

伊万里市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 3 月

伊万里市民と考える地域交通会議

目 次

1. 計画の背景	1
2. 伊万里市の現状	2
(1) 人口	2
(2) 公共交通	4
(3) アンケート等	15
3. 課題の整理	21
(1) 課題1 交通空白地域の拡大と交通弱者の増加	21
(2) 課題2 市民の公共交通に対する需要と供給の不一致	21
(3) 課題3 増え続ける公共交通への支出額	21
(4) 課題4 公共交通の認知度の低さ	22
4. 基本方針	23
5. 計画区域	24
6. 計画期間	24
7. 目標	24
(1) 目標1 まちづくりの軸となる市民の真のニーズに合った交通網の構築	24
① 交通網の範囲設定及び類型化	24
② 既存路線の見直し	25
③ 多様な交通モードを用いた新たな交通網の導入	25
(2) 目標2 利用促進と丁寧な情報提供	25
8. 計画の方針に関する体系図	26
9. 目標を達成するために行う事業・実施主体	26
(1) 「目標1 まちづくりの軸となる市民の真のニーズに合った交通網の構築」に向けて	26
(2) 「目標2 利用促進と丁寧な情報提供」に向けて	32
(3) 実施事業と基準となる目標値	34
10. 行政・事業者・市民の役割の明確化	36
11. 計画の達成状況の評価に関する事項	37
12. 資料編 「高齢者実態調査アンケート」	38
「佐賀県身近な移動手段実態調査(木場線)」	51

1. 計画の背景

近年、全国的に、モータリゼーションの進展による自家用車への依存や、少子化による学生等の減少、高齢者の自動車運転免許の保有率の増加など様々な要因から、鉄道・バスなどの交通機関の利用者は、年々減少の一途をたどっています。

このため、交通事業者の経営は悪化し、その結果、路線や便数を縮小せざるを得ない状況に追い込まれ、利便性の低下による更なる利用者の減少といった「負の循環」を引き起こしています。

本市では、市内に松浦鉄道株式会社（MR）と九州旅客鉄道株式会社（JR九州）の2事業者の鉄道路線のほか、西肥自動車株式会社、昭和自動車株式会社の2事業者が路線バスを運行しているとともに、コミュニティバス、地域が実施主体となり運行するバスが存在していますが、利用者数・補助金額等の推移状況を踏まえると、公共交通を取り巻く環境は、非常に厳しい状況にあります。

一方、国においては、国民の交通に対する需要を適切に充足させることを目的とした「交通政策基本法」が、平成25年12月に公布・施行されるとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正され、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的な交通ネットワークを形成することや、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、住民の協力を含む関係者との連携等の方向性が示されたところです。

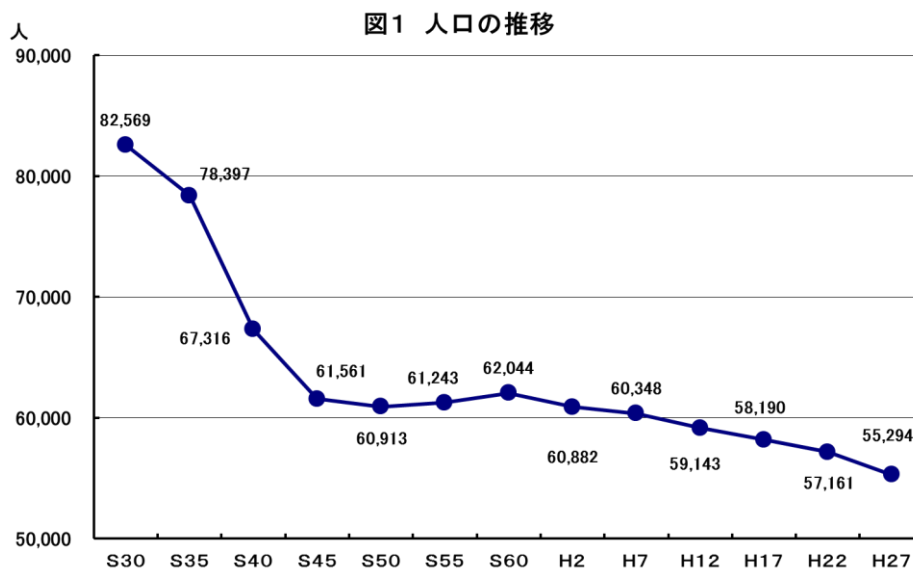
このような国の交通政策の方針に基づき、持続可能な地域公共交通網を構築するため、伊万里市民と考える地域交通会議を設置し、市民・交通事業者・行政が一体となり、伊万里市地域公共交通網形成計画を策定するものです。

2. 伊万里市の現状

(1) 人口

① 人口の推移

本市の人口は、昭和60年から平成26年にかけて、緩やかな減少傾向にあります。

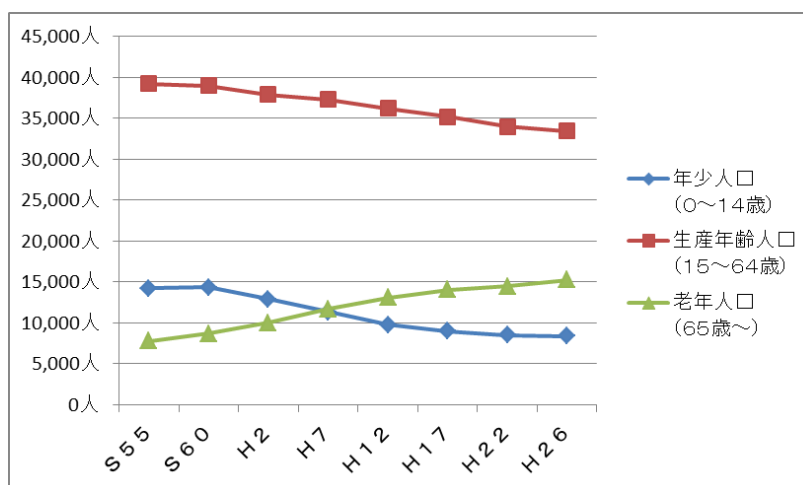


(出所：昭和30年～平成27年国勢調査)

② 年齢区分別人口構成

年齢区分別に人口構成の推移をみると、老年人口（65歳以上）の割合が上昇する一方、年少人口（15歳未満）の割合が下降しています。

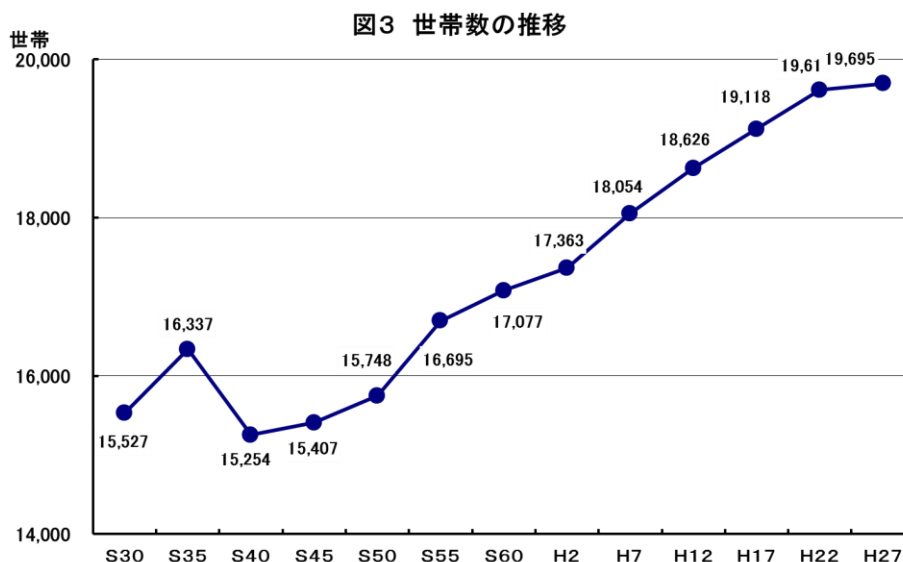
図2 年齢別人口構成の推移



(出所：昭和55年～平成22年国勢調査、平成26年のみ住民基本台帳)

③ 世帯数の推移

世帯数の推移をみると、総人口が減少しているにもかかわらず、昭和45年から一貫して増加しており、1世帯あたりの人員数が減少していることがわかります。

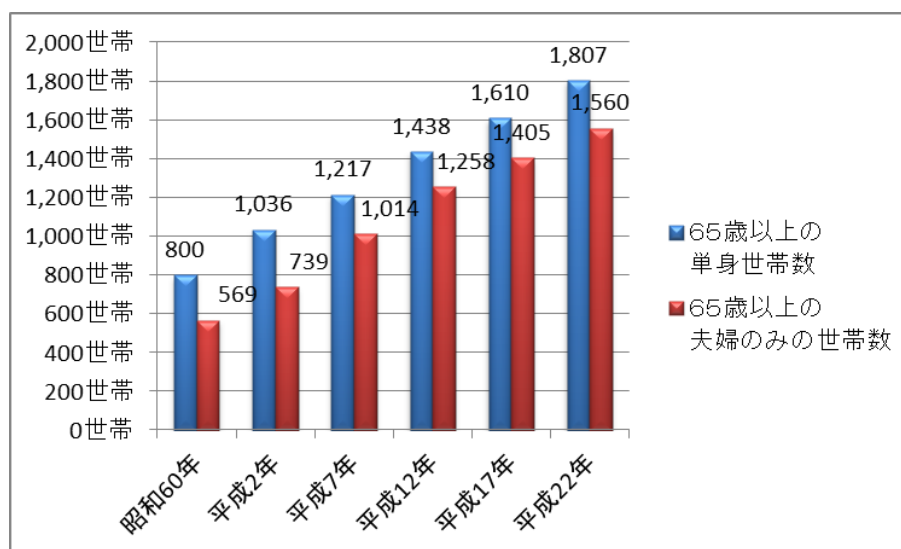


(出所：昭和30年～平成27年国勢調査)

④ 高齢者世帯状況別の世帯数推移

65歳以上の単身及び夫婦のみの世帯数が増加しており、今後も、この傾向が続くことが予測されます。

図4 65歳以上の高齢者世帯状況別推移



(出所：昭和60年～平成22年国勢調査)

(2) 公共交通

① 公共交通網の現状

市内の公共交通網は、松浦鉄道株式会社（MR）が運行する鉄道路線（長崎県佐世保市～佐賀県伊万里市～佐賀県西松浦郡有田町）及び九州旅客鉄道株式会社が運行する鉄道路線（唐津市～伊万里市）、西肥自動車株式会社、昭和自動車株式会社が運行する幹線のバス路線を軸として、幹線から離れた地域の交通を補完するコミュニティバスなどの枝線によって構築されています。

また、市の交通政策として、バス交通支援事業（路線バス等運行への補助）、コミュニティバス運行事業、鉄道交通支援事業（松浦鉄道の施設整備への補助等）、小学校遠距離児童通学支援事業（スクールバスの運行、通学定期券補助）、中学校遠距離児童通学支援事業（スクールバスの運行、通学定期券補助等）、障害者移動支援事業（福祉タクシーチケットの交付）に取り組み、市民の移動手段の確保に努めています。

