

松浦市地域公共交通計画



令和4年3月

目次

1章 計画の概要.....	1
2章 現況把握調査結果.....	3
3章 住民アンケート調査結果.....	30
4章 高校生アンケート調査結果.....	39
5章 輸送資源活用アンケート調査結果.....	43
6章 地域公共交通の問題点・課題.....	46
7章 将来像(あり方)および計画の目標.....	59
8章 計画の評価指標と実施事業.....	68
9章 PDCAサイクルによる進捗管理.....	81

1章 計画の概要

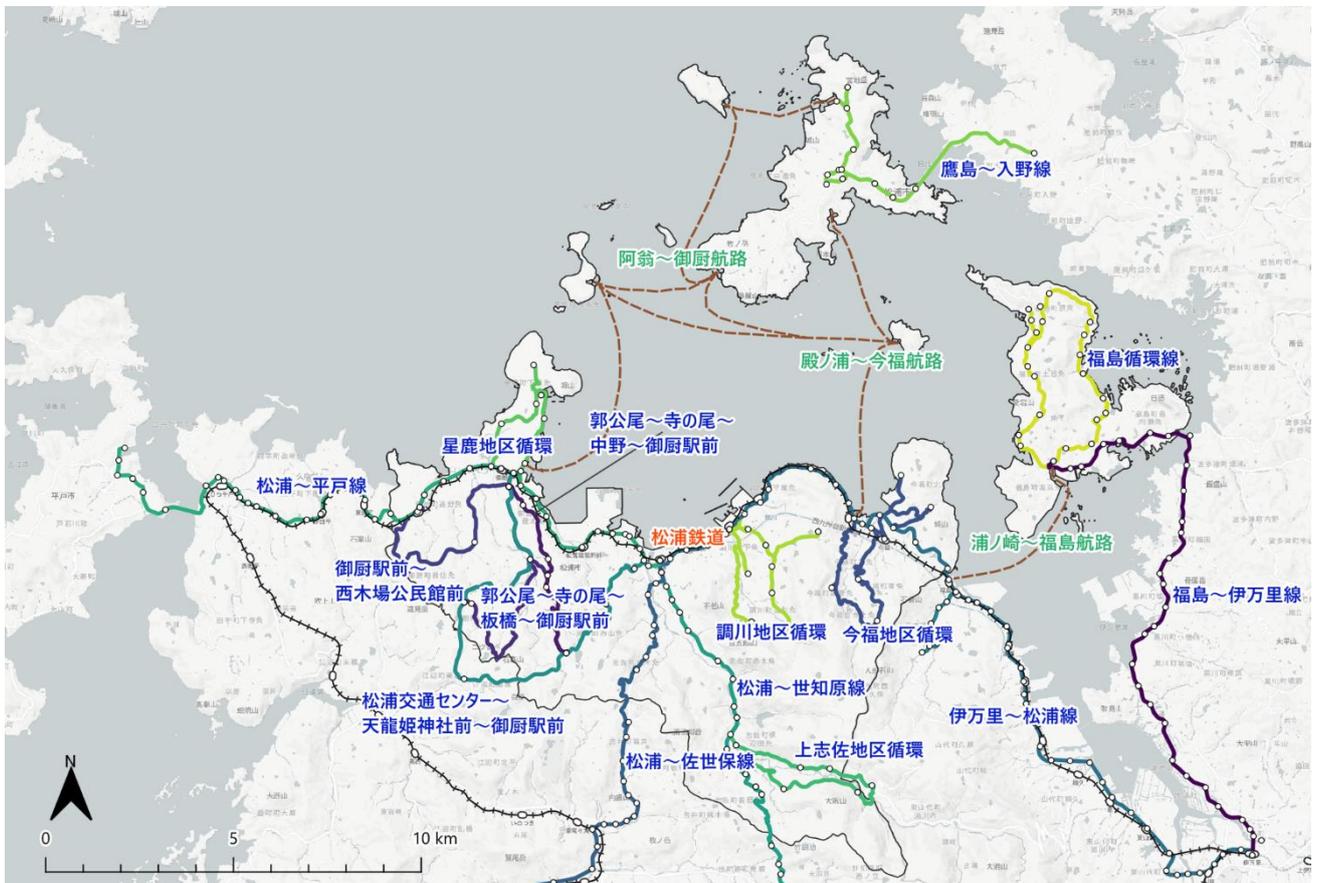
1)計画策定の目的

松浦市(以下、「本市」という。)では、人口減少や少子高齢化による社会構造の変化とマイカー中心の生活スタイルの浸透により公共交通利用者の減少は続いています。今後も公共交通利用者の減少が予想される中、公共交通体系の再編の取組を進めており、持続可能で利便性の高い公共交通網の再構築を目指しています。

本市では、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年10月施行)(以下、「活性化再生法」という。)に沿い、平成29年3月に「松浦市地域公共交通網形成計画」を策定し、「誰もが便利に移動できる、持続可能な公共交通ネットワークの実現」を将来像に掲げ、各種施策に取り組んできました。

今回、現行計画(松浦市地域公共交通網形成計画)が策定から5年目を迎え、今年度(令和3年度末)に対象期間を満たすこと、また、活性化再生法の法改正が令和2年6月に公布、11月に施行されたことを受けて、新たな計画として「松浦市地域公共交通計画」を策定します。松浦市地域公共交通計画は、活性化再生法第5条に基づく計画であり、同第6条において定める協議会である「松浦市地域公共交通活性化協議会」(以下、「交通協議会」という。)における協議の上、松浦市が策定する計画です。

(松浦市の交通体系図)



※拡大図は 15 ページ参照

1. 計画の概要

2)計画の位置づけ

本計画は、「松浦市総合計画」を上位計画として、「松浦市に住み続けるための持続可能な公共交通ネットワークの実現」(59ページ参照)を推進していくための計画です。また、他の関連計画との調和・整合性を確保します。

なお、本計画は、活性化再生法に基づく法定計画として策定します。

【関連計画】

計画名称	概要	主な関連記載箇所(抜粋)
松浦市総合計画	松浦市のあるべき姿と進むべき方向について基本的な指針を示した計画。 「育つ」「つながる」「根をおろす」が基本理念。 計画期間は、2020年度からの10年間。	〈将来像5〉安心、幸せのまち ・誰もが便利に移動できる、持続可能な公共交通ネットワークを実現します
第2期松浦市 まち・ひと・しごと総合戦略	「住みたい・住み続けたいまち 松浦」の実現に向けた先導的役割を担う計画。 計画期間は、2020年度からの5年間。	〈基本目標3〉まちの創生 ・西九州自動車道や情報インフラの整備促進、公共交通空白地の解消を行うなど、住みやすい環境づくりを行います。西九州自動車道の開通によって、本市は佐世保市をはじめ伊万里市、唐津市までの通勤が容易になります。
松浦市都市計画マスタープラン	今福地区、志佐・調川地区、御厨・星鹿地区の整備方針を設定した計画。	○公共交通機関と都市施設の連携による利便性向上 ・鉄道と路線バスなどとのスムーズな連携、バス停車帯や幅の広い道路の整備に努め、利用利便性の向上を図ります。
第2次松浦市教育振興基本計画	松浦市の教育のあるべき姿を示した計画。 計画期間は、2020年度から5年間。	・青島、黒島及び飛鳥地区から本土又は他の離島の高等学校等へ進学する生徒及び学生の保護者の経済的負担を軽減するため、通学に要する経費や居住費の一部を助成します。
第8期松浦市介護保険 事業計画・高齢者福祉計画	基本理念を、「高齢者等、一人ひとりが自らの意思に基づき、自分らしく、共に生活ができるまちの実現」とし、地域包括ケアシステムを段階的に構築し、介護サービスを計画的に整備していくための計画。 計画期間は、2021年度からの3年間。	・高齢者の積極的な社会参加及び健康増進を支援することを目的とし、在宅高齢者に対し、市が指定する公共交通機関、高齢者の集いの場への参加費や施設等を利用する際の費用を助成します。 ・青島・飛鳥・黒島から市老人福祉センターを利用する際の渡航費を助成します。
松浦市国土強靱化地域計画	松浦市が直面する大規模自然災害等のリスクを踏まえ、国土強靱化の施策を総合的かつ計画的に推進するための計画。 計画期間の定めはない。	〈事前に備えるべき目標〉 ⑥大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る。

3)計画の区域

本計画の区域は、本市の全域とします。

4)計画の期間

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度の5年間とします。

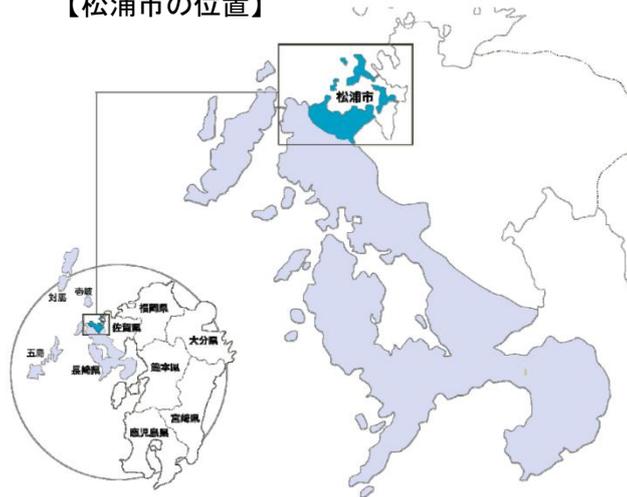
2章 現況把握調査結果

1) 松浦市の現状

(1) 地形

本市は、面積130.38km²、北緯33度20分、東経129度42分に位置します。長崎県の北端に位置し、北は伊万里湾に面し、他の三方は、佐世保市、平戸市、佐賀県伊万里市に接し、地域により生活圏域が異なるという特徴があります。山地が多く、海外線は入り組んだ地形となっています。風光明媚で一部は玄海国立公園、県立公園となっています。

【松浦市の位置】



【松浦市の地図】

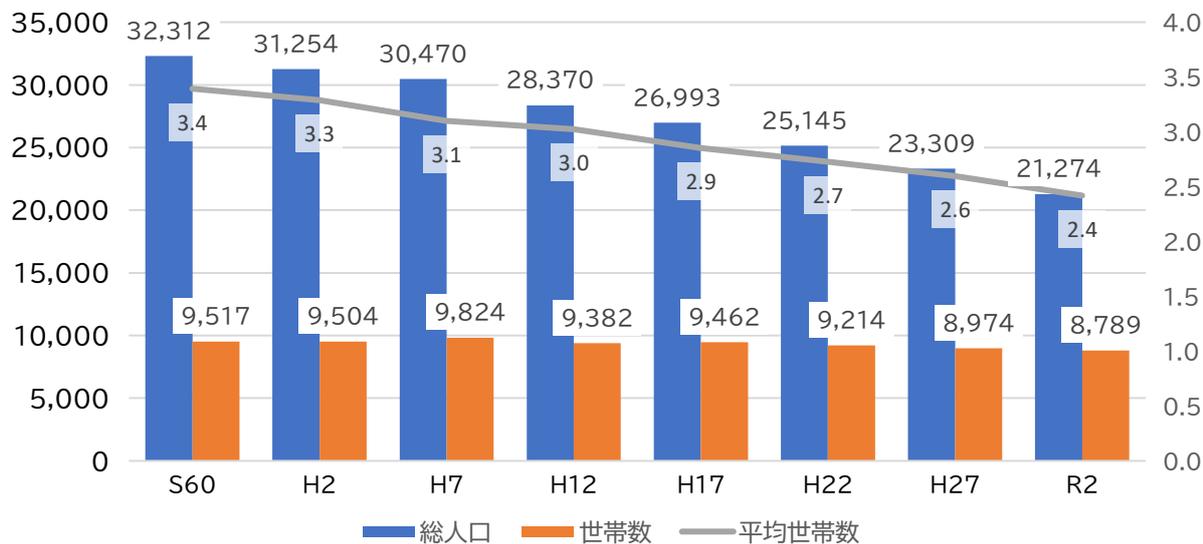


2. 現況把握調査結果

(2)人口

本市の人口は減少を続けており、令和2年国勢調査では21,274人となっています。平成に入り、世帯数も平成7年をピークに減少に転じ、令和2年では8,789世帯と9,000世帯を割り、平均世帯人員も2.4人まで低下しています。

【人口(人)・世帯数(世帯)・平均世帯人員(人/世帯)】



(資料)国勢調査を基に作成

【地区別人口(人)】

	男	女	計	世帯数
御厨町	1,854 (11)	2,016 (14)	3,870 (25)	1,743 (23)
星鹿町	786 (1)	870 (0)	1,656 (1)	786 (1)
志佐町	3,504 (32)	3,701 (29)	7,205 (61)	3,254 (54)
調川町	988 (37)	972 (71)	1,960 (108)	933 (106)
今福町	1,225 (2)	1,354 (1)	2,579 (3)	1,229 (1)
福島町	1,169 (0)	1,222 (7)	2,391 (7)	1,025 (3)
鷹島町	876 (1)	955 (2)	1,831 (3)	886 (1)
合計	10,402 (84)	11,090 (124)	21,492 (208)	9,856 (189)

(注) ()内は外国人数

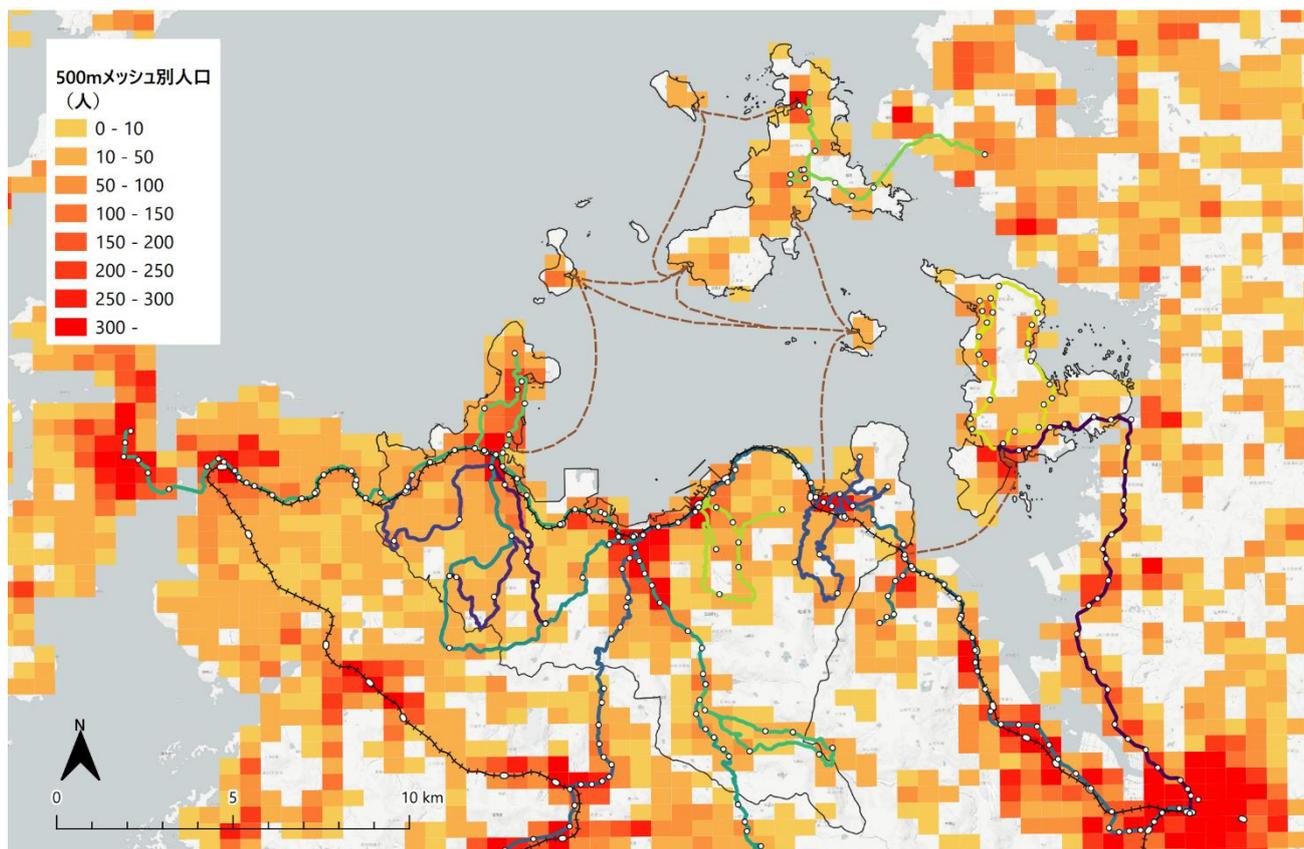
(資料)(令和2年12月末日現在)住民基本台帳を基に作成

2. 現況把握調査結果

(3)メッシュ人口

松浦駅周辺で比較的人口が集積したエリアが見られますが、大部分が50人未満のエリアとなっています。本市の地理的特徴として、人口密度が低いエリアが広範囲に広がっています。こうした特徴のエリアを公共交通でカバーするためには、陸上交通機関も広いエリアでの運行が必要となり、運行の最適化が求められます。

【500mメッシュ人口】

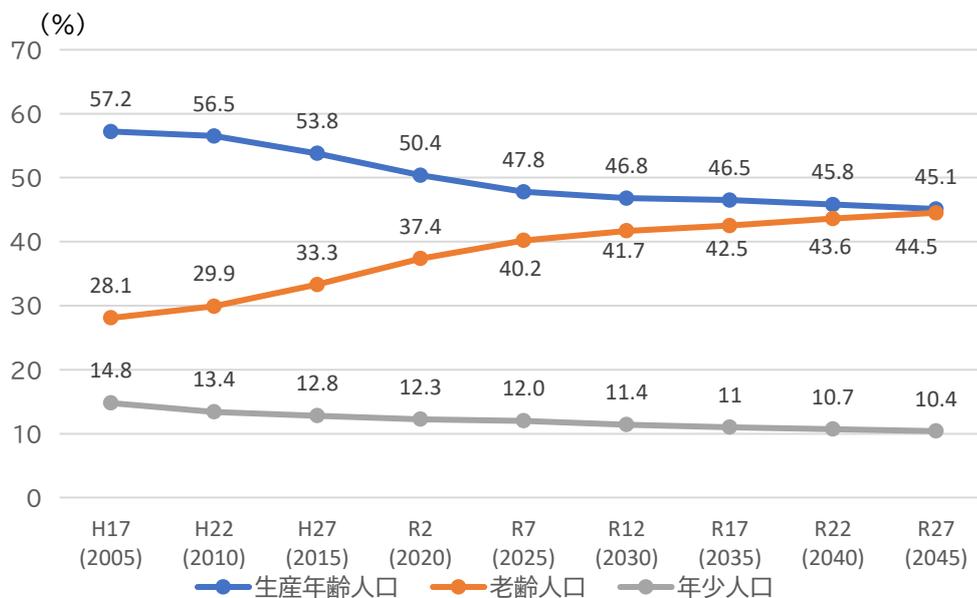


2. 現況把握調査結果

(4) 年齢別人口

本市は他都市と同様に少子高齢化が進行しています。令和2年では、年少人口率が12.3%であるのに対し、高齢人口率は37.4%と3倍以上となっています。今後も少子高齢化の傾向は続くことが予想され、令和27年では高齢人口と生産年齢人口の割合がほぼ同数となります。

【年齢3階級別人口割合(%)】



(資料) 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値を基に作成

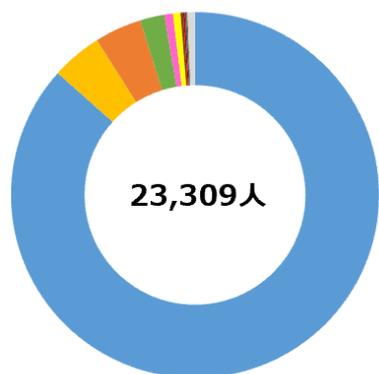
2. 現況把握調査結果

(5)通勤・通学

平成27年国勢調査によると、市内への流入は伊万里市、佐世保市の順で多く、市外への流出は佐世保市、平戸市の順で多くなっています。

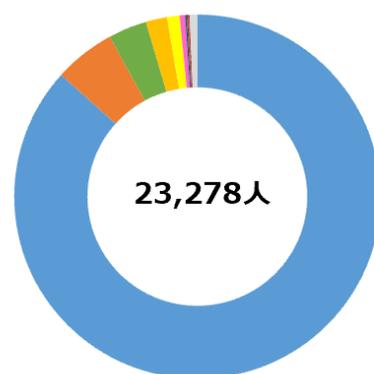
【昼間人口・夜間人口の地域別構成割合】

昼間人口
(松浦市に日中滞在する人の居住地)



■ 1位	長崎県松浦市	20,187人	(86.61%)
■ 2位	佐賀県伊万里市	1,037人	(4.45%)
■ 3位	長崎県佐世保市	964人	(4.14%)
■ 4位	長崎県平戸市	499人	(2.14%)
■ 5位	佐賀県唐津市	175人	(0.75%)
■ 6位	長崎県佐々町	154人	(0.66%)
■ 7位	佐賀県有田町	53人	(0.23%)
■ 8位	長崎県長崎市	35人	(0.15%)
■ 9位	福岡県福岡市	32人	(0.14%)
■ 10位	佐賀県玄海町	22人	(0.09%)
■ その他	151人	(0.65%)	

夜間人口
(松浦市に居住する人の日中の滞在地)



■ 1位	長崎県松浦市	20,171人	(86.65%)
■ 2位	長崎県佐世保市	1,262人	(5.42%)
■ 3位	長崎県平戸市	790人	(3.39%)
■ 4位	佐賀県伊万里市	436人	(1.87%)
■ 5位	長崎県佐々町	258人	(1.11%)
■ 6位	佐賀県唐津市	109人	(0.47%)
■ 7位	福岡県福岡市	31人	(0.13%)
■ 8位	佐賀県有田町	27人	(0.12%)
■ 9位	長崎県波佐見町	17人	(0.07%)
■ 10位	長崎県長崎市	16人	(0.07%)
■ その他	161人	(0.69%)	

(注1)昼間人口:就業者または通学者が従業・通学している従業地・通学地による人口であり、従業地・通学地集計の結果を用いて算出された人口。算出方法は「地域に常住する人口」-「地域から通勤者または通学者として流出する人口」+「その地域へ通勤者または通学者として流入する人口」である。夜間勤務の者、夜間の学校に通っている者も便宜上昼間就業者・昼間通学者とみなして昼間人口に含めているが、買物客などの非定常的な移動については考慮していない。

(注2)夜間人口:地域に常住している人口である。

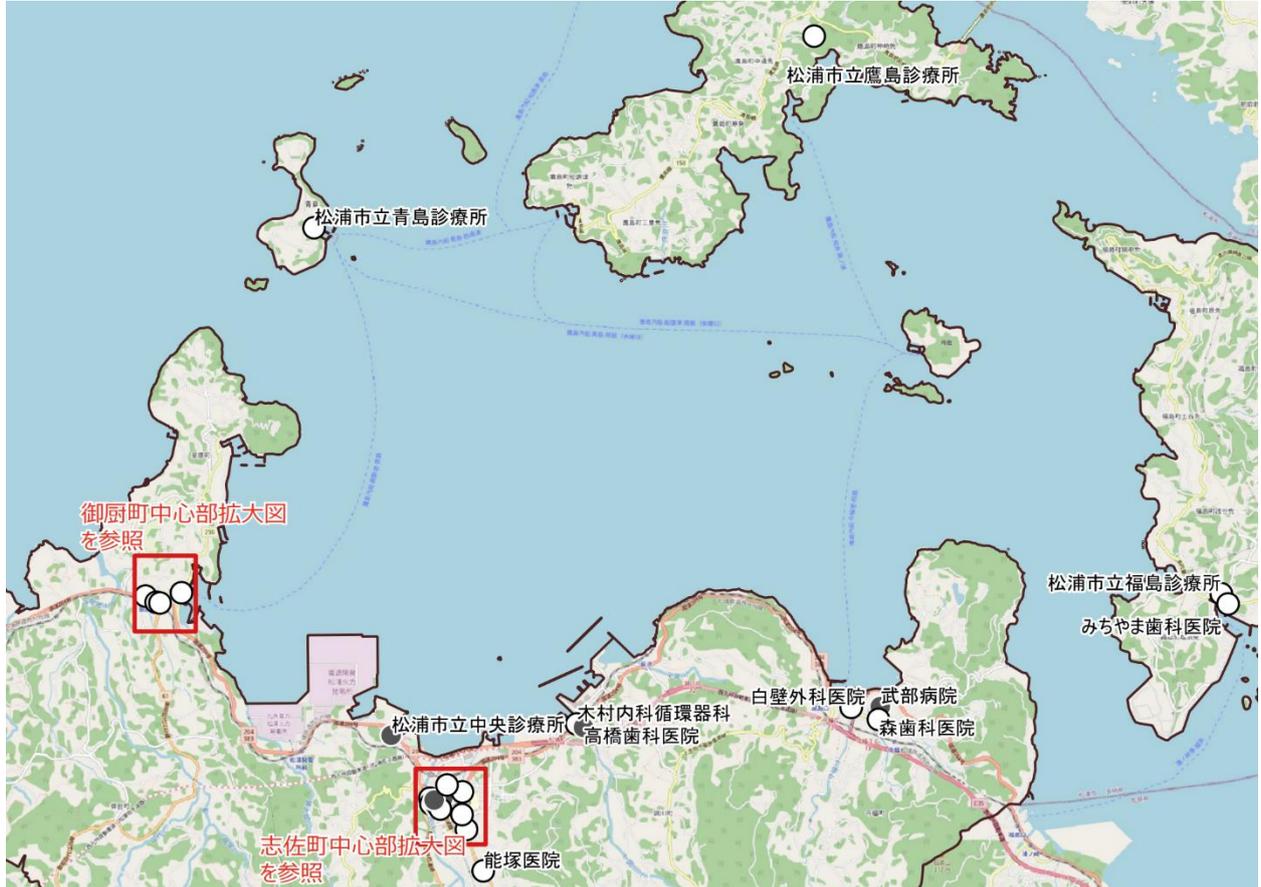
(資料)地方経済分析システムRESASを基に作成

2. 現況把握調査結果

(6) 医療機関

医療機関は各地域に立地していますが、志佐町中心部に多くの集積が見られます。後述するアンケート結果によると、志佐町中心部への通院は、志佐町に加え、調川町、御厨町、星鹿町など周辺地域からの通院が多い状況です。一方、福島町は伊万里市、鷹島町は唐津市など、市外への通院者も多くなっています。

【医療機関地図】※凡例：○は現存する医療施設、●は閉所した医療施設



【御厨町中心部拡大図】

【志佐町中心部拡大図】



2. 現況把握調査結果

【医療施設一覧】

地域	区分	名称	住所	病床数
星鹿町	診療所	松浦市立青島診療所	星鹿町青島免651番地	0
御厨町	診療所	押渕医院	御厨町里免37番地11	19
	病院	田中病院	御厨町里免871番地9	90
	歯科	巖歯科医院	御厨町里免322番地4	0
	歯科	たかしま歯科	御厨町里免324番地4	0
志佐町	病院	菊地病院	志佐町浦免1765番地4	48
	診療所	坂口こどもクリニック	志佐町浦免1738番地2	0
	診療所	中山レディースクリニック	志佐町里免297番地	13(休床中)
	診療所	能塚医院	志佐町高野免120番地1	0
	病院	松浦中央病院	志佐町浦免856番1	67
	歯科	あおぞら歯科医院	志佐町里免381番地3	0
	歯科	岩崎歯科医院	志佐町浦免1723番地5	0
	歯科	末竹歯科医院	志佐町浦免1344番地	0
調川町	診療所	木村内科循環器科	調川町下免91番地	0
今福町	診療所	白壁外科医院	今福町浦免423番地	19
	歯科	森歯科医院	今福町北免2009番地25	0
福島町	診療所	松浦市立福島診療所	福島町塩浜免2944番地21	19
	歯科	みちやま歯科医院	福島町塩浜免2968番地9	0
鷹島町	診療所	松浦市立鷹島診療所	鷹島町神崎免352番地1	19
志佐町	診療所	江藤医院(閉所)	志佐町浦免1475番地3	19
	診療所	松浦市立中央診療所(閉所)	志佐町庄野免274番地1	0
	歯科	太田歯科医院(閉所)	志佐町浦免1761番地	0
	診療所	平田整形外科(閉所)	志佐町浦免1740番地1	17
	病院	武部病院(閉所)	今福町北免2091番地1	50
調川町	歯科	高橋歯科医院(閉所)	調川町下免106番地	0

