

小城市公共交通計画改定 に向けた基礎整理について

第31回小城市地域公共交通会議

令和8年5月25日(月)15:30~

本日の協議の位置づけ

本日は、次期小城市地域公共交通計画の策定に向けた「基礎整理」を行うための協議です。

現行計画の評価、アンケート結果、課題の整理、今後のスケジュールを共有し、課題の整理にもれがないかについてご意見をいただきます

共有すること

- 現行計画の評価
- 現状の整理

確認すること

- 移動ニーズ
- 主な課題

ご意見 いただきたいこと

- 課題の整理にもれがないか

※本日は、具体的な路線や運行内容を決定する段階ではなく、次期計画の検討に向けた基礎整理を行うものです

地域公共交通計画

地域公共交通計画とは

- 人口減少や高齢化、運転手不足などに対応しながら、地域の移動手段を将来にわたって維持・改善するために、市町村などが作成する計画

計画の根拠法令

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の中で、地方公共団体が中心となって計画を作成し、関係者と連携して公共交通を維持・改善することが求められている

小城市地域公共交通計画の計画期間

- 令和4年度～令和8年度

現行計画指標の振り返り

	指標 (KPI)	現在値 R2年度	目標値 (R8年度)	実績値 (最新)	達成/ 未達成
鉄道	JR乗車人員/日 小城駅+牛津駅	1,567人	1,800人	1,677人 (R5.4.1~R6.3.31)	▲ 目標には至らず R2よりは改善
路線バス	利用者数/年	378,215人	450,000人	402,813人 (R6.10~R7.9)	× 目標には至らず R2よりは改善
//	運行収入 -運行経費	▲301,340 千円	▲165,000千 円	▲311,921千円 (R6.10~R7.9)	× 赤字増
//	市からの 財政支出額	29,484千 円	16,000千円	37,106千円 (R6.10~R7.9)	× 補填額が 広がっている
廃止路線代替 バス	利用者数/年	13,634人	20,000人	9,344人 (R6.10~R7.9)	× 利用者数減
//	運行収入 -運行経費 (市からの補填)	▲12,768 千円	▲11,000千 円	▲15,693千円 (R6.10~R7.9)	× 補填額が 広がっている

現行計画指標の振り返り

	指標 (KPI)	現在値 R2年度	目標値 (R8年度)	実績値 (最新)	達成/ 未達成
市バス	利用者数/年	10,426人	16,000人	10,602人 (R7.4~R8.3)	▲ 横ばい
//	運行収入 -運行経費	▲21,947 千円	▲20,000千円	▲38,245千円 (R7.4~R8.3)	× 委託額大幅増
//	市からの 財政支出額	23,093千 円	22,500千円	39,557千円 (R7.4~R8.3)	(上記、同)
民間タクシー	利用者数/年	82,973人	130,000人	75,021人 (R6.10~R7.9)	× R2年度より減
全般	公共交通が便利 と思う市民の割 合	27.6%	40.0%	32.4% (R7.4実施)	▲ 目標には至らず R2よりは改善

現行計画指標の振り返り【要因の整理】

	要因の整理
鉄道	目標には至らなかったもののR2数値よりは改善 (コロナ禍以前の数値に戻った)

指標 (KPI)	現在値 R2年度	目標値 (R8年度)	実績値 (最新)
JR乗車人員/日	1,567人	1,800人	1,677人 (R5.4.1~R6.3.31)
牛津駅	648人		659人
小城駅	919人		1,018人

JR小城駅



現行計画指標の振り返り【要因の整理】

	要因の整理
路線バス	利用者人数は目標達成したものの、市からの補助金が25%増 アリーナ効果で利用人数増が要因の一つ

指標 (KPI)	現在値 R2年度	目標値 (R8年度)	実績値 (最新)	達成/ 未達成
利用者数/年	378,215人	450,000人	402,813人 (R6.10~R7.9)	× 目標には至らず R2よりは改善
運行収入 -運行経費	▲301,340 千円	▲165,000千 円	▲311,921千円 (R6.10~R7.9)	× 赤字増
市からの 財政支出額	29,484千 円	16,000千円	37,106千円 (R6.10~R7.9)	× 補填額が 広がっている

※利用者数は、昭和バス、祐徳バスのうち、小城市を走る路線全体の利用者
(小城市内のみ利用者ではない)

