

# 川棚町 地域公共交通計画

令和 6(2024)年3月

川棚町

(ページ調整用白紙)

# 川棚町地域公共交通計画 目次

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. 計画の概要</b> .....                    | <b>1</b>  |
| (1)計画策定の背景と目的 .....                      | 1         |
| (2)計画の対象区域と計画期間 .....                    | 2         |
| <b>2. 地域・公共交通の現状・問題点</b> .....           | <b>3</b>  |
| (1)地域の現状・問題点 .....                       | 3         |
| (2)公共交通の現状・問題点 .....                     | 14        |
| <b>3. アンケート調査結果等</b> .....               | <b>28</b> |
| (1)住民アンケート調査 .....                       | 28        |
| (2)公共交通乗降等調査 .....                       | 33        |
| <b>4. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割</b> .....   | <b>35</b> |
| (1)地域が目指す将来像 .....                       | 35        |
| (2)関連計画の概要 .....                         | 36        |
| (3)地域公共交通に求められる役割 .....                  | 38        |
| <b>5. 解決すべき課題と基本方針</b> .....             | <b>39</b> |
| (1)解決すべき課題 .....                         | 39        |
| (2)基本方針 .....                            | 40        |
| <b>6. 計画の目標および評価指標</b> .....             | <b>41</b> |
| (1)計画の目標 .....                           | 41        |
| (2)目標の達成状況を評価するための指標 .....               | 42        |
| <b>7. 取り組みの方向性</b> .....                 | <b>44</b> |
| <b>8. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性</b> ..... | <b>46</b> |
| (1)川棚町における公共交通の役割 .....                  | 46        |
| (2)地域公共交通確保維持事業の必要性 .....                | 47        |
| (3)補助系統に係る事業および実施主体の概要 .....             | 48        |
| <b>9. 目標を達成するための具体施策</b> .....           | <b>49</b> |
| 施策①: 予約型乗合タクシー(区域運行)の導入 .....            | 50        |
| 施策②: 市街地内の主要施設間の移動(回遊)を支援する仕組みの構築 .....  | 52        |
| 施策③: AI オンデマンドシステムの導入検討 .....            | 53        |
| 施策④: 路線バスの見直し・運行効率化 .....                | 55        |
| 施策⑤: 交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援 .....      | 57        |
| 施策⑥: 関連分野における移動支援策等との連携・統合 .....         | 59        |
| 施策⑦: 目的地となる施設等との連携の促進 .....              | 60        |
| 施策⑧: JR 川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善 .....    | 62        |
| <b>10. 計画の推進および進捗管理</b> .....            | <b>63</b> |
| (1)施策展開のロードマップ .....                     | 63        |
| (2)PDCA サイクルに基づく進捗管理 .....               | 64        |





# 1. 計画の概要

## (1) 計画策定の背景と目的

### ① 計画策定の背景

川棚町は、比較的コンパクトな町の中心部に商業・医療などの生活サービス機能が集積しており、住民の日常生活を概ね町域内で賄うことができる状況となっていますが、鉄道駅周辺や路線バス沿線を除けば、鉄道や路線バスの利用が困難な地域が広がっています。

現在、鉄道や路線バスの利用が困難な地域への対応等のためにタクシー助成券事業なども実施していますが、今後の高齢化のさらなる進展や、深刻化が進む路線バス・タクシーのドライバー不足などを考えると、既存の路線バスなどはもちろんのこと、町内の移動サービス全体のあり方を改めて検討する必要があります。

住民の誰もが安心して快適に暮らすことができる社会の実現のためには、住民ニーズに対応し、川棚町の特徴を活かした持続可能で効果的・効率的な交通体系を構築・維持することが重要になっています。

### ② 計画策定の目的

「川棚町地域公共交通計画」は、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって住民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなるものであり、本計画に基づき、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や各種団体・施設などが一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくことを目的としています。

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

## (2)計画の対象区域と計画期間

### ①計画の対象区域

本計画は、川棚町の行政区域全域を対象とします。



図 1 川棚町地域公共交通計画の対象区域

### ②計画期間

本計画の計画期間は、令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。

また、計画の最終年度である令和10(2028)年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や目標達成状況の検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

## 2. 地域・公共交通の現状・問題点

### (1) 地域の現状・問題点

#### ① 位置・地勢

##### 1) 位置

川棚町は、長崎県のほぼ中央に位置し、東彼杵町、波佐見町、佐世保市、佐賀県嬉野市に隣接しています。なお、県都長崎市までは直線距離で約 40km、佐世保市中心部までは約 20km となっています。

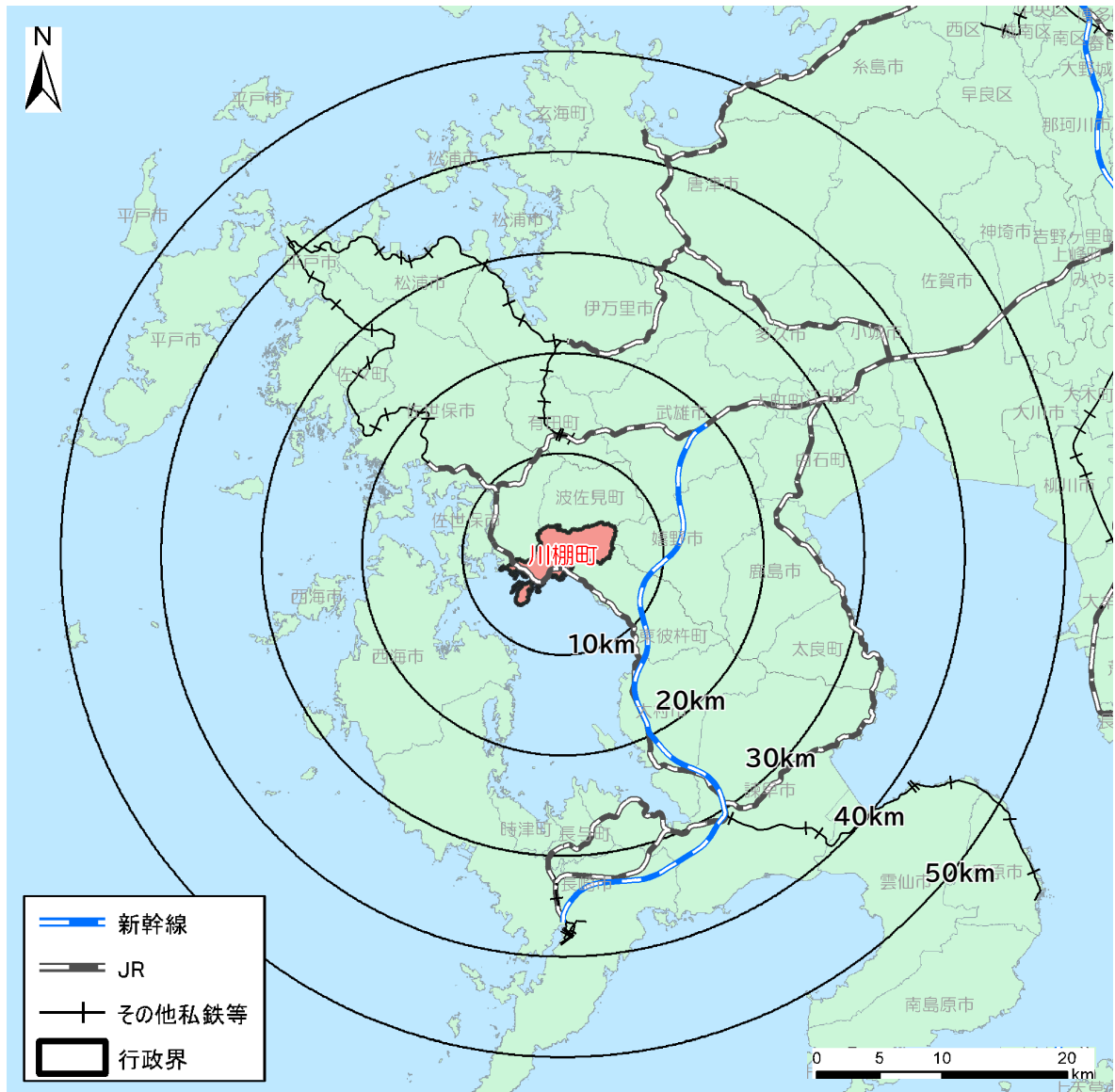


図 2 川棚町の位置

資料：国土数値情報、基盤地図情報

## 2)地勢

川棚川、大村湾に面しており、面積は 37.25 km<sup>2</sup>で東西に長く、東に山岳地帯、西に丘陵地帯が広がり、その間が平野となっています。

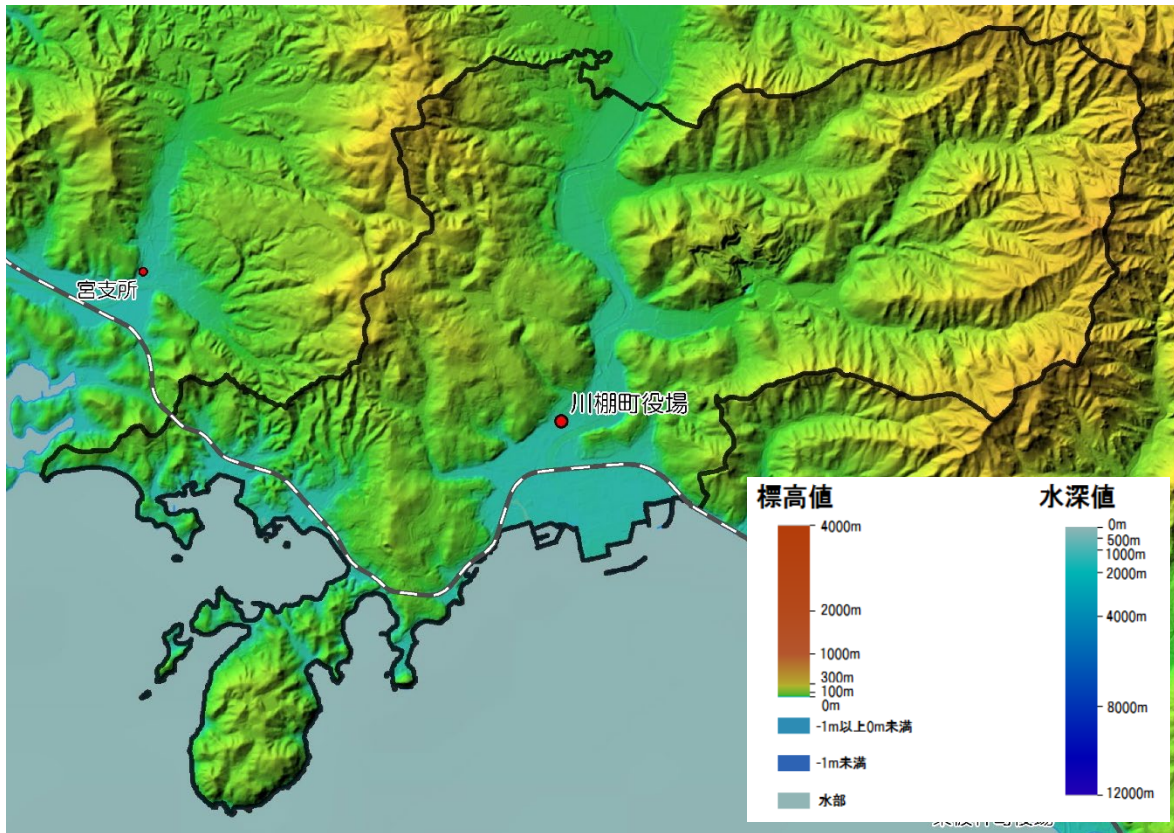


図 3 川棚町の地勢

資料:国土数値情報、国土地理院ウェブサイト色別標高図



## ②人口・世帯数等

### 1)人口の推移および人口分布

川棚町の総人口は平成7年(2005)年以降から減少傾向を示しており、令和2(2020)年までの15年間で約12%減少しています。

高齢化も進行してきており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、令和17(2035)年には高齢化率(総人口に占める65歳以上人口の割合)が約40%まで上昇する予測となっています。

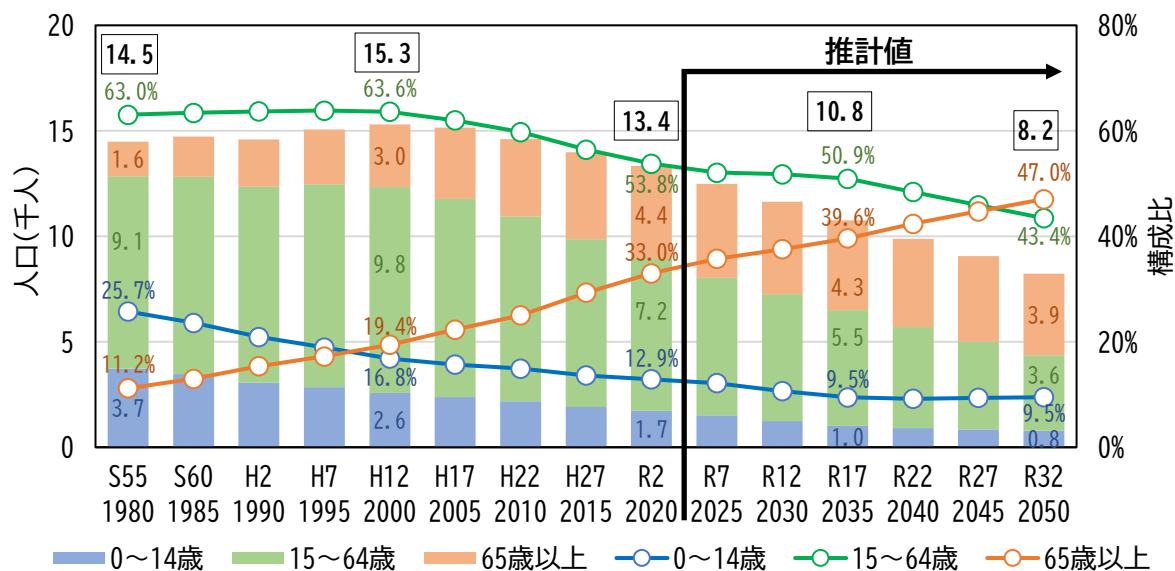


図4 人口の推移と将来推計

※四角内は総人口

資料: 国勢調査(S55~R2)、国立社会保障人口問題研究所(R7~R32)

町域内の人口分布を見ると、JR 川棚駅や町役場が立地する市街地に加えて、大村湾沿いや川棚川沿いのエリアにも比較的人口が集積している箇所が見られます。

また、町域東部の中山間エリアにも人口が広く薄く分布しています。

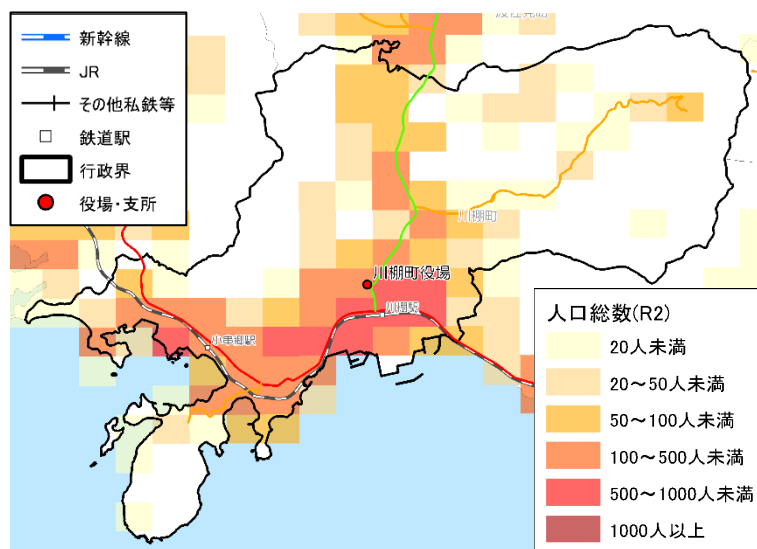


図5 総人口の分布(500mメッシュ)

資料: 令和2年国勢調査

65歳以上の高齢者の分布でも、総人口の分布と同様の傾向となっています。

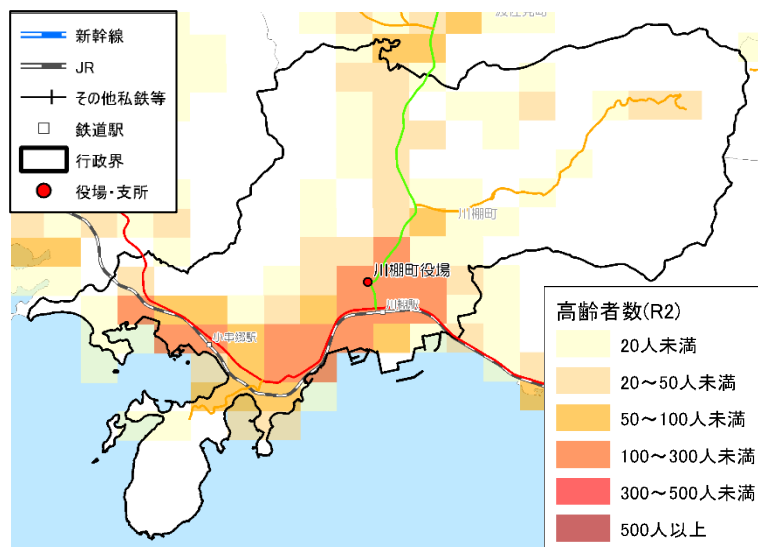


図 6 高齢者の分布状況(500m メッシュ)

資料: 令和 2 年国勢調査

高齢化率では、町域東部の中山間エリアや、大崎半島およびその周辺など、市街地からやや離れたエリアで比較的高い傾向が見られます。

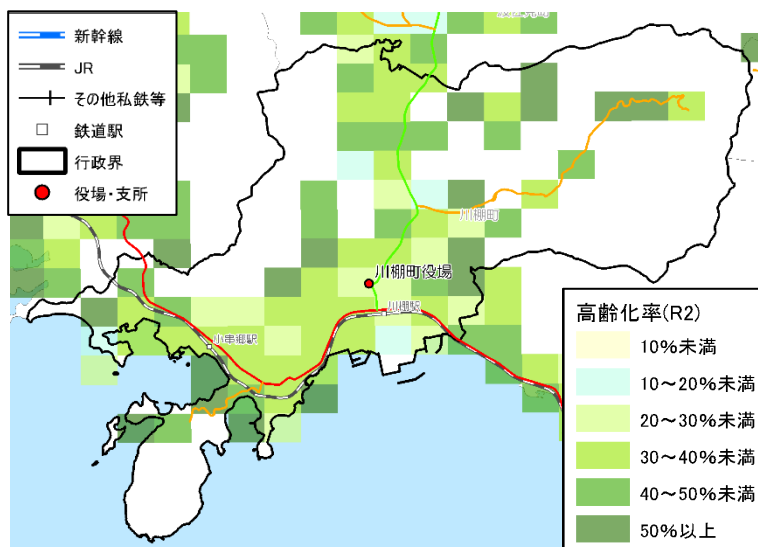


図 7 高齢化率の状況(500m メッシュ)

資料: 令和 2 年国勢調査

## 2) 世帯数等

世帯数は平成 12(2000)年頃まで増加傾向でしたが、その後は概ね横ばいで推移しています。また、世帯人員(一世帯人口あたりの平均世帯員数)は一貫して減少傾向で、令和2(2020)年には 2.49 人/世帯となっています。

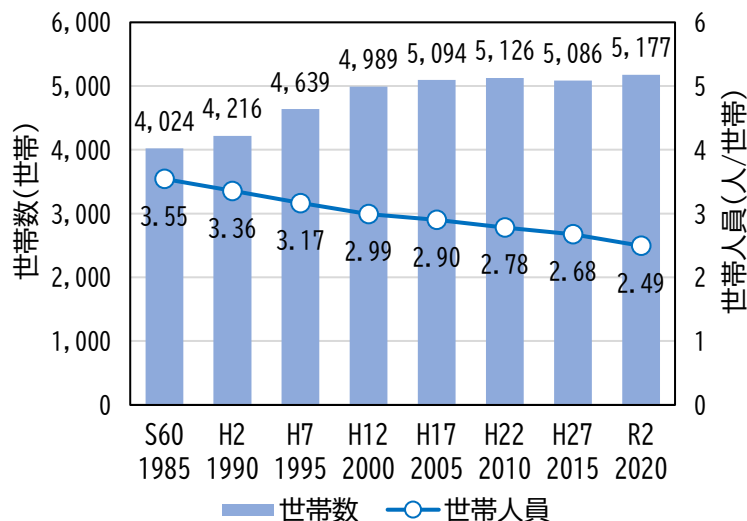


図 8 世帯数および世帯人員の推移

資料: 国勢調査

65歳以上の世帯員がいる一般世帯(高齢者世帯)は増加傾向を示しており、世帯数全体の約54%を占めています。

また、高齢者のみ世帯(高齢者単身世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯)も増加、令和2(2020)年には世帯数全体の約28%となっており、家族等による生活サポートを受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

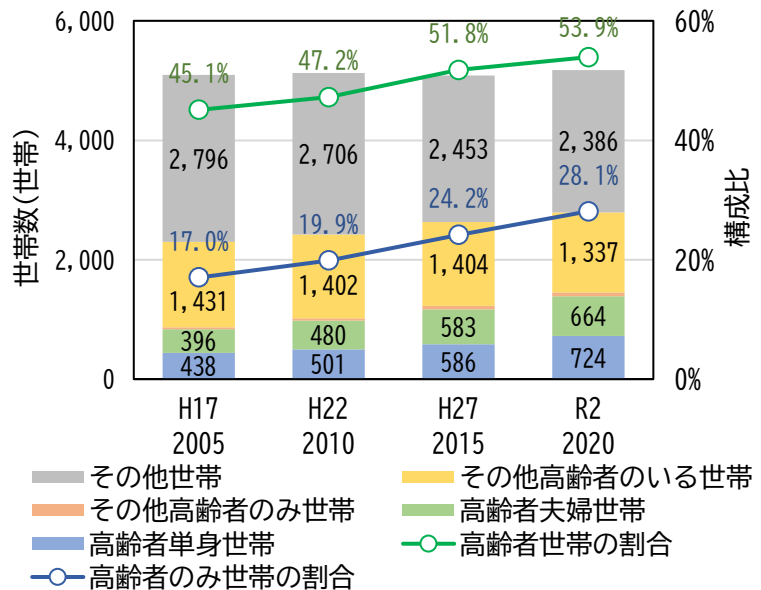


図9 高齢者世帯の状況

資料: 国勢調査

### ③住民の移動特性

#### 1) 通勤・通学

##### ● 通勤流動

川棚町内に常住する就業者(15歳以上)の町内での就業者は約半数で、町内から町外へ通勤する「流出」が、町外から町内に通勤する「流入」を約1,200人上回る「流出超過」となっています。

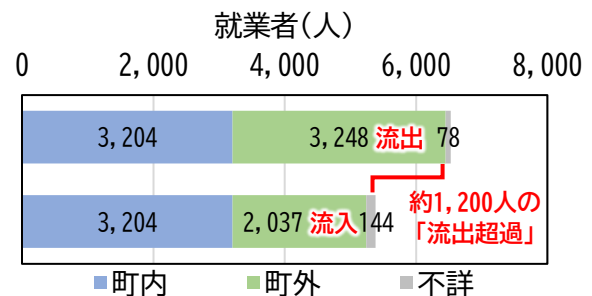


図10 通勤流動の概況

資料: 令和2年国勢調査

町内から町外への「流出先」では「佐世保市」が半数以上を占め、次いで「波佐見町」「東彼杵町」となっています。

一方で、町外から町内への「流入元」では、「佐世保市」は3割程度で、「波佐見町」「大村市」がそれぞれ2割前後を占めています。

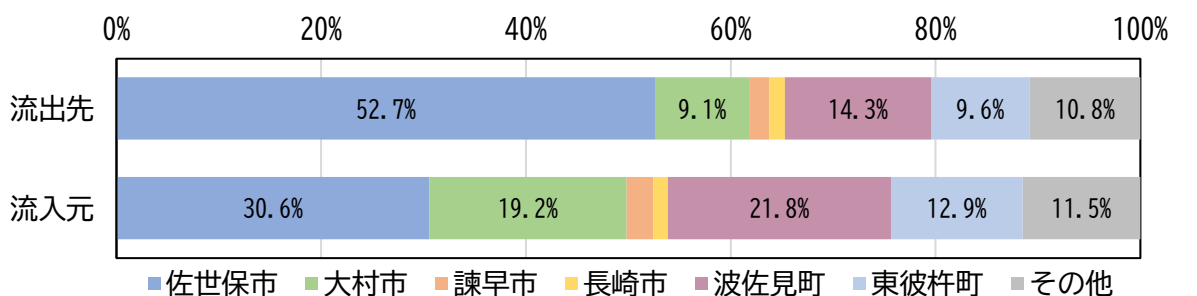


図11 通勤流動(流出先・流入元)の内訳

資料: 令和2年国勢調査

## ●通学流動

川棚町に常住する通学者(15歳以上)のうち、町内への通学者は約34%で、町内から町外へ通学する「流出」が、町外から町内へ通学する「流入」を140人上回る“流出超過”となっています。

