①週に5日以上	0
②週に3~4日	19
③週に1~2日	42
④月に1~2回	5
⑤年に数日程度	1
⑥今日がはじめて	3
合計	70

年齢別利用者数

①~11歳	0
②12歳~19歳	0
③20歳~29歳	0
④30歳~39歳	0
⑤40歳~49歳	0
⑥50歳~59歳	1
⑦60歳~69歳	7
⑧70歳~79歳	16
⑨80歳以上	46
合計	70

2 住民アンケート調査結果

目的 : 地域公共交通に関する住民意見の把握

調査概要 : 配布・回収期間 : 令和5年7月6日～同年7月31日

配布・回収方法 : 町内2,000世帯(無作為抽出)を対象に郵便で配布・回収。1世帯に2部配布し、高齢の方から2名に回答してもらった。

回収率 : 世帯数37.3%

調査結果 : 調査結果は資料編に示し、そのうち重要な内容については本編の関連項目に示した。

アンケート調査回収状況

	配布数	回収数	回収率
世帯数	2,000	746	37.3%
調査票数	4,000	1,231	—

職業別回収状況

①会社員・公務員・団体職員	216
②自営業(農林水産業)	226
③自営業(商工業)	87
④自由業	37
⑤パート・アルバイト	116
⑥専業主婦・主夫	89
⑦無職	390
⑧その他	36
無回答	36
合計	1,233

年齢別回収状況

①20歳～30歳未満	13
②30歳～40歳未満	35
③40歳～50歳未満	86
④50歳～60歳未満	141
⑤60歳～70歳未満	304
⑥70歳～80歳未満	372
⑦80歳以上	260
無回答	20
合計	1,231

3 意見交換会結果

目的 : コミュニティバスの運行状況に関する住民意向の把握

調査概要 : 実施時期 : 令和5年10月25日

参加者 : 太良町地域包括支援センター 1名
 太良町観光協会 1名
 太良町商工会 1名
 太良町社会福祉協議会 1名
 太良町企画商工課 3名

調査方法 : 参加者全員によるフリーディスカッション

調査結果 : 意見交換会の主な意見は以下のとおり

意見交換会の主な意見(令和5年10月25日)

①	車文化だと自分が外出したい時間に外出するのが当たり前なので、公共交通機関の時間に自分の生活をどう合わせるか、そのように意識を変えるのが難しい。
②	病院まではコミュニティバスで行くが、帰りは家族が迎えに行くなど、それぞれの生活スタイルに合わせて移動手段を選択できる社会になれば、コミュニティバスが使いにくいという意見だけじゃなくて、どうすれば生活しやすくなるかを考えるようになる。さらに相談を受け付ける窓口などあれば、生活スタイルに合った移動が出来るように思う。
③	時刻表を見たが、車両2台でこれだけの広範囲を回っている。これ以上増やしようがない。本人がバスの時刻に合わせて行動してもらえないように思う。
④	コミュニティバスを体験してもらうために運賃を無料にして、さらに乗った人に割引券を配るなどして、一度コミュニティバスを体験してもらってはどうか。
⑤	肥前大浦駅から多良駅までのJR運賃を無料にしてJRで移動し、駅からバスに乗り継ぐのはどうか。まずは、こういう仕組みを作りJRを利用しないと、ただ便数を増やしてくれと言ってもJRは便数を増やしてくれない。
⑥	コミュニティバスを面白くする会を作り、面白く出来たらよい。地区ごとにコミュニティバスを利用して遊びに行くイベントを企画するなど。
⑦	里地区は、地区の中にバスが入って来てくれないので、地域内で移動の仕組みを作ろうとしている。
⑧	通院にしてもオンラインで診察を受けられるようにしたり、買い物であれば、お店側が移動販売を行うなどで、日常生活はある程度カバーできるのではないか。



2-4 太良町地域公共交通網形成計画（改定計画）の実施状況

太良町地域公共交通網形成計画に基づき令和2年10月から3年にわたりコミュニティバスを運行してきた。その間、運行ルート、運行時間等にいくつかの改善を加え、住民の意見を聞きながら利用促進策を講じてきたため、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の厳しい条件下にありながらも、コミュニティバス利用者数は一定のレベルを維持している。

一方、コミュニティバスと一体的に地域公共交通システムを形成している鉄道、路線バス、タクシーは、新型コロナウイルス感染症に様々な外的要因が加わり厳しい経営環境にあり、事業継続が地域の課題となっている。

太良町地域公共交通網形成計画（改定計画）の実施状況

主な事業内容		施策目標	実施主体	実施状況
5-2 地域路線の整備と運行				
5-2.1 コミュニティバスの運行	祐徳バス枝線と福祉巡回バスの一体化	祐徳バスの廃止代替路線(中山線、広谷線、竹崎線)と福祉巡回バスを一体化させたコミュニティバスの運行	年1回運行ルート・運行ダイヤの検証を行う	・太良町 ・バス事業者
5-2.2 交通空白地の解消	タクシー利活用方法の検討	コミュニティバスの利用状況をもて利活用方針を検討	計画期間(平成31年度～34年度)の間に利活用方法を決定	・太良町 ・タクシー事業者
5-3 ネットワーク化・接続の改善				
5-3.1 交通結節点の確保と待合環境の整備	JRとコミュニティバスの結節点の確保・整備	・多良駅前バス停の交通結節点としての整備 ・肥前大浦駅付近に交通結節点を整備	計画期間内に結節点バス停の環境整備	・太良町 ・JR
	路線バスとコミュニティバスの結節点の確保・整備			・太良町 ・バス事業者
5-3.2 乗継の利便性向上	JRとコミュニティバスの乗換時間の調整	JRとの乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間を調整	年1回時間調整のためのバス運行ダイヤの検証を行う	・太良町 ・JR ・バス事業者
	路線バスとコミュニティバスの乗換時間の調整	路線バスとの乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間を調整		
5-3.3 長崎県営バス路線南部における幹線ルート調整	長崎県営バス路線変更・延長等	太良線の竹崎地区への路線変更と長崎県営バスの肥前大浦駅付近までの路線延長	平成30年度中の路線変更・延長	・バス事業者 ・太良町
5-4 利用促進策の強化				
5-4.1 バス停およびバス路線の整備	バス停の整備	バス停標識の整備	コミュニティバス運行開始前までに整備	・太良町 ・バス事業者
	バス路線の整備	バス路線の離合スペースの確保	計画期間内に整備	
5-4.2 情報の提供	分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成	運行ルート図・時刻表を作成し、各戸配布、ホームページにアップ	年1回運行ルート・時刻表の見直し	・太良町 ・JR ・バス事業者
5-4.3 利用促進策の企画	試乗会などの実施等	・ICカードの導入 ・観光資源を活用した取組 ・高齢者・運転免許返納者の優遇 ・無料お試し試乗会の実施 ・ノーマイカーデーの設定	計画期間を通じて継続的に実施	・太良町 ・バス事業者
5-5 中長期的課題の継続的検討				
JRIに関する中長期的な課題		・少ない昼間の運行回数 ・特急停車の期間限定 ・駅舎の環境改善		【令和3年度から特急は多良駅無停車となる。】
祐徳バスに関する中長期的な課題		・需要地を通らない幹線の運行ルート ・多良駅と太良線バス停の未接近		・令和元年度 太良線の竹崎地区への路線変更、および農協集荷所前を通る旧道側に路線変更

太良町地域公共交通網形成計画の目標達成状況と評価

目 標		達成状況と評価
目標1	地域のくらしを支える公共交通の形成	<p>■廃止代替路線と福祉巡回バスを見直し、医療機関や商業施設等へ行きやすい定時定路線のコミュニティバスを運行するとともに、幹線と接続する交通結節点の整備などにより、地域のくらしを支える公共交通網の形成を目指す。コミュニティバスが運行できない地区については、移動手段の必要性を含めた移動に関する住民のニーズを把握のうえ、必要に応じ、住民の移動の利便性向上を図る。</p> <p>■コミュニティバスは、令和2年10月から実証運行、令和3年度から本格運行を開始し、利用者からは好評を得ている。</p> <p>■コミュニティバスとJR、路線バスとの交通結節点である多良駅前バス停に上屋、ベンチを設置した。</p> <p>■交通空白地については、タクシー利用券を交付しているが、交付対象者の要件のため全住民が対象ではなく、交通空白地の移動手段については今後の課題として残されている。</p>
目標2	観光客をもてなす公共交通の形成	<p>■観光客も使えるようにJRと路線バスの乗り継ぎや案内を考慮することで、観光客のニーズに合った移動手段の確保と充実を図る。</p> <p>■コミュニティバスとJR、路線バスとの乗り換えは可能なものの、いずれも運行本数が少なく、実際の利用者は少ない。</p> <p>■多良駅に停車していた特急が停車しなくなり、多良駅前に迎えに来ていた旅館の送迎車は現在ほとんど運行していない。</p> <p>■現在のところ観光との相互連携が十分ではなく、今後の課題の一つである。</p>
目標3	みんなが分かりやすく使いやすい公共交通の形成	<p>■町と各種団体が連携して、住民等に対し、公共交通の情報を提供するとともに、待合環境の整備・改善等を図ることで、分かりやすく使いやすい公共交通を形成する。</p> <p>■コミュニティバスとJR、路線バスの時刻表を掲載したパンフレットを全世界に配布し、病院、商業施設、JR駅にも配置している。しかしながら、コミュニティバスを利用したことのない住民は多く、効果的な利用方法の周知は今後の課題である。</p> <p>■交通結節点だけでなく、しおさい館や農協集荷所にボランティアがベンチを設置するなど、少しずつ待合環境の整備は進んでいる。しかし、まだ多くのバス停が未整備のままであり、待合環境、利用状況を調査の上、整備方針を具体化することが今後の課題である。</p>
総合評価		<p>■最も基本的なコミュニティバスの運行が概ね順調に進み、利用者からは好評を得ていることは評価できる。</p> <p>■しかしながら、コミュニティバスを利用したことのない人が少なくないこと、交通空白地への対応や、観光との連携など、次の段階への取り組みが今後の課題となっている。</p>

2-5 コミュニティバスの運行ルート（系統）別現況特性と検討の方向性

コミュニティバスの現況特性と検討の方向性を運行ルート（系統）別に見ると、以下のよう
に運行ルートにより大きく異なる。

コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【伊福・片峰線】

項目	内容	備考
利用状況	年間利用者数は令和3年度1,697人、令和4年度は1,494人で減少傾向にある。	・乗降記録
目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標16人、実績12.3人 1回あたりの乗車人数：目標8人、実績6.1人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標20人、実績10.5人 1回あたりの乗車人数：目標10人、実績5.2人	・生活交通確保維持改善計画
圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約540人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
利用率	令和4年度では約2.8人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
目的地バス停	令和4年度に最も乗降が多かった目的地のバス停は、しおさい館641人で、次いで町立太良病院566人、農協集荷所前247人である。	・乗降記録
利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、江岡272人で、次いで伊福消防詰所前180人、森林組合前149人である。	・乗降記録
利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停はない。	・乗降記録
利用者の声	このバスがなかったら出かけられない、大変助かっている。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
運行事業者の声	全体としては現在しおさい館、太良病院に行く人が多いが、2、3年前に比べたら、目的地がユートク、太良病院、銀行、エレナなど、しおさい館以外の人が増えた。	・乗降調査
検討の方向性	利用者は0のバス停はないが、端古賀、早垣公民館前の利用が少ない。地域住民に利用促進のPRを行う。伊福グラウンド西側地域、次葉深入り西側地域に高齢者の居住が見られるため、路線の延長を検討する。	・乗降記録 ・国勢調査（GIS）



早垣公民館前バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【中山線】

項目	内容	備考
利用状況	年間利用者数は令和3年度999人、令和4年度は1,245人で増加傾向にある。	・乗降記録
目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標10人、実績6.0人 1回あたりの乗車人数：目標5人、実績3.0人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標12人、実績7.9人 1回あたりの乗車人数：目標6人、実績3.9人	・生活交通確保維持改善計画
圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約411人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
利用率	令和4年度では約3.0人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
目的地バス停	令和4年度に最も乗降が多かった目的地のバス停は、しおさい館673人で、次いで町立太良病院231人、農協集荷所前207人である。	・乗降記録
利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、中山335人で、次いで上川原234人、下中山145人である。	・乗降記録
利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は下川原入口の1箇所である。	・乗降記録
利用者の声	買い物にも便利、特に月曜日。自宅からバス停まで5分。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
運行事業者の声	全体としては現在しおさい館、太良病院に行く人が多いが、2、3年前に比べたら、目的地がユートク、太良病院、銀行、エレナなど、しおさい館以外の人が増えた。	・乗降調査
検討の方向性	路線・バス停位置等 下川原入口は利用者0であるが、付近には高齢者の居住が見られる。地域住民に利用促進のPRを行う。	・乗降記録 ・国勢調査（GIS）



