

平成 29 年度第 2 回太良町地域公共交通会議
及び太良町地域公共交通活性化協議会

太良町地域公共交通網形成計画 素案

平成 29 年 10 月

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

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画の趣旨	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の区域	2
1-4 計画期間	2
1-5 計画の構成	3
第2章 地域および公共交通の現状	4
2-1 太良町の概要	4
1 地勢、土地利用	4
2 人口	5
3 産業	8
4 都市機能施設	9
5 上位計画・関連計画	10
2-2 公共交通の現状	13
1 鉄道、道路網	13
2 住民の移動状況	14
3 公共交通運行状況	15
4 交通空白地	20
2-3 住民の意識	21
1 調査別に見た住民意識の特徴	21
第3章 地域公共交通の課題	23
3-1 公共交通手段別に見た課題	23
1 JR	24
2 祐徳バス	25
3 福祉巡回バス	26
4 タクシー	27
3-2 ネットワーク・接続に関する課題	28
1 公共交通の面的カバー率	28
2 JR とバスの接続	29
3 祐徳バスの太良線と枝線の接続	31
3-3 交通施設、情報等に関する課題	32

1 駅、バス停の環境整備.....	32
2 情報提供.....	32
3 公共交通事業の認識.....	33
第4章 計画の基本的な方針と目標.....	34
4-1 公共交通が果たすべき役割.....	34
1 移動制約者の移動手段の確保.....	34
2 地域の活性化.....	34
4-2 地域が目指すべき将来像.....	35
4-3 取組の方向性.....	36
1 主な利用者「高齢者」、「観光客」、「学生」を考慮した交通網の形成.....	36
2 定時定路線を基本とした交通網の形成.....	36
4-4 計画の目標.....	37
1 目標.....	37
2 数値目標.....	37
第5章 施策・事業と実施主体.....	38
5-1 実施方針と施策・事業の概要.....	38
1 実施方針.....	38
2 課題と施策・事業との対応.....	39
3 運行計画の概要.....	40
5-2 地域路線の整備と運行.....	41
1 コミュニティバスの運行.....	41
2 タクシーの運行方法の改善.....	42
5-3 ネットワーク化・接続の改善.....	43
1 交通結節点の確保と待合施設の整備.....	43
2 乗換時間の調整.....	44
5-4 利用促進策の強化.....	45
1 バス停の環境整備.....	45
2 情報の整備.....	46
3 利用促進策の特別企画.....	47
5-5 中長期的課題の継続的検討.....	48
第6章 計画の進行管理.....	49
6-1 計画の達成状況の評価.....	49
6-2 計画実施体制.....	50

6-3 計画期間と事業実施スケジュール	51
---------------------------	----

【資料編】

1 計画策定の経緯	54
2 太良町地域公共交通会議設置要綱	55
3 太良町地域公共交通活性化協議会規約	57
4 改正地域公共交通活性化再生法と地域公共交通網形成計画	60
5 住民アンケート調査	61
6 乗降調査結果	71
7 数値目標設定根拠	75

第1章 計画の概要

1-1 計画の趣旨

太良町では、人口減少、少子高齢化が進展しており、今後もさらに人口減少が進むことが見込まれている。この中で、住民のくらしの質の維持・向上を図るためには、住民のくらしに欠くことのできない医療・商業・金融等の各機関への移動手段の確保・充実が重要である。また、その時代や地域の実情・ニーズに応じ、地域交通による活力あるまちづくりを目指した取組を進めるとともに、その評価、見直し、再編を行わなければならない。そのためには、住民のくらしの移動手段の確保・充実に向けた課題を明らかにし、住民のニーズに応えられるよう、関係者と連携・共有しながら、本町にとって望ましい公共交通のあり方を示すことが重要と考えられる。

一方、社会の変化として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行、以下『活性化再生法』）」、および「活性化再生法の一部を改正する法律（平成26年11月20日施行）」により、地域公共交通網形成計画を策定できるようになった。これを受けて太良町では平成28年度12月から地域公共交通に関するアンケート調査と乗降調査を実施し、平成29年度も住民意識調査と公共交通関連団体への意識調査を実施した。以上の諸調査結果に基づき、本町の地域公共交通に関するマスタープランである「太良町地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

1-2 計画の位置付け

本計画は「活性化再生法の一部を改正する法律（平成 26 年 11 月 20 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するものである。

また、「第 4 次太良町総合計画（平成 24～31 年度）」の部門計画であり、「太良町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27～31 年度）」および「太良町過疎地域自立促進計画（平成 28～32 年度）」との整合を図りながら策定したものである。

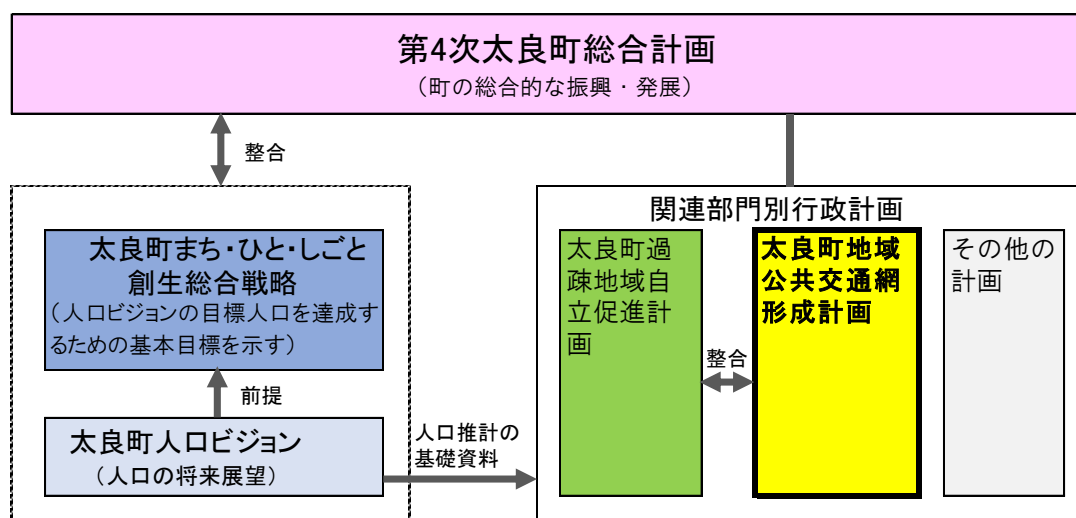


図 上位計画・関連計画図

1-3 計画の区域

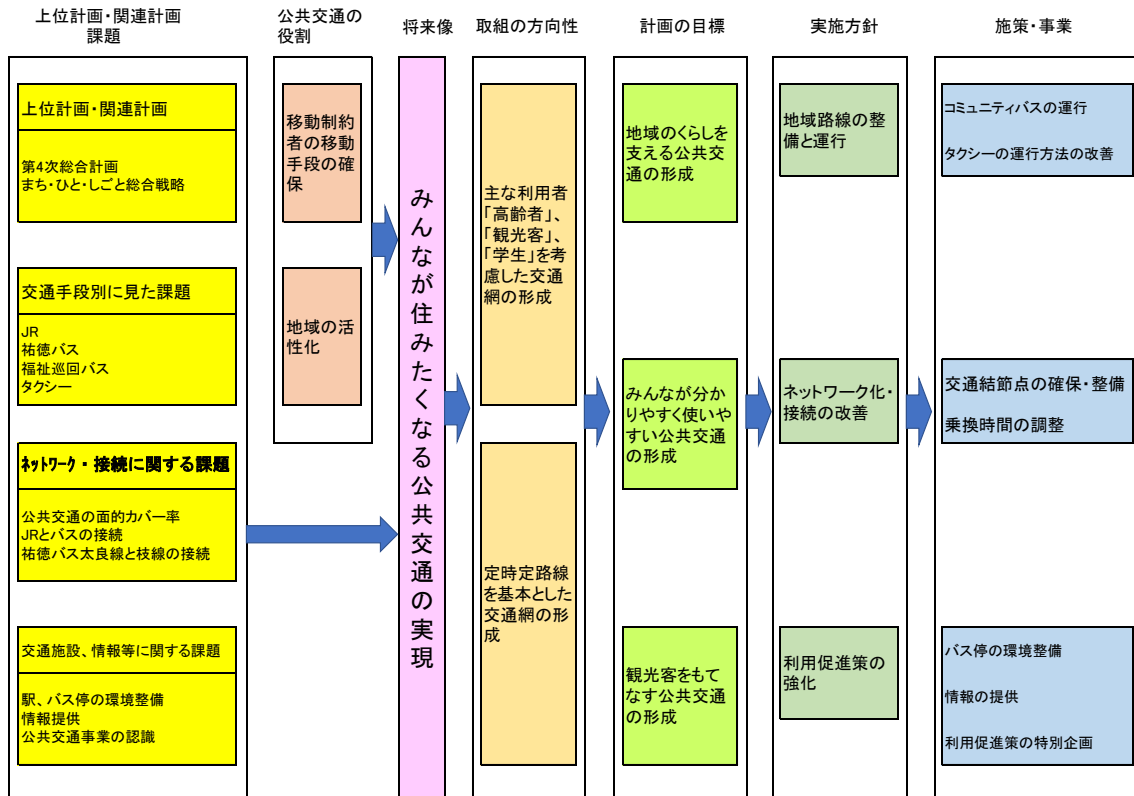
計画の区域は、太良町内全域とする。

1-4 計画期間

計画の期間は平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間である。なお、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。

1-5 計画の構成

本計画の全体的な構成は次のとおりである。



計画の基本的な構成

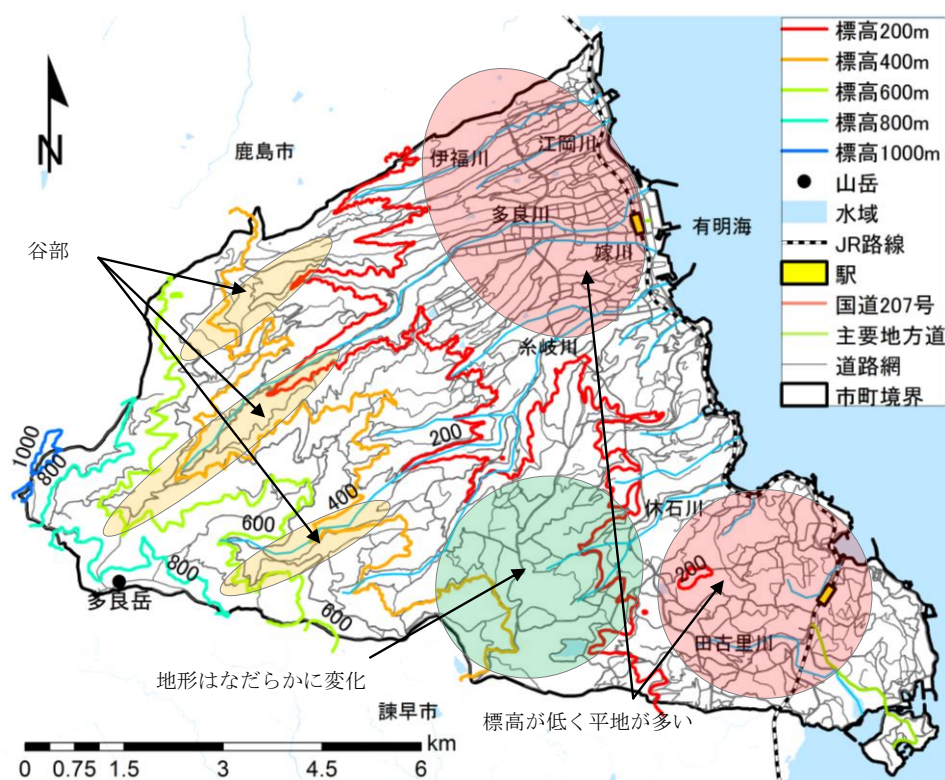
第2章 地域および公共交通の現状

2-1 太良町の概要

1 地勢、土地利用

太良町は西の多良岳から緩やかに東の有明海に向かって扇状になだらかな傾斜を成している。東側には南北に国道207号が通っており、北は鹿島市、南は諫早市へ繋がっている。

一般国道沿いは比較的人口が密集している。その他は町内の中心から東側にかけて、山と河川の合間に集落が点在しており、山間部の道路の多くは勾配があり、幅員も狭い。



資料：基盤地図情報、国土数値情報

太良町の地勢

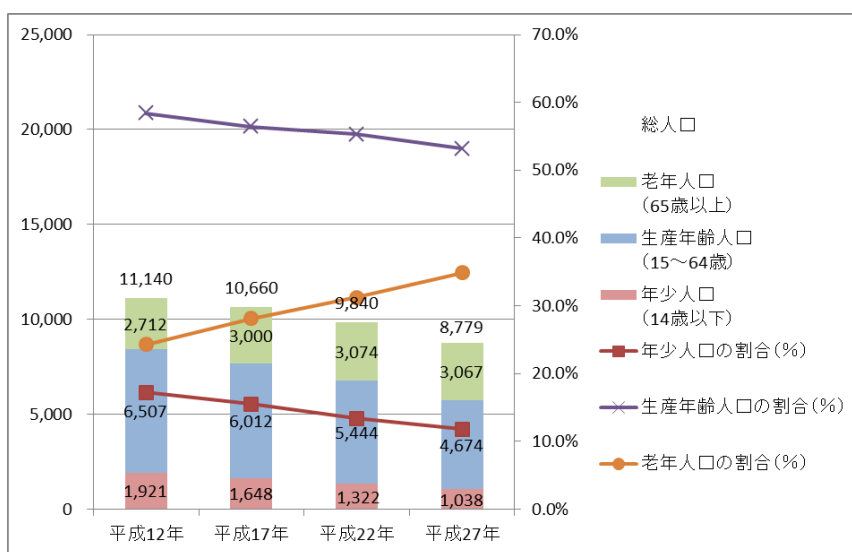
2 人口

(1) 人口推移

平成 27 年の国勢調査では太良町の人口は 8,779 人である。昭和 40 年時点の 14,623 人から、平成 27 年までで約 5,800 人減少している。今後も人口は減少傾向で、少子化と高齢化が進むと予想される。

平成 27 年における高齢者の割合は 3 人に 1 人である。また単身世帯の割合は 5 世帯に 1 世帯であり、高齢夫婦世帯または高齢単身世帯に該当する世帯は 4 世帯に 1 世帯である。

将来人口は、「太良町人口ビジョン」によると、2060 年の趨勢人口は 3,200 人程度であるが、戦略人口では 5,900 人程度であり、趨勢人口よりも 2,700 人増を目標にしている。

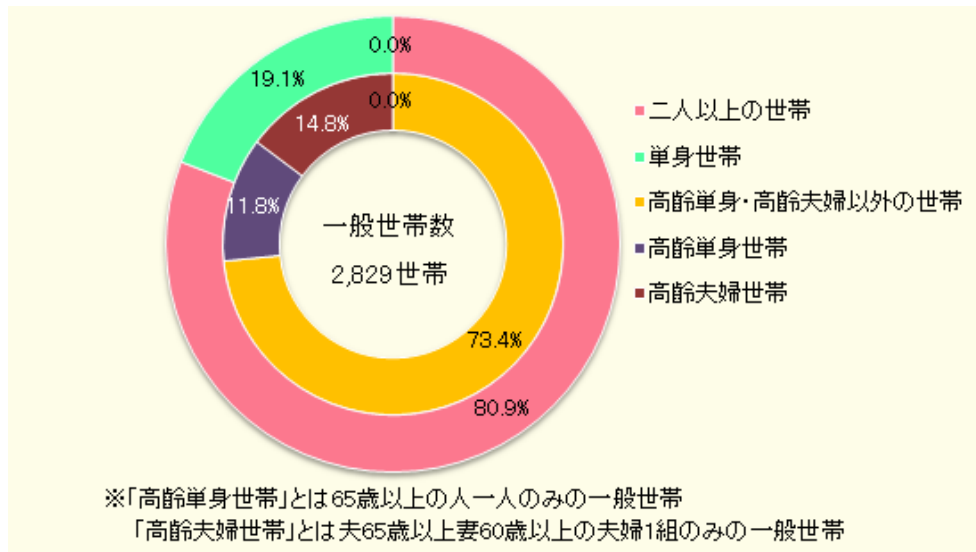


太良町の3階層別人口の推移

高齢者人口

	総数(人)	老年人口(人) (65歳以上)	老年人口割合(%)
県計	832,832	229,335	27.68
太良町	8,779	3,067	34.94

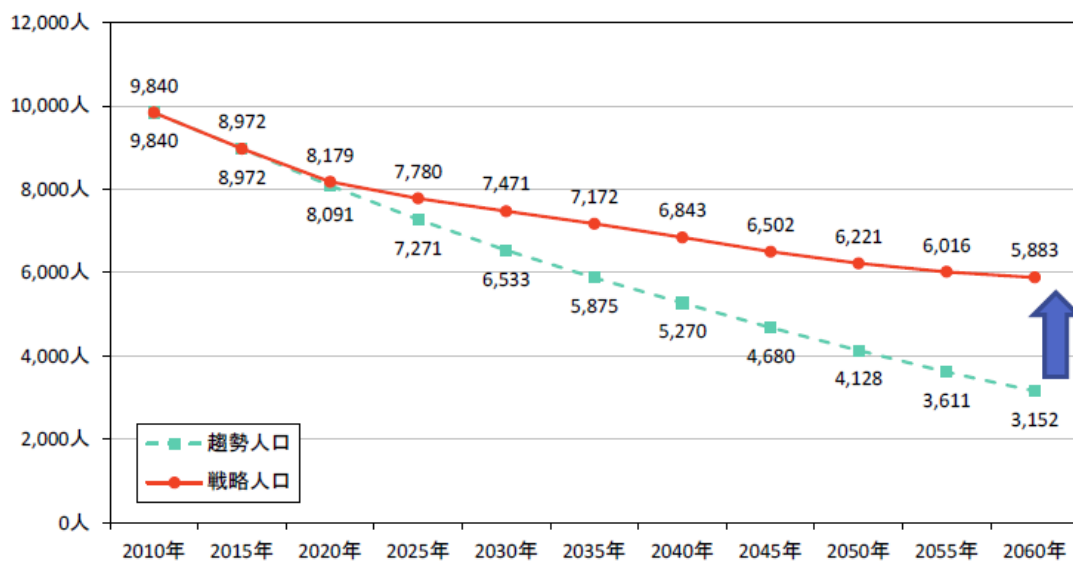
資料: 平成27年国勢調査



出典：HP GD freak!、2015年太良町の世帯

資料：総務省 国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口、総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数

太良町の世帯数とその構成



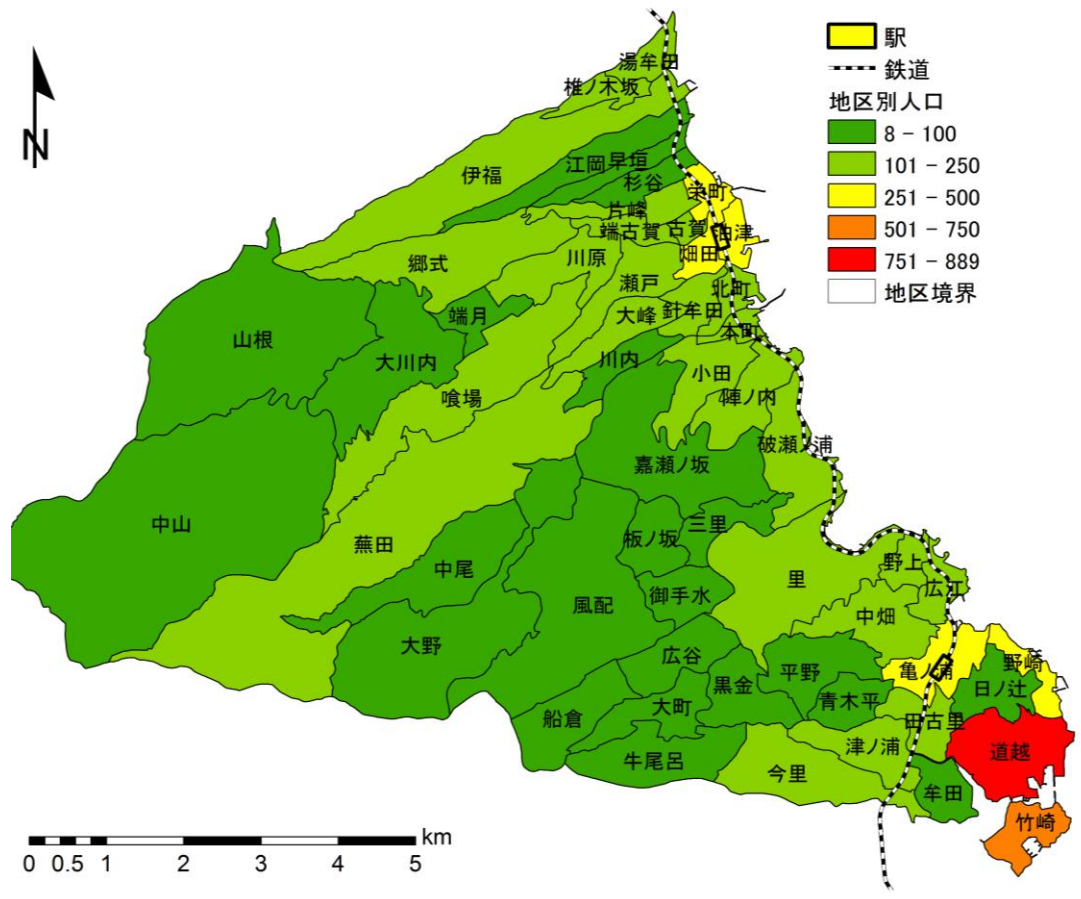
[備考] 趨勢人口…今後の戦略的取り組み（総合戦略）を想定しない場合に見込まれる将来人口
戦略人口…今後の戦略的取り組み（総合戦略）を想定した場合に見込まれる将来人口（ビジョン）

