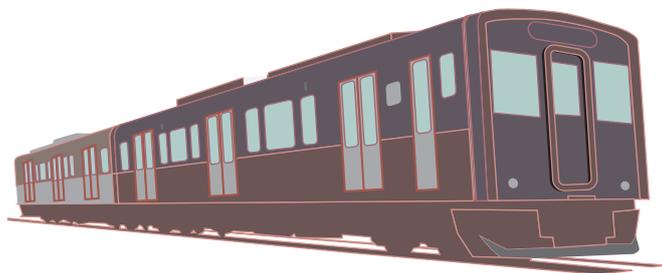
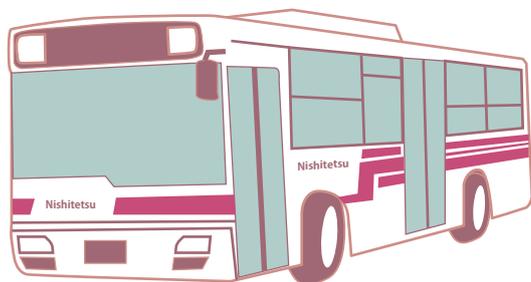


みやき町地域公共交通計画



令和5年3月

 佐賀県みやき町

目次

第 1 章	計画策定の背景と目的.....	1
1.1.	計画の背景・目的.....	1
第 2 章	本計画の位置づけ・対象区域・計画期間	2
2.1.	本計画の位置づけ	2
2.2.	計画の対象区域	3
2.3.	計画期間	3
第 3 章	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	4
第 4 章	みやき町の公共交通における現状	8
4.1.	地域の現状	8
4.1.1.	人口の推移.....	8
4.1.2.	人口分布・高齢化率.....	9
4.1.3.	生活利便施設の分布.....	11
4.2.	地域の公共交通の現状	12
4.2.1.	公共交通の概要.....	12
4.2.2.	公共交通利用者の現状把握及びニーズ調査.....	26
第 5 章	みやき町の地域公共交通の現状と課題.....	49
5.1.	利用者側の現状と課題	49
5.1.1.	高齢者	49
5.1.2.	高校生	51
5.1.3.	一般.....	54
5.2.	交通事業者側の現状と課題	58
5.2.1.	利用状況	58
5.2.2.	経営資源	62
5.3.	自治体・社会の現状と課題.....	63
5.3.1.	自治体	63
5.3.2.	社会的な要請.....	65
第 6 章	みやき町における持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針	67
6.1.	みやき町の地域公共交通の位置づけと将来像	69
6.2.	公共交通の役割分担の考え方.....	70
6.3.	補助事業（生活交通確保維持事業）の必要性	70
第 7 章	実施事業.....	71
第 8 章	計画の達成状況の評価.....	75

8.1. 数値目標	75
8.2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	76
8.3. 計画の推進体制	77

第1章 計画策定の背景と目的

1.1. 計画の背景・目的

みやき町は、北部九州の中央に位置しており、脊振山系に源を発した寒水川、切通川などが、なだらかな丘陵地帯と田園地帯を流れて筑後川に注いでいる。

みやき町は、筑紫平野の穀倉地帯の一部として重要な役割を担っており、人々が住みやすい環境に恵まれた地域で、佐賀県東部の中核都市鳥栖市や福岡県久留米市に隣接していることもあり、近年は良好な自然環境を生かした生活圏としても注目されている。

近年、全国的な少子高齢化により、みやき町の人口将来推計においても人口減少・高齢化率の上昇の傾向が見られるようになってきている。加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、全国的な外出控えによる公共交通の利用者の減少、公共交通事業者の乗務員不足などによる交通事業の持続的な運行の困難や、コミュニティバスの利用低迷など、町内の公共交通は厳しい状況に立たされている。

一方で、国では令和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』（以下、「活性化再生法」とする。）が改正された。これにより、自治体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、地域の移動ニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインしていくことの重要性、さらには交通分野だけでなく、都市計画や観光振興、福祉、教育等の様々な分野を含めた地域戦略の一環として、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進することが求められてきている。

みやき町の公共交通については、既存路線バス（4路線）が東西に横断しており、公共施設、病院等は各地に点在している状況である。主な交通手段としては自家用車とその最たる手段となっているが、高齢者の増加に伴い、交通手段の確保は厳しいものとなっており、誰もが安心して外出することができる持続可能なまちづくりが課題となっている。

町民が多様な交通手段を選択できる交通ネットワークの構築を目指し、みやき町の実情に適した交通体系の見直しを実施することが求められており、その目標を達成するために、地域公共交通のマスタープランとなるみやき町地域公共交通計画を策定し、関係者が連携し取組を推進することとする。

第2章 本計画の位置づけ・対象区域・計画期間

2.1. 本計画の位置づけ

「みやき町地域公共交通計画」は、上位計画を「第三次みやき町総合計画」、「第2期みやき町総合戦略」、関連計画を「みやき町都市計画マスタープラン」、「みやき町老人保健福祉計画」として、これらの計画と整合を図る。また、町のまちづくり計画と連携した取組みを進めていくための計画として策定するものである。

表 2-1 上位計画・関連計画一覧

	上位計画・関連計画	本計画との関連性	計画期間
総合	第三次みやき町総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本理念『未来に躍動する「共感」「協働」のまち』及び重点目標の観点に基づいた施策展開 ● 基本目標6「活力にあふれた多様な交流が生まれるまち」において「公共交通」の役割を位置づけ 	令和4年度(2022年)～令和14年度(2032年)
	第2期みやき町総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本戦略、重点戦略の観点に基づいた施策展開 ● KPI指標（コミュニティバス利用者数、通学支援バスの便数、スポーツ交流拠点の利用者数等）との連動 	令和2年(2020年)～令和42年(2060年)
都市	みやき町都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市づくりの理念「自然と調和する暮らしとふれあいのまちづくり」の観点に基づいた公共交通の将来像・施策展開 	平成21年(2009年)～令和10年(2028年)
交通	佐賀県地域公共交通計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 「基本方針」に則したニーズに応じたサービスの見直し、公共交通の利用促進 	令和4年(2022年)～令和9年(2027年)
福祉	みやき町老人保健福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 福祉タクシー事業や移動販売サービス等の施策との連携 	令和3年度(2021年)～令和5年度(2023年)

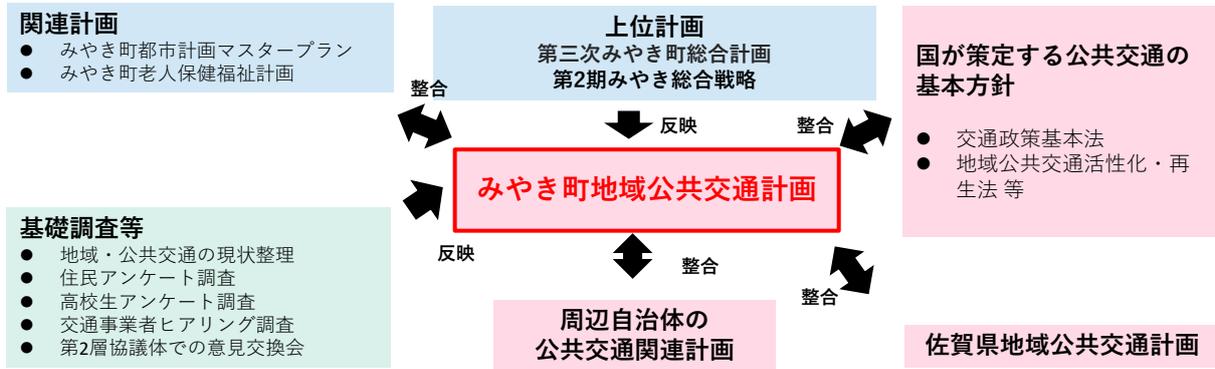


図 2-2 みやき町地域公共交通計画と上位計画・関連計画の相関図

2.2. 計画の対象区域

みやき町全域

なお、通勤・通学等の日常生活の範囲は、佐賀市、神埼市、鳥栖市、久留米市、三養基郡基山町、上峰町にわたり、吉野ヶ里町と跨いで地域間幹線補助系統の路線バスが運行されているため、このことを念頭に置いた町外移動の利便性確保に努める。

あわせて、町内を運行するコミュニティバスは、地域内フィーダー系統の補助を受けている路線であり、町内移動の利便性確保にも努める。



図 2-3 みやき町の位置図

2.3. 計画期間

令和 5 年 4 月から令和 10 年 3 月までの 5 年間を計画期間とする。

なお、計画期間内においても、事業・施策の進捗状況や効果を確認し、必要に応じ計画の見直し・修正を図ることとする。また、計画最終年においては評価を総括し次期計画への見直しを図る。

第3章 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位計画として「第三次みやき町総合計画」、「第2期みやき町総合戦略」、関連計画として「みやき町都市計画マスタープラン」、「みやき町老人保健福祉計画」があり、これらの計画との整合を図る必要がある。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載する。

表 3-1 上位計画における公共交通政策の記載内容

計画	内容
第三次みやき町 総合計画	基本理念 未来に躍動する「共感」「協働」のまち
	重点方針 1. 笑顔が見える 健やかなまちづくり 2. 優しさあふれる 心豊かなまちづくり 3. 住民が創る 住み続けたいまちづくり
	基本目標 6 活力にあふれた多様な交流がうまれるまち【公共交通】 施策分野の目標 多くの人の交流を可能とし、住民の暮らしを支えている地域公共交通の維持確保に努め、住民の移動手段の確保、利便性向上を目指します。
	基本施策 1 公共交通の維持・確保、駅の利便性の向上 公共交通のあり方について、利用者数、費用対効果等を考慮しながら、総合的に検討します。住民の通勤、通学や通院、買い物、来訪者にとって有効な移動手段となる路線バスの維持・運行の確保に努めます。鉄道については、中原駅の利用者の安全性・利便性を確保するため、駅員が常駐するよう要請をします。また、誰もがプラットホーム間を円滑に移動できて安全に鉄道が利用できる駅のバリアフリー化を推進します。 2 町内の交流を促す交通手段の検討 移動手段を持たない住民が自由に移動できるよう、コミュニティバス路線の改善や、外出支援タクシーを活用する等、既存の交通資源の効率的で効果的な活用方法を検討します。
基本目標 4 暮らしを支える産業が伸びゆくまち【観光】 施策分野の目標 住民がいつまでも「住み続けたい」と思えるようなまちづくりを	

	<p>進め、町への愛着を醸成するとともに、町の魅力を積極的に発信し、町外からは「行ってみたいまち」、「住んでみたいまち」として、みやき町のファンや交流人口や関係人口を増加させ、新たな賑わいの創出を目指します。</p> <p>成果指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目標の内容</th> <th>実績値</th> <th>目標値 (R14 年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>イベント来場者数</td> <td>30,000 人/年</td> <td>35,000 人/年</td> </tr> </tbody> </table>	目標の内容	実績値	目標値 (R14 年度)	イベント来場者数	30,000 人/年	35,000 人/年
目標の内容	実績値	目標値 (R14 年度)					
イベント来場者数	30,000 人/年	35,000 人/年					

計画	内容								
第 2 期みやき町総合戦略	<p>○みやき町地方創生基本戦略（基本目標）</p> <p>基本戦略 2</p> <p>次代に合った地域をつくり、安全・安心な暮らしを守るまちづくり</p> <p>主な施策</p> <p>(3)すべての人が快適に暮らせるまちづくり</p> <p>■施策の概要</p> <p>本町で暮らす人々が、生涯にわたって快適に暮らしていけるように、また、暮らしやすいまちにし、町外の人に移住先として選んでもらえるように、ユニバーサルタウンとしての住環境の整備や商業施設の整ったまちづくりを行います。</p> <p>■具体的な施策と重要業績評価（KPI）等</p> <p>①ユニバーサルタウンの構築、交通ネットワークの形成</p> <p>コンパクトシティ化の推進と人口減少の抑制を図るため、区画整理事業を支援し、定住人口の受け皿となる住宅地の整備を推進するとともに、都市計画道路の見直しや整備を推進します。また、コミュニティバス等の運行について、再編等を検討し、より利用しやすい地域公共交通網の整備に努めます。</p> <p>■KPI（重要業績評価指標）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>KPI</th> <th>内容</th> <th>基準数値</th> <th>目標数値 (R6)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバスの利用者数</td> <td>コミュニティバスの利用者数を把握</td> <td>80 人/日</td> <td>90 人/日</td> </tr> </tbody> </table> <p>※最新数値（令和元）：83 人/日</p> <p>■具体的な事業（実施主体）</p> <p>○地域公共交通確保維持改善事業（まちづくり課）</p> <p>②公共交通機関の確保</p> <p>町外への移動利便性を高めるため、本町の公共交通の骨格である西</p>	KPI	内容	基準数値	目標数値 (R6)	コミュニティバスの利用者数	コミュニティバスの利用者数を把握	80 人/日	90 人/日
KPI	内容	基準数値	目標数値 (R6)						
コミュニティバスの利用者数	コミュニティバスの利用者数を把握	80 人/日	90 人/日						

計画	内容																								
	<p>鉄路線バスについて、運行主体である西鉄バスに便数およびルート数の確保等の要請を検討します。</p> <p>■KPI（重要業績評価指数）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>KPI</th> <th>内容</th> <th>基準数値</th> <th>目標数値 (R6)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>民間バス路線数</td> <td>バス路線数減の抑制</td> <td>0本</td> <td>0本</td> </tr> <tr> <td>民間バス便数</td> <td>バス便数減の抑制</td> <td>0便</td> <td>0便</td> </tr> </tbody> </table> <p>■具体的な事業（実施主体）</p> <p>○地域公共交通確保維持の推進（まちづくり課）</p> <p>③通勤・通学の支援</p> <p>本町から転出の抑制や通勤・通学における公共交通利用等を図るため、通勤・通学の支援制度を創設することを検討します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>KPI</th> <th>内容</th> <th>基準数値</th> <th>目標数値 (R6)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤時間帯のバス便数</td> <td>バス便数の維持</td> <td>84便</td> <td>84便</td> </tr> <tr> <td>通学支援バスの便数</td> <td>バス便数の維持</td> <td>13便</td> <td>13便</td> </tr> </tbody> </table> <p>■具体的な事業（事業主体）</p> <p>○地域公共交通確保維持の推進（まちづくり課）</p> <p>○通勤・通学の補助制度の構築（まちづくり課）</p>	KPI	内容	基準数値	目標数値 (R6)	民間バス路線数	バス路線数減の抑制	0本	0本	民間バス便数	バス便数減の抑制	0便	0便	KPI	内容	基準数値	目標数値 (R6)	通勤時間帯のバス便数	バス便数の維持	84便	84便	通学支援バスの便数	バス便数の維持	13便	13便
KPI	内容	基準数値	目標数値 (R6)																						
民間バス路線数	バス路線数減の抑制	0本	0本																						
民間バス便数	バス便数減の抑制	0便	0便																						
KPI	内容	基準数値	目標数値 (R6)																						
通勤時間帯のバス便数	バス便数の維持	84便	84便																						
通学支援バスの便数	バス便数の維持	13便	13便																						

表 3-2 関連計画における公共交通政策の記載内容

みやき町都市計画マスタープラン	<p>3 全体構想</p> <p>(2) 交通体系整備方針</p> <p>④公共交通の利便性向上</p> <p>●バス交通の利便性向上</p> <p>町内に運行されている路線バスについては、町民の利用拡大に向け、便数の確保などに努めます。更に、今後の高齢化社会に対応した、新たな交通手段についても、町民の要望や導入効果などを踏まえた検討を行います。</p> <p>4 地域別構想</p> <p>(2) 北部地域</p> <p>2-3. まちづくりの重点施策</p> <p>②交通体系整備方針</p> <p>●南北を結ぶ主要な道路の整備</p> <p>(3) 中部地域</p>
-----------------	---

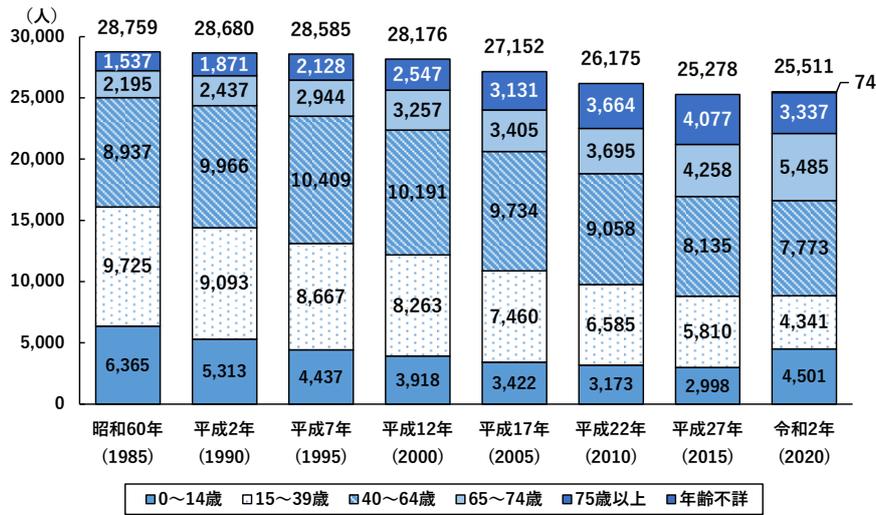
計画	内容								
	<p>3-3. まちづくりの重点施策</p> <p>②交通体系整備方針</p> <p>●広域交通の利便性向上</p> <p>JR長崎本線の利便性を高めるため、中原駅周辺において、ゆとりある駅前空間の形成や駅施設の利便性の向上を図ります。また、長崎自動車道や九州新幹線など広域交通へのアクセスの向上を図ります。</p> <p>取り組み</p> <table border="1" data-bbox="469 607 1380 752"> <tr> <td>◎駐車および駐輪スペースの確保</td> <td>◎新鳥栖駅、JR久留米駅へのアクセス確保</td> </tr> <tr> <td>◎鉄道と路線バスの利便性向上</td> <td>◎鳥栖IC、東背振ICへのアクセス向上</td> </tr> <tr> <td>◎バリアフリー化の検討</td> <td></td> </tr> </table> <p>(4) 南東部地域</p> <p>4-3. まちづくりの重点施策</p> <p>②交通体系整備方針</p> <p>●新たな交通体系の検討</p> <p>筑後川を隔てた地域や交通アクセスの不便な地域については、地域住民の日常生活を支える新たな交通手段や体系について検討します。</p> <p>(5) 南西部地域</p> <p>5-3. まちづくりの重点施策</p> <p>②交通体系整備方針</p> <p>●東西方向の交通強化</p> <p>●南北縦断軸の形成</p>	◎駐車および駐輪スペースの確保	◎新鳥栖駅、JR久留米駅へのアクセス確保	◎鉄道と路線バスの利便性向上	◎鳥栖IC、東背振ICへのアクセス向上	◎バリアフリー化の検討			
◎駐車および駐輪スペースの確保	◎新鳥栖駅、JR久留米駅へのアクセス確保								
◎鉄道と路線バスの利便性向上	◎鳥栖IC、東背振ICへのアクセス向上								
◎バリアフリー化の検討									
みやき町老人保健福祉計画	<p>3.第2期みやき町総合戦略と整合した目標設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・結婚・出産・子育ての希望がかなうまちづくり ・次代に合った地域をつくり、安全・安心な暮らしを守るまちづくり ・安定した雇用を創出する、活気あるまちづくり ・新しい人の流れができる、選ばれるまちづくり <p>基本戦略2 次代に合った地域をつくり、安全・安心な暮らしを守るまちづくり</p> <p>(2) すべての人が快適に暮らせるまちづくり</p> <p>①ユニバーサルタウンの構築、交通ネットワークの構築</p> <table border="1" data-bbox="464 1731 1372 1930"> <thead> <tr> <th>KPI</th> <th>内容</th> <th>基準数値</th> <th>目標数値(R6)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバスの利用者数</td> <td>コミュニティバスの利用者数を把握</td> <td>80人/日</td> <td>90人/日</td> </tr> </tbody> </table>	KPI	内容	基準数値	目標数値(R6)	コミュニティバスの利用者数	コミュニティバスの利用者数を把握	80人/日	90人/日
KPI	内容	基準数値	目標数値(R6)						
コミュニティバスの利用者数	コミュニティバスの利用者数を把握	80人/日	90人/日						

第4章 みやき町の公共交通における現状

4.1. 地域の現状

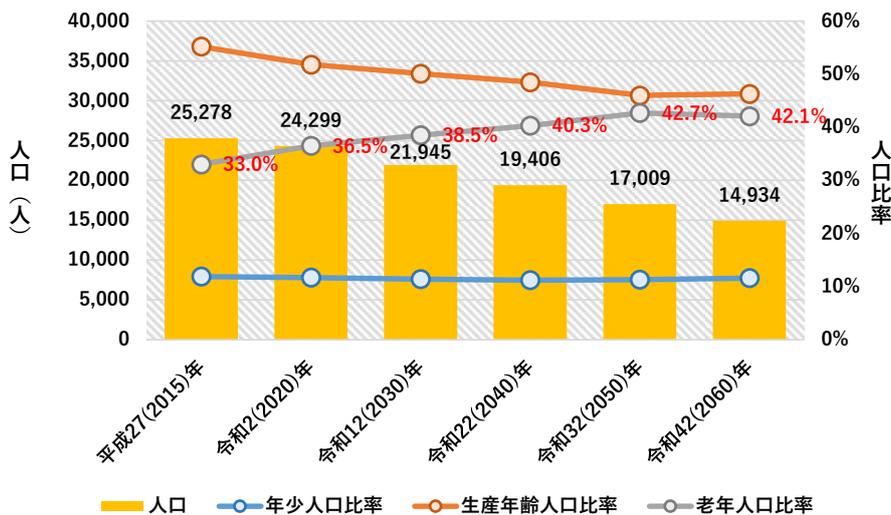
4.1.1. 人口の推移

本町の人口は、昭和60年以降、平成27年まで減少傾向が続き、令和2年において若干増加に転じている。高齢者人口も年々増加傾向にあり、令和2年で8,800人を越えている。年少人口は平成27年から令和2年にかけて増加となり、今後、通学需要の増加が見込まれる。今後の人口推計では、人口は減少し、高齢化率は上昇する予測となっている。



出典：国勢調査（昭和60年～令和2年）

図 4-1 みやき町 人口推移

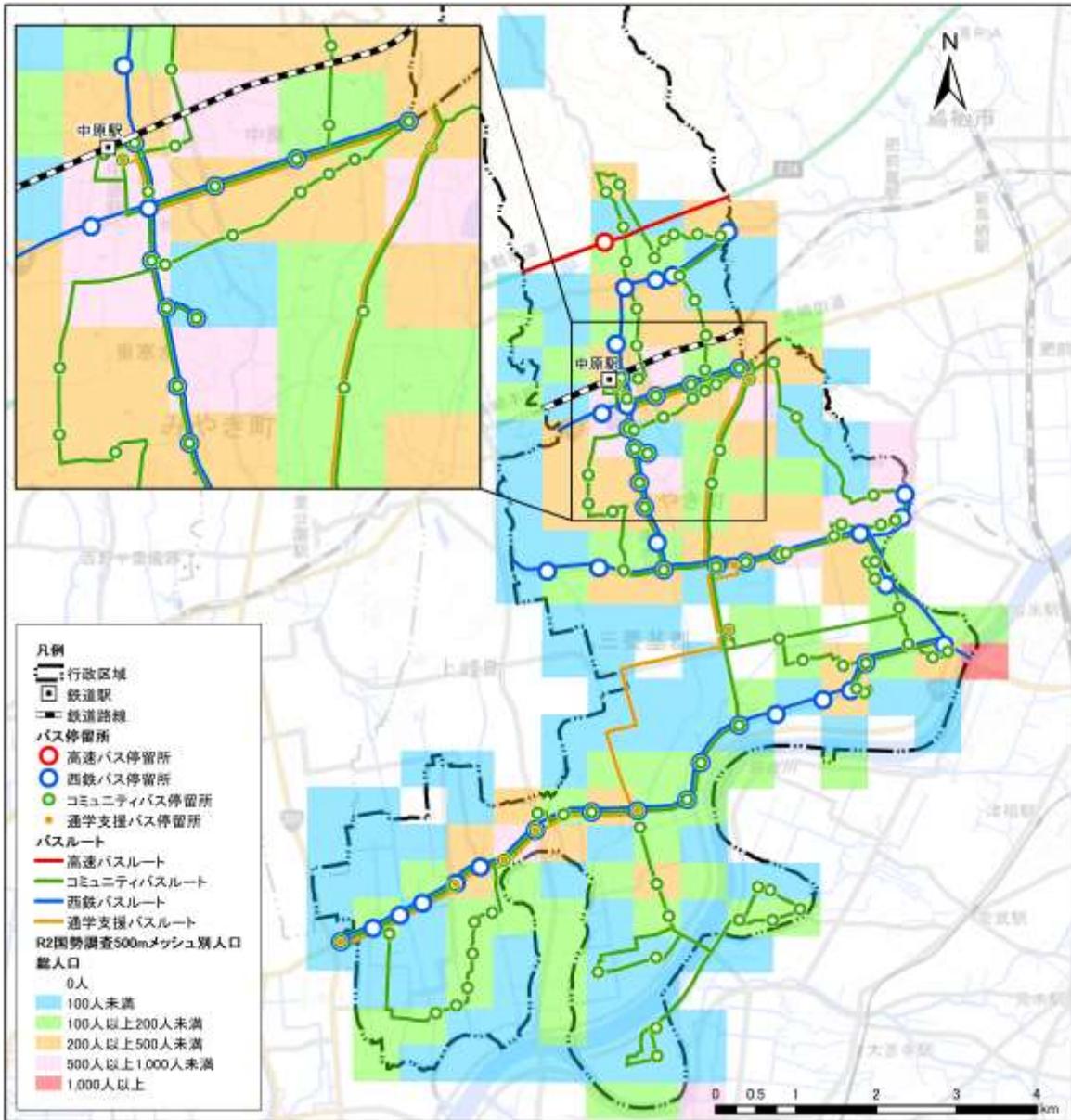


出典：第2期みやき町人口ビジョン（令和2年3月）

図 4-2 みやき町 将来人口推計及び人口比率推計（社人研）

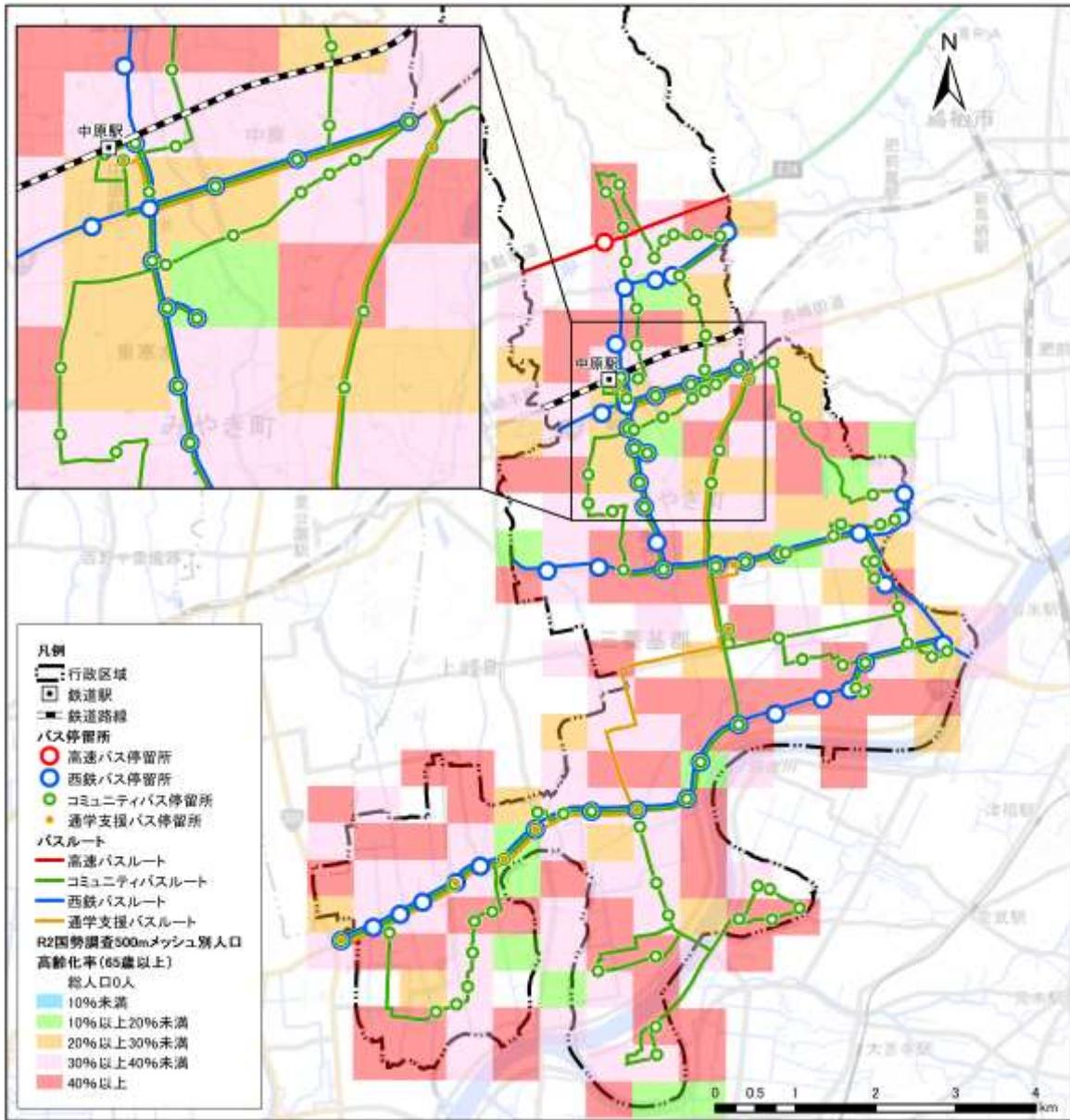
4.1.2. 人口分布・高齢化率

令和2年度の国勢調査を基に、町内の人口分布及び高齢化率の状況を以下に示す。
中原地区から北茂安地区の北部にかけて人口が多くみられる。
町内のいずれの地区においても高齢化率が高い場所が見られる。