- 昭和バス 多久線、唐津佐賀線、中極線
- 祐徳バス 佐賀線 武雄線

現行計画指標の振り返り【要因の整理】

	要因の整理
廃止路線バス	利用者人数は減、市からの補助金額も25%増

指標 (KPI)	現在値 R2年度	目標値 (R8年度)	実績値 (最新)	達成/ 未達成
利用者数/年	13,634人	20,000人	9,344人 (R6.10~R7.9)	× 利用者数減
運行収入 ー運行経費 (市からの補填)	▲12,768 千円	▲11,000千 円	▲15,693千円 (R6.10~R7.9)	× 補填額が 広がっている

廃止路線代替バス

利用者の減少や運転手不足などを理由にバス会社が運行をやめた路線について、住民の移動手段を確保するために自治体や地域が主体となって運行する代替の交通機関

小城市内の廃止路線代替バス

- 小城牛津線 (小城駅バスセンターから牛津駅)
- 福富線 (牛津駅から道の駅白石):小城市と白石町で共同補助



現行計画指標の振り返り【要因の整理】

	要因の整理
小城市バス	利用者人数は横ばい、委託額は70%増 多久の公立佐賀中央病院までの延線や三日月小学校線の新設 利用者人数への反映はこれまでも数年要している

指標 (KPI)	現在値 R2年度	目標値 (R8年度)	実績値 (最新)	達成/ 未達成
利用者数/年	10,426人	16,000人	10,602人 (R7.4~R8.3)	▲ 横ばい
運行収入 -運行経費	▲21,947 千円	▲20,000千円	▲38,245千円 (R7.4~R8.3)	× 委託額大幅増
市からの 財政支出額	23,093千 円	22,500千円	39,557千円 (R7.4~R8.3)	(上記、同)



現行計画指標の振り返り【要因の整理】

要因の整理	
民間タクシー	R2数値より減 コロナや物価高の影響でタクシー利用者が減少か
利用者数/年	82,973人 130,000人 75,021人 (R6.10~R7.9) × R2年度より減

要因の整理	
市民満足度	目標には至らなかったもののR2数値よりは改善 PR周知や路線の新設等が影響しているのでは

現在値 R2年度	目標値 (R8年度)	実績値 (最新)	達成/ 未達成
27.6%	40.0%	32.4% (R7.4実施)	▲ 目標には至らず R2よりは改善

現行計画指標の振り返り

変化なし

- 市バス利用者数

改善したが目標未達

- JR利用者数、市民満足度、路線バス利用者数

悪化

- 路線バス収支、市バス収支、廃止路線代替バス利用者数、市補助金、タクシー利用者数



利用者増だけでは持続可能性が
確保できていない

アンケート結果（高齡者対象）

対象範囲

- ・65歳以上の市民を対象に2,000人を無作為抽出

実施期間

令和7年9月から10月まで

回答率

- ・配布2,000件中1,281件回答（有効回答1,268件）（64.05%）

回答内容

⇒別冊アンケート結果を参照

アンケート結果（高齡者対象）

外出目的は「買い物」32.6%、「通院」23.3%が中心
買い物は週1回以上が87.5%で、生活移動の需要が高い

バス利用率は7.0%と低迷

利用しない理由は「自家用車で足りる」59.7%が最多

改善要望は「運行本数の充実」22.1%、「ダイヤ改善」18.0%

「免許返納後の移動不安」「病院・スーパーへのアクセス改善」
を求める声が多い

アンケート結果（小学生の保護者対象）

対象範囲

- ・三日月小学校区内全児童（721人）の保護者
- ・芦刈観瀾校区内全児童（200人）の保護者

集計期間

令和7年11月20日（木）から12月9日（火）まで

回答率

- ・三日月小学校：721人中231人回答（32.0%）
- ・芦刈観瀾校：200人中71人回答（35.5%）

回答内容

⇒別冊アンケート結果を参照

アンケート結果（小学生の保護者対象）

小学校線

安全確保・保護者負担軽減への期待が多い

「徒歩40～50分以上」「猛暑・不審者対策」への不安が背景
共働き世帯から送迎負担軽減を求める声

要望では「下校便追加」「学年別の下校時間対応」が多数

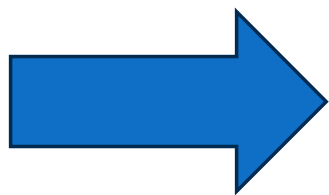
「バス停が遠い」「運行エリア拡大」の意見も多い

一方で「徒歩通学が基本」「高学年は不要」との慎重意見も存在

周知不足が大きな課題で、「存在を知らなかった」という声が多い

①地域特性・移動ニーズに関する課題

- 地域間の公共交通サービス格差
- 高齢化の進行
- 運転免許返納者の増加
- 近距離・生活圏内移動ニーズの増加
- 高齢者の移動支援
- 小学生・通学生の移動支援
- 子育て世代への対応不足
- 高齢者中心となっている利用対象の偏り



