

小城市地域公共交通網形成計画



平成29年9月
佐賀県小城市

目 次

1	計画策定の背景・目的・・・・・・・・・・	2
2	市の概況・・・・・・・・・・	3
1	位置と地勢	
2	人口と世帯	
3	将来の人口・・・・・・・・・・	4
1	総人口	
2	年齢別人口	
4	公共交通機関の現状・・・・・・・・・・	5
1	鉄道	
2	路線バス（生活交通路線バス、廃止路線代替バス）	
3	コミュニティバス（広域循環バス、巡回バス） 乗合タクシー	
4	タクシー（民間タクシー）	
5	その他	
5	公共交通に関する調査・・・・・・・・・・	17
1	第2次小城市総合計画アンケート	
2	市内巡回バスの利用に関するアンケート	
3	公共交通の現状と課題	
4	課題の整理	
6	計画・・・・・・・・・・	24
1	小城市の将来像	
2	基本方針	
3	計画の区域	
4	目標を達成させるために行う事業・実施主体	
5	計画期間	
6	計画の達成状況の評価	

1 計画策定の背景・目的

小城市では、平成18年3月に策定した小城市総合計画において、目指すまちづくりの将来像を「薫風新都～みんなでつくる笑顔あふれる小城市～」と掲げ、道路・交通網の整備を施策の一つに位置付け、市内の公共交通のあり方についてその充実に努めること、また、地域の鉄道やバスなどの公共交通が廃止など厳しい状況であることを踏まえ、平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により地域公共交通の活性化及び再生に向けて主体的に創意工夫をして頑張る地方に対して国が総合的に支援をすることを目的として規定され、これらにより、平成21年3月に「小城市地域公共交通総合連携計画」を策定し、小城市にふさわしい公共交通体系の実現に向けて計画的かつ効果的・効率的に取り組んでまいりました。

しかしながら、近年の自動車の進展・普及、人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増し、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性もあります。

地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。

こうした背景を踏まえ、平成26年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が更に改正され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割等を定める「地域公共交通網形成計画」の策定が出来るようになりましたので、公共交通の維持、発展を目指して持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を進めるために「小城市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2 市の概況

1 位置と地勢

本市は、佐賀県のほぼ中央に位置し、北と東は佐賀市、西は多久市及び江北町、南は白石町と接しており、佐賀市の中心部まで約10km、福岡市へ約70kmの距離にあります。

地勢を見ると、北部には天山山系の山々が連なり、中央部には広大で肥沃な佐賀平野が開けています。南部には農業用排水路のクリーク地帯が縦横に広がり、日本一の干潟を有する有明海に面しています。天山山系に源を発し流れ下る祇園川、晴気川、牛津川は肥沃な佐賀平野を潤し、嘉瀬川及び六角川に合流して有明海へと注いでいます。

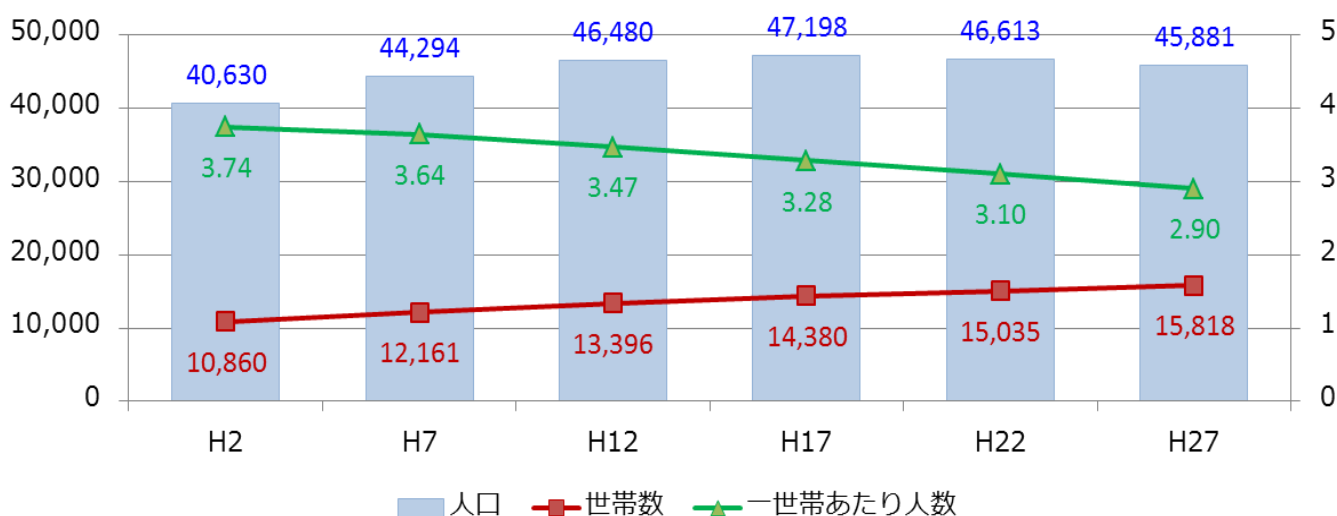
気候は、夏は高温多湿でやや蒸し暑く、冬は乾燥した北西の季節風が強いのが特徴です。総面積は、95.81km²で、佐賀県20市町のうち10番目の大きさです。

2 人口と世帯

本市の総人口は、平成27年10月1日現在の住民基本台帳によると、45,881人になっています。平成17年までは増加が続いていましたが、平成17年をピークに減少に転じています。平成27年までの10年間で1,317人の減少となっています。世帯数は、15,818世帯で、人口と違ってこの10年間もずっと増加が続いており、1,438世帯の増加となっていますが、一世帯あたりの人数は、2.90人で減少し続けています。

年齢階層別の人口と構成比率をみると、14歳以下の年少人口は 6,664人で14.5%、15～64歳の生産年齢人口は 27,534人で60.0%、65歳以上の老年人口は 11,683人で25.5%となっています。

ここ10年間で、年少人口は 1,043人の減少、老年人口は 1,967人の増加となっており、少子高齢化が進んでいます。

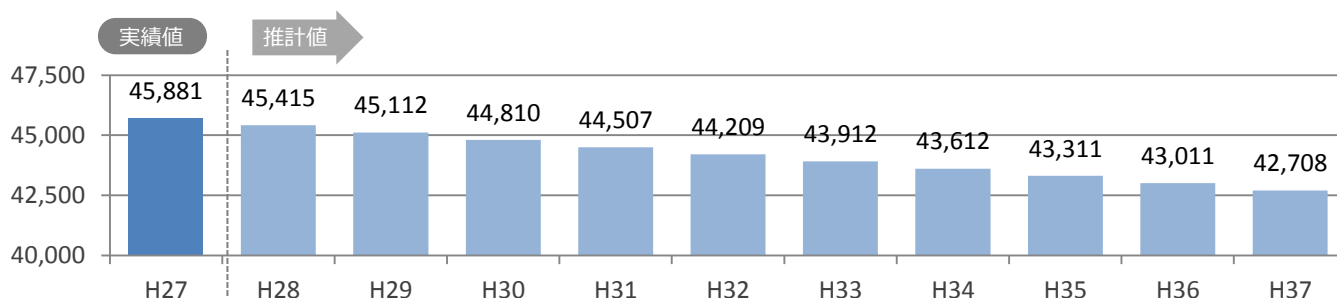


出典：第2次小城市総合計画

3 将来の人口

1 総人口

本市の人口は、平成27年10月1日現在の住民基本台帳では45,881人となっています。人口推移について、コーホート要因法により推計を行った結果によると、本市全体の総人口は長期的に緩やかな減少が続き、目標年度である平成37年度には42,708人になると予測されます。



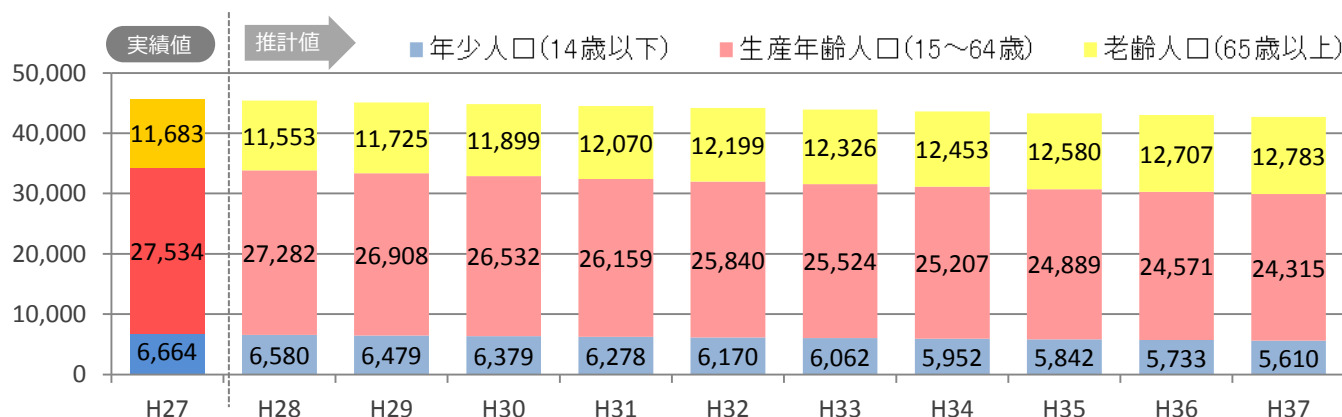
※ コーホート要因法とは、コーホート（ある年齢のかたまり）ごとに、すでに生存している人口については将来生命表を用いて年々加齢していく人口を求めると同時に、新たに生まれる人口については、将来の出生率を用いて将来の出生数を計算してその生存数を求める方法です。

※平成28年10月1日現在、住民基本台帳での本市の人口は45,665人

出典：第2次小城市総合計画

2 年齢別人口

年少人口（14歳以下）及び生産年齢人口（15～64歳）は緩やかな減少が続くと予測されます。一方、高齢人口（65歳以上）は増加傾向で推移し、平成31年度には12,070人に達すると予測されます。構成比でみると、高齢人口の増加と総人口の減少に伴い、高齢人口の割合（高齢化率）は上昇傾向で推移すると予測され、平成37年度には現在の4人に1人（25.5%）からおおよそ3人に1人（29.9%）になると予測されます。



