

嬉野市

2022
令和4年度

2026
令和8年度

地域公共交通計画



令和4(2022)年3月

嬉野市地域公共交通活性化協議会

嬉野市地域公共交通計画 目次

1. 計画の概要	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の対象区域と計画期間	2
2. 地域の現状・問題点	3
(1) 位置・地勢	3
(2) 人口・世帯数等	4
(3) 市民の移動特性	6
(4) 観光の動向	12
3. 公共交通の現状・問題点	13
(1) 路線バス（廃止代替バス含む）の概要	14
(2) 乗合タクシーの概要	20
(3) その他	25
4. アンケート調査結果等（概要）	28
(1) 市民アンケート調査	28
(2) 高校生アンケート調査	31
(3) 民生委員・児童委員アンケート調査	35
5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	38
(1) 地域が目指す将来像	38
(2) 関連分野における公共交通への期待	39
(3) 新幹線開業により想定される地域への影響	41
(4) 公共交通に求められる役割	42
6. 解決すべき課題	43
7. 嬉野市における地域公共交通のあり方（基本方針）	44
8. 計画の目標	46
9. 取り組みの方向性と施策の概要	47
10. 目標を達成するための施策	50
[方向性①] 移動サービスの効率性を高める重複（競合）の解消	50
[方向性②] 需要に応じたサービス水準の適正化	56
[方向性③] 高速交通体系からの二次交通の充実	61
[方向性④] 市街地内の移動・回遊の利便性向上	66
[方向性⑤] ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備	69
[方向性⑥] 関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・ 利用促進	74
11. 計画の推進・進捗管理	82
(1) 資金の確保に関する事項	82
(2) 地域公共交通特定事業に関する事項	84
(3) 計画の評価および進捗管理	85

1. 計画の概要

(1) 計画の背景と目的

①計画の背景

嬉野市の交通状況は、市域西側を高速道路が南北に縦断、嬉野地区中心部を国道 34 号、塩田地区中心部を国道 498 号が軸となって、周辺市町とを結ぶ形で道路ネットワークが形成されています。

本計画策定時点では市内に鉄道はなく、公共交通としては路線バスや乗合タクシーが市民の移動を担っている状況ですが、令和 4（2022）年秋ごろには西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）が開業予定となっており、今後、嬉野市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化していく可能性があります。

全国的な傾向と同様、嬉野市においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、路線バスや乗合タクシーの利用者数は減少傾向が続いており、また、令和 2（2020）年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によっても大きな打撃を受けています。

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

こうしたなか、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となりました。

②計画の目的

以上のような背景を踏まえ、西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）の開業による状況変化なども見据えながら、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなる計画を策定するとともに、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や活動団体、各種施設などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、「嬉野市地域公共交通計画」を策定するものです。

(2) 計画の対象区域と計画期間

①計画の区域

本計画は、嬉野市の行政区域全域を対象とします。

なお、計画区域内には複数の市町村間を結び広域移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」、および、主として嬉野市内の移動に対応する役割を担う「地域内フィーダー系統（支線）」として国庫補助対象となっている系統が含まれており、これらの組み合わせにより公共交通ネットワークが形成されています。（詳細については p.14、p.20 参照）

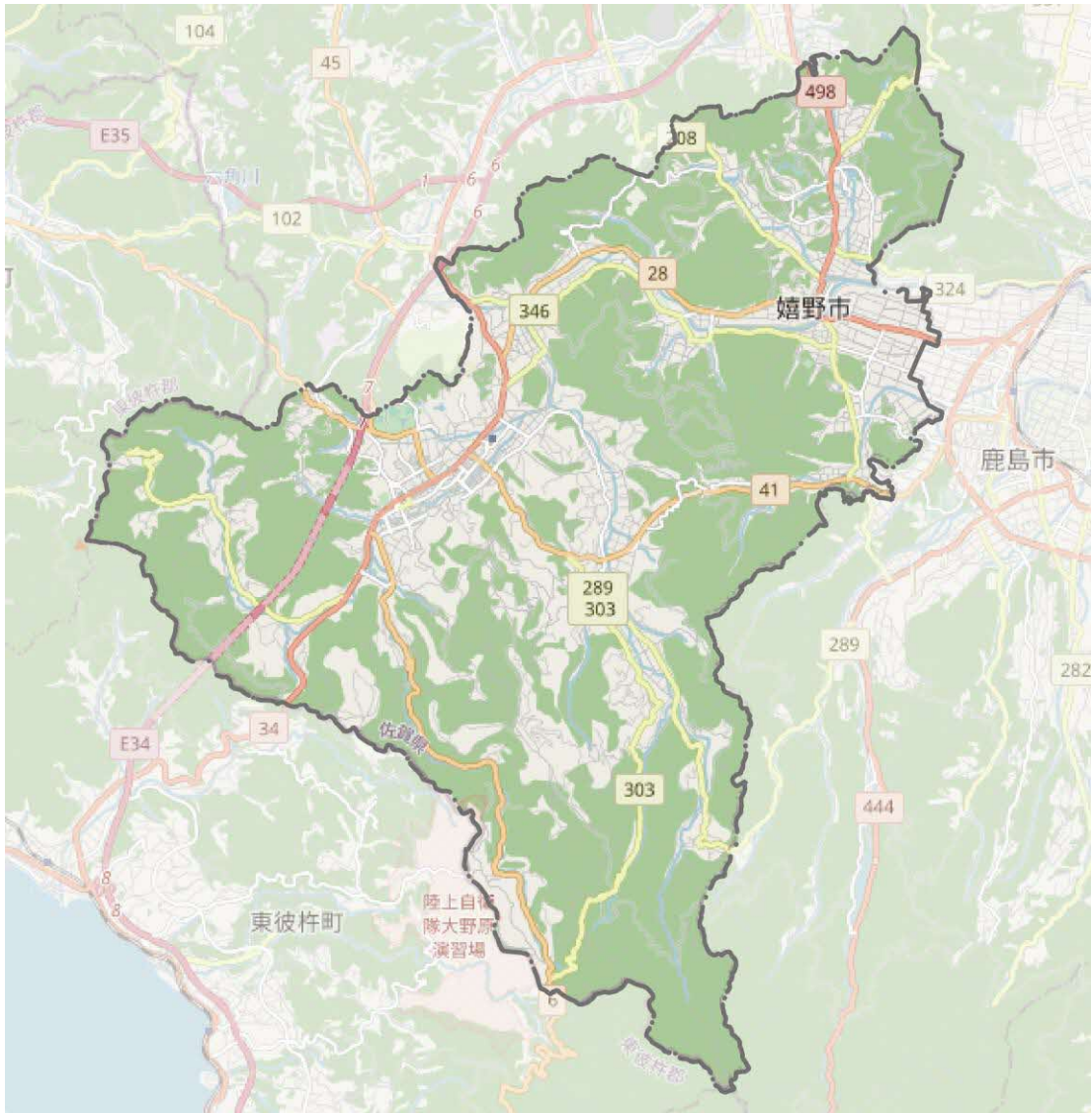


図 1 嬉野市地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

②計画期間

本計画の計画期間は、令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和 8（2026）年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画の策定を行います。

2. 地域の現状・問題点

(1) 位置・地勢

嬉野市は、佐賀県西部に位置し、武雄市や鹿島市、長崎県東彼杵町などに囲まれており、佐賀市や佐世保市までは約30km、長崎市までは約50kmの距離となっています。



図2 嬉野市の位置

市域面積126.41km²のうち59.1%を森林、29.4%を田およびその他農用地が占めています。

市域全域が比較的緩やかな山に囲まれた盆地となっており、東部の一部は白石平野に属しています。

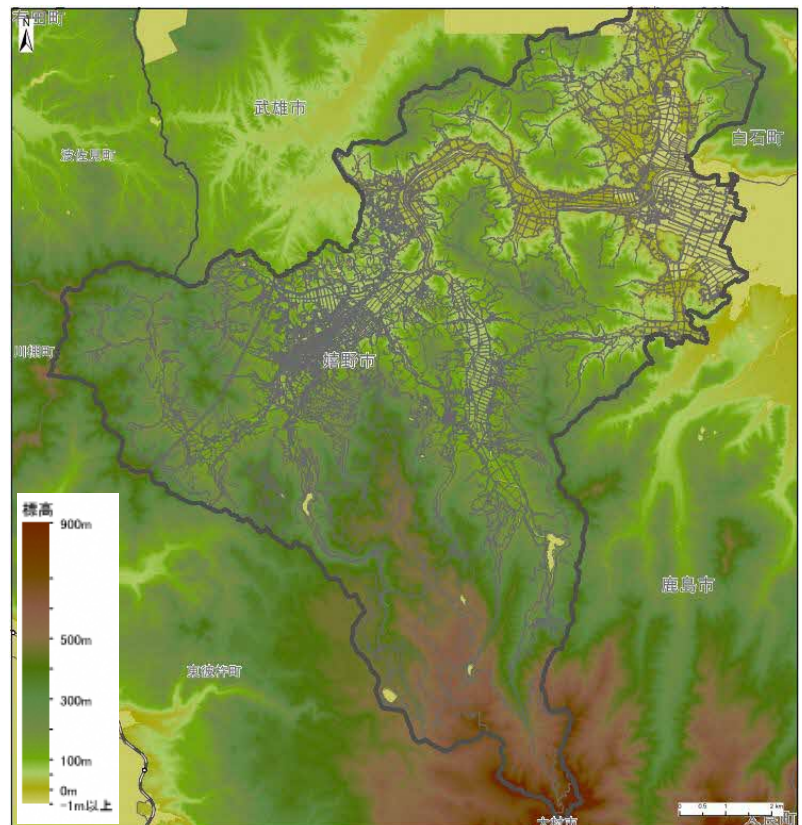


図3 嬉野市の地勢

資料：国土数値情報、基盤地図情報

(2) 人口・世帯数等

①人口分布および推移

嬉野市の総人口は昭和 60(1985)年をピークとしてその後は一貫して減少傾向を示しており、平成 22 (2010) 年から令和 2 (2020) 年の 10 年間で約 11%減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行してきており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後約 20 年間で総人口は約 25%減少、高齢化率も現状(令和 2 年)の 35.7%から 44.1%まで上昇する予測となっています。

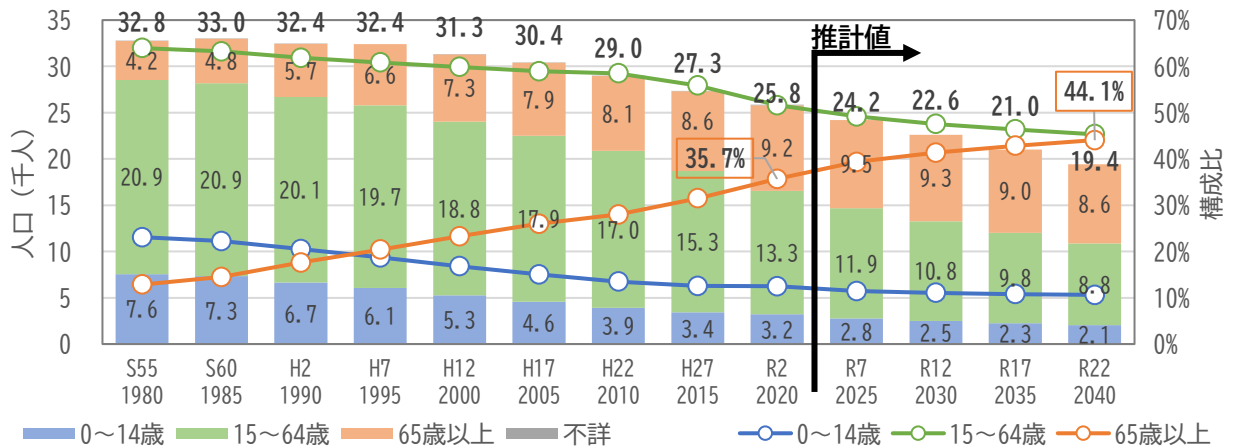


図 4 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査(実績値)、国立社会保障・人口問題研究所(推計値)

市域内の人口分布を見ると、嬉野地区中心部や塩田地区中心部などへの人口集積が目立ちますが、その他のエリアにも人口が広く薄く分布しています。

なお、嬉野市では昭和 45 年に「人口集中地区(DID)」※が設定されましたが、平成 7 年には人口密度が 4,371.4 人/㎢まで低下、平成 12 年以降は DID 自体が消失するなど、市街地の低密度化が進行しています。

※人口密度約 4,000 人/㎢以上の調査基本単位区がいくつか隣接し、あわせて人口 5,000 人以上を有する地域

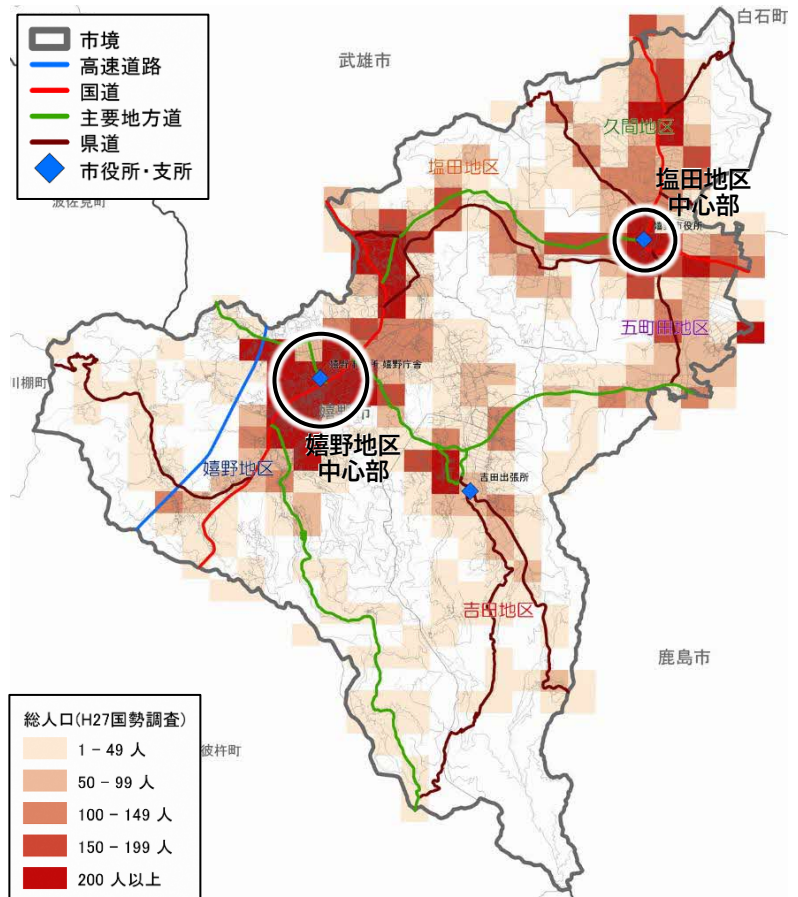


図 5 人口分布(500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

②世帯数等

人口が減少傾向に転じた昭和 60（1985）年以降も、平成 17（2005）年まで世帯数は増加していましたが、その後は減少傾向に転じています。また、世帯人員（一世帯あたりの平均世帯員数）については減少傾向が続いており、平成 27（2015）年以降は 3.00 人/世帯を下回っています。

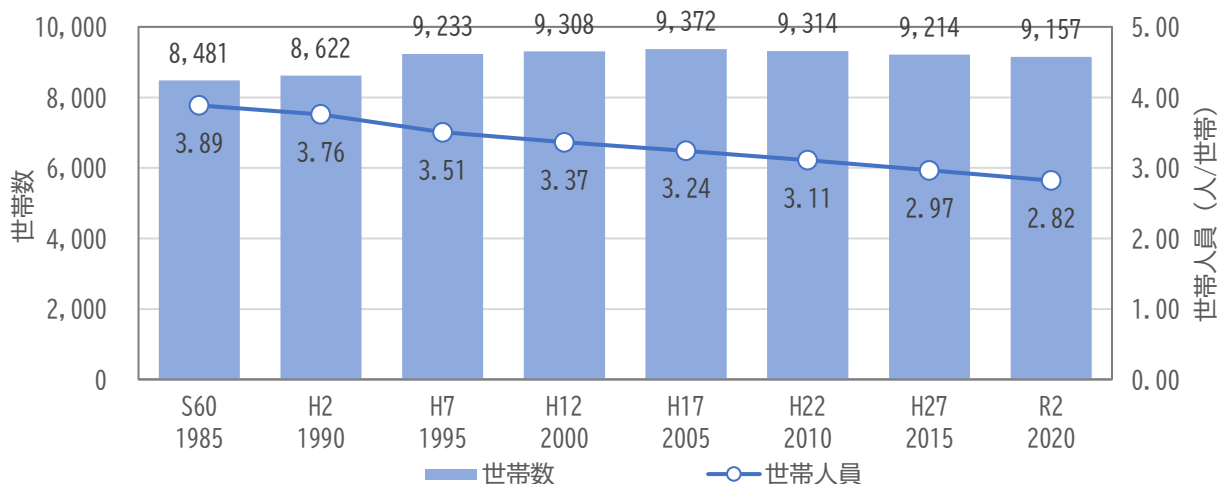


図 6 世帯数および世帯人員の推移

資料：国勢調査

一方で、世帯数が減少傾向に転じた平成 17（2005）年以降も、65 歳以上の世帯員がいる一般世帯（高齢者世帯）は増加傾向を示しています。また、高齢者のみ世帯（高齢者単身世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯）も増加、令和 2 年（2020）年には全世帯の 25%以上を占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

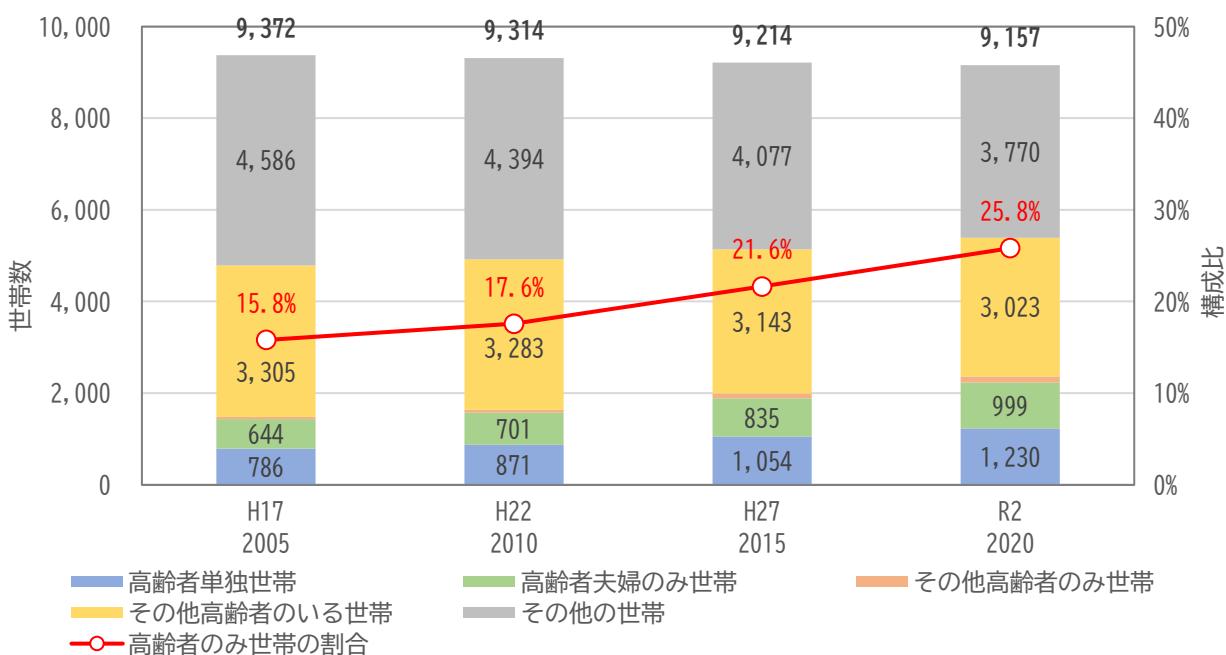


図 7 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

(3) 市民の移動特性

①通勤・通学

1) 通勤流動

嬉野市内に常住する就業者（15歳以上）の約6割が市内で就業しており、市内から市外へ通勤する「流出」が、市外から市内へ通勤する「流入」を約1,000人上回る流出超過となっています。

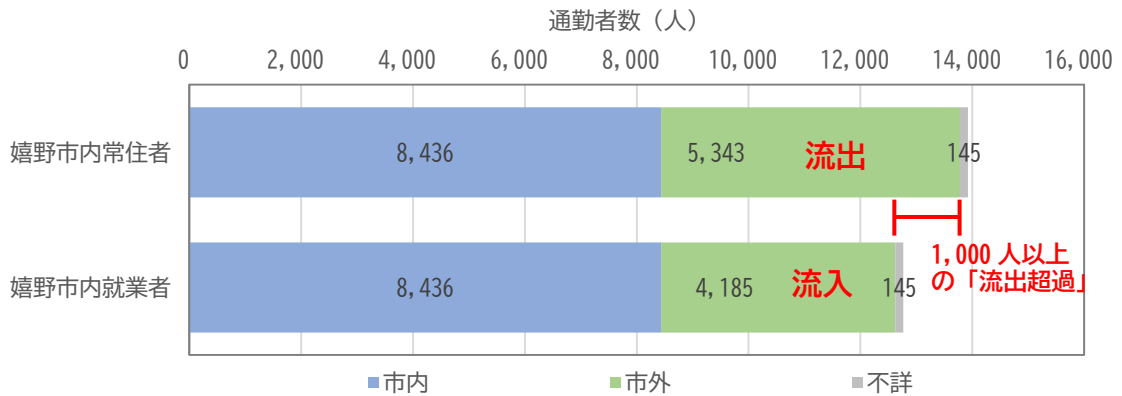


図 8 通勤流動の概況

資料：平成 27 年国勢調査

市内から市外への「流出先」、市外から市内への「流入元」とも、武雄市・鹿島市がそれぞれ3割前後を占めており、長崎県への流出・流入もそれぞれ15%前後を占めています。

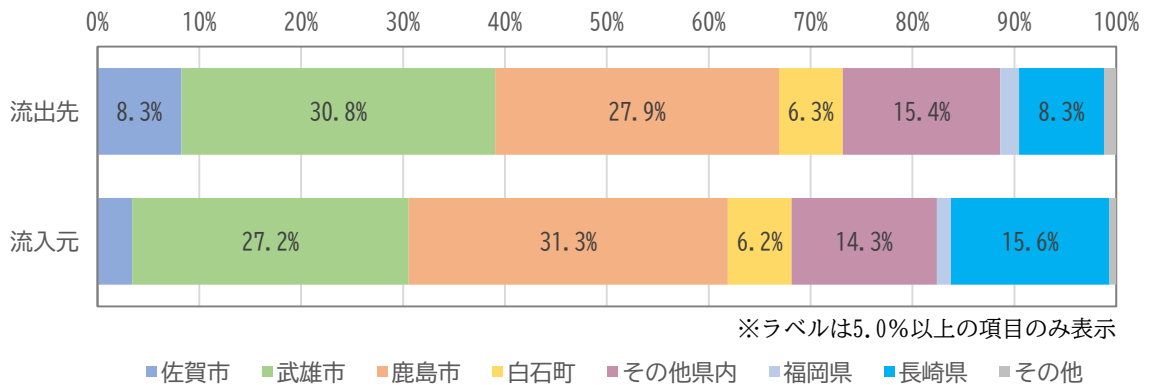


図 9 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：平成 27 年国勢調査

2) 通学流動

嬉野市内に常住する通学者（15歳以上）のうち、市内への通学者は半数未満となっており、市内から市外へ通学する「流出」が、市外から市内へ通学する「流入」を200人以上上回る流出超過となっています。

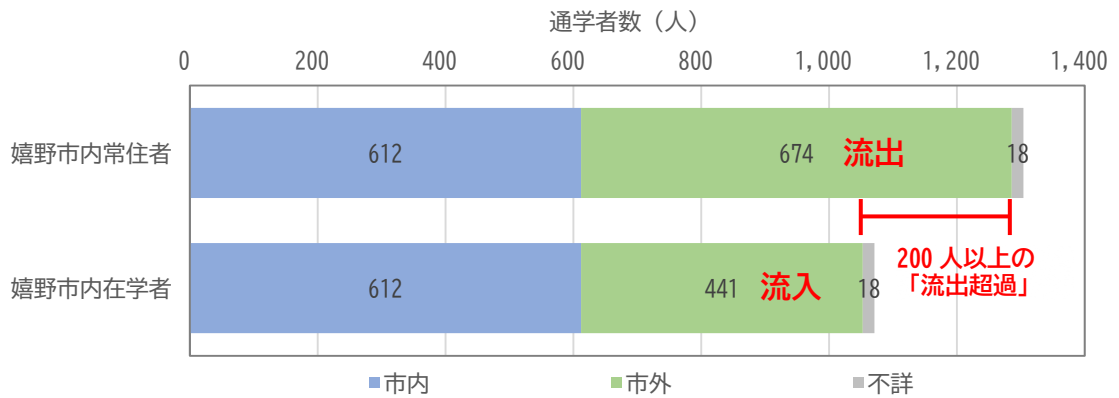
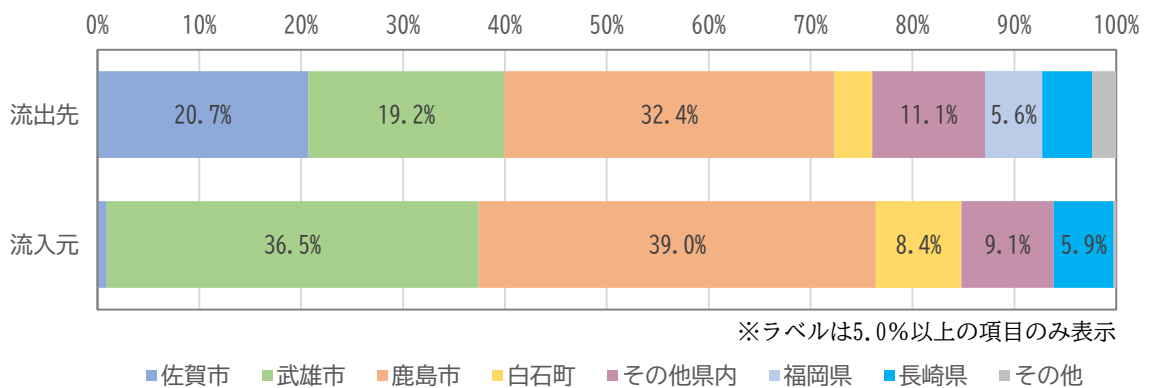


図 10 通学流動の概要

資料：平成 27 年国勢調査

市外から市内への「流入元」としては武雄市・鹿島市がいずれも 3 割以上を占める一方で、市内から市外への「流出先」については佐賀市が 2 割程度となっています。



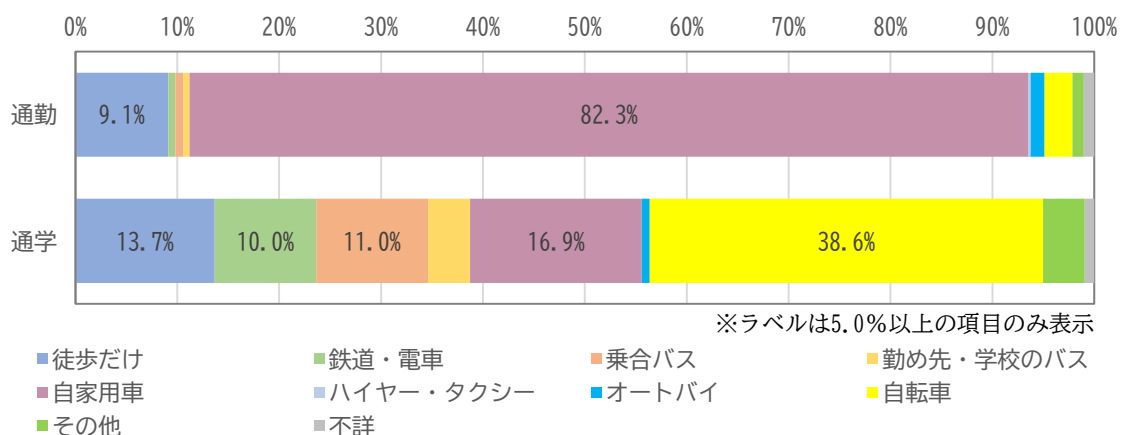
※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 11 通学流動（流出先・流入元）の内訳

資料：平成 27 年国勢調査

3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の 8 割以上を占めています。一方で、通学時の利用交通手段としては、「自転車」が約 4 割と最も多くなっていますが、「自家用車」「徒歩だけ」に加えて、「鉄道・電車」や「乗合バス」もそれぞれ 1 割程度を占めています。



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 12 通勤・通学時の利用交通手段

資料：平成 22 年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和2年12月に実施した65歳以上の市民を対象としたアンケート調査の結果から整理しています。
市民アンケート調査の概要については p.28 をご参照ください。

②日々の買い物

食料品や日用品などの「日々の買い物」では、嬉野地区・塩田地区・吉田地区で嬉野地区への外出が最も多くなっていますが、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割を占めています。

また、五町田地区・久間地区・塩田地区では塩田地区への外出も2~3割となっています。



図 13 日々の買い物での外出先

資料：市民アンケート調査（令和2年度）

なお、具体的な外出目的地としては、嬉野地区に立地するスーパーマーケットなどが多くなっています。

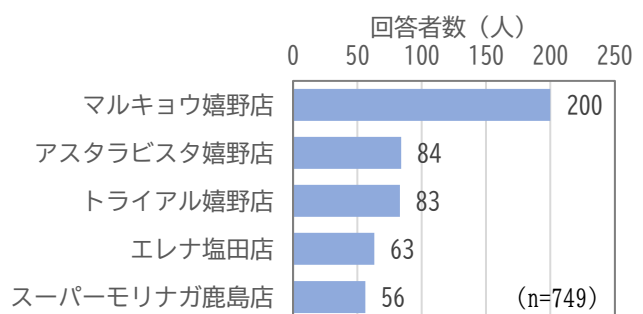


図 14 「日々の買い物」の外出目的地：上位5位

資料：市民アンケート調査（令和2年度）

③特別な買い物

洋服や靴などの「特別な買い物」では、いずれの地区についても武雄市の割合が最も高く、特に久間地区では6割以上を占めています。また、嬉野地区や吉田地区では嬉野地区、五町田地区・塩田地区・吉田地区で鹿島市への外出も1~3割程度となっています。