図6 市内の公共交通網

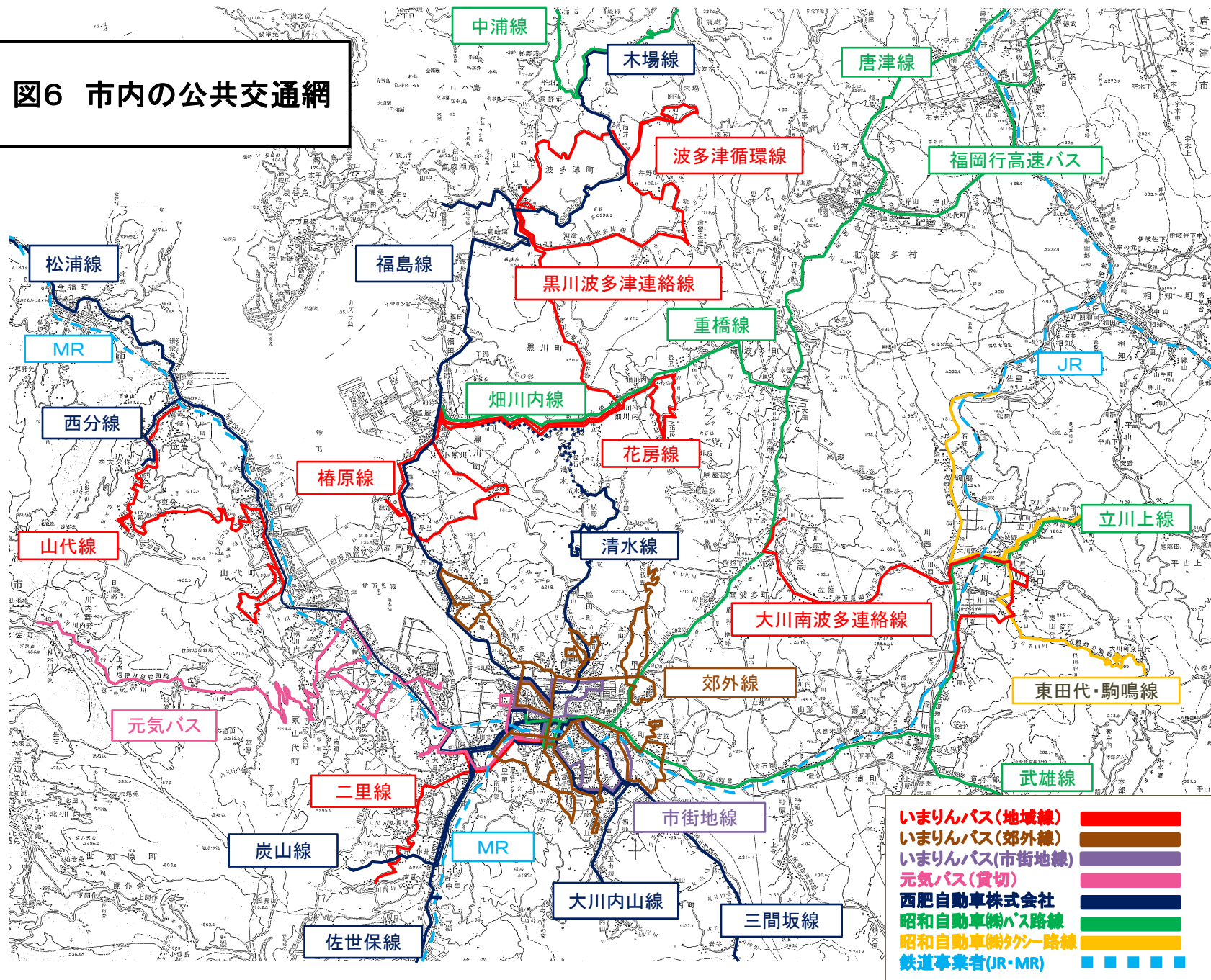


図7 いまりんバス市街地線路線図



図8 いまりんバス郊外線路線図



② 交通空白地域の現状

人口が集中している地域の大部分は、交通網が整備されていますが、集落が点在している山間部等については、交通空白地域が各地に存在している状況です。

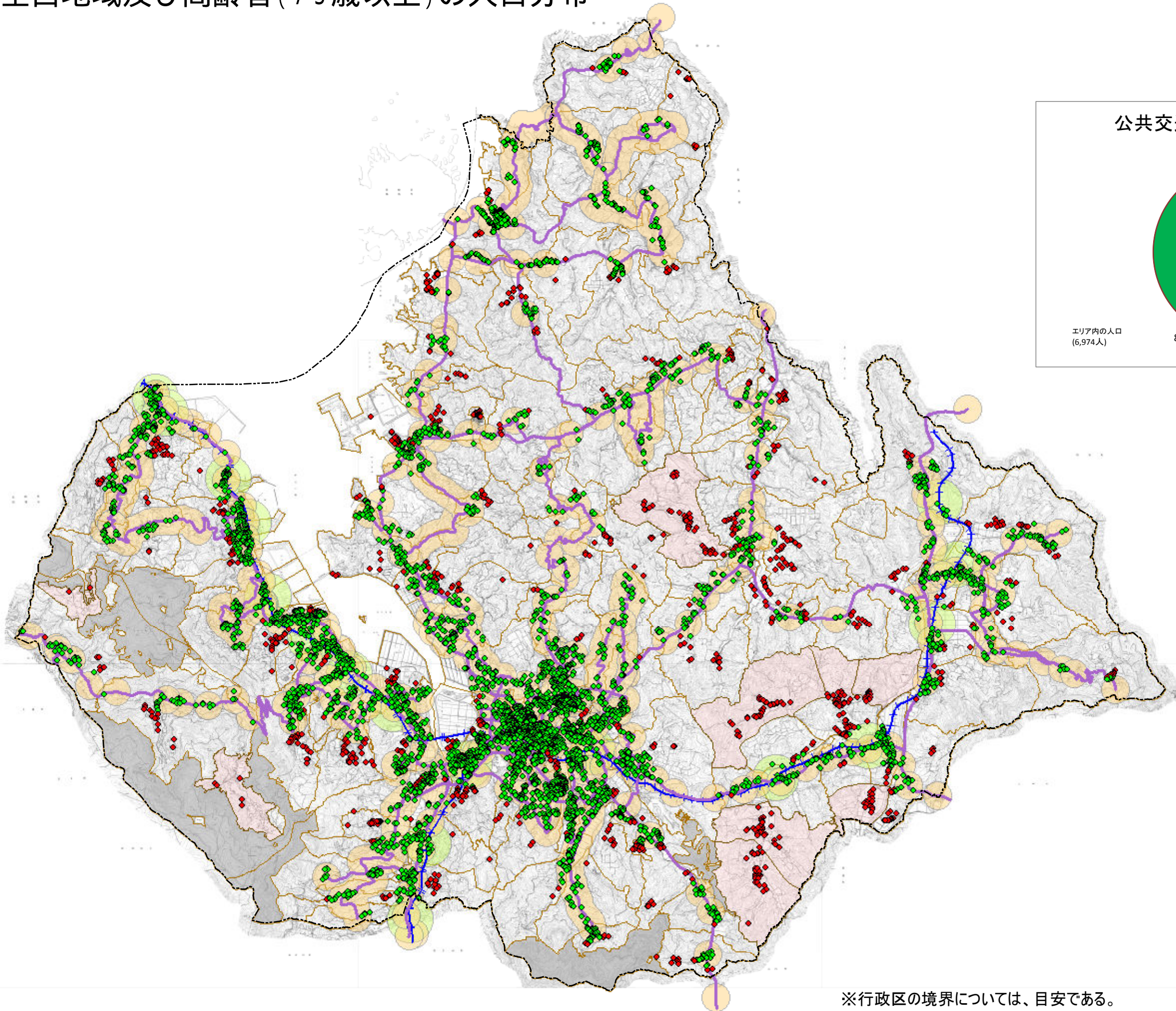
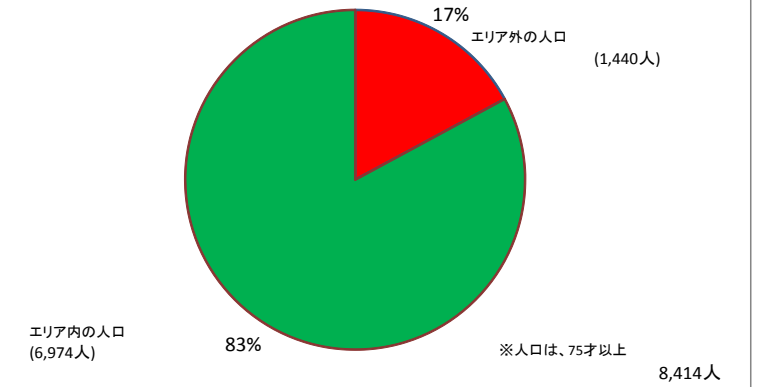
交通空白地域・・・バス停から300m以上かつ駅から500m以上離れている地域

No	市内交通空白地域		人口	人口 (75歳以上)
	行政区	町		
1	上原	松浦町	116	23
2	梅岩		86	24
3	岳坂		130	34
4	藤川内		219	53
5	上分		214	44
6	中通		176	41
7	下分	東山代町	16	8
8	日南郷		12	3
9	原屋敷	南波多町	302	65

図9 交通空白地域及び高齢者(75歳以上)の人口分布

N
1:85,000

公共交通カバーの割合(全体)



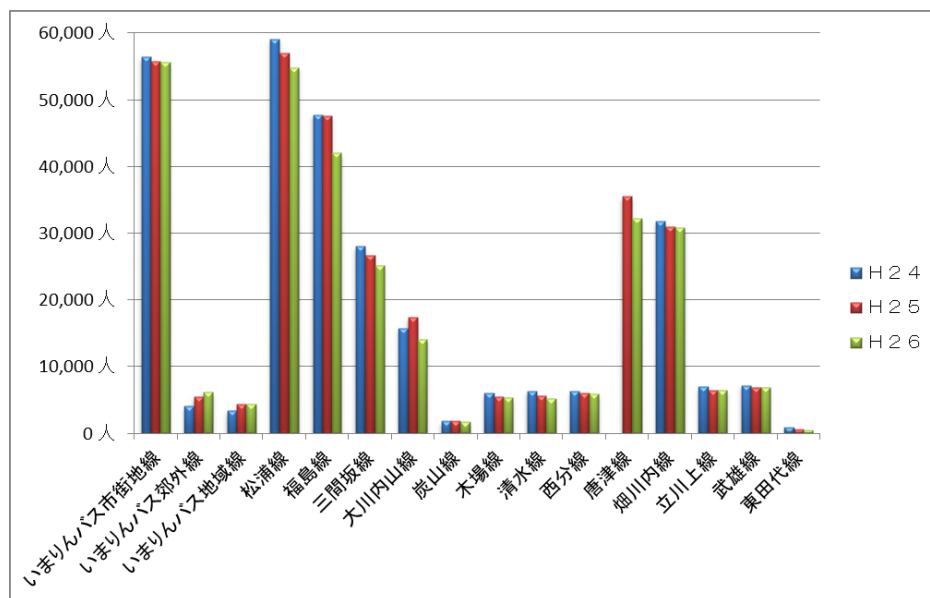
- エリア内の世帯
- エリア外の世帯
- バス路線
- 鉄道
- バス停から300m以内のエリア
- 駅から500m以内のエリア
- 交通空白地区
- 行政区界(仮)
- 国有林

