



武雄市

武雄市地域公共交通網形成計画



令和2(2020)年3月

武雄市地域公共交通会議

目次 －武雄市地域公共交通網形成計画〔素案〕－

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の対象区域と計画期間	2
2. 地域の現状・問題点	3
2-1 位置・地勢	3
2-2 人口・世帯数等	4
2-3 主要施設の立地状況	8
2-4 市民の移動特性	13
2-5 観光の動向	19
3. 公共交通の現状・問題点	22
3-1 鉄道の概要	23
3-2 路線バスの概要	24
3-3 みんなのバスの概要	31
3-4 その他	39
4. 各種調査結果等（概要）	42
4-1 市民（高齢者）アンケート調査	42
4-2 民生委員・児童委員アンケート調査	45
4-3 乗り継ぎポイント状況調査	48
5. 上位・関連計画の概要等	49
5-1 上位・関連計画の概要	49
5-2 新幹線開業により想定される影響	52
6. 計画の基本方針・目標	54
6-1 地域が目指す将来像	54
6-2 公共交通に求められる役割	55
6-3 解決すべき課題	56
6-4 公共交通のあり方（基本方針）	57
6-5 計画の目標および評価指標等	58
7. 取り組みの方向性と施策展開	62
7-1 取り組みの方向性	62
7-2 目標達成に向けた施策展開	64
7-3 実施期間および実施主体	87
8. 計画達成状況の評価について	88
8-1 計画の推進体制	88
8-2 計画の推進方法	89
9. 持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項	90

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

本市の交通状況は、市域東側を高速道路が南北に縦断、中央付近を国道 34 号・35 号が東西に横断しているほか、国道 498 号などにより周辺市町と結ばれています。また、JR 佐世保線が市域を東西に横断し、令和 4（2022）年度には九州新幹線西九州ルート：武雄温泉駅～長崎駅間が開業予定となっているなど、佐賀県西部における交通の要衝となっていますが、自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に公共交通利用者は減少傾向となっています。

しかし一方では、急速に進展する高齢化や低炭素社会への移行、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

このような中、国においては平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が施行され、国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保および向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本理念等が定められています。

また、“まちづくり”などとの連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

平成 26 年には同法の理念に基づき、地方公共団体が中心となり、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら面的な公共交通ネットワークを構築するための「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

(2) 計画の目的

以上のような背景を踏まえ、九州新幹線の開業による状況変化なども見据えながら、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な地域公共交通体系”の構築に向けた総合的な計画を策定するとともに、行政・交通事業者・市民などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、「武雄市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

1-2 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

本計画は、武雄市の行政区域全域を対象とします。



図 武雄市地域公共交通網形成計画の対象区域

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、令和2（2020）年4月から令和7（2025）年3月までの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。また、計画期間終了後においては、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、次期計画への見直しを図ります。

2. 地域の現状・問題点

2-1 位置・地勢

本市は、佐賀県西部に位置し、多久市や伊万里市、嬉野市、大町町、有田町などに囲まれているほか、佐世保市までは約30km、長崎市までは約50kmの距離となっています。

市域面積195.4 km²のうち57.5%を森林、20.1%を田が占めており、武雄地域から北方地域にかけては平野が広がるほか、低山と盆地・川沿いの平地が入り組む地形となっています。



図 武雄市の位置

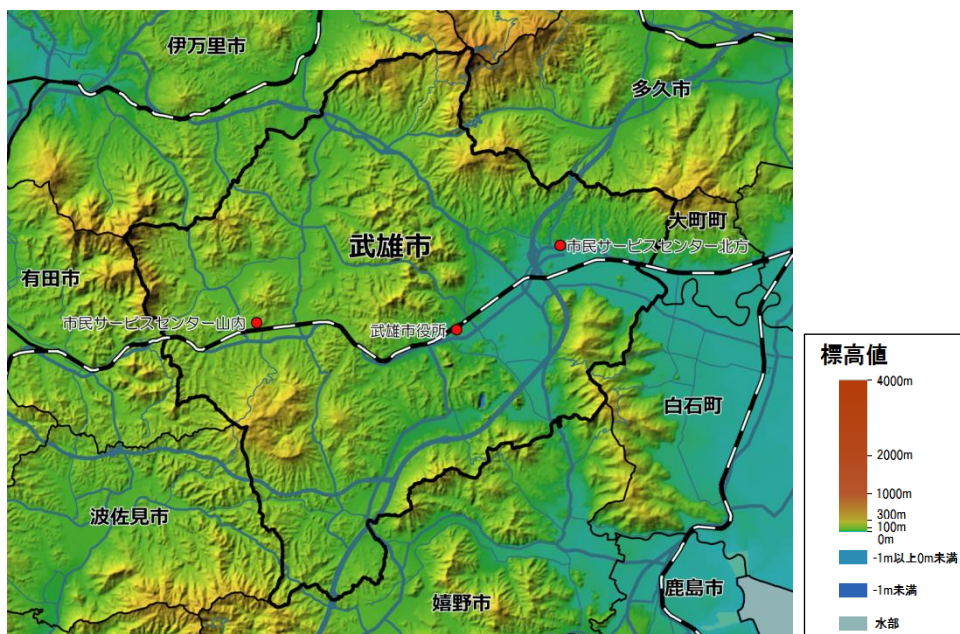


図 武雄市の地勢

資料：国土地理院 基盤地図情報（数値標高モデル）

2-2 人口・世帯数等

(1) 人口

武雄市の総人口は昭和 60 (1985) 年をピークとしてその後は減少傾向にあり、平成 17 (2005) 年から平成 27 (2015) 年の 10 年間で約 5%減少しています。

人口の減少、少子高齢化が進行してきており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後約 20 年間で総人口は約 16%減少、高齢化率も現状 (平成 27 年) の約 28.7%が 40%近くまで上昇する予測となっています。

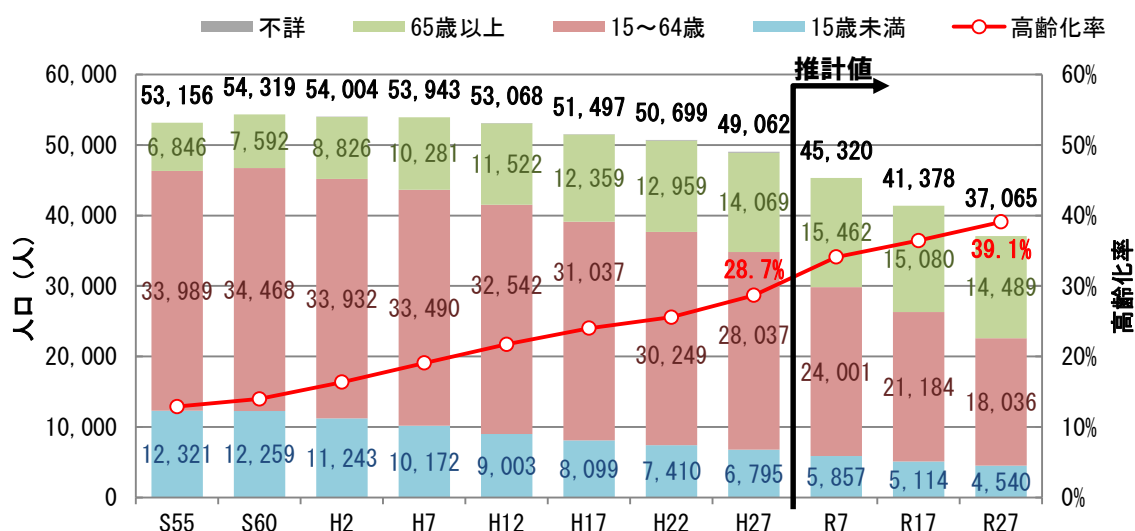


図 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 (平成 30 年推計)

人口推移を地域別に見ると、平成 7 (1995) 年から平成 27 (2015) 年までの 20 年間で武雄地域では増加傾向、朝日地域でも横ばい~微増傾向で推移している一方で、西川登・若木・東川登・武内・橘の各地域では 2 割以上の大幅な減少を示しています。

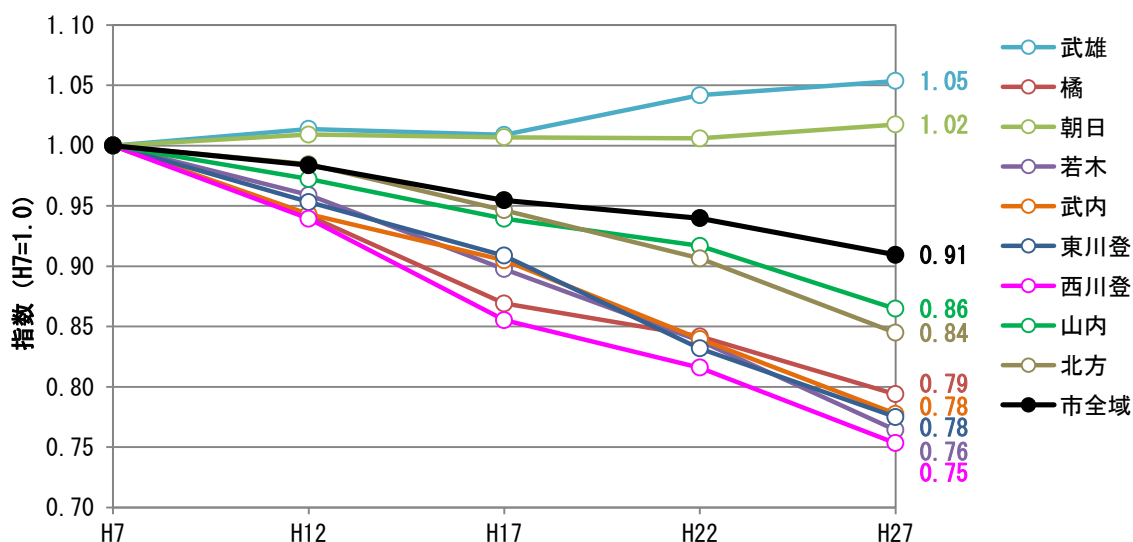


図 地域別人口の推移 (H7=1.00)

資料：国勢調査

市域内の人口分布状況を見ると、武雄・山内・北方の各地域中心部周辺などへの人口集積が見られますが、その他のエリアにも人口が広く薄く分布しています。

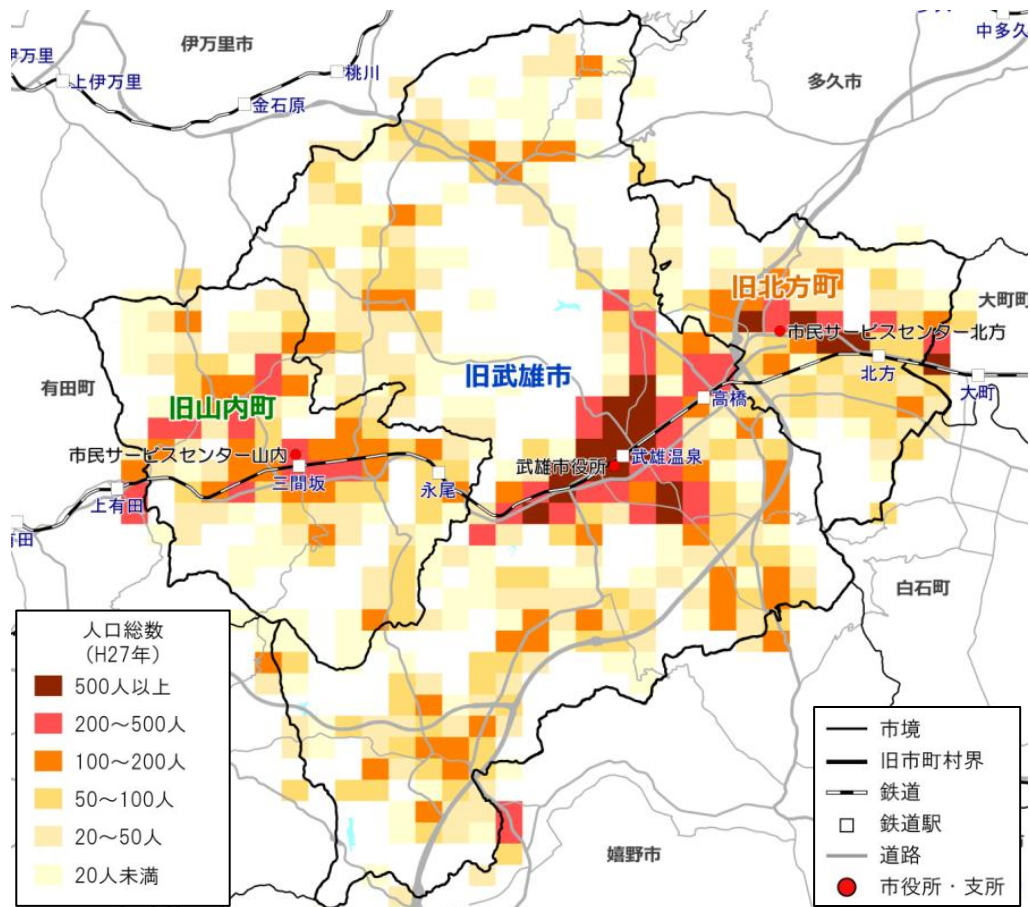


図 総人口の分布状況

資料：平成 27 年国勢調査 500m メッシュ

人口集中地区（DID: Densely Inhabited District）※1 の面積は横ばいから拡大傾向であるのに対して、DID 内の人口は平成 12（2000）年から平成 17（2005）年で大きく減少、その後も横ばい傾向となっており、DID 内の人口密度が平成 27（2015）年には 40.0 人/ha まで低下するなど、市街地が低密度に拡散してきています。

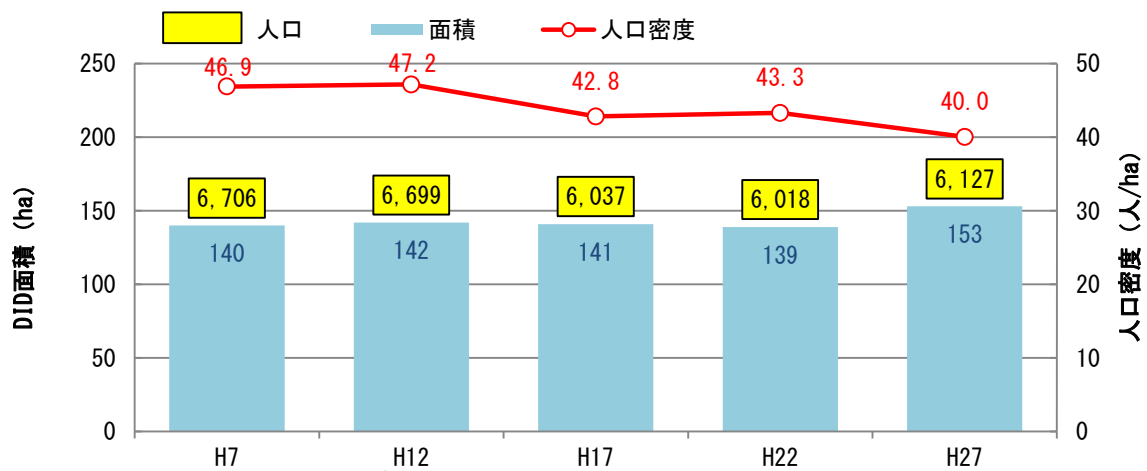


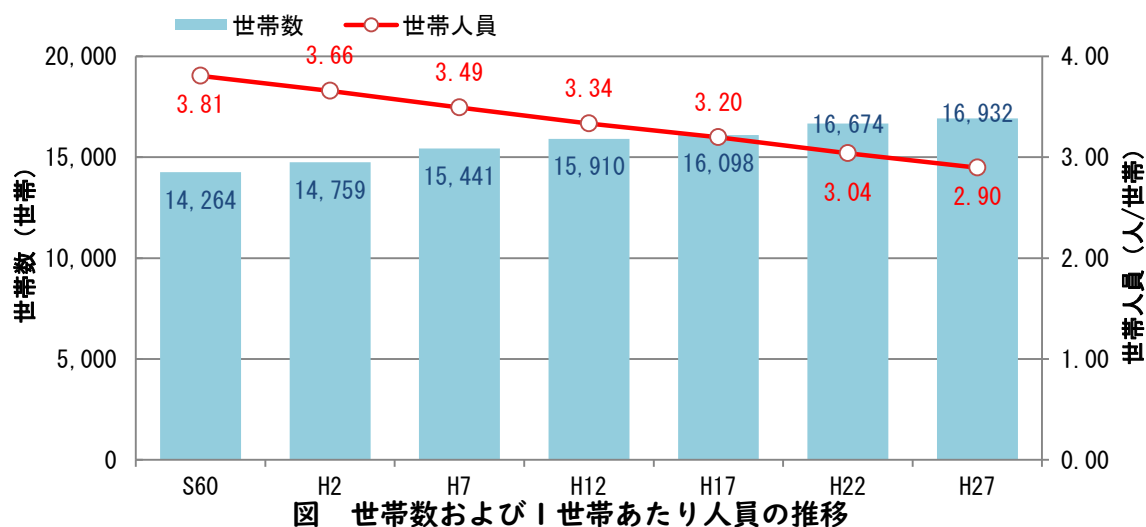
図 人口集中地区（DID）の面積・人口・人口密度

資料：国勢調査

※1 【人口集中地区（DID）】人口密度約 4,000 人/km²以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、あわせて人口 5,000 人以上を有する地域

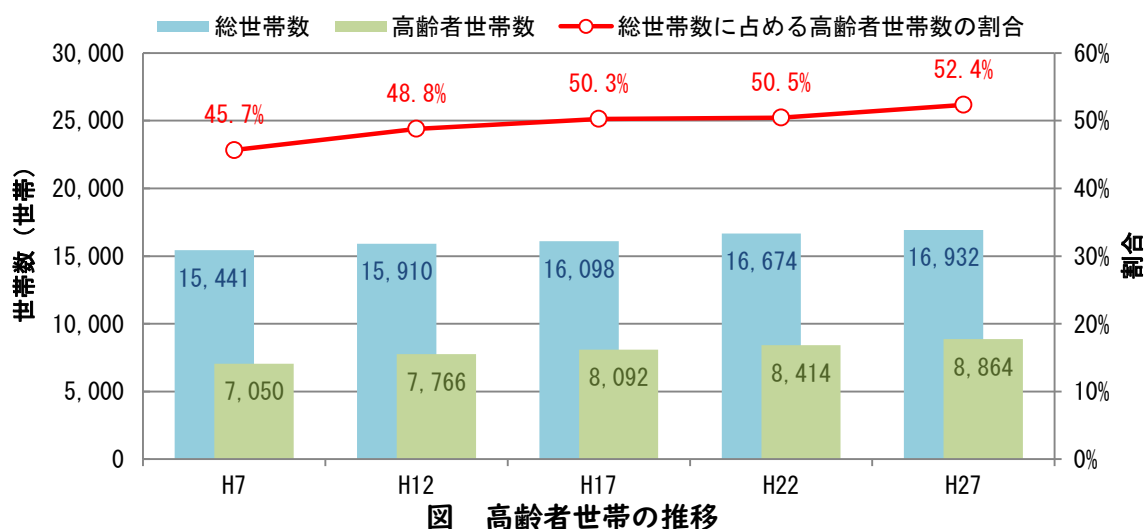
(2) 世帯数

人口が減少傾向に転じた昭和 60（1985）年以降も世帯数は増加傾向を示しており、世帯人員（1世帯あたりの平均世帯員数）は3.0人/世帯未満まで減少しています。



資料：国勢調査

また、65歳以上の世帯員がいる一般世帯（以下、「高齢者世帯」という。）は、総世帯数を上回る増加傾向を示しており、平成 27（2015）年には総世帯数の約 52%が高齢者世帯となっています。



出典：国勢調査

高齢者世帯の内訳を見ると、高齢単身世帯や高齢夫婦世帯が実数・構成比とも増加してきており、家族による生活サポートが受けにくいと考えられる高齢者のみの世帯が増えてきています。

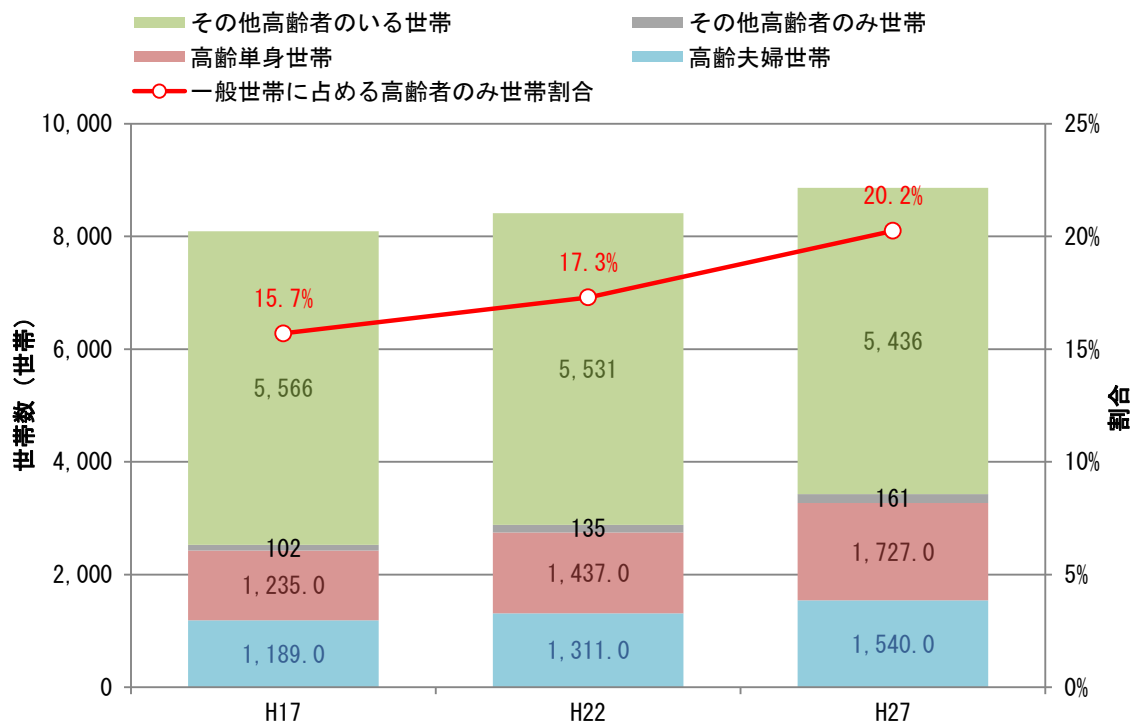


図 高齢者世帯の内訳の変化

資料：国勢調査

2-3 主要施設の立地状況

(1) 医療施設

市内には病院 5 施設、一般診療所 41 施設、歯科診療所 23 施設の医療施設が立地しています。

武雄地域の中心部やその周辺への集積が顕著で、山内・北方地域にも複数の施設が立地しているほか、若木・武内・東川登地域などへの立地も見られます。

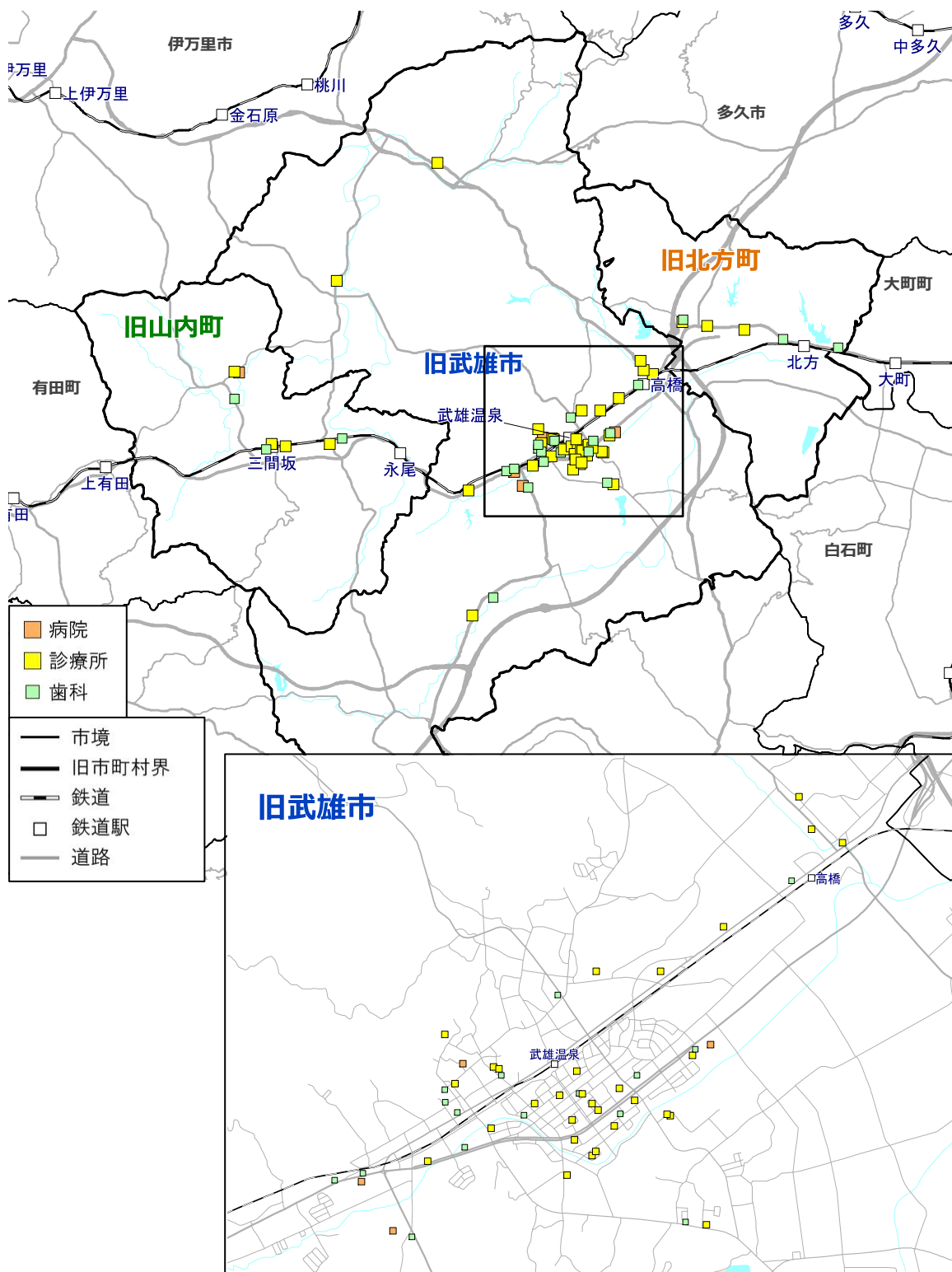


図 医療施設の立地状況

資料：国土数値情報、地域医療情報システム

(2) 商業施設（大型小売店）

店舗面積 1,000 m²以上の商業施設は市内に 21 施設あり、そのほとんどは武雄・朝日・北方地域の幹線道路沿線に立地しています。

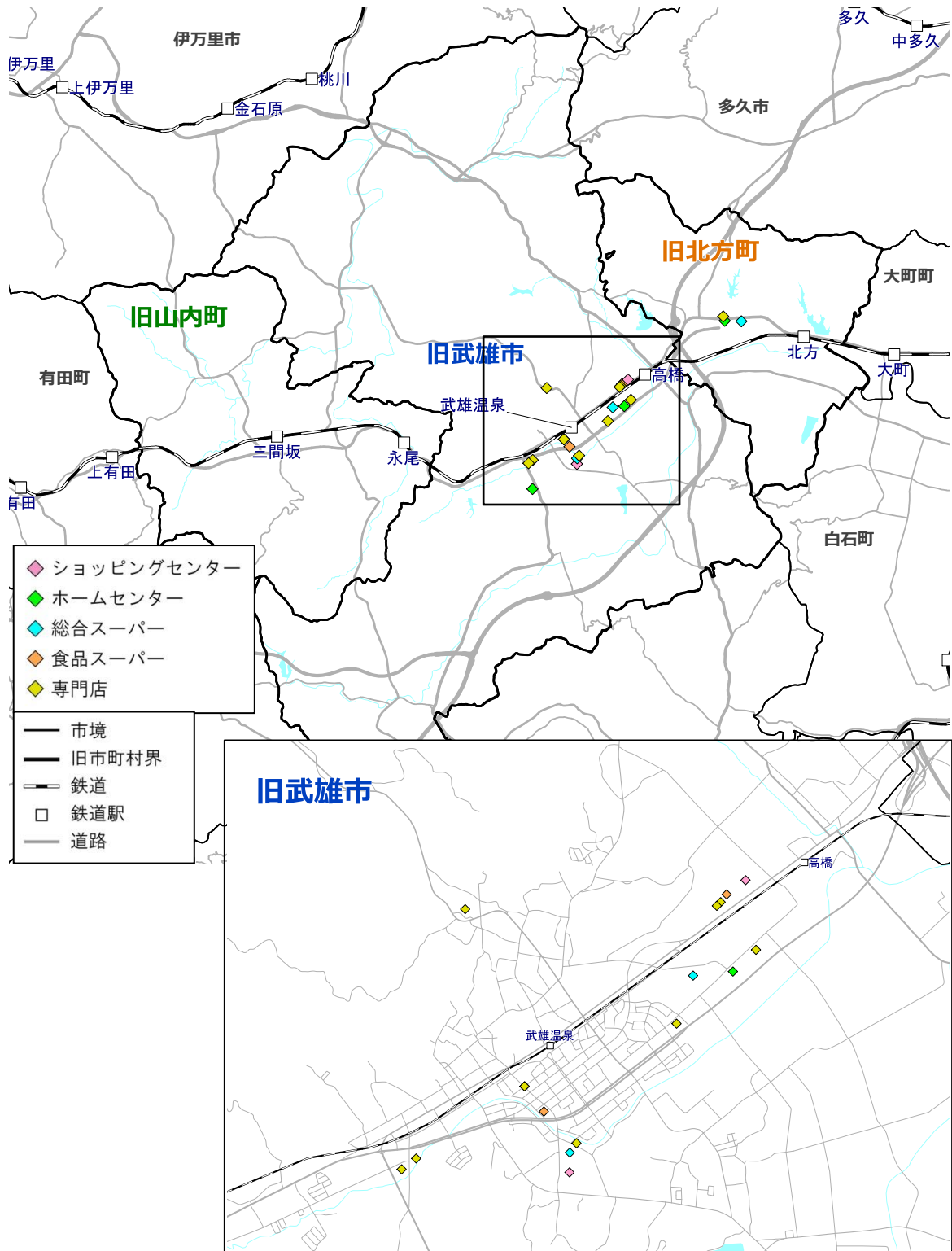


図 商業施設（大型小売店）の立地状況

※東洋経済新報社「全国大型小売店総覧」の業態区分を参考に分類。

資料：武雄市資料

(3) 行政・文化施設等

行政・文化施設等としては、各地域の中心部付近にそれぞれ公民館があり、武雄地域の中心部には各種行政・文化施設等の集積が見られるほか、山内地域には産業系施設も立地しています。

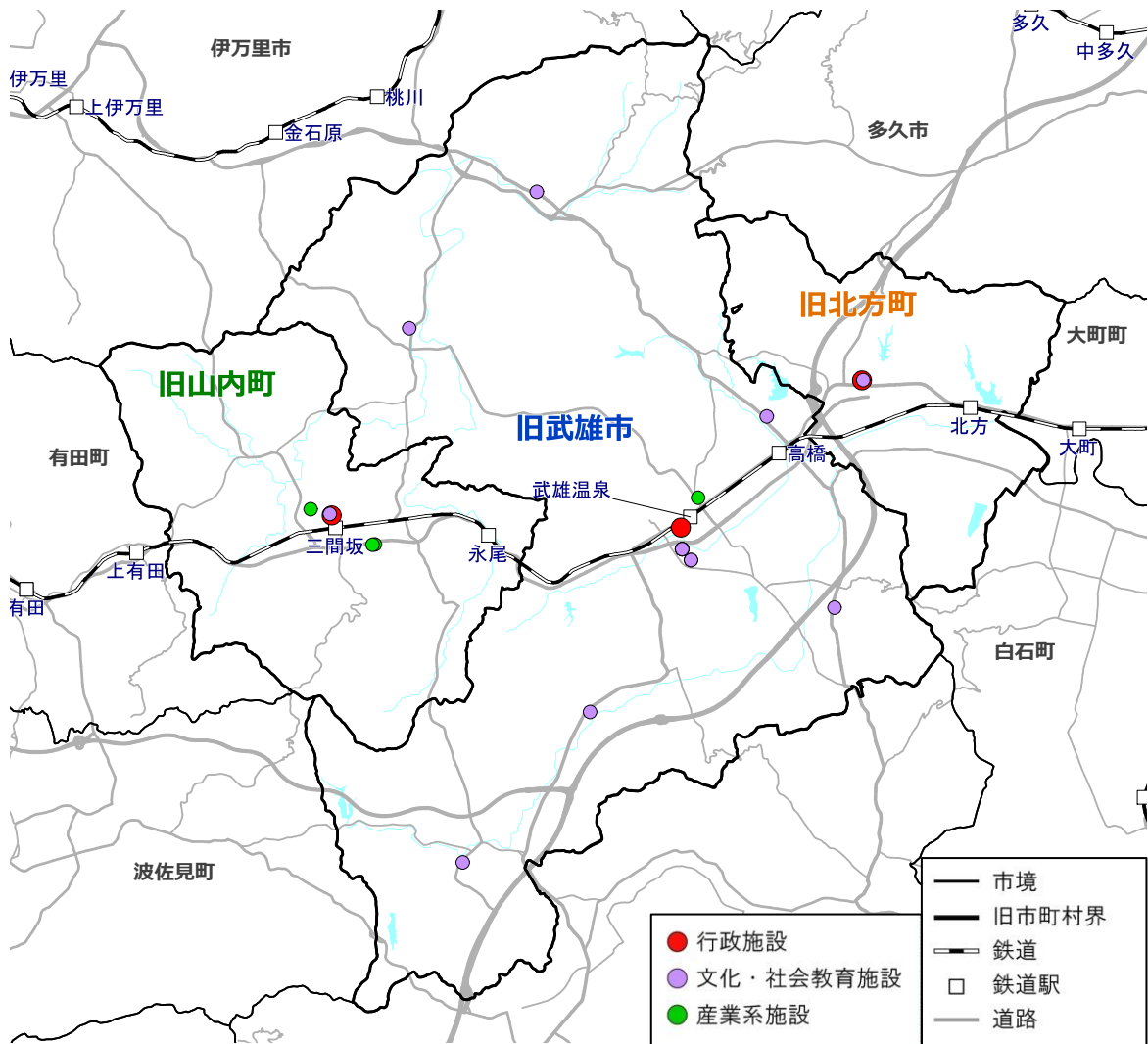


図 行政・文化施設等の立地状況

資料：国土数値情報、武雄市HP、武雄市教育委員会HP

(4) 教育施設

市内各所には小中学校が、武雄・山内地域の中心部付近には高等学校が各1校立地しています。

また、武雄地域には看護学校などの教育施設の立地も見られます。

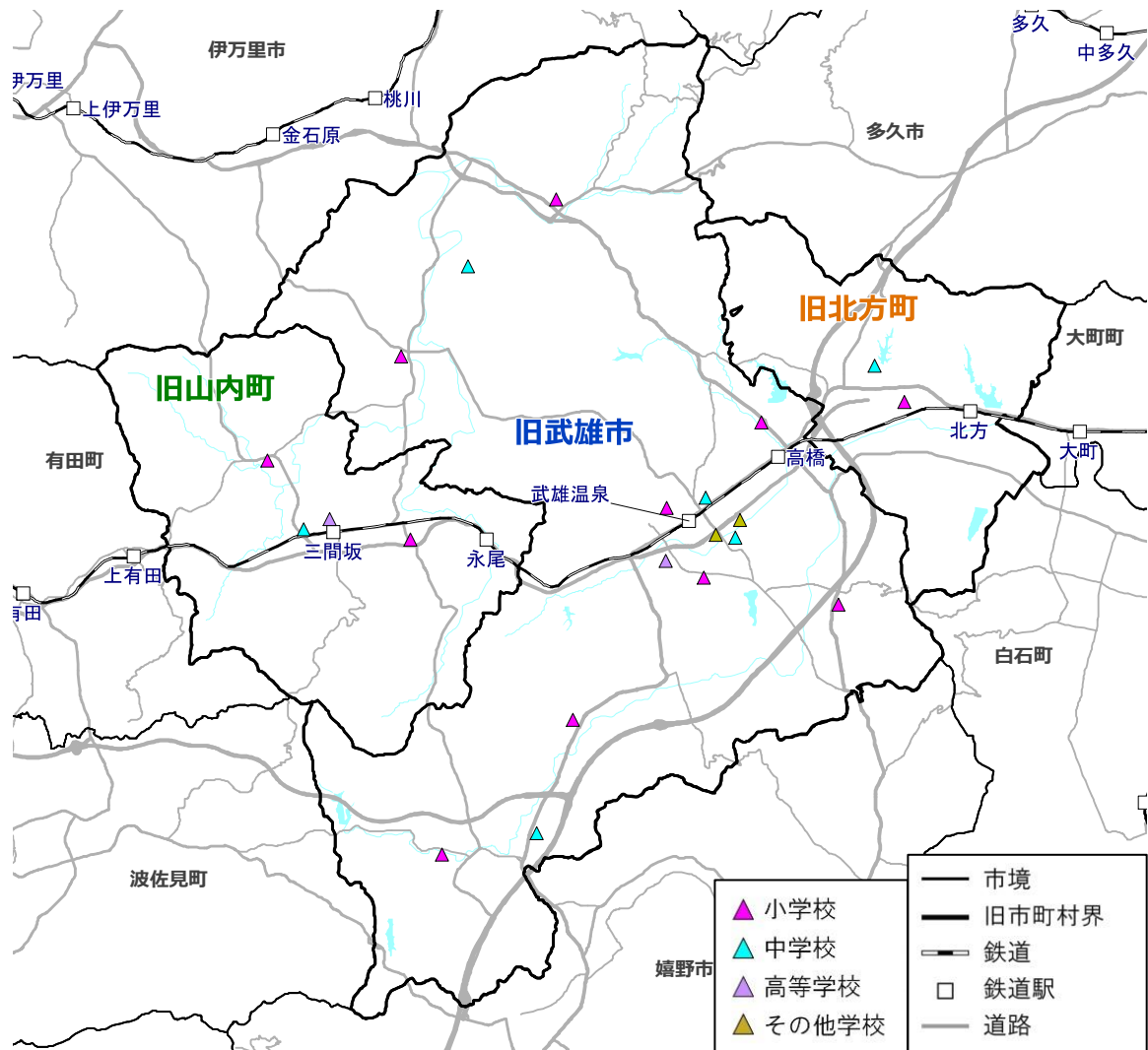


図 教育施設の立地状況

資料：国土数値情報、武雄市教育委員会 HP、各学校 HP

(5) 福祉施設

市内各所に「地域共生ステーション」が立地するほか、若木・西川登地域を除く各地域には「地域包括・在宅介護支援センター」の立地が見られます。

また、武雄・北方・山内の各地域には「老人福祉センター」「生きがい対応型デイサービス」も立地しています。

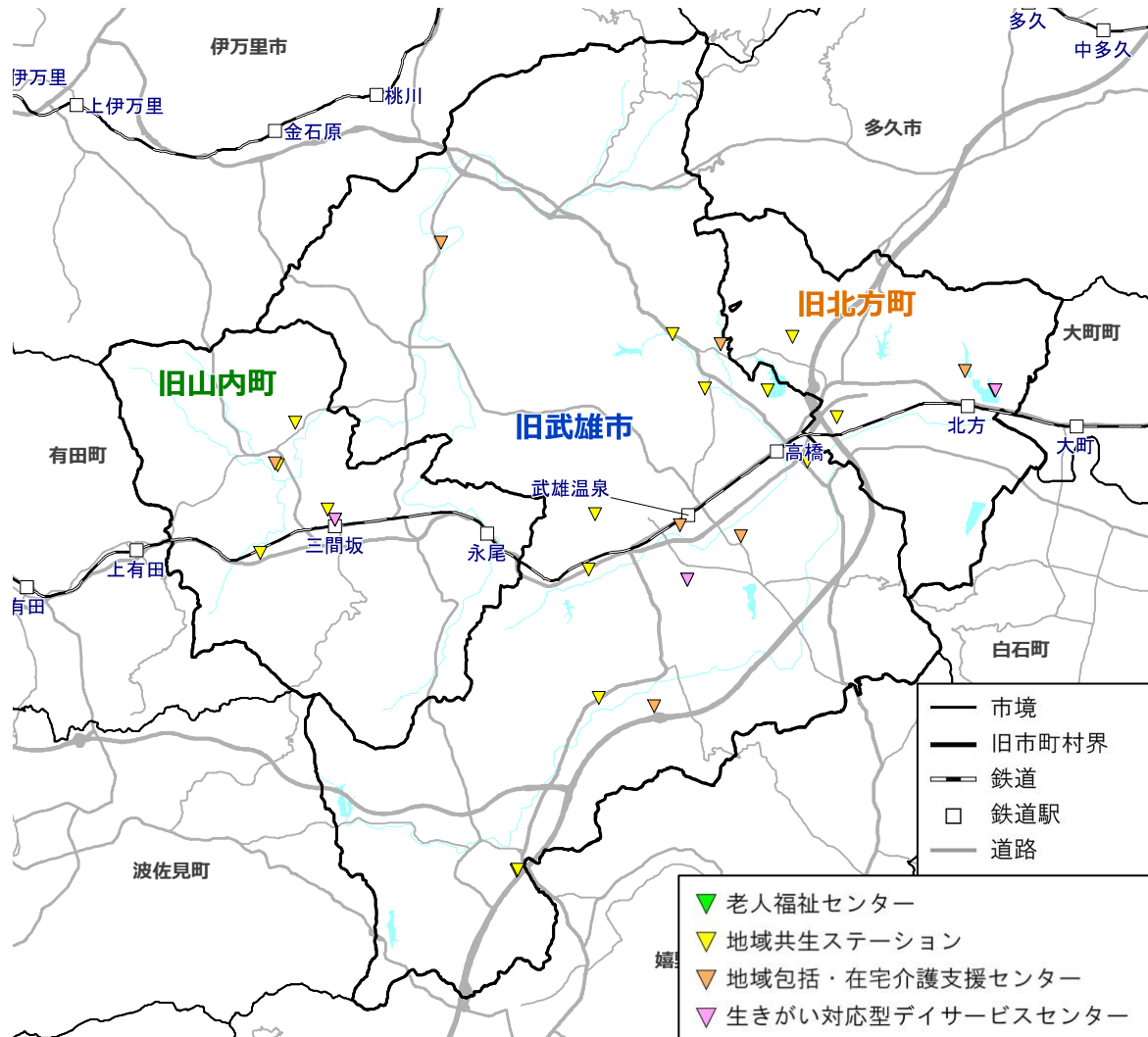


図 福祉施設の立地状況

資料：国土数値情報、武雄市高齢者福祉計画

2-4 市民の移動特性

(1) 通勤・通学

①通勤流動

武雄市内に住む就業者（15歳以上）の6割強は市内で就業しており、就業者の市内への「流入」・市外への「流出」は概ね同数となっていますが、流出が流入を若干上回っています。