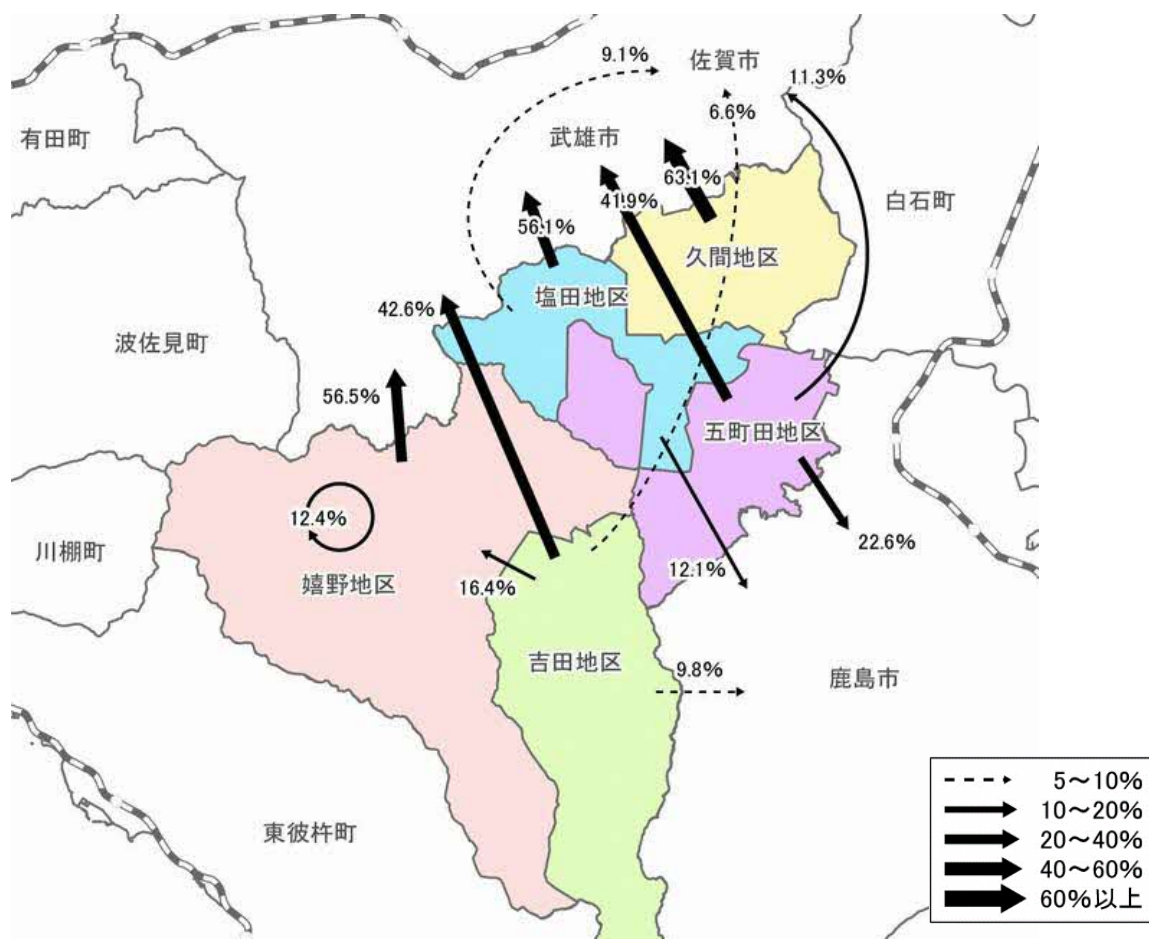


図 15 特別な買い物での外出先

資料：市民アンケート調査（令和2年度）

なお、具体的な外出先としては、武雄市に立地するショッピングモールが突出して多くなっています。

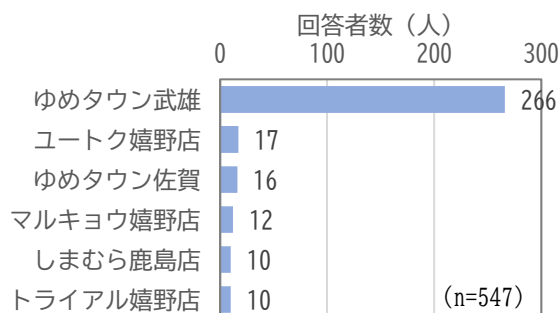


図 16 「特別な買い物」の外出目的地：上位5位

資料：市民アンケート調査（令和2年度）

④通院

「通院」では、嬉野地区への外出が目立ちますが、久間地区を除けばそれぞれの地区内での通院割合も3割前後と比較的多くなっています。

また、五町田地区・久間地区・塩田地区では、鹿島市への外出が1割前後、久間地区については武雄市への外出も1割程度となっています。

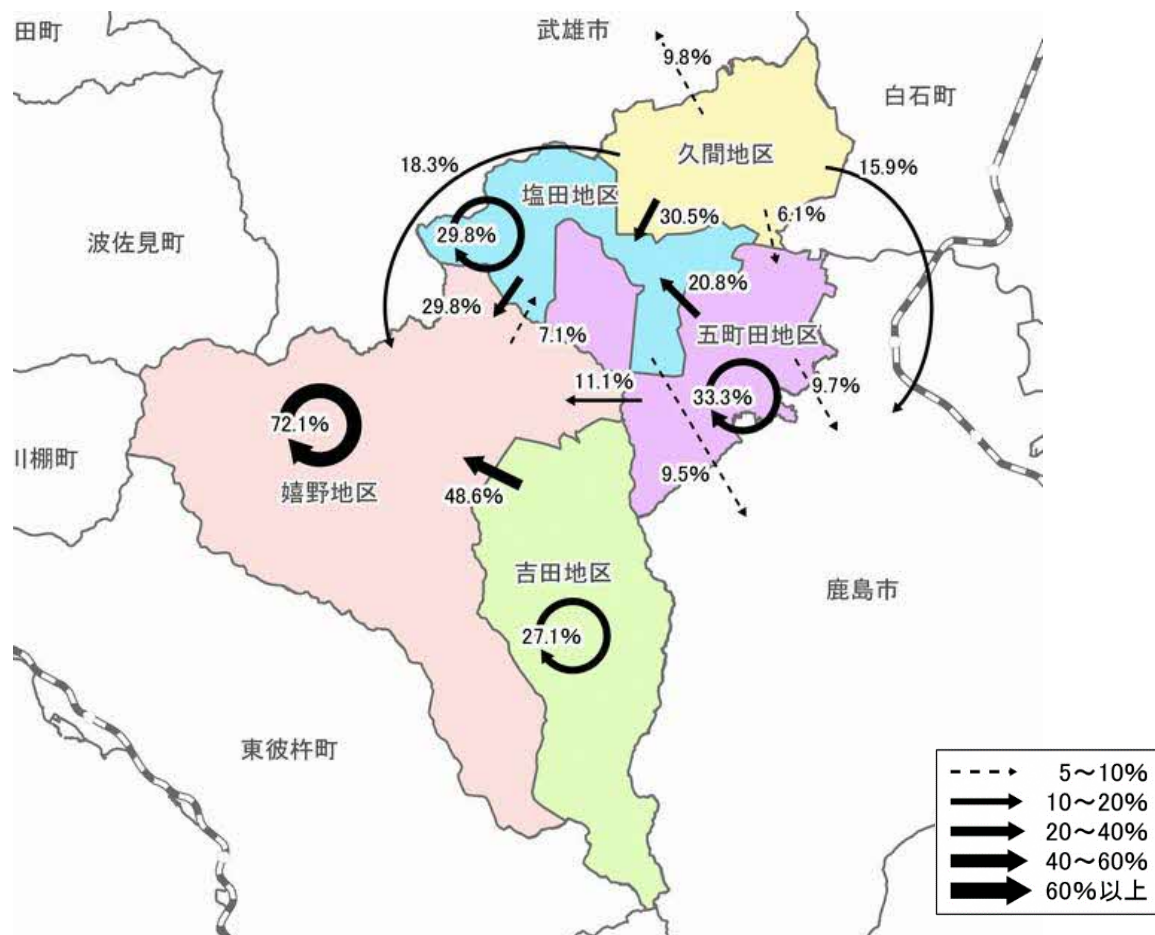


図 17 通院での外出先

資料：市民アンケート調査（令和2年度）

なお、具体的な外出先としては、嬉野地区内に立地する診療所や嬉野医療センターなどが多くなっていますが、塩田地区や五町田地区に立地する医療施設への通院も見られます。

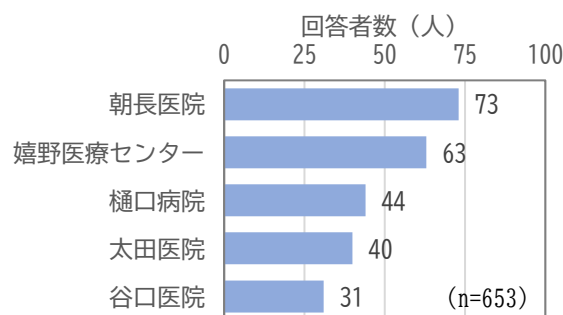


図 18 「通院」の外出目的地：上位5位

資料：市民アンケート調査（令和2年度）

⑤運転免許保有状況

高齢者の運転免許保有状況を見ると、全体としては男性の約 89%、女性の約 55%が運転免許を保有しています。

年齢・性別では、75 歳以上で男女差が大きくなっており、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 3 割程度となる一方で、男性では 80 歳以上でも 8 割近い保有率となっています。

なお、女性でも年齢層が低くなるにつれて運転免許を「もともと保有していない」割合は大きく減少しており、女性の運転免許取得が進んでいることが分かります。

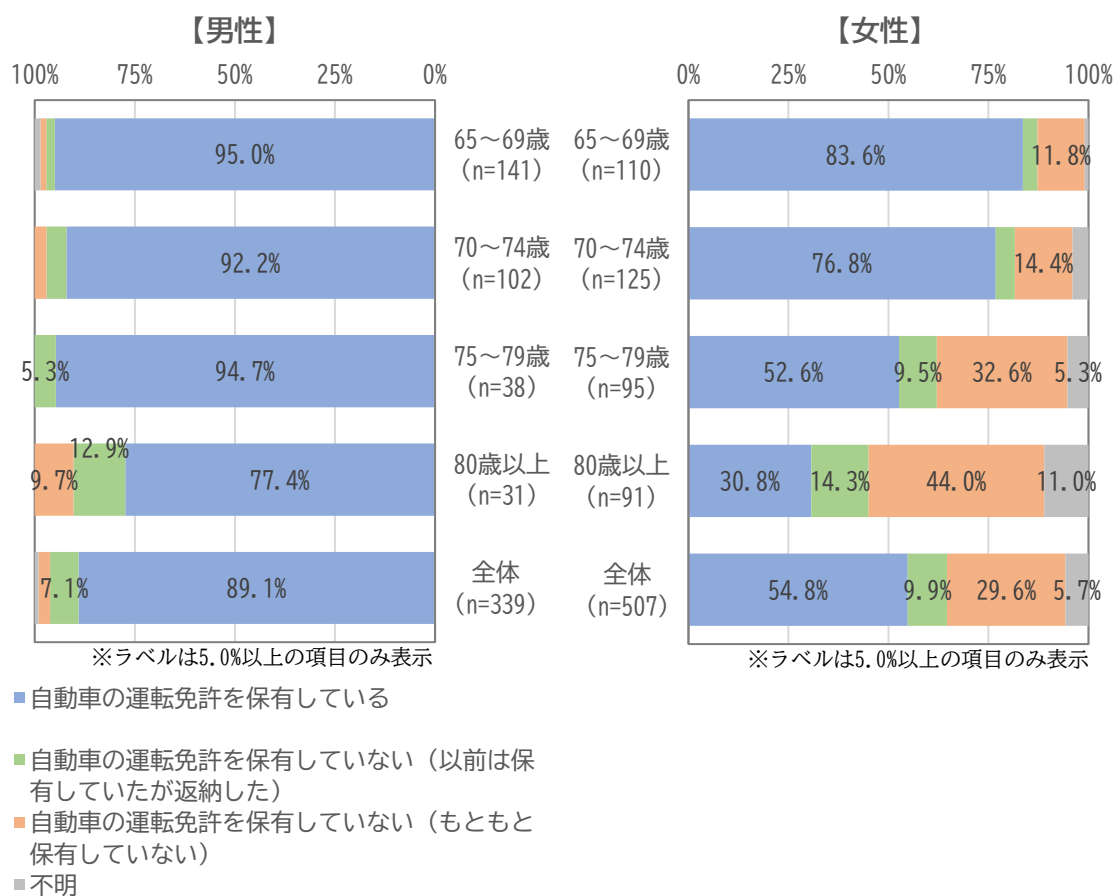


図 19 高齢者の運転免許保有状況

資料：市民アンケート調査（令和 2 年度）

(4) 観光の動向

嬉野市の観光客数は平成 29（2017）年までは微増傾向で推移してきましたが、その後は減少しており、令和元（2019）年には約 170 万人/年となるなど、県全体や県内他市と比較して伸び悩みを示しています。

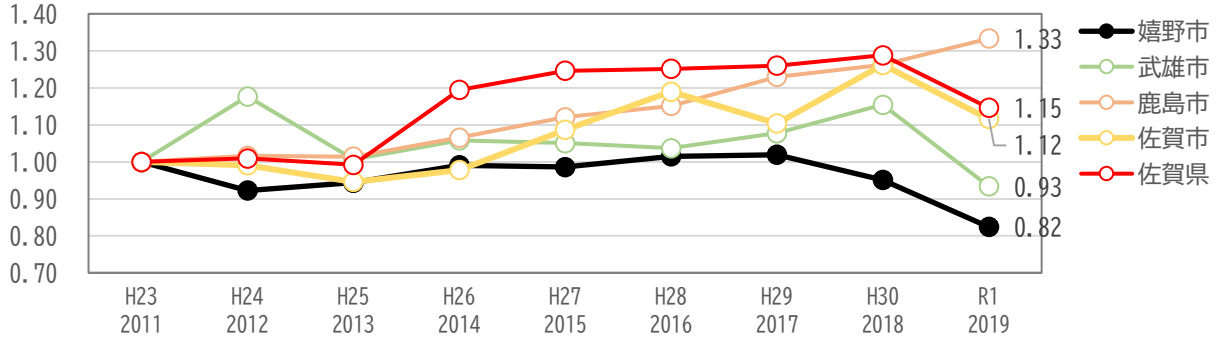


図 20 観光客数の推移 (H23=1.00)

資料：佐賀県観光客動態調査

観光客の日帰り・宿泊別の割合は、嬉野市では宿泊客が約 3 割を占め、県全体や県内他市に比べて高くなっています。

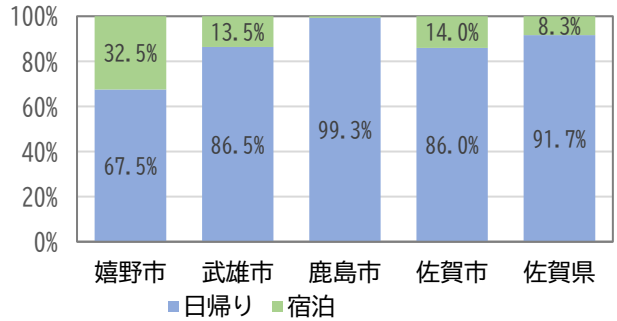


図 21 日帰り・宿泊別観光客割合

資料：平成 31 年・令和元年佐賀県観光客動態調査

また、交通機関別では、約 7 割を占める「自家用車」を除けばほとんどが「バス」となっており、公共交通による来訪割合が高い状況です。

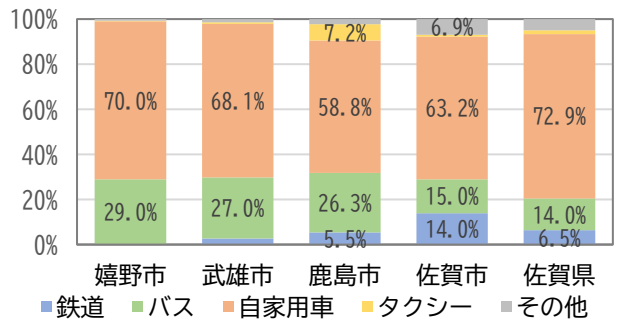


図 22 交通機関別観光客割合

資料：平成 31 年・令和元年佐賀県観光客動態調査

日帰り観光客の「発地」では、県全体や県内他市に比べて「九州以外」からの割合が顕著に高く、県外からの観光客が 9 割以上を占めています。

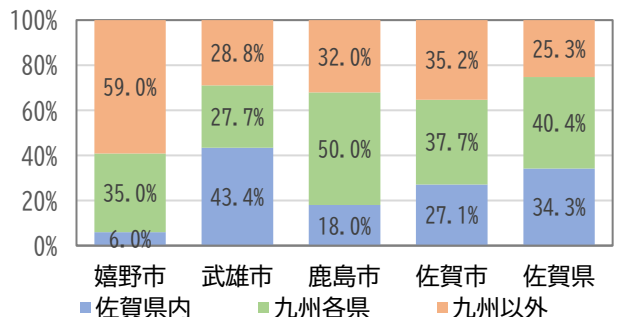


図 23 発地別観光客割合 (日帰り)

資料：平成 31 年・令和元年佐賀県観光客動態調査

3. 公共交通の現状・問題点

嬉野市では、嬉野温泉バスセンター（嬉野地区中心部）付近、および、嬉野市塩田庁舎（塩田地区中心部）付近を核として、放射状の路線バス・乗合タクシーネットワークが形成されています。

また、福岡～長崎間を結ぶ高速バス「九州号」が運行していますが、嬉野温泉バスセンターまでの乗り入れは一部の便のみとなっており、嬉野 IC バス停と嬉野地区中心部を結ぶ移動手段が課題となっています。

現状では市内には鉄道駅は立地していませんが、令和 4（2022）年秋ごろには西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）が開業予定で、新幹線駅「嬉野温泉駅」が設置されることになっています。

なお、嬉野地区中心部（嬉野温泉バスセンター付近）からの直線距離で嬉野 IC バス停までは約 1.6km、嬉野温泉駅までは約 1.9km となっています。

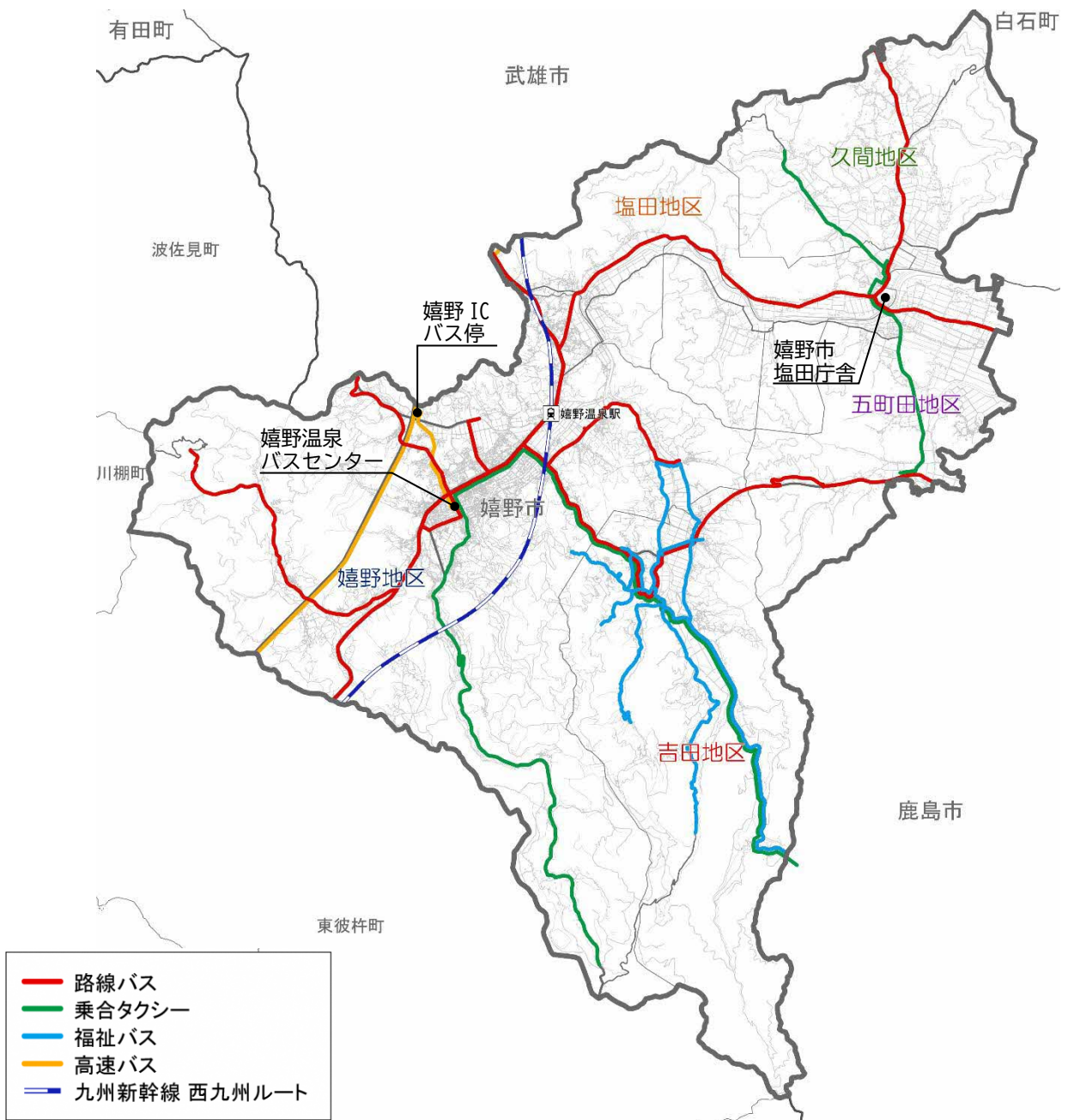


図 24 公共交通ネットワークの概要

(1) 路線バス（廃止代替バス含む）の概要

①運行概要

嬉野市内を運行する路線バスは8路線・22系統となっており、このうち[祐徳線][嬉野線(祐徳バス)][吉田線][嬉野線(JR九州バス)][佐世保線]の5路線・6系統は国費補助路線(地域間幹線系統)となっています。また、[三間坂][下吉田線]については、一部区間が平成31年3月末まで佐賀県の廃止代替バス路線補助の対象となっていました。

なお、[上久間線]は廃止代替バスとして運行されていますが、乗合タクシーと類似した運行形態であり、市広報などでも乗合タクシーとしているため、本計画の検討の中では乗合タクシーとして取り扱っています。

表1 市内を運行するバス路線一覧(令和元年度^{※1})

路線 (運行事業者)	系統	起点	経由地	終点	系統キロ		運行回数	財政負担			
						うち市内		国	県	嬉野市	その他市町
①祐徳線 (祐徳自動車)	①	祐徳神社前	嬉野市役所	下西山車庫	24.1	6.5	10.6				
	②	祐徳神社前	嬉野市役所・宇宙科学館	下西山車庫	26.0	6.5	8.2	●	●	●	●
②嬉野線 (祐徳自動車)	①	祐徳神社前	嬉野市役所・医療センター	湯の田	21.5	13.8	14.3	●	●	●	●
	②	祐徳神社前	嬉野市役所	湯の田	20.9	13.2	9.0				
③吉田線 (祐徳自動車)	①	中川	吉田	湯の田	17.9	12.9	10.0	●	●	●	●
	②	中川	浅浦・吉田	湯の田	18.8	12.9	6.0				
④嬉野線 (JR九州バス)	①	嬉野温泉	武雄温泉南口	新武雄病院	16.2	5.5	24.3	●	●		
	②	彼杵	嬉野温泉・武雄温泉南口	たけお競輪場	30.2	11.0	17.4	●	●	●	●
⑤佐世保線 (西肥自動車)	①	嬉野	三川内	元町(市立総合病院前)	34.4	5.2	12.5	●	●		
	②	佐世保商業	永尾山	嬉野	40.9	5.2	4.0				
	③	嬉野医療センター	三川内	佐世保市総合医療センター入口	36.7	7.5	1.0				
	④	嬉野	田子の浦・矢峰	柚木	42.1	5.2	2.5				
	⑤	早岐田子の浦	三川内	嬉野	23.9	5.2	1.5				
	⑥	早岐田子の浦	三川内	嬉野医療センター	26.2	7.5	0.5				
	⑦	嬉野	三川内	西高校入口	37.9	5.2	0.5				
	⑧	嬉野	三川内	重尾	27.7	5.2	0.5				
⑥下吉田線 (祐徳自動車)	①	湯の田	羽白越	七ツ川内	6.2	6.2	4.9		● ^{※2}	●	
	②	湯の田	小中・羽白越	七ツ川内	8.6	8.6	3.4				
⑦三間坂線 (祐徳自動車)	①	湯の田	日出城	三間坂駅前	16.9	7.0	4.0				
	②	湯の田	日出城・矢筈	三間坂駅前	26.9	7.0	3.0				
	③	湯の田	日出城・矢筈・日出城	三間坂駅前	29.0	7.0	0.5		● ^{※2}	●	●
⑧牛の岳線 (JR九州バス)	—	嬉野温泉		牛の岳	8.6	8.6	3.1			●	

※1：令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響にともなう利用低迷などにより便数の削減などが行われていることから、令和元年度時点のデータを示しています。

※2：下吉田線・三間坂線に対する県の補助制度は平成31年3月末で廃止となりました。

資料：交通事業者資料

②利用状況・財政負担等の概要

路線バス全体の輸送人員は横ばいで推移してきましたが、財政負担額は増加傾向となっています。

なお、令和2（2020）年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しており、財政負担額についても前年度の2倍近い大幅増となっています。

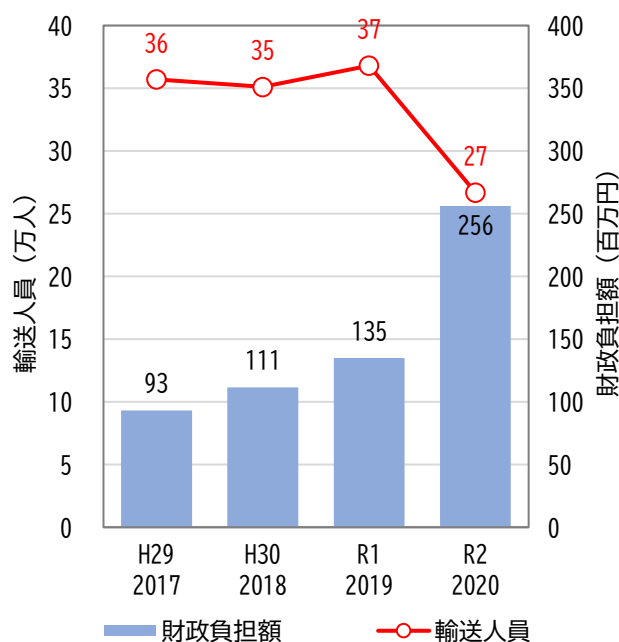


図 26 輸送人員と財政負担額の推移

※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

また、運行に係る経常費用の増加に対して、運賃等の経常収益は横ばいから微減傾向で推移しており、令和元（2019）年度時点で経常収支率は約45%まで低下するなど、財政負担に大きく依存しながら運行されている状況です。

なお、令和2（2020）年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度に比べて経常費用の増大、経常収益の減少とも顕著となっており、収支率は約26%まで悪化しています。

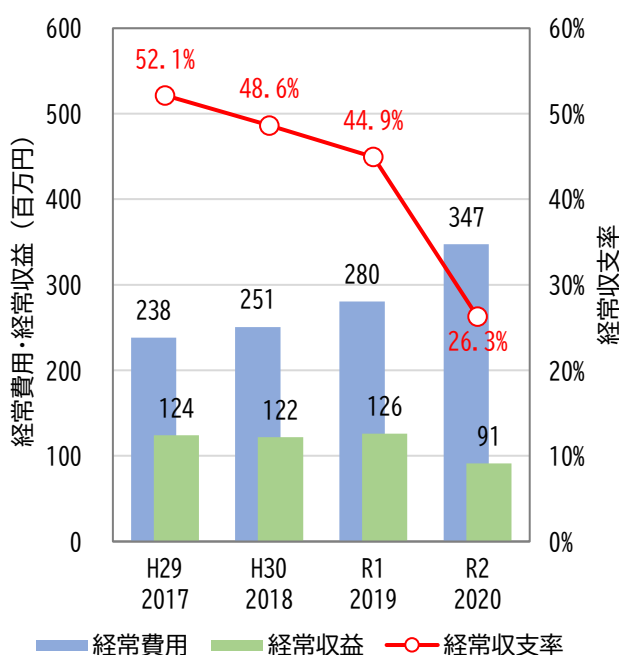


図 27 経常収支の推移

※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

※令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症により大きな影響を受け、特異な状況となっていることから、以下では、令和元（2019）年度のデータにより分析を行っています。

③路線別の利用状況等

[佐世保線][嬉野線(JR九州バス)]の輸送人員(年間の総利用者数)は比較的多いものの、その他の路線では利用が低迷しています。

特に、[下吉田線][牛の岳線]については、年間の利用者が5,000人に満たない状況となっています。

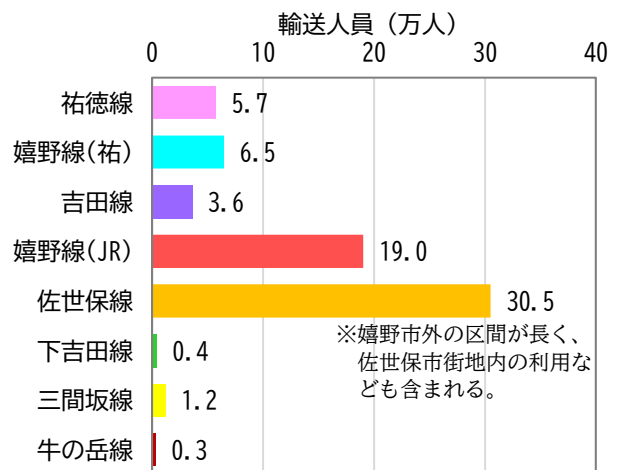


図 28 路線別の輸送人員

※嬉野市を運行する路線全体(市外区間含む)で集計
資料: 交通事業者資料

運行1便あたりの利用者数では、佐世保市街地内の利用なども含まれる[佐世保線]が突出していますが、その他の路線では[嬉野線(JR九州バス)]を除けば10人/便未満で、[下吉田線][牛の岳線]では2人/便未満と利用低迷が顕著になっています。

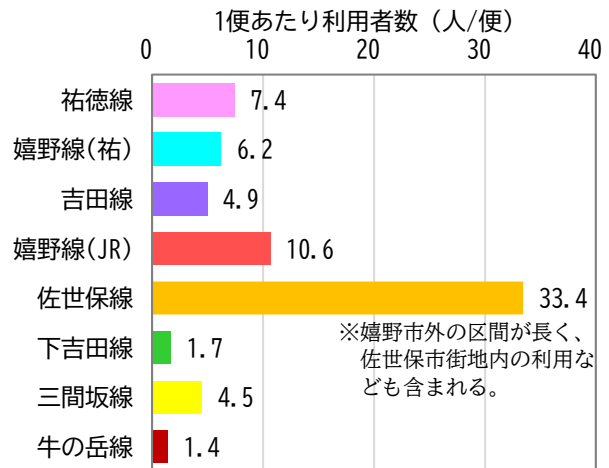


図 29 路線別の1便あたり利用者数

※嬉野市を運行する路線全体(市外区間含む)で集計
資料: 交通事業者資料

平均乗車密度(運行1kmあたりの1日平均利用者数)では、[佐世保線]以外の全ての路線で5.0人を下回っており、特に[下吉田線][牛の岳線]では1.0人を大きく下回っています。

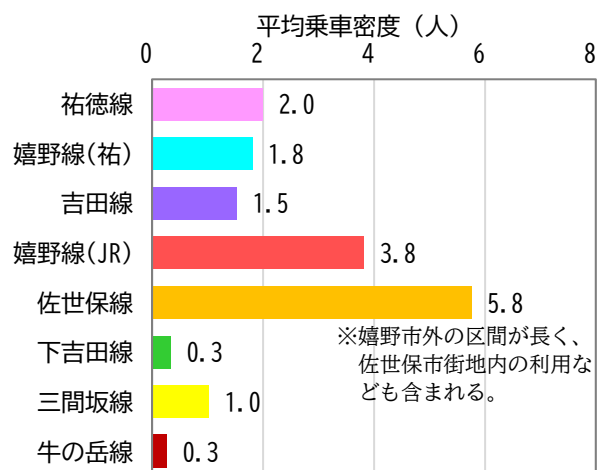


図 30 路線別の平均乗車密度

※嬉野市を運行する路線全体(市外区間含む)で集計
資料: 交通事業者資料

④路線別の財政負担状況等

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、路線バス全体では約45%（令和元（2019）年度）となっていますが、路線別に見ると〔三間坂線〕で約28%、〔下吉田線〕で約15%、〔牛の岳線〕では6%と、特に厳しい収支状況となっています。

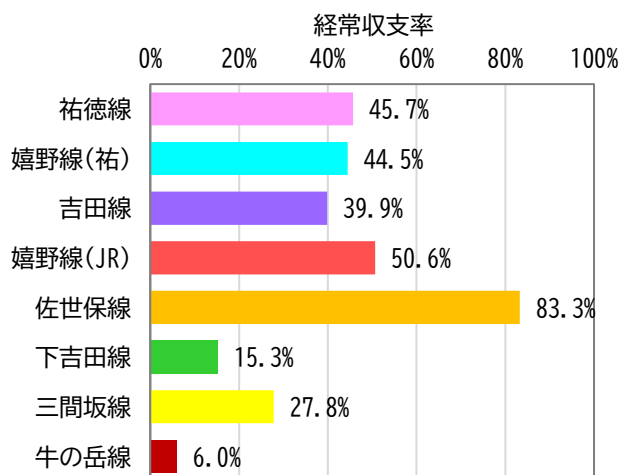


図 31 路線別の経常収支率

※嬉野市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計
資料：交通事業者資料

利用者1人を1km輸送するための財政負担額は、多くの路線が100円未満となっているなか、〔下吉田線〕で500円以上、〔牛の岳線〕では1,000円以上となっており、事業性の問題が大きい状況です。

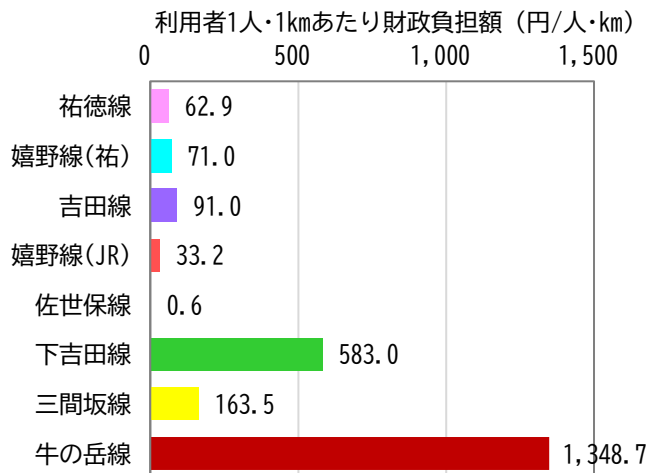


図 32 利用者1人・1kmあたり財政負担額

※嬉野市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計
資料：交通事業者資料

各路線の財政負担の内訳を見ると、〔佐世保線〕では沿線市町の負担なし、〔嬉野線（JR九州バス）〕についても国・県による財政負担が大部分となっている一方で、〔嬉野線（祐徳バス）〕や〔吉田線〕についてはそれぞれ年間1千万円以上を嬉野市が負担しています。

