

# 有田町 地域公共交通計画

2023~2027

【概要版】



令和5年3月  
有田町

# 1 はじめに

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。

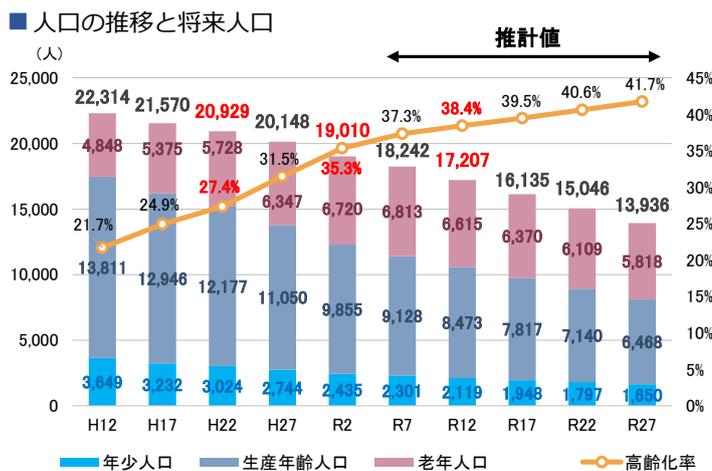
本町では、自家用車の依存度が高く、公共交通の利用率が低い中、少子高齢化の進展により、さらに公共交通の利用者が減少すれば、運行を維持していくことは困難となります。こうした本町の地域公共交通の課題や実情に即した公共交通体系のあり方等を検討し、持続可能な公共交通体系を構築することを目的として、地域公共交通のマスタープランとなる『有田町地域公共交通計画』を策定します。

**計画期間** 令和5年4月から令和10年3月までの5か年

**計画区域** 有田町の行政区域全体

## 2 地域公共交通の現状と課題－1

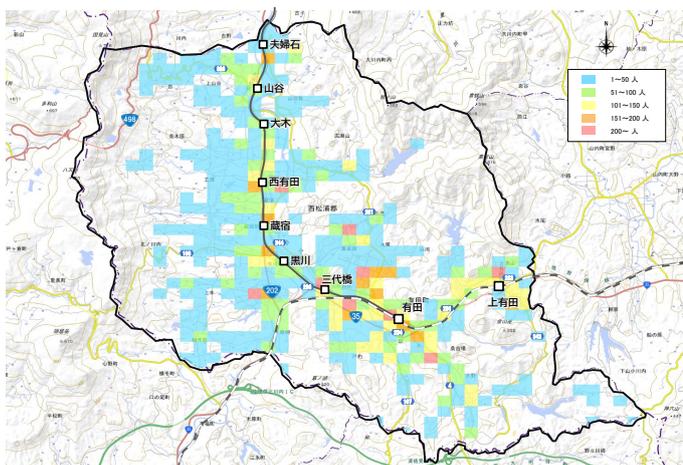
### (1) 人口減少と高齢化の進展



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（21千人→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（19千人→17千人）と予想され、高齢化率も38.4%まで上昇すると予想されています。

### ■ 人口分布（令和2年）



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（4号線）、一般県道稗木場有田線（107号線）、一般県道大木有田線（281号線）沿線にも分布しています。