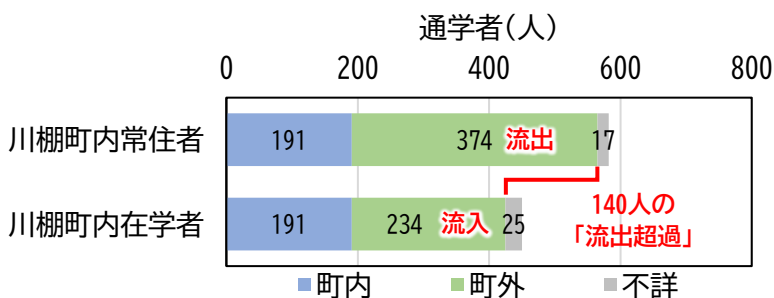


図 12 通学流動の概況

資料: 令和2年国勢調査

町内から町外への「流出先」では「佐世保市」が約45%、次いで「大村市」も約24%で、「諫早市」や「長崎市」などへの流出も見られます。

町外から町内への「流入元」では「佐世保市」が約66%と圧倒的に多く、次いで「波佐見町」の約20%となっています。

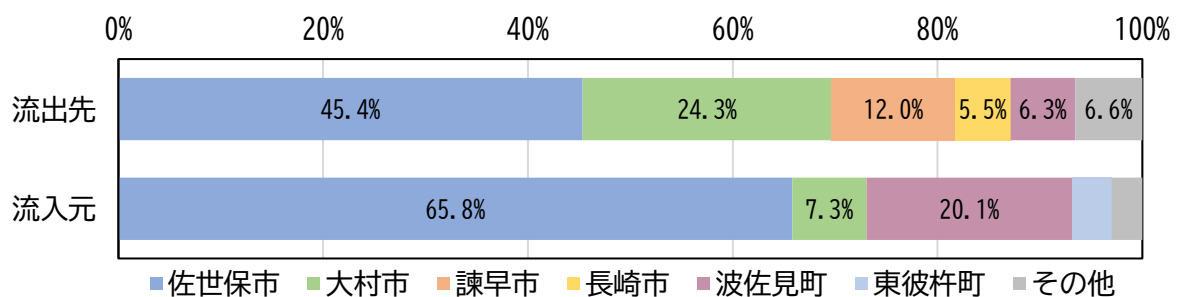


図 13 通学流動(流出先・流入元)の内訳

資料: 令和2年国勢調査

## ●通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の約8割を占めています。

通学時の利用交通手段では、「鉄道・電車」が約29%と最も多く、次いで「自転車」「徒歩だけ」がそれぞれ2割程度となっていますが、「乗合バス」や「勤め先・学校のバス」もそれぞれ1割程度を占めています。

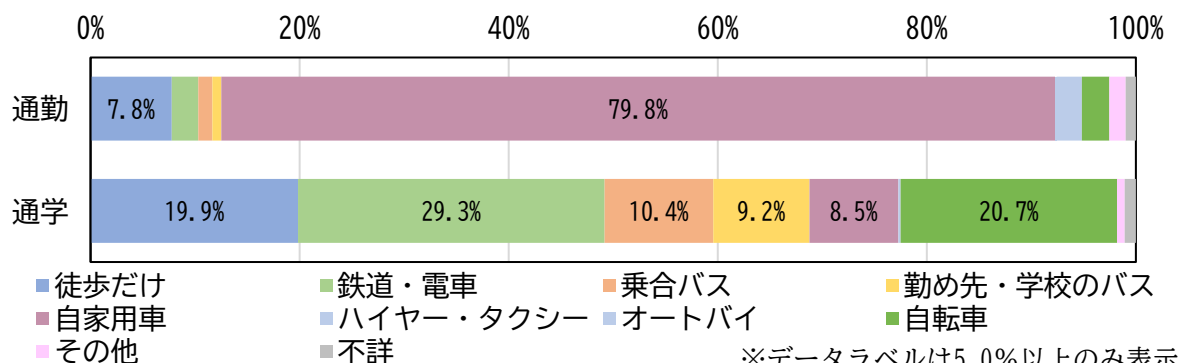


図 14 通勤・通学時の利用交通手段

資料: 令和2年国勢調査



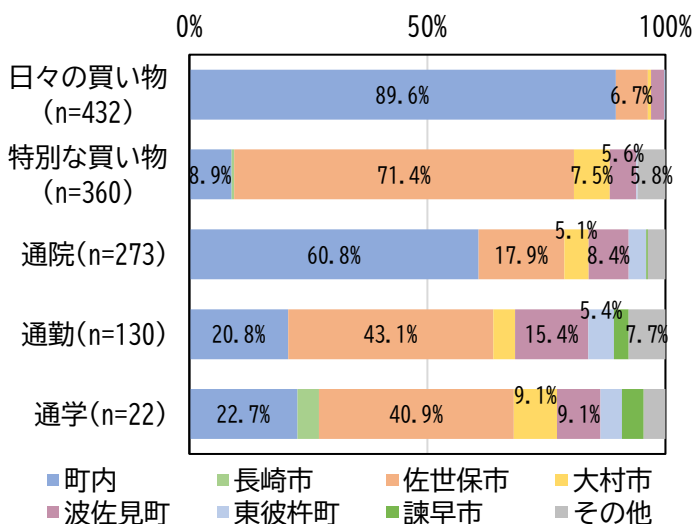
※以下では、本計画の検討にあたって令和5(2023)年8月に実施した住民アンケート調査結果から整理しています。なお、外出先等については、目的施設等が特定できなかった回答は除外して集計しています。

住民アンケート調査の概要については p.28をご参照ください

## 2)目的別の外出先

「日々の買い物」や「通院」では半数以上が町内で外出しています。

一方で、「特別な買い物」や「通勤」「通学」では、多くの人が「佐世保市」や「波佐見町」「大村市」などの町外に外出しています。



※データラベルは5.0%以上のみ表示

図 15 目的別の外出先

資料:住民アンケート調査(令和5年度)

## 3)目的別の外出(移動)手段

目的別の外出(移動)手段を見ると、「通学」を除けば「自家用車(自分で運転)」が大半を占めており、特に「通勤」では8割超となっています。「通学」については「自家用車(自分以外が運転)」、「JR」がそれぞれ4割で合わせて8割を占めています。

なお、「日々の買い物」や「通院」では、1割前後の方が「一般のタクシー」を利用しています。

表 1 目的別の外出(移動)手段

|               | 日々の買い物<br>(n=650) | 特別な買い物<br>(n=493) | 通院<br>(n=598) | 通勤<br>(n=212) | 通学<br>(n=25) |
|---------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|--------------|
| 自家用車(自分で運転)   | 66.8%             | 68.8%             | 64.0%         | 84.0%         | 8.0%         |
| 自家用車(自分以外が運転) | 16.3%             | 26.2%             | 18.9%         | 1.4%          | 40.0%        |
| バイク・原付        | 1.7%              | 0.8%              | 0.5%          | 2.4%          | 0.0%         |
| JR            | 2.2%              | 7.9%              | 2.7%          | 2.8%          | 40.0%        |
| 西肥バス          | 2.0%              | 2.0%              | 1.5%          | 0.9%          | 8.0%         |
| 東彼杵町営バス       | 0.0%              | 0.2%              | 1.0%          | 0.0%          | 0.0%         |
| 一般のタクシー       | 7.1%              | 4.3%              | 10.4%         | 0.9%          | 0.0%         |
| 徒歩            | 12.6%             | 3.9%              | 8.4%          | 8.0%          | 24.0%        |
| 自転車           | 2.5%              | 0.8%              | 1.3%          | 0.0%          | 4.0%         |
| 電動カート(シニアカー)  | 0.9%              | 0.2%              | 0.5%          | 0.0%          | 0.0%         |
| 病院などの送迎       | 0.0%              | 0.0%              | 0.2%          | 0.0%          | 0.0%         |
| 通勤・通学先の送迎     | 0.0%              | 0.0%              | 0.0%          | 1.4%          | 8.0%         |
| その他           | 3.1%              | 2.2%              | 3.0%          | 0.9%          | 12.0%        |
| 不明            | 0.3%              | 0.8%              | 1.3%          | 0.5%          | 4.0%         |

資料:住民アンケート調査(令和5年度)

#### 4)具体的な外出目的地

##### ●日々の買い物

日用品や食料品などの「日々の買い物」での具体的な外出目的地としては、「エレナ川棚店」が突出しており、次いで「マルキョウ川棚店」や「ドラッグストアコスモス川棚店」などとなっています。

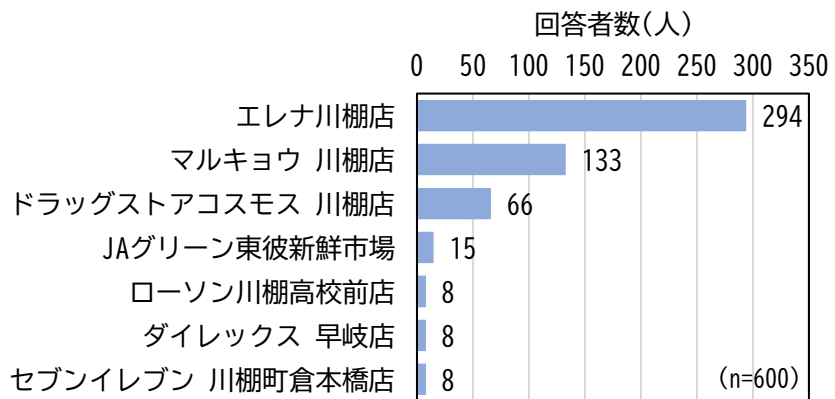


図 16 「日々の買い物」の外出目的地:上位5位

資料:住民アンケート調査(令和5年度)

##### ●特別な買い物

洋服や靴などの「特別な買い物」での具体的な外出目的地としては、「イオン大塔ショッピングセンター」が突出しています。

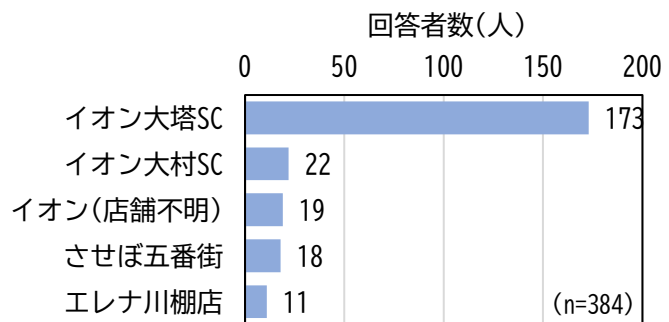


図 17 「特別な買い物」での外出目的地:上位5位

資料:住民アンケート調査(令和5年度)

##### ●通院

「通院」での具体的な外出目的地としては、「田渕医院」が最も多くなっていますが、「カナザワ内科クリニック」をはじめ、町内に立地する診療所・病院に回答が分散する傾向が見られます。

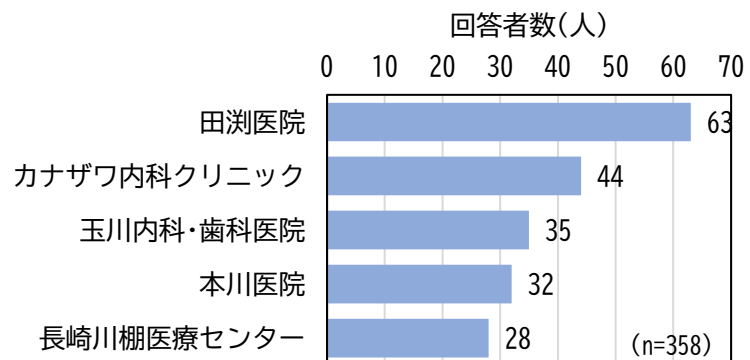


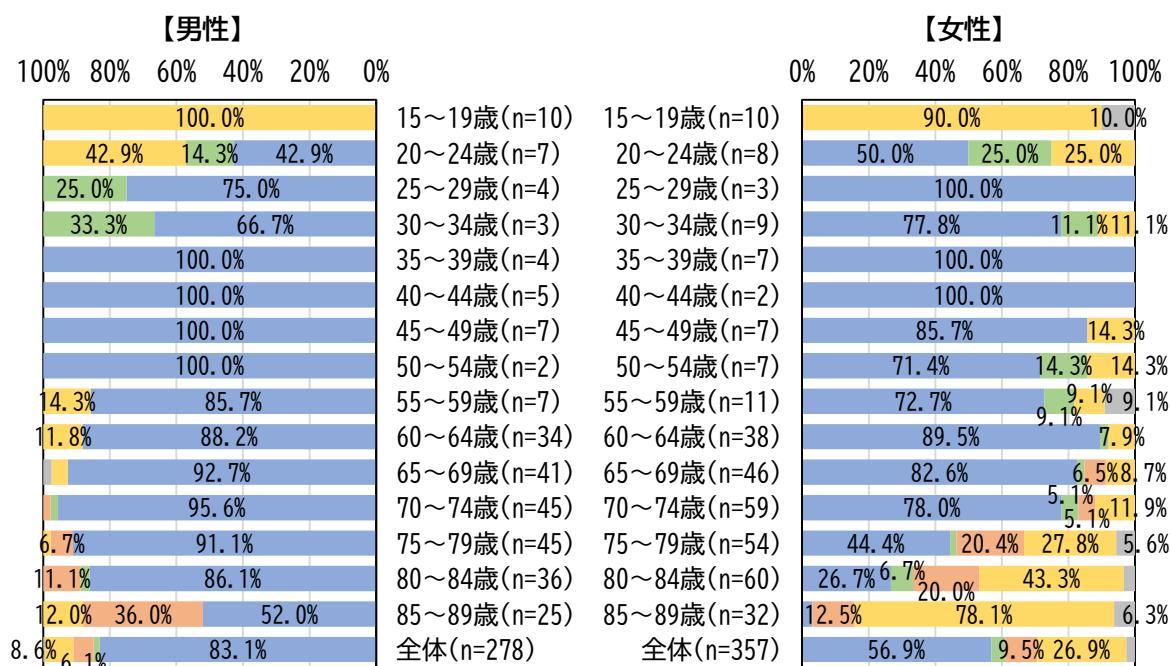
図 18 「通院」での外出目的地:上位5位

資料:住民アンケート調査(令和5年度)

## 5) 運転免許保有状況

男女別・年代別の運転免許保有状況を見ると、25～74 歳では男女とも 8～9 割程度が運転免許を保有しており、「70～74 歳」の「女性」では若干の低下が見られますが、男女で大きな差は見られません。

一方で、75 歳以上では「女性」の運転免許保有割合が大きく減少しており、80 歳以上になると「以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した」「もともと運転免許を持っていない」の割合が半数を超えるなど、男女別で差異が大きくなっています。また、「男性」についても、「85～89 歳」では運転免許の返納者が多く、免許保有者は半分程度になっています。



- 自動車の運転免許を持っており、実際に運転している
- 自動車の運転免許は持っているが、運転はしていない
- 以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した
- もともと自動車の運転免許を持っていない
- 不明

※データラベルは 5.0%以上のみ表示

図 19 男女別・年代別の運転免許保有状況

資料:住民アンケート調査(令和5年度)

## ④施設立地状況

### 1)商業施設

市街地に大規模小売店舗やスーパーなどが立地するほか、郊外部でも幹線道路沿道などにコンビニエンスストアの立地が見られます。



図 20 商業施設の立地状況

資料:iタウンページ

### 2)医療施設

市街地に病院のほか、診療所の集積が見られます。

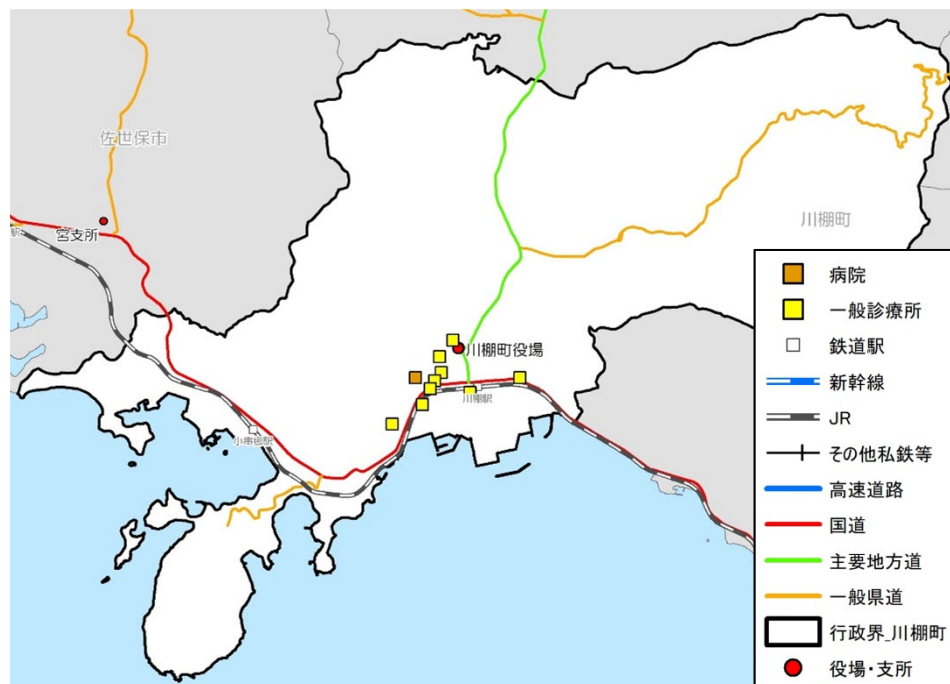


図 21 医療施設の立地状況

資料:地域医療情報システム、川棚町 HP

### 3)福祉施設

福祉施設は、市街地やその周辺に加えて、町域の西側への立地が見られます。

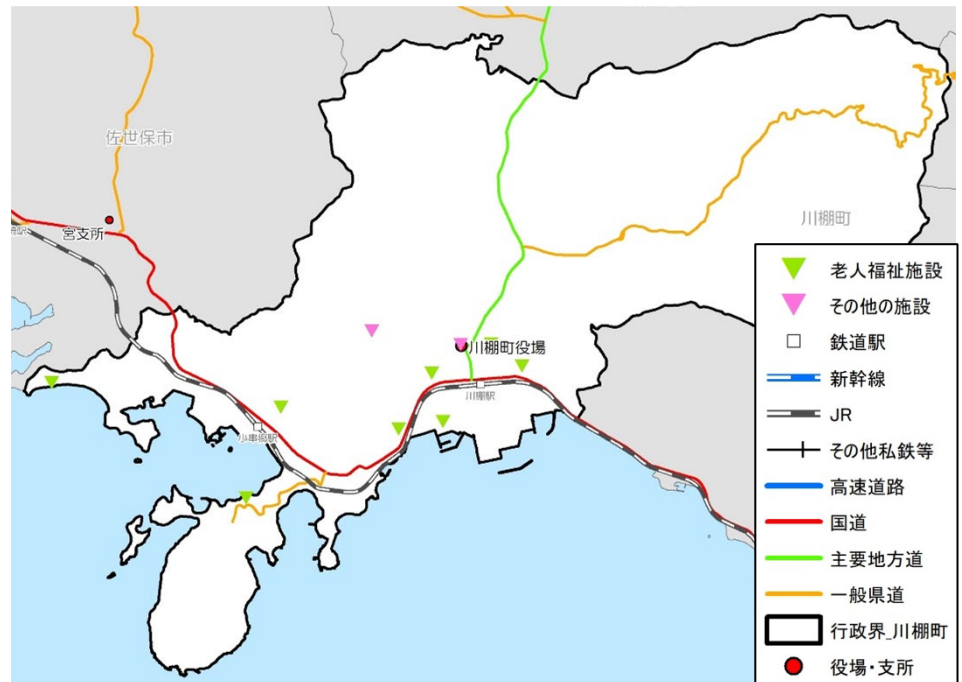


図 22 福祉施設の立地状況

資料:川棚町 HP

### 4)公共・公益的施設

市街地を中心に、行政施設、文化・体育施設、教育施設などの公共・公益的施設の立地が見られます。

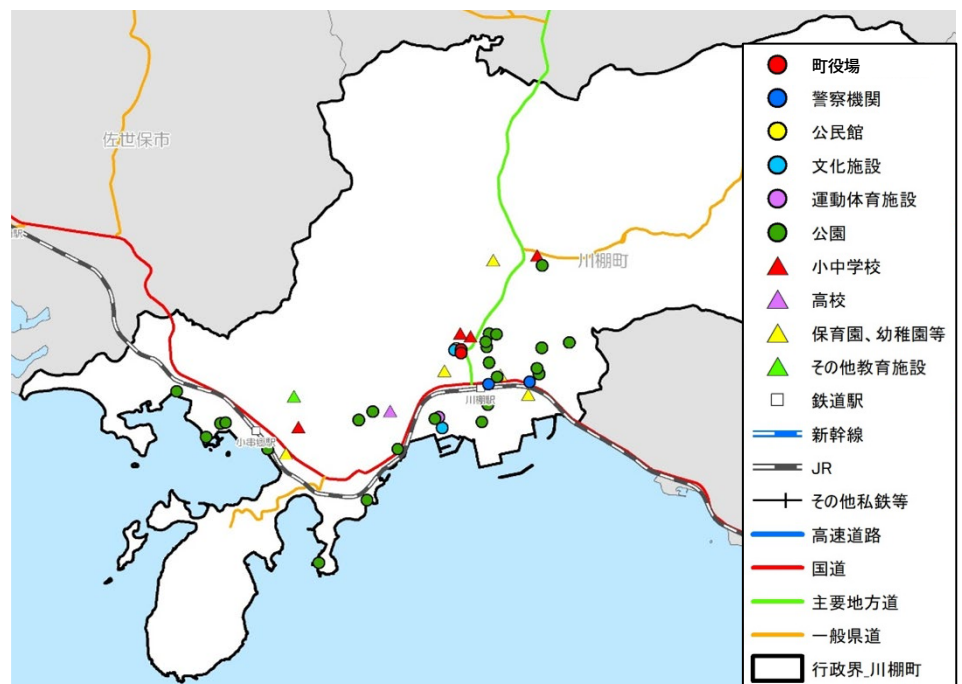


図 23 公共・公益的施設の立地状況

資料:川棚町 HP

## (2)公共交通の現状・問題点

川棚町では、大村湾に沿って佐世保方面と大村方面を結ぶ JR 大村線が、また、佐世保方面と長崎空港を結ぶ特急バス、川棚町と佐世保方面・波佐見方面を結ぶ路線バスが運行しているほか、東彼杵町営バスが JA 川棚支店まで乗り入れを行っています。



図 24 公共交通ネットワークの概況

資料：国土数値情報、デジタル道路地図

### ①鉄道の概要

JR 大村線は、佐世保市の早岐駅から諫早市の諫早駅に至る、九州旅客鉄道株式会社(JR 九州)の鉄道路線であり、川棚町内には鉄道駅が2駅(川棚駅・小串郷駅)立地しています。

快速も停車する川棚駅では、佐世保・諫早の各方面に24 便/日と比較的高頻度に運行していますが、乗車人員は減少傾向となっています。

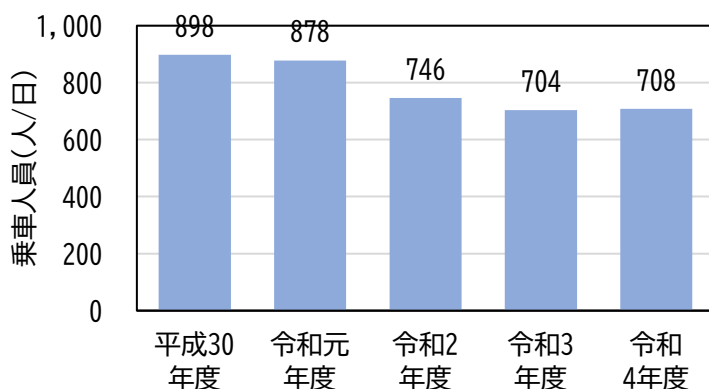


図 25 川棚駅の乗車人員の推移

表 2 川棚駅の運行ダイヤ

| 時間帯 | 佐世保方面 | 諫早方面  |
|-----|-------|-------|
| 5   |       | 28    |
| 6   | 18    | 18 39 |
| 7   | 26    | 28    |
| 8   | 02 38 | 38    |
| 9   | 00 51 | 00 51 |
| 10  | 28    | 47    |
| 11  | 23    | 44    |
| 12  | 21    | 43    |
| 13  | 22    | 45    |
| 14  | 21    | 44    |
| 15  | 21    | 43    |
| 16  | 20    | 20 43 |
| 17  | 18    | 17 55 |
| 18  | 00 30 | 48    |
| 19  | 02 37 | 24 58 |
| 20  | 06 45 | 30    |
| 21  | 11    | 33    |
| 22  | 08 42 | 09 28 |
| 23  | 42    |       |

青字：快速

資料：交通事業者 HP



## ②路線バスの概要

### 1)運行概要

川棚町内を運行する路線バスは川棚町と佐世保方面・波佐見方面を結ぶ2路線・6系統となっており、加えて、[特急バス佐世保(佐々)～長崎空港]が佐世保方面と長崎空港を川棚町経由で結んでいます。なお、路線バスのうち、[川棚～内海線]については国費補助路線(地域間幹線系統)となっています。