下川原入口バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【端月・川北線】

項目	内容	備考
利用状況	年間利用者数は令和3年度1,625人、令和4年度は1,391人でやや減少傾向にある。	・乗降記録
目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標10人、実績10.2人 1回あたりの乗車人数：目標5人、実績5.1人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標12人、実績11人 1回あたりの乗車人数：目標6人、実績5.5人	・生活交通確保維持改善計画
圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約407人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
利用率	令和4年度では約3.4人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
目的地バス停	令和4年度に最も乗降が多かった目的地のバス停は、町立太良病院639人で、次いでしおさい館275人、農協集荷所前145人である。	・乗降記録
利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、大峰406人で、次いで針牟田東395人、針牟田公民館前214人である。	・乗降記録
利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は喰場婦人ホーム前、上喰場の2箇所である。	・乗降記録
利用者の声	役場で用事を済ませたあと、またコミュニティバスで移動し買い物に行く。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
運行事業者の声	利用者は病院へ行く人がほとんど。65歳以下でバスを利用する人の中には、ケガ等で運転ができない間だけバスで通院している人もいる。ケガが治るとバスは利用されない。	・乗降調査
検討の方向性	上喰場は周辺に民家が少なく、バス停位置変更の検討を行う。蕪田集会所東側地域に高齢者の居住が見られるため、路線の延長を検討する。	・乗降記録 ・国勢調査（GIS）



上喰場バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【中尾線】

項目	内容	備考	
現況特性	利用状況	年間利用者数は令和3年度1,711人、令和4年度は1,844人で増加傾向にある。	・乗降記録
	目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標7人、実績11.1人 1回あたりの乗車人数：目標4人、実績5.5人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標9人、実績13.2人 1回あたりの乗車人数：目標5人、実績6.6人	・生活交通確保維持改善計画
	圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約339人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
	利用率	令和4年度では約5.4人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
	目的地バス停	令和4年度に最も乗降が多かった目的地のバス停は、しおさい館1,529人で、次いで町立太良病院227人、太良町役場49人である。	・乗降記録
	利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、大野生活改善センター前632人で、次いで中尾分校跡前372人、中尾蕪田入口368人である。	・乗降記録
	利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停はない。	・乗降記録
	利用者の声	しおさい館へ行くには朝が少し早い、病院へ行くのには良い時間です。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
	運行事業者の声	風配にバスを回せないか	・乗降調査
検討の方向性	路線・バス停位置等	利用者は0のバス停はないが、陣ノ内公民館、本町の利用が少ない。地域住民に利用促進のPRを行う。	・乗降記録 ・国勢調査（GIS）



本町バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【広谷・多良線】

項目	内容	備考	
現況特性	利用状況	年間利用者数は令和3年度470人、令和4年度は549人で増加傾向にある。	・乗降記録
	目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標9人、実績4.1人 1回あたりの乗車人数：目標9人、実績4.1人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標11人、実績5.5人 1回あたりの乗車人数：目標11人、実績5.5人	・生活交通確保維持改善計画
	圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約524人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
	利用率	令和4年度では約1.0人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
	目的地バス停	令和4年度に最も乗降が多かった目的地のバス停は、しおさい館486人で、次いで農協集荷所前52人、町立太良病院48人である。	・乗降記録
	利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、波瀬ノ浦203人で、次いで大町入口116人、黒金婦人センター前79人である。	・乗降記録
	利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は黒金入口、長川原、亀の浦入口、野上、陣ノ内の5箇所である。	・乗降記録
	利用者の声	土曜日もしおさい館へ行ける便があることを知らなかった。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
	運行事業者の声	広谷線の広谷と大浦駅間のバス停から、新しい人が、3人乗るようになった。御手水から乗りたいという人がいるがバスを回せないか。	・乗降調査
検討の方向性	地域住民から要望のあった御手水地区への路線延長を検討する。現在1日に1往復であるが、午前1往復、午後1往復に増便する。	・乗降記録 ・国勢調査（GIS）	



御手水地区



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【広谷線】

項目	内容	備考	
現況特性	利用状況	年間利用者数は、令和3年度23人、令和4年度61人で増加傾向にある。	・乗降記録
	目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標4人、実績0.4人 1回あたりの乗車人数：目標2人、実績0.1人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標5人、実績0.3人 1回あたりの乗車人数：目標2人、実績0.1人	・生活交通確保維持改善計画
	圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約109人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
	利用率	令和4年度では約0.6人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
	目的地バス停	令和4年度の大浦駅での乗降者数は58人である。	・乗降記録
	利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、大町入口31人で、次いで黒金婦人センター前15人、船倉13人である。	・乗降記録
	利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は広谷、黒金入口、長川原、上平野、平野集落センター前、青木平公民館前、大浦小学校前の7箇所である。	・乗降記録
	利用者の声	今は免許がありますので利用出来ませんが、免許証を返納したらお世話になると思います。いつまでも運行を続けて下さいお願い致します。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
	運行事業者の声	広谷太良線で大浦駅まで行った人は、帰るのが広谷線の第2便になる。広谷多良線、広谷線は大浦駅までは同じルートなので、広谷線の第1便を下り線から始めたらどうか。	・乗降調査
検討の方向性	路線・バス停位置等	広谷・多良線の増便により系統廃止	



青木平公民館前バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【道越・多良線】

項目	内容	備考
利用状況	年間利用者数は令和3年度570人、令和4年度597人で増加傾向にある。	・乗降記録
目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標24人、実績5.8人 1回あたりの乗車人数：目標24人、実績5.8人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標26人、実績6.3人 1回あたりの乗車人数：目標26人、実績6.3人	・生活交通確保維持改善計画
圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約757人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
利用率	令和4年度では約0.8人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
目的地バス停	令和4年度に最も乗降が多かった目的地のバス停は、しおさい館305人で、次いで町立太良病院108人、農協集荷所前54人ある。	・乗降記録
利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、波瀬ノ浦187人で、次いで竹崎港西63人、コロニー入口48人である。	・乗降記録
利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は竹崎公民館上、竹崎港、観世音横、野崎公民館前、大浦中学校東、里の7箇所である。	・乗降記録
利用者の声	コミュニティバスは地域の足として続けてほしいと思います。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
運行事業者の声	65歳以下の利用者は1人いる。	・乗降調査
検討の方向性	路線・バス停位置等 竹崎公民館上、大浦中学校東は利用者0であるが、周辺地域には高齢者が多く居住している。バス停位置の検討、地域住民に利用促進のPRを行う。	・乗降記録 ・国勢調査（GIS）



竹崎公民館上バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【道越巡回線】

項目	内容	備考	
現況特性	利用状況	年間利用者数は令和3年度184人、令和4年度177人でわずかに減少傾向にある。	・乗降記録
	目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 ・左回り 1日あたりの乗車人数：目標8人、実績1.1人 1回あたりの乗車人数：目標8人、実績0.6人 ・右回り 1日あたりの乗車人数：目標2人、実績0.3人 1回あたりの乗車人数：目標2人、実績0.3人 ■令和4年度 ・左回り 1日あたりの乗車人数：目標10人、実績1.2人 1回あたりの乗車人数：目標2人、実績0.5人 ・右回り 1日あたりの乗車人数：目標10人、実績0.5人 1回あたりの乗車人数：目標2人、実績0.2人	・生活交通確保維持改善計画
	圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約375人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
	利用率	令和4年度では約0.5人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
	目的地バス停	令和4年度の大浦駅での乗降者数は168人である。	・乗降記録
	利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、岩下74人で、次いで大浦中学校前26人、道越北23人である。	・乗降記録
	利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は田古里踏切前、田古里公民館前、竹崎公民館上、大浦中学校東の5箇所である。	・乗降記録
	利用者の声	自分の生活にあった便が少ない。昼の便数が少ない。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
	運行事業者の声	旅館に宿泊した人が、たまに大浦駅まで利用することがある。	・乗降調査
検討の方向性	路線・バス停位置等	道越・多良線の増便により系統廃止	



竹崎港西バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【今里・多良線】

項目	内容	備考	
現況特性	利用状況	年間利用者数は令和3年度228人、令和4年度239人で増加傾向にある。	・乗降記録
	目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標10人、実績2.1人 1回あたりの乗車人数：目標10人、実績2.1人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標13人、実績2.1人 1回あたりの乗車人数：目標13人、実績2.1人	・生活交通確保維持改善計画
	圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約556人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
	利用率	令和4年度では約0.4人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
	目的地バス停	令和4年度に最も乗降が多かった目的地のバス停は、しおさい館171人で、次いで町立太良病院63人、農協集荷所前32人ある。	・乗降記録
	利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、波瀬ノ浦78人で、次いで津ノ浦上41人、休石11人である。	・乗降記録
	利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は大浦支所、津ノ浦、牟田、今里西、牛尾呂公民館前、今里北、亀の浦入口の7箇所である。	・乗降記録
	利用者の声	帰りの便の時間が遅いため、帰りはコミュニティバスは使わず家族に迎えに来てもらう。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
	運行事業者の声	牟田バス停で降りデイリーに歩いて行く人は過去に1人いたが、その後はいないので、デイリーにバス停はいらないと思う。	・乗降調査
検討の方向性	国道207号沿いの津ノ浦、牟田は利用者0であるが、道路状況から移設が難しい。周辺には高齢者の居住が見られるため、地域住民に利用促進のPRを行う。また路線には飲食店があり、飲食店敷地内にバス停設置、乗入れも検討する。	・乗降記録 ・国勢調査（GIS）	



津ノ浦バス停



コミュニティバスの現況特性と検討の方向性【今里線】

項目	内容	備考
利用状況	年間利用者数は令和3年度75人、令和4年度77人でほぼ同数である。	・乗降記録
目標達成状況	生活交通確保維持改善計画 ■令和3年度 1日あたりの乗車人数：目標4人、実績0.5人 1回あたりの乗車人数：目標2人、実績0.1人 ■令和4年度 1日あたりの乗車人数：目標5人、実績0.6人 1回あたりの乗車人数：目標2人、実績0.1人	・生活交通確保維持改善計画
圏域高齢者人口	令和2年度国勢調査結果では約143人である。	・GISによる推計（75～94歳・300m以内）
利用率	令和4年度では約0.5人である。	・年間利用者数/圏域高齢者人口
目的地バス停	令和4年度の大浦駅での乗降者数は70人である。	・乗降記録
利用者の多いバス停（目的地を除く）	令和4年度に最も乗降が多かったバス停は、今里東60人で、次いで県界14人である。	・乗降記録
利用者0のバス停	令和4年度に利用者0のバス停は津ノ浦、牟田、今里西、牛尾呂公民館前、今里北の5箇所である。	・乗降記録
利用者の声	行きは今里・多良線で多良へ行き、帰りは大浦駅まで、祐徳バスで帰ってきて今里線に乗り換えた。	・アンケート調査 ・乗降調査 ・意見交換会
運行事業者の声	過去に観光客が、県界から乗車したことがある。	・乗降調査
検討の方向性	路線・バス停位置等 今里・多良線の増便により系統廃止	



牟田バス停



第3章 地域公共交通の課題と対応方針

3-1 地域公共交通の観点から見たまちづくり上の課題

1 人口減少、少子高齢化

太良町は今後も人口減少が続くと予想されており、これは公共交通を利用する可能性のある人の減少となる。ただし、現在の人口構成から見て、短期的（5、6年後）に高齢者人口が大きく変化することはないと考えられる。

なお、高齢者が増加すれば、バス車両のバリアフリー化の徹底が必要になる。

2 産業、観光の停滞

太良町の基幹産業である農林水産業、観光業に基盤的な変化はないものの、物価高騰、新型コロナウイルス感染症の影響が少なからず続いている。コミュニティバスは住民の日常生活の利便性向上を主目的として運行しているが、この目的を大きく変えない範囲でのコミュニティバスの産業、観光への活用も検討課題になると考えられる。

3 鉄道、道路網整備の停滞

平成31年3月までは観光期に多良駅に特急が停車していたものの、今は停車していない。さらに、西九州新幹線の開業により、長崎本線の特急本数が減少しており、肥前鹿島駅まで特急で来て、そこから太良町に来ていた人に影響が出ている。

町内の道路は徐々に整備が進んでいる。しかし、町外から太良町に至る主要な道路は、国道207号と広域農道のオレンジ海道だけであり、今後5、6年内に大きく改善される計画はない。有明沿岸道路の整備は鹿島市までの計画であり、国道207号の拡幅整備も鹿島市まで進められている段階である。

以上のように、広域交通の利便性向上は太良町にとって重要な検討課題である。

4 生活圏の違い

昭和30年に多良町と大浦村が合併して太良町となって以降、公共施設、医療機関、商業施設の利用は多良地区では増加したが、大浦地区ではやや減少した。地区別の買い物先、通院先を見ても、多良地区の施設が最も多い。町外では鹿島市の施設利用が多く、大浦地区は地理的な条件から長崎県諫早市の施設利用が少なくない。

以上のような生活状況・移動状況を踏まえた地域公共交通のあり方を検討すべきである。

地区別よく行く買い物先

地区別	買い物先	多良地区	大浦地区	無回答	合計
町内	①エレナ太良店	422	190	15	627
	②Aコープおおら店	1	95	2	98
	③ユートク太良店	59	48	3	110
	④セブンイレブン	43	26	0	69
	⑤ファミリーマート球場前	28	2	0	30
	⑥ファミリーマート本町	14	7	0	21
	⑦デイリーヤマザキ	2	7	0	9
	⑧道の駅太良	7	4	0	11
	⑨その他	14	5	0	19
町外県内	⑩鹿島モリナガ	23	18	0	41
	⑪ララベル	91	29	1	121
	⑫その他	57	37	3	97
県外	⑬エレナ高来店	5	26	1	32
	⑭コスモス高来店	6	34	1	41
	⑮ドラッグストアモリ高来店	0	7	1	8
	⑯北高エコープ	6	5	0	11
	⑰その他	9	14	0	23
-	無回答	69	29	13	111
合計		856	583	40	1,479