市外への流出先としては伊万里市が最も多く、佐賀市や嬉野市への流出も目立ちます。

一方で、市外からの流入元については嬉野市が最も多く、次いで伊万里市や鹿島市となっています。

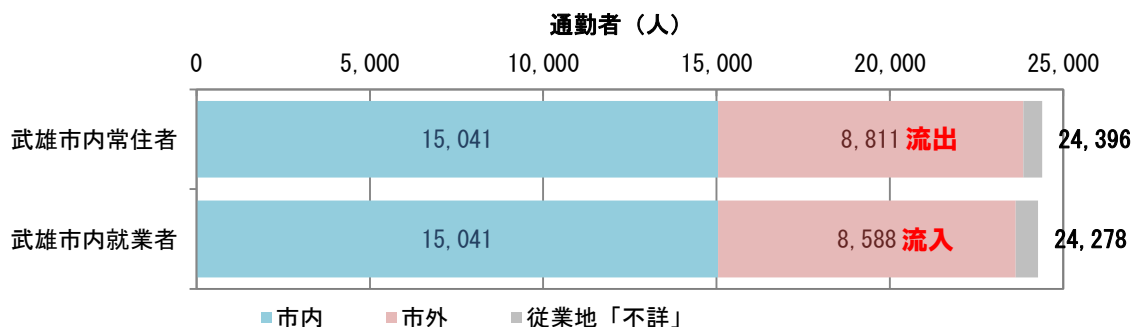


図 通勤流動の概況

資料：平成27年国勢調査

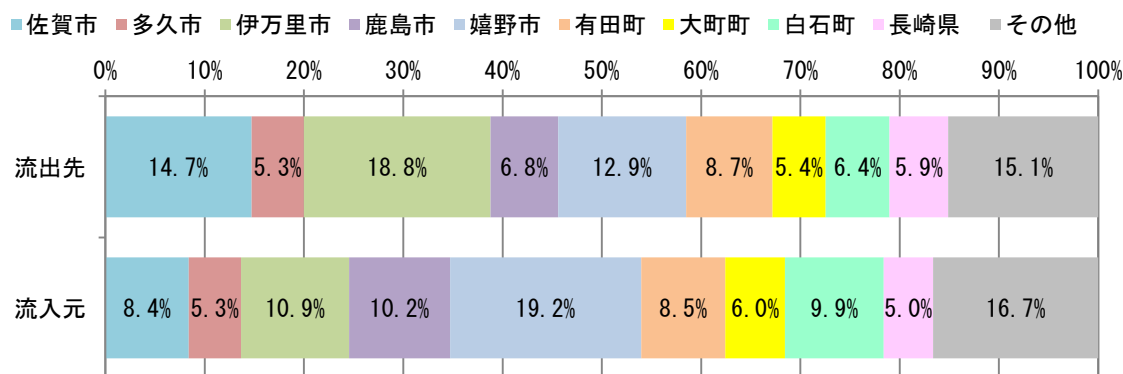


図 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：平成27年国勢調査

②通学流動

武雄市内に住む通学者（15歳以上）の6割以上が市外に通学しており、通学者の市内への「流入」が約600人であるのに対して市外への「流出」は約1,400人で流出が流入を大きく上回っています。

市外への流出先としては佐賀市の割合が顕著に高いほか、嬉野市や有田町・白石町などへの流出も目立ちます。

一方で、市外からの流入元については嬉野市や有田町が多くなっています。

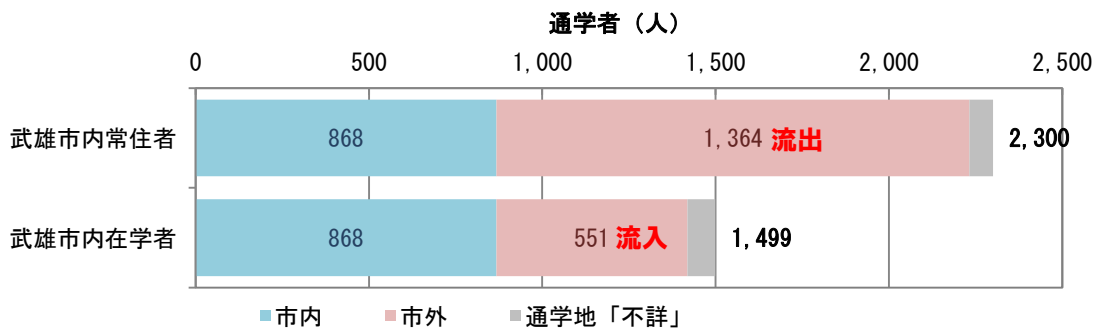


図 通学流動の概況

資料：平成 27 年国勢調査

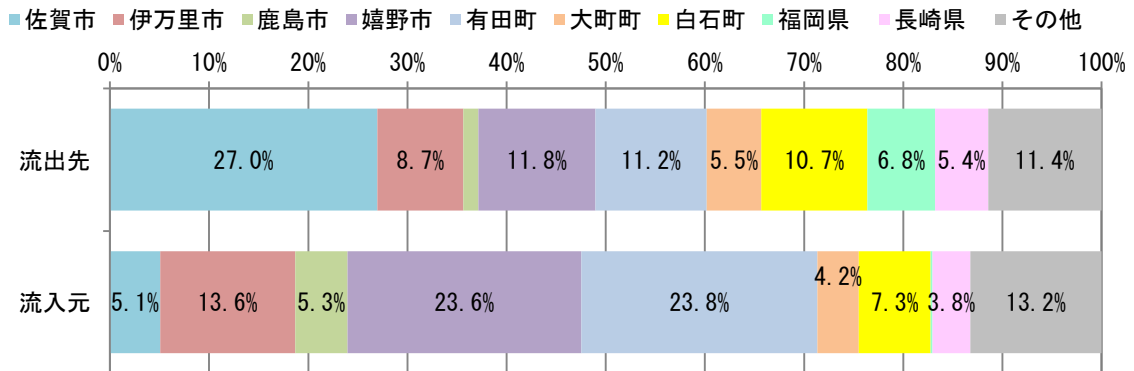


図 通学流動（流出先・流入元）の内訳

資料：平成 27 年国勢調査

③通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の 8 割以上を占めています。

一方で、通学時の利用交通手段としては、「自転車」が約 4 割と最も多くなっていますが、「鉄道・電車」が約 3 割を占めるほか、「乗合バス」も 6%程度と、公共交通が通学手段として重要な役割を担っています。

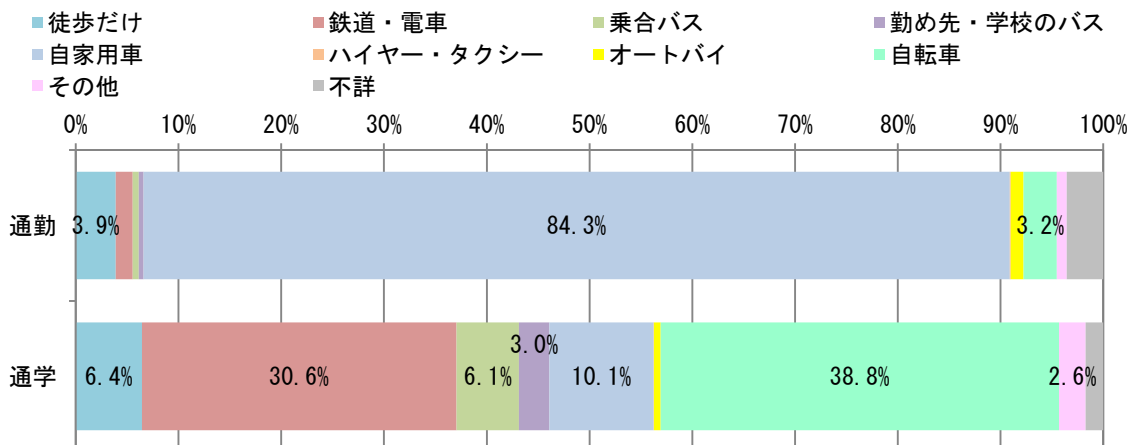


図 通勤・通学時の利用交通手段

資料：平成 22 年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和元年8月に実施した65歳以上の市民を対象としたアンケート調査の結果から整理しています。
市民アンケート調査の概要についてはp.42をご参照ください。

(2) 日々の買い物

食料品や日用品などの「日々の買い物」では各地域とも武雄地域への外出が目立ちますが、北方・朝日・山内地域ではそれぞれの地域内への外出も比較的多くなっています。
また、若木地域からは武内地域、西川登地域からは嬉野市への外出も見られます。

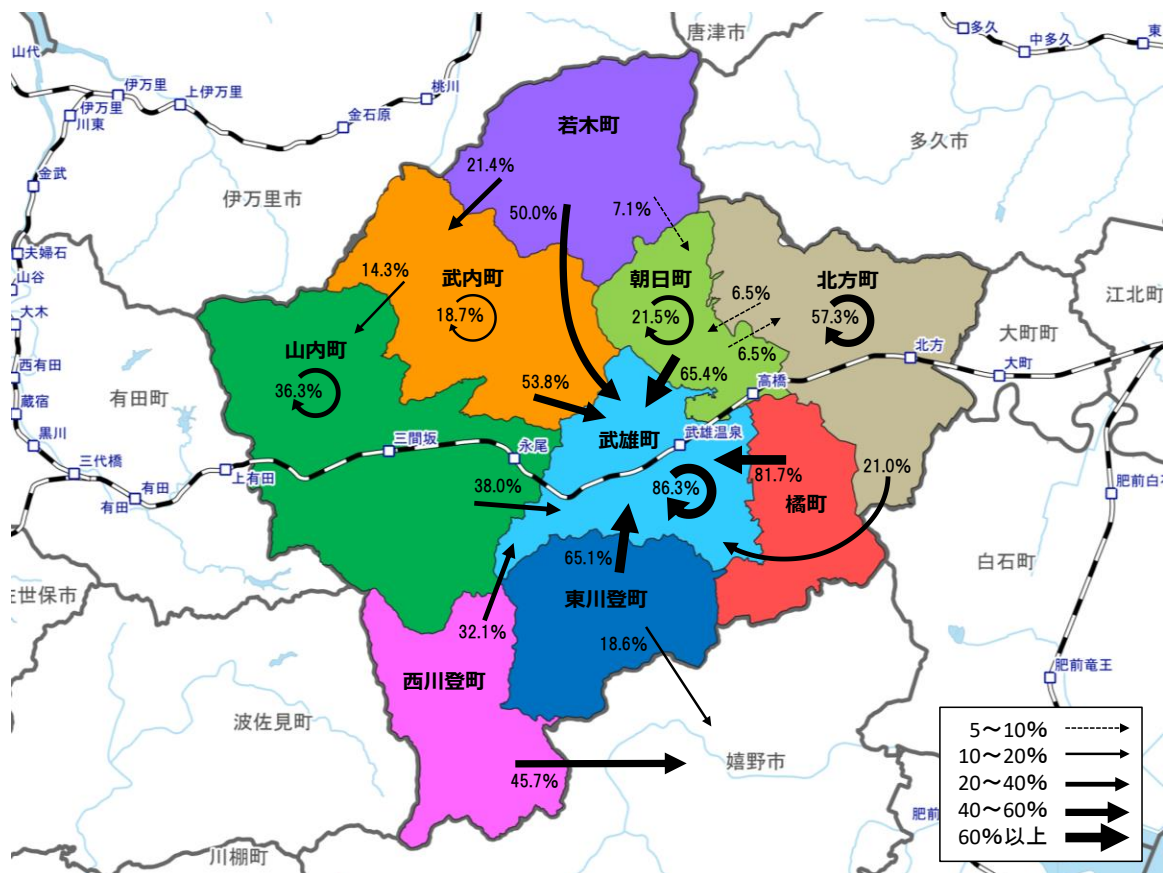


図 日々の買い物での外出先

資料：市民アンケート調査

なお、日々の買い物での外出・帰宅時刻では、外出（自宅を出発）が9・10時台、帰宅は11・12時台に集中する傾向が見られます。

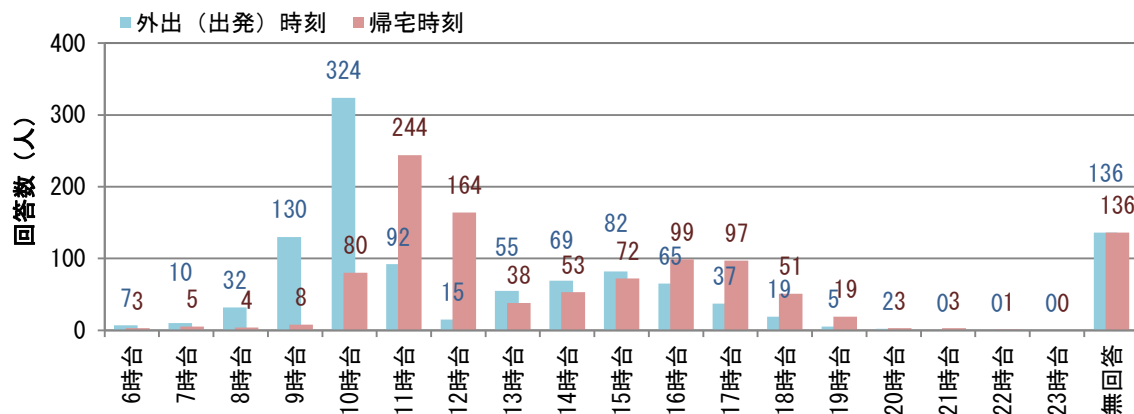


図 日々の買い物での外出・帰宅時間

資料：市民アンケート調査

(3) 特別な買い物

洋服や靴などの「特別な買い物」の外出先は各地域とも大部分が武雄地域となっており、それぞれの地域内への外出はほとんど見られません。

なお、西川登地域からは嬉野市、その他の地域からも佐賀市への外出も見られますが、それほど多くなく、市外への流出は限定的で概ね武雄市内で完結する形になっています。

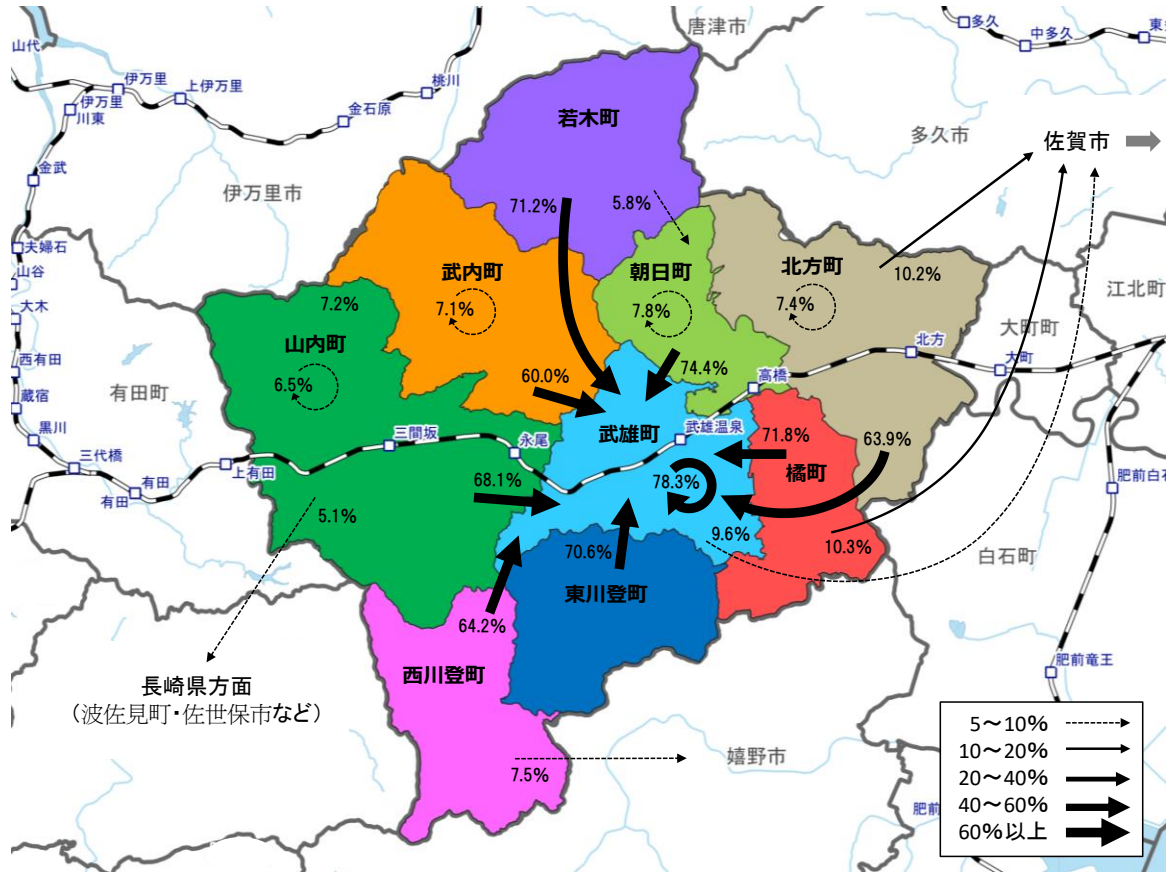


図 特別な買い物での外出先

資料：市民アンケート調査

(4) 通院

「通院」では、朝日・橘・武雄・若木・武内地域からは武雄地域への外出が目立ちますが、朝日・東川登・北方・山内地域ではそれぞれの地域内への外出も比較的多くなっています。

また、東川登・西川登地域からは嬉野市への外出が目立つほか、東川登地域から西川登地域、武内地域から山内地域への外出も見られます。

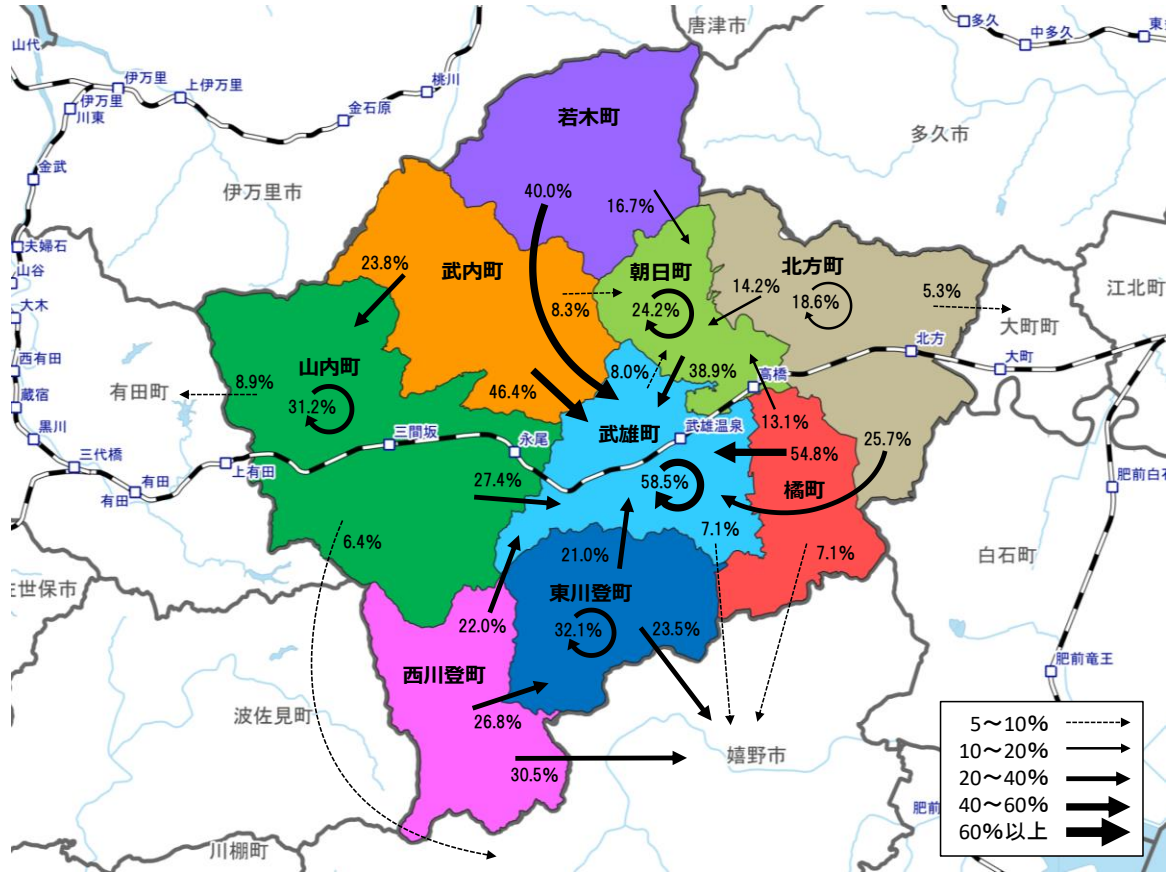


図 通院での外出先

資料：市民アンケート調査

なお、通院での外出・帰宅時刻では、外出（自宅を出發）が8～10時台、帰宅は11・12時台に集中する傾向が見られます。

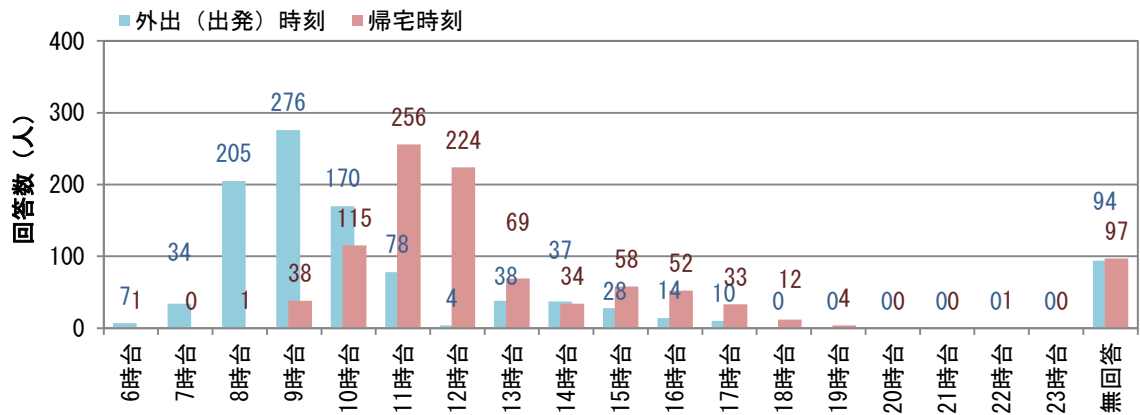


図 通院での外出・帰宅時間

資料：市民アンケート調査

(5) 運転免許保有状況

高齢者の運転免許保有状況を見ると、65～69歳では男女とも9割前後の保有率となっており大きな差異はありませんが、女性は年齢が上がるにつれて保有率が大きく低下する一方で、男性については80歳以上でも保有率が9割と、差異が大きくなる傾向が顕著です。

また、女性は男性に比べて運転免許を返納した割合が高く、80歳以上では2割以上が運転免許を返納しています。

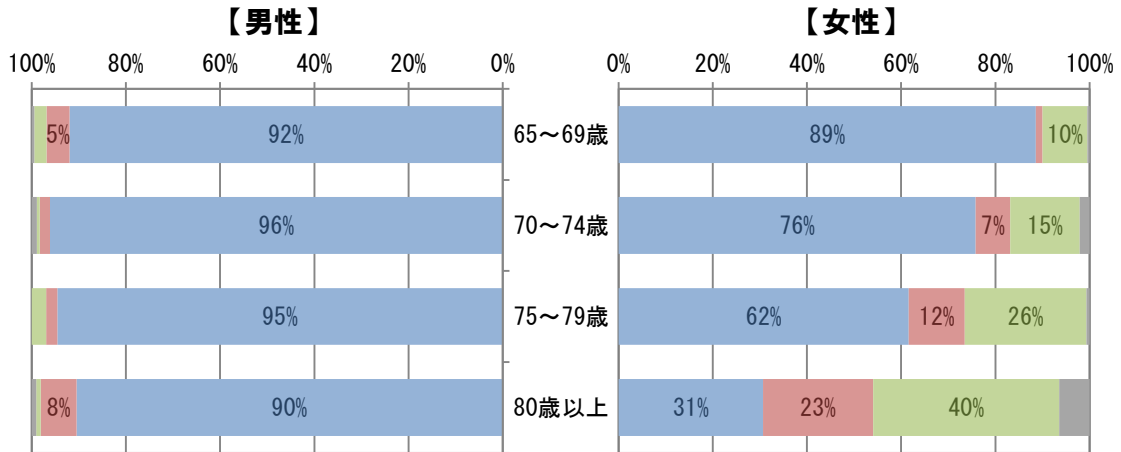


図 運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査

なお、本市では平成29（2017）年以降、運転免許返納者に対してタクシー運賃が1割引（県バス・タクシー協会が実施している「運転免許返納割引」と合わせると2割引）となる助成券（48枚つづり）を発行する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を実施しています。

交付件数は増加傾向で、令和元（2019）年度の交付件数は11月8日時点で既に前年度に近い交付件数となっています。

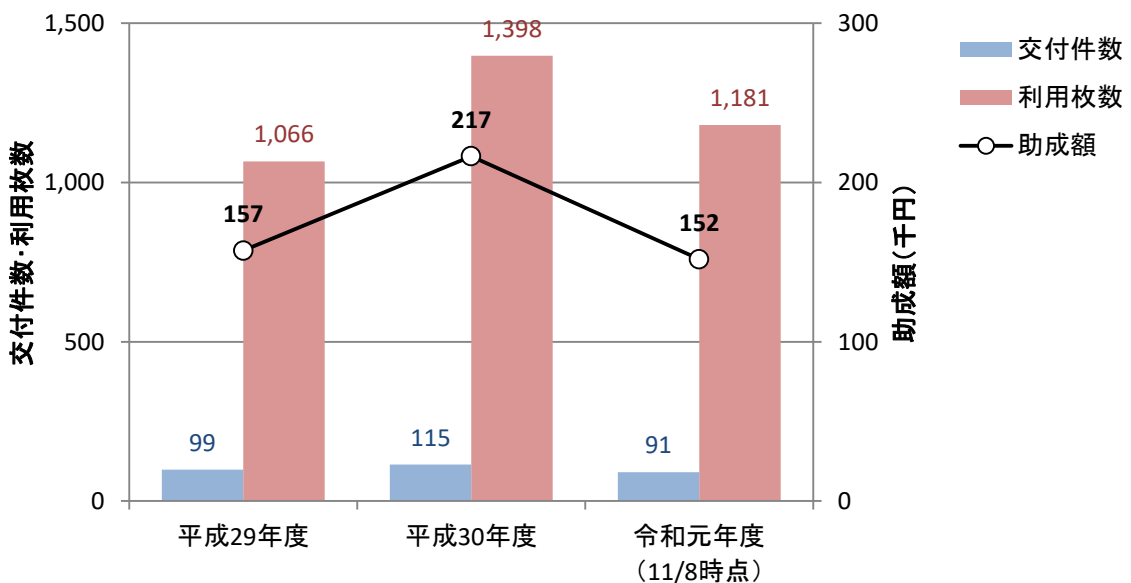


図 運転免許自主返納支援事業の状況

資料：武雄市資料

2-5 観光の動向

(1) 主要観光地等の状況

武雄市内や嬉野市には「自然・景観」や「レジャー・体験」などの観光地等が見られるほか、唐津市や伊万里市、有田町、鹿島市などにも多くの観光地等が分布しています。

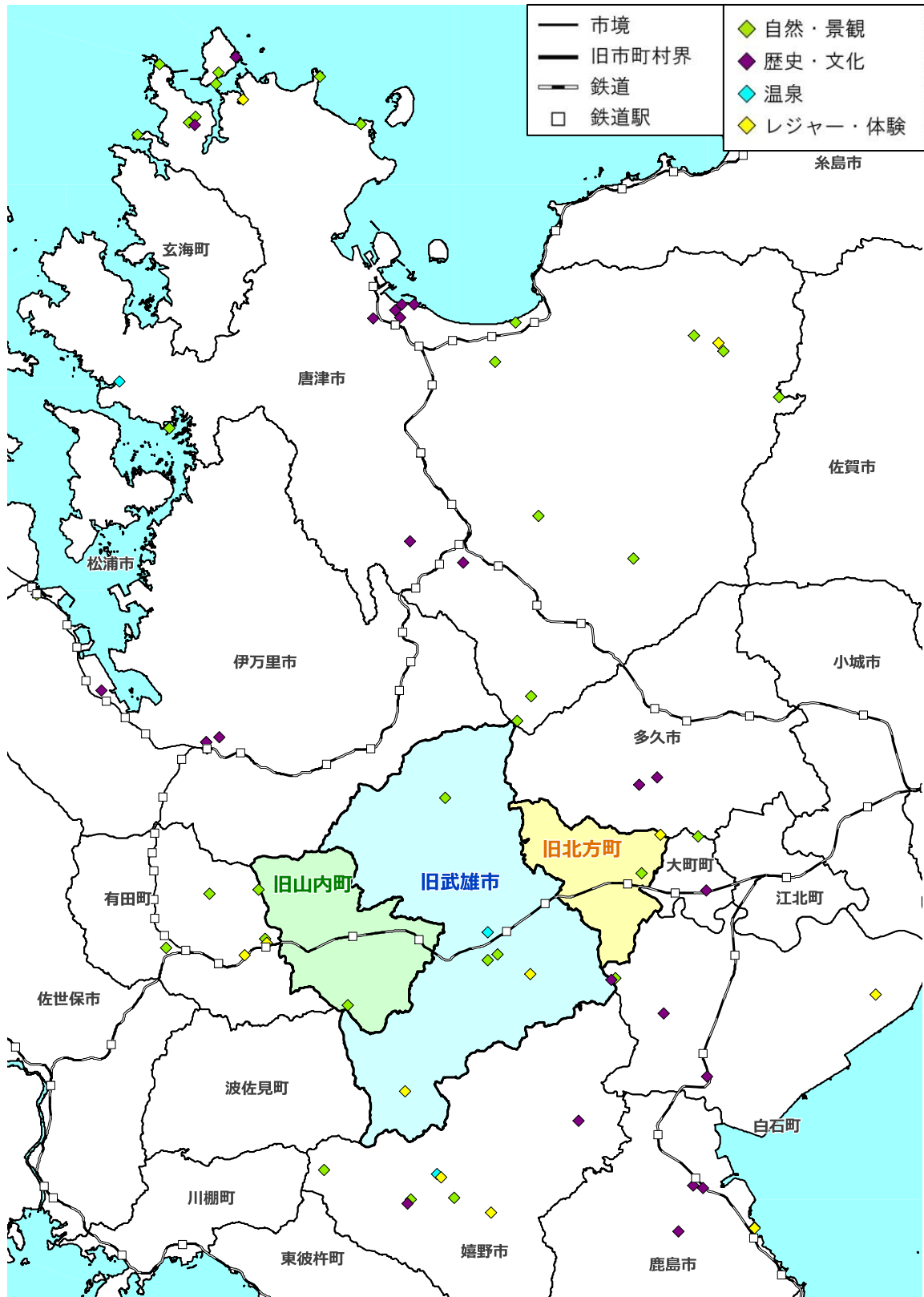


図 武雄市および周辺地域の主要観光地等

資料：佐賀県の観光ポータルサイト「あそぼーさが」

(2) 観光入込客数

武雄市の観光入込客数は平成 18 (2006) 年以降増加傾向を示しており、平成 29 (2017) 年には約 181 万人/年となっています。

県内の同規模都市等と比較すると、鹿島市や嬉野市では平成 7 (1995) 年に比べて 1.3 倍程度の伸びとなっているのに対して、本市では 1.08 倍で佐賀県全体の伸び率も下回っており、やや伸び悩みを示しています。

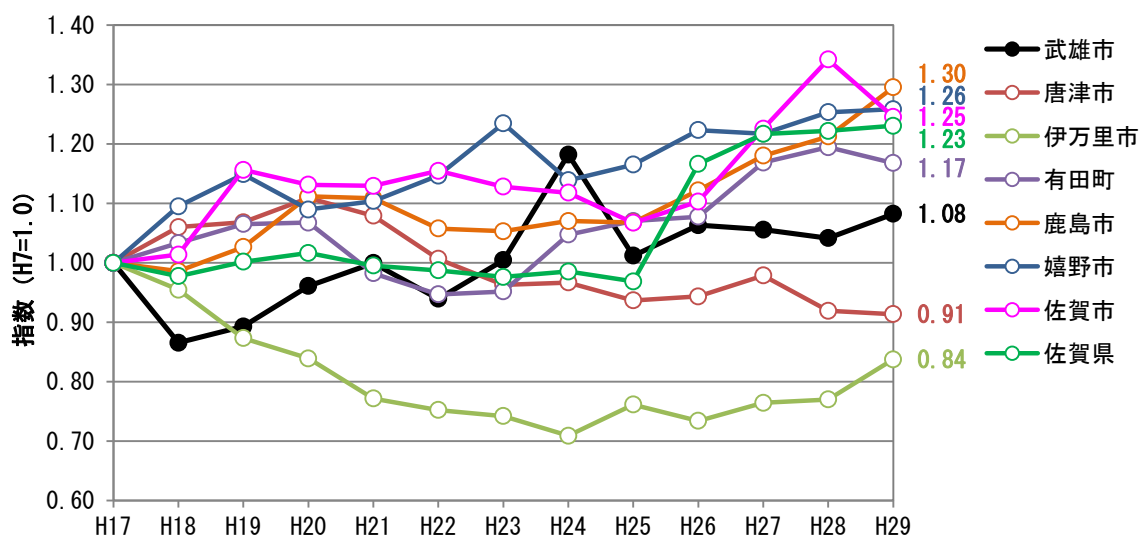


図 観光入込客数の推移 (H7=1.00)

