

有田町 地域公共交通計画

2023~2027



令和5年3月
有田町

目次

はじめに.....	1
1. 地域の現状.....	5
1.1. 位置・地勢.....	5
1.2. 人口世帯数等.....	6
1.3. 主要施設の立地状況.....	10
1.4. 町民の移動特性.....	11
1.5. 観光の動向.....	15
2. 公共交通の現状.....	17
2.1. 鉄道の概要.....	18
2.2. 路線バスの概要.....	21
2.3. コミュニティバスの概要.....	23
2.4. タクシーの概要.....	32
2.5. ふれあいタクシー（デマンドタクシー）の概要.....	32
2.6. 公共交通サービスエリアと人口分布の比較.....	38
3. 各種調査結果.....	39
3.1. 住民アンケート調査結果.....	39
3.2. コミュニティバス調査結果.....	44
3.3. ふれあいタクシー調査結果.....	47
4. 有田町の地域公共交通の課題.....	49
5. 計画の基本方針・目標.....	53
5.1. 有田町の地域公共交通の位置づけと役割分担.....	53
5.2. 計画の基本方針と目標.....	55
5.3. 評価指標.....	56
6. 目標達成のための施策.....	59
6.1. 施策体系.....	59
6.2. 実施する施策.....	60
7. 計画の推進体制.....	65
7.1. 関係する主体と基本的役割.....	65
7.2. 進捗管理.....	66

はじめに

(1) 計画の背景と目的

平成 26 年の「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)」の一部改正により、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(地域公共交通網形成計画)を策定できることとなりました。令和 2 年 11 月には一部改正が行われ、地方公共団体が中心となって、地域自らが地域の交通をデザインし、移動手段の確保と効率的で利便性の高い地域公共交通の実現に向けた取組を更に促進する制度となりました。さらに、交通の分野だけでなく、都市計画や観光振興、福祉、教育等の様々な分野を含めた地域戦略の一環として取り組むことが必要となりました。

本町では、自家用車の依存度が高く、公共交通の利用率が低い中、少子高齢化の進展により、さらに公共交通の利用者が減少すれば、運行を維持していくことは困難となります。こうした本町の地域公共交通の課題や実情に即した公共交通体系のあり方等を検討し、持続可能な公共交通体系を構築することを目的として、地域公共交通のマスタープランとなる『有田町地域公共交通計画』を策定します。

(2) 計画の区域

本計画は、有田町の行政区域全域を対象とします。

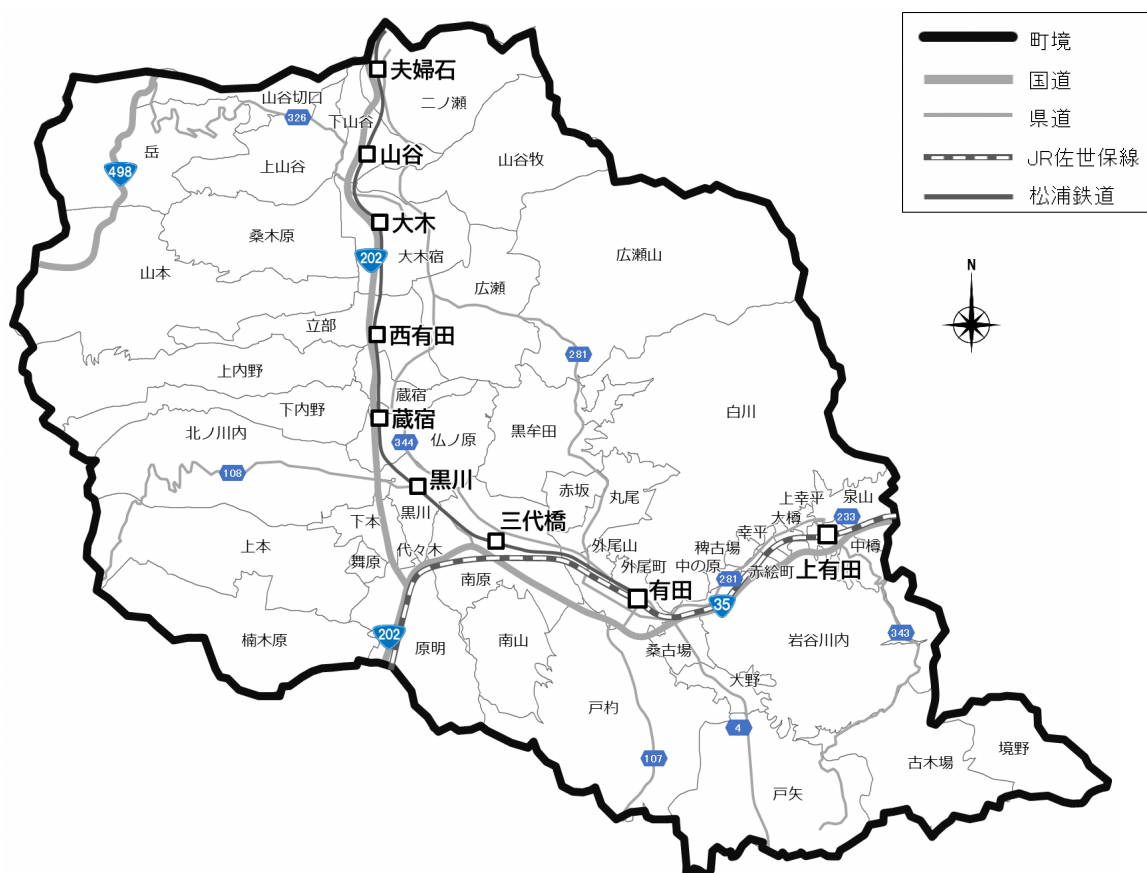


図 計画の区域(有田町全域)

(3) 計画期間

本計画の計画期間は、**令和5年度から令和9年度までの5か年**とします。

なお、期間内においても事業・施策の進捗状況やその効果を継続的に確認し、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

(4) 本計画の位置づけ

本計画は、「第2次有田町総合計画」を上位計画とし、「第2期 有田町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「有田町過疎地域持続的発展計画」、「有田町地域福祉計画・有田町地域福祉活動計画」、「有田都市計画(都市計画区域マスタープラン)」などの有田町のまちづくり、観光関連計画等との整合を図るとともに、「佐賀県地域公共交通計画」の基本方針との連携を図ります。

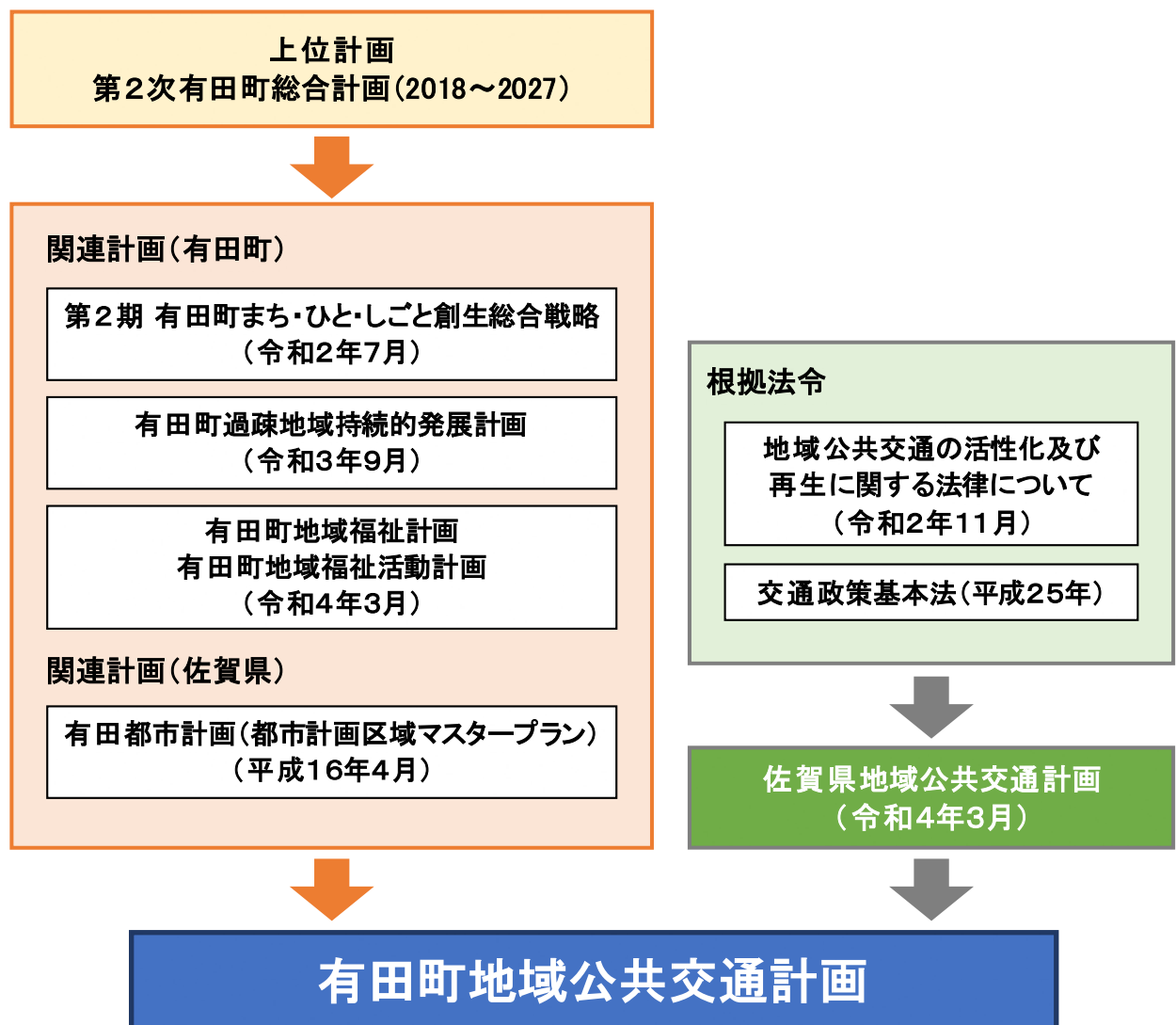


図 本計画の位置づけ

(5) 上位・関連計画における地域公共交通政策の方針

第 2 次有田町総合計画では、コミュニティバス及びデマンドタクシー（ふれあいタクシー）の利用者の増加を目標として掲げています。佐賀県地域公共交通計画では、地域公共交通の利用者増加や運行効率の向上を目標として掲げています。

1) 第 2 次有田町総合計画

記載のある項目	内容								
基本計画	基本目標3:安全安心で、自然と共存できるクリーンなまち 施策2:道路交通体系の整備 実施施策4:総合的な公共交通の整備 (1)地域公共交通の利便性向上 鉄道やバスをはじめとした公共交通のネットワークが十分な機能を発揮するためには、個々の公共交通の特性や役割を活かし、相互の乗り継ぎを容易にすることが不可欠です。そのため、 <u>運行ダイヤの改善、乗り継ぎの連続性確保、料金体系の検討などの施策を総合的に展開し、効率的な運用による利便性の向上を図ります。</u> ■主な目標指標								
	<table><tr><th>項目</th><th>平成 28 年度 (実績)</th><th>令和 4 年度 (目標)</th><th>令和 9 年度 (目標)</th></tr><tr><td>コミュニティバス及び デマンドタクシーの利用者</td><td>39 千人</td><td>44 千人</td><td>50 千人</td></tr></table>	項目	平成 28 年度 (実績)	令和 4 年度 (目標)	令和 9 年度 (目標)	コミュニティバス及び デマンドタクシーの利用者	39 千人	44 千人	50 千人
	項目	平成 28 年度 (実績)	令和 4 年度 (目標)	令和 9 年度 (目標)					
コミュニティバス及び デマンドタクシーの利用者	39 千人	44 千人	50 千人						
基本目標4:食と器で人が集まりつながるまち 施策3:観光の振興 実施施策2:おもてなしを実践する基盤整備 (4)二次交通網の整備・推進 公共交通機関を利用して来訪される国内外からの観光客の増加を図るため、二次交通の充実に努め利便性の向上を図ります。 ①レンタサイクルの充実 ②レンタカー、 <u>タクシー、コミュニティバスの利便性の向上</u>									

2) 佐賀県地域公共交通計画

記載のある項目	内容	
計画の基本方針目標	目標 1 地域公共交通の利用者を増やす	
	指標	目標値(令和 8 年度)
	【指標1】県内在来線主要6駅の合計日当たり乗車人員	増加 基準:20,100 人/日
	【指標2】人口 1 人あたりの路線バスの年間利用回数	増加 基準:10.5 回/日
	【指標3】月に 1 回以上、公共交通を利用した人の割合	増加 基準(令和元年度):22.4%
	目標 2 地域公共交通の運行効率を高める	
	指標	目標値(令和 8 年度)
	【指標4】県の資金が投入されている路線バスの収支率	現状維持 基準(令和元年度):22.4%
	【指標5】路線バスの運行経費への県の資金投入額	現状維持 基準(令和元年度):2.06 億円
	目標 3 歩くライフスタイルへの転換を推進する	
	指標	目標値(令和 8 年度)
	【指標 6】日常生活における歩数の増加(20～64 歳)	増加 基準(平成 28 年): 男性 7,201 歩、女性 6,578 歩
	目標 4 観光客等の来訪者が公共交通を利用しやすい環境をつくる	
	指標	目標値(令和 8 年度)
	【指標 7】交通機関別観光客数のうち自家用車以外の割合	増加 基準(令和元年度):27.1%
【指標8】観光消費額	増加 基準(令和元年度):2,602 億円	
伊万里地域ブロック	目標 1 地域公共交通の利用者を増やす	
	指標	目標値(令和 8 年度)
	【指標1】伊万里駅の日当たり乗車人員	増加 基準:400 人/日
	【指標 2】路線バス(地域間幹線系統)の年間利用者数	増加 基準:11.2 万人/年
	目標 2 地域公共交通の運行効率を増やす	
	指標	目標値(令和 8 年度)
	【指標4】県の資金が投入されている路線バスの収支率	現状維持 基準(令和元年度):47.7%
	【指標5】路線バスの運行経費への県の資金投入額	現状維持 基準(令和元年度):440 万円

1. 地域の現状

1.1. 位置・地勢

有田町は佐賀県の西部に位置し、北は伊万里市、東は武雄市に接し、県道を挟んで、西は長崎県佐世保市、南は長崎県波佐見町に接しています。町域面積 65.85 km²のうち 58.5%を森林、11.2%を農地が占めており、南北に有田川が流れて伊万里湾に注ぎ、その東西には国見連山と黒髪連山が連なっています。



図 1.1 有田町の位置



出典：国土地理院 基盤地図情報より作成

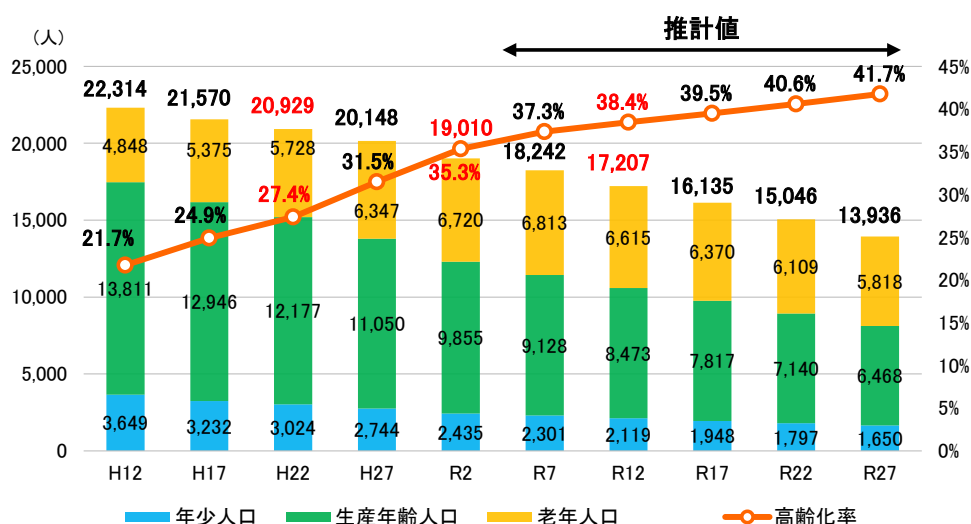
図 1.2 有田町の地勢

1.2. 人口世帯数等

(1) 人口

有田町の人口は令和 2 年時点(国勢調査)で 19,010 人、年少人口(15 歳未満)は 2,435 人、生産年齢人口(15 歳以上 65 歳未満)は 9,855 人、老年人口(65 歳以上)は 6,720 人であり、高齢化率は 35.3%となっています。平成 22 年から令和 2 年までの 10 年間で人口は約 2 千人(約 9%)減少しています(約 21 千人→約 19 千人)。

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口によると、令和 2 年から 10 年後の令和 12 年でも、人口は約 2 千人(約 10%)減少する(約 19 千人→約 17 千人)と予想され、高齢化率も 38.4%まで上昇すると予測されています。

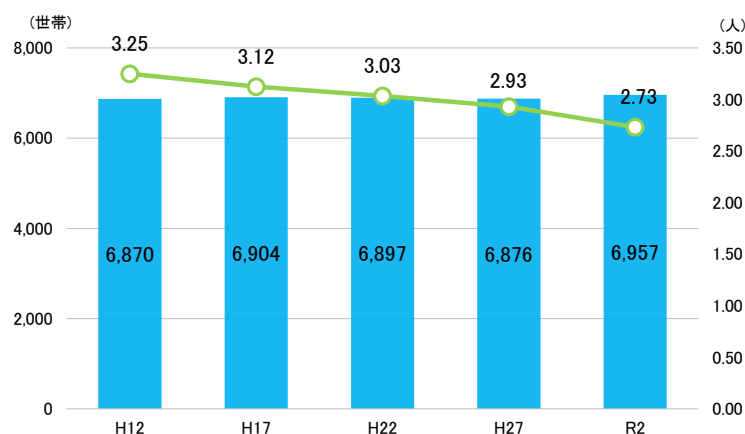


出典: 国勢調査(H12～R2)、国立社会保障・人口問題研究所(平成30年推計)(R7～R27)

図 1.3 人口の推移と将来人口

(2) 世帯数

世帯数はほぼ横ばいで推移していますが、世帯人員(1 世帯あたりの平均世帯人員)は減少しており核家族化が進展している傾向がみられます。令和 2 年時点の有田町の平均世帯人員は 2.73 人/世帯であり、佐賀県全体(2.6 人/世帯)や佐賀市(2.4 人/世帯)と比較すると多くなっています。



出典: 国勢調査

図 1.4 世帯数および世帯人員の推移

(3) 人口分布

鉄道沿線に人口が集中していますが、鉄道から離れた国道 202 号や主要地方道 川 棚 有田線^{かわたな} (4 号線)や、一般県道 榎 木 場 有田線^{ひえこば} (107 号線)、一般県道 大 木 有田線^{おおぎ} (281 号線) 沿線にも分布しています。

平成 27 年から令和 2 年の 5 年間の変化をみると、鉄道沿線の人口が減少している傾向がみられます。

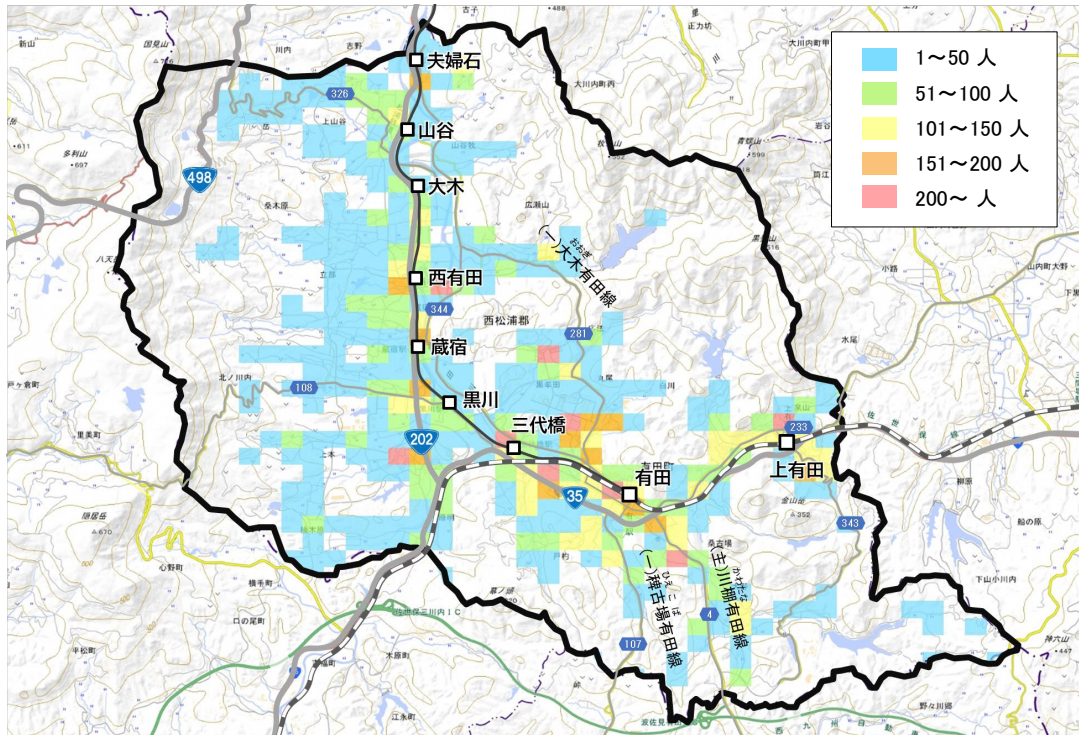
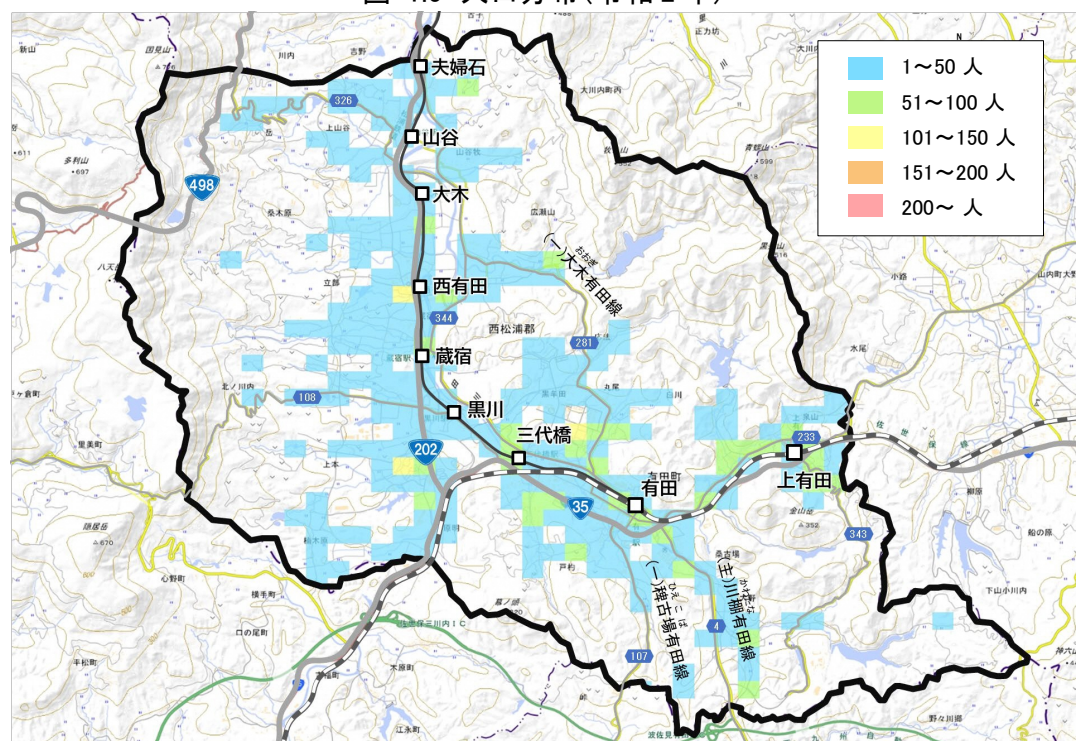


図 1.5 人口分布(令和 2 年)



出典: 国勢調査(令和 2 年) 250m メッシュ

図 1.6 人口分布(高齢者)(令和 2 年)

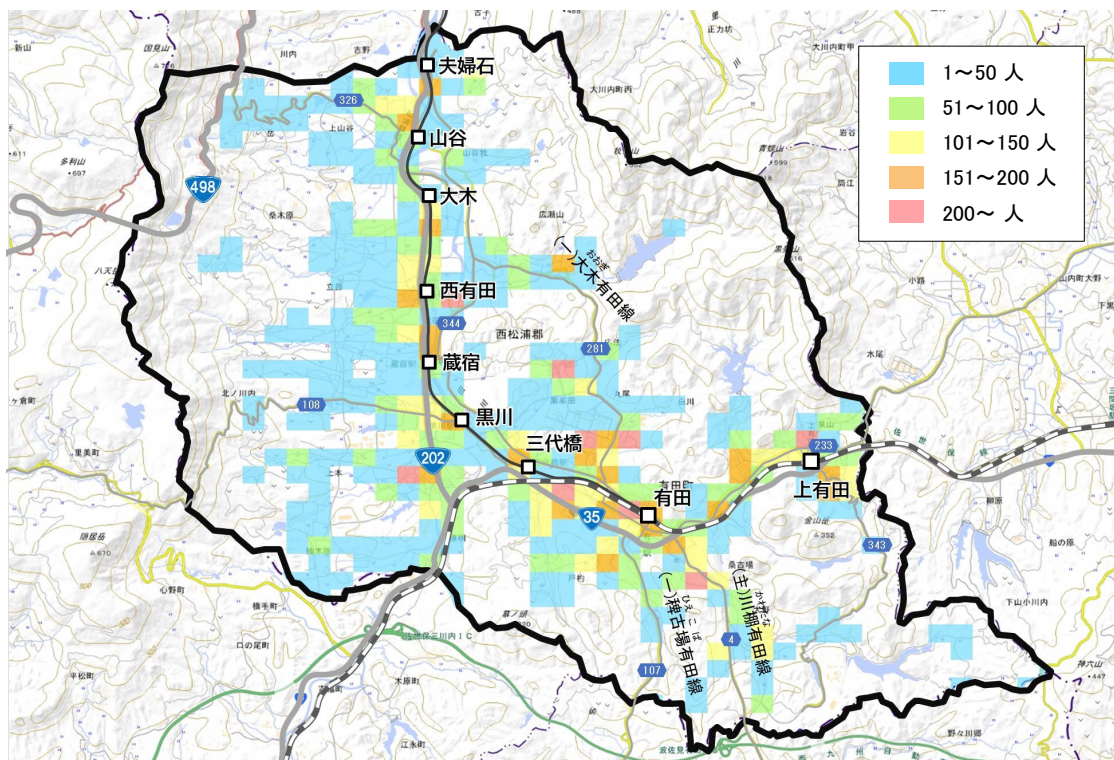
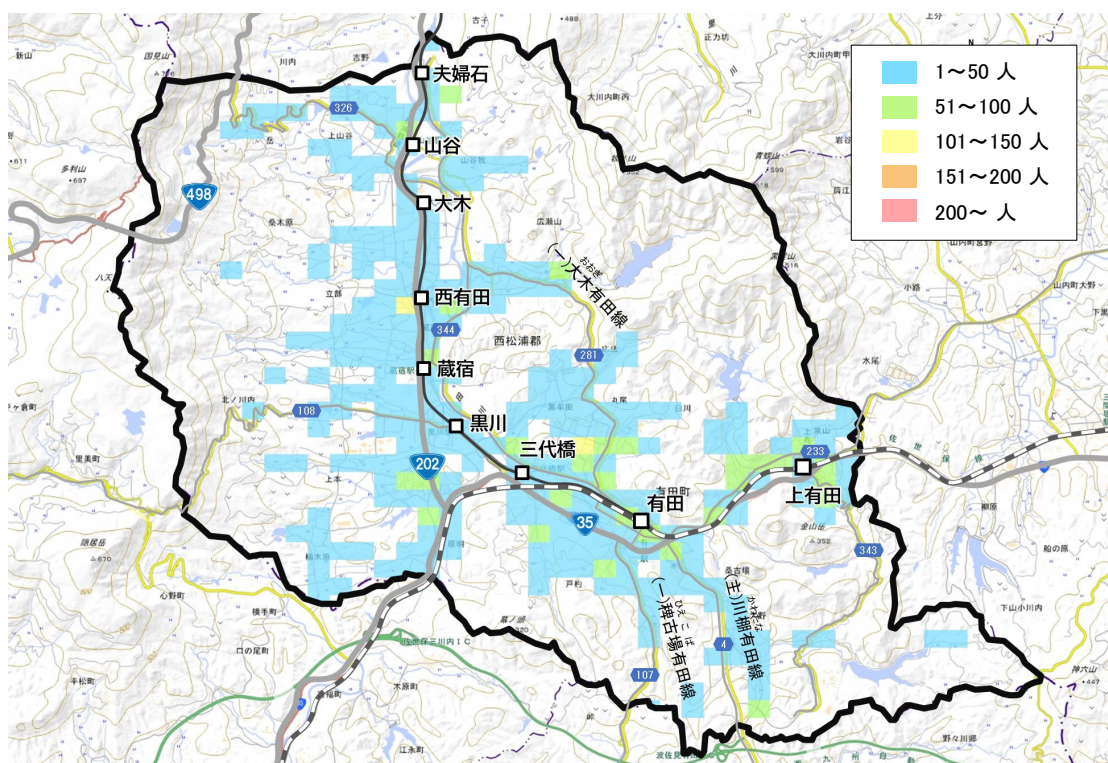


