

嬉野市地域公共交通計画策定事前調査業務

報告書

〔概要版〕

令和3年3月

嬉野市 総合戦略推進部 新幹線・まちづくり課

株式会社 建設技術研究所 佐賀事務所

目次

—嬉野市地域公共交通計画策定事前調査業務—

1. 地域・公共交通の現状・問題点	1
(1) 地域の現状・問題点（概要）	1
(2) 公共交通の現状・問題点（概要）	4
2. アンケート調査結果等（概要）	9
(1) 市民アンケート調査	9
(2) 民生委員・児童委員アンケート調査.....	10
(3) 交通事業者ヒアリング調査.....	10
(4) 高校生アンケート調査	11
3. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	13
(1) 上位・関連計画の概要	13
(2) 新幹線開業により想定される地域への影響.....	13
(3) 公共交通に求められる役割.....	14
4. 解決すべき課題	15
5. 基本方針（案）	16

1. 地域・公共交通の現状・問題点

(1) 地域の現状・問題点 (概要)

■人口等

- 人口減少・少子高齢化が進行、また、家族による生活サポートが受けにくい「高齢者のみ」の世帯が増加
- 下宿・塩田地区の中心部周辺などへの人口集積が目立つが、その他のエリアにも人口が薄く広く分布

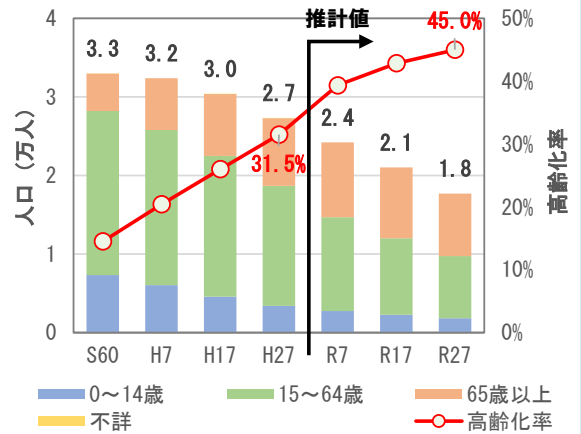
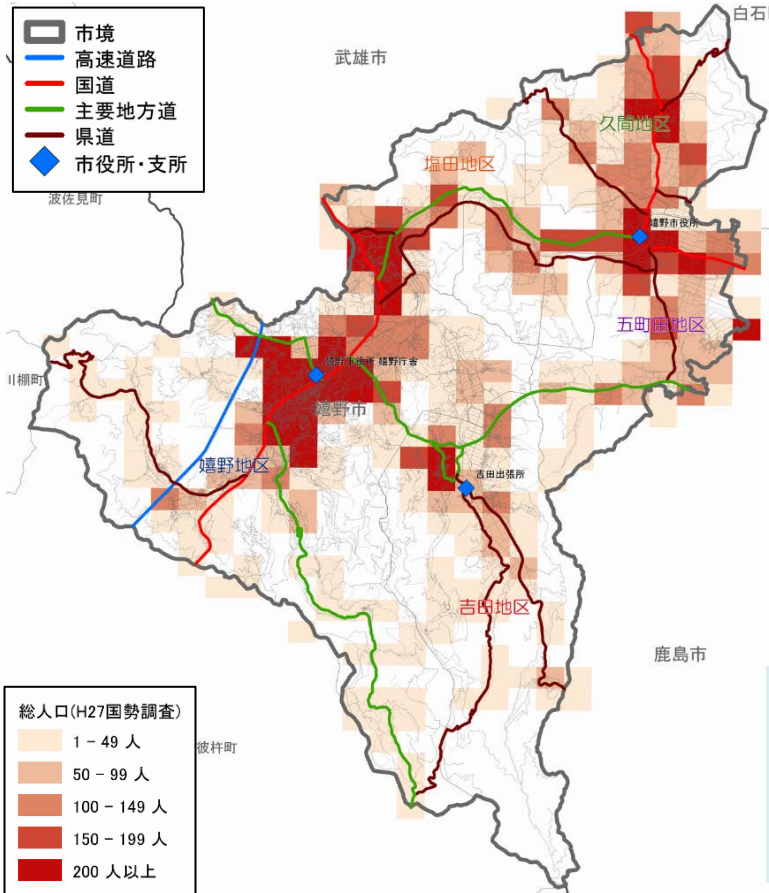


図1 人口推移と将来推計

資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

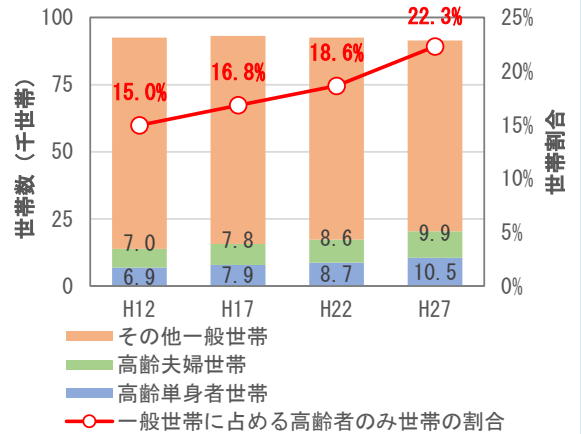


図2 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

- 人口集中地区 (DID) ※は昭和 45 年に設定され、平成 7 年には 1.30 km²となっていたが、地区内人口が 5,508 人、人口密度は 4,371.4 人/km²まで低下し、平成 12 年以降は消失 (市街地の低密度化が進行)

■運転免許保有状況

- 男性では70歳代まで運転免許保有率に大きな変化はないが、女性では年齢が上がるにつれて保有率が大きく低下し、80歳以上では約3割
- 80歳以上では男女とも1割以上が運転免許を返納

- 運転免許を保有
- 運転免許を返納
- もともと保有していない
- 不明

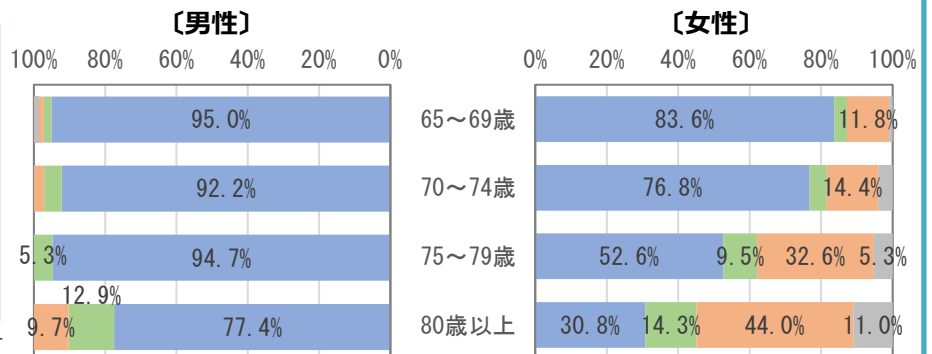


図4 運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査

■観光

- 嬉野市の観光入込客数は横ばい傾向であり、武雄市等と比べると「宿泊」観光客の割合が高い
- 交通機関別では「自家用車」が7割を占め、その他はほとんどが「バス」で全県や他市よりも高い状況
- 他市や県平均に比べて発地に占める「佐賀県内」の割合が顕著に低く、「県外」からが9割以上

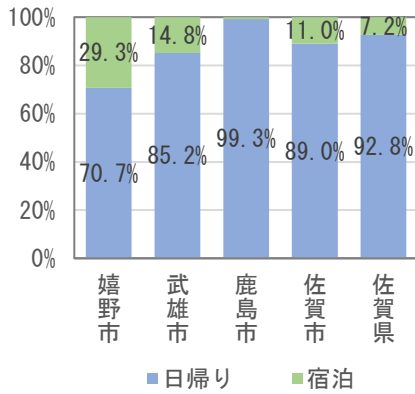


図5 日帰り・宿泊別

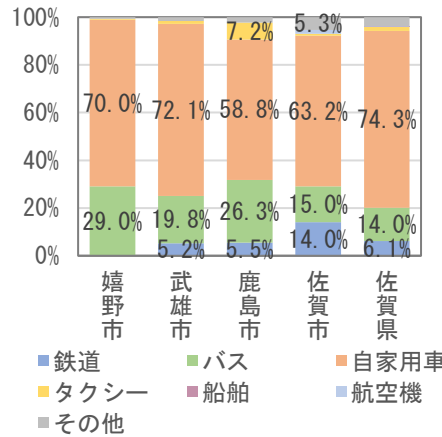


図6 交通機関別

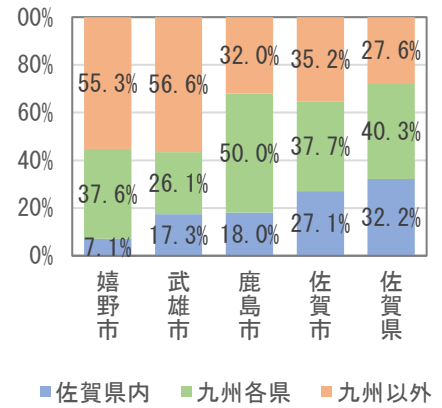


図7 発地別（日帰り）

資料：H30 佐賀県観光客流動調査

■移動特性

①通勤

- 嬉野市内に住む就業者の約6割は市内で就業、流出入では1,000人以上の流出超過
- 流出先・流入元とも武雄市・鹿島市がそれぞれ3割前後、長崎県への流出入もそれぞれ15%前後
- 通勤時の交通手段は大部分が「自家用車」

②通学

- 嬉野市内に住む通学者のうち、市内への通学者は半数未満で、流出入では200人以上の流出超過
- 流入元では武雄市・鹿島市がいずれも3割以上を占める一方で、流出先としては佐賀市も2割程度
- 通学時の交通手段は「自転車」が4割近くを占めるほか、「自家用車」「徒歩だけ」に加え、「鉄道・電車」「乗合バス」も1割程度

