小城市地域公共交通計画

令和４年３月

（令和6年3月改訂）

佐賀県小城市

目　次

第１章　計画の概要 …… 1
　１－１　計画の背景と目的 …… 1
　１－２　計画区域 …… 2
　１－３　計画期間 …… 2
　１－４　計画の位置づけ …… 3
第２章　市の特性 …… 4
　２－１　人口特性 …… 4
　２－２　市内の主要施設の分布 …… 8
第３章　地域公共交通の現状 …… 12
　３－１　道路ネットワーク …… 12
　３－２　公共交通体系 …… 13
　３－３　公共交通関連財政支出 …… 26
第４章　住民アンケート調査 …… 28
　４－１　調査概要 …… 28
　４－２　調査結果 …… 29
　４－３　移動特性 …… 31
　４－４　直近の公共交通の利用について …… 36
　４－５　コミュニティバスについて …… 38
　４－６　公共交通についての意見 …… 40
第５章　現計画の評価 …… 42
　５－１　現計画実施状況 …… 42
　５－２　現計画の事業進捗状況評価 …… 45
　５－３　現計画の事業進捗状況評価のまとめ …… 46
第６章　地域公共交通の課題 …… 47
　６－１　高齢者のニーズに配慮した公共交通サービスの提供 …… 47
　６－２　「交通空白地」を解消するための公共交通の提供 …… 48
　６－３　各交通機関の連携強化と役割分担 …… 49
　６－４　公共交通関連財政支出の抑制 …… 50
　６－５　市民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり …… 50
　６－６　観光客等の新規利用者の確保 …… 51
　６－７　公共交通利用促進のための周知・PR …… 53

第７章　上位・関連計画の整理 …… 54
７－１　第２次小城市総合計画の概要 …… 54
７－２　小城市都市計画マスタープランの概要 …… 54
７－３　小城市立地適正化計画の概要 …… 55
７－４　小城市道路網整備計画の概要 …… 56
７－５　小城市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要 …… 57
７－６　第２次小城市環境基本計画の概要 …… 57
７－７　第３次小城市地域福祉計画の概要 …… 58
第８章　小城市における地域公共交通の基本理念・方針 …… 59
８－１　基本理念 …… 59
８－２　基本方針 …… 59
第９章　実施事業 …… 61
９－１　施策体系 …… 63
９－２　実施する事業 …… 64
第１０章　推進体制 …… 82
10－１　推進体制 …… 82

計画別紙　補助系統に係る事業に概要や役割等を示した一覧表…… 83

参考資料

第１章　計画の概要

１－１　計画の背景と目的

平成25年１２月、交通政策基本法が施行されるとともに、平成２６年５月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正（平成２６年11月20日施行）され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築する方針が示されました。
本市においても、平成２９年９月に、これらの理念を踏襲しながら”持続可能な地域公共交通ネットワークの構築”を基本理念とした「小城市地域公共交通網形成計画」（計画期間：平成29～令和３年度）を策定しました。
今後も続いていく人口減少や高齢化等の社会情勢の変化を見据える中で、住民の移動ニーズを踏まえながら、需給バランスの取れた更なる効果的効率的な公共交通体系の整備が求められております。
本市の公共交通体系においても、利用者確保や財政負担等の問題・課題が散見されます。
こうした社会情勢の変化がみられる中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正（令和２年11月27日施行）され、既存公共交通サービスの改善や移動手段の確保等の充実等の方向性が示されております。
更に、令和２年２月頃から国内外で広がりはじめた新型コロナウイルス感染症対策としての外出自粛要請等によって公共交通利用者が激減し、各交通事業者は大きな打撃を受けております。
以上のような状況を踏まえ、現計画の見直しを基本に上位計画や関連計画におけるまちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を構築及び確保・維持を目的に「小城市地域公共交通網形成計画」の二次計画として「小城市地域公共交通計画」を策定します。

１－2　　計画区域

本計画の区域は、小城市全域を対象とします。

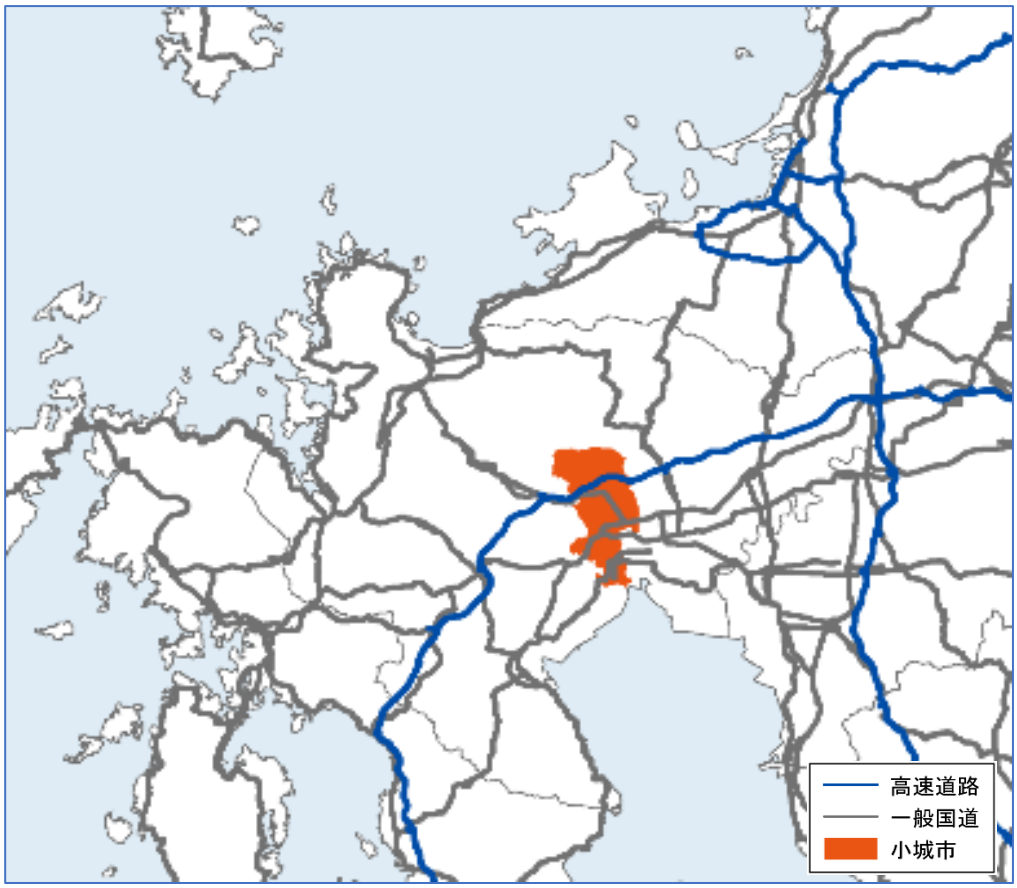


図　小城市の位置

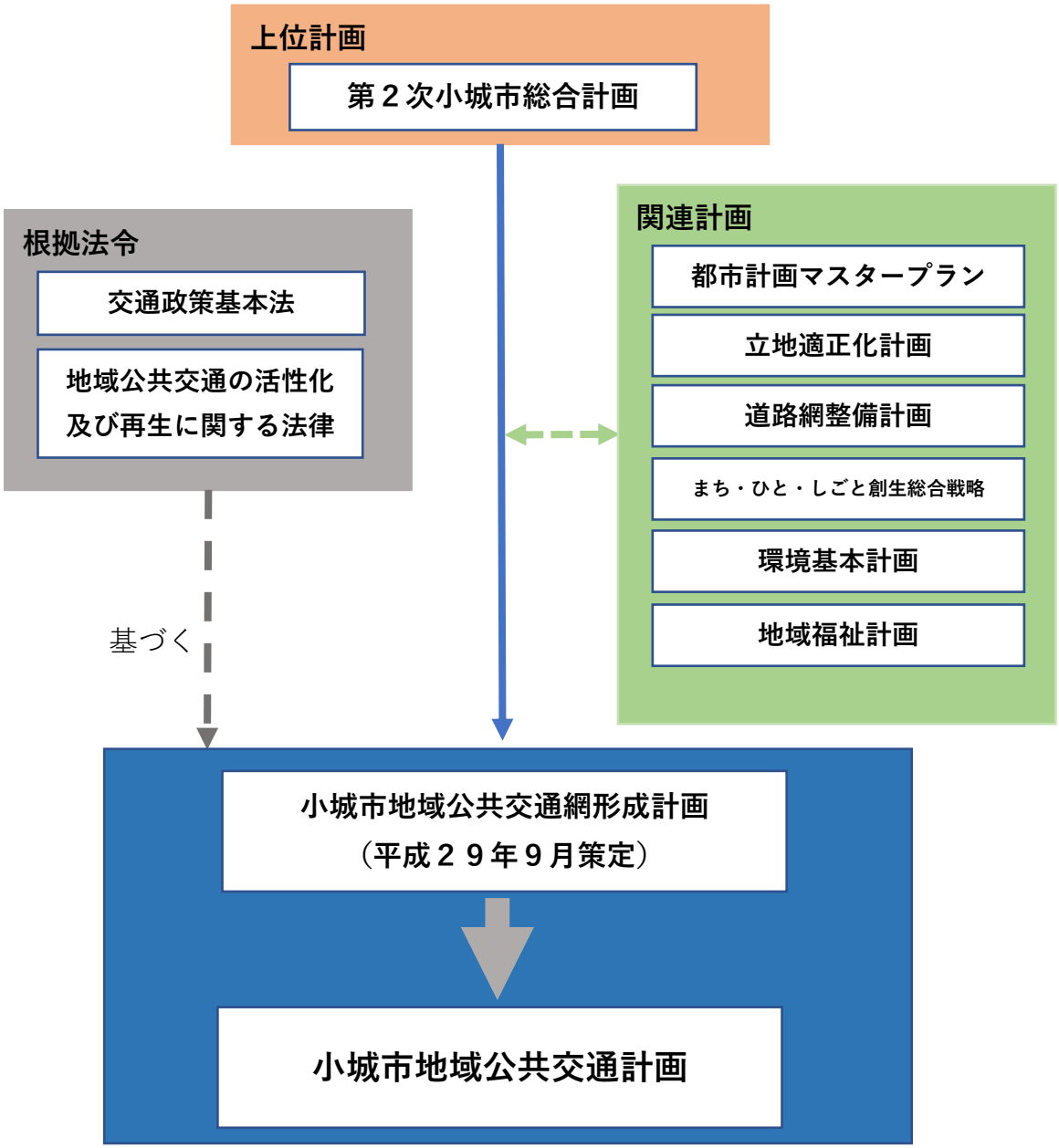
出典：小城市道路網整備計画

１－3　　計画期間

計画の期間は、令和４年～令和8年度の5年間とします。
なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正等を行います。

１－４　　計画の位置づけ

本計画は、市総合計画を上位計画として、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略等の関連計画との整合を図り、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向け、策定するものです。
なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する法定計画です。



総合計画で描かれている将来像の実現のため、各種計画において、公共交通に求められる役割等が位置づけられております。今回、こうした役割を果たすことを目的に小城市地域公共交通計画を策定し、公共交通の維持・活性化を図ることで、本市の将来像の実現に寄与します。

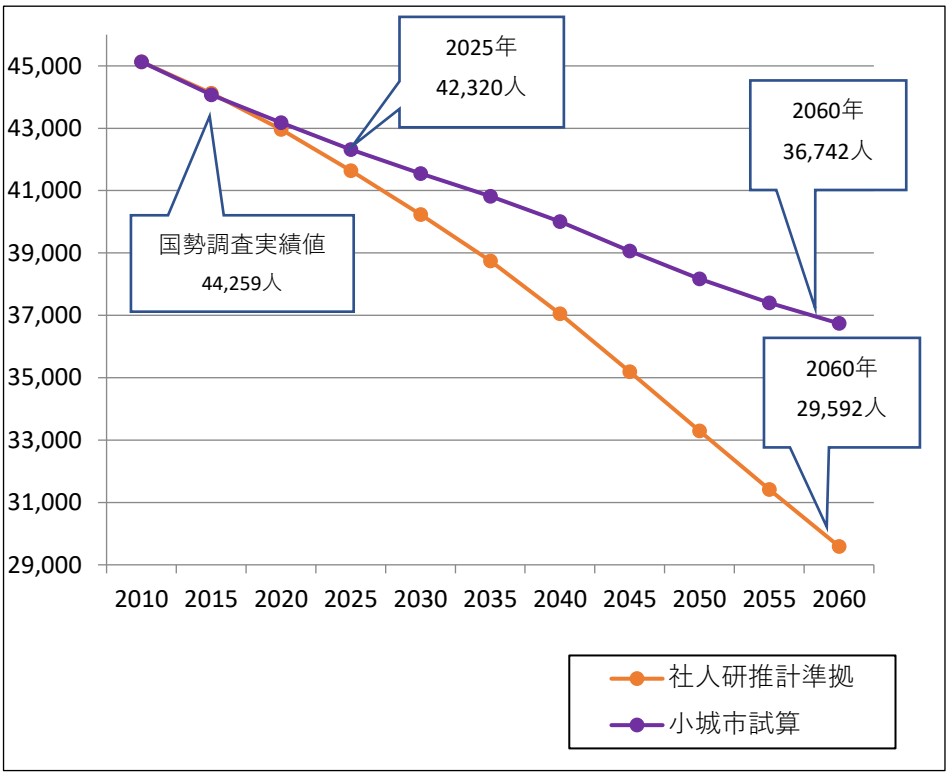
第２章　市の特性

２－１　　人口特性

２－１－１　　人口推移

小城市の人口は減少が続いており、平成27年（2015年）国勢調査の人口は44,259人と平成22年（2010年）からの5年間で873人減少しております。

小城市による試算、国の機関である国立社会保障人口問題研究所（以下、「社人研」という。）の推計準拠ともに今後も減少傾向が続くと見込んでいる状況です。



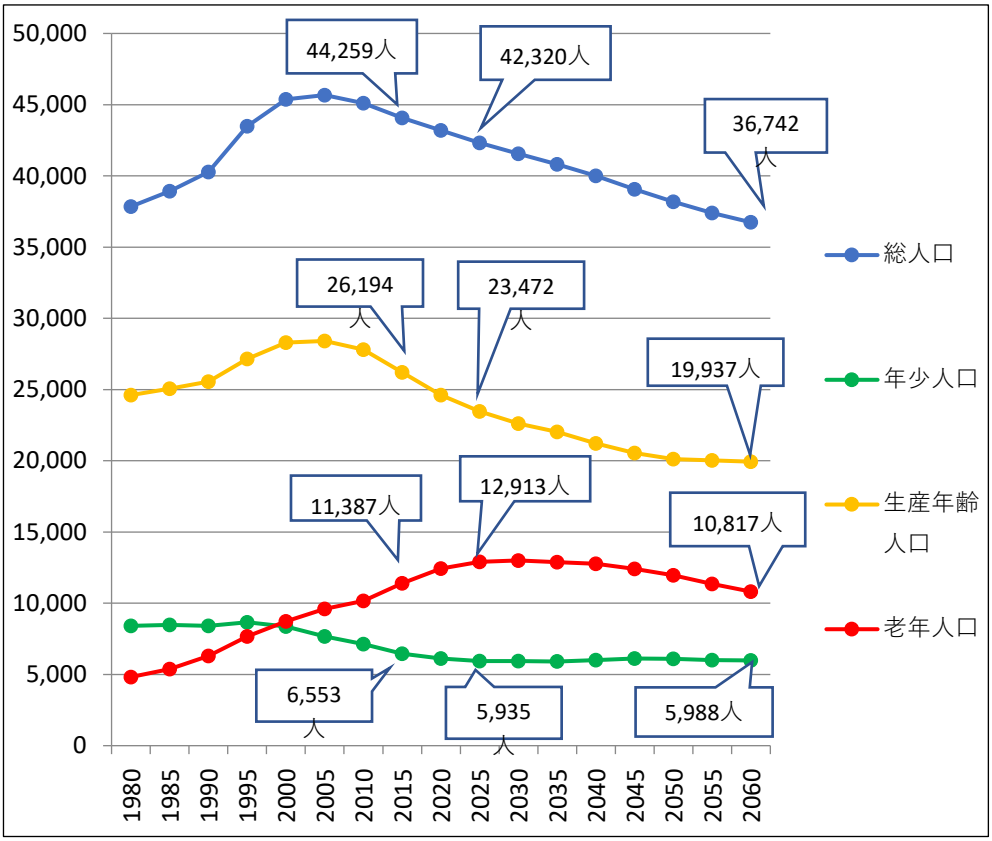
出典：小城市人口ビジョン

２－１－２　　年齢別人口

人口の年齢構成については、年少人口（0歳～14歳）、生産年齢人口（15歳～64歳）については減少傾向にあり、今後も減少する見込みです。

また、高齢人口（65歳以上）については、令和12年（2030年）までは増加傾向が続き、その後緩やかに減少に転じることが予測されています。

次に、高齢化を見ると、平成27年（2015年）では、約25.7%となっておりますが、令和7年（2025）では、約30.5%まで上昇していくものと予測されています。



出典：小城市人口ビジョン

２－１－３　　地域別人口

平成22年（2010年）と平成27年（2015年）の国勢調査の結果を見ると、三日月町以外の小城町、牛津町、芦刈町において、人口が減少しています。

三日月町に関しては、佐賀市に隣接する地域ということもあり、以前から民間による住宅開発が進んでいることが要因ではないかと推測されます。

また、高齢化率については全ての地域において数値が上昇している状況です。その中でも芦刈町については、平成27年（2015年）に高齢化率が32.26%となっており、他の地域に比べても高齢化が加速している地域と推測されます。

	平成22年（2010年）	高齢化率	平成27年（2015年）	高齢化率
小城市	45,133人	22.54%	44,259人	25.80%
小城町	16,439人	23.60%	15,499人	27.87%
三日月町	13,069人	18.55%	13,518人	20.20%
牛津町	9,960人	22.85%	9,812人	26.69%
芦刈町	5,665人	28.16%	5,430人	32.26%

出典：国勢調査

２－１－４　　人口分布（500m　メッシュ人口）

人口分布をみてみると、市役所や出張所周辺に人口が集中していることが分かります。

一方、北部や西部山間部・丘陵部、南部の主要道路から外れた地域については、人口が薄く分布しています。

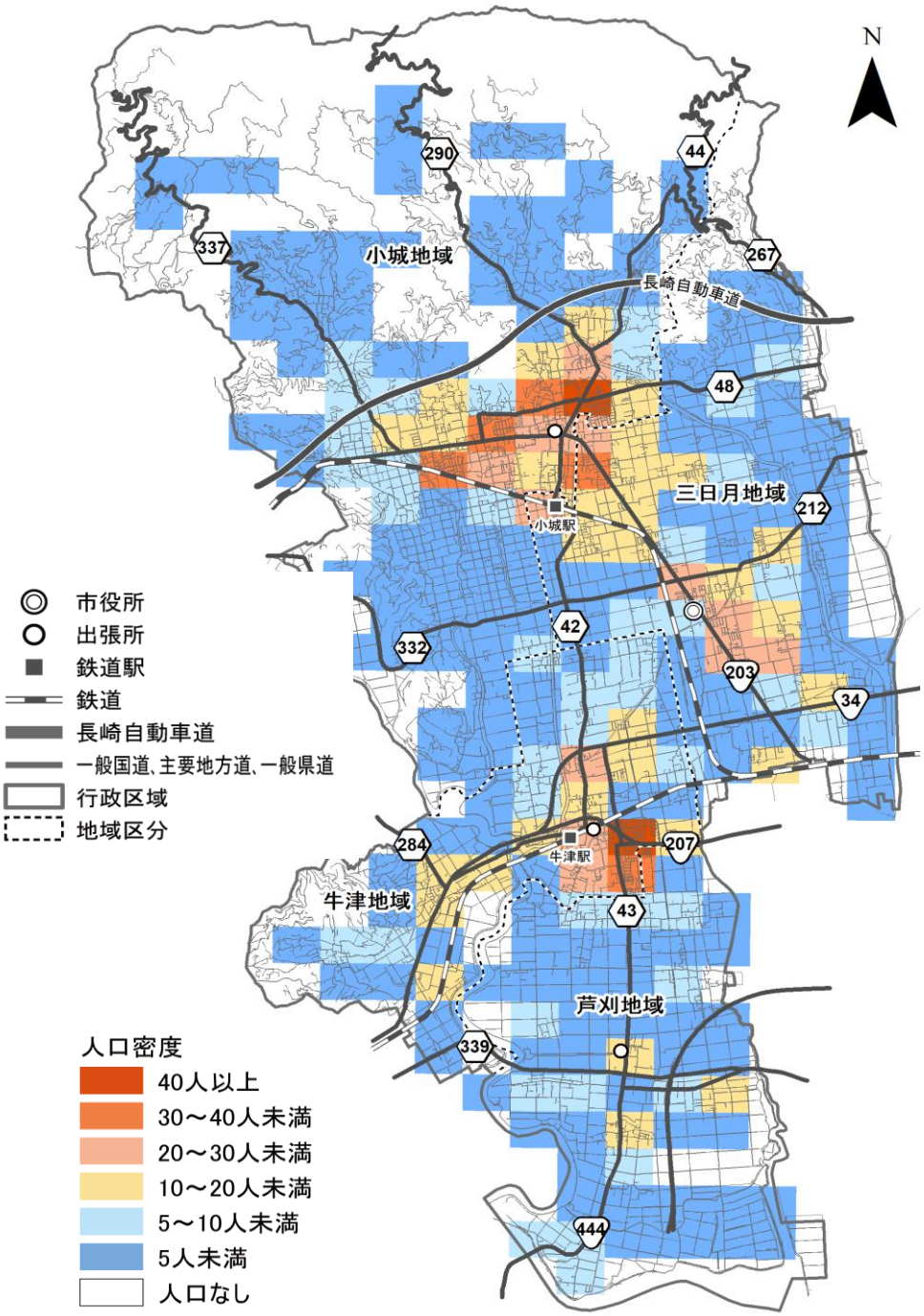


図　人口密度　（平成27年）

出典：国勢調査、小城市道路網整備計画

２－２　　市内の主要施設の分布

２－２－１　　公共施設等

本市の市役所をはじめとした公共施設は、主にJR駅及び国道周辺に分布がみられます。市の出張所や図書館については、４町にそれぞれ配置され、行政サービスの提供を行っています。