出典：令和2年国勢調査

図 4-3 人口分布



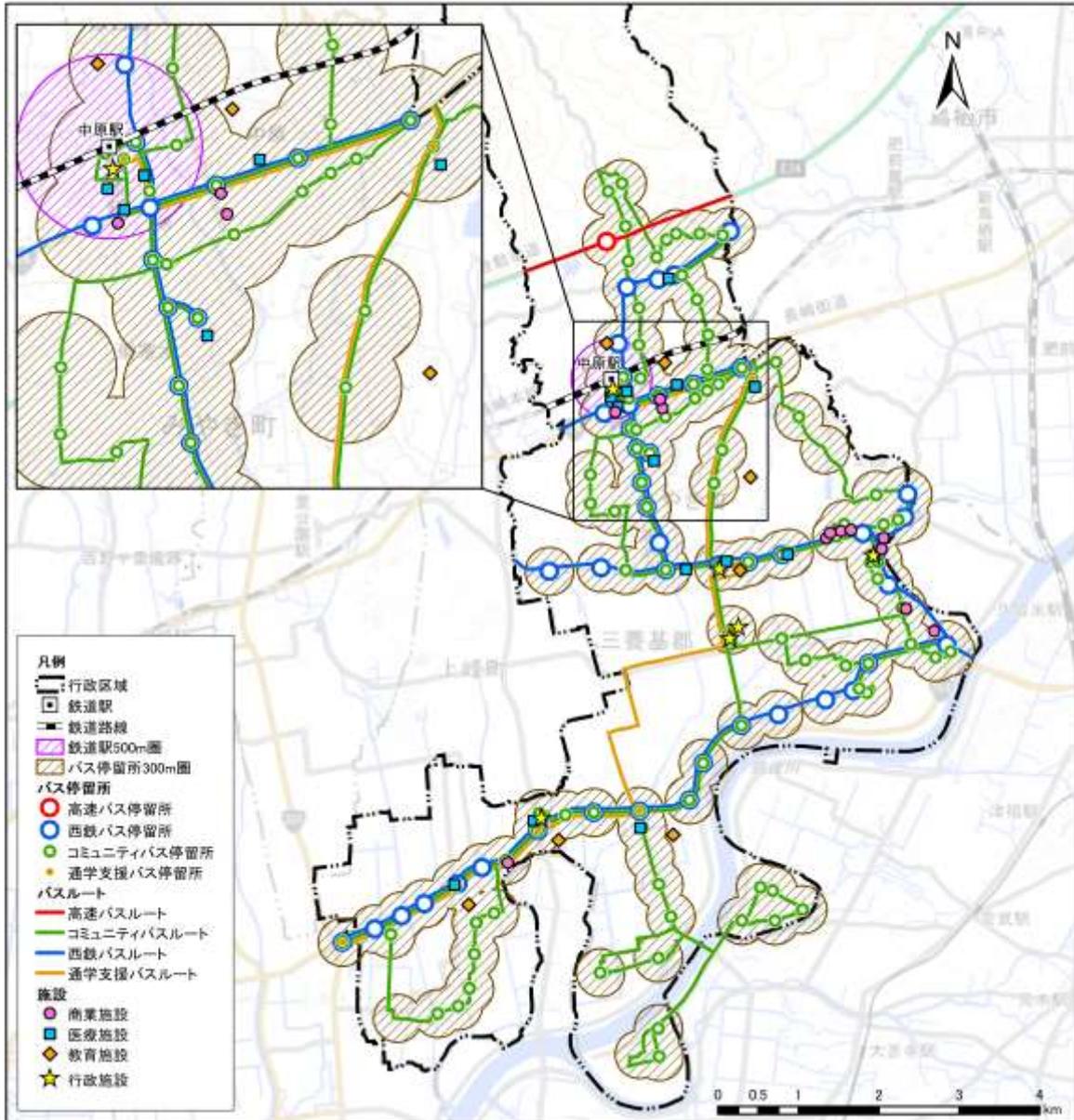
出典：令和2年国勢調査

図 4-4 高齢化率

4.1.3. 生活利便施設の分布

中原地区および北茂安地区において商業施設が多く分布しており、中原地区では JR 中原駅周辺部に集中しており、北茂安地区では県道 22 号線沿線に集中して立地している。

町内の主な商業施設・医療施設・行政施設は、バス停留所 300m 圏内にあり、公共交通による目的地への移動は可能となっている。



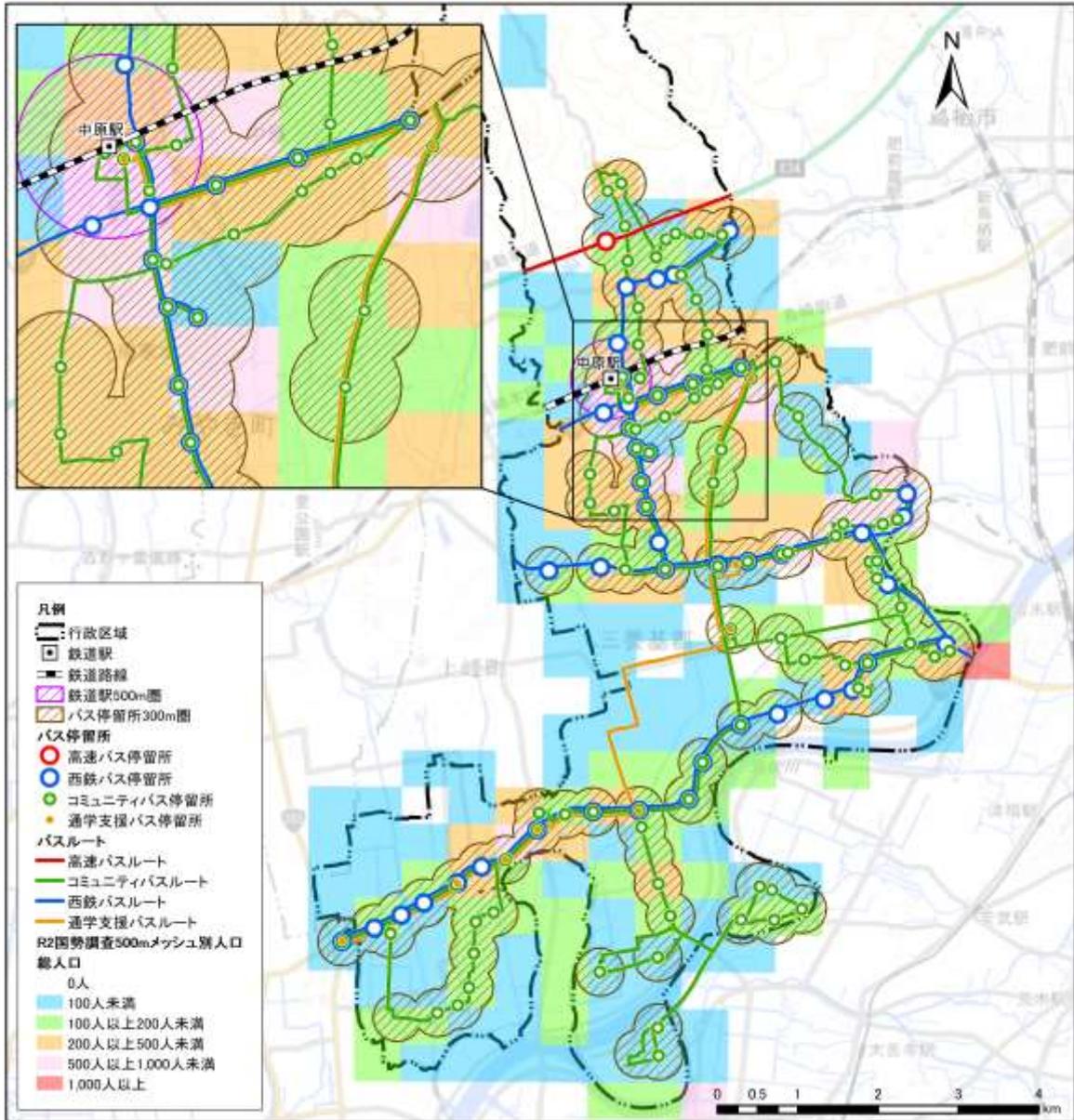
出典：令和 2 年国勢調査

図 4-5 生活利便施設の分布

4.2. 地域の公共交通の現状

4.2.1. 公共交通の概要

本町の東西をJR長崎本線、路線バスが貫き、地域間の移動を担っている。また、コミュニティバスが各地区内および市街地への移動を担っている。



出典：令和2年国勢調査

図 4-6 人口分布及び公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス）カバー圏域

(1) JR・路線バスの運行状況・利用状況

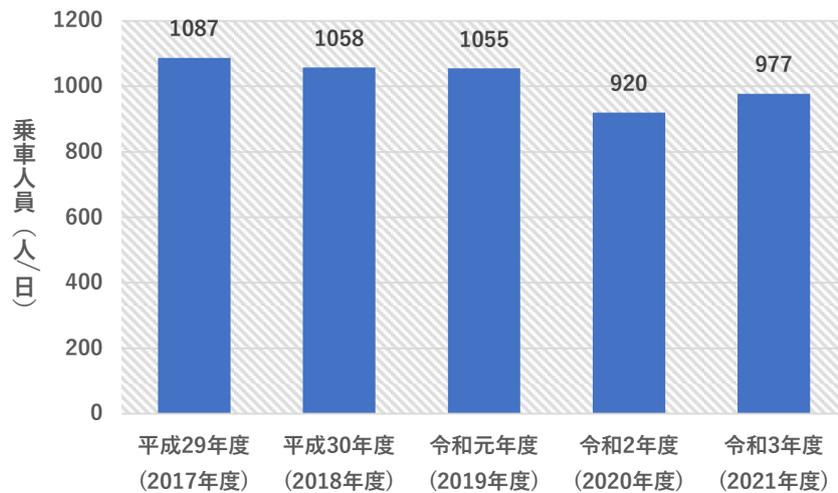
JR 長崎本線中原駅における運行本数は2～3本/時である。普通列車が主体であるが、朝ラッシュ時間帯における博多方面の快速列車が停車している。

駅利用者は、令和元年度まではほぼ横ばい傾向であったが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、令和2年度では1割以上減少し、令和3年度では前年度から利用回復の傾向が見られる。

表 4-1 JR 長崎本線 運行便数

路線	運行便数（往復）			
		平日	土曜	日祝
JR 長崎本線	普通	34.0	34.0	34.0
	区間快速	1.0	1.0	1.0

出典：JR九州時刻表（令和4年12月現在）



出典：JR九州ホームページ

図 4-7 中原駅 1日あたり乗車人員の推移

路線バスについては、西鉄バス行先番号「40番 神埼線」及び「45番 江見線」は1時間に1本程度、「41番 綾部線」「43番 鳥栖～神埼線」は2時間に1本程度となっている。

バス利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、令和2年度では特に江見線では大きく減少しているが、令和3年度以降、利用回復の傾向が見られる。鳥栖神埼線と綾部線は減少傾向が続いている。

表 4-2 路線バス 運行回数

行先番号	系統	運行回数		
		平日	土曜	日祝
40 (神埼線)	佐賀第二合同庁舎～西鉄久留米	16.0	13.5	13.5
	目達原～西鉄久留米	17.0	14.5	15.5
45 (江見線)	佐賀第二合同庁舎～西鉄久留米	14.5	14.5	14.5
	寄人橋～西鉄久留米	1.0	1.0	1.0
41 (綾部線)	鳥栖駅前～西鉄久留米	9.5	9.5	8.0
43 (鳥栖－神埼線)	神埼駅前～鳥栖駅前	8.0	8.0	6.0
	目達原～鳥栖駅前	11.0	11.0	8.0
高速バス わかす号	西鉄天神高速バスターミナル～佐賀第二合同庁舎	38.5	38.5	38.5

出典：西鉄時刻表（令和4年12月現在）



出典：西日本鉄道(株)提供資料等

図 4-8 西鉄バス 年間利用者数の推移

(2) コミュニティバスの運行状況・利用状況

1) 概要

本町では、平成 21 年（2009 年）9 月に地元企業への就職支援制度である「ふるさと雇用再生特別基金」を活用し、調査・研究の目的でコミュニティバス（5 路線）の運行を開始した。

平成 24 年（2012 年）3 月に、事業期間の満了に伴い運行を終了したものの、同年 5 月から南北ルート of 運行を再開し、同年 10 月からは 5 路線で本格運行を開始した。その後は、ダイヤ改正や路線の延長等を経て現在まで運行を行っている。

2) 運行状況

各地区（中原、三根、北茂安）内を運行する 4 路線と各地区から市街地を結ぶ 1 路線の計 5 路線を運行している。

各地区の路線は曜日別で運行しており、みやき中央線は月曜日から土曜日まで運行している。

表 4-3 みやき町コミュニティバスの運行方法

系統	運行日	運行便数
みやき中央線	月～土曜日	上り：4 本 下り：4 本
三根東線	月・水・金	右回り：2 本 左回り：2 本
中原線	月・水・金	右回り：2 本 左回り：2 本
三根西線	火・木・土	右回り：2 本 左回り：2 本
北茂安線	火・木・土	右回り：2 本 左回り：2 本
【運賃】：全区間一律 ・一般：100 円 ・小学生：50 円 【運休日】 ・日曜日 ・年末年始（12 月 31 日～1 月 3 日）		

3) 利用状況

A) 年度別利用者数

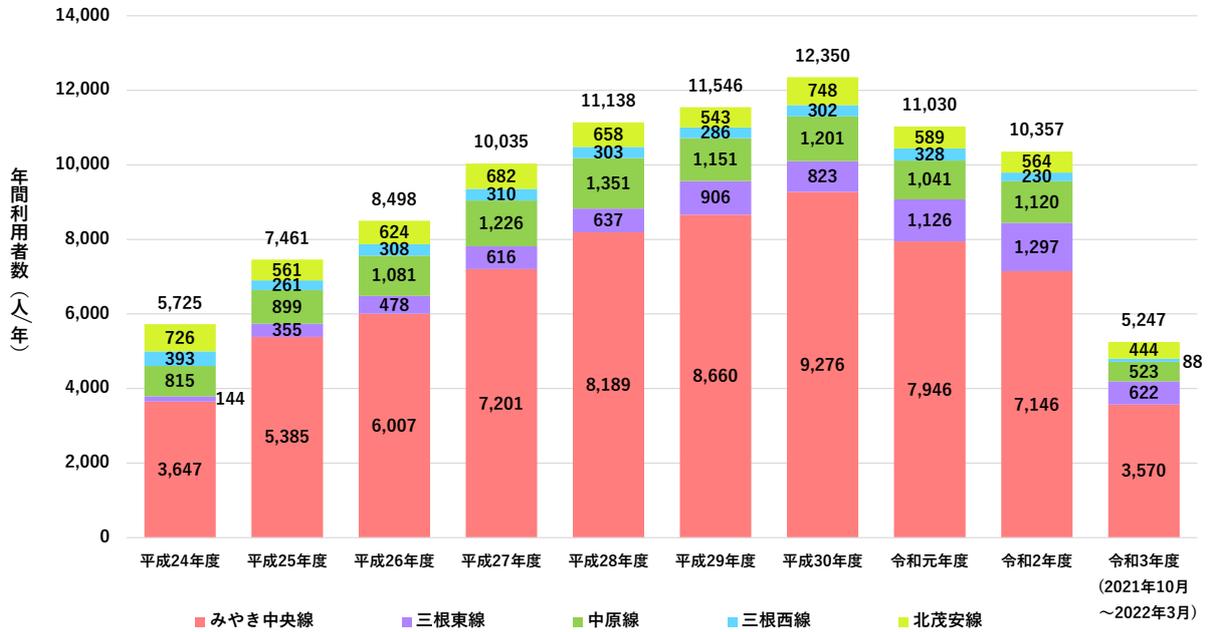


図 4-9 コミュニティバス年間輸送人員

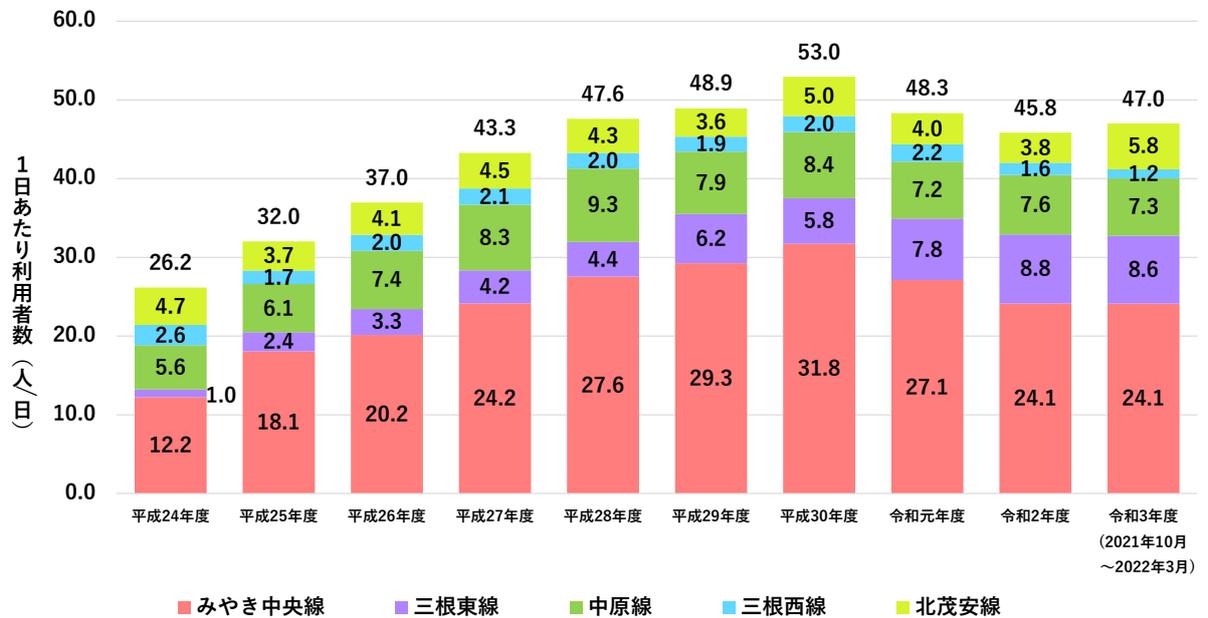
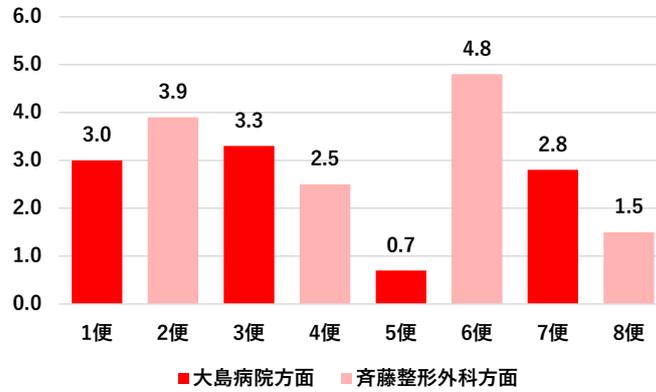


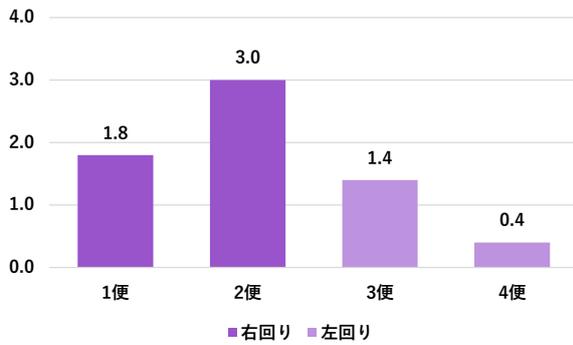
図 4-10 コミュニティバス 1日あたり輸送人員

B) 便別利用者数

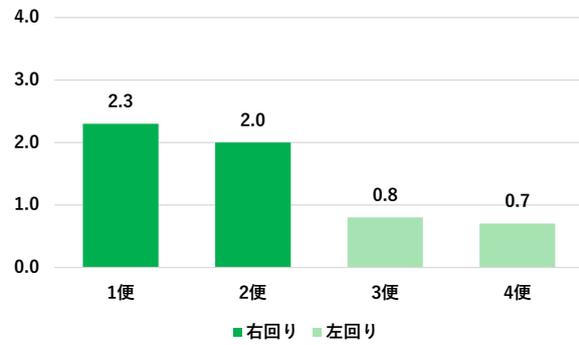
(i) みやぎ中央線



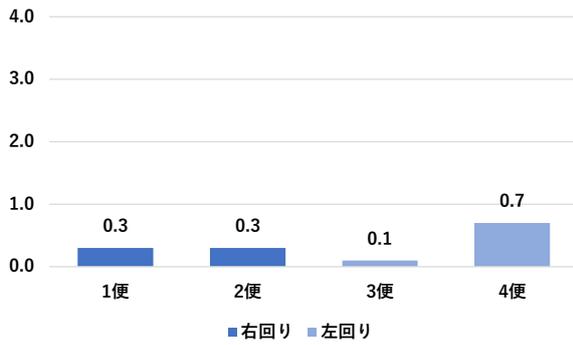
(ii) 三根東線



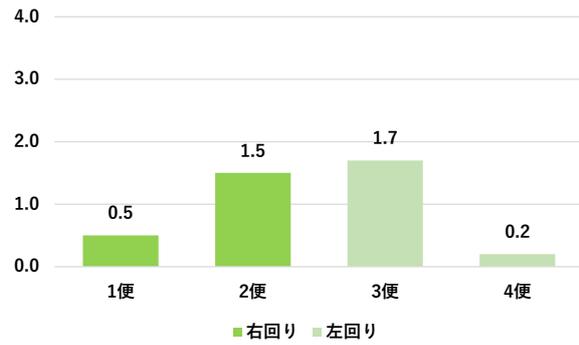
(iii) 中原線



(iv) 三根西線



(v) 北茂安線



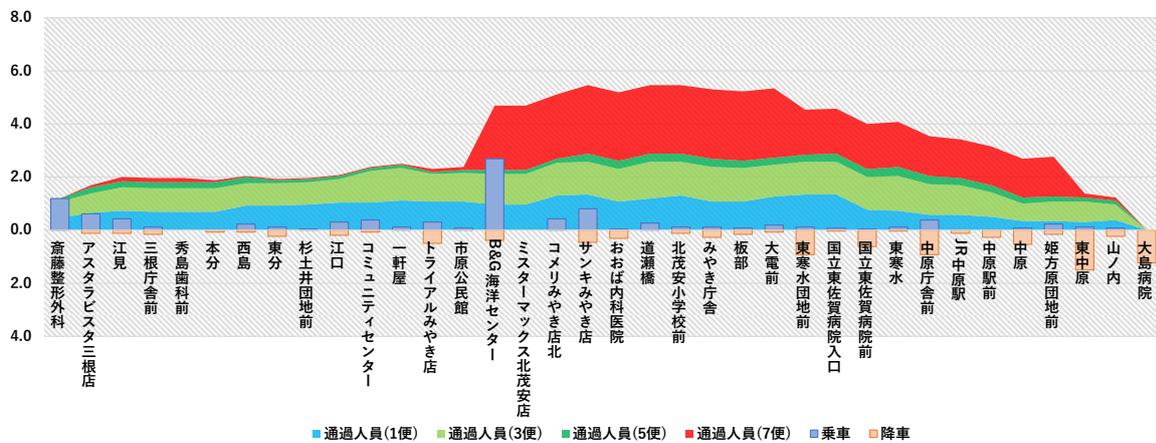
C) 通過人員

(a) みやき中央線

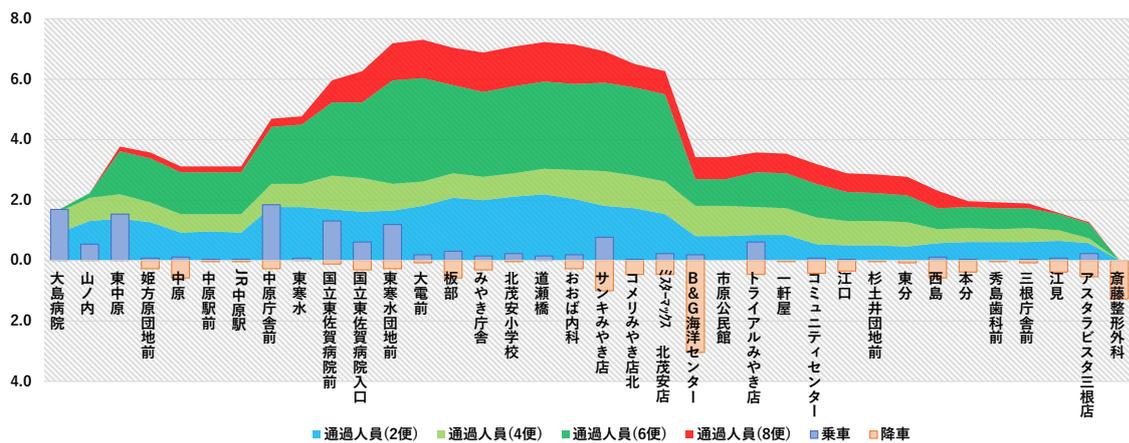
上りでは、「斎藤整形外科」「B&G 海洋センター」での乗車が多く、「東中原」「大島病院」での降車が多い。1 便目と 3 便目は全区間で利用があり、7 便目は「B&G 海洋センター～東中原」での利用が多い。