※通勤・通学はいずれも15歳以上を対象

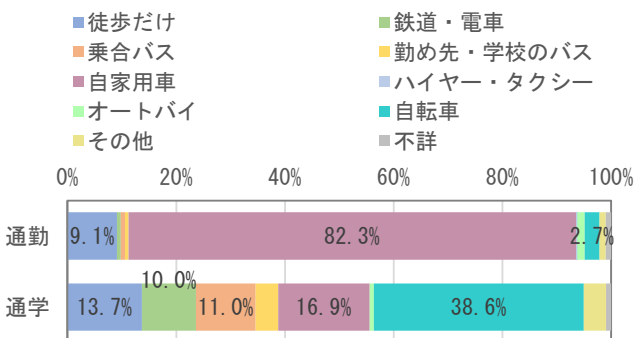


図12 通勤・通学時の利用交通手段

資料：H22 国勢調査

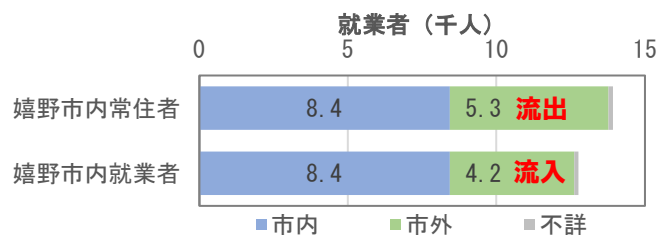


図8 通勤による人口流動の概要

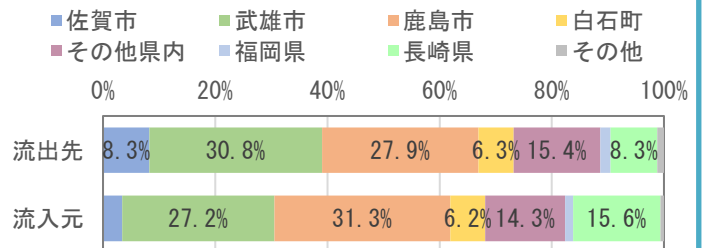


図9 通勤による人口流動内訳

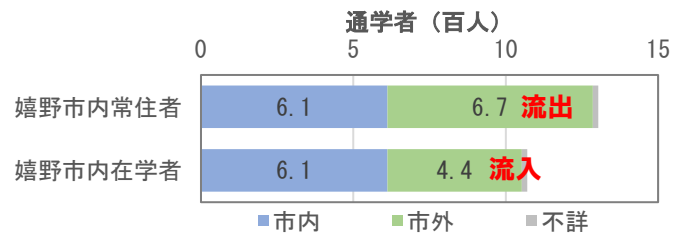


図10 通学による人口流動の概要

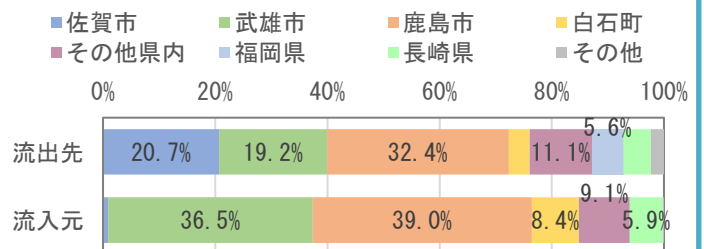


図11 通学による人口流動内訳

資料：H27 国勢調査

③日々の買い物

- 嬉野・塩田・吉田地区では嬉野地区への外出が最も多いが、五町田地区では約 6 割が鹿島市、久間地区でも鹿島市が約 3 割、武雄市が約 2 割
- 五町田・久間・塩田地区では塩田地区への外出も 2～3 割

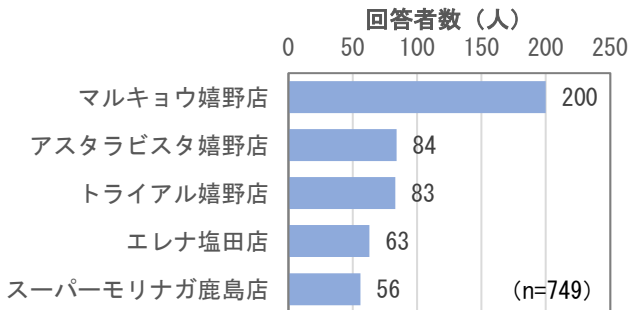


図 13 日々の買い物の外出目的地 (上位 5 位)

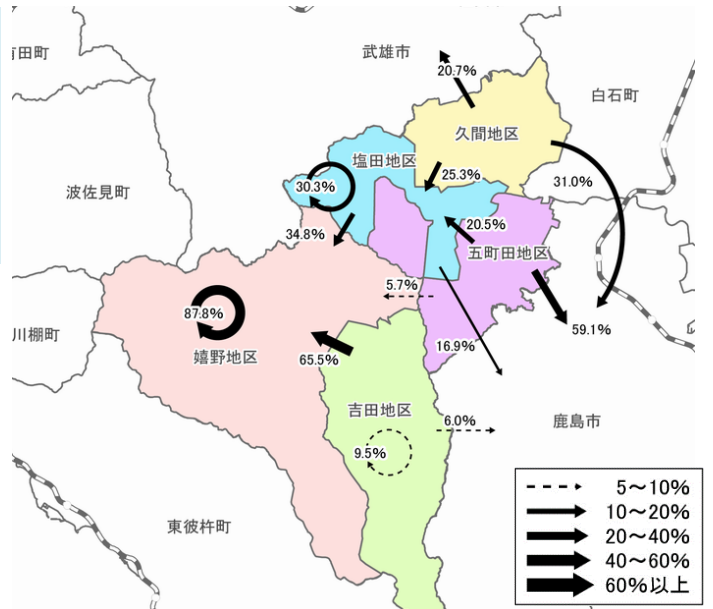


図 14 日々の買い物の外出先

④特別な買い物

- いずれの地区でも武雄市の割合が最も高く、特に久間地区では 6 割以上、外出目的地では「ゆめタウン武雄」が突出
- 嬉野・吉田地区では嬉野地区、五町田・塩田・吉田地区では鹿島市への外出も 1～2 割程度

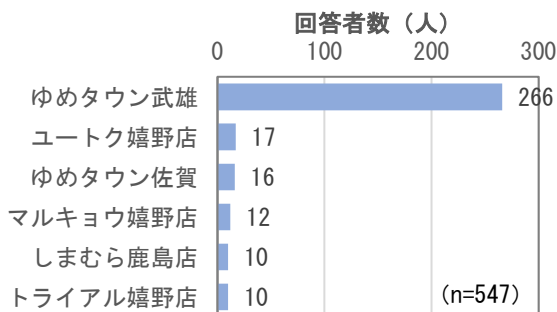


図 15 特別な買い物の外出目的地 (上位 5 位)

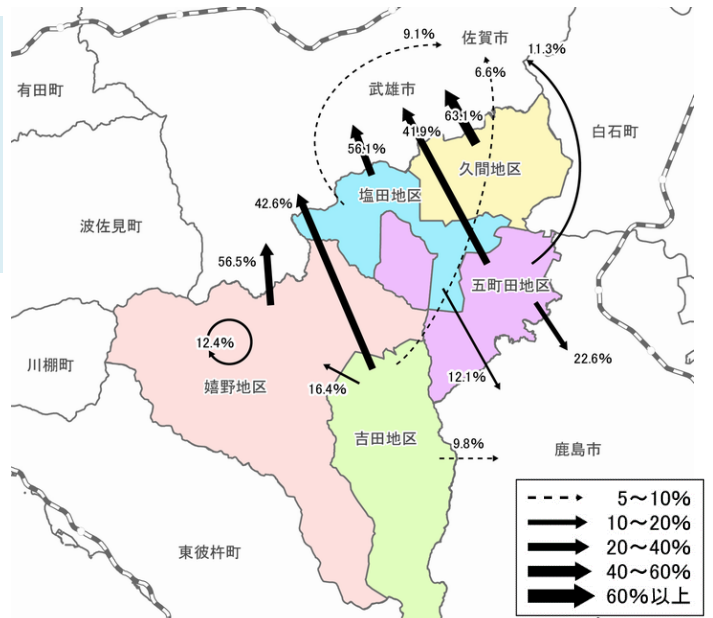


図 16 特別な買い物の外出先

⑤通院

- 嬉野地区への外出が目立つが、久間地区を除けばそれぞれの地区内での通院割合も 3 割前後と比較的高い
- 五町田・久間・塩田地区では鹿島市も 1 割前後、久間地区では武雄市も 1 割程度

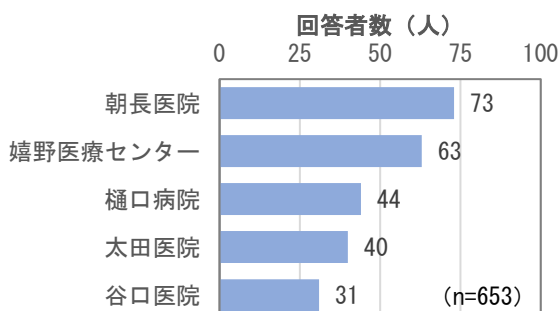


図 17 通院の外出目的地 (上位 5 位)

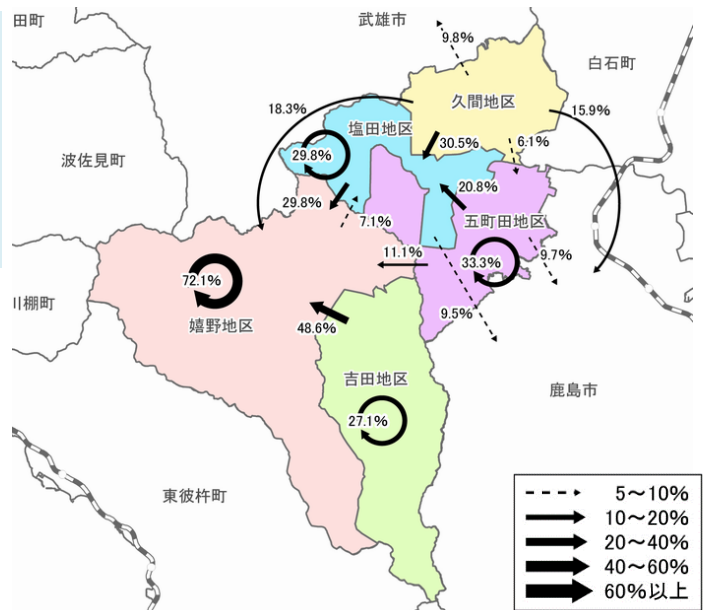


図 18 通院の外出先

資料：市民アンケート調査

(2) 公共交通の現状・問題点 (概要)

■公共交通の概況

- 嬉野温泉バスセンター付近および嬉野市塩田庁舎付近を中心として放射状に路線バス・乗合タクシーネットワークが形成
- 福岡～長崎間を結ぶ高速バスが嬉野 IC・嬉野温泉バスセンターに乗り入れ (一部の便)
- 九州新幹線西九州ルート of 整備が進められており、嬉野医療センター付近に「嬉野温泉駅」が設置