資料：平成 29 年佐賀県観光客動態調査

なお、武雄市の観光客に占める「宿泊客」の割合は約 13%にとどまっており、隣接する嬉野市の約 31%を大きく下回っています。

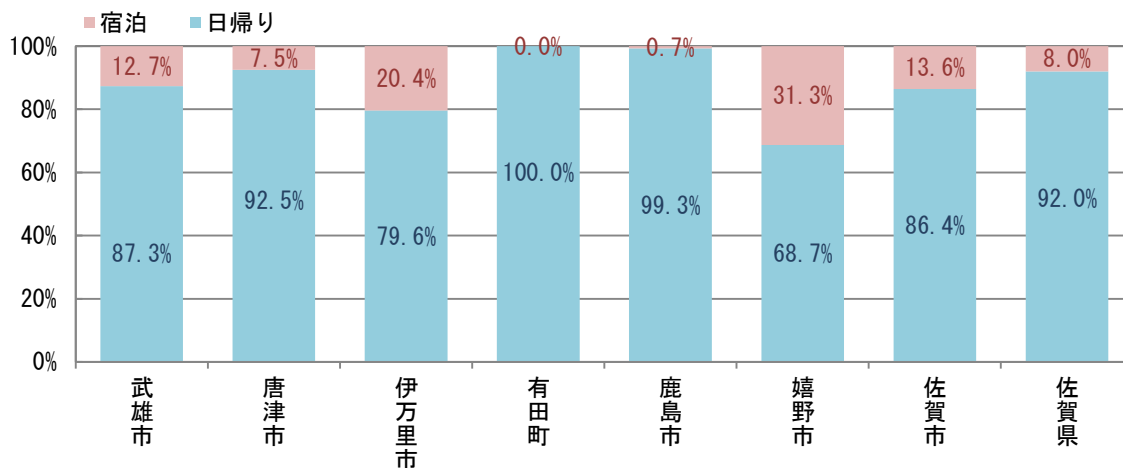


図 日帰り・宿泊別の観光客数割合

資料：平成 29 年佐賀県観光客動態調査

(3) 観光消費金額

武雄市内での観光消費金額は佐賀県平均を大きく上回っていますが、内訳を見ると「交通費」「飲食費」の割合が高く、「宿泊費」の割合は隣接する嬉野市の半分以下となっています。

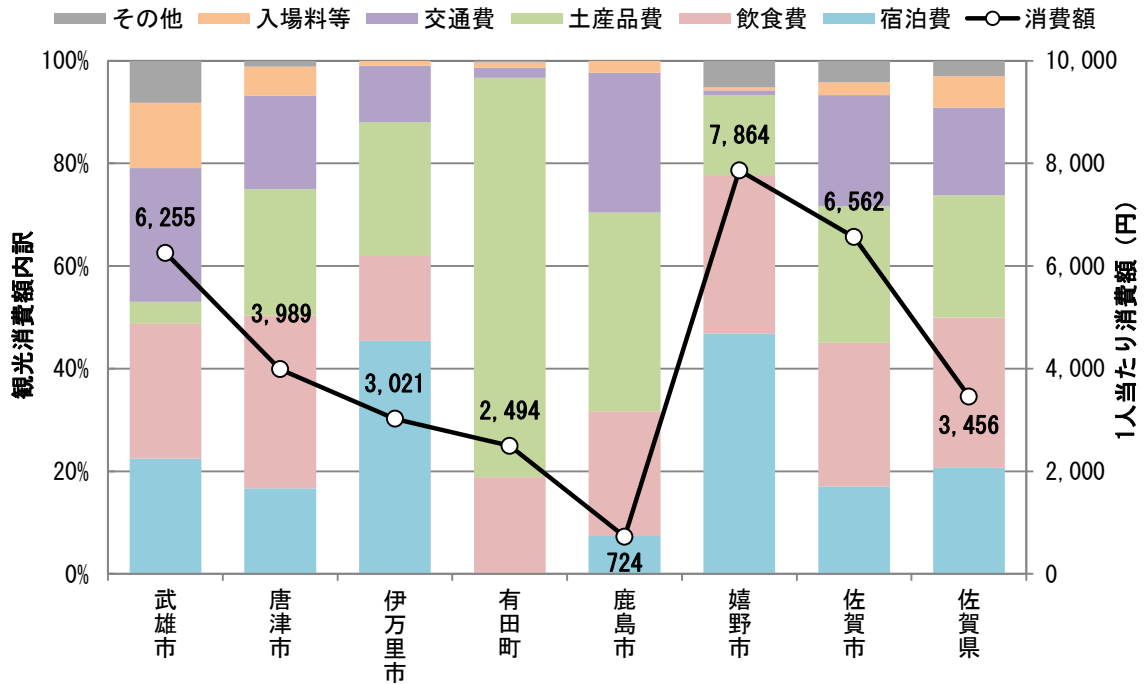


図 観光消費金額

資料：平成 29 年佐賀県観光客動態調査

3. 公共交通の現状・問題点

本市では、JR佐世保線が市域のほぼ中央を横断、佐賀・博多方面および佐世保方面を結んでおり、武雄温泉駅を中心として近隣市町や市内各所に向けて概ね放射状の路線ネットワークが形成されています。

また、武内・山内・若木・北方の4地域では「みんなのバス」が運行しており、地域内の移動を担うとともに、路線バス等と連携して市民の日常の移動を支えています。

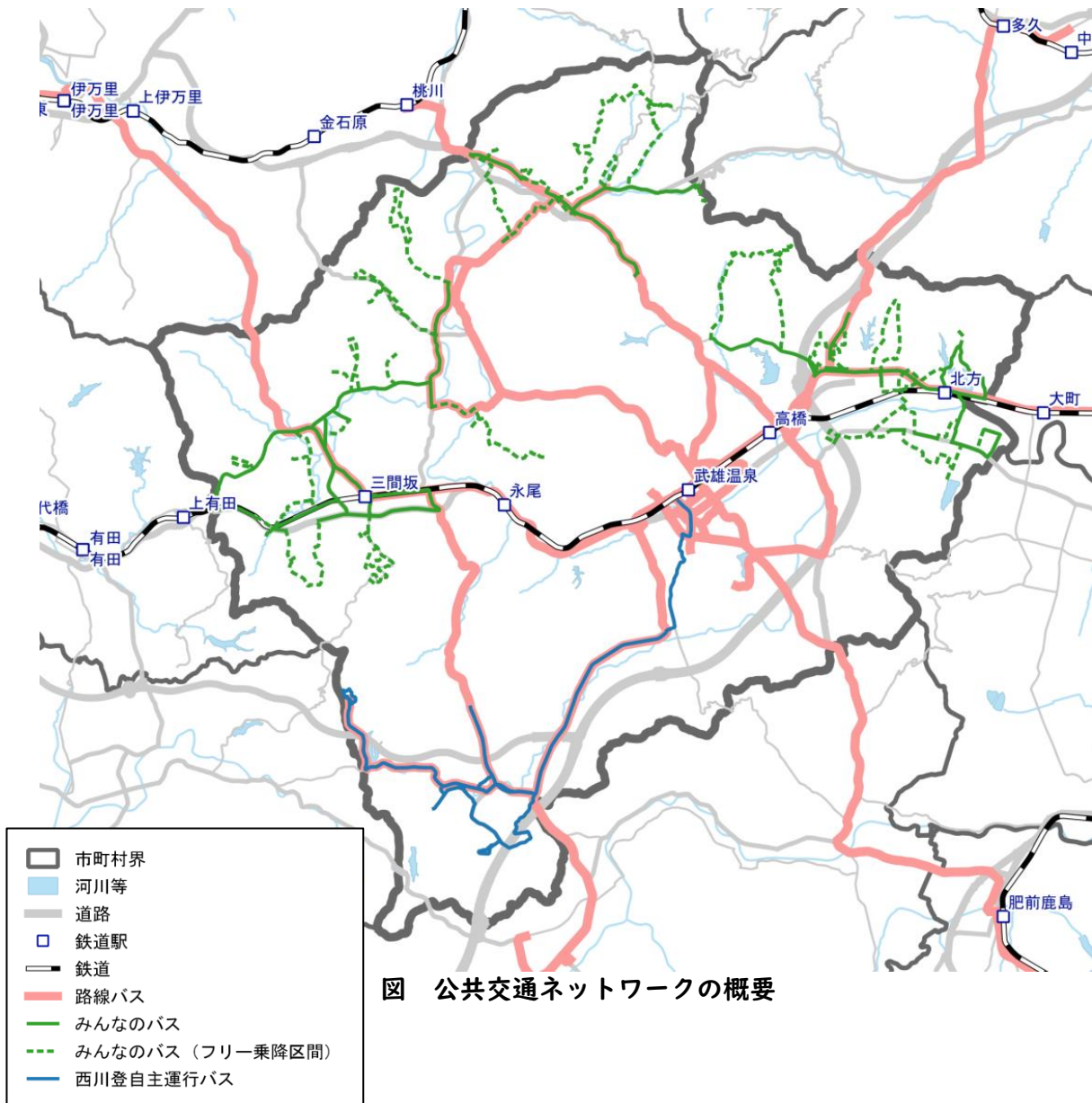


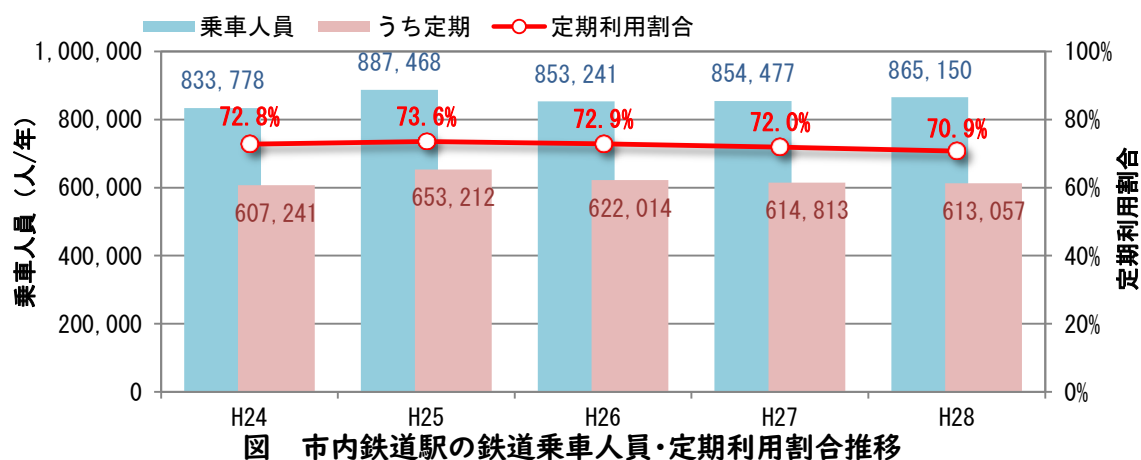
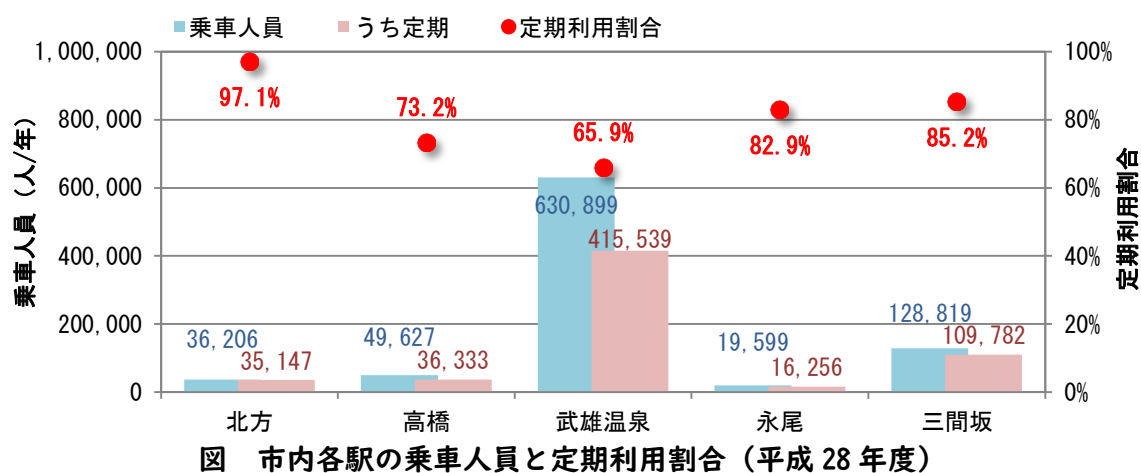
図 公共交通ネットワークの概要

3-1 鉄道の概要

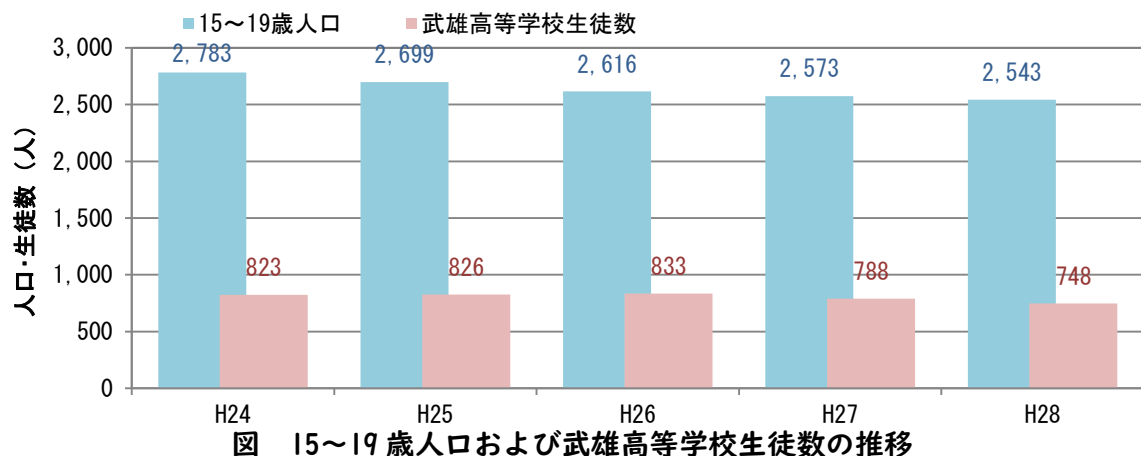
JR佐世保線は、平日・土曜日・休日とも、上り31便・下り31便が運行しており、上下それぞれ16便が特急（みどり・ハウステンボス）となっています。

市内には5つの駅が設置されていますが、武雄温泉駅・高橋駅を除く3駅では定期利用者の割合が8割以上となっており、特に北方駅は全体の約97%を定期利用者が占めています。

鉄道の利用者数は概ね横ばいで推移していますが、定期利用者の割合は徐々に低下しています。これは高校生に該当する年齢層の人口や高等学校の生徒数の減少が一因になっているものと推察されます。



資料：佐賀県統計年鑑



資料：武雄市統計情報

3-2 路線バスの概要

(1) 運行概要

三間坂駅を発着する[伊万里・三間坂線][湯の田・三間坂線]以外の路線バスは武雄温泉駅を中心とした放射状のネットワークを形成しています。また、武雄温泉駅周辺を運行する路線については、いずれも市街地内を巡るルートとなっています。

[武雄線][嬉野線][祐徳線][多久・武雄線][湯の田・三間坂線]は本市と近隣市町を結ぶ広域路線となっており、このうち[湯の田・三間坂線]を除く4路線は国費による補助(地域間幹線系統補助)を受けて運行しています。(平成30年度時点)

その他の路線については、[武雄・桃川線]が一部伊万里市内を運行する区間があるものの、概ね武雄市内で完結しています。

多くの路線が乗り入れる市街地内を除けば、路線バス同士が重複する区間はほとんど見られず、路線間の競合は限定的です。ただし、若木地域⇄武雄地域の移動需要については[武内・武雄線(市内循環バス)]と[武雄・桃川線]が、JA山内支所付近⇄三間坂駅の移動需要については[伊万里・三間坂線]と[みんなのバス]が競合している可能性があります。

市内循環バスは「均一運賃」となっており、対キロ区間制運賃^{※2}となっているその他の路線バスに比べると低廉な運賃設定であるため、路線バスの事業性に悪影響を与えている可能性があります。

なお、市町間を運行する各路線や、[武雄・三間坂線]は、小中学校や高校の通学手段として利用されています。

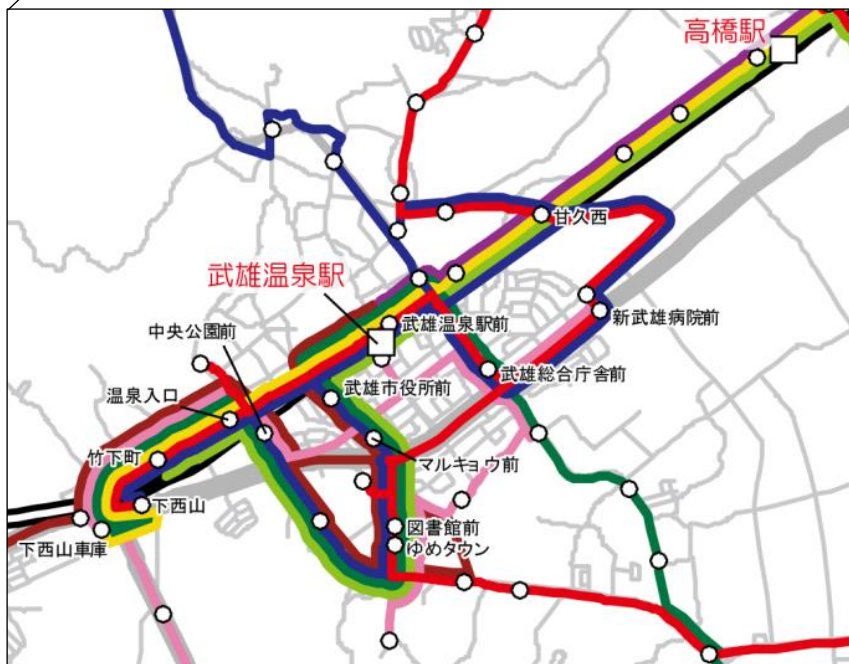
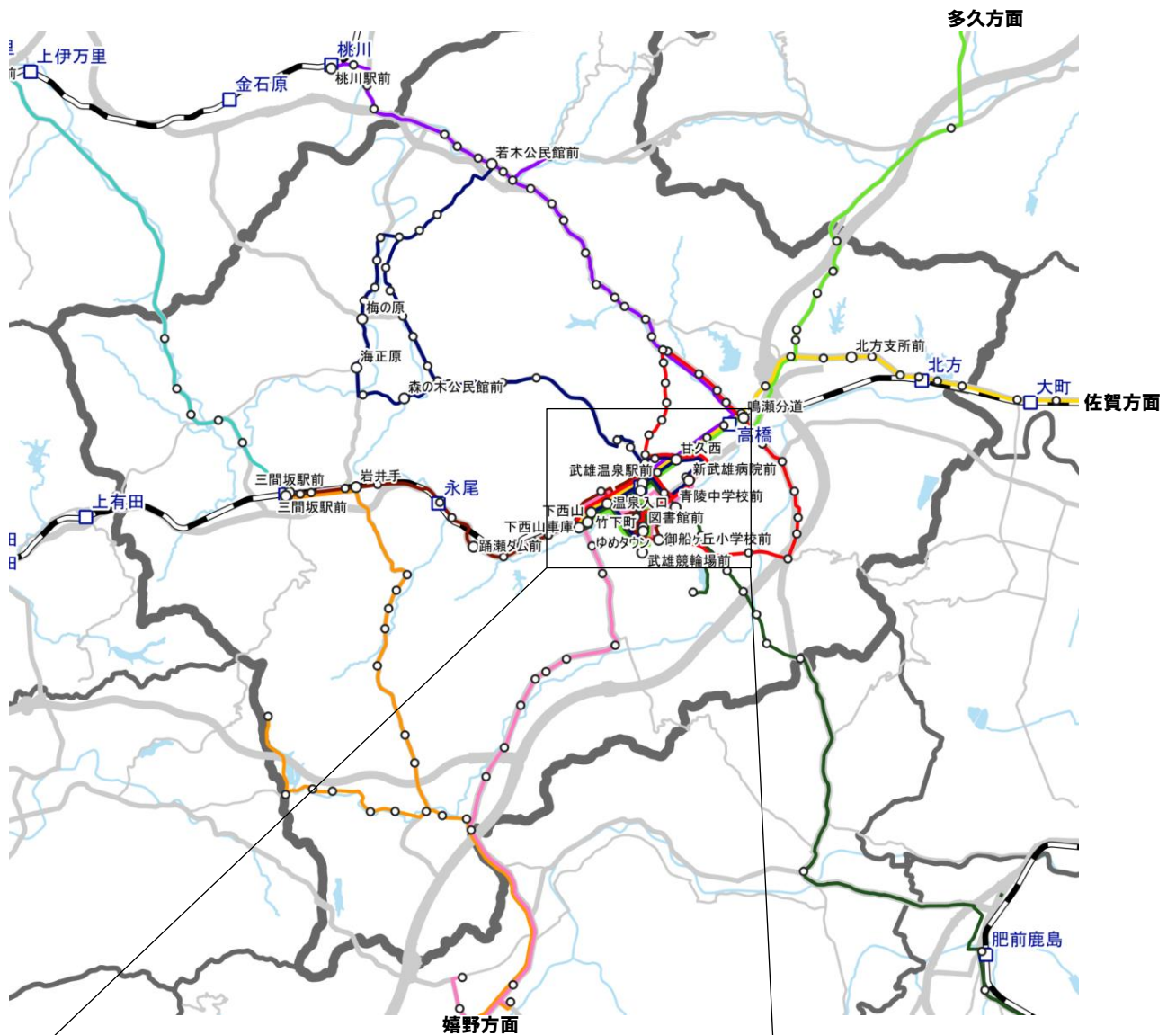
表 市内を運行するバス路線一覧：計画策定時点

路線	運行事業者	起点	経由地	終点	1日当たり運行回数			財政負担			運賃(円)		
					平	土	日	国	県	市	初乗り	市内最大	
1 武雄線	祐徳自動車(株)	佐賀駅バスセンター	武雄温泉駅	下西山車庫	14.0	11.0	11.0	○	○	○	対キロ区間制運賃	160	530
2 嬉野線	JR九州バス(株)	嬉野温泉	武雄温泉駅	ゆめタウン・新武雄病院	26.0	20.0	20.0	○	○	○		160	540
3 祐徳線	祐徳自動車(株)	武雄駅北口	嬉野市役所	祐徳神社前	11.0	10.0	10.0	○	○	○		160	390
4 多久・武雄線	昭和自動車(株)	竹下町	北方大崎	多久市役所	7.0	7.0	7.0	○	○	○		160	470
5 伊万里・三間坂線	西肥自動車(株)	三間坂駅前	大野	伊万里	7.0	6.0	5.0			○		170	260
6 湯の田・三間坂線	祐徳自動車(株)	三間坂駅前	弓野橋	嬉野・湯の田	4.0	3.5	3.0	○	○			160	550
7 武雄・桃川線	温泉タクシー(株)	武雄温泉駅	若木公民館前	桃川駅	4.0	3.0	0.0			○		200	400
8 武雄・三間坂線	祐徳自動車(株)	武雄温泉駅南口	武雄温泉入口	三間坂駅前	7.0	4.0	4.0			○		160	420
9 市内循環バス	朝日・橋・武雄線 祐徳自動車(株)	下西山車庫発着(循環)			6.0	6.0	0.0			○	均一運賃	200	200
10	武内・武雄線 祐徳自動車(株)	下西山車庫発着(循環)			5.0	5.0	0.0			○		200	200

※「1日当たり運行回数」は当該路線の全系統の合計。ただし、武雄市外で完結する系統は除く。

※「財政負担」は平成30年度時点。

※2【対キロ区間制運賃】営業路線の一定距離を基準にいくつかの区間に分け、乗車した距離に応じた区間運賃を算定する方式



- 市町村界
- 河川等
- 道路
- 鉄道駅
- 鉄道
- バス停
- 武雄線
- 堀野線
- 祐徳線
- 多々・武雄線
- 伊万里・三間坂線
- 湯の田・三間坂線
- 武雄・桃川線
- 武雄・三間坂線
- 【循環】朝日・橋・武雄線
- 【循環】武内・武雄線

図 市内のバス路線図

(2) 利用状況等

①利用状況・財政負担等の概要

本市を運行する路線バス全体の利用者数(輸送人員)は減少傾向を示す一方で、財政負担額は増加しており、市外区間も含めれば年間1.6億円近い財政負担(平成30年度、国・県負担分を含む)が発生しています。

なお、このうち本市の負担は年間約5,400万円(平成30年度)となっています。

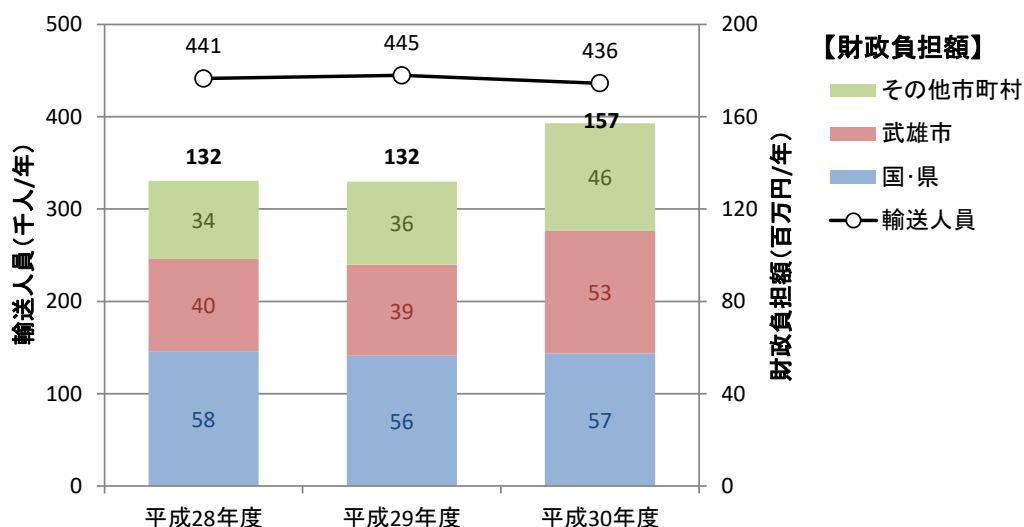


図 輸送人員と財政負担額の推移

※武雄市を運行する路線全体(市外区間含む)で集計。ただし、武雄市外で完結する系統は除く。

資料：交通事業者資料

運行に係る経常費用^{※3}の増大、運賃等の経常収益^{※4}の減少により、全体の経常収支率は45%程度まで低下するなど、財政負担に大きく依存しながら運行されている状況です。

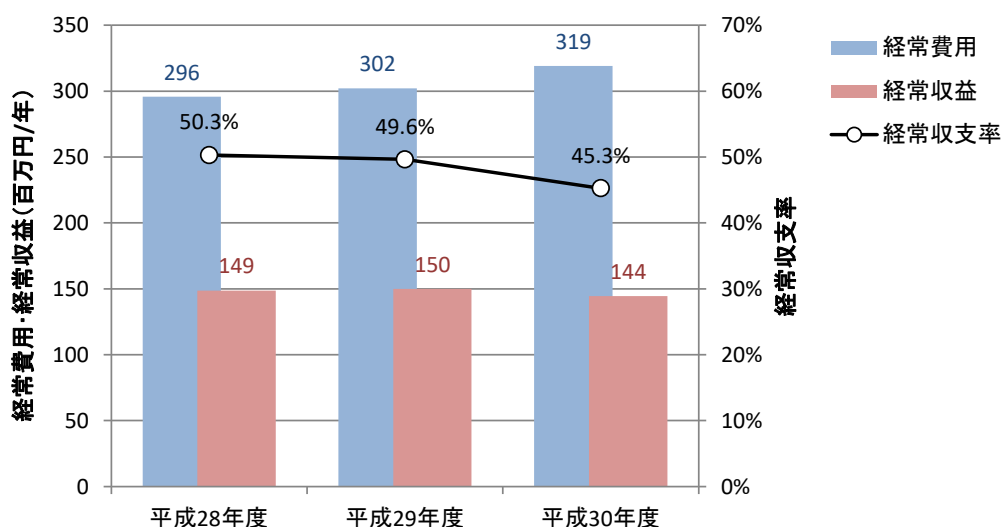


図 経常収支の推移

※武雄市を運行する路線全体(市外区間含む)で集計。ただし、武雄市外で完結する系統は除く。

資料：交通事業者資料

※3【経常費用】ドライバー人件費など、運送(営業)の直接的な経費に、一般管理費や営業外費用などを含めた総費用

※4【経常収益】運送(営業)による直接的な運送収益のほか、運送雑収や営業外収益などを含めた総収益

②財政負担の路線別内訳

なお、平成 30（2018）年度の武雄市による財政負担額：約 5,400 万円の路線別内訳では、[市内循環バス] が全体の約 1/4 を占めるほか、[武雄線][伊万里・三間坂線][武雄・三間坂線][多久・武雄線] がそれぞれ 1 割前後の割合となっています。

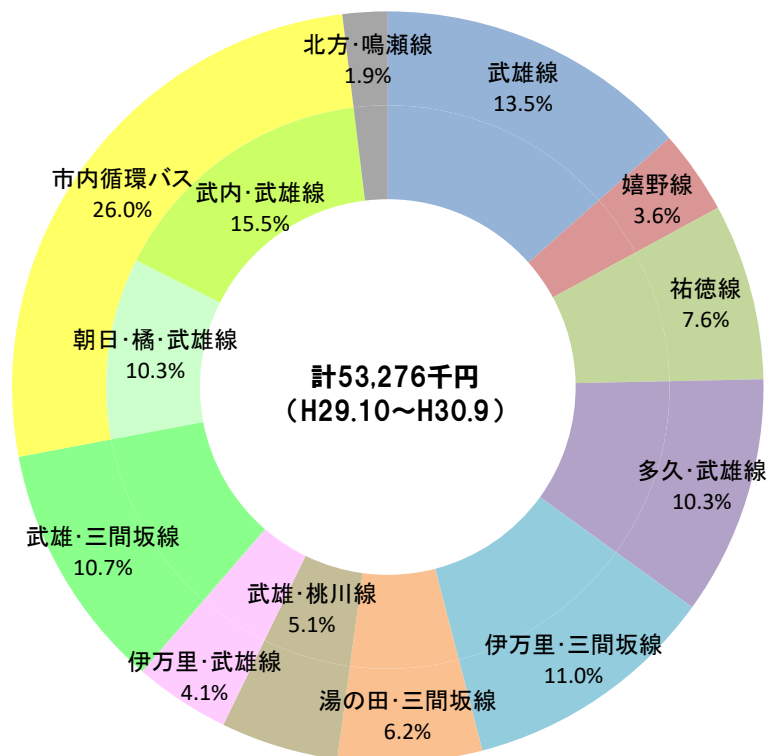


図 武雄市の財政負担内訳：平成 30 年度

※ [伊万里・武雄線] は H30.3 路線廃止、[武雄・桃川線] は H30.4 より運行開始
[北方・鳴瀬線] は H31.4 よりみんなのバス [大渡・焼米線] として運行

資料：武雄市資料

③路線別の利用状況等

地域間を結ぶ幹線となっている[武雄線][嬉野線][祐徳線]の利用は比較的多いものの、その他の路線では利用が低迷しています。特に、[武雄・桃川線]や[朝日・橘・武雄線（市内循環バス）]では利用低迷が顕著となっており、運行一便当たりの利用者数が 2.0 人/便を下回っています。

また、これらの路線に加えて、[伊万里・三間坂線][湯の田・三間坂線][武雄・三間坂線]などでも平均乗車密度^{※5}が低い状況であり、運行の効率性に問題を抱えています。

なお、[湯の田・三間坂線][武雄・三間坂線]などは沿線の小学校への通学に特化した便を設定することで“スクールバス”的に利用されているほか、[伊万里・三間坂線]も含めて高校生の通学利用等も相当程度見られる一方で、[武雄・桃川線]については沿線の人口が少ないことに加えて、他の路線とは異なり通学利用がほとんどないことが顕著な利用低迷の要因になっているものと考えられます。

※5【平均乗車密度】各路線の運行 1km 当たりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数。1.0 未満の場合は、全体を平均して見たときに路線の中に全く利用者がいない区間が含まれていることになる。

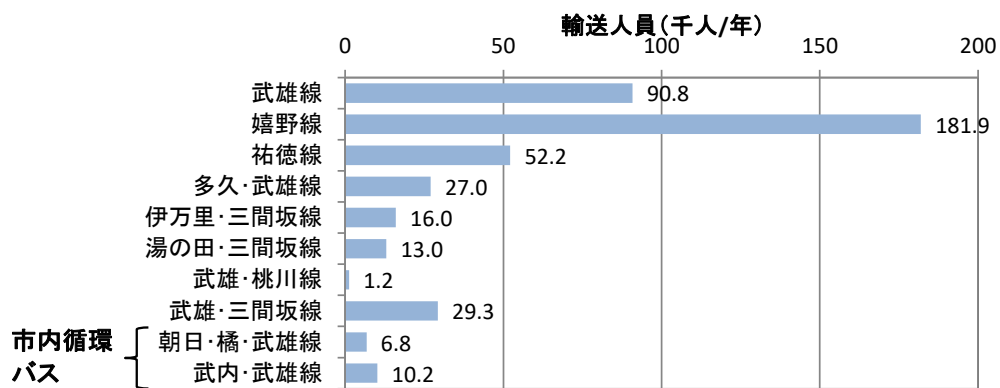


図 路線別の輸送人員(利用者数)：平成 30 年度

※ [嬉野線] は武雄市外で完結する系統を除く。

資料：交通事業者資料

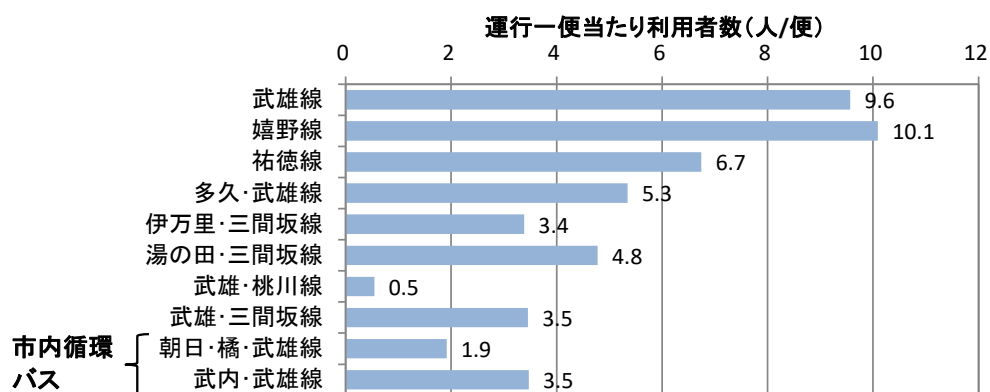


図 運行一便当たりの利用者数：平成 30 年度

※ [嬉野線] は武雄市外で完結する系統を除く。

資料：交通事業者資料

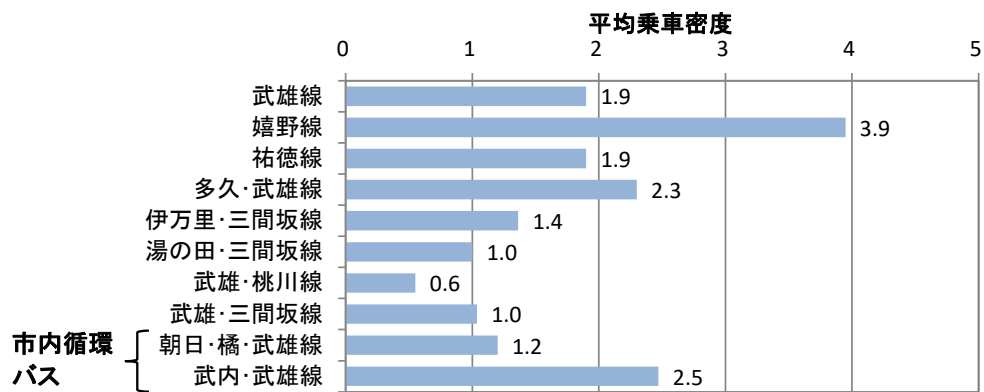


図 平均乗車密度：平成 30 年度

※ [嬉野線] は武雄市外で完結する系統を除く。

資料：交通事業者資料

④路線別の財政負担状況等

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、路線バス全体では前述の通り約45%となっていますが、路線別に見ると〔武雄・桃川線〕〔朝日・橘・武雄線（市内循環バス）〕〔武内・武雄線（市内循環バス）〕では10%台となっています。

