

伊万里市地域公共交通計画

令和6年3月

伊 万 里 市

目 次

| | |
|---------------------------------|------------|
| 1. 計画の目的と関連計画の整理 | 1 |
| 1-1 計画策定の目的 | 1 |
| 1-2 計画の区域 | 1 |
| 1-3 計画の期間 | 1 |
| 1-4 計画の位置づけ | 2 |
| 1-5 関連する計画の概要 | 3 |
| 2. 地域及び地域公共交通の現状 | 11 |
| 2-1 地域の現状 | 11 |
| 2-2 公共交通の現状 | 26 |
| 2-3 公共交通空白地 | 60 |
| 3. 各種調査の実施結果 | 61 |
| 3-1 通学に関する高校生アンケート調査 | 61 |
| 3-2 市民アンケート調査 | 63 |
| 3-3 公共交通利用者アンケート調査 | 74 |
| 3-4 来訪者 Web アンケート調査 | 78 |
| 4. 地域公共交通の課題 | 81 |
| 5. 地域公共交通の基本方針及び目標 | 83 |
| 5-1 地域公共交通の基本方針 | 83 |
| 5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク | 84 |
| 5-3 計画の基本目標 | 90 |
| 6. 実施事業 | 92 |
| 6-1 実施事業の概要 | 92 |
| 6-2 事業内容 | 93 |
| 7. 計画の推進体制 | 112 |
| 7-1 計画の推進体制 | 112 |
| 7-2 関係する主体と基本的な役割 | 112 |
| 7-3 計画の評価方法 | 113 |

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画策定の目的

伊万里市内の地域公共交通は、JR 筑肥線や MR（松浦鉄道）、路線バス、タクシーが運行しているほか、市や地域が運行するコミュニティバス（いまりんバス、元気バス〈東山代町〉、波多津ふれあい号、コミュニティすこやかバス〈大川町〉、町内巡回バスくろがわ号）やデマンドタクシー〈松浦町・二里町〉があり、市民や来訪者の移動を支えています。

しかしながら、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及に加え、近年の新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は年々減少傾向にある一方、運行を維持するために必要な財政支出は増加傾向にあります。また、交通事業者においては、乗務員の不足等の理由により、交通サービスを維持していくことが厳しい状況にあります。

このような状況の中、令和 5 年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）の一部改正が行われ、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要となりました。

こうした背景を踏まえ、伊万里市地域公共交通網形成計画の後継計画として、誰もが将来にわたって住みやすいまちづくりを進める中で、各地域の市民の交通需要を的確に把握したうえで、まちづくりとの一体性を確保しながら、利便性が高く経済性も考慮した持続可能な交通ネットワークの構築を目指し、「伊万里市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の区域は、伊万里市全域とします。

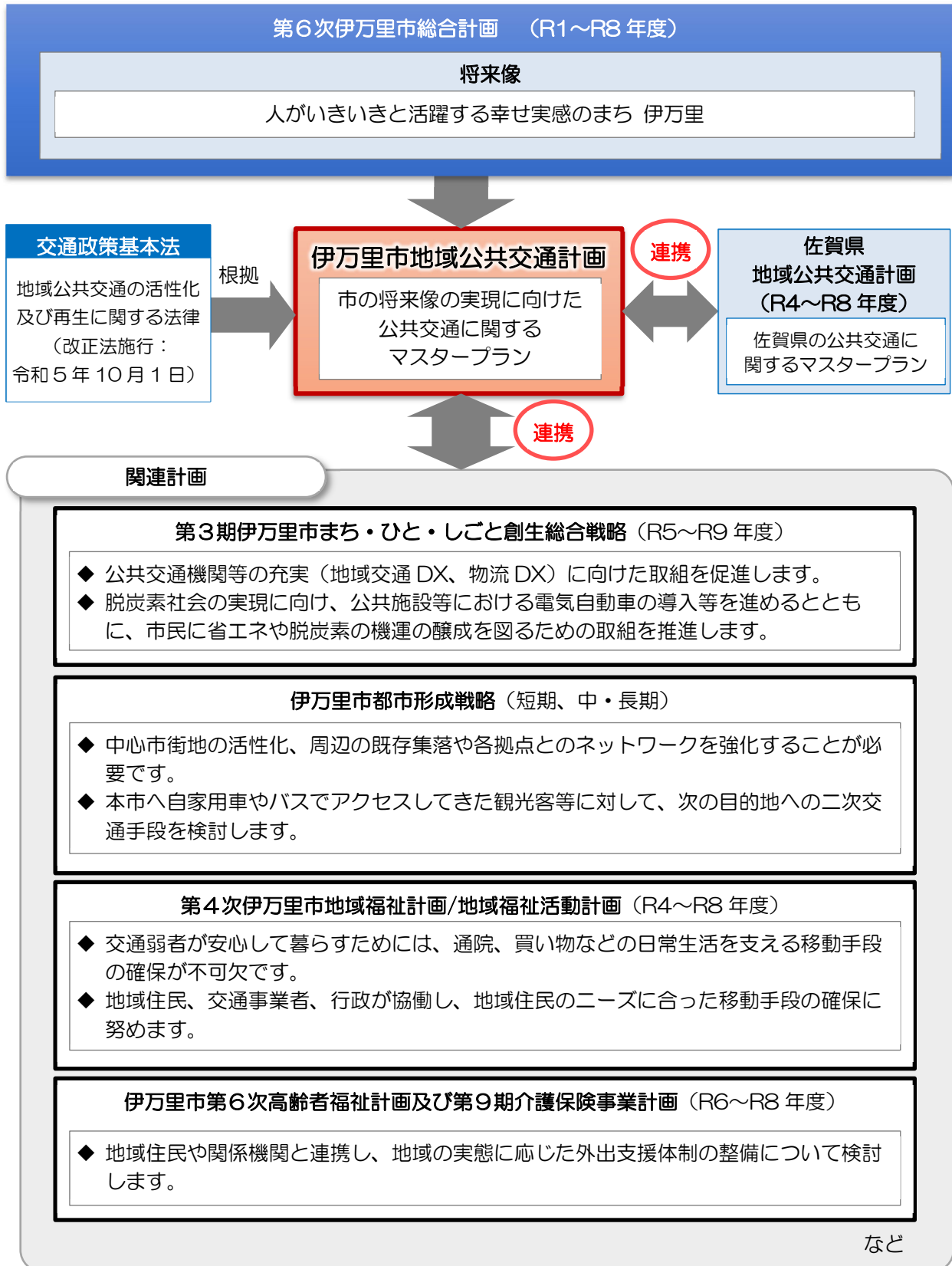
1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和 6 年 4 月 1 日から令和 11 年 3 月 31 日までの【5年間】とします。ただし、計画に変更の必要性が生じた場合は、随時見直しを行います。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、市の最上位計画である「第6次伊万里市総合計画」と整合を図るとともに市の関連計画や佐賀県地域公共交通計画などとの連携を図ります。

本計画は、地域交通法に基づく法定計画として策定します。



1-5 関連する計画の概要

1-5-1 第6次伊万里市総合計画

| 第6次伊万里市総合計画（平成31年3月）【後期基本計画】 | |
|------------------------------|--|
| 計画概要等 | <p>■計画期間 令和元年度～令和8年度</p> <p>■将来都市像 人がいきいきと活躍する幸せ実感のまち 伊万里</p> <p>■まちづくりの目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.安心で健やかな暮らしづくり 2.創造的で心豊かなひとづくり 3.活気あふれる産業づくり 4.生活の基盤づくり 5.住みよい環境づくり 6.自立と協働のまちづくり <p>■重点施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.未来を託す子育て応援都市 2.未来を先取るデジタル都市 3.競争に打ち勝つ産業都市 4.世界に向けた港湾都市 5.SDGs推進都市 |
| 公共交通に関する主な記述 | <p>重点施策</p> <p>【重点施策2】未来を先取るデジタル都市</p> <ol style="list-style-type: none"> ①産業DXの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・グリーンスローモビリティ等民間実証実験の誘致 ③地域DXの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関における路線運営の効率化の検討 <p>【重点施策5】SDGs推進都市</p> <ol style="list-style-type: none"> ②脱炭素社会の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラルの実現に向けた取組の推進 <p>分野別施策</p> <p>施策2 高齢者支援の充実</p> <p>【取組方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 高齢者がいきいきと元気に暮らす地域づくり <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり運営協議会などの関係団体等と連携し、高齢者の移動時の交通手段の確保に向けた検討を行います。 <p>施策17 道路・交通体系の整備</p> <p>【取組方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. 公共交通機関の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスについては、事業者への支援により不採算路線の維持を図るとともに、いまりんバスの便数や運行時間、経路を定期的に見直すなど、持続可能な |

公共交通網の構築に努めます。

- 地域が主体となって取り組むコミュニティバスやデマンドタクシーの運行を支援します。
- 鉄道交通の利便性を確保するため、沿線自治体と連携し、鉄道事業者に対する要望活動に取り組みます。
- 児童生徒や園児の鉄道利用を促進するための補助金を創設するとともに、沿線地域で実施する鉄道利用の促進を図る取組への支援を進めます。
- リムジンタクシーの運行など、市民や観光客の利便性が高まる新しい公共交通の確保について、関係者との協議を進めます。

施策 19 都市空間の形成

【取組方針】

1. 適正な土地利用とコンパクトなまちづくりの推進

- 市街地と各地域を結び市民の暮らしを支える公共交通のネットワークについては、利用実態や利用者のニーズを把握し、維持、改善していきます。

1-5-2 第3期伊万里市まち・ひと・しごと創生総合戦略

| 第3期伊万里市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和6年1月） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|---------|---------|---------|---------|------|------|-----|-----|-----|--|--|------|----|----|----|----|----|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|---|----|----|------------|---|----|-----------|------------|---------------|
| 計画概要等 | <p>■計画期間 令和5年度～令和9年度</p> <p>■本市の地域ビジョン 人がいきいきと活躍する幸せ実感のまち 伊万里</p> <p>■人口の将来展望 人口ビジョンにおける2060年の本市将来人口推計値38,376人を踏まえつつ、本戦略に基づくデジタルの力を活用した施策の推進とともに、市内企業の大規模な設備投資に伴い実施する移住・定住施策や子育て支援施策などの効果を考慮し、2060年の将来人口を40,000人と設定します。</p> <p>■基本目標 1.産業振興により「活気あふれるまち」をつくる 2.地域資源を生かし「行きたいまち」をつくる 3.市民みんなで「子育てしやすいまち」をつくる 4.時代に合った都市づくりで「安心して住みたいまち」をつくる</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通に関する主な記述 | <p>○第2期市総合戦略の検証</p> <p>【重要業績評価指標（KPI）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">成果目標</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">達成状況</th> </tr> <tr> <th>R元</th> <th>R6</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域コミュニティバス等の利用者数</td> <td>18,793人</td> <td>18,000人</td> <td>17,499人</td> <td>17,649人</td> <td>20,626人</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>いまりんバスの利用者数</td> <td>56,388人</td> <td>55,000人</td> <td>42,652人</td> <td>43,618人</td> <td>47,698人</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table> <p>【第2期で明らかになった課題】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>課題</th> <th>対策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の利便性向上</td> <td>交通系ICカード（マイナンバーカード含む）の導入等について検討するとともに、公共交通の維持という視点からコミュニティバスの自動運転などについて研究する必要があります。</td> </tr> </tbody> </table> <p>【取り組んだ主な事業】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>分野</th> <th>事業名（主なもの）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路・交通体系の整備</td> <td>コミュニティバス等運行事業</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | 成果目標 | 基準値 | 目標値 | 実績値 | | | 達成状況 | R元 | R6 | R2 | R3 | R4 | 地域コミュニティバス等の利用者数 | 18,793人 | 18,000人 | 17,499人 | 17,649人 | 20,626人 | A | いまりんバスの利用者数 | 56,388人 | 55,000人 | 42,652人 | 43,618人 | 47,698人 | D | 課題 | 対策 | 公共交通の利便性向上 | 交通系ICカード（マイナンバーカード含む）の導入等について検討するとともに、公共交通の維持という視点からコミュニティバスの自動運転などについて研究する必要があります。 | 分野 | 事業名（主なもの） | 道路・交通体系の整備 | コミュニティバス等運行事業 |
| 成果目標 | 基準値 | 目標値 | 実績値 | | | 達成状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | R元 | R6 | R2 | R3 | R4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 地域コミュニティバス等の利用者数 | 18,793人 | 18,000人 | 17,499人 | 17,649人 | 20,626人 | A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| いまりんバスの利用者数 | 56,388人 | 55,000人 | 42,652人 | 43,618人 | 47,698人 | D | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課題 | 対策 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通の利便性向上 | 交通系ICカード（マイナンバーカード含む）の導入等について検討するとともに、公共交通の維持という視点からコミュニティバスの自動運転などについて研究する必要があります。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 分野 | 事業名（主なもの） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 道路・交通体系の整備 | コミュニティバス等運行事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

○基本目標における成果目標、重要業績評価指数（KPI）及び具体的な施策

基本目標 4

【推進する施策】

- 道路・交通体系の整備については、公共交通機関等の利便性向上のための IC カード（マイナンバーカード含む）決済や AI 配車システムの導入の可能性について研究するとともに、人材不足への対応策としてコミュニティバスの自動運転や医薬品のドローン配送等の実証実験について研究するなど、公共交通機関等の充実（地域交通 DX、物流 DX）に向けた取組を促進します。
- 生活環境の保全については、脱炭素社会の実現に向け、公共施設等における電気自動車の導入をはじめ省エネ機器（LED など）や再生可能エネルギーの導入を進めるとともに、市民に省エネや脱炭素の機運の醸成を図るための取組を推進します。

【成果目標及び重要業績評価指標（KPI）】

| 関連する重要業績評価指標（KPI） | 基準値（R4） | 目標値（R9） |
|-------------------|----------|----------|
| 地域コミュニティバス等の利用者数 | 20,626 人 | 20,000 人 |
| いまりんバスの利用者数 | 47,698 人 | 55,000 人 |

1-5-3 伊万里市都市形成戦略

| 伊万里市都市形成戦略（平成 29 年 3 月） | |
|-------------------------|--|
| 計画概要等 | <p>■計画期間</p> <p>短 期：おおよそ西九州自動車道の伊万里中 IC（仮称）が供用開始されるまでの期間</p> <p>中・長期：西九州自動車道の全線開通</p> <p>■将来像</p> <p style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">活力あふれ ひとが輝く 安らぎのまち 伊万里</p> <ul style="list-style-type: none"> ○競争力を備えた産業が育つまち 伊万里 ○西九州北部の観光拠点 伊万里 ○選ばれるまち 伊万里 <p>■基本戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.基幹産業（農業・製造業）や地域産業（窯業・商業）の活性化 2.ゲートウェイ機能の強化促進 3.A L L 伊万里による観光戦略の展開 4.広域連携による観光施策の展開 5.観光拠点（玄関口）としての受入れ・情報発信の強化 6.計画的なまちづくりの推進 7.魅力的で訪れたいくなる中心市街地の活性化 8.中山間地域等の活力の維持向上を図る定住環境の形成 |
| 公共交通に関する主な記述 | <p>○生活面での効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市と福岡市を結ぶ高速バス「いまり号」は、所要時間の短縮により利用者が年々増加傾向にあります。 <p>○公共交通状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の交通政策として、バス交通支援事業（路線バス等運行への補助）、コミュニティバス運行事業、鉄道交通支援事業（MR（松浦鉄道）の施設整備への補助等）、小学校遠距離児童通学支援事業（スクールバス運行、通学定期券補助）、中学校遠距離児童通学支援事業（スクールバス運行、通学定期券補助等）、障がい者移動支援事業（福祉タクシーチケットの交付）に取り組み、市民の移動手段の確保に努めています。 ・路線バス 16 路線のうち 12 路線において、年々利用者が減少しています。MR（松浦鉄道）の乗降者数は年々減少しており、JR九州筑肥線ではここ 3 年ほぼ横ばいとなっています。 ・人口が集中している地域の大部分は、交通網が整備されていますが、集落が点在している山間部等は、交通空白地域が各地に存在している状況です。 <p>○課題の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用途地域では、伊万里駅周辺は人口が減少しています。 ・JR 筑肥線（7 駅）、MR（松浦鉄道）（11 駅）が存在し、民間バス、いまりんバスが運行するも、公共交通空白地域に 75 歳以上人口の約 2 割弱の方が居住しています。 ・公共交通空白地の解消に向けた取組が必要です。 ・中心市街地の活性化、周辺の既存集落や各拠点とのネットワークを強化することが必要です（コンパクト+ネットワーク）。 |

○移動手段や情報収集等の観光インフラづくり

- ・福岡都市圏方面から自家用車や高速バスで本市へアクセスしてきた観光客等に対して、次の目的地への二次交通手段（例えば、市中心部や市内主要観光地を定時に連絡する小型バスの導入など）を検討します。

○基本戦略

<戦略8> 中山間地域等の活力の維持と向上を図る定住環境の形成

【具体的取り組み】

- ・「小さな拠点」の形成（拠点形成、ネットワーク（交通）の確保）

○ゾーニング計画（将来都市構造）

【将来都市構造を考える上での留意点】

（2）市内ネットワーク機能の充実・強化

本市には、伊万里中心部の他、周辺に複数の自治区域が形成され、伊万里中心部を拠点とした生活圏が形成されています。しかしながら、モータリゼーションの進展やライフスタイルの変化等による生活圏の拡大、少子化高齢化の進行など、社会的環境が変化した結果、伊万里中心部の賑わいが低下しています。



- ・中心部の賑わい再生、西九州自動車道の利用利便性向上のためにも、周辺地域、中心部、西九州自動車道 IC を連絡するネットワーク機能の充実・強化が必要

1-5-4 第4次伊万里市地域福祉計画/地域福祉活動計画

| 第4次伊万里市地域福祉計画/地域福祉活動計画（令和4年3月） | |
|--------------------------------|--|
| 計画概要等 | <p>■計画期間 令和4年度～令和8年度</p> <p>■基本理念 みんなで助けあい、支えあうだれもが住みたいまち・伊万里をつくる</p> <p>■基本目標 1.みんなが利用しやすい福祉サービスの仕組みづくり 2.みんなが地域福祉活動に参画しやすい体制づくり・人づくり 3.みんなが暮らしやすい地域づくり</p> |
| 公共交通に関する主な記述 | <p>○交通手段の確保 【基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車を運転しない高齢者や障がい者といった交通弱者が安心して暮らすためには、通院、買い物などの日常生活を支える移動手段の確保が不可欠です。このため、既存の公共交通機関の維持に努めるとともに、地域住民、交通事業者、行政が協働し、地域住民のニーズに合った移動手段の確保に努めます。 <p>【市の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・適正な運用による福祉有償運送の実施を促進します。 ・バス、鉄道などについて、利用状況や市民の要望などを把握し事業者と協力して、路線の維持、改善に努めます。 ・地域住民等の要望を踏まえた、持続可能な地域公共交通の維持、改善に努めるほか、新たな地域交通の取組に支援を行います。 ・タクシー事業者が行うリフト付きタクシー（車椅子のまま乗車できる）の導入などの情報を集約し、必要とする人に情報提供を行います。 ・自治組織、ボランティア団体等による移動支援の運営等を支援します。 <p>○波多津地区地域福祉活動計画（地域の現状と課題を抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の路線バスの廃止に伴い、高齢者や障がい者等を対象として、町で運営するコミュニティバスが運行されていますが、待合所が整備されていないなど支援が十分とはいえません。 <p>○南波多地区地域福祉活動計画（地域の現状と課題を抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日用品雑貨店の廃業や一部のバス路線の廃線も加わり、日用品の買い物や医療機関への通院など移動手段に対する不安感が高まっています。 <p>○二里地区地域福祉活動計画（地域の現状と課題を抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの町民は、伊万里有田共立病院（有田町二ノ瀬）までのデマンドタクシーの利用し易さや松浦鉄道駅舎のバリアフリー化に関心を寄せているところです。 |

1-5-5 伊万里市第6次高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画

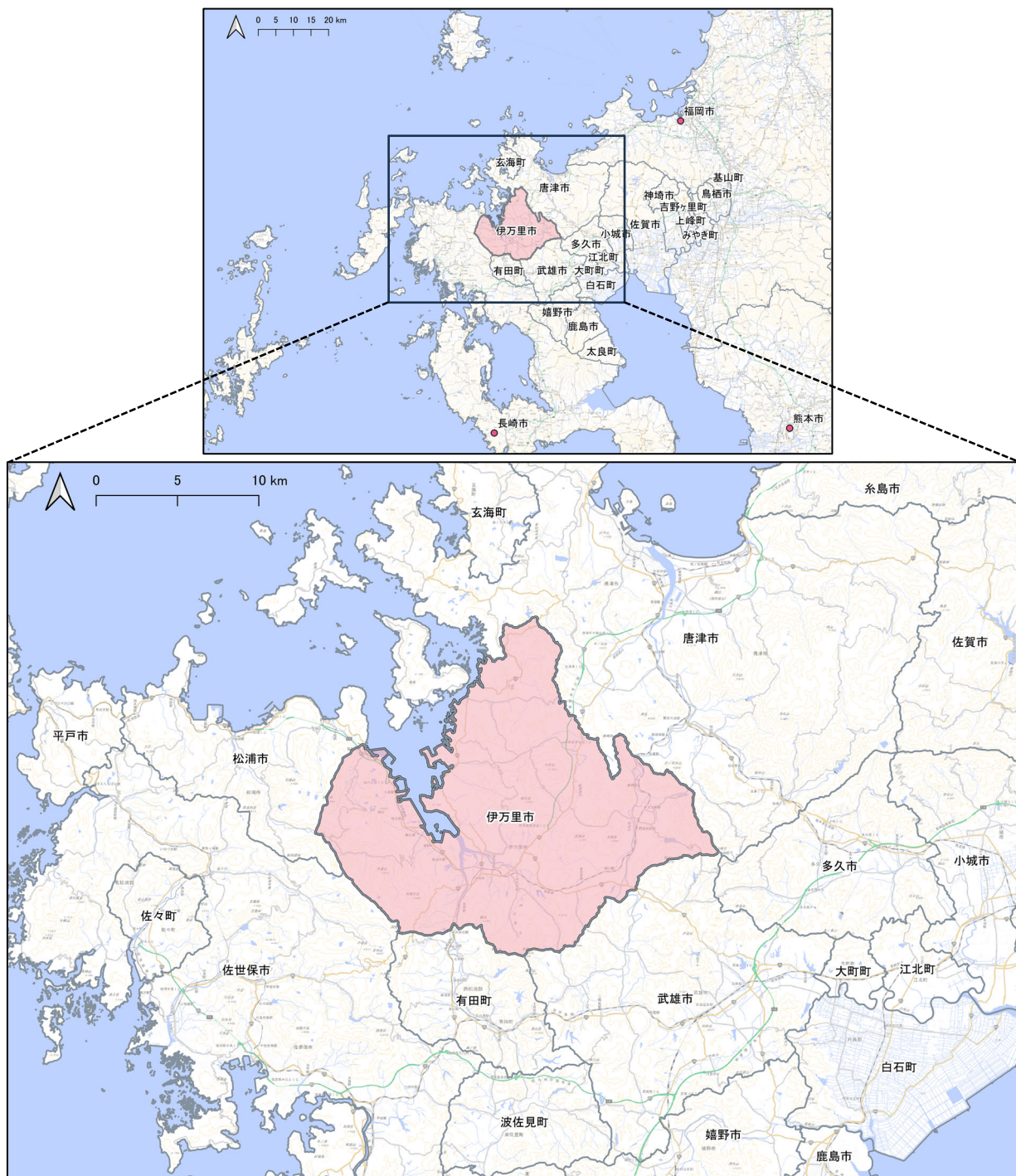
| 伊万里市第6次高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画（令和6年3月） | |
|-------------------------------------|---|
| 計画概要等 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間 令和6年度～令和8年度 ■ 基本理念 安心して健やかな暮らしづくり ■ 基本目標 <ol style="list-style-type: none"> 1.いきいきと元気に暮らす地域づくり 2.住み慣れた地域で暮らせるしくみづくり 3.介護保険制度の円滑な運営 |
| 公共交通に関する主な記述 | <p>基本目標2 住み慣れた地域で暮らせるしくみづくり</p> <p>主要施策3 地域包括ケアシステムの構築</p> <p><u>主な取組事業</u></p> <p>（4）高齢者の生活支援体制の充実</p> <p>②外出支援体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の生活において、買い物や通院等に係る移動・交通手段の確保は大きな課題となっています。地域住民や関係機関と連携し、移動手段に係るニーズや公共交通等の社会資源の情報を整理、共有した上で、地域の実態に応じた外出支援体制の整備について検討します。住民主体の移動支援の方法について、全国の事例や市内で活動を行っている地区をモデルとして各地区に周知し、実施地区の拡大に努めます。 |

2. 地域及び地域公共交通の現状

2-1 地域の現状

2-1-1 地勢・沿革

- 本市は、北部九州の西部に位置し、天然の良港伊万里湾を抱く面積 255.26 平方キロメートルの市域を有しています。
- 北と東は唐津市、南は武雄市と有田町、西は長崎県（佐世保市、松浦市）に接しています。



資料：国土地理院地図を基に作成

図 伊万里市の位置図

- 市域の多くが中山間地域で、幹線となる鉄道や国道は低地を通過しています。
- 昭和 29 年に伊万里湾を囲む 2 町 7 村が合併し、現在の伊万里市が誕生しました。

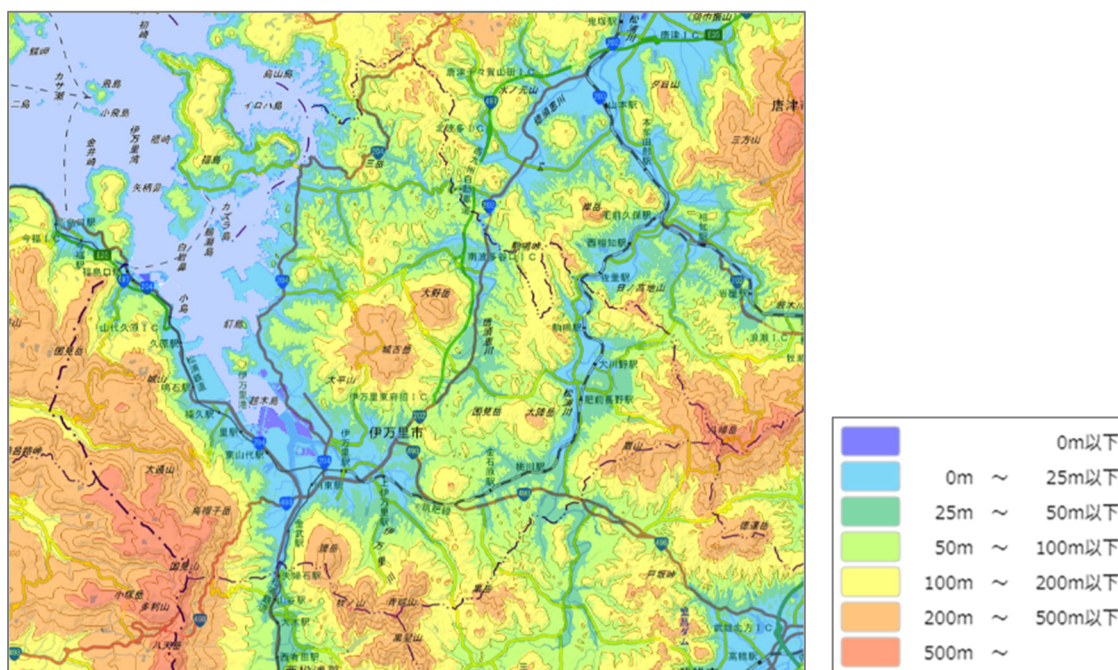


図 伊万里市の標高

資料: 国土地理院地図

表 伊万里市の沿革

| 年月 | 内容 |
|--------------|--|
| 明治 22 年 4 月 | 町村制施行により、伊万里町、牧島村、大坪村、大川内村、黒川村、大川村、大岳村、南波多村、松浦村、二里村、東山代村、西山代村が発足 |
| 明治 34 年 2 月 | 大岳村を波多津村に改称 |
| 昭和 3 年 12 月 | 伊万里町に牧島村を編入 |
| 昭和 11 年 4 月 | 町制施行により西山代村が山代町となる |
| 昭和 18 年 12 月 | 伊万里町に大坪村、大川内村を編入 |
| 昭和 25 年 9 月 | 伊万里町に山代町の一部を編入 |
| 昭和 29 年 4 月 | 伊万里町、黒川村、大川村、波多津村、南波多村、松浦村、二里村、東山代村、山代町が合併し伊万里市となる |

2-1-2 人口特性

1) 人口

- 本市の人口は、平成2年以降減少傾向にあります。
- 平成22年から令和2年の年齢構成人口の経緯をみると、平成22年は男女ともに55-59歳が最も多いが、その年齢層が5年ごとに高齢化していることが伺えます。

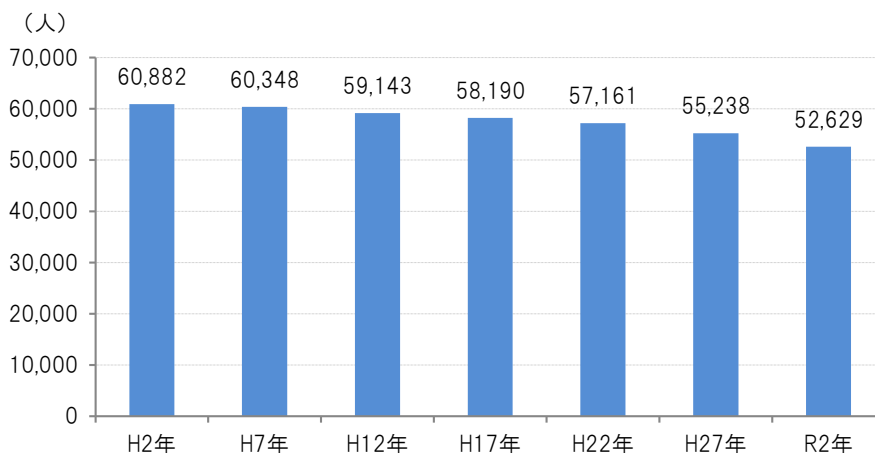


図 人口の推移

資料: 国勢調査

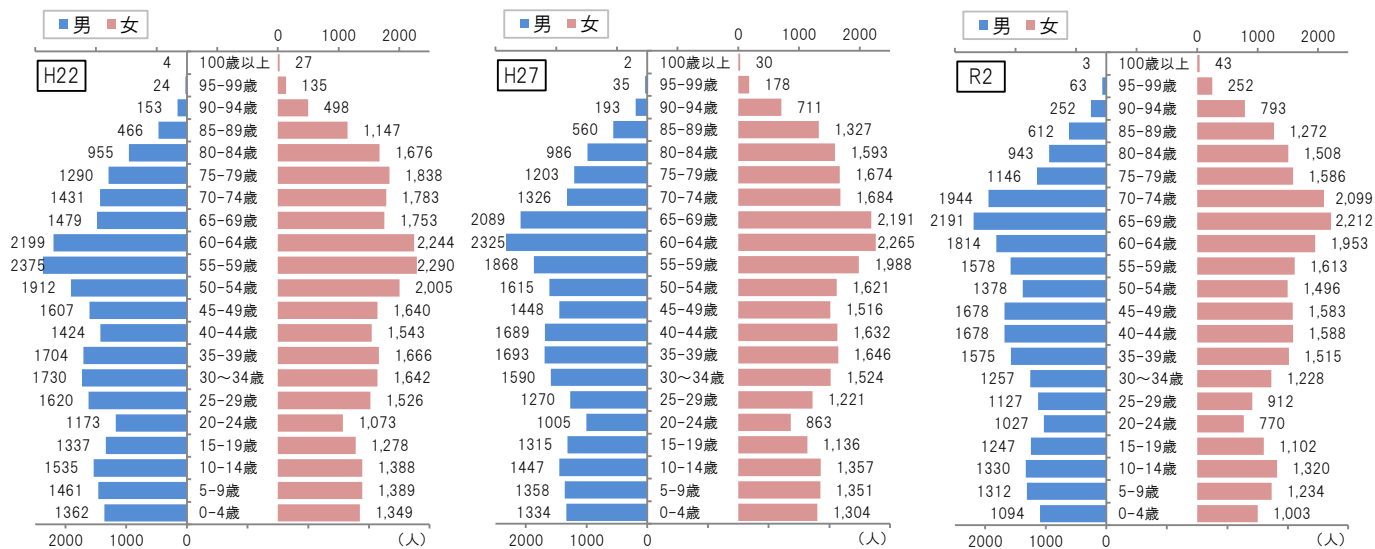


図 年齢構成人口の変化

資料: 国勢調査

- 将来人口予測においても、人口減少は続いていくことが予想されています。特に、64歳以下の人口の減少が顕著な傾向にあります。
- そのため65歳以上の高齢化率は、今後も上昇していくことが予想され、令和32年には人口の41.7%が65歳以上の高齢者となっています。

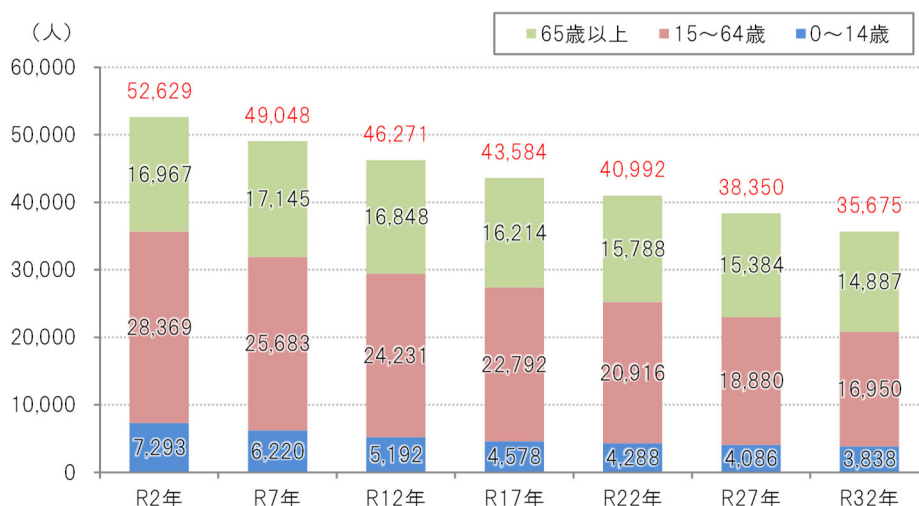


図 将来人口の推移

資料：国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」
 ※各年10月1日時点の推計人口
 ※R2年は国勢調査による実績値

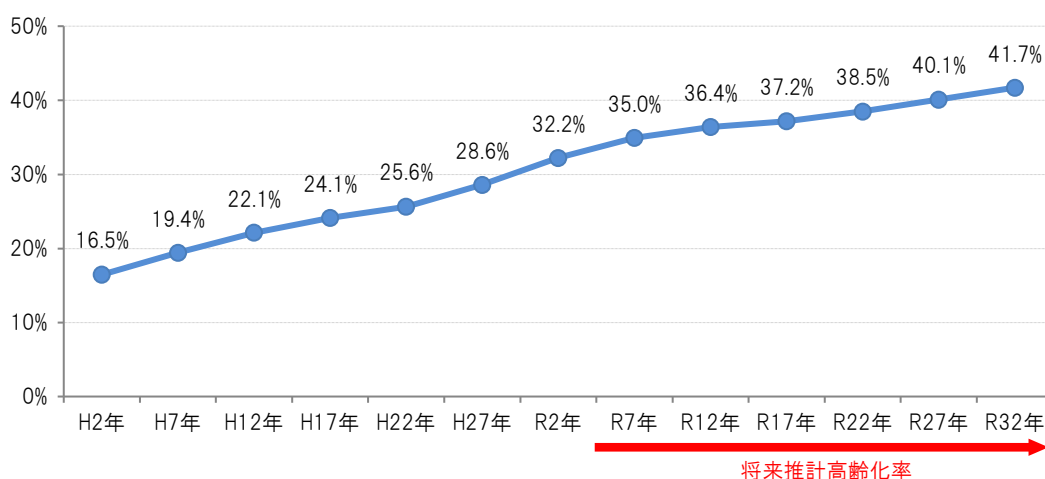


図 高齢化率の変化

資料：国勢調査(H2-R2)
 国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」(R7-R32)

2) 人口の分布状況

①総人口

- 人口の分布状況を見ると、鉄道沿線に人口が集中しています。
- 特に伊万里駅周辺の人口が多く、500mメッシュ内の人口が1,000人以上の箇所がみられます。

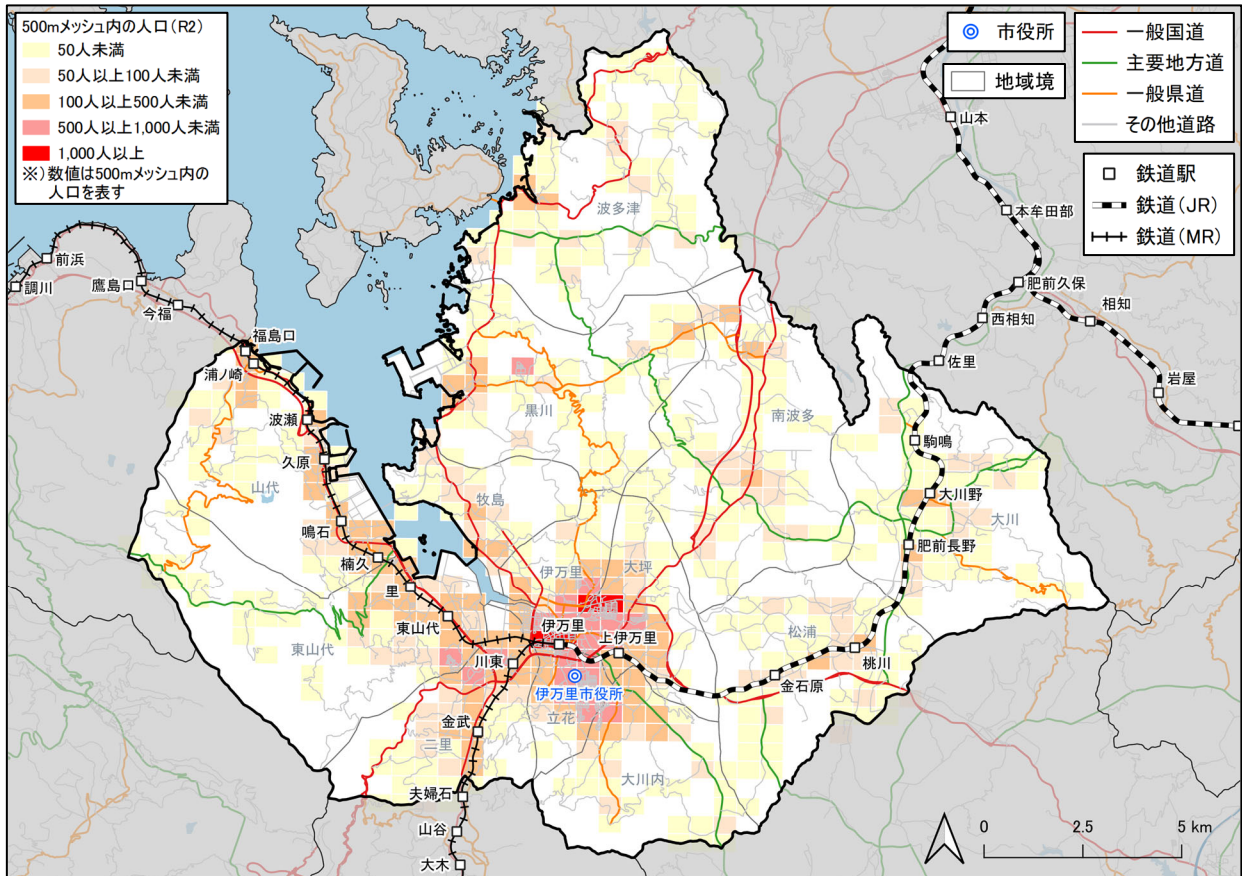


図 伊万里市の人口の分布(500mメッシュ)

資料:国勢調査

②高齢者人口

- 高齢者（65歳以上）人口の分布状況を見ると、市の中心部に集中している状況にあります。
- 特に JR 伊万里駅～上伊万里駅の沿線に高齢者が多く、MR（松浦鉄道）鳴石駅付近にも500mメッシュ内の高齢者人口が200人以上の箇所がみられます。

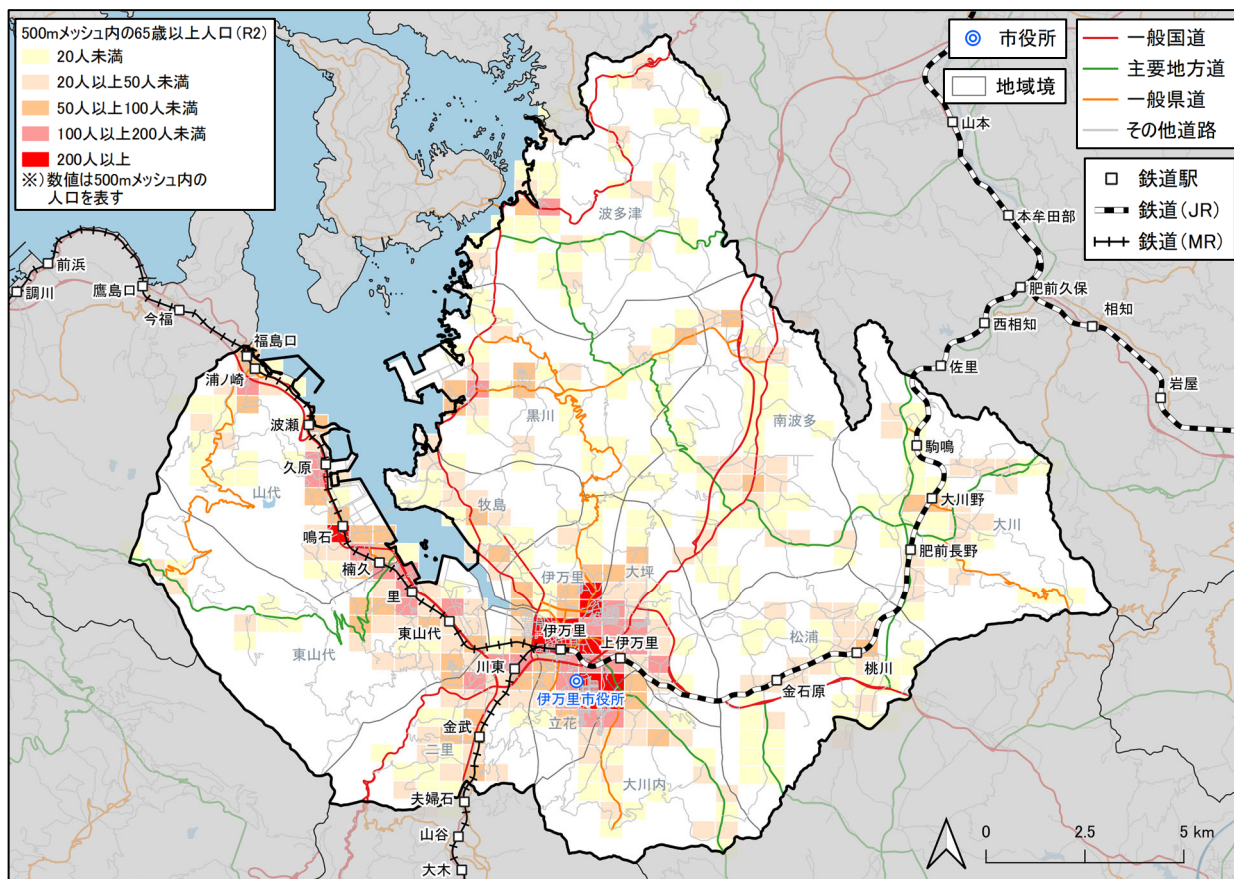


図 伊万里市の高齢者（65歳以上）人口の分布（500mメッシュ）

資料：国勢調査

①高齢化率

- 高齢化率の分布状況を見ると、ほとんどの地域で高齢化率 30%以上となっています。
- また、市内の各地域に高齢化率 50%以上の箇所が点在しており、各地で高齢化が進んでいることが伺えます。