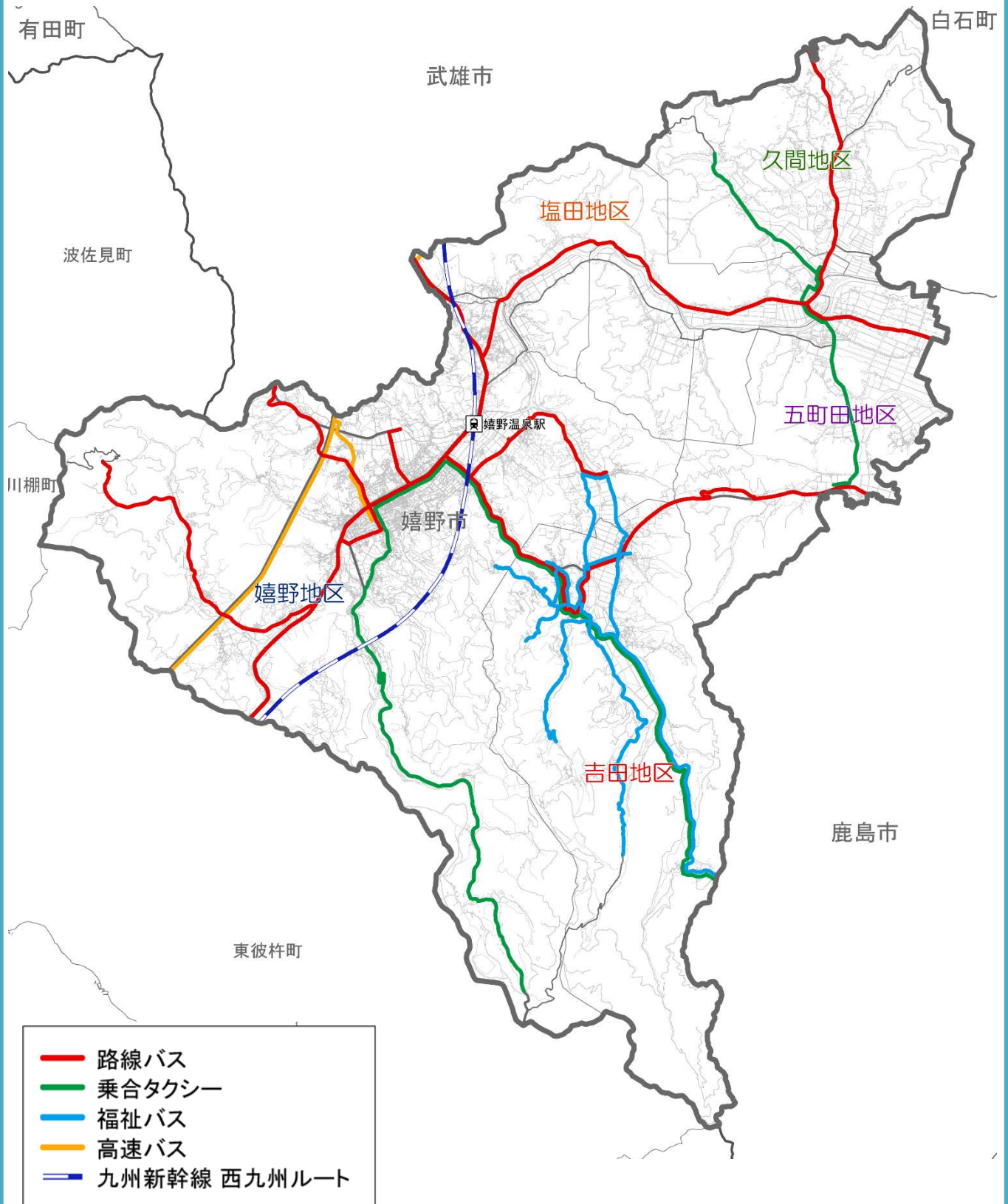


図 19 公共交通ネットワークの概況

■路線バス(廃止代替バス含む)

- 乗合タクシーも含めて、嬉野温泉バスセンター付近および嬉野市塩田庁舎付近を中心とした放射状のネットワークが形成され、また、多くの路線は市街地内の国道34号を運行
- 市街地内を除けば、嬉野線(JR)と三間坂線、吉田線と乗合タクシー春日線などで路線が重複、また、乗合タクシー春日線と福祉バス「ヨッシー号」の運行エリアが重複しており、競合が発生している可能性(福祉バスは無料であるため乗合タクシーの事業性に影響を与えている可能性)
- 牛の岳線、下吉田線を除く全ての路線バス(廃止代替バス含む)は市町間を運行(嬉野市内で完結しない)

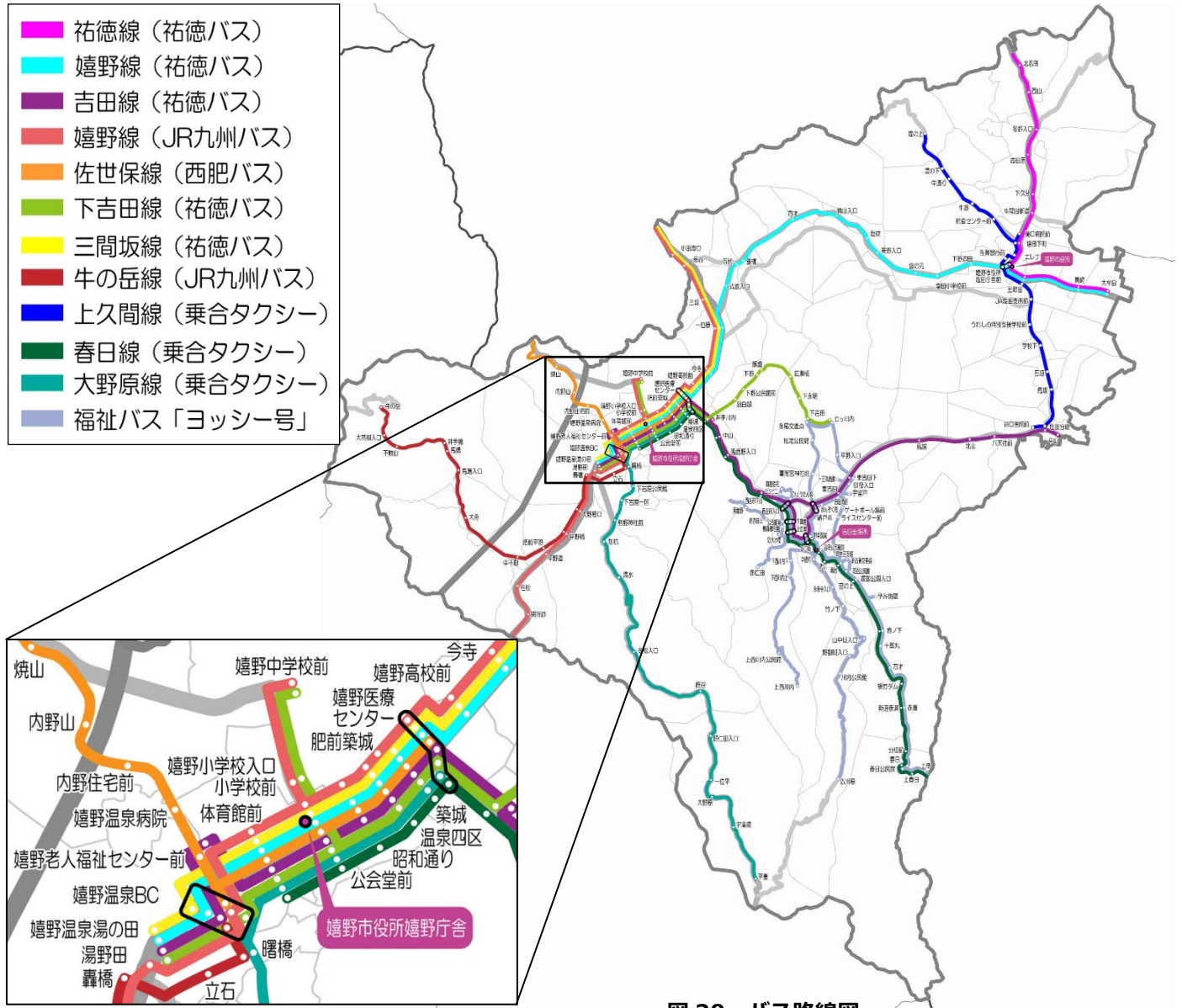


図20 バス路線図

- 利用者数(輸送人員)が横ばい傾向で推移するなかで財政負担額は増加傾向
- 費用の増加に対して、収益は横ばい~微減で収支率が低下し、財政負担に大きく依存
- ※令和2年度(R1.10~R2.9)は新型コロナウイルスの影響により収支が顕著に悪化

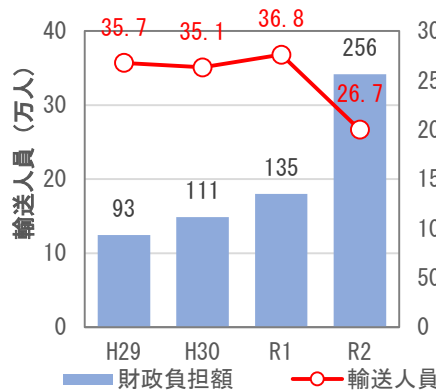


図21 輸送人員と財政負担額

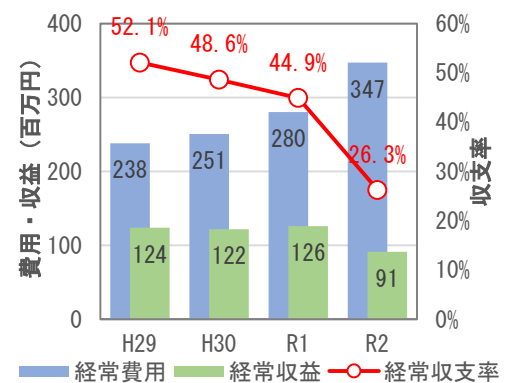


図22 収支の状況

※嬉野市を運行する路線全体(市外区間含む)で集計、ただし佐世保線(西肥バス)は除く

資料: 交通事業者資料

- 佐世保線、嬉野線（JR）の利用は比較的多いものの、その他の路線では利用が低迷し、1便あたり利用者数は10人未満、経常収支率も50%未満
- 特に下吉田線・牛の岳線では、利用者を1人・1km輸送するのに500円を超える財政負担が発生
- 嬉野線（JR）では国・県による財政負担が大部分となっている一方で、嬉野線（祐徳自動車）、吉田線では年間1千万円以上を嬉野市が負担

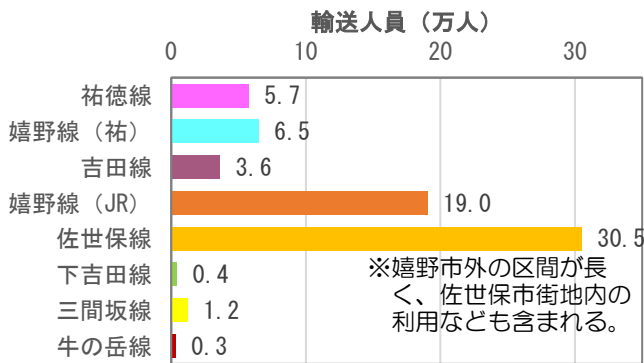


図 23 輸送人員

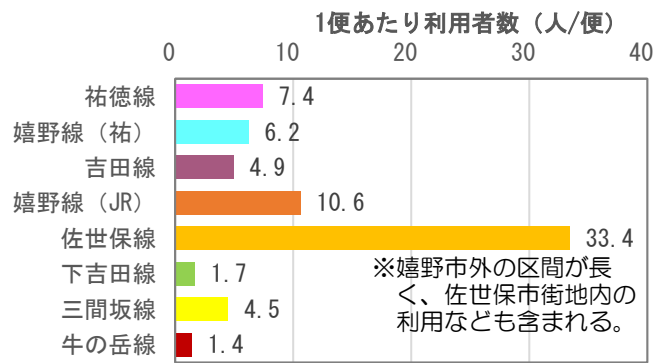


図 24 1便あたり利用者数

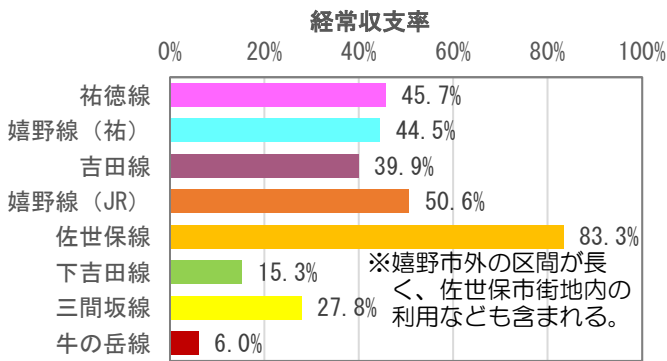


図 25 経常収支率

※令和元年度（H30.10～R1.9）データ

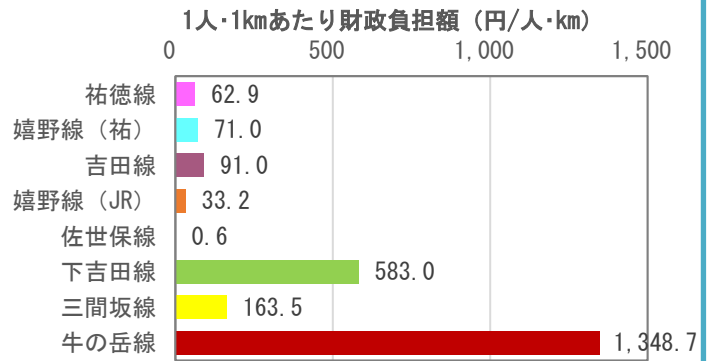


図 26 利用者1人・1kmあたり財政負担額

- 1人・1kmあたり財政負担額が大きい下吉田線・牛の岳線は、上り（市中心部方向）の1便を除けば利用者はごく少数（上り1便利用者のうち、下吉田線は16人全員が嬉野小学校、牛の岳線は15人中13人が轟小学校への通学）
- 登校時には利用があるものの、下校時の利用は両路線とも皆無

