

松浦市地域公共交通計画 (概要版)



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	11
4章 高校生アンケート調査結果.....	15
5章 資源活用アンケート調査結果	18
6章 地域公共交通の問題点・課題.....	20
7章 将来像(あり方)および計画の目標	26
8章 計画の評価指標と実施事業	35
9章 PDCAサイクルによる進捗管理.....	42

1 章 計画の概要

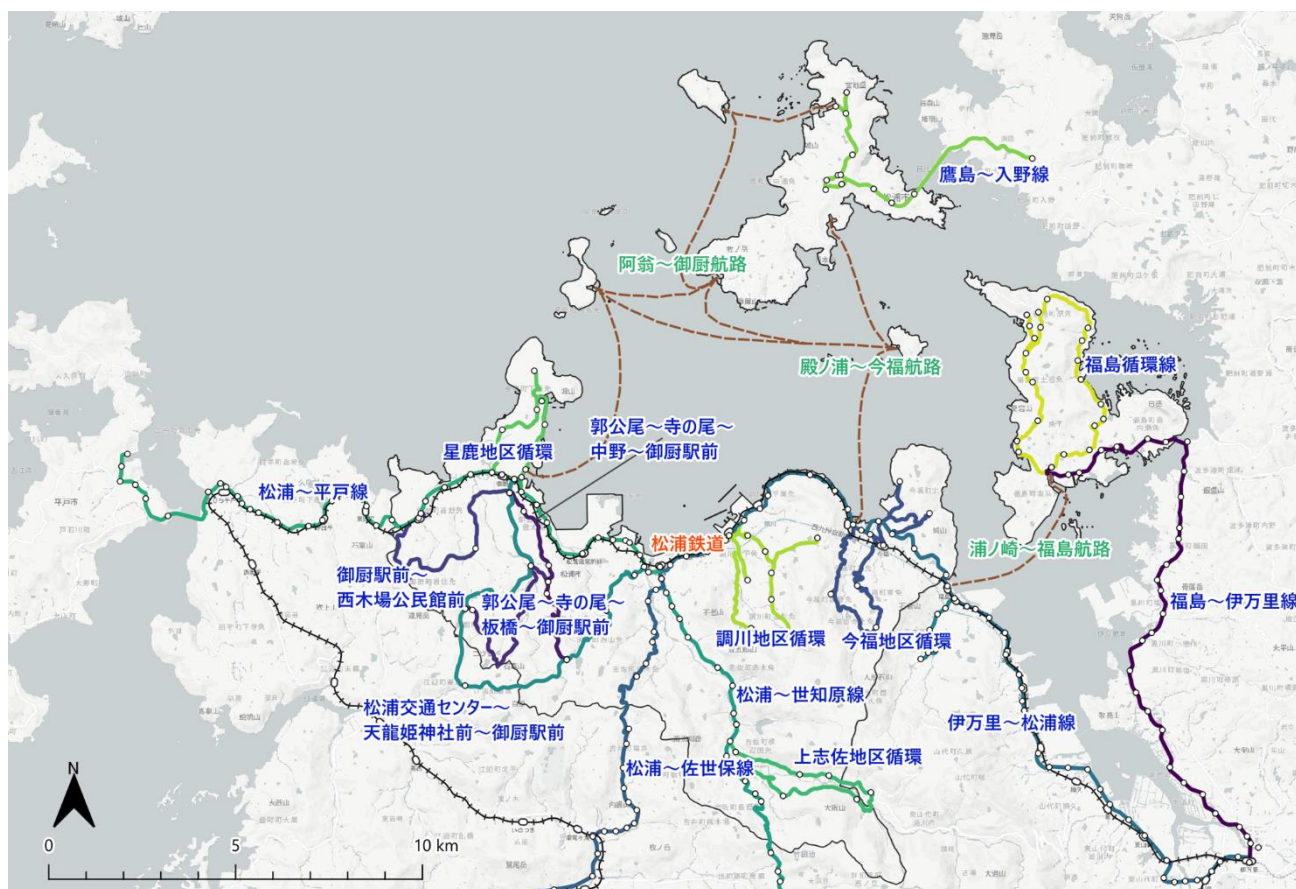
1)計画策定の目的

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 6 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」(26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、黒島及び飛島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、市が指定する公共の交通機関、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・飛島・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。

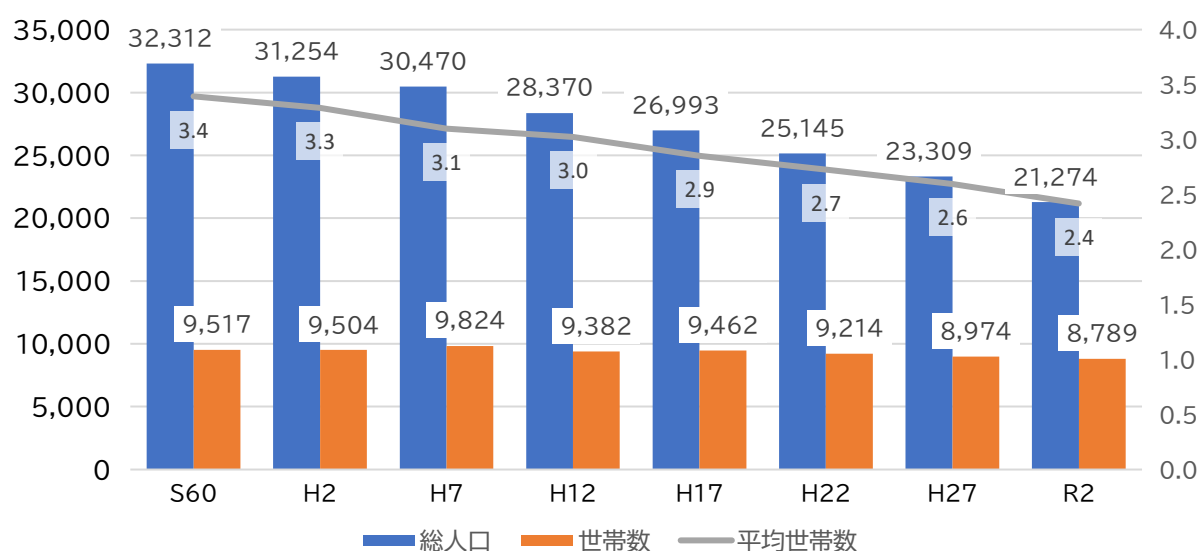
2 章 現況把握調査結果

1) 松浦市の現状

(1) 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

2. 現況把握調査結果

【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)

