

太良町コミュニティバスの見直しについて

1. コミュニティバス利用状況について	1
(1)コミュニティバスの概要.....	1
(2)「運行パターン」別の状況(参考).....	3
(3)路線別の利用状況.....	4
(4)バス停別乗降者数.....	6
2. 路線バス太良線の利用状況等について	7
(1)路線バス太良線の利用状況.....	7
(2)大浦地区～多良地区～鹿島間の運行状況.....	9
3. コミュニティバス見直しの方向性について	9
(1)見直しに向けたその他留意事項.....	9
(2)コミュニティバス見直しの方向性(案).....	10
(3)コミュニティバス見直しの概要(案).....	11

令和7年1月21日(火)

太良町企画商工課

(1)コミュニティバスの概要

①コミュニティバスの概要

- 町内では、11路線のコミュニティバスが運行、運行日数は2～3日/週
- “運行パターン”としては大きく4つに区分(下表・図参照)
- 運賃は100円/回(回数乗車券100円券12枚綴り1,000円)、保護者等と同乗の場合、保護者1人につき未就学児1人まで無料
- 祐徳バス太良線の大浦駅前～多良駅前の運賃530円、JR長崎本線の肥前大浦駅～多良駅の運賃230円(いずれも大人)と比較して**顕著に低廉な運賃設定**

表 太良町コミュニティバス路線一覧

路線名	系統キロ(m)		運行曜日	1日あたり運行便数(便/日)	運行パターン
	上り	下り			
①伊福・片峰線	13,300	13,300	月・水・金	4	A
②中山線	11,010	11,010	月・水・金	4	A
③端月・川北線	15,120	14,550	月・水・金	4	A
④中尾線	14,250	13,690	月・水・金	4	A
⑤広谷・多良線	21,390	21,110	木・土	2	C
⑥広谷線	8,430	8,430	木・土	4	B
⑦道越・多良線	23,520	23,520	火・木	2	C
⑧道越巡回線	10,040	10,040	火・木	4	B
⑨今里・多良線	19,600	19,320	火・土	2	C
⑩今里線	6,640	6,640	火・土	4	B
⑪大浦駅・役場線	7,570	—	火・木・土	1	D

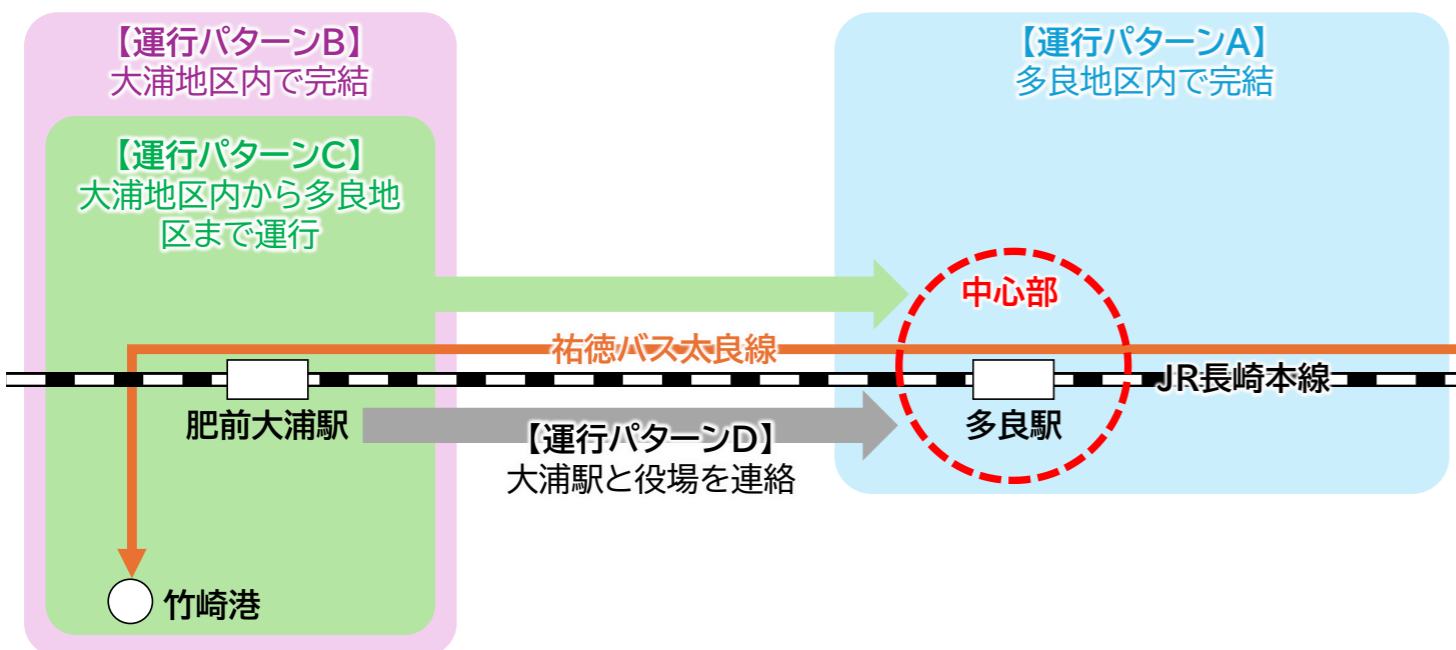


図 コミュニティバスの運行パターン

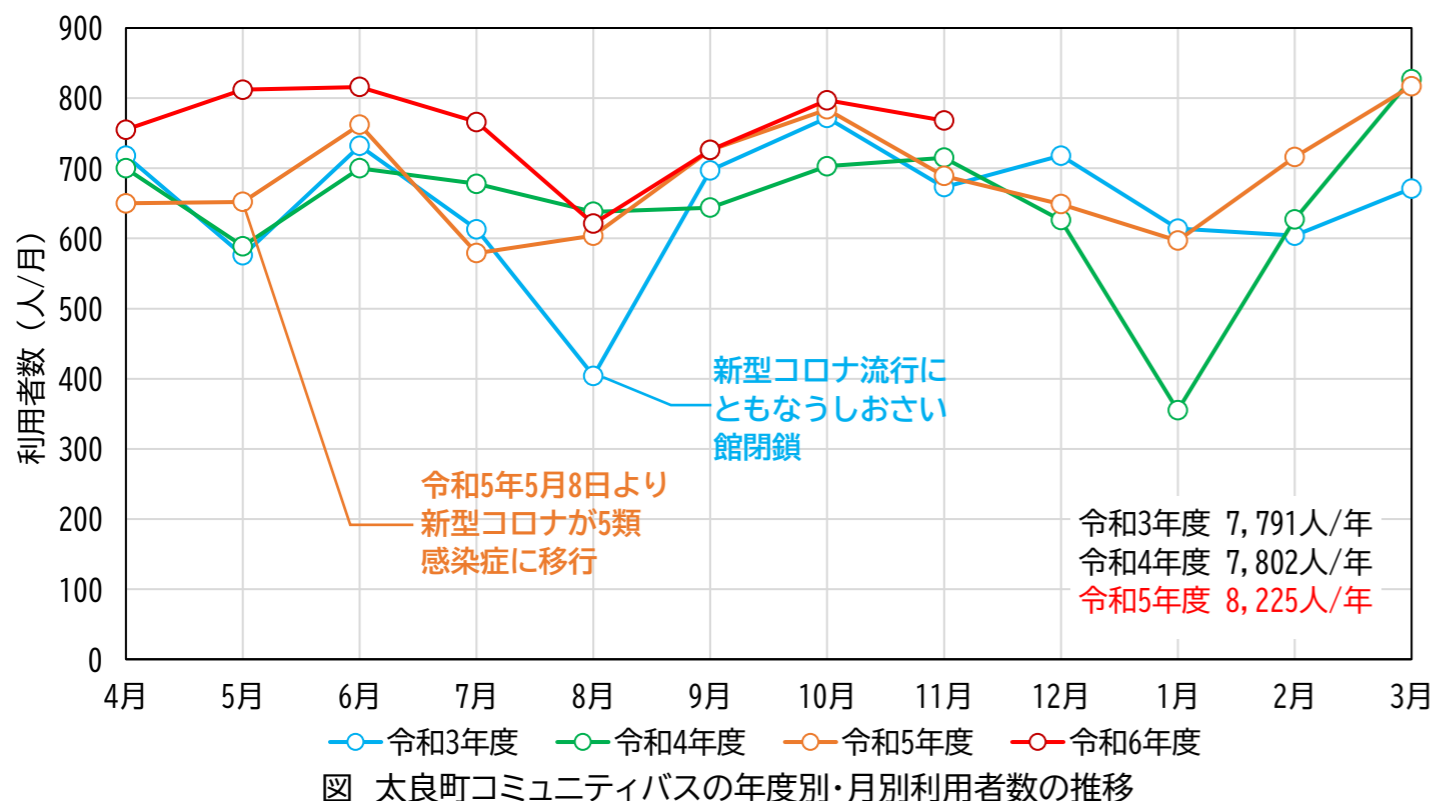
図 太良町コミュニティバス路線図

出典:太良町地域公共交通計画(令和6年3月)

(1)コミュニティバスの概要

②コミュニティバス全体の利用状況等

- 令和4年度までは新型コロナウイルス感染症の影響などにより極端に利用が低迷する月が散見
- 令和5年5月の「5類感染症」移行にともない利用者は増加&安定化、**令和6年度は前年を上回る利用状況**



以下では、令和5年11月～令和6年10月の1年間のデータを用いて分析

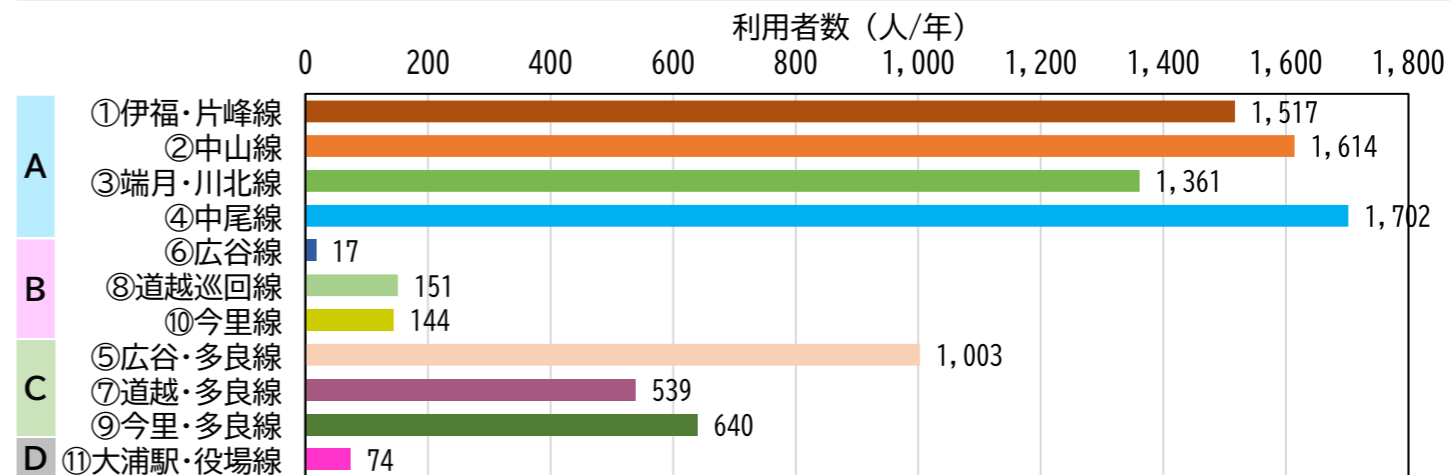
- 分析対象期間中の各路線の運行・利用概況は以下の通りで、利用者数は計8,762人/年

表 対象期間の路線別運行・利用概況(運行パターンA⇒Dの順に並べ替え)

パターン	路線	運行日数(日/年)	総運行便数(便/年)	実車走行キロ(km/年)	利用者数(人/年)
A	①伊福・片峰線	138	552	7,342	1,517
	②中山線	138	552	6,078	1,614
	③端月・川北線	138	552	8,189	1,361
	④中尾線	138	552	7,711	1,702
B	⑥広谷線	101	404	3,406	17
	⑧道越巡回線	102	408	4,096	151
	⑩今里線	102	408	2,709	144
C	⑤広谷・多良線	101	202	4,293	1,003
	⑦道越・多良線	102	204	4,798	539
	⑨今里・多良線	102	204	3,970	640
D	⑪大浦駅・役場線	152	152	1,151	74
計			4,190	53,742	8,762