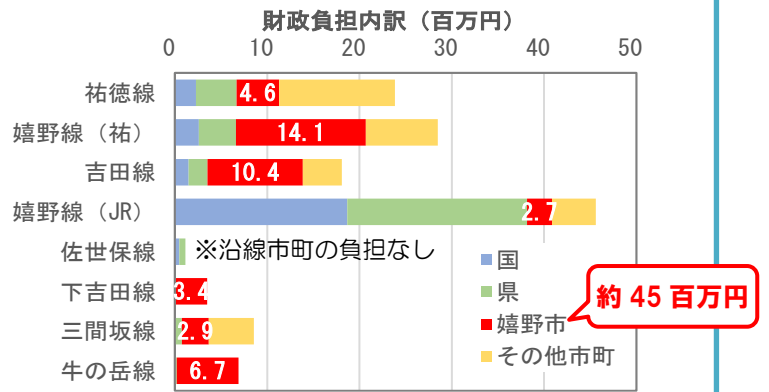


図 27 財政負担内訳

資料：交通事業者資料

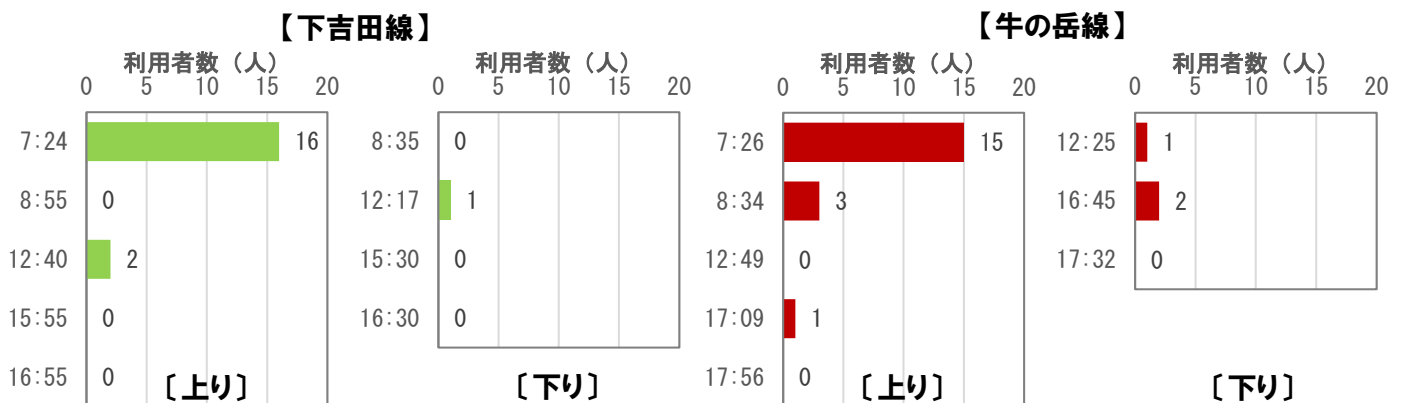


図 28 方向別・便別利用者数 (平日)

※牛の岳・下吉田⇒市街地方向を「上り」としている。

資料：利用実態調査（令和2年12月実施）

■乗合タクシー

- 利用者数（輸送人員）は微減傾向であるのに対して財政負担額は横ばい～増加傾向
- 費用の増加に対して、収益は微減で収支率が低下し、財政負担に大きく依存

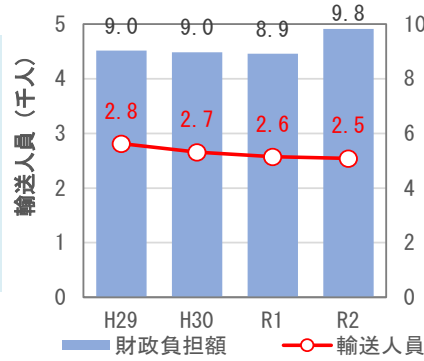


図 29 輸送人員と財政負担額

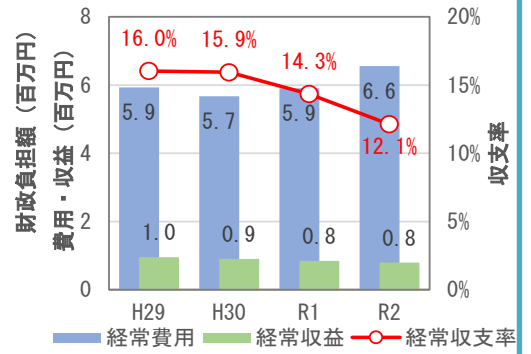


図 30 収支の状況

資料：交通事業者資料

- 上久間線の利用者数（輸送人員）は年間 200 人程度で、一便あたりの利用者数も少なく、利用者を 1 人・1km 輸送するのに 3500 円以上の財政負担が発生
- 路線別に便別・曜日別の利用状況を見ると、上久間線の 3・4 便および 6 便では、1 か月あたりの利用者数が 1 人未満、また、3 路線とも曜日によって利用者数には大きな偏りが発生
- 春日線、大野原線では 1 日 2 往復運行する月・水・金に対して、1 日 1 往復のみの運行である火・木の利用が顕著に低迷（ただし、必ずしも月・水・金のみ運行する便の利用者が多いわけではない。）

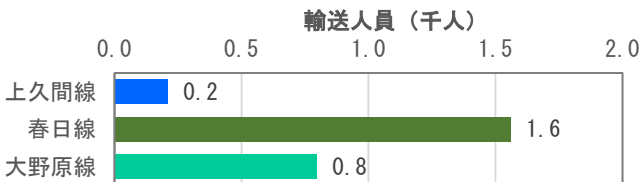


図 31 輸送人員

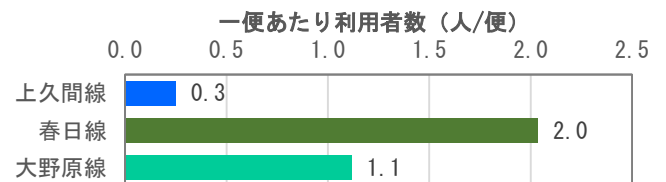


図 32 1 便あたり利用者数

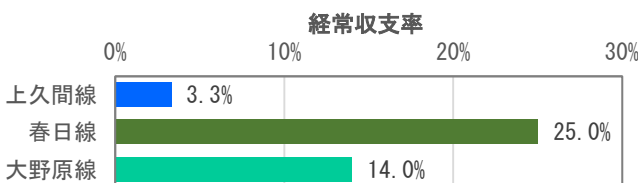


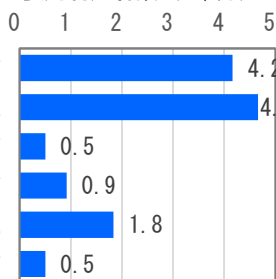
図 33 経常収支率



図 34 利用者 1 人・1km あたり財政負担額

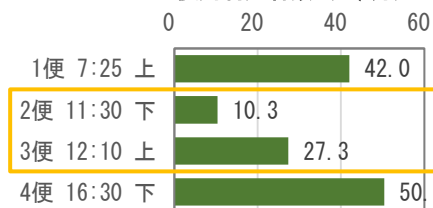
【上久間線】

便別利用者数 (人/月)



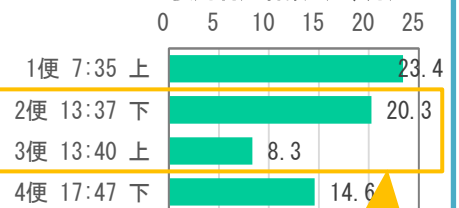
【春日線】

便別利用者数 (人/月)



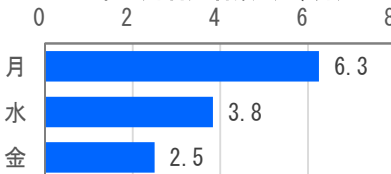
【大野原線】

便別利用者数 (人/月)

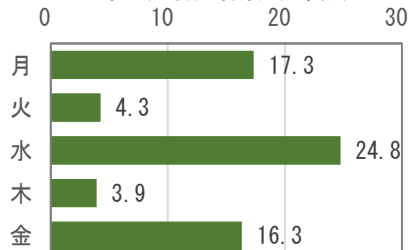


月・水・金のみ運行

曜日別利用者数 (人/月)



曜日別利用者数 (人/月)



曜日別利用者数 (人/月)

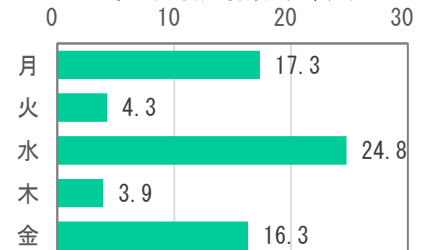


図 36 便別・曜日別利用者数

※令和元年度 (H30.10~R1.9) データ

※図中「上」は上り (市街地方面)、上久間線については谷口医院前⇒堤の上方向を「上り」としている。

資料：交通事業者資料

■その他

- 吉田地区では、吉田地区地域コミュニティ運営協議会が主体となって、嬉野市福祉バス「ヨッシー号」が運行、高齢者の買い物・通院の手段等として活用（民生委員アンケート調査、市民アンケート調査より）
※地区内5ルート、それぞれ週4日・1往復/日運行、無料
- そのほか、旧塩田町内では市民ボランティアによる「ごましお健康クラブ（介護予防と買い物支援の通いの場）」の利用者送迎あり
※毎週火曜日、2ルート（利用者宅まで送迎）、利用者負担200円（1回あたり）

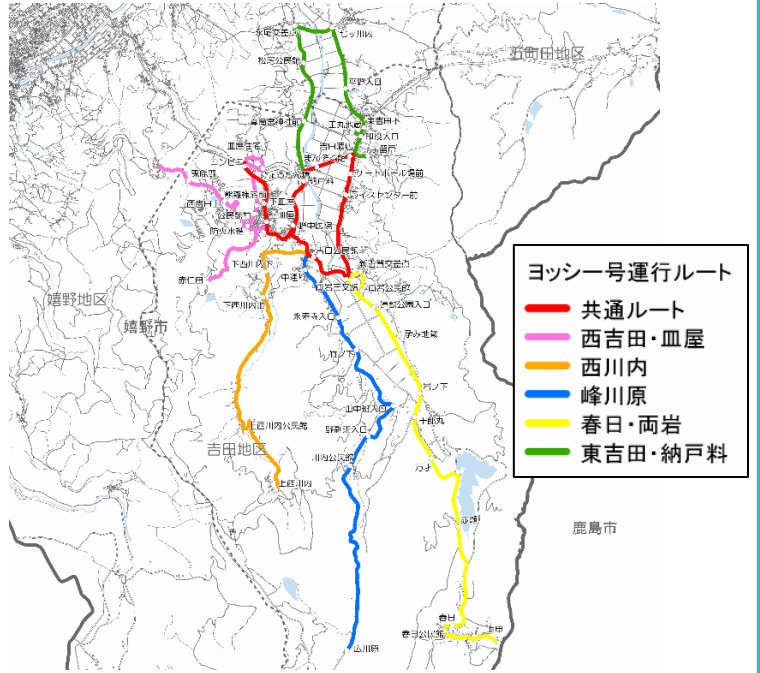


図 37 「ヨッシー号」運行ルート図（吉田地区）

■公共交通空白地域

- 市内の各所に公共交通サービスが提供されていない「公共交通空白地域」が存在
- 総人口の約4割が空白地域に居住（H27 国勢調査 500mメッシュデータより算出）