高齢化率

25.5%

28.1%

29.9%

生産年齢人口率

60.0%

58.1%

56.9%

4 公共交通機関の現状

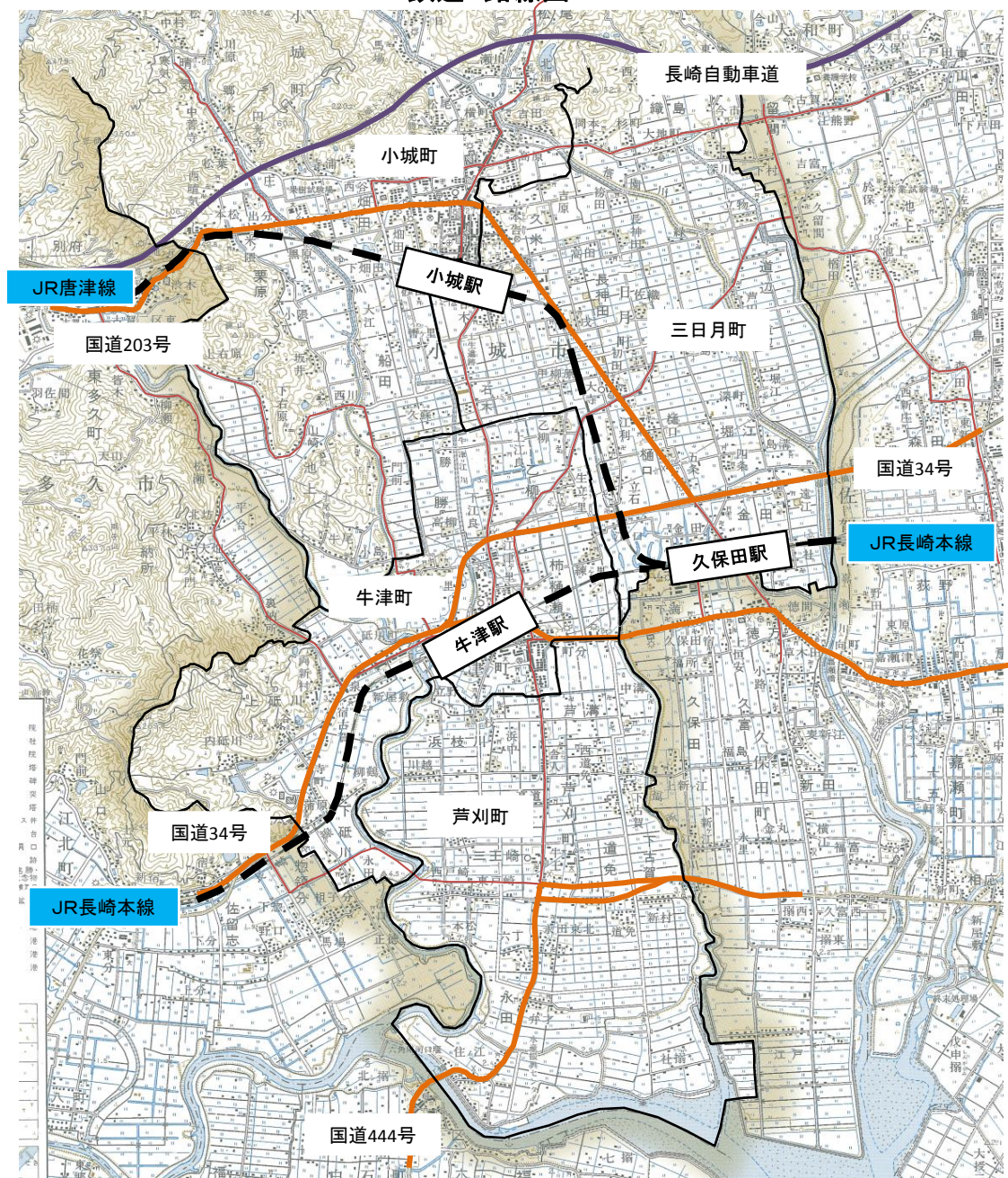
1 鉄道

当市には、JR長崎本線及びJR唐津線の2路線が運行されており、長崎本線に牛津駅、唐津線に小城駅があり、近年の状況は、牛津駅の利用者が1日1,700人前後、小城駅の利用者が1日2,100人前後の方が主に通勤や通学に利用されている。利用者の大幅な増加や減少は見受けられず横ばいの状態であります。

JR		H21		H22		H23		H24		H25	
		年間	日間	年間	日間	年間	日間	年間	日間	年間	日間
牛津駅 (長崎本線)	乗車	310,560人	851人	306,458人	840人	312,206人	855人	308,637人	846人	312,597人	856人
	降車	310,411人	850人	305,293人	836人	307,873人	843人	304,915人	835人	308,624人	846人
	計	620,971人	1,701人	611,751人	1,676人	620,079人	1,699人	613,552人	1,681人	621,221人	1,702人
小城駅 (唐津線)	乗車	371,298人	1,017人	377,269人	1,034人	381,129人	1,044人	384,669人	1,054人	389,798人	1,068人
	降車	370,028人	1,014人	372,668人	1,021人	379,248人	1,039人	381,640人	1,046人	385,035人	1,055人
	計	741,326人	2,031人	749,937人	2,055人	760,377人	2,083人	766,309人	2,099人	774,833人	2,123人

出典：佐賀県統計年鑑

鉄道 路線図



2 路線バス

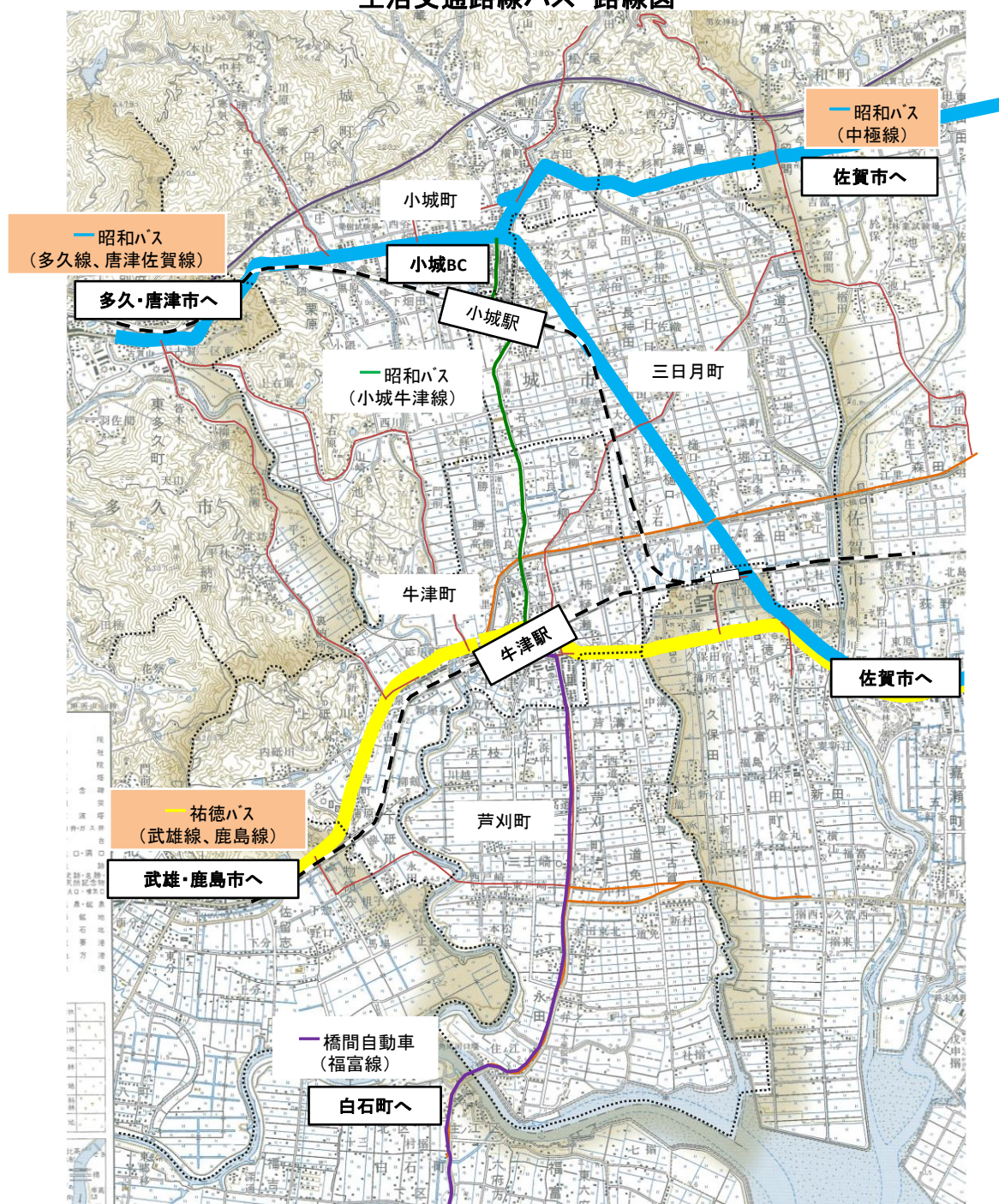
(生活交通路線バス)

生活交通路線バスは、複数市町にまたがり、1日の輸送量が15人～150人、1日の運行回数が3回以上、広域行政圏の中心都市にアクセスする広域的・幹線的路線で、国・県・沿線市町と協力しながら補助を行うものです。地方の都市間を結ぶ広域的な公共交通機関として、地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活に必要なものであります。地域住民（特に高齢者）や生徒・児童、障がい者など自ら交通手段を持たない交通弱者の移動手段の確保や高齢化社会に対応するためには、生活交通路線バスの維持は大変重要な課題となっています。

利用者数は、運行事業者による運行便の増便等の検討や外国人旅行客による利用増などがあり、年によって増減はあるものの極端な減少にはいたっていません。

市の負担額は、利用者が極端に減っていないにも関わらず、年々増加しており、大変重要な課題となっています。

生活交通路線バス 路線図



(生活交通路線バス)

路線バス(生活交通路線バス)発着便数

(※平成28年11月1日現在)

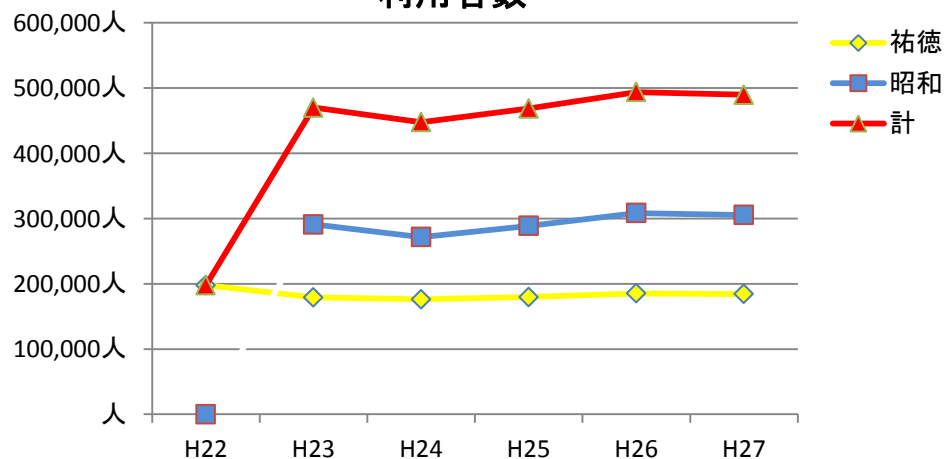
運行事業者	路線名	行先	便数			バス停名
			平日	土曜	日曜・祝日	
昭和自動車（株）	唐津佐賀線	佐賀駅BC	12便	9便		小城BC
		唐津大手口	12便	9便		
	多久線 （小城発着の1便含む）	佐賀駅BC	8便	6便	3便	
		多久駅北口	8便	6便	3便	
	中極線	佐賀駅BC	15便	7便		
		小城BC	15便	9便		
祐徳バス（株）	佐賀線	祐徳神社前	11便	11便		牛津駅前
		佐賀駅BC	11便	11便		
	武雄線	下西山車庫	14便	11便		
		佐賀駅BC	14便	11便		