また、利用者1人を1km輸送するための財政負担額が100円/人・kmを超える路線も見られ、事業性の問題が大きい状況となっています。

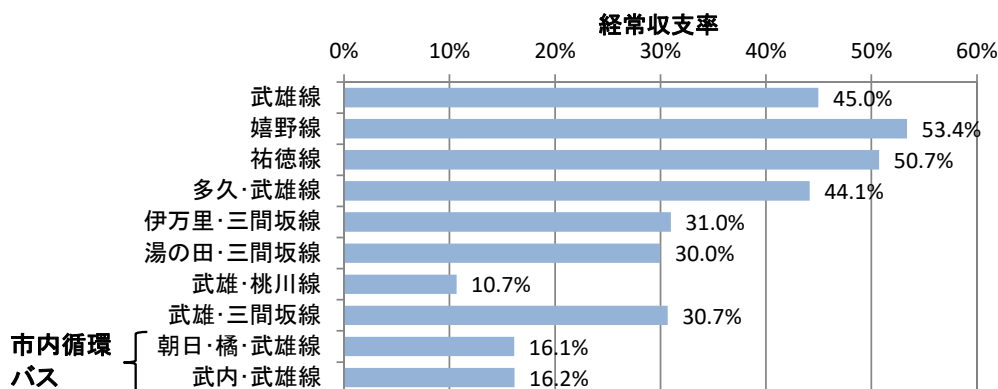


図 経常収支率：平成30年度

※〔嬉野線〕は武雄市外で完結する系統を除く。

資料：交通事業者資料

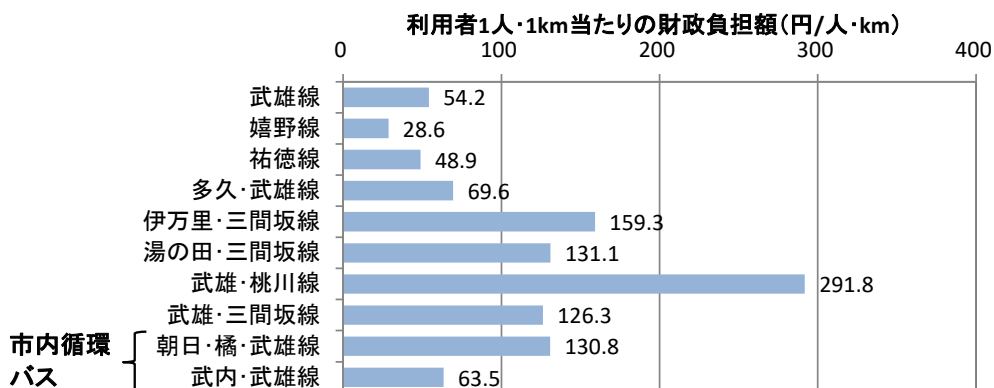


図 利用者1人・1km当たりの財政負担額：平成30年度

※〔嬉野線〕は武雄市外で完結する系統を除く。

資料：交通事業者資料

※財政負担額には、国・県・関係市町による補助額を含む。

なお、各路線の財政負担額の内訳を見ると、武雄市の負担額が最も多いのは〔武内・武雄線（市内循環バス）〕で、次いで〔武雄線〕〔伊万里・三間坂線〕となっています。

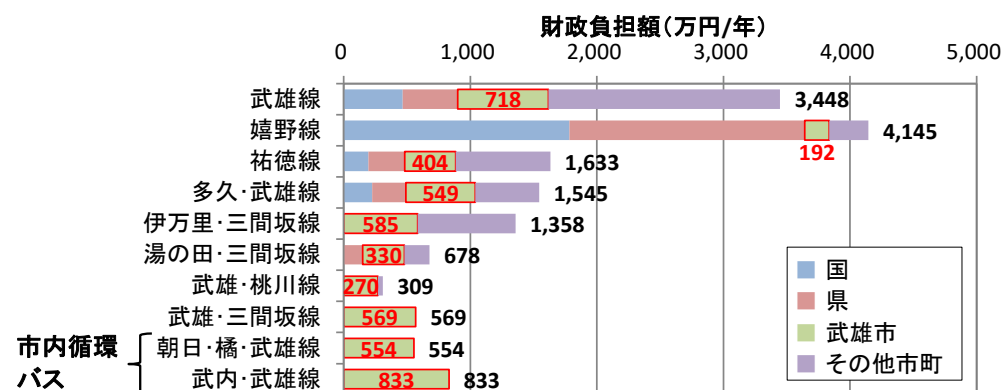


図 財政負担額の内訳：平成30年度

※〔嬉野線〕は武雄市外で完結する系統を除く。

資料：交通事業者資料

(3) 市街地内の運行状況

[嬉野線][武雄線][祐徳線]といった高頻度に運行する路線を含む多くのバス路線が集まる武雄温泉駅周辺の市街地では、運行頻度が高い区間が多く、市街地内を回遊する手段としての活用も期待されます。

しかし、実際の乗降は特定のバス停に偏っており、現状では市街地内の回遊手段として有効に活用されていない可能性が高いと考えられます。

路線によって市街地内の経路が異なるため、分かりにくい・使いにくいことが一因になっているものと推察されます。

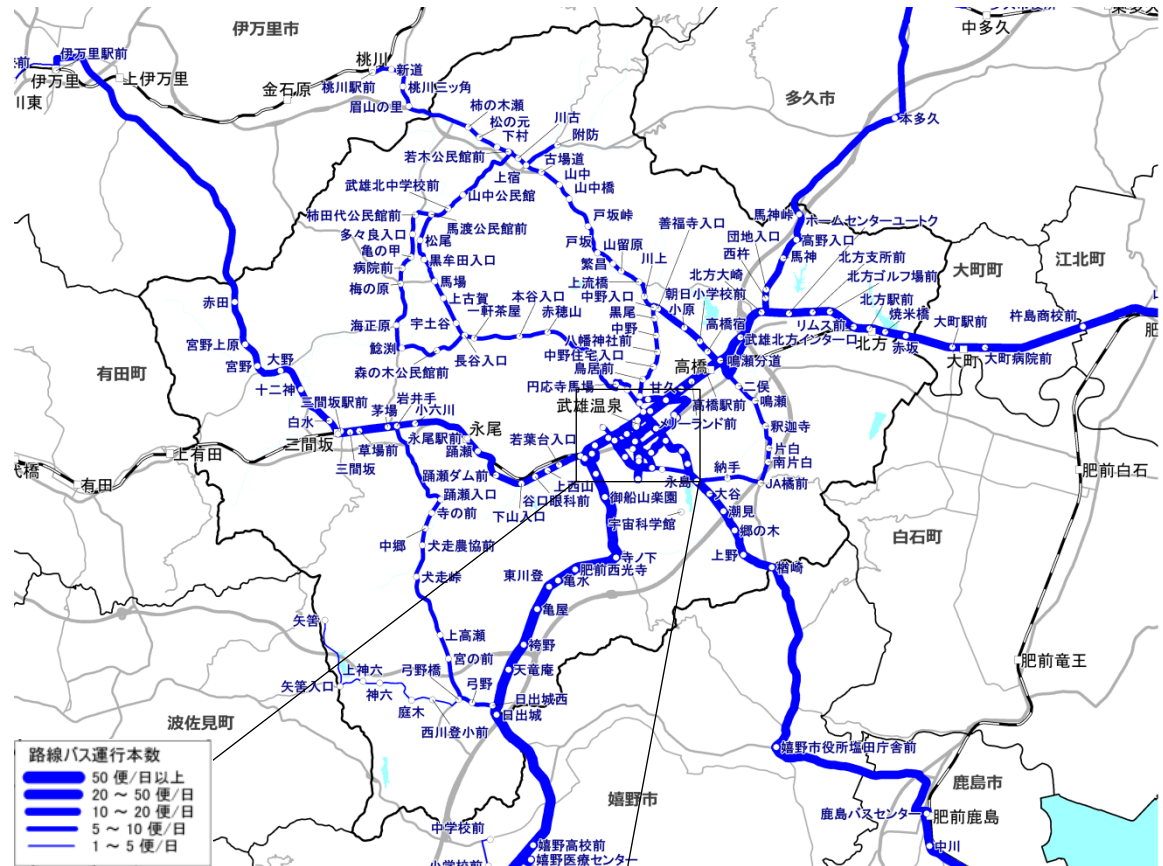


図 路線バスの運行頻度(平日)
資料：路線図・時刻表より作成

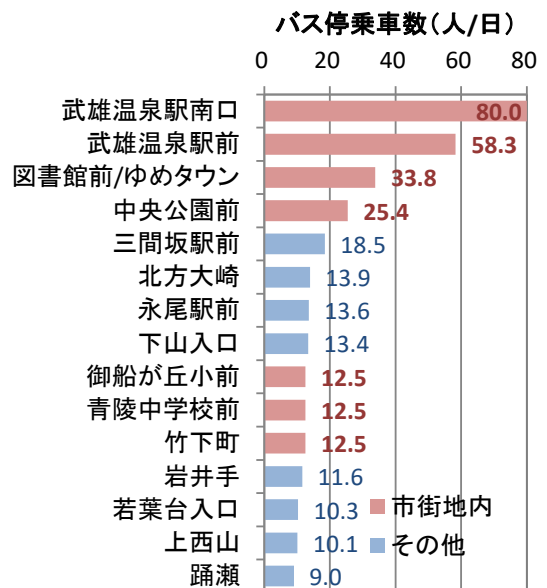


図 乗車数上位バス停：令和元年度
※平日1日当たり 資料：交通事業者資料

3-3 みんなのバスの概要

(1) 運行概要

武雄市では、主として公共交通が不便な地域を対象に、平成25(2013)年4月より「みんなのバス」の本格運行を開始しており、本計画策定時点では4地域で計12路線が運行されています。なお、このうち4路線は予約を受けて運行する「予約型運行」、その他の路線は「定時型運行」となっています。なお、予約型運行の各路線については、ルートを固定せずに対象エリア内を予約に応じて運行する『区域運行』となっています。

運賃は各路線とも1乗車200円(小学生以下・障がい者100円)の均一運賃で、祐徳バス回数券も利用可能となっています。

武内・山内地域の海正原・JA武内支所(梅の原)・森の木公民館前、若木地域の若木公民館前の各バス停では[武内・武雄線(市内循環バス)]への乗り継ぎ可能となっており、みんなのバスと市内循環バスをあわせて200円で利用できる「乗り継ぎ割引」が導入されています。

表 みんなのバス路線一覧：計画策定時点

地域	路線	運行	1日当たり 運行回数	運行曜日							週当たり 運行回数	運行事業者
				月	火	水	木	金	土	日		
若木	1 上若木線	予約	5 往復	○			○				10	温泉タクシー (株)
	2 川古・本部線	予約	5 往復		○			○			10	
武内	3 武内線	定時	6 循環	○		○		○			18	(株)武雄タク シー
山内	4 船の原・立野川内南線	定時	6 循環	○			○				12	
	5 立野川内北・宮野線	定時	6 循環			○			○		12	
	6 今山・下黒髪線	定時	6 循環		○			○			12	
北方	7 臼の川内線	定時	1 往復	○	○	○	○	○	○		6	温泉タクシー (株)
	8 志久線	定時	4 循環		○			○			8	
	9 馬神線	定時	4 循環	○			○				8	
	10 橋下線	予約	4 往復	○			○				8	
	11 杉岳・白仁田線	予約	4 往復		○			○			8	
	12 大渡・焼米線	定時	1 往復	○	○	○	○	○			5	

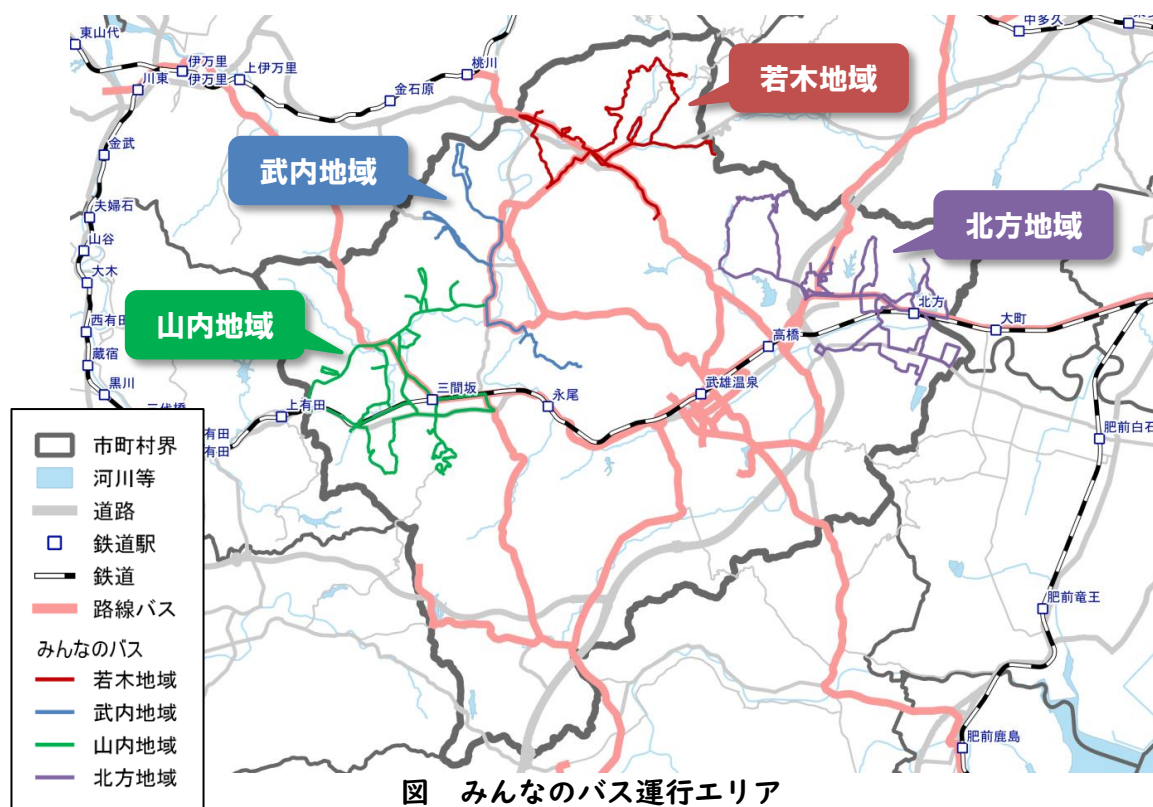


図 みんなのバス運行エリア



図 みんなのバス路線図（若木地域）

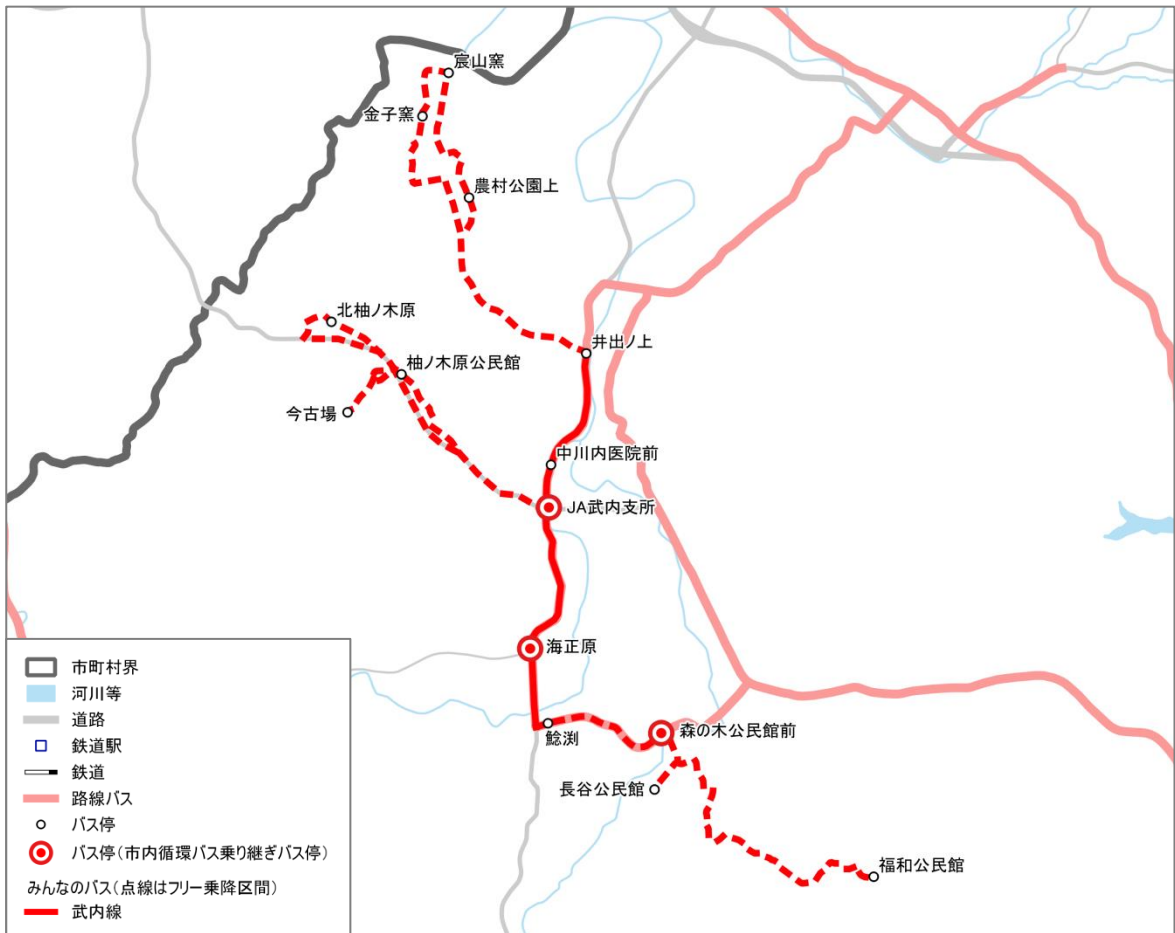


図 みんなのバス路線図（武内地域）

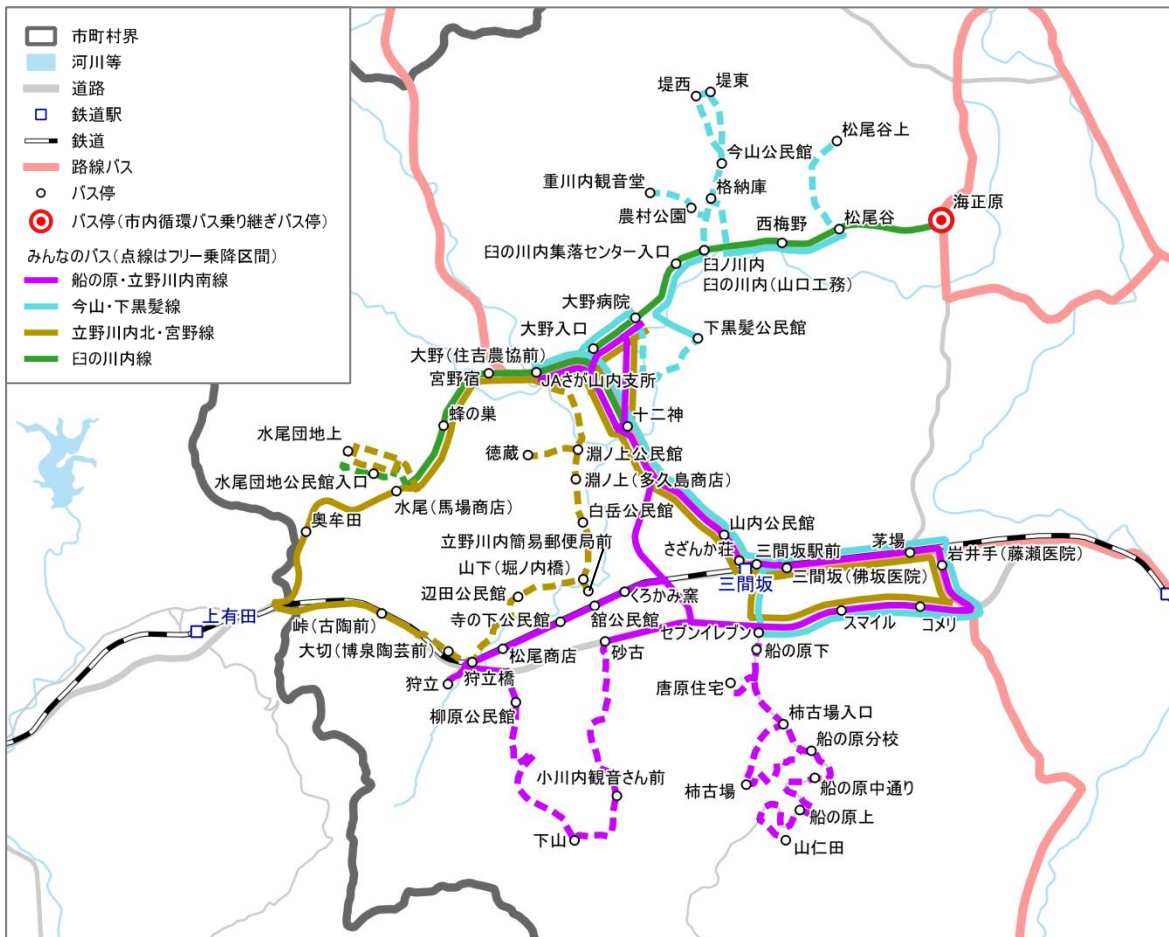


図 みんなのバス路線図（山内地域）



図 みんなのバス路線図（北方地域）

(2) 利用状況等

①利用状況・財政負担等の概要

平成 25 (2013) 年より運行が開始されたみんなのバスの利用者数は、平成 28 (2016) 年まで漸減してきましたが、それ以降は増加傾向に転じています。また、平成 30 (2018) 年には若木地域の [上若木線] [川古・本部線] を「予約型運行」に変更したことで効率化が図られ、財政負担額は約 1,100 万円まで減少しています。

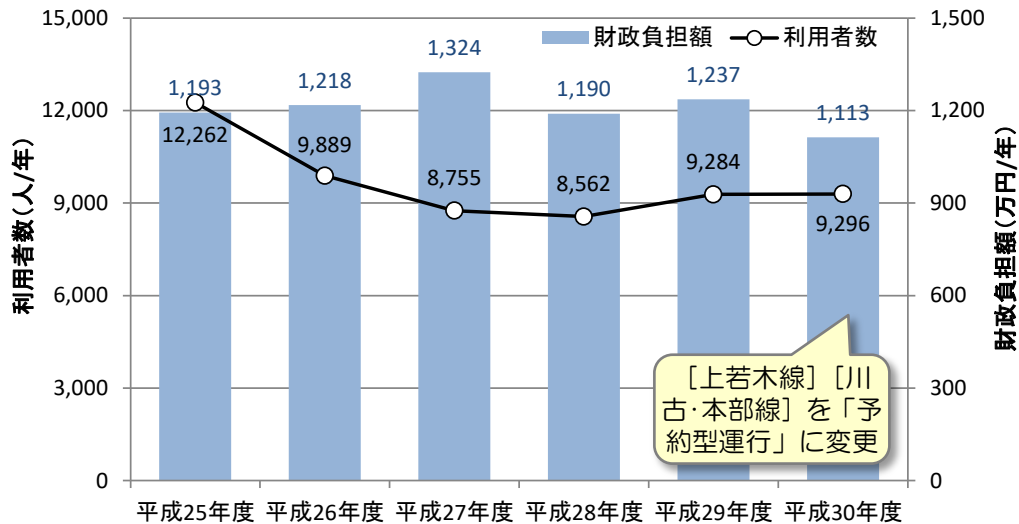


図 利用者数と財政負担額の推移

※ [大渡・焼米線] は平成 31 年 4 月からの運行であるため上記には含まない。

資料：武雄市資料

経常費用は年度ごとにばらつきは見られるものの平成 27(2015)年度以降は減少傾向、一方で経常収益は平成 27 (2015) 年度以降微増傾向となっており、経常収支率はみんなのバスの運行を開始した平成 25 (2013) 年度と同水準の 15%程度まで回復してきています。

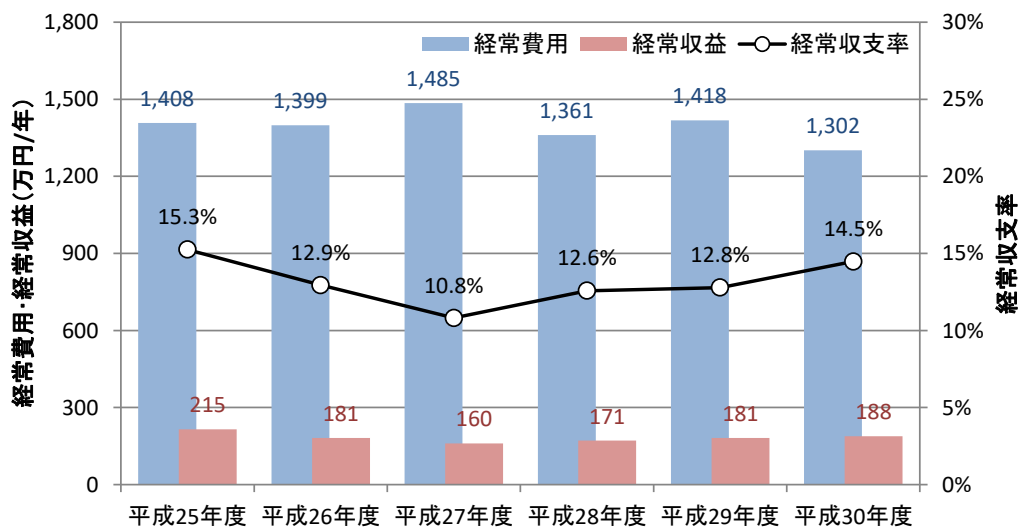


図 経常収支の推移

※ [大渡・焼米線] は平成 31 年 4 月からの運行であるため上記には含まない。

資料：武雄市資料

②財政負担の路線別内訳

なお、平成 30（2018）年度のみんなのバスに対する財政負担額：約 1,100 万円の地域別内訳では、北方地域が 4 割以上と最も高く、次いで山内地域の約 3 割となっています。

また、路線別では〔武内線〕が全体の 2 割以上を占めるほか、北方地域の〔杉岳・白仁田線〕〔橋下線〕〔志久線〕もそれぞれ 1 割以上となっています。ただしこのうち、〔橋下線〕および〔杉岳・白仁田線〕については、平成 31（2019）年 4 月から「予約型運行」に変更されており、財政負担額が大幅に縮減される見込みです。

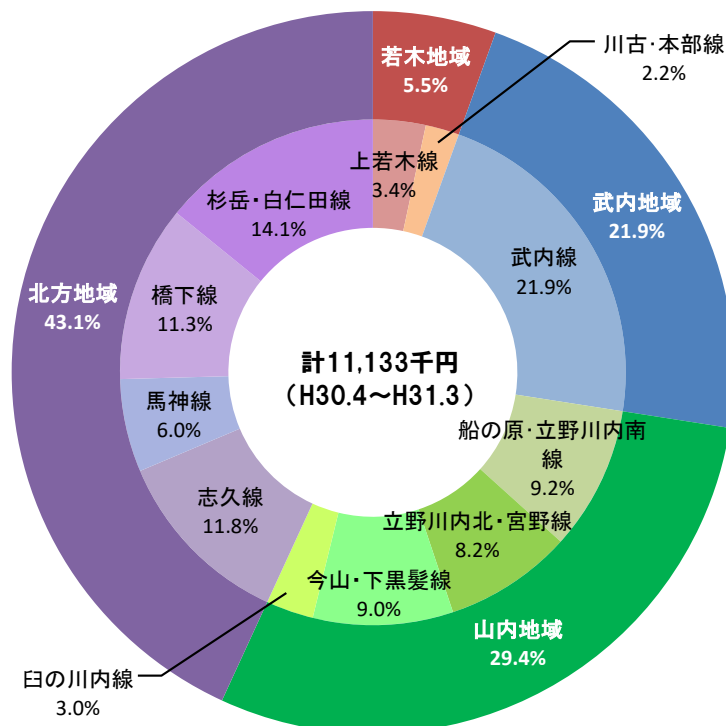


図 武雄市の財政負担内訳：平成 30 年度

※〔大渡・焼米線〕は平成 31 年 4 月からの運行であるため上記には含まない。

資料：武雄市資料

③路線別の利用状況等

路線別の利用者数は〔今山・下黒髪線〕が最も多く、その他の定時運行型路線についても相当程度の利用は見られるものの、〔白の川内線〕や〔馬神線〕はやや利用が少ない状況となっています。なお、予約型運行路線である〔杉岳・白仁田線〕は集計対象期間中の利用が皆無となっています。

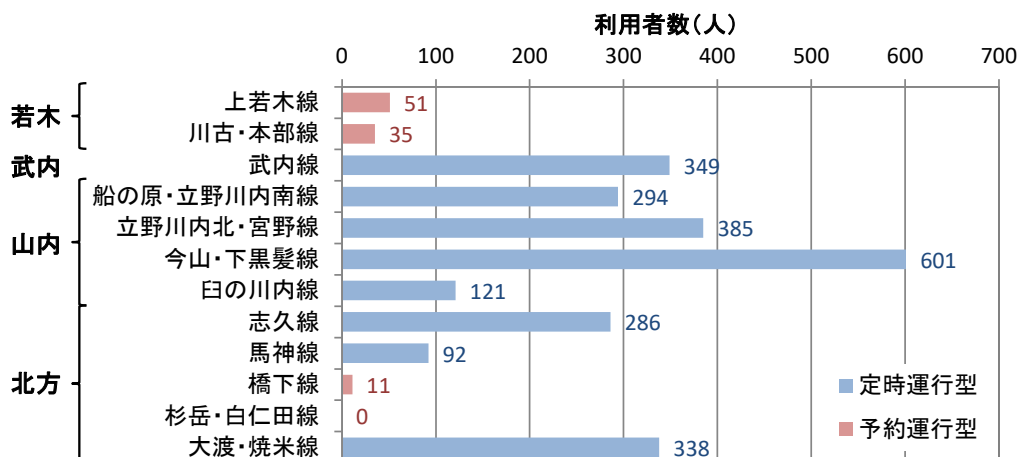


図 路線別の利用者数：平成 31 年 4 月～令和元年 6 月

資料：交通事業者資料

各路線について、実際に運行した便数当たりの利用者数を見ると、2.0人/便を下回る路線が多くなっており、利用者が顕著に少ない・全くいない便も見られます。

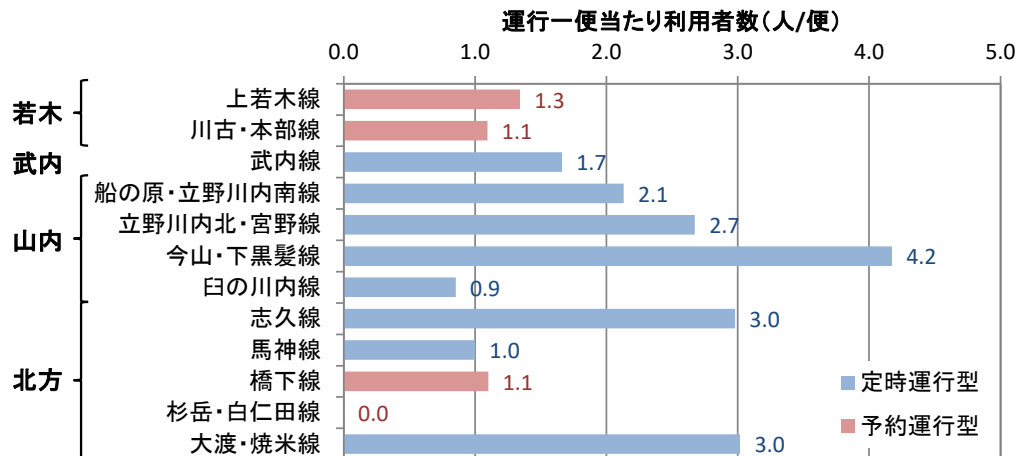


図 運行一便当たりの利用者数：平成31年4月～令和元年6月

資料：交通事業者資料

定時運行型路線について、“運行している便数に占める利用者が全くいない便数の割合（空き便率）”を見ると、[臼の川線]や[馬神線]では4割以上、[武内線]でも3割以上の便で利用者が全くいない状況となっています。

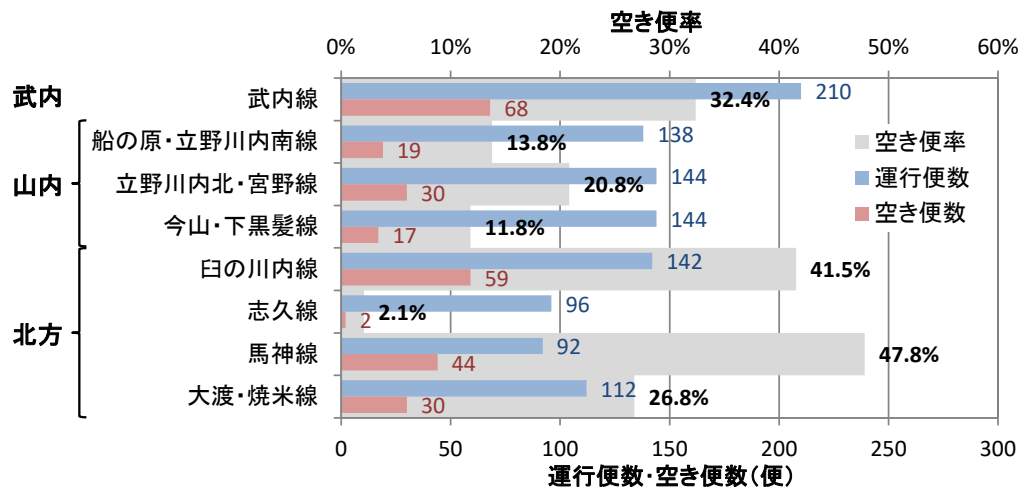


図 定時運行型路線の「空き便」の状況：平成31年4月～令和元年6月

資料：交通事業者資料

若木・北方地域の予約型運行路線では、時刻表で設定されている便数に対して、実際に予約があって運行されている便数は少ない状況で、“稼働した便数の割合（稼働率）”は比較的高い[上若木線]でも2割以下となっています。

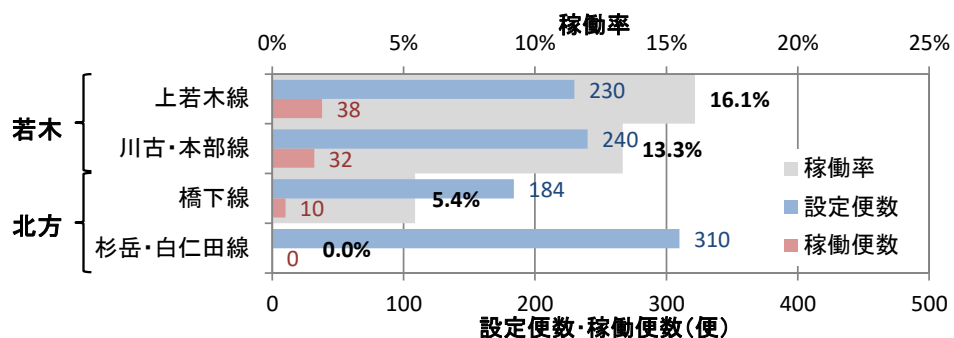


図 予約運行型路線の稼働状況：平成31年4月～令和元年6月

資料：交通事業者資料

④路線別の財政負担状況等

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、全体では前述の通り約15%となっていますが、路線別に見ると予約運行型である〔上若木線〕〔川古・本部線〕、平成31（2019）年4月から予約運行型に変更された〔橋下線〕〔杉岳・白仁田線〕に加え、〔武内線〕でも10%を下回っています。

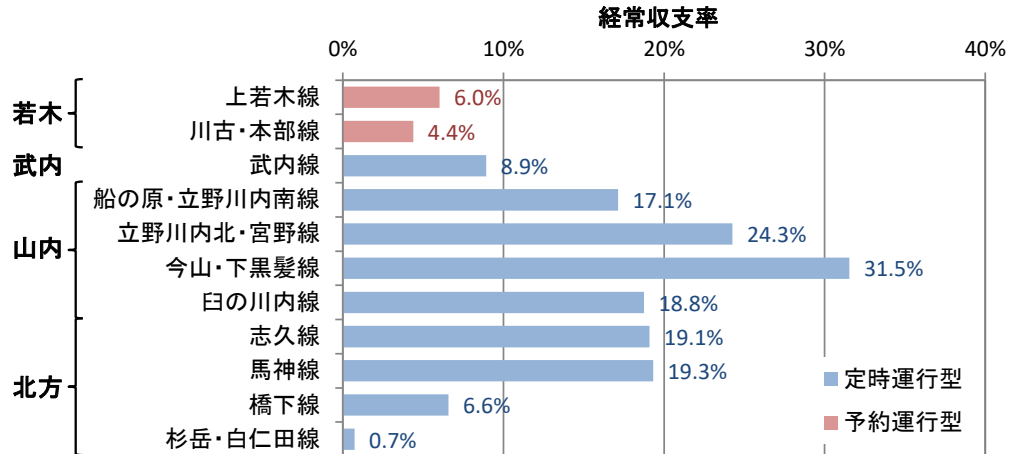


図 路線別の経常収支率（平成30年度）

※〔大渡・焼米線〕は平成31年4月からの運行であるため上記には含まない。

※〔橋下線〕〔杉岳・白仁田線〕は予約型運行への変更前の値となっている。

資料：武雄市資料

山内地域の4路線を除けば、利用者1人を輸送するための財政負担額が1,000円/人を超えており、特に〔川古・本部線〕や〔武内線〕では2,000円/人近い財政負担が発生しています。