下りでは、「大島病院」「中原庁舎前」での乗車が特に多く、「B&G 海洋センター」「斎藤整形外科」での降車が多い。いずれの便でも全区間で利用があり、6 便目については「東中原～B&G 海洋センター」での利用が多い。

(i)上り：大島病院行き



(ii)下り：斎藤整形外科行き

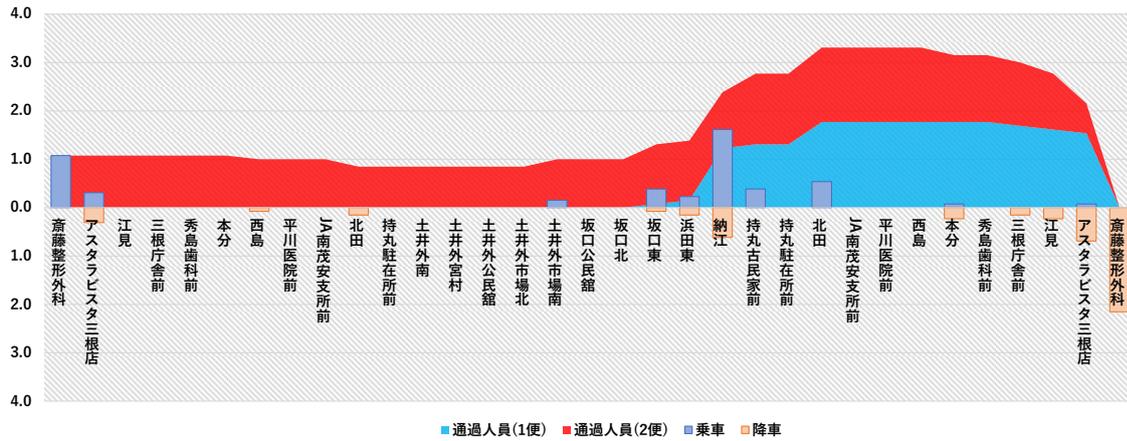


(b) 三根東線

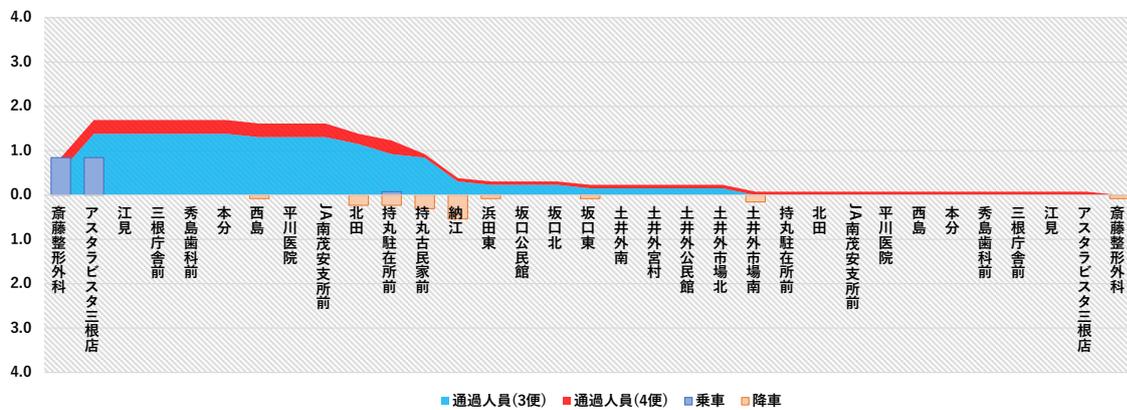
右回りでは、「斎藤整形外科」「納江」での乗車が多く、「斎藤整形外科」での降車が多い。1便目は「納江～斎藤整形外科」の利用が多く、2便目は全区間で利用が見られる。

左回りでは、「斎藤整形外科」「アスタラビスタ三根店」での乗車が特に多い。いずれの便でも、「斎藤整形外科～納江」での利用が主である。

(i)右回り



(ii)左回り

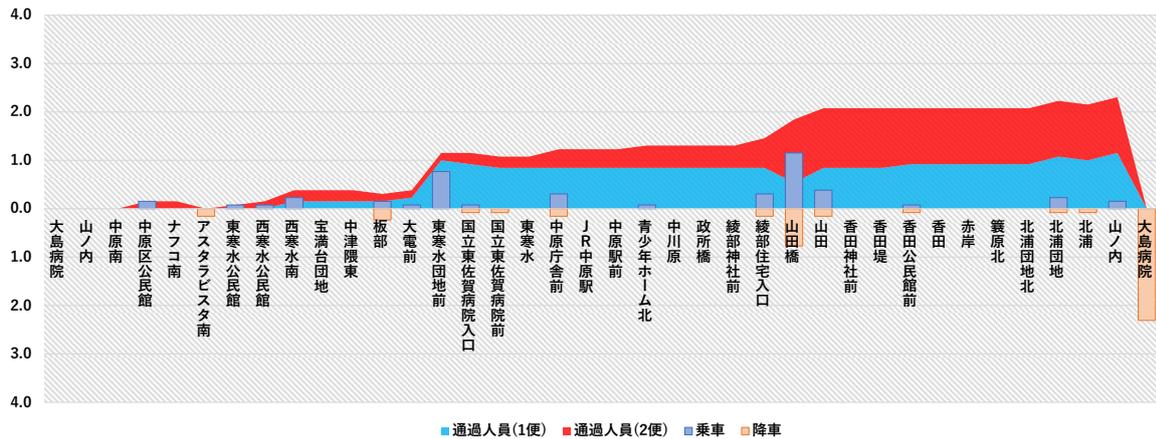


(c) 中原線

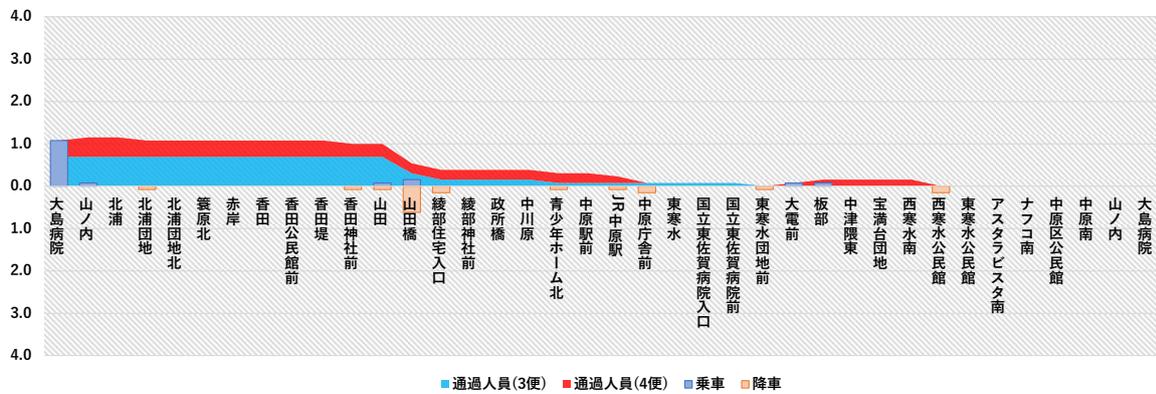
右回りでは、「東寒水団地前」「山田橋」での乗車と、「山田橋」「大島病院」での降車が特に多い。「東寒水団地前～大島病院」での利用が主となっている。

左回りでは、「大島病院」での乗車と、「山田橋」での降車が特に多い。「大島病院～山田橋」での利用が主となっている。

(i)右回り



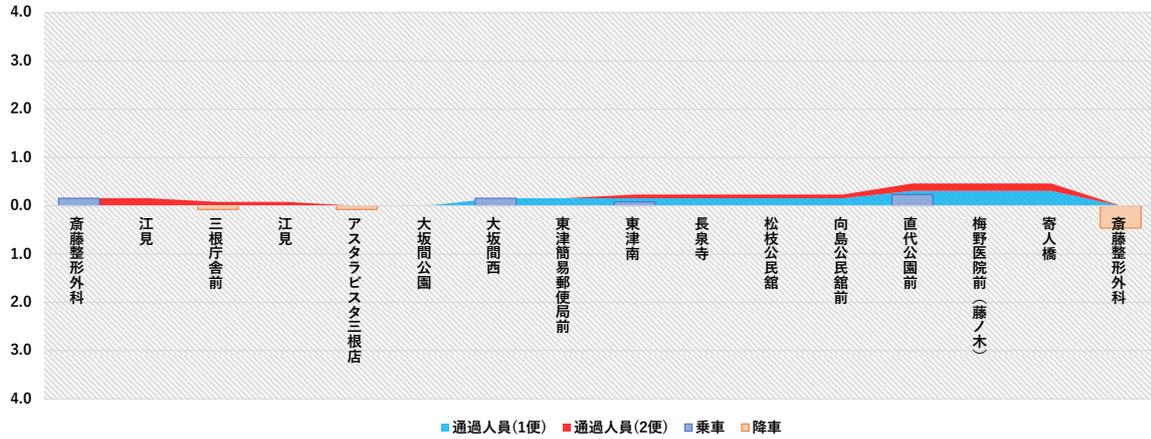
(ii)左回り



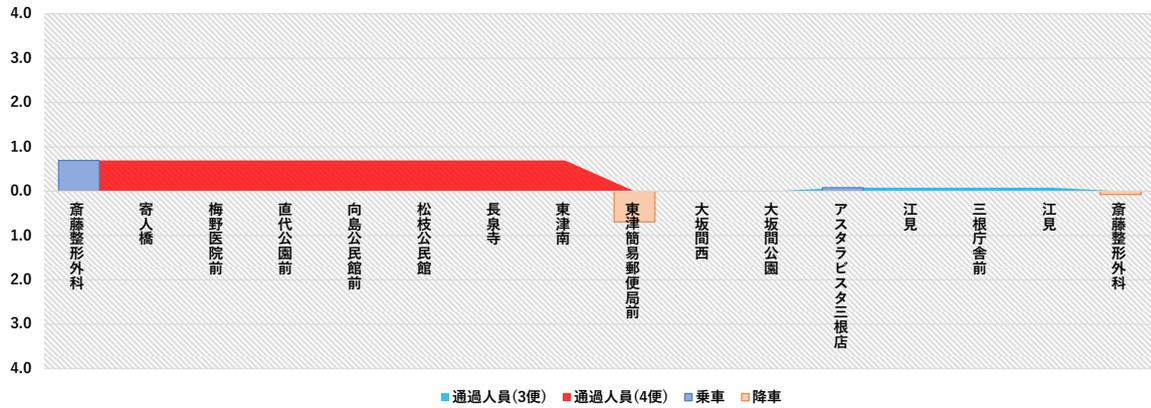
(d) 三根西線

いずれの方面でも利用は少数であり、4 便目の「斎藤整形外科～東津簡易郵便局前」での利用が見られる。

(i) 右回り



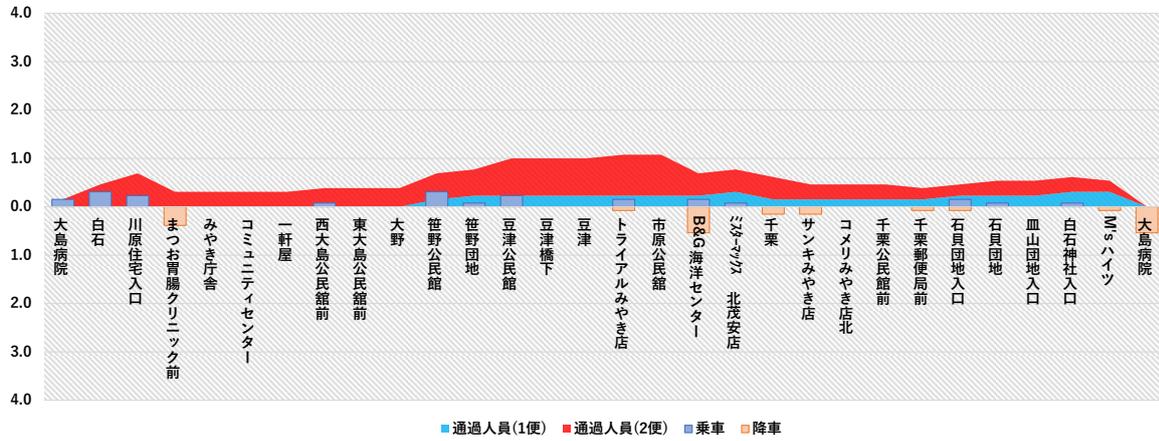
(ii) 左回り



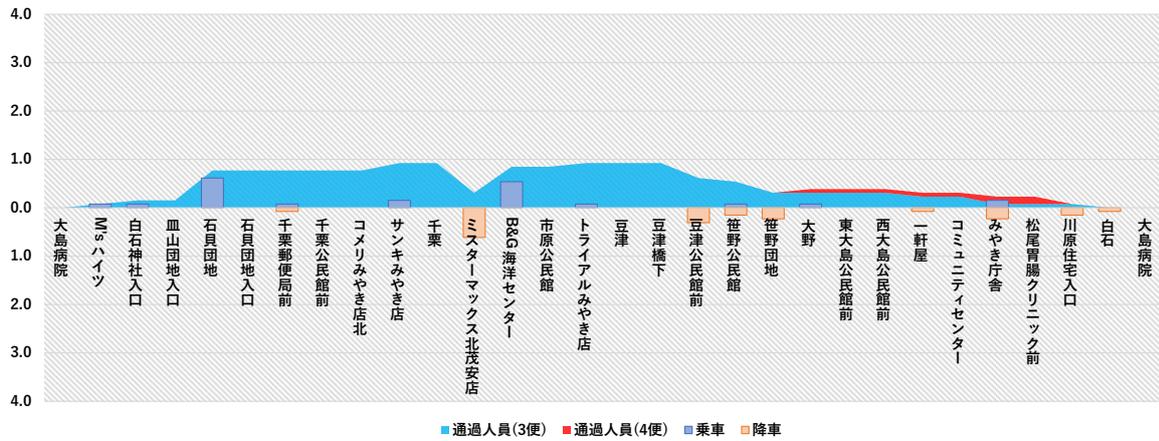
(e) 北茂安線

いずれの方面でも利用が少数であり、右回りの2便目と左回りの3便目において利用が見られる。

(i) 右回り



(ii) 左回り



(3) 通学支援バス

1) 運行状況

本町では、町内の学生を対象に通学支援バスの試行運行を平成 27 年 9 月より行っている。令和 4 年度の予算では、通学支援バスの運行費として約 950 万円が計上されている。

表 4-4 通学支援バスの運行状況

路線	方面		便数
	朝	夕方	
アスタラビスタ三根店 ～中原庁舎前ルート	朝	中原庁舎前行き	3
	夕方	アスタラビスタ三根店行き	5
西島バス停 ～吉野ヶ里公園駅ルート	朝	吉野ヶ里公園駅行き	2
	夕方	西島バス停行き	5

・対象者：みやき町内在住の学生及び生徒
 ・運賃：無料
 ・利用には申請・登録が必要



図 4-11 路線図

2) 利用状況

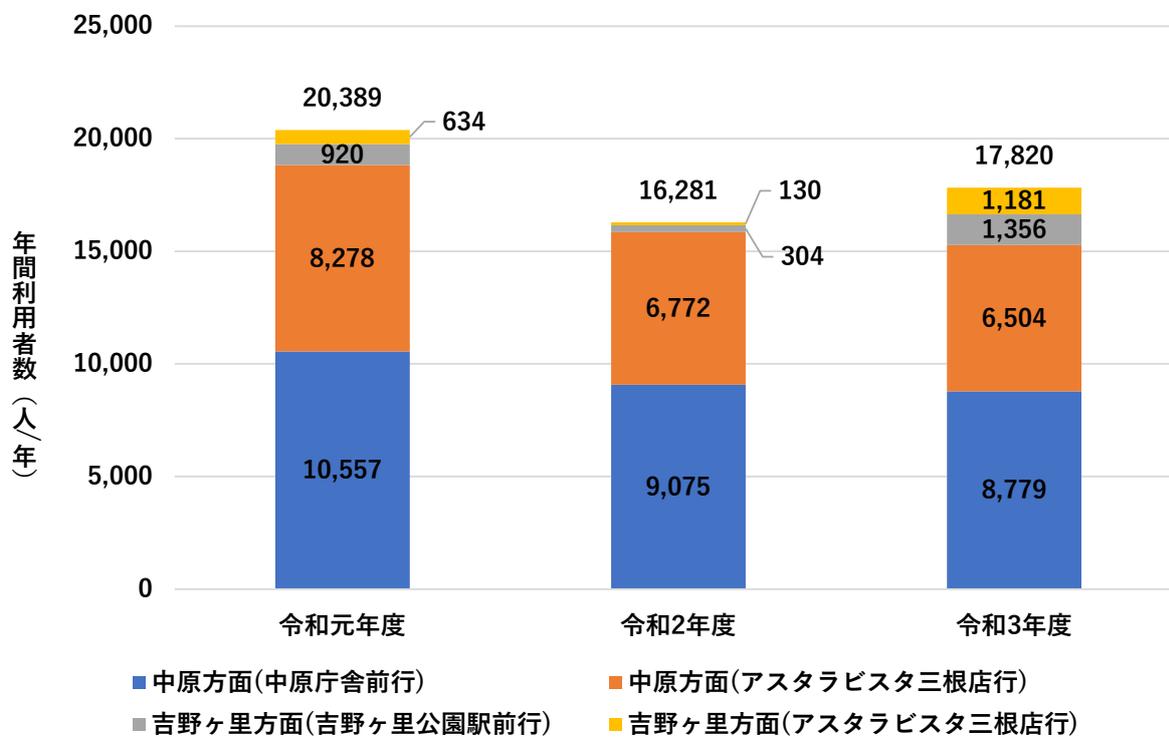


図 4-12 利用状況

(4) タクシー

1) 運行状況

本町を営業エリアとするタクシー会社は、(株)鳥栖構内タクシーと吉野ヶ里観光タクシー(有)の2社である。令和3年度の九州管内営業区域別タクシーの輸送実績集計表によると、基山町・上峰町も含む三養基郡のタクシー車両数は26台、タクシー運転者数は27人となっている。

2) 高齢者等外出支援タクシー助成事業について

本町では、令和4年度より、高齢者の対象年齢を75歳以上とし、障がい者、要支援・要介護認定者、免許証返納者等の移動弱者を対象とした、タクシー助成事業を開始している。助成内容は、助成券1回500円×年間72枚までの利用とし、令和4年度予算で1800万円を計上している。

4.2.2. 公共交通利用者の現状把握及びニーズ調査

公共交通利用者の現状を把握するために、以下の調査を実施した。

表 4-5 各調査の概要

調査項目	調査概要
(1) 住民アンケート	<p>住民の日常の移動や公共交通利用の実態やニーズ、今後の公共交通の方向性等に関する意見を把握するため、住民アンケート調査を実施した。</p> <p>■時期：令和4年9月～10月 ■方法：郵送配布、郵送回収（560）Web回収（127） ■配布・回収：1500票配布、687票回収、回収率45.8%</p>
(2) 高校生アンケート	<p>高校生の通学移動や公共交通利用の実態やニーズ、今後の公共交通の方向性等に関する意見を把握するため、高校生アンケート調査を実施した。</p> <p>■時期：令和4年9月～10月 ■方法：郵送配布（はがき）、Web回収 ■回収：139票回収</p>
(3) コミュニティバス乗込み調査	<p>みやき町コミュニティバスについて、調査員乗込みによる利用者アンケート調査を実施し、『属性（性別、年齢等）』、『利用実態（乗車・降車バス停、利用頻度、利用目的等）』、『今後の利用意向（現在の利用に関する問題、こういう利用をしたいというニーズ、行きたい目的地等）』を把握した。</p> <p>■時期：令和4年9月7日(水)、8日(木)（平日2日間） ■回収：60票回収</p>
(4) 交通事業者ヒアリング調査	<p>公共交通に関する課題を詳細に把握していると考えられる交通事業者に対して、ヒアリング調査を実施した。</p> <p>■時期：令和4年11月 ■対象：鳥栖構内タクシー、吉野ヶ里観光タクシー</p>
(5) 第2層協議体・意見交換会	<p>交通空白地の移動実態や公共交通利用の実態やニーズ、今後の公共交通の方向性等に関する意見を把握するため、3校区ごとに意見交換会を実施した。</p> <p>■時期：令和4年12月 ■対象：「風のまちなかばる協議の場」・「よっていかんね北茂安協議の場」・「よかよか三根協議の場」</p>

(1) 住民アンケート

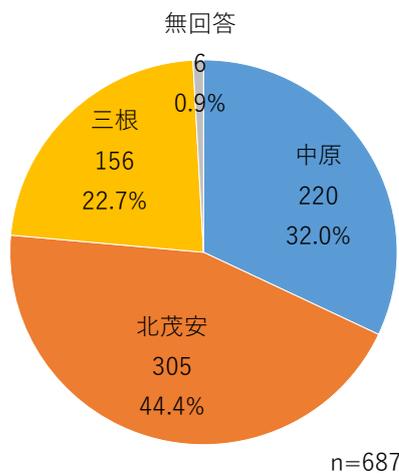
1) 回答者属性

回答者の居住地について、約 44%が「北茂安」地区、約 32%が「中原」地区、約 22%が「三根」地区に在住している。

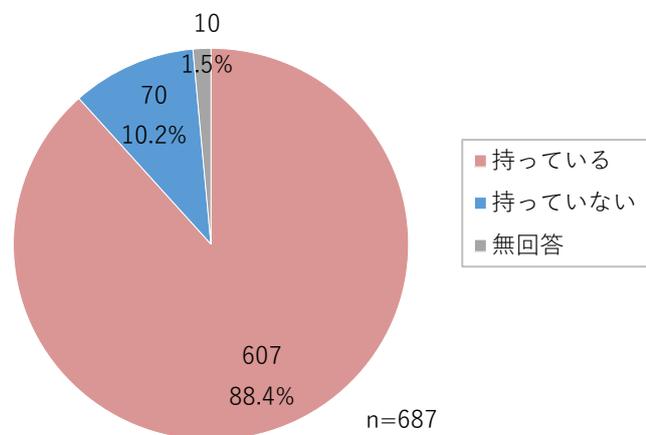
また、運転免許の有無については、9 割近くが保有している。

年齢層については、70 歳代（「70～74 歳」と「75～79 歳」の合計値）が 161 と最も多く、次いで 60 歳代（「60～64 歳」と「65～69 歳」の合計値）が 125 と続く。

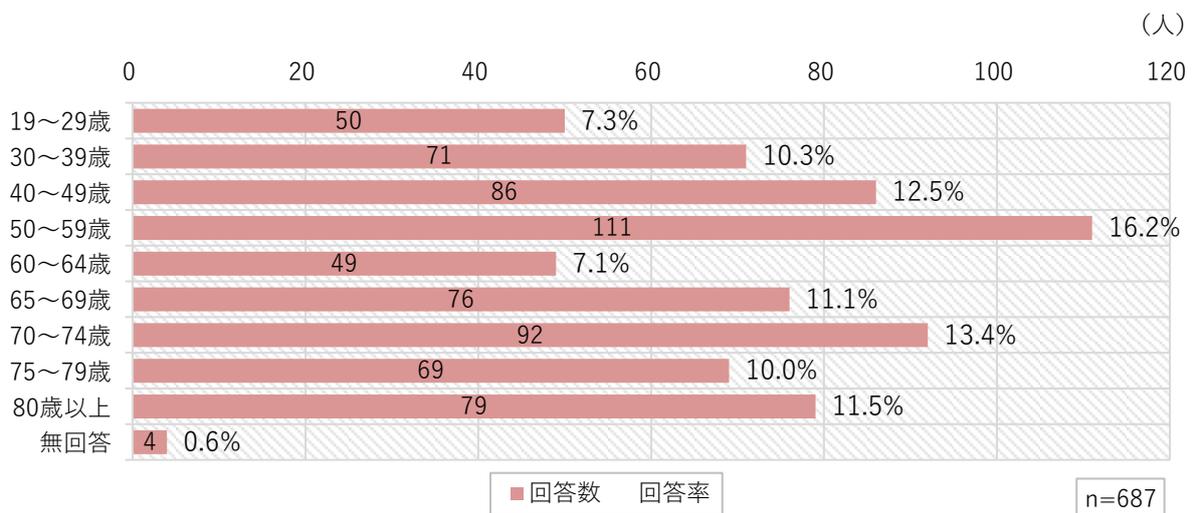
A) 居住地



B) 運転免許証の有無



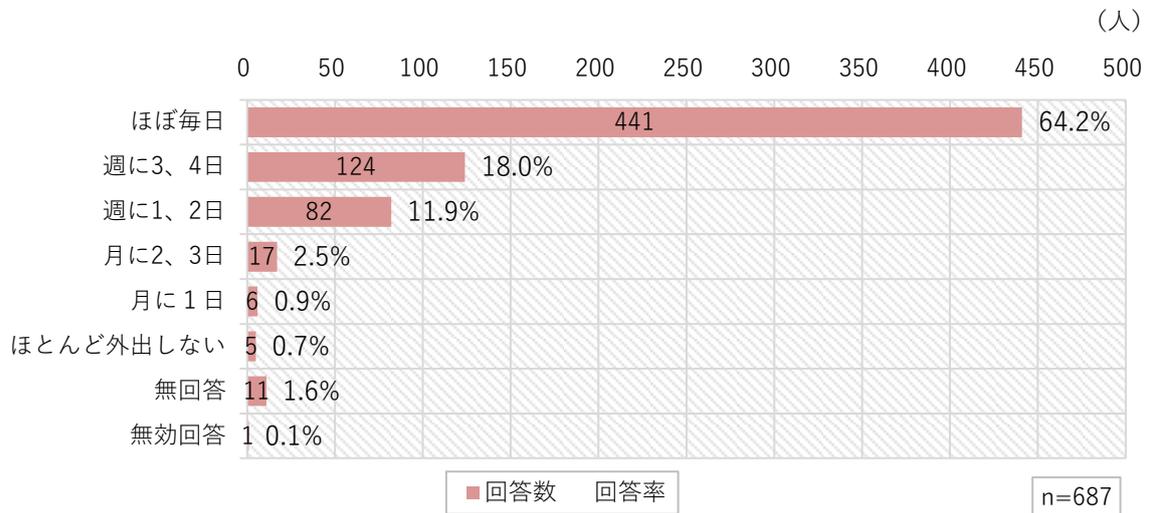
C) 年齢



2) 外出行動について

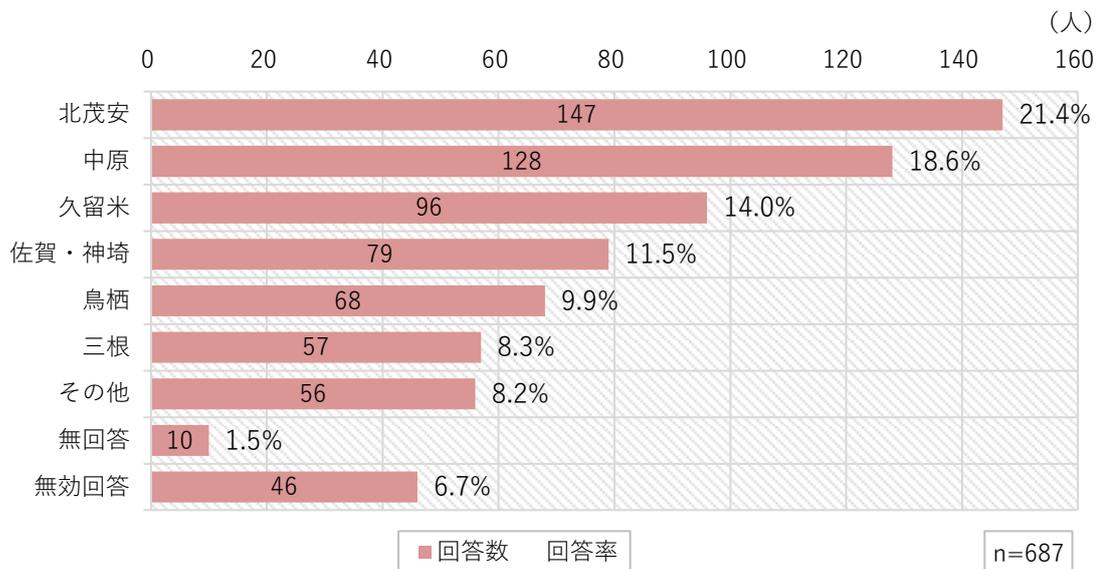
A) 外出頻度

回答者の外出頻度について、「ほぼ毎日」外出する人は 64.2%と最も高く、次いで「週3、4日 (18.0%)」、「週1、2日 (11.9%)」が続く。



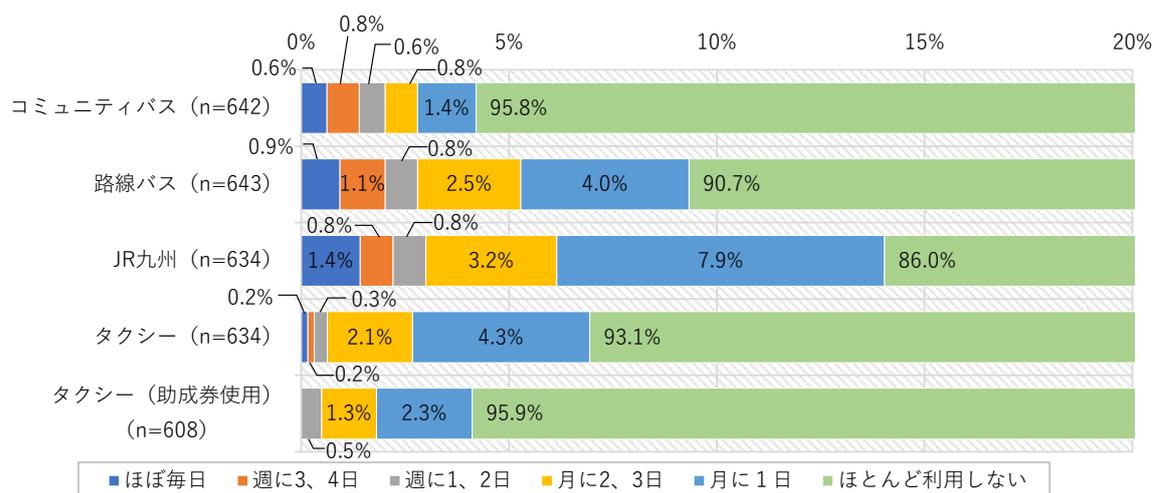
B) 外出先

回答者の外出先について、「北茂安」に外出すると回答した人が 21.4%と最も高く、次いで「中原」(18.6%)と町内を挙げる人が多い一方、「久留米」(14.0%)、「佐賀・神埼」(11.5%)、「鳥栖」(9.9%)と隣接他市町を挙げる人も多い結果となった。