※行政区の境界については、目安である。

③ 路線バスの利用者数

16路線のうち12路線において、年々利用者が減少しています。

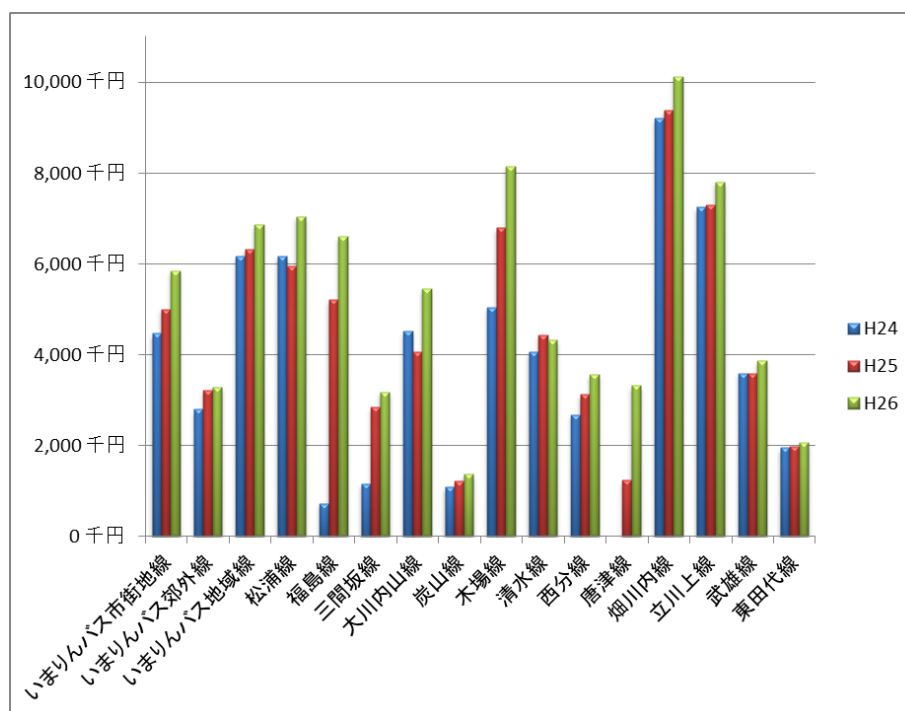
図10 路線バス利用者数の推移



④ 路線バスへの市支出額

利用者数の減少や燃料費の高騰等により、16路線のうち13路線において、路線の確保に費やす市の支出額が増加しています。

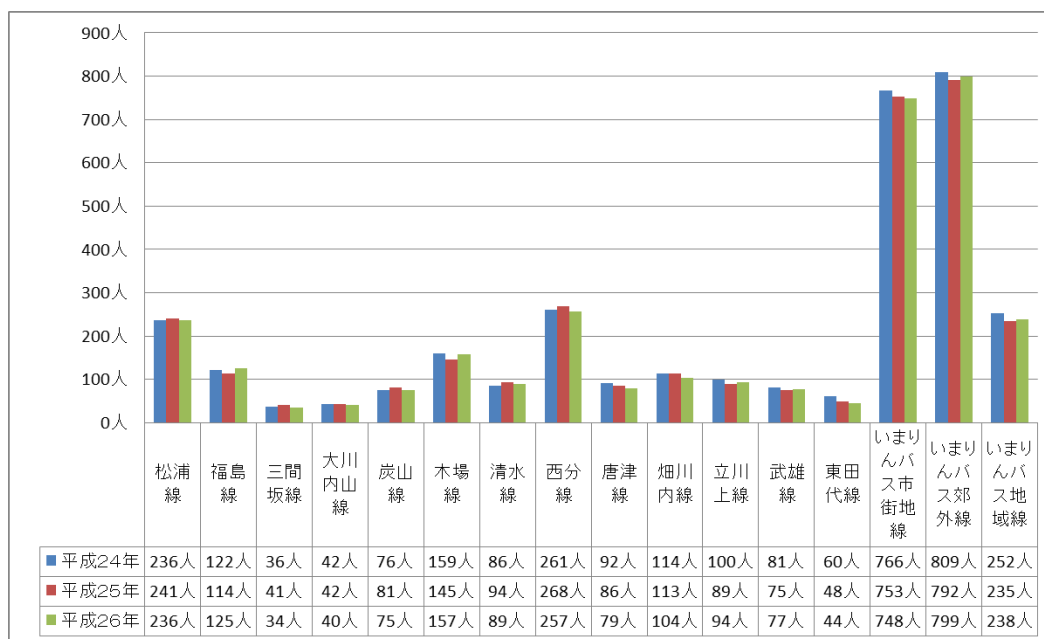
図11 路線バスへの市支出額の推移



⑤ バス路線の沿線行政区人口の推移

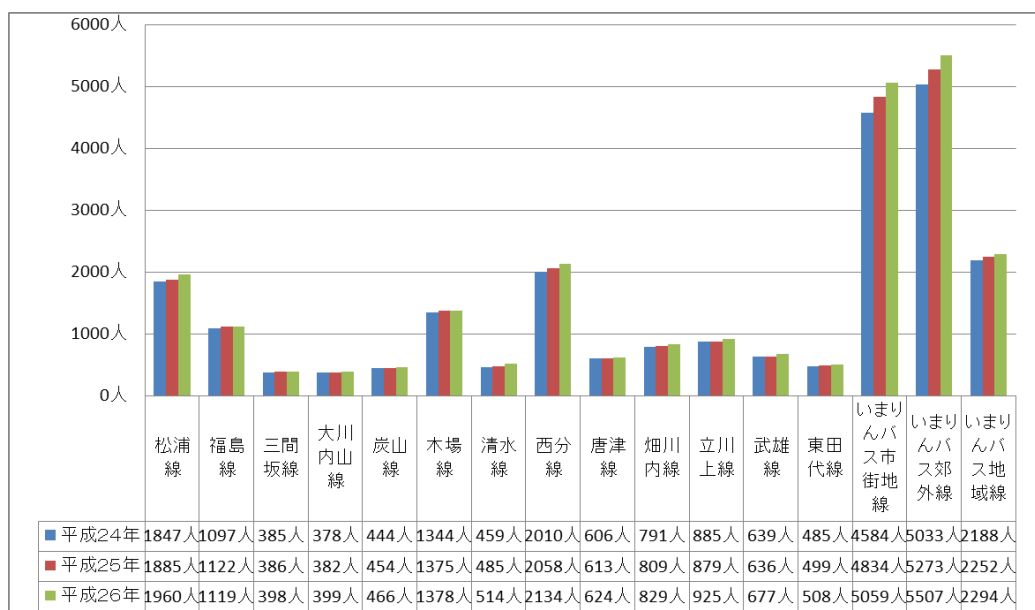
15歳から18歳の人口はほぼ横ばいの状態である一方、65歳以上の人口は16路線すべてで増加しています。

図12 バス路線の沿線行政区人口の推移（対象：15歳～18歳）



(出所：平成24年～平成26年住民基本台帳)

図13 バス路線の沿線行政区人口の推移（対象：65歳以上）



(出所：平成24年～平成26年住民基本台帳)

図14 バス路線の沿線行政区一覧

路線名	行政区	路線名	行政区	路線名	行政区
松浦線	長浜	清水線	脇田	東田代線	立川
	里		平山		山口
	楠久		岩立		東田代
	鳴石		横野		宿
	久原1区	清水	井手口		
	久原2区	西分線	長浜	いまりんバス市街地線	戸石川
	久原3区		里		伊万里地区
	川南		楠久		立花地区
浦之崎	鳴石		大坪地区		
福島線	木須東		久原1区	いまりんバス郊外線	伊万里地区
	木須西		久原2区		立花地区
	本瀬戸		久原3区		大坪地区
	中通		川南		牧島地区
	早里	浦之崎	いまんバス地域線	川西	
	黒塩	立岩		大川原	
	浦分	西分		大黒川	
	塩屋	白野		花房	
	浦潟	府招上		椿原	
	福田	府招下		漁港	
	煤屋	小麦原		福母	
	馬蛤潟	井手野		作井手	
	浦	高瀬		中田	
	三間坂線	市村		大曲	吉野
小石原		水留	川内		
岩谷		白野	山代町(楠久津除く)		
平尾		府招上			
大川内山線	平尾	府招下			
	福野	小麦原			
	吉田	井手野			
	正力坊	高瀬			
	大川内山	大曲			
炭山線	大里	水留			
	金武	谷口			
	内の馬場	重橋			
木場線	木須東	真手野			
	木須西	畑川内			
	本瀬戸	古賀			
	中通	金石原			
	早里	宿分			
	黒塩	下平			
	浦分	下分			
	塩屋	川原			
	浦潟	長野			
	福田	宿			
	煤屋	立川			
	馬蛤潟	古賀	※いまりんバス市街地線、 いまりんバス郊外線以外の バス路線については、沿線 行政区に市街地部の行政区 を含まない。		
	浦	金石原			
	福島線沿線	宿分			
辻	下平				
井野尾	下分				
筒井	川原				
木場	東分				

⑥ バスの利用状況及び支出額

市街地と市郊外の地域を結ぶバス路線では、大部分の路線において、利用者が10人未満と非常に少ない状況です。

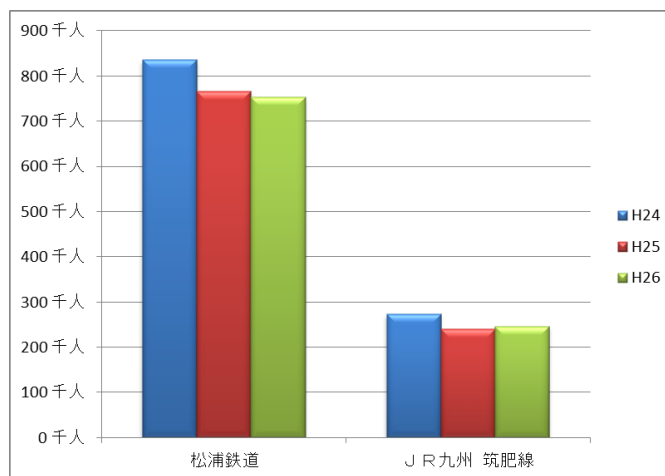
図15 バスの利用状況及び支出額（平成26年度実績）

実施主体	路線名	区分	利用者数 (人)	支出額 (千円)	一人当たり への支出額 (円)	一便当たり の利用者数 (人)
伊万里市 ※運行業務は 西肥自動車(株)へ委託	いまりんバス市街地線	委託	55,700	5,833	105	15.3
	いまりんバス郊外線		6,208	3,289	530	5.3
	いまりんバス地域線		4,346	6,857	1,578	2.6
西肥自動車(株)	松浦線	補助	54,863	7,043	128	10.7
	福島線		42,044	6,597	157	6.4
	三間坂線		25,178	3,177	126	5.3
	大川内山線		14,102	5,451	387	3.6
	炭山線		1,737	1,365	786	1.7
	木場線		5,290	8,147	1,540	3.0
	清水線		5,157	4,320	838	2.5
	西分線		5,973	3,556	595	5.1
昭和自動車(株)	唐津線	補助	32,167	3,320	103	9.5
	畑川内線		30,837	10,113	328	10.6
	立川上線		6,402	7,800	1,218	3.7
	武雄線		6,912	3,860	558	3.1
	中浦線			84		
	東田代線		550	2,065	3,755	0.7
東山代町元気バス協議会 ※運行業務は 肥前観光(株)へ委託	元気バス	補助	18,138	8,013	442	7.4

