

# 太良町地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

太良町地域公共交通会議

太良町地域公共交通活性化協議会



# 目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画の趣旨	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の区域	2
1-4 計画期間	2
1-5 計画の構成	3
第2章 地域および公共交通の現状	4
2-1 太良町の概要	4
1 地勢、土地利用	4
2 人口	5
3 産業	7
4 都市機能施設	8
5 上位計画・関連計画	9
2-2 公共交通の現状	11
1 鉄道、道路網	11
2 住民の移動状況	12
3 公共交通運行状況	13
2-3 住民の意識	17
第3章 地域公共交通の役割と課題	19
3-1 公共交通手段別に見た役割と課題	19
1 JR	20
2 祐徳バス	20
3 福祉巡回バス	21
4 タクシー	22
3-2 ネットワーク・接続に関する課題	23
1 公共交通の面的カバー率	23
2 JR とバスの接続	24
3 祐徳バスの太良線と廃止代替路線の接続	26
3-3 交通施設、情報等に関する課題	27
1 駅、バス停の環境	27
2 情報提供	28
3 公共交通事業の認識	28
第4章 計画の基本的な方針と目標	29
4-1 地域における公共交通が目指すべき将来像	29
4-2 取組の方向性	30

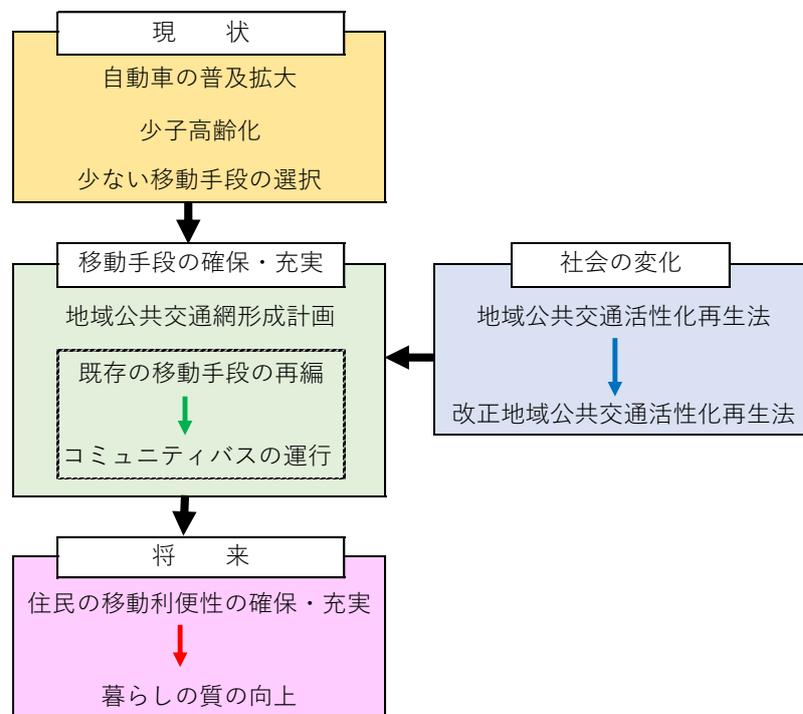
1	主な利用者「高齢者」、「観光客」、「学生」を考慮した交通網の形成	30
2	定時定路線を基本とした交通網の形成	30
4-3	計画の目標	31
1	目標	31
2	数値目標	32
<b>第5章</b>	<b>施策・事業と実施主体</b>	<b>33</b>
5-1	実施主体と施策・事業の概要	33
1	実施方針	33
2	課題と施策・事業との対応	34
3	個別施策・事業の概要	35
5-2	地域路線の整備と運行	36
1	コミュニティバスの運行	36
2	交通空白地の解消	40
5-3	ネットワーク化・接続の改善	41
1	交通結節点の確保と待合施設の整備	41
2	乗継の利便性向上	43
3	南部における幹線ルート調整	44
5-4	利用促進策の強化	45
1	バス停およびバス路線の整備	45
2	情報の提供	46
3	利用促進策の企画	47
5-5	中長期的課題の継続的検討	48
<b>第6章</b>	<b>計画の進行管理</b>	<b>49</b>
6-1	計画の達成状況と評価	49
6-2	計画実施体制	50
6-3	計画期間と事業実施スケジュール	52
<b>【資料編】</b>		<b>53</b>
1	計画策定の経緯	54
2	改正地域公共交通活性化再生法と地域公共交通網形成計画	55
3	住民アンケート調査	56
3-1	住民アンケート調査結果	56
3-2	住民アンケート分析結果	69
4	乗降調査結果	86
5	住民等との意見交換会の概要	90
6	数値目標の設定根拠	91
7	事業費収支の推計	100

## 第1章 計画の概要

### 1-1 計画の趣旨

太良町では、人口減少、少子高齢化が進展しており、今後もさらに人口減少が進むと見込まれている。この中で、住民のくらしの質の維持・向上を図るためには、住民のくらしに欠くことのできない医療・商業・金融等の各施設への移動手段の確保・充実が重要である。また、その時代や地域の実情・ニーズに応じ、地域交通による活力あるまちづくりを目指した取組を進めるとともに、その評価、見直し、再編を行わなければならない。そのためには、住民のくらしの移動手段の確保・充実に向けた課題を明らかにし、住民のニーズに応えられるよう、関係者と連携・共有しながら、本町にとって望ましい公共交通のあり方を示すことが重要と考えられる。

一方、社会の変化として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行、以下『活性化再生法』）」、および「活性化再生法の一部を改正する法律（平成26年11月20日施行）」【資料編参照】により、地域公共交通網形成計画を策定できるようになった。これを受けて太良町では平成28年度12月から地域公共交通に関するアンケート調査と乗降調査を実施し、平成29年度も住民と公共交通関連団体への意識調査を実施した。以上の諸調査結果に基づき、本町の地域公共交通に関するマスタープランである「太良町地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

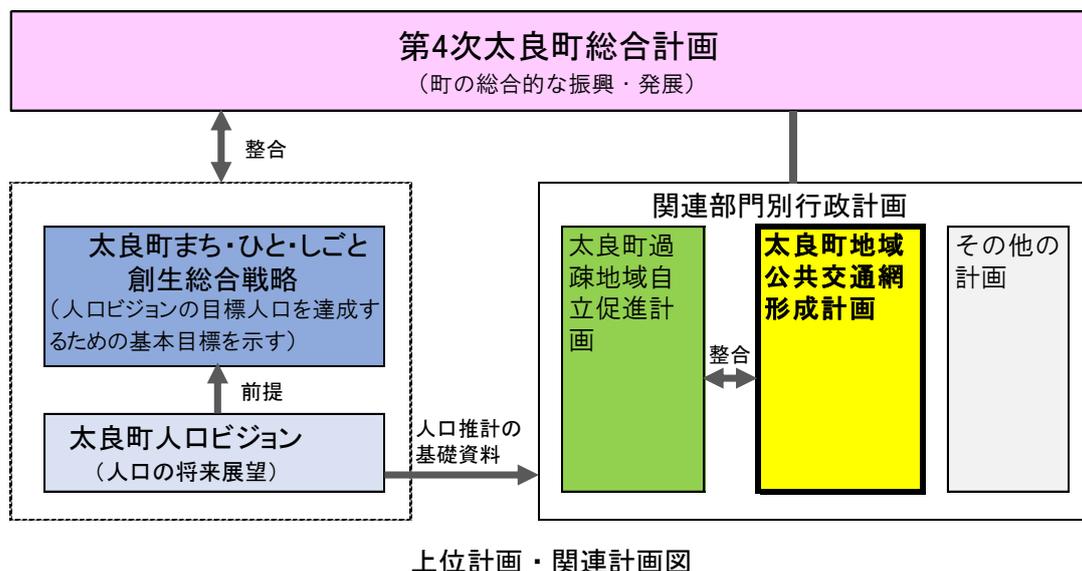


計画策定の背景と目的

## 1-2 計画の位置付け

本計画は「活性化再生法の一部を改正する法律（平成26年11月20日施行）」に基づき、太良町地域公共交通会議および太良町地域公共交通活性化協議会で協議の上策定するものである。

また、本計画は「第4次太良町総合計画（平成24～31年度）」の部門計画であり、「太良町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27～31年度）」および「太良町過疎地域自立促進計画（平成28～32年度）」との整合を図りながら策定したものである。



## 1-3 計画の区域

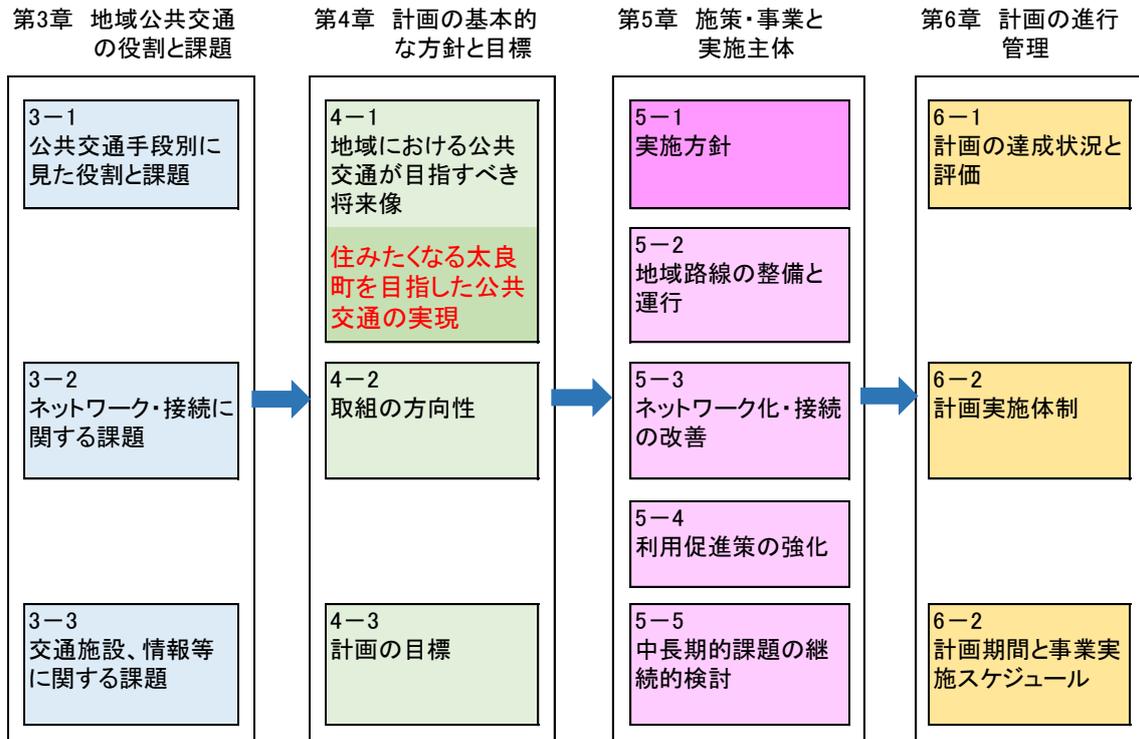
計画の区域は、太良町内全域とする。

## 1-4 計画期間

計画の期間は平成30年度から平成34年度までの5年間である。なお、本地域の社会・経済情勢の変化、法制度の改正および毎年度の目標達成状況を踏まえ、適宜計画の見直しを図っていく。

## 1-5 計画の構成

本計画の上位計画・関連計画、課題から施策・事業までの全体的な構成は次のとおりである。



計画の基本的な構成

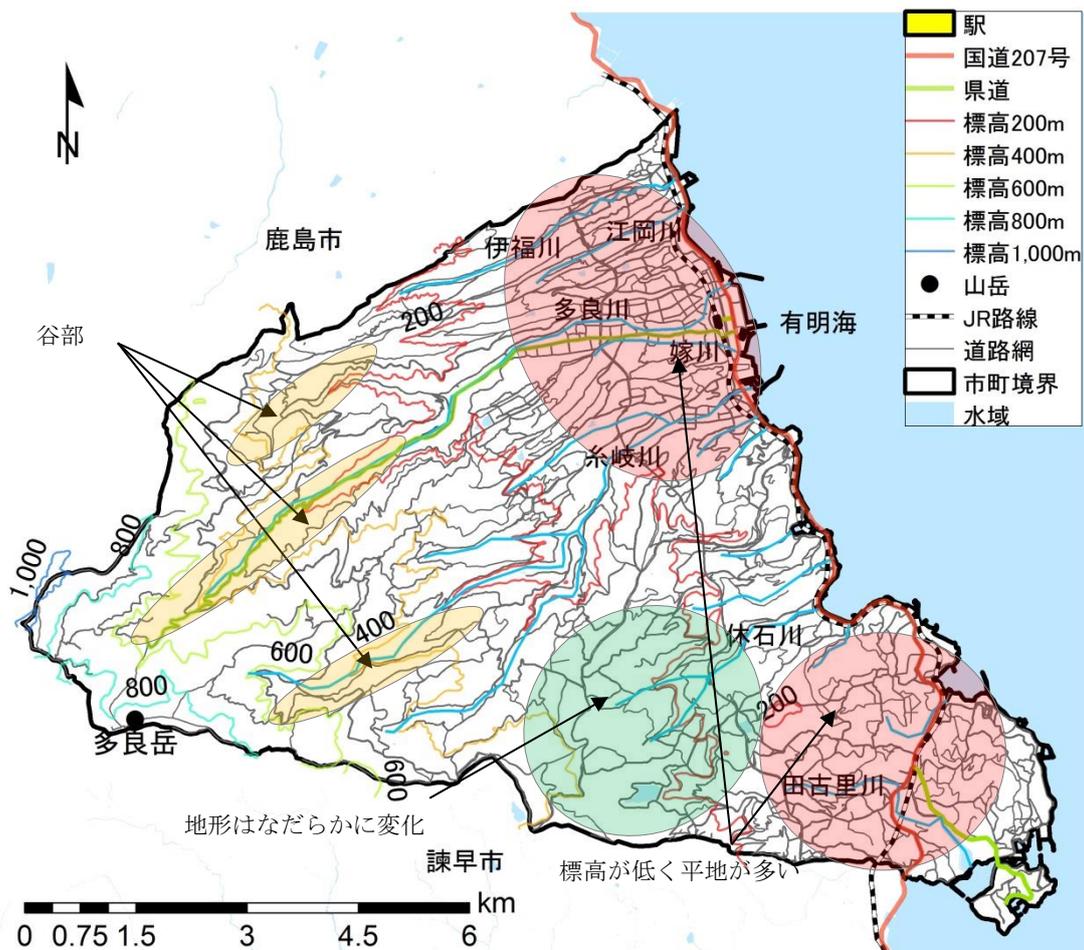
## 第2章 地域および公共交通の現状

### 2-1 太良町の概要

#### 1 地勢、土地利用

太良町は西の多良岳から緩やかに東の有明海に向かって扇状になだらかな傾斜を成している。東側には南北に国道207号が走っており、北は鹿島市、南は諫早市へ繋がっている。

国道207号沿いは比較的人口が密集しており、その他は町内の中心から東側にかけて、山と河川の合間に集落が点在している。山間部では、道路の多くは勾配が大きく幅員も狭く、住居は少ない。



資料：基盤地図情報、国土数値情報

太良町の地勢

## 2 人口

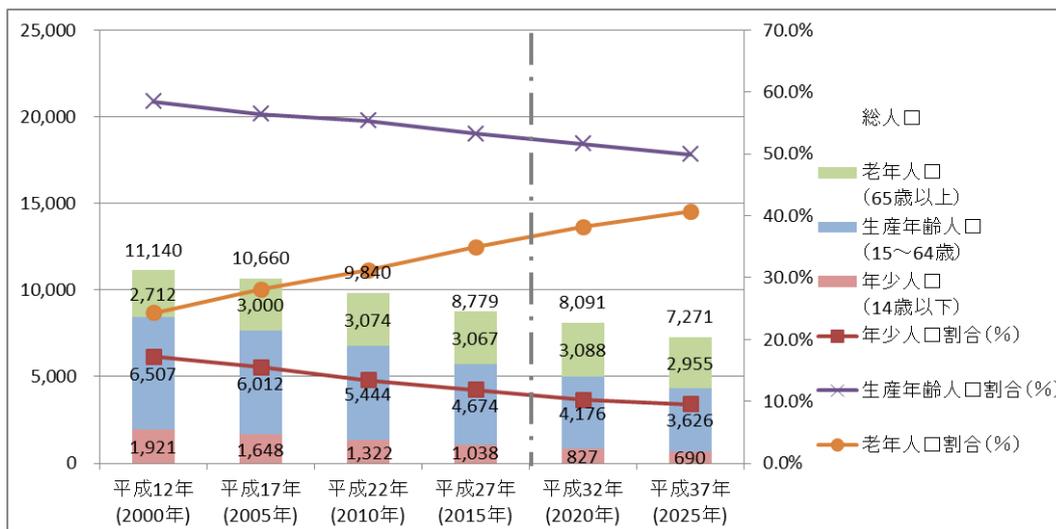
### (1) 人口推移

平成27年(2015年)の国勢調査では、太良町の人口は8,779人である。平成12年(2000年)時点の11,140人から、平成27年(2015年)までに約2,300人減少している。今後も人口は減少傾向で、少子化と高齢化が進むと予想される。