図 1.7 人口分布(平成 27 年)



出典: 国勢調査(平成 27 年) 250m メッシュ

図 1.8 人口分布(高齢者)(平成 27 年)

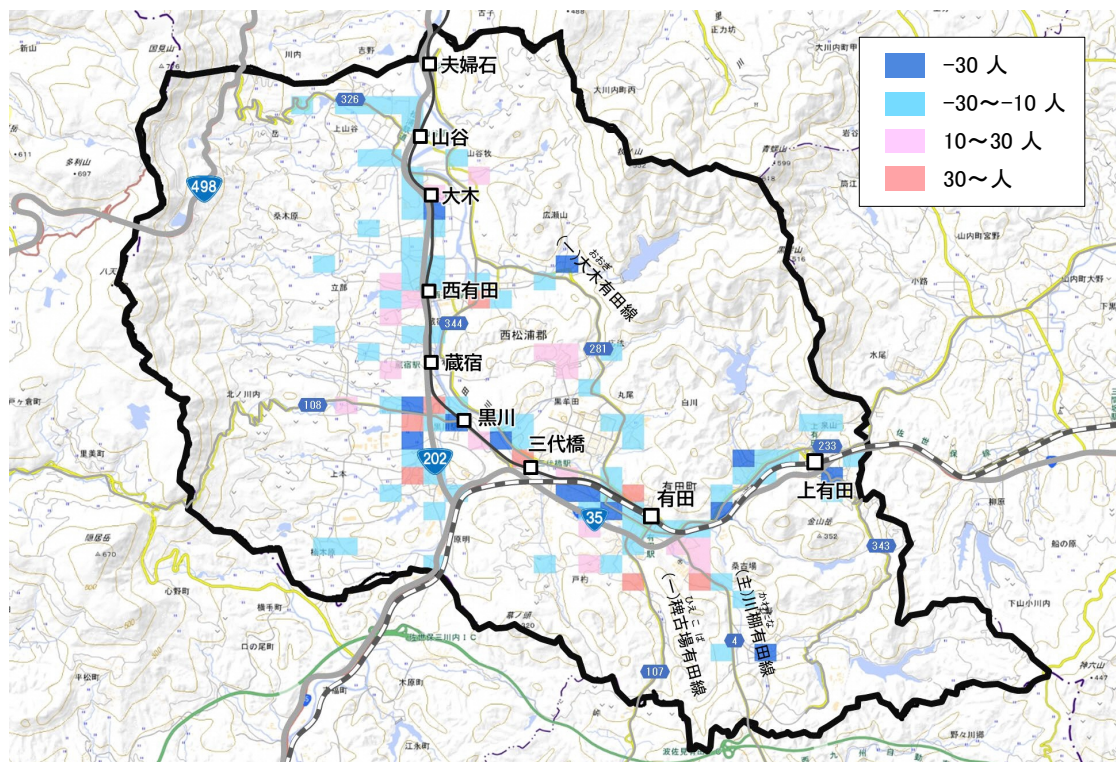
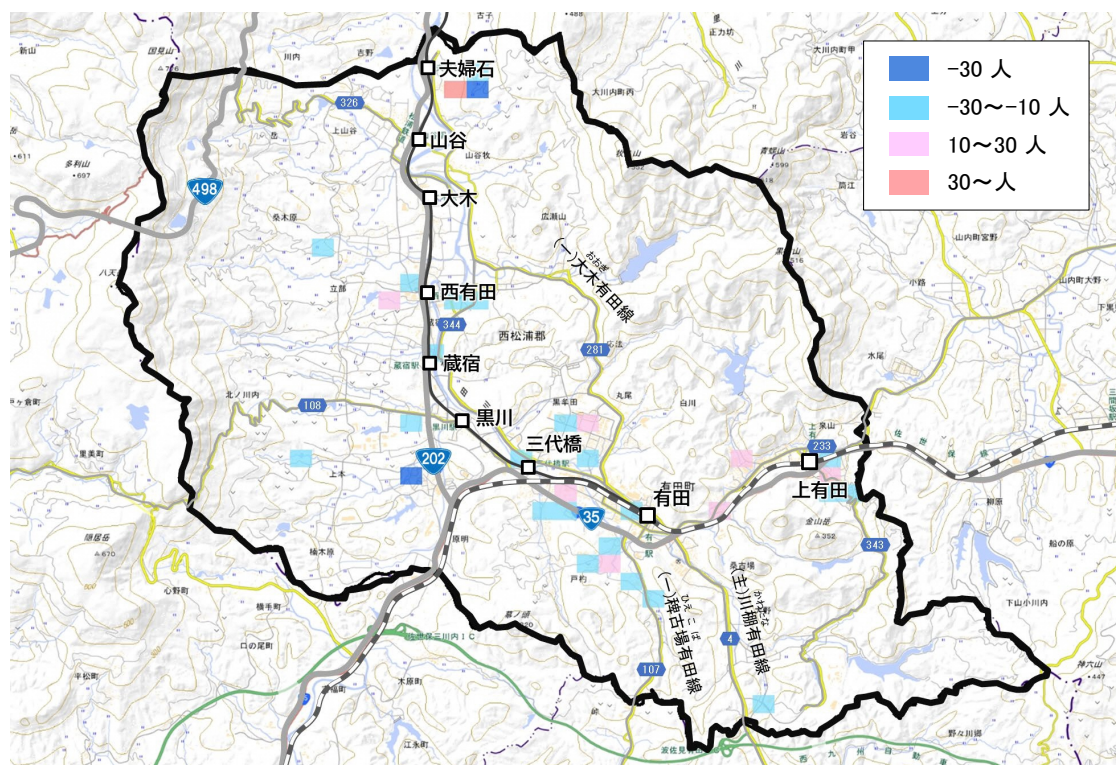


図 1.9 人口の増減(令和 2 年-平成 27 年)

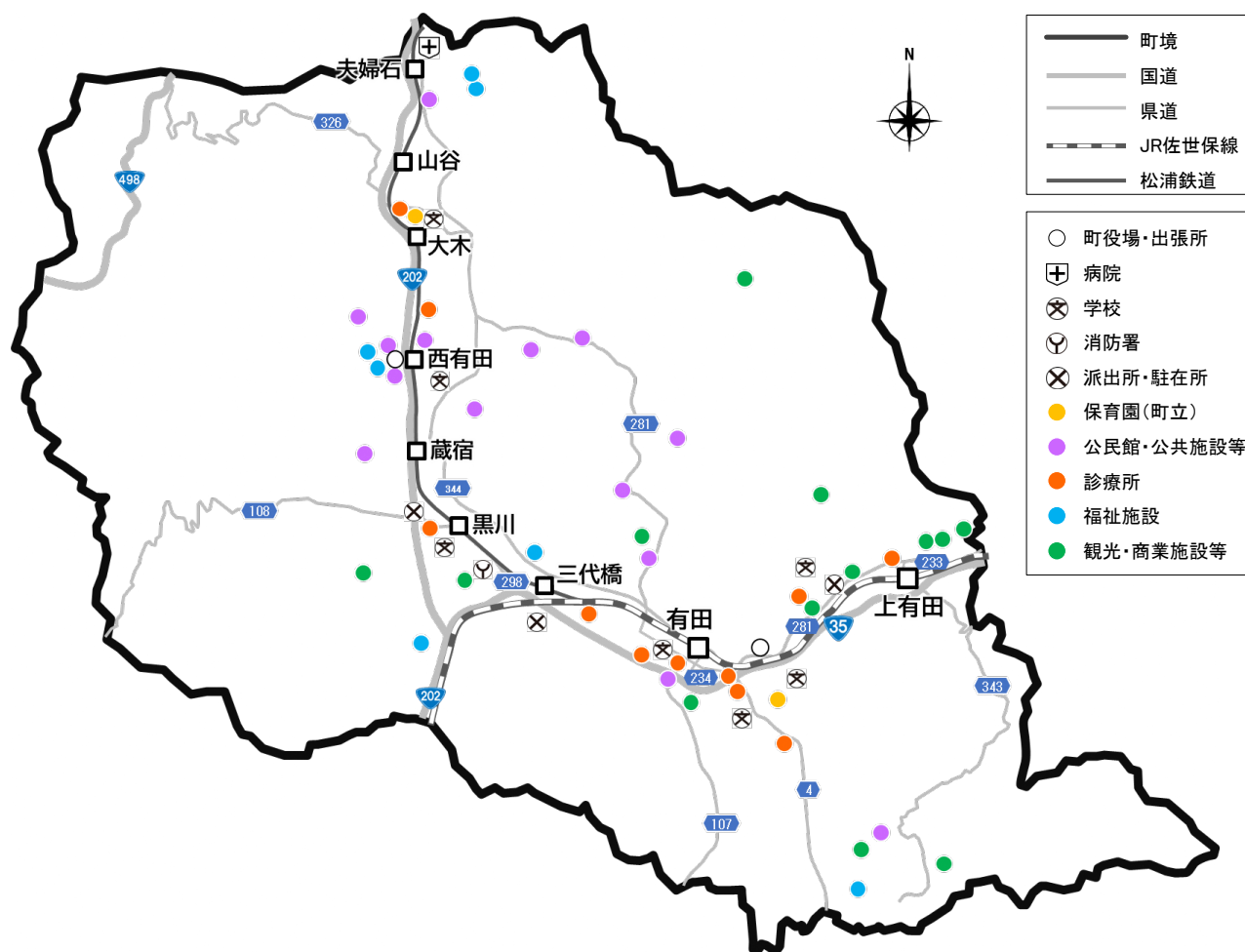


出典: 国勢調査(平成 27 年, 令和 2 年) 250m メッシュ

図 1.10 高齢者(65 歳以上)数の増減(令和 2 年-平成 27 年)

1.3. 主要施設の立地状況

町内の主要施設の多くが鉄道沿線に集中していますが、一部の観光施設や公民館は沿線から離れて立地しています。



出典: 有田町、佐賀県「県内の医療機関・施術所一覧」

図 1.11 主要施設の立地状況

1.4. 町民の移動特性

(1) 通勤

有田町住民の就業者(15歳以上)は約1万人いますが、約6千人は町内で働き、約4千人は町外へ通勤しています。有田町内では約9千人の就業者がいますが、このうち約6千人が有田町住民で、約3千人は町外から通勤しています。

主に佐世保市、武雄市を発着とする町境を跨いだ通勤が約7千人いることになります。

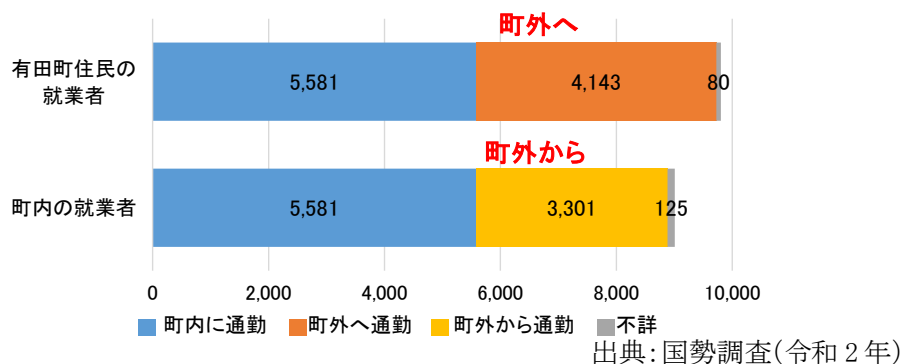


図 1.12 通勤先の概要

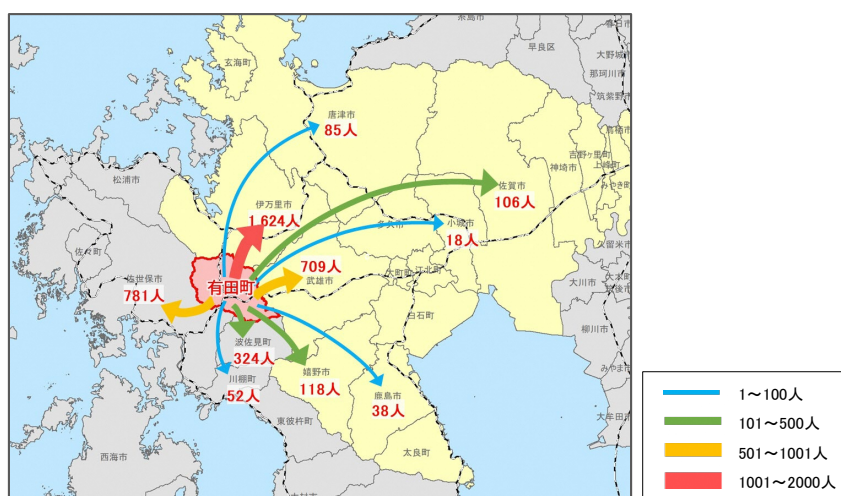


図 1.13 通勤先の内訳

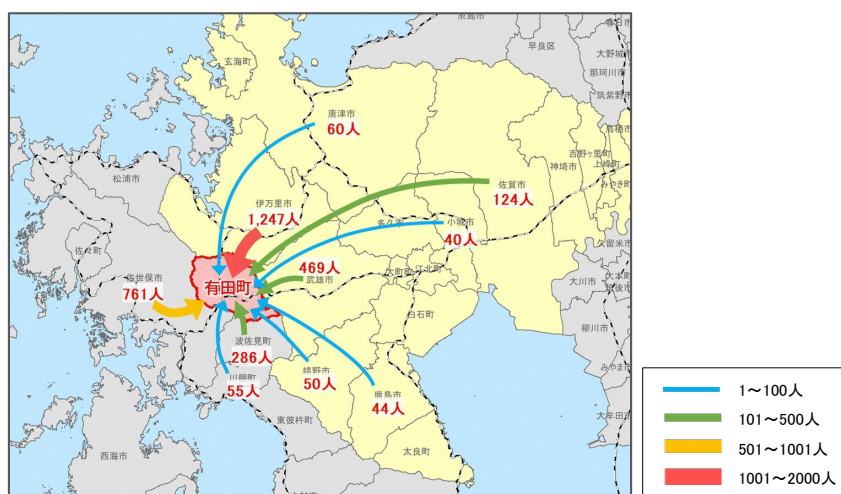


図 1.14 通勤元の内訳

出典: 国勢調査(令和2年)

(2) 通学

有田町住民の通学者は約 2.3 千人いますが、約 0.6 千人は町外へ通学しています。有田町内では約 2 千人の学生がいますが、このうち約 0.4 千人が町外から通学しています。

主に伊万里市、佐世保市、武雄市を発着とする町境を跨いだ通学者が約 1 千人いることになります。

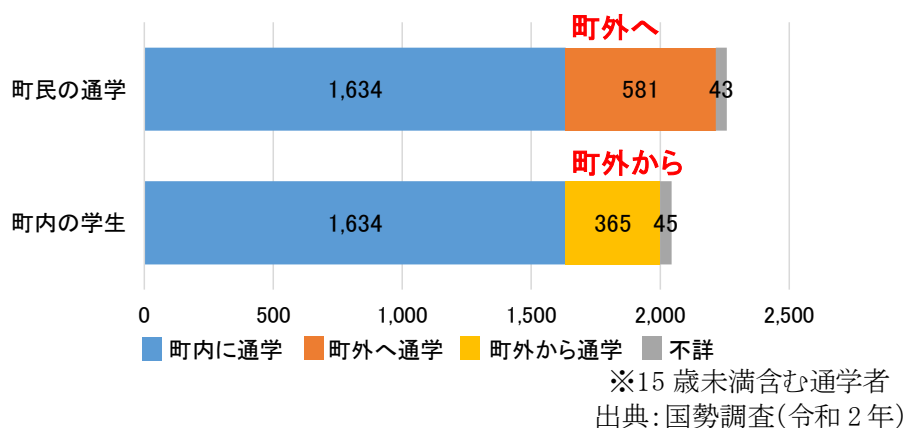


図 1.15 通学先の概要

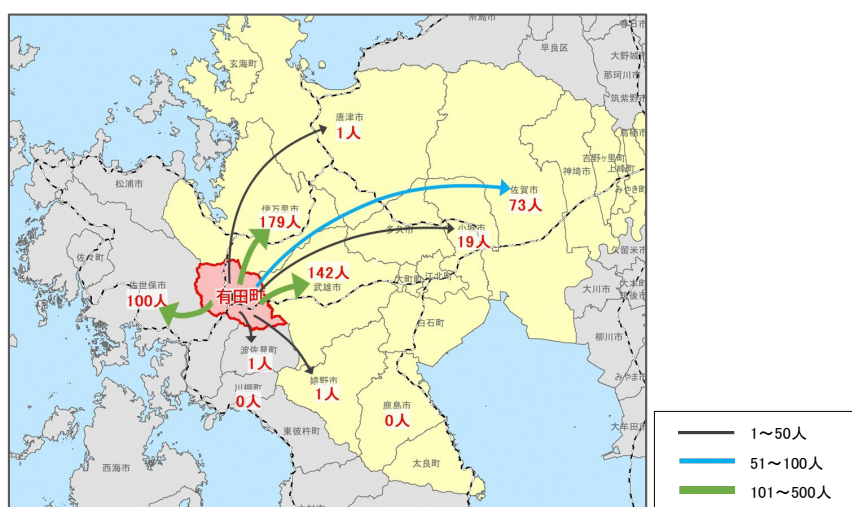
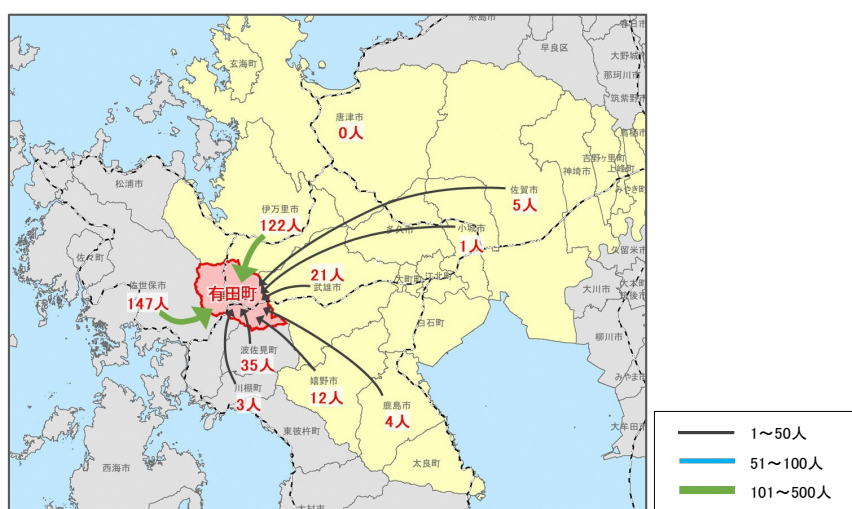


図 1.16 通学先の内訳



出典: 国勢調査(令和 2 年)

図 1.17 通学元の内訳

(3) 交通機関分担率

通勤・通学時の利用交通手段は自家用車が多く、全体の約 8 割を占めています。

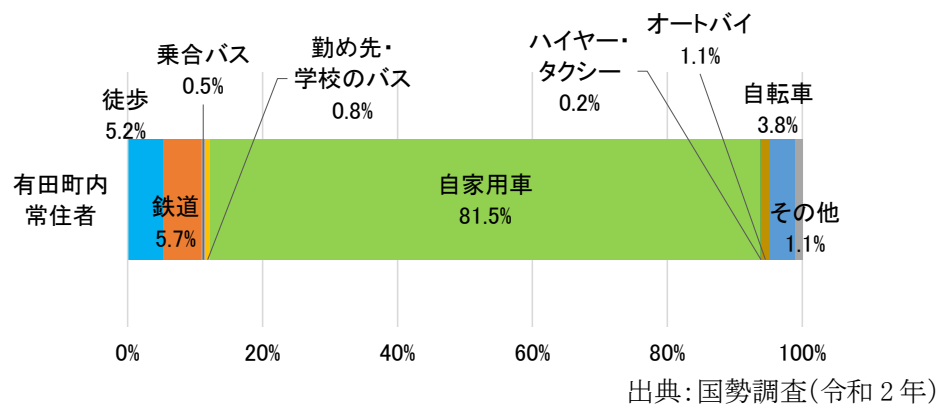
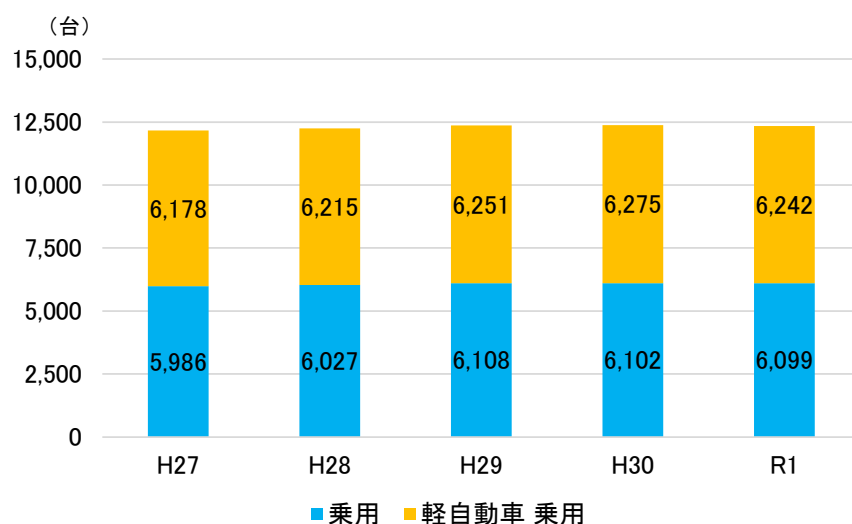


図 1.18 交通機関分担率

(4) 自動車保有台数

乗用自動車の保有台数はほぼ横ばいであり、近年の高齢化の進展を考慮すると、ドライバーの高齢化が進んでいると考えられます。

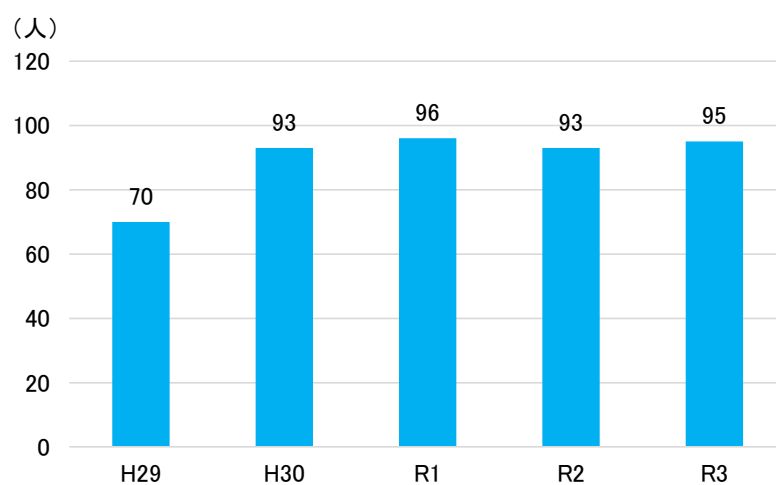


出典：九州運輸局佐賀運輸支局、税務課

図 1.19 乗用自動車の保有台数の推移

(5) 自動車運転免許返納状況

直近では年間 90 人以上の免許返納となっており、高齢化に沿って返納が進んでいます。

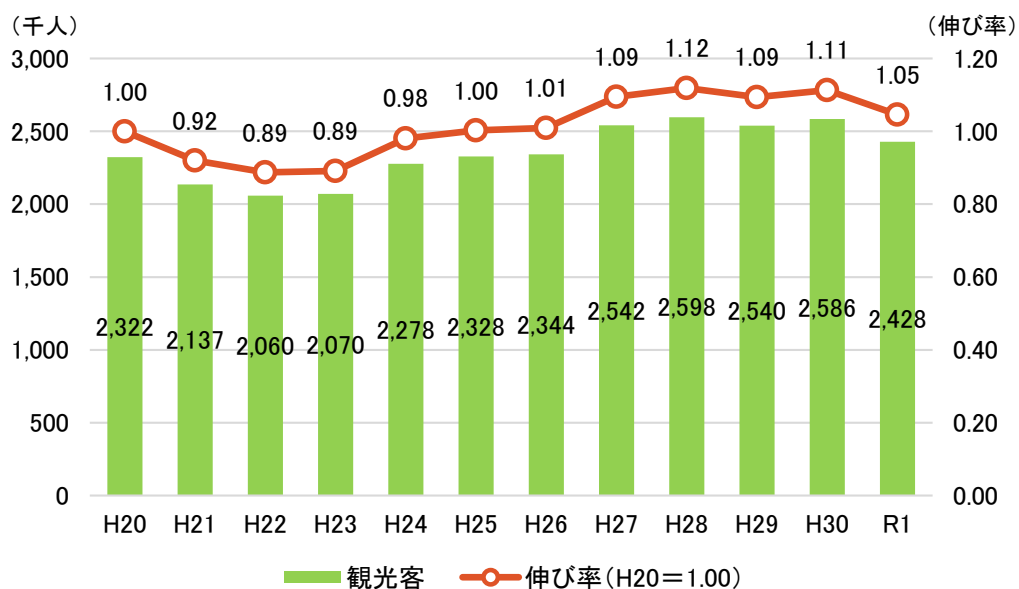


出典：伊万里警察署交通課

図 1.20 自動車運転免許返納者数

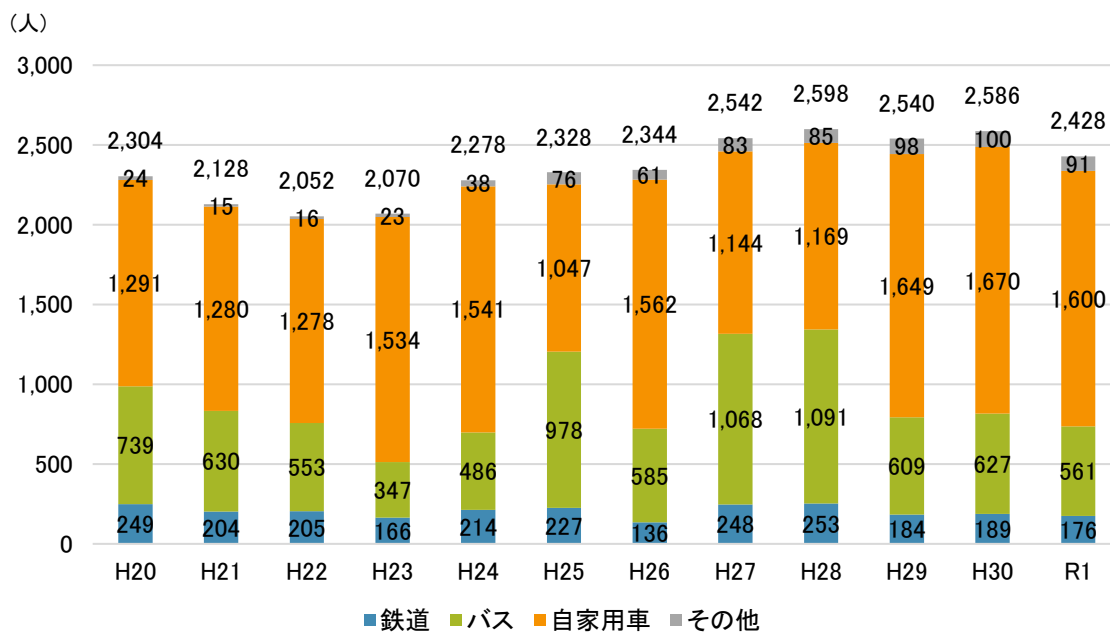
1.5. 観光の動向

有田町の観光入込客数は平成 22 年以降増加傾向を示しており、有田町における令和元年の観光入込客数は約 243 万人となっています。観光客の移動手段は大きく自家用車に偏っています。