JR 川棚駅前には川棚バスセンターが立地しており、交通結節点として重要な役割を担っています。



図 26 バス路線図

資料:国土数値情報、交通事業者資料

表 3 町内を運行するバス路線(系統)一覧

| 路線               | 系統                 | 系統キロ(km) | 運行回数(回/日) |      | 財政負担 |   |     |       |
|------------------|--------------------|----------|-----------|------|------|---|-----|-------|
|                  |                    |          | 平日        | 土日祝  | 国    | 県 | 川棚町 | その他市町 |
| 佐世保～川棚線          | 川棚BC～佐世保市総合医療C入口   | 25.5     | 0.5       | 0.5  |      |   |     |       |
|                  | 川棚BC～早岐駅前～佐世保駅前    | 23.5     | 4.0       | 3.0  |      |   |     |       |
|                  | 川棚BC～シルバー～花高～重尾    | 21.6     | 4.5       | 4.5  |      |   |     |       |
|                  | 川棚BC～国大～シルバー～花高～重尾 | 24.1     | 0.0       | 0.5  |      |   |     |       |
| 川棚～内海線           | 内海～石木～川棚高校下        | 14.2     | 2.5       | 0.5  | ●    | ● | ●   | ●     |
|                  | 内海～石木～川棚BC         | 12.9     | 11.0      | 11.0 | ●    | ● | ●   | ●     |
| 特急バス佐世保(佐々)～長崎空港 |                    |          | 14.0      | 14.0 |      |   |     |       |

資料:交通事業者資料

## 2)利用状況・財政負担等の概要

路線バス全体の輸送人員は減少傾向で推移、平成 30(2018)年度からの4年間で概ね半減しており、財政負担総額は増加傾向となっています。

なお、川棚町の財政負担額については概ね横ばいとなっています。

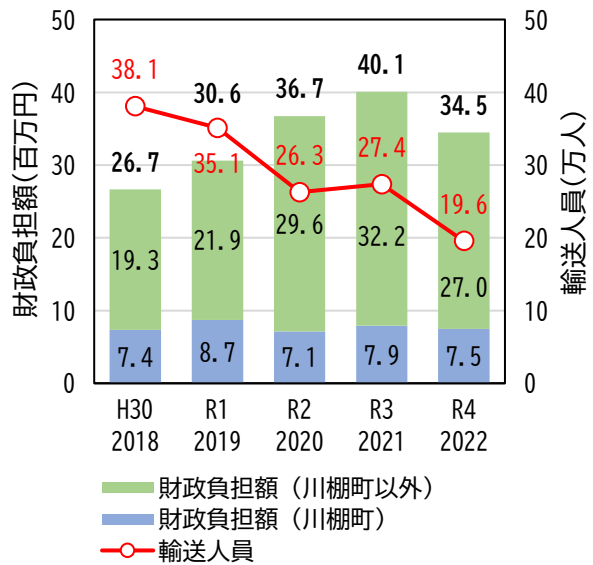


図 27 輸送人員と財政負担額の推移

※路線全体(町外区間含む)で集計

資料: 交通事業者資料

また、運行に係る経常費用が横ばいであるのに対して、運賃収入等の経常収益は減少傾向で、令和4(2022)年度時点では経常収支率が約 45%まで低下しています。

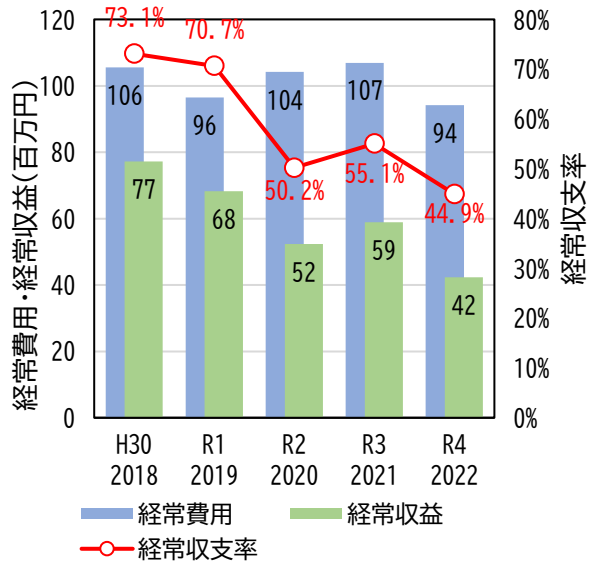


図 28 経常収支の推移

※路線全体(町外区間含む)で集計

資料: 交通事業者資料



### 3)系統別の利用状況等

一便あたりの利用者数は[佐世保～川棚線]で 20 人/便を上回っている一方で、[川棚～内海線]では 5 人/便程度にとどまっています。

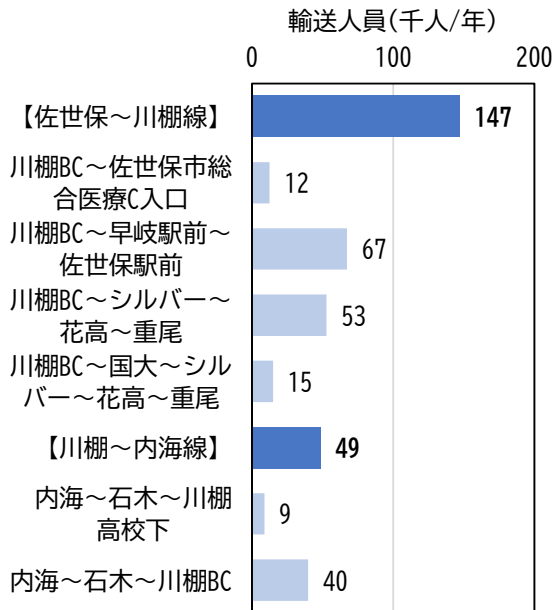


図 29 輸送人員(令和4年度)

※路線全体(町外区間含む)で集計

資料:交通事業者資料

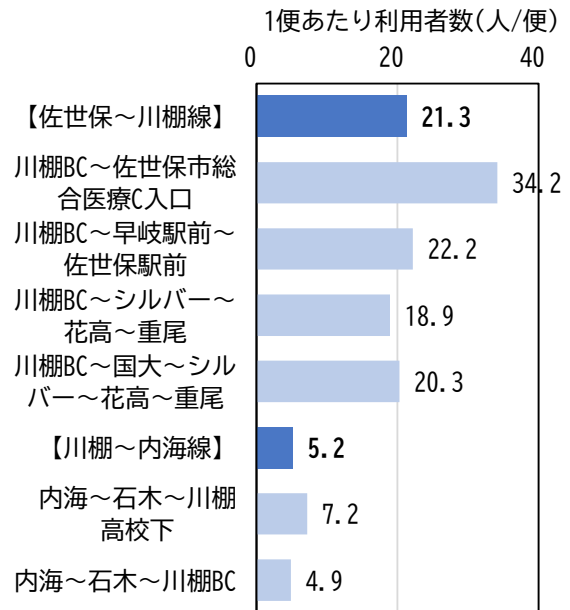


図 30 1便あたり利用者数(令和4年度)

※路線全体(町外区間含む)で集計

資料:交通事業者資料

利用者1人あたりで、[佐世保～川棚線]では約 165 円/人、[川棚～内海線]では約 570 円/人の欠損額が発生しています。

[佐世保～川棚線]では経常収支率が 50%超となっているのに対して、[川棚～内海線]では 30%程度となっています。

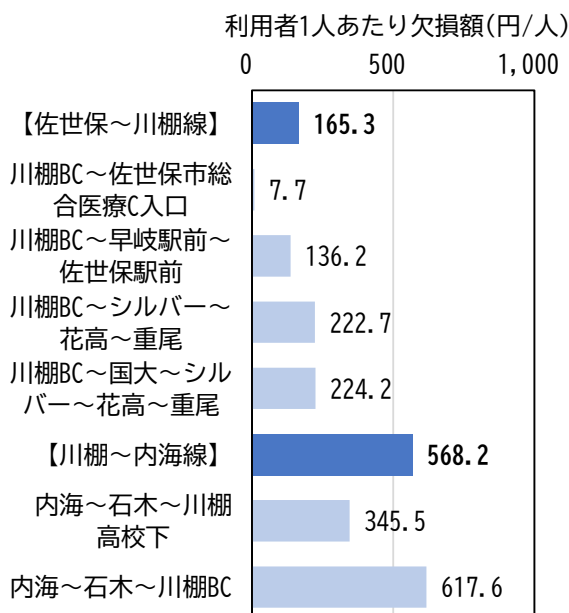


図 31 利用者 1 人あたり欠損額(令和4年度)

※路線全体(町外区間含む)で集計

資料:交通事業者資料

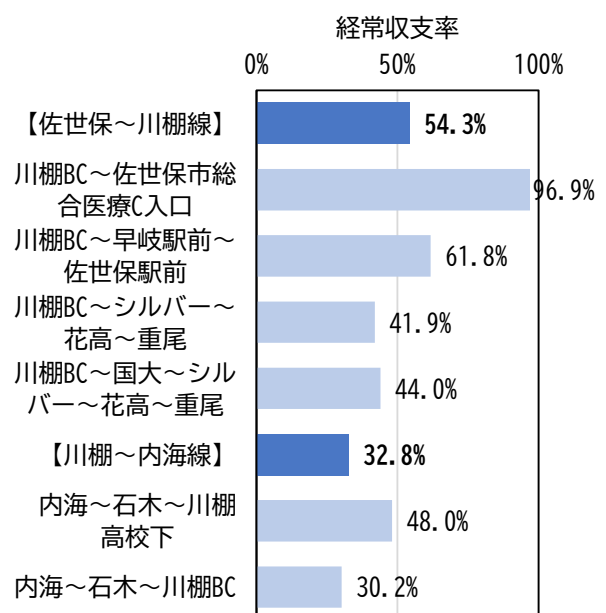


図 32 経常収支率(令和4年度)

※路線全体(町外区間含む)で集計

資料:交通事業者資料

#### 4)便別の利用状況

以下では、令和4(2022)年6月一か月間のデータをもとに、便別の利用状況を整理しています。

なお、当該期間の日区分別(平日・土曜日・日祝)の利用者数割合が右イズのようにになっており、両路線とも平日の利用者が9割前後を占めることから、以下では「平日」のデータを用いて整理しています。

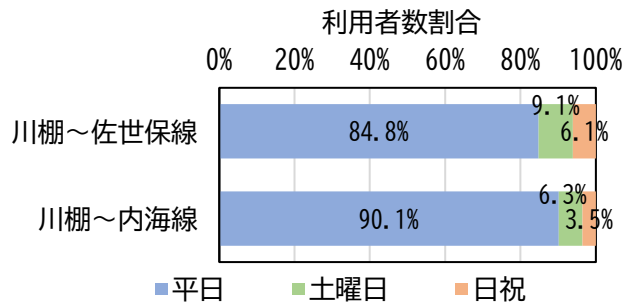


図 33 日区分別の利用者数割合(令和5年6月)  
※路線全体(町外区間含む)で集計

資料:交通事業者資料

[川棚～内海線]では、両方向とも川棚町内で乗降(完結)する利用がほとんどなく、大部分は川棚町と波佐見町の利用となっている一方で、[佐世保～川棚線]については、川棚⇒佐世保方向の朝時間帯を中心に、川棚町内で乗降(完結)する利用が目立ちます。

[佐世保～川棚線]は朝時間帯、[川棚～内海線]は朝・夕時間帯の便を中心に一定の利用があるものの、昼時間帯を中心に利用者数が2.0人/便を下回る便が目立ちます。

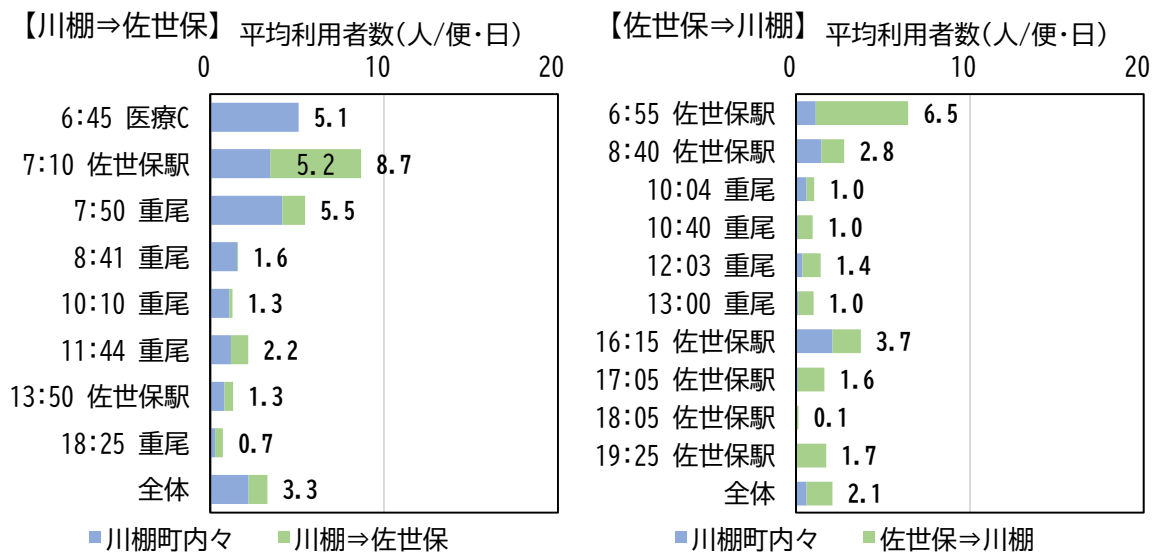


図 34 佐世保～川棚線の便別平均利用者数(令和5年6月:平日)

※川棚町内乗降者のみで集計

資料:交通事業者資料

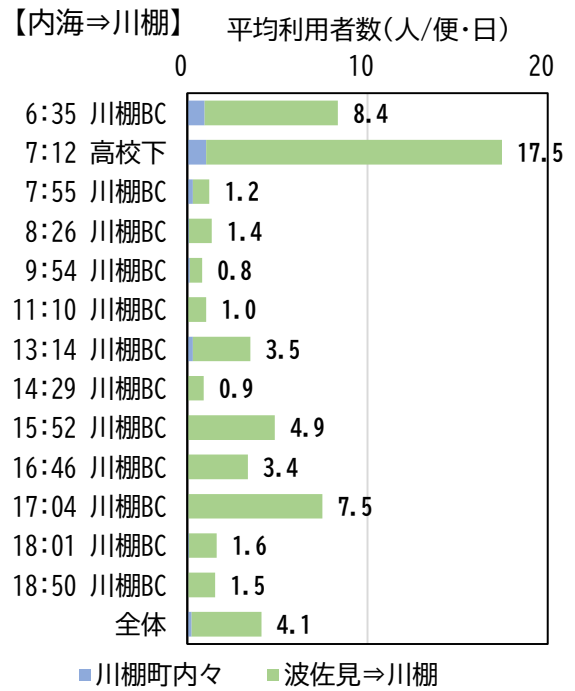
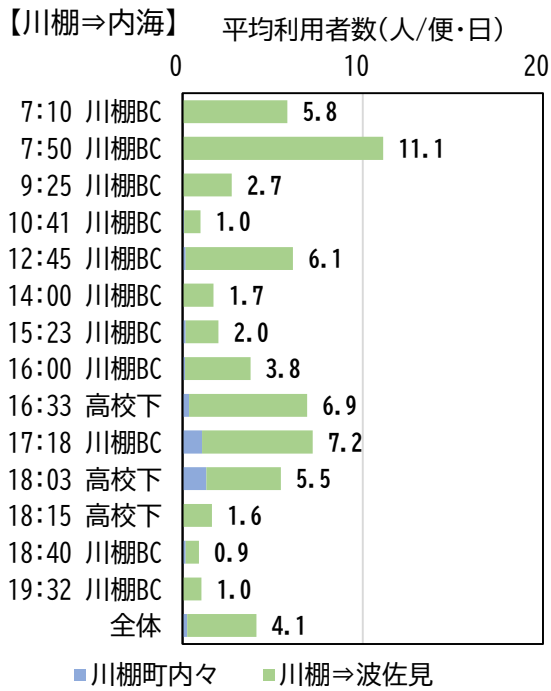


図 35 佐世保～川棚線の便別平均利用者数(令和5年6月:平日)

※川棚町内乗降者のみで集計

資料:交通事業者資料

[佐世保～川棚線]の川棚町内区間では、川棚⇒佐世保方向の川棚バスセンターでややまとまった乗車が、また、西小串バス停で一定の降車が見られます。

一方で、佐世保⇒川棚方向では西小串バス停や川棚バスセンターなどで若干の降車がありますが、町内での乗車はほとんどない状況です。

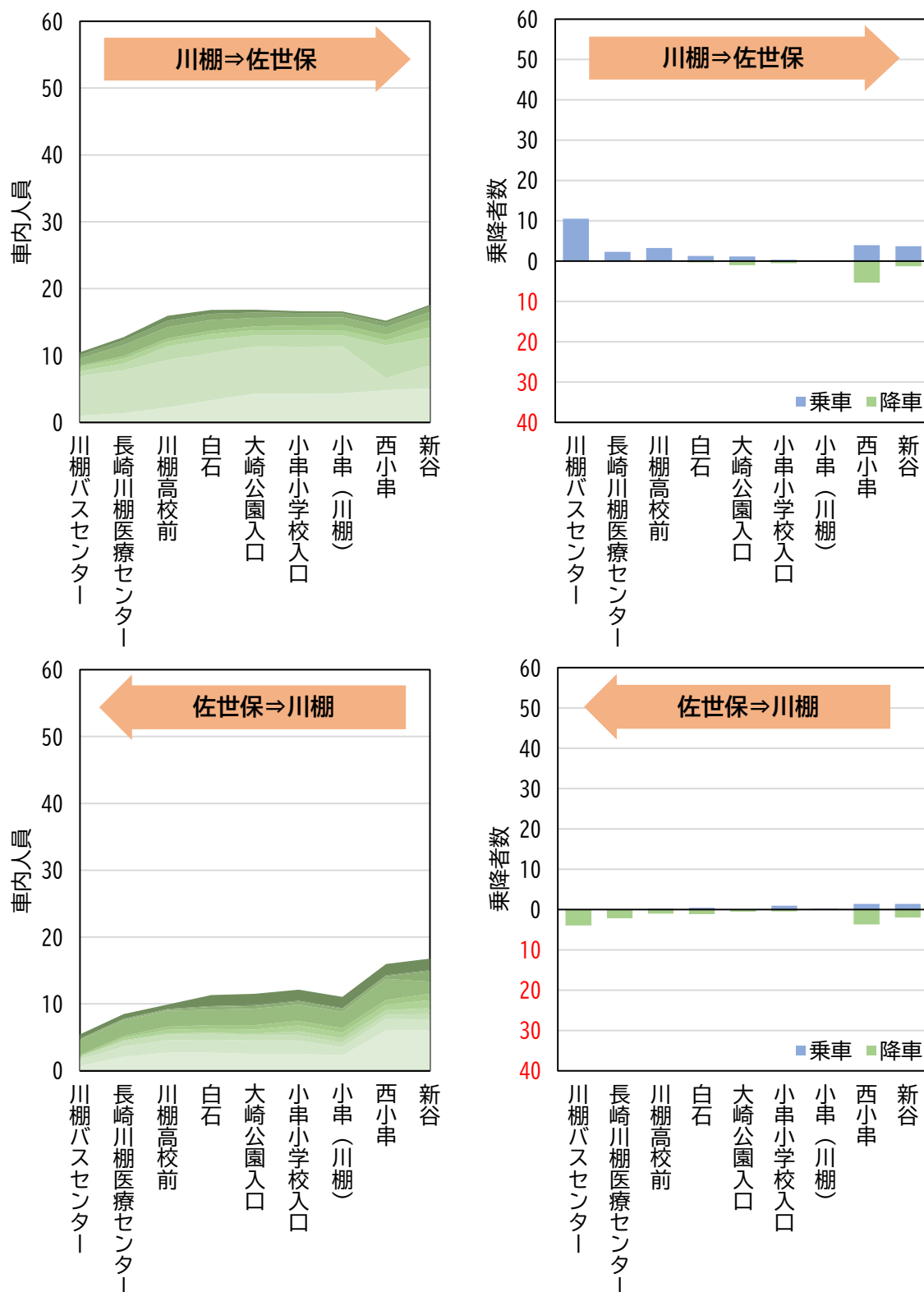


図 36 佐世保～川棚線の車内人員とバス停別乗降者数(令和5年6月:平日)

※川棚町内乗降者のみで集計

資料:交通事業者資料

[川棚～内海線]については、両方向とも川棚バスセンターに乗降が集中しており、川棚高校下バス停についても一定の利用が見られますが、その他のバス停ではほとんど乗降は見られません。

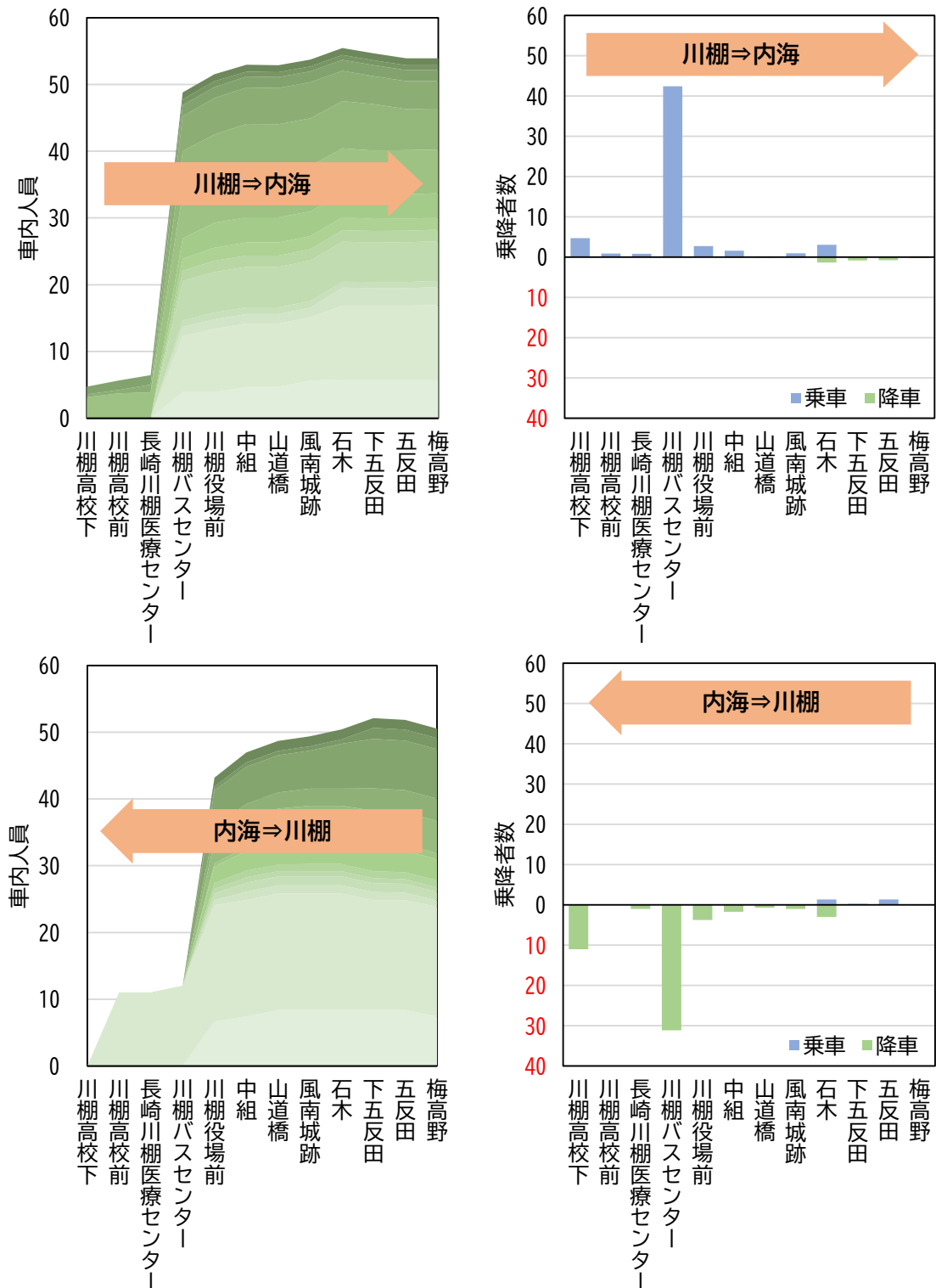


図 37 川棚～内海線の車内人員とバス停別乗降者数(令和5年6月:平日)