⑦ 鉄道乗降者数

松浦鉄道の乗降者数は年々減少しており、JR九州筑肥線ではここ3年ほぼ横ばいとなっています。

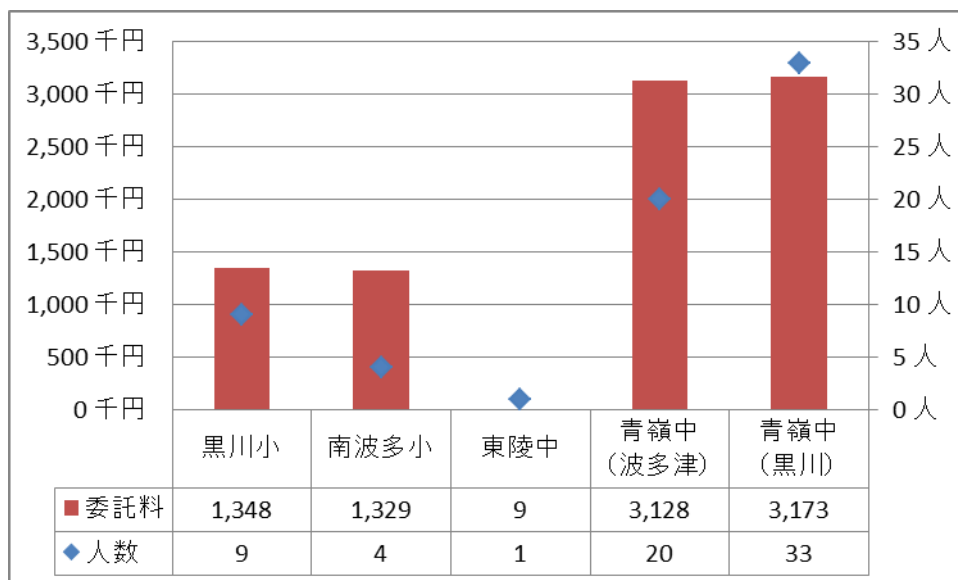
図16 市内における鉄道乗降者数の推移



⑧ スクールバスの状況

スクールバスの運行の対象である通学生は、全体で67人、委託料として8,987千円を支出しています。

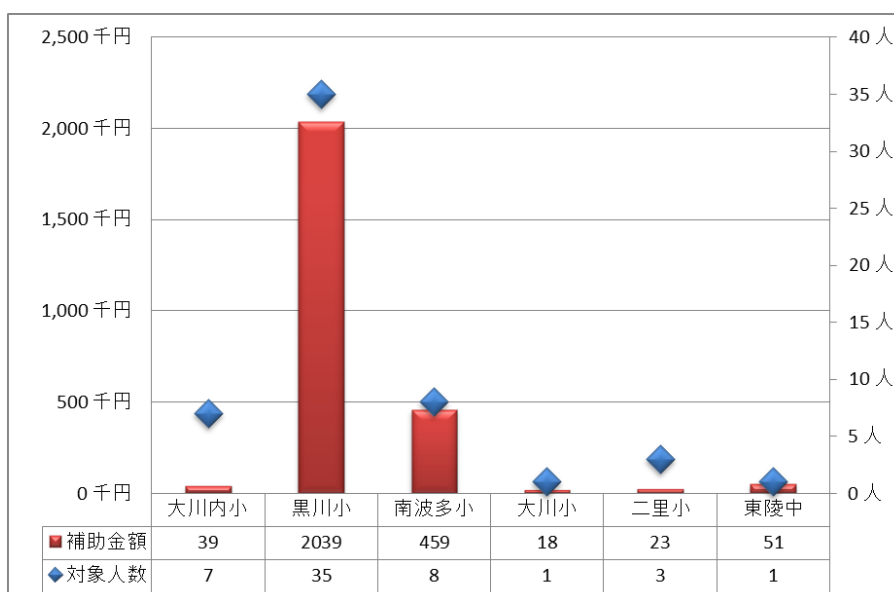
図17 スクールバスの状況（平成26年度実績）



⑨ 定期券補助の状況

定期券補助の対象である通学生は、全体で55人、委託料として2,629千円を支出しています。

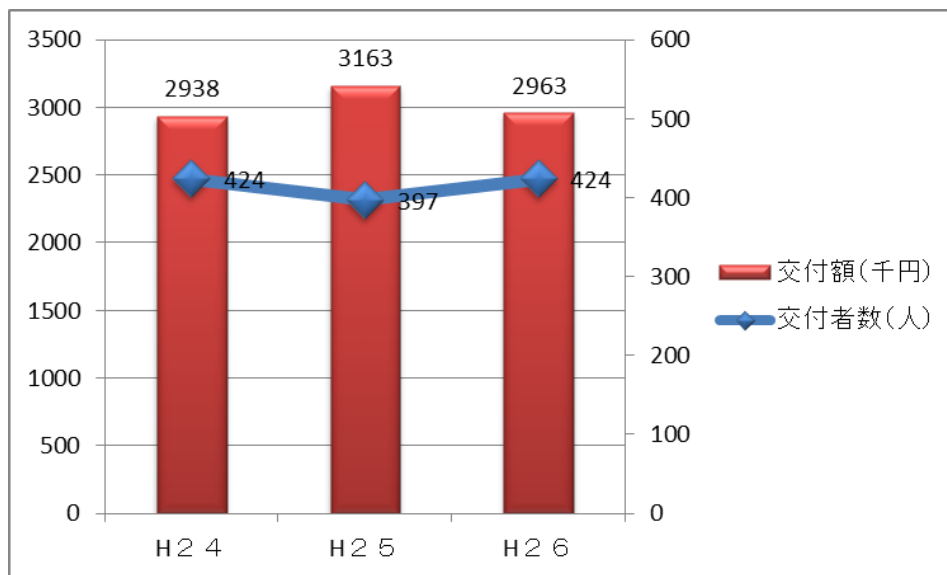
図18 通学定期券補助の状況（平成26年度実績）



⑩ タクシー補助の状況

福祉タクシー補助の利用者・額ともここ数年、大きな変化はありません。

図 1 9 タクシー助成の推移



※1人あたりへの交付額は10千円であるが、年度途中で申請された方には月割りで支給しているため、交付者数×10千円＝交付額とはならない

(3) アンケート等

平成25年度、長寿社会課において、65歳以上の高齢者1,434人を対象に、高齢者要望等実態調査を実施するとともに、平成27年9月15日～9月25日にかけて、地域振興・公共交通対策課において、60歳以上の高齢者154人を対象に、高齢者実態調査アンケートを実施しました。

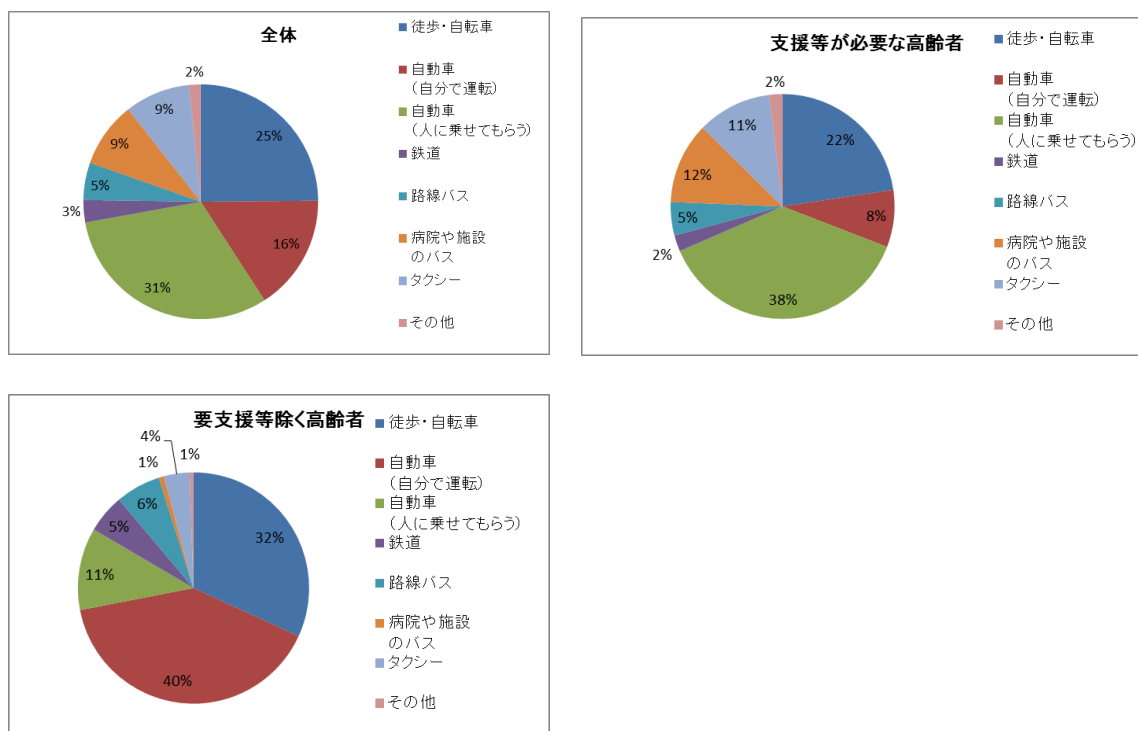
また、平成23年度・25年度・27年度に企画政策課において、市民約1,300人を対象に、市民アンケート調査を実施しております。

① 高齢者の移動手段の変化

公共交通を利用している人の割合は、全体で8%に対し、支援等が必要な高齢者は7%、要支援等を除く高齢者は11%と、元気な高齢者の利用割合が高くなっています。

また、移動手段として高い割合を示しているのは、支援等が必要な高齢者では、38%が人の車に乗せてもらう、要支援等を除く高齢者では、40%が自分で車を運転するという回答となっています。

図20 高齢者の移動手段 (N=1,434)

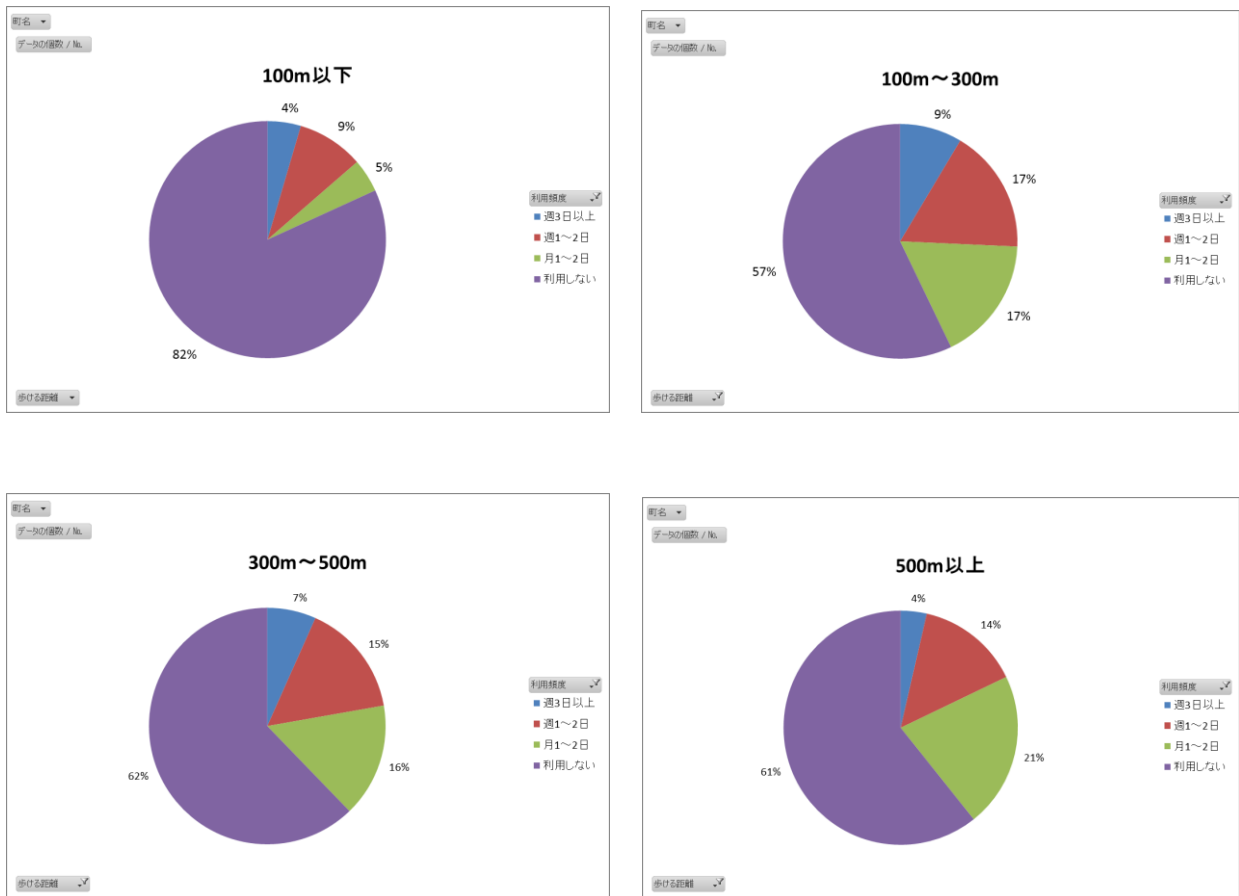


(出所：平成25年度長寿社会課実施 介護保険アンケートより引用)

② 乗り場までの距離別利用頻度

100m歩くことができないと答えた方は、100m以上歩けると答えた方と比べ、公共交通の利用頻度が低いということが、顕著に表れています。

図 2 1 歩ける距離別の利用頻度 (N = 149)



(出所：平成 27 年度地域振興・公共交通対策課実施 高齢者実態調査アンケートより引用)

