武雄市地域公共交通計画
（案）

令和７(2025)年　月

武雄市地域公共交通会議

目　次　－武雄市地域公共交通計画－

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．地域公共交通網形成計画の検証等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
　２－１　地域公共交通網形成計画の検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
　２－２　武雄市を取り巻く状況の変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６
３．地域の現状・問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
　３－１　位置・地勢・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
　３－２　人口・世帯数等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８
　３－３　主要施設の立地状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　３－４　市民の移動特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　３－５　観光の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
４．公共交通の現状・問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
　４－１　鉄道の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
　４－２　路線バスの概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
　４－３　ほんわカーの概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
　４－４　その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
５．各種調査結果等（概要）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
　５－１　市民（高齢者）アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
　５－２　民生委員・児童委員アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
６．公共交通に求められる役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
　６－１　上位・関連計画等の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
　６－２　地域が目指す将来像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
　６－３　公共交通に求められる役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
７．計画の基本方針・目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・48
　７－１　解決すべき課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・48
　７－２　公共交通のあり方（基本方針）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50
　７－３　計画の目標および評価指標等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51
８．取り組みの方向性と施策展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
　８－１　取り組みの方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
　８－２　目標達成に向けた施策展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
９．計画の推進および進捗管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
　９－１　計画の推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
　９－２　計画の推進方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66

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）年度には西九州新幹線：武雄温泉駅～長崎駅間が開業するなど、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、令和 2 年 11 月に「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、地方公共団体が中心となって、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の構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となりました。

（２）計画の目的

以上のような背景を踏まえ、西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・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や各種団体・施設などが一丸となって、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、本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計画の対象区域

（２）計画期間

本計画の計画期間は、令和 7（2025）年　月から令和 12（2030）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．地域公共交通網形成計画の検証等

2－1　地域公共交通網形成計画の検証

（1）施策の実施状況

一部の施策において未実施があるものの、計画で定めた方向性に向けて事業を実施しました。主な取り組みとしては、各町の「みんなのバス」の見直しを実施し、令和３年４月から「ほんわカー」として運行開始しました。また、循環バス［朝日・橘・武雄線］を廃止し、AI アプリを活用した予約型乗合タクシーのほんわカー朝日・橘・武雄線の導入を実施し、運行範囲の拡大や予約制の導入による運行の効率化を図りました。

〔施策の実施状況一覧〕

方向性	事業・施策	実施状況
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	・路線自体の維持できているものの、新型コロナウイルス等の影響により利用者が大幅に減少。
	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	・R2.4.1から多久武雄線（昭和自動車）でワゴンでの運行を開始。（朝1便は利用者が多いためバス車両で運行中）
	③市内循環バス、武雄・桃川線の一体的な再編	・R3.4に市内循環バスの朝日・橘。武雄線を廃止し、予約型乗合タクシー（AIオンデマンド交通）のほんわカー朝日・橘・武雄線を運行開始。
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の見直し	・武内線でR3.4から一部予約型運行を導入。 ・若木線でワゴン車両からタクシー車両に変更。 ・北方線（志久線）でR4.4から一部運行エリアを拡大。
	②公共交通空白地域へのサービス提供エリアの拡大	・朝日・橘・武雄地域では循環バスからほんわカー（予約型乗合タクシー）へ移行したことにより、運行エリアを拡大し、乗車場所も増加。 ・東川登町でほんわカーの実証運行を実施（R4.1～R4.3、R4.10～R4.12）→本格導入には至らず。 ・公共交通が少なくなる夜間の移動手段確保に向けて、R6. 12～R7. 1の間、武雄市ライドシェアの実証実験を実施。
	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	・ほんわカー朝日・橘・武雄線でMONETを使用したAIオンデマンド交通を実施。
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	・西九州新幹線の開業に合わせて、各バス路線のダイヤを調整。
	②交通結節点における待合環境や案内誘導の改善	・市が行う「駅南口広場計画」により、武雄温泉駅南口のバス停を整備。 ・バスの運行状況や時刻表をデジタルで表示する［スマートバス停］を武雄温泉駅南口に設置（実施主体はからさがMaaS事業実行委員会）
	③乗り継ぎ割引の適用拡大	・未実施
	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	・未実施
	⑤新たな運賃体系等の導入に向けた調査・研究	・R3年度からさがMaaS事業実行委員会に加盟し、［myroute］アプリなどMaaSの取り組みに参加。
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 ③モビリティ・マネジメントの実施	・出前講座で武雄市の公共交通の利用方法を周知。 ・希望する目的地や利用時間を聞き取り、路線バスや乗降バス停、出発時間、到着時間、料金などを記した［オーダーメイド時刻表］の作成を実施
	②バス・タクシー車両や乗降場のバリアフリー化の促進	・各交通事業者において、ノンステップバスやUDタクシー車両を導入。
	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	・武雄市・嬉野市・鹿島市・太良町を運行する祐徳バス・JR九州バスで利用可能なデジタルチケット［かぶきフリーきっぷ］を発行。
	⑤運転免許返納を後押しする施策の展開	・令和3年度から運転免許証をお持ちない75歳以上の方にバス・タクシー券を交付。
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	・1便あたりの利用者数が2.0人以下のほんわカー路線について、運行形態の見直しを検討中。
	②地域と意見交換しながら改善を図る仕組みづくり	・R6年度に嬉野市・大町町と共同でモビリティ人材育成事業を実施し、地域における課題の整理や意見交換を行った。 ・ほんわカーの導入時や運行を見直す際には関係する地域の区長会等で説明会を実施し、意見聴取を実施した。
	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	・R4. 4から東川登町社協が自家用有償旅客運送「しののめ号」を運行開始。

（２）目標達成状況

地域公共交通網形成計画で定めた目標指標は 7 項目あり、ほとんどの項目において目標達成が難しい状況です。未達成となった原因は、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者や本市への来訪者が大幅に減少したことや物価高騰やドライバー不足解消に向けた従業員の賃金改善に伴い、運行にかかる経常費用が増加傾向であることが挙げられます。

〔目標の達成状況一覧〕

目標	評価指標	現況値	目標値	実績値	備考
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	評価指標1 市民の公共交通年間平均利用回数（回/人・年）	4.9 （H30年度）	6.0	3.5 （R5年度）	新型コロナウイルスによる外出機会の減少などにより公共交通の利用が減少。
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	評価指標2-1 武雄温泉駅の乗降人員（万人/年）	128 （H28年度）	－	125 （R4年度）	令和4年9月に西九州新幹線が開業したものの、コロナ禍による利用減により、現況値より低い結果となった。ただし、令和5年の利用者は前年比で大きく増加しており、今後さらなる増加が期待できる。
	評価指標2-2 武雄市の観光入込客数（万人/年）	194 （H30年度）	220	101 （R年度）	新型コロナウイルスの影響により観光客が減少。
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	評価指標3 公共交通サービス圏域の居住人口割合（%）	77 （R元年度）	82	－ （R5年度）	正確な数値の算出が困難であるため、現況値は計上していない。ただし、ほんわカー導入やしののめ号運行開始に伴い、公共交通サービス圏域は拡大しているため、その圏域に占める居住人口割合も増加していると推察される。
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	評価指標4-1 市内路線バスの経常収支率（%）	20 （H30年度）	30	11.9 （R5年度）	新型コロナウイルスの影響により、利用者が減少したため、収益も減少している。また、物価高騰などにより経常費用が増大しており、収支率は悪化。
	評価指標4-2 みんなのバス等の経常収支率（%）	14 （H30年度）	30	13.1 （R5年度）	評価指標4-1と同様
	評価指標4-3 公共交通に対する武雄市の財政負担額（百万円/年）	67 （H30年度）	－	137 （R5年度）	物価高騰やドライバーの賃金改善などにより、経常費用が増大。

（３）計画策定に向けた留意事項

① 公共交通体系の持続性向上に向けた更なる取り組みの推進

大幅に増大している財政負担なども念頭に、利便性をできるだけ維持しながら、更なる効率化や利用促進などといった公共交通体系の持続性向上に向けた取組みを推進していく必要があります。

② 地域における様々な変化に対応するための取り組みの推進

各種施設の立地状況の変化や新たなプロジェクトの進捗などに対応するとともに、十分なものとなっていない新幹線開業効果のさらなる波及などに向けた取組みを推進していく必要があります。

③ ドライバー不足の深刻化を受けた多様な移動資源の活用

ドライバー不足が深刻化していることから、見直された法制度の活用も念頭に、既存の公共交通の枠組みに捉われない、多様な移動資源の活用を図っていく必要があります。

④ 地域等との連携に向けたより実効性の高い取り組みの推進

地域等との連携に関して、より現実的で実効性の高い取り組みを推進していく必要があります。

２-２ 武雄市を取り巻く状況の変化

（１）西九州新幹線の開業

令和４年９月 23 日に西九州新幹線が開業し、武雄温泉駅からの乗車人数は新型コロナウイルス感染症拡大前の 1,781 人/日（平成 30 年度）から 1,953 人/日（令和５年度）になっており、約１割増加しています。

（２）上位･関連計画の策定･改訂等

本市の「まち・ひと・しごとの創生」に向けた目標、施策の基本的方針、具体的な施策をとりまとめた基本的な計画である「もっと輝く☆スター戦略☆～第２期武雄市まち･ひと･しごと創生総合戦略～」の計画期間が令和７年３月で満了となり、令和７年４月から第３期武雄市まち・ひと・しごと創生総合戦略として改定しました。

また、令和４年３月に本市の都市計画に関する基本的な方針となる「武雄市都市計画マスタープラン」、令和５年３月に「武雄市立地適正化計画」を策定しました。

これらの計画と連動した交通計画を策定する必要があります。

3．地域の現状・問題点

3－1　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 ㎢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

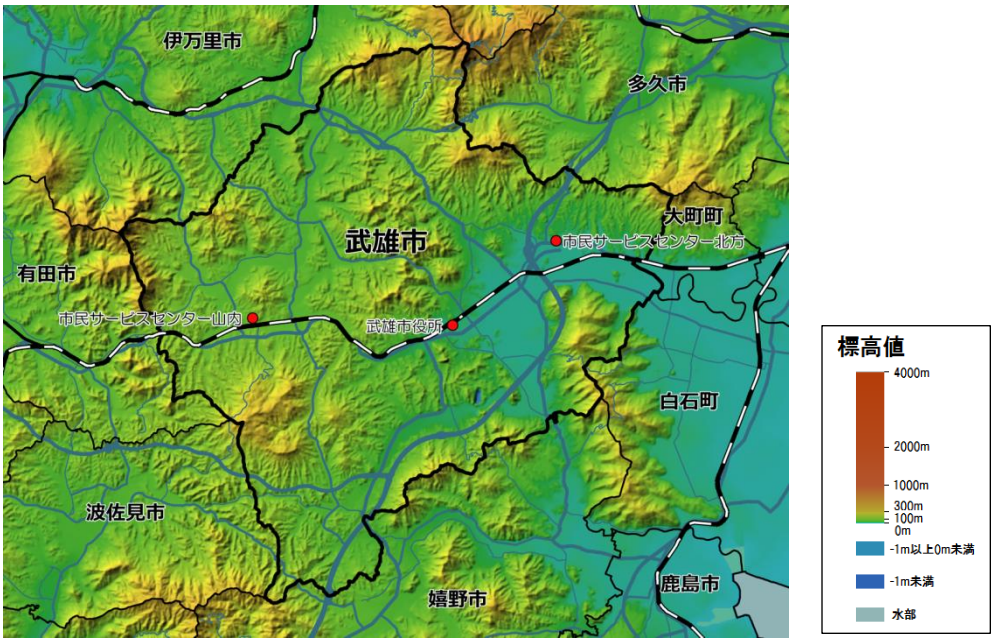


図　武雄市の地勢

資料：国土地理院 基盤地図情報（数値標高モデル）

3-2 人口・世帯数等

（1）人口

本市の総人口は昭和 60（1985）年をピークとしてその後は減少傾向にあり、平成 22（2010）年から令和 2（2020）年の 10 年間で約 6%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 15%減少、高齢化率も現状（令和 2 年）の約 31.6%が 40%近くまで上昇する予測となっています。

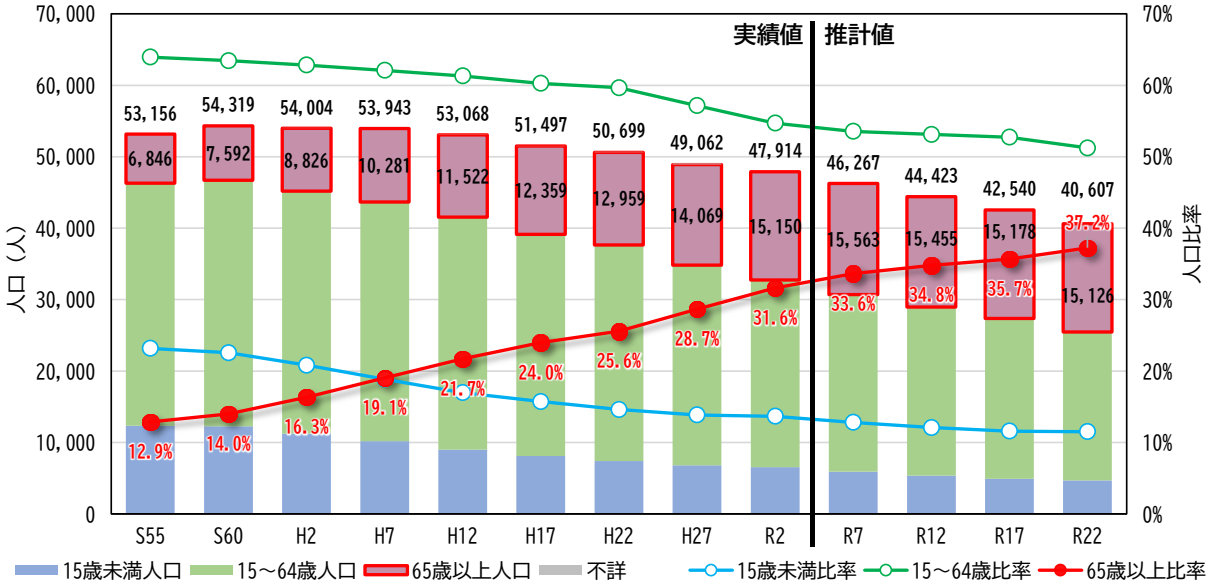


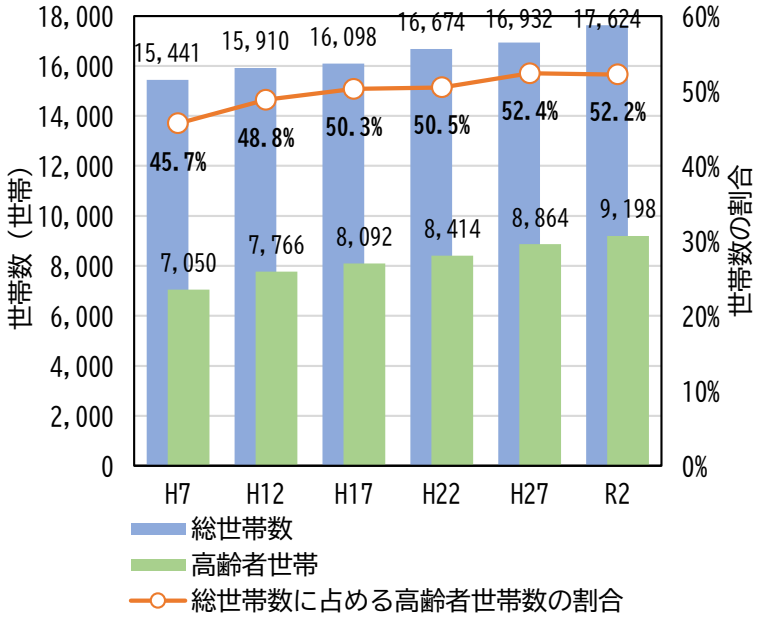
図　人口の推移と将来推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

（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。

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、令和 2 年（2020）年には総世帯数の約 52%が高齢者世帯となっています。



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。

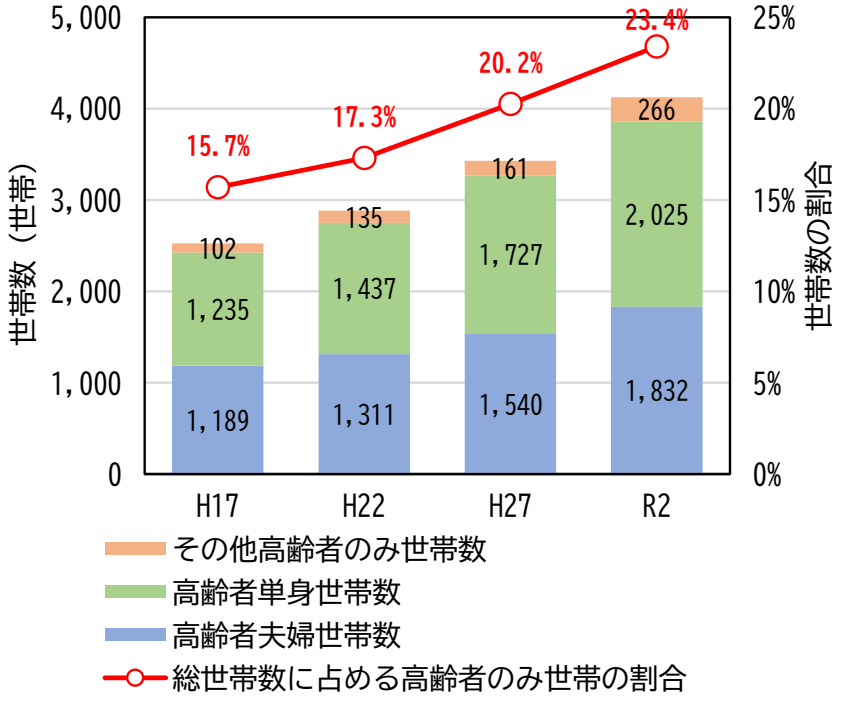


図　高齢者世帯の推移

出典：国勢調査

3-3 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 38 施設、歯科診療所 24 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。

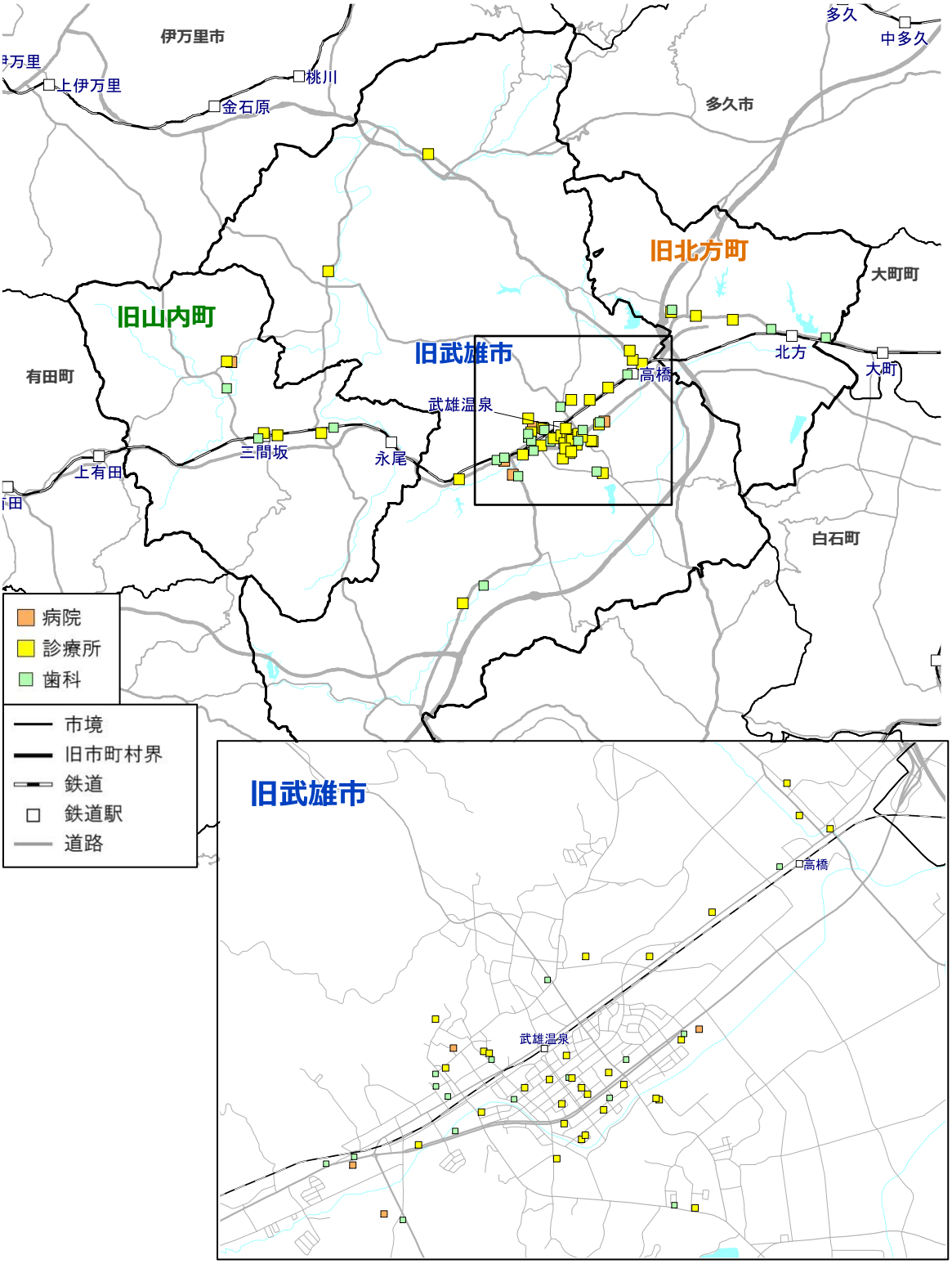


図　医療施設の立地状況

資料：国土数値情報、地域医療情報システム

（２）商業施

店舗面積 1,000 ㎡以上の商業施設は市内に 22 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。