※平成 23 から推計手法を変更
出典：令和元年佐賀県観光動態調査

図 1.21 観光入込客数の推移



出典：佐賀県観光動態調査

図 1.22 観光客の交通手段

「有田陶器市」と「秋の有田陶磁器まつり」の観光客は約 142 万人であり、年間の約 6 割を占めています。

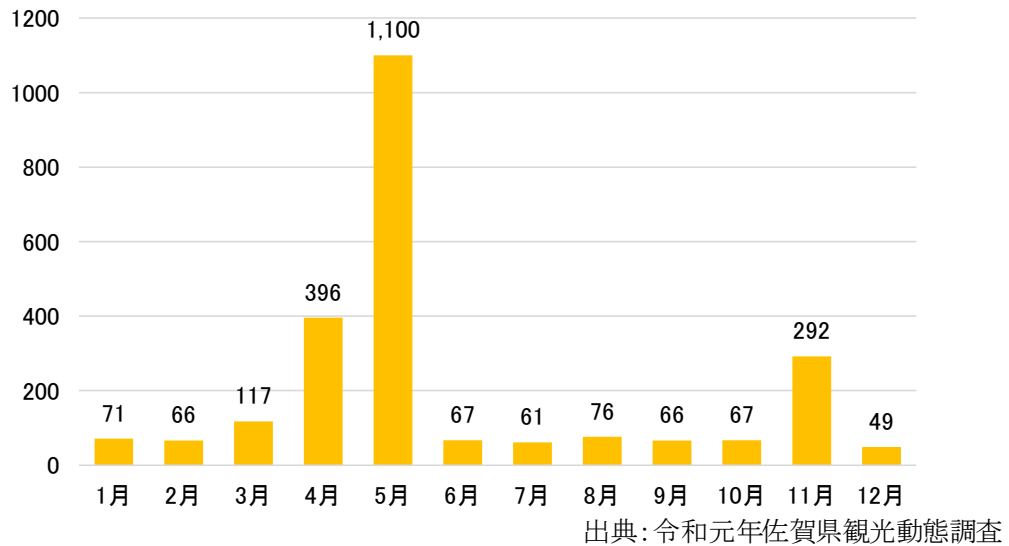


図 1.23 月別観光客数(令和元年)

表 1.1 来客者数(令和元年)

令和元年	来場者数 (千人)	備考
有田陶器市	1,260	毎年4月29日～5月5日開催
秋の有田陶磁器まつり	156	令和元年(2019年)11月20日(水)～24日(日)開催

出典: 有田町統計書

2. 公共交通の現状

JR 佐世保線、松浦鉄道、路線バスが町内外を結び、町境を越えた交通に対応し、町内の移動はコミュニティバスやタクシーが主に対応しています。また、曲川・大山地区と戸矢・南山地区では、自宅から指定の降車場所までを直接結ぶ「ふれあいタクシー(デマンドタクシー)」を運行し、JR やバスの路線外の交通に対応しています。

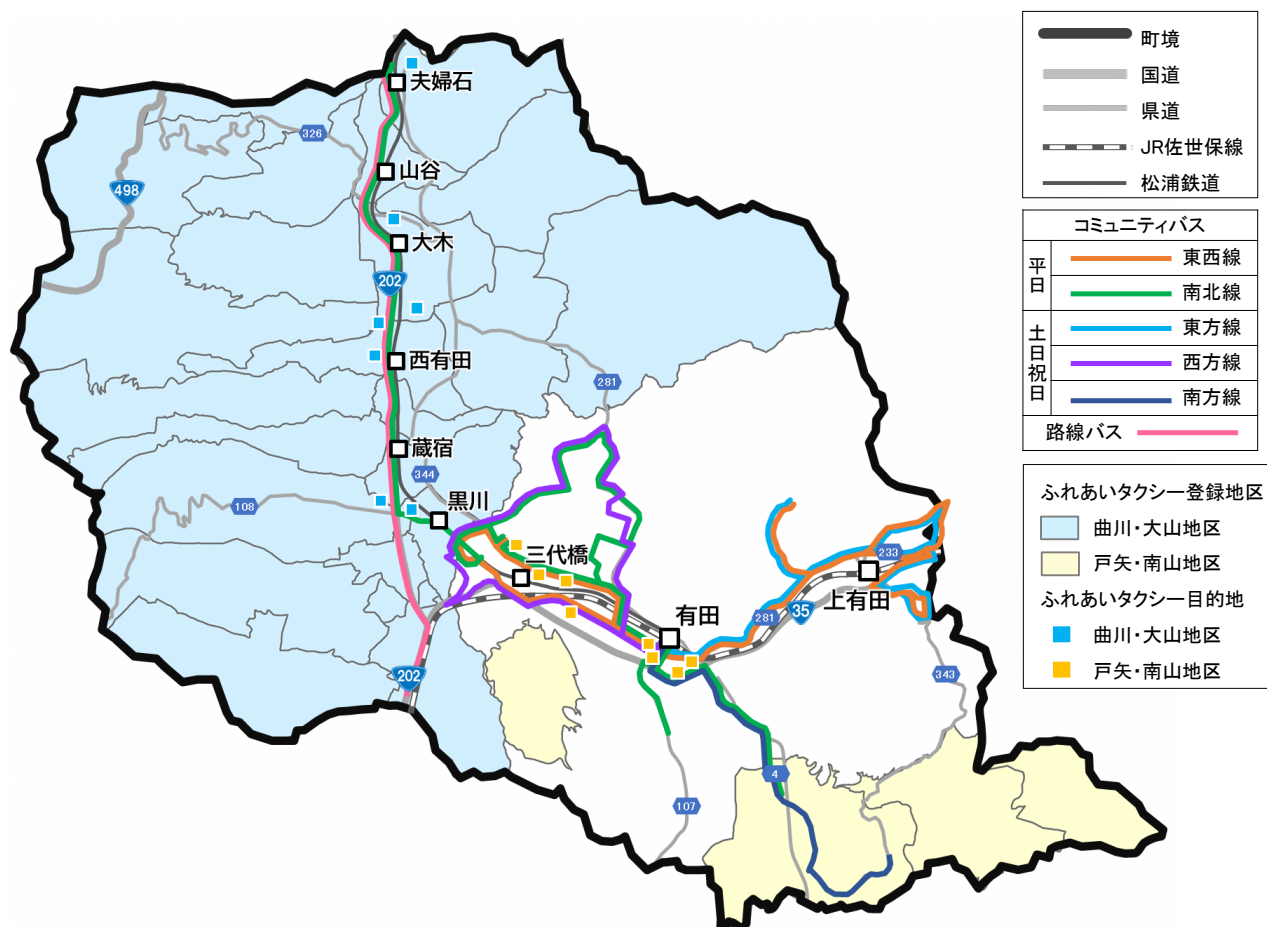


図 2.1 公共交通ネットワークの概要

2.1. 鉄道の概要

(1) JR 佐世保線

1) 運行概要

JR 佐世保線は東西を横断し、武雄市・佐賀市方面と佐世保方面を結んでいます。佐世保市、武雄市へ(から)の通勤通学が多いことから、町内外の移動を支えています。

平日・土曜日・休日とも、上り 31 便・下り 31 便を運行しており、上下それぞれ 16 便が特急(みどり・ハウステンボス)となっています。

表 2.1JR 佐世保線の運行概要

駅名	乗車数	行き先	運行時間	運賃 有田駅⇄上有田駅	所要時間 有田駅⇄上有田駅
有田駅	234,695人 (R2)	肥前山口方面	5:46 ~ 22:00	170円	3分
		佐世保方面	6:48 ~ 23:51		
上有田駅	37,960人 (H28)	肥前山口方面	5:50 ~ 22:04		
		佐世保方面	5:45 ~ 22:11		

出典: 有田町統計書、交通事業者資料

2) 利用状況

有田駅の乗車数は堅調に推移していましたが、新型コロナウイルスの影響により令和2年は減少しています。

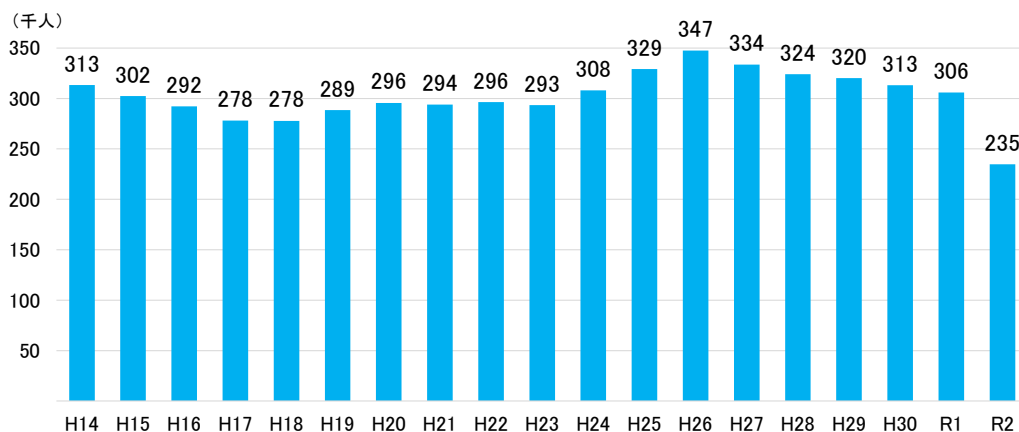


図 2.2 有田駅の乗車数の推移

出典: 有田町統計書

(2) 松浦鉄道

1) 運行概要

松浦鉄道は、有田駅を起点として、伊万里市、松浦市、平戸市、佐々町を經由し、佐世保駅まで全長 93.8km を結んでおります。伊万里市へ(から)の通勤通学が多いことから、町内外の移動を支えています。

有田駅発着で平日・土曜日・休日とも、上り 22 便・下り 22 便を運行しています。

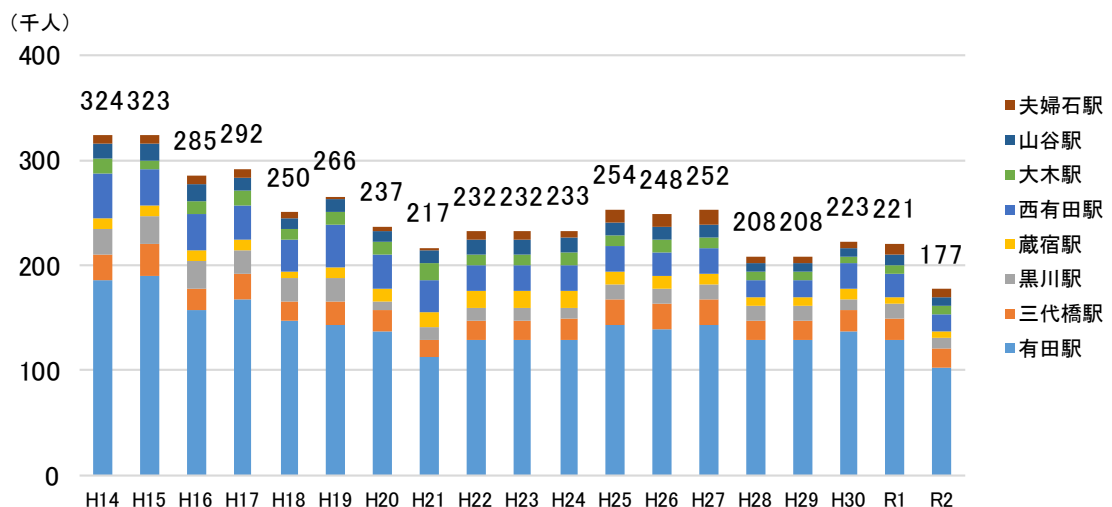
表 2.2 松浦鉄道の運行概要(有田町内)

駅名	R2年間乗降車数(人)		行き先	運行時間	有田駅までの 運賃	有田駅までの 所要時間
	乗車数	降車数				
有田駅	102,657人	119,193人	伊万里方面	6:05 ~ 22:05	—	—
三代橋駅	17,467人	16,603人	有田方面	5:37 ~ 21:45	190円	2~3分
			伊万里方面	6:08 ~ 22:08		
黒川駅	10,931人	24,208人	有田方面	5:35 ~ 21:43	200円	4~5分
			伊万里方面	6:10 ~ 22:10		
蔵宿駅	5,857人	6,774人	有田方面	5:33 ~ 21:41	230円	6~9分
			伊万里方面	6:14 ~ 22:12		
西有田駅	16,931人	17,188人	有田方面	5:31 ~ 21:37	260円	8~11分
			伊万里方面	6:16 ~ 22:14		
大木駅	7,061人	5,203人	有田方面	5:26 ~ 21:32	320円	11~13分
			伊万里方面	6:20 ~ 22:18		
山谷駅	8,285人	9,227人	有田方面	5:28 ~ 21:34	320円	13~15分
			伊万里方面	6:18 ~ 22:16		
夫婦石駅	7,676人	5,664人	有田方面	5:24 ~ 21:30	340円	15~23分
			伊万里方面	6:26 ~ 22:20		

出典: 交通事業者資料

2) 利用状況

近年の人口減少の影響で乗車数は減少傾向にあり、令和 2 年は新型コロナウイルスの影響により減少しています。



※平成 22 年度から年度人員

出典: 有田町統計書

図 2.3 松浦鉄道各駅乗車数の推移

(3) 鉄道の年間乗車数

令和 2 年における各駅の乗車数は JR 有田駅が 234,695 人となっており、松浦鉄道の有田駅が 102,657 人とおおよそ半数の規模となっています。

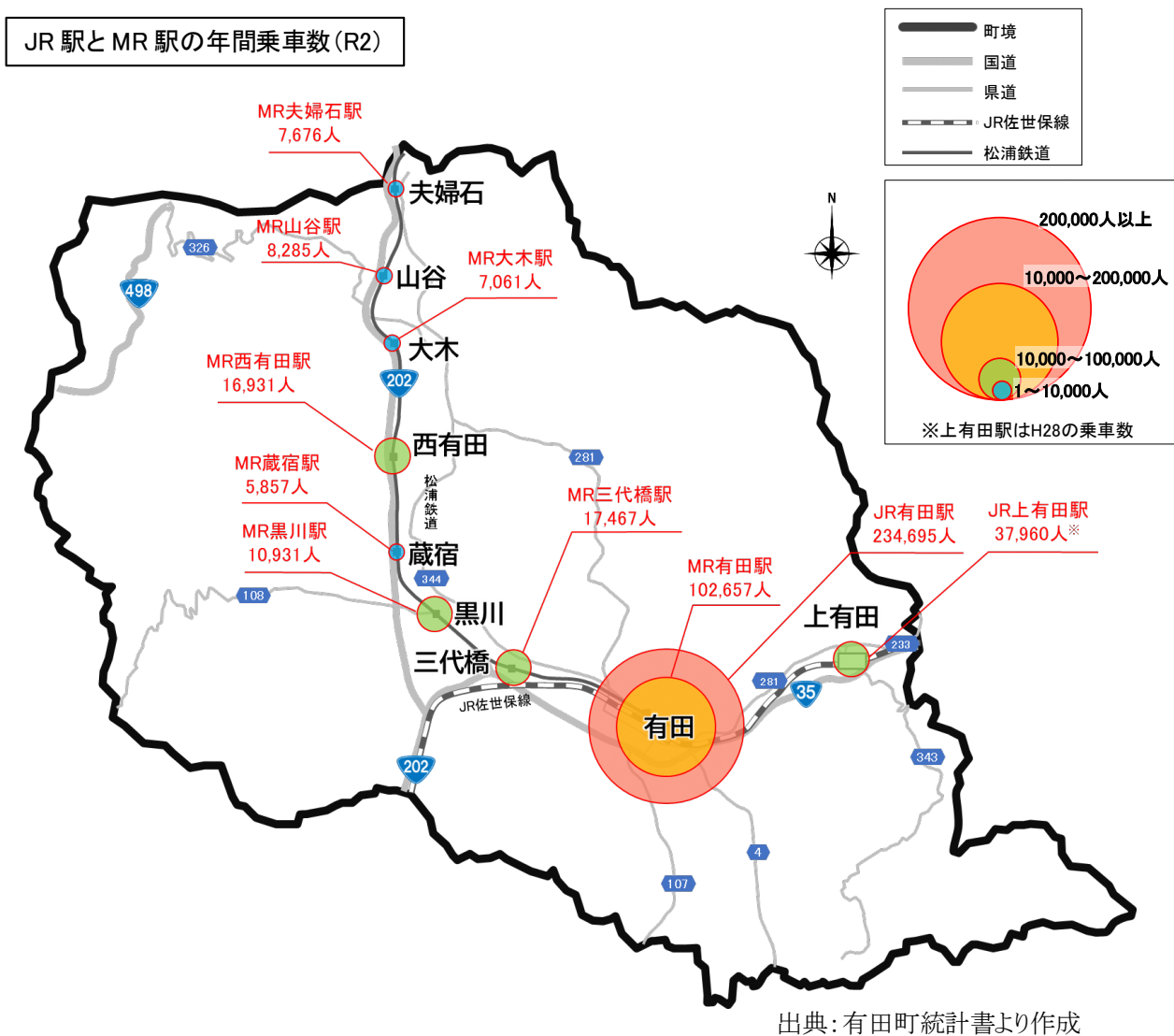


図 2.4 各鉄道駅の年間乗車数(令和 2 年)

2.2. 路線バスの概要

(1) 運行概要

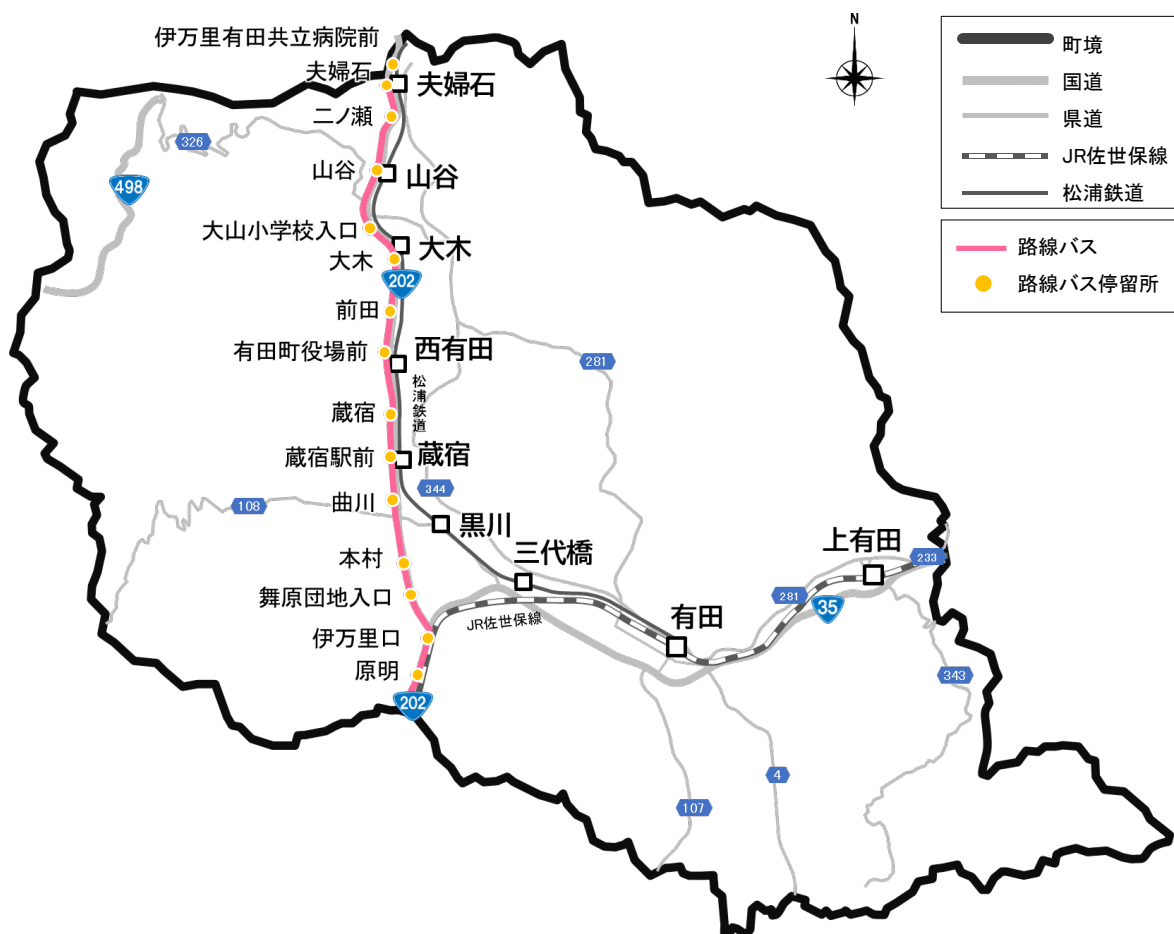
路線バスは有田町の国道 202 号に沿って縦断しており、北は伊万里駅、南は佐世保駅を結ぶ路線の中間区間として、平日 7 本/日、休日 6 本/日運行しています。北側(伊万里有田共立病院前～曲川)は、松浦鉄道(夫婦石～蔵宿)やコミュニティバスの南北線(バス停は共通)との平行区間となっていますが、バスの運行時刻は相互補完がされ、競合しないように調整されています。

表 2.3 路線バスの運行概要

路線 バス	行き先				バス 停数	運行時間		1日あたりの 運行本数		所要時間	運賃 (町内最大)	
	方面	系統	有田町内 出発	有田町内 到着		平日	土・日 祝日	平日	土・日 祝日			
西肥 バス	佐世保方面 (南下)	柚木(矢峰)行	夫婦石	→	原明	14	6:47 ~ 6:59	7:02 ~ 7:15	1	1	12~13分	340円
		佐世保駅前行	夫婦石	→	原明	14	9:19 ~ 18:09	9:16 ~ 18:09	2	5	13分	
		佐世保駅前行 伊万里有田共立 病院前経由	伊万里有田 共立病院前	→	原明	15	9:17 ~ 15:22	—	4	0	15分	
	伊万里方面 (北上)	伊万里駅前行	原明	→	夫婦石	14	15:16 ~ 20:27	9:46 ~ 20:27	5	6	13分	
		伊万里駅前行 伊万里有田共立 病院前経由	原明	→	伊万里有田 共立病院前	15	9:46 ~ 13:41	—	2	0	13~15分	

出典: 交通事業者資料

有田町路線バス路線図

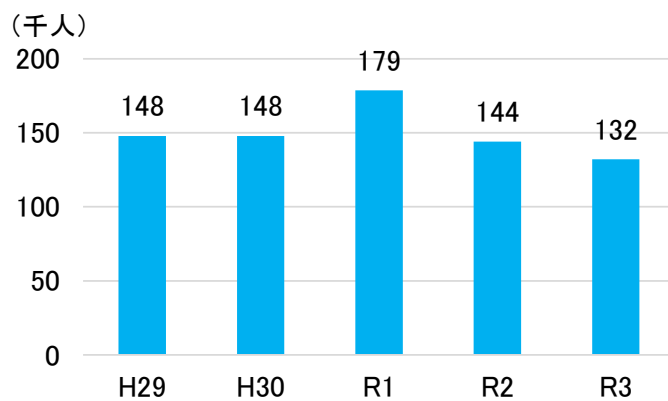


出典: 交通事業者資料

図 2.5 路線バス路線図

(2) 利用状況等

路線バス(伊万里佐世保線)の利用者数の推移はほぼ横ばいとなっています。有田町内における乗降は少なく、佐世保市における利用が大半を占めています。



出典: 交通事業者資料

図 2.6 路線バス(佐世保伊万里線)の年間利用者数の推移

2.3. コミュニティバスの概要

(1) 運行概要

平成 12 年 6 月に旧有田町(まち)で運行開始され、平成 18 年 3 月の合併後は旧西有田町に運行エリアを拡大して運行しています。平日は南北線(11 便/日)と東西線(7 便/日)の 2 路線、休日は東方線(5 便/日)、西方線(3 便/日)、南方線(2 便/日)の 3 路線が運行しています。

運賃は各路線1回 200 円で、1 日パスや年間パス、回数券も利用可能となっています。

表 2.4 コミュニティバスの運行概要

路線名	行き先	運行形態	路線形態	バス 停数	所要時間	年間利用者数	
						平日	休日
東西線	福祉保健センター → 福祉保健センター	路線定期運行	循環型	56	約60分	27,226 人	4,020 人
	石場前 → 福祉保健センター	路線定期運行	循環型	25	38分		
	福祉保健センター → 中樽二丁目	路線定期運行	循環型	23	32分		
南北線	伊万里有田共立病院前 → 戸矢北	路線定期運行	路線型	38	約50分		
	福祉保健センター → 戸矢北	路線定期運行	路線型	19	約30分		
	戸矢北 → 伊万里有田共立病院前	路線定期運行	路線型	38	約50分		
	戸矢北 → 福祉保健センター	路線定期運行	路線型	24	約30分		
	福祉保健センター → 伊万里有田共立病院前	路線定期運行	路線型	13	16分		
東方線	有田駅前 → 有田駅前	路線定期運行	循環型	28	約40分		
西方線	有田駅前 → 有田駅前	路線定期運行	循環型	18	約20分		
南方線	有田駅前 → 有田駅前	路線定期運行	循環型	19	約90分		