- 交通空白地域の存在
- 移動弱者対応が必要

②利用環境・サービスに関する課題

- 公共交通に対する満足度の低さ
- 市バスの利用率低迷（利用率約2%）
- 乗り継ぎの不便さ
- 停留所までの距離が遠い
- デマンド交通の予約手続きの煩雑さ
- デマンド交通と定時定路線交通の役割整理不足
- 路線やダイヤが生活動線に合っていない
- 医療施設・商業施設との接続不足
- 各交通機関同士の連携不足

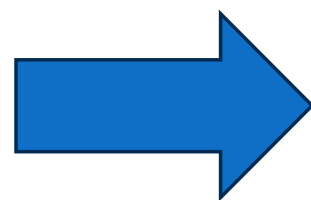


■ 使いにくさが利用低迷の一因

課題の整理

③情報発信・DXに関する課題

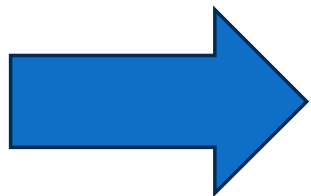
- DX・ICT活用の遅れ
- 公共交通に関する周知・PR不足
- ダイヤや時刻表のわかりにくさ
- 料金体系や乗車方法がわかりにくい
- 利用者へ必要な情報が十分届いていない



- 知られていない
- わかりにくい

④まちづくり・地域連携に関する課題

- 行政・事業者・地域による協働体制の必要性
- 立地適正化計画との連携
- 観光客の移動への対応不足



- 地域・関係機関との連携強化が必要

⑤ 運営体制・持続可能性に関する課題

- 運転手不足など交通事業の担い手不足
- 担い手支援の必要性
- 民間タクシー等との役割分担の整理不足
- 財政負担の増加と収支悪化
- 委託コストの増大
- 利用者1人当たり補助額の増加
- 路線維持の限界
- 補助金依存型の運営構造
- 将来的な事業継続への不安



■ 財政負担

■ 担い手不足

の深刻化

令和8年度計画改定スケジュール(案)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
現状分析												
課題整理												
方針検討												
会議												
内容	指標結果整理	評価報告書	交通空白地	計画骨子案	見直しの方向性	指標目標値設定	計画素案	素案。パブコメ	案修正	関係機関	最終審議	公表
※ルート案の修正、路線の新設・廃止等の場合は別に会議開催予定												