(注1) 網掛け部分は前計画(網形成計画)から閉所となった医療施設

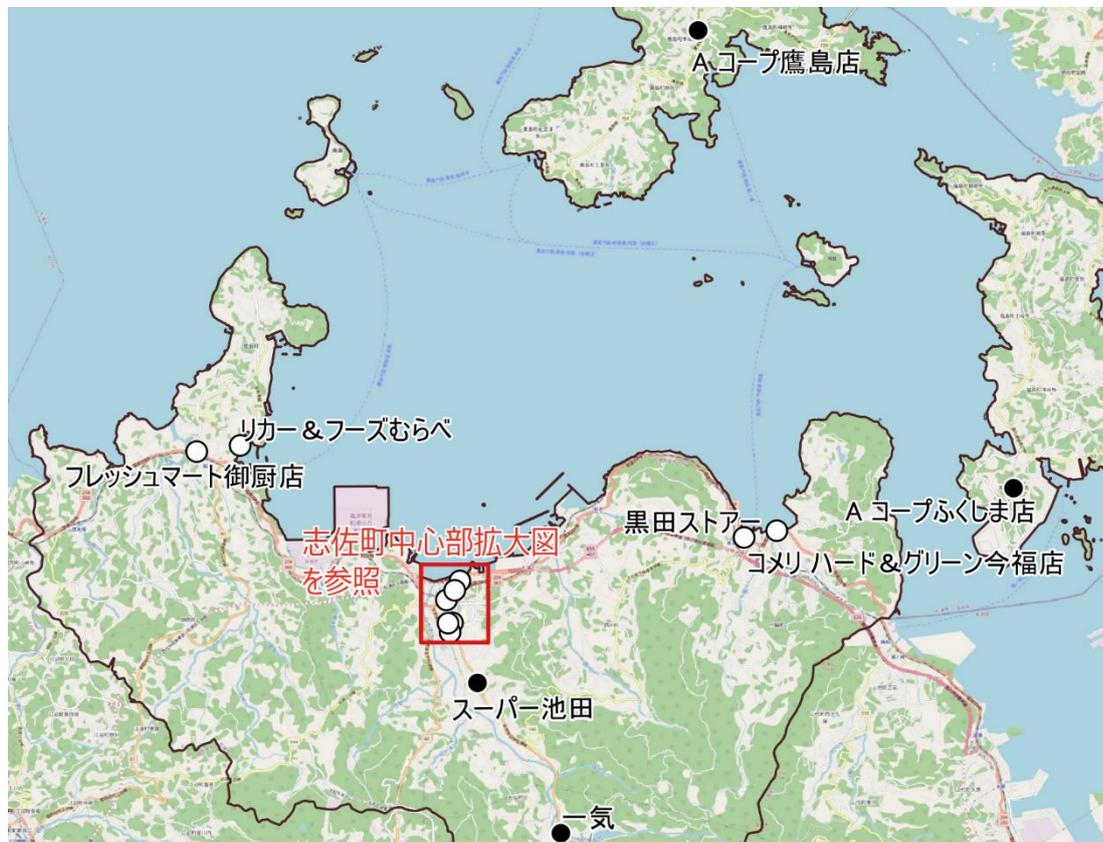
(注2) 松浦中央病院は令和2年に伊万里市山代町立岩 417 より移転

2. 現況把握調査結果

(7) 商業施設

商業施設も医療機関同様、志佐町中心部に多くの集積が見られます。アンケート結果から福島町は伊万里市へ、鷹島町は唐津市への買い物が多くなっています。

【商業施設施設地図】※凡例：○は現存する商業施設、●は閉店した商業施設



【志佐町中心部拡大図】



2. 現況把握調査結果

【商業施設一覧】

地域	区分	名称	住所
星鹿町		なし	
御厨町	スーパーマーケット	フレッシュマート御厨店	御厨町里免 417
	スーパーマーケット	リカー&フーズむらべ	御厨町里免986-3
志佐町	スーパーマーケット	まつばや松浦店	志佐町里免 337-3
	スーパーマーケット	フレッシュマート松浦店	志佐町里免 327-1
	スーパーマーケット	ハイマート松浦	志佐町浦免 950
	家電量販店	ベスト電器 松浦志佐店	志佐町浦免 1054-1
	ドラッグストア	マツモトキヨシ 松浦店	志佐町里免 339-1
	ドラッグストア	コスモス松浦店	志佐町浦免 992-1
調川町		なし	
今福町	スーパーマーケット	黒田ストアー	今福町浦免 453-11
	ホームセンター	コメリ ハード&グリーン今福店	今福町北免 2009-267
福島町		なし	
鷹島町		なし	
志佐町	スーパーマーケット	スーパー池田	志佐町高野免 77-5
	スーパーマーケット	一気	志佐町笛吹免 944-5
福島町	スーパーマーケット	A コープふくしま店	福島町塩浜免 294
鷹島町	スーパーマーケット	A コープ鷹島店	鷹島町中通免 1719-3

(注) 網掛け部分は前計画(網形成計画)から閉所となった商業施設

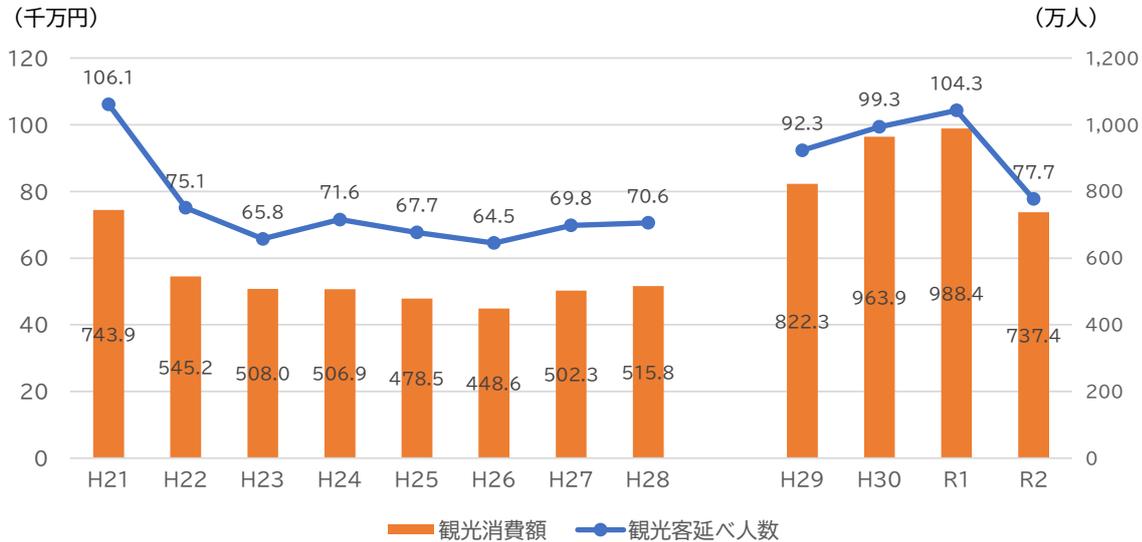
2. 現況把握調査結果

(8) 観光資源と観光動向

① 観光客延べ人数および観光消費額

本市の観光客延べ人数および観光消費額は、平成29年以降年々増加し、令和元年にはそれぞれ現行の調査方法では過去最高の104.3万人、988.4千万円となりました。しかし、新型コロナウイルスの影響で令和2年は77.7万人、737.4千万円に減少しました。

【延べ観光客数(万人)と観光消費額(千万円)】



(注) 平成28年以前と平成29年以降は、調査方法の変更により接続しない

(資料) 長崎県観光統計

② 携帯電話位置情報による集計

携帯電話の位置情報集計によると、令和2年10月18日から令和3年1月9日までの約3ヶ月間で、「道の駅 海のふるさと館」の来訪者数は約92,845人と登録されているスポットのうち、長崎県内で8番目となっています。

【携帯電話位置情報】

来訪者数(期間累計)



※最大表示可能数：3,500。スポット別を表示の際は、都道府県等をフィルタリングしてください

来訪地ランキング

来訪地	来訪者数
長崎市役所／文化観光部／総合観光...	436,243
ハウステンボス海の駅	176,604
グラバー園	169,296
よしちょう	122,497
長崎原爆資料館	120,519
シーハット大村	117,495
温泉神社	105,926
道の駅 海のふるさと館	92,845
モーリーファンタジー大塔店	91,553
東彼杵町役場／彼杵児童体育館	91,275
九商フェリー(株)	82,301
合計	2,875,683

(資料)「おでかけウォッチャー」

2. 現況把握調査結果

③アジフライの聖地

本市は伊万里湾や玄界灘、東シナ海などの豊富な漁場に恵まれ、日本有数の水揚げ量を誇る松浦魚市場があります。特に、近年は『アジ』の水揚げ量が日本一であった事を背景に、平成 31 年 4 月 27 日、『アジフライの聖地』を宣言しました。なお、聖地宣言から現在に至るまで、「松浦＝アジフライ」を定着させるために、飲食店と市が連携し様々なプロジェクトを実施しています。

【アジフライマップ】



④蒙古襲来関連遺跡等の活用

蒙古襲来(元寇)は文永11年(1274)・弘安4年(1281)の2度にわたり元軍が日本に来襲し、鎌倉幕府瓦解となるなど、我が国の中世の政治・社会に多大な影響を与えた歴史的イベントです。

鷹島町には、鷹島海底遺跡という蒙古襲来にかかわる戦場跡があり、古くから地元の漁師によって壺類や刀剣、碇石などが引き揚げられていました。

これまで、鷹島海底遺跡では40年以上にわたる水中考古学による発掘調査が行われ、「元軍船」や「てつほう」などが見つかっています。平成24年には、海底遺跡の一部である鷹島南岸東部の神崎港沖海域約38万4千㎡が「鷹島神崎遺跡(たかしまこうざきいせき)」として、水中遺跡では我が国で初めて国史跡に指定されました。本市では、大学等と連携し、水中考古学の拠点を目指す取組を行っています。

【鷹島神崎遺跡】



【海底から見つかった「てつほう」】



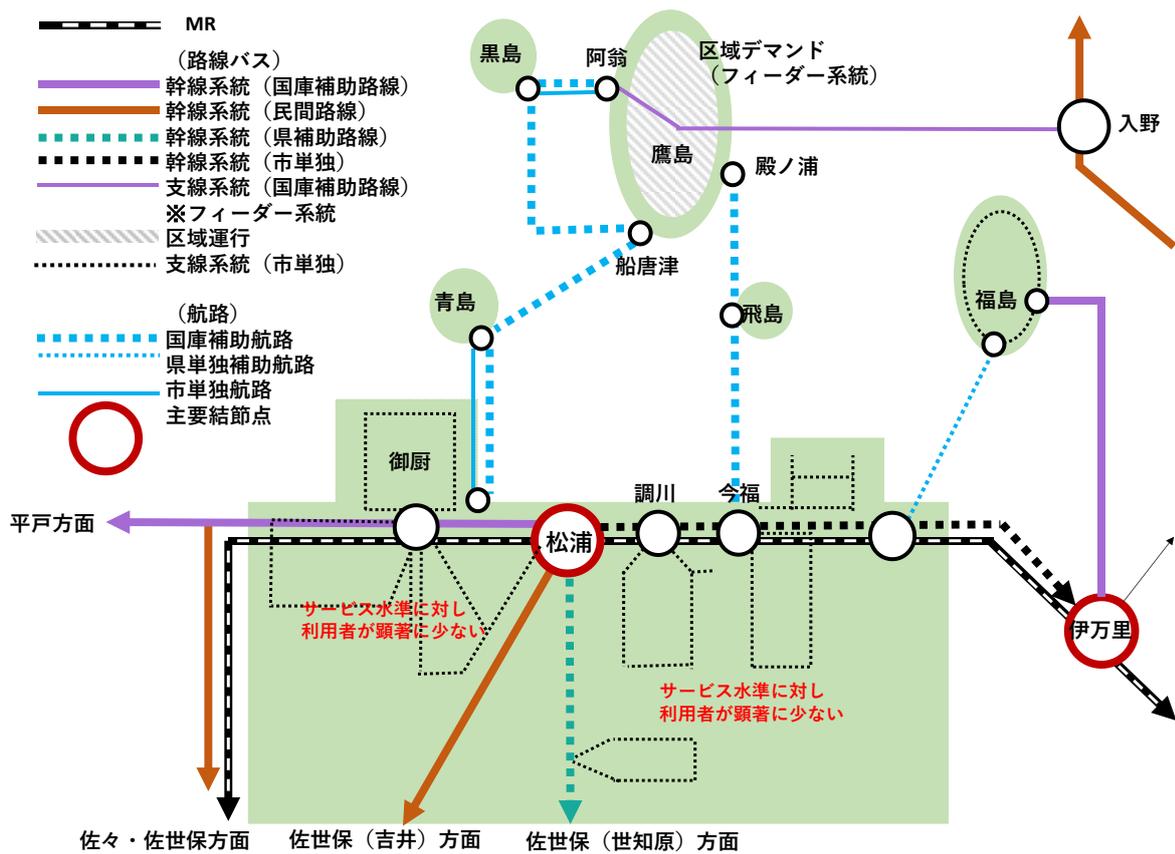
2. 現況把握調査結果

2) 松浦市の交通の現状

(1) 公共交通ネットワークの状況

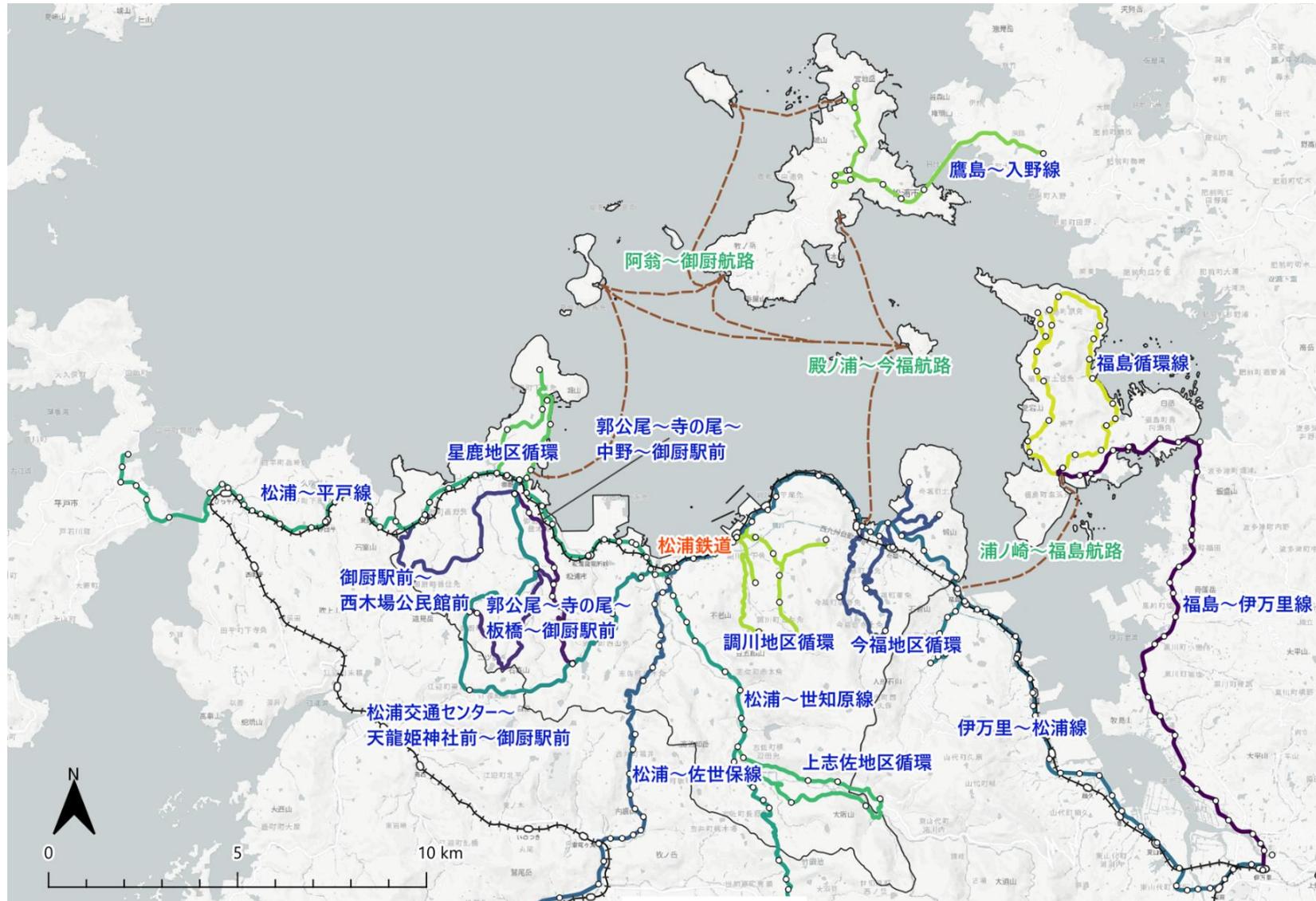
本市の公共交通ネットワークは、陸上交通と海上交通により構成されています。陸上交通は、鉄道(松浦鉄道(株))、路線バス(西肥自動車(株)、昭和自動車(株))、乗合バス((有)松浦観光)、乗合タクシー(鷹島タクシー)、民間タクシーからなり、市内はもとより、隣接する佐世保市や平戸市、伊万里市、唐津市と結ばれています。海上交通は、国庫補助航路である殿ノ浦～今福航路(鷹島汽船(有))、阿翁～御厨航路(鷹島汽船(有))の2航路と、県単独補助航路である浦ノ崎～福島航路((有)金子廻漕店)の計3航路で構成されています。なお、黒島及び青島の住民の移動手段の拡充を図るため、黒島と鷹島(阿翁浦)間の交通船(市所有)の運航管理を黒島住民に業務委託、また、青島地区が運航する青島と御厨間の交通船(小型兼用船)の運航に対して補助を行っています。

【公共交通ネットワーク図】



2. 現況把握調査結果

【公共交通ネットワークの状況】



2. 現況把握調査結果

【経営支援の状況・利用者数・市補助額】

事業者名	区間	経営支援	R2年度	
			利用者 (人)	補助金 (千円)
松浦鉄道(株)	松浦市内分	国庫補助	287,588	12,271
西肥自動車(株)	伊万里～松浦線	市単独補助	37,295	18,679
	松浦～平戸線	国庫補助	38,501	8,004
	世知原～松浦線	県補助	13,134	9,882
	松浦～佐世保線	民間経営	249,074	0
	福島～伊万里線	国庫補助	30,969	11,667
	福島循環線	市単独補助	20,247	15,574
	(有)松浦観光	8路線	市単独補助	23,983
昭和自動車(株)	鷹島～入野線	国庫補助	11,818	15,896
鷹島タクシー	鷹島島内	国庫補助	7,240	9,588
鷹島汽船(有)	阿翁～御厨航路	国庫補助	49,557	9,593
	殿ノ浦～今福航路	国庫補助	29,199	24,008
(有)金子回漕店	浦之崎～福島航路	県単独補助	8,009	(県単独補助)
黒島住民	黒島～鷹島	市単独補助	482	1,200
青島地区	御厨～青島	市単独補助	702	1,200
合計			807,798	167,963

(資料)市資料より作成

2. 現況把握調査結果

(2)公共交通の維持・再編への取り組み

本市では、人口減少や架橋などの環境変化により公共交通を取り巻く環境が厳しさを増してきました。そのため、平成21年度に、「松浦市地域公共交通総合連携計画」を策定し、民間、行政、関係機関が一体となり経営効率化や活性化を進めてきました。また、平成29年3月に「松浦市地域公共交通網形成計画」を策定し、「誰もが便利に移動できる、持続可能な公共交通ネットワークの実現」を将来像に掲げ、各種施策に取り組んできました。

【陸上交通】

- | | |
|-------------|--|
| 平成21年 4月18日 | ・ 鷹島肥前大橋の開通に伴い、昭和自動車の鷹島入野線開通 |
| 平成21年10月 1日 | ・ 昭和自動車の鷹野入野線を減便 |
| 平成24年10月 1日 | ・ 松浦交通センターに西肥自動車が発着することとなり、
乗り継ぎの利便性が向上 |
| 平成26年 4月18日 | ・ 昭和自動車が鷹島島内の路線を延長 |
| 平成26年 5月 1日 | ・ 鷹島町の市営バスを休止
・ 鷹島タクシーによるデマンド型乗合タクシーの実証運行開始 |
| 平成26年10月 1日 | ・ 乗合タクシーの本格運行開始
・ 鷹島地区陸上交通が国庫補助対象認定 |
| 平成27年 3月31日 | ・ 鷹島町の市営バスを廃止 |
| 平成27年10月 1日 | ・ 乗合バスの御厨駅前～西木場駅前区間の終点を西木場公民館前
まで延長 |
| 平成28年 4月 1日 | ・ 昭和自動車の阿翁浦～入野線の減便
・ 西肥自動車の松浦駅前～御厨駅前の路線延長分を廃止
・ 福島養源小学校開校に伴い西肥自動車の福島循環線を増便 |

【海上交通】

- | | |
|-------------|--------------------------|
| 平成21年 4月18日 | ・ 殿ノ浦～今福航路を減便 |
| 平成23年10月 1日 | ・ 殿ノ浦～今福航路が国庫補助対象航路に認定 |
| 平成27年 2月 6日 | ・ 航路改善計画を策定（殿ノ浦～今福航路） |
| 平成28年 4月 1日 | ・ 殿ノ浦～今福航路に旅客船「たかしま」が就航 |
| 令和 2年11月26日 | ・ 福島～浦ノ崎航路における福崎地区への寄港停止 |
| 令和 3年 3月26日 | ・ 黒島交通船の大規模改修を実施 |

2. 現況把握調査結果

(3)福祉・教育施策との連携

①外出に関する福祉事業

高齢者福祉施策として、高齢者等わくわく・おでかけ支援事業等、外出支援の取組を行っております。

【外出に関する福祉事業】

事業名	概要
高齢者等わくわく・おでかけ支援事業	在宅の70歳以上の高齢者を対象に市が指定する公共交通機関、施設または事業を利用する際の費用を助成。 外出支援券 5,000円 ※離島は8,000円 施設利用券 5,000円
渡航費支援事業 (離島居住要介護被保険者等)	青島、飛島、黒島に居住していて、介護サービスを受けている人(要介護、要支援、事業対象者)に対し、島内で利用できない居宅介護サービスまたは介護予防サービスなどを市内事業所で利用した場合の乗船料を助成。加えて、家族等1人まで送迎者に対する乗船料(車両は対象外)も助成。
乗船料助成	①医療機関がない飛島、黒島に居住している65歳以上の方が、フェリーを使用して通院した場合に月2回の往復分まで乗船料を助成。 ②飛島、青島、黒島に居住している65歳以上の方が、フェリーを使用して老人福祉センターを利用した場合に1週間に1往復かつ月2回まで乗船料を助成。

②通学に関する事業

教育施策として、一定の条件に該当する児童生徒に対して、通学費の支援を行っています。

【教育に関する事業】

事業名	概要
遠距離通学児童生徒通学事業	乗合自動車及び鉄道を利用して通学する児童生徒のうち、自宅から学校までの片道の距離が一定の距離以上の場合、交通費(定期券又は回数券)を助成します。 対象・・・児童:4km以上、生徒:6km以上、船舶を利用して通学する児童生徒
学校適応指導教室遠距離通級事業	松浦市学校適応指導教室に通級する児童生徒のうち、自宅から適応指導教室までの片道の距離が一定の距離以上の場合、交通費を助成します(保護者が送迎する場合は燃料代)。 対象・・・児童4km以上、生徒6km以上、船舶を利用して通級する児童生徒
松浦市スクールバス事業	乗合バスが利用できない地区から御厨小学校に通学する児童のうち、自宅から小学校までの片道の距離が2km以上の場合、スクールバスが利用可能となります。 該当地区・・・板橋、田代、木場、郭公尾、寺ノ尾上、西木場、小船、川内、大崎上
離島高校生修学支援事業 (通学費補助)	離島地区に住所を有する生徒のうち、自宅から県内の高等学校等に公共交通機関を利用して通学する場合、通学費の実費から長崎県が実施する各種補助金(※)の補助額を除いた額を助成します。但し、月額12,500円を上限とします。 ※公立高等学校等離島高校生修学支援費補助金、公立高等学校遠距離通学費補助金、長崎県私立高等学校通学費補助金
松浦高等学校支援事業 (航路通学費補助)	鷹島、福島、青島から航路を利用して、松浦高等学校に通学する生徒の航路運賃(実費)を助成します。

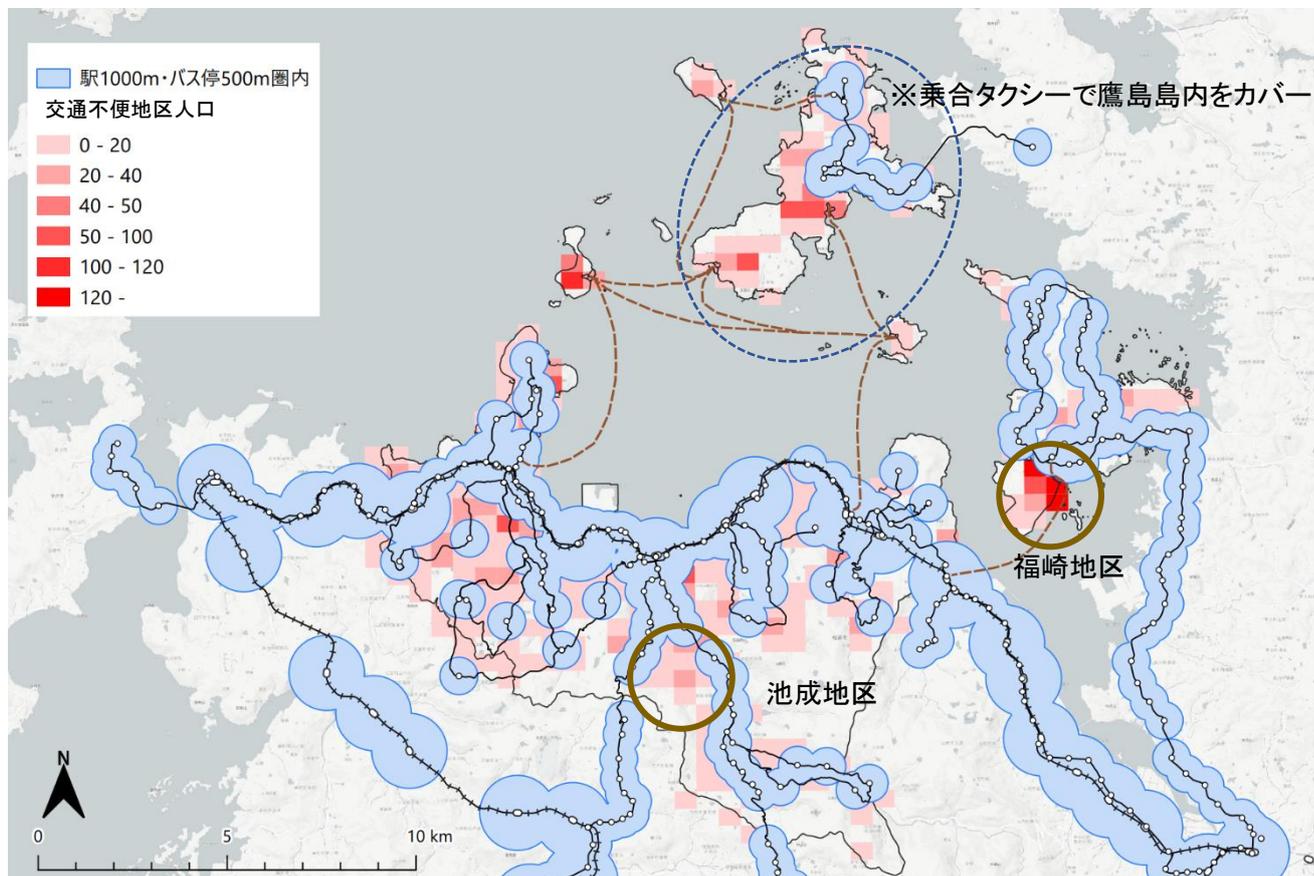
公共交通事業は、福祉・教育部門と密接に関わっており、連携が必要です。本市においても市の担当部局が交通協議会に参加しています。今後も担当部局間の連携を取り、市民の移動に関する取組の最適化を行います。