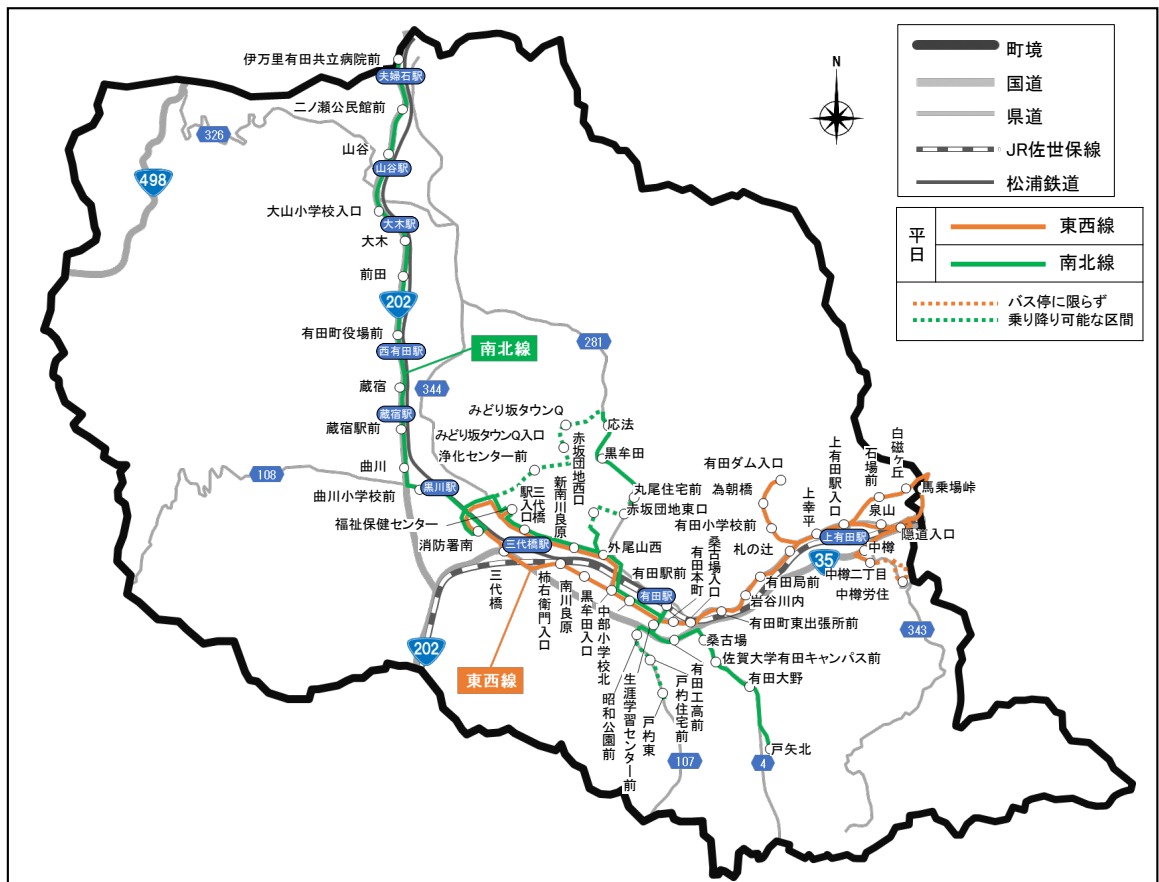


図 2.7 コミュニティバス路線図(平日)

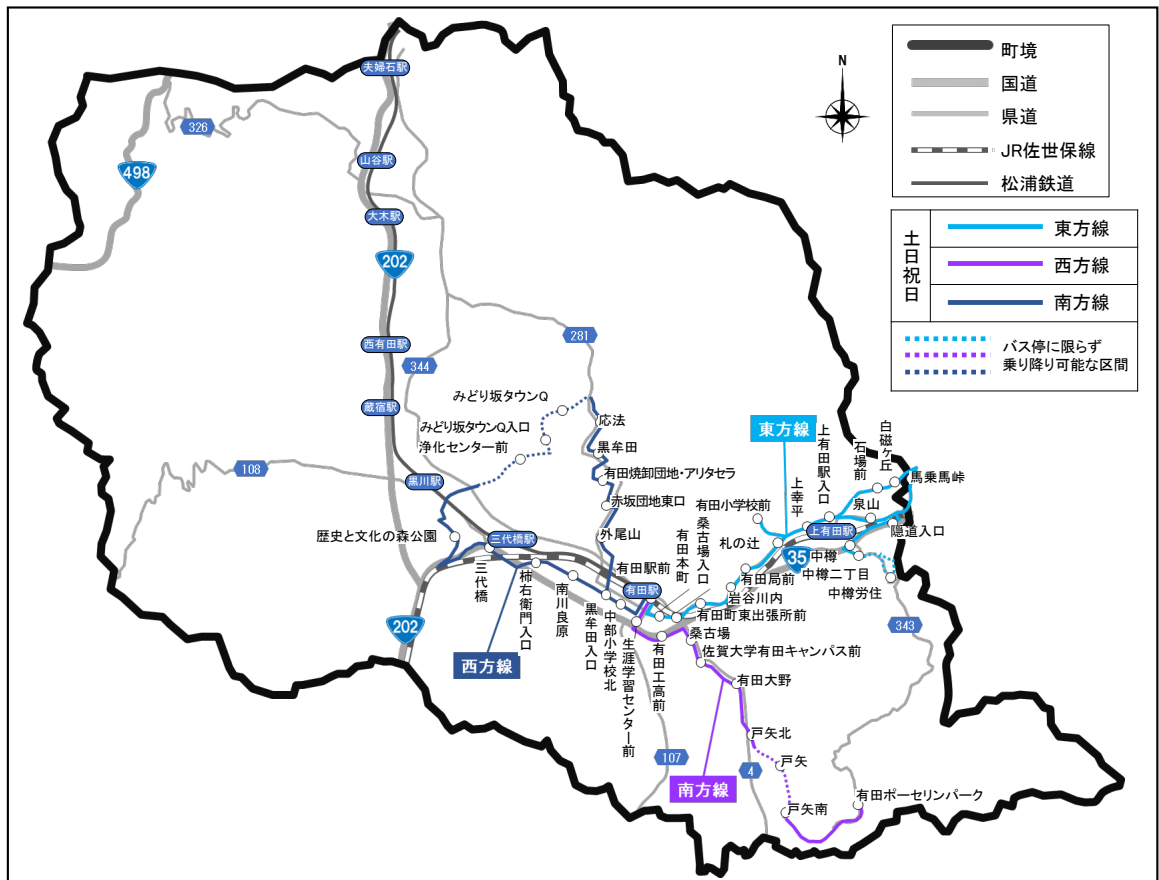
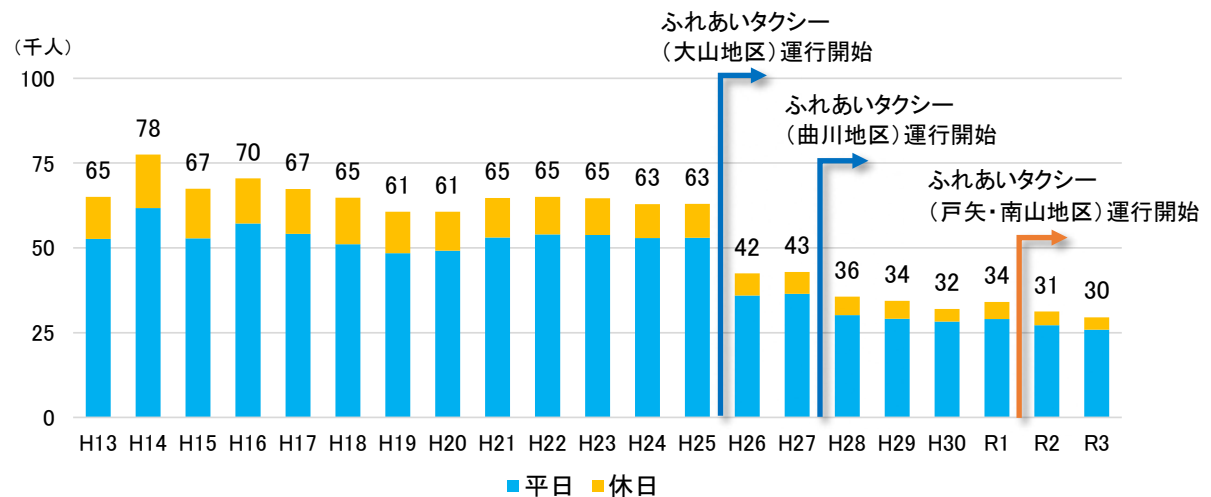


図 2.8 コミュニティバス路線図(休日)

(2) 利用状況

1) 利用者数の推移

利用者数は運行開始当初は 60～70 千人/年でしたが、平成 26 年と平成 28 年の大山地区と曲川地区における「ふれあいタクシー（デマンドタクシー）」の導入等に伴う、ダイヤ改正により、コミュニティバスの利用者は減少し、令和 3 年時点では 30 千人となっています。



出典: 有田町統計書

図 2.9 利用者数の推移

2) 路線別

路線別で見ると平日運行の東西線と南北線が多く、令和 3 年はそれぞれ 14,452 人、11,395 人となっています。

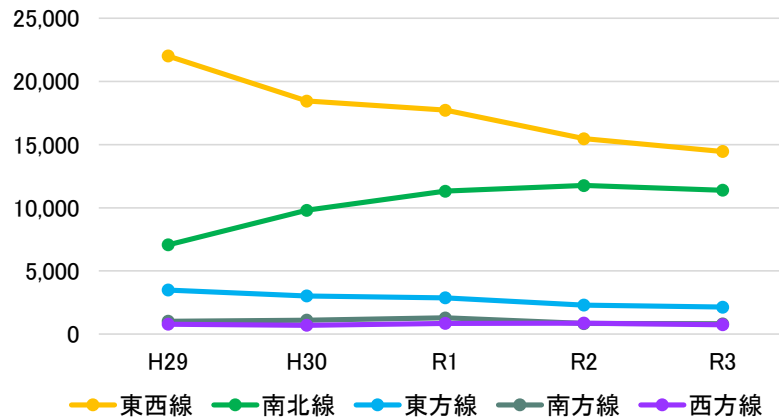


図 2.10 路線別利用者数

出典: 有田町

表 2.5 路線別利用者数(単位: 人/年)

	H29	H30	R1	R2	R3
東西線	22,007	18,443	17,723	15,463	14,452
南北線	7,069	9,807	11,313	11,763	11,395
東方線	3,493	3,021	2,871	2,302	2,141
西方線	790	703	855	876	744
南方線	1,020	1,110	1,290	842	816

出典: 有田町

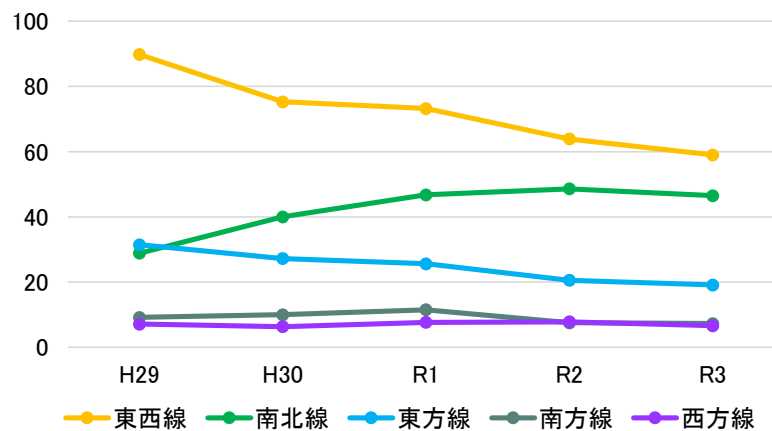


図 2.11 一日あたりの路線別利用者数

出典: 有田町

表 2.6 一日あたりの路線別利用者数(単位: 人/日)

	H29	H30	R1	R2	R3
東西線	90	75	73	64	59
南北線	29	40	47	49	47
東方線	31	27	26	21	19
西方線	7	6	8	8	7
南方線	9	10	12	8	7

出典: 有田町

3) 運行便別

a) 平日

運行便別で見ると、東西線は①便(運行区間が約半分)を除き、午前中の利用者数が多く、14 時以降の便は少なくなっています。

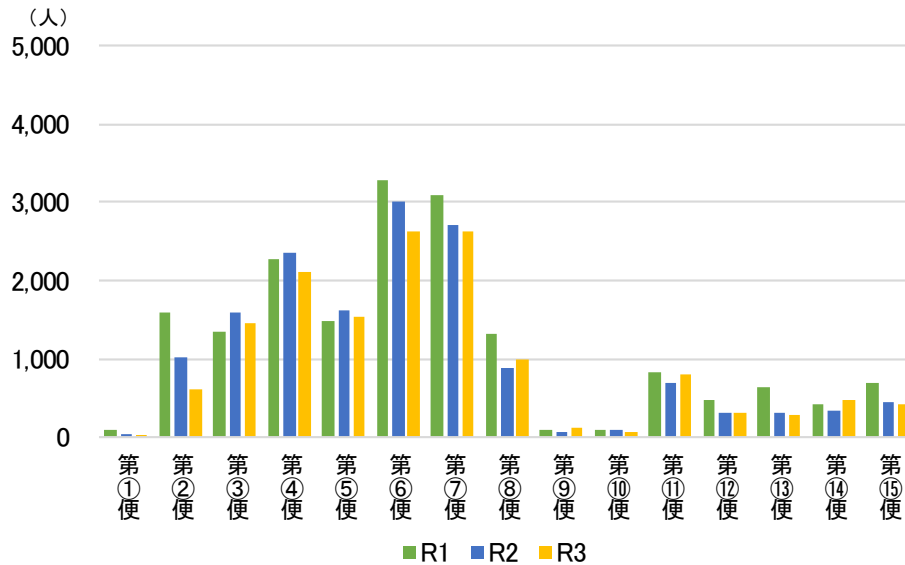


図 2.12 運行便別の利用者数(東西線)

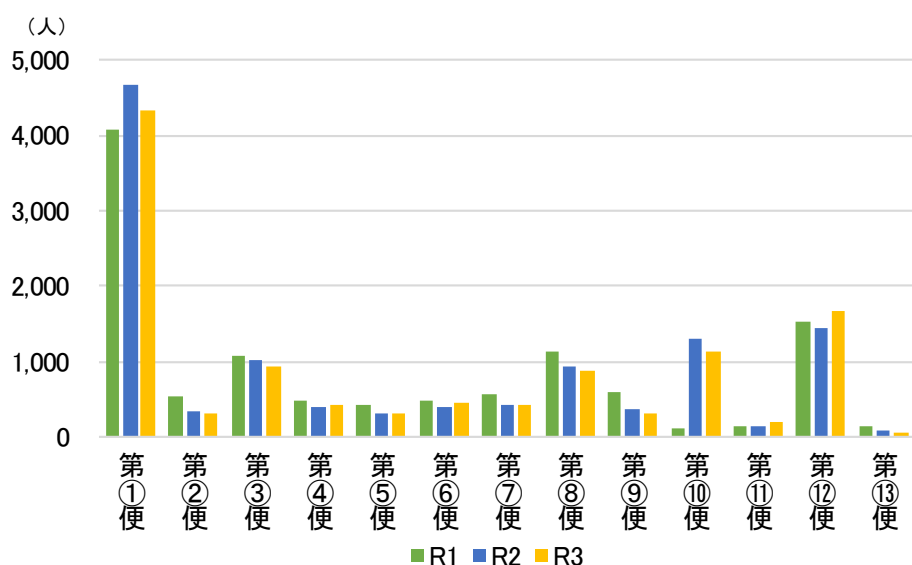
出典: 有田町

表 2.7 運行便別の利用者数(東西線) (単位: 人/年: 平日 5 日)

東西線					
発	着	運行便	R1	R2	R3
7:30	7:41	第①便	87	46	26
7:41	8:08	第②便	1,578	1,013	598
8:55	9:31	第③便	1,351	1,579	1,452
9:31	9:56	第④便	2,268	2,357	2,107
10:05	10:37	第⑤便	1,478	1,625	1,526
10:37	11:06	第⑥便	3,283	2,995	2,639
12:10	12:42	第⑦便	3,101	2,709	2,633
12:42	13:13	第⑧便	1,330	891	983
14:10	14:21	第⑨便	102	56	133
14:21	14:29	第⑩便	85	83	72
14:48	15:24	第⑪便	840	696	802
15:24	15:51	第⑫便	485	322	297
16:20	16:54	第⑬便	624	322	287
16:54	17:23	第⑭便	414	330	467
17:30	18:02	第⑮便	697	439	430

出典: 有田町

南北線は朝の①便(7:20～7:41)(主に小学生の登校に利用)が最も多いですが、②便以降の利用者数が少なくなっています。



出典: 有田町

図 2.13 運行便別の利用者数(南北線)

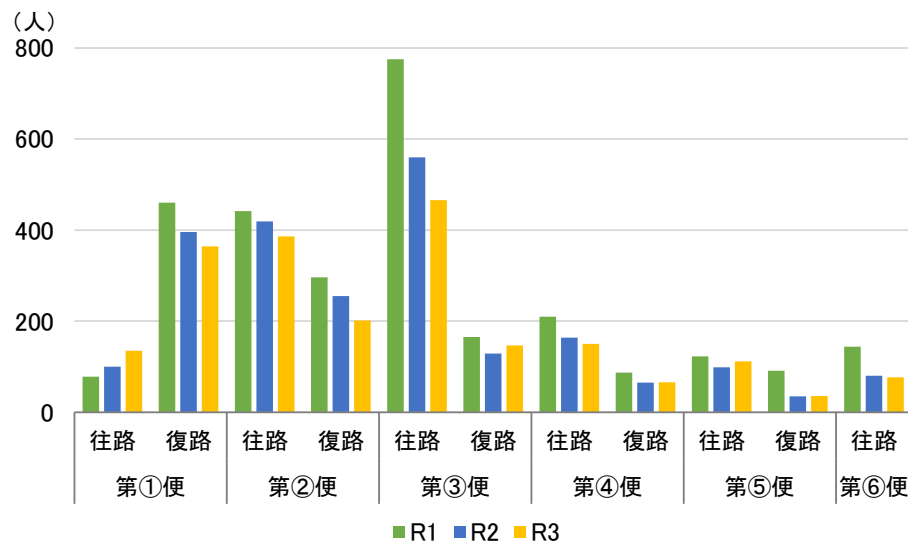
表 2.8 運行便別の利用者数(南北線)(単位: 人/年: 平日 5 日)

南北線					
発	着	運行便	R1	R2	R3
7:20	7:47	第①便	4,080	4,671	4,336
7:47	8:29	第②便	550	335	308
8:35	9:18	第③便	1,074	1,018	927
9:18	9:50	第④便	481	381	416
11:13	11:29	第⑤便	436	302	300
11:30	11:46	第⑥便	487	408	456
12:13	12:47	第⑦便	573	416	416
12:47	13:31	第⑧便	1,117	929	866
14:30	15:07	第⑨便	597	368	307
15:07	15:16	第⑩便	122	1,293	1,143
16:05	16:22	第⑪便	131	127	201
16:22	16:47	第⑫便	1,533	1,435	1,675
17:05	17:21	第⑬便	132	80	44

出典: 有田町

b) 休日

午前中の10～12時頃の便の利用が多く、午後が少なくなっています。



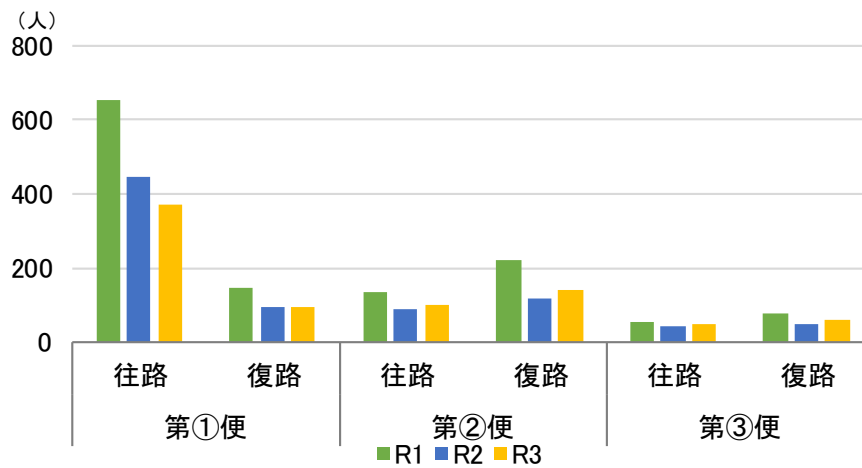
出典: 有田町

図 2.14 運行便別の利用者数(東方線)

表 2.9 運行便別の利用者数(東方線)(単位: 人/年: 休日 2 日)

東方線						
発	着	運行便		R1	R2	R3
9:00	9:18	第①便	往路	78	100	135
9:23	9:39		復路	460	396	364
10:06	10:29	第②便	往路	442	419	386
10:29	10:45		復路	296	255	202
11:51	12:14	第③便	往路	775	560	466
12:14	12:30		復路	165	129	147
13:00	13:23	第④便	往路	210	164	150
13:23	13:39		復路	87	65	66
15:14	15:37	第⑤便	往路	123	99	112
15:37	15:53		復路	91	35	36
17:10	17:33	第⑥便	往路	144	80	77

出典: 有田町



出典: 有田町

図 2.15 運行便別の利用者数(南方線)

表 2.10 運行便別の利用者数(南方線)(単位:人/年:休日2日)

南方線						
発	着	運行便		R1	R2	R3
10:47	11:00	第①便	往路	654	448	371
11:37	11:50		復路	148	96	93
13:40	13:53	第②便	往路	138	89	102
15:00	13:13		復路	220	118	142
16:18	16:31	第③便	往路	55	45	50
16:56	17:09		復路	75	46	58

出典: 有田町

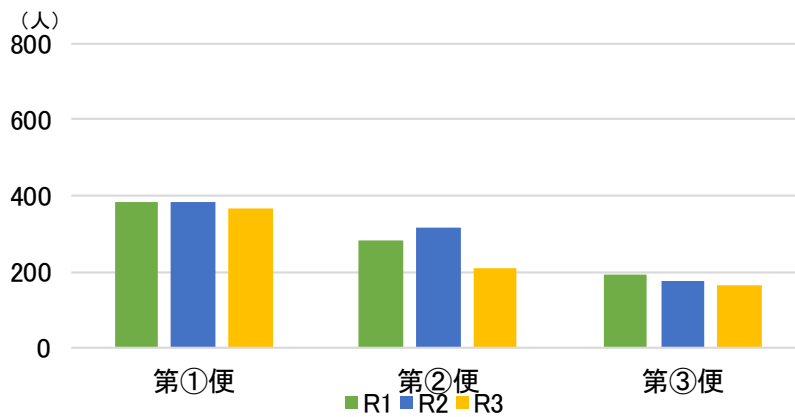


図 2.16 運行便別の利用者数(西方線)

出典: 有田町

表 2.11 運行便別の利用者数(西方線)(単位:人/年:休日2日)

西方線					
発	着	運行便	R1	R2	R3
9:42	10:05	第①便	384	383	368
12:34	12:57	第②便	280	317	211
15:54	16:17	第③便	191	176	165

出典: 有田町

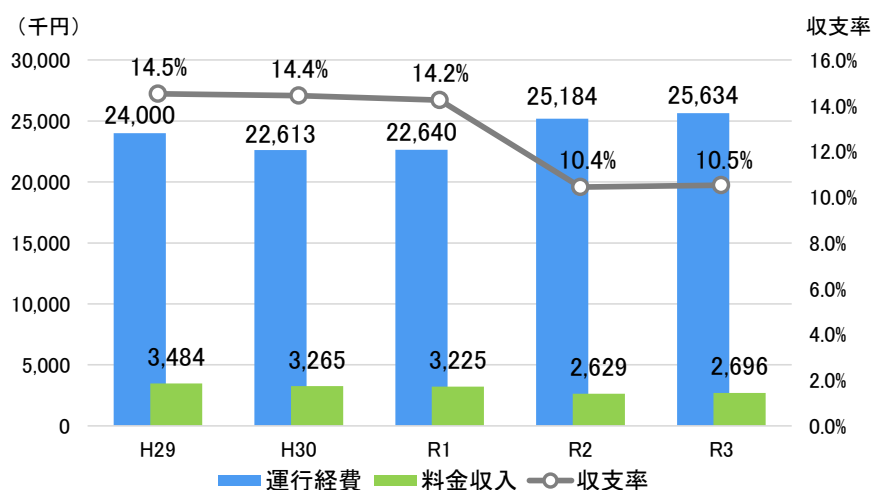
(3) 運営収支状況

令和 3 年度における運営収支は下図のとおり、運行費用約 2,560 万円のうち、11%を料金収入等で賄っており、残り 89%相当の約 2,290 万円を町が負担しています。町の負担金は、利用者一人 1 回あたり約 780 円、町民人口一人あたり約 1,210 円に相当します。

運行費用	▲ 25,634,000 円
料金収入	パス・回数券 1,130,600 円(4%)
	現金 1,367,700 円(5%)
	広告など 198,000 円(1%)
差額	▲ 22,937,700 円
町負担	22,937,700 円(89%)
合計	22,937,700 円
利用者一人1回あたり町負担	776 円/人・回
町民人口一人あたり町負担	1,207 円/人・年

出典: 有田町

図 2.17 コミュニティバスの運営収支(令和 3 年度)