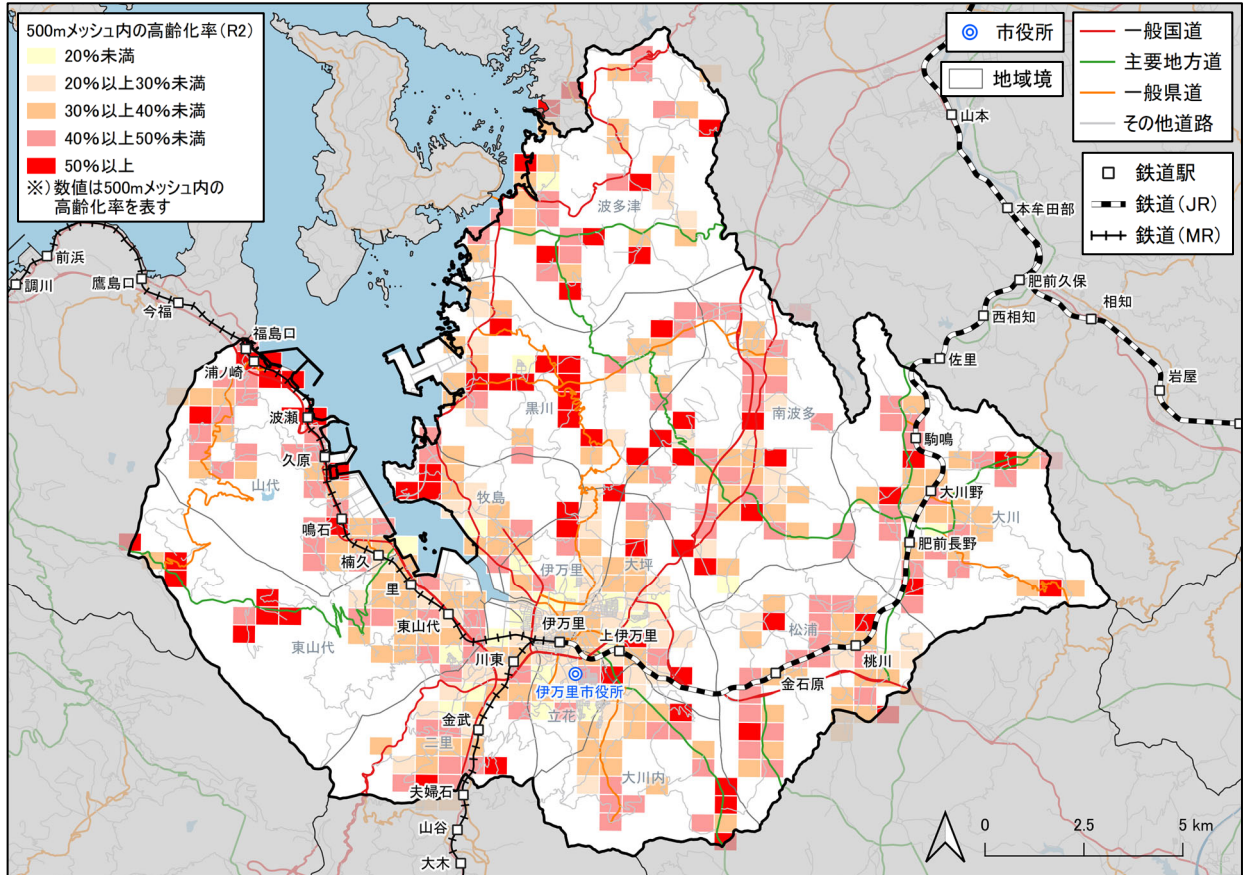


図 伊万里市の高齢化率の分布 (500mメッシュ)

資料: 国勢調査

2-1-3 主要な施設の立地状況

1) 商業施設

●本市内の商業施設（大型小売店）の分布状況をみると、全てが伊万里駅から半径約3キロメートル以内に立地しています。

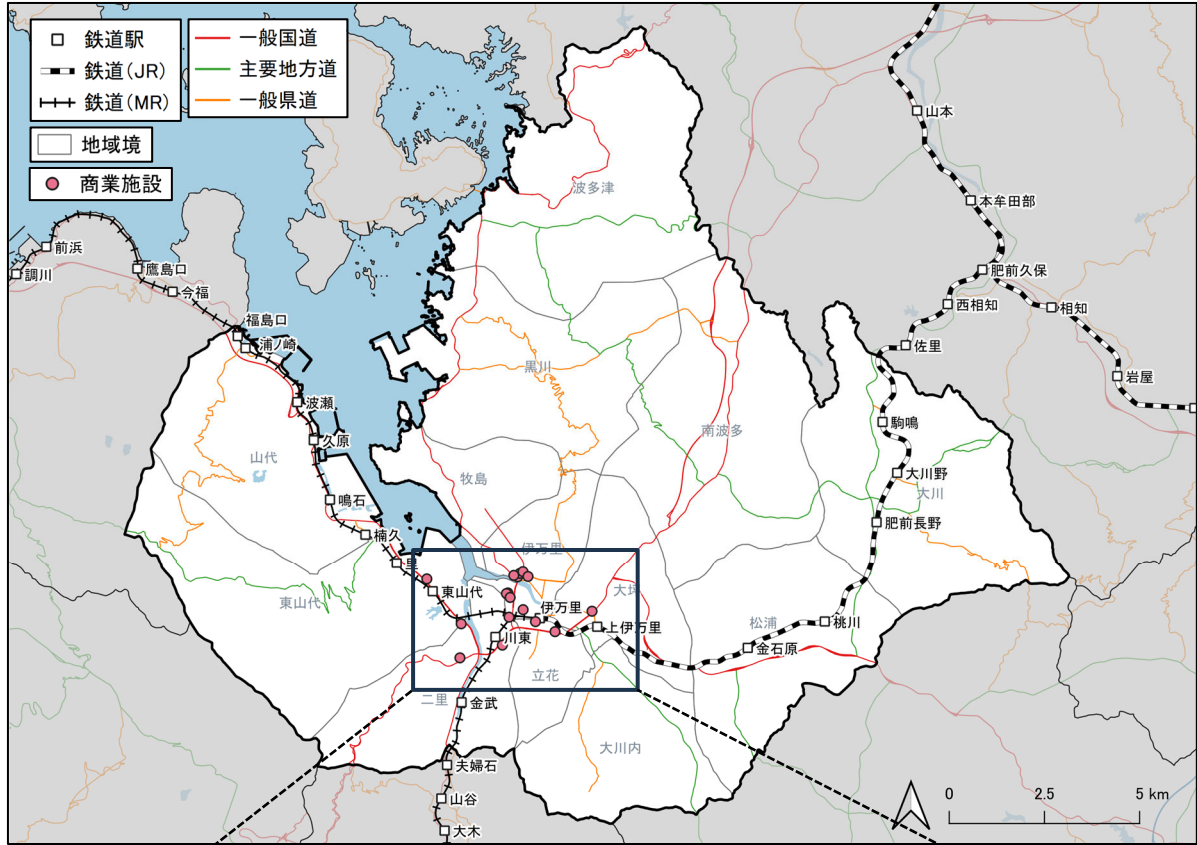


図 商業施設の分布状況

資料:全国大型小売店総覧 2023

2) 医療施設（歯科医院を除く）

●本市内の歯科医院を除く医療施設の分布状況を見ると、鉄道及び国道沿線に立地しており、伊万里駅から半径約2キロメートル以内に集中しています。

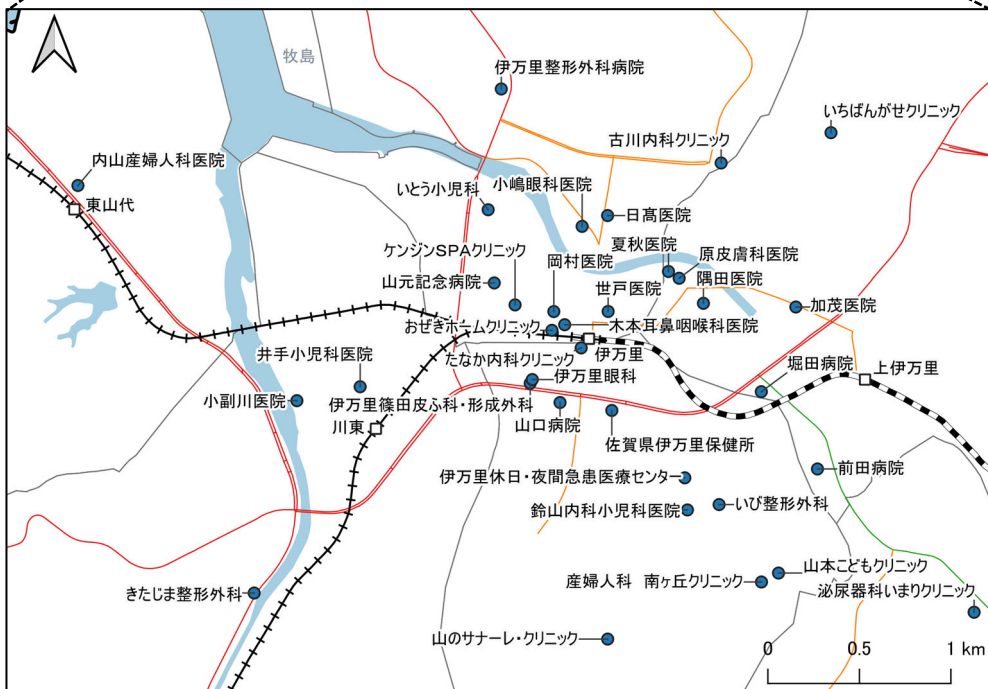
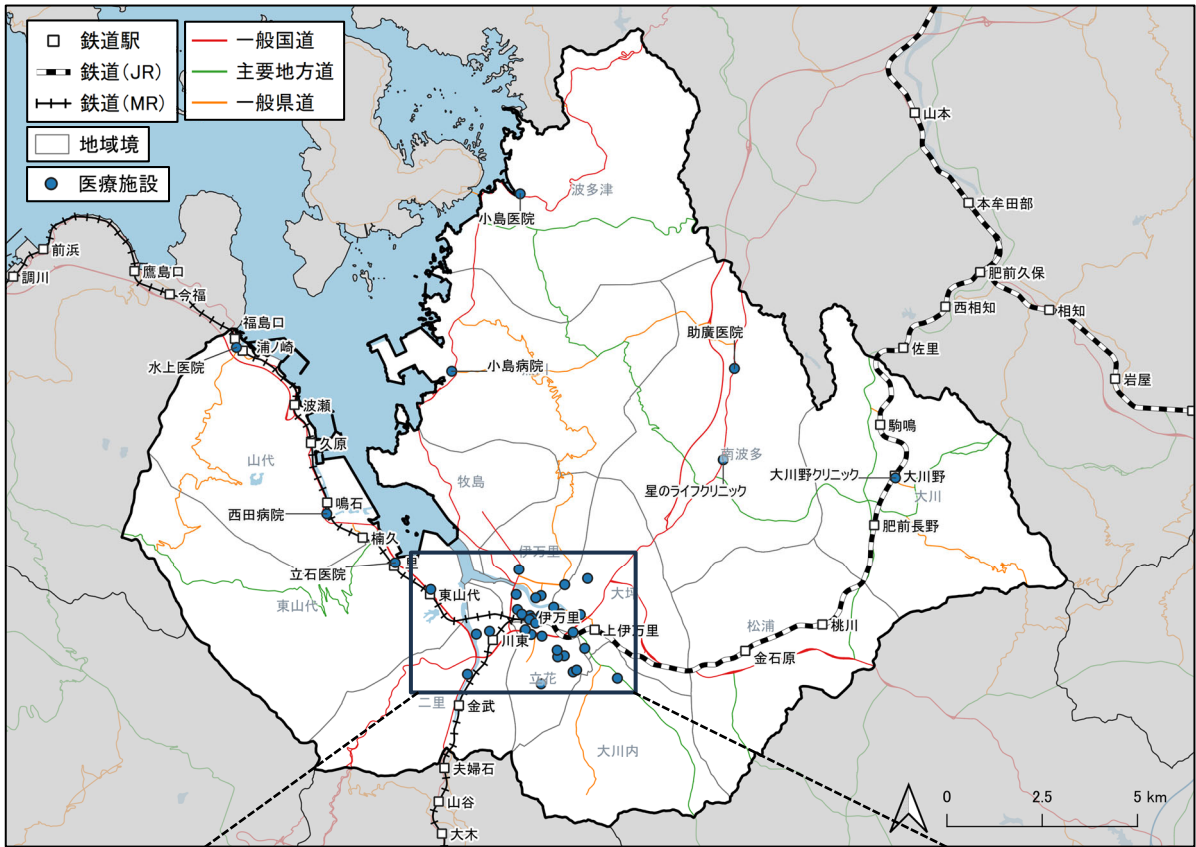


図 医療施設の分布状況

資料：地域医療情報システム(令和6年2月現在)

3) 公共施設

●本市内の公共施設の分布状況を見ると、その多くが各地域の鉄道及び国道沿線に立地しています。

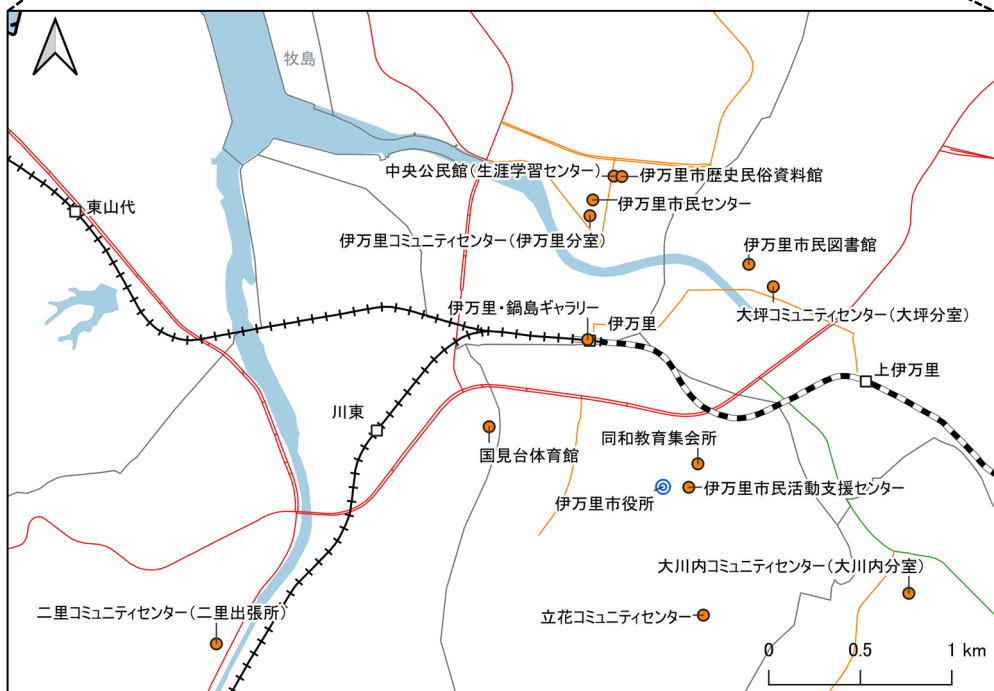
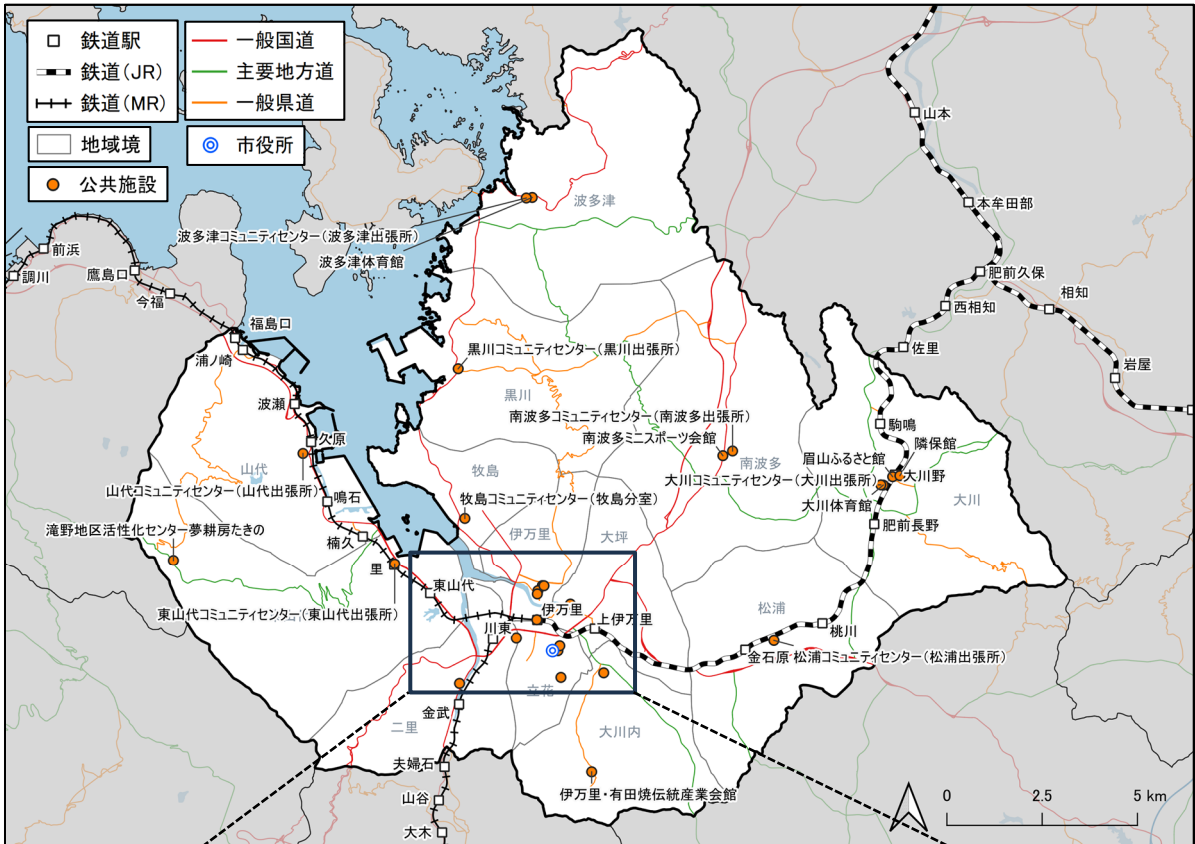


図 公共施設の分布状況

資料:伊万里市資料

4) 教育施設

●本市内の教育施設の分布状況を見ると、小学校・中学校は各地域に分布しており、高等学校は伊万里駅から半径約2キロメートル以内に集中しています。

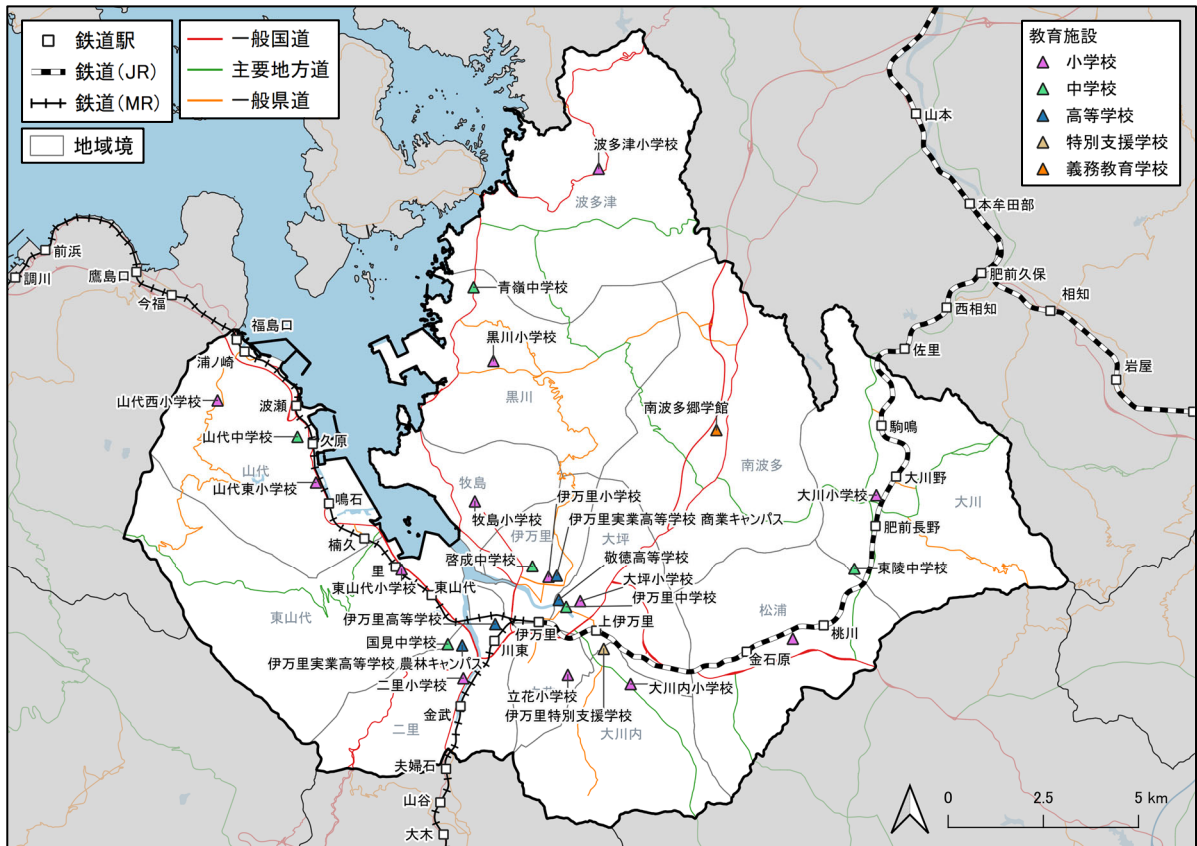


図 教育施設の分布状況

資料:伊万里市資料

5) 観光施設

●本市内の観光施設の分布状況を見ると、市全域に点在しており、特に伊万里駅周辺に集中しています。

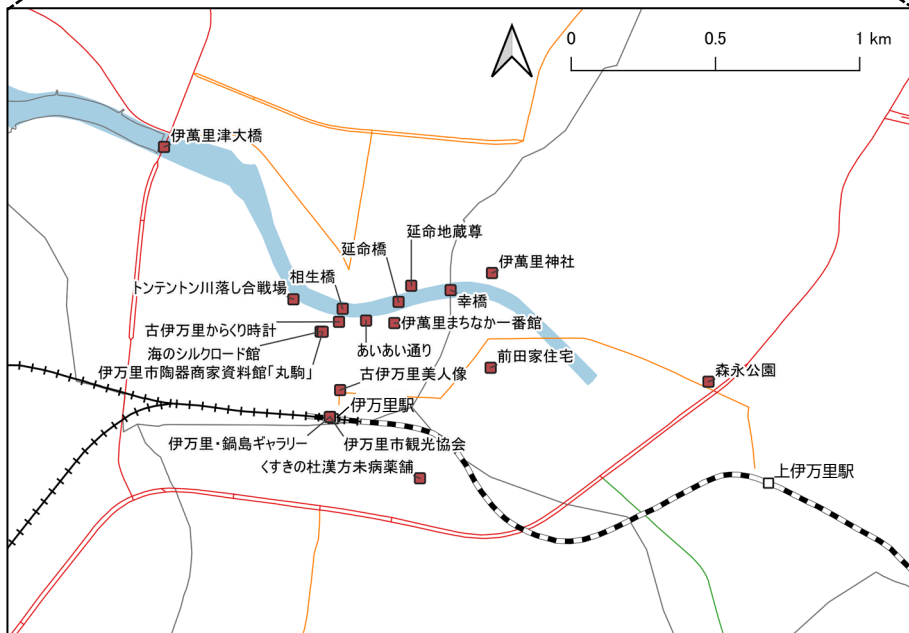
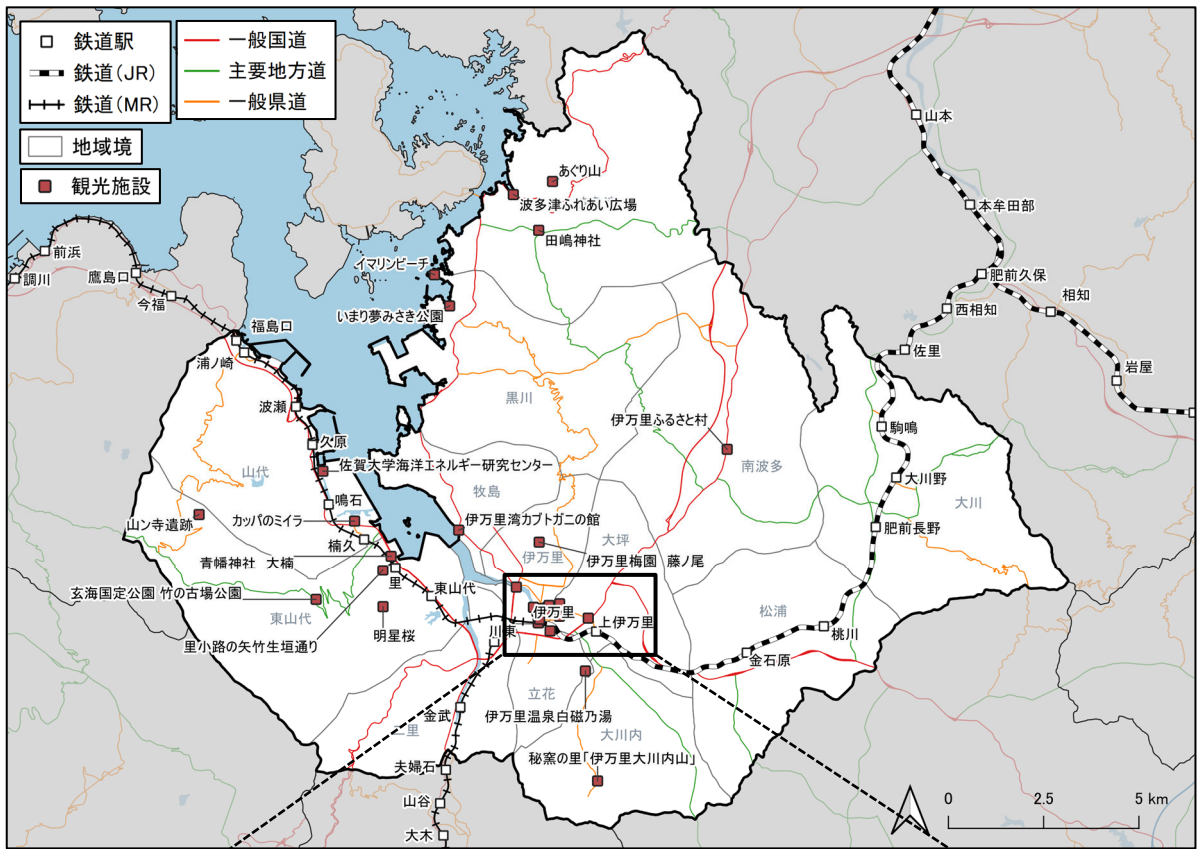


図 観光施設の分布状況

資料:「旅 伊万里」(伊万里市観光パンフレット)

2-1-4 人の移動特性

1) 通勤流動

- 令和2年国勢調査時点における本市の通勤者（23,476人）のうち、約75%が市内へ通勤しています。
- 近隣市町との流入出を見ると、流出よりも流入の方が多く、有田町、唐津市、武雄市では流入・流出ともに1,000人を超える流動がみられます。

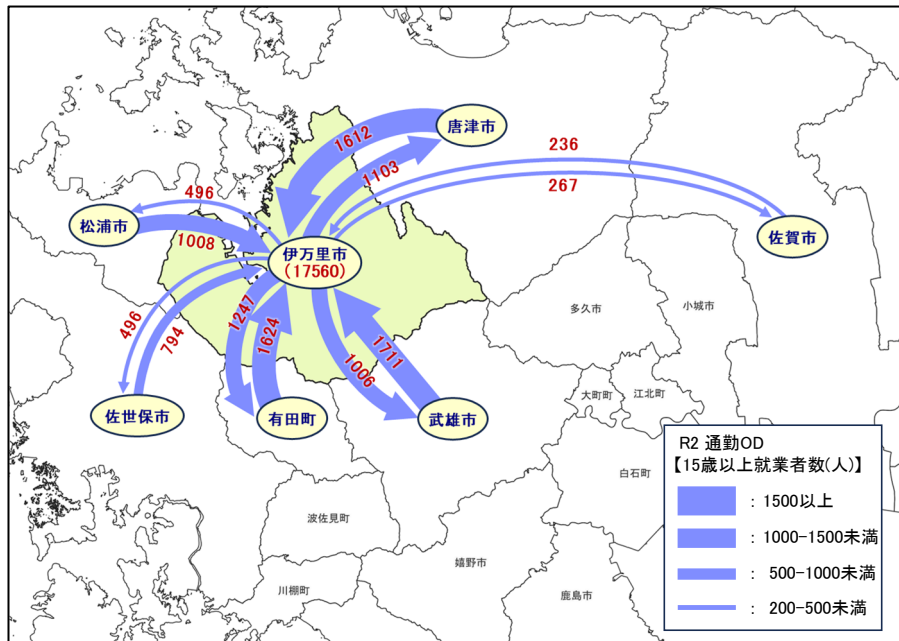


図 通勤流動

資料:国勢調査(R2)

2) 通学流動

- 令和2年国勢調査時点における本市の通学者（2,060人）のうち、約66%が市内へ通学しています。
- 近隣市町との流入出を見ると、唐津市、有田町とは流入の方が多く見られますが、佐世保市や佐賀市へは大半が流出で、流入はほとんどみられません。

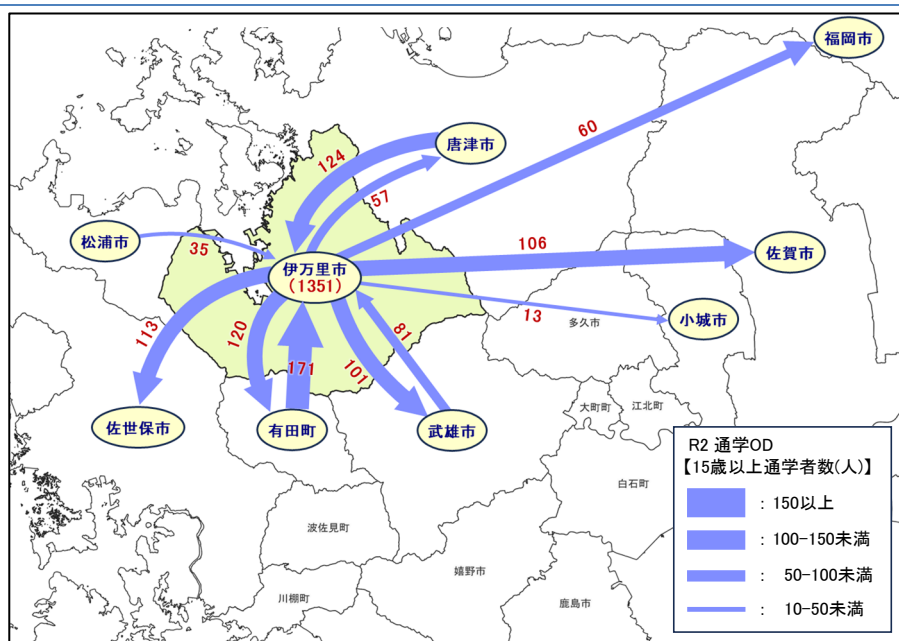


図 通学流動

資料:国勢調査(R2)

2-1-5 自動車運転状況

1) 運転免許保有状況

- 本市の運転免許保有者数は、平成30年以降緩やかに減少しています。
- 令和4年の運転免許保有者は36,025人となっており、市民の約68%が免許を保有しています。

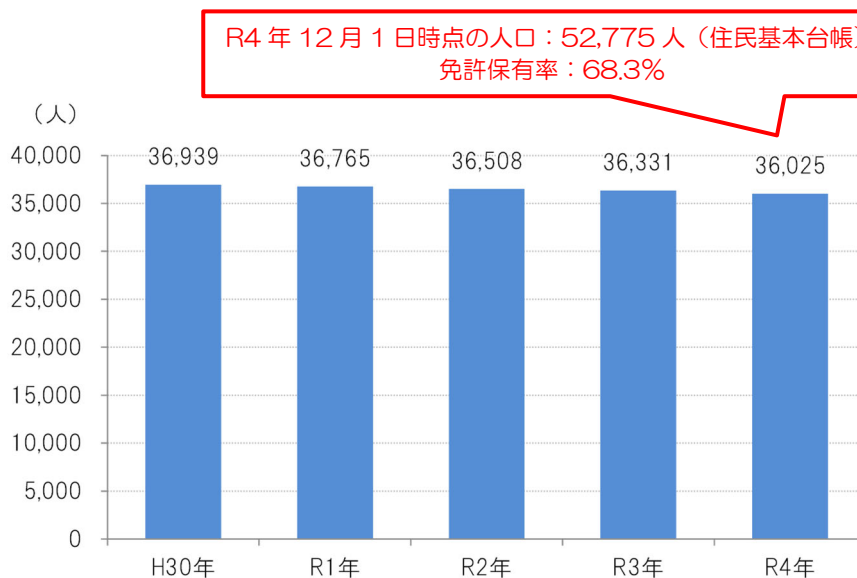


図 運転免許保有者数の推移

資料：伊万里警察署

2) 運転免許返納状況

- 本市の運転免許返納者数の推移をみると、平成30年から令和元年にかけて大幅に増加していますが、令和2年以降は減少傾向となっています。

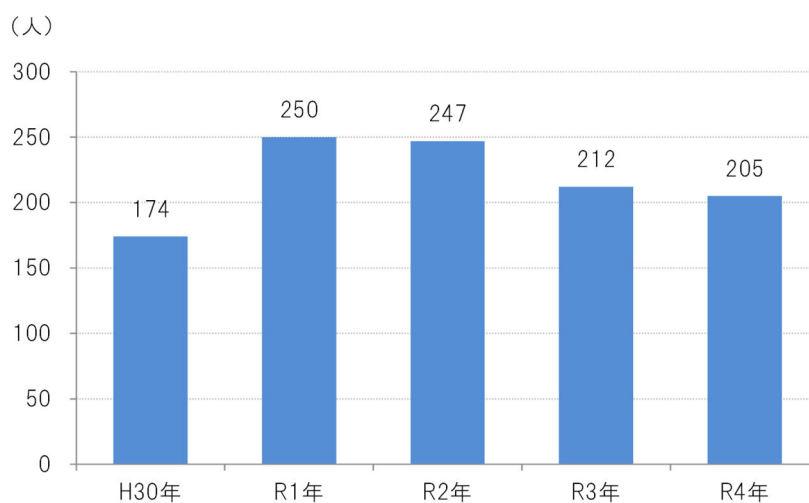


図 運転免許返納者数の推移

資料：伊万里警察署

3) 高齢者の交通事故発生状況

- 本市の高齢者事故発生件数は、平成30年から令和2年にかけて減少傾向にありましたが、令和3年には再び増加に転じています。
- 交通事故全体に占める高齢者が加害者の交通事故件数の割合は、令和3年まで増加傾向にありましたが、令和4年には35.8%まで減少しています。しかし、佐賀県のその割合は令和4年において25.5%であり、佐賀県に比べると高い傾向にあります。

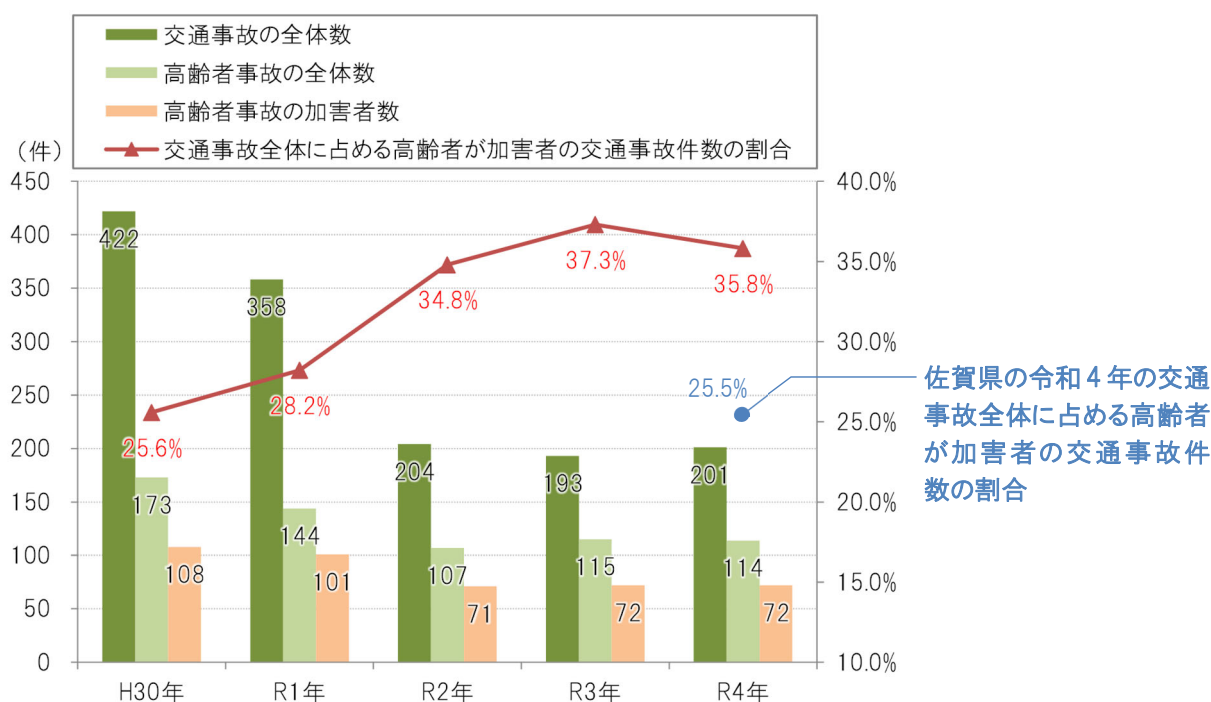


図 交通事故数の推移

資料:伊万里警察署・統計伊万里 2022・佐賀県警察 HP

2-2 公共交通の現状

2-2-1 鉄道

- 本市内には、JR 筑肥線とMR（松浦鉄道）の2つの鉄道が通っています。
- JR 筑肥線は、福岡市の姪浜駅から唐津市の唐津駅を経て本市の伊万里駅に至る路線であり、市内には7つの駅（駒鳴・大川野・肥前長野・桃川・金石原・上伊万里・伊万里）があります。
- MR（松浦鉄道）は、有田町の有田駅から本市の伊万里駅を経て佐世保市の佐世保駅に至る路線であり、市内には11の駅（伊万里・川東・金武・東山代・里・楠久・鳴石・久原・波瀬・浦ノ崎・福島口）があります。

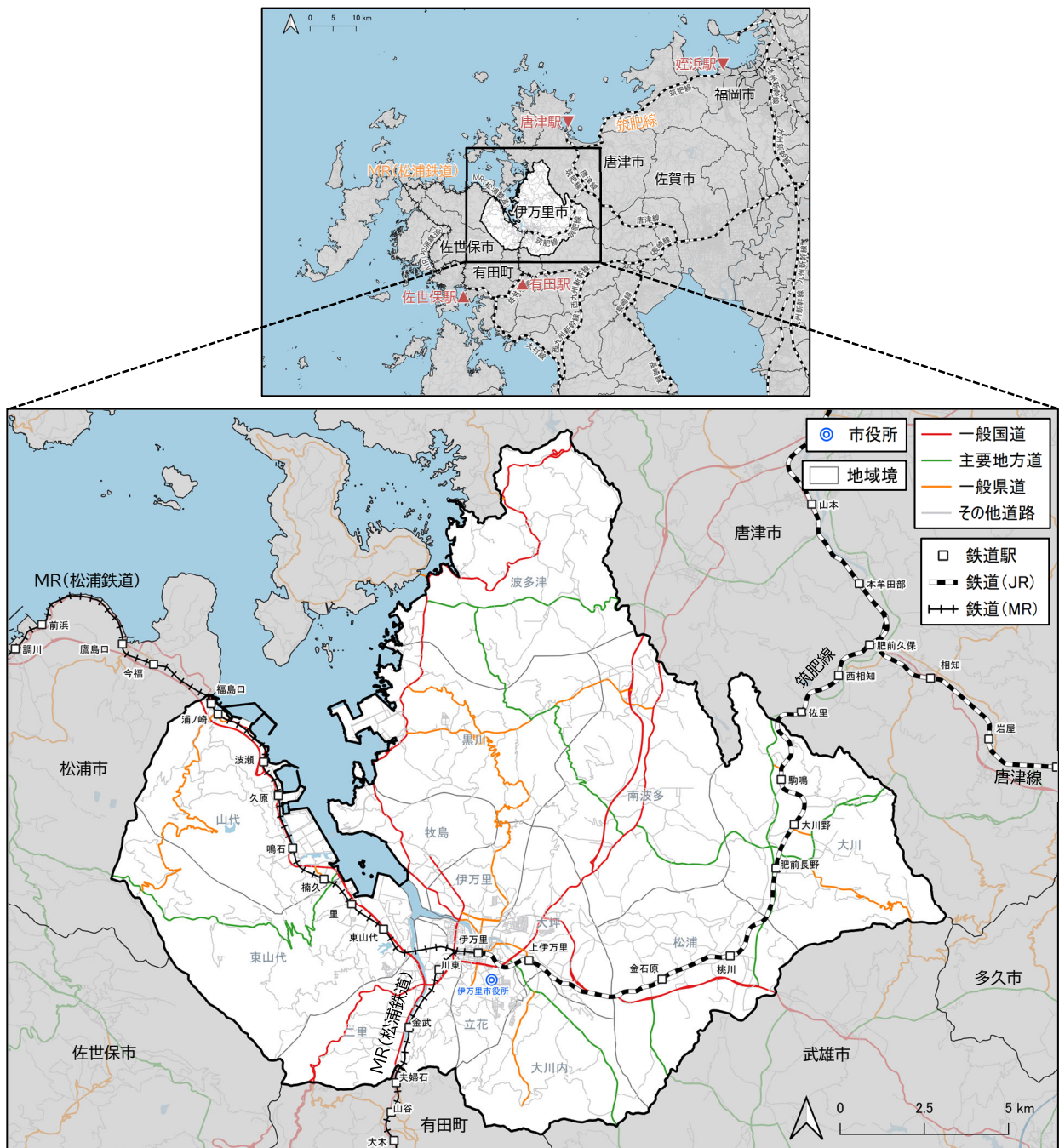


図 鉄道の運行状況

1) JR 筑肥線

①運行状況

- JR 筑肥線は、曜日にかかわらず上下9本ずつ運行されています。(令和5年8月現在)
- JR 伊万里駅・駒鳴駅の時刻表をみると、唐津・西唐津方面、伊万里方面ともに1~2時間に1本程度の運行となっており、伊万里駅から唐津駅を約50分で結んでいます。

表 JR 筑肥線(唐津~伊万里)の運行本数

| 路線 | 方向 | 運行本数 | | |
|--------------------|--------------|------|----|-----|
| | | 平 | 土 | 日・祝 |
| JR 筑肥線 (唐津~伊万里) | 唐津・西唐津方面(上り) | 9 | 9 | 9 |
| | 伊万里方面(下り) | 9 | 9 | 9 |
| | 計 | 18 | 18 | 18 |

資料:JR 九州 HP

※運行本数:JR 筑肥線のうち伊万里市内の駅に停車する本数の合計

| 筑肥線 唐津・西唐津方面(上り) | |
|------------------|-----------|
| 5 | 38 唐津 |
| 6 | 51 唐津 |
| 7 | 40 西唐津 |
| 8 | |
| 9 | |
| 10 | |
| 11 | 05 唐津 |
| 12 | |
| 13 | 34 唐津 |
| 14 | |
| 15 | |
| 16 | 21 唐津 |
| 17 | 42 唐津 |
| 18 | 56 唐津 |
| 19 | |
| 20 | 33 西唐津 |

| 筑肥線 伊万里方面(下り) | |
|---------------|-----------|
| 5 | 57 伊万里 |
| 6 | |
| 7 | 08 伊万里 |
| 8 | |
| 9 | 09 伊万里 |
| 10 | |
| 11 | |
| 12 | 35 伊万里 |
| 13 | |
| 14 | 55 伊万里 |
| 15 | |
| 16 | 39 伊万里 |
| 17 | |
| 18 | 01 伊万里 |
| 19 | 14 伊万里 |
| 20 | 48 伊万里 |