平成27年(2015年)における高齢者の割合は3人に1人である。また単身世帯の割合は5世帯に1世帯であり、高齢夫婦世帯または高齢単身世帯に該当する世帯は4世帯に1世帯である。

年齢階層別将来人口については、65歳以上人口の割合は平成27年(2015年)に約35%であるのが、平成37年(2025年)には約40%に達すると予想される。

また、将来人口については、「太良町人口ビジョン」によると、平成37年(2025年)の趨勢人口\*は7,300人程度であり、平成27年(2015年)より約1,500人減少する。



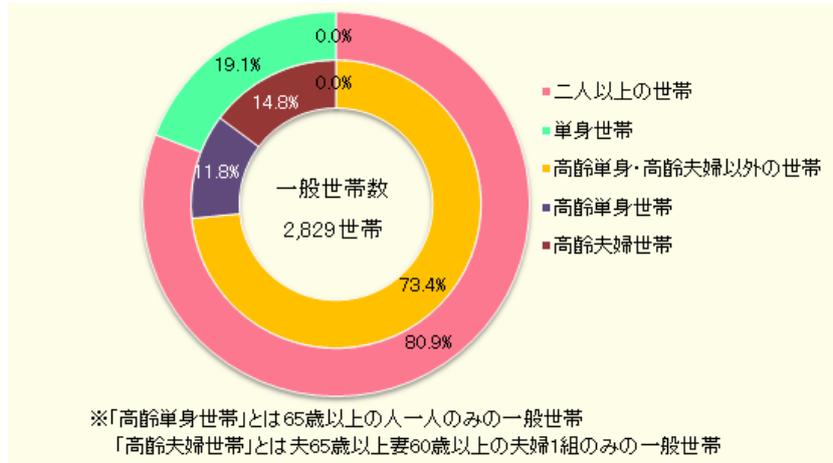
[備考] 趨勢人口\*…今後の戦略的取り組み(総合戦略)を想定しない場合に見込まれる将来人口

	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	平成32年 (2020年)	平成37年 (2025年)
年少人口の割合 (14歳以下)	17.2%	15.5%	13.4%	11.8%*	10.2%	9.5%
生産年齢人口の割合 (15～64歳)	58.4%	56.4%	55.3%	53.2%*	51.6%	49.9%
老年人口の割合 (65歳以上)	24.3%	28.1%	31.2%	34.9%	38.2%	40.6%

資料：平成12年(2000年)～平成27年(2015年)までは国勢調査より作成

平成32年(2020年)、平成37年(2025年)は太良町人口ビジョンの趨勢人口\*より作成

### 太良町の3階層別人口の推移と割合



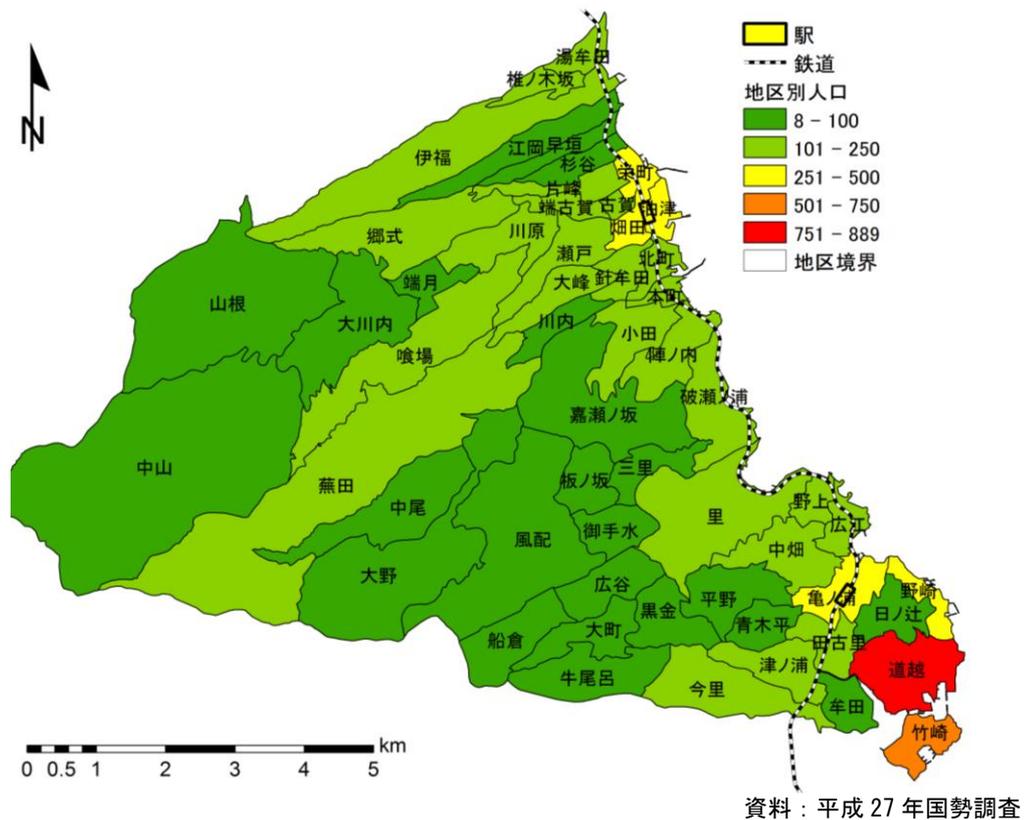
出典：HP GD freak!、2015年太良町の世帯

資料：総務省 国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口、総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数

### 太良町の世帯数とその構成

### (2) 人口分布

人口は大浦地区の道越・竹崎一带と多良地区の多良駅から役場にかけての一带に集中している。大浦地区には旅館街や飲食店が多く、多良地区には公共施設・医療福祉施設が多い。



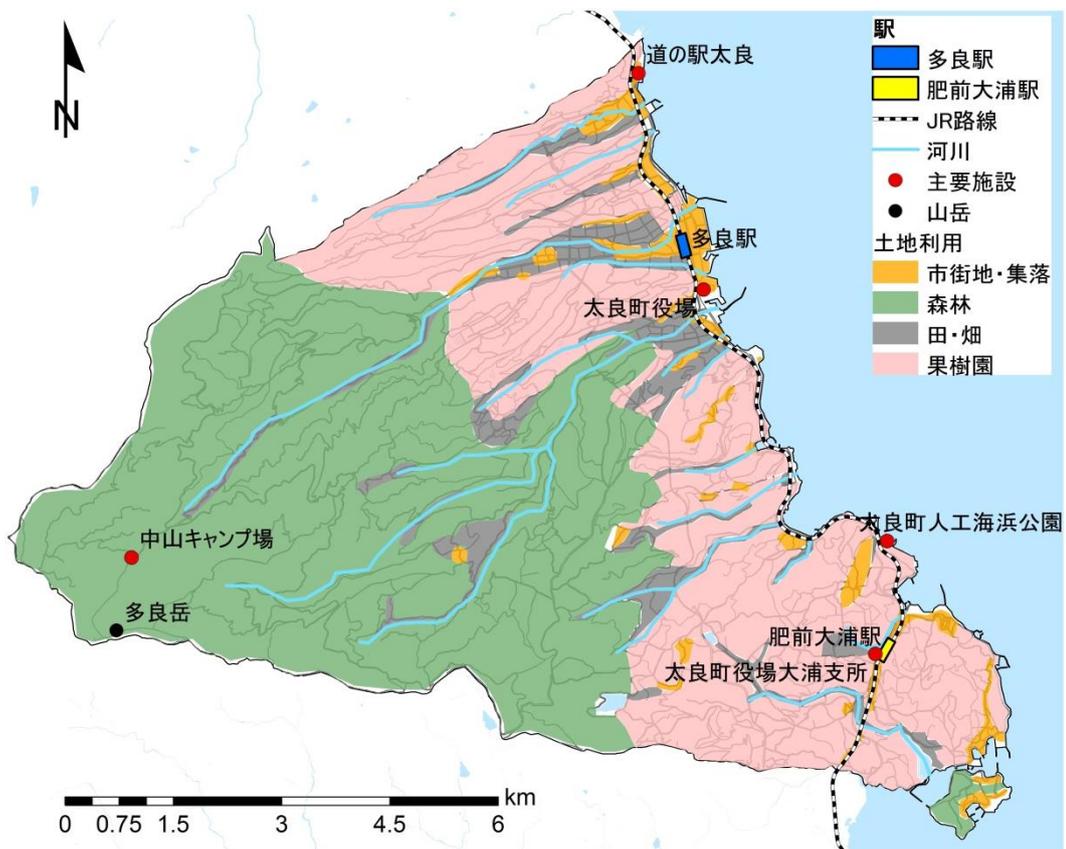
太良町の地区別人口分布図

### 3 産業

海と山の自然に恵まれた太良町の特産品としては、竹崎カニ、竹崎カキ、海苔などの海産物、太良みかんなどがある。中山間地域では、わさびの栽培を開始し、収穫量が増えつつある。水産業、農業、林業ともに力を注ぎ、第一次産業の活性化に尽力している。

商工業としては、北部に町の名産品や加工品が並ぶ「道の駅太良」がある。飲食店は国道207号沿い周辺に立地し、多くは竹崎カニや竹崎カキの飲食サービスである。南部の道越、竹崎地区周辺には宿泊施設が多い。

観光については太良町人工海浜公園、中山キャンプ場、多良岳、道の駅太良、カキ小屋など、自然を活かした名所が多い。



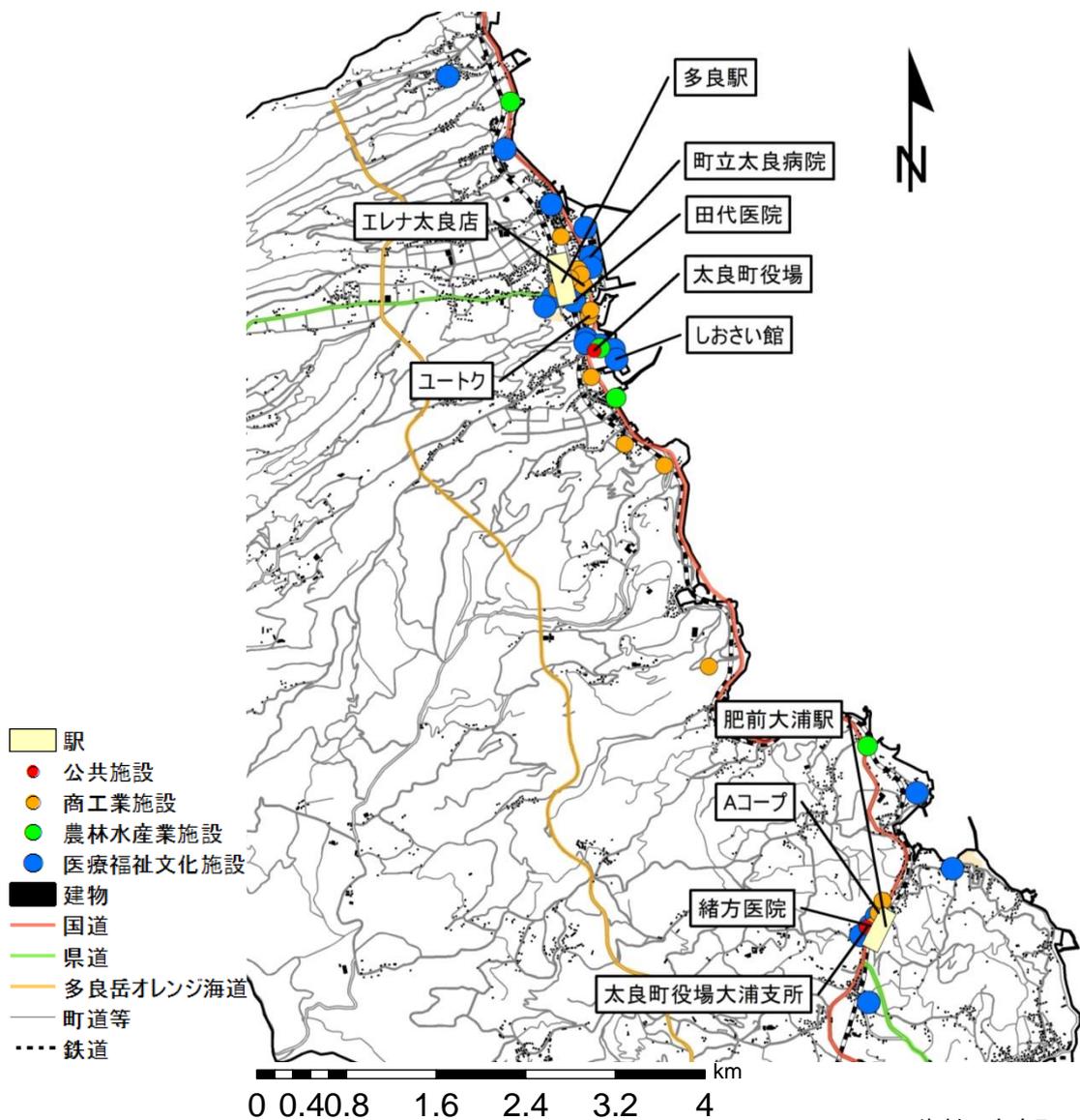
資料：国土地理院 地理院地図より作成

太良町の主な土地利用状況図

#### 4 都市機能施設

町民の生活の基盤となる主要施設を以下に示す。国道 207 号沿いに鉄道が走り、多良駅と肥前大浦駅周辺に施設が集中している。特に公共施設、商工業施設、農林水産業施設、医療福祉文化施設は国道 207 号沿いに多く、多良駅周辺と肥前大浦駅周辺に集中している。

- (公共施設) 役場、金融機関、郵便局等
- (医療福祉施設) しおさい館、町立太良病院、田代医院、緒方医院等
- (商業施設) エレナ太良店、ユートク、Aコープ、  
コンビニ (セブンイレブン・ファミリーマート) 等



太良町の主要施設

## 5 上位計画・関連計画

本地域公共交通網形成計画の主な上位計画・関連計画としては、下記のとおり「第4次太良町総合計画」、「太良町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「太良町過疎地域自立促進計画」が挙げられる。

### 〈計画別の目標〉

#### ①第4次太良町総合計画

##### ■将来像

自然と希望があふれるまち・たら  
みんなのでつくるいきいきにぎわい拠点

##### ■基本目標

基本目標2：住みたいと思える生活基盤づくり

(1) 居住環境の整備と景観の向上

(2) 道路・交通網の充実

・目的・・・公共交通の充実
・目標値・・・公共交通機関の状況についての満足度
平成22年度→平成27年度→平成31年度
8.9%      10.0%      15.0%

(3) 公園・緑地・水辺の整備

(4) 情報ネットワークの整備・活用

#### ②太良町まち・ひと・しごと総合戦略

##### 基本目標4 時代に合った地域づくり

- 人口が減少していく中で、商業施設や娯楽施設といった都市機能だけでなく、医療・介護・福祉・商業・金融等の様々な生活を支える機能について、そのすべてを本町だけで担保することは困難であることから、住民の身近な移動手段を確保し、町内の各地域や周辺の自治体とのつなぐ交通ネットワーク等を維持・構築する必要があります。
- 地域の過疎化が進む状況でも、住民が快適な暮らしを維持できるように、生活サービス機能の中心市街地への集約や情報通信設備の整備に加え、既存公共施設の再整備等も含めた人口減少時代に対応した、まちづくりが求められます。



身近な移動手段の確保	①公共交通機関等の整備
快適に暮らせるまちづくり	①小さな拠点を中心とした住環境の魅力向上
	②既存ストックマネジメント
	③ICTの推進による利便性の向上

[施策の基本的方向]

- 公共交通機関や道路網の整備を推進し、交通利便性の向上に努めます。
- 小さな拠点づくりやコンパクトシティの推進等、地域の実情に応じたまちづくりを推進します。
- 人口減少等を踏まえ、空き家も含めた既存ストックのマネジメント強化を図ります。

施策の枠組み 1	身近な移動手段の確保
----------	------------

[具体的な施策]

①公共交通機関等の整備

多良駅・肥前大浦駅の電車の発着本数の維持や通勤圏内の道路の整備を推進し、交通利便性の維持・向上に努めます。また、廃止路線バスについては当面現状の路線維持運行を実施しますが、存続の必要性やバス路線がない空白地帯を含んだ地域公共交通網形成に向け、デマンド交通等の新たな移動手段の導入に取り組めます。

◎施策の目標

KPI (重要業績評価指標)	単位	現状値 (H26 年度)	目標値 (H31 年度)
多良駅、肥前大浦駅の一日の発着数	本	53	53
デマンド交通の実施路線数	路線	—	2