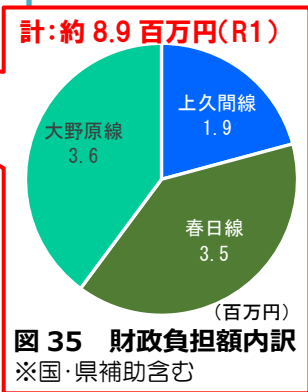


図 35 財政負担額内訳
※国・県補助含む

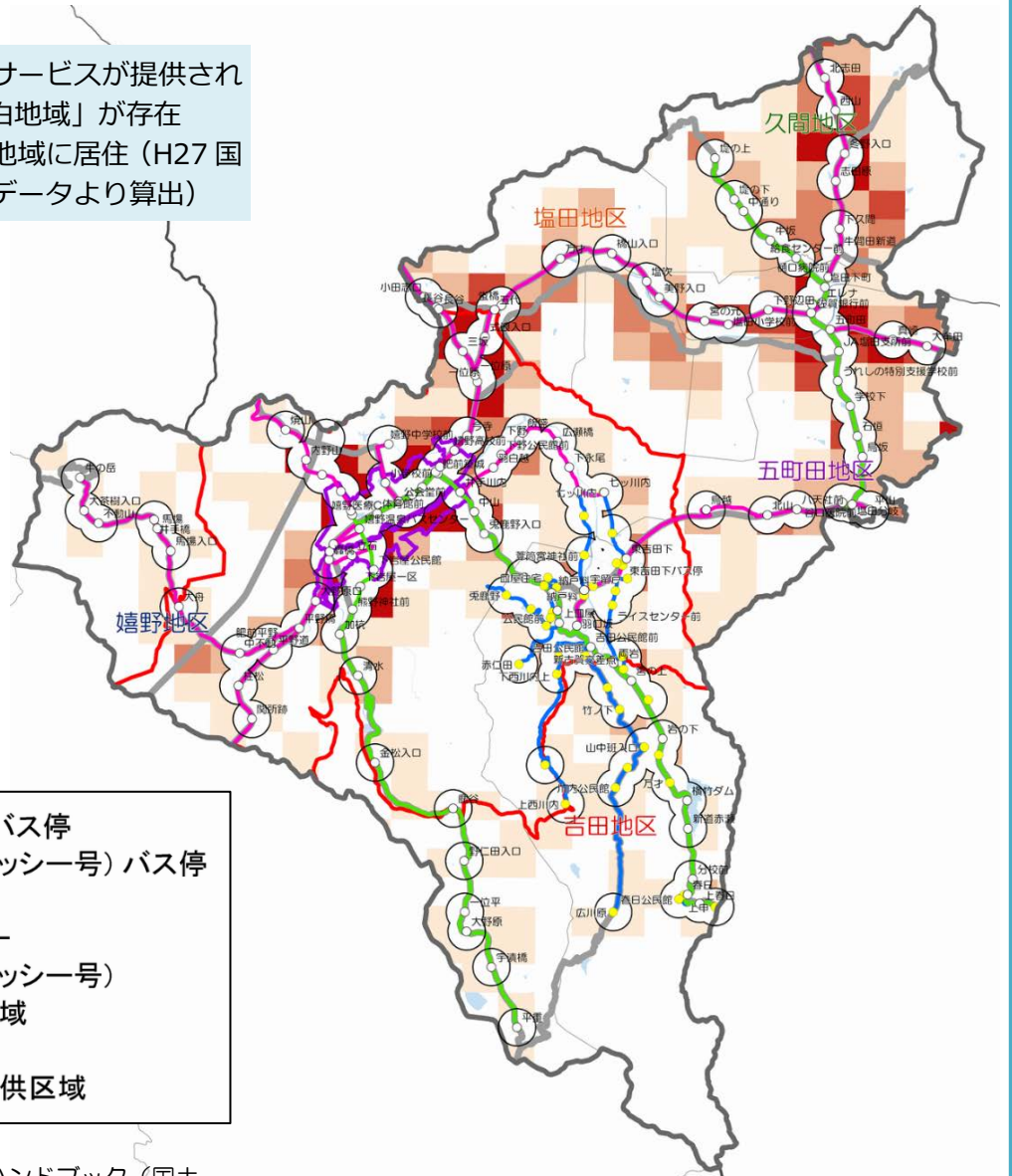


図 38 公共交通空白地域の人口分布状況

資料：H27 国勢調査

※「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」を参考に、バス停等の半径 300m 以上を公共交通空白地域としている。