資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

地区別よく行く通院先

地区別	通院行先	多良地区	大浦地区	無回答	合計
町内	①町立太良病院	372	159	9	540
	②緒方医院	17	86	0	103
	③たばた歯科医院	2	15	0	17
	④西野歯科医院	18	7	2	27
	⑤ひだか歯科医院	37	15	1	53
	⑥Lはりきゆう整骨院	3	1	0	4
	⑦太良整骨院	2	0	1	3
	⑧その他	20	10	1	31
県町内外	⑨織田病院（鹿島市）	85	39	4	128
	⑩その他	108	40	2	150
県外	⑪佐藤病院（諫早市）	4	38	1	43
	⑫その他	14	36	2	52
-	無回答	97	56	15	168
合計		779	502	38	1,319

資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

3-2 移動手段別に見た課題

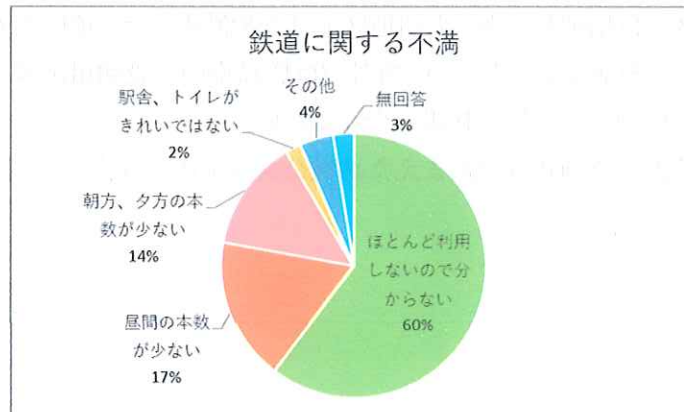
1 鉄道

停車本数、時刻は、多良駅が平日に上り14本、下り12本で、肥前大浦駅が平日に上り13本、下り8本と少なく、また、停車時間帯は朝方と夕方に1時間に1本程度で昼間は少ない。

やや遠方の佐賀市、鹿島市への通勤、通学者の利用が主で、日常の買い物、通院での利用は少ない。1日の平均乗降車人数は平日で多良駅400人程度、肥前大浦駅130人程度で、多良駅利用者の大半は太良高校生である。利用者は経年的には減少傾向にある。駅舎に待合客用の椅子はあるが、無人駅である。

以上のように鉄道（JR）は太良町住民の一部の通勤・通学者や遠方からの観光客にとっては必要なものであり、今以上の利便性低下にならないように努めることが大きな課題である。

鉄道に関する不満な点



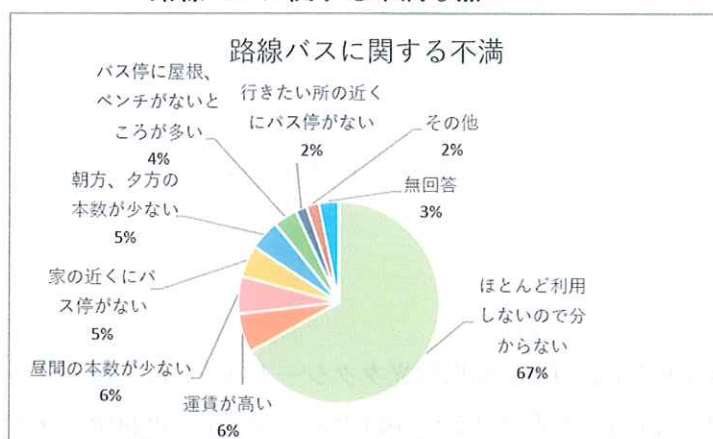
資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

2 路線バス

祐徳バスは平日に上り 10 便、下り 9 便で、おおよそ 1 時間に 1 便程度であるが、鹿島市への通勤、通学、通院、買い物には重要な交通手段になっており、現在のサービスレベルの維持が求められる。

令和 2 年から路線バスの終点が「県界」から「竹崎港」に路線変更となり、県界での長崎県営バスとの連絡が困難となっている。

路線バスに関する不満な点



資料：住民アンケート調査（令和 5 年 7 月）

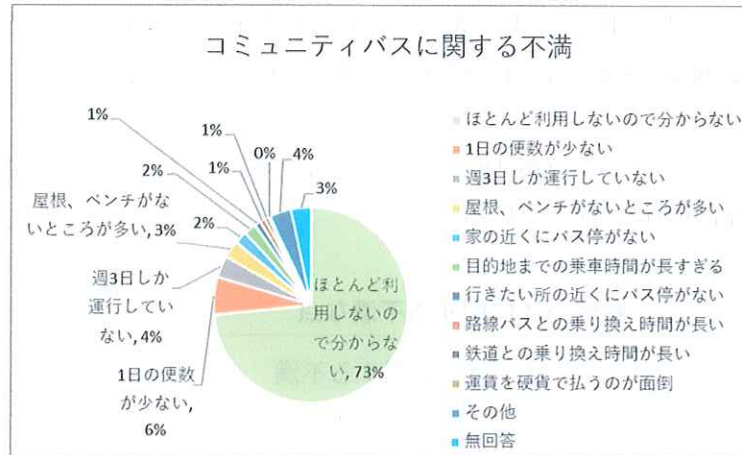
3 コミュニティバス

令和 2 年 10 月から車両 2 台で運行を開始した。令和 3 年 3 月まで実証運行を実施し、4 月から本格運行を開始した。利用者数は、新型コロナウイルス感染症の条件下にあったものの、全体としては徐々に増加傾向にある。また、運行開始当初にはしおさい館行きが大半であったものが、次第に通院や買い物などを主目的とする利用者が増えてきている。

しかしながら数値目標を下回る運行ルートや利用者が極めて少ないバス停があり、改善が必要である。なお、バス停については令和 5 年 10 月から大浦地区の牛尾呂公民館前バス停を廃止した。

以上のように、運行開始から 3 年を経過して、運行ルート・バス停の位置や運行頻度・時間帯に当初予想できなかった問題が生じるとともに、運行ルートの延長、新たなバス停設置を求める声も聞かれるようになった。住民、事業者がコミュニティバスをより利用しやすくするために、運行計画の検討が求められている。

コミュニティバスに関する不満な点



資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

4 タクシー

町内で営業している事業者は（有）馬場観光タクシーと（有）再耕庵タクシーの2社であり、一般タクシーとしては馬場観光タクシーがほとんど営業し、再耕庵タクシーにはコミュニティバスの運行を委託している。

馬場観光タクシーは新型コロナウイルス感染症等の影響によりタクシーの利用者が低迷し、実際に稼働しているのは2台になっている。

太良町が支給しているタクシー利用券の使用率は60%程度であり、使用率の向上が課題である。

鉄道、路線バス、コミュニティバスではカバーしきれない地域、時間帯にはタクシーに頼らざるを得ず、タクシー事業者の存続は太良町にとっても重要課題の一つである。特に、バス、タクシーの人材・運転手の確保は、太良町としての積極的な対応が望まれている。

3-3 ネットワーク・接続等に関する課題

1 コミュニティバスの運行ルート・バス停

(1) 運行ルート別利用率

GISを用いた推計により利用率（利用者数/沿線の利用可能者数）を見ると、大浦地区より多良地区の利用率が高い。これは、大浦地区は生活圏が大浦地区だけでなく多良地区や長崎県諫早市にまで遠く広がっており、大浦地区の中心部に行く頻度が少ない為であると考えられる。アンケート調査結果を見ても、大浦地区以外の医療機関や商業施設を利用する人が半数近くいる。

さらに、運行ルート別にみるとかなり利用率に違いがある。これは、医療機関、商業施設との位置関係だけではなく、他の要因もあると考えられたため、運行ルート別に利用状況の背景等を調べる必要がある。

コミュニティバスの運行ルート別利用率

	令和4年度 利用者数	圏域高齢者人口 (GIS)	利用率 (年間利用者数/圏 域高齢者人口)
伊福・片峰線	1,494	540	2.8
中山線	1,245	411	3.0
端月・川北線	1,391	407	3.4
中尾線	1,844	339	5.4
広谷・多良線	549	524	1.0
広谷線	61	109	0.6
道越・多良線	597	757	0.8
道越巡回線	177	375	0.5
今里・多良線	239	556	0.4
今里線	77	143	0.5

- 【備考】 1. 高齢者人口は令和2年の75歳～94歳の人口
2. 圏域はバス路線から300m以内の地域
3. GISによる推計

(2) バス停別利用者数

バス停によって年間利用者数が大きく異なる。バス停待合環境やフリー乗降との関係も併せ、利用者数の増加を図ることが課題である。ただし、利用者がほとんどないバス停については、位置の移動さらには廃止も含め検討を続けていく。

2 鉄道、路線バス、コミュニティバスの接続

(1) JR と路線バス、コミュニティバスの接続

JR、路線バス、コミュニティバスの3つを相互に乗り換えできるのは、多良駅前バス停、農協集荷所前バス停、大浦駅前バス停の3か所である。また、路線バス停とコミュニティバス停が同じであるのは上記の3か所を含め18か所ある。

しかし、JR と 路線バスを乗り換える人や、JR とコミュニティバスを乗り換える人は極めて少なく、路線バスとコミュニティバスを乗り換え利用している人も少ない。

3つの公共交通の便利な利用の仕方を検討し、住民に周知して利用者の増加を図ることが課題である。

多良駅前または農協集荷所前での祐徳バスとコミュニティバスとの乗り換え状況

①時々乗り換えることがある	14
②1, 2回乗り換えたことがある	14
③乗り換えたことはない	79
④どちらにも乗ったことがない	1046
⑤その他	26
無回答	52
合計	1,231

大浦駅での祐徳バスとコミュニティバスとの乗り換え状況

①時々乗り換えることがある	8
②1, 2回乗り換えたことがある	8
③乗り換えたことはない	66
④どちらにも乗ったことがない	1020
⑤その他	16
無回答	113
合計	1,231

資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

3 交通結節点

太良町地域公共交通網形成計画で交通結節点として位置づけられているのは、多良駅前バス停と大浦駅前バス停である。いずれも、JR、路線バス、コミュニティバスの乗り換えが可能である。

多良駅前バス停の待合施設は令和3年度に上屋の整備を行い、ボランティアによりベンチの設置も行われた。また、多良駅舎改修・周辺整備計画を、現在検討中である。なお、肥前大浦駅のトイレの改修が令和5年度に佐賀県により行われた。

4 公共交通利便地域

コミュニティバスは多くの住民に利用されているが、利用可能圏域から外れている地域も少なくない。また、利用可能圏域であってもほとんど利用者がいないところもある。この原因の一つとして運行ルートやバス停が住民の利用しやすい位置から離れていることが考えられる。アンケート調査結果によると、買い物で路線バス、コミュニティバスを利用している人は自宅からバス停までの徒歩時間が10分以内という人が多かった。

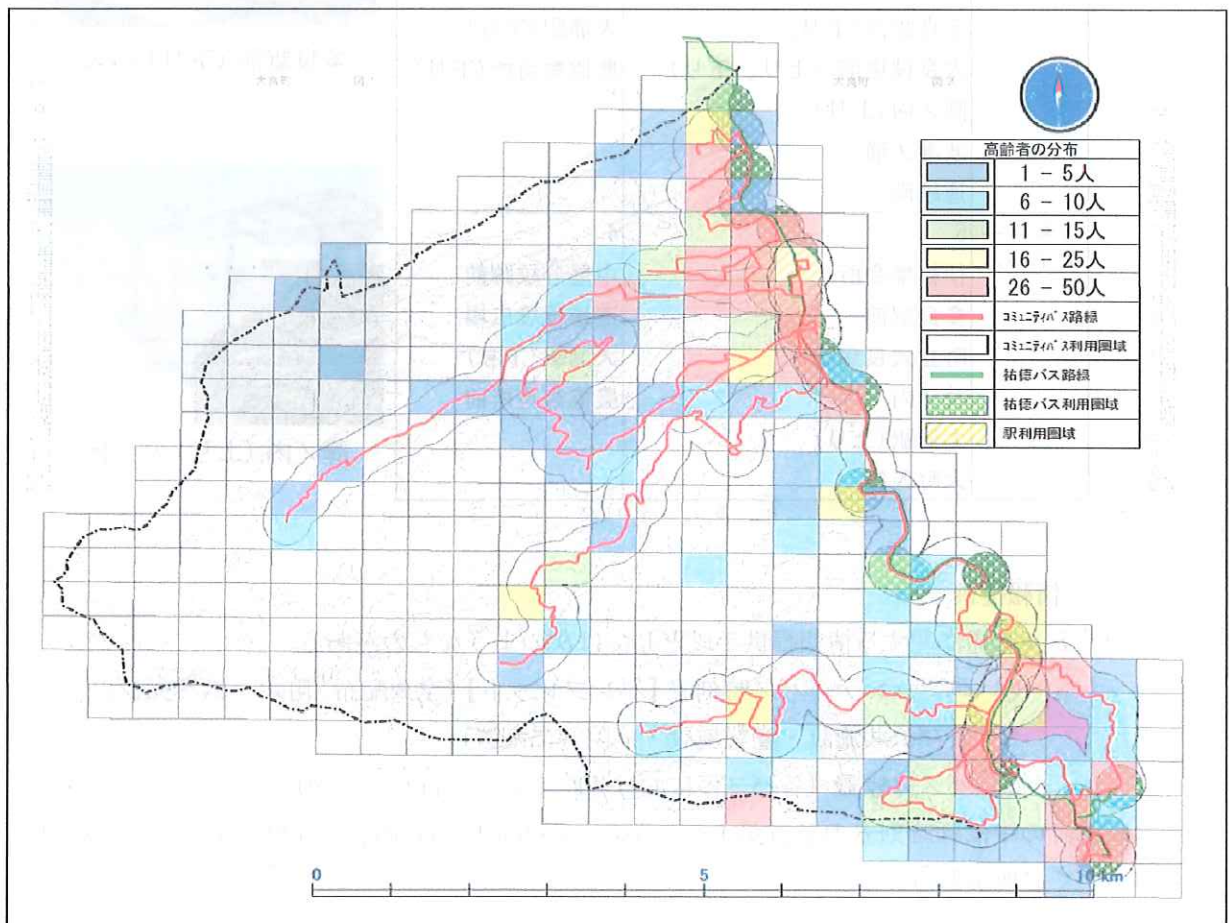
運行ルートやバス停と集落間の距離および地形（傾斜）も考え、運行ルートやバス停の位置を再検討する必要がある。また、フリー乗降区間の周知も必要である。