なお、路線バス全体に対する嬉野市の財政負担総額は、年間約4,500万円（令和元（2019）年度）となっています。

※新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年度の路線バスに対する嬉野市の財政負担額は、年間約9,000万円まで増大しています。

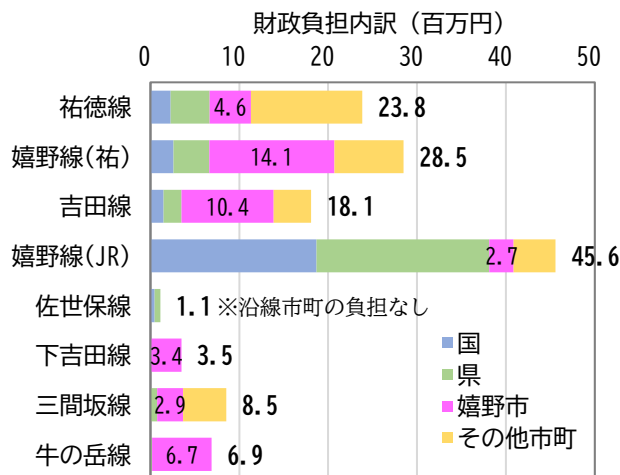


図 33 路線別の財政負担内訳

※嬉野市を運行する路線全体（市外区間含む）で集計
資料：交通事業者資料

利用者1人・1kmあたり財政負担額が特に大きい〔下吉田線〕〔牛の岳線〕の便別の利用状況は以下の通りとなっており、両路線とも嬉野地区中心部へ向かう第1便を除けば利用者はごく少数となっています。

両路線の第1便の目的別内訳では、〔下吉田線〕は16人全員が嬉野小学校、〔牛の岳線〕は15人のうち13人が轟小学校への通学であり、実態としてはスクールバスに近い状況となっています。ただし、登校時には多数の利用が見られる一方で、両路線とも下校時の利用は皆無となっています。

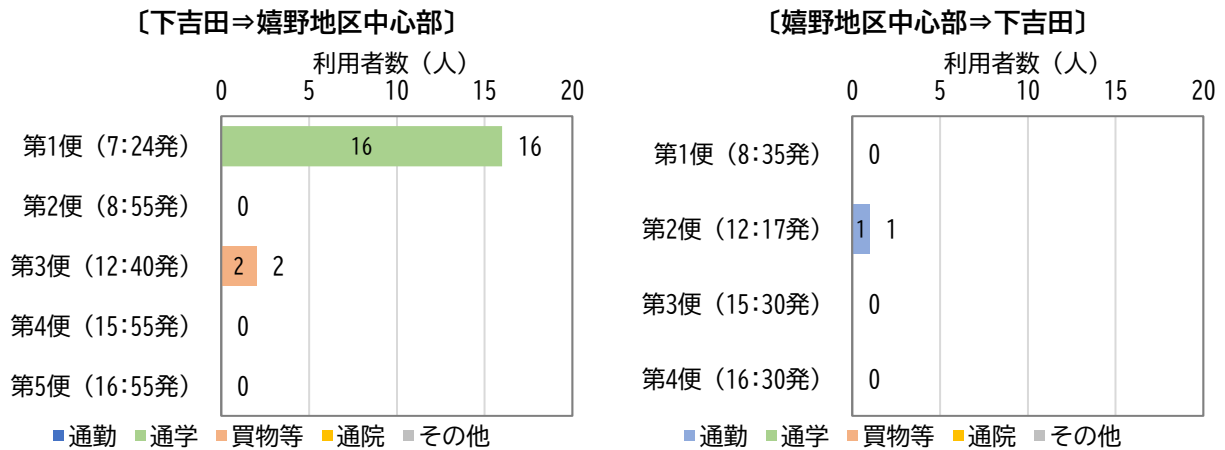


図 34 便別・外出目的別利用者数〔平日〕：下吉田線

資料：利用実態調査（令和2年12月実施）

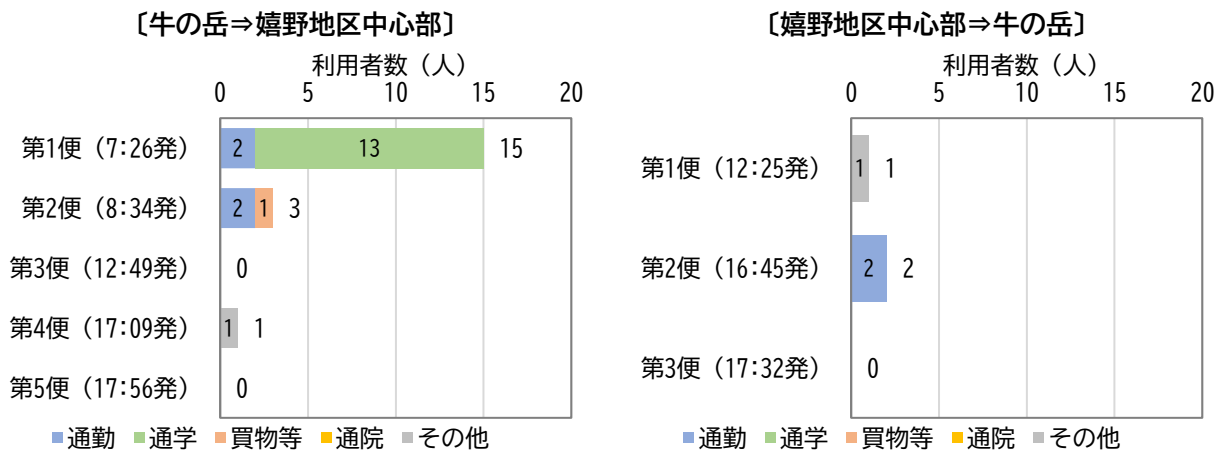


図 35 便別・外出目的別利用者数〔平日〕：牛の岳線

資料：利用実態調査（令和2年12月実施）

(2) 乗合タクシーの概要

① 運行概要

嬉野市内では、[上久間線] [春日線] [大野原線] の3路線の乗合タクシーが運行しており、いずれも事前予約等は不要で、決まった時間・ルートで運行する「定時定路線運行」となっています。(路線図については p.15 参照)

各路線とも、嬉野市が運行費用の一部を負担しているほか、[春日線] [大野原線] については国費補助路線(地域内フィーダー系統)の、[上久間線] については平成31年3月末まで佐賀県の廃止代替バス路線補助の対象となっていました。

[春日線] [大野原線] については距離に応じた3段階の運賃(300~500円)、[上久間線] については1乗車300円の均一運賃制となっています。

なお、[上久間線] は廃止代替バスとして運行されていますが、乗合タクシーと類似した運行形態であり、市広報などでも乗合タクシーとしているため、本計画の検討の中では乗合タクシーとして取り扱っています。

表2 乗合タクシー路線一覧

路線 (運行事業者)	系統	起点	経由地	終点	系統キロ		運行回数	財政負担			
						うち市内		国	県	嬉野市	その他市町
①上久間線 (再耕庵タクシー)							3.0				
	①	谷口医院前		堤の上	7.8	7.8	1.0				
	②	谷口医院前		エレナ	4.3	4.3	1.0		●※	●	
	③	嬉野市役所 塩田庁舎		堤の上	4.2	4.2	1.0				
②春日線 (温泉タクシー)	—	大野	羽口坂	体育館前	11.8	11.8	1.6	●		●	
③大野原線 (温泉タクシー)	—	平重	金松入口	嬉野医療センター	12.1	12.1	1.6	●		●	

※上久間線に対する県の補助制度は平成31年3月末で廃止となりました。

②利用状況・財政負担等の概要

乗合タクシー全体の輸送人員は微減傾向となっているのに対して、財政負担額は横ばい～増加傾向を示しています。

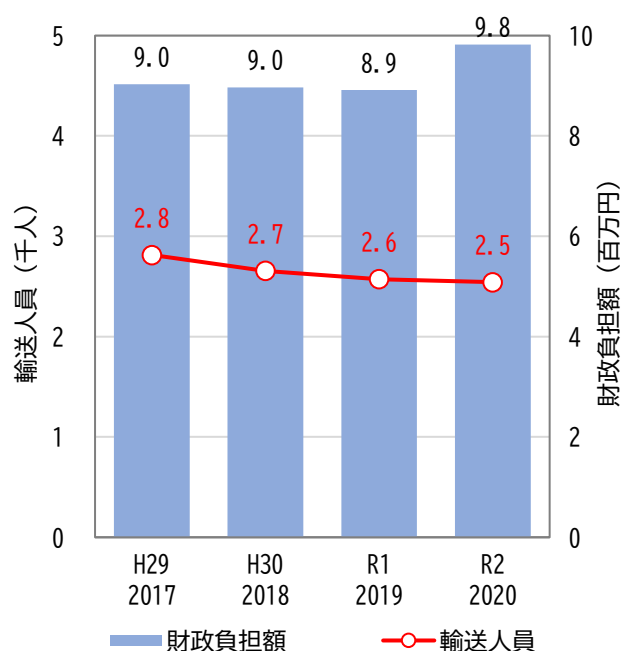


図 36 輸送人員と財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

また、運行に係る経常費用の増加に対して、運賃等の経常収益は微減傾向で推移しており、令和2(2020)年度には経常収支率は約12%まで低下するなど、財政負担に大きく依存しながら運行されている状況です。

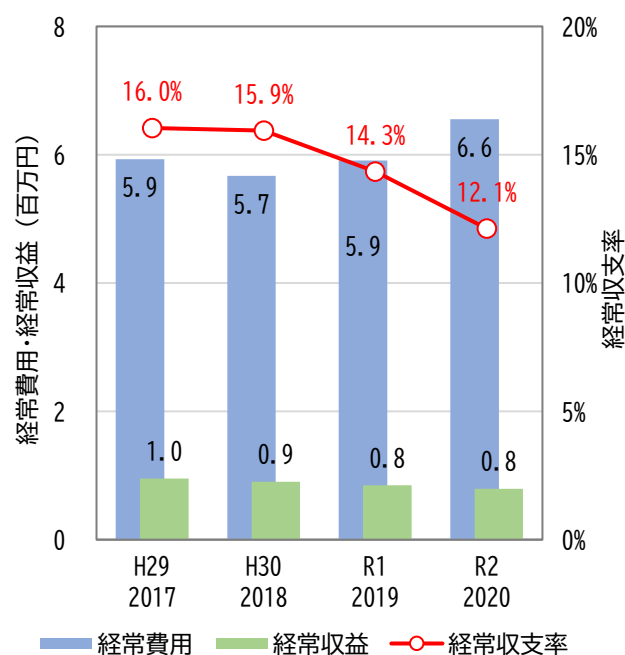


図 37 経常収支の推移

資料：交通事業者資料

※乗合タクシーについては、路線バスとは異なり、新型コロナウイルス感染症による影響は限定的ですが、分析データの年次をあわせるため、以下では路線バスと同様、令和元(2019)年度のデータにより分析を行っています。

③路線別の利用状況

各路線とも輸送人員（年間の総利用者数）はそれほど多くありませんが、特に〔上久間線〕については年間 200 人程度にとどまっています。

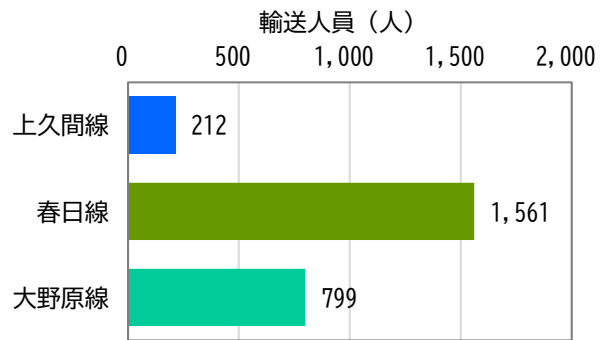


図 38 路線別の輸送人員

資料：交通事業者資料

運行 1 便あたりの利用者数は、最も多い〔春日線〕でも 2.0 人/便となっており、〔上久間線〕では 1.0 人/便を大きく下回っています。

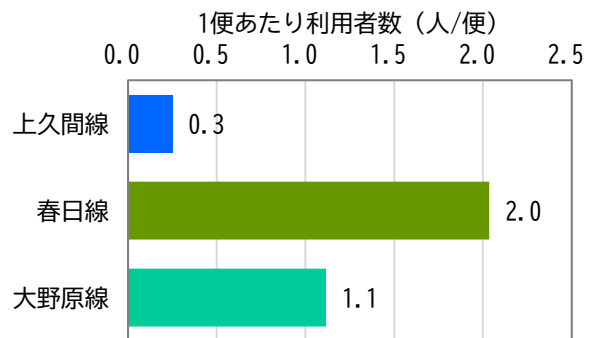


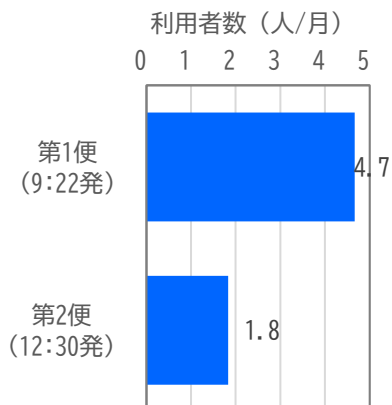
図 39 路線別の 1 便あたり利用者数

資料：交通事業者資料

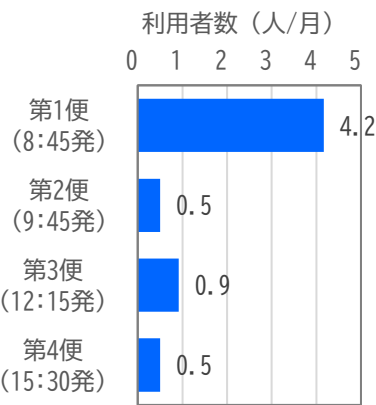
路線別に便別・曜日別の利用状況を見ると、〔上久間線〕の谷口医院前⇒堤の上方向の第 2・3・4 便は 1 か月あたりの利用者数が 1.0 人未満となっています。

3 路線とも、曜日によって利用者数に大きな偏りが発生しており、〔春日線〕〔大野原線〕では 1 日 2 往復を運行する月・水・金に対して、1 日 1 往復のみの運行となる火・木の利用が顕著に低迷しています。ただし、必ずしも月・水・金のみ運行する全ての便の利用者が多い状況ではありません。

〔便別：堤の上⇒谷口医院前〕



〔便別：谷口医院前⇒堤の上〕



〔曜日別〕

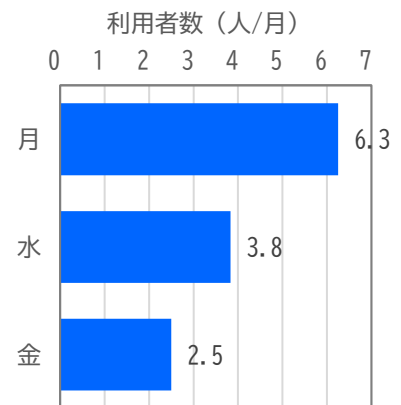


図 40 便別・曜日別利用者数：上久間線

資料：交通事業者資料

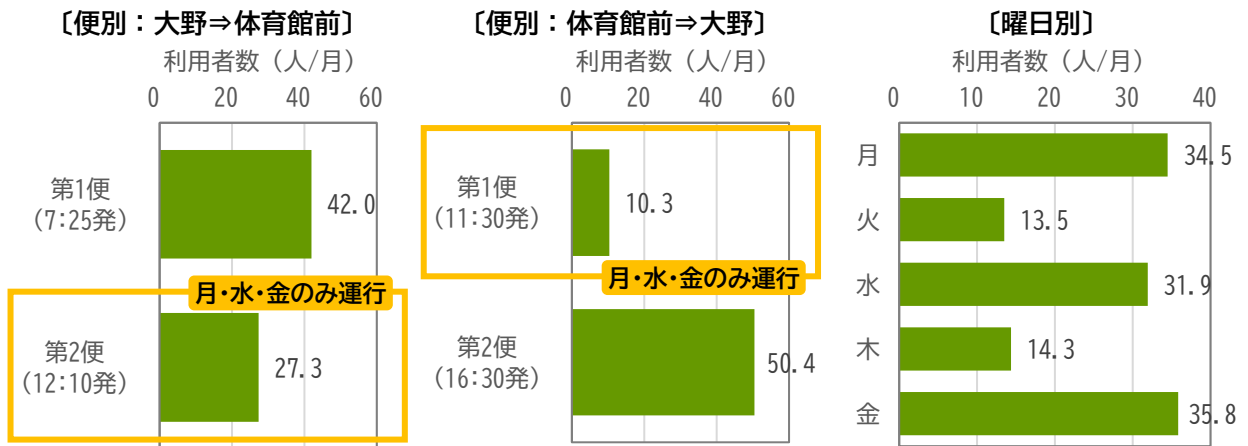


図 41 便別・曜日別利用者数：春日線

資料：交通事業者資料

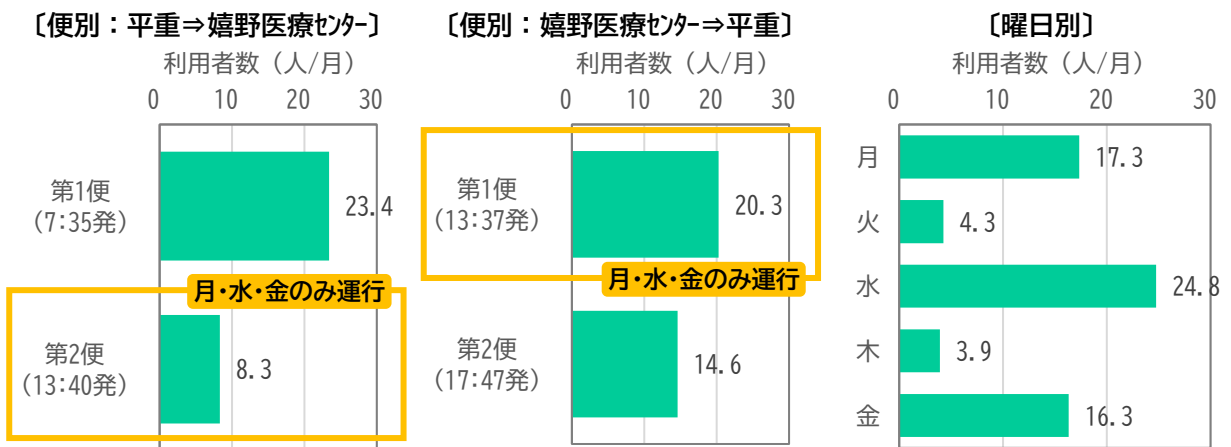


図 42 便別・曜日別利用者数：大野原線

資料：交通事業者資料

④路線別の財政負担状況等

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、乗合タクシー全体では約14%（令和元（2019）年）となっていますが、路線別に見ると[春日線]では25%と比較的高い一方で、[上久間線]ではわずか3%程度にとどまっています。

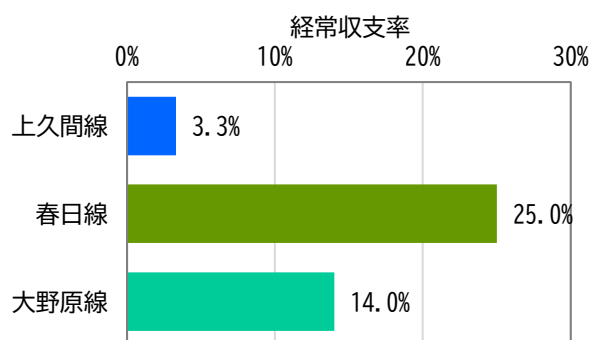


図 43 路線別の経常収支率

資料：交通事業者資料

利用者1人を1km輸送するための財政負担額は[春日線]で約300円、[大野原線]でも500円未満となる一方で、[上久間線]では3,500円以上と多大な財政負担が発生している状況です。

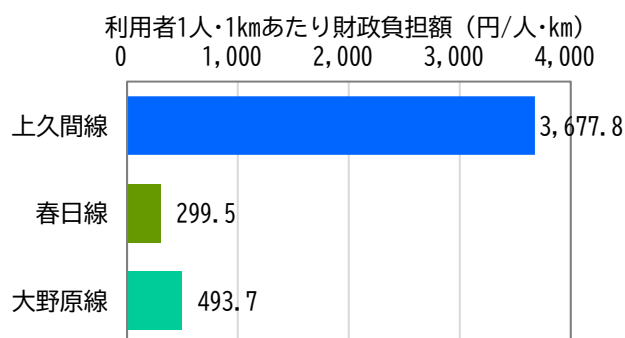


図 44 利用者1人・1kmあたり財政負担額

資料：交通事業者資料

財政負担の内訳を見ると、[春日線][大野原線]についてはそれぞれ年間350万円程度の財政負担となっているのに対して、運行曜日が限定される[上久間線]については約190万円となっています。（令和元（2019）年度）

※新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年度の乗合タクシーに対する嬉野市の財政負担額は、年間約980万円まで増大しています。

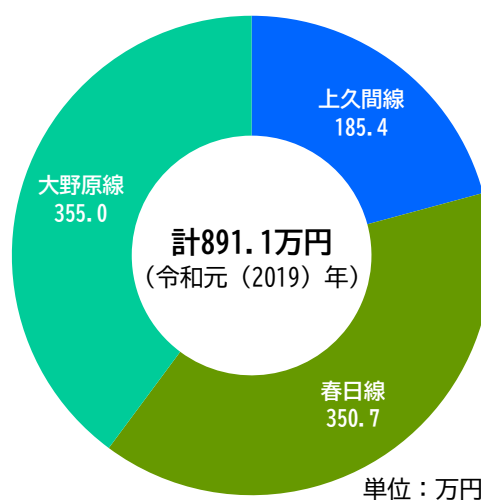


図 45 乗合タクシーの財政負担内訳

※国・県による財政負担を含む

資料：交通事業者資料

(3) その他

① タクシー

嬉野市内を営業エリアとするタクシー事業者は3社で、車両保有台数はあわせて27台（ジャンボ車両含む）、ドライバーは30人となっています。

各社とも、通常のタクシー営業のほか、乗合タクシーや送迎サービスの委託運行を行うなど、嬉野市の公共交通の一端を担っています。

表 3 タクシー事業者一覧

事業者名	営業所位置	保有台数	運転手	備考（運行している公共交通等）
温泉タクシー （株）	嬉野営業所 嬉野市嬉野町下宿 乙892-3	セダン：13台 ジャンボ：3台 （計16台）	ダイヤ勤務：17人 日勤勤務：2人 乗合タクシー専任：1人 （計20人）	・乗合タクシー（春日線、大野原線） ・学童支援センター「げんき」の送迎
（株）佐賀タクシー	嬉野営業所 嬉野市嬉野町大字 下宿丙2400-47	セダン：5台 ジャンボ：1台 （計6台）	乗務員：5人	・各種健康診断への医師の送迎 ・高齢者脳力アップ教室の送迎 ・嬉野茶時参加者の会場までの送迎
（有）再耕庵 タクシー	塩田営業所 嬉野市塩田町大字 馬場下甲1701-3	セダン：3台 ジャンボ：2台 （計5台）	常勤：5人	・乗合タクシー（上久間線） ・五町田小学校谷所分校から児童クラブへの送迎 ・高齢者脳力アップ教室の送迎

②福祉バス等

吉田地区では、平成 25 年 10 月より吉田地区地域コミュニティ協議会が主体となって、交通手段を持たない高齢者や買い物弱者、障がい者等の不便解消を目的とした福祉バス「ヨッシー号」が運行されており、市民アンケート調査や民生委員アンケート調査によれば、地区内の高齢者等の買い物や通院などの手段として活用されています。

また、塩田地区内では、市民ボランティアによる「ごましお健康くらぶ（介護予防と買い物支援の通いの場）」の利用者送迎サービスが提供されています（毎週火曜日、2 ルート、利用者負担 200 円/回）。

表 4 福祉バス「ヨッシー号」の概要

①運行主体	・吉田地区地域コミュニティ運営協議会
②運行ルート・運行頻度	・5路線（西吉田線、峰川原線、西川内線、春日線、東吉田・下吉田線） ・各路線とも平日4日、各1往復運行
③使用車両	・ワゴン車両
④料金体系	・無料
④対象者等	<p>〔嬉野市福祉バス運行事業実施要綱より〕</p> <p>第3条 福祉バスを利用できる者は、次の各号のいずれかに該当するもの（以下「対象者」という。）とする。ただし、介助人の同乗を認める。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条の規定により身体障害者手帳の交付を受けている者 (2) 佐賀県療育手帳交付要綱の規定に基づき療育手帳の交付を受けている者 (3) 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律（昭和25年法律第123号）第45条の規定により精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者 (4) 流通機能や交通網の弱体化に伴う買い物弱者 (5) 病人、けが人及び妊婦 (6) 前各号に定めるもののほか、市長が特に福祉バスの利用が必要と認める者

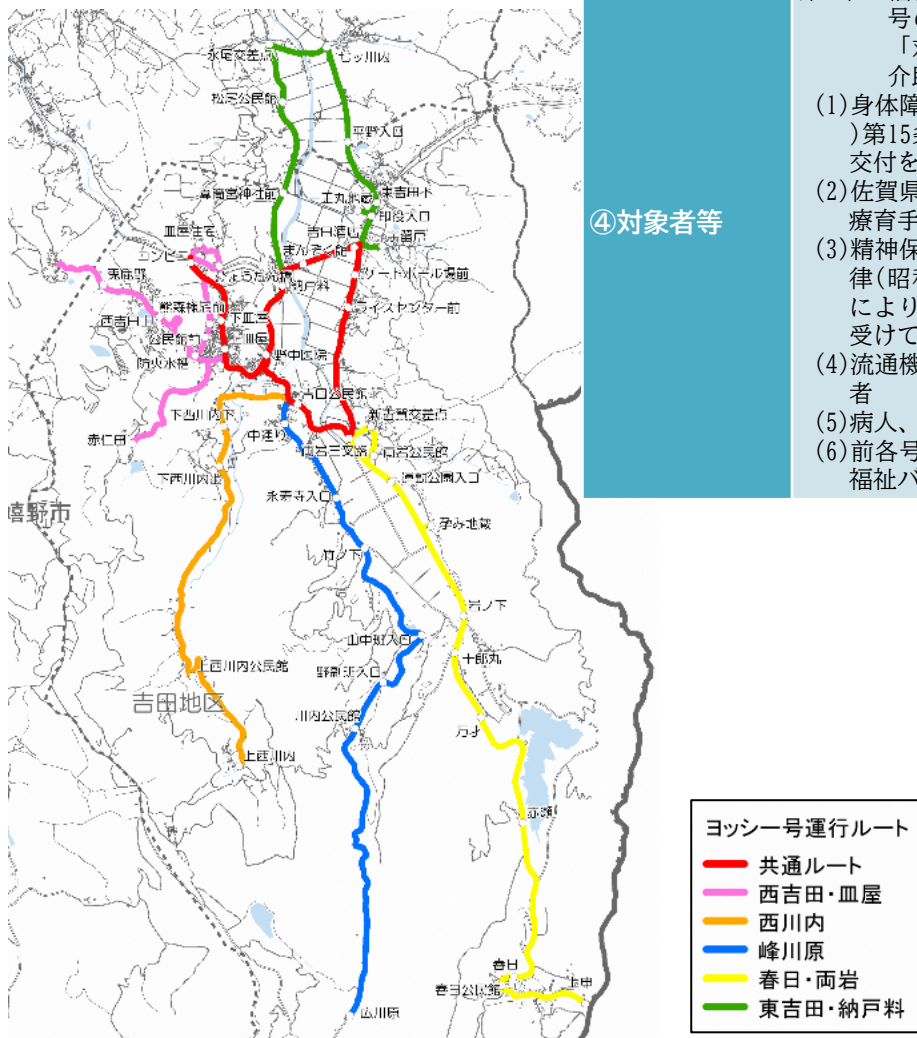


図 46 福祉バス「ヨッシー号」の運行ルート

③公共交通空白地域

市内各所に公共交通サービスが提供されていない「公共交通空白地域」が見られ、嬉野市の総人口の約4割が公共交通空白地域に居住している状況となっています。

なお、ここでは、路線バス・乗合タクシー・福祉バス（ヨッシー号）の停留所から半径300m※を「公共交通提供区域」、その外側を「公共交通空白地域」としています。

※「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」におけるバス徒歩圏に準拠

表 5 公共交通空白地域の人口

	人口	構成比
嬉野市全体	28,804	100.0%
公共交通提供区域	17,078	59.3%
公共交通空白地域	11,726	40.7%

※500mメッシュ人口データよりGIS（地理情報システム）を用いて算出

資料：平成27年国勢調査

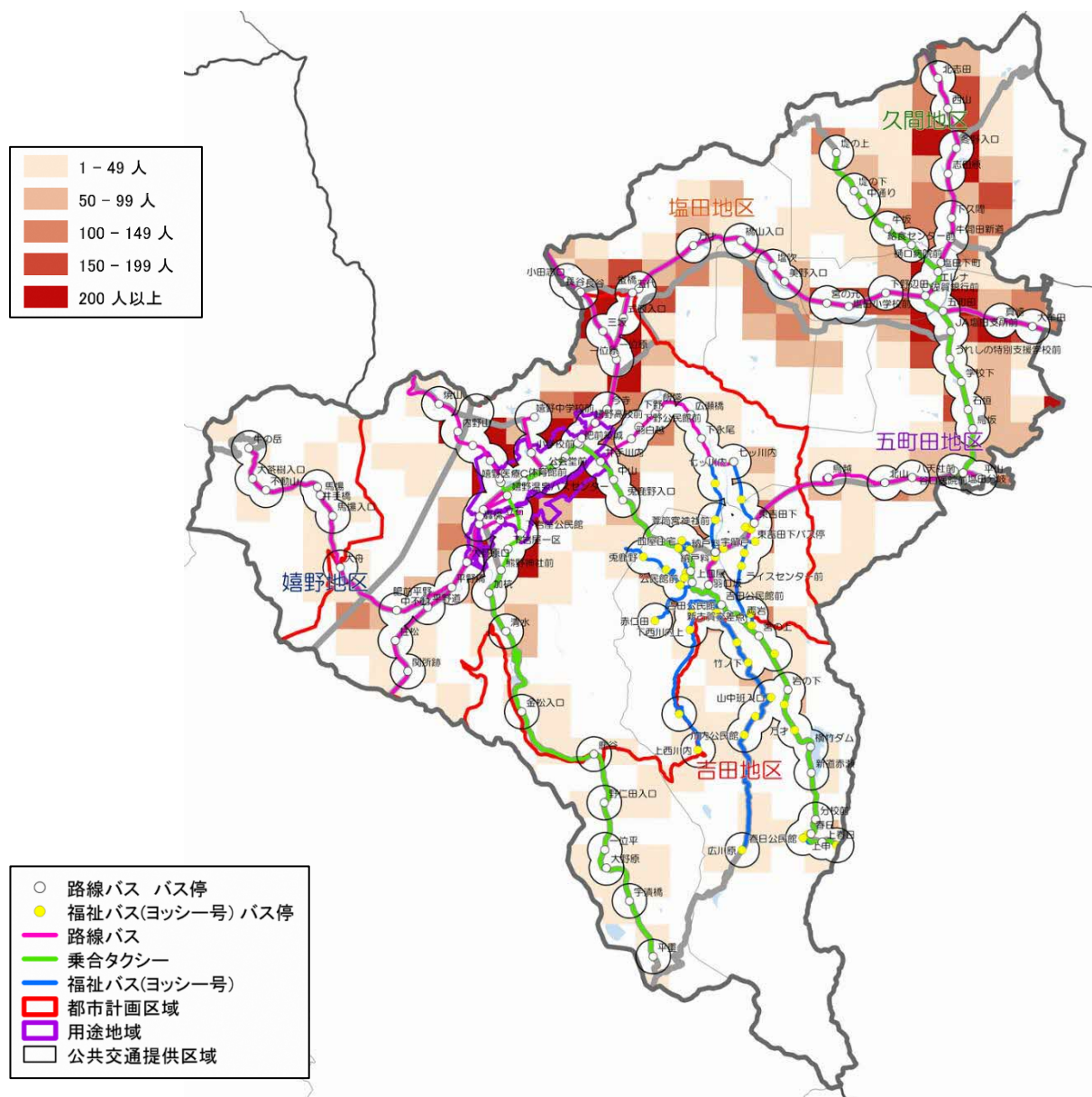


図 47 公共交通空白地域の人口分布状況

資料：平成27年国勢調査

4. アンケート調査結果等（概要）

（1）市民アンケート調査

①調査の概要

- 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：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