C) 公共交通の利用状況

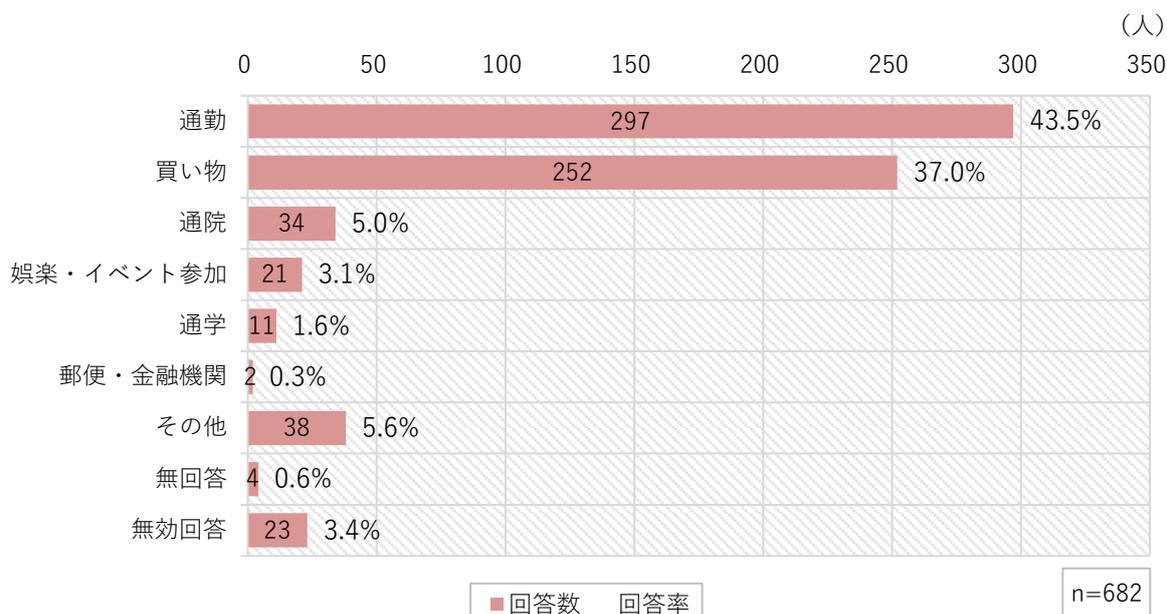
外出時の公共交通機関別の利用頻度について、(公共交通を)ほとんど利用しない人が多い中、JR九州の利用頻度は高く、「ほぼ毎日」利用する人は1.4%、月に1回以上了する人は14.0%となった。一方、コミュニティバスを「ほぼ毎日」利用する人は0.6%、月に1回以上利用する人は4.2%となった。



D) 最も多い外出目的

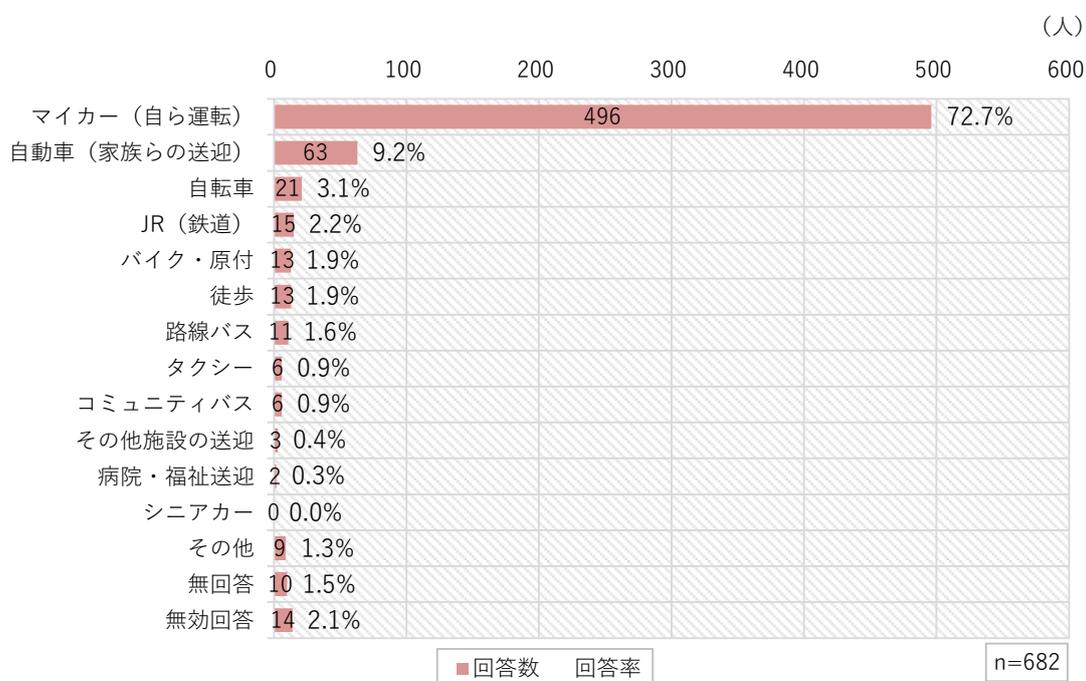
(a) 外出目的

最も多い外出目的として、「通勤」との回答が43.5%と最も多く、次いで「買い物(37.0%)」が非常に多いが、「通院」などその他の目的は5%以下の割合となった。



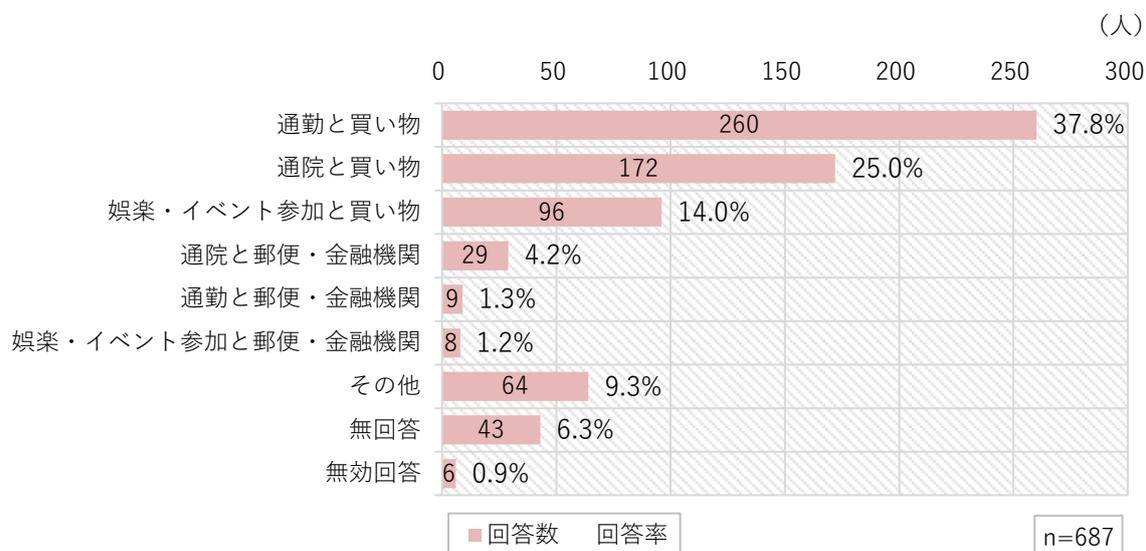
(b) 移動手段

最も多い外出目的地への移動手段について、「マイカー（自ら運転）」が72.7%と最も多く、次いで「自動車（家族らが送迎）」が9.2%と、自動車利用が非常に多い結果となった。



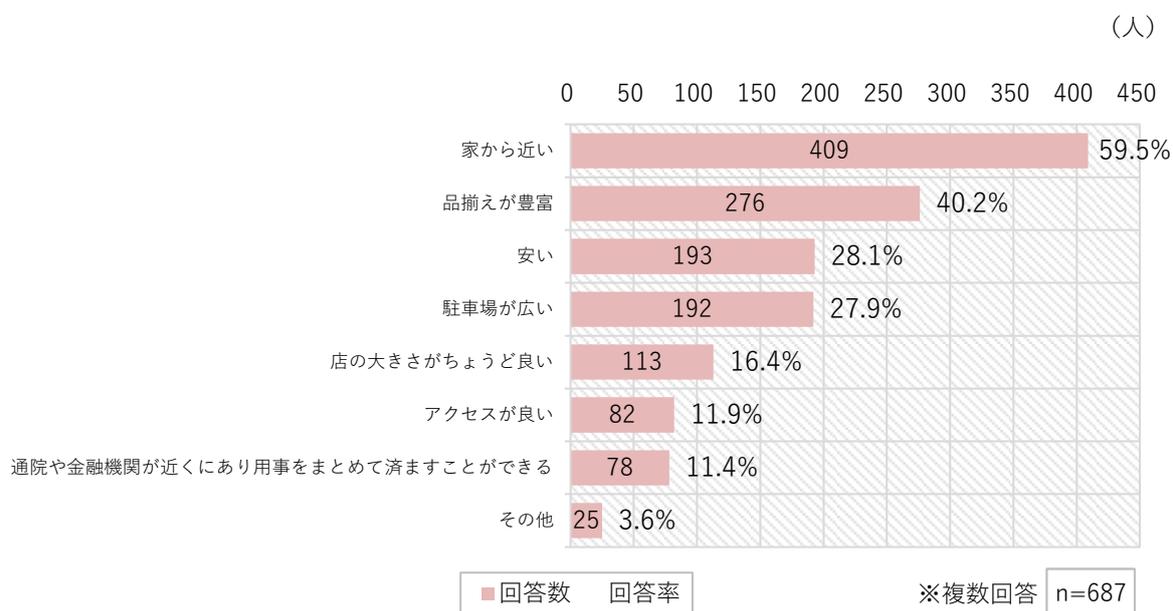
E) 外出目的の組み合わせ

最も多い外出目的の組み合わせについて、「通勤と買い物」が37.8%と最も多く、次いで「通院と買い物」が25.0%と続き、主な外出目的と買い物を組み合わせることが多いことが窺える。



F) 買い物先の選択理由

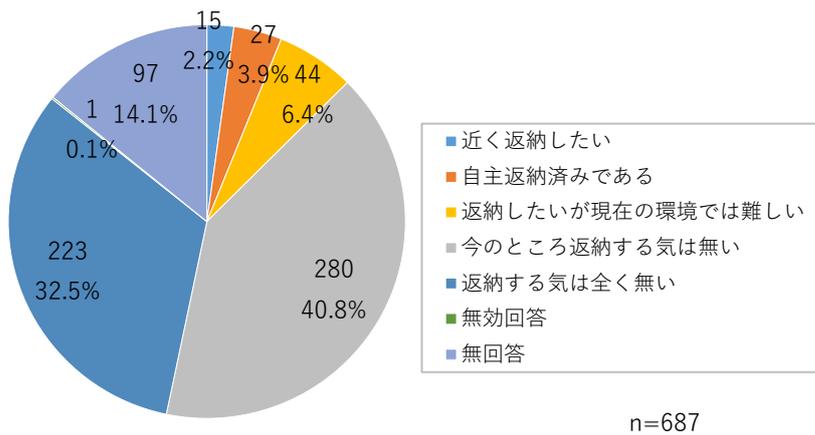
買い物先を選ぶ理由として、「家から近い」が 59.5%と最も多く、次いで「品揃えが豊富」が 40.2%と続く。



3) 公共交通の利用可能性について

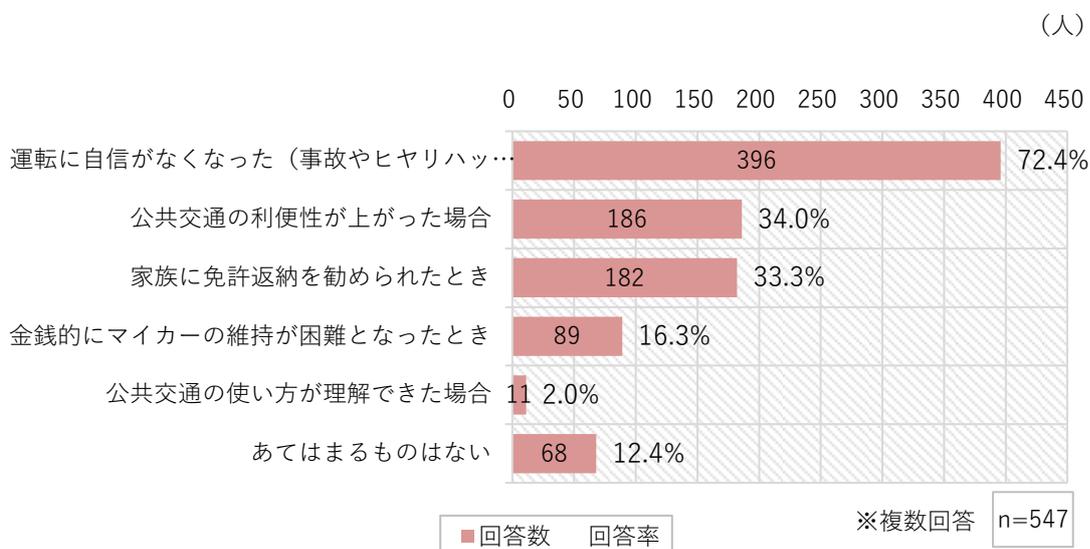
A) 運転免許返納のご意向

「自主返納済みである」は 3.9%、「近く返納したい」が 2.2%であるのに対し、返納する気が無いと回答した人（「今のところ返納する気が無い」及び「返納する気は全く無い」）は 71.3%と高い割合を占める。



B) 免許返納の条件

運転免許証を自主返納する条件として考えられる事は「運転に自信がなくなった（事故やヒヤリハット、衰えを自覚した）とき」が 72.4%と最も多く、次いで「公共交通の利便性が上がった場合」(34.0%)、「家族に免許返納を進められたとき」(33.3%)と続く。

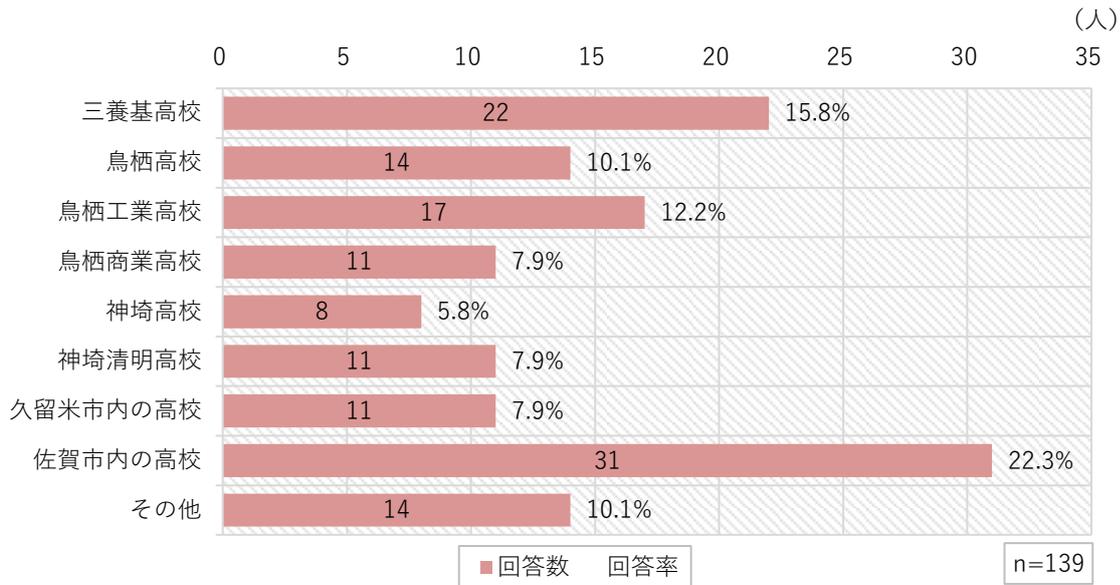


(2) 高校生アンケート

1) 回答者属性

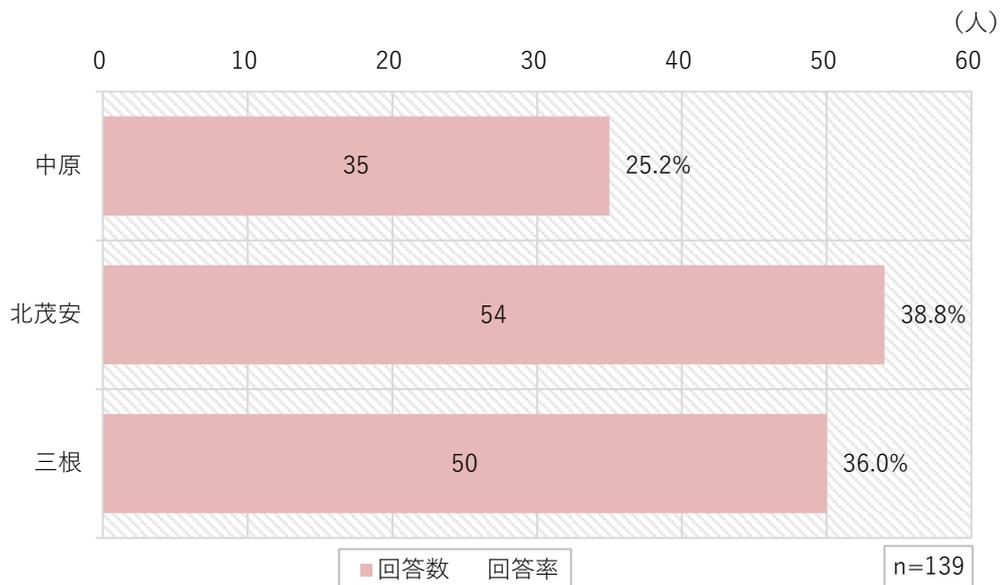
A) 高校

回答者の所属高校について、22.3%が佐賀市内の高校に通学しており、次いで三養基高校が15.8%、鳥栖工業高校が12.2%となっている。



B) 校区

回答者の居住校区は北茂安校区が38.8%、三根校区が36.0%、中原校区が25.2%であった。

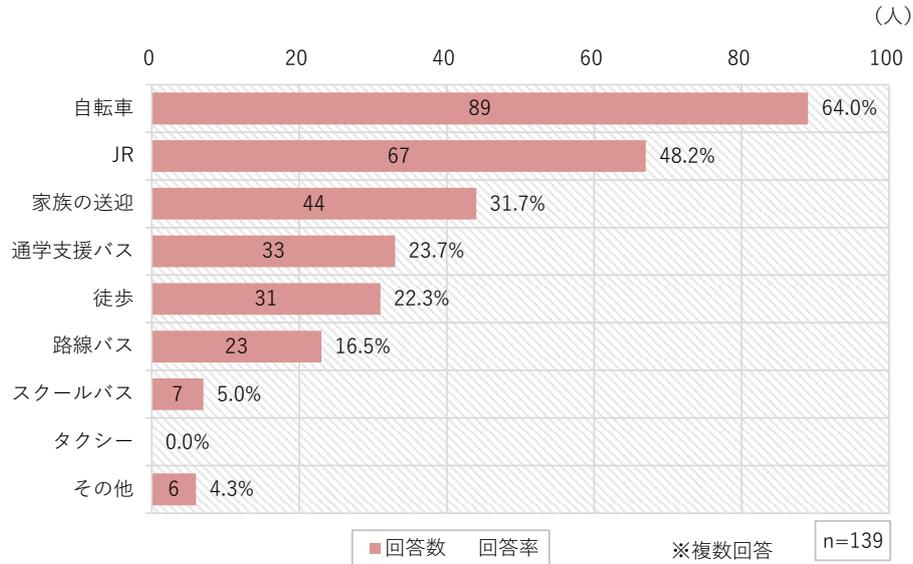


2) 普段の通学手段

A) 行き（晴天時）

(a) 移動手段（複数回答）

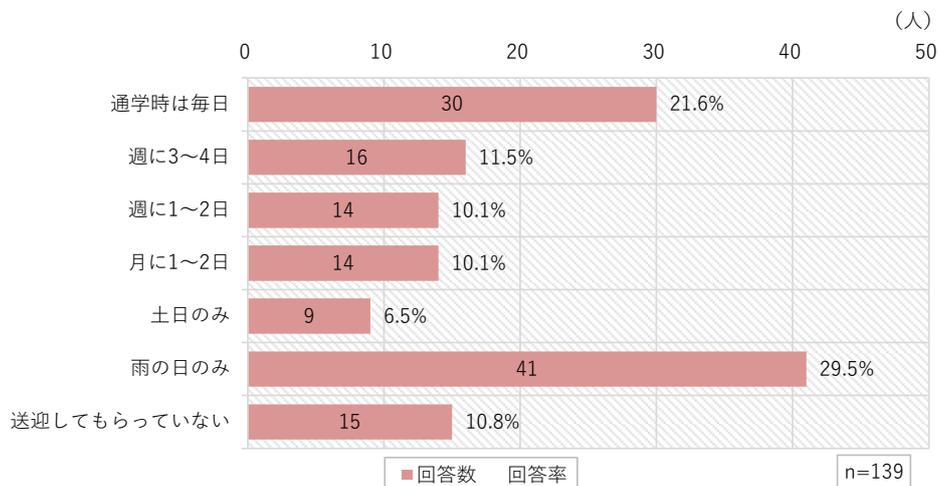
晴天時の移動手段について、自転車が 64.0%と最も多く、次いで JR（48.2%）、家族の送迎（31.7%）が続く。通学支援バスは 23.7%と 4 番目、路線バスは 16.5%と 6 番目という結果になった。



3) 家族の送迎について

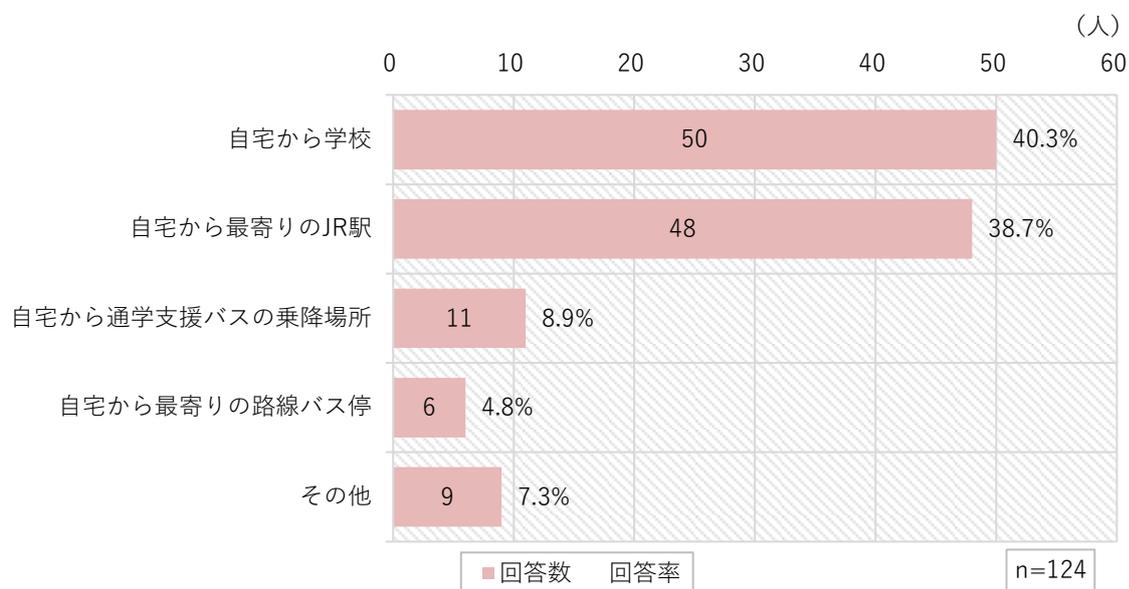
A) 送迎の頻度

登校時に家族に送迎してもらう頻度について、「雨の日のみ」送迎してもらう人は 29.5%と最も多く、次いで「通学時は毎日」送迎してもらう人が 21.6%、「週に 3~4 日」送迎してもらう人が 11.5%との結果になった。