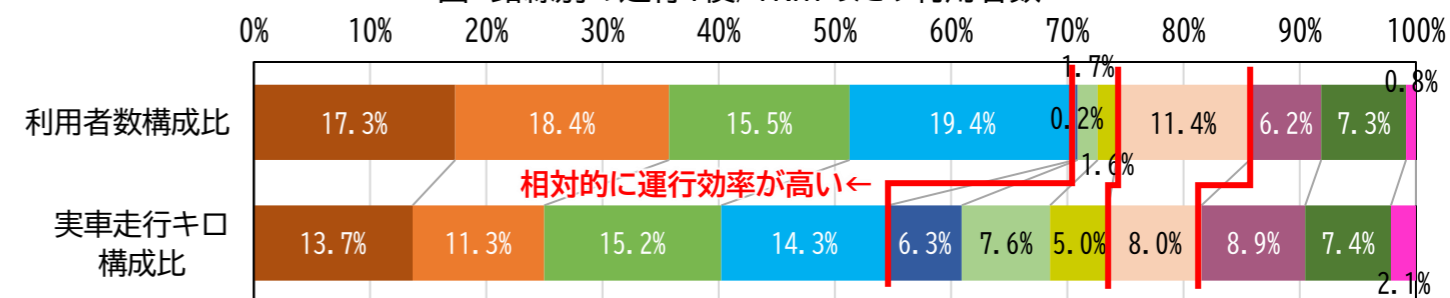
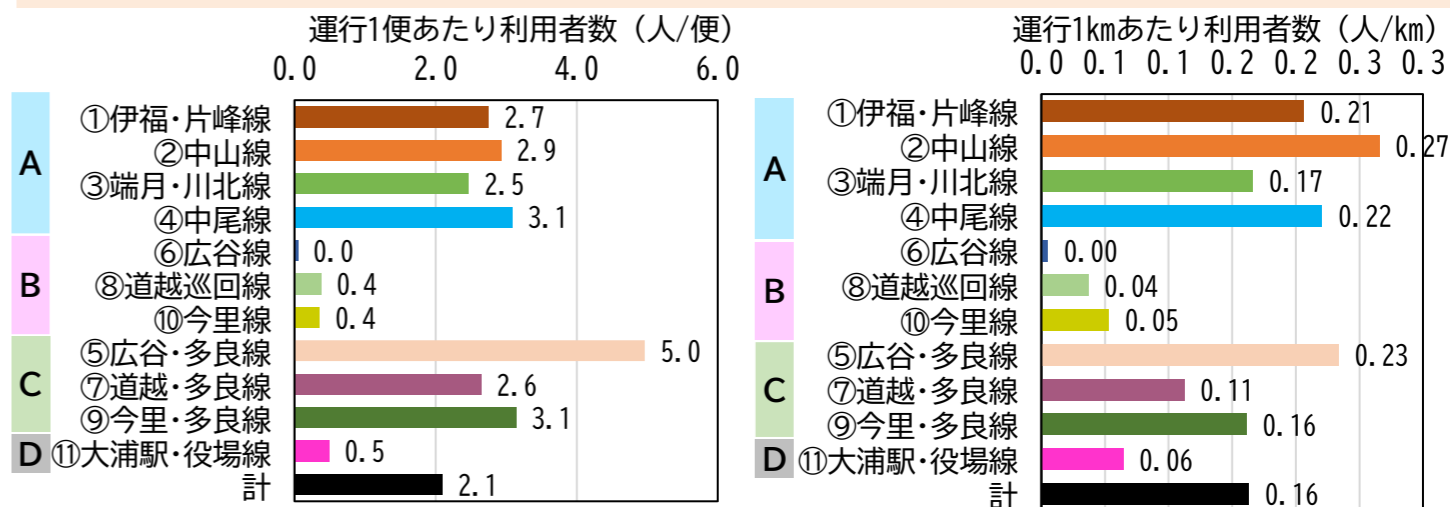
③路線別の利用者数

- 多良地区内で完結するパターンA:4路線(①~④)の利用者が多数で④中尾線が最多
- 大浦地区関連路線では、多良地区まで運行するパターンC:3路線の利用者が比較的多い一方で、大浦地区内で完結するパターンB:3路線の利用は低迷、特に⑥広谷線で顕著



④路線別の運行1便/1kmあたり利用者数

- 運行1便あたりの利用者数では⑤広谷・太良線が突出、加えて多良地区内で完結するパターンA:4路線(①~④)と、大浦地区~多良地区間を結ぶパターンCの路線でも比較的多い状況
- 大浦地区内で完結する路線は、1便あたり0.5人以下、運行1kmあたり0.1人以下と利用が低迷
- 多良地区内で完結する4路線(①~④)および⑤広谷・太良線の5路線については、利用者数構成比が実車走行キロ構成比を上回っており、**相対的に運行効率(≒費用対効果)が高い**状況



(2)「運行パターン」別の状況(参考)

①「運行パターン」別の利用者数

- 「運行パターンA」の利用者数が6,000人/年超と利用者全体の約7割
 - 「運行パターンB」「運行パターンD」の利用者は顕著に少ない状況
- ※言い換えれば、コミュニティバスが多良地区住民にとっては比較的利用しやすいものになっている一方で、大浦地区住民にとっては必ずしも使い勝手がよいものになっていない可能性

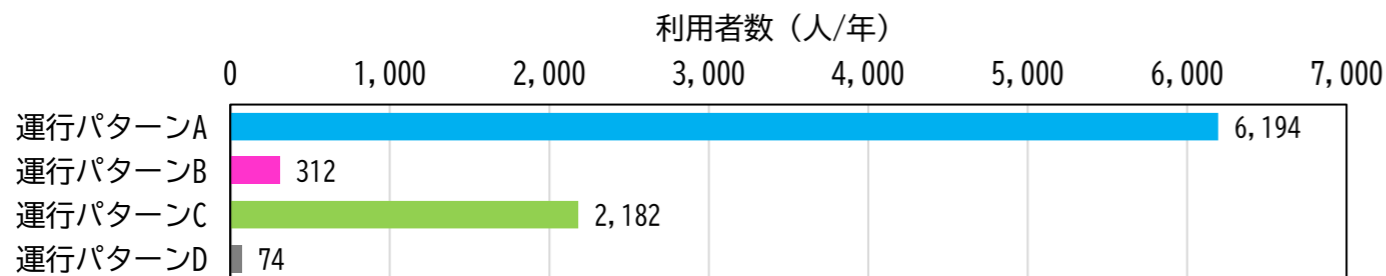


図 「運行パターン」別の利用者数

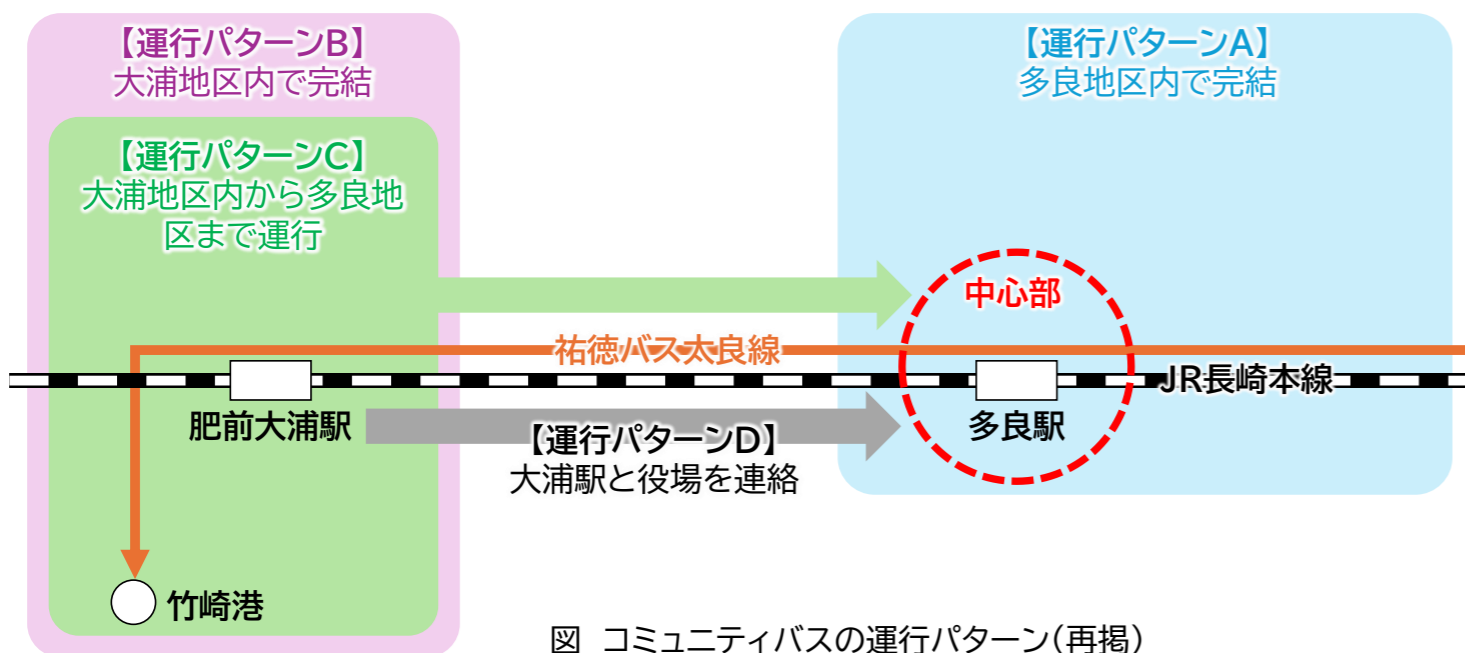


図 コミュニティバスの運行パターン(再掲)

表 大浦地区⇒多良地区方向の接続状況

路線	大浦駅・大浦駅前		区分	待ち時間
	コミュニティバス着時刻	鉄道・路線バス発時刻		
⑥広谷線	10:16 ⇒	10:52	祐徳	0:36
	12:48 ⇒	13:26	JR	0:38
⑧道越巡回線	10:14 ⇒	10:52	祐徳	0:38
	12:18 ⇒	13:26	JR	1:08
	13:02 ⇒	13:26	JR	0:24
	14:58 ⇒	16:12	祐徳	1:14
⑩今里線	10:01 ⇒	10:52	祐徳	0:51
	12:00 ⇒	13:26	JR	1:26
	12:39 ⇒	13:26	JR	0:47
	14:38 ⇒	14:42	祐徳	0:04

②「運行パターン」別の運行1便/1kmあたり利用者数

- 運行1便あたりで見ると「運行パターンC」が最多、便数が少ない中でも集約的に利用されている状況
- 「運行パターンC」は大浦地区⇄多良地区を結ぶ系統キロが長い(20km前後)の路線であるが、運行1kmあたりで見ても「運行パターンA」と概ね同程度
- 実車走行キロ構成比では「運行パターンB」が全体の2割近くを占める一方で、利用者数構成比では4%程度にとどまり相対的に運行効率(≒費用対効果)が低い状況

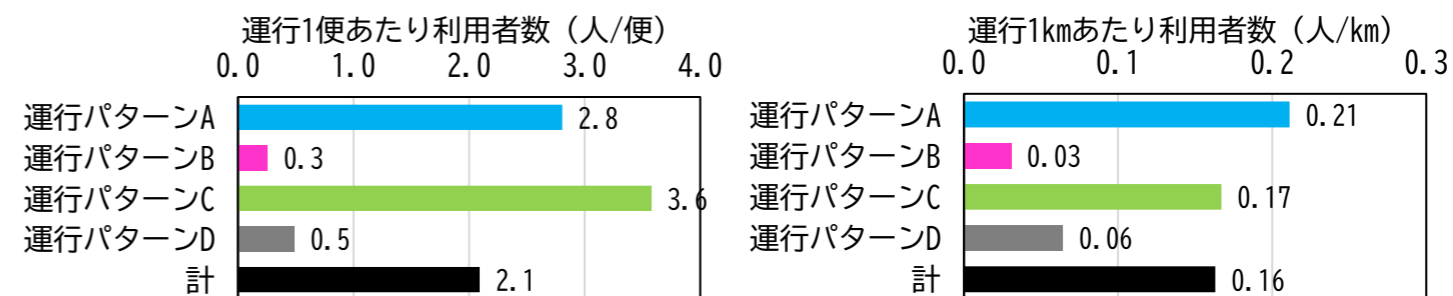


図 「運行パターン」別の運行1便/1kmあたり利用者数

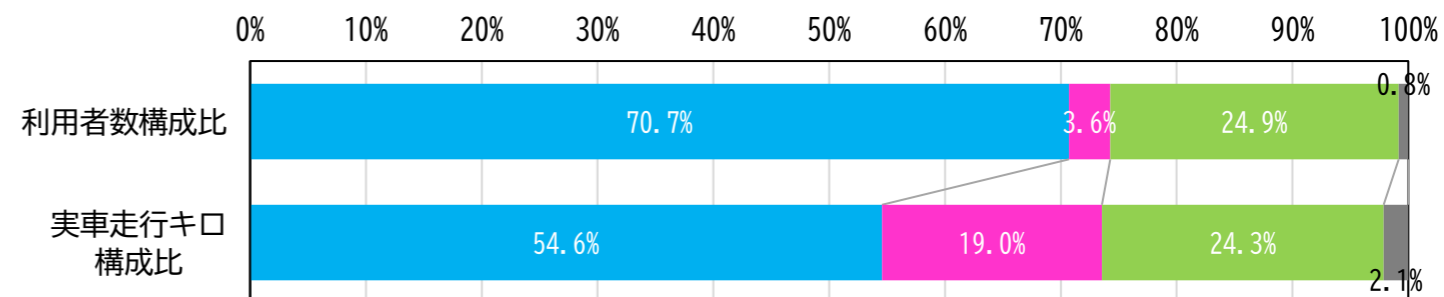


図 利用者数および実車走行キロの「運行パターン」別構成比

③「運行パターンB」における鉄道・路線バスとの接続状況

- 「運行パターンB」3路線:計20便(⑧道越巡回線・⑩今里線は「循環線」のため両方向とも大浦駅を発着)のうち、大浦地区⇄多良地区間の鉄道・路線バスと15分以内での接続が確保されている便は4便のみ ⇒ 現状のダイヤでは鉄道や路線バスとの乗り継ぎ利用は困難で、大浦地区内での外出にしか使えない:利用低迷の一因である可能性