〈主な取組〉

- ◇鉄道存続事業
- ◇道路の基盤整備事業
- ◇デマンド交通事業

③太良町過疎地域自立促進計画

3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進

(2) その対策

イ 交通対策

生活交通路線バスについては、現状の路線維持が出来るよう補助を行っていくが、廃止代替バスについては、当面現状の路線維持運行を実施するが、存続の必要性やバス路線がない空白地帯を含んだ新たな、地域公共交通網形成に向けた取組みを検討する。

## 2-2 公共交通の現状

### 1 鉄道、道路網

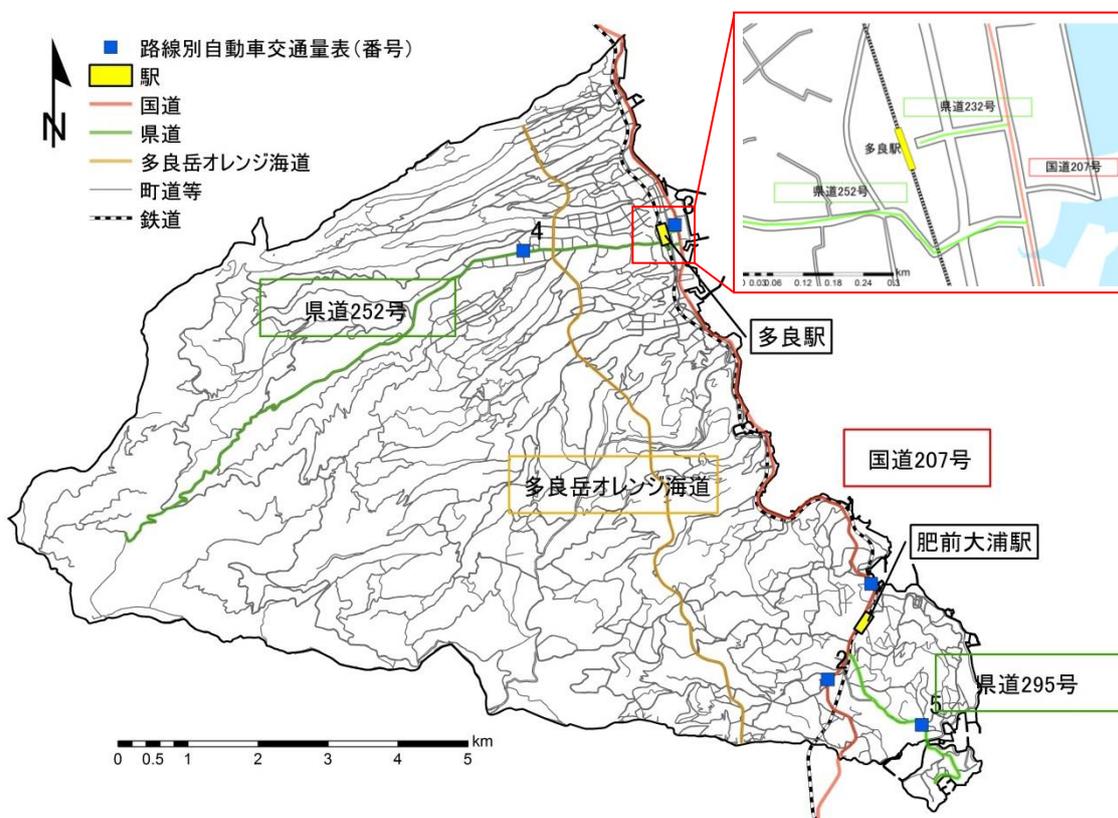
鉄道は、JR長崎本線が東側の有明海に面して走り、それとほぼ並行して、国道207号が南北に走っている。北部には多良駅があり、南部には肥前大浦駅がある。

主要な道路は海岸沿いに国道207号があり、山間部には多良岳オレンジ海道が走っている。その他、県道232号、252号、295号の3本が走っている。

路線別自動車交通量 (台/12h)

番号	路線名	小型車	大型車	合計	観測カ所
1	一般国道207号	5,290	1,300	6,590	藤津郡太良町大字大浦 武藤まんじゅう店
2	一般国道207号	3,784	1,099	4,883	藤津郡太良町大浦 前田橋付近
3	多良停車場線(国道232号)	178	6	184	藤津郡太良町大字多良 多良駅前
4	多良岳公園線(国道252号)	705	36	741	藤津郡太良町大字多良 ひでしま酒店前
5	竹崎上田古里線(国道295号)	2,288	95	2,383	藤津郡太良町大字大浦字道越507

出典：道路交通センサス (H22)

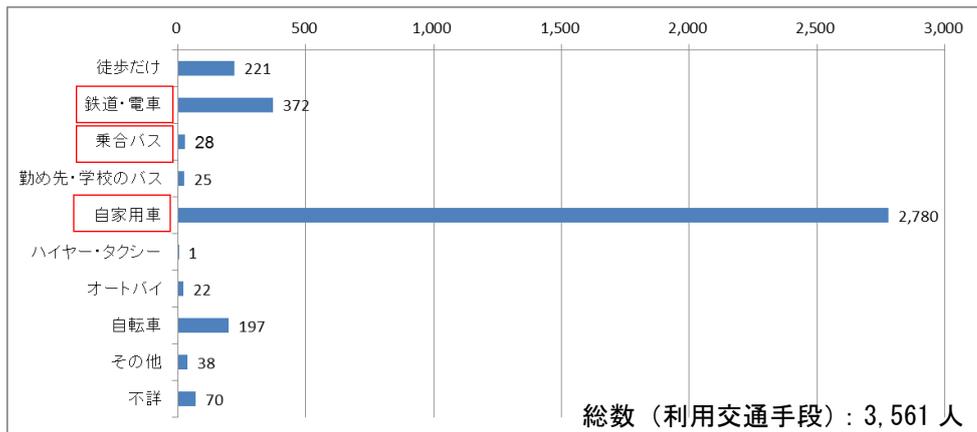


道路網図

## 2 住民の移動状況

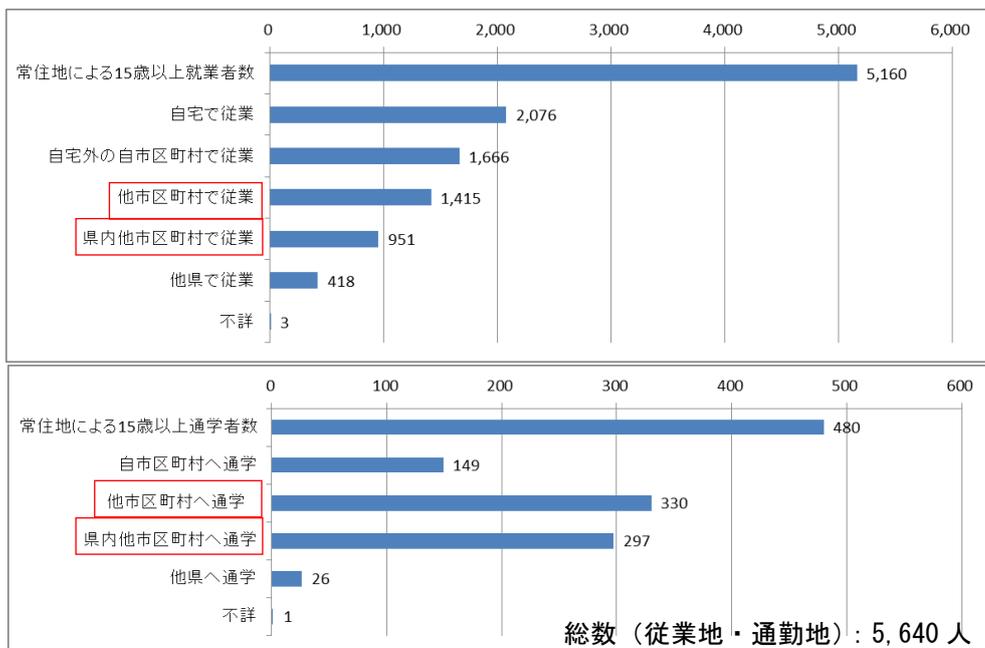
住民の移動のうち通勤、通学についてみると、交通手段を利用している人は総数約3,600人であり、そのうち自家用車を利用している人は約2,800人で、公共交通（鉄道・電車、乗合バス）を利用しているのは約400人である。

また、住民の移動は町内だけでなく周辺自治体との間でも活発であり、主に佐賀市や鹿島市、武雄市間での移動が多い。また、大浦地区の住民座談会では、隣接する長崎県諫早市へ買物、通院で出かける人がいるという意見が聞かれた。



資料：「平成22年国勢調査 小地域集計 第19表 利用交通手段、男女別15歳以上  
自宅外就業者数及び通学者数」より作成

### 太良町の利用交通手段別人口



資料：「平成22年国勢調査 小地域集計 第18表 常住地による従業地・通学地、  
男女別15歳以上就業者数及び15歳以上通学者数」より作成

### 太良町の通勤地、通学地別人口

太良町の自家用車保有台数

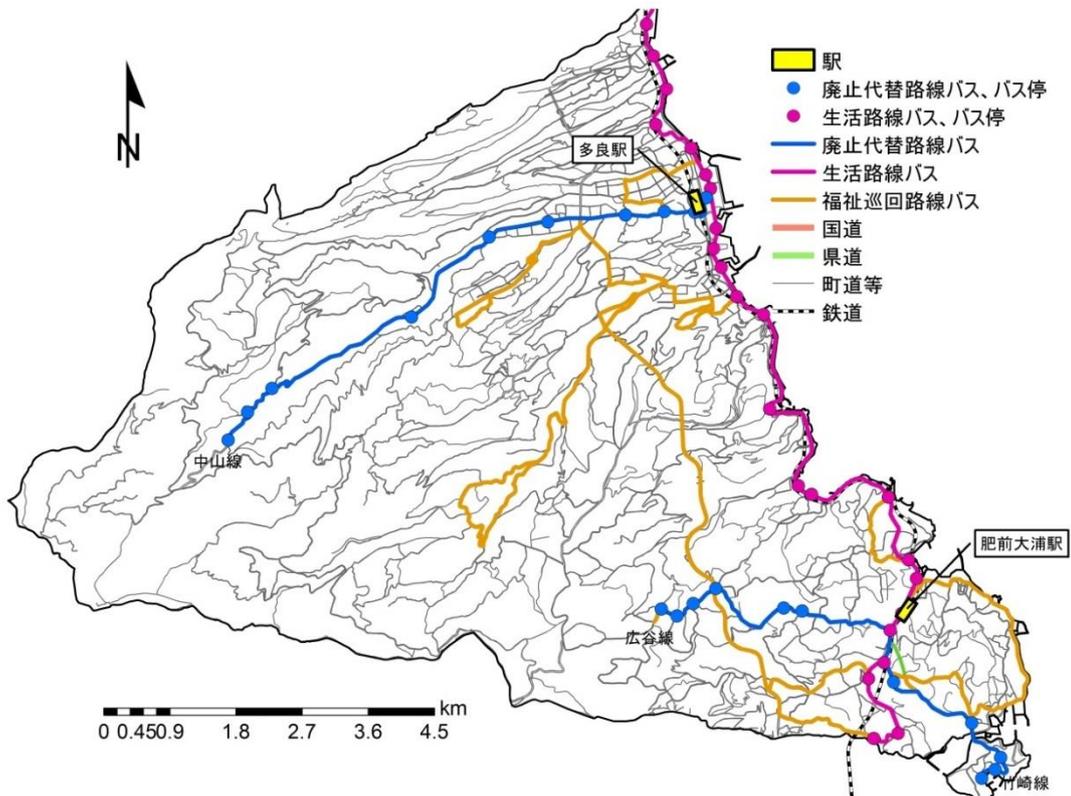
	普通乗用	小型乗用	その他
自家用車	1,088	1,488	953
事業用	0	3	
計	1,088	1,491	953
合計(台)	3,532		

出典：国土交通省九州運輸局 HP

平成 28 年度市町村別車両数統計 (G 表)

### 3 公共交通運行状況

太良町で運行する公共交通の路線は以下のとおりであり、鉄道（JR）、路線バス（祐徳バス）、福祉巡回バス（太良町：社会福祉協議会）が運行している。



公共交通運行路線図

(1) 鉄道

鉄道はJR長崎本線が国道207号に並行して走っており、北部に多良駅、南部に肥前大浦駅がある。両駅とも、普段は普通電車が停車するが、10月～3月までの竹崎カキ、竹崎カニのシーズンには、多良駅に特急列車が停車する。

なお、太良町をはじめとする関係自治体が減便の見直しの申し入れを行ったが、平成30年3月17日から長崎本線の特急電車最終便の繰り上げや、日中の便の減便等が実施された。

多良駅

長崎本線（上り） 普通 14 便  
長崎本線（下り） 普通 17 便

肥前大浦駅

長崎本線（上り） 普通 12 便  
長崎本線（下り） 普通 10 便



多良駅



肥前大浦駅

(2) 路線バス

路線バスは鹿島市に本社を置く祐徳バス株式会社1社が運行している。このうち北の鹿島市と南の県界の間を走る生活路線バスは太良線の1路線で、1日約20便がほぼ毎日運行している。

また、枝線である廃止代替路線バスは、中山線・竹崎線・広谷線の3路線であるが、便数は中山線6便、竹崎線15便、広谷線2便と少ない。

その他関連事業者として、長崎県諫早市の営業所から県界まで運行している長崎県営バスがある。



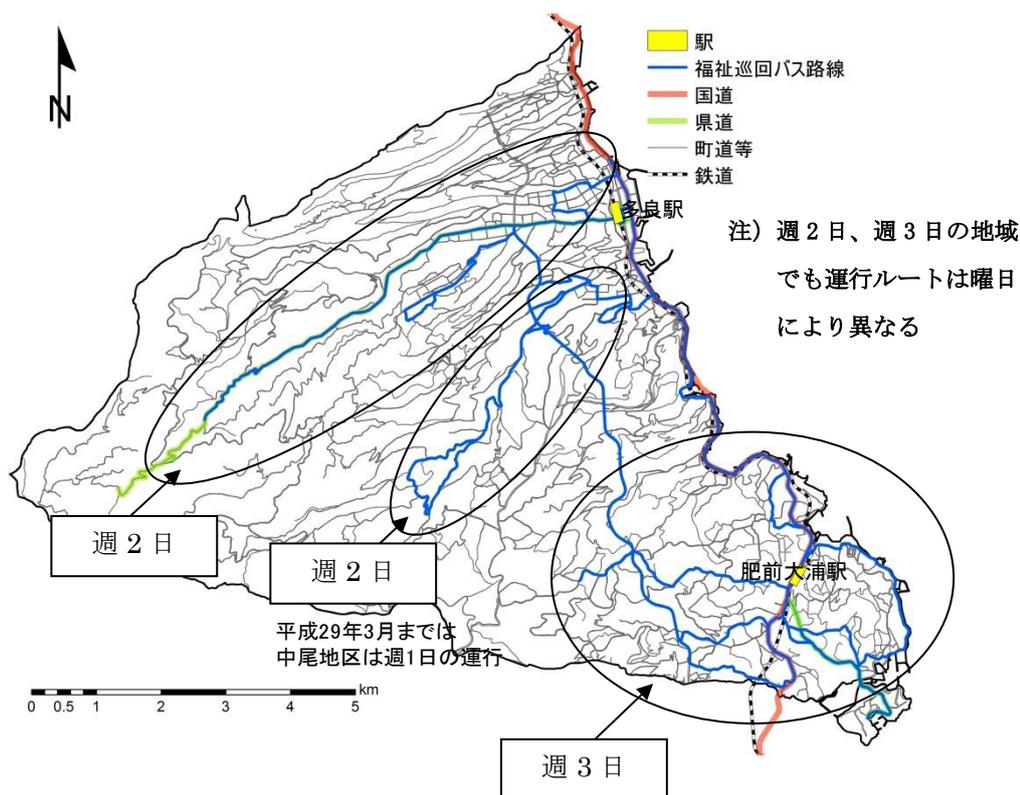
生活路線バス（道の駅太良前）



廃止代替路線バス（中山線中山付近）

(3) 福祉巡回バス

福祉巡回バスは太良町役場の委託で社会福祉協議会が運行している。火曜日から土曜日までの運行であり、地区によって週2回から3回運行している。運行区間は、利用者近くのバス停としおさい館の間であり、途中の乗車・降車はできない。料金は無料である。



福祉巡回バスの路線網図（平成29年4月現在）

福祉巡回バスの利用者数  
(単位:人)



福祉巡回バス（帰り便）

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
4月	307	311	284	271
5月	291	264	296	243
6月	313	278	318	320
7月	347	295	310	328
8月	302	249	233	266
9月	283	293	264	240
10月	314	326	330	259
11月	308	303	266	232
12月	276	258	267	194
1月	257	266	267	194
2月	274	297	297	183
3月	297	269	294	246
合計	3,569	3,409	3,426	2,976