2. 現況把握調査結果

(4) 交通不便地区の状況

バス停から500m以遠、鉄道駅から1,000m以遠を交通不便地区とした場合、福島町の福崎地区や志佐町の池成地区などが不便地区として抽出されます。

【交通不便地区の抽出】※円はバス停半径500m及び鉄道駅から半径1,000mを示す。



2. 現況把握調査結果

(5) 路線別利用者数

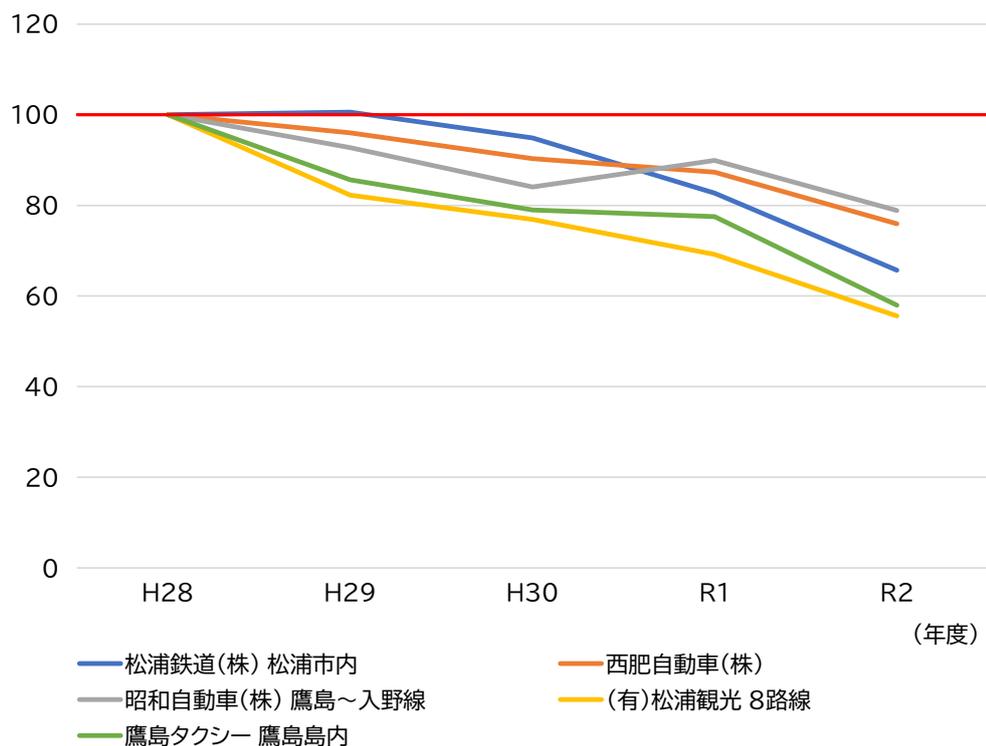
平成28年度からの推移をみると多くの交通機関で減少傾向がみられます。

【路線別利用状況(人)】

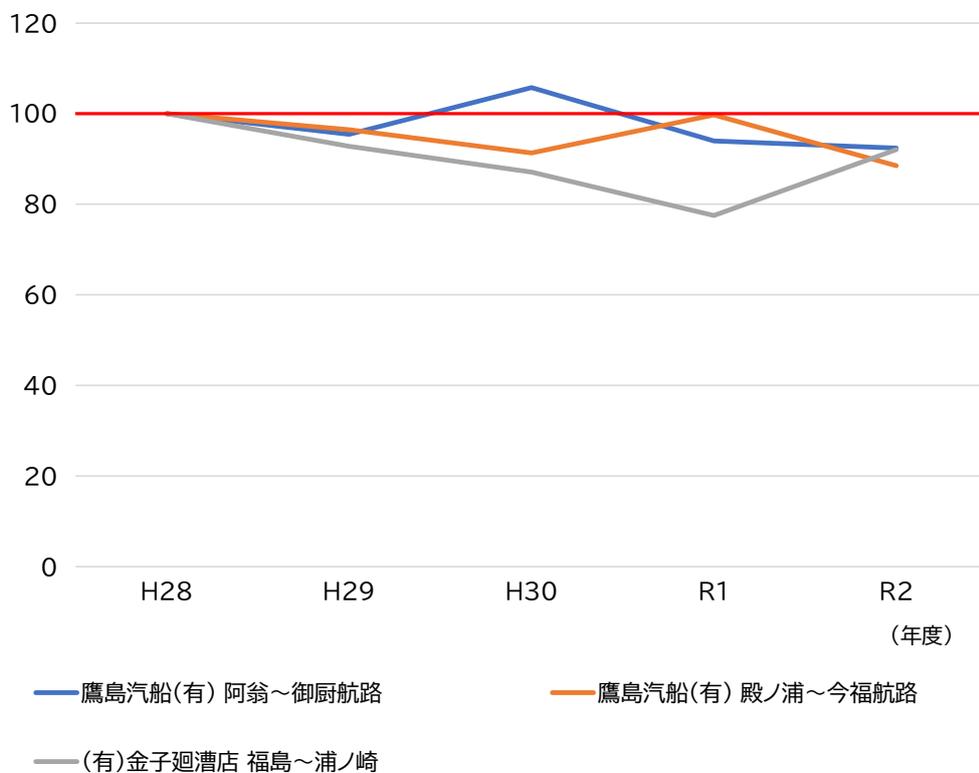
事業者名		区間	利用者数				
			H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
陸上	松浦鉄道(株)	松浦市内分	437,801	440,338	415,294	362,190	287,588
	西肥自動車(株)	松浦～佐世保線	/	/	/	/	/
		伊万里～松浦線	52,973	47,694	45,553	43,731	37,295
		松浦～平戸線	59,390	54,936	50,400	47,279	38,501
		世知原～松浦線	17,658	17,225	15,617	13,391	13,134
		福島～伊万里線	39,209	38,131	35,164	35,402	30,969
		福島循環線	15,245	19,112	19,856	21,326	20,247
		小計(補助路線)	184,475	177,098	166,590	161,129	140,146
	(有)松浦観光	8路線	43,139	35,475	33,182	29,845	23,983
	昭和自動車(株)	鷹島～入野線	14,986	13,895	12,601	13,475	11,818
	鷹島タクシー	鷹島島内	12,494	10,697	9,866	9,684	7,240
		小計(鷹島地区)	27,480	24,592	22,467	23,159	19,058
		陸上交通計	692,895	677,503	637,533	576,323	470,775
	航路	鷹島汽船(有)	阿翁～御厨航路(利用者)	53,635	51,198	56,725	50,416
阿翁～御厨航路(利用車両)			5,452	4,928	6,717	5,255	5,976
殿ノ浦～今福航路(利用者)			32,991	31,823	30,127	32,907	29,199
小計			86,626	83,021	86,852	83,323	78,756
(有)金子廻漕店		福島～浦ノ崎	8,698	8,071	7,575	6,742	8,009
黒島住民		黒島～鷹島	170	451	391	491	482
青島地区		御厨～青島	902	758	810	925	702
		海上交通計	96,396	92,301	95,628	91,481	87,949
陸上交通・海上交通 合計			789,291	769,804	733,161	667,804	558,724

2. 現況把握調査結果

【平成28年度を100としたときの推移(陸上交通)】



【平成28年度を100としたときの推移(海上交通)】



2. 現況把握調査結果

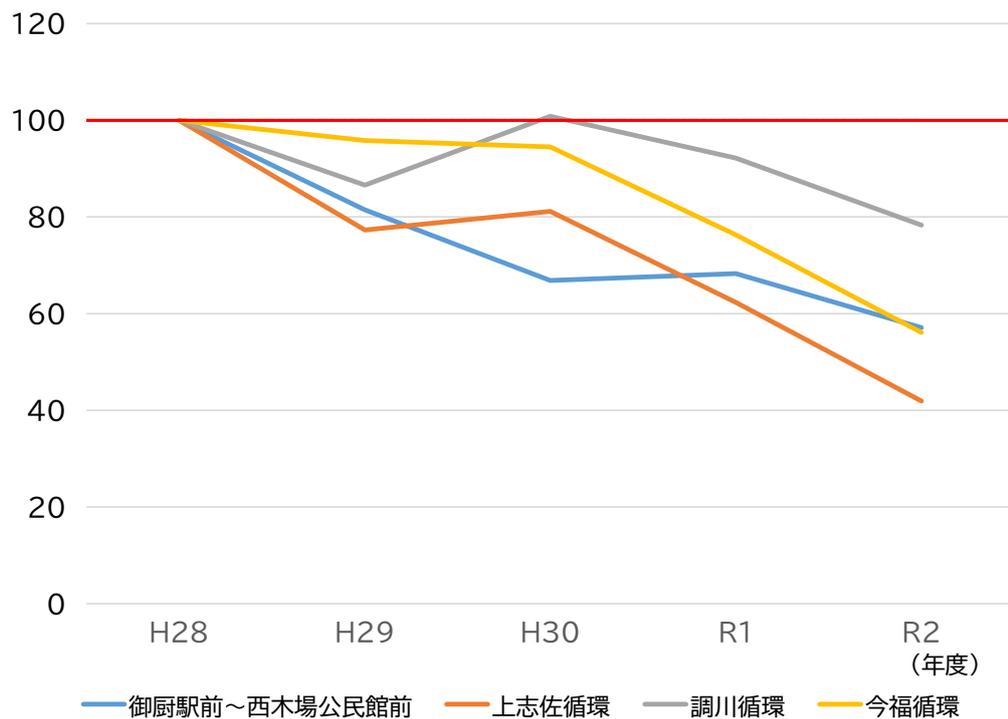
(6) 乗合バスの路線別利用者数

平成28年度以降はどの路線も減少傾向となっています。特に『郭公尾～寺ノ尾～板橋～御厨駅前』、『上志佐地区循環』の順で減少率が大きくなっています。

【乗合バスの路線別利用状況(人)】

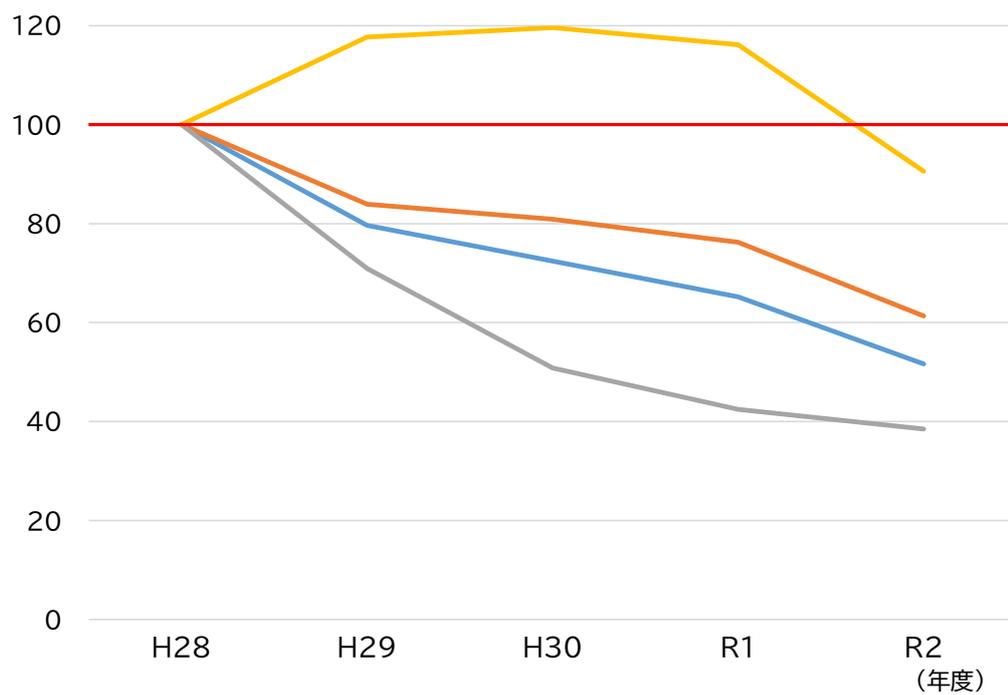
	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
松浦交通センター～天龍姫神社前～御厨駅前	8,291	6,603	6,003	5,405	4,283
星鹿地区循環	11,972	10,047	9,683	9,131	7,343
郭公尾～寺ノ尾～板橋～御厨駅前	6,617	4,694	3,363	2,810	2,545
郭公尾～寺ノ尾～中野～御厨駅前	723	851	865	840	655
御厨駅前～西木場公民館前	4,398	3,582	2,940	3,004	2,512
上志佐循環	3,319	2,566	2,694	2,069	1,391
調川循環	3,907	3,383	3,938	3,602	3,059
今福循環	3,912	3,749	3,696	2,984	2,195
計	43,139	35,475	33,182	29,845	23,983

【平成28年度を100としたときの推移(乗合バス①)】



2. 現況把握調査結果

【平成28年度を100としたときの推移(乗合バス②)】



- 松浦交通センター～天龍姫神社前～御厨駅前
- 星鹿地区循環
- 郭公尾～寺ノ尾～板橋～御厨駅前
- 郭公尾～寺ノ尾～中野～御厨駅前

2. 現況把握調査結果

(7)路線別費用対効果

路線別費用対効果(利用者一人あたりの市補助金額)でみると、陸上交通で令和2年度において「鷹島～入野線」、「鷹島タクシー」、「乗合バス((有)松浦観光)」の順で悪くなっています。海上交通では性質上、「黒島交通船(黒島～鷹島)」、「青島交通船(御厨～青島)」の費用対効果が悪くなっています。ただし、費用対効果は、あくまで運営状況をはかる指標の1つであり、運行体制を見直す際は地域に果たす役割の大きさ等も考慮する必要があります。

事業者名	区間	H28年度			H29年度			H30年度		
		利用者(人)	補助金(千円)	利用者1人当り補助金(円)	利用者(人)	補助金(千円)	利用者1人当り補助金(円)	利用者(人)	補助金(千円)	利用者1人当り補助金(円)
松浦鉄道株	松浦市内分	437,801	8,989	21	440,338	9,497	22	415,294	9,306	22
西肥自動車株	伊万里～松浦線	52,973	7,118	134	47,694	9,852	207	45,553	13,624	299
	松浦～平戸線	59,390	4,720	79	54,936	5,865	107	50,400	8,176	162
	世知原～松浦線	17,658	8,514	482	17,225	9,921	576	15,617	9,953	637
	福島～伊万里線	39,209	6,663	170	38,131	8,097	212	35,164	10,833	308
	福島循環線	15,245	10,273	674	19,112	13,207	691	19,856	14,006	705
(有)松浦観光	8路線	43,139	26,116	605	35,475	27,091	764	33,182	28,578	861
昭和自動車株	鷹島～入野線	14,986	13,811	922	13,895	19,283	1,388	12,601	17,038	1,352
鷹島タクシー	鷹島島内	12,494	9,512	761	10,697	7,261	679	9,866	8,057	817
鷹島汽船(有)	阿翁～御厨航路	53,635	6,057	113	51,198	5,824	114	56,725	5,631	99
	殿ノ浦～今福航路	32,991	13,381	406	31,823	5,809	183	30,127	17,992	597
黒島住民	黒島～鷹島	170	1,200	7,059	451	1,200	2,661	391	1,200	3,069
青島地区	御厨～青島	902	1,200	1,330	758	1,200	1,583	810	1,200	1,481

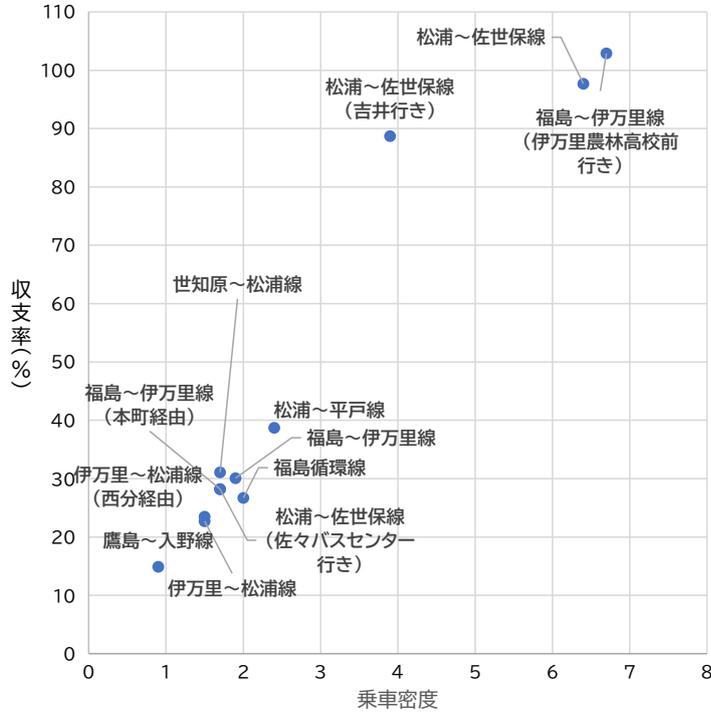
事業者名	区間	R1年度			R2年度			補助の概要(令和2年度)
		利用者(人)	補助金(千円)	利用者1人当り補助金(円)	利用者(人)	補助金(千円)	利用者1人当り補助金(円)	
松浦鉄道株	松浦市内分	362,190	10,836	30	287,588	12,271	43	施設整備事業費補助
西肥自動車株	伊万里～松浦線	43,731	17,240	394	37,295	18,679	501	市単独
	松浦～平戸線	47,279	9,078	192	38,501	8,004	208	地域公共交通確保維持改善事業
	世知原～松浦線	13,391	10,571	789	13,134	9,882	752	長崎県路線バス運行費緊急対策事業
	福島～伊万里線	35,402	12,417	351	30,969	11,667	377	地域公共交通確保維持改善事業
	福島循環線	21,326	14,608	685	20,247	15,574	769	市単独
(有)松浦観光	8路線	29,845	28,874	967	23,983	30,401	1,268	市単独
昭和自動車株	鷹島～入野線	13,475	15,852	1,176	11,818	15,896	1,345	国庫(フィーダー)
鷹島タクシー	鷹島島内	9,684	7,863	812	7,240	9,588	1,324	国庫(フィーダー)
鷹島汽船(有)	阿翁～御厨航路	50,416	7,393	147	49,557	9,593	194	地域公共交通確保維持改善事業
	殿ノ浦～今福航路	32,907	19,790	601	29,199	24,008	822	地域公共交通確保維持改善事業
黒島住民	黒島～鷹島	491	1,200	2,444	482	1,200	2,490	市単独(運行委託)
青島地区	御厨～青島	925	1,200	1,297	702	1,200	1,709	市単独(運行費補助)

2. 現況把握調査結果

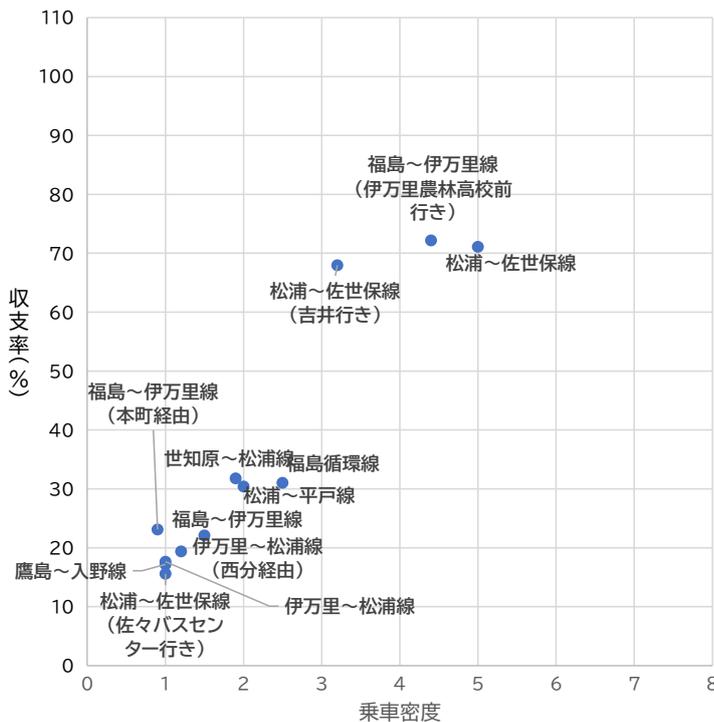
(8) 路線バス(乗合バスを除く)の収支率、乗車密度

路線バスの収支率および乗車密度(旅客営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員)を見ると、鷹島～入野線、福島～伊万里線、伊万里～松浦線などで低くなっています。

【路線バス(乗合バスを除く)の収支率×乗車密度(令和2年度)】



【路線バス(乗合バスを除く)の収支率×乗車密度(令和元年度)】



2. 現況把握調査結果

(9)利用者数予測

基準値を令和元年度とし、新型コロナウイルスの影響は加味しません。

陸上交通は、沿線別人口(利用圏域内(バス停500m、鉄道1,000m)の人口の路線別合計)の推移から利用者数を予測しました。

殿ノ浦～今福航路、福島～浦ノ崎航路については、住民アンケート結果による町別の利用者の割合と町別の人口予測を基に算出しました。

黒島交通船、青島交通船については黒島、青島の人口予測を基に算出しました。

事業者名	区間	沿線人口			令和元年度からの沿線人口変化率		利用者数			
		R1年	R8年	R13年	R8年	R13年	R1年度	R8年度	R13年度	
陸上	松浦鉄道(株)	松浦市内分	9,505	8,449	7,728	88.9	81.3	362,190	321,936	294,497
	西肥自動車(株)	松浦～佐世保線								
		伊万里～松浦線	17,117	15,743	14,763	92.0	86.3	43,731	40,222	37,719
		松浦～平戸線	10,150	8,914	8,068	87.8	79.5	47,279	41,524	37,583
		世知原～松浦線	5,155	4,673	4,329	90.6	84.0	13,391	12,138	11,246
		福島～伊万里線	8,452	7,831	7,409	92.7	87.7	35,402	32,804	31,034
		福島循環線	1,363	1,175	1,049	86.2	77.0	21,326	18,383	16,420
	㈲松浦観光	8路線	9,045	7,912	7,160	87.5	79.2	29,845	26,105	23,624
	昭和自動車(株)	鷹島～入野線	1,438	1,238	1,104	86.1	76.8	13,475	11,601	10,344
	鷹島タクシー	鷹島島内	1,816	1,539	1,357	84.7	74.7	9,684	8,206	7,237
		陸上交通計						576,323	512,919	469,703
航路	鷹島汽船(有)	阿翁～御厨						50,416	42,403	37,392
		殿ノ浦～今福						32,907	28,601	25,740
		小計						83,323	71,004	63,132
	㈲金子廻漕店	浦ノ崎～福島						6,742	5,698	5,078
	黒島住民	黒島～鷹島	50	31	22	62.6	43.6	491	307	214
	青島地区	御厨～青島	187	157	137	83.8	73.0	925	775	676
		海上交通計						91,481	77,784	69,100
陸上交通・海上交通 合計							667,804	590,703	538,803	

(資料) 国土交通省国土政策局「メッシュ別将来人口推計」より推計

(10)事業者ヒアリング

本市に係る交通事業者にヒアリングを行い、利用状況や課題について聴取しました。

①松浦鉄道(株)

- 全区間中最も乗車密度が低い区間は「伊万里～松浦」で、次は「松浦～たびら平戸口」である。列車便数も、この2区間が少なくなっている。
- 利用目的は通学が中心で、通勤利用は少ない。沿線では伊万里方面の工場で働いている人が多いが、ほとんどが自家用車での通勤である。通学以外の用途は、「鷹島の住民が通院のため船で本土まで来て、松浦鉄道に乗り換える」「御厨駅周辺に民家が多く、そこに住んでいる人が移動する」が多い。
- 施設維持が課題である。年間の経費は県・沿線市町の補助対象となるものが、車検費用合わせて年間2.5億円要する。補助対象外(維持費用)は1.5億円で、毎年4億円近くは要する。このなかで、特に

2. 現況把握調査結果

影響が大きく、国や自治体とも議論になるのが車検費である。



②西肥自動車(株)

- 松浦市域での利用者は、ほぼ高齢者の通院か、児童生徒の通学利用である。通勤はほとんどない。
- 伊万里～松浦線、松浦～平戸線、福島循環線、世知原～松浦線の利用者は少なく、昼間の利用者数は特に少ない。ただし、世知原～松浦線は数名、福島循環線は20名ほど通学利用がある。
- バス事業者共通の課題であるが、運転士が不足しており、採用をかけても応募が少ない。
- 伊万里営業所の運転士の平均年齢は56歳で、50名くらいいる。一見多いように感じるかもしれないが、今後は限られた人員をいかに集約するか検討しなければならない。

③昭和自動車(株)

- 鷹島～入野線は平成28～30年度の収支に関しては若干上向きだが、令和元～2年度にかけて減少している。
- 鷹島～入野線は朝に島内の小・中学生の通学と、入野で乗り継いで唐津青翔高校等に通う高校生で9割を占める。残りの1割は通勤。
- 佐賀地区においては駐車地をなくして、幹線以外の枝となる路線をタクシー会社(デマンドタクシー)に譲渡した。それにより運転士の確保と駐車地の削減ができています。
- 大前提として運転士確保の問題があり、コロナ禍で厳しいことから、会社としては利益が出るところに経営資源を集中したい。

④(有)松浦観光

- 松浦市の補助を受けて乗合バス8路線を運行。ほとんどが山間部の路線。
- 定期券は小中学生が利用している。一定の通学距離を超える小中学生の負担はゼロで、松浦市が負

2. 現況把握調査結果

担している。回数券はプラス1枚サービスとなる。現金と回数券の利用は半々である。

- 御厨駅発着の星鹿地区循環が最も利用者が多い。沿線はほとんどが農家であり、高齢者が病院や買い物で利用する。
- 今福循環線は利用者数が少なく、通学利用もない。
- 運転士については、5台を6人で回している。今年65歳定年を迎えた人が3人おり、嘱託で再雇用している。バスを運転したいという人がおらず、人手不足である。
- タクシー事業に関しては企業の通勤利用が多い。予約があった場合を除いて、タクシーの深夜営業(2～6時)を廃止した。