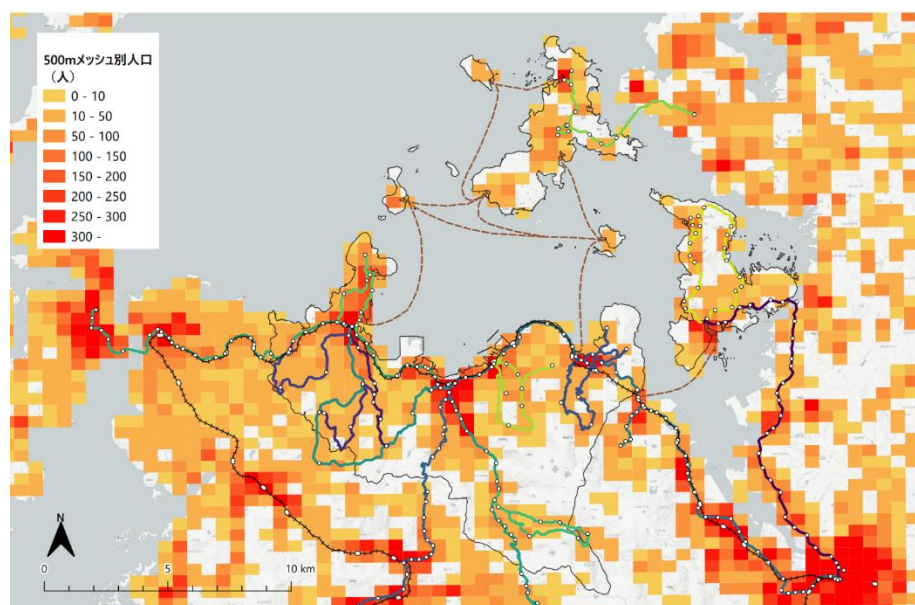
(注) ()内は外国人数

(資料) (令和2年12月末日現在)住民基本台帳を基に作成

(2)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】



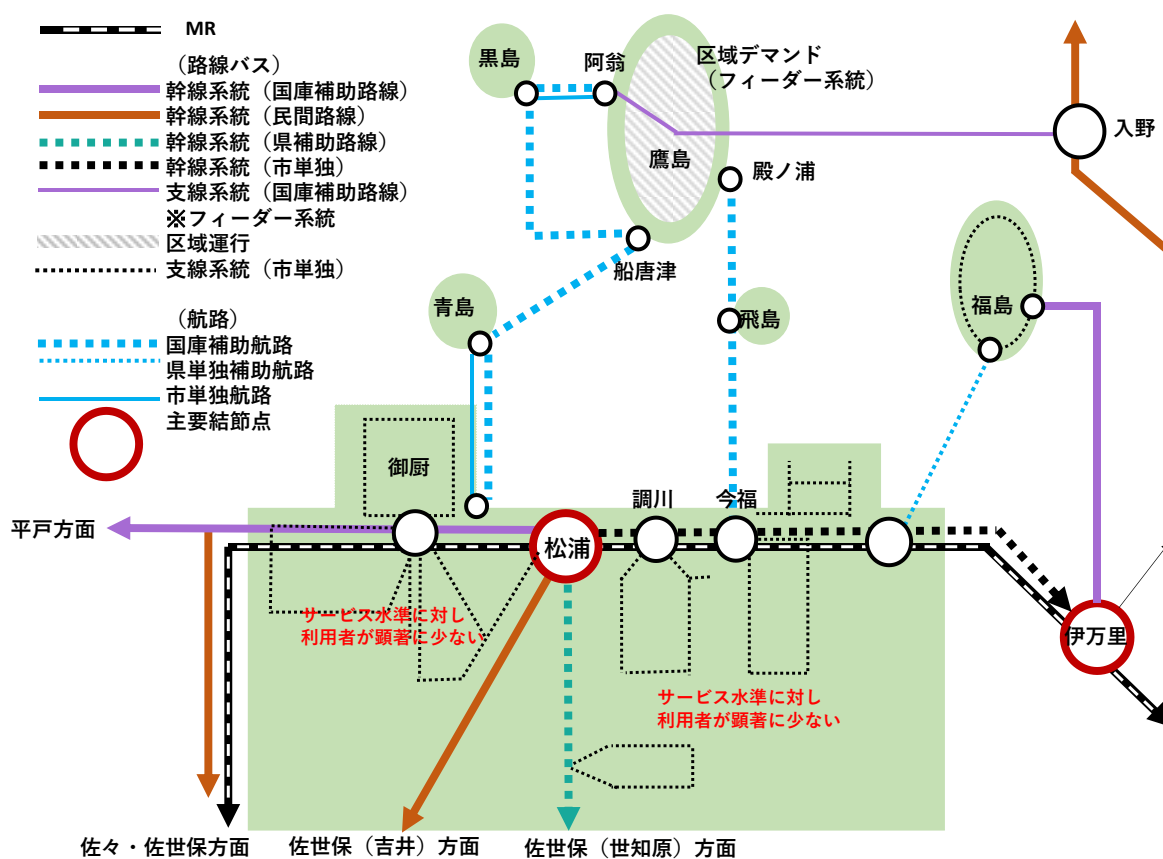
2. 現況把握調査結果

2) 松浦市の交通の現状

(1) 公共交通ネットワークの状況

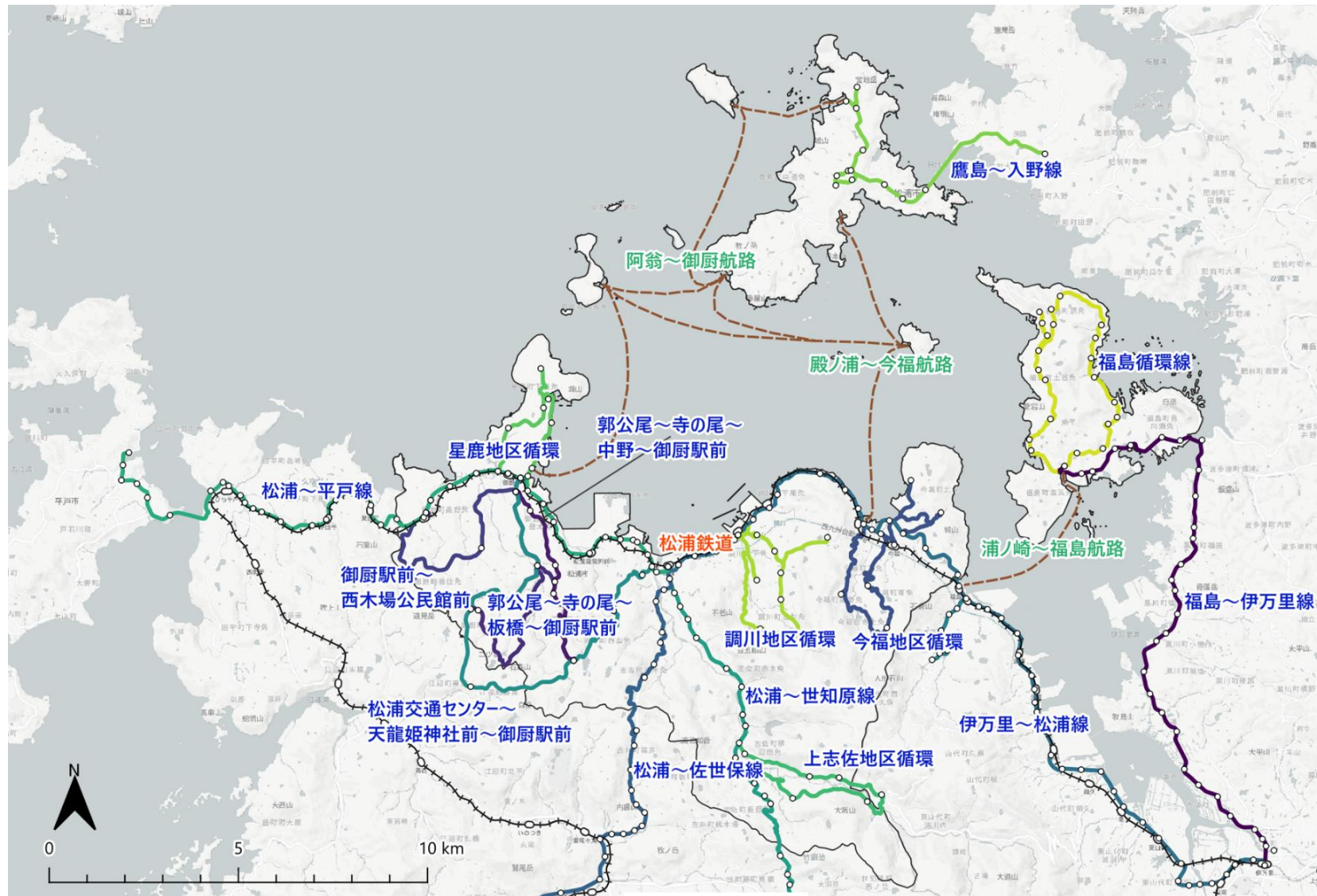
本市の公共交通ネットワークは、陸上交通と海上交通により構成されています。陸上交通は、鉄道(松浦鉄道(株))、路線バス(西肥自動車(株)、昭和自動車(株))、乗合バス((有)松浦観光)、乗合タクシー(鷹島タクシー)、民間タクシーからなり、市内はもとより、隣接する佐世保市や平戸市、伊万里市、唐津市と結ばれています。海上交通は、国庫補助航路である殿ノ浦～今福航路(鷹島汽船(有))、阿翁～御厨航路(鷹島汽船(有))の2航路と、県単独補助航路である浦ノ崎～福島航路((有)金子廻漕店)の計3航路で構成されています。なお、黒島及び青島の住民の移動手段の拡充を図るため、黒島と鷹島(阿翁浦)間の交通船(市所有)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	30,401
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)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

(3)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
	㈲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	49,557
		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
	㈲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

(4)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

2. 現況把握調査結果

(5)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)

3章 住民アンケート調査結果

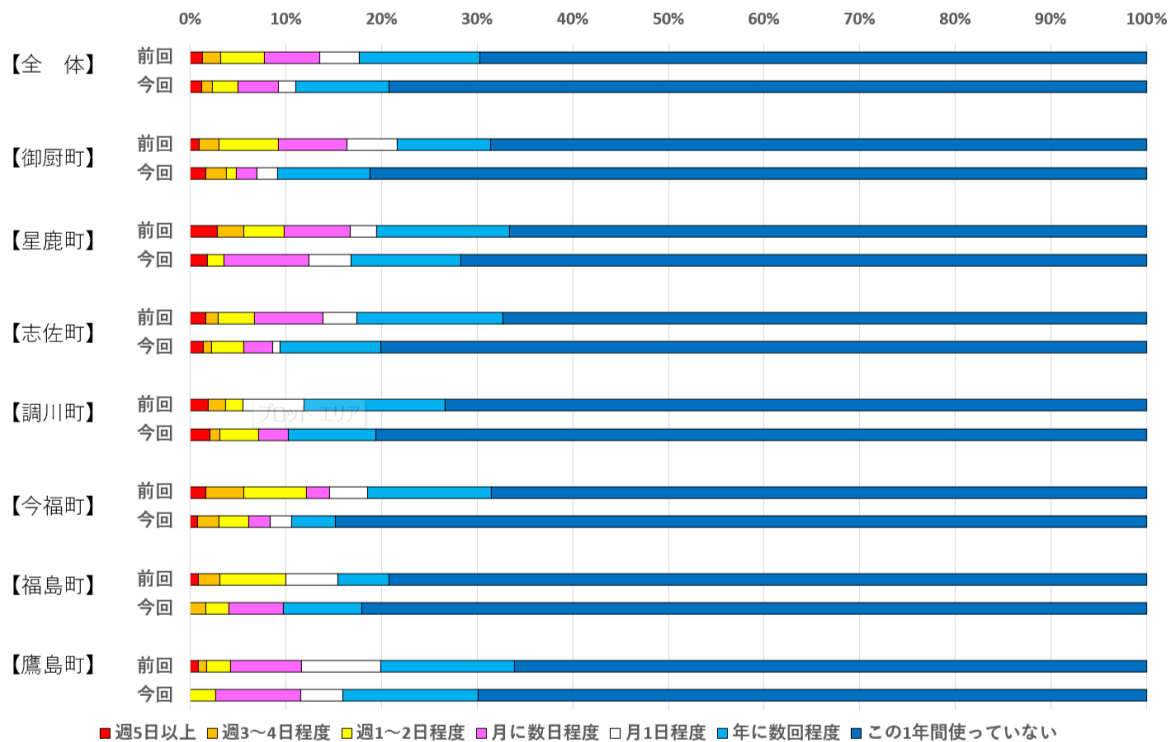
1)調査概要

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%)