## (4) タクシー

町内に営業所を置くタクシー事業者として馬場観光タクシー有限会社1社がある。営業所は多良地区と大浦地区にそれぞれ1カ所ずつあり、タクシー3台で営業している。

その他町内に営業権を持つタクシー事業者としては、鹿島市に営業所を置く有限会社再耕庵タクシーがある。

## (5) 太良町の地域公共交通にかかる維持費・事業費

太良町が負担している事業費負担の対象は、祐徳バスの太良線と廃止代替路線（中山線、広谷線、竹崎線）、社会福祉協議会の福祉巡回バスである。

太良町負担の総額は、年間11,000千円～13,000千円程度であり、住民一人当たりでみると1.3千円～1.4千円となっている。

## 祐徳バスと社会福祉協議会への負担額

単位：千円/年間

## ③の負担の分担

運行事業者	路線名	年度	①	②	②-①=③	国	佐賀県	鹿島市	太良町		太良町の人口(人)
			経常収益(収入)	補助対象経費(支出)	補助対象経費(差額)				総額	住民1人あたり	
祐徳バス	太良線	H28	13,491	28,714	15,223	2,070	2,177	4,888	6,088	-	-
		H27	13,518	26,287	12,769	2,041	1,993	3,890	4,845		
		H26	13,848	26,683	12,835	1,960	2,023	3,942	4,910		
		H25	15,079	29,308	14,229	1,834	1,998	4,630	5,767		
	廃止代替路線	H28	510	5,973	5,463	-	818	-	5,463		
		H27	440	5,925	5,485	-	813	-	5,485		
		H26	733	5,957	5,224	-	816	-	5,224		
		H25	852	5,829	4,977	-	817	-	4,977		
社会福祉協議会	H28	-	-	-	-	-	-	1,139	-	-	
	H27	-	-	-	-	-	-	1,205			
	H26	-	-	-	-	-	-	1,216			
	H25	-	-	-	-	-	-	1,378			
計	H28	-	-	-	2,070	2,995	4,888	12,690	1.4	9,350	
	H27	-	-	-	2,041	2,806	3,890	11,535	1.2	9,537	
	H26	-	-	-	1,960	2,839	3,942	11,350	1.2	9,729	
	H25	-	-	-	1,834	2,815	4,630	12,122	1.2	9,931	

資料：太良町（人口は、各年の住民基本台帳1月1日時点のものを使用）

### 2-3 住民の意識

住民の意識を把握するため、下記のとおり、住民アンケート調査、乗降調査、意見交換会を実施した。

住民意識調査の概要

調査名	調査時期	調査内容
住民アンケート調査	平成28年12月～ 平成29年1月	2,838票配布、1,052票回収 (全世帯に配布し、年齢が上の人から3名が回答)
乗降調査	平成28年12月～ 平成29年1月	<JR乗降調査> 利用者399人に配布もしくはインタビュー 調査票回収数:126票 <祐徳バス乗降調査> 利用者72人に配布もしくはインタビュー 調査票回収数:52票 <社会福祉協議会バス乗降調査> 利用者39人にインタビュー 調査票回収数:39票
意見交換会	平成29年7月～9月	7団体との意見交換 ・住民座談会多良地区 ・住民座談会大浦地区 ・しおさい館利用者 ・太良高校 ・佐賀西部コロニー ・太良町竹崎かに旅館組合 ・太良町料飲店組合



JR 乗降調査 (多良駅)



意見交換会 (太良町役場)

アンケート調査と乗降調査、意見交換会で把握できた意見を交通手段別にまとめた。【資料編参照】

現在運行している JR、路線バス（祐徳バス）、タクシー、福祉巡回バスについて共通している意見は、「今よりもっと交通手段を増やしてほしい」という内容である。また、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー\*などの運行を期待する意見が多かった。

### 交通手段別の主な意見

交通手段	主な意見の種類	主な意見
JR	運行ルート、運行時間	「全体的に増便してほしい」、「特急の便を増やしてほしい」という声が多
	路線バス、JRとの連絡	「電車とバスの接続を良くしてほしい」、「駅からバス等をもっと出してほしい」という声が多い
	駅舎の環境	トイレの清掃、駐輪場の整備を求める声はアンケート調査と乗降調査で多い
路線バス	運行ルート、運行時間	「朝、昼、夕でそれぞれ増便してほしい」、「駅から海水浴場まで、野崎や竹崎までの直行便がほしい」という意見が多い
		「集落の中まで路線を延長してほしい」という声は全体的に多い
	路線バス、JRとの連絡	「生活路線と廃止代替路線の時刻表を合わせて接続を良くしてほしい」、「電車とバスの接続を良くしてほしい」という声が多い
	バス停環境、位置	「バス停が遠くて不便」という意見が多い 「バス停がボロボロで環境が悪い」という意見もある
タクシー	料金	「料金が高い」など料金形態の見直しを求める声が多い。料金が高いということから、補助金やさらなるタクシー券の配布をお願いする声もあった
	営業時間	20時以降にタクシーに乗れないことから、緊急時の交通手段を求める声が多い
	代行タクシー	商工業事業者の間では、代行タクシー導入への要望が強い
福祉巡回バス	運行区間	「しおさい館利用者だけでなく、他の施設へも行けるようにしてほしい」という声が多く、乗降調査だけでなくアンケート調査でも聞かれた
	運行ダイヤ	福祉巡回バスの利用者からは、「できれば朝7時頃には太良病院に着くようにダイヤを組んでほしい」という要望が多い
コミュニティバス		全体的に賛成の意見が多く、「あったらきつと助かる」、「つくってほしい」など期待を込めた意見が多い
デマンド型乗合タクシー*		全体的に賛成の意見が多く、「運行してほしい」、「非常に助かる」という声が多い

\* 40 ページ参照

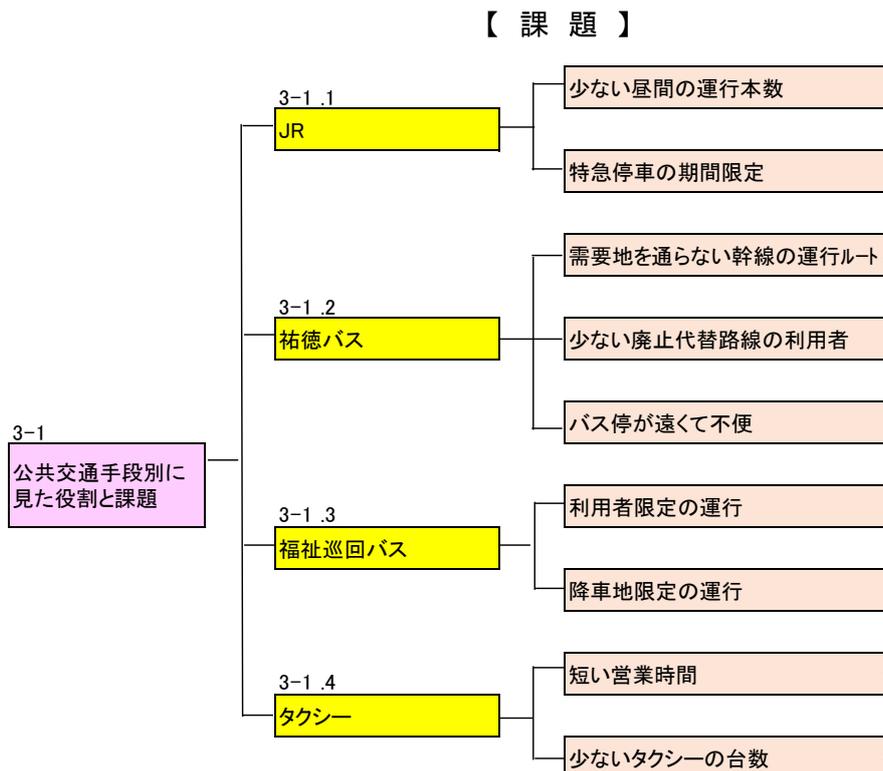
### 第3章 地域公共交通の役割と課題

地域公共交通に関する課題は、下記のとおり大きく3区分し整理を行った。課題の内容としては「買物、通院等の生活に必要な移動手段（JR、バス等の公共交通）の利用に不自由している」という主旨のものが多い。

3-1 公共交通手段別に見た役割と課題	1.JR	少ない昼間の運行本数
		特急停車の期間限定
	2.祐徳バス	需要地を通らない幹線の運行ルート
		少ない廃止代替路線の利用者
		バス停が遠くて不便
	3.福祉巡回バス	利用者限定の運行
		降車地限定の運行
	4.タクシー	短い営業時間
少ないタクシーの台数		
3-2 ネットワーク・接続に関する課題	1.公共交通の面的カバー率	山間部に多い交通空白地
	2.JRとバスの接続	多良駅と太良線バス停の位置
		乗継時間の不整合
3.祐徳バス太良線と廃止代替路線の接続	乗継地点としての機能が不十分	
3-3 交通施設、情報等に関する課題	1.駅、バス停の環境整備	待合環境の整備が不十分
	2.情報提供	運行ルート、バス停位置の情報提供不足
	3.公共交通事業の認識	住民の公共交通に対する低い関心

#### 3-1 公共交通手段別に見た役割と課題

太良町における地域公共交通の課題は、交通手段別に分けると以下のように整理できる。



## 1 JR

### (1) 少ない昼間の運行本数

#### 昼間から夕方にかけての運行本数が少ない

多良駅の13時～16時における一時間あたりの平均運行本数は約0.5便である。16時台に多良駅に特急が停車するが、行き違い停車であるため、乗車することができない。住民意識調査では増便を望む意見がみられた。

また、通勤通学者の多い時間帯においても運行本数が少ない。通勤通学時は上り1便、下り1便のみ停車するため、乗り遅れると始業時間に間に合わない。乗降調査では高校生から便数を増やしてほしいとの要望があった。

### (2) 特急停車の期間限定

#### 特急列車についての情報の提供が不十分で、期間限定であるため利用しにくい

10月～3月は竹崎カキや竹崎カニの旬を迎えるため、観光客のために特急列車が走るが、博多駅の時刻表には多良行きの特急についての情報がわかりやすく表示されていない。さらに、便数が半年単位で増えたり減ったりするため、利用者にとってはパターンを把握しにくい。

## 2 祐徳バス

### (1) 需要地を通らない幹線の運行ルート

#### 幹線（太良線）のルートと需要が合っていない

現在、生活路線バスは、国道207号沿いの肥前大浦駅を通過して南へ行くルートであり、住民や観光客が集まる道越・竹崎地区の旅館街へは行かないため、旅館街へ直行してほしい、という要望がある。

### (2) 少ない廃止代替路線の利用者

#### ① 広谷線は1日1本の運行であり往復の足として利用できない

廃止代替路線の中山線、広谷線、竹崎線の利用者は少なく、利用者ゼロの便も少なくない。

特に、広谷線に関しては、1日の運行便数が往復で計2本であり、住民の交通手段としてほぼ利用ができない。

#### ② 廃止代替路線は補助金が廃止予定である

廃止代替路線は、佐賀県と太良町の補助金で運行されているが、平成30年度までで佐賀県の補助金の廃止が予定されており、廃止代替路線の3路線（中山線、広谷線、竹崎線）存続が課題となっている。

もし、廃止代替路線がなくなれば、廃止代替路線付近に住んでいる町民の移動手段が少なくなる。

### (3) バス停が遠くて不便

平成27年時点では約3人に1人が高齢者であるが、バス停の少ないところがあり、バス停までの距離が障害となっている。

### 3 福祉巡回バス

#### (1) 利用者限定の運行

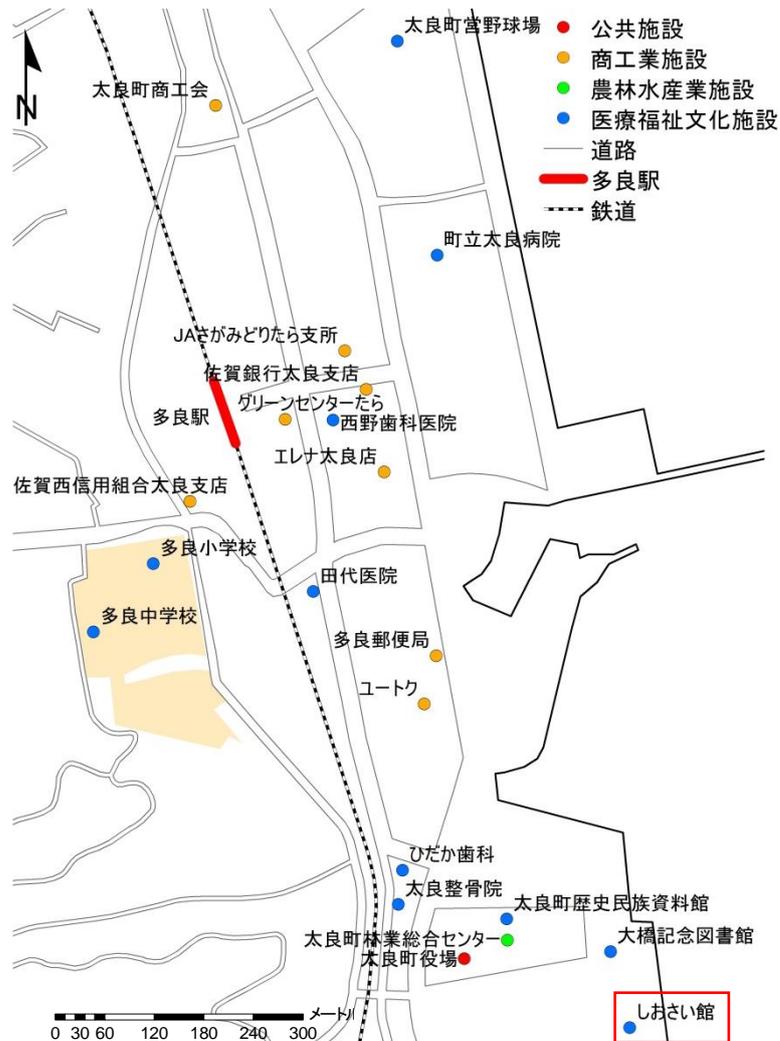
しおさい館利用者に限定されている

しおさい館を利用する場合は、福祉巡回バスの利用料金は無料である。意識調査では、しおさい館を利用しない人でも、福祉巡回バスを利用できるようにしてほしいとの要望があった。

#### (2) 降車地限定の運行

しおさい館のみに降車地が限定されている

しおさい館のみで降車を認めているが、「その先の施設でも乗降できたらよい」という声が多く聞かれた。施設は太良病院やエレナ（スーパーマーケット）等である。その場合、「有料であっても構わない」との意見が多かった。



しおさい館と周辺の主要施設

## 4 タクシー

### (1) 短い営業時間

#### 夜間の営業時間が短い

町内唯一のタクシー事業者である有限会社馬場観光タクシーは20時までの営業である。移動手段を持たない高齢者や妊婦、乳幼児のいる保護者等からは、すぐに移動できる交通手段がないため不安な思いをしているとの声が聞かれる。さらに、旅館組合では20時以降にタクシーがないため、22時くらいまで営業時間を延長してほしいとの要望があった。

### (2) 少ないタクシーの台数

#### 呼び出しに対応可能なタクシーの台数が少ない

馬場観光タクシーの常時待機車両台数は、多良地区に2台、大浦地区に1台、計3台である。社員の高齢化が進み、社員が不足しているとのことである。

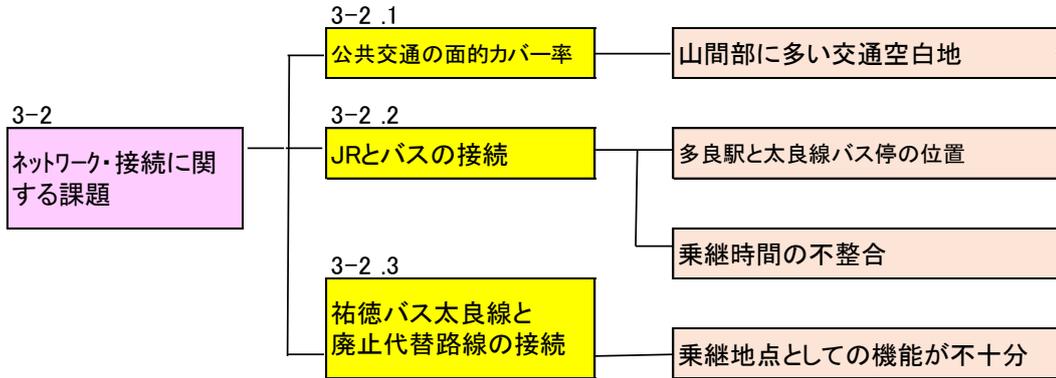
住民からは、「タクシーを呼ぶと、タクシーが来るまでに20分から30分程度かかる」との声が聞かれた。さらに旅館組合では「台数が少なく、来るまでに時間がかかるため、台数を増やしてほしい」との要望があった。