②公共交通の利用状況等

直近の1か月で1度でも公共交通を利用した回答者は1割未満となっており、年齢が上がるにつれてわずかに増加する傾向が見られます。

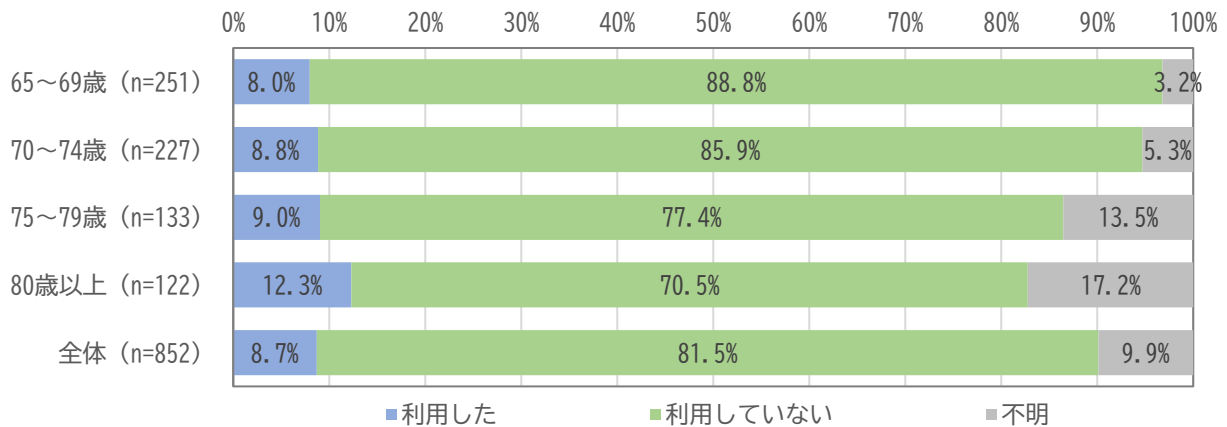


図 48 直近1か月の公共交通利用状況

利用した公共交通機関としては回答者の半数以上が「路線バス」と回答しています。

また、公共交通を利用した外出の目的としては、約半数が「通院」、37%が「買い物」と回答しています。

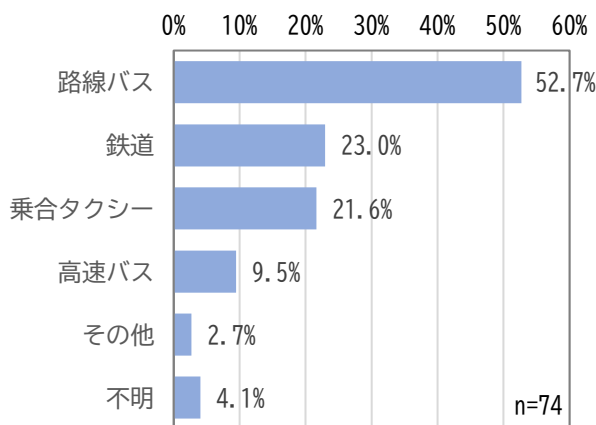


図 49 利用した公共交通機関

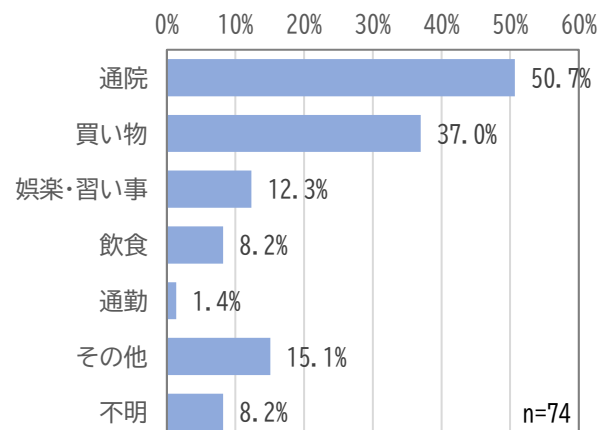


図 50 公共交通利用時の外出目的

なお、公共交通“非利用者”の日常の移動手段を見ると、65～69歳、70～74歳では8割以上が、80歳以上でも半数以上は「自家用車（自分が運転）」と回答しており、「自家用車（自分以外が運転）」も含めると、高齢者でも自家用車での移動が主体となっています。

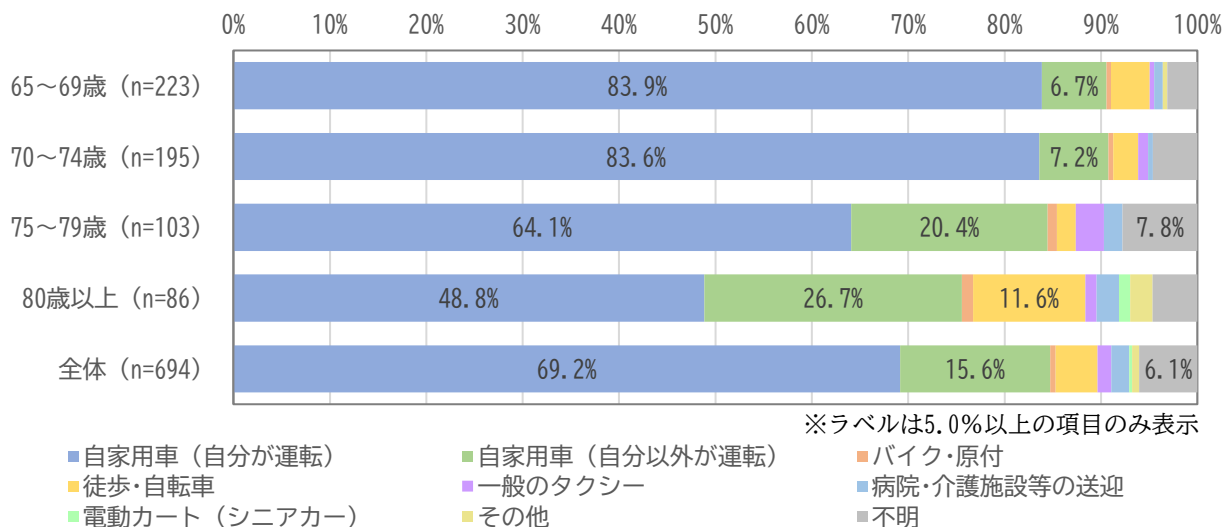


図 51 直近1か月の公共交通利用状況

③公共交通利用者の不満

公共交通を利用した回答者の公共交通に対する不満点としては、「自宅へ帰るときに公共交通を待っている時間が長い」「自宅からバス停まで距離が離れていて歩くのが大変」といった指摘が目立ちます。

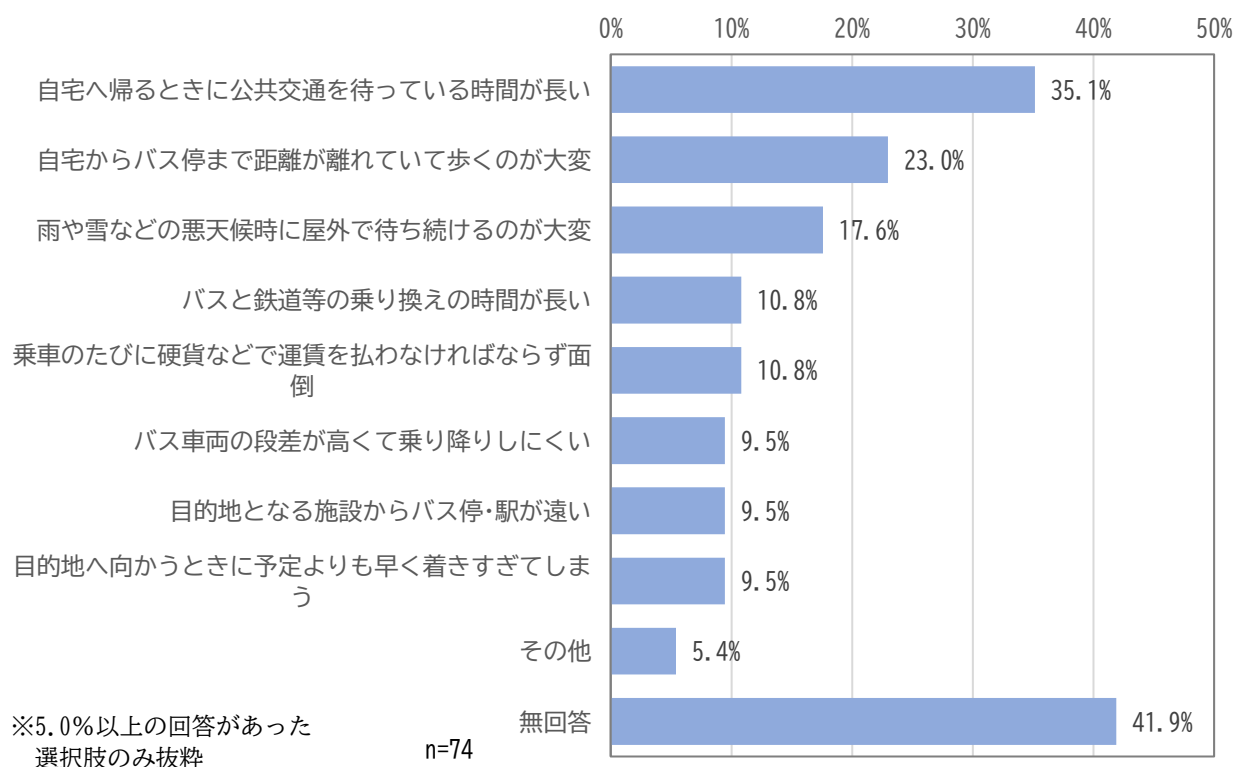


図 52 公共交通利用者の不満

④公共交通“非利用者”の不安等

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

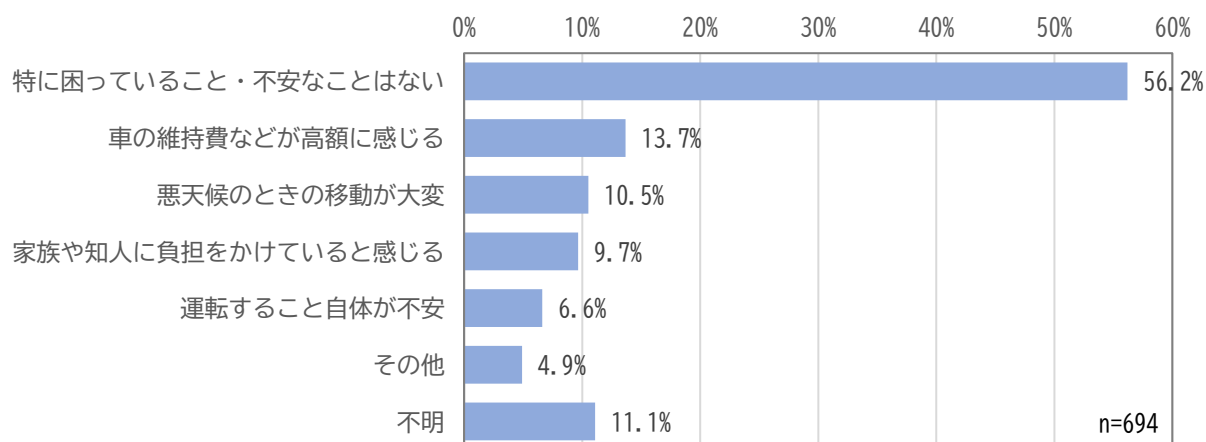


図 53 現在の移動手段を利用する上での不安等

なお、もし公共交通を利用する場合の心配や不安などについては、「運賃がどの程度かかるかわからない」「バス停・駅などでの待ち時間がわからない」などの回答が比較的多くなっているものの、半数は「無回答」となっており、多くの回答者は特段の心配や不安を抱いていない、または、そもそも公共交通の利用を全く想定していないものと推察されます。

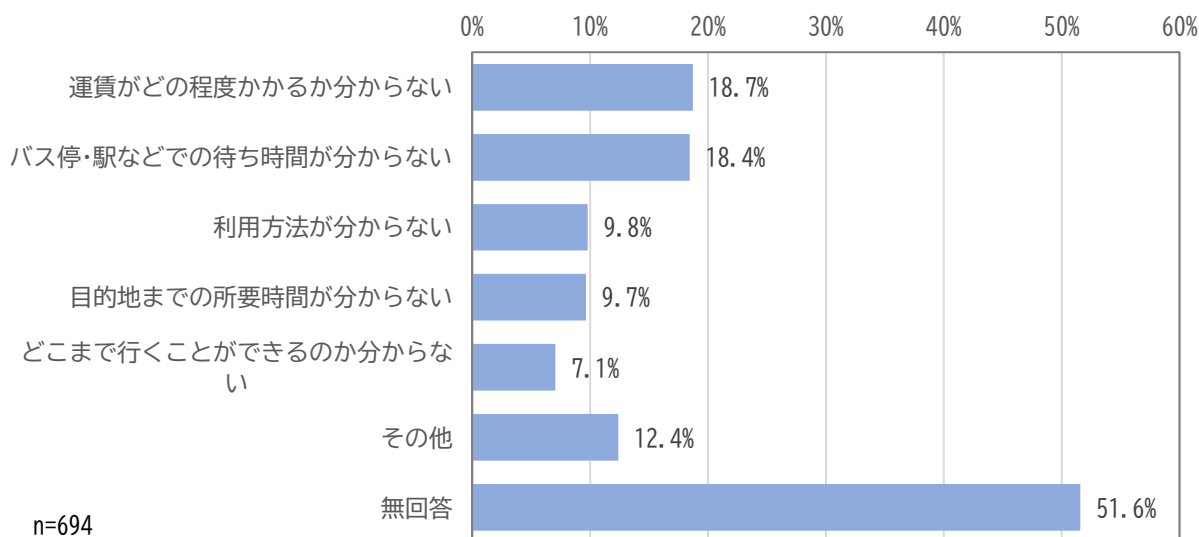


図 54 公共交通の利用を考える際の不安等

(2) 高校生アンケート調査

①調査の概要

- 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し、625票を回収
- 設問項目（概要）
 - ・登下校手段・登下校時刻
 - ・登下校時の公共交通利用状況 など

②通学先

嬉野市在住者の通学先としては、「鹿島高校赤門学舎」が最も多く全体の3割以上を占めています。

嬉野市内に立地する「嬉野高校嬉野校舎」と「嬉野高校塩田校舎」の合計は42.0%となり、半数以上は嬉野市外の高校に通学しています。

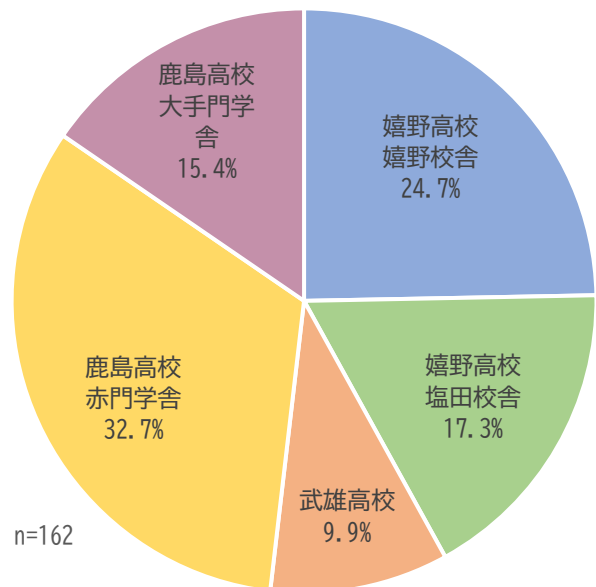
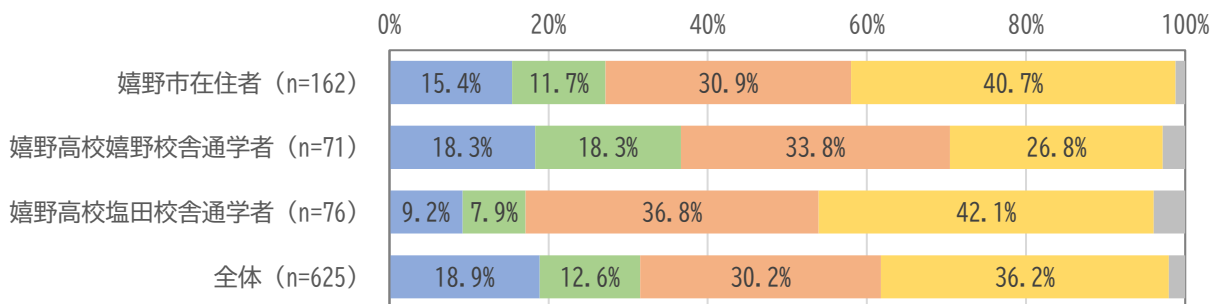


図 55 嬉野市居住者の通学先

なお、進学先（高校）を選択する際に、「公共交通で通学できることを前提とした」、あるいは、「公共交通で通学できることを重視した」との回答が、回答者全体や嬉野市在住者では3割前後となっていますが、嬉野高校嬉野校舎ではやや高い一方で、嬉野高校塩田校舎では低い傾向となっています。



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

- 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 56 公共交通での通学を考慮した進学先（高校）の選択状況

③登下校時の移動手段

最も多く利用する登下校手段としては、嬉野高校塩田校舎通学者で晴天時の「自転車」の割合が顕著に高くなっていますが、雨天時にはその大部分が「自家用車（送迎）」に置き換わっています。

嬉野市在住者や嬉野高校嬉野校舎通学者では「バス等」についても一定の割合を占め、特に嬉野高校嬉野校舎通学者については「バス等」が2割前後を占めています。また、嬉野高校塩田校舎通学者を除けば、登校時に比べて下校時の「バス等」の利用割合が若干高い傾向が見られます。

回答者全体では、「鉄道」も2割前後となっており、「バス等」とともに、公共交通が高校への通学手段として重要な役割を担っているものと考えられます。

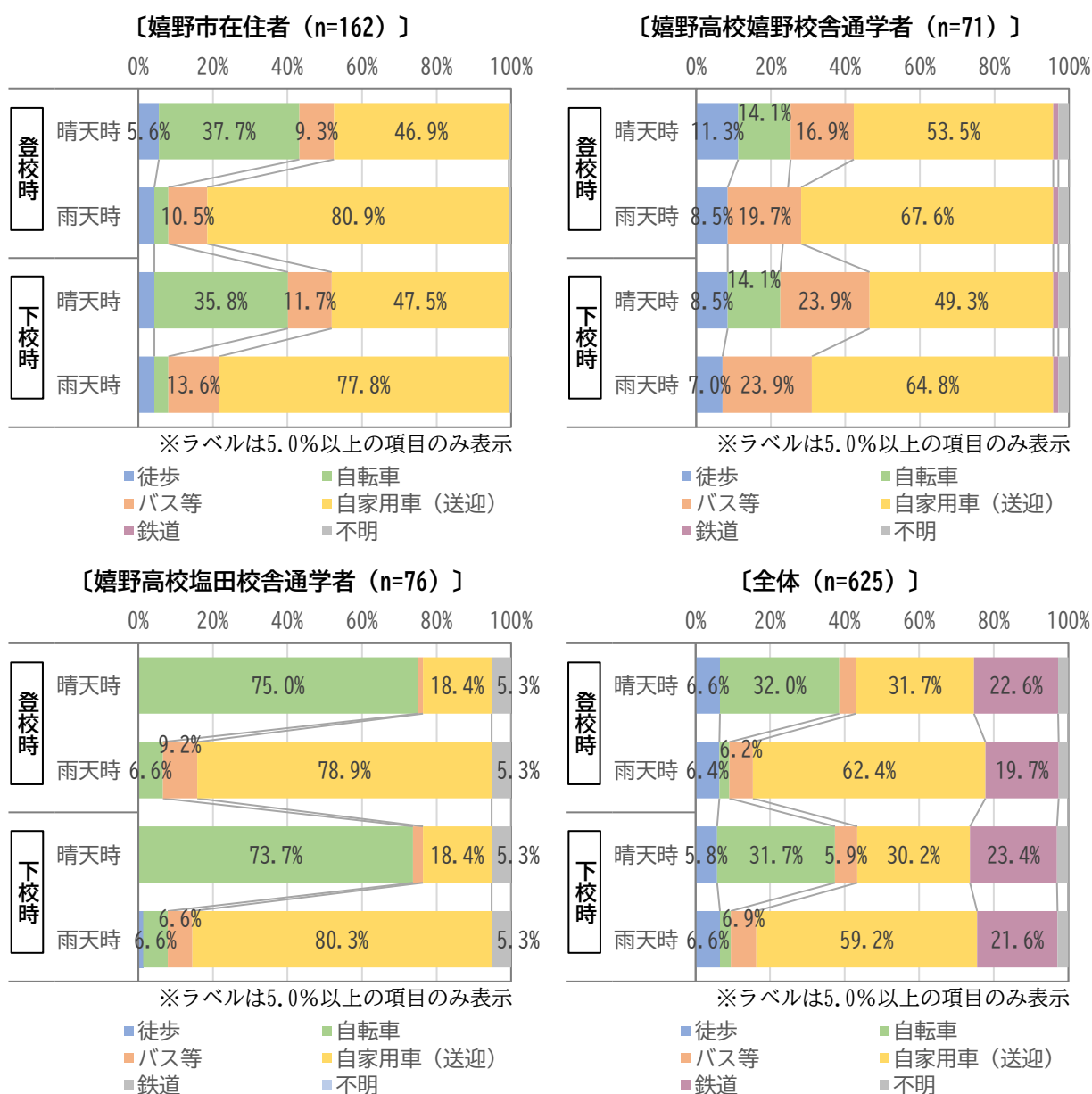


図 57 晴天時/雨天時の登下校手段 (代表交通手段*)

※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、徒歩の順としています。

④登下校時の公共交通利用

対象者全体では約4割が登下校時に「公共交通を利用することがある」と回答しており、嬉野市在住者でも約3割となっています。

また、嬉野高校嬉野校舎通学者では約45%となっているのに対して、嬉野高校塩田校舎では2割程度と、大きな差異が見られます。

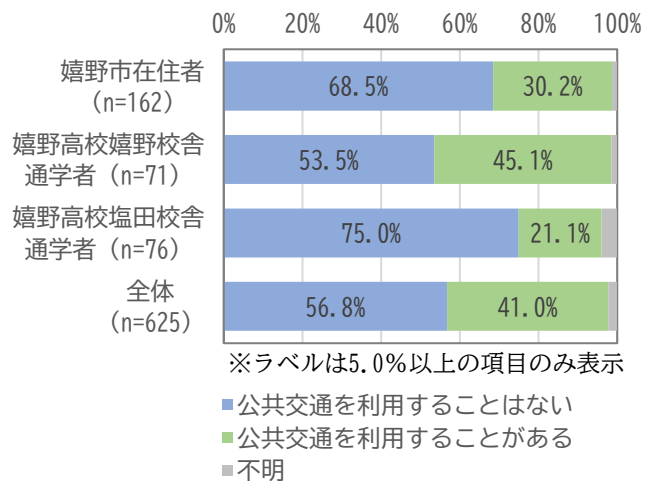


図 58 登下校時の公共交通利用の有無

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」ことが突出していますが、「運賃が高い」との回答も見られます。

「運賃が高い」とした回答者のなかでは、「半額程度の補助があれば利用する可能性がある」といった回答も一定数見られることから、運賃・定期券補助により公共交通を利用した通学に転換する可能性も考えられます。

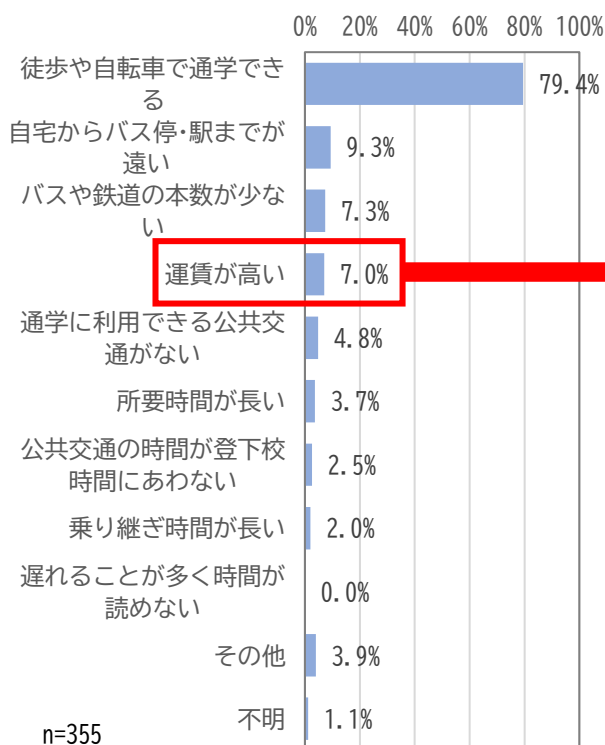


図 59 公共交通を使わない理由

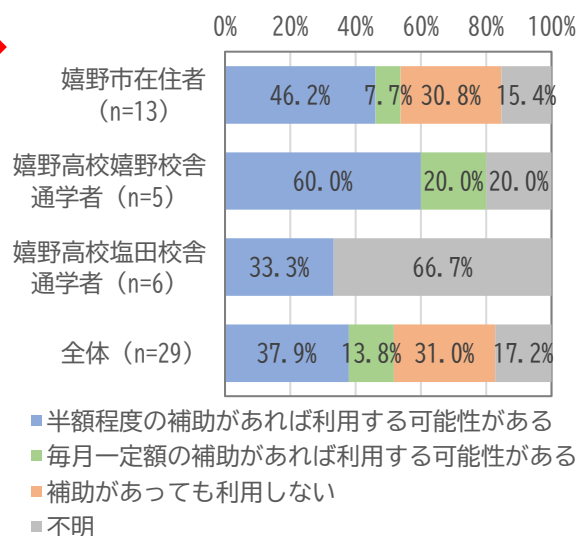


図 60 運賃・定期券補助による利用可能性

登下校時に「公共交通を利用することがある」とした回答者の、公共交通による登下校の頻度としては、対象者全体では「ほぼ毎日」が約 67%と半数以上を占める一方で、嬉野市在住者では約 37%となっています。

また、嬉野高校嬉野校舎では「ほぼ毎日」が半数近くとなっている一方で、嬉野高校塩田庁舎では 25%と大きな差異が見られ、嬉野高校塩田校舎では「月に数回」「月に 1 回以下」があわせて半数近くを占めるなど、利用頻度は高くない状況です。

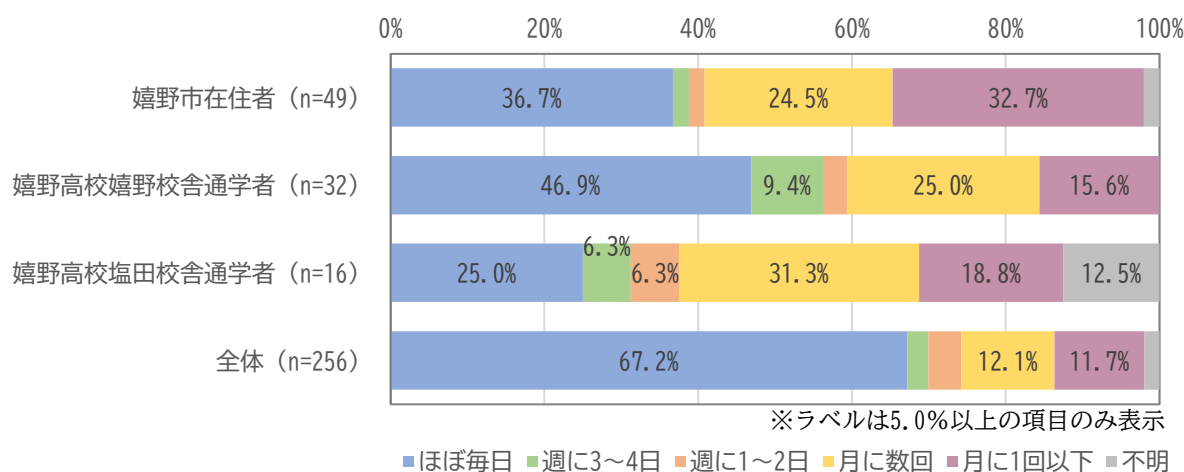


図 61 公共交通を利用した登下校の頻度

なお、登下校時に「公共交通を利用することがある」とした回答者の、登下校時の利用路線（鉄道・路線バス等）としては、嬉野市在住者や嬉野高校嬉野校舎通学者では嬉野線（JR 九州バス）や、嬉野線（祐徳バス）の利用が多く、嬉野高校塩田校舎通学者では JR 長崎本線や祐徳線の利用が目立ちます。

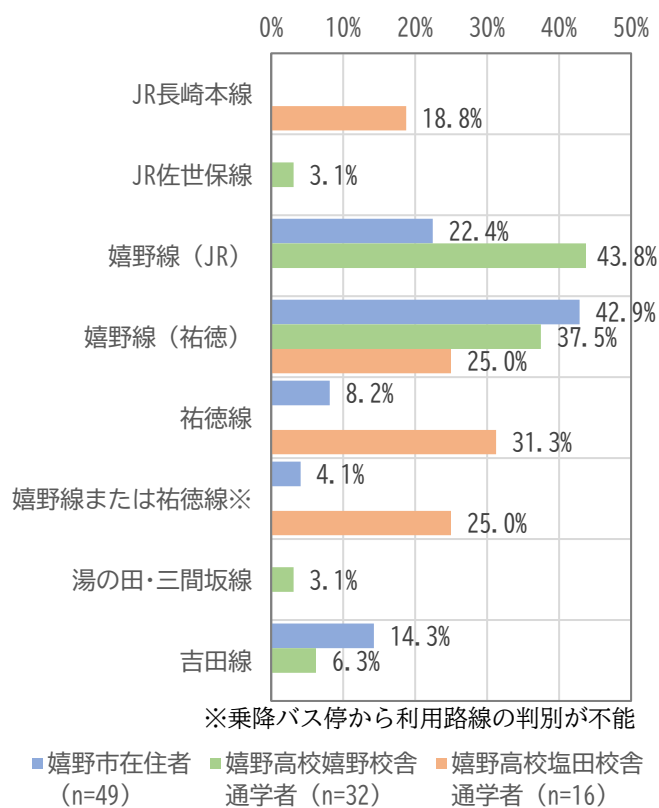


図 62 登下校に利用する路線

(3) 民生委員・児童委員アンケート調査

①調査の概要

- 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
- 調査項目（概要）
 - ・地区の実情（買い物、通院、移動支援）
 - ・移動に関する「困りごと」

②担当地区の実情

担当する地区において、自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法が「ある」という回答が 8 割以上、診察を受ける場合に自家用車や路線バス・乗合タクシーを利用して移動する「以外」の受診方法が「ある」という回答も半数以上となっています。

また、高齢者など、自由に移動することが困難な方に対してご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援を行っている実態についても、3 割程度が「ある」と回答しています。

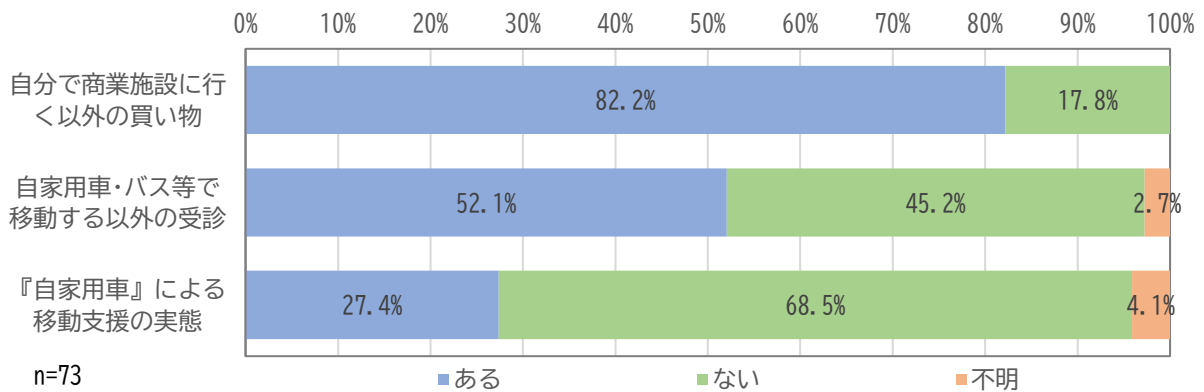


図 63 担当地区の実情

自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法としては、「親族や近所の方から代わりに買い物に行ってもらっている」ケースが多くなっていますが、「移動販売・訪問販売を利用している」という回答もあり、地区によっては自ら移動しなくても日常の買い物ができる状況がうかがえます。

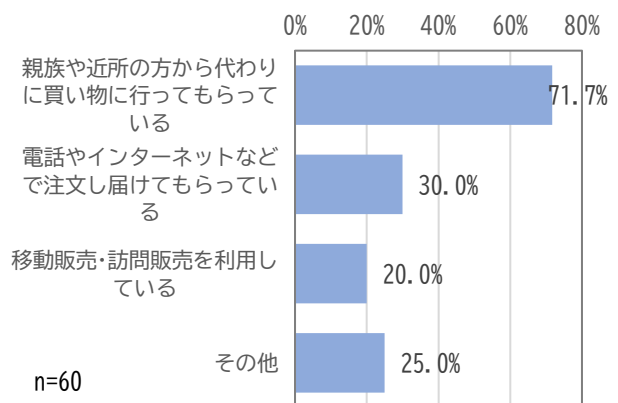


図 64 自分で行く「以外」の買い物方法

自家用車等を利用して移動する「以外」の受診方法としては、半数以上が「自宅まで送迎してくれるサービスを利用している」と回答しており、それほど多くはないものの「往診や訪問診療を利用している」という回答も見られます。