出典: 有田町

図 2.18 コミュニティバスの運営収支の推移

2.4. タクシーの概要

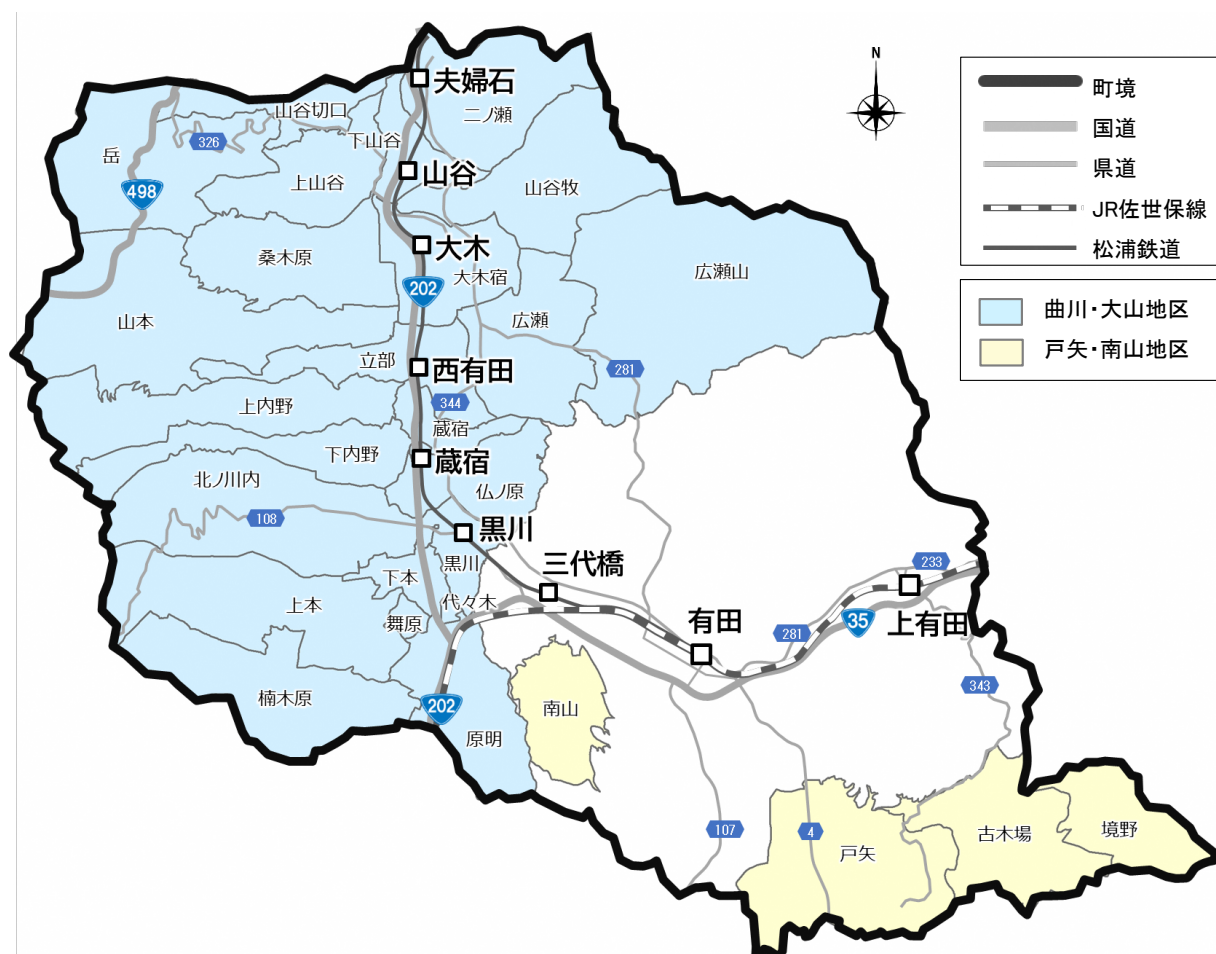
有田町内を営業エリアとするタクシー事業者は2社で、車両保有台数はあわせて26台、ドライバーは23名となっています。各社、一般タクシー事業の他にデマンドタクシー事業、佐賀空港リムジンタクシー事業も行っています。

2.5. ふれあいタクシー(デマンドタクシー)の概要

(1) 運行概要

平成26年に北西部の「大山」地区を対象に運行開始され、平成28年に南西部の「曲川」地区、令和2年に南東部の「戸矢・南山」地区が追加されています。

目的地は次ページ表のとおり、病院や生活必需品の商店が指定されており、目的地の到着時間を目安に地区ごとに4～6便運行されています。運賃は1乗車200円から300円であり、回数券の利用も可能となっています。



出典: 有田町

図 2.19 ふれあいタクシー利用対象地区

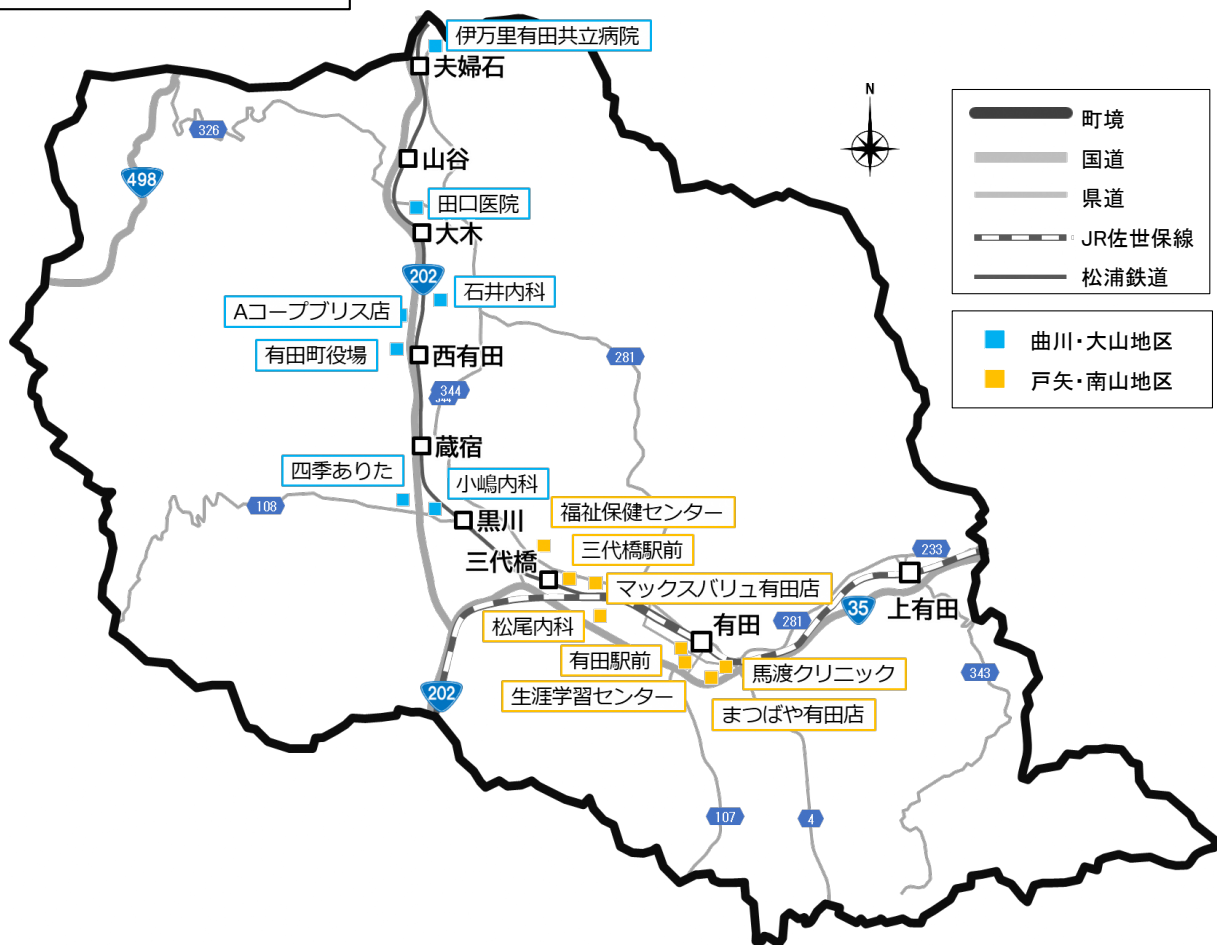
表 2.12 運行概要(曲川・大山地区)

地区	運行事業者	目的地	目的地 到着時間	運賃(1乗車あたり) ※小人は半額	
				曲川地区	大山地区
曲川・ 大山地区	(有)有田タクシー 西肥亀の井タクシー(株) ※隔月交代で運行	伊万里有田病院	第①便 8:30	300円	200円
		田口医院	第②便 9:30		
		有田町役場・石井内科	第③便 10:30	200円	200円
		Aコープブリス店	第④便 12:00		
		四季ありた	第⑤便 14:00	200円	300円
		小嶋内科	第⑥便 16:00		

表 2.13 運行概要(戸矢・南山地区)

地区	運行事業者	目的地	目的地 到着時間	運賃(1乗車あたり) ※小人は半額
戸矢 地区	(有)有田タクシー 西肥亀の井タクシー(株) ※隔月交代で運行	有田駅前・生涯学習センター まつばや有田店・馬渡クリニック	第①便 9:00	200円
			第②便 10:50	
			第③便 13:15	
			第④便 15:15	
南山 地区		三代橋駅・福祉保健センター マックスバリュ有田店・松尾内科	第①便 8:45	200円
			第②便 11:10	
			第③便 13:20	
			第④便 15:00	

ふれあいタクシーの目的地



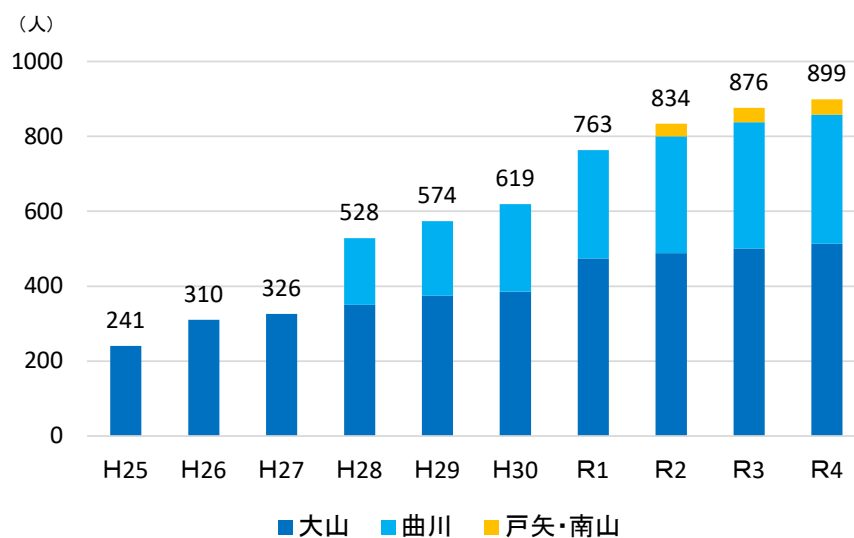
出典: 有田町

図 2.20 ふれあいタクシーの目的地

(2) 利用状況

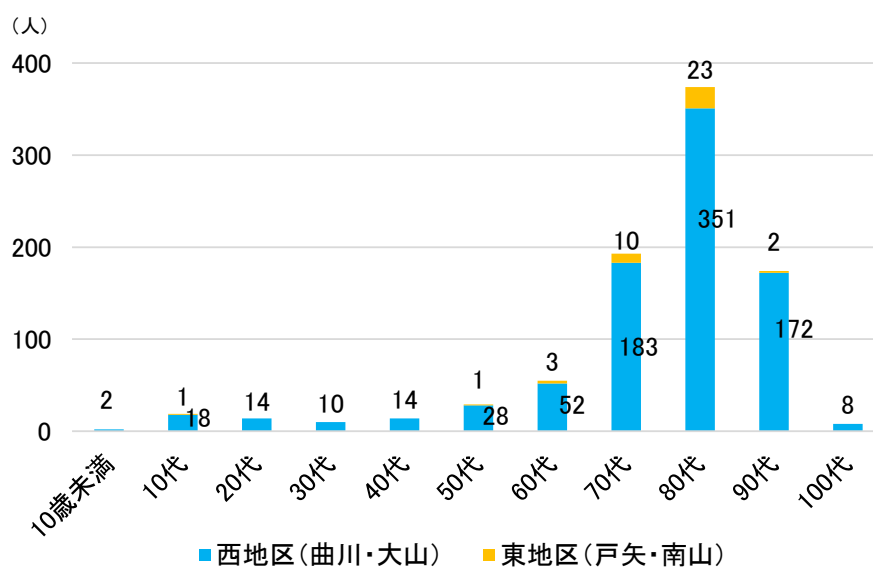
1) 登録者数

登録者数は高齢者を中心に増加しており、今後とも増加することが見込まれます。西有田駅周辺の「立部」^{たちべ}地区が最も多い登録者数となっています。



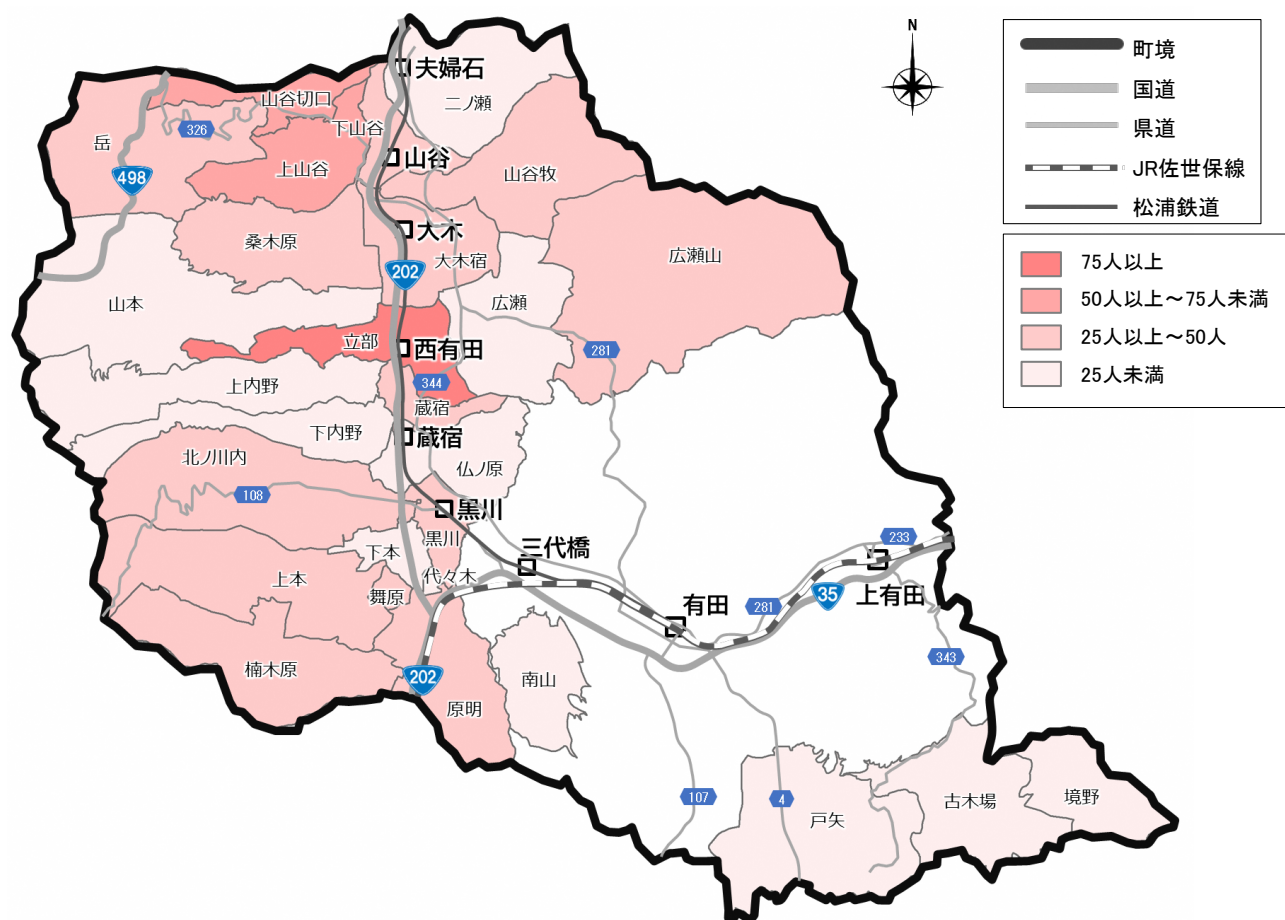
出典: 有田町

図 2.21 ふれあいタクシー登録者数



出典: 有田町

図 2.22 ふれあいタクシー登録者数(年齢別: 令和4年)



地区名	戸矢・南山				曲川												大山										計		
行政区	境野	古木場	戸矢	南山	原明	舞原	代々木	楠木原	上本	下本	北ノ川内	黒川	仏ノ原	下内野	上内野	蔵宿	桑木原	山本	大木宿	立部	広瀬	広瀬山	岳	山谷切口	上山谷	下山谷	山谷牧	二ノ瀬	
登録者数	5	6	15	15	49	42	2	34	31	16	44	31	22	14	22	38	30	18	46	98	19	47	43	58	52	36	41	25	899

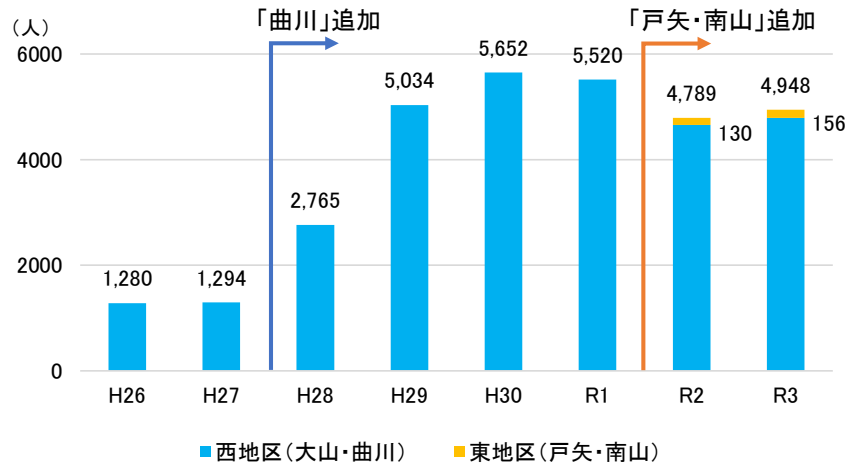
出典: 有田町

図 2.23 ふれあいタクシー登録者数(エリア別:令和4年)

2) 利用者数

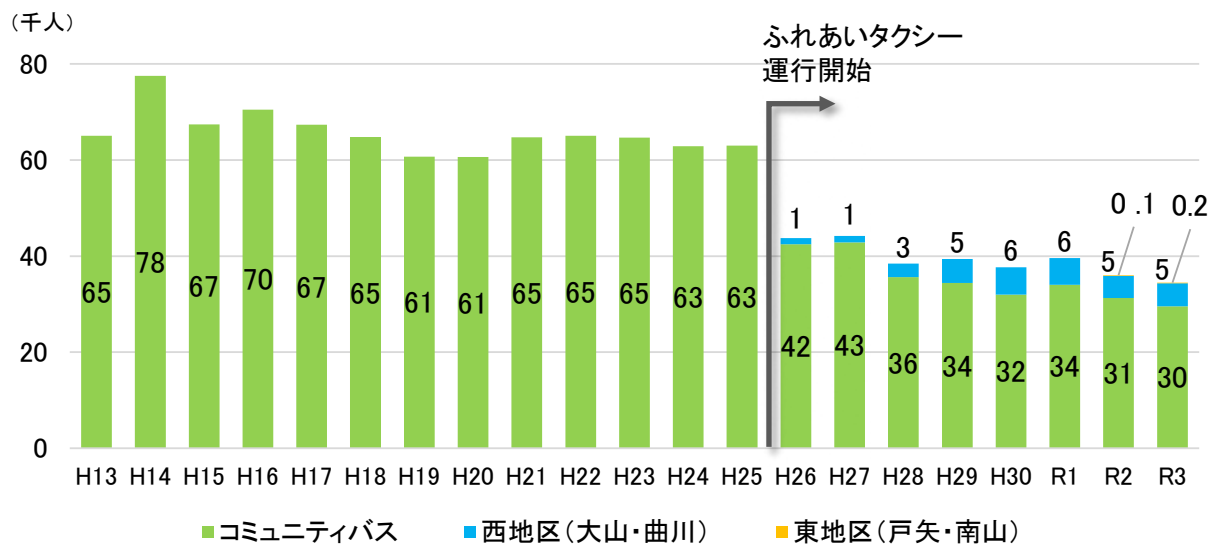
「曲川」地区が追加された平成 28 年以降に大きく増加していましたが、コロナ禍の令和 2 年以降は減少しています。令和 2 年に追加された「戸矢・南山」地区の利用者は少数にとどまっています。

また、平成 26 年のふれあいタクシー導入以降、ふれあいタクシー利用者数はコミュニティバス減便による利用者数の減少分に達していないのが現状です。



出典: 有田町

図 2.24 ふれあいタクシーの利用者数の推移



出典: 有田町

図 2.25 ふれあいタクシーとコミュニティバスの利用者数の推移

(3) 運営収支状況

令和3年度における運営収支は下図のとおりであり、運行費用約570万円のうち、14%を料金収入で賄っており、残り23%を国庫補助、63%相当の約360万円を町が負担しています。町の負担金は、利用者一人1回あたり約700円、町民人口一人あたり約190円に相当します。

また、令和3年度における運行回数は3,053回であり、運行回数1回あたりの費用は約1,860円/回、運行回数1回あたりの乗車人員は約1.6人/回となっています。

運行費用	▲ 5,681,210 円
料金収入	794,200 円(14%)
差額	▲ 4,887,010 円
国庫補助	1,327,000 円(23%)
町負担	3,560,010 円(63%)
合計	4,887,010 円
利用者一人1回あたり町負担	697 円/人・回
町民人口一人あたり町負担	187 円/人・年

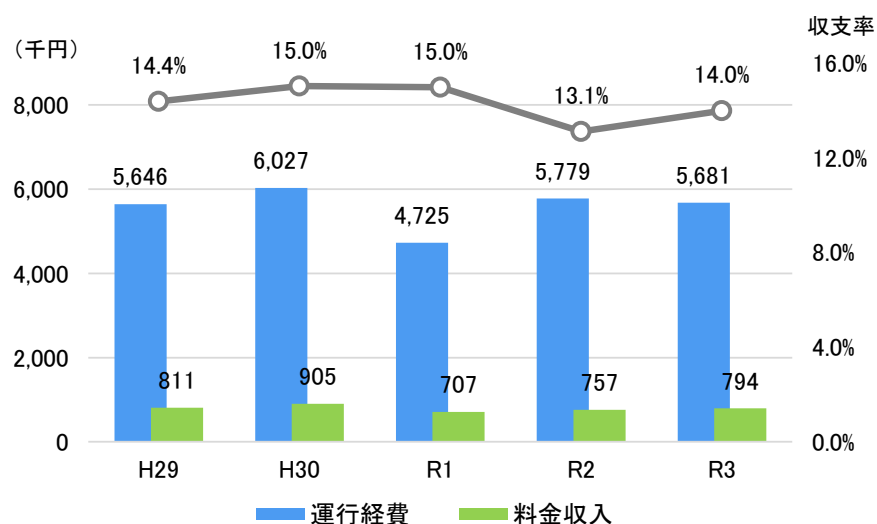
出典: 有田町

図 2.26 ふれあいタクシーの運営収支(令和3年度)

運行回数	3,053 回
運行回数1回あたり費用	1,861 円/回
運行回数1回あたり乗車人員	1.62 人/回

出典: 有田町

図 2.27 運行回数1回あたりの費用と乗車人員(令和3年度)



出典: 有田町

図 2.28 ふれあいタクシーの運営収支の推移

2.6. 公共交通サービスエリアと人口分布の比較

鉄道(JR・MR)の駅勢圏 500m、バス(路線バス・コミュニティバス)のバス停勢圏 300m として円を描き、ふれあいタクシーの登録対象地区を灰色で着色すると下図のようになります。人口分布のメッシュと重ね合わせると、人口分布を概ねカバーできています。

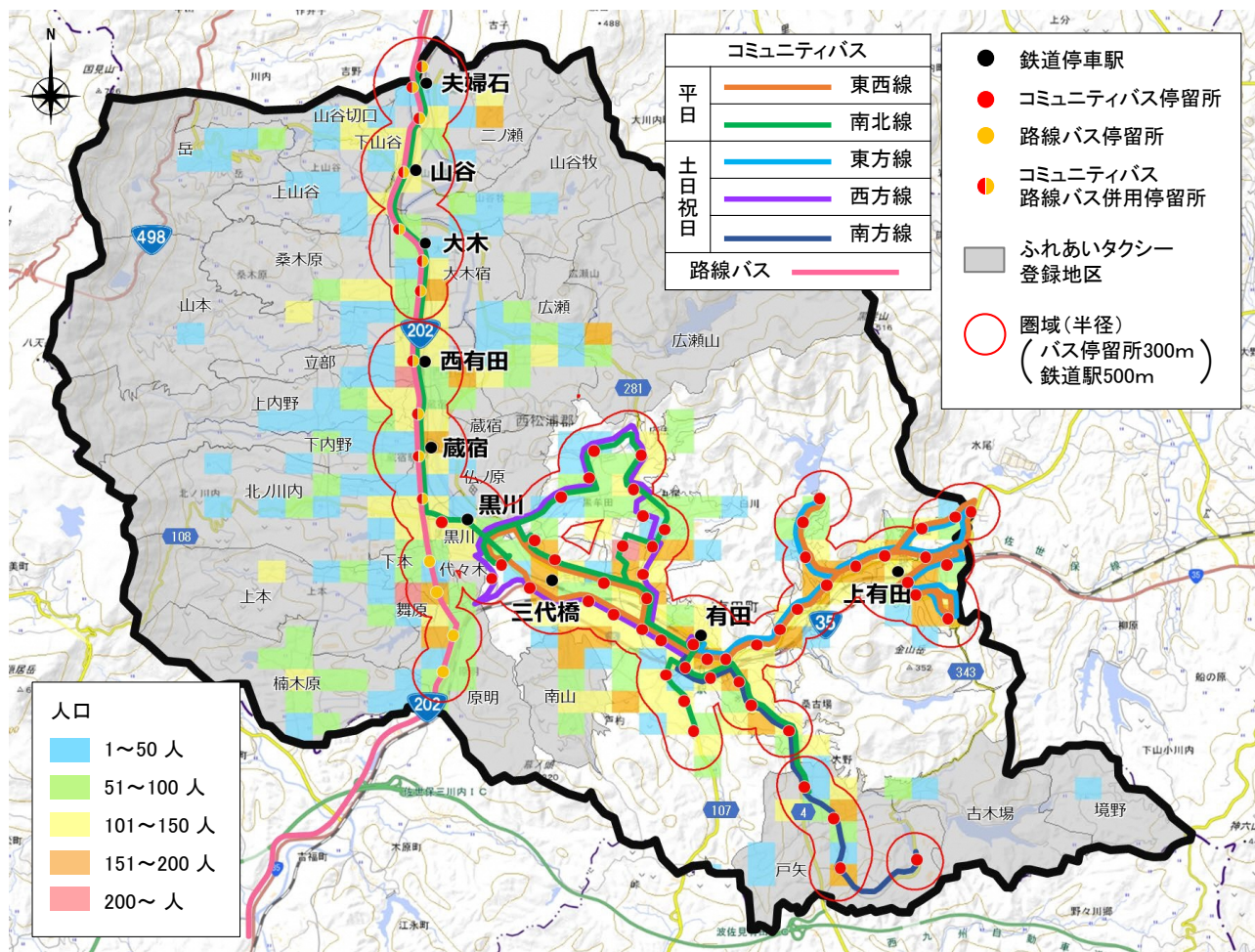


図 2.29 公共交通空白地帯

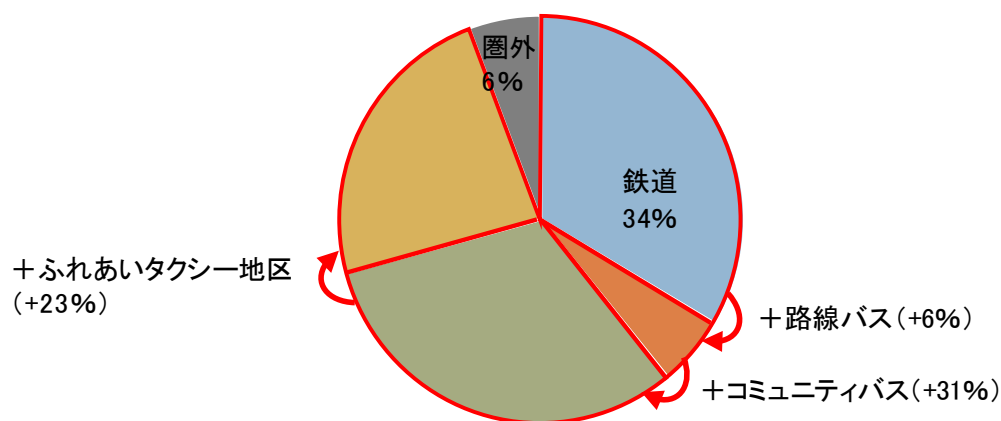


図 2.30 公共交通の人口カバー率

3. 各種調査結果

3.1. 住民アンケート調査結果

調査の概要	
○実施時期	令和4年10月配布
○調査対象	・2,000票を配布し、876票(世帯)の回答(回収率44%) ・個人では1,800票の回答(1世帯あたり最大3人まで回答対象)
○設問内容	・個人属性について ・日常の外出、移動手段について ・コミュニティバス、ふれあいタクシーの満足度と利用条件について ・公共交通の維持について