馬場観光タクシーの車両

### 3-2 ネットワーク・接続に関する課題

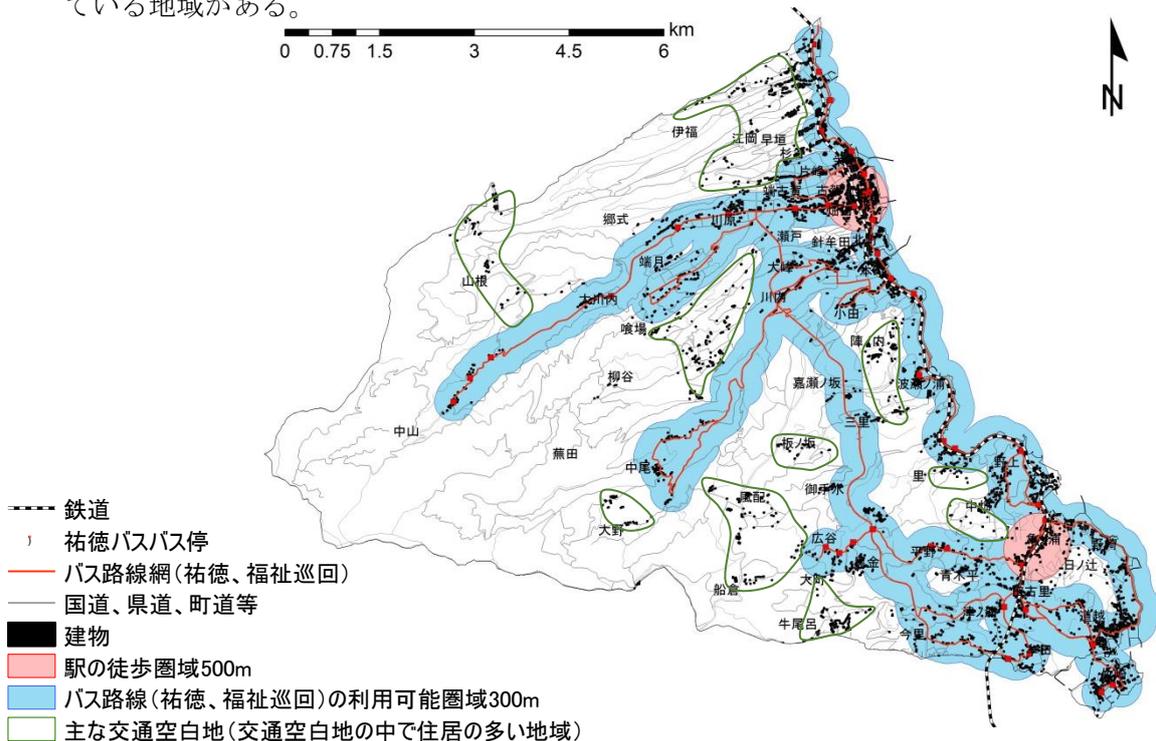
#### 【課題】



#### 1 公共交通の面的カバー率

##### 山間部に多い交通空白地

路線バスは、現在の大型車両で通行できる道路が限定されていることや、JRの高架の高さ等の問題により集落内まで運行できない。このため、主に山間部を中心に交通空白地（山根、風配、牛尾呂など）が多く、国道207号沿いであっても交通空白地となっている地域がある。



注) 建物は主に住居であるが、一部倉庫、農業用ハウス等を含む。

(備考) 交通空白地の設定

駅…直線距離 500m より以遠の地域

祐徳バス(太良線と廃止代替路線)…バス停から直線距離 300m より以遠の地域

福祉巡回バス…路線から 300m より以遠の地域

#### 主な交通空白地

## 2 JR とバスの接続

### (1) 多良駅と太良線バス停の位置

多良駅には駅前にバス停がなく、最も近いバス停は約 150m 東の佐賀銀行前にある中山線多良駅前であり、太良線では、さらに 50mほど先の太良病院前で乗降車する必要がある。接近がうまくいっていないのは、駅前が狭く乗り入れが困難なことが、理由の一つであると考えられる。



多良駅周辺のバス路線とバス停

(2) 乗継時間の不整合

JRの発着時刻と祐徳バスの発着時刻がうまく合っておらず、利用しづらい時間帯が多い。

例えば、多良地区の中山から佐賀方面に通勤する場合、中山線を利用し、多良駅前バス停に7時55分に到着するが、多良駅発の電車は3分前の7時52分に発車している。次の電車は約1時間後の8時46分である。

また、カキのシーズンに特急で11時05分に多良駅で降りても、太良線の太良病院前で上りは50分後の11時55分、下りは約1時間後の12時04分である。

一方、肥前大浦駅では、竹崎から佐賀方面へ通勤する場合、竹崎から肥前大浦駅前まで祐徳バスの竹崎線を利用して、肥前大浦駅に7時40分に着くと2分後の7時42分に発車する。乗り換え時間は2分間しかなく短い。

多良駅では、駅から中山線の多良駅前や太良線の太良病院前バス停までの距離が遠く、乗り継ぐ時間がうまく合っていないことが問題であり、バス時刻の見直しをする必要がある。また、肥前大浦駅でも同様の問題がみられる。

なお、乗継時間の不整合は、諫早市方面に通院や買物で行く場合、県界における長崎県営バスと祐徳バスとの間でもみられる。

多良駅と 太良病院前バス停の時刻表				肥前大浦駅と 肥前大浦駅前バス停の時刻表				祐徳バス県界バス停と 長崎県営バス県界バス停の時刻表			
〈JR〉多良駅		〈路線バス〉 太良病院前バス停		〈JR〉肥前大浦駅		〈路線バス〉 大浦駅前バス停		〈祐徳バス〉 県界		〈長崎県営バス〉 県界	
上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り着	上り着	下り
3				3				3			
4				4				4			
5	49	30		5	40	40		5			
6	27	27	40 55	6	18	09 39		6			34
7	26 52		55	7	05 42		22 47 40	7	20	55	19 49
8	46	03	45	8	32	17	06 29 42	8	25	47	25 55 19 49
9	33	04	18 40	9	24		03 45	9	20		49
10	35	30	45	10			03	10	25	07	55
11	05	05	55	11			22 46	11	35	07	55 19
12		49	01 50	12				12		27	55 19
13			30	13		05	10 28	13	10		55 49
14	16		55	14	02			14	35	02	49
15	04	04 27		15		42	52 34	15		37	35
16			25 53	16			38	16	05		25 19
17	16	43		17	03	58	27 07	17	50	12	55 19
18	26	43		18	14	59	40	18	50	44	49
19	28	14 56		19	14			19			
20	19	52		20	56	09		20			21
21	15	50		21		12 59		21			21
22				22				22			
23	25			23	14			23			

・青は土曜日は休み  
・赤は10月～3月まで期間限定

広江方面  
中山方面  
広江、球場前方面  
県界方面

備考) 長崎県営バスは太良町に向かう方向を上りとした

### 3 祐徳バスの太良線と廃止代替路線の接続

#### 乗継地点としての機能が不十分

幹線の太良線と枝線の廃止代替路線（中山線、広谷線、竹崎線）との乗継地点としては、それぞれ球場前バス停、大浦駅前バス停、竹崎入口バス停が利用されている。しかし、もともと運行本数が少ない上に、時刻もうまく合っていないため、乗り継ぐことができる便が少ない。さらに、幹線と廃止代替路線の路線図・時刻表が掲示されていなかったり、ベンチがないなど、待合い環境も十分に整備されていない。

この中でも、球場前バス停については、町内の主要施設であるエレナ太良店、町立太良病院、佐賀銀行太良支店から少し離れており、位置的にみても適切な乗継地点とは言えない。



乗継地点となっている球場前バス停（現状）

位置図



乗継地点となっている大浦駅前バス停（左）と竹崎入口バス停（右）（現状）

位置図

### 3-3 交通施設、情報等に関する課題

#### 【 課 題 】



#### 1 駅、バス停の環境

##### 待合環境の整備が不十分

JR 駅前での乗継地点は、太良線と廃止代替路線の間に3か所ある。多良駅付近では太良線と中山線、肥前大浦駅前では太良線と広谷線、および竹崎線である。肥前大浦駅前では駅舎を待合施設として利用できるが、多良駅に近い中山線多良駅前バス停では待合施設が近くない。その他のバス停についてもベンチ等があるところは少ない。

バス停標識については、付近の建物等の陰になっていたり、腐食等で文字が見えにくくなっているものがある。

また、駅舎に関しては多良駅、肥前大浦駅の両方でトイレの整備（水洗化等）を要望する声が強かった。



中山線多良駅前バス停（下り）



広谷線平野バス停

## 2 情報提供

### 運行ルート、バス停位置の情報提供不足

平成28年度に行ったアンケート調査では、2,142人中246人(11%)の人が「バス停の位置は分かるが名前まで知らない」、または、「バス停の位置・名前ともに分からない」と回答した。

福祉巡回バスについては、一般住民が利用できるような運行ルート図・時刻表が整備されていない。また、期間限定の特急列車に関する分かりやすい情報や、さらに、観光客(外国人を含む)に配慮された情報案内等が発信されていない。

## 3 公共交通事業の認識

### 住民の公共交通に対する低い関心

平成28年度に行ったアンケート調査では、2,142人中1,202人(56%)の人が「バスに行政からの補助金を使用されていることについて」、「よく分からない」、「全く知らなかった」と回答している。【資料編参照】

公共交通に税金が使用されていることを住民が知り理解すれば、「私のバス」という意識が醸成されていくと考えられる。また、時間、場所、方法等適切な情報提供は、日常生活において「私は公共交通を利用できる」という安心感が生まれる。このように、利用者にとって分かりやすい情報提供が不足していることにより、住民の公共交通に対する関心が低くなっていると考えられる。

## 第4章 計画の基本的な方針と目標

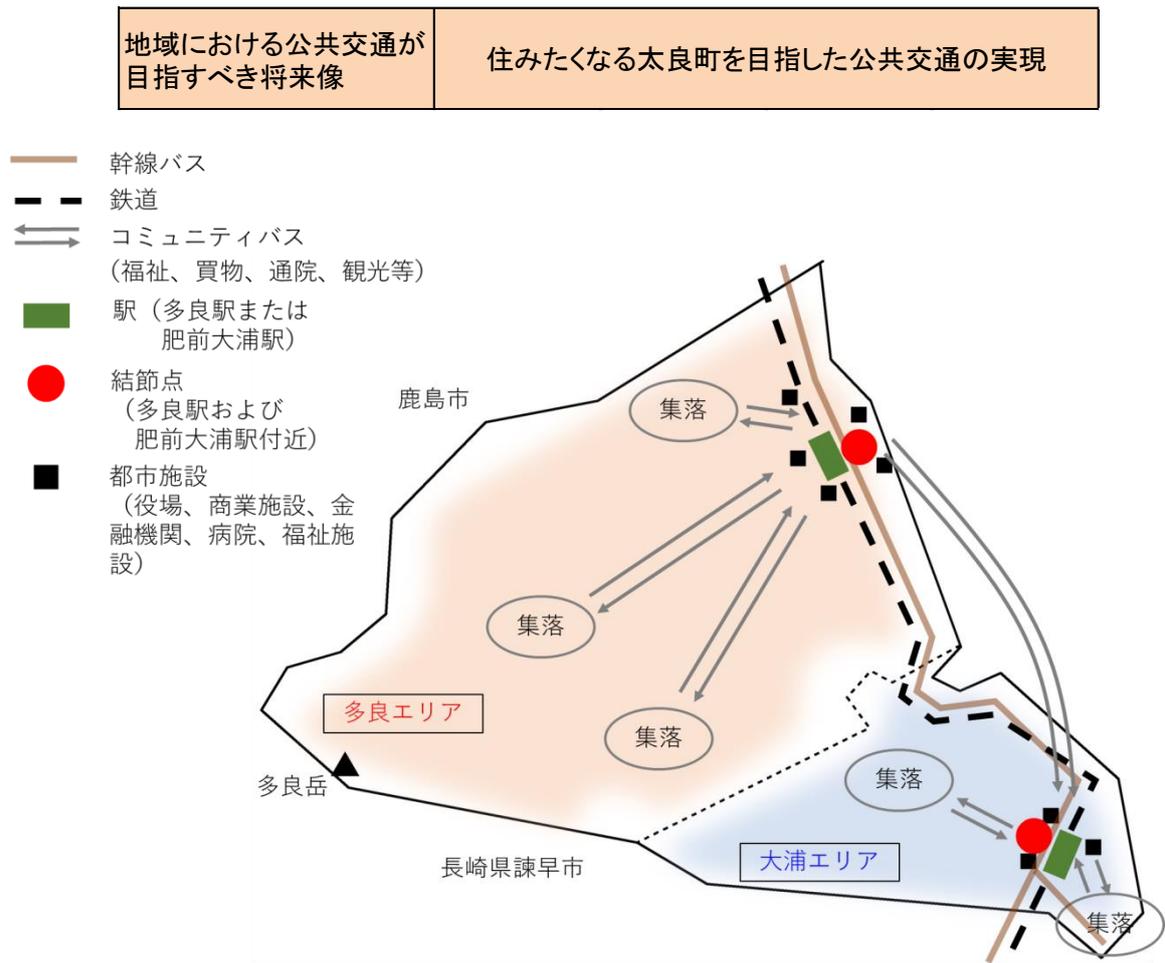
### 4-1 地域における公共交通が目指すべき将来像

太良町の最上位計画である「第4次太良町総合計画」では、基本目標のひとつとして「住みたいと思える生活基盤づくり」を掲げ、「道路交通網の充実」を進めるとしている。

「太良町まち・ひと・しごと創生総合計画」では、基本目標のひとつに「時代に合った地域づくり」を掲げ、「身近な移動手段の確保」を進めるとしている。

また、住民意識調査（アンケート調査、乗降調査、意見交換会）の結果をみると、「太良町は交通の不便な地域が多く、このままでは近い将来、買い物にも行けなくなる高齢者が増えるだろう」という主旨の意見が多く聞かれた。

前項で示した「公共交通が果たすべき役割」および上記の上位計画・関連計画の目標や住民の意見を総合的に考え、本計画における“地域における公共交通が目指すべき将来像”を以下のとおりとする。



## 4-2 取組の方向性

### 1 主な利用者「高齢者」、「観光客」、「学生」を考慮した交通網の形成

自家用車利用の依存が高い中、地域公共交通の取り組みを進めるにあたり、ある程度ターゲットを絞る必要がある。これまでの、アンケート調査、乗降調査、意見交換会などにより、「高齢者」、「観光客」、「学生」については、新しい公共交通の利用の見込みがあると考えられる。

太良町における地域公共交通の主な利用者

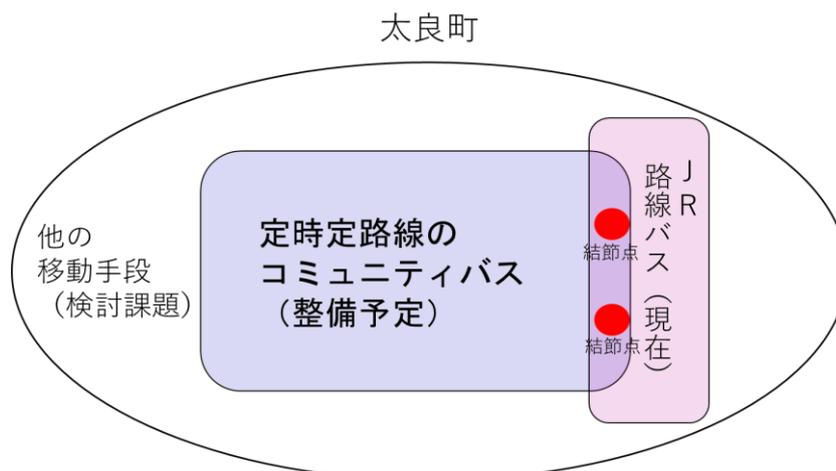
太良町住民	太良町外住民
◎高齢者(買物、通院) ・主婦(買物) ・通勤者 ◎学生(高校生)	◎観光客 ・学生(高校生) ・通勤者

### 2 定時定路線を基本とした交通網の形成

路線バスの廃止代替路線(中山線、広谷線、竹崎線)及び福祉巡回バスのルートを一掃とし、JRや生活路線バス(太良線)との接続を考慮した、各地区と主要施設を結ぶ定時定路線の形成を目指す。

また、長崎県諫早市への移動の利便性向上を図る。

交通空白地となる地区については、住民のニーズを踏まえ必要に応じて移動手段を検討する。



## 4-3 計画の目標

### 1 目標

本計画では、「地域のくらしを支える公共交通の形成」、「観光客をもてなす公共交通の形成」、「みんなが分かりやすく使いやすい公共交通の形成」の3点を目標とした。

#### 目標1 地域のくらしを支える公共交通の形成

廃止代替路線と福祉巡回バスを見直し、医療機関や商業施設等へ行きやすい定時定路線のコミュニティバスを運行するとともに、幹線と接続する交通結節点の整備などにより、地域のくらしを支える公共交通網の形成を目指す。