路線バス(生活交通路線バス)利用者数及び市の負担額

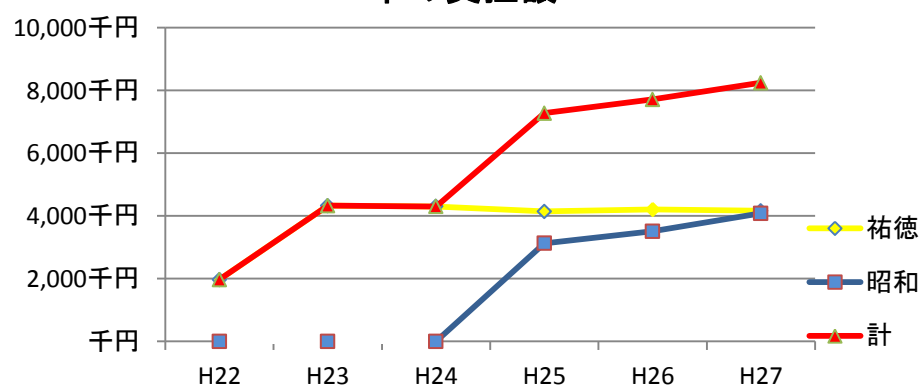
		H22	H23	H24	H25	H26	H27
利用者数	昭和	-	290,855人	271,619人	288,867人	308,292人	305,393人
	祐徳	197,751人	179,172人	176,179人	179,643人	185,387人	184,269人
	計	197,751人	470,027人	447,798人	468,510人	493,679人	489,662人
市の負担額	昭和	-	-	-	3,127千円	3,509千円	4,079千円
	祐徳	1,969千円	4,321千円	4,300千円	4,141千円	4,201千円	4,158千円
	計	1,969千円	4,321千円	4,300千円	7,268千円	7,710千円	8,237千円

※H22年度の祐徳バスの【市の負担額】については半年分の数字(4～9月分)

利用者数



市の負担額



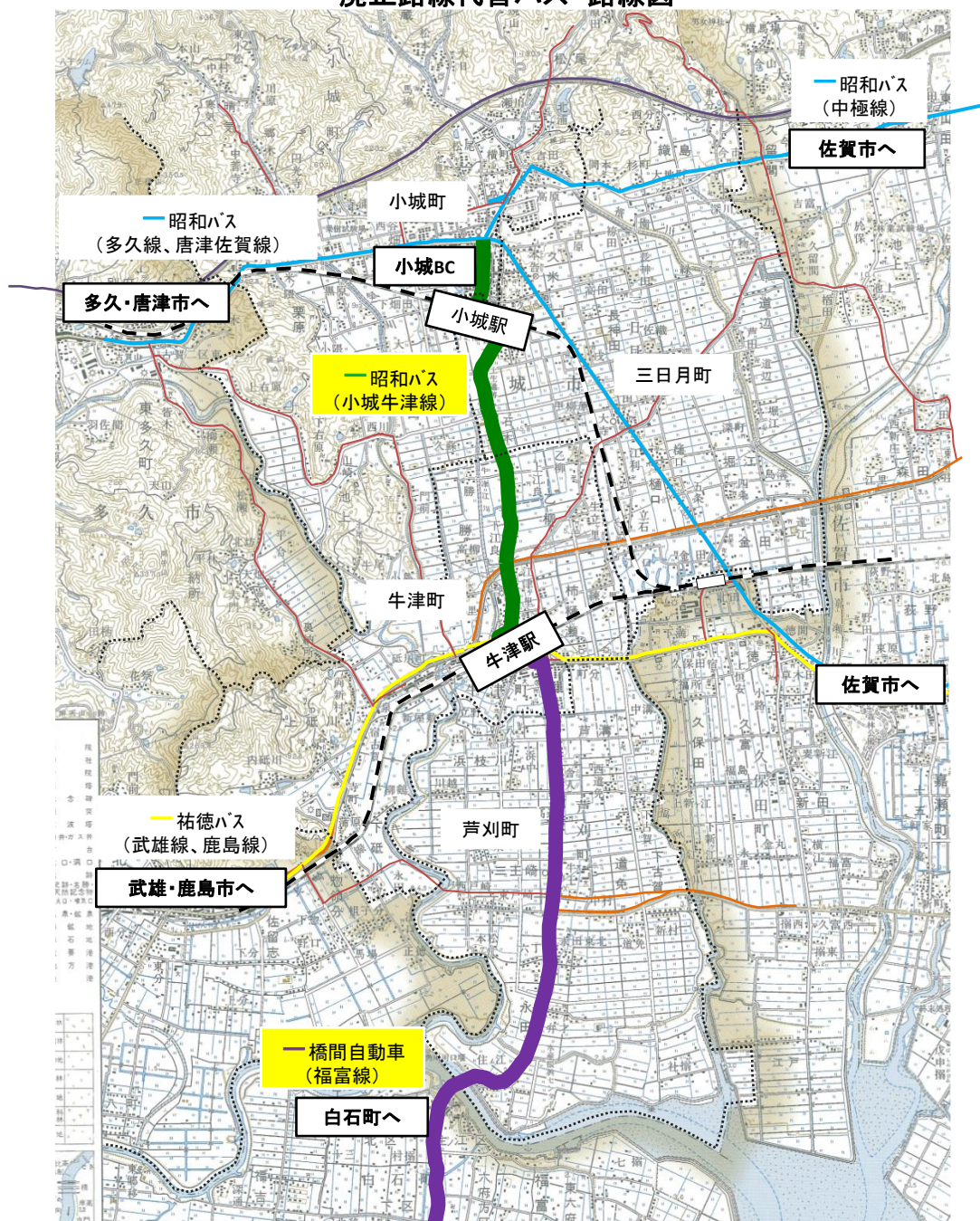
(廃止路線代替バス)

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、運行経費から料金収入を差し引いた運行欠損額を県と沿線自治体が補助金として負担することで、廃止路線代替バスを運行している。地域住民（特に高齢者）や生徒・児童、障がい者など自ら交通手段を持たない交通弱者の移動手段の確保や高齢化社会に対応するためには、路線バスの維持は大変重要な課題となっています。

利用者数は、小城牛津線が平成26年度5,678人/年、27年度5,812人/年と若干増えているものの平成25年度以前よりも減少しています。福富線に関しては、平成22年度以降大幅に減少しています。

市の負担額は、小城牛津線が若干増減はあるものの、ほぼ横ばいの状況ですが、福富線に関しては、利用者の減少に伴い負担額も年々増加し、平成27年度は22年度に比べて倍以上の負担額になっています。

廃止路線代替バス 路線図



(廃止路線代替バス)

路線バス(廃止路線代替バス)発着便数

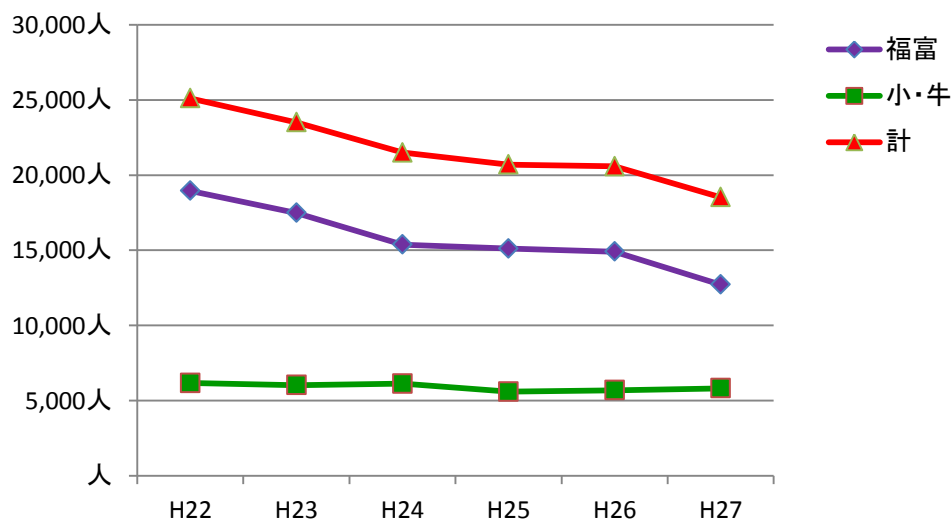
(※平成28年11月1日現在)

運行事業者	路線名	行先	便数			バス停名
			平日	土曜	日曜・祝日	
昭和自動車(株)	小城牛津線	小城BC	7便	5便		小城BC
		牛津駅	7便	5便		
(有)橋間自動車	福富線	牛津駅	10便	10便		牛津駅前
		福富ゆうあい館	10便	10便		

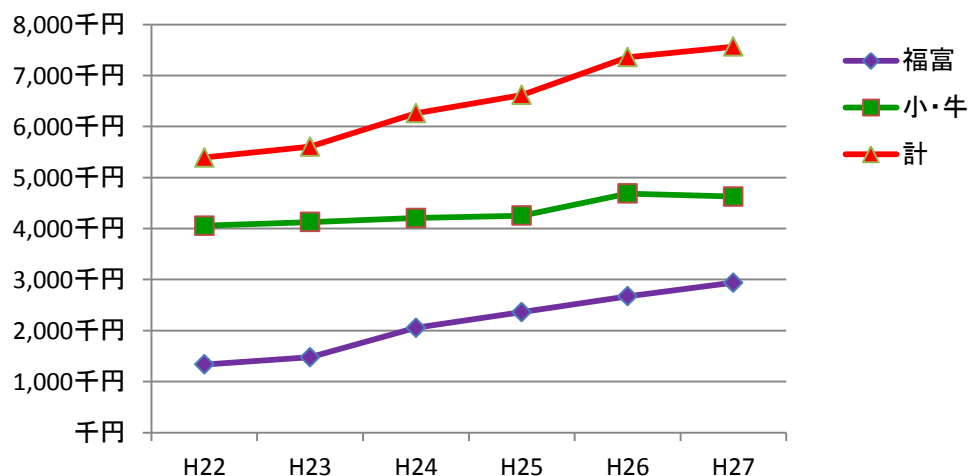
路線バス(廃止路線代替バス)利用者数及び市の負担額

		H22	H23	H24	H25	H26	H27
利用者数	小・牛	6,161人	6,029人	6,118人	5,585人	5,678人	5,812人
	福富	18,950人	17,484人	15,374人	15,108人	14,907人	12,710人
	計	25,111人	23,513人	21,492人	20,693人	20,585人	18,522人
市の負担額	小・牛	4,055千円	4,127千円	4,207千円	4,254千円	4,687千円	4,627千円
	福富	1,337千円	1,477千円	2,055千円	2,363千円	2,672千円	2,939千円
	計	5,392千円	5,604千円	6,262千円	6,617千円	7,359千円	7,566千円