図 JR 伊万里駅の時刻表

図 駒鳴駅の時刻表

出展:JR 九州 HP

②利用状況

●JR 筑肥線（唐津～伊万里）の平均通過人員[※]は、平成 30 年度以降減少傾向にあり、特に令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け大幅に減少していますが、令和 3 年度以降は回復基調にあり、令和 4 年度の平均通過人員は 196 人/日となっています。

※) 平均通過人員とは、利用客の 1km あたりの人数を表し、以下の計算により算出される。

$$\text{【平均通過人員】} = \text{【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】} \div \text{【当該路線の年度内営業キロ】} \div \text{【年度内営業日数】}$$

表 JR 筑肥線（唐津～伊万里）の平均通過人員

| | (人/日) | | | | |
|----------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | H30 年度 | R1 年度 | R2 年度 | R3 年度 | R4 年度 |
| JR 筑肥線（唐津～伊万里） | 222 | 214 | 180 | 184 | 196 |

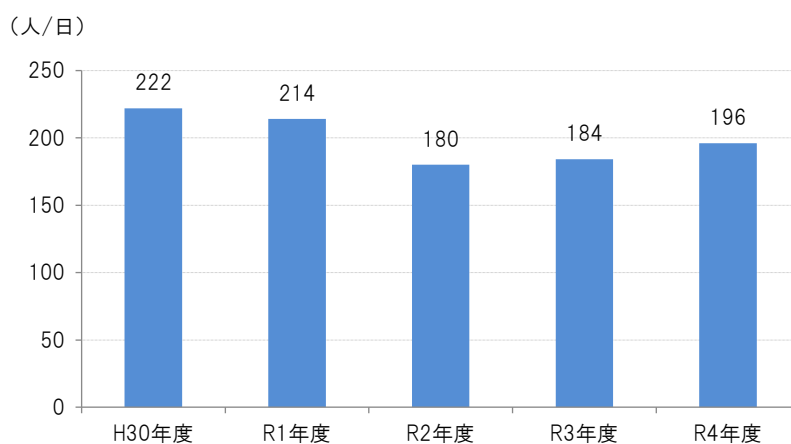


図 JR 筑肥線（唐津～伊万里）の平均通過人員

資料:JR 九州 HP

2) MR (松浦鉄道)

①運行状況

- MR (松浦鉄道) は、上下線あわせて 76 本の運行となっており、伊万里駅から佐世保駅間を約 2 時間 30 分、伊万里駅から有田駅間を約 25 分で結んでいます。(令和 5 年 8 月現在)
- 伊万里駅の時刻表をみると、有田方面、佐世保方面ともに 1 時間に 1~2 本程度の運行となっています。

表 MR (松浦鉄道) の運行本数

| 路線 | 方向 | 区間 | 運行本数 | |
|--------------|------------|------------|------|----|
| MR (松浦鉄道) | 佐世保方面 (下り) | 伊万里~佐世保 | 14 | |
| | | 伊万里~たびら平戸口 | 1 | |
| | | 伊万里~松浦 | 1 | |
| | | 有田~伊万里 | 22 | |
| | 有田方面 (上り) | 佐世保~伊万里 | 13 | |
| | | 佐々~伊万里 | 1 | |
| | | たびら平戸口~伊万里 | 1 | |
| | | 松浦~伊万里 | 1 | |
| | | 計 | | 76 |

資料:松浦鉄道 HP

※運行本数:MR(松浦鉄道)のうち伊万里市内の駅に停車する本数の合計

| 上り | 有田方面 ③番のりば | 時 | 下り | 松浦・たびら平戸口・佐々・佐世保方面 ①・②番のりば |
|----|---------------|----|----|-------------------------------|
| 15 | 50 | 5 | 39 | ② |
| 32 | 58 | 6 | 28 | ② |
| 38 | | 7 | 07 | ② |
| 18 | | 8 | 42 | ② |
| 30 | | 9 | | |
| 30 | | 10 | 07 | ② |
| 30 | | 11 | 36 | ① |
| 30 | | 12 | 40 | ② |
| 30 | | 13 | 37 | ② |
| 30 | | 14 | 37 | ① |
| 08 | 56 | 15 | 33 | ② |
| 21 | | 16 | 03 | ② |
| 03 | 29 | 17 | 08 | ② |
| 10 | 36 | 18 | 13 | ② |
| 17 | | 19 | 43 | ② |
| 08 | | 20 | 39 | ② たびら平戸口 |
| 20 | | 21 | 42 | ② 松浦 |
| | | 22 | | |
| | | 23 | | |

※列車は全て有田行です。

※列車は全て佐世保行です。

図 伊万里駅の時刻表

出展:松浦鉄道 HP

②利用状況

●MR（松浦鉄道）の平均通過人員は平成30年度以降微減傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け大幅に減少していますが、その後緩やかに回復し、令和4年度の平均通過人員は714人/日となっています。

表 MR（松浦鉄道）の平均通過人員

| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|----------|-------|------|------|------|------|
| MR（松浦鉄道） | 819 | 804 | 656 | 685 | 714 |

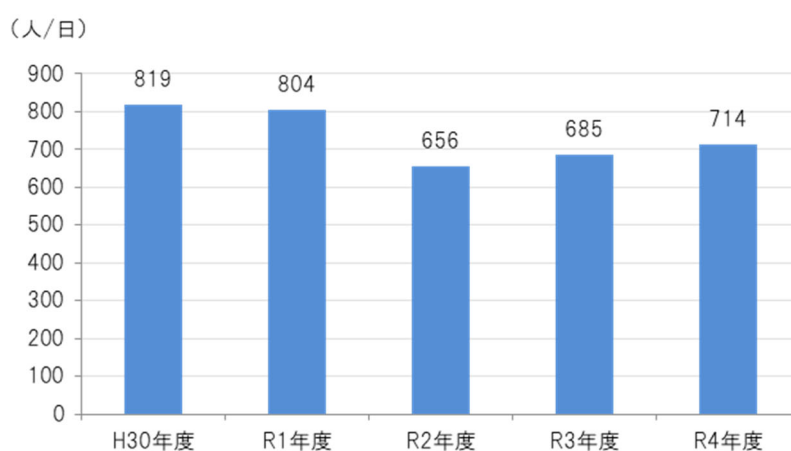


図 MR（松浦鉄道）の平均通過人員

資料：松浦鉄道資料、鉄道統計年報 運輸成績表

③現状の問題点等

| | |
|-------------|------------------------|
| ヒアリング 結果 | ●運転士不足で昨年度減便を行った経緯がある。 |
|-------------|------------------------|

資料：交通事業者ヒアリング

2-2-2 路線バス

●本市には、西肥自動車（株）が運行するバスが5路線、昭和自動車（株）が運行するバスが3路線あり、いずれも伊万里駅を起点に周辺市町へ運行しています。

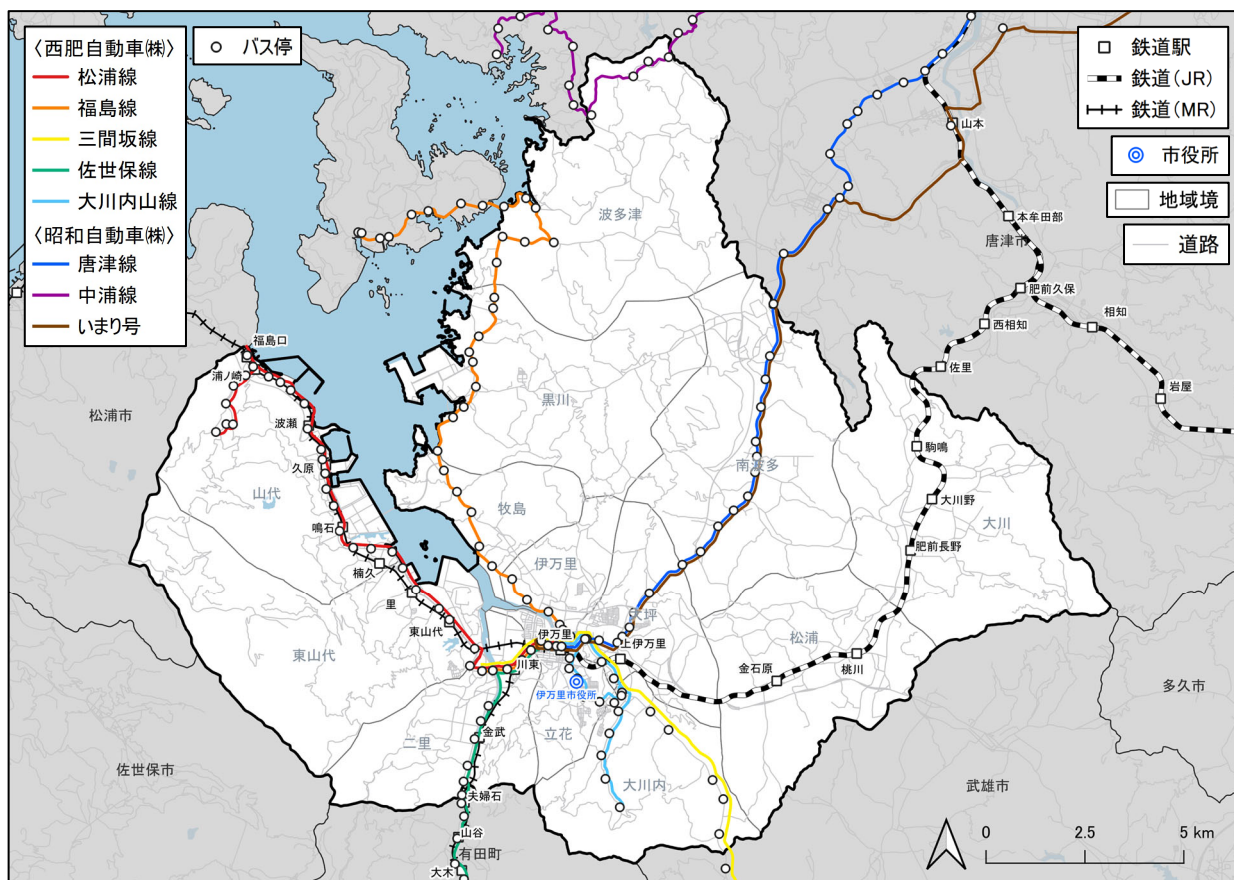


図 路線バスの運行状況

1) 西肥自動車（株）

①運行状況

- 西肥自動車（株）が運行する路線バスの運行本数は以下のとおりです。
- 平日の運行本数は、松浦線が16本、福島線が20本、三間坂線が14本、佐世保線が14本、大川内山線が10本となっています。（令和5年8月現在）
- 計5路線のうち松浦線・福島線・三間坂線・佐世保線の4路線が地域間幹線系統に該当します。

表 西肥バスの運行本数

| 路線 | | 行先・経路 | 方向 | 運行本数 | | |
|------------------------|-------|-----------------------------|-------------------|------|---|-----|
| | | | | 平 | 土 | 日・祝 |
| 幹線 | 松浦線 | 松浦駅前～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 6 | 4 | 4 |
| | | | 松浦駅前行き | 6 | 4 | 4 |
| | | 松浦駅前～西分～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 2 | — | — |
| | | | 松浦駅前行き | 2 | — | — |
| | 福島線 | 福島支所前～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 8 | 5 | 5 |
| | | | 福島支所行き | 8 | 4 | 4 |
| | | 福島支所前～本町～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 1 | 1 | 1 |
| | | | 福島支所行き | 2 | 2 | 2 |
| | | 福島支所前～伊万里駅前～伊万里実業高校農林キャンパス前 | 伊万里実業高校農林キャンパス前行き | 1 | — | — |
| | | | 福島支所行き | — | — | — |
| | 三間坂線 | 三間坂駅前～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 6 | 4 | 4 |
| | | | 三間坂駅前行き | 7 | 5 | 4 |
| | | 三間坂駅前～伊万里駅前～伊万里実業高校農林キャンパス前 | 伊万里実業高校農林キャンパス前行き | 1 | 1 | — |
| | | | 三間坂駅前行き | — | — | — |
| | 佐世保線 | 佐世保駅前～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 5 | 6 | 6 |
| | | | 佐世保駅前行き | 2 | 5 | 5 |
| 佐世保駅前～伊万里有田共立病院前～伊万里駅前 | | 伊万里駅前行き | 2 | — | — | |
| | | 佐世保駅前行き | 4 | — | — | |
| 伊万里駅前～柚木 | | 柚木行き | 1 | 1 | 1 | |
| 枝線 | 大川内山線 | 大川内山～市役所～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 4 | 4 | 4 |
| | | | 大川内山行き | 1 | — | — |
| | | 大川内山～東町～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 1 | — | — |
| | | | 大川内山行き | 4 | 4 | 4 |

資料：西肥自動車(株)HP

②利用状況（市が補助している路線）

- 西肥自動車（株）が運行する4路線の利用者数をみると、平成30年度以降減少傾向にあり、平成30年度には10万人以上いた利用者が、令和4年度には約25%減少し、8万人程度にまで落ち込んでいます。
- 特に、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け大幅に減少し、その後も減少傾向にあります。
- また、地域間幹線の1日の輸送量は、令和4年度において、松浦線が9.3人、福島線が16.6人、三間坂線が5.7人で、松浦線及び三間坂線は、地域間幹線の運行費補助の輸送量要件の下限値である15人/日を下回っています。

表 西肥自動車（株）の利用者数

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|-------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 松浦線 | 45,553 | 43,731 | 37,295 | 34,963 | 31,086 |
| 福島線 | 35,164 | 35,402 | 30,969 | 30,451 | 31,105 |
| 三間坂線 | 15,993 | 15,524 | 11,858 | 11,716 | 11,161 |
| 大川内山線 | 12,834 | 12,581 | 9,186 | 8,626 | 8,266 |
| 計 | 109,544 | 107,238 | 89,308 | 85,756 | 81,618 |

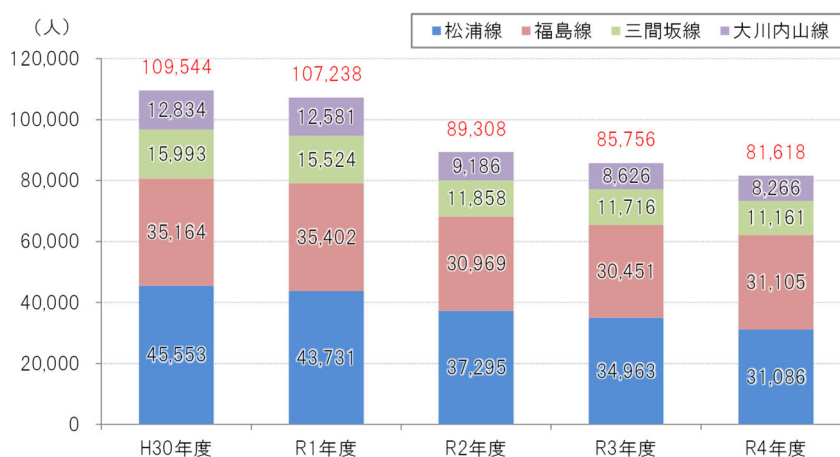


図 西肥自動車（株）の利用者数

資料:伊万里市資料

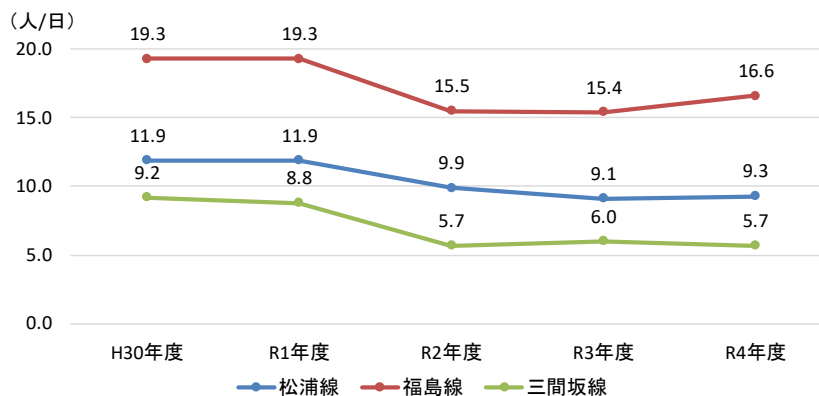


図 西肥自動車（株）の地域間幹線の輸送量

資料:西肥自動車(株)

③補助の状況

- 本市は、西肥自動車（株）が運行する4路線に対して、欠損補助としての財政負担をしています。
- 路線バスの運行費用の増加と利用者の減少等により、利用者1人あたりの補助金額は増加が続いており、令和4年度は657円と、5年間で約1.8倍となっています。
- 利用者1人あたりの補助金額を路線別にみると、4路線中3路線において、5年間で300円以上増加しており、特に三間坂線の増加が顕著です。

表 西肥自動車（株）への市補助金額

(千円/年度)

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 松浦線 | 15,040 | 19,006 | 20,591 | 22,887 | 21,951 |
| 福島線 | 10,833 | 12,417 | 11,667 | 13,062 | 13,488 |
| 三間坂線 | 7,733 | 8,656 | 9,804 | 10,396 | 10,487 |
| 大川内山線 | 6,949 | 7,650 | 8,570 | 8,336 | 7,668 |
| 計 | 40,555 | 47,729 | 50,632 | 54,681 | 53,594 |

表 西肥自動車（株）の利用者1人あたり市補助金額

(円/人・年度)

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|-------|-------|------|------|------|------|
| 松浦線 | 330 | 435 | 552 | 655 | 706 |
| 福島線 | 308 | 351 | 377 | 429 | 434 |
| 三間坂線 | 484 | 558 | 827 | 887 | 940 |
| 大川内山線 | 541 | 608 | 933 | 966 | 928 |
| 計 | 370 | 445 | 567 | 638 | 657 |

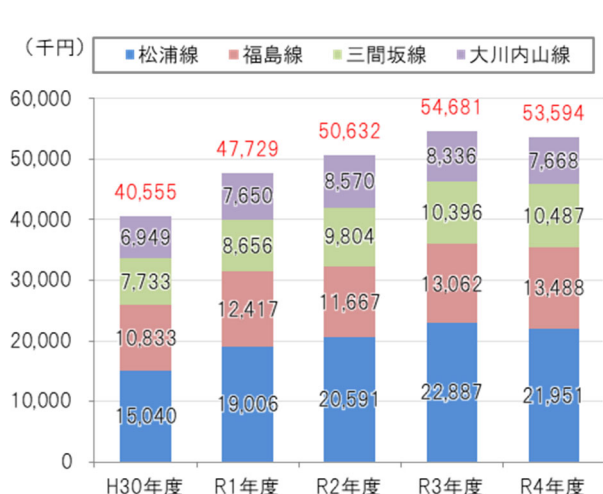


図 西肥自動車（株）への市補助金額

資料：伊万里市資料

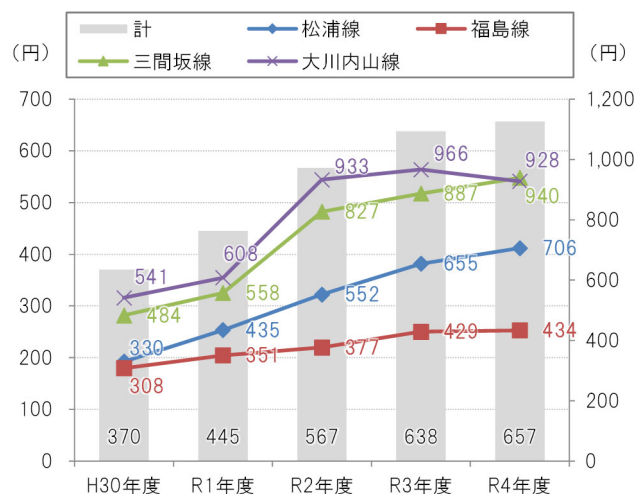


図 西肥自動車（株）の利用者1人あたり市補助金額

資料：伊万里市資料

④現状の問題点等

| | |
|-------------|--------------------------|
| ヒアリング 結果 | ●運転士、整備士など事業の担い手不足及び高齢化。 |
|-------------|--------------------------|

資料：交通事業者ヒアリング

2) 昭和自動車（株）

①運行状況

- 昭和自動車（株）が運行するバスの運行本数は以下のとおりです。
- 平日の運行本数は、唐津線が20本、中浦線が3本、いまり号が26本となっています。
(令和5年8月現在)
- 計3路線のうち唐津線が地域間幹線系統に該当します。

表 昭和自動車（株）の運行本数

| 路線 | | 行先・経路 | 方向 | 運行本数 | | |
|-------------------|-----|---------------------|-------------|------|---|-----|
| | | | | 平 | 土 | 日・祝 |
| 幹線 | 唐津線 | 大手口（唐津バスセンター）～伊万里駅前 | 伊万里駅前行き | 10 | 8 | 8 |
| | | | 大手口行き | 10 | 8 | 8 |
| 枝線 | 中浦線 | 大手口（唐津バスセンター）～満越 | 満越行き | 2 | 1 | — |
| | | | 大手口行き | 1 | 1 | — |
| いまり号 (都市間高速バス) | | 伊万里営業所～博多バスターミナル | 博多バスターミナル行き | 8 | 8 | 8 |
| | | | 伊万里営業所行き | 8 | 9 | 9 |
| | | 伊万里営業所～福岡空港国内線 | 福岡空港国内線行き | 5 | 5 | 5 |
| | | | 伊万里営業所行き | 5 | 4 | 4 |

資料：昭和自動車(株)HP

②利用状況（市が補助している路線）

- 昭和自動車（株）が運行する路線バス2路線の過去5年分の利用者数をみると、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け大幅に減少し、その後も減少傾向にあります。平成30年度には7万5千人以上いた利用者が、令和4年度には約40%以上減少し、4万5千人程度にまで落ち込んでいます。
- また、1日の輸送量は令和4年度において19.3人であり、地域間幹線の運行費補助の輸送量要件の下限値である15人/日を上回るものの、過去5年の推移を見ると微減傾向にあります。

表 昭和自動車（株）の利用者数

| 路線 | (人/年度) | | | | |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 唐津線 | 70,736 | 69,958 | 45,140 | 42,890 | 39,681 |
| 中浦線 | 4,689 | 5,806 | 5,189 | 5,386 | 4,787 |
| 計 | 75,425 | 75,764 | 50,329 | 48,276 | 44,468 |

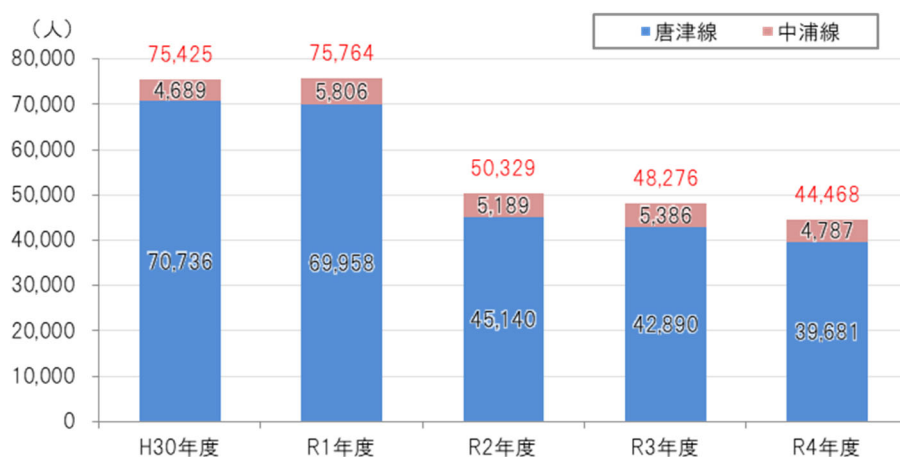


図 昭和自動車（株）の利用者数

資料：伊万里市資料

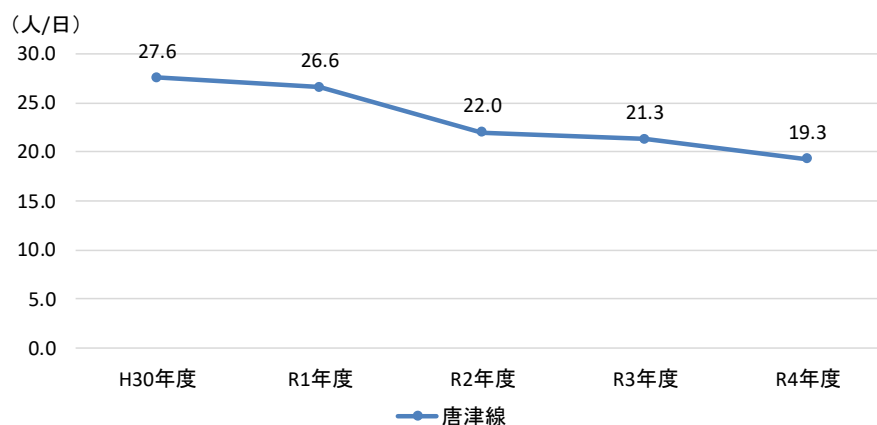


図 昭和自動車（株）の地域間幹線の輸送量

資料：昭和自動車（株）

③補助の状況

- 本市は、昭和自動車（株）が運行する2路線に対して、欠損補助としての財政負担をしており、過去5年間の推移を見ると増加傾向にあります。
- 路線バスの運行費用の増加と利用者の減少等により、利用者1人あたりの補助金額は増加が続いており、令和4年度は296円と、5年間で約3.3倍となっています。

表 昭和自動車（株）への市補助金額

(千円/年度)

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|-----|-------|-------|-------|-------|--------|
| 唐津線 | 6,639 | 7,285 | 8,702 | 8,821 | 13,093 |
| 中浦線 | 82 | 82 | 83 | 82 | 80 |
| 計 | 6,721 | 7,367 | 8,785 | 8,903 | 13,173 |

表 昭和自動車（株）の利用者1人あたり市補助金額

(円/人・年度)

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|-----|-------|------|------|------|------|
| 唐津線 | 94 | 104 | 193 | 206 | 330 |
| 中浦線 | 17 | 14 | 16 | 15 | 17 |
| 計 | 89 | 97 | 175 | 184 | 296 |

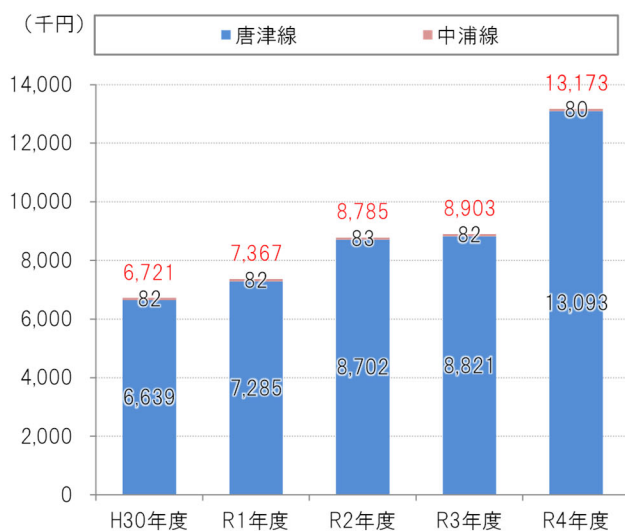


図 昭和自動車（株）への市補助金額

資料:伊万里市資料

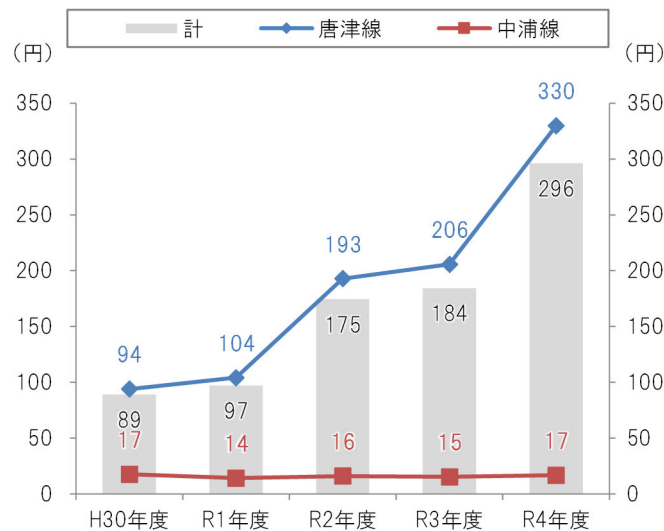


図 昭和自動車（株）の利用者1人あたり市補助金額

資料:伊万里市資料

④現状の問題点等

ヒアリング
結果

- 運転手問題と燃料高騰への対応が喫緊の課題である。

資料:交通事業者ヒアリング

2-2-3 コミュニティバス

●本市では、地域内の移動手段として、いまりんバス、元気バス（東山代町）、波多津ふれあい号、コミュニティすこやかバス（大川町）、町内巡回バスくろがわ号の他、武雄市が運行している武雄市コミュニティバス武雄桃川線の合計6つのコミュニティバス等が運行されています。

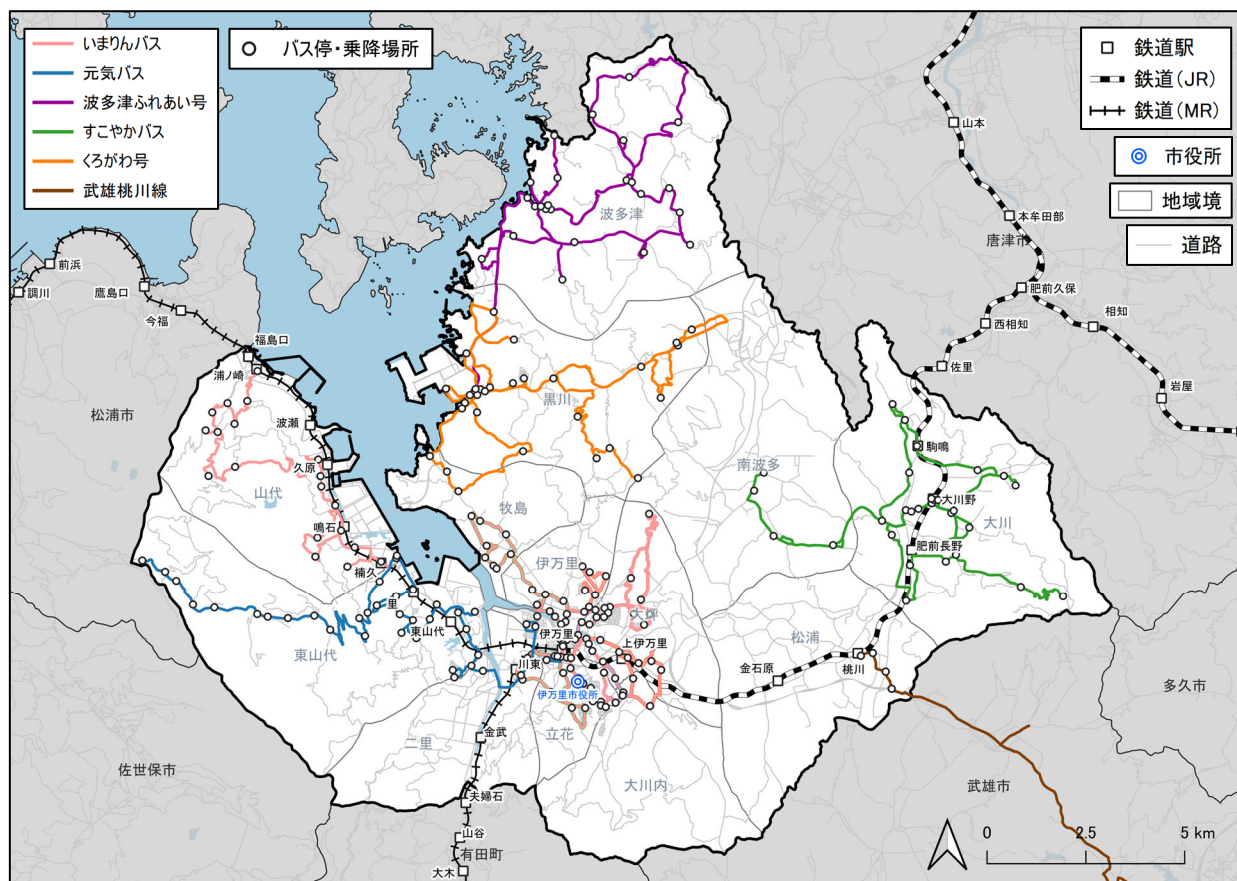


図 コミュニティバス等の運行状況

1) 運行状況

①いまりんバス

- いまりんバスは本市が運行主体となり運行するコミュニティバスで、中心市街地を運行する市街地線、駅から半径4km圏内の住宅地等を運行する郊外線、山代町内を運行する地域線の3路線があります。
- 1日あたりの運行本数は、市街地線が10便、郊外線が4便、地域線が3便となっています。

表 いまりんバスの運行概要

| 項目 | 市街地線 | 郊外線 | 地域線 |
|------|--------------------------|--|-----------------|
| 運行日 | 毎日 | 平日・土曜日(祝日運休) | 火・金曜日(祝日運休) |
| 運行本数 | 【Aコース】5便/日 【Bコース】5便/日 | 【牧島～立花コース】 月・木曜日 4便/日 【脇田～古賀コース】 火・金曜日 4便/日 【屋敷野～南ヶ丘コース】 水・土曜日 4便/日 | 【山代線】3便/日 |
| 運行主体 | 伊万里市 ※西肥自動車(株)に運行委託 | | |
| 運賃 | 【大人】100円 【障がい児：小学生】無料 | 【小学生】50円 【小学生未満】無料 | 【障がい児：中学生以上】50円 |

資料:伊万里市資料

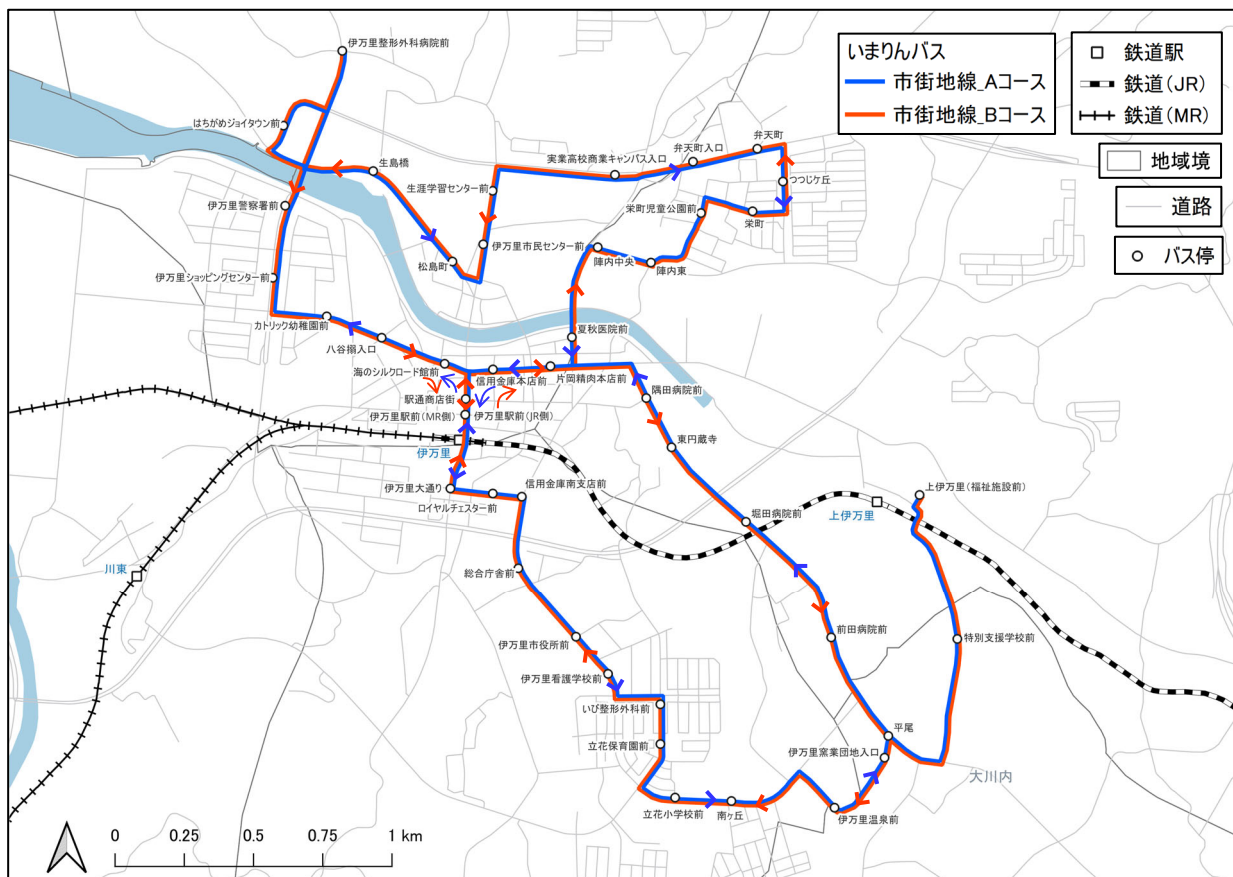


表 いまりんバス(市街地線)の運行路線図

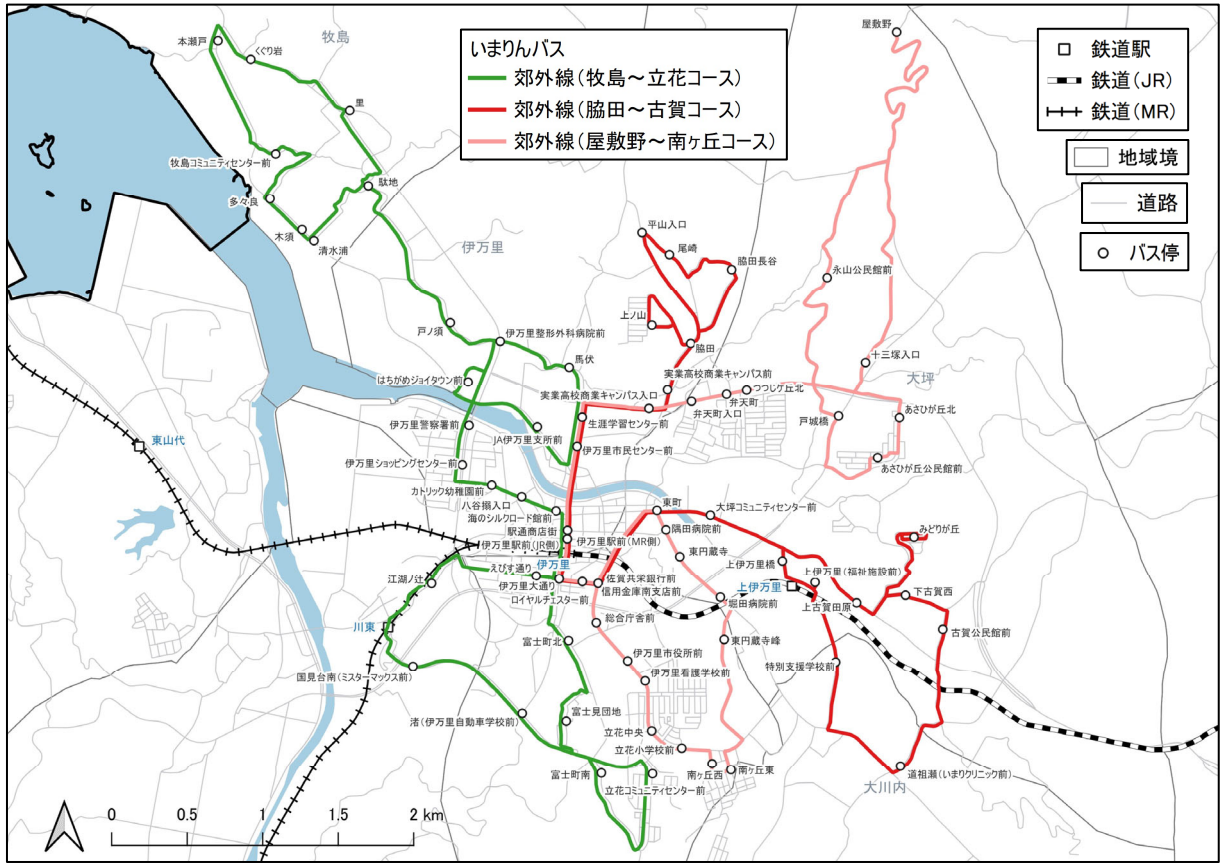


表 いまりんバス (郊外線) の運行路線図

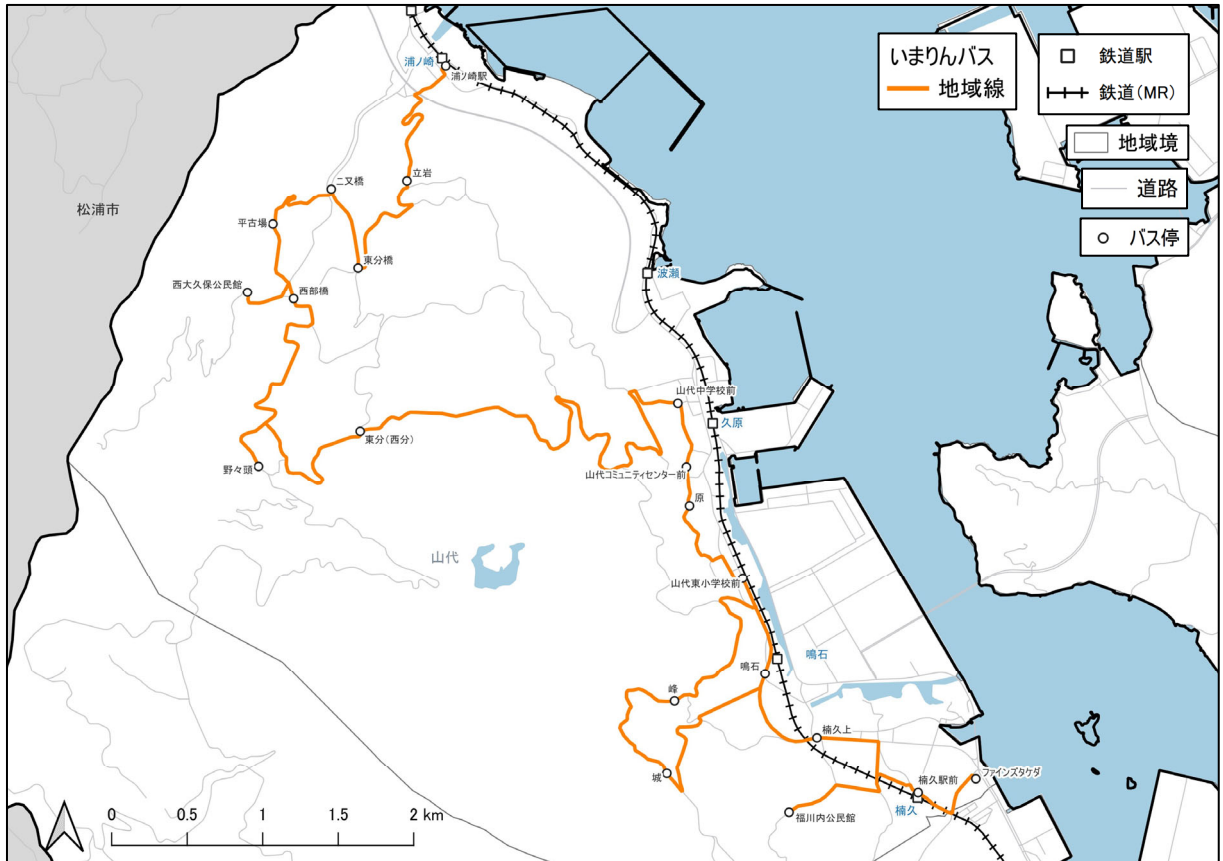


表 いまりんバス (地域線) の運行路線図

②元気バス

- 元気バスは東山代町の元気バス協議会が運行主体となり運行するバスで、東山代町～市街地を運行しています。
- 1日あたりの運行本数は、上り下りそれぞれ3便となっています。

表 元気バスの運行概要

| 項目 | 内容 |
|------|---|
| 運行日 | 火・木・金曜日（祝日運休） |
| 運行本数 | 【川内野→伊万里（下り）】3便/日 【伊万里→川内野（上り）】3便/日 |
| 運行主体 | 元気バス協議会 ※肥前観光（株）に運行委託 |
| 運賃 | 【里地区まで】200円/片道 【里地区内】100円/片道 【伊万里まで追加】100円/片道 （東山代町民のみ利用可） ※元気バスに乗車するには会員券の購入が必要 【滝野地区会員券】2,000円（200円×10枚） 【里地区会員券】1,000円（100円×10枚） 【伊万里まで追加券】1,000円（100円×10枚） |