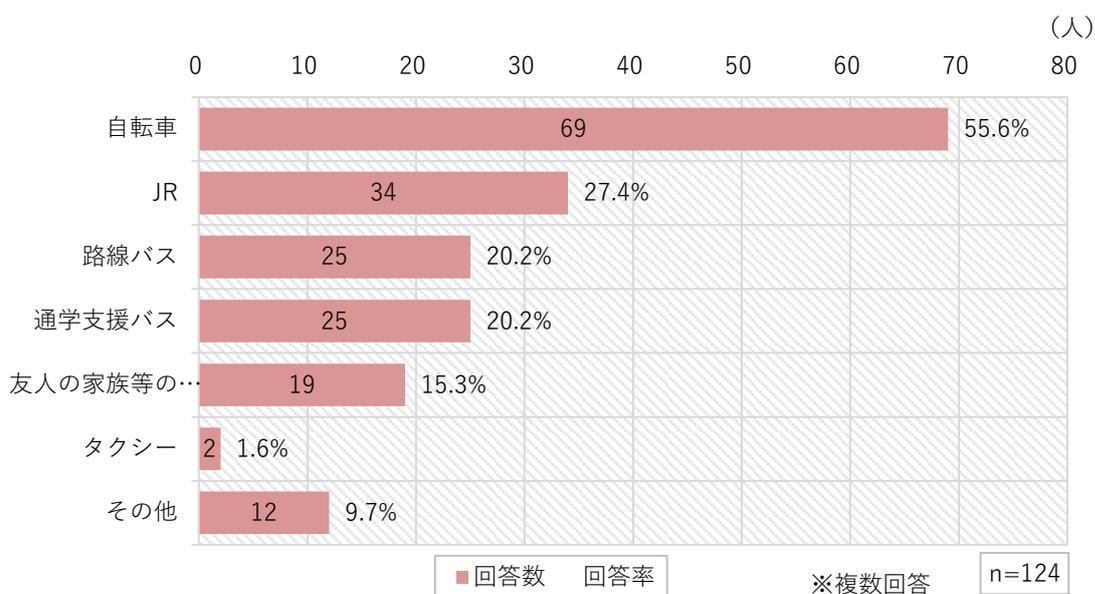
B) 送迎の区間

登校時に家族に送迎してもらう区間について、「自宅から学校」までが40.3%と最も多く、次いで「自宅から最寄りのJR駅」までが38.7%と僅差の結果となった。



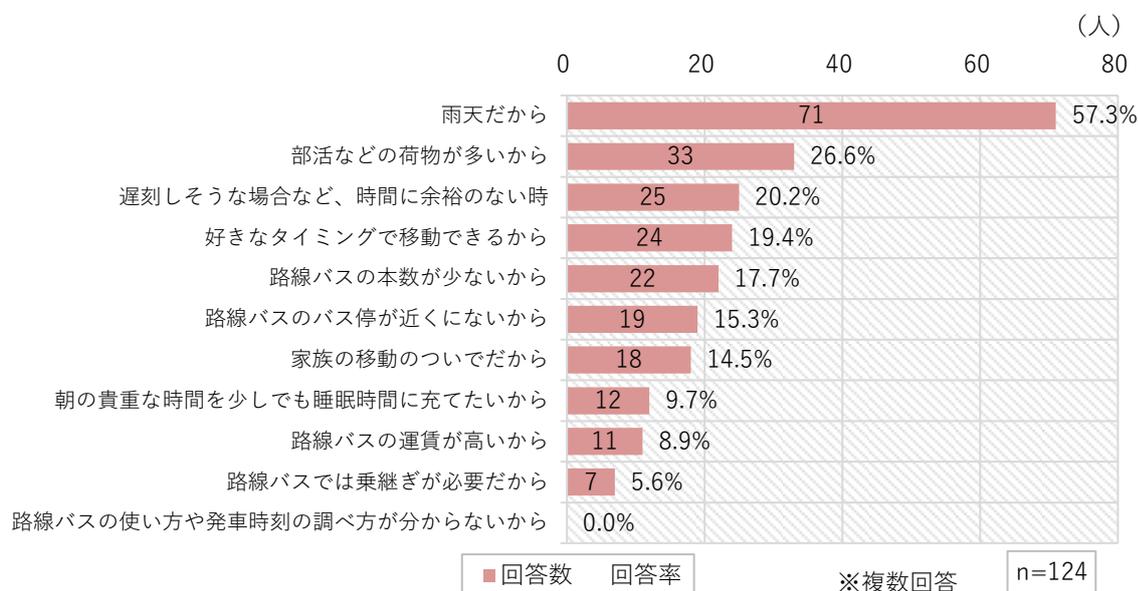
C) 送迎できない場合の移動手段

登校時に家族が送迎出来ない場合、自転車で登校する人が55.6%と最も多く、次いでJR(27.4%)、路線バスと通学支援バス(共に20.2%)という結果になった。



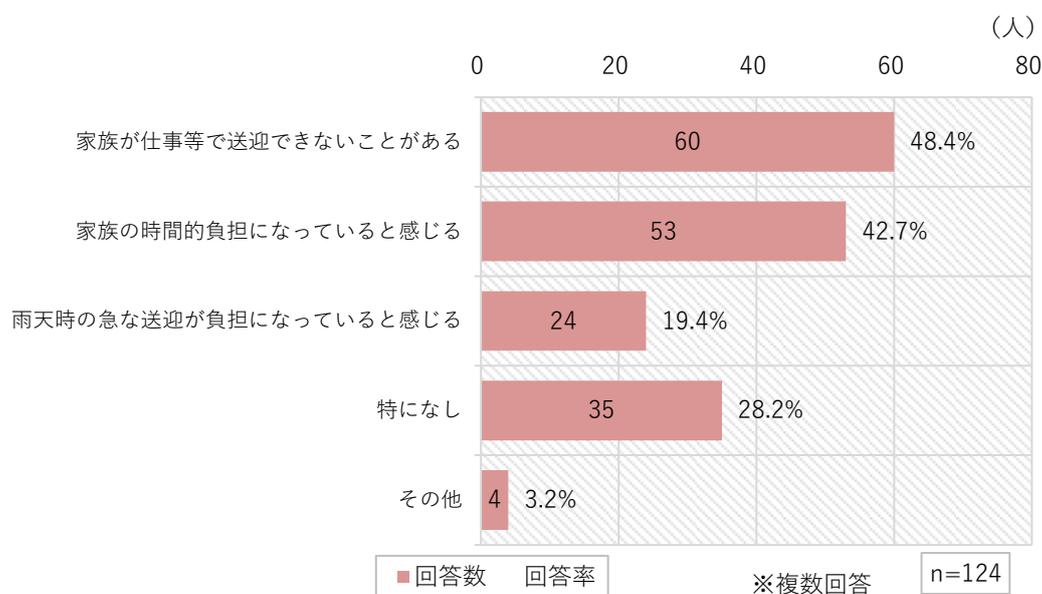
D) 送迎理由

登校時に家族が送迎してもらう理由として、「雨天だから」が最も多く 57.3%を占め、次いで「部活などの荷物が多いから (26.6%)」、「遅刻しそうな場合など、時間に余裕のない時 (20.2%)」が続く。



E) 送迎してもらう上での問題点

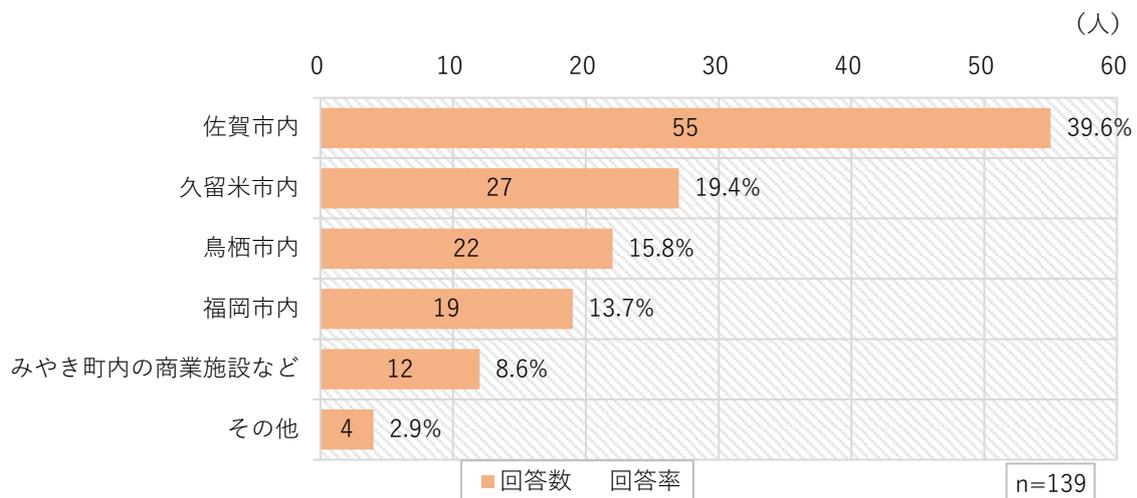
家族が送迎してもらう上での問題点として、「家族が仕事で送迎できないことがある」が最も多く 48.4%を占め、次いで「家族の時間的負担になっていると感じる (42.7%)」が続く。



4) 休日の外出について

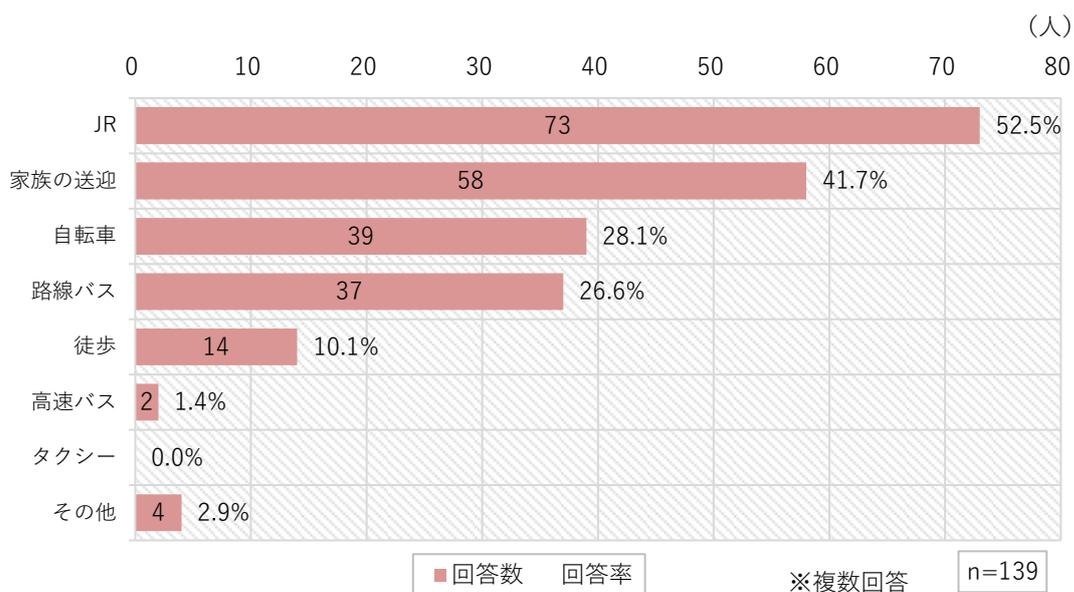
A) 休日の外出先

高校生の休日の外出先として、「佐賀市内」が39.6%と最も多く、次いで「久留米市内(19.4%)」、「鳥栖市内(15.8%)」が続く。「みやき町内の商業施設など」と回答した人は8.6%に留まった。



B) 休日の外出時の移動手段

休日の外出時の移動手段として、「JR」が52.5%と最も多く、次いで「家族の送迎(41.7%)」、「自転車(28.1%)」が続く。



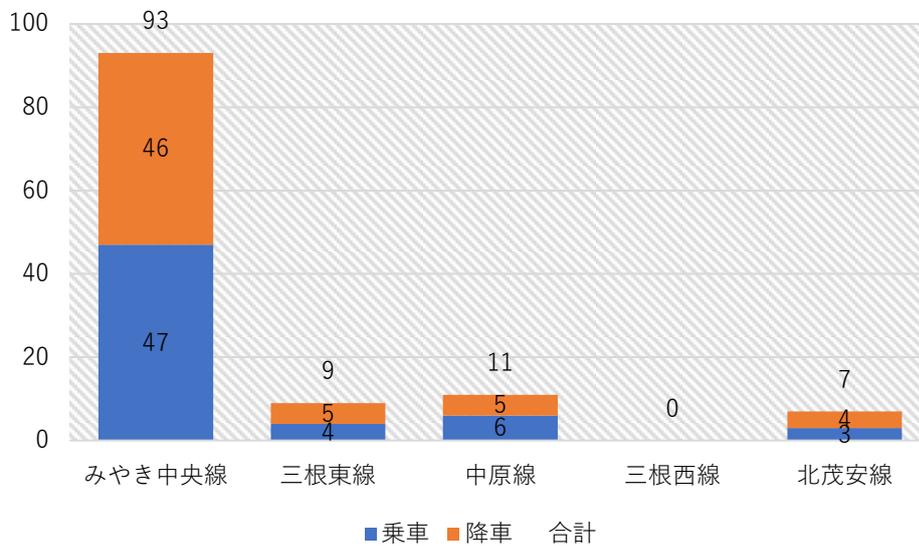
(3) コミュニティバス乗込み調査

本調査では、2日間の乗込み調査を行い、月・水・金曜日の運行路線と火・木・土曜日の運行路線の利用者から60票の回答を得た。

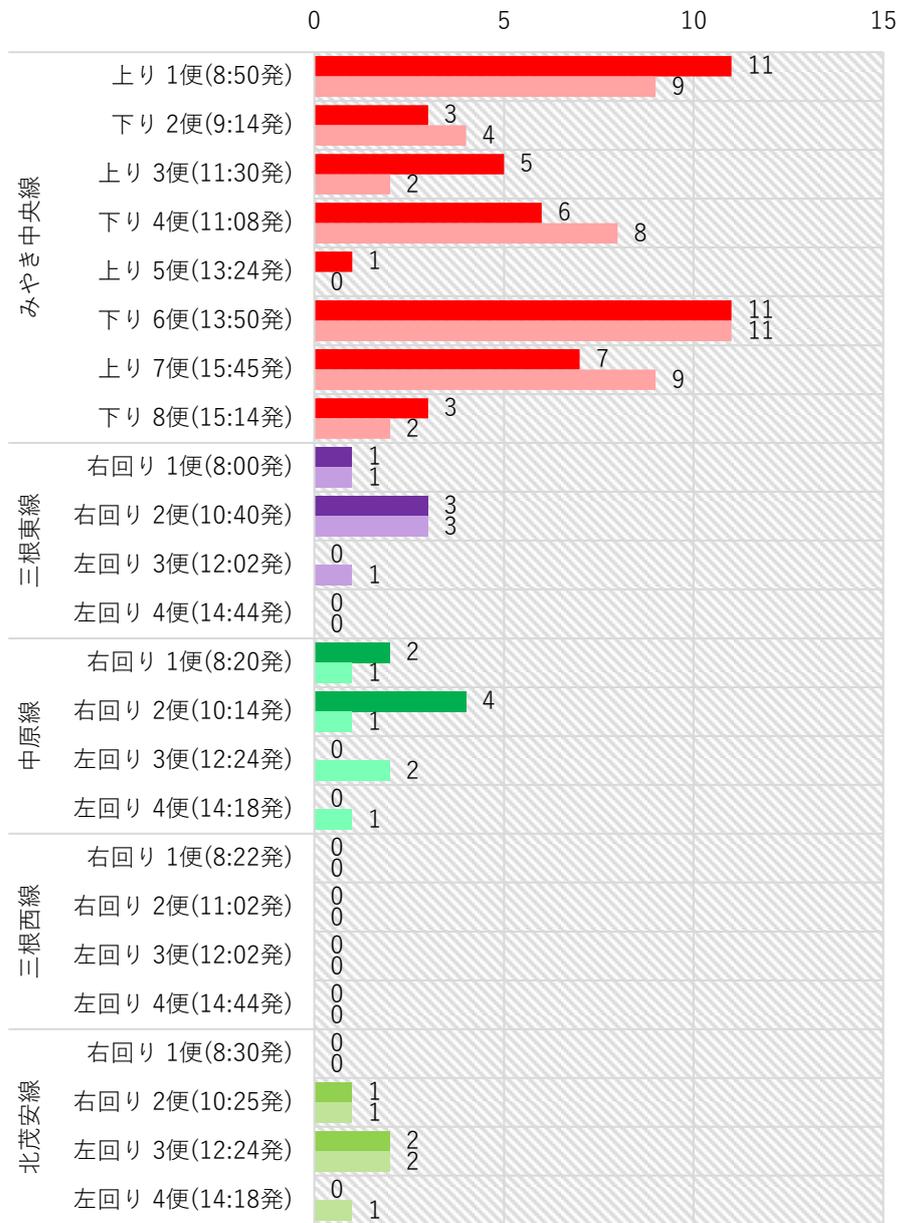
ただし、実際の利用の内の2日間の利用を抜き出したデータであるため、利用状況を示す参考データとして調査結果を以下に示す。

1) 利用者数（調査回答者数）

A) 路線別利用者数



B) 便別利用者数



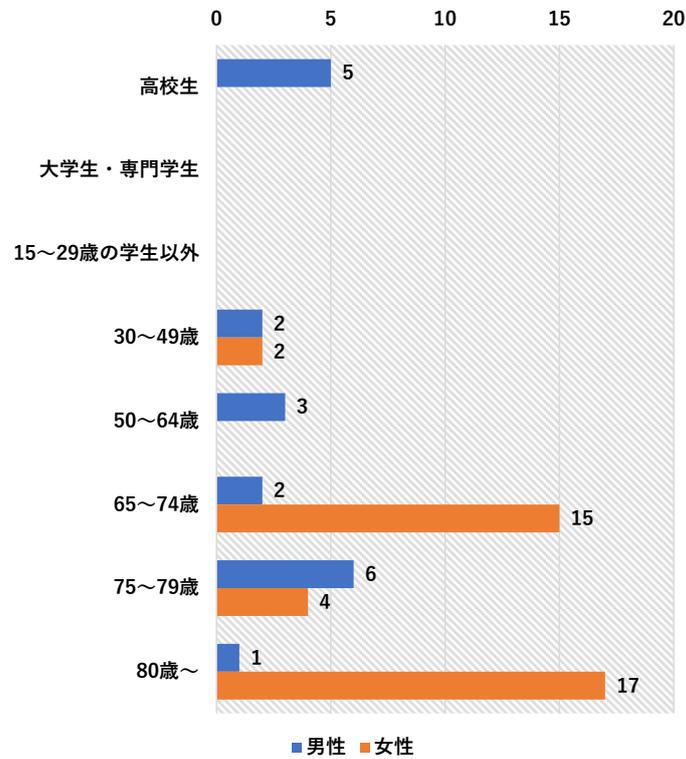
C) バス停別利用者数

路線	バス停名	乗車	降車
みやき中央線	B & G海洋センター	6	6
	東中原	5	7
	西島	3	0
	東寒水団地前	3	4
	アスタラピスタ三根店	3	2
	国立東佐賀病院前	3	3
	国立東佐賀病院入口	3	1
	コメリみやき店北	2	0
	東分	2	1
	道瀬橋	2	0
	江口	2	1
	中原庁舎前	2	1
	姫方原団地前	2	1
	ミスターマックス北茂安店	1	0
	板部	1	3
	コミュニティセンター	1	1
	大電前	1	0
	斎藤整形外科	1	1
	山ノ内	1	0
	東寒水	1	1
	トライアルみやき店	1	3
	サンキみやき店	1	5
	大島病院	0	1
	三根庁舎前	0	1
	中原	0	1
	本分	0	2
三根東線	納江	2	2
	斎藤整形外科	2	1
	アスタラピスタ三根店	0	2
中原線	山田橋	3	3
	東寒水	1	0
	西寒水公民館	1	0
	北浦団地	1	1
	中原庁舎前	0	1
北茂安線	B & G海洋センター	2	1
	笹野団地	1	0
	笹野公民館	0	1
	豆津公民館	0	1
	コメリみやき店北	0	1

2) 基本属性

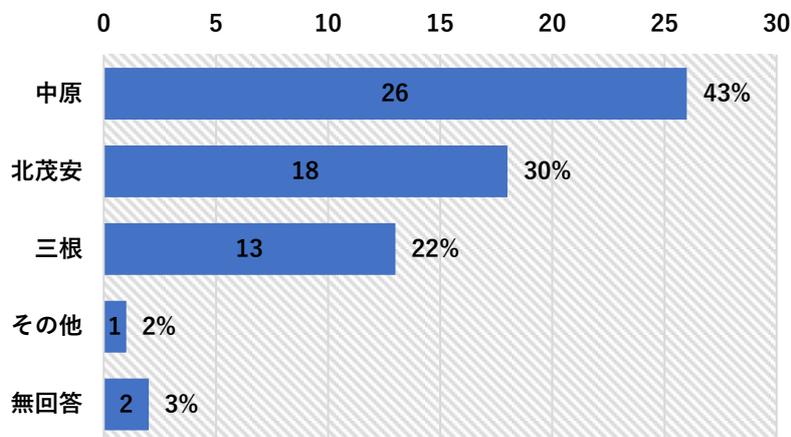
A) 性別・年齢

調査日におけるコミュニティバス利用者のうち、「80歳～」の利用者が最も多く、その大半が女性であった。次いで「65～74歳」の女性の利用が多い。



B) 居住地

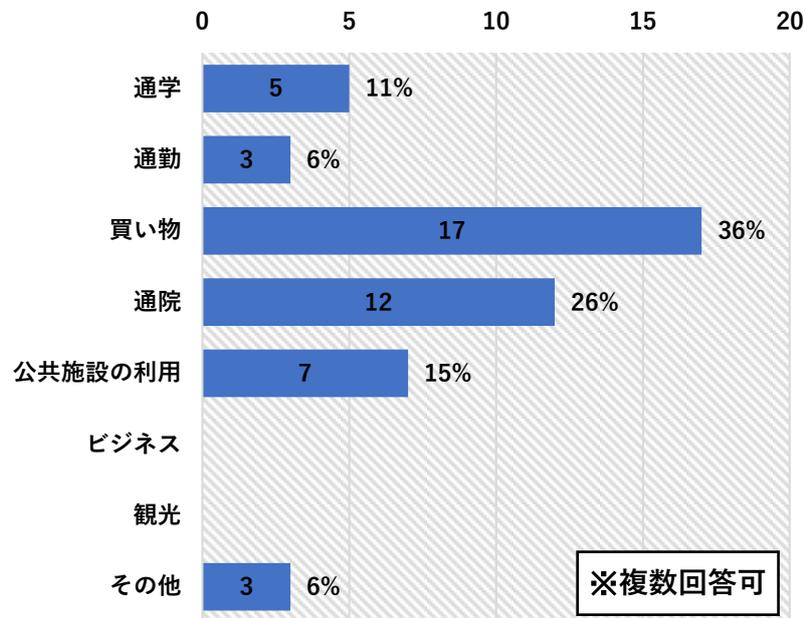
居住地区は中原地区が43%、北茂安地区が30%、三根地区が22%であった。



3) 利用状況

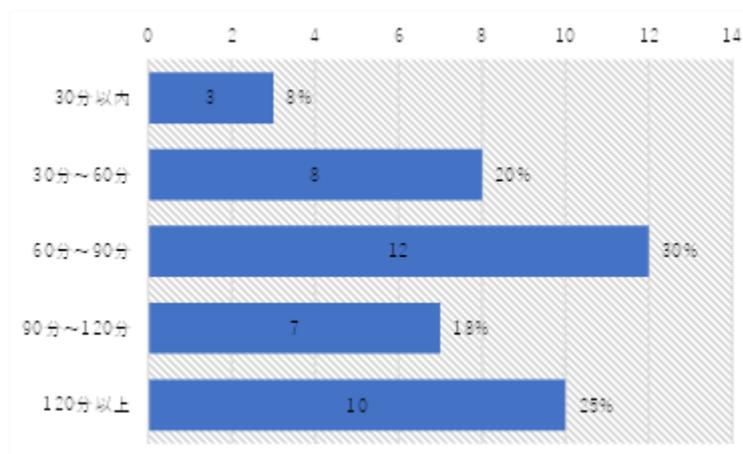
A) 移動の目的

調査日の利用者がコミュニティバスを利用する目的として「買い物」が 36%と最も多く、次いで「通院（26%）」、公共施設の利用（15%）」が続く。



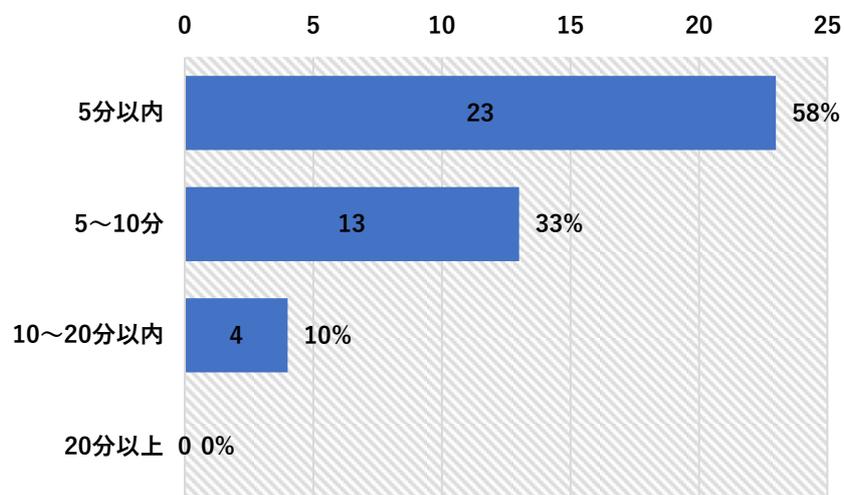
B) 目的地での滞在時間

目的地での滞在時間は「60分～90分」が 30%と最も多く、次いで 120分以上が 25%と続く。



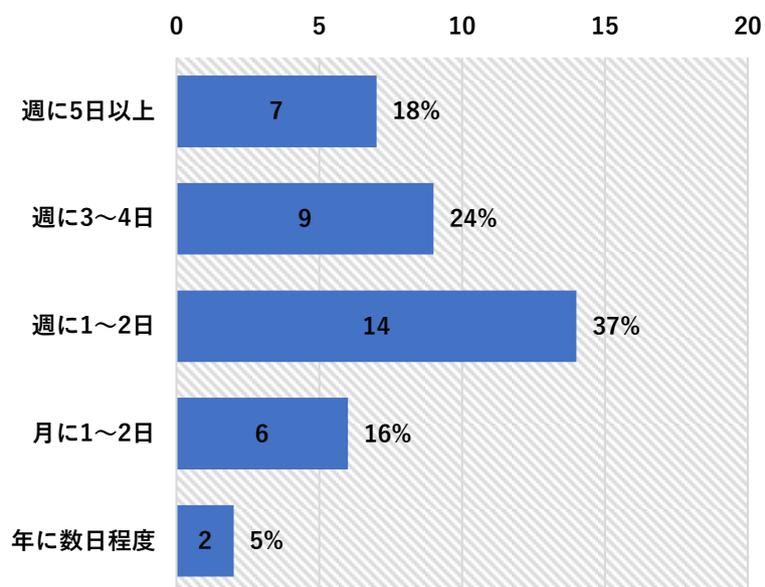
C) バス停までの移動時間

バス停までの移動時間について、「5分以内」が58%と最も多く、「5～10分」が33%であり、「20分以上」と回答した人は0であった。



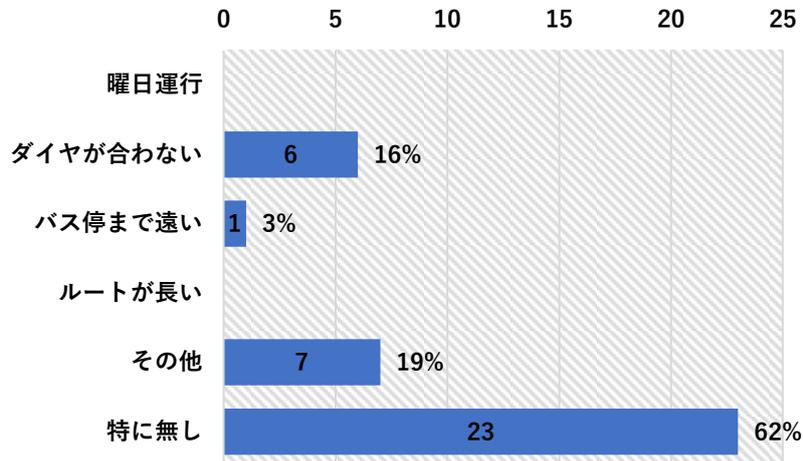
D) コミュニティバスの利用頻度

コミュニティバスの利用頻度について、「週1～2日」が37%と最も多く、「週3～4」が24%であり、「週5日以上」が18%と比較的利用頻度が高い傾向が窺える。



E) 利用にあたっての不満点

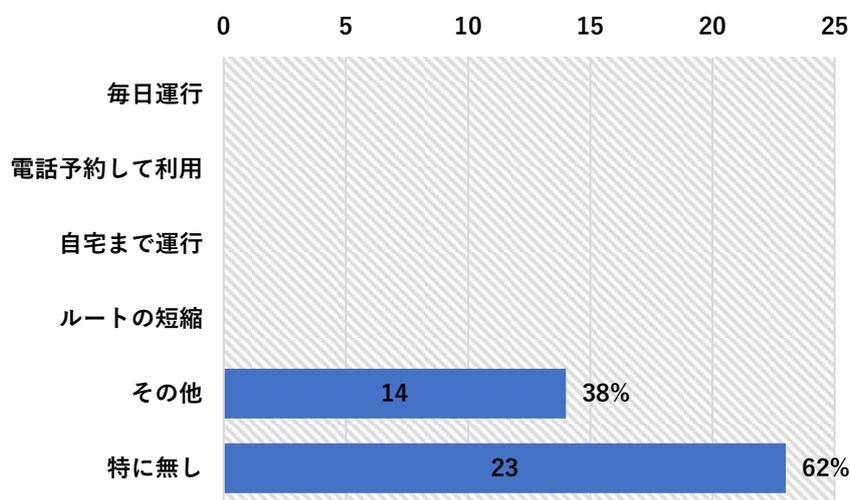
利用にあたっての不満点について、「特に無し」が62%と最も多く、「ダイヤが合わない」が16%との結果であった。その他の意見としては、「土曜日・日曜日の便が欲しい」、「本数を増やしてほしい」、「バス停にベンチがない」などが挙げられた。