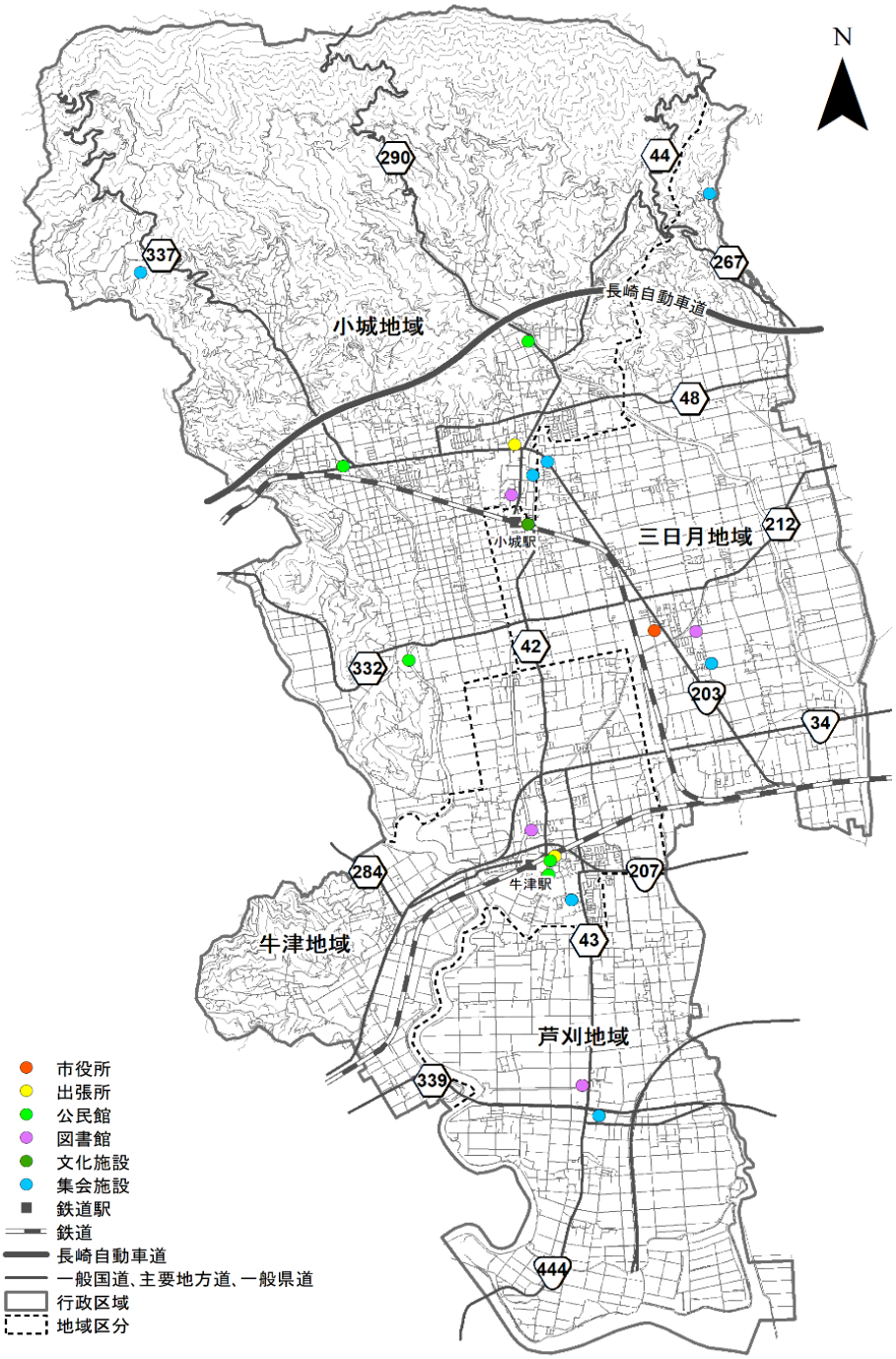


図　公共・文化・集会施設

出典：庁内資料、小城市道路網整備計画

２－２－２　　医療機関

本市の医療機関は、国道２０３号周辺をはじめ、小城町と三日月町に多く分布しております。

図　医療機関

出典：庁内資料、小城市道路網整備計画

２－２－３　　商業施設

商業施設のうち、スーパー、ドラッグストア、コンビニエンスストアをはじめとした食料品取扱い店の多くが国道や県道の幹線道路沿いに多くあります。

一方、地域ごとにみると、芦刈町については、他の３町と比べると、商業施設が少ない状況となっています。

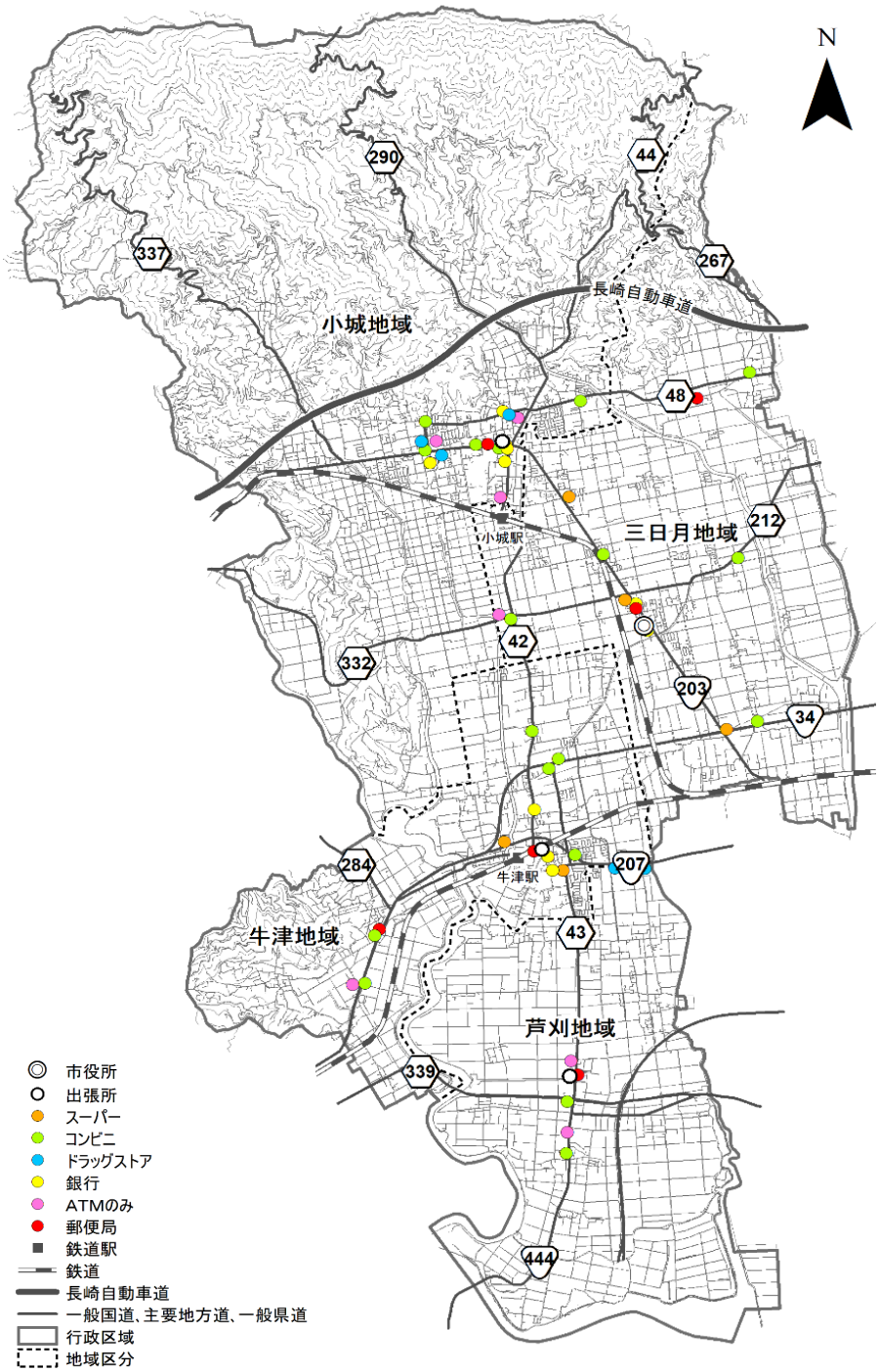


図　商業・金融施設

出典：庁内資料、小城市道路網整備計画

２－２－４　　観光施設

市内には、清水の滝や小城公園、土生遺跡、牛津赤レンガ館、有明海の干潟をはじめ、多くの観光地があります。

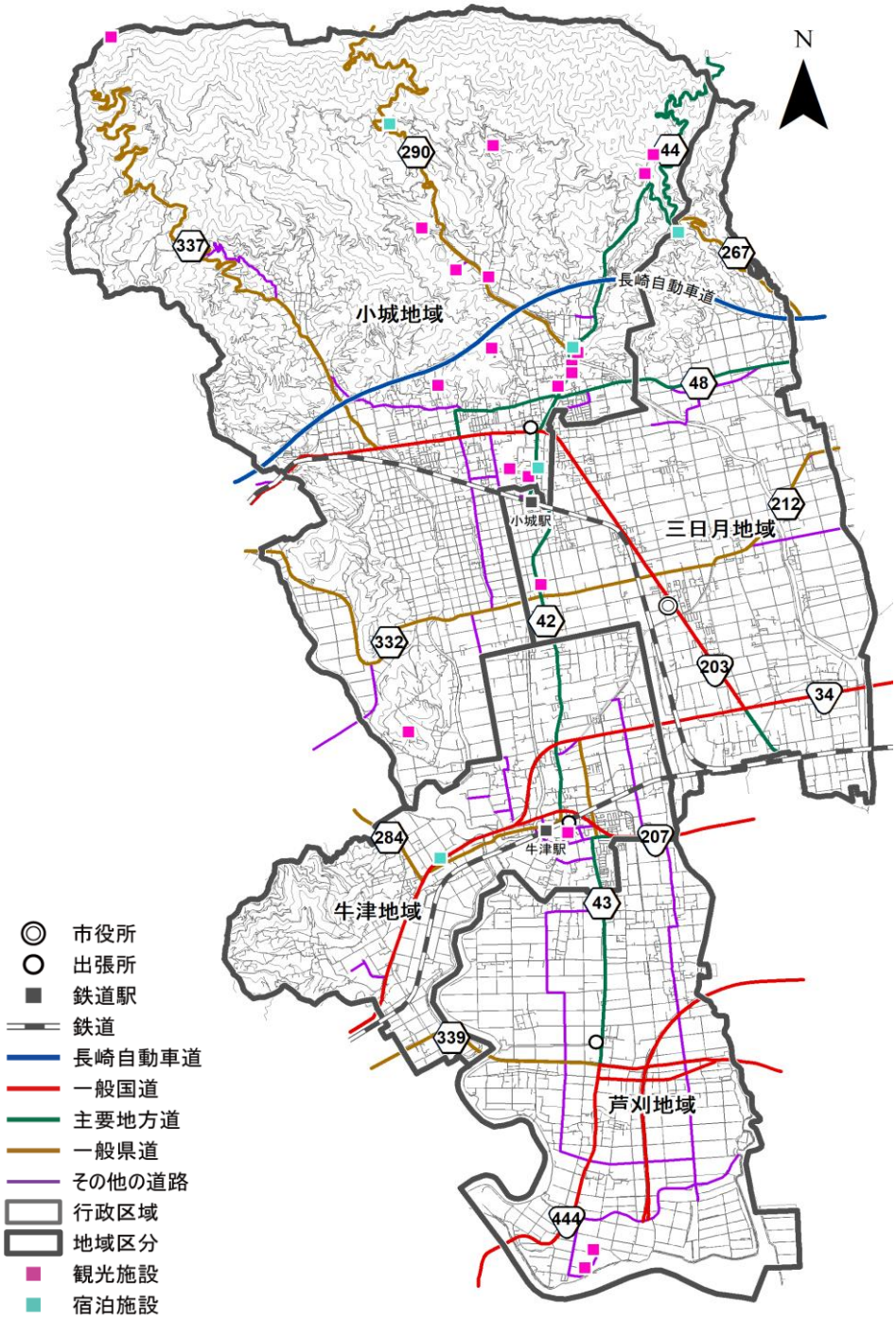


図　観光施設・宿泊施設

出典：観光協会HP、小城市道路網整備計画

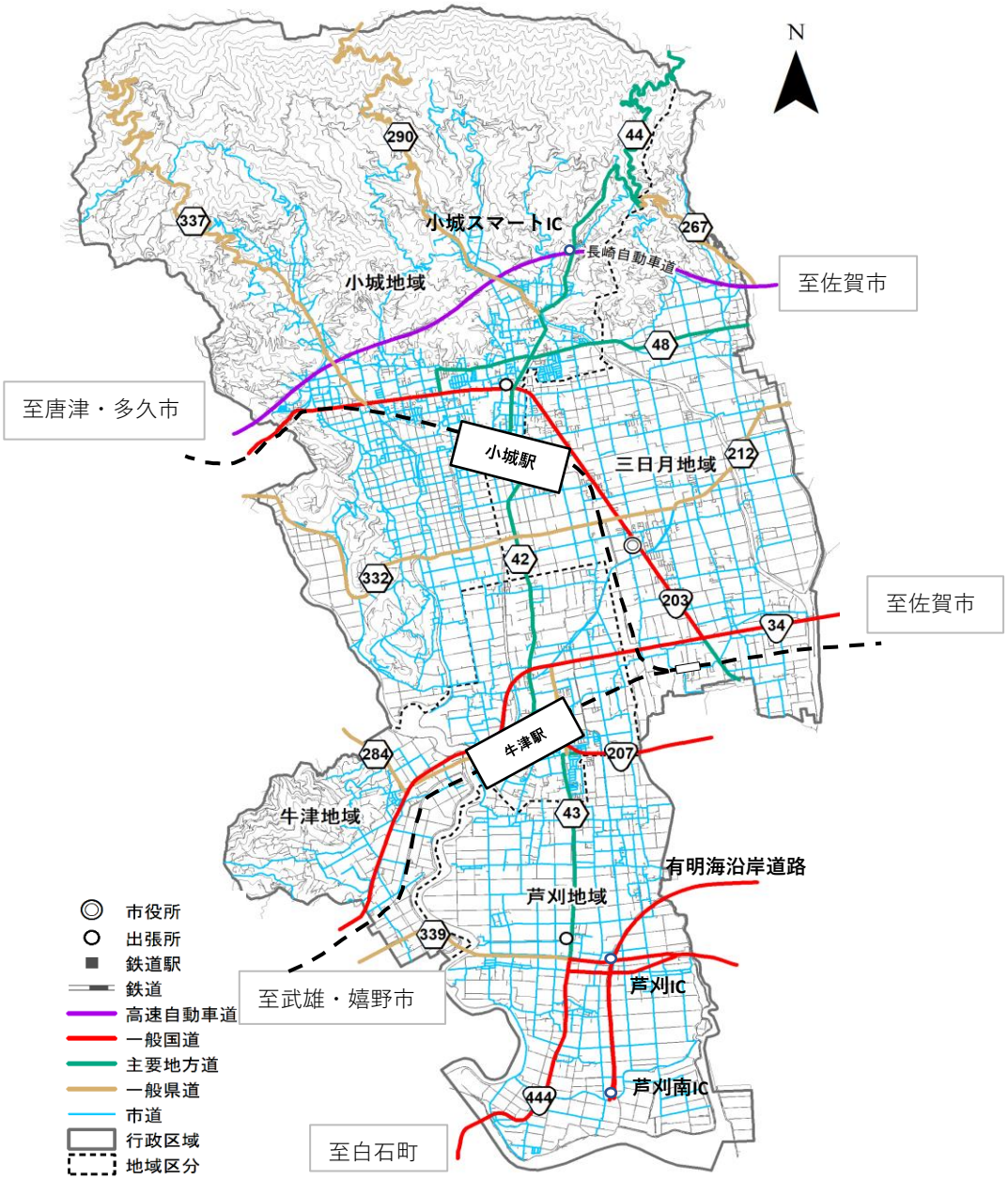
第3章　地域公共交通の現状

３－１　道路ネットワーク

本市は、佐賀県のほぼ中央に位置し、市内を走る国道203号、34号、207号及び444号が主要幹線道路として存在しております。

これにより東は佐賀市方面、北は唐津市方面、西は武雄市方面、南は鹿島市方面との道路ネットワークが形成されているといえます。

また、北部では長崎自動車道に小城スマートインターチェンジが開通し、南部では有明海沿岸道路が市内に開通し、県内だけでなく福岡（福岡市内・柳川方面）や長崎（長崎市内・佐世保、諫早方面）からのアクセス性が向上しました。



道路ネットワーク図

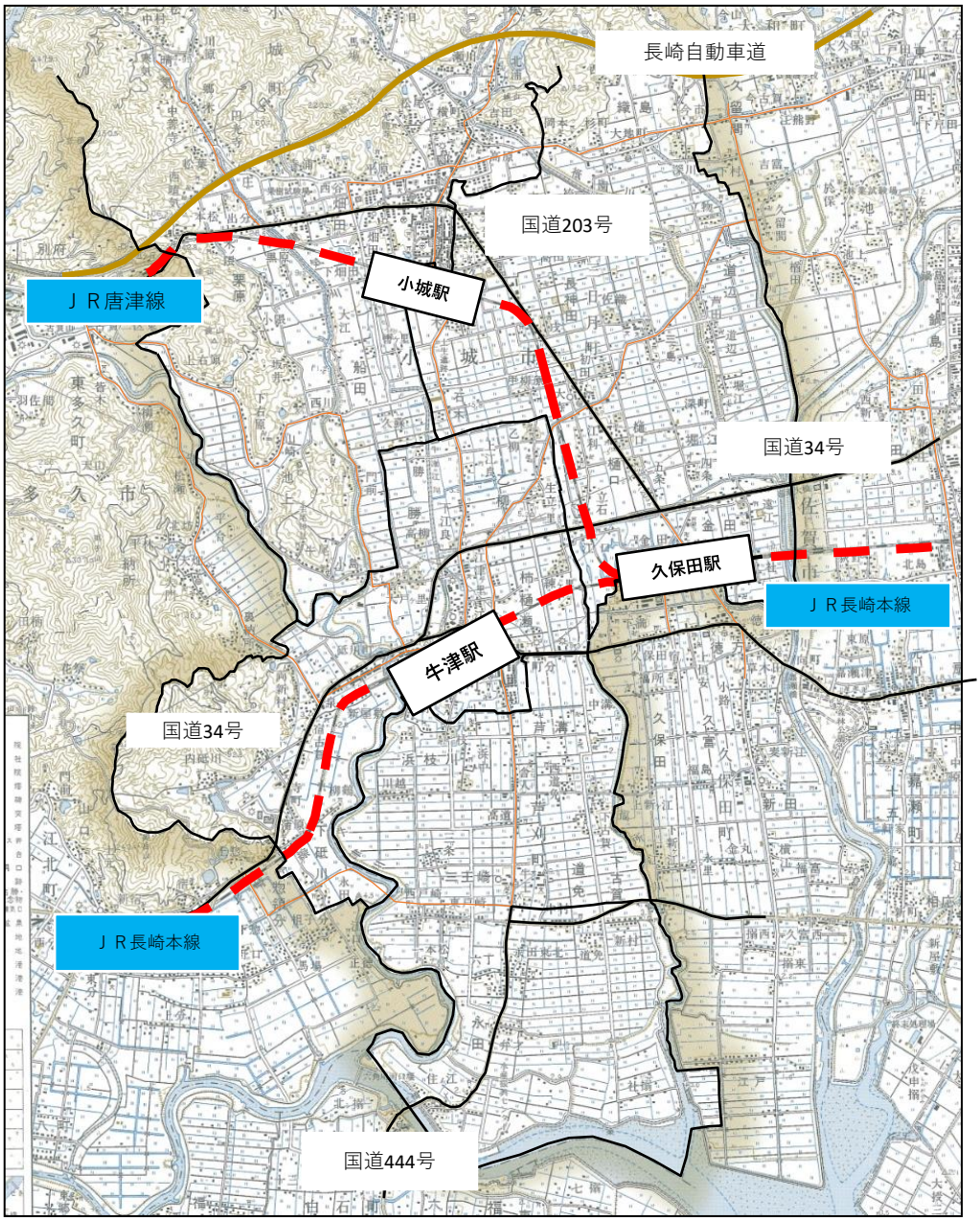
出典：小城市道路網整備計画

３－２　公共交通体系

３－２－１　鉄道

小城市には、JR長崎本線及びJR唐津線の２路線が運行しており、長崎本線に牛津駅、唐津線に小城駅があります。

駅利用者の状況や市民対象のアンケート結果から、主に佐賀市へ通勤・通学時に鉄道を利用されていると推測しております。



鉄道路線図

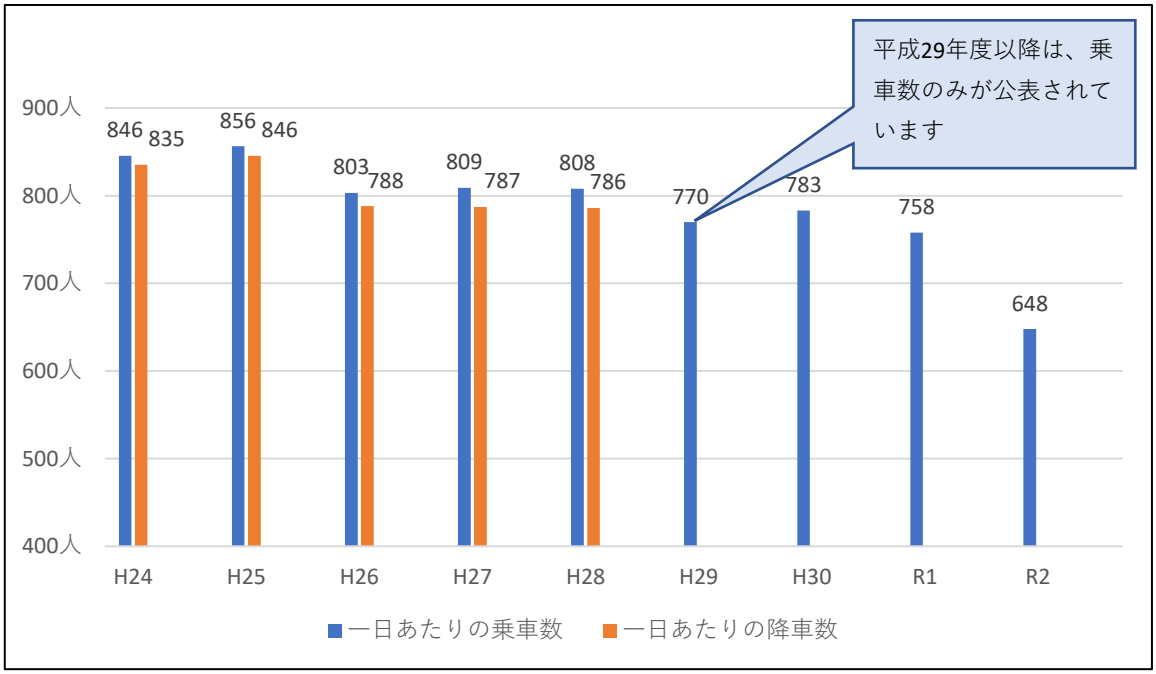
JR牛津駅の乗降者数については、平成25年度をピークに微減となっており、平成28年度は乗車数約29万5千人、降車数約28万7千人となっております。
また、一日の乗者数でみると、平成28年度までは、毎年約800人が利用していましたが、その後、乗車数が微減で推移しており、令和２年度においては、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等もあり、約650人にまで減少しています。

【牛津駅の年間の乗降者数の推移】　（単位：人）

牛津駅（長崎本線）		H24	H25	H26	H27	H28
	乗車	308,637	312,597	293,187	295,285	294,884
	降車	304,915	308,624	287,665	287,324	286,932

出典：佐賀県統計年鑑
（※平成29年度以降、非公表）

【牛津駅の一日の乗降者数の推移】



出典：佐賀県統計年鑑
（※平成29年度以降、非公表）
九州旅客鉄道株式会社
ホームページ及び提供資料

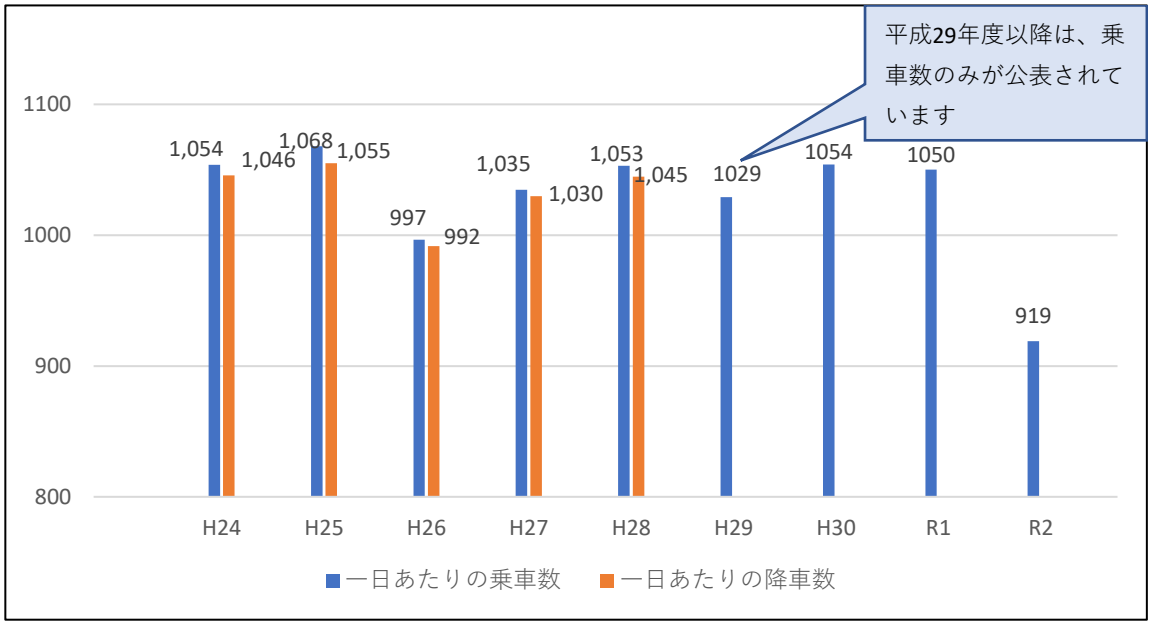
JR小城駅の乗降者数については、平成26年度に一度、減少しておりますが、それ以降微増で推移しています。平成28年度は乗車数約38万5千人、降車数約38万1千人となっております。
また、一日の乗者数でみると、令和元年度までは、毎年約1,050人が利用しておりました。
しかし、令和２年度においては、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等もあり、約900人にまで減少しています。

【小城駅の年間の乗降者数の推移】　（単位：人）

小城駅（唐津線）		H24	H25	H26	H27	H28
	乗車	384,669	389,798	363,740	377,670	384,394
	降車	381,640	385,035	361,965	375,895	381,307

出典：佐賀県統計年鑑
（※平成29年度以降、非公表）

【小城駅の一日の乗降者数の推移】



出典：佐賀県統計年鑑
（※平成29年度以降、非公表）
九州旅客鉄道株式会社
ホームページ及び提供資料

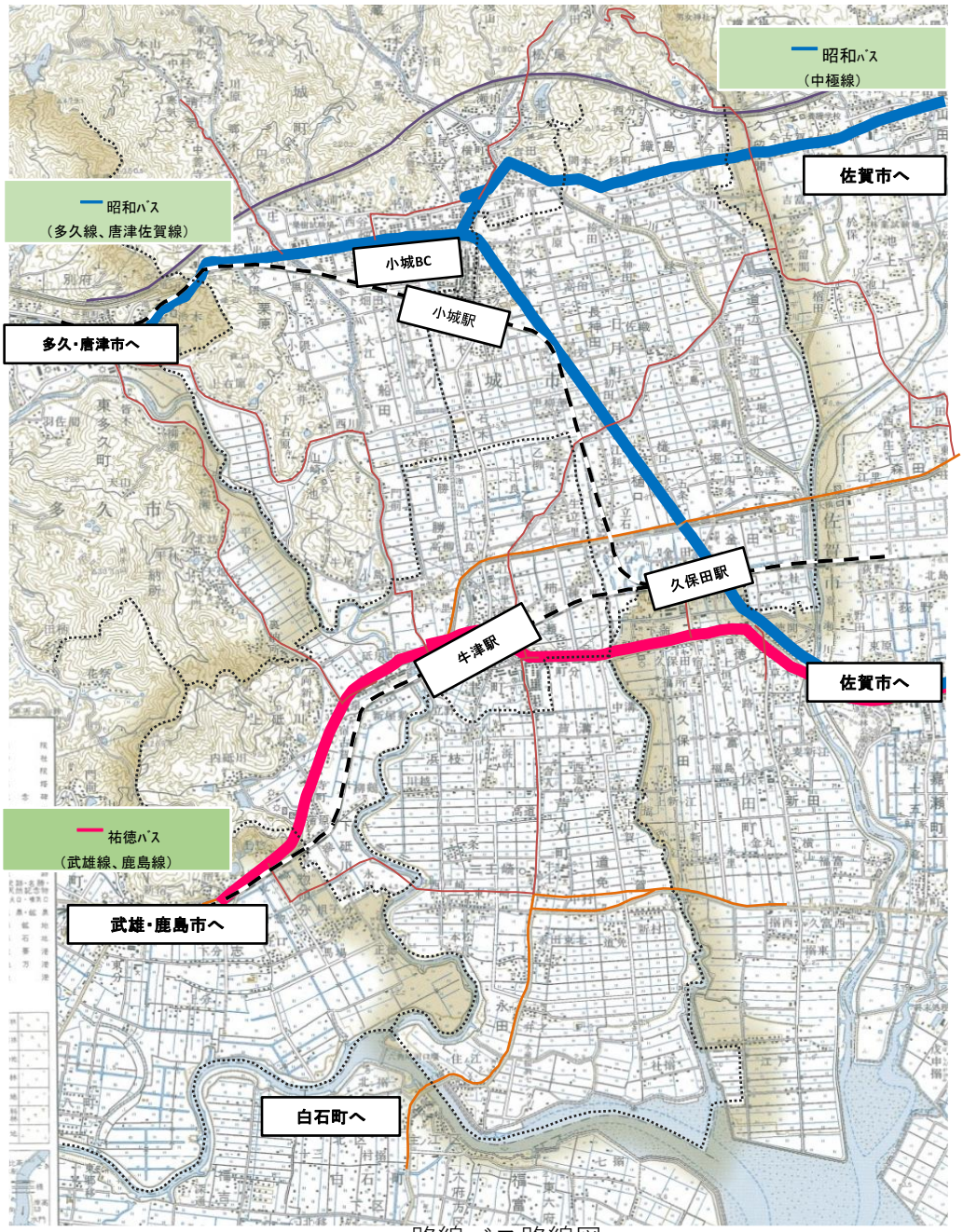
３－２－２　路線バス

路線バスは、本市と周辺市町を結ぶ５路線が運行しています。

昭和自動車（株）の方で佐賀・唐津線「佐賀駅BC-唐津大手口」、佐賀・多久線「佐賀駅BC-多久駅北口」、中極線「佐賀駅BC-小城BC」の3路線を運行し、祐徳バス（株）の方で佐賀線「佐賀BC-祐徳神社前」、武雄線「佐賀BC-下西山車庫」の2路線を運行しています。

昭和バス　佐賀・唐津線、佐賀・多久線、中極線の３路線共通して、乗降者数が多いのは「小城」停留所です。

祐徳バス　佐賀線、武雄線の２路線共通して乗降者数が多いのは「牛津駅前」停留所です。主な利用目的は通勤・通学と推測されます。



路線バス路線図

（発着便数）

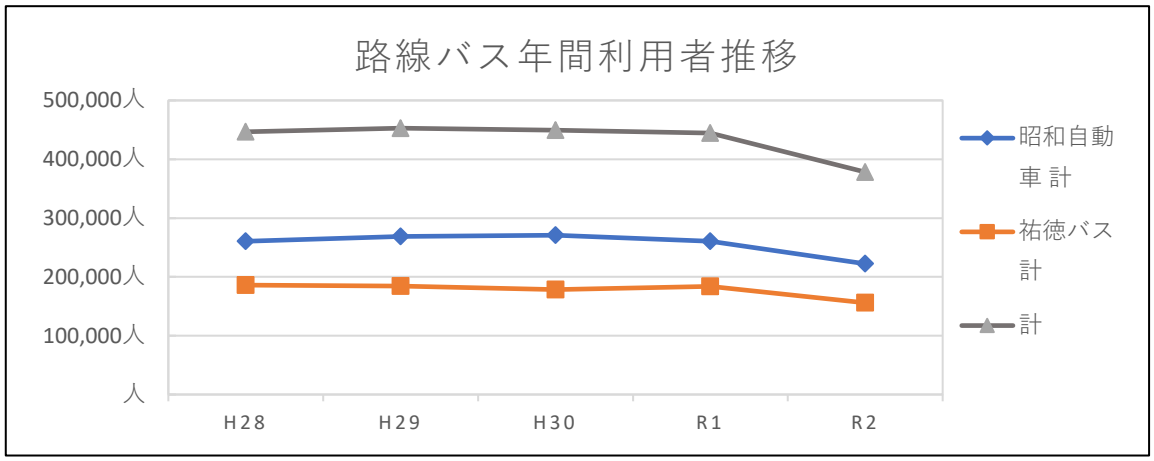
事業者	路線名	行先	便数		
			平日	土曜	日・祝
昭和自動車㈱	佐賀唐津線	佐賀駅BC	12便	9便	
		唐津大手口	12便	9便	
	多久線	佐賀駅BC	7便	6便	3便
		多久駅北口	7便	6便	3便
	中極線	佐賀駅BC	15便	7便	
		小城BC	15便	9便	
祐徳バス㈱	佐賀線	祐徳神社前	11便	11便	
		佐賀駅BC	11便	11便	
	武雄線	下西山車庫	14便	11便	
		佐賀駅BC	14便	11便	

路線バスの年間利用者数は、令和元年度までは毎年約45万人で推移しておりました。
しかし、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等もあり、利用者が約38万人にまで減少しています。