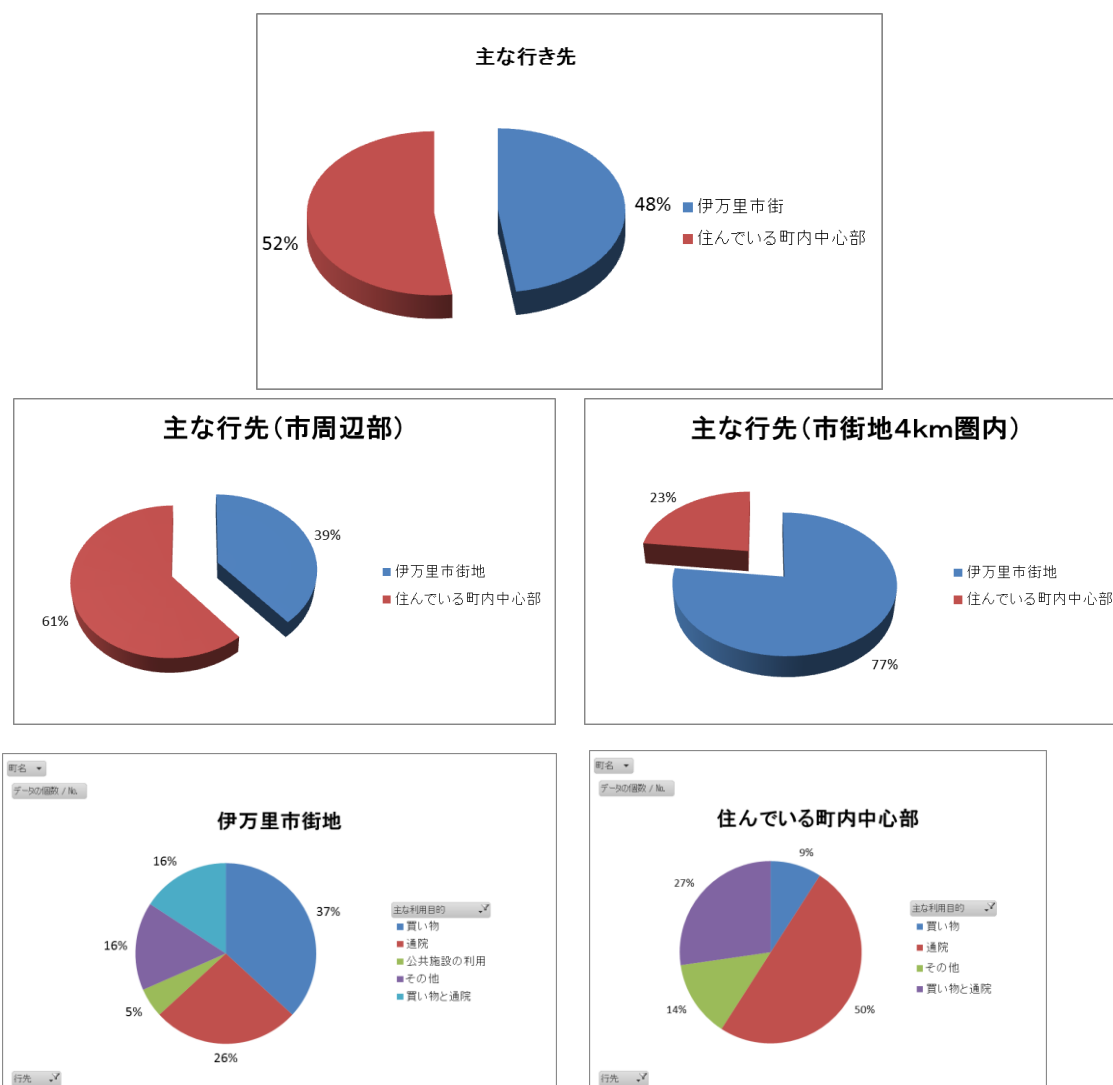
③ 行き先、利用目的別の利用頻度

公共交通を利用している人の主な行き先としては、全体では住んでいる町内中心部の割合が若干高くなっています。

また、市街地4km圏内の地域では市街地が77%と高い割合を示す一方、市周辺部の地域では、住んでいる町内中心部の割合が61%と高くなっています。

また、利用目的としては、通院や買い物が高い割合を示しています。

図2.2 行き先、利用目的別の利用頻度 (N=33)



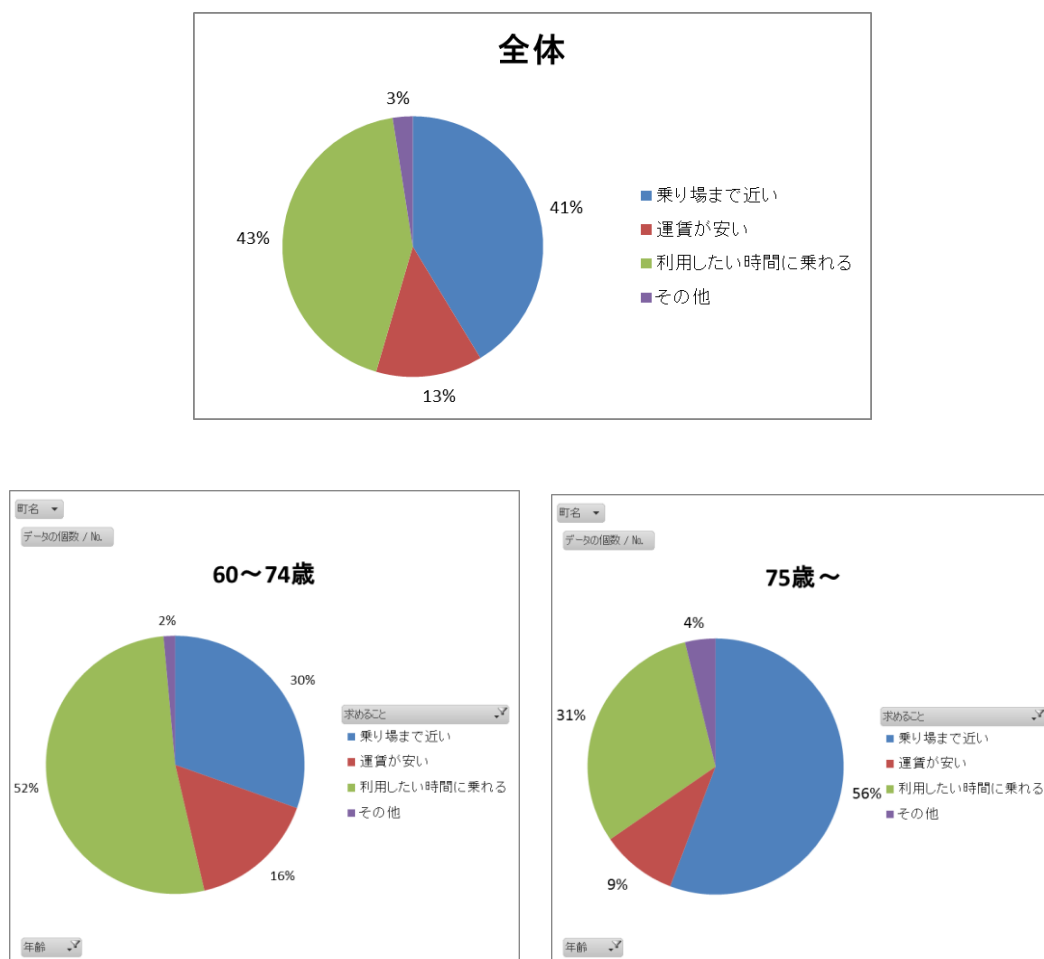
(出所：平成27年度地域振興・公共交通対策課実施 高齢者実態調査アンケートより引用)

④ 利用者の求めること

全体では、公共交通に求めることの割合としては、乗り場まで近いこと、利用したい時間に公共交通を利用できることが高くなっています。

また、60歳～74歳では利用したい時間に公共交通を利用できることが高く、75歳以上では乗り場まで近いことが高くなっています。

図23 年齢別利用者の求めること（N=121）

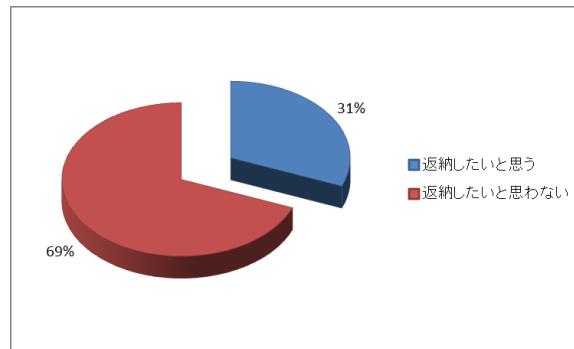


(出所：平成27年度地域振興・公共交通対策課実施 高齢者実態調査アンケートより引用)

⑤ 運転免許返納及び公共交通利用の意思

運転免許の返納について、免許保有者の36%が、将来的に運転免許を返納し、日常生活の移動手段として、公共交通を利用したいと思うと回答しています。

図 2 4 運転免許返納及び公共交通利用の意思 (N = 100)



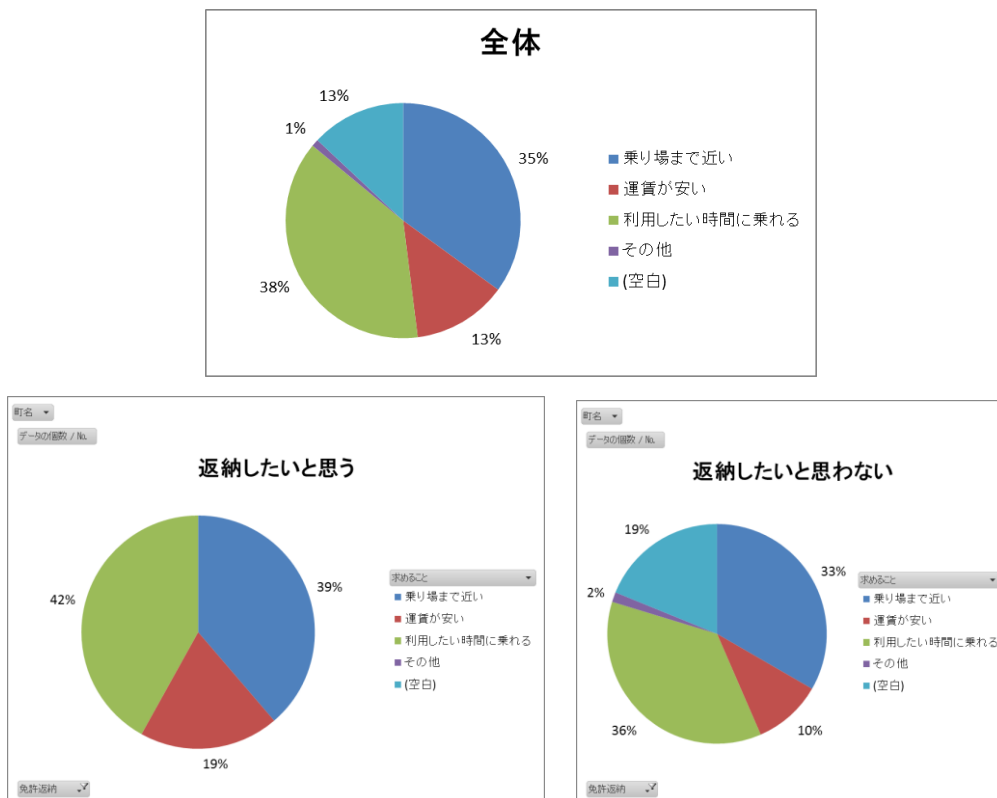
(出所：平成 27 年度地域振興・公共交通対策課実施 高齢者実態調査アンケートより引用)

⑥ 運転免許保有者の求めること

運転免許を持っている方が公共交通に求めているものは、乗り場までが近いことと、利用したい時間に乘れることが全体の 70% を占めています。

また、運転免許を返納したいと思わないと答えた方は、空白の回答も多くみられます。

図 2 5 運転免許保有者の求めること (N = 100)

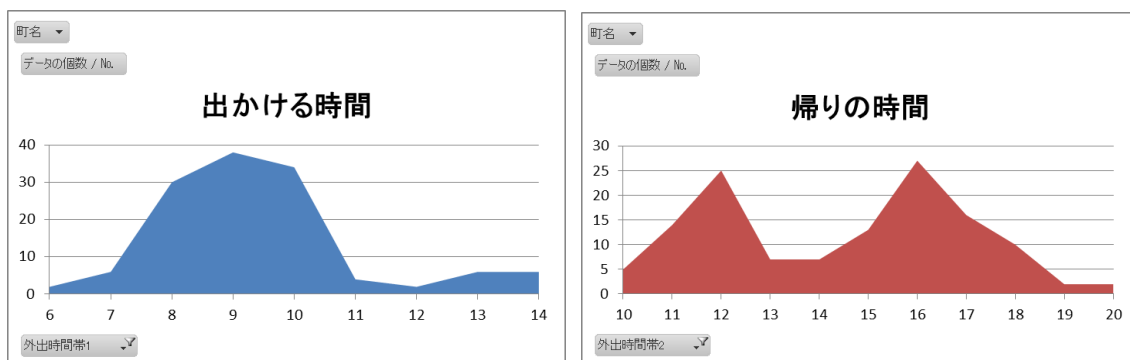


(出所：平成 27 年度地域振興・公共交通対策課実施 高齢者実態調査アンケートより引用)