利用者数



市の負担額



3 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、自家用有償運送事業による4路線のコミュニティバス(広域循環バス、小城町巡回バス、三日月町巡回バス、牛津町巡回バス)及び一般乗合旅客運送事業による2路線の乗合タクシー(芦刈町乗合タクシー、小城やまびこタクシー)を運行しており、ほぼ市内全域をカバーしています。これらのコミュニティバス、乗合タクシーは、移動手段を持たない住民を中心に買い物や通院などの日常生活に必要な交通手段として定着しています。

利用者数は、全路線の合計で平成25年度18,308人、26年度17,382人、27年度に15,834人と年々減少しています。路線別に見ると近年小城町巡回バスが大きく落ち込んでおり、他の路線も横ばいか微減で推移しています。

市の負担額は、年度によりばらつきがみられますが、利用者の減少による運賃収入の減少や運行車両の老朽化も進んでいることから、今後の負担額は増加していくものと見込まれます。

コミュニティバス(広域循環・巡回バス)、乗合タクシー発着便数 (※平成28年11月1日現在)

路線名称	系統名	行先 (巡回発着地)	便数		
			平日	土曜	日曜・祝日
小城町巡回バス	晴田線	(桜楽館)	3便	—	—
	岩松線	(桜楽館)	2便	—	—
	三里線	(桜楽館)	3便 (火曜2便)	—	—
三日月町巡回バス	北回りコース	(ゆめりあ)	3便 (月・水・金曜運行)	—	—
	南回りコース	(ゆめりあ)	3便 (月・水・金曜運行)	—	—
牛津町巡回バス	勝・柿樋瀬線	(アイル)	3便 (月・木曜2便)	—	—
	砥川線	(アイル)	3便	—	—
	天満町・芦刈町線	(アイル)	3便	—	—
広域循環バス	広域線	(アイル)	5便	—	—
芦刈町乗合タクシー	あしま～る線	牛津駅	1便 (月・水・金曜運行)	—	—
		社搦	1便 (月・水・金曜運行)	—	—
やまびこタクシー	やまびこ線	桜楽館	1便 (月・木曜運行)	—	—
		川内	1便 (月・木曜運行)	—	—

コミュニティバス(広域循環・巡回バス)・乗合タクシー利用者数及び市の負担額

	路線名	系統名	H23	H24	H25	H26	H27
利用者数	小城町	晴田	4,827人	4,796人	4,844人	4,082人	3,694人
		岩松	1,932人	1,923人	1,575人	1,575人	1,088人
		三里	3,367人	3,596人	3,270人	3,428人	2,834人
		小計	10,126人	10,315人	9,689人	9,085人	7,616人
	三日月町	北回り	1,271人	585人	789人	757人	728人
		南回り	860人	306人	347人	398人	416人
		小計	2,131人	891人	1,136人	1,155人	1,144人
	牛津町	勝・柿	745人	548人	508人	483人	590人
		砥川	1,528人	1,097人	1,314人	1,239人	1,236人
		天・芦	1,931人	1,798人	1,799人	2,128人	2,203人
		小計	4,204人	3,443人	3,621人	3,850人	4,029人
	広域循環	広域	1,640人	2,627人	2,510人	2,129人	2,049人
	芦刈町	あしま～る	318人	587人	733人	579人	478人
	やまびこ	やまびこ	220人	546人	619人	584人	518人
	計		18,639人	18,409人	18,308人	17,382人	15,834人
市の負担額	全路線		9,545,330円	12,842,900円	8,176,700円	8,369,712円	10,622,462円



□小城市巡回バス

- 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：小城市内、
牛津町の一部
- ⑤料金：200円
- ⑥備考：道路運送法第78条第2号
(自家用有償旅客運送許可)



□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：8：40～16：47
- ④運行エリア：三日月町内、
小城市の一部
- ⑤料金：200円
- ⑥備考：道路運送法第78条第2号
(自家用有償旅客運送許可)



□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78条第2号
(自家用有償旅客運送許可)



□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78条第2号
(自家用有償旅客運送許可)



□芦刈町乗合タクシー

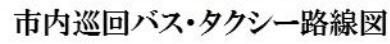
- ①運行日：月・水・金
- ②運行回数：2回/日
- ③運行時間帯：8：20～12：55
- ④運行エリア：芦刈町南部、
牛津町の一部
- ⑤料金：200円
- ⑥備考：道路運送法第4条
(定時定路線運行)



□小城やまびこタクシー

- ①運行日：月・木
- ②運行回数：往路、復路各1便/日
- ③運行時間帯：9：30～13：20
- 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：デマンド)

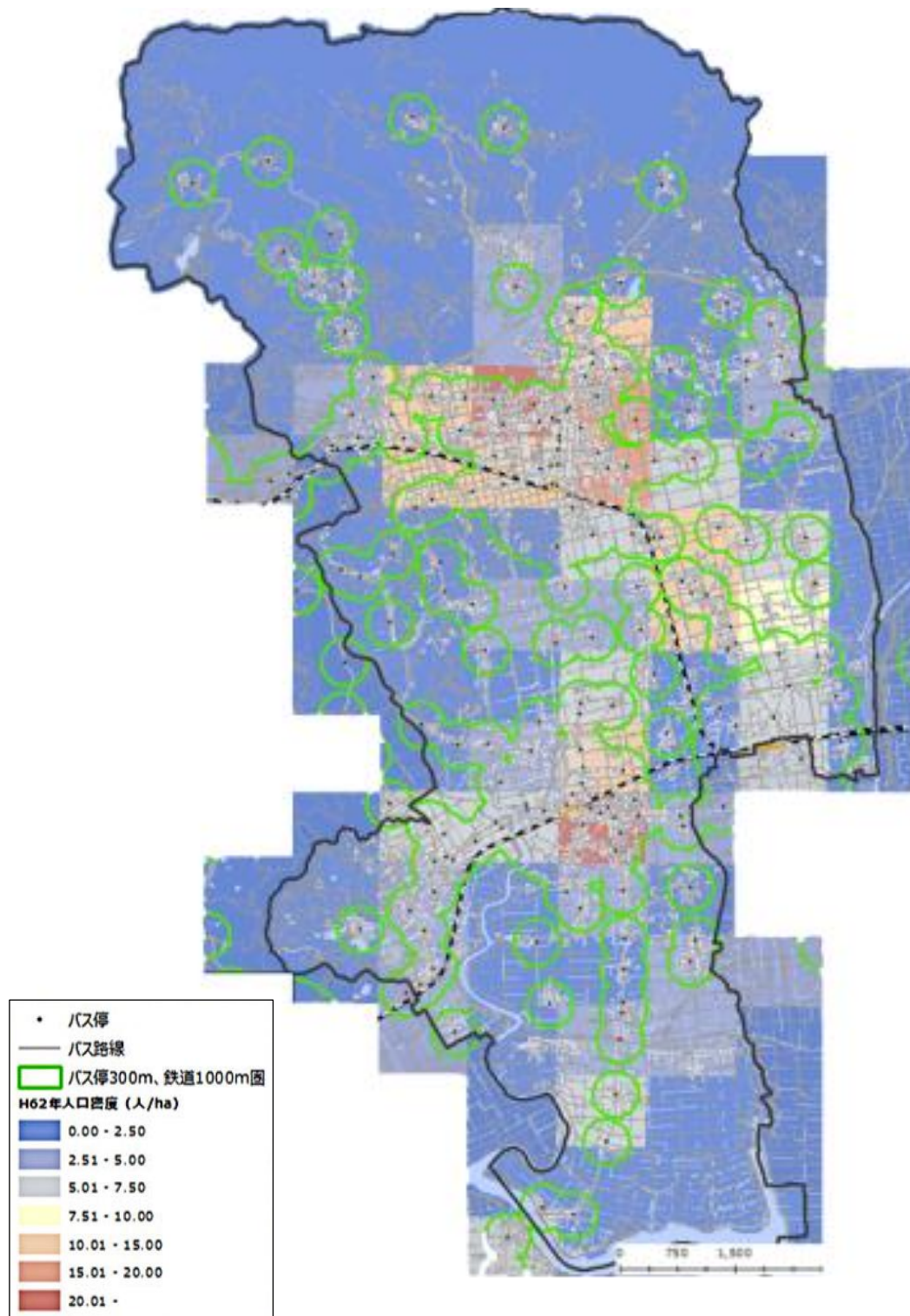
小城市管内图



公共交通からの徒歩圏の状況

本市には2つの鉄道駅（小城駅、牛津駅）とバス路線が存在し、市内の大部分が公共交通の徒歩圏域にカバーされています。

公共交通は、高齢者等の移動手段に欠かせないものですが、公共交通沿線の居住者の減少により、公共交通サービスの縮小が懸念されます。



< 出典 > 国土数値情報(国土交通省)「バス停留所」「バスルート」「鉄道」

4 タクシー(民間タクシー)

市内には、3社のタクシー事業者が営業を行っており、鉄道、路線バス、巡回バス等ではできない、居住先から目的地までの移動を柔軟に対応でき、小城市内全域をカバーしています。

5 その他

福祉タクシー事業

福祉タクシー事業に関しましては、市内に住所があり、在宅の障がい者の方の移動を支援するために、タクシー料金の一部が助成しています。なお、自動車税、軽自動車税の減額を受けている方は、対象となりません。

助成額 年間10,000円(500円×20枚つづり) ただし、年度途中において対象となった場合は、この限りではありません。

身体障がい者移送サービス事業

身体障がい者移送サービス事業に関しましては、市内に在住の身体障がい者や高齢者の方に、車イスごと乗降できる車両で、通院やリハビリ、社会参加等への移送を提供するサービスです。

5 公共交通機関に関する調査

公共交通機関に関する調査は、生活環境の満足度、今後のあり方及び利用実態等について、第2次小城市総合計画での市民アンケート、市内巡回バスの利用に関するアンケートを行いました。