※鉄道・路線バスダイヤはR6.12月時点

表 多良地区⇒大浦地区方向の接続状況

路線	区分	大浦駅・大浦駅前		待ち時間
		鉄道・路線バス着時刻	コミュニティバス発時刻	
⑥広谷線	祐徳	11:13 ⇒	11:46	0:33
	祐徳	14:03 ⇒	14:18	0:15
⑧道越巡回線	JR	9:04 ⇒	9:40	0:36
	祐徳	11:13 ⇒	11:44	0:31
	祐徳	11:13 ⇒	12:28	1:15
	JR	14:22 ⇒	14:24	0:02
⑩今里線	JR	9:04 ⇒	9:41	0:37
	祐徳	11:13 ⇒	11:40	0:27
	祐徳	11:13 ⇒	12:19	1:06
	祐徳	14:03 ⇒	14:18	0:15

(3)路線別の利用状況

①月別の利用状況

- 全体で見ると、1月(厳冬期)・8月(猛暑期)で利用が減少する傾向が顕著
- 運行パターンA(多良地区内で完結)の4路線については全体として利用は多いが、特に①伊福・片峰線や③端月・川北線などでは月によって利用者数のバラつき
- ⑤広谷・多良線は、月によっては運行パターンAの路線に匹敵する利用者数

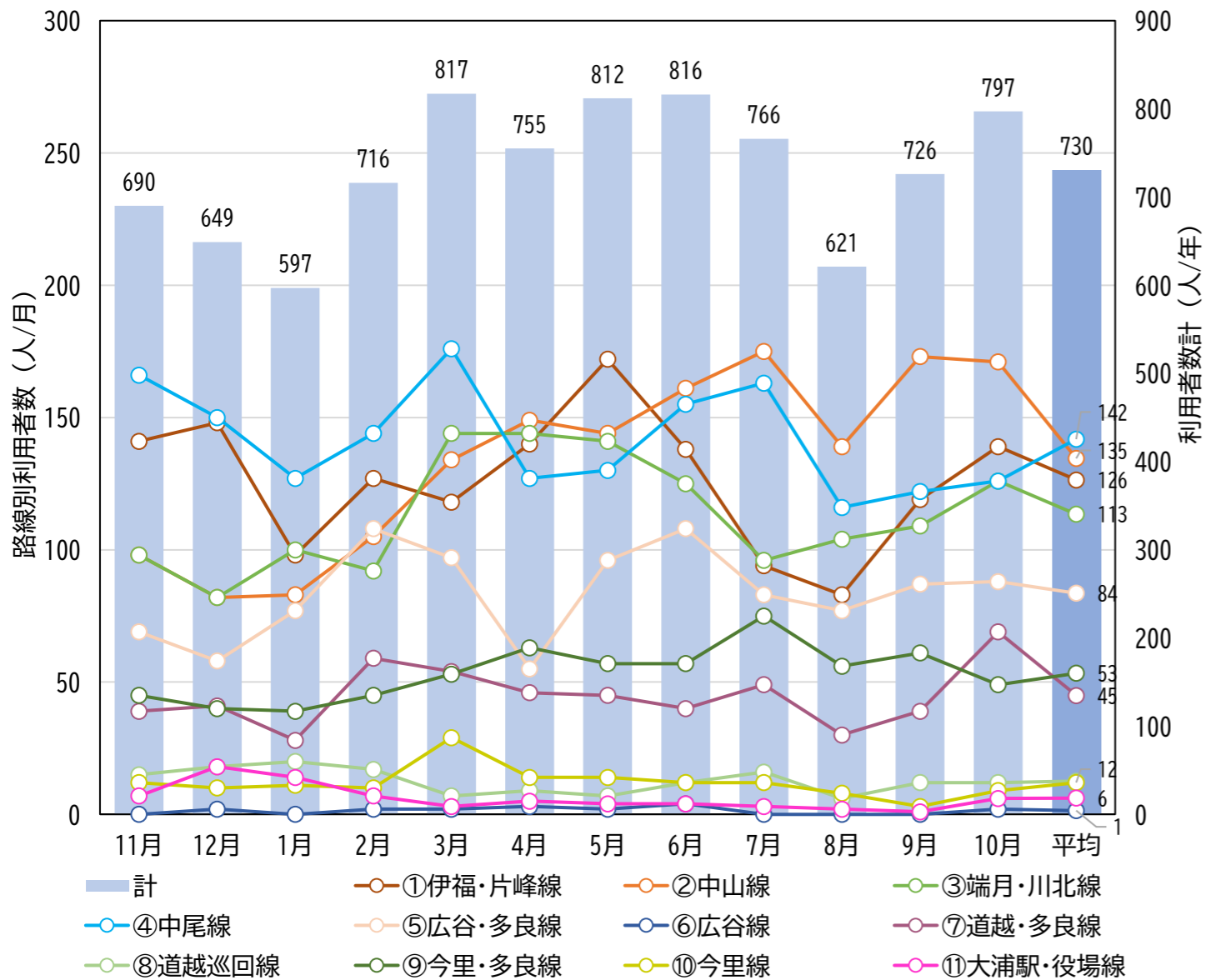


図 路線別の月別利用者数推移

②曜日別の利用状況

- 運行パターンA(多良地区内で完結)の4路線が運行する月・水・金では、「しおさい館」の休館日である月曜日の利用が低迷、特に④中尾線の利用低迷が顕著
- その他、全体的に見ると運行パターンB・C・Dが運行する火・木・土での利用が少ないものの、路線ごとに見ると土曜日も含めてパターンC(大浦地区から多良地区まで運行)の各路線では一定の利用
- ⑪大浦駅・役場線については、火曜日の利用が若干見られるものの、木・土曜日についてはほとんど利用はない状況

表 曜日別の運行1便あたり利用者数(人/便)

曜日	路線	上り	下り	計
月	A ①伊福・片峰線	2.5	1.7	2.1
	A ②中山線	1.6	1.1	1.4
	A ③端月・川北線	2.1	1.5	1.8
	A ④中尾線	0.7	0.5	0.6
火	B ⑧道越巡回線	0.5	0.4	0.5
	B ⑩今里線	0.1	0.3	0.2
	C ⑦道越・多良線	2.1	3.1	2.6
水	C ⑨今里・多良線	6.1	0.5	3.3
	D ⑪大浦駅・役場線	1.2	0.0	1.2
	A ①伊福・片峰線	3.8	2.4	3.1
	A ②中山線	3.7	3.1	3.4
木	A ③端月・川北線	3.0	2.2	2.6
	A ④中尾線	4.2	4.1	4.1
	B ⑥広谷線	0.0	0.1	0.1
	B ⑧道越巡回線	0.4	0.2	0.3
金	C ⑤広谷・多良線	7.7	3.9	5.8
	C ⑦道越・多良線	2.4	2.9	2.7
	D ⑪大浦駅・役場線	0.3	-	0.3
	A ①伊福・片峰線	3.6	2.3	2.9
土	A ②中山線	4.3	3.4	3.9
	A ③端月・川北線	3.5	2.4	2.9
	A ④中尾線	4.3	4.1	4.2
	B ⑥広谷線	0.0	0.0	0.0
計	B ⑩今里線	0.5	0.5	0.5
	C ⑤広谷・多良線	4.2	4.1	4.1
	C ⑨今里・多良線	3.5	2.5	3.0
	D ⑪大浦駅・役場線	0.0	-	0.0
月:パターンA	1.7	1.2	1.5	
火:パターンB・C・D	1.5	0.8	1.2	
水:パターンA	3.7	3.0	3.3	
木:パターンB・C・D	1.6	1.2	1.4	
金:パターンA	3.9	3.0	3.5	
土:パターンB・C・D	1.3	1.3	1.3	
計	2.3	1.8	2.1	

月曜日はしおさい館休館日

若干の利用

ほぼ利用なし

ほぼ利用なし

月曜日はしおさい館休館日

(3)路線別の利用状況

③便別の利用状況

- 「上り」については、全体的に1便の利用が多く、2便の利用は極端に低迷
- 「下り」については、2便の利用が比較的多い一方で、1便の発時刻が早い便(9・10時台)の利用が顕著に低迷
- 全体的に「上り」に比べて「下り」の利用が少なく、特に③端月・川北線、⑨今里・多良線などで顕著

表 各路線の「しおさい館」発着時刻

運行パターン	路線名	運行曜日	1日あたり運行便数(便/日)	着時刻		発時刻	
				1便	2便	1便	2便
A	①伊福・片峰線	月・水・金	4	9:25	13:35	10:59	15:19
	②中山線	月・水・金	4	8:25	10:45	9:38	14:02
	③端月・川北線	月・水・金	4	9:13	13:35	11:36	15:24
	④中尾線	月・水・金	4	8:11	11:10	9:52	14:22
C	⑤広谷・多良線	木・土	2	8:49	-	15:29	-
	⑦道越・多良線	火・木	2	8:59	-	15:19	-
	⑨今里・多良線	火・土	2	8:43	-	15:24	-