⑤鷹島タクシー

- デマンドタクシーは阿翁浦(北部エリア)、船唐津(南部エリア)、殿ノ浦(共通エリア)の3港の船の発着に合わせて、乗客の予約に応じてデマンドタクシーを運行(運賃200円。エリアを越える場合は300円)。
- 最も利用者数が多いのは殿ノ浦港8時30分発の船に接続する便である。利用者の7割が一人暮らしの高齢者で、あとは小中学生である。利用目的は、通院、買い物が多い。
- 開業2年目から利用者数は減少傾向である。大きな要因は島内人口の減少と考えている。
- 高齢者のニーズは買い物である。乗合タクシーで診療所への利用は多いが、その帰りに買い物するところに立ち寄るわけにはいかず、そのまま自宅に帰ることになる。

⑥鷹島汽船(有)

- 過去5年間に於いては、阿翁～御厨航路について、特にここ1、2年はコロナの影響で多少収支率は落ち込んでいるものの一定程度の収支率(40%台)をキープしている。また、殿ノ浦～今福航路は複合的な要因で収支率が落ち込んだ(約40%→約20%)。
- 船の輸送定員96名に対して、一便の乗客数は20名程度である。内訳として、学生16名、一般客4名程度である。
- 現在、利用されている時間帯は、第1便に学生が利用する。また、8時台の便は通院での利用が多い。
- 学生については、松浦市から通学定期の助成があるため、コロナ感染拡大前後でほとんど利用者は変わらない。
- 殿ノ浦～今福、阿翁～御厨両航路とも利用者は、学生や通院者、買い物利用者等である。新型コロナウイルス感染症拡大前までは、交流人口(釣り人)が多かった。

⑦(有)金子廻漕店

- 浦ノ崎～福島航路について、現在は、定期券利用で学生が10名、一般の定期券利用で10名と半々になっている。現状は、ほぼ定期券利用となっている。高齢者は通院や買物を目的に利用しているが、近年は利用は少なくなっている。
- 1日の便数を10便→9便→8便と段階的に減便した。
- 船舶自体のリプレースについて、検討したことは何度もある。しかし、現存の船の売却額と旅客の数に見合った船舶の購入額の差について検討はまだ行っていない。

2. 現況把握調査結果

- 操縦士は3名であり、1人は70歳を超えている。始発が6時くらいのため、近隣に住んでいる人でないと難しい。
- 私立高校が伊万里市にあり、スクールバスを出しているため、その私立高校の通学が増加した。しかし、松浦市から生徒に通学の補助を出してもらえるようになり、松浦高校への通学のための利用者数が回復した。

3章 住民アンケート調査結果

1) 調査概要

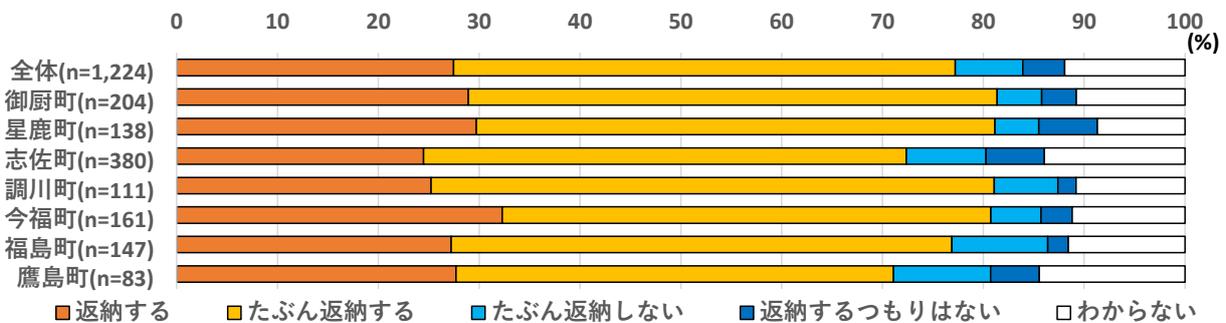
項目	調査概要
調査目的	市民の日常生活における公共交通機関の利用状況や満足度、改善要望などを把握するため。
調査対象	令和3年8月1日現在の住民基本台帳より、無作為に15歳以上の3,500人を抽出。なお、青島・黒島・飛島地区については、15歳以上の全住民(230人)を調査対象とした。
調査時期	令和3年10月
調査方法	郵送による配布・回収及びインターネット
回収数(回収率)	1,661票(回収率44.5%)

2) 調査結果

(1) 免許返納意向と返納後の交通手段(公共交通のターゲット)

志佐町と鷹島町の住民は、免許返納の意向が他地域と比較して低い。

また、各地とも返納後はバスと家族の送迎に頼る意向が高い。特に福島町ではバスが、鷹島町では乗合タクシーが、支持されている。



構成比(%) 無回答・無効除く

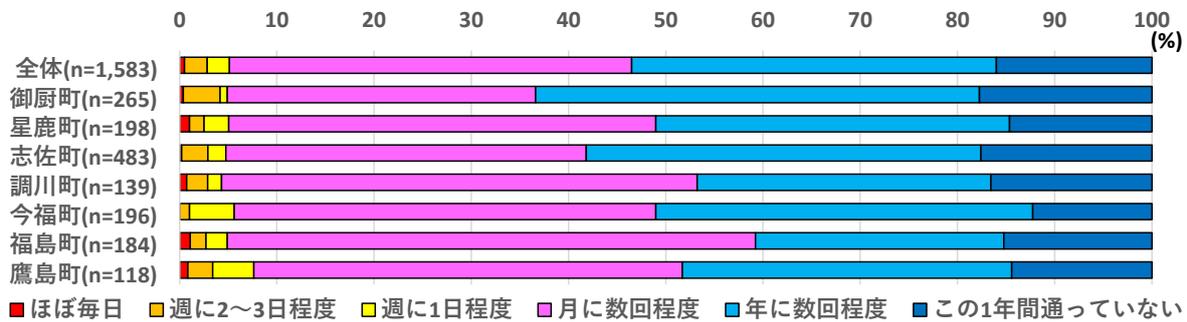
	徒歩	自転車・バイク	家族の送迎	近所の人 の送迎	バス	松浦鉄道	定期航路	鷹島乗合 タクシー	タクシー	病院の 送迎車	その他	今と変わ らない
全体(n=907)	18.5	3.4	28.4	0.4	46.6	19.4	3.0	3.5	20.4	1.9	0.7	0.4
御厨町(n=163)	16.0	4.3	23.9	0.0	51.5	30.7	0.0	0.0	20.2	0.6	1.8	0.0
星鹿町(n=101)	8.9	4.0	25.7	0.0	50.5	30.7	18.8	0.0	18.8	0.0	0.0	1.0
志佐町(n=265)	30.6	4.9	25.7	0.0	48.7	6.4	0.0	0.4	26.0	0.8	0.0	0.0
調川町(n=87)	18.4	2.3	18.4	1.1	37.9	27.6	0.0	2.3	31.0	0.0	0.0	2.3
今福町(n=126)	12.7	1.6	37.3	0.8	38.9	41.3	1.6	0.0	8.7	4.8	1.6	0.0
福島町(n=110)	13.6	2.7	36.4	1.8	59.1	0.0	0.9	0.9	18.2	6.4	0.9	0.0
鷹島町(n=55)	9.1	0.0	40.0	0.0	21.8	3.6	9.1	50.9	10.9	1.8	0.0	1.8

※複数回答のため構成比は100%にならない

3. 住民アンケート調査結果

(2)通院頻度と通院先【松浦市内】(通院環境と公共交通)

通院先は、市内では志佐町内への通院が多い。星鹿町の住民は、町内への通院は少なく、御厨町・志佐町まで通院している。調川町と今福町の住民は、志佐町まで足を延ばしての通院も多い。



構成比(%) 無回答・無効除く

	御厨町内の病院	星鹿町内の病院	志佐町内の病院	調川町内の病院	今福町内の病院	福島町内の病院	鷹島町内の病院
全体(n=1,288)	17.5	1.1	45.7	7.7	3.4	3.3	1.9
御厨町(n=208)	50.0	0.0	33.7	2.4	0.5	0.0	0.5
星鹿町(n=162)	49.4	8.0	35.2	4.3	0.0	0.0	0.0
志佐町(n=391)	5.9	0.0	74.2	7.9	0.5	0.3	0.0
調川町(n=114)	5.3	0.0	64.0	29.8	2.6	0.0	0.0
今福町(n=165)	0.6	0.0	52.1	12.7	21.8	0.0	0.0
福島町(n=149)	0.7	0.0	2.7	0.0	0.0	27.5	0.0
鷹島町(n=99)	10.1	1.0	9.1	1.0	2.0	0.0	23.2

※複数回答のため構成比は100%にならない

(3)通院先【佐世保市・佐々町・平戸市内】(松浦市・唐津市内、その他)(通院環境と公共交通)

佐世保市・佐々町・平戸市方面では、御厨町・星鹿町の住民を中心に、佐世保市内への通院が多い。また、御厨町・星鹿町の住民は、他町の住民と比べ、平戸市内への通院も多い。

福島町・今福町の住民は伊万里市内への通院が、鷹島町の住民は唐津市内への通院が多い。

構成比(%) 無回答・無効除く

	佐世保市立総合病院	佐世保中央病院	長崎労災病院	佐世保共済病院	北松中央病院	佐世保市内のその他の病院	佐々町内の病院	平戸市民病院	青洲会病院	平戸市内のその他の病院
全体(n=1,288)	7.2	2.6	6.1	3.0	3.8	7.7	3.0	0.1	2.0	6.7
御厨町(n=208)	8.2	4.3	6.3	4.8	12.0	13.5	3.4	0.5	4.8	12.0
星鹿町(n=162)	11.7	4.3	9.3	3.1	4.9	6.2	4.3	0.0	5.6	13.6
志佐町(n=391)	7.2	3.6	9.0	4.6	2.0	10.7	5.1	0.0	1.3	6.4
調川町(n=114)	9.6	0.0	2.6	0.9	2.6	5.3	1.8	0.0	0.0	9.6
今福町(n=165)	9.1	0.0	4.2	2.4	2.4	6.1	0.6	0.0	0.6	1.8
福島町(n=149)	1.3	1.3	1.3	0.0	0.0	1.3	0.7	0.0	0.0	0.0
鷹島町(n=99)	1.0	1.0	4.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0	1.0	0.0

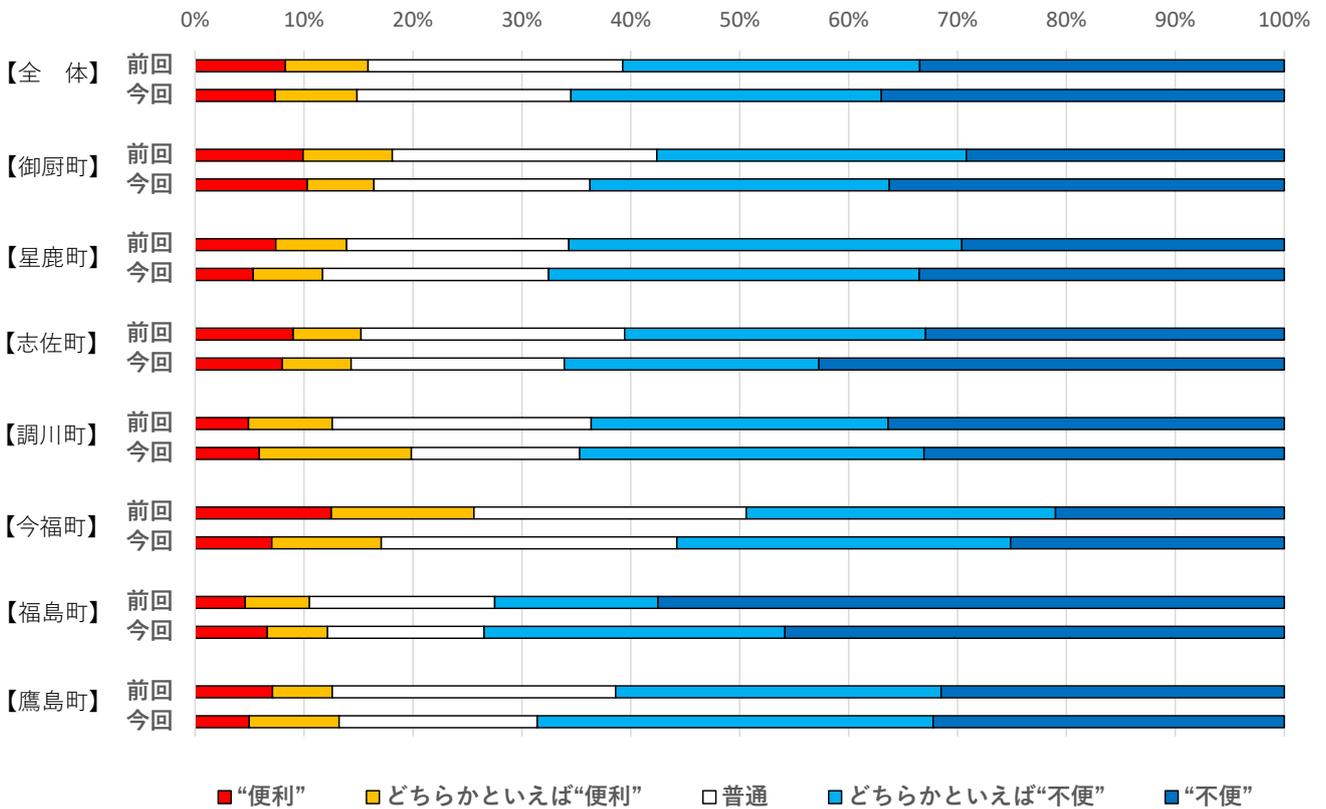
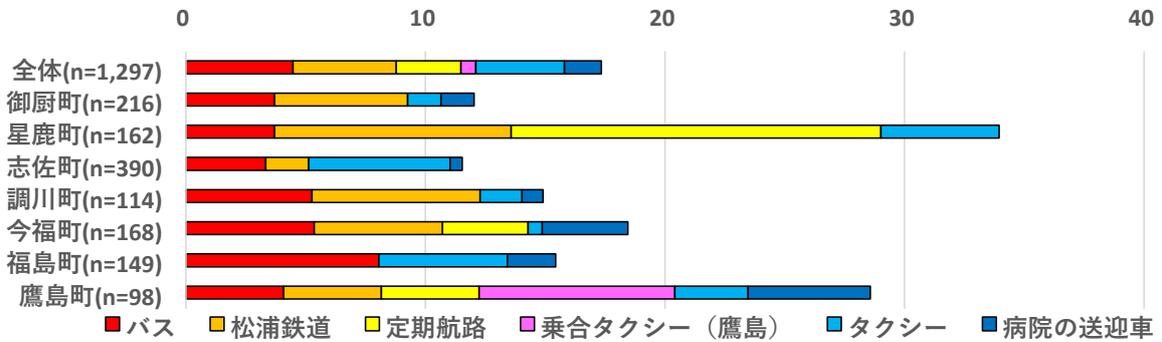
	松浦中央病院 附属診療所	伊万里有田 共立病院	伊万里市内の その他の病院	済生会唐津 病院	唐津赤十字 病院	唐津市民 病院	唐津市内の その他の病院	その他の地域 の病院
全体(n=1,288)	0.8	3.6	17.8	0.5	2.7	0.0	4.7	7.5
御厨町(n=208)	0.0	2.4	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4
星鹿町(n=162)	0.0	0.6	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3
志佐町(n=391)	1.0	1.3	7.9	0.0	0.3	0.0	0.3	5.1
調川町(n=114)	2.6	1.8	10.5	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5
今福町(n=165)	1.8	9.1	33.9	0.0	0.6	0.0	1.8	6.7
福島町(n=149)	0.0	12.8	71.1	0.7	12.1	0.0	6.7	19.5
鷹島町(n=99)	0.0	0.0	14.1	5.1	15.2	0.0	46.5	20.2

※複数回答のため構成比は100%にならない

3. 住民アンケート調査結果

(4)通院手段と利便性(通院環境と公共交通)

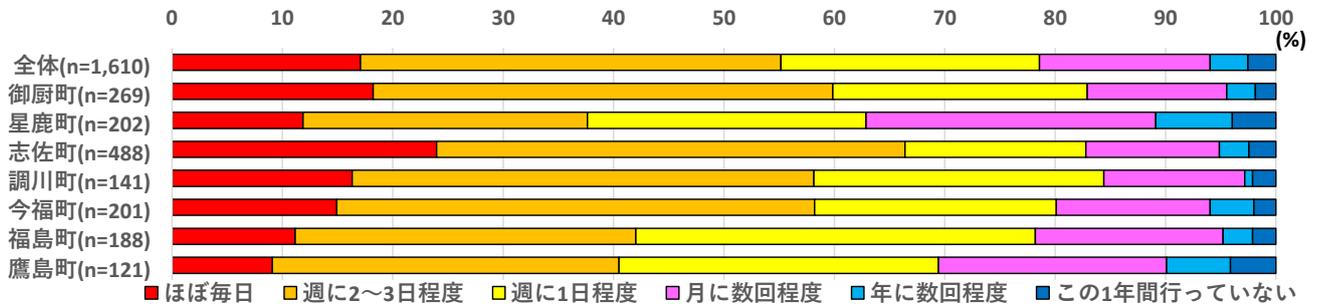
星鹿町、鷹島町の住民は、通院時に公共交通機関を利用する割合が、他地域よりも高い。鷹島では乗合タクシーが比較的に利用されている。前回に比べ、今福町の住民の「便利」に思う割合が大きく減少している。また、鷹島町の住民の「不便」に思う割合が大きく増加している。



3. 住民アンケート調査結果

(5) 買い物頻度と買い物先(買い物環境と公共交通)

志佐町の住民の買い物頻度が高く、星鹿町・福島町・鷹島町は低い。市内では、福島町・鷹島町の住民を除き、志佐町内での買い物が多。星鹿町・調川町の住民は、町内での買い物は少なく、志佐町内で買い物している。福島町と鷹島町の住民は、それぞれ伊万里市内・唐津市内まで足を延ばしている。



構成比(%) 無回答・無効除く

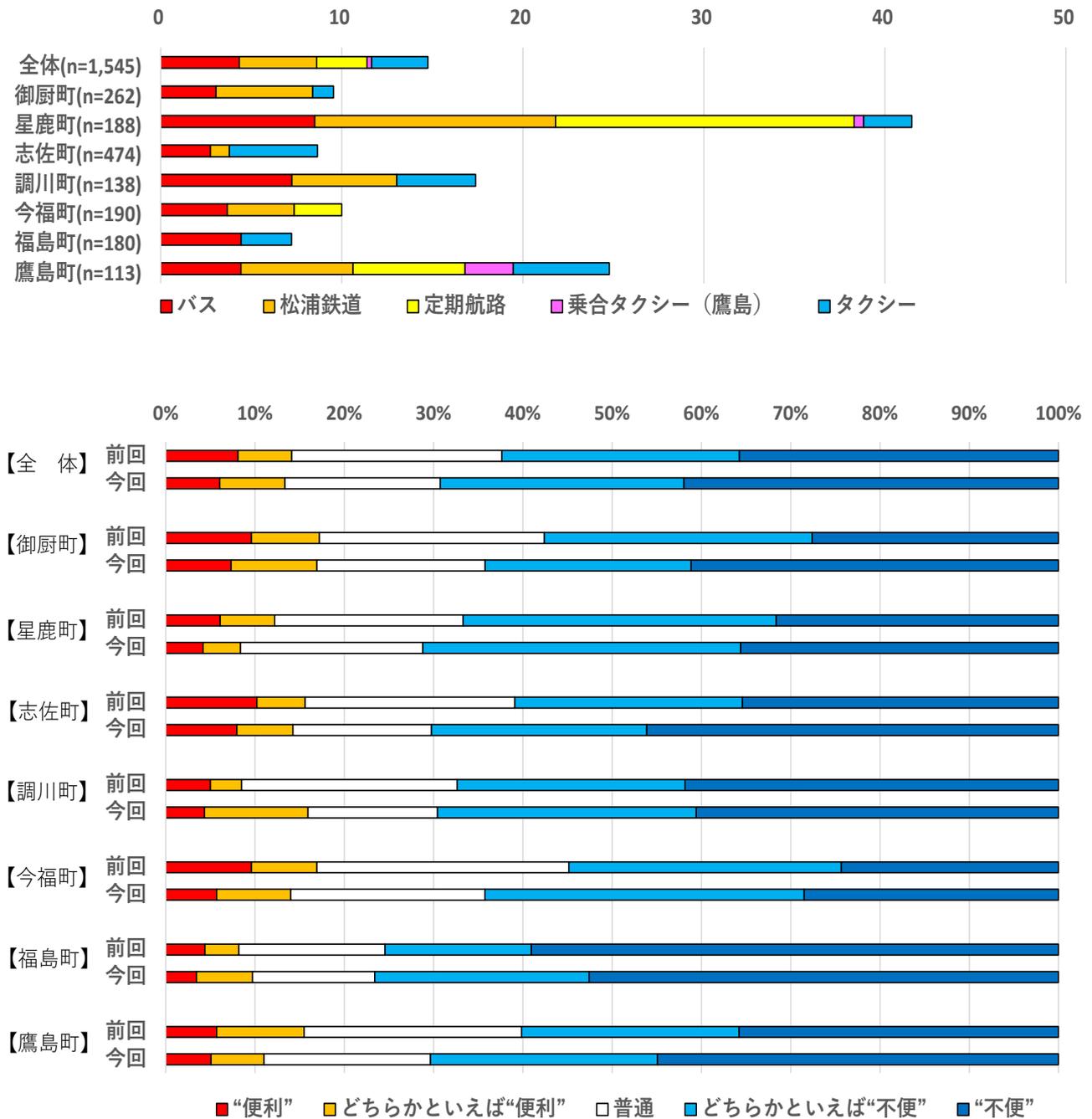
	御厨町内	星鹿町内	志佐町内	調川町内	今福町内	福島町内	鷹島町内	佐世保市内	佐々町内	平戸市内	伊万里市内	唐津市内	その他
全体(n=1,534)	14.7	1.2	67.3	0.8	9.6	2.3	2.0	16.5	11.7	6.1	37.0	10.2	3.0
御厨町(n=261)	51.7	0.4	72.8	0.0	1.1	0.0	0.0	26.8	15.3	20.7	15.3	0.4	1.1
星鹿町(n=183)	42.6	7.7	80.9	0.0	0.5	0.0	0.0	13.7	15.8	11.5	21.3	0.5	3.8
志佐町(n=470)	1.1	0.0	95.3	0.0	2.3	0.0	0.0	23.2	20.4	2.8	28.3	0.4	1.3
調川町(n=138)	0.7	0.0	87.7	8.0	12.3	0.0	0.0	16.7	8.7	2.9	31.9	2.2	2.2
今福町(n=191)	0.0	1.0	61.3	1.0	58.6	0.0	0.0	8.4	1.0	0.5	66.5	4.2	2.6
福島町(n=178)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	20.2	0.0	3.9	0.0	0.0	92.7	31.5	2.2
鷹島町(n=113)	6.2	0.9	7.1	0.0	2.7	0.0	27.4	2.7	0.9	0.0	16.8	75.2	15.9

※複数回答のため構成比は100%にならない

3. 住民アンケート調査結果

(6) 買い物移動手段と利便性(買い物環境と公共交通)

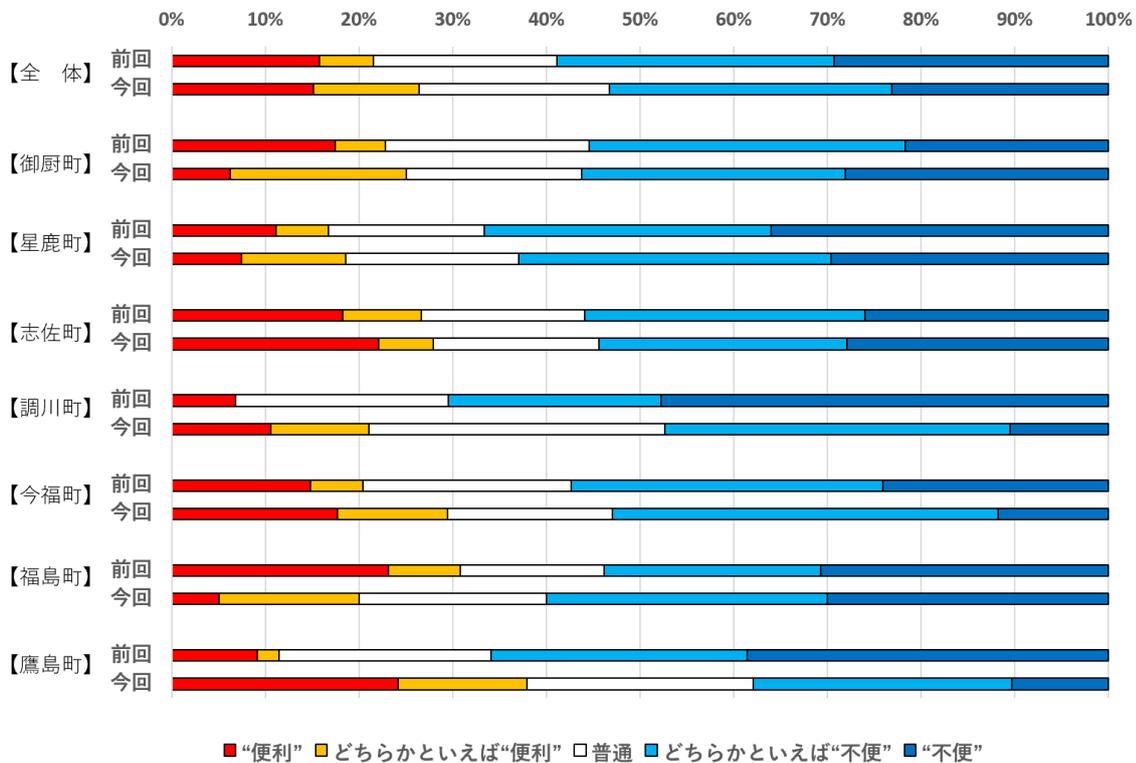
星鹿町、鷹島町は、公共交通機関を利用する割合が、他地域よりも高い。調川町のみ、前回に比べ「便利」に思う割合が大きく増加している。各地域とも「不便」に思う割合の増加が大きい。



3. 住民アンケート調査結果

(7)バスの利用頻度と利便性(路線バスの利用状況と課題)

バスの利用頻度は大きく減少しているが、福島町を除き、バスを「便利」に思う割合が増えている。特に鷹島町と調川町で大きく増えており、「不便」に思う割合は大きく減っている。