資料：伊万里市資料

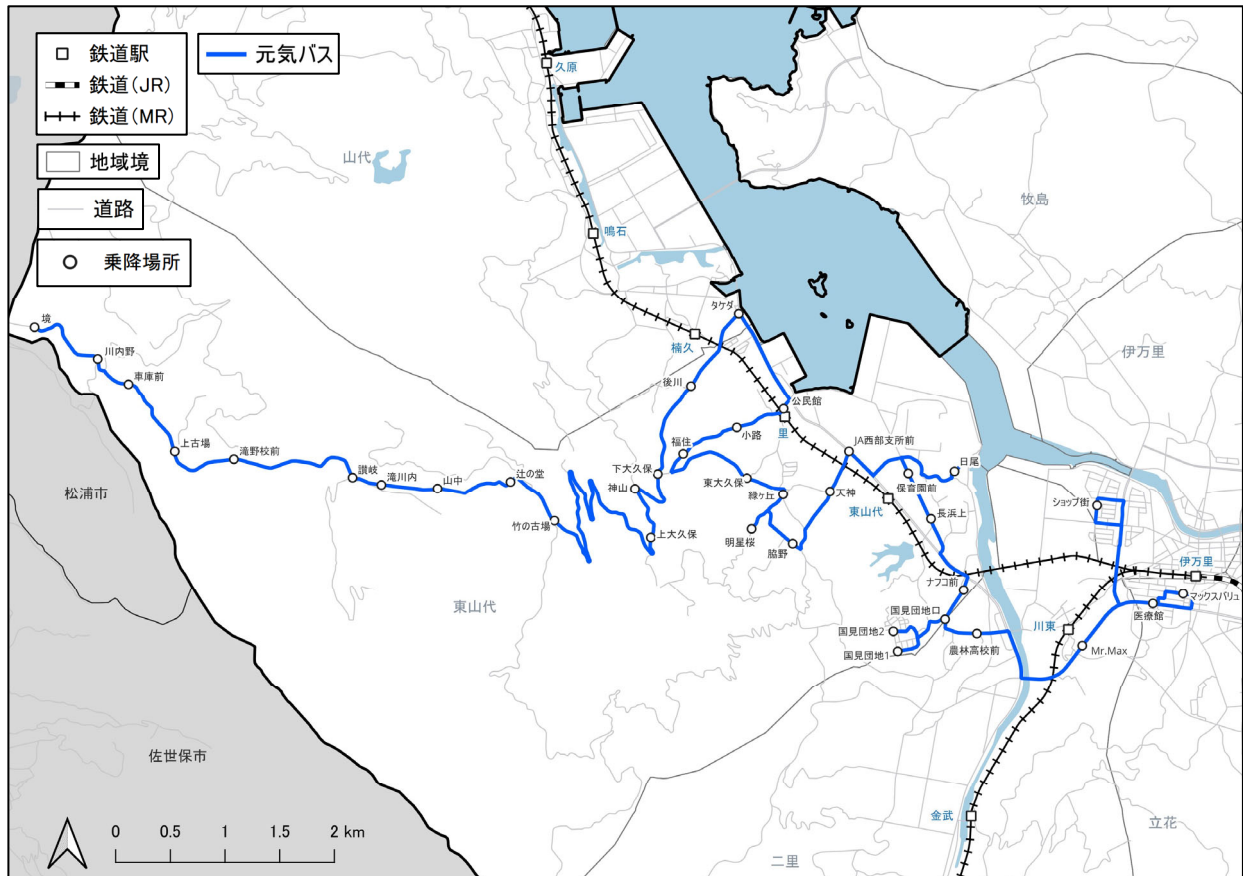


図 元気バスの運行路線図

③波多津ふれあい号

- 波多津ふれあい号は特定非営利活動法人まちづくり波多津が運行主体となり運行するコミュニティバスで、波多津町及び黒川町の一部を運行しています。
- 1日あたりの運行本数は、東部方面コース・西部方面コースが4便、波多津小学校登校日便が3便となっています。

表 波多津ふれあい号の運行概要

| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 運行日 | 平日 |
| 運行本数 | 【東部方面コース】月・水・金曜日 4便/日 【西部方面コース】火・木・土曜日 4便/日 【波多津小学校登校日便】月～金曜日 3便/日 |
| 運行主体 | 特定非営利活動法人まちづくり波多津 |
| 運賃 | 100円/回 |

資料:伊万里市資料

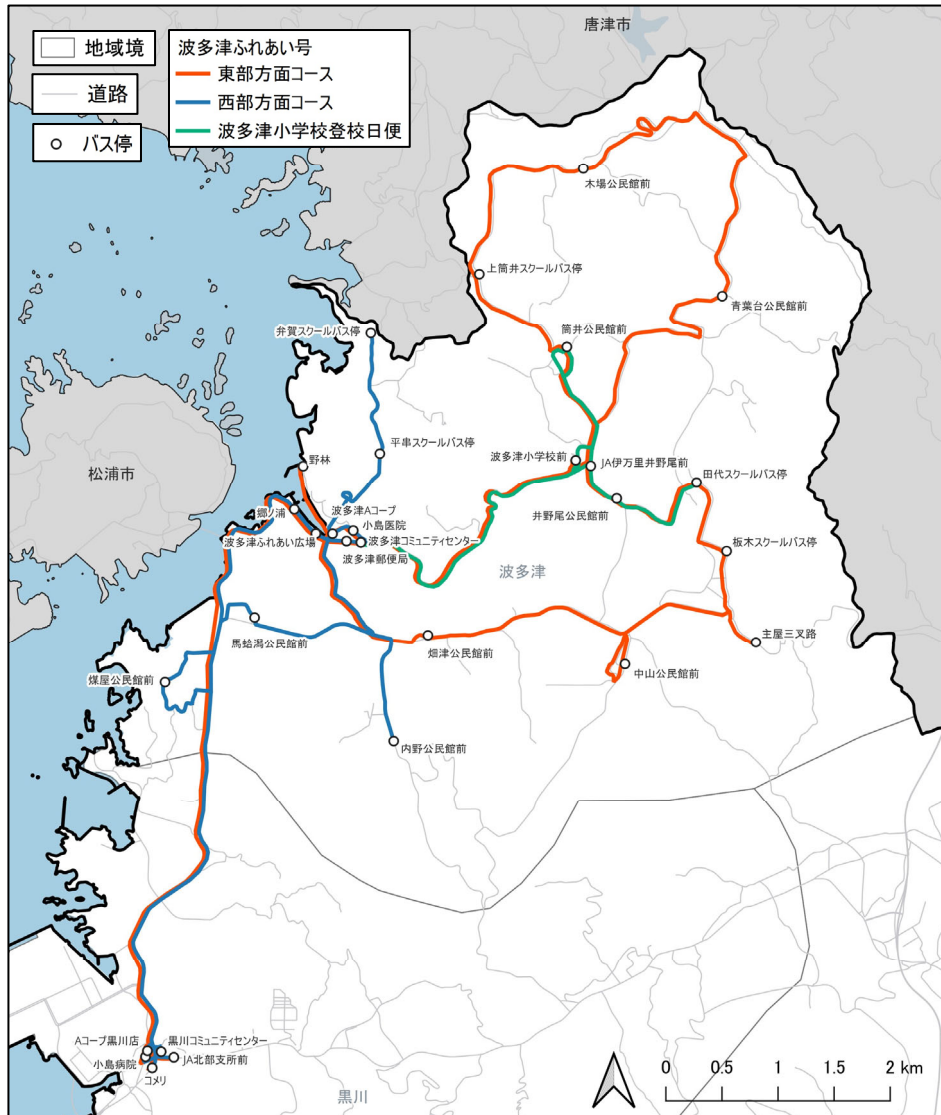


表 波多津ふれあい号の運行路線図

④コミュニティすこやかバス

- コミュニティすこやかバスは大川町コミュニティ運営協議会が運行主体となり運行するコミュニティバスで、大川町及び南波多町の一部を運行しています。
- 1日あたりの運行本数は、大川町巡回Aコースが1便、大川町巡回Bコースが3便、南波多コースが4便（2往復）、東田代コースが3便となっています。
- 東田代コースは、小中学生の通学のために運行しており、第2便は予約があったときだけの運行となっています。

表 コミュニティすこやかバスの運行概要

| 項目 | 大川町巡回コース | 南波多コース | 東田代コース |
|------|-----------------------------------|-----------------|--|
| 運行日 | 月～金曜日 | 火・金曜日 | 月～金曜日 |
| 運行本数 | 【Aコース】1便/日 【Bコース】3便/日 | 4便/日 (2往復/日) | 3便/日 ※第2便は予約制 |
| 運賃 | 【一般】100円 【障がい者】50円 【未就学児】無料 | | 【一般】100円 【未就学児】無料 【1か月定期券】1,000円 |
| 運行主体 | 大川町コミュニティ運営協議会 | | |

資料：伊万里市資料

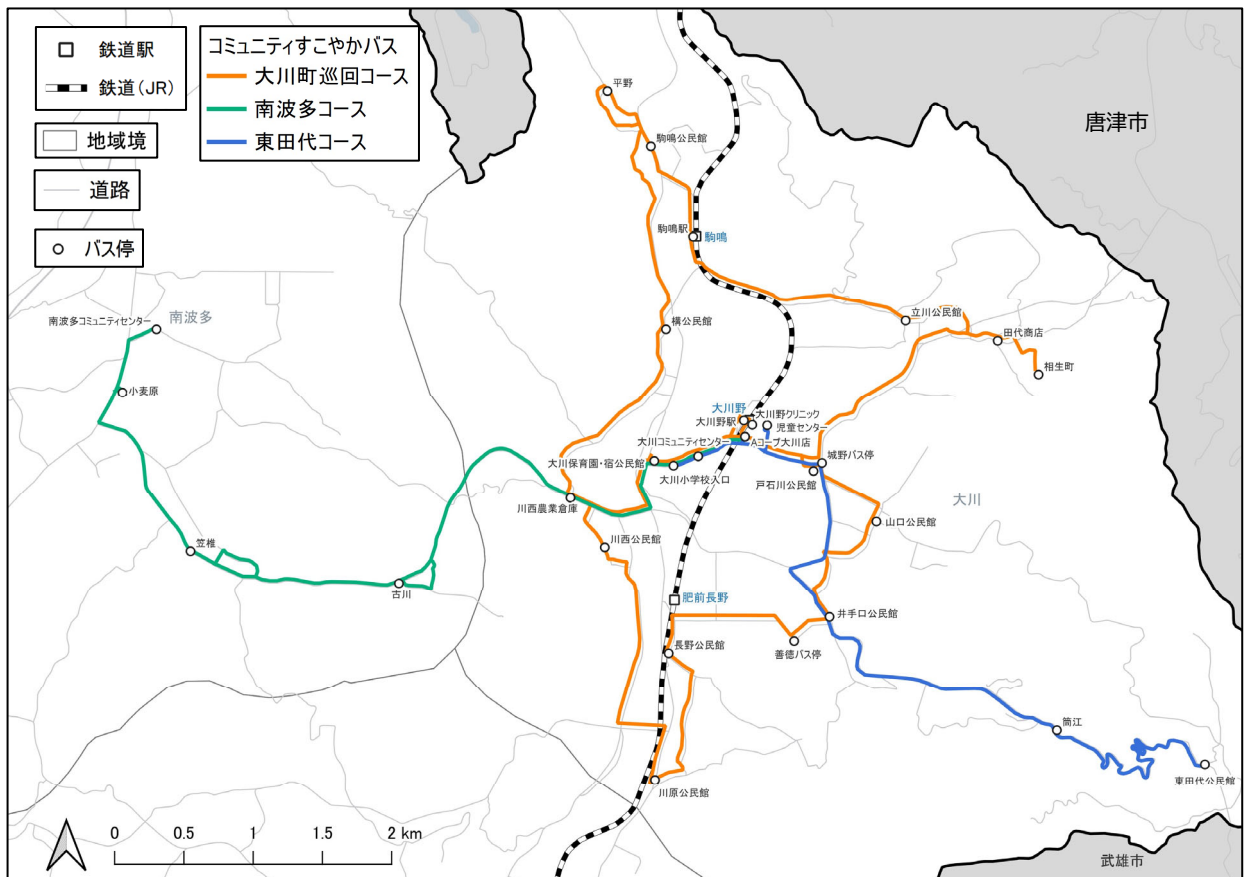


図 コミュニティすこやかバスの運行路線図

⑥町内巡回バスくろがわ号

- 町内巡回バスくろがわ号は黒川町まちづくり運営協議会が運行主体となり運行するコミュニティバスで、黒川町及び牧島地区の一部を運行しています。
- 1日あたりの運行本数は、東黒川・夢みさき・つばき・大平山コースが3便、中心部コースが2便となっています。

表 町内巡回バスくろがわ号の運行概要

| 項目 | 内容 |
|------|---|
| 運行日 | 平日 |
| 運行本数 | 【東黒川・夢みさき・つばき・大平山コース】3便/日 【中心部コース】2便/日 |
| 運行主体 | 黒川町まちづくり運営協議会 ※(株)山儀建設に運行委託 |
| 運賃 | 【一般】100円 【障がい者】50円 【未就学児】無料 |

資料:伊万里市資料

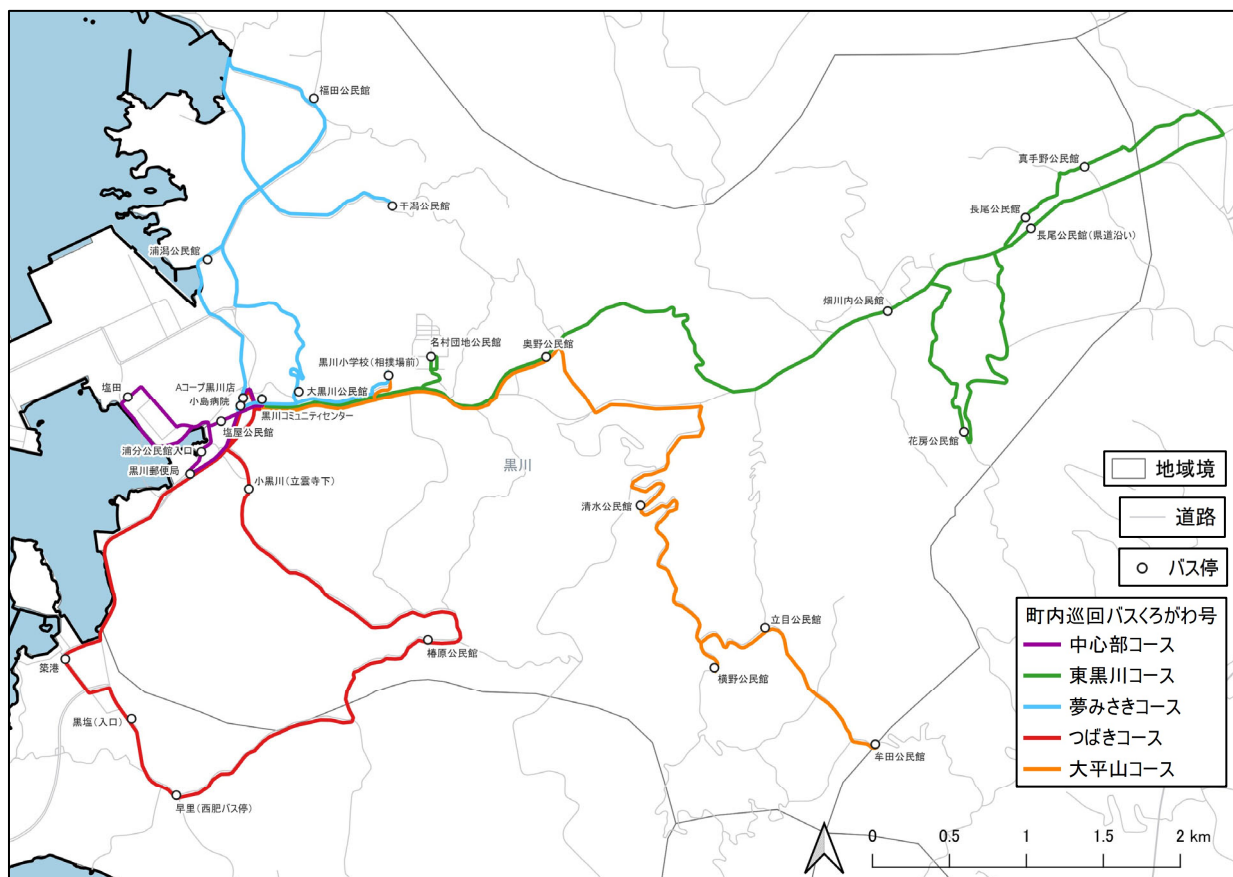


図 町内巡回バスくろがわ号の運行路線図

◎武雄市コミュニティバス武雄桃川線

- 武雄市コミュニティバス武雄桃川線は、武雄市が運行主体となり運行するコミュニティバスで、市内には松浦町の一部に乗り入れています。
- 1日あたりの運行本数は、月曜日～金曜日が8便（4往復）、土曜日が6便（3往復）となっています。

表 武雄桃川線の運行概要

| 項目 | 武雄桃川線 |
|------|---|
| 運行日 | 平日・土曜日 |
| 運行本数 | 月曜日～金曜日 8便/日 土曜日 6便/日 |
| 運行主体 | 武雄市 ※温泉タクシー（株）に運行委託 |
| 運賃 | <p>【大人】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・桃川～若木公民館間：200円 ・桃川～戸坂峠間：300円 ・桃川～朝日小学校前間：400円 ・桃川～武雄市役所前間：500円 <p>【小学生以下】 【障がい者】 上記から半額</p> |

資料：伊万里市・武雄市資料

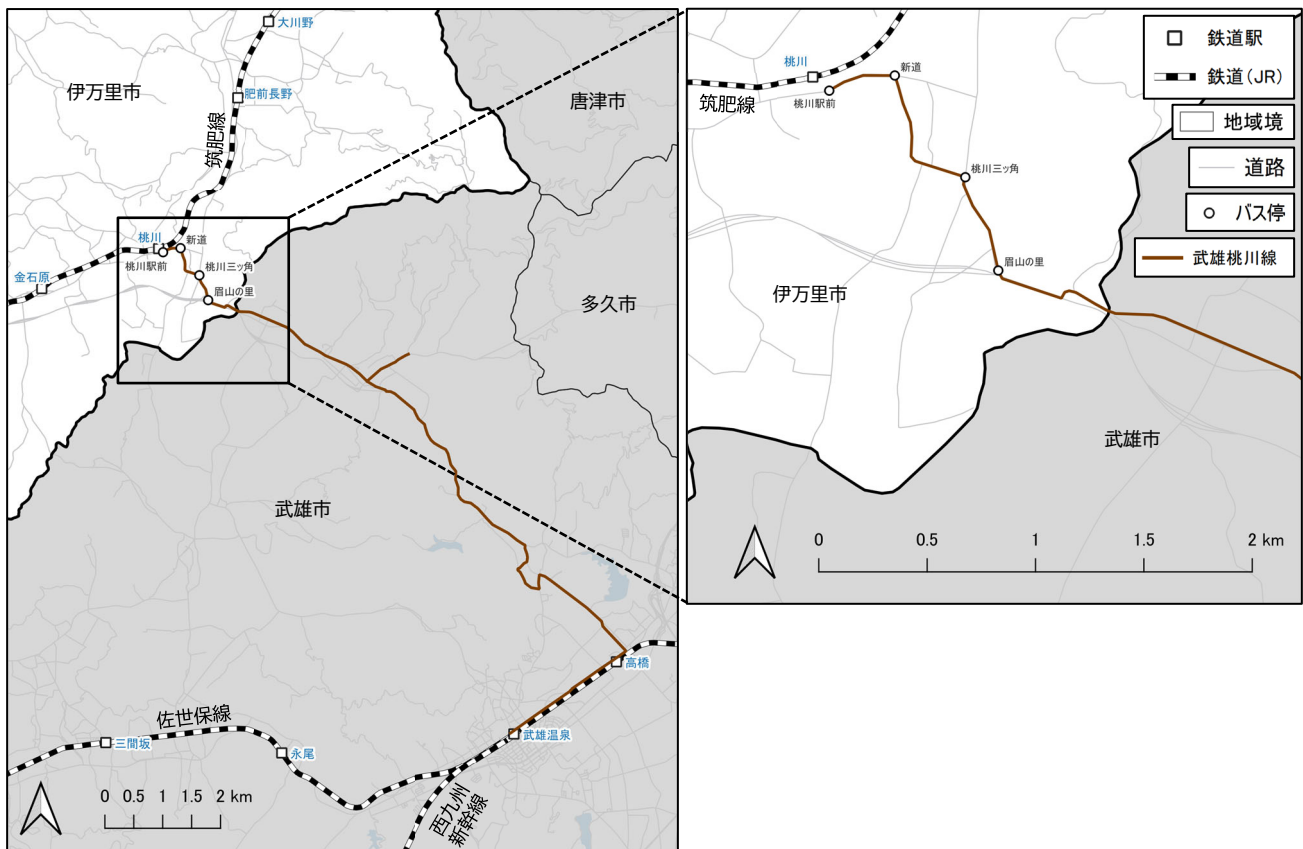


図 武雄桃川線の運行路線図

2) 利用状況

①市内のコミュニティバス等

- 市内を運行するコミュニティバス等の利用者数をみると、平成30年度以降減少傾向にあり、令和2年度には新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け大幅に減少していますが、令和3年度から回復基調にあります。
- 一方で、元気バスの利用者数は年々減少傾向にあり、平成30年度から5年間で2,000人程度減少しています。

表 コミュニティバス等の利用者数

| 路線 | (人/年度) | | | | |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| いまりんバス | 57,853 | 56,388 | 42,652 | 43,618 | 47,698 |
| 元気バス | 7,794 | 7,658 | 6,508 | 6,051 | 5,673 |
| 波多津ふれあい号 | 4,045 | 3,492 | 2,942 | 2,976 | 6,074 |
| コミュニティすこやかバス | 2,417 | 3,385 | 3,285 | 3,779 | 4,083 |
| 町内巡回バスくろがわ号 | 4,045 | 3,959 | 4,387 | 4,587 | 4,407 |
| 計 | 76,154 | 74,882 | 59,774 | 61,011 | 67,935 |

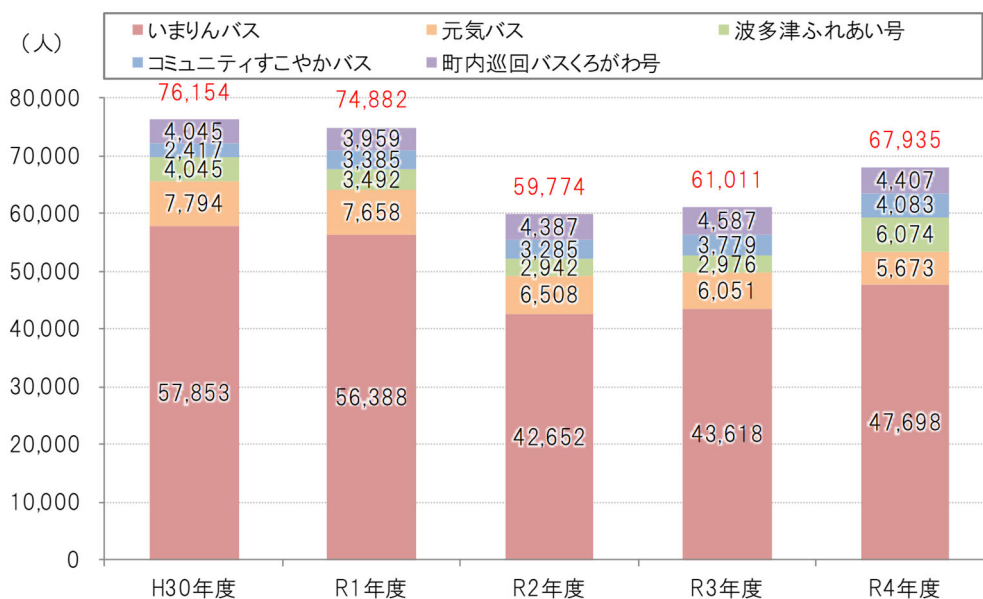


図 コミュニティバス等の利用者数

資料:伊万里市資料

②武雄市コミュニティバス武雄桃川線

●武雄市コミュニティバス武雄桃川線の利用者数をみると、平成30年度の運行開始以降、横ばいの傾向にあり、直近の令和4年度は2,238人/年度の利用があります。市内の乗降者数は令和2年度から増加傾向にあります。

表 武雄桃川線の利用者数

| 路線 | (人/年度) | | | | |
|-----------|--------|-------|-------|-------|-------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 武雄桃川線利用者数 | 2,354 | 2,177 | 2,200 | 2,335 | 2,238 |
| うち市内乗降者数 | - | - | 461 | 474 | 508 |

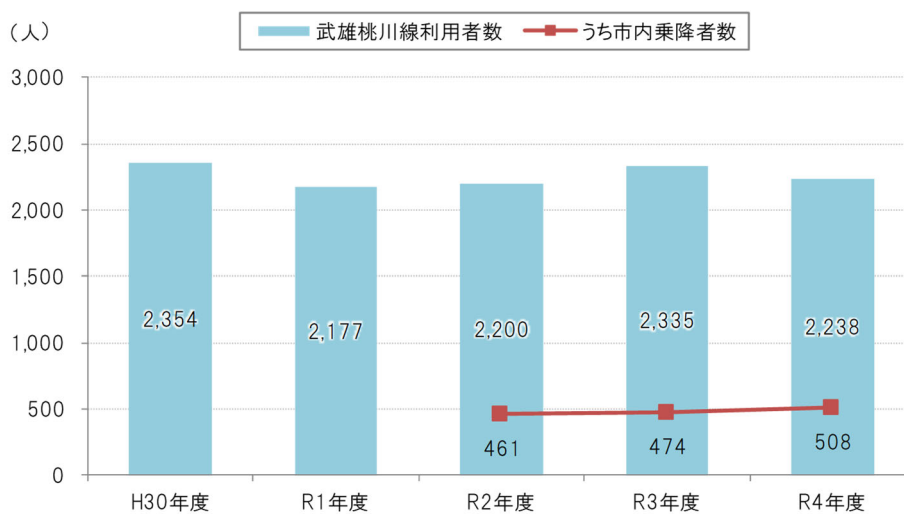


図 武雄桃川線の利用者数

資料：伊万里市資料

3) 補助等の状況

①市内のコミュニティバス等

- 本市は、いまりんバスの委託料やその他コミュニティバス等への補助金として、令和4年度で年間約4千万円の財政負担をしています。
- 利用者1人あたりの委託料及び補助金額は、平成30年度から5年間で120円程度増加しており、路線別に見ると、いまりんバスで約1.9倍、元気バスで約1.3倍に増加しています。
- 一方、波多津ふれあい号、コミュニティすこやかバス、町内巡回バスくろがわ号については、利用者が増加したこともあり、令和4年度の利用者1人あたり補助金額は、平成30年度に比べ大きく減少しています。

表 コミュニティバス等の委託料及び市補助金

(千円/年度)

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| いまりんバス | 13,587 | 14,895 | 18,941 | 19,615 | 21,323 |
| 元気バス | 8,653 | 8,837 | 8,333 | 8,393 | 8,372 |
| 波多津ふれあい号 | 2,729 | 2,421 | 2,722 | 1,989 | 2,217 |
| コミュニティすこやかバス | 2,582 | 2,859 | 2,862 | 3,143 | 3,122 |
| 町内巡回バスくろがわ号 | 7,921 | 4,235 | 4,149 | 3,826 | 4,857 |
| 計 | 35,472 | 33,247 | 37,007 | 36,966 | 39,891 |

表 コミュニティバス等の利用者1人あたり委託料及び市補助金額

(円/人・年度)

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| いまりんバス | 235 | 264 | 444 | 450 | 447 |
| 元気バス | 1,110 | 1,154 | 1,280 | 1,387 | 1,476 |
| 波多津ふれあい号 | 675 | 693 | 925 | 668 | 365 |
| コミュニティすこやかバス | 1,068 | 845 | 871 | 832 | 765 |
| 町内巡回バスくろがわ号 | 1,958 | 1,070 | 946 | 834 | 1,102 |
| 計 | 466 | 444 | 619 | 606 | 587 |

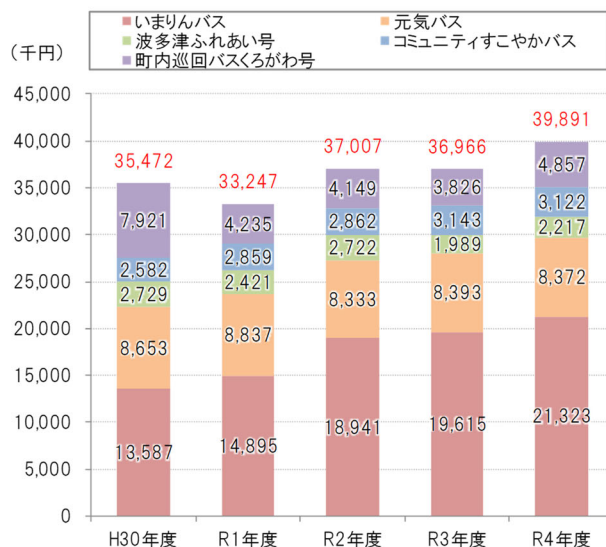


図 コミュニティバス等の委託料及び市補助金額

資料:伊万里市資料

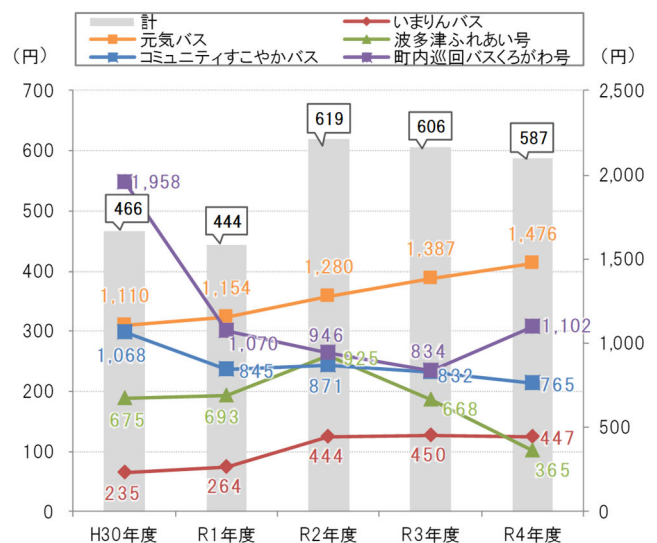


図 コミュニティバス等の利用者1人あたり委託料及び市補助金額

資料:伊万里市資料

②武雄市コミュニティバス武雄桃川線

- 本市は、武雄市コミュニティバス武雄桃川線の負担金額として、年間 80 万円を超える財政負担をしています。
- 利用者 1 人あたりの負担金額は、平成 30 年度から 5 年間で 60 円程度増加しており、直近の令和 4 年度は 378 円/人を負担しています。

表 武雄桃川線の負担金額

(千円/年度)

| 路線 | H30 年度 | R1 年度 | R2 年度 | R3 年度 | R4 年度 |
|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 武雄桃川線 | 756 | 743 | 867 | 879 | 847 |

表 武雄桃川線の利用者 1 人あたりの負担金額

(円/人・年度)

| 路線 | H30 年度 | R1 年度 | R2 年度 | R3 年度 | R4 年度 |
|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 武雄桃川線 | 321 | 341 | 394 | 376 | 378 |

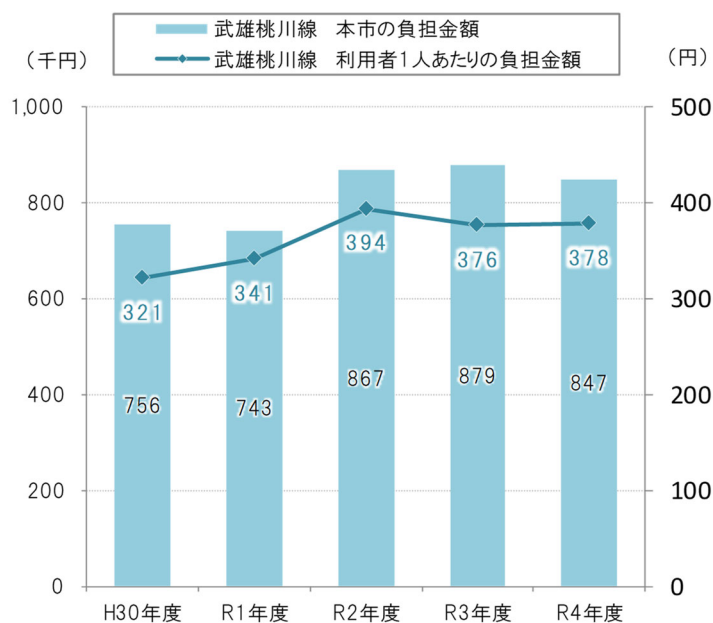


図 武雄桃川線の本市の負担金額及び利用者 1 人あたりの負担金額

資料:伊万里市資料

4) 現状の問題点等

ヒアリング
結果

- 乗務員不足。(町内巡回バスくろがわ号)

資料:交通事業者ヒアリング

2-2-4 デマンドタクシー

- 本市では、松浦町、二里町でデマンドタクシーを運行しています。
- 松浦町デマンドタクシーは、松浦町の乗降場所から伊万里駅・桃川駅前・金石原駅前間を運行しており、武雄市コミュニティバス武雄桃川線やJR 筑肥線と接続しています。
- 二里町デマンドタクシーは、二里町の乗降場所から伊万里駅・伊万里有田共立病院・金武バス停・金武駅間を運行しており、西肥バス（佐世保線）やMR（松浦鉄道）に接続しています。

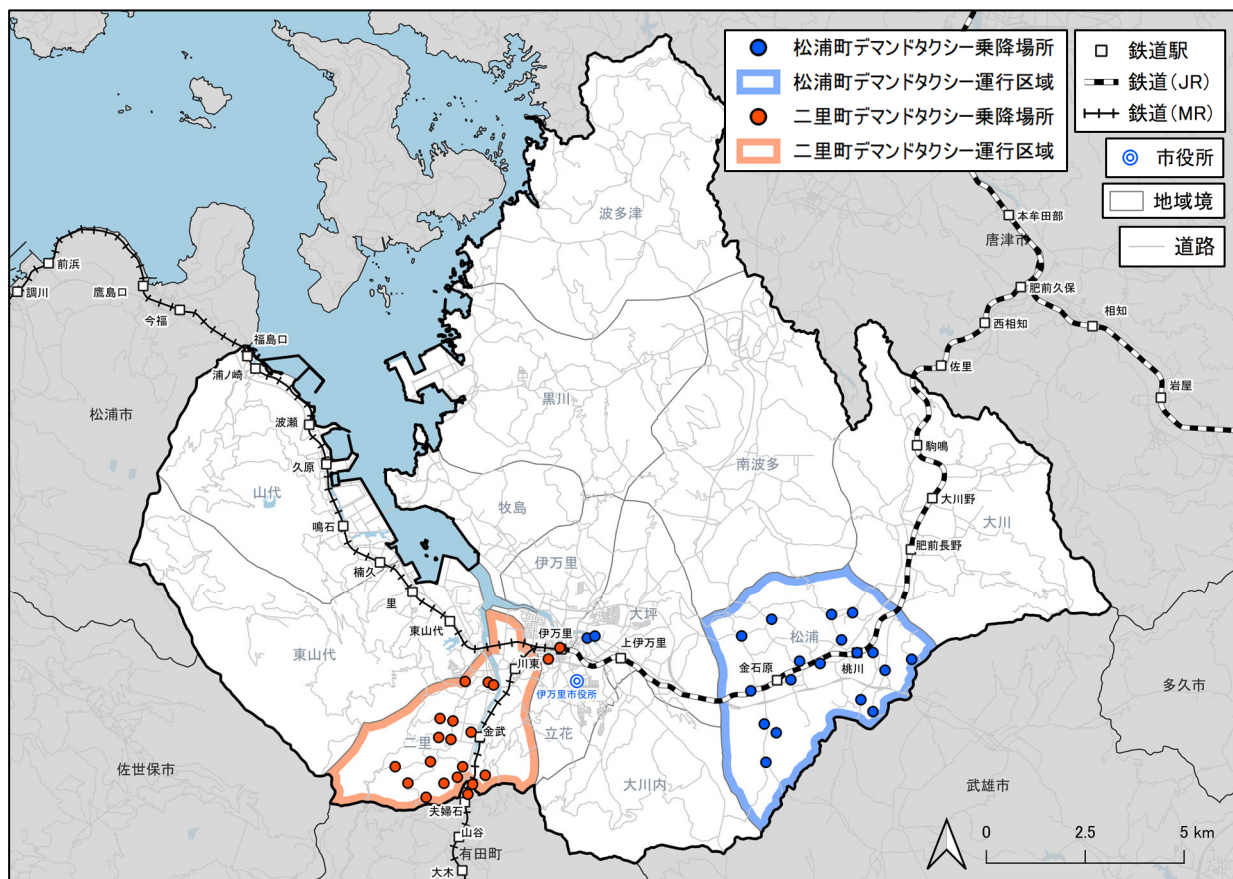


図 デマンドタクシーの乗降場所

1) 運行状況

①松浦町デマンドタクシー

- 松浦町デマンドタクシーは本市が運行主体となり運行するデマンドタクシーで、行先別に伊万里駅前便、桃川駅前便、金石原駅前便の3つの路線があります。
- 1日あたりの運行本数は、伊万里駅前便が6便、桃川駅前便が4便、金石原駅前便が5便となっています。

表 松浦町デマンドタクシーの運行概要

| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 運行日 | 月・水・金曜日（祝日・お盆・年末年始運休） |
| 運行本数 | 【伊万里駅前便】伊万里駅前行き：3便/日 松浦町行き：3便/日 【桃川駅前便】桃川駅前行き：2便/日 松浦町行き：2便/日 【金石原駅前便】金石原駅前行き：3便/日 松浦町行き：2便/日 |
| 運行主体 | 伊万里市 ※西肥亀の井タクシー（株）に運行委託 |
| 運賃 | 【伊万里駅前便】大人500円 / 小学生300円 【金石原駅前便・桃川駅前便】大人100円 / 小学生50円 ※松浦町デマンドタクシーに乗車するには事前登録が必要 |

資料：伊万里市資料

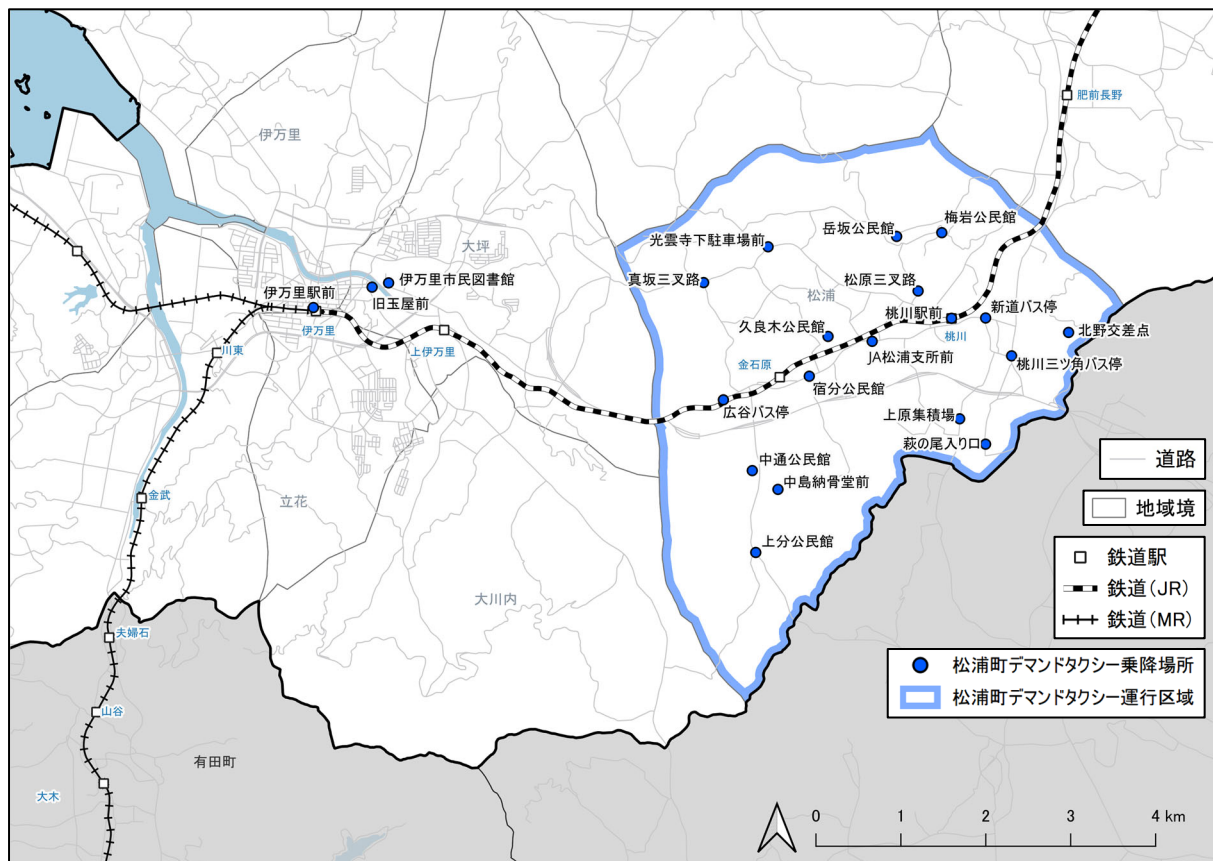


図 松浦町デマンドタクシーの乗降場所

②二里町デマンドタクシー

- 二里町デマンドタクシーは本市が運行主体となり運行するデマンドタクシーで、行先別に伊万里駅前便、伊万里有田共立病院便、金武便の3つの路線があります。
- 1日あたりの運行本数は、伊万里駅前便・金武便が5便、伊万里有田共立病院便が2便となっています。

表 二里町デマンドタクシーの運行概要

| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 運行日 | 月・水・金曜日（祝日・お盆・年末年始運休） |
| 運行本数 | 【伊万里駅前便】 伊万里駅前行き : 3便/日 二里町行き : 2便/日 【伊万里有田共立病院便】 伊万里有田共立病院行き : 1便/日 二里町行き : 1便/日 【金武便】 金武バス停・金武駅行き : 2便/日 二里町行き : 3便/日 |
| 運行主体 | 伊万里市 ※西肥亀の井タクシー（株）に運行委託 |
| 運賃 | 【伊万里駅前便・共立病院便】 大人 500円 / 小学生 300円 【金武便】 大人 100円 / 小学生 50円 ※二里町デマンドタクシーに乗車するには事前登録が必要 |