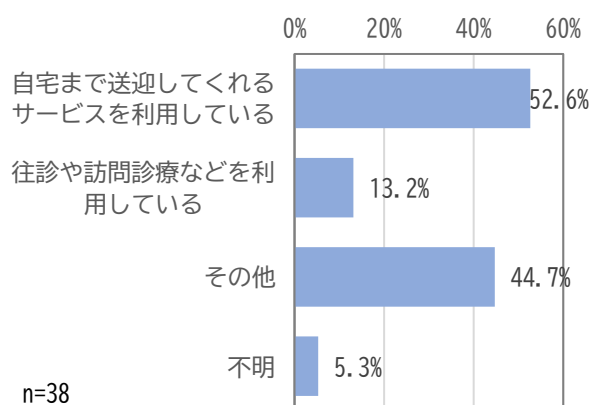


図 65 自家用車等を利用して移動する「以外」の通院方法

ご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援の内容としては、無料あるいは少額の謝金（ガソリン代程度）で近所の方などに同乗・送迎してもらっているケースや、老人クラブの定例会に行く際に運転できる方が足の弱い人を同乗させているケースなどが見られます。

③移動に関する「困りごと」

回答者の6割以上が、担当する地区において、路線バスや乗合タクシーなどの移動サービスが利用できずに困っている実態が「ある」と回答しています。

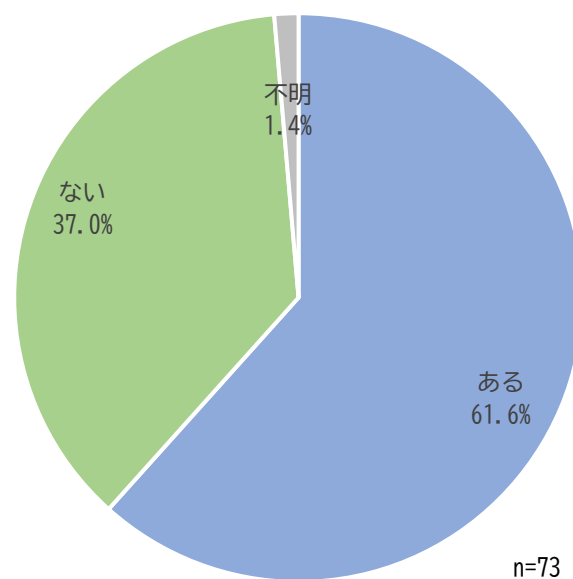


図 66 移動サービスが利用できない実態

移動サービスが利用できない理由としては、「バス停などまで歩くことができない」「バス停などから目的地が遠い」などが多くなっています。

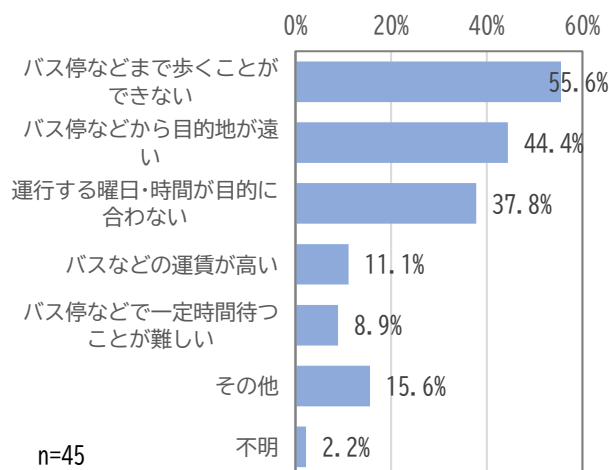


図 67 移動サービスが利用できない理由

現在、移動サービスを利用できない方が利用できそうな支援・サービスとしては、6割以上が「自宅付近までバスなどが来てくれる移動サービス」、半数近くが「目的地近くまでバスなどが運行する」と回答しています。

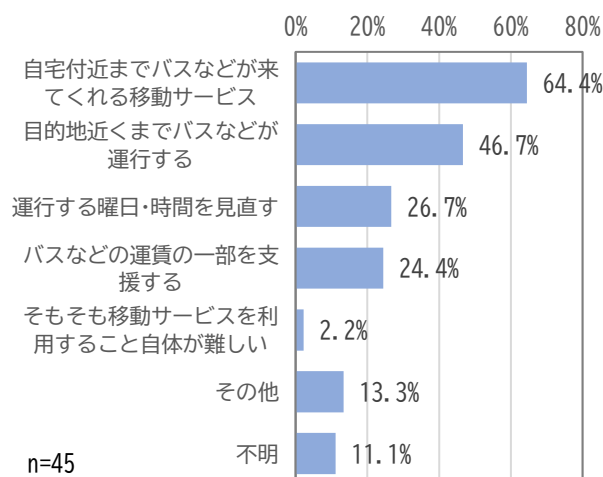


図 68 利用できそうな支援・サービス

5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

(1) 地域が目指す将来像

嬉野市の行政運営の最上位計画である「第2次嬉野市総合計画」においては、『歓声が響き合う嬉野市 ～未来へ輝き続ける ふるさと～』を嬉野市が目指す姿（将来像）として、その実現に向けて4つの基本目標と10の基本方針が示されています。

このため、本計画においても嬉野市総合計画に示された将来像の実現に向けて、公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

●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

図 69 地域が目指す将来像

資料：第2次嬉野市総合計画

(2) 関連分野における公共交通への期待

ここでは、嬉野市の公共交通と特に関連が深い分野について、各種計画から特に公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

①嬉野市都市計画マスタープラン(平成24年6月)・嬉野市立地適正化計画(平成30年3月)

嬉野市における都市計画の基本的な方針となる「都市計画マスタープラン」では、『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)を基本理念として、基本目標である『誘う・魅せる・親しむまち 嬉野』の実現に向けた都市計画の考え方が示されています。

将来都市構造図では、嬉野地区中心部や塩田地区中心部などに「都市拠点」を配置するとともに、都市間・地域間を結ぶ「都市軸」を位置づけ、安心かつ効率的に暮らす(使う)ことができるコンパクトな都市の構築を図ることとしています。



図 70 将来都市構造図

また、「嬉野市都市計画マスタープラン」に基づいて、都市機能や居住の立地の適正化を推進していくための計画である「嬉野市立地適正化計画」では、「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)」を基本理念として、市民の生活を支える施設等(都市機能)を誘導する『都市機能誘導区域』、人口集積を維持・促進する『居住誘導区域』が設定されています。

- 都市軸として、都市拠点や都市機能誘導区域へのアクセスを確保することで、市民生活や観光・交流などの移動を支えるとともに、都市機能の立地の維持・促進を図る役割が期待されます。
- また、居住誘導区域内の移動利便性などにより、区域内の人口集積の維持・向上を促進する役割が期待されます。

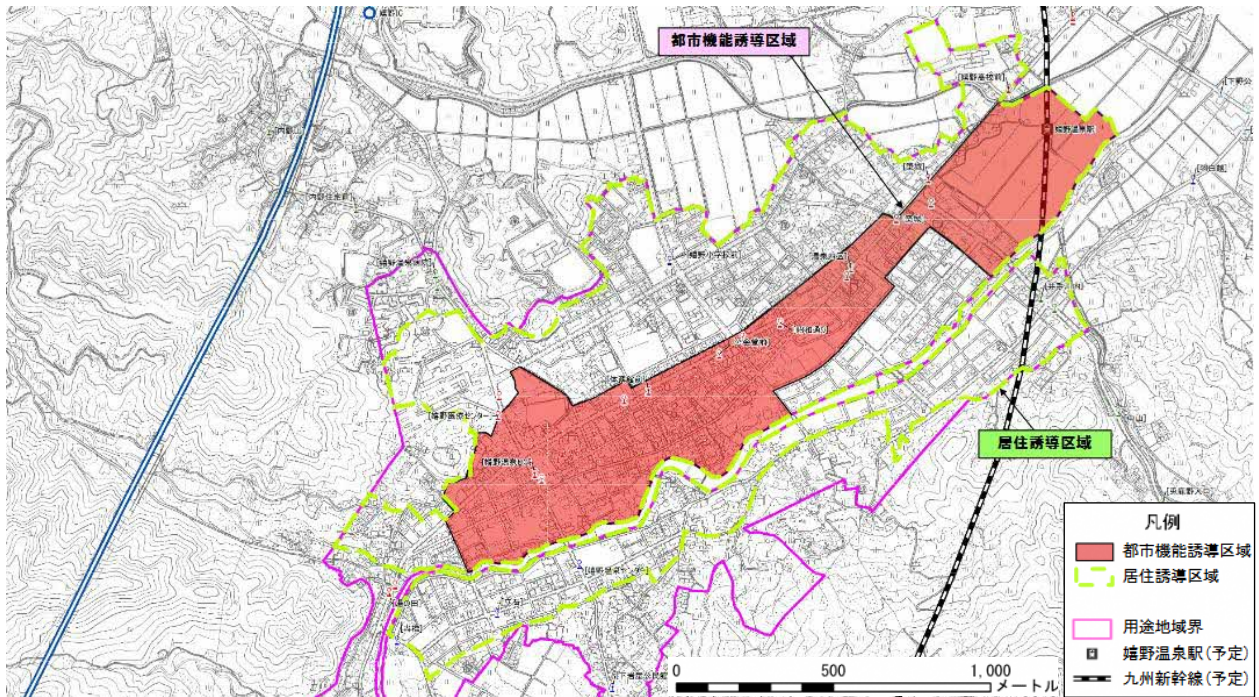


図 71 都市機能誘導区域および居住誘導区域

②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として「嬉野市に住みたい・行きたい“ひと”の流れをつくる」、基本目標④として「嬉野市で安心して暮らしたい“地域”をつくる」が位置づけられており、広域での交流・連携の促進や嬉野温泉駅と温泉街等をつなぐ公共交通ネットワークの充実、時代に即した交通体系の整備・検討などの取り組みが定められています。

- 市内にとどまらず、広域的な移動手段として交流・連携を支える役割が期待されます。
- 新幹線の開業や、高齢化の進行などの状況変化に応じて、必要な移動サービスを持続的に提供していくことが期待されます。

③嬉野市観光戦略（平成 29 年 3 月）

基本方針 2 として「観光地の魅力を高める基盤整備」が位置づけられ、宿泊施設等と集客施設を有効的・効率的に結ぶためのアクセス方法の検討や、広域観光連携、新幹線開業に向けた公共交通路線の見直し・広域基幹バス路線の充実などの取り組みが定められています。

- 新幹線等からの二次交通や、回遊手段としての機能の充実により、新幹線開業による効果をしっかり受け止める役割や、広域的な観光・交流の促進に向けた移動を支える役割が期待されます。

④第 2 次嬉野市地域福祉計画（平成 30 年 3 月）

基本目標 2 として「安心・安全に暮らしていく体制づくり」が位置づけられており、交通弱者の移動手段の確保による社会参加の促進などの取り組みが位置づけられています。

- 高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段として、日常生活を支えるとともに、外出機会・社会参加機会を確保する役割が求められます。

(3) 新幹線開業により想定される地域への影響

①新幹線開業の概要

1) 運行本数等

西九州新幹線(武雄温泉～長崎間)は武雄温泉駅での「対面乗り換え方式」により令和4(2022)年秋ごろに開業予定となっており、開業区間では上下64本/日程度の運行が想定されています。

また、武雄温泉駅～博多駅間の在来線特急は現状では32本/日となっていますが、西九州新幹線の開業にあわせて上下96本/日程度に大幅増便される見込みです。

一方で、現状では上下45本/日の在来線特急が運行されている肥前鹿島駅～博多駅間については、西九州新幹線開業から3年間は上下14本/日程度、その後は10本/日程度の運行となる見込みとなっています。(在来線特急の現状の運行本数はいずれも令和4(2022)年1月時点)

2) 嬉野温泉駅周辺の状況等

西九州新幹線の開業に伴い新たに設置される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、商業施設などが立地していますが、現在、「嬉野温泉駅周辺まちづくり委員会」からの提言書などを踏まえたまちづくりが進められています。

なお、嬉野温泉駅と嬉野地区中心部は1.9kmほど離れていることから、駅と嬉野地区中心部との連携を強化していくことが必要になります。

②想定される地域への影響

西九州新幹線の開業により嬉野市を含む周辺地域の交通環境は大きく変化し、地域に様々な効果をもたらすことが期待されます。ただし懸念材料もあるため、こうした懸念を払拭し、新幹線開業の効果を最大限に受け止めるための取り組みが必要となります。

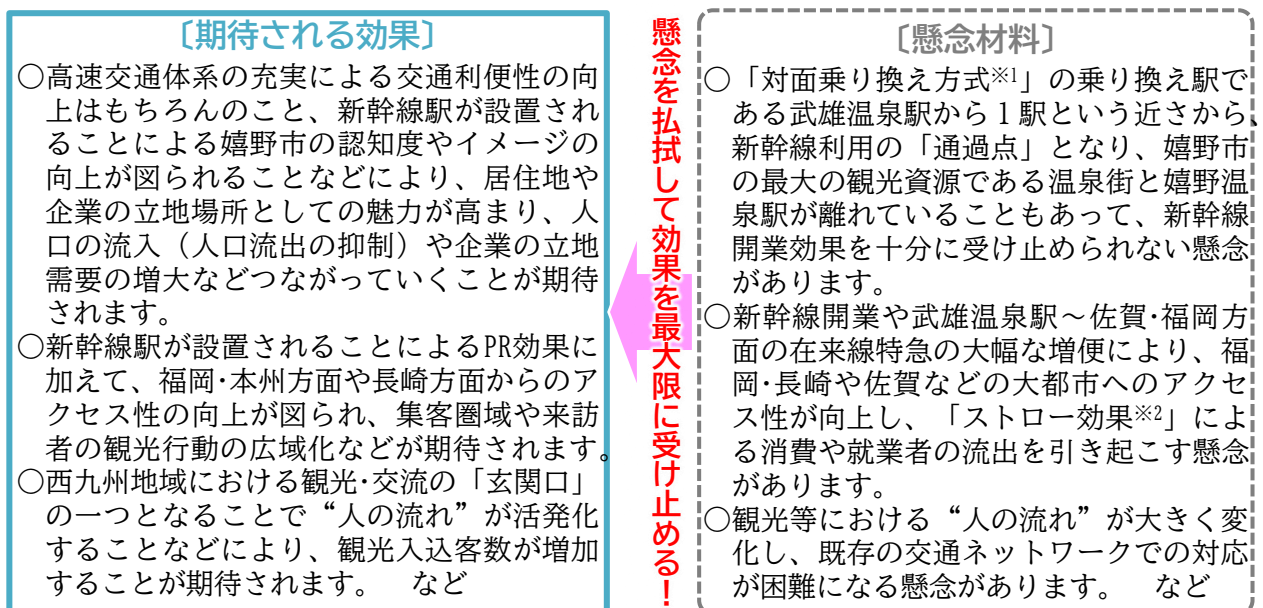


図 72 新幹線開業により想定される地域への影響

※1：在来線特急と新幹線と同じホーム上で乗り換える方式

※2：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

(4) 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等、新幹線開業により想定される地域への影響から、嬉野市の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

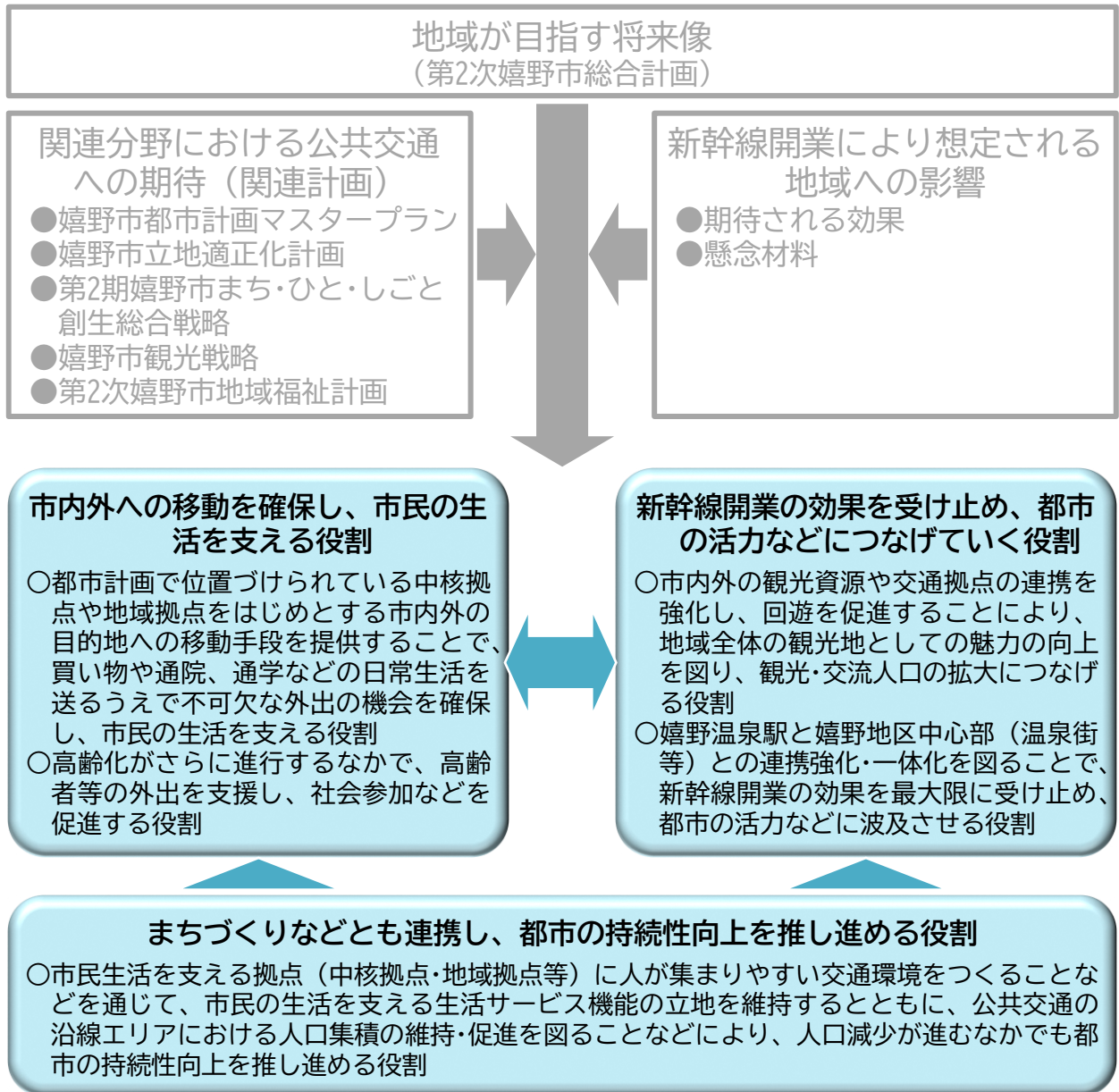


図 73 嬉野市の公共交通に求められる役割

6. 解決すべき課題

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

市民生活に必要となる移動手段を確保・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**が引き続き重要です。
- 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、**進学先の選択肢の維持・教育機会の確保**を考える上でも公共交通が重要になります。
- 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**市民生活に必要となる移動手段を確保・維持**していくことが必要です。

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**しています。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**ことが望まれます。
- 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す。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ます。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**も見られます。
- 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す。
- 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ます。

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ますが、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ます。
- 2022年度には新幹線が開業予定となっており、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ります。

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**となっています。
- 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ます。
- 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す。

7. 嬉野市における地域公共交通のあり方（基本方針）

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

基本方針①

- 少子高齢化などを背景に高齢者の買い物・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ますが、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ます。
- 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す。
- また、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ます。

基本方針②

- 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ます。
- 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ます。

基本方針③

- 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ます。
- また、西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）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ます。

基本方針④

- 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ます。
- 加えて、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ます。
- 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ます。

基本方針⑤

- 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ります。
- 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ます。

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

- 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します。
- 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します。

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

- 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します。また、こうした取り組みにより公共交通が「利用しやすい環境」をつくり、公共交通の持続性向上にもつなげていきます。

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

- 嬉野市・武雄市・鹿島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します。
- 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、市町間を結ぶ路線を「幹線」、市内で完結する路線を「支線」として位置づけ、幹線（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きます。

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

- 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、嬉野温泉駅～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します。
- 嬉野温泉駅周辺には医療・商業機能等も立地していることから、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きます。

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ります。また、高齢化の進行などにもなっ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ます。
- 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します。

8. 計画の目標

嬉野市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.85 に示します。

目標①

財政負担の増大を抑制しながら移動サービスの「網羅性」を高めます。

- 交通結節機能の向上により連携を強化しながら、新たな移動サービスも含めた多様な移動サービスの役割分担・重複解消や、需要に応じた運行形態の変更・サービス水準の適正化・効率化を図ることで、財政負担を抑制しながら移動サービスの提供エリアを拡大し、「網羅性」を高めます。

目標②

関連分野の取り組みと連携しながら、各分野の目標の達成を支援します。

- 観光や福祉、教育、都市計画などの取り組みと連携しながら、公共交通サービスの維持・充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目指す目標の実現を支援します。

〔関連分野との連携のイメージ〕

- 【観光分野】 新幹線や高速バスからの二次交通の充実・利便性向上や、広域的な回遊を支える幹線（広域）路線の維持により、高速交通体系を活かした観光誘客を促進
嬉野温泉駅～嬉野地区中心部の円滑な移動を支援することで、魅力を活かした誘客や地域への効果波及を促進 など
- 【福祉分野】 高齢者の外出機会や社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸 など
- 【教育分野】 高校への通学手段となる幹線（広域）路線を維持することで、将来的にも進学先の選択肢を確保（通学手段がないことで進学先が限定されることがないように） など
- 【都市計画分野】 立地適正化計画と連携、居住誘導区域内の移動利便性の維持・向上や、都市機能誘導区域へのアクセスの確保を図ることで、都市機能の立地や人口集積の維持・向上を促進 など

目標③

需要の集約や利用促進により、地域間の移動を支える幹線（広域）路線の「持続性」を高めます。

- 重複（競合）解消や乗り継ぎ環境改善による幹線（広域）路線への移動需要の集約、市内移動手段としての有効活用・ネットワーク全体としての使いやすさ向上などにより、幹線（広域）路線の利用を促進し、「持続性」を高めます。

目標④

二次交通の充実・利便性向上などにより高速交通体系の利用を促進します。

- 新幹線嬉野温泉駅や高速バス嬉野ICバス停からの二次交通の充実、情報提供や案内誘導、円滑に乗り継ぎ可能な環境の整備などにより、高速交通体系の利用を促進します。
- 高速交通体系も含めた広域の移動利便性を高めることで、企業立地や移住・定住促進を支援します。

目標⑤

多様な主体が参画することで公共交通を支える仕組みをつくりまします。

- 交通事業者・行政と公共交通利用者の1対1の関係だけではなく、地域住民や活動団体、公共交通利用の目的地となる各種施設等（商業・医療・観光など）なども広く巻き込むことで、多様な主体がそれぞれができる範囲で色々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくりまします。

9. 取り組みの方向性と施策の概要

基本方針を踏まえたうえで、計画の目標を実現していくため、以下のような方向性で取り組みを進めます。なお、それぞれの方向性と計画の目標の関連性についてもあわせて示します。

〔取り組みの方向性〕		〔目標との関連性〕				
		①	②	③	④	⑤
方向性① 移動サービスの効率性を高める重複（競合）の解消	＊路線バス同士、路線バスと乗合タクシー、乗合タクシーと福祉バスなど、路線やサービスが重複している区間の重複（競合）解消を図ることで、移動サービス全体の効率性を高めるとともに、幹線（広域）路線に需要を集約することで「持続性」向上を図ります。	○		○	○	
方向性② 需要に応じたサービス水準の適正化	＊特定の便に利用が偏っている路線や、利用そのものが顕著に低迷する路線については、需要にあわせて運行形態を変更するなど、サービス水準の適正化を図ります。運行形態を変更する場合には、周辺の公共交通空白地域も含めた移動サービスの提供などにより、あわせて「網羅性」向上を図ります。	○				
方向性③ 高速交通体系からの二次交通の充実	＊新幹線・高速バスから嬉野地区中心部への移動手段となる二次交通の充実を図ることで、高速交通体系が利用されやすい移動環境を構築し、新幹線開業による波及効果をしっかりと受け止めるとともに、嬉野温泉駅周辺と中心市街地の一体化を図り、市民の生活利便性向上につなげます。		○		○	
方向性④ 市街地内の移動・回遊の利便性向上	＊嬉野市街地内に立地する主要施設（行政・商業・交通・医療・宿泊等）間の移動や、市街地外縁・周辺の公共交通空白地域をカバーする新たな移動サービスを導入します。	○	○	○	○	
方向性⑤ ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備	＊交通拠点における乗り継ぎ経路・待合環境の整備、案内誘導・情報提供の充実、相互のダイヤ調整などにより、利用が阻害・敬遠される要因を改善し、一体的なネットワークとしての機能向上を図ります。	○	○	○	○	
方向性⑥ 関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	＊観光・教育・福祉などの関連分野で必要となる移動への対応や、周辺市町・各種施設などの多様な主体と連携した取り組みを展開することで、公共交通の利用を促進します。 ＊地域主体の取り組みはもちろんのこと、各種施設なども含めた幅広い主体で移動サービスの費用を負担するなど、地域全体として移動サービスを確保・維持します。 ＊公共交通に関する分かりやすい情報提供や利用の呼びかけなどを通じて、「乗って支える」利用者層の拡大を図ります。		○			○

〔施策の概要〕

①乗合タクシー春日線と福祉バス（ヨッシー号）の統合

- 福祉バス（ヨッシー号）と運行区間が重複する乗合タクシー春日線については、福祉バス（ヨッシー号）にサービスを統合することで重複を解消するとともに、受益者負担の原則等の観点から有償化を検討します。
- 路線バスと重複する吉田地区中心部～嬉野地区中心部の区間については、路線バス吉田線に需要を集約します。

方向性
①

②路線バス三間坂線の分割/嬉野線への需要集約

- 路線バス三間坂線については、日の出城バス停で路線を分割し、日の出城バス停～嬉野地区中心部については路線が重複する路線バス嬉野線に需要を集約します。
- ただし、武雄市内から嬉野高校への通学利用が見られる朝の第1便については直通運行を維持します。

③路線バス牛の岳線および下吉田線の運行形態の見直し

- 路線バス牛の岳線および路線バス下吉田線については、通学に利用されている朝の第1便を除き、需要に応じて運行する形態に変更します。

方向性
②

④乗合タクシー上久間線および大野原線の運行形態の見直し

- 利用が顕著に低迷する乗合タクシー上久間線については、周辺の公共交通空白地域への対応も念頭に、塩田地区全体を対象として需要に応じて運行する交通サービスに変更します。
- 大野原線については現行のルートを維持しながら需要に応じて運行する形態に変更します。

⑤高速バスからの二次交通の確保

- 高速バス嬉野ICバス停～嬉野地区中心部の間を運行する乗合型交通サービスを需要に応じて運行することで、高速バスからの二次交通を確保します。
- 高速バス予約時に、あわせて嬉野ICから嬉野地区中心部への乗合型交通サービスを予約できる仕組みの導入を検討します（MaaS）。

方向性
③

⑥嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を運行する路線バスの利便性確保

- 西九州新幹線嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を運行する路線バスの運行ダイヤの平準化（等間隔運行・ラウンドダイヤ等）、共同運行を推進します。

⑦新たな移動サービスの提供

- 嬉野地区中心部の主要施設や公共交通空白地域をカバーする新たな移動サービスの提供を推進します。

方向性
④

⑧均一運賃区間の設定

- 西九州新幹線嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を含む区間における均一運賃区間の設定を推進します。

⑨交通拠点の整備

- 嬉野温泉駅や、嬉野地区中心部・塩田地区中心部の交通拠点における待合環境・乗り継ぎ経路の整備、案内誘導・情報提供の充実を図ります。

方向性
⑤

⑩乗り継ぎ環境の整備

- 吉田地区（羽口坂バス停）・日の出城バス停における乗り継ぎ環境の整備を推進します。

⑪高校通学に対する支援

- 高校生の通学に対する経済的な負担を軽減するための支援策等を検討します。

⑫地域コミュニティとの連携

- 公共交通の運行ルートや運行ダイヤにあわせた行事の開催など、地域コミュニティとの連携を図ります。

⑬観光周遊促進策の展開

- 周辺市町と連携した観光キャンペーンの展開や、移動手段と目的施設等のサービスを組み合わせ合わせた周遊型企画乗車券の開発などを推進します。

方向性
⑥

⑭多様な主体の連携により移動サービスの提供や利用促進を図る仕組みの導入

- 負担金・協賛金などの形で多様な主体が公共交通の運行を支える仕組みの構築を推進します。

⑮地域が主体となった運行の促進

- 地域での“支え合い（共助）”による移動サービス確保の取り組みを推進します。

⑯情報提供・利用促進策等の展開

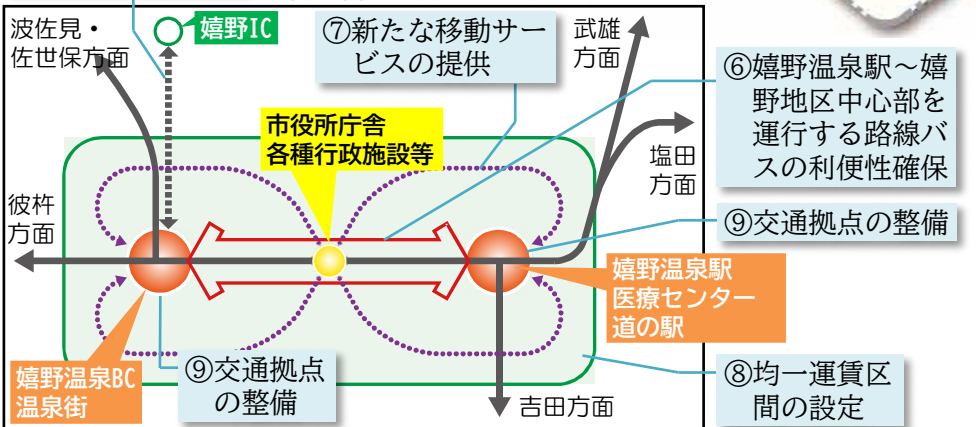
- 公共交通に関する情報提供の充実や、利用意識の啓発に向けた取り組みを推進します。

■施策展開イメージ



⑤高速バスからの二次交通の確保

【中心部拡大】



市全域・広域で展開する施策

- ⑪ 高校通学に対する支援
- ⑫ 地域コミュニティとの連携
- ⑬ 観光周遊促進策の展開
- ⑭ 多様な主体の連携により移動サービスの提供や利用促進を図る仕組みの導入
- ⑮ 地域が主体となった運行の促進
- ⑯ 情報提供・利用促進策等の展開

10. 目標を達成するための施策

【方向性①】移動サービスの効率性を高める重複（競合）の解消

路線バス同士、路線バスと乗合タクシー、乗合タクシーと福祉バスなど、路線やサービスが重複している区間の重複（競合）解消を図ることで、移動サービス全体の効率性を高めるとともに、広域路線に需要を集約することで「持続性」向上を図ります。

施策①：乗合タクシー春日線と福祉バス（ヨッシー号）の統合

● 施策の背景・必要性

鹿島市大野から吉田地区中心部を經由して嬉野地区中心部を結ぶ〔乗合タクシー春日線〕は、吉田地区内では〔福祉バス（ヨッシー号）〕の運行区間とほぼ完全に重複（競合）、吉田地区～嬉野地区中心部についても〔路線バス吉田線〕と重複（競合）する状況になっています。

なお、〔乗合タクシー春日線〕の大野～吉田地区中心部の区間については、定期的な利用も見られますが、利用者数そのものは多くありません。〔乗合タクシー春日線〕〔福祉バス（ヨッシー号）〕〔路線バス吉田線〕については、それぞれ嬉野市より財政負担を実施しており、その総額は年間約2,600万円（令和2年度）に上ることから、移動サービス全体の効率性を高めることを考える必要があります。

また、〔路線バス吉田線〕については、高校生の通学などにも利用される広域路線であり、今後も維持していく必要があります。このため、吉田地区中心部と嬉野地区中心部の移動については、できる限り〔路線バス吉田線〕に需要を集約し、広域路線の持続性を高めていくことも重要となります。