（単位：人）

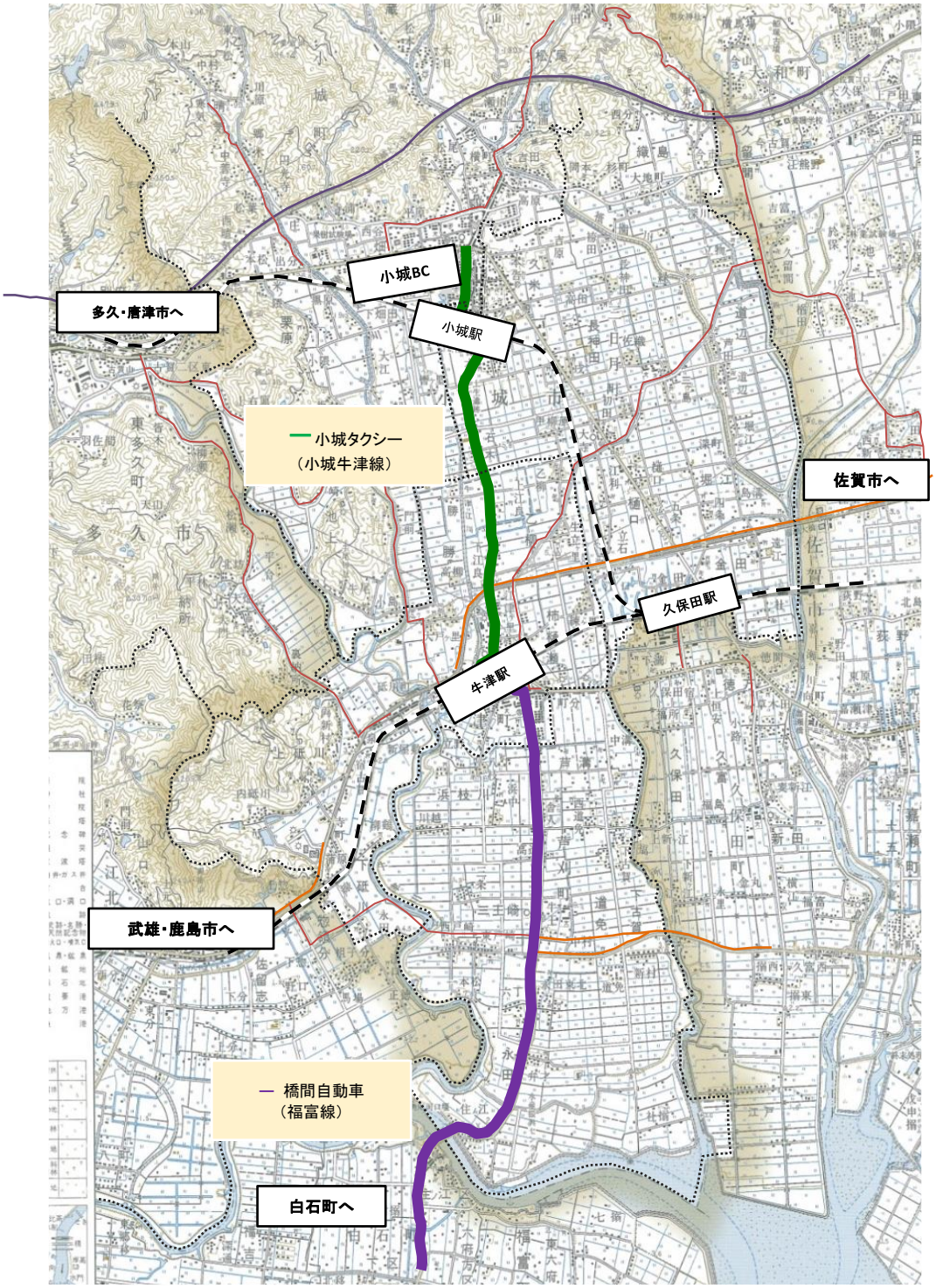
事業者	路線名	H28	H29	H30	R1	R2
昭和自動車㈱	佐賀・唐津線	135,205	135,745	131,741	125,704	108,929
	佐賀・多久線	39,850	39,848	40,279	38,805	32,629
	中極線	85,328	92,965	98,796	95,934	80,745
	小計	260,383	268,558	270,816	260,443	222,303
祐徳バス㈱	佐賀線	89,930	88,423	87,586	87,891	74,161
	武雄線	96,093	95,844	90,803	96,080	81,751
	小計	186,023	184,267	178,389	183,971	155,912
計		446,406	452,825	449,205	444,414	378,215

出典：庁内資料



３－２－３　廃止路線代替バス

定期バス路線が廃止された地区における住民の移動手段を確保するため、市が乗合バス事業者に運行依頼を行い、廃止路線代替バスを運行しています。



廃止路線代替バス路線図

（発着便数）

事業者	路線名	行先	便数		
			平日	土曜	日・祝
昭和自動車㈱ 小城タクシー(株)	小城牛津線	小城BC	7便	7便	
		牛津駅	7便	7便	
㈲橋間自動車	福富線	牛津駅	8便	8便	
		道の駅しろいし	8便	8便	

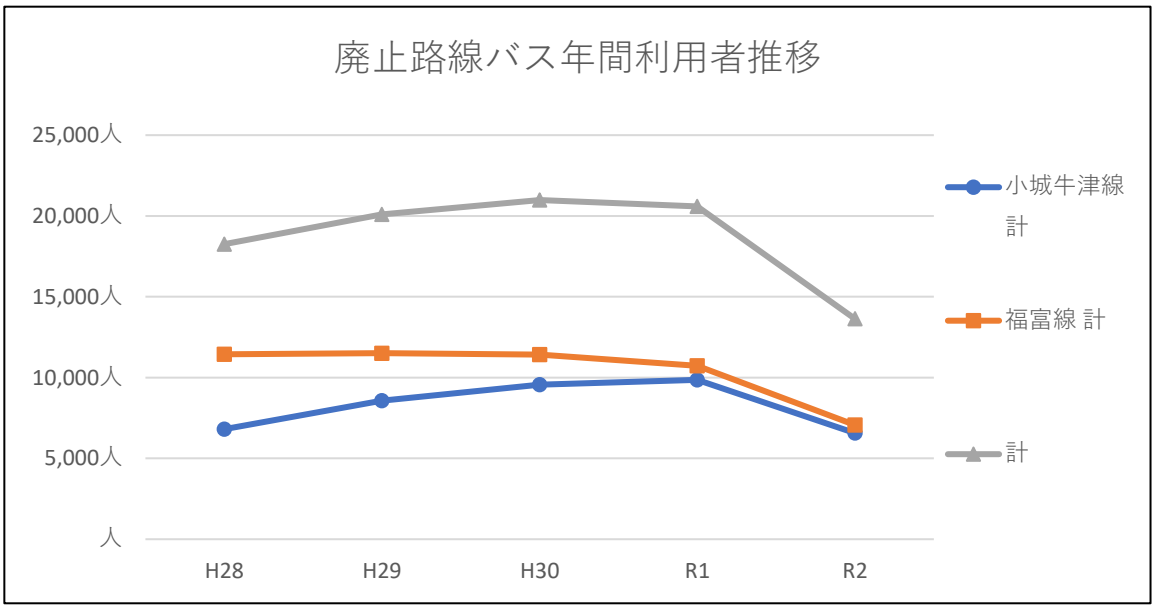
廃止路線代替バスの年間利用者数は、令和元年度までは毎年約2万人の利用がありました。しかし、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等もあり、利用者が約1万4千人に減少しています。

（単位：人）

事業者	路線名	H28	H29	H30	R1	R2
昭和自動車㈱ 小城タクシー(株)	小城・牛津線	6,817	8,582	9,567	9,861	6,566
	小計	6,817	8,582	9,567	9,861	6,566
㈲橋間自動車	福富線	11,448	11,513	11,419	10,726	7,068
	小計	11,448	11,513	11,419	10,726	7,068
計		18,265	20,095	20,986	20,587	13,634

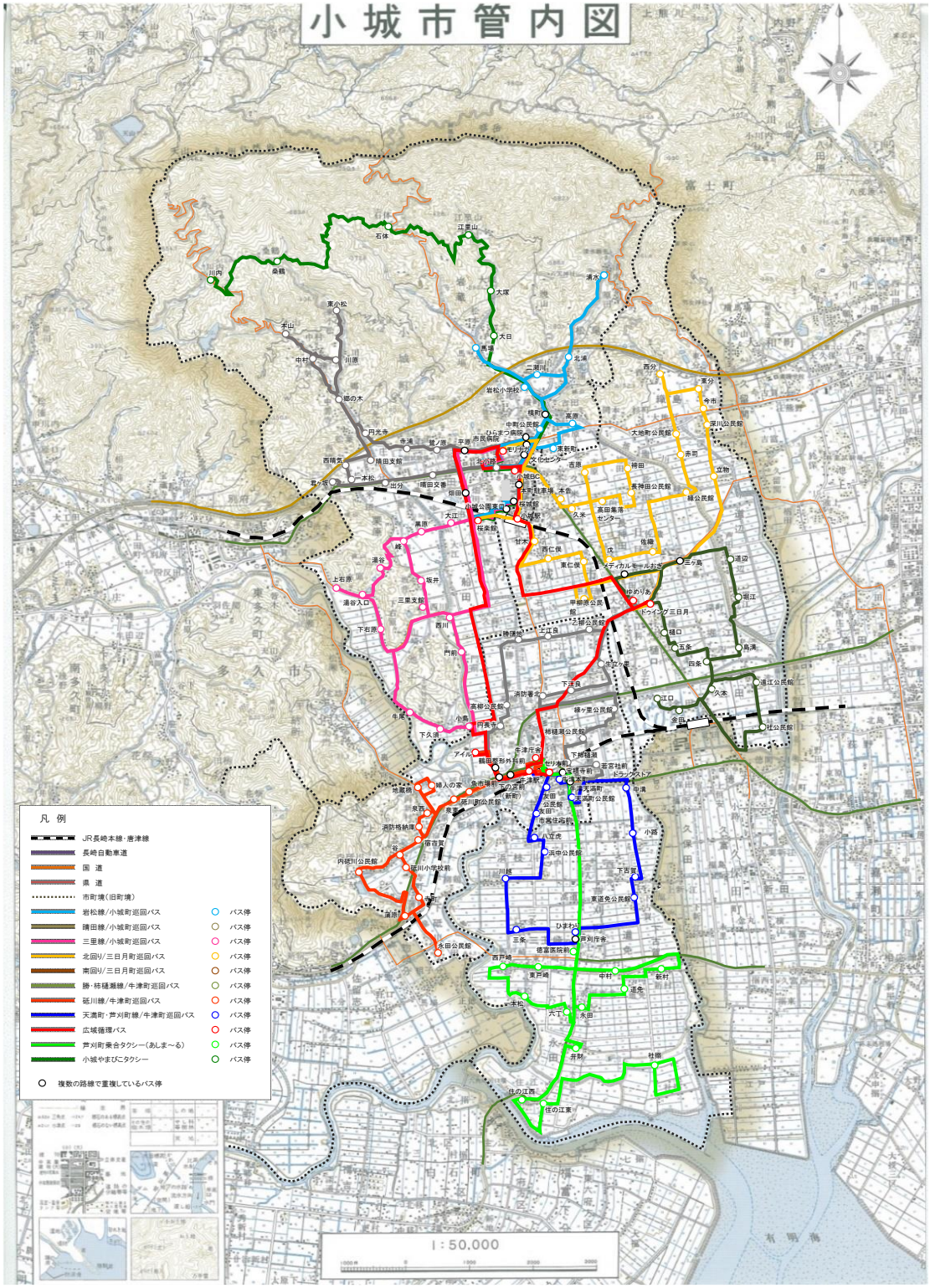
※小城・牛津線の事業者については、R２年に昭和自動車から小城タクシーに変更されました。

出典：庁内資料



３－２－４　コミュニティバス（広域循環バス，巡回バス）・乗合タクシー

鉄道や幹線路線バス、市内の主要な施設等へ通じる地域内の支線交通として、４路線10系統のコミュニティバスと２路線の乗合タクシーを運行しています。



コミュニティバス路線図

▼　コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況

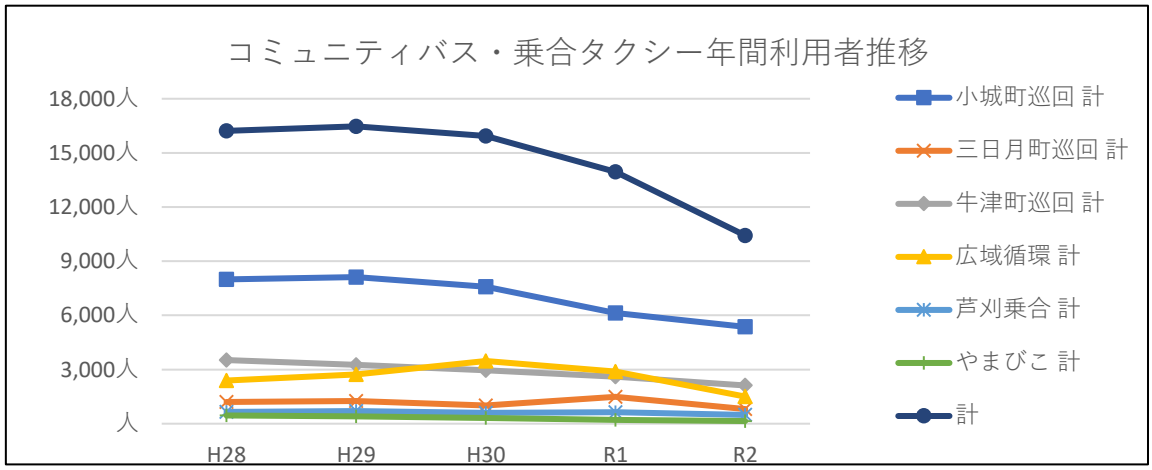
路線名称	系統名	便数	
		平日（月～金）	土曜・日曜・祝日
小城町巡回バス	晴田線	3便	－
	岩松線	2便	－
	三里線	3便	－
三日月町巡回バス	北回り	3便	－
	南回り	3便	－
牛津町巡回バス	勝・柿樋瀬線	3便	－
	砥川線	3便	－
	天満町・芦刈町線	3便	－
広域循環バス	左回り	2便	－
	右回り	3便	－
芦刈町 乗合タクシー	あしまーる線	2便 （月・水・金曜 運行）	－
やまびこタクシー	やまびこ線	2便 （火・木曜 運行）	－
	江里山・石体線	2便 （火・木曜 運行）	－

コミュニティバス・乗合タクシーの年間利用者数は、平成２８年度から毎年度減少傾向となっています。令和2年度においては、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等もあり、利用者が約1万人に減少しています。

▼　コミュニティバス・乗合タクシーの年間利用者数　（単位：人）

路線名	系統名	H28	H29	H30	R1	R2
小城町巡回バス	晴田線	3,939	4,159	3,784	2,915	2,873
	岩松線	961	1,098	1,156	1,016	676
	三里線	3,099	2,864	2,642	2,205	1,815
	小計	7,999	8,121	7,582	6,136	5,364
三日月町巡回バス	北回り	797	1,002	904	1,256	676
	南回り	412	258	97	233	134
	小計	1,209	1,260	1,001	1,489	810
牛津町巡回バス	勝・柿樋瀬線	600	636	643	410	364
	砥川線	1,239	1,209	953	815	625
	天満町・芦刈町線	1,685	1,418	1,358	1,378	1,129
	小計	3,524	3,263	2,954	2,603	2,118
広域循環バス	左回り	821	1,051	1,444	1,410	618
	右回り	1,568	1,670	2,029	1,479	883
	小計	2,389	2,721	3,473	2,889	1,501
芦刈町乗合タクシー	あしまーる線	649	699	600	629	486
	小計	649	699	600	629	486
やまびこタクシー	やまびこ線	338	282	154	78	72
	江里山・石体線	117	125	167	133	75
	小計	455	407	321	211	147
計		16,225	16,471	15,931	13,957	10,426

出典：庁内資料



□小城町巡回バス

①運行日：平日のみ
②運行回数：3路線を2～3回/日
③運行時間帯：8：20～17：27
④運行エリア：小城町内、
牛津町の一部
⑤料金：200円
⑥備考：道路運送法第79条
（自家用有償旅客運送登録）

□三日月町巡回バス

①運行日： 月・水・金
②運行回数：2路線を3回/日
③運行時間帯：8：40～16：48
④運行エリア：三日月町内、
小城町の一部
⑤料金：200円
⑥備考：道路運送法第79条
（自家用有償旅客運送登録）

□牛津町巡回バス

①運行日：平日のみ
②運行回数：3路線を3回/日
③運行時間帯：8：35～17：22
④運行エリア：牛津町内、
芦刈町北部
⑤料金：200円
⑥備考：道路運送法第79条
（自家用有償旅客運送登録）

□広域循環バス

①運行日：平日のみ
②運行回数：5便/日
③運行時間帯：9：15～16：12
④運行エリア：小城、三日月、
　　牛津町内
⑤料金：200円
⑥備考：道路運送法第79条
　　（自家用有償旅客運送登録）

□芦刈町乗合タクシー

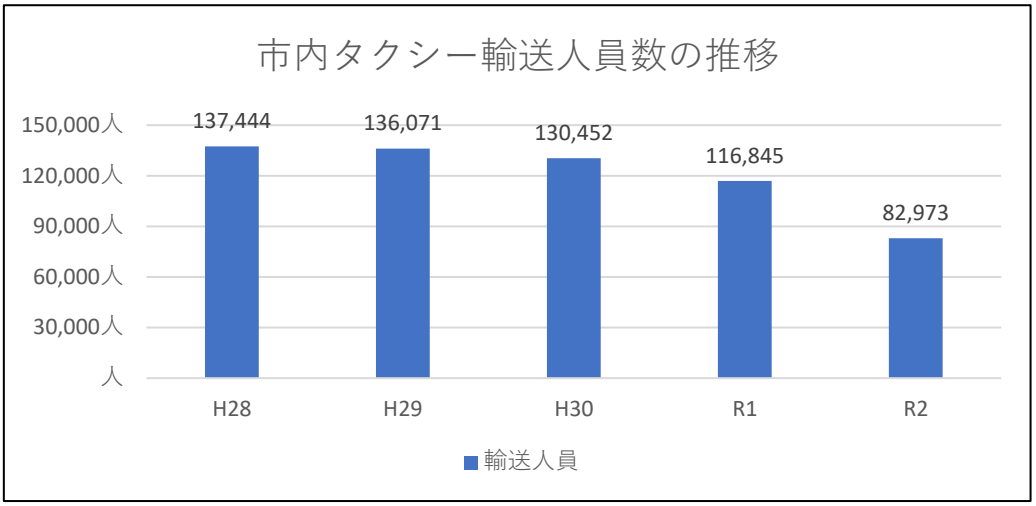
①運行日： 月・水・金
②運行回数：2回/日
③運行時間帯：8：20～12：55
④運行エリア：芦刈町南部、
　　牛津町の一部
⑤料金：200円
⑥備考：道路運送法第4条
　　（路線定期運行）

□小城やまびこタクシー

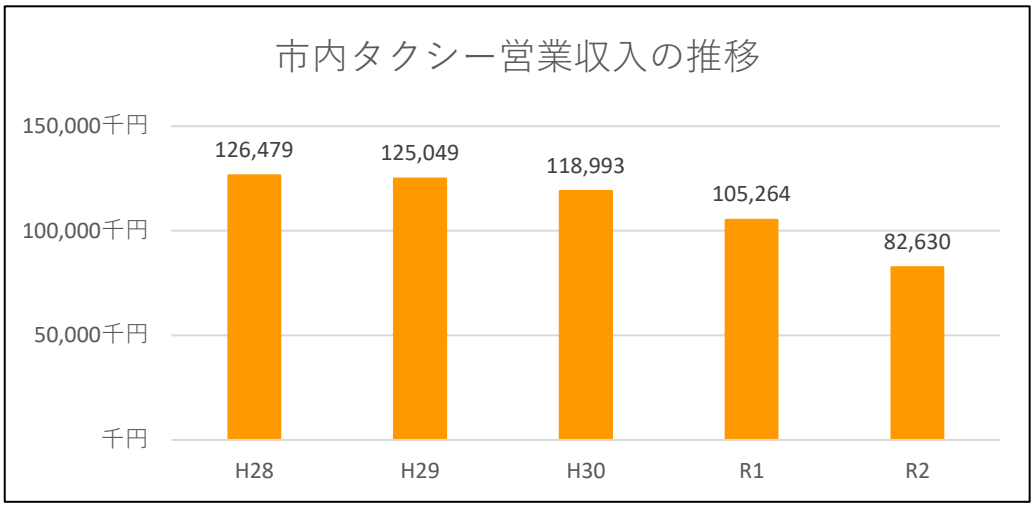
①運行日： 火・木
②運行回数：往路、復路各1便/日
③運行時間帯：9：00～13：20
④運行エリア：小城町内の山間部
　　（川内～桜楽館）
⑤料金：200円
⑥備考：道路運送法第4条
　　（路線不定期運行）

３－２－５　民間タクシー

小城市内には、2社の民間事業者が営業所を設置しており、市内を中心に運行しています。
民間タクシーは、市内の路線バス・コミュニティバス等で網羅することができない需要を補完する重要な役割を担っていますが、利用実績についてはここ数年、輸送人員数・営業収入ともに減少傾向となっています。
令和2年度は新型コロナ感染症拡大に伴う外出自粛等の影響により利用実績は更に減少したものと推測されます。



出典：国土交通省九州運輸局
輸送実績集計表



出典：国土交通省九州運輸局
輸送実績集計表

３－３　公共交通関連財政支出

３－３－１　　公共交通にかかる運行収支

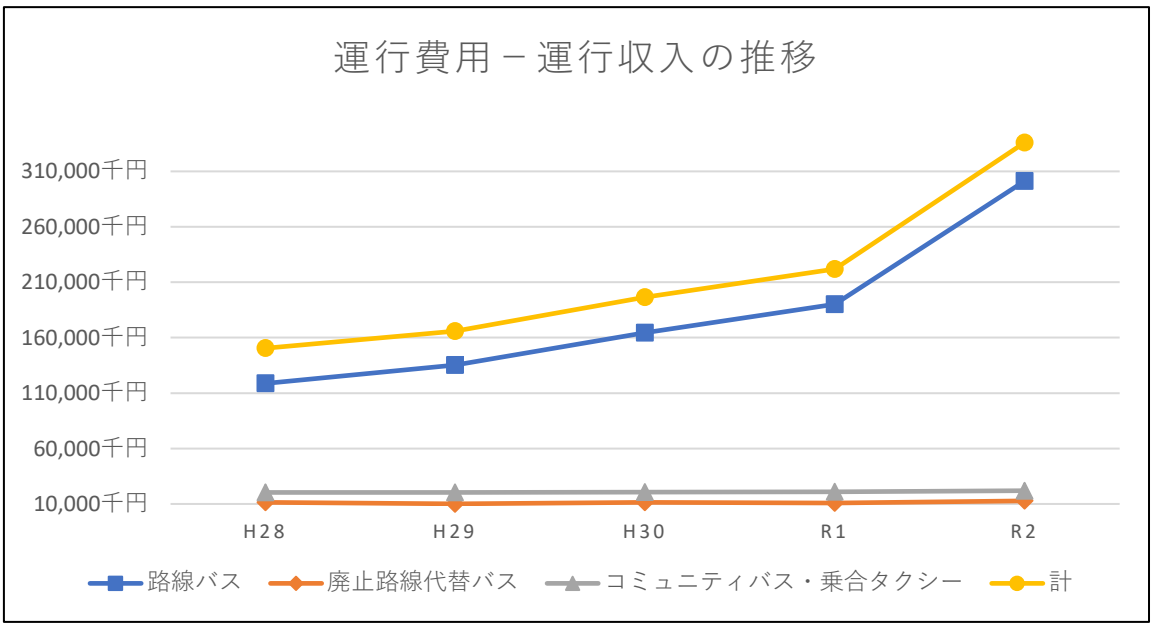
小城市では、公共交通のうち、鉄道・民間タクシー以外の路線バス・廃止路線代替バス・コミュニティバス・乗合タクシーについて、国・県とともに、または市単独で財政支出を行っております。

これらの事業の運営状況をみると、いずれの事業においても運行費用の方が運行収入を上回っており、地域の足の確保のためには、引き続き財政支出が必須な状況であることが推測されます。特に令和2年度については、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等の影響が顕著に表れた結果となっています。

（単位：千円）

事業		H28	H29	H30	R1	R2
路線バス	運行費用	279,665	294,670	321,629	354,189	432,816
	運行収入	160,951	159,317	157,074	164,046	131,476
廃止路線代替バス	運行費用	14,404	13,480	14,780	14,080	14,681
	運行収入	3,097	3,389	3,451	3,362	1,913
コミュニティバス・乗合タクシー	運行費用	22,379	22,325	22,464	22,490	23,093
	運行収入	1,933	1,966	1,787	1,539	1,146

出典：庁内資料



３－３－２　　公共交通にかかる財政支出

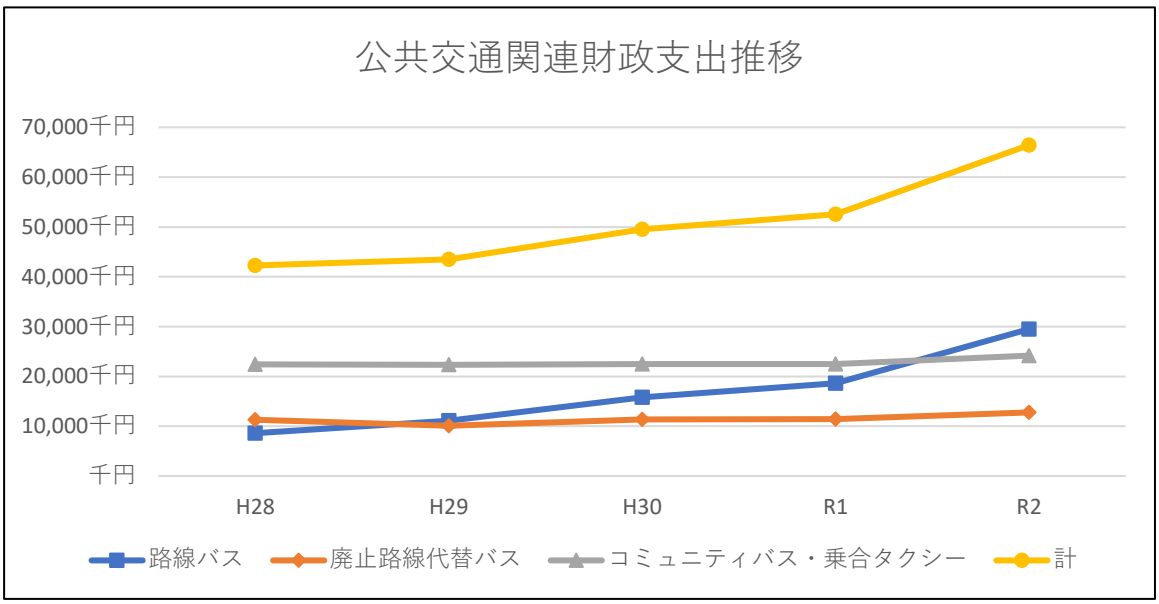
公共交通関連の財政支出額は増加傾向にあり、H28年度からの５年間で約2,300万円増加しています。

令和2年度においては、特に路線バスに対する補助金が約1,090万円（対前年比158%）増加しています。これは、主には新型コロナ感染拡大に伴う利用者の減少によるものと推測されます。

（単位：千円）

事業	H28	H29	H30	R1	R2
路線バス	8,593	11,089	15,764	18,602	29,484
廃止路線代替バス	11,305	10,090	11,328	11,445	12,767
コミュニティバス・乗合タクシー	22,379	22,325	22,464	22,490	23,093
計	42,277	43,504	49,556	52,537	65,344

出典：庁内資料



第４章 住民アンケート調査

４－１ 調査概要

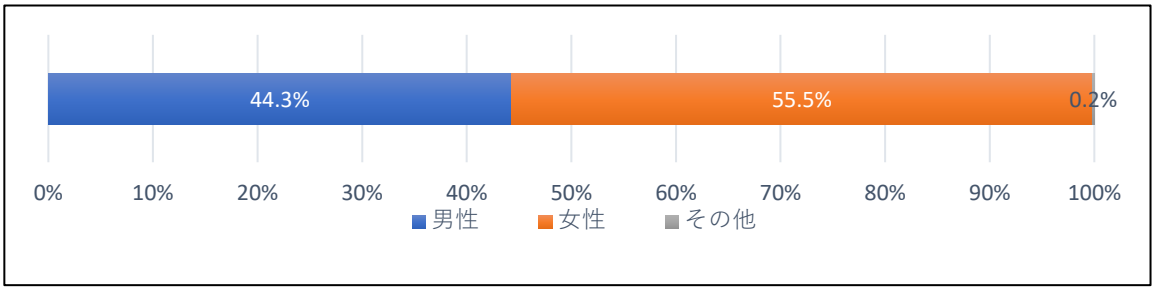
調査対象	18歳以上の市民の方を対象に住民基本台帳から2,000人を無作為抽出
実施期間	令和3年5月～6月
配布・回収	郵送配布・郵送回収
主な調査内容	○回答者属性 　年齢・性別・家族構成・居住地区 ○日常の外出状況 　移動手段、外出目的、外出地域 ○公共交通の利用状況 　利用の有無、利用公共交通の種類、公共交通に対する不満 　公共交通を利用しない理由 ○公共交通に対する考え 　公共交通の改善点 ○コミュニティバスについての考え 　バス停・利用頻度・改善点・今後の運行について ○公共交通に関する意見・提案
回収率	49.9％（有効回答999件／配布2,000件）
注意事項	○調査結果におけるパーセント表示は、端数処理の関係上、 　必ずしも合計値が１００％とならない ○アンケートは「アンケート君」を使用して実施。 ○グラフ中のｎはサンプル数（回答数）※無回答を除く。