なお、〔橋下線〕および〔杉岳・白仁田線〕については、平成31（2019）年4月からの「予約型運行」への変更にともない、財政負担額が大幅に縮減される見込みです。

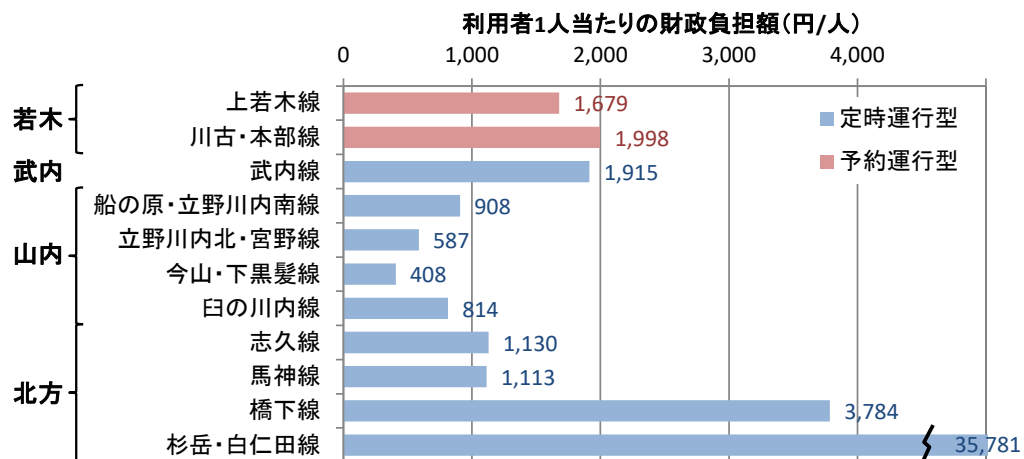


図 利用者一人当たり財政負担額：平成30年度

※〔大渡・焼米線〕は平成31年4月からの運行であるため上記には含まない。

※〔橋下線〕〔杉岳・白仁田線〕は予約型運行への変更前の値となっている。

資料：武雄市資料

⑤ 乗り継ぎ利用の状況

若木・武内の両地域では、みんなのバスと〔武内・武雄線（市内循環バス）〕を乗り継ぐ際に市内循環バスの利用が無料になる「乗り継ぎ券」を発行しています。

その利用状況を見ると、武内地域では該当するみんなのバス路線利用者のうち約27%が、若木地域では約55%が乗り継ぎ券を利用しており、みんなのバスと市内循環バスが一体的な移動手段として機能していることがうかがえます。

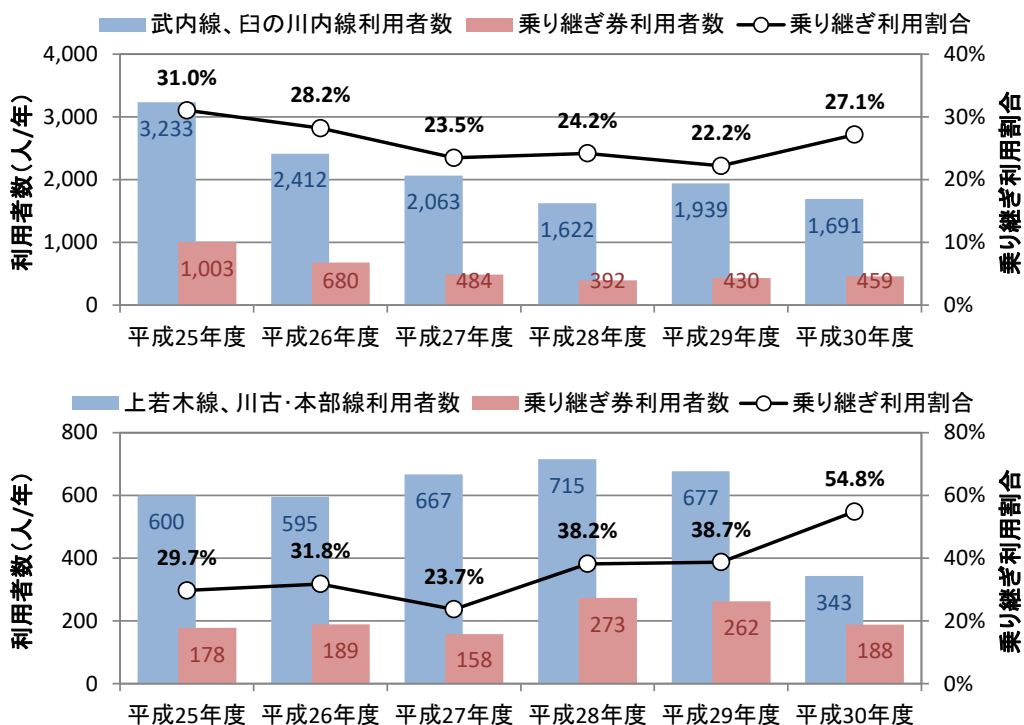


図 みんなのバス利用者と乗り継ぎ利用状況の推移

資料：武雄市資料、交通事業者資料

⑥ 地域別の利用特性等

そのほか、各地域を運行するみんなのバスを利用特性等は以下の通りです。

表 各地域の利用特性等

地域	利用特性等
若木	○若木公民館前で乗降する利用者が大部分を占めており、約半数は市内循環バスに乗り継いでいます。 ○拠点である若木公民館前と地域内の各所を結ぶ動きを“クローバー状”に繰り返す形で路線が形成されており、周辺から拠点への移動が主体となっています。
武内	○JA 武内支所で乗降する利用者が大部分を占めており、3割近くが市内循環バスに乗り継いでいます。 ○拠点である JA 武内支所と地域内の各所を結ぶ動きを“クローバー状”に繰り返す形で路線が形成されており、周辺から拠点への移動が主体となっています。
山内	○乗降が多く主要な目的地となっている拠点が JA 山内支所・大野病院・三間坂駅・スマイルに分散しており、地域内各所からそれぞれの拠点への利用が錯綜している状況となっています。 ○JA 山内支所付近⇄三間坂駅間は、路線バス〔伊万里・三間坂線〕も運行しており、運賃差もあるため競合が発生している可能性があります。
北方	○〔大渡・焼米線〕を除く各路線については、ユートク・ダイレックスで乗降する利用者が大部分を占めており、地域内の各所から拠点への移動が主体となっています。 ○〔大渡・焼米線〕の利用者は、大部分が北方小学校に通学する小学生ですが、往路（朝）は毎日10人前後の利用が見られるのに対して、復路（夕）の利用者は2人前後と顕著に少なくなっています。

3-4 その他

(1) 自主運行バス

西川登地域では令和元年10月26日より、「地域包括ケアシステム」活動の一環として自主運行バス：助け合い送迎バス「かんころ号」の運行が開始されるなど、分野間（福祉分野と公共交通分野）の連携や地域主体の動きが見え始めています。

表 助け合い送迎バス「かんころ号」の概要

①運行事業者	西川登地区社会福祉協議会	
②運行ルート・運行頻度等	町内	<ul style="list-style-type: none"> ○「かんころの家」を拠点 ○町内6地区を2つに分けて2ルートで運行（ルートを固定せずに予約に応じて運行する「区域運行」） ○各ルートとも週1回1往復/日、毎週火・木曜日隔週で交代
	町外	<ul style="list-style-type: none"> ○「かんころの家」を拠点 ○1ルート週2回（毎週火・木曜日）午後、1往復/日 ○乗降場所：かんころの家、JA川登支所、武雄市図書館、武雄市役所（いずれも敷地内で乗降）
③運転手	<ul style="list-style-type: none"> ○有償ボランティアによる運転 登録者15名 ※免許証及び3年間重大事故や交通違反を起こしていない証明書確認済 ※国土交通大臣が認定する交通安全研修受講済 	
④料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ○各地区⇄かんころの家：100円/人・回（送迎） ○かんころの家⇄町外施設：100円/人・回 	
⑤対象者等	<ul style="list-style-type: none"> ○地区内の移動手段を持たない外出困難な高齢者（会員制で運用） <ul style="list-style-type: none"> ・登録予定30名（今後登録を検討30名・全体107名） ○事前予約制（原則前日までにかんころの家に連絡） ○予約人数が多い場合の対応 <ul style="list-style-type: none"> ・町内…調整し何度か送迎 ・町外…最大乗車人数までお互い調整 	

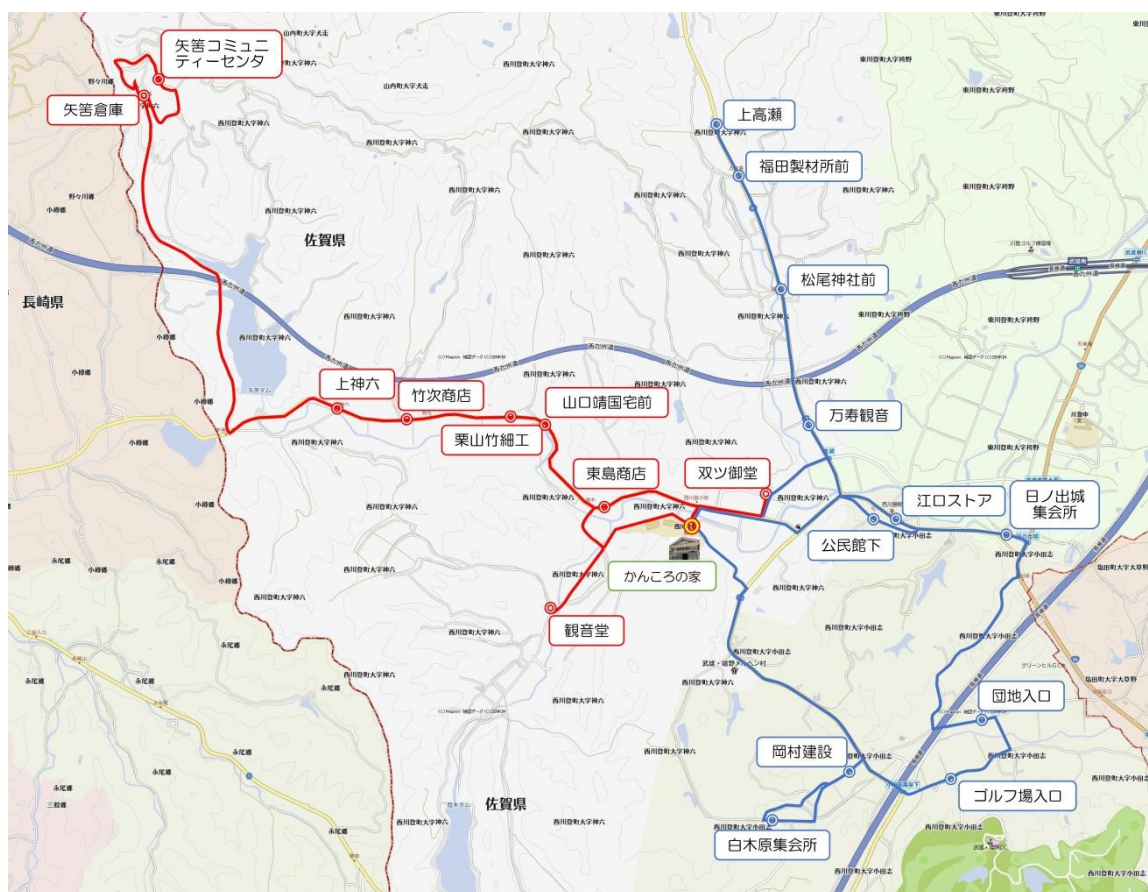


図 助け合い送迎バス「かんころ号」の運行ルート（西川登町内）

(2) タクシー

武雄市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53台（ジャンボ車両含む）、ドライバーは54人となっています。（計画策定時点）

両社とも、通常のタクシー営業のほか、みんなのバス等や観光タクシーの運行、送迎バスの委託運行を行うなど、本市の公共交通の一端を担っています。

表 タクシー事業者一覧

事業者名	営業所位置	保有台数	ドライバー	運行している公共交通等	
温泉タクシー株式会社	本社営業所	普通車両24台	28人	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス(武雄・桃川線) ・みんなのバス(若木・北方) ・観光タクシー ・佐賀空港リムジンタクシー 	
	嬉野営業所				嬉野市嬉野町下宿乙892-3
	北方営業所				武雄市北方町大崎1207-8
株式会社武雄タクシー	本社営業所	小型26台 ジャンボ3台	26人	<ul style="list-style-type: none"> ・みんなのバス(武内・山内) ・さざんか荘送迎バス ・佐賀空港リムジンタクシー 	

資料：交通事業者ヒアリング調査

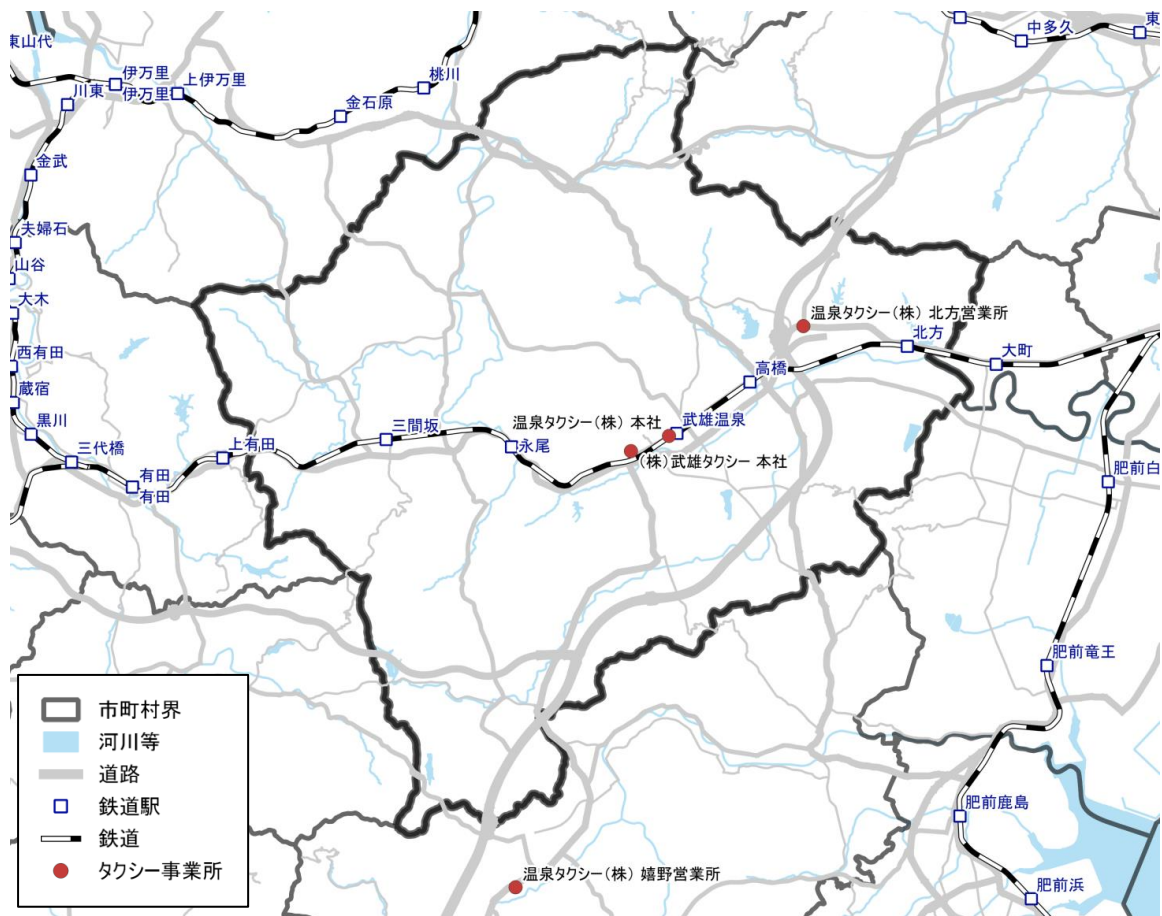


図 タクシー事業者営業所位置図

(3) 公共交通空白地域

市内の各所に公共交通サービスが提供されていない「公共交通空白地域」が見られ、市域全体の総人口の1/4近くが公共交通空白地域に居住している状況となっています。

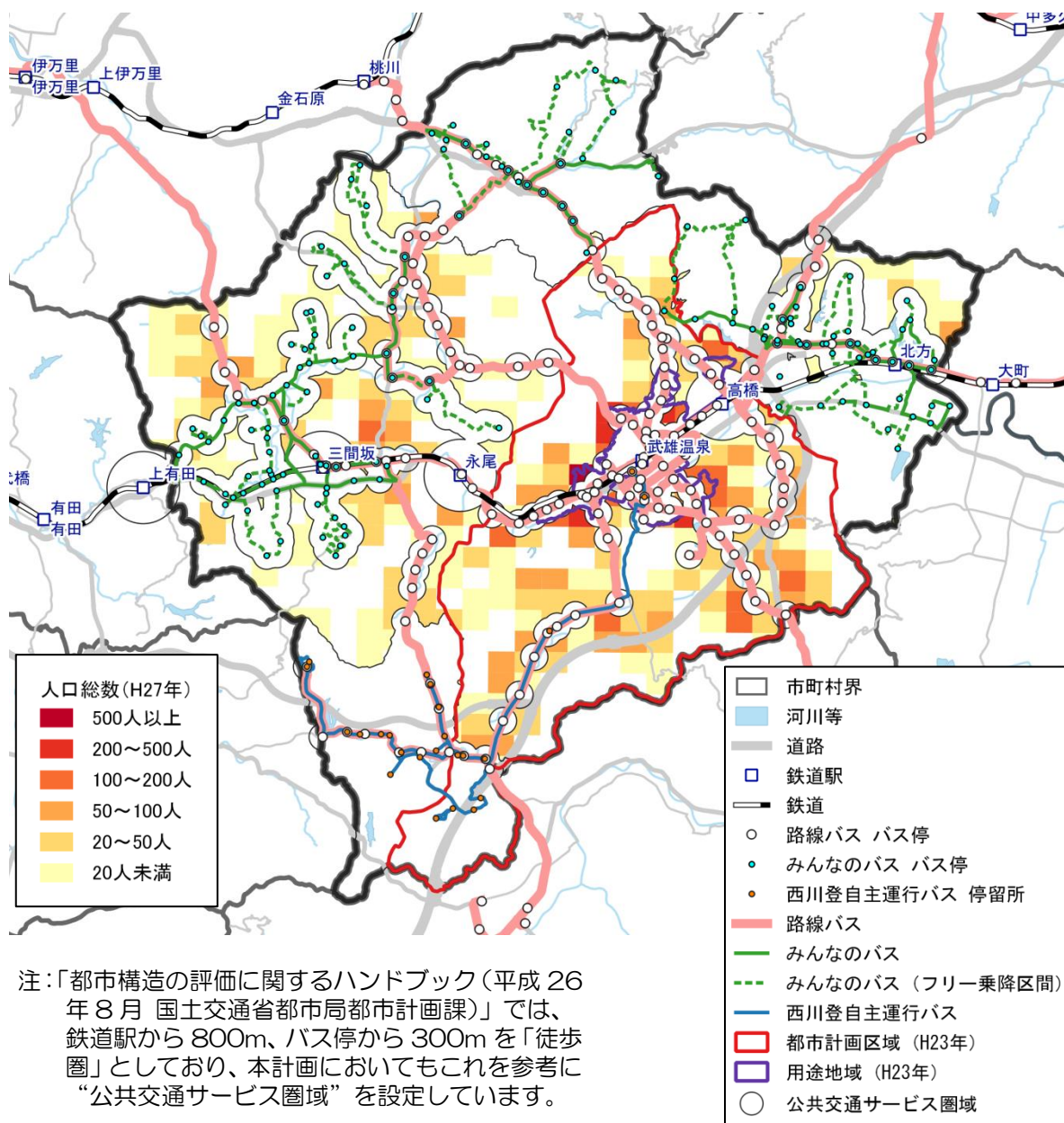
なお、ここでは鉄道駅から半径800m、バス停（路線バス・みんなのバス）から半径300m（フリー乗降区間については路線から幅300m）を公共交通の“サービス圏域^注”としています。

また、「区域運行」となっているみんなのバス〔上若木線〕〔川古・本部線〕〔杉岳・白仁田線〕〔橋下線〕および西川登自主運行バスについては、対象エリア全体をサービス圏域としています。

表 公共交通空白地域の面積および人口

	単位	市域全体	公共交通空白地域	割合
面積	km ²	195.4	88.2	45.1%
総人口	人	49,062	11,257	22.9%
高齢者人口(65歳以上)	人	14,069	3,405	24.2%

資料：平成27年国勢調査、GISを用いた算出値



注：「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月国土交通省都市局都市計画課)」では、鉄道駅から800m、バス停から300mを「徒歩圏」としており、本計画においてもこれを参考に「公共交通サービス圏域」を設定しています。

図 公共交通空白地域の人口分布

資料：平成27年国勢調査(500mメッシュデータ)

4. 各種調査結果等（概要）

4-1 市民（高齢者）アンケート調査

〔調査の概要〕

○65歳以上の市民2,000人（無作為抽出）を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施（回収率：約61%）

○調査項目（概要）

- ・日常生活の移動実態（日々の買い物、特別な買い物、通院）
- ・公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

（1）公共交通の利用状況

①公共交通の利用状況

回答者の8割以上は最近1カ月で一度も公共交通を利用していません。公共交通“非利用者”の日常の移動手段を見ると、65～69歳では9割が、80歳以上でも半数以上は自家用車（自分で運転）となっており、自家用車（自分以外が運転）も含めると、高齢者でも自家用車での移動が主体となっています。

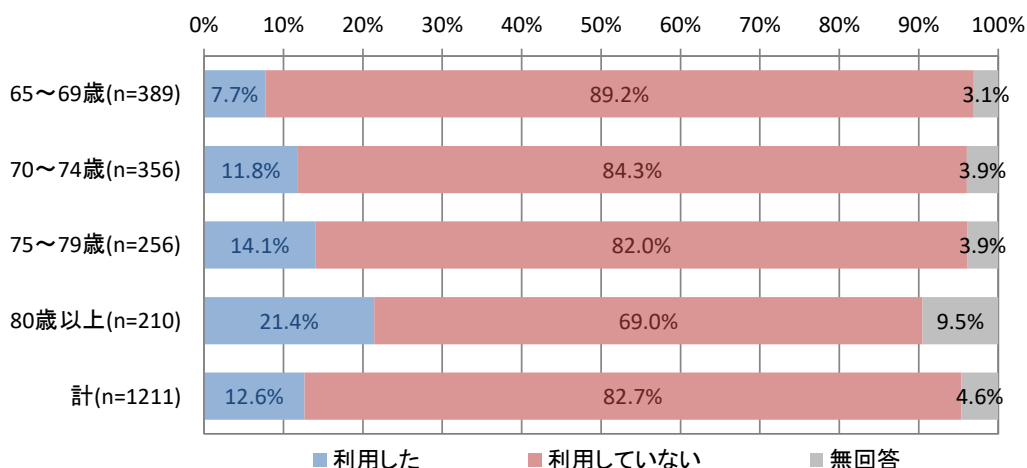


図 最近1カ月の公共交通利用状況

※年齢無回答票は集計対象外

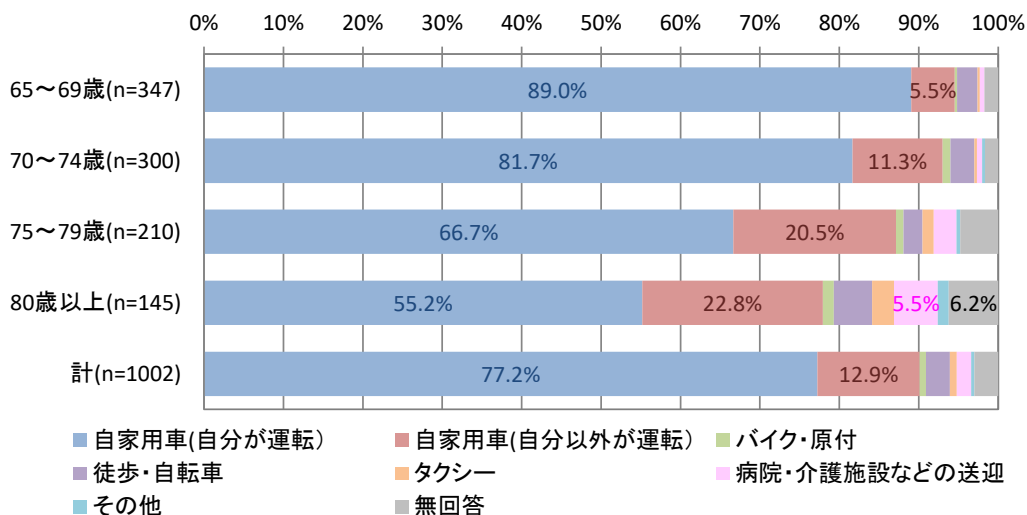


図 公共交通“非利用者”の日常の移動手段

※年齢無回答票は集計対象外、数値は5.0%以上のみ表示

②公共交通利用者の不満

公共交通を利用されている方の公共交通に対する不満点としては、帰宅時や乗換時の待ち時間が長いことや、自宅や目的地から駅・バス停までの距離が遠いこと、待合環境の問題などが上位となっています。

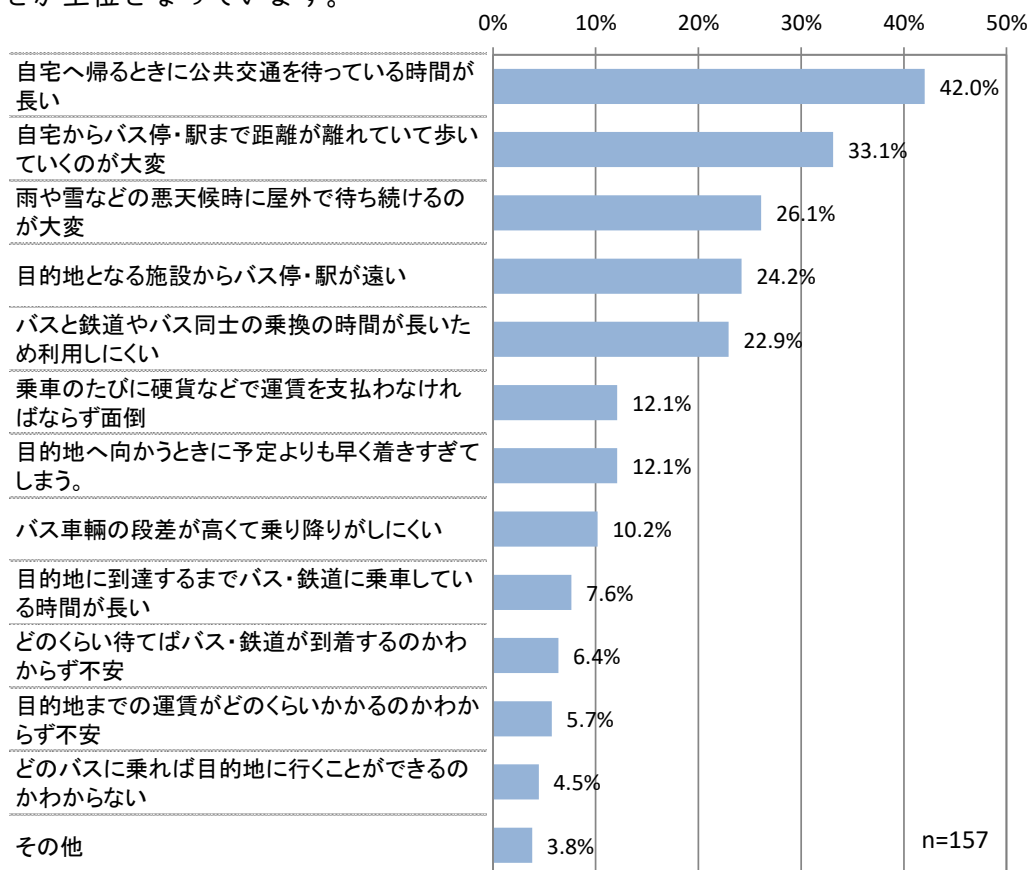


図 公共交通利用者の不満

③公共交通“非利用者”の不安等

現在の移動手段（公共交通以外）を利用することに対しては、約半数は「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。

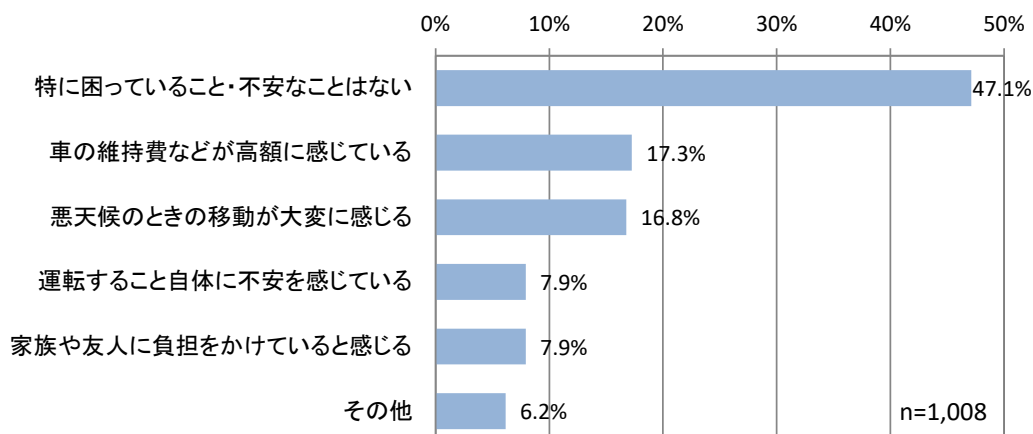


図 現在の移動手段を利用することに対する不安

日常の外出のなかで公共交通が利用できそうな状況としては、悪天候時や飲酒時など、「自分が運転することが困難・面倒なときに利用できるかもしれない」といった回答が最も多くなっています。

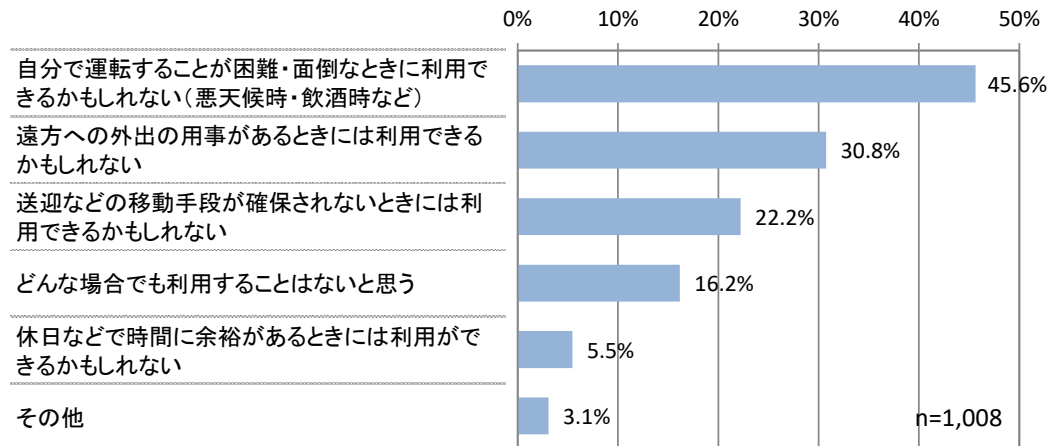


図 公共交通を利用できる状況

公共交通を利用されていない方にとっては、待ち時間や運賃などが分からないことが利用を考える際の不安要素となっています。

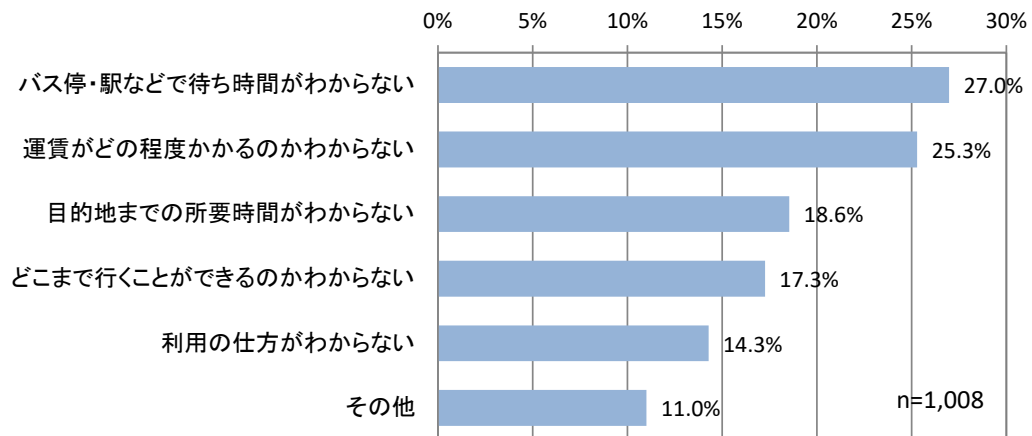


図 公共交通の利用を考える際の不安

4-2 民生委員・児童委員アンケート調査

〔調査の概要〕

- 武雄市内で活動する民生委員・児童委員：計 142 人に調査票を配布し、140 人から回収
- 調査項目（概要）
 - ・地区の実情（買い物、通院、移動支援）
 - ・移動に関する「困りごと」 など

（Ⅰ）地区の実情など

① 「買い物」の実情

各地域とも、商業施設などへ自分で行く「以外」の方法で買い物をしている実態が見られます。

買い物方法の内容では、「親族や近所の方から代わりに買い物に行ってもらっている」ケースが多くなっていますが、橘地域以外では「移動販売・訪問販売を利用している」という回答もあり、地域によっては移動しなくても日常の買い物ができる状況が見られます。

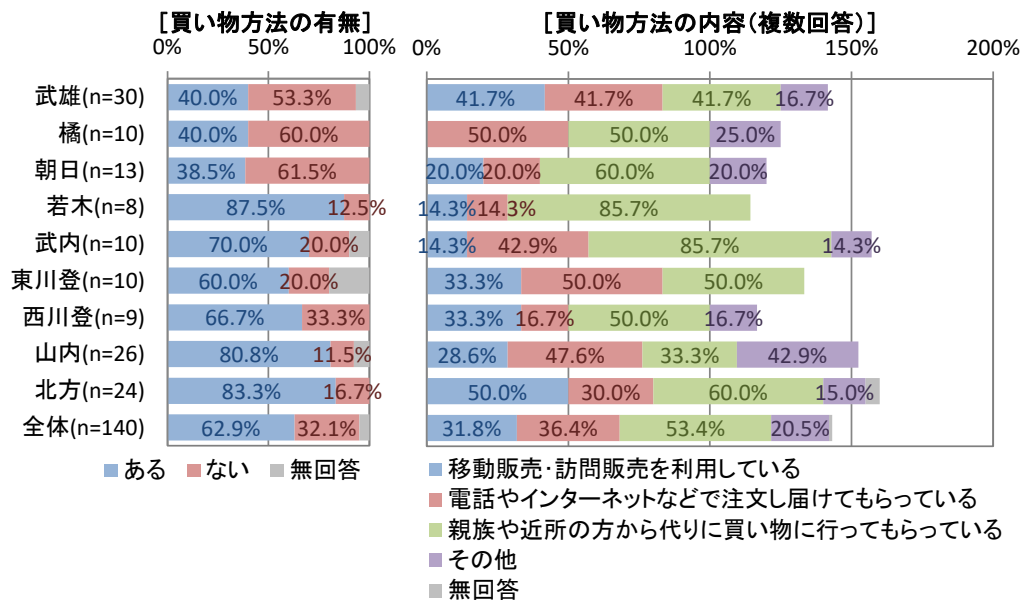


図 自分で行く「以外」の買い物方法の有無と内容

② 「通院」の実情

各地域とも、医療施設などへ自分で移動する「以外」の方法で診療を受けている実態が見られます。

受診方法の内容では、「自宅まで送迎してくれるサービスを利用している」ケースが多くなっていますが、橘・朝日地域以外では「往診や訪問診療などを利用している」という回答もあり、地域によっては移動しなくても日常の診療が受けられる状況が見られます。

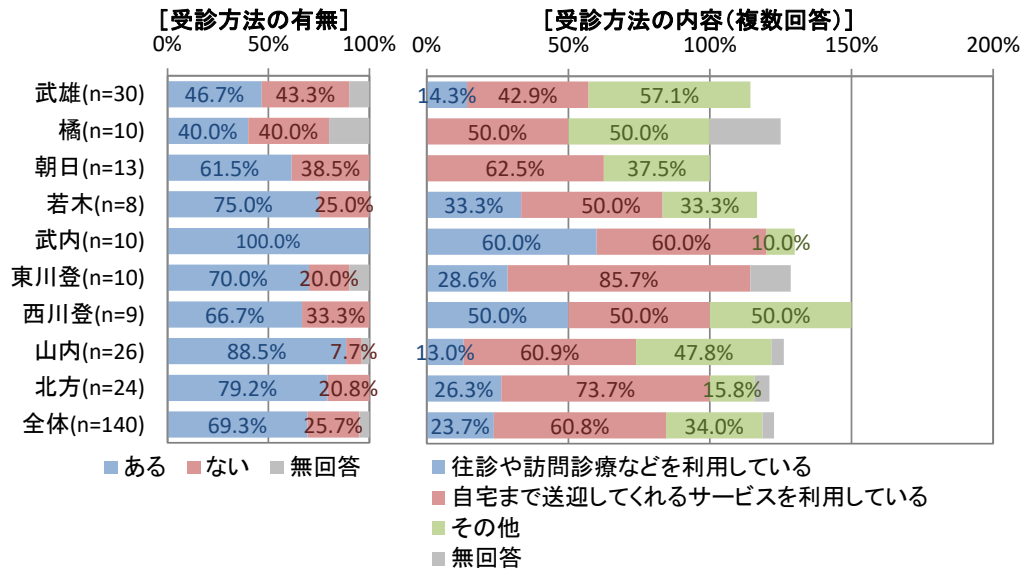


図 自分で移動する「以外」の受診方法の有無と内容

③ 「移動支援」の実態

各地域とも、自由に移動することが困難な方に対して、近所の方やボランティアなどが「自家用車」で移動支援を実施している実態が見られます。

具体的には、親族や友人・近所の方が送迎されているケースが多くなっていますが、民生委員や「愛の声かけ支援員」が対応している例も見られます。

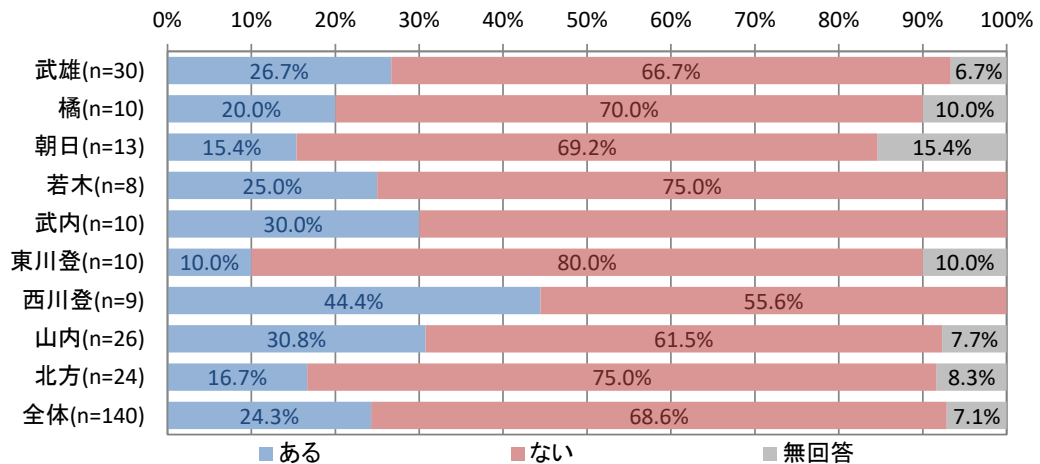


図 「自家用車」での移動支援の有無

(2) 移動に関する「困りごと」

各地域とも、公共交通などの移動サービスを利用できずに困っている状況が見られ、その要因としては、「駅やバス停まで歩くことができない」「運行する曜日・時間が目的に合わない」などが多くなっています。