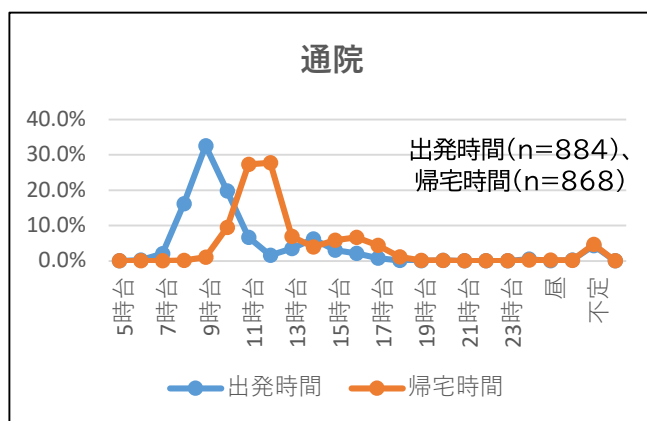
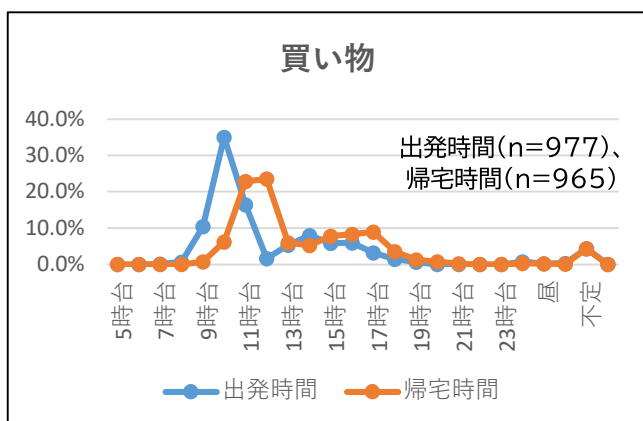
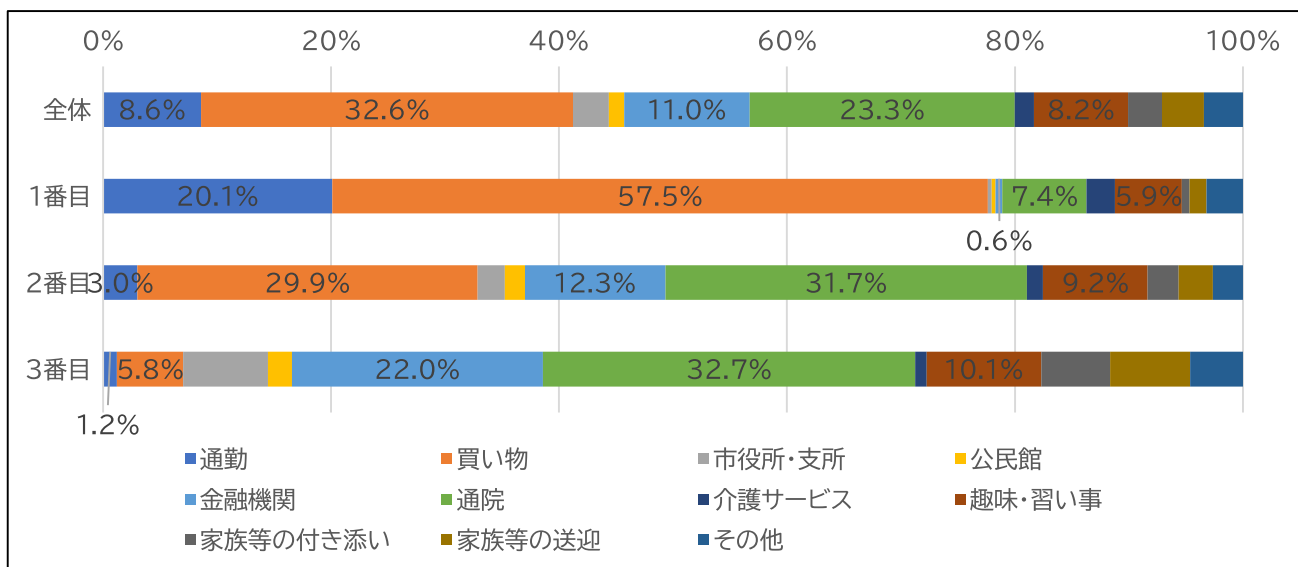
◆ 1. 調査概要

- ①調査目的：外出目的に応じた移動手段・公共交通の利用状況、交通弱者のニーズを調査し、公共交通（バス）の利便性向上を図る。
- ②調査対象：65歳以上の市民の方を対象に2,000人を無作為抽出
- ③実施期間：令和7年9月～10月
- ⑤主な調査内容：
 - ・回答者属性
 - ・日常の外出状況
 - ・バスの利用状況
 - ・今後の公共交通（バス）のあり方
 - ・公共交通に関する意見・要望
- ⑥回収率：64.05%（回収数1,281件（有効回答1,268件）／配布2,000件）