⑦ 外出時間

出かける時間は、8時から10時と答えた方が多く、帰りの時間は、11時から12時及び15時から18時と答えた方が多くなっています。

図26 出かける時間と帰りの時間 (N=128)



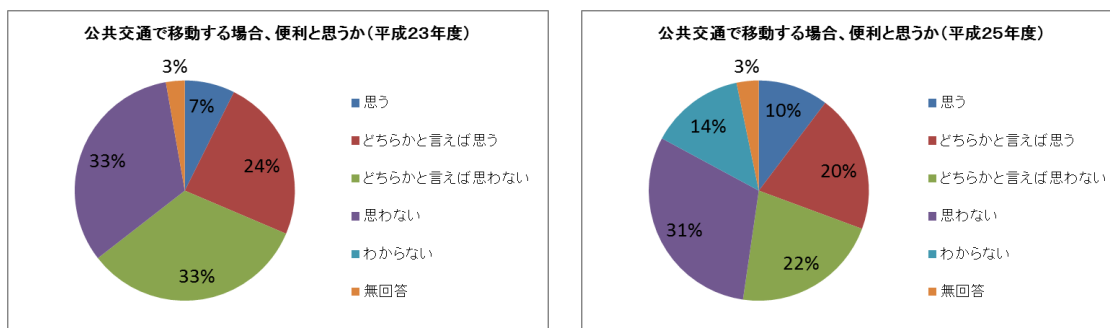
(出所：平成27年度地域振興・公共交通対策課実施 高齢者実態調査アンケートより引用)

⑧ 公共交通の利便性に関する満足度

公共交通で移動する場合、「便利と思う」または「どちらかと言えば便利と思う」と答えた人は、平成23・25年度でほとんど変化はなく、約30%でしたが、「どちらかと言えば便利と思わない」と答えた人は、平成23年度が33%に対し、平成25年度には22%となっております。

ただし、平成25年度のアンケートには選択肢として「わからない」が追加されています。

図27 公共交通の利便性に関する満足度 (N=1,300)



(出所：平成23, 25, 27年度企画政策課実施 市民アンケートより引用)

3. 課題の整理

(1) 課題1 交通空白地域の拡大と交通弱者の増加

本市のバス路線については、これまで利用者の減少等に伴う路線の廃止により、交通空白地域が拡大してきました。

一方で、近年、65歳以上の高齢者のみの世帯が増加していることから、交通弱者の増加が懸念されます。

高齢者アンケートの結果によると、公共交通に求めることは「乗り場までの距離が近いこと」「利用したい時間に利用できること」という意見が大半を占め、また、安全面を考えると、将来的には運転免許を返納し、自家用車から公共交通への移動手段の移行が見込まれます。

このため、増加する交通弱者への対策として、高齢者のみの世帯の方が、自家用車に過剰に頼ることなく、安全で充実した生活を送ることができる環境づくりとして、交通空白地域の解消が求められています。

(2) 課題2 市民の公共交通に対する需要と供給の不一致

既存の路線は、市内の遠隔地と市中心部を結び、人を中心市街地へ運ぶことを目的としています。

しかしながら、高齢者アンケート結果によると、地域ごとに主な行き先に特徴があり、市周辺部の地域においては、市街地より住んでいる町中心部へ出かけることが多いという結果となっており、利用目的としては、通院と買い物が大部分となっています。

このため、路線編成については、単に市街地へ人を運ぶことを目的とするのではなく、町内を循環する経路の検討や、病院・商店等へのアクセスなど、市民の需要を的確に満たす交通網の構築が求められています。

(3) 課題3 増え続ける公共交通への支出額

市内の公共交通機関に対する補助やコミュニティバスの運行、教育・福祉分野における交通サービスに対する支出を合わせると、平成26年度には総額で1億2千万円を超えるなど、年々増加している状況にあります。

このようななか、厳しい財政状況や、人口減少に伴う利用者数の減少に

対応し、公共交通を持続可能なものとするためには、単純に路線の維持や拡大、増便等による、公共交通の充実を図るのではなく、経済性を十分に考慮することが求められています。

(4) 課題4 公共交通の認知度の低さ

人口が減少することは明らかななか、行政・交通事業者・市民がそれぞれの立場から、交通政策に取り組んでいく必要があります。

しかしながら、行政が実施している交通政策や、交通事業者が取り組む利用促進策に対し、公共交通の利用は非常に少ない状況です。

アンケート結果によれば、高齢者の移動手段としては、人の車に乗せてもらうという回答が全体の3割に上るなど、公共交通の利用対象者となりえる市民が多数存在しています。

このようななか、公共交通の利用促進を図るには、市民のニーズを十分に考慮したうえで、利用したいと思える交通網を協働で創り上げるとともに、沿線住民へ、路線の存在や利便性・安全性などに関する周知を図り、公共交通への理解を深めてもらうことが必要です。

4. 基本方針

公共交通は、単に移動を便利にするだけでなく、福祉・教育・商工・環境・観光といった様々な分野を支える重要な基盤であり、かつ、車を運転しない高齢者や学生、障がいがある方等にとっては、快適な日常生活を送るうえで必要不可欠なものです。

伊万里市は広大な市域を有し、そのほとんどが中山間地という恵まれない地理的条件の中に、多くの集落が点在しています。

また、人口の減少と高齢化の進展という大きな社会的課題に直面するなかで、地域公共交通をこのままの状態で維持していくことは困難な状況にあります。

このため、公共交通網の整備については、市民や交通事業者等と連携・協働して交通政策に取り組み、地域の実情に即した面的な交通網の形成に努めるとともに、限られた資源を有効に活用し、将来にわたって持続可能な公共交通網の構築に努めます。

なかでも、市民が主体的に公共交通の検討や運営に関わり、自分たちが利用しやすいものに創り上げるとともに、利用促進の呼びかけや積極的利用によって、公共交通を守っていくという意識を醸成してまいります。

本計画では、上位計画である第5次伊万里市総合計画のまちづくり目標「安全で快適な地域づくり」及び、伊万里市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標『時代に合った都市づくりで「安心して住みたいまち」をつくる』に基づき、地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針として、次のとおり設定します。

市民・交通事業者・行政が協働して 創り・守り・育てる地域公共交通

5. 計画区域

計画の区域は、伊万里市全域とします。

6. 計画期間

計画期間の対象期間は平成27年度から平成36年度の10年間を展望しながら、「目標2 利用促進と丁寧な情報提供」については毎年、「目標1 まちづくりの軸となる市民のニーズに合った交通網の構築」については5年を目処に検証を行い、必要に応じて計画の見直しを図ります。

7. 目標

基本方針に基づき、既存の公共交通が抱える課題を解決するために、以下の2つの目標を定め、設定した数値目標の達成に努めます。

(1) 目標1 まちづくりの軸となる市民の真のニーズに合った交通網の構築 (課題1, 2, 3)

交通網の構築にあたっては、車を運転しない高齢者や学生、障がいがある方などの交通弱者と呼ばれる方が、将来にわたって住みやすいまちづくりを進めるなかで、各地域の市民の需要や地理的条件等の実情を的確に把握したうえで、小さな拠点づくりなどの地域戦略との一体性を確保しながら、地域全体を見渡し総合的に検討を進め、利便性が高く経済性も考慮した持続可能な交通網を目指します。

【数値目標】

交通政策への投入財源1億2千万円（平成26年度実績）の維持

① 交通網の範囲設定及び類型化

各町単位を基本としながらも、軸となる幹線の乗り継ぎ地点の位置

や人口の分布、商店や医療機関の有無等をもとに、地域の交通網の範囲を定めるとともに、各地域の実情を踏まえ、類型化を図ります。

② 既存路線の見直し

設定した交通網の範囲内における幹線・枝線の整備状況及び路線ごとの利用状況、費用対効果等を考慮し、効果的かつ効率的な交通網の整備に向け、既存路線の見直しを行います。

③ 多様な交通モードを用いた新たな交通網の導入

効率的な交通網の整備に向け、重複して運行する多様な交通モードの整理や運行形態の変更等を行い、新たな交通網の導入を図ります。

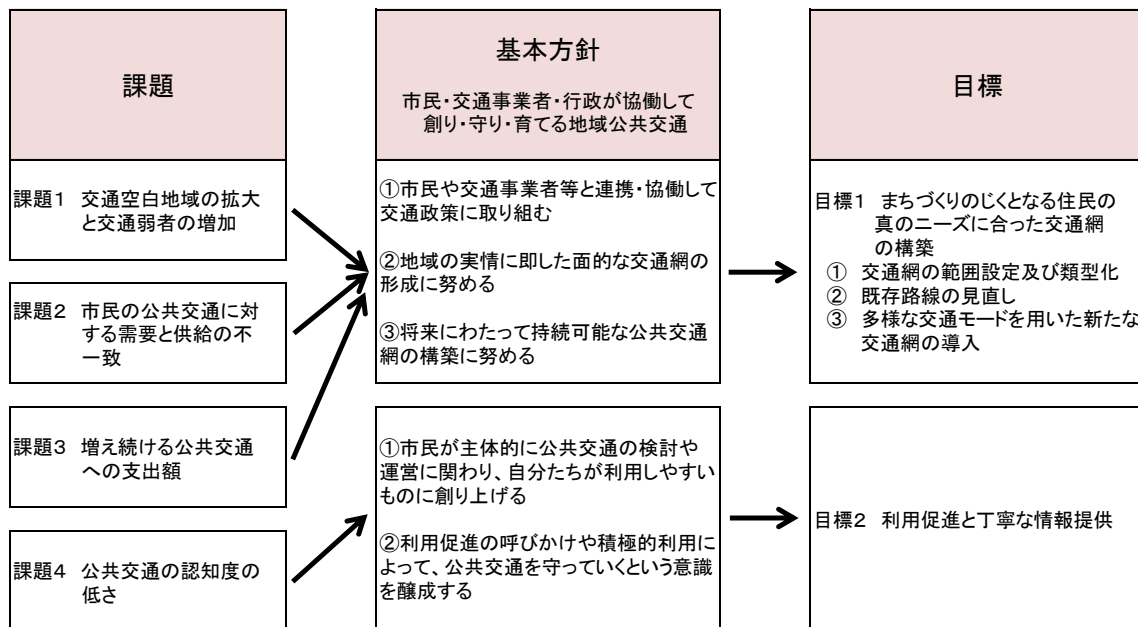
(2) 目標2 利用促進と丁寧な情報提供 (課題4)

高齢化社会の進展にも係らず、公共交通の利用が進まない状況を踏まえ、公共交通への関心を高め意識改革を促し、公共交通の利用を誘因する利用促進策や、公共交通に対して抱く、不便さや複雑さ等を解消するための取り組みとともに、多言語標記といった見やすい表示に努めるなど、観光客の周遊環境の整備を展開します。

【数値目標】

公共交通機関の利用者数131万5千人(平成26年度実績)の維持

8. 計画の方針に関する体系図



9. 目標を達成するために行う事業・実施主体

(1) 「目標1 まちづくりの軸となる市民の真のニーズに合った交通網の構築」に向けて

伊万里市は、2町7村が合併して誕生した歴史的背景から、各地域で効果的かつ効率的な交通網を構築するにあたり、以下の取り組みを行うことで、市内全域の交通網の再編を図ります。