出典：太良町人口ビジョン

将来人口の推移

(2) 人口分布

人口大浦地区と多良地区に人口が集中している。大浦地区には旅館街や飲食店が多く、多良地区には公共施設・医療福祉施設が多い。



平成 27 年国勢調査

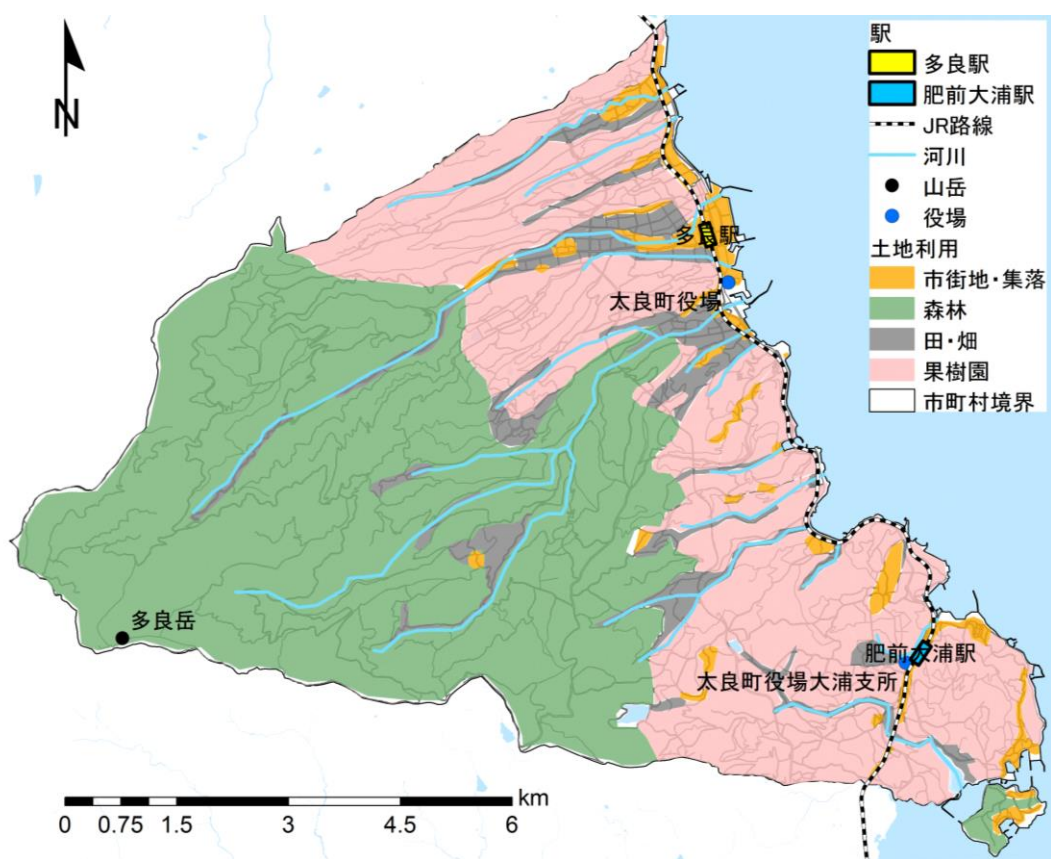
太良町の地区別人口分布図

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、車エビなどの海産物、たらみかんなどがある。中山間地域では、わさびの栽培を開始し、収穫量が増えつつある。林業は高性能林業機械の補助金を支給し、木材の生産性を高め銘柄確立に向けた取り組みに着手している。水産業、林業ともに力を注ぎ、第一次産業の活性化に尽力を尽くしている。

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。飲食店は一般国道 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ある。

観光については太良町人工海浜公園、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。



参考：国土地理院

太良町の主な土地利用状況図

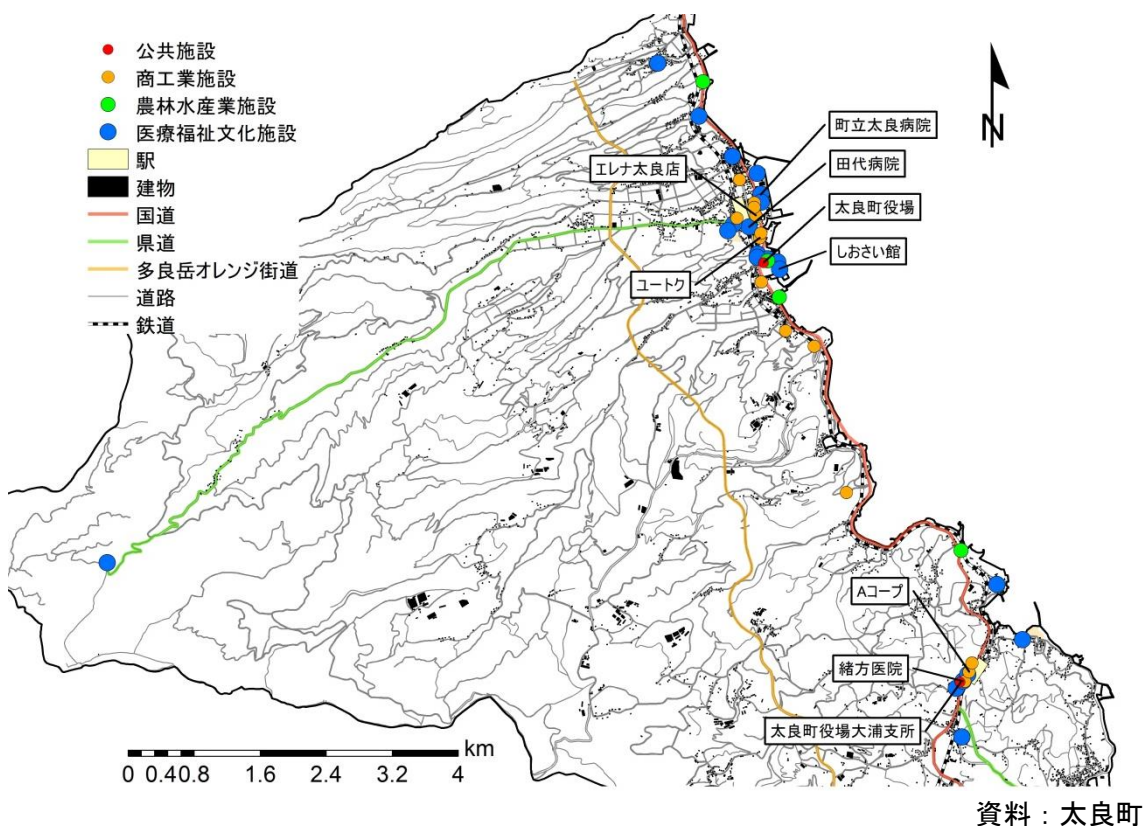
4 都市機能施設

町民の生活の基盤となる主要施設については以下に示す。一般国道 207 号沿いに鉄道が走り、多良駅と肥前大浦駅周辺に建物が集中している。特に公共施設、商工業施設、農林水産業施設、医療福祉文化施設は一般国道 207 号沿いに多く、多良地区と大浦地区に集中している。

(公共施設) 役場、金融機関、郵便局等

(医療福祉施設) しおさい館、町立太良病院、田代医院、緒方医院

(商業施設) エレナ太良店、ユートク、Aコープ、
コンビニ (セブンイレブン・ファミマート)



太良町の主要施設 (全体図)

5 上位計画・関連計画

本地域公共交通網形成計画の主な上位計画・関連計画としては、下記のとおり「第4次太良町総合計画」、「太良町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「太良町過疎地域自立促進計画」が挙げられる。

〈計画別の目標〉

①第4次太良町総合計画

■計画の構成と期間

基本構想：平成24年度～平成31年度（8年間）

基本計画：平成24年度～平成27年度（4年間）、平成28年度～平成31年度（4年間）

実施計画：向こう3年間（毎年見直し）

■基本目標

- 基本目標1 活力がみなぎる魅力ある産業
- 基本目標2 住みたいと思える生活基盤づくり
- 基本目標3 安心して暮らす健康・福祉のまちづくり
- 基本目標4 心をはぐくむ教育・文化のまちづくり
- 基本目標5 快適・安全に暮らす生活環境づくり
- 基本目標6 みんなが主役・協働のまちづくり

基本目標2 住みたいと思える生活基盤づくり

- (1) 居住環境の整備と景観の向上
- (2) 道路・交通網の充実

・目的・・・公共交通の充実
・目標値・・・公共交通機関の状況についての満足度
平成22年度→平成27年度→平成31年度
8.9% 10.0% 15.0%

- (3) 公園・緑地・水辺の整備
- (4) 情報ネットワークの整備・活用

②太良町まち・ひと・しごと総合戦略

基本目標4 時代に合った地域づくり

CSO*（市民社会組織）等の組織（拠点）数（自治会等の既存組織を除く）
1団体（H31年度）

※CSO…Civil Society Organizations の略で、佐賀県ではNPO法人、市民活動・ボランティア団体に限られず、自治会・町内会、婦人会、老人会、PTAといった組織・団体も含めて、「CSO」と呼称

- 人口が減少していく中で、商業施設や娯楽施設といった都市機能だけでなく、医療・介護・福祉・商業・金融等の様々な生活を支える機能について、そのすべてを本町だけで担保することは困難であることから、住民の身近な移動手段を確保し、町内の各地域や周辺の自治体とのつなぐ交通ネットワーク等を維持・構築する必要があります。
- 地域の過疎化が進む状況でも、住民が快適な暮らしを維持できるように、生活サービス機能の中心市街地への集約や情報通信設備の整備に加え、既存公共施設の再整備等も含めた人口減少時代に対応した、まちづくりが求められます。



身近な移動手段の確保	①公共交通機関等の整備
快適に暮らせるまちづくり	①小さな拠点を中心とした住環境の魅力向上
	②既存ストックマネジメント
	③ICTの推進による利便性の向上

[施策の基本的方向]

- 公共交通機関や道路網の整備を推進し、交通利便性の向上に努めます。
- 小さな拠点づくりやコンパクトシティの推進等、地域の実情に応じたまちづくりを推進します。
- 人口減少等を踏まえ、空き家も含めた既存ストックのマネジメント強化を図ります。

施策の枠組み 1	身近な移動手段の確保
----------	------------

[具体的な施策]

①公共交通機関等の整備

多良駅・肥前大浦駅の電車の発着本数の維持や通勤圏内の道路の整備を推進し、交通利便性の維持・向上に努めます。また、廃止路線バスについては当面現状の路線維持運行を実施しますが、存続の必要性やバス路線がない空白地帯を含んだ地域公共交通網形成に向け、デマンド交通等の新たな移動手段の導入に取り組めます。

◎施策の目標

KPI (重要業績評価指標)	単位	現状値 (H26年度)	目標値 (H31年度)
多良駅、肥前大浦駅の一日の発着数	本	53	53
デマンド交通の実施路線数	路線	—	2

〈主な取組〉

- ◇鉄道存続事業
- ◇デマンド交通事業
- ◇道路の基盤整備事業

③太良町過疎地域自立促進計画

3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進

(2) その対策

イ 交通対策

生活交通路線バスについては、現状の路線維持が出来るよう補助を行っていくが、廃止代替バスについては、当面現状の路線維持運行を実施するが、存続の必要性やバス路線がない空白地帯を含んだ新たな、地域公共交通網形成に向けた取組みを検討する。

2-2 公共交通の現状

1 鉄道、道路網

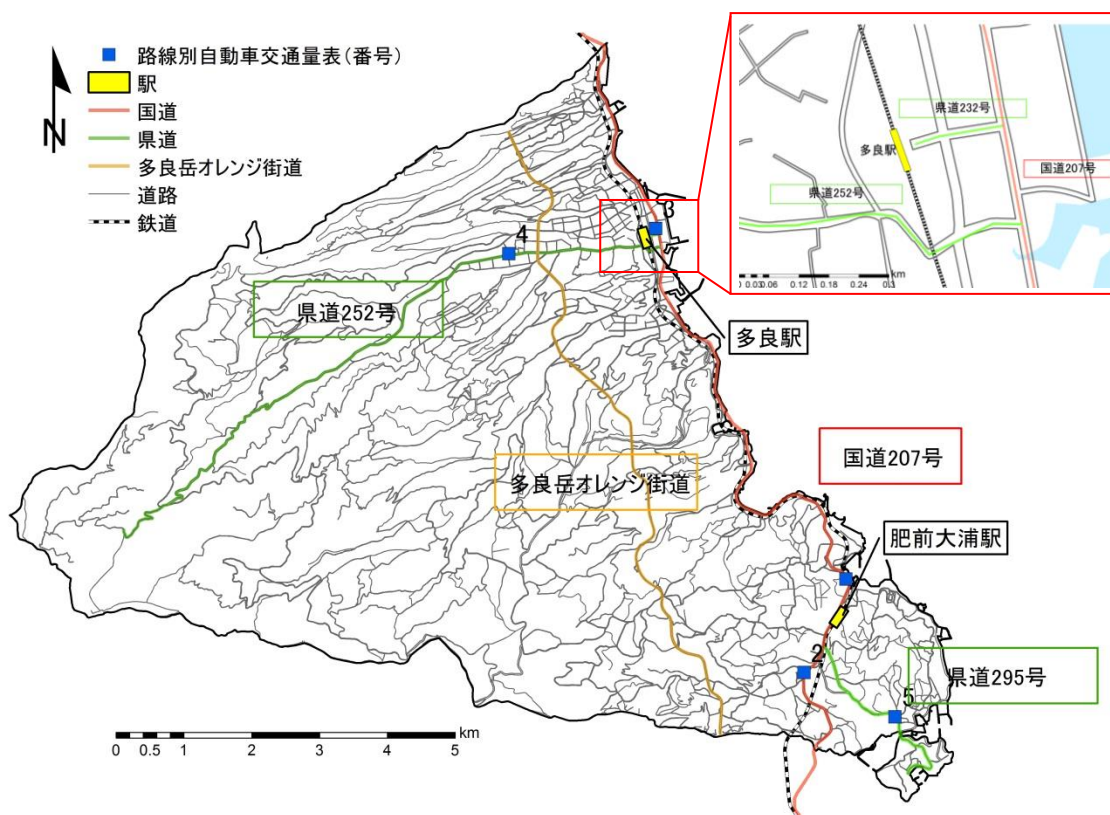
鉄道は東側の有明海に面して JR 長崎本線と一般国道 207 号が並行して敷設している。北部には多良駅があり、南部には肥前大浦駅がある。

主要な道路は海岸沿いに一般国道 207 号があり、山間部には多良岳、オレンジ街道、その他は県道が 3 本走っている。

路線別自動車交通量 (台/12h)

番号	路線名	小型車	大型車	合計	観測カ所
1	一般国道207号	5290	1300	6590	藤津郡太良町大字大浦 武藤まんじゅう店
2	一般国道207号	3784	1099	4883	藤津郡太良町大浦 前田橋付近
3	多良停車場線(県道232号)	178	6	184	藤津郡太良町大字多良 多良駅前
4	多良岳公園線(県道252号)	705	36	741	藤津郡太良町大字多良 ひでしま酒店前
5	竹崎上田古里線(県道295号)	2288	95	2383	藤津郡太良町大字大浦字道越507

道路交通センサス (H22)



道路網図

2 住民の移動状況

住民の主な移動手段は3台に2台の割合で、普通乗用車もしくは小型乗用車である。

また住民の移動は町内だけでなく、周辺自治体とも活発であり、主に佐賀市や鹿島市、武雄市間での移動が多い。

太良町の自家用車保有台数

	普通乗用	小型乗用	その他
自家用車	1,088	1,488	953
事業用	0	3	
計	1,088	1,491	953
合計(台)	3,532		

出典：国土交通省九州運輸局 HP
市町村別車両数統計（G表）

太良町の通勤地、通学地別人口

単位：人

総数(従業地・通学地)	常住地による15歳以上就業者数	自宅で従業	自宅外の自市区町村で従業	他市区町村で従業	県内他市区町村で従業	他県で従業	不詳
5640	5160	2076	1666	1415	951	418	3

常住地による15歳以上通学者数	自市区町村へ通学	他市区町村へ通学	県内他市区町村へ通学	他県へ通学	不詳
480	149	330	297	26	1

資料：平成22年国勢調査 小地域集計

第18表 常住地による従業地・通学地、男女別

15歳以上就業者数及び15歳以上通学者数

太良町の利用交通手段別人口

単位：人

総数(利用交通手段)	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車
3561	221	372	28	25	2780

ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他	不詳
1	22	197	38	70

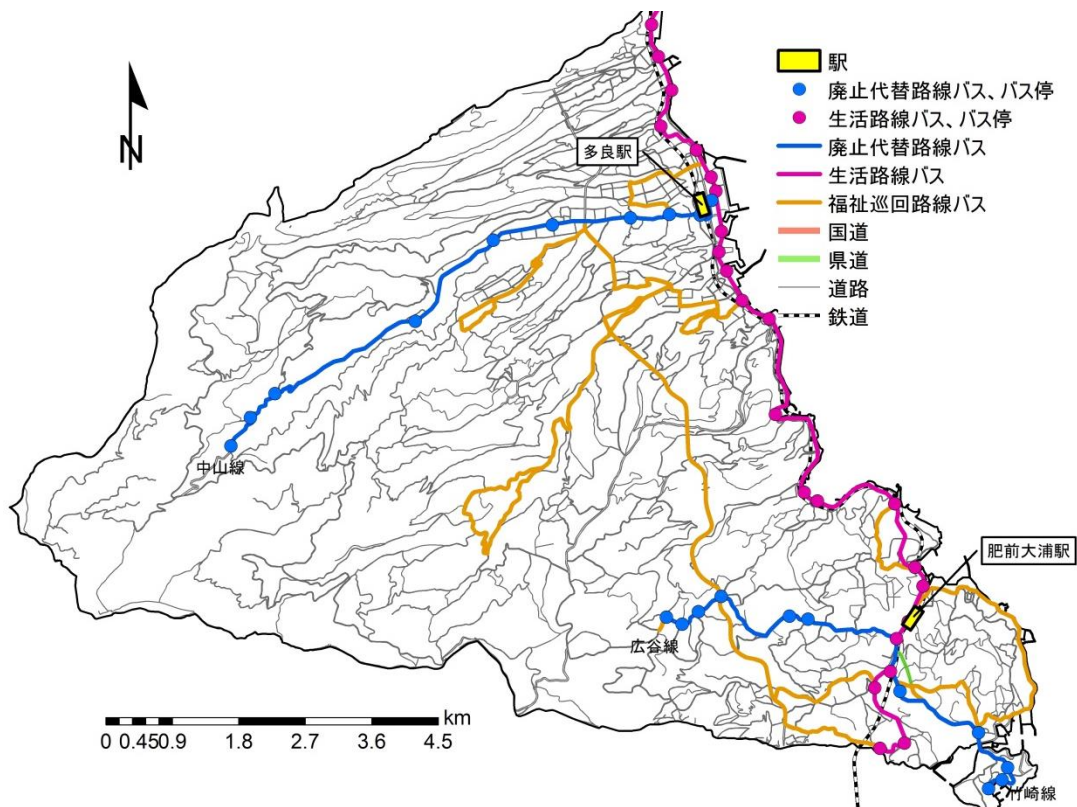
資料：平成22年国勢調査 小地域集計

第19表 利用交通手段、男女別15歳以上

自宅外就業者数及び通学者数

3 公共交通運行状況

太良町で運行する公共交通の路線は以下のとおりである。



公共交通運行の道路・鉄道網図

(1) 鉄道

鉄道は JR 長崎本線が国道 207 号に並行して走っており、北部に多良駅、南部に肥前大浦駅がある。

多良駅

長崎本線（上り） 普通 14 便

長崎本線（下り） 普通 17 便

肥前大浦駅

長崎本線（上り） 普通 12 便

長崎本線（下り） 普通 10 便



多良駅



肥前大浦駅

(2) 路線バス

路線バスは鹿島市に本社を置く祐徳バス株式会社 1 社が運行している。このうち北の鹿島市と南の県界まで走る生活路線バスは太良線の 1 路線で、1 日約 40 便がほぼ毎日運行している。

また枝線である廃止代替路線バスは、中山線・竹崎線・広谷線の 3 路線であるが、便数は中山線 6 便、竹崎線 15 便、広谷線 2 便と少ない。

その他関連事業者として、長崎諫早市の営業所から県界まで運行している長崎県営バスがある。



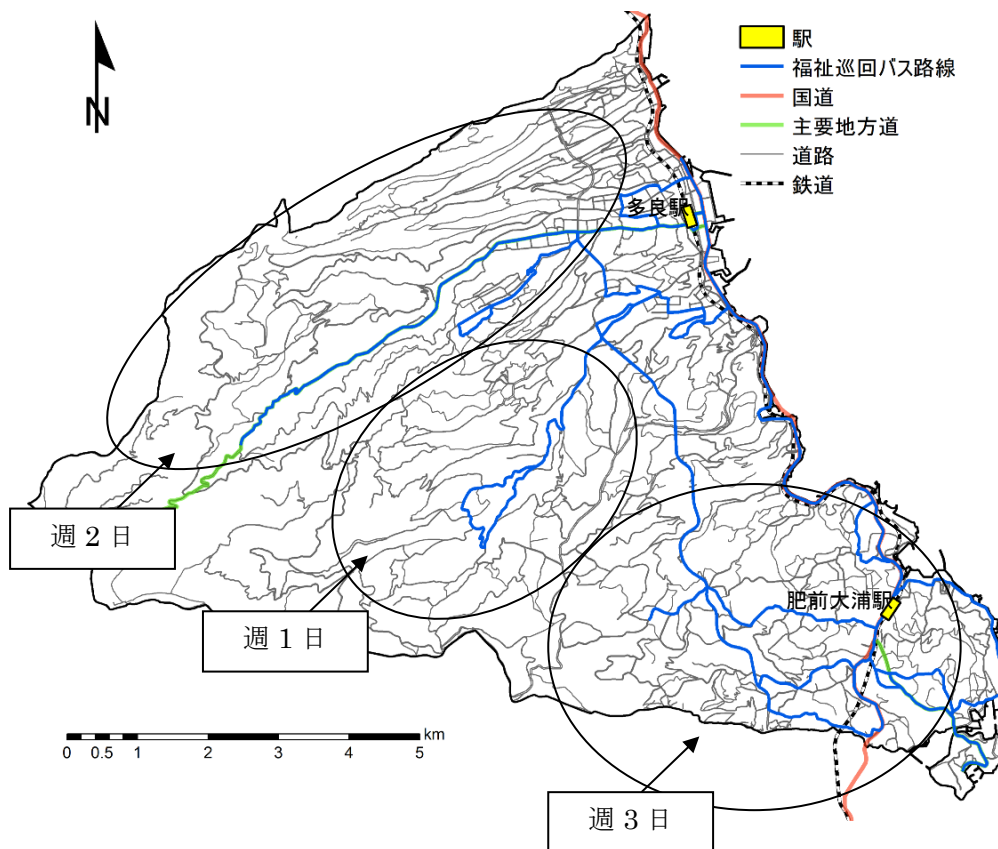
生活路線バス（道の駅太良前）



廃止代替路線バス（中山線大川内付近）

(3) 福祉巡回バス

福祉巡回バスは太良町役場の委託で社会福祉協議会が運行している。火曜日から土曜日までの運行であり、地区によって週1回から3回運行している。運行区間は、利用者近くのバス停としおさい館の間であり、途中の乗車・下車はできない。