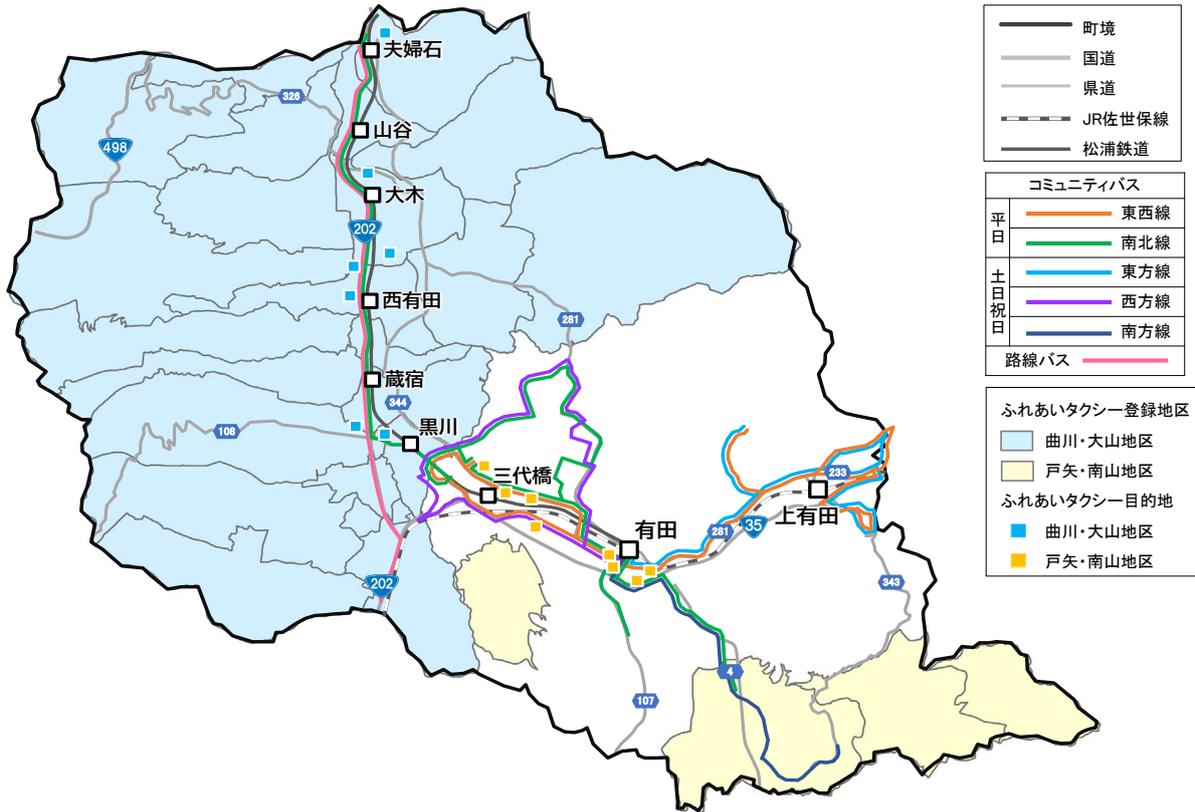
平成27年から令和2年の5年間の変化をみると、鉄道沿線の人口が減少している傾向がみられます。