※しおさい館利用時間 開館8:30、休憩室9:00～、大浴場・トレーニング室11:00～ など
 ※介護予防教室の開催時間 筋力アップ教室9:00～ など

表 路線/便別の運行1便あたり利用者数

運行パターン	利用状況	運行パターン	路線	方向	1便		2便				
					運行時刻	平均(人/便)	運行時刻	平均(人/便)			
パターンA	●4路線とも、上り1便の利用が顕著に多い一方で、下りについては③端月・川北線では1便の利用が多いのに対して、その他3路線では2便の利用が多い状況 ●下り1便の発時刻が9時台と早い②中山線、④中尾線では下り2便の利用が顕著に多く、一方で下り1便の利用が比較的多い③端月・川北線は11:35発とやや遅い時刻設定 ●各路線とも上り2便の利用低迷が顕著	A	①伊福・片峰線	上り	8:44⇒9:26		5.0	12:54⇒13:36		1.6	
				下り	10:58⇒11:40		2.0	15:18⇒16:00		2.4	
			②中山線	上り	8:00⇒8:26		4.9	10:20⇒10:46		1.5	
				下り	9:37⇒10:03		1.6	14:01⇒14:27		3.6	
③端月・川北線	上り		8:44⇒9:26		4.6	12:54⇒13:36		1.1			
	下り		11:35⇒12:12		2.7	15:23⇒16:00		1.4			
④中尾線	上り		7:43⇒8:24		5.7	10:42⇒11:23		0.7			
	下り		9:51⇒10:27		0.9	14:21⇒14:57		5.1			
パターンB	●一部の路線で若干の利用は見られるものの、各路線とも利用が顕著に低迷しており、特に上り・下りとも2便の利用はほとんどない状況 ●特に、⑥広谷線については、利用が最も多い下り1便でも0.1人/便と利用が顕著に低迷 ●⑧道越巡回線の上り1便、⑩今里線の上り・下りの1便では0.5人/便以上の利用があるが、これらはいずれも大浦駅を発着する利用が中心(参考資料参照)	B	⑥広谷線	上り	9:50⇒10:16		0.0	12:22⇒12:48		0.0	
				下り	11:46⇒12:12		0.1	14:18⇒14:44		0.0	
			⑧道越巡回線	上り	9:40⇒10:14		0.8	12:28⇒13:02		0.2	
				下り	11:44⇒12:18		0.5	14:24⇒14:58		0.1	
			⑩今里線	上り	9:41⇒10:01		0.6	12:19⇒12:39		0.0	
				下り	11:40⇒12:00		0.7	14:18⇒14:38		0.1	
パターンC	●⑤広谷・多良線、⑨今里・多良線については下りに比べて上りの利用が多く、特に⑨今里・多良線については下りの利用が極端に少ないが、一方で、⑦道越・多良線については下りの利用者数が上りを上回る状況 ●利用が多い各路線の上りや、⑦道越・多良線の下りは、いずれも「波瀬ノ浦」バス停の乗降が一定程度見られる(参考資料参照)が、「波瀬ノ浦」バス停は祐徳バス太良線の「破瀬の浦」バス停と近接しており、運賃格差などもあることから競合が生じている懸念 ●⑤広谷・多良線については、下りでも大浦駅以降の利用(降車)が見られるものの、⑦道越・多良線および⑨今里・多良線の下りについては、「波瀬ノ浦」バス停でほとんどの利用者が降車しており、大浦方面までの利用は非常に少ない状況(参考資料参照)		C	⑤広谷・多良線	上り	8:00⇒9:02		5.9	-	-	-
					下り	15:28⇒16:25		4.0	-	-	-
				⑦道越・多良線	上り	8:00⇒9:12		2.3	-	-	-
					下り	15:18⇒16:25		3.0	-	-	-
⑨今里・多良線	上り			8:00⇒8:56		4.8	-	-	-		
	下り			15:23⇒16:15		1.5	-	-	-		
パターンD	●⑪大浦駅・役場線は週3日(火・木・土)、大浦駅⇒役場方向の1便のみの運行となっており、年間の平均で見れば0.5人/便と2便に1便は利用があるものの、12月・1月を除けば利用者は少なく、また、火曜日以外はほとんど利用がない状況(前ページ参照) ●⑪大浦駅・役場線の運行ダイヤは大浦駅16:30発⇒太良町役場16:40着となっているが、祐徳バス太良線では大浦駅前16:12発⇒太良町役場前16:25着の便も運行	D		⑪大浦駅・役場線	上り	16:30⇒16:40		0.5	-	-	-
				合計	上り	-		4.0	-		0.7
				下り	-		2.0	-		1.7	

上り2便の利用が低迷

発時刻が早い上り1便の利用が低迷

上りに比べて下りで利用が低迷

上り・下りとも2便の利用はほとんどなし

上りに比べて下りで利用が低迷

(3)路線別の利用状況

④路線/便別の「空便率」

- 運行便数のうち、起点から終点まで全く利用がない便の割合(以下、「空便率」という。)を見ると、パターンB(大浦地区内で完結)に該当する3路線で顕著に高く、⑤広谷線については全ての便、⑧道越循環線・⑩今里線についても12時以降の便に関してはほとんど利用がない状況
- 一方で、パターンC(大浦地区から多良地区まで運行)に該当する路線の空便率は極めて低く、利用者ゼロで運行した便はごく僅か
- ⑪大浦駅・役場線は空便率が7割以上、④中尾線の上り2便・下り1便も5割以上
- パターンAでは下りの1便、上りの2便については利用が低迷している(前ページ参照)ものの、空便率が顕著に高いのは④中尾線のみで、利用者数は多くないもののある程度の利用(外出・帰宅時間の選択肢として機能?)

表 路線/便別の「空便率」

運行パターン	路線	方向	1便		2便		計
			運行時刻	空便率	運行時刻	空便率	
A	①伊福・片峰線	上り	8:44⇒9:26	1.4%	12:54⇒13:36	23.2%	12.3%
		下り	10:58⇒11:40	12.3%	15:18⇒16:00	14.5%	13.4%
	②中山線	上り	8:00⇒8:26	2.2%	10:20⇒10:46	26.8%	14.5%
		下り	9:37⇒10:03	19.6%	14:01⇒14:27	22.5%	21.0%
	③端月・川北線	上り	8:44⇒9:26	0.0%	12:54⇒13:36	31.2%	15.6%
		下り	11:35⇒12:12	0.7%	15:23⇒16:00	35.5%	18.1%
	④中尾線	上り	7:43⇒8:24	12.3%	10:42⇒11:23	60.1%	36.2%
		下り	9:51⇒10:27	55.1%	14:21⇒14:57	27.5%	41.3%
B	⑥広谷線	上り	9:50⇒10:16	96.0%	12:22⇒12:48	99.0%	97.5%
		下り	11:46⇒12:12	89.1%	14:18⇒14:44	99.0%	94.1%
	⑧道越巡回線	上り	9:40⇒10:14	50.0%	12:28⇒13:02	85.3%	67.6%
		下り	11:44⇒12:18	68.6%	14:24⇒14:58	91.2%	79.9%
	⑩今里線	上り	9:41⇒10:01	52.0%	12:19⇒12:39	99.0%	75.5%
		下り	11:40⇒12:00	34.3%	14:18⇒14:38	93.1%	63.7%
C	⑤広谷・多良線	上り	8:00⇒9:02	1.0%			
		下り	15:28⇒16:25	2.0%			
	⑦道越・多良線	上り	8:00⇒9:12	13.7%			
		下り	15:18⇒16:25	5.9%			
	⑨今里・多良線	上り	8:00⇒8:56	2.9%			
		下り	15:23⇒16:15	39.2%			
D	⑪大浦駅・役場線	上り	16:30⇒16:40	73.0%			
合計	上り		32.4%		44.5%	38.3%	
	下り		42.2%		37.1%	36.1%	

(4)バス停別乗降者数

- バス停別では「しおさい館」の乗降者数が突出しており利用者全体(8,762人/年)の半数以上が乗車または降車、また、乗降者数500人/年以上の上位5バス停で全体の半数以上を占めている状況
- 上位5バス停のうち、「太良町立病院」「農協集荷所前」「波瀬ノ浦」(グラフ中の★)については祐徳バス太良線のバス停と重複・近接(路線バスとの競合の可能性)

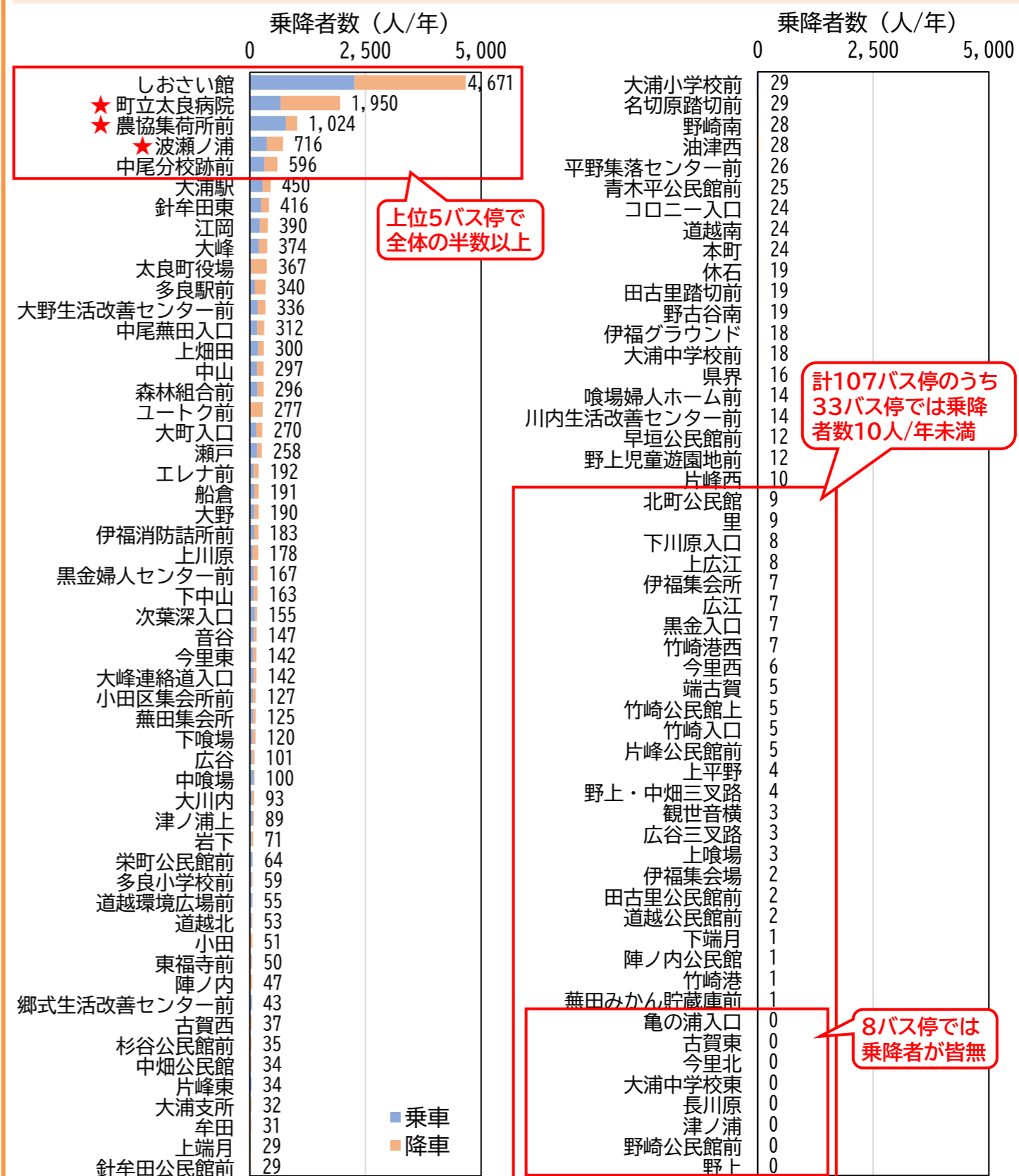
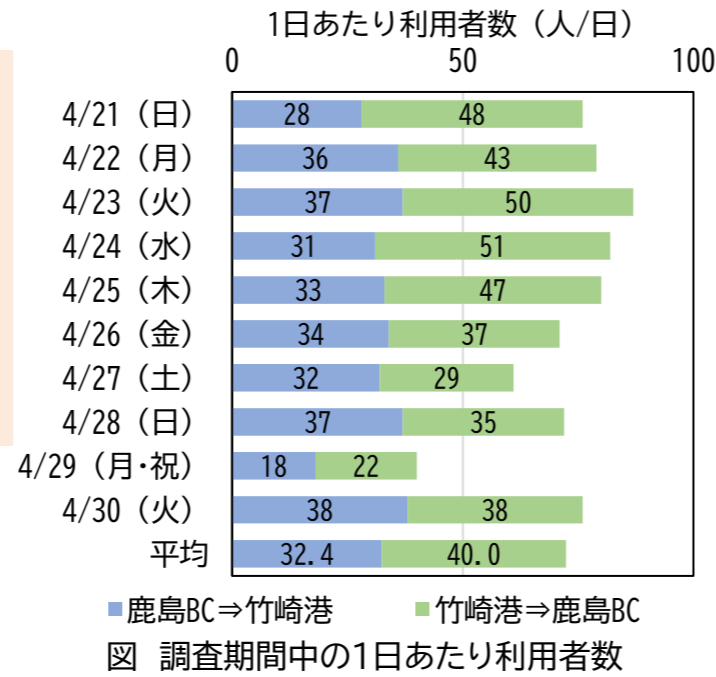


図 バス停別乗降者数(人/年)

(1) 路線バス太良線の利用状況

① 1日あたり利用者数

- 調査実施期間(R6.4.21~30:計10日間)の1日あたりの平均利用者数は両方向合わせて72.4人/日
- 祝日である4/29(月)の利用は少ないものの、土・日曜日は一定の利用
- 鹿島BC⇒竹崎港方向に比べて、竹崎港⇒鹿島BC方向の利用が多いが、特に竹崎港⇒鹿島BC方向については日によって大きな差異



以下では、太良町コミュニティバスも運行する月～土(祝日除く)のデータを対象に分析(計7日間、総利用者数536人)

② 便別の利用者数

- 竹崎港⇒鹿島BC方向では午前中の利用が顕著に多い一方で、鹿島BC⇒竹崎港方向では昼時間帯である5便の利用が突出
- 鹿島BC⇒竹崎港方向の第1便については利用がほとんどない状況
- 竹崎港⇒鹿島BC方向の10便、鹿島BC⇒竹崎港方向の9便については、令和6年9月末で減便