福祉巡回バスの路線網図（平成26年12月現在）

福祉巡回バスの利用者数
（単位：人）



福祉巡回バス（帰り便）

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
4月	307	311	284	271
5月	291	264	296	243
6月	313	278	318	320
7月	347	295	310	328
8月	302	249	233	266
9月	283	293	264	240
10月	314	326	330	259
11月	308	303	266	232
12月	276	258	267	194
1月	257	266	267	194
2月	274	297	297	183
3月	297	269	294	246
合計	3,569	3,409	3,426	2,976

(4) タクシー

町内に営業所を置くタクシー事業者として馬場観光タクシー有限会社1社がある。営業所は多良地区と大浦地区にそれぞれ1カ所ずつあり、タクシー3台で営業している。

その他町内に営業権を持つタクシー事業者としては、鹿島市に営業所を置く有限会社再耕庵タクシーがある。

(5) 太良町の地域公共交通にかかる維持費・事業費

太良町が負担している事業費は次に示すとおりである。

事業費負担の対象は、祐徳バスの太良線と廃止代替路線、社会福祉協議会の福祉巡回バスである。

祐徳バスと社会福祉協議会への補助金支給額

単位：千円

運行事業者	路線名	年度	収入(運賃等)	支出	差	③の負担の分担			
			①	②	②-①=③	国庫	県費	鹿島市	太良町
祐徳バス	太良線	H28	13,491	28,714	15,223	2,070	2,177	4,888	6,088
		H27	13,518	26,287	12,769	2,041	1,993	3,890	4,845
		H26	13,848	26,683	12,835	1,960	2,023	3,942	4,910
		H25	15,079	29,308	14,229	1,834	1,998	4,630	5,767
	廃止代替路線	H28	510	5,973	5,463	—	818	—	5,463
		H27	440	5,925	5,485	—	813	—	5,485
		H26	733	5,957	5,224	—	816	—	5,224
		H25	852	5,829	4,977	—	817	—	4,977
社会福祉協議会	H28	—	—	—	—	—	—	1,139	
	H27	—	—	—	—	—	—	1,205	
	H26	—	—	—	—	—	—	1,216	
	H25	—	—	—	—	—	—	1,378	
計	H28	—	—	—	2,070	2,995	4,888	12,690	
	H27	—	—	—	2,041	2,806	3,890	11,535	
	H26	—	—	—	1,960	2,839	3,942	11,350	
	H25	—	—	—	1,834	2,815	4,630	12,122	

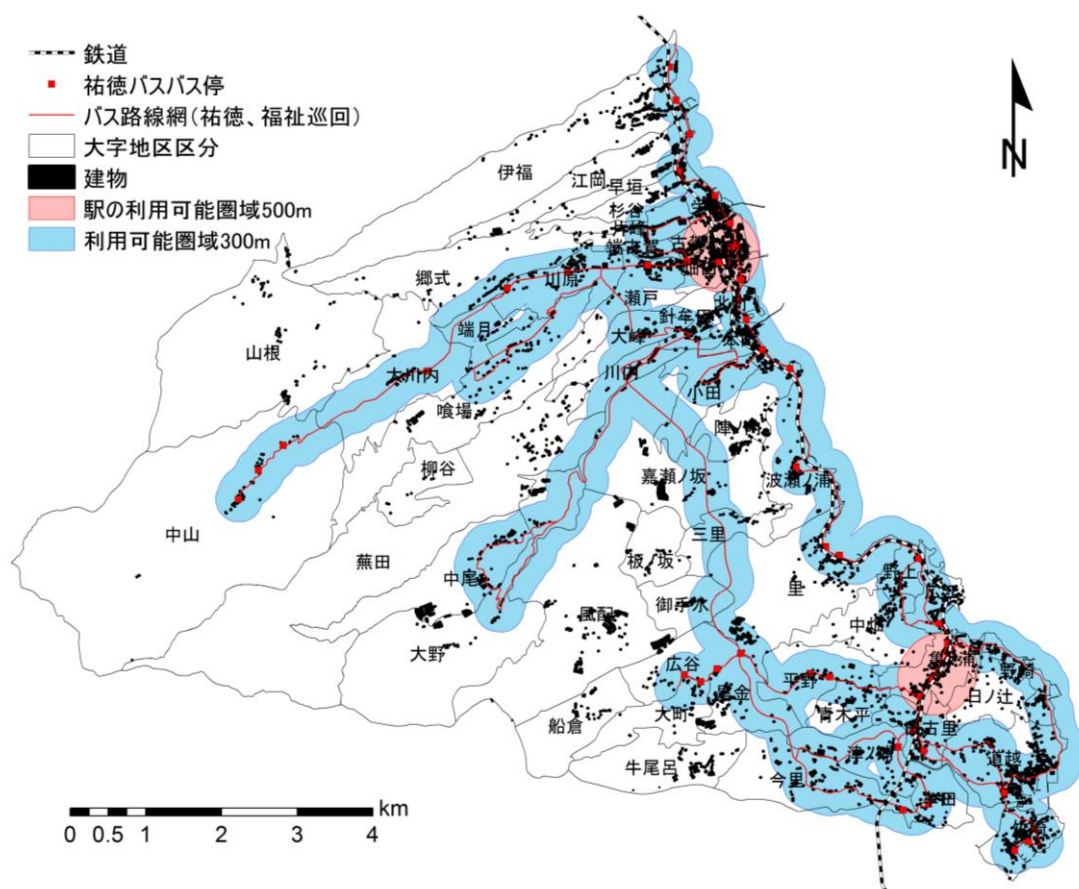
資料：太良町

4 交通空白地

交通空白地の設定としては、駅から直線距離 500m より以遠の地域と、祐徳バスの生活路線バスと廃止代替路線バスはバス停から直線距離 300m より以遠の地域とした。福祉巡回バスは路線から 300m より以遠の地域とした。

人口が多く集まっている栄町、油津、古賀、畑田、道越、竹崎は交通可能圏域内に入っている。畑田と道越の一部で人口が多い地域の一部に交通空白地がある。

中山間部は 30 人以下の集落が交通空白地になっている。



バス 300m 圏域、駅 500m 圏域図

2-3 住民の意識

1 調査別に見た住民意識の特徴

住民の意識を把握するために下記の調査を実施した。

住民意識調査の概要

調査名	調査時期	調査内容
住民アンケート調査	平成28年12月～ 平成29年1月	2,838票配布、1,052票回収
乗降調査	平成28年12月～ 平成29年1月	〈JR乗降調査〉 利用者399人に配布もしくはインタビュー 調査票回収数:126票 〈祐徳バス乗降調査〉 利用者72人に配布もしくはインタビュー 調査票回収数:52票 〈社会福祉協議会バス乗降調査〉 利用者39人にインタビュー 調査票回収数:39票
意見交換会	平成29年7月～9月	9団体との意見交換



JR 乗降調査



意見交換会

住民の意識を把握するために、アンケート調査と乗降調査、意見交換会にて把握できた意見を交通手段別にまとめた。【資料編参照】

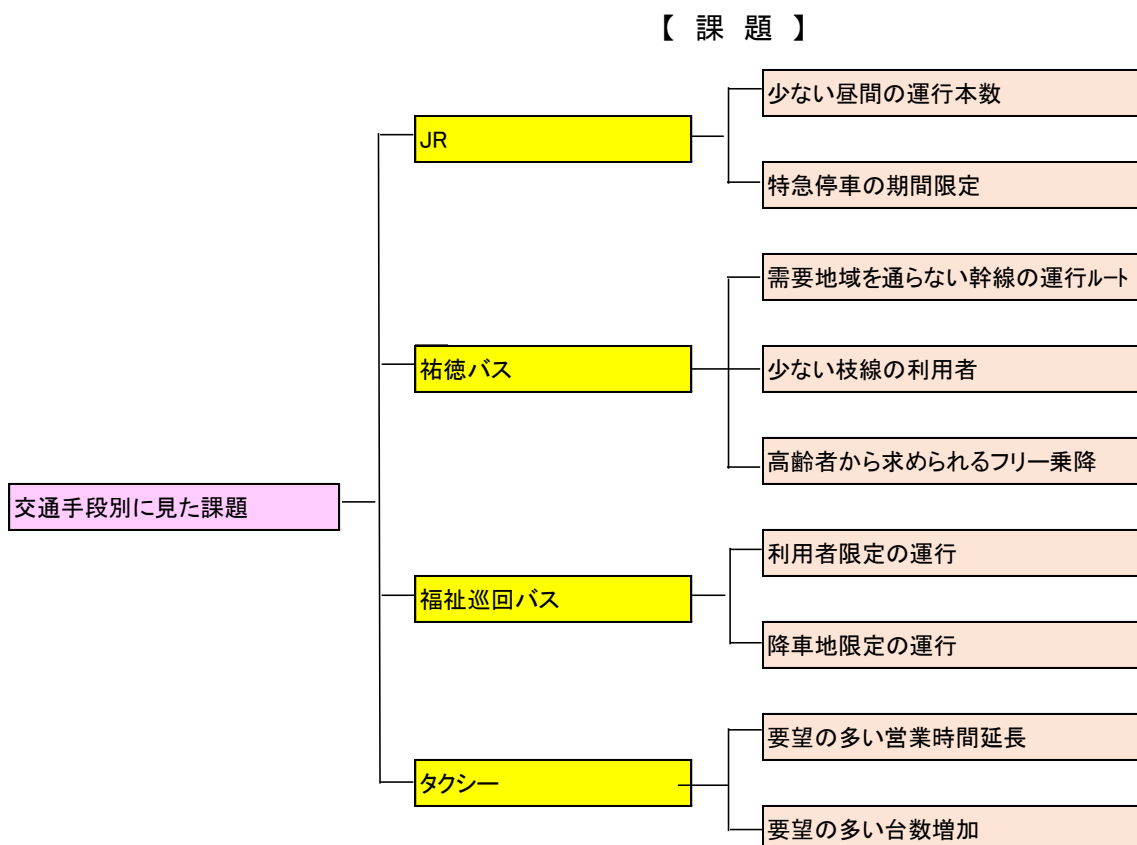
交通手段別の主な意見

交通手段	主な意見の種類	主な意見
JR	運行ルート、運行時間	「全体的に増便してほしい」、「特急の便を増やしてほしい」という声が全体的に多く聞かれた
	路線バス、JRとの連絡	「電車とバスの接続を良くしてほしい」、「駅からバス等をもっと出してほしい」
	駅舎の環境	トイレの清掃、駐輪場の整備を求める声についてはアンケート調査と乗降調査にて多く聞かれた
路線バス	運行ルート、運行時間	「朝、昼、夕でそれぞれ増便してほしい」、「駅から海水浴場まで、野崎や竹崎までの直行便がほしい」という意見が多い
		「集落の中まで路線を延長してほしい」という声は全体的に多く聞かれた
	路線バス、JRとの連絡	「生活路線と廃止代替線の時刻表を合わせて接続を良くしてほしい」、「電車とバスの接続を良くしてほしい」
	バス停環境、位置	「バス停が遠くて不便」という意見が多い
「バス停がボロボロで環境が悪い」という意見もある		
コミュニティバス		全体的に賛成の意見が多く「あったらきっと助かる」、「つくってほしい」など期待を込めた意見が多い
予約型乗合タクシー		全体的に賛成の意見が多く「運行してほしい」、「非常に助かる」という声がよく聞かれた
タクシー		「料金が高い」など料金形態の見直しを求める声が多く聞かれた。料金が高いということから、補助金やさらなるタクシー券の配布をお願いする声もあった
		20時以降にタクシーに乗れないことから、緊急時の交通手段を求める声が多く聞かれた
		事業者の間では代行タクシー導入への要望が強い
福祉巡回バス		「しおさい館利用者だけでなく、他の施設へも行けるようにしてほしい」という声が多く、乗降調査だけでなくアンケート調査でも聞かれた
		福祉巡回バスの利用者からは「できれば朝7時頃には太良病院に着くようにダイヤを組んでほしい」という要望が多く聞かれた

第3章 地域公共交通の課題

3-1 公共交通手段別に見た課題

太良町における地域公共交通の課題は、交通手段別に分けると以下のように整理できる。



1 JR

(1) 少ない昼間の運行本数

①昼間から夕方にかけての運行本数が少ない

多良駅の 13 時～16 時における一時間あたりの平均運行本数は約 0.5 便である。16 時台に多良駅に特急が停車するが、乗車することができない。住民意識調査では増便を望む声が多かった。

さらなる JR の利便性の向上を目的として 16 時台の特急を利用できるようにしたり、全体的に運行本数を見直すことが望まれる。

また通勤通学ラッシュの時間帯においても運行本数が少ない。通勤通学時は上り 1 便、下り 1 便のみ停車するため、乗り遅れると始業時間に間に合わない。

乗降調査では学生から便数を増やしてほしいとの要望があった。通勤通学の時間帯においても便数の見直しが望まれる。

(2) 特急停車の期間限定

①特急列車についての情報伝達不足であり、期間限定であるため利用しにくい

10 月～3 月まではカキや竹崎カニの旬を迎えるため、観光客のために特急列車が走るが、博多駅の時刻表には太良行きの特急についての情報が記載されていない。さらに便数が半年単位で増えたり減ったりするため、利用者にとってはパターンを把握しにくい。

特急の時間帯は昼食に間に合う 11 時頃到着し、帰りは 15 時発とゆとりを持った時間設定になっているため、さらに情報提供を行えば、観光客の増加が期待できる。

またアンケート調査や乗降調査、意識調査では電車の数が少ないとの意見を多く聞いたため、年間を通して特急停車が利用できることが望まれる。

2 祐徳バス

(1) 需要地域を通らない幹線の運行ルート

① 幹線のルートと需要が合っていない

現在、大浦地区の生活路線バスは、肥前大浦駅から国道 207 号を通過して南へ行くルートであり、住民や観光客が集まる旅館街へは行かないが、意識調査の中で、旅館街周辺の住民や観光客のために、肥前大浦駅から大浦中学校方面（北東）へルートを変更して、南の旅館街の方へ来てほしい、という強い声が聞かれた。また、長崎県営バスの肥前大浦駅までの乗り入れの要望があった。

祐徳バスは旅館街方面のルートの設定、長崎県営バスは肥前大浦駅まで乗り入れができるのか、互いに連携するように運行を検討する必要がある。

(2) 少ない枝線の利用者

① 広谷線は 1 日 1 本の運行であり往復の足として利用できない

枝線の中山線、広谷線、竹崎線の利用者は少なく、利用者ゼロの便も少なくない。

広谷線に関しては、1 日の運行便数が往復で計 2 本であり、住民の交通手段としてほぼ利用ができない。広谷地区の人が利用できるように便数やルートの設定、発着時刻等全体的に運行形態を見直す必要がある。

② 枝線は廃止予定である

枝線は県と太良町の補助金で運行がされているが、平成 30 年度までで県の補助金の打ち切りが予定されており、枝線の 3 路線（中山線、広谷線、竹崎線）存続が課題となっている。

つまり今後、枝線付近に住んでいる町民の移動手段がなくなる可能性があり、枝線に変わる代替交通手段の確保が必要である。

(3) 高齢者から求められるフリー乗降

祐徳バスはバス停での乗り降りが基本であるが、平成 27 年時点で約 3 人に 1 人が高齢者である。バス停とバス停が離れて設置されているところでは、バス停まで向かう距離が障害になっているため、祐徳バスの路線上にフリー乗降を検討することが望まれる。

3 福祉巡回バス

(1) 利用者限定の運行

①しおさい館利用者に限定されている

福祉巡回バスの利用者は、しおさい館を利用する人限定で無償であるが、意識調査では、一般の人が利用できるようにしてほしいとの声も聞かれた。利用者の条件の見直しが求められている。

(2) 降車地限定の運行

①しおさい館のみに降車地が限定されている

しおさい館のみで降車を認めているが、「その先の施設でも乗降できたらよい」という声が多く聞かれた。施設は太良病院やエレナ（スーパーマーケット）等である。その場合、「有料であっても構わない」との意見が多く聞かれた。乗降できる箇所を見直す必要がある。

また、現在利用している人は無料でしおさい館まで来ており、仮に有料になった場合はしおさい館の利用者が減少する可能性もある。しおさい館まで無料にし、その先にある施設への利用は有料にするなど、料金の設定については慎重に検討する必要がある。

4 タクシー

(1) 要望の多い営業時間延長

①営業時間が短い

町内唯一のタクシー業者である馬場観光タクシーは 20 時までの営業である。

町民は 20 時以降の緊急時や、移動手段を持たない高齢者、また陣痛がきた妊婦は、すぐに移動できる交通手段がないため不安な思いをしているとの声を聞く。さらに旅館組合では 20 時以降にタクシーがないため、22 時くらいまで営業時間を延長してほしいとの声を聞く。

馬場観光タクシーが営業時間の見直しを行うことが望まれる。

(2) 要望の多い台数増加

②台数が少ない

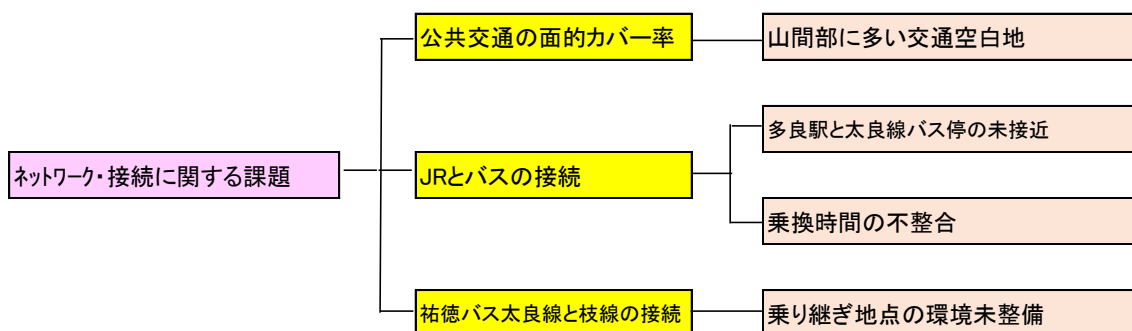
馬場観光タクシーの常時待機車両台数は、多良地区に 2 台、大浦地区に 1 台、計 3 台である。社員の高齢化が進み、社員が不足しているとのことである。

町民からは、「タクシーを呼ぶと、タクシーが来るまでに 20 分から 30 分程度かかり、来るまでに時間を要し、すぐに来てくれない」との声を聞く。さらに旅館組合では「台数が少なく来るまでに時間がかかるため、台数を増やしてほしい」との声を聞く。

馬場観光タクシーがタクシー台数の見直しや人材確保の検討、町民がタクシーを利用する機会が増えるような取り組みを行うことが望まれる。

3-2 ネットワーク・接続に関する課題

【 課 題 】



1 公共交通の面的カバー率

(1) 山間部に多い交通空白地

現在の大型車両で行くことができる道路が限定されていること、JRの高架の高さ等の問題により集落内まで運行できていない。このため、国道207号沿いであっても交通空白地となっている地域がある（伊福や里など）。主に山間部を中心に交通空白地が多い。

交通空白地へ入っていけるような運行形態の変更や、車両の大きさを検討をする必要がある。

2 JR とバスの接続

(1) 多良駅と太良線バス停の未接近

多良駅には駅前にバス停がなく、最も近いバス停は約 150m 東に歩いて中山線佐賀銀行前から、またはさらに 50m ほど先の太良線太良病院前で乗車する必要がある。接近がうまくいっていない理由としては、多良駅付近の利用者が少ないこと、および駅前が狭いため乗り入れが難しいためである。

バスが駅まで乗り入れができるような、車両の見直しや駅舎およびその周辺の再開発、バス停の位置の見直しが求められている。



(2) 乗換時間の不整合

JR の発着時刻と祐徳バスの発着時刻が合っておらず利用しづらい。

例えば太良の中山から鳥栖に向かうものとして時刻表を見てみると、朝の通勤時に、中山線を利用し、多良駅前バス停に 7 時 24 分に到着するが、多良駅発の電車は 2 分後に鳥栖方面に向かって発車する。このように 2 分で駅まで行くことは不可能に近い。

また多良駅から最も近い多良駅前に着く路線は中山線のみで、それも午前中は 7 時台に 1 便だけである。

さらに肥前大浦駅では、竹崎から鳥栖方面へ向かうものと仮定すると、竹崎から肥前大浦駅前まで祐徳バスの竹崎線を利用して、肥前大浦駅に 7 時 25 分に着くと鳥栖行きの電車は既に発車している。代わりに 7 時 42 分発の肥前山口行きの便しかないため、肥前山口で乗換が必要である。