４－２　調査結果

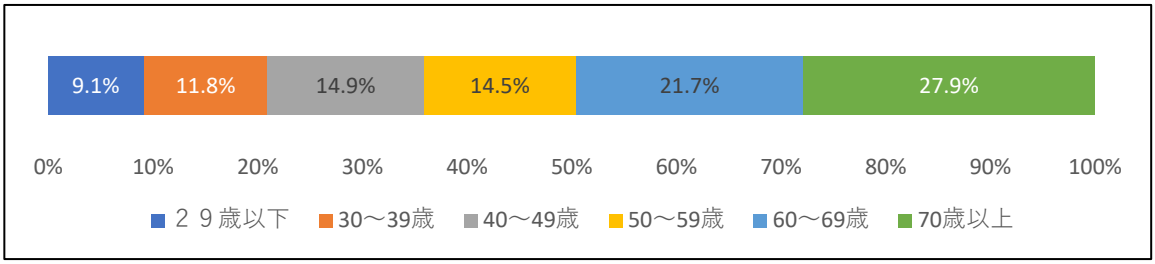
【回収結果】

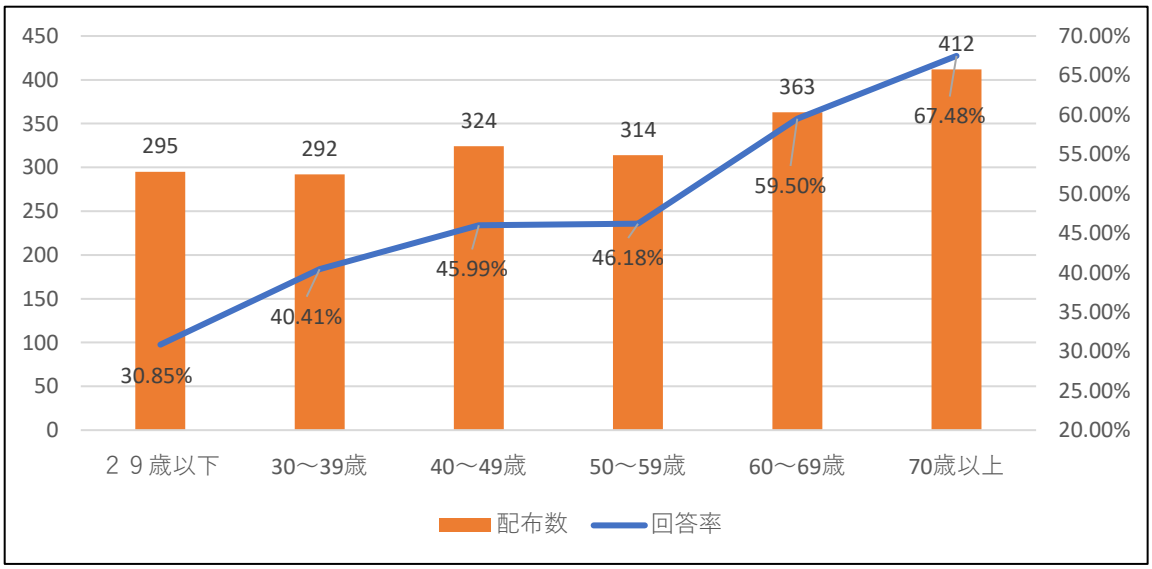
配布数	回収数	回収率
2,000件	999件	49.90%

【男女別回収率】　　n=993

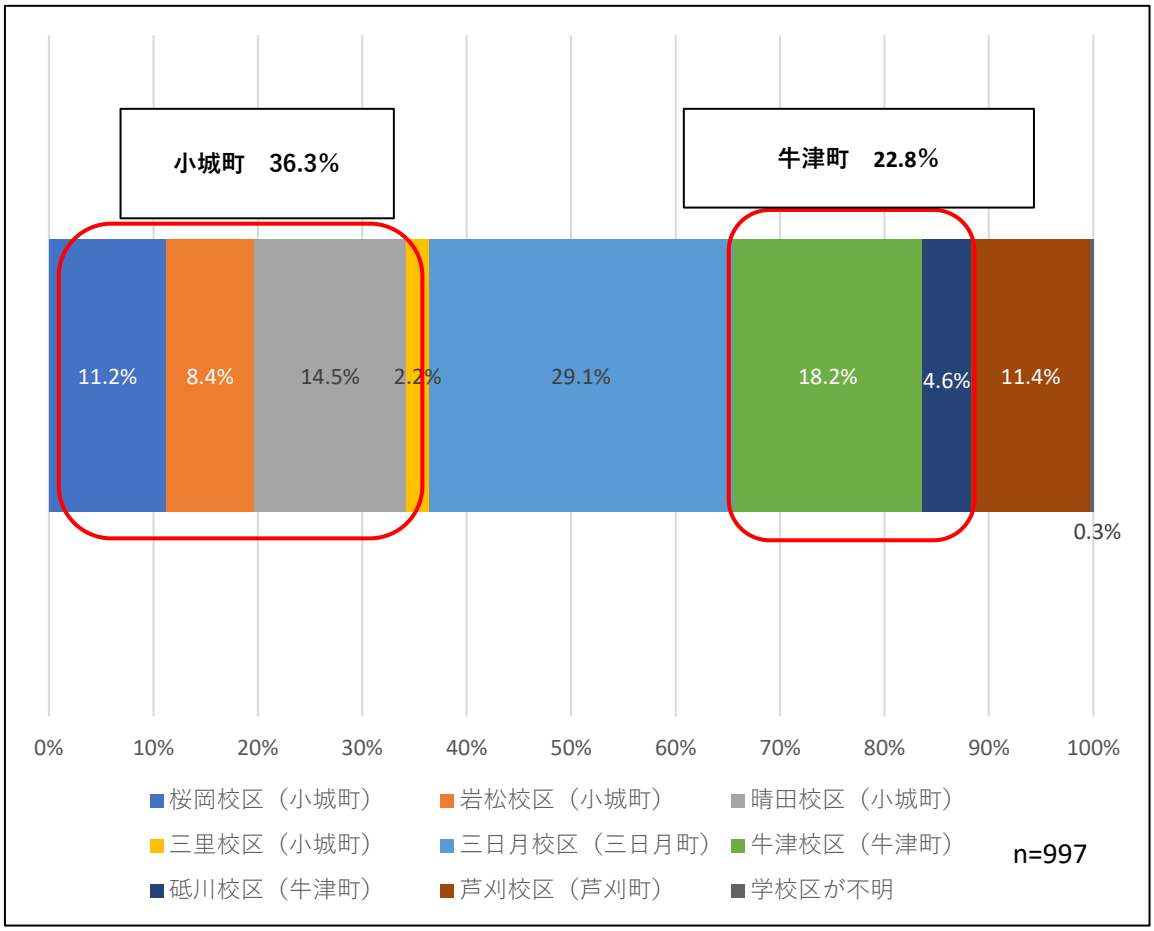


【年齢別回収率】　n=997

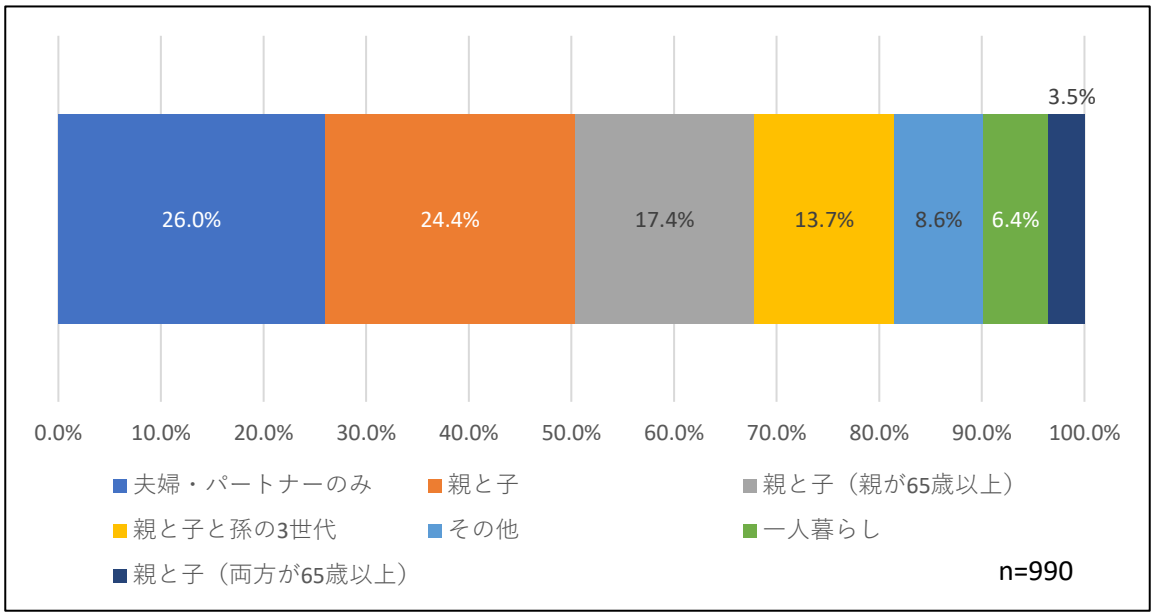




【校区別回収率】


小城町　36.3%
牛津町　22.8%
11.2%
8.4%
14.5%
2.2%
29.1%
18.2%
4.6%
11.4%
0.3%
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
桜岡校区（小城町）
岩松校区（小城町）
晴田校区（小城町）
三里校区（小城町）
三日月校区（三日月町）
牛津校区（牛津町）
砥川校区（牛津町）
芦刈校区（芦刈町）
学校区が不明
n=997

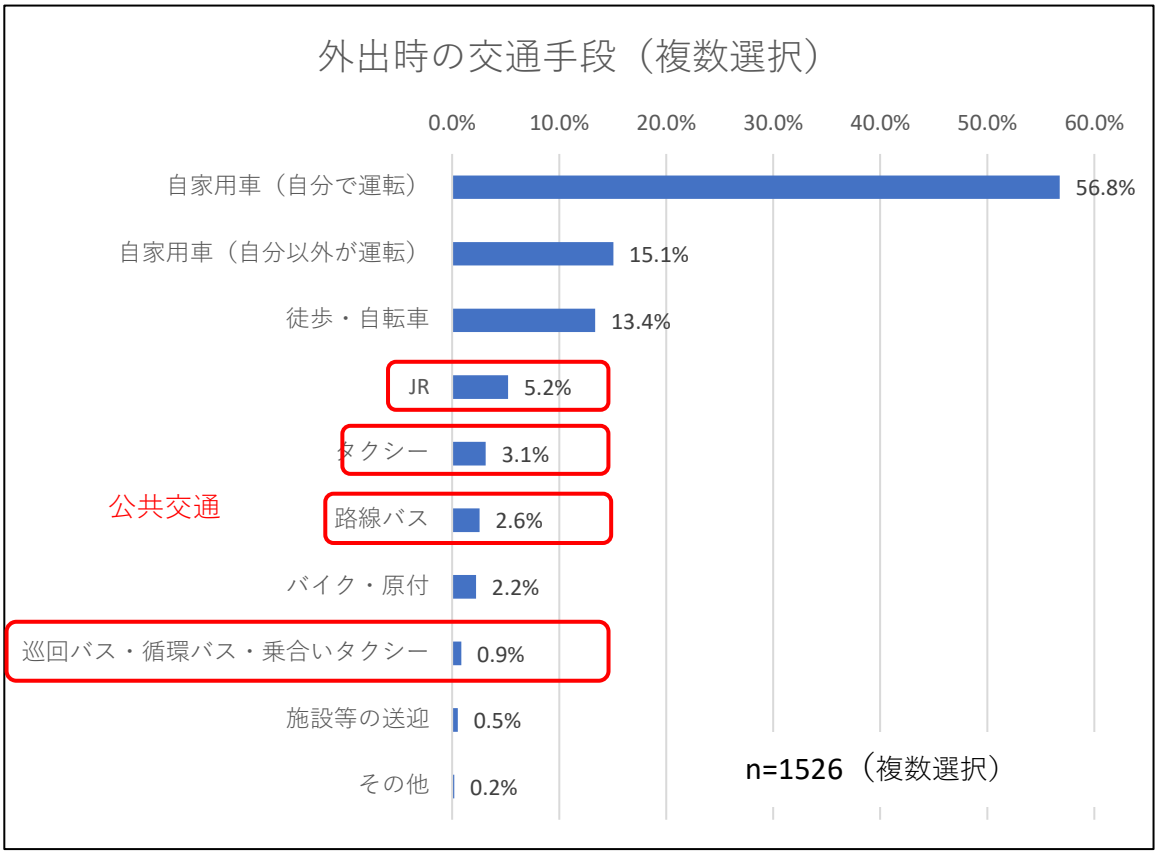
【家族構成】


26.0%
24.4%
17.4%
13.7%
8.6%
6.4%
3.5%
0.0%
10.0%
20.0%
30.0%
40.0%
50.0%
60.0%
70.0%
80.0%
90.0%
100.0%
夫婦・パートナーのみ
親と子
親と子（親が65歳以上）
親と子と孫の3世代
その他
一人暮らし
親と子（両方が65歳以上）
n=990

４－３　移動特性

４－３－１　　外出

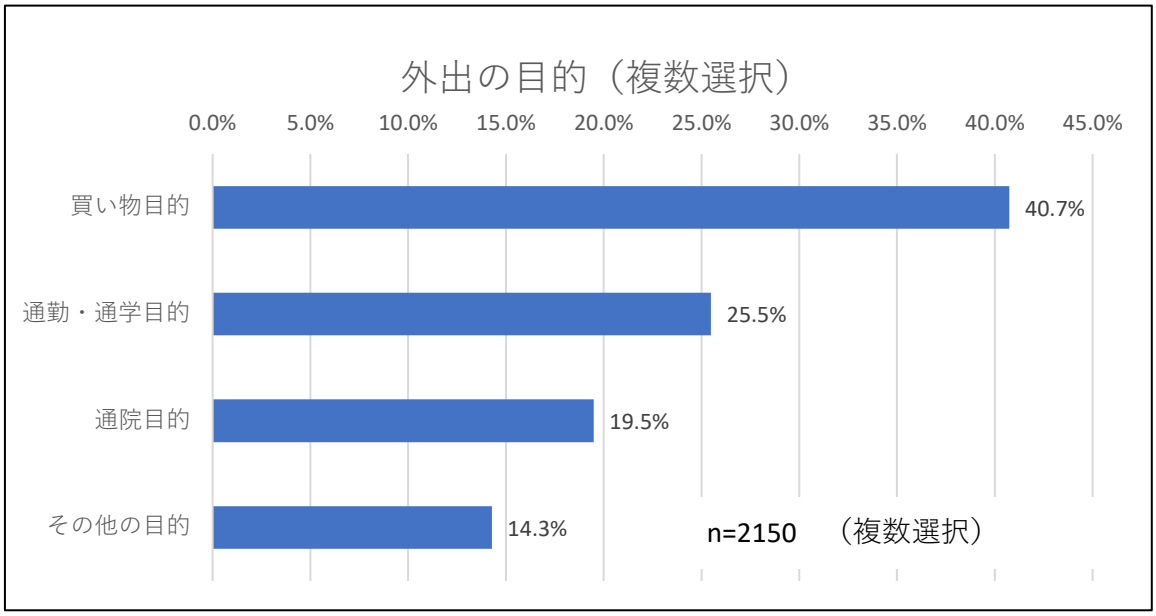
外出時の交通手段としては、【自家用自動車（自分で運転）】が最も多く、次いで【自家用自動車（自分以外が運転）】、自家用車利用が合わせて71.9％となっております。一方で、いわゆる公共交通（ＪＲ・路線バス・巡回バス等）の利用割合は11.8％となっています。

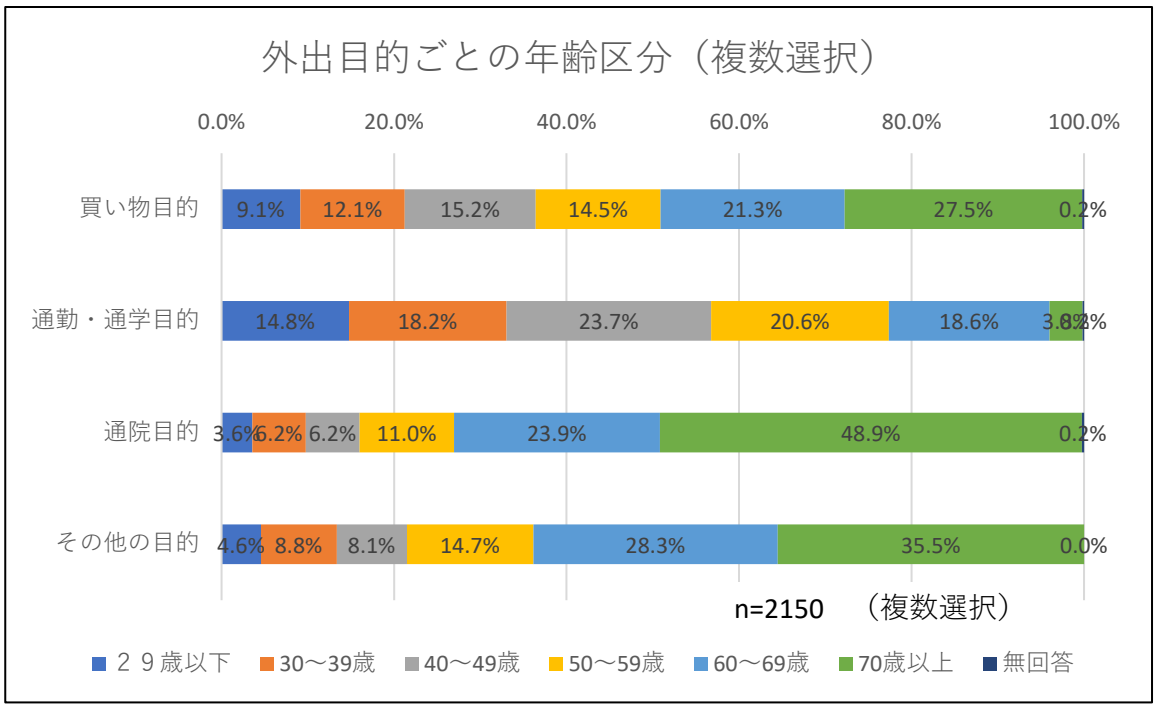


外出時の移動手段としては地域別でも年代別でも、最も利用されているのは【自家用車】となっており、各地域、各年代でも【自家用車】の利用が60％を超えています。次いで、【徒歩・自転車】を利用されています。

居住地区別に見ると、小城駅に近い桜岡地区および晴田地区では【ＪＲ】及び【タクシー】の利用が高く、牛津駅に近い牛津地区、砥川地区でも【ＪＲ】の利用率が高いです。砥川地区では【巡回バス】の利用割合も高くなっています。一方、駅から距離がある三里地区や芦刈地区では、【自家用車】の利用率がより高い状況です。

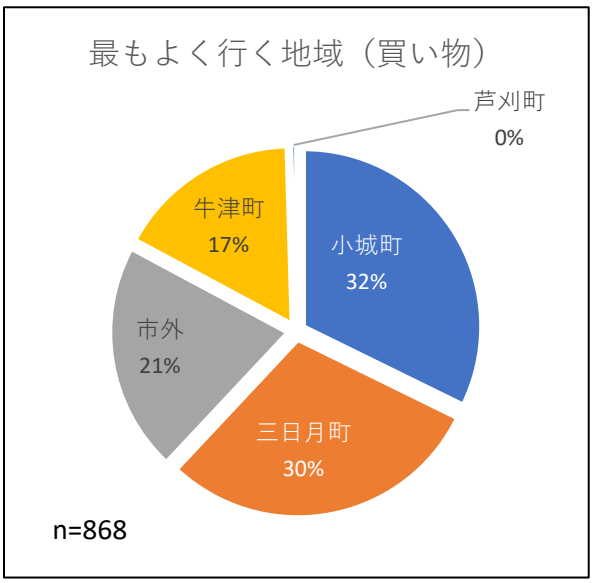
外出の目的としては、【買い物目的】を選択した方が最も多く、69歳以下までは続いて【通勤・通学目的】、【通院目的】、【その他目的】と続きます。70歳以上の高齢者では、【買い物目的】に【通院目的】が続く結果でした。
29歳以下の方や芦刈校区の方は、いずれの外出目的についても最もよく行く地域を【市外】と選ばれています。

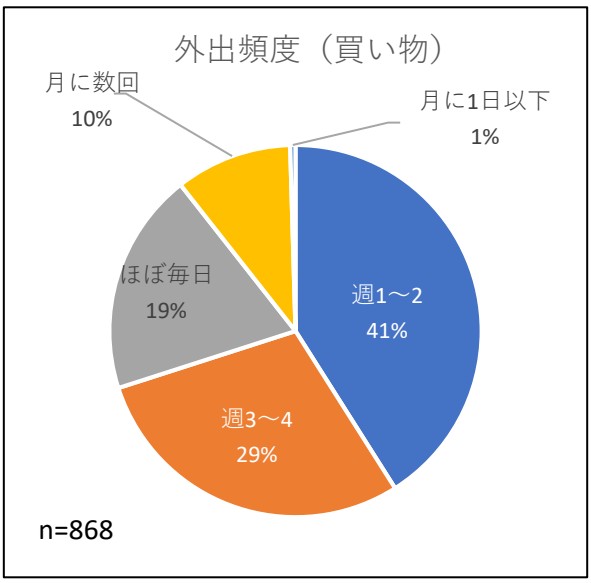




４－３－２　　買い物

市民の79.2％が市内で買い物をおこなっています。
主な買い物先は、【小城町】、【三日月町】です。

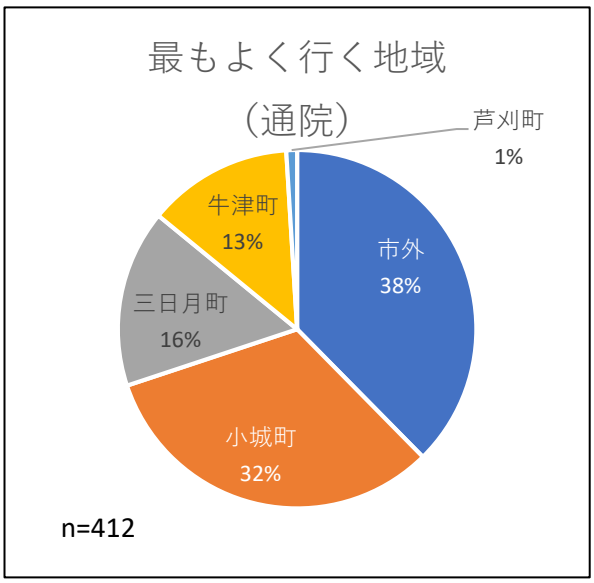


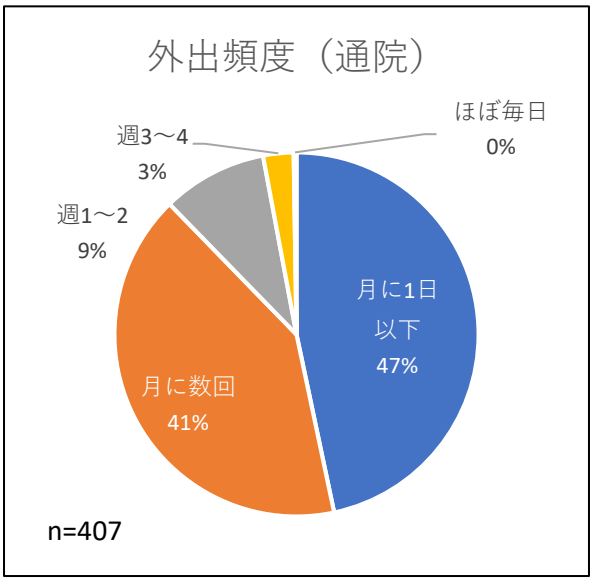


居住地区別に見ると、小城町（桜岡校区、岩松校区、晴田校区、三里校区）、三日月町、牛津町（牛津校区、砥川校区）では買い物の行き先に地元（各町）を選択している方が最も多くなっています。特に晴田地区および岩松地区では地元の【小城町】を選択される方が圧倒的に多いです。
一方、芦刈校区では【市外】を選択する方が最も多く、砥川校区でも地元の【牛津町】に次いで【市外】を選択されています。これは店舗数が少ないことや国道34号線、有明沿岸道路等により近隣自治体との交通アクセスの良さが影響しているのではないかと推測されます。
買い物先について年齢別に見ると、30歳以上は【小城町】と【三日月町】が並び立つ結果となっていますが、細かく見ると、40歳から49歳では【三日月町】が多く、50歳以上は【小城町】が多い結果です。一方、29歳以下の若年層では【市外】が最も多い結果となっています。【市外】の選択は年齢が上がるにつれ少なくなり、自宅近くの地元志向が強まっています。
また、買い物の頻度については、年齢や居住区別による目立った違いはなく、【週１～２回】が最も多く、次いで【週３～４回】となっています。

４－３－３　　通院

通院先としては、市内が62.4%、市外が37.6%となっております。主な通院先は、【小城町】が最も多く、次いで【三日月町】となっています。
また、頻度としては【月に１日以下】が最も多く、次いで【月に数回】となっており、これら２つを合わせた【月に数回以下】の利用が9割近くを占めています。

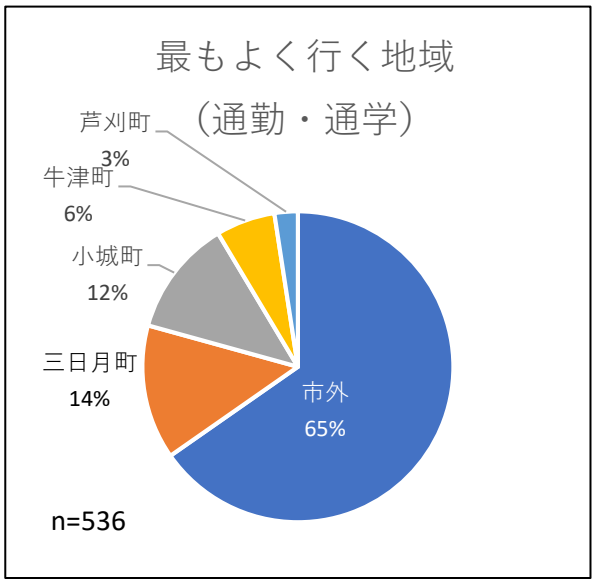


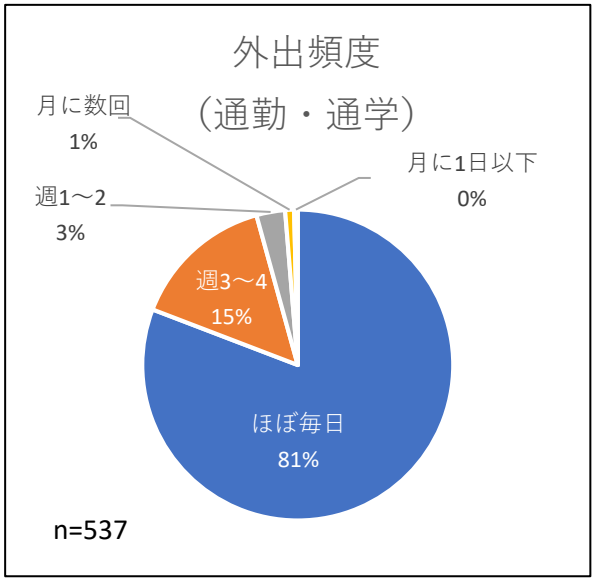


回答結果について、通院利用と回答した人の72.7%が60歳以上となっており、年齢が上がるにつれ、通院目的の外出が多くなっています。
通院先の地域を年齢別に見ると、69歳以下までは、【市内】よりも【市外】を選択している人が多くなっています。年齢が高くなるにつれ、【市内】の選択が増えています。これは、交通手段（自家用車）を持っているかどうかによって違いが出た結果と推察されます。【市外】の中で最も多い結果は、【佐賀市】でした。
居住地区で見ると、小城町（桜岡校区、岩松校区、晴田校区、三里校区）、三日月町については、地元【各町】の通院先を利用される方が最も多い結果でした。特に岩松校区、晴田校区、三里校区の地区については過半数が【小城町】を選択しています。
一方、牛津町（牛津校区、砥川校区）、芦刈町の方については【市外】の選択が4割を超え、最も多いという結果でした。芦刈町については病院・診療所数の少なさに起因するものと思われますが、牛津町（牛津校区、砥川校区）には一定程度の病院数が存在し、国道34号線による他市町へのアクセスの良さによる選択と推測されます。