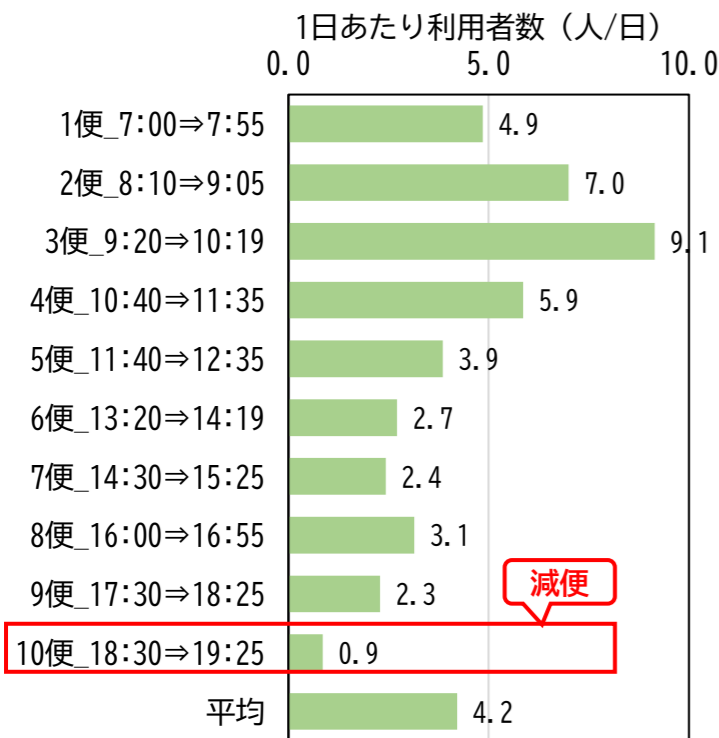


図 便別の平均利用者数【竹崎港⇒鹿島BC】

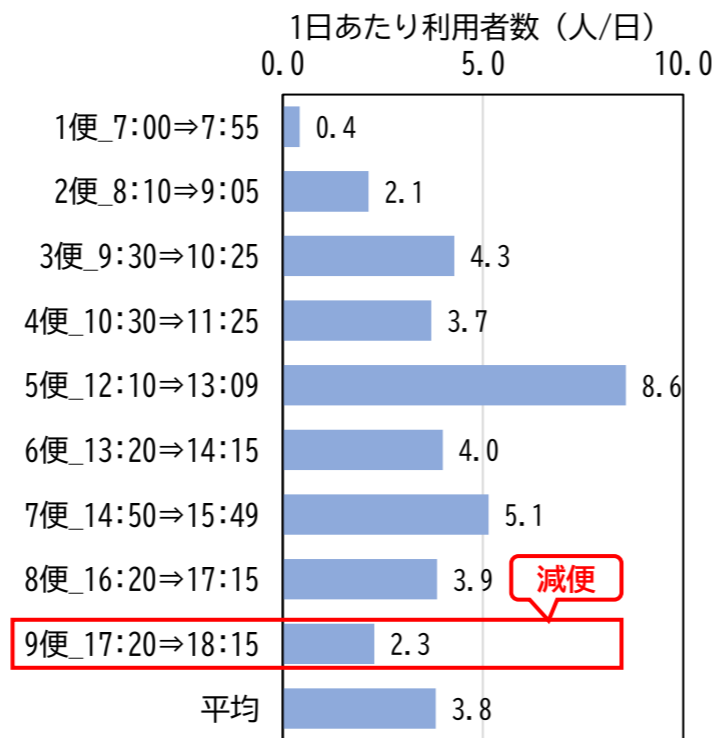


図 便別の平均利用者数【鹿島BC⇒竹崎港】

③ 利用者の内訳

- 竹崎港⇒鹿島BC方向の1便では太良町内で完結する利用が半数以上(次ページ参照:ほとんどが破瀬の浦で乗車、油津で降車しており、学校の登校利用の可能性)
- 鹿島BC⇒竹崎港方向では3便で太良町内で完結する利用が4割(次ページ参照:太良町役場・大浦駅前乗車、竹崎入口～竹崎港間で降車する利用が大半)
- 太良線利用者のうち、竹崎港⇒鹿島BCで75%以上、鹿島BC⇒竹崎港では80%以上が太良⇄鹿島間の市町を跨ぐ利用、または、鹿島市内で完結する利用となっており、太良町内で完結する移動に対応する太良町コミュニティバスとは異なる役割(競合は皆無ではないものの限定的)

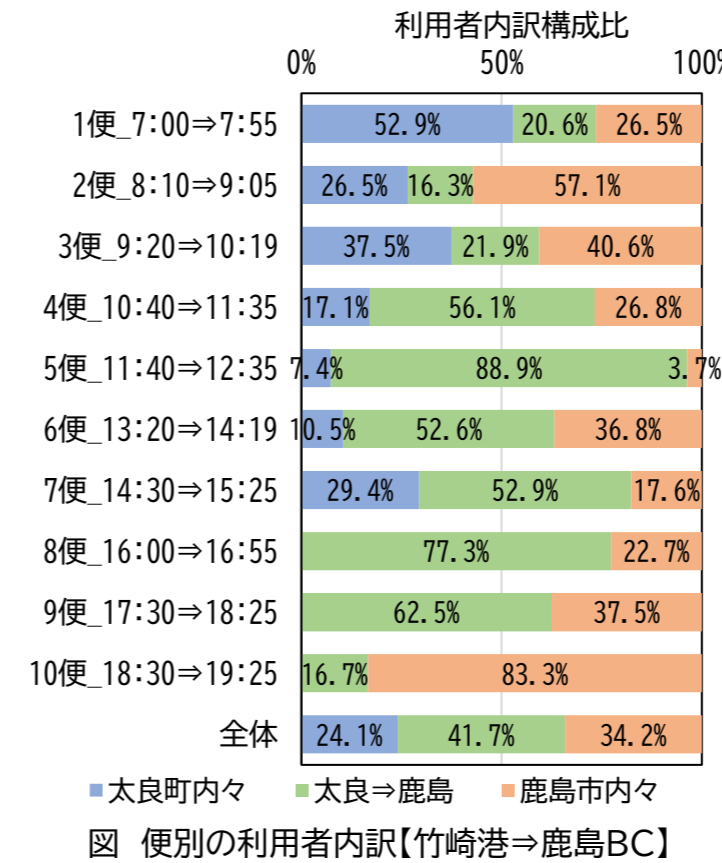


図 便別の利用者内訳【竹崎港⇒鹿島BC】

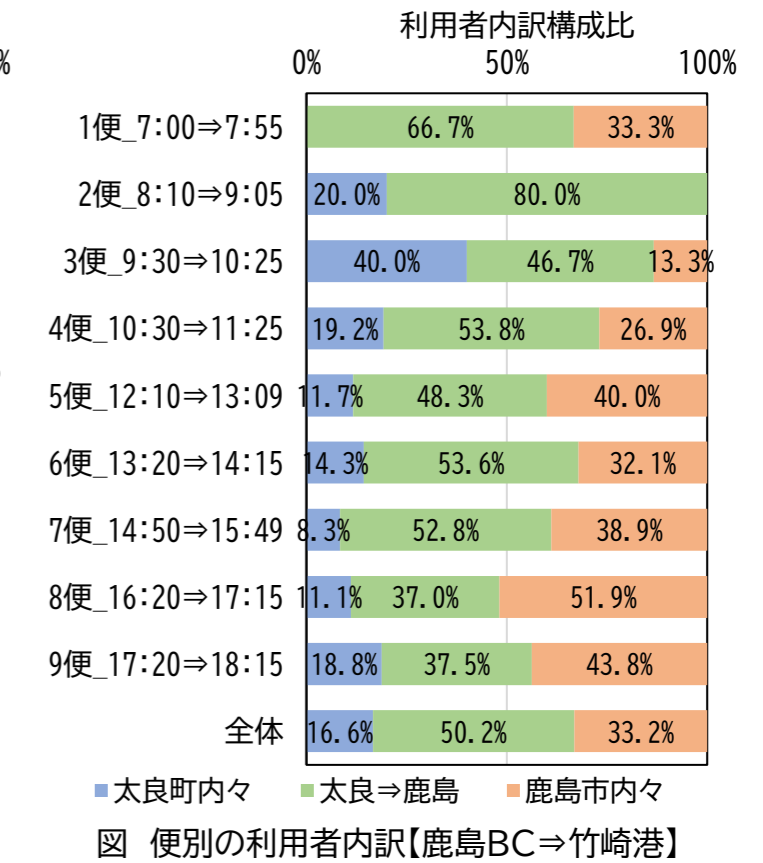


図 便別の利用者内訳【鹿島BC⇒竹崎港】

(1) 路線バス太良線の利用状況

④ バス停別乗降者数および車内乗車人員(太良町内)

- 鹿島市方面～多良地区の利用が多くなっているものの、大浦駅前付近まで一定の利用
- 大浦地区内でもある程度まとまった需要があり、大浦地区内で完結する利用も散見

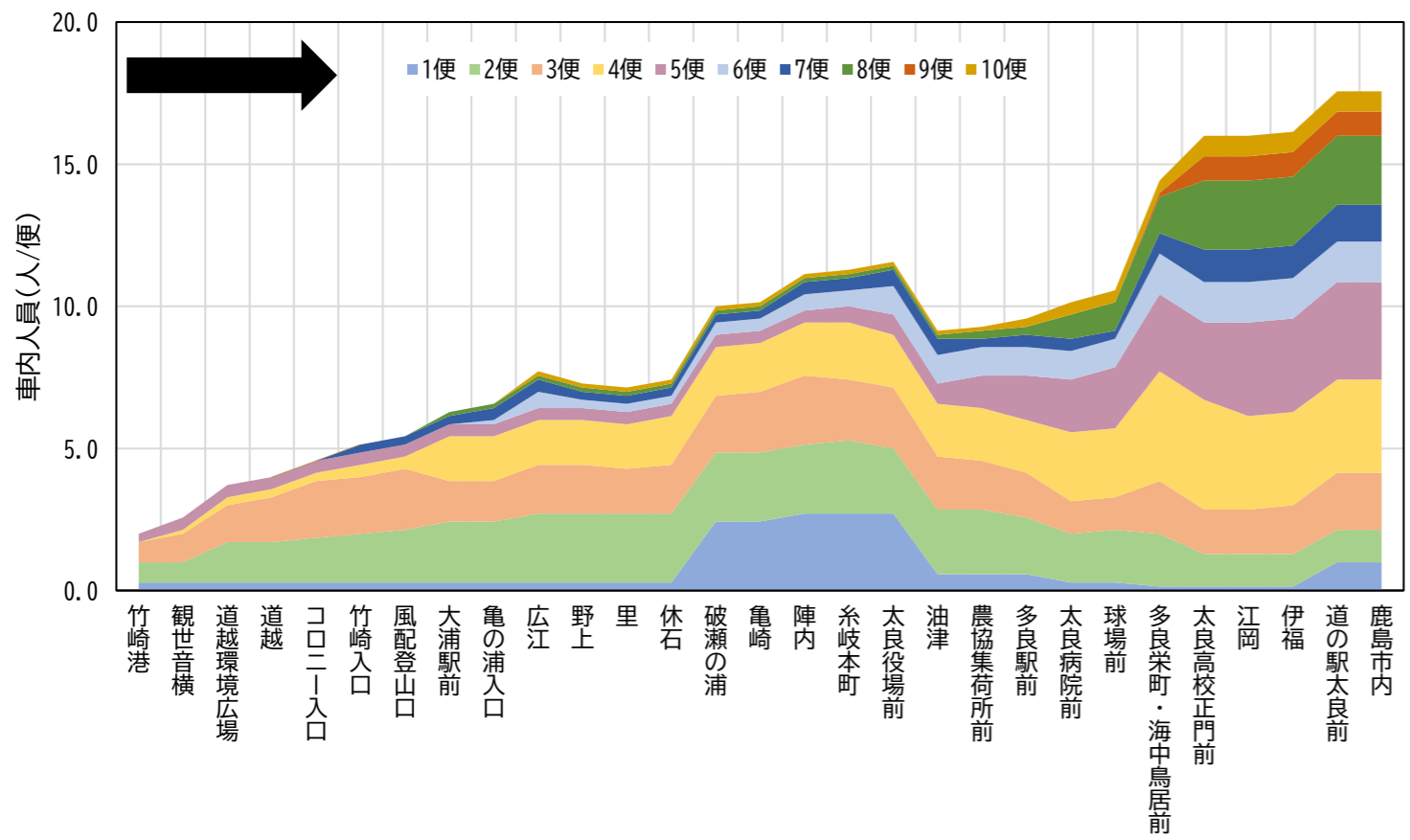
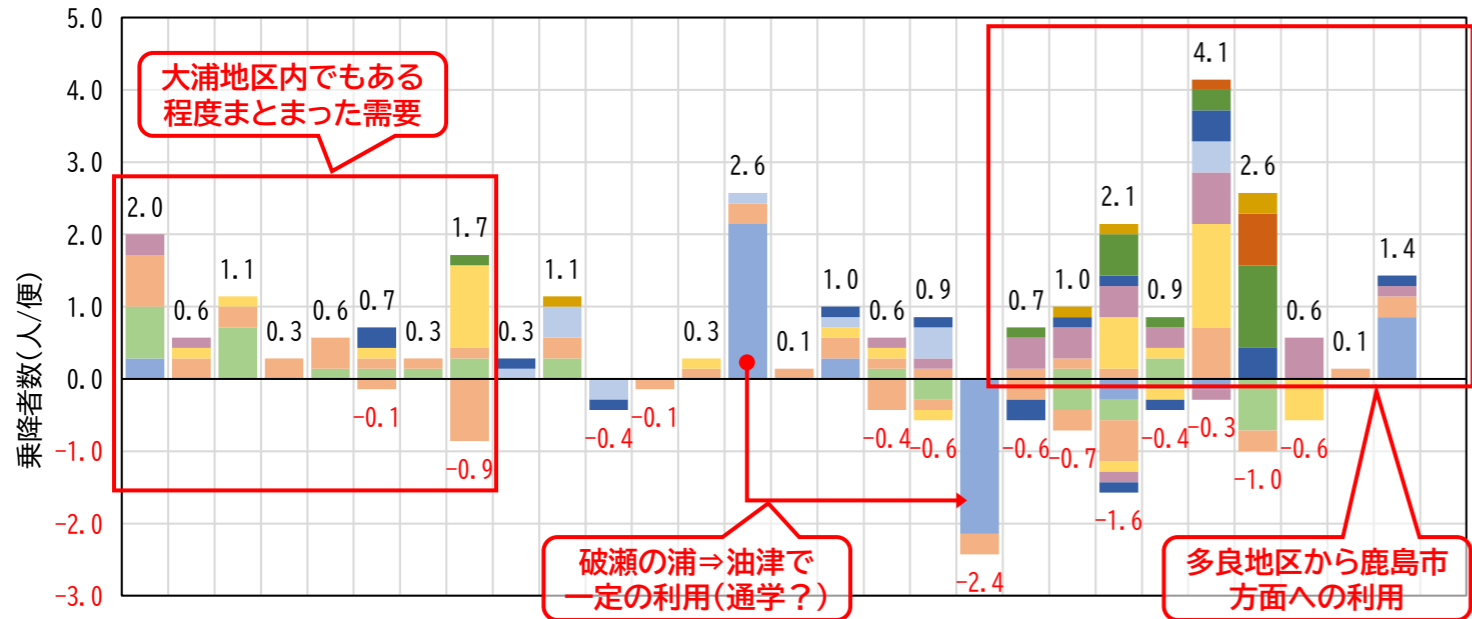