資料:伊万里市資料

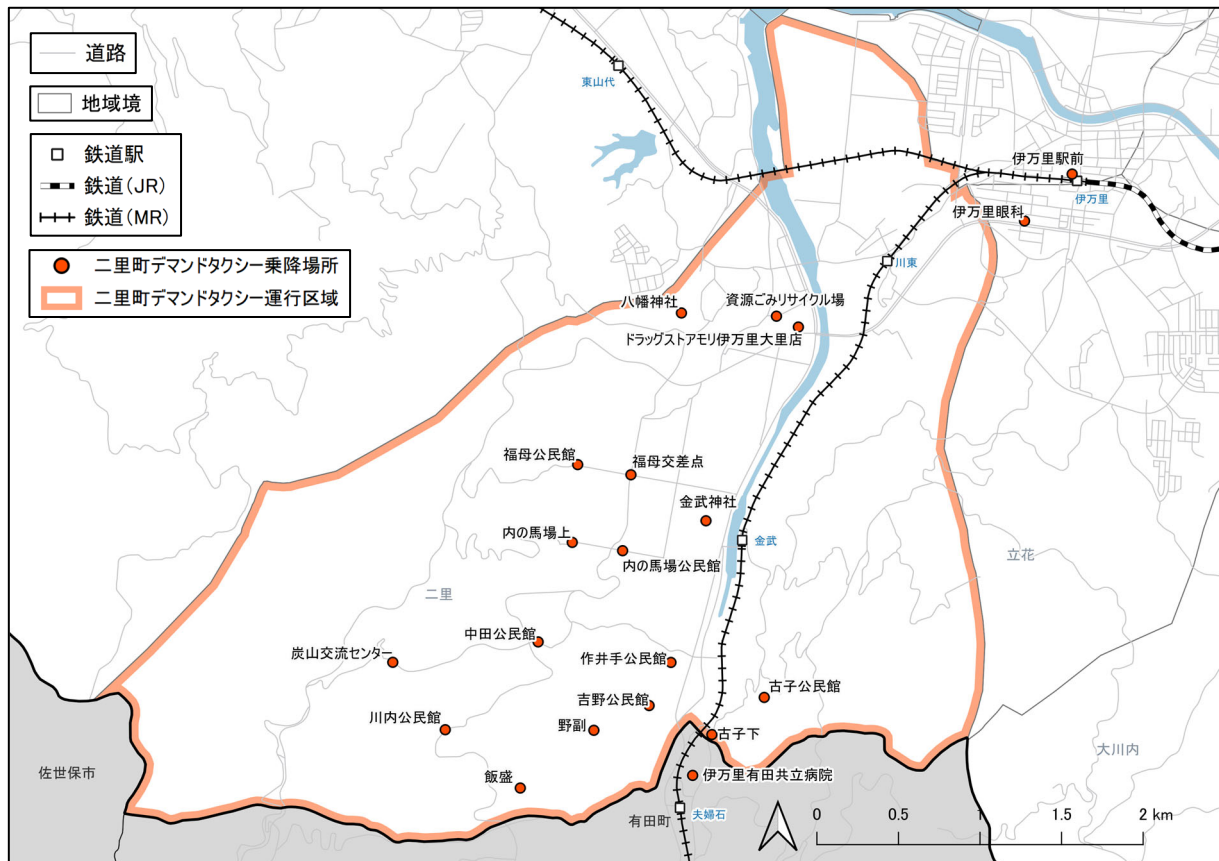


図 二里町デマンドタクシーの乗降場所

2) 利用状況

- デマンドタクシーの利用者数をみると、平成30年度以降増加傾向にありましたが、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け大きく減少しています。
- デマンドタクシーの利用者を路線別にみると、松浦町デマンドタクシーの伊万里駅前便の利用者が最も多く、全体の約93%を占めています。

表 デマンドタクシーの利用者数（エリア別）

| 路線 | (人/年度) | | | | |
|-------------|--------|------|------|------|------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 松浦町デマンドタクシー | 215 | 299 | 323 | 242 | 363 |
| 二里町デマンドタクシー | | | 54 | 14 | 26 |
| 計 | 215 | 299 | 377 | 256 | 389 |

表 デマンドタクシーの利用者数（路線別）

| 路線 | (人/年度) | | | | |
|-----------|--------|------|------|------|------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 【松】伊万里駅前便 | 215 | 290 | 322 | 242 | 363 |
| 【松】桃川駅前便 | | 9 | 1 | 0 | 0 |
| 【松】金石原駅前便 | | | 0 | 0 | 0 |
| 【二】伊万里駅前便 | | | 40 | 13 | 25 |
| 【二】共立病院便 | | | 0 | 0 | 1 |
| 【二】金武便 | | | 14 | 1 | 0 |
| 計 | 215 | 299 | 377 | 256 | 389 |

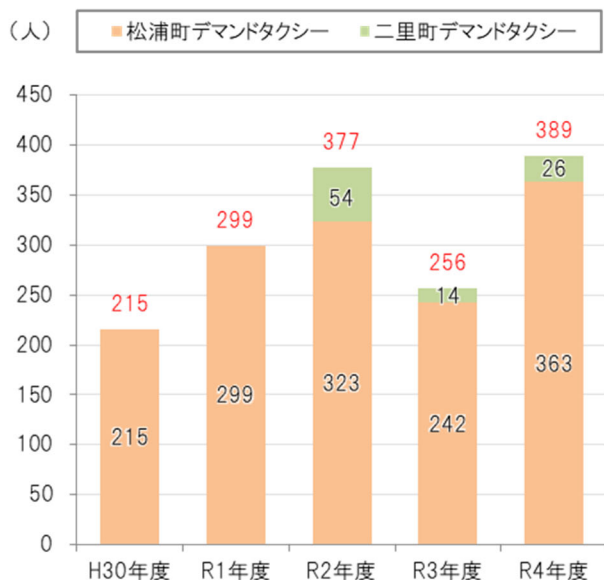


図 デマンドタクシーの利用者数（エリア別）

資料：伊万里市資料

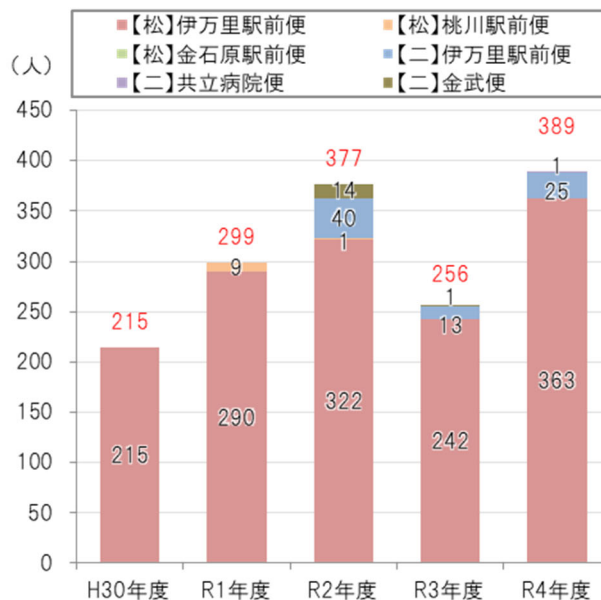


図 デマンドタクシーの利用者数（路線別）

資料：伊万里市資料

3) 委託料の状況

- 本市は、デマンドタクシーの委託料として、令和4年度に年間約250万円の財政負担をしています。
- 利用者1人あたりの委託料について、松浦町デマンドタクシーは平成30年度に比べ令和4年度は3割程度減少しています。一方、二里町デマンドタクシーは運行開始の令和2年度に比べ令和4年度は約2倍となっています。

表 デマンドタクシーの委託料

| 路線 | (千円/年度) | | | | |
|-------------|---------|-------|-------|-------|-------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 松浦町デマンドタクシー | 1,541 | 1,546 | 1,693 | 1,570 | 1,750 |
| 二里町デマンドタクシー | | | 812 | 742 | 764 |
| 計 | 1,541 | 1,546 | 2,505 | 2,312 | 2,514 |

表 デマンドタクシーの利用者1人あたり委託料

| 路線 | (円/人・年度) | | | | |
|-------------|----------|-------|--------|--------|--------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 松浦町デマンドタクシー | 7,167 | 5,171 | 5,241 | 6,488 | 4,821 |
| 二里町デマンドタクシー | | | 15,037 | 53,000 | 29,385 |
| 計 | 7,167 | 5,171 | 6,645 | 9,031 | 6,463 |

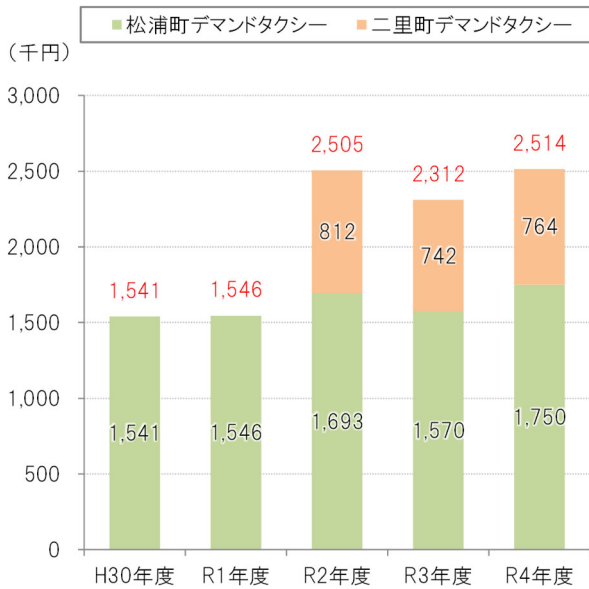


図 デマンドタクシーの委託料

資料:伊万里市資料

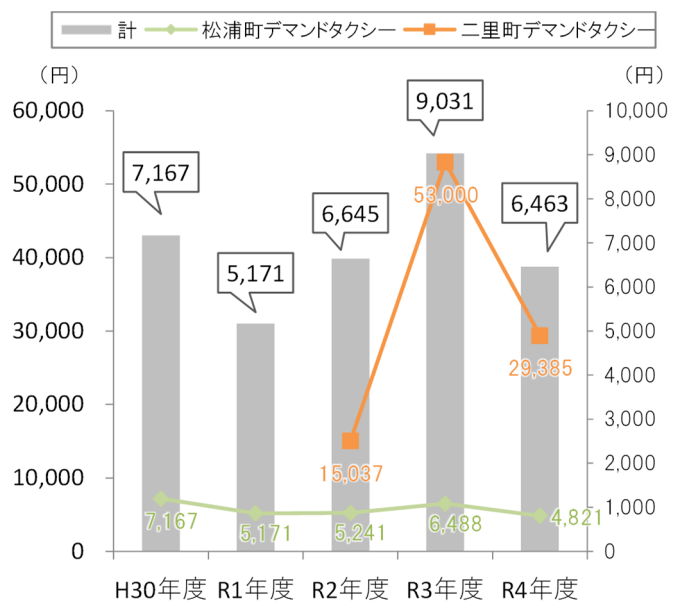


図 デマンドタクシーの利用者1人あたり委託料

資料:伊万里市資料

2-2-5 タクシー

- 本市には、一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会に加盟しているタクシー事業者が3社あります。
- 伊万里駅周辺に2社、立花地域の県道沿いに1社が立地しています。
- 事業所は全て伊万里駅から約1.5キロメートル以内にあります。

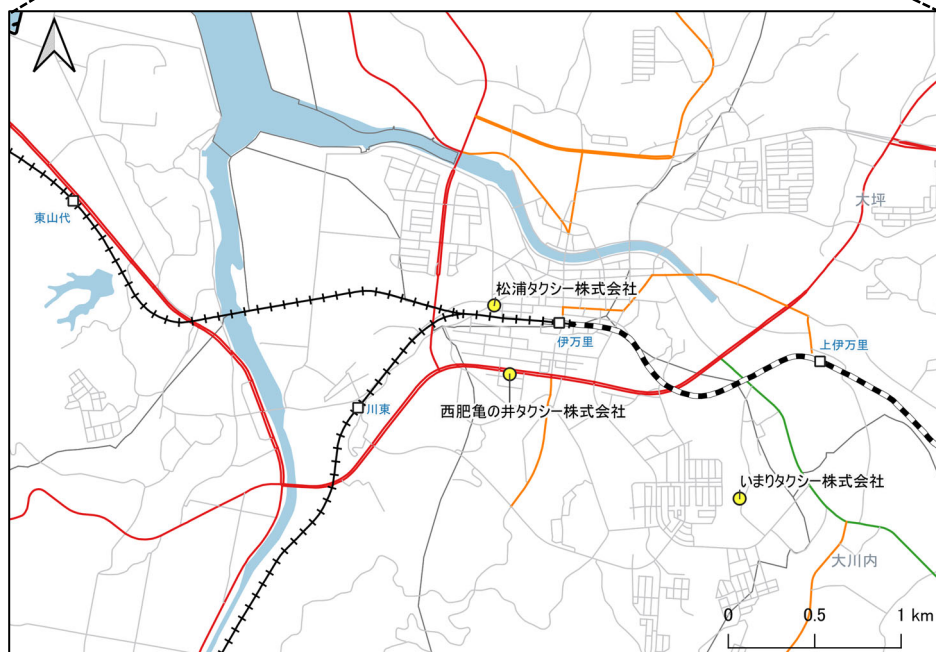
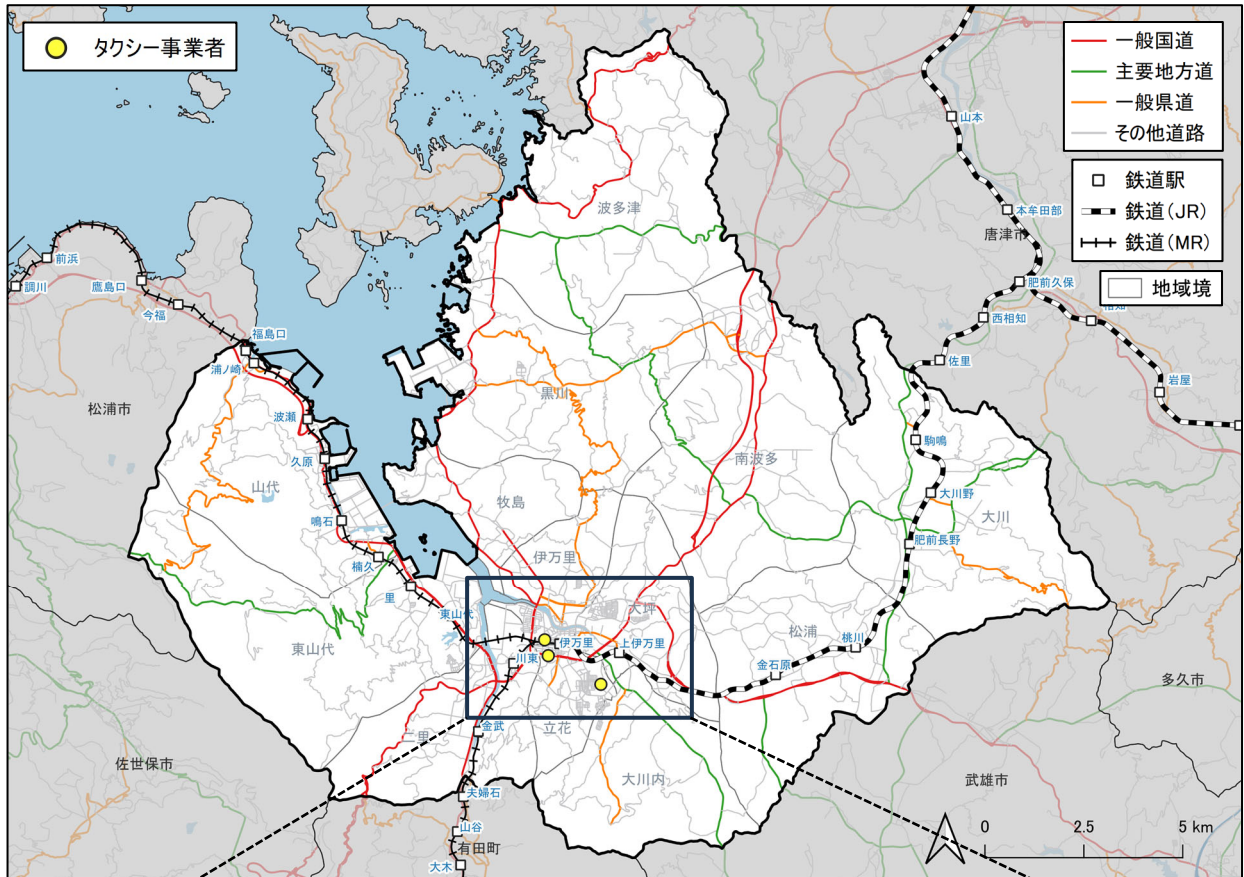


図 タクシー事業者

1) 利用状況

- 本市のタクシー利用者数は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、令和2年度に大幅に減少しましたが、その後徐々に回復しています。
- 平成30年度には32万人以上いた利用者が令和4年度には約30%減少し、23万人程度にまで落ち込んでいます。

表 タクシーの利用者数 (人)

| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 伊万里市 | 328,159 | 305,474 | 195,642 | 188,902 | 226,671 |

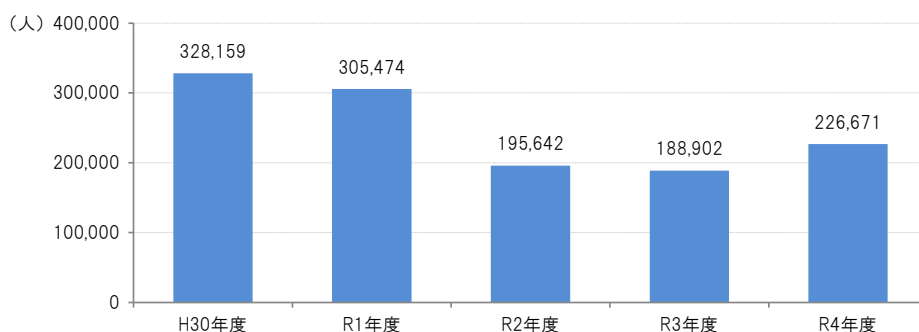


図 タクシーの利用者数

資料: 輸送実績集計表(九州運輸局)

2) 経営状況

- 令和4年度のタクシーの営業収入は、約2.4億円となっており、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、令和2年度に大幅に減少していますが、その後は徐々に回復しています。

表 タクシーの営業収入 (千円)

| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 伊万里市 | 305,385 | 287,388 | 198,157 | 193,447 | 235,349 |

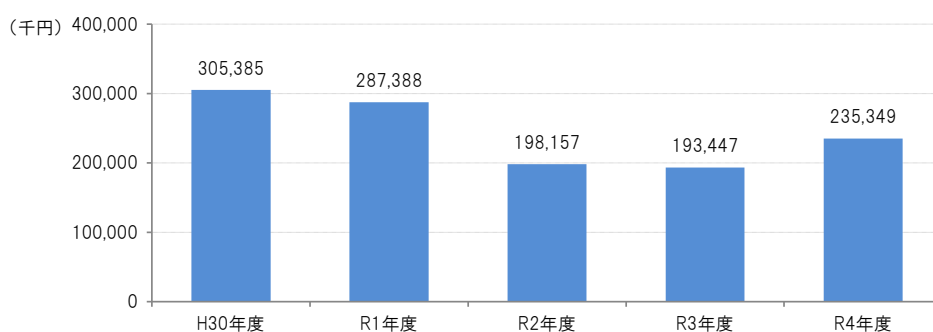


図 タクシーの営業収入

資料: 輸送実績集計表(九州運輸局)

3) 現状の問題点等

- | | |
|---------|--|
| ヒアリング結果 | ●乗務員不足及び乗務員の高齢化。乗務員不足により、利用者が集中する時間帯は配車を断ることがある。 |
|---------|--|

資料: 交通事業者ヒアリング

2-2-6 その他輸送資源

1) スクールバス・スクールタクシー

- 本市では、公共交通のない地域において、児童生徒を送迎するスクールバス及びスクールタクシーを運行しています。

①運行状況・利用状況

- スクールバス・スクールタクシーともに本市が運行主体となっており、直近の令和5年度は一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者にそれぞれ運行を委託しています。
- 平日は、各系統で登校時に1本、下校時に1～2本のスクールバス等を運行しています。
- 令和5年度の利用者数は157人です。

表 スクールバス・スクールタクシーの運行概要

| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 対象校 | 【小学校】3校 【義務教育学校】1校 【中学校】3校 |
| 運行主体 | 伊万里市 ※スクールバスは、一般貸切旅客自動車運送事業者に運行委託 ※スクールタクシーは、一般乗用旅客自動車運送事業者に運行委託 |

表 スクールバス・スクールタクシーの運行本数・利用者数

| 車両 | 学校 | 起終点 | 運行本数 | | R5年度利用者数(人) |
|------|----------------|-------------------|------|-----|-------------|
| | | | 登校時 | 下校時 | |
| バス | 黒川小学校・青嶺中学校 合同 | 花房公民館～黒川小学校～青嶺中学校 | 1 | — | 36 |
| | | 牟田～黒川小学校～青嶺中学校 | 1 | — | 14 |
| | 黒川小学校 | 黒川小学校～牟田～花房 | — | 2 | 35 |
| | 青嶺中学校 | 青嶺中学校～牟田～花房 | — | 2 | 17 |
| | | 平串～青嶺中学校 | 1 | 2 | 26 |
| | 波多津小学校 | 煤屋公民館～波多津小学校 | 1 | 2 | 27 |
| | | 弁賀～波多津小学校 | 1 | 2 | 27 |
| タクシー | 南波多郷学館 | 古川公民館前～南波多郷学館前 | 1 | 1 | 3 |
| | | 重橋公民館前～南波多郷学館前 | 1 | 2 | 9 |
| | 東山代小学校 | 夢耕房たきの前～東山代小学校 | 1 | 2 | 8 |
| | 東陵中学校 | 宿地区～東田代地区 | — | 2 | 2 |
| | 国見中学校 | 夢耕房たきの前～国見中学校 | 1 | 2 | 4 |
| 計 | | | 9 | 19 | 157 (実人数) |

資料: 伊万里市教育委員会

②委託料の状況

- 本市は、スクールバス及びスクールタクシーの委託料として、令和4年度で年間約5,700万円の財政負担をしています。
- 令和3年3月の昭和自動車の畑川内線及び西肥自動車の清水線の廃止によるスクールバスの拡大のため、委託料が増加しています。

表 スクールバス・スクールタクシーの委託料

(千円/年度)

| 路線 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 黒川小学校 | 1,540 | 1,648 | 1,921 | 11,524 | 12,109 |
| 波多津小学校 | 12,904 | 12,017 | 10,261 | 13,860 | 16,557 |
| 青嶺中学校 | 17,626 | 17,226 | 13,688 | 8,836 | 9,817 |
| 黒川小・青嶺中 | | | | 8,111 | 7,873 |
| 南波多郷学館 | 1,175 | 1,496 | 2,564 | 4,191 | 4,722 |
| 東山代小学校 | | | | | 3,362 |
| 東陵中学校 | 14 | | | 703 | 521 |
| 国見中学校 | | | | | 2,499 |
| 計 | 33,259 | 32,387 | 28,434 | 47,225 | 57,460 |

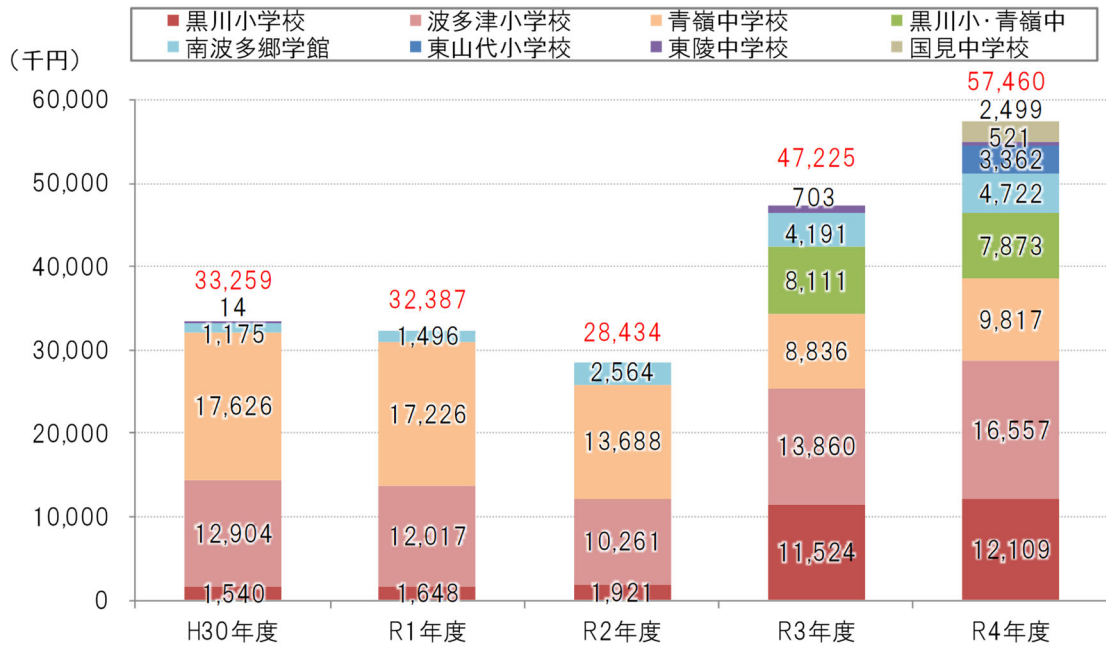


図 スクールバス・スクールタクシーの委託料

資料:伊万里市教育委員会

2) 福祉バス

- 伊万里市社会福祉協議会では、伊万里市老人福祉センターの利用者送迎のため、福祉バスを運行しています。
- その他、本協議会の事業・福祉団体等の研修にのみ運行を許可しています。

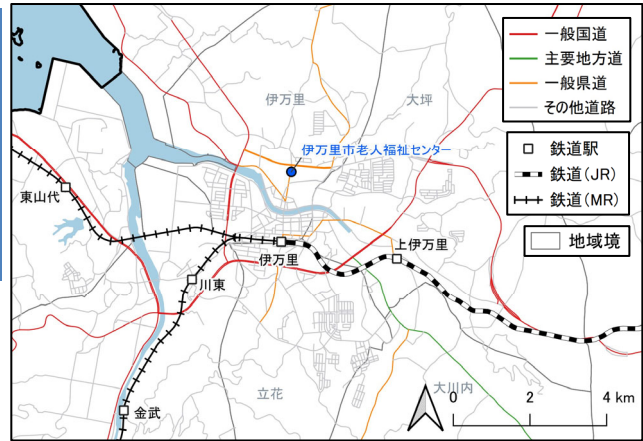


図 伊万里市老人福祉センターの位置

①利用状況

- 令和4年度の福祉バスの利用件数は、125件となっており、利用者数は1,007人となっています。（老人福祉センター送迎：411人、その他：596人）

表 福祉バスの利用件数

| | (件/年度) | | | | |
|--------------|--------|------|------|------|------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 老人福祉センター送迎 | 65 | 65 | 53 | 20 | 78 |
| その他（社会福祉団体等） | 44 | 37 | 4 | 36 | 47 |
| 計 | 109 | 102 | 57 | 56 | 125 |

※老人福祉センター送迎には、令和3年度末に廃止した老人憩いの家の送迎を含む。

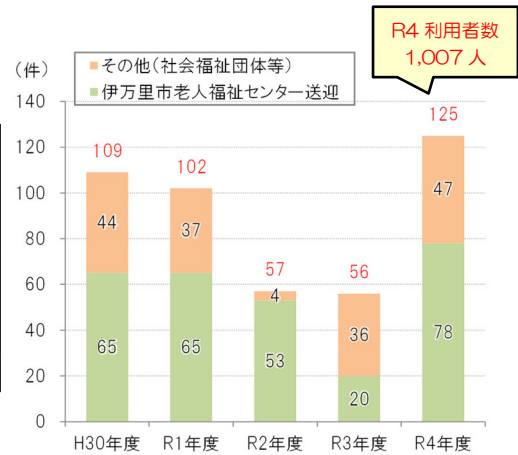


図 福祉バスの利用者数

②補助の状況

- 本市は、福祉バスの補助金として、年間2百万円程度の財政負担をしています。

表 福祉バスへの市補助金額

| | (千円/年度) | | | | |
|-------|---------|-------|-------|-------|-------|
| | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
| 市補助金額 | 2,217 | 2,223 | 2,408 | 2,074 | 1,930 |

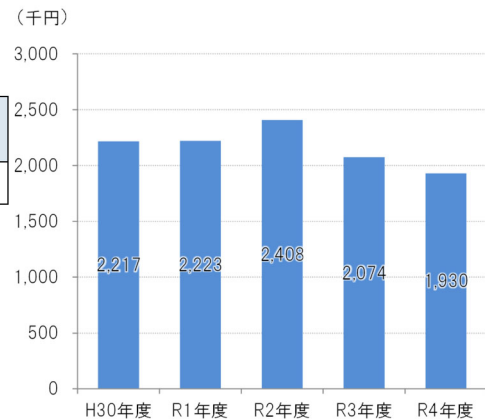


図 福祉バスへの市補助金額

2-3 公共交通空白地

- 伊万里市地域公共交通計画では、「公共交通空白地」を鉄道駅から500m及びバス停から300m以上離れて居住している人がいる地域と位置づけます。
- この定義に基づいて、令和2年国勢調査の人口メッシュ（500m）による人口を重ねることにより公共交通空白地を位置付けました。
- 本計画における公共交通空白地は、伊万里市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）において空白地域と位置づけられ、未だ解消されていない東山代町下分（しもぶん）、東山代町日南郷（ひなたごう）、南波多町原屋敷の3地区に加え、下図に示す12地区の新しい公共交通空白地を位置付けました。
- この位置付けの結果、伊万里市の総人口（令和2年国勢調査：52,629人）に占める公共交通のカバー人口は41,737人であり、カバー率は79.3%となります。

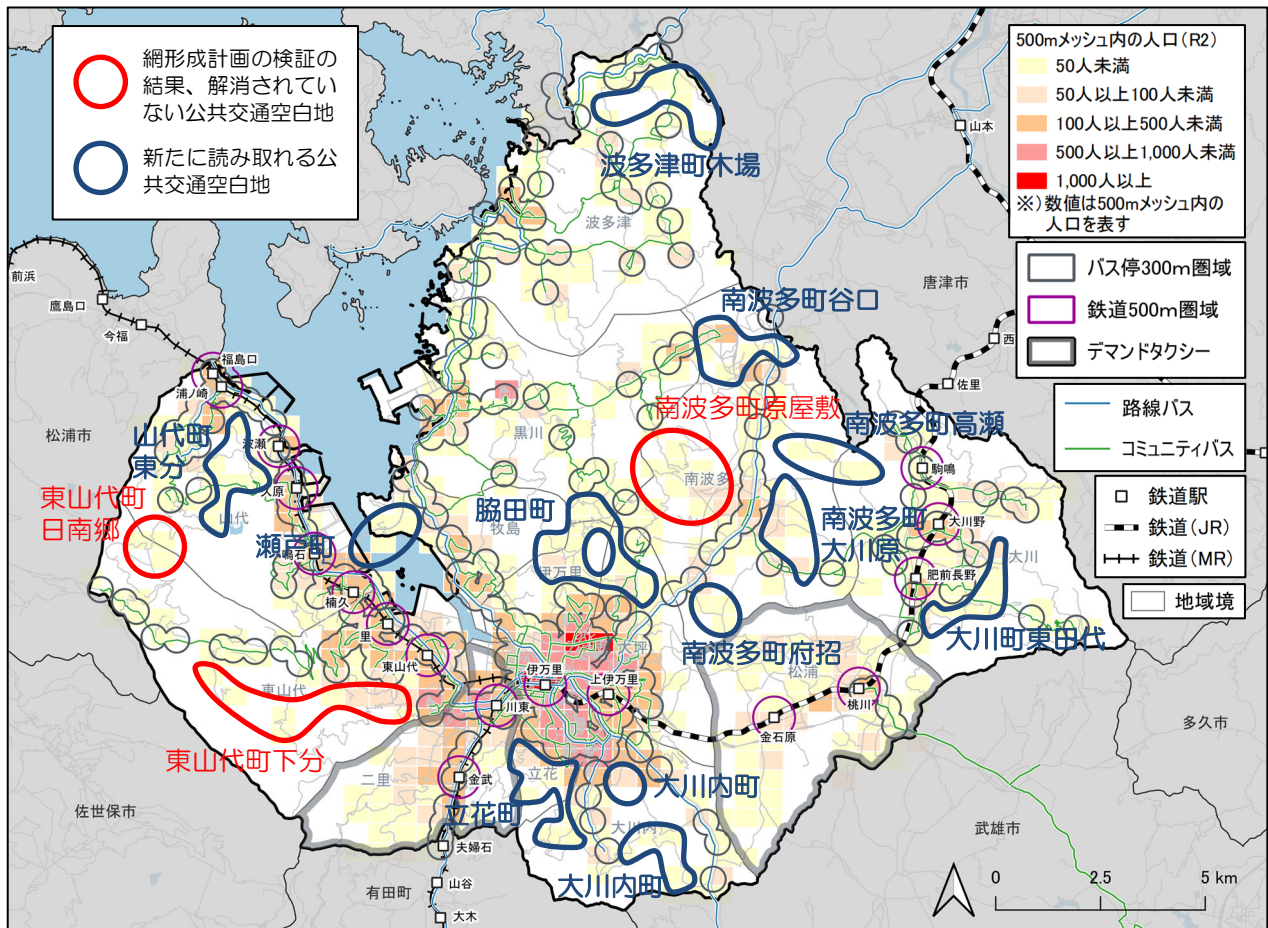


図 公共交通空白地

※鉄道駅及びバス停からの距離は、「伊万里市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）」の設定に基づく。

3. 各種調査の実施結果

3-1 通学に関する高校生アンケート調査

3-1-1 調査概要

○伊万里市内の高校である伊万里高校、伊万里実業高校、敬徳高校に通学する高校生を対象にアンケート調査を実施しました。

○1,650 票配布し、1,413 票を回収（回収率 85.6%）。

○設問項目（概要）

- ・通学時の交通手段
- ・利用時の運賃体系
- ・家族送迎の理由 など

表 高校別学年別回答数

| 高校名 | 1 年生 | 2 年生 | 3 年生 | 合計 |
|-------------|------|------|------|-------|
| 伊万里高校 | 170 | 146 | 129 | 445 |
| 敬徳高校 | 172 | 147 | 139 | 458 |
| 伊万里実業高校(商業) | 114 | 76 | 74 | 264 |
| 伊万里実業高校(農林) | 64 | 103 | 79 | 246 |
| 計 | 520 | 472 | 421 | 1,413 |

※以下の集計結果については、端数処理により合計と内訳の計が一致しない場合があります。

3-1-2 通学時に利用されている交通手段

○「家族等による車での家と学校間の送迎」が 33.7%で最も多くなっています。

○通学距離別に見ると、2km 未満は徒歩（81.1%）が、2～5km は自転車（55.3%）が、5～10km は車（家族等の送迎）が、10～20km は MR（松浦鉄道）が、20km 以上はその他の中のスクールバスが多い傾向にあります。

○10km 未満においては、公共交通よりも車（家族等の送迎）の方が高い傾向にあります。

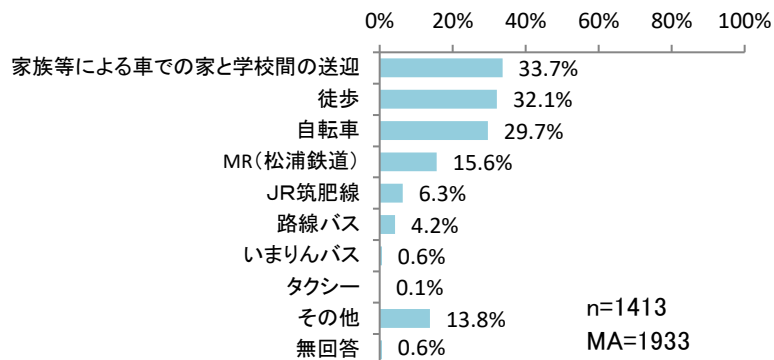


図 高校生アンケート結果における通学のための交通手段

表 通学距離別交通手段

| 通学距離 | J R 筑肥線 | 松浦鉄道 | 路線バス | いまりんバス | タクシー | 家族等による車での家と学校間の送迎 | 自転車 | 徒歩 | その他 |
|------------------|---------|-------|-------|--------|------|-------------------|-------|-------|-------|
| 2km未満 n=244 | 0.8% | 0.4% | 0.4% | 0.8% | 0.4% | 13.5% | 20.9% | 81.1% | 0.0% |
| 2～5km n=403 | 0.0% | 3.2% | 1.5% | 1.0% | 0.0% | 44.9% | 55.3% | 34.7% | 1.2% |
| 5～10km n=175 | 6.3% | 20.6% | 4.6% | 0.6% | 0.0% | 54.3% | 39.4% | 13.7% | 4.0% |
| 10～20km n=219 | 15.5% | 40.2% | 7.8% | 0.5% | 0.0% | 33.8% | 22.4% | 14.2% | 13.7% |
| 20km以上 n=198 | 12.6% | 17.7% | 10.6% | 0.5% | 0.0% | 17.7% | 5.1% | 9.6% | 53.5% |
| 無回答 n=174 | 9.8% | 27.6% | 4.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 9.8% | 24.1% | 27.0% |
| 総計 n=1413 | 6.3% | 15.6% | 4.2% | 0.6% | 0.1% | 33.7% | 29.7% | 32.1% | 13.8% |

3-1-3 公共交通を利用しない理由

○鉄道が使えるにもかかわらず車（家族等の送迎）を利用している理由としては、「車での移動が楽なため」が51.7%で最も多く、次いで多いのが「自宅と駅が離れているため」（20.7%）です。

○バスが使えるにもかかわらず車（家族等の送迎）を利用している理由としては、「車での移動が楽なため」が66.4%で最も多く、次いで多いのが「運賃負担が高額となるため」（13.6%）です。

○鉄道、バスとも、使える環境にありながら利用していない理由としては、自家用車への依存が最も大きな要因となっている中、鉄道は自宅から駅までの距離、バスは運賃の高さも一因となっています。

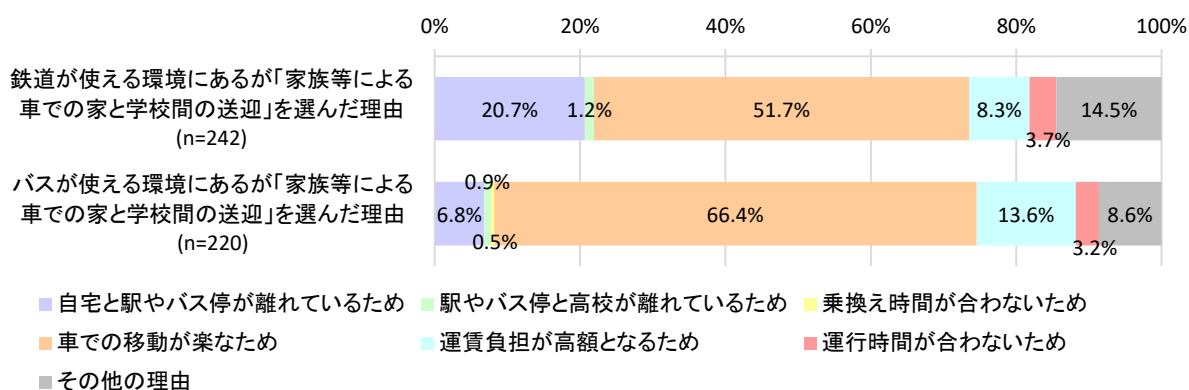


図 鉄道やバスが使える環境下で「家族等による車での家と学校間の送迎」を選んだ理由

3-2 市民アンケート調査

3-2-1 調査概要

1) 調査の概要

○伊万里市民 1,500 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しました。

○回答数を増やすため、バス停等に一定期間 Web 回答用のバナーを掲載しました。

2) 設問項目

○日常の外出実態（買物、通院、通勤）

○高齢者の外出状況

○公共交通の利用実態

○今後の伊万里市の公共交通への意識 など

3) 調査時期

○令和 5 年 9 月 29 日（金）～10 月 13 日（金）

4) 回収数・回収率

| 項目 | 内容 | |
|-------|---------------------------------------|-------------------------|
| | 一般市民 | 高齢者・免許返納者 |
| 対象 | 居住する 18 歳以上 64 歳以下 | 居住する 65 歳以上 |
| 配布票数 | 1,006 票 (内 Web 回答 6 票) | 502 票 (内 Web 回答 2 票) |
| | 合計 1,508 票 (内 Web 回答 8 票) | |
| 回収数 | 342 票 (内 Web 回答 6 票) | 282 票 (内 Web 回答 2 票) |
| | 合計 632 票 (内 Web 回答 8 票、内年齢無回答 8 票) | |
| 有効回収率 | 34.0% | 56.2% |
| | 41.9% | |

3-2-2 移動特性

1) 買物

○買物先としては市内が90.1%を占め、大半が市内の店舗を利用されています。

○市内では「マックスバリュ 伊万里駅前店」や「ダイレックス 伊万里松島店」、「アコープ伊万里店」等がある市中心部や「トライアル伊万里店」、「エレナ伊万里店」のある二里町への、市外では唐津市や武雄市への買物が多くなっています。

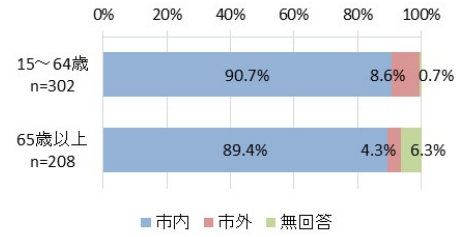


図 買物先

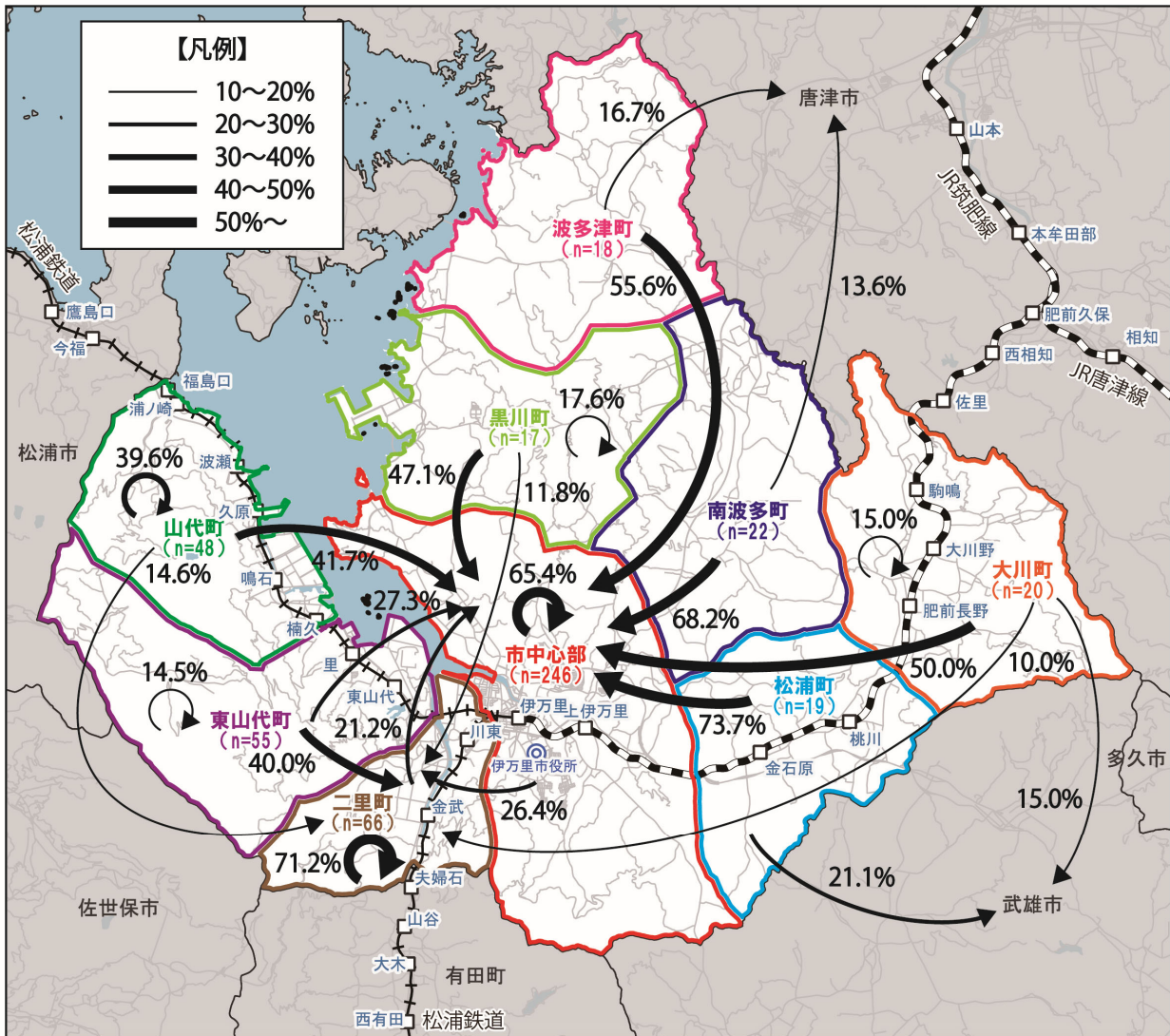


図 買物目的の流動

○買物の移動手段としては、市内、市外とも「車（自分で運転）」がそれぞれ80.2%、82.9%で最も多く、次いで多いのが「車（家族等の送迎）」でした。一方、公共交通の利用は少なく、自家用車への依存が大きいことが分かります。