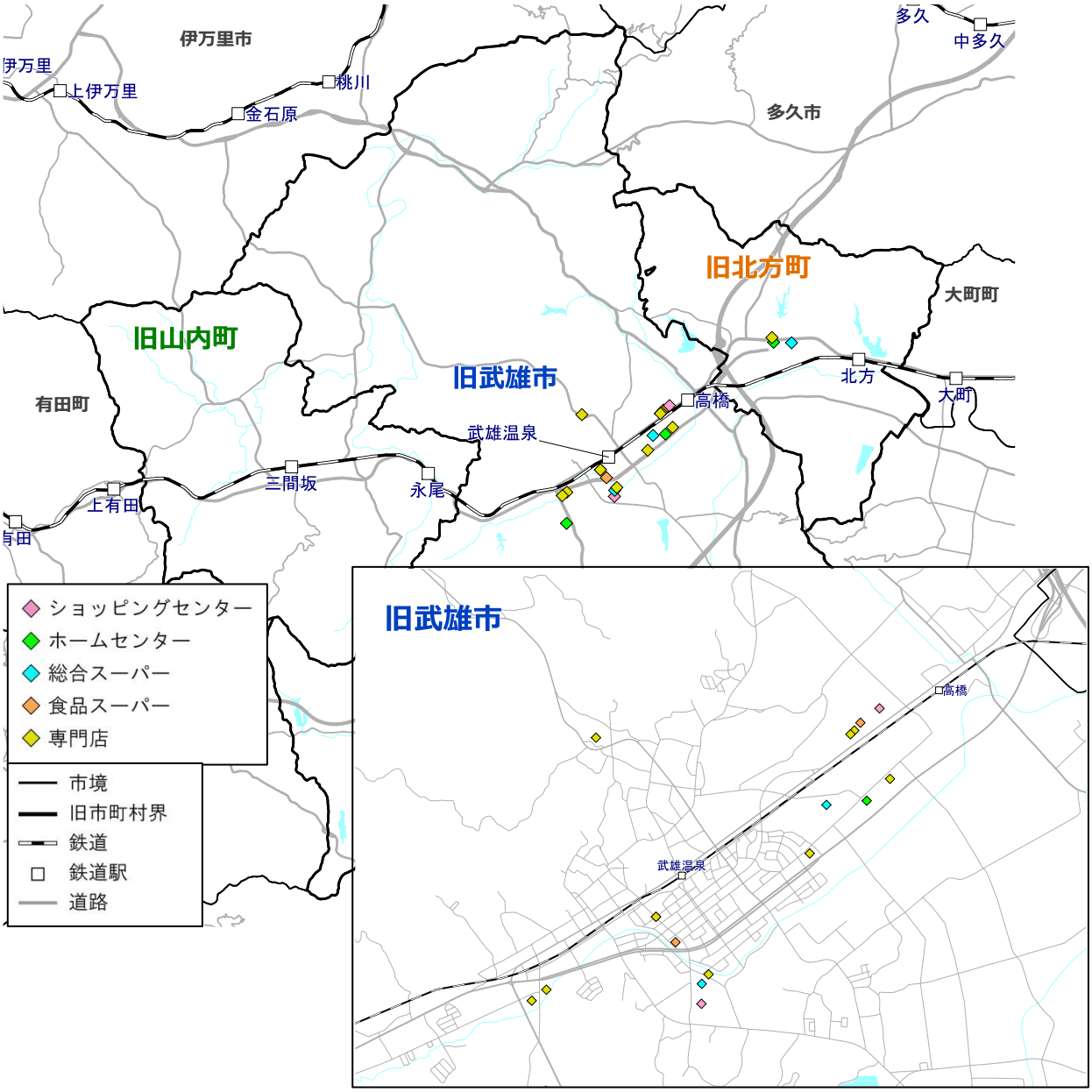


図　商業施設（大型小売店）の立地状況

※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。

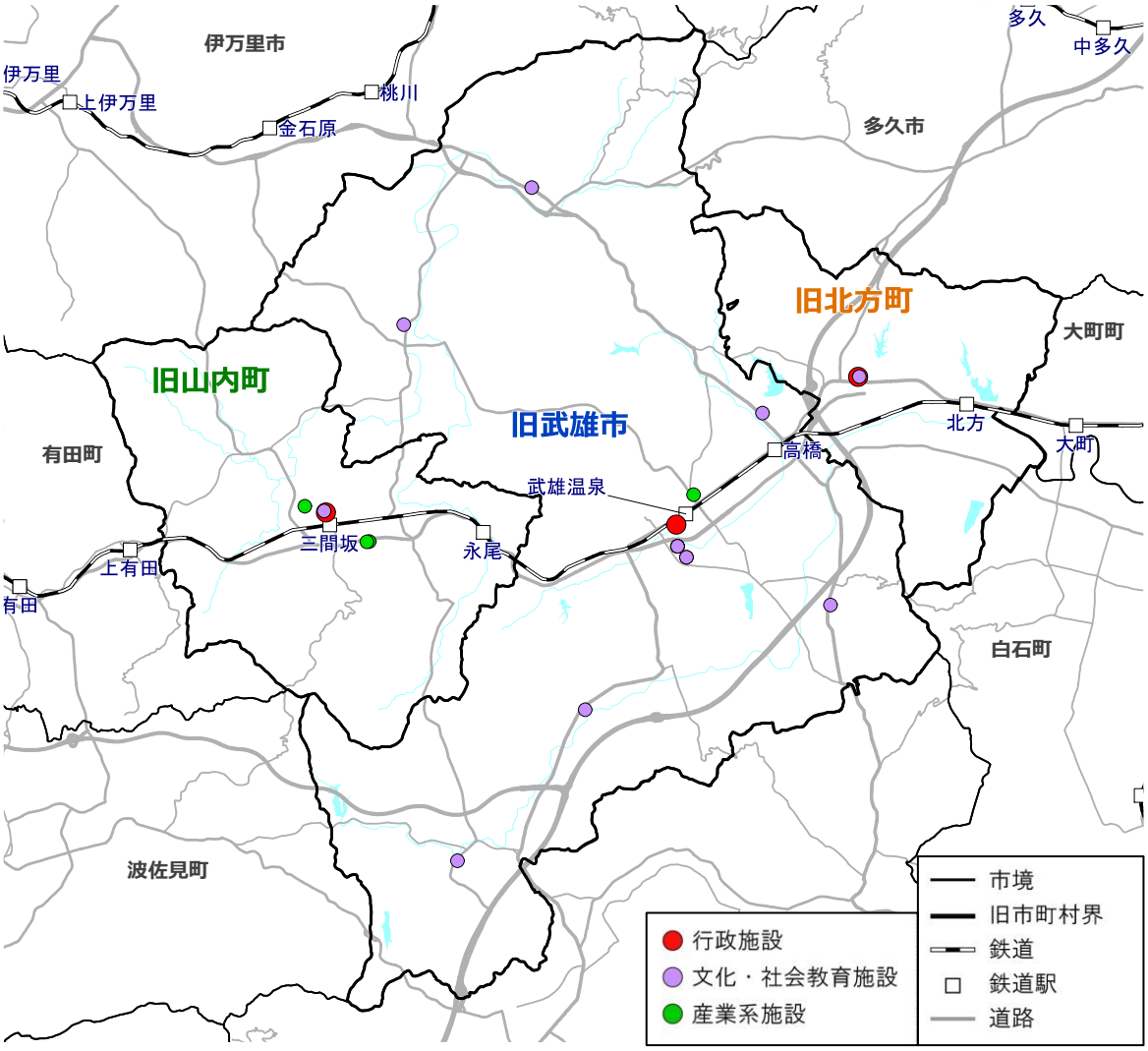


図　行政･文化施設等の立地状況

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。

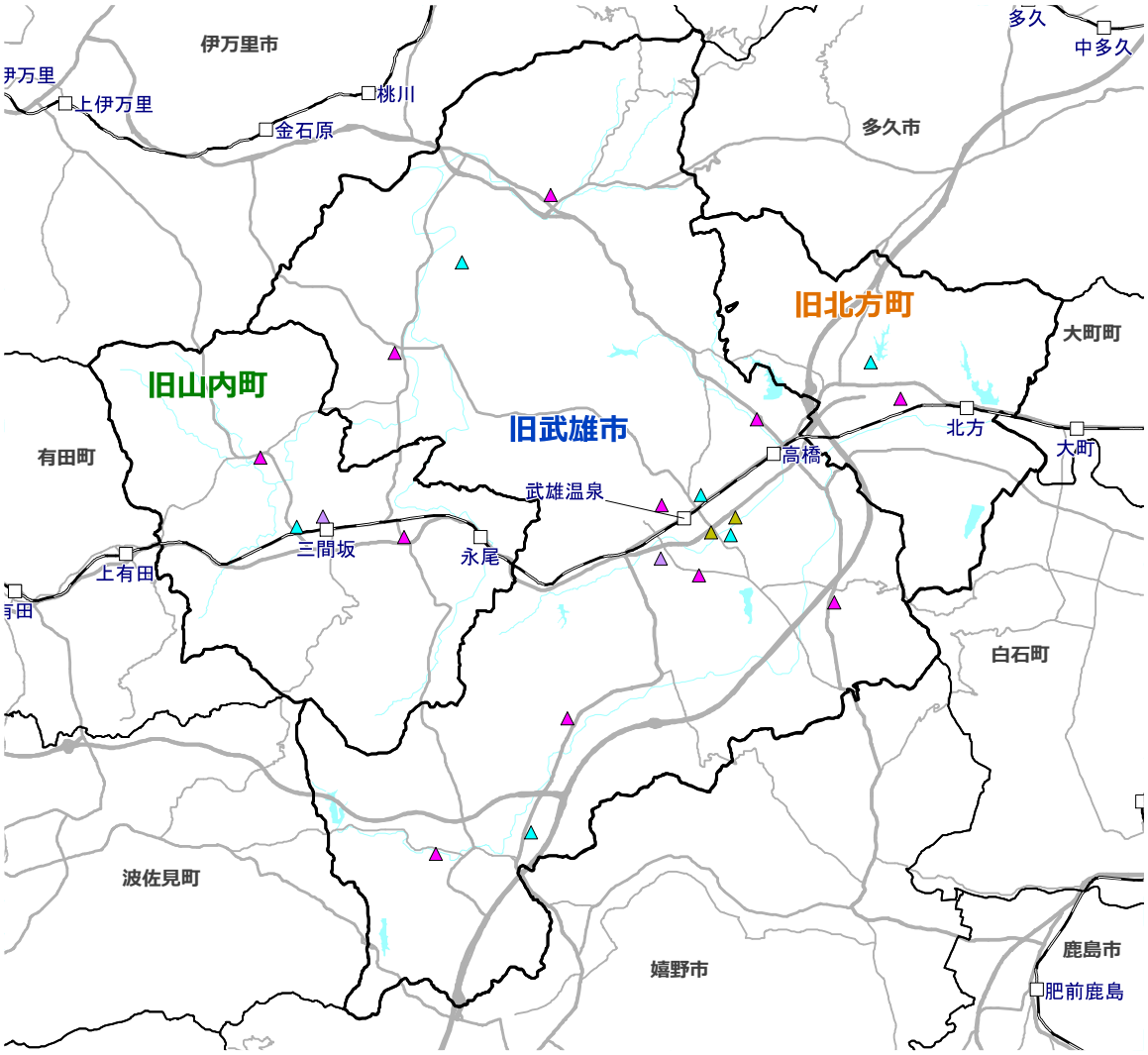


図　教育施設の立地状況

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。

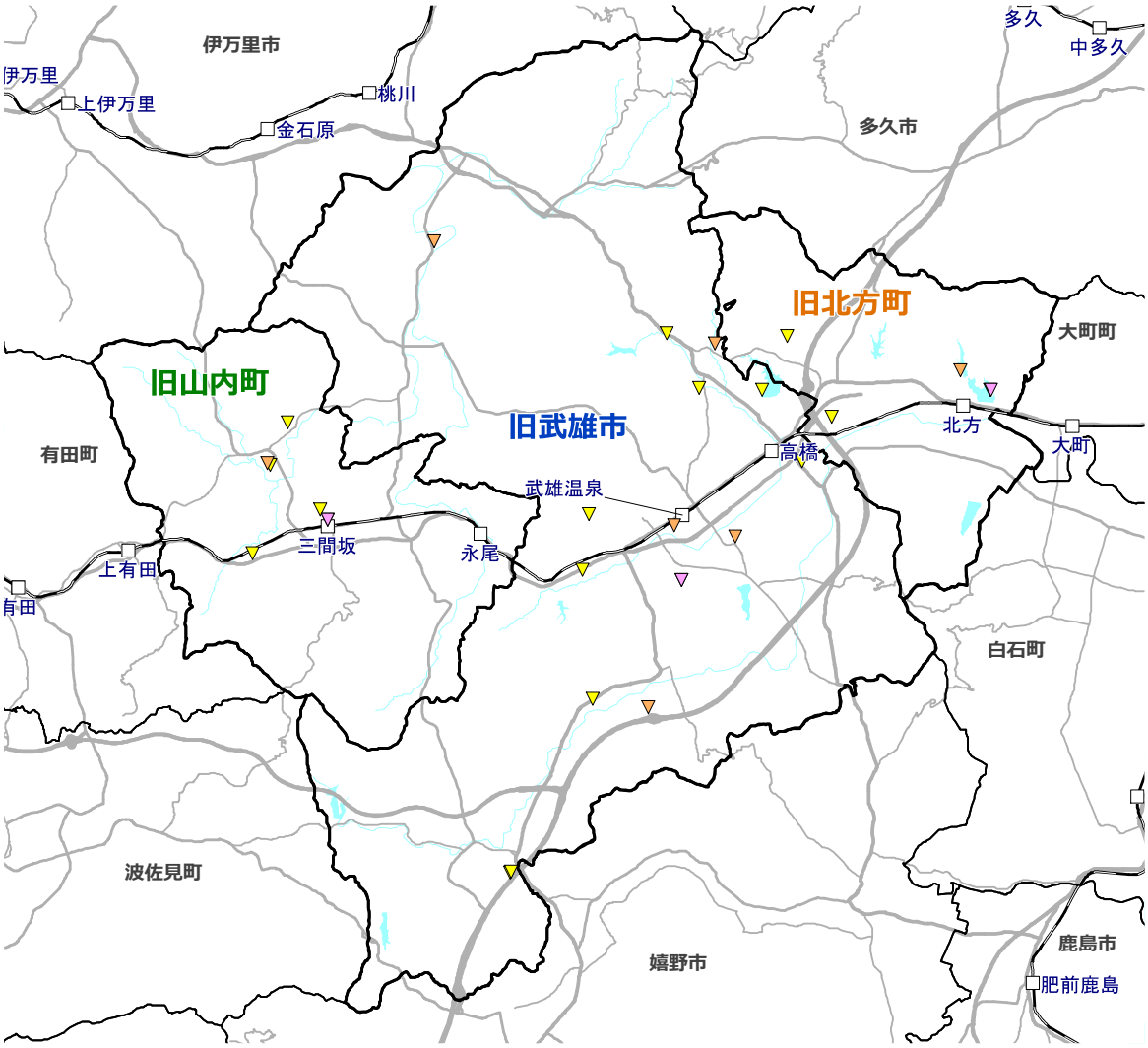


図　福祉施設の立地状況

資料：国土数値情報、武雄市高齢者福祉計画

3-4 市民の移動特性

（1）通勤・通学

①通勤流動

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。

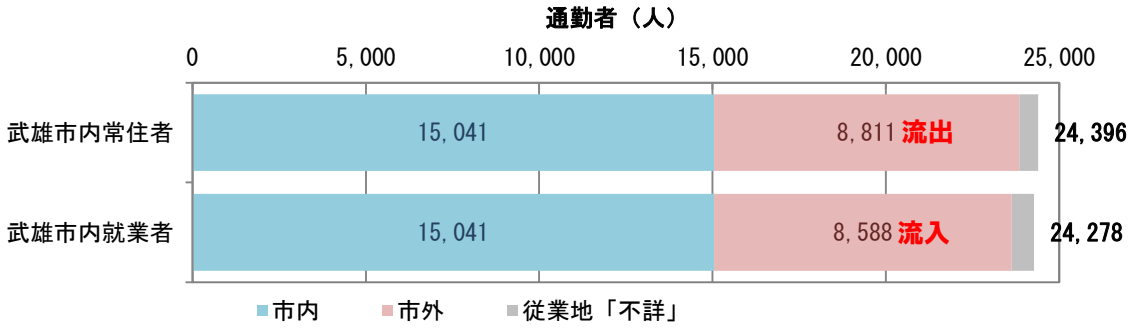


図　通勤流動の概況

資料：平成 27 年国勢調査

②通勤時の移動手段

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。

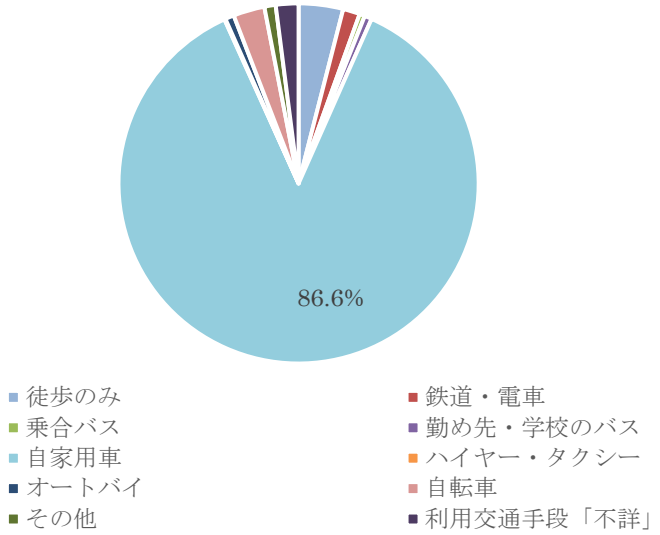


図　通勤時の利用交通手段

資料：令和 2 年国勢調査

③通学流動

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 1,200 人で流出が流入を大きく上回っています。

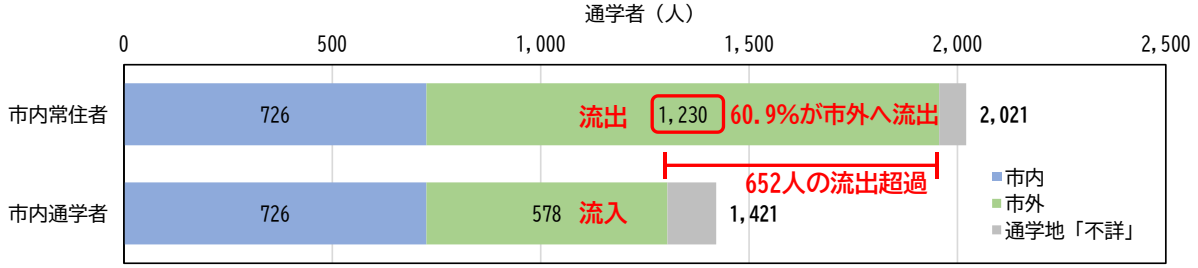


図　通学流動の概況

資料：令和２年国勢調査

④通学時の移動手段

通学時の利用交通手段は「自転車」が約 36%を占めているが、「鉄道・電車」が約 42%、「乗合バス」も 7%程度利用されており、公共交通が高校生等の通学手段として重要な役割を果たしています。

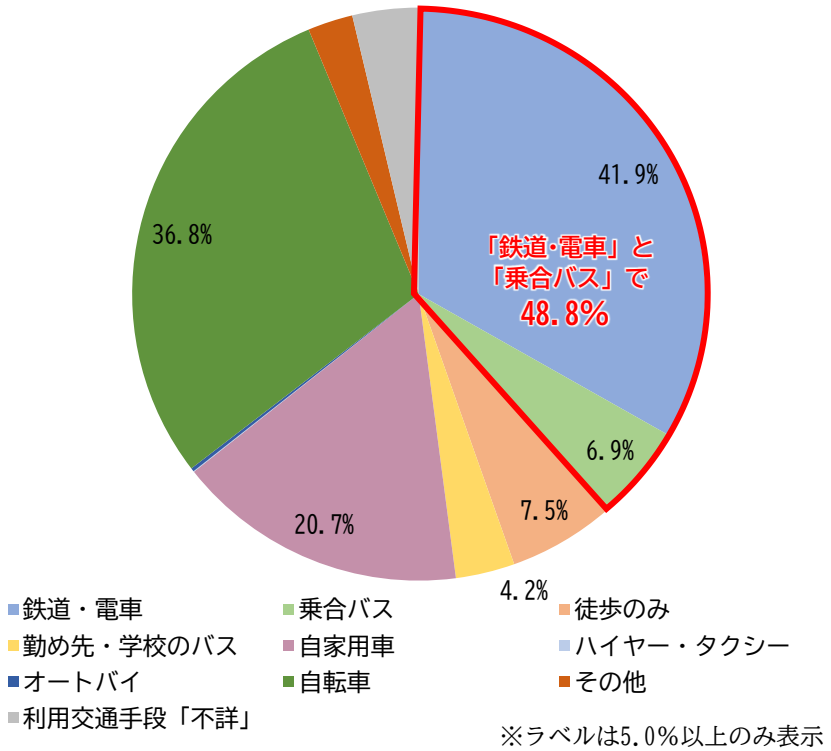


図　通学時の利用交通手段

資料：令和２年国勢調査

⑤ 進学先選択に際しての公共交通の重要性

進学先（高校）を選択する際に、「公共交通で通学できることを前提とした」あるいは「公共交通で通学できることを重視した」との回答が全体の 3 割となっており、進学先（高校）の選択肢の維持、教育機会の確保を考える上で、公共交通が重要な要素となっています。