## 2 地域公共交通の現状と課題－2

### (2) 公共交通ネットワークの現状

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。

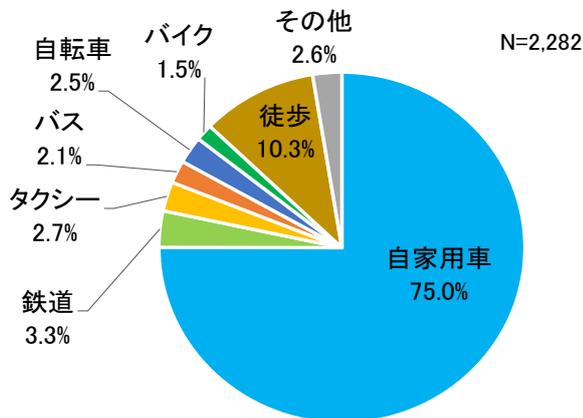
■ 公共交通ネットワークの概要



### (3) 自家用車への依存

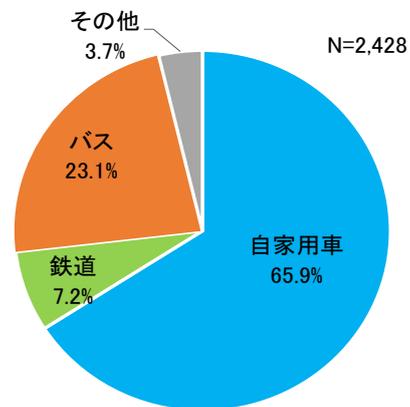
現状では、住民や観光客の移動手段は大きく自家用車に偏っていますが、商業施設や拠点施設、観光施設が点在する町内において、自家用車を運転・確保できない交通弱者でも活用しやすい公共交通を維持していくことが、町民の生活を支え、また毎年多く来訪する観光客の回遊手段を確保することに繋がります。

■ 住民の交通手段



出典：有田町住民アンケート

■ 有田町来訪観光客の交通手段



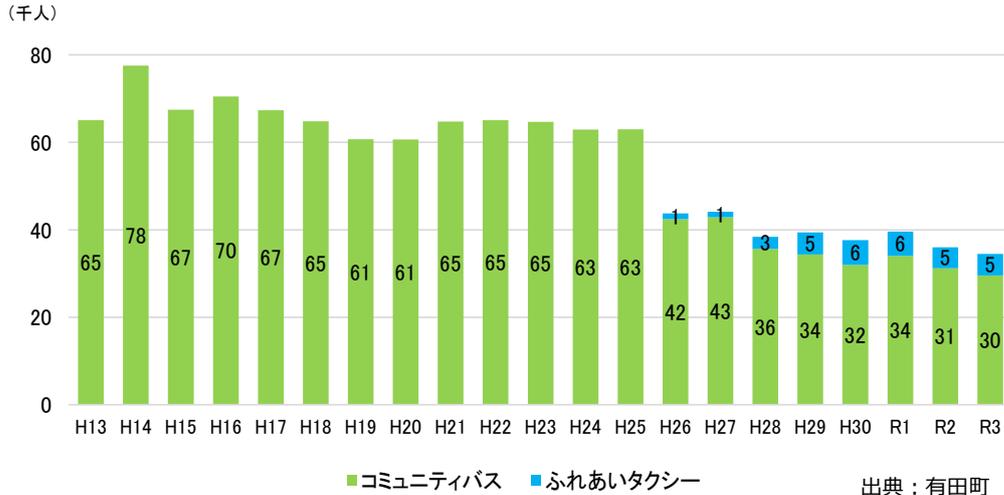
出典：令和元年佐賀県観光動態調査

## 2 地域公共交通の現状と課題－3

### (4) コミュニティバスとふれあいタクシーの利用状況

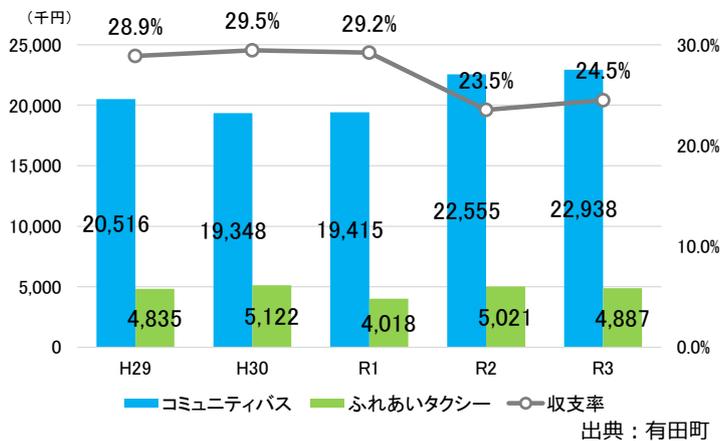
平成12年より本町で運行しているコミュニティバスは、利用者数の少ない路線をふれあいタクシーへ移行するなど、適材適所での運行効率化を図っていますが、全体として利用者数は減少傾向にあります。