４－３－４　　通勤・通学

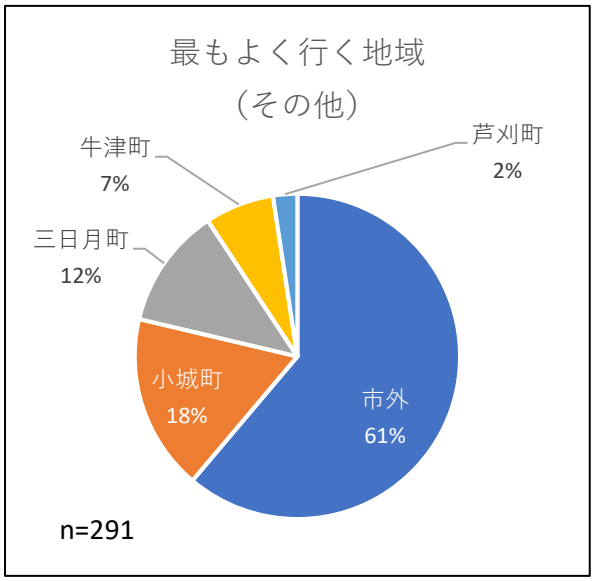
市民の通勤・通学については、65.3％が市外、34.7％が市内となっております。
主な通勤・通学先は、市外の佐賀市となっております。
また、頻度としては【ほぼ毎日】が最も多く、次いで【週３～４回】となっています。
通勤通学先や頻度について、居住地区や年齢による違いはほとんどありません。

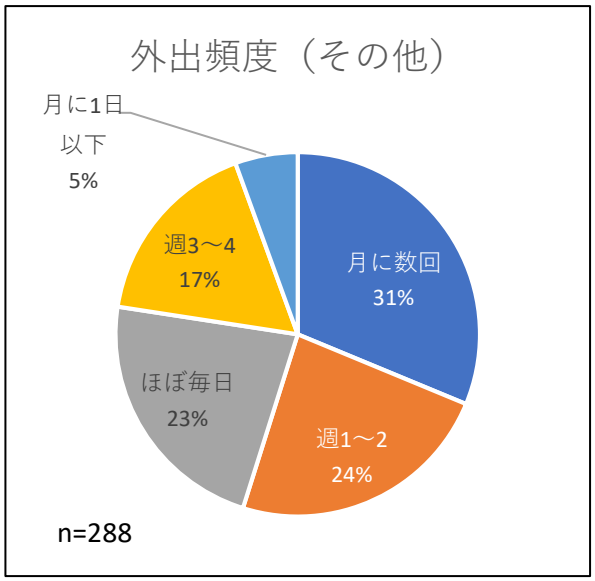




４－３－５　　その他

その他の目的の行き先については、61％が市外、39％が市内となっております。主な移動先は、市外の佐賀市となっております。
また、頻度としては【月に数回】が最も多く、次いで【週に１～２回】となっています。
居住地区や年齢による違いはほとんど見受けられません。

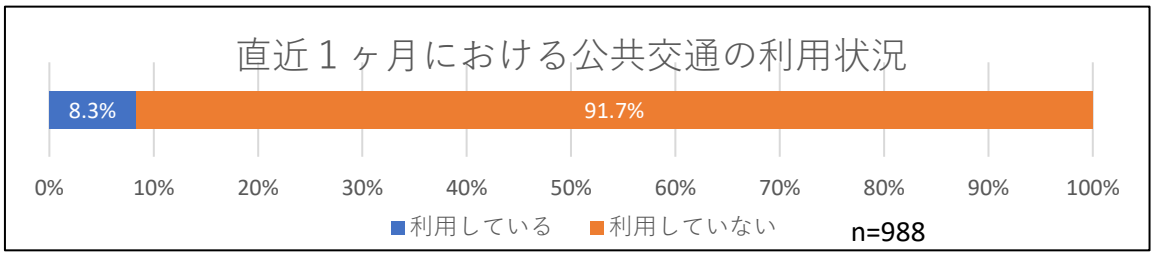


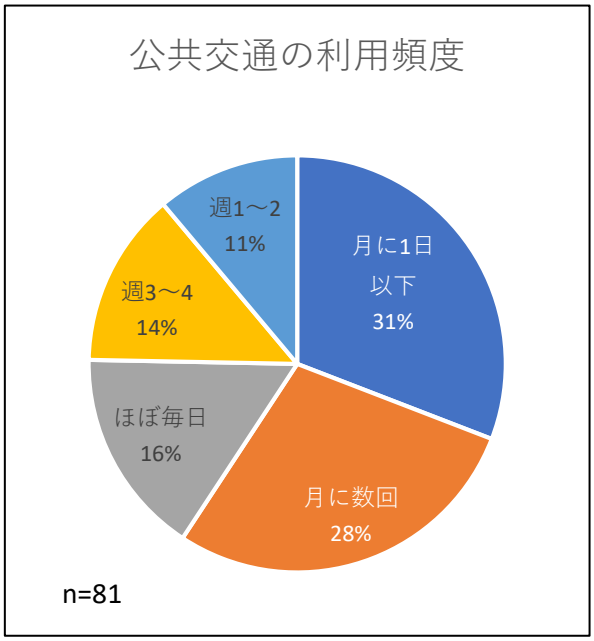


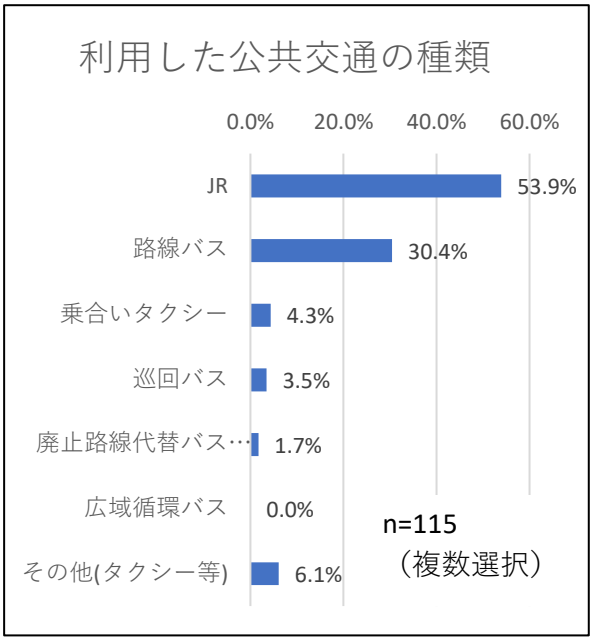
４－４　直近の公共交通の利用について

４－４－１　公共交通の利用状況

直近１ヶ月間における公共交通の利用状況については、市民のうち8.3%の方が【利用している】と答えています。利用している方のうち、6割の方が月に【数回以下】の利用頻度です。利用している方のうち、【ＪＲ】または【路線バス】利用の方が多く、これら2種類の合計で84.3%となっています。







年齢別に見ると、他の年代と比較し、29歳以下の公共交通の利用が22%と高くなっています。この年代で利用されているものは【ＪＲ】（79.2%）が多数を占め、利用頻度は【週3-4】及び【ほぼ毎日】が合わせて45%のため、通勤・通学のための利用と推察できます。

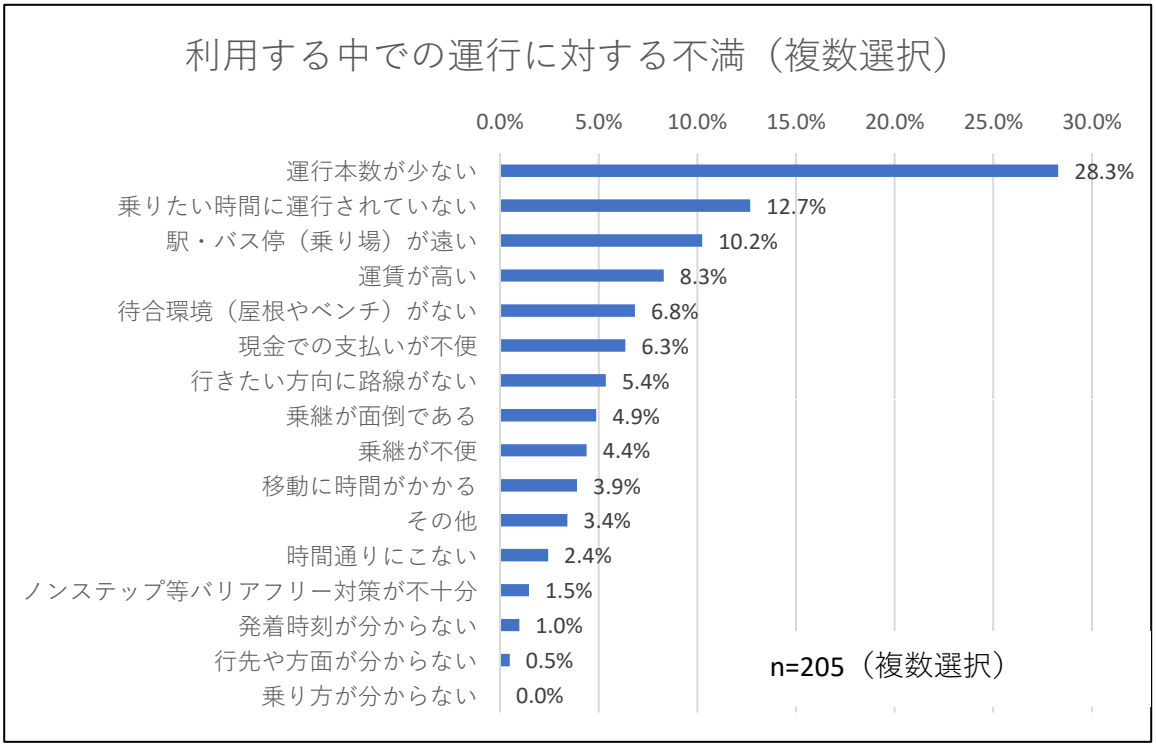
一方、他の年代は総じて利用率が低く、年齢が高くなっても結果は同様です。利用している公共交通は、【ＪＲ】が各年代で最も多い結果ですが、70歳以上では、唯一【路線バス】利用が【ＪＲ】利用を上回っています。

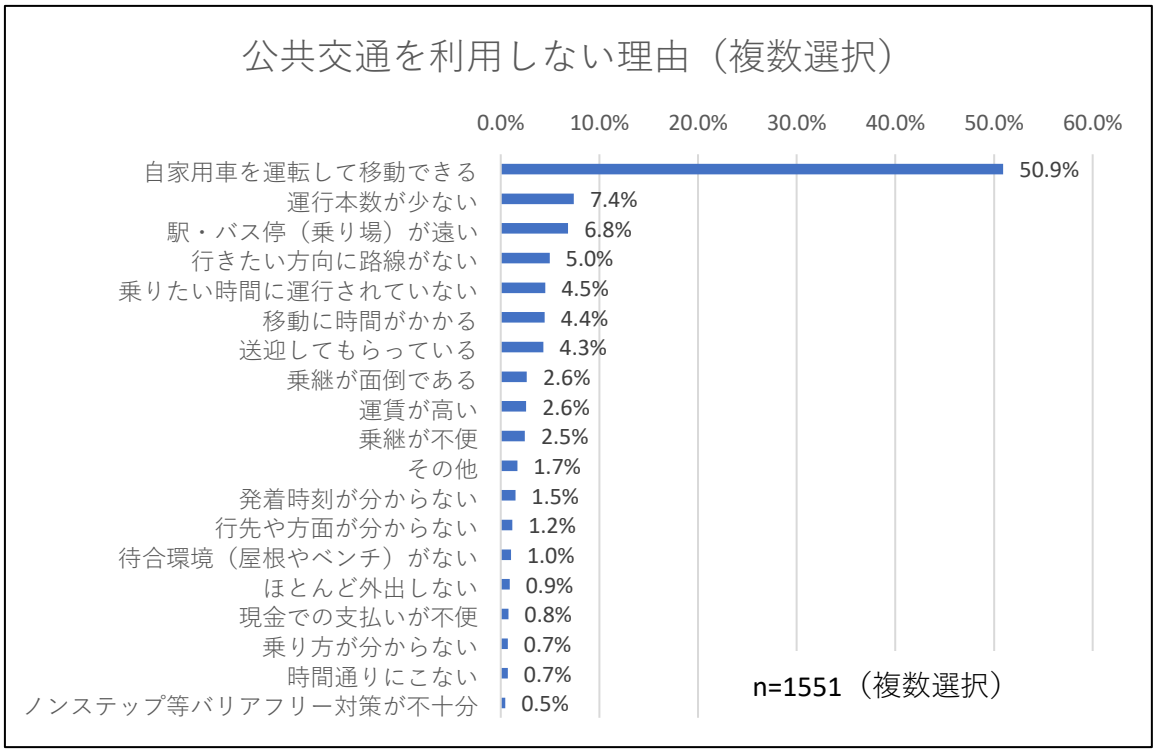
居住地区別に見ると桜岡校区（10.7%）及び牛津校区（10.6%）の公共交通の利用が他校区と比べ、比較的高くなっています。いずれも小城駅又は牛津駅にアクセスがよいことに起因すると考えられます。一方、駅から遠い芦刈校区（4.5%）、三里校区（4.5%）、晴田校区（5.6%）の公共交通の利用率は低い結果です。

４－４－２　公共交通を使う中での不満・利用しない理由

公共交通を利用している方の不満は【運行本数が少ない】が最も多い結果でした。

利用していない方の理由は、【自家用車を運転して移動できる】が過半数を超えるものの、次いで【運行本数が少ない】となっています。一方、地区別に見ると、三里校区（12.8%）や岩松校区（10%）など居住地区によっては、【運行本数が少ない】よりも【駅・バス停（乗り場）が遠い】ことを理由として挙げているところもありました。



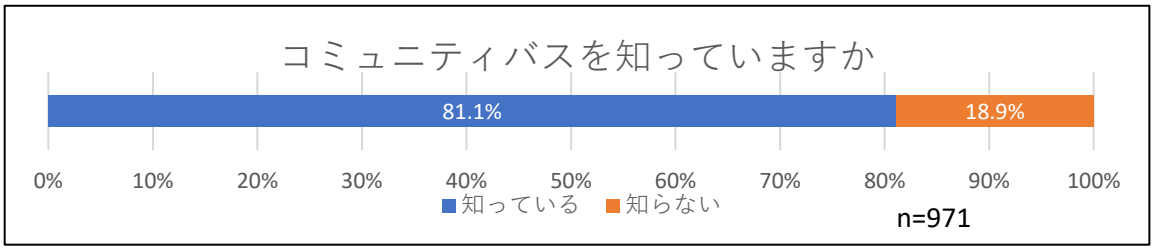


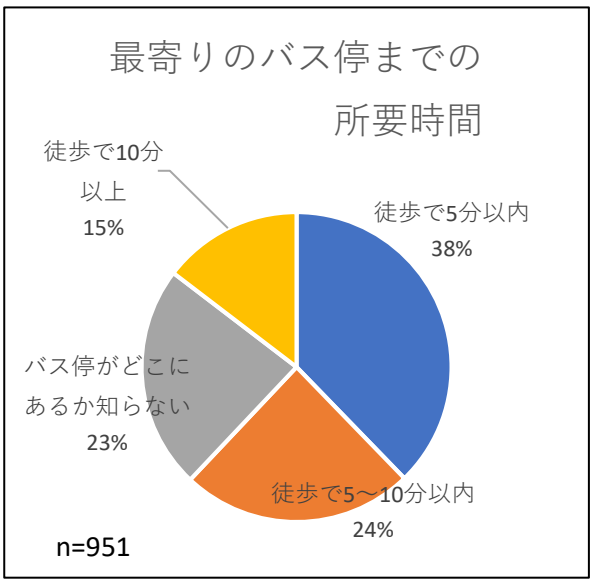
４－５　コミュニティバスについて

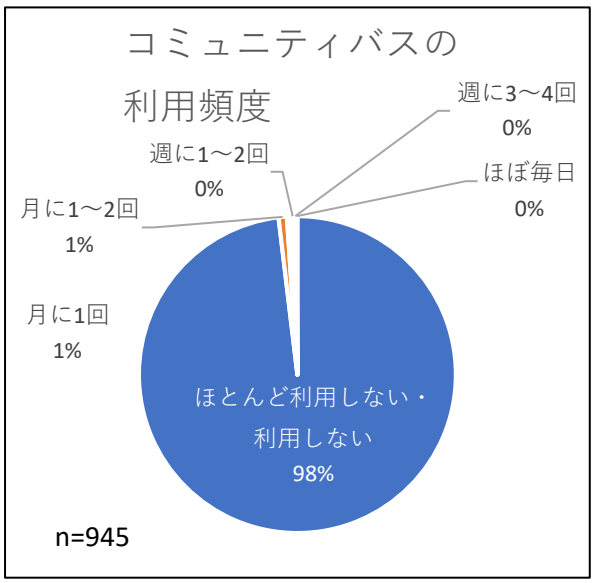
４－５－１　コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスについては、市民の認知度は81.1％と高く、最寄りのバス停までの所要時間も【5分以内】の方が4割という結果ですが、利用頻度は【ほとんど利用したことがない・利用しない】が98％となっています。

利用頻度について年齢別・居住区別の目立った違いはなく、総じて低い結果です。







最寄りのバス停までの所要時間については、居住区により大きな違いが見受けられます。三日月校区、牛津校区、砥川校区、芦刈校区では【5分以内】を選択した方が最も多く、特に牛津校区と砥川校区については、回答者の半数以上の方が【5分以内】を選択しています。

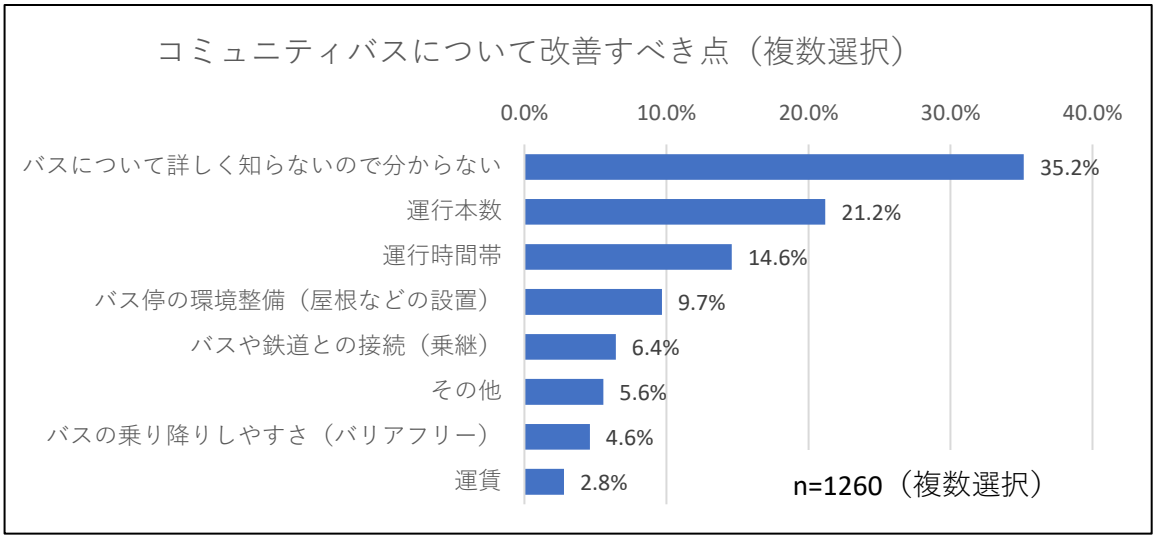
一方、小城町では、他町に比べて最寄りのバス停までの所要時間が長いと感じられている方が多く、特に岩松校区では【10分以上】、三里校区については【バス停がどこにあるか知らない】という方が45％という結果でした。いずれも校区面積が広く、コミュニティバスのバス停が散在しているためと推察されます。

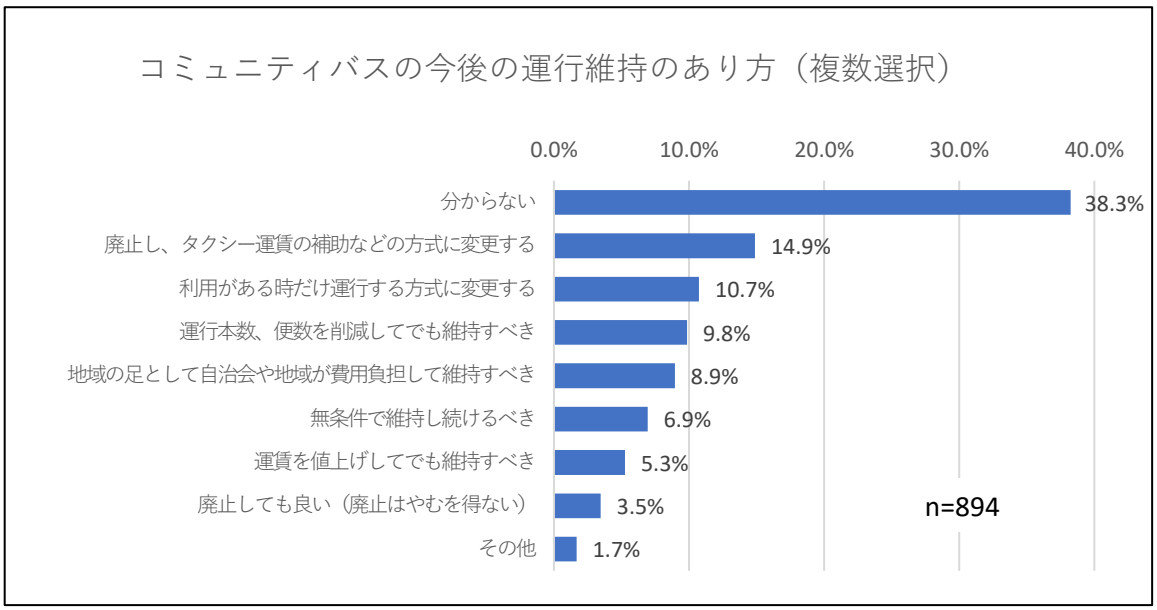
年齢別に見ると、29歳以下の認知度は半数（52.7％）と他の年代と比べて著しく低いものでした。

４－５－２　コミュニティバスに対する意見

コミュニティバスについては、改善すべき点が【詳しく知らないので分からない】が最も高く、市民の方々にとってコミュニティバスがなかなか認知されていないことが分かりました。次いで【運行本数】、【運行時間帯】、【バス停の環境整備】というニーズが高くなっています。

居住区別に見ると、砥川校区及び芦刈校区では【運行本数】が最も多くコミュニティバスについて改善すべき点として上がっています。





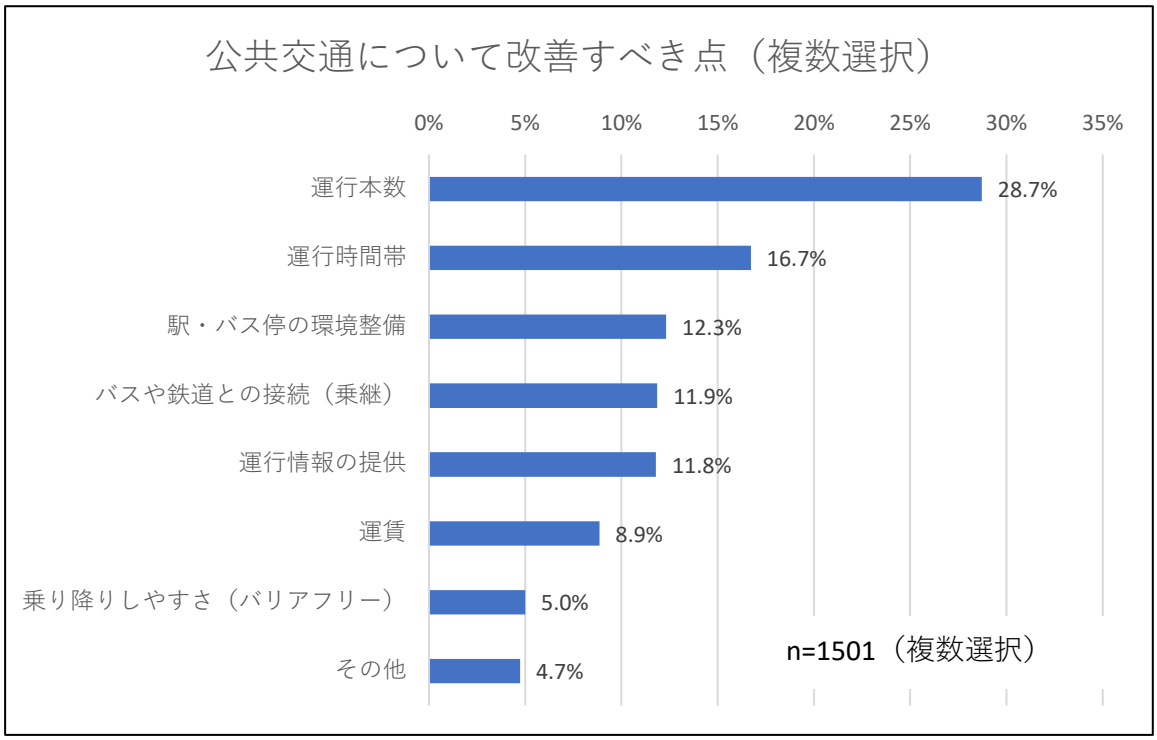
コミュニティバスの今後の運行維持のあり方についても、【分からない】が最上位を占めています。次いで【廃止し、タクシー運賃の補助などの方式に変更】、【利用があるときだけ運行する方式に変更】という意見結果になっています。

年齢が上がるにつれ、【分からない】という回答は少なくなり、【廃止し、タクシー運賃の補助方式に変更】を要望する割合が増えていく結果でした。年齢を重ねると自宅からバス停までの徒歩手段が負担になってきていることが推察されます。

４－６　公共交通についての意見

４－６－１　公共交通についての改善すべき点

公共交通についても【運行本数】、【運行時間帯】というニーズが高くなっています。
居住地区や年齢による違いはほとんど見受けられません。



４－６－２　公共交通についての主な自由意見の類型

自由意見として多く寄せられた意見を集約しています。

●【現在必要性を感じていないが将来のために維持してほしい】
現在は自分で運転できるので今は問題ないが、高齢になり運転免許証を返納した場合は、買い物や通院などが不便になり、コミュニティバスが必要になるので維持してほしい。

●【バスを利用していない方が不公平感を感じている】
バス利用している人が少ない中、利用の有無に関わらず同じ税負担なので不公平感が強い。（利用時間や乗車降車場所が自由なタクシーの方が全員が使う用途があるので）使い勝手がいいタクシー運賃の補助に切り替えてほしい。

●【市の広報不足】
コミュニティバスについて情報が少ない。運行ルートや運行日、時刻表、乗り方、運賃、バス停の場所、バスの色、免許返納補助を知らない。調べようとしても分かりにくい。

●【交通空白地についての要望】
自宅からバス停までが遠く、バスを小型化して家の近所（狭い路地）にも路線を作ってほしい。

●【利用者ニーズに応じたバス停の設置場所について】
市民が多く利用する場所（店舗や病院）を考慮してバス停を配置し、開業時間帯に合わせた時刻表を作ってほしい。また、市内のみの運行ではなく、市外にもつなげてほしい。