多良駅では多良駅からバス停までの距離が遠く、乗り継ぐ時間が短すぎるのが問題であり、時間に余裕を持った運行ができるように時刻表の見直しをされる必要がある。

また肥前大浦駅ではバスが到着後に鳥栖行きと肥前山口行きの電車が発車する工夫が必要であり JR への要請や町内で検討が必要である。

なお乗換時間の不整合については、県界における長崎県営バスと祐徳バスとの間でもみられる。

多良駅と

太良病院前バス停の時刻表

	〈JR〉多良駅		〈路線バス〉 太良病院前バス停	
	上り	下り	上り	下り
3		25		
4				
5	49	30		
6	27	27	40 55	
7	26 52		55	09 23
8	46	03	45	27
9	33	04	18 40	30 47
10	35	30	45	47
11	05	05	55	
12		49	01 50	04 15 55
13			30	42
14	16		55	
15	04	04 27		19
16			25 53	52
17	16	43		05
18	26	43		27
19	28	14 56		
20	19	52		
21	15	50		
22				
23	25			

・青は土曜日は休み
・赤は10月～3月まで期間限定

肥前大浦駅と

肥前大浦駅前バス停の時刻表

	〈JR〉肥前大浦駅		〈路線バス〉 大浦駅前バス停	
	上り	下り	上り	下り
3				
4				
5	40	40		
6	18	09 39		
7	05 42		22 47 40	
8	32	17	06 29	42
9	24		03 45	
10			03	02
11			22 46	
12				19
13		05	10 28	57
14	02			
15		42	52	34
16			38	
17	03	58	27	07
18	14	59		40
19	14			
20	56	09		
21		12 59		
22				
23	14			

広江方面
中山方面
広江、球場前方面
県界方面

祐徳バス県界バス停と

長崎県営バス県界バス停の時刻表

	〈祐徳バス〉 県界		〈長崎県営バス〉 県界	
	上り	下り着	上り着	下り
3				
4				
5				
6				34
7	20		55	19 49
8	25	47	25 55	19 49
9	20			49
10	25	07	55	
11	35	07	55	19
12		27	55	19
13	10		55	49
14	35	02		49
15		37	35	
16	05		25	19
17	50	12	55	19
18	50	44		49
19				
20			21	
21			21	
22				
23				

備考)長崎県営バスは太良町に向かう方向を上りとした

3 祐徳バスの太良線と枝線の接続

(1) 乗り継ぎ地点の環境未整備

本線の太良線と枝線の中山線、広谷線との乗り継ぎ地点となっている球場前バス停や竹崎入口バス停は、屋根がない等、待合い環境としては良くない。また枝線から本線のバス停まで来ても、バスが車での待機時間が長く、乗り継ぎ地点としての機能を果たせていない。

待合い時間を適切な時間内にし、快適にバスを待てる環境の整備や清掃を行う必要がある。

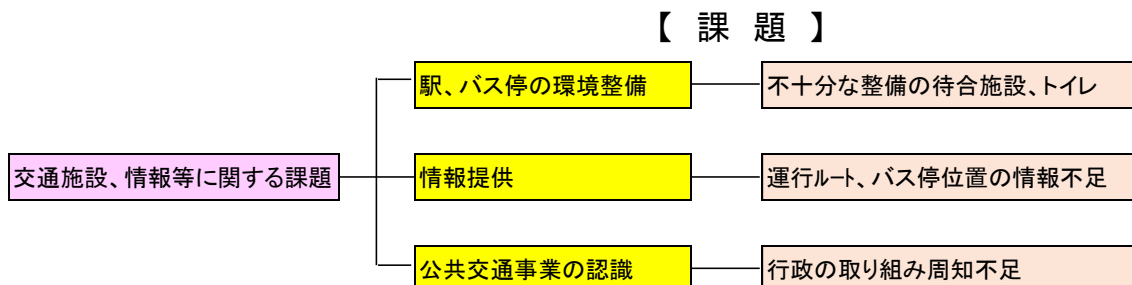


乗り継ぎ地点となっている球場前バス停



乗り継ぎ地点となっている竹崎入口バス停

3-3 交通施設、情報等に関する課題



1 駅、バス停の環境整備

(1) 不十分な整備の待合施設、トイレ

JR 駅前での乗換地点は、太良線と枝線の上に 3 か所ある。多良駅付近では太良線と中山線、肥前大浦駅前では太良線と広谷線、太良線と竹崎線である。肥前大浦駅前では駅舎を待合施設として利用できるが、多良駅に近い中山線多良駅前では待合施設が近くにない。

また駅舎に関しては多良駅、肥前大浦駅の両方でトイレの整備（水洗化等）を要望する声が強かった。利用者増には清潔で快適な空間を提供することが望まれる。

2 情報提供

(1) 運行ルート、バス停位置の情報不足

平成 28 年度に行ったアンケート調査では、2142 人中 246 人（11%）の人がバス停に関する情報が曖昧、または分からないと回答した。

福祉巡回バスについては運行ルート図・時刻表が整備されていない。また期間限定の特急列車の情報は博多駅に掲載されていない。さらに観光客(外国人を含む)に配慮した情報案内等がない。このように情報の発信不足・掲載不足等であり、全世帯に町内の公共交通について情報の提供を行う必要がある。

3 公共交通事業の認識

(1) 行政の取り組み周知不足

平成 28 年度に行ったアンケート調査では、2,142 人中 1,202 人（56%）の人が「バスに行政からの補助金を使用されていることについて」、「よく分からない」、「全く知らなかった」と回答している。

公共交通に税金が使用されていることを住民が知り理解すれば、「私のバス」という意識が醸成されていくと考えられる。

また、時間、場所、方法等適切な情報提供は、「私は公共交通を利用できる」という日常生活において安心感が生まれる。利用者にとって分かりやすい情報提供は必要である。

太良町ホームページや試乗会、コミバスの日等アピールとなるようなイベントを利用しながら、様々な情報提供を行っていく必要がある。

第4章 計画の基本的な方針と目標

4-1 公共交通が果たすべき役割

1 移動制約者^{※1)}の移動手段の確保

JRの主な利用者は学生や観光客であり、祐徳バスの利用者は国道207号沿いの町民が利用している。福祉巡回バスの利用者は、しおさい館を利用するために、ある一定の高齢者が利用している。今後も移動手段を確保・維持していくことは、地域公共交通の果たすべき重要な役割である。

また、山間部の交通空白地に住んでいる人に対してや、今のところ公共交通の利用が難しい高齢者、様々な身体的制約を受ける障がいのある方や妊産婦、子供にとって安全な移動手段の確保は、生活の質の向上と経済の活性化に繋がるため公共交通が果たすべき役割は大きい。

※1) 移動制約者

高齢者・障害者よりは広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す

〈バリアフリー・ユニバーサルデザイン 「国土交通省中国地方整備局」〉

2 地域の活性化

太良町は、カキや竹崎カニ等、食に関する観光業が盛んである。自然に関しては、多良岳山系を有し、月の引力がみえるまちとしてキャッチコピーを掲げるなど自然資源が豊かである。

交通幹線については、町内に鹿島市と長崎県へ至るJRと国道207号がある。

地域公共交通の整備は、さらに周辺自治体とのつながりを強くし、また観光客を増加させるなど人の動きを活発にする。このことにより地域が活性化することになる。

4-2 地域が目指すべき将来像

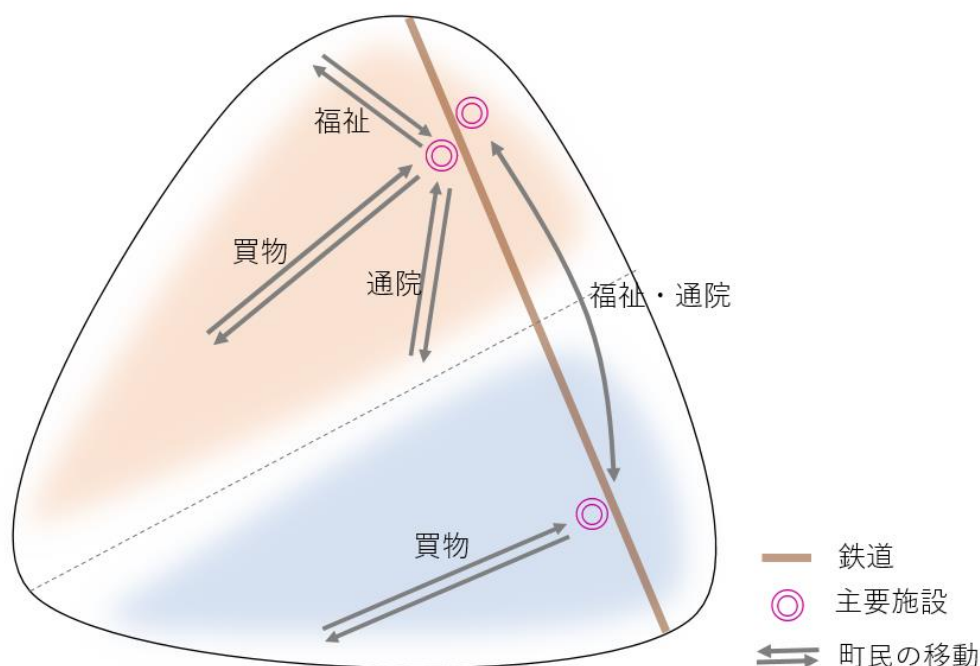
太良町の最上位計画である「第4次太良町総合計画」では、基本目標のひとつとして「住みたいと思える生活基盤づくり」を掲げ、「道路交通網の充実」を進めるとしている。

「太良町まち・ひと・しごと創生総合計画」では、基本目標のひとつに「時代に合った地域づくり」を掲げ、「身近な移動手段の確保」を進めるとしている。

また、住民意識調査（アンケート調査、乗降調査、意見交換会）の結果をみると、「太良町は公共交通の利用ができない地域が多く、このままでは近い将来、買い物にも行けなくなる高齢者が増えるだろう」という主旨の意見が多く聞かれた。

前項で示した「公共交通が果たすべき役割」および上記の上位計画・関連計画の目標や住民の意見を総合的に考え、本計画における“地域が目指すべき将来像”を以下のとおりとする。

地域が目指すべき将来像	みんなが住みたくなる公共交通の実現
-------------	-------------------



4-3 取組の方向性

1 主な利用者「高齢者」、「観光客」、「学生」を考慮した交通網の形成

自家用車利用の依存が高い中、地域公共交通の取り組みを進めるにあたり、ある程度ターゲットを絞る必要がある。これまでの、アンケート調査、乗降調査、意見交換会などにより、「高齢者」、「観光客」、「学生」については、新しい公共交通の利用の見込みがあると考えられる。

2 定時定路線を基本とした交通網の形成

まず、路線バスの廃止代替路線（中山、広谷、竹崎）及び福祉巡回バスのルートをベースとし、JRや生活路線バス（太良線）との接続を考慮した、各地区と主要施設を結ぶ路線の形成を目指す。

なお、諫早市への移動の利便性向上を図る。

交通空白地となる地区については、新たな交通手段等を検討する。

4-4 計画の目標

1 目標

●目標1 地域のくらしを支える公共交通の形成

廃止代替路線と福祉巡回バスを見直し、定時定路線のコミュニティバスを運行する。このコミュニティバスをはじめとする公共交通により町内の医療機関や商業施設等の主要施設に行きやすい公共交通網を形成する。定時定路線でカバーできない地区（交通空白地）については新たな移動手段等を検討する。

●目標2 みんなが分かりやすく使いやすい公共交通の形成

町の広報(ホームページ、町報等)や各種団体(社会福祉協議会、観光協会等)の情報手段を用い、太良町一体となって地域公共交通に関する情報の発信を行う。これにより、住民だけでなく来訪者等みんながわかりやすく使いやすい公共交通を実現する。

●目標3 観光客をもてなす公共交通の形成

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。

2 数値目標

		現状	目標(平成34年度)	備考
利用者数	コミュニティバス	枝線バス 6.3人/日 (祐徳バス:中山線、 広谷線、竹崎線)		
		福祉巡回バス 11.4人/日		
	タクシー			
	満足度			太良町第4次総合計画: 8.9%(H22) →15.0%(H31)

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

(1) 地域路線の整備と運行

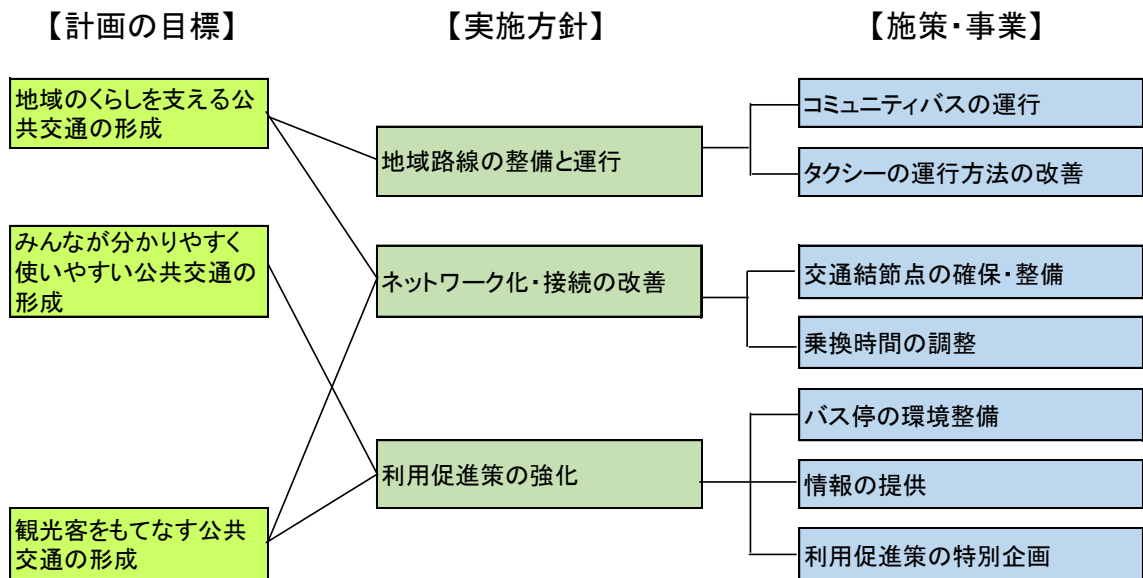
目標「地域の暮らしを支える交通の形成」を実現するために、太良町内の各地区と結ぶ地域公共交通を整備していく。

(2) ネットワーク化の接続の改善

目標「地域の暮らしを支える公共交通の形成」を実現し、かつ目標「観光客をもてなす公共交通の形成」を図るために、広域的な交通網でもある幹線交通を地域交通との結節点を確保し、かつ利用しやすい乗換時間であるよう調整を行う。

(3) 利用促進策の強化

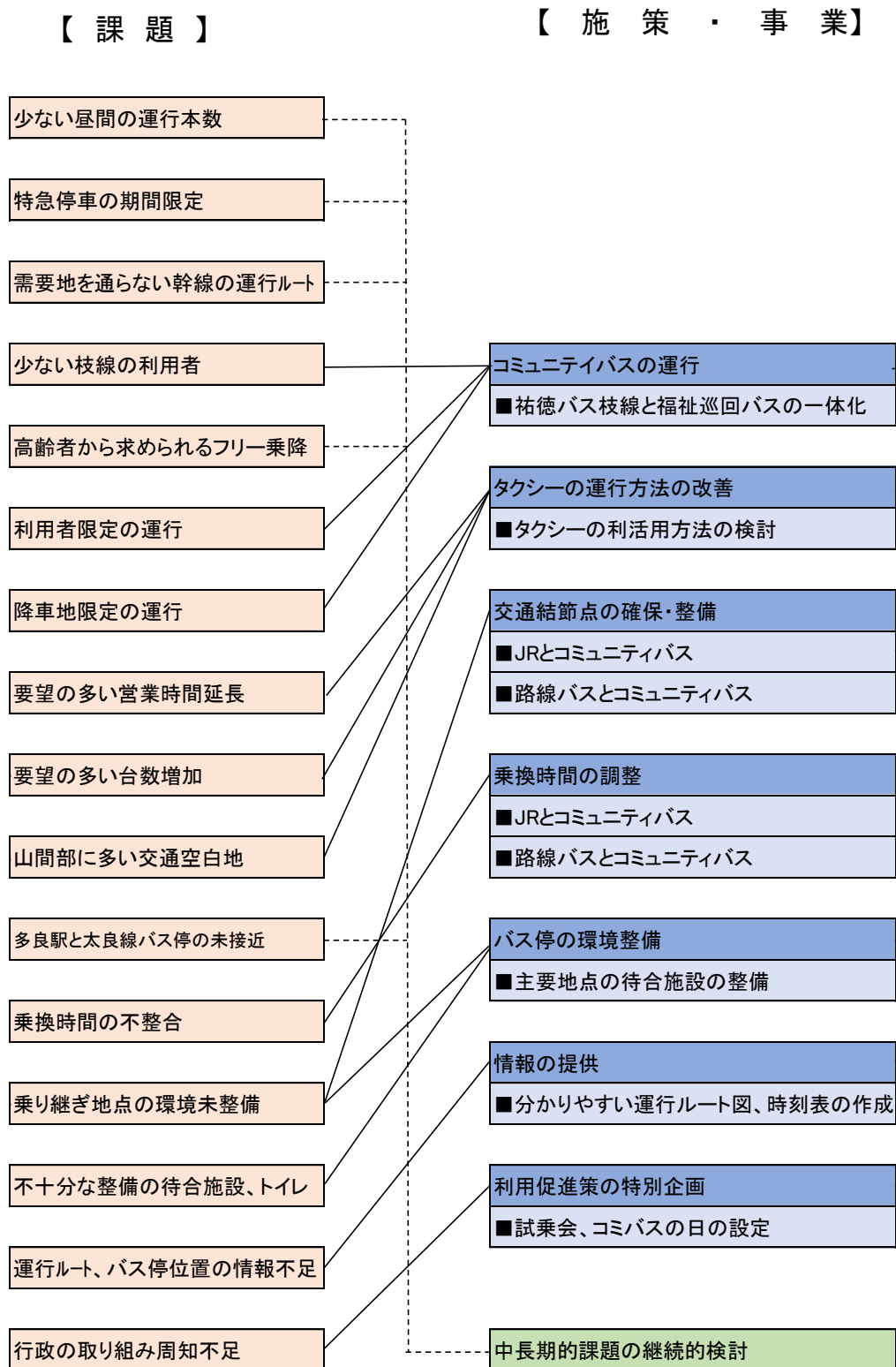
目標「みんなが分かりやすく使いやすい公共交通の形成」を実現するためにも、目標「観光客をもてなす公共交通の形成」を実現するためにも、公共交通を利用しやすい環境を整え、地域内外の人に公共交通に関する情報を分かりやすく伝えるように努める。



計画の目標、実施方針、施策・事業の対応図

2 課題と施策・事業との対応

「第3章 地域公共交通の課題」で示した課題と施策・事業の対応を以下に示す。



課題と施策・事業の対応

3 運行計画の概要

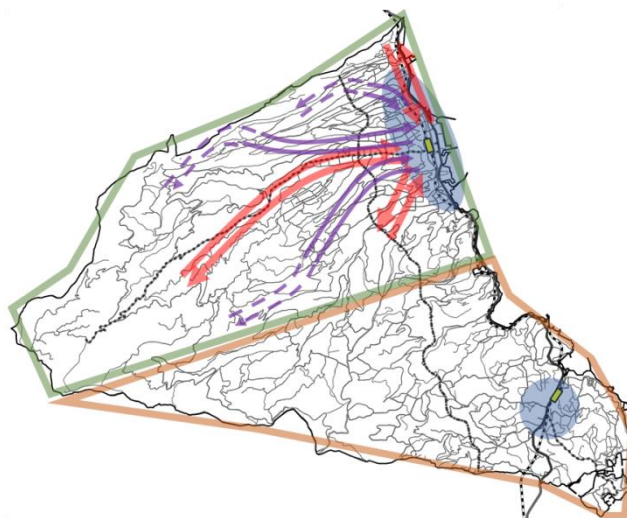
〈中型コミュニティバス：しおさい館便〉

運行形態の概要 : 各地区からしおさい館へ利用者を運ぶ
エリア : 多良地区、大浦地区
便数 : 1日各エリア1往復（午前8時半、午後14時半）
運行日 : 月～土

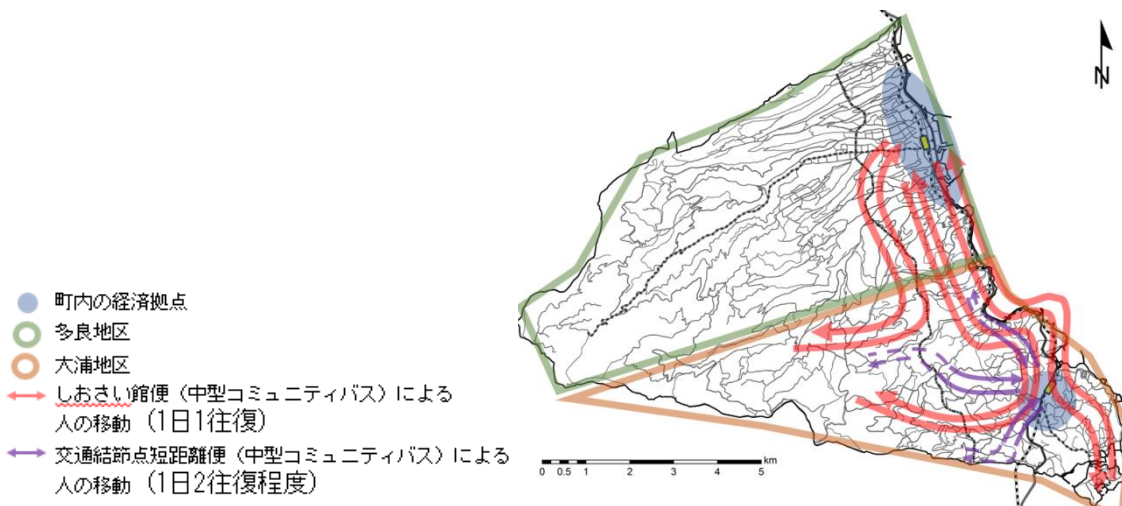
〈小型コミュニティバス：交通結節点行き便〉

運行形態の概要 : 極力交通空白地を無くすように、しおさい館便を運行しない山間部から、交通結節点まで利用者を運ぶ
エリア : 多良地区、大浦地区
便数 : 1日各エリア2往復程度（7時から18時）
運行日 : 月～土