2. アンケート調査結果等（概要）

（1）市民アンケート調査

○65歳以上の市民 1,600人（無作為抽出）を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施

○回収率は約53%

○設問項目（概要）

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

○最近1ヶ月で1度でも公共交通を利用した回答者は1割未満で、年齢が上がるにつれてわずかに増加

○利用した公共交通機関では路線バスが最も多く、外出目的としては通院・買い物が主体

○公共交通に対する不満点としては、待ち時間が長いことなどが上位だが、無回答も4割程度

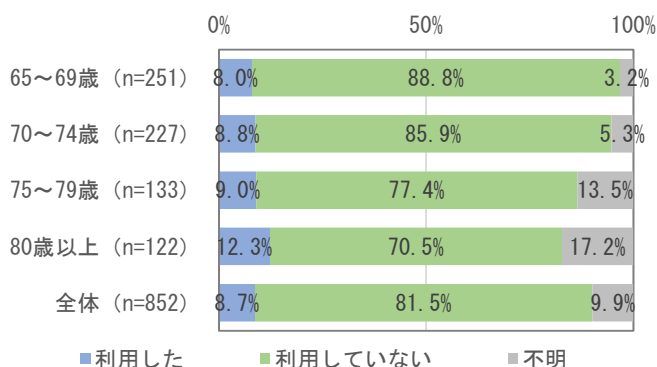


図39 最近1ヶ月の公共交通利用状況

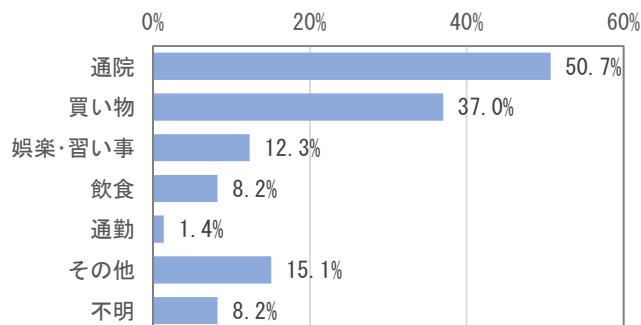


図41 公共交通利用時の外出目的

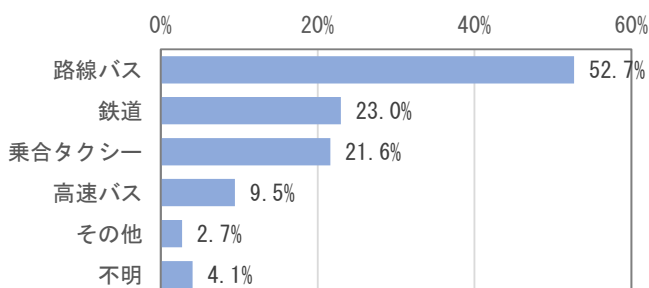


図40 利用した公共交通機関

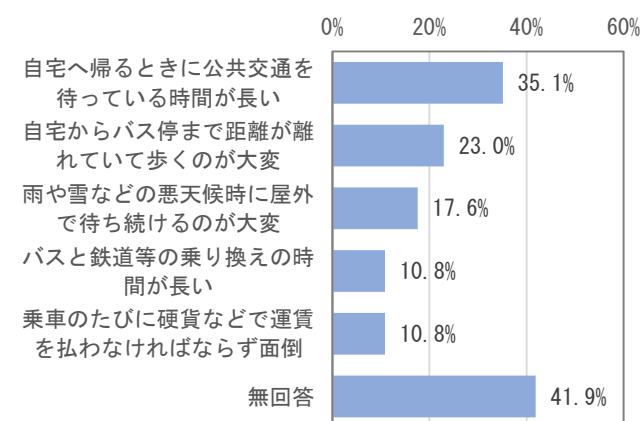


図42 公共交通に対する不満

○公共交通非利用者の移動手段は大部分が自家用車だが、年齢が上がるにつれて自分で運転の割合が低下

○現在の移動手段に対しては不安等を感じていない回答者が半数以上

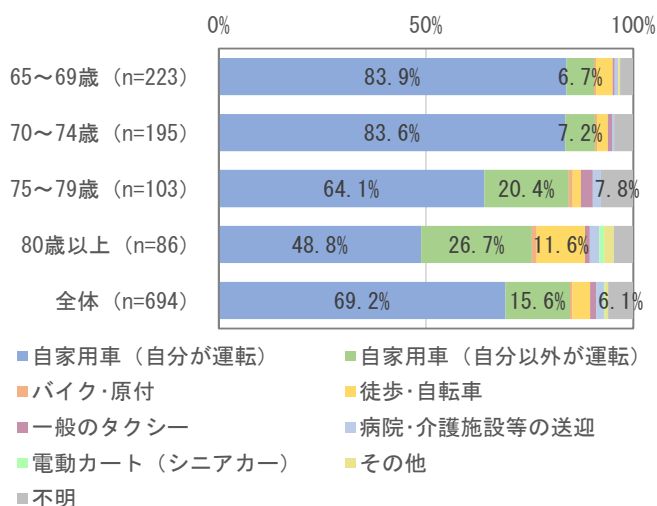


図43 公共交通非利用者の日常の移動手段

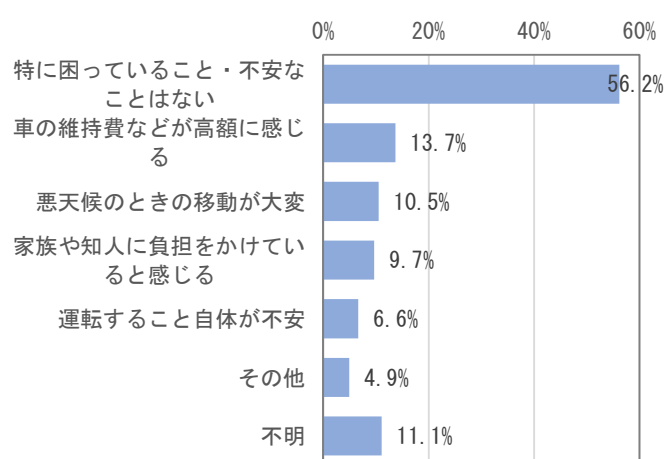


図44 現在の移動手段を利用する上での不安等

(2) 民生委員・児童委員アンケート調査

○嬉野市内で活動する民生委員・児童委員：計 74 人に調査票を配布し、73 人から回収
 ○外出に関する「困りごと」や、その対応の実態などを把握

- 地区によっては地域コミュニティによる共助、通信・移動販売、送迎・往診などのサービスが提供
- 一部の地区では、無料・少額の謝金により「自家用車」で移動を支援

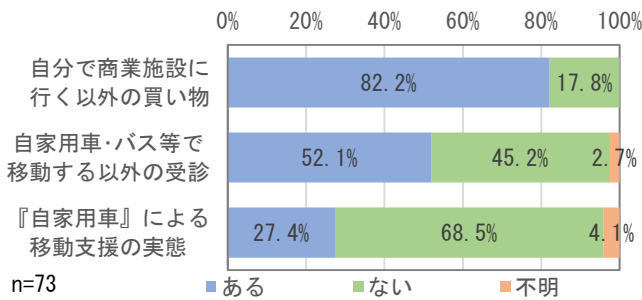


図 45 担当地区の実状

『自家用車』による移動支援の実態（抜粋）

- ・無料、あるいは、少額の謝金で近所に人に同乗・送迎してもらっている。
- ・老人クラブの定例会に運転できる人が足の弱い人を同乗させている。

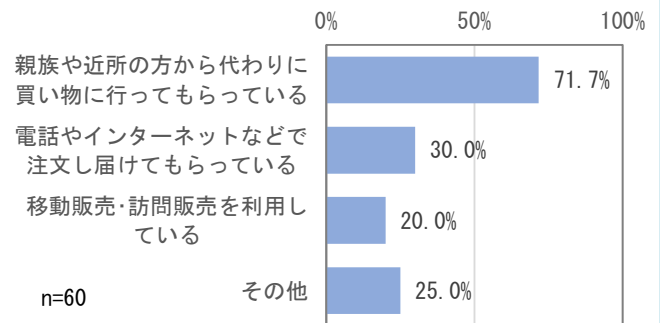


図 46 自分で商業施設に行く以外の買い物方法

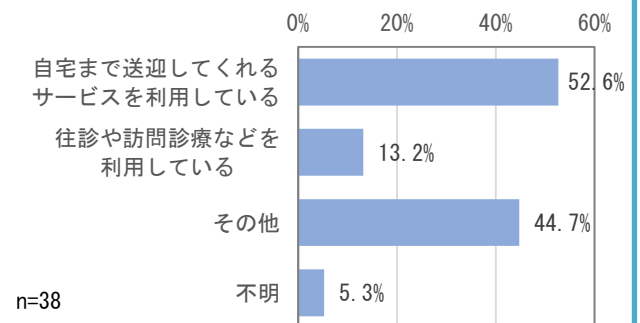


図 47 自家用車・バス等で移動する以外の受診方法

- 6割以上が路線バスや乗合タクシーなどの移動サービスを利用できずに困っている実態が「ある」と回答、その理由としては、バス停等まで歩けないことやバス停等から目的地まで遠いことなどが多数
- 自宅付近までバスなどが来てくれる移動サービスや、目的地近くまでのバス等の運行などに対する要望

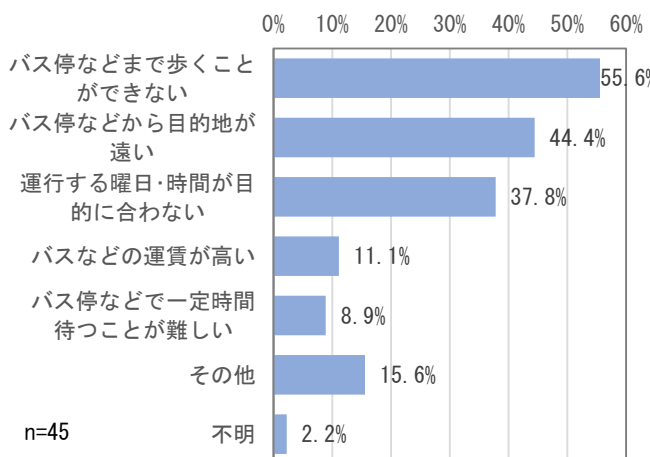


図 48 移動サービスが利用できない理由

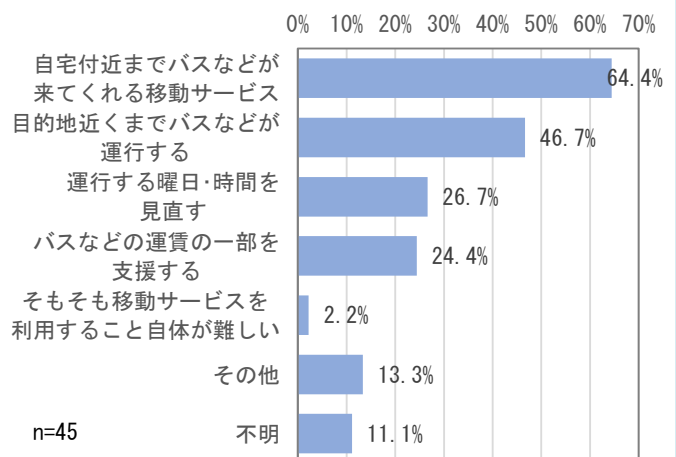


図 49 望ましい支援・サービス

(3) 交通事業者ヒアリング調査

○嬉野市内で運行する公共交通（路線バス・高速バス・乗合タクシー）の運行事業者およびタクシー事業者（計 7 事業者）を対象に聞き取り調査を実施

- 路線バスでは新型コロナウイルスにより甚大な影響、乗合タクシーは影響軽微
- バス事業者・タクシー事業者とも乗務員不足や乗務員の高齢化が課題
- 新幹線開業を契機に、周辺市町・交通事業者間で連携して、広域での周遊観光を促進する必要

(4) 高校生アンケート調査

○嬉野市・鹿島市・武雄市内の高校（3校、計5校舎・学舎）に通学する2年生全員を対象にアンケート調査を実施、625票を回収

○設問項目（概要）

- ・登下校時刻・登下校手段
- ・登下校時の公共交通利用状況 など

○進学先（高校）を選択する際、公共交通で通学できることを前提、あるいは、重視したとの回答が嬉野市在住者で3割弱だが、塩田校舎通学者ではやや低い傾向

○登下校手段では塩田校舎通学者で晴天時の自転車の割合が顕著に高いが、雨天時には大部分が自家用車（送迎）に置き換わり8割前後を占める

○嬉野市在住者、嬉野校舎通学者ではバス等も一定の割合

○塩田校舎通学者を除けば、登校時に比べて下校時にバス等利用の割合が若干高い傾向

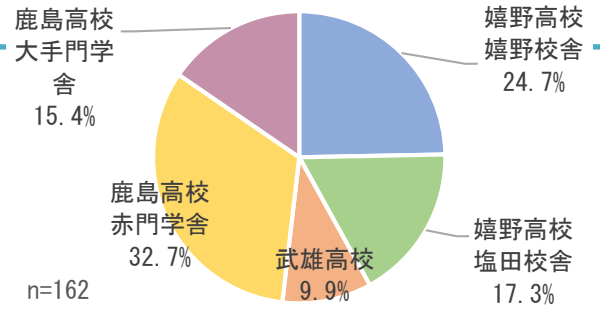
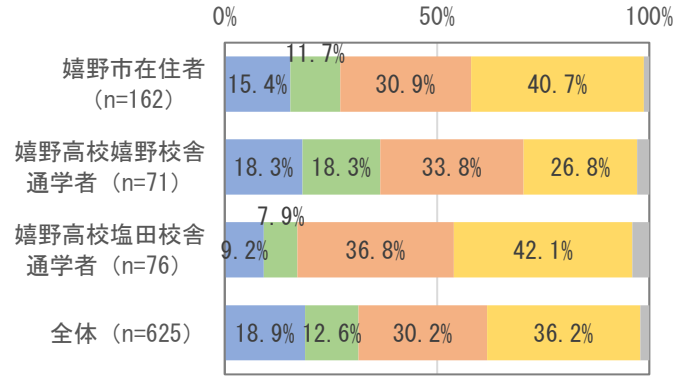


図 50 嬉野市在住者の通学先



- 公共交通で通学できることを前提として進学先を選んだ
- 公共交通で通学できることが前提ではなかったが、重視した
- 公共交通で通学できるか考慮したが、それほど重視しなかった
- 公共交通で通学できるかどうかは全く考慮しなかった
- 不明

図 51 公共交通を考慮した進学先（高校）選択状況

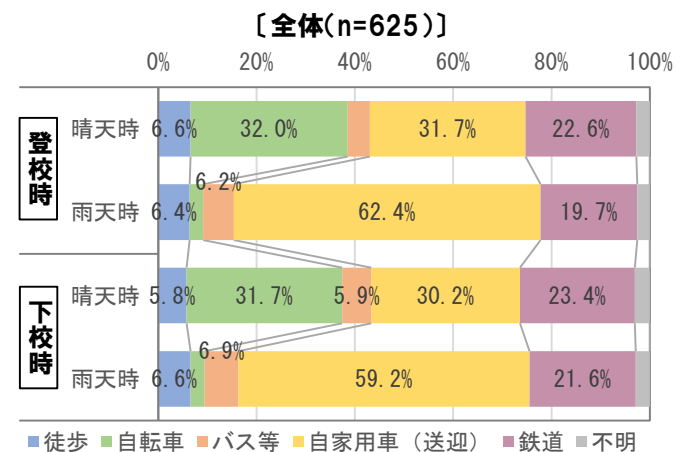
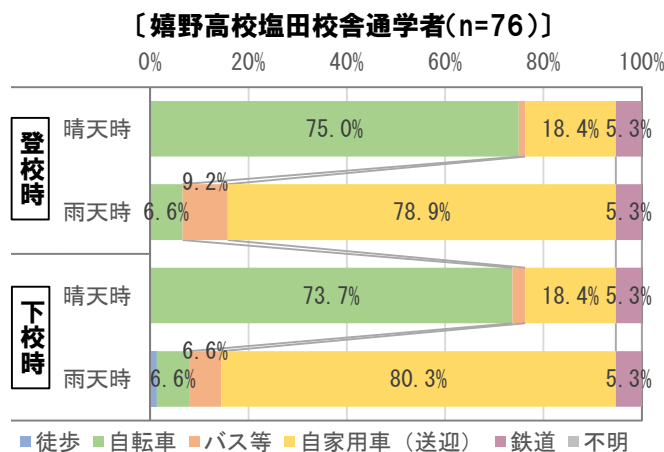
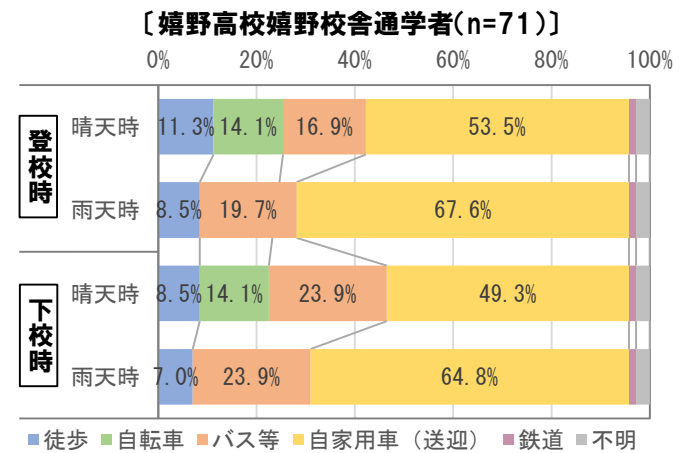
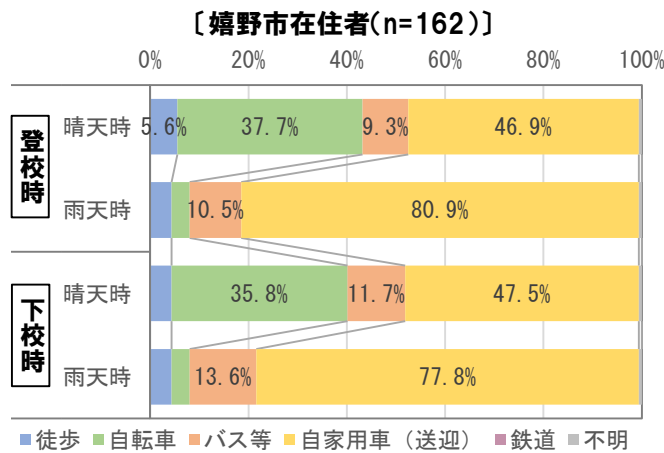