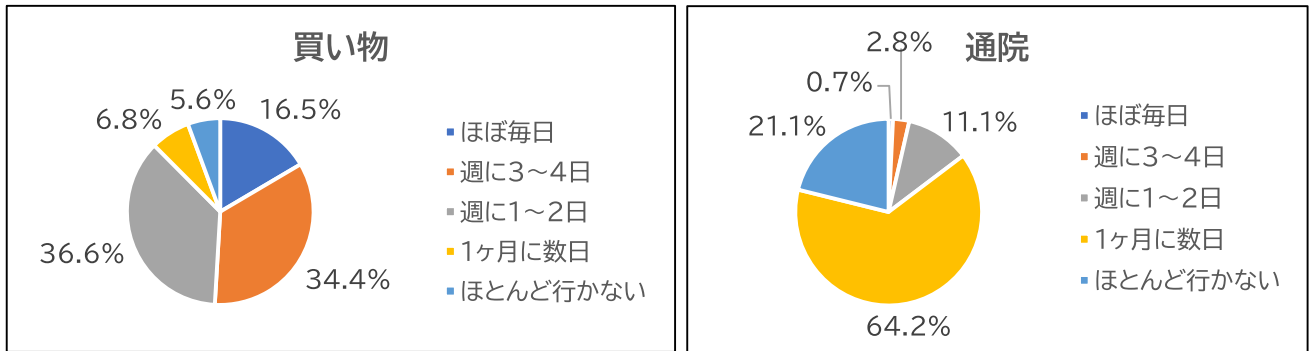
◆ 2. 現状の整理

① 高齢者の外出行動の特徴

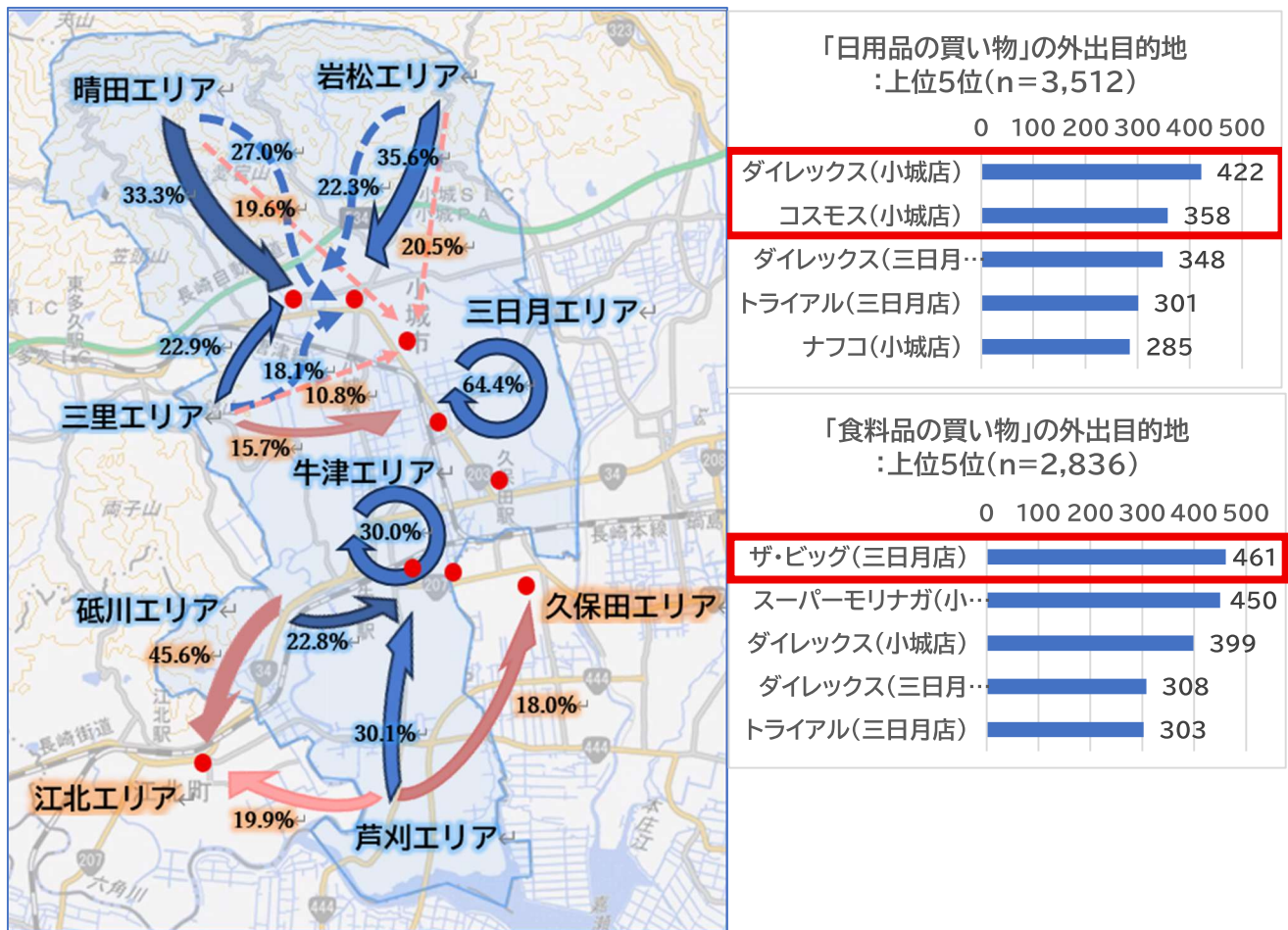
- 外出目的は「買い物」32.6%、「通院」23.3%が中心。
- 買い物は10時台出発、11～12時帰宅がピーク。通院は9時台がピークで、滞在は約2時間。



「頻度」では、「買い物」は週1日以上が87.5%、週3日以上でも50.9%が週に半数以上外出している。一方で、「通院」は1ヶ月に数日が全体の64.2%と半数以上を占めている。