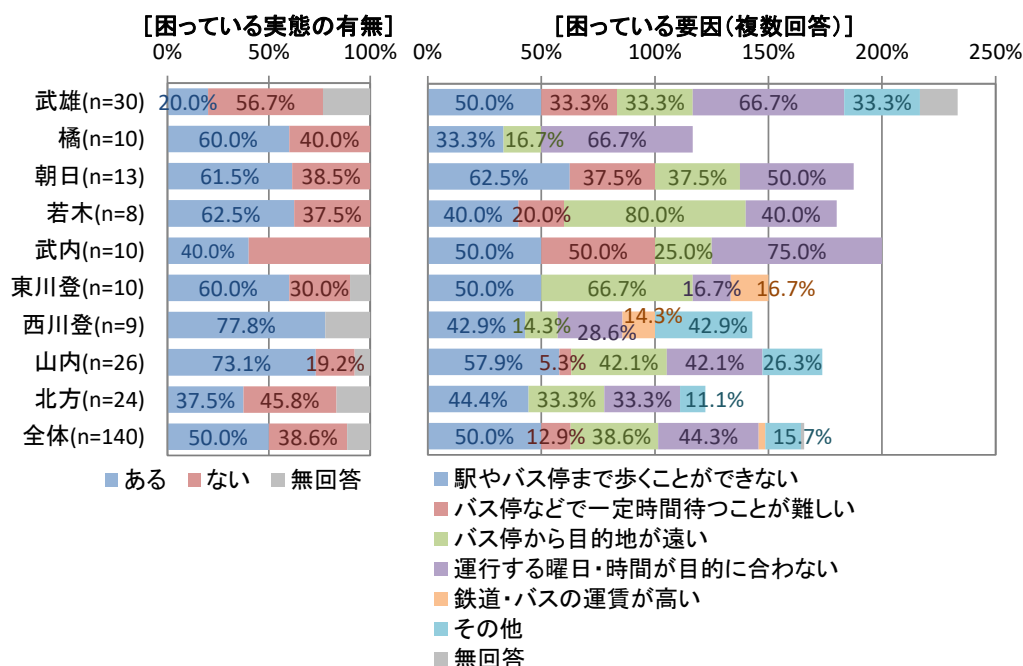


図 移動サービスが利用できずに困っている実態の有無と要因

現在、移動サービスが利用できない方が“利用できそうな支援・サービス”としては、「自宅付近までバスなどが来てくれる移動サービス」や「目的地の近くまでバスなどが運行するサービス」などといった回答が多くなっています。

なお、その他「移動」に関する困りごととしては、西川登地域から嬉野医療センターまでの移動手段の確保や、運転免許返納対策、バス車両の改善（バリアフリー化）などに対する要望が見られます。

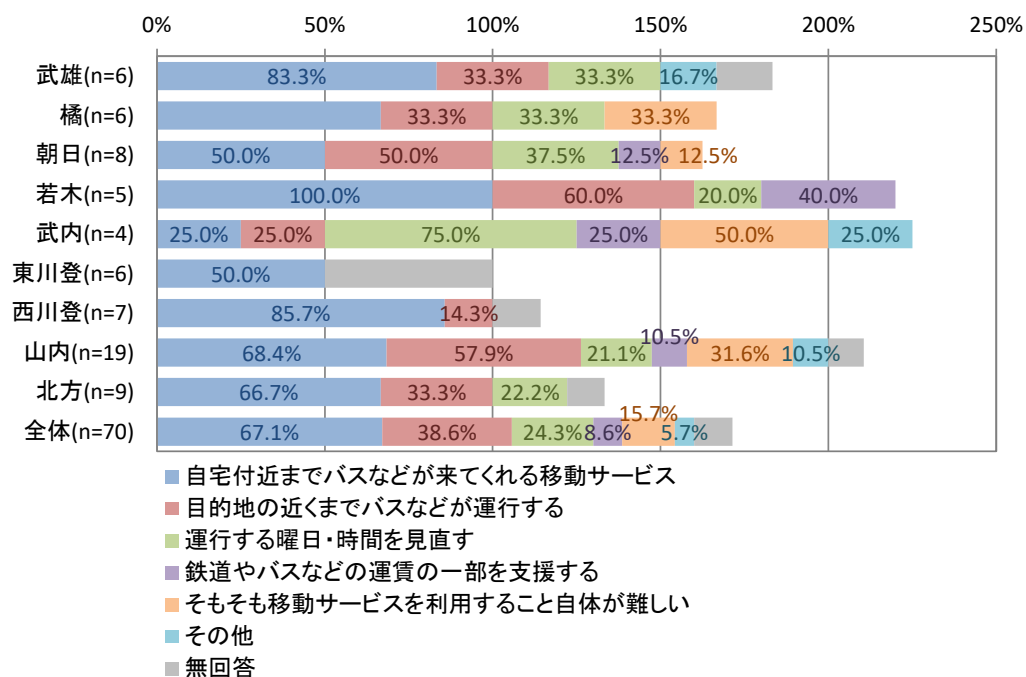


図 利用できそうな支援やサービス（複数回答）

4-3 乗り継ぎポイント状況調査

〔調査の概要〕

○路線バスとみんなのバスの「乗り継ぎポイント」に設定されているバス停や、乗車数が多い（平日 10.0 人/日以上）バス停などを対象に、現地調査により待合環境などを確認

○路線バスとみんなのバスとの「乗り継ぎポイント」の大部分は、上屋・ベンチが設置されているか、鉄道駅・商業施設などの屋根・ベンチがあるスペースを活用しており、待合環境は比較的整っている状況です。

○ただし、市内循環バスの〔武内・武雄線〕とみんなのバスの〔白の川線〕の乗り継ぎポイントである「海正原」についてはベンチがあるものの上屋は未設置となっています。なお、「森の木公民館前」についても待合環境は整っていませんが、みんなのバスの乗降はほぼ皆無となっています。

○武雄温泉駅は南北それぞれにバス停がありますが、鉄道改札付近での情報提供が不十分で、初めての利用者にとっては分かりにくい状況となっています。

■若木公民館前

・上屋・ベンチが設置



■海正原

・上屋なし、ベンチが設置



■森の木公民館前

・上屋・ベンチなし



■三間坂駅

・駅舎の屋根下を利用



■北方支所前

・上屋・ベンチが設置



■梅の原・JA 武内支所

・商業施設の屋根下を利用



■大野・JA さが山内支所

・商業施設の屋根下を利用



図 乗り継ぎポイントの状況

5. 上位・関連計画の概要等

5-1 上位・関連計画の概要

(1) もっと輝く ☆スター戦略☆ ～武雄市まち・ひと・しごと創生総合戦略～

〔計画の概要〕

- 策定主体：武雄市
- 計画期間：平成27年度～平成31（令和元）年度
- 計画概要：まち・ひと・しごと創生法（平成26年法律第136号）第10条に基づき、「武雄市人口ビジョン」を踏まえて、本市の「まち・ひと・しごと創生」に向けた基本的な計画として策定するもの。

「まち・ひと・しごと創生と好循環の確立」を目指す“スター戦略”を実施し、5つの基本目標に基づいた施策等を展開することで、平成31年度において人口49,000人、市民所得の10%アップを目指すこととしています。

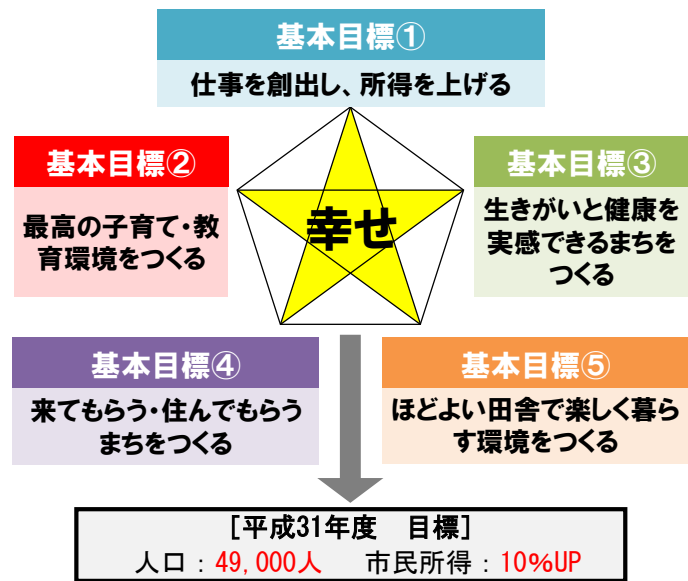


図 「スター戦略」の概要

表 施策の基本的方向、具体的な施策等

基本目標	施策の基本的方向	具体的な施策等
①仕事を創出し、所得をあげる	<ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致の加速 ・魅力あるビジネス環境の創造 ・雇用の質の向上 ・農産品、特産品のブランディング 	<ul style="list-style-type: none"> ①企業誘致 ②地域経済活性化 ③就労支援 ④魅力ある農林業の振興
②最高の子育て・教育環境をつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・「武雄で子どもを産み育てたい」と思えるまちに ・ファミリー層や女性の視点を活かしたまちづくり ・ワークライフバランスの実現 	<ul style="list-style-type: none"> ①武雄市図書館を中心とした都市の魅力アップ ②子育て・家庭支援 ③教育環境整備
③生きがいと健康を実感できるまちをつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・生涯健康・生涯学習・生涯幸せ ・次世代を担う人材育成 	<ul style="list-style-type: none"> ①生きがいづくり推進 ②健康増進 ③介護・高齢者福祉 ④障がい福祉 ⑤生活環境改善
④来てもらう・住んでもらうまちをつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・あるものを活かした誘客展開 ・住みたいまち・戻ってきたい故郷を実現 	<ul style="list-style-type: none"> ①国内・海外誘客 ②UIJターン・教育移住推進 ③スポーツ大会誘致
⑤ほどよい田舎で楽しく暮らす環境をつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・自分たちのまちは自分たちで ・地域にあるものを地域で活かす ・伝統芸能の保存・継承 ・安全・安心ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> ①定住環境整備 ②地域づくり支援 ③地域の交通確保 ④武雄版里山ビジネスモデルの確立

(2) 新市建設計画

【計画の概要】

- 策定主体：(当初：平成 17 年 2 月) 武雄市・山内町・北方町合併協議会
(変更：平成 25 年 9 月) 武雄市
- 計画期間：合併後 15 年間(合併：平成 18 年 3 月 1 日)
- 計画概要：市町村の合併の特例に関する法律(合併特例法) 第 5 条に基づき、合併後の新市を建設していくうえでの骨格となる計画。

新市の一体性の速やかな確立、市民の福祉の向上。均衡で調和のとれた発展を目指して、まちづくりの方向や施策の基本方針を整理するとともに、基本方針に基づいた主要施策を示しています。

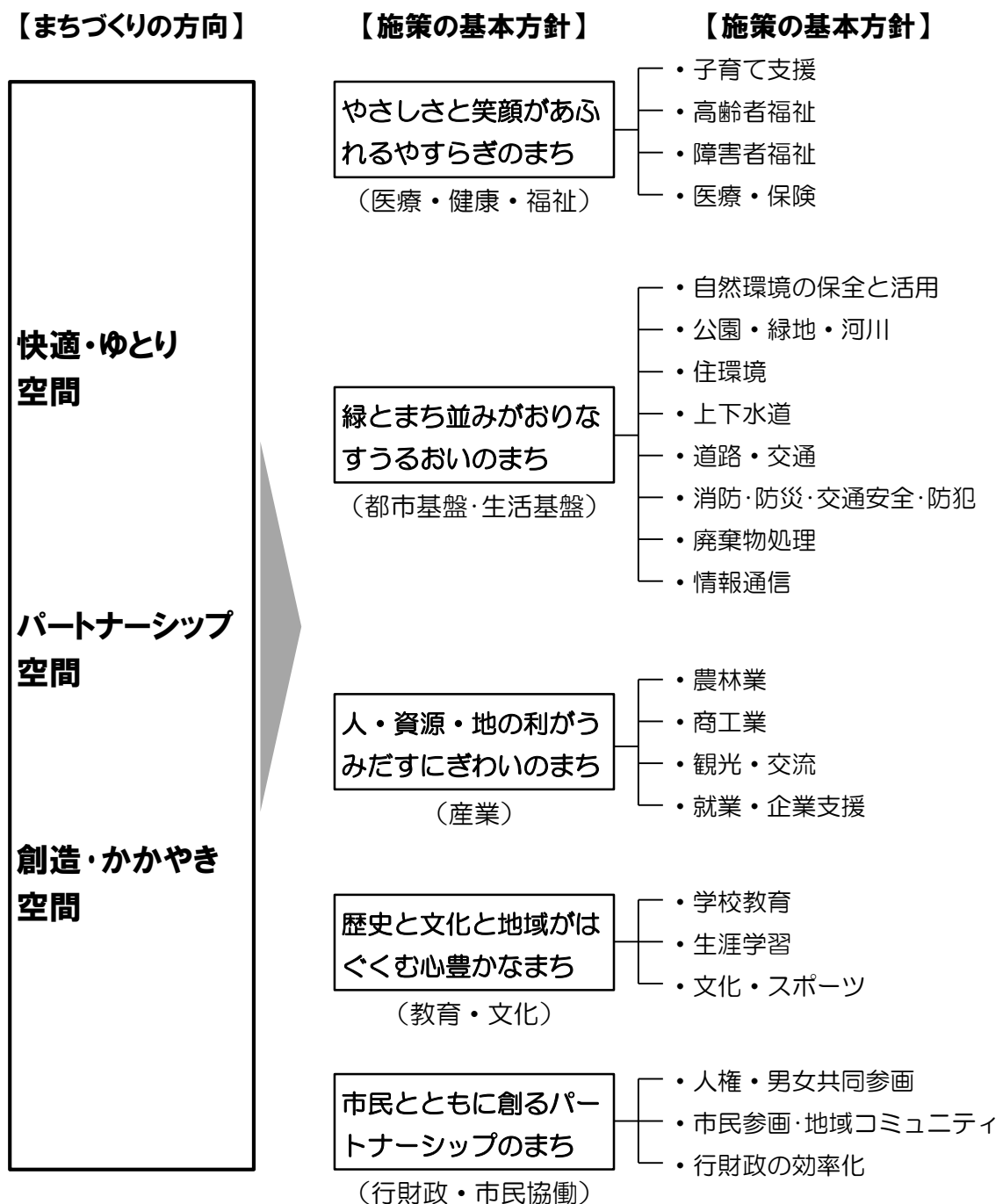


図 施策の体系

(3) 武雄都市計画区域マスタープラン（佐賀県）

〔計画の概要〕

- 策定主体：佐賀県
- 計画期間：－
- 計画概要：都市計画法第6条の2に基づき、都市計画区域ごとにその都市の長期的なビジョンを示すとともに、土地利用・都市施設・市街地開発事業など、都市計画に関する広域的・根幹的な方針を示すもの。

武雄都市計画区域の広域的な役割と位置づけを整理した上で、都市づくりの基本理念と整備の基本方向、集約拠点地区ごとの市街地像などを示しています。



図 将来地域構造

①都市づくりの基本理念と整備の基本方向

A 鹿島市や嬉野市をはじめ周辺都市と多様な交流を促進するまち

- ① J R 武雄温泉駅周辺整備による交流拠点づくり
- ② 鹿島市や嬉野市との3都連携や周辺都市・県外との連携・交流を促進する広域交通網の整備

B 温泉、自然、歴史、文化など多様な資源を守り産業・観光に活かすまち

- ① 自然、歴史、文化の豊かな資源の保全と産業等への活用
- ② 温泉地としての特色を活かしたりフレッシュ保養型観光地としての魅力の向上

C 自然的環境と調和し福祉や健康に配慮した良好な居住環境を提供するまち

- ① 自然的環境と調和した良好な居住環境の形成
- ② ユニバーサルデザインの理念に基づく安全で安心して暮らせるまちづくり

②集約拠点地区ごとの市街地像

○武雄市中心部（地域拠点地区）

- ・ 日常生活や保養・滞在・体験型観光を支える多様な都市機能の集積
- ・ 住民の日常的なニーズに対応できる拠点地区の形成
- ・ 地域資源の集積地として、武雄らしい豊かな暮らしが育まれる地区の形成

○山内・北方地域（集落・近隣生活拠点地区）

- ・ 日常生活の暮らしを支えるサービスの集積
- ・ 自然の豊かさをはじめとする地域資源の継承
- ・ 広域拠点地区や地域拠点地区との円滑な連携・交流の形成

5-2 新幹線開業により想定される影響

(1) 新幹線開業の概要

- 九州新幹線西九州ルートは、武雄温泉駅での在来線特急とフル規格車両の「対面乗換方式」により、武雄温泉駅～長崎駅間が 2022 年度に開業する予定となっています。
 - 武雄温泉駅～長崎駅の新幹線は上下合わせて 64 本/日の運行が予定されており、また、博多駅～武雄温泉駅の特急は現状（令和元年度時点）の上下合わせて 32 本/日から 96 本/日に大幅に増便される見込みとなっています。
 - 一方で、現状では上下合わせて 49 本/日の特急が運行している博多駅～肥前鹿島間については、開業から 3 年間は上下合わせて 14 本/日程度、その後は 10 本/日程度の運行となる見込みです。
- ※運行本数は 2020 年 1 月の平日時刻表より整理



図 九州新幹線西九州ルートの概要

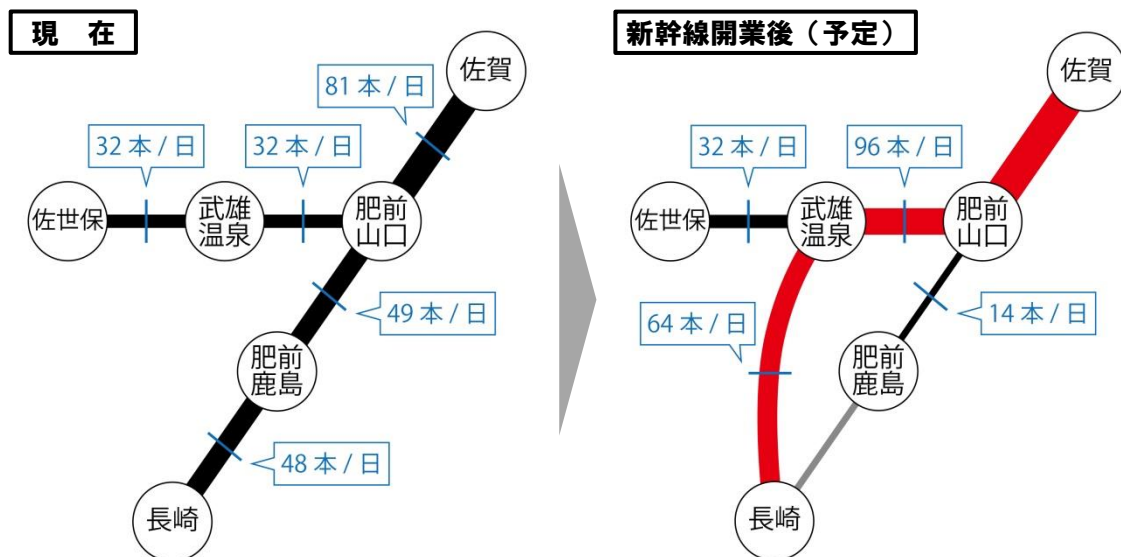


図 現在の運行状況および新幹線整備後の運行予定

資料：JR九州時刻表（2020年1月）、武雄市資料

(2) 想定される影響

① プラスの影響

新幹線の開業にともない、以下のような「プラス」の影響が生じることが期待されます。

■長崎本線からの移動経路の転換や伊万里などへのアクセス性向上による観光入込客数の増加

新幹線の開業・長崎本線の運行頻度減少にともない、博多・佐賀方面と長崎方面の移動経路が武雄温泉駅を経由する形に転換するとともに、これまでは公共交通ではアクセスしにくかった伊万里・有田などへの利便性が高まることで、本市やその周辺への観光入込客数が増加することが期待されます。

■鉄道の利便性向上にともなう人口流入・企業立地需要の増大

新幹線の開業や博多方面の特急の大幅増便により、長崎市や佐賀市はもとより、福岡市などの大都市へのアクセス性が向上し、通勤・通学などの利便性も高まることで、居住地や企業の立地場所としての魅力が高まり、人口の流入や新たな企業の立地などが期待されます。

② マイナスの影響

一方で、以下のような「マイナス」の影響が生じること懸念されます。

■単なる「通過点」となり、新幹線開業の効果を十分に受け止めることができない懸念

「対面乗換方式」では同一ホーム上での乗り継ぎが可能で、駅改札を通過する必要がないため、新幹線の利用者が駅外に出ることがない単なる「通過点」になることで、鉄道利用者の増加が本市の観光入込客数や地域経済に十分に波及しない状況に陥ることが懸念されます。

■「ストロー効果^{※6}」により消費や就業者の流出を引き起こす懸念

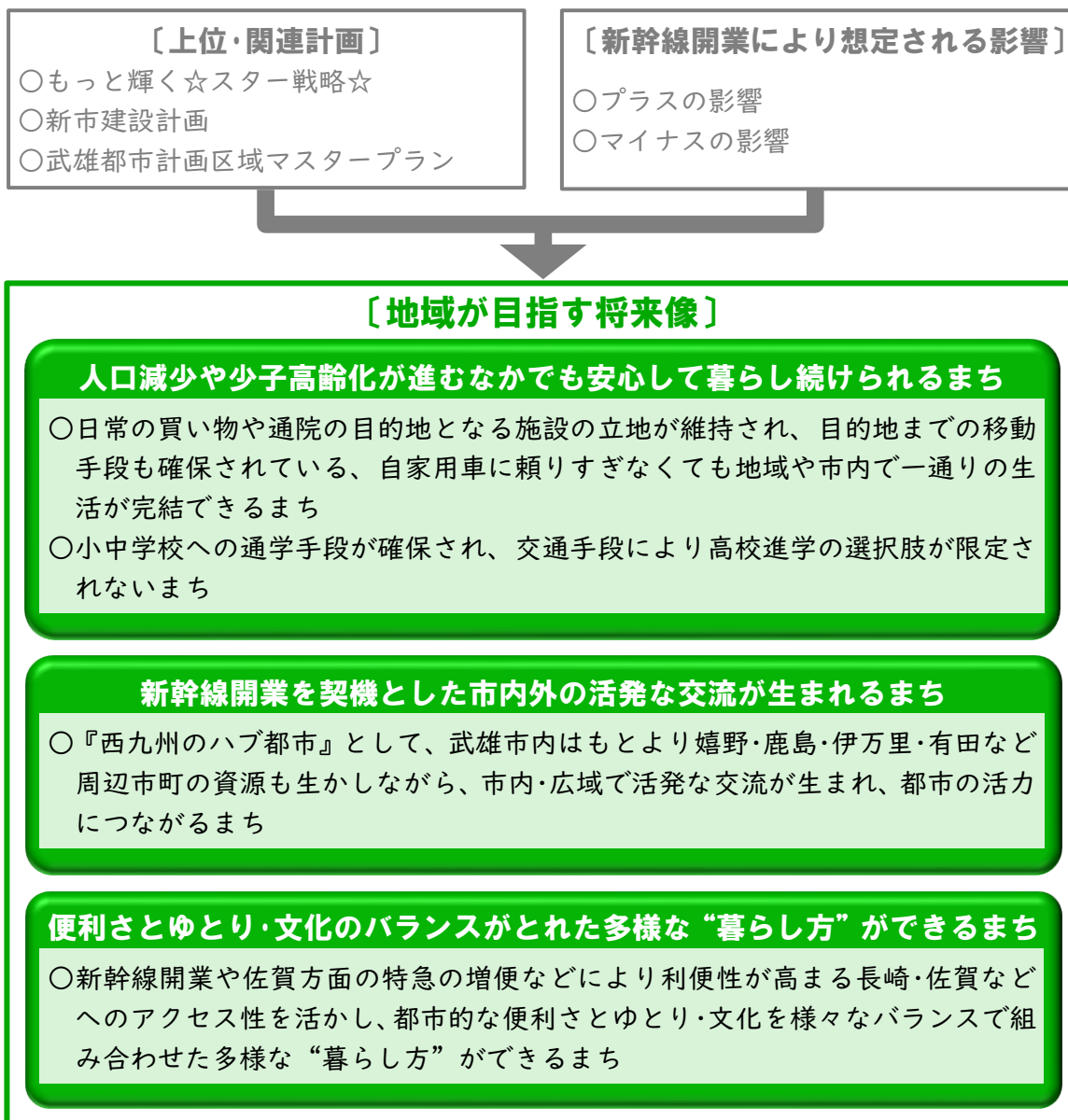
新幹線開業や特急の大幅増便により長崎市や佐賀市、さらには福岡市などの大都市へのアクセス性が向上することで、これまでは市内で完結していた買い物での外出先が市外に変わったり、通勤可能な範囲が広がることで働く場を市外に求めたりといった動きが生じ、市内の商業販売額の減少や労働力不足などにつながっていくことが懸念されます。

※6【ストロー効果】新幹線・高速道路などの交通網の整備によって、それまで地域の拠点となっていた小都市が経路上の大都市の経済圏に取り込まれ、ヒト・モノ・カネがより求心力のある大都市に吸い取られる現象

6. 計画の基本方針・目標

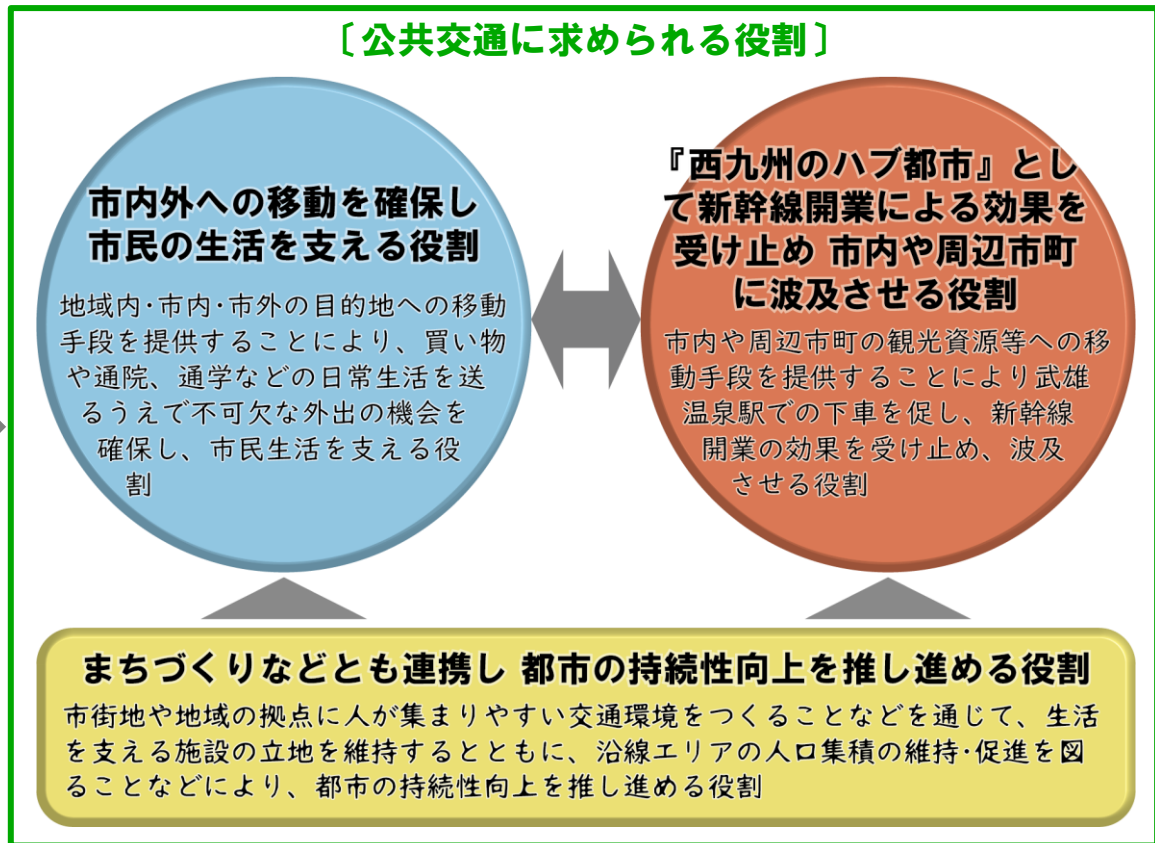
6-1 地域が目指す将来像

上位・関連計画や、新幹線開業により想定される影響などを踏まえ、本計画において地域が目指す将来像を以下の通り設定しました。



6-2 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像を実現していくために、公共交通には以下のような役割が求められます。



6-3 解決すべき課題

本市の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下のとおり整理しました。

〔公共交通に求められる役割〕

- 市内外の移動を確保し、市民生活を支える役割
- 『西九州のハブ都市』として新幹線開業の効果を受け止め、市内や周辺市町に波及させる役割
- まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推し進める役割

〔解決すべき課題〕

高齢化の進行等に対応した移動手段の確保が必要

- 高齢者の生活に不可欠な買い物・通院などの移動サービスをこれまで以上にきめ細かく提供していく必要があり、ニーズに対応した移動手段を確保していくことが必要（ただし、すべてのニーズに「乗合」の公共交通で対応することは非現実的であることに留意）

小・中学校や高校への通学手段を維持していくことが必要

- 少子化の進行に対応しながら、引き続き小・中学校や高校への通学手段を維持していくことが必要

市街地内の回遊手段として活用しやすい公共交通が必要

- 多くの施設等が立地する市街地内において、鉄道駅や施設間の回遊手段として活用しやすい公共交通を考えることが必要

広域移動を支える路線（鉄道・バス）の確保・維持が必要

- 新幹線開業の効果を受け止める上でも、市民の生活を支える上でも、広域的な移動を支える公共交通を確保・維持していくことが必要

公共交通ネットワーク全体の持続性を高めていくことが必要

- 公共交通は一体の“ネットワーク”として機能するものであるため、路線間の役割分担・連携や利用促進や効率化を進めるとともに、関連分野とも連携して全体の持続性を高めていくことが必要

周辺市町と連携しながら取り組みを進めていくことが必要

- 鉄道はもとより、路線バスの多くも周辺市町との間を運行、相互に人が行き来することで成り立っていることから、武雄市単独での取り組みには限界があり、また、新幹線開業の効果波及を考えても、周辺市町と強く連携しながら取り組みを進めていくことが必要

地域や利用者による主体的な取り組みが必要

- 事業環境が厳しさを増していくなかで、交通事業者や行政が主体となった取り組みには限界があり、地域が主体となった取り組みや、利用者が主体的・積極的に公共交通を利用していく意識を醸成していくことが必要

〔地域の現状・問題点〕

〔公共交通の現状・問題点〕

〔各種調査結果等〕

6-4 公共交通のあり方（基本方針）

解決すべき課題を踏まえ、本市における公共交通のあり方（基本方針）を以下の通り定めます。

〔公共交通のあり方（基本方針）〕

基本方針1

多様なサービスの組み合わせにより市民生活に不可欠な移動を支える一体的・効果的な公共交通

- 少子高齢化などを背景として、高齢者の買い物・通院や小中学生・高校生の通学などの移動手段を確保していくことがこれまで以上に重要になりますが、人口減少が進むなかでは市全域に画一的な移動サービスを提供していくことは現実的ではありません。
- また、よりきめ細かなサービスの提供も考えていく必要があることから、様々な移動サービスの役割分担を明確にしながら「適材適所」で組み合わせ、相互の連携を強化することで、高齢者の通院・買い物などをはじめとする市民生活に不可欠な移動を支える一体的・効果的な公共交通ネットワークの形成を目指します。

基本方針2

「西九州のハブ都市」として周辺市町や市内の交流・回遊を支える公共交通

- 新幹線開業の効果をしっかりと受け止めるためには、武雄市内はもちろんのこと、周辺市町も含めた様々な目的地への移動を促進していく必要があります。
- また、市民の生活を支える上でも、多くの施設が立地する市街地内の移動手段や、嬉野市・鹿島市をはじめとする周辺市町への移動手段を確保していくことが必要になることから、「西九州のハブ都市」として周辺市町や市内の移動や回遊を支え・促す公共交通ネットワークの形成を目指します。

基本方針3

限られた資源を有効に活用した“上手に”使いこなせる公共交通

- 限られた資源（人員・車両など）や財源のなかでは、誰に対しても利便性の高い移動サービスを提供することは困難であり、公共交通の持続性を高めていくためにも需要に応じた効率的なサービスの提供を考える必要があります。
- 効率化に際しては利用者ニーズにできる限り対応していくことが基本になりますが、一方で、利用者にも公共交通にあわせて生活を少し見直してもらうことで、限られた便利さのなかでもそれを“上手に”使いこなせる、市民生活のなかで公共交通がうまく機能する環境の形成を目指します。

基本方針4

まちづくりなどとも連携した持続性の高い公共交通

- まちづくりなどとの連携による「公共交通が利用されやすい環境」の形成や新たな技術の活用等により、公共交通の利用や効率化を促進し、持続性の向上を図ります。
- また、見直しを行うための基準の設定や、見直しのための体制づくりを行うことなどにより、状況の変化に応じて継続的な見直し・最適化を図る仕組みの構築を目指します。

6-5 計画の目標および評価指標等

(1) 計画の目標および評価指標

本市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通網形成計画の目標および計画の達成状況を評価するための数値指標を以下の通り定めます。

- ① [基本方針1：多様なサービスの組み合わせにより市民生活に不可欠な移動を支える一体的・効果的な公共交通] に向けた目標

目標1：市民の日常生活を支える移動手段としての公共交通の役割の強化

高齢化の進展にともない公共交通に求められる役割はこれまで以上に大きなものになっていくと考えられます。また、新幹線の開業なども相まって、市民の日常的な外出圏域が拡大していくことも想定されることから、市民の日常的な外出の移動手段としての役割を強化し、“選ばれる”公共交通の実現を目指します。

評価指標1： 市民の公共交通年間平均 利用回数	○人口減少が進むなかでも、日常生活で公共交通が活用される機会が増え、一人当たりの利用回数が増加していくことが期待されます。
--------------------------------------	---

- ② [基本方針2：『西九州のハブ都市』として周辺市町や市内の交流・回遊を支える公共交通] に向けた目標

目標2：武雄温泉駅を核とした交流・回遊の促進・地域活力への波及促進

新幹線の開業は本市のみならず西九州エリアにおける交流拡大の絶好のチャンスになるはずであり、特に武雄温泉駅で「乗り継ぎ」が必要な期間については本市や周辺地域の魅力を活かして多くの人に訪れてもらう大きなきっかけになることが期待されます。

また、通勤・通学をはじめとする交通利便性の向上は、人口の流入や企業の立地などにつながっていくことも期待されることから、武雄温泉駅を核として市内外への活発な交流・回遊を促し、地域活力の向上への波及を促進する公共交通の実現を目指します。

評価指標2-1： 武雄温泉駅の乗降人員	○観光やビジネスなどによる市外からの来訪者の増加や、人口の流入・新たな企業立地などが促進され、交流・回遊の「核」となる武雄温泉駅の利用者が増加していくことが期待されます。
評価指標2-2： 武雄市の観光入込客数	○広域的なアクセス性の向上により、地域活力の向上にもつながる観光入込客数が増加していくことが期待されます。

③ [基本方針3：限られた資源を有効に活用した“上手に”使いこなせる公共交通] に向けた目標

目標3：自家用車に頼りすぎず公共交通を活用して生活できる環境の構築

市内全域に満遍なく高い水準の公共交通サービスを提供することは現実的ではありませんが、ニーズにあったサービスの提供や、公共交通の運行にあわせた生活スタイルの調整などを通じて公共交通サービスを“上手に”使いこなしてもらい、自家用車に過度に頼らなくても生活できる環境の構築を目指します。

評価指標3：
公共交通サービス圏域の
居住人口割合

○ニーズや地域の特性に応じた「適材適所」の公共交通サービスを組み合わせ、それを“上手に”利用してもらうことで、サービス提供エリアが拡大し、公共交通サービスを利用できる市民が増加していくことが期待されます。