第５章　現計画の評価

５－１　現計画実施状況

小城市地域公共交通網形成計画（計画期間：平成29年～令和３年度）の実施状況は下表のとおりです。

方針１　広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持
目標１　鉄道の維持
市民の広域的な移動手段を確保するため、沿線自治体及び鉄道事業者と協力しながら利便性の向上に努めます。 また、運行事業者等と協力してイベント等を積極的に実施し、利用促進を図ります。
実施状況
・唐津線沿線自治体・県と唐津線利活用・電化促進期成会を作り、クリスマス列車等の利用促進イベントやHPでのPR（毎年秋～冬頃） ・期成会として、鉄道事業者に対して利用促進等に資する要望活動（毎年）
目標2　路線バスの維持（生活交通路線バス・廃止路線代替バス）
市民の広域的な移動及び市内での移動手段を確保するため、沿線自治体及びバス運行事業者と協力しながら、利便性の向上に努め、利用促進を図り、継続的な運行費の補助を行い、基幹交通の維持を図ります。
実施状況
・市の方で生活交通路線バス、廃止路線代替バスの運行事業者に対し、運行費の補助を行い、路線維持（毎年）「詳細は3-3-2の該当箇所参照」 ・沿線自治体と協力して、HP等で利用促進PR（毎年）
目標３　路線バス利用促進制度導入の検討
市民の更なる外出機会の創出、基幹交通の維持及び利用促進を図るため、バス定期券購入補助、シルバーパス券の補助、自動車運転免許証返納者への補助等の割引制度導入を検討します。
実施状況
・ICカードnimoca（ニモカ）の導入（平成29年度～）（昭和バス、祐徳バス）

方針2　交通空白地を補完する移動手段の確保維持
目標１　コミュニティバス・乗合タクシーの維持・改善
移動手段を持たない住民を中心に定着している、鉄道や幹線路線バス及び市内の主要施設等へ通じる地域内の重要な支線交通として維持を図ります。 近年、利用者数が減少傾向であることから、今後ニーズ調査等を実施し、路線や運行時刻等の適切な改善を図ります。 また、利用者が極端に少ない地域については、デマンド方式による運行への切り替えを検討します。
実施状況
・現行路線の維持（毎年） ・新規の停留所設置（平成29年度　小城中学校前新設）「小城郵便局周辺」への移動需要が見受けられたが、既存のバス停からは距離があったため。 ・乗込みでのニーズ調査実施（毎年１～２回）利用者からは便数の増、バス停まで遠い等の声がありました。 ・運行日の見直し（令和２年度　やまびこタクシー）
目標２　タクシー利用料金の一部助成制度の拡充検討
他の公共交通機関と比べ利用時間帯の自由度及び速達性が高く、目的地まで送り届けるタクシーは、市内における重要な交通手段です。 その利用促進のため、利用料金の一部助成制度の拡充を検討します。
実施状況
実施事業無し
目標３　コミュニティバス・乗合タクシー・タクシー利用促進制度導入の検討
市民の更なる外出機会の創出、基幹交通の維持及び利用促進を図るため、バス定期券購入補助、シルバーパス券の補助、自動車運転免許証返納者への補助等の割引制度導入を検討します。
実施状況
・自動車運転免許証返納者に対する割引制度（平成30年度～） 運転免許証を自主返納され「運転経歴証明書」の交付を受けた方は「運転経歴証明書」の交付日より２年間、市内巡回バス・乗合いタクシーの乗車料金を無料とする 制度（市役所都市計画課で要手続）

方針３　まちづくり方策と連携した移動支援
目標１　総合計画の各種基本事業との連携
まちづくり、生涯学習、介護予防、生きがいづくり等で実施される、外出を伴う各種イベント等において公共交通の利用を呼びかけ、イベント等への参加を促進するとともに、公共交通の利用促進を図ります。
実施状況
市主催の各種イベントとの連携事例無し
目標２　立地適正化計画との連携
基幹交通の維持、コミュニティバスによる移動手段の確保により、公共交通網を生かした拠点間ネットワーク軸の形成につながり、立地適正化計画で掲げるまちづくり方針との連動・連携に取組みます。 ※拠点とは中心拠点（小城駅～ゆめぷらっと小城周辺）、地域拠点（牛津駅周辺）、三日月拠点（市役所周辺）、芦刈拠点（あしぱる周辺）です。
実施状況
・市内に設定された拠点区域（都市機能誘導区域、居住誘導区域）を結んだ巡行ルートの維持・確保（毎年）

方針４　公共交通の利用促進に対する啓発
目標１　小城市が持つ広報媒体による情報の提供
市報さくらや市ホームページに、公共交通に関する路線図、時刻表、運賃及び乗り方等を掲載し、市民への公共交通の周知を図り利用促進につなげます。
実施状況
市報や市ホームページへの掲載、PRを実施（毎年）
目標２　出前講座の実施
出前講座にて、より詳しい公共交通に関する情報（路線、時刻、運賃及び乗り方等）の提供を行います。 また、マイ時刻表（自身の生活スタイルに合わせた”自分だけの”時刻表）を市民と協働で作成し、身近な移動手段としての利用促進につなげます。
実施状況
・実施事業無し
目標３　公共交通に関するパンフレットの作成
市内の公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー）に関する情報を一元的にまとめた、誰にでもわかりやすいパンフレットを作成、配布し、公共交通に関していつでも調べられる環境を作ります。
実施状況
・公共交通パンフレットを作成（平成30年度）

５－２　現計画の事業進捗状況評価

現計画において設定している数値目標の令和２年度における達成状況は以下の通りとなっております。

本計画（地域公共交通計画）の策定に当たっては、これらの達成状況等を踏まえ、基本目標を設定いたします。

方針１	広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持
指標	路線バスの利用者数
計画策定時の値	508,184人（H27実績）※路線バス・廃止路線代替バス利用者数
目標値	510,000人
実績値	391,849人（R2）465,001人（R1）

広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持の指標として路線バスの利用者数を510,000人と設定し、ICカードの導入や利用促進PR等を実施しながら、利用者増に努めてきました。

その結果、目標値とまでは届きませんでしたが、平成28年度~令和元年度までは、概ね450,000人程度の利用者で推移してきました。

しかし、令和2年度については、新型コロナ感染拡大の影響もあり、目標値を大きく下回る利用者数となっている状況です。

方針2	交通空白地を補完する移動手段の確保維持
指標	コミュニティバスの利用者数
計画策定時の値	15,834人（H27実績）
目標値	16,000人
実績値	10,426人（R2）13,957人（R1）

交通空白地を補完する移動手段の確保維持の指標としてコミュニティバスの利用者数を16,000人と設定しておりました。

現行路線の維持をしながら、利用者のニーズ調査等に基づき運行日の見直しや新規の停留所設置、自動車運転免許証返納者に対する割引等を実施してきましたが、年々利用者数は逓減傾向が続く結果となりました

更に、令和2年度については、新型コロナ感染拡大の影響もあり、目標値を大きく下回る利用者数となっている状況です。

方針３	まちづくり方策と連携した移動支援
指標	公共交通機関を便利だと思う市民の割合（総合計画アンケート調査）
計画策定時の値	39.50%（H27実績）
目標値	39.50%
実績値	27.6%（R2）参考　38.1%（R1）,40.9%（H30）,39.1%（H29）、40.2%（H28）

まちづくり方策と連携した移動支援の指標として、公共交通機関を便利だと思う市民の割合を指標としておりました。
令和元年度までは、概ね目標値を概ね達成するような値で推移してまいりましたが、令和2年度については、目標値を大きく下回る利用者数となっている状況です。
併せて、今回行った住民アンケートにおいても、現在の公共交通に対するご意見・改善点を多くいただいている状況であります。（第４章　住民アンケート調査参照）

方針４	公共交通の利用促進に対する啓発
指標	コミュニティバスの利用者数
計画策定時の値	15,834人（H27実績）
目標値	16,000人
実績値	10,426人（R2）13,957人（R1）

公共交通の利用促進に対する啓発の指標としてコミュニティバスの利用者数を16,000人と設定しておりました。
市報やホームページでのPR、チラシの配布等実施してきましたが、年々利用者数は逓減傾向が続く結果となりました
更に、令和2年度については、新型コロナ感染拡大の影響もあり、目標値を大きく下回る利用者数となっている状況です。

５－３　現計画の事業進捗状況評価のまとめ

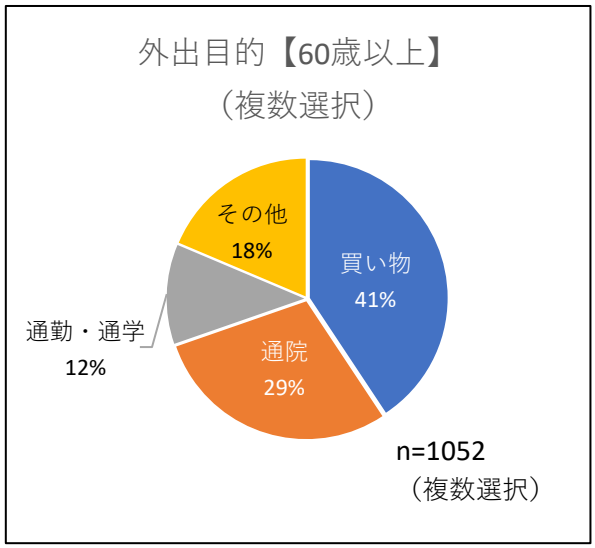
小城市では、現計画を策定以降、基本理念に掲げる「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」の実現に向けて、各種事業を実施・検討してきました。
各年度ごとにみると「方針３　まちづくり方策と連携した移動支援　指標　公共交通機関を便利だと思う市民の割合」については、目標値を達成した年度もありましたが、最終的な実績値においてはいずれの方針に係る評価指標においても、目標値を達成できていません。
今回策定する本計画（小城市地域公共交通計画）では、こうした現計画の評価指標の達成状況も踏まえたうえで、基本理念や基本目標等を設定していきます。

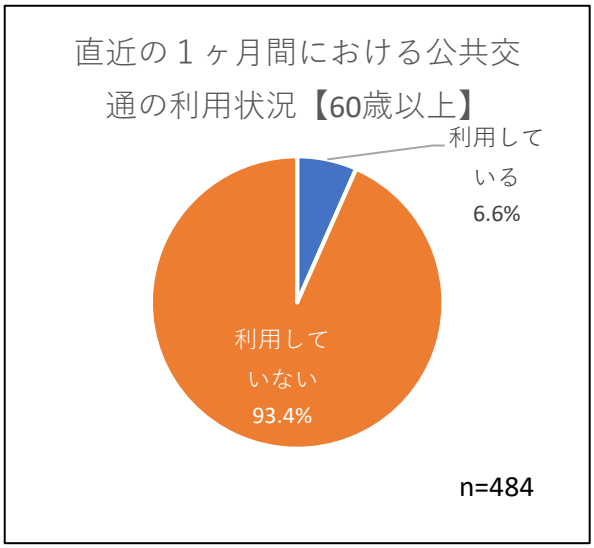
第６章　地域公共交通の課題

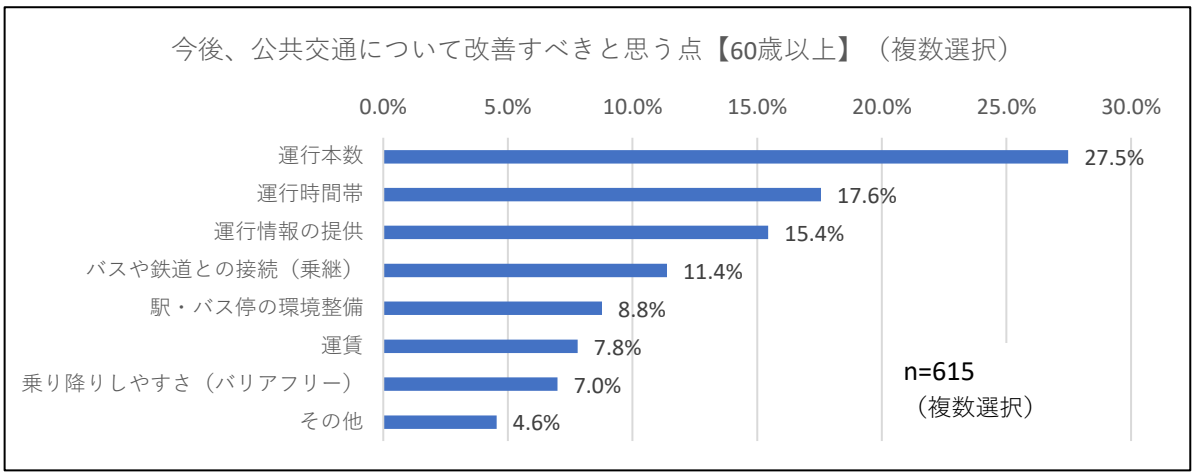
本市はこれから将来的には人口減少が進み高齢化率が更に高くなると推計しています。こうした社会情勢の変化の中で持続可能なまちづくりを推進していくためには、市民の暮らしや活動を支える社会基盤として、また、上位・関連計画において求められている役割等を実現するため、地域の現状やアンケート等を基に本市の地域公共交通に係る課題を以下の通り整理しました。

６－１　　高齢者のニーズに配慮した公共交通サービスの提供

本市の公共交通利用については、高齢者の方の利用が非常に多くなっています。
高齢者の方の主な利用目的は、買い物・通院となっております。
市民アンケートにおいても、60歳以上の方々の外出目的の約70%が買い物・通院という結果となりました。
一方で、公共交通の利用状況は決して高いものではなく、その主な要因としては、運行本数、時間帯等にあることが分かりました。
高齢化率の上昇や運転免許の自主返納制度の活用といった社会的要因により今後、高齢者の方が安心して日常生活を送るために、医療施設の診療時間や商業施設の営業時間に配慮した路線・時刻の見直しや駅・停留所の環境整備が課題です。





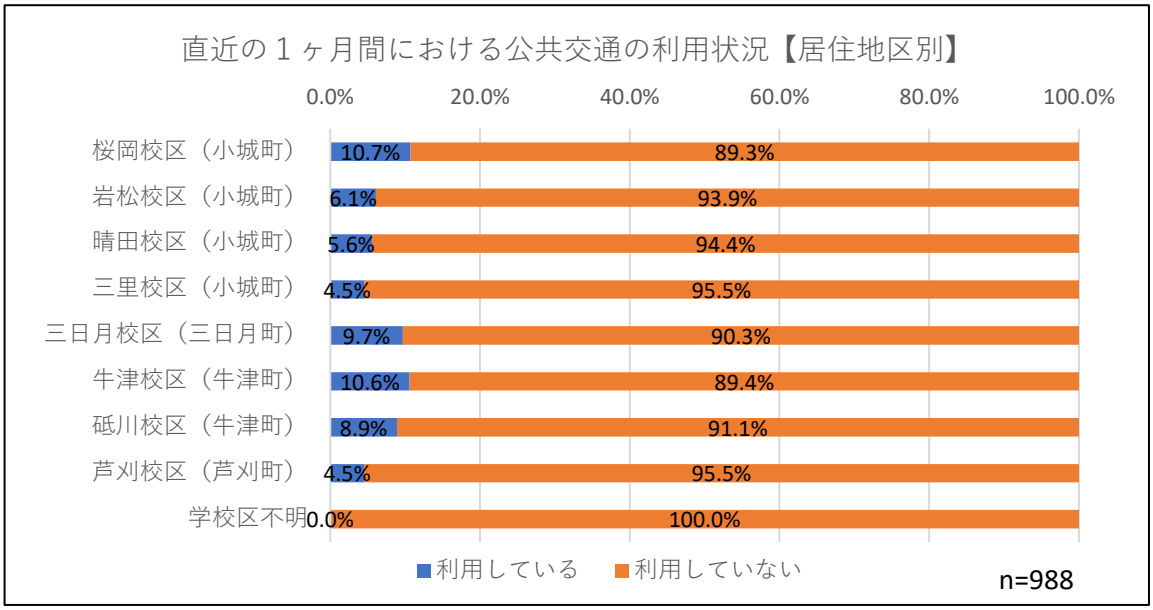


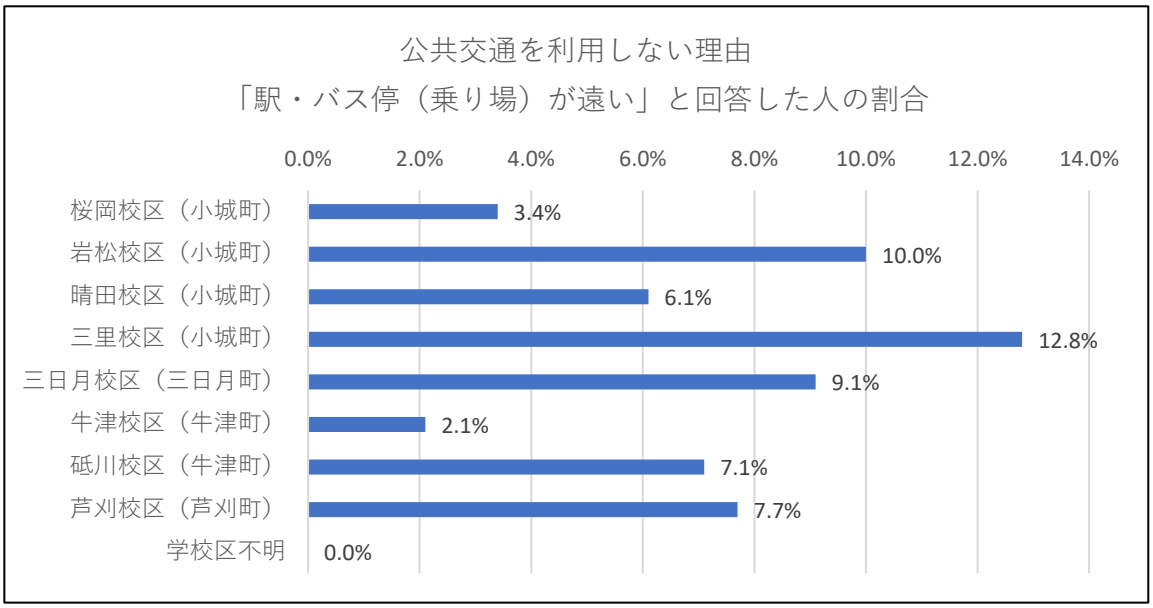
６－２　「交通空白地」を解消するための公共交通の提供

停留所や駅が近くにない、「交通空白地」については現在、運行をしております巡回バスや乗合タクシー等において、山間部から平野部までを運行ルートとして定めることにより、解消を図っております。

しかし、市民アンケートで校区ごとの状況を見ていくと、公共交通を利用しない理由として、「駅・バス停（乗り場）が遠い」という回答が多い状況となっています。特に三里校区、芦刈校区、岩松校区といった地区で多く見受けられました。

こうした状況も踏まえながら、市民の方々の通院や買い物などの移動手段として生活交通を確保するために更なる検討が課題です。

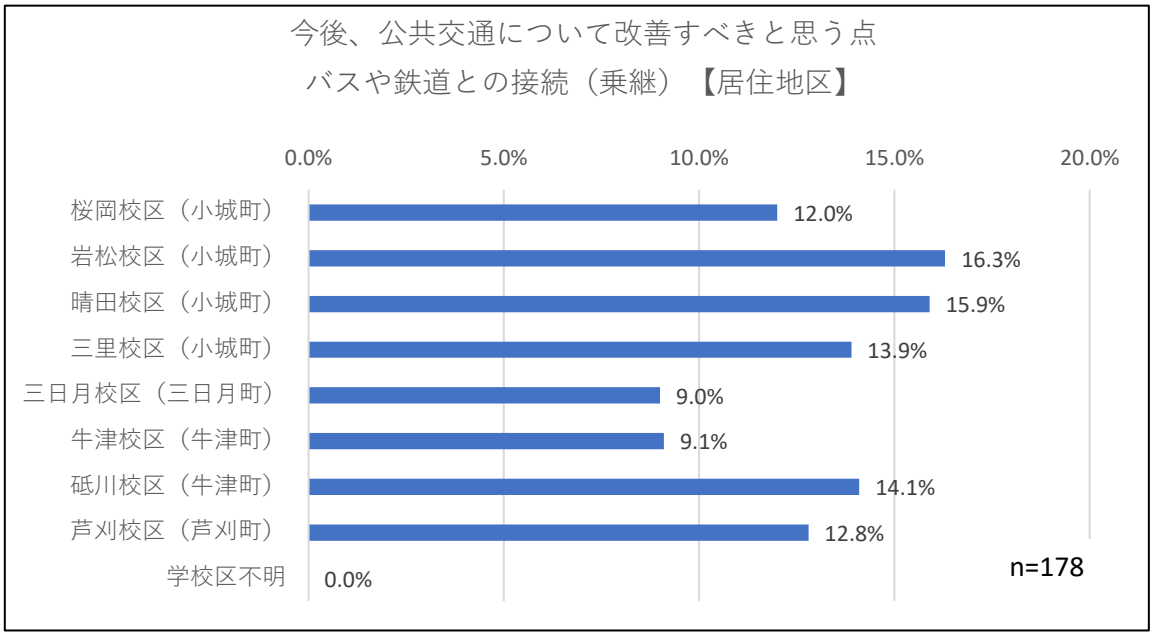


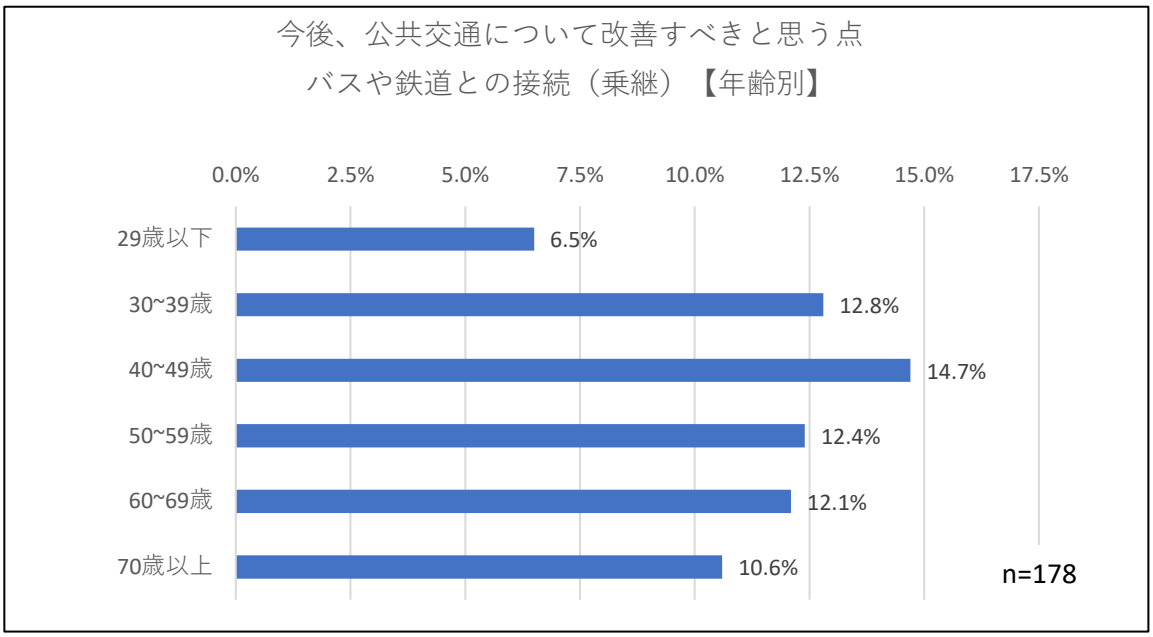


６－３　各交通機関の連携強化と役割分担

市、鉄道運行事業者、バス運行事業者等の公共交通関係者間のさらなる連携強化を行い、JR小城駅・JR牛津駅・小城バスセンター等における乗り継ぎなどの利便性の向上が必要となっています。

また、持続可能な運行をするうえで、利用者が著しく低い路線等については実情にあった運行形態（デマンド運行）について、検討・協議をしていくことが必要です。



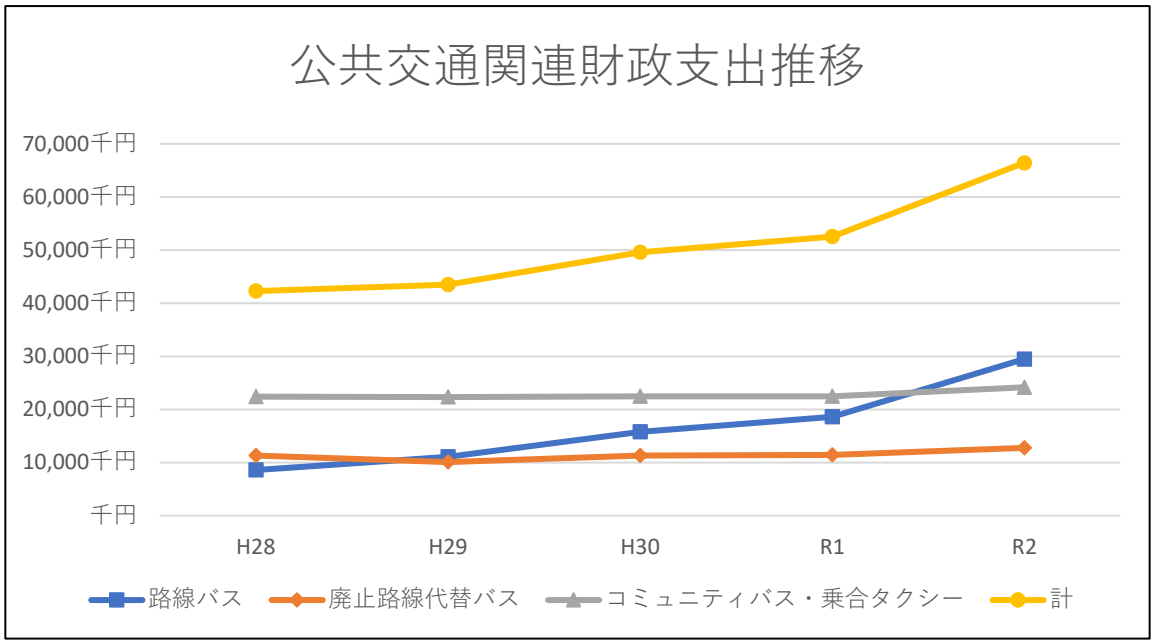


６－４　公共交通関連財政支出の抑制

本市の公共交通に関連する財政支出は増加傾向にあり、H28年度からの５年間で約2,300万円増加しています。

要因としては、近年の新型コロナ感染拡大による利用者の減もありますが、全体として利用者の減少や運行車両の老朽化による負担増があります。

こうした状況を踏まえ、今まで以上に効率的かつ健全な地域公共交通体系の構築に向けた取組みを検討し、市からの財政支出の削減に努めていく必要があります。



６－５　市民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり

市や交通事業者だけでは、地域や利用者のニーズを全て把握することは困難であるため、市民・交通事業者・行政等の協働による公共交通を支える仕組みづくりが必要となっています。

公共交通の利用者の声を聞き、それぞれの地域特性や利用形態に即した公共交通の構築が課題です。

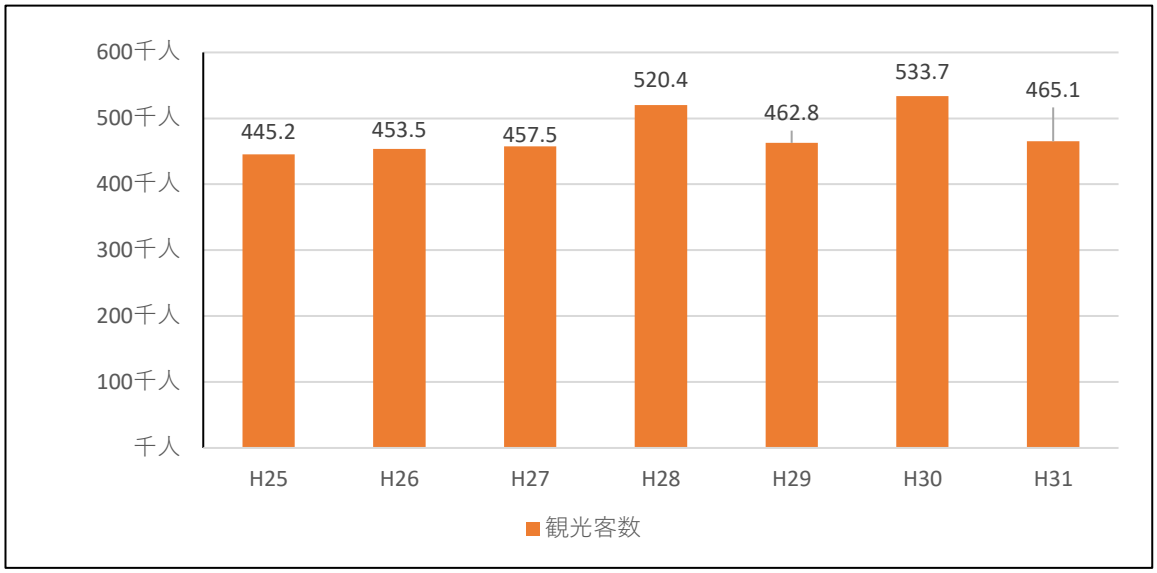
公共交通に関する会議風景

６－６　観光客等の新規利用者の確保

人口減少社会が進むことにより、市の地域活力の維持・確保というものが難しくなってきます。こうした中で、市外の観光客等に来訪いただき、市の観光スポットを周遊いただくことによって、交流人口の拡大や地域経済への波及効果を作っていく必要があります。