■ コミュニティバスとふれあいタクシー利用者数の推移



### (5) コミュニティバスとふれあいタクシーの収支状況

■ 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）

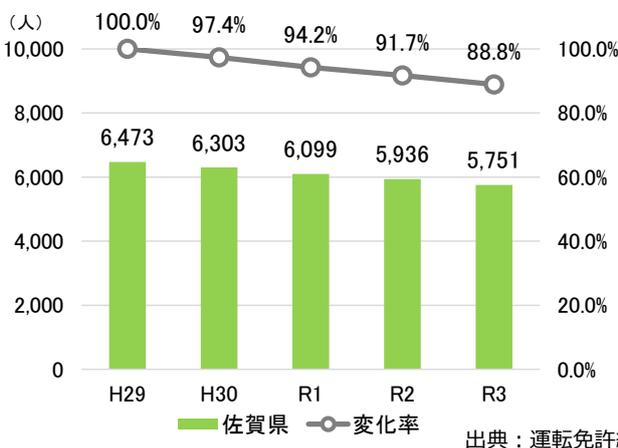


コミュニティバス及びふれあいタクシーの収支差（運行経費－料金収入）については、町および国からの補助金等により補填しています。近年はほぼ横ばいで推移していましたが、コロナ禍による大幅な利用者数減少により赤字幅は拡大しており、町財政の負担が増加しています。