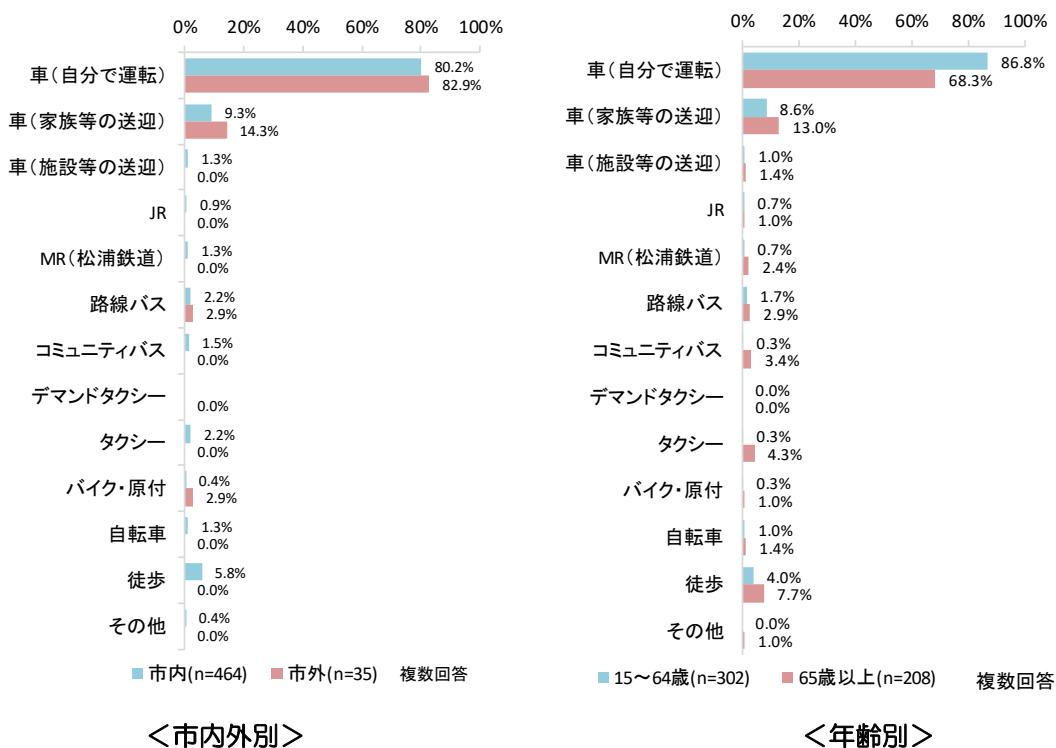


図 買物の移動手段

○買物に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて所要時間がかかる」が44.1%で最も多く、次いで多いのが「運行時間が合わない」(31.1%)です。また、「乗り場が近くにない」(20.8%)、「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(19.4%)といった回答も見られます。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、運行時間が合わないことも要因となっています。

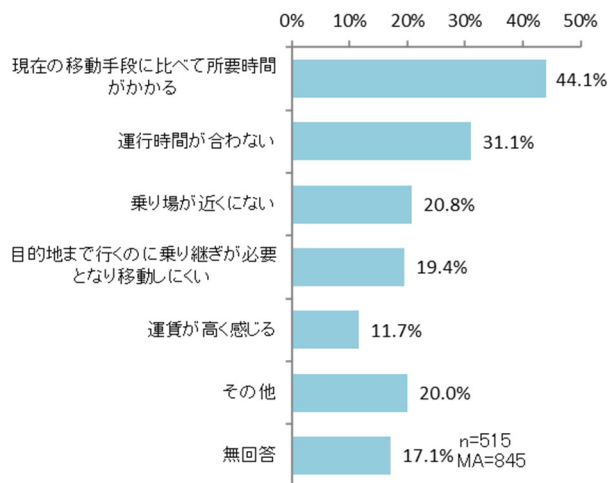


図 買物に公共交通を利用しない理由

2) 通院

○通院先としては市内が73.0%を占め、市外よりも市内に通院されている方の割合が高くなっています。

○市内では、買物に比べると各地域内での通院も見られる中、市中心部への通院が多く、市外では、唐津市や有田町、武雄市、佐賀市への通院が見られます。

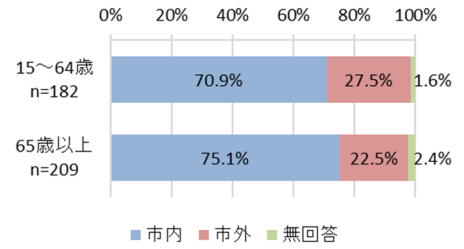


図 通院先

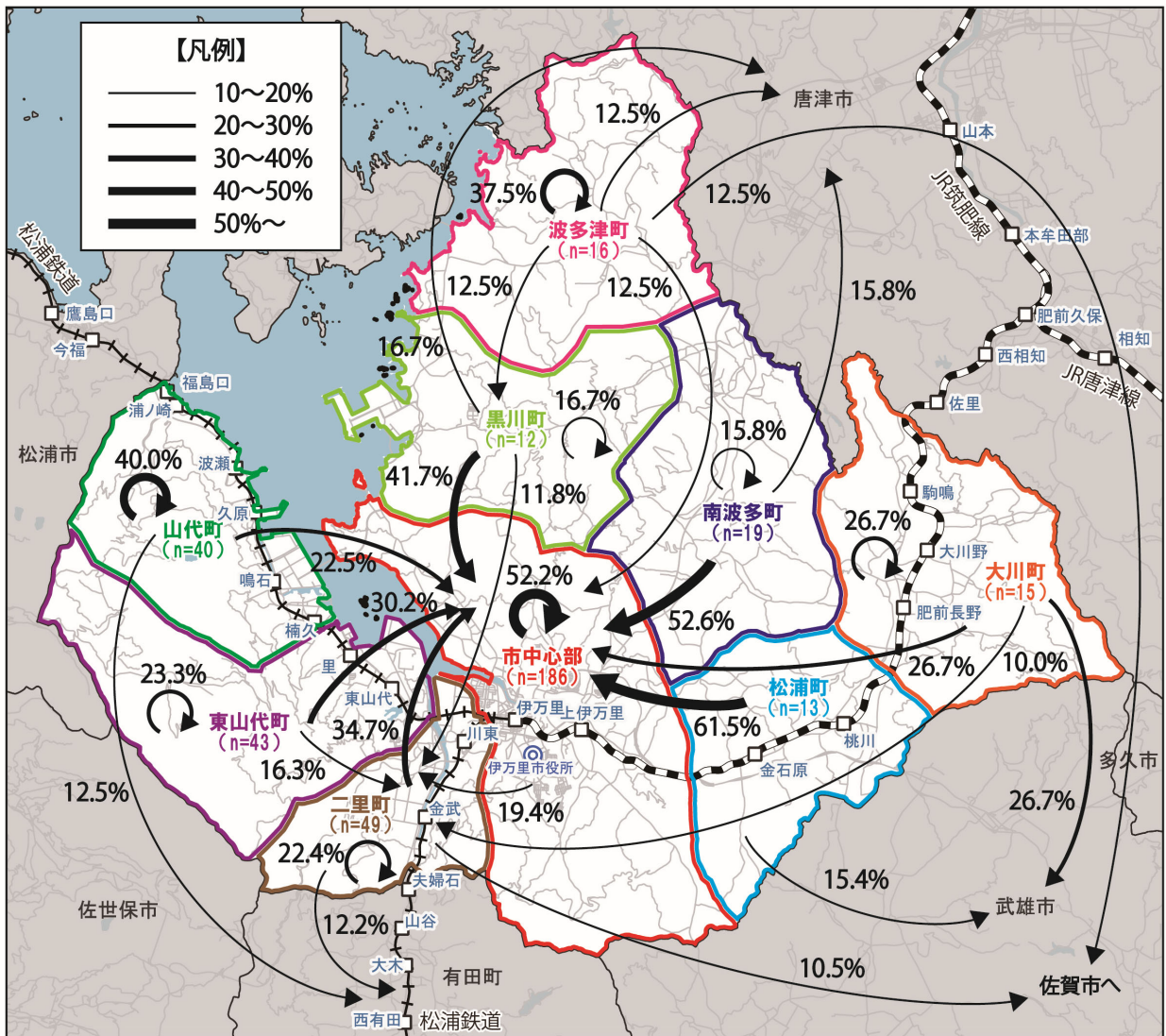


図 通院目的の流動

○移動手段としては、市内、市外とも「車（自分で運転）」がそれぞれ73.4%、75.5%で最も多く、次いで多いのが「車（家族等の送迎）」です。一方、公共交通の利用は少なく、自家用車への依存が大きいです。

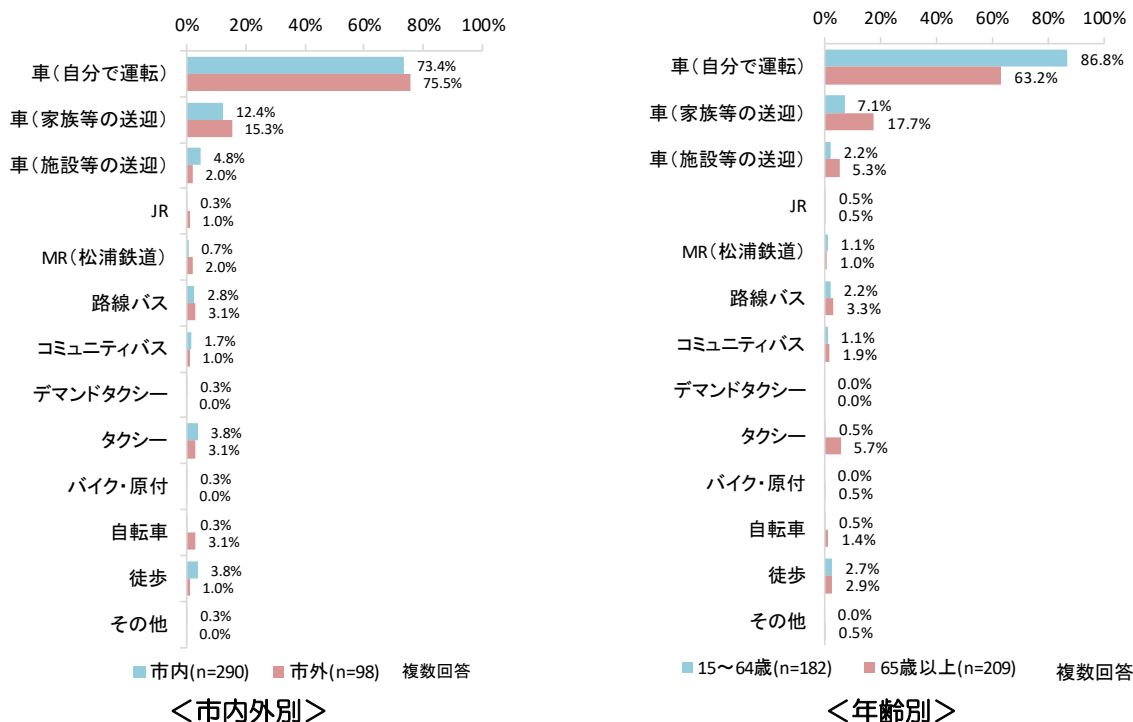


図 通院の移動手段

○通院に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて所要時間がかかる」が42.3%で最も多く、次いで多いのが「運行時間が合わない」(26.7%)です。また「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(21.9%)、「乗り場が近くにない」(21.4%)、といった回答も見られます。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、運行時間が合わないことも要因となっています。

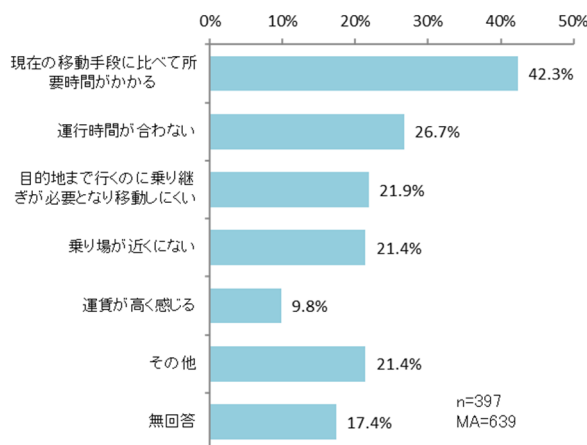


図 通院に公共交通を利用しない理由

3) 通勤

○通勤者の72.9%は市内へと通勤しており、市外よりも市内への通勤の割合が高くなっています。市内では市中心部への通勤が多く、市外では、唐津市や武雄市、佐賀市への通勤が見られます。

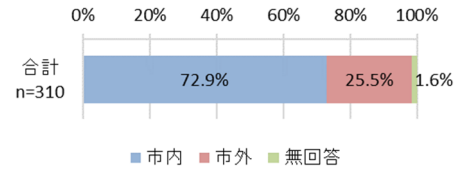


図 通勤先

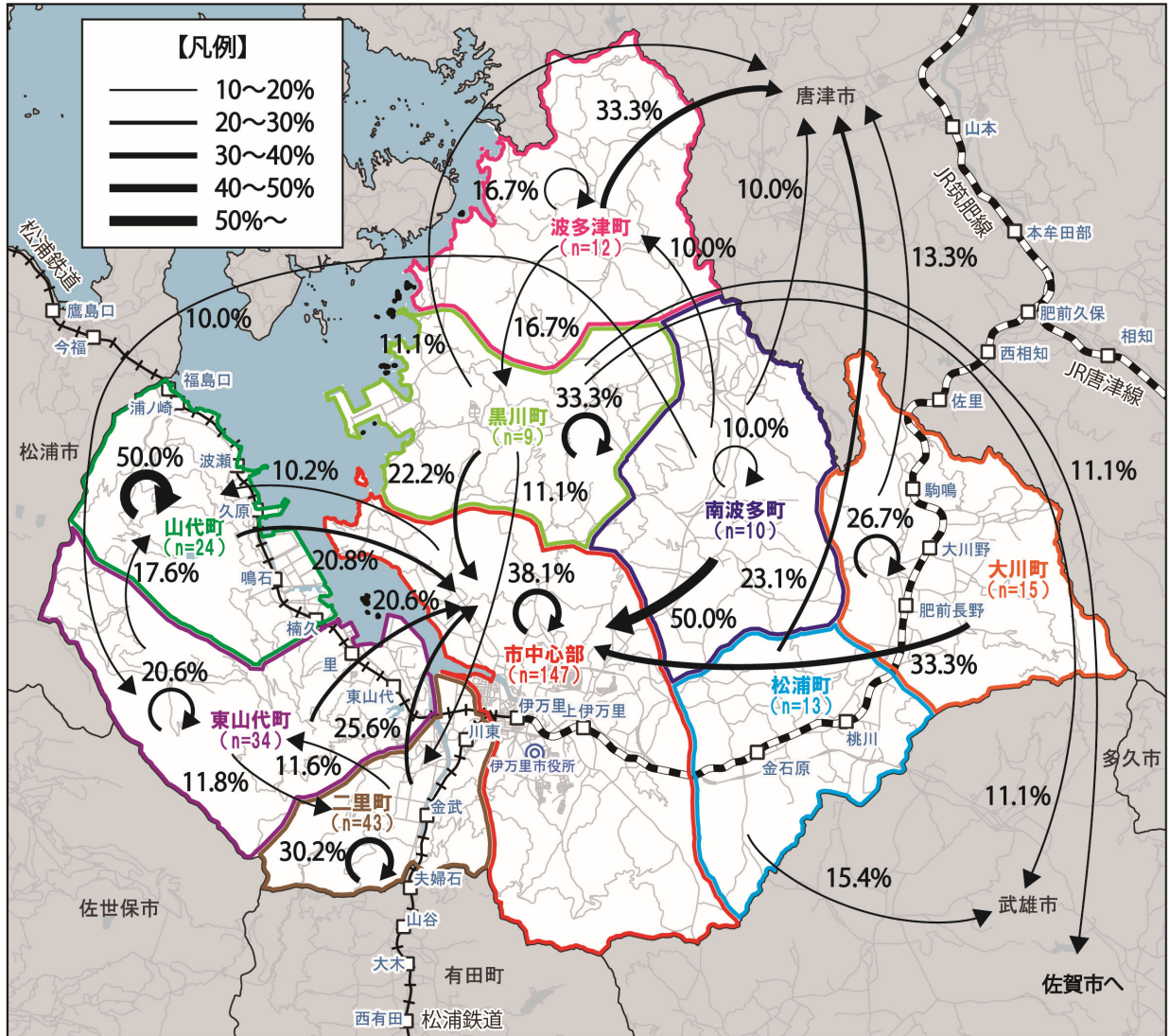


図 通勤目的の流動

○通勤における市内の移動手段としては市内、市外とも「車（自分で運転）」がそれぞれ91.6%、97.5%で最も多くなっています。市外においては、「無回答」を除くすべての回答が「車（自分で運転）」であり、市内でも、その他の移動手段はあまり見られません。公共交通の利用はほとんどなく、自家用車への依存が大きいことが分かります。

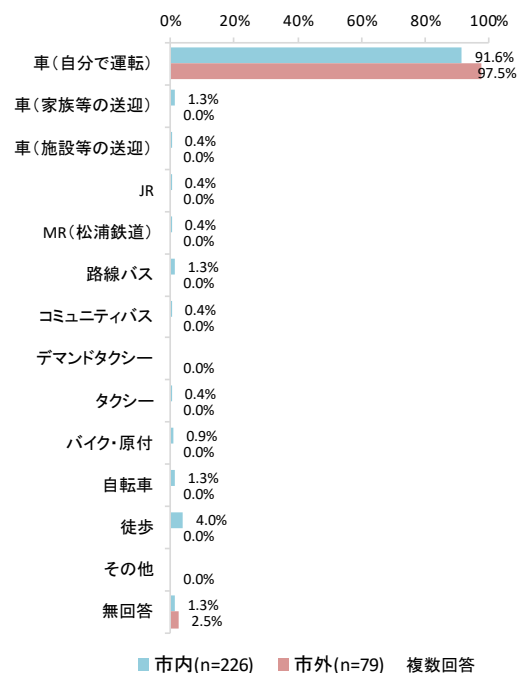


図 通勤の移動手段

○通勤に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて所要時間がかかる」が55.5%で最も多く、次いで多いのが「運行時間が合わない」(39.7%)です。また、「乗り場が近くにない」(26.5%)、「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(24.5%)といった回答も見られます。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、運行時間が合わないことも要因となっています。

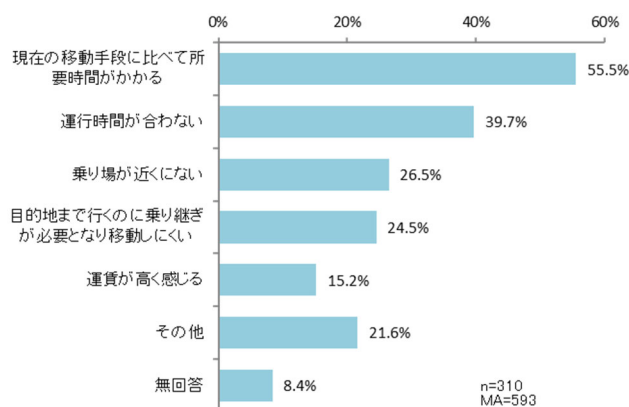


図 通勤に公共交通を利用しない理由

3-2-3 65歳以上の免許返納後の移動手段や支援サービスに対する意向

1) 免許返納後の外出時に利用すると思われる移動手段

○現在、免許を持たれている方で、「将来は免許を返納してもよい」と回答されている方は61.0%と過半数を占め、免許返納後に利用すると思われる移動手段については、「車（家族等の送迎）」が42.0%と最も多く、次いで「タクシー」（34.1%）、「コミュニティバス」（32.2%）と続きます。

○免許返納後は家族等の送迎による車利用を望む回答が最も多い中、自由度の高いタクシーやコミュニティバスへのニーズもあることが分かります。

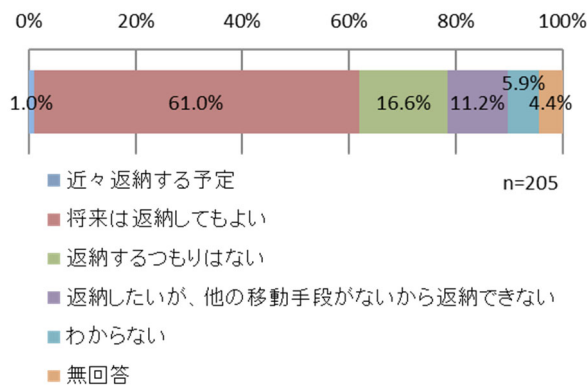


図 免許返納意向

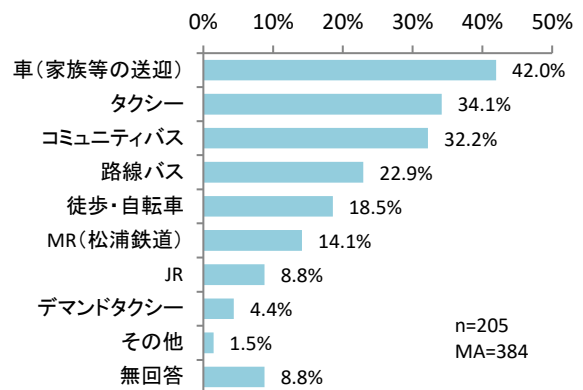


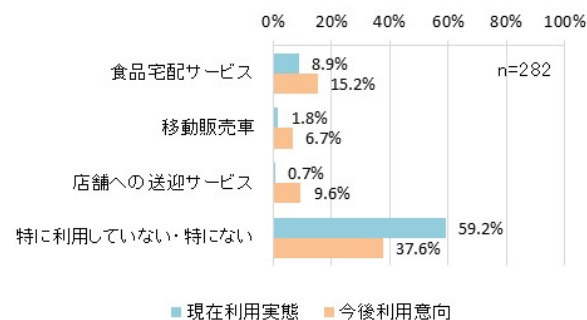
図 免許返納後の移動手段

2) 支援サービス

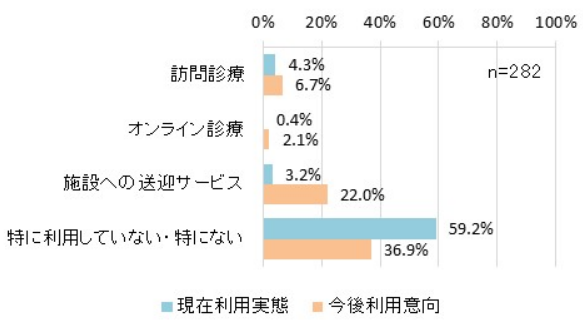
○買物や通院を支援するサービスの現在の利用状況について、買物においては「食品宅配サービス」を利用されている方が8.9%いる中、「特に利用していない」方が最も多く59.2%を占めています。また、通院においても「訪問診療」を利用されている方が4.3%、「施設への送迎サービス」を利用されている方が3.2%いる中、「特に利用していない」方が最も多く59.2%を占めています。

○今後利用したい支援サービスについては、買物は37.6%、通院は36.9%が「特にない」で最も多い中、利用したい支援サービスの中では、買物においては「食品宅配サービス」（15.2%）が、通院においては「施設への送迎サービス」（22.0%）が最も多くなっています。その他のサービスも、現在に比べると利用したい意向が高くなっており、特に、買物における店舗への送迎サービスは、現在は0.7%とほとんど利用されていませんが、今後の利用意向は9.6%と高くなっています。

○現在は買物や通院の支援サービスを多くは利用されていないものの、今後は食品宅配サービスや、店舗・施設の送迎サービスを中心とした支援サービスへのニーズが高まることが考えられます。



<買物>



<通院>

図 買物や通院での支援サービスの現在利用実態・今後利用意向

3-2-4 公共交通の利用状況

1) JR・MR（松浦鉄道）・路線バスの利用状況

○JR、MR（松浦鉄道）、路線バスは、大半の方が利用されておらず、利用されている方でも、年に数回程度の利用が多くなっています。

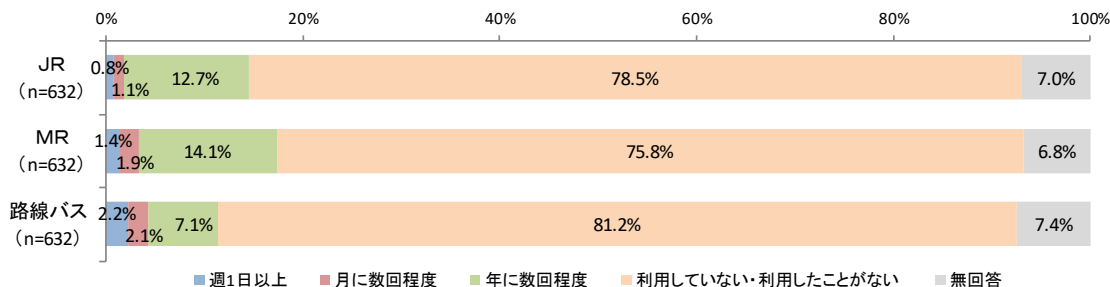


図 JR・MR（松浦鉄道）・路線バスの利用状況

2) コミュニティバス（いまりんバス）の利用状況

○いまりんバスについて、利用されている方が5.5%（市街地線4.0%、郊外線0.9%、地域線0.6%）、利用されていない方が82.3%を占め、多くの方が利用されていない状況にあります。

○利用されている方自体が少ないものの、利用者の中では、利用路線は市街地線が最も多く、利用頻度としては、年に数回程度が54.3%で最も多く、毎週利用されている方は17.1%（週3~4日程度5.7%、週1~2日程度11.4%）にとどまっています。

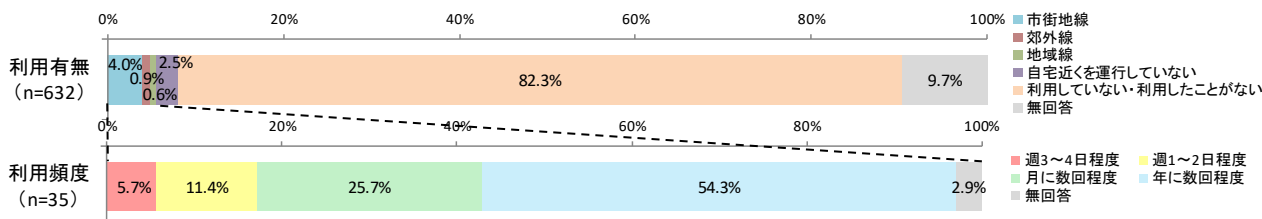


図 いまりんバスの利用状況

○いまりんバスを利用しない理由としては、「自家用車を利用するから」（85.4%）が最も多く、次いで「家族・友人に送迎してもらうから」（17.3%）、「どこを運行しているのかわからないから」（15.0%）と続きます。自家用車への依存が最も大きな要因となっている中、運行ルートの情報不足も一因となっています。

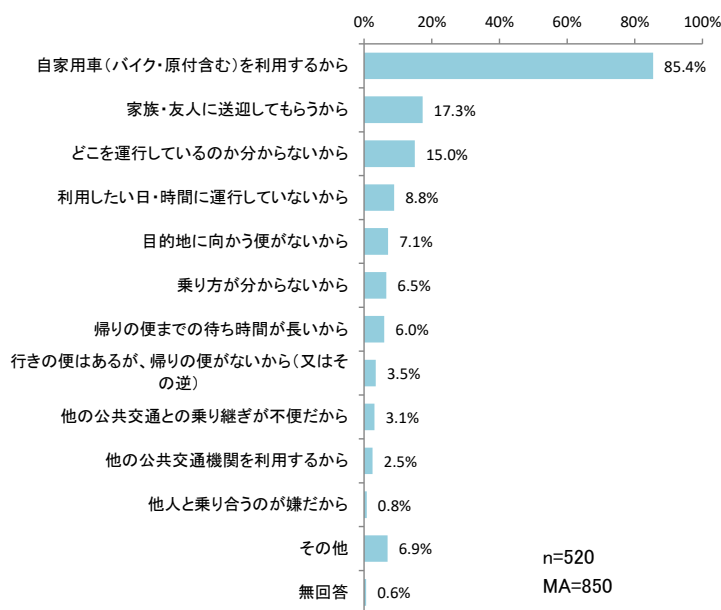


図 いまりんバスを利用しない理由

3-2-5 今後の伊万里市の公共交通について

1) 公共交通のサービスの方向性

○「運行便数が減ったり、廃止したりするのはやむを得ない」が 23.9% で最も多く、次いで「現状と同程度の公共交通サービスを維持していくべき」(20.7%)、「現状よりも公共交通サービスを充実させるべき」(20.6%) と続きます。

○減便や廃止もやむを得ないという意見が若干多い傾向にあるものの、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスの提供を求める意見も、それぞれ同程度あります。

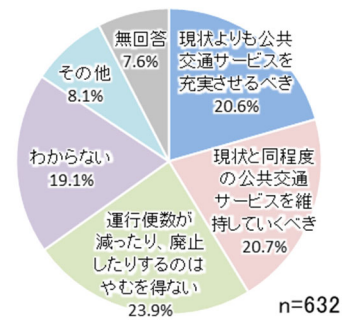


図 公共交通のサービスの方向性

2) 公共交通の財政負担の方向性

○「これ以上、市や利用者の負担が増えないよう、サービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべき」(42.6%) が「市の財政負担(税金)を増やしてでも、維持するべき」(12.8%) や「利用者の負担(料金)を値上げして、維持するべき」(10.8%) を大きく上回っています。

○市や利用者の負担増よりも、双方の負担がこれ以上増えないような公共交通サービス内容の見直しが望まれています。

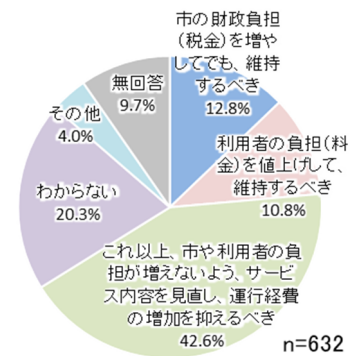


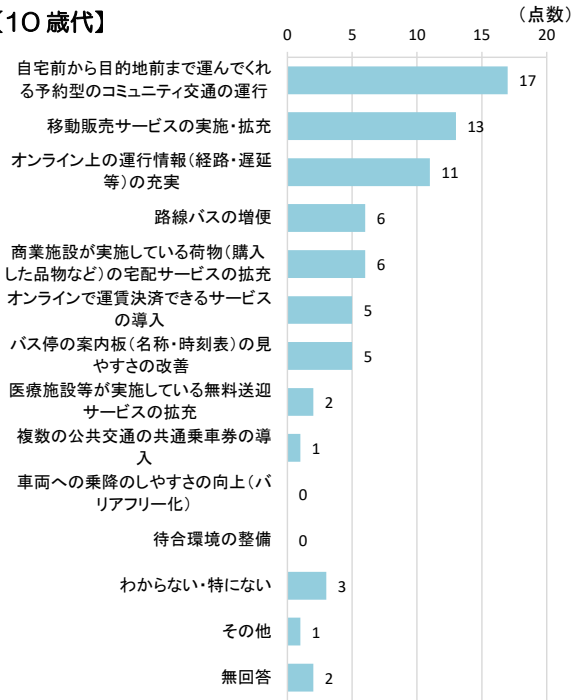
図 公共交通の財政負担の方向性

3) 公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

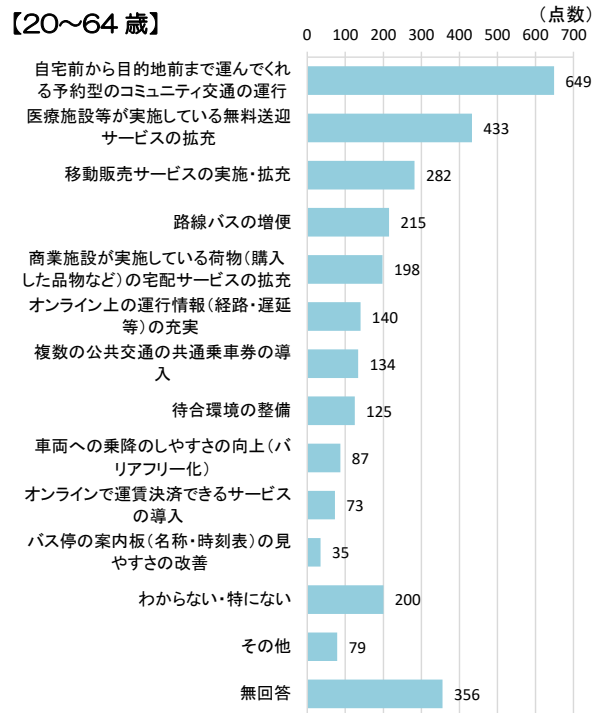
○本アンケートでは、公共交通の利便性を高めるための取り組み要望として、1番目から3番目まで重要と思われる施策を聞いたため、各重要度に応じて重みづけを行い、1番目に重要とした回答を5点、2番目に重要とした回答を3点、3番目に重要とした回答を1点として合計点数で集計しました。

○いずれの年代からも「自宅前から目的地前まで運んでくれる予約型のコミュニティ交通の運行」や「移動販売サービスの実施・拡充」が望まれている中、10歳代の方々からは「オンライン上の運行情報(経路・遅延等)の充実」が、20歳以上の方々からは「医療施設等が実施している無料送迎サービスの拡充」が望まれています。

【10歳代】



【20~64歳】



【65歳以上】

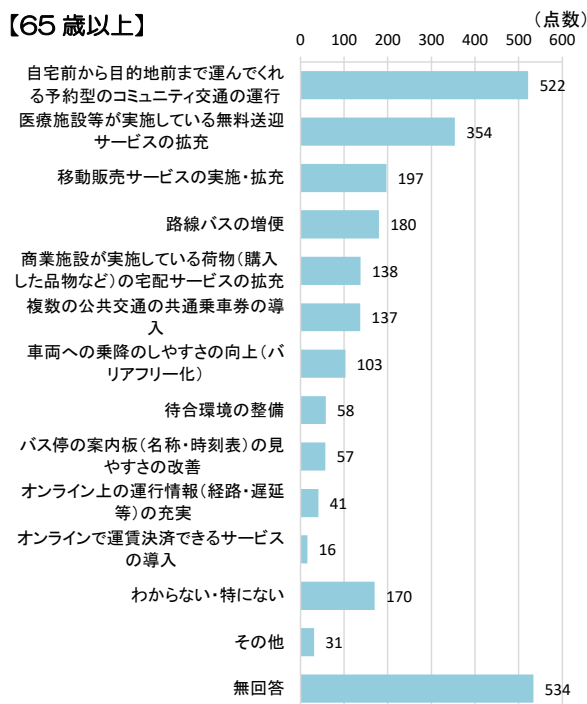


図 公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

3-3 公共交通利用者アンケート調査

3-3-1 調査概要

1) 調査の概要

- (A) 伊万里市内の主要な交通結節点である伊万里駅に接続する交通機関について、伊万里駅での聞き取り調査を実施しました。
- (B) いまりんバス地域線利用者を対象に、調査員が車内に乗り込み、聞き取り調査を実施しました。
- (C) いまりんバス以外のコミュニティバス等、デマンドタクシー利用者を対象に、調査票を車内に留め置き、利用者本人の記入式により調査を実施しました。

| | 調査方法 | 調査時期 | 調査対象 | 回収数 |
|---|-----------------------|-----------------------------|-------------------|-----|
| A | 伊万里駅での聞き取り調査 | 令和5年 11月10日(金) | JR 筑肥線 | 38 |
| | | | MR (松浦鉄道) | 30 |
| | | | 路線バス | 16 |
| | | | 高速バス | 7 |
| | | | いまりんバス(市街地線・郊外線) | 19 |
| B | 車内への乗り込みによる聞き取り調査 | 令和5年 11月10日(金) | いまりんバス(地域線) | 3 |
| C | 車内への調査票留め置きによる本人記入式調査 | 令和5年 11月1日(水) ~25日(土) | 町内巡回バスくろがわ号 | 26 |
| | | | 波多津ふれあい号 | 26 |
| | | | コミュニティすこやかバス(大川町) | 21 |
| | | | 元気バス | 45 |
| | | | 松浦町・二里町デマンドタクシー | 7 |

2) 設問項目

- 公共交通の利用状況(利用頻度・利用目的・目的地・乗降バス停・運賃支払い方法・乗り継ぎ状況等)
- 公共交通に対する満足度・要望

3-3-2 利用者の年代・利用頻度・利用目的

JR、MR（松浦鉄道）、路線バスは、高校生を中心とした10歳代の利用が多く、そのため、通学を目的に週に5日以上利用されている傾向にあり、その傾向はJRで特に顕著に見られます。

コミュニティバス等（※1）は、60歳以上の利用が大半を占め、いまりんバス市街地線・郊外線を除いては、80歳以上の利用が最も多く、買物や通院等の日常の移動に、毎週～月に数回程度利用されている傾向にあります。

デマンドタクシーは、70歳以上の利用が大半を占め、特に80歳以上の利用が最も多く、買物や通院、通勤等の日常の移動に利用されている傾向にあります。利用頻度としては、月に数回程度が過半数を占める一方、毎週利用されている方も半数近く見られます。

また、調査日が平日であったにもかかわらず、JR、MR（松浦鉄道）及び高速バスにおいては、県外に居住している方の観光目的利用も見られました。

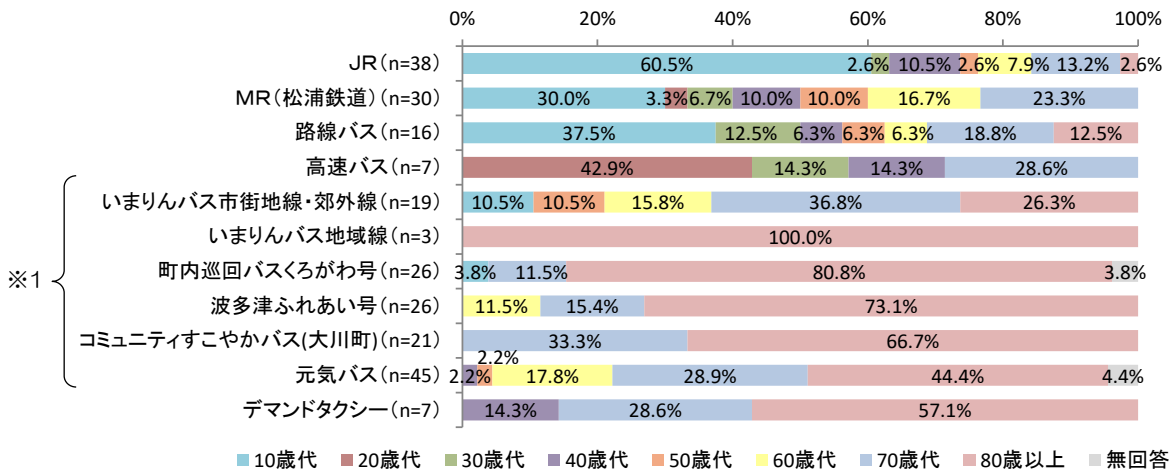


図 公共交通別の利用年代

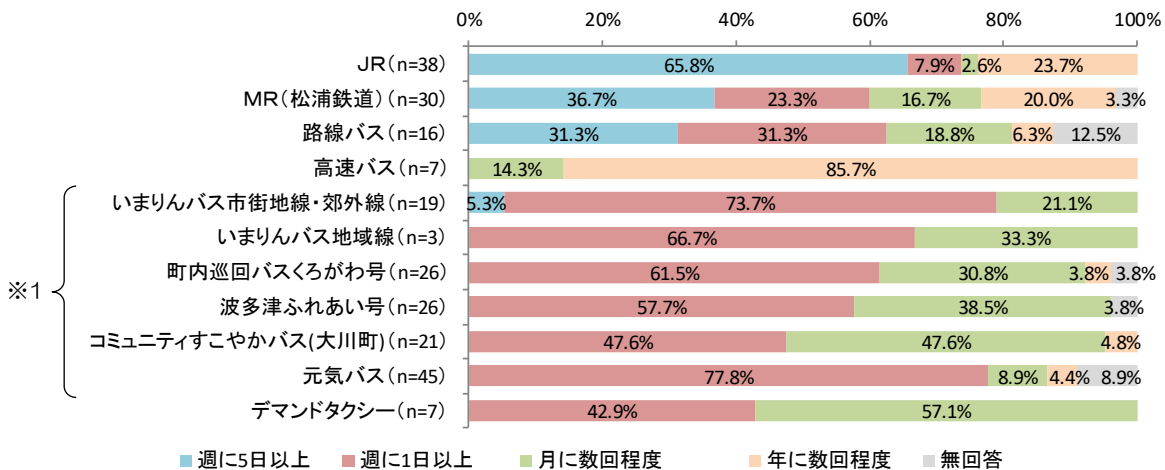


図 公共交通別の利用頻度

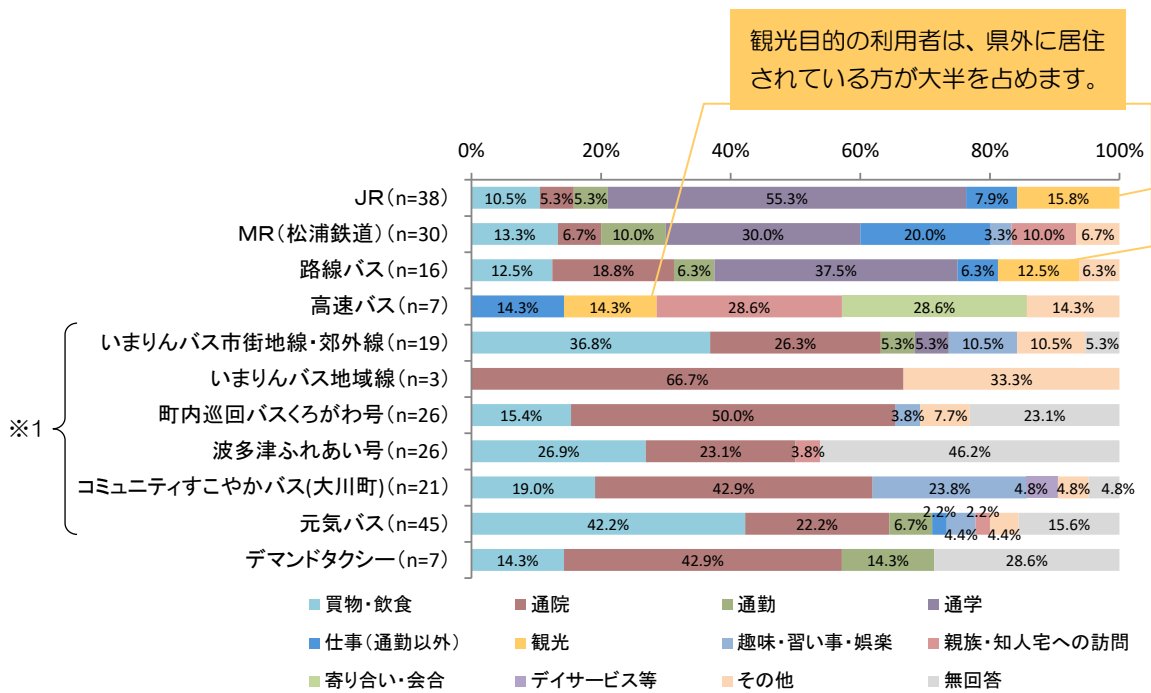


図 公共交通別の利用目的

3-3-3 目的地

目的地について、高速バスは、路線の特性上、市外への利用が大半を占めていますが、それ以外の公共交通では、ほとんどが市内利用で、日常利用の施設が目的地となっています。一方、市外への利用が見られる公共交通の利用目的として、JRは通学や観光、MR（松浦鉄道）は通学、路線バス及び高速バスは観光等、デマンドタクシーは買物、通院、通勤が見られます。