① 交通網の範囲設定及び類型化

【 伊万里市・伊万里市民と考える地域交通会議 】

幹線や人口分布、商店及び病院の分布等をもとに、交通網の範囲を定めます。

また、各範囲における方向性を特徴別に類型化し、明確にします。

図 2 8 範囲設定及び類型化イメージ

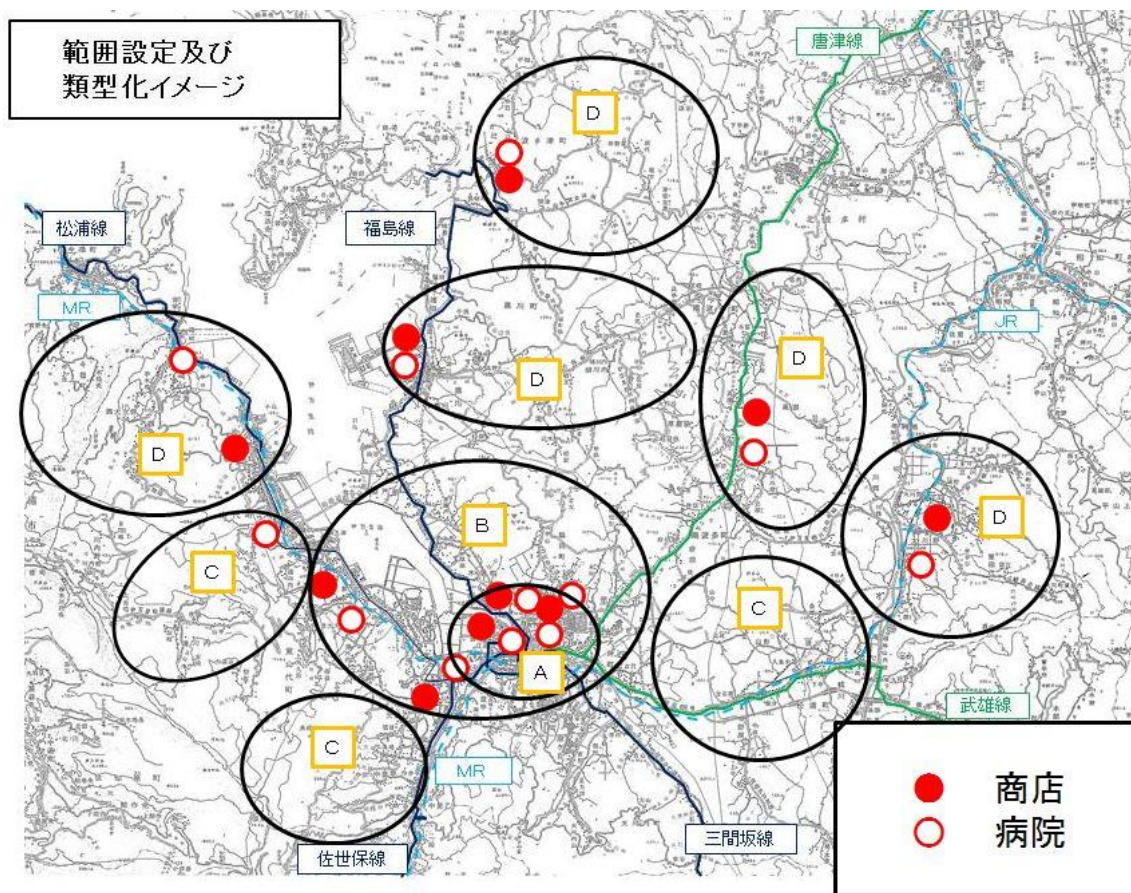


図 2 9 類型化に向けたエリアごとの方向性イメージ

	エリア名	方向性	交通モード
A	市中心部エリア	・市街地を循環するバス路線を整備する	コミュニティバス
B	郊外部エリア	・郊外部と市街地を結ぶバス路線を整備する	鉄道、路線バス、コミュニティバス
C	基幹交通網形成エリア	・乗り継ぎによって、買い物や通院等の需要を満たすことを目的として、鉄道や幹線となるバス路線と接続するコミュニティバスの枝線を整備する	鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送
D	コンパクトビレッジエリア	・買い物や通院等の需要を満たすため、商店や医療機関が存在する町の中心部等への交通網を整備する ・市街地への移動手段の確保のため、幹線と枝線の連結を行う	鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送

② 既存路線の見直し 【 伊万里市・事業者・市民 】

設定した交通網の範囲及び類型化に基づき、1人あたりにかかる平均コストを指標として、毎年、既存路線の見直しを行います。

図30 幹線・枝線等の比較

区分	利用者総数 (人)	総支出額 (千円)	1人あたり にかかる平均 コスト (円)
いまりんバス市街地線(1路線)	55,700	5,833	105
いまりんバス郊外線・地域線(10路線)	10,554	10,146	961
元気バス(1路線)	18,138	8,013	442
幹線(4路線)	154,252	20,137	131
枝線(9路線)	76,960	46,677	607

図31 見直しフロー

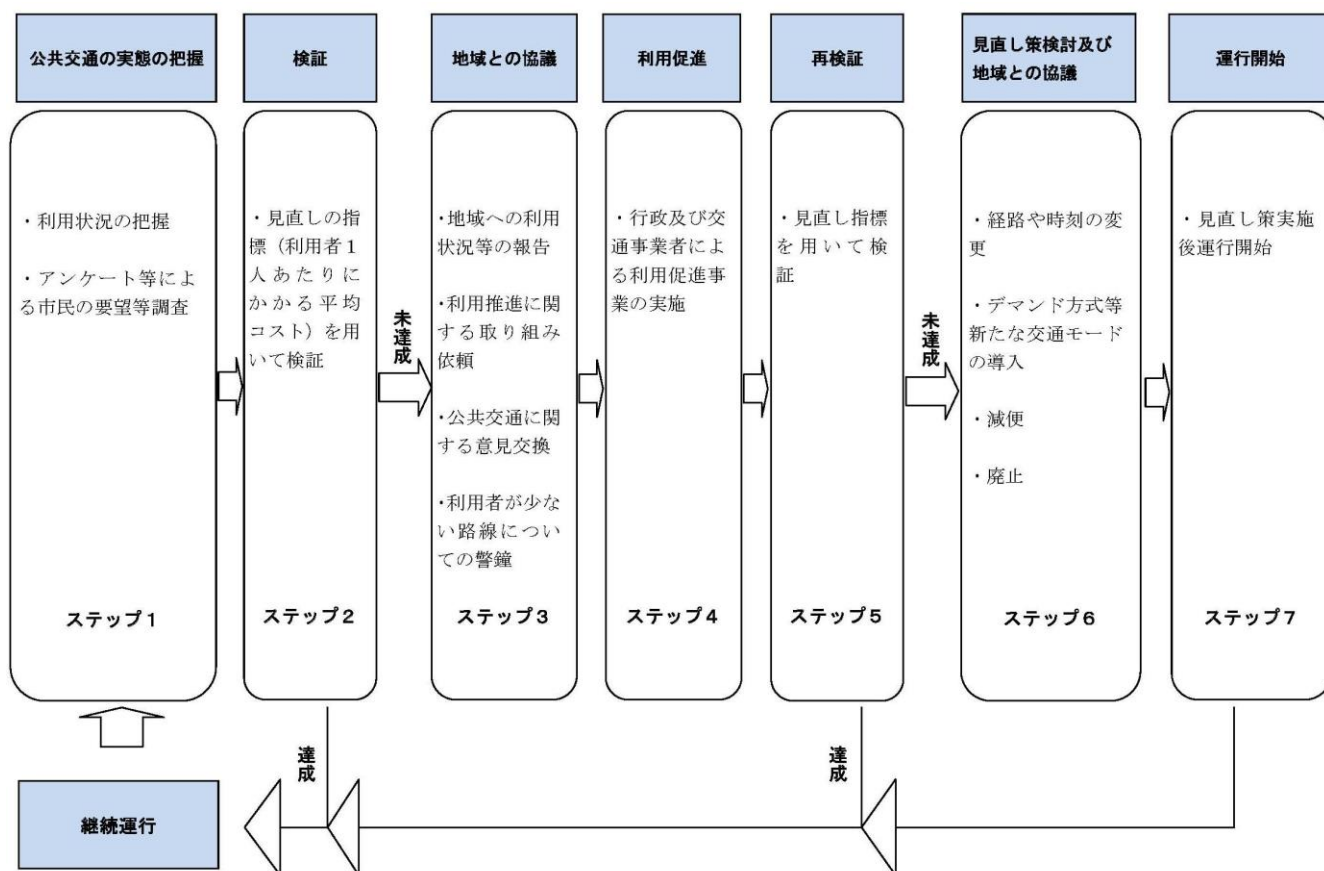
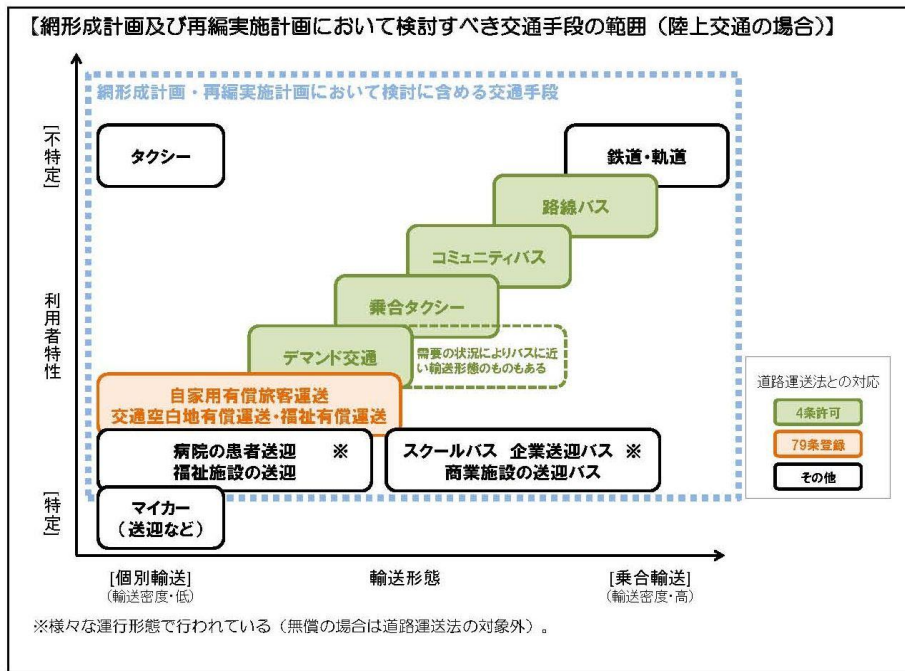


図32 運行形態図



(出所：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引きより引用)

図33 自家用有償旅客運送・デマンド交通・乗合タクシー・コミュニティバスの特性比較



③ 多様な交通モードを用いた新たな交通網の導入

【 伊万里市・事業者・市民 】

設定した交通網の範囲において、地域やNPO等が実施主体となる自家用有償旅客運送やデマンド方式による運行の導入、これまで交通政策として関与していなかった、教育分野や医療分野が提供する交通サービスと既存路線バスとの複合化等を見据え、路線ごとの利用状況や費用対効果等を考慮し、新たな交通網の整備を行います。

④ モデル事例

(ア) 波多津町内における新たな公共交通機関の導入

【 伊万里市・西肥自動車・波多津町まちづくり協議会 】

○ 交通網の範囲設定及び類型化

波多津町には、幹線である福島線、枝線である木場線及びいまりんバス地域線が運行しており、路線の大半が重複している状況にありました。

また、町内中心部に商店や医療機関、公民館などの機関が存在していることから、波多津町を1つの交通網の範囲として設定し、コンパクトビレッジエリアにおける交通網の整備の方向性にに基づき、検討を行いました。