- 〔乗合タクシー春日線〕を吉田地区中心部で分割し、吉田地区中心部～嬉野地区中心部については〔路線バス吉田線〕に需要を集約します。（〔乗合タクシー春日線〕の当該区間は廃止）
- また、大野～吉田地区中心部については〔福祉バス（ヨッシー号）〕とサービスの統合を図ることで重複（競合）を解消し、移動サービスの効率性を高めます。
- 具体的には、現状の〔福祉バス（ヨッシー号）〕の運行ダイヤを調整し、少ないながらも定期的な利用が見られる〔乗合タクシー春日線〕の上り（嬉野地区中心部方面）第1便、および、下り（大野方面）第2便について、〔福祉バス（ヨッシー号）〕として平日毎日運行します。
- なお、該当する便については吉田地区中心部の〔羽口坂バス停〕において〔路線バス吉田線〕と円滑に乗り継ぐことができるダイヤを設定します。
- また、福祉バスは高齢者の利用が中心となっていることから、車両の更新にあわせた乗降しやすいユニバーサルデザイン車両[※]の導入などについても検討を行います。

※高齢者や車いす利用者、妊娠中の女性などの乗り降りをスムーズに行うため、乗降口や車内が広く、スロープや手すりが設置された、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタイプの車両

関連する国庫補助系統 地域間幹線系統：〔路線バス吉田線〕
地域内フィーダー系統：〔乗合タクシー春日線〕

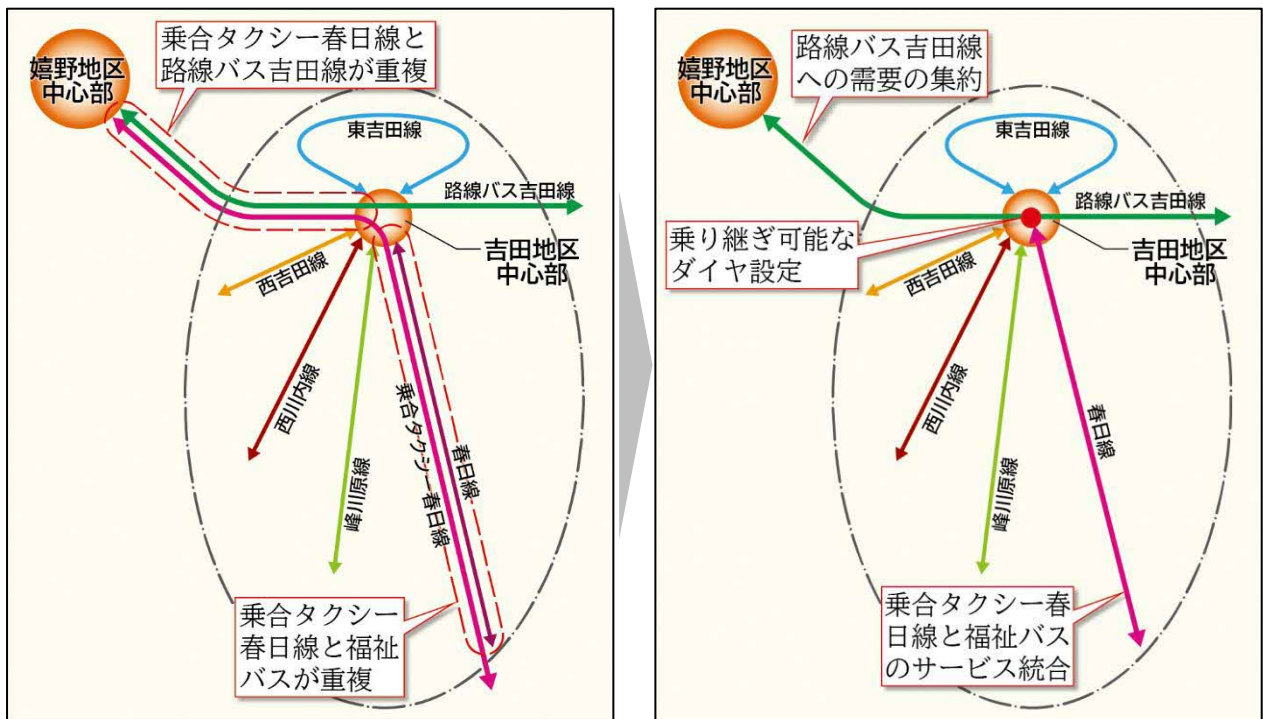


図 74 乗合タクシー春日線と福祉バス（ヨッシー号）の統合（イメージ）

表 6 現状（統合前）の運行スケジュール

		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
福祉バス (ヨッシー号)	月曜日		行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	
	火曜日		行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	
	水曜日		行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	
	木曜日		行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	
	金曜日		行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	
乗合タクシー 春日線	月・水・金	上					下 上					下
	火・木	上										下

凡 例	西吉田線	峰川原線	西川内線	春日線	東吉田線
	乗合タクシー春日線		回送等		

ドライバーの拘束時間が約2時間10分、運転時間が約1時間20分増加

〔福祉バス〕「行」行き便、「帰」帰り便 〔乗合タクシー〕「上」嬉野方面、「下」大野方面
※乗合タクシーについては、羽口坂～大野間の運行時間

表 7 統合後の運行スケジュール（イメージ）

		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
福祉バス・ 乗合タクシー 統合	月曜日	上	行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	下
	火曜日	上	行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	下
	水曜日	上	行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	下
	木曜日	上	行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	下
	金曜日	上	行	行	帰	帰		行	行	帰	帰	下

吉田線（嬉野方面）
羽口坂8:02発に接続

吉田線（鹿島方面）
羽口坂16:17着から接続

凡 例	西吉田線	峰川原線	西川内線	春日線	東吉田線
	乗合タクシー春日線		回送等		

〔福祉バス〕「行」行き便、「帰」帰り便 〔乗合タクシー〕「上」嬉野方面、「下」大野方面
※乗合タクシーについては、羽口坂～大野間の運行時間

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ [福祉バス(ヨッシー号)]は嬉野市から吉田地区地域コミュニティ運営協議会への委託により運行されています。このため、運行の“担い手”の確保や費用負担などについて、協議会との調整が必要になります。
- ✓ [乗合タクシー春日線]の利用者や沿線にお住いの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓ [路線バス吉田線]との乗り継ぎポイントとなるバス停の待合環境を改善することが必要です。(施策⑩参照)
- ✓ 現在、[乗合タクシー春日線]は吉田地区内の利用でも300円/回の運賃がかかりますが、[福祉バス(ヨッシー号)]の運賃は無料となっています。受益者負担の原則や、移動サービスの持続性の観点から、「自家用有償旅客運送^{*}」への転換などによる有償化も考えていく必要があります。

※地域住民の生活に必要な輸送について、それらをバス・タクシー事業によって提供することが困難な場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

表 8 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策①)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行内容等の検討 ・関係部局・地域コミュニティ等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や地域コミュニティ運営協議会と協議・調整しながら運行内容等を検討・決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・サービス統合までに路線バスとの乗り継ぎポイントとなるバス停の待合環境改善が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局や市の支援のもと、地域コミュニティ運営協議会が運行を実施 ・利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・まずは無償での運行を継続、利用状況や利用者の意向などを確認しながら、有償化を検討
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 		
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策②：路線バス三間坂線の分割/嬉野線への需要集約

● 施策の背景・必要性

武雄市の三間坂駅前から矢筈等を経由して嬉野地区中心部を結ぶ〔路線バス三間坂線〕は、嬉野市境の少し外側（武雄市内）にある「日の出城バス停」から嬉野地区中心部までの運行ルートが〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕と完全に重複（競合）する状況になっています。

なお、〔路線バス三間坂線〕は主に武雄市内の山内東小学校や西川登小学校への通学利用が多く、市境を跨ぐ利用は多くありませんが、一部の便では武雄市内から嬉野高校嬉野校舎に通学する定期的な利用が見られます。

〔路線バス三間坂線〕〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕については、それぞれ嬉野市より財政負担を実施しており、その総額は年間約2,000万円（令和2年度）に上ることから、移動サービス全体の効率性を高める必要があります。

また、〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕については利用者も比較的多く、西九州新幹線開通後の広域的な移動・周遊を考える上でも重要な広域路線であることから、今後も維持していく必要があります。このため、「日の出城バス停」から嬉野地区中心部までの区間の移動については、できる限り〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕に需要を集約し、広域路線の持続性を高めていくことも重要となります。

- 〔路線バス三間坂線〕を「日の出城バス停」で分割し、「日の出城バス停」～嬉野地区中心部については〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕に需要を集約します。
- ただし、〔路線バス三間坂線〕三間坂駅前8:00発の第2便（湯の田行き）については、嬉野高校嬉野校舎への通学利用が見られることから、現状通りの直通運行を維持します。
- 〔路線バス三間坂線〕と〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕の「日の出城バス停」における発着ダイヤは現状でもかなり近接していることから、相互に調整することで円滑に乗り継ぐことができるダイヤを設定します。

関連する国庫補助系統 地域間幹線系統：〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕

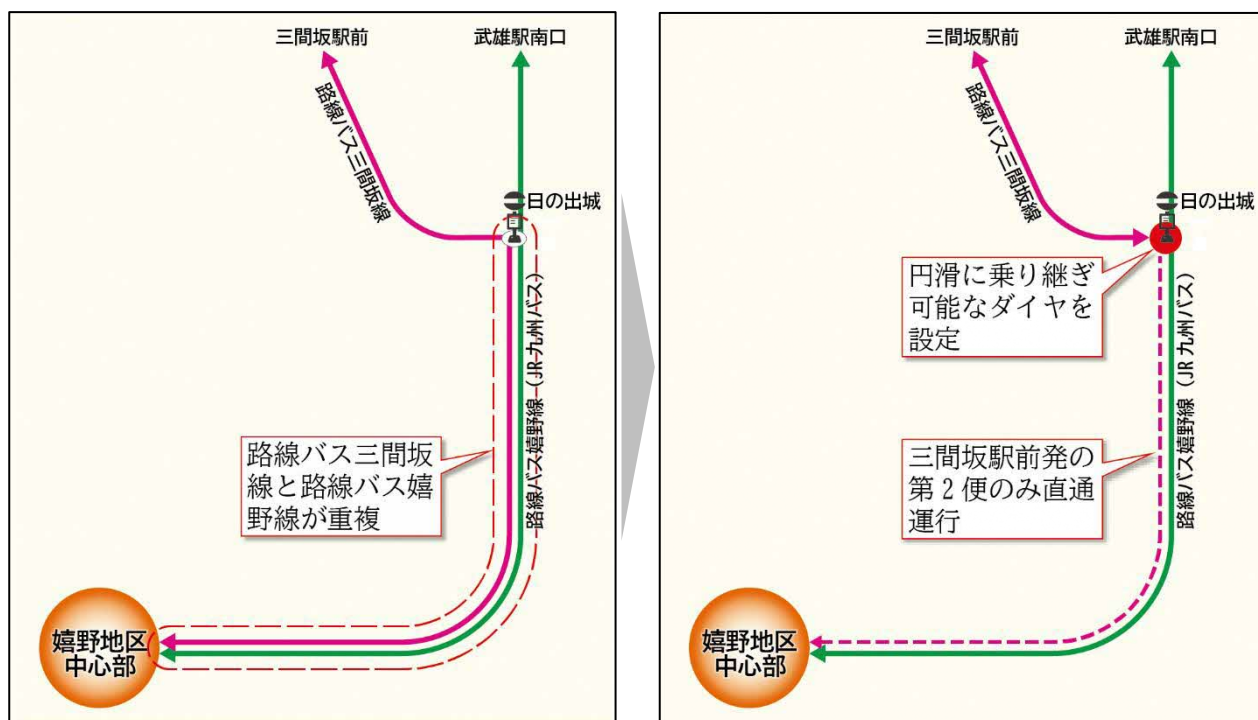


図 75 路線バス三間坂線の分割/嬉野線への需要集約（イメージ）

表 9 [路線バス三間坂線] [路線バス嬉野線 (JR 九州バス)] の重複区間における運行ダイヤ

【嬉野地区中心部⇒日の出城バス停】

	嬉野温泉BC	嬉野高校前	日の出城
嬉野線	6:04	6:09	6:15
嬉野線	6:20	6:25	6:31
三間坂線	6:54	7:03	7:10
嬉野線	7:00	7:05	7:11
嬉野線	7:16	7:21	7:27
嬉野線	8:00	8:05	8:11
嬉野線	8:35	8:44	8:50
嬉野線	9:37	9:46	9:52
嬉野線	10:40	10:45	10:51
嬉野線	11:40	11:45	11:51
嬉野線	12:30	12:35	12:41
嬉野線	13:00	13:05	13:11
嬉野線	13:43	13:52	13:58
三間坂線	14:08	14:17	14:24
嬉野線	14:25	14:30	14:36
嬉野線	15:25	15:30	15:36
三間坂線	15:59	16:08	16:15
嬉野線	16:10	16:15	16:21
嬉野線	16:42	16:47	16:53
嬉野線	17:25	17:30	17:36
嬉野線	17:55	18:04	18:10
三間坂線	17:57	18:06	18:13
嬉野線	18:42	18:51	18:57
嬉野線	19:28	19:33	19:39
嬉野線	20:20	20:29	20:35

【日の出城バス停⇒嬉野地区中心部】

	日の出城	嬉野高校前	嬉野温泉BC
嬉野線	7:02	7:08	7:25
三間坂線	7:08	7:15	7:24
嬉野線	7:29	7:35	8:02
嬉野線	8:00	8:06	8:16
三間坂線	8:18	8:25	8:34
嬉野線	8:23	8:29	8:39
嬉野線	9:14	9:20	9:30
嬉野線	10:14	10:20	10:37
嬉野線	11:15	11:21	11:31
嬉野線	12:14	12:20	12:37
嬉野線	13:14	13:20	13:30
嬉野線	13:52	13:58	14:08
嬉野線	14:20	14:26	14:36
三間坂線	15:14	15:23	15:32
嬉野線	15:15	15:21	15:31
嬉野線	16:15	16:21	16:38
嬉野線	16:50	16:56	17:06
三間坂線	17:11	17:20	17:29
嬉野線	17:16	17:22	17:39
嬉野線	18:15	18:21	18:31
嬉野線	18:54	19:00	19:17
嬉野線	19:37	19:43	19:53
嬉野線	20:14	20:20	20:30
嬉野線	20:52	20:58	21:08
嬉野線	21:33	21:39	21:49

※「BC」は「バスセンター」の略

※ダイヤは令和3（2021）年11月時点

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ [路線バス三間坂線] は武雄市内を運行する区間が長く、また、路線を分割する「日の出城バス停」も武雄市内となることから、武雄市との協議・調整が不可欠です。また、武雄市と嬉野市がそれぞれの市内の運行距離に応じて財政負担を実施していることから、路線分割後の両市の費用負担などについても検討が必要です。
- ✓ 乗り継ぎダイヤの設定（ダイヤの調整）にあたっては、[路線バス三間坂線] における武雄市内の小学校への通学利用に十分な配慮が必要です。
- ✓ [路線バス三間坂線] の利用者や沿線にお住いの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓ [路線バス三間坂線] と [路線バス嬉野線 (JR 九州バス)] の乗り継ぎポイントとなる「日の出城バス停」の待合環境を改善することが必要です。（施策⑩参照）
- ✓ 両路線を乗り継ぎ利用する場合の“乗り継ぎ運賃”の設定や、「日の出城バス停」～嬉野地区中心部の“共通定期券”の導入を考える必要があります。このため、それぞれの路線を運行する交通事業者との協議・調整が必要です。

表 10 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策②）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 武雄市・交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって、武雄市や交通事業者等と協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> サービス統合までに乗り継ぎポイントとなるバス停の待合環境改善が必要
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> 学校・利用者・沿線地域への周知等 	<ul style="list-style-type: none"> 両市の協力により施策を推進 	
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 路線分割/需要集約 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き市が支援 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 共通定期券などの検討に際しては、独占禁止法への留意が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

【方向性②】 需要に応じたサービス水準の適正化

特定の便に利用が偏っている路線や、利用そのものが顕著に低迷する路線については、需要にあわせて運行形態を変更するなど、サービス水準の適正化を図ります。運行形態を変更する場合には、周辺の公共交通空白地域も含めた移動サービスの提供などにより、あわせて「網羅性」向上を図ります。

施策③：路線バス牛の岳線および下吉田線の運行形態の見直し

● 施策の背景・必要性

不動山方面と嬉野地区中心部を結ぶ〔路線バス牛の岳線〕、下吉田方面と嬉野地区中心部を結ぶ〔路線バス下吉田線〕は、それぞれ嬉野地区中心部へ向かう第1便については〔路線バス牛の岳線〕では轟小学校、〔路線バス下吉田線〕では嬉野小学校への多くの通学利用があるものの、そのほかの便の利用者はごくわずかで、全く利用者がいない便もあります。

小学校への通学についても、登校時には利用されているものの、下校時の利用はほぼ皆無の状況となっています。

嬉野市では、両路線の運行維持のため年間総額約1,200万円（令和2年度）の財政負担を行っていることを考えると、小学校への通学手段は確保しながらも需要に応じたサービス水準の適正化を図っていくことを考える必要があります。

- 小学校への多くの通学利用がある嬉野地区中心部へ向かう第1便は、バス車両による「定時定路線運行（決まった時刻に決まったルートを運行）」を維持することで、小学校への通学手段を確保します。
- そのほかの便については運行形態を見直し、事前に予約があった場合のみ運行する「デマンド型乗合タクシー」への転換を図ります。
- 「デマンド型乗合タクシー」については、概ねのダイヤを設定したうえで、対象とする地域（不動山・下吉田）の任意の地点と嬉野地区中心部の主要施設を結ぶ運行とすることで、現状ではバス停から距離がある地区の居住者などの移動に対応し、移動サービスの「網羅性」を高めます。
- なお、これらの路線については朝1便を除けば高齢者の利用が中心となっていることから、乗降しやすいユニバーサルデザイン車両[※]の導入促進などについても検討を行います。

※高齢者や車いす利用者、妊娠中の女性などの乗り降りをスムーズに行うため、乗降口や車内が広く、スロープや手すりが設置された、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタイプの車両

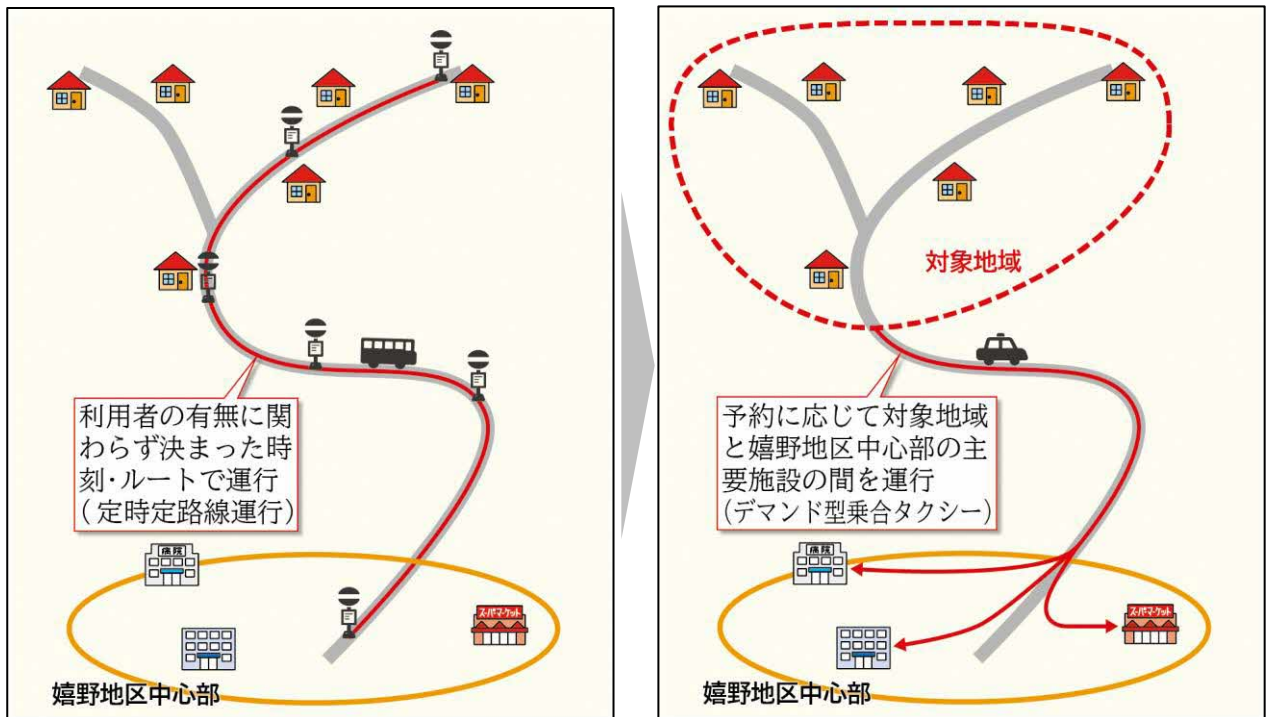


図 76 路線バス牛の岳線・下吉田線の運行形態の見直し (イメージ)

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 「定時定路線運行」を維持する便については、これまで通りの「乗合バス」ではなく、小学校通学に特化した「スクールバス」とすることも考えられ、それぞれのメリット・デメリットやコストなども考慮して検討していく必要があります。
- ✓ 現状では小学校からの下校時の利用はほぼ皆無ですが、下校時に利用する場合の仕組みなども検討することで、通学利用に配慮する必要があります。
- ✓ 学校・保護者との合意形成や、利用者や沿線にお住いの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓ 「デマンド型乗合タクシー」は従来型の運行に比べて運用に工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者との綿密な協議・調整が必要となります。

表 11 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 関係部局・交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって、関係部局や学校・保護者、交通事業者等と協議・調整を行いながら運行内容等を検討・決定 	<ul style="list-style-type: none"> 関係する施策（遠距離通学補助金等）との関連性を考慮する必要
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> 学校・保護者との協議・調整 利用者・沿線地域への周知等 		
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 運行形態の見直し 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き市が支援 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況等に応じて随時運行内容の見直しを行う「トリガー方式」の導入も検討
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策④：乗合タクシー上久間線および大野原線の運行形態の見直し

● 施策の背景・必要性

塩田地区内を南北に運行する〔乗合タクシー上久間線〕、岩屋川内方面と嬉野地区中心部を結ぶ〔乗合タクシー大野原線〕は、運行一便当たりの利用者数が上久間線で0.3人/便、大野原線で1.1人/便と、利用そのものが顕著に低迷しており、特に〔乗合タクシー上久間線〕については、全く利用者がいない便が多数となっています。

経常収支率（運行費用に対する運送収入の割合）も上久間線で約3%、大野原線で約14%となっており、利用者1人を1km輸送するために上久間線では3,500円以上、大野原線でも500円弱の財政負担を行っている状況（いずれも令和元年度）となっていることから、需要に応じたサービス水準の適正化を図っていくことを考える必要があります。

なお、〔乗合タクシー上久間線〕が運行する塩田地区については、中心部周辺や久間地区を中心に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していることから、サービス水準の適正化にあわせて公共交通空白地域への対応も検討する必要があります。

- 〔乗合タクシー上久間線〕および〔乗合タクシー大野原線〕については、事前に予約があった場合のみ運行する「デマンド型乗合タクシー」への転換を図ります。
- 〔乗合タクシー上久間線〕については、塩田地区全域を対象として、概ねのダイヤを設定した上で、地区内の任意の場所と地区中心部等の主要施設などを結ぶ「区域運行」とすることで、公共交通空白地域にも対応し、移動サービスの「網羅性」を高めます。
- 〔乗合タクシー大野原線〕については、現状のルート・ダイヤを基本として、予約があった便・区間のみを運行する「定時定路線」での運行を行うことで、効率性の向上を図ります。
- なお、これらの路線については高齢者の利用が中心となっていることから、乗降しやすいユニバーサルデザイン車両[※]の導入促進などについても検討を行います。

※高齢者や車いす利用者、妊娠中の女性などの乗り降りをスムーズに行うため、乗降口や車内が広く、スロープや手すりが設置された、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタイプの車両

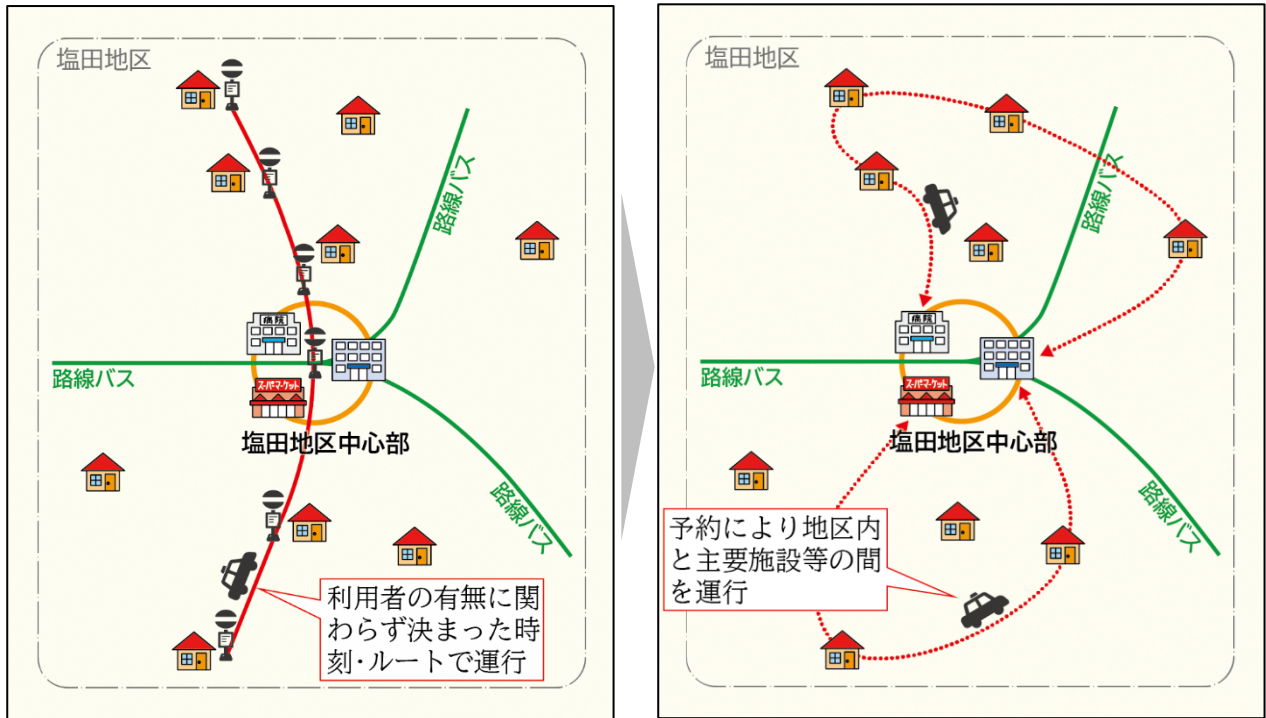


図 77 乗合タクシー上久間線の運行形態の見直し（イメージ）

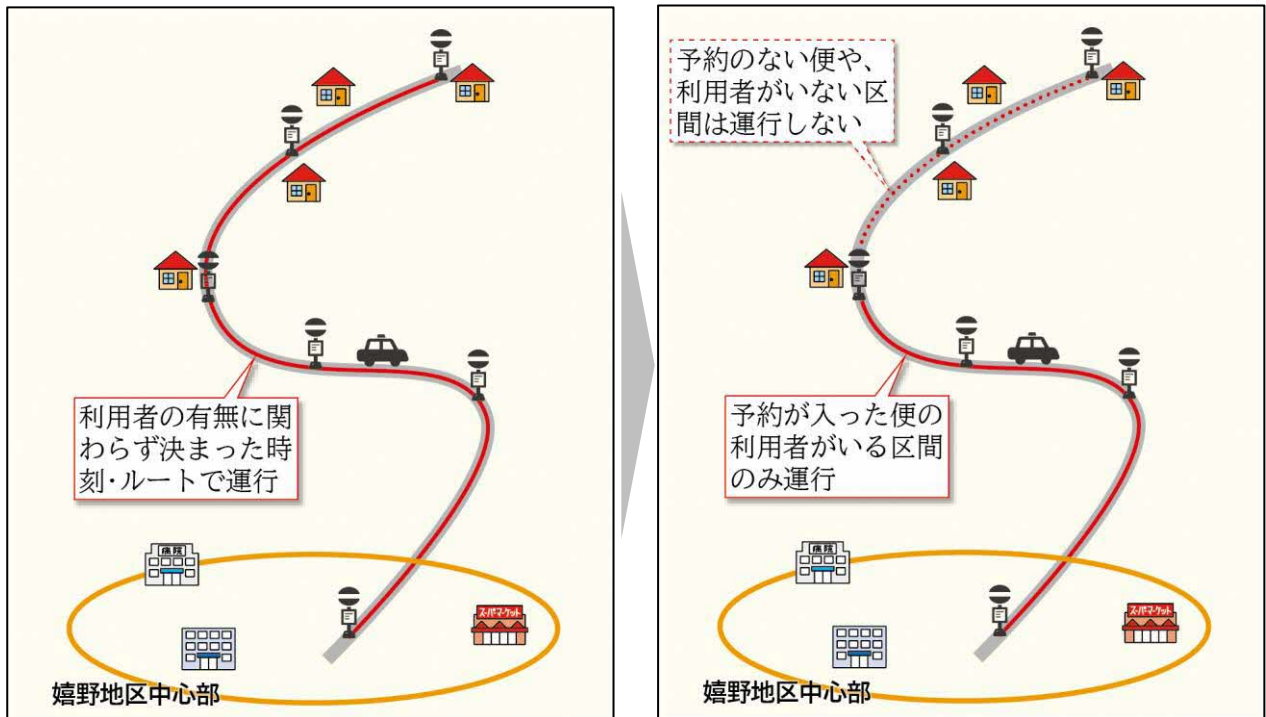


図 78 乗合タクシー大野原線の運行形態の見直し（イメージ）

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓利用者や沿線にお住いの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓「デマンド型乗合タクシー」は従来型の運行に比べて運用に工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者との綿密な協議・調整が必要となります。
- ✓特に、「区域運行」への転換を想定している[乗合タクシー上久間線]については、これまでとは全く異なる運行形態となり、新たな技術を活用した予約方法の導入なども考える必要があります。このため、事前の試験的な運行・運用を実施することで、効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。

表 12 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④-1：乗合タクシー上久間線）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 運行内容等の検討 • 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、地域や交通事業者等との協議・調整しながら運行内容等を検討 • 試行的な運行・運営の結果を踏まえて運行内容等を決定 	<ul style="list-style-type: none"> • 試行的な運行に際しては事前に十分な周知が必要
	<ul style="list-style-type: none"> • 実証運行 		
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> • 本格運行 • 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き市が支援 • 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 予約の受付や配車等について交通事業者の負担が大きくなる工夫が必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

表 13 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④-2：乗合タクシー大野原線）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 運行内容等の検討 • 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、地域や交通事業者等と協議・調整しながら運行内容等を検討・決定 	<ul style="list-style-type: none"> • 運行形態の変更（予約型）についての事前の十分な周知が必要
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者・沿線地域等への周知等 		
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • 運行形態の見直し • 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き市が支援 • 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用状況等に応じて随時運行内容の見直しを行う「トリガー方式」の導入も検討
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

【方向性③】 高速交通体系からの二次交通の充実

新幹線・高速バスから嬉野地区中心部への移動手段となる二次交通の充実を図ることで、高速交通体系が利用されやすい移動環境を構築し、新幹線開業による波及効果をしっかりと受け止めるとともに、嬉野温泉駅周辺と中心市街地の一体化を図り、市民の生活利便性向上につなげます。

施策⑤：高速バスからの二次交通の確保

● 施策の背景・必要性

計画策定時点では市内に鉄道駅がない嬉野市では、福岡と長崎を結ぶ高速バス「九州号」が広域的な集客に一定程度の役割を果たしているものと推察されますが、市街地内（嬉野温泉バスセンター）まで乗り入れる便は一部にとどまっています。

高速バス嬉野 IC バス停には多くの便が停車しますが、市街地等までの交通手段が乏しい状況となっており、さらなる有効活用の余地があると考えられます。

令和 4（2022）年秋ごろには西九州新幹線の開業も予定され、新幹線と高速バスを組み合わせた広域的な回遊なども期待されることから、高速バスから市街地の移動手段を確保することで、高速交通体系が利用されやすい移動環境を構築する必要があります。

また、現状では嬉野 IC バス停や嬉野温泉バスセンターまで送迎を行っている宿泊施設なども見られますが、個別の施設が提供するサービスを束ねることで全体としての効率性を高めていくことも考える必要があります。

- 宿泊施設などとも連携して、高速バス嬉野 IC バス停と嬉野地区中心部の主要な施設を結ぶ「デマンド型乗合タクシー」の導入を推進します。
- また、高速バス「九州号」は、新型コロナウイルス感染症への対応のため事前予約が可能となっていることから、高速バス予約時に「デマンド型乗合タクシー」についてもあわせて予約できる仕組みの導入を検討します。