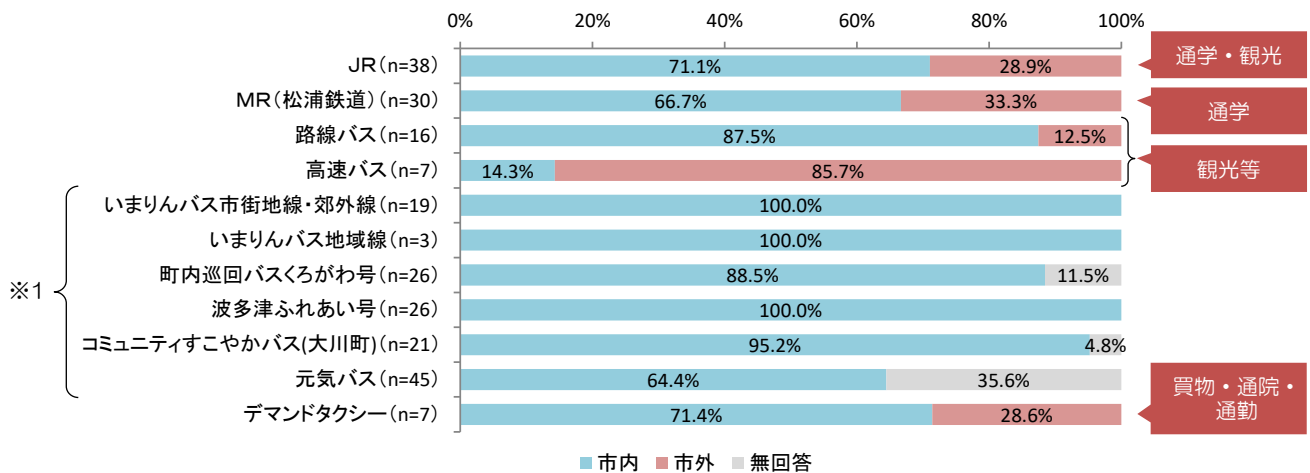


図 公共交通別の目的地

3-3-4 乗り継ぎ

デマンドタクシーは、一般タクシーやMR（松浦鉄道）への乗り継ぎが多く見られます。

それ以外の公共交通では、乗り継ぎ利用されていない方が多い中、JRとMRの相互の乗り継ぎが見られる他、いまりんバス地域線からMR（松浦鉄道）や、町内巡回バスくろがわ号や波多津ふれあい号から路線バス、また、コミュニティすこやかバスからJR、元気バスから路線バスやMR（松浦鉄道）など、コミュニティバス等から鉄道や路線バスへの乗り継ぎも見られます。

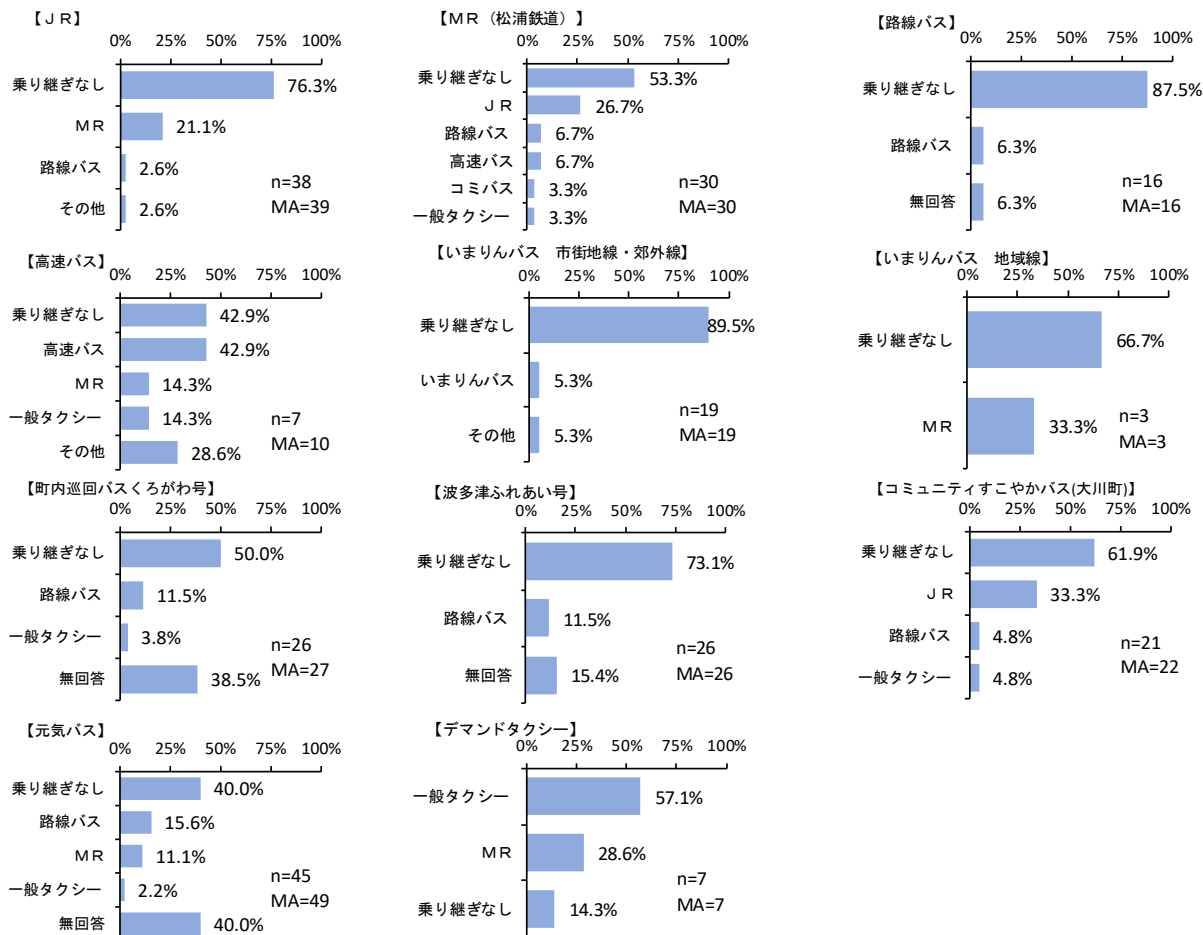


図 公共交通の乗り継ぎ利用状況

3-3-5 満足度

便数が少ないこと等を理由に「あまり満足していない」や「とても不満」という不満側の意見が一部に見られ、JRは他の交通機関と比べるとその傾向が高いですが、全体的に「とても満足」と「まあ満足」を合わせた満足側の意見が大半を占めており、満足度は高い傾向にあります。

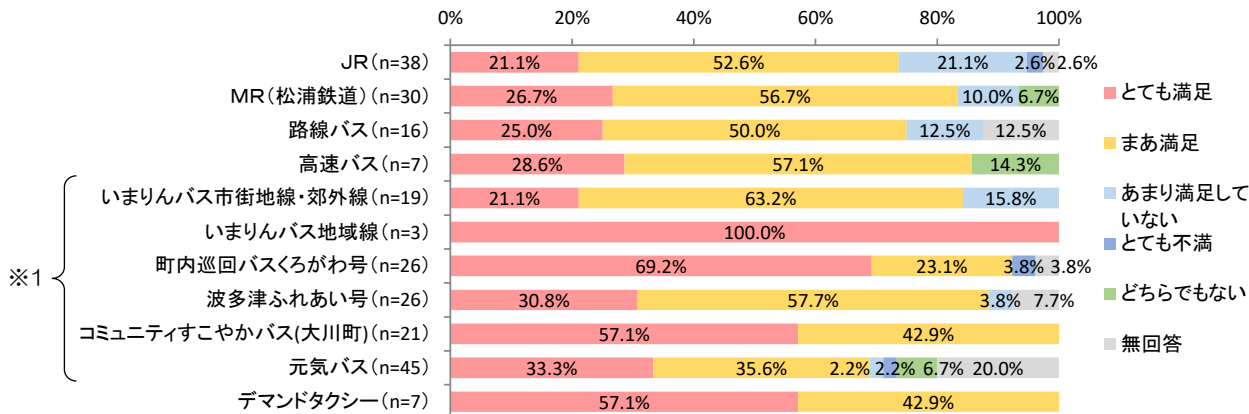


図 公共交通別の満足度

3-4 来訪者 Web アンケート調査

3-4-1 調査概要

1) 調査の目的

伊万里市は、「伊万里市都市形成戦略（平成29年3月）」において、「産業振興」「観光振興」「生活・暮らしの場の充実」を3本柱の将来像を掲げています。

一方、「伊万里市都市形成戦略（平成29年3月）」策定後、西九州自動車道（唐津伊万里道路）が平成30年3月に開通、西九州新幹線（武雄温泉駅～長崎駅）が令和4年9月に開業するなど、広域的な人流において変化が想定されます。特に、伊万里市が掲げる「観光振興」において、高速バスや鉄道の二次交通、西九州新幹線武雄温泉駅へのアクセス交通など、公共交通に対するニーズも高まるものと想定されます。

以上のことから、「西九州北部の観光拠点 伊万里」を将来像とするまちづくりに対し、伊万里市への来訪履歴がある人へWebアンケートを活用して伊万里市における二次交通等へのニーズを把握することを目的に調査を実施しました。

2) 調査実施概要

表 来訪者 Web アンケートの調査実施概要

| 項目 | 内容 |
|------|--|
| 調査目的 | 過去に伊万里市へ来訪された方の移動実態や、伊万里市観光における二次交通のニーズ、広域周遊観光としての西九州新幹線武雄温泉駅へのアクセス交通などに対する意向などの把握。 |
| 対象 | 福岡県に居住し、過去に伊万里市を訪れた方 |
| 実施方法 | 楽天インサイトを活用して2段階（スクリーニング+本調査）の調査を実施。 （第1段階）福岡県居住で過去に伊万里市を訪れた方の抽出 （第2段階）（第1段階）で該当する方へ伊万里市における二次交通に関するニーズ調査 |
| 配布票数 | 500票（第2段階該当のサンプル数） |
| 調査時期 | 令和5年12月8日（金）～13日（水） |
| 調査項目 | <ul style="list-style-type: none">●伊万里市への来訪時期●伊万里市へのアクセス交通手段●伊万里市の観光動態（来訪時の人数、同行者）について●伊万里市の観光の立ち寄り場所●伊万里市内での移動手段●伊万里市内での公共交通移動に対する満足度、問題意識●伊万里市を含む九州広域観光に対する意識●武雄温泉駅とのアクセス交通需要 |

3-4-2 伊万里市へのアクセス交通手段

伊万里市へのアクセス交通手段としては自家用車が最も多く76.4%を占め、次いで高速バス（いまり号）が22.6%を占めています。

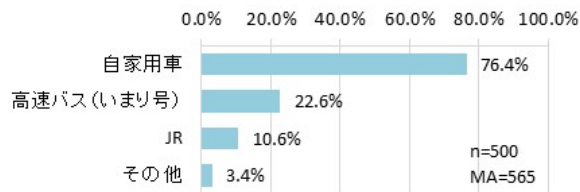
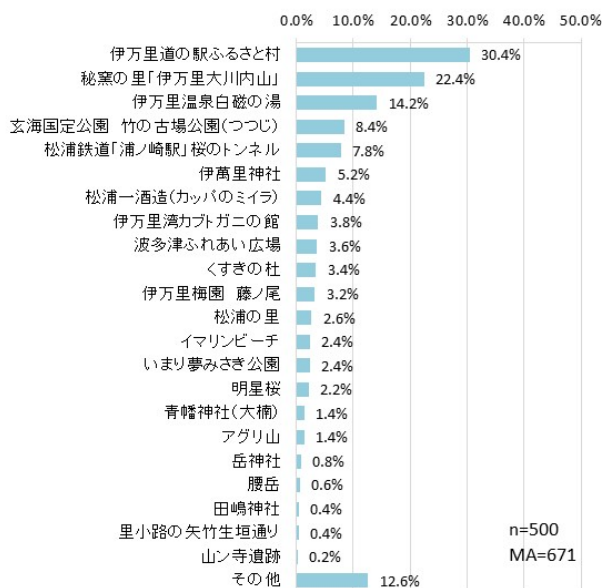


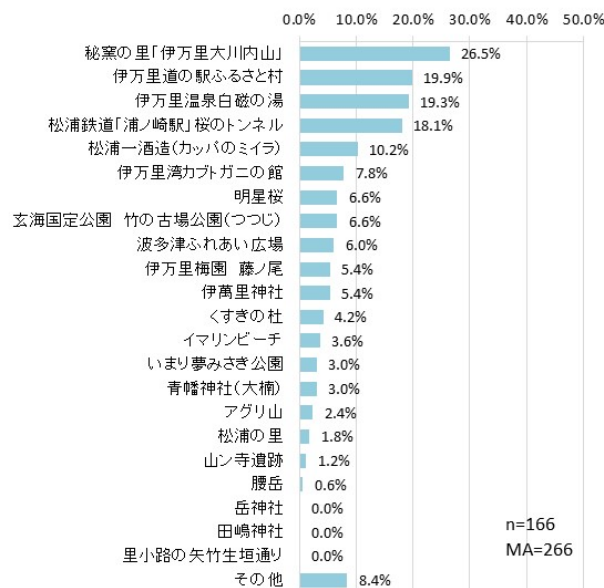
図 伊万里市へ来訪時の交通手段

3-4-3 伊万里市内のお気に入りの観光地

お気に入りの観光地については、伊万里道の駅ふるさと村、秘窯の里「伊万里大川内山」、伊万里温泉白磁の湯が上位3位を占めました。この傾向は、伊万里市への来訪者全体でも、公共交通で伊万里市へ来訪された方でも変わりませんでした。



(伊万里市への来訪者全体)

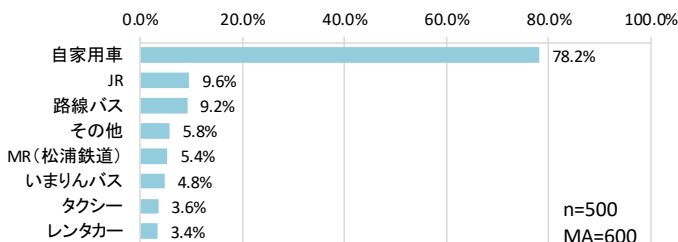


(伊万里市へ公共交通で来訪された方)

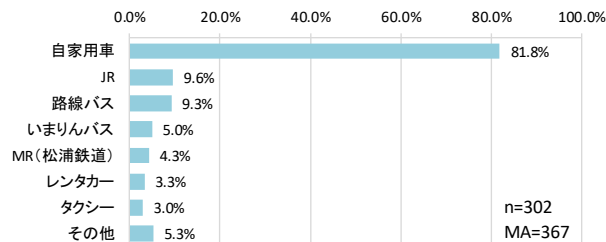
図 お気に入りの観光地

3-4-4 伊万里市内での移動手段

伊万里市内での移動手段は自家用車が大半を占めています。公共交通としては、9.6%の方がJR、9.2%の方が路線バスを利用しており、MR（松浦鉄道）やいまりんバスを利用される方も見られます。また、お気に入りの観光地として上位3位の伊万里道の駅ふるさと村、秘窯の里「伊万里大川内山」、伊万里温泉白磁の湯を選択された方の伊万里市内での移動手段についても、同様の傾向が見られます。



(伊万里市への来訪者全体)



(お気に入りの観光地上位3位を選択した方)

図 伊万里市内での移動手段

3-4-5 伊万里市内での公共交通移動に対する満足度

伊万里市内での公共交通移動に対する満足度については、JR、MR（松浦鉄道）、路線バス、いまりんバスのいずれも、「やや満足」が最も多く、「満足」と合わせると、満足している方が多い傾向にあり、特にいまりんバスは満足度が高くなっています。

満足の理由としては、鉄道に対してはゆったりと景色を眺めながら移動できること、いまりんバスに対しては小回りが利いて目的地へのアクセスが良いことなどが挙げられていました。

一方、「やや不満」、「不満」と回答した方の理由としては、便数が少ないことが挙げられていました。

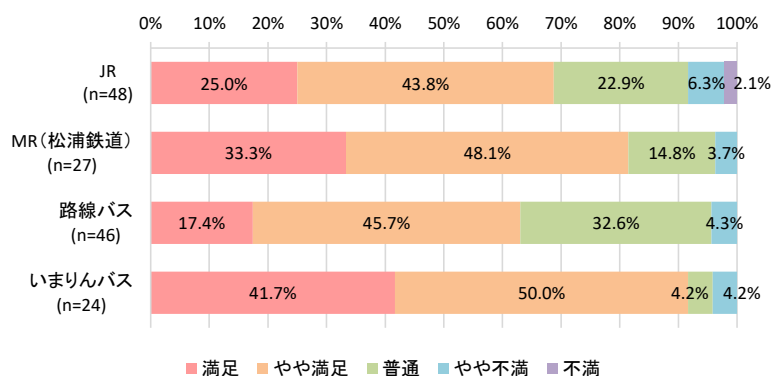


図 伊万里市内での公共交通移動に対する満足度【伊万里市内の公共交通移動手段別】
(伊万里市内の移動に公共交通を利用した方)

4. 地域公共交通の課題

現状整理、アンケート等の各種調査結果等を踏まえ、地域公共交通の課題を以下の通り整理しました。

課題 1：市民・利用者のニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの再構築・統合及び強化が必要

- 市民アンケートにおける買物、通院、通勤の目的地は市内が多くを占め、特に市中心部への流動が多く見られます【P64、P66、P68 参照】。また、R2 国勢調査の通勤流動でも、約 75% が市内での通勤で、近隣市町との流動は、流出よりも流入の方が多い状況にあります【P23 参照】。
- 商業施設や医療施設の多くや高校は、市の中心部に位置していますが【P18、P19、P21 参照】、市周辺部と市中心部をつなぐ鉄道やバスの利用は少ない状況にあります【P28、P30、P33、P36 参照】。
- 伊万里市都市形成戦略(H29.3)における戦略の一つに、市周辺部の自治区域の「小さな拠点」の形成（拠点形成、ネットワーク（交通）の確保）が挙げられていますが、十分に形成されていない状況にあります【P7～P8 参照】。
- 網形成計画の検証の結果に加え、データから見られる新たな公共交通空白地が存在しています【P60 参照】。
- 交通事業者ヒアリングにおいて、現状の課題に乗務員の不足や高齢化が挙げられています【P30、P35、P37、P49、P56 参照】。
- 路線バスの 1 日の輸送量について、西肥バスの一部路線は補助要件の下限値 15 人/日を下回るとともに、鉄道の平均通過人員については、JR 筑肥線、MR（松浦鉄道）ともに、コロナ禍前までには回復しておらず、利用者数の増加が求められます【P28、P30、P33 参照】。
- 「おでかけウォッチャー」（伊万里市提供）の調査において、ドライブイン鳥伊万里本店や伊万里温泉白磁の湯、秘窯の里「伊万里大川内山」への来訪が多く見られる中、公共交通利用者アンケートにおいて、実施日が平日であったにもかかわらず県外からの観光客が見られることから、観光ニーズへの対応が求められます【P75、P76 参照】。

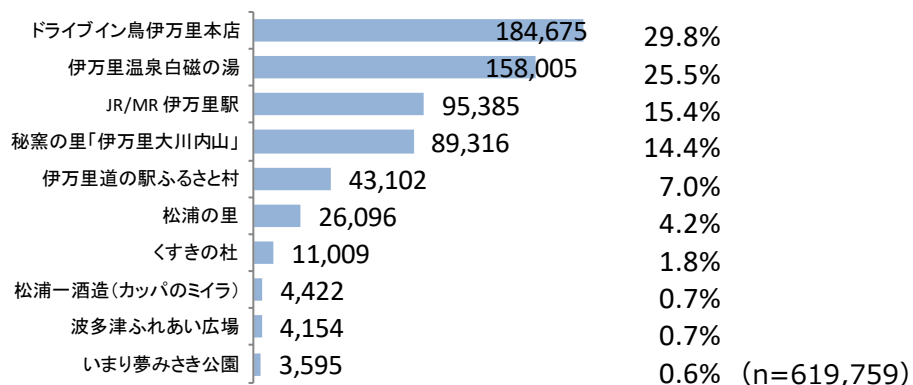


図 来訪地、観光スポットランキング（2022 年度）

資料：「おでかけウォッチャー」（伊万里市提供）

課題2：過度な自家用車依存からの脱却が必要

- 市民アンケートにおける買物、通院、通勤のための移動手段は、市内、市外とも自家用車が大半を占め、公共交通の利用は少ない状況にあります【P65、P67、P69 参照】。
- 高校生へのアンケートでは、通学のための交通手段は車（家族等の送迎）が最も多く、鉄道やバスを利用できる環境にありながら利用していない理由としては「車での移動が楽なため」といった自家用車への依存が公共交通を利用していない大きな要因となっています【P61～P62 参照】。
- 運転免許の返納者数が減少する一方、本市の高齢者事故の加害者数は、県の割合より高い水準にあります【P25 参照】。

課題3：財政的な制約を踏まえつつも、既存の交通機関の維持・確保が必要

- 現行路線を維持するための運行経費等を支援する市の財政負担は増加傾向にあります【P34、P37、P48、P49 参照】。
- 市民アンケートにおいて、今後の伊万里市の公共交通について、市や利用者の負担がこれ以上増えないような公共交通サービスの見直しが求められています【P72 参照】。

課題4：更なる高齢化に向けた交通サービスの充実が必要

- 高齢化が進行しており、近年中には高齢化率が35%を超えると推計されています（H27：28.6% ⇒ R2：32.2% ⇒ R17：37.2%）【P14 参照】。
- 市民アンケートにおいて、高齢者は、免許返納後、家族等の送迎による車利用のほか、自由度の高いタクシーやコミュニティバスへの利用意向が見られます【P70 参照】。
- 市民アンケートにおいて、高齢者の支援サービスへのニーズが高まることが考えられます（食品宅配サービスや店舗・施設の送迎サービス等）【P70 参照】。

課題5：地域公共交通の利用啓発が必要

- 市民アンケートにおいて、コミュニティバス（いまりんバス）を利用していない方が大半を占め、その理由としては、自家用車依存のほかに、運行ルートが分からないといった回答が挙げられています【P71 参照】。
- 公共交通の利用を促進するには、公共交通の認知度を向上し、利用方法等の適切な情報提供が不可欠です。

5. 地域公共交通の基本方針及び目標

5-1 地域公共交通の基本方針

地域公共交通の課題を解決するためには、公共交通が市内各地域の活性化の基盤となる必要があり、その実現に向けては、市民、交通事業者、行政等の関係者の協力が不可欠であることから、以下の通り基本理念及び基本方針を設定します。

～基本理念～

市民・交通事業者・行政が連携して支え合い、地域の活力を育む地域公共交通

基本方針1 持続可能で活気のある地域公共交通

- ・市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、実践することで、持続可能な地域公共交通を実現します。
- ・日常生活はもちろん、観光などの市内外との交流促進を担い、地域の活力の基盤となる地域公共交通を実現します。

基本方針2 活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通

- ・地域の創意工夫により、利便性の向上が図られ、利用者の増加する地域公共交通を実現します。

基本方針3 利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通

- ・デジタル技術等の新たな技術や先進的な知見を取り入れ、サービス水準の向上、運営体制の効率化を進め、利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通を実現します。

5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク

5-2-1 公共交通の役割と方向性

市内の公共交通の役割と方向性を以下に示します。

| | 周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」 | まちづくりを促すための 「公共交通の役割」 | 役割の発揮に向けた 「方向性」 |
|------------------|---|--|---|
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ● JR・MR(松浦鉄道)伊万里駅 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 商業機能・住居機能・公益的機能の集約 ➢ パークアンドライドを見据えた駐車場の確保 ● JR 大川野駅・MR(松浦鉄道)楠久駅 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 買物、医療、教育など生活サービス機能やコミュニティ機能の集積が必要 | 都市間移動の根幹を担う <ul style="list-style-type: none"> ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸としての役割 ● 定時制、速達性、安全性、省エネ性に優れた輸送機関 ● 市周辺部に位置する「小さな拠点」にある駅と周辺の集落との移動手段の維持確保 | バス等とのネットワークの強化 <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーとの乗継の利便性強化 |
| 高速バス | <ul style="list-style-type: none"> ● バス停周辺 <ul style="list-style-type: none"> ➢ パークアンドライドを見据えた駐車場の確保 | 福岡市との移動を担う <ul style="list-style-type: none"> ● 空港や福岡市中心部へ直接移動できる定時性、速達性のある輸送機関 | 福岡市との移動性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ● 乗降場所の増設と移動時間の短縮 |
| 路線バス (地域間幹線軸) | <ul style="list-style-type: none"> ● JR・MR(松浦鉄道)伊万里駅 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 商業機能・住居機能・公益的機能の集約 ➢ パークアンドライドを見据えた駐車場の確保 ● 黒川バス停・波多津バス停 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 買物、医療、教育など生活サービス機能やコミュニティ機能の集積が必要 | 都市間・都市内交通の骨格を担う <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道やバス等との乗り継ぎによる他都市や地域拠点との移動の確保 ● 市周辺部に位置する「小さな拠点」にある幹線バス停と周辺の集落との移動手段の維持確保 | 市周辺部と市中心部を結ぶネットワークの強化 <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーとの乗継の利便性強化 ● 路線バスとコミュニティバス等との乗継の利便性強化 |
| 路線バス (地域内幹線軸) | <ul style="list-style-type: none"> ● 秘窯の里「伊万里大川内山」 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 特に集積すべき「都市機能」はなし | 観光拠点と市中心部の移動を担う <ul style="list-style-type: none"> ● 市内最大の交通結節点である伊万里駅と市内随一の観光地「大川内山」への観光客の移動手段の確保 | 観光拠点との移動の確保 <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバスとの乗継の利便性強化 |
| コミュニティバス等 | <ul style="list-style-type: none"> ● JR 大川野駅・MR(松浦鉄道)楠久駅・黒川バス停・波多津バス停 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 買物、医療、教育など生活サービス機能やコミュニティ機能の集積が必要 | 交通不便地域の移動を支援 <ul style="list-style-type: none"> ● 市周辺部に位置する「小さな拠点」にある駅や幹線バス停から周辺の集落との移動手段の維持確保 | 地域に応じた公共交通の仕組み <ul style="list-style-type: none"> ● 地域のニーズを柔軟に捉えた持続可能な地域主体の運行を維持 |
| デマンドタクシー | <ul style="list-style-type: none"> ● 松浦町一円・二里町一部 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 特に集積すべき「都市機能」はなし | 交通不便地域の移動を支援 <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道やバス等の公共交通の利用が難しい地域における移動手段の確保 | 地域に応じた公共交通の仕組み <ul style="list-style-type: none"> ● 地域のニーズを柔軟に捉えた持続可能な運行を維持 ● 鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバスとの乗継の利便性強化 |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通結節点におけるタクシー乗り場の整備 | 多様な移動ニーズを支える <ul style="list-style-type: none"> ● 駅やバス停までの距離や定時定路線の公共交通の利用が難しい場合の多様な移動ニーズを支える移動手段 | ドア to ドア輸送ニーズへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ● きめ細かい配慮や多様な移動ニーズに応えるための対応 |

5-2-2 将来の地域公共交通ネットワーク

以上を踏まえた将来の地域公共交通ネットワークを以下に示します。

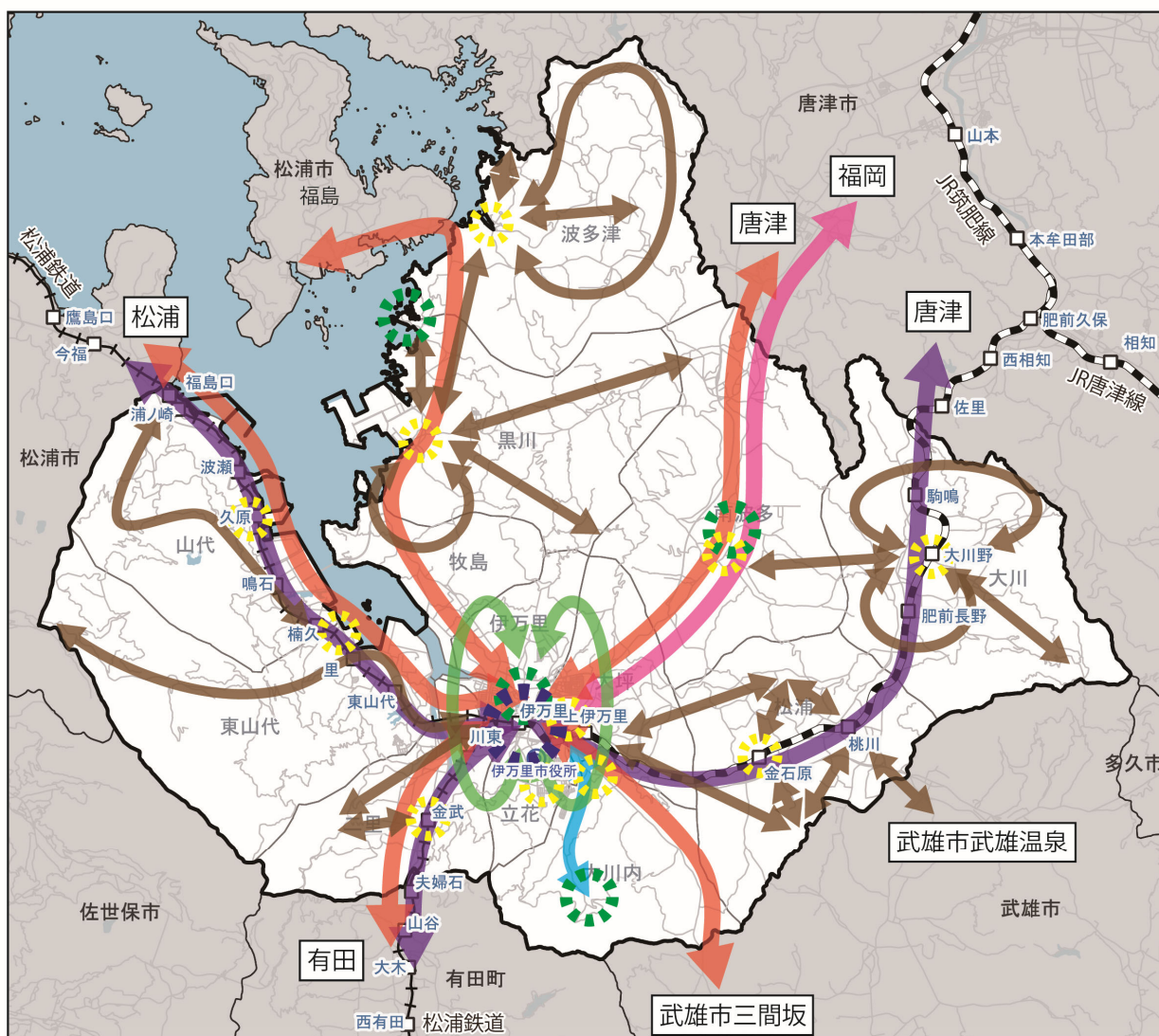
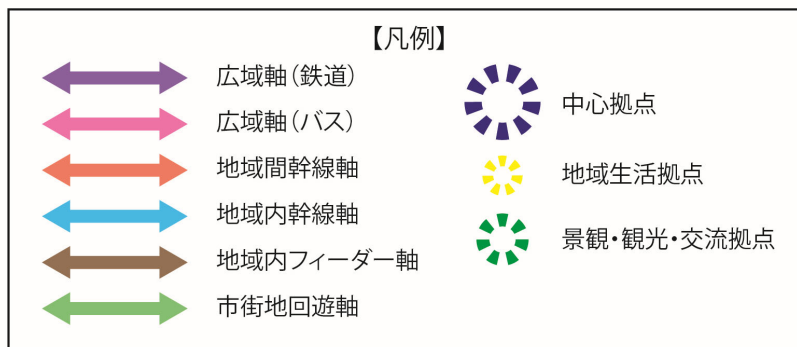


図 将来の地域公共交通ネットワーク図

1) 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

表 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

| 位置づけ | 運行系統名 | 役割・必要性 | 確保・維持策 |
|-------|------------------------|--|---|
| 広域幹線 | JR 筑肥線 | 本市と唐津市、さらにその先の福岡市とを結び、広域の通勤、通学、買物、通院等の移動を支える路線。 | 広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実、利用しやすい運賃体系への改善等に取り組む。 |
| | MR (松浦鉄道) | 本市と佐世保市や松浦市、有田町などを結び、広域の通勤、通学、買物、通院等の移動を支える路線。 | 広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実、利用しやすい運賃体系への改善等に取り組む。 |
| | 昭和バス いまり号 (高速バス) | 本市と唐津市、さらにその先の福岡市とを結び、観光やビジネス等の広域の移動を支える路線。 | 広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実等に取り組む。 |
| 地域間幹線 | 西肥バス 松浦線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅を発着地として、市内の各拠点と連絡しつつ、隣接する松浦市のMR(松浦鉄道)松浦駅とを結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。 |
| | 西肥バス 福島線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅や伊万里実業高校農林キャンパス前を発着地として、市内の各拠点を連絡しつつ、隣接する松浦市の福島とを結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、路線の維持を図る。 |
| | 西肥バス 三間坂線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅や伊万里実業高校農林キャンパス前を発着地として、市内を経由して隣接する武雄市のJR三間坂駅とを結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。 |
| | 西肥バス 佐世保線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅を発着地として、市内並びに隣接する有田町を経由して佐世保市とを結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 |
| | 昭和バス 唐津線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅を発着地として、市内の各拠点を連絡しつつ、隣接する唐津市とを結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、路線の維持を図る。 |
| 枝線 | 西肥バス 大川内山線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅から、市内を経由して観光拠点である「秘窯の里伊万里大川内山」とを結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支えるとともに、大川内山地区への観光客の移動を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 |
| | 昭和バス 中浦線 | 唐津バスセンターを発着地として、本市の北部と、隣接する唐津市とを結び、沿線地域の日常生活行動に伴う唐津市への移動を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 |

| 位置づけ | 運行系統名 | 役割・必要性 | 確保・維持策 |
|-------|--------------------------|--|--|
| 地域内交通 | いまりんバス 市街地線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅を発着地として中心市街地を循環し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。 |
| | いまりんバス 郊外線 | 本市の主要交通結節点である伊万里駅を発着地として中心市街地郊外部を循環し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、路線の維持を図る。 |
| | いまりんバス 地域線 | MR（松浦鉄道）浦ノ崎駅から、山代地域を經由してMR（松浦鉄道）楠久駅や商業施設「ファインズタケダ」とを結び、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、路線の維持を図る。 |
| | 元気バス | 東山代地域と中心市街地とを結び、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 |
| | 波多津 ふれあい号 | 波多津地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、路線の維持を図る。 |
| | コミュニティ すこやかバス | 大川地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、路線の維持を図る。 |
| | 町内巡回バス くろがわ号 | 黒川地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、路線の維持を図る。 |
| | 武雄市コミュ ニティバス 武雄桃川線 | 松浦地域と武雄市とを結び、軸となる幹線や地域拠点に接続し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信等により利用促進に取り組む。 |
| | 松浦町 デマンド タクシー | 松浦地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を図る。 |
| | 二里町 デマンド タクシー | 二里地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続し、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。 | 利用啓発、情報発信、利便性の向上等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を図る。 |
| その他 | タクシー | 市全域で、少量個別のきめ細かいニーズに対応したサービスを展開し、ドア to ドアの多様な移動を支える交通。 | 運転免許自主返納者を対象とした支援など、利用しやすい環境づくりに取り組む。 |

※) 令和6年3月時点

2) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

| 位置づけ | 運行系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行形態 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|-------|--------------------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------|---------------------------|-------------|
| 地域間幹線 | 西肥バス 福島線 | 伊万里駅前 | 相生橋 本町 | 福島支所前 | 4条 乗合 | 路線 定期 | 西肥自動車 | 幹線 補助 |
| | | 伊万里実業 高校農林キ ャンパス前 | 伊万里 駅前 | 福島支所前 | 4条 乗合 | 路線 定期 | 西肥自動車 | 幹線 補助 |
| | 昭和バス 唐津線 | 伊万里駅前 | 徳須恵 | 大手口 (唐津バス センター) | 4条 乗合 | 路線 定期 | 昭和自動車 | 幹線 補助 |
| 地域内交通 | いまりんバス郊 外線(牧島～立 花線) | 伊万里駅前 | 牧島 立花 | 伊万里駅前 | 4条 乗合 | 路線 定期 | 伊万里市(運 行は西肥自動 車に委託) | フィーダー 補助 |
| | いまりんバス郊 外線(脇田～古 賀線) | 伊万里駅前 | 脇田 古賀 | 伊万里駅前 | 4条 乗合 | 路線 定期 | 伊万里市(運 行は西肥自動 車に委託) | フィーダー 補助 |
| | いまりんバス郊 外線(屋敷野～ 南ヶ丘線) | 伊万里駅前 | 屋敷野 南ヶ丘 | 伊万里駅前 | 4条 乗合 | 路線 定期 | 伊万里市(運 行は西肥自動 車に委託) | フィーダー 補助 |
| | いまりんバス地 域線(浦ノ崎駅 ～ファインスタ ケダ) | 浦ノ崎駅 | 西分 山代CC | ファインズ タケダ | 4条 乗合 | 路線 定期 | 伊万里市(運 行は西肥自動 車に委託) | フィーダー 補助 |
| | 波多津ふれあい 号(循環線A) | 波多津ふれ あい広場 | 木場 井野尾 | 波多津ふれ あい広場 | 79条自 家用有償 旅客運送 | 路線 定期 | 特定非営利活 動法人まちづ くり波多津 | フィーダー 補助 |
| | 波多津ふれあい 号(循環線B) | 波多津ふれ あい広場 | 弁賀 内野 | 波多津ふれ あい広場 | 79条自 家用有償 旅客運送 | 路線 定期 | 特定非営利活 動法人まちづ くり波多津 | フィーダー 補助 |
| | 波多津ふれあい 号(波多津小下 校便) | 波多津ふれ あい広場 | 木場 井野尾 | 波多津ふれ あい広場 | 79条自 家用有償 旅客運送 | 路線 定期 | 特定非営利活 動法人まちづ くり波多津 | フィーダー 補助 |
| | コミュニティす こやかバス(A コース) | 大川コミュ ニティセン ター | 井手口公 民館、駒 鳴公民館 | 大川保育 園・宿公民 館 | 79条自 家用有償 旅客運送 | 路線 定期 | 大川町コミュ ニティ運営協 議会 | フィーダー 補助 |
| | コミュニティす こやかバス(B コース) | 大川コミュ ニティセン ター | 駒鳴公民 館、井手 口公民館 | 大川コミュ ニティセン ター | 79条自 家用有償 旅客運送 | 路線 定期 | 大川町コミュ ニティ運営協 議会 | フィーダー 補助 |
| | コミュニティす こやかバス(短 縮Bコース) | 大川コミュ ニティセン ター | 駒鳴 公民館 | 大川コミュ ニティセン ター | 79条自 家用有償 旅客運送 | 路線 定期 | 大川町コミュ ニティ運営協 議会 | フィーダー 補助 |

| 位置づけ | 運行系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行形態 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|-------|---------------------------|--------------|-----------------------|--------------|---------------|------|-----------------------|---------|
| 地域内交通 | 町内巡回バスくろがわ号（黒川循環線 1 便） | 真手野公民館 | 福田 築港 牟田 | 黒川コミュニティセンター | 79 条自家用有償旅客運送 | 路線定期 | 黒川町まちづくり運営協議会 | フィーター補助 |
| | 町内巡回バスくろがわ号（黒川循環線 2, 3 便） | 黒川コミュニティセンター | 真手野 福田 築港 牟田 | 黒川コミュニティセンター | 79 条自家用有償旅客運送 | 路線定期 | 黒川町まちづくり運営協議会 | フィーター補助 |
| | 町内巡回バスくろがわ号（中心部線 1 便） | 黒川コミュニティセンター | 塩屋 浦分 | 黒川コミュニティセンター | 79 条自家用有償旅客運送 | 路線定期 | 黒川町まちづくり運営協議会 | フィーター補助 |
| | 町内巡回バスくろがわ号（中心部線 2 便） | 黒川コミュニティセンター | 浦分 塩屋 | 黒川コミュニティセンター | 79 条自家用有償旅客運送 | 路線定期 | 黒川町まちづくり運営協議会 | フィーター補助 |
| | 松浦町デマンドタクシー（伊万里駅前便） | | 松浦町 | | 4 条乗合 | 区域運行 | 伊万里市（運行は西肥亀の井タクシーに委託） | フィーター補助 |
| | 松浦町デマンドタクシー（桃川駅前便） | | 松浦町 | | 4 条乗合 | 区域運行 | 伊万里市（運行は西肥亀の井タクシーに委託） | フィーター補助 |
| | 松浦町デマンドタクシー（金石原駅前便） | | 松浦町 | | 4 条乗合 | 区域運行 | 伊万里市（運行は西肥亀の井タクシーに委託） | フィーター補助 |
| | 二里町デマンドタクシー（伊万里駅前便） | | 二里町 | | 4 条乗合 | 区域運行 | 伊万里市（運行は西肥亀の井タクシーに委託） | フィーター補助 |
| | 二里町デマンドタクシー（伊万里有田共立病院前便） | | 二里町 | | 4 条乗合 | 区域運行 | 伊万里市（運行は西肥亀の井タクシーに委託） | フィーター補助 |
| | 二里町デマンドタクシー（金武バス停・金武駅前便） | | 二里町 | | 4 条乗合 | 区域運行 | 伊万里市（運行は西肥亀の井タクシーに委託） | フィーター補助 |

※）上記系統については、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

※）国庫補助対象系統ごとの目標値は「計画別紙」で定める。

5-3 計画の基本目標

基本方針を踏まえ、本計画の基本目標を以下の通り設定し、施策・事業の推進によりこれらの目標達成を目指します。

基本目標1 幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・確保

市民生活やまちづくりにとって不可欠な幹線的な地域公共交通ネットワークの最適化と持続性を図ります。

基本目標1を達成するためには、鉄道及び路線バスの現在の路線数を維持していく必要があることから、以下の指標及び目標を設定します。

| | 指標 | 現況値 (R5) | 目標値 (R10) |
|-----|----------|----------|-----------|
| 指標1 | 鉄道の路線数 | 2 路線 | 現状維持 |
| 指標2 | 路線バスの路線数 | 6 路線 | 現状維持 |

【データの取得方法】

指標1：鉄道事業者保有のデータにより、毎年確認。

指標2：路線バス事業者保有のデータにより、毎年確認。

基本目標2 “乗って守る”意識を育み、自家用車依存からの脱却

地域公共交通を利用して守るという意識を醸成し、学生や高齢者を始めとした市民需要の掘り起こしと、自家用車依存からの脱却を図ります。

基本目標2を持続的に達成していくためには、公共交通に対する市の財政負担を抑える中で公共交通の利用者数を増やしていく必要があることから、以下の指標及び目標を設定します。

| | 指標 | 現況値 (R4) | 目標値 (R10) |
|-----|---------------------------|-----------|-----------|
| 指標3 | JR 筑肥線（唐津～伊万里）の平均通過人員 | 196 人/日 | 214 人/日 |
| 指標4 | MR（松浦鉄道）の平均通過人員 | 714 人/日 | 804 人/日 |
| 指標5 | 路線バス（補助対象）の年間利用者数 | 121,299 人 | 134,448 人 |
| 指標6 | 路線バス（補助対象）の利用者1人あたりの財政負担額 | 550 円/人 | 現状維持 |
| 指標7 | 路線バス（補助対象）の収支率 | 24.3% | 現状維持 |
| 指標8 | コミュニティバスの利用者1人あたりの財政負担額 | 587 円/人 | 444 円/人 |
| 指標9 | デマンドタクシーの利用者1人あたりの財政負担額 | 6,463 円/人 | 5,410 円/人 |

【データの取得方法】

指標3：九州旅客鉄道（株）保有の平均通過人員データにより、毎年確認。

指標4：松浦鉄道（株）保有の輸送密度データにより、毎年確認。

指標5：西肥自動車（株）・昭和自動車（株）保有の利用者数データにより、毎年確認。

指標6：西肥自動車（株）・昭和自動車（株）保有の利用者数データ及び伊万里市の負担額により算定し、毎年確認。

指標7：西肥自動車（株）・昭和自動車（株）保有の収支率データにより、毎年確認。

指標8：コミュニティバス運行事業者保有の利用者数データ及び伊万里市の負担額により算定し、毎年確認。

指標9：デマンドタクシー運行事業者保有の利用者数データ及び伊万里市の負担額により算定し、毎年確認。

基本目標3 地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークと拠点の構築

地域公共交通は、「小さな拠点」づくりやまちの賑わい創出等にとって不可欠であることから、これらの施策とも積極的に関わりを持った、地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本目標3を達成するためには、公共交通の利用圏から外れる公共交通空白地を解消する必要があることから、公共交通圏域の人口カバー率を指標とし、現在よりも上昇することを目指します。

| | 指標 | 現況値 (R5) | 目標値 (R10) |
|-------|---------------|----------|-----------|
| 指標 10 | 公共交通圏域の人口カバー率 | 79.3% | 82% |

【データの取得方法】

指標 10：公共交通圏域の人口カバー率とは、公共交通圏域を鉄道駅から500m及びバス停から300m以内と位置づけ、その範囲内に居住している人口の割合をさします。
鉄道駅及びバス停は評価時点の位置を用い、これに令和2年国勢調査の人口メッシュ(500m)による人口を重ねることによりカバー率を算定し、毎年確認。