月、水、金



火、木、土



5-2 地域路線の整備と運行

1 コミュニティバスの運行

(1) 施策・事業

① 祐徳バス枝線と福祉巡回バスの一体化

太良町内には集落内まで入って来て、誰でも利用できるコミュニティバスがない。さらに祐徳バスの廃止代替線は廃止予定である。そこで廃止代替線の代替交通手段として福祉巡回バスと一体化させた誰でも利用可能なコミュニティバスを導入する。新しいコミュニティバスの計画では停車バス停の新設やルートの延長を行う。

なお、本町におけるコミュニティバスは初めての試みであり、運行開始後、十分な情報提供、試乗会等の「体験学習会」を実施する。

コミュニティバス化の概要

	現状		計画	
	祐徳バス 廃止代替線	福祉巡回バス	コミュニティバス	
道路運送法との対応	4条許可 (緑ナンバー)	その他 (白ナンバー)	4条許可 (緑ナンバー)	
車両(定員)	大型バス (40人程度)	中型バス (26人程度)	・中型バス(26人程度) ・小型バス(10人程度)	
路線	3路線 ・中山線 ・竹崎線 ・広谷線	8路線 〈多良地区〉 ・太良線 ・中山線(ショート) ・中山線(ロング) 〈大浦地区〉 ・竹崎・大浦線 ・竹崎・広谷線 ・中尾線・広谷線 ・竹崎線	11路線 1. しろさい館便 〈多良地区〉 ・小田、喰場線 ・中山線(ショート) ・中山線(ロング) 〈大浦地区〉 ・今里・竹崎線 ・竹崎・広谷線 ・中尾・広谷線	2. 交通結節点便 〈多良地区〉 ・片峰・伊福線 ・小田、喰場線 〈大浦地区〉 ・広谷・中尾線 ・竹崎線 ・今里・里線
料金	有料 (距離制)	無料	しろさい便: 無料 交通結節点短距離便: 有料 (定額100円~200円)	
利用者	条件なし	しろさい館利用者	条件なし	
その他				

(2) 施策目標

平成 31 年度中にコミュニティバスの運行を開始する。

(3) 実施主体

太良町がコミュニティバスを運行する。

2 タクシーの運行方法の改善

(1) 施策・事業

① タクシー利活用方法の検討

コミュニティバスを整備したとしても交通空白地を全てなくすことは難しい。交通空白地に対応するためには、狭い道路を走行できる小型車両が必要である。また路線バスのように定時運行ではなく、可能な限り自由に利用時間を決められることが望ましい。これらのことを考えると、タクシーを地域公共交通手段の一つとして考えることができる。

一方、タクシーは人を運ぶだけでなく、物を運ぶ手段としても考えることができる。

現在、国（国土交通省）において、タクシーの公共交通としての利活用に関する調査研究が進められている。また、国内の自治体をみると地域公共交通手段としてデマンド型タクシー（予約型乗合タクシー）を導入するところが徐々に増えている。また要介護者用の移動手段としてだけでなく、高齢者、運転免許返納者に対する対策としてタクシー補助券を配布する自治体もみられる。

以上のような国の動向、周辺市町の動向をみて、本町におけるタクシーの利活用方法を検討していく。

(2) 施策目標

コミュニティバスの運行開始後、その利用状況をみて計画期間（平成30年度～34年度）の間に利活用方針を決定する。

(3) 実施主体

太良町地域公共交通会議及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がタクシー事業者の意見を聞きながら検討を進める。

5-3 ネットワーク化・接続の改善

1 交通結節点の確保と待合施設の整備

(1) 施策・事業

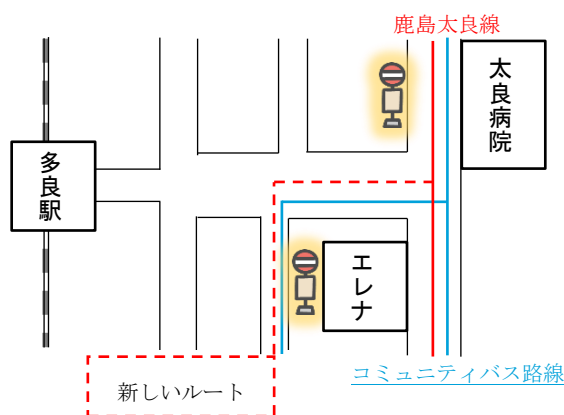
①JR とコミュニティバスの結節点の確保・整備

多良駅前を JR とコミュニティバスの結節点として利用するために、多良駅に近く駐車スペースを確保しやすいエレナ（スーパーマーケット）の裏側にバス停を新設する。またバス停の環境や公衆電話を整備し、利用者が快適に待てるように整備にする。

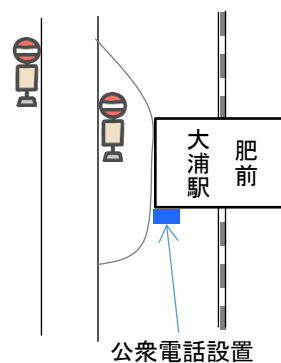
なお、多良駅前をコミュニティバスとの結節点として利用していくためには、現在の道路利用、駐車スペースでは不十分である。そこで球場前バス停、太良病院前バス停の再整備を含め、この一帯を地域の拠点として総合的な再整備を行う方針を検討していく。

②路線バスとコミュニティバスの結節点の確保・整備

路線バスとコミュニティバスとの乗換が必要になる場合があるため、結節点を整備する。現在は太良線の球場前バス停や竹崎入口が結節点として利用されている。利用者の乗換をスムーズにいくようにバス停の環境を整備し、利用者が快適に待てるように整備にする。



多良駅周辺の施策・事業



肥前大浦駅周辺の施策・事業

(2) 施策目標

バス停の新設はコミュニティバス運行開始までに実施する。

(3) 実施主体

コミュニティバスのバス停は太良町が整備する。

2 乗換時間の調整

(1) 施策・事業

①JR とコミュニティバスの乗換時間の調整

JR とコミュニティバスの乗換がスムーズにいくように時間の調整を行う。

②路線バスとコミュニティバスの乗換時間の調整

祐徳バスとコミュニティバスの乗換がスムーズにいくように時間の調整を行う。

(2) 施策目標

コミュニティバスの運行開始時には JR、祐徳バスとの時間の調整を行う。

(3) 実施主体

コミュニティバスについては太良町が乗換時間の調整を行う。

5-4 利用促進策の強化

1 バス停の環境整備

(1) 施策・事業

①主要地点の待合施設の整備

乗継地点は多少なりとも待ち時間が発生する。特に交通結節点となる多良駅前（エレナ裏バス停新設）、肥前大浦駅前の待合い環境は重点的に整備を行う。その他利用客が多くなると予想される球場前、太良病院前バス停では、屋根付き待合施設、ベンチ等の整備を行う。

なお、コミュニティバスのバス停と路線バスのバス停が一緒になる場合は、祐徳バスと十分な協議をする。

(2) 施策目標

平成 31 年度より順次整備を開始する。

(3) 実施主体

待合施設の整備は太良町が実施する。

2 情報の整備

(1) 施策・事業

① 分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成

太良町の3人に1人は高齢者であり、さらに今後、高齢者の免許返納者が増えて公共交通を必要とする人が増えることが予想される。また今まで一般の人が利用できた公共交通は祐徳バスだけであり、多くの町民がバス利用に慣れていないため、誰でもわかるような情報が必要であり、分かりやすい運行ルート図や時刻表を作成する。この運行ルート図・時刻表は各戸に配布するとともに、太良町ホームページにアップする。また、主要な商業施設、病院等にも掲示する。

なお、この運行ルート図・時刻表はコミュニティバスだけでなく、JRや長崎県営バス（県界～諫早営業所線）の時刻表も記載する。

(2) 施策目標

平成30年度中に運行ルート図・時刻表（案）を作成し、平成31年度運行開始前には最終案を作成する。

(3) 実施主体

運行ルート図・時刻表は太良町が作成する。

3 利用促進策の特別企画

(1) 施策・事業

①試乗会、コミバスの日の設定

バスに乗るのに慣れていない人が大勢いると考えられることから、無料お試し試乗会を実施する。またコミバスの日を決めて乗車した方全員に割引券や粗品等をプレゼントするイベントを期間限定で行う。

その他ノーマイカーデーを設けて公共交通利用の促進を図るなど、自家用車に頼りすぎない生活への意識改革を不断に進めていく。

(2) 施策目標

コミュニティバス運行開始時に、いくつかの地域に分け試乗会を実施する。

(3) 実施主体

試乗会は太良町が実施する。

5-5 中長期的課題の継続的検討

「第3章 地域公共交通の課題」で示した課題の中には、計画期間（平成30年度～平成34年度）に対応策を具体化するの難しいものがある。これらは、今後、社会・経済の変化、関係法令の整備状況、住民意識の変化等を見ながら、継続的に検討を進めていく。

主な中長期的課題は以下のとおりである。

①JRに関する中長期的な課題

- ・少ない昼間の運行本数
- ・特急停車の期間限定
- ・駅舎の環境改善

②祐徳バスに関する中長期的な課題

- ・需要地域を通らない幹線の運行ルート
- ・高齢者から求められるフリー乗降区間
- ・多良駅と太良線バス停の未接近
- ・県界における県営バスとの乗換時間の不整合

③長崎県営バスに関する中長期的な課題

- ・肥前大浦駅までの乗り入れ

第6章 計画の進行管理

6-1 計画の達成状況の評価

「計画（PLAN）⇒実行（DO）⇒検証（CHECK）⇒改善（ACTION）」のPDCAサイクルで推進する。PDCAサイクルの期間は、施策ごと内容に応じて設定する。全施策を通じた評価は年度ごとに行うが、5年目に計画1年目から4年目までの全体的な評価を行い、その結果に基づき計画を見直す。

年度ごとの評価は、施策ごとの目標達成状況とともに総合的な計画の目標及び数値目標の達成状況で行う。さらに、利便性の向上と効率化のバランスの観点からも総合的に評価を行い、運行ルート、運行本数、運行時間帯等について適宜改善を加えていく。

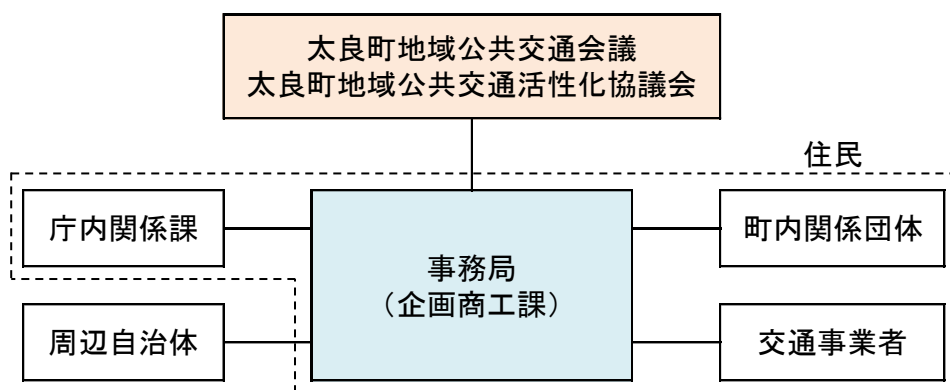
計画の目標と施策目標

指標項目			将来目標
計画の目標	数値目標	利用者数	地域内公共交通 (コミュニティバス) 18.6人/日
		満足度	地域内公共交通
施策の目標	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	平成31年度中にコミュニティバス運行開始
	タクシーの運行方法の改善	タクシーの利活用方針の検討	計画期間内に利活用方針を決定
	交通結節点の確保・整備	JRとコミュニティバスの乗換地点の確保	コミュニティバス運行開始までにバス停新設
	乗換時間の調整	JRとコミュニティバスの乗換時間の調整	コミュニティバス運行開始までに時間の調整
	バス停の環境整備	主要地点の待合施設の整備	コミュニティバス運行開始までに整備
	情報の整備	分かりやすい運行ルート・時刻表の作成	平成30年度中に運行ルート図・時刻表(案)の作成
	利用促進策の特別企画	試乗会、コミバスの日の設定	コミュニティバス運行開始時に地域ごとに試乗会を実施

6-2 計画実施体制

太良町地域公共交通活性化協議会が全体的な計画の実施状況を把握し、適切な方針を示し目標に向かって計画を進めていく。具体的な進行と管理は太良町企画商工課が庁内関係課と町内関係団体と連携のもと、住民や利用者の意見を聞きながら行うものとする。

また周辺自治体との意見交換についても事務局レベルで進める。



計画実施体制

施策・事業の実施主体

- ◎ 主要な実施主体
- 関係する主体

施策・事業	交通会議・協議会	太良町	交通事業者		
			JR	バス事業者	タクシー事業者
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	◎			
タクシーの運行方法の改善	タクシーの利活用方法の検討	○			○
交通結節点の確保・整備	JRとコミュニティバス	◎			
	路線バスとコミュニティバス	◎		○	
乗換時間の調整	JRとコミュニティバス	◎			
	路線バスとコミュニティバス	◎		○	
バス停の環境整備	主要地点の待合施設の整備	◎			
情報の提供	分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成	◎			
利用促進策の特別企画	試乗会、コミバスの日の設定	◎			

6-3 計画期間と事業実施スケジュール

本計画の実施時期は平成30年度から平成34年度までの5年間であり、その間の施策・事業の実施スケジュールは以下に示すとおりである。

施策・事業実施スケジュール

【備考】

----- 実施計画・設計、準備

————— 実施

..... 調査・検討

施策・事業		H30	H31	H32	H33	H34	備考
幹線路線の改善と運行	JRの運行方法の改善	—————	—————	—————	—————	—————	
	路線バスの運行方法の改善	-----	-----	—————	—————	—————	
地域路線の整備と運行	コミュニティバスの運行	-----	-----	—————	—————	—————	
	タクシーの利活用方法の検討	—————	—————	—————	—————	—————	
ネットワーク化・接続の改善	交通結節点の確保・整備	-----	-----	—————	—————	—————	
	乗換時間の調整	-----	-----	—————	—————	—————	
利用促進策の強化	駅、バス停の環境整備	-----	-----	—————	—————	—————	順次整備
	情報の提供	—————	—————	—————	—————	—————	
	公共交通利用の広報	—————	—————	—————	—————	—————	
計画の達成状況の評価	施策ごとの評価・見直し			
	計画全体の評価・見直し					

【資料編】

1 計画策定の経緯

時 期	協議会、調査等
平成28年12月6日～ 12月10日	福祉巡回バス乗降調査(5日間、しおさい館利用者への聞き取り)
12月6日～ 12月11日	JR乗降調査(3日間、8時～19時までの全便)
平成28年12月14日	祐徳バス乗降調査(全便)
平成28年12月22日～ 平成29年1月31日	地域公共交通に関するアンケート調査(約2800票)
平成29年1月25日	祐徳バス乗降調査(8時～17時までの全便)
平成29年3月28日	平成28年度第1回太良町地域公共交通活性化協議会 (地域公共交通網形成計画策定方針の審議)
平成29年7月26日～ 9月1日	地元意識調査(公共交通関連事業者、住民を含む13団体)
平成29年9月19日	佐賀県バス・タクシー協会から意見聴衆
平成29年9月26日	平成29年度第1回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 (調査報告書と地域公共交通網形成計画業務実施方針の審議)
平成29年10月30日	

2 太良町地域公共交通議会設置要綱

平成 29 年 3 月 31 日

訓令第 18 号

(設置)

第 1 条 道路運送法施行規則(昭和 26 年運輸省令第 75 号)に基づき、太良町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な旅客運送に関する事項を協議する。

(組織)

第 3 条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (3) 国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局長又はその指名する者
- (4) 関係行政機関の長又はその指名する者
- (5) バス等の利用者又は識見を有する者その他町長が必要と認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は、2 年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第 5 条 交通会議に会長及び副会長を置く。

2 会長は、町長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 副会長は、委員の中から会長が指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。

2 議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

(協議結果の取扱い)

第 7 条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第 8 条 交通会議の庶務は、太良町役場企画商工課において処理する。

(補則)

第 9 条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、公布の日から施行し、平成 29 年 3 月 28 日から適用する。

3 太良町地域公共交通活性化協議会規約

平成 29 年 3 月 31 日

訓令第 19 号

(目的)

第 1 条 太良町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)の作成に関する協議及び網形成計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域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ことを目的とする。

(事務所)

第 2 条 協議会の事務所は、太良町役場内に置く。

(業務)

第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 網形成計画の策定及び変更に関する協議
- (2) 網形成計画の実施に関する連絡調整
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金等に関する協議
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと

(協議会の委員)

第 4 条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

(任期)

第 5 条 委員の任期は、2 年とする。ただし、再任を妨げない。

2 前条の委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員として委員となっている者の任期については、その職にある期間とする。

3 欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第 6 条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
 - (2) 副会長 1名
 - (3) 監事 2名
- 2 会長は、町長をもって充てる。
 - 3 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。
 - 4 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(役員 の 職務)

第7条 会長は、会務を総理し協議会を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、協議会の出納の監査を行い、その結果を協議会に報告しなければならない。

(会議)

第8条 会議は、必要に応じて会長が召集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 4 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 委員は、協議会において協議が調った事項について、その協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じて分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が会議に諮り定める。

(事務局)

第11条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、太良町役場企画商工課内に置く。
- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関して必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営及び事業に要する経費は、補助金、負担金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 13 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 14 条 協議会が解散した場合において、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第 15 条 この規約に定めるもののほか、協議会に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、公布の日から施行し、平成 29 年 3 月 28 日から適用する。

別表(第 4 条関係)

関係条項委員

法第 6 条第 2 項第 1 号 太良町長

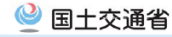
法第 6 条第 2 項第 2 号 公共交通事業者
社団法人佐賀県バス・タクシー協会
佐賀県杵藤土木事務所

法第 6 条第 2 項第 3 号 鹿島警察署
住民利用者
学識経験者
太良町商工会等

4 改正地域公共交通活性化再生法と地域公共交通網形成計画

■改正地域公共交通活性化再生法（平成26年5月成立 11月成功）の概要

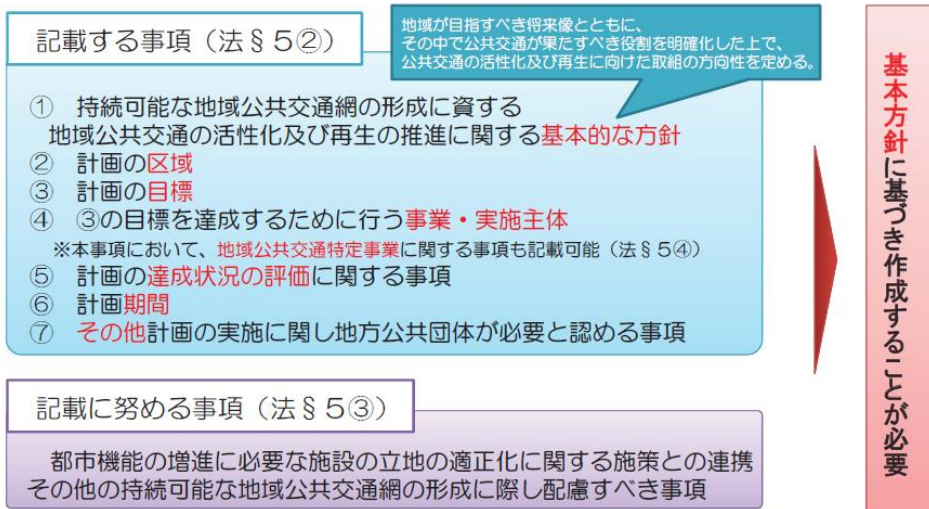
改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要



■地域公共交通網形成計画の記載事項

地域公共交通網形成計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第5条第1項）
- 地域公共交通網形成計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意することが必要**



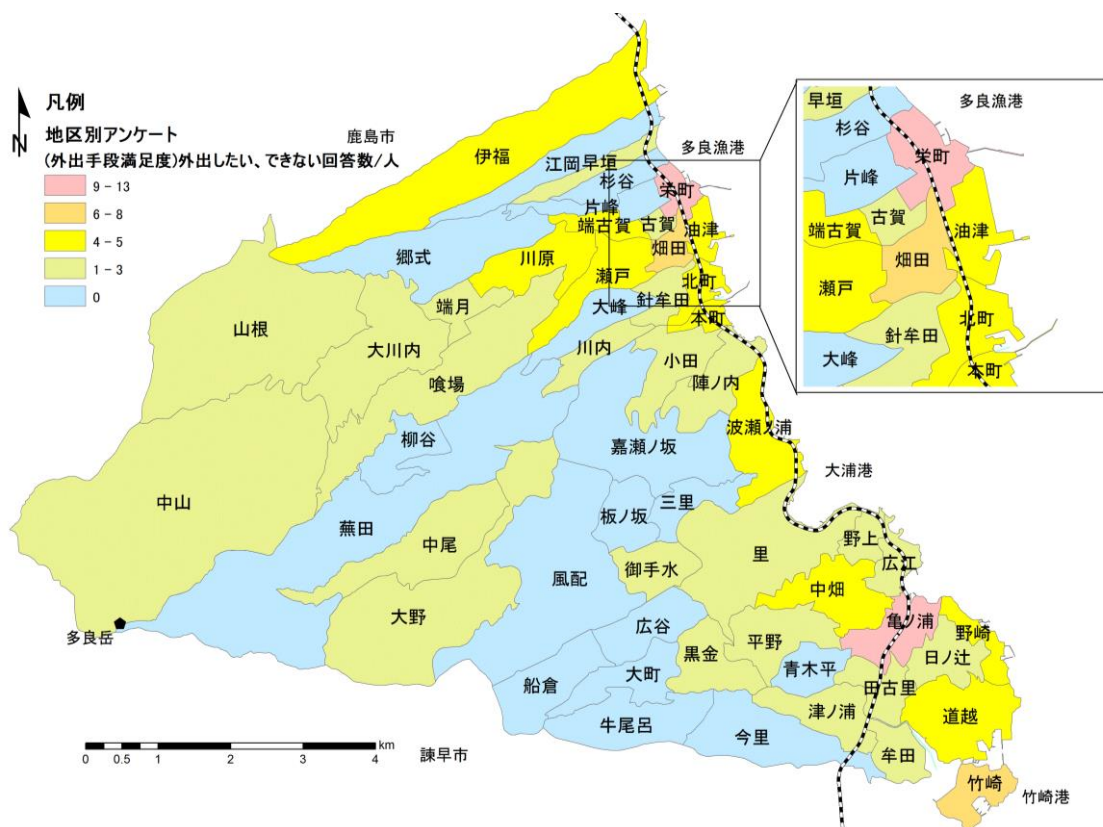
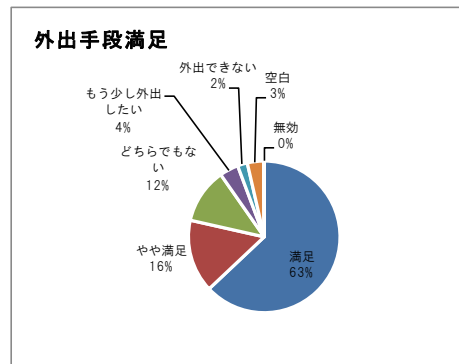
【資料：国土交通省 HP】