図 52 晴天時・雨天時の登下校手段（代表交通手段*）

*いくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段であり、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。

- 嬉野市在住者の約 3 割が登下校時に「公共交通を利用することがある」と回答
- 登下校時に公共交通を利用しない理由としては、「徒歩や自転車で通学できる」ことが突出
- 運賃が高いことを理由として利用しないケースでは、運賃・定期券補助により公共交通利用に転換する可能性

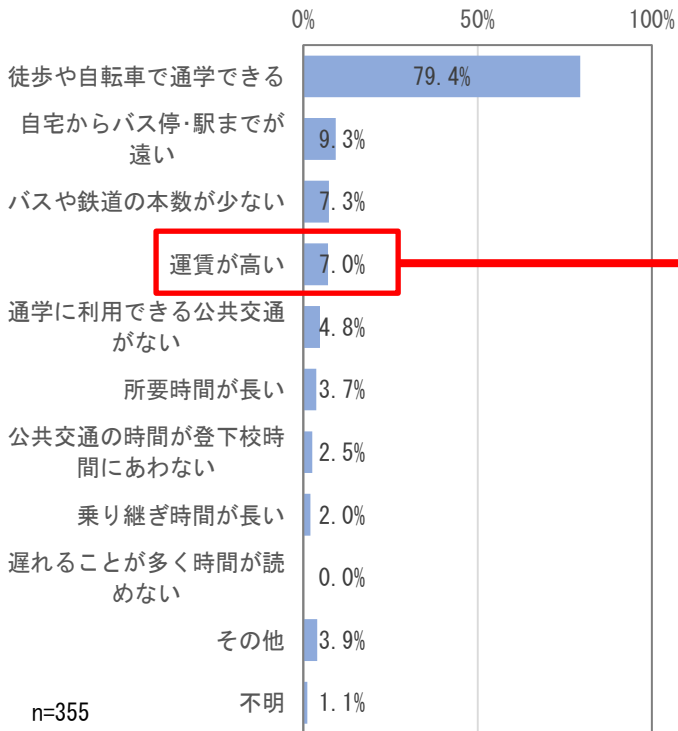
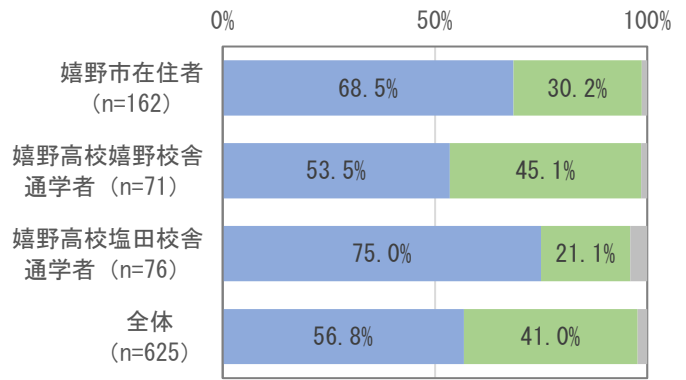
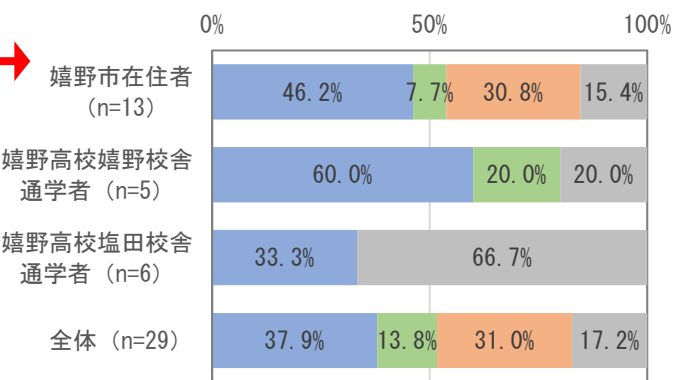


図 54 公共交通を使わない理由



- 公共交通を利用することはない
- 公共交通を利用することがある
- 不明

図 53 登下校時の公共交通利用の有無



- 半額程度の補助があれば利用する可能性がある
- 毎月一定額の補助があれば利用する可能性がある
- 補助があっても利用しない
- 不明

図 55 運賃・定期券補助による利用の可能性

- 登下校に公共交通を利用することがある場合でも、利用頻度が低い回答者が目立ち、特に嬉野高校塩田校舎で顕著
- 嬉野市在住者、嬉野高校嬉野校舎通学者では嬉野線 (JR)、嬉野線 (祐徳) の利用が多く、嬉野高校塩田校舎通学者は JR 長崎本線、祐徳線などの利用が目立つ

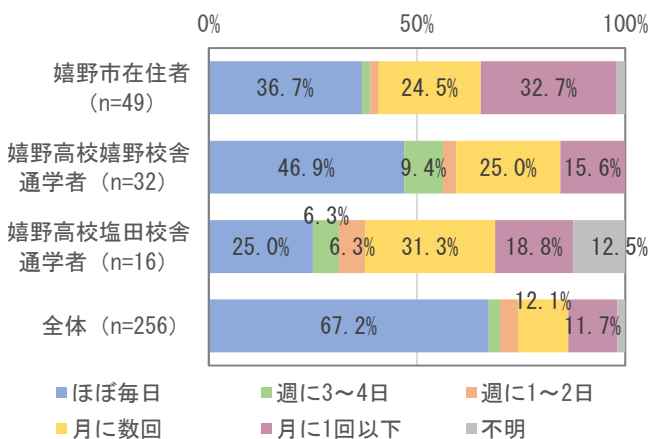


図 56 公共交通を利用した登下校の頻度

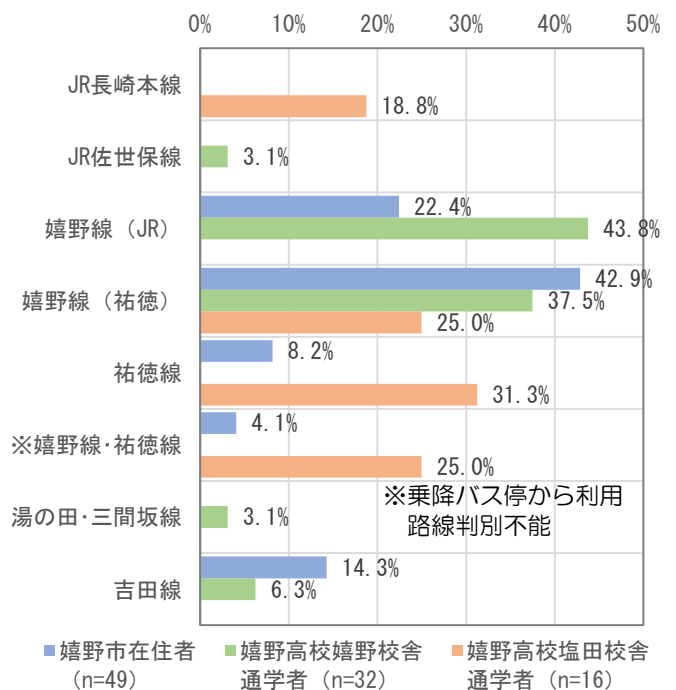


図 57 登下校時に利用する路線

3. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

(1) 上位・関連計画の概要

■上位計画:第2次嬉野市総合計画

●嬉野市が目指す姿(将来像)

歓声が響きあう 嬉野市 ～未来へ輝き続ける ふるさと～

●基本目標

①世代を超えて住み続けるまち

安らぎのなか、将来にわたり人々が住み続けられるまちを目指します。

③支え合う喜びが広がるまち

思いやりの心とおもてなしの心を大切に、誰もが互いに助け合い、幸せを感じるまちを目指します。

②「人」輝き活力あふれるまち

飛躍の原動力となる郷土愛あふれる「人」が生まれ、まちづくりの実践を支えていきます。

④自ら考え、自ら動く自発のまち

市民が地域の課題に自発的・自治的に取り組み、また、行政を含めた様々な団体と連携・協働することで、より豊かで居心地の良い地域社会を形成していきます。

●基本方針

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| ✓ 未来ときめくまちづくり | ✓ 助け合う、安全・安心のまちづくり |
| ✓ いつまでも「人」輝くまちづくり | ✓ 自然と調和、快適住生活のまちづくり |
| ✓ 世界へ躍動するまちづくり | ✓ 進化と創造、活力みなぎるまちづくり |
| ✓ ひとにやさしいまちづくり | ✓ みんなで創る、自発のまちづくり |
| ✓ とともに支え、笑顔あふれるまちづくり | ✓ しなやかでたくましい、「人」育むまちづくり |

(2) 新幹線開業により想定される地域への影響

- 九州新幹線西九州ルート：武雄温泉駅～長崎駅間が「対面乗り換え方式」で2022年度に開業予定
- 新幹線は上下64本/日(うち、嬉野温泉駅停車は半分程度を想定)、武雄温泉駅～博多駅間の特急は現状の上下32本/日から上下96本/日に大幅増便の見込み
- 長崎本線の肥前鹿島駅は現状の上下49本/日が、上下10本/日程度の運行となる見込み
- 嬉野温泉駅周辺には、既に嬉野医療センターやその他の医療施設、商業施設等が立地するほか、「嬉野温泉駅周辺まちづくり委員会」からの提言書を基にしたまちづくりを推進(交通拠点機能、インフォメーション機能、飲食・物販・体験機能、交流・情報発信機能)
- 嬉野温泉駅と温泉街(嬉野温泉バスターミナル)は直線距離で約1.9km

プラスの影響

- 交通利便性の向上、新幹線駅設置による認知度・イメージの向上など、居住地や企業の立地場所としての魅力が高まることによる、人口流入(人口流出抑制)・企業立地需要の増大
- 新幹線駅設置によるPR効果や、福岡・本州方面/長崎方面からのアクセス性の向上にともなう観光行動・集客圏域の広域化、西九州地域における観光・交流の「玄関口」の一つとなることによる“人の流れ”の活発化等による観光入込客数の増加 など

マイナスの影響

- 特に「対面乗り換え方式」の期間においては、武雄温泉駅から1駅の近さから、新幹線利用の「通過点」となり、駅～温泉街が離れていることもあって、新幹線開業の効果を十分に受け止めることができない懸念
- 新幹線開業や武雄温泉駅～佐賀・福岡方面の特急の増便により大都市へのアクセス性が向上することで、「ストロー効果[※]」により消費や就業者の流出を引き起こす懸念
- 観光等における“人の流れ”が大きく変化し、既存の交通ネットワークでの対応が困難になる懸念 など

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

■関連計画(抜粋)

●嬉野市都市計画マスタープラン・嬉野市立地適正化計画

■都市計画マスタープラン(平成24年6月)

基本理念: 集約と連携による新しい嬉野市の構築(嬉野市に「住む」人、「訪れる」人のためのまちづくり)