コミュニティバスが運行できない地区については、移動手段の必要性を含めた移動に関する住民のニーズを把握のうえ、必要に応じ、住民の移動の利便性向上を図る。

#### 目標2 観光客をもてなす公共交通の形成

観光客も使えるようにJRと路線バスの乗り継ぎや案内を考慮することで、観光客のニーズに合った移動手段の確保と充実を図る。

#### 目標3 みんなが分かりやすく使いやすい公共交通の形成

町と各種団体が連携して、住民等に対し、公共交通の情報を提供するとともに、待合環境の整備・改善等を図ることで、分かりやすく使いやすい公共交通を形成する。

## 2 数値目標

目標1、目標2、目標3に関する数値目標は、3つの目標が総合的かつ定量的に表される「計画の目標」として、また施策・事業を実施したことによる成果を表すものとして「コミュニティバス（しおさい館便、コミュニティ便）利用者数」を設定した。

なお、幹線の太良線は存続させることを目標とする。また、事業費については、コミュニティバス運行後において、維持・管理費が現状と同レベルであることを目標とする。【資料編参照】

数値目標（1日あたり、1便あたりの利用者数）

指標項目				各路線の便数 (便/日)	将来目標(平成34年度)		
					1日あたり	1便あたり	
コミュニティバス 利用者数	しおさい館便	火	A-⑤ 竹崎・今里線	2便/日	44人/日	22人/便	
			A-① 栄町線		16人/日	8人/便	
		水	A-② 中山・中尾線		24人/日	12人/便	
			A-⑥ 竹崎・広谷線 (国道207号経由)		28人/日	14人/便	
		金	A-① 栄町線		10人/日	5人/便	
			A-③ 中山線		4人/日	2人/便	
		土	A-⑦ 竹崎・広谷線 (多良岳オレンジ海道経由)		26人/日	13人/便	
			A-④ 中尾線		46人/日	23人/便	
	コミュニティ便	月	B-① 伊福線		6便/日	24人/日	4人/便
			B-② 早垣・杉谷線			23人/日	4人/便
		火	B-⑤ 里・中畑線			8人/日	2人/便
			B-⑥ 広谷線			7人/日	2人/便
		水	B-③ 蕪田・小田線			19人/日	4人/便
		木	B-⑦ 竹崎・野崎線			17人/日	3人/便
			B-⑧ 竹崎・田古里線			13人/日	3人/便
		金	B-④ 喰場線			15人/日	3人/便
		土	B-⑦ 竹崎・野崎線			17人/日	3人/便
			B-⑨ 今里線			10人/日	2人/便

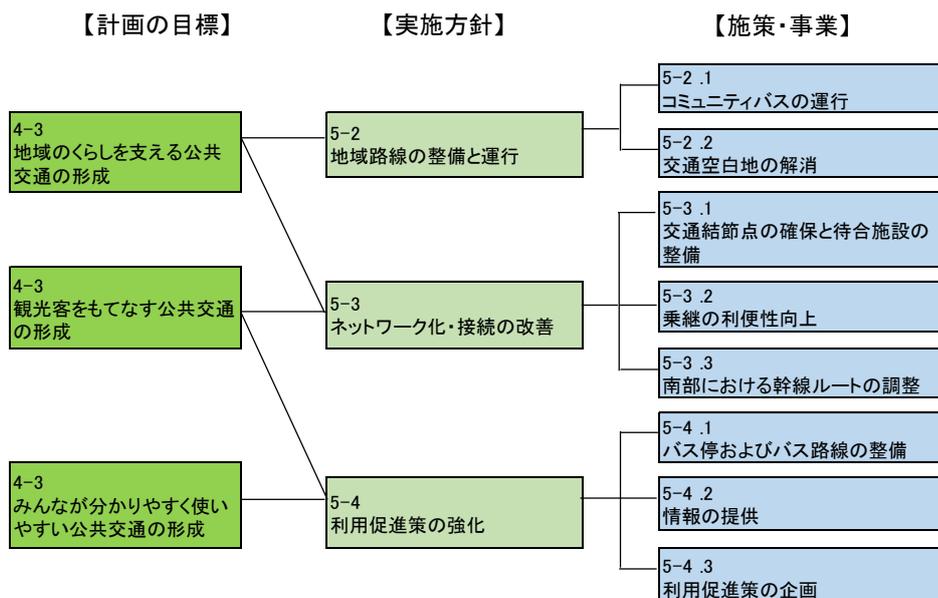
## 第5章 施策・事業と実施主体

### 5-1 実施方針と施策・事業の概要

#### 1 実施方針

計画の目標を達成するため、「地域路線の整備と運行」、「ネットワーク化・接続の改善」、「利用促進策の強化」の3点を実施方針とした。

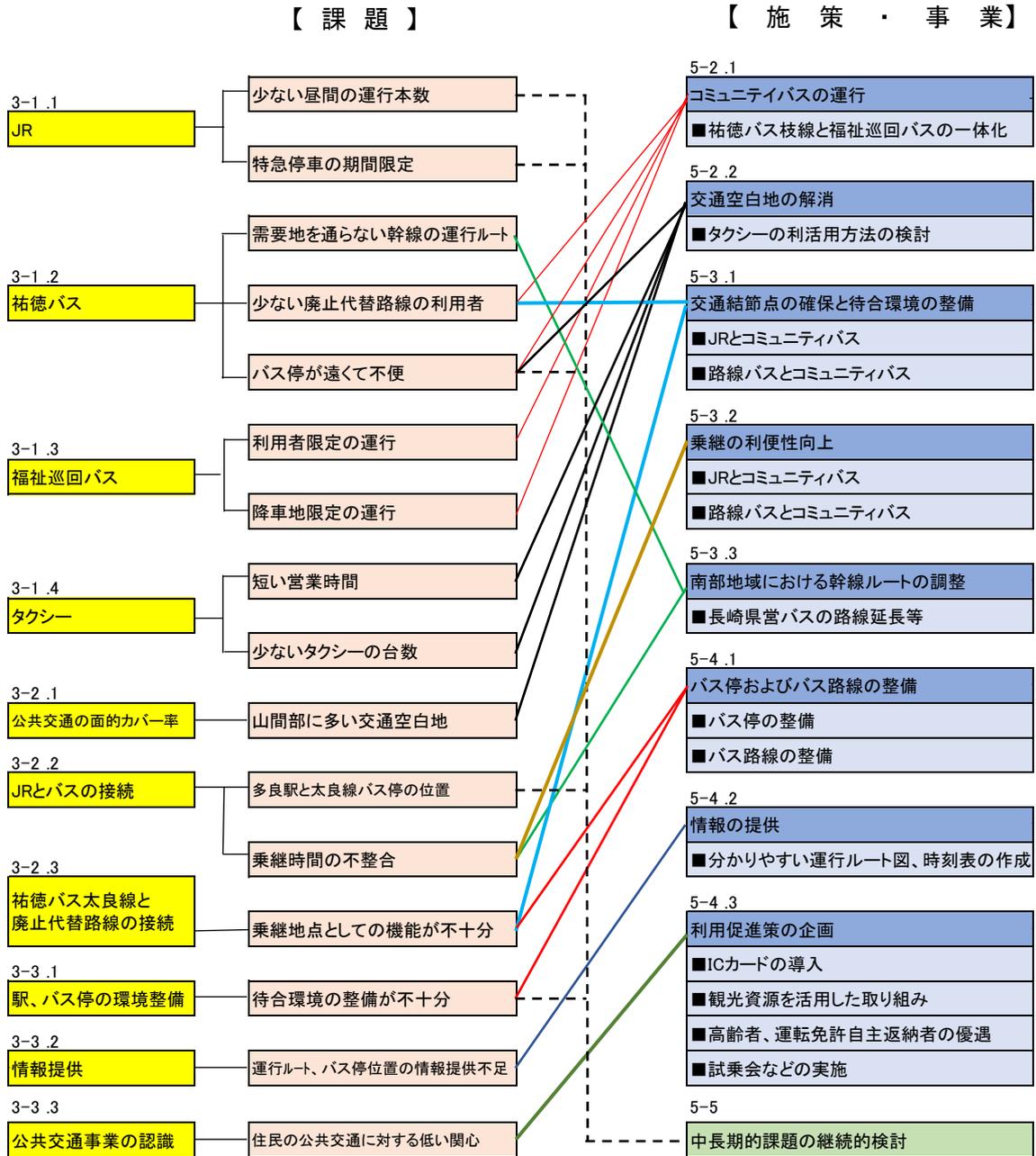
<b>(1) 地域路線の整備と運行</b>
目標「地域の暮らしを支える交通の形成」を実現するために、太良町内の各地区と駅、商業施設、医療機関、福祉施設等を結ぶ地域公共交通を整備していく。
<b>(2) ネットワーク化・接続の改善</b>
目標「地域の暮らしを支える公共交通の形成」を実現し、かつ目標「観光客をもてなす公共交通の形成」を図るために、広域的な交通網でもある幹線交通と地域交通との結節点を確保するとともに、利用しやすい乗換時間であるよう調整を行う。
<b>(3) 利用促進策の強化</b>
目標「みんなが分かりやすく使いやすい公共交通の形成」、「観光客をもてなす公共交通の形成」を実現するためにも、公共交通を利用しやすい環境を整え、地域内外の人に公共交通に関する情報を分かりやすく伝える。



計画の目標、実施方針、施策・事業の対応図

## 2 課題と施策・事業との対応

「第3章 地域公共交通の課題」で示した課題と施策・事業の対応を以下に示す。



課題と施策・事業の対応

### 3 個別施策・事業の概要

施策・事業ごとの事業内容、施策目標、実施主体の概要を以下に示すほか、公共交通を踏まえた「多良駅周辺のまちづくり」、「バス停スペースやバス離合について配慮した公共施設や道路等のインフラ整備」が求められるところである。

#### 個別施策・事業の概要

		主な事業内容	施策目標	実施主体
<b>5-2 地域路線の整備と運行</b>				
5-2.1 コミュニティバスの運行	祐徳バス枝線と福祉巡回バスの一体化	祐徳バスの廃止代替路線(中山線、広谷線、竹崎線)と福祉巡回バスを一体化させたコミュニティバスの運行	年1回運行ルート・運行ダイヤの検証を行う	・太良町 ・バス事業者
5-2.2 交通空白地の解消	タクシー利活用方法の検討	コミュニティバスの利用状況をみて利活用方針を検討	計画期間(平成31年度～34年度)の間に利活用方針を決定	・太良町 ・タクシー事業者
<b>5-3 ネットワーク化・接続の改善</b>				
5-3.1 交通結節点の確保と待合環境の整備	JRとコミュニティバスの結節点の確保・整備	・多良駅付近にあるエレナ(スーパーマーケット)の近くにバス停を新設 ・肥前大浦駅付近に交通結節点を整備	計画期間内に結節点バス停の環境整備	・太良町 ・JR ・バス事業者
	路線バスとコミュニティバスの結節点の確保・整備			
5-3.2 乗継の利便性向上	JRとコミュニティバスの乗換時間の調整	JRとの乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間を調整	年1回時間調整のためのバス運行ダイヤの検証を行う	・太良町 ・JR ・バス事業者
	路線バスとコミュニティバスの乗換時間の調整	路線バスとの乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間を調整		
5-3.3 南部における幹線ルートの調整	長崎県営バスの路線変更・延長等	太良線の竹崎地区への路線変更と長崎県営バスの肥前大浦駅付近までの路線延長	平成30年度中の路線変更・延長	・バス事業者 ・太良町
<b>5-4 利用促進策の強化</b>				
5-4.1 バス停およびバス路線の整備	バス停の整備	バス停標識の整備	コミュニティバス運行開始前までに整備	・太良町 ・バス事業者
	バス路線の整備	バス路線の離合スペースの確保	計画期間内に整備	
5-4.2 情報の提供	分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成	運行ルート図・時刻表を作成し、各戸配布、ホームページにアップ	年1回運行ルート・時刻表の見直し	・太良町 ・JR ・バス事業者
5-4.3 利用促進策の企画	試乗会などの実施等	・ICカードの導入 ・観光資源を活用した取組 ・高齢者・運転免許返納者の優遇 ・無料お試し試乗会の実施 ・ノーマイカーデーの設定	計画期間を通じて継続的に実施	・太良町 ・バス事業者
<b>5-5 中長期的課題の継続的検討</b>				
JRに関する中長期的な課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>・少ない昼間の運行回数</li> <li>・特急停車の期間限定</li> <li>・駅舎の環境改善</li> </ul>		
祐徳バスに関する中長期的な課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要地を通らない幹線の運行ルート</li> <li>・多良駅と太良線バス停の未接近</li> </ul>		

## 5-2 地域路線の整備と運行

### 1 コミュニティバスの運行

#### (1) 施策・事業の目的

太良町の移動手段に関する重要な課題として、次のものが挙げられる。

- ①路線バスである廃止代替路線は、路線数および便数も少なく、住民の移動手段として十分に機能していない。また、路線バスには、バス停の少ない区間があり、高齢者にとってバス停までの距離が障害になっている。
- ②福祉巡回バスの目的地はしおさい館であるため、他の施設で乗降できない。このため、他の施設への運行を希望する住民が多い。

以上のように、現在の移動手段には JR、路線バス（太良線、廃止代替路線）、福祉巡回バスがあるが、これらは統合されておらず、全町をカバーするものとなっていない。また、それぞれの移動手段が多くの課題を抱えている。これらの課題に対応するものとして、本町の大半をカバーできるコミュニティバスを運行する。

#### (2) 施策・事業内容

##### 廃止代替線と福祉巡回バスの一体化

廃止予定の廃止代替路線の代替交通手段として福祉巡回バスと一体化させた誰でも利用可能な定時定路線のコミュニティバスを導入する。このコミュニティバスの基本的な整備方針は次の3点である。

- ①運行区域を大きく多良エリアと大浦エリアの2つに分け、それぞれの結節点を多良駅付近と肥前大浦駅付近に設定する。
- ②コミュニティバスはしおさい館便とコミュニティ便に分ける。
- ③曜日により運行ルートが異なる曜日運行を行う。

なお、本町におけるコミュニティバスは初めての試みであり、実証運行期間および運行開始後、十分な情報提供、試乗会等の「体験学習会」を実施する。

また、福祉巡回バス（無料）がコミュニティバス（しおさい館便）（有料）に変わる点については、実証運行期間中に双方とも運行し、福祉巡回バス利用からコミュニティバス（しおさい館便）利用への移行を促していく。