5 住民アンケート調査結果

(1) 現在の外出状況について

① 「外出手段に関する満足度」

外出手段満足		
1	満足	1349
2	やや満足	333
3	どちらでもない	252
4	もう少し外出したい	86
5	外出できない	45
00	空白	75
99	無効	2
	計	2142



地区別外出手段満足度（もう少し外出したい、できない）回答

年齢別外出手段に関する満足度

外出手段満足 (年齢別)	満足	やや満足	どちらでもない	もう少し外出したい	外出できない	空白	無効	合計
20-30歳未満	44	8	16	0	0	1	0	69
30-40歳未満	101	13	10	1	1	3	0	129
40-50歳未満	178	24	20	4	0	2	0	228
50-60歳未満	265	56	37	4	1	3	0	366
60-70歳未満	421	72	41	8	3	7	0	552
70-80歳未満	259	85	52	24	11	19	0	450
80歳以上	79	73	75	45	28	20	2	322
空白	2	2	0	0	1	20	0	25
無効	0	0	1	0	0	0	0	1
計	1349	333	252	86	45	75	2	2142

運転状況別 外出手段に関する満足度

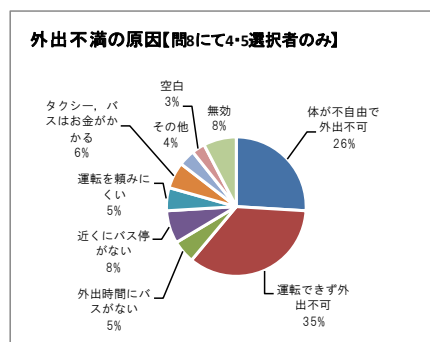
外出手段満足 (運転状況別)	満足	やや満足	どちらでもない	もう少し外出したい	外出できない	空白	無効	合計
日頃運転している	1287	241	136	10	0	28	0	1702
運転していない(免許あり)	6	15	19	8	6	3	0	57
免許なし	47	56	84	50	30	18	2	287
免許なし(自主返納)	7	17	10	18	7	3	0	62
空白	2	4	3	0	1	23	0	33
無効	0	0	0	0	1	0	0	1
計	1349	333	252	86	45	75	2	2142

バス停認知状況別 外出手段に関する満足度

外出手段満足 (バス停認知状況別)	満足	やや満足	どちらでもない	もう少し外出したい	外出できない	空白	無効	合計
近くのバス停位置、名前とも知っている	1076	255	152	60	22	35	1	1601
近くのバス停位置は分かるが、名前までは知らない	97	38	32	7	3	3	0	180
近くにバス停はあるようだが、位置・名前ともに分からない	36	7	16	2	4	1	0	66
近くにバス停はない	122	30	46	16	13	9	1	237
空白	16	3	6	1	3	27	0	56
無効	2	0	0	0	0	0	0	2
計	1349	333	252	86	45	75	2	2142

② 「外出手段に関する不満の原因」

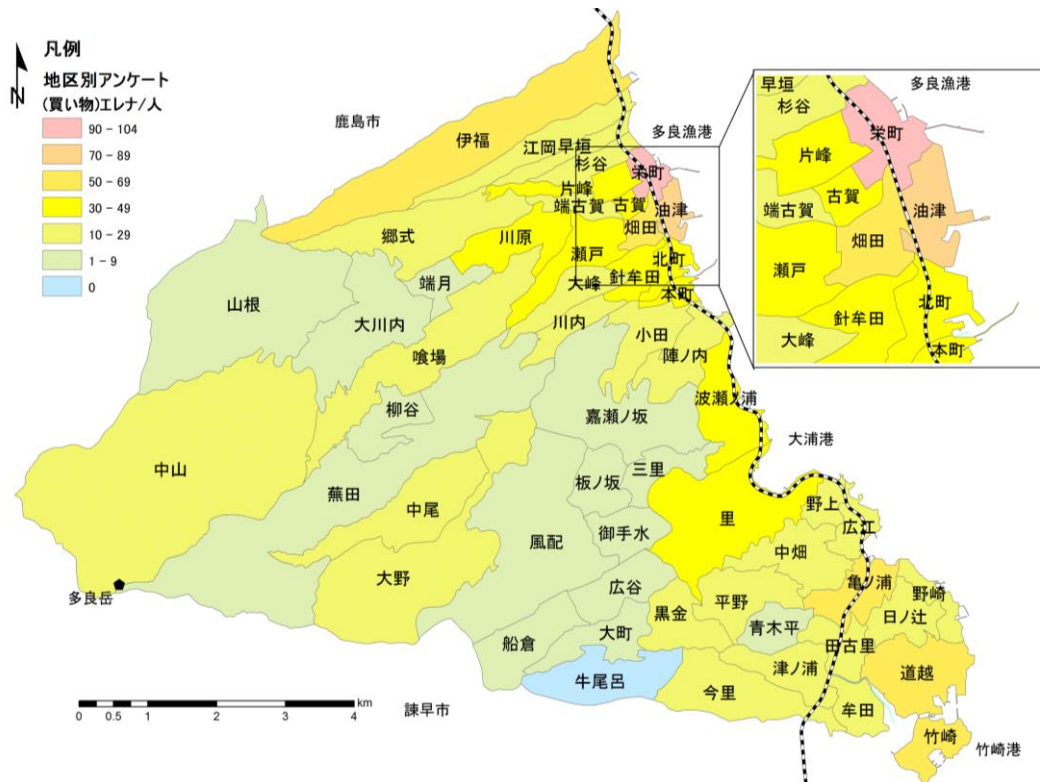
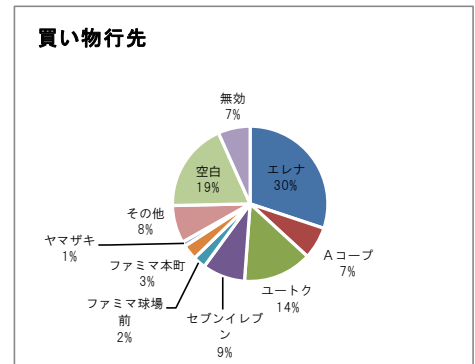
外出不満の原因【問8にて4・5選択者のみ】		
1	体が不自由なため、外出できない	34
2	自分で車を運転できないので自由に出かけられない	46
3	外出したい時間にバスがない	7
4	家の近くにバス停がない	10
5	人に運転を頼むのは遠慮しがちになる	7
6	タクシー、バスはお金がかかる	8
7	その他	5
00	空白	4
99	無効	10
	計	131



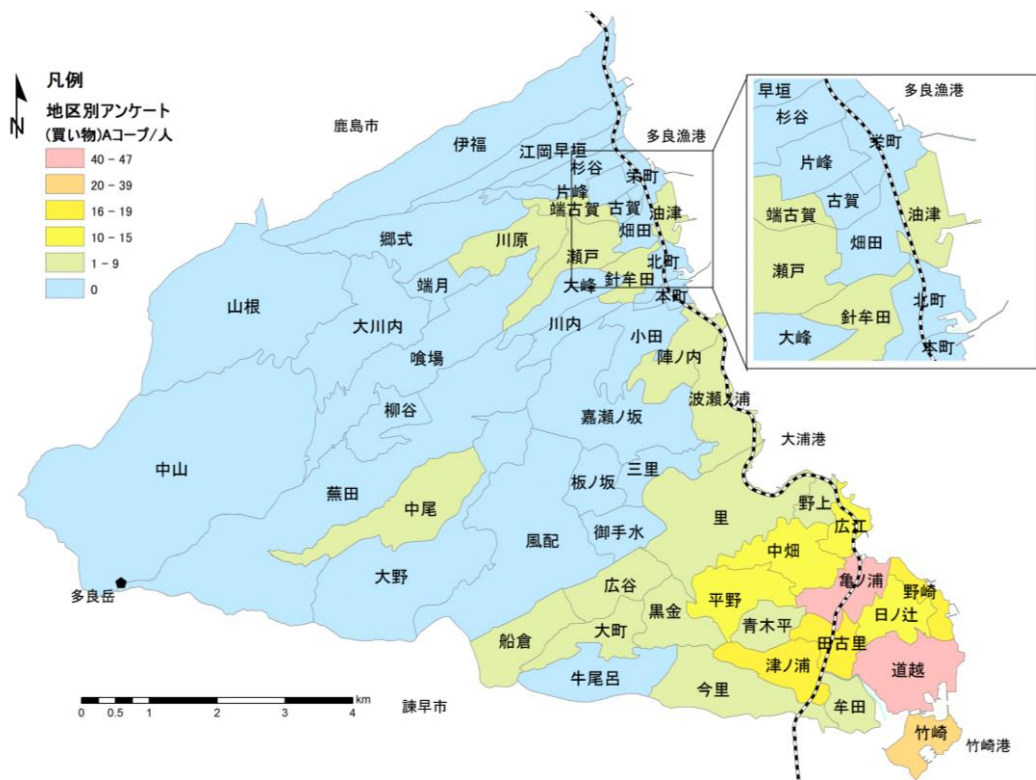
(2) 具体的な外出状況について

③ 「買い物行き先」

買い物行き先		
1	エレナ太良店	1290
2	Aコープおおうら店	288
3	ユートク太良店	614
4	コンビニ (セブンイレブン)	381
5	コンビニ (ファミリーマート球場前)	113
6	コンビニ (ファミリーマート本町)	134
7	コンビニ (デイリーヤマザキ)	42
8	その他	336
00	空白	800
99	無効	286
	計	4284



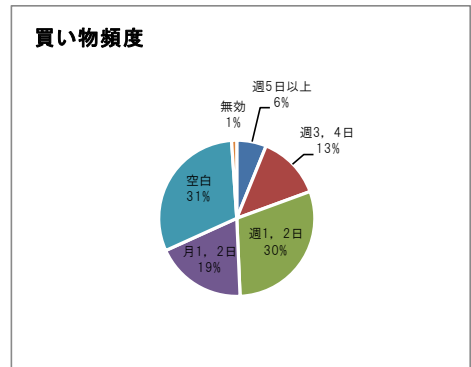
地区別買い物行き先 (エレナ)



地区別買い物行先（Aコープおおうら店）

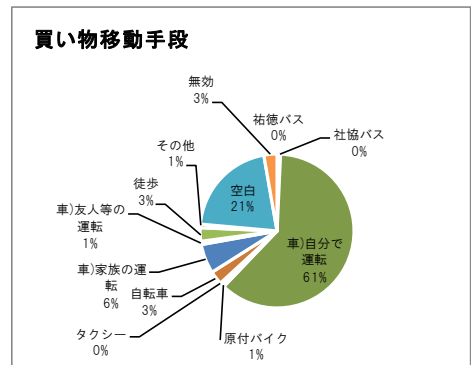
④ 「買い物頻度」

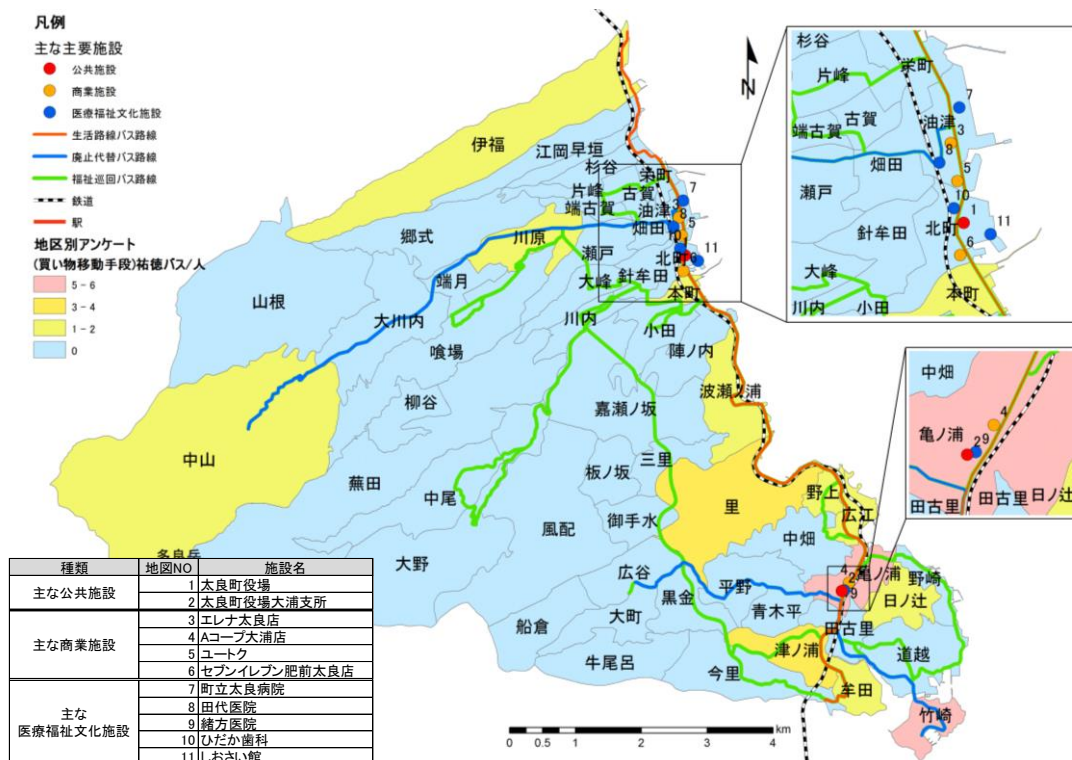
買い物頻度		
1	週に5日以上	263
2	週に3, 4日	569
3	週に1, 2日	1281
4	月に1, 2日	810
00	空白	1315
99	無効	46
計		4284



⑤ 「買い物移動手段」

買い物移動手段		
1	祐徳バス	29
2	社会福祉協議会のバス	2
3	自家用車（自分で運転）	2632
4	原付バイク	29
5	タクシー	14
6	自転車	122
7	家族の運転する車	264
8	隣人・友人の運転する車	29
9	徒歩	121
10	その他	32
00	空白	892
99	無効	118
計		4284

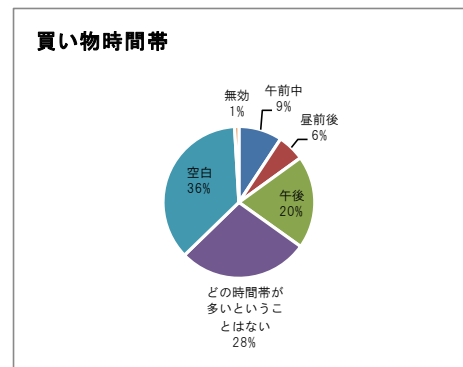




地区別買い物移動手段 祐徳バス利用者

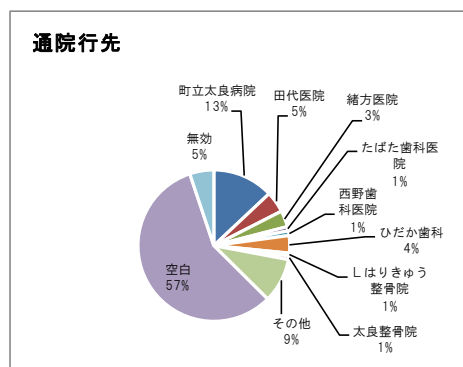
⑥ 「買い物時間帯」

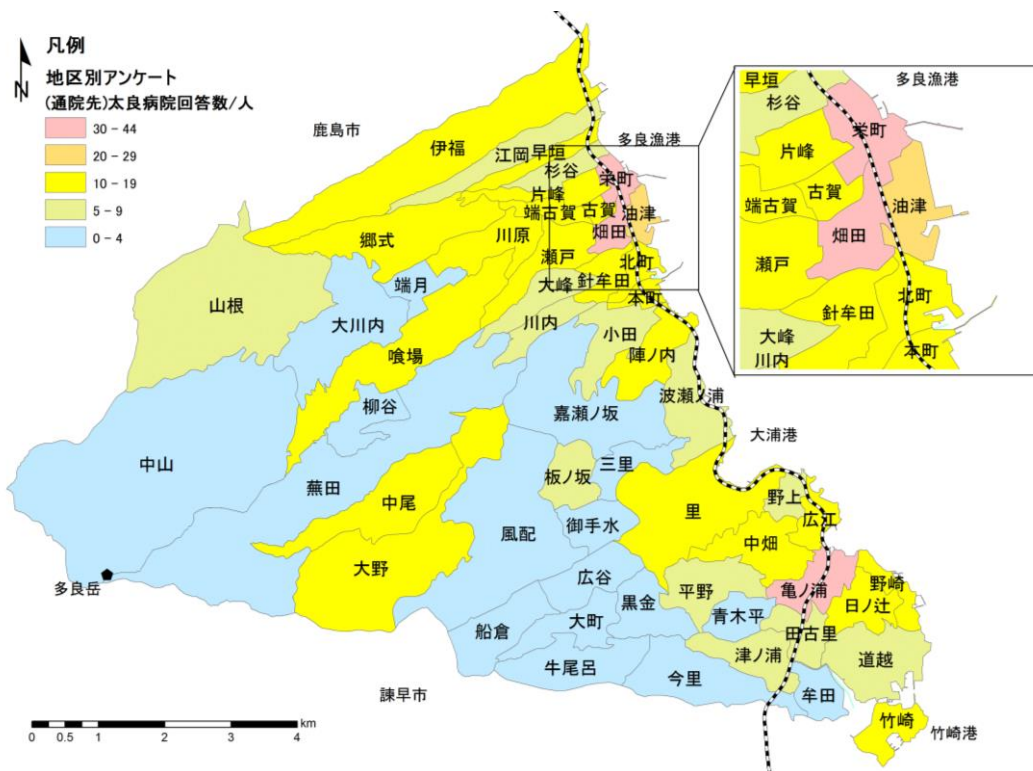
買い物時間帯		
1	午前中	397
2	昼前後	247
3	午後	850
4	どの時間帯が多いということはない	1194
00	空白	1557
99	無効	39
	計	4284



⑦ 「通院行き先」

通院行先		
1	町立太良病院	556
2	田代医院	193
3	緒方医院	149
4	たばた歯科医院	39
5	西野歯科医院	43
6	ひだか歯科	159
7	しはりきゆう整骨院	25
8	太良整骨院	34
9	その他	407
00	空白	2459
99	無効	220
	計	4284

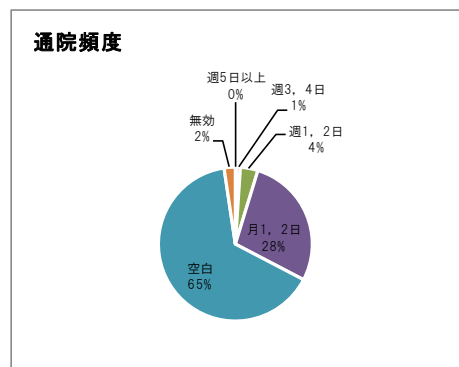




地区別通院先 太良病院回答数

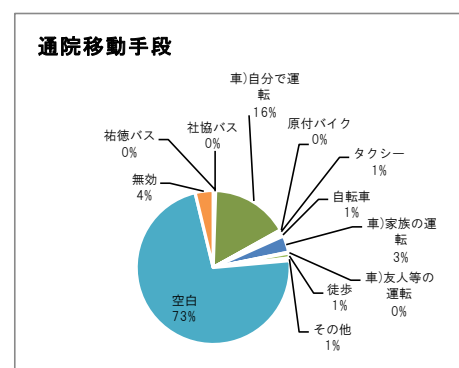
⑧ 「通院頻度」

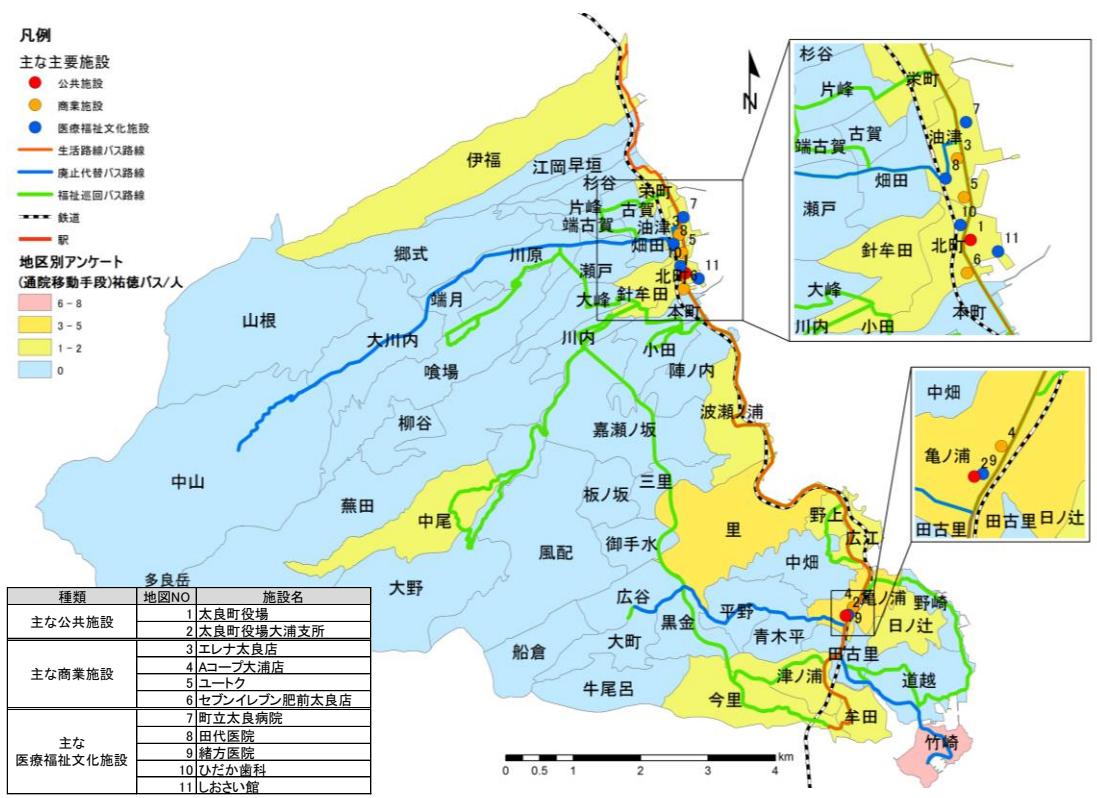
通院頻度		
1	週に5日以上	13
2	週に3, 4日	32
3	週に1, 2日	158
4	月に1, 2日	1196
00	空白	2784
99	無効	101
	計	4284