さらに、コミュニティバスでカバーしきれない交通空白地については、タクシー等他の移動手段による利便性の向上を図る必要がある。

自宅からバス停までの所要時間

買い物 最もよく行くところ 移動手段 自宅からバス停までの所要時間	①5分以内	②5分～10分	③10分以上	④近くのバス停は知らない	無回答	合計
②祐徳バス	3	9	4	0	1	17
③コミュニティバス	12	10	4	0	0	26
合計	15	19	8	0	1	43

資料：住民アンケート調査（令和5年7月）



【備考】利便地域（利用可能圏域）の設定は以下のとおり（これより以遠を交通空白地とした）

鉄道：JR 駅から 500m 以内

バス：バス停から 300m 以内

交通空白地の区域

3-4 交通施設、情報等に関する課題

1 待合環境

待合環境の整備状況は以下のとおりである。利用者が比較的多いにもかかわらず、近くに雨風をしのげる公民館等の建物がなかったり、上屋・ベンチがないバス停がある。バス停ごとに利用状況、待合環境を調査し、優先順位をつけて整備を進めていく必要がある。

太良町公共交通の待合環境整備状況

	屋根、ベンチとも有り	ベンチのみあり
JR	2(多良駅、肥前大浦駅)	
路線バス	8	5
	伊福(上り)	太良高校前
	多良栄町・海中鳥居前(上り)	江岡(下り)
	太良病院(下り)	糸岐本町(下り)
	多良駅前(下り)	大浦駅(下り)
	太良役場前(上り、下り)	農協集荷所(下り)
	陣ノ内(上り)	
	波瀬ノ浦	
	道越南	
コミュニティバス	5	4
	伊福集会所	中尾分校跡前
	多良駅前	道越環境広場
	町立太良病院	大浦駅(下り)
	陣ノ内	農協集荷所前
	大浦駅(上り)	
	大町入口	



多良駅前(下り)バス



陣ノ内(上り)バス停

2 情報提供

地域公共交通に関する情報提供手段としては次のようなものがある。

- ① コミュニティバス時刻表【パンフレット】(全戸配布、町ホームページ掲載および公共施設・商業施設・病院等に配置)
- ② バス停標識(各バス停における時刻表、運行ルート図)

高齢者の中には時刻表の見方がよくわからない方がいるため、マイ時刻表を作成し提供していく必要がある。

3-5 総合的に見た課題と改善の考え方

課題は大きく次の4つに分類できる。最も重要なのはネットワーク・接続等に関する課題であるが、改善に当たってはあらゆる観点から総合的に検討すべきである。

課題の分類と改善の考え方

課 題		住民の日常生活に関する課題	地域振興に関する課題	コミュニティバスの運行事業に関する課題
地域公共交通の観点から見たまちづくり上の課題	人口減少、少子高齢化	○	◎	○
	産業、観光の停滞		◎	
	鉄道、道路網整備の停滞	○	◎	
	生活圏の違い	○		◎
移動手段別に見た課題	鉄道	停車本数、利用者数の減少		◎
		駅舎の改善	○	
	路線バス	利用者数の低迷	○	◎
		長崎県との接続		○
	コミュニティバス	大浦地区の利用者数低迷	◎	
		利用者の少ないバス停	◎	
	タクシー	利用者数の減少		○
		タクシー利用券の使用率低迷	○	
ネットワーク・接続等に関する課題	JRと路線バス、コミュニティバスの接続	乗換者数の低迷	○	○
	路線バスとコミュニティバスの接続	乗換者数の低迷	○	
	交通結節点	大浦駅前バス停の待合環境整備	○	○
	公共交通利便地域	交通空白地	◎	
交通施設、情報等に関する課題	待合環境	施設整備の推進	○	
		乗換案内の改善	○	○
	情報提供	コミュニティバス時刻表の改善	○	
		マイ時刻表の作成促進	○	
改善の考え方		住民がさらに利用しやすく	地域振興にも役に立つように	コミュニティバスの運行事業を維持・改善

第4章 計画の基本的な方針

4-1 地域における公共交通が目指す将来像

地域の輪を広げ、太良町の活力を高める地域公共交通

第5次太良町総合計画では、将来像を「未来を引きよせるチカラ 太良町」、施策の重点目標を「つながりを創るチカラ」とし、その一つに「公共交通・道路の整備」を挙げている。

この将来像を公共交通の観点から表したものとして、また、太良町の将来像を実現するために公共交通が果たすべき役割として「地域の輪を広げ、太良町の活力を高める地域公共交通」を太良町における公共交通が目指す将来像とする。

4-2 取組の基本的考え方

1 地域特性に応じた公共交通システムの構築

地域特性に応じた公共交通システムの構築

太良町は西から東に向かって傾斜する谷筋に沿って分布する集落を結んでコミュニティバスが走るなど、地形により交通体系が大きく影響を受けている。また、社会・経済も海岸線に沿って多くの飲食店、旅館等が分布するなど太良町独自のものがある。公共交通システムは、これらの特性を十分に踏まえ、将来においてもこれらが維持・発展できるように構築していく。

2 身近な移動手段の確保と町の活性化の一体的な推進

身近な移動手段の確保と町の活性化の一体的な推進

将来像を具体化するにあたっては、まず住民から求められる移動手段を確保することが第一であり、また、その移動手段は町の活性化に大きく貢献するものでなければならない。この2つの命題を同時に解決していくこと、すなわち「身近な移動手段の確保と町の活性化の一体的な推進」を将来像実現にあたっての基本的推進方針とする。

3 他分野との連携・共創による総合的な推進

他分野との連携・共創による総合的な推進

地域公共交通の様々な課題を解決するためには改善・整備が必要である。しかしながら、大きな社会的条件の変化により、地域公共交通分野だけで効果的な成果を得ることは難しい。このような問題・課題については産業・観光、福祉、道路等「他分野との連携・共創による総合的な推進」を基本的推進方針とする。また、地域住民や交通事業者（鉄道、バス、タクシー）との連携・共創もあわせて推進していくこととする。

4-3 計画の目標

1 目標

目標 1 住民の日常生活を支える地域交通の形成

公共交通が最も必要とされているのは、後期高齢者の買い物、通院等や福祉施設への移動手段であり、コミュニティバスが大きな役割を果たしている。また、鉄道、路線バスは通勤、通学にとって重要な移動手段である。これらがあって初めて地域コミュニティや地域経済を高めていくことができる。まずは、コミュニティバスおよび鉄道、路線バス、タクシーが高齢者をはじめとした地域住民にとってより利便性の高い移動手段になることが最大の目標である。

目標 2 地域活性化に寄与するコミュニティバスの運行

まちに活力を感じさせるのは、通りや福祉施設での賑やかな声と、商業施設における買い物客の“群れ”である。また、地域住民の流れに遠くより訪れた人の流れが加われば、地域はますます賑やかになる。このような人々の群れ・流れを作り出すことにコミュニティバス等が寄与できることを目標とする。

目標 3 持続的運行・運営体制の構築

地域公共交通の中でもコミュニティバスは、住民から望まれたものであり、平成 28 年度からの調査・計画・整備の各段階では住民の意見を聞きながら進めてきた。このため、今後の運行・運営段階においても住民の意見を可能な限り反映させていく。

コミュニティバスの運行には、太良町行政、コミュニティバス運行事業者が直接かかわっており、これに住民を代表するものとして区長、民生委員、および目的地となる商業施設・福祉施設・医療機関の各代表が加わり、地域公共交通を維持・発展させていくための話し合いの場（仮称、太良町公共交通連絡協議会）を設ける。この話し合いの場を継続し、技術的に発展させていくことが目標の一つである。

また、コミュニティバスの運行を維持していくための事業費の安定的確保および収支の維持・改善も同様に目標とする。

3 数値目標

数値目標は以下のとおりであるが、国庫補助対象系統ごとの目標値は「計画別紙」で定める。

目標1 「住民の日常生活を支える地域公共交通の形成」に関する数値目標

	データ取得方法	現状	目標値 (R10年度)	備考
路線バス利用者数	路線バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	29,605人 (R4補助年度)	32,560人	・約10%増 ・鹿島BC～竹崎港
コミュニティバス利用者数	コミュニティバス事業者保有の乗降データにより毎年計測	7,802人 (R4年度)	8,580人	・約10%増
タクシー利用券の使用率(利用枚数)	太良町担当課保有の交付・回収データにより毎年計測	62.6% (R4年度)	68%	・利用枚数 約10%増

目標2 「地域活性化に寄与するコミュニティバスの運行」に関する数値目標

	施設等	データ取得方法	バス停 (R4年度乗降者数)	現状 (R4年度)	目標値 (R10年度)	備考
コミュニティバス停の利用者数(乗降者数)	福祉施設	コミュニティバス事業者保有の乗降データにより毎年計測	しおさい館 (4,080人)	4,080人	4,480人	・約10%増
	商業施設		エレナ前(192人)、 農協集荷所前(768人)、 ユートク前(197人)	1,157人	1,270人	・約10%増 ・大浦駅はAコープ最寄りバス停
	交通結節点		多良駅前(234人)、 大浦駅(517人)	751人	820人	・約10%増

【備考】福祉施設（しおさい館）の利用者増は、健康維持、コミュニティの形成のほか商業振興への効果も期待できる。

目標3 「持続的運行・運営体制の構築」に関する数値目標

	データ取得方法	現状	目標値	備考
太良町公共交通連絡協議会会議参加者数	太良町担当課保有の会議参加者データにより毎年計測	(R5意見交換会参加者7人)	30人 (R10年度)	・10人/回×3回
地域公共交通事業費収支	太良町担当課保有の事業決算データにより毎年計測	▲41,644千円 (R4年度)	▲41,000千円	・歳入－歳出 ・ほぼ現状維持
補助金(地域公共交通確保維持改善計事業)	太良町担当課保有の事業決算データにより毎年計測	4,574千円 (R4補助年度)	5,000千円 (R10補助年度)	・R3補助年度: 5,897千円 ・ほぼ現状維持

【備考】歳入：料金、補助金

歳出：路線バス補助金、コミュニティバス運行経費、コミュニティバス維持管理費、タクシー利用券費

第5章 施策・事業と実施主体

5-1 実施方針と施策・事業の概要

1 実施方針

目標達成のための施策・事業の実施方針を以下に示す。

目標達成のための施策・事業の実施方針

目標	施策・事業	実施方針
目標1 住民の日常生活を支える地域交通の形成	事業1 コミュニティバス運行システムの強化	太良町地域公共交通の軸であるコミュニティバスの運行システムを、より住民の要望に適合したものに見直していく。
	事業2 鉄道、路線バス、タクシーとコミュニティバスとの相互連携	住民の移動には自家用車だけでなく、広域的には鉄道、路線バスが一定の役割を果たしており、町内ではコミュニティバスとタクシーが大きな役割を果たしている。これら移動手段の相互連携で、より利便性の高い交通システムを作り上げていく。
目標2 地域活性化に寄与するコミュニティバスの運行	事業3 快適な待合空間の確保	快適にバスが待てるよう、バス停の整備・充実を図る。
	事業4 利用促進策の展開	太良町のコミュニティバス利用者は、ほとんどがしおさい館や買い物、病院に行く高齢者である。様々な工夫をして各種情報が個々の高齢者に届くように努める。
目標3 持続的運行・運営体制の構築	事業5 連絡協議会の立上げ・継続的活動	持続的にコミュニティバスを運行していくためには、太良町行政だけでなくすべての関係者が主体的・継続的に関わっていける場を設ける。
	事業6 中長期的課題の継続的検討	地域公共交通に関する課題の中には様々な制約条件から目標年度までに解決できないものもあり、これらについても継続的に検討を進めるものとする。