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。

### (6) ドライバーの全国的な人手不足

■ 第二種大型自動車運転免許保有者の推移

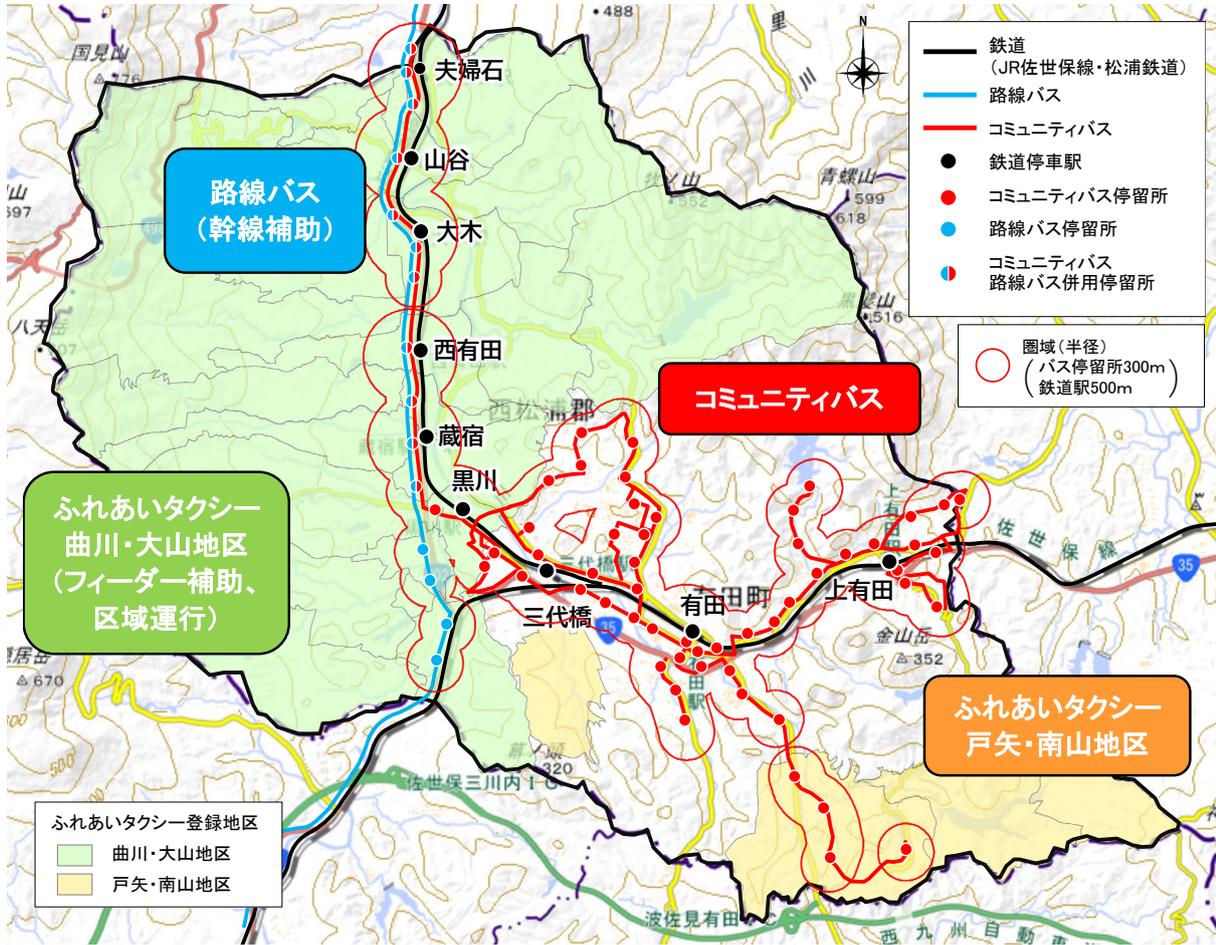


地域公共交通を維持する上で欠かせないドライバー（第二種大型自動車運転免許保有者）は全国的に減少しており、佐賀県でも直近5年間で11.2%も減少しています。

また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代以上であり、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。

### 3 計画の基本方針・目標 - 1

#### ①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

### 3 計画の基本方針・目標－2

#### ②計画の基本方針と目標

#### 目指す地域公共交通計画の方向性(基本方針)

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

#### 地域公共交通に求められる役割

##### ①住民の生活を支える役割

・町内および町外の目的地への移動手段を確保することにより、通勤通学や買い物、通院など日常生活を支えます。

##### ②まちの活力を生み出す役割

・町内外のスムーズな移動環境を整え、賑わいあるまちづくりを支えます。  
・観光客が来訪しやすく、回遊しやすい交通環境を維持し、町の更なる魅力向上を支えます。

##### ③まちの持続性を向上する役割

・移動距離、輸送量に応じた公共交通システムを適材適所で配置し、交通機関の相互連携等による効率化により、まちの持続性の向上を支えます。

#### 目標1 地域公共交通の 利用拡大

高齢化による交通弱者の増加に対応するため、自家用車に過度に依存せず、町内のアクセス性を向上させます。

#### 目標2 地域公共交通の 運行効率向上

町内外の多様な移動ニーズに応じた効率的な運行サービスを提供します。

#### 目標3 まちづくり・地域活性化 との協調・支援

来訪者のアクセス向上と来訪促進を図るため、町内の交通拠点と主要観光地を地域公共交通で結びます。

#### 目標4 交通資源の 連携・活用

需要に応じた運行サービスを維持するため、町内の限られた輸送資源を連携させ、有効に活用します。

#### ③評価指標

成果指標		基準値	目標値 (令和9年度)
目標1 地域公共交通の利用拡大	1 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
	2 松浦鉄道の利用者数	177千人 (実績 令和2年度)	現状以上
	3 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 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
目標2 地域公共交通の 運行効率向上	5 コミュニティバスの収支率	11% (実績 令和3年度)	現状以上
	6 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
目標3 まちづくり・地域活性化 との協調・支援	7 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
目標4 交通資源の連携・活用	8 町内の運送事業との連携に向けた協議	-	累計1回/以上