⑨ 「通院移動手段」

通院移動手段		
1	祐徳バス	22
2	社会福祉協議会のバス	0
3	自家用車(自分で運転)	702
4	原付バイク	8
5	タクシー	22
6	自転車	30
7	家族の運転する車	150
8	隣人・友人の運転する車	8
9	徒歩	44
10	その他	24
00	空白	3112
99	無効	162
	計	4284

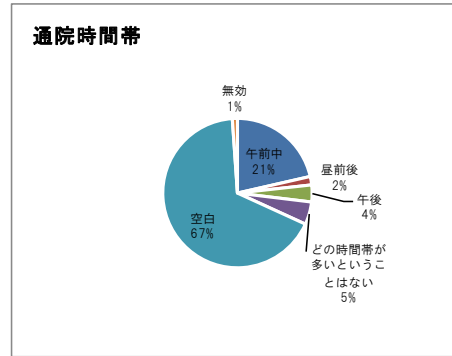




地区別通院移動手段 祐徳バス利用者

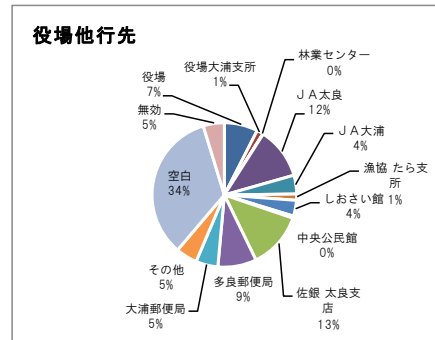
⑩ 「通院時間帯」

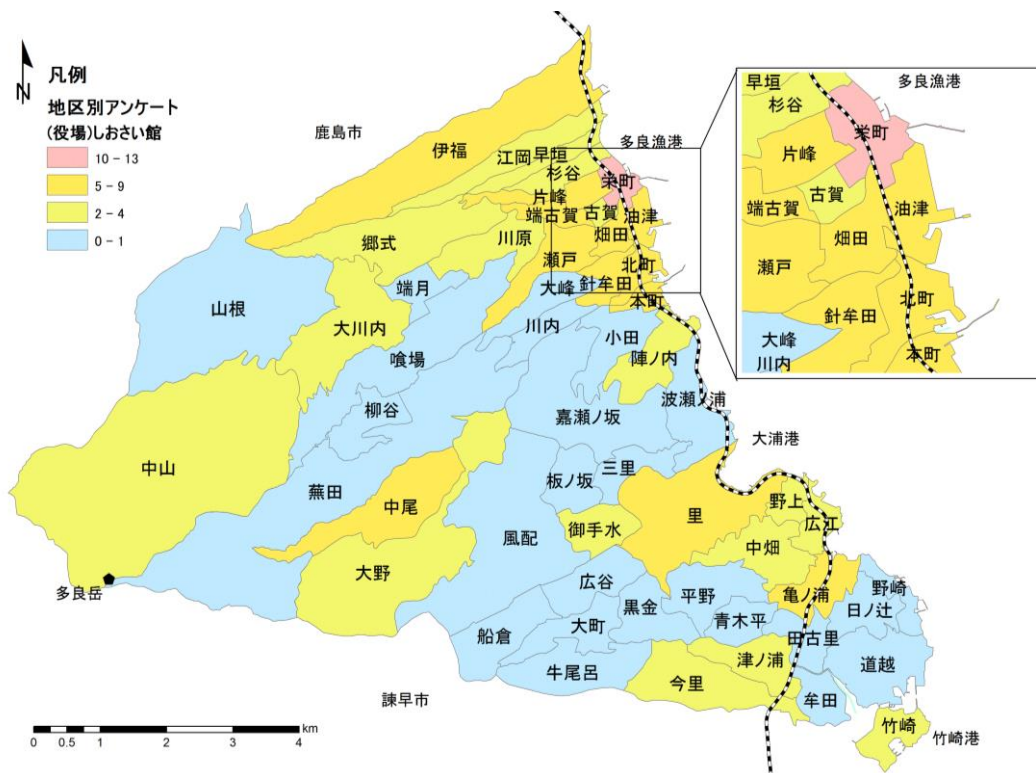
通院時間帯		
1	午前中	918
2	昼前後	78
3	午後	157
4	どの時間帯が多いということはない	210
00	空白	2874
99	無効	47
	計	4284



⑪ 「役場・銀行・郵便局等行き先」

役場他行先		
1	太良町役場	321
2	太良町役場大浦支所	62
3	太良町林業総合センター	4
4	J A さがみどり地区太良支所	495
5	J A さがみどり地区大浦出張所	180
6	佐賀県有明海漁業協同組合 たら支所	60
7	しおさい館	152
8	中央公民館	20
9	佐賀銀行 太良支店	540
10	多良郵便局	370
11	大浦郵便局	212
12	その他	206
00	空白	1460
99	無効	202
	計	4284

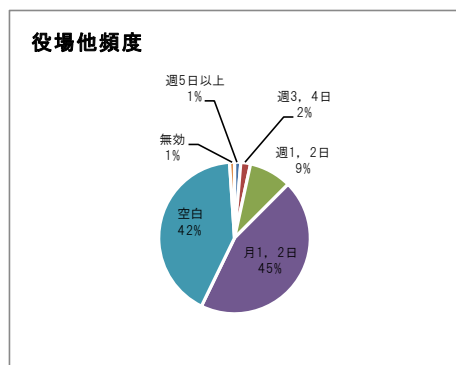




地区別しおさい館 回答数

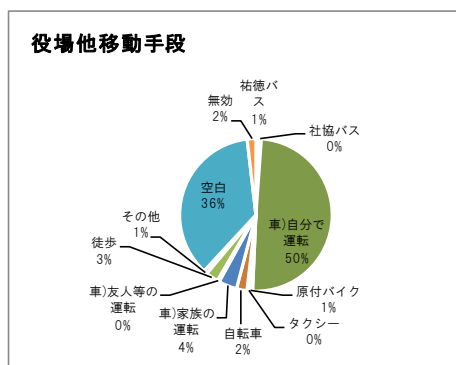
⑫ 「役場・銀行・郵便局等頻度」

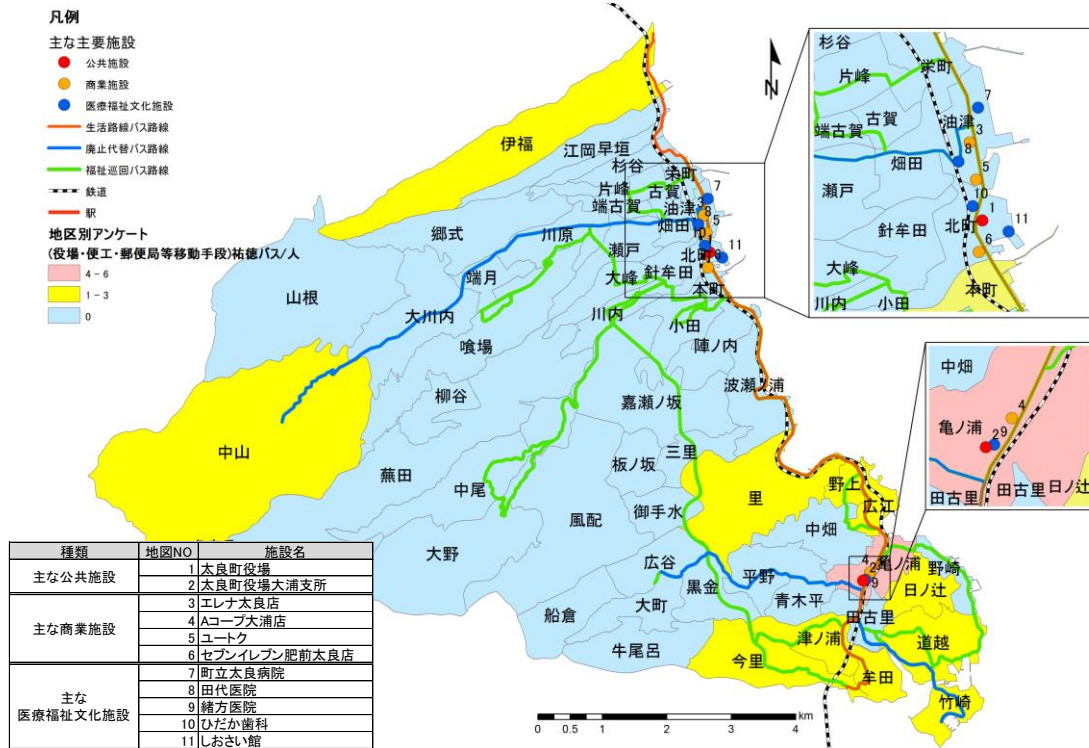
役場他頻度		
1	週に5日以上	57
2	週に3, 4日	89
3	週に1, 2日	389
4	月に1, 2日	1915
00	空白	1789
99	無効	45
	計	4284



⑬ 「役場・銀行・郵便局等移動手段」

役場他移動手段		
1	祐徳バス	28
2	社会福祉協議会のバス	21
3	自家用車(自分で運転)	2123
4	原付バイク	29
5	タクシー	22
6	自転車	95
7	家族の運転する車	167
8	隣人・友人の運転する車	20
9	徒歩	113
10	その他	33
00	空白	1554
99	無効	79
	計	4284

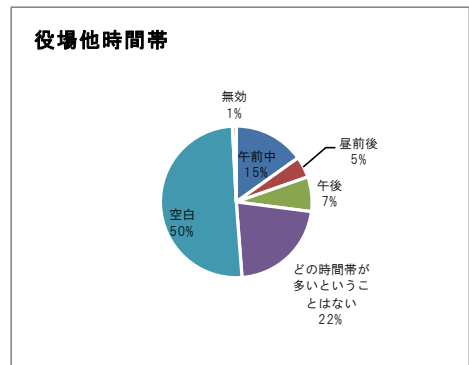




地区別 役場・銀行・郵便局等移動手段 祐徳バス利用者

⑭ 「役場・銀行・郵便局等時間帯」

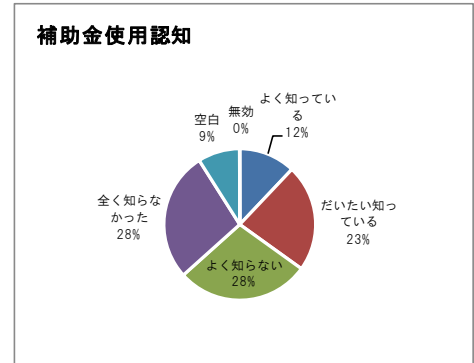
役場他時間帯		
1	午前中	649
2	昼前後	193
3	午後	317
4	どの時間帯が多いということはない	931
00	空白	2159
99	無効	35
	計	4284



(3) バスに関する行政の取り組み方について

⑮「バスに行政からの補助金を使用されていることについて」

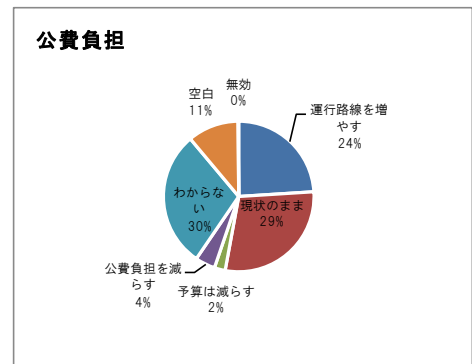
回答	内容	人数
1	よく知っている	258
2	だいたい知っている	490
3	よく知らない	609
4	全く知らなかった	593
00	空白	191
99	無効	1
	計	2142



補助金使用 (年齢別)	よく知っている	だいたい知っている	よく知らない	全く知らなかった	空白	無効	合計
20-30歳未満	6	2	19	42	0	0	69
30-40歳未満	3	19	43	57	7	0	129
40-50歳未満	19	49	72	74	14	0	228
50-60歳未満	37	87	118	104	20	0	366
60-70歳未満	77	150	157	127	41	0	552
70-80歳未満	76	113	111	96	53	1	450
80歳以上	40	69	88	88	37	0	322
空白	0	1	1	4	19	0	25
無効	0	0	0	1	0	0	1
計	258	490	609	593	191	1	2142

⑯「今後の公費負担について」

回答	内容	人数
1	移動しやすくするために、予算を増やして運行路線を増やしてほしい	514
2	現状のままでよい	619
3	移動手段への予算は減らしてほしい	50
4	交通にかかる費用は、利用者が負担し、公費負担はなくした方がよい	92
5	わからない	629
00	空白	235
99	無効	3
	計	2142



今後の公費負担 (年齢別)	移動しやすくするために、予算を増やして運行路線を増やしてほしい	現状のままでよい	移動手段への予算は減らしてほしい	交通にかかる費用は、利用者が負担し、公費負担はなくした方がよい	わからない	空白	無効	合計
20-30歳未満	18	19	2	3	26	1	0	69
30-40歳未満	38	25	2	6	48	10	0	129
40-50歳未満	56	63	9	6	74	19	1	228
50-60歳未満	98	103	6	11	118	30	0	366
60-70歳未満	120	191	18	31	136	56	0	552
70-80歳未満	113	138	10	18	113	57	1	450
80歳以上	71	79	3	16	110	42	1	322
空白	0	0	0	1	3	20	0	25
無効	0	0	0	0	1	0	0	1
計	514	619	50	92	629	235	3	2142

6 乗降調査結果

6-1 JR 調査結果

質問 (1) -1 多良駅：日別の乗車駅と降車駅（回答数：88）

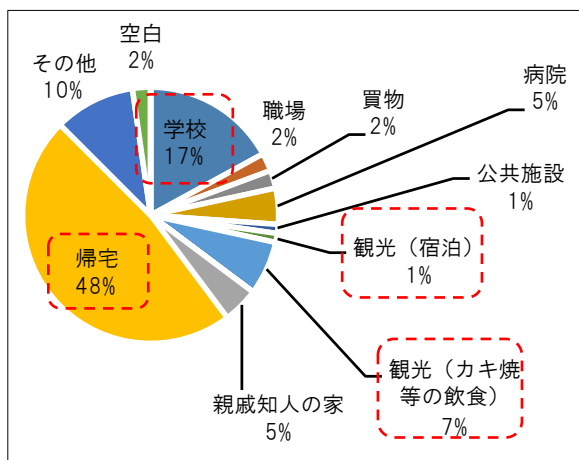
問1 乗車		12月6日(火)	12月10日(土)	12月11日(日)	合計
1	佐賀	6	1		7
2	鍋島				
3	久保田				
4	牛津				
5	肥前山口		2		2
6	肥前白石	3	2		5
7	肥前竜王				
8	肥前鹿島	5	5	1	11
9	肥前浜				
10	肥前七浦				
11	肥前飯田				
12	多良	32	16	3	51
13	肥前大浦		2		2
14	小長井				
15	長里				
16	湯江				
17	小江				
18	肥前長田				
19	東諫早				
20	諫早				
21	その他	6	2	2	10
00	空白				
99	無効				
	計	52	30	6	88

質問 (1) -2 肥前大浦駅：日別の乗車駅と降車駅（回答数：38）

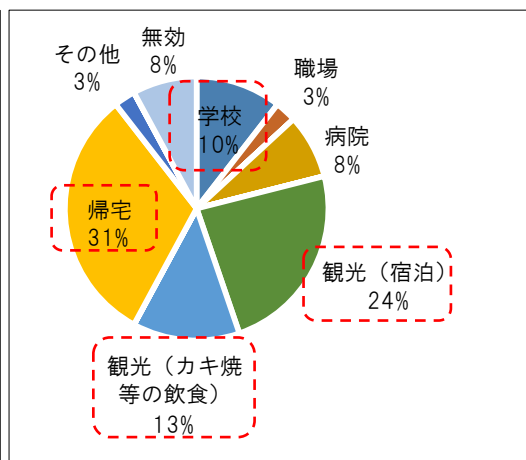
問1 乗車		12月6日(火)	12月10日(土)	12月11日(日)	合計
1	佐賀			3	3
2	鍋島				
3	久保田				
4	牛津				
5	肥前山口			1	1
6	肥前白石				
7	肥前竜王				
8	肥前鹿島	5	1	2	8
9	肥前浜	1			1
10	肥前七浦				
11	肥前飯田				
12	多良				
13	肥前大浦	8	9		17
14	小長井				
15	長里				
16	湯江				
17	小江				
18	肥前長田				
19	東諫早				
20	諫早				
21	その他	4	1		5
00	空白			1	1
99	無効	1	1		2
	計	19	12	7	38

質問 (2) JR の乗車目的

多良駅

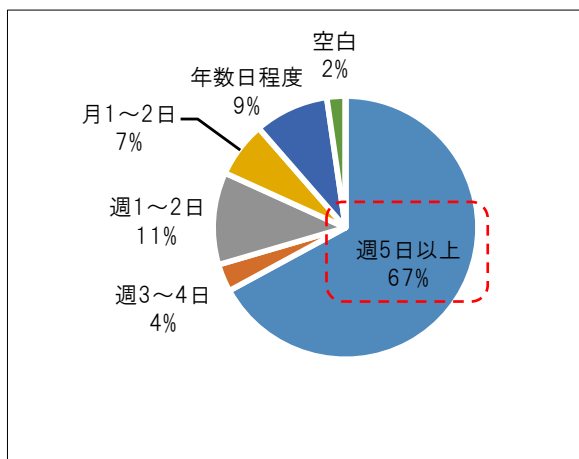


肥前大浦駅

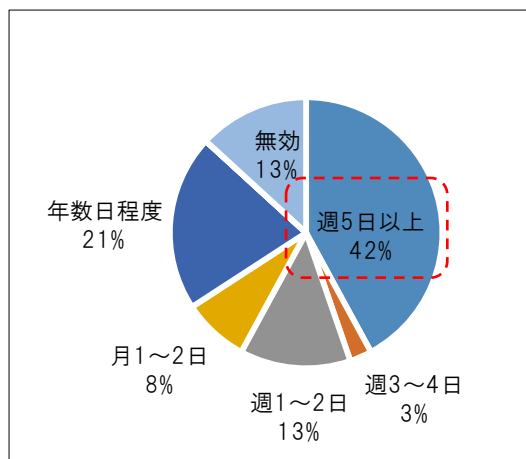


質問 (3) 利用頻度

多良駅



肥前大浦駅



6-2 祐徳バス乗降調査結果

- ・多良線は、利用者が1日30人から40人程度であり、利用頻度は週に1~2日の人が多い。
- ・竹崎線、中山線、広谷線は、利用者が0~3人/便と少ない。

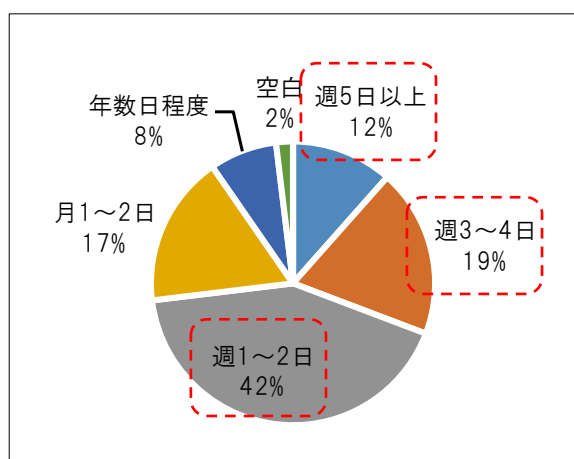
路線別利用頻度

利用頻度 (路線別)乗車	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に1~2日	年に数日程度	空白	無効	合計
鹿島太良線	6	10	21	8	4	1	0	50
中山線	0	0	0	0	0	0	0	0
広谷線	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎線	0	0	1	1	0	0	0	2
空白	0	0	0	0	0	0	0	0
無効	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	6	10	22	9	4	1	0	52

年齢別利用頻度

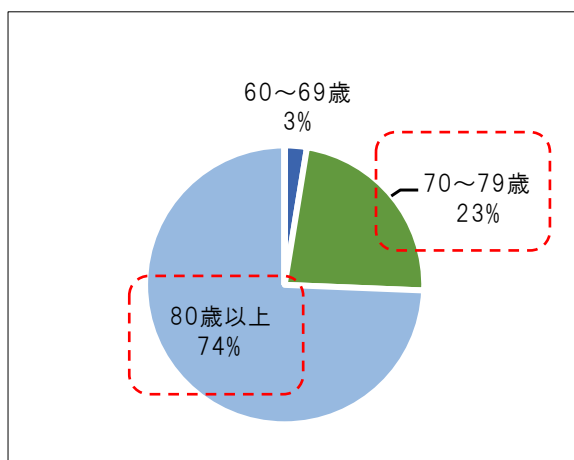
利用頻度 (年齢別)	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に1~2日	年に数日程度	空白	無効	合計
~11歳	1	0	0	0	0	0	0	1
12歳~19歳	3	1	1	0	0	0	0	5
20歳~29歳	0	0	0	0	0	0	0	0
30歳~39歳	0	0	2	0	0	0	0	2
40歳~49歳	1	0	1	1	2	0	0	5
50歳~59歳	0	2	1	0	0	0	0	3
60歳~69歳	1	0	5	2	1	0	0	9
70歳~79歳	0	3	3	1	1	0	0	8
80歳以上	0	4	9	5	0	1	0	19
空白	0	0	0	0	0	0	0	0
無効	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	6	10	22	9	4	1	0	52