1 第2次小城市総合計画アンケート

【調査地域】小城市全域

【調査対象】本市に居住する20歳以上の男女

【調査方法】郵送配布・郵送回収

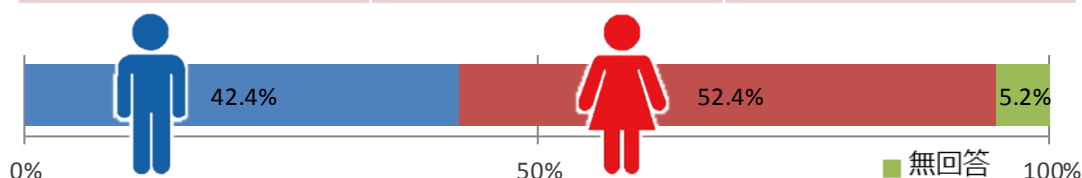
【対象者抽出方法】住民基本台帳による無作為抽出

【調査期間】平成26年7月～8月

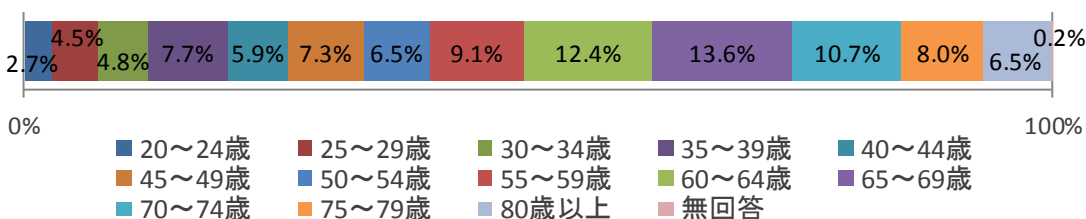
【回収結果】

配布数	有効回収数	有効回収率
2,000件	601件	30.1%

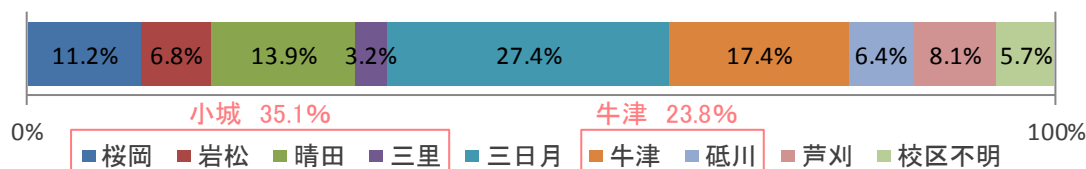
◆男女別回収率



◆年齢別回収率

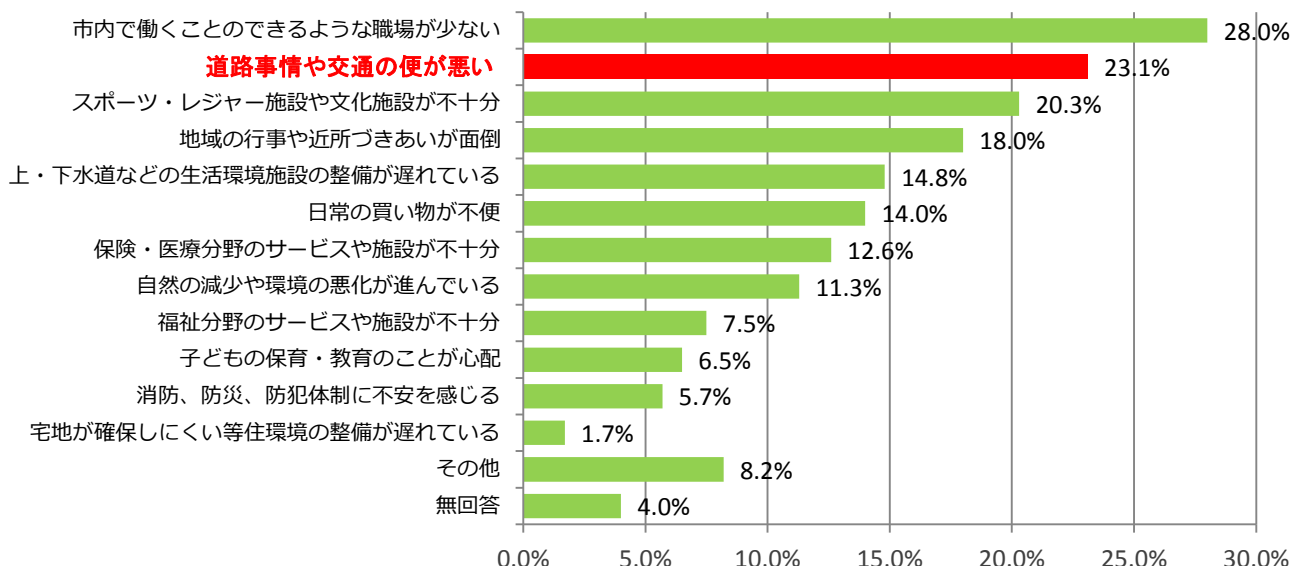


◆校区別回収率



出典：第2次小城市総合計画

日常生活で暮らしにくいと感じるところ



出典：第2次小城市総合計画

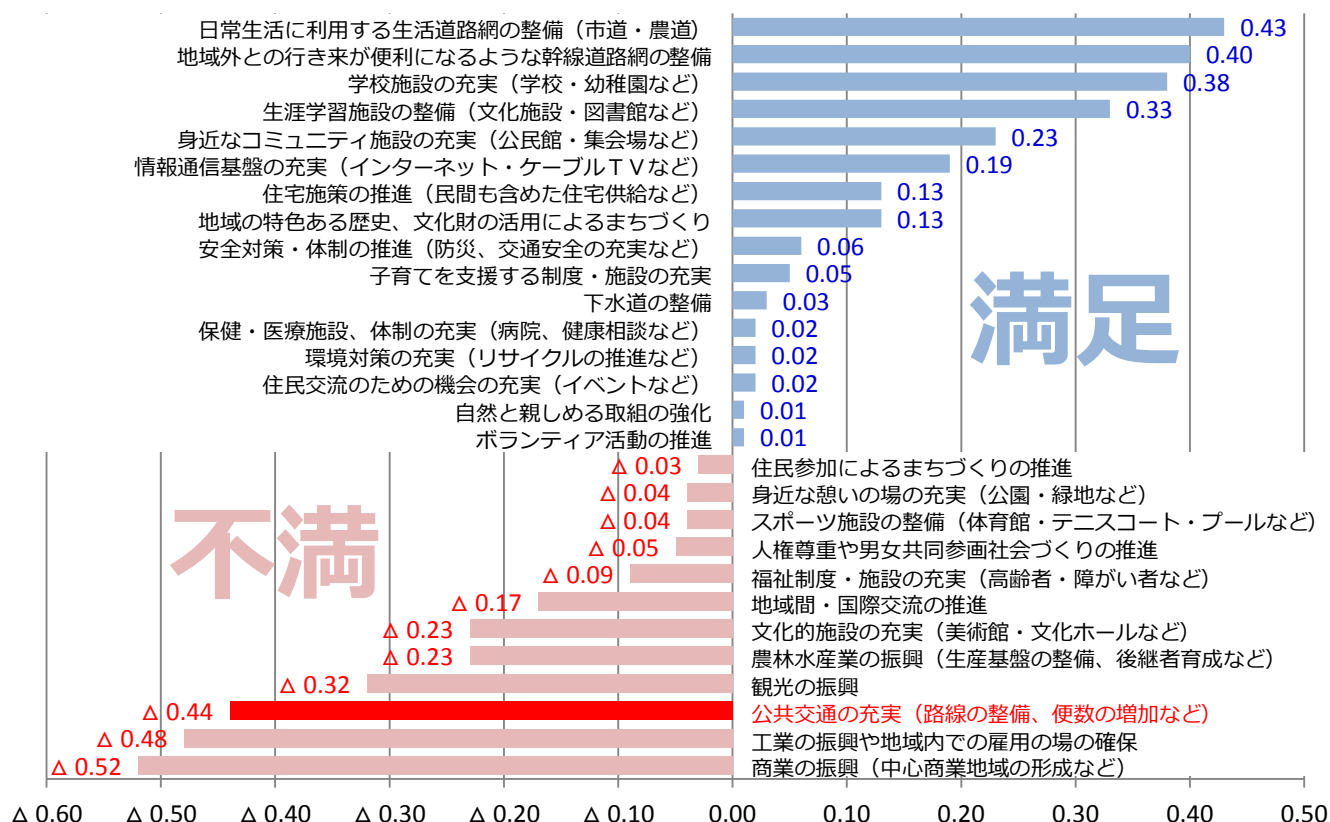
生活環境の満足度

本市の生活環境について、28の項目を掲げ、それぞれの「満足度」を5段階評価で尋ね、加重平均値による分析を行いました。

満足度の加重平均値による分析

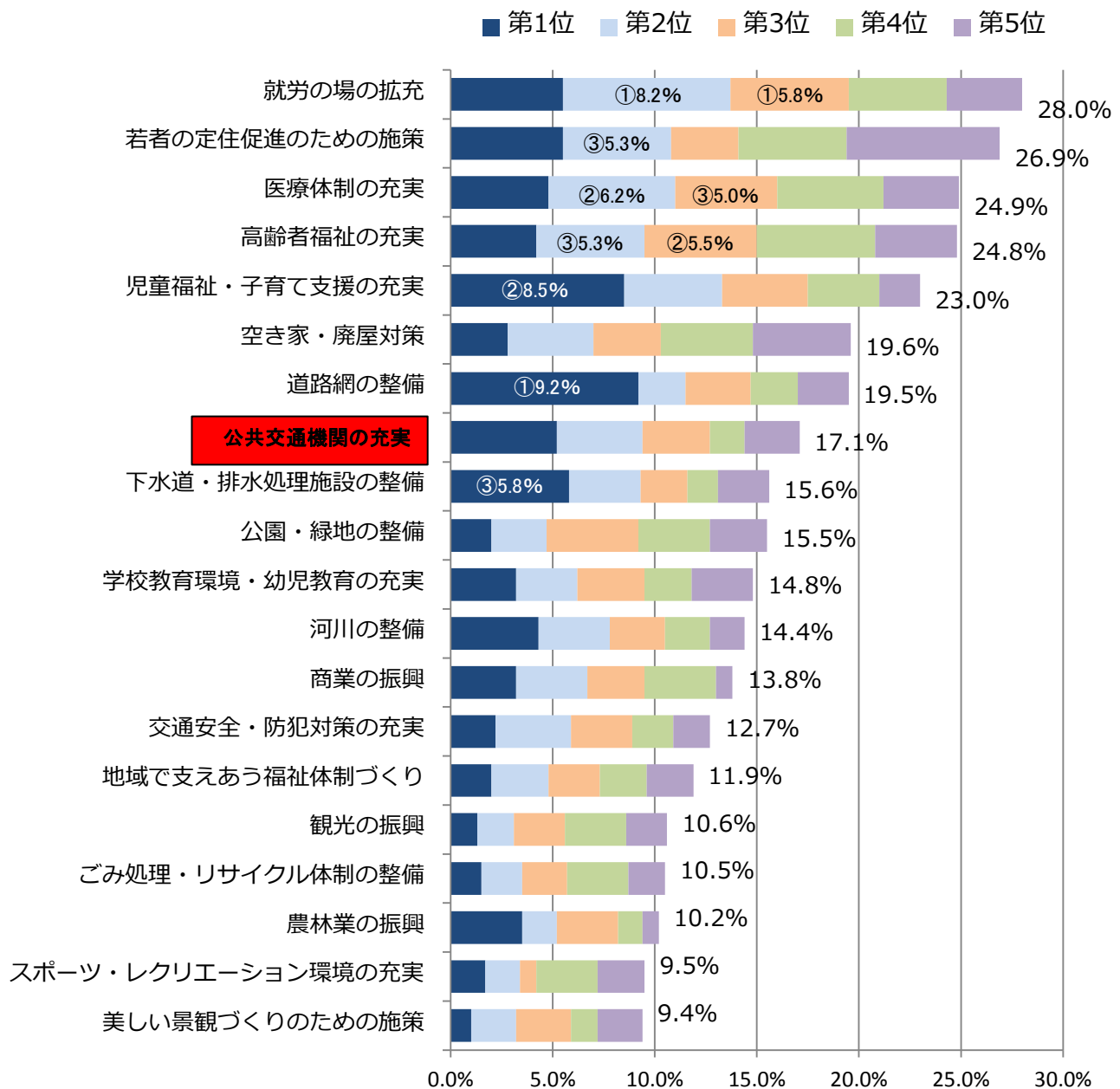
「満足度」については、「満足」「どちらかといえば満足」「どちらかといえば不満」「不満」「どちらともいえない」という選択肢があります。満足度をより的確に分析するために、加重平均値による指標化を行いました。