(1) 個人属性について

回答者の性別はおおよそ半々であり、職業は「会社員・公務員」と「自営業・農業」で約半数を占めています。年代は住民基本台帳と比較すると20代以下が少なく、60代以上は半数以上を占めており、高齢者の回答が多い調査結果となっています。

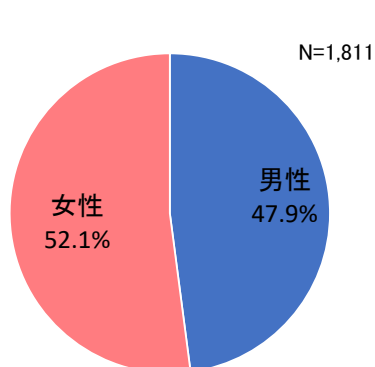


図 3.1 回答者の性別

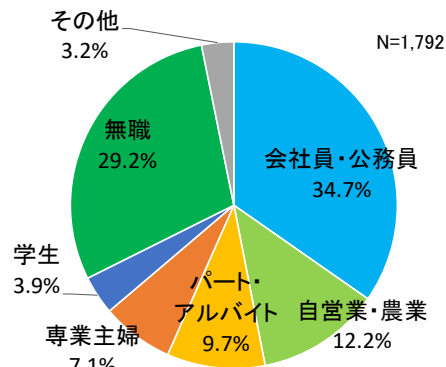


図 3.2 回答者の職業

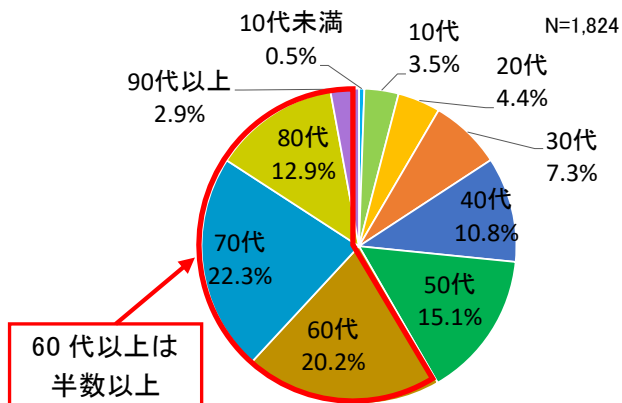


図 3.3 回答者の年代構成

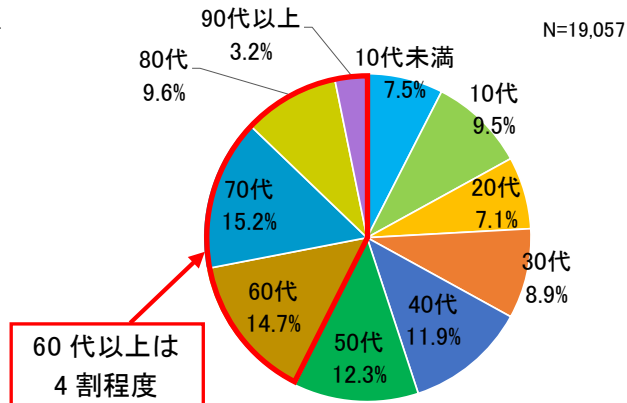


図 3.4 有田町の年代構成

出典: 住民基本台帳

自動車免許保有率は高齢者においても高く、世帯当たりの自動車保有台数は平均 2.0 台/世帯と高くなっています(全国平均 1.0)。安全面から高齢者の免許返納を進めるためにも地域公共交通の拡充が望まれます。

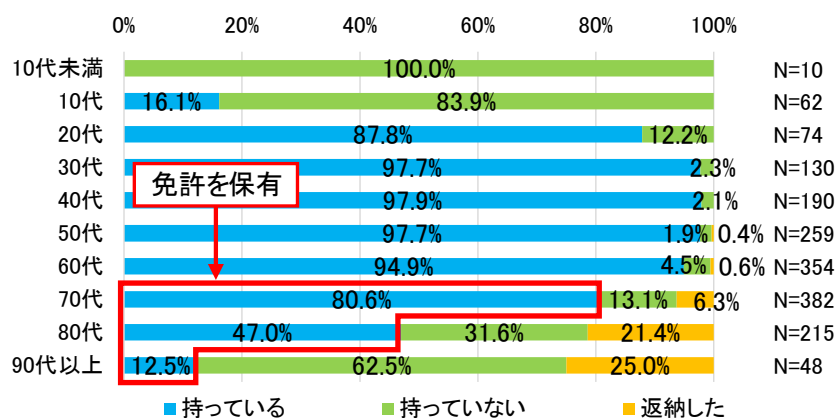


図 3.5 自動車運転免許保有状況

(2) 日常の外出、移動手段について

70 代の約 7 割が週 5 日以上外出し、80 代でも約半数が週 5 日以上外出しています。

また、普段の移動手段は、高齢者(特に 80 代以上)では「自家用車(家族の送迎)」や「タクシー」の利用が多いですが、70 代でも約半数が「自家用車(自分で運転)」での移動となっています。

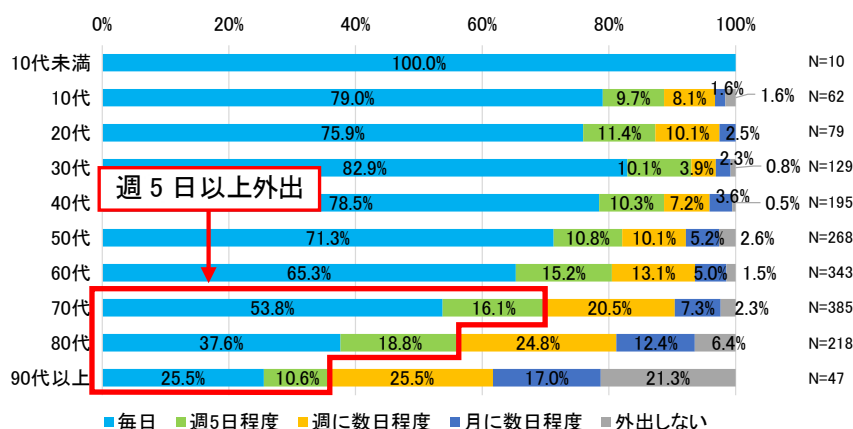


図 3.6 外出頻度

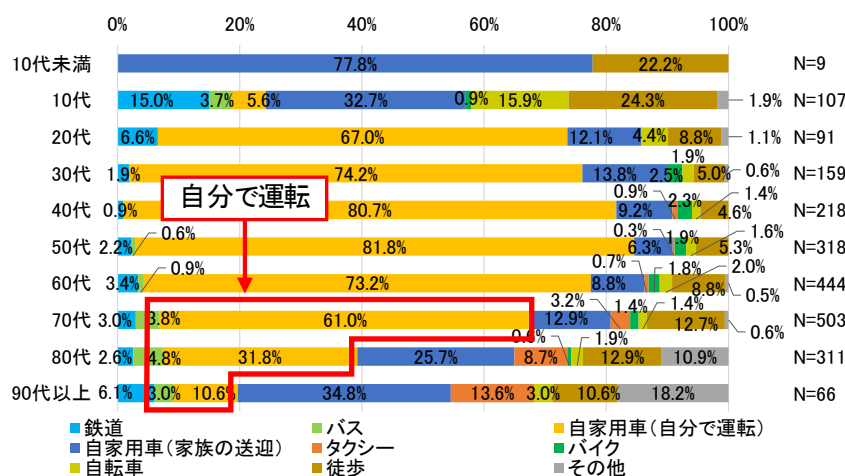


図 3.7 移動手段

(3) コミュニティバスの満足度と利用条件について

コミュニティバスの満足度は、「利用していないので分からない」が最も多く、「やや不満・不満」が「満足・まあ満足」を上回っています。

コミュニティバスを利用する条件は、コミュニティバスの満足度が低い(やや不満・不満)回答者は、「運行本数を増やす」の回答が多くなっています。コミュニティバスを利用しない人は「高齢になったら」が最も多い結果となっています。

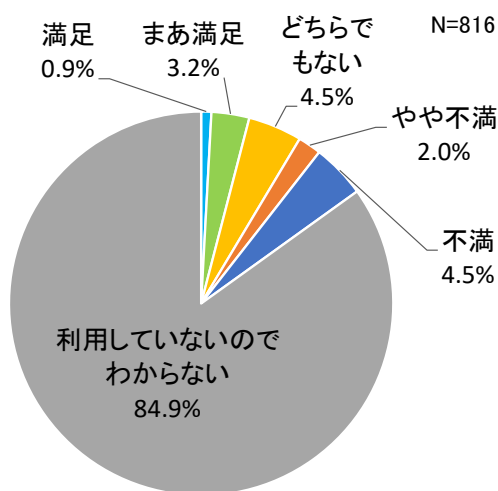


図 3.8 コミュニティバス満足度

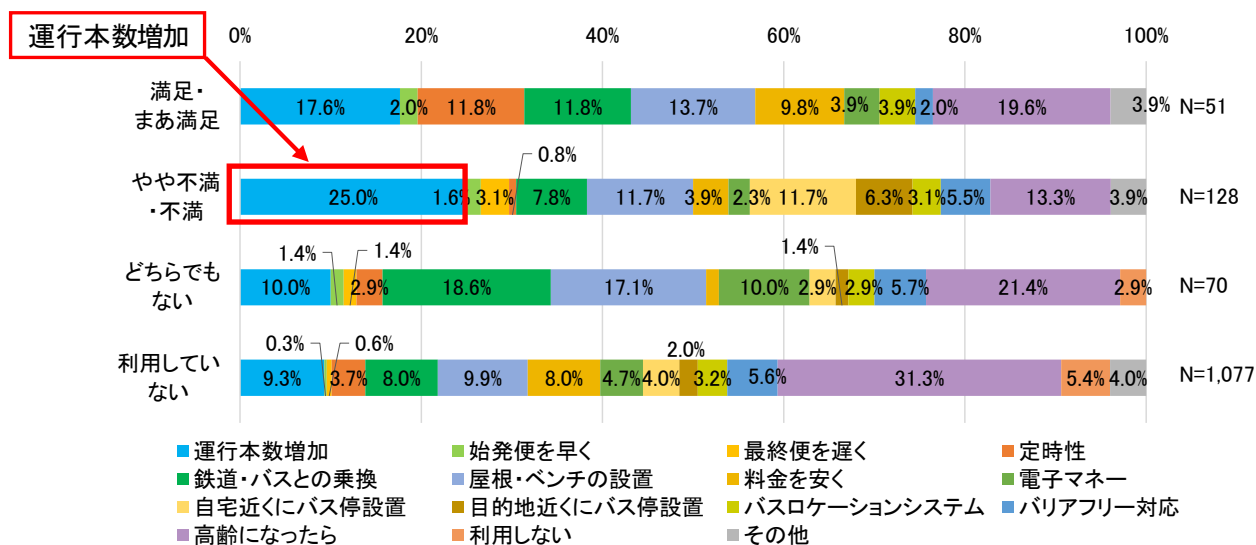


図 3.9 コミュニティバス利用のための必要条件

(4) ふれあいタクシーの満足度と利用条件について

ふれあいタクシーの満足度は、「利用していないので分からない」が最も多いですが、「満足・まあ満足」と「やや不満・不満」が同程度となっています。

ふれあいタクシーを利用する条件は、ふれあいタクシーの満足度が高い(満足・まあ満足)回答者は、「目的地増加」が最も多い結果となっています。満足度が低い(やや不満・不満)回答者では、「料金を安く」が多くなっていますが、ふれあいタクシーの運賃は安く設定されており、利用しやすい料金であることの周知が必要と考えられます。ふれあいタクシーを利用しない人は、「高齢になったら」が最も多い結果となっています。

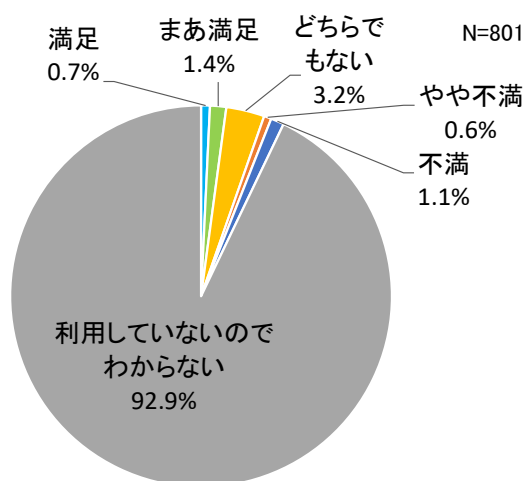


図 3.10 ふれあいタクシーの満足度

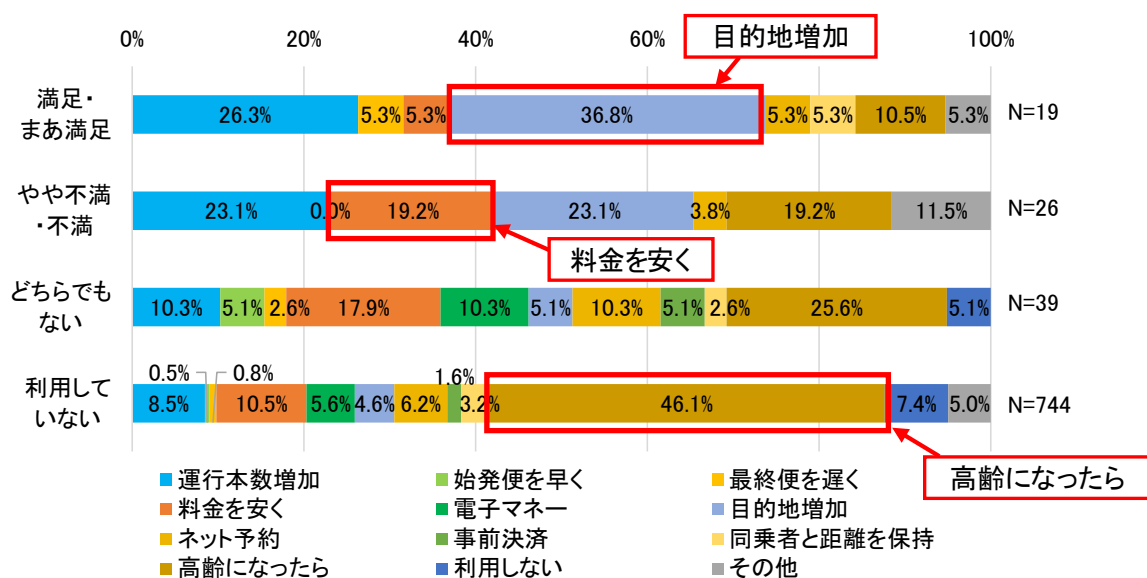


図 3.11 ふれあいタクシー利用のための必要条件

(5) 公共交通の維持について

公共交通のサービスレベル(運行頻度・路線網)については、住民全体では「よくわからない」が半数を占めていますが、40代以上で「向上してほしい」と「維持してほしい」の意見は約3割あります。

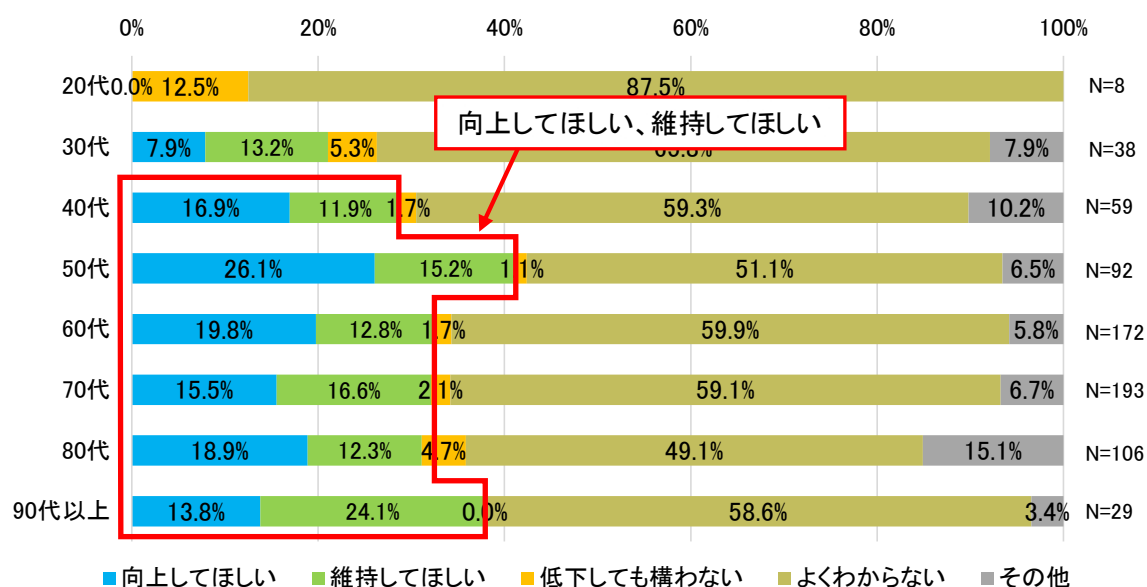


図 3.12 公共交通の維持について

3.2. コミュニティバス調査結果

調査の概要

○実施時期

平日調査: 令和4年10月4日

休日調査: 令和4年10月2日

○調査方法

調査員がコミュニティバスへ乗車し、利用者へ聞き取り調査を行った

○設問内容

- ・個人属性について
- ・コミュニティバスの利用について
- ・コミュニティバスの満足度と利用条件について
- ・公共交通の維持について

(1) 個人属性について

回答者は女性が約8割を占め、60代以上の割合が約6割を占めていますが、10代以下の小学生の利用も約3割程度あります。無職や専業主婦の方が約8割を占め、免許を持っていない方が9割以上となっています。

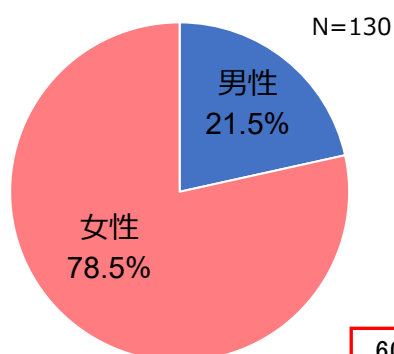


図 3.13 性別

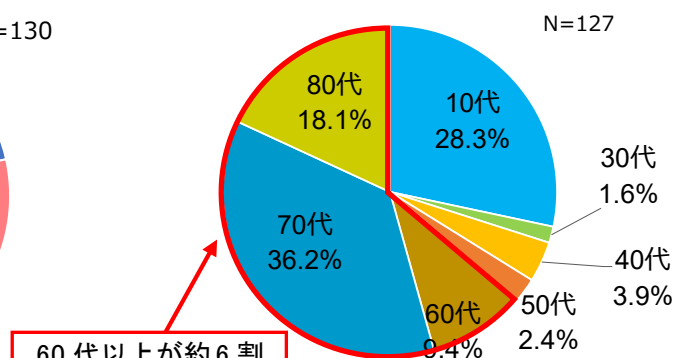


図 3.14 年齢

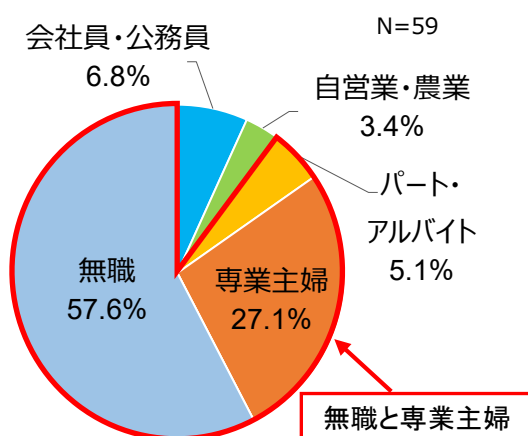


図 3.15 職業

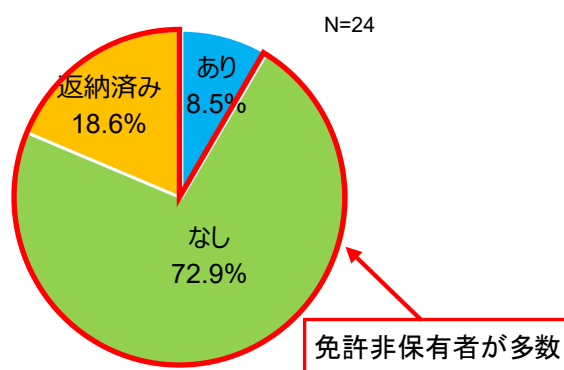


図 3.16 運転免許保有

(2) コミュニティバスの利用時間帯、区間について

平日は南北線の朝の利用(小学生の通学)、東西線の午前中の利用が多く、休日の利用者は全体的に少ない結果となっています。

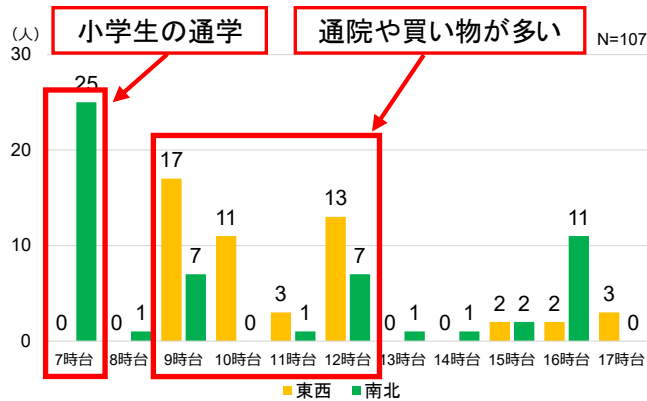


図 3.17 時間帯別利用者数(平日)

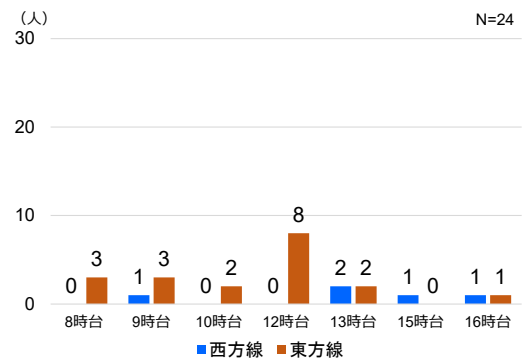


図 3.18 時間帯別利用者数(休日)

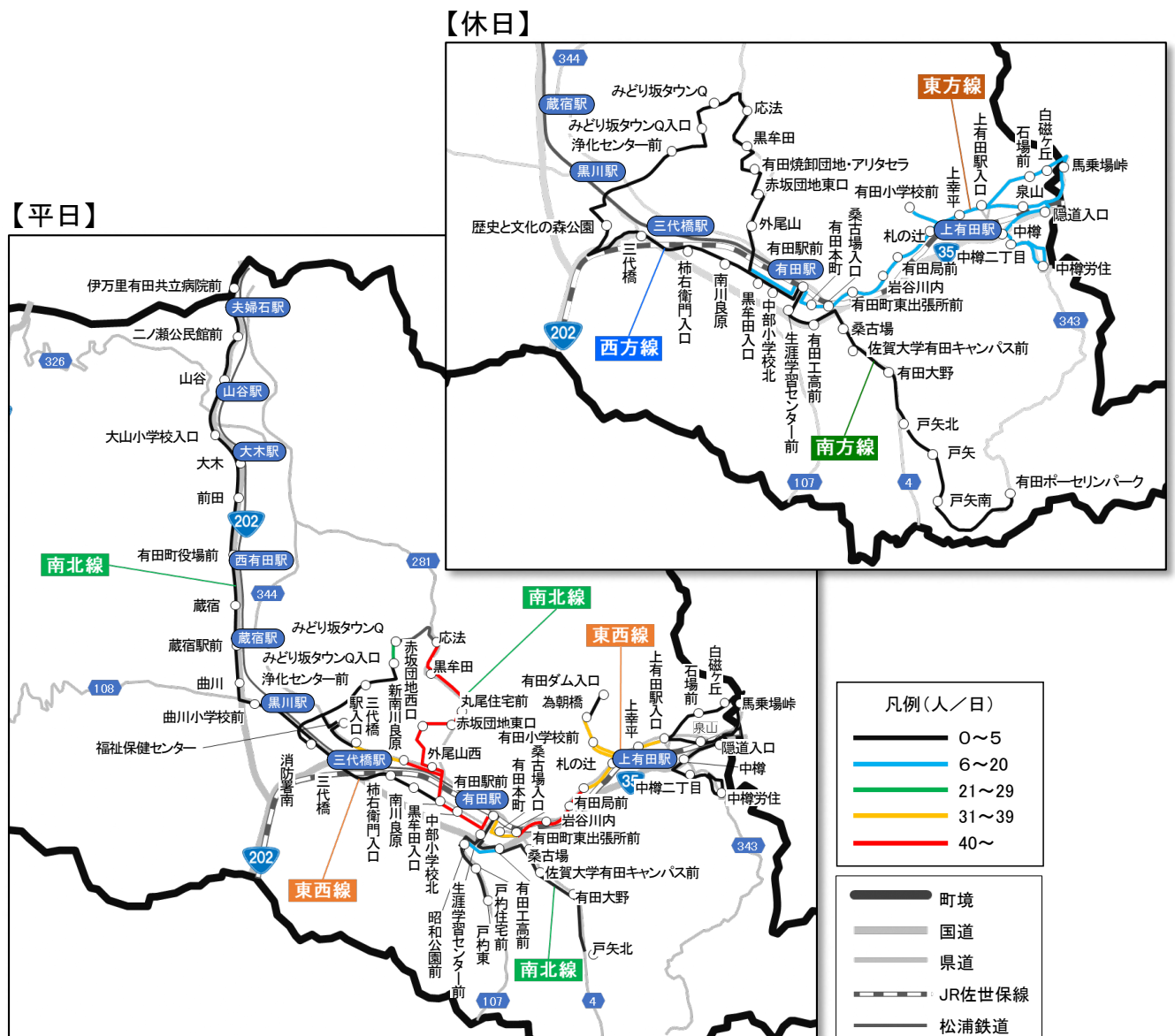


図 3.19 区間別の利用者数

(3) コミュニティバスの利用目的について

目的は「買い物」が最も多く、次いで通院や通勤・通学が上位を占めています。

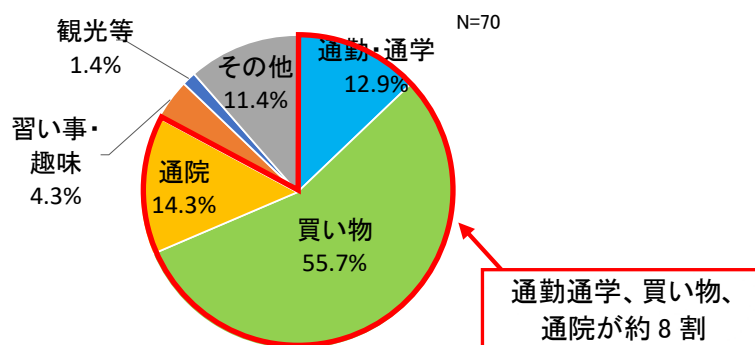


図 3.20 利用目的

(4) コミュニティバスの満足度と利用条件について

「満足・まあ満足」は約 6 割であり、住民アンケートでは低い傾向にありましたが、利用者アンケートの満足度は高い傾向となっています。コミュニティバス利用のための必要条件は「運行本数を増やす」が最も多い結果となっています。