■モニタリング指標の設定

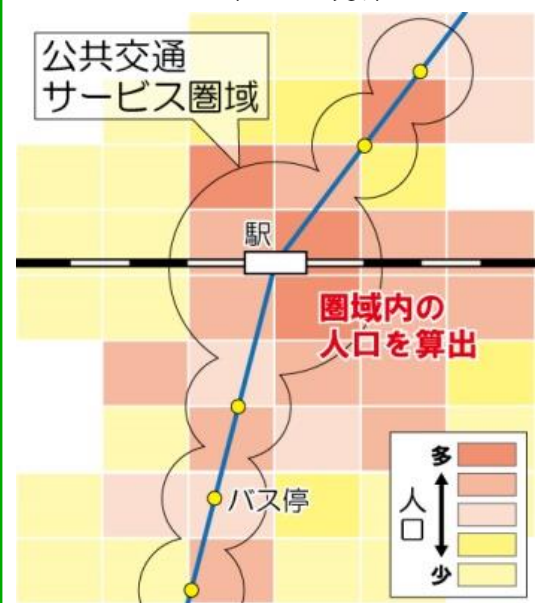
「評価指標3」は、5年に一度実施される国勢調査で把握する人口データを用いて算出する指標であり、年度ごとの変化が把握できないため、事業・施策の実施に伴う変化を継続的に把握可能な「モニタリング指標」を設定します。

モニタリング指標：
公共交通サービス圏域の
面積割合

○ニーズや地域の特性に応じた「適材適所」の公共交通サービスを組み合わせ、それを“上手に”利用してもらうことで、公共交通サービスが提供されるエリアが拡大していくことが期待されます。

評価指標3：
公共交通サービス圏域の居住人口割合

- 国勢調査の人口データを用いて公共交通サービス圏域の居住人口を算出し、市全体の総人口で除して算出
- 人口データは5年ごとの更新



モニタリング指標：
公共交通サービス圏域の面積割合

- 公共交通サービス圏域の面積を、市域全体の面積で除して算出

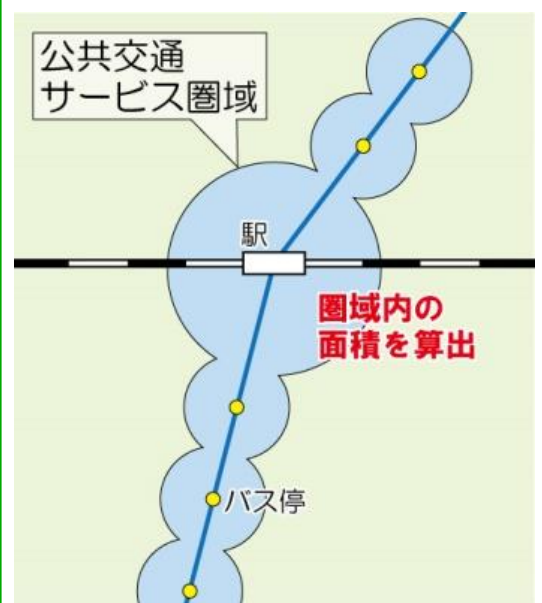


図 評価指標とモニタリング指標の違い

④ [基本方針4：まちづくりなどとも連携した持続性の高い公共交通] に向けた目標

目標4：様々な分野・主体の連携による公共交通の持続性の向上

まちづくりや観光などの他分野と連携することで、日々の生活のなかで公共交通が利用されやすい環境づくりを進めるとともに、地域の皆さんとも連携・協力しながら継続的な見直し・最適化や利用促進などを図っていくことで、将来的にも持続可能な公共交通の実現を目指します。

評価指標4-1： 市内路線バスの経常収支率	○実態に見合ったサービス水準の適正化・効率化や関連分野・地域と連携した利用促進などにより、運行費用の抑制や運賃収入の増加が図られ、市内路線バス・みんなのバス等の収支率の改善につながっていくことが期待されます。
評価指標4-2： みんなのバス等の経常収支率	
評価指標4-3： 公共交通の運行に対する武雄市の財政負担額	○実態に見合った公共交通サービスの最適化や、利用促進などにより事業性の改善が図られ、市の財政負担額の抑制につながっていくことが期待されます。

(2) 評価指標の目標値等

評価指標の定義および現況値・目標値は以下の通りです。

なお、下記の2指標については、目標値の設定は行わず、継続的に確認していく指標として位置づけます。

評価指標 2-1： 武雄温泉駅の乗降人員	○計画策定時点では、2022年度に開業予定である九州新幹線西九州ルート便数の便数やダイヤ・料金などが未確定で、乗降見込みなども発表されていないなど、数値の変化を予測することは困難です。 ○このため、計画策定時点では目標値の設定は行わず、継続的に確認していく指標として位置づけますが、ダイヤなどの詳細が明らかになった段階で目標値の設定を検討します。
評価指標 4-3： 公共交通の運行に対する武雄市の財政負担額	○広域路線バスの市外区間における状況変化や、燃料費・人件費などの変動、国・県補助制度の改変など、本市の取り組み以外の要素が数値に大きく影響する可能性があることから、目標値の設定は行わず、継続的に確認していく指標として位置づけます。

表 評価指標の定義と現況値・目標値

No.	評価指標	指標の定義	単位	現況値 (基準年 ^{注1})	目標値
1	市民の公共交通年間平均利用回数	○市民一人当たりの公共交通（路線バス・みんなのバス等 ^{注2} ）の年間平均利用回数	回/ 人・年	4.9 (H30年度)	6.0
2-1	武雄温泉駅の乗降人員	○JR武雄温泉駅の年間の乗降人員	万人/ 年	128 (H28年度)	—
2-2	武雄市の観光入込客数	○武雄市に観光で訪れる年間の来訪者数	万人/ 年	194 (H30年)	220
3	公共交通サービス圏域の居住人口割合	○武雄市の総人口に占める公共交通サービス圏域 ^{注3} の居住人口の割合	%	77 (R元年度 ^{注4})	82
4-1	市内路線バスの経常収支率	○武雄市内で概ね完結する路線バス全路線 ^{注5} の経常費用に対する経常収益の割合	%	20 (H30年度)	30
4-2	みんなのバス等の経常収支率	○みんなのバス等全路線の経常費用に対する経常収益の割合	%	14 (H30年度)	30
4-3	公共交通の運行に対する武雄市の財政負担額	○路線バス、みんなのバス等の運行に対する武雄市の年間財政負担額	百万円/ 年	67 (H30年度)	—
	〔モニタリング指標〕 公共交通サービス圏域の面積割合	○武雄市の市域面積に占める公共交通サービス圏域の面積の割合	%	55 (R元年度)	57

注1：計画策定時点の最新値の年次を基準年としている。なお、「年」は暦年（1月～12月）、「年度」は4月～翌年3月の実績を示す。（ただし、路線バスに係る数値の年度は前年10月～当年9月）

注2：計画策定後に新たに運行される路線や運行形態が変更される路線を含む。

注3：鉄道駅から半径800m、路線バス・みんなのバスのバス停から半径300mの範囲（フリー乗降区間については路線から幅300m）。区域運行型の交通サービスについては、当該サービスの対象エリア全体を含む。

注4：人口データは平成27年国勢調査による。

注5：計画策定時点では、〔武雄・三間坂線〕、〔武雄・桃川線〕、〔武内・武雄線〕、〔朝日・橋・武雄線〕の4路線となっている。

7. 取り組みの方向性と施策展開

7-1 取り組みの方向性

基本方針や目標の実現に向けて、以下のような方向性で各種施策を展開していきます。

■基本方針

- 基本方針 1** 多様なサービスの組み合わせにより市民生活に不可欠な移動を支える一体的・効果的な公共交通
- 基本方針 2** 「西九州のハブ都市」として周辺市町や市内の交流・回遊を支える公共交通
- 基本方針 3** 限られた資源を有効に活用した“上手に”使いこなせる公共交通
- 基本方針 4** まちづくりなどとも連携した持続性の高い公共交通

■目 標

- 目 標 1** 市民の日常生活を支える移動手段としての公共交通の役割の強化
- 目 標 2** 武雄温泉駅を核とした交流・回遊の促進、地域活力の向上
- 目 標 3** 公共交通の活用による自家用車に頼りすぎずに生活できる環境の構築
- 目 標 4** 様々な分野・主体の連携による公共交通の持続性の向上

■取り組みの方向性

方向性1:鉄道・路線バスの事業性の維持・向上

方向性2:みんなのバスの運行効率化・公共交通空白地域などへのきめ細やかな対応

方向性3:公共交通ネットワークとしての一体性向上

方向性4:多面的な利用促進策の展開

方向性5:継続的に見直しを行う仕組みの構築

- * 広域的な移動を担う路線については、利用促進やサービス水準の適正化・効率化などにより事業性の維持・向上を図り、引き続き確保・維持していきます。
- * 事業性に問題を抱える市内路線については、対応すべき需要を明確にしながら、必要に応じて路線再編も含めた見直しを行います。

- * 新たな技術の活用も視野に、予約型運行の拡大などによる運行の効率化を推進するとともに、よりきめ細かなサービスの提供を図ります。
- * みんなのバスの運行見直しにあわせたサービス提供エリアの拡大や、地域主体の移動サービスの導入促進などにより、公共交通空白地域への移動サービスの拡大を推進します。
- * 福祉施策などとも連携した新たな移動支援策の導入などについてもあわせて推進します。

- * ダイヤ調整や待合環境の改善、運賃体系の工夫などにより、鉄道・路線バス・みんなのバス・タクシー等を利用しやすき環境を整え、ネットワークとしての一体性を高めることで、公共交通全体としての利便性向上・利用促進を図ります。
- * 多くのバス路線が運行する市街地内では、ルートやダイヤの調整、運賃体系の工夫などにより、市街地内の回遊手段としても利用しやすい環境を整えていきます。

- * 新たな技術を活用した情報提供の充実や利用しやすい運賃施策、利用促進に向けた積極的な働きかけ、多様な主体の連携による施策展開など、多面的な利用促進策を展開します。
- * また、乗降しやすい車両の導入などにより利用を阻害する要因を軽減し、公共交通が移動手段として選択されやすい環境を整えます。

- * 利用状況に応じて見直しを検討する基準の設定や、地域の公共交通に関する意見交換などを通じて、利用状況や施策の効果などを確認しながら継続的に見直しを考えていく仕組みや、地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくりを推進します。

■事業・施策展開

①地域間の幹線となる鉄道・路線バスの維持 (p. 64)

②効率性に問題を抱える路線バスのサービス水準適正化・運行の効率化 (p. 65)

③市内循環バス、武雄・桃川線の一体的な再編 (p. 66)

①利用実態等に応じたみんなのバスの運行形態等の見直し (p. 68)

②公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大 (p. 69)

③公共交通の運行に係る新たな技術の活用に向けた調査・研究 (p. 70)

①乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整 (p. 71)

②交通結節点における待合環境や案内誘導の改善 (p. 72)

③乗り継ぎ割引の適用拡大 (p. 73)

④市街地内の回遊手段として利用しやすい公共交通環境の構築 (p. 74)

⑤新たな運賃体系等の導入に向けた調査・研究 (p. 76)

①公共交通に関する情報提供の強化 (p. 77)

②バス・タクシー車両や乗降場のバリアフリー化の促進 (p. 79)

③モビリティ・マネジメントの実施 (p. 80)

④鉄道・バス・沿線施設等が連携した企画乗車券等の商品造成 (p. 82)

⑤運転免許返納を後押しする施策の展開 (p. 83)

①利用状況に関する“目安”に基づいたサービス水準等の見直し (p. 84)

②地域と意見交換しながら改善を図る仕組みづくり (p. 85)

③地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくり (p. 86)

7-2 目標達成に向けた施策展開

■方向性Ⅰ：鉄道・路線バスの事業性の維持・向上

広域的な移動を担う路線については、利用促進やサービス水準の適正化・効率化などにより事業性の維持・向上を図り、引き続き確保・維持していきます。

事業性に問題を抱える市内路線については、対応すべき需要を明確にしながら、必要に応じて路線再編も含めた見直しを行います。

①地域間の幹線となる鉄道・路線バスの維持

- 市内を運行する路線バスのうち、[嬉野線]や[武雄線]、[祐徳線]については輸送人員が多く、運行一便当たりで見ても相当数の利用が見られるなど、鉄道（JR佐世保線）とともに地域間を結ぶ“幹線”として重要な役割を担っています。
- これらの路線は、通学や通院などの市民等の日常生活における移動手段として重要な役割を担っているほか、新幹線開業後の広域での交流促進などを考える上でも必要不可欠なものとなります。
- ただし、比較的利用が多い[嬉野線]でも平均乗車密度は4.0人未満で、[武雄線][祐徳線]では2.0を下回る状況となっている^注など、需要の取り込み等により事業性向上を図っていく必要があります。

●これらの路線については、現状のサービス水準を維持していくことを基本としながら、後述する「市街地内の回遊手段として利用しやすい公共交通環境の構築」による市街地内の移動（回遊）需要の取り込みや、「多様な利用促進策の展開」等を通じて観光客なども含めた需要を確保・維持し、事業性の維持・向上を図っていくこととします。

注：「平均乗車密度」は、各路線の運行1km当たりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数です。計画策定時点の制度では、平均乗車密度が5.0を下回ると効率性に問題があるとして国による財政負担額（補助金）が減額される仕組みになっています。

- ・5.0未満：路線全体を平均して見たときに、乗車定員が多い（ドライバーを含めて6人以上が乗車可能な）バス車両等を使用する必要性が低い利用水準
- ・2.0未満：路線全体を平均して見たときに、2人以上の「乗合」になっていない利用水準

②効率性に問題を抱える路線バスのサービス水準適正化・運行の効率化

- 幹線となる路線バス以外でも、[多久・武雄線][伊万里・三間坂線][湯の田・三間坂線][武雄・三間坂線]は、一定程度の利用が見られ、市内外の通学需要に対応するとともに買い物・通院などの市民の日常的な外出手段として利用されています。
- また、本市と周辺町村とを結ぶ路線は、新幹線開業後の広域での交流促進などを考える上でも重要であると考えられます。
- ただし、利用者が顕著に少ない・全くない便や、特定の区間のみの利用にとどまる便なども見られ、効率性に問題を抱えています。

- これらの路線については、市民の外出パターンや利用状況などを考慮しながら、需要にあわせたサービス水準の適正化（減便・区間短縮、車両小型化等）を進めていくことで、各路線が担っている役割を維持していきます。
- また、他の公共交通機関との競合軽減による需要集約や、利用促進による需要の維持・確保により事業性の維持・向上を図っていきます。

表 各路線のサービス水準適正化・運行効率化の方向性（案）

路線	方向性
多久・武雄線	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者が顕著に少ない便については、利用者への影響も考慮しつつ運行頻度やダイヤの調整を実施します。 ○利用者が比較的多い便以外については、車両の小型化を促進することで運行の効率化を図ります。 ○後述する「市街地内の回遊手段として利用しやすい公共交通環境の構築」による市街地内の移動需要の取り込みや、「多様な利用促進策の展開」等を通じて需要の確保・維持を図ります。
伊万里・三間坂線	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者が顕著に少ない便については、利用者への影響も考慮しつつ運行頻度やダイヤの調整を実施します。 ○山内地域みんなのバスとの役割分担を行い、大野～三間坂駅間の移動需要を集約することで需要を維持・確保します。 ○後述する「多様な利用促進策の展開」等を通じて観光客なども含めた需要の確保・維持を図ります。
湯の田・三間坂線	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者が顕著に少ない便については、利用者への影響も考慮しつつ運行頻度やダイヤの調整を実施するとともに、利用が特定区間に限定される便については運行区間の短縮を考えます。（山内東小・西川登小の通学対応に特化した便の運行） ○後述する「多様な利用促進策の展開」等を通じて需要の確保・維持を図ります。
武雄・三間坂線	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者が顕著に少ない便については、利用者への影響も考慮しつつ運行頻度やダイヤの調整を実施するとともに、利用が特定区間に限定される便については運行区間の短縮を考えます。（御船が丘小の通学対応に特化した便の運行：一部実施済み） ○後述する「市街地内の回遊手段として利用しやすい公共交通環境の構築」による市街地内の移動需要の取り込みや、「多様な利用促進策の展開」等を通じて需要の確保・維持を図ります。

③市内循環バス、武雄・桃川線の一体的な再編

- 市内循環バス〔武内・武雄線〕〔橘・朝日・武雄線〕および〔武雄・桃川線〕は、利用の低迷がやや顕著で、市内循環バスは1乗車200円の低廉な運賃設定となっていることもあって、経常収支率が20%を割り込むなど、過度に財政負担に依存した運行となっています。
- これらの路線は、若木・武内地域や朝日・橘地域、武雄地域北部と市街地を結んでいますが、一部ではルート重複なども見られ、路線間での競合も発生しています。
- 市内循環バスの2路線については、大きく迂回するルート設定になっている部分もあり、利便性の観点からも各路線で対応すべき需要を明確にした上で見直しを図っていくことが望ましいと考えられます。

●各路線の利用状況などを踏まえて、対応すべき需要を大きく以下の4つに区分し、3路線あわせて一体的な再編を進めます。

- ①若木地域⇄市街地間の移動
- ②武内地域⇄市街地間の移動
- ③朝日地域・武雄地域北部⇄市街地間の移動
- ④橘地域⇄市街地間の移動

表 一体的な再編のイメージ

路 線		再編イメージ
武雄・桃川線		○若木地域⇄市街地間の移動需要を担う路線として位置づけ、現状のサービス水準を維持していくことを基本としながら、若木地域みんなのバスからの乗り継ぎに対応するとともに、現状では市内循環バス（朝日・橘・武雄線）と競合が発生している朝日地域の移動需要を集約することで利用を促進します。
市内循環バス	武内・武雄線	○武内地域⇄市街地間の移動需要への対応に特化し、梅の原（JA 武内支所）～武雄温泉駅前には武内地域みんなのバスとの乗り継ぎ利用も考慮して「定時型」の運行を維持する一方で、武内地域内のその他の既存バス停については「予約型」の運行で対応することにより効率化を図ります。 ○公平性確保や事業性改善の観点から、他の路線バスと同様の「対キロ区間制運賃」への運賃体系の見直しを行います。 ※若木公民館前～武雄北中区間は廃止し、若木地域みんなのバスの運行エリアを一部拡大することにより対応（後述）
	朝日・橘・武雄線	○路線を廃止し、「橘地域」「朝日地域西側および武雄地域北側」の2エリアを対象として、「AIオンデマンド交通」の導入も視野に、より柔軟性のある「予約運行型」サービスの導入を推進します。 ※あわせて、市街地周辺の公共交通空白地域を運行エリアに取り込むことで、公共交通サービス提供エリアを拡大（後述）

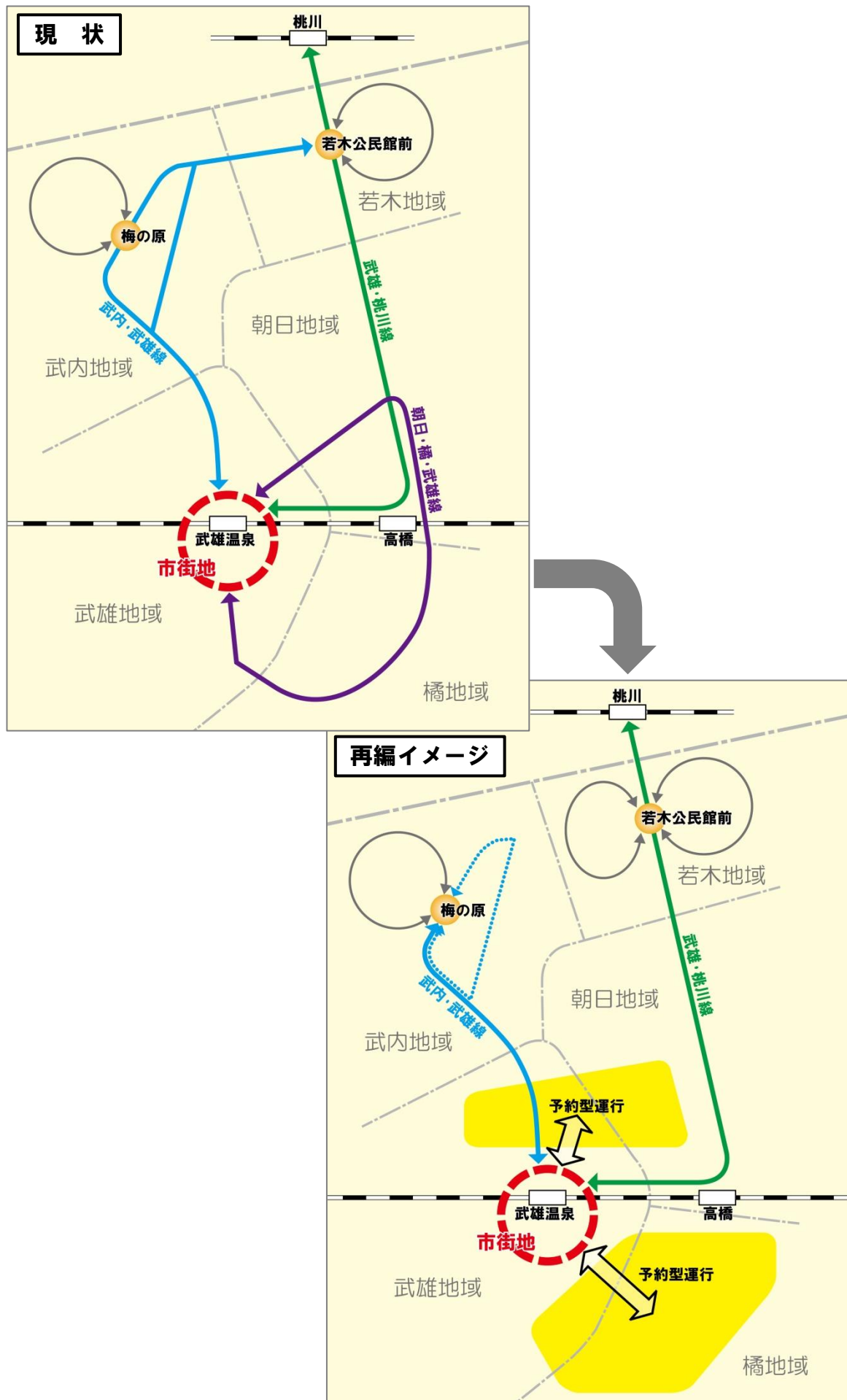


図 市内循環バス、武雄・桃川線の一体的な再編イメージ

■方向性2：みんなのバスの運行効率化・公共交通空白地域などへのきめ細かな対応

新たな技術の活用も視野に、予約型運行の拡大などによる運行の効率化を推進するとともに、よりきめ細かなサービスの提供を図ります。

みんなのバスの運行見直しにあわせたサービス提供エリアの拡大や、地域主体の移動サービスの導入促進などにより、公共交通空白地域への移動サービスの拡大を推進します。

福祉施策などとも連携した新たな移動支援策の導入などについてもあわせて推進します。

①利用実態等に応じたみんなのバスの運行形態等の見直し

- 若木・武内・山内・北方の4地域で運行されているみんなのバスは、地域の生活を支える重要な役割を担っていますが、便によって利用者が少ない・全くない路線なども見られ、利用状況などに応じた効率化を図ることで持続性を高めていく必要があります。
- みんなのバスには、利用者の有無にかかわらず時刻表に基づいて運行する「定時型運行」と、予約があった場合だけ運行する「予約型運行」がありますが、定時型運行では利用者が全くいない便の割合が高い路線も見られることから、定時型から予約型への運行形態の変更も視野に見直しを考えていく必要があります。
- また、見直しにあたっては、路線バスとの役割分担や連携（乗り継ぎ）なども考慮しながら、ネットワークとしての効率性や機能の向上を図っていくことも重要になると考えられます。

- 定時型運行を行っている路線のうち、利用者が全くいない便の割合（空き便率）が高い路線については、後述する「利用状況に関する“目安”」も踏まえて、利用状況に応じた運行頻度の調整や予約型運行への転換による効率化を推進します。
- また、市内循環バスも含めた路線バスとの役割分担や連携を図ることで効率性を高めるとともに、公共交通のネットワークとしての機能強化を推進します。

表 各地域のみんなのバスの運行形態等見直しの方向性（案）

地域	方向性
若木地域	<ul style="list-style-type: none"> ○引き続き予約型運行を維持しますが、市内循環バス：武内・武雄線の見直しにあわせて運行エリアの一部拡大を考えます。 ○地域の意見なども考慮しながら、一日当たりの設定便数を減らした上で運行日数を増やすなど、利用しやすいの向上を考えます。 ○〔武雄・桃川線〕への乗り継ぎ利用を前提としたダイヤの調整を行います。
武内地域	<ul style="list-style-type: none"> ○空き便率が高い〔武内線〕については、路線バスとの乗り継ぎ利用に十分に配慮しながら予約型運行への転換を図るとともに、必要に応じて周辺の公共交通空白地域への運行エリアの拡大を考えます。
山内地域	<ul style="list-style-type: none"> ○空き便率が高い〔白の川内線〕については、路線バスとの乗り継ぎ利用に十分に配慮しながら予約型運行への転換を推進します。乗り継ぎポイントについては待合環境が比較的整っているJA 武内支所（梅の原）に変更することも考えられます。 ○その他の路線については、路線バス〔伊万里・三間坂線〕との役割分担や、鉄道・路線バスとの連携も考慮しながら、路線再編による効率化や予約型運行への転換にあわせた周辺の公共交通空白地域への運行エリアの拡大を考えます。
北方地域	<ul style="list-style-type: none"> ○空き便率が高い〔馬神線〕については、路線バス等との乗り継ぎ利用に十分に配慮しながら予約型運行への転換を図ります。 ○北方小学校への通学利用が大半を占める〔大渡・焼米線〕は、往路（通学時）に比べて復路（下校時）の利用者が顕著に少ないことから、小学校の下校時間も考慮しつつ見直しを推進します。

②公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大

- 本市では、鉄道や路線バスはもとより、みんなのバスや自家用旅客有償運送などが運行され、市民の皆さんの日々の生活を支えています。公共交通サービスが受けにくい「公共交通空白地域」も存在しています。
- 現状では、市民全体の約 1/4 が「公共交通空白地域」に居住しているものと試算していますが、高齢化が進んでいくなかで自家用車以外の移動手段の必要性が高まってくることから、サービス提供エリアを拡大することで公共交通空白地域を解消していくことが望ましいと考えられます。

●既存の公共交通サービスの見直しにあわせたサービス提供エリアの拡大や、関連分野との連携・地域との連携による新たなサービスの提供など、公共交通空白地域の解消を目的として以下のような取り組みを推進します。

表 公共交通空白地域の解消に向けた取り組みイメージ

取り組み	概要
市内循環バス、武雄・桃川線の一体的な再編にあわせたサービス提供エリアの拡大	○市内循環バス、武雄・桃川線の一体的な再編による「予約運行型」サービスの導入にあわせて、周辺の公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大を推進します。
みんなのバスの運行形態等の見直しにあわせたサービス提供エリアの拡大	○みんなのバスの路線再編や、定時型から予約型への運行形態の変更にあわせて、周辺の公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大を推進します。
福祉分野と連携したタクシー利活用施策の導入推進	○福祉分野とも連携しながら、移動支援の必要性が特に高い高齢者や障がい者などを対象として、タクシーを活用した新たな移動支援サービスの導入を推進します。
地域が主体となった移動サービスの導入促進	○後述する「地域と意見交換しながら改善を図る仕組み」を活用しながら、地域が主体となった新たな移動サービスの導入による公共交通空白地域の解消を促進します。

■タクシー利活用の事例（綾町高齢者等タクシー利用料金助成事業：宮崎県綾町）

○路線バスが運行しているエリアも含めた町域全体を対象として「タクシー利活用施策」（タクシー利用料金に対する助成）を実施していますが、中心部からの距離に応じて町域を3つの「指定地域」に区分し、対象者の年齢等の要件や1回あたりの助成額・年間の助成回数に差をつけることで、移動支援の必要性が高い地域にはより手厚い支援を行っています。

表 地域区分ごとの対象者要件・助成額等

地域区分	対象者要件	助成額等（上限）
第1 指定地域	70歳以上の者	840円/回、48回/年
第2 指定地域	75歳以上の者	560円/回、48回/年
第3 指定地域	75歳以上で自動車運転免許を有しない者	560円/回、24回/年

※「公共交通体系におけるタクシーの利活用に関する基礎調査報告書（九州運輸局）」より

③公共交通の運行に係る新たな技術の活用に向けた調査・研究

- 情報通信技術等の急速な進歩により、公共交通の運行に係る様々な技術開発が進んでおり、こうした技術が社会に実装されていくと公共交通を取り巻く環境は劇的に変化する可能性があります。
- 実現化に向けてはクリアすべき課題も多い状況ですが、公共交通の利便性・効率性・持続性の向上に向けては、本市においても新たな技術を積極的に活用していくことを考える必要があります。

- 全国各地で取り組みが進んでいる実証運行などの事例も収集・分析しながら、本市における新たな技術の活用に向けた調査・研究を推進します。
- また、技術開発の進展状況を踏まえながら、実現化に向けた実証運行の実施などにも積極的に取り組みます。

表 本市における新たな技術の活用イメージ

新たな技術(例)	活用イメージ
AI オンデマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の予約に応じて、AI(人工知能)が最適なルートを検索・設定することで効率的な運行を支援する技術です。 ○人口が広く分布し、面的な道路網が形成されている(経路選択の余地が大きい)エリアでの活用を推進することで、ニーズにあわせた柔軟な運行が可能になることが期待されます。
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ○安全性の検証やセンサー類の性能向上など、様々な課題をクリアする必要がありますが、ドライバー不足への対応やコストの抑制による持続性向上などが期待されます。 ○まずは情報処理上の負荷が低く安全上の問題も相対的に小さい(交通量が少なく交通流もシンプルな)郊外部や中山間などから導入を検討していくことが現実的であると考えられます。
グリーンスローモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ○時速20km未満の低速度で走行する車両を活用して移動サービスを提供するもので、上記の自動運転と組み合わせることも考えられます。 ○利用者は車内から周りがよく見え、気軽に乗り降りもできるため、市街地内の観光なども含めた回遊手段として活用することで“にぎわい”の創出などにもつながっていくことが期待されます。

■AI オンデマンド交通の事例(肝付町おでかけタクシー:鹿児島県肝付町)

○町内の3つのエリアを対象に、買い物や通院などのおでかけの際、利用者からの呼び出し(予約)をもとにAI(人工知能)がリアルタイムに最適なルートを判断するシステムを採用した乗合タクシーを運行しています。



図 AI オンデマンド交通のイメージ

※株式会社NTTドコモ ホームページより

■方向性3：公共交通ネットワークとしての一体性の向上

ダイヤ調整や待合環境の改善、運賃体系の工夫などにより、鉄道・路線バス・みんなのバス・タクシー等乗り継ぎしやすい環境を整え、ネットワークとしての一体性を高めることで、公共交通全体としての利便性向上・利用促進を図ります。

多くのバス路線が運行する市街地内では、ルートやダイヤの調整、運賃体系の工夫などにより、市街地内の回遊手段としても利用しやすい環境を整えていきます。

①乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整

- 若木・武内地域のみみんなのバスと市内循環バス〔武内・武雄線〕は、乗り継ぎ利用を前提としてダイヤ調整が行われており、運賃の割引が適用されることもあって多くの利用者が乗り継ぎ利用を行っています。
- 一方で、山内地域のみみんなのバスは三間坂駅前や大野で〔伊万里・三間坂線〕や〔武雄・三間坂線〕〔湯田・三間坂線〕に、北方地域のみみんなのバスは北方支所前で〔武雄線〕に乗り継ぎ可能なネットワークとなっているものの、乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整や乗り継ぎ利用についての周知・啓発が不十分な状況です。
- 一体的なネットワークとしての機能を高め、多様な移動に対応していくためには、乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整を行っていくことが望ましいと考えられます。また、乗り継ぎ利用が可能であることを周知していくことも重要になります。

- 山内地域のみみんなのバスについては三間坂駅前、北方地域のみみんなのバスについては北方支所前を引き続き路線バスとの乗り継ぎポイントとして位置づけ、乗り継ぎ利用しやすいダイヤ調整を行います。
- また、「乗り継ぎ時刻表」の作成や、後述する総合時刻表への乗り継ぎダイヤの掲載などにより、乗り継ぎ利用が可能であることの周知を図ります。

■乗り継ぎ時刻表の事例（かどかわ町公共交通ガイドブック：宮崎県門川町）

○町内を運行する様々な公共交通の総合時刻表の中に、「予約型乗合タクシー」と鉄道や路線バスの乗り継ぎ時刻表を掲載しています。

往路(赤木橋 ⇨ 西門川バス停 ⇨ 門川町部)			復路(門川町部 ⇨ 西門川バス停 ⇨ 赤木橋)			
バス停	1便目	2便目	バス停	3便目	4便目	5便目
1 赤木橋	7:40	8:55	13 門川本町バス停 バス	11:20	-	-
2 赤木集會施設	7:41	8:56	12 町立図書館	11:22	-	-
3 三ヶ瀬地区集會施設	7:48	9:03	11 門川駅 JR	11:24	-	-
4 奥野橋	7:56	9:11	10 サンシールさの	11:26	-	-
5 市の原	7:59	9:14	9 田中病院	11:27	-	-
6 阿仙原	8:07	9:22	8 Aコープ門川店	11:30	-	-
7 西門川バス停 バス	8:13	9:28	7 西門川バス停 バス	11:44	13:36	15:37
8 Aコープ門川店	-	9:42	6 阿仙原	11:50	13:42	15:43
9 田中病院	-	9:45	5 市の原	11:58	13:50	15:51
10 サンシールさの	-	9:46	4 奥野橋	12:01	13:53	15:54
11 門川駅 JR	-	9:48	3 三ヶ瀬地区集會施設	12:09	14:01	16:02
12 町立図書館	-	9:50	2 赤木集會施設	12:16	14:08	16:09
13 門川本町バス停 バス	-	9:52	1 赤木橋	12:17	14:09	16:10

乗り継ぎ時刻表			乗り継ぎ時刻表		
バス停	時刻	備考	バス停	時刻	備考
7 西門川バス停 バス	[日向] 8:19	[小原] 10:02	7 西門川バス停 バス	-	[日向] 13:01 [小原] 15:31
11 門川駅 JR	-	[日向] 9:59 [復路] 9:59	11 門川駅 JR	[日向] 11:28 [復路] 11:07	-
13 門川本町バス停 バス	-	[延岡] 9:59	13 門川本町バス停 バス	[日向] 11:00 [復路] 11:14	-

※ 表中の [] 内はそれぞれ方面を示す

図 乗り継ぎ時刻表の事例

(かどかわ町公共交通ガイドブック：宮崎県門川町)

②交通結節点における待合環境や案内誘導の改善

- 現状でもほとんどの交通結節点では上屋やベンチが設置され、待合環境が整っている状況ですが、一部で待合環境が不十分な状況や、案内誘導が不十分な交通結節点が見られます。
- 特に、本市の玄関口となり、はじめて訪れる来訪者の利用が見込まれる武雄温泉駅については、案内誘導の充実はもちろんのこと各路線のバス停の位置なども含めて、分かりやすさを高めていくことが重要になると考えられます。

- みんなのバスと路線バス、路線バス相互の乗り継ぎポイントとなるバス停については、待合環境の改善を推進します。なおその際、待合環境が整っているバス停等にも乗り継ぎポイントを変更することなどについてもあわせて考えます。
- 武雄温泉駅については、案内誘導の充実に加えて、現状では北口と南口に分散している路線バスのバス停集約化も視野に、鉄道と路線バスやタクシーなどがスムーズに乗り継ぎできる環境の形成を推進します。

■鉄道駅におけるバス乗り場への案内誘導の事例（JR八戸駅：青森県八戸市）

○新幹線駅の〔西口〕に定期観光バスやシャトルバス等の乗り場、〔東口〕に路線バスの乗り場が設置されていますが、新幹線改札口に分かりやすく「バス乗り場案内」を掲出することで、初めての来訪者でも迷わないように工夫しています。



図 鉄道駅におけるバス乗り場への案内誘導の事例
（JR八戸駅：青森県八戸市）

③乗り継ぎ割引の適用拡大

- 公共交通ネットワークが「一体的」なものとして機能していくためには、乗り継ぎによる運賃負担の増大を抑制することも重要です。
- 市内循環バス〔武内・武雄線〕と若木・武内地域のみんなのバスとの乗り継ぎについては現状でも「乗り継ぎ券」により割引が適用され、実際に多くの利用者が乗り継ぎ利用を行っています。一方で、同様にみんなのバスと路線バスの乗り継ぎ利用が想定される山内・北方地域では乗り継ぎ割引は適用されていない状況です。
- 公共交通の持続性を考えると、市民等のすべての移動に対して“直通”でのサービスを提供することは現実的ではなく、運賃の面でも乗り継ぎ利用への抵抗感をできるだけ抑制することで、“ネットワーク”として“上手に”使いこなしてもらえ環境を形成していくことが求められます。

●市内循環バス以外の路線バスとみんなのバス、路線バス相互で乗り継ぎ利用を行う場合の乗り継ぎ先の運賃の一部を割引するなど、割引の適用範囲を拡大し、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制することで、公共交通の“ネットワーク”としての機能向上を推進します。

■乗り継ぎ割引の事例（とさでん交通：高知県高知市）

- 「乗継対象ポイント」において路面電車または路線バスを乗り継ぎした場合、2乗車目の運賃から200円を割り引くサービスです。



図 乗り継ぎ割引の事例
（とさでん交通：高知県高知市）

④市街地内の回遊手段として利用しやすい公共交通環境の構築

- 武雄温泉駅周辺の市街地には、市民の生活を支える様々な施設の立地が見られることに加え、観光等での来訪の目的地となる地域資源なども分布しています。
- 本市では市街地から各方面に放射状の路線バスネットワークが形成され、市街地内を巡回する形で乗り入れていることから、比較的高頻度で運行している区間が多く、市街地内の回遊への活用も期待されるサービス水準となっています。
- ただし、路線によって市街地内のルートが異なることなどもあって、実際には回遊手段として十分に認識・活用されていないものと考えられます。
- 新幹線開業の効果を受け止めるためにも、市民の生活を支える上でも、多様な施設等が立地する市街地内の回遊手段として路線バスが有効に機能するものにしていくことが望ましいと考えられます。