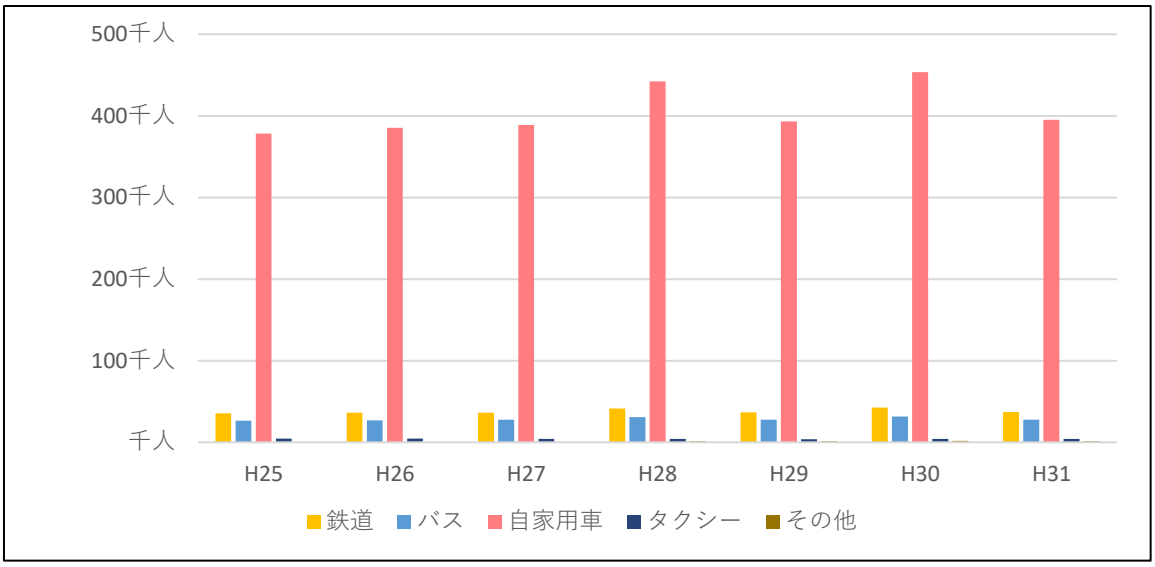
そのためには、鉄道・路線バスと巡回バスの乗継といった公共交通ネットワークの確保や利用促進策が課題といえます。

小城市の観光客数については、各年度で若干のばらつきはあるものの、毎年、40万人を超える人が訪れています。観光客の移動手段としては、自家用車が80％以上を占めており、公共交通を利用して訪れる方の割合は、約14％にとどまっています。
観光施設にアクセスする公共交通が少ないことも要因であると推測されます。



小城市への観光客数

出典：佐賀県観光客動態調査



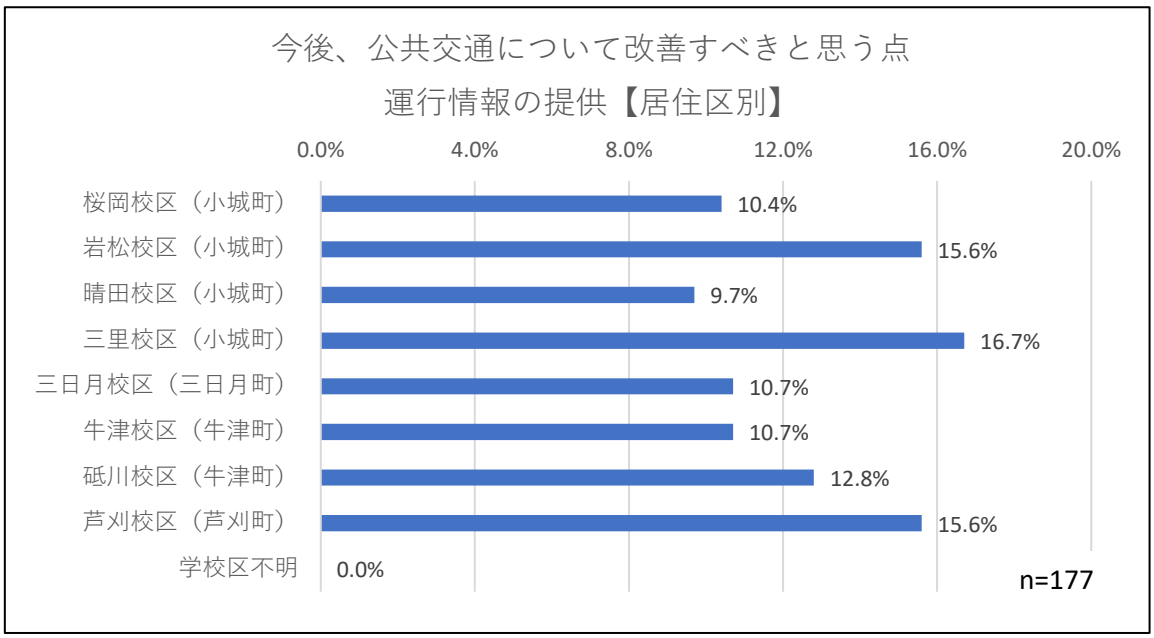
観光客の移動手段

出典：佐賀県観光客動態調査

６－７　公共交通利用促進のための周知・PR

今後、人口減少等により日常的に公共交通を利用される方は減少していくことが予想されます。市民アンケートにおいて、運行情報の提供を課題と捉えられている市民の方々が多い状況となっています。特に公共交通を普段利用されていない地区の方々からの割合が高い状況です。

市民の地域の足として公共交通を維持・確保していくためには普段、公共交通を利用されている方だけでなく、利用されていない市民や市外の方に対しても公共交通に関する情報の周知・PR等を行うことが必要です。



第7章　上位・関連計画の整理

７－１　第2次小城市総合計画の概要

小城市が平成28年10月に策定した「第2次小城市総合計画」においては、目指す将来像が以下の様に設定されています。

目指す将来像　「誇郷幸輝」～みんなの笑顔が輝き　幸せを感じる　ふるさと小城市～

また、基本計画の中で公共交通に関連する部分として以下のように設定しています。

政策２	交通（安全にみんなが行き交うまち）
施策２－１	道路の安全と交通網の充実
基本事業③	地域公共交通の利用促進 ・市民に分かりやすく、便利で利用したいと思われるよう利用者のニーズ等を把握し、利用者の増加と利便性の向上を目指します。

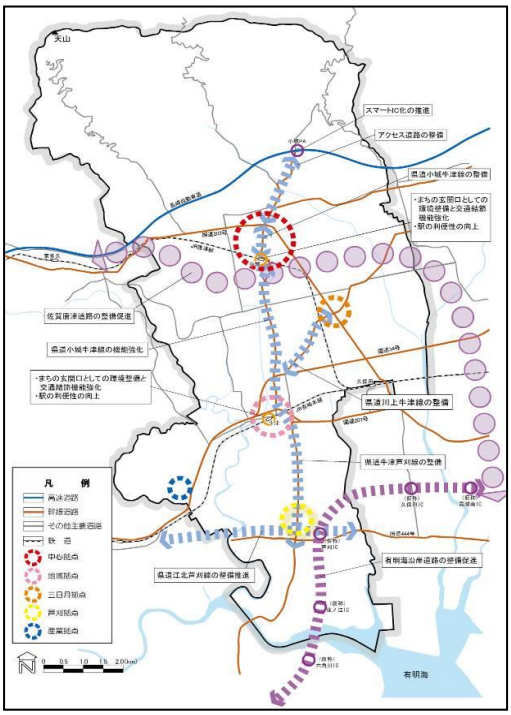
７－２　小城市都市計画マスタープランの概要

小城市が平成20年8月に策定した「小城市都市計画マスタープラン」においては、将来都市像、が以下の様に設定されています。

将来都市像　「薫風新都」－天山（やまうみ）と有明海が織りなす　生活創造（くらし）都市・小城市－

また、全体構想の中で公共交通に関連する部分として以下のように設定しています。

2　交通体系の基本方針
●公共交通等の利便性の向上と利用促進 移動手段である自家用車への過度な依存から、公共交通を含めた適切な利用形態に移行するため、鉄道やバスの運行ルートの改善や連携を向上するとともに、交通結節拠点等の整備や拠点地区間のネットワークの構築を行い、公共交通施設の利便性向上と利用促進を図ります。 また、市街地や集落地などの生活エリアにおいて、歩行者や自転車、車椅子等により安全に移動することができる空間づくりを進めます。



交通体系の整備方針図

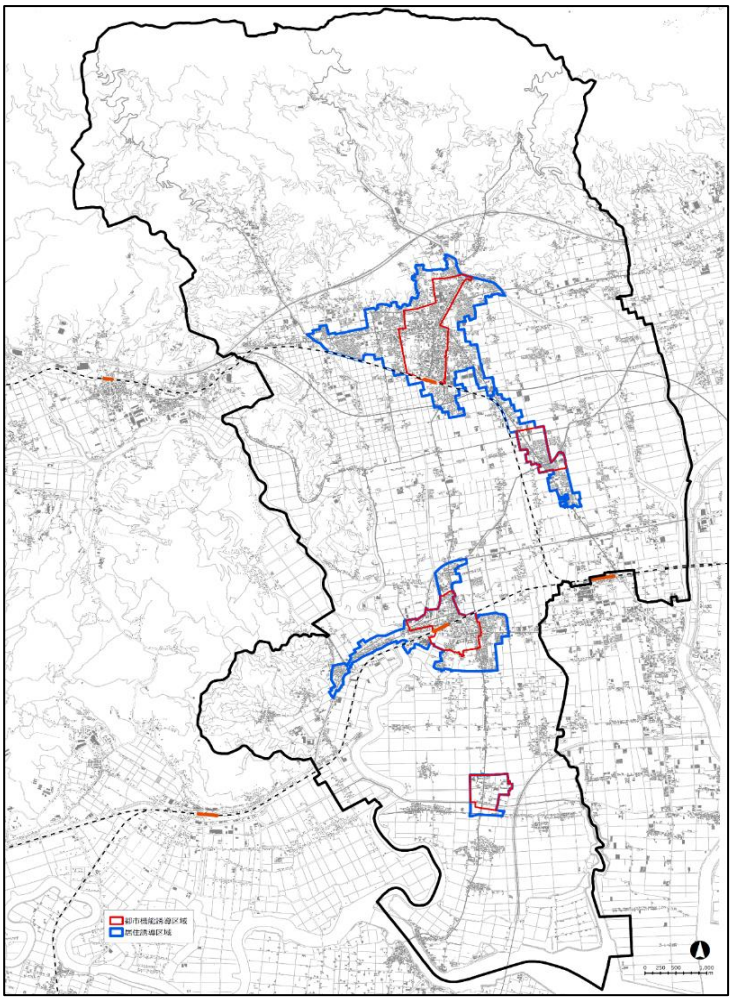
７－３　小城市立地適正化計画の概要

小城市が平成30年3月に策定した「小城市立地適正化計画」においては、都市の将来像が以下の様に設定されています。

都市の将来像　人と自然が輝く、希望と活力にあふれた　生活（くらし）創造都市・小城市

また、まちづくりの基本的な方針で公共交通に関連する部分として以下のように設定しています。

まちづくりの基本的な方針
（２）日常生活圏を考慮した多極ネットワーク型のまちづくり 既存の都市基盤の有効活用を基本に、必要な都市機能が集約した生活圏を形成する拠点間を連絡する公共交通網が整備された多極ネットワーク型の都市構造を目指します。



居住誘導区域・都市機能誘導区域図

７－４　小城市道路網整備計画の概要

小城市が令和3年3月に策定した「小城市道路網整備計画」においては、基本理念が以下の様に設定されています。

基本理念　市民の安心を守り、交流を支える、市民のための道づくり

また、道路整備の基本的な方針で公共交通に関連する部分として以下のように設定しています。

基本方針②
便利で快適なひとにやさしい道づくり 日常生活移動や都市・生活施設アクセスにおける走行支障区間を改良し、便利で快適な移動を支援する道路整備を推進します。

バス路線に位置付けられた路線図

７－５　小城市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

小城市が平成30年1月に改訂した「小城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、基本目標が以下の様に設定されています。

基本目標
Ⅰ「しごとができる小城づくり」～安心して働けるようにする～
Ⅱ「ひとを呼ぶ小城づくり」～新しい人の流れをつくる～
Ⅲ「“子は宝”を育む小城づくり」～若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる～
Ⅳ「地域を磨く小城づくり」～時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る～

また、基本目標ごとの施策の中で公共交通に関連する部分として以下のように設定しています。

方針Ⅳ－１　地域に誇りをもち「住み続けたい」と思える まちづくりの推進
（３）コンパクトシティ・プラス・ネットワークによるまちづくり 市街地の拡散・拡大を抑制しながら、医療、福祉・介護、子育て、教育・文化等の都市的機能や、居住を誘導する。また、これらの既成市街地と既成集落等を結ぶ公共交通ネットワークの再編・充実やアクセス性の向上を図る。

７－６　第2次小城市環境基本計画の概要

小城市が平成30年2月に策定した「第2次小城市環境基本計画」においては、理念が以下の様に設定されています。

理念　「一人の百歩」より「百人の一歩」をめざす

また、基本的な施策の取り組みの中で公共交通に関連する部分として以下のように設定しています。

３－１　地球温暖化防止の推進
②交通手段の選択 ・公共交通機関を積極的に利用します。

７－７　第３次小城市地域福祉計画の概要

小城市が平成29年3月に策定した「第３次小城市地域福祉計画」においては、基本理念が以下の様に設定されています。

基本理念　みんなでつくろう！　誰にでもやさしい支えあいのまち　小城

また、基本目標ごとの取り組みの中で公共交通に関連する部分として以下のように設定しています。

2－１　安心して暮らせる支援の充実
（３）福祉サービスの量や質の充実を図る 市内巡回バス・タクシーや廃止路線代替バス（あいのりタクシー）などの公共交通の運用にあたっては、利用者の利便性を高めるため、市民の声を反映しながら、改善に努めます。

第８章　小城市における地域公共交通の基本理念・方針

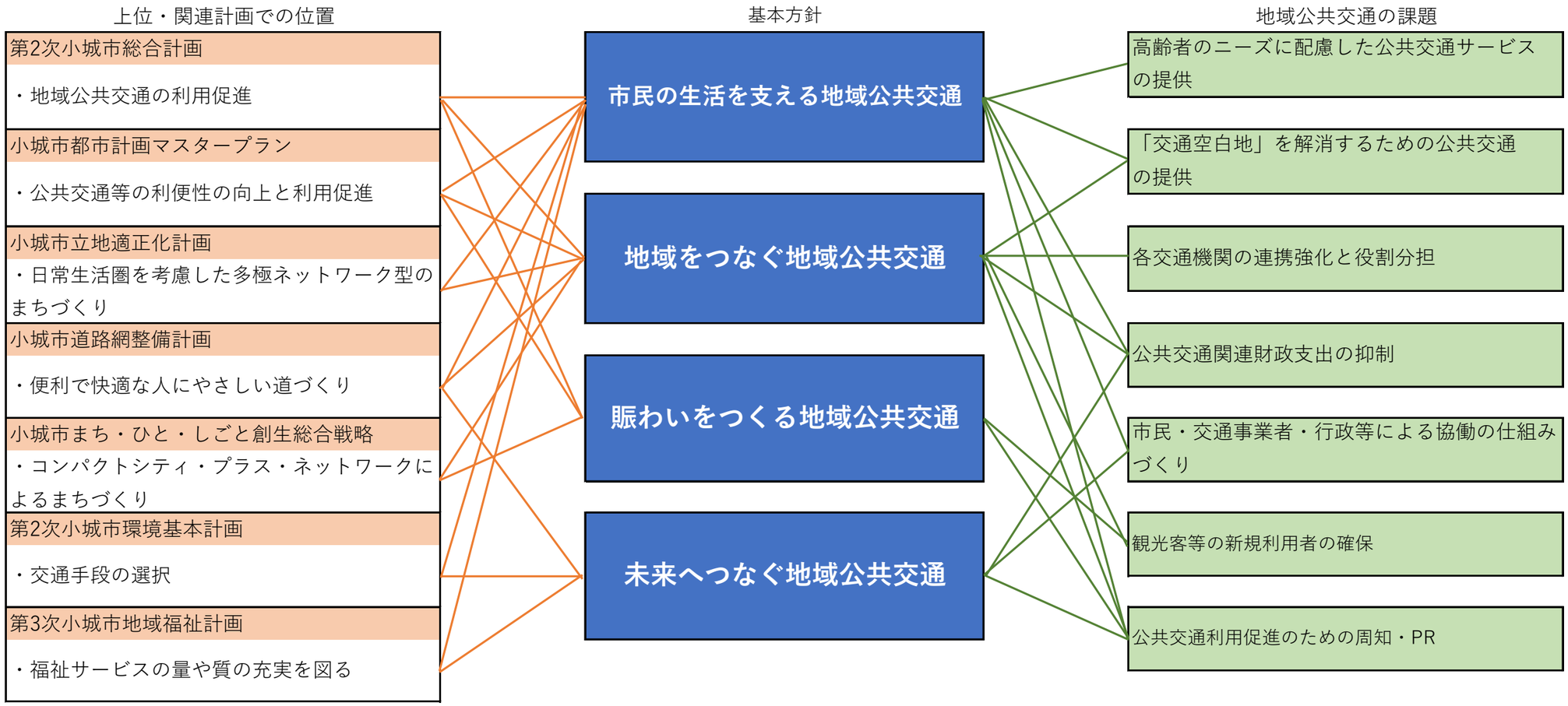
８－１　　基本理念

小城市の基本的なまちづくりの指針である「第２次小城市総合計画」では、目指す将来像として「誇郷幸輝～みんなの笑顔が輝き　幸せを感じる　ふるさと小城市～」が掲げられています。
この将来像の実現を目指す社会基盤として、また上位・関連計画において求められている公共交通の役割を踏まえるとともに、現計画である「小城市地域公共交通網形成計画」の評価・見直しを図り、加えて、公共交通を取り巻く課題を考慮して、本計画の基本理念を以下の通り設定します。

みんなが安心して行き交う地域公共交通を目指して

８－２　　基本方針

上位・関連計画において求められている役割や地域公共交通の課題を踏まえ、基本方針を次のとおりとします。



基本方針１．　市民の生活を支える地域公共交通
・通院、買い物、通勤、通学などの日常生活の移動手段として、公共交通サービスの充実を図ります。 ・市民ニーズと公平性の観点からコミュニティバス・乗合タクシーの運行方法などの見直しをおこないます。 ・高齢者が利用しやすいステップ付き車両の導入やバリアフリーに対応した駅などの環境整備の促進について検討します。 ・福祉施策との連携等を検討します。

基本方針2.　地域をつなぐ地域公共交通
・旧町間の拠点施設（公共施設、病院など）をつなぐ交通サービスの充実を図ることにより、拠点間のネットワーク形成を強化します。 ・自治体間をつなぐ鉄道、路線バスについては、広域的な移動支援を行う重要な役割を担っているため、運行維持や利用促進を図ります。

基本方針3.　賑わいをつくる地域公共交通
・交流人口の増加などによる地域の活力確保を目指し、観光施設や観光イベント開催時の公共交通利用を促します。

基本方針4.　未来へつなぐ地域公共交通
・利用が著しく低い路線については、交通系ICカードやAIなどの新しい技術の導入について、検討をすすめます。 ・過度な自家用車利用を抑制し、公共交通利用を推奨することで、地球温暖化防止に貢献します。 ・公共交通についての啓発活動を進めます。

第９章 実施事業

第８章で定めた基本理念・方針を実現するため、施策を設定し、それに基づく事業を実施していきます。
今回の実施事業の策定に際し、地域公共交通が果たすべき役割、地域が目指すべき将来像及び計画の基本方針を再度、以下の通り明記いたします。

○　地域公共交通が果たすべき役割

本市は将来的に人口減少が進み高齢化率が更に高くなると推計しています。
地域公共交通は、こうした社会情勢の変化の中で持続可能なまちづくりを推進していくための市民の方々の暮らしや活動を支える社会基盤の一つです。
関係機関が協力しながら、小城市内及び広域における公共交通体系を維持していきます。

○　地域が目指す将来像

将来の街の姿・方向性、公共交通を取り巻く課題を踏まえ本計画の基本理念を以下の通り設定します。
小城市が目指すべき将来像を実現するため、小城市の実情に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築ができるような取組を行っていきます。

【地域公共交通の課題】

課題１　高齢者のニーズに配慮した公共交通サービスの提供
課題２　「交通空白地」を解消するための公共交通の提供
課題３　各交通機関の連携強化と役割分担
課題４　公共交通関連財政支出の抑制
課題５　市民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり
課題６　観光客等の新規利用者の確保
課題７　公共交通利用促進のための周知・PR

【基本理念】　　**みんなが安心して行き交う地域公共交通を目指して**

○　計画の基本方針

方針１　市民の生活を支える地域公共交通

地域公共交通は通院、買い物、通勤、通学などの日常生活の移動手段として、重要な役割を担っており、その維持を図っていくために、行政や運行事業者等の関係者が協力しながら、利用促進に向けた取組みに努めます。

方針２　地域をつなぐ地域公共交通

市内と市外に加え、旧町間の拠点施設（公共施設、病院など）をつなぐ交通サービスを充実させていくことが地域公共交通のネットワーク形成において重要となってきます。利用促進につながるよう努めます。

方針３　賑わいをつくる地域公共交通

これからの少子高齢化社会において、小城市の地域公共交通が維持していくためには、交流人口の増加などによる地域の活力確保が重要と捉えております。観光施設等へのアクセスに公共交通を利用していただけるように努めます。

方針４　未来へつなぐ地域公共交通

公共交通を利用することにより、過度な自家用車利用を抑制し地球温暖化防止に貢献していきます。併せて、AIデマンドタクシーなどの新技術の導入を検討しながら、これからの新しい社会生活に対応していけるように努めます。

9－1　施策体系

それぞれの公共交通サービスにおける基本方針達成に向けた施策を以下のとおり設定します。

交通体系	方針達成に向けた施策	該当方針			
		方針①	方針②	方針③	方針④
鉄道	各公共交通機関との連携	○	○		
	鉄道駅の機能強化	○		○	○
	鉄道利用の促進		○	○	
路線バス	各路線バスの運行維持	○	○		○
	県・関係自治体との連携	○	○	○	
廃止路線代替バス	運行路線の維持	○	○		
	運行時刻、便数の見直し	○	○		
コミュニティバス 乗合タクシー	運行路線の維持	○	○		
	運行方法・時刻の見直し	○	○	○	○
	新たな路線等の検討	○	○	○	○
民間タクシー	利用促進策の検討	○	○	○	
公共交通共通	情報提供・PR	○	○	○	○
	市民協働による公共交通の在り方検討	○	○		
	ICT技術等の導入検討				○

9－2　実施する事業

9－2－1　鉄道事業

本市にはJR長崎本線が通る牛津駅とJR唐津線が通る小城駅があります。
本市が県の中央部分にある地理的要因や小城高校や牛津高校、西九州大学小城キャンパスがあることから通勤・通学をはじめ、多くの市民の方に利用いただいている状況です。
しかし、駅利用者の推移をみると、現状維持もしくは微減の状況となっているため、各公共交通と機能強化も含めて利便性の向上を図ります。

関連する課題
課題１　高齢者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供
課題３　各交通機関の連携強化と役割分担
課題６　観光客等の新規利用者の確保
課題７　公共交通利用促進のための周知・PR

関連する基本方針
方針１　市民の生活を支える地域公共交通
方針２　地域をつなぐ地域公共交通
方針３　賑わいをつくる地域公共交通
方針４　未来へつなぐ地域公共交通

施　　策　各公共交通機関との連携					
実施事業　廃止路線代替バス、コミュニティバス等との接続強化					
①JR小城駅は、廃止路線代替バス（小城牛津線）、広域循環バス、三日月町巡回バスの停留所があり、鉄道と連携しています。適宜見直しを行い、利便性の向上につとめます。 ②JR牛津駅は、廃止路線代替バス（福富線）、広域循環バス、牛津町巡回バス、芦刈町乗合タクシーの停留所があり、鉄道と連携しています。適宜見直しを行い、利便性の向上につとめます。					
実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 交通事業者
① ②　検討	定期的な調整実施				

施　　策　鉄道駅の機能強化					
実施事業　牛津駅の施設整備更新					
①JR牛津駅については、通勤・通学を中心に多くの利用者に利用いただいております。現在、朝夕の通勤・通学時にロータリーを含めた周辺が大変混雑している状態です。駅利用者が利用しやすいロータリー整備と併せて駅前広場の整備を行い賑わいある空間を醸成し駅利用促進に努めます。 ②駅跨線橋については、更新等について検討を行っていきます。					
実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市
①　ロータリー整備実施		②　跨線橋の更新検討・調整			

施　　策　鉄道利用の促進					
鉄道交通の充実に係る要望活動及びPR					
①鉄道交通の充実（駅IC化、有人駅の存続、唐津線電化等）について、鉄道駅の沿線市町や県等と連携しながら、鉄道事業者に対し要望活動を行っていきます。 ②沿線市町や市観光協会と連携しながら、イベント列車等の運行やPRを行っていきます。					
実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市
①、②　適宜実施					

施策評価指標	現在値（令和2年度）	目標値（令和８年度）
JR小城駅・牛津駅の一日あたりの乗車人員数（JR九州旅客鉄道(株)公表値）	1,567人	1,800人

現在、減少傾向が続いている中で、駅機能の強化や2次交通との接続強化等を行う事によって、利用者の減少傾向に歯止めをかけ現状維持を目指し、実質200人増を目指します。

9－2－2　　路線バス

本市には、複数市を運行している路線バスが５路線（【昭和バス：唐津佐賀線・多久線・中極線】【祐徳バス：佐賀線、武雄線】）あります。

路線バスとコミュニティバス等との接続は以下の通りとなっています。

・市内巡回バス（小城町巡回・広域循環）・やまびこタクシー、廃止路線代替バス（小城牛津線）と唐津佐賀線、多久線、中極線が小城バス停留所で接続

・市内巡回バス（三日月町巡回・牛津町巡回・広域循環）と唐津佐賀線、多久線が大寺停留所で接続

・市内巡回バス（牛津町巡回・広域循環）、芦刈町乗合タクシー、廃止路線代替バス（小城牛津線・福富線）と佐賀線、武雄線が牛津駅前停留所で接続

市内・市外をつなぐ重要な交通手段である路線バスについては、運行を継続するうえで利用者の伸び悩みや財政面の課題があるため、国・県・沿線自治体も含めた連携が求められています。

関連する課題	
課題１	高齢者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供
課題３	各交通機関の連携強化と役割分担
課題４	公共交通関連財政支出の抑制
課題６	観光客等の新規利用者の確保
課題７	公共交通利用促進のための周知・PR

関連する基本方針	
方針１	市民の生活を支える地域公共交通
方針２	地域をつなぐ地域公共交通
方針３	賑わいをつくる地域公共交通
方針４	未来へつなぐ地域公共交通

施　　策　各路線バスの運行維持					
実施事業　路線バス維持に向けた財政支出					
現在、市内を運行している５路線の路線維持に向けて今後も県や沿線自治体と連携した財政支出を行うとともに、運行事業者と運行収支の改善策等について、協議を行っていきます。					
実施スケジュール					**実施主体**
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 県・沿線市町 交通事業者
財政支出の実施					

施　　策　県・関係自治体との連携					
実施事業　利用者確保に向けた協議・検討					
①新型コロナ感染拡大等によって大幅に減少した路線バス利用者の回復も含め、路線バスを活用したイベントの実施やPR活動を行っていきます。					
実施事業　新公立病院への路線バスの乗入れ協議・検討					
②現在、多久市と小城市で共同で整備を進めている（仮称）多久・小城地区新公立病院については、多久市の東多久地域に令和７年度開院予定となっています。 これまで小城市民病院を利用されていた方々が今後、新公立病院に引き続き通院等が出来るよう、公共交通の充足を図る必要があるため、新公立病院付近を通行する唐津佐賀線（昭和バス）の病院内への乗入れや新たな停留所の設置等について、協議・検討を行っていきます。					
実施スケジュール					**実施主体**
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 県・沿線市町 交通事業者
①　適宜実施					
②	関係者による 協議・検討	申請手続等	運用開始		小城市 多久市 交通事業者