図 バス停別乗降者数・車内乗車人員【竹崎港⇒鹿島BC】

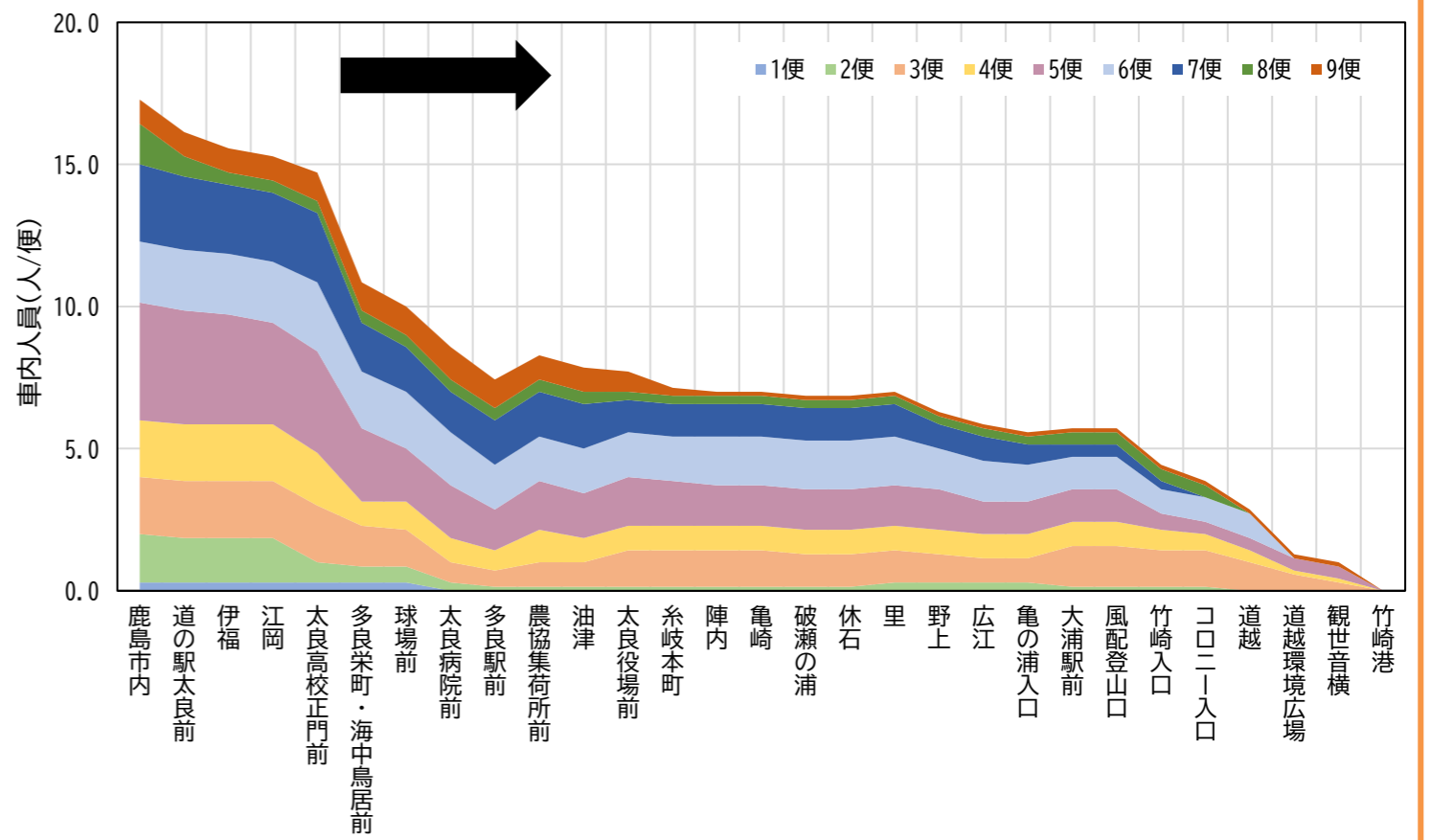
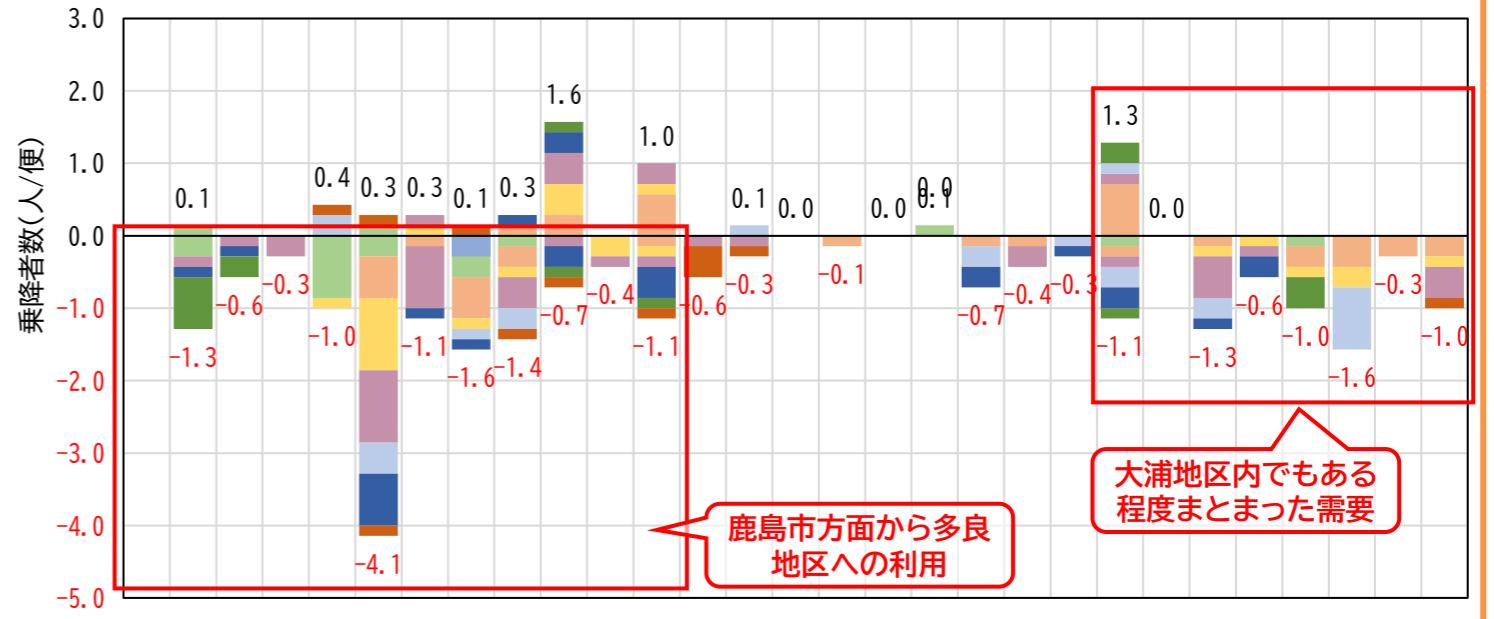


図 バス停別乗降者数・車内乗車人員【鹿島BC⇒竹崎港】

(2)大浦地区～多良地区～鹿島間の運行状況

- 大浦～多良～鹿島間は鉄道・路線バスをあわせると比較的高頻度に運行、早朝・夜間を中心に鉄道のみが、昼間を中心に路線バスの運行頻度が比較的高い時間帯が見られるなど**相互補完関係**
 - 一方で、朝夕の通勤・通学時間帯は近接したダイヤ設定となっており**競合関係となっている可能性**
 - 大浦～多良についてはコミュニティバスも運行しているが、鉄道・路線バスも近接時間帯に運行
- ※鉄道・路線バスの補完関係の強化、コミュニティバス需要の鉄道・路線バスへの集約などの可能性