- 路線バスの市街地内のルートができる限り統一することにより、「循環ルート(仮称)」の形成を図ります。
- また、循環ルートを市街地内の回遊手段として認識・活用してもらうことを目的として以下のような取り組みを推進します。

表 回遊手段として利用しやすい公共交通環境の構築に向けた取り組み(例)

取り組み	概要
運行間隔の調整	○各路線の循環ルート区間における運行間隔の平準化を図ることで、利用者にとって分かりやすく・使いやすいダイヤの設定を推進します。
利用しやすい運賃の設定	○循環ルート内の乗降については均一、かつ、比較的低廉な運賃を設定することで、鉄道・他の路線バスなどからの乗り継ぎ利用の抵抗感低減を図り、回遊手段としての利用を促進します。 ○路線バスの観光利用などを念頭に、循環ルート内では1日に何度でも乗降できる「フリー乗車券」の導入を推進します。
バス停のイメージ統一、ナンバリング	○循環ルートのバス停であることが認識しやすいバス停デザインの導入を推進します。 ○循環ルートのバス停に番号付与することで、海外からの来訪者などでも分かりやすい・利用しやすい環境の形成を推進します。
その他	○武雄温泉駅前バス停において循環ルートの方向別乗り場を設置するなど、はじめての利用者でも迷わずに乗ることができる環境の形成を推進します。

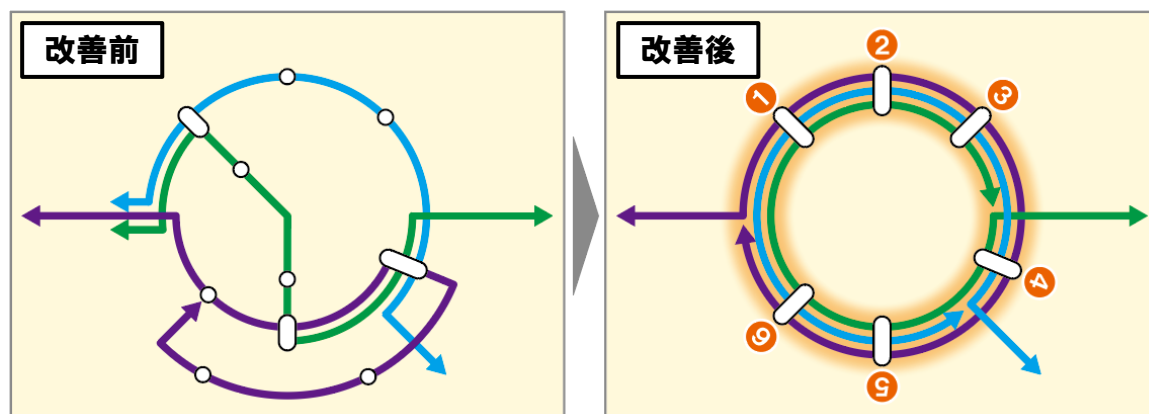


図 路線バスルートの統一化による「循環ルート」の形成イメージ

■バス停のイメージ統一の事例（大分県別府市）

○別府市内を循環する「ぐるっと号」が停車するバス停には、一般的なバス停に追加の標記を行うことであまりコストをかけずにバス停イメージの統一を図っています。



図 バス停のイメージ統一の事例
（大分県別府市）

⑤新たな運賃体系等の導入に向けた調査・研究

- 世界的に、多様な移動手段を「一つのサービス」(MaaS: Mobility as a Service)として捉え、情報通信技術を活用することで情報提供はもちろんのこと、運賃体系についても一体化を図ることで、“シームレス”な利用環境の構築を目指す取り組みが推進されています。
- 現状では目的地までいくつかの移動手段を利用した場合、それぞれでルートや時刻を調べ、個別に運賃を支払う必要がありますが、一括して決済(支払い)できる仕組みの構築や、日常的な移動のすべてを一定期間定額で利用できる仕組み(サブスクリプション)などの検討も進められています。

- スマートフォンアプリなどを活用して、出発地から目的地までの交通手段の検索から予約・支払いまでができる仕組みや、定額運賃導入の可能性などについての調査・研究を進めます。
- 中・長期的には、観光案内や飲食店・ホテルの予約・支払い、病院や行政サービスなどの予約・支払いなども一括して行うことができる仕組みなどについてもあわせて検討します。

■MaaS (Mobility as a Service) の概要

- 「MaaS」は、ICT(情報通信技術)を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。

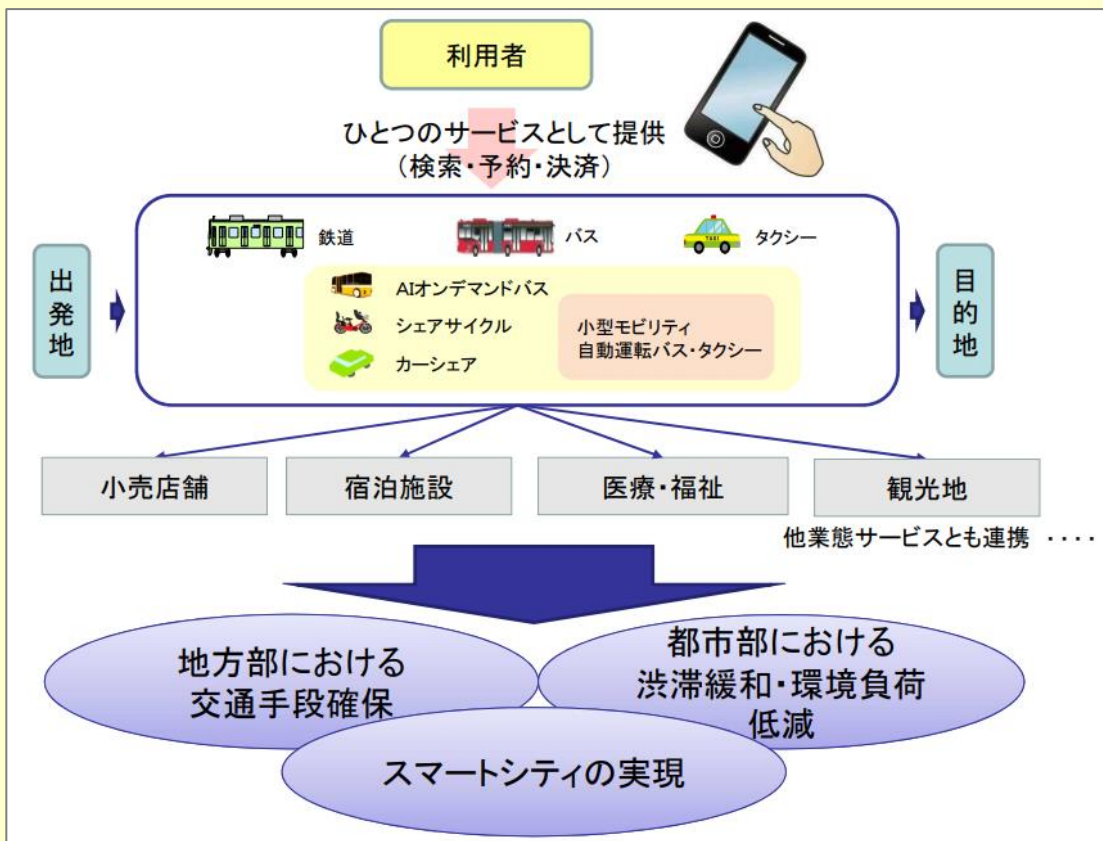


図 MaaS の概要

※国土交通省ホームページより

■方向性4：多面的な利用促進策の展開

新たな技術を活用した情報提供の充実や利用しやすい運賃施策、利用促進に向けた積極的な働きかけ、多様な主体の連携による施策展開など、多面的な利用促進策を展開します。

また、乗降しやすい車両の導入などにより利用を阻害する要因を軽減し、公共交通が移動手段として選択されやすい環境を整えます。

①公共交通に関する情報提供の強化

- 日常生活や観光のなかで公共交通を使ってもらうためには、まずは武雄市やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが必要になります。また、特に路線バスなどについては、これまで利用したことがないため“乗り方”が分からない、といったことも利用を躊躇する要因になっている可能性があります。
- また、実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、遅延や待ち時間などが分からない、などといったことも利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。

●公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。

表 段階に応じた情報提供イメージ

段 階	情報提供イメージ
段階1： 知ってもらう	<p>まずは本市を運行する公共交通について知ってもらうことが必要になります。また、利用方法を知ってもらうことも重要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ＊ 分かりやすい路線図・総合時刻表の作成・配布 ＊ 公共交通の「乗り方」を分かりやすく解説した資料の作成、「乗り方教室」の開催 ＊ 公共交通情報と一体となった観光パンフレット等の作成・配布 など
段階2： 利用しようと思ってもらう	<p>利用しようと思ってもらう段階では、詳細な運行情報（時刻表等）を簡単に確認できることが重要になります。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうことも効果的であると考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ＊ 全ての公共交通機関・路線の時刻表などの一元的・分かりやすい情報提供 ＊ スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実 ＊ 公共交通を利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけプラン（外出プラン）」の提案 ＊ 公共交通を利用した観光周遊ルートの提案 など
段階3： 実際に利用してもらう	<p>実際に利用してもらう段階では、乗る予定のバスが現在どこを運行しているか、待ち時間がどのくらいあるか、などを確認できることが効果的であると考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ＊ 主要な乗降場でのリアルタイムの運行情報の表示 ＊ スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供 など

■「おでかけプラン」の事例（青森県三沢市）

○地域別に作成・配布したパンフレットに、それぞれの地域から路線バスを利用して通学や買い物・通院する際の具体的なバス時刻などを掲載しています。



図 「おでかけプラン」の事例（青森県三沢市）

■乗降場でのリアルタイムの運行情報表示事例（博多駅前Eバス停：福岡県福岡市）

○バス停の上部に、バスの通過状況や現在地、遅延などに関する情報を表示する『バスロケーションシステム表示機』が設置されています。



図 乗降場でのリアルタイムの運行情報表示事例（博多駅前Eバス停：福岡県福岡市）

■公共交通を利用した観光周遊ルート
の事例（飯能市バスルートマップ：
埼玉県飯能市）

○バスの行先方面別の観光スポットを、みどころと一緒に紹介しています。駅での乗り場や路線番号なども案内していて、行きたい観光スポットごとにどのようにして行けばいいのかが分かりやすく案内されています。



図 公共交通を利用した観光周遊ルートの事例（飯能市バスルートマップ：埼玉県飯能市）

②バス・タクシー車両や乗降場のバリアフリー化の促進

- 高齢者や障がい者などが安全・快適に移動するためには、乗降口の段差が小さいバス車両や乗降しやすいタクシー車両の普及を進めていくことが重要になります。
- 加えて、主要な鉄道駅やバス停などの乗降場においても、利用を阻害する要因（バリア）の低減を図っていくことが求められます。

- バス車両やタクシー車両において、低床車両やユニバーサルデザイン^{※7}（UD）対応車両の導入を推進し、誰もが利用しやすい環境の確保を進めます。
- また、主要な鉄道駅やバス停などの乗降場については、段差や急勾配の解消、エレベーター・手すり・多目的トイレの設置等のバリアフリー化整備を推進するとともに、休憩施設や授乳のためのスペースの整備などといったユニバーサルデザインの導入を進めます。

■ユニバーサルデザイン対応車両のイメージ



図 低床バスの例

※いすゞ自動車株式会社ホームページより



図 UD タクシーの例

※トヨタ自動車株式会社ホームページより

※7【ユニバーサルデザイン】高齢者・障がい者なども含めた「誰にとっても」利用できる・利用しやすい製品・建物・空間などのデザイン

③モビリティ・マネジメントの実施

- 普段、公共交通を利用しない方の中には、自家用車の利用を前提に生活をされているため「そもそも利用しようと思ったことがない」という方が多いと考えられます。
- このため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識していただき、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になります。

- 自家用車の利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用などを促す、モビリティ・マネジメント^{※8}（以下、「MM」という。）に取り組みます。
- 具体的には高校進学前の中学生を対象に通学手段として公共交通を認識してもらうための「学校MM」、新たな公共交通サービスの提供や運行形態・ダイヤ・ルートなどの見直しに合わせて実施する沿線地域の居住者を対象とした「居住地MM」、武雄市への転入者を対象とした「転入者MM」などを考えます。
- また、将来的な公共交通利用者を育成する上では、子どもころから公共交通に慣れ、親しんでもらうことも重要になることから、小学生等を対象とした「学校MM」の実施も考えられます。

表 モビリティ・マネジメントの実施イメージ

種類	対象者	概要
学校MM	市内外の高校に進学予定の中学生等	<ul style="list-style-type: none"> ○志望校を決める前の段階の中学生を対象として公共交通での通学も考慮した進学先の検討材料を提供します。 ○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施することで、通学手段を中心とした交通行動の変容を目指します。
	市内の小中学校等に通学する児童やその保護者	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通に関する「親子教室」「乗り方教室」、公共交通の利用を考えるワークショップの開催・課題研究授業実施や、児童を通じて保護者に対する情報提供・利用呼びかけなどを行うことで、公共交通の利用促進を目指します。
居住者MM	新たに公共交通サービスが提供されるエリア、運行形態等の大きな見直しが行われるエリアなどの居住者	<ul style="list-style-type: none"> ○対象地域の居住者に対して、公共交通サービスに関する情報の提供や、利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知徹底を図るとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者MM	武雄市への新規転入者	<ul style="list-style-type: none"> ○武雄市内で新たに生活をはじめる居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供（公共交通マップ等）や、利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

※8【モビリティ・マネジメント】一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（「モビリティ・マネジメントの手引き（土木学会）」より）

■学校 MM の事例（福岡県北九州市）

○将来を担う子供たちを対象として、地球温暖化の問題や、交通の現状、地球にやさしい交通行動について知ってもらうための副読本「わたしたちが地球にできること」を作成、市内の小学校において交通の観点から私たちに何ができるのかを学ぶ出前授業を実施しています。

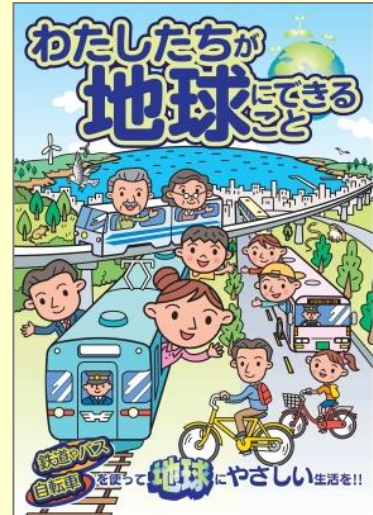


図 学校 MM の事例
（福岡県北九州市）

■転入者 MM の事例（熊本県八代市）

○転入手続きのために窓口を訪れた市民に対して、公共交通マップ・総合時刻表とあわせて、市内の公共交通の概要や公共交通でアクセス可能な「お出かけスポット」、公共交通に関するお得情報などを掲載した冊子（やつしろ公共交通読本）を配布しています。



図 転入者 MM の事例
（熊本県八代市）

④鉄道・バス・タクシー・沿線施設等が連携した企画乗車券等の商品造成

- 新幹線開業の効果をしっかりと受け止めるためには、在来線も含めた鉄道やバス・タクシーなどの移動手段はもちろんのこと、目的地等となる施設なども連携しながら、周辺市町も含めた回遊を促進していくことが重要になります。
- 個別的な取り組みや情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念もあることから、地域が有する魅力的な資源や移動手段などを一体的な“パッケージ”として提供していくことを考えていく必要があります。

●新幹線の停車駅となる武雄温泉駅を基点として、周辺市町も含めた地域資源を周遊する“モデルコース”などを検討した上で、交通・観光事業者、関連施設などと連携しながら、移動手段と目的地がセットになった「企画乗車券」などの商品の造成を推進します。

■移動手段と観光施設の入場券などがセットになった企画乗車券の事例（「城崎温泉・出石・竹田城跡ぐるりんパス」JR西日本）

- 自由周遊区間までの往復特急列車（一部新幹線）普通車指定席と、人気観光施設、観光施設へのアクセスに便利なバス乗り放題、自由周遊区間内のJR特急・普通列車普通車自由席乗り放題がセットになった往復＋フリータイプのきっぷ（企画乗車券）です。

施設名	アクセス	営業日	お問い合わせ先	施設名	アクセス	営業日	お問い合わせ先
1 城崎温泉(湯治)	城崎温泉駅より徒歩10分	年中無休	09729-52-0117	2 出石城跡	出石駅より徒歩10分	11月1日～31日	09796-62-3416
2 城崎パノラマ	城崎温泉駅より徒歩10分	年中無休	09729-52-0117	3 竹田城跡	竹田駅より徒歩10分	年中無休	09755-52-5455
3 城崎温泉パークウェイ	城崎温泉駅より徒歩10分	年中無休	09729-52-0117	4 出石城跡	出石駅より徒歩10分	年中無休	09796-62-3416

図 移動手段と観光施設の入場券などがセットになった企画乗車券の事例（JR西日本）

■クーポン方式による「日帰りバスパック」の事例（福岡県久留米市）

- 路線バスの車内で「クーポン付きのリーフレット」を受け取り、協賛店で提示することで、食事や買い物の際にお得な割引やサービスを受けることができます。

図 クーポン方式による「日帰りバスパック」の事例（福岡県久留米市）

⑤運転免許返納を後押しする施策の展開

- 高齢ドライバーによる交通事故の発生などを受け、運転免許の自主返納者は少しずつ増加する傾向にありますが、運転免許返納後の移動手段などに対する不安から依然として多くの高齢者は返納を躊躇せざるを得ない状況となっています。
- 運転免許返納を後押ししていくためには、自家用車に代わる移動手段となる公共交通等の充実を図っていくことが重要ですが、加えて、返納の決断を後押しする取り組みも必要になります。
- 本市では運転免許返納者を対象とした「高齢者運転免許自主返納タクシー助成券」を交付するなどの取り組みを実施していますが、日常生活のなかで公共交通を利用する「きっかけ」をつくることなどを通じて運転免許返納の一層推し進めていくことが必要です。

- 老人クラブや各種サークルなどを対象として、公共交通の利用方法などを周知する「乗り方教室」の開催を推進します。
- また、乗り方教室の参加者に対して、一定の期間市内の公共交通が“乗り放題”となる低廉・定額の「お試し乗車券」を配布するなど、公共交通を利用する「きっかけ」づくりにつながる取り組みを進めます。
- 公共交通でアクセス可能な施設と連携することで、お試し乗車券利用者が利用料金の割引などを受けられる優待特典を付与するなど、利用意識を高める工夫などについてもあわせて進めていきます。

■バスの「乗り方教室」の事例（島根県松江市）

- バスの「乗り方教室」をグループや団体ごとに行っており、申し込みがあった場合に、出前講座を実施しています。
- 実際の利用を促進するために、バスの乗り方教室を開催した後、市内の公共交通を利用することができる「お試し定期券」(1ヵ月限定)を低価格で販売し、実際の利用に繋げることまで考えた取り組みとなっています。

バス乗り方教室
人・街・環境にやさしい
安心・安全な
バスに乗って
みませんか事業

車の運転に自信がなくなってきた方
バスに乗った事のない方!

10名以上のグループ、団体から
申し込みがあれば、直接出向いて
安心してバスに乗って頂けるよう
出前講座を開講します。

受講特典 バスでお出かけ地区マップの配布
お住まいの各地区から
バスで出かける買い物、観光、文化・教育体験をサポート

お試し定期券(1ヵ月限定) 2,000円

●市営、一畑、日ノ丸バス、コミュニティバスの(団体小人乗料)
市内全線乗り放題

●定期券提示で市関係外湯施設、歴史館、
フォーゲルパーク等の入館が半額割引等

対象は松江市にお住まいの方。乗入は1回のみ

10月～3月に、地域の公民館でも
「乗り方教室」を開催予定(詳細は別紙参照)

松江市民局 企画課 0852-60-1112
松江市民局 総務課 0852-20-5200
日ノ丸自動車株式会社 0852-23-1000

図 バスの「乗り方教室」の事例
(島根県松江市)

■方向性5：継続的に見直しを行う仕組みの構築

利用状況に応じて見直しを検討する基準の設定や、地域の公共交通に関する意見交換などを通じて、利用状況や施策の効果などを確認しながら継続的に見直しを考えていく仕組みや、地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくりを推進します。

①利用状況に関する“目安”に基づいたサービス水準等の見直し

- 市内には様々な公共交通が運行していますが、特に「みんなのバス」についてはもとも人口がそれほど多くないエリアにおける移動手段確保を主眼としたものであるため、利用者のわずかな変化が路線の利用状況に大きく影響する可能性があります。
- このため、利用状況を継続的に把握し、状況の変化に応じてきめ細かくサービス水準等を見直すことで、需要とサービス水準のバランスを改善していくことが必要になります。
- なお、みんなのバスには、予約の有無に関わらず時刻表に従って運行する「定時運行型」と、予約があったときのみ運行する「予約運行型」の2種類がありますが、定時運行型でも利用者が全くいない便が目立つ路線もあります。また、予約運行型の路線のなかには実際には予約が少なくほとんど運行されてない路線も見られます。
- 予約型運行については、実際に運行した実績に基づいて財政負担が発生する形になっていますが、運行事業者は予約が入った場合に備えて車両やドライバーを確保しておく必要があります。

- 「定時運行型」の路線については、各路線の利用状況を評価する“目安”を設定し、目安に該当する路線を対象として継続的に運行形態や運行頻度などを見直しを検討していきます。(ただし、必ずしも見直しを前提とするものではありません。)
- 以下に示す“目安”、および、見直しの考え方に従い、目安に合致する路線については、後述する“地域と意見交換しながら改善を図る仕組み”を活用し、地域のニーズや利用者の意向などにも配慮をしながら具体的な見直し内容を検討します。
- 「予約型運行」の路線については、現段階では“目安”の設定は行いませんが、稼働状況などを確認しながら、必要に応じて設定便数などを見直しを行います。

表 見直し検討の“目安”と見直しの考え方（定時運行型）

区分	目安	見直しの考え方
定時運行型	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>↑ 低</p> <p>空き便率</p> <p>↓ 高</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>10% ▶</p> <p>30% ▶</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>多</p> <p>一 便 当 た り 利 用 者 数</p> <p>↓ 少</p> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ○便別の利用状況や、利用者の意向、路線バス等への乗り継ぎ状況などを踏まえながら、増便などのサービス水準向上を検討 △当面現状を維持 ×便別の利用状況や、利用者の意向、路線バス等への乗り継ぎ状況などを踏まえながら、減便や一部の便の予約運行型への転換などを検討

空き便率：運行便数に対する、利用者が全くいない便数の割合

○：サービス水準の引き上げを検討 △：現状を維持 ×：サービス水準の引き下げを検討

②地域と意見交換しながら改善を図る仕組みづくり

○人口分布や施設立地などが変われば、必要な公共交通サービスも変わっていきます。特にみんなのバスに関しては、特定の人による利用が主体であるため、利用者のわずかな変化が路線の利用状況に大きく影響するものと考えられます。

●みんなのバスが運行している地域を対象として、必要に応じて地域住民の代表者やみんなのバスの利用者、運行事業者などが集まる話し合いの機会を設け、利用状況などにあわせて柔軟な対応を検討や地域ぐるみでの利用促進などを推進していく仕組みを構築します。

表 地域と意見交換しながら改善を実施していく仕組み（イメージ）

目的	利用状況や問題点、地域のニーズなどを関係者間で共有するとともに、より効果的で効率的な運行に向けた改善策などを検討	
構成メンバーと役割分担	行政（市担当課、支所）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会議の開催 ・ 利用状況などに関するデータの整理 ・ 行政の視点から見た問題点等の把握や改善策の提案 ・ 全体のとりまとめ など
	地域住民代表、利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民や利用者の視点から見た問題点等の把握や改善策の提案 ・ 公共交通に関する情報等の地域への周知 ・ “地域ぐるみ”での利用促進 ・ 改善策などに関する地域の合意形成 など
	運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況の把握 ・ 運行事業者の視点から見た問題点等の把握や改善策の提案 ・ 改善策等に関する利用者の“声”の収集 など

■地域との意見交換に基づいた取り組み事例（佐賀県佐賀市）

○路線バスの廃止が予定される地域を対象として、地域との意見交換を繰り返しながら、新たな公共交通の運行形態や運行ルート・ダイヤ・運賃などを検討しています。



図 地域との意見交換に基づいた取り組み事例（佐賀県佐賀市）

③地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくり

- 公共交通を持続可能なものにしていくためには、行政や交通事業者だけではなく、地域（住民）自らが公共交通を創り・守り・育てる意識を持つことが不可欠です。
- とりわけ、人口が比較的高密度で集積する市街地“以外”のエリアにおいては、地域が主体となった取り組みが公共交通の維持・活性化に非常に重要になるものと考えられます。

- 地域が主体となって、地域に必要な公共交通のあり方を検討したり、地域自らが移動手段を確保する取り組みを促進していくための仕組みを構築します。
- まずは地域の皆さんで話し合い、既存の住民組織などを活用して主体的に検討を進めていただくことを考えます。市と交通事業者は調査・検討や運行などの各段階で必要なサポートを行います。

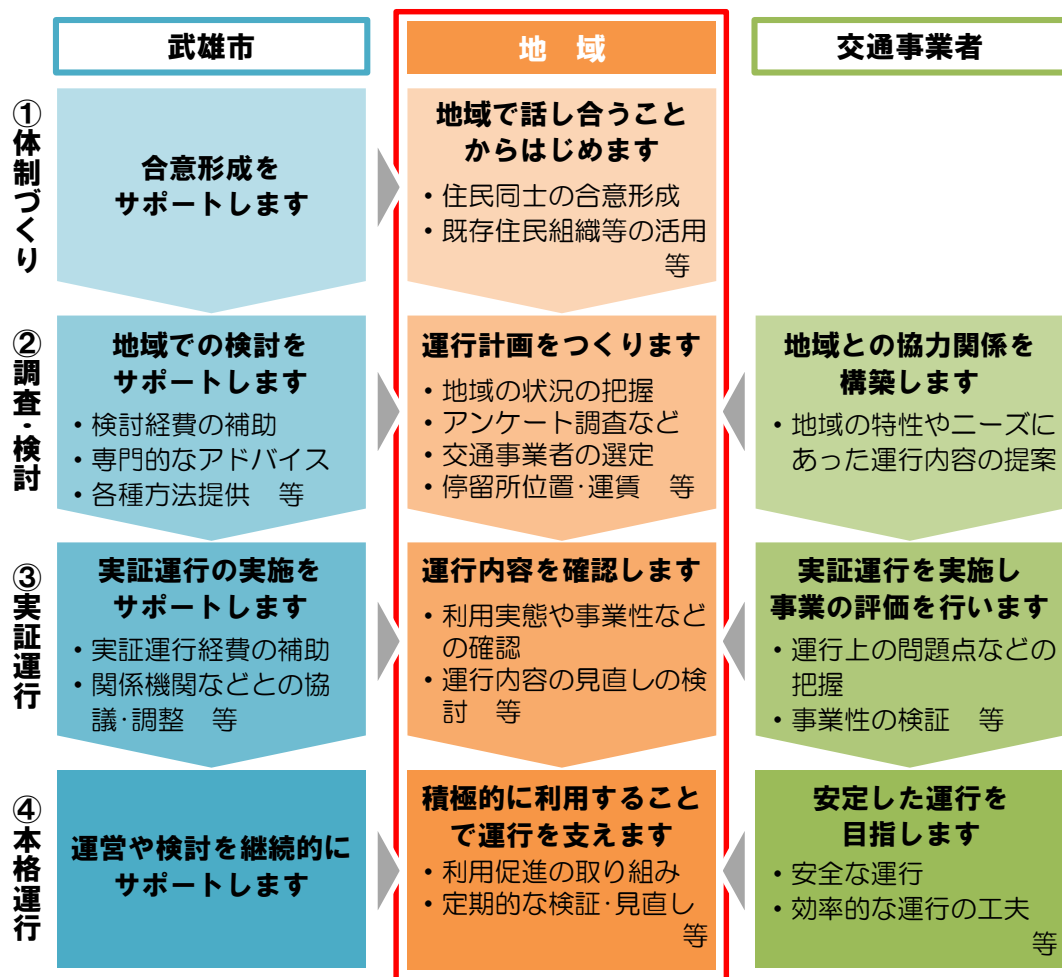


図 地域が主体となった取り組みの進め方イメージ

7-3 実施期間および実施主体

事業・施策それぞれの実施主体および実施期間は以下の通りとします。

表 実施期間および実施主体

方向性	事業・施策	実施期間 ^{注1}					実施主体 ^{注2}		
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	武雄市	交通事業者	地域住民等
方向性1： 鉄道・路線バスの事業性の維持・向上	①地域間の幹線となる鉄道・路線バスの維持	■	■	■	■	■	◎	◎	
	②効率性に問題を抱える路線バスのサービス水準適正化・運行の効率化	■	■	■	■	■	◎	◎	
	③市内循環バス、武雄・桃川線の一体的な再編	■	■				◎	○	
方向性2： みんなのバスの運行効率化・公共交通空白地域などへのきめ細やかな対応	①利用実態等に応じたみんなのバスの運行形態等の見直し	■	■	■	■	■	◎	○	
	②公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大	■	■	■	■	■	◎	○	○
	③公共交通の運行に係る新たな技術の活用に向けた調査・研究	■	■	■	■	■	◎	○	
方向性3： 公共交通ネットワークとしての一体性の向上	①乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整	■	■	■	■	■	◎	◎	
	②交通結節点における待合環境や案内誘導の改善	■	■	■	■	■	◎	◎	
	③乗り継ぎ割引の適用拡大	■	■	■	■	■	◎	◎	
	④市街地内の回遊手段として利用しやすい公共交通環境の構築	■	■	■	■	■	○	◎	
	⑤新たな運賃体系等の導入に向けた調査・研究	■	■	■	■	■	◎	◎	
方向性4： 多面的な利用促進策の展開	①公共交通に関する情報提供の強化	■	■	■	■	■	◎	◎	
	②バス・タクシー車両や乗降場のバリアフリー化の促進	■	■	■	■	■	◎	◎	
	③モビリティ・マネジメントの実施	■	■	■	■	■	◎	○	
	④鉄道・バス・沿線施設等が連携した企画乗車券等の商品造成	■	■	■	■	■	◎	◎	◎
	⑤運転免許返納を後押しする施策の展開	■	■	■	■	■	◎	○	
方向性5： 継続的に見直しを行う仕組みの構築	①利用状況に関する“目安”に基づいたサービス水準等の見直し	■	■	■	■	■	◎	○	
	②地域と意見交換しながら改善を図る仕組みづくり	■	■	■	■	■	◎	○	◎
	③地域が主体となった取り組みを促進していくための仕組みづくり	■	■	■	■	■	○	○	◎

注1：事業・施策実施に向けた検討・調整などのための期間も含む

注2：◎…中心的な立場で実施、○…協力的な立場で実施

8. 計画達成状況の評価について

8-1 計画の推進体制

(1) 関係する主体と基本的な役割

計画の推進にあたっては、武雄市が中心となって市民等や交通事業者、関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体が基本的な役割を分担します。

表 関係する主体と基本的な役割

関係主体	基本的な役割
武雄市	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行います。 ○また、他の分野とも連携を図るために“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取り組みの推進を図ります。
市民等	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担います。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取り組みによる公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図ります。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、武雄市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進めます。
関係機関	○行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行います。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例などを踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をします。
道路管理者・交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性・安全性等について判断をします。

(2) 計画の推進・管理体制

市民代表や国・県、道路管理者・交通管理者などから成る「武雄市地域公共交通会議」による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認などを行い、計画の着実な推進を図ります。

また、当会議については、計画の管理だけではなく、武雄市の地域公共交通について継続的に協議する「場」として位置づけ、市民のニーズの変化に応じた地域公共交通の見直し・改善（短期的な検討項目）や、持続可能な公共交通体系の構築に向けた事業・施策の検討などを行います。

8-2 計画の推進方法

本計画全体の推進については、各事業の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を行います。

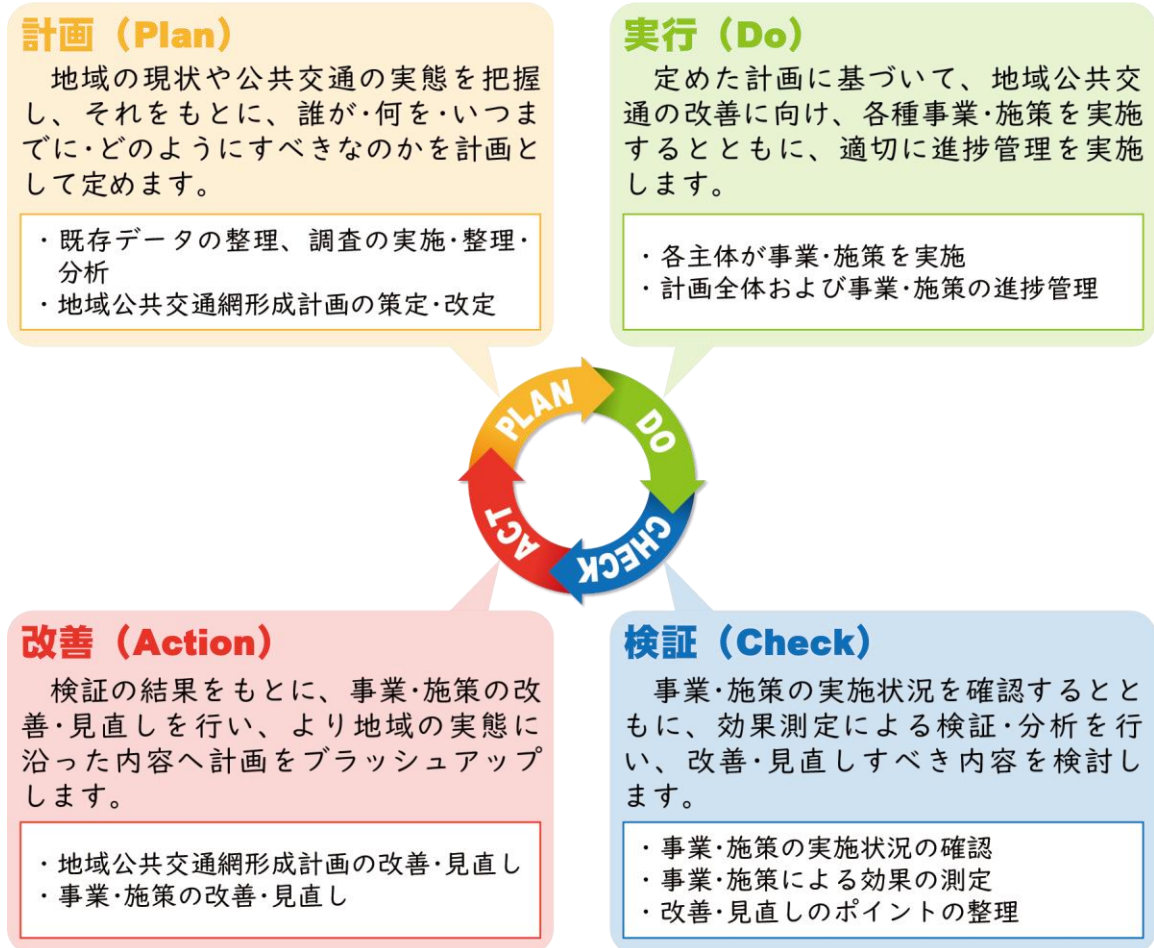


図 PDCAサイクルのイメージ

9. 持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

地域公共交通に関する取り組みだけでは地域が目指す将来像の実現は難しいことから、まちづくりや福祉、観光などの関連分野と密接に連携を図りながら取り組みを進めていくことが不可欠です。

また一方では、他分野における取り組みにより、公共交通の有効活用や利用促進が図られ、持続可能な地域公共交通網の形成につながっていくことが期待されます。

以下では、関連する他分野との連携の考え方を示します。

表 関連する分野との連携の考え方

分野	連携の考え方
まちづくり	<p>★ 市街地の魅力・活力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地に人が集まりやすく、また、市街地内を回遊しやすい利便性の高い公共交通サービスを提供することなどにより、市街地の活力向上を支える公共交通体系の形成を推進していきます。 ・これに対して、まちづくり分野においても、コンパクトな市街地の形成や市街地の多様な都市機能の維持・集積、にぎわいの創出に向けた取り組みなどにより、公共交通が利用されやすい環境づくりを進め、まちづくりと公共交通が両輪となって地域の将来像実現や持続可能な公共交通網の形成を推進していきます。 <p>★ 各地域の中心部における生活サービスの維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の核となる地域の中心部に出かけやすい公共交通体系の形成を推進する一方で、まちづくり分野においても、交流の場づくりや生活を支える機能の維持・充実を図ることなどにより、外出する機会や公共交通を利用する機会の増大を図ります。
福祉	<p>★ 福祉分野における移動手段としての公共交通の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の進展や介護保険制度の改正などにもない、高齢者等の移動手段確保の必要性が増大してきていることから、公共交通を考える上でも配慮が必要となります。 ・一方で、このような移動需要についてもできるかぎり公共交通に集約していくことで利用促進・有効活用を図り、持続可能な地域公共交通網の形成を推進していきます。
教育	<p>★ 児童・生徒の通学手段としての公共交通の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小・中学校や高校等への通学手段として、公共交通を積極的に活用することにより、公共交通の利用促進・有効活用を図り、持続可能な地域公共交通網の形成を推進していきます。
観光	<p>★ 観光客等に対する公共交通情報の発信など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民だけではなく、観光客等に対しても公共交通に関する情報を積極的に発信していくことで、公共交通の利用を促進します。 ・観光と公共交通の連携による新たな取り組みなどについても検討していきます。

(調整用白紙)

武雄市地域公共交通網形成計画 令和2(2020)年3月

発行：武雄市 企画部 企画政策課

〒843-8639 佐賀県武雄市武雄町大字昭和 12-10

電話：0954-23-9325 Fax：0954-23-9115

E-mail：kikaku@city.takeo.lg.jp (企画政策課)