2 個別施策の概要

個々の施策・事業の概要を以下に示す。

個別施策・事業の概要

目標	施策・事業	個別施策・事業	主な事業内容	施策目標	実施主体
目標Ⅰ 住民の日常生活を支える地域交通の形成	事業1 コミュニティバス運行システムの強化	運行ルートの見直し	大浦地区・多良線増便、運行ルートの延長・変更	令和6年度に実施計画	太良町
		バス停位置の見直し	利用者の少ないバス停位置の見直し	毎年度実施	太良町
		運行日および運行時間の見直し	大浦地区・多良線便の増便	令和6年度に実施計画	太良町
	事業2 鉄道、路線バス、タクシーとコミュニティバスとの相互連携	鉄道、路線バスの事業継続	住民の利用促進、関係機関への支援要請	利用者数の現状維持	太良町、運行事業者
		運行情報の相互提供	運行時間・料金表作成	令和6年度中に実施	太良町、運行事業者
		タクシー利用券の使用率向上	タクシー利用券使用の啓発	使用率向上	太良町、運行事業者
目標2 地域活性化に寄与するコミュニティバスの運行	事業3 快適な待合空間の確保	交通結節点の環境整備	JR多良駅西口整備	令和6年度に実施計画	佐賀県、太良町
		主要バス停の整備	屋根、ベンチの整備	令和10年度までに随時整備	運行事業者、太良町
		周辺施設の待合施設としての利用促進	大浦支所等の改善	令和6年度に方針検討	太良町
	事業4 利用促進策の展開	情報の提供	マイ時刻表の作成・提供	マイ時刻表を10件/年以上	太良町
		回数券等の販売	回数券の販売促進	回数券販売数を50人/年	太良町
		コミバス利用促進による観光振興	MaaSの活用、観光パンフレット等にコミュニティバスルート表示	令和6年度中に計画作成	太良町
目標3 持続的運行・運営体制の構築	事業5 連絡協議会の立ち上げ・継続的活動	連絡協議会の立ち上げ	役場、商業施設、福祉施設等の構成	地域公共交通会議と同数以上開催	太良町、各事業者
		連絡協議会による調査・提案・実施	地域公共交通会議に提言	年1回活動報告書	太良町、各事業者
	事業6 中長期的課題の継続的検討	交通空白地の解消	区域運行等の検討	随時検討結果報告書作成	太良町
		隣接自治体との相互乗り入れ	乗入れ方針検討	随時検討結果報告書作成	太良町
		JR、祐徳バスの減便等への対応	情報収集・方針検討	随時検討結果報告書作成	太良町

5-2 事業1 コミュニティバス運行システムの強化

1 施策・事業の目的

コミュニティバスが令和2年10月から運行を始めたが、この前身はしおさい館に行く福祉巡回バスであった。このため、現在もコミュニティバス利用者の多くはしおさい館利用者である。午前中に多くの地域から一斉にしおさい館に行くという移動特性により、コミュニティバスをタクシー等他の移動手段で置き換えることは難しい。この定時定路線運行形態を維持しながら、しおさい館利用だけでなく、事業者も含めたより多くの住民に利用可能な運行形態を作り上げることが本施策・事業の目的である。

なお、運賃は基本的には現状を維持する。

2 施策・事業の内容

(1) 運行ルートの見直し

① 「大浦地区・多良線」の増便

現在、広谷・多良線、道越・多良線、今里・多良線は、しおさい館の利用時間に合わせ、朝方上り1便、昼過ぎ下り1便の1往復を運行しているが、多良地区での買い物、通院に利用できるようにして欲しいという要望が強い。このため、1往復追加し、午前中1往復、午後1往復、計2往復できないか検討する。

なお、この変更に伴い大浦駅まで行く現在の広谷線、道越巡回線、今里線の各2便/日はなくなるが、大浦駅までは広谷・多良線、道越・多良線、今里・多良線の各2便/日を利用できるため影響は小さいと考えられる。

大浦地区・多良線見直しのイメージ

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	16時	17時
広谷・多良線	現行		——						——		
	変更		——		——		——		——		
道越・多良線	現行		——						——		
	変更		——		——		——		——		
今里多良線	現行		——						——		
	変更		——		——		——		——		

上り: ——

下り: ---

② 運行ルートの一部延長

現在の運行ルートを大きく変えることなく、わずかな路線延長やバス停設置で対応できる住民や事業者から要望に対しては適宜見直しを進める。特に、区長や民生委員に対しては要望調査を行い、これらを参考に運行ルートの一部延長を検討する。

③ 運行ルートの一部変更

現在の運行ルートはできるだけ集落・住居の多いところに設定しているが、地域によっては運行ルートからかなり離れているところもある。例えば、国道 207 号と並行して西側を走る旧国道にコミュニティバス路線を設けて欲しいという住民から要望がある。この件も含め、区長、民生委員に対する要望調査を行い、この結果も参考に運行ルートの一部変更を検討する。

(2) バス停位置の見直し

現在のコミュニティバス利用者の自宅からバス停までの徒歩時間は、10 分以内がほとんどであり、それ以上時間がかかる人の利用は少ない。つまり、できるだけ集落・住居近くにバス路線、バス停を設けることは利用者増にとって重要なことである。

現在の運行ルート、バス停の位置が住民や事業者が利用しやすい位置にあるかを再度調査・検討し、適切な位置への見直しを検討する。特に、商業施設については商工会、JA 等関連団体の意見を聞いてバス停の新設を検討する。

一方、年間の利用者が 2 人以下のバス停については、区長等地域の意見を聞いたうえで廃止も含む位置の見直しを行う。この見直しは適宜実施する。

(3) 運行日および運行時間の見直し

運行ルート、バス停位置の変更に伴い時刻表の見直しを行う。大きく運行時刻が変わるのは次の路線である。

- ・ 広谷・多良線、道越・多良線、今里・多良線
- ・ 広谷線、道越巡回線、今里線

(4) 補助事業の活用

路線バスおよびコミュニティバスの補助事業（地域公共交通確保維持改善事業）の概要は下表のとおりである。コミュニティバスに対する補助金は、令和 3 年度 5,897 千円、令和 4 年度 4,574 千円であり、今後も 5,000 千円程度を見込んでいる。

① 補助事業の必要性

系統	補助事業の必要性
太良線	太良線は、太良町と鹿島市の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起点の竹崎港を出発し、経由地である大浦駅前、多良駅前等、終点の肥前鹿島駅前では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
伊福・片峰線	伊福・片峰線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。伊福地区・片峰地区周辺の居住地から、町立太良病院、太良町役場、エレナ太良店、しおさい館等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、多良駅前では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

系統	補助事業の必要性
中山線	中山線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。中山地区地区・大川内地区等の県道252号沿いの居住地から、町立太良病院、太良町役場、エテナ太良店、しおさい館等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、多良駅前では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
端月・川北線	端月・川北線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。端月地区・大峰地区等の居住地から、町立太良病院、太良町役場、エテナ太良店、しおさい館等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、多良駅前では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
中尾線	中尾線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。中尾地区・小田地区等の居住地から、町立太良病院、太良町役場、エテナ太良店、しおさい館等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、多良駅前では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
広谷・多良線	広谷・多良線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。広谷地区・平野地区等の居住地から、Aコープおおうら店、緒方医院、町立太良病院、太良町役場、エテナ太良店、しおさい館等の生活必需施設を連絡する長距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、大浦駅、多良駅前では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
広谷線	広谷線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。広谷地区・平野地区等の居住地から、大浦駅周辺のAコープおおうら店、緒方医院等の生活必需施設を連絡する短距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、大浦駅では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
道越・多良線	道越・多良線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。道越地区・竹崎地区等の居住地から、Aコープおおうら店、緒方医院、町立太良病院、太良町役場、エテナ太良店、しおさい館等の生活必需施設を連絡する長距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、大浦駅、多良駅前では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
道越巡回線	道越巡回線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。道越地区・竹崎地区等の居住地から、大浦駅周辺のAコープおおうら店、緒方医院等の生活必需施設を連絡する短距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、大浦駅では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
今里・多良線	今里・多良線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。今里地区・津ノ浦地区等の居住地から、Aコープおおうら店、緒方医院、町立太良病院、太良町役場、エテナ太良店、しおさい館等の生活必需施設を連絡する長距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、大浦駅、多良駅前では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
今里線	今里線は、買物、通院等を目的とした移動を担う。今里地区・津ノ浦地区等の居住地から、大浦駅周辺のAコープおおうら店、緒方医院等の生活必需施設を連絡する短距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、大浦駅では幹線の太良線への接続により広域への移動も可能とするなど太良線を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
大浦駅・役場線	大浦駅・役場線は、主に小学生の課外活動等のための移動を担う。大浦駅周辺の居住地から、付近に体育施設等のある太良町役場までを連絡する中距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また大浦駅・役場線は幹線である太良線と重複する路線である。このため太良線と役割を明確にするため、夕方1便のみの運行で起点の大浦駅を出発し、終点の太良町役場以外には停車しない。補助事業の対象ではないが、地域の特性から不可欠な系統であるため、自治体・事業者が一体となり運行を確保・維持する必要がある。

② 補助事業に係る事業および実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
太良線	竹崎港	多良駅前	肥前鹿島駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
伊福・片峰線	伊福グラウンド	多良駅前	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
中山線	中山	多良駅前	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
端月・川北線	喰場婦人ホーム前	多良駅前	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
中尾線	大野	多良駅前	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
広谷・多良線	船倉	多良駅前	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
広谷線	船倉	長川原	大浦駅	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
道越・多良線	大浦駅	多良駅前	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
道越巡回線 (左回り)	大浦駅	竹崎港	大浦駅	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
道越巡回線 (右回り)	大浦駅	竹崎港	大浦駅	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
今里・多良線	大浦駅	多良駅前	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
今里線	大浦駅	県界	大浦駅	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
大浦駅・役場線	大浦駅	—	太良町役場	4条乗合	路線定期運行	太良町 (運行は交通事業者に委託)	なし

3 施策目標

(1) ~ (3) の施策・事業は令和6年度中に実施計画を作成し、令和7年度からの実施を目指す。

4 実施主体

上記の施策・事業は太良町役場が行う。

スケジュールと実施主体

個別施策・事業	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体
運行ルートの見直し	実施計画	実施				太良町
バス停位置の見直し	実施計画、	随時見直し				太良町
運行日および運行時間の見直し	実施計画、	実施				太良町

【備考】..... 検討・実施計画 - - - 随時実施 ——— 継続的実施

5-3 事業2 鉄道、路線バス、タクシーとコミュニティバスの相互連携

1 施策・事業の目的

太良町は周辺市町との関係が強く、その間の移動には鉄道、路線バスが一定の役割を果たしている、また、太良町内の住居の多い地域内はコミュニティバスで移動可能であるが、そこから離れた地域も少なくない。この地域ではタクシーが不可欠である。住民にとってはこれらがうまくつながって移動の足となることが望ましいことである。

2 施策・事業の内容

(1) 鉄道、路線バスの事業継続

広域移動に鉄道、路線バスは不可欠であり、太良町は関係機関に事業継続支援の要請を行っていく。

また、コミュニティバスの時刻表パンフレットに、鉄道、路線バスの時刻表や乗り換え案内も掲載し、乗り換え利用を促進する。

(2) 運行情報の提供

鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバスの運行・営業時間、料金等の情報を掲載したパンフレット、チラシ等を作成し、利用者への情報提供を行う。

(3) タクシー利用券の使用率向上

交通空白地縮小の有効な手段であるタクシー利用券が有効に使用されるよう、交付の際に説明を行い、啓発を進める。

3 施策目標

関係機関への要請は適宜実施する。

情報提供は令和6年度中に初めの資料を作成し、その後は適宜更新していく。

タクシー利用券は、使用率を上げていく。

4 実施主体

太良町役場、運行事業者

スケジュールと実施主体

個別施策・事業	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体
鉄道、路線バスの事業継続	関係機関への要請					運行事業者、太良町
運行情報の提供	情報資料の作成	適宜更新				運行事業者、太良町
タクシー利用券の使用率向上	住民啓発					太良町

【備考】…… 検討・実施計画 — — 随時実施 ——— 継続的実施

5-4 事業3 快適な待合空間の確保

1 施策・事業の目的

雨風や強い日差し等天候の影響を和らげ、快適にバスを待つことができるよう待合施設の整備を行う。

2 施策・事業の内容

(1) 交通結節点の環境整備

多良駅前バス停は令和4年度に上屋、ベンチが整備された。
肥前大浦駅は令和5年度に佐賀県が多目的水洗トイレを新設した。

なお、多良駅は令和6年度に駅西側にも出入口を設ける予定である。



肥前大浦駅前の多目的水洗トイレ

(2) 主要バス停の整備

現在、上屋、ベンチともないバス停が、路線バスで12か所、コミュニティバス98か所存在する。まず、バス停施設、周辺施設および利用状況を調査し、整備が必要なバス停については優先順位を決めて順次整備を進めていく。