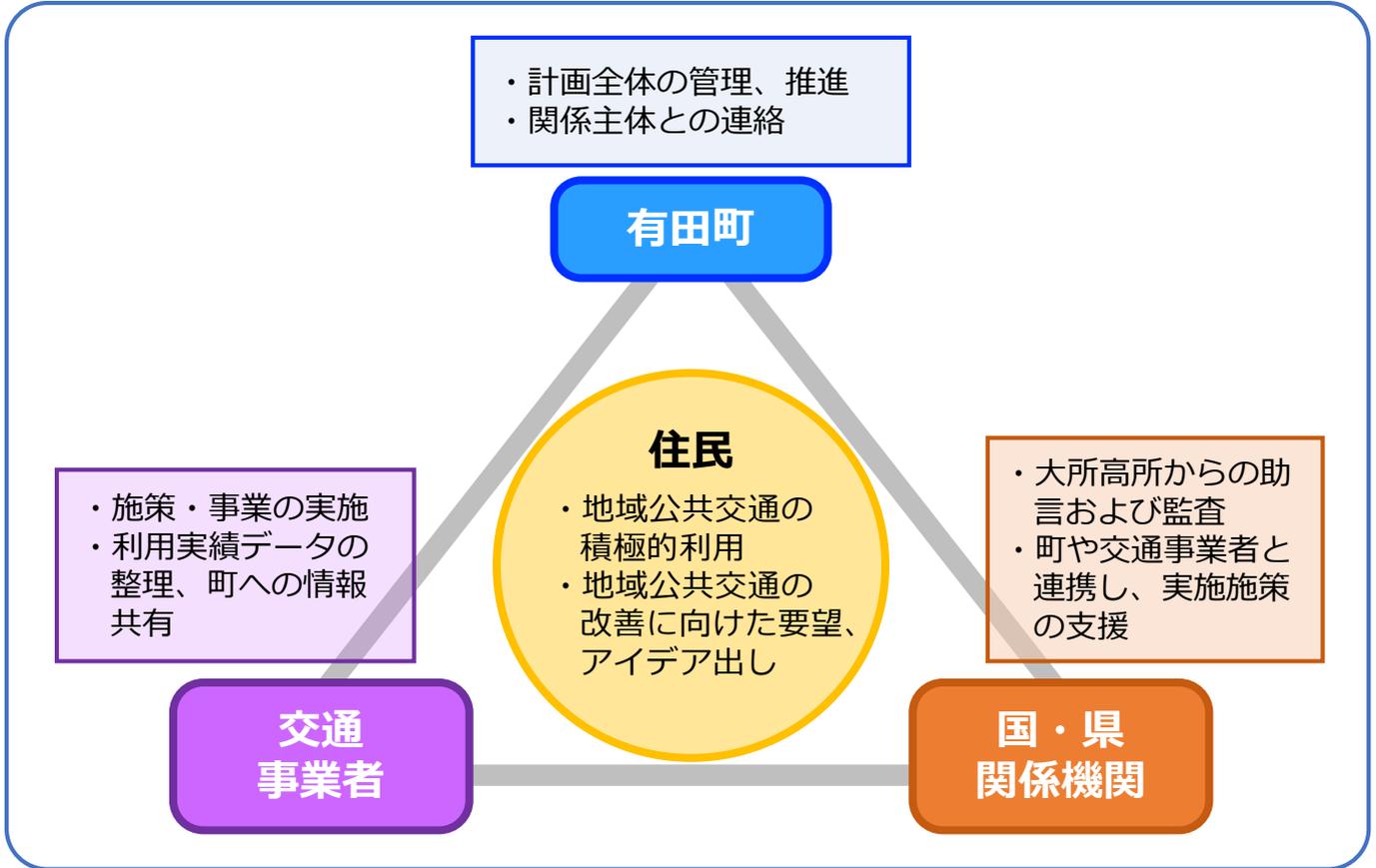
## 4 目標達成のための施策

### ■ 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
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

## 5 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、計画の策定主体である本町が中心となって、交通事業者や住民、関係主体等と連携し、それぞれの主体が役割を果たします。



### ■ PDCAサイクルによる計画の進捗管理



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）の考え方に沿って計画の進捗管理を行います。

	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