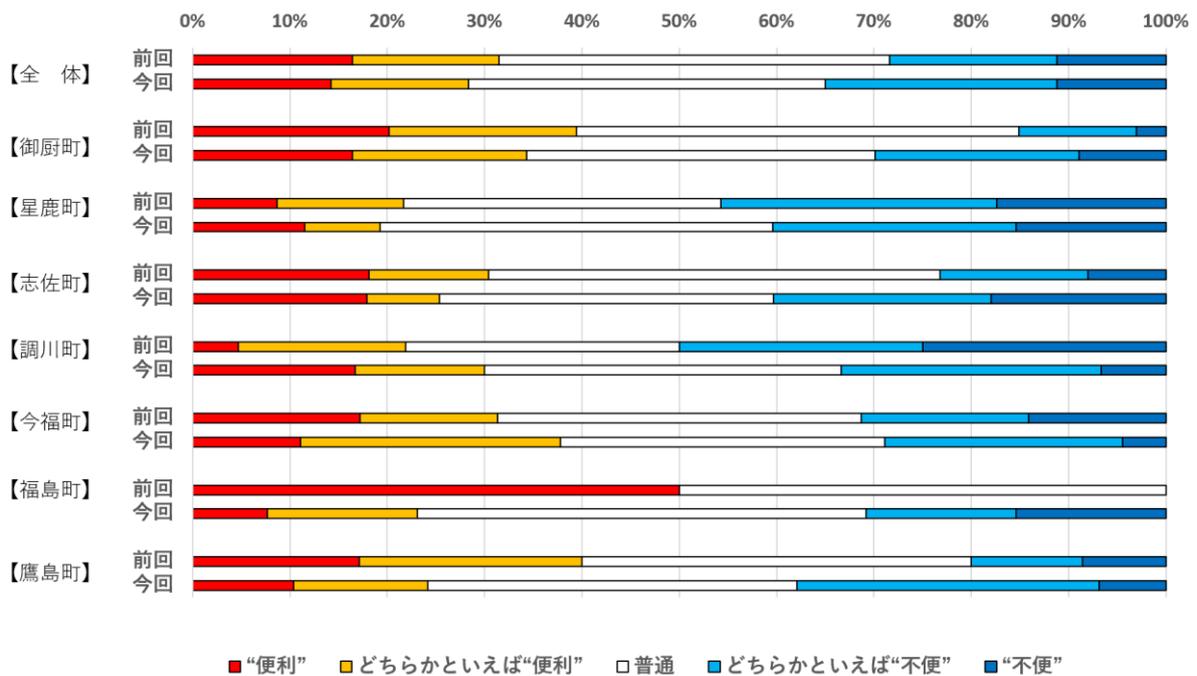
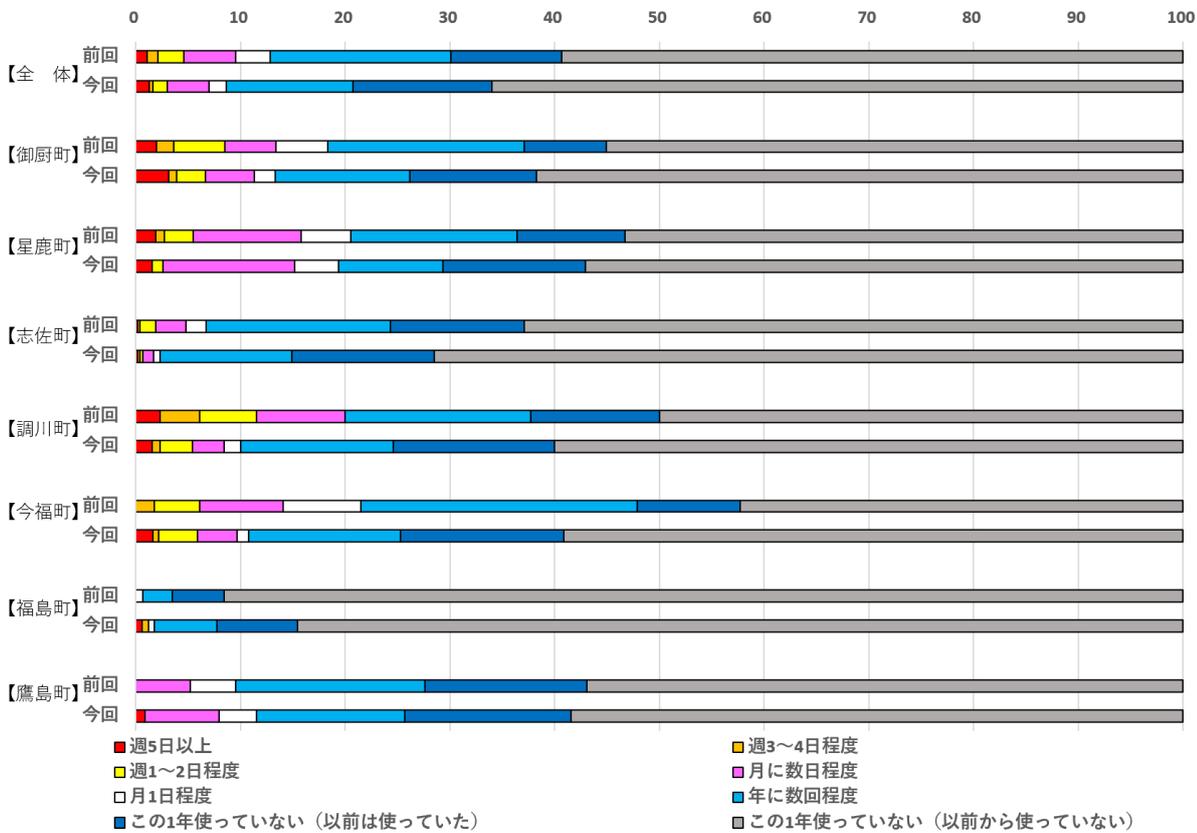


3. 住民アンケート調査結果

(8) 松浦鉄道の利用頻度と利便性(松浦鉄道の利用状況と課題)

福島町と鷹島町を除く全ての地域で、松浦鉄道の利用頻度は減少している。

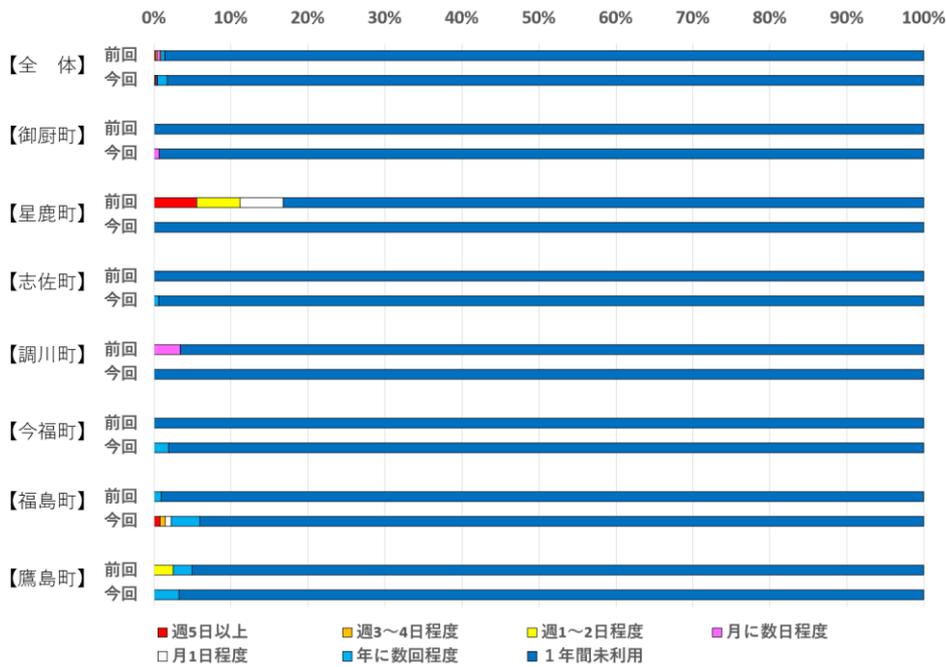
調川町と今福町を除く全ての地域で、松浦鉄道を「便利」に思う割合が減少している。



3. 住民アンケート調査結果

(11) 定期航路の利用頻度【浦の崎～福島航路】(定期航路の利用状況と課題)

福島町において利用頻度が増えているものの、全体では「浦の崎～福島航路」の利用頻度は減少している。



4章 高校生アンケート調査結果

1) 調査概要

項目	調査概要
調査目的	高校生の通学手段、時間帯、手段選定理由などを把握するために実施した。
調査対象	松浦高校に通学する高校生及び松浦市に居住し市外に通学する高校生1～3年生 460人
調査時期	令和3年10月
調査方法	各学校に配布し、回収を依頼
回収数(回収率)	414人(90.0%) ※有効回答数 403

2) 調査結果

(1) 通学手段(行き・高校別)

全体では「家族等の送迎」が最も多く、次いで「松浦鉄道」となっている。佐世保工業高校はバス利用者の割合が72.7%と多い。北松農業高校(79.7%)と鹿町工業高校(61.7%)は松浦鉄道利用者の割合が多い。

(%)	徒歩	自転車	家族等の送迎	バス	松浦鉄道	定期航路	その他	無回答
全体(N=403)	13.4	3.5	34.5	13.6	32.5	3.5	8.9	0.7
松浦高校 (n=203)	24.6	6.9	33.0	8.9	35.0	6.4	0.5	0.5
猶興館高校 (n=5)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
佐世保西高校 (n=26)	0.0	0.0	46.2	46.2	0.0	0.0	3.8	3.8
佐世保工業高校 (n=11)	0.0	0.0	27.3	72.7	0.0	0.0	0.0	0.0
清峰高校 (n=24)	0.0	0.0	58.3	29.2	16.7	0.0	8.3	0.0
北松農業高校 (n=24)	0.0	0.0	25.0	0.0	79.2	0.0	0.0	0.0
鹿町工業高校 (n=60)	5.0	0.0	33.3	0.0	61.7	1.7	5.0	1.7
西海学園高校 (n=12)	0.0	0.0	66.7	16.7	0.0	0.0	25.0	0.0
佐世保実業高校 (n=7)	14.3	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0	71.4	0.0
伊万里実業高校 (n=8)	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
敬徳高校 (n=23)	0.0	0.0	13.0	0.0	0.0	0.0	91.3	0.0

4. 高校生アンケート調査結果

(2)通学手段(行き・地域別)

市内地域別では、鷹島町、御厨町、星鹿町、今福町は「松浦鉄道」の利用が最も多く、志佐町、調川町は「家族等の送迎」が最も多い。

(%)	徒歩	自転車	家族等の送迎	バス	松浦鉄道	定期航路	その他	無回答
全体(N=403)	13.4	3.5	34.5	13.6	32.5	3.5	8.9	0.7
御厨町 (n=77)	2.6	1.3	36.4	9.1	54.5	0.0	3.9	0.0
星鹿町 (n=17)	0.0	0.0	41.2	5.9	52.9	0.0	11.8	0.0
志佐町 (n=154)	28.6	5.2	33.8	16.9	14.9	0.0	5.8	0.0
調川町 (n=28)	3.6	3.6	53.6	7.1	32.1	0.0	0.0	0.0
今福町 (n=30)	3.3	0.0	36.7	3.3	46.7	0.0	16.7	0.0
福島町 (n=29)	10.3	0.0	34.5	6.9	13.8	13.8	44.8	0.0
鷹島町 (n=16)	6.3	0.0	6.3	0.0	81.3	62.5	25.0	0.0
平戸市 (n=20)	0.0	5.0	15.0	15.0	75.0	0.0	0.0	0.0
佐世保市 (n=22)	0.0	4.5	45.5	54.5	0.0	0.0	0.0	0.0
伊万里市 (n=2)	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0
佐々町 (n=2)	0.0	0.0	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他 (n=2)	50.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
無回答 (n=4)	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0

(3)通学手段(帰り・高校別)

全体では「松浦鉄道」が最も多く、次いで「家族等の送迎」となっている。行きよりも公共交通の利用の割合が多くなっている。中でも佐世保西高校は、行きよりも「バス」利用者が19.2pt多い。

(%)	徒歩	自転車	家族等の送迎	バス	松浦鉄道	定期航路	その他	無回答
全体(N=403)	15.1	3.2	29.0	15.4	38.2	3.5	7.7	0.5
松浦高校 (n=203)	27.6	6.4	28.6	8.4	39.9	6.4	0.5	0.0
猶興館高校 (n=5)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
佐世保西高校 (n=26)	0.0	0.0	26.9	65.4	3.8	0.0	3.8	3.8
佐世保工業高校 (n=11)	0.0	0.0	27.3	72.7	0.0	0.0	0.0	0.0
清峰高校 (n=24)	0.0	0.0	50.0	37.5	16.7	0.0	8.3	0.0
北松農業高校 (n=24)	0.0	0.0	20.8	4.2	83.3	0.0	0.0	0.0
鹿町工業高校 (n=60)	6.7	0.0	21.7	0.0	75.0	1.7	5.0	1.7
西海学園高校 (n=12)	0.0	0.0	66.7	25.0	0.0	0.0	16.7	0.0
佐世保実業高校 (n=7)	14.3	0.0	14.3	14.3	14.3	0.0	42.9	0.0
伊万里実業高校 (n=8)	0.0	0.0	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0
敬徳高校 (n=23)	0.0	0.0	13.0	0.0	8.7	0.0	82.6	0.0

4. 高校生アンケート調査結果

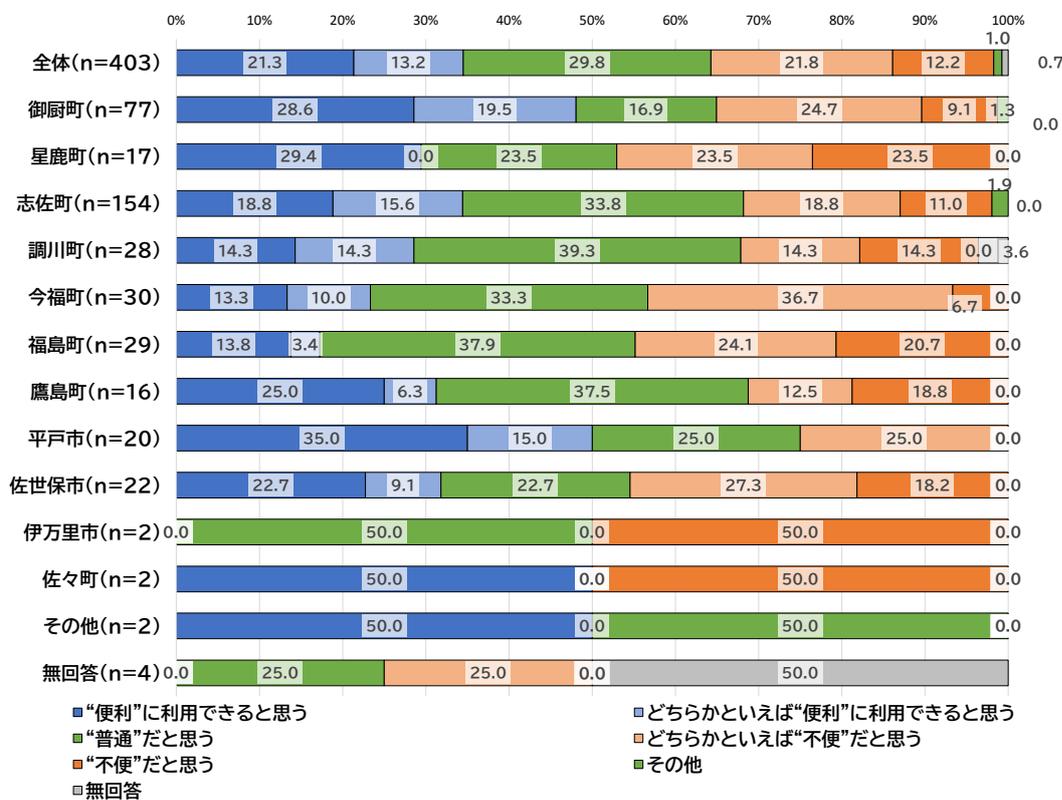
(4)通学手段(帰り・地域別)

今福町では「家族等の送迎」の割合が行きよりも 16.7pt 少なく、「松浦鉄道」の割合が 16.7pt 多い。星鹿町、調川町でも「松浦鉄道」の割合が 10pt 以上多い。志佐町では、行きよりもバスの割合が 6.5pt 多い。

(%)	徒歩	自転車	家族等の送迎	バス	松浦鉄道	定期航路	その他	無回答
全体(N=403)	15.1	3.2	29.0	15.4	38.2	3.5	7.7	0.5
御厨町 (n=77)	2.6	1.3	29.9	10.4	62.3	0.0	2.6	0.0
星鹿町 (n=17)	0.0	0.0	41.2	5.9	64.7	0.0	5.9	0.0
志佐町 (n=154)	33.1	5.2	25.3	23.4	17.5	0.0	4.5	0.0
調川町 (n=28)	3.6	3.6	50.0	3.6	42.9	0.0	0.0	0.0
今福町 (n=30)	3.3	0.0	20.0	6.7	63.3	0.0	13.3	0.0
福島町 (n=29)	10.3	0.0	37.9	3.4	13.8	13.8	44.8	0.0
鷹島町 (n=16)	6.3	0.0	6.3	0.0	81.3	62.5	25.0	0.0
平戸市 (n=20)	0.0	0.0	20.0	0.0	90.0	0.0	0.0	0.0
佐世保市 (n=22)	0.0	4.5	45.5	54.5	0.0	0.0	0.0	0.0
伊万里市 (n=2)	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
佐々町 (n=2)	0.0	0.0	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他 (n=2)	50.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
無回答 (n=4)	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0

(5)公共交通に関する感想(地域別)

「どちらかといえば“不便”だと思う」、「“不便”だと思う」の合計は、星鹿町(47.0%)、福島町(44.8%)、今福町(43.4%)となっている。



4. 高校生アンケート調査結果

(6)利用しやすくなる方法(地域別)

市内地域別では「運行本数を増やす」は、星鹿町(94.1)%、御厨町(89.6%)、調川町(85.7%)の順で多い。「料金を安くする」は、福島町(62.1%)、星鹿町(58.8%)、調川町(50.0%)の順で多い。

(%)	運行本数を増やす	近くにバス停を設置する	移動時間を短くする	料金を安くする	乗り換えをしやすくする	今のままで十分利用しやすい	その他	無回答
全体 (N=403)	83.4	11.2	12.2	43.2	3.7	9.2	2.0	2.7
御厨町 (n=77)	89.6	11.7	9.1	32.5	6.5	11.7	5.2	2.6
星鹿町 (n=17)	94.1	17.6	11.8	58.8	0.0	5.9	0.0	0.0
志佐町 (n=154)	81.2	13.6	13.6	44.8	5.2	8.4	1.9	0.0
調川町 (n=28)	85.7	17.9	10.7	50.0	0.0	10.7	3.6	3.6
今福町 (n=30)	80.0	0.0	20.0	26.7	3.3	10.0	0.0	3.3
福島町 (n=29)	72.4	6.9	17.2	62.1	3.4	3.4	0.0	13.8
鷹島町 (n=16)	62.5	0.0	6.3	25.0	0.0	18.8	0.0	6.3
平戸市 (n=20)	100.0	5.0	15.0	55.0	0.0	5.0	0.0	0.0
佐世保市 (n=22)	95.5	18.2	4.5	54.5	0.0	4.5	0.0	0.0
伊万里市 (n=2)	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
佐々町 (n=2)	100.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他 (n=2)	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0
無回答 (n=4)	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	50.0

5章 輸送資源活用アンケート調査結果

1) 調査概要

全国的に人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増しています。

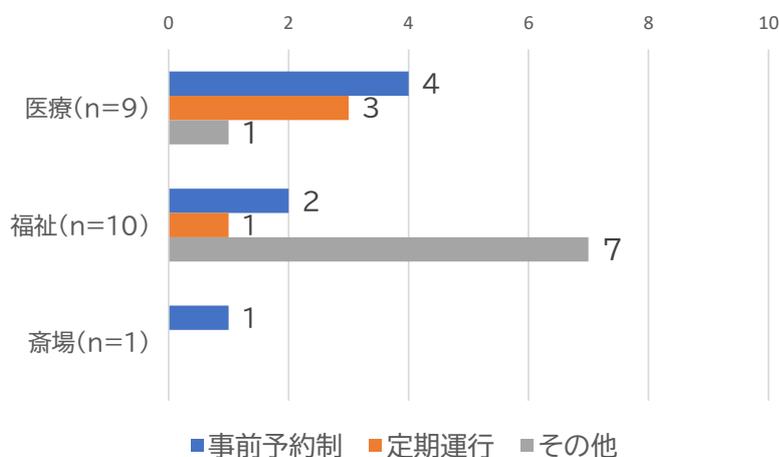
そのような中、令和2年6月の「活性化再生法」の法改正では、自治体は民間事業者の送迎サービス等の輸送資源の運行状況等を把握し、それらを活用して移動ニーズに対応する取組が求められています。しかし、こうした輸送資源については、バス、タクシー等の従来の公共交通と異なり、運行状況・運営体制等について十分な情報が得られていません。そこで本市では、地域の輸送資源の実態を把握するためのアンケート調査を実施することとしました。

項目	調査概要
調査目的	松浦市内における公共交通以外の輸送サービス・資源を把握し、今後の活用可能性を検討するため
調査対象	独自に送迎などの輸送サービスを提供していると想定される事業者(ホテル・旅館、冠婚葬祭業、医療施設、福祉施設、自動車学校、学習塾など)
調査時期	令和3年12月
調査方法	電話およびFAXにて調査を依頼
回収数(回収率)	19事業所(55.9%) 業種:医療施設:8施設、福祉施設10施設、斎場1施設 ※86事業所中、送迎サービスを実施する34事業所にアンケートを依頼した。

2) 調査結果

(1) 運行形態

- ・医療機関は路線バスのような定期運行が多い。
- ・福祉施設は介護保険事業による運行が多い。



5. 輸送資源活用アンケート調査結果

(2) 運行経費の収入源

- ・医療機関は自社負担(運賃は無料)が多い。
- ・介護施設は介護報酬が多い。

(%)	利用者負担(送迎サービスの実費)	利用者負担(他のサービスの料金)	自社で負担	他者(利用者・自社以外)が負担	補助金(介護報酬を除く)	介護報酬
医療(n=9)	0.0	0.0	77.8	0.0	0.0	22.2
福祉(n=10)	20.0	10.0	20.0	0.0	0.0	90.0
斎場(n=1)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

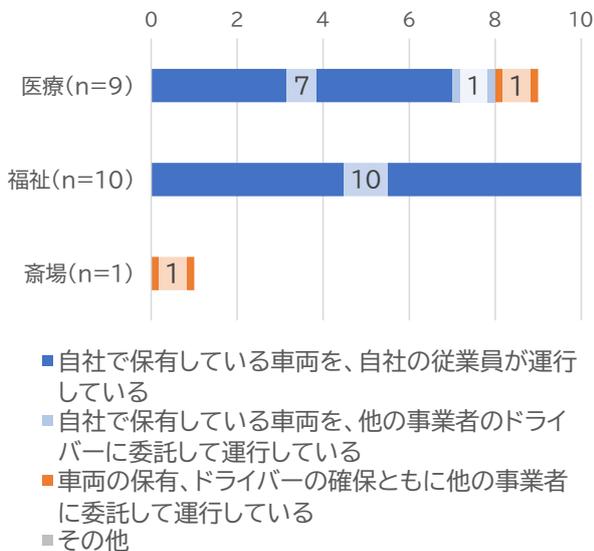
(3) 競合の有無

- ・競合・重複していないと回答した事業者が多い。



(4) 車両の保有状況

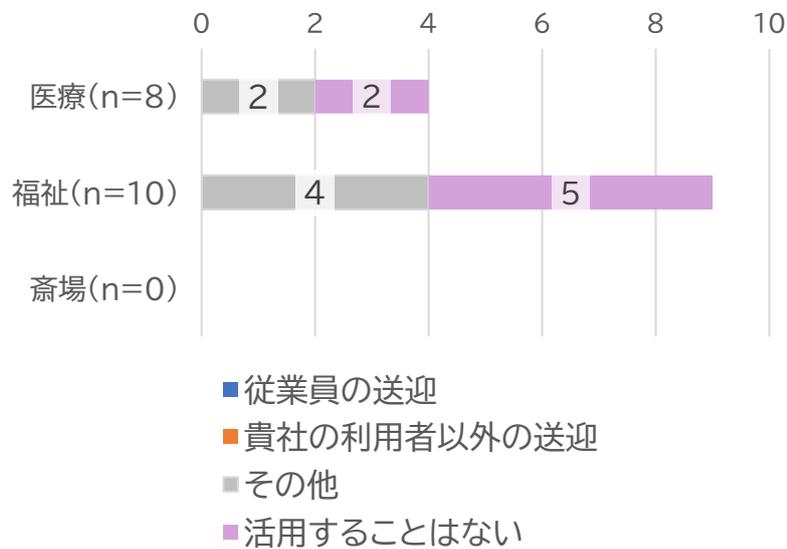
- ・自社で車両を保有し、自社の従業員が運行している事業者が多い。



5. 輸送資源活用アンケート調査結果

(5)利用者の送迎以外の活用

・利用者の送迎以外の活用は社用車として利用が多い。輸送資源の活用としては、ボランティア団体への車両の貸し出しが挙げられる。



《その他の回答内容》

患者送迎、訪問医療等
法人で銀行等
ボランティア団体へ車両の貸出(無料)
地域福祉活動
食材の買い出し、銀行、市役所
事業所検診受診者の送迎(年数回のみ)

6章 地域公共交通の問題点・課題

1)公共交通の利便性に関すること

①交通不便地区の存在

(問題点)

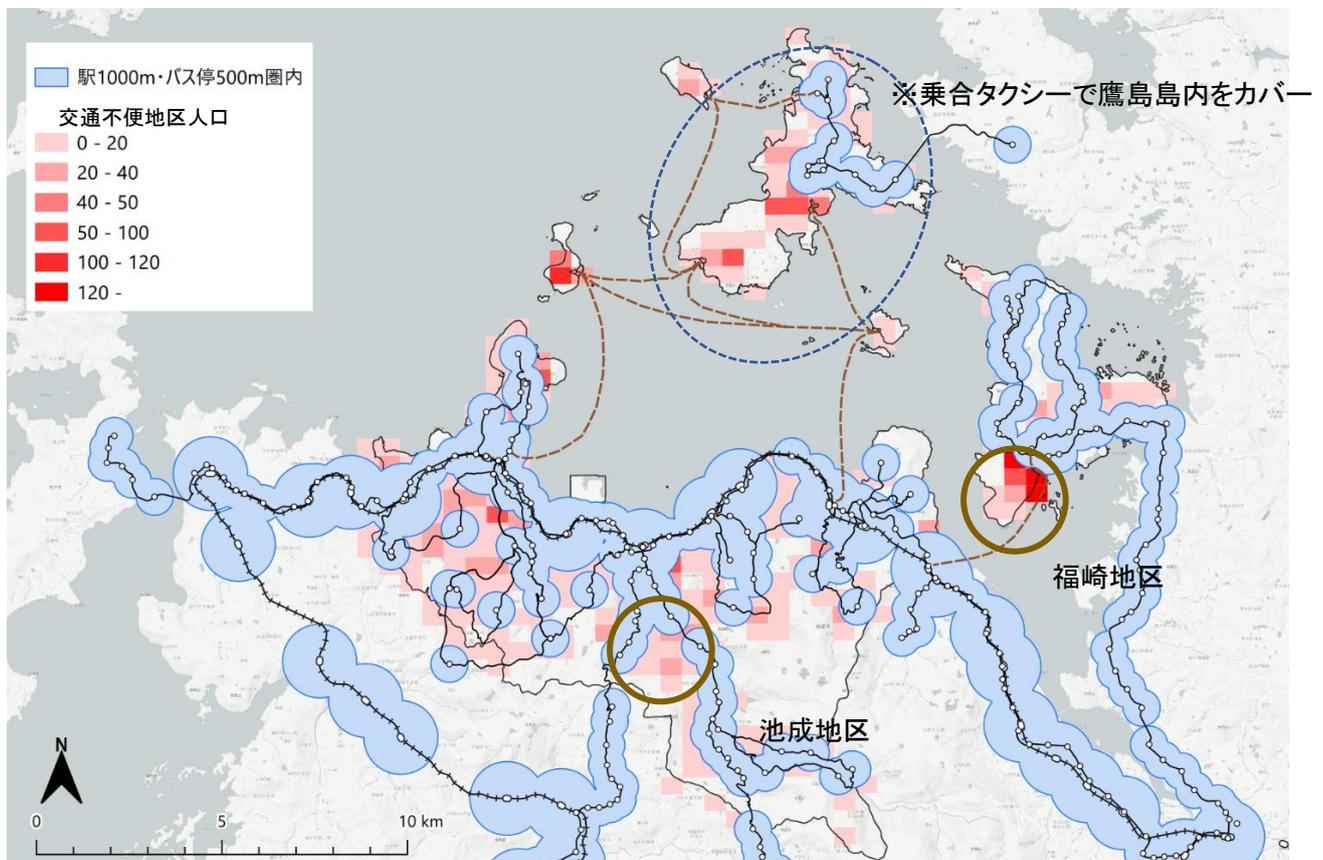
・本市では、福島町福崎地区、志佐町池成地区といった交通不便地区が存在しています。他に中心部・山間部双方で広範囲に交通不便地区が点在しており、交通不便地区人口は、2,787人(推計値)*で市人口の13.1%を占めています。

