

# 松浦市の公共交通の現状等について

## 1-1. 地域の位置・地勢

松浦市は、長崎県の北端に位置し、総面積は130.38k㎡である。東は佐賀県伊万里市、南は佐世保市、西は平戸市と接している。地形は山地が多く、海岸線はリアス式海岸が入り組んでいる。北松浦半島の本土部と、伊万里湾に浮かぶ福島、鷹島、黒島、青島、飛島などの島々から構成されている。

平成18年1月には、旧松浦市、北松浦郡福島町及び鷹島町の1市2町が合併し、新たな松浦市として市制をスタートした。なお、旧福島町と旧鷹島町はそれぞれ佐賀県と架橋で結ばれているため、陸路は佐賀県を経由しないと行けない状況にあり、本土と飛び地で構成された全国的にも珍しい市となっている。

※福島大橋（旧福島町と伊万里市を結ぶ）、鷹島肥前大橋（旧鷹島町と唐津市を結ぶ）

## 1-2. 土地利用

自然的土地利用（田、畑、森林等）が市域の約73%を占め、住宅地や商業地、工業地などの都市的土地利用は約27%にとどまっている。志佐地域においては都市機能の集約を図る一方で、調川港や松浦港の一带は産業エリアとして位置づけられている。用途地域の面積は拡大傾向にあるが、人口減少に伴い、地域内の人口密度は低下している。 ※松浦市都市計画マスタープラン（立地適正化計画）より

## 1-3. 公共施設・医療施設・主な商業施設の分布

市役所等の公共施設、主要な医療機関及び商業施設は、市中心部の志佐地域に集中している。鷹島地域や福島地域の支所周辺にも一定の施設は存在するが、中山間地域や離島部においては、日常的な買い物や通院のために市中心部や市外の拠点へ移動する必要がある。特に専門の医療機関や大型店舗などは近隣の伊万里市や佐世保市への依存度が高い。

## 1-4. 人口動態・将来人口の予測

松浦市の人口は、1960年の約6万人をピークに減少が続いており、2020年時点で約2万1千人となっている。2050年には、約1万1千人まで減少するとの予測もされている。

少子高齢化も進み、高齢化率は35%を超えている。特に中山間地域や離島部の人口減少と高齢化が顕著であり、地域コミュニティの維持が課題となっている。

※松浦市まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョン、国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所より

## 1-5. 教育、福祉分野の概要や取組、課題

教育分野では、学校の統廃合が進み、遠距離通学となる児童・生徒が増加している。スクールバスも運行しているが、利用対象が限定されていることや、部活動後の帰宅時間帯への対応が十分でないといった課題がある。

福祉分野では、高齢者の増加に伴い通院や介護施設への移動需要が高まっている。

## 2-1. 地域公共交通の現況

松浦市の交通形態は、「鉄道」、「路線バス」、「コミュニティバス」、「デマンド型乗合タクシー」、「航路」により構成されている。鉄道は、松浦鉄道(MR)が本土部を縦断し、佐世保市や伊万里市を結ぶ基幹交通として機能しており、主に学生の通学手段として利用されている。

路線バスは、民間の西肥バスが伊万里市、平戸市、佐世保市までの広域路線を運行している。コミュニティバスは、市内11路線を運行し松浦鉄道や路線バスとの接続により住民の貴重な移動手段となっている。鷹島及び福島では、民間タクシー会社がデマンド型乗合タクシーを運行している。

航路は、本土と鷹島を結ぶ2航路と佐賀県と福島を結ぶ1航路となっており、本土部との連絡を担っている。

## 2-2. 地域公共交通の問題点

松浦市の公共交通の問題点として主なもの。

- (1) 鉄道、バス、航路の接続が不十分のため、乗り継ぎの待ち時間が長く利便性に欠けていること。
- (2) 駅から離れた中山間地域などに公共交通が届かないため、自家用車を持たない高齢者・障害者の外出を困難にしていること。
- (3) 地域の輸送資源が分野ごとに分断されている（公共交通、スクールバス、介護・福祉送迎がそれぞれ別個に運行しており、限られた車両や運転手が効率的に活用されていないこと。

## 3. 目指すべき将来像

松浦市が目指すのは、既存の「点」としての輸送サービスを「網」として再編した持続可能な交通ネットワークの構築である。具体的には、松浦鉄道(MR)を地域の基幹交通として明確に位置づけ、駅から離れた地区から駅までオンデマンド交通等で接続することにより、交通ネットワークの強化を図る。

また、教育・福祉・物流などの異なる分野の移動資源を統合する仕組みを検討する。具体的には、スクールバスへの一般住民の混乗、医療機関の送迎バスと公共交通の連携、貨客混載などを検討することにより、コストを抑制しつつ運行本数や運行エリア拡大を目指す。