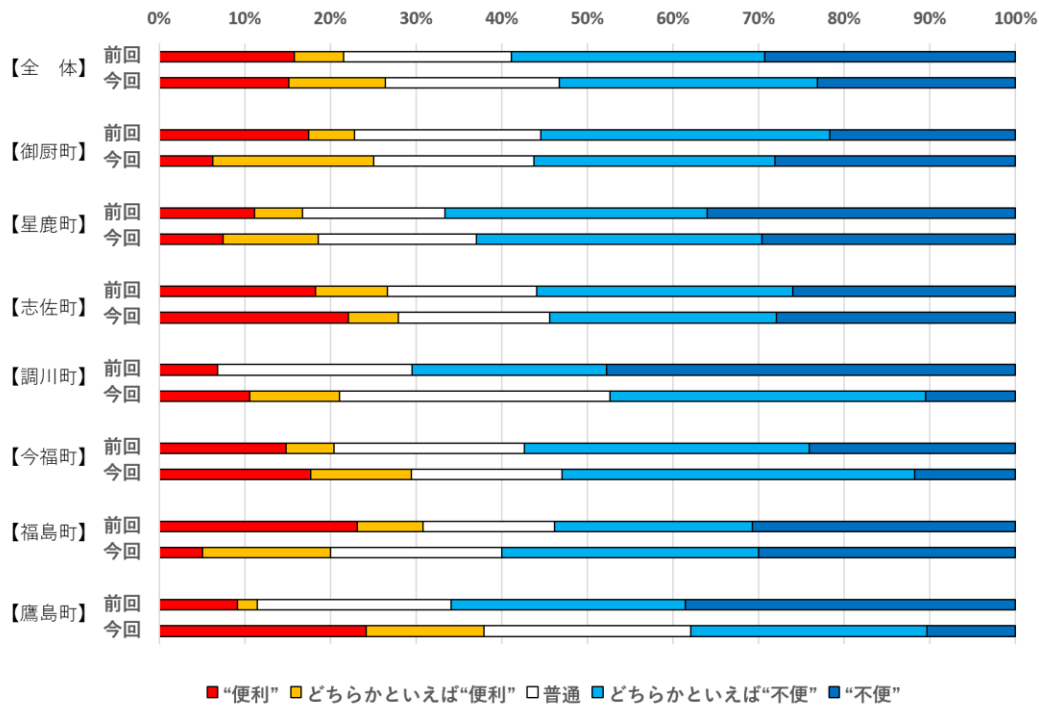
2)調査結果

(1)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。



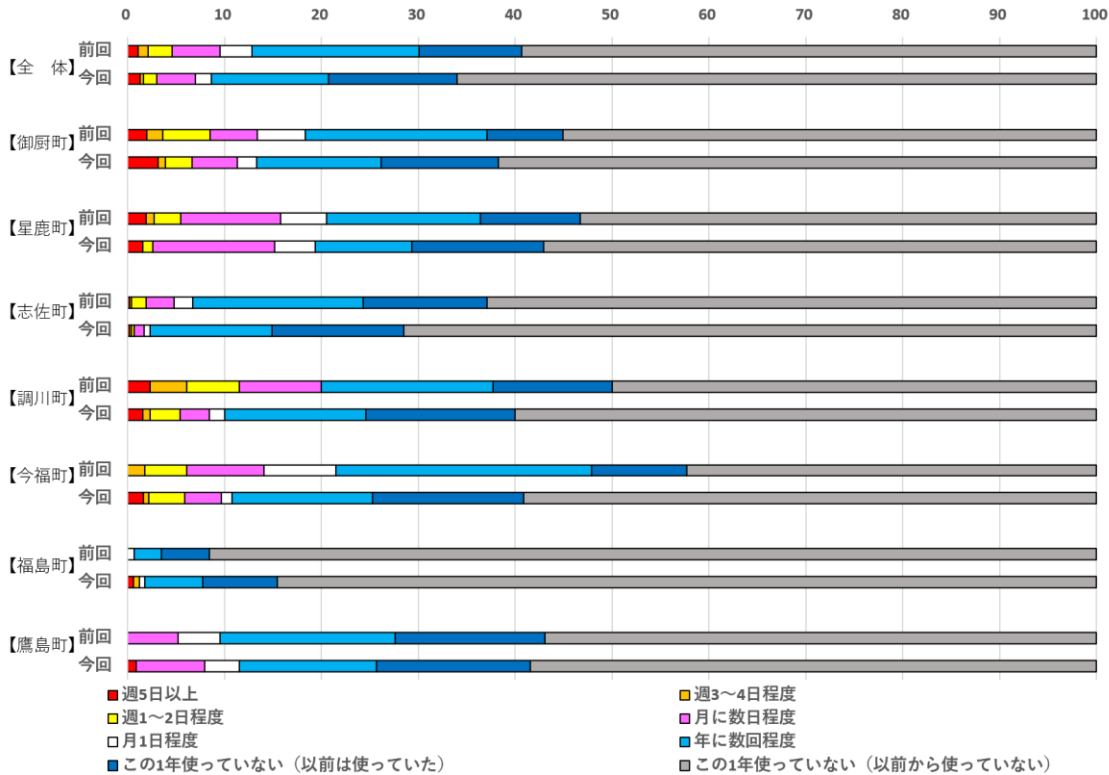
3. 住民アンケート調査結果



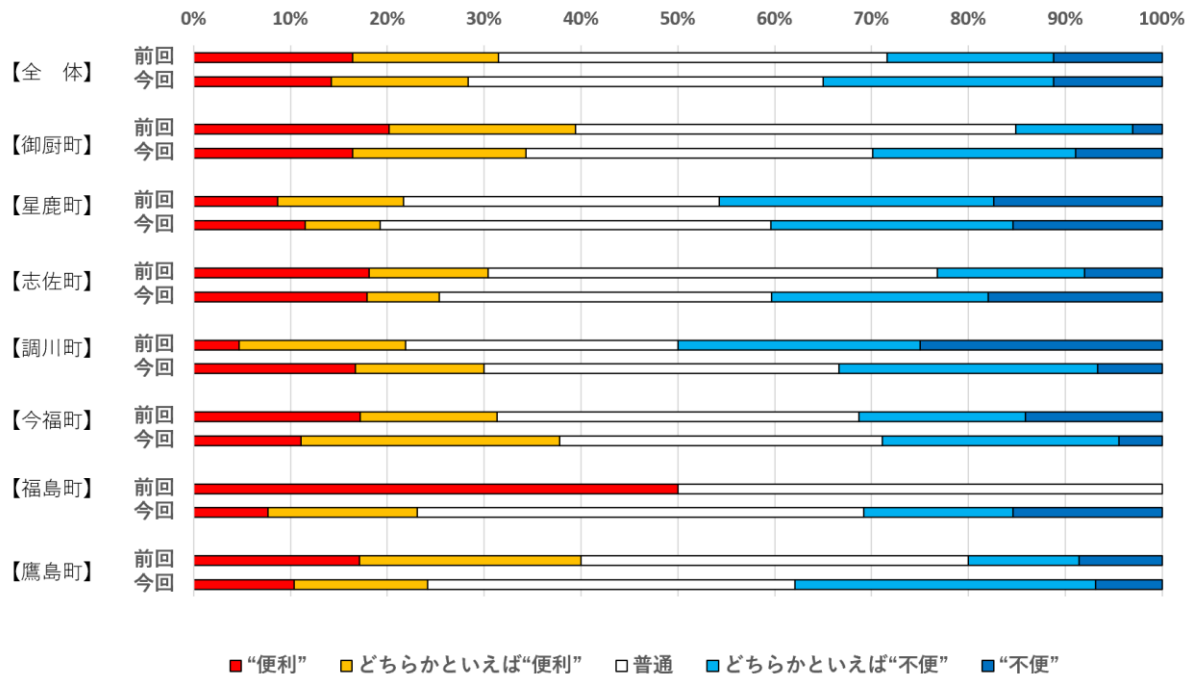
(2) 松浦鉄道の利用頻度と利便性(松浦鉄道の利用状況と課題)