基本目標4 地域公共交通を元気にする地域の創意工夫による利便性向上と利用者増

利便性向上と利用者増につながる創意工夫の取組に対する市の適切な支援を行います。

基本目標4を達成するためには、公共交通の利用啓発を促進していく必要があることから、以下の指標及び目標を設定します。

| | 指標 | 現況値 (R5) | 目標値 (R10) |
|-------|-------------|----------|-----------|
| 指標 11 | 乗り方教室等の開催回数 | 16回 | 現状維持 |

【データの取得方法】

指標 11：伊万里市保有のデータにより、毎年確認。

基本目標5 新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化

デジタル技術等の新たな技術を取り入れ、利用者・事業者双方にとって使いやすいサービスを目指します。

基本目標5を達成するためには、MaaSの導入への第一歩として、デジタル等の新たな技術を活用した取り組みから始める必要があることから、以下の指標及び目標を設定します。

| | 指標 | 現況値 (R5) | 目標値 (R10) |
|-------|-----------------|----------|-----------|
| 指標 12 | MaaSの導入に向けた取組件数 | 0件 | 1件 |

【データの取得方法】

指標 12：伊万里市保有のデータにより、毎年確認。

6. 実施事業

6-1 実施事業の概要

以下に、今後取り組む事業を示します。

表 実施事業の概要

| 基本目標 | 実施事業の概要 |
|---|--|
| 基本目標1 幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・確保 | 1-1) 路線バスの便数の最適化 ● 利用実態や鉄道ダイヤを踏まえた路線バス便数の最適化を図ります。 |
| | 1-2) 国・県・沿線市と協調した路線バスへの財政支援 ● 市民の広域での移動手段である路線バスを維持するために、国・県・沿線市と協調して財政支援を行います。 |
| | 1-3) 乗務員の確保 ● 乗務員の確保に向けた交通事業者への支援を行います。 |
| 基本目標2 “乗って守る”意識を育み、自家用車依存からの脱却 | 2-1) 免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進 ● 運転免許自主返納者に対する支援を継続します。 |
| | 2-2) ノーマイカーデーの実施 ● ノーマイカーデーを設定し、公共交通の利用を呼びかけます。 |
| | 2-3) 公共交通利用者への運賃補助 ● 市民の公共交通利用のきっかけとなる運賃補助等についての検討を行います。 |
| 基本目標3 地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークと拠点の構築 | 3-1) 交通結節点における拠点の形成 ● 市周辺部から市中心部への乗り継ぎ利便性の向上をめざし、交通結節点における拠点整備の検討を行います。 |
| | 3-2) コミュニティバスのダイヤの見直し ● 市周辺部から市中心部へのアクセス向上、ネットワーク強化を図るため、公共交通の乗り継ぎの円滑化に向け、鉄道や路線バスのダイヤに合わせたコミュニティバスのダイヤの見直しを検討します。 |
| | 3-3) 利用しやすい運賃体系の導入 ● 定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃設定を行い、乗り継ぎごとに初乗り運賃が発生せずに利用がしやすい運賃体系の検討を行います。 |
| | 3-4) 公共交通空白地対策の推進 ● 公共交通空白地の解消に向け、コミュニティバスの見直しやその他交通モードの導入等の検討を行います。 |
| | 3-5) 観光分野と連携した利用促進の検討 ● 秘窯の里「伊万里大川内山」等の観光地での体験メニューとバス乗車券がセットになった企画乗車券を商品化し、観光分野と連携した路線バスの利用促進や新規需要の掘り起こしの検討を行います。 |
| | 3-6) 公共交通の維持に向けた資金調達 ● コミュニティバスの車両や停留所、公共交通マップ等を広告媒体として活用する資金調達を行うとともに、補助金や寄付金等を活用し車両購入費用や利用促進策の活動費用等の確保を図ります。 |
| 基本目標4 地域公共交通を元気にする地域の創意工夫による利便性向上と利用者増 | 4-1) 貨客混載運送の実現に向けた検討 ● 買物が困難な高齢者等への対応のため、旅客と貨物を併せて運送する貨客混載運送の導入可能性を検討します。 |
| | 4-2) 乗り方教室等の開催 ● 乗り方教室や出前講座等を企画・開催して、公共交通利用に対する不安を払拭し、公共交通の利用啓発を図ります。 |
| | 4-3) 公共交通ガイドブックの作成 ● 公共交通の利用啓発に向け、公共交通の利用方法や路線図、時刻表、各交通事業者が行っているお得なサービス等が掲載された公共交通ガイドブックの発行、ホームページへの掲載を検討します。 |
| | 4-4) 教育や医療等と連携した移動手段の確保の検討 ● スクールバスや通院送迎サービス等と連携した公共交通網について導入可能性を検討します。 |
| 基本目標5 新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化 | 5-1) MaaSの導入に向けた検討 ● 利便性向上に向け、MaaSの導入可能性を検討します。 |
| | 5-2) EV車両の導入に向けた検討 ● コミュニティバスへの電気自動車の導入可能性を検討します。 |
| | 5-3) 自動運転車両の導入に向けた検討 ● コミュニティバスへの自動運転の導入可能性を検討します。 |
| | 5-4) いまりんバスへのバス位置情報提供システムの導入に向けた検討 ● いまりんバスへの「バスロケーションシステム」の導入を検討します。 |

6-2 事業内容

【基本目標1】

幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・確保

【事業1-1】

路線バスの便数の最適化

①目的

- 利用実態や鉄道ダイヤを踏まえた路線バス便数の最適化を図ります。

②内容

- MR（松浦鉄道）と並行する路線バスについては、運行の効率化を図るため、鉄道が運行していない時間に路線バスを運行させるなどダイヤ調整の検討を行います。

〇〇の便は、鉄道とバスの時刻が近い
ため、路線バスを減便して、運行の効率化を図ります。

＜東山代駅における時刻表＞

(上り) 伊万里駅方面

| 時 | 松浦鉄道 | 西肥バス | |
|----|-------|------|-------|
| | | 平日 | 土曜・休日 |
| 5 | | | |
| 6 | 04 52 | | |
| 7 | 52 | | |
| 8 | 38 | 21 | |
| 9 | 54 | 13 | 13 |
| 10 | 53 | 22 | 31 |
| 11 | 51 | 16 | 56 |
| 12 | 53 | 近い | |
| 13 | | 16 | |
| 14 | 23 | 近い | 30 |
| 15 | 49 | | |
| 16 | 51 | 18 | 18 |
| 17 | 54 | | |
| 18 | 40 | 26 | |
| 19 | 56 | | |
| 20 | 55 | | |
| 21 | 55 | | |

(下り) 松浦駅方面

| 時 | 松浦鉄道 | 西肥バス | |
|----|------|------|-------|
| | | 平日 | 土曜・休日 |
| 5 | 44 | | |
| 6 | 32 | 近い | 41 |
| 7 | 11 | | |
| 8 | 46 | 22 | 22 |
| 9 | | 15 | |
| 10 | 12 | 近い | 17 |
| 11 | 40 | 24* | |
| 12 | 44 | 近い | 54 |
| 13 | 42 | | |
| 14 | 42 | | |
| 15 | 38 | 13* | |
| 16 | 08 | | |
| 17 | 12 | 近い | 17 |
| 18 | 17 | | |
| 19 | 47 | | |
| 20 | 43 | | |
| 21 | 46 | | |

※) 西分経由

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|------------|---------------|------------|-------|-------|-------|--------|
| 路線バス便数の最適化 | 伊万里市 バス事業者 | 検討 | | | | |
| | | 可能なところから実施 | | | | |

| 【基本目標1】 | | 【事業 1-2】 | | | | |
|---|---------------------------|------------------------|-------|-------|-------|--------|
| 幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・確保 | | 国・県・沿線市と協調した路線バスへの財政支援 | | | | |
| ①目的 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 市民の広域での移動手段である路線バスを維持するために、国・県・沿線市と協調して財政支援を行います。 | | | | | | |
| ②内容 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 市民の広域での移動手段である路線バスを維持していくために、国や県による補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）を活用していくとともに、沿線自治体である唐津市、武雄市、松浦市などと協調した運行欠損額に対する財政支援を行います。 ● 対象は、地域間幹線系統である西肥バスの松浦線、福島線、三間坂線、及び、昭和バスの唐津線とします。 | | | | | | |
| ③実施主体とスケジュール | | | | | | |
| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
| 国・県の補助事業の活用 | 伊万里市 国・県 | 継続的に実施 | | | | |
| 唐津市、武雄市、松浦市と協調した財政支援 | 伊万里市 唐津市 武雄市 松浦市 | 継続的に実施 | | | | |

| 【基本目標1】 | | 【事業 1-3】 | | | | |
|--|-----------------------------------|----------|-------|-------|-------|--------|
| 幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・確保 | | 乗務員の確保 | | | | |
| ①目的 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員の確保に向けた交通事業者への支援を行います。 | | | | | | |
| ②内容 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者が行う乗務員募集に向けた広報活動等について、市もホームページ等を活用した周知を行うとともに、乗務員不足解消に向けた補助制度等の検討を行います。 | | | | | | |
| ③実施主体とスケジュール | | | | | | |
| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
| 乗務員の確保に向けた支援 | 伊万里市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者 | 継続的に実施 | | | | |

【基本目標2】

”乗って守る”意識を育み、自家用車依存からの脱却

【事業2-1】

免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進

①目的

- 運転免許自主返納者に対する支援を継続します。

②内容

- 運転免許自主返納を行う高齢者等が安心して公共交通を利用できるよう、佐賀県や交通事業者、本市が実施している運転免許自主返納者への各種割引制度の周知や分かりやすい利用案内に努めるなど運転免許証を返納しやすい環境づくりを推進します。

<佐賀県・交通事業者・本市が実施する割引制度>

【佐賀県】運転経歴証明書の提示でバス・タクシー協会が実施する1割引にさらに1割引して合計2割引

【西肥バス】運転経歴証明書の提示で定期券（リフレッシュパス65）を1,000円割引

■運転免許自主返納者への伊万里市の支援

■運転免許自主返納者への佐賀県の支援

■リフレッシュパス65 運転免許証返納割引：西肥バス

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|-----------------|--------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 運転免許自主返納者に対する支援 | 伊万里市 バス事業者 タクシー事業者 | | | | | |

継続的に実施

【基本目標2】

”乗って守る”意識を育み、自家用車依存からの脱却

【事業2-2】

ノーマイカーデーの実施

①目的

- ノーマイカーデーを設定し、公共交通の利用を呼びかけます。

②内容

- 市民の地域公共交通利用を促進するため、ノーマイカーデーを設定するなど、自家用車の利用を控え、可能な限り公共交通の利用を呼びかけます。
- まずは、市及び関連団体の職員がノーマイカーデーの実施について検討を行います。

■ノーマイカーデーの取り組み事例（北九州市）



■ノーマイカーデーで期待できるメリット

- ガソリン使用量や渋滞を減らし、自動車から出るCO2の約15%を削減
- 歩くことで健康増進
- 交通事故の防止
- 飲酒運転撲滅
- まちのにぎわいづくり

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 | R10年度 |
|-------------|------|--------|------|------|------|-------|
| ノーマイカーデーの実施 | 伊万里市 | 定期的に実施 | | | | |

【基本目標2】

” 乗って守る ” 意識を育み、自家用車依存からの脱却

【事業 2-3】

公共交通利用者への運賃補助

①目 的

- 市民の公共交通利用のきっかけとなる運賃補助等についての検討を行います。

②内 容

- 市民の公共交通利用のきっかけとなるよう、鉄道、バス等の運賃補助等についての検討を行います。

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|---------------|------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 公共交通利用者への運賃補助 | 伊万里市 | 検討 | | | | |

①目的

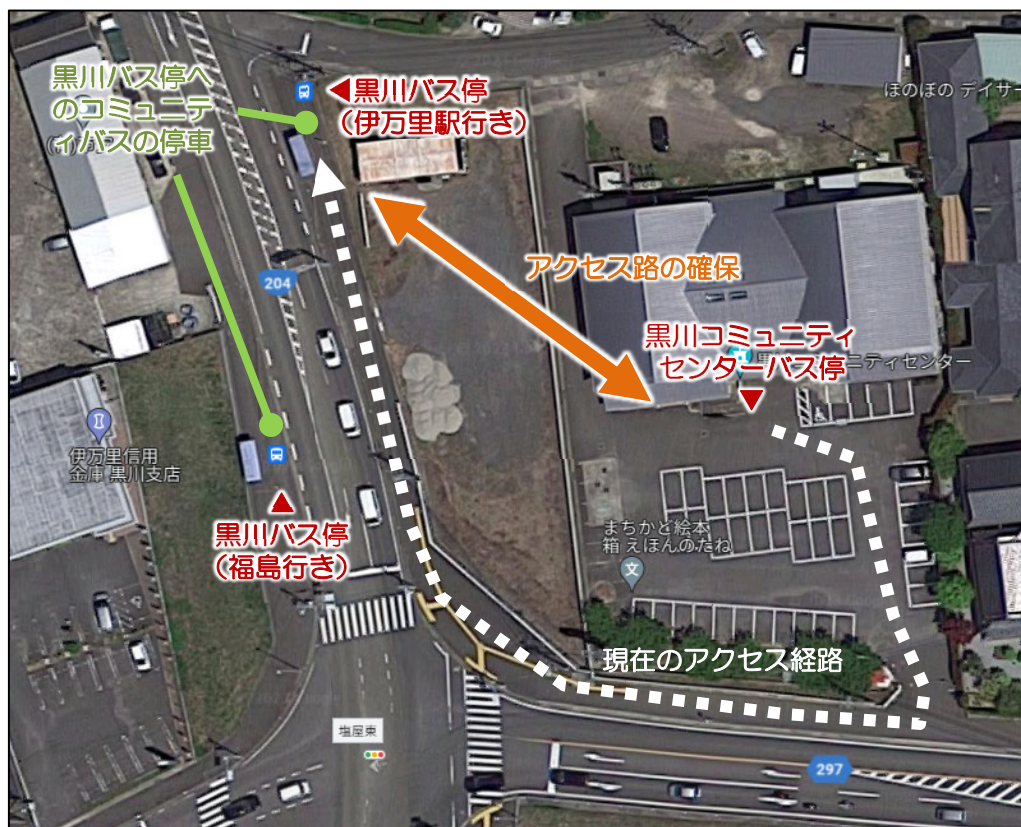
- 市周辺部から市中心部への乗り継ぎ利便性の向上をめざし、交通結節点における拠点整備の検討を行います。

②内容

- 伊万里市都市形成戦略（H29.3）における戦略の一つに、市周辺部の自治区域の「小さな拠点」の形成（拠点形成、ネットワーク（交通）の確保）が挙げられていますが、現在、十分に形成されていない状況にあります。
- 市周辺部から市中心部への移動需要が多い中、市周辺部の地域から市中心部へ公共交通で移動するには、コミュニティバスから鉄道や路線バスを乗り継いで利用する必要があるにもかかわらず、拠点の形成が不十分であることから、乗り継ぎの利便性が低くなっています。
- そこで、交通結節点を有する波多津町、黒川町、大川町等において、以下の通り、拠点形成に向けた検討を行い、実現可能なものから実施します。

【波多津町】西肥バスと乗り継ぎとなる「コミュニティバス波多津ふれあい広場バス停」において、併設する波多津ふれあい広場の施設を活用し、イートインスペース等を設け、バスの待ち時間を楽しく過ごせる空間の整備を検討します。

【黒川町】乗り継ぎとなる「西肥バス黒川バス停」と「コミュニティバス黒川コミュニティセンターバス停」の間について、現在、遠回りして移動する必要がありアクセス性が悪いことから、コミュニティバスの西肥バス黒川バス停への停車またはバス停間のアクセス路の設定について検討します（下図参照）。



【大川町】「大川野駅」に隣接する「眉山ふるさと館」を活用したにぎわい空間の整備を検討します。

■にぎわい空間の整備の事例（北海道十勝バス）

バス乗車を目的としない住民も含めバスターミナルに賑わいを創出し、人流を生み出し、結節点としての機能を強化するため、十勝バスが団地内で運営する店舗を活用し、バスターミナルとして整備・運営しています。「にぎわいターミナル」では、なまら十勝野が生産する地場農産品の販売（十勝バスの車両に混載して輸送）や、十勝ヘルスケアクリニックによる簡易健康相談サービスの提供等を行い、人が集まる場として賑わいを創出しています。

<物販などの拠点「にぎわいターミナル」>



③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|--------------------|---------------------------------------|-----------|-------|-------|-------|--------|
| 交通結節点における 拠点の形成 | 伊万里市 コミュニティバス事業者 鉄道事業者 バス事業者 | 検討 | | | | |
| | | 可能なものから実施 | | | | |

①目的

- 市周辺部から市中心部へのアクセス向上、ネットワーク強化を図るため、公共交通の乗り継ぎの円滑化に向け、鉄道や路線バスのダイヤに合わせたコミュニティバスのダイヤの見直しを検討します。

②内容

- 市周辺部から市中心部への移動需要に対応し、アクセス向上、ネットワーク強化を図るため、適切な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点を対象に、鉄道や路線バスとの乗り継ぎ利用に配慮したコミュニティバスのダイヤの見直しを検討します。

【いまりんバス地域線→MR（松浦鉄道）の乗り継ぎ】

山代町のいまりんバス地域線利用者が伊万里市中心部へ公共交通を利用して移動する場合、楠久駅でMR（松浦鉄道）へ乗り換える必要がありますが、現在の楠久駅での待ち時間は37分と長いため、交通事業者を交えて、いまりんバスのダイヤの見直しを検討します。

| 交通機関 | バス停 | 3便 |
|-----------|----------|-------|
| いまりんバス地域線 | 楠久上 | 13:33 |
| | 福川内公民館 | 13:38 |
| | 楠久駅前 | 13:41 |
| | ファインズタケダ | 13:43 |

待ち時間 37分

| 交通機関 | 駅 | - |
|-------------|----|-------|
| 松浦鉄道（伊万里方面） | 楠久 | 14:18 |

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|------------------|--|-----------|-------|-------|-------|--------|
| コミュニティバスのダイヤの見直し | 伊万里市 コミュニティバス事業者 MR（松浦鉄道） バス事業者 | 検討 | | | | |
| | | 可能なものから実施 | | | | |

①目的

- 定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃設定を行い、乗り継ぎごとに初乗り運賃が発生せずにご利用がしやすい運賃体系の検討を行います。

②内容

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシー等複数の交通手段の乗り継ぎ利用の利便性向上を図るため、異なる交通モード間の乗り継ぎのたびに初乗り運賃が発生せず、定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃となるような複数交通機関共通 1日乗車券や定期券の導入を検討し、可能なものから実施します。
- 近年、スマホアプリで利用できるデジタルチケットの運用が広がっており、これにより複数の交通機関のチケットを簡単な操作だけでデジタル購入できることから、本市でもデジタルチケットの活用を視野に入れた検討を行います。
- 検討にあたっては、地域交通法に位置付けられている「地域公共交通特定事業」の中の「地域公共交通利便増進事業」を活用するものとします。

■定額制での乗り放題運賃のイメージ

複数の交通機関を一定期間利用できる定額料金を設定します。利用すればするほど一回当たりの利用料が割安になります。



■通し運賃のイメージ

乗り換えのたびに初乗り運賃がかからないよう、複数交通機関の通しでの料金を設定します。



■デジタルチケット「RYDE PASS」

デジタル定期券 画面サンプル①



- 1日乗車券や定期券としての利用が可能
- 利用状況等のデータ把握が可能で、これらのデータを活用することで今後の効率的な運用の検討が可能

マイチケットから事業者様の各定期券をご購入いただけます。ご購入後「定期券を見せる」を選択すると定期券面が表示されます。

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 | |
|---------------|---------------|-----------|-------|-------|-------|--------|--|
| 利用しやすい運賃体系の導入 | 伊万里市 交通事業者 | 検討 | | | | | |
| | | 可能なものから実施 | | | | | |

【基本目標3】

【事業3-4】

地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークと拠点の構築

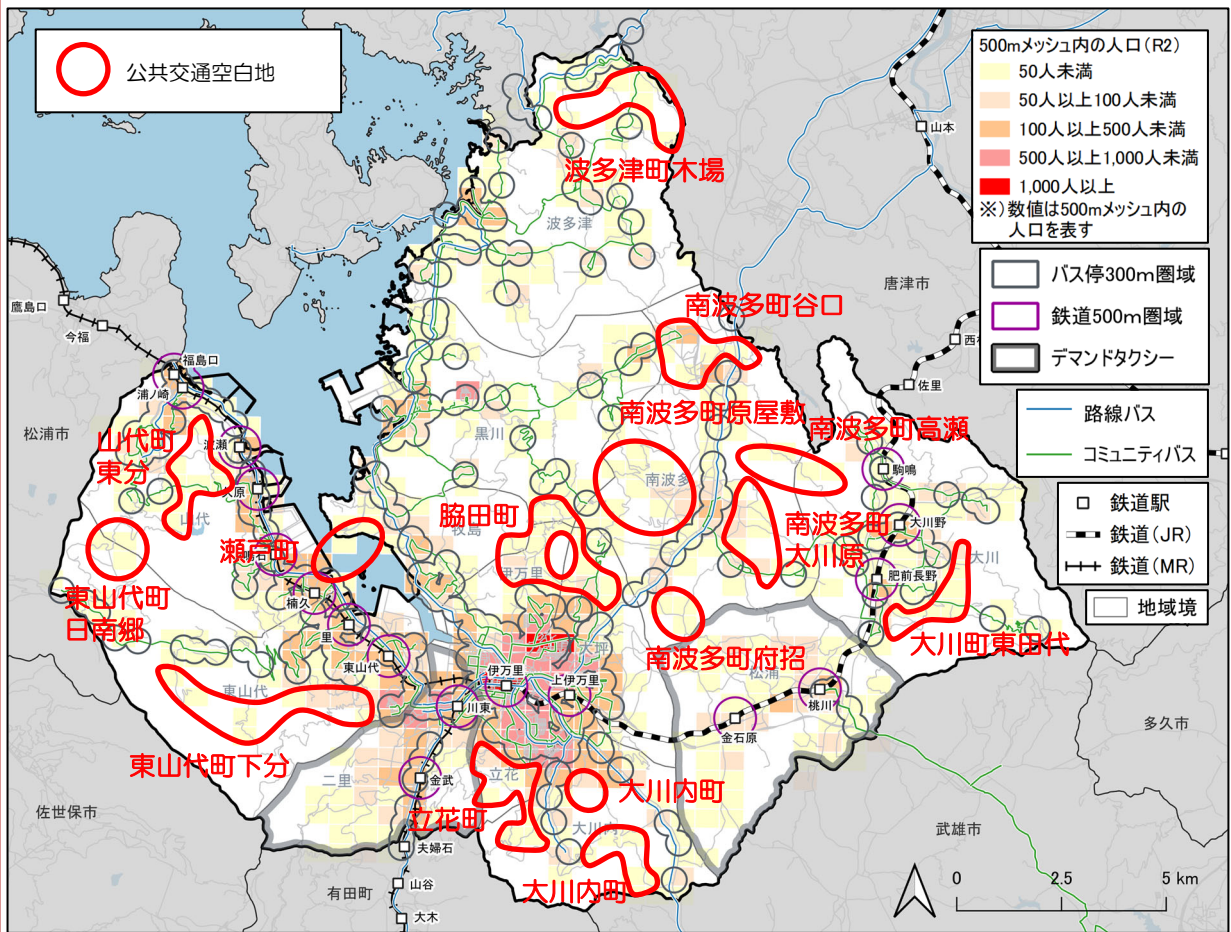
公共交通空白地対策の推進

①目的

- 公共交通空白地の解消に向け、コミュニティバスの見直しやその他交通モードの導入等の検討を行います。

②内容

- 公共交通空白地の解消に向け、地域ニーズを把握しながら、コミュニティバスの延伸やその他交通モードの導入等について地域と協働して検討を進めます。
- 検討にあたっては、必要に応じて実証運行を行い、そこで抽出された課題等への対応を図りつつ、可能なところから実施します。



③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|--------------|--------------------------------|------------|-------|-------|-------|--------|
| 公共交通空白地対策の推進 | 伊万里市 コミュニティバス事業者 タクシー事業者 | 検討・実証運行 | | | | |
| | | 可能なところから実施 | | | | |

【基本目標3】

地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークと拠点の構築

【事業3-5】

観光分野と連携した利用促進の検討

①目的

- 秘窯の里「伊万里大川内山」等の観光地での体験メニューとバス乗車券がセットになった企画乗車券を商品化し、観光分野と連携した路線バスの利用促進や新規需要の掘り起こしの検討を行います。

②内容

- バス乗車券と施設入場券等がセットになった企画乗車券を、交通事業者、沿線施設等と連携して商品化し、目的地と移動手段のパッケージ化を図ることで、路線バスの利用促進や新規需要の掘り起こしが期待できます。
- そこで、本市の主要な観光地である秘窯の里「伊万里大川内山」等の観光地を対象に、観光地での体験メニューとバス乗車券がセットになった企画乗車券等、観光向けのパスに関する検討を行い、可能なものから実施を行います。

■企画乗車券の取り組み事例（青森県八戸市）

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|---------------|---------------|-----------|-------|-------|-------|--------|
| 観光分野と連携した利用促進 | 伊万里市 交通事業者 | 検討 | | | | |
| | | 可能なものから実施 | | | | |

【基本目標3】

地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークと拠点の構築

【事業3-6】

公共交通の維持に向けた資金調達

①目的

- コミュニティバスの車両や停留所、公共交通マップ等を広告媒体として活用する資金調達を行うとともに、補助金や寄付金等を活用し車両購入費用や利用促進策の活動費用等の確保を図ります。

②内容

- 本市では、コミュニティバス（いまりんバス）への広告掲載の募集を行っており、このようなコミュニティバス車両や停留所、公共交通マップ等を広告媒体として活用することで、広告費用等による資金調達を図ります。
- また、補助金や寄付金等を活用し、車両購入費用や利用促進策の活動費用等の確保を図ります。

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|-----------------|---------------------|--|-------|-------|-------|--------|
| 公共交通の維持に向けた資金調達 | 伊万里市 コミュニティバス事業者 |  | | | | |

【基本目標4】

地域公共交通を元にする地域の創意工夫による利便性向上と利用者増

【事業4-1】

貨客混載運送の実現に向けた検討

①目的

- 買物が困難な高齢者等への対応のため、旅客と貨物を併せて運送する貨客混載運送の導入可能性を検討します。

②内容

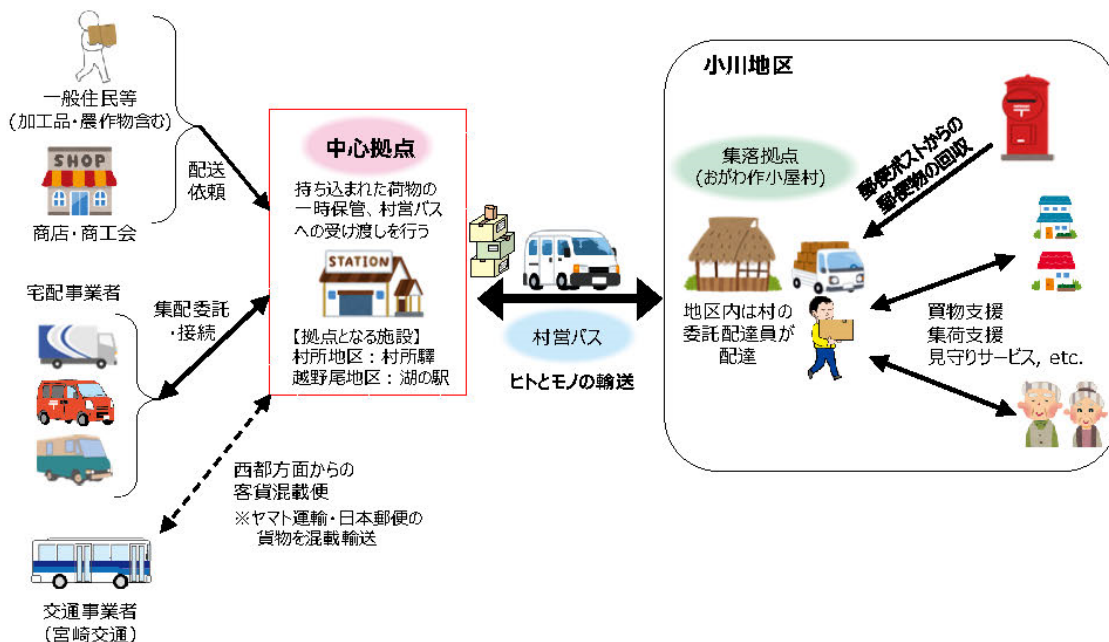
- 外出が困難な高齢者や食品宅配サービスに対する市民ニーズへの対応を図るため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等へ、旅客と貨物を併せて運送する貨客混載運送の検討を行います。
- 検討にあたっては実証運行を行い、そこで明らかとなった課題等を踏まえつつ、実現可能性を検証します。

■村営バス（自家用有償運送）による貨客混載を経由した配送事業の事例
（宮崎県西米良村の「ホイホイ便」）

西米良村の中心部から約21km離れた小川地区までの区間について、旅客と宅配荷物を村営バスに載せた貨客混載として運行したのち、小川地区で村の委託配達員が村営バスから宅配荷物を受取り、各戸へ配達します。

このような人とモノの移動統合化の取組みにより、人口減少および高齢化が進展する地域での効率的な配達モデルの確立、村営バスの維持、村内の物流サービスの円滑化、CO2の排出量の抑制による環境負荷の低減、委託配達員による高齢者の見守りなどが期待できます。

<ホイホイ便のイメージ>



③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|-----------|-----------------------|---------|-------|-------|-------|--------|
| 貨客混載運送の導入 | 伊万里市 交通事業者 宅配業者 | 検討・実証運行 | | | | |

【基本目標4】

地域公共交通を元気にする地域の創意工夫による利便性向上と利用者増

【事業4-2】

乗り方教室等の開催

①目的

- 乗り方教室や出前講座等を企画・開催して、公共交通利用に対する不安を払拭し、公共交通の利用啓発を図ります。

②内容

- 公共交通に対する学生や障がい者、高齢者をはじめとした市民需要の掘り起こしに向けて、これまで公共交通を利用したことがない方や公共交通利用に不安を抱える方を対象に、乗り方教室や出前講座を実施し、移動手段の一つとして公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりを行います。
- 近年、公共交通の利用に対しては、バスの経路検索やダイヤ検索、タクシーの配車等がスマートフォンで行えるようになってきており、利便性が向上している一方、これらの利用方法が分からず、このメリットを享受できていない方もおられます。そこで、この解消に向けて、スマートフォンの利用方法を学ぶ教室の開催を検討し、利用啓発を図ります。

■バスの乗り方教室
(牧島小学校)



■高齢者への出前講座の事例
(静岡県藤枝市)



③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|-----------|------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 乗り方教室等の開催 | 伊万里市 鉄道事業者 バス事業者 | 定期的実施 | | | | |

【基本目標4】

地域公共交通を元気にする地域の創意工夫による利便性向上と利用者増

【事業 4-3】

公共交通ガイドブックの作成

①目的

- 公共交通の利用啓発に向け、公共交通の利用方法や路線図、時刻表、各交通事業者が行っているお得なサービス等が掲載された公共交通ガイドブックの発行、ホームページへの掲載を検討します。

②内容

- 現在、本市では公共交通に関する情報が一元化されていないことから、市民や来訪者が公共交通を分かりやすく利用できる環境を整えるため、公共交通の利用方法や路線図、時刻表、各交通事業者が行っているお得なサービス等が掲載された公共交通ガイドブックの発行及びホームページへの掲載を検討します。
- 作成したガイドブックは、市民の公共交通利用のきっかけとなるよう市内全世帯に配布するとともに、来訪者にも分かりやすい公共交通情報を提供するため、駅、バス停や公共施設等での留め置き配布も行います。

■公共交通マップの事例（中間市）



③取組方針及び取組内容

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|---------------|---------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 公共交通ガイドブックの作成 | 伊万里市 交通事業者 | 検討・作成 | | | | |

【基本目標4】

地域公共交通を元気にする地域の創意工夫による利便性向上と利用者増

【事業 4-4】

教育や医療等と連携した移動手段の確保の検討

①目的

- スクールバスや通院送迎サービス等と連携した公共交通網について導入可能性を検討します。

②内容

- 地域内の輸送資源の活用に向け、スクールバスや通院送迎サービス等と連携した公共交通網について検討を行います。

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|--------------------|---|--|-------|-------|-------|--------|
| 教育や医療等と連携した移動手段の確保 | 伊万里市 スクールバス事業者 通院送迎サービス事業者 交通事業者 |  | | | | |

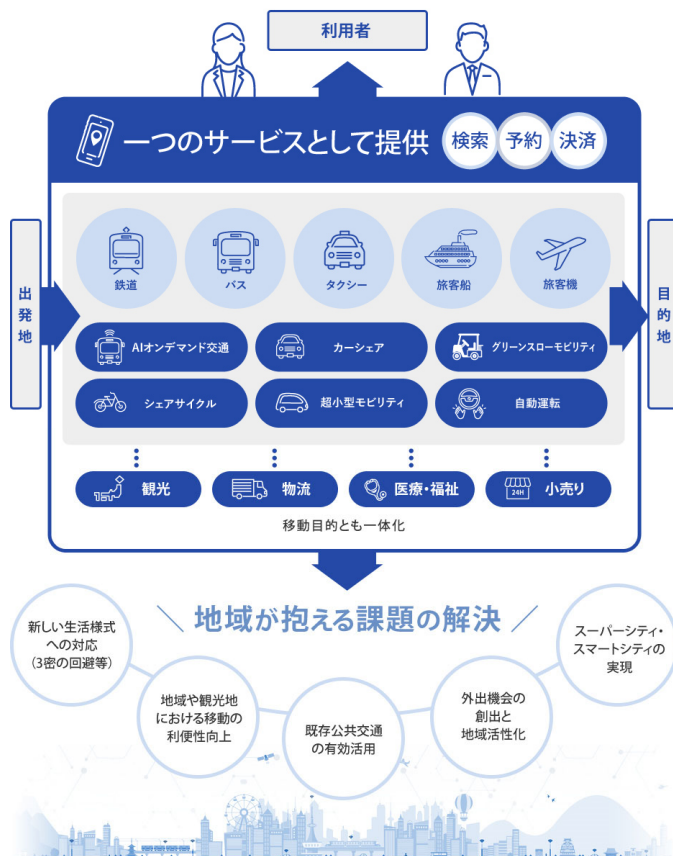
①目的

- 利便性向上に向け、MaaS の導入可能性を検討します。

②内容

- 事業 3-3 の「利用しやすい運賃体系の導入」におけるデジタルチケットの検討等を踏まえ、公共交通の利用しやすい環境を整備するため、全国各地で実証実験が行われている MaaS の導入可能性について検討し、可能なものから実施します。MaaS によるサービスでは、スマートフォンアプリの導入により、交通手段の検索・予約・支払いをはじめ、観光案内や飲食店、病院、行政サービスなどの予約・支払いも一括して行うことが可能となり、利便性の向上が期待できます。
- 検討にあたっては九州経済連合会が進める九州 MaaS の動向を注視し、県や近隣自治体と連携を図ります。

■MaaS の概念（資料：国土交通省）



※)MaaS とは、Mobility as a Service の略称で情報通信技術を用いて、あらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステムです。

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|----------|---------------|-----------|-------|-------|-------|--------|
| MaaS の導入 | 伊万里市 交通事業者 | 検討 | | | | |
| | | 可能なものから実施 | | | | |

【基本目標5】

新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化

【事業 5-2】

EV 車両の導入に向けた検討

①目的

- コミュニティバスへの電気自動車の導入可能性を検討します。

②内容

- 脱炭素化の推進に向け、いまりんバス、波多津ふれあい号、コミュニティすこやかバス、町内巡回バスくろがわ号について、車両更新の際に電気自動車等への転換を検討します。

■EVバス（資料：EV Motors Japan）



③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|----------|---------------------|-----------|-------|-------|-------|--------|
| EV 車両の導入 | 伊万里市 コミュニティバス事業者 | 検討 | | | | |
| | | 可能なものから実施 | | | | |

【基本目標5】

新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化

【事業 5-3】

自動運転車両の導入に向けた検討

①目的

- コミュニティバスへの自動運転の導入可能性を検討します。

②内容

- 乗務員不足等、本市が抱える地域課題の解決のため、いまりんバス、波多津ふれあい号、コミュニティすこやかバス、町内巡回バスくろがわ号の車両について、国の自動運転の実証運行の動向を注視しつつ、自動運転の社会実装に向け、実証実験等を検討します。

③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|-----------|---------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 自動運転車両の導入 | 伊万里市 コミュニティバス事業者 | 検討 | | | | |

【基本目標5】

新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化

【事業 5-4】

いまりんバスへのバス位置情報提供システムの導入に向けた検討

①目的

- いまりんバスへの「バスロケーションシステム」の導入を検討します。

②内容

- いまりんバスを対象に、バスの待ち時間の負担軽減策として、バスの運行状況をスマートフォンなどを使ってリアルタイムで確認できる「バスロケーションシステム」の導入を検討します。

■バスロケーションシステムの事例（佐賀県上峰町）



③実施主体とスケジュール

| 事業 | 実施主体 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R9 年度 | R10 年度 |
|-------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| いまりんバスへのバス位置情報提供システムの導入 | 伊万里市 いまりんバス事業者 | 検討 | | | | |

7. 計画の推進体制

7-1 計画の推進体制

本計画は伊万里市民と考える地域交通会議で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

表 伊万里市民と考える地域交通会議の構成員と役割

| | 伊万里市民と考える地域交通会議 |
|-----|------------------------------------|
| 構成員 | 伊万里市、佐賀県、国、交通事業者、利用者代表、関係機関、市民 等 |
| 役割 | 短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討 |

7-2 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第 6 条（連携等による施策の推進）の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

表 関係する主体と基本的な役割

| 主体 | 役割 | 関連法等 |
|----------------|--|---|
| 住民 | 交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。 | <ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 11 条 ■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第 8 条第 1 項第 5 号 |
| 交通事業者 | 事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 10 条 ■地域交通法 第 4 条第 4 項 |
| 関係機関 | 行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第 2 条第 3 項第 1 号 |
| 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・妥当性について判断する。 | |
| 有識者 | 計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。 | |
| 国 | 全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 8 条 ■地域交通法 第 4 条第 1 項 |
| 県 | 主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 9 条 ■地域交通法 第 4 条第 2 項 |
| 市 (交通担当) | 計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ■交通政策基本法 第 9 条 ■地域交通法 第 4 条第 3 項 |
| 市 (関連部署) | 都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む。 | |

7-3 計画の評価方法

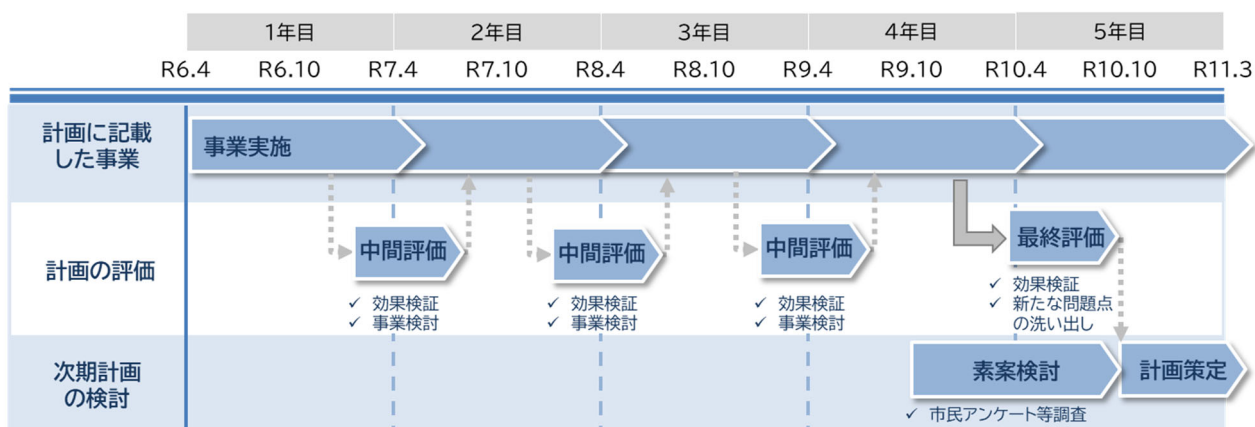
本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行って、効果の積み上げを図っていきます。

計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

なお、社会情勢の変化等、計画の見直しが必要となった場合には適宜見直しを検討していきます。

計画の推進PDCA



●地域公共交通確保維持改善事業の年度ごとのスケジュール

| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
|----------------------|---------------------|----|--------|----|----|----|-----|---------------|-----|-----|----|----|
| 地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助) | 地域公共交通確保維持改善事業計画の作成 | | 計画認定申請 | | | 認定 | | 補助金交付申請(前年度分) | | 評価 | | |
| 伊万里市民と考える地域交通会議の開催 | | | 会議① | | | | | | | 会議② | | |

表 事業の実施スケジュールと主な実施主体

| 事業 | スケジュール | | | | | 主な実施主体 |
|-------------------------------------|--|------|------|------|-------|--|
| | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 | R10年度 | |
| 基本目標1 | | | | | | |
| 幹線的な地域公共交通ネットワークの維持・確保 | | | | | | |
| 1-1) 路線バスの便数の最適化 |   | | | | | 伊万里市 バス事業者 |
| 1-2) 国・県・沿線市と協調した路線バスへの財政支援 | | | | | | |
| 国・県の補助事業の活用 |  | | | | | 伊万里市 国・県 |
| 唐津市、武雄市、松浦市と協調した財政支援 |  | | | | | 伊万里市 唐津市 武雄市 松浦市 |
| 1-3) 乗務員の確保 |  | | | | | 伊万里市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者 |
| 基本目標2 | | | | | | |
| ”乗って守る”意識を育み、自家用車依存からの脱却 | | | | | | |
| 2-1) 免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進 |  | | | | | 伊万里市 バス事業者 タクシー事業者 |
| 2-2) ノーマイカーデーの実施 |  | | | | | 伊万里市 |
| 2-3) 公共交通利用者への運賃補助 |  | | | | | 伊万里市 |
| 基本目標3 | | | | | | |
| 地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークと拠点の構築 | | | | | | |
| 3-1) 交通結節点における拠点の形成 |   | | | | | 伊万里市 コミュニティバス事業者 鉄道事業者 バス事業者 |
| 3-2) コミュニティバスのダイヤの見直し |   | | | | | 伊万里市 コミュニティバス事業者 MR（松浦鉄道） バス事業者 |
| 3-3) 利用しやすい運賃体系の導入 |   | | | | | 伊万里市 交通事業者 |
| 3-4) 公共交通空白地対策の推進 |   | | | | | 伊万里市 コミュニティバス事業者 タクシー事業者 |

| 事業 | スケジュール | | | | | 主な実施主体 |
|------------------------------------|--------|------|------|------|-------|---|
| | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 | R10年度 | |
| 3-5) 観光分野と連携した利用促進の検討 | | | | | | 伊万里市 交通事業者 |
| 3-6) 公共交通の維持に向けた資金調達 | | | | | | 伊万里市 コミュニティバス事業者 |
| 基本目標4 | | | | | | |
| 地域公共交通を元気にする地域の創意工夫による利便性向上と利用者増 | | | | | | |
| 4-1) 貨客混載運送の実現に向けた検討 | | | | | | 伊万里市 交通事業者 宅配業者 |
| 4-2) 乗り方教室等の開催 | | | | | | 伊万里市 鉄道事業者 バス事業者 |
| 4-3) 公共交通ガイドブックの作成 | | | | | | 伊万里市 交通事業者 |
| 4-4) 教育や医療等と連携した移動手段の確保の検討 | | | | | | 伊万里市 スクールバス事業者 通院送迎サービス事業者 交通事業者 |
| 基本目標5 | | | | | | |
| 新たな技術を活用した、使いやすい地域公共交通への進化 | | | | | | |
| 5-1) MaaSの導入に向けた検討 | | | | | | 伊万里市 交通事業者 |
| 5-2) EV車両の導入に向けた検討 | | | | | | 伊万里市 コミュニティバス事業者 |
| 5-3) 自動運転車両の導入に向けた検討 | | | | | | 伊万里市 コミュニティバス事業者 |
| 5-4) いまりんバスへのバス位置情報提供システムの導入に向けた検討 | | | | | | 伊万里市 いまりんバス事業者 |



iMAR!