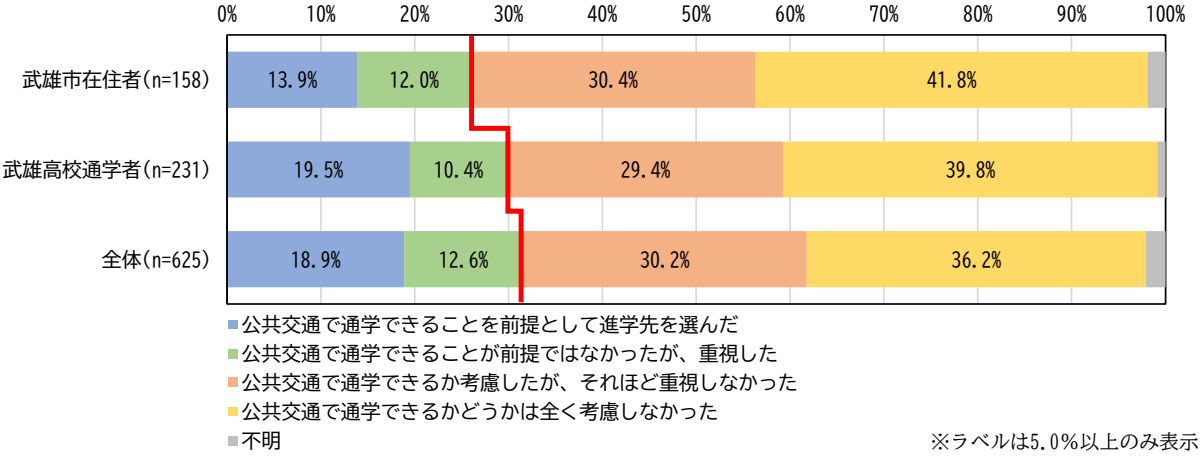


図　公共交通での通学を考慮した進学先（高校）の選択状況

資料：高校生アンケート調査（嬉野市実施、令和 2 年度）

※嬉野高校（嬉野校舎・塩田庁舎）、鹿島高校（赤門学舎・大手門学舎）、武雄高校に通学する生徒のうち、2 年生全員を対象に学校を通じて配布・回収

※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.35 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。

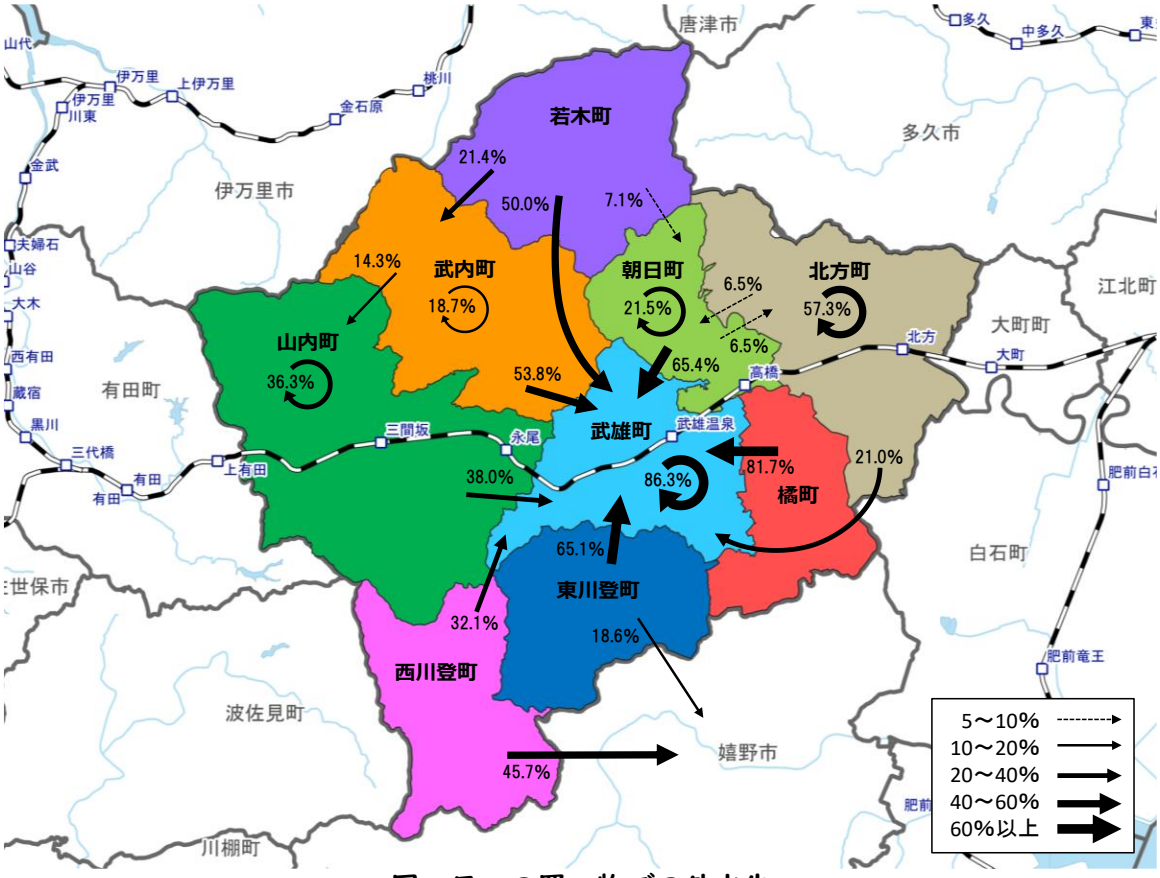


図　日々の買い物での外出先

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。

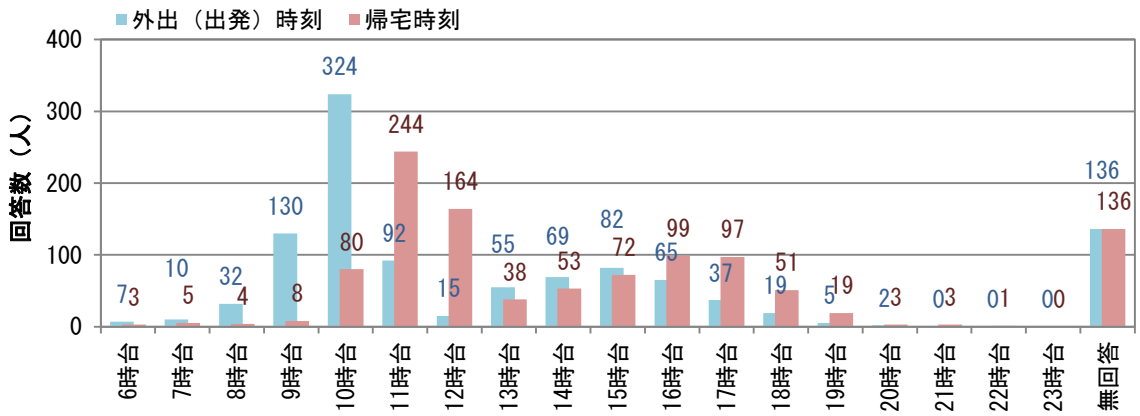


図　日々の買い物での外出･帰宅時間

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。

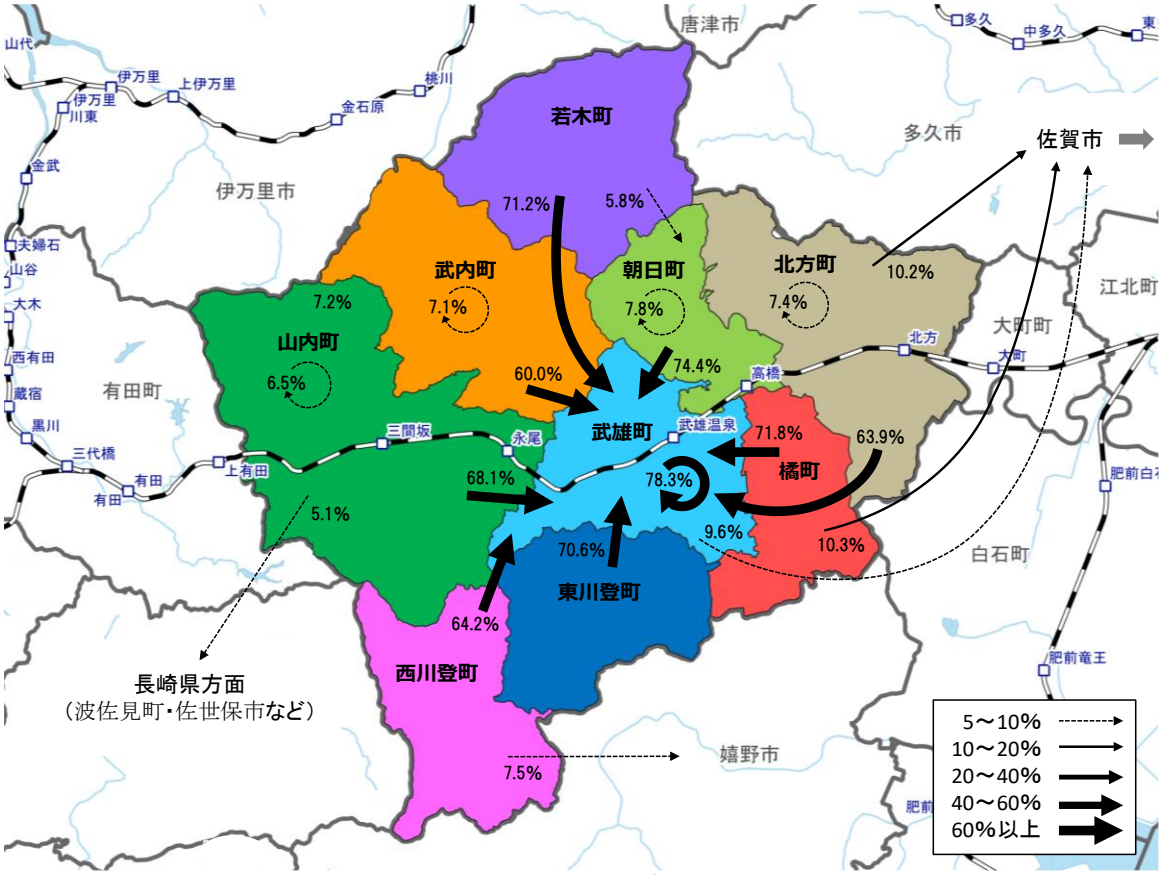


図　特別な買い物での外出先

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。

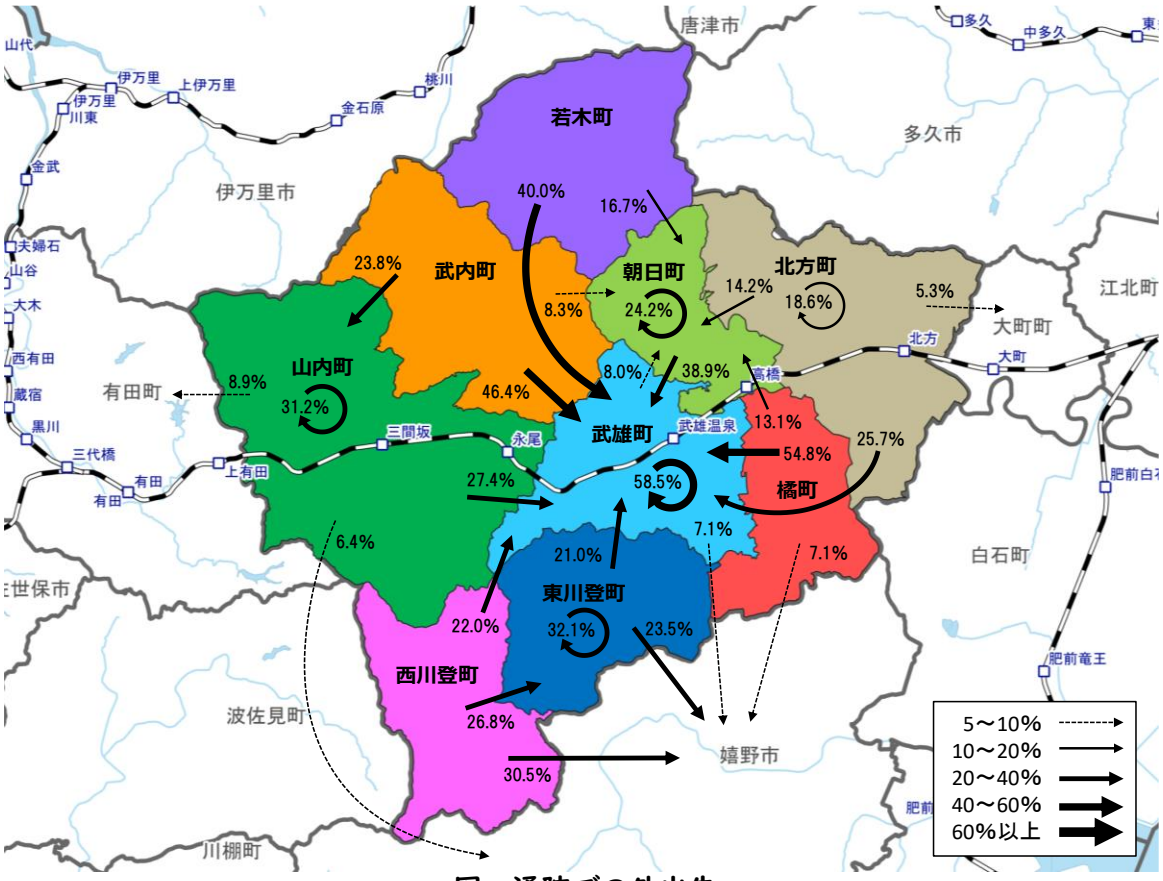


図　通院での外出先

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（自宅を出発）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。

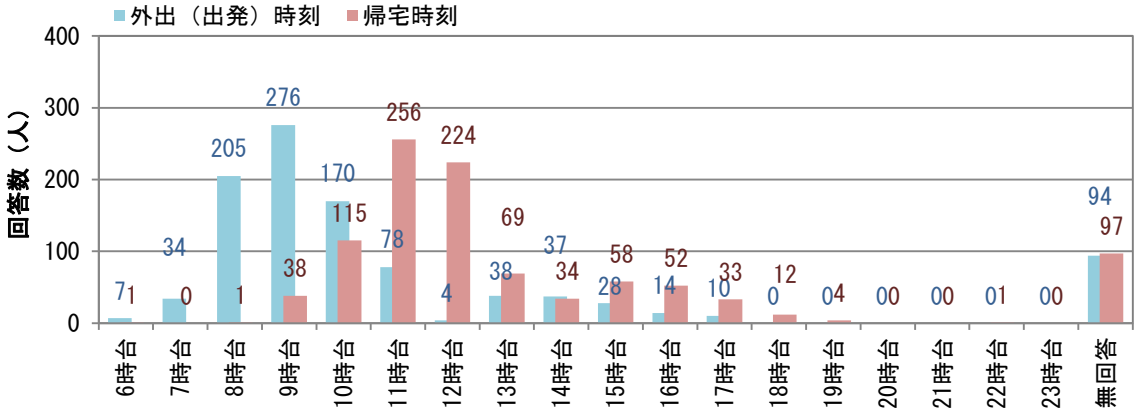


図　通院での外出・帰宅時間

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。

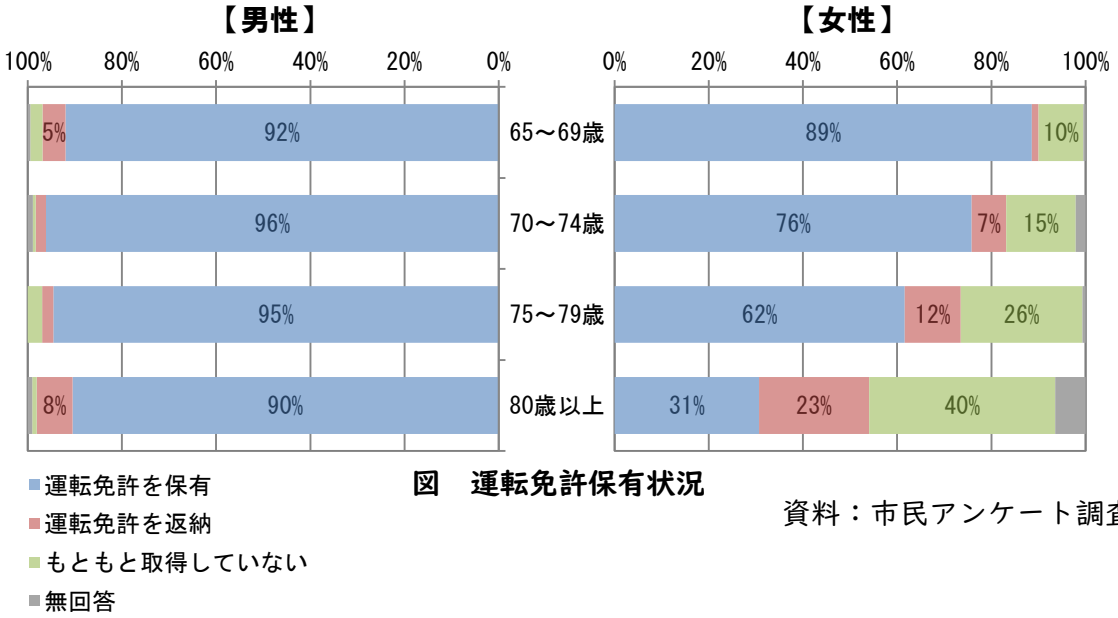


図　運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査

3-5 観光の動向

（1）主要観光地等

本市内や嬉野市には「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おり、広域での回遊促進・魅力向上を図ることによる、さらなる誘客等への期待が高まります。

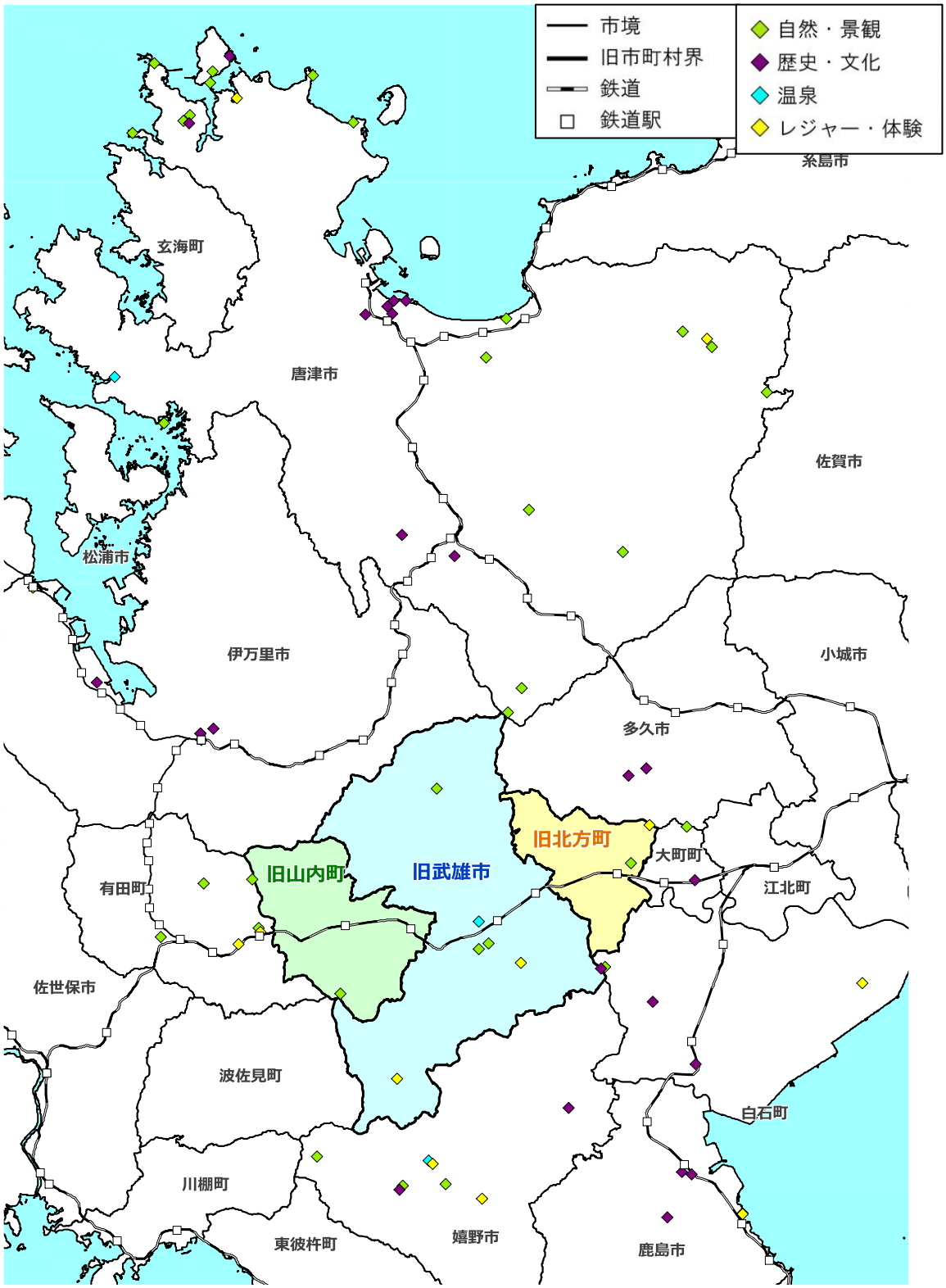


図　武雄市および周辺地域の主要観光地等

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

① 西九州新幹線開業にともなう鉄道の運行便数の変化

西九州新幹線の開業にあわせて、武雄温泉駅～博多駅間の特急が大きく増便され、長崎方面だけではなく佐賀・福岡方面の利便性も大幅に向上しています。一方で、長崎本線の特急の便数については大幅減となっています。