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。

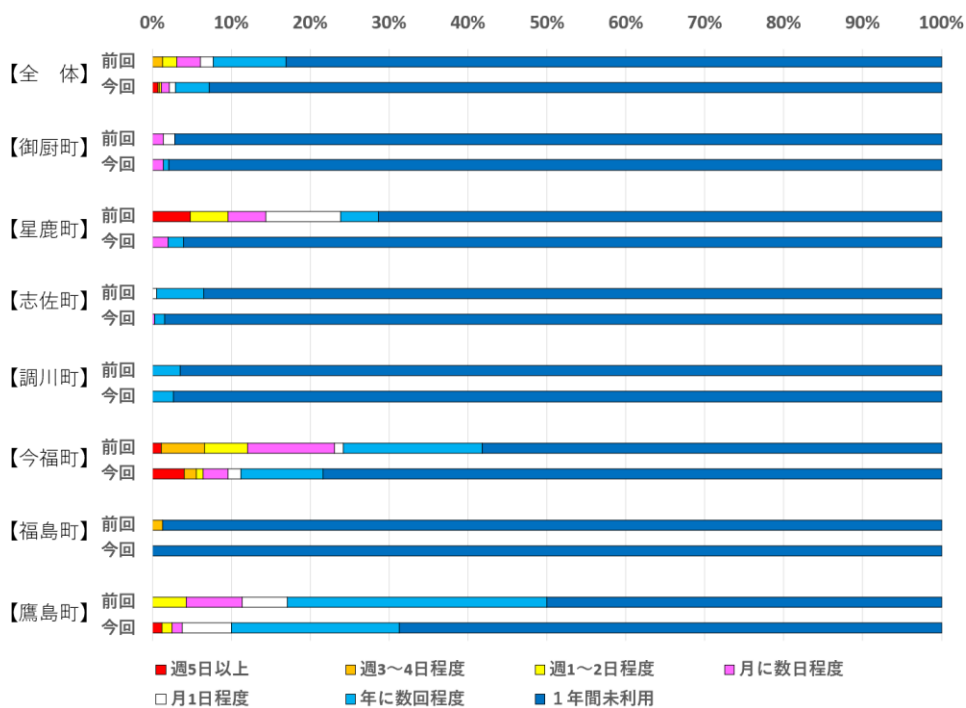


3. 住民アンケート調査結果



(3) 定期航路の利用頻度【殿ノ浦～今福航路】(定期航路の利用状況と課題)

今福町と鷹島町で週5日以上の利用割合が増えてはいるものの、全体では「殿ノ浦～今福航路」の利用頻度は減少している。

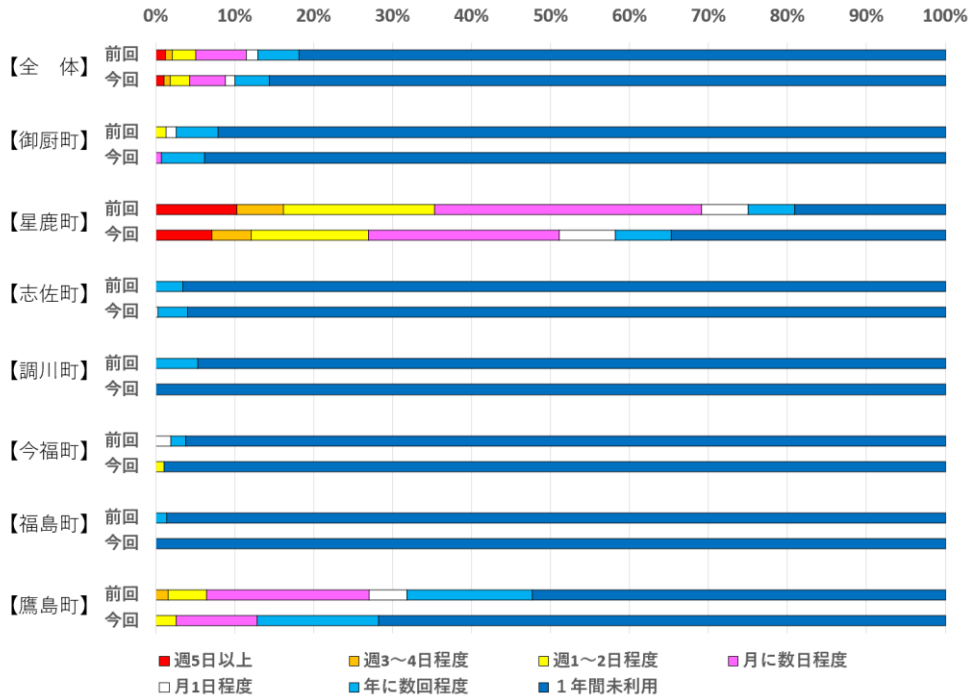


3. 住民アンケート調査結果

(4) 定期航路の利用頻度【阿翁～御厨航路】(定期航路の利用状況と課題)

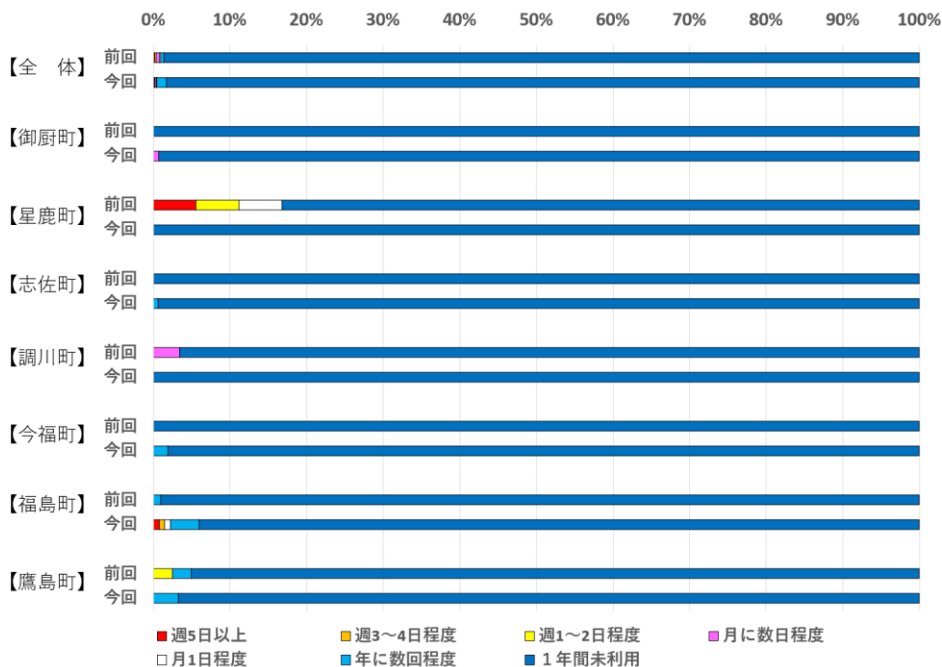
全体では「阿翁～御厨航路」の利用頻度は減少している。

星鹿町と鷹島町の利用割合が高いが、両地域とも前回と比べて利用頻度は減少している。



(5) 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

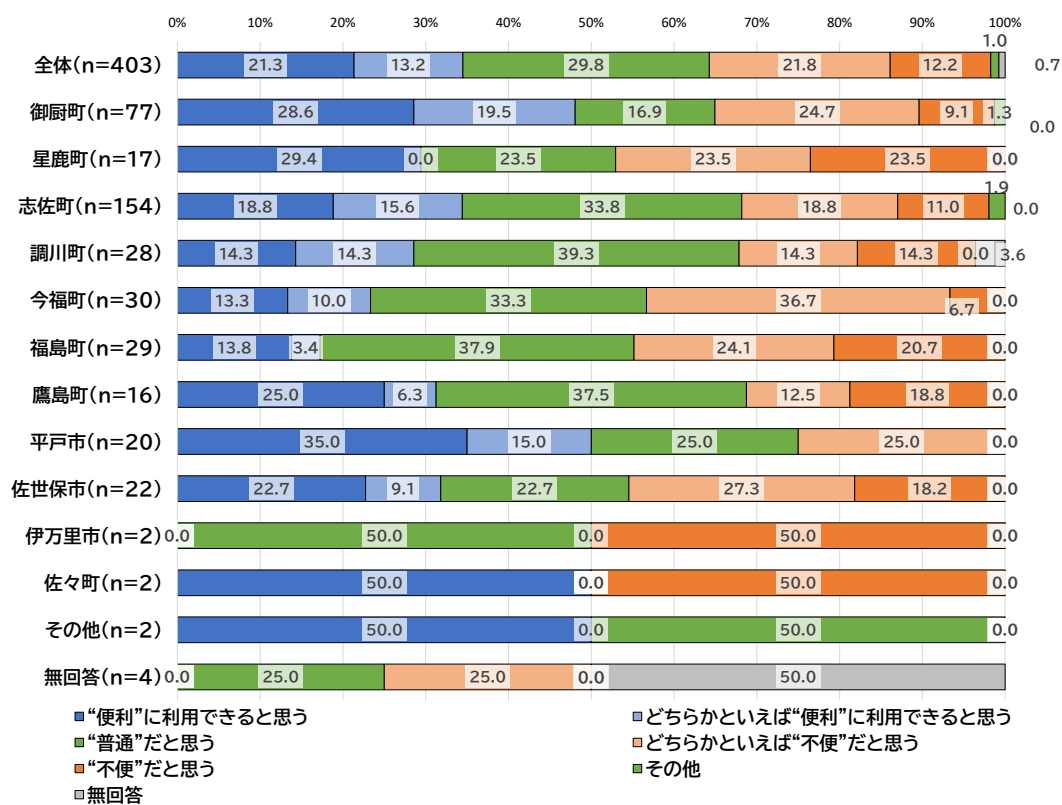
(4)通学手段(帰り・地域別)

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。



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。

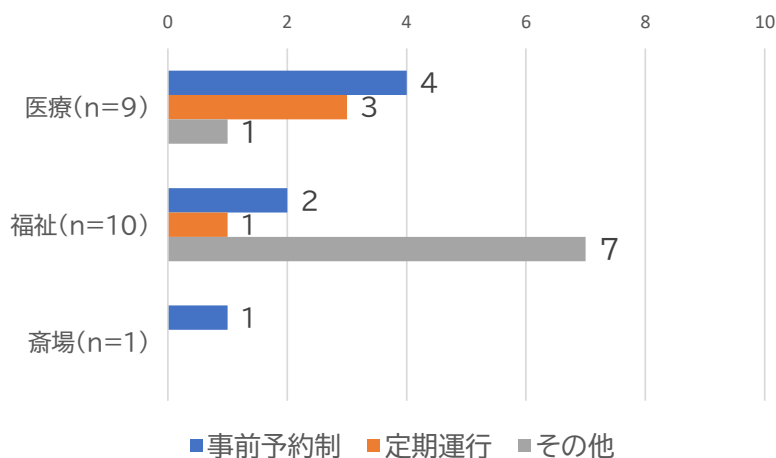
そのような中、令和2年6月の「活性化再生法」の法改正では、自治体は民間事業者の送迎サービス等の輸送資源の運行状況等を把握し、それらを活用して移動ニーズに対応する取組が求められています。しかし、こうした輸送資源については、バス、タクシー等の従来の公共交通と異なり、運行状況・運営体制等について十分な情報が得られていません。そこで本市では、地域の輸送資源の実態を把握するためのアンケート調査を実施することとしました。