*エリア別【買い物】の人口流動

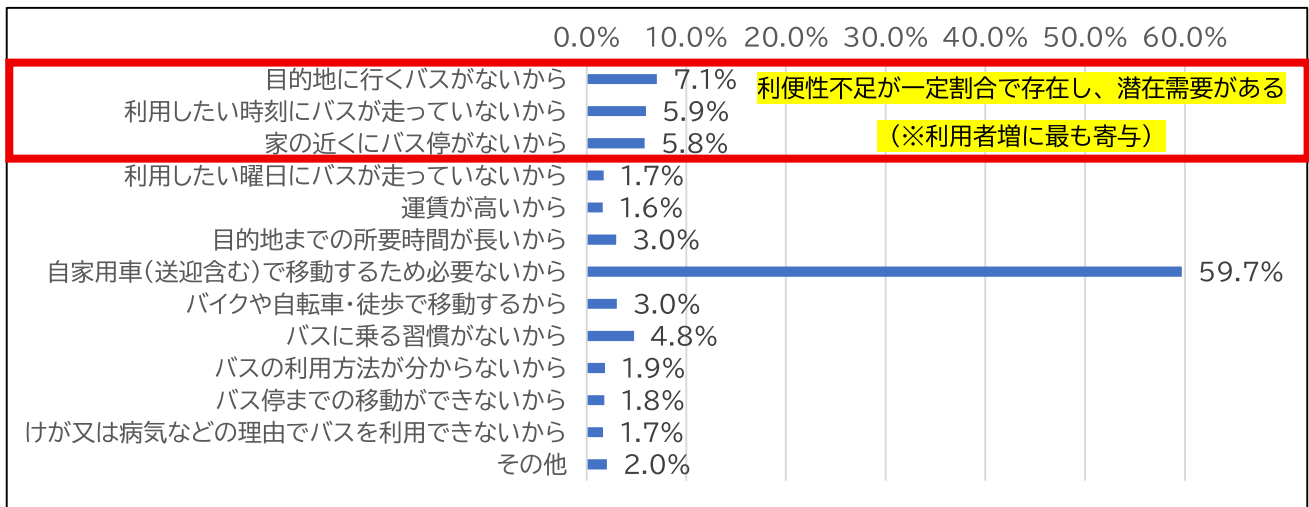


- 砥川エリアは江北方面、芦刈エリアは江北方面、久保田方面へ市外の割合が高い傾向。
- 三里エリアは他の地区に比べ、買い物先の動向が分散している傾向にある。
- ザ・ビッグ（三日月店）は、小城、三日月エリアで一定の需要がみられる。
- ダイレックス（小城店）、コスモス（小城店）は、小城エリアで需要が高い。

② バスの利用状況

- バス（市バス、路線バス）利用者は 7.0% と極めて低い。

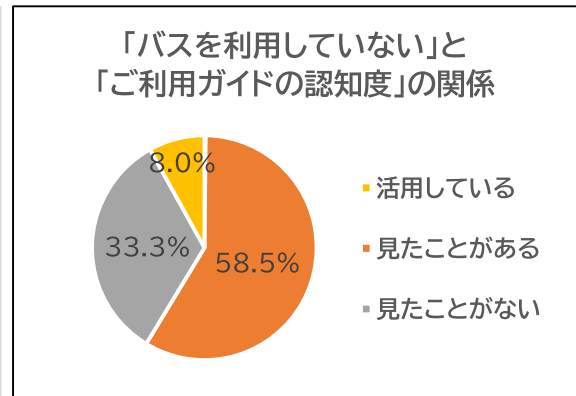
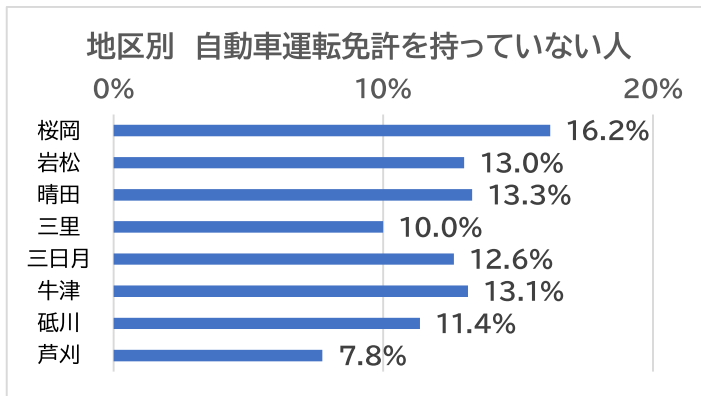
*バスを利用しない理由