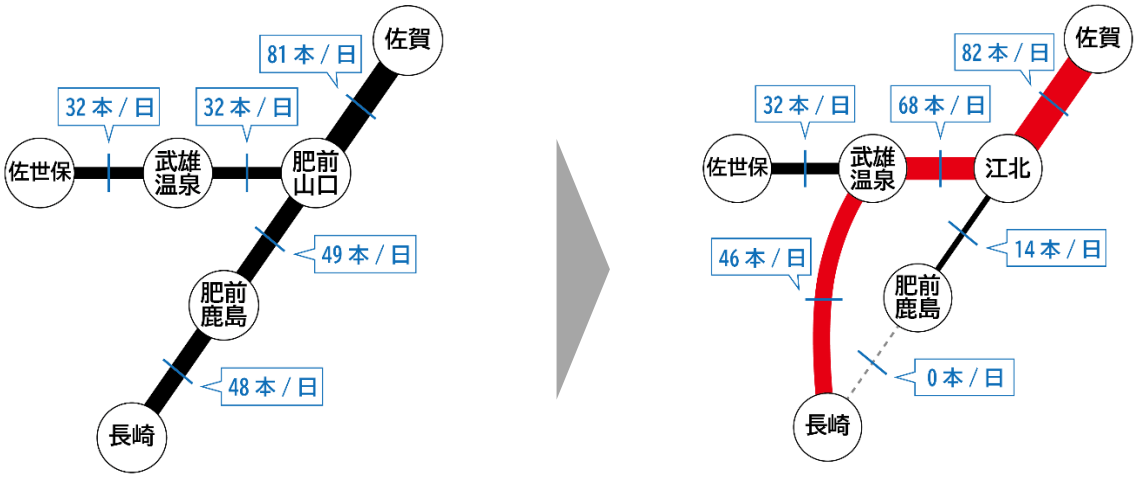


図　西九州新幹線開業前後の鉄道運行便数（普通列車は除く）

資料： JR 九州時刻表より作成（開業後は令和 7 年 2 月時点）

② 県内市町村の観光動向

本市の観光入込客数は令和 4 年時点で約 101 万人/年となっています。

昭和 45 年度以降の佐賀県観光客数は平成 30 年度に最多となり、その後新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。

そういう状況において、嬉野市などで急速な回復を示している一方で、本市の観光客数は伸び悩んでおり、西九州新幹線の開業効果を活かしきれていないと言えます。

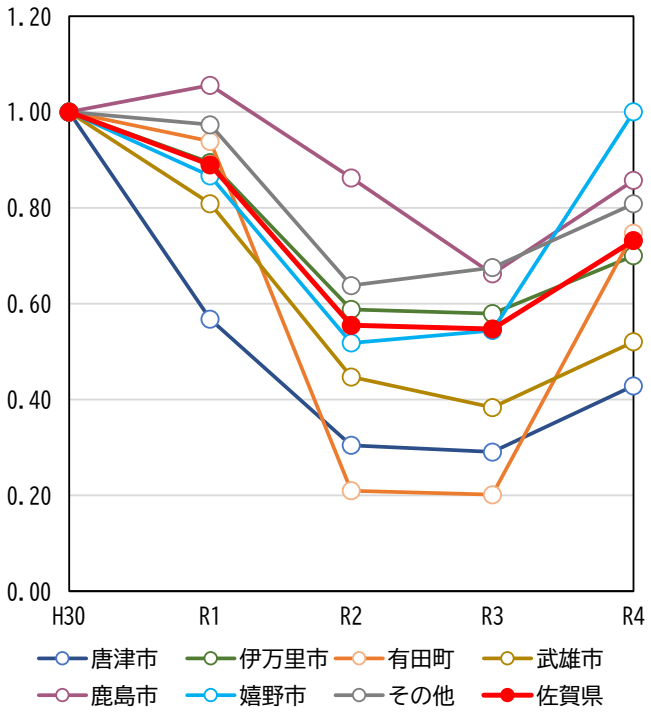


図　観光客数の推移（H30＝1.00）

資料： 佐賀県観光客動態調査

（３）観光消費金額

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」「土産品費」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。

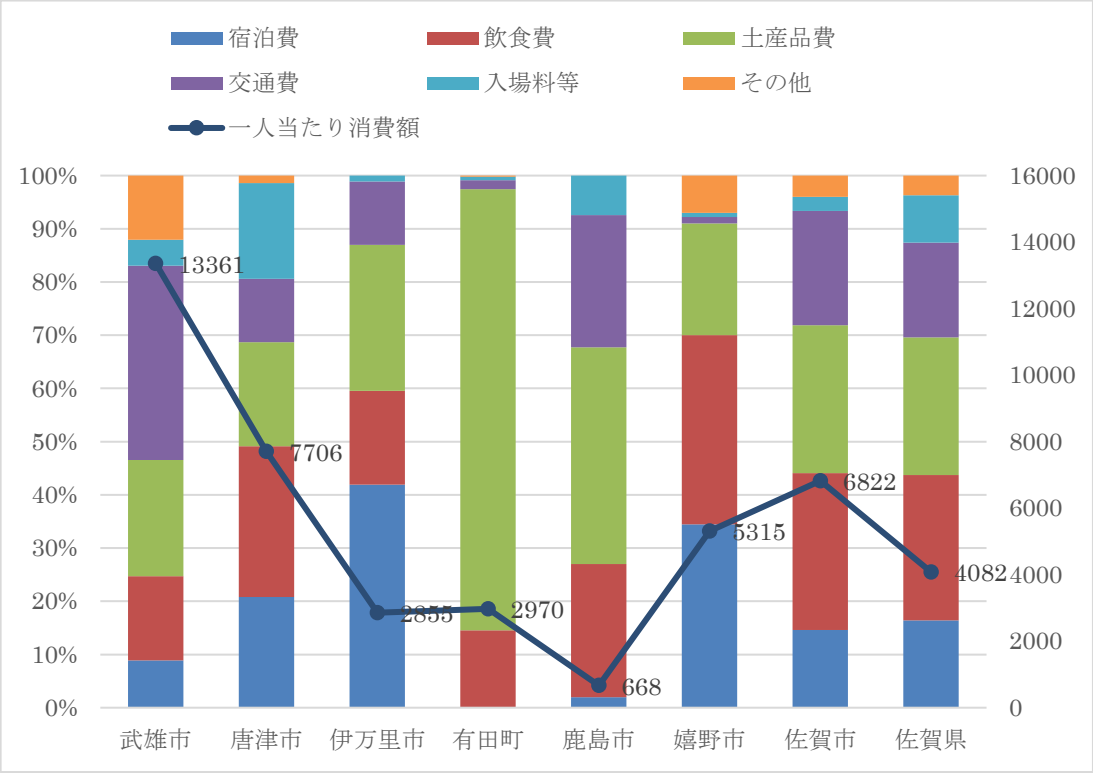


図　観光消費金額

資料：令和４年佐賀県観光客動態調査

4．公共交通の現状・問題点

4－1　鉄道の概要

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います。また、令和４年９月の西九州新幹線の開業により、武雄温泉駅から長崎駅間で新幹線が運行されています。

ＪＲ佐世保線の運行便数は、平日が上り 48 便･下り 36 便、土曜日･休日が上り 54 便・下り 38 便が運行しています。また、その内、平日は上り 33 便・下り 21、土曜日・祝日が上り 39 便・下り 23 便が特急（みどり･ハウステンボス・リレーかもめ）となっています。

西九州新幹線は、平日が上り 23 便・下り 22 便、土曜日・休日は上り 28 便、下り 27 便が運行しています。

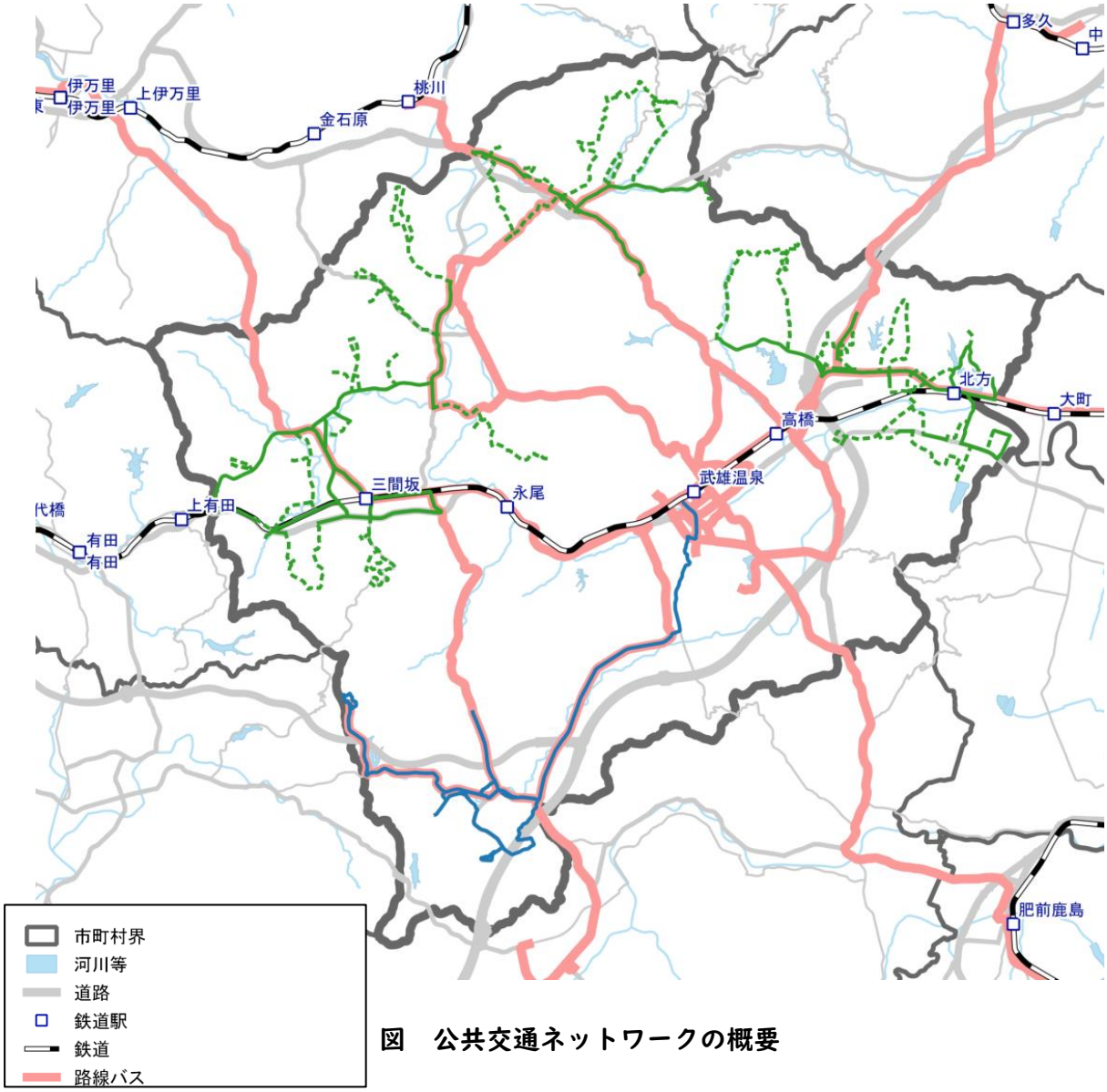


図　公共交通ネットワークの概要

4-2 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］［伊万里･三間坂線］［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[伊万里･三間坂線]と〔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。

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、概ね本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[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[ほんわカー]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※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。

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㈱	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	180	580
2	嬉野線	JR九州バス㈱	嬉野温泉・彼杵駅	武雄温泉駅	新武雄病院	22.0	19.0	19.0	○	○	○		180	600
3	祐徳線	祐徳自動車㈱	下西山車庫	嬉野市役所	祐徳神社前	11.0	10.0	10.0	○	○	○		180	440
4	多久・武雄線	昭和自動車㈱	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㈱	三間坂駅	大野	伊万里駅	7.0	6.0	5.0			○		200	310
6	湯の田・三間坂線	祐徳自動車㈱	三間坂駅	弓野橋	嬉野・湯の田	4.0	3.5	3.0			○		180	640
7	武雄・桃川線	温泉タクシー㈱	武雄市役所	若木公民館	桃川駅	4.0	3.0	0.0			○		200	400
8	武雄・三間坂線	祐徳自動車㈱	武雄温泉駅南口	武雄温泉入口	三間坂駅前	7.0	4.0	4.0			○		180	480
9	市内循環バス	祐徳自動車㈱	下西山車庫発着（循環）			6.0	6.0	6.0			○	均一	200	200

表　市内を運行するバス路線一覧：計画策定時点

※【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

（２）利用状況等

①鉄道・路線バスの利用状況

広域的な移動手段として、西九州新幹線・JR 佐世保線に加えて、複数の市町村を結ぶ広域路線バスが運行されています。

西九州新幹線開業により武雄温泉駅の乗車人員は増加する一方で、広域路線バスは新型コロナウイルス感染症拡大前に比べて 85%程度までしか利用が回復していない状況で、特に嬉野線や多久・武雄線、湯の田・三間坂線などでの減少が顕著となっており、広域移動を支える公共交通ネットワークの利便性を維持していくことが難しくなることが懸念されます。

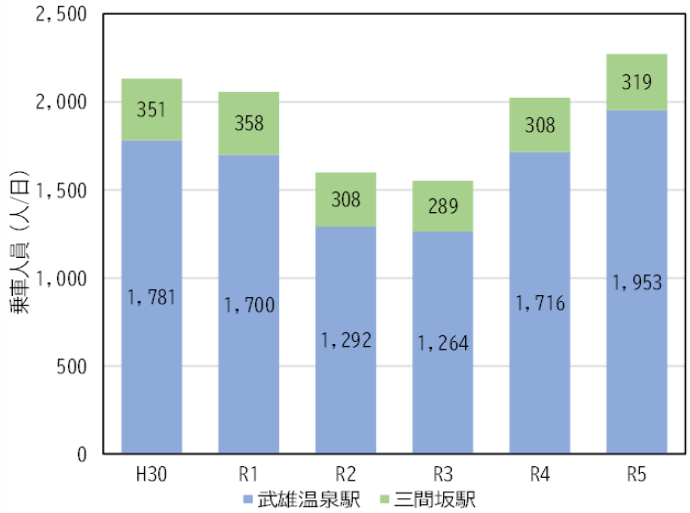


図　鉄道駅乗車人員の推移

※平成 29 年以降は、JR 九州管内上位 300 位までの駅の乗車人員のみ公表

資料：　JR 九州 HP

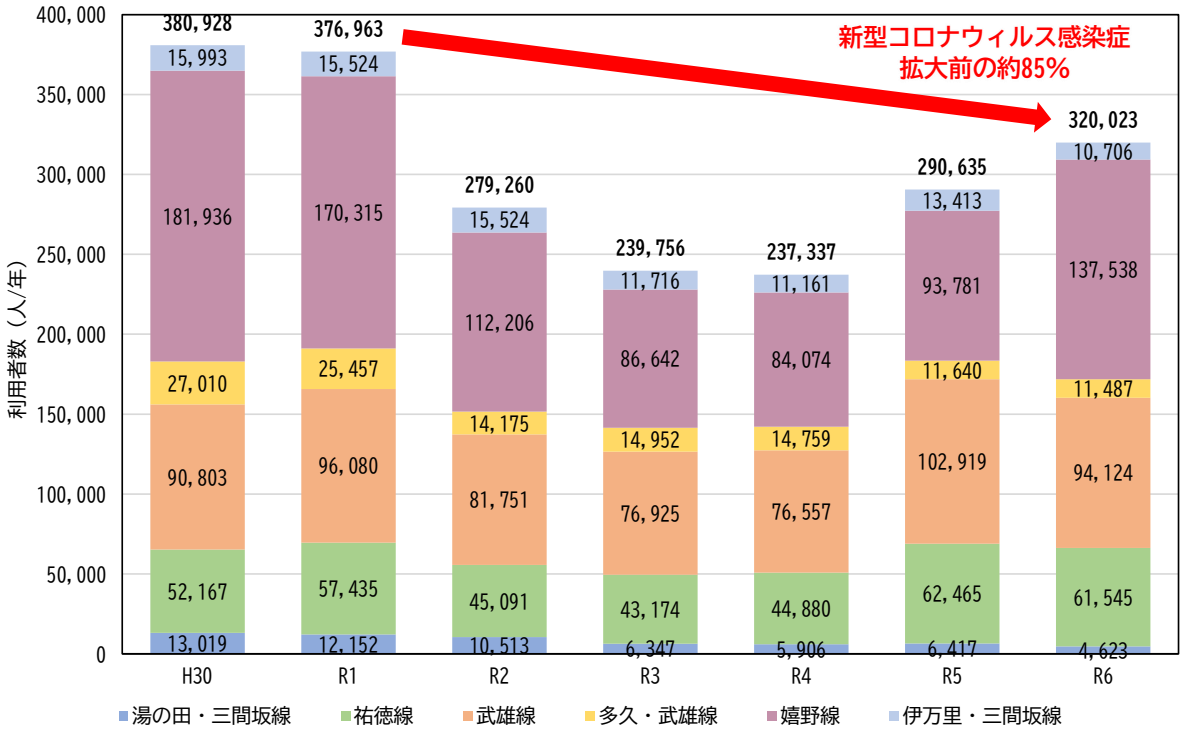


図　武雄市を運行する広域路線バスの輸送人員の推移

資料：交通事業者資料

③公共交通に対する公的負担（財政負担）の状況

公共交通に対する本市の公的負担額（財政負担額）は大幅に増加してきており、平成30年度から令和6年度の6年間で約2.5倍となっています。

特に路線バスに対する負担増大が顕著で、路線別の内訳では嬉野線に対する負担が約3割と突出している状況です。

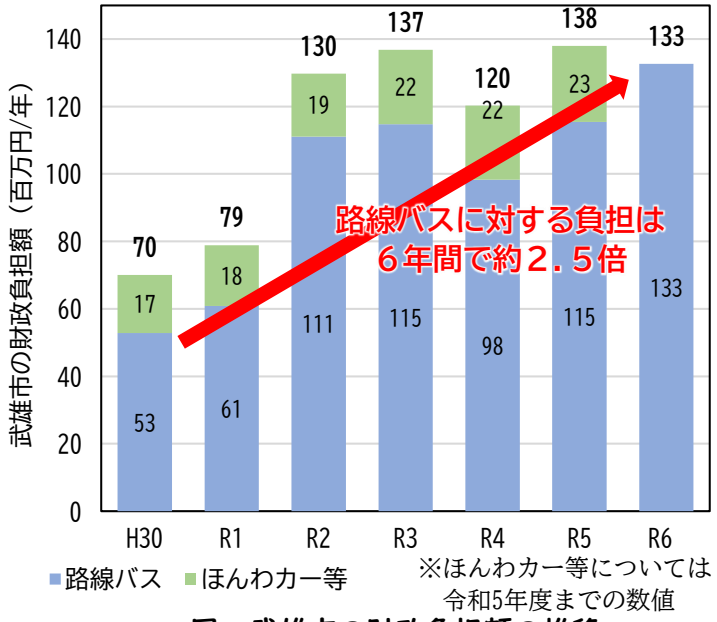


図　武雄市の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

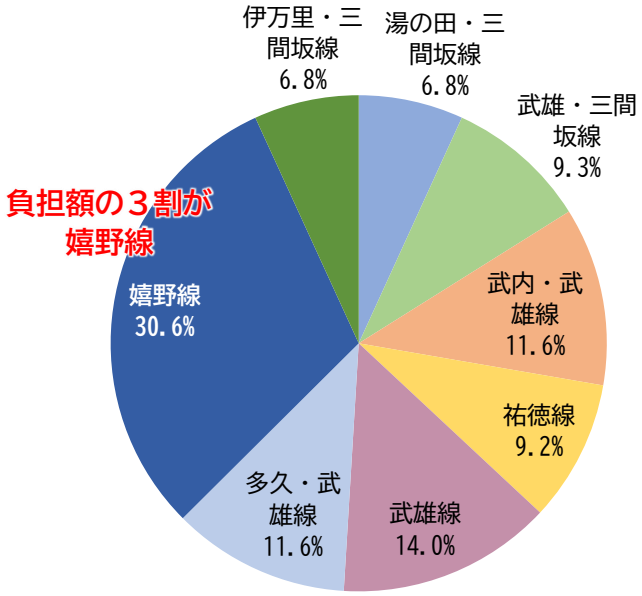


図　路線バスに対する負担内訳（令和6年度）

資料：交通事業者資料

4-3 ほんわカーの概要

（1）運行概要

平成 25（2013）年 4 月に本格運行を開始した「みんなのバス」の見直しを行い、令和 3 年（2021 年）から「ほんわカー」に名称を変更し、運行しています。「ほんわカー」では、新たに朝日町・橘町・武雄町を運行区域に加え、当該地域においては AI システムを活用した予約型運行の「AI オンデマンド交通」を導入しています。また、「みんなのバス」で運行していた地域においても、武内町の一部の便を予約型にしたり、運行エリアを拡大するなどの見直しを行っております。

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［市内循環バス］への乗り継ぎ可能となっており、ほんわカー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　ほんわカー路線一覧：計画策定時点

地域	路線	運行	1日あたりの運行回数		運行曜日							運行事業者
					月	火	水	木	金	土	日	
山内町	船の原・立野川内南線	定時	6	循環	○			○				武雄タクシー
	今山・下黒髪線	定時	6	循環		○			○			
	立野川内北・宮野線	定時	6	循環			○			○		
	臼の川内線	定時	1	往復	○	○	○	○	○	○		
武内町	武内線	定時 ※一部予約	6	循環	○		○		○			
若木町	上若木線	予約	5	往復	○			○				温泉タクシー
	川古・本部線	予約	5	往復		○			○			
北方町	志久線	定時	4	循環		○			○			
	馬神線	定時	4	循環	○			○				
	大渡・焼米線	定時	2	循環	○	○	○	○	○			
	橋下線	予約	4	往復	○			○				
	杉岳・白仁田線	予約	4	往復	○	○			○			
朝日町 橘町 武雄町	朝日・橘・武雄線	予約	4	循環	○	○	○	○	○	○	○	

（２）利用状況等

①ほんわカーの利用状況

路線別の利用者数は、定時運行型路線については［立野川内北・宮野線］が最も多く、その他の路線についても相当程度の利用は見られるものの、［臼の川内線］や［武内線］、［馬神線］はやや利用が少ない状況となっています。なお、予約型運行路線では［朝日・橘・武雄線］が最も多く、それ以外の路線はかなり利用が少ない状況となっています。