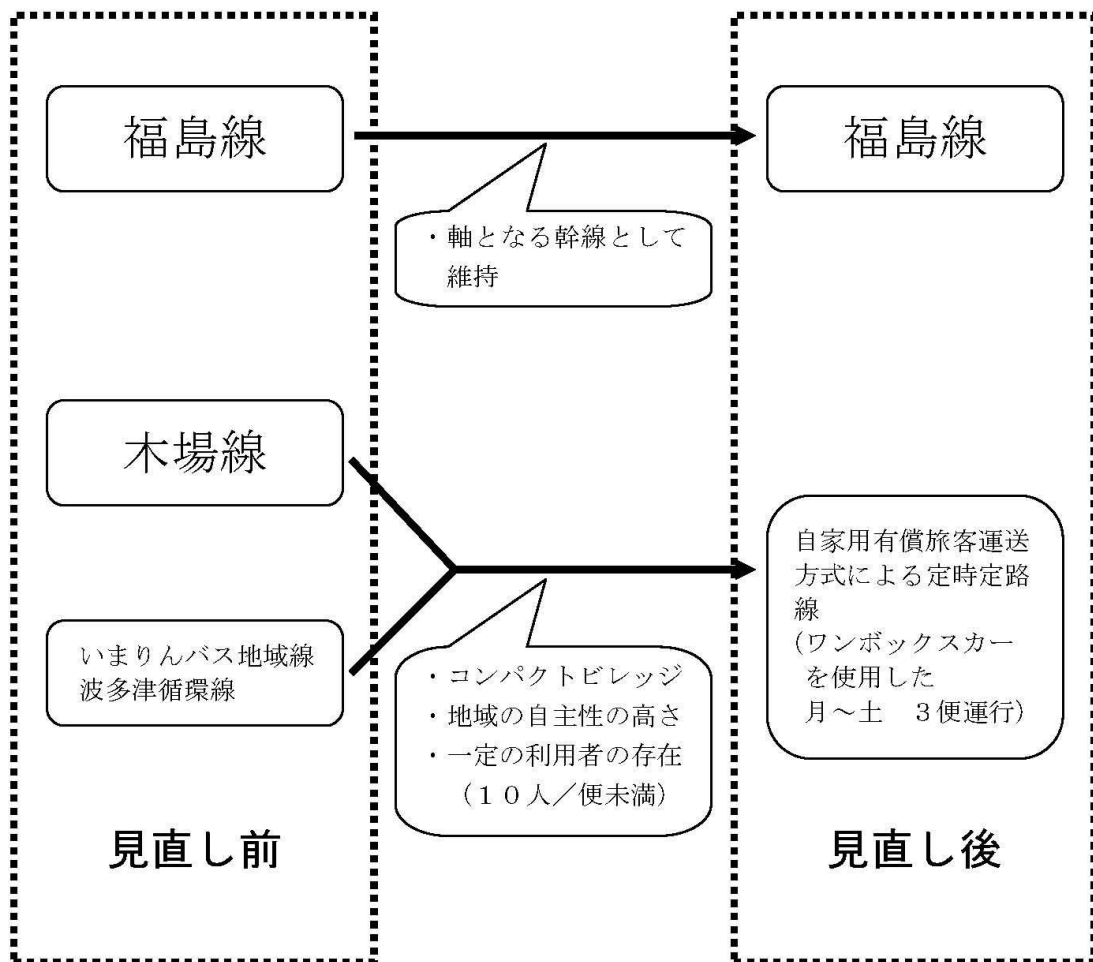
図34 波多津町内交通網

路線名	実施主体	便数
福島線	西肥自動車	10便（平日）7便（土） 6便（日・祝）
木場線	西肥自動車	3便（月～土）
いまりんバス地域線	伊万里市 ※運行は西肥自動車	2便（月・木）

○ 既存路線の見直し

幹線（福島線）を軸として、枝線（木場線・いまりんバス地域線）を見直すにあたり、木場線及びいまりんバス地域線の利用者1人あたりにかかるコストは他の路線と比べて非常に高額であることや、いまりんバス地域線の波多津循環線における1便あたりの利用者数が10人未満であること、地域住民の協力が得られる状況にあることなどを踏まえて、区長等で構成される波多津町まちづくり運営協議会が実施及び運行主体となり、有償ボランティアが運転手を務め、白ナンバーのワンボックス（10人乗り程度）を使用し運行する交通モードとして、自家用有償旅客運送による交通サービスを導入しました。

図35 検討イメージ



(2) 「目標2 利用促進と丁寧な情報提供」に向けて

【 伊万里市・事業者 】

利用促進に向け、バス・鉄道の試乗会や交通教室の開催等を通して、市民が公共交通と触れ合う機会を創出し、公共交通に対する意識の醸成を図ります。また、公共交通の案内等の充実に取り組むとともに、海外からの観光客に対応した案内文等の多言語化を図るなど、丁寧な情報提供を行うことで、公共交通を利用しやすい環境を整えます。

① モデル事例

(ア) バス教室等の利用促進イベントの開催

【 伊万里市・各交通事業者 】

公共交通の利用者数が年々減少しており、公共交通の主たる利用者である高齢者や学生、児童へ利用促進を図る必要があります。

このため、バス教室やバス・鉄道の試乗会等を通して、公共交通に抱く複雑さ等のマイナスのイメージを払拭し、積極的にバス・鉄道を利用しようという意識の醸成を図ります。

【実施内容（予定）】

- ・バス教室

【実施時期】

- ・平成28年度

(イ) デジタルサイネージによる各種情報の提供及び伊万里駅構内の多言語化

【 伊万里市・各交通事業者 】

伊万里駅は、市内にある大部分の公共交通機関の起点となっており、観光客をはじめ、多くの方が乗り継ぎ拠点として利用されています。

しかし、時刻表や路線図が統一されておらず、各交通事業者が個別にバス停等に掲示されている状況で、非常に見にくいため、利用者からも改善の要望が寄せられています。

このため、伊万里駅のペDESTリアンデッキの下に各交通事業者の路線情報等を一括して、多言語により提供するディスプレイを設置するとともに、伊万里駅構内の案内文等についても統一化し多言語標記を行うなど、利用者への丁寧な情報提供に努めます。

【提供内容（予定）】

- ・発着予定の便の一覧（5便程度）
- ・時刻表
- ・災害時の速報
- ・病院及び避難所の位置情報
- ・観光情報 など

【整備時期】

- ・平成28年度

(ウ) 伊万里駅周辺における公共交通利用者への案内等の充実

【伊万里市・昭和自動車株式会社】

昭和自動車株式会社が運行する、伊万里市と福岡市を結ぶ高速バスについては、乗車場は伊万里駅のペDESTリアンデッキの下、降車場は市道「川東橋・伊万里駅前線」沿いのろうきん伊万里支店付近に設けられていますが、乗り継ぎ拠点である伊万里駅から約200m離れているにもかかわらず、周辺の地理的情報等の案内等が不足しているほか、雨等をしのぐための屋根もないため、福岡都市圏からの来訪者等に不便を強いている状況です。

このため、降車場に屋根を設置し、伊万里駅までの案内や伊万里市の観光案内、バスの到着時間等を掲示することで、利用者の利便性の向上に努めるとともに、各種公共交通機関の乗り継ぎ向上に向けた研究に取り組みます。

【整備時期】

- ・平成28年度

(3) 実施事業と基準となる目標値

目標達成のために実施する事業、及び、評価の基準となる目標値を次のとおり設定します。

① バス交通支援事業・コミュニティバス運行事業・既存交通再編事業

事業者及び市民と連携して、路線や運行時刻の見直しを行うほか、回数券の導入など利用促進活動に取り組み、効率的な交通網の整備、継続的な運行を行います。

また、年々利用者数が減少している現状を踏まえ、基本的には現状維持を目標としながらも、路線の種類及び現在の利用状況を踏まえ、以下の目標値を設定します。

図36 各バス路線の目標値

実施主体	路線名	区分	路線の種類	1便あたりの利用者数 (人)					
				平成26年度 (実績)	平成27年度 (目標)	平成28年度 (目標)	平成29年度 (目標)	平成30年度 (目標)	平成31年度 (目標)
伊万里市 ※運行業務は 西肥自動車株へ委託	いまりんバス市街地線	委託	市街地循環線	15.3	15.3	15.3	15.3	15.3	15.3
	いまりんバス郊外線		牧島～立花コース	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5
			脇田～古賀コース	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8
			屋敷野～南ヶ丘コース	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
	いまりんバス地域線		花房線	3.1	3.3	3.5	3.6	3.8	4.0
			榑原線	1.0	1.6	2.2	2.8	3.4	4.0
			黒川・波多津連絡線	1.8	2.2				
			波多津循環線	5.6	5.6				
			二里線	3.2	3.4	3.5	3.7	3.8	4.0
			山代線	3.2	3.4	3.5	3.7	3.8	4.0
大川・南波多津連絡線	1.0	1.6	2.2	2.8	3.4	4.0			
西肥自動車株	松浦線	補助	幹線	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7	10.7
	福島線		6.4	6.7	7.0	7.4	7.7	8.0	
	三間坂線		5.3	5.8	6.4	6.9	7.4	8.0	
	大川内山線		3.6	3.7	3.8	3.8	3.9	4.0	
	炭山線		1.7	2.2	2.6	3.1	3.5	4.0	
	木場線		3.0	3.2					
	清水線		2.5	2.8	3.1	3.4	3.7	4.0	
	西分線		5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	
昭和自動車株	唐津線	補助	幹線	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5
	畑川内線		10.6	10.6	10.6	10.6	10.6	10.6	
	立川上線		3.7	3.8	3.8	3.9	3.9	4.0	
	武雄線		3.1	3.3	3.5	3.6	3.8	4.0	
	中浦線								
	東田代線		0.7	1.4	2.0	2.7	3.3	4.0	
東山代町元気バス協議会 ※運行業務は 肥前観光株へ委託	元気バス	補助	枝線	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4
波多津町まちづくり運営協議会	波多津ふれあい号(仮称)	補助	枝線		4.0	4.0	4.0	4.0	4.0

② 交通空白地域改善事業

人口分布や既存の交通網をもとに、併せて、市民の要望や事業者の助言を考慮して、基本的には人口密度が概ね1 km²あたり100人以上の地区において、デマンド方式の運行や乗合タクシーの導入など、地域の特性に合った交通網の整備に努め、交通空白地域の解消に取り組みます。

図37 交通空白地域への対策に関する目標値

事業内容	平成31年度 (目標)
交通空白地域(行政区)の改善	6地区/9地区

③ 利用促進事業

公共交通機関の利用促進に向け、市民の公共交通に対する意識の醸成を図るため、バス教室等の開催や、見やすい・使いやすい路線図等の作成などを行います。

また、実施する事業について、以下の目標値を設定します。

図38 事業内容ごとの目標値

事業内容	平成26年度 (実績)	平成27~31年度 (目標)
バス教室等利用促進イベントの開催	2回 (バス感謝DAY・WEEK)	1回/年
各種団体への啓発活動の実施	1回 (区長会への呼びかけ)	1回/年
ディスプレイの設置	—	設置(平成28年度) 更新及び活用(平成29年~31年度)
伊万里駅構内の案内文等の多言語化	—	実施(平成28年度)
伊万里駅周辺の案内等の整備	—	整備(平成28年度) 更新及び活用(平成29年~31年度)

10. 行政・事業者・市民の役割の明確化

計画の推進にあたり、目標ごとに行政・事業者・市民等の役割を以下に示します。

図39 目標別の役割一覧

項目	事業	実施主体	役割
目標1	○バス交通支援事業 ○コミュニティバス運行事業 ○既存交通再編事業 ○交通空白地域等改善事業	伊万里市	・交通網の整備に対する取り組みの中心となり、市民への説明及び市民の取り組みへの支援を行うとともに、事業者の意見を考慮し、検討を進める。
		事業者	・安全安心な運行はもとより、交通網の整備に関する行政の提案等について、専門的見地から適切な助言を行う。
		市民	・路線の見直しなどに積極的に関与するとともに、利用推進に取り組む。
目標2	○利用促進事業	伊万里市	・市民の公共交通に対する意識の醸成に繋げるため、事業者及び市民と連携し事業に取り組む。
		事業者	・行政への協力はもとより、他交通事業者との連携を図り、利用者の利便性を高め利用促進に繋がる事業に取り組む。
		市民	・利用促進に向け、利用者目線での提案等、積極的に関与する。

1 1. 計画の達成状況の評価に関する事項

目標達成に向けての取り組みに対する改善を実施するため、PDCAサイクルに基づく評価及び検証を行います。

(1) PDCAサイクルの実施

地域の状況、課題等を踏まえ設定した(P l a n) 目標を達成するため、各目標の達成に向けた取り組み(D o) を、把握・評価し(C h e c k)、評価結果を踏まえ改善点があれば見直しを検討し(A c t i o n)、取り組みの改善に繋げる(P l a n) といったPDCAサイクルを、1年を基本的なスパンとして、実施します。

(2) 評価体制について

PDCAサイクルは、市民・交通事業者・行政等、様々な立場の委員から構成される「伊万里市民と考える地域交通会議」において、実施します。

(3) 利用者・市民等からの意見の把握

目標を達成し、基本方針の実現を図るために、地域及び利用者のニーズに合った交通網を整備するため、地域や各関係団体からの情報収集や、利用者へのアンケート等により「真のニーズ」の把握に努めます。

図40 PDCAサイクル