地区別

傾向	該当地区	特徴
ダイヤの不便さ	岩松・芦刈、晴田	時刻・曜日の不便さが大きい
路線の不便さ	芦刈、三日月・牛津・三里	経路・目的地設定の見直しが必要
アクセスが悪い	三里	バス停配置の問題が突出
習慣がない（利用文化が弱い）	三里・砥川	情報提供・利用促進の必要性

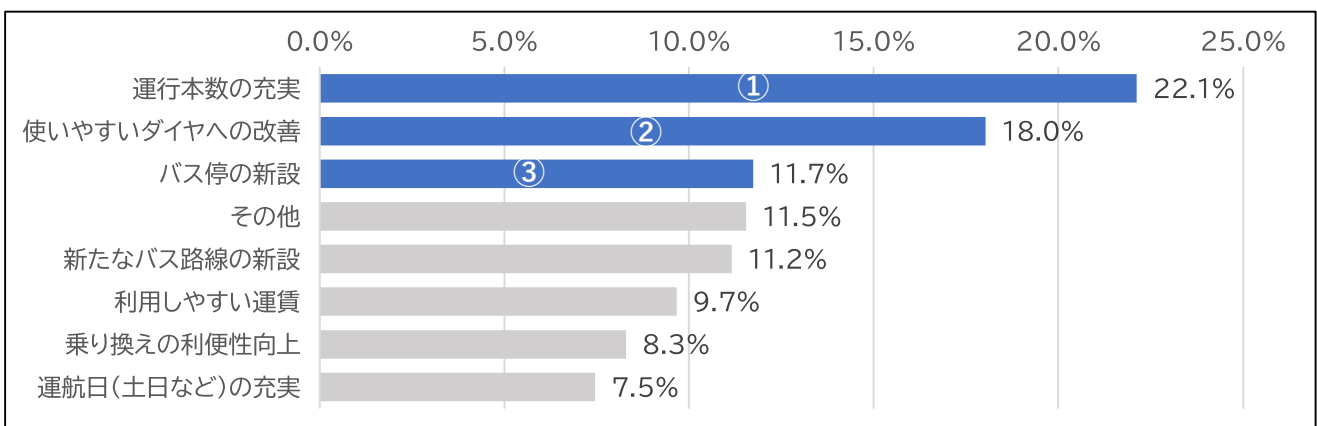
*潜在的需要の補足：



③ 今後の公共交通に求める改善

- 最も多いのは 運行本数の充実 (22.1%)、次いで ダイヤ改善 (18.0%)。

- 期待する効果は 「普段の移動が便利になること」 52.8% が圧倒的。



* 自由記述の傾向

- 「免許返納後の移動不安」
- 「バス停が遠い」
- 「病院・スーパー・JR 駅へのアクセス改善」
- 「乗り換え待ち時間が長い」
- 「芦刈から市役所・公立佐賀中央病院への直行便がない」
- 「デマンド交通の導入希望」

◆ 3. まとめ

1. 外出行動の特徴

外出目的は買い物、通院が中心となっており、頻度をみても買い物は週1回以上が87.5%であることから、生活必需行動の移動手段の確保が重要であることが再認識できます。

時間帯は、買い物は午前10～12時、通院は9時台に集中しており、時間帯に偏りがあることからニーズに応じたダイヤ編成等の検討が必要です。

買い物先の分布をみると地域差があることが分かりました。

砥川・芦刈では、市外（江北方面）への需要が高く、市外商業地へのアクセス改善も視野に入れたルート再編の必要性を認識できます。

三里は目的地が分散し、移動ニーズが多様であることから単一路線では対応しにくい構造となっています。

また、一定の需要がみられる一部の商業施設（ザ・ビック等）において、既存のルートでは対応できていない現状も分かりました。

2. バス利用の低迷とその要因

バス利用率は7.0%と極めて低く、主な理由として、「自家用車で足りる（59.7%）」「目的地に行くバスがない（7.1%）」「利用したい時刻に走っていない（5.9%）」といった意見があげられ、利便性不足による潜在需要が存在していることがうかがえます。

また、「ダイヤの不便さ」では、岩松・芦刈・晴田、「路線設定の不適合」では、芦刈・三日月・牛津・三里、「バス停アクセスの悪さ」では、三里といった地区別の構造的課題も明らかとなりました。