・市民へのアンケート結果によると、福島町で通院、買い物での利用シーンにおける公共交通機関の利便性において、「どちらかといえば不便」、「不便」の割合が高くなっています。

(課題)

・将来にわたって誰もが安心・快適に暮らしていくために交通不便地区を可能な限り解消することはもちろん、交通不便地区内に居住する住民が鉄道駅やバス停にアクセスしやすい交通環境を整えていくことが重要です。

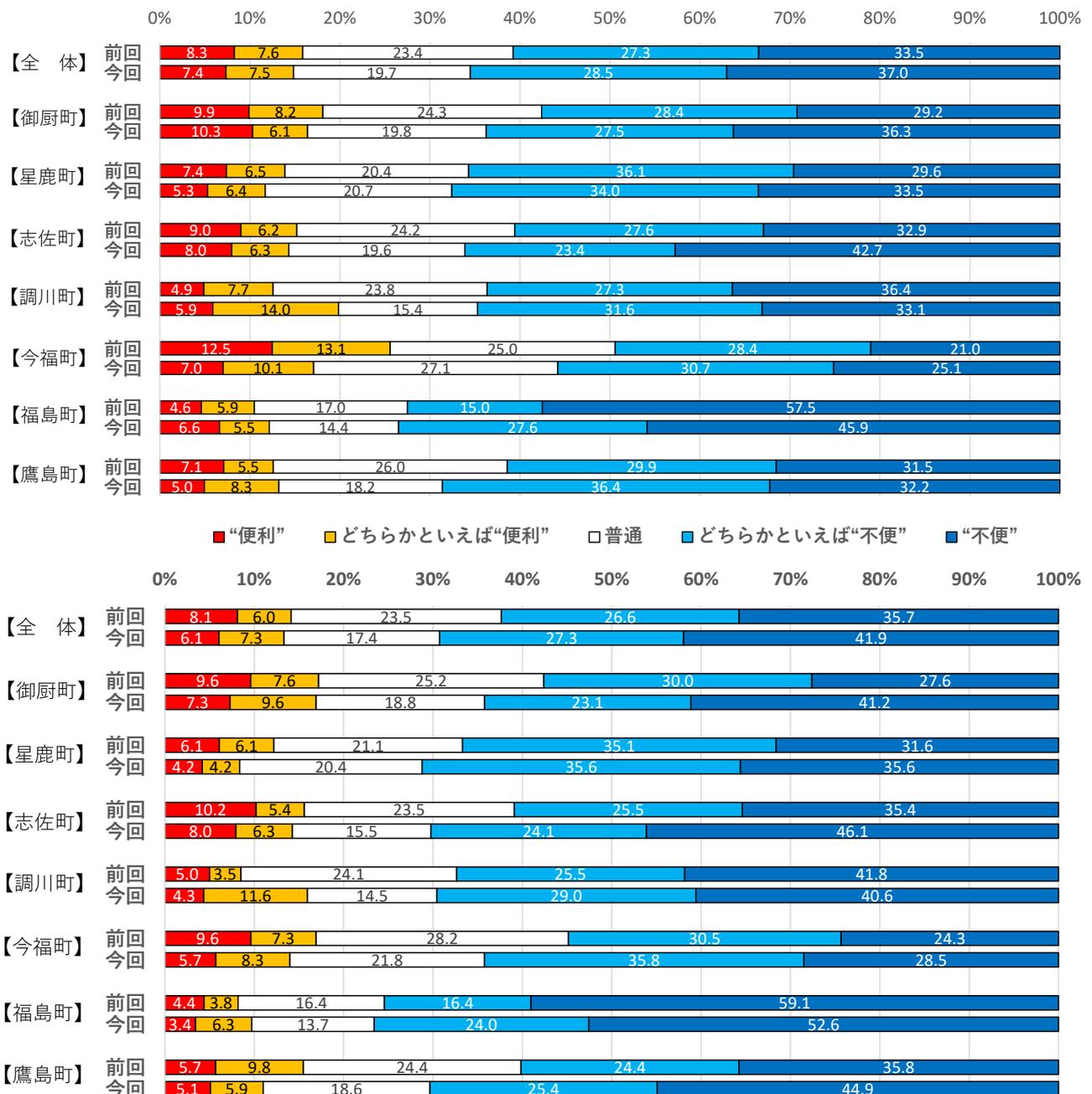
■松浦市における交通不便地区



* 鉄道駅から半径1,000m、バス停から半径500m以遠の人口（鷹島島内を除く）

6. 地域公共交通の問題点・課題

公共交通の利便性(上:通院、下:買い物)



②公共交通の接続性

(問題点)

・支線の乗り合いバス、路線バスから松浦鉄道や幹線系統バス、航路への接続性がよくない時間帯が多く見られます。中には1時間以上の待ち時間が発生する乗り継ぎ地点も見られます。

(課題)

・公共交通の利便性を向上するために、乗り継ぎ時間の短縮に向けたダイヤの改正が課題です。

6. 地域公共交通の問題点・課題

■主な乗り継ぎ時間が1時間以上の時間帯

(1)「福島伊万里線」と「福島循環線」の接続

福島循環線		福島伊万里線		乗り継ぎ時間
福島支所前	福島支所前	福島支所前		
発	着	発		
10:20(左回り)	11:03	12:20		77分
12:20(右回り)	13:03	14:05		62分
16:15(左回り)	16:58	18:00		62分

福島伊万里線		福島循環線		乗り継ぎ時間
伊万里駅前	福島支所前	福島支所前		
発	着	発		
8:20	8:59	10:20(左回り)		81分
13:05	13:44	15:20(右回り)		96分
19:10	19:51			接続なし
20:15	20:53			接続なし

(2)乗合バス「上志佐地区循環(稗木場回り)」と幹線系統バスとの接続

乗り合いバス		世知原松浦線		乗り継ぎ時間	
笛吹	笛吹	松浦行	佐世保行	松浦行	佐世保行
発	着	笛吹	笛吹	笛吹	笛吹
8:40	9:02	9:07	13:30	27分	268分

(3)乗合バス「上志佐地区循環(田ノ平回り)」と幹線系統バスとの接続

乗り合いバス		世知原松浦線		乗り継ぎ時間	
笛吹	笛吹	松浦行	佐世保行	松浦行	佐世保行
発	着	笛吹	笛吹	笛吹	笛吹
16:50	17:12	17:34	18:58	22分	106分

世知原松浦線		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
松浦行	佐世保行	笛吹	笛吹	松浦行	佐世保行
笛吹	笛吹	発	着	笛吹	笛吹
9:07	13:30	13:30	13:52	263分	0分
17:34	18:58	18:58	19:20	84分	0分

■松浦鉄道と乗り継ぎ時間が30分以上の時間帯

(1)乗合バス「松浦交通センター～天龍姫神社前～御厨駅」と松浦鉄道との接続(松浦駅での接続)

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	松浦交通セ ンター	御厨駅前	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
松浦駅	松浦駅	発	着	松浦駅	松浦駅
12:22	12:17	13:00	13:27	0:38	0:43
17:43	17:13	18:00	18:27	0:17	0:47

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
御厨駅前	松浦交通セ ンター	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	御厨駅前	松浦交通セ ンター
発	着	松浦駅	松浦駅	発	着
9:35	10:02	10:52	10:17	0:50	0:15
13:05	13:32	14:22	14:17	0:50	0:45

6. 地域公共交通の問題点・課題

(2)乗合バス「松浦交通センター～天龍姫神社前～御厨駅」と松浦鉄道との接続(御厨駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
松浦交通センター	御厨駅前	平戸行(下り)	伊万里行(上り)	松浦行(下り)	伊万里行(上り)
発	着	御厨	御厨	松浦駅	松浦駅
13:00	13:27	13:32	14:03	0:05	0:36
18:00	18:27	19:31	19:03	1:04	0:36

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行(下り)	伊万里行(上り)	御厨駅前	松浦交通センター	平戸行(下り)	伊万里行(上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
6:30	6:01	6:35	7:02	0:05	0:34
9:30	9:03	9:35	10:02	0:05	0:32
12:31	13:03	13:05	13:32	0:34	0:02
18:26	17:54	18:32	18:59	0:06	0:38

(3)乗合バス「星鹿地区循環(御厨郵便局回り)」と松浦鉄道との接続(御厨駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
御厨駅前	御厨駅前	平戸行(下り)	伊万里行(上り)	平戸行(下り)	伊万里行(上り)
発	着	御厨	御厨	御厨	御厨
8:35	8:55	9:30	9:03	0:35	0:08
11:05	11:25	12:31	12:03	1:06	0:38
12:35	12:55	13:32	13:03	0:37	0:08
13:35	13:55	14:31	14:03	0:36	0:08
16:00	16:20	16:26	17:00	0:06	0:40
17:35	17:55	18:26	19:03	0:31	1:08

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行(下り)	伊万里行(上り)	御厨駅前	御厨駅前	平戸行(下り)	伊万里行(上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
7:55	7:54	8:35	8:55	0:40	0:41
12:31	12:03	12:35	12:55	0:04	0:32
13:32	13:03	13:35	13:55	0:03	0:32
15:31	15:03	16:00	16:20	0:29	0:57
17:00	17:00	17:35	17:55	0:35	0:35

(4)乗合バス「星鹿地区循環(牟田回り)」と松浦鉄道との接続(御厨駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
御厨駅前	御厨駅前	平戸行(下り)	伊万里行(上り)	平戸行(下り)	伊万里行(上り)
発	着	御厨	御厨	御厨	御厨
6:05	6:25	6:30	7:01	0:05	0:36
8:05	8:25	9:30	9:03	1:05	0:38
9:05	9:25	9:30	10:03	0:05	0:38
11:35	11:55	12:31	12:03	0:36	0:08
14:35	14:55	15:31	15:03	0:36	0:08
18:05	18:25	18:26	19:03	0:01	0:38
18:32	18:52	19:31	19:03	0:39	0:11

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行(下り)	伊万里行(上り)	御厨駅前	御厨駅前	平戸行(下り)	伊万里行(上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
7:55	9:03	9:05	9:25	1:10	0:02
11:03	11:03	11:35	11:55	0:32	0:32
14:31	14:03	14:35	14:55	0:04	0:32
18:26	17:54	18:32	18:52	0:06	0:38

6. 地域公共交通の問題点・課題

(5)乗合バス「郭公尾～寺ノ尾～板橋～御厨駅前」と松浦鉄道との接続(御厨駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
郭公尾公民館前	御厨駅前	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	御厨	御厨	御厨	御厨
8:20	8:53	9:30	9:03	0:37	0:10

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	御厨駅前	郭公尾公民館前	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
11:03	11:03	11:35	12:07	0:32	0:32
14:31	15:03	15:30	16:03	0:59	0:27
17:00	17:00	17:40	18:05	0:40	0:40

(6)乗合バス「郭公尾～寺ノ尾～板橋～御厨駅」と松浦鉄道との接続(御厨駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
郭公尾公民館前	御厨駅前	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	御厨	御厨	御厨	御厨
9:10	9:22	9:30	10:03	0:08	0:41

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	御厨駅前	郭公尾公民館前	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
12:31	12:03	12:35	12:47	0:04	0:32

(7)乗合バス「御厨駅前～西木場公民館前」と松浦鉄道との接続(御厨駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
西木場公民館前	御厨駅前	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	御厨	御厨	御厨	御厨
9:08	9:28	9:30	10:03	0:02	0:35
12:08	12:28	12:31	13:03	0:03	0:35

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行(下り)	伊万里行(上)	御厨駅前	西木場公民館前	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
7:55	7:54	8:38	8:58	0:43	0:44
11:03	11:03	11:38	11:58	0:35	0:35

(8)乗合バス「調川地区循環(下免回り)」と幹線系統バスとの接続(調川駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
調川駅	調川駅	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	調川	調川	調川	調川
10:10	10:35	10:42	11:21	0:07	0:46
16:25	16:50	17:38	17:17	0:48	0:27

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	御厨駅前	公尾公民館	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
調川	調川	発	着	調川	調川
9:17	9:23	10:10	10:35	0:53	0:47
16:40	17:17	17:25	17:50	0:45	0:08

6. 地域公共交通の問題点・課題

(9)乗合バス「調川地区循環(下免回り)」と幹線系統バスとの接続(調川駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
調川駅	調川駅	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	調川	調川	調川	調川
11:22	11:47	12:12	12:21	0:25	0:34

MR		乗り合いバス		乗り継ぎ時間	
平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	調川駅	調川駅	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
調川	調川	発	着	調川	調川
6:17	6:23	7:00	7:17	0:43	0:37
10:42	11:21	11:22	11:47	0:40	0:01

(10)乗合バス「今福地区循環」と幹線系統バスとの接続(今福駅での接続)

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
今福駅前	今福駅前	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	今福	今福	今福	今福
8:22	9:00	9:07	9:33	0:07	0:33
13:35	14:13	15:02	14:31	0:49	0:18

乗り合いバス		MR		乗り継ぎ時間	
今福駅前	今福駅前	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	今福	今福	今福	今福
10:50	11:28	12:03	11:31	0:35	0:03
17:35	18:13	19:07	18:17	0:54	0:04

(11)「阿翁～御厨航路」と松浦鉄道との接続(御厨駅での接続)

航路		MR		乗り継ぎ時間	
阿翁	御厨	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	御厨	御厨	御厨	御厨
12:10	13:25	13:32(14:31)	14:03	0:07(1:06)	0:38

MR		御厨発(船)		乗り継ぎ時間	
平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	御厨	青島	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
7:21	7:01	7:50	8:10	0:29	0:49

MR		航路		乗り継ぎ時間	
平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)	御厨	阿翁	平戸行 (下り)	伊万里行 (上り)
御厨	御厨	発	着	御厨	御厨
9:30	9:03	10:00	11:15	0:30	0:57
13:32	13:03	14:00	15:15	0:28	0:57

(注) 御厨港からMR御厨駅まで徒歩11分なので、御厨港13時25分着の航路から御厨駅13時32分発の松浦鉄道への乗り換えは難しい

6. 地域公共交通の問題点・課題

(12)「殿ノ浦～今福航路」と松浦鉄道との接続(鷹島口駅での接続)

今福着(船)		MR		乗り継ぎ時間	
殿ノ浦	今福	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	鷹島口	鷹島口	鷹島口	鷹島口
6:25	6:50	6:58	7:27	0:08	0:37
8:30	8:55	9:10	9:30	0:15	0:35
12:30	12:55	13:07	13:28	0:12	0:33
17:40	18:05	19:09	18:14	1:04	0:09

MR		今福発(船)		乗り継ぎ時間	
松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	今福	殿ノ浦	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
鷹島口	鷹島口	発	着	鷹島口	鷹島口
7:34	7:27	7:40	8:05	0:06	0:13
9:10	9:30	10:00	10:25	0:50	0:30
13:07	13:28(12:28)	13:30	13:55	0:23	0:02(1:02)
17:52	18:14	18:40	19:05	0:48	0:26

(13)「浦ノ崎～福島航路」と松浦鉄道との接続(福島口駅での接続)

浦ノ崎着(船)		MR		乗り継ぎ時間	
福島	浦ノ崎	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
発	着	福島口	福島口	福島口	福島口
6:25	6:40	6:52	7:35	0:12	0:55
8:00	8:15	9:03	8:21	0:48	0:06
14:05	14:20	14:59	14:34	0:39	0:14
18:05	18:20	19:03	19:37	0:43	1:17
18:45	19:00	19:03	19:37	0:03	0:37

MR		浦ノ崎着(船)		乗り継ぎ時間	
松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)	浦ノ崎	福島	松浦行 (下り)	伊万里行 (上り)
福島口	福島口	発	着	福島口	福島口
6:03	6:37	6:45	7:00	0:42	0:08
7:28	6:37	7:30	7:45	0:02	0:53
9:03	9:37	9:45	10:00	0:42	0:08
13:01	13:34	13:40	13:55	0:39	0:06
17:46	18:20	18:25	18:40	0:39	0:05

③通学利用の利便性

(問題点)

・通学における公共交通の利便性は、「どちらかといえば“不便”だと思う」、「“不便”だと思う」の合計は、星鹿町(47.0%)、福島町(44.8%)、今福町(43.4%)などで「“便利”に利用できると思う」「どちらかといえば便利に利用できると思う」の合計を上回っています。

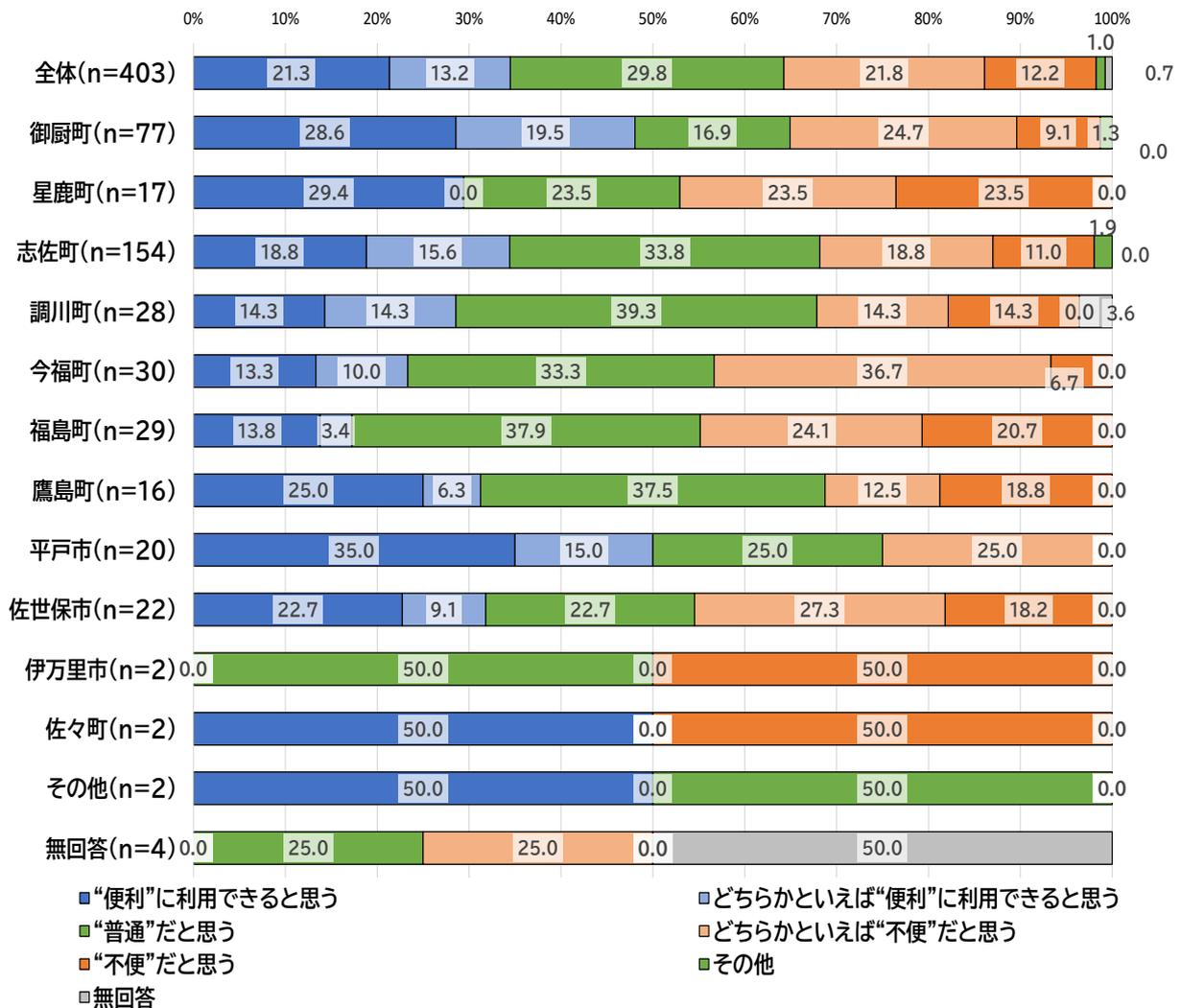
・通学における移動手段(行き)では、「家族等の送迎」(34.5%)が最も多くなっています。

(課題)

・公共交通での通学の利便性向上および利用促進を目指し、通学時のダイヤの改正、児童生徒への情報発信を行うことが課題となります。

6. 地域公共交通の問題点・課題

■通学における公共交通の利便性



■通学における移動手段(行き)

(%)	徒歩	自転車	家族等の送迎	バス	松浦鉄道	定期航路	その他	無回答
全体(N=403)	13.4	3.5	34.5	13.6	32.5	3.5	8.9	0.7
御厨町 (n=77)	2.6	1.3	36.4	9.1	54.5	0.0	3.9	0.0
星鹿町 (n=17)	0.0	0.0	41.2	5.9	52.9	0.0	11.8	0.0
志佐町 (n=154)	28.6	5.2	33.8	16.9	14.9	0.0	5.8	0.0
調川町 (n=28)	3.6	3.6	53.6	7.1	32.1	0.0	0.0	0.0
今福町 (n=30)	3.3	0.0	36.7	3.3	46.7	0.0	16.7	0.0
福島町 (n=29)	10.3	0.0	34.5	6.9	13.8	13.8	44.8	0.0
鷹島町 (n=16)	6.3	0.0	6.3	0.0	81.3	62.5	25.0	0.0
平戸市 (n=20)	0.0	5.0	15.0	15.0	75.0	0.0	0.0	0.0
佐世保市 (n=22)	0.0	4.5	45.5	54.5	0.0	0.0	0.0	0.0
伊万里市 (n=2)	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0
佐々町 (n=2)	0.0	0.0	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他 (n=2)	50.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
無回答 (n=4)	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0

2) 公共交通の持続可能性に関すること

① 利用促進に関する情報発信

(問題点)

- ・路線バスの利用課題のうち、「どのように運行しているか分からない」は利用頻度が少ない人ほど高くなっており、市民に公共交通の情報が行き届いていないと想定されます。
- ・本市に関係する交通事業者のSNSアカウント等の所持状況から、SNSを活用できているとは言い難い状況です。技術的なハードルの高さからGTFS(運行時刻をGoogle Mapや経路検索サイトで確認できるようになる)を導入できていない事業者もあります。

(課題)

- ・利用促進を図り、持続可能な公共交通を目指すためには市民も観光客も容易に情報を得られるようにすることが課題となります。

■ 路線バスの利用頻度別「路線バスが「どのように運行しているか分からない」と回答した割合

週5日以上 (n=10)	週3～4日程度 (n=10)	週1～2日程度 (n=15)	月に数日程度 (n=32)	月1日程度 (n=16)	年に数回程度 (n=73)	この1年間使っていない (n=653)
0.0	10.0	6.7	6.3	0.0	16.4	19.9

■ 交通事業者のSNSアカウント、GTFS 保有状況

事業者名	SNS名称 等
松浦鉄道(株)	Facebook、Twitter、Instagram、GTFS
西肥自動車(株)	Facebook、GTFS
昭和自動車(株)	GTFS
鷹島汽船(有)	GTFS
(有)金子廻漕店	GTFS

6. 地域公共交通の問題点・課題

②公共交通に対する市の補助

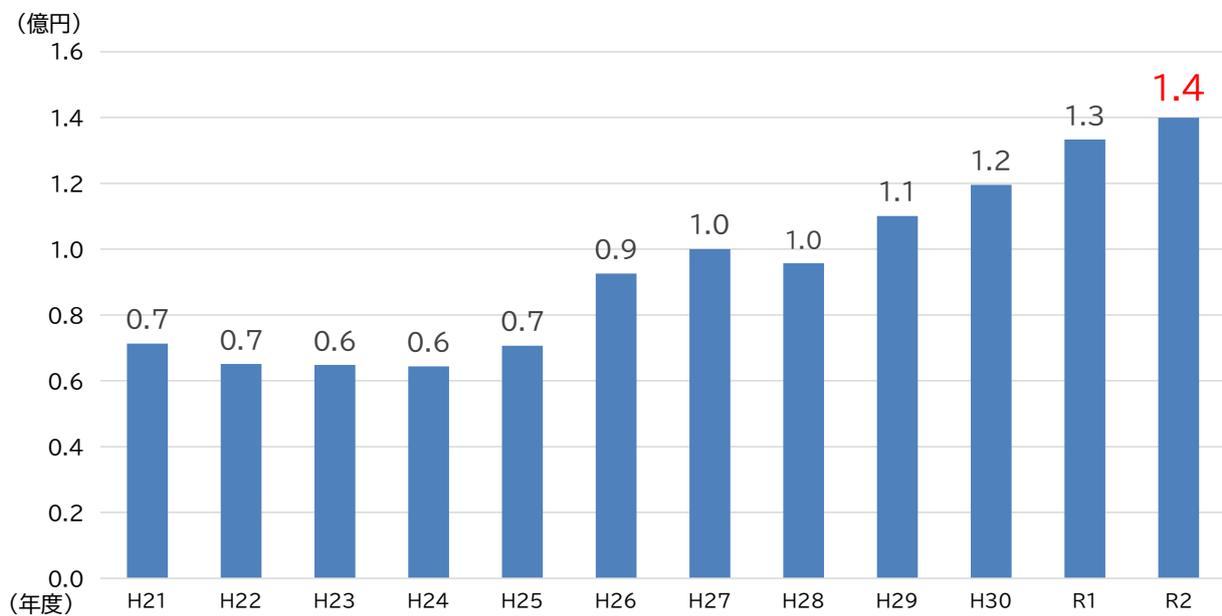
(問題点)

- ・公共交通に対する市の補助額は増加傾向にあり、今後利用者数の減少に伴い、ますます増加することが予想されます。
- ・補助額が増加することにより、教育や福祉など他部門の施策に活用される財源に影響を及ぼす可能性があります。

(課題)

- ・乗車率が低く、市の補助額が上昇傾向にあるバス路線については、利便性向上、他モードへの転換など最適化の取組を実施することが課題となります。

■陸上交通に対する市の補助額の推移について



6. 地域公共交通の問題点・課題

③運転士不足・高齢化

(問題点)