その他の不満点	人数
運行便数について	
本数を増やしてほしい	1
勝手に周回するくらいしてほしい。本数を増やす	1
運行時間（ダイヤ）について	
往復の時間が合わない	1
運行曜日について	
土曜日の便が欲しい	1
日曜の便が欲しい	1
日曜もあってほしい	1
バス停について	
バス停の位置	1
バス停にベンチがない	1

F) 利用にあたっての要望

利用にあたっての要望について、「特に無し」が62%と最も多く、その他「増便してほしい」との声が多数挙げられ、「ステップが少し高いので低くしてほしい」、「ダイヤの変更」、「バス停を増やしてほしい」等が挙げられた。



その他の不満点	人数
運行便数について	
本数を増やしてほしい	1
本数を倍くらいにしてほしい。特に、昼からの便。バスとバスの間が長い。	1
増便	2
増便（8：30前の便）	1
増便（ダイヤ変更）	1
便数の増加	1
発着が少ない。ルートが少ない	1
運行時間（ダイヤ）について	
ダイヤの変更（もっと早い時間の運行。ダイヤが合わない時は、ひまわりタクシーを利用。土日は割引がきかず高い）	1
ダイヤ調整、増便	1
夕方も運行して欲しい	1
バス停について	
バス停を増やしてほしい	1
時刻表が見えなくなっている	1
目的地に近いバス停が欲しい	1
車両について	
ステップが少し高いので、低くしてほしい。	1
ノンステップバスにするというかもとのご意見)	1

(4) 交通事業者へのヒアリング調査

みやき町内を運行する鳥栖構内タクシー、吉野ヶ里観光タクシーの2社に対してヒアリング調査を実施した。

鳥栖構内タクシーは、保有車両台数が43台（普通車両）・4台（特定大型車両）などで、鳥栖市を中心にみやき町・上峰町を主な営業エリアとして業務を行っている。吉野ヶ里観光タクシーは、保有車両台数17台（普通車両）・4台（大型車両）で、吉野ヶ里町を中心にみやき町・上峰町を主な営業エリアとして業務を行っている。以下にその結果概要を示す。

①現在の利用状況等
<ul style="list-style-type: none">・コミュニティバスは、平成30年までは利用が伸びていたが、令和元年以降は、コロナ禍の影響で減少傾向になっている。・タクシー助成券の利用は増加している。・高齢者の利用が多く、通院・買い物、帰宅の流れでの利用が多い。・夜の利用や観光利用（インバウンド）は現状ではほぼない。
②現在の課題等
<ul style="list-style-type: none">・コミュニティバスは路線により利用が少ない（ほとんどない）路線がある。・タクシーは、助成券による利用の増加で、予約が取りにくい場合がある。・タクシーの相乗りのハードルは高い。・運転士の確保は現段階では充足している
③デマンド、タクシー助成等への対応
<ul style="list-style-type: none">・金額、条件等が整えば、デマンドへの対応は可能である。・デマンドについては、利用者に通常のタクシーとの違いを理解してもらう必要がある。・企業との連携で収益を確保する仕組みなども検討したい。・ビジネスユースを狙った企業回りにおいて、自治体と連携した営業活動なども有効。・住民のニーズがある場合は、自治体間乗入れも考えられるのでは。・ゆるキャラの活用なども面白いかもしれない。・他自治体の事例を参考に進めてほしい

(5) 公共交通空白地における移動手段の検証（第2層協議体での意見交換会）

地域の課題や住民ニーズに対して、地域住民自らが様々なアイデアを出し合い、安心して暮らしていけるための地域づくりを考える話し合いの場として、中原・北茂安・三根の校区ごとに1つずつ「第2層協議体」を設けている。今回はこの第2層協議体の月例会において、公共交通に関する意見交換を行った。以下にその結果概要を示す。

①中原校区「風のまちなかばる 協議の場」

- ・コミュニティバスで不足する分をタクシー助成や買い物支援、移動販売などで補完しているが、町民の方はそれらをしっかり理解してもらえたらと思うが、十分に情報が届いていないのではないか。買い物支援は実質7人くらいである。もっと増えると思っていたが、実際のところそこまでは困っていないのかなと思う。買い物支援でさえ7人なので、町が色々なニーズに対応するためには様々な施策を準備しておかないといけなくなる。財源も限られておりそれは大変である。乗合タクシーならある程度全てのニーズを満たせるのではないか。毎日運行は難しくても、ある程度町民の希望に添える形だと思っている。
- ・タクシー助成制度については、最大1,000円（往復）では足りないという意見もある。→補助があっても料金が高くなるので、あまり利用していない。
- ・バスの乗り方に関する相談窓口やマイ時刻表などの情報提供の対応も考えられる。

②北茂安校区「よっていかんね北茂安 協議の場」

- ・タクシー券を使っているが、タクシーを呼んでもなかなか来ない、他のタクシー会社は使えないため、困っている。電話が通じないこともある。
- ・西寄りの地域では、通院が斎藤整形外科に行く方が多いが、移動手段がないと聞いている。コミュニティバスが通るとありがたい。
- ・コミュニティバスのバス停まで出てこられない方もいる。80～90歳で運転している方も目にする。これから5年間の計画であれば、よりきめ細かな公共交通を考えてもらいたい。
- ・通学支援バスを小中学校の遠距離通学には使えないだろうか。豆津など学校まで遠い地域では通学、通園支援もあると良いのでは。

③三根校区「よかよか三根 協議の場」

- ・ボランティア輸送のドライバーは募集して増員したが、まだ足りていない状況である。
- ・コミュニティバスや路線バスは、行きは良いが、帰りの便がないなど、本数が少ない。それなら行きも帰りもタクシーとなる。特に帰りは買い物の荷物もあるので、タクシーの方が自宅まで行けるのでいい。タクシー助成なら自己負担も少なくて済む。
- ・タクシー助成では病院や買い物だけでなく、余暇活動での移動目的の事も考えてほしい。
- ・免許返納の特典として、公共交通利用の割引が高いものがありもっとPRすることも有効かもしれない。

第5章 みやき町の地域公共交通の現状と課題

前述の地域および公共交通の現状や上位・関連計画におけるまちづくり等の方向性より、町内の公共交通について、利用者・交通事業者・自治体（社会）の現状と課題を整理する。

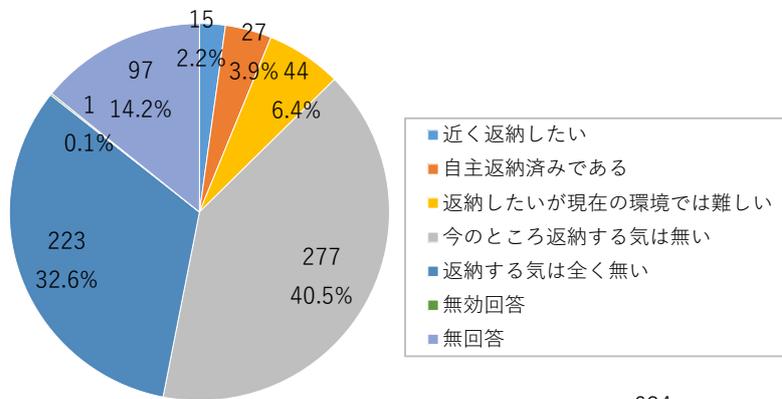
5.1. 利用者側の現状と課題

5.1.1. 高齢者

(1) 免許返納が困難な状況

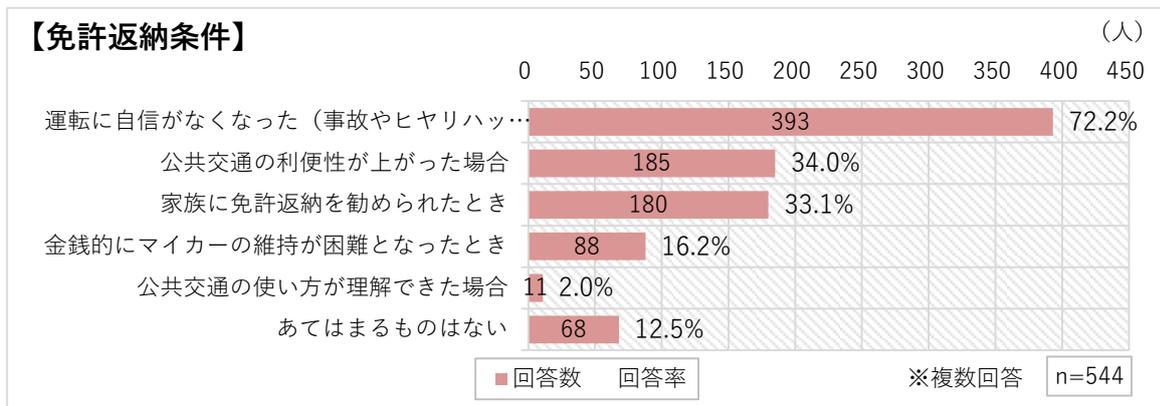
住民アンケートによると、免許返納の意向がない人が7割を越えている。免許返納の条件としては「運転に自信がなくなった」に次いで「公共交通の利便性の向上」が挙げられており、公共交通の改善が求められている。

【免許返納意向】



出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-1 免許返納の意向

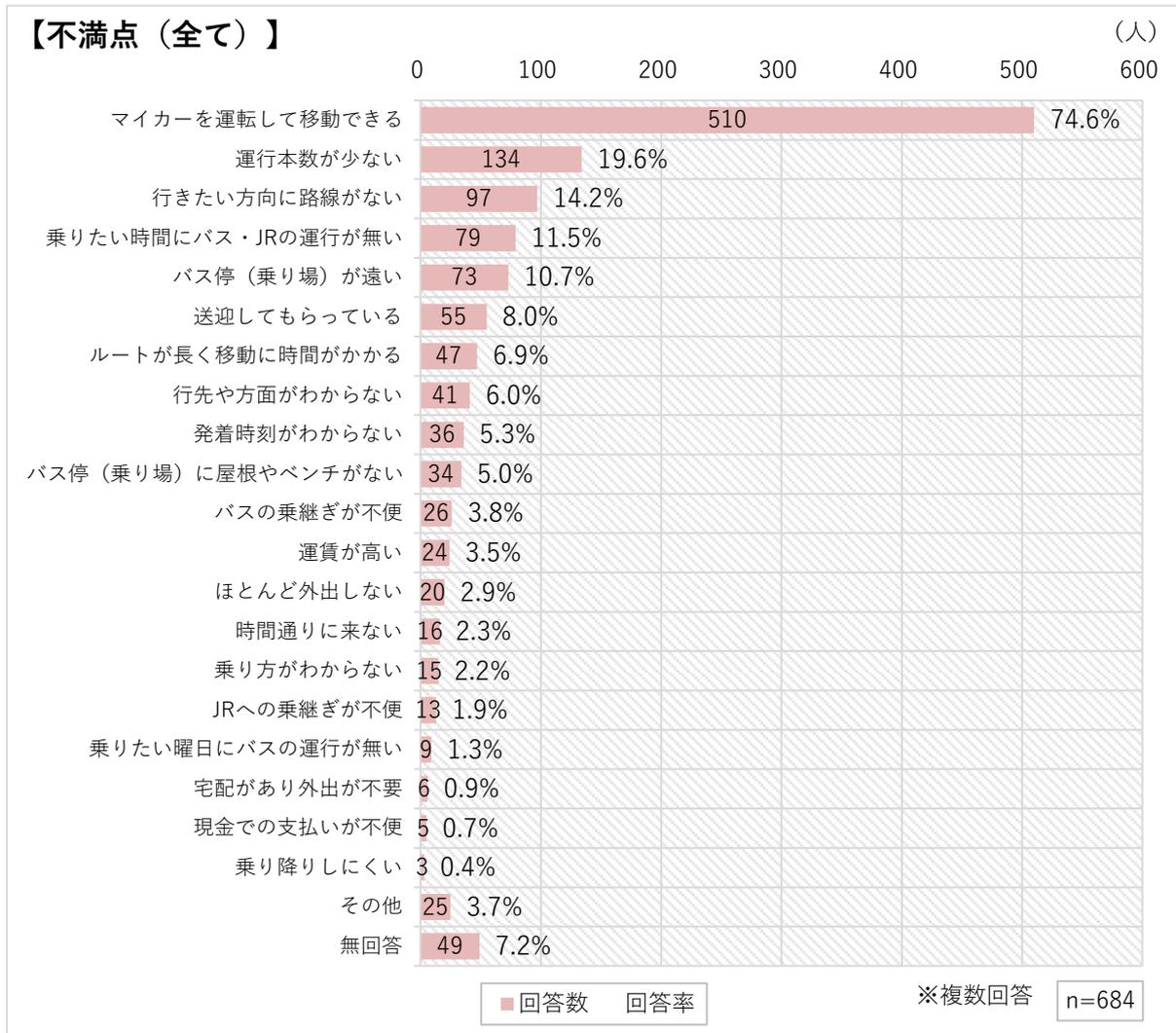


出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-2 免許返納の条件

(2) バス停までが遠いため、公共交通を利用しにくい

住民アンケートによると、公共交通の不満点としては「マイカーを運転して移動できる」「運行本数が少ない」「行きたい方向に路線がない」が上位3つであるが、5番目に「バス停が遠い」が挙げられている。特に高齢者にとっては公共交通を利用する上での大きな障害となっていることが考えられ、自宅近くまで運行する公共交通について検討する必要がある。



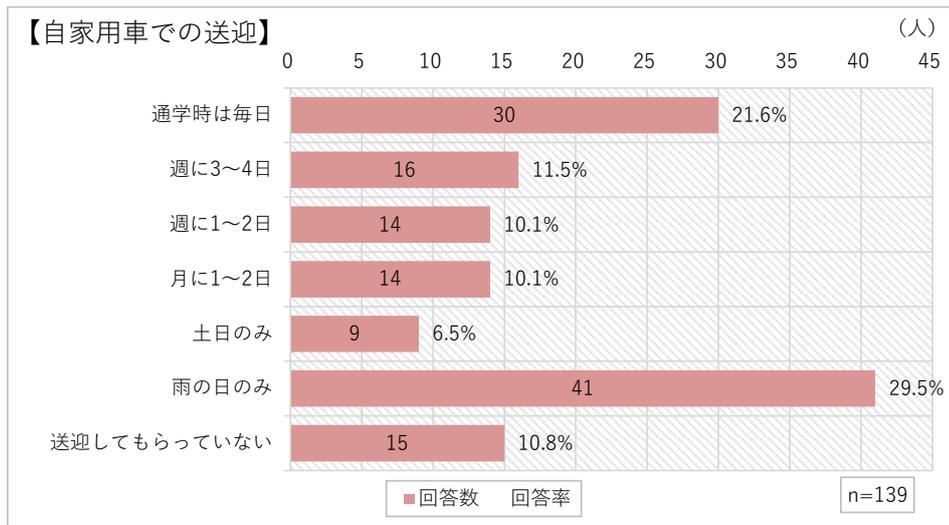
出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-3 公共交通の不満点

5.1.2. 高校生

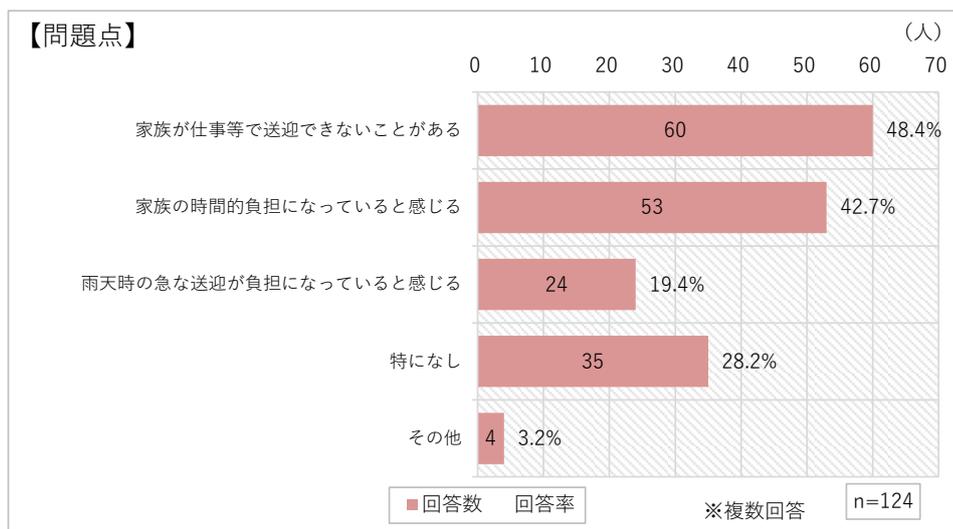
(1) 送迎への依存が高く、送迎負担が大きい

高校生アンケートによると、自家用車での送迎について、送迎してもらっていないと回答した割合は1割程度で、約9割は頻度に関わらず送迎で通学している状況であり、送迎への依存が高くなっている。送迎の問題点については、「仕事等で送迎できない」に次いで「時間的負担になっている」と回答しており、家族の送迎負担の軽減が課題であると考えられる。



出典：高校生アンケート（令和4年）

図 5-4 自家用車での送迎の頻度



出典：高校生アンケート（令和4年）

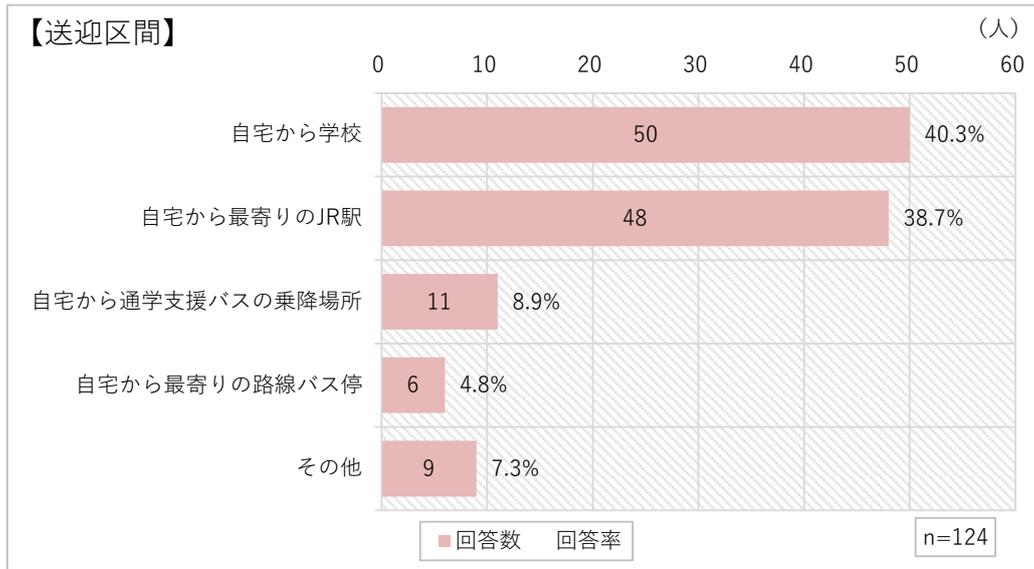
図 5-5 送迎の問題点

(2) 送迎区間に関する問題（自宅～学校までの送迎）

高校生の送迎区間については、「自宅から学校」が最も多く、次いで「自宅から最寄りの JR 駅」となっている。

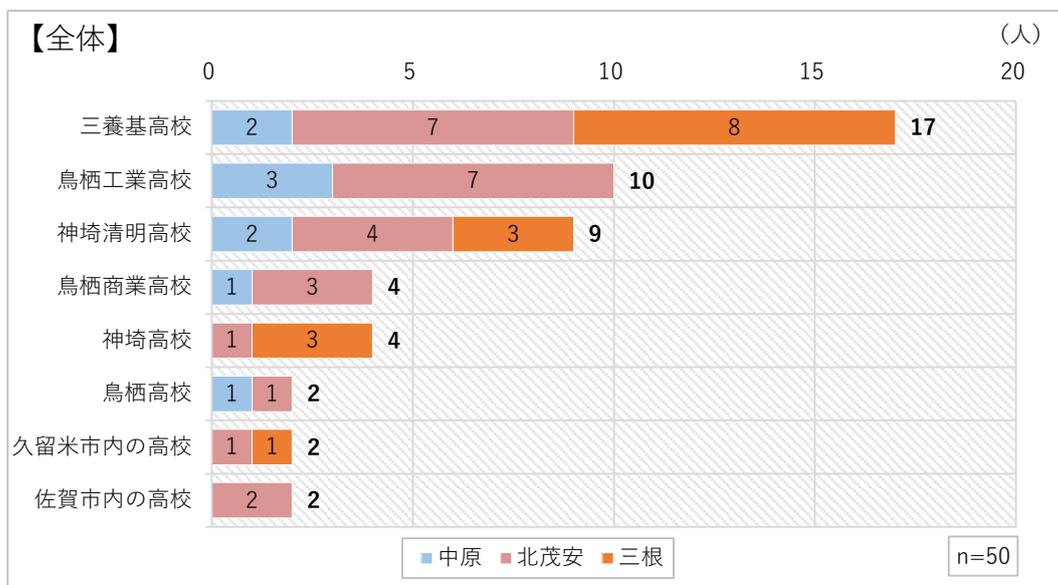
この「自宅から学校」まで送迎している高校生の通学先を見てみると、「三養基高校」「鳥栖工業」「神埼清明」の順番になっている。

「三養基高校」への通学手段、鳥栖・神埼方面への公共交通への転換の可能性を検討することが求められる。



出典：高校生アンケート（令和4年）

図 5-6 高校生の送迎区間

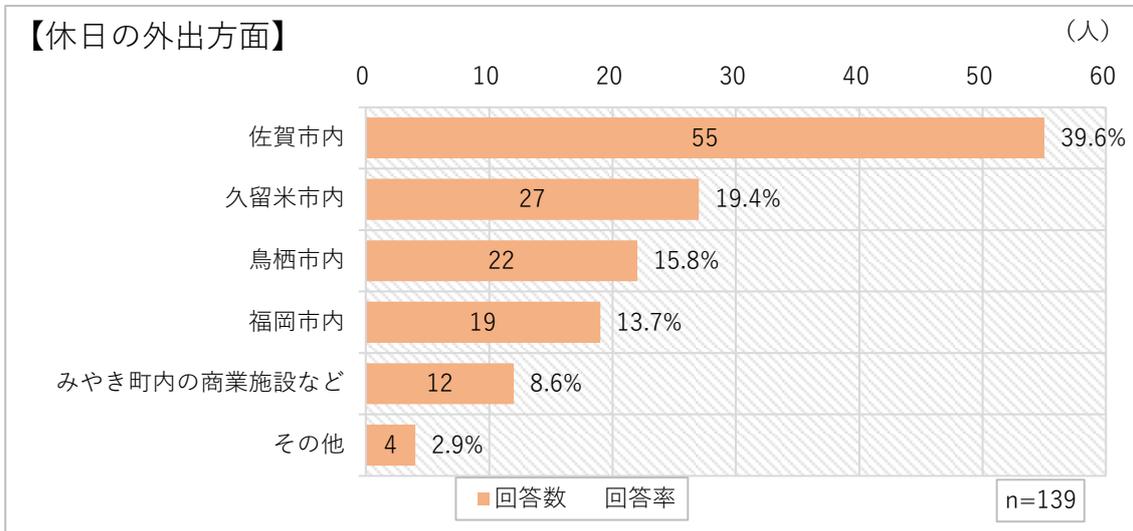


出典：高校生アンケート（令和4年）

図 5-7 自宅～学校まで送迎している高校生の通学先

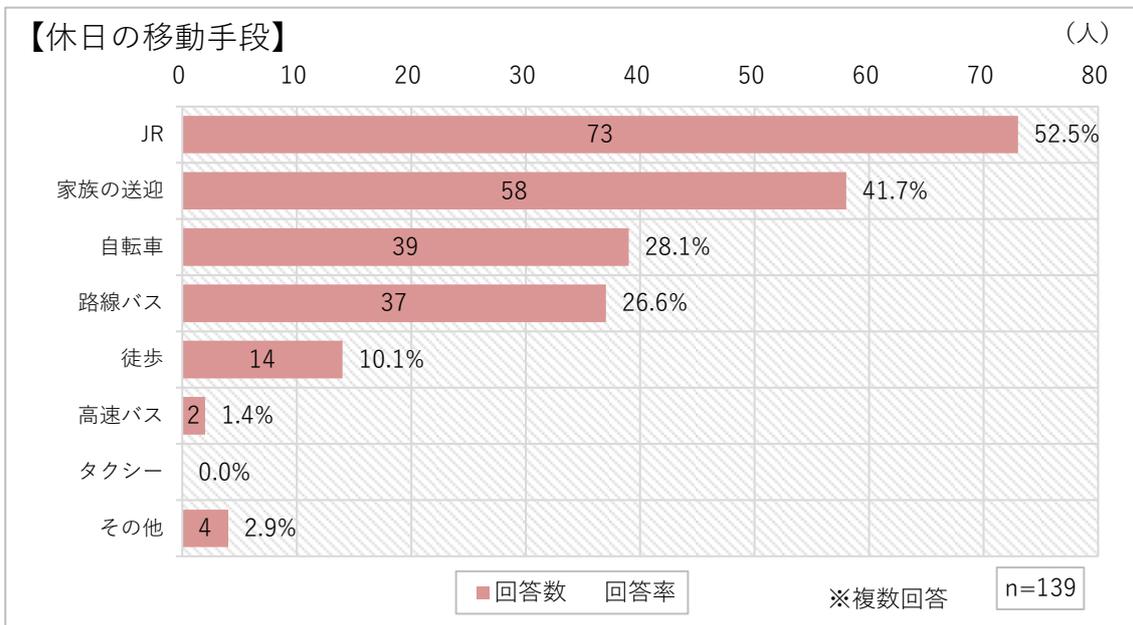
(3) 高校生の休日における公共交通利用の可能性

みやき町の高校生の休日の外出方面を見ると、「佐賀市方面」が一番多く、次いで「久留米市」「鳥栖市」と続いている。移動手段は「JR」が一番多いが、「家族の送迎」も二番目に多く、この移動を公共交通に転換する可能性について検討することが求められる。