(3) 周辺施設の待合施設としての利用促進

現在でも太良町役場の庁舎・大浦支所、太良病院の待合室は、コミュニティバスの待合施設としても利用されている。このように周辺の既存施設を待合施設として利用できるよう施設所有者・管理者と交渉を行い、一部施設整備も検討する。

3 施策目標

交通結節点の整備については令和7年度までに実施方針の検討を行う。

その他のバス停については、年間2, 3か所ずつ整備・充実を図る。

4 実施主体

路線バスは運行事業者、コミュニティバスは太良町役場が整備を行う。

スケジュールと実施主体

個別施策・事業	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体
交通結節点の環境整備	実施計画		実施			太良町
主要バス停の整備	実施計画	年2, 3か所整備				太良町、運行事業者
周辺施設の待合施設としての利用促進	実施方針検討	必要に応じて整備				太良町

【備考】..... 検討・実施計画 - - - 随時実施 ——— 継続的实施

5-5 事業4 利用促進策の展開

1 施策・事業の目的

住民が公共交通を利用するには、まず公共交通の存在を認識することが前提である。そのためには、利用することによるメリットを具体的に伝えることが必要である。

2 施策・事業の内容

(1) 情報の提供

以下のような形で、コミュニティバスに関する情報を提供する。

- ・各戸への時刻表（パンフレット）の配布、太良町の広報・ホームページで関連情報の提供
- ・ケーブルテレビを利用してバスの乗り方を動画で具体的に情報提供
- ・区長会、民生委員会等行政関係会議での関連情報の提供
- ・公共施設、商業施設、病院等に時刻表の配置
- ・バス停標識へのわかりやすい情報掲載
- ・高齢者に対しては、一人ひとりに「マイ時刻表」作成・提供

(2) 回数券等の販売

- ・回数券、一日乗車券

(3) 観光振興による地域公共交通利用促進

- ・観光パンフレットにコミュニティバスの案内を表示
- ・MaaS導入の検討

MaaSとは、ICT(情報通信技術)によって、バスや電車、タクシー、飛行機といった複数の交通手段を最適に組み合わせて(統合して)、検索・予約・決済などを一括して行うことができるようにするサービスの総称

3 施策目標

- ・マイ時刻表の作成・提供数：10件/年以上
- ・利用者の割引券提携施設数：年間3件を維持
- ・回数券販売数：50人/年

4 実施主体

太良町役場

スケジュールと実施主体

個別施策・事業	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体
情報の提供						太良町
回数券等の販売						太良町
観光振興による地域公共交通利用促進						太良町

【備考】..... 検討・実施計画 - - 随時実施 ——— 継続の実施

5-6 事業5 太良町公共交通連絡協議会の立上げ・継続的活動

1 施策・事業の目的

地域公共交通は、地域の関係者が自分自身の足として認識し、共に守り育てていく組織的働きかけがない限り利用者増を期待するのは難しい。初めは話し合いの場として活動を始め、次の段階では連絡協議会として自ら調査・検討を行い、地域公共交通会議・活性化協議会に対し具体的な提言を行っていくことを目指す。

2 施策・事業の内容

(1) 連絡協議会の定期的開催

初期段階では非定期的な話し合い程度であり、その中で太良町公共交通連絡協議会立ち上げの準備を進めていく。この連絡協議会への住民の参加意思については、アンケート調査では、29名の人が「連絡協議会に参加し、皆と一緒に調査・検討を行い、現在の状況を改善していきたい」としており、実際に活動に参加できる人が1/3だったとしても10人近い人の参加が期待できる。

3、4年後には太良町役場、商業施設、福祉施設等が参加する連絡協議会を立ち上げ、太良町地域公共交通会議・活性化協議会の小委員会的機能を発揮できることを目指す。

開催時期は、地域公共交通会議・活性化協議会に合わせ、それに先立って開催する。

事務局は太良町企画商工課が務め、フリーディスカッションの形で会議を行う。

住民・事業者・行政の連絡協議会(仮称)への参加意思

①連絡協議会に参加し、皆と一緒に調査・検討を行い、現在の状況を改善していきたい	29
②連絡協議会の会議に参加する程度の協力はしてもよい	140
③連絡協議会に参加することはない	358
④わからない	593
無回答	111
合計	1,231

資料：アンケート調査

(2) 連絡協議会による調査・提案・実施

必要に応じて連絡協議会メンバー自身による調査を行い、これをもとに地域公共交通会議・活性化協議会に対して諸提言を行う。

公共交通会議で提案が認められれば、協議会自身も活動をサポートしていく。

3 施策目標

3、4年後には、連絡協議会を地域公共交通会議・活性化協議会と同程度開催する。

4 実施主体

太良町役場（企画商工課）が事務局として参加し、商業施設（商工会、エレナ、A コープ）、医療機関（太良病院）、福祉施設（しおさい館・社会福祉協議会）等が参加する。

スケジュールと実施主体

個別施策・事業	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体
太良町公共交通連絡協議会の定期的開催	準備 -----	設置 -----	定期的開催 -----			太良町、住民、事業者
太良町公共交通連絡協議会による調査・検討・実施			-----	-----	-----	太良町、住民、事業者

【備考】..... 検討・実施計画 - - - 随時実施 ——— 継続的实施

5-7 事業6 中長期的課題の継続的検討

1 施策・事業の目的

太良町の課題ではあるものの、現時点で計画期間（令和6年度～令和10年度）内に明確に位置付けるのが難しいものは継続的に検討を続け、一定の条件が揃った段階で素早く対応する。

2 施策・事業の内容

(1) 交通空白地の解消

定時定路線のコミュニティバスの場合、どうしても交通空白地が生じる。タクシー利用券も数に限界がある。これを解消するための方策として区域運行（デマンド型コミュニティバス）が考えられる。その方法を具体化するために交通空白地の面積、そこに住む住民（高齢者の数）や必要な経費等を調査し、様々な観点から対応方針を継続的に検討していく。

なお、このデマンド型コミュニティバスが運行した場合に、実際に住民が利用するのかわかり点については、アンケート調査では「いつも利用する」「時々利用する」合わせても110人、全体の9%程度であり、今の段階では喫緊の課題とまでは言えないが、交通空白地の解消には有効な手段であり、継続的に検討を進めるべきである。

デマンド型コミュニティバス(仮定)の利用意思

①いつも利用する	28
②時々利用する	81
③あまり利用しない	362
④わからない	669
無回答	91
合計	1,231

資料：住民アンケート調査（令和5年7月）

(2) 隣接自治体との相互乗り入れ

現在、佐賀県から長崎県にバスで移動するためには、祐徳バス、太良町コミュニティバスと乗り継ぎ、そして県界で橋を渡って長崎県営バスに乗り換えなければならない。この件については、太良町地域公共交通網形成計画策定当時に、長崎県営バスの大浦駅までの路線延長が話し合われたが実現していない。

大浦地区住民の長崎県内商業施設、医療機関利用者が少なくないこと、および広域的な観光ルート確保という点からも検討を継続していく。

(3) JR、祐徳バスの減便等への対応

九州新幹線西九州ルートが開業したが、在来線への影響が大きくなることも考えられる。また、バス運行事業者は運転手不足で事業に支障をきたしているところが多い。このような周辺環境の動向について情報収集・方針検討に努める。

(4) 新しい技術の導入

運行事業の効率化を図り、利用者へのサービスを高めるため、様々な新しい技術が開発されている。これらの情報収集に努め、太良町への適応可能性の検討を継続的に進める。

最近では高齢者のスマートフォン利用も徐々に増えてきているため、他の行政分野と連携してコミュニティバス料金のキャッシュレス決済など新しい技術の導入を検討する。

3 施策目標

上記 (1) ～ (4) については、随時検討結果を報告書の形に取りまとめる。

4 実施主体

太良町役場企画商工課

スケジュールと実施主体

個別施策・事業	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体
交通空白地の解消	-----	-----	-----	-----	-----	太良町
隣接自治体との相互乗り入れ	-----	-----	-----	-----	-----	太良町
JR、祐徳バスの減便への対応	-----	-----	-----	-----	-----	太良町
新しい技術の導入	-----	-----	-----	-----	-----	太良町

【備考】..... 検討・実施計画 - - - 随時実施 ----- 継続的实施

第6章 計画の進行管理

6-1 計画期間と事業実施スケジュール

「運行ルート、バス停位置の見直し」、「運行日および運行時間の見直し」については、毎年度見直しの必要性を検討する。

「利用促進策の展開」は、当面の施策・事業は下表のとおりであるが、効果が認められない場合は臨機応変に対応し、より効果的な方法を検討する。

「連絡協議会」は、自由な形での運営が望ましく、状況によっては現在の考えと違った展開も十分に考えられる。

計画期間と事業実施スケジュール

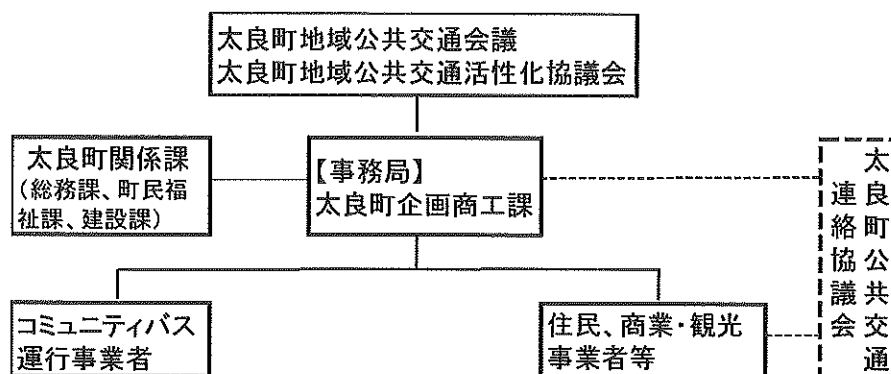
事業名	個別施策・事業	R6	R7	R8	R9	R10
事業1 コミュニティバス 運行システムの強化	運行ルートの見直し	実施計画	実施			
	バス停位置の見直し	実施計画、	随時見直し			
	運行日および運行時間 の見直し	実施計画、	実施			
事業2 鉄道、路線バス、タ クシーと コミュニティバス とタクシーの相互連携	鉄道、路線バスの事業 継続	関係機関へ の要請				
	運行情報の提供	情報資料の 作成	適宜更新			
	タクシー利用券の使用 率向上	住民啓発				
事業3 快適な待合空間 の確保	交通結節点の環境整備	実施計画		実施		
	主要バス停の整備	実施計画	年2、3か所 整備			
	周辺施設の待合施設と しての利用促進	実施方針検 討	必要に依 りて整備			
事業4 利用促進策の展 開	情報の提供					
	回数券等の販売					
	観光振興による地域公 共交通利用促進					
事業5 太良町地域公共 交通連絡協議会の主体 的・継続的活動	連絡協議会の定期的 開催	準備	設置	連絡協議会		
	連絡協議会による調 査・提案・実施					
事業6 中長期的課題の 継続的検討	交通空白地の解消					
	隣接自治体との相互乗 り入れ					
	JR、祐徳バスの減便へ の対応					
	新しい技術の導入					
備 考	地域公共交通合同会議	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■ ■
	地域公共交通計画改定					

【備考】…… 検討・実施計画 — — 随時実施 ——— 継続的実施

6-2 計画実施体制

太良町地域公共交通計画は、太良町地域公共交通会議・活性化協議会が実施主体となり、その事務局として太良町企画商工課が運営の中心となって計画を推進していく。

太良町公共交通連絡協議会は、コミュニティバスの持続的な運行を可能にする観点から広く関係者が自由に意見を出し合い、それを太良町、地域公共交通会議・活性化協議会に提案していくものとする。



計画実施体制

計画実施関連主体の役割

主 体	主な役割
太良町地域公共交通会議 太良町地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ■交通会議は、バス運行の様態および運賃・料金、事業計画などについて、太良町の関係者による合意形成を図る。 ■活性化協議会は、太良町の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通計画等の策定や、これらの実施に関し必要な協議を行う。
太良町企画商工課	太良町地域公共交通会議および太良町地域公共交通活性化協議会の事務局として、太良町地域公共交通事業の計画、実施全般に係わる。
太良町関係課	太良町総務課、町民福祉課、建設課は、企画商工課と連携して太良町地域公共交通事業の計画、実施に係わる。
コミュニティバス運行事業者	太良町よりコミュニティバス運行事業の委託を受けた運行事業者は、コミュニティバスの運行を行うとともに、利用状況の計測を行う。また、求めに応じて改善に関する意見を述べる。
住民、商業・観光事業者等	地域公共交通の積極的な利用に努めるとともに、求めに応じて公共交通の運行およびそれに関連する地域の活性化に関する意見を述べる。
太良町公共交通連絡協議会	太良町役場、商業施設、福祉施設等の関係者が参加し、公共交通に関する現状、課題、要望等を自由に討論し、太良町企画商工課および関係事業者に意見を述べる。また、必要に応じて自ら公共交通利用促進に関する活動を行う。