※川棚町内乗降者のみで集計

資料:交通事業者資料

## ④乗用タクシーの概要

### 1)タクシー事業者

川棚町内では、2社がタクシーを運行しており、車両台数はセダン18台、ジャンボ4台の計22台となっています。

表 4 タクシー事業者一覧(令和5年6月時点)

| 名称       | 所在地         | 車両台数(台) |      | 運転手<br>人数(人) | 備考             |
|----------|-------------|---------|------|--------------|----------------|
|          |             | セダン     | ジャンボ |              |                |
| マユミタクシー  | 川棚町百津郷442-6 | 10      | 2    | 9            | 左記は本社(川棚)のみの数字 |
| こうげんタクシー | 川棚町白石郷7-10  | 8       | 2    | 12           |                |
| 計        |             | 18      | 4    | 21           |                |

※以下では、「マユミタクシー」の令和5(2023)年6月一か月間のデータ(無線データ・乗務員記録簿)を用いてタクシーの利用状況を整理しています。

### 2)タクシー利用の概況

1日あたりの平均タクシー利用者数は、約165人/日となっており、うち約94%は「配車」での利用となっています。日別の利用者は最多で268人、最少で66人と4倍程度の格差が見られます。

曜日別に見ると金曜日が最も多く平均200人/日を超えている一方で、最も少ないのは日曜日で約88人/日となっています。

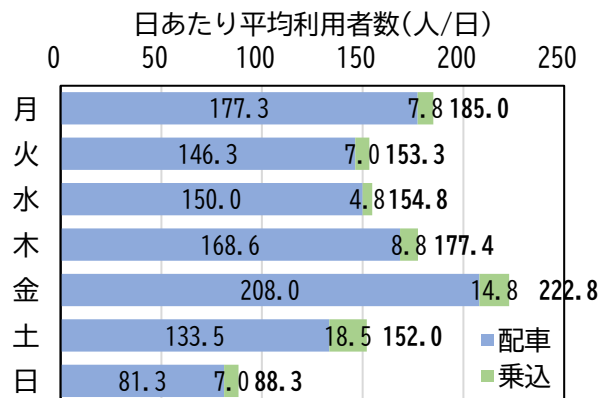


図 38 曜日別平均利用者数(令和5年6月)  
資料:交通事業者資料(無線データ)

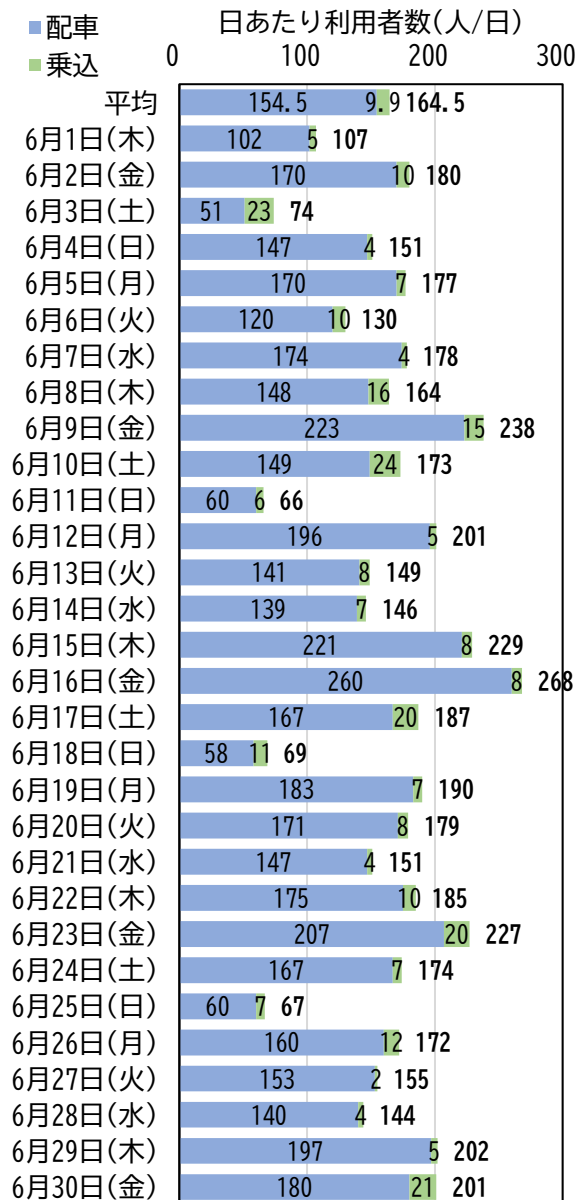


図 39 日別の利用者数(令和5年6月)  
資料:交通事業者資料(無線データ)

### 3) タクシーの利用特性

時間帯別では、9時から11時にかけて利用のピークとなっています。

夕方にかけては利用が減少しており、18時以上の利用は少ない状況となっています。

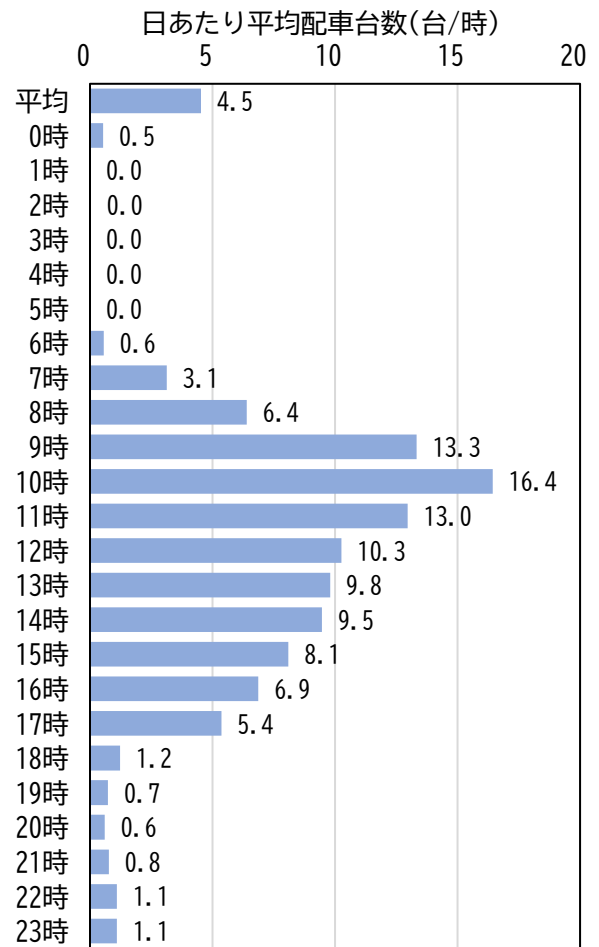


図 40 時間帯別平均配車台数(令和5年6月)  
資料:交通事業者資料(無線データ)

タクシー利用時の目的地(乗車場所または降車場所)としては、「エレナ川棚店」や「マルキョウ川棚店」などの商業施設が多く、「川棚駅」や医療施設・調剤薬局などのほか、学校や企業などでの乗降も見られます。

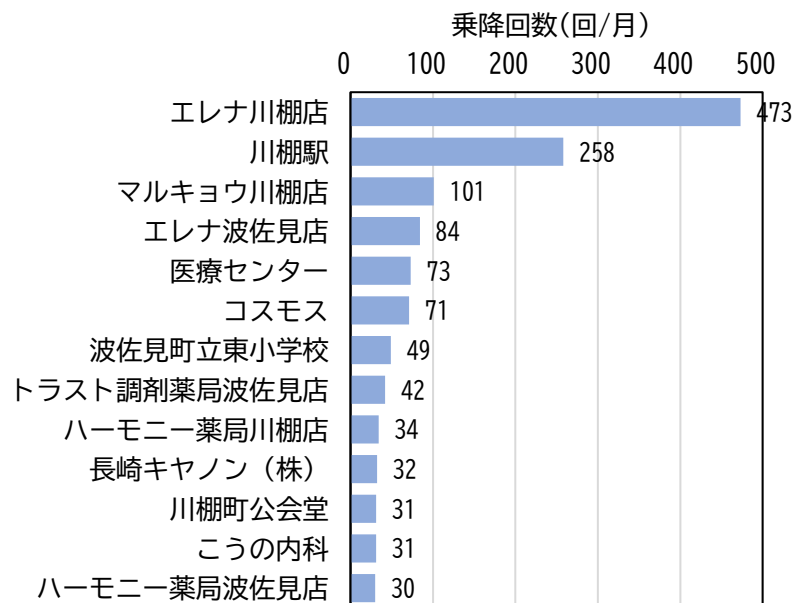


図 41 タクシー利用時の主な目的地(令和5年6月)  
資料:交通事業者資料(乗務員記録簿)

利用の内訳では、全体の6割近くが川棚町の市街地内(市街地⇔市街地)での利用となっており、同じく川棚町内での市街地と郊外(市街地⇔市街地外)の間の利用も約3割と、あわせて9割程度は川棚町内で完結する利用になっています。

ただし、時間帯別では、19時から深夜・早朝にかけては町内と町外の間の利用割合が高い傾向が見られます。

タクシーの運行1回あたりの平均乗車時間は全体では5分30秒程度ですが、町内と町外の間の利用割合が高い時間帯では長くなっており、一方で、昼時間帯については5分未満となっている時間帯が目立ちます。

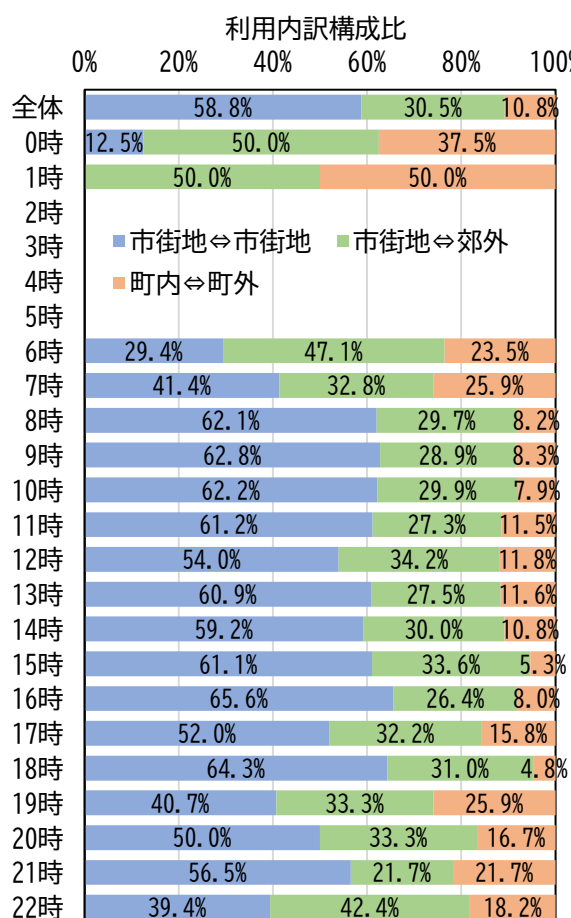


図 4.3 時間帯別利用内訳(令和5年6月)

資料:交通事業者資料(無線データ)

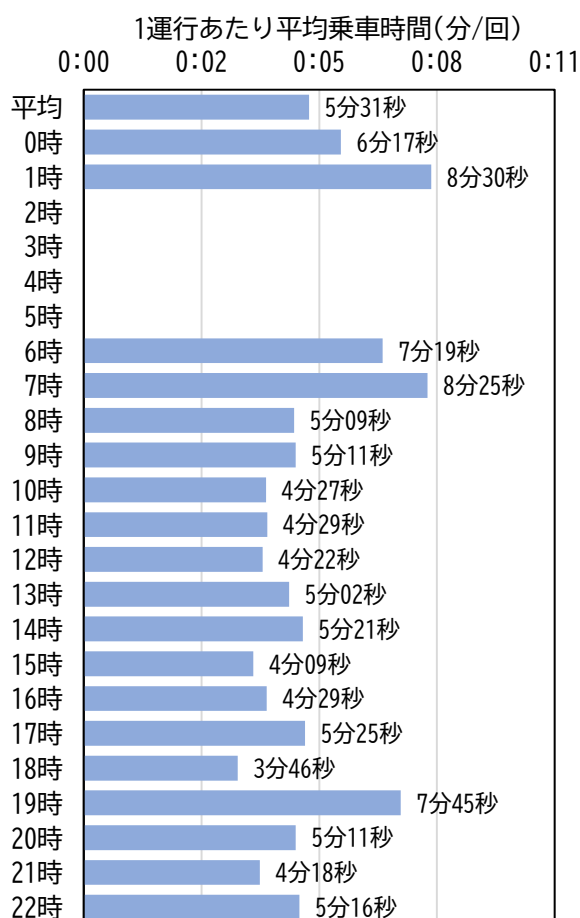


図 4.3 時間帯別平均乗車時間(令和5年6月)

資料:交通事業者資料(無線データ)



#### 4)「活いきタクシー利用券」の利用状況

##### ●「川棚町活いきタクシー利用券助成事業」の概要

「川棚町活いきタクシー利用券助成事業」は、対象者に「活いきタクシー利用券」を交付し、町内に事業所があるタクシー会社を利用した際、その経費の一部を助成するものです。

事業では、以下の①～③をすべて満たす方を対象として、1枚当たり500円のタクシー利用券を24枚交付しています。

- ①年度中に満75歳以上になる方
- ②基準日(4月1日)現在、川棚町に住民登録があり、引き続きお住まいの方
- ③当年度の町県民税の所得割がかかっていない方

##### ●「活いきタクシー利用券」の利用状況

「活いきタクシー利用券」の交付枚数は概ね横ばいで推移していますが、使用枚数は微減傾向を示しており、令和4(2022)年度の使用率は約55%となっています。

なお、「活いきタクシー利用券」に対する町の負担額は年間800万円程度となっています。

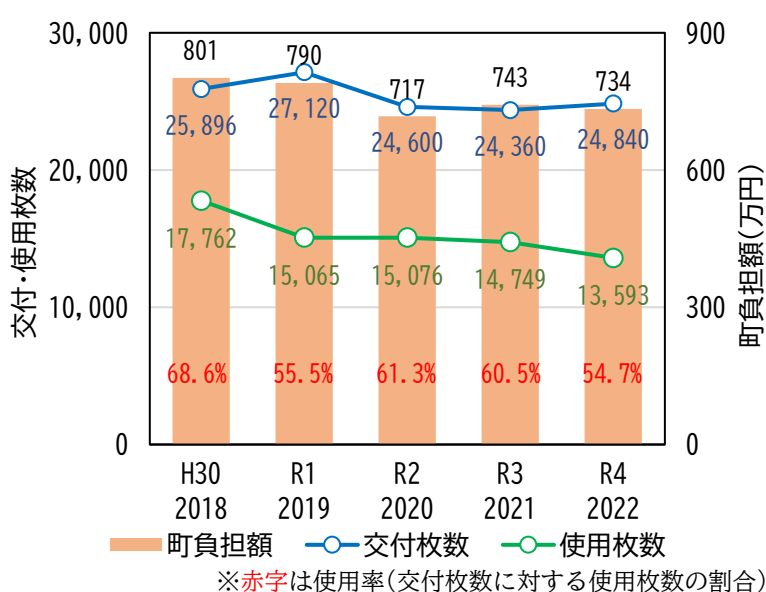


図 44 「活いきタクシー利用券」の交付および利用状況  
資料:川棚町資料

## ⑤公共交通空白地域

川棚町内には、人口が薄く広く分布する郊外部はもとより、人口が比較的高密度で集積する市街地周辺にも公共交通サービスが提供されていない「公共交通空白地域」が見られ、町の人口の約3割が公共交通空白地域に居住している状況となっていますが、小学校区別に見ると、特に「石木小学校区」では公共交通空白地域の人口割合が7割近くとなっています。

なお、ここでは、鉄道駅から半径800mおよび路線バスのバス停から半径300m※を「公共交通サービス提供圏域」とし、その外側を「公共交通空白地域」としています。（公共交通には乗用タクシーも含まれますが、ここでは鉄道・路線バスに着目して分析を行っています。）

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

表 5 公共交通空白地域の人口

| 地区     | 総人口(人) | 公共交通空白地域人口(人) | 公共交通空白地域人口割合 |
|--------|--------|---------------|--------------|
| 川棚小学校区 | 6,697  | 1,337         | 20.0%        |
| 石木小学校区 | 2,356  | 1,561         | 66.2%        |
| 小串小学校区 | 3,981  | 1,264         | 31.8%        |
| その他    | 217    | -             | -            |
| 川棚町全域  | 13,251 | 4,163         | 31.4%        |

資料：令和2年国勢調査、川棚町資料

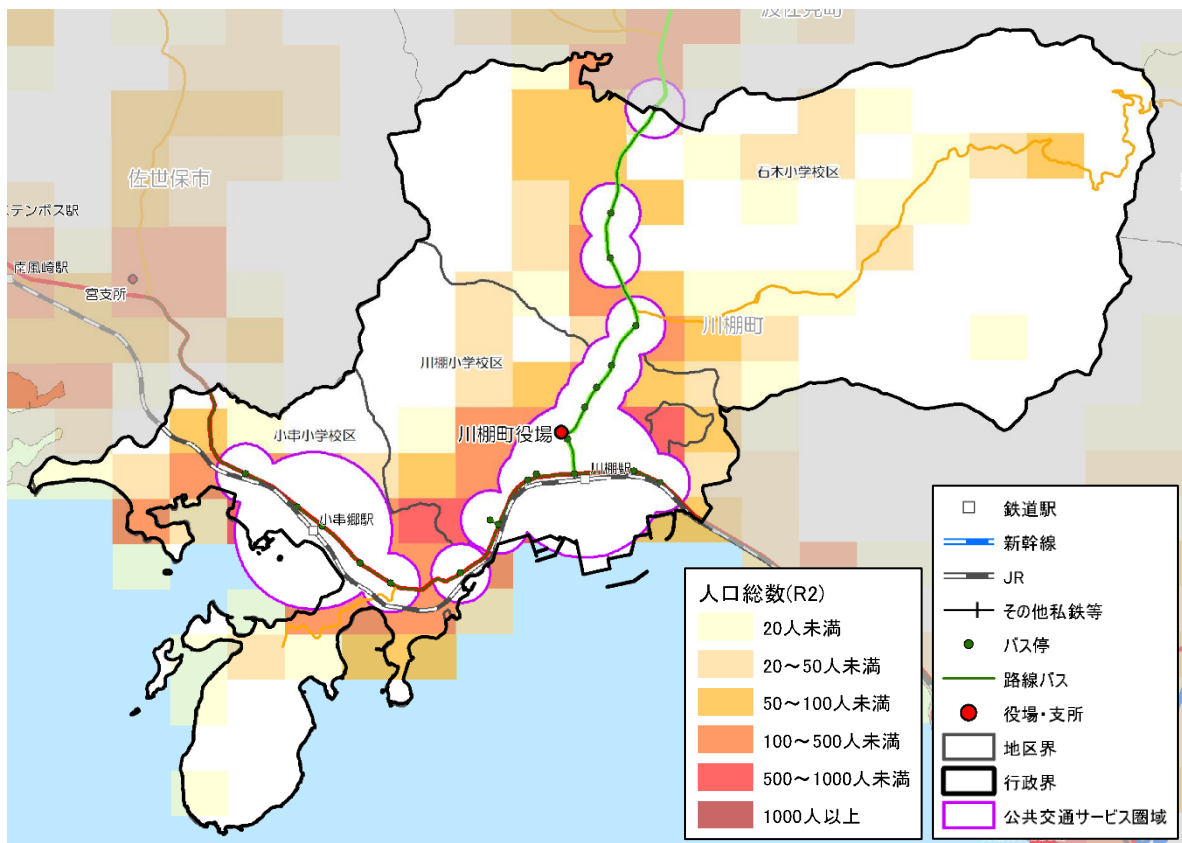


図 45 公共交通空白地域の人口分布(500mメッシュ)

資料：国土数値情報、令和2年国勢調査

## ⑥その他の輸送資源等

川棚町では、「地域支援事業一般介護予防事業」として、運動や買い物、居場所支援などを目的に福祉サービス「みんなでかわろーで」「みんなでいごこーで」を実施しており、社会福祉協議会や地元の総合型地域スポーツクラブと連携して、福祉と移動支援を組み合わせた取り組みを行っています。

表 6 「みんなでかわろーで」の概要

|      |   |
|------|---|
| 目的   | 高齢者が、住み慣れた地域住民と共に、運動と買い物を定期的実施することで、運動機能の低下や閉じこもりを防止し、住み慣れた地域でいつまでも暮らし続けるよう、日常生活の自立を支援  |
| 対象者  | 東部地区の概ね 65 歳以上の高齢者(上組・猪乗・木場・川原・五反田・中山・石木・岩立)  |
| 委託先  | 社会福祉法人 川棚町社会福祉協議会   |
| 場所   | いきがいセンター等   |
| 日時   | 令和 5 年 4 月 7 日～令和 6 年 3 月 31 日 金曜日(年間 47 回)   |
| 参加費  | 2,000 円/月   |
| スタッフ | 運営スタッフ(社協)1～2 人、サポーター 5 人   |
| 流れ   | 9:40 サポーター・スタッフいきがいセンター集合・会場準備<br>10:00 いきがいセンター巡回バス出発<br>10:40 受付、体操、脳トレ<br>12:00 入浴、休憩<br>13:00 レクリエーション・体操<br>14:00 買い物支援(エレナ他)<br>14:30 巡回バス出発、帰宅 |
| 利用実績 | 令和 4 年度 39 回 延 371 人の参加(登録者 17 人)   |

表 7 「みんなでいごこーで」の概要

|      |  |
|------|--|
| 目的   | 高齢者が、住み慣れた地域住民と共に、運動と買い物を定期的実施することで、運動機能の低下や閉じこもりを防止し、住み慣れた地域でいつまでも暮らし続けるよう、日常生活の自立を支援する。  |
| 対象者  | 概ね 65 歳以上の西部地区(新谷・惣津・西小串)15 名程度  |
| 委託先  | 総合型地域スポーツクラブ チューリップクラブ   |
| 場所   | 新谷地区公民館等   |
| 日時   | 令和 5 年 4 月 1 日～令和 6 年 3 月 31 日 9:00～11:30 毎週火曜日(年間 48 回)   |
| 参加費  | 2,000 円/月  |
| スタッフ | 運営スタッフ(総合型地域スポーツクラブ)1 人、サポーター 4 人  |
| 流れ   | 8:50 新谷公民館スタッフ集合・会場準備スタッフ打合せ・必要な方のみバスで迎え<br>9:20 受付、体調チェック<br>9:30 運動<br>10:00 新谷公民館出発<br>10:10 買い物(コスモス・新鮮市場・エレナ等)<br>11:30 新谷公民館到着、必要な方のみバスで送り |
| 利用実績 | 令和 4 年度 42 回 延 518 人の参加(登録者 15 人)  |

### 3. アンケート調査結果等

#### (1) 住民アンケート調査

##### ① 調査の概要

○川棚町に居住する 15～89 歳の住民 1,600 人(無作為抽出)を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施

○723 票を回収、回収率は約 45.2%

○設問項目(概要)

- ・日常生活の移動実態(日々の買い物、特別な買い物、通院、通勤・通学)
- ・公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望
- ・一般のタクシーの利用状況 など

※以下では、15～24 歳を「若年層」、25～59 歳を「中間層」、60 歳以上を「高齢層」として区分して集計・分析を行っています。

##### ② 公共交通の利用状況等

###### 1) 公共交通の利用の有無

最近1か月に公共交通を「利用した」回答者は「男性」では1割程度にとどまるものの、「女性」では2割近くになっています。

年代別の利用状況はバラつきが大きく利用割合が特異的に高い年代も見られますが、全体としては「15～19 歳」や「20～24 歳」で利用割合が高いほか、「男性」に比べると「女性」では 65 歳以上で「利用した」の回答が多い傾向となっています。