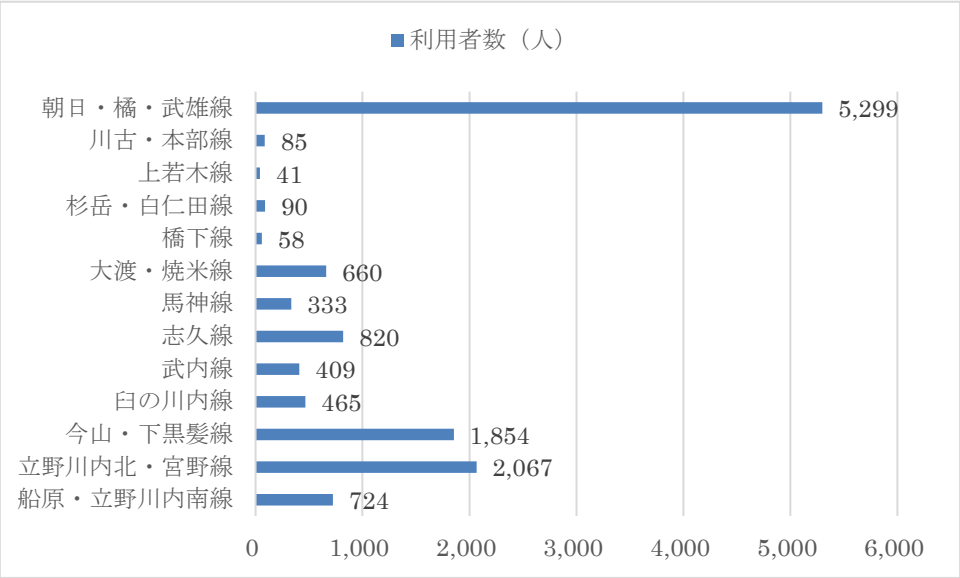


図　路線別の利用者数：令和５年４月～令和６年３月

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。

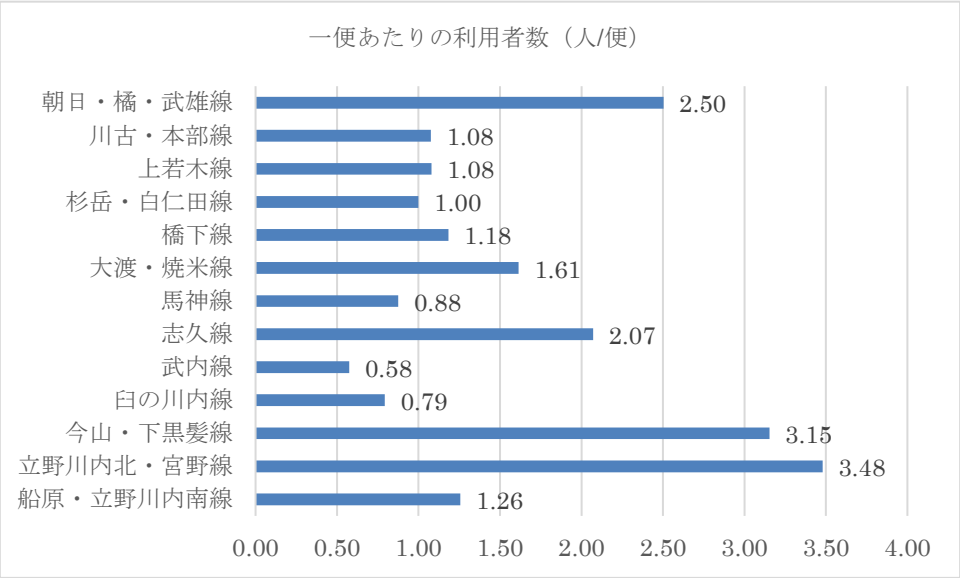
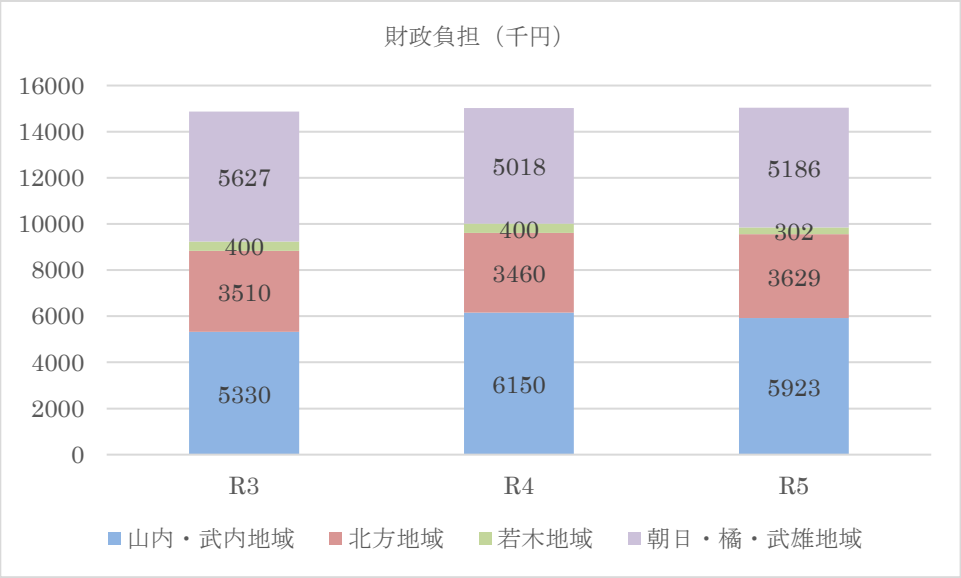


図　運行一便当たりの利用者数：令和５年４月～令和６年３月

資料：交通事業者資料

②ほんわカーに対する公的負担（財政負担）の状況

ほんわカーは令和 3 年から運行を開始しており、全体の財政負担額は若干増加傾向であるが、ほとんど横ばいとなっている。予約型運行路線では、運行した分だけ費用が掛かるため、利用者数が少ない若木地域では財政負担が少ない。山内・武内地域では、すべての路線が定時運行型路線となっており、一部で予約型運行路線が運行されている北方地域と比べると、財政負担が大きくなっている。



4-4 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」活動の一環として道路運送法第 78 条第 2 項に基づく自家用有償旅客運送：助け合い送迎バス「かんころ号」の運行が開始されています。

また、東川登地区でも令和 4 年 4 月 1 日より、西川登地域と同様に道路運送法第 78 条第 2 項に基づく自家用有償旅客運送：「しののめ号」の運行が開始されています。

このように、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**	○「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	○「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	○有償ボランティアによる運転　登録者 20 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	○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	○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） ・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 ・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	

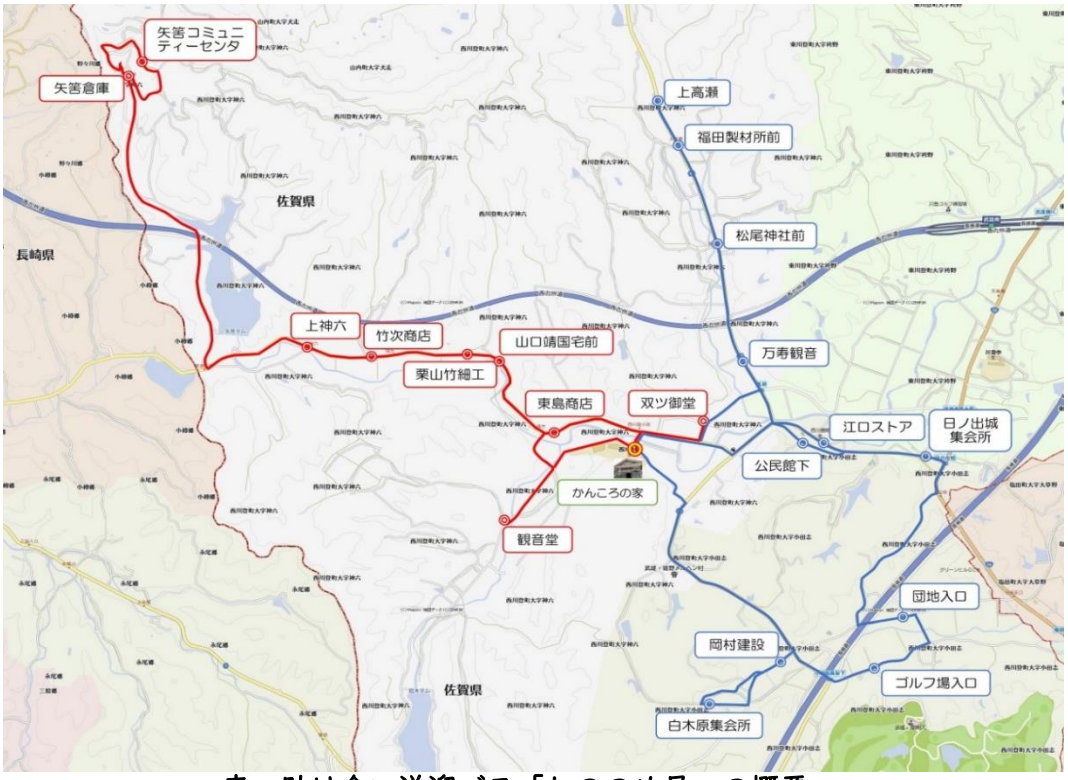


表　助け合い送迎バス「しののめ号」の概要

① 運行事業者	東川登地区社会福祉協議会
②運行ルート・運行頻度等	○「しののめの家」を拠点 ○利用者からの予約に伴い、町内の安全が確保できる場所（原則公民館や民地）にて乗降 ○毎週月曜日と金曜日に運行 ○運行日の９時、15時にしののめの家発
③運転手	○有償ボランティアによる運転　登録者１２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	○200円/回（往復に対する料金）
⑤対象者等	○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） ・登録予定35名（しののめの家利用者約80名） ○事前予約制

（２）タクシー

本市内を営業エリアとするタクシー事業者は２社で、ドライバーは41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、ほんわカー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。

（３）武雄観光周遊バス「たけめぐり」

令和４年９月の西九州新幹線開業にあわせて観光周遊バス「たけめぐり」の運行を開始しており、令和４年９月を除くと月当たりの平均利用者数は約44人/月、１台当たりの乗車数は約2.8人/台となっています。市内観光周遊のさらなる促進を図っていくことが重要です。

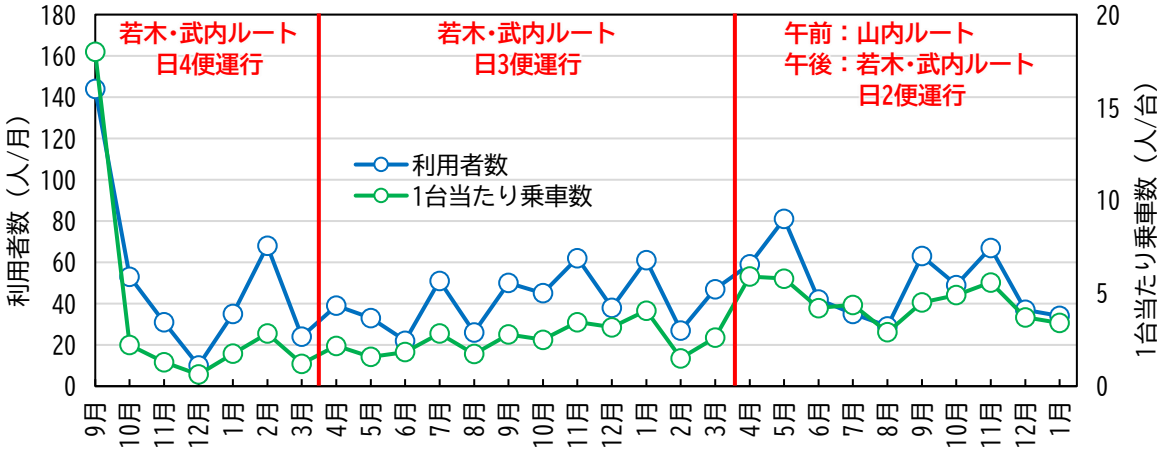


表　たけめぐりの利用状況

資料：武雄市資料

（４）サロン等お出かけ支援事業

本市では、デイサービス事業送迎車両や市役所マイクロバスの空き時間を有効活用して、楽しみの機会を増やし充実した活動につなげることを目的として、「ふれあいいきいきサロン」や「老人クラブ」など高齢者の方のグループでのお出かけを支援しています。

（5）バス・タクシードライバーの状況

高齢化などの要因によりバス・タクシーともドライバー数の減少が続いており、一部では路線バスの減便なども進められている状況となっています。

2024 年問題や働き方改革などを背景に、十分なドライバー数を確保することが難しくなる懸念されており、ドライバー不足の問題が公共交通の持続性を考える上で最大のネックになっていく可能性があります。