出典：高校生アンケート（令和4年）

図 5-8 高校生の休日の外出方面



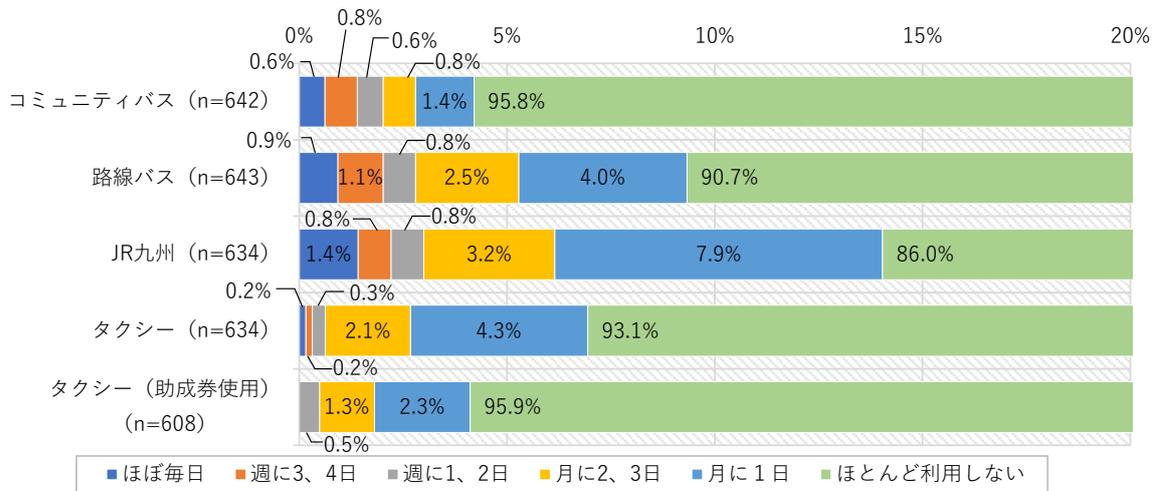
出典：高校生アンケート（令和4年）

図 5-9 休日の移動手段

5.1.3. 一般

(1) 公共交通の利用はほとんどない

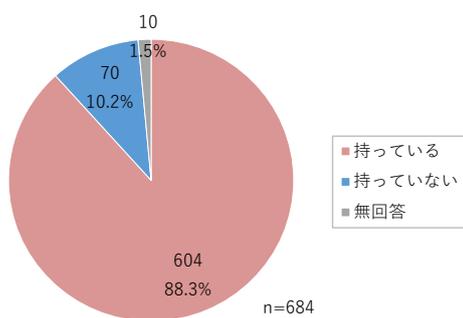
住民アンケートによると、日常生活における公共交通の利用状況は、JRを除いて9割以上は「ほとんど利用しない」と回答している。また、その利用頻度も「月に数回」「月に1回」程度の利用が多数を占めている。全体として、公共交通が利用されていない実態が改めて明らかになった。その要因は、運転免許証の保有状況、バスの利用条件からも分かるように、マイカーでの移動が便利であるということに集約される。



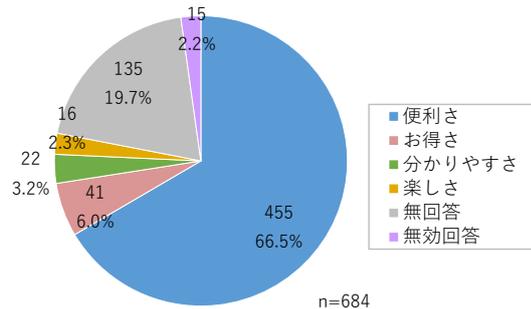
出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-10 日常生活における公共交通の利用状況

【運転免許証の有無】



【バスの利用条件】

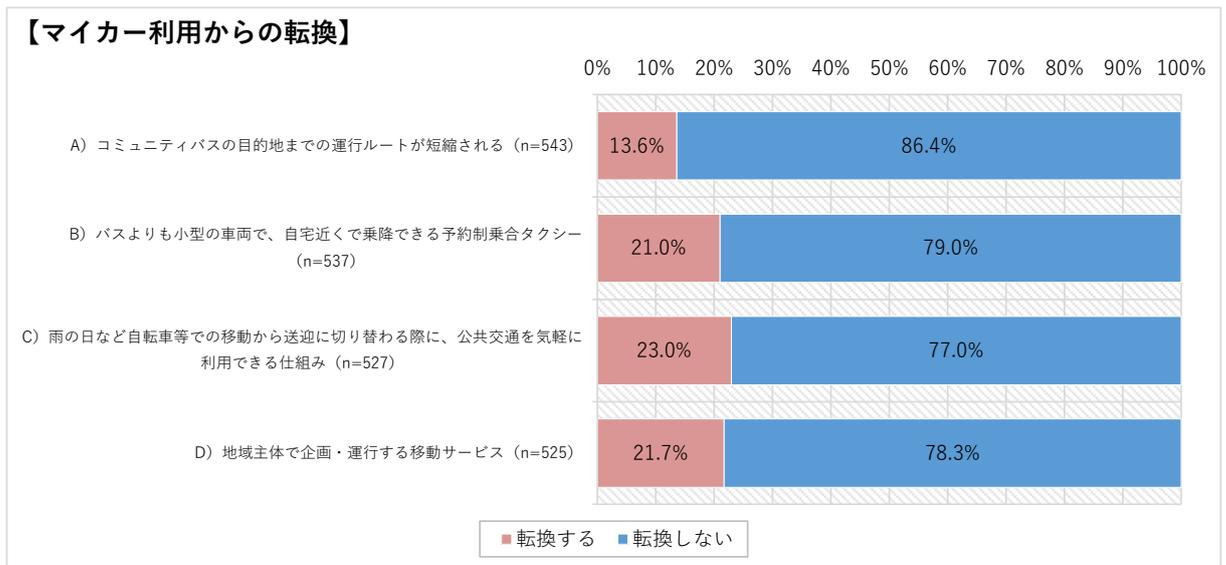


出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-11 運転免許証の有無とバスの利用条件

(2) マイカー利用からの転換の難しさ

マイカー利用から公共交通への転換について、条件ごとに意向を聞いたところ、「雨の日の公共交通を気軽に利用できる仕組み」が23.0%で一番多く、次いで「地域主体で企画・運行する移動サービス」21.7%、「自宅近くで乗降できる予約型乗合タクシー」21.0%となっている。転換する割合としては低くなっており、転換が難しいことが窺えるが、それでも2割程度の転換の可能性のある人々を対象とした転換策について検討していくことが求められている。

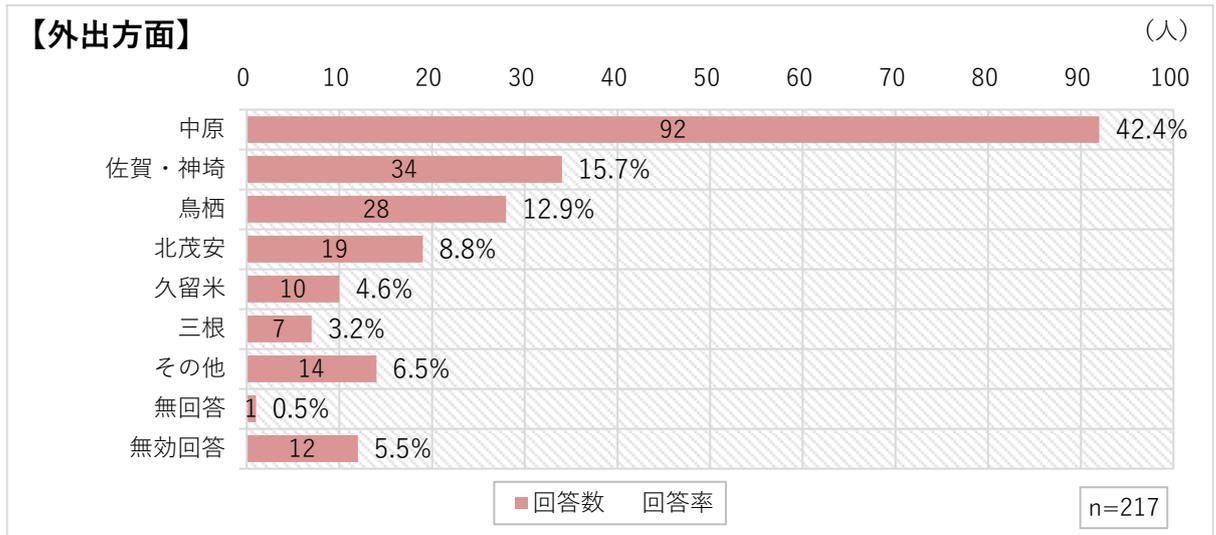


出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-12 条件ごとのマイカーからの転換意向

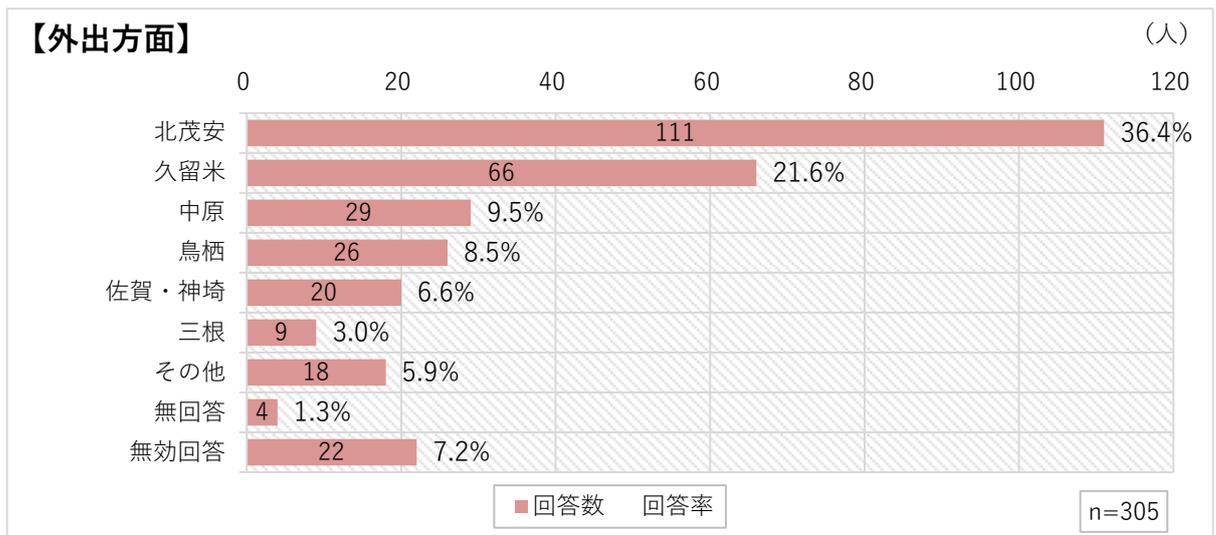
(3) 地域内移動の割合が高い（3校区別の移動方面の分析）

外出方面について、3校区別の移動を分析してみると、どの校区でもその校区内での移動が一番多い結果となった。特に、「中原校区」と「北茂安校区」では、4割前後がその校区内で移動しているという状況であり、校区内での移動手段を確保することが必要である。一方、「三根校区」では校区内の移動がやや低く、佐賀・神埼や久留米など町外への移動や北茂安への移動も一定程度存在するため、町外、北茂安への移動手段を確保することが必要である。



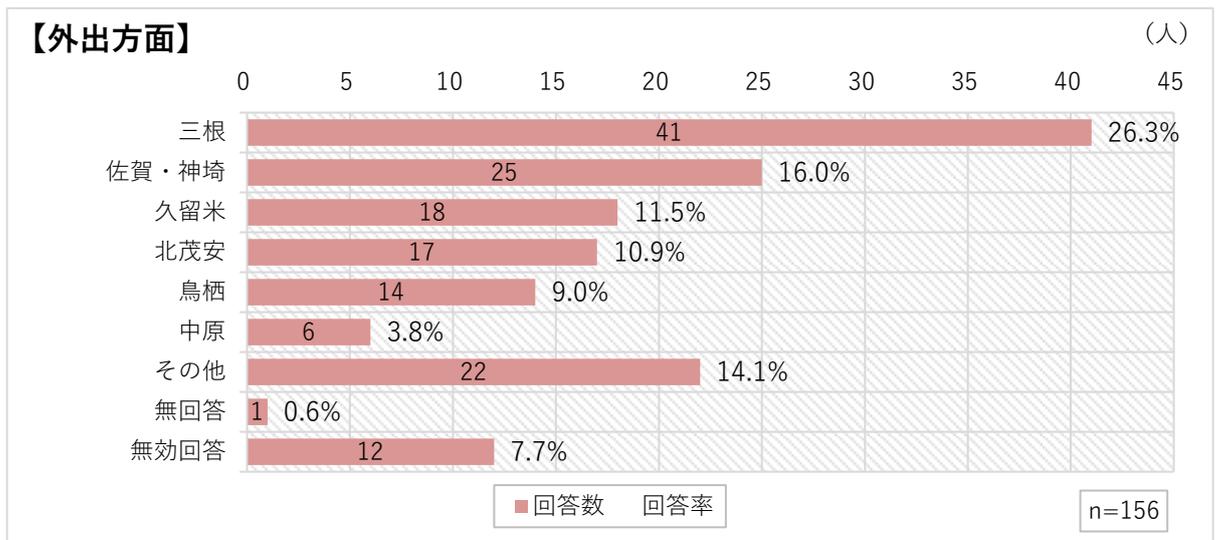
出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-13 外出方面（中原居住者）



出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-14 外出方面（北茂安居住者）



出典：住民アンケート（令和4年）

図 5-15 外出方面（三根居住者）

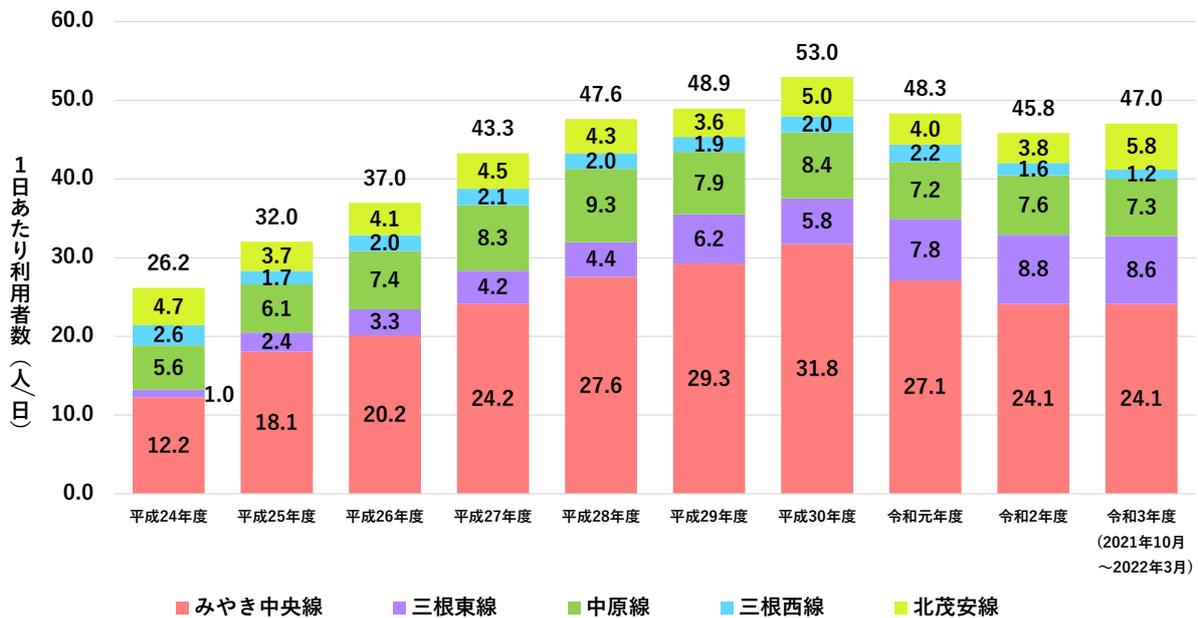
5.2. 交通事業者側の現状と課題

5.2.1. 利用状況

(1) コミュニティバスの枝線は利用が低調

コミュニティバスの路線別の利用状況を見ると、みやき中央線は多くなっているが、枝線の各校区内を運行する路線は利用が低迷している。

年度ごとの推移を見ると、枝線のうち三根東線は増加傾向にはあるものの、1日当たり8人台で1便当たりに換算すると2人程度であり、効率的な運行が求められている。



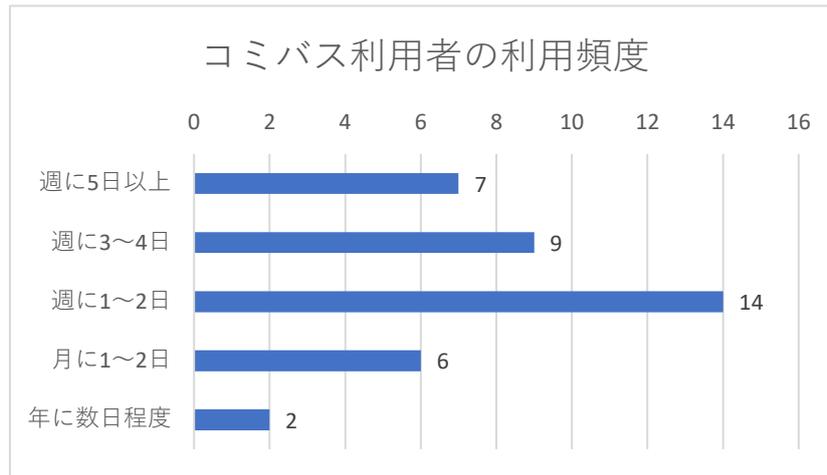
出典：みやき町資料

図 5-16 コミュニティバスの路線別利用状況の推移（1日当たり）

(2) コミュニティバスの利用頻度は低く、増便要望が多い

コミュニティバス利用者の利用状況を見ると、利用頻度は「週1～2日」が多く、利用頻度はそこまで高くない。

コミュニティバス利用者の要望・意見を見ると、増便の要望が一番多いが、利用頻度が低く、増便は難しいと考えられ、乗りたい時間に運行可能な運行形態等の検討が求められる。



出典：コミュニティバス乗込み調査（令和4年9月7日(水)、8日(木)）

図 5-17 コミュニティバス利用者の利用頻度

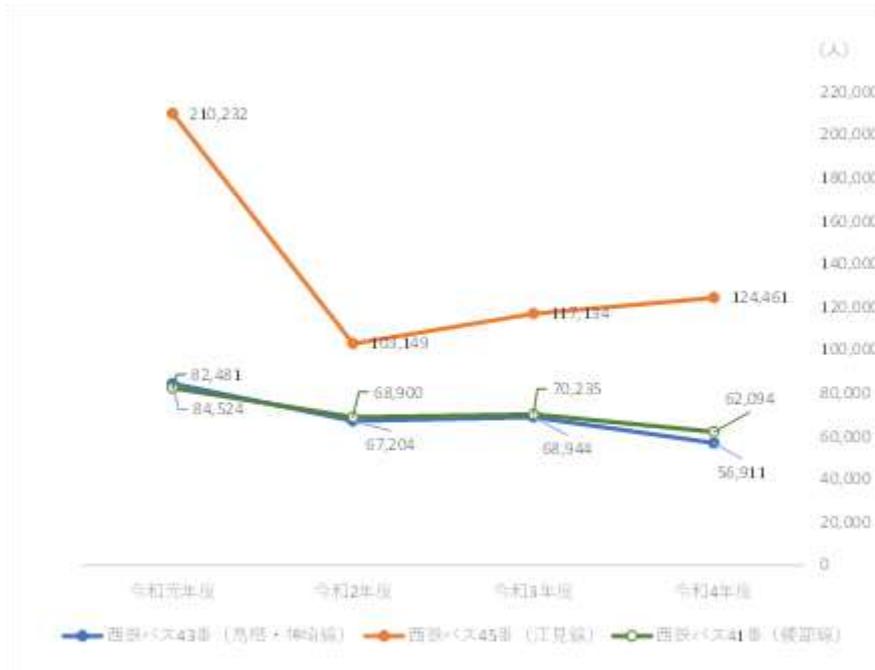
表 5-1 コミュニティバス利用者の要望・意見

増便	10
ダイヤの変更・調整	2
バス停の増設・移設	2
ステップが少し高いので、低くしてほしい。（ノンステップ）	2
時刻表が見えなくなっている	1
合計	17

出典：コミュニティバス乗込み調査（令和4年9月7日(水)、8日(木)）

(3) 西鉄バスの利用は減少傾向

西鉄バスの利用状況についても、コロナ禍の影響もあり減少傾向となっているため、持続的な公共交通網構築に向けて、沿線自治体とも連携して利用促進等に取り組む必要がある。



出典：西日本鉄道㈱提供資料等

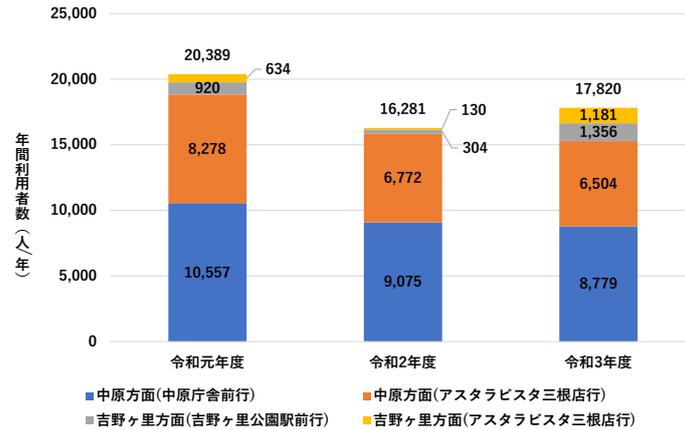
図 5-18 西鉄バスの利用状況の推移

(4) 通学支援バスは利用が増加傾向

子育て支援のまちづくりの一環としてスタートした通学支援バスは、ここ3年はコロナ禍の影響で減少しているが、開始した平成27年度と比べると利用は増加傾向にある。

JRで通学する高校生が多く、中原駅までのアクセスが不便な三根・北茂安の高校生の重要な通学手段の1つとなっている。

送迎負担の軽減につながるような通学支援バスの活用等についても検討することが考えられる。



出典：みやき町資料

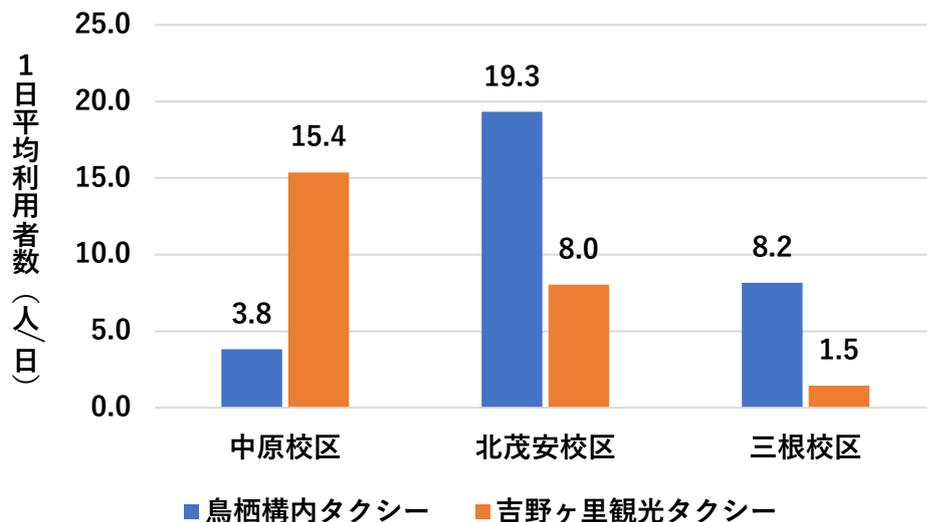
図 5-19 通学支援バスの利用推移(3年分)

(5) タクシー助成は好調

令和4年度よりスタートしている、高齢者の外出支援の目的で実施しているタクシー助成についても、タクシー事業者のヒアリングなどからも、利用者には好評を得ている状況にある。