基本目標: 誘う・魅せる・親しむまち 嬉野

- 〔誘う〕 広域交流における佐賀南部集客 No.1 のまち
- 〔魅せる〕 独自の新たな価値を生み出すまち
- 〔親しむ〕 市民力により地域の特性が輝くまち

■立地適正化計画(平成30年3月)

基本理念: 都市部でも集落でも歩いて暮らせる持続可能なまちづくり(多極ネットワーク型コンパクトシティの実現)

基本方針:

- ①都市の中核拠点での都市機能の充実による暮らしやすい都市づくり(都市を支える生活サービス機能の誘導、人口の集積)
- ②拠点間や集落を結ぶネットワークの構築(持続可能な交通及び流通ネットワークの形成)
- ③地域中核拠点や地域拠点、集落における生活利便性の確保(生活利便性の確保に向けた地域住民の取り組み等の促進)



図 58 将来都市構造図

●嬉野市観光戦略(平成29年3月)

基本方針 2: 観光地の魅力を高める基盤整備

- ・温泉・宿泊施設と、集客要素を持つ施設を有効的・効率的に結ぶための「交通機関」等のアクセス方法の検討
- ・佐賀県南西部地域及び長崎県北部地域との広域観光連携の強化を図りながら観光振興
- ・新幹線嬉野温泉駅開業に向けた公共交通路線の見直し及び広域基幹バス路線の充実

●第2次嬉野市地域福祉計画(平成30年3月)

- 基本目標 2:** 安心・安全に暮らしていく体制づくり
- ・いわゆる交通弱者が外出に困ることがないよう、移動手段を確保し社会参加を促進

●第2期嬉野市まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月)

基本目標 ①: 嬉野市に住みたい・行きたい“ひと”の流れをつくる

- ・佐賀県南西部地域や長崎県北部地域との交流・連携のさらなる促進
- ・嬉野温泉駅と温泉街等をつなぐ道路および公共交通ネットワークの充実

基本目標 ④: 嬉野市で安心して暮らしたい“地域”をつくる

- ・市民や観光客等の移動実態に応じた適切なバス路線の確保
- ・高齢者、障がい者、児童・生徒等の生活に必要な、地域の実情に合った地域公共交通の維持・確保
- ・将来にわたって持続可能な公共交通を目指し、時代に即した新たな交通体系を整備・検討

(3) 公共交通に求められる役割

市内外への移動を確保し、市民の生活を支える役割

- 中核拠点・地域拠点をはじめとする市内外の目的地への移動手段を提供することにより、買い物や通院、通学などの日常生活を送るうえで不可欠な外出の機会を確保し、市民の生活を支える役割
- 高齢化がさらに進展するなかで、高齢者等の外出を支援し、社会参加等を促進する役割

新幹線開業の効果を受け止め、都市の活力などにつなげていく役割

- 市内外の観光資源や交通拠点の連携を強化・回遊を促進することで、地域全体の観光地としての魅力向上、観光・交流人口の拡大につなげる役割
- 嬉野温泉駅と温泉街等との連携強化・一体化を図ることで、新幹線開業の効果を最大限に受け止め、都市の活力などに波及させる役割

まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推し進める役割

- 市民生活を支える拠点(中核拠点・地域拠点等)に人が集まりやすい交通環境をつくることなどを通じて、生活サービス機能の立地を維持するとともに、沿線エリアにおける人口集積の維持・促進を図ることなどにより、人口減少が進むなかでも都市の持続性向上を推し進める役割

4. 解決すべき課題

市民生活に必要な移動手段を確保・維持していくことが必要

- 高齢化が進行、家族のサポートが受けにくい高齢者のみ世帯（単身・夫婦等）も増加傾向を示しており、**生活に不可欠な買い物・通院などの移動手段**が引き続き重要である。
- 路線バス等は現状でも小学校の通学に利用されているほか、高校生の通学手段としても一定の割合を占めており、進学する高校を選択する際に「公共交通で通学することができる」ことを“前提”、あるいは“重視”する意見も見られることから、**進学先の選択肢を維持**していく上でも公共交通が重要になる。
- このため、需要や移動特性・ニーズなども踏まえながら、引き続き**市民生活に必要な移動手段を確保・維持**していくことが必要である。

公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要

- 路線バス・乗合タクシーのなかには、**利用が低迷し効率性等に問題を抱える路線**が見られる一方で、市内には嬉野地区中心部・塩田地区中心部の周辺など比較的人口密度が高いエリアにも公共交通空白地域が存在、**人口の約 4 割が空白地域に居住**している。高齢者も含めて市民の大半は普段から自家用車を使用しているものの、運転免許返納の動きなどもあり、**移動サービスの“網羅性”を高めていくことが望ましい**。
- 一方で、人口の減少により移動の“総量”も減少していく可能性があり、また、人口の低密度化により従来型の移動サービスでは市民の多様な移動ニーズに効率的に対応することが難しくなる懸念もあり、市域全体で画一的な移動サービスを提供していくことは現実的ではないものと考えられる。また、高齢化等を背景に**ドア to ドアに近いきめ細かな移動支援**などこれまでの公共交通では**対応が難しいニーズ**も見られる。
- 財政負担の増大や交通事業者の乗務員不足などの制約もあるなかで、一部では地域が主体となった取り組みなども見られており、**既存の公共交通の効率性向上や利用促進**、ニーズにあわせた**新たな移動サービスの導入**や**既存交通との役割分担・連携**を図るとともに、**様々な主体が連携して取り組みを進めていく**ことで、公共交通ネットワークの持続性を高めていくことが必要である。
- なお、利用促進に向けては公共交通だけの取り組みには限界もあることから、まちづくりなどとの関連分野と連携し、**公共交通が「利用されやすい環境」**をつくっていくことで、公共交通の持続性向上にもつなげていくことが重要になると考えられる。

新幹線や高速バスなどの高速交通体系を有効に活用していくことが必要

- 市内に鉄道駅がない嬉野市では、高速バスや路線バスが広域的な集客に一定程度の役割をはたしているものと推察されるが、高速バスについては嬉野市市街地まで乗り入れる便は一部にとどまり、**嬉野 IC からは二次交通となる交通手段が乏しい状況**などを考えると、さらなる有効活用の余地があると考えられる。
- 2022 年度には新幹線が開業予定となっていることから、高速バスも含めた高速交通体系を有効に活用し、**市民の利便性や都市活力の向上、観光集客力の強化**などにつなげていく必要がある。

周辺市町と連携しながら取り組みを進めていくことが必要

- 路線バスの多くが周辺市町間との間を運行、こうした路線が嬉野市内の移動も担っており、**広域路線を維持することが市内の移動手段を確保することにもつながる状況**となっている。
- 市民の日常生活での移動が市内で完結せず、観光振興の面でも広域での魅力を高めていくことが重要になることなどから、嬉野市単体での取り組みには限界があると考えられる。
- 新幹線開業にともなう人の動きの変化に対応し、**効果を最大限に受け止め・波及させていく**ことを考えても、周辺市町と様々な分野で強く連携しながら取り組みを進めていくことが必要である。

5. 基本方針（案）

基本方針①

多様な移動サービスを「適材適所」で組み合わせた、効率的で持続性の高い公共交通

- 少子高齢化などを背景として、高齢者の買い物・通院や、児童・生徒の通学などの移動手段確保が引き続き重要となっているが、利用が低迷する路線が見られる一方で、比較的人口密度が高い嬉野・塩田地区中心部の周辺などにも公共交通空白地域が存在している。
- 財政負担の増大や乗務員不足、人口の減少・低密度化の進行などを考えると、市域全体に画一的な移動サービスを提供することは困難であり、一方では高齢化を背景としたよりきめ細かなサービスのニーズなども高まってきている。
- このため、需要や移動特性などに応じた効率化（運行頻度、車両サイズ、運行形態等）を図りつつ、既存の交通資源（タクシー、各種送迎サービス等）の有効活用はもちろんのこと、地域が主体となった取り組みの促進、新たな技術（自動運転、AI オンデマンド交通等）の活用なども視野に、様々な移動サービスを、役割分担を明確にしながら「適材適所」で組み合わせることで、効率的で持続性の高い公共交通を目指す。
- また、移動サービス相互の連携（乗り継ぎ環境、ダイヤ、運賃、情報提供、利用促進等）を強化することで、“一体的なネットワーク”として機能する公共交通を目指す。

基本方針②

まちづくりや観光等の関連分野との連携による、社会の「基盤」として機能する公共交通

- 公共交通には単に現状の移動ニーズに対応するだけではなく、まちづくりをはじめとした関連分野における取り組みを“下支え”する役割が求められている。
- 例えば、まちづくり分野における「多極ネットワーク型コンパクトシティの実現」や、観光分野におけるアクセス面からの「観光地の魅力向上」、福祉分野における「高齢者等の外出機会・社会参加機会の確保」、教育分野における「教育機会の確保」などを支援する役割が期待される。
- このため、まちづくりや観光、福祉、教育などの関連分野と連携しながら、社会の「基盤」として機能する公共交通を目指す。また、こうした取り組みにより公共交通が「利用されやすい環境」をつくり、公共交通の持続性向上にもつなげていく。

基本方針③

周辺市町との連携による、市民・来訪者等の広域的な移動・周遊を支える公共交通

- 特別な買い物や通院では市外への外出が目立つほか、通学では市内居住者の半数以上が市外へ通学しているなど、市民生活が市内では完結しない状況となっている。
- また、九州新幹線西九州ルート（武雄温泉駅～長崎駅）の開通により、嬉野市を含めた周辺地域の人の動きは大きく変わる可能性があり、広域的な周遊を促進していくことが重要になるものと考えられる。
- 嬉野市・武雄市・鹿島市の3市については、特に結びつきが強いことから、観光なども含めた様々な分野で連携を図り、市民・来訪者等の広域的な移動・周遊を支える公共交通を目指す。
- バス路線の多くが市町間を結ぶ広域路線となっている嬉野市においては、広域路線を維持することにより市内の移動手段の確保にもつなげていく。

基本方針④

新幹線・高速バスなどの高速交通体系を嬉野市の“強み”として活かす公共交通

- 嬉野市は県内他都市と比較して「宿泊」「佐賀県外」「バス利用」の割合が高く、現状でも高速バスや路線バスが広域集客に一定の役割を果たしているものと推察されることに加え、新幹線開業にともない更なる広域集客力向上・交流人口増加が期待される。
- また、市民生活の利便性向上や、人口の流出抑制・企業立地なども期待されることから、二次交通となる路線バス等との連携や、交通結節機能の強化、新幹線駅～嬉野地区中心部とのアクセス確保・一体化など、新幹線・高速バスなどの高速交通体系を嬉野市の“強み”として活かす公共交通を目指す。
- 新幹線駅周辺には医療・商業機能等も立地しており、こうした取り組みにより市民生活の利便性向上にもつなげていく。

基本方針⑤

行政や交通事業者はもとより、地域や利用者等も含む多様な主体により支え合う公共交通

- 事業環境が厳しさを増していくなか、行政や交通事業者が主体となった取り組みには限界がある。また、高齢化の進行などにもなってこれまで以上にきめ細かな対応が必要になってきているなか、市内では既に地域が主体となった移動手段確保の取り組み（吉田地区：ヨッシー号）や、地域コミュニティのなかで移動支援を行っている実態も見られる。
- こうした取り組みの促進に加えて、進歩する情報技術の活用なども視野に、商業・医療・観光施設等といった多様な主体が連携しながら、支え合う公共交通を目指す。