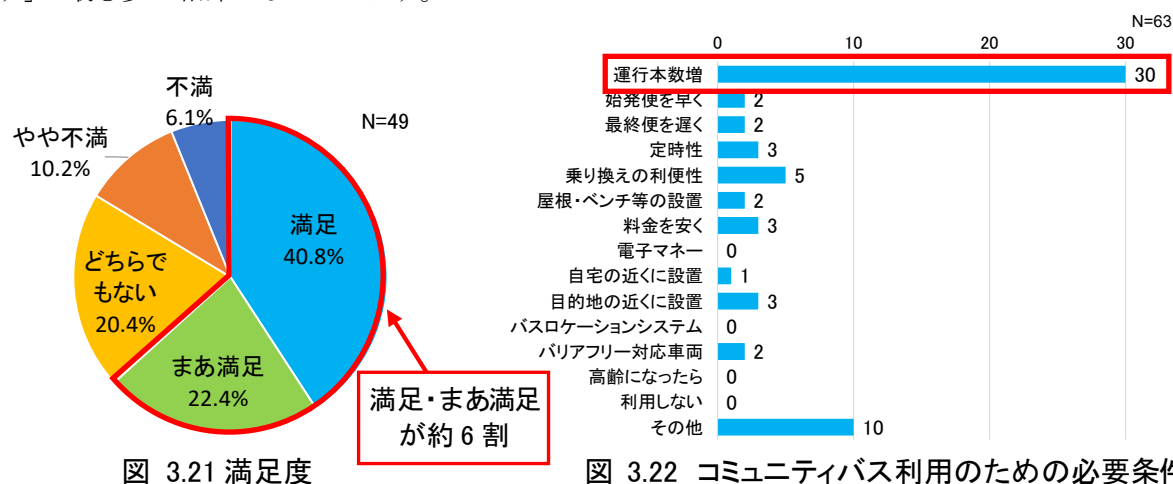


図 3.21 満足度

図 3.22 コミュニティバス利用のための必要条件

(5) 公共交通の維持について

「利便性向上」、「現状を維持」は 8 割以上を占めており、コミュニティバスの利用者は公共交通の利便性向上や現状維持を望む声が多くなっています。

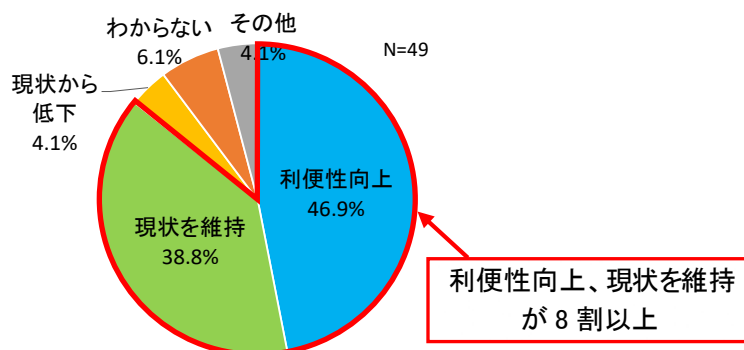


図 3.23 公共交通の維持について

3.3. ふれあいタクシー調査結果

調査の概要
○実施時期 令和4年10月配布 ○調査方法 タクシー運転手が利用者にアンケート調査票を配布・依頼し、利用者が自宅等で調査票に記入し、郵送にて返送いただいた。 ○設問内容 ・個人属性について ・ふれあいタクシーの利用について ・ふれあいタクシーの満足度と利用条件について ・公共交通の維持について

(1) 個人属性について

回答者は女性が8割以上を占め、60代以下の回答者はおらず、80代が約7割を占めています。職業はほとんどが無職や専業主婦であり、免許もほとんどが保有していない回答者が多い結果となっています。

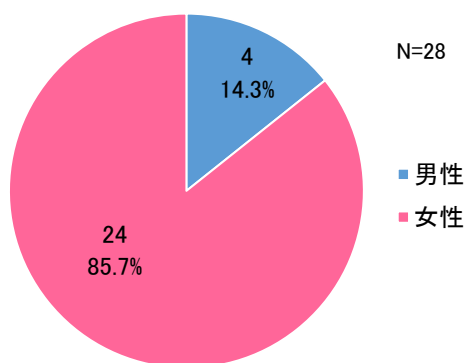


図 3.24 性別

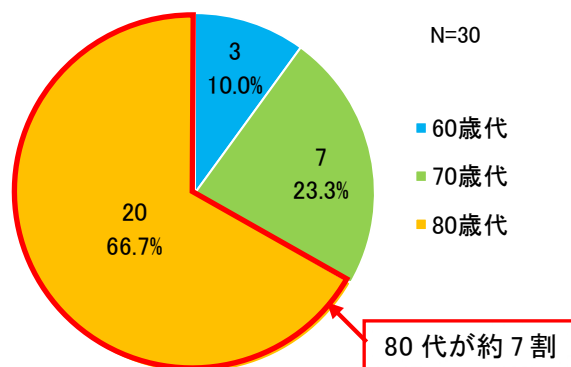


図 3.25 年齢

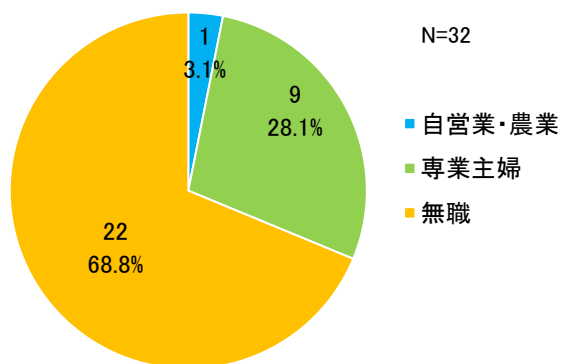


図 3.26 職業

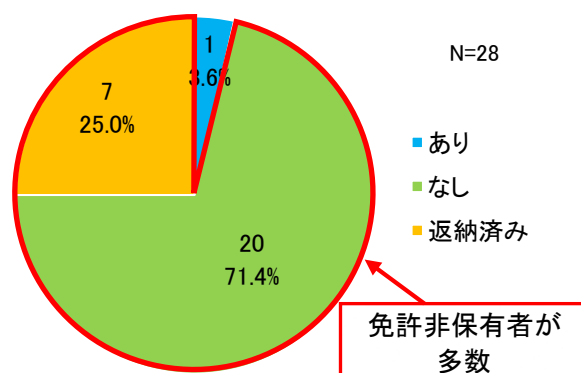


図 3.27 運転免許保有

(2) ふれあいタクシーの利用について

目的地は「Aコープブリス店(スーパーマーケット)」が最も多く、次いで「伊万里共立病院」、「有田町役場」が上位を占めています。

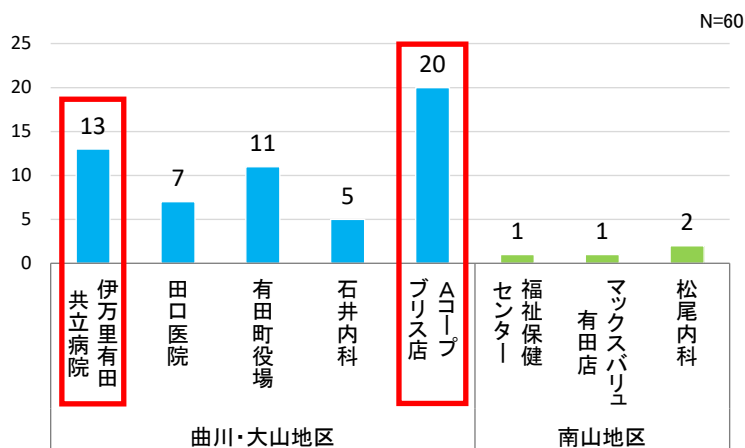


図 3.28 目的地

(3) ふれあいタクシーの満足度と利用条件について

住民アンケートでは、「満足・まあ満足」と「やや不満・不満」が同程度でしたが、利用者アンケートでは「満足・まあ満足」が多くなっています。

ふれあいタクシー利用のための必要条件は「目的地増」が最も多い結果となっています。

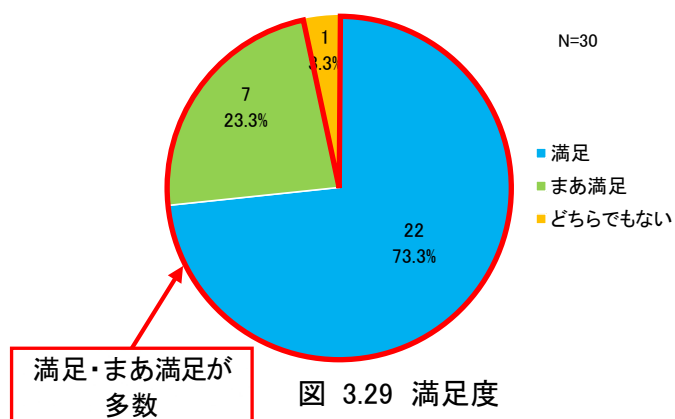


図 3.29 満足度

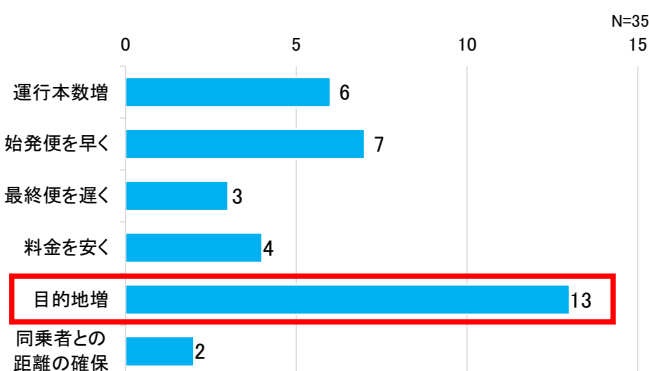


図 3.30 利用のための必要条件

(4) 公共交通の維持について

「利便性向上」、「現状を維持」は 8 割以上を占めており、ふれあいタクシーの利用者は公共交通の利便性向上や現状維持を望む声が多くなっています。

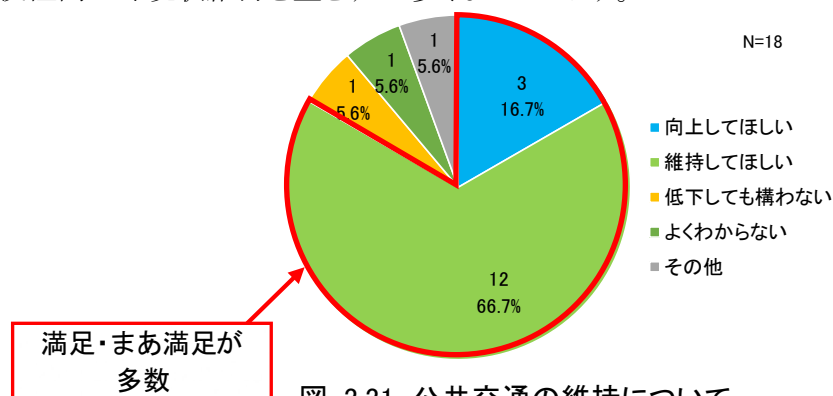


図 3.31 公共交通の維持について

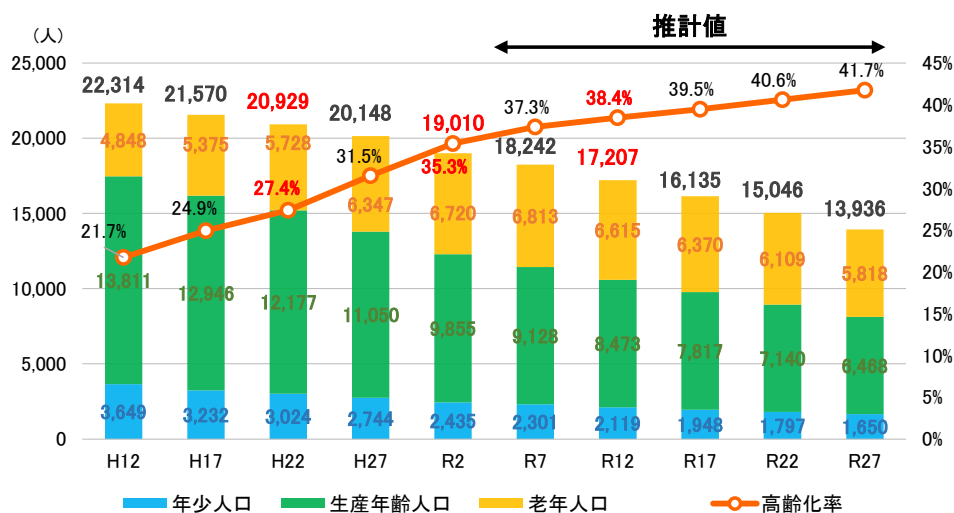
4. 有田町の地域公共交通の課題

前述の有田町の現状や地域公共交通の課題を改めて整理すると以下のとおりです。

(1) 高齢化の進行にともなう公共交通の必要性の増加

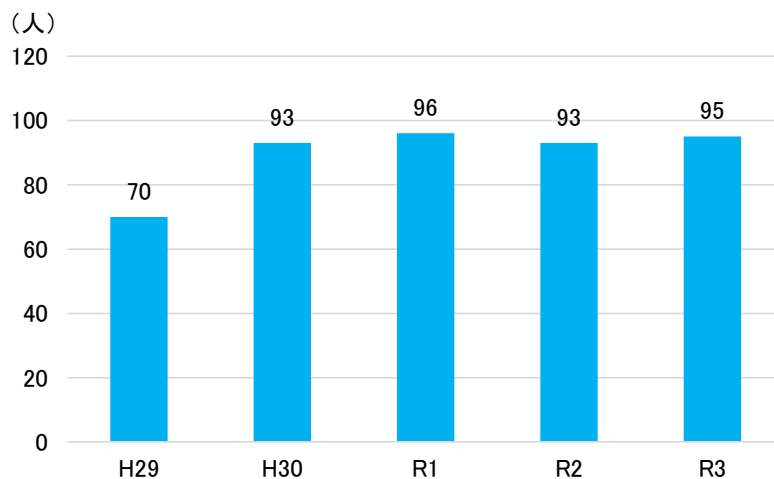
有田町の老年人口(65 歳以上)は令和 2 年時点(国勢調査)で 6,720 人であり、高齢化率は 35.3%となっています。また国立社会保障・人口問題研究所の将来人口によると、令和 2 年から 10 年後の令和 12 年で、高齢化率は 38.4%まで上昇すると予測されています。

毎年、年間 90 人以上の免許返納がされており、今後とも運転免許を持たない交通弱者が増加することが見込まれており、公共交通の必要性が増加しています。



出典: 国勢調査(H12～R2)、国立社会保障・人口問題研究所(平成30年推計)(R7～R27)

図 4.1 人口の推移と将来人口(再掲)



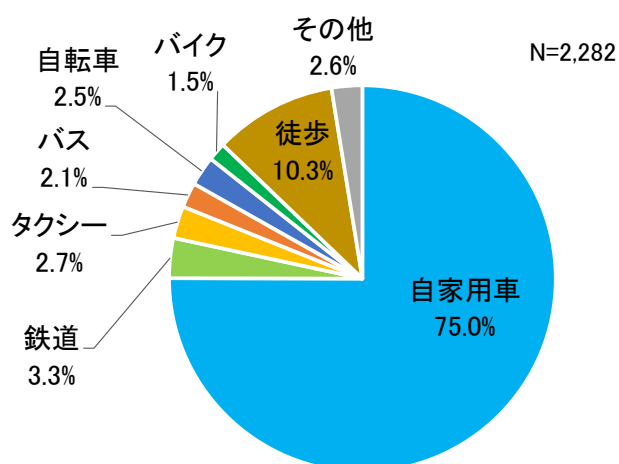
出典: 伊万里警察署交通課

図 4.2 免許返納者数(再掲)

(2) 自家用車への依存とコミュニティバスの利用者数の減少

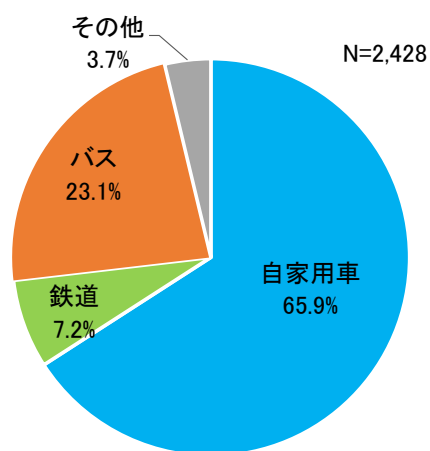
現状では、住民や観光客の移動手段は大きく自家用車に偏っていますが、商業施設や拠点施設、観光施設が点在する町内において、自家用車を運転・確保できない交通弱者でも活用しやすい公共交通を維持していくことが、町民の生活を支え、また毎年多く来訪する観光客の回遊手段を確保することに繋がります。

平成 12 年より本町で運行しているコミュニティバスは、利用者数の少ない路線をふれあいタクシーへ移行するなど、適材適所での運行効率化を図っていますが、全体として利用者数は減少傾向にあります。



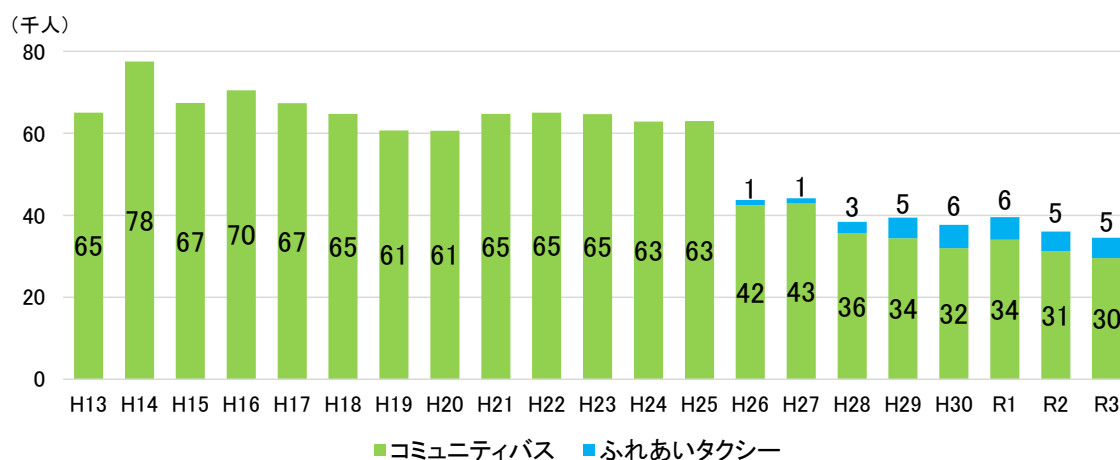
出典: 有田町住民アンケート

図 4.3 住民の交通手段



出典: 令和元年佐賀県観光動態調査

図 4.4 有田町来訪観光客の交通手段



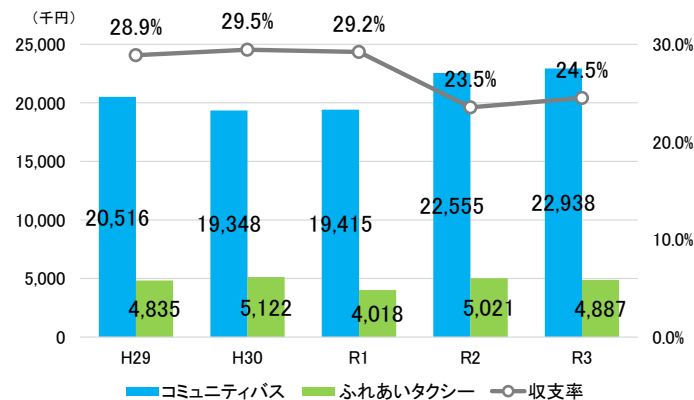
出典: 有田町

図 4.5 コミュニティバスと利用者数の推移

(3) 町財政負担額の増加

コミュニティバス及びふれあいタクシーの収支差(運行経費－料金収入)については、町および国からの補助金等により補填しています。近年はほぼ横ばいで推移していましたが、コロナ禍による大幅な利用者数減少により赤字幅は拡大しており、町財政の負担が増加しています。

今後とも継続的に地域公共交通を維持していくために、利用者数(利用率)の増加が喫緊の課題となっています。



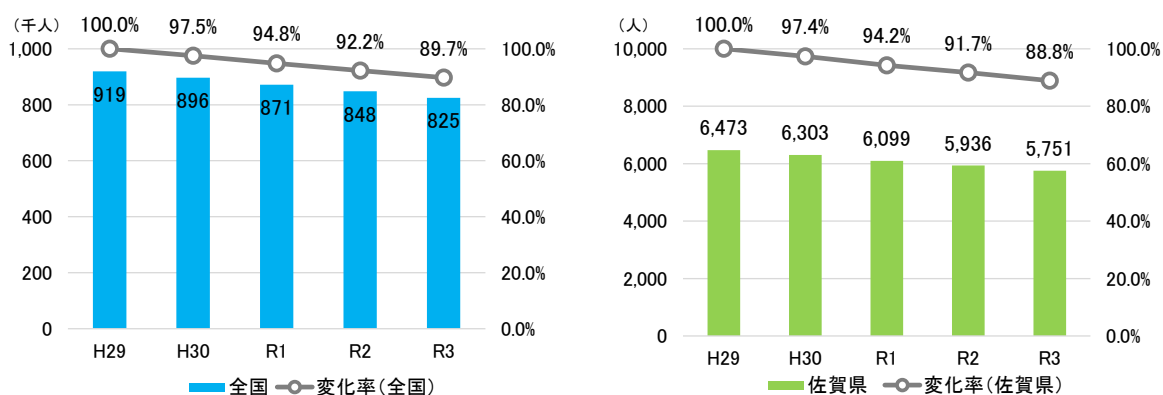
出典: 有田町

図 4.6 コミュニティバス及びふれあいタクシーの収支差(運行経費－料金収入)

(4) ドライバーの人手不足

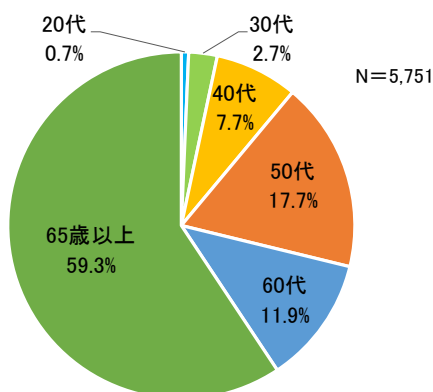
地域公共交通を維持する上で欠かせないバスのドライバー（第二種大型自動車運転免許保有者）は全国的に減少しており、佐賀県でも直近 5 年間で 11.2%も減少しています。免許保有者の高齢化も進んでおり、佐賀県の保有者の約7割が 60 代以上であることから、今後も加速度的にドライバー不足となっていくことが予想されます。

また松浦鉄道では、運転士の人数が運行便数に対する必要な運転士定数(46 人)を恒常的に下回っており、時間外労働によって対応する状況が続いています。コロナ禍の影響や高齢者の退職予定を踏まえた令和 4 年の減便後でも運転士定数(44 人)を満たせておらず、新卒採用や中途採用による補充を計画しているところです。



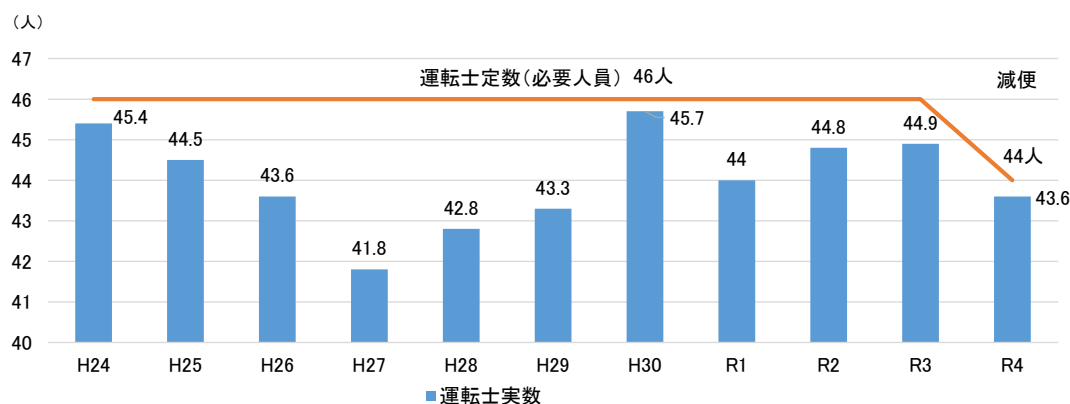
出典：運転免許統計(警察庁)

図 4.7 第二種大型自動車運転免許保有者の推移



出典：運転免許統計(警察庁)

図 4.8 第二種大型自動車運転免許保有者の年齢構成(佐賀県：令和 3 年)



出典：松浦鉄道(株)

図 4.9 松浦鉄道の運転士定数に対する運転士実数の推移

5. 計画の基本方針・目標

5.1. 有田町の地域公共交通の位置づけと役割分担

上位・関連計画を踏まえ、有田町の公共交通軸とその役割分担を以下に示します。

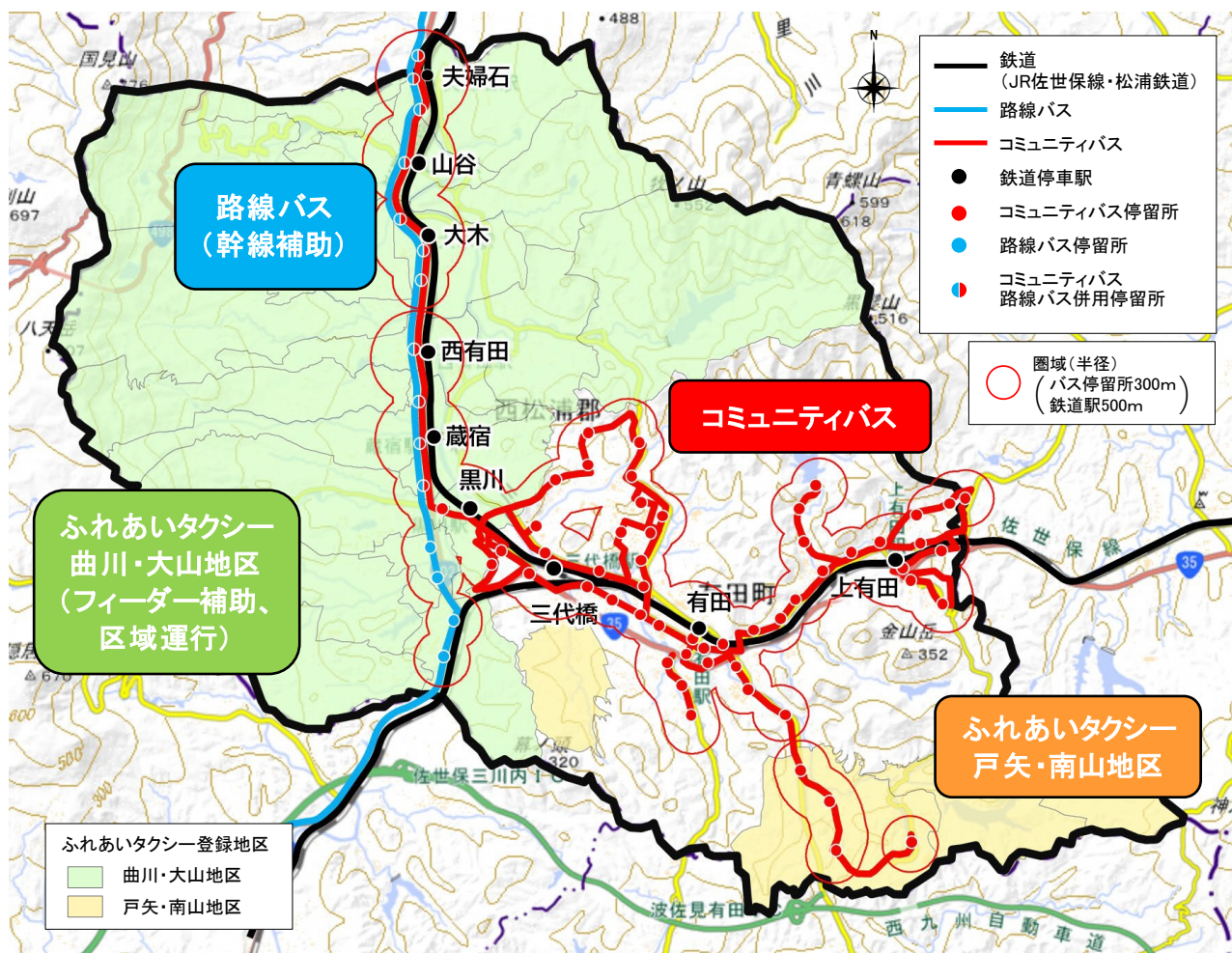


図 5.1 有田町の地域公共交通の位置づけと役割分担

表 5.1 地域公共交通確保維持事業の対象

	運行路線・エリア	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス	伊万里有田共立 病院前～原明	4条乗合	路線定期運行	西肥バス	幹線補助
コミュニティ バス	有田町内 ・平日2系統 ・休日3系統	4条乗合	路線定期運行	有田町 (運行は西肥バス へ委託)	—
ふれあい タクシー	有田町内 ・曲川・大山地区	4条乗合	区域運行	有田町 (運行は有田タク シーと西肥の井 タクシーへ委託)	フィーダー補助
	有田町内 ・戸矢・南山地区				—