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

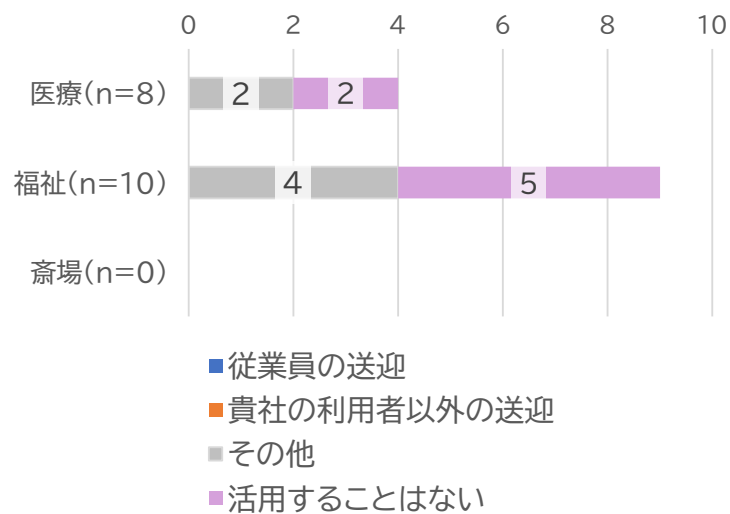
(2) 車両の保有状況

・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。



(3) 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)

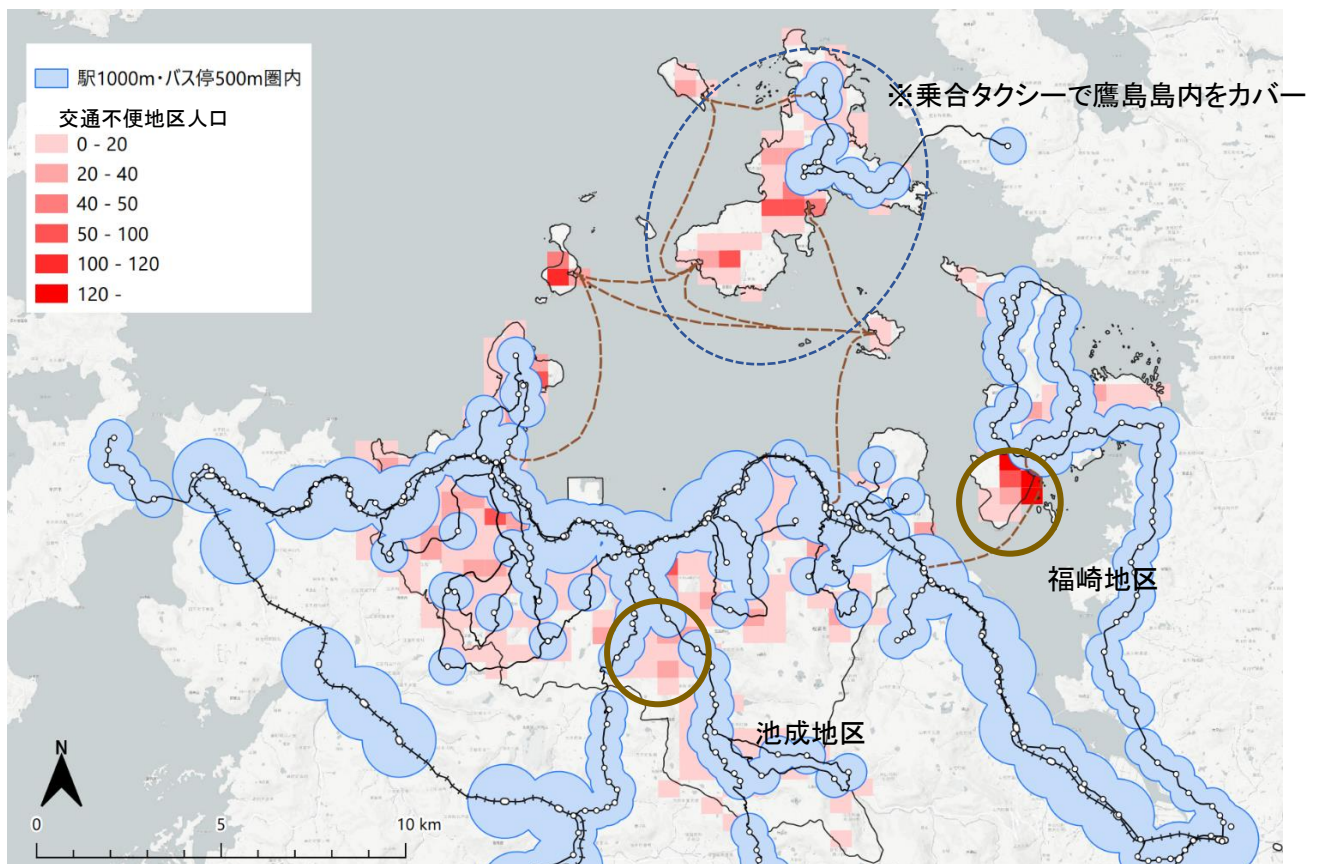
・本市では、福島町福崎地区、志佐町池成地区といった交通不便地区が存在しています。他に中心部・山間部双方で広範囲に交通不便地区が点在しており、交通不便地区人口は、2,787人(推計値)*で市人口の13.1%を占めています。

・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。

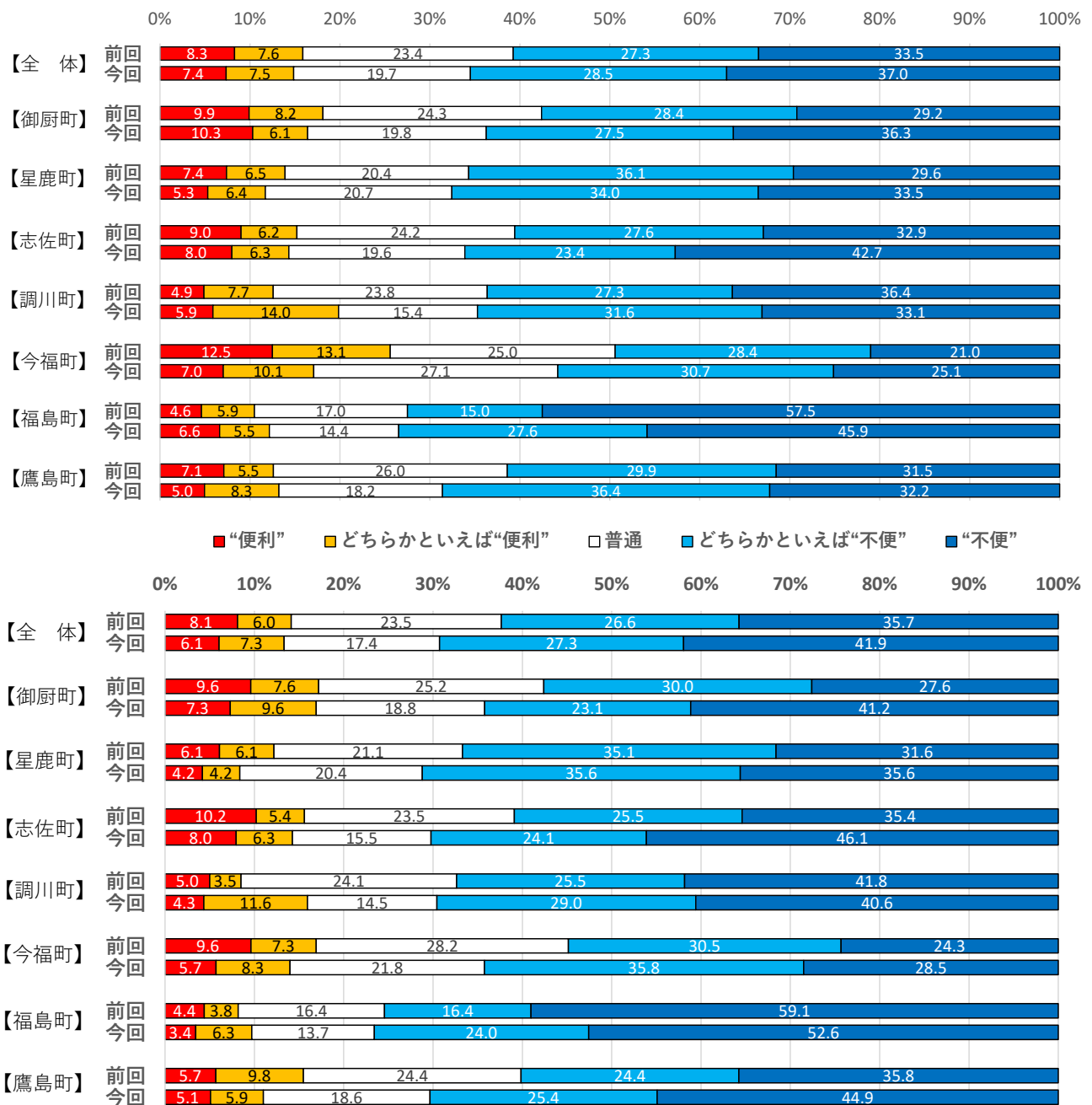
■松浦市における交通不便地区



* 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

③通学利用の利便性

(問題点)