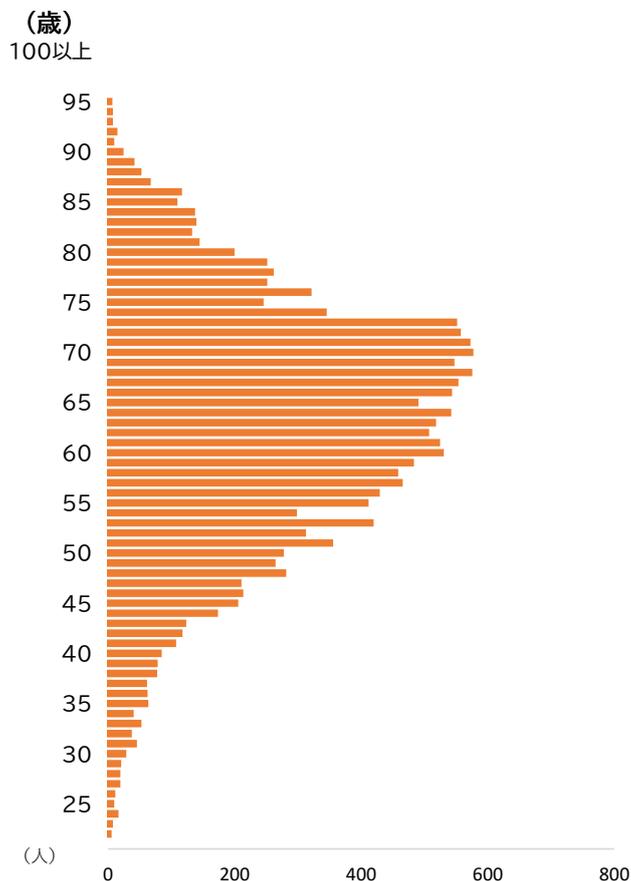
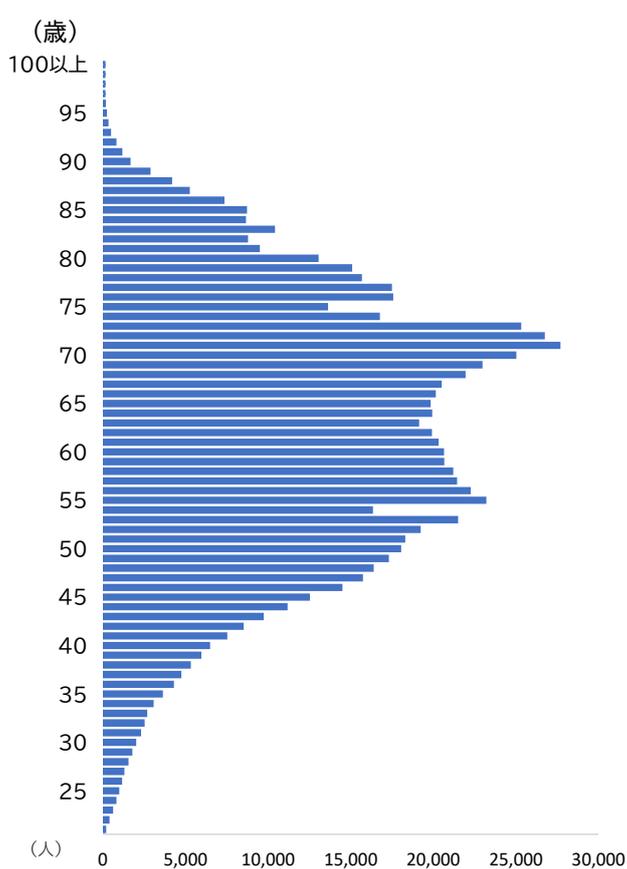
・全国的に交通事業者では運転士不足が深刻な状況であり、松浦市域を運行する交通事業者でもバスや海上交通を担う運転士不足が深刻です。そのため、今後ますます路線バスをはじめとした各種交通サービスの維持に支障をきたすおそれがあります。

・全国的に大型二種免許保有者の高齢化が進展しています。本市でも同様に松浦市域を運行するバス事業者の運転士の平均年齢も上昇しています。

(課題)

・公共交通の持続可能性を担保するには本市近辺において運転士を確保し続けることが重要となります。交通事業者の運転士確保の取組を強化し、市は側面支援を行う必要があります。

■全国(左)と長崎県(右)の大型二種免許保有者の人口ピラミッド



(資料) 警察庁「運転免許統計(令和2年版)」

6. 地域公共交通の問題点・課題

④海上交通の利便性・持続可能性

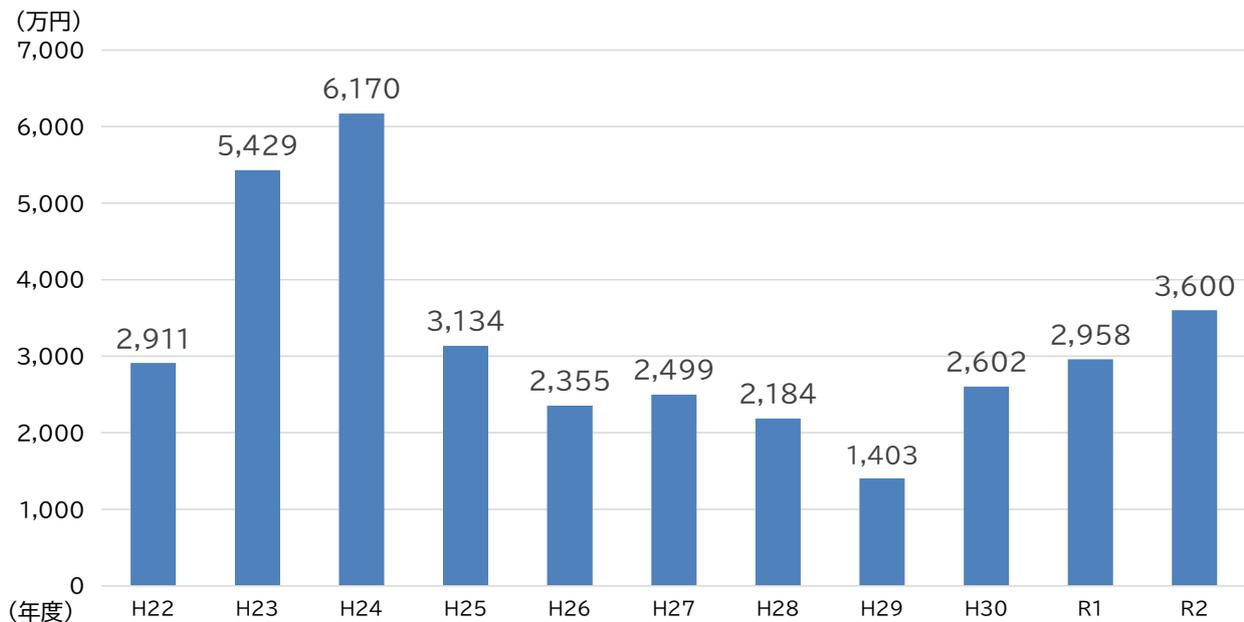
(問題点)

- ・これまでも殿ノ浦～今福航路における純客船の導入など効率化に取り組んでいますが、海上交通に対する市の補助金額もここ4年間は年々増加しています。
- ・特に浦ノ崎～福島航路は、朝・夕の通勤・通学利用がほとんどを占め、昼間の利用は少なくなっています。
- ・青島交通船に関しては、地元主体の不定期船による運航が行われていますが、新船舶の導入など運航体制が問題となっています。

(課題)

- ・海上交通の利用促進を図りつつ、デマンド化、使用船舶の見直しなどを行い、利便性を維持しつつ、持続可能な運航体制を構築することが課題となります。

■海上交通に対する市の補助額の推移について



3)低炭素化社会への対応に関すること

①低炭素社会への対応の必要性

(問題点)

・わが国では2050年に、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル社会の実現を目指しており、令和3年5月に改正地球温暖化対策推進法が施行されました。

・同法は、地方自治体においても温室効果ガスの排出を抑えるための取組の推進が求められ、カーボンニュートラルの取組を通して、地域の活性化を目指すとしています。

・本市では九州電力株式会社および電源開発株式会社の火力発電所、九州液化瓦斯福島基地株式会社の福島国家石油ガス備蓄基地が立地し、エネルギーのまちとして知られています。そのため、国の動向をしっかりと捉え、再生可能エネルギーの導入によるまちづくりを進めていく必要があることから、令和3年度に「再生可能エネルギー導入推進計画」を策定しました。今後、再生可能エネルギーの活用比率を高め、温室効果ガスを削減するためには運輸部門での削減も求められていきます。

(課題)

・温室効果ガスの排出が比較的少ない公共交通の利用促進策や環境整備を行うことで運輸部門での温室効果ガスを削減することが課題となります。

■環境省地域脱炭素ロードマップの方針について

地域脱炭素は、地域課題を解決し、地域の魅力と質を向上させる地方創生に貢献

- ① 一人一人が主体となって、**今ある技術**で取り組める
- ② **再エネなどの地域資源を最大限**に活用することで実現できる
- ③ 地域の経済活性化、**地域課題の解決に貢献**できる

経済・雇用

再エネ・自然資源
地産地消

快適・利便

断熱・気密向上
公共交通

循環経済

生産性向上
資源活用

防災・減災

非常時のエネルギー確保
生態系の保全

✓ 我が国は、限られた国土を賢く活用し、面積当たりの太陽光発電を世界一まで拡大してきた。他方で、**再エネをめぐる現下の情勢は、課題が山積**（コスト・適地確保・環境共生など）。国を挙げてこの課題を乗り越え、**地域の豊富な再エネポテンシャルを有効利用していく**

✓ 一方、環境省の試算によると、約9割の市町村で、**エネルギー代金の域内外収支は、域外支出が上回っている**（2015年度）

✓ 豊富な再エネポテンシャルを有効活用することで、地域内で経済を循環させることが重要

7章 将来像（あり方）および計画の目標

1)松浦市の公共交通の将来像(あり方)

総合計画等上位計画や関連計画を踏まえて、松浦市地域公共交通計画の将来像(あり方)を以下の通り、設定します。

松浦市に住み続けるための持続可能な公共交通ネットワークの実現

将来像を達成できたかどうかを図る指標(KGI)として、以下の数値目標を設定します。

	基準値 (R1年度)	目標値 (R8年度)
公共交通の利用者数	66.8万人	62.0万人
公共交通に対する市の財政負担	1.6億円	1.6億円

〈設定理由〉

- ・利用者数は令和8年度の利用者数予測が59.1万人となっているため、利用促進策を推進することで予測値より5%多い62.0万人とします。
- ・市の財政負担は、一般的に利用者数が減少すると、市の財政負担は増加しますが公共交通の最適化を進めることで現状維持の1.6億円としました。

2)本市の公共交通の方向性

6章で掲げた課題を基に本市の公共交通が目指すべき方向性として以下を設定します。

①松浦市での生活を支える公共交通

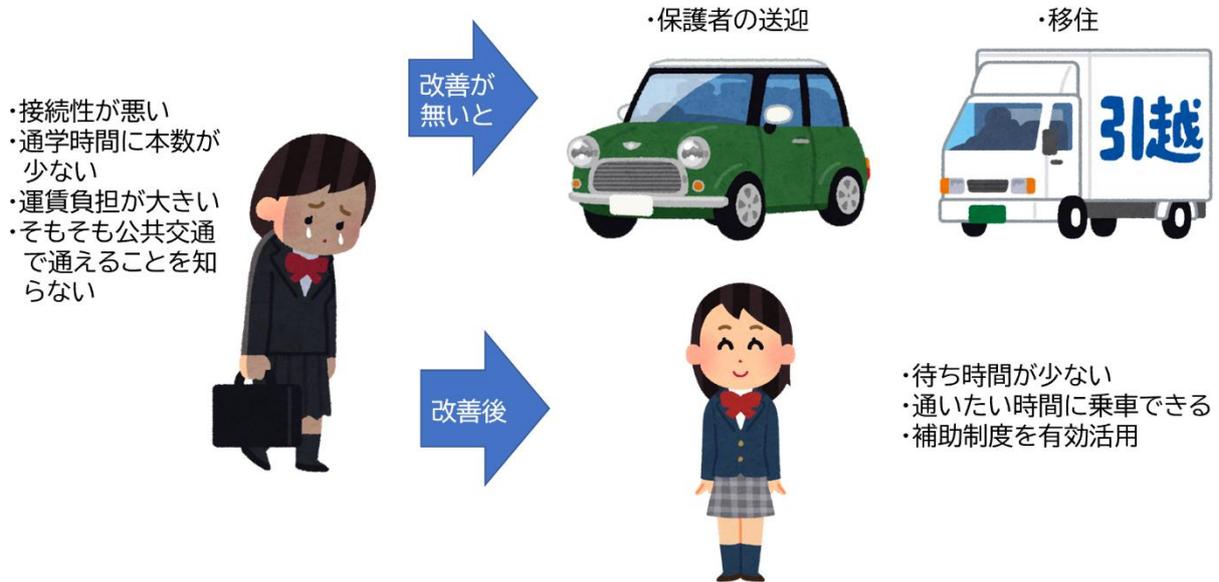
- ・デマンド交通等の導入を図り、交通不便地区の人が移動する手段の確保を目指します
- ・公共交通の接続性を向上させ、様々な人が本市に住み続けるための公共交通の利便性を高めます



7. 将来像（あり方）および計画の目標

②児童生徒の通学を支える公共交通

・児童生徒が進学しても松浦市に住み続けられるよう、公共交通での通学手段の確保を目指します



③住民および観光客に向けた情報発信がされている公共交通

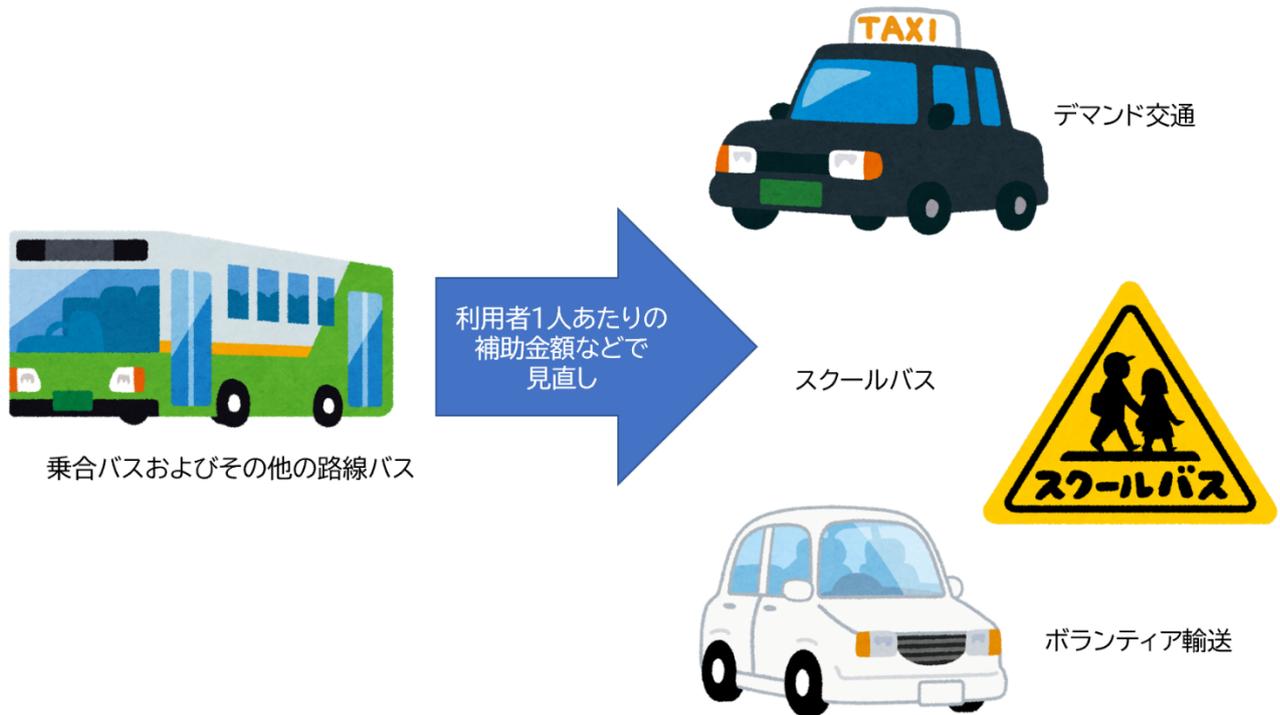
・利用者数の増加を図るため、事業者と連携し、公共交通の情報発信を行います
・観光での利用を促進し、公共交通の利用者確保に努めます



7. 将来像（あり方）および計画の目標

④最適化された公共交通

- ・松浦鉄道と並走する路線バスの役割分担を検討します
- ・路線の見直しを行い、公共交通の最適化を検討します



⑤みんなで支える公共交通

- ・不足する運転士の確保に向けた事業者の取組を本市は側面支援します
- ・住民が参加する『地域版未来会議』など地域協議の場を通じて地域公共交通のあり方を考えます



7. 将来像（あり方）および計画の目標

⑥環境にやさしい公共交通

・低炭素社会の実現を促進する公共交通を目指します



鉄道・路線バス・海上交通など
公共交通の利用促進



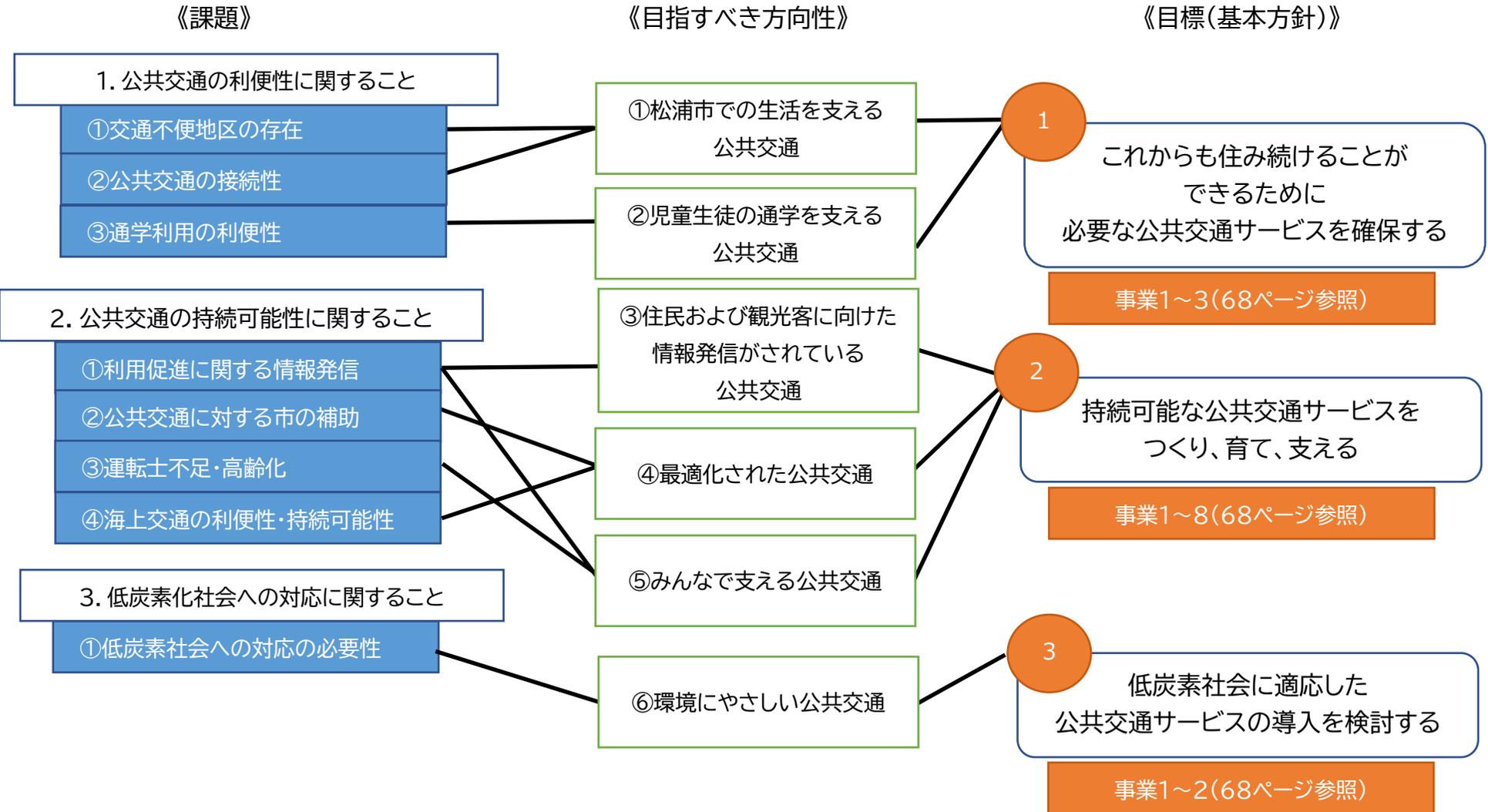
電気自動車およびその環境整備の
検討



7. 将来像（あり方）および計画の目標

3) 計画の目標(基本方針)

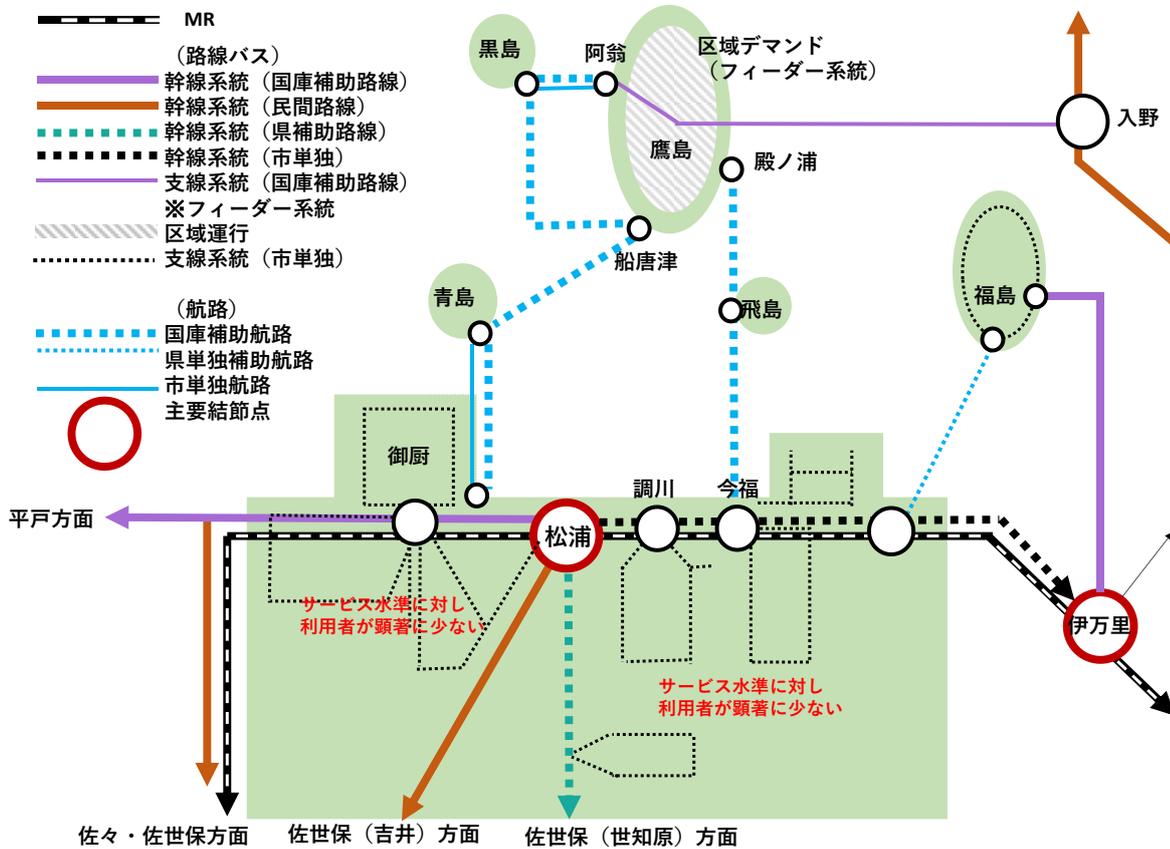
6章で掲げた問題点を解決し、前節の方向性を実現するために、以下の3つの目標を掲げます。



7. 将来像（あり方）および計画の目標

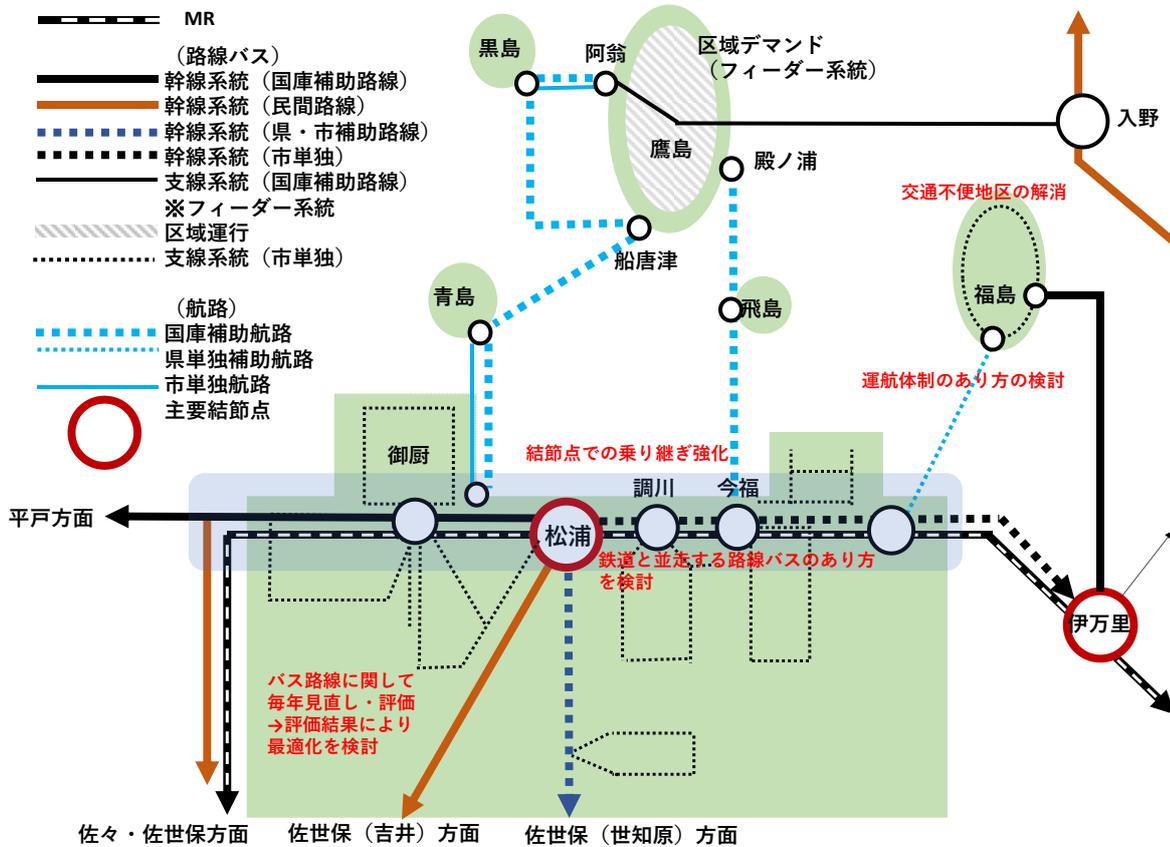
4) 公共交通ネットワークの最適化の方向性

【公共交通ネットワーク(現状)】



7. 将来像（あり方）および計画の目標

【公共交通ネットワークの最適化の方向性】



7. 将来像（あり方）および計画の目標

【公共交通ネットワークの役割および行政による補助の方向性】

鉄道 (幹線系統)	現状の補助制度	対象	今後の補助制度の活用
	施設整備事業費補助	・松浦鉄道	インフラ維持・整備の補助。今後も施設整備事業補助を活用
	役割・今後のあり方		
複数市町にまたがり、広域での移動を支える鉄道。市域の東西を横断しており、本市の基幹となる公共交通である。今後のあり方については、松浦鉄道自治体連絡協議会で協議。			
路線バス (幹線系統)	現状の補助制度	対象	今後の補助制度の活用
	国庫補助路線 (地域公共交通確保維持事業：地域間幹線系統補助)	・松浦～平戸線 ・福島～伊万里線	今後も地域公共交通確保維持事業を活用
	民間系統	・松浦～佐世保線	運営状況が変化した場合、関係自治体と協議して検討
	県補助路線 (長崎県路線バス運行費緊急対策事業)	・世知原～松浦線	今後も長崎県路線バス運行費緊急対策事業を活用
	市単独	・伊万里～松浦線	国や県の補助制度の対象となれば補助を活用
役割・今後のあり方 複数市町にまたがり、広域での移動を支えるバス路線。松浦～佐世保線(民間系統)は運営状況は比較的良好である。その他の路線は行政による赤字補填の対象となっている。毎年見直しを行い、その結果次第で他モードへの転換を含めあり方を検討する必要がある。			
路線バス (支線系統)	現状の補助制度	対象	今後の補助制度の活用
	国庫補助路線 (地域公共交通確保維持事業：地域内フィーダー系統補助) 【唐津市の計画に位置づけない理由】 ・当該系統が主に本市(鷹島町)住民の生活交通として必要であり、かつ利用されているため ・唐津市は費用負担をしておらず、補助申請をしていないため	・鷹島(阿翁浦)～入野線	今後も地域公共交通確保維持事業を活用
	市単独	・福島循環線 (市内2系統) ・乗合バス (市内8系統)	国や県の補助制度の対象となれば補助を活用
役割・今後のあり方 駅、バス停、港などで幹線系統と接続する支線となる系統。全線で行政による赤字補填の対象となっている。福島循環線においては、デマンド交通等に転換する予定である。その他の路線に関しても見直しを行い、その結果次第で他モードへの転換を含めあり方を検討する必要がある。			
デマンド交通 (支線系統)	現状の補助制度	対象	今後の補助制度の活用
	国庫補助路線 (地域公共交通確保維持事業：地域内フィーダー系統補助)	・鷹島地域 (阿翁浦線、殿ノ浦線、船唐津線)	今後も地域公共交通確保維持事業を活用
役割・今後のあり方 区域内の任意の場所で乗車が可能で、バス停、港などで他モードに接続する系統。			
航路 (幹線系統)	現状の補助制度	対象	今後の補助制度の活用
	国庫補助航路 (地域公共交通確保維持事業：離島航路運営費等補助)	・阿翁～御厨航路 ・殿ノ浦～今福航路	今後も地域公共交通確保維持事業を活用
	県単独補助航路	・浦ノ崎～福島航路	今後も県単独補助を活用
役割・今後のあり方 本土離島間の移動を支える航路。駅やバス停で他モードと接続する。特に浦ノ崎～福島航路は、あり方の検討および運航体制の見直しによる最適化が求められる。その他、青島交通船及び黒島交通船については、住民主体の運航となっており、今後も運航体制を維持する。			