3. 今後の公共交通に対するニーズ

要望の上位は、①運行本数の充実（22.1%）、②ダイヤ改善（18.0%）、③バス停新設（11.7%）となっており、期待する効果は「普段の移動が便利になる」が52.8%と最も高い結果となりました。

また、今後に対する不安として、「免許返納後の移動不安」「バス停が遠い」「病院・スーパー・JR 駅へのアクセス改善要望」「芦刈から市役所・公立佐賀中央病院への直行便不足」「デマンド交通導入の要望」といった声が多く寄せられました。

小城市公共交通バス（小学校線）アンケートの結果について（報告）

添付資料2
(協議事項)

【アンケート実施の背景と目的】

令和7年4月1日から試行的に運行している三日月小学校線については、昨年度のアンケート結果におけるニーズと比べ、実際の利用者数が少ない状況にある。

このため、利用者数が伸び悩んでいる要因を把握し、今後の運行の在り方を検討するための基礎資料とすることを目的に、児童およびその保護者を対象とした新たなアンケート調査を実施する。

また小学校線について、現在は試行的に三日月町南部のみを運行しているが、三日月町北部や芦刈町からも小学校線に関する意見が寄せられていることから、これらの地域におけるニーズについても把握を図る。

【対象範囲】

対象範囲として、小城市ホームページや公共交通会議で実際に意見が挙がっている以下の2校を対象とした。

- ・三日月小学校区内全児童(721人)の保護者
- ・芦刈観瀾校区内全児童(200人)の保護者

【アンケートの実施方法】

Kintone (QRコードを記載した依頼文書を保護者宛てに配布。)

【アンケート内容と回答】

別紙のとおり

【集計期間】

令和7年11月20日(木)から12月9日(火)まで

【回答率】

三日月小学校:721人中231人回答(32.0%)

芦刈観瀾校:200人中71人回答(35.5%)

【アンケート結果について】

まず、**評価・期待**に関する意見です。小学校線について、「通学距離が長く、徒歩では40～50分以上かかる」「夏場の猛暑や冬場の暗い時間帯の登下校が心配」「共働き世帯で送迎が困難」といった理由から、バスがあることで児童の安全確保や保護者の負担軽減につながるという意見が多く寄せられました。特に、熱中症対策、不審者対策、天候不良時の安心感といった観点から、小学校線の必要性を感じている保護者が多いことがうかがえます。また、「子育てしやすいまちづくりにつながる」「低学年のうちは特にありがたい」といった前向きな評価も見られました。

次に、**課題・要望**に関する意見です。最も多かったのは、下校時の利用に関する要望で、「帰りの便を追加してほしい」「学年ごとに下校時間が異なるため、下校時間に合わせた運行があれば利用したい」といった意見が多数ありました。また、「バス停が遠い」「停留所の数を増やしてほしい」「三日月町北部地区にも運行してほしい」など、運行エリアや停留所配置に関する要望も多く見られました。あわせて、夏季・冬季のみの増便や、悪天候時の柔軟な対応を求める声も確認されています。

さらに、**周知不足を指摘する意見**も非常に多く、「小学校線の存在を知らなかった」「どこを走っているのか分からない」「バス停の位置や利用方法が分からない」といった声が多数寄せられました。学校を通じたチラシ配布や、分かりやすい案内の必要性を指摘する意見が多く、広報面が大きな課題であることが分かりました。

一方で、**慎重・否定的な意見**も一定数見られました。「徒歩通学が基本であり、高学年では不要ではないか」「子どもは歩くことで体力や社会性が身につく」「自宅が近く利用する必要性を感じない」といった意見や、「一律料金への疑問」「特定の家庭への個別対応に不公平感を覚える」といった指摘もありました。地域や家庭環境によって、小学校線の必要性に対する認識に差があることがうかがえます。

また、**制度・運営に関する意見**としては、「料金を無償化してほしい」「現金を子どもに持たせることへの不安」「安全面や停車位置は慎重に検討してほしい」「通学だけでなく、習い事や将来的な部活動の地域移行も見据えた運行を検討してほしい」といった意見が寄せられました。以上の自由意見から、小学校線は一定のニーズと評価を得ている一方で、運行時間、運行エリア、下校時対応、周知方法などに課題があり、今後は地域差や利用目的の違いを踏まえた検討が必要であることが明らかになりました。

本アンケート結果は、今後の小学校線のあり方を検討するための基礎資料として活用していきたいと考えています。

問6 自宅近くのバス停に、登・下校時間に合わせた便を追加した場合、利用したいと思いますか。
(※問3で「徒歩」又は「保護者による送迎」と回答された方に質問です。)

三日月小学校のみ