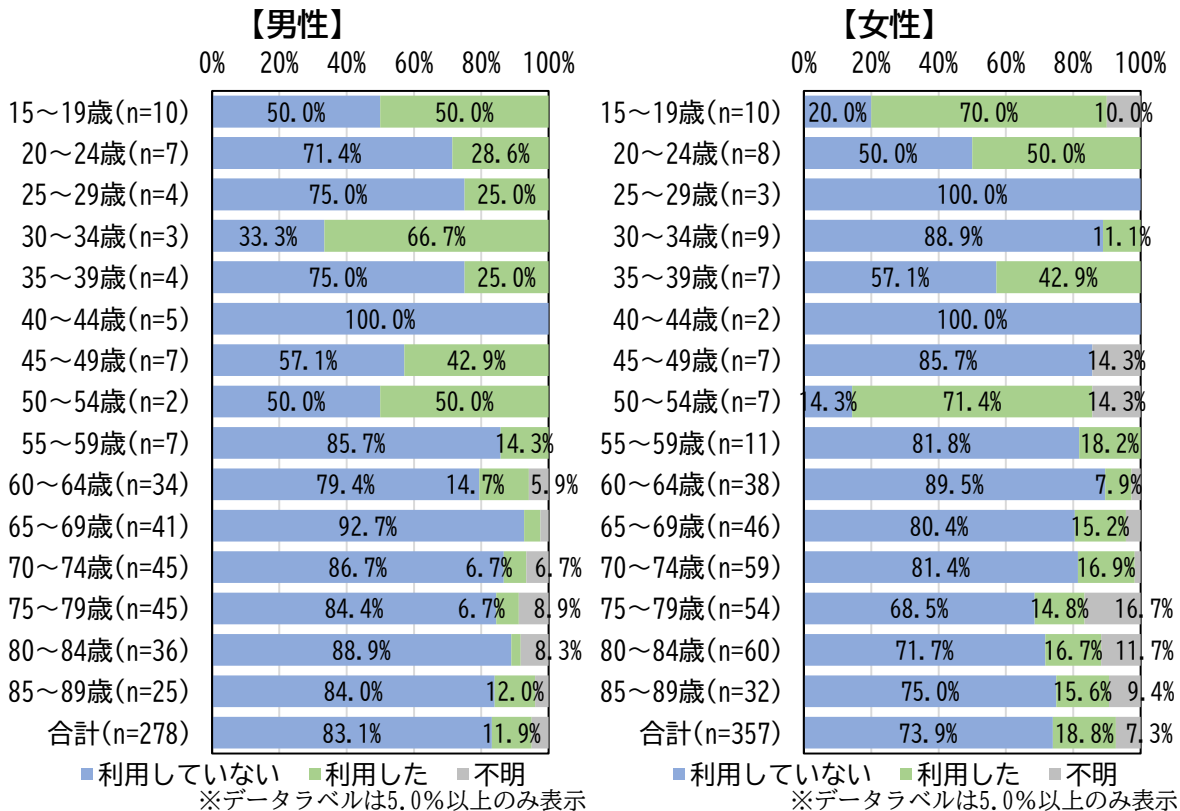


図 46 最近1か月の公共交通利用の有無

## 2)公共交通を利用した外出の目的

公共交通を利用した外出の目的としては、「若年層」では「買い物」「通学」がそれぞれ4割以上とやや突出、「中間層」では「買い物」が最も多くなっていることに加えて、「通勤」や「その他」での利用も見られます。

表 8 タクシーを利用した外出の目的

一方で、「高齢層」では「通院」での利用が最も多く、次いで「買い物」となっています。

|               | 買い物   | 通院    | 娯楽・<br>習い事 | 飲食    | 通勤    | 通学    | その他   | 不明   |
|---------------|-------|-------|------------|-------|-------|-------|-------|------|
| 若年層<br>(n=19) | 42.1% | 0.0%  | 21.1%      | 15.8% | 0.0%  | 47.4% | 10.5% | 5.3% |
| 中間層<br>(n=21) | 28.6% | 4.8%  | 19.0%      | 23.8% | 23.8% | 0.0%  | 23.8% | 0.0% |
| 高齢層<br>(n=70) | 34.3% | 35.7% | 14.3%      | 14.3% | 4.3%  | 0.0%  | 27.1% | 2.9% |
| 全体<br>(n=117) | 33.3% | 23.1% | 18.8%      | 15.4% | 7.7%  | 7.7%  | 23.9% | 2.6% |

## 3)利用した公共交通機関

利用した公共交通機関については、各年齢層とも「JR」が突出しており、次いで「西肥バス」となっています。

表 9 利用した公共交通機関

|               | J R   | 西肥バス  | 東彼杵町<br>営バス | その他   | 不明   |
|---------------|-------|-------|-------------|-------|------|
| 若年層<br>(n=19) | 78.9% | 31.6% | 0.0%        | 5.3%  | 0.0% |
| 中間層<br>(n=21) | 95.2% | 23.8% | 0.0%        | 4.8%  | 0.0% |
| 高齢層<br>(n=70) | 77.1% | 31.4% | 7.1%        | 11.4% | 0.0% |
| 全体<br>(n=117) | 82.1% | 29.1% | 5.1%        | 11.1% | 0.0% |

## ③公共交通“非利用者”の不安等

### 1)公共交通“非利用者”の日常の移動手段

公共交通“非利用者”の日常の移動手段は、全体では「自家用車(自分が運転)」が大半を占め、次いで「自家用車(自分以外が運転)」となっていますが、「15～19 歳」では「自家用車(自分以外が運転)」が大多数を占めるほか、年齢層が上がるに従って割合が増加していく傾向が見られます。

75 歳以上では、「一般のタクシー」も一定数見られ、特に「85～89 歳」では 2 割近くを占めています。

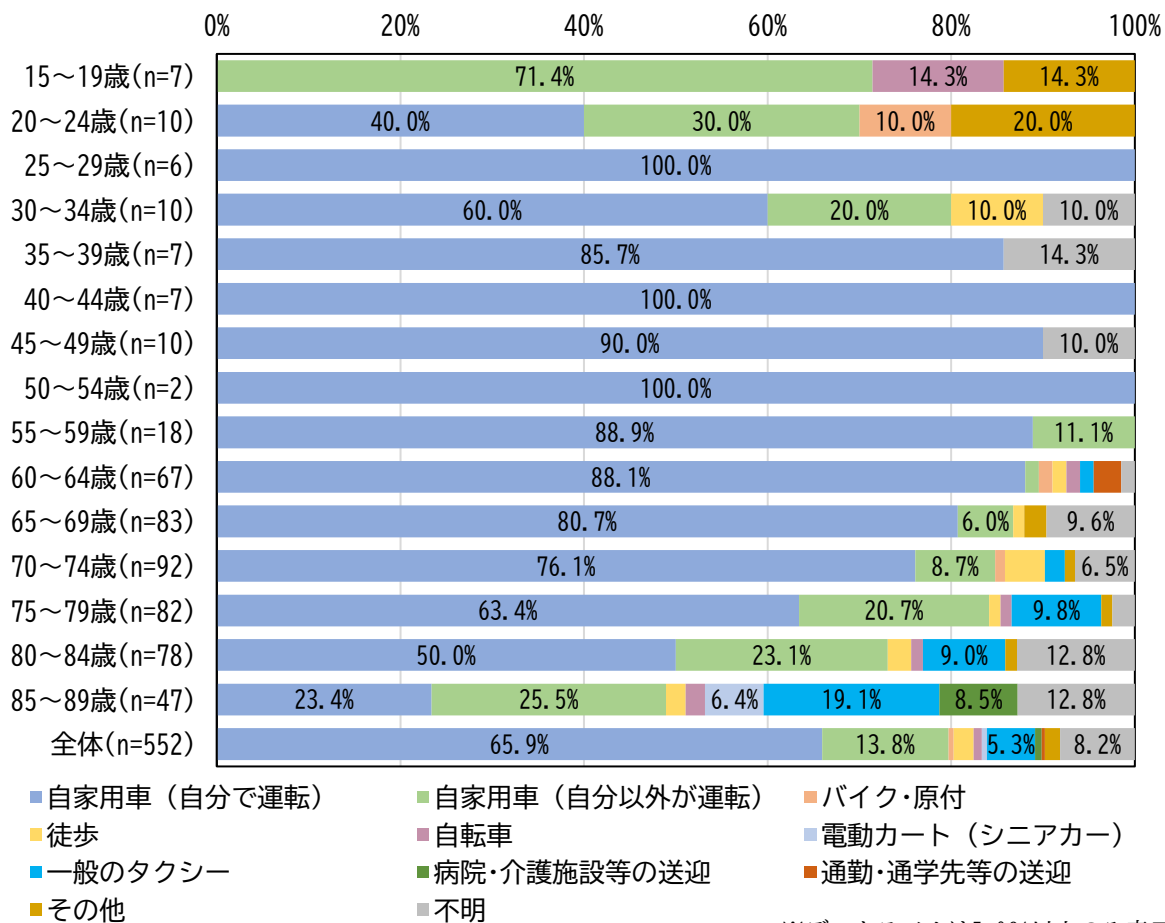


図 47 公共交通“非利用者”の日常の移動手段

## 2)現在の移動手段を利用する上での不安点

現在の移動手段を利用する上での不安点については、各年齢層とも「特に困っていることはない」が大半を占めていますが、「中間層」「高齢層」では「車の維持費などが高額に感じる」の割合が、「若年層」では「家族や知人に負担をかけていると感じる」の割合が比較的高くなっています。

表 10 現在の移動手段を利用する上での不安点

|             | 特に困っていること・不安なことはない | 一般のタクシーでの通学の負担が大きい | 運転すること自体が不安 | 家族や知人に負担をかけていると感じる | 悪天候のときの移動が大変 | 車の維持費などが高額に感じる | その他   | 不明    |
|-------------|--------------------|--------------------|-------------|--------------------|--------------|----------------|-------|-------|
| 若年層 (n=17)  | 64.7%              | 0.0%               | 0.0%        | 17.6%              | 0.0%         | 0.0%           | 17.6% | 0.0%  |
| 中間層 (n=60)  | 61.7%              | 0.0%               | 3.3%        | 1.7%               | 5.0%         | 30.0%          | 6.7%  | 3.3%  |
| 高齢層 (n=449) | 58.6%              | 0.2%               | 5.1%        | 8.5%               | 6.0%         | 16.5%          | 4.9%  | 11.6% |
| 全体 (n=552)  | 58.5%              | 0.2%               | 4.5%        | 7.6%               | 5.4%         | 16.8%          | 5.4%  | 12.0% |



#### ④一般のタクシーの利用状況

##### 1) 日常的なタクシー利用の有無

「中間層」では10%、「高齢層」では約16%が一般のタクシーを日常的に利用しています。

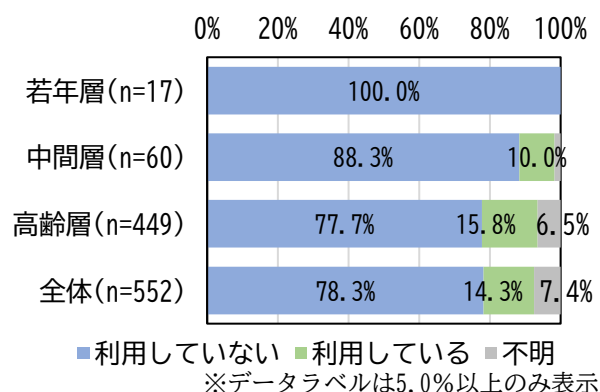


図 48 日常的なタクシー利用の有無

##### 2) タクシーを利用した外出の目的

タクシーを利用した外出の目的としては、「中間層」では「飲食」が突出しているのに対して、「高齢層」では「通院」が6割以上と最も多く、次いで「買い物」の約4割となっています。

表 11 タクシーを利用した外出の目的

|           | 買い物   | 通院    | 娯楽・習い事 | 飲食    | 通勤   | 通学   | その他   | 不明   |
|-----------|-------|-------|--------|-------|------|------|-------|------|
| 中間層(n=6)  | 0.0%  | 0.0%  | 16.7%  | 83.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0%  | 0.0% |
| 高齢層(n=71) | 40.8% | 63.4% | 4.2%   | 16.9% | 0.0% | 0.0% | 14.1% | 1.4% |
| 全体(n=79)  | 38.0% | 59.5% | 5.1%   | 21.5% | 0.0% | 0.0% | 12.7% | 1.3% |

##### 3) タクシーの利用頻度

最近1か月のタクシー利用頻度は、「週1回未満」が最も多くなっていますが、「高齢層」では「週に3～4日程度」「週5日～ほぼ毎日」をあわせて8%以上となっています。

表 12 最近1か月のタクシーの利用頻度

|           | 17日以上<br>(週5日～ほぼ毎日) | 9～16日程度<br>(週3～4日程度) | 4～8日程度<br>(週1～2日程度) | 1～3日程度<br>(週1日未満) | 不明   |
|-----------|---------------------|----------------------|---------------------|-------------------|------|
| 中間層(n=6)  | 0.0%                | 0.0%                 | 16.7%               | 83.3%             | 0.0% |
| 高齢層(n=71) | 1.4%                | 7.0%                 | 15.5%               | 69.0%             | 7.0% |
| 全体(n=79)  | 1.3%                | 6.3%                 | 15.2%               | 70.9%             | 6.3% |

##### 4) タクシーと公共交通の乗り継ぎ

全体の7割は一般のタクシー利用時に公共交通に「乗り継ぎはしていない」と回答していますが、「中間層」に比べると「高齢層」では公共交通に乗り継いでいる割合が高くなっています。

表 13 タクシーと公共交通の乗り継ぎ利用

|           | 乗り継ぎはしていない | J R   | 西肥バス | 東彼杵町営バス | その他  | 不明    |
|-----------|------------|-------|------|---------|------|-------|
| 中間層(n=6)  | 83.3%      | 0.0%  | 0.0% | 0.0%    | 0.0% | 16.7% |
| 高齢層(n=71) | 70.4%      | 11.3% | 2.8% | 5.6%    | 0.0% | 15.5% |
| 全体(n=79)  | 72.2%      | 11.4% | 2.5% | 5.1%    | 0.0% | 15.2% |

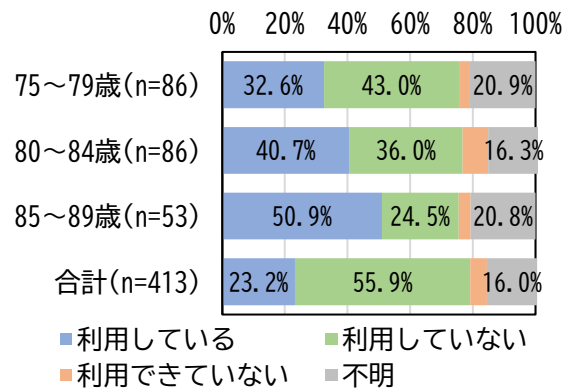
乗り継いだ公共交通としては、「JR」が多いものの、「西肥バス」「東彼杵町営バス」の回答も見られ、乗り継ぎ場所として「川棚駅」に加えて「川棚バスセンター」や「その他」があげられています。

表 14 乗り継ぎ場所

|               | 川棚駅   | 川棚バスセンター | その他   | 不明    |
|---------------|-------|----------|-------|-------|
| 中間層<br>(n=6)  | 16.7% | 0.0%     | 0.0%  | 83.3% |
| 高齢層<br>(n=71) | 28.2% | 12.7%    | 9.9%  | 59.2% |
| 全体<br>(n=79)  | 26.6% | 11.4%    | 10.1% | 60.8% |

### 5) タクシー助成事業の利用状況

「タクシー助成事業」の利用割合は年齢層が上がるに従って増加する傾向となっており、「85～89歳」では5割以上が「利用している」と回答しています。



※データラベルは5.0%以上のみ表示

図 49 タクシー助成事業の利用の有無



## (2)公共交通乗降等調査

### ①調査の概要

- 路線バス[佐世保～川棚線]および[川棚～内海線]の川棚町内区間の利用者を対象として、利用実態などを把握する目的で聞き取り調査を実施し、計 220 票を回収
- 実施期間は令和 5(2023)年11月1日(水)および2日(木)の2日間
- 把握事項(概要)
  - ・利用概要(乗車日時・路線・便)
  - ・属性(性別・年齢・居住地)
  - ・利用実態(利用目的・利用頻度・往復利用等)
  - ・公共交通に対する改善要望 など

### ②利用者の属性

利用者の性別は、「男性」が約4割で、男性に比べて「女性」の割合が高くなっています。

年代別では、[川棚～内海線]では「高校生」が半数以上を占めるのに対して、[佐世保～川棚線]では「65歳以上」が3割以上と最多となっています。

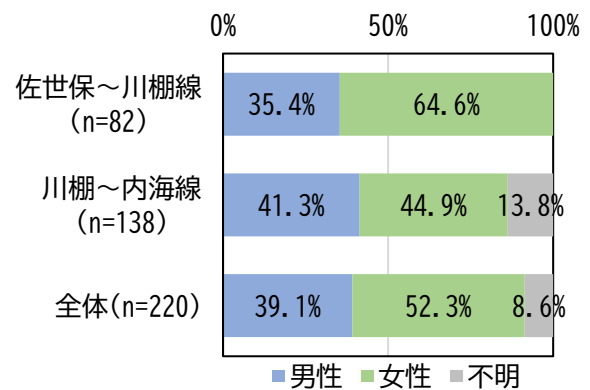
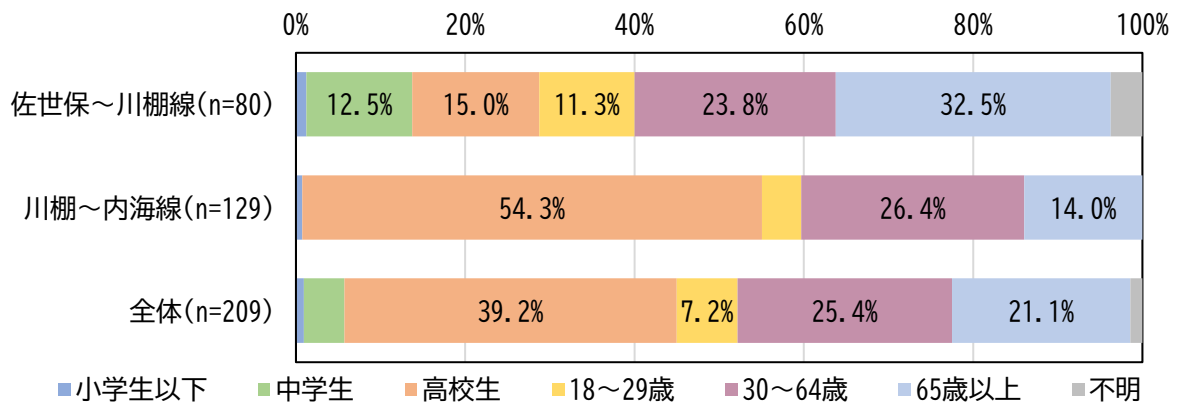


図 50 利用者の性別

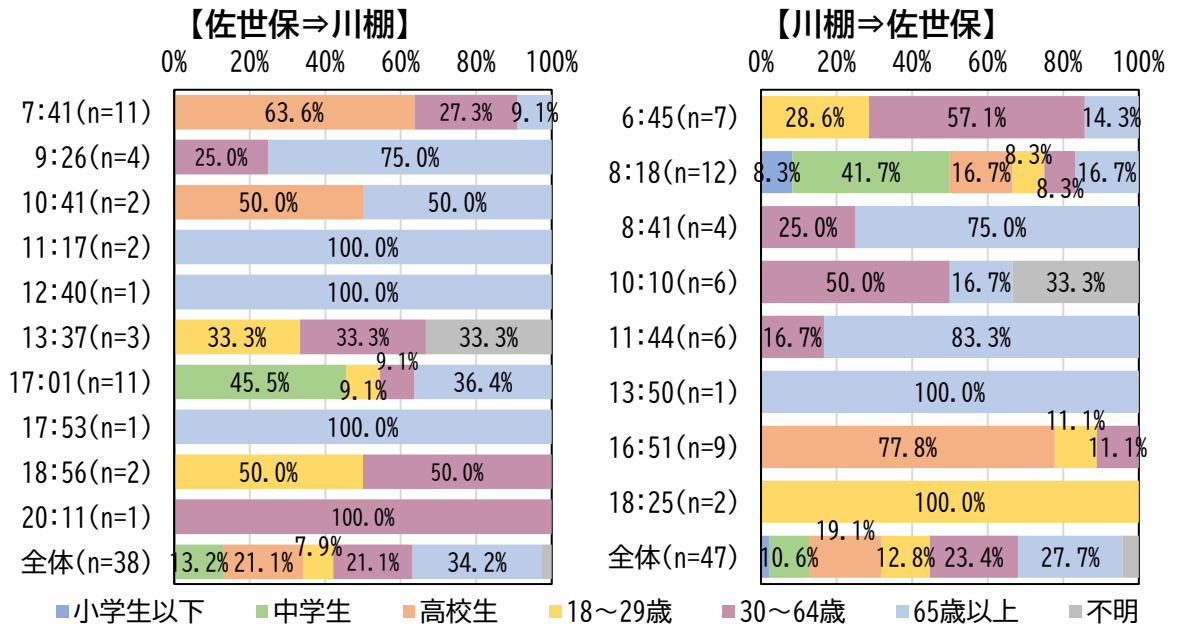


※データラベルは5.0%以上のみ表示

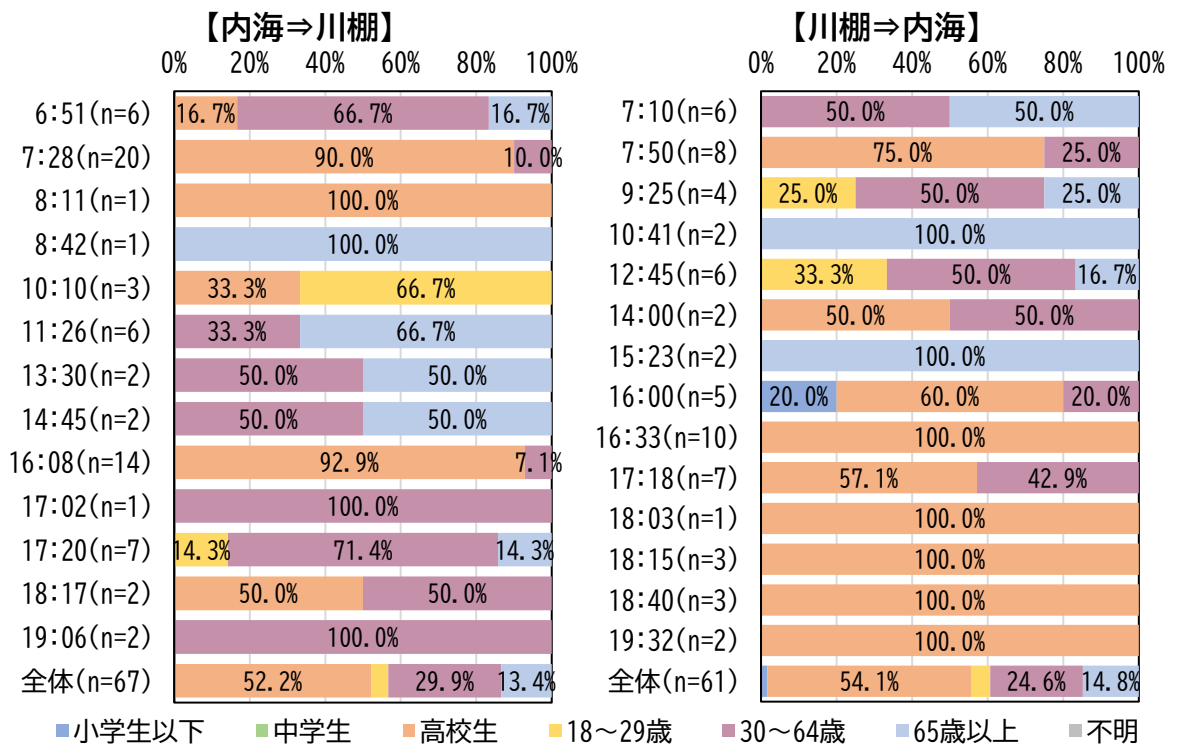
図 51 利用者の年代

[佐世保～川棚線]では佐世保⇒川棚方面の朝 1 便や川棚⇒佐世保方面の夕時間帯の便で「高校生」の利用が目立つものの、昼間を中心に「65 歳以上」の利用が多くなっています。

[川棚～内海線]については、朝時間帯は内海⇒川棚方面、川棚⇒内海方面とも「高校生」の利用が目立つのに対して、夕方時間帯では川棚⇒内海方面は「高校生」の利用が中心になっている一方で内海⇒川棚方面では「30～64 歳」の利用が多くなっています。



※データラベルは5.0%以上のみ表示  
 図 52 便別の利用年代(佐世保～川棚線)



※データラベルは5.0%以上のみ表示  
 図 53 便別の利用年代(川棚～内海線)

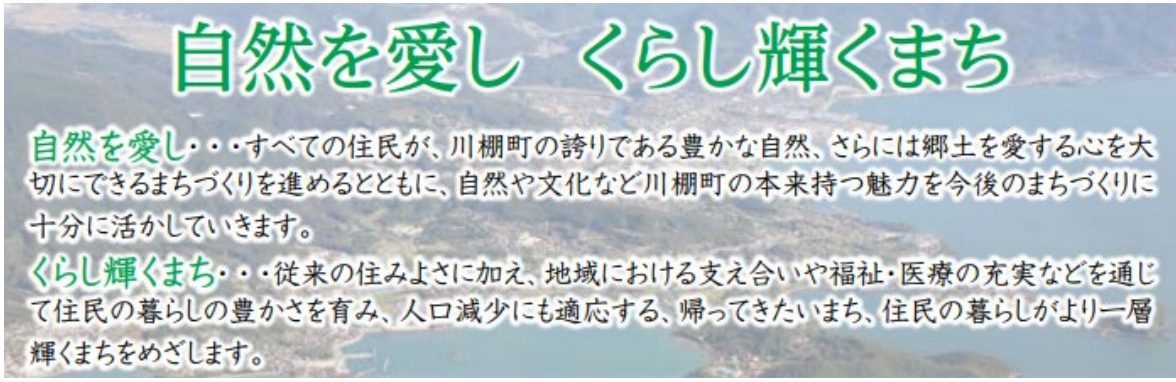
## 4. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

### (1) 地域が目指す将来像

川棚町の行政運営の最上位計画である「第6次川棚町総合計画」においては、『自然を愛し 暮らし輝くまち』を目指す将来像とし、その実現に向けて6つの基本目標が示されています。

このため、本計画においても、第6次川棚町総合計画で示された将来像の実現に向けて、地域公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