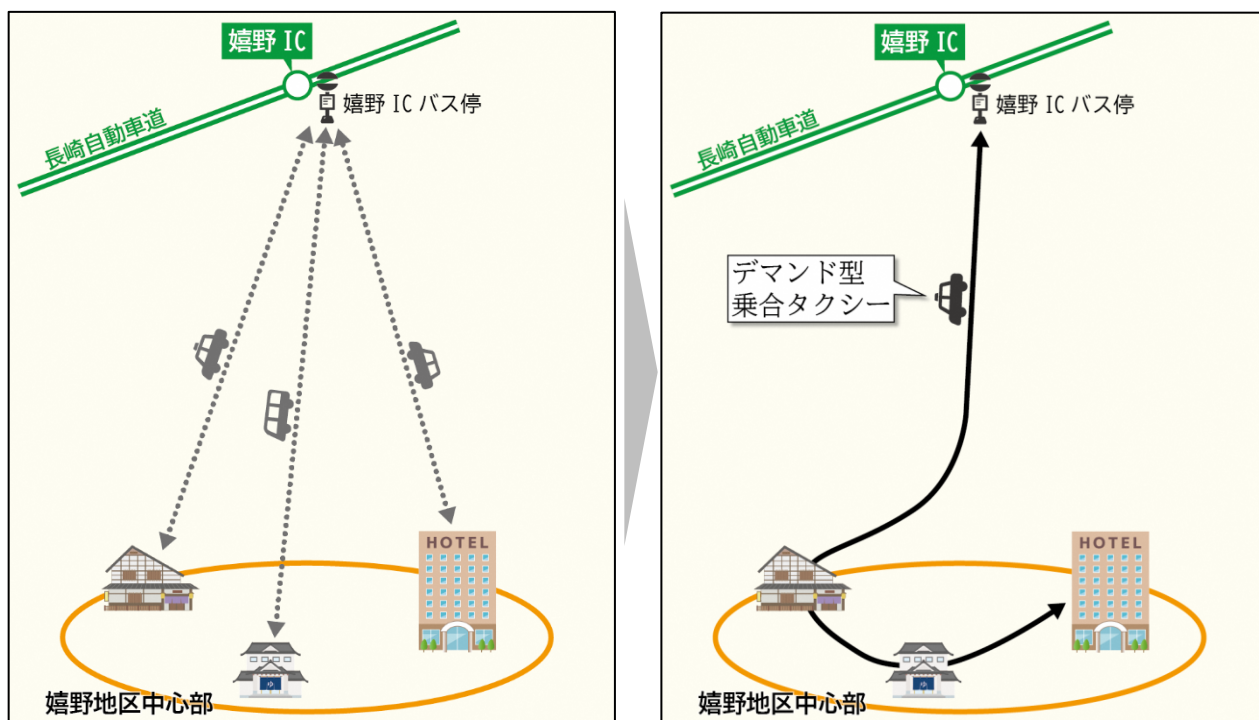


図 79 高速バスからの二次交通の確保（イメージ）

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 「デマンド型乗合タクシー」の運行には工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者との綿密な協議・調整が必要です。
- ✓ 宿泊施設等と連携して送迎サービスなどを統合し、運行費用の一部を負担（支援）する仕組みなどについても検討する必要があります。（施策⑭参照）
- ✓ 予約のための“仕組み”については、高速バスの予約システムや予約センターなどとの連携が必要となるため、運営事業者との協議・調整が必要です。
- ✓ これまではなかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。

表 14 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 運行内容・予約方法等の検討 • 交通事業者との協議・調整、連携施設等の募集等 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、施設・交通事業者等と協議・調整しながら運行内容等を検討 • 試行的な運行・運営の結果を踏まえて運行内容等を決定 	<ul style="list-style-type: none"> • 高速バス予約システムとの連携の可否等の検討が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • 実証運行 		
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> • 本格運行 • 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者が運行を実施、連携する宿泊施設等が運行を支援 • 必要に応じて市が支援 • 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 予約の受付や配車等について交通事業者の負担が大きくなる工夫が必要 • 宿泊施設等との連携に工夫が必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑥：嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を運行する路線バスの利便性確保

● 施策の背景・必要性

西九州新幹線の嬉野温泉駅から嬉野地区中心部(嬉野温泉バスセンター)の間には約1.9kmの距離があり、新幹線開業の効果をしっかりと受け止めるためには嬉野市の大きな観光資源の一つである嬉野地区中心部の温泉街と嬉野温泉駅とをしっかりと“つなぐ”ことが重要になります。

嬉野温泉駅付近(嬉野医療センター、嬉野高校前等)と嬉野地区中心部の間は現状でも1日あたり50往復以上(平日、令和3年11月時点)の路線バスが運行しているため、これらを有効に活用することで、利便性を確保していくことが考えられます。

- 現状では各交通事業者が独自にダイヤを編成しているため運行間隔にばらつきがあり、近接した時刻に複数のバスが運行する時間帯や、逆に運行間隔が空く時間帯が見られる嬉野温泉駅～嬉野地区中心部の運行ダイヤについて、運行間隔を平準化することで利便性向上を図ります。
- これにより、現状の運行便数を維持したまま、6時台～21時台で20分に1便程度の運行頻度が確保できる見込みです。

関連する国庫補助系統：[路線バス嬉野線 (JR九州バス)] [路線バス嬉野線 (祐徳バス)]
[路線バス吉田線] [路線バス佐世保線]

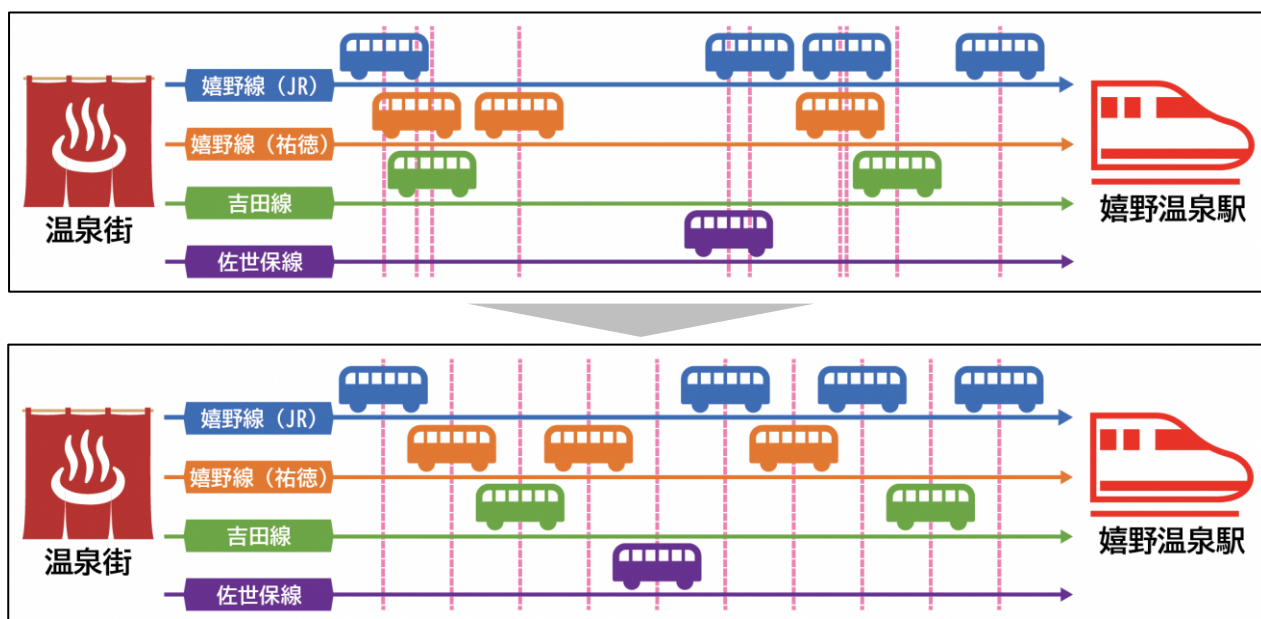


図 80 嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を運行する路線バスの利便性確保 (イメージ)

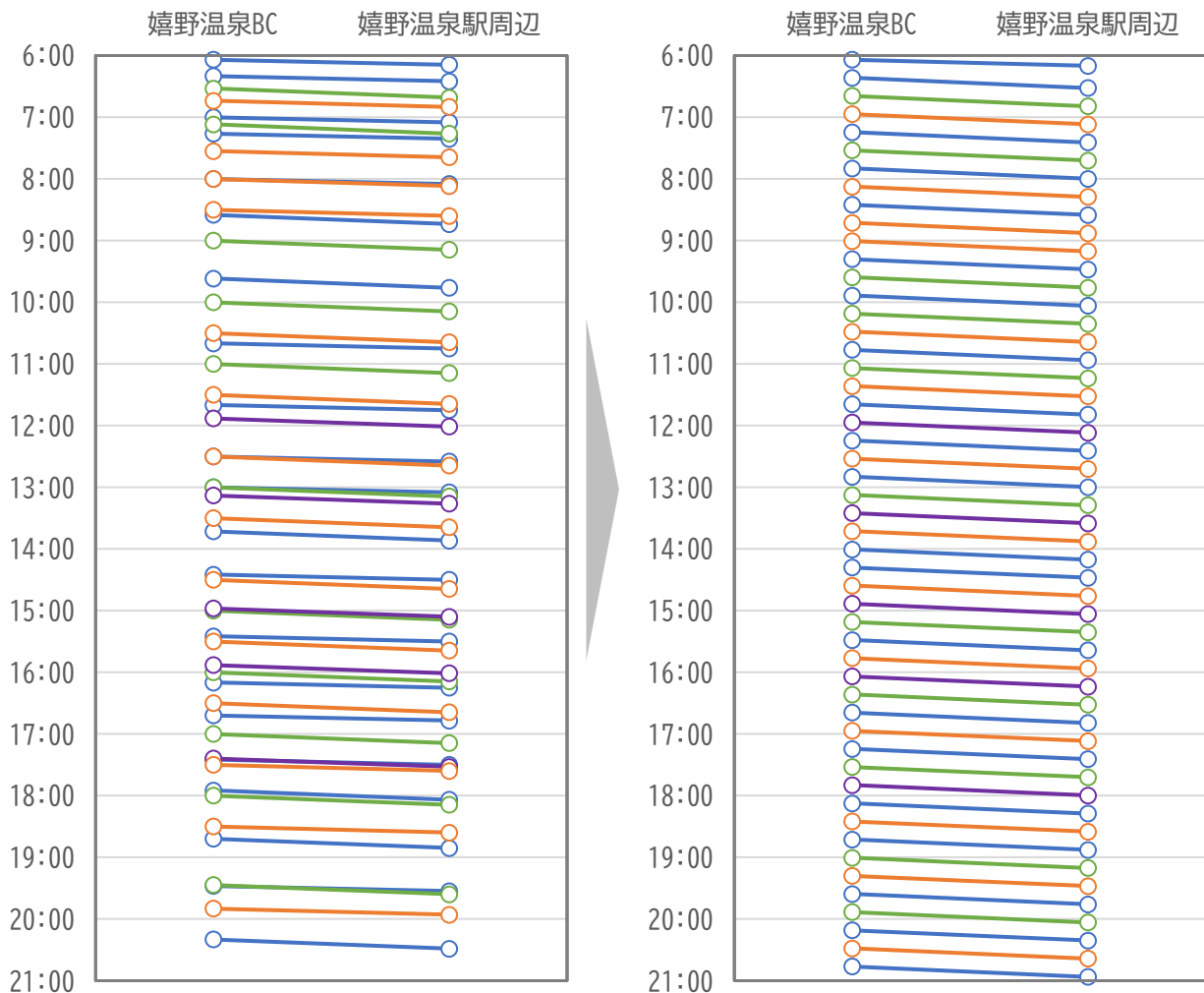


図 81 嬉野温泉駅～嬉野地区中心部の運行ダイヤ平準化イメージ

※「BC」は「バスセンター」の略、「嬉野温泉駅周辺」は嬉野高校前または嬉野医療センターの着時刻
 ※現状のダイヤは令和3（2021）年11月時点

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 新幹線の発着時刻によって各便の利用者数に差が生じる可能性があるため、対象区間の運送収入について各事業者に配分する仕組みなどの検討が必要になると考えられます。
- ✓ 対象区間を運行する〔路線バス嬉野線（JR九州バス）〕〔路線バス嬉野線（祐徳バス）〕〔路線バス吉田線〕〔路線バス佐世保線〕はいずれも複数の市町を結ぶ広域路線となっているため、嬉野市外も含めたダイヤ調整が必要となります。また、広域路線の見直しにあたっては、佐賀県・長崎県（地域公共交通活性化協議会）との調整も必要となります。
- ✓ 対象区間内の“共通定期券”などの導入も考える必要があり、それぞれの路線を運行する交通事業者との協議・調整が必要です。

表 15 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑥）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容・運送収入配分方法等の検討 交通事業者・沿線市町・県（佐賀県・長崎県）等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者等と協議・調整しながら運行内容等を検討・決定 	<ul style="list-style-type: none"> 独占禁止法への留意が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤの平準化 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ改正時には随時調整を実施することが必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

【方向性④】市街地内の移動・回遊の利便性向上

嬉野市街地内に立地する主要施設（行政・商業・交通・医療・宿泊等）間の移動や、市街地外縁・周辺の公共交通空白地域をカバーする新たな移動サービスを導入します。

施策⑦：新たな移動サービスの提供

● 施策の背景・必要性

嬉野市では、人口減少や高齢化が進むなかでも、持続可能な都市構造の構築・誰もが安心して暮らせる快適な生活環境の実現に向けて「嬉野市立地適正化計画」を策定しており、嬉野地区中心部周辺において、生活を支える施設（都市機能）を誘導する「都市機能誘導区域」と、一定規模以上の住宅開発を誘導する「居住誘導区域」を設定しています。

「居住誘導区域」には、自家用車に頼りすぎないライフスタイルなどの「受け皿」としての役割なども期待されますが、現状では公共交通空白地域となっている箇所も見られます。また、生活を支える都市機能は市街地内に点在しており、区域内から各施設への移動や施設間の移動の利便性を高めることで、都市機能の立地や人口集積の維持・向上を促進していくことが重要になります。

加えて、西九州新幹線開業による効果をしっかりと受け止めるためにも、市街地内の移動や回遊を促進し、まちの賑わいなどにつなげていくことも考える必要があります。

- 嬉野温泉駅を含む嬉野地区中心部の「居住誘導区域」の範囲を基本として、区域内に立地する主要施設（行政・商業・交通・医療・宿泊等）間の移動・回遊や、周辺の公共交通空白地域をカバーする新たな移動サービスの導入を推進します。
- 新たな移動サービスについては、将来的な自動運転車両の導入も視野に、「グリーンスローモビリティ※」による運行を想定します。

※時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス



図 82 グリーンスローモビリティ（イメージ）

※（左）株式会社シンクトゥギャザー、（右）株式会社マクニカホームページより

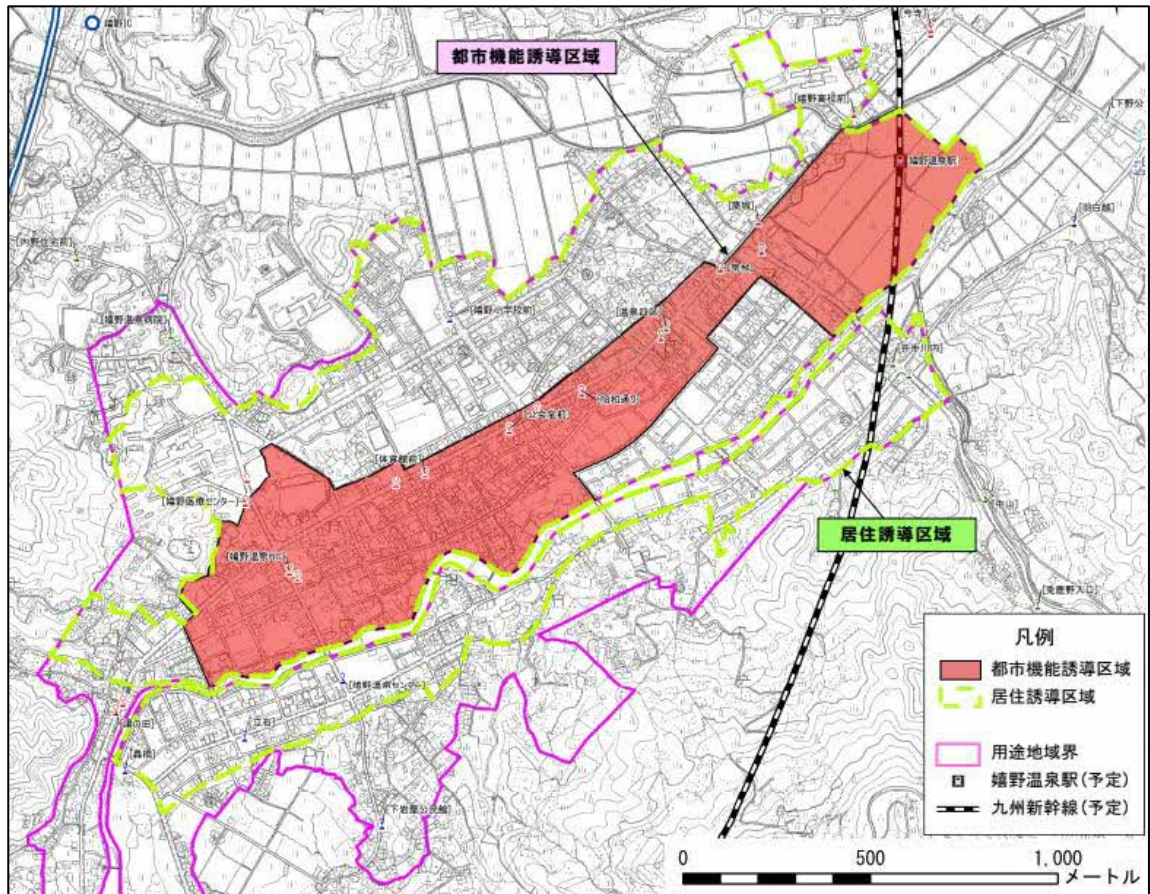


図 83 居住誘導区域の範囲（新たな移動サービスの概ねの運行範囲）

※「嬉野市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）」より

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]
- ✓ 運行区域内に立地する施設と連携して、運行費用の一部を負担（支援）する仕組みなどについても検討する必要があります。（施策⑭参照）
 - ✓ これまではなかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。

表 16 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑦）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> • 運行内容等の検討 • 交通事業者との協議、連携施設等の募集等 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者や立地施設等と協議・調整しながら運行内容等を検討 • 試行的な運行・運営の結果を踏まえて運行内容等を決定 	<ul style="list-style-type: none"> • 立地施設等との連携に向けた丁寧な協議・検討が必要
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> • 実証運行 		
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • 本格運行 • 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者が運行を実施、連携する各種施設等が運行を支援 • 必要に応じて市が支援 • 利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 区域内の立地施設等との連携に工夫が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑧：均一運賃区間の設定

● 施策の背景・必要性

嬉野地区中心部では、市民の生活を支える都市機能が市街地内に点在しており、また、嬉野温泉駅周辺にも施設立地が進んでいます。

嬉野温泉駅と嬉野地区中心部の間に距離があること、来訪者の回遊を促進することにより賑わいの創出が期待されることなどを考えると、市民生活だけではなく、観光・交流の側面からも市街地内の移動・回遊の利便性を高めていくことが重要となり、短い距離でも気軽に利用できる公共交通環境を整えることが望まれます。

現状では路線バスの運賃は対キロ区間制（一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を算出）となっていますが、「施策⑦」で示した新たな移動サービスについては、「循環型」のルートとなる可能性もあり、その場合には運賃設定に工夫が必要となることから、分かりやすく利用しやすい運賃設定を検討する必要があります。

- 「施策⑦」で示した新たな移動サービスの運行範囲を基本として、路線バスも含めて同一の運賃で利用可能な均一運賃区間の設定を推進します。

関連する国庫補助系統 地域間幹線系統：[路線バス嬉野線 (JR 九州バス)] [路線バス嬉野線 (祐徳バス)]
[路線バス吉田線] [路線バス佐世保線]

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 対象区間には複数の交通事業者が運行する路線が含まれることから、それぞれの路線を運行する交通事業者との協議・調整が必要です。
- ✓ 交通事業者の事業収支等に影響を与える可能性があるため、利用促進による効果や運賃収入減少の可能性などを考慮しながら検討していく必要があります。また、対象区間には広域路線も含まれるため、沿線市町の財政負担に影響を与える可能性についても留意が必要です。
- ✓ 対象路線には広域路線も含まれることから、佐賀県・長崎県（地域公共交通活性化協議会）との調整も必要となります。

表 17 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑧）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間や金額等の検討 交通事業者・沿線市町・県（佐賀県・長崎県）等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって、交通事業者等と協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> 事業収支等への影響についての検討が必要 独占禁止法への留意が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 均一運賃区間の導入 利用状況や事業収支への影響などを確認、必要な改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者による均一運賃の導入 事業収支等への影響などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 金額設定の妥当性などの確認が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

[方向性⑤] ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備

交通拠点における乗り継ぎ経路・待合環境の整備、案内誘導・情報提供の充実、相互のダイヤ調整などにより、利用が阻害・敬遠される要因を改善し、一体的なネットワークとしての機能向上を図ります。

施策⑨-1：交通拠点の整備（嬉野地区）

● 施策の背景・必要性

これまで鉄道がなかった嬉野市においては、嬉野温泉バスセンターが交通拠点としての機能を担ってきました。西九州新幹線の開業により嬉野地区中心部における交通拠点となるバスセンターの役割はこれまで以上に大きくなっていくと考えられますが、建物の老朽化が進み十分に利活用されていない状況になっています。

また、西九州新幹線の開業に合わせて整備が進められている嬉野温泉駅についても、新幹線や路線バスをはじめとする様々な移動手段の交通結節点となるため、円滑な乗り継ぎが可能な環境を整えていくことが必要です。

- 嬉野地区中心部における交通拠点のあり方等を検討した上で、嬉野温泉バスセンターの改修・再整備などによる待合環境・乗り継ぎ経路の整備、案内誘導・情報提供の充実を推進します。
- また、嬉野温泉駅を新たな交通拠点として位置づけ、新幹線・路線バス・乗合タクシー・乗用タクシーなど、多様な移動手段を円滑に乗り継ぎ可能な環境を整備します。

関連する国庫補助系統 地域間幹線系統：[路線バス嬉野線（JR九州バス）] [路線バス嬉野線（祐徳バス）]
[路線バス吉田線] [路線バス佐世保線]



図 84 嬉野温泉バスセンターの現状

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 嬉野温泉バスセンターについては、民間の所有となっているため行政としての関わり方や事業手法などについての検討が必要となります。
- ✓ 拠点の整備に際しては、単に交通拠点としてだけではなく、まちづくりや観光、行政機能などと連携した複合施設として整備していくことも考えられます。
- ✓ 嬉野温泉駅については、令和4(2022)年秋の西九州新幹線開業に向けて既に駅舎や駅前広場の整備が進められており、西口駅前広場に路線バス乗り場が設置されることとなっています。

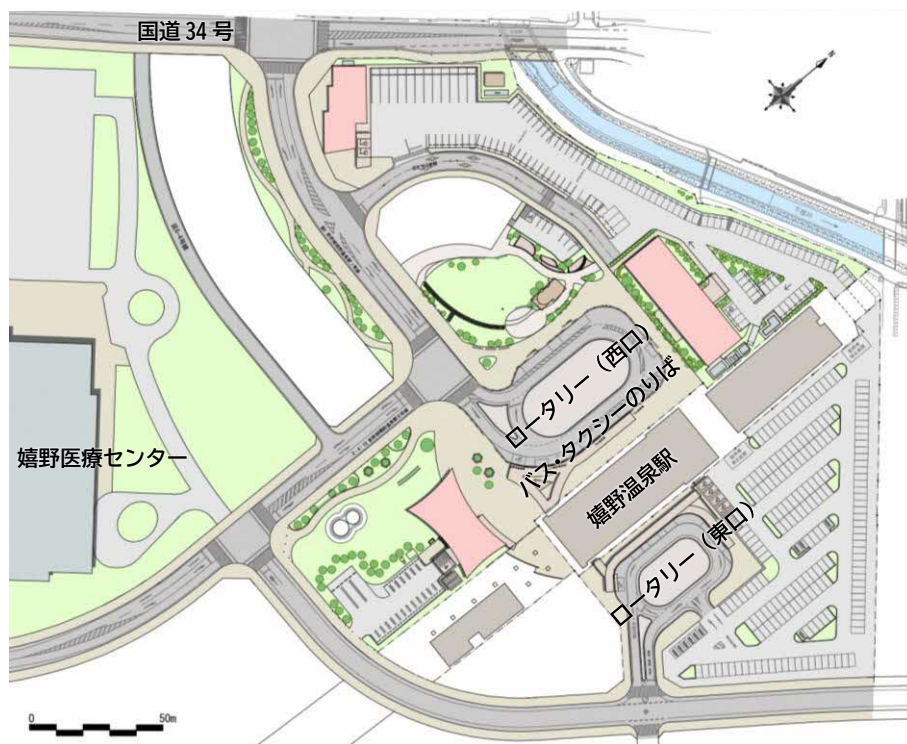


図 85 嬉野温泉駅前広場平面図（整備イメージ）

表 18 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑨-1）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)			
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> • 交通拠点のあり方の検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 活性化協議会事務局が主体となって、関係部局等と協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 他の施設の活用や複合施設化の可能性などもあわせて検討
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> • 地権者との協議 • 事業手法・事業主体等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 嬉野市が主体となって協議・検討を実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 事業手法・事業主体などの整理が必要
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)	<ul style="list-style-type: none"> • 基本構想・基本計画等 	<ul style="list-style-type: none"> • 嬉野市と地権者が主体となって構想・計画を検討 	

施策⑨-2：交通拠点の整備（塩田地区）

● 施策の背景・必要性

現在、塩田地区には〔路線バス祐徳線〕〔路線バス嬉野線（祐徳バス）〕〔乗合タクシー上久間線〕が運行しており、嬉野市役所塩田庁舎周辺が「交通結節点」となっていますが、路線バスのバス停は方面別に別々の場所に設置されており、乗合タクシーの停留所も含めると4か所に分散しているため、路線バス同士や路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎが不便な状況になっています。

また、特に鹿島方面のバス停は塩田庁舎からやや距離があること、嬉野方面のバス停は交差点内に設置される特異な状況になっていることなどの問題も見られます。

- 塩田庁舎周辺のバス停・停留所を再編し、塩田庁舎エリアの敷地内への乗り入れなども視野に、乗降場所の統一による分かりやすさや乗り継ぎしやすさの向上を図ります。

関連する国庫補助系統 地域間幹線系統：〔路線バス嬉野線（祐徳バス）〕〔路線バス祐徳線〕



図 86 塩田庁舎エリア周辺のバス停等の現状

@OpenStreetMap contributors

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 敷地内には耐震性が不十分な建物などもあるため、その解体・撤去や、地下駐車場の取り扱いなども踏まえて敷地全体の使い方を検討する必要があります。
- ✓ また、塩田庁舎エリアの現在の出入口は信号交差点に近接していることから、交通処理などもあわせて検討する必要があります。
- ※ 塩田地区における交通拠点の整備については、塩田庁舎エリア敷地全体を一体的に検討していく必要があります、長期的・大規模な取り組みになることが想定されます。このため、実施スケジュール等については現時点では未定とします。

施策⑩：乗り継ぎ環境の整備

● 施策の背景・必要性

「施策①：乗合タクシー春日線と福祉バス（ヨッシー号）の統合」、「施策②：路線バス三間坂線の分割/嬉野線への需要集約」を実施する場合、「施策①」では「福祉バス（ヨッシー号）」と「路線バス吉田線」、「施策②」では「路線バス三間坂線」と「路線バス嬉野線（JR九州バス）」を乗り継ぐ必要が出てきます。

それぞれの乗り継ぎ場所として、「施策①」は「日の出城バス停」、「施策②」は「羽口坂バス停」となり、現状でも「日の出城バス停」については屋根付きの駐輪場、「羽口坂バス停」については上屋・ベンチが設置されていますが、老朽化も進むなど必ずしも十分な乗り継ぎ環境とはなっていない状況です。

乗り継ぎ利用が阻害・敬遠される要因をできるだけ抑制し、路線再編の影響緩和・利用促進を図っていくためには、乗り継ぎまでの待ち時間をできるだけ快適に、安心して待つことができる環境を整える必要があります。

- 「日の出城バス停」および「羽口坂バス停」において、上屋・ベンチの設置・更新などを行うことで、乗り継ぎ環境を整備・改善します。
- また、当該バス停においては、乗り継ぎ利用に関する案内や乗り継ぎ時刻表の掲出など、案内誘導・情報提供を実施します。

関連する国庫補助系統 地域間幹線系統：「路線バス吉田線」「路線バス嬉野線（JR九州バス）」
地域内フィーダー系統：「乗合タクシー春日線」

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 「日の出城バス停」は武雄市内に位置することから、費用負担なども含めた武雄市との協議・調整が不可欠です。また、道路敷内での整備となる場合は、道路管理者・交通管理者との協議も必要となります。
- ✓ 「羽口坂バス停」については、現状で上屋・ベンチが設置されている土地の地権者や、上屋等の所有者（設置・管理者）を確認した上で、必要な調整等を行う必要があります。また、現状では土地の奥行きが狭く十分な環境整備が難しいことから、スペースの拡充や隣接する施設との連携（施設の一部を待合場所として活用等）なども含めて検討を行う必要があります。

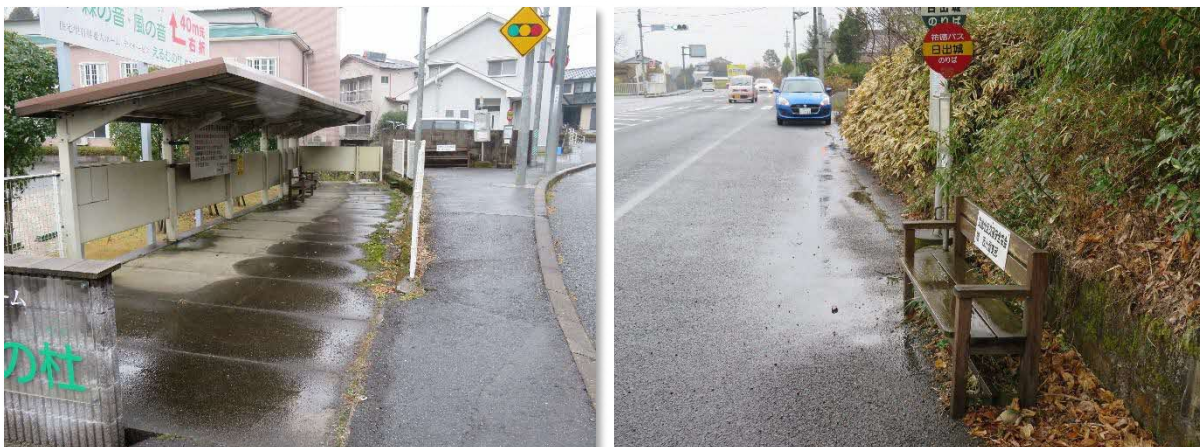


図 87 「日の出城バス停」の現状



図 88 「羽口坂バス停」の現状

表 19 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑩）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 整備内容等の検討 武雄市・道路管理者・交通管理者・地権者等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって、関係者と協議・調整を行いながら整備内容等を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収、賃借などが必要になる可能性
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)		<ul style="list-style-type: none"> 地域コミュニティ等との協働により、適切な維持・管理を実施 	
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

[方向性⑥] 関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進

観光・教育・福祉などの関連分野で必要となる移動への対応や、周辺市町・各種施設などの多様な主体と連携した取り組みを展開することで、公共交通の利用を促進します。

地域主体の取り組みはもちろんのこと、各種施設なども含めた幅広い主体で移動サービスの費用を負担するなど、地域全体として移動サービスを確保・維持します。

公共交通に関する分かりやすい情報提供や利用の呼びかけなどを通じて、「乗って支える」利用者層の拡大を図ります。

施策⑪：高校通学に対する支援

● 施策の背景・必要性

路線バスは高校生の通学手段として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、特に市内外を結ぶ広域路線を維持していくことが重要となります。

一方で、広域路線は市内の移動手段にもなっていることから、高校生の通学利用を促進することで、持続性向上につなげていくことも考える必要があります。

路線バスによる通学には割引率が比較的高い「通学定期券」を使用できますが、例えば「嬉野温泉バスセンター」～「武雄中央公園前バス停」を通学利用する場合の6か月定期券は約12万円となるなど、経済的な負担が大きい状況です。

- 進学先の選択肢の維持や、通学での公共交通利用の促進による広域路線の持続性向上などを念頭に、高校生の通学に係る経済的な負担を軽減するための補助制度等の導入を検討します。

関連する国庫補助系統 地域間幹線系統：[路線バス嬉野線（JR九州バス）] [路線バス嬉野線（祐徳バス）]
[路線バス吉田線] [路線バス佐世保線] [路線バス祐徳線]