加重平均値は、「満足」に2点、「どちらかといえば満足」に1点、「どちらともいえない」に0点、「どちらかといえば不満」に-1点、「不満」に-2点の係数を設定し、算出しています。



出典：第2次小城市総合計画

これからのまちづくりで力を入れるべきこと



出典：第2次小城市総合計画

2 市内巡回バスの利用に関するアンケート

【調査地域】小城市全域

【調査対象】市内巡回・循環バス利用者

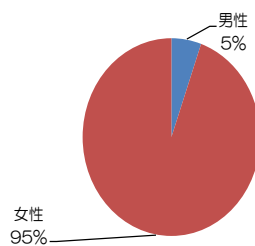
【調査方法】聞き取りによる調査

【調査期間】平成27年12月、28年12月

【聞き取り結果】

H27年度標本数	H28年度標本数	合 計
63件	66件	129件

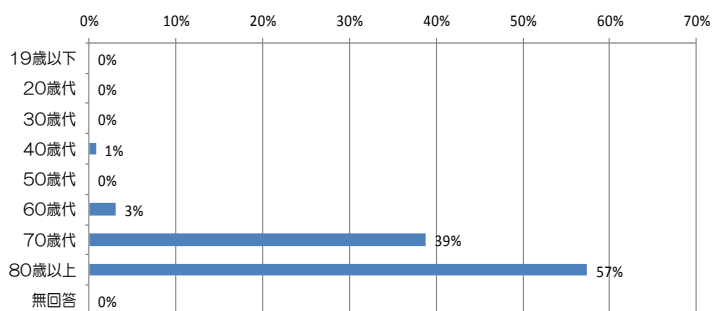
◆ 利用者の性別



性別の内訳

男性	5%
女性	95%

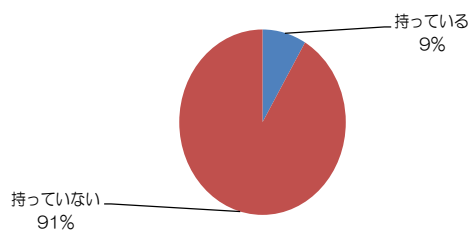
◆ 利用者の年齢分布



年齢層

19歳以下	0%
20歳代	0%
30歳代	0%
40歳代	1%
50歳代	0%
60歳代	3%
70歳代	39%
80歳以上	57%
無回答	0%

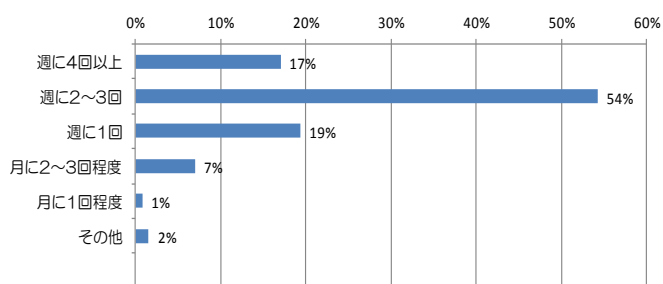
◆ 自動車運転免許の保有状況



運転免許証

持っている	9%
持っていない	91%

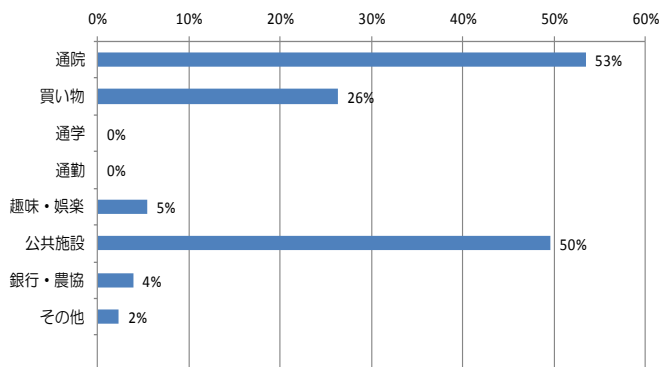
◆ 『市内巡回バス』の利用頻度



利用頻度

週に4回以上	17%
週に2~3回	54%
週に1回	19%
月に2~3回程度	7%
月に1回程度	1%
その他	2%

◆ 『市内巡回バス』の利用目的

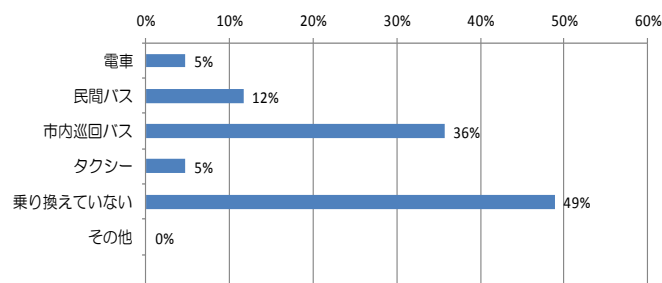


利用目的

通院	53%
買い物	26%
通学	0%
通勤	0%
趣味・娯楽	5%
公共施設	50%
銀行・農協	4%
その他	2%
無回答	0%

※複数回答のため合計は100%にはなりません。

◆ 『市内巡回バス』から別の交通機関への乗り換え状況

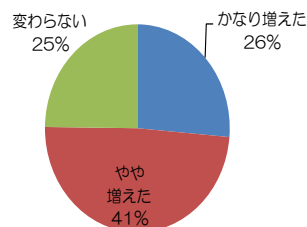


別の交通機関への乗り換え

電車	5%
民間バス	12%
市内巡回バス	36%
タクシー	5%
乗り換えていない	49%
その他	0%

※複数回答のため合計は100%にはなりません。

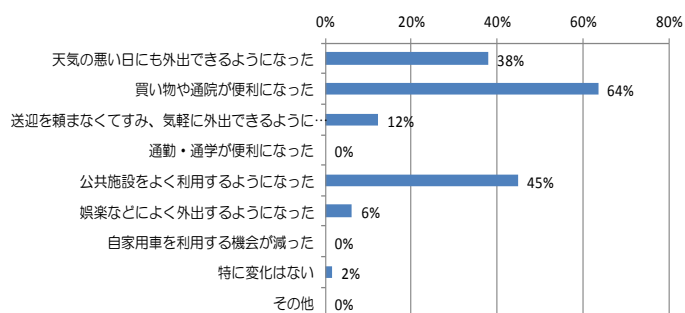
◆ 『市内巡回バス』運行による外出回数の変化



外出回数の変化

かなり増えた	26%
やや増えた	49%
変わらない	25%
無回答	0%

◆ 『市内巡回バス』運行による生活の変化



生活の変化

天気の悪い日にも外出できるようになった	38%
買い物や通院が便利になった	64%
送迎を頼まなくてすみ、気軽に外出できるようになった	12%
通勤・通学が便利になった	0%
公共施設をよく利用するようになった	45%
娯楽などによく外出するようになった	6%
自家用車を利用する機会が減った	0%
特に変化はない	2%
その他	0%
無回答	0%

※複数回答のため合計は100%にはなりません。

3 公共交通の現状と課題

項目	現状	課題
人口と世帯	現在までの人口は、平成17年をピークに減少に転じ、平成27年までの10年間で約1300人の減少となっています。また、世帯数は増加していますが、1世帯当たりの人口は減少し続けています。将来の人口は、緩やかではありますが減少が続く一方、高齢人口（65歳以上）は増加傾向で推移すると見込まれます。	人口減少 少子高齢化 高齢化による交通事故増加
鉄道	利用者は、主に通勤、通学での利用者が多く、大幅な増減はないものの、今後少子化、人口減少が見込まれます。	人口減少、少子高齢化に伴う利用率の低下 利用者の減少による運賃収入の減少 便数の問題
路線バス (生活交通路線バス)	利用者数は、運行事業者による運行便の増便等の検討や外国人旅行者による利用増などがあり、年によって増減はあるものの極端な減少にはいたっていません。 市の負担額は、利用者が極端に減っていないにも関わらず、年々増加しており、大変重要な課題となっています。	人口減少、少子高齢化に伴う利用率の低下 利用者の減少による運賃収入の減少 便数の問題 市の運行費用補填の増加
路線バス (廃止路線代替バス)	利用者数は、小城牛津線が平成26年度5,678人/年、27年度5,812人/年と若干増えているものの平成25年度以前よりも減少しています。福富線に関しては、平成22年度以降大幅に減少しています。 負担額は、小城牛津線が若干増減はあるものの、ほぼ横ばいの状況ですが、福富線に関しては、利用者の減少に伴い負担額も年々増加し、平成27年度は22年度に比べて倍以上の負担額になっています。	人口減少、少子高齢化に伴う利用率の低下 利用者の減少による運賃収入の減少 便数の問題 市の運行費用補填の増加
コミュニティバス (広域循環バス、巡回バス)・乗合タクシー	利用者数は、全路線の合計で平成25年度18,308人、26年度17,382人、27年度に人15,834人と年々減少しています。路線別に見ると近年小城町巡回バスが大きく落ち込んでおり、他の路線も横ばいから微減で推移しています。 市の負担額は、年度によりばらつきがみられますが、利用者の減少による運賃収入の減少や運行車両の老朽化も進んでいることから、今後の負担額は増加していくものと見込まれます。	人口減少、少子高齢化に伴う利用率の低下 利用者の減少による運賃収入の減少 市の運行費用補填の増加 運行車両の老朽化 便数の問題 利用時間の制限
第2次総合計画アンケート		
日常生活で暮らしにくいと感じるところ	道路事情や交通の便が悪いという意見が多かった。	路線、便数の増加に伴う費用負担の増加
生活環境の満足度	公共交通の充実度（路線の整備、便数の増加など）に不満が多かった。	路線、便数の増加に伴う費用負担の増加
これからのまちづくりで力を入れるべきこと	公共交通機関の充実させることについて要望が多かった。	路線、便数の増加に伴う費用負担の増加
コミュニティバスの利用者アンケート		
利用者の年齢分布	70歳代が39%、80歳代が57%であり、ほとんどが高齢者の利用である。	60代以下の利用率の低さ
自動車免許の保有状況	持っている方が9%、持っていない方が91%であり、自らが移動手段を持たない方にとっては欠かせないものである。	自動車運転免許所有者（日常的に運転される方）の利用率の低さ 高齢者の自動車免許証返納の問題
利用頻度	週に2～3回が54%と最も多く、次に週に4回以上17%となっており、自らが移動手段を持たない方にとっては欠かせないものである。	ルート、停留先及び便数の問題
利用目的	通院や公共施設の利用が最も多く、次に買い物となっている。	ルート、停留先及び便数の問題
別の交通機関への乗り換え状況	乗り換えていない方が49%と最も多く、路線が違う市内巡回バスへの乗り換えが36%と次に多くなっている。電車や路線バスへの乗り換えは少ない状況である。	ルート、停留先及び便数の問題 鉄道、路線バス等への乗り継ぎ時間等の問題
外出回数の変化	巡回バスの運行により、外出回数が増えた方が75%であった。	ルート、停留先及び便数の問題
その他		自宅からバス停までの移動手段