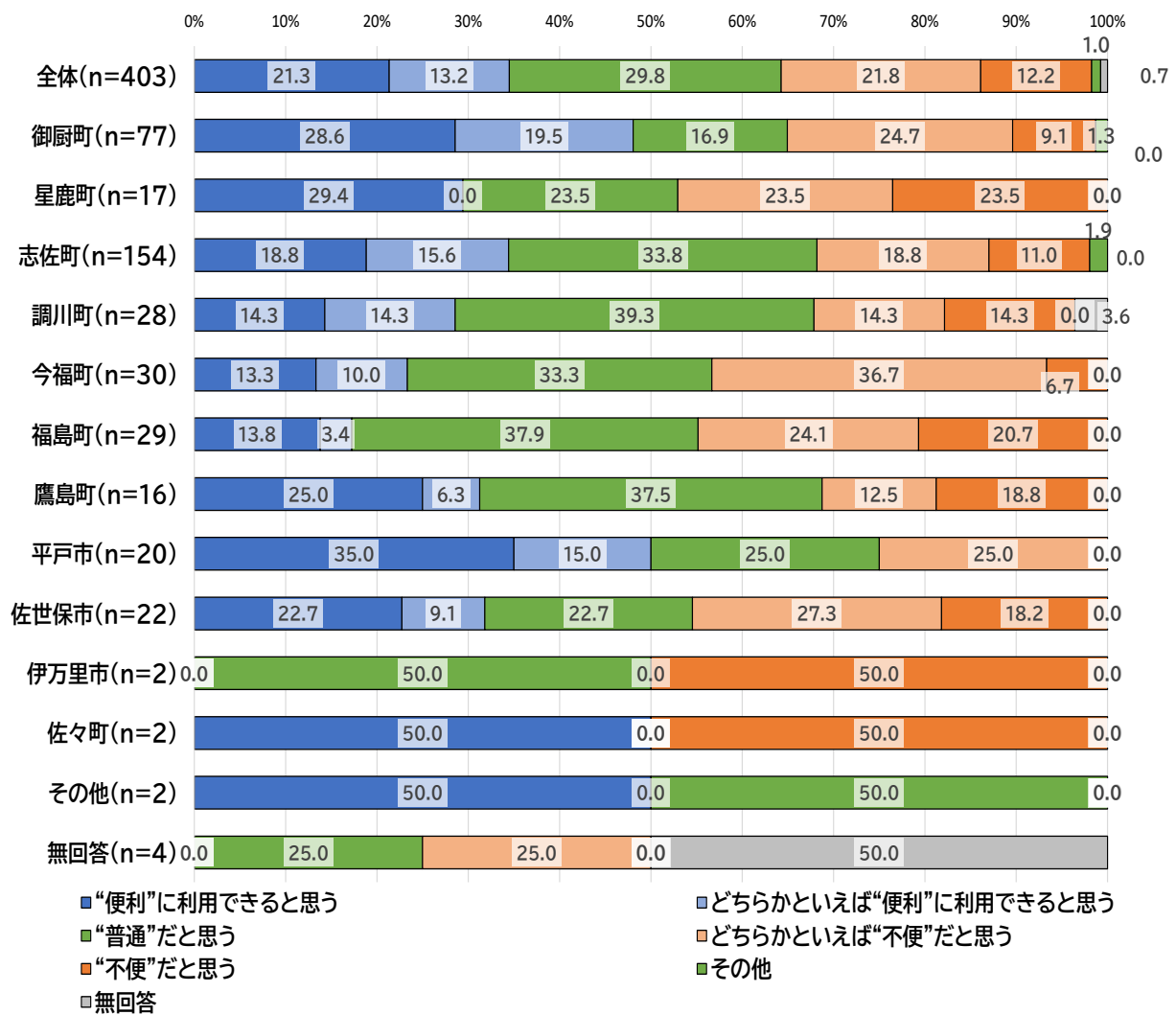
・通学における公共交通の利便性は、「どちらかといえば“不便”だと思う」、「“不便”だと思う」の合計は、星鹿町(47.0%)、福島町(44.8%)、今福町(43.4%)などで「“便利”に利用できると思う」「どちらかといえば便利に利用できると思う」の合計を上回っています。

・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。

■通学における公共交通の利便性



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。
- ・本市に係る交通事業者は、SNSの保有状況から SNS を活用できているとは言い難く、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

② 公共交通に対する市の補助

(問題点)

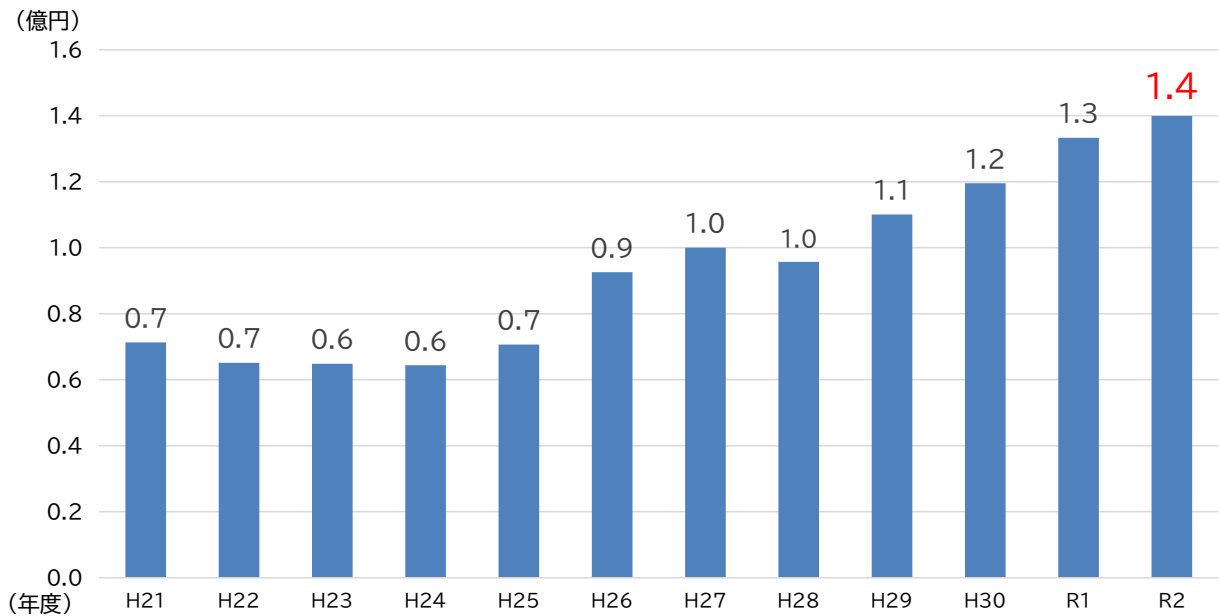
- ・公共交通に対する市の補助額は増加傾向にあり、今後利用者数の減少に伴い、ますます増加することが予想されます。
- ・補助額が増加することにより、教育や福祉など他部門の施策に活用される財源に影響を及ぼす可能性があります。

(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。

6. 地域公共交通の問題点・課題

■陸上交通に対する市の補助額の推移について



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。

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。

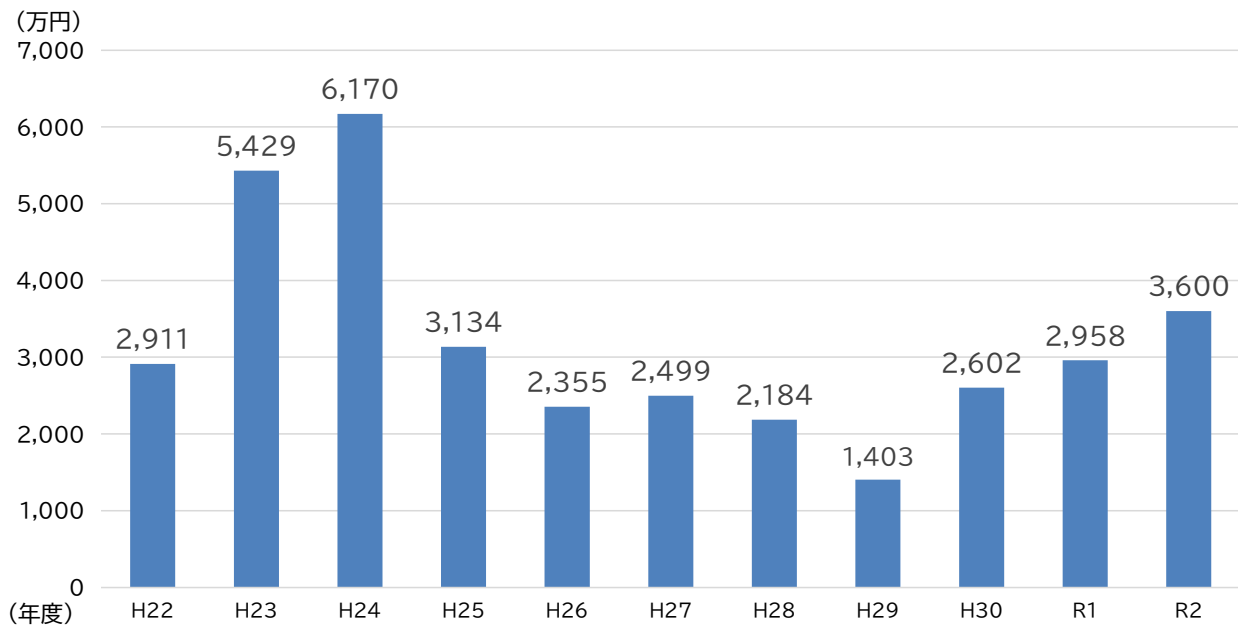
(課題)