6-3 計画の達成状況と評価

計画の実施に当たっては、常にPDCA（計画、実行、評価、改善）の考え方で改善を加えながら進めていく。

計画期間内の達成状況の把握と評価のスケジュールは以下の通りである。

計画の達成状況把握と評価のスケジュール

評価項目等	計測・調査方法	R6	R7	R8	R9	R10	
数値目標に係る達成状況	路線バス利用状況	バス停別乗降者数計測(毎年10日×2回)	■	■	■	■	■
	コミュニティバス利用状況	バス停別乗降者数計測(毎日)					
	タクシー利用券の利用状況	交付・回収数計測(毎日)					
	コミュニティバス停の利用状況	バス停別乗降者数計測(毎日)					
	公共交通連絡協議会参加者数	参加者記録(年3回)	(準備)	(準備)	■	■	■
	地域公共交通事業費収支	費目別決算資料より算出(毎年1回)		■	■	■	■
計画全体に係る事項	住民意向把握	区長、民生委員調査(毎年1回)		■	■	■	■
		住民アンケート調査(R10年度1回)					■
	公共交通の評価	中間評価(毎年1回)		□	□	□	□
		年度評価(毎年1回)		■	■	■	■
	地域公共交通確保維持改善事業に関する事項	計画認定申請	■	■	■	■	■
		補助金交付申請		■	■	■	■
		自己評価二次評価		■	■	■	■
	計画の見直し	実施計画見直し【必要に応じて】					
地域公共交通計画改定(R10年度1回)						■	

2 太良町地域公共交通会議、太良町地域公共交通活性化協議会

太良町地域公共交通会議 委員名簿

(令和5年6月19日～令和7年3月31日)

		会社・団体名	役職	氏名
町長	1	太良町	太良町長	永淵 孝幸
公共交通事業者	2	祐徳自動車(株)	常務取締役バス事業部長	山本 孝義
	3	(有)馬場観光タクシー	代表取締役社長	馬場 一郎
	4	(有)再耕庵タクシー	総務部長	山本 浩二
	5	(一社)佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	草野武生
道路管理者	6	佐賀県杵藤土木事務所	管理第二係長	馬場 智生
交通管理者	7	鹿島警察署	交通課長	川崎 洋
関係団体	8	九州運輸局 佐賀運輸支局	運輸企画専門官	古賀 陽一郎
学識経験者	9	(一社)グローバル交流推進機構	理事長	土井 勉
関係団体	10	佐賀県 地域交流部 さが創生推進課	課長	堀岡 真也
住民	11	太良町区長会	会長	鶴田 義廣
	12	太良町老人クラブ連合会	会長	岩島 正昭
福祉バス	13	太良町社会福祉協議会	事務局長	新貝 雄二
学校	14	太良町立多良中学校	校長	中島 明俊
商工団体	15	太良町商工会	役員	大串 洋徳
観光団体	16	太良町観光協会	副会長	川下 誠
副町長	17	太良町	副町長	毎原 哲也
学校	18	太良町教育委員会	教育長	松尾 雅晴
総務	19	太良町	総務課長	津岡 徳康
福祉バス	20	太良町	町民福祉課長	森川 陽子
道路管理者	21	太良町	建設課長	浦川 豊喜

太良町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

(令和5年6月19日～令和7年3月31日)

	会社・団体等	役職	氏名
1	太良町	太良町長	永淵 孝幸
2	祐徳自動車(株)	常務取締役バス事業部長	山本 孝義
3	(有)馬場観光タクシー	代表取締役社長	馬場 一朗
4	(有)再耕庵タクシー	総務部長	山本 浩二
5	(一社)佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	草野 武生
6	佐賀県杵藤土木事務所	管理第二係長	馬場 智生
7	鹿島警察署	交通課長	川崎 洋
8	(一社)グローバル交流推進機構	理事長	土井 勉
9	佐賀県 地域交流部 さが創生推進課	課長	堀岡 真也
10	太良町区長会	会長	鶴田 義廣
11	太良町老人クラブ連合会	会長	岩島 正昭
12	太良町社会福祉協議会	事務局長	新貝 雄二
13	太良町立多良中学校	校長	中島 明俊
14	太良町商工会	役員	大串 洋徳
15	太良町観光協会	副会長	川下 誠
16	太良町	副町長	毎原 哲也
17	太良町教育委員会	教育長	松尾 雅晴
18	太良町	総務課長	津岡 徳康
19	太良町	町民福祉課長	森川 陽子
20	太良町	建設課長	浦川 豊喜
オブザーバー	九州運輸局 佐賀運輸支局	首席運輸企画専門官	牟田 嘉伊座

3 パブリックコメントの概要

4 住民アンケート調査結果の概要

■アンケート回収率

	配布数	回収数	回収率
世帯数	2,000	746	37.3%
調査票数	4,000	1,231	—

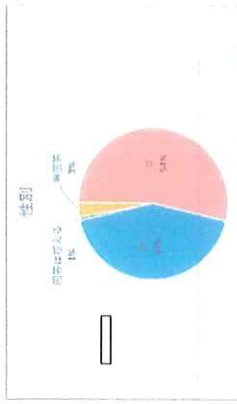
問1 お住まいの地区 (○は1つ)

住まい	回数	割合
1 伊福	70	5.7%
2 江回	7	0.6%
3 早堰	9	0.7%
4 杉谷	12	1.0%
5 柴町	92	7.4%
6 片峰	27	2.2%
7 油津	71	5.7%
8 畑田	66	5.3%
9 吉賀	22	1.8%
10 崎吉賀	28	2.3%
11 瀬戸	28	2.3%
12 川原	41	3.3%
13 磯月	6	0.5%
14 郷式	23	1.9%
15 喰場	19	1.5%
16 大川内	6	0.5%
17 中山	7	0.6%
18 山根	3	0.2%
19 北町	28	2.3%
20 本町	26	2.1%
21 庵ノ内	30	2.4%
22 小田	14	1.1%
23 計年田	26	2.1%
24 大峰	7	0.6%
25 川内	9	0.7%
26 黒田	4	0.3%
27 柳谷	4	0.3%
28 中庵	11	0.9%
29 大野	8	0.7%
30 菟瀬ノ坂	0	0.0%
31 坂ノ坂	3	0.2%
32 三里	1	0.1%
33 御手水	4	0.3%
34 波瀬ノ浦	25	2.0%
35 風配	0	0.0%
36 里	34	2.8%
37 野上	9	0.7%
38 中畑	20	1.6%
39 広江	17	1.4%
40 亀ノ浦	83	6.7%
41 野崎	29	2.3%
42 田吉里	28	2.3%
43 渡ノ浦	14	1.1%
44 半田	16	1.3%
45 今里	26	2.1%
46 漣越	92	7.4%
47 竹崎	49	4.0%
48 平野	11	0.9%
49 広谷	6	0.5%
50 黒金	6	0.5%
51 大町	1	0.1%
52 井尻呂	4	0.3%
53 船倉	3	0.2%
54 青木平	3	0.2%
55 日ノ辻	10	0.8%
56 無回答	33	2.7%
合計	1,231	100%

問2 性別 (○は1つ)

問2 性別

①女	662
②男	523
③回答は決まらぬ	11
無回答	35
合計	1,231



問3 年齢 (○は1つ)

問3 年齢

①20歳～30歳未満	13
②30歳～40歳未満	35
③40歳～50歳未満	86
④50歳～60歳未満	141
⑤60歳～70歳未満	304
⑥70歳～80歳未満	372
⑦80歳以上	260
無回答	20
合計	1,231



問4 職業 (○は1つ)

問4 職業

①会社員・公務員・団体職員	216
②自営業 (農林水産業)	226
③自営業 (商工業)	87
④自由業	37
⑤パート・アルバイト	116
⑥専業主婦・主夫	89
⑦無職	390
⑧その他	36
無回答	36
合計	1,233



問5 運転免許の保有状況 (○は1つ)

問5 運転免許の保有状況

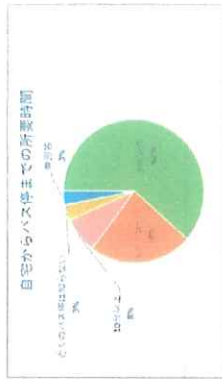
①日頃運転をしている	997
②運転していない (免許あり)	36
③免許なし	102
④免許なし (自主返納)	78
無回答	18
合計	1,231



問6 自宅からバス停 (特徳バスまたはコミュニティバス) までの徒歩での所要時間 (○は1つ)

問6 自宅からバス停までの所要時間

①5分以内	757
②5分～10分	291
③10分以上	102
④近くのバス停は知らない	43
無回答	38
合計	1,231



問7 タクシー利用券の利用状況 (○は1つ)

問7 タクシー利用券の利用状況

①月に数回	29
②月に1回程度	13
③年に数回	25
④タクシー利用券のことは知らない	198
⑤対象者ではない	903
無回答	64
合計	1,232

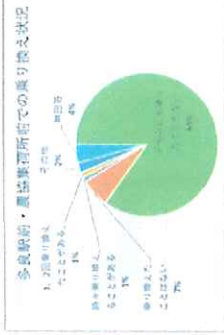


問 8 多良駅前または鷹揚集荷所前の特徳バスとコミュニティバスの乗り換え状況

(○は1つ)

問 8 多良駅前または鷹揚集荷所前での乗り換え状況

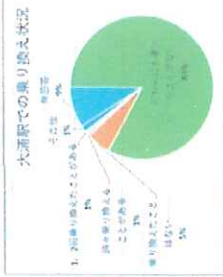
①時々乗り換えることがある	14
②1, 2回乗り換えたことがある	14
③乗り換えたことはない	79
④どちらにも乗ったことがない	1045
⑤その他	26
無回答	52
合計	1, 231



問 9 大浦駅での特徳バスとコミュニティバスの乗り換え状況 (○は1つ)

問 9 大浦駅での乗り換え状況

①時々乗り換えることがある	8
②1, 2回乗り換えたことがある	8
③乗り換えたことはない	66
④どちらにも乗ったことがない	1020
⑤その他	16
無回答	113
合計	1, 231



問 10 コミュニティバスのバス停とバス停との間で乗降できるフリー乗降の利用状況

(○は1つ)

問 10 フリー乗降の利用状況

①いつもフリー乗降を利用している	13
②何度かフリー乗降を利用したことがある	27
③フリー乗降を利用したことはない	73
④フリー乗降の仕方を知らない	18
⑤コミュニティバスに乗ったことがない	1014
⑥その他	26
無回答	60
合計	1, 231

問 11 鉄道に関する不満な点 (○は2つ以内)

問 11 鉄道に関する不満な点

①朝方、夕方、夕方の本数が少ない	200
②昼間の本数が少ない	256
③駅舎、トイレがきれいではない	27
④ほとんど利用しないので分からない	884
⑤その他	61
無回答	37
合計	1, 465

問 12 路線バスに関する不満な点 (○は2つ以内)

問 12 路線バスに関する不満な点

①乗り、降車の本数が少ない	71
②乗車の本数が少ない	87
③バス停に屋根、ベンチがないところが多い	54
④家の近くにバス停がない	73
⑤行き先が近いのにバス停がない	27
⑥運賃が高い	90
⑦ほとんど利用しないので分からない	964
⑧その他	29
無回答	46
合計	1,441

問 13 コミュニティバスに関する不満な点 (○は2つ以内)

問 13 コミュニティバスに関する不満な点

①週3日 (または2日) しか運行していない	50
②1日の便数が少ない	86
③バス停に屋根、ベンチがないところが多い	40
④家の近くにバス停がない	29
⑤行き先が近いのにバス停がない	14
⑥目的地までの乗車時間が長すぎる	27
⑦鉄道との乗り換え時間 (待ち時間) が長すぎる	9
⑧路線バスとの乗り換え時間 (待ち時間) が長すぎる	12
⑨運賃を硬貨で払うのが面倒	5
⑩ほとんど利用しないので分からない	1018
⑪その他	49
無回答	48
合計	1,387

問 14 タクシーに関する不満な点 (○は2つ以内)

問 14 タクシーに関する不満な点

①車の台数が少ないため、必要な時に利用できない	146
②営業時間が短く、朝、夜に利用できない	126
③運賃が高い	91
④ほとんど利用しないので分からない	336
⑤その他	34
無回答	47
合計	1,380

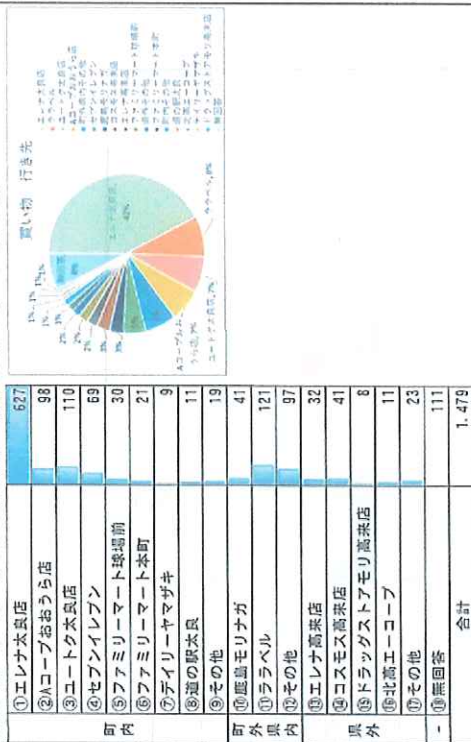
問 15 タクシー利用券に関する不満な点 (○は2つ以内)