#### ●川棚町が目指す将来像



## 自然を愛し 暮らし輝くまち

**自然を愛し**・・・すべての住民が、川棚町の誇りである豊かな自然、さらには郷土を愛する心を大切にできるまちづくりを進めるとともに、自然や文化など川棚町の本来持つ魅力を今後のまちづくりに十分に活かしていきます。

**暮らし輝くまち**・・・従来の住みよさに加え、地域における支え合いや福祉・医療の充実などを通じて住民の暮らしの豊かさを育み、人口減少にも適応する、帰ってきたいまち、住民の暮らしがより一層輝くまちをめざします。

#### ●基本目標

|   |   |
|---|---|
| <b>①教育・文化・環境の充実で暮らしをい</b><br><b>ろどる</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1 子育て支援の充実</li><li>2 生涯学習の推進</li><li>3 文化・芸術、スポーツ、交流の振興</li><li>4 環境保全と美しい景観づくり</li></ol> | <b>⑥人権尊重・協働・スマート自治体でも</b><br><b>に歩む</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1 人権尊重社会の形成</li><li>2 協働によるまちづくりの推進</li><li>3 効率的・効果的な行財政運営</li></ol>   |
| <b>②保健・医療・福祉で暮らしをすこやかに</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1 保健・医療環境の充実</li><li>2 福祉環境の充実</li></ol>   | <b>(1)道路交通網の整備</b><br>交通安全施設の整備やバリアフリー化、公共交通機関の充実を図ることで、誰もが外出しやすいまちづくりを目指します。<br><b>(2)公共交通網の整備</b><br>JRの利用促進、路線バスの維持を図るとともに、タクシーの活用も含め交通体系の実情に即した交通体系を検討します。<br>【主要な施策(前期基本計画)】 <ol style="list-style-type: none"><li>①鉄道の利便性向上</li><li>②バスの利便性向上</li><li>③タクシーの活用の促進</li></ol> |
| <b>③危機管理で暮らしをあんしんに</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1 危機管理の強化</li></ol>  |   |
| <b>④産業の振興で暮らしをゆたかに</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1 農林水産業の振興</li><li>2 商工業の振興</li><li>3 観光の振興</li></ol>  |   |
| <b>⑤基盤の充実で暮らしをささえる</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1 <b>道路・交通ネットワークの整備</b></li><li>2 情報ネットワークの整備</li><li>3 水と衛生の確保</li><li>4 住環境の整備</li></ol>                 |   |

図 54 地域が目指す将来像

資料:第6次川棚町総合計画

## (2) 関連計画の概要

ここでは、川棚町の地域公共交通と特に関連が強い分野について、各種計画から地域公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における地域公共交通への期待を整理しました。

### ① 川棚町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成27年3月)

JR 川棚駅周辺地区を住民の日常生活を支える生活交流拠点として位置づけ、魅力ある市街地形成を図ることとしています。

また、交通体系の整備の方針では、広域的な交通体系を確立することや、公共交通の利便性向上を図ることが位置づけられています。

「生活交流拠点」として位置づけられている JR 川棚駅周辺へのアクセスを確保するとともに、広域的な交通体系の確保や、公共交通の利便性向上により市街地の魅力を高めていく役割が期待されます。



図 55 将来都市構造図



## ②川棚町人口ビジョン(令和2年3月改訂)

「人口の変化が地域に与える影響の分析・考察」のなかで、自動車を運転できない高齢者など、食料品等の日常の買い物が困難な住民が増加する懸念があること、日常生活に不可欠なバスや鉄道などの生活交通の旅客輸送需要の減少により、生活交通の利便性が損なわれる懸念があることなどがあげられています。

- 自動車を運転できない高齢者などの日常生活を支える移動手段を確保していく役割が期待されます。
- 旅客輸送需要が減少する中でも、生活交通の利便性を確保・維持していくことが期待されます。

## ③第2期 川棚町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月)

「基本目標①:安定した雇用を創出する」の施策として「魅力ある観光を育てる」が位置づけられており、九州新幹線長崎ルート開業により増加する長崎県への来訪者を、本町に誘客できるように取り組んでいくことが定められています。

- 鉄道や特急バスなどの広域交通体系を活用して、地域の魅力もPRしながら広域的な交流の活発化を促進していくことが期待されます。

## ④第9期 川棚町高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(令和6年3月)

「在宅生活を支える支援の推進」のなかで、「外出支援サービス事業」として65歳以上などで外出が困難な高齢者に対し、自宅と各種施設の間の送迎を行うほか、多様な移動支援のニーズに対応するように引き続き連携を図って実施していくこととしています。

- 福祉などの関連分野とも連携しながら、高齢化が進む中でも、日常生活や介護予防などに不可欠な外出を支えていくことが期待されます。

### (3) 地域公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における地域公共交通に対する期待等から、川棚町の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

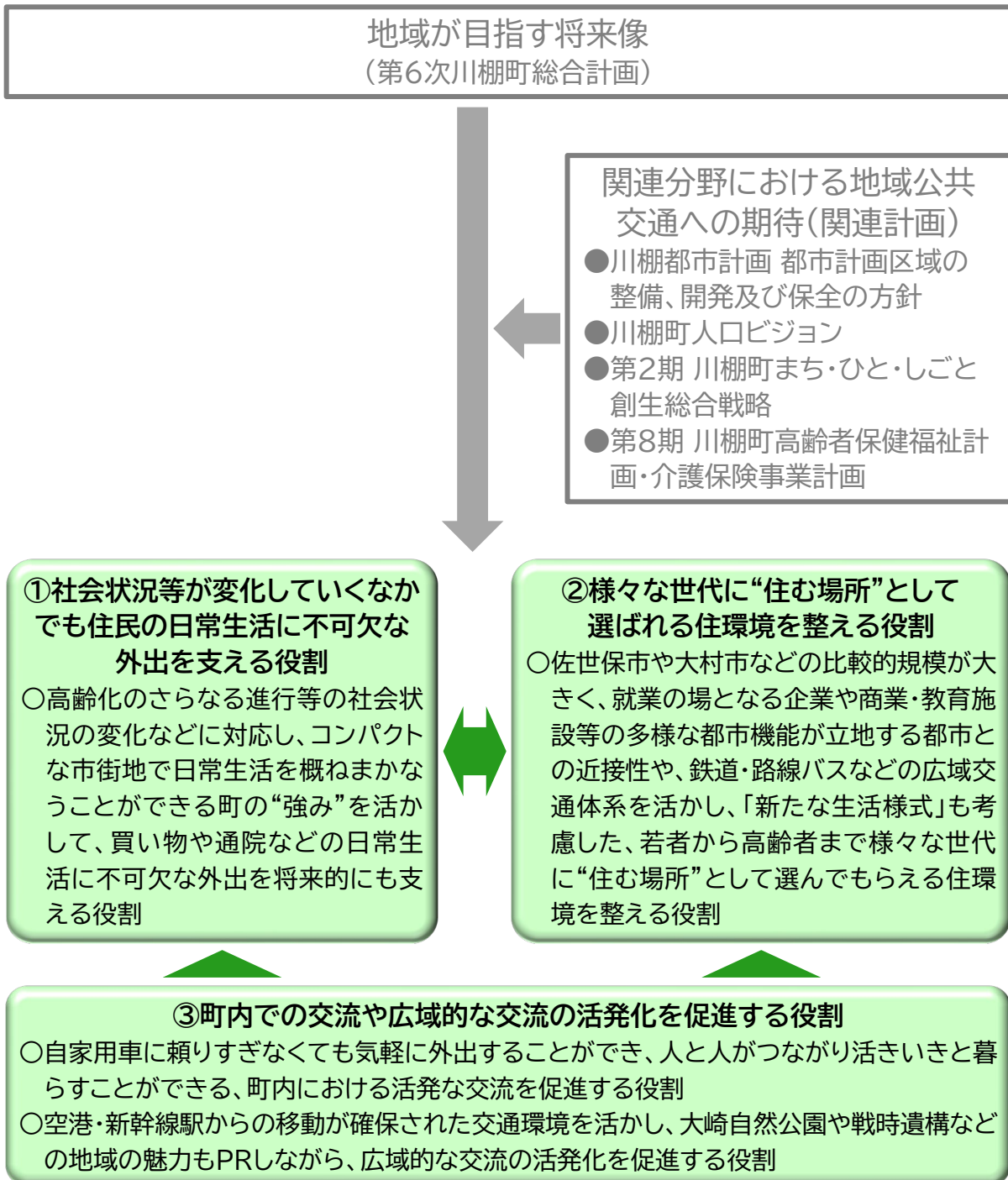


図 56 川棚町の地域公共交通に求められる役割

## 5. 解決すべき課題と基本方針

### (1) 解決すべき課題

地域や公共交通の現状、地域公共交通に求められる役割などを踏まえて、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通として解決すべき課題を以下に整理しました。

#### 課題① 高齢化のさらなる進行や公共交通空白地域への対応

- 高齢化が急速に進行していることに加え、家族による日常的な生活サポートを受けにくい高齢者のみ世帯(高齢者単身世帯含む)が増加傾向にあります。また、高齢者、特に女性では運転免許の保有割合が低く、運転免許返納の機運も高まっています。
- 比較的コンパクトな範囲への人口集積が見られるものの、鉄道駅やバス停からの徒歩圏外(公共交通空白地域)の居住も目立つことに加え、一部の海岸沿いや川棚川沿いを除けば地形的な制約が大きく、距離に関わらずバス停等までの移動が困難なケースも想定されることから、よりきめ細かなニーズに対応可能な、日々の生活を支える移動サービスのあり方を検討する必要があります。

#### 課題② 地域によって差異が大きい移動に係る負担格差の低減

- 特に高齢者では、乗用タクシーが日常生活での重要な移動手段となっていますが、様々な施設が立地する市街地やその周辺では距離が短く運賃負担も小さい(初乗運賃640円～)一方で、市街地から最遠となる木場地区付近からは3,000円を超える負担が発生します。また、町内を路線バスで移動した場合の運賃負担は最大でも310円(梅高野～川棚高校下)となっています。
- 同一目的での移動であっても地域によって負担格差が大きく、外出頻度や生活利便性などにも大きな影響を与えているものと考えられることから、移動に係る負担格差の低減を検討する必要があります。

#### 課題③ 比較的利便性が高い広域交通体系の有効活用

- JR大村線は佐世保方面・大村方面のそれぞれでピーク時間帯では2便/時、その他の時間帯でも1便/時、計24便/日の高頻度で運行しています。また、佐世保と長崎空港を結ぶ特急バスについても、空港利用を前提としたダイヤ設定となっているため必ずしも川棚町住民にとって使い勝手がよいものとはなっていないものの、1日12往復と比較的高頻度に運行されています。
- これらは川棚町内の需要には左右されることなく、佐世保市・大村市を結ぶ経路上に位置する川棚町の地理的条件により供給されている移動サービスであり、引き続き維持されていく期待が高いことから、より積極的に有効活用していくことを考える必要があります。
- 特急バスについては、現在、試験的にJR新大村駅経由での運行が行われており、観光誘客につながることも期待されます。なお、これらの広域交通体系の有効活用に向けては、老朽化が進む川棚バスセンターの活用も含めたJR川棚駅周辺の交通拠点としての機能強化などについてもあわせて検討していくことが望ましいと考えられます。

## 課題④ 路線バスの需要と供給のバランス改善

- 川棚町と佐世保方面および波佐見方面を結ぶ路線バスについては、朝夕時間帯を中心としてある程度「まとまった」需要が見られるものの、その他の時間帯では路線定期(定時定路線)、かつ、バス車両による運行を行うほどの需要が見られない便が目立つ状況となっています。
- 路線とダイヤの組み合わせ(仕業)や運行管理(東部営業所における対面中間点呼)などの関係もあって一定の運行頻度は維持していく必要があるものの、効率性・持続性向上などの観点から需要と供給のバランスを改善していくことを検討する必要があります。

## 課題⑤ 乗用タクシーの柔軟で効果的な活用

- 高齢化が進行していくことにとともに、現状でも特に高齢者にとって重要な移動手段となっている乗用タクシーの重要性はさらに増大していくものと考えられます。川棚町の乗用タクシーは人口規模に比べて充実していることから、これを“強み”として捉え「地域の輸送資源の総動員」の観点からも乗用タクシーを有効に活用していくことを検討する必要があります。
- 町内各所から市街地までの移動はもとより、比較的コンパクトではあるものの特に高齢者などにとっては徒歩での移動が厳しい市街地内主要施設間の移動なども含めて、「乗合型」の移動サービスとしての活用なども視野に、制度見直しの動向も注視しながらより柔軟で効果的な活用を検討していく必要があります。
- 佐世保方面の朝時間帯を除けば路線バスの大部分は「町内⇄町外」の利用であり、川棚町内で完結する利用は多くないことから、乗用タクシーを活用することによる競合の懸念は限定的であるものと考えられます。

## 課題⑥ 今後も加速していく懸念があるドライバー不足への対応

- 2024年問題に加えて、ドライバーの高齢化なども背景として、既に顕在化してきている移動サービスのドライバー不足は今後さらに加速していく懸念があります。
- 路線バスは既に減便なども進められているものの依然として深刻な状況であり、乗用タクシーについても車両数に対して乗務員が不足するため稼働できない車両があるなど、ドライバー不足が移動サービスの持続性を考える上で最大の“ボトルネック”になってきていることから、制度見直しの動向なども注視しながら、新たなドライバーの確保はもちろんのこと、移動サービスの確保・維持に必要なドライバー数を抑制していくことなども視野に検討していくことが必要です。

## (2)基本方針

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

川棚町内の様々な移動サービスが担うべき役割を明確にした上で、それぞれの長所や特性を生かしてサービス全体の最適化・効率化を図り、「誰一人取り残さない」暮らし輝くまちの実現を“移動”の面から力強く、かつ、きめ細かくサポートする地域公共交通体系の再構築



## 6. 計画の目標および評価指標

### (1) 計画の目標

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

#### 目標 ①

#### 高齢者を中心とした住民の外出機会の確保

- 高齢化の進行なども考慮しつつ、需要に応じたきめ細かな移動サービスを確保するとともに、地域によって差異が大きい移動に係る負担の格差低減を図ることで、高齢者を中心とした住民がより気軽に外出できる環境を整えます。

#### 目標 ②

#### 移動サービス全体の持続性向上

##### ◆ 財政投資効率の向上

- 路線バスの需要と供給のバランスの改善による運行効率の向上や利用の促進(有効活用)、本町の“強み”である充実した乗用タクシーの有効活用、関連分野における移動支援施策等との連携・統合、目的地となる施設等との連携などにより、移動サービス全体に対する財政投資効率を高め、持続性の向上を図ります。

##### ◆ 車両・ドライバー(輸送資源)の運用の効率化

- 路線バスの需給バランスの改善・効率化により運行に必要となるドライバー数を削減すること、タクシー車両を用いて同時間帯・同方向の移動に対して「乗合」で効率的に輸送することなどを通じて、限られたドライバーで住民等に必要な移動を確保できる仕組みをつくります。

##### ◆ ドライバー不足への対応

- 制度見直しを検討されている「ライドシェア」の戦略的な活用や、新たな情報技術の活用による車両の効率的な運用、交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援等により、移動サービスの持続性を考える上で大きな“ボトルネック”となってきたドライバー不足への対応を図ります。

#### 目標 ③

#### 広域交通体系の有効活用

- 広域交通体系(鉄道・路線バス)の「二次交通」となる移動サービスを確保するとともに、交通結節機能の向上を図ることで移動サービス全体の“ネットワーク”としての一体性を強化し、広域交通体系が有効に活用される環境を形成します。

## (2)目標の達成状況を評価するための指標

### ①目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

(1)で示した「計画の目標」については、それぞれ以下の指標により達成状況を評価します。

表 15 目標の達成状況を評価するための指標(評価指標)

|     | 評価指標                          | 指標の定義・算出方法   | 設定意図<br>(効果発現イメージ)   |
|-----|-------------------------------|--|--|
| 目標① | ①高齢者(65歳以上)に対する乗合タクシー利用登録者の割合 | ○予約型乗合タクシー(施策①参照)65歳以上の利用登録者数を町全体の65歳以上人口で除して算出<br>※毎年度算出  | ○移動ニーズにきめ細かく対応でき、かつ、移動に係る負担の低減が図られる移動サービスが導入されることで、自家用車を利用しにくい高齢者を中心として活用が図られることが期待されます。                   |
| 目標② | ②路線バスの収支率                     | ○町内を運行する路線バスの経常費用に対する経常収入の割合を交通事業者資料より算出(特急バスは除く)<br>※毎年度算出  | ○路線バスの需給バランスの改善を図ることで、運行に係る費用が抑制され、収支率が改善されることが期待されます。   |
|     | ③移動サービス全体に対する町の財政負担額          | ○町内を運行するサービスに対する年間の町の財政負担額を把握<br>※毎年度算出  | ○路線バスの収支率の改善により町の財政負担が抑制されるとともに、財政負担が大きく増大しない形で新たな移動サービスの提供、移動支援施策全体の最適化などにより、町の財政負担の大幅な増大が回避されることが期待されます。 |
| 目標③ | ④鉄道・路線バスの年間利用者数               | ○交通事業者資料より、JR川棚駅の利用者数 <sup>注1</sup> および路線バスの利用者数 <sup>注2</sup> を集計(佐世保～川棚線 <sup>注3</sup> ・特急バスを除く)<br>※毎年度算出 | ○鉄道駅や路線バスのバス停までの移動手段が確保されるとともに、乗り継ぎ利用の利便性が高まることで、鉄道・路線バスを利用しやすい環境が整い、鉄道・路線バスの利用者数の増加が期待されます。               |

注1:日当たりの乗車人員を2倍した上で、年間日数を乗じて算出

注2:対象路線全体(町外区間含む)の年間輸送人員

注3:佐世保～川棚線は路線の大部分が川棚町外となっているため対象から除外

## ②評価指標の現況値および目標値

評価指標の現況値および目標値は以下の通りとします。

表 16 評価指標の現況値および目標値

|     | 評価指標                          | 単位   | 現況値<br>(基準値 <sup>注1</sup> ) | 目標値<br>(令和10年度) | 目標設定の考え方   |
|-----|-------------------------------|------|-----------------------------|-----------------|--|
| 目標① | ①高齢者(65歳以上)に対する乗合タクシー利用登録者の割合 | %    | —                           | 40.0            | ○「活いきタクシー利用券」交付者数割合と同程度の利用登録を目指すこととして目標値を設定                                |
| 目標② | ②路線バスの収支率                     | %    | 44.9<br>(令和4年度)             | 60.0            | ○新型コロナウイルス感染症影響拡大前後の中間値(平均値)程度まで改善を図り、維持していくこととして目標値を設定                    |
|     | ③移動サービス全体に対する町の財政負担額          | 万円/年 | 1,482<br>(令和4年度)            | 1,700           | ○路線バス、および、「活いきタクシー利用券」に対する年間財政負担額が近年で最大となった年度の値を財政負担の“上限”の目安とすることとして目標値を設定 |
| 目標③ | ④鉄道・路線バスの年間利用者数               | 万人/年 | 56.5<br>(令和4年度)             | 65.0            | ○新型コロナウイルス感染症影響拡大前後の中間値(平均値)程度まで改善を図り、維持していくこととして目標値を設定                    |

注1:計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

## 7. 取り組みの方向性

〔目標との関係性〕

基本的な方針を踏まえた上で、計画の目標を実現していくため、以下に示す方向性で取り組みを進めます。

### 方向性①: タクシーの有効活用による移動サービスの確保

- 人口規模に比べると充実している「タクシー」を地域の輸送資源として有効に活用し、現状では公共交通空白地域となっているエリアも含めた町内各所(居住地)から、コンパクトな市街地に立地する主要な施設等への移動の確保や、市街地内の主要な施設間の移動の利便性向上を図るとともに、広域交通体系(鉄道・路線バス)の「二次交通」としての役割も担う新たな移動サービスを確保します。
- 乗用タクシーと比較して低廉な負担で利用できる仕組みとすることで、移動(外出)に係る費用負担の格差低減を図ります。また、同時間帯・同方向の移動を「乗合(もしくは「相乗り」)で輸送できるようにすることで、限られたドライバー数でより多くの移動需要に対応できる仕組みを整えます。

**施策①** 予約型乗合タクシー(区域運行)の導入

**施策②** 市街地内の主要施設間の移動(回遊)を支援する仕組みの構築

**施策③** AIオンデマンドシステムの導入検討

### 方向性②: 路線バスの運行効率化の促進

- 町内の利用がほとんどない便も目立つ路線バスについては、需要に応じたサービス水準に見直しを行うとともに、佐世保～川棚線・川棚～内海線をあわせた運行ダイヤ等の調整などにより一層の運行効率化を促進します。
- 両路線の運行に必要なドライバー数を抑制することで、ドライバーの確保が難しいなかでも、持続的に運行を維持していくことができる環境を整えます。

**施策④** 路線バスの見直し・運行効率化

### 方向性③: ドライバー確保に向けた支援

- 移動サービスの持続性を確保する上で、事業性とあわせて大きな“ボトルネック”となってきているドライバー不足に対応するため、制度見直しが検討されている「ライドシェア」の戦略的な活用も含めて、“担い手”となるドライバーの確保・育成に向けた取り組みに対する支援を検討・実施します。

**施策⑤** 交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援

### 方向性④: 関連分野・多様な主体との連携の促進

- 関連分野で実施されている移動支援策や、今後必要となる移動に関する取り組みなどについて、公共交通施策との関連性や連携・統合の可能性を検討し、関連分野も含めた移動サービス全体としての最適化を促進します。
- また、目的地となる施設等と連携することなどを通じて、地域全体で移動サービスを支える仕組みの構築を検討します。

**施策⑥** 関連分野における移動支援策等との連携・統合

**施策⑦** 目的地となる施設等との連携の促進

### 方向性⑤: 交通結節機能の強化

- 通勤・通学や通院などで重要な役割を担っている広域交通体系を有効活用していくため、乗り継ぎポイントとなるJR川棚駅周辺における交通結節機能の強化を推進し、移動サービス全体のネットワークとしての一体性向上を図ります。

**施策⑧** JR川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善

| 目標① | 目標② | 目標③ |
|-----|-----|-----|
| ●   | ●   | ●   |
|     | ●   |     |
|     | ●   |     |
|     |     | ●   |

■ 施策展開イメージ





## 8. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性

### (1) 川棚町における公共交通の役割

本町においては、様々な公共交通機関がそれぞれ以下のような役割を担いながら相互に連携し、“一体的なネットワーク”として住民や来訪者に必要な移動サービスを確保・維持していくこととします。

表 17 川棚町における公共交通の役割

| 位置づけ   | 区分     | 路線・系統   | 役割   | 確保・維持策  |
|--------|--------|---|--|---|
| 広域主要幹線 | 鉄道     | JR大村線   | ○佐世保市・大村市などとの間の広域的な移動に対応する。<br>○空路や新幹線などからの二次交通としての役割も担う。                                    | ○交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。   |
|        |        | 特急バス佐世保(佐々)～長崎空港線   |  |   |
| 広域幹線   | 路線バス   | 川棚～内海線<br>・内海～石木～川棚高校下<br>・内海～石木～川棚バスセンター   | ○広域主要幹線を補完するとともに、主として朝・夕の通学などに代表される、時間的・空間的に“まとまった”町内外の移動に対応する。                              | ○地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)を活用し持続可能な運行を目指す。<br><br>○交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 |
|        |        | 佐世保～川棚線<br>・川棚バスセンター～佐世保市総合医療C入口<br>・川棚バスセンター～早岐駅前～佐世保駅前<br>・川棚バスセンター～シルバー～花高～重尾<br>・川棚バスセンター～国大～シルバー～花高～重尾 |  |   |
| 町内交通   | 乗合タクシー | 区域運行<br>・東部エリア<br>・北部エリア<br>・西部エリア  | ○町内各所から市街地の主要施設への移動や、市街地内の主要施設間の移動などにきめ細かく対応する。<br><br>○路線バスや乗合タクシーでは対応しにくい状況における移動を担い・補完する。 | ○地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)を活用し持続可能な運行を目指す。<br><br>○利用状況やニーズなどを踏まえて活用を図る。   |
|        |        | その他<br>乗用タクシー<br>その他  |  |   |

## (2)地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す路線・系統等については、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統・地域内フィーダー系統)を活用しつつ、確保・維持していくこととします。

表 18 地域公共交通確保維持事業の必要性

| 区分          | 路線・系統等     | 地域公共交通確保維持事業の必要性  |   |
|-------------|------------|---|---|
| 幹線系統<br>地域間 | 川棚～内海線     | ○波佐見町と川棚町を結ぶ唯一の路線であり、沿線住民の通学・通院・買い物等に大きな役割を持つことから、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |   |
| 地域内フィーダー系統  | 乗合<br>タクシー | 東部エリア   | ○町域東側エリアから市街地内の主要施設への移動手段としての役割を担うとともに、川棚バスセンターで川棚～内海線や佐世保～川棚線に接続することで広域への移動も可能とするなど、川棚～内海線・佐世保～川棚線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |
|             |            | 北部エリア   | ○町域北側エリアから市街地内の主要施設への移動手段としての役割を担うとともに、川棚バスセンターで川棚～内海線や佐世保～川棚線に接続することで広域への移動も可能とするなど、川棚～内海線・佐世保～川棚線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |
|             |            | 西部エリア   | ○町域西側エリアから市街地内の主要施設への移動手段としての役割を担うとともに、川棚バスセンターで川棚～内海線や佐世保～川棚線に接続することで広域への移動も可能とするなど、川棚～内海線・佐世保～川棚線を補完する欠かせない路線である。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(フィーダー系統)による運行を確保・維持する必要がある。 |