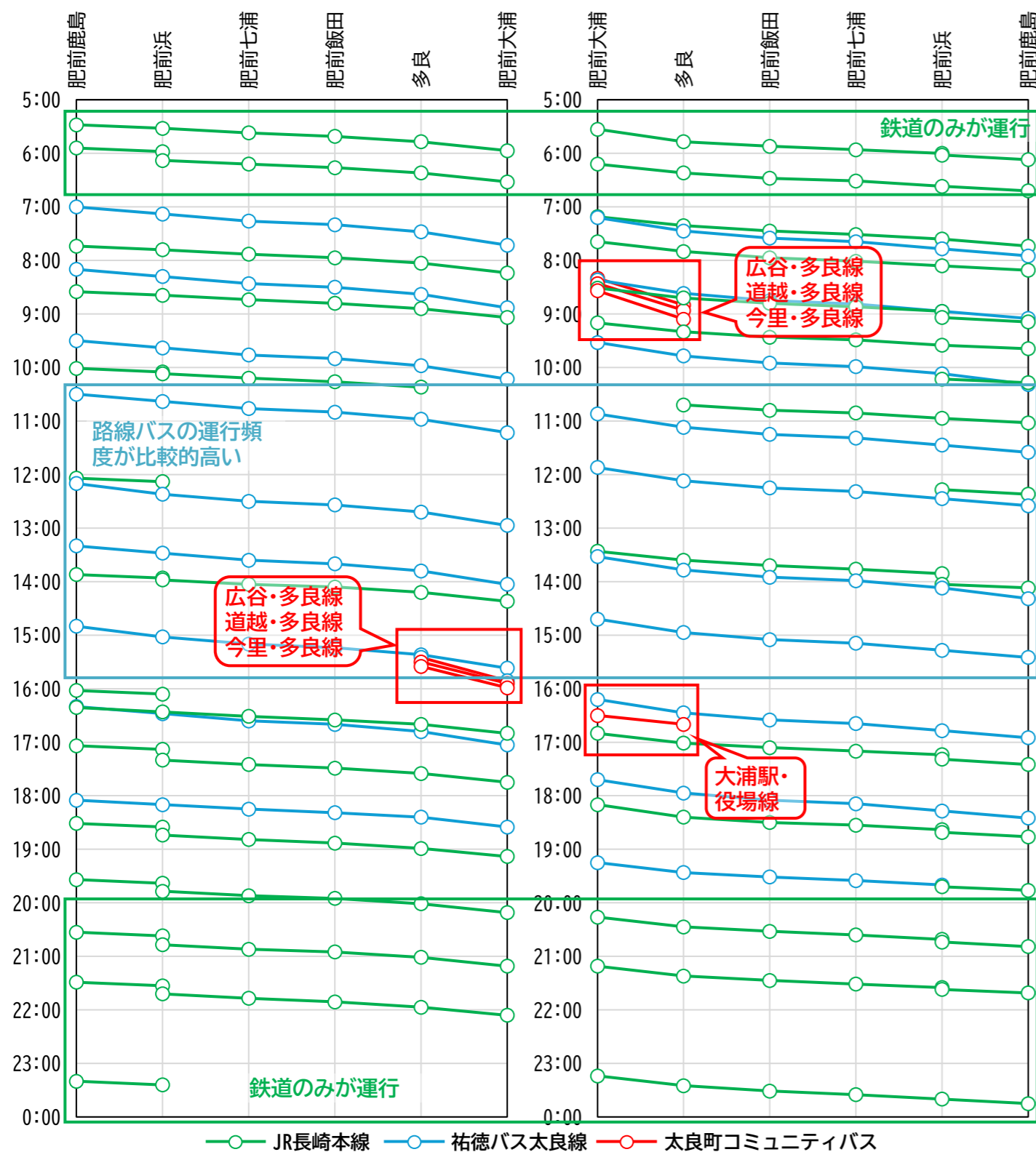


図 大浦地区～多良地区間の運行状況

(1)見直しに向けたその他留意事項

①太良町地域公共交通 意見交換での意見

- 開催日時 令和6年10月25日(金)13:30～15:20
- 出席者 社会福祉協議会、商工会、観光協会、地域包括支援センター、県、町
- コミュニティバス見直しに関連する主な意見(抜粋)
 - コミュニティバスを利用すると、しおさい館利用料が免除になる制度を利用した方が、令和6年度は9月末時点で約20%におよぶ。(コミュニティバスの外出目的地としてのしおさい館の重要性)
 - しおさい館に来てからタクシー代を出し合ったり買い物・病院に行く方々や、逆に病院から乗り合わせてタクシーを利用してしおさい館に来られる方々もいる。(市街地内の回遊手段の必要性)
 - 午後早めの時間帯に大浦に帰るバスがあればもっと使いやすい、という意見がある。帰る手段がなく一日中しおさい館にいるのが苦痛という方もいる。昼間に大浦に帰る手段としてはJRや路線バスがあるが、駅等からどうするかという問題が残る。(大浦地区～多良地区間の移動サービスのあり方)
 - しおさい館の開館が8:30だが、水曜日と金曜日はコミュニティバスが8:15頃に到着する。中に入っても良いが掃除の兼ね合いで8:30までは2階に上がらず待っていただいている。(ダイヤ設定)
 - 町外の医療施設(眼科等)への通院などに対応するため、JRや路線バスとのリンクが上手くとよい。
 - 観光客向けに海中鳥居周辺だけでもコミュニティバスを走らせてもらえると観光的には助かる。等々

②多良地区市街地内の移動への対応

- 運行パターンA(多良地区内で完結:4路線)、運行パターンC(大浦地区から多良地区まで運行:3路線)は**多良地区市街地内の主要施設間を巡回**
- 運行パターンAのうち③端月・川北線、④中尾線の2路線、運行パターンCの全3路線の「上り」便(下記パターン①)については、一度しおさい館を経由後に市街地内を巡回、再度しおさい館に戻る**複雑なルート設定**となっており「巡回路線」として完結
- 「上り」便は路線により経路が異なり(下記パターン①と②、**左回り/右回り**)、**利用者に分かりにくいもの**になっている**可能性**⇔「下り」便の経路は全路線で共通(下記パターン③/**左回り**)
- 下記パターン①以外は「巡回路線」としては完結しない

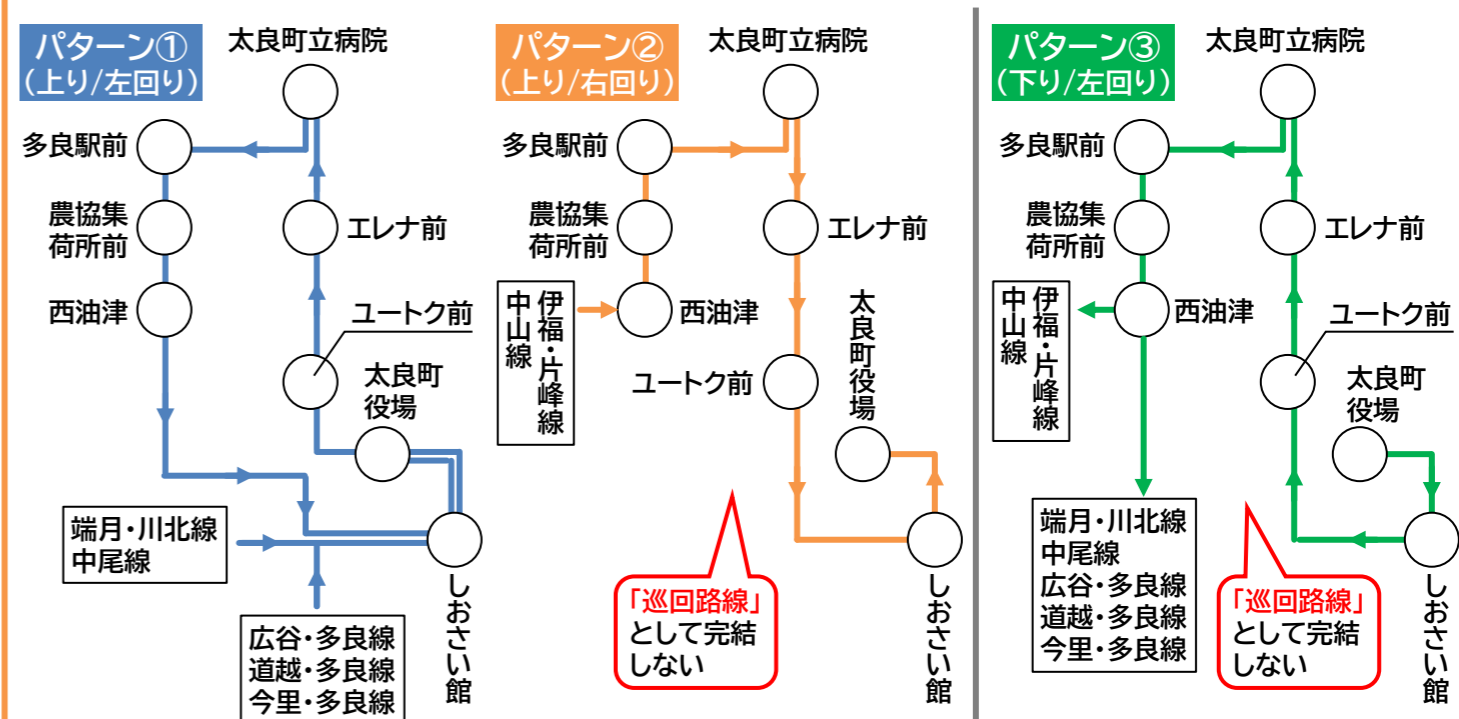


図 市街地内の巡回経路

(1)見直しに向けたその他留意事項

②多良地区市街地内の移動への対応

- 多良地区市街地内の回遊手段としてのコミュニティバス利用も僅かながら見られる(「参考資料」参照)が、火・木・土曜日を中心に**近接して複数の便が運行する時間帯**も見られ、回遊手段として効果的なものになっていない懸念
- 方向(左回り/右回り)、曜日によって運行便数や運行時間帯が異なり、**利用者にとって分かりやすい・使いやすいものになっていない可能性**

■左回り 表 市街地内の巡回経路のダイヤ

		月・水・金曜日									
しおさい館	8:11	9:13	-	-	11:10	-	13:23	-	-	-	
太良町役場	8:12	9:14	9:37	10:58	11:11	11:35	13:24	14:01	15:18	15:23	運行間隔 30分未満
しおさい館	-	-	9:38	10:59	-	11:36	-	14:02	15:19	15:24	
ユートク前	8:13	9:15	9:39	11:00	11:12	11:37	13:25	14:03	15:20	15:25	
エレナ前	8:14	9:16	9:40	11:01	11:13	11:38	13:26	14:04	15:21	15:26	
町立太良病院	8:15	9:17	9:41	11:02	11:14	11:39	13:27	14:05	15:22	15:27	
多良駅前	8:18	9:20	9:44	11:05	11:17	11:42	13:30	14:08	15:25	15:30	
農協集荷所前	8:19	9:21	9:45	11:06	11:18	11:43	13:31	14:09	15:26	15:31	
油津西	8:20	9:22	9:46	11:07	11:19	11:44	13:32	14:10	15:27	15:32	
しおさい館	8:23	9:25	-	-	11:22	-	13:35	-	-	-	
太良町役場	8:24	9:26	-	-	11:23	-	13:36	-	-	-	
路線	端月・川北線	端月・川北線	中山線	伊福・片峰線	中尾線	端月・川北線	中尾線	中山線	伊福・片峰線	端月・川北線	

		火曜日		木曜日				土曜日				
しおさい館	8:43	8:59	-	-	8:49	8:59	-	-	8:43	8:49	-	-
太良町役場	8:44	9:00	15:18	15:23	8:50	9:00	15:18	15:28	8:44	8:50	15:23	15:28
しおさい館	-	-	15:19	15:24	-	-	15:19	15:29	-	-	15:24	15:29
ユートク前	8:45	9:01	15:20	15:25	8:51	9:01	15:20	15:30	8:45	8:51	15:25	15:30
エレナ前	8:46	9:02	15:21	15:26	8:52	9:02	15:21	15:31	8:46	8:52	15:26	15:31
町立太良病院	8:47	9:03	15:22	15:27	8:53	9:03	15:22	15:32	8:47	8:53	15:27	15:32
多良駅前	8:50	9:06	15:25	15:30	8:56	9:06	15:25	15:35	8:50	8:56	15:30	15:35
農協集荷所前	8:51	9:07	15:26	15:31	8:57	9:07	15:26	15:36	8:51	8:57	15:31	15:36
油津西	8:52	9:08	15:27	15:32	8:58	9:08	15:27	15:37	8:52	8:58	15:32	15:37
しおさい館	8:55	9:11	-	-	9:01	9:11	-	-	8:55	9:01	-	-
太良町役場	8:56	9:12	-	-	9:02	9:12	-	-	8:56	9:02	-	-
路線	今里・多良線	道越・多良線	道越・多良線	今里・多良線	広谷・多良線	道越・多良線	道越・多良線	広谷・多良線	今里・多良線	広谷・多良線	今里・多良線	広谷・多良線

■右回り

		月・水・金曜日			
油津西	8:17	9:17	10:37	13:27	
農協集荷所前	8:18	9:18	10:38	13:28	
多良駅前	8:19	9:19	10:39	13:29	
町立太良病院	8:22	9:22	10:42	13:32	
エレナ前	8:23	9:23	10:43	13:33	
ユートク前	8:24	9:24	10:44	13:34	
しおさい館	8:25	9:25	10:45	13:35	
太良町役場	8:26	9:26	10:46	13:36	
路線	中山線	伊福・片峰線	中山線	伊福・片峰線	

(2)コミュニティバス見直しの方向性(案)

①大浦地区関連路線(運行パターンB・C)の見直し

- 大浦地区から多良地区までを結ぶ路線(パターンC)は利用が多い一方、大浦地区内で完結する路線(パターンB)は利用が顕著に低迷(特に各路線上り/下りの2便はほぼ利用なし)
- 大浦地区～多良地区間の移動手段としては、コミュニティバスだけではなく、かなりの頻度で鉄道・路線バスが運行
- 現状では大浦地区内で完結するコミュニティバス路線と、鉄道・路線バスとの「乗り継ぎ利用」は困難
- 路線バス停と近接する「波瀬の浦」での乗降が目立ち、運賃格差などもあり路線バスとの競争が生じている可能性
- 地域交通ネットワーク全体の“最適化”も念頭に、以下の2つのパターンで見直しを検討
 - 1) 路線バス太良線を活用して大浦～多良間の移動を確保(大浦～多良間の移動需要を路線バス太良線に集約) ※コミュニティバスとの乗り継ぎ利便性、しおさい館までの移動の確保が必須
 - 2) 大浦地区関連路線を「パターンC」(大浦地区から多良地区までを結ぶ路線)に統合・集約