問 15 タクシー利用券に関する不満な点

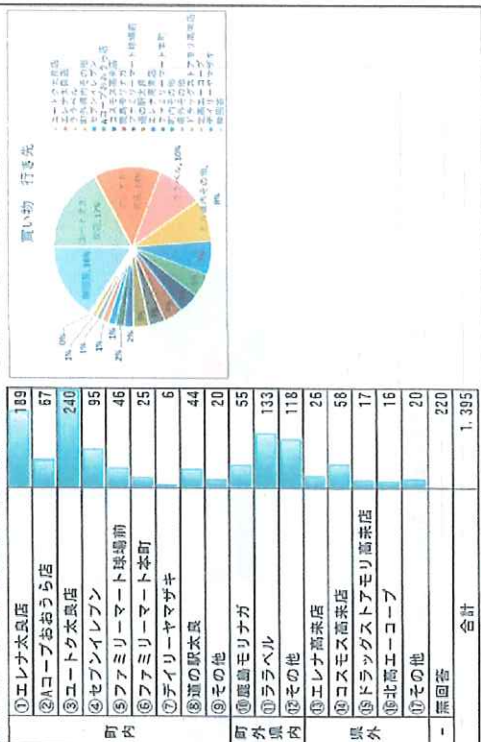
①対象者の要件が厳しすぎる (65歳以上)	38
②対象者の要件が厳しすぎる (バス路線から500m以上)	41
③対象者の要件が厳しすぎる (1回の利用枚数4枚まで)	23
④対象者の要件が厳しすぎる (年間の利用枚数48枚まで)	30
⑤ほとんど利用しないので分からない	1066
⑥その他	40
無回答	65
合計	1,303

問 16 (1) 買い物の時の外出状況【行き先】(〇は1つ)

問 16 (1) -1 買い物の時の外出状況 最もよく行くところ【行き先】

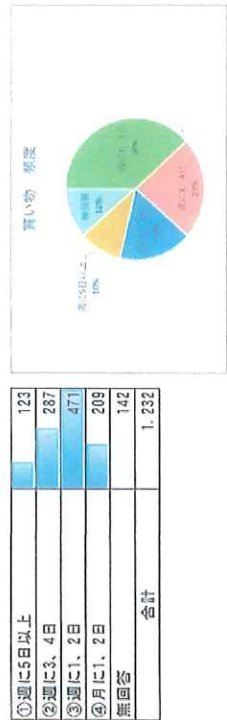


問 16 (1) -2 買い物の時の外出状況 2番目によく行くところ【行き先】

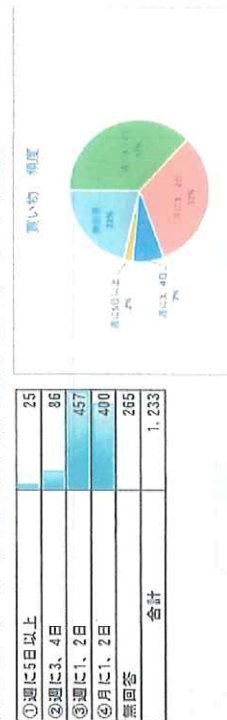


問 16 (2) 買い物の時の外出状況【頻度】(〇は1つ)

問 16 (2) -1 買い物の時の外出状況 最もよく行くところ【頻度】

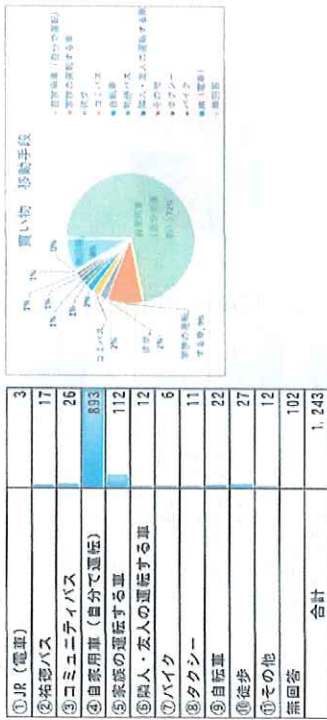


問 16 (2) -2 買い物の時の外出状況 2番目によく行くところ【頻度】

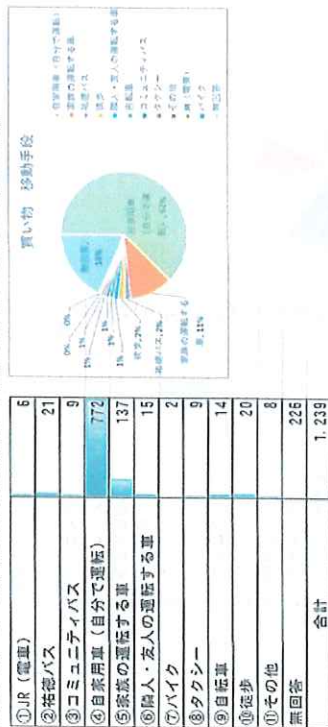


問 16 (3) 買い物の時の外出状況【移動手段】(○は1つ)

問 16 (3) -1 買い物の時の外出状況 最もよく行くところ【移動手段】



問 16 (3) -2 買い物の時の外出状況 2番目によく行くところ【移動手段】

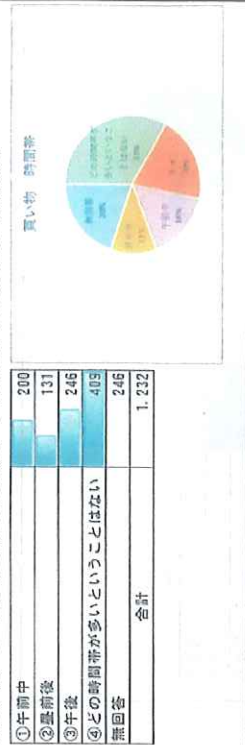


問 16 (4) 買い物の時の外出状況【時間帯】(○は1つ)

問 16 (4) -1 買い物の時の外出状況 最もよく行くところ【時間帯】

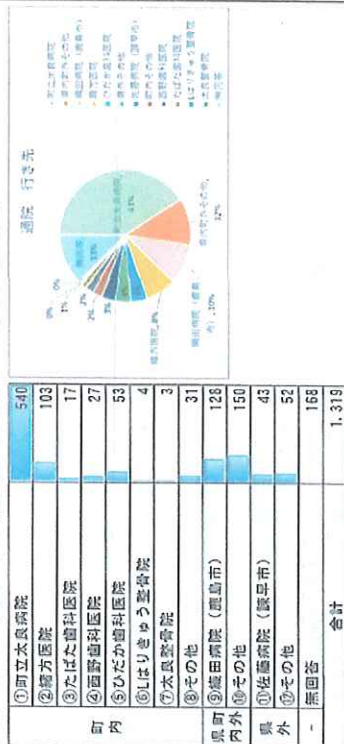


問 16 (4) -2 買い物の時の外出状況 2番目によく行くところ【時間帯】

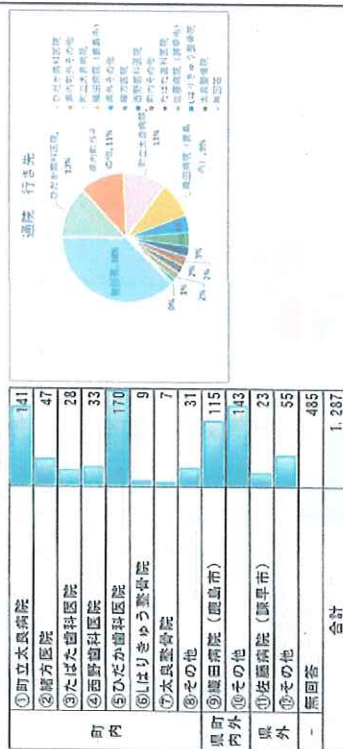


問 17 (1) 通院の時の外出状況【行き先】(○は1つ)

問 17 (1) -1 通院の時の外出状況 最もよくいくところ【行き先】

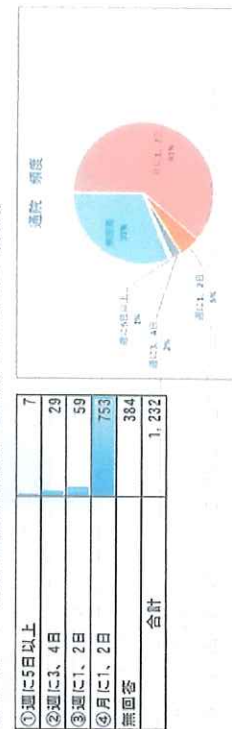


問 17 (1) -2 通院の時の外出状況 2番目によくいくところ【行き先】

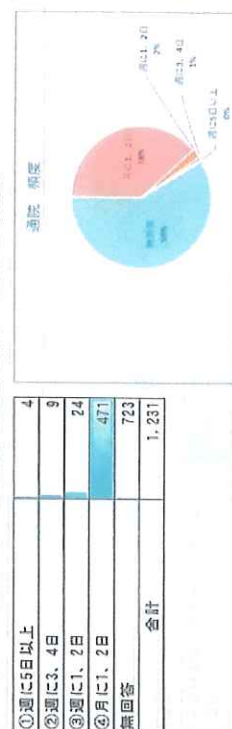


問 17 (2) 通院の時の外出状況【頻度】(○は1つ)

問 17 (2) -1 通院の時の外出状況 最もよくいくところ【頻度】



問 17 (2) -2 通院の時の外出状況 2番目によくいくところ【頻度】



問 17 (3) 通院の時の外出状況【移動手段】(○は1つ)

問 17 (3)-1 通院の時の外出状況 最もよく行くところ【移動手段】

①JR(電車)	6
②祐徳バス	18
③コミュニティバス	26
④自家用車(自分で運転)	800
⑤家族の運転する車	125
⑥隣人・友人の運転する車	11
⑦バイク	4
⑧タクシー	16
⑨自転車	20
⑩徒歩	22
⑪その他	12
無回答	180
合計	1,240



問 17 (3)-2 通院の時の外出状況 2番目によく行くところ【移動手段】

①JR(電車)	10
②祐徳バス	17
③コミュニティバス	12
④自家用車(自分で運転)	546
⑤家族の運転する車	115
⑥隣人・友人の運転する車	7
⑦バイク	2
⑧タクシー	14
⑨自転車	9
⑩徒歩	9
⑪その他	8
無回答	486
合計	1,235



問 17 (4) 通院の時の外出状況【時間帯】(○は1つ)

問 17 (4)-1 通院の時の外出状況 最もよく行くところ【時間帯】

①午前中	669
②昼前後	41
③午後	124
④どの時間帯が多いということはない	206
無回答	196
合計	1,236



問 17 (4)-2 通院の時の外出状況 2番目によく行くところ【時間帯】

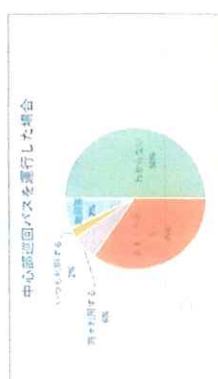
①午前中	405
②昼前後	41
③午後	96
④どの時間帯が多いということはない	186
無回答	511
合計	1,239



問 18 現在コミュニティバスの運行日は、月、水、金が多良地区で、火、木、土が大浦地区となっています。施設の多い多良地区で、火、木、土にも中心部(大良病院、役場、JA、道の駅木良など)を巡回するコミュニティバスを運行した場合、利用されますか。(○は1つ)

問 18 多良地区中心部巡回バス

①いつも利用する	27
②時々利用する	71
③あまり利用しない	430
④わからない	516
無回答	87
合計	1,231



問 19 路線バスやコミュニティバスで、小荷物も有料で運べるようになった場合、利用されますか。 (○は1つ)

問 19 貨客混載

①いつも利用する	15
②時々利用する	41
③あまり利用しない	416
④わからない	668
無回答	90
合計	1,231



問 20 予約型乗り合いタクシーとかデマンド型タクシーなどと呼ばれる、指定施設(自宅、商業施設、医療機関等)間を運行する公共の小型車両(定員3~9人)を運行している市町があります(豊島市、多久市、上峰町等)。これは9時台、10時台、11時台とか大体の時間を決めて、予約があった場合に、予約をした複数の人を乗せて運行されます。料金は300円~400円程度です。このような公共交通があった場合、利用されますか。 (○は1つ)

問 20 乗り合いタクシー (デマンド型タクシー)

①いつも利用する	28
②時々利用する	81
③あまり利用しない	362
④わからない	669
無回答	91
合計	1,231



問 21 バスの現在位置、目的地までの予想所要時間などを、スマートフォン、パソコンなどで知ることのできるシステムや、料金をスマートフォンで電子決済できるシステムがあります。このようなシステムがコミュニティバスに導入された場合、コミュニティバスを今よりも利用されますか。 (○は1つ)

問 21 新技術による利用の可能性

①今よりも利用する	41
②現在の利用状況と変わらない	129
③スマートフォンは使っていない	166
④わからない	806
無回答	89
合計	1,231



問 22 住民・事業者・行政の連絡協議会(仮称)を作り、公共交通の改善方法を調査・検討することについて。 (○は1つ)

問 22 住民・事業者・行政の連絡協議会

①連絡協議会に参加し、皆と一緒に調査・検討を行い、現在の状況を改善していきたい	29
②連絡協議会の会議に参加する程度はしてもよい	140
③連絡協議会に参加することはない	358
④わからない	593
無回答	111
合計	1,231