1) 路線バス

隣接する佐世保市や伊万里市方面の地域間を連絡し、通勤通学等の日常生活行動や、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っています。路線バスは拠点駅で乗り換えることにより更に遠方まで連絡可能な広域なネットワークをもつだけでなく、バス停が密に配置されているため、町内の路線沿線の利便性も高いです。町や事業者、関係者の力を結集し、地域公共交通確保維持事業も有効に活用しながら、運行を確保・維持する必要があります。

2) コミュニティバス

町内の地域拠点である鉄道駅や町役場、東出張所、郵便局、さらに学校や、福祉保健センター、伊万里有田共立病院と、居住地を連絡する生活に欠かせない町内のネットワークです。町や事業者、関係者の力を結集し、運行を確保・維持する必要があります。

3) ふれあいタクシー

鉄道、路線バス、コミュニティバスが運行されていない地域において、商業・医療施設へドアツードアでアクセス可能な地域内支線交通としての役割を担っています。町や事業者、関係者の力を結集し、地域公共交通確保維持事業も有効に活用しながら、運行を確保・維持する必要があります。

表 5.2 有田町の地域公共交通の位置づけと役割分担

位置づけ	交通機関	役割	確保・維持策
広域幹線	JR 佐世保線 松浦鉄道	町外・県外への移動を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	路線バス	町内並びに町外・県外への移動を担う	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行
支線	コミュニティバス	町内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	ふれあいタクシー (戸矢・南山地区)	主に自宅と町内主要施設間等のドアツードアの移動を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	ふれあいタクシー (曲川・大山地区)		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す
	タクシー	主に町内各施設間等のドアツードアの移動を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保

5.2. 計画の基本方針と目標

これまでの内容等を踏まえ、本計画の基本方針を「誰もが安全・快適に移動でき、持続可能なまちづくりと協調する地域公共交通の実現」と定め、地域公共交通の役割を念頭に、地域公共交通の課題解決に向けた基本方針と目標を以下のとおり設定します。

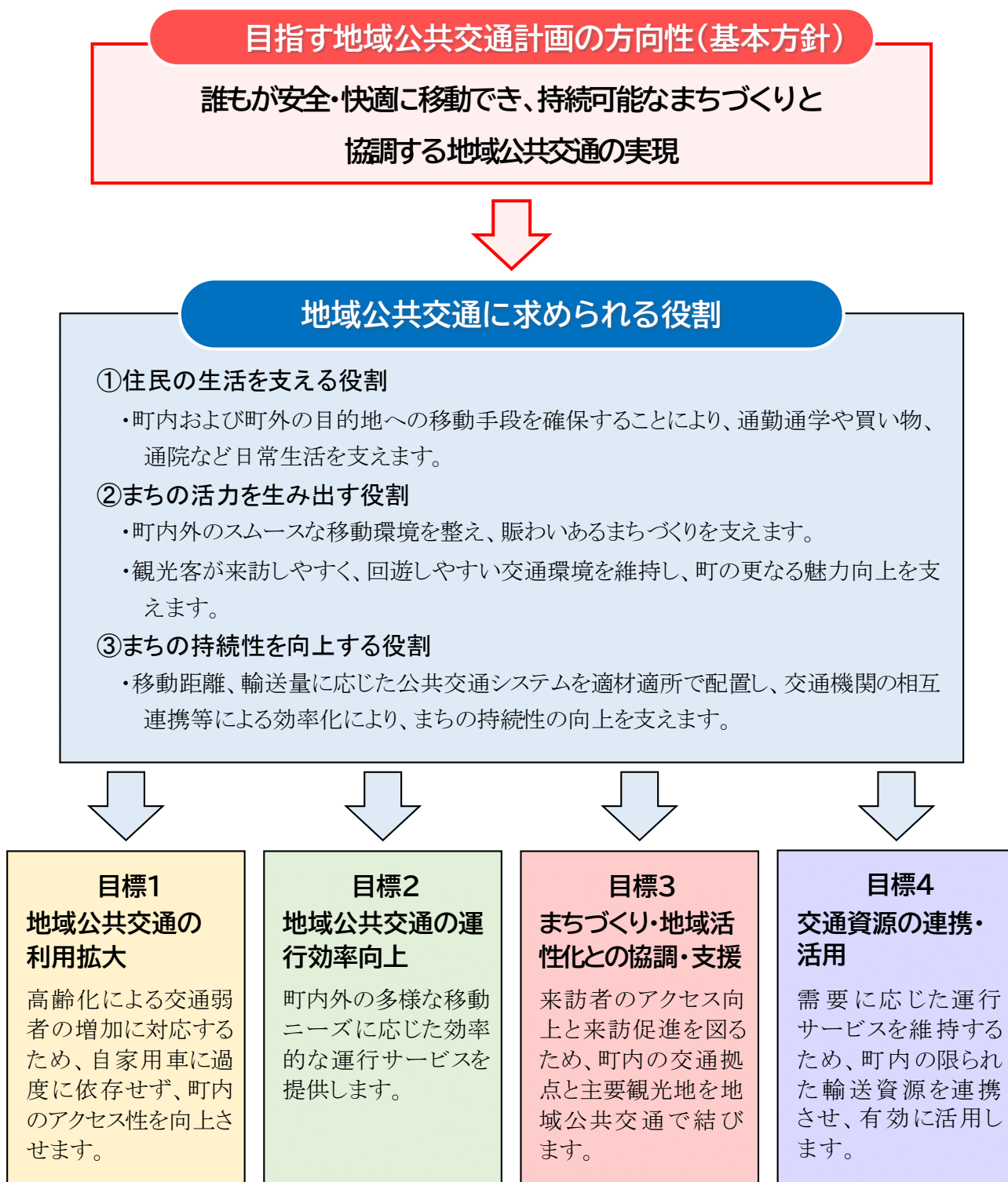


図 5.2 本計画の基本方針と目標

5.3. 評価指標

地域公共交通に求められる役割をもとに設定した本計画の目標の達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定します。

(1) 目標1：地域公共交通の利用拡大

1) 成果指標1

幹線交通である鉄道や路線バスと連携し、地域公共交通の機能を十分に発揮するため、また高齢者の外出機会の増加により、健康増進や就労機会の増加による医療費や社会保障費の削減への期待を目途として、コミュニティバス及びふれあいタクシーの利用者数の増加を目指し、利用者数を成果指標に設定します。

目標値は、令和3年度の35千人を踏まえ、第2次有田町総合計画に従い、令和9年度時点で50千人とします。ただし、コロナ禍の影響や今後の利用実態によって、目標値を見直す場合があります。なお、利用者数のデータは、バスおよびタクシーの事業者の乗降データにより計測します。

表 5.3 成果指標1

成果指標1	基準値	目標値(令和9年度)
コミュニティバス及び ふれあいタクシーの利用者数	35千人 (実績 令和3年度)	50千人

※地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助)の対象系統にかかる目標値については、国庫補助手続きにおいて毎年作成する本計画の別紙に記載します。

2) 成果指標2

同じく幹線交通であるJRや平行する路線バスと連携し、地域公共交通の機能を十分に発揮するため、松浦鉄道の利用者数の増加を目指し、利用者数を成果指標に設定します。

目標値は、令和2年度の177千人を踏まえ、令和9年度時点で現状以上とします。

表 5.4 成果指標2

成果指標2	基準値	目標値(令和9年度)
松浦鉄道の利用者数	177千人 (実績 令和2年度)	現状以上

3) 成果指標3

自家用車に過度に依存せず、誰もが安全・快適に移動できるよう、地域公共交通を維持していくため公共交通（一般タクシーを含む）の利用を増加することを目指し、月に1回以上、公共交通の利用した割合を成果指標に設定します。

目標値は、令和4年度の19%を踏まえ、令和9年度時点で現状以上とします。なお、利用割合は住民アンケートの回答を集計して計測します。

表 5.5 成果指標3

成果指標3	基準値	目標値(令和9年度)
月に1回以上、公共交通を利用した割合	19% (住民アンケート 令和4年)	現状以上

4) 成果指標4

移動距離、輸送量に応じた公共交通システムを配置することにより、過度な財政負担とならず健全経営を目指し、町財政負担額を成果指標に設定します。

目標値は、令和3年度の2,650万円を踏まえ、令和9年度時点で過度な負担にならない現状レベルを維持します。

表 5.6 成果指標4

成果指標4	基準値	目標値(令和9年度)
町財政負担額	2,650万円 (実績 令和3年度)	過度な負担にならない 現状レベルを維持

(2) 目標2: 地域公共交通の運行効率向上

1) 成果指標5

コミュニティバスの運行効率化と利用者増加を目指し、収支率を成果指標に設定します。

目標値は、令和3年度の11%を踏まえ、令和9年度時点で現状以上とします。なお、交通事業者の集計データにより計測します。

表 5.7 成果指標5

成果指標5	基準値	目標値(令和9年度)
コミュニティバスの収支率	11% (実績 令和3年度)	現状以上

2) 成果指標6

ふれあいタクシーの運行効率化と収支率向上を目指し、相乗り率を成果指標に設定します。

目標値は、令和3年度の1.6人/台を踏まえ、令和9年度時点で現状以上とします。なお、交通事業者の集計データにより計測します。

表 5.8 成果指標6

成果指標6	基準値(令和3年度)	目標値(令和9年度)
ふれあいタクシーの相乗り率	1.6人/台 (実績 令和3年度)	現状以上

(3) 目標3: まちづくり・地域活性化との協調・支援

1) 成果指標7

自家用車を保有しない観光客でも、回遊しやすい交通環境を維持し、更なる魅力向上を支えるため、観光客の公共交通の利用率を成果指標に設定します。

目標値は、令和3年度の34%を踏まえ、令和9年度時点で現状以上とします。なお、佐賀県観光動態調査における有田町の集計結果を適用します。

表 5.9 成果指標7

成果指標7	基準値	目標値(令和9年度)
観光客の公共交通利用率	34% (県観光動態調査 令和元年)	現状以上

(4) 目標4: 交通資源の連携・活用

1) 成果指標8

町内の送迎車両との連携や、現状では輸送実績のないスクールバスなどの導入など、町内の限られた輸送資源を有効に連携・活用するための協議を実施することを成果指標に設定します。

目標値は、現状で実績がなく、令和9年度時点で累計1回以上を実施することとします。

表 5.10 成果指標8

成果指標8	基準値	目標値(令和9年度)
町内の運送事業との連携に向けた協議	—	累計1回/以上

6. 目標達成のための施策

6.1. 施策体系

それぞれの目標達成に向けた施策を以下のとおり設定します。

表 6.1 施策体系

施策			対応 する 目標	実施主体
大項目	中項目	実施施策		
地域公共交通 の改善	施策1 コミュニティバスの利 便性向上 (運行継続)	1-1 バス車両の小型化の検討	目標 2	有田町 交通事業者
		1-2 バリアフリー対応車両の導入の検討	目標 3	有田町 交通事業者
		1-3 バスロケーションシステムの導入の検討	目標 1	有田町 交通事業者
		1-4 時刻表の改訂(多頻度化や乗継利便性 の向上)	目標 1	有田町 交通事業者
		1-5 交通系 IC カードの導入	目標 1	有田町 交通事業者
	施策2 ふれあいタクシーの 利便性向上 (運行継続)	2-1 UDタクシーの導入の検討	目標 1	有田町 交通事業者
		2-2 ジャンボタクシーの導入の検討	目標 2	有田町 交通事業者
		2-3 公共交通空白地域へのサービス改善の 検討	目標 1	有田町 交通事業者
地域公共交通 の情報発信	施策3 地域公共交通利用 促進に向けた情報 発信	3-1 利用促進キャンペーンの実施	目標 3	有田町 交通事業者
	施策4 地域公共交通の必 要性の情報発信	4-1 町 HP 等において情報発信	目標 3	有田町
町内の各機関と の連携・支援	施策5 他の町内の送迎車 両との連携	5-1 他の施設との共同運送等の検討	目標 4	有田町 施設管理者
	施策6 観光における地域 公共交通利用促進	6-1 町内の観光商業施設等との連携	目標 3	有田町 施設管理者
		6-2 グリーンスローモビリティの導入の検討	目標 4	有田町 交通事業者
	施策7 担い手の確保	7-1 ドライバー確保への支援の検討	目標 4	有田町 交通事業者

6.2. 実施する施策

(1) 地域公共交通の改善

1) 施策1:コミュニティバスの利便性向上

実施施策 1-1: バス車両の小型化の検討					
現在のコミュニティバスは、1号車: 中型バス 46 人乗りと、2号車: 小型バス 29 人の 2 台で運行しています。1号車は低床型で高齢者や車いす利用の方でも乗降しやすいですが、利用者が少ない区間、時間帯では利用率が低くなっています。より小型の2号車は利用者数が少ない区間、時間帯に適していますが、乗降口に段差があることや、利用者が多い場合には乗車しきれないリスクなどの課題があります。 上記の課題や、新たな小型バスの導入費などを総合的に検討し、バス車両の小型化の利害得失の検討を行い、必要に応じて小型バスの導入を行います。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		必要に応じて導入		
交通事業者					

実施施策 1-2: バリアフリー対応車両の導入の検討					
現在のコミュニティバス1号車: 中型バス 46 人乗りは、低床型で高齢者や車いす利用の方でも乗降しやすくなっています。車イスの利用状況を考慮しつつ、スロープ板付きワンステップバスや、リフト付きバスの導入について検討します。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	車両の検討		財源確保に応じて導入		
交通事業者					

実施施策 1-3: バスロケーションシステム等の導入の検討					
コミュニティバスの利便性向上のため、いつでも、どこでも、スマートフォンやタブレット、パソコンなどで、専用ページにアクセスしてバス停名や系統を指定することで、利用したいバスの走行位置や、バス停への概ねの到着時間をリアルタイムに確認できるバスロケーションシステムの導入を検討します。 またバスの運行時刻や路線を各径路検索サービス等で検索可能なように、情報公開を進めていきます。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		協議		
交通事業者					

実施施策 1-4:時刻表の改訂(多頻度化や乗継利便性の向上)					
利用ニーズの偏りに合わせ、限られた輸送資源を集中的に投入することにより、利便性が高く、より効率の高い時刻表への改訂を検討します。また幹線交通である鉄道や路線バスと連携するため、乗継利便性を向上するための時刻表の改訂も検討します。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		協議		
交通事業者					

実施施策 1-5:交通系 IC カードの導入					
車内で小銭の用意をする必要がなく、ICカードをタッチするだけで乗降が可能な交通系 IC カードの導入を検討します。副次的な効果として、乗降時間の短縮により、運行時間の定時性向上への寄与が期待でき、多様な割引制度を組み合わせることも可能となります。さらには利用データの統計分析により、適正な時刻表の検討の基礎データとして活用することも期待できます。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		協議		
交通事業者					

2) 施策2:ふれあいタクシーの利便性向上

実施施策 2-1:UDタクシーの導入の検討					
UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入を検討します。UD タクシーとは、高齢者や車いす利用者、ベビーカーの利用者をはじめ、健康な方でも、誰もが利用しやすいタクシーのことで、乗降口が広く乗降しやすく、車いす乗降口やスロープ、手すりが設置され安全でスムーズな乗降が可能となり、利便性が向上します。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		財源確保に向けた協議		
交通事業者			導入に向けた協議		

実施施策 2-2:ジャンボタクシーの導入の検討					
最大6～9名乗りの大型車両を導入することにより、相乗り率を向上し、ドライバーの減少に対応した効率的な運行を図ります。車内空間が広いため、利用客同士のスペースも確保することができます。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討（必要に応じて導入に向けた協議）				
交通事業者					

実施施策 2-3:公共交通空白地域へのサービス改善の検討					
町内の公共交通のサービス範囲は、人口カバー率 94%で高い水準を確保できています。コミュニティバスと連携しつつ、公共交通空白地域の更なる縮小の必要性等について検討を行います。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		協議		
交通事業者					

(2) 地域公共交通の情報発信

1) 施策3:地域公共交通利用促進に向けた情報発信

実施施策 3-1:利用促進キャンペーン等の実施					
町のホームページでコミュニティバスの時刻表や路線図、ふれあいタクシーの概要や利用方法などを公開しており、これまでも利用促進に繋がるコミュニティバスの乗車無料キャンペーンを定期的に実施しています。今後とも、運転免許返納者など利用を促進したい方に焦点をあてた運賃割引キャンペーンや、広く認知度向上を目指したイベントなどを実施していきます。					
 有田町コミュニティバス 乗車無料キャンペーン 有田町コミュニティバスを乗りに合わせてもらうために、2週間限定で乗車無料キャンペーンを実施します。免許返納者も乗車料はかかりません。この期間にぜひご利用ください。 ■期間 令和5年4月1日（土）～4月14日（金） ■対象者 どなたでも ■運賃 乗車料200円 子100円 → 期間中無料 バス停の時刻表が知りたい、自宅近くのバス停はどこかなど、コミュニティバスについて知りたい！は有田町まちづくり課までお気軽にご相談ください。 詳しくは 有田町まちづくり課 0955-46-2990					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	継続実施				
交通事業者					

2) 施策4:地域公共交通の必要性の情報発信

実施施策 4-1:町 HP 等において情報発信					
町のホームページや、町内の寄り合い等における説明会や出前講座などを開催することにより、住民の生活基盤としての地域公共交通の必要性や、コロナ禍で利用者が急減している中、地域公共交通を維持していくために利用者である住民の協力が必要であることなどを広く情報発信していきます。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討・実施				

(3) 町内の各機関との連携・支援

1) 施策5:他の町内の送迎車両との連携

実施施策 5-1:他の施設との共同運送等の検討					
町内の限られた輸送資源を最大限に有効活用し、地域公共交通の利便性を向上するため、町内の輸送資源を保有する施設との共同運送の実現可能性について検討し、施設管理者との協議を実施します。特に小学校のスクールバス導入の必要性について、将来の動向も踏まえた検討を行います。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討（施設の設置状況に応じて協議）				
施設管理者					

2) 施策6:観光における地域公共交通利用促進

実施施策 6-1:町内の観光商業施設等との連携					
町内の観光施設や商業施設等の利用者を対象に、利用運賃の割引や商品・飲食代の割引などのサービスを実施し、相乗的な利用促進を図ります。					
実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		協議		
施設管理者					

実施施策 6-2: グリーンスローモビリティの導入の検討

グリーンスローモビリティとは、時速 20 km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことで、環境への負荷が少なく、狭い路地も通行可能で、高齢者や周遊観光客に対応する新たなモビリティとして期待されているものです。本町の地域活性化に寄与するため、中心市街地への導入を検討します。

■グリーンスローモビリティとして活用されている車両の例

					
自動車の種別		軽自動車	小型自動車	普通自動車	普通自動車
車両寸法 (cm)	全長	311~315	396	441~500	475
	全幅	122~134	133	190~200	211
	全高	175~184	184	243~245	264
	ステップ高さ	25~30	26	27	23~24
性能等	登坂(度)	20	20	12~15	15(4駆の場合)
	乗車定員(人)	4	7	10~16	11~14
必要電源		AC100VまたはAC200V	AC200V	AC100VまたはAC200V	AC100VまたはAC200V

出典:「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」国土交通省

実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討（必要に応じて試験導入）				
交通事業者					

3) 施策7: 担い手の確保

実施施策 7-1: ドライバー確保への支援の検討

大型二種免許保有者の大幅減少に対応するため、ドライバー確保のための広報の支援をはじめ、若年層や女性、地元住民などの未経験者を対象に、大型二種免許取得から養成する事業への支援についても検討します。また、松浦鉄道の運転士確保への支援についてもあわせて検討します。

実施主体	スケジュール				
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
有田町	検討		協議		
交通事業者					

7. 計画の推進体制

7.1. 関係する主体と基本的役割

本計画の推進にあたっては、計画の策定主体である本町を中心として、有田町地域公共交通会議の構成員である交通事業者や住民、関係機関(庁内の教育、福祉、観光関係部署や周辺市町)と連携し、それぞれが役割を果たします。

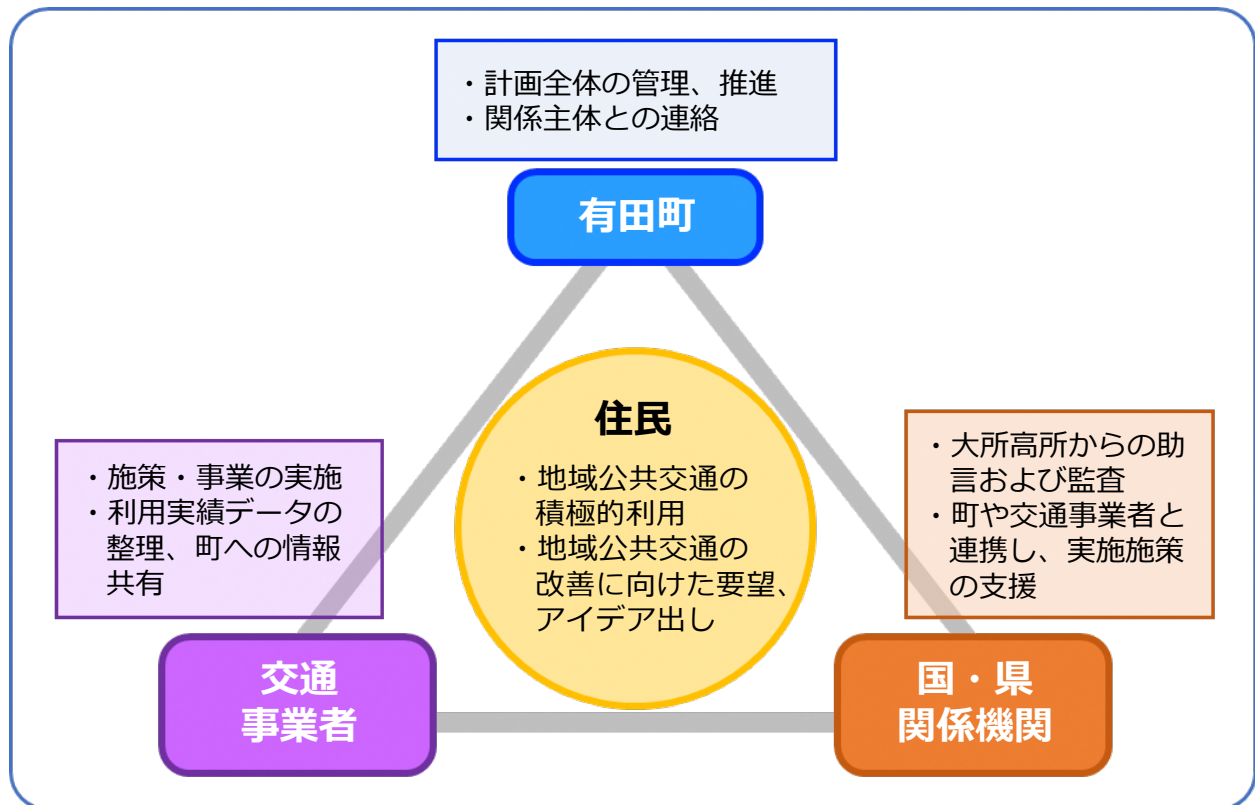


図 7.1 関係主体と役割

7.2. 進捗管理

本計画の推進と目標達成に向けて、PDCA サイクル(計画 Plan、実行 Do、評価 Check、改善 Action の循環検討手法)の考え方に沿って、毎年度モニタリングを実施するとともに、適宜見直しをおこないつつ、計画の進捗管理を行います。また計画4年目に、計画期間全体における事業・施策の進捗確認および効果検証を行い、5年目に次期計画の検討を行います。



図 7.2 PDCA サイクルによる計画の進捗管理

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
PDCAサイクル	Do (実行)				Check (評価)	Action (改善) ※改善策の 検討・見直し	Plan (計画) ※次年度計画 の作成	Do (実行) ※次年度準備を含む					
当年度予算	予算執行												
次年度予算							予算編成					議決	
町議会			6月定例会			9月定例会			12月定例会			3月定例会	
						必要に応じ補正予算措置						次年度予算の議決	
有田町 地域公共交通会議 (地域公共交通 活性化協議会)	事業の実行および必要に応じて協議会開催(年に1～2回程度)											年度末開催	
										・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認			
地域公共交通 確保維持事業 (フィード補助事業)	実施												
			認定申請							自己評価			

図 7.3 年間スケジュール

表 7.1 成果指標の評価時期

成果指標	評価時期	確認・評価データ
1 コミュニティバス及びふれあいタクシーの利用者数	毎年度	交通事業者提供データ
2 松浦鉄道の利用者数	毎年度	交通事業者提供データ
3 月に1回以上、公共交通を利用した割合	最終年度	住民アンケート調査
4 町財政負担額	毎年度	町財政資料
5 コミュニティバスの収支率	毎年度	交通事業者提供データ
6 ふれあいタクシーの相乗り率	毎年度	交通事業者提供データ
7 観光客の公共交通利用率	毎年度	佐賀県観光動態調査
8 町内の運送事業との連携に向けた協議	毎年度	実施状況

有田町地域公共交通計画 令和 5 年 3 月

編集・発行：有田町 まちづくり課

住所：〒849-4192

佐賀県西松浦郡有田町立部乙 2202 番地

電話：0955-46-2111 FAX：0955-46-2100

E-mail：machidukuri@town.arita.lg.jp(まちづくり課)