## コミュニティバス化の概要

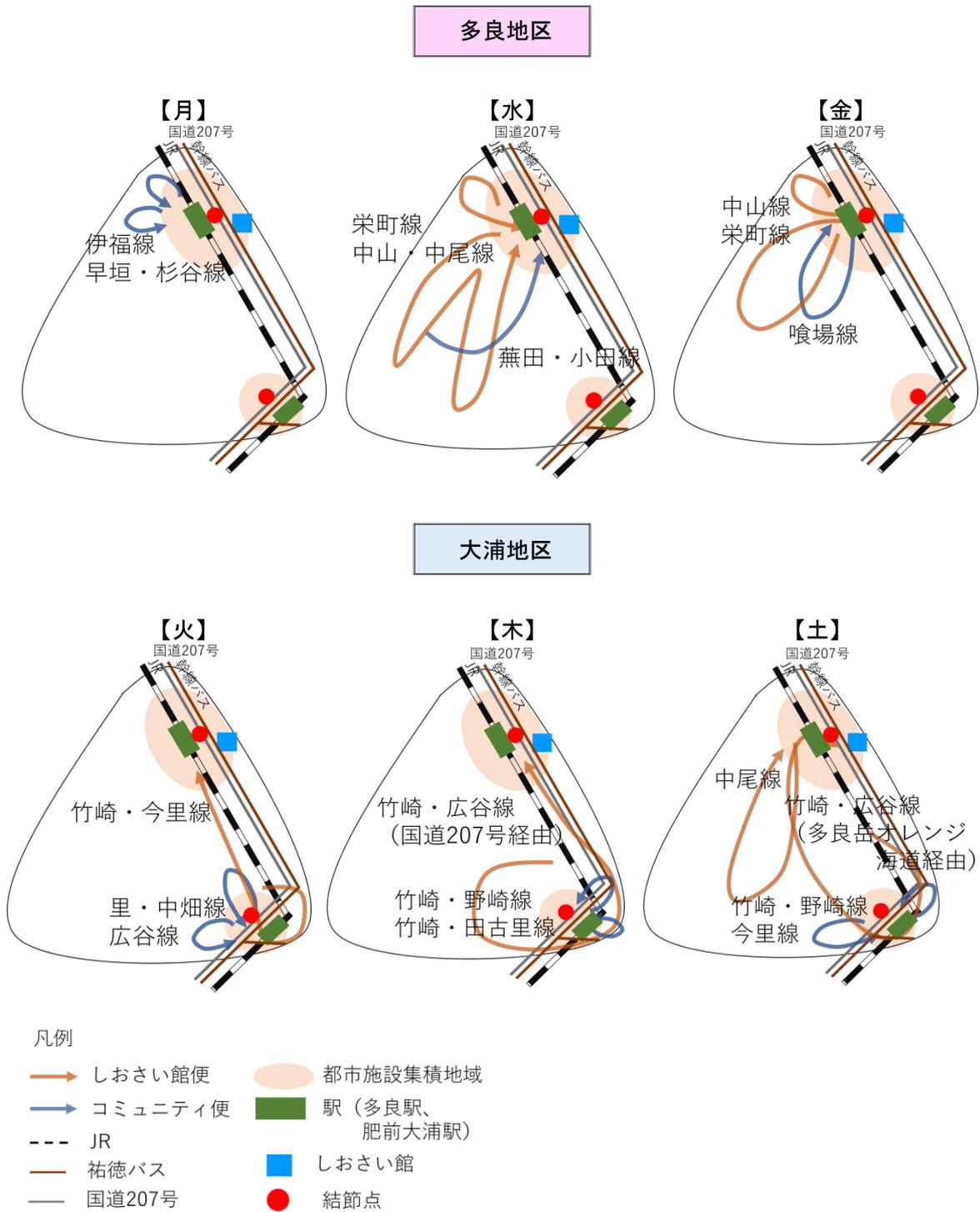
	現状		計画	
	祐徳バス 廃止代替線	福祉巡回バス	コミュニティバス	
			しおさい館便	コミュニティ便
道路運送法との対応	4条許可 (緑ナンバー)	その他 (白ナンバー)	4条許可 (緑ナンバー)	
車両(定員)	大型バス (40人程度)	中型バス (24~29人程度)	小型バス(14人程度):2台	
運行の主目的	—	—	福祉巡回バスの運行形態を極力活用し、しおさい館と市街地の主要施設に行く 各地域(集落)から、交通結節点(多良駅付近、肥前大浦駅付近)へ運行する	
路線	3路線 ・中山線 ・竹崎線 ・広谷線	8路線 〈多良地区〉 月:運休日 水:第1便(多良線) 第2便(中山線ロング) 金:第1便(中山線ショート) 第2便(多良線) 〈大浦地区〉 火:第1便(竹崎・大浦線) 木:第1便(竹崎・広谷線1) 土:第1便(竹崎・広谷線2) 第2便(中尾線)	7路線 A-①:栄町線 A-②:中山・中尾線 A-③:中山線 A-④:中尾線 A-⑤:竹崎・今里線 A-⑥:竹崎・広谷線 (国道207号経由) A-⑦:竹崎・広谷線 (多良岳オレンジ海道経由)	9路線 〈多良地区〉 B-①:伊福線 B-②:早垣・杉谷線 B-③:蕪田・小田線 B-④:喰場線 〈大浦地区〉 B-⑤:里・中畑線 B-⑥:広谷線 B-⑦:竹崎・野崎線 B-⑧:竹崎・田古里線 B-⑨:今里線
運行地区と運行日	月~土	水金:多良地区 (月は運休日) 火木土:大浦地区	火~土	2地区隔日運行 月水金:多良地区 火木土:大浦地区
便数	・中山線:6便/日 ・竹崎線:15便/日 ・広谷線:2便/日	2便~3便/日 (上り1便、下り1便)または (上り2便、下り1便)	【火、木】:2便/日 (1往復) 【水、金、土】:4便/日 (2路線×1往復)	【月、火、木、土】:12便/日 (2路線×3往復程度) 【水、金】:6便/日 (1路線×3往復程度)
料金	有料 (距離制)	無料	有料(割引制度を検討)	
利用者	条件なし	しおさい館利用者	条件なし	

(3) 施策目標

平成 31 年度中にコミュニティバスの運行を開始し、その後も年 1 回運行ルート、運行時刻ダイヤの検討を行い、必要に応じて見直しを行う。

(4) 実施主体

太良町がコミュニティバスを運行する。実際の運行業務はバス事業者に委託する予定である。



コミュニティバス運行ルート（路線）概念図

運行ルートの設定方針

		しおさい館便	コミュニティ便
共通方針 (全体)		①極力、他の曜日と異なる地域を通るようにする。他の曜日と同じ地区に行くことになった場合は、極力、他の曜日と異なるルートを通るようにした ②山間部も重視 ③アンケート調査結果に基づき、利用者の多い商業地域、病院、福祉施設等は可能な限り通るルートとした	
共通方針 (各便)		①社会福祉協議会が運行している福祉巡回バスのルートを極力残した ②極力、国道207号(祐徳バスのルート)と重複しないルートにした	特になし
多良地区の 設定方針	[月]	運休	①2路線のコミュニティ便が重複しないルートとした ②今まで路線が通っていなかった地区を運行するルートとした ③極力、国道207号(祐徳バスのルート)と重複しないようにした
	[水]	山間部のルートを延長した	①極力、しおさい館便と異なる地区、ルートとした。 ②生活圏が多良地区である山間部の住民が、多良地区の市街地に行けるようにした
	[金]	※共通方針(各便)の欄を参照	①極力、しおさい館便と異なる地区、ルートとした。 ②生活圏が多良地区である山間部の住民が、多良地区の市街地に行けるようにした
大浦地区の 設定方針	[火]	大浦地区の海岸沿いは、民家が多い内陸側のルートを運行するルートにした(民家が少ない沿岸を走らない)  ※その他については 共通方針(各便)の欄を参照	①極力、しおさい館便と異なる地区、ルートとした ②今まで路線が通っていなかった山間部を運行するルートとした
	[木]	同上	①廃止代替線が廃止される可能性のある地区にコミュニティ便を通すことによって、便数の不足分を補うようにした ②今まで路線が通っていなかった山間部を運行するルートとした
	[土]	同上	同上

バス車両の標準的な大きさ

	全長	全幅	高さ
大型 【路線バス】	8.1m	2.3m	2.5~3.0m
マイクロバス 【福祉巡回バス】	6.3m	2.1m	2.6m
小型車両 (ワンボックス)	5.4m	1.9m	2.3m

## 2 交通空白地の解消

### (1) 施策・事業の目的

本業務は、以下のような課題に対応するために実施するものである。

- ①太良町の東側には JR、祐徳バス太良線等が走っているため、一定の公共交通は利用できるが、山間部には JR、祐徳バス、福祉巡回バスも運行していない交通空白地が多く存在する。また、祐徳バスが走っていても、バス停が少なく、バス停までの距離が障害になっている高齢者が見られる。
- ②タクシーであれば、幅員が狭い山間部まで入っていけるが、町内に本部があるタクシー会社は稼働台数が少なく、夜の営業時間も限られていて、住民や事業者からの要望に応えきれていない。

### (2) 施策・事業内容

#### タクシー利活用方法の検討

交通空白地の解消に向けた移動手段の確保については、道路状況等地域の実情を考慮すると、小型車両が有効であり、タクシーがその役割を担うことができると考えられる。

乗合タクシー\*やデマンド型乗合タクシー\*\*、タクシー補助券などが考えられるが、その検討にあたっては、交通空白地の地域の移動のニーズを把握のうえ、コミュニティバス運行による利用状況を見ながら進めていくものとする。

### (3) 施策目標

コミュニティバスの運行開始後、計画期間（平成 31 年度～34 年度）の間にタクシーの利活用方針を決定する。

### (4) 実施主体

太良町地域公共交通会議及び太良町地域公共交通活性化協議会の事務局として太良町がタクシー事業者の意見を聞きながら検討を進める。

乗合タクシー\*：定時定路線の公共交通のうち、バスより小型タクシーが利用されているもの。  
 デマンド型乗合タクシー\*\*：事前予約により運行する交通機関をデマンド型交通といい、その一つの型がデマンド型乗合タクシーである。事前に登録された地域住民から予約があった時に、予約があった区間だけを運行し、複数の利用者が乗り合いで利用する。予約がなければ運行しない。（資料：「デマンド型交通の手引き」国交省および「八女市ホームページ」、「井原市ホームページ」より作成）

## 5-3 ネットワーク化・接続の改善

### 1 交通結節点の確保と待合施設の整備

#### (1) 施策・事業の目的

太良町の移動手段の連結に関しては、次のような課題が挙げられる。

- ①太良駅と祐徳バス（太良線、廃止代替路線）の乗継地点が適切でない。また、幹線の太良線と枝線の廃止代替路線間での乗継ぎでは、双方のバス停位置が遠いこともあり利用者が少ない。
- ②太良線と廃止代替路線との乗継地点である球場前バス停、竹崎入口バス停は待合環境が整備されていない。

以上のように、本町における現在の移動手段はうまく連結されていない。今後のコミュニティバス運行時においては、これらの移動手段が結節点で有機的に連結するよう整備を進める。結節点は、単に移動手段の乗換地点としてだけでなく、住民の交流の場、外来者と住民のふれあいの場、山間地域と都市地域の接点としての機能を有するものであり、そのようなまちの核・まちの顔づくりとしての整備を目指すものである。

#### (2) 施策・事業内容

##### ①JR とコミュニティバスの結節点の確保・整備

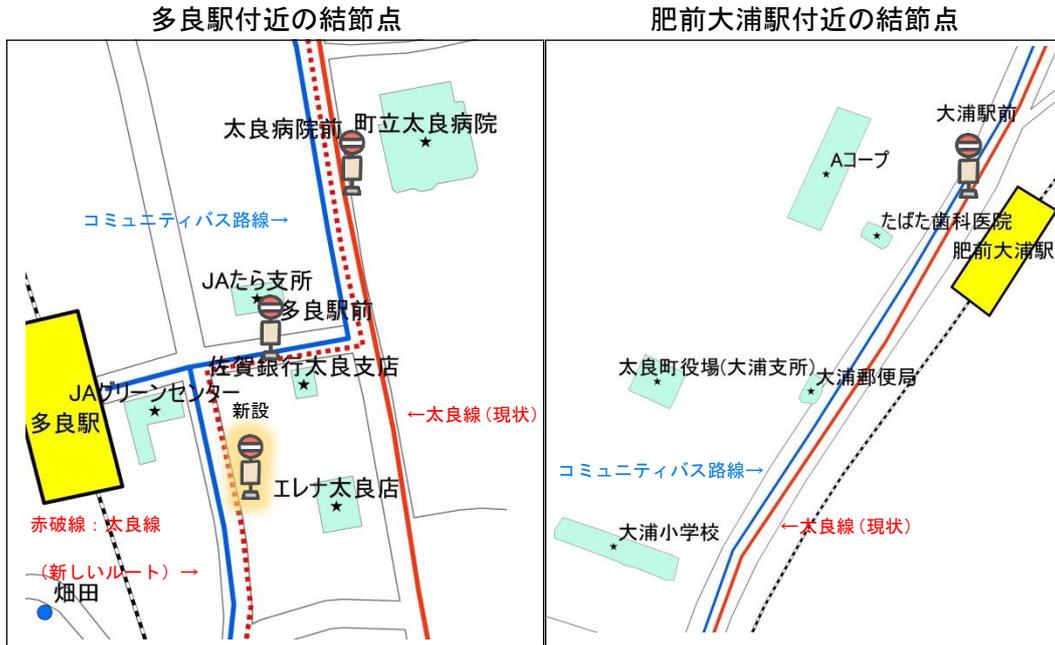
JR とコミュニティバスの結節点は、多良駅付近と肥前大浦駅付近に設定する。多良駅については、多良駅に近く、駐車スペースを確保しやすいエレナ（スーパーマーケット）の裏側に（仮称）新多良駅前バス停を新設する。

なお、多良駅前を交通結節点として利用していく場合には、現在の道路利用、駐車スペースでは不十分である。また、周辺地域との関係性を保ちながら交通結節点の整備を進めることが望ましいため、この一帯を地域の拠点として総合的な再整備を行う方針を検討する。

##### ②路線バスとコミュニティバスの結節点の確保・整備

多良地区については、路線バスとコミュニティバスの乗換がスムーズにいくように乗継地点を多良駅付近（エレナ裏側）に設け、利用者が快適に待てるように待合環境（乗換案内板、屋根、ベンチ等）を整備する。なお、このバス停はJR との結節点としても整備を行う。

大浦地区については、肥前大浦駅付近に路線バスとコミュニティバス、さらにはJR との交通結節点を設け、待合環境を整備する。



(3) 施策目標

結節点の環境整備は、計画期間内に実施する。

(4) 実施主体

コミュニティバスのバス停は、JR およびバス停事業者の意向も聞きながら太良町が整備する。

## 2 乗継の利便性向上

### (1) 施策・事業の目的

本業務は、以下のような課題に対応するために実施するものである。

①JR と太良線、JR と廃止代替路線の乗換時間がうまく合っていない。

②太良線と廃止代替路線の乗換時間がうまく合っていない。

### (2) 施策・事業内容

#### ①JR とコミュニティバスの乗換時間の調整

JR との乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間の調整を行う。

#### ②路線バスとコミュニティバスの乗換時間の調整

路線バス（祐徳バス）との乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間の調整を行う。

### (3) 施策目標

コミュニティバスの運行開始時には JR、路線バスとの時間の調整を行し、その後も年 1 回、時間調整のためのバス運行時刻の見直しを行う。

### (4) 実施主体

コミュニティバスについては、バス事業者の意向を踏まえながら太良町が乗換時間の調整を行う。

### コミュニティ便におけるダイヤとの整合性（案）

#### ■JR：時刻表

【多良駅】		上り		下り	
時刻	路線	時刻	路線	時刻	路線
7:20 (月)	長崎本線 諫早・長崎方面(下り)	7:20 (月)	長崎本線 肥前山口・佐賀・鳥栖方面(上り)	7:20 (月)	長崎本線 諫早・長崎方面(下り)
7:45 (水)		7:45 (水)		7:45 (水)	
7:40 (金)		7:40 (金)		7:40 (金)	
10:20 (月)		10:20 (月)		10:20 (月)	
10:45 (水)		10:45 (水)		10:45 (水)	
10:40 (金)		10:40 (金)		10:40 (金)	
13:20 (月)		13:20 (月)		13:20 (月)	
13:45 (水)		13:45 (水)		13:45 (水)	
13:40 (金)		13:40 (金)		13:40 (金)	
17:20 (月)		17:20 (月)		17:20 (月)	
17:45 (水)		17:45 (水)		17:45 (水)	
17:40 (金)		17:40 (金)		17:40 (金)	

#### ■祐徳バス：時刻表

【太良老人センター（エレナ前）】		上り		下り	
時刻	路線	時刻	路線	時刻	路線
7:20 (月)	祐徳バス 太良線(上り)	7:20 (月)	祐徳バス 太良線(上り)	7:20 (月)	祐徳バス 太良線(下り)
7:45 (水)		7:45 (水)		7:45 (水)	
7:40 (金)		7:40 (金)		7:40 (金)	
10:20 (月)		10:20 (月)		10:20 (月)	
10:45 (水)		10:45 (水)		10:45 (水)	
10:40 (金)		10:40 (金)		10:40 (金)	
13:20 (月)		13:20 (月)		13:20 (月)	
13:45 (水)		13:45 (水)		13:45 (水)	
13:40 (金)		13:40 (金)		13:40 (金)	
17:20 (月)		17:20 (月)		17:20 (月)	
17:45 (水)		17:45 (水)		17:45 (水)	
17:40 (金)		17:40 (金)		17:40 (金)	

(注) コミュニティバス到着時間は、図上で運行時間を計測して設定した仮の案である

### 3 南部における幹線ルート調整

#### (1) 施策・事業の目的

本業務は、以下のような課題に対応するために実施するものである。

- ①竹崎地区には廃止代替路線の竹崎線が走っているが、幹線の太良線に直行する便が少ない。
- ②大浦地区周辺の住民の中には、長崎県諫早市に買物、通院で訪れる人が見られるが、直接乗り換えなしで行くことはできない。