②「しおさい館」発着時刻の見直し

- 「しおさい館」はコミュニティバス利用者にとって圧倒的に主要な「目的地」
- 休館日である月曜日は相対的に利用者が少ない状況
- 「下り」の発時刻が早い便では利用が低迷する傾向(パターンAの4路線の下り1便では**発時刻が遅い便で利用が多い傾向**)
- 一部の路線は開館前にしおさい館に到着(④中尾線 上り1便 8:11着)
- 一日中しおさい館にいるのが苦痛、との意見
- しおさい館の開館時刻前にコミュニティバスが到着するケースでは、2階に上がるのを待ってもらっている、との意見
- しおさい館の開館時刻を踏まえた「上り」ダイヤの見直しを検討
- しおさい館利用後の帰路の時間帯を考慮した「下り」ダイヤの見直しを検討

③多良地区市街地内の運行ルート・ダイヤ等の見直し

- 曜日によって運行便数やルート・時刻が異なり、ダイヤが近接する便があるなど、**回遊手段としての分かりやすさ・使いやすさや、効果**に問題がある可能性
- それほど多くはないものの、多良地区市街地内で完結する(乗って降りる)利用
- しおさい館からタクシーの相乗りで通院・買い物に行くなどの移動実態(市街地内回遊需要)
- 市街地内の「回遊手段」としての位置づけを明確にした上で、ルートを統一する、運行間隔をできるかぎり平準化する、などの工夫を検討

④大浦駅・役場線の見直し

- 火曜日以外はほとんど利用がない状況
- 鉄道・路線バスが近接時間帯に運行
- 鉄道・路線バスへの需要集約を念頭に廃止を検討 ※運賃負担の増大に対する配慮が必須

(3)コミュニティバス見直しの概要(案)

①大浦地区関連路線(運行パターンB・C)の見直し(要事業者調整)

1)路線バス太良線を活用して大浦～多良間の移動を確保(大浦～多良間の移動需要を路線バス太良線に集約)

- 大浦地区から多良地区への移動については、昼時間帯も一定の便数が確保されている路線バスに乗り継ぐことを「前提」として、関連路線については、**すべて「大浦駅」発着(パターンB)に統一**
- 大浦駅発着時刻は路線バスのダイヤと綿密に調整、車両を横付けするレベルで**円滑で負担が少ない乗り継ぎを確保**(路線バス到着までコミュニティバス車内で待てる、路線バスで到着するとコミュニティバス車両が待っている、など)
- 「しおさい館」はコミュニティバス利用者にとっては圧倒的な「主要目的地」であることを踏まえて、路線バス太良線のうち「乗り継ぎ対象便」については「しおさい館」へ**複乗乗り入れ**(要事業者調整)

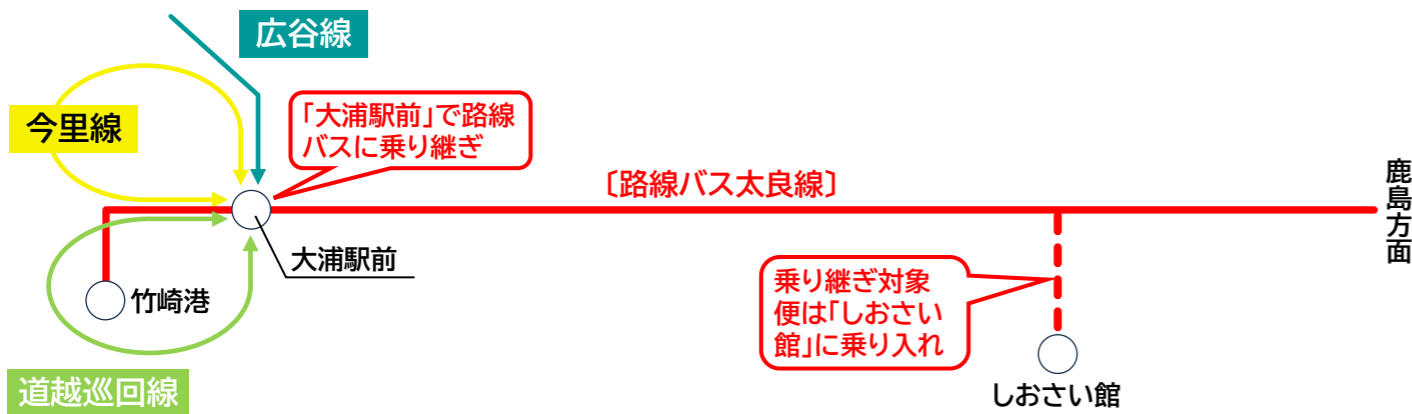


図 大浦地区関連路線の見直しイメージ 1)

- 課題・留意事項等
- ✓ 高齢者(特に軽度な認知症など)の利用を大きく阻害する懸念
 - ✓ コミュニティバス運賃(100円/回)と、鉄道(230円/回)・路線バス(530円/回)運賃をあわせて負担することになるため、運賃負担増への対応を検討する必要
 - ※路線バス等も含めた町内交通への「均一制運賃」の導入も視野?

2)大浦地区関連路線を「パターンC」(大浦地区から多良地区までを結ぶ路線)に統合・集約

- パターンB(大浦地区内で完結する路線)は廃止、**すべてパターンC(大浦地区から多良地区まで運行する路線)に統合**した上で、**2往復(4便)/日**を運行
- 「しおさい館」発の下り便については、他の路線と同様、昼前後および14～15時台で調整

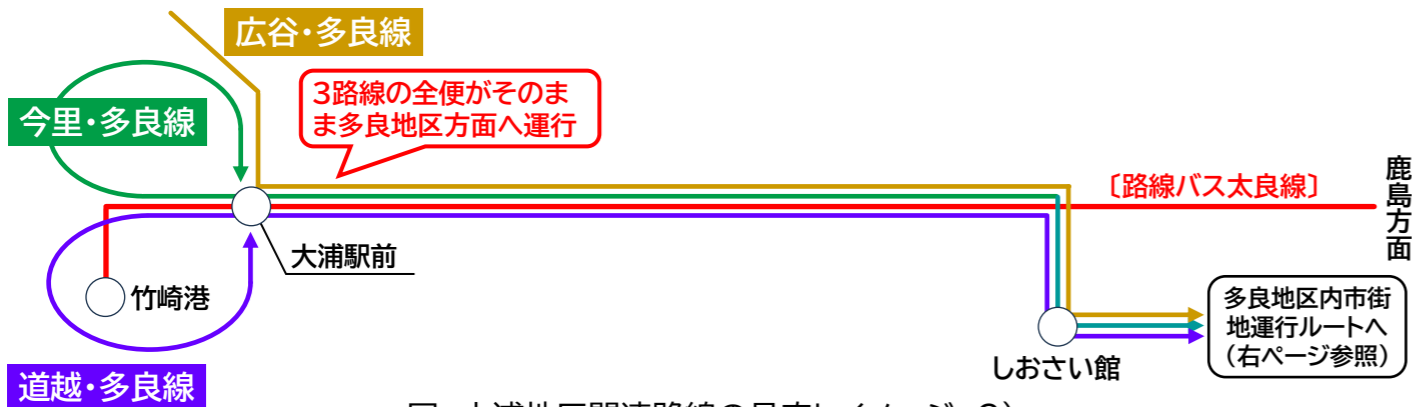


図 大浦地区関連路線の見直しイメージ 2)

- 課題・留意事項等
- ✓ 大浦地区～多良地区のコミュニティバス利用の利便性が向上、運賃格差もあるため、鉄道・路線バスとの競合が発生する懸念(要交通事業者協議)

②「しおさい館」発着時刻の見直し

- 各路線の「上り」便については、「しおさい館」の開館時刻8:30に留意してダイヤを調整
- 「下り」については、午前中はできるだけ遅い時間帯(昼前後)と、現状と同様の午後の14～15時台に「しおさい館」発の便を設定することで、帰宅時間帯の選択肢を確保
- 「しおさい館」の休館日で、コミュニティバスの利用が少ない月曜日については、ドライバーの労働環境の改善(労働負荷の低減)なども考慮して廃止(要事業者確認)

- 課題・留意事項等
- ✓ 現状の車両2台体制を前提に、「上り」と「下り」の便の組み合わせや、下記③も踏まえてダイヤを調整することが必要
 - ✓ ドライバーの拘束時間・労働時間なども十分に勘案しながら、綿密に検討・調整する必要

③多良地区市街地内の運行ルート・ダイヤ等の見直し

- 端月・川北線、中尾線、広谷・太良線、道越・太良線、今里・太良線の5路線の市街地内の運行ルートについて、左回り・右回りとも統一
 - 火～土、右回り/左回りを各4便ずつ、上記②「しおさい館」発着時刻見直しも考慮しながら、できる限り運行間隔を平準化
- ※伊福・片峰線、中山線は巡回路線として完結しないため、いったん対象外として検討(分かりにくさの回避)

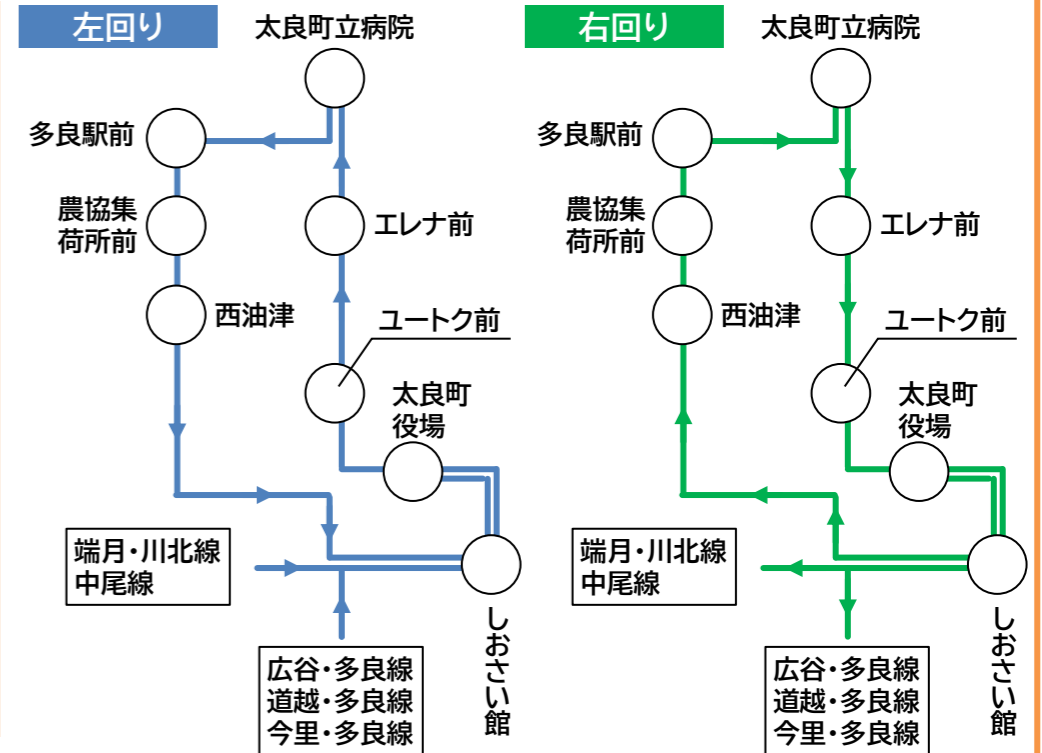


図 多良市街地内の巡回経路(案):見直し後

- 課題・留意事項等
- ✓ 「下り」(右回り)の便については、現状よりも系統キロが長くなることから、ドライバーの負担増加に留意して検討することが必要
 - ✓ 特に各路線の「上り」1便については、「しおさい館」到着時刻の調整が必要(上記②)であるため平準化が限定的なものになる可能性⇒その場合、伊福・片峰線、中山線などを部分的に組み込むことも視野に検討することが必要

④大浦駅・役場線の見直し

- 利用の低迷が著しく、鉄道・路線バスでも代替可能な大浦駅・役場線については廃止

- 課題・留意事項等
- ✓ コミュニティバス運賃(100円/回)と、鉄道(230円/回)・路線バス(530円/回)運賃との差異による運賃負担増への対応を検討する必要
 - ※路線バス等も含めた町内交通への「均一制運賃」、鉄道・路線バスの「相互利用運賃」の導入も視野?
 - ※大浦駅・役場線は、**大浦地区関連路線運行後の「回送」を実車化しているものであるため、町の財政や事業者(ドライバー)への負担は大きくないことに留意が必要**