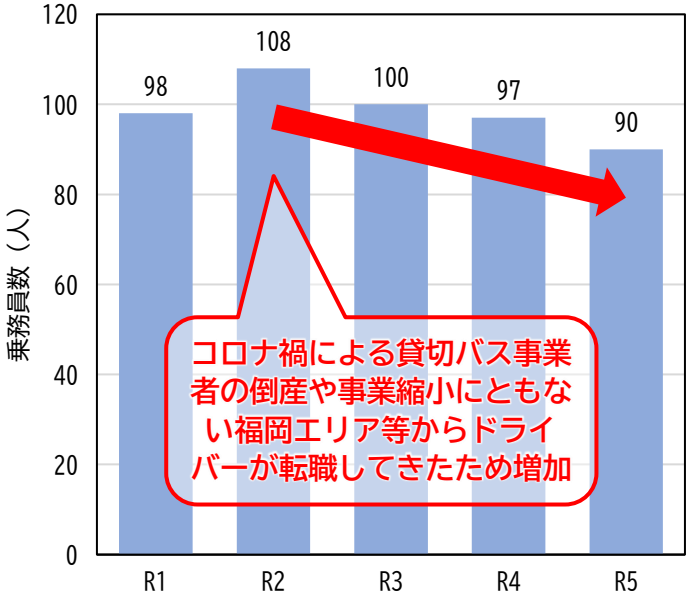


図　バスドライバー数の推移（祐徳自動車）

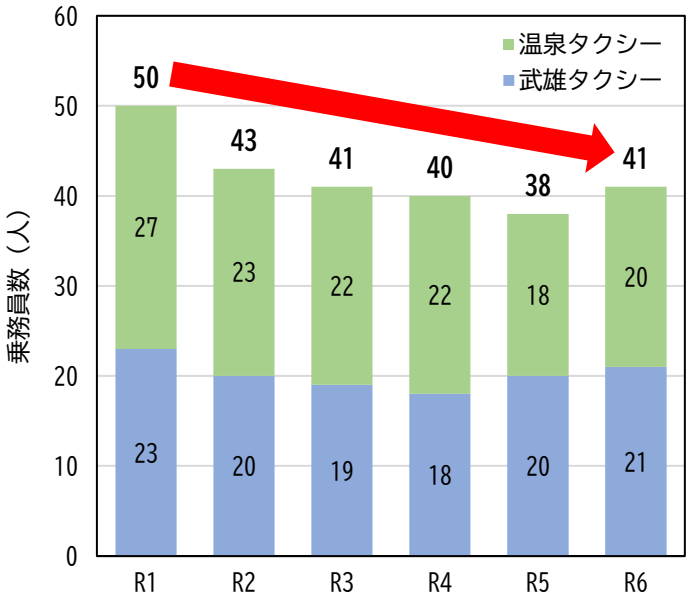


図　タクシードライバー数の推移

資料：交通業者資料（各年度末時点）

5．各種調査結果等（概要）

5-1　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%）　※令和元年に実施

○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。

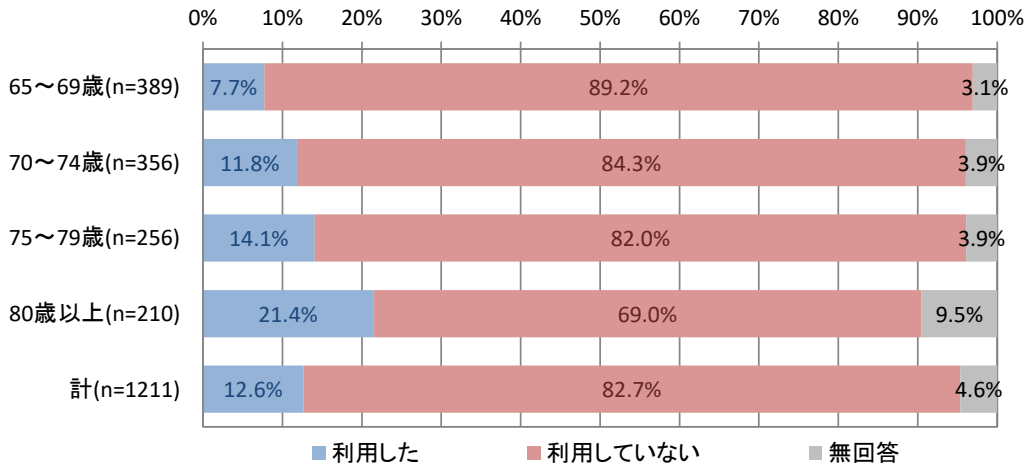


図　最近 1 カ月の公共交通利用状況

※年齢無回答票は集計対象外

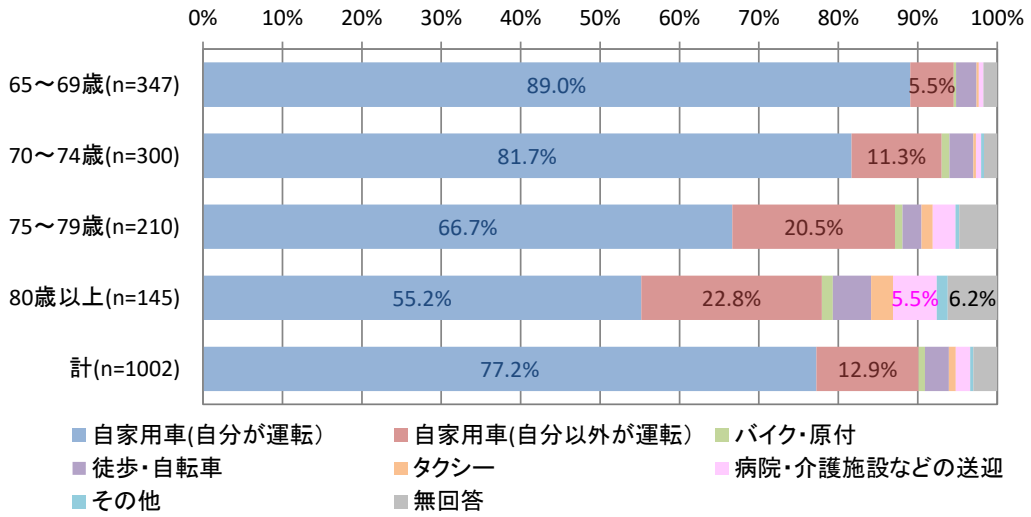


図　公共交通“非利用者”の日常の移動手段

※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。

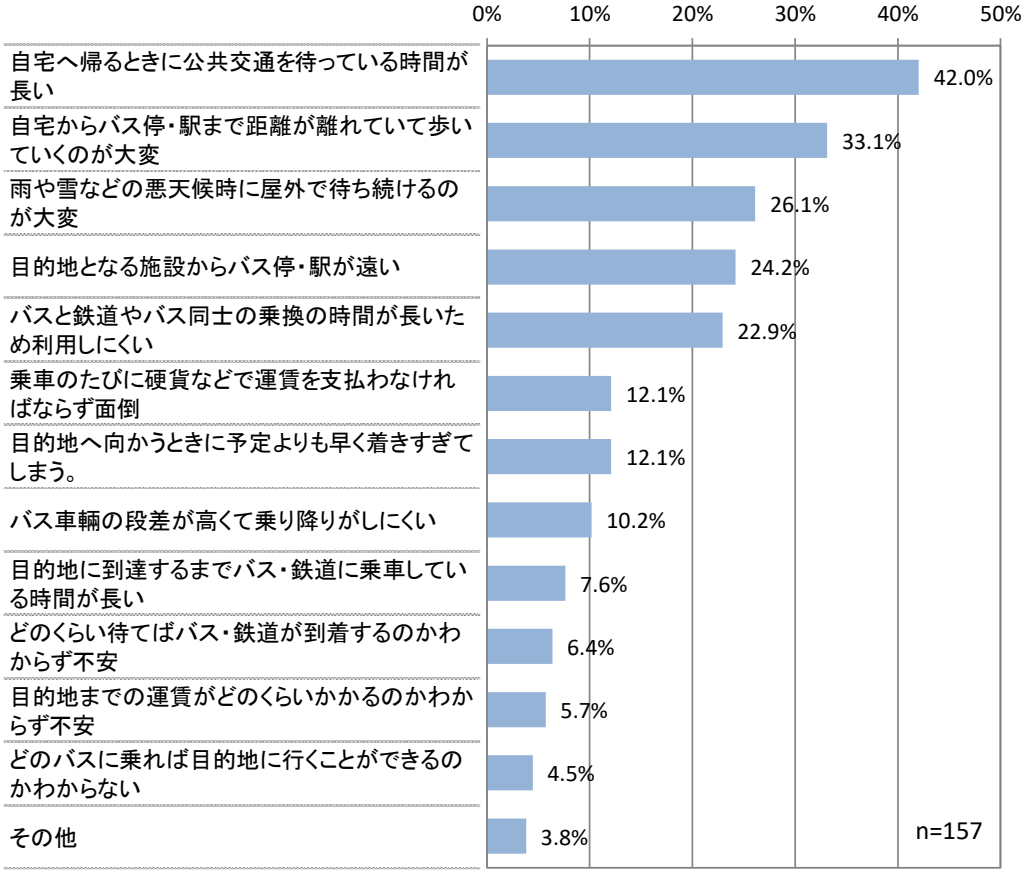


図　公共交通利用者の不満

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。

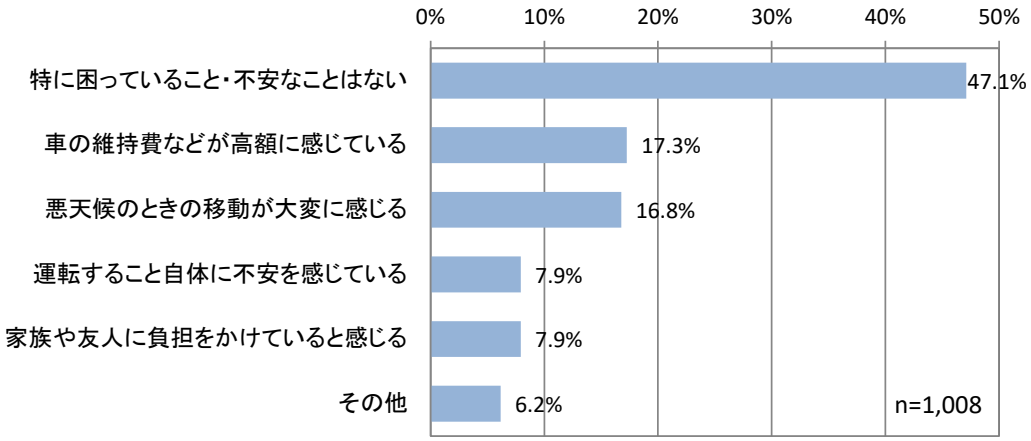


図　現在の移動手段を利用することに対する不安

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。

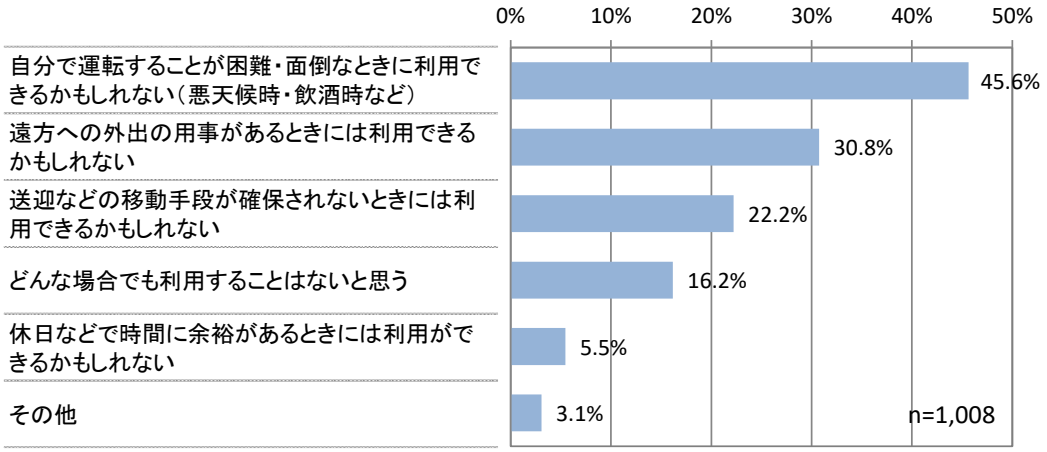


図　公共交通を利用できる状況

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。

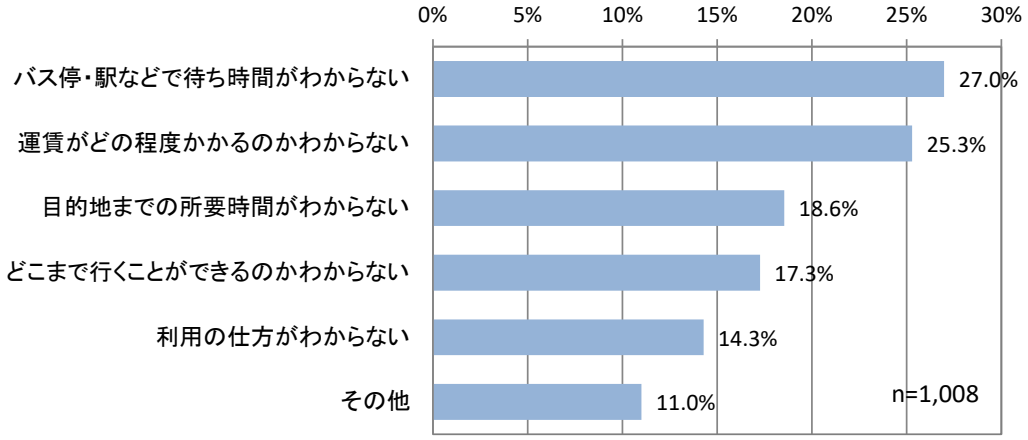


図　公共交通の利用を考える際の不安

5-2 民生委員・児童委員アンケート調査

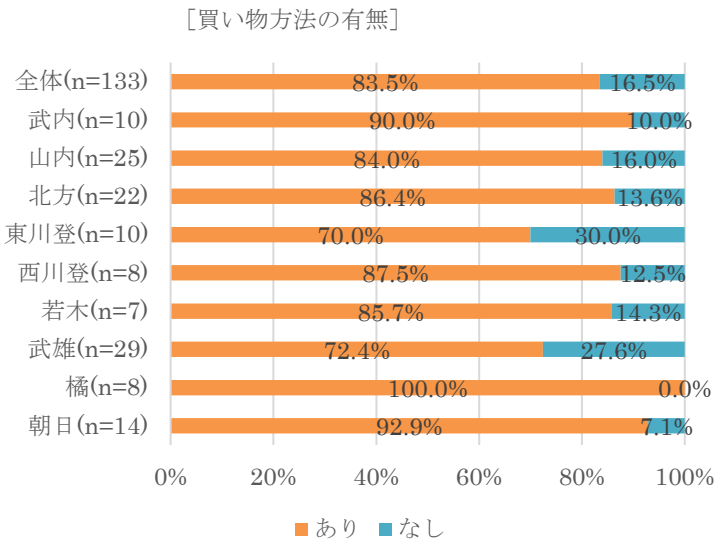
〔調査の概要〕

〇本市内で活動する民生委員･児童委員：計 143 人に調査票を配布し、133 人から回収
〇調査項目（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

（1）地区の実情など

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、「移動販売･訪問販売を利用している」や「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」という回答が多くあり、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。



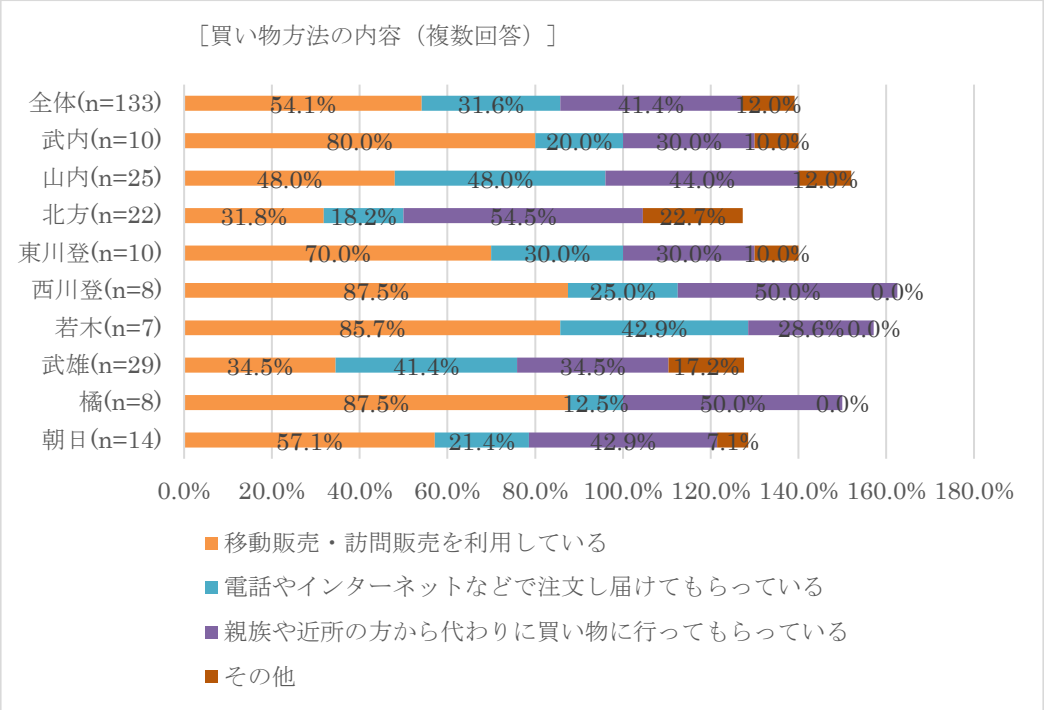
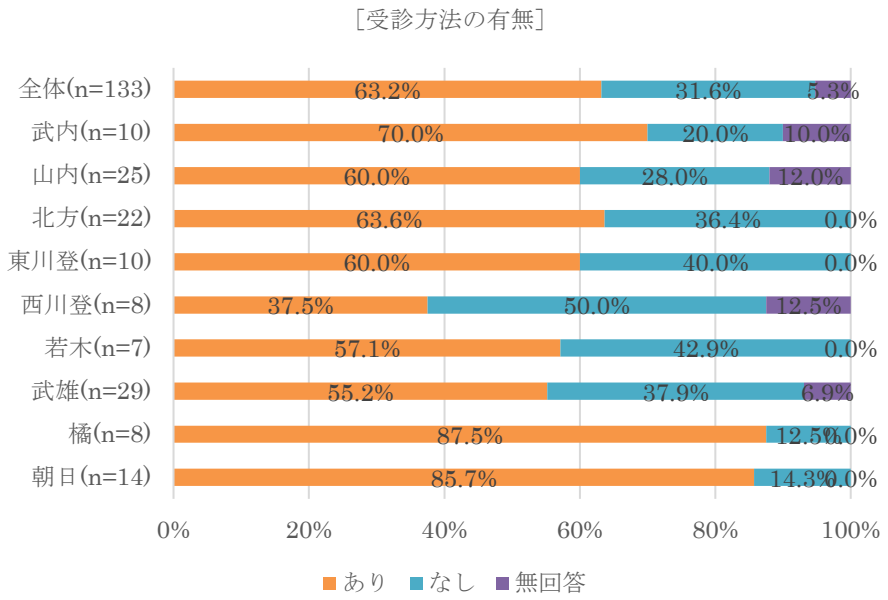


図　自分で行く「以外」の買い物方法の有無と内容

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、橘や武雄などでは「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。



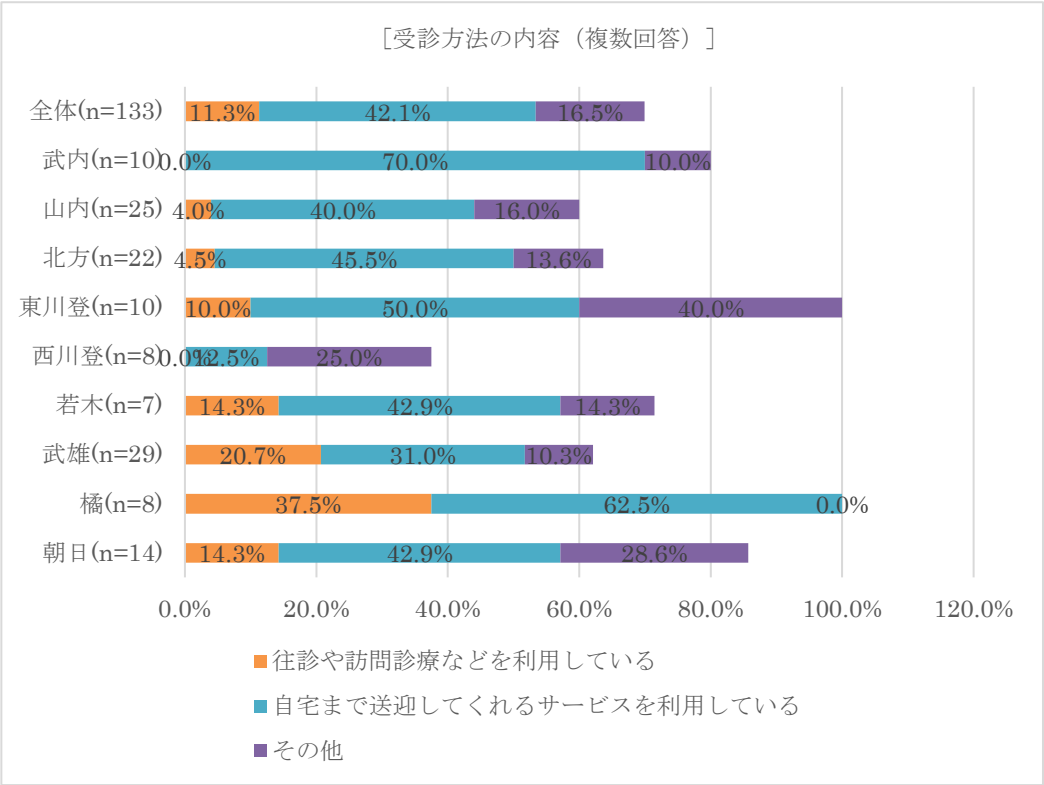


図　自分で移動する「以外」の受診方法の有無と内容

③「移動支援」の実態

橘以外では、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。

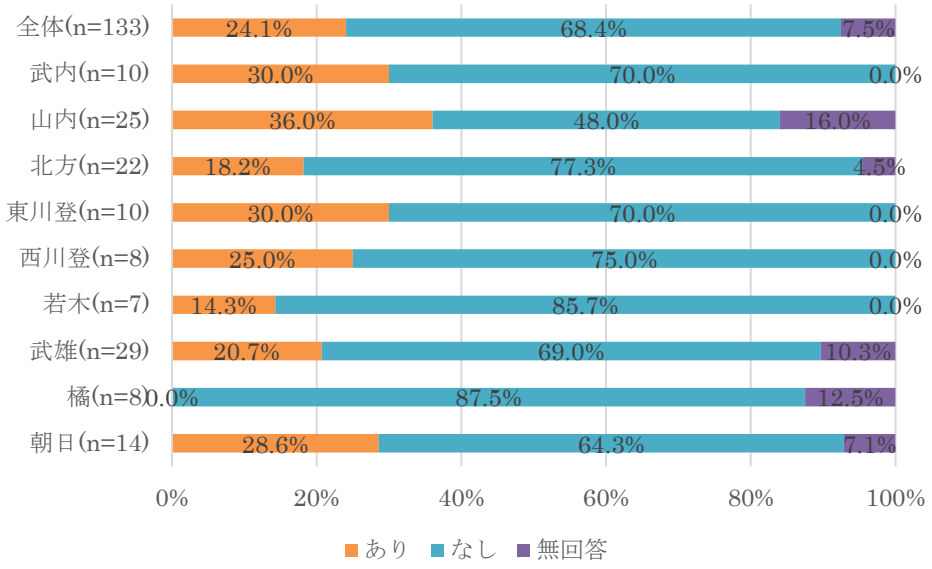
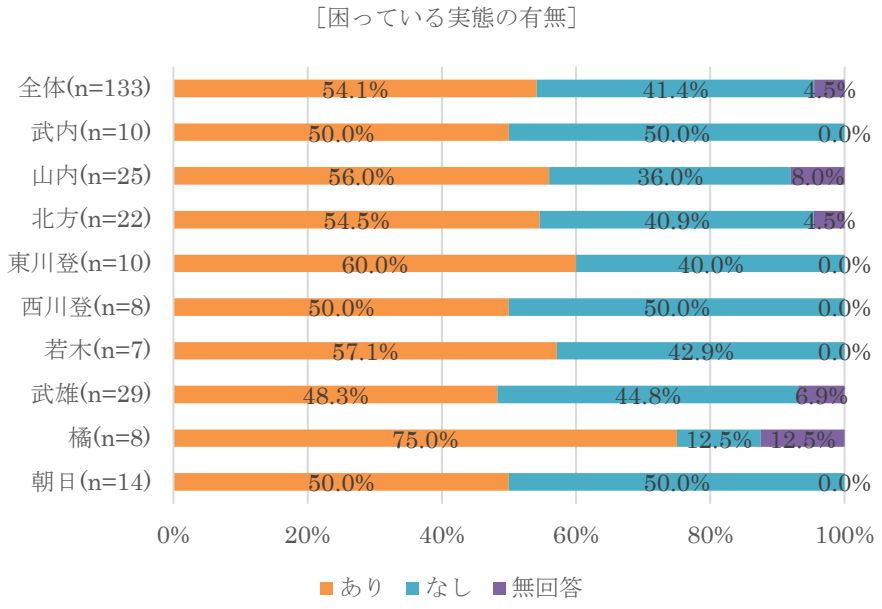


図　「自家用車」での移動支援の有無

（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」「バス停から目的地まで遠い」などが多くなっています。



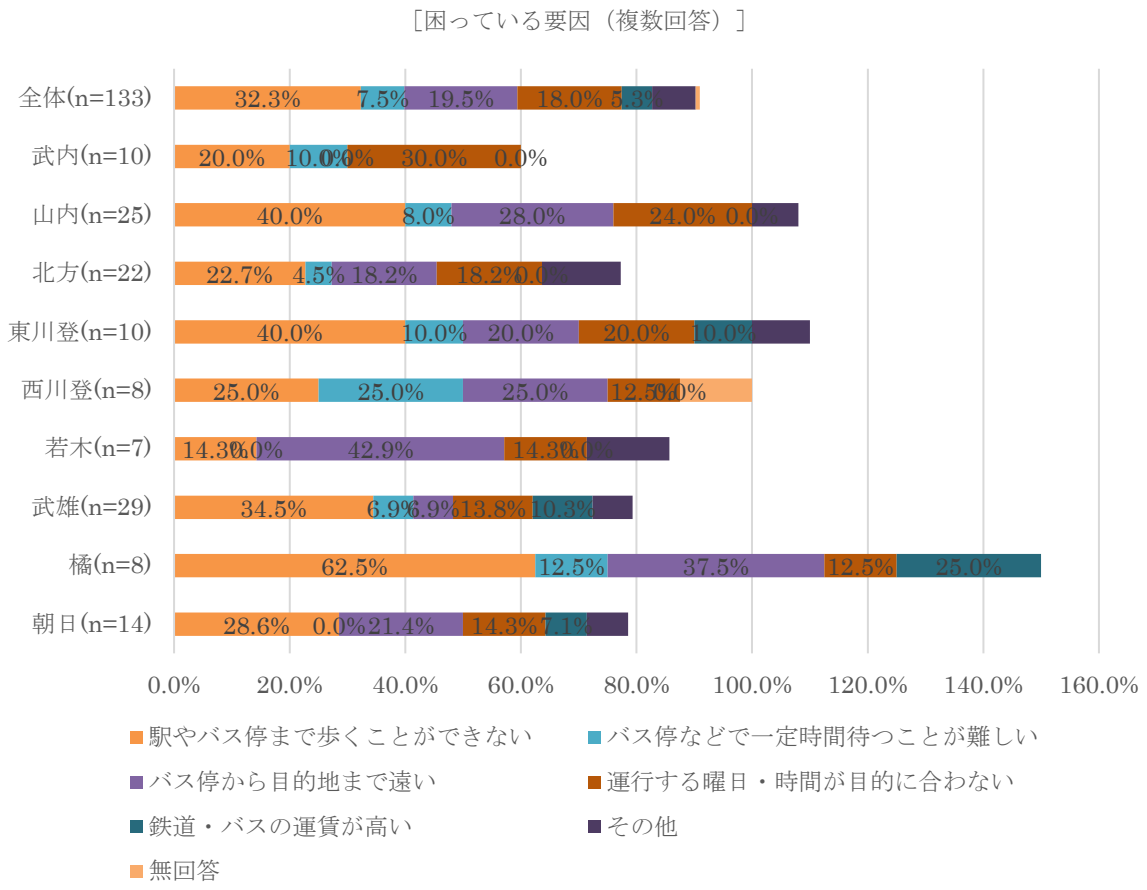


図　移動サービスが利用できずに困っている実態の有無と要因

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。

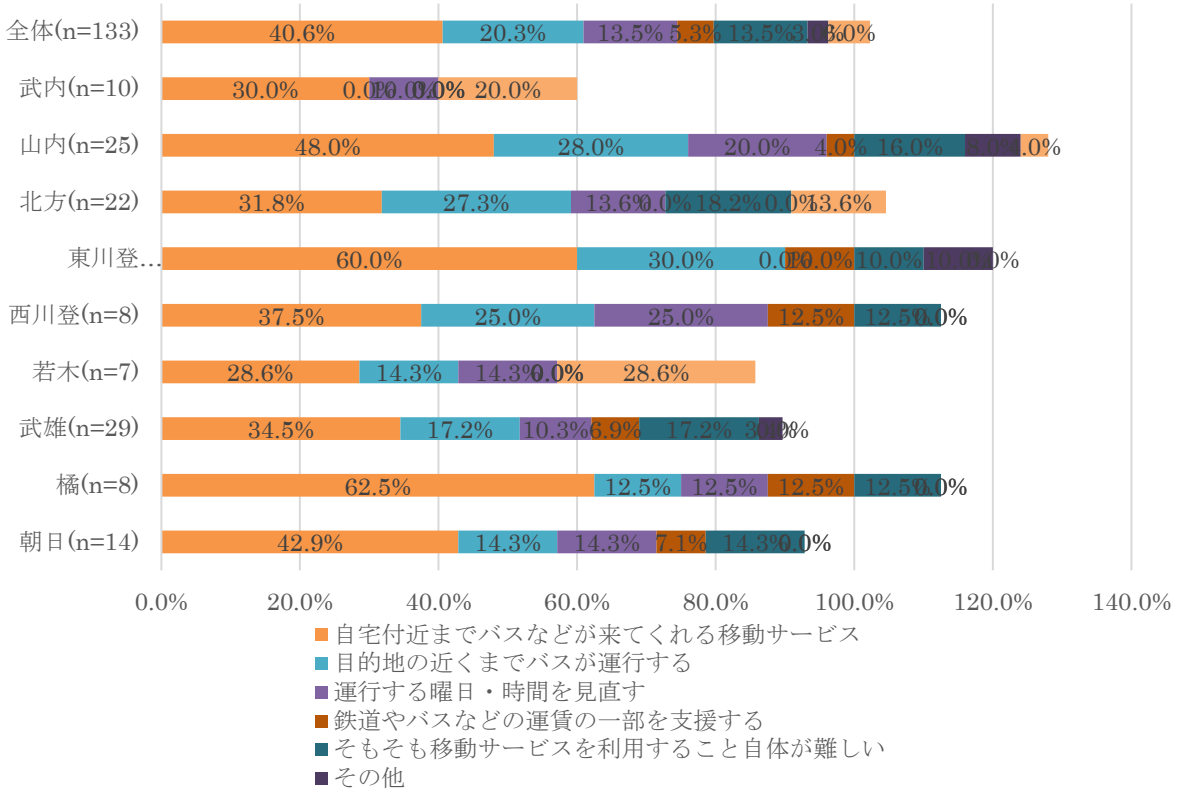


図　利用できそうな支援やサービス（複数回答）

6.公共交通に求められる役割

6-1　上位･関連計画等の概要

（1）もっと輝く☆スター戦略☆～第3期武雄市まち･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：令和７年度～令和 11 年度
○計画概要：まち・ひと・しごと創生法に基づき、本市の「まち・ひと・しごとの創生」に向けた目標、施策の基本的方向、具体的な施策をとりまとめた計画