- ・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

6. 地域公共交通の問題点・課題

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)

・令和3年5月に改正地球温暖化対策推進法が施行され、地方自治体においても、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されています。

・本市でも、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

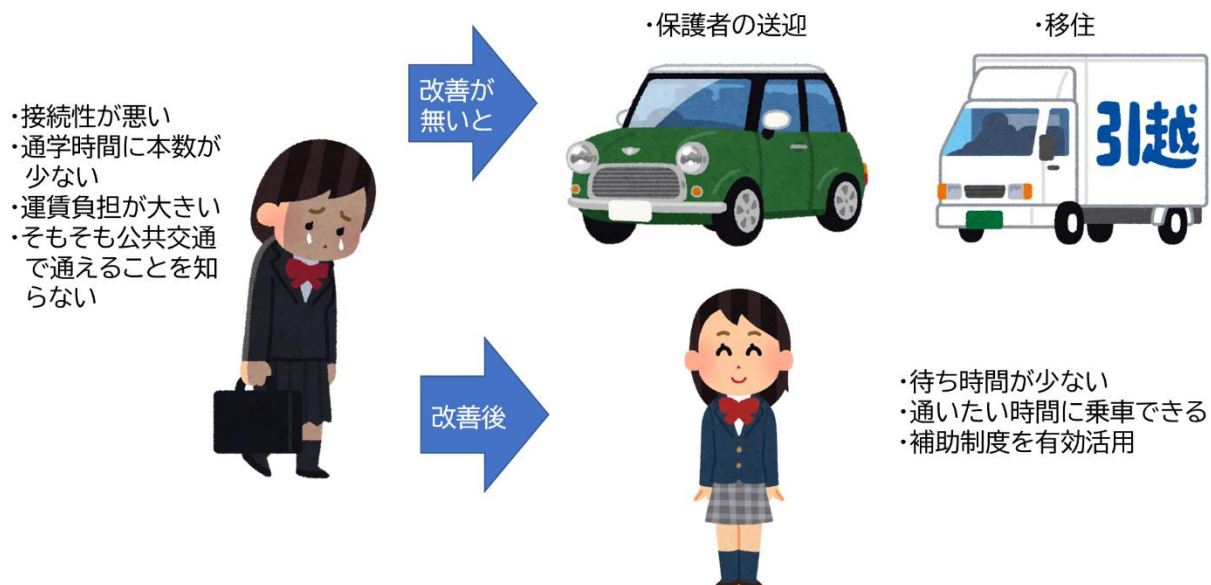
- ・デマンド交通等の導入を図り、交通不便地区の人が移動する手段の確保を目指します
- ・公共交通の接続性を向上させ、様々な人が本市に住み続けるための公共交通の利便性を高めます



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

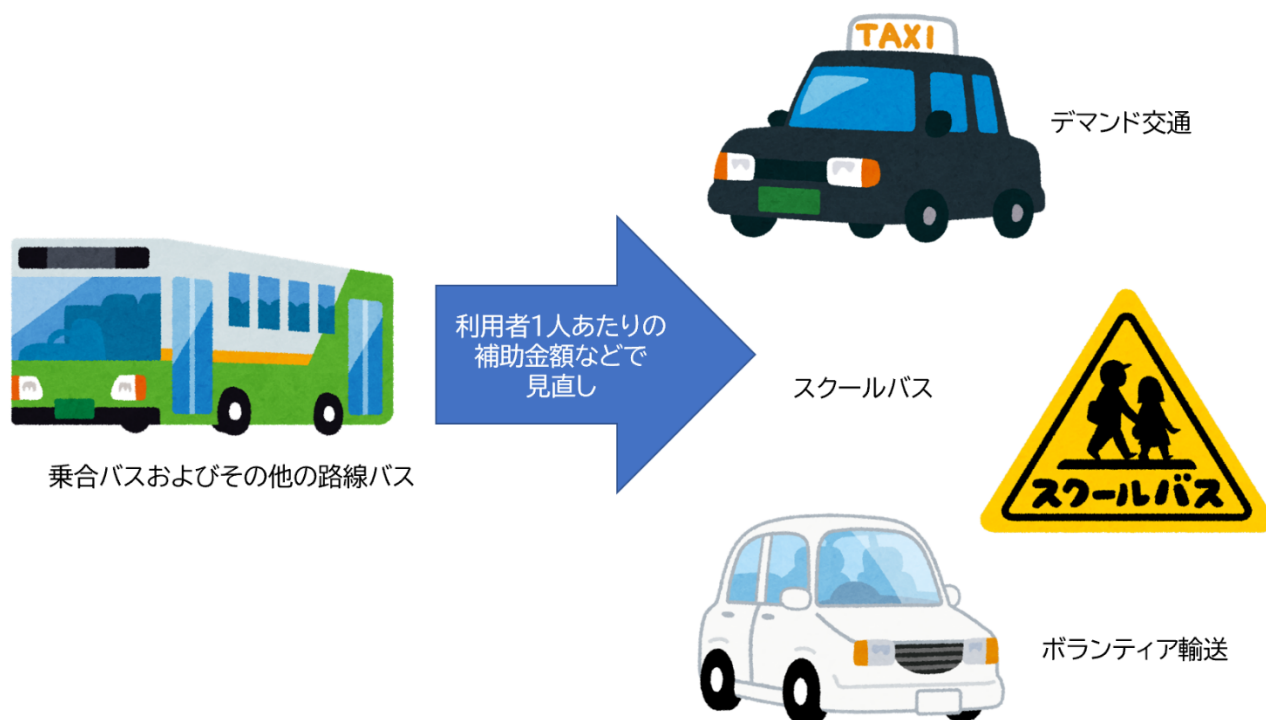
・観光での利用を促進し、公共交通の利用者確保に努めます



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



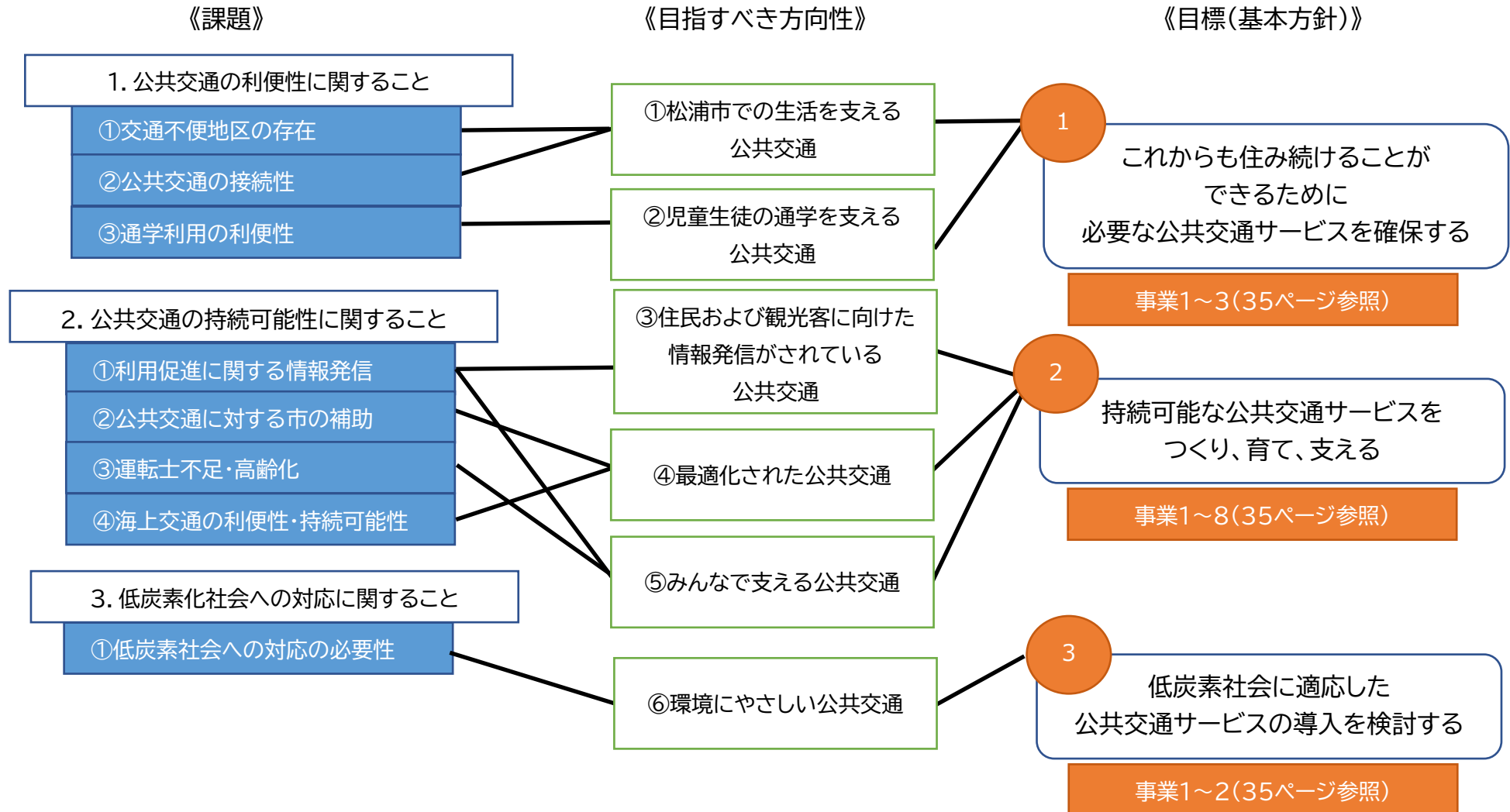
電気自動車およびその環境整備の
検討



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)