質問 利用頻度

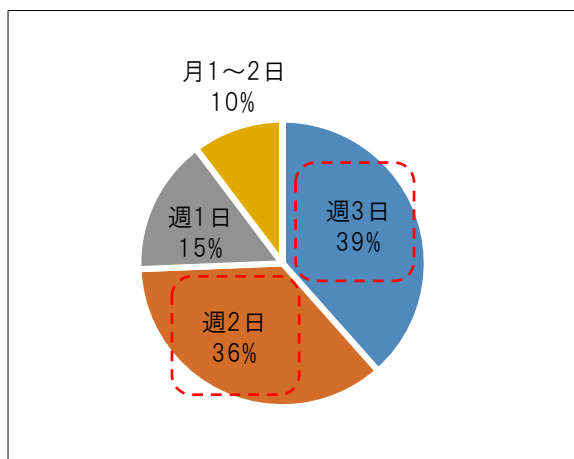


6-3 福祉巡回バス聞き取り調査結果

質問 (1) 年齢



質問 (2) 利用頻度



7 数値目標の設定根拠

(1) 幹線バスの利用者数

(2) コミュニティバスの利用者数

(3) 満足度

計画ケース一覧表

2017. 10. 30

		第1案	第2案
コミュニティバス	計画案の概要	■福祉巡回バスの運行形態(運行時間、便数、ルート等)をそのまま活用し、しおさい館便を設けた。 ■空いた時間に交通結节点(太良駅または大浦駅)へ向かう短距離の便を可能な限り設けたもの。	■福祉巡回バスの運行形態(運行時間、便数、ルート等)をそのまま活用し、しおさい館便を設けた。 ■小型車両により第1案よりも山間部まで運行し、交通結节点(太良駅または大浦駅)へ向かう便を設けたもの。
	常時稼働する車両の台数	中型:1台(しおさい館便、交通結节点行き短距離便併用)	中型:1台(しおさい館便) 小型:1台(交通結节点便)
	運行地区と運行日	2地区隔日運行 月水金:多良地区 火木土:大浦地区	2地区隔日運行 月水金:多良地区 火木土:大浦地区
	1日で運行するルートの概要	①しおさい館便:2便(1往復)/日 + ②交通結节点行き短距離便:4便(2往復)程度/日	①しおさい館便:2便(1往復)/日 + ②交通結节点便:4便(2往復)程度/日
	運行方向	しおさい館便 午前 上り1便 午後 下り1便 交通結节点行き短距離便 午前 上り1便、下り1便 午後 上り1便、下り1便	しおさい館便 午前 上り1便 午後 下り1便 交通結节点便 午前 上り1便、下り1便 午後 上り1便、下り1便
	利用者目線から始点から終点までの乗車時間	しおさい館便 多良地区 28分/便 大浦地区 53分/便 交通結节点行き短距離便 多良地区 41分/便 大浦地区 33分/便	しおさい館便 多良地区 28分/便 大浦地区 53分/便 交通結节点便 多良地区 67分/便 大浦地区 62分/便
	メリット	①福祉巡回バスの運行形態をそのまま使用するため、固定客は抵抗なく利用できる ②事業費が2案より安い	①狭い道路に入っていけるため、交通空白地が減少する ②福祉巡回バスの運行形態をそのまま使用するため、固定客は抵抗なく利用できる
デメリット	①車両台数が1台であるため、便数の設定に限界がある ②土曜日の午後のみ交通結节点便が往復1便	①事業費が1案より高い ②交通結节点便の乗車時間が長くなる	

交通結节点はここでは駅(可能性アリ:エレナ、etc)

現状での事業費試算

単位:百万円

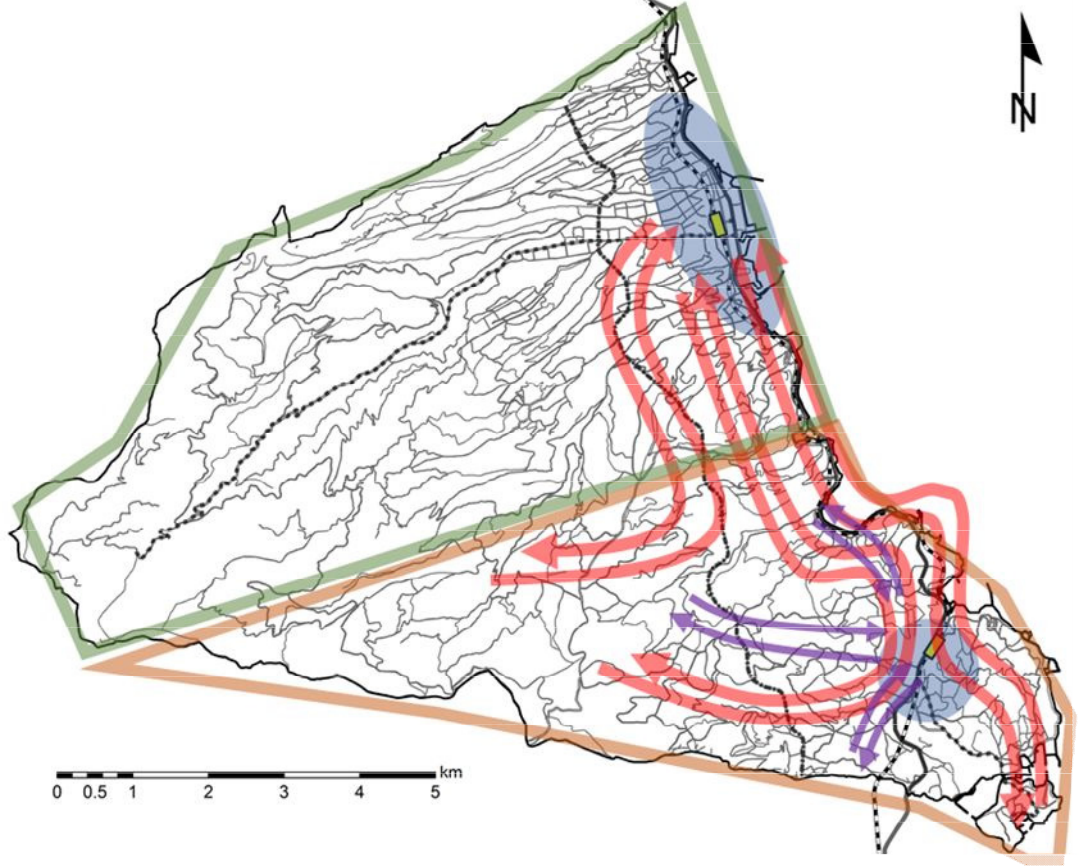
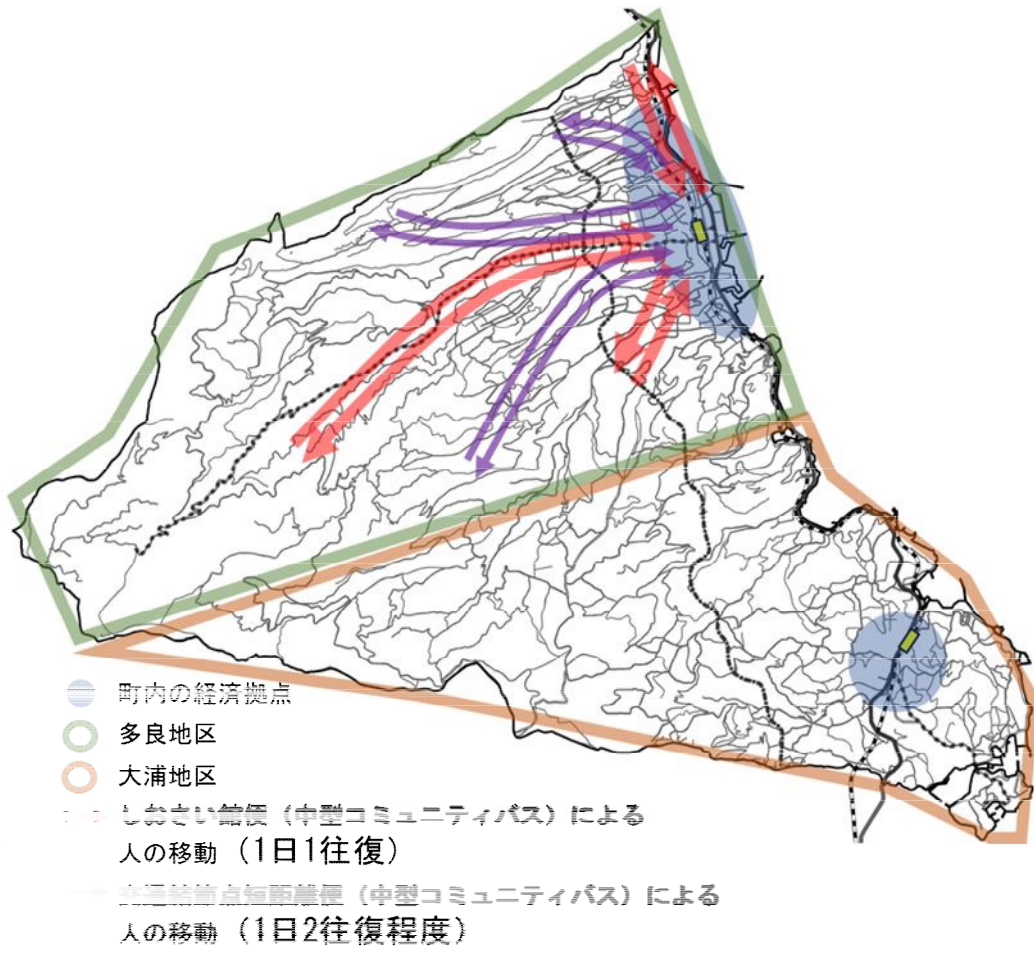
			平成28年度 (太良町の負担金額)	5年分の平均 (太良町の負担金額)	計画案	
					1案	2案
維持費用	祐徳バス	生活路線	▲ 6.1	▲ 5.5	▲ 6.1	▲ 6.1
		廃止代替線	▲ 5.5	▲ 5.3	—	—
維持費用	コミュニティバス	補助金なし	—	—	▲ 3.7	▲ 8.4
	福祉巡回バス		▲ 0.1	▲ 0.1	—	—
合計		補助金なし	▲ 11.7	▲ 10.9	▲ 9.8	▲ 14.5
別途	車両購入費		—	—	中型1台:1000万～ 2000万程度	中型1台:1000万～ 2000万程度 小型1台:500万程度
	年間維持費 (修繕、車検等)		—	—	50～100万程度	100万～200万程度

運行計画の概略図

第1案

〈月水金〉

〈火木土〉

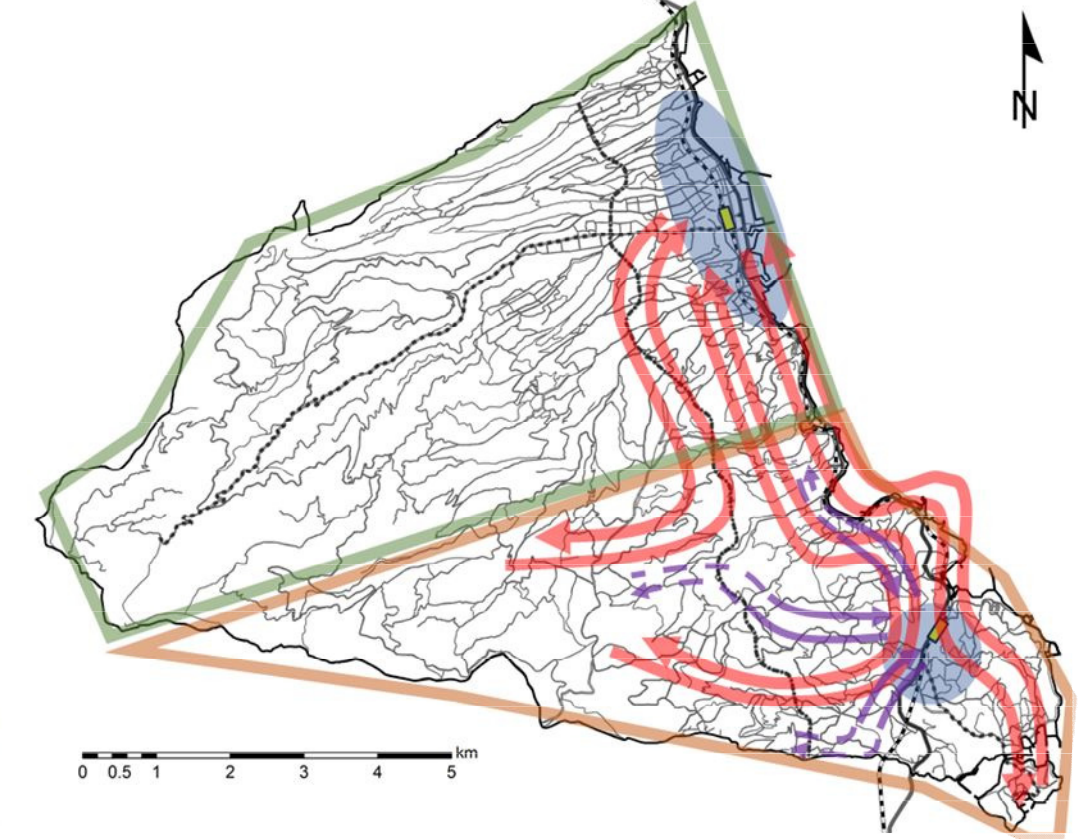
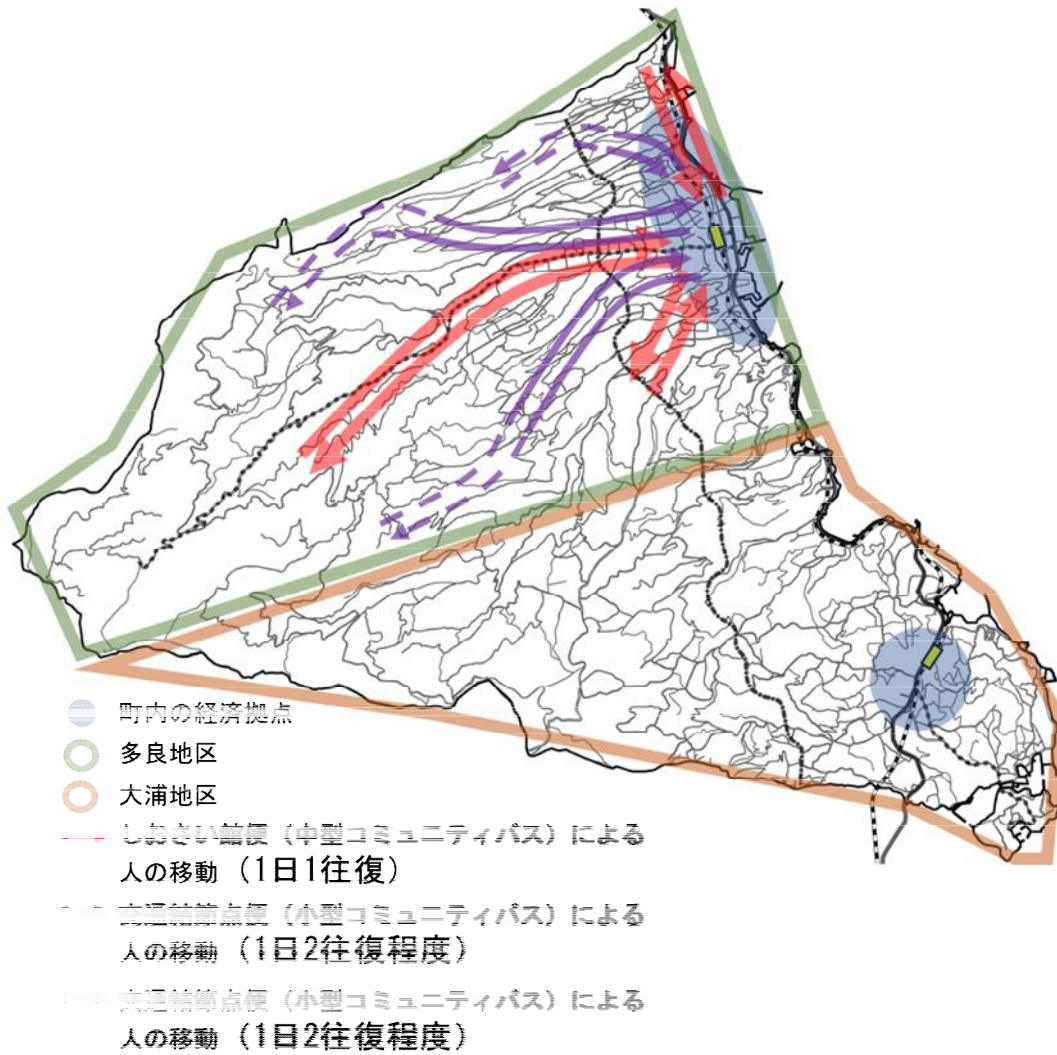


注) 運行ルートは曜日により異なる

第2案

〈月水金〉

〈火木土〉



注) 運行ルートは曜日により異なる

ダイヤと運行時間計画

第1案: ダイヤと運行時間計画

...しおさい館便
 ...交通結節点短距離便

■ルート番号
 多良地区 ①~④
 大浦地区 ①~⑥

地区	曜日	車両名	タイプ	便名	時間軸													
					7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
太良	月	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	①												
					始点と終点	1/2便) 喰場→しおさい館 2/2便) 陣ノ内バス停→しおさい館												
				交通結節点短距離便	運行時間	②												
					始点と終点	伊福グラウンド→多良駅 多良駅→伊福グラウンド												
大浦	火	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	①												
					始点と終点	大浦中学校→しおさい館 しおさい館→大浦中学校												
				交通結節点短距離便	運行時間	②												
					始点と終点	1/2便) 長川原バス停→肥前大浦駅 2/2便) 御手水→肥前大浦駅												
太良	水	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	③												
					始点と終点	1/2便) 多良郵便局前→しおさい館 2/2便) 下川原入口→しおさい館												
				交通結節点短距離便	運行時間	②												
					始点と終点	伊福グラウンド→多良駅 多良駅→伊福グラウンド												
大浦	木	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	③												
					始点と終点	御手水→しおさい館 しおさい館→御手水												
				交通結節点短距離便	運行時間	④												
					始点と終点	1/2便) 竹崎大銘商店前→大浦駅 2/2便) 竹崎大銘商店前→大浦駅												
太良	金	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	④												
					始点と終点	1/2便) 中山バス停→しおさい館 2/2便) 多良郵便局前→しおさい館												
				交通結節点短距離便	運行時間	①												
					始点と終点	1/2便) 喰場→多良駅 2/2便) 陣ノ内バス停→多良駅												
大浦	土	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	⑤												
					始点と終点	里バス停→しおさい館 金目→しおさい館												
				交通結節点短距離便	運行時間	⑥												
					始点と終点	1/2便) 津ノ浦バス停→大浦駅 2/2便) 里バス停(集落内)→大浦駅												

第2案: ダイヤと運行時間計画

...しおさい館便
 ...交通結節点便
 ...山間部まで全て行けると仮定し、運行した場合に増えると思われる時間(※今後、車両の大きさや道幅、運行時間の長さの調整により、1便あたりの時間の短縮や増便の可能性アリ)

■山間部の所要時間について
 第1案のルートの途中で、最も効率的となる地区から山間部へ行くものとする。→今後要検討

■ルート番号
 多良地区 ①~④
 大浦地区 ①~⑥

地区	曜日	車両名	タイプ	便名	時間軸													
					7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
太良	月	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	①												
					始点と終点	1/2便) 喰場→しおさい館 2/2便) 陣ノ内バス停→しおさい館												
		車両B	小型	交通結節点便	運行時間	②												
					始点と終点	伊福グラウンド→山間部→多良駅 多良駅→山間部→伊福グラウンド												
大浦	火	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	①												
					始点と終点	大浦中学校→しおさい館 しおさい館→大浦中学校												
		車両B	小型	交通結節点便	運行時間	②												
					始点と終点	1/2便) 山間部→長川原バス停→肥前大浦駅 2/2便) 山間部→御手水→肥前大浦駅												
太良	水	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	③												
					始点と終点	1/2便) 多良郵便局前→しおさい館 2/2便) 下川原入口→しおさい館												
		車両B	小型	交通結節点便	運行時間	②												
					始点と終点	山間部→伊福グラウンド→多良駅 多良駅→伊福グラウンド→山間部												
大浦	木	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	③												
					始点と終点	御手水→しおさい館 しおさい館→御手水												
		車両B	小型	交通結節点便	運行時間	④												
					始点と終点	1/2便) 竹崎大銘商店前→山間部→大浦駅 2/2便) 竹崎大銘商店前→大浦駅												
太良	金	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	④												
					始点と終点	1/2便) 中山バス停→しおさい館 2/2便) 多良郵便局前→しおさい館												
		車両B	小型	交通結節点便	運行時間	①												
					始点と終点	1/2便) 山間部→喰場→多良駅 2/2便) 山間部→陣ノ内バス停→多良駅												
大浦	土	車両A	中型	しおさい館便	運行時間	⑤												
					始点と終点	大浦中学校→しおさい館 しおさい館→大浦中学校												
		車両B	小型	交通結節点便	運行時間	⑥												
					始点と終点	1/2便) 津ノ浦バス停→大浦駅 2/2便) 里バス停(集落内)→山間部→大浦駅												