政策の柱として、「あるものを活かして新たな挑戦を生み出す『西九州のハブ都市』の推進」を掲げ、「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、令和 11 年度において人口 46,000 人、市民所得の 10%アップを目指すこととしています。

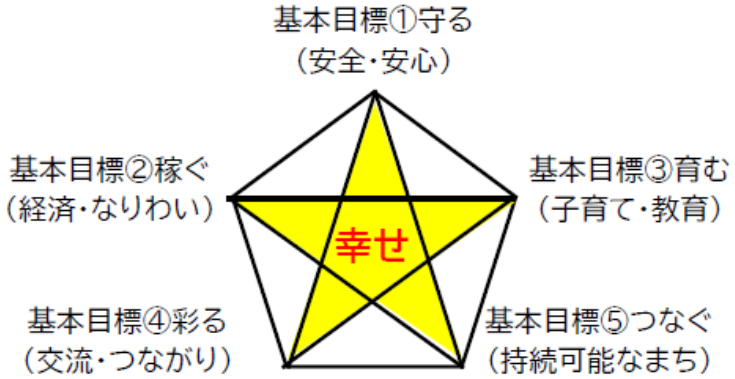


表　施策の基本的方向、具体的な施策等

基本目標	施策の基本的方向	具体的な施策等
①守る ～安心して暮らせるまち～	・災害に強いまちづくり ・誰もが安心して快適に暮らせる住環境の整備 ・一人一人が自分らしく幸せに暮らせる福祉のまちづくり	①治水対策 ②地域防災力向上 ③健康・生きがいづくり推進 ④暮らしやすい住環境整備
②稼ぐ ～働きがいのあるまち～	・地域の人手不足解消 ・強い農林業を目指す ・女性や若者から選ばれる魅力的な就業機会の創出	①企業誘致推進 ②柔軟な働き方の推進 ③中小企業・創業支援 ④農林業の振興
③育む ～成長を支えるまち～	・安心して子育てできる環境づくり ・誰一人取り残さない教育の推進 ・地域で活躍する人材の育成 ・誰もが心豊かに暮らせるまちづくり	①文化・スポーツ振興 ②多様な学びの支援 ③学校誘致推進 ④子育て・家庭支援
④彩る ～交流しにぎわうまち～	・武雄ブランドの発信を強化 ・多様な人が生活し、新たな価値を創造するまちづくり	①交流人口の増加 ②男女共同参画推進 ③効果的な情報発信 ④多文化共生の推進
⑤つなぐ ～未来へ続くまち～	・地域の特色を活かしたまちづくり ・持続可能な公共交通の整備 ・豊かな自然環境の維持と活用 ・効率的な行政運営	①地域コミュニティ活性化 ②移住定住促進 ③公共交通の整備 ④ゼロカーボンの推進

（２）武雄市都市計画マスタープラン

〔計画の概要〕

○策定主体：武雄市
○計画期間：令和４年から令和 23 年
○計画概要：都市計画法（第 18 条の２）に規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を記したマスタープラン。

本市を取り巻く状況や本市が持つ多くの可能性を鑑みながら、今後も安全で安心して暮らし続けられるまちづくりを進めるための指針として作成しています。

まちづくりの理念

～武雄の個性と魅力を活かし、「西九州のハブ都市」へ～
豊かな資源と快適な暮らしが調和した交流拠点都市

まちづくりの目標

①広域的な交流拠点にふさわしい個性を活かした魅力のあるまち
②住みたい・住み続けたいと思える安全で安心できるまち

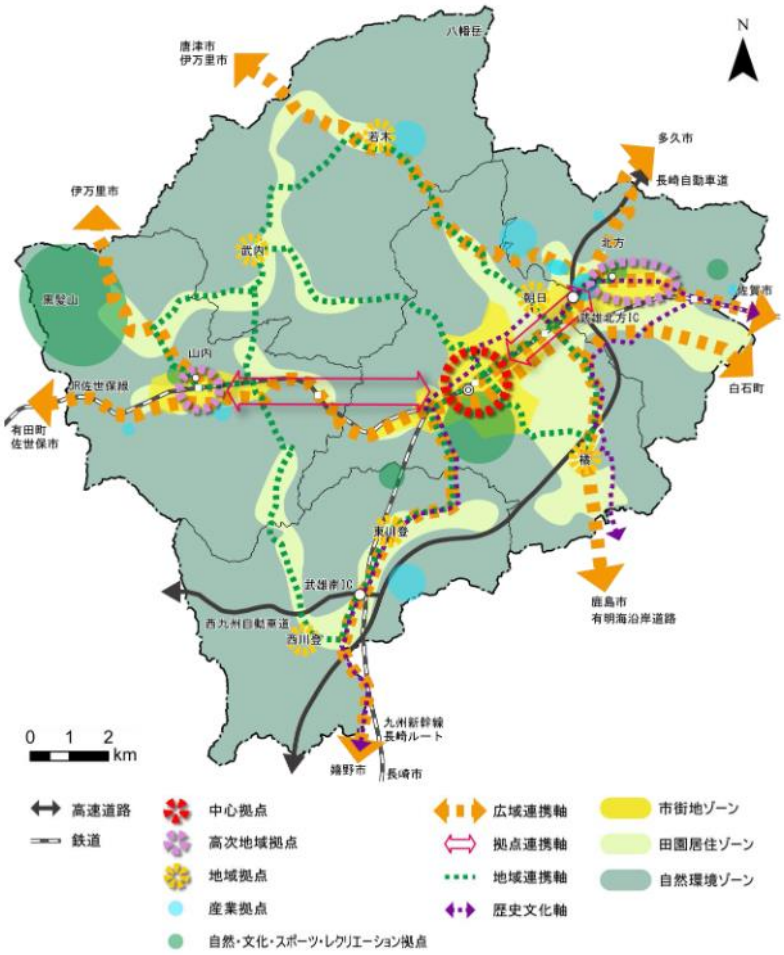


図　将来都市構造

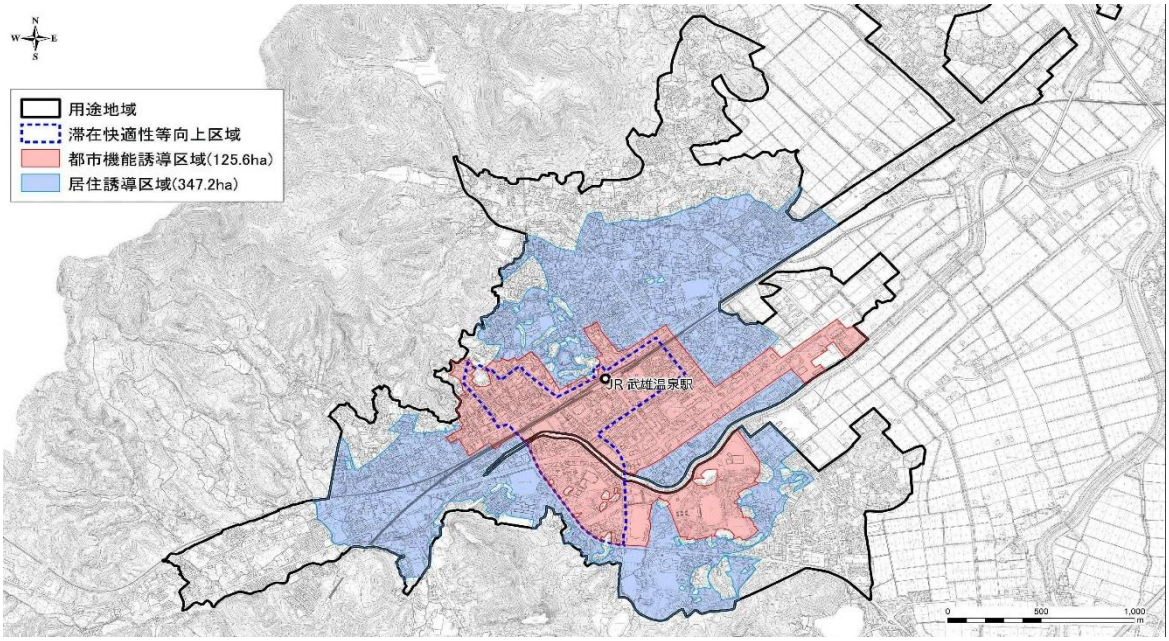
資料：武雄市都市計画マスタープラン

（３）武雄市立地適正化計画

〔計画の概要〕

○策定主体：武雄市
○計画期間：令和５年度から令和 24 年度
○計画概要：人口減少下においても持続的に発展できるまちづくりに向け、居住や日常生活に必要な医療・福祉・商業施設などの機能を誘導する区域を定め、公共交通ネットワークを維持・向上させることで、便利で暮らしやすいまちづくりを推進することを目的とした計画

【武雄地域】



【山内地域】

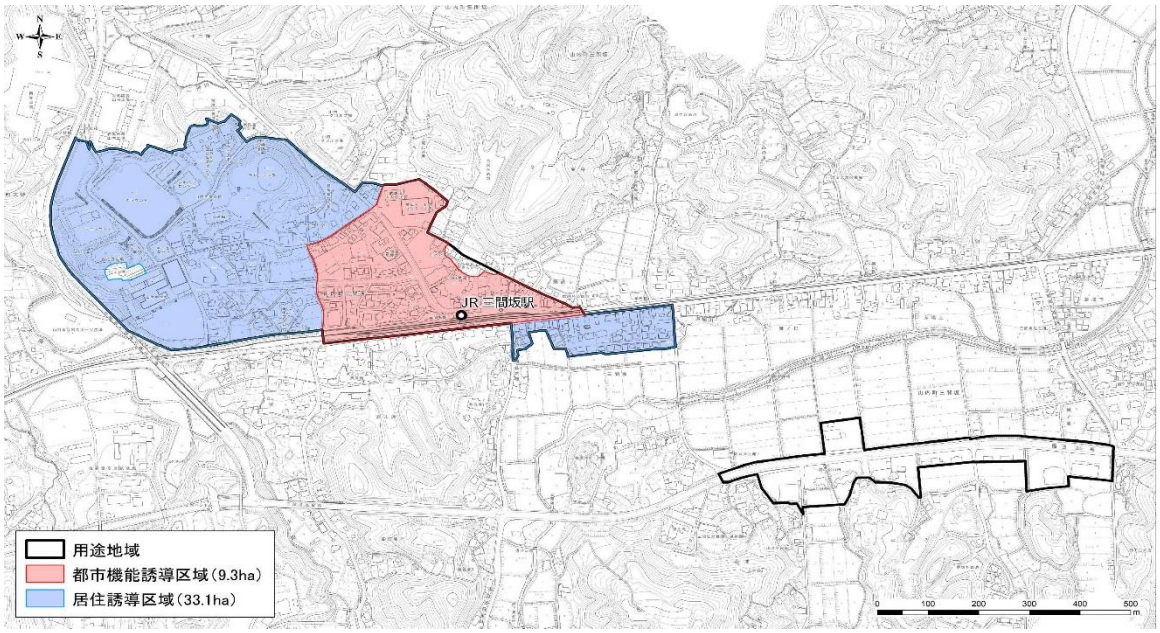


図　居住誘導区域および都市機能誘導区域図

資料：武雄市立地適正化計画

6－2 地域が目指す将来像

上位・関連計画や主要プロジェクトなどを踏まえ、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。

〔上位・関連計画〕　〔主要プロジェクト等〕

〔地域が目指す将来像〕

人口減少や少子高齢化が進むなかでも安心して暮らし続けられるまち

○日常の買い物や通院の目的地となる施設の立地が維持され、目的地までの移動手段も確保されている、自家用車に頼りすぎなくても地域や市内で一通りの生活が完結できるまち
○小中学校への通学手段が確保され、交通手段により高校進学の選択肢が限定されないまち

西九州新幹線も活用した市内外の活発な交流が生まれるまち

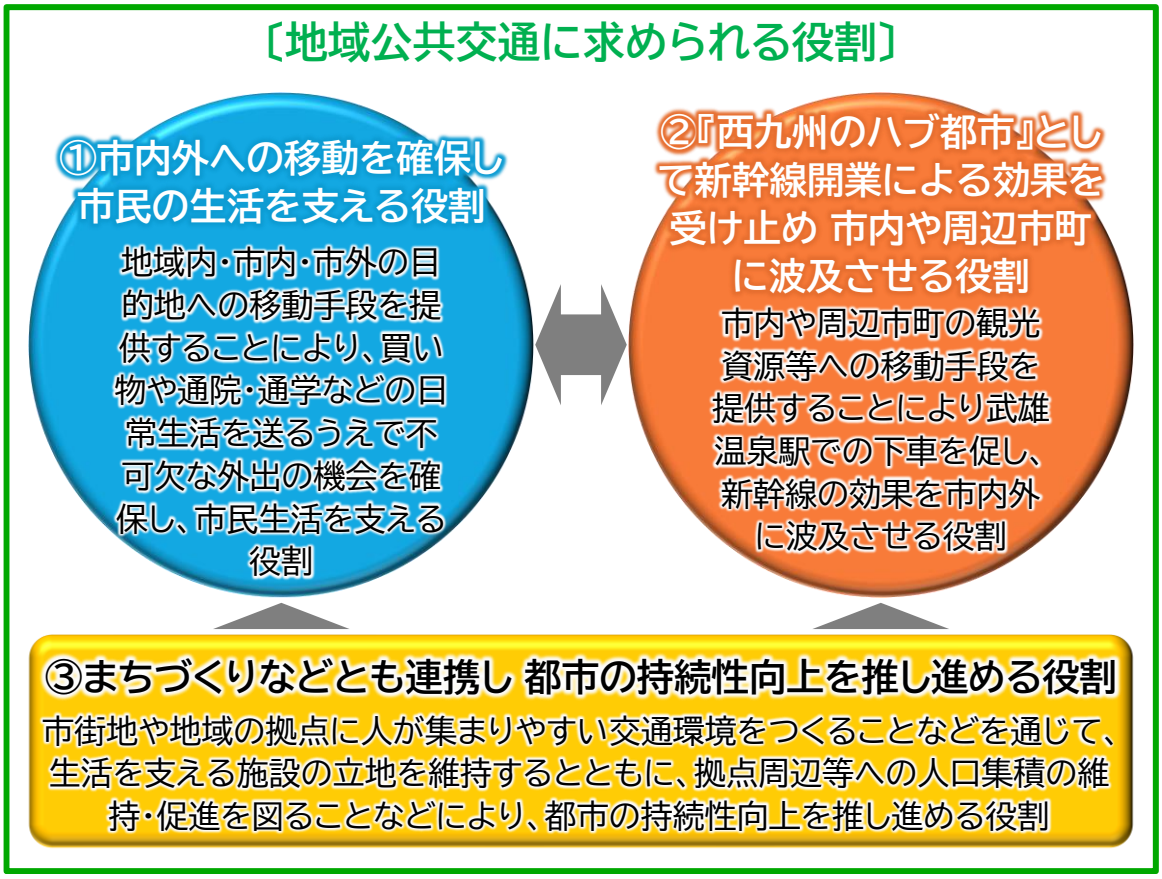
○『西九州のハブ都市』として、武雄市内はもとより嬉野・鹿島・伊万里・有田など周辺市町の資源も生かしながら、市内・広域で活発な交流が生まれ、都市の活力につながるまち

便利さとゆとり・文化のバランスがとれた多様な“暮らし方”ができるまち

○新幹線開業や佐賀方面の特急の増便などによる長崎・佐賀などへのアクセスの利便性の高まりを活かし、都市的な便利さとゆとり・文化を様々なバランスで組み合わせた多様な“暮らし方”ができるまち

6-3 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。



7.計画の基本方針・目標

7-1 解決すべき課題

本市の地域・公共交通の現状・問題点や、各種調査結果、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通り整理しました。

〔地域の現状・問題点〕

- 高齢化が進行、家族によるサポートが受けにくいと考えられる高齢者のみ世帯が増加
- 若木町以外の各地域では高齢者人口の増加が継続、公共交通の利便性が相対的に低い周辺部において移動手段確保の必要性が増大していく可能性
- 年少人口が減少、今後約10年で1,200人減少する予測
- 市内の小中学校には学年数＝クラス数となっている学校が存在、1クラスあたり平均児童・生徒数は最小で10人程度
- 特に東川登・西川登地域での年少人口減少が顕著で学校の統廃合なども検討せざるを得なくなる懸念
- 市内に住む通学者（15歳以上）の約6割が市外へ通学、一方で市外から市内への通学も約600人で市境を跨ぐ通学多数
- コロナ禍以降、周辺市町では観光客数が回復する一方で、武雄市では伸び悩み、新幹線開業効果を活かしきれていない状況

〔公共交通の現状・問題点〕

- 特に女性では、年齢が上がるにつれて運転免許保有率が大きく低下、男女とも80歳以上では2割以上が運転免許を返納
- 高齢者の公共交通利用割合は高くないが、年齢が上がるにつれて割合が増加、高齢者の日常の移動手段として公共交通が重要な役割を担っている可能性
- 高齢者の日常の外出は概ね市内で完結するが、市内各地域から武雄町への外出が目立ち、高齢者にとっては武雄市中心部までの移動手段が重要になっている可能性
- 各地域とも公共交通などの移動サービスが利用できずに困っている状況が確認
- 進学先（高校）を選択する際に公共交通で通学することを前提とした、または、重視したという回答が約3割で、進学先の選択肢の確保等を考える上で重要な要素となっている可能性

〔各種調査結果等〕

- 現状でも路線バスが小学校への通学手段としての役割を担っている状況
- 市内に住む通学者（15歳以上）の利用交通手段は約半数が「鉄道・電車」または「乗合バス」で、公共交通が通学手段として重要な役割を担っている状況
- 西九州新幹線開業にあわせて、武雄温泉駅～博多駅間の特急が大きく増便され、佐賀・福岡方面の利便性も大幅に向上
- コロナ禍以降、鉄道駅の乗降者数は増加する一方で、路線バスについては回復に至らず、特に嬉野線、多久・武雄線、湯の田・三間坂線などでの減少が顕著
- 路線バスに対する市の財政負担は6年間で約2.5倍に増加、うち嬉野線への負担が約3割
- バス・タクシーともドライバーの減少が継続
- 市内の観光周遊サービスが開始され、一定の利用
- 多様な移動サービス確保の取り組みが行われつつある状況

〔地域公共交通に求められる役割〕

①市内外への移動を確保し市民の生活を支える役割
②『西九州のハブ都市』として新幹線開業による効果を受け止め 市内や周辺市町に波及させる役割
③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〕

課題①：高齢化の進行等に対応した移動手段の確保・利便性の改善が必要

●高齢化の進行等にともないこれまで以上に重要になる高齢者の買い物・通院などの外出を支える移動手段を確保するとともに、乗り継ぎも含めた“使い勝手”の向上を図っていくことが必要

課題②：小・中学校や高校への通学手段を確保・維持していくことが必要

●少子化の進行にも対応しながら引き続き小・中学校への安全・安心な通学手段を確保するとともに、中学卒業後の進学先の選択肢確保も念頭に高校への通学手段を確保・維持していくことが必要

課題③：市内外の観光・交流を支える移動サービスの確保・維持が必要

●新幹線の開業効果を市内外にさらに波及させていくため、広域移動を支える公共交通ネットワーク（鉄道・路線バス）や市内の回遊手段となる移動サービスを確保・維持していくことが必要

課題④：移動サービス全体として持続性を高めていくことが必要

●財政負担の大幅な増大や、深刻化が進むドライバー不足などといった様々な制約もあるなかでも、多様な移動サービスを組み合わせることで、移動サービス全体の持続性を高めていくことが必要

7-2 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。

〔現計画の評価・検証〕 〔公共交通に求められる役割〕 〔解決すべき課題〕

〔公共交通のあり方（基本方針）〕

1 様々な移動サービスを組み合わせることで、市民生活に不可欠な移動を支える公共交通

●限られた資源を有効に活用するとともに、関連分野とも連携しながら“担い手”を確保し、様々な移動サービスを組み合わせることにより、市民生活に不可欠な移動を支える持続可能な公共交通を目指します。

2 西九州のハブ都市として市内外の観光・交流を促進する公共交通

●西九州新幹線開業効果の市内外への波及を促進するとともに、市内で完結しない市民生活を支える移動手段を確保することも念頭に、「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・促す公共交通を目指します。

3 まちづくりとも連携した都市の持続性向上に寄与する公共交通

●まちづくりと公共交通が両輪となって、人口減少や高齢化が進んでいくなかでも安心して暮らし続けられる生活環境を整え、都市の持続性向上に寄与する公共交通を目指します。

7-3 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［方針1：様々なサービスを組み合わせることで、市民生活に不可欠な移動を支える公共交通］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確保・維持、利便性の向上

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公共交通を確保・維持するとともに、利便性向上を図っていくことを目指します。

評価指標1： 地域内交通の年間利用者数	○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。 ［算出方法］市内で完結する路線バス・みんなのバス等の年間の利用者数の総計により算出します。

目標2：効率的な運行や多様な主体との連携による公共交通の持続性の向上

需要や移動実態などに見合った運行の効率化を推進するとともに、多様な主体が連携・協力して移動サービスの“担い手”を確保し、地域の状況に応じた様々な移動サービスを組み合わせることにより、公共交通の持続性を高めていくことを目指します。