施策評価指標	現在値（令和２年度）	目標値（令和８年度）
路線バスの利用者数	378,215人	450,000人
運行収入と運行費用の差額	△301,340千円	△165,000千円
小城市からの財政支出額（補助額）	29,484千円	16,000千円

路線バスの年間利用者数は、令和元年度までは毎年約45万人の利用がありました。
令和2年度においては、新型コロナの影響を受け、利用者が大きく減少する事態となり、それに伴って、収支バランスの悪化や市からの財政支援額（補助金額）が増大している状況です。
県や沿線自治体、交通事業者と連携しながら、利用促進等も行っていく事により、コロナ禍前の利用者数に回復するよう目指します。

9－2－3　　廃止路線代替バス

本市には、定期バス路線が廃止された地区における住民の移動手段を確保するため、廃止路線代替バス２路線（小城牛津線、福富線）があります。
旧町間やJR・路線バス等をつなぐ役割も担っている公共交通となっています。
なお、福富線については白石町と共同で運行補助を行い、路線を維持しております。
利用者が減少傾向であるため、路線維持に向けて、運行事業者や関係自治体との連携が必要です。

関連する課題
課題１　高齢者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供
課題３　各交通機関の連携強化と役割分担
課題４　公共交通関連財政支出の抑制
課題５　市民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり
課題７　公共交通利用促進のための周知・PR

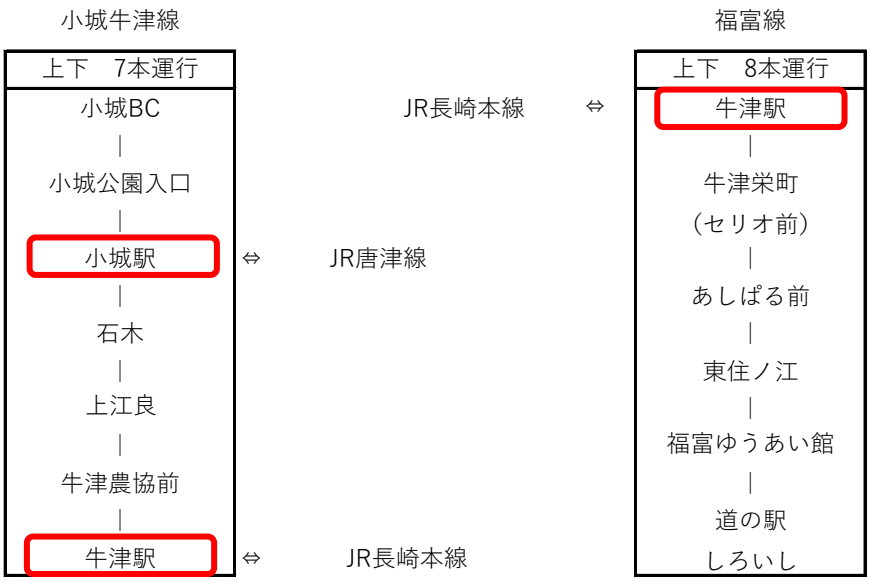
関連する基本方針
方針１　市民の生活を支える地域公共交通
方針２　地域をつなぐ地域公共交通

施　　策　運行路線の維持					
実施事業　運行路線維持に向けた財政支出					
現在、市内を運行している小城牛津線と福富線の２路線の運行に対し、運行補助を行っております。特に福富線については、隣接する白石町と共同で補助を行っている状況です。 現在の２路線の維持に向けて今後も事業者に対する運行補助を行うとともに、運行事業者と運行収支の改善策等について、協議を行っていきます。					
実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 白石町 交通事業者
財政支出（補助金）の実施					

施　　策　運行時刻、便数の見直し
実施事業　運行時刻等の見直し

小城牛津線・福富線ともに通勤・通学時に多く利用いただいています。
また、福富線については、牛津町のセリオ前に停留所を配置し、市南部の高齢者等の買い物時の足としても利用いただいております。
２路線ともJRの駅と接続しており、鉄道との乗り継ぎ等に対するご意見もいただいているため、現在の運行時刻や便数に対して見直し等を行っていきます。

主な運行ルート



乗込み調査や運行事業者への聞き取り等により、JR駅での乗降利用が最も多いことが判明しているため、現在の廃止路線代替バスとJR運行時刻を再度、確認、調整しながら利便性の向上につなげていきます。

実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 白石町 交通事業者 市民（利用者）
協議 検討	実施	定期的な見直し調整			

施策評価指標	現在値（令和２年度）	目標値（令和８年度）
廃止路線代替バスの利用者数	13,634人	20,000人
運行収入と運行費用の差額	△12,767千円	△11,000千円
小城市からの財政支出額（補助額）	12,768千円	11,000千円

廃止路線代替バスの年間利用者数は、令和元年度までは毎年約2万人の利用がありました。
令和2年度においては、新型コロナの影響を受け、利用者が大きく減少する事態となりました。
白石町、交通事業者と連携しながら、運行時刻や便数等の見直し等を実施する事により、コロナ禍前の利用者数に回復するよう目指します。

9－2－4　　コミュニティバス（広域循環バス，巡回バス）・乗合タクシー

各地域内の支線交通として、移動手段を持たない市民の方が日常の生活を行っていくうえで必要不可欠な交通サービスとなっております。

併せて、他の公共交通との連携や各主要施設へのアクセスを意識した運行ルートを定めておりますが、近年、利用者は減少傾向となっております。

また、市民の方からは、特にコミュニティバスの運行方法や運行便数等に対する不満や要望があることがアンケート等でも判明しており、こうした課題を解決しながら、市民の方が使いやすい公共交通の実現を目指すことが必要です。

関連する課題
課題１　高齢者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供
課題２　「交通空白地」を解消するための公共交通の提供
課題３　各交通機関の連携強化と役割分担
課題４　公共交通関連財政支出の抑制
課題５　市民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり
課題６　観光客等の新規利用者の確保
課題７　公共交通利用促進のための周知・PR

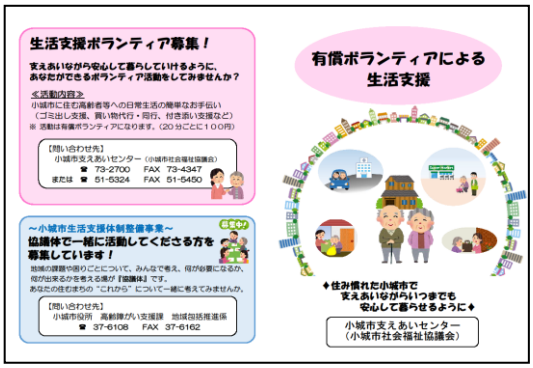
関連する基本方針
方針１　市民の生活を支える地域公共交通
方針２　地域をつなぐ地域公共交通
方針３　賑わいをつくる地域公共交通
方針４　未来へつなぐ地域公共交通

施　　策　運行路線の維持					
実施事業　コミュニティバス維持と財政支出の抑制					
現在、協議会から運行事業者へ委託を行っているコミュニティバス・乗合タクシー事業について、今後も路線を維持していくため、財政支出を行っていきながら、運行事業者と運行収支の改善策等について、協議を行っていきます。 **※取組の対象となるコミュニティバスの路線については、P20「コミュニティバス路線図」を参照**					
実施スケジュール					**実施主体**
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 交通事業者
財政支出の実施					

施　　策　運行路線の維持					
実施事業　老朽化した停留所の更新					
合併前から利用している老朽化している停留所の更新を計画的に行っていきます。					
老朽化している停留所写真					

実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市
年次計画をたて、随時更新を行う					

施　　策　運行路線の維持					
実施事業　福祉施策（移動支援）との連携検討					
市や社会福祉協議会等で行われている移動支援をはじめとした様々な福祉施策の中で、公共交通との連携を図っていきます。					
福祉施策の例					



実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市
調査・研究・制度設計・実施					

施　　策　運行方法・時刻等の見直し
実施事業　利用者が少ない路線系統の運行方法見直し

①運行実績の分析や運行事業者や利用者等への聞き取りを実施しながら、利用実績が極端に低い路線について、運行方法や時刻等について、見直しを行っていきます。

②特に三日月町巡回バスについては、定時定路線の中でも月平均・日平均ともに乗降数が少ない結果となっているため、デマンド等への切替も視野に協議を進めていきます。

令和2年度の便ごとの乗降実績

路線			乗降者数	月平均	日平均	運行日
小城町巡回	岩松線	第1便	438	37	1.9	243
		第2便	238	20	1.0	
	三里線	第1便	890	75	3.7	
		第2便	496	42	2.1	
		第3便	429	36	1.8	
	晴田線	第1便	1,430	120	5.9	
		第2便	628	53	2.6	
		第3便	815	68	3.4	
	計		5,364			
三日月町巡回	北回り	第1便	358	30	2.5	147
		第2便	254	22	1.8	
		第3便	64	6	0.5	
	南回り	第1便	98	9	0.7	
		第2便	32	3	0.3	
		第3便	4	1	0.1	
	計		810			
牛津町巡回	勝・柿樋瀬線	第1便	207	18	0.9	243
		第2便	132	11	0.6	
		第3便	25	3	0.2	
	砥川線	第1便	233	20	1.0	
		第2便	275	23	1.2	
		第3便	117	10	0.5	
	天満町・芦刈町線	第1便	491	41	2.1	
		第2便	411	35	1.7	
		第3便	227	19	1.0	
	計		2,118			

次頁へ続く

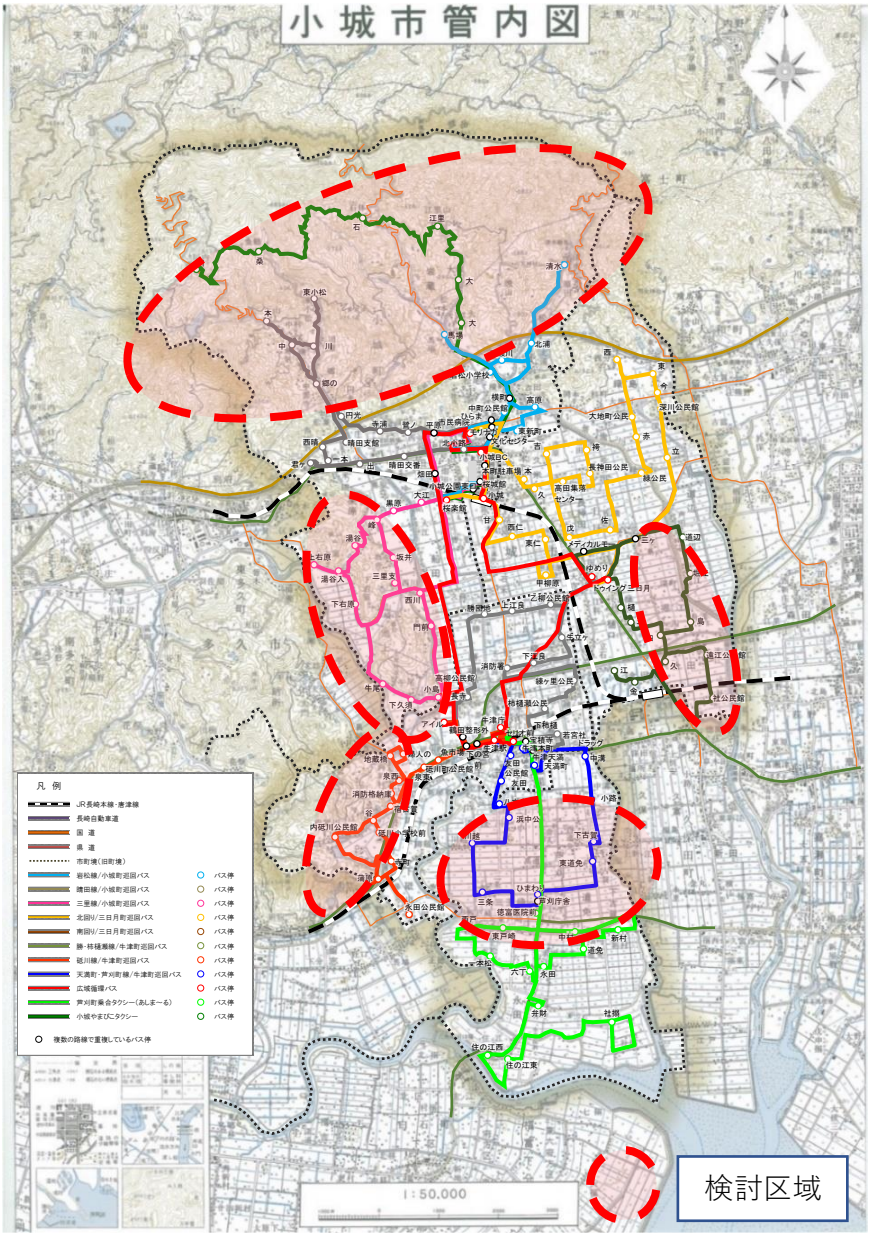
令和2年度の便ごとの乗降実績						
路線			乗降者数	月平均	日平均	運行日
広域循環	左回り	第1便	387	33	1.6	243
		第3便	231	20	1.0	
	右回り	第2便	231	20	1.0	
		第4便	246	21	1.1	
		第5便	406	34	1.7	
	計		1,501			
芦刈町乗合	往路	第1便	207	18	1.5	147
	復路	第2便	233	20	1.6	
	計		440			
小城やまびこ	やまびこ線	第1便	47	4	0.9	58
		第2便	25	3	0.5	
	江里山・石体線	第1便	42	4	0.8	
		第2便	33	3	0.6	
	計		147			

※小城やまびこについては、デマンド型（予約制）での運行

月平均10を下回る便や日平均1.0を下回るような便については、特に見直しの対象として取り扱うこととし、利便性の向上を図っていきます。

実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 交通事業者 市民（利用者）
① 検討・協議		見直し	定期的な調整		
② 検討・協議		実証実験	見直し		

施　　策　運行方法・時刻等の見直し
実施事業　フリー乗降区間についての協議・検討
①フリー乗降区間については、市民からの要望も多くいただいている状況です。小城市においては、芦刈町乗合タクシーの一部区間で実施をしております。 まずは、山間部や人家が点在するような区間について道路管理者や運行事業者との協議を進めていきます。



実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 交通事業者 市民（利用者）
検討・協議					

施　　策　新たな路線等の連携					
実施事業　新公立病院への巡回バスルートの協議・検討					
現在、多久市と小城市で共同で整備を進めている（仮称）多久・小城地区新公立病院については、多久市の東多久地域に令和７年度開院予定となっています。 これまで小城市民病院を利用されていた方々が今後、新公立病院に引き続き通院等が出来るよう、公共交通の充足を図る必要があるため、巡回バスのルートについて、協議・検討を行っていきます。					
現在、小城市民病院に停留所がある巡回バスの種類 ・小城町巡回バス　　・広域循環バス ・三日月町巡回バス					
上記の３路線の中で、新公立病院へのルートを検討するか、または新たに路線等を設定するか等、他の路線バス等の活用も含めて、多久市の方と協議を進めていきたいと思っています。					
実施スケジュール					**実施主体**
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 多久市 交通事業者
関係者による 協議・検討		申請手続等	運用開始		

施策評価指標	現在値（令和２年度）	目標値（令和８年度）
コミュニティバス・ 乗合タクシーの利用者数	10,426人	16,000人
運行収入と運行費用の差額	△21,947千円	△20,000千円
小城市からの財政支出額（負担金）	23,093千円	22,500千円

コミュニティバス・乗合タクシーの年間利用者数は、毎年減少傾向が続いており、令和2年度は新型コロナの影響を受け、更に減少しております。
今回実施した市民アンケートでの意見等を参考としながら、必要と思われる運行ルートや便数等の見直しをはじめとした各種事業を検討・実施することにより、利用者数、運行収支、財政支出について新型コロナ前の平成30年度まで回復・改善するよう目指します。

9－2－5　　民間タクシー

小城市内には、2社の民間事業者が営業所を設置されており、市内を中心に運行をされております。

民間のタクシー事業については、他の公共交通機関と比べ利用時間帯の自由度及び速達性が高いものであり、特に路線バス・巡回バス等で網羅することができない部分の需要を満たすための交通サービスとして、維持していく必要があります。

コミュニティバス等との役割分担を行いながら、事業者や市と連携した利用促進策等を図ります。

関連する課題
課題１　高齢者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供
課題３　各交通機関の連携強化と役割分担
課題６　観光客等の新規利用者の確保
課題７　公共交通利用促進のための周知・PR

関連する基本方針
方針１　市民の生活を支える地域公共交通
方針２　地域をつなぐ地域公共交通
方針３　賑わいをつくる地域公共交通

施　　策　利用促進策の検討					
実施事業　各交通機関と連携した利用促進					
他の公共交通機関との乗継ぎや日常生活の身近な移動手段、市内観光地等への移動の足として利用いただけるよう、周知やPRを行っていきます。 また、市の方で令和3年度に「タクシー観光」に対する助成事業を実施しており、これからの新たな観光需要に対応した事業が展開されることとなります。市としてもこちらの事業のPRを行っていき、観光客等の新規利用者の確保に寄与していきます。					
実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 交通事業者
適宜実施					

施策評価指標	現在値（令和２年度）	目標値（令和８年度）
民間タクシー利用者数	82,973人	130,000人

民間タクシーの年間利用者数(輸送人員数）は、ここ数年減少傾向が続いており、令和2年度においては、新型コロナの影響を受け、更に減少することが推測されます。
各公共交通機関との連携や市で助成を行っている観光タクシー等を促進していくことにより、新型コロナ前の平成30年度の利用者数である130,000人を目指します。

9－2－6　　公共交通全般

各公共交通の共通の課題として、市が持っている広報媒体による情報提供やPR、協働による公共交通の在り方検討があります。
また、利用しやすい公共交通を目指したICT技術等の導入検討が挙げられます。

関連する課題
課題１　高齢者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供
課題２　「交通空白地」を解消するための公共交通の提供
課題３　各交通機関の連携強化と役割分担
課題４　公共交通関連財政支出の抑制
課題５　市民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり
課題６　観光客等の新規利用者の確保
課題７　公共交通利用促進のための周知・PR

関連する基本方針
方針１　市民の生活を支える地域公共交通
方針２　地域をつなぐ地域公共交通
方針３　賑わいをつくる地域公共交通
方針４　未来へつなぐ地域公共交通

施　　策　情報提供・PR
実施事業　市報や市ホームページでの公共交通に関する情報掲載
①公共交通に関する情報を市の広報誌やホームページに掲載し、利便性の向上を図っていきます。
実施事業　観光イベント等開催時のPRや協力
②市内等で開催されるイベント開催時のPR活動や交通事業者や国・県が行う公共交通事業に対し、協力して推進を行っていきます。
実施事業　公共交通教室や出前講座等の実施
③市内の公立学校等への公共交通教室や地域等への出前講座等を通し、公共交通の推進を行います。

市ホームページ・広報誌

実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	国・県 小城市 交通事業者
①②③　適宜実施					

施　　策　市民協働による公共交通の在り方検討
実施事業　市民アンケートや乗込み調査
①市民ニーズ把握のため、アンケートや乗込み調査を実施していきます。
実施事業　これからの公共交通のあり方について、関係者間による協議・検討
②小城市が目指していく公共交通のあり方について、市民・交通事業者・行政・関係機関がともに協議する場を設けることにより、公共交通の課題解決や利用促進につなげていきます。

実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	国・県 小城市 交通事業者
①　実施・検証		見直し・協議	実施・検証	見直し・協議	
②　適宜実施					

施　　策　ICT技術等の導入検討					
実施事業　交通系ICカードやAIデマンド等新しい技術導入の検討					
公共交通利用者の利便性の向上や過度の自家用車利用からの転換を目指し、 交通系ICカードやAI等の新しい技術の導入を検討していきます。 特に、利用が著しく低いコミュニティバス路線の運行方法見直しの際には、 こうした新技術の導入も含めて検討をしていきます。					
実施スケジュール					実施主体
R4	R5	R6	R7	R8	小城市 交通事業者
調査・研究・協議		実証実験・検証			

施策評価指標	現在値（令和２年度）	目標値（令和８年度）
公共交通機関が便利だと思う市民の割合 （総合計画アンケート調査）	27.60%	40.00%

公共交通に係る共通の課題として、利用者の減少・伸び悩みがあります。
利用者確保のためPRや情報の提供等を適宜行いながら、利用者数が著しく少ない路線等については、AIデマンド等の新技術導入の調査・検討を行う事により、公共交通機関が便利だと思う市民の割合を現計画の目標値を超える40.00%を目指します。

第１０章　推進体制

10－１　　推進体制

目標の達成に向けて、市民・交通事業者・行政及び関係機関において、課題や情報を共有するとともに、公共交通事業がまちづくりと連動し、市民生活を支えるシステムとして確立するように推進していきます。

事業の実施については、利用者の意向やニーズにあった利便性が高く、持続可能な地域公共交通の実現に向け、運行内容や仕組みを改善していくことが必要です。このため、各事業の実施においては、PDCAサイクルを活用しながら、小城市地域公共交通活性化協議会において本計画の実施状況を確認し、評価・見直し等を毎年度実施していきます。

毎年度の実施スケジュールについては、１月～３月頃に開催する協議会において、事業者から提供されたデータやアンケート結果等により達成状況を把握し、目標値と照らし合わせて評価を実施。６月頃に開催する協議会において、前年度の事業及び数値目標の達成状況や地域の要望等を踏まえ、当年度実施する施策を整理していきます。

また、最終年度である令和８年度においては、本計画の５年間の総合評価を行い、次期計画に繋げていきます。

計画別紙

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
小城市 （運行は交通事業者に委託）	晴田線	桜楽館	中村停留所	桜楽館	路線定期	フィーダー補助	市内各地（主に小城町晴田地区）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	岩松線	桜楽館	横町停留所	桜楽館	路線定期		市内各地（主に小城町岩松地区）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	三里線	桜楽館	アイル	桜楽館	路線定期		市内各地（主に小城町三里地区）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	北回りコース（右回り）	ゆめりあ	小城駅	ゆめりあ	路線定期		市内各地（主に三日月町北部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	北回りコース（左回り）	ゆめりあ	小城駅	ゆめりあ	路線定期		市内各地（主に三日月町北部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	南回りコース（右回り）	ゆめりあ	江口	ゆめりあ	路線定期		市内各地（主に三日月町南部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	南回りコース（左回り）	ゆめりあ	江口	ゆめりあ	路線定期		市内各地（主に三日月町南部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	勝・柿樋瀬線（右回り）	アイル	乙柳公民館	アイル	路線定期		市内各地（主に牛津町北部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	勝・柿樋瀬線（左回り）	アイル	乙柳公民館	アイル	路線定期		市内各地（主に牛津町北部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	砥川線	アイル	永田公民館	アイル	路線定期		市内各地（主に牛津町砥川地区）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	天満町・芦刈町線	アイル	芦刈庁舎	アイル	路線定期		市内各地（主に牛津町南部から芦刈町北部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	広域線（右回り）	アイル	ゆめりあ	アイル	路線定期		市内各地を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	広域線（左回り）	アイル	ゆめりあ	アイル	路線定期		市内各地を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
小城タクシー（株）	あしま～る線	社搦	牛王（芦刈庁舎）	牛津駅	路線定期		市内各地（主に芦刈町南部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	やまびこ線	川内	横町停留所	桜楽館	路線不定期		市内各地（主に小城町山間部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
	江里山・石体線	石体	横町停留所	桜楽館	路線不定期		市内各地（主に小城町山間部）を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。

（備考）

・上記系統については、役割欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある

資料

小城市地域公共交通活性化協議会規約

平成21年１月26日制定
平成25年４月１日改正
平成27年４月１日改正
平成30年４月１日改正
令和２年４月１日改正
令和２年11月27日改正

（設置）

第１条　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整等を行うため、小城市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（事務所の位置）

第２条　協議会の事務所は、佐賀県小城市三日月町長神田2312番地２(小城市役所内)に置く。

（事業）

第３条　協議会は、次に掲げる業務を行う。

（１）　交通計画の策定及び変更に関すること。

（２）　交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。

（３）　交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。

（４）　小城市地域公共交通総合連携計画（平成21年３月策定）に位置づけられた事業の実施に関すること。

（５）　前各号に掲げるもののほか、当該協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第４条　協議会は、法第６条第２項に規定された委員（以下「委員」という。）をもって組織する。

（役員の定数及び選任）

第５条　協議会に次の役員を置く。

（１）　会長　　１名

（２）　副会長　１名

（３）　監事　　２名

２　会長は、小城市長とする。

３　副会長は、会長が指名する者をもって充てる。

４　監事は、委員のうちから互選により選任する。

５　会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

（役員の職務）

第６条　会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

２　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときにはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

３　監事は、協議会の会計を監査する。

（委員の任期）

第７条　委員の任期は、２年とする。ただし、再任を妨げない。

２　委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

３　前項以外の委員については、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

（会議）

第８条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

２　会議の開催場所及び日時は、会議に付議すべき事項とともに、会長があらかじめ委員に通知しなければならない。

（会議の運営）

第９条　会議は、委員の３分の２以上の出席がなければ開くことができない。

２　会議の議長は、会長がこれにあたる。

３　会議の議決の方法は、会議に出席した委員の過半数で決めるものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。

４　議長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、資料の提出又は助言等を求めることができる。

５　前各項に掲げるもののほか、会議の運営に必要な事項は、議長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第10条　会議において協議が整った事項については、委員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）

第11条　協議会は、会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

２　幹事会は、第４条に定める委員その他協議会が必要と認めた者を委員とする。

（事務局）

第12条　協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

２　事務局は、小城市建設部都市計画課に置く。

３　事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

４　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費）

第13条　協議会の運営に要する経費は、小城市及び関係団体の負担金、国からの補助金その他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）
第14条　協議会の予算の編成、現金出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
（報酬及び費用弁償）
第15条　協議会の会長、副会長及び幹事並びに委員は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。
２　前項に規定する報酬及び費用弁償の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。
（監査）
第16条　協議会の出納の監査は、監事が行う。
２　監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。
（協議会が解散した場合の措置）
第17条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。
（その他）
第18条　この規約に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附　則

（施行期日）
この規約は、平成21年１月26日から施行する。

附　則

この規約は、平成25年４月１日から施行する。

附　則

この規約は、平成27年４月１日から施行する。

附　則

この規約は、平成30年４月１日から施行する。

附　則

この規約は、令和２年４月１日から施行する。

附　則

この規約は、令和２年11月27日から施行する。

小城市地域公共交通活性化協議会　委員名簿

任期：令和3年6月16日～令和5年3月31日

No	氏　名	所 属 等	備考
1	江 里 口　秀 次	小城市長	会長
2	熊　谷　郁　子	小城市　建設部	副会長
3	武　富　禎　英	小城タクシー株式会社	
4	橋　間　敏　範	有限会社橋間自動車	
5	城　戸　秀　弥	昭和自動車株式会社	
6	中　野　周　史	国土交通省　佐賀国道事務所 鳥栖維持出張所	
7	川　口　孝　司	佐賀県　佐賀土木事務所	
8	水　田　惠　三	小城市　総務部	
9	廣　瀬　浩　平	小城警察署	
10	江　上　康　男	（社）佐賀県バスタクシー協会	
11	木　下　隆　和	小城町住民代表	
12	芦 原　久 美 枝	三日月町住民代表	
13	平　石　正　信	牛津町住民代表	
14	德　廣　直	芦刈町住民代表	
15	上 野　歌 小 里	小城商工会議所	
16	原　田　恵　子	小城市商工会	監事
17	北　浦　英　子	小城市老人クラブ連合会	
18	吉　田　陸　代	小城市地域婦人連絡協議会	監事
19	御　厨　英　正	小城市民生委員児童委員協議会	
20	秋　野　和　之	小城市社会福祉協議会	
21	松　尾　俊　子	小城市　福祉部	
22	津　留　崇　明	九州運輸局　佐賀運輸支局	
23	山　下　嘉　子	佐賀県　地域交流部 さが創生推進課	

※法＝地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

小城市地域公共交通計画

令和4（2022）年3月　策定
令和6（2024）年3月　一部改訂
発　　行　　小城市
編　　集　　建設部　都市計画課　都市計画係
〒845-8511　小城市三日月町長神田2312番地2
TEL：(0952)-37-6121　FAX：(0952)-37-6165