現在は、75歳以上または65～74歳の免許未保有者、障がい者、要支援・介護認定者という条件での助成券発行となっているが、大多数が75歳以上の利用となっている。

今後、利用状況も分析しながら、予算的な考慮とともに、タクシー助成のあり方について検討していくことが求められる。



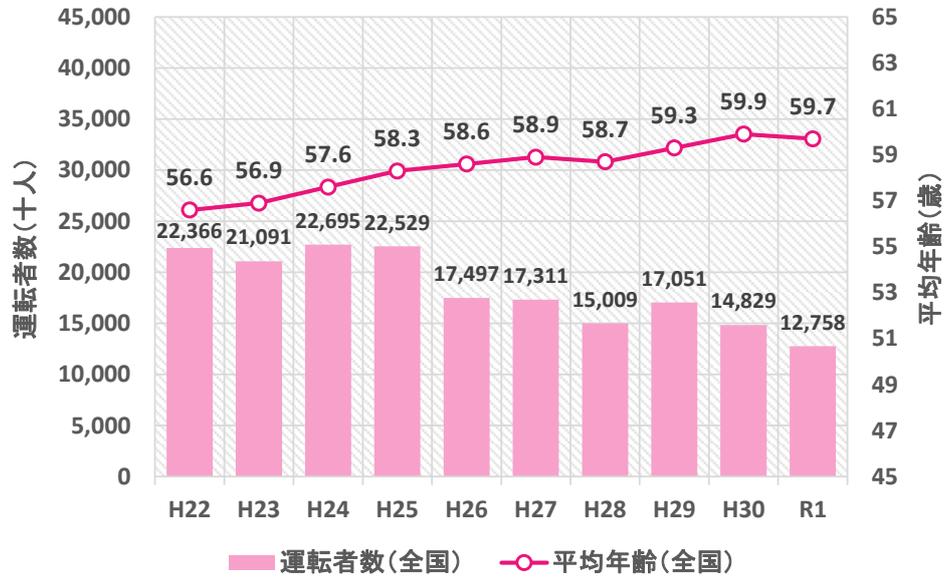
出典：みやき町資料

図 5-20 タクシー助成によるタクシーの利用状況

5.2.2. 経営資源

(1) 運転士不足や運転士の高齢化が進行

交通事業者の運転士については、不足や高齢化が進行しており、経営資源の有効活用という観点からも、効率的な公共交通のあり方を検討することが求められる。



資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

図 5-21 タクシー運転士の状況（全国）

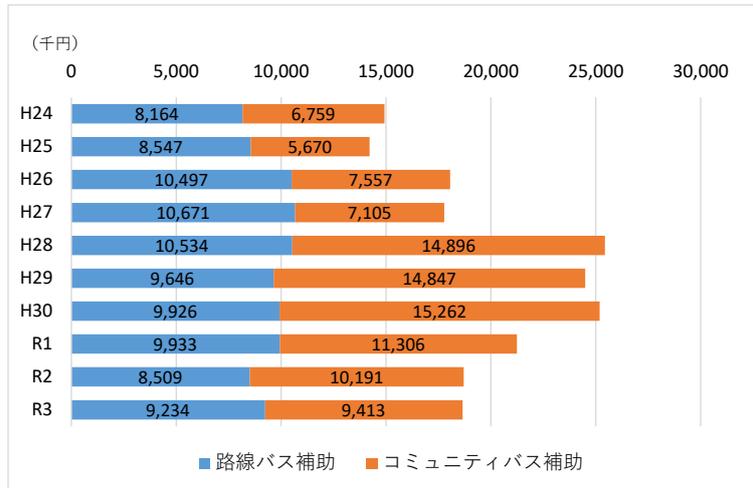
5.3. 自治体・社会の現状と課題

5.3.1. 自治体

(1) 財政負担の増加

自治体の公共交通への財政負担は増加傾向にあり、持続的な公共交通運営に向けた重大な問題となっている。

本町においても、コミュニティバスの運行や路線バスへの補助など、限られた財源の中で効率的な運行が求められている。



出典：みやき町資料

図 5-22 財政負担の推移

(2) 公共交通分野における自治体の役割増大

公共交通分野については、運行を担う各交通事業者だけでは持続性が担保できず、自治体を中心となって、関係者による支援体制の構築など、総力で取り組む必要性が増している。

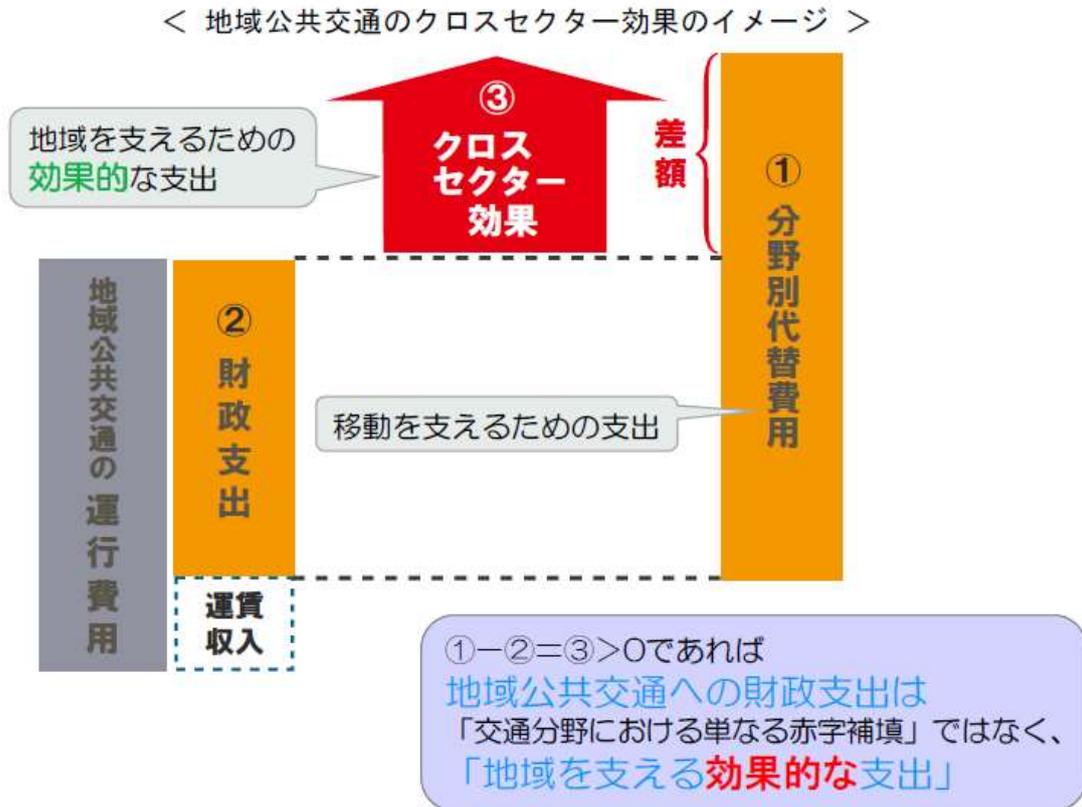


出典：国土交通省資料

図 5-23 公共交通分野における自治体の役割増大

(3) 関連部署との連携の必要性（クロスセクター効果）

公共交通への「支出」については、移動を支えるための支出として、分野別の代替費用を算出することにより、単なる「赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と位置付けられる、というクロスセクター効果の考え方を検討していくことも重要である。



出典：JCOMM 学会資料

図 5-24 クロスセクター効果について

5.3.2. 社会的な要請

(1) 持続可能な未来の形成 (SDGs)

持続可能な開発目標 (SDGs: Sustainable Development Goals) とは、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための17のゴールと169のターゲットから構成されており、本計画においても、特に関連性の高いSDGsのゴールの達成に向け、未来につながる地域公共交通を実現する。



図 5-25 SDGs の 17 のゴール

<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>3 すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱 (レジリエント) なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靱 (レジリエント) で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>	<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>13 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>
<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>		

図 5-26 特に関連性の高いゴール

(2) 輸送資源の総動員による持続可能な移動環境の構築

令和2年の活性化再生法の改正において、「地域における輸送資源の確保」が新たに掲げられた。本町は交通事業者の尽力により公共交通を確保しているため、喫緊で公共交通以外の輸送資源の活用は求められていない。本町では、福祉施設や一部病院における送迎サービス等が提供されていると考えられるが、町民の移動ニーズとは相違があるため、輸送資源の活用は難しい状況である。



出典：国土交通省資料

図 5-27 公共交通以外の輸送資源イメージ

(3) 新しい生活様式の定着

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、新しい生活様式への転換がうたわれており、密を回避するためのテレワークの推進や通信販売の利用などが呼びかけられている。こうした動きは、公共交通を含む移動需要の減少につながっていくものと推察される。

第6章 みやき町における持続可能な地域公共交通の実現に向けた

基本方針



未来に躍動する「共感」「協働」のまちに寄与する公共交通
 ～「連携」と「最適化」で、健やかな・心豊かな・住み続けたいまちづくりに
 資する持続可能な地域公共交通の実現～

1. 「健幸長寿」のまちづくりに寄与する公共交通

- ▶ 地域の住民が主体となって、百歳体操、健康教室、各種サロン活動が行われているみやき町において、健康プログラムの一環として「公共交通利用+歩く・交流する・運動する・食育」の活動を進めることで、「健幸長寿」のまちづくりを実現する。

2. 子育て支援のまちづくりに寄与する公共交通

- ▶ 子育て世代向け住宅の整備や通学支援バスの運行など、「子育て支援のまち宣言」を行ったみやき町において、より子育て世代が利用しやすい公共交通を構築する（路線の再編、デマンド型交通の導入、新技術の活用等）ことで、子育て支援のまちづくりを推進する。

3. 住み続けたいまちづくりに寄与する公共交通

- ▶ 本町の進めている「共感」、「協働」のまちづくりを踏まえ、公共交通を持続的に運営していくための仕組みを研究し、行政や地域住民が主体となって連携することにより、住み続けたいまちづくりを実現する。

①ターゲット別の利用促進

ターゲット別のニーズを基にテーマを定め、テーマをもとにした、公共交通利用促進策の多様な展開を図る。
 例) 高齢者×交流×公共交通

- <数値目標>
 地域内交通利用者数
 利用促進策の実施回数

②公共交通ネットワークの見直し

コミュニティバスを再編し、中央線は南北軸を担う背骨として引き続き運行し、3校区の枝線はより柔軟で利便性の高い手段への転換を検討する。

- <数値目標>
 地域内交通利用者1人あたりの
 財政負担額
 中原駅利用者数

③関係者・地域全体の連携・協力による持続可能な公共交通の実現

関係者・地域全体で連携・協力しながら、公共交通が持続できるような取組みを検討・推進する。

- <数値目標>
 地域内交通の収支率

6.1. みやき町の地域公共交通の位置づけと将来像

みやき町の地域公共交通の現状は、町外への移動を担う地域間幹線として、鉄道及び路線バスが運行され、町内の移動を担う地域内フィーダー系統として、コミュニティバス 5 路線が運行され、それらにより全町の公共交通ネットワークを形成している。

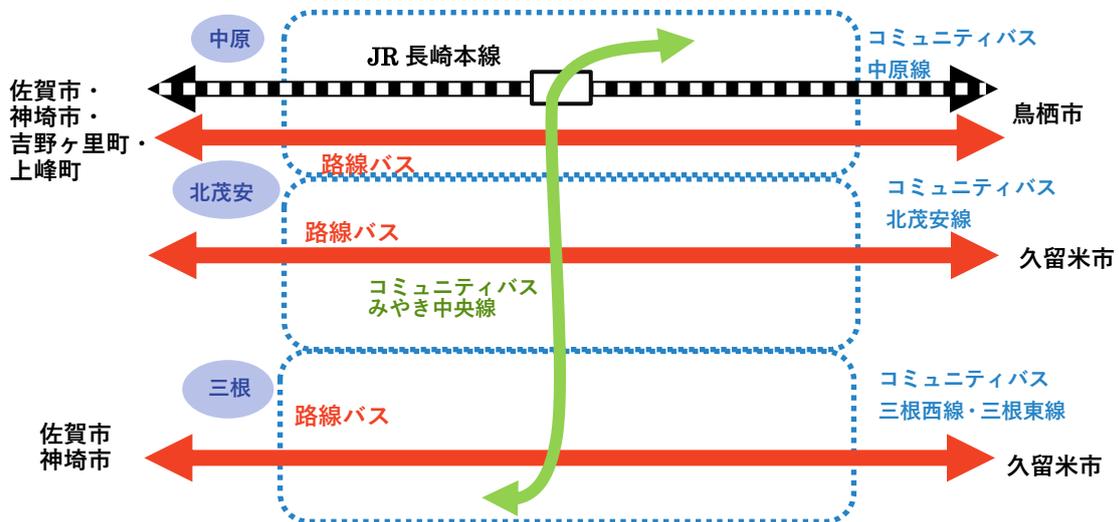


図 6-1 みやき町地域公共交通の現状

将来的には、地域間幹線を鉄道及び路線バスと位置づけ維持していくとともに、南北軸を担うコミュニティバスと 3 校区の細かい移動を担うデマンド型乗合タクシーによって全町一体となった公共交通ネットワークの構築を目指す。

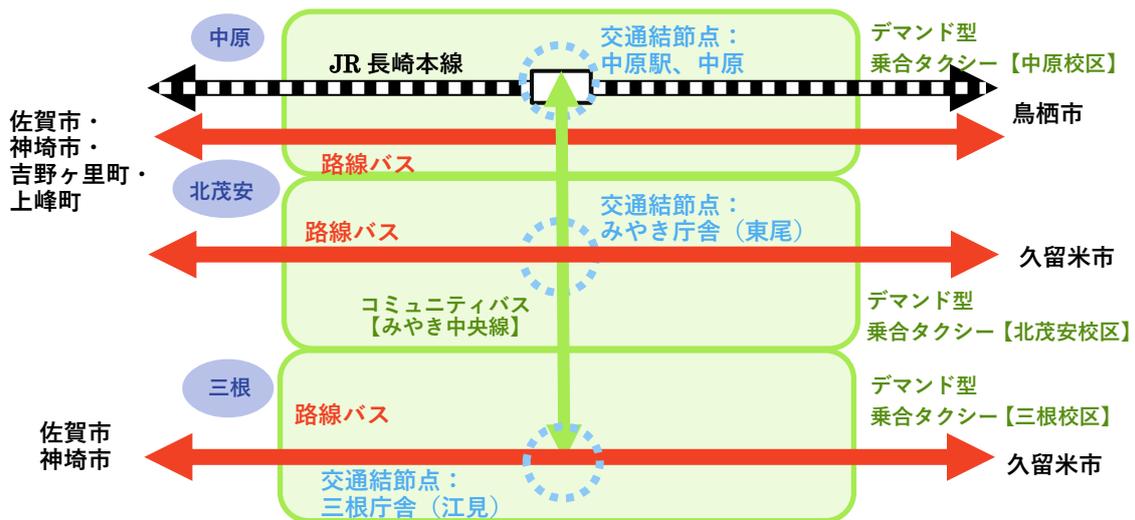


図 6-2 みやき町地域公共交通の将来像

6.2. 公共交通の役割分担の考え方

表 6-3 みやき町地域公共交通の役割と確保・維持策

地域間幹線	地域内支線	交通機関	役割	主な利用目的	確保・維持策
↑		鉄道	佐賀市・神崎市、鳥栖市・福岡市方面等との地域間の幹線として、広域の移動を担う。	通勤通学 観光 ビジネス	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
		路線バス	佐賀市・久留米市・鳥栖市方面等との地域間の幹線として、広域の移動を担う。	通勤通学 買い物 通院	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	↑	コミュニティバス	鉄道や路線バスが運行されていない地域において、特に高齢者の通院・買い物需要を担う地域内幹線交通の役割を担う。	買い物 通院	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
		通学支援バス	高校生を対象として、中原駅へのアクセスのよくない地域を中心に通学支援を担う地域内交通としての役割を担う。	通学	当面は試行運転の形で町の予算で維持する予定
		デマンド型乗合タクシー（タクシー助成）	コミュニティバスではまかなえない、通院や買い物等の細やかな移動ニーズや、福祉的な移動ニーズを満たす、地域内交通の役割を担う。	買い物 通院	必要に応じて、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を検討

6.3. 補助事業（生活交通確保維持事業）の必要性

みやき中央線は、3校区を南北に運行する地域内交通の通院・買い物等の主要な生活移動を支える移動手段の役割を担っている。また、中原線・北茂安線・三根西線・三根東線は、各校区内の生活移動を支える不可欠な路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 6-4 みやき町におけるフィーダー補助系統の概要

路線名	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
みやき中央線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
中原線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
北茂安線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
三根西線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
三根東線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助

なお、各校区内の路線については、デマンド型乗合タクシー等への見直しを検討している。

第7章 実施事業

みやき町における公共交通網の目標の達成に向け、基本方針に基づき、下表に示す個別事業を実施する。

各事業は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行う。

また、次項以降に各個別事業の具体的な内容について記載する。

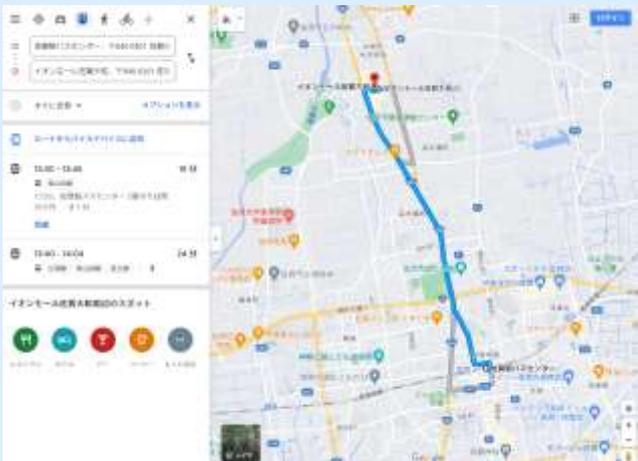
表 7-1 実施事業の主体と取組時期

目標	実施事業	実施主体	取組時期		
			前期 (R5・6)	中期 (R7)	後期 (R8・9)
1.ターゲット別の利用促進	① ターゲット別のニーズを基にテーマを定め、テーマをもとにした、公共交通利用促進策を実施	地域公共交通確保維持改善協議会 高齢者関係団体等	検討	実施	
	② コミュニティバス体験試乗会・バスの乗り方教室等の実施	地域公共交通確保維持改善協議会 交通事業者	検討・実施	継続実施	
2.公共交通ネットワークの見直し	① 路線バス・JRの維持・確保	地域公共交通確保維持改善協議会 交通事業者	維持・確保（継続）		
	② 地域内交通の維持・確保及び見直しによる利便性向上	地域公共交通確保維持改善協議会 交通事業者	見直し 検討	実施	
	③ 公共交通情報のGTFS対応	地域公共交通確保維持改善協議会 交通事業者	検討	実施	
3.関係者・地域全体の連携による持続可能な公共交通の実現	① 地域全体で公共交通を支える機運づくり	地域公共交通確保維持改善協議会	検討・実施		
	② 公共交通の新しい財源・新しい事業スキームの研究	地域公共交通確保維持改善協議会		検討・実施	
	③ 関連部署と連携した公共交通施策の展開	地域公共交通確保維持改善協議会	検討・実施		

表 7-2 実施事業概要

目標	実施事業	事業概要
<p>ターゲット別の利用促進</p>	<p>ターゲット別のニーズを基にテーマを定め、テーマをもとにした、公共交通利用促進策を実施</p>	<p>高齢者や子育て世代をターゲットとして、ターゲット別の移動目的やニーズに基づいたテーマを設定し、交流や町内地域資源発見等のテーマを定めた利用促進策の実施を検討する。</p>  <p>写真 高齢者のコミュニティバス利用例（豊後大野市）</p>
	<p>コミュニティバス体験試乗会の実施（買い物ツアー、グルメツアーなど）</p>	<p>高齢者をターゲットとして、買い物やグルメなどのテーマを決め、コミュニティバスの体験乗車会を実施する。また、子どもやその親、高齢者を対象に、町で実施する講座やイベント等への参加に際し、コミュニティバスを利用するように促す。</p>  <p>図 平成 27 年度に実施のコミュニティバス体験ツアーのレポート</p>

<p>ターゲット別の利用促進</p>	<p>バスの乗り方教室や通学MM(モビリティ・マネジメント)</p> <p>※MMとは、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</p>	<p>将来の公共交通利用の担い手である子ども(または高齢者等)向けに、公共交通の利用体験という教育目的でバスの乗り方教室の実施や、中学生向けの通学に関するモビリティ・マネジメント(通学に使える公共交通の紹介や通学時の過ごし方、先輩の声などの情報提供)の実施などを検討する。</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>バスを会場に乗り入れます</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>座学中</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>実際にバスに乗ることができます</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>ICカードの使い方も体験します</p> </div> </div> <p>写真 バスの乗り方教室の事例(天草市)</p>
<p>公共交通ネットワークの見直し</p>	<p>路線バス・JRの維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄バスの維持・確保 ・JR長崎本線の維持・確保 <p>地域内交通の維持・確保及び見直しによる利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央線のルート・ダイヤ変更等の検討 ・枝線の定時定路線からデマンド型乗合タクシーへの転換 	<p>西鉄バスについて、路線維持を図るために利用促進等を沿線自治体と協議・調整しながら実施・検討する。JR長崎本線についても、通学・通勤利用による路線維持を図るために利用促進等を実施・検討する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真 西鉄バス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真 JR長崎本線</p> </div> </div> <p>コミュニティバスについて、中央線はルート・ダイヤの変更(短縮、パターンダイヤ等)、枝線(4路線)はデマンド型乗合タクシーへの転換等を検討する。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>図 みやき町コミュニティバスの将来像</p>

<p>公共交通ネットワークの見直し</p>	<p>公共交通情報の GTFS 対応 (世界標準のデータフォーマットへの対応)</p>	<p>公共交通情報について、GTFS 対応を行い、Google マップ等の経路検索サービスでみやき町の公共交通情報を表示できるようにする。</p>  <p>地図データ©2023Google</p> <p>図 Google 検索画面イメージ</p>
<p>関係者・地域全体の連携による持続可能な公共交通の実現</p>	<p>地域全体で公共交通を支える機運づくり</p>	<p>公共交通に関するキャッチフレーズを掲げるなどし、公共交通を地域全体で支える、みんなで利用する、持続させるという機運を高めるための広報活動を行う。</p>  <p>図 佐賀県の公共交通利用促進に係る機運づくり</p>
<p>関係者・地域全体の連携による持続可能な公共交通の実現</p>	<p>公共交通の新しい財源・新しい事業スキームの研究</p>	<p>企業版ふるさと納税の募集・活用や車体広告等のスポンサーを募るなど、公共交通に対する様々な支援の可能性を探る。</p>  <p>図 企業版ふるさと納税の支援呼びかけ（奈良県香芝市）</p> <p>みやき町内の関係各部署（福祉、観光、教育等）との移動サービスに関する施策連携を図る。</p>

第8章

計画の達成状況の評価

8.1. 数値目標

本計画の達成状況の評価するため、公共交通の目指す目標ごとに評価指標及び目標値を定める。なお、目標値は計画期間最終年度である令和9年度を目標年度とする。

表 8-1 計画の達成状況の評価指標および設定目的

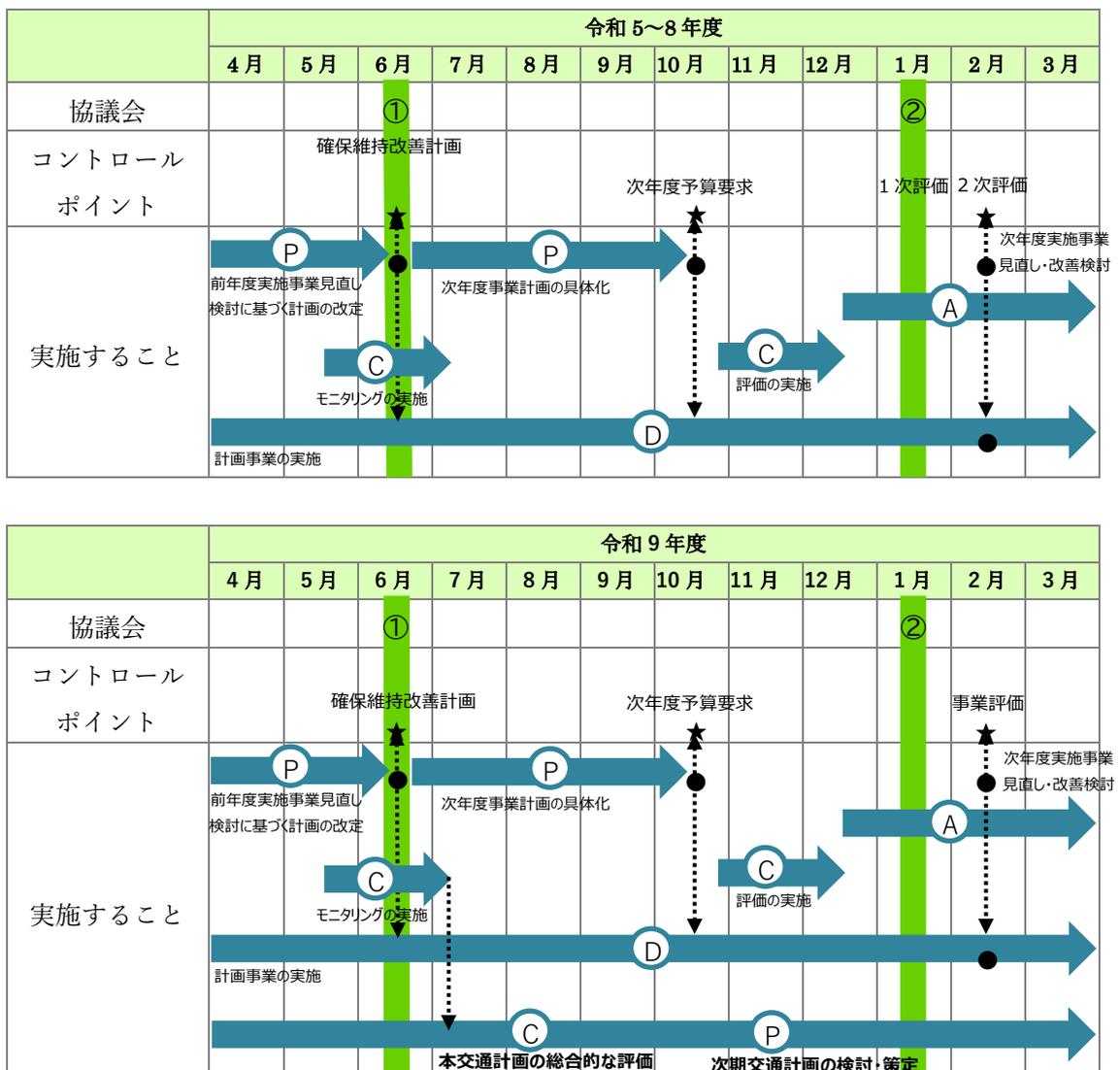
目指す目標		(参考値) 令和元年度	基準年 令和2年度	目標値 令和9年度	データ取得・計算方法
評価指標	指標の設定目的・根拠				
ターゲット別利用促進の推進					
① 地域内交通利用者数(※地域内交通:コミュニティバス及びコミュニティバス転換後の公共交通)	地域内交通の年間輸送人員を踏まえて、移動ニーズやサービス課題への対応状況を計る。(人口減少による利用減少を考慮し現状維持と設定)	(11,030人)	10,357人	10,357人	運行事業者よりデータを取得
② 利用促進事業の実施回数	利用促進事業の実施回数を踏まえて、公共交通の浸透状況を計る。	-	-	5回/年	みやき町担当課によるカウント
公共交通ネットワークの見直し					
③ 地域内交通利用者1人当たりの財政負担額(町の補助+国の補助)	地域内交通利用者一人当たりの財政負担額を踏まえて、運行の効率化状況を計る。(現状維持)	(1,435円)	1,696円	1,700円	みやき町+国の補助による財政負担額/運行事業者から取得したデータ
③ 中原駅利用者数 ※総合計画に記載	交通結節点である中原駅の1日当たり利用者数(乗降者総数)を踏まえて、公共交通の利便性を計る。	(1,055人) (乗車のみ)	1,954人 (令和3年度)	2,500人 (令和14年度)	JR九州より提供されたデータ
関係者・地域全体の連携による持続可能な公共交通の実現					
⑤ 地域内交通の収支率	地域内交通の収支率の改善を踏まえて、運行の効率化状況を計る。(収入増加を目指す)	(7.0%)	5.9%	10.0%	(利用者数×運賃)/運行コスト(運行事業者提供)

地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助)の対象系統にかかる目標値については、国庫補助手続きにおいて毎年作成する本計画の別紙に記載する。

8.2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて進める。このサイクルの継続的实施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができる。令和5～8年度は、以下のサイクルに基づいて評価を行い、本計画の最終年度である令和9年度には、「本交通計画の総合的な評価」「次期交通計画の検討・策定」を重点的に実施することとする。

表 8-2 PDCA の実施サイクル



8.3. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本町を中心に、みやき町地域公共交通確保維持改善協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。

事業主体	役割
みやき町	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況などのデータの収集・分析及び自治体との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民	公共交通機関の積極的な利用 情報受信など積極的な公共交通に対する関心 地域における要望などの取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例などの情報提供 行政及び交通事業者の人材育成