4 課題の整理

課題1 「交通空白地」を解消するための公共交通の提供

バス停や駅が近くにない、「交通空白地」を解消し、住民の通院や買い物などの移動手段としての生活交通を確保するための公共交通を維持していく必要があります。

課題2 各交通機関の連携強化と役割分担

市、鉄道運行事業者、バス運行事業者等がさらなる連携強化を行い、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、地域の実情にあった運行形態の選択によって持続可能な運行方法の確立や路線バスとコミュニティバスの各々の長所を活かした路線網の整理が必要です。

課題3 利用者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供

公共交通の利用者は、人口減少やマイカーに依存するライフスタイルの定着に伴い減少傾向です。利用者が少ない運行路線も見られる為、日常の買い物や通院、商業施設等の営業時間や医療機関の診察時間にも配慮した路線・時刻の見直しが必要です。

また、高齢者や障がい者等、特に自家用車の運転が困難な人でも社会参画が出来るよう新たな運行割引制度の導入も検討が必要です。

課題4 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、行政・事業者・地域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。

また、地域住民が主体となり、それぞれの地域特性や利用形態に即した公共交通を作り上げていく必要があります。

課題5 交通対策に係る経費の増大

小城市全体の公共交通にかかる経費は、利用者の減少による運賃収入の減少や運行車両の老朽化等により負担額が増加しています。今後、公共交通の維持に必要な負担額は増加し続ける可能性があります。

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て運行経費の削減に努めていく必要があります。

課題6 周知・PRによる小城市内外の新規利用者確保が必要

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。

市民の日常生活に欠かせない生活路線を維持・確保していくためには、普段公共交通を利用されない市民や観光客といった新規顧客の開拓も必要となります。

公共交通に関する周知・PR・情報提供等により、「利用してみよう」と思える環境づくりが必要です。

6 計画

1 小城市の将来像

「第2次小城市総合計画」

第2次小城市総合計画で目指すまちの姿（将来像）は、「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～」とし、その基本計画の中で、「道路の保全と交通網の充実」を施策に掲げ、地域公共交通の利用促進（市民にわかりやすく、便利で利用したいと思われるような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す。）としています。

小城市の目指すべき姿（将来像）

こきょうこうき

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 ～

基本計画

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

（第2次小城市総合計画 平成28年10月）

「小城市立地適正化計画」

小城市立地適正化計画で目指すまちの姿（将来像）は、「人と自然が輝く、希望と活力にあふれた生活創造都市・小城市」とし、高齢者をはじめ、誰もが徒歩や公共交通により日常生活を送ることができるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市づくりや、集落地域の豊かな自然や歴史・伝統を背景とした生業等を維持しつつ、多くの市民が健康で元気にふるさと小城市に住み続けたいと思うまちづくりを進めるとともに、個性豊かで利便性と文化性の高い拠点を形成することで、市民の外出機会を増やし、健康長寿に貢献することを目指します。

立地適正化計画の都市の将来像

くらし

人と自然が輝く、希望と活力にあふれた生活創造都市・小城市

基本的な考え方

- （1）多極ネットワーク型の都市構造の形成
- （2）階層構造の拠点の形成
- （3）公共交通網を生かした拠点間ネットワーク軸の形成

（小城市立地適正化計画 平成29年3月）

都市機能誘導区域の設定

小城市立地適正化計画では、図 43のとおり都市機能誘導区域を設定されています。

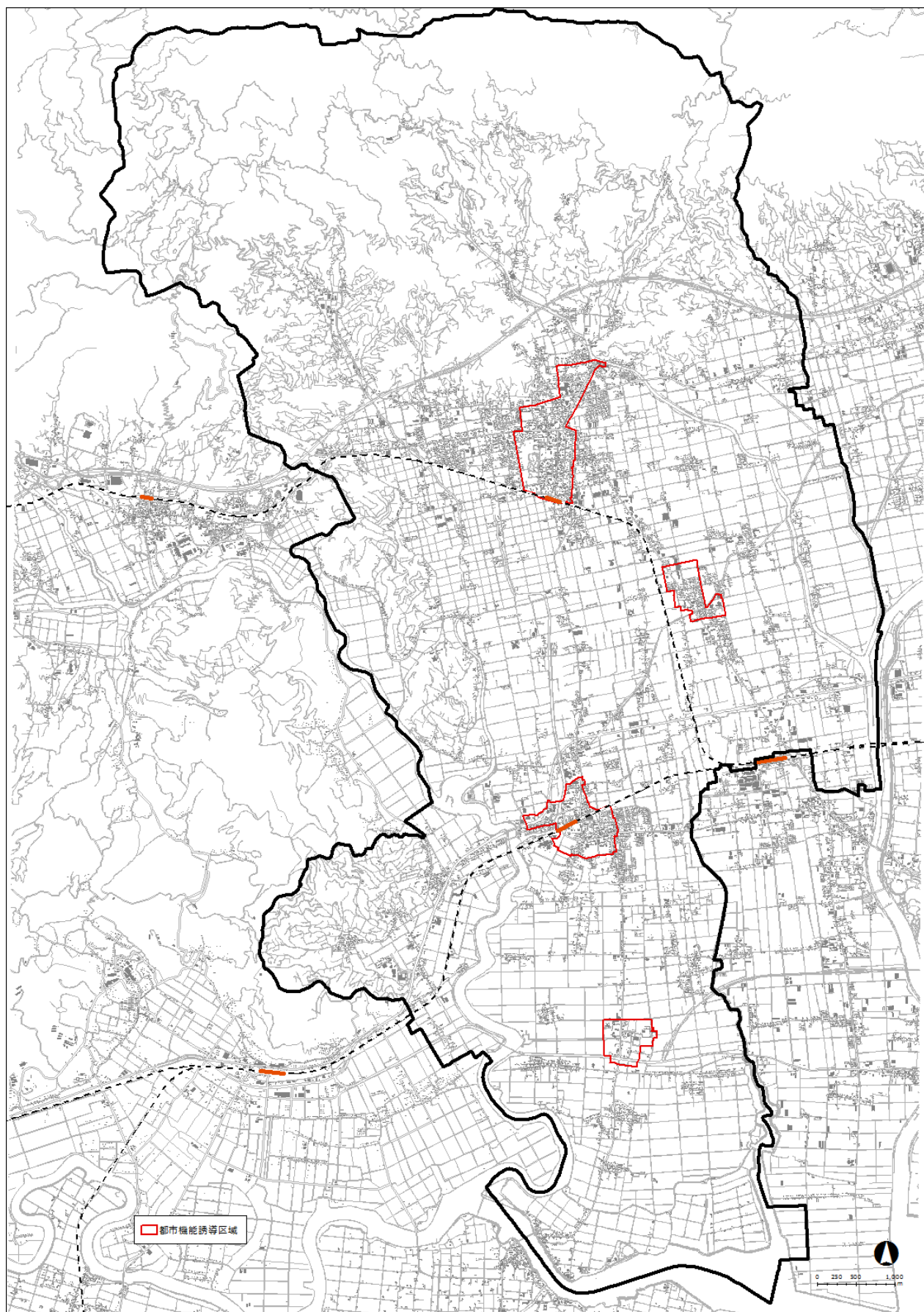


図 43 都市機能誘導区域図

出典：小城市立地適正化計画

2 基本方針

(1) 地域公共交通が果たすべき役割

地域公共交通は、高齢者や児童・生徒、障害者など、マイカーを利用できない人だけでなく、全ての人が地域で安心して暮らし続けるために必要な社会基盤施設の一つです。

小城市内の鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス・乗合タクシーのそれぞれが役割を果たしつつ、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。

区分	モード	役割
地域内交通	コミュニティバス ・乗合タクシー	買い物や通院等、市内の主要な施設へ出かけられる移動を支援する。
	タクシー	その都度の用事や目的にあわせた自由度の高い移動を支援する。 小城市外の目的地を直接、結ぶ場合も想定される。
広域的・幹線的 基幹交通ネットワーク	鉄道	小城市内と小城市外を結ぶ広域的な移動を支援する。
	路線バス	小城市内と小城市外を結ぶ広域的な移動を支援する。

(2) 地域が目指すべき将来像

小城市における将来のまちの姿・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とおり設定します。

【公共交通を取り巻く課題】

課題1 「交通空白地」を解消するための公共交通の提供

課題2 各交通機関の連携強化と役割分担

課題3 利用者ニーズに配慮した公共交通サービスの提供

課題4 市民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり

課題5 交通対策に係る経費の増大

課題6 周知・PRによる小城市内外の新規利用者確保が必要



【基本理念】 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

小城市が目指すべき姿（将来像）とするために、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取り組みを行います。

(3) 計画の基本方針

方針1 広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持

鉄道、路線バス（生活交通路線バス・廃止路線代替バス）は、小城市内と小城市外を結ぶ広域的な移動を支援する重要な役割を担っており、その維持を図るため、国・県・沿線市町自治体・運行事業者と協力しながら、利用促進に向けた取組に努めます。

方針2 交通空白地を補完する移動手段の確保維持

鉄道や路線バス、市内の主要な施設等へ通じる地域内の支線交通として、小城市が運行しているコミュニティバス（広域循環バス、小城町巡回バス、三日月町巡回バス、牛津町巡回バス）及び乗合タクシー（芦刈町乗合タクシー、小城やまびこタクシー）について、交通空白地の移動手段を持たない住民を中心に買い物や通院などの日常生活に必要な交通手段の確保維持に努めます。