### (3) 補助系統に係る事業および実施主体の概要

地域公共交通確保維持事業の対象系統の事業および実施主体の概要は以下の通りです。

なお、下表には計画期間中に新たに運行を開始することを想定している系統(本計画策定時には未運行)も含まれます。

表 19 補助系統に係る事業および実施主体の概要

| 系統名                     | 起点       | 終点                | 事業許可区分        | 運行態様   | 実施主体           | 補助事業の活用 |
|-------------------------|----------|-------------------|---------------|--------|----------------|---------|
| 川棚～内海線                  | 内海       | 川棚バスセンター<br>川棚高校下 | 4条乗合          | 路線定期運行 | 交通事業者          | 幹線補助    |
| (仮称)<br>乗合タクシー<br>東部エリア | 川棚町東部地区内 |                   | 自家用有償旅客運送(予定) | 区域運行   | 川棚町(事業者協力型を想定) | フィーダー系統 |
| (仮称)<br>乗合タクシー<br>北部エリア | 川棚町北部地区内 |                   |               |        |                |         |
| (仮称)<br>乗合タクシー<br>西部エリア | 川棚町西部地区内 |                   |               |        |                |         |

## 9. 目標を達成するための具体施策

以下では、「7. 取り組みの方向性」で示したそれぞれの施策について、次の事項を記載しています。

表 20 具体施策の記載事項

|                       |  |
|-----------------------|--|
| ①施策の背景・必要性            | ● どのような背景でそれぞれの施策を実施するのか、施策の必要性や施策実施の“狙い”などを記載しています。             |
| ②施策の内容                | ● 施策の内容について、できるだけ具体的に記載しています。                                    |
| ③参考事例                 | ● 他都市などで、施策内容をイメージする上で参考になる事例がある場合に記載しています。                      |
| ④検討・解決すべき課題、留意すべき事項など | ● それぞれの施策の実現化を図る上で検討・解決すべき課題や、施策を実施する上で留意しておくべき事項などについて記載しています。  |
| ⑤施策の実施スケジュールと実施主体等    | ● 課題・留意すべき事項なども踏まえて、5 か年の計画期間のそれぞれの年度で実施する事項や、実施主体・役割分担を記載しています。 |

## 施策①: 予約型乗合タクシー(区域運行)の導入

### 【施策の背景・必要性】

高齢化の急速な進行や、高齢者のみ世帯・高齢単身世帯などの増加にともない、これまで以上にきめ細かい移動サービスが求められており、人口規模に比べて充実している乗用タクシーの重要性が更に増大していくものと考えられます。

ただし、運賃負担の格差による外出機会・生活利便性への影響や、乗用タクシーのドライバー不足などの問題があることから、限られたドライバー・車両を有効に活用した効率的な輸送を考える必要があります。

- 町域全体を 3 エリア(東部・北部・西部)に区分し、事前に登録する利用者の自宅から、市街地内に立地する主要な施設等(特定目的地)との間を「ドア to ドア」で輸送する「区域運行」の予約型乗合タクシーの導入を検討・推進します。
- 「乗合」や「迂回」をある程度許容してもらうことで、乗用タクシーに比べれば低廉な運賃設定とする一方で、事前の予約により移動需要をできるだけ“まとめる”ことで、車両の運行効率を高めるとともに、財政負担の増大をできるだけ抑制することができ、「乗用タクシー」に近い“使い勝手”を実現できる仕組みを検討します。

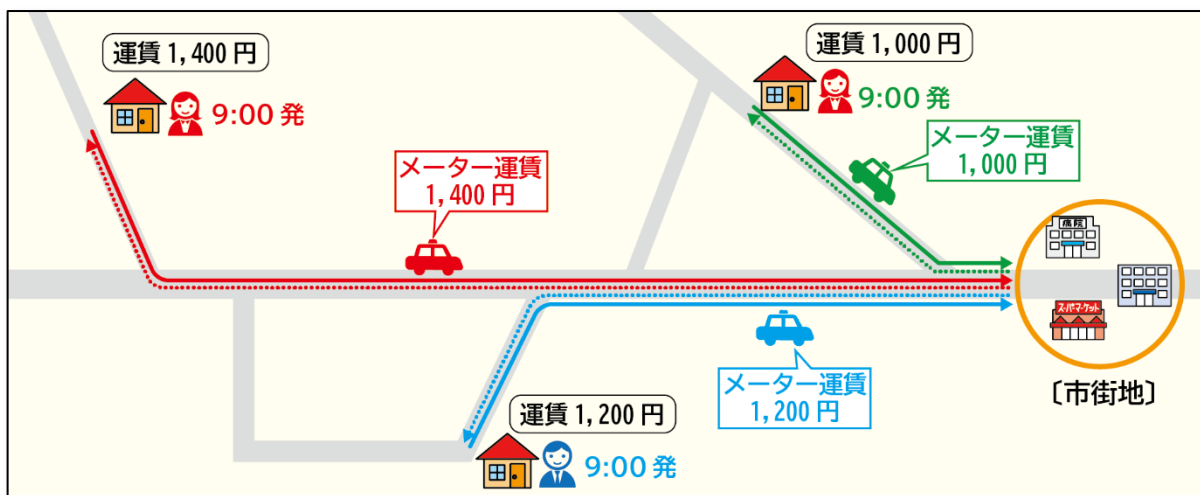


図 57 区域運行の乗合タクシー導入イメージ

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ これまでとは異なる運行方法であり運用に工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者と綿密な協議・調整が必要となります。
- ✓ 「乗合」が発生しない場合など、運賃収入がタクシーメーター運賃を下回った場合の町による支援(費用負担)などについても検討する必要があり、交通事業者が抱える事業性やドライバー不足などの課題の解決と、町の財政負担の増大抑制のバランスに留意した仕組みづくりが重要になります。また、「乗合」での利用を促進するための“仕掛け”なども考える必要があります。
- ✓ 事前の試験的な運行・運用を実施することで、効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。また、住民に対する事前の十分な周知・広報も重要になります。
- ✓ 路線バス(地域間幹線系統)に接続する「二次交通」としての役割も担うことから、国費補助(地域内フィーダー系統)の活用も視野に検討を進めます。

表 21 施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担(施策①)

|                    | 実施内容  | 実施主体・役割分担   |
|--------------------|---|---|
| 令和6年度<br>(2024)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行内容等を検討</li> <li>・事前の周知・広報の実施</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町と交通事業者が協議しながら検討</li> <li>・町が主体となって周知・広報を実施</li> </ul>                        |
| 令和7年度<br>(2025)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・試験的な運行を実施し、効果・課題等を把握・分析</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が運行を実施し、町が支援</li> <li>・試験的な運行の結果を踏まえて町と交通事業者が協議しながら運行内容等を決定</li> </ul>   |
| 令和8年度<br>(2026)    |   |   |
| 令和9年度<br>(2027)    |   |   |
| 令和10年度<br>(2028)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本格的な運行を実施</li> <li>・必要に応じて運行内容等の見直しを実施</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が運行を実施し、町が支援</li> <li>・利用状況等を把握しつつ、町と交通事業者で協議しながら運行内容等の見直しを検討</li> </ul> |
| 令和11年度～<br>(2029～) |   |   |

## 施策②:市街地内の主要施設間の移動(回遊)を支援する仕組みの構築

### 〔施策の背景・必要性〕

本町の市街地は比較的コンパクトな範囲に商業・医療・行政・交通機能などの多様な都市機能が立地しており、住民の日常生活が概ね町内で賄える状況となっていますが、比較的距離がある施設なども見られ、特に高齢者などにとっては徒歩での移動は困難なケースも想定されます。

一度の外出で複数の用事を済ませることができれば、日常生活における移動に係る支出総額を抑制することにもつながるため、市街地内の主要施設間の移動(回遊)しやすさを高めていくことが望ましいと考えられます。

- 乗用タクシーや施策①で示した予約型乗合タクシーの活用なども念頭に、市街地内の主要施設(商業・医療・行政・交通施設等)の間の移動について、あまり大きな運賃負担がなく、気軽に移動して一度の外出で複数の用事を済ませやすい仕組みの構築を検討します。

### 〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 施策①で示した予約型乗合タクシー(区域運行)が導入された場合、住民の市街地への外出行動が大きく変化する可能性があることから、予約型乗合タクシー導入後の利用者ニーズなどを踏まえて検討していくことが望ましいと考えられます。
- ✓ 交通事業者のドライバー不足や、町の財政負担なども考慮して、より効率的な仕組みを検討する必要があります。施策⑦で示す目的地となる施設等との連携等により、誘客などのメリットを享受する施設等が運行費用の一部を負担する仕組みなども検討する必要があります。
- ✓ 新たな移動サービスとなるため、事前の試験的な運行を実施することで、効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。また、住民に対する事前の十分な周知・広報も重要になります。

表 22 施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担(施策②)

|                    | 実施内容  | 実施主体・役割分担   |
|--------------------|---|---|
| 令和6年度<br>(2024)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約型乗合タクシー導入による外出行動の変化なども確認しつつ、仕組みを検討</li> <li>・事前の周知・広報の実施</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町と交通事業者が協議しながら検討</li> <li>・町が主体となって目的地となる施設等への協力呼びかけや、周知・広報を実施</li> </ul> |
| 令和7年度<br>(2025)    |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・試験的な運行を実施し、効果・課題等を把握・分析</li> </ul>  |
| 令和8年度<br>(2026)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本格的な運行を実施</li> <li>・必要に応じて仕組みの見直しを実施</li> </ul>                       |   |
| 令和9年度<br>(2027)    |   |   |
| 令和10年度<br>(2028)   |   |   |
| 令和11年度～<br>(2029～) |   |   |

### 施策③:AI オンデマンドシステムの導入検討

#### 【施策の背景・必要性】

仮に施策①で示した予約型乗合タクシー(区域運行)が導入された場合、異なる場所で乗降する複数の利用者を1回の運行で輸送する必要があり、予約の受付や配車などを行う交通事業者の負担が大きくなる懸念があります。

また、過度な迂回を抑制しながらも「乗合」での利用を促進するとともに、最短(時間または距離)で運行を行うことで、車両を効率的に運用することも重要になります。

- 施策①で示した予約型乗合タクシー(区域運行)の導入にあわせて、予約の受付や配車、運行ルート決定などに係る負荷の抑制や、車両の効率的な運用、利用者にとって分かりやすさ・使いやすさの確保などを念頭に、AI(人工知能)を活用した予約・配車システムの導入を検討します。

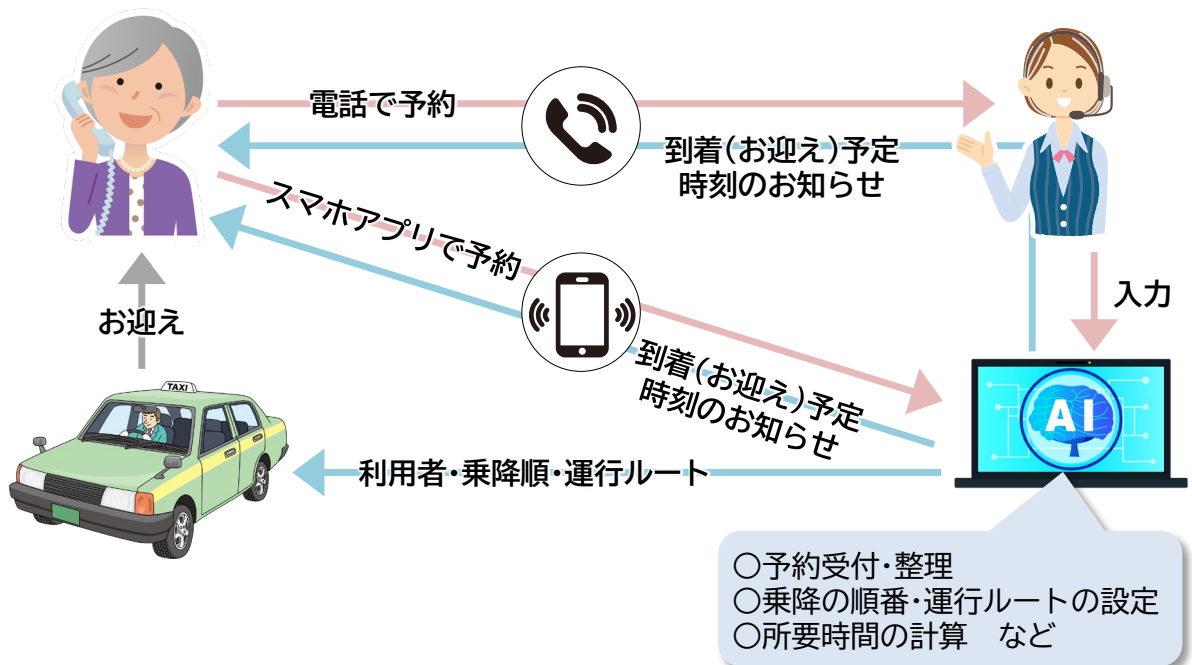


図 58 「AI オンデマンドシステム」による受付・配車のイメージ

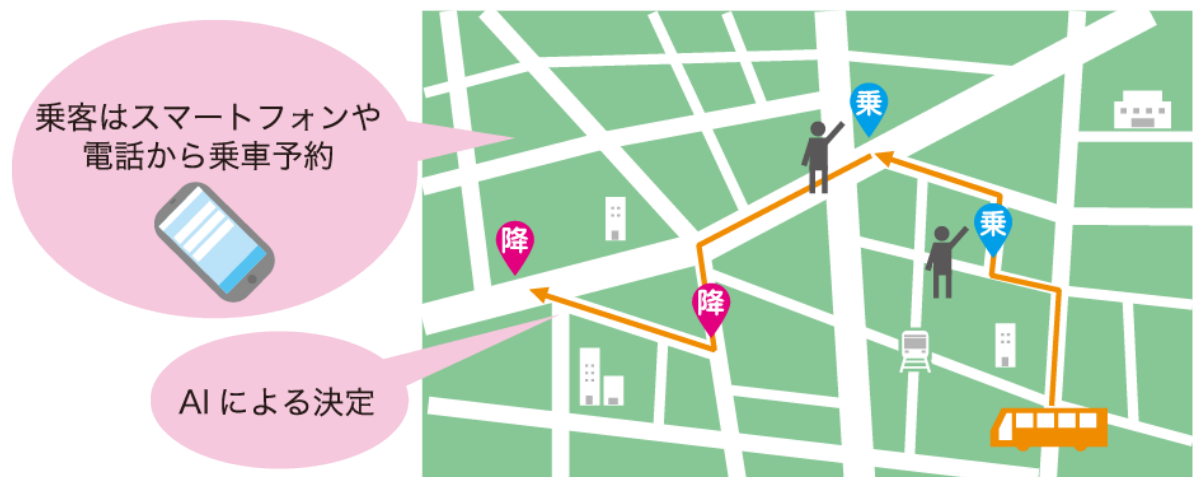


図 59 「AI オンデマンドシステム」による運行イメージ

資料:国土交通省資料



〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓「AI オンデマンドシステム」では、導入時の費用(イニシャルコスト)に加えて、システムを運行していくための費用(ランニングコスト)が継続的に発生することから、費用負担の大きさとシステム導入のメリット等をしっかりと比較しながら検討していくことが重要です。
- ✓このため、まずは施策①で示した予約型乗合タクシー(区域運行)の試験的な運行にあわせて、予約・配車等に係る負担を確認し、システム導入の可否を判断する必要があります。なお、システム導入に際しては補助事業を有効に活用することなども考える必要があります。
- ✓システムの導入に際しては、本町の特性に応じてシステムを開発・カスタマイズする必要があり、事前に試験的な運用期間を設け、稼働状況の確認や改善点の洗い出しなどを行った上で、本格的な導入に進んでいくことが重要です。
- ✓高齢者の利用に対する十分な配慮が不可欠であることから、システムの“分かりやすさ”や“使い勝手”、受付の方法(電話併用等)などの工夫や、「使い方教室」の開催など、普及・利用促進に向けたきめ細かな対応を実施する必要があります。

表 23 施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担(施策③)

|                    | 実施内容   | 実施主体・役割分担  |
|--------------------|--|--|
| 令和6年度<br>(2024)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・システム導入の可否の検討</li> <li>・補助事業活用等の検討・調整</li> <li>・システムの開発・カスタマイズ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町が主体となって、運行を担う交通事業者とも協議しながら検討、システムを開発・カスタマイズを実施</li> </ul>       |
| 令和7年度<br>(2025)    |  |  |
| 令和8年度<br>(2026)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・システムの試験的な運用</li> <li>・周知・利用促進</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町と交通事業者が連携して試験的運用、周知・利用促進を実施</li> </ul>                          |
| 令和9年度<br>(2027)    |  |  |
| 令和10年度<br>(2028)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・システムの本格運用</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が主体となってシステムを活用</li> <li>・システムの保守等については町が主体となって実施</li> </ul> |
| 令和11年度～<br>(2029～) |  |  |



## 施策④：路線バスの見直し・運行効率化

### 【施策の背景・必要性】

本町と佐世保方面、および、波佐見方面を結ぶ路線バス[佐世保～川棚線][川棚～内海線]については、朝夕時間帯を中心として通学などによるある程度「まとまった」需要が見られるものの、その他の時間帯では利用が少ない便が目立つ状況で、特に、[佐世保～川棚線]については、JR 大村線が川棚～佐世保間を結んでいることもあって利用低迷が顕著となっています。

深刻化しつつある路線バスのドライバー不足への対応などを考えても、運行の効率性を高めることで持続性を確保していくことを考える必要があります。

- 通学などを中心とした時間的・空間的に「まとまった」需要に対しては引き続き路線バスでの対応を基本とし、運行管理上の必要性(東部営業所における対面中間点呼)なども加味しながら、需要やドライバーの状況に応じた路線・系統の見直しや、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを継続的に実施していくことで、路線バスの運行効率化を図り、持続性を確保します。

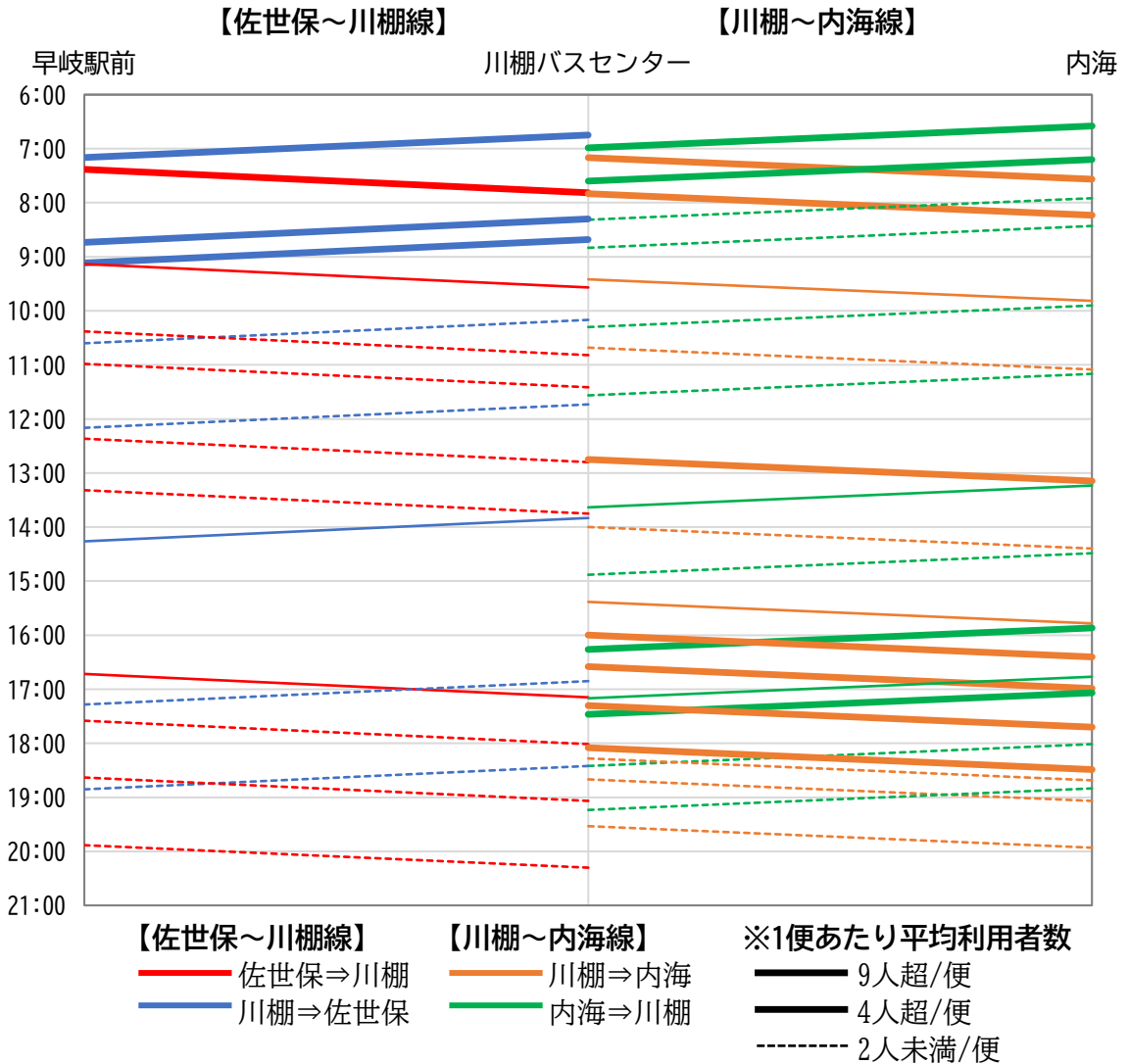


図 60 (参考)路線バス運行・利用状況(平日)

※データは川棚町関連利用者のみ

資料：交通事業者資料(令和5年6月データ)

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 利用状況やドライバー不足の状況などを踏まえつつ、継続的かつ柔軟な見直しを実施していく必要があります。ただし、一定の運行頻度(便数)が確保されていることが利用者の安心感や利用意識につながっている可能性もあることから、サービス水準等の見直しについては慎重な検討が必要です。
- ✓ 利用者への影響が大きい見直し等を実施する場合には、施策①で示した予約型乗合タクシーなどの活用も念頭に、代替手段の確保などについても合わせて検討する必要があります。また、住民や利用者への十分な周知や合意形成を図ることが重要となります。
- ✓ [川棚～内海線]については、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)により運行を確保・維持している路線であることから、見直し等に際しては国・県・波佐見町との十分な協議・調整が必要になります。

表 24 施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担(施策④)

|                    | 実施内容   | 実施主体・役割分担   |
|--------------------|--|---|
| 令和6年度<br>(2024)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線・系統の見直し、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを検討</li> <li>・住民・利用者等への周知・合意形成</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町と交通事業者が協議・意見交換を行いながら見直しを検討・実施</li> <li>・必要に応じて町または交通事業者が主体となって関係機関等との協議・調整を実施</li> <li>・大幅な見直し等を実施する場合は、町と交通事業者が連携して住民・利用者等への周知・合意形成を実施</li> </ul> |
| 令和7年度<br>(2025)    |  |   |
| 令和8年度<br>(2026)    |  |   |
| 令和9年度<br>(2027)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線・系統の見直し、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを実施</li> </ul>                            |   |
| 令和10年度<br>(2028)   |  |   |
| 令和11年度～<br>(2029～) |  |   |

## 施策⑤:交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援

### 【施策の背景・必要性】

ドライバー不足の深刻化にともない“ドライバーの確保”が地域公共交通の持続性を確保していく上での最大の“ボトルネック”となりつつあります。また、高齢化も進行しており、ドライバー不足は今後も加速していく懸念があります。

バス・タクシー業界団体やそれぞれの交通事業者では、不足するドライバーの確保に向けて様々な取り組みを進めていますが、こうした取り組みだけでは十分な人員の確保が難しい状況となっています。全国的に人口減少が進んでいくなかで、地域公共交通の“担い手”を確保していくためには、関連分野とも連携しながら行政としても多様な取り組みを展開していくことが求められます。

タクシー不足の解消に向けてはいわゆる「ライドシェア」に関する議論も活発化しており、こうした制度見直しの動向なども注視しながら地域公共交通の“担い手”を確保していくことを考える必要があります。