7. 将来像（あり方）および計画の目標

【新たな公共交通ネットワークの役割および行政による補助の方向性】

必要に応じて新たな交通モードを検討および導入します。（73ページ「目標② 事業1路線バスの最適化」を参照）本市では、以下の交通モードの活用が想定されます。

デマンド交通 (支線系統・福島地区)	補助制度の活用
	地域公共交通確保維持事業が適用されれば活用
	導入・活用のあり方
	交通不便地区の解消に向け、福島地域でデマンド交通を導入する。バス停や港で他モードに接続する支線系統となる。
デマンド交通	補助制度の活用
	地域公共交通確保維持事業が適用されれば活用 その他、国や民間の補助、クラウドファンディング、ふるさと納税の活用なども検討
	導入・活用のあり方
	需要が低迷、且つ、市の補助金額が高水準にあるバス系統のうち、改善策を検討した結果、必要に応じてデマンド交通に転換。地域に適した運行形態で導入する。
スクールバス	補助制度の活用
	へき地教育振興法に基づく国庫補助制度が適用されれば活用
	導入・活用のあり方 路線バスをデマンド交通に転換した場合、児童・生徒の移動手段を確保する必要があるため、スクールバスの導入を検討する。福島地区にはデマンド交通と同時に導入予定。
地域の輸送資源の活用	補助制度の活用
	国や民間の補助、クラウドファンディング、ふるさと納税の活用などから適したものを検討
	導入・活用のあり方 路線バスの継続およびデマンド交通への転換が難しい場合、民間事業者の送迎車両等地域の輸送資源(NPO法人や介護施設、病院などの車両)を活用した代替手段を検討する。幹線系統に接続する支線としての役割が想定される。

8章 計画の評価指標と実施事業

7章で掲げた目標(基本方針)を実現するために、実施事業を設定します。

目標①

これからも住み続けることができるために必要な公共交通サービスを確保する

事業1 交通不便地区の解消に向けたデマンド交通等の導入

事業2 異なる交通モード間のダイヤ調整による乗り継ぎ時間の短縮化

事業3 通学時の利便性向上および利用促進

目標②

持続可能な公共交通サービスをつくり、育て、支える

事業1 路線バスの最適化

事業2 松浦鉄道と並走する路線バスのあり方の検討

事業3 浦ノ崎～福島航路のあり方の検討および運航体制の見直しによる最適化

事業4 青島交通船における新船舶の導入の検討

事業5 利用促進のための情報発信の実施

事業6 観光施策と連携した情報発信と利用促進

事業7 運転士の確保

事業8 公共交通や住民の移動に関する地域住民同士の議論の実施

目標③

低炭素社会に適応した公共交通サービスの導入を検討する

事業1 環境にやさしい公共交通の利用促進

事業2 電気自動車の利用促進に向けたハード整備の研究

目標①

これからも住み続けることができるために 必要な公共交通サービスを確保する

本市では、人口減少が急速に進んでおり、その原因としては出生率の低下や若年層の流出などが挙げられます。また、一般的に本市に限らず、遠方の高校に進学して通学が不便となった場合、家族で移住するケースも見られます。

20～50歳代の市民や本市への移住希望者が将来高齢者になり、自家用車の運転が困難になったとき、安心して移動できる手段が必要です。また、鉄道やバスなどが利用しにくい交通不便地区においては、生活を維持していくために移動できる手段が限られていることが課題となっています。

このようなことから、本市の住民が安心して住み続けるために、交通不便地区の解消や公共交通の利便性向上に努めます。

目標①を達成するための指標・KPI

目標①を達成するために各事業について以下のように達成指標・KPIを設定します。

事業1では、交通不便地区の解消に向けて、福島地区でのデマンド交通の導入を目指すために設定します。

事業2では、異なる交通モード間のダイヤ調整を行い、公共交通の利便性を高めるために設定します。

事業3では、公共交通の利便性を高めつつ、本市から公共交通を使って通学できることを児童生徒に発信するために設定します。

達成指標名	基準値 (R2年度)	目標値 (R8年度)
事業1. デマンド交通の導入地区数	—	1地区/5年間
事業2. 乗り継ぎの改善路線数	—	1路線/年
事業3・学校の児童生徒に対する配布物で公共交通の利用促進に関する内容を掲載した回数	—	年1回

事業1. 交通不便地区の解消に向けたデマンド交通等の導入

本市では、福島町福崎地区、志佐町池成地区といった交通不便地区が存在しており、中心部・山間部双方で広範囲に交通不便地区が点在しています。将来にわたって誰もが安心・快適に暮らしていくために交通不便地区を可能な限り解消することが課題となります。その解決策として、デマンド交通やその他新しい公共交通手段の導入を目指すこととし、令和5年度に福島地域でデマンド交通を導入します。その後は他地域に

8. 計画の評価指標と実施事業

においても交通不便地区の解消に向けて検討していきます。資金については、市の自主財源に加え、地域公共交通確保維持改善事業などの活用を検討します。

役割分担:導入の検討…市、事業者

関係各所との調整…市

サービス開始・実施…事業者

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
1-1. 交通不便地区の解消に向けたデマンド交通等の導入(福島地域)	 				
					
1-1. 交通不便地区の解消に向けたデマンド交通等の導入(その他の地域)					

事業2. 異なる交通モード間のダイヤ調整による乗り継ぎ時間の短縮化

幹線系統に接続する乗合バス、その他路線バスおよび航路について、乗り継ぎ時間の短縮を図るために事業者のダイヤ改正に合わせて交通協議会で調整を行います。

役割分担:ダイヤの見直し・調整…事業者、市(交通協議会で協議)

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
1-2. 乗り継ぎ時間の短縮					

事業3. 通学時の利便性向上および利用促進

児童生徒が進学しても本市に住み続けられるよう、部活や補習・試験など、多様な学校生活に対応できる公共交通ネットワークの構築を目指します。各交通機関の連携により、ダイヤや便数などの調整を図るため

8. 計画の評価指標と実施事業

に、協議会において継続的に見直しを行います。

また、公共交通を利用して通学が可能であることを学校の配布物等で情報発信を行います。

役割分担:通学時の利便性向上検討・・・市、交通事業者、学校関係者(交通協議会)

学校の配布物等での情報発信・・・市、学校

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
1-3. 通学時の利便性向上および利用促進					

目標②

持続可能な公共交通サービスをつくり、育て、支える

本市では、人口減少や少子高齢化による社会構造の変化とマイカー中心の生活スタイルの浸透により、公共交通の利用者数は毎年減少しています。そのため、公共交通に対する市の補助額が毎年増加しており、このまま補助額が増加すれば、教育や福祉など他部門の施策に活用される財源に影響を及ぼす可能性があります。また、事業者の運転士不足についても深刻な状況となっています。

本市では、持続可能な公共交通サービスを維持するために、公共交通の利用に関する情報発信を市と事業者が一体となって行います。

現在、運行している公共交通サービスの系統別運営状況については、市・事業者が毎年評価検証を行い、最適化を目指した検討をすることで持続可能な公共交通サービスの構築を目指します。また、市は事業者の運転士採用の取組を側面支援します。

目標②を達成するための指標・KPI

目標②を達成するために各事業について以下のように達成指標・KPIを設定します。

事業1では、補助金額の増加が予想される路線バスについて見直しを行い、最適化を行うことで本市の財政支出を抑えるために路線バスおよび路線バスから転換した交通モードへの補助金額を設定します。

事業2では、松浦鉄道と並走する路線バスの役割分担を明確化することで、本市の財政支出を抑えるために設定します。

事業3では、浦ノ崎～福島航路の長期的なあり方や、短期的な運行の最適化を検討するために設定します。

事業4では、青島交通船の運航体制を維持するために現状の補助制度を維持していきます。また、新船舶導入についても検討していきます。

事業5では、情報発信を行い、児童生徒の公共交通の利用を促すために情報発信の回数を設定します。

事業6では、観光での公共交通の利用を促すために、市が主催するイベントと連携し、公共交通を観光資源として活用したイベントを行った回数を設定します。

事業7では、運転士数の維持に努めるべく、公共交通事業者の採用イベントに参加した回数を設定します。

事業8では、地域協議の場を通じ、地域公共交通・住民の移動に関する議論を実施した回数を設定します。

達成指標名	基準値 (R1年度)	目標値 (R8年度)
事業1. 路線バスおよび路線バスから転換した交通モード(導入費を除く)への補助金額	7,977万円	現状維持
事業2. 松浦鉄道と並走する路線バスへの補助金額(導入費を除く)	2,632万円	現状維持
事業3. 浦ノ崎～福島航路に関する協議・調整を行った回数	—	年1回
事業4. 青島交通船の運航体制を維持するために現状の補助制度を維持	—	現状維持

8. 計画の評価指標と実施事業

事業5. 学校の児童生徒に対する配布物で公共交通の利用促進に関する内容を掲載した回数	—	年1回
事業6. 公共交通を活用したイベントの回数	0回/年	1回/年
事業7. 公共交通事業者の採用イベントに参加した回数	—	1回/年
事業8. 地域住民同士の議論の実施	1回/年	1回/年

事業1. 路線バスの最適化

本市では市内を運行するバス路線(1路線を除く)に対して補助を行っていますが、人口減少等の理由による利用者数の減少によりその額は毎年増加しています。そのため、一定の利用水準を下回るバス系統は、接続路線への影響等利便性に配慮しつつ、デマンド交通や地域ごとに適した他モードへの転換を検討します。

他モードの転換の際の導入にかかる費用は、本市の自主財源の他、企業版ふるさと納税やクラウドファンディング、国土交通省、経済産業省の「スマートモビリティチャレンジ」等の国の補助制度の活用を検討します。

役割分担:バス路線の見直し…市、事業者を中心に交通協議会で協議

他モードへの転換…市、事業者を中心に交通協議会で協議、事業者が運行

事業1-1:バス系統の見直し

需要が低迷し、且つ、市の補助金額が高水準にある系統は、以下のとおり、見直しの対象とします。

1-1-1. 改善策検討の対象系統の決定

公共交通の費用対効果(利用者一人あたりの市補助額)の経年推移などを参考に、改善策の検討の対象系統を決定します。

1-1-2. 広域性を有する系統の扱い

世知原松浦線のように他市町の住民によるニーズが高い路線については、関係する市町と協議を行います。

事業1-2:他モードへの検討

1-1-1により、改善策の検討の対象となった路線はデマンド化、スクールバスの導入、地域の輸送資源の活用など交通モードの見直しを行います。デマンド化には、鷹島地域のようなデマンド型タクシーを含め、その地域に適した交通モードへの検討を行います。

1-2-1. デマンド交通

予約制の公共交通であり、路線バスとタクシーの間の特徴があります。鷹島地域のような運行時間を定めていて、指定のエリア内なら自由に乗車が可能なものもあれば、停留所はあるものの決まった運行時間がないものもあります。近年では、スマートフォンやタブレット端末を活用した予約方式でのデマンド交通が運行されている自治体もありますが、システム費用が必要となります。

8. 計画の評価指標と実施事業

1-2-2. スクールバス

朝夕と昼間の利用者数の差が激しい路線の公共交通をデマンド交通に転換した場合、児童・生徒の移動手段を確保する必要があるため、スクールバスの導入を検討します。なお、導入にあたっては、へき地教育振興法に基づく国庫補助制度の活用を検討します。

1-2-3. 地域の輸送資源の活用

活性化再生法では、路線バスやデマンド交通で対応が難しい場合、民間事業者の送迎車両等、地域の輸送資源を活用した代替手段の検討が求められます。他自治体では、小中学校のスクールバス、NPO法人や介護施設、斎場などの車両の活用が見られます。公共交通の代替手段として使う場合、本来の用途との兼ね合い等もあり、入念な調整と制度設計が必要になります。

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-1. 路線バスの効率化 (バス路線の見直し)	見直し	見直し	見直し	見直し	見直し
2-1. 路線バスの効率化 (他モードへの転換)	必要に応じて検討・導入	必要に応じて検討・導入	必要に応じて検討・導入	必要に応じて検討・導入	必要に応じて検討・導入

事業2. 松浦鉄道と並走する路線バスのあり方の検討

本市の公共交通の幹線系統である松浦鉄道と路線バスの松浦平戸線、伊万里松浦線は、本市を東西に横断する同一ルート上を運行していることから、利用が分散し、路線バスでは補助金額が増加しています。一方で、これら幹線系統はともに複数の市町をまたがる広域交通であるため、本市だけの要望を取り入れた改善は困難といえますが、今後更に進むことが予測される人口減少社会を見据え、将来のあり方や役割分担を明確にするなど長期的視点・広域的視点で取り組むことが課題といえます。

松浦鉄道と並走する路線バスのあり方については、関係自治体や関係機関との協議を踏まえ検討していきます。

※松浦鉄道の今後のあり方については、現在、沿線自治体及び関係機関で構成される松浦鉄道自治体連絡協議会において、協議を行っています。

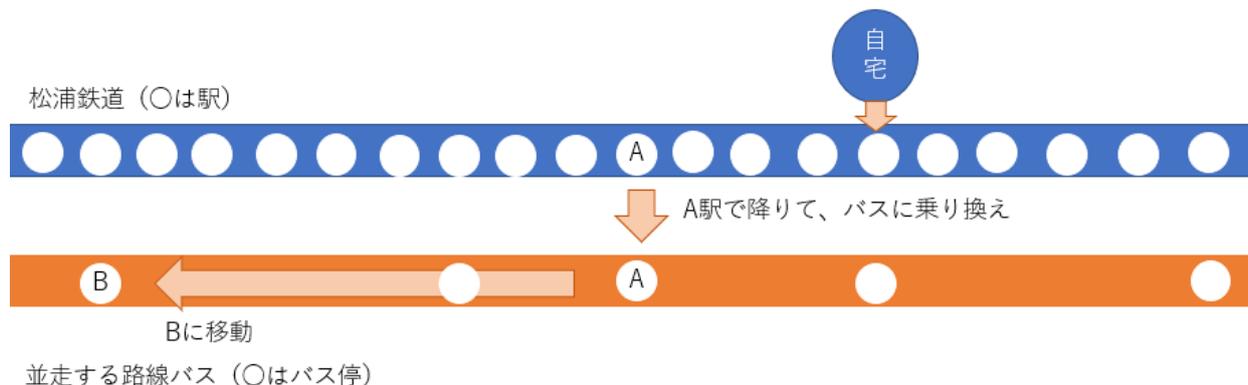
役割分担：路線バスのあり方の検討：市、事業者（交通協議会で協議）

事業例2-1 松浦鉄道と並走する路線バスの快速便の設定

利用者の少ない昼間帯において並走する路線バスの快速便を設定することで松浦鉄道との差別化を図る

8. 計画の評価指標と実施事業

ことができます。その場合、各地(自宅、目的地)と主要交通結節点(乗り換え地点)を結ぶのは松浦鉄道、主要交通結節点間の移動は路線バスといった役割分担を促します。



事業例2—2 松浦鉄道と並走する路線バスのデマンド交通等への移行

松浦鉄道と並走する路線バスをデマンド交通等の他の交通モードへの移行を検討します。運行範囲を狭めることで、デマンド交通等から松浦鉄道への乗り換えを促します。

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-2. 松浦鉄道と並走する路線バスのあり方検討	松浦鉄道とその並走する路線バスのあり方の検討				

事業3. 浦ノ崎～福島航路のあり方の検討および運航体制の見直しによる最適化

需要が低迷する浦ノ崎～福島航路の長期的なあり方や、短期的な運行の最適化について事業者や国、県などの関係機関と調整を図っていきます。

なお、関係者との協議・調整にあたっては、以下の事例を参考に進めていきます。

事業例3—1 便数適正化、予約制(デマンド運航)

浦ノ崎～福島航路は朝夕の通勤および通学における定期券利用がほとんどであり、昼間の利用は少なくなっております。そのため、昼間の便数適正化および予約制(デマンド化)を導入することにより、燃料費の削減や操縦士の負担が軽減されます。

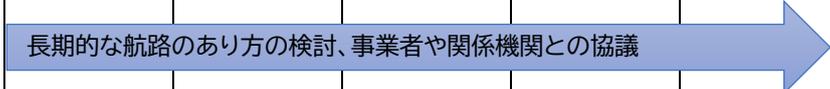
事業例3—2 船舶のダウンサイジング化

現在の船舶の定員は70名となっていますが、利用者の多い朝夕の便でも通常は10数名の利用で、最大でも20名程度の乗船となります。現在の船舶を売却し、ダウンサイジング化することで維持費および燃料費の削減が可能となります。

8. 計画の評価指標と実施事業

役割分担: 運航体制の見直し・・・事業者、県、市

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-3. 浦ノ崎～福島航路のあり方の検討および運航体制の見直しによる最適化					
					

事業4. 青島交通船における新船舶の導入の検討

青島交通船の安全で安定的な運航を行うため、これまで同様、地元主体による不定期船(人の運送をする内航不定期航路事業:非旅客船(12人以下の船舶を利用))としての事業スキームを維持しつつ、市の補助制度を維持していきます。新船舶の導入については青島地区の今後のまちづくりを進めていく中で新船舶の導入を検討していきます。

役割分担: 新船舶の導入の検討・・・市、地元住民(交通協議会で協議)

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-4. 青島交通船の新船舶の導入					
					

事業5. 利用促進のための情報発信の実施

乗り継ぎ時刻表の作成・配布など、市民利用の促進を図るための情報発信を行います。

高校生向けの情報発信について事業者と市が連携して行い、公共交通を移動手段の選択肢として検討するよう促します。

役割分担: SNSの活用の実施・・・事業者の活動を市がサポート

乗り継ぎ時刻表の作成・・・市、事業者

学校の配布物等での情報発信・・・市、学校

8. 計画の評価指標と実施事業

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-5. 情報発信による利用促進策の実施	SNS 活用の検討				
	乗り継ぎ時刻表の作成				

事業6. 観光施策と連携した情報発信と利用促進

観光パンフレット等における公共交通の情報発信や、ホームページやSNSなど多様な情報媒体を活用した情報発信に努めます。

市が主催する市民および近隣市町住民向けのイベントと連携し、公共交通を利用したイベントを検討します。「アジフライの聖地」関連のイベント等を通して松浦鉄道および船舶の観光資源化を目指します。

《アジフライの聖地関連のイベント例》



(資料)(一社)まつうら観光物産協会ウェブサイト

役割分担:観光パンフレットなどでの情報発信・・・市、まつうら観光物産協会
イベントの検討・実施・・・市、まつうら観光物産協会、事業者

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-6. 観光施策と連携した情報発信と利用促進	イベントの検討・実施				

8. 計画の評価指標と実施事業

事業7. 運転士の確保

公共交通を維持するための大きな課題として、各事業者の運転士不足および高齢化が課題となっています。各事業者での広報活動、就職支援プログラム、UIターンイベントでの採用活動を市は側面から支援します。

役割分担:運転士の確保…事業者の採用活動を市が側面支援

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-7. 運転士の確保					

事業8. 公共交通や住民の移動に関する地域住民同士の議論の実施

本市では、各地域において『地域版未来会議』を実施するなど、住民が中心となって、地域の目指すあり方や、課題の認識および解決策の議論を行っています。今後もこのような地域協議の場を通じ、公共交通や住民の移動に関する議論を行います。

役割分担:公共交通・住民の移動に関する議論の実施…市、住民

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-8. 公共交通・住民の移動に関する議論の実施					

目標③

低炭素社会に適応した公共交通サービスの導入を検討する

わが国では2050年に、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラル社会の実現を目指しており、令和3年5月に改正地球温暖化対策推進法が施行されました。同法では地方自治体においても二酸化炭素等温室効果ガスの排出を抑えるための取組の推進が求められています。また、今後、再生可能エネルギーの活用比率を高め、温室効果ガスを削減するためには運輸部門での削減も不可欠です。

そこで本市では、自家用車に比べ二酸化炭素排出量の少ない公共交通の利用促進に関する情報発信を児童生徒に対し行います。また、二酸化炭素削減に向けて利用者の少ない路線の効率化の推進および電気自動車の導入につながるような環境整備についても全庁的に検討していく必要があります。

目標③を達成するための指標・KPI

目標③を達成するために各事業について以下のように達成指標・KPIを設定します。

事業1では、自家用車に比べ二酸化炭素排出量の少ない公共交通の利用促進を促すことを目的とし、学校での情報発信を行うため、設定します。

事業2では、公共交通における電気自動車の将来的な導入のために、電気自動車および利用促進に向けたハード整備などの研究を行います。

達成指標名	基準値 (R2年度)	目標値 (R8年度)
事業1. 学校の児童生徒に対する配布物で公共交通の利用促進に関する内容を掲載した回数	—	年1回
事業2. 電気自動車の導入に向けたハード整備の研究	—	年1回

事業1. 環境にやさしい公共交通の利用促進

・環境にやさしい公共交通での通学を促すために学校の配布物等で情報発信を行います。

役割分担：学校の配布物等での情報発信・・・市、学校

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
3-1. 環境にやさしい公共交通の利用促進	情報発信 →				

8. 計画の評価指標と実施事業

事業2. 電気自動車の利用促進に向けたハード整備の研究

- ・交通モードの転換時における電気自動車の導入に向けた研究を行います。電気自動車は単に二酸化炭素排出量が少ないだけでなく、災害時の蓄電池としての活用なども想定されます。
- ・電気自動車の利用促進に繋がるようなハード整備を研究します。

役割分担： 電気自動車およびその導入に向けたハード整備などの研究・・・市、事業者
ハード整備開始・・・事業者

実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
3-2. 電気自動車の導入に向けたハード整備					

参考. 資金の調達方法

現在、公共交通事業者への補助は市の一般財源の他、国、県の補助を活用していますが、行政の負担額が増大し続けています。そのため、デマンド交通や新しい交通モードへの転換や電気自動車利用促進のハード整備等に取り組む場合、以下の方法での資金調達を検討します。

- ・企業版ふるさと納税
→自治体の施策に共感した企業(その自治体に立地していない企業も含む)がその自治体に寄付を行う代わりに、法人税等が減免されます。
- ・用途を指定したふるさと納税
→使用用途を指定したふるさと納税を募集します。
- ・市民や児童生徒と連携した資金調達
→市民や児童生徒と一緒に持続可能な交通のあり方を考えたうえで、資金調達を行います。方法としてはクラウドファンディングなどが挙げられ、返礼品については市民や児童生徒からアイデアを募ることも考えられます。

9章 PDCAサイクルによる進捗管理

1) PDCA サイクルによる進捗管理の考え方

本計画の達成状況の評価は、交通協議会が主体となって実施するものとし、本計画で定めた数値目標の達成状況について、評価を行います。毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて適時事業の見直しを図るものとします。

計画期間の最終年度には、全ての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直しにつなげるものとします。



次期計画に向けて

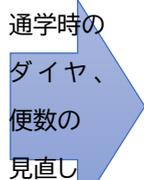
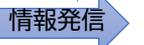
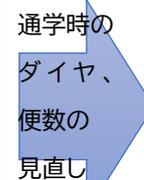
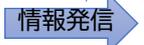
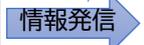
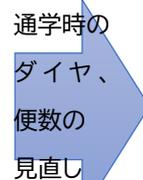
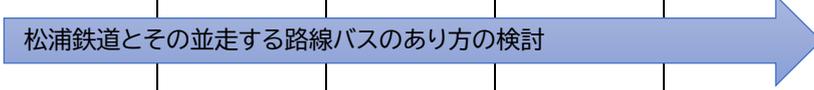
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
施策の実行	D →	D →	D →	D →	D →
モニタリング・評価		C →	C →	C →	
見直し・計画改定		A・P →	A・P →	A・P →	A・P →
次期計画に向けて					C → A・P →

《PDCAサイクルとは》

Plan(計画)、Do(実行)、Check(測定・評価)、Action(対策・改善)のサイクルを繰り返し行うことで、継続的な取組の見直しを促す手法です。

9. PDCAサイクルによる進捗管理

2) 実施スケジュール

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
1-1. 交通不便地区の解消に向けたデマンド交通等の導入 (福島地域)					
1-1. 交通不便地区の解消に向けたデマンド交通等の導入 (その他の地域)					
1-2. 乗り継ぎ時間の短縮					
1-3. 通学時の利便性向上および利用促進	 	 	 	 	 
2-1. 路線バスの効率化 (バス路線の見直し)					
2-1. 路線バスの効率化 (他モードへの転換)					
2-2. 松浦鉄道と並走する路線バスのあり方検討					

9. PDCAサイクルによる進捗管理

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
2-3. 浦ノ崎～福島航路のあり方の検討および運航体制の見直しによる最適化	長期的な航路のあり方の検討、事業者や関係機関との協議				
2-4. 青島交通船の新船舶の導入	新船舶導入の検討(今後のまちづくりの方針と合わせて検討)				
2-5. 情報発信による利用促進策の実施	SNS 活用の検討				
	乗り継ぎ時刻表の作成				
2-6. 観光施策と連携した情報発信と利用促進	イベントの検討・実施				
2-7. 運転士の確保	事業者の周知活動、各種イベントへの参加など				
2-8. 公共交通・住民の移動に関する議論の実施	議論の実施	議論の実施	議論の実施	議論の実施	議論の実施
3-1. 環境にやさしい公共交通の利用促進	情報発信	情報発信	情報発信	情報発信	情報発信
3-2. 電気自動車の導入に向けたハード整備	ハード整備などの研究				

松浦市地域公共交通計画

令和4年 3月

松浦市