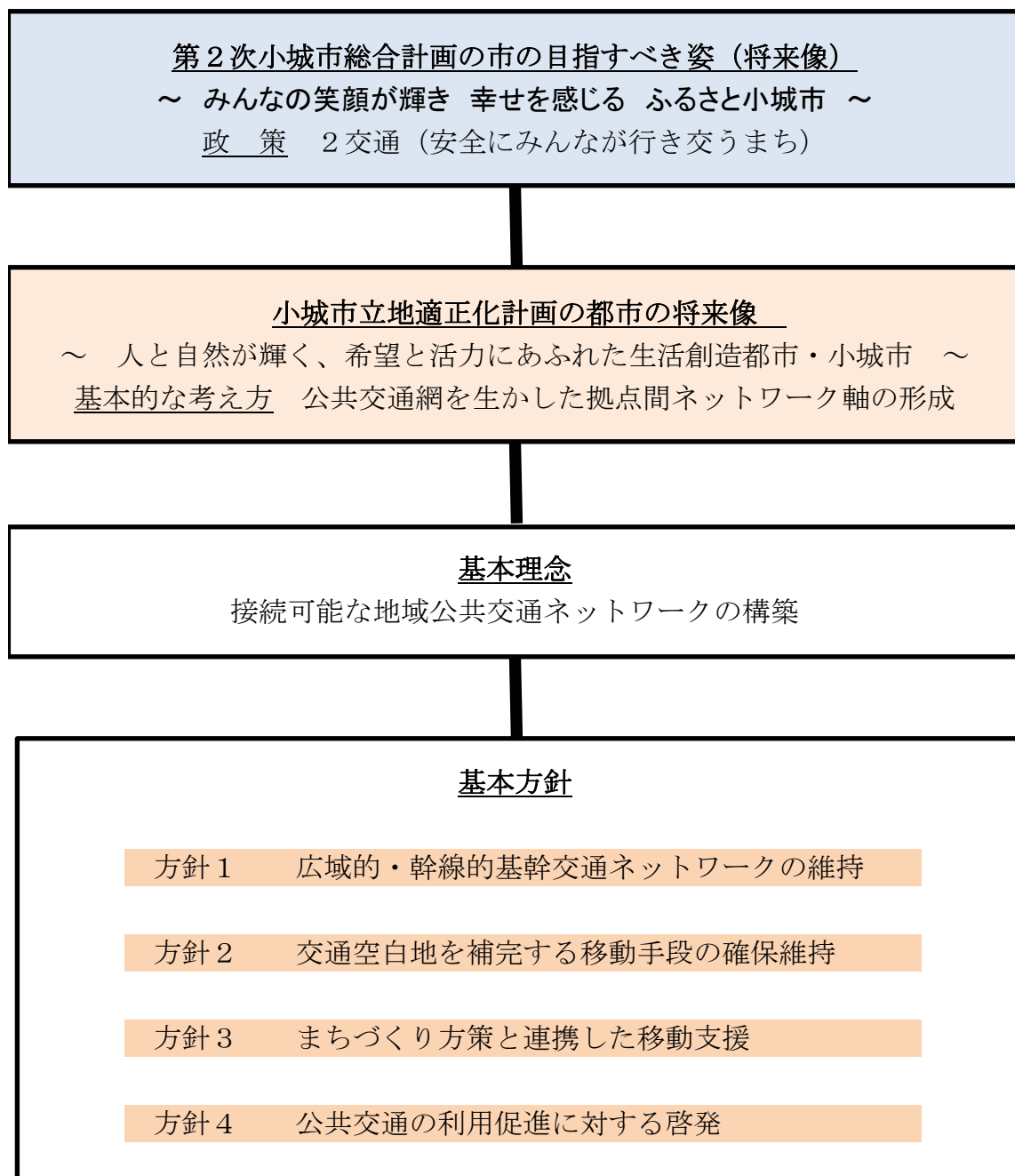
方針3 まちづくり方策と連携した移動支援

第2次小城市総合計画や小城市立地適正化計画等の各種計画が示すまちづくり方策と連携し、公共交通網の構築を図り生活環境の向上に努めます。

方針4 公共交通の利用促進に対する啓発

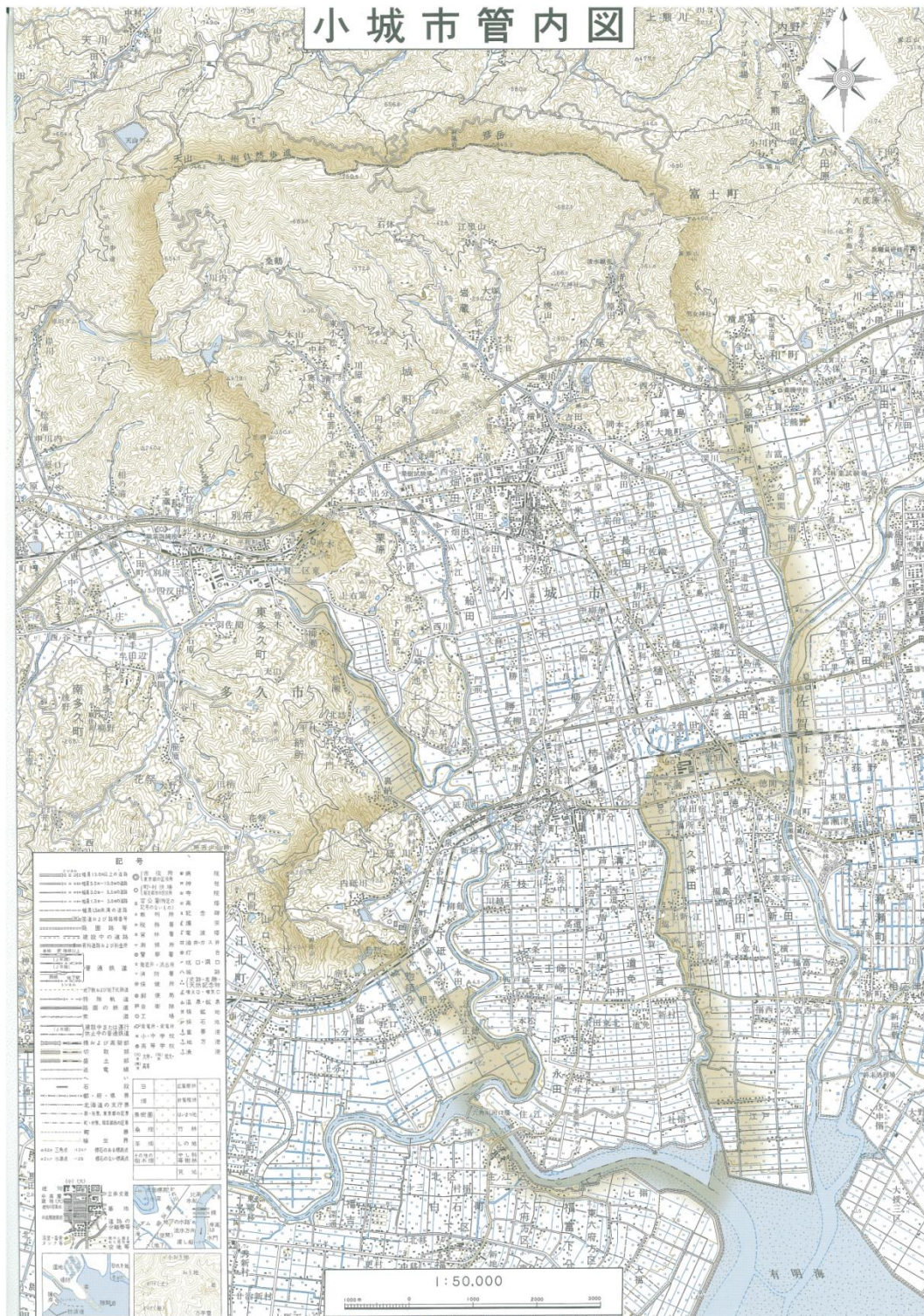
広報誌や市のHP等を活用し、公共交通の運行路線・料金・利用方法等の情報をわかりやすく提供し利用促進につなげるように努めます。

計画の体系図



3 計画の区域

計画の区域は、小城市全域とします。



4 目標を達成させるために行う事業・実施主体

方針1 広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持	実施主体
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運行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。	小城市 鉄道運行事業者
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。	小城市 バス運行事業者
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。	小城市 バス運行事業者

方針2 交通空白地を補完する移動手段の確保維持	実施主体
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。	小城市
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。	小城市 タクシー運行事業者
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。	小城市 バス・タクシー運行事業者

方針3 まちづくり方策と連携した移動支援	実施主体
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。	小城市
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のまちづくり方針との連携を行います。	小城市

方針4 公共交通の利用促進に対する啓発	実施主体
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。	小城市 運行事業者
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。	小城市 市民
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、誰にでも分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。	小城市 運行事業者

5 計画期間

計画は5年間（平成29年度～平成33年度）の期間を設定し、以下のスケジュールで各目標の達成に向けて取り組んでいきます。

なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

計 画 期 間					
方針1 広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持		H29	H30	H31	H32
		H33			
	目標(1)鉄道の維持	計画・実施	実施	実施	実施
	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)	計画・実施	実施	実施	実施
方針2 交通空白地を補完する移動手段の確保維持	目標(3)路線バス利用促進制度導入の検討	計画	計画	計画	実施
方針2 交通空白地を補完する移動手段の確保維持		H29	H30	H31	H32
		H33			
	目標(1)コミュニティバス・乗合タクシーの維持・改善	計画・実施	実施	実施	実施
	目標(2)タクシー利用料金の一部助成制度の拡充検討	計画	計画	計画	実施
方針3 まちづくり方策と連携した移動支援	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	計画	計画	計画	実施
方針3 まちづくり方策と連携した移動支援		H29	H30	H31	H32
		H33			
	目標(1)総合計画の各種基本事業との連携	計画・実施	実施	実施	実施
	目標(2)立地適正化計画との連携	計画・実施	実施	実施	実施
方針4 公共交通の利用促進に対する啓発		H29	H30	H31	H32
		H33			
	目標(1)小城市が持つ広報媒体による情報の提供	計画・実施	実施	実施	実施
	目標(2)出前講座の実施	計画・実施	実施	実施	実施
方針4 公共交通の利用促進に対する啓発	目標(3)公共交通に関するパンフレットの作成	計画・実施	実施	実施	実施

6 計画の達成状況の評価

事業の実施にあたっては、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、小城市地域公共交通活性化協議会にて計画目標及び実施事業の評価（年1回）を行いながら、必要に応じて計画の見直しを行うなど、PDCAサイクルによるマネジメントを実施します。



※PDCAサイクルとは、効果を検証するための全体的な仕組みとして、P l a n（計画）-D o（実行）-C h e c k（評価）-A c t（改善）の頭文字をとったもので、計画策定後、実施をし、その効果検証を行い、内容によっては改善を図るというサイクルにより、目標指標の向上ができなかった場合などには、その取り組みの在り方に改善を加え、目標の実現を目指していきます。

方針1 広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持	実施主体	目標
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運行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。	小城市 鉄道運行事業者	1回実施／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。	小城市 バス運行事業者	現状路線の維持 (唐津佐賀線・多久線・中極線・佐賀線・武雄線・小城牛津線・福富線)
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。	小城市 バス運行事業者	平成33年度までに試験実施

事業の成果を示す主な指標	H27実績	目標
路線バスの利用者数	508,184人	510,000人

方針2 交通空白地を補完する移動手段の確保維持	実施主体	目標
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。	小城市	現行路線の維持 (小城町巡回バス・三日月町巡回バス・牛津巡回バス・広域循環バス・芦刈町乗合タクシー・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。	小城市 タクシー運行事業者	平成33年度までに試験実施
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。	小城市 バス・タクシー運行事業者	平成33年度までに試験実施

事業の成果を示す主な指標	H27実績	目標
コミュニティバスの利用者数	15,834人	16,000人

方針3 まちづくり方策と連携した移動支援	実施主体	目標
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。	小城市	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) 目標39.5%
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・連携に取り組めます。	小城市	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) 目標39.5%

事業の成果を示す主な指標	H27実績	目標
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)	39.50%	39.50%

方針4 公共交通の利用促進に対する啓発	実施主体	目標
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。	小城市 運行事業者	毎年実施
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。	小城市 市民	毎年実施
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、誰にでも分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。	小城市 運行事業者	毎年実施

事業の成果を示す主な指標	H27実績	目標
コミュニティバスの利用者数	15,834人	16,000人