#### (2) 施策・事業内容

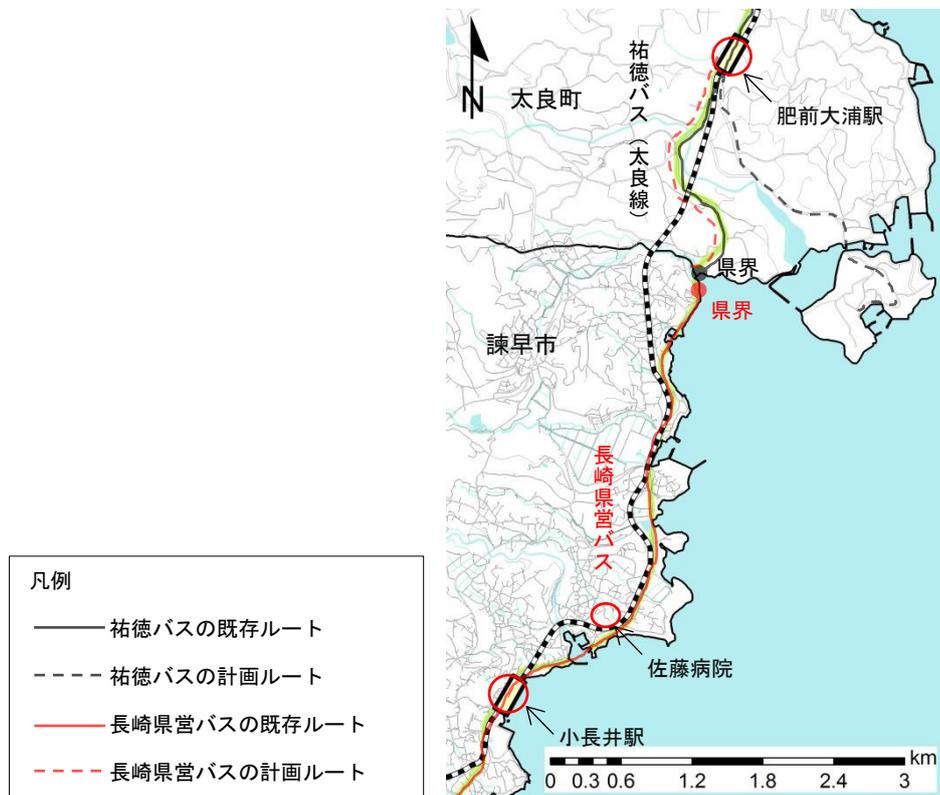
現在、県界まで走っている祐徳バス太良線については、竹崎地区方面への路線変更を協議する。また、県界まで来ている長崎県営バスについては、肥前大浦駅付近までの路線延長を協議する。

#### (3) 施策目標

祐徳バスと長崎県営バスの路線変更・延長については、早期に実施計画を策定し、平成30年度中の運行を目指す。

#### (4) 実施主体

太良町が、関係自治体およびバス事業者と路線変更・延長について協議する。



資料：国土地理院 基盤地図情報より作成

祐徳バス（太良線）と長崎県営バスの運行路線

## 5-4 利用促進策の強化

### 1 バス停およびバス路線の整備

#### (1) 施策・事業の目的

本業務は、以下のような課題に対応するために実施するものである。

- ①現在の太良線のバス停の中には、バス停標識が見えにくかったり、停車スペースがほとんどないところがある。
- ②山間部の道路は、幅員が狭いために離合が容易でないところもある。

#### (2) 施策・事業内容

##### ①バス停の整備

バス停は分かりやすいバス停標識を設置する。その標識には運行ルート・運行時刻を表示し、乗継地点においては双方の運行時刻等も表示する。

なお、太良病院前バス停については、現在の国道 207 号の路側帯上では安全性に問題があるため、バス停の位置を病院敷地内に調整する。その他、今後バス路線沿いの公共施設整備については、必要に応じてバスの停車スペースを考慮する。

また、コミュニティバスのバス停と路線バスのバス停が一緒になる場合は、祐徳バスと十分な協議をする。

##### ②バス路線の整備

現在予定しているコミュニティバスの運行ルートは、離合が容易でない地点もあり、今後の道路整備においては、バスの離合スペースも十分に考慮する。また、バス停設置か所についても同様のスペースを確保する。

#### (3) 施策目標

バス停標識については、平成 31 年度の実証運行前に整備する。その他のバス停関連事業（屋根、ベンチ等）やバス路線の整備は、計画期間内に実施する。

#### (4) 実施主体

コミュニティバスのバス停、バス路線の整備は太良町が実施し、幹線についてはバス事業者との協議により実施する。



太良病院前バス停（下り）現状



資料：国土地理院 基盤地図情報より作成

太良病院の施設位置図

## 2 情報の提供

### (1) 施策・事業の目的

本業務は、以下のような課題に対応するために実施するものである。

- ①住民が利用できる福祉巡回バスの運行ルート・時刻表が各世帯に配布されておらず、さらに公共施設である太良町役場や太良駅等に掲示されていない。
- ②JR 特急の時刻に関する情報が十分に伝えられていない。

### (2) 施策・事業内容

#### 分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成

誰にとっても分かりやすい、特にバスに乗り慣れていない住民にも分かりやすい運行ルート図や時刻表を作成する。この運行ルート図・時刻表は各戸に配布するとともに、太良町ホームページにアップする。また、主要な商業施設、病院等にも掲示する。

なお、この運行ルート図・時刻表はコミュニティバスだけでなく、JR や長崎県営バス（県界～諫早営業所線）の時刻表も記載し、乗り換えがスムーズにいくようにする。

### (3) 施策目標

平成 30 年度中に運行ルート図・時刻表（案）を作成し、平成 31 年度運行開始前には最終案を作成する。その後も年 1 回、運行ルート図、時刻表の見直しを行う。

### (4) 実施主体

運行ルート図・時刻表は太良町が作成し、その掲示、配布等についてはバス事業者や関係施設の協力を得て実施する。

### 3 利用促進策の企画

#### (1) 施策・事業の目的

本業務は、以下のような課題に対応するために実施するものである。

- ①住民の路線バスや福祉巡回バスの運行状況に関する認識が低い。
- ②太良町の公共交通に対する経費負担に関する認識が低い。

#### (2) 施策・事業内容

##### ①ICカード\*の導入

コミュニティバスの料金支払いの利便性向上のため、ICカードの導入を目指す。

##### ②観光資源を活用した取り組み

バス利用と太良町の観光資源をセットにした企画乗車券等を企画する。

##### ③高齢者・運転免許自主返納者への優遇策の実施

高齢者や運転免許自主返納者に対し、年齢等に応じて料金の割引が受けられる優遇策を実施する。

##### ④試乗会などの実施

無料お試し試乗会やバスの乗り方ワークショップを実施する。

その他ノーマイカーデーを設けて公共交通利用の促進を図るなど、自家用車に頼りすぎない生活への意識改革を不断に進めていく。

ICカード\*（アイシーカード；integrated circuit card）：

情報（データ）の記録や演算をするために、集積回路（IC）を組み込んだカード。交通分野でも広く利用されており、佐賀県内では西日本鉄道・佐賀市交通局等が共通ICカードのnimoca（ニモカ）を利用している。（資料：Wikipedia「ICカード」より作成）

#### (3) 施策目標

利用促進に関する事業は、コミュニティバス運行開始前から着手し、計画期間を通じて、継続的に実施する。

#### (4) 実施主体

利用促進に関する事業等は太良町がバス事業者や観光関連事業者の協力を得て実施する。

## 5-5 中長期的課題の継続的検討

「第3章 地域公共交通の課題」で示した課題の中には、計画期間（平成30年度～平成34年度）に対応策を具体化するの難しいものがある。これらは、今後、社会・経済の変化、関係法令の整備状況、住民意識の変化等を見ながら、継続的に検討を進めていく。

主な中長期的課題は以下のとおりであるが、公共交通を踏まえた「多良駅周辺のまちづくり」、「バス停スペースや離合について配慮した公共施設や道路等のインフラ整備」が求められるところである。

### ①JRに関する中長期的な課題

- ・少ない昼間の運行本数
- ・特急停車の期間限定
- ・駅舎の環境改善

### ②祐徳バスに関する中長期的な課題

- ・需要地域を通らない幹線の運行ルート
- ・多良駅と太良線バス停の未接近

## 第6章 計画の進行管理

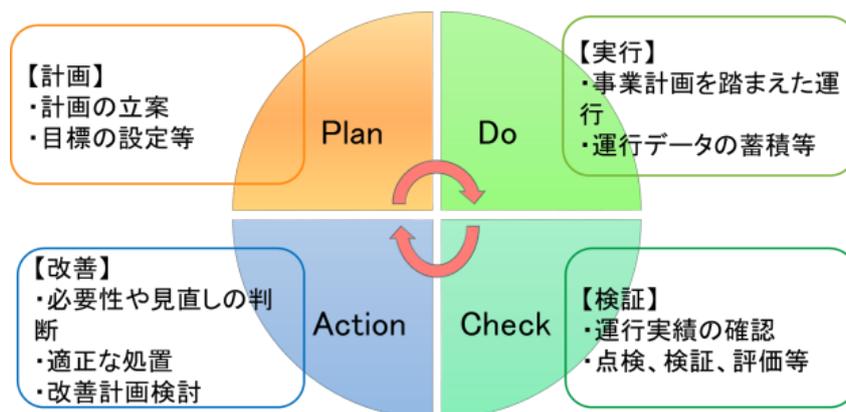
### 6-1 計画の達成状況の評価

「計画（PLAN）⇒実行（DO）⇒検証（CHECK）⇒改善（ACTION）」のPDCAサイクルで推進する。PDCAサイクルの期間は、施策ごと内容に応じて設定する。

全施策を通じた評価は年度ごとに行い、太良町地域公共交通会議・活性化協議会に報告する。また、計画期間の中間段階でアンケート調査等を実施し、総合的な評価を行う。その結果は、次年度の運行ダイヤおよび次期公共交通網形成計画策定の参考データとする。

年度ごとの評価は、個々の「施策の目標」および総合的な目標である「計画の目標」（32ページ参照）の達成状況で行う。「施策の目標」は太良町や交通事業者が実施する施策・事業に関する目標であり、「計画の目標」は施策・事業を実施したことによる成果に関する目標である。さらに、計画の目標の観点だけでなく、利便性の向上と効率化のバランスの観点からも総合的に評価を行い、運行ルート、運行本数、運行時間帯等について適宜改善を加えていく。

なお、コミュニティバスの利用者数が目標に達しなかった場合、コミュニティバス減便、廃止の可能性があることを十分に住民に説明し、地域住民、関係団体にコミュニティバス利用を促していくことが必要である。



公共交通におけるPDCAサイクル

施策の目標

指標項目		将来目標(平成34年度)	
5-2.1 コミュニティバスの運行	祐徳バス枝線と福祉巡回バスの一体化	祐徳バスの廃止代替路線(中山線、広谷線、竹崎線)と福祉巡回バスを一体化させたコミュニティバスの運行	年1回運行ルート・運行ダイヤの検証を行う
5-2.2 交通空白地の解消	タクシーの利活用方針の検討	コミュニティバスの利用状況をみて利活用方針を検討	計画期間内(平成31年度～34年度)に利活用方針を決定
5-3.1 交通結節点の確保と待合施設の整備	JR、路線バスとコミュニティバスの結節点の確保・整備	・多良駅付近にあるエレナ(スーパーマーケット)の近くにバス停を新設 ・肥前大浦駅付近に交通結節点を整備	計画期間内に結節点バス停の環境整備
5-3.2 乗継の利便性向上	JR、路線バスとコミュニティバスの乗換時間の調整	・JRとの乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間を調整 ・路線バスとの乗換がスムーズにいくようにコミュニティバスの時間を調整	年1回時間調整のためのバス運行ダイヤの検討を行う
5-3.3 南部における幹線ルートの調整	長崎県営バスの路線変更・延長等	太良線の竹崎地区への路線変更と長崎県営バスの肥前大浦駅付近までの路線延長	平成30年度中に路線変更・延長を行う
5-4.1 バス停およびバス路線の整備	バス停標識の整備	バス停標識の整備	コミュニティバス運行開始前までに整備
	バス離合スペースの確保	バス路線の離合スペースの確保	計画期間内に実施
5-4.2 情報の提供	分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成	運行ルート図・時刻表を作成し、各戸配布、ホームページにアップ	年1回運行ルート・時刻表の見直し
5-4.3 利用促進策の企画	試乗会などの実施等	・ICカードの導入 ・観光資源を活用した取組 ・高齢者・運転免許返納者の優遇 ・無料お試し試乗会の実施 ・ノーマイカーデーの設定	計画期間を通じて継続的に実施

以上のような考え方に基づく具体的な目標達成状況の把握(調査)及び評価方法を以下に示す。

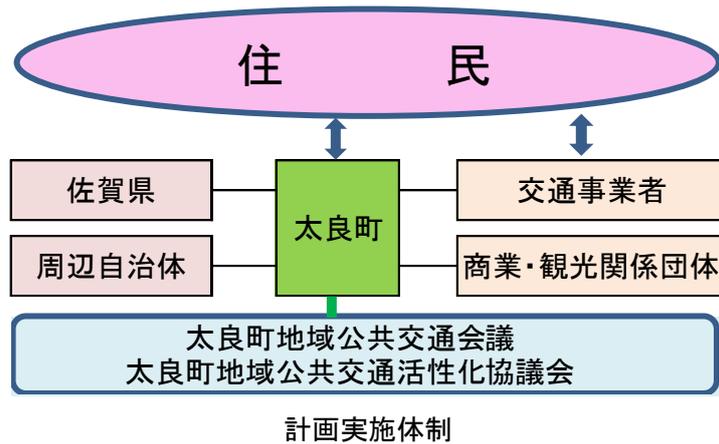
なお、目標別評価については、平成31年度の実証運行時の利用状況や住民意見に基づき、平成32年度本運行時の数値目標を設定する。以下、年度毎の実績を踏まえて次年度の数値目標を設定し、目標達成に努める。

目標達成状況の把握、評価方法

		【目標1】 地域の暮らしを支える公共交通の形成	【目標2】 観光客をもてなす公共交通の形成	【目標3】 みんなが分かりやすく使いやすい公共交通の形成
総合的評価	調査	運行日には便ごとの利用者数を計測		
	評価	年度毎に路線別利用者数(1日あたり、1便あたりの年平均値)と目標値とを比較することにより評価		
目標別評価	調査	適宜、アンケート調査、乗降調査、説明会を実施		
	評価	買物、通院、福祉施設利用のためのコミュニティバス利用者数の変動から評価	旅館、料飲店、道の駅・観光案内所等を訪れた観光客の公共交通利用状況の変動から評価	地区別説明会、団体別説明会(各々年1回以上)の実施回数と、参加者の「分かりやすさ、使いやすさ」に関する意見の変化により評価

## 6-2 計画実施体制

太良町地域公共交通活性化協議会が全体的な計画の実施状況を把握し、適切な方針を示し目標に向かって計画を進めていく。具体的な進行と管理は太良町企画商工課が庁内関係課と町内関係団体と連携のもと、住民や利用者の意見を聞きながら行うものとする。



### 施策・事業の実施主体

- ◎ 主要な実施主体
- 関係する主体

施策・事業	交通会議・協議会	太良町	交通事業者		
			JR	バス事業者	タクシー事業者
コミュニティバスの運行	祐徳バス枝線と福祉巡回バスの一体化	◎		○	
交通空白地の解消	タクシーの利活用方法の検討	◎			○
交通結節点の確保と待合環境の整備	JRとコミュニティバス	◎	○		
	路線バスとコミュニティバス	◎		○	
乗継の利便性向上	JRとコミュニティバス	◎	○		
	路線バスとコミュニティバス	◎		○	
南部地域における幹線ルート調整	長崎県営バスの路線延長等	○		◎	
バス停およびバス路線の整備	バス停標識の整備等	◎		○	
情報の提供	分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成等	◎	○	○	
利用促進策の企画	ICカードの導入、試乗会などの実施等	◎		○	

### 6-3 計画期間と事業実施スケジュール

本計画の実施時期は平成30年度から平成34年度までの5年間であり、その間の施策・事業の実施スケジュールは以下に示すとおりである。実際に運行を開始するのは平成31年度からであり、利用者数は平成31年度から徐々に増加し、平成34年度には「計画の目標」を達成できるものとする。

また、コミュニティバスの運行については、平成31年度前半に実証運行を実施する。この実証運行期間中には、しおさい館利用を目的とする福祉巡回バスも継続して運行し、福祉巡回バス利用者がコミュニティバス（しおさい館便）にどの程度移行するのを見て、コミュニティバス本運行形態の参考データとする。

施策・事業実施スケジュール

施策・事業			H30	H31	H32	H33	H34	備考
地域路線の整備と運行	コミュニティバスの運行	祐徳バス枝線と福祉巡回バスの一体化		実証運行				H31前半に実証運行
	交通空白地の解消	タクシーの活用方法の検討						
ネットワーク化・接続の改善	交通結節点の確保と待合環境の整備	JRとコミュニティバス路線バスとコミュニティバス						
	乗継の利便性向上	JRとコミュニティバス路線バスとコミュニティバス						
	南部地域における幹線ルート調整	長崎県営バスの路線延長等						平成30年度中に幹線の路線変更・延長
利用促進策の強化	バス停およびバス路線の整備	バス停標識の整備等						順次整備
	情報の提供	分かりやすい運行ルート図・時刻表の作成等						
	利用促進策の企画	ICカードの導入、試乗会などの実施等						
計画の達成状況の評価	施策ごとの評価・見直し	利用者数調査、乗降調査、アンケート調査、年度ごとの評価・実施計画		本運行形態検討				
	計画全体の評価・見直し	次期計画策定						