- 交通事業者が実施する就業環境の改善等のドライバー確保策について、必要な支援を検討・実施します。また、移住・定住の促進に向けた取り組みを連携して行政の移住相談窓口でバス・タクシーなどのドライバー募集に関する積極的な情報提供や就業サポートを実施するなど、交通事業者のドライバー確保を行政としても支援します。
- 制度の見直しに向けた議論が進められているいわゆる「ライドシェア」について、
  - ・ パートタイムなどの柔軟な就労を許容することにより乗用タクシー・乗合タクシーのドライバーを確保する
  - ・ ドライバー採用に向けた“就業体験”の機会として活用することで“ミスマッチ”を回避して就労を後押しする
  - ・ ドライバー就労希望者が二種免許を取得するまでの期間の暫定的な措置として活用するなどといった戦略的な活用の可能性について研究を行います。また、ドライバーの適性確認や教育・訓練などについては、町内に立地する自動車学校などとの連携も模索しつつ、取り組みに対する支援を検討・実施します。

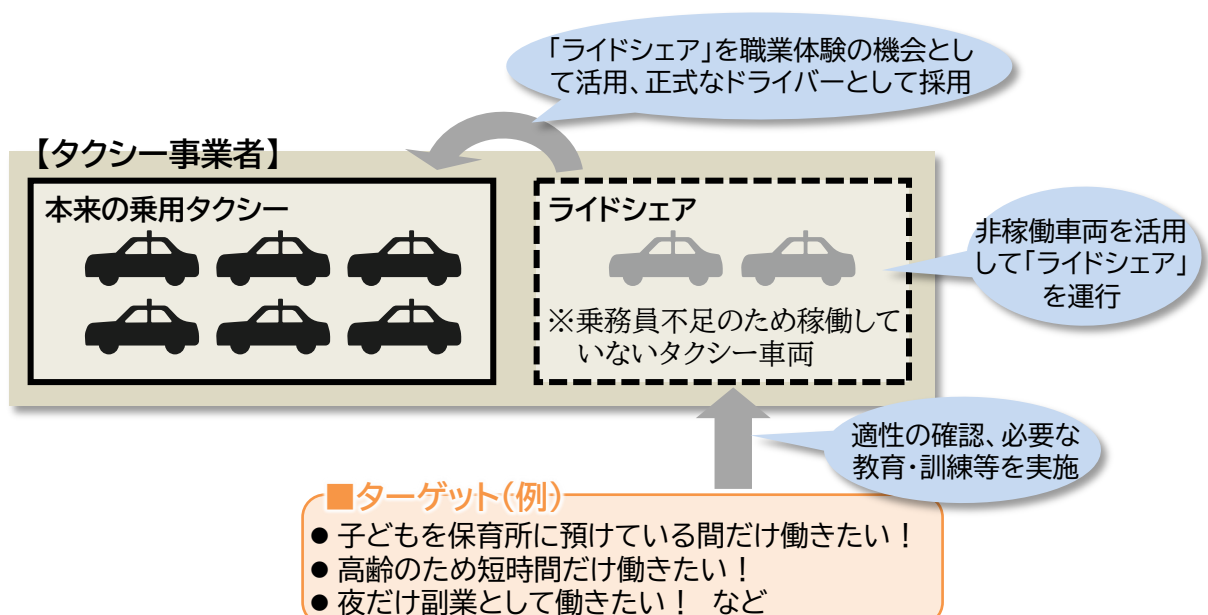


図 61 「ライドシェア」の戦略的な活用イメージ

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 効果的な支援策の実施に向けては、交通事業者と密接に連携するとともに、移住希望者や求職者のニーズなども把握しながら、より効果的な施策を検討・実施していく必要があります。
- ✓ 交通事業以外の産業や各種生活サービスなどでも人手不足が深刻な社会問題となってきたことから、バランスも考慮しながら取り組みを進めていく必要があります。
- ✓ 「ライドシェア」については、制度見直しの動向を十分に確認した上で、あくまでも既存の移動サービスを補完するものとして、安全性や持続性の確保にも留意しながら有効に活用していく必要があります。

表 25 施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担(施策⑤)

|                    | 実施内容   |   | 実施主体・役割分担  |
|--------------------|--|---|--|
| 令和6年度<br>(2024)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーズ等を把握した上で支援策を検討</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ライドシェア」を活用した取り組みの検討</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町が主体となって交通事業者や関係機関等と協議しながら検討</li> </ul>                                  |
| 令和7年度<br>(2025)    | <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;">                     試験的な実施、効果・課題を把握した上で内容見直しを検討                 </div> |   |  |
| 令和8年度<br>(2026)    |  |   |  |
| 令和9年度<br>(2027)    |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が主体となって実施する取り組みを町が支援</li> <li>・町が主体となって関連分野等と連携した取り組みを実施</li> </ul> |
| 令和10年度<br>(2028)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本格的・継続的な取り組みを実施</li> <li>・必要に応じて支援策の内容等の見直しを実施</li> </ul>                            |   |  |
| 令和11年度～<br>(2029～) |  |   |  |

## 施策⑥：関連分野における移動支援策等との連携・統合

### 〔施策の背景・必要性〕

本町では、主として高齢者福祉の観点から運動・買い物・居場所支援などを目的とした「みんなであわろーで」「みんなでいごこーで」(介護予防支援事業)や、75歳以上を対象とした「川棚町活いきタクシー利用券助成事業」など、関連分野においても移動支援を含む生活サービスが実施されています。

また、小中学校の登下校に関して、社会事情による通学距離の延伸や防犯見守り上の必要性などによりスクールバスの需要が生じることや、住民の日常生活を支える観点から、移動診療・移動販売などといった「目的側が出向く」ような新たなサービスが展開されることなども考えられます。

仮に、施策①で示した予約型乗合タクシー(区域運行)が導入された場合には、こうした関連分野における移動支援策等と一部役割が重複する懸念があり、類似した生活サービスに対してそれぞれ財政負担を行う「二重投資」になる懸念があります。

一方で、関連分野における移動支援策のなかには、住民のボランティアドライバーが運行を担っているケースもあり、継続的なドライバーの確保が課題となっています。

- 関連分野で既に実施されている移動支援策や今後必要となる移動に関する取り組み、さらには、「目的側が出向く」取り組みなども含めて、町内における「移動」全体を俯瞰した上で、それぞれの施策の対象や目的を改めて再整理し、施策①で示した予約型乗合タクシーの活用なども念頭に、必要に応じて施策の連携や統合などを推進します。

### 〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 実施する内容によっては、既存の移動支援策の利用者にとって不利益となる場合があるため、関連する施策(特に、施策①：予約型乗合タクシーの導入)の内容や利用状況などを踏まえながら慎重に検討を行っていく必要があります。
- ✓ 移動支援策の統合を行う場合には、ある程度時間をかけて住民の理解を得ながら取り組みを進めていく必要があります。

表 26 施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担(施策⑥)

|                    | 実施内容                                   | 実施主体・役割分担   |
|--------------------|--|---|
| 令和6年度<br>(2024)    | ・移動支援策等との連携・統合のあり方を検討                  | ・町が主体となって、施策①(予約型乗合タクシーの導入)の内容や、試験的な運行における利用状況、住民等の意見などを踏まえるとともに、関係団体などとも協議しながら検討 |
| 令和7年度<br>(2025)    |  |   |
| 令和8年度<br>(2026)    | ・移動支援策等の連携・統合を実施<br>・必要に応じて施策内容の見直しを実施 | ・町や関係団体が連携して施策を実施、必要に応じて施策内容の見直しを検討   |
| 令和9年度<br>(2027)    |  |   |
| 令和10年度<br>(2028)   |  |   |
| 令和11年度～<br>(2029～) |  |   |



## 施策⑦: 目的地となる施設等との連携の促進

### 〔施策の背景・必要性〕

外出には何らかの“目的”があることから、外出する“目的”と連携して利用促進を図っていくことも考える必要があります。

また、目的地となる施設等にとっては、公共交通での来訪を促進することが集客効果などにつながる期待もあることから、移動サービスに係る費用負担なども含めて、“地域全体”として地域公共交通を支えていく仕組みの構築などについても考えていく必要があります。

- 施策①で示した予約型乗合タクシーや、施策②で示した市街地内の主要施設間の移動を支援する仕組みの導入などにあわせて、目的地となる施設等から利用者に対して移動サービスの利用割引券を交付(運賃の一部を目的地となる施設等が負担)する、移動サービスの運行に対する協賛金(スポンサー)を募るなど、運行に係る費用負担なども含めて、地域全体として移動サービスを支える仕組みの構築を検討・推進します。

### 参考事例

#### 対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布(福井県福井市)

まちづくり福井株式会社(福井県福井市)では、福井市中心部の対象店舗で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは210円、鉄道は160円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を1枚50円、10枚1セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。

#### ▲ふくい公共交通共通乗車 割引券の概要

参考事例

公共交通サポーター制度（栃木県真岡市）

栃木県真岡市では、地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するために「サポーター」を募集しています。

協賛金は「個人会員」1口5,000円（中学生以下3,000円）、「法人会員」1口10,000円となっており、「個人会員」に対しては、コミュニティバス・乗合タクシーの回数券等を進呈、「法人会員」に対しては、市のHP やコミュニティバス・乗合タクシー車内に協賛法人として掲載するとともに、コミュニティバス車内に広告を掲載するなどの特典を設けることで、企業等による社会貢献をPR することができる仕組みになっています。



▲真岡市公共交通サポーター制度の概要

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 目的地との連携の対象としては、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することが重要となります。
- ✓ 目的地となる施設との連携では施設側の費用負担が発生ため、メリットなどを丁寧に説明し、取り組みに対する理解を醸成しながら継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要になるため、関連事務が煩雑になる懸念があります。
- ✓ 新たな移動サービスの導入にあわせて実施することが効果的であると考えられます。

表 27 施策の実施スケジュールと実施主体・役割分担(施策⑦)

| 実施内容           | 実施主体・役割分担   |
|----------------|---|
| 令和6年度(2024)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・仕組みの内容の検討</li> <li>・目的地となる施設等との意見交換・連携に向けた働きかけ</li> </ul>                                       |
| 令和7年度(2025)    |   |
| 令和8年度(2026)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町が主体となり、関係団体などと連携して周知や運用、連携施設等の拡充を推進</li> <li>・町が主体となって積極的な広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大</li> </ul> |
| 令和9年度(2027)    |   |
| 令和10年度(2028)   |   |
| 令和11年度～(2029～) |   |



## 施策⑧:JR 川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善

### 【施策の背景・必要性】

JR 川棚駅や川棚バスセンターは、鉄道や特急バスなどの広域交通体系を有効に活用する上で重要な交通結節点となっていますが、一部では鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用が考慮されていないダイヤ設定となっているなどの問題が見られます。

JR 川棚駅は令和5(2023)年3月から無人駅となっています。また、川棚バスセンターは建物の老朽化が著しいことに加えて、利用者の減少等から「窓口」を維持していくことが難しくなりつつあることなども踏まえて、交通結節点としての機能のみならず、町の「顔」「玄関口」としての周辺エリアのあり方なども含めて検討していく必要があります。

- 鉄道と路線バス、路線バス相互、施策①で示した予約型乗合タクシーと鉄道・路線バスとの交通結節点(乗り継ぎポイント)となる、JR 川棚駅周辺における乗り継ぎしやすいダイヤ設定や待合環境の整備・改善などを推進します。
- 老朽化が進んでいる川棚バスセンターについては、国の補助事業の活用なども念頭に、JR 川棚駅も含めた周辺エリアのまちづくりなどとも連携した再整備等について検討を行います。



図 62 JR 川棚駅の現状



図 63 川棚バスセンターの現状

### 〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

✓ JR のダイヤ改正などにあわせて、また、施策④で示した路線バスの見直し・運行効率化の検討なども考慮しながら、随時ダイヤ設定を検討・実施していく必要があります。

※JR 川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善については、周辺エリアも含めた体系的な検討が必要になる可能性があり、長期的な取り組みになることが想定されることから、実施スケジュール等については現時点では未定とします。

# 10. 計画の推進および進捗管理

## (1) 施策展開のロードマップ

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

表 28 施策展開のロードマップ

| 方向性                           | 施策                             | R6<br>(2024)   | R7<br>(2025)  | R8<br>(2026)  | R9<br>(2027)  | R10<br>(2028)   | R11~<br>(2029~)  |
|-------------------------------|--------------------------------|--|---|---|---|---|--|
| 方向性①<br>タクシーの有効活用による移動サービスの確保 | ① 予約型乗合タクシー(区域運行)の導入           | <ul style="list-style-type: none"> <li>運行内容等を検討</li> <li>事前周知・広報の実施</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>試験的な運行を実施し、効果・課題等を把握・分析</li> </ul>                                     |   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>本格的な運行を実施</li> <li>必要に応じて運行内容等の見直しを実施</li> </ul>         |  |
|                               | ② 市街地内の主要施設間の移動(回遊)を支援する仕組みの構築 |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>仕組みを検討</li> <li>事前の周知・広報の実施</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>試験的な運行を実施し、効果・課題等を把握・分析</li> </ul>     |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>本格的な運行を実施</li> <li>必要に応じて運行内容等の見直しを実施</li> </ul>         |  |
|                               | ③ AIオンデマンドシステムの導入検討            |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>システム導入の要否の検討</li> <li>補助事業活用等の検討・調整</li> <li>システムの開発・カスタマイズ</li> </ul> |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>システムの試験的な運用</li> <li>周知・利用促進</li> </ul>                |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>システムの本格運用</li> </ul>                          |
| 方向性②<br>路線バスの運行効率化の促進         | ④ 路線バスの見直し・運行効率化               | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線・系統の見直し、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを検討</li> <li>住民・利用者等への周知・合意形成</li> </ul> |   |   |   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線・系統の見直し、サービス水準(運行頻度等)・ダイヤの見直しを実施</li> </ul> |
| 方向性③<br>ドライバー確保に向けた支援         | ⑤ 交通事業者が実施するドライバー確保策に対する支援     | <ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズ等を把握した上で支援策を検討</li> <li>「ライドシェア」を活用した取り組みの検討</li> </ul>              |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>試験的な実施、効果・課題を把握した上で内容見直しを検討</li> </ul> |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>本格的・継続的な取り組みを実施</li> <li>必要に応じて支援策の内容等の見直しを実施</li> </ul> |  |
| 方向性④<br>関連分野・多様な主体との連携の促進     | ⑥ 関連分野における移動支援策等との連携・統合        | <ul style="list-style-type: none"> <li>移動支援策等との連携・統合のあり方を検討</li> </ul>   |   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>移動支援策等との連携・統合を実施</li> <li>必要に応じて施策内容の見直しを実施</li> </ul> |   |  |
|                               | ⑦ 目的地となる施設等との連携の促進             | <ul style="list-style-type: none"> <li>仕組みの内容の検討</li> <li>目的地となる施設等との意見交換・連携に向けた働きかけ</li> </ul>                |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>試験的な実施、効果・課題を把握した上で内容見直しを検討</li> </ul> |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>本格的・継続的な取り組みを実施</li> <li>連携施設等の拡充に向けた働きかけ</li> </ul>     |  |
| 方向性⑤<br>交通結節機能の強化             | ⑧ JR川棚駅周辺における乗継・待合環境等の整備・改善    | ※現時点で実施スケジュール未定  |   |   |   |   |  |

|    |   |   |   |
|----|---|---|---|
| 凡例 | <ul style="list-style-type: none"> <li>施策についての検討、協議・調整</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>施策の試験的な実施など</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>施策の実施</li> </ul> |
|    |   |   |   |

## (2)PDCA サイクルに基づく進捗管理

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

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

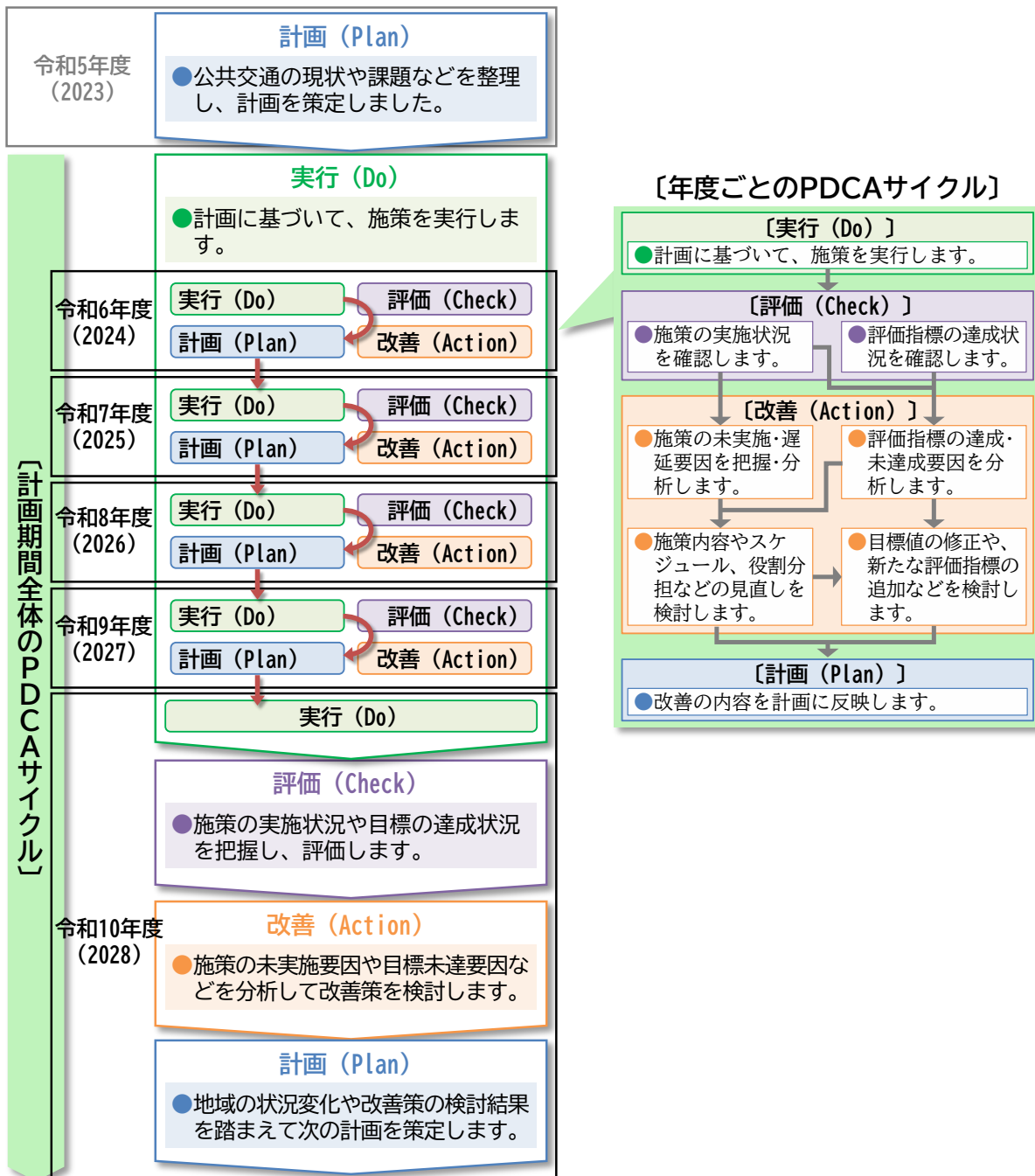


図 64 PDCA サイクルに基づく進捗管理

年度単位の評価及び進捗管理については、地域公共交通活性化協議会の開催時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

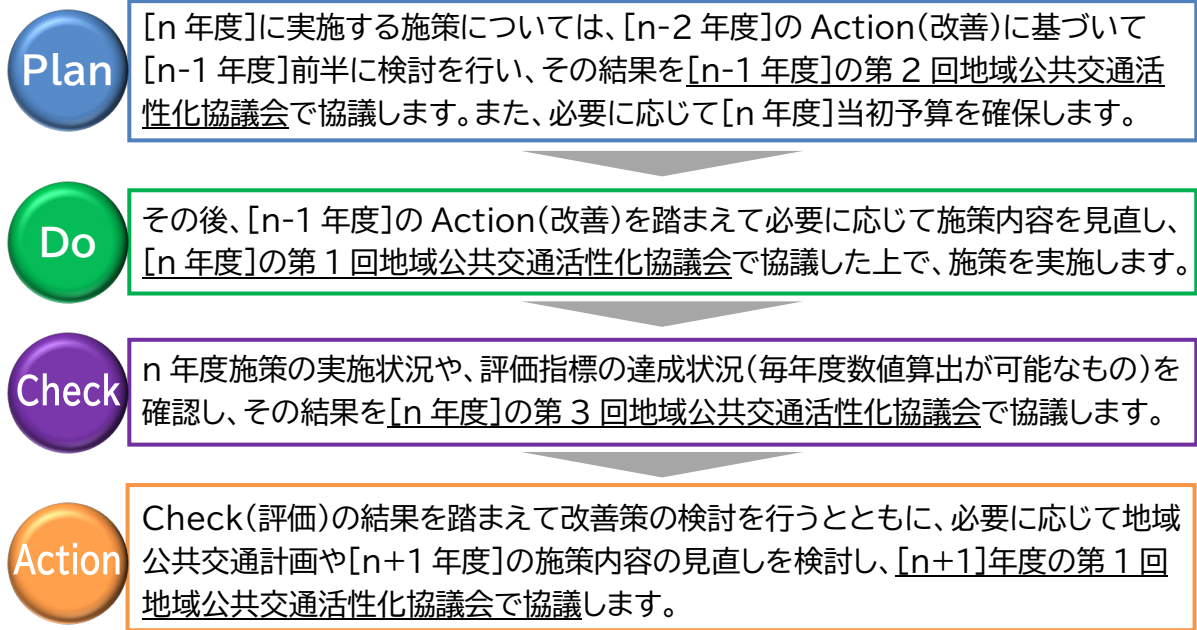
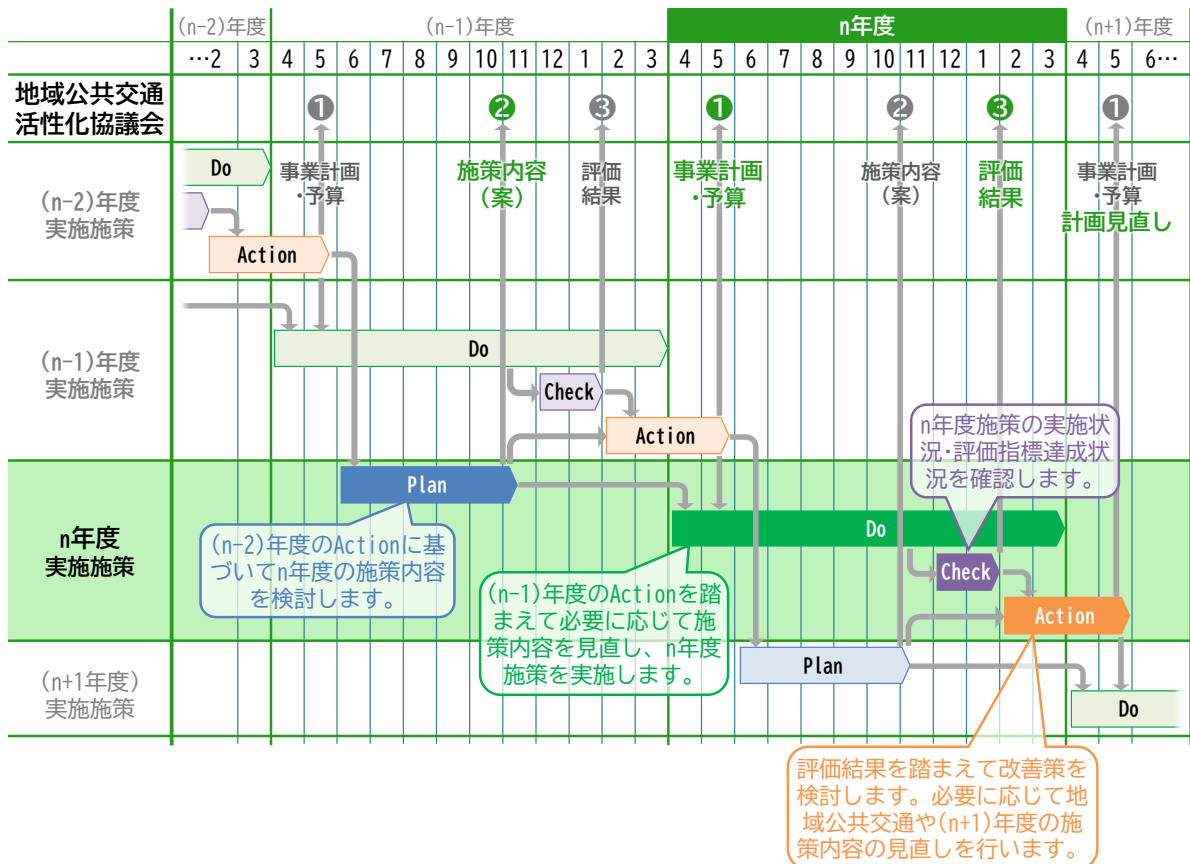


表 29 年度単位の評価・進捗管理スケジュール(イメージ)



## 川棚町 地域公共交通計画 令和 6(2024)年3月

発行：川棚町地域公共交通活性化協議会

(事務局：川棚町企画財政課企画振興係)

〒859-3692 長崎県東彼杵郡川棚町中組郷 1518 番地 1

電 話 0956-82-6116

E-mail [chiiki@town.kawatana.lg.jp](mailto:chiiki@town.kawatana.lg.jp)