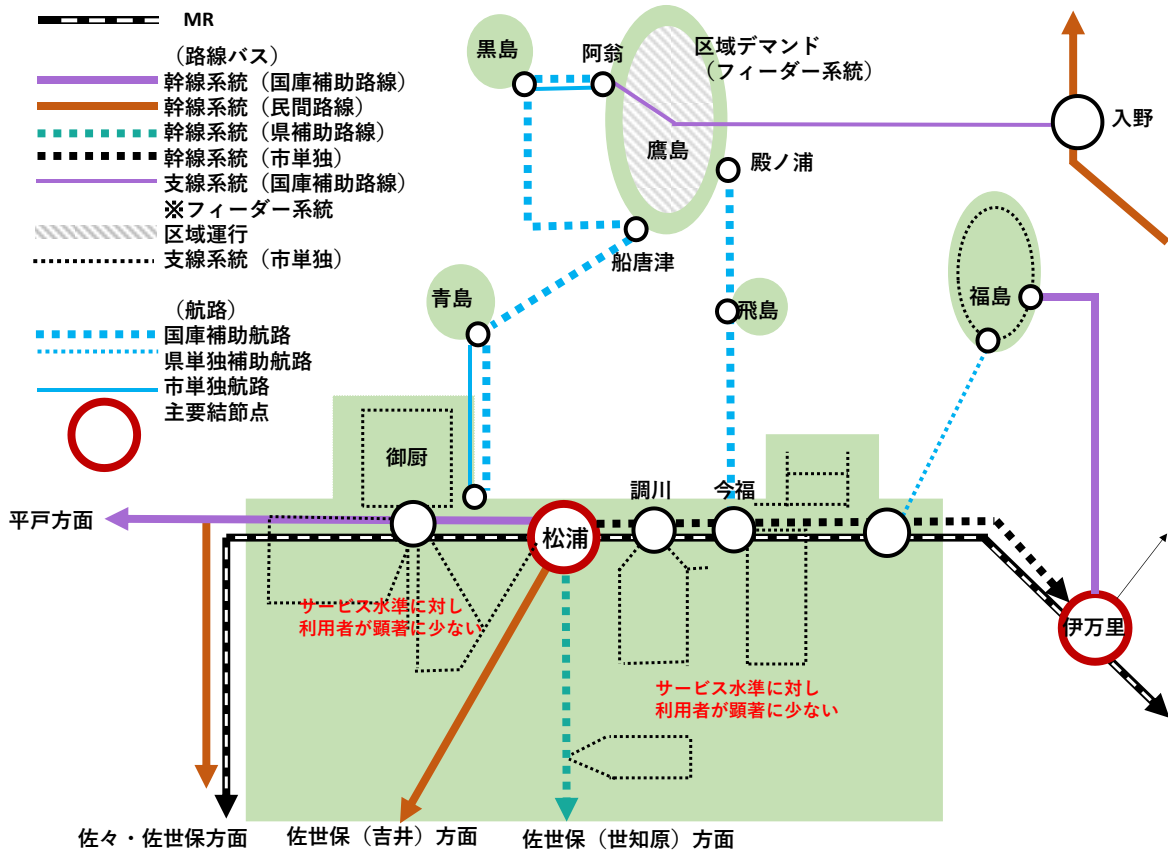
6章で掲げた問題点を解決し、前節の方向性を実現するために、以下の3つの目標を掲げます。



7. 将来像（あり方）および計画の目標

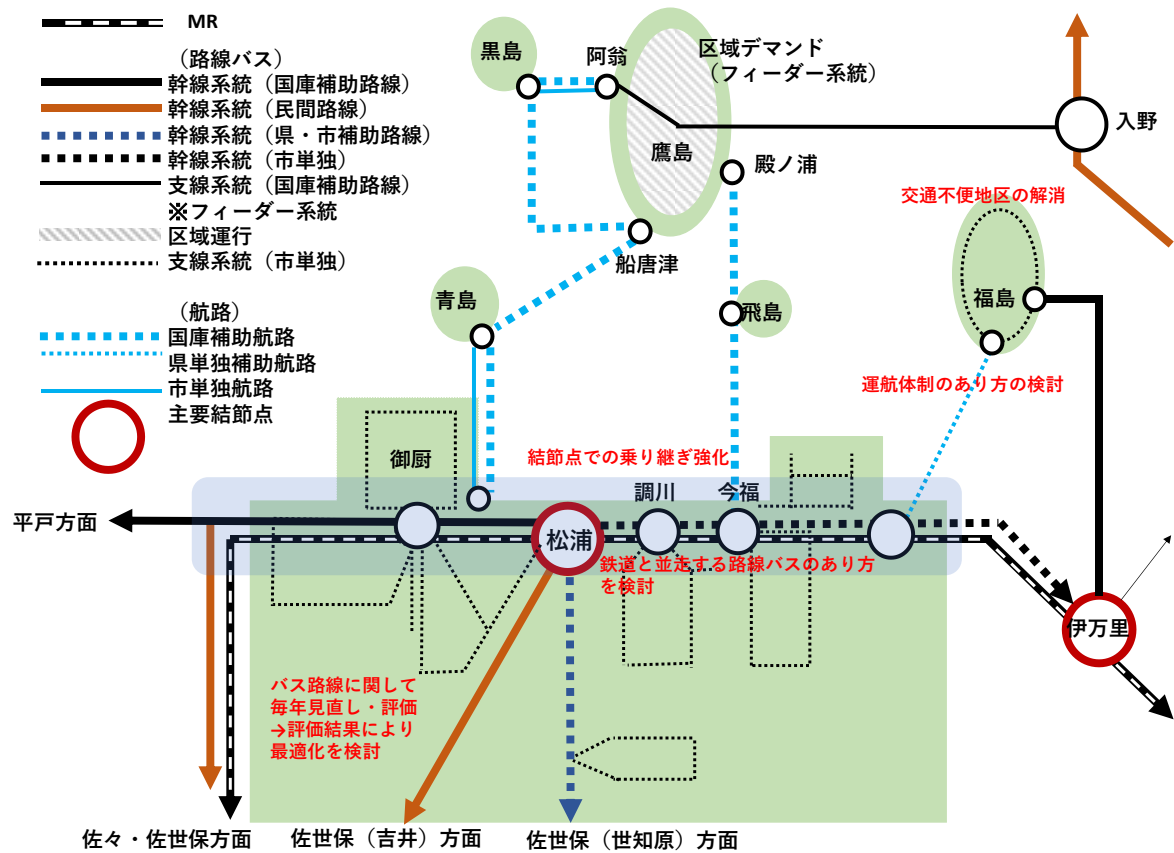
4) 公共交通ネットワークの最適化の方向性

【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。（38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。各実施事業のスケジュールは○ページに記載しています。

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

低炭素社会に適應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。

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
内容	✓ 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。 ✓ 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。
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

8. 計画の評価指標と実施事業

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
内容	✓ 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)

事業3	通学時の利便性向上および利用促進
内容	✓ 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に、協議会において継続的に見直しを行います。 ✓ 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

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。

達成指標名	基準値 (R2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
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
内容	✓ 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。 ✓ 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。
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

8. 計画の評価指標と実施事業

事業1-1	バス系統の見直し
概要	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
概要	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。
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中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。
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ため、スクールバスの導入を検討します。
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。

事業2	松浦鉄道と並走する路線バスのあり方の検討
内容	✓ 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。 ✓ 上記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。 ✓ 松浦鉄道の今後のあり方については、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、協議を行います。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。
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
内容	✓ 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。 ✓ 関係者との協議・調整にあたっては、便数適正化、予約制(デマンド運航)、船舶のダウンサイジング化などの導入可能性やその効果を検証します。
役割分担	運航体制の見直し・・・事業者、県、市

8. 計画の評価指標と実施事業

事業4	青島交通船における新船舶の導入の検討
内容	✓ 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)

事業5	利用促進のための情報発信の実施
内容	✓ 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

事業6	観光施策と連携した情報発信と利用促進
内容	✓ 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。
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7	運転士の確保
内容	✓ 各事業者での広報活動、就職支援プログラム、UIJ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

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
内容	✓ 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

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。

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
内容	✓ 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

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
内容	✓ 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

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、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、



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。

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)	検討 調整	サービス実施			
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)			導入の検討		
1-2. 乗り継ぎ時間の短縮	見直し・調整	見直し・調整	見直し・調整	見直し・調整	見直し・調整
1-3. 通学時の利便性向上および利用促進	通学時のダイヤ、便数の見直し 情報発信	通学時のダイヤ、便数の見直し 情報発信	通学時のダイヤ、便数の見直し 情報発信	通学時のダイヤ、便数の見直し 情報発信	通学時のダイヤ、便数の見直し 情報発信
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
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				

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
(概要版)

令和4年 3月

松浦市