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 高校生の通学に利用される広域路線に対しては、運行の維持のため嬉野市を含めた沿線市町で多大な財政負担を実施しており、これには高校通学に対する支援の側面もあります。このため、さらなる支援策の実施についてはある種の“二重投資”となる懸念もあることから、目的や期待される効果などを考慮して慎重に検討する必要があります。
- ✓ また、高校通学に対する支援については、市内居住者の進学先の選択肢の確保に加えて、市内に立地する高校の生徒数の確保（高校の維持）を目的の一つとすることも考えられることから、関係市町との連携なども視野に、支援の対象とする範囲などについても検討が必要です。

表 20 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑪）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 目的や必要性、期待される効果などの検討 		
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 支援策実施可否の検討 支援内容（制度）の検討 支援策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局が主体となって、学校や生徒の意向なども確認しつつ、関係部局、関係市町と協議・調整を行いながら支援策の内容等を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 施策の妥当性・効率性や、公平性などに留意した検討が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑫：地域コミュニティとの連携

● 施策の背景・必要性

嬉野市では、小学校区を基本の範囲とし、地域の住民すべてを対象として、区・老人会・婦人会・PTA・農業団体・各種 NPO などの団体を含めた「地域コミュニティ」が組織されています。それぞれの地域コミュニティでは、健康体操やグランドゴルフ大会、各種体験イベントなど、様々な行事が行われており、高齢者の社会参加機会の確保などにもつながっています。

- 地域コミュニティで実施する行事について、路線バスや乗合タクシーなどを利用してアクセスできる場所・時間での開催などを働きかけることで、公共交通の利用を促進するとともに、行事参加者の拡大や利便性の向上を図ります。
- 交通事業者などとも連携して、地域コミュニティの行事として路線バス・乗合タクシーの「乗り方教室」を開催するなど、地域コミュニティを通じた利用促進策の展開を推進します。

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 地域コミュニティや行事の参加者（利用者）に対して、路線バスや乗合タクシーの情報（路線・ダイヤ等）を分かりやすく提供することが必要です。

表 21 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑫）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	・関係部局・地域コミュニティとの協議・調整	・活性化協議会事務局と関係部局が連携して実施	
令和5年度 (2023)	・地域コミュニティへの働きかけ ・「乗り方教室」などの開催		
令和6年度 (2024)			・地域コミュニティや利用者に対して路線バス・乗合タクシーに関する情報（路線・ダイヤ等）を分かりやすく提供することが必要
令和7年度 (2025)		・関係部局が主体となって働きかけを実施 ・活性化協議会事務局と交通事業者が連携して「乗り方教室」などを開催	
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑬：観光周遊促進策の展開

● 施策の背景・必要性

嬉野市は県内他都市と比較して「バス利用」での来訪者が多い傾向にありますが、西九州新幹線の開業により公共交通による来訪者がさらに増加することが期待されます。

また、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ることから、周辺市町とも連携しながら、広域的な回遊を促進していくことが重要になります。

観光振興や広域的な回遊の促進に向けては、単一市町、あるいは、個別の観光施設等による取り組みや情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念もあることから、地域が有する魅力的な資源や移動手段などを“パッケージ”として提供していくことなども考える必要があります。

- 武雄市や鹿島市などの周辺市町と連携した観光キャンペーンの展開を推進します。
- 嬉野温泉駅を基点として、周辺市町も含めた周遊観光の目的地となる施設等を周遊する“モデルコース”などを検討した上で、交通・観光事業者、関連施設などと連携しながら、移動手段と目的施設等におけるサービスを組み合わせた周遊型企画乗車券の開発などを推進します。

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 多様な主体と幅広く連携しながら取り組みを進めていく必要があり、また、複数の市町にまたがった取り組みとなることから、任意の検討・運営組織を設置して進めていくことも考えられます。
- ✓ 新幹線開業後の人の動きの変化や、利用者のニーズなどを確認しながら、段階的に取り組みを進めていくことが望ましいと考えられます。

表 22 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑬）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> 観光分野における取り組みの確認 多様な主体との協議・調整、連携した取り組みの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会事務局と関係部局が連携して検討 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて協議会等を設置して検討・運営
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> 周遊型企画乗車券等の検討、試験的な実施 		
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> 本格実施、周遊促進策の段階的な拡充 利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 関係する市町、事業者、施設等が連携して取り組みを実施 	
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑭：多様な主体の連携により移動サービスの提供や利用促進を図る仕組みの導入

● 施策の背景・必要性

事業環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけで公共交通を維持していくことは難しい状況になっています。行政による財政負担も年々増加しており、多様な主体が連携して公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく仕組みなども考える必要があります。

特に、新たに導入する移動サービスについては、サービス提供エリアに立地する施設等にとっても集客効果などのメリットがあるため、様々な主体が、できる範囲で、多様な形で公共交通の運行を支える仕組みをつくっていくことが重要になります。

- 新たに導入する移動サービスである「高速バスからの二次交通（施策⑤）」および「新たな移動サービス（施策⑦）」について、目的地となる施設等からの協賛金などで運行を支える仕組みを検討します。
- 既存の路線バスなども含めて、沿線に立地する施設等から施設利用者に対して公共交通の利用割引券を交付（運賃の一部を沿線施設等が負担）するなど、利用促進を図る仕組みを検討します。

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 費用負担が発生するため、メリットなどを丁寧に説明することで、取り組みに対する理解を醸成しながら、継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。
- ✓ 連携の対象としては、観光・宿泊施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することも重要になります。

表 23 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑭）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・仕組み（制度）の検討 ・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ ・交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局が主体となって、関係部局等とも協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係団体等との連携も検討する必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・仕組みの導入 ・連携施設等の拡充の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係部局と連携して、周知や仕組みの運用を実施 ・仕組みの運用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・積極的な広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことなども必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑮：地域が主体となった運行の促進

● 施策の背景・必要性

高齢化の進行や人口の減少・低密度化が進むなか、特に中山間地域などの人口が少ないエリアでは、バス・タクシー事業により日常生活に必要な全ての移動に対応するのは困難になってきています。まずは「自家用有償旅客運送※」などによる対応を検討することが基本となりますが、こうした取り組みでも対応が難しい場合の“セーフティネット”となる移動手段なども考える必要があります。

こうしたなか、現状でも地域コミュニティのなかで無料あるいはガソリン代程度の少額の謝礼で送迎を行っている実態も確認されており、こうした地域での“支え合い（共助）”の取り組みを促進していくことも重要になります。


このような取り組みは、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として法律的にも認められるものとなっていることから、路線バスや乗合タクシーを補完し、きめ細かな移動サービスを提供していくための選択肢の一つになると考えられますが、仕組みの周知や交通事故などのリスクへの対応などを考える必要があります。

- バス・タクシー事業や自家用有償旅客運送などによる対応が難しい場合を想定し、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」の周知を図るとともに、統一ルールの設定や市独自の登録制度の導入、移動支援を実施するドライバーに対する車両維持管理費・自動車保険料の一部補助など、取り組みの促進を図るための制度を検討します。

※地域住民の生活に必要な輸送について、それらをバス・タクシー事業によって提供することが困難な場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。


(1) サービスの提供を受けた者からの給付が「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも**自発的に**、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合




自発的支払い

(3) ボランティア活動として行う運送等において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合




(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

○日頃の移送の御礼として**自宅で採れた野菜を定期的に手渡す場合**




○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立しておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合



(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ**利用者からは一切の負担を求めない場合**



○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、**運送に対する固有の対価（ガソリン代等の実費も含む。）の負担を求めないものである場合**




図 89 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

※平成 18 年 9 月 29 日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 道路運送法に基づく輸送とは異なり、安全や利用者保護の措置が担保されないことから、安全確保や自動車保険加入状況、交通事故の際の責任の所在などについて、利用者に十分に周知する必要があります。
- ✓ 福祉施策との連携なども考慮して検討していく必要があります。
- ✓ 路線バスや乗合タクシーなどとの連携により、一体的なネットワークとして機能するものとしていくことが望まれます。

表 24 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑮）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> ・統一ルールや市独自の登録制度、支援策等の検討 ・周知のための資料等の作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化協議会事務局が主体となって、関係部局等と協議・調整しながら検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉施策・地域コミュニティ施策との連携した検討が必要
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> ・制度・支援策等の周知、登録者の募集 ・制度の運用 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係部局と連携して、周知や制度運用を実施 ・登録・利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法に抵触しないよう十分な周知が必要 ・路線バスや乗合タクシーと適切に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

施策⑯：情報提供・利用促進策等の展開

● 施策の背景・必要性

日常生活や観光のなかで公共交通を利用してもらうためには、まずは嬉野市やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが重要になります。また、これまで利用したことがないため“乗り方”が分からない、といったことも利用を躊躇する要因になっている可能性があります。

実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、遅延や待ち時間が分からない、などといったことも利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。

加えて、普段、公共交通を利用しない人のなかには、自家用車の利用を前提に生活しているため「そもそも公共交通を利用しようと思ったことがない」人が多いと考えられます。このため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になります。

- 公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。
- また、自家用車の利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント※（以下「MM」という。）に取り組みます。

※1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

表 25 段階に応じた情報提供イメージ

段 階	情報提供イメージ
段階① 知ってもらう	<p>嬉野市やその周辺を運行する公共交通や、公共交通の利用方法（乗り方）の周知を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 分かりやすい路線図・総合時刻表の作成・配布 ・ 公共交通の「乗り方」を分かりやすく解説した資料の作成、「乗り方教室」の開催 ・ 公共交通情報と一体となった観光パンフレット等の作成・配布 など
段階② 利用しようと思ってもらう	<p>詳細な運行情報（時刻表等）を簡単に確認できる仕組みを検討します。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうための情報提供を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全ての公共交通機関・路線の時刻表などの一元的・分かりやすい情報提供 ・ スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実 ・ 公共交通の利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけプラン（外出プラン）」の提案 ・ 公共交通を利用した観光周遊ルートの提案 など
段階③ 実際に利用してもらう	<p>乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのくらいあるか、などについての情報提供を検討・実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な乗り場でのリアルタイムの運行情報の表示や乗り場までの案内の充実 ・ スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供 など

表 26 モビリティ・マネジメントの実施イメージ

種類	対象者	概要
学校(通学) MM	市内外の高校に進学予定の中学生等	○志望校を決める前の段階の中学生を対象として公共交通での通学も考慮した進学先の検討材料を提供します。 ○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施することで、通学手段を中心とした交通行動の変容を目指します。
居住者 MM	新たに移動サービスが提供されるエリア、運行形態等の大きな見直しが行われるエリアの居住者	○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者 MM	嬉野市への転入者	○嬉野市内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]
- ✓ 観光や教育などの関連分野や周辺市町、交通事業者とも連携しながら取り組みを進めていく必要があります。
 - ✓ 情報提供の内容については、路線・運行形態の見直しや新たな移動サービスの導入にあわせて随時見直しを行っていく必要があります。また、移動サービスの導入などにあわせて適切なタイミングで効果的に利用促進策を展開していくことも重要になります。

表 27 施策の実施スケジュールと実施主体等 (施策⑩)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和4年度 (2022)	・利用促進策等の検討	・活性化協議会事務局が主体となり、関係部局等とも連携して実施	・関係部局や周辺市町との連携なども考える必要
令和5年度 (2023)	・情報提供等のためのツールの作成		
令和6年度 (2024)	・情報提供・利用促進策等の展開	・活性化協議会事務局が主体となり、関係部局や交通事業者とも連携しながら情報提供や利用促進等を展開	・路線や運行形態の見直し等に合わせ随時情報の更新などが必要
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度～ (2027～)			

11. 計画の推進・進捗管理

(1) 資金の確保に関する事項

計画の推進に向けては、下記のような国の補助制度などを活用するとともに、交通事業者等の関係機関や県・関係市町とも連携・協力しながら、嬉野市および嬉野市地域公共交通活性化協議会が必要な資金を確保します。

①地域間幹線系統

以下に示す 6 系統については、嬉野市と周辺市町を結ぶ路線であり、市民の日常生活はもとより、高校生の通学、さらには、西九州新幹線の開業にともなう広域周遊観光の促進などを考える上でも重要度の高い路線となっています。

このため、「地域間幹線系統」として位置づけ、引き続き国の補助制度（地域公共交通確保維持事業/地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用するとともに、沿線市町と連携して必要な財政負担を行うことで維持します。

表 28 地域間幹線系統 一覧

系統	起点	経由地	終点	運行事業者
嬉野線(嬉野-武雄)	嬉野温泉	武雄温泉南口	新武雄病院	JR九州バス
嬉野線(彼杵-武雄)	彼杵	嬉野温泉・武雄温泉南口	ゆめタウン	JR九州バス
嬉野線	祐徳神社前	嬉野市役所・医療センター	湯の田	祐徳自動車
祐徳線	祐徳神社前	嬉野市役所	武雄駅前	祐徳自動車
吉田線	中川	吉田	湯の田	祐徳自動車
佐世保線	嬉野バスセンター	矢峰	柚木	西肥自動車

②地域内フィーダー系統

以下の路線については主として嬉野市内の移動を担うものですが、既存路線については利用の低迷が顕著となっている路線もあることから、本計画に基づいて運行形態やサービス水準の見直しなどを行うこととしています。

また、西九州新幹線の開業などを見据えて新たな移動サービスの導入を推進していくこととしており、これらも含めて「地域内フィーダー系統」として位置づけ、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業/地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助）の活用も視野に移動サービスの確保・維持・改善を図ります。

表 29 地域内フィーダー系統 一覧

区分	路線	起点	経由地	終点	備考（見直し内容等）
既存	牛の岳線（路線バス）	嬉野温泉		牛の岳	デマンド型乗合タクシー（区域運行）への転換
既存	下吉田線（路線バス）	湯の田	羽白越	七ツ川内	デマンド型乗合タクシー（区域運行）への転換
既存	春日線 （乗合タクシー）	大野	羽口坂	体育館前	路線バス吉田線との重複区間を廃止（需要を路線バスに集約）、福祉バスとのサービス統合
既存	大野原線 （乗合タクシー）	平重	金松入口	嬉野医療センター	デマンド型乗合タクシー（路線不定期）への転換
既存	上久間線 （乗合タクシー）	谷口医院前		堤の上	デマンド型乗合タクシー（区域運行）への転換
新規	高速バスからの二次交通（施策⑤）	—	—	—	高速バス嬉野ICバス停と嬉野地区中心部の主要施設間を結ぶデマンド型乗合タクシーの導入
新規	市街地内の新たな移動サービス（施策⑦）	—	—	—	市街地内の主要施設間の移動・回遊に対応する新たな移動サービスの導入

③その他

本計画をもとに、今後、国の補助制度（地域公共交通調査等事業/利便増進計画策定事業）を活用した「(仮称)嬉野市地域公共交通利便増進計画」の策定や、利便増進計画推進事業などの制度を活用した利用促進策等の展開なども視野に取り組みを進めます。

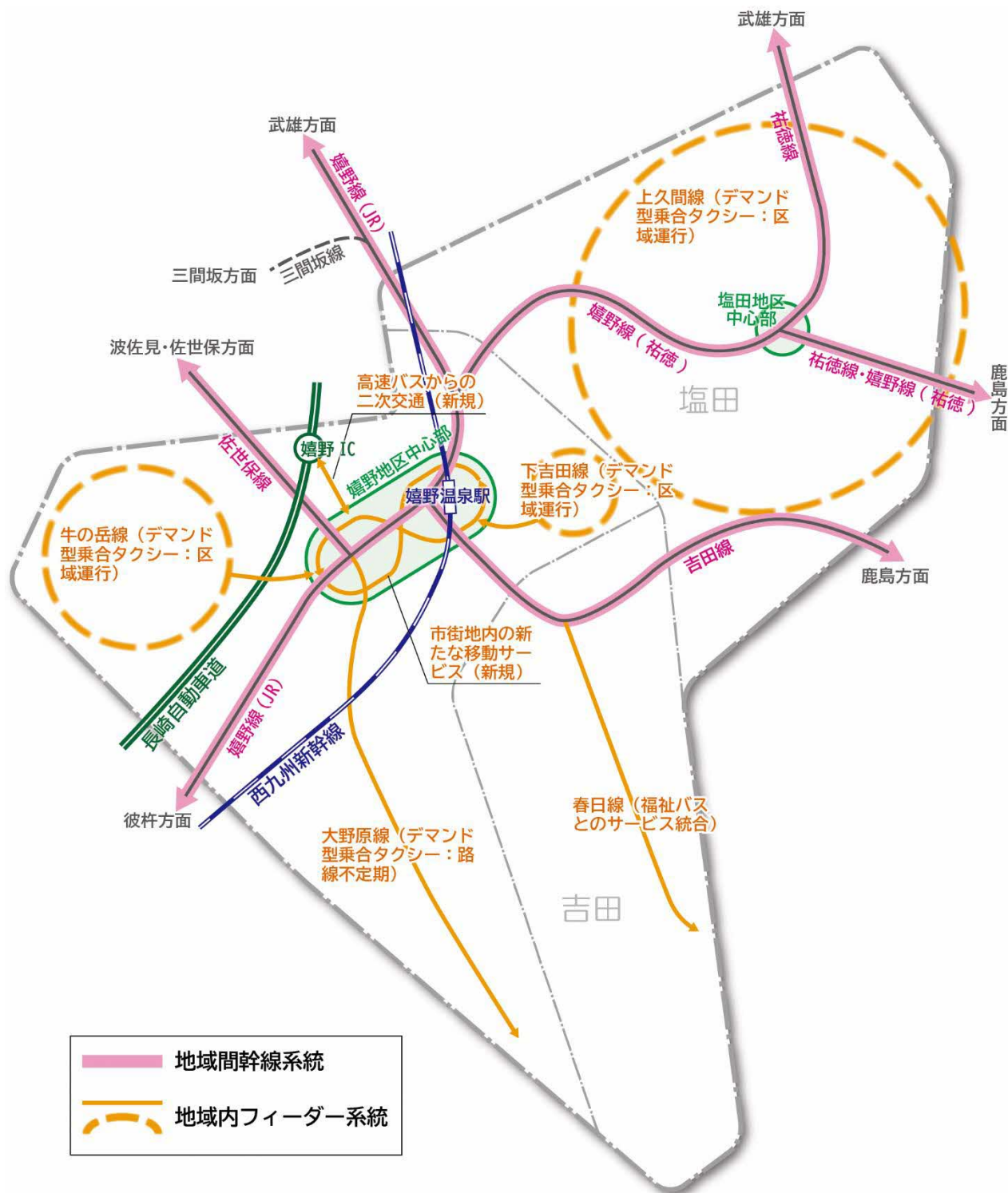


図 90 地域間幹線系統と地域内フィーダー系統

(2) 地域公共交通特定事業に関する事項

「(仮称) 嬉野市地域公共交通利便増進計画」を策定する場合、以下に示す施策を地域公共交通特定事業(地域公共交通利便増進実施事業)として実施することが想定されます。

表 30 地域公共交通特定事業(地域公共交通利便増進事業)としての実施が想定される施策

対象施策	施策の概要	施策の区分※						
		イ	ロ	ハ	ニ	ホ	ヘ	ト
①乗合タクシー春日線と福祉バス(ヨッシー号)の統合	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー春日線の路線バス吉田線との重複区間の廃止による路線バスへの需要集約 吉田地区内で重複する福祉バスとのサービスの統合、福祉バスの有償化の検討 	●		●				
②路線バス三間坂線の分割/嬉野線への需要集約	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス三間坂線の路線バス嬉野線(JR九州バス)との重複区間の廃止による需要集約 	●						
③路線バス牛の岳線および下吉田線の運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス牛の岳線・下吉田線の「デマンド型乗合タクシー(区域運行)」への運行形態の見直し 	●						
④-1 乗合タクシー上久間線の運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー上久間線の「デマンド型乗合タクシー(区域運行)」への運行形態の見直し 	●						
④-2 乗合タクシー大野原線の運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー大野原線の「デマンド型乗合タクシー(路線不定期)」への運行形態の見直し 	●						
⑤高速バスからの二次交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスのバス停と嬉野地区中心部を結ぶ「デマンド型乗合タクシー(区域運行)」の新規導入 	●						
⑥嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を運行する路線バスの利便性確保	<ul style="list-style-type: none"> 嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を運行する路線バスの運行間隔の平準化 					●		
⑦新たな移動サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> 嬉野地区中心部の「居住誘導区域」の範囲を基本とした新たな移動サービスの提供 	●						
⑧均一運賃区間の設定	<ul style="list-style-type: none"> 新たな移動サービスを提供する嬉野地区中心部を対象とした均一運賃区間の設定 				●			
⑨-1 交通拠点の整備(嬉野地区)	<ul style="list-style-type: none"> 嬉野地区における交通結節点(乗り継ぎポイント)となる交通拠点の整備 						●	
⑨-2 交通拠点の整備(塩田地区)	<ul style="list-style-type: none"> 塩田地区における交通結節点(乗り継ぎポイント)となる交通拠点の整備 						●	
⑩乗り継ぎ環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス三間坂線と路線バス嬉野線(JR九州バス)の乗り継ぎポイントとなるバス停、乗合タクシー春日線等と路線バス吉田線の乗り継ぎポイントとなるバス停における乗り継ぎ環境の整備と円滑な乗り継ぎのための運行計画の改善 						●	
⑬観光周遊促進策の展開	<ul style="list-style-type: none"> 観光施設等との連携などによる周遊型企画乗車券の開発 						●	
⑯情報提供・利用促進策等の展開	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイムの運行情報の提供 乗り継ぎポイントにおける案内・情報提供の充実 						●	

※施策の区分

- イ：特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ロ：他の種類への旅客運送事業への転換又は自家有用有償旅客運送から旅客運送事業への転換
- ハ：自家有用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更
- ニ：運賃又は料金の設定
- ホ：運行回数又は運行時刻の設定
- ヘ：共通乗車船券の発行
- ト：イ～ヘに掲げる事業と併せて行う事業(施行規則第9条の3に該当する事業)

(3) 計画の評価および進捗管理

①目標の達成状況を評価するための指標

「8. 計画の目標」で示した目標の達成状況を評価するための指標およびそれぞれの指標の目標値を以下の通り設定します。

表 31 目標の達成状況を評価するための指標

No.	評価指標	指標の定義	単位	現況値 (基準年 ^{注1})	目標値
目標①	①-1 公共交通空白地域人口割合	・嬉野市の総人口に占める公共交通空白地域の居住人口の割合	%	41 (令和2年度 ^{注2})	20
	①-2 嬉野市の財政負担額	・路線バスや乗合タクシー、今後導入される新たな移動サービスなどに対する嬉野市の財政負担額（公的資金投入額）	万円/年	9,850 (令和2年度)	9,850
目標②	②-1 嬉野市の観光客数	・嬉野市への年間観光客数	千人/年	1,691.4 (令和元年)	2,537
	②-2 観光客の公共交通での来訪者割合	・嬉野市への観光客数のうち、公共交通による来訪者の割合	%	29 (令和元年)	34
	②-3 嬉野温泉本通り線の歩行者数	・嬉野地区中心部の主要道路である嬉野温泉本通り線の歩行者数	人/日	516 (平成29年)	560
	②-4 地域コミュニティ事業への住民参加者数	・市内の各地域コミュニティが主催・共催する行事等の参加者数	人/年	12,950 (令和2年度)	23,000
	②-5 広域路線 ^{注3} の平均乗車密度	・高校生の通学手段として重要な役割を担っている広域路線の平均乗車密度	人	3.5 (令和2年度)	5.0
	②-6 居住誘導区域の人口	・嬉野市立地適正化計画で設定されている居住誘導区域内の人口	人	約6,500 (平成27年)	約6,500
	②-7 都市機能誘導区域内の誘導施設数	・嬉野市立地適正化計画で設定されている都市機能誘導区域内に立地する「誘導施設」の施設数	件	18 (平成27年)	18
目標③	③-1 地域間幹線系統の経常収支率	・地域公共交通確保維持事業/地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けて運行する系統の経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）	%	35.5 (令和2年度)	57.0
	③-2 地域間幹線系統の系統数	・地域公共交通確保維持事業/地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けて運行する系統の数 ^{注4}	系統	6 (令和3年度)	6
目標④	④-1 嬉野温泉駅の乗降人員	・平成4（2022）年秋に開業予定の西九州新幹線嬉野温泉駅の1日あたり平均乗降人員	人/日	—	2,100
	④-2 高速バス嬉野ICバス停からの二次交通利用者数	・高速バス嬉野ICと嬉野地区中心部を結ぶ「デマンド型乗合タクシー」（施策⑤）の利用者数	人/年	—	— ^{注5}
目標⑤	⑤-1 市民の年間公共交通利用回数	・市民一人あたりの公共交通の平均利用回数 ^{注6}	回/人・年	6.3 (令和2年度)	7.3
	⑤-2 公共交通関連施策に関わる施設・団体数	・施策⑤・⑦・⑫・⑬・⑭・⑮・⑯の実施に関わる施設・団体等の数 ^{注7}	件	1	12

注1：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

注2：人口については、平成27年国勢調査500mメッシュ人口を使用

注3：複数の市町間を運行する全ての路線・系統を対象

注4：同一系統とみなされるものについては1系統として算出

注5：二次交通の運行内容等の検討や実証運行結果などを踏まえて今後設定予定

注6：西九州新幹線・高速バスの利用は対象外

注7：行政機関・交通事業者は対象外

②施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

なお、災害にともない道路が不通となった場合などの非常時には、これらの施策に限らず、

方向性	施策	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)
方向性①： 移動サービスの効率性を高める重複（競合）の解消	①乗合タクシー春日線と福祉バス（ヨッシー号）の統合	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 関係部局・地域コミュニティ等との協議・調整 	
	②路線バス三間坂線の分割/嬉野線への需要集約	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 武雄市・交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 学校・利用者・沿線地域への周知等
方向性②： 需要に応じたサービス水準の適正化	③路線バス牛の岳線および下吉田線の運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 関係部局・交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 学校・保護者との協議・調整 利用者・沿線地域への周知等
	④-1 乗合タクシー上久間線の運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施
	④-2 乗合タクシー大野原線の運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 交通事業者との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者・沿線地域等への周知等
方向性③： 高速交通体系からの二次交通の充実	⑤高速バスからの二次交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容・予約方法等の検討 交通事業者との協議・調整、連携施設等の募集等 	
	⑥嬉野温泉駅～嬉野地区中心部を運行する路線バスの利便性確保	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容・運送収入配分方法等の検討 交通事業者・沿線市町・県等との協議・調整 	
方向性④： 市街地内の移動・回遊の利便性向上	⑦新たな移動サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容等の検討 交通事業者との協議、連携施設等の募集等 	
	⑧均一運賃区間の設定	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間や金額等の検討 交通事業者・沿線市町・県等との協議・調整 	
方向性⑤： ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備	⑨-1 交通拠点の整備（嬉野地区）		<ul style="list-style-type: none"> 交通拠点のあり方の検討
	⑨-2 交通拠点の整備（塩田地区）	※現時点では実施スケジュール未定	
	⑩乗り継ぎ環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 整備内容等の検討 武雄市・道路管理者・交通管理者・地権者等との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ環境の整備
方向性⑥： 関連分野や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	⑪高校通学に対する支援	<ul style="list-style-type: none"> 目的や必要性、期待される効果などの検討 	
	⑫地域コミュニティとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 関係部局・地域コミュニティとの協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティへの働きかけ 「乗り方教室」などの開催
	⑬観光周遊促進策の展開	<ul style="list-style-type: none"> 観光分野における取り組みの確認 多様な主体との協議・調整、連携した取り組みの検討 	
	⑭多様な主体の連携により移動サービスの提供や利用促進を図る仕組みの導入	<ul style="list-style-type: none"> 仕組み（制度）の検討 多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ 交通事業者との協議・調整 	
	⑮地域が主体となった運行の促進	<ul style="list-style-type: none"> 統一ルールや市独自の登録制度、支援策等の検討 周知のための資料等の作成 	
	⑯情報提供・利用促進策等の展開	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進策等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 情報提供等のためのツールの作成

柔軟に必要な対応を検討・実施することと
します。



令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度～ (2027～)
・実証運行	・本格運行 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施		
・路線分割/需要集約 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施			
・運行形態の見直し ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施			
・運行形態の見直し ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施			
・実証運行	・本格運行 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施		
・ダイヤの平準化 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施			
・実証運行	・本格運行 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施		
・均一運賃区間の導入 ・利用状況や事業収支への影響などの確認、必要な改善策の検討・実施			
	・地権者との協議 ・事業手法・事業主体等の検討		・基本構想・基本計画等
・支援策実施可否の検討 ・支援内容（制度）の検討	・支援策の実施		
・周遊型企画乗車券等の検討、試験的な実施	・本格実施、周遊促進策の段階的な拡充 ・利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討・実施		
・仕組みの導入 ・連携施設等の拡充の推進			
・制度・支援策等の周知、登録者の募集 ・制度の運用			
・情報提供・利用促進策等の実施			

③PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページで示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

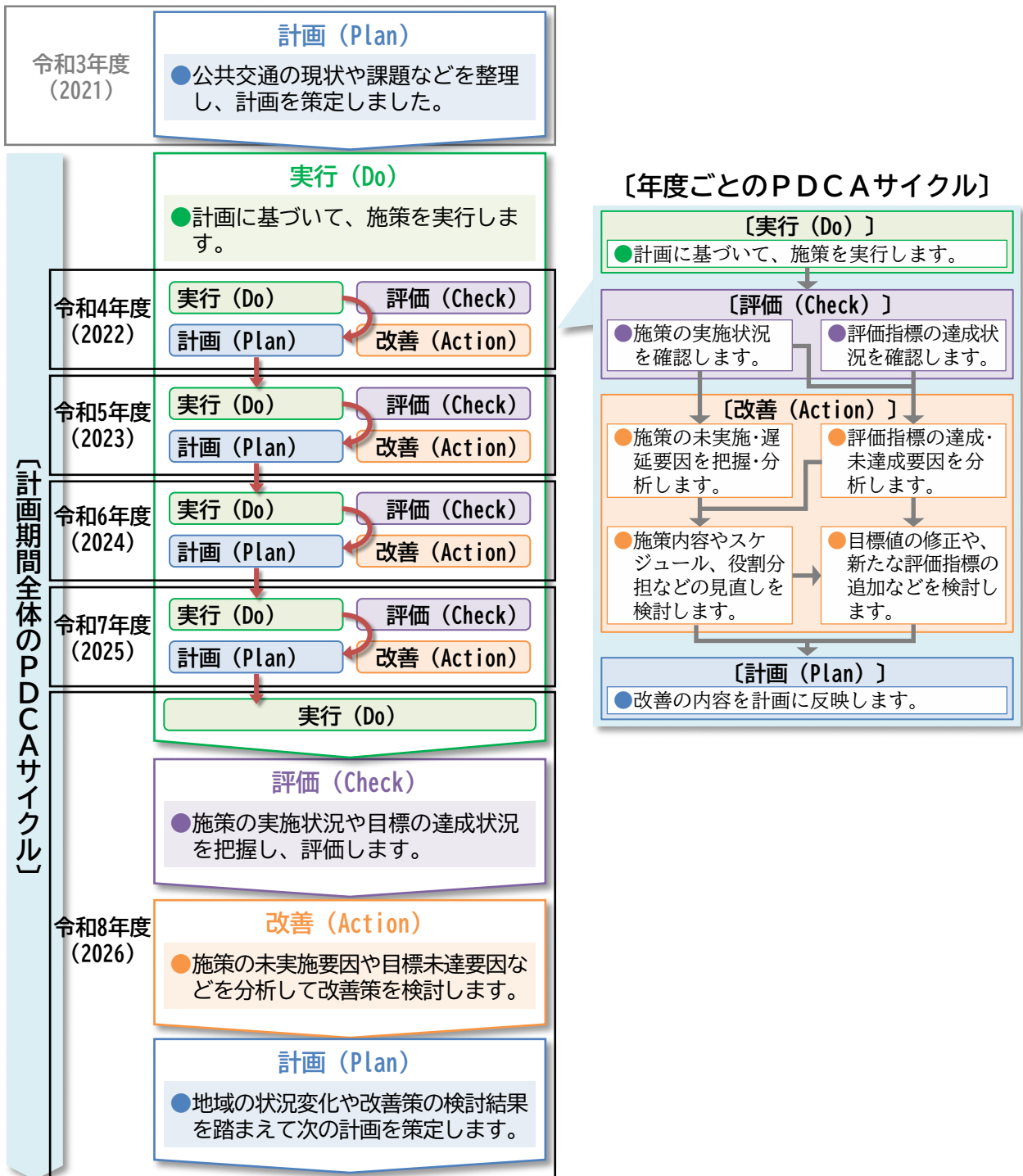


図 91 PDCA サイクルに基づく進捗管理

嬉野市地域公共交通計画

令和4(2022)年3月

発行：嬉野市地域公共交通活性化協議会

(事務局：嬉野市建設部新幹線・まちづくり課)

〒843-0392 佐賀県嬉野市嬉野町大字下宿乙 1185

電話：0954-27-7020 FAX：0954-27-7077

E-mail：machizukuri@city.ureshino.lg.jp