評価指標2-1： 地域内交通の収支率	○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。 ［算出方法］市内で完結する路線バス・みんなのバス等の経常収益を経常費用で除することで算出します。
評価指標2-2： 公共交通に対する本市の財政負担額	○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、市の財政負担額の増大抑制につながっていくことが期待されます。 ［算出方法］路線バスやみんなのバス等の運行に対する本市の財政負担額の総計により算出します。

②［方針２：西九州のハブ都市として市内外の観光･交流を促進する公共交通］に向けた目標

目標3：武雄温泉駅を核とした交流･回遊の促進、地域活力の向上

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３－１： 武雄温泉駅の乗車人員	○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。 ［算出方法］交通事業者（九州旅客鉄道）の公表資料より算出します。
評価指標３－２： 本市の年間観光入込客数	○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。 ［算出方法］「佐賀県観光客動態調査」の本市の数値により算出します。

③［方針３：まちづくりとも連携した都市の持続性向上に寄与する公共交通］に向けた目標

目標4：自家用車に頼りすぎなくても生活できる環境の構築

「立地適正化計画」に基づく取り組みなどと連携し、公共交通の利便性が高いエリアの居住集積の維持･向上により公共交通が利用されやすい都市環境を整え、公共交通の利用促進・持続性向上を図るとともに、拠点に人が集まりやすい公共交通ネットワークを確保･維持していくことで拠点に人が集まりやすい都市構造を構築し、拠点の生活利便施設の立地の維持･充実につなげていくことで、自家用車に頼りすぎなくても生活できる環境の構築を目指します。

評価指標４－１： 居住誘導区域内の人口密度	○居住誘導区域内の公共交通サービスを確保･維持することなどにより居住の誘導が図られ、区域内の人口密度の維持･向上につながっていくことが期待されます。 ［算出方法］居住誘導区域内の人口を居住誘導区域面積で除することにより算出します。
評価指標４－２： 誘導施設の立地数	○拠点に人が集まりやすい交通ネットワークの維持･充実を図ることで、拠点内の都市施設立地の維持･充実につながっていくことが期待されます。 ［算出方法］都市機能誘導区域内に立地する「誘導施設」に該当する施設の数により算出します。

（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。

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	地域内交通の年間利用者数	○本市内を運行する公共交通（路線バス除く）の年間利用者数注2	千人/年	21（R5 年度）	25
2-1	地域内交通の収支率	○本市内を運行する公共交通（路線バスを除く）の経常費用に対する経常収益の割合注2	%	11.8（R5 年度）	14
2-2	公共交通に対する本市の財政負担額	○本市内を運行する全ての公共交通に対する武雄市の年間財政負担額	百万円/年	138（R5 年度）	160
3-1	武雄温泉駅の乗車人員	○ＪＲ武雄温泉駅の一日あたり乗車人員	人/日	1,953（R5 年度）	2,500
3-2	本市の年間観光入込客数	○本市に観光で訪れる年間の来訪者数	万人/年	153（R5 年）	200
4-1	居住誘導区域の人口密度	○居住誘導区域内の人口密度	人/ha	中心拠点 28.3 高次地域拠点 17.6 （R4 年度）	現況値以上
4-2	誘導施設の立地数	○都市機能誘導区域内の「誘導施設」に位置付けた都市機能の立地数	施設	中心拠点 19 高次地域拠点 6 （R4 年度）	現況値以上

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。

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。

8.取り組みの方向性と施策展開

8-1 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。

方向性1:広域交通体系の確保・維持と地域内交通との一体性の強化

広域的な移動サービスを担う路線については、必要な財政措置なども講じつつ、引き続き確保・維持していきます。また、各種プロジェクトなど、まちづくりの取り組みにあわせた路線の再編を行いつつ、広域交通と地域内交通の相互連携を図り、ネットワークとしての一体性を強化します。

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
②まちづくりの取り組みにあわせたネットワークの再編
③乗り継ぎ抵抗を抑制する運賃体系・決済手段の導入

方向性2:需要に応じた運行形態・サービス水準等の見直し

効率性に大きな問題を抱える路線等については、需要に応じた運行形態やサービス水準への見直し、路線・運行区域の再編等を実施します。

事業・施策展開

①効率性に問題を抱える路線バスのサービス水準適正化・運行効率化
②利用が低迷するほんわカーの運行形態の見直し・運行効率化

方向性3:多面的な利用促進策の展開

外出目的となる各種施設と連動した取り組みや、地域の特性にあわせた情報提供、既にある利便性の高い仕組みの有効活用など、多様な利用促進策を展開します。

事業・施策展開

①地域との連携による利用促進策の展開
②オンデマンドアプリの普及による利用の促進

方向性4:多様な“担い手”による移動サービスの確保

地域や市民・各種施設などが様々な立場で”担い手“としての役割を果たす仕組みをつくることで、路線バス・ほんわカーやタクシーなどを補完する移動サービスを確保します。

事業・施策展開

①多様な枠組みでの「ライドシェア」の活用

方向性5:デジタル技術の有効活用の推進

利便性や効率性の向上に向けて、急速に進歩してきているデジタル技術を地域交通のなかに取り込み、有効に活用していくことを検討します。

事業・施策展開

①バスロケーションシステムの導入の推進
②人流データなどを活用した地域交通に関する取り組みの高度化

8-2 目標達成に向けた施策展開

本計画に定めた目標を達成するために実施する施策について、実施目的･施策対象･実施主体･実施期間･施策概要を以下に示します。

■方向性Ⅰ：広域交通体系の確保･維持と地域内交通との一体性の強化

施策 1-① 地域間の幹線となる鉄道･路線バスの維持						
実施目的	● 通学･通院をはじめとする市民生活の広域移動や、広域の交流促進などに不可欠な地域間の“幹線”となる鉄道･路線バス確保･維持を図ります。					
施策対象	鉄道および市町間を運行する路線バス					
実施主体	武雄市、交通事業者					
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
	継続的に実施					
施策概要	•本市内を運行する路線バスのなかには、輸送人員が多く、運行一便あたりで見ても相当数の利用が見られるなど、鉄道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る路線があります。 •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の重要性はもとより、新幹線開業効果のさらなる波及による交流促進などを考える上でも必要不可欠なものです。 •このため、こうした路線については、できる限り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、国費補助の活用や本市として必要な財政措置などに加え、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。					

施策 1-② まちづくりの取り組みにあわせたネットワークの再編

実施目的	● まちづくりの取り組みの進行にあわせた路線バス等のネットワーク再編により、市民生活の利便性向上や観光･交流の促進を図ります。
施策対象	路線バス、ほんわカー等
実施主体	武雄市、交通事業者

実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
	まちづくりの取り組みの進行にあわせて随時実施					

施策概要

- 本市内では武雄アジア大学の開設をはじめとして、様々なまちづくりの取り組みが進められています。
- こうした取り組みによる“人の流れ”の変化を受け止めるためには、公共交通のネットワーク等も柔軟に組み替えていく必要があります。
- このため、各種プロジェクトなどの取り組みにあわせて、路線バスネットワークやほんわカーの運行方法等を随時変更・再編していくことで、地域の状況変化にあわせた移動サービスを継続的に提供していくこととします。

▲武雄アジア大学完成予想図

資料：学校法人旭学園佐賀女子短期大学 HP

施策 1-③ 乗り継ぎ抵抗を抑制する運賃体系・決済手段の導入	
実施目的	● 乗り継ぎ抵抗を抑制することで、公共交通ネットワークの一体性強化を図ります。
施策対象	路線バス、ほんわカー等
実施主体	武雄市、交通事業者
実施期間	R7 / R8 / R9 / R10 / R11 / R12 以降 検討 → 試験的な導入 → 本格導入
施策概要	•鉄道や路線バスでは、交通系 IC カードによる「キャッシュレス決済」の仕組みの導入が進んできていますが、ほんわカーなどでは現時点では運賃支払いが現金または回数券に限定されており、小銭を準備しておかなければならないことが公共交通利用に対する抵抗感につながっている可能性があります。 •また、複数の公共交通を乗り継ぎ利用する場合、それぞれで運賃を支払う必要があるため負担感を感じやすいことに加え、支払い方法が異なる場合には“手間”がかかることが利用意識の阻害につながっている可能性も考えられます。 •公共交通ネットワークとしての一体性を強化していくためには、乗り継ぎ利用に対する抵抗感をできる限り抑制することが不可欠になることから、ほんわカーと路線バス等を乗り継いだ場合の「乗り継ぎ運賃」を設定することにより負担感を抑制するとともに、ほんわカー等へのキャッシュレス決済の導入や、出発地から目的地までの交通手段を一括で決済できる仕組みの構築などを推進することで、乗り継ぎに対する抵抗感をできる限り抑制し、公共交通ネットワークとしての一体化を図ります。 •しかしながら、ほんわカー等は高齢者の利用が多いことから、高齢者などの意見を踏まえながら、現金または回数券での運賃支払い方法も継続していくこととします。

■方向性２：需要に応じた運行形態・サービス水準等の見直し

施策2-① 効率性に問題を抱える路線バスのサービス水準の適正化・運行効率化						
実施目的	● 効率性に問題を抱えるバス路線について、サービス水準の適正化・運行効率化を図ります。					
施策対象	路線バス					
実施主体	武雄市、交通事業者					
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
	検討	実証運行		本格運行		
施策概要	•本市内を運行する一部のバス路線では、利用者が顕著に少ない・全くいない便や、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、関連する路線との一体的な再編も視野に、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）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・改善を図っていくこととします。					

施策2-② 利用が低迷するほんわカーの運行形態の見直し・運行効率化						
実施目的	● 利用が低迷するほんわカーの運行形態の見直しなどにより、運行の効率化を図ります。					
施策対象	ほんわカー					
実施主体	武雄市、交通事業者					
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
	検討	実証運行		本格運行		
施策概要	•山内町・武内町・若木町・北方町の４地域では、路線定期運行（一部は路線不定期運行）のコミュニティバス「ほんわカー」が運行されており、循環バスや隣接する地域の「ほんわカー」との乗り継ぎなども考慮されています。 •これら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。 •このため、特に利用が低迷する路線等については、運行頻度や運行曜日などの見直しによるサービス水準の適正化や、周辺の路線と一体的に予約型の「区域運行」に運行形態を変更することなども含めて、地域の意見を参考にしながら抜本的な見直しによる効率化を図ることとします。 •なお、見直しにあたっては、路線バス・循環バスなどとの役割分担や連携（乗り継ぎ）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に留意することとします。					

■方向性３：多面的な利用促進策の展開

施策3-① 地域との連携による利用促進策の展開						
実施目的	● 各種施設や地域等との連携と連携しながら、公共交通の利用促進を図ります。					
施策対象	全ての公共交通					
実施主体	武雄市、交通事業者、各種施設･地域等					
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
	実現可能な部分から随時実施					
施策概要	•本市では、これまでも市報やホームページ等を活用して公共交通に関する情報提供を実施してきましたが、利用促進に対する効果は限定的なものとなっており、外出の目的地となる施設や、利用者が居住する地域など、より住民等の目線に近い部分から利用促進策を展開していくことが求められます。 • このため、各地域の生活拠点となる施設等との連携による住民目線での利用促進チラシ･利用ガイドの作成や「乗車体験会」の開催などを通じて、公共交通利用に対する心理的な“ハードル”を下げること、目的地となる施設と連携して公共交通による来訪の方法を詳細かつ分かりやすく周知することなどといった多様なアプローチを展開することにより、公共交通の利用促進を図っていくこととします。					

施策3-② オンデマンドアプリの普及による利用の促進

実施目的	● オンデマンドアプリの普及を推進していくことにより、利用促進を図ります。
施策対象	ほんわカー
実施主体	武雄市、交通事業者
実施期間	R7 R8 R9 R10 R11 R12 以降 随時実施、ほんわカーの運行形態の見直しなどにあわせて対象を拡大
施策概要	•ほんわカー朝日・橘・武雄線において、AI オンデマンドシステムを導入しており、スマートフォンアプリでの予約も可能となっています。 •これまでのところ、予約受付窓口での電話予約が大半で、オンデマンドアプリでの利用はほとんどない状況ですが、乗車時間の通知やドライバーからの遅延通知なども受けられるなど利便性が高いものになっています。 •利用が多い高齢者等はスマートフォンを持っていない方も多いため、電話予約も継続させつつ、使い慣れてしまえば電話よりも気軽に予約できるオンデマンドアプリの“便利さ”について周知・啓発しながら普及を推進してくことで、公共交通の利用促進を図っていくこととします。

▲予約アプリの利用手順（武雄市）

資料：武雄市資料

■方向性４：多様な“担い手”による移動サービスの確保

施策4-①　多様な枠組みでの「ライドシェア」の活用

実施目的	● 法制度の見直しによる新たな「選択肢」なども効果的に活用することで、移動サービスの確保を図ります。
施策対象	公共ライドシェア、日本版ライドシェア等
実施主体	武雄市、交通事業者、地域等

実施期間

R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
検討	実現可能な部分から実証運行		本格運行		

施策概要

- 公共交通の持続性を考える上で、「ドライバー不足」への対応が大きな問題になっており、路線バスやタクシーだけで市民生活等に必要な移動を確保し続けることが難しくなることが懸念されます。
- こうした背景から、令和６年度の道路運送法改正により、いわゆる「日本版ライドシェア」の仕組みが創設されるなど、移動サービスの「選択肢」が拡大しており、本市においても令和６年 12 月～令和７年１月に「武雄市ライドシェア実証運行」を実施しています。
- 市内ではこれまでも西川登地域の自主運行バスなど、いわゆる「公共ライドシェア」の取り組みが行われております。
- こうした取り組みに加えて、様々な「選択肢」を効果的に活用することで、移動サービスを確保していくこととします。

自家用自動車を使用した有償運送としては、従前より道路運送法第７８条第２号に基づく「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送／福祉有償運送）」がありましたが、地域交通の「担い手」や「移動の足不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（令和５年１２月２０日デジタル行財政改革会議決定）において、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みを創設することが決定されました。

（道路運送法）

第七十八条　自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一　災害のため緊急を要するとき。

二　市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、**次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。**

三　**公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。**

自家用有償旅客運送
（道路運送法第78条第2号）

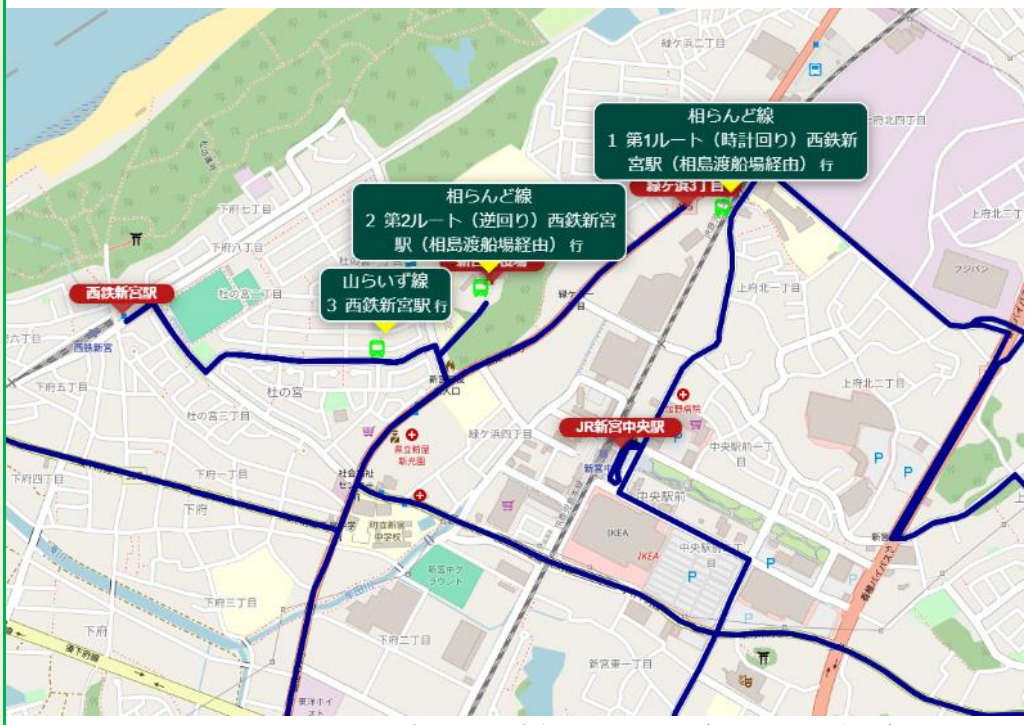
- ◆**地方公共団体**の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆**市町村、NPO法人等**が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆**交通空白地有償運送は乗車定員規定なし**。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

自家用車活用事業
（道路運送法第78条第3号）

- ◆**国土交通省が指定**する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆**法人タクシー事業者**（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆乗車定員**10人以下**。

資料：国土交通省資料

■方向性５：デジタル技術の有効活用の推進

施策5-① バスロケーションシステムの導入の推進						
実施目的	● バス等の位置情報や遅延の情報などをリアルタイムに提供するシステムの導入を推進します。					
施策対象	路線バス、ほんわカー					
実施主体	武雄市、交通事業者					
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
	検討		試験的な導入	本格導入		
施策概要	•既に県内の多くの路線バスで、バスの運行情報や接近･遅延情報などがリアルタイムで確認できる「バスロケーションシステム」が導入されています。 •市町村が運行するコミュニティバス等でもこうした仕組みを導入する事例が見られ、待ち時間に対する不満や、乗り継ぎに際しての不安感などを抑制する効果が期待されることから、ほんわカーも含めた公共交通全体へのシステムの導入を推進することとします。  ▲コミュニティバスでの位置情報等提供例（福岡県新宮町） 資料：新宮町 HP（マリンクス遅延･運休情報）					

施策5-② 人流データなどを活用した地域交通に関する取り組みの高度化

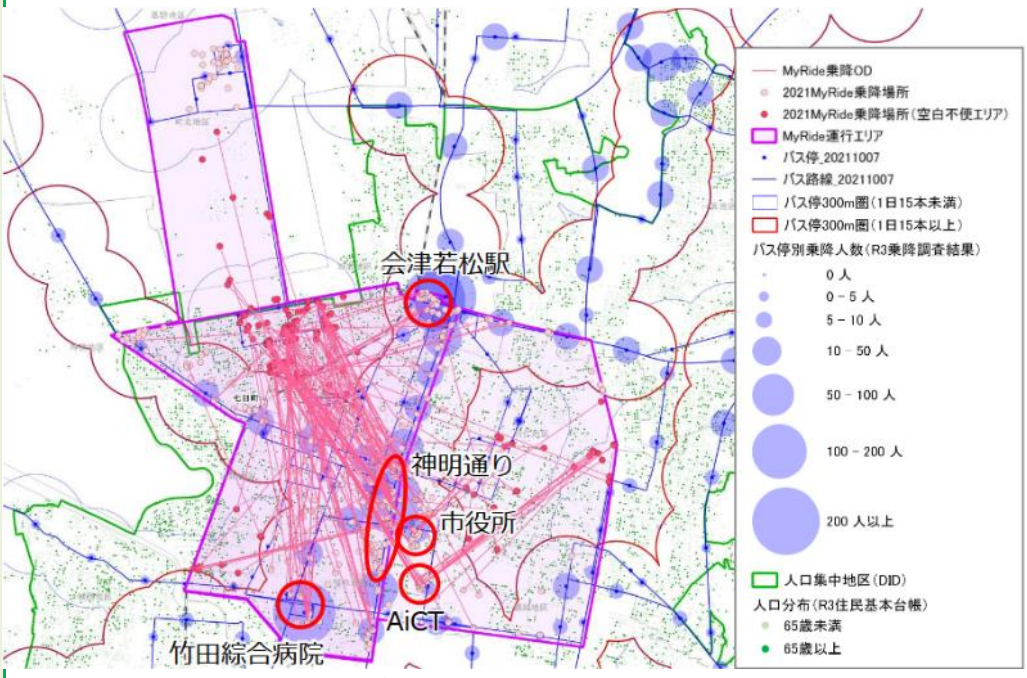
実施目的	● 人の動きなどの「ビックデータ」等を有効に活用することで、地域公共交通に関する取り組みの高度化を図ります。
施策対象	全ての公共交通
実施主体	武雄市、交通事業者

実施期間

R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
活用可能なデータから随時実施					

施策概要

- スマートフォンの位置情報を用いて人の流れを把握する「人流データ」や、路線バス等の IC カードデータなどの「ビックデータ」が公共交通の検討に活用される事例が見られるようになってきています。
- 利用状況や人の動きにあわせて、移動サービスをより効果的で効率的なものにしていく上で有効なデータであると考えられることから、本市においてもこうした「ビックデータ」等を活用することで、地域公共交通に関する検討・取り組みの“高度化”を図っていくこととします。



▲人流データを活用した分析イメージ

資料：国土交通省資料

９．計画の推進および進捗管理

９－１　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、本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･アイディ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、本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、本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。

9-2 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）の考え方に基づき、検証を行います。

計画（Plan）

地域の現状や公共交通の実態を把握し、それをもとに、誰が･何を･いつまでに･どのようにすべきなのかを計画として定めます。

- 既存データの整理、調査の実施・整理・分析
- 地域公共交通計画の策定・改定

実行（Do）

定めた計画に基づいて、地域公共交通の改善に向け、各種事業･施策を実施するとともに、適切に進捗管理を実施します。

- 各主体が事業・施策を実施
- 計画全体および事業・施策の進捗管理

改善（Action）

検証の結果をもとに、事業･施策の改善･見直しを行い、より地域の実態に沿った内容へ計画をブラッシュアップします。

- 地域公共交通計画の改善・見直し
- 事業・施策の改善・見直し

検証（Check）

事業･施策の実施状況を確認するとともに、効果測定による検証･分析を行い、改善･見直しすべき内容を検討します。

- 事業・施策の実施状況の確認
- 事業・施策による効果の測定
- 改善・見直しのポイントの整理

図　ＰＤＣＡサイクルのイメージ

武雄市地域公共交通計画
令和７(2025)年　月

発行：武雄市　まちづくり部　都市政策課
〒843-8639　佐賀県武雄市武雄町大字昭和 12-10
電　話：0954-27-7162
E-mail：toshi@city.takeo.lg.jp