
東彼杵町 地域公共交通計画

令和5年3月

東彼杵町

東彼杵町地域公共交通計画

目 次

1. 計画の概要	1
1－1. 計画の背景と目的	1
1－2. 対象区域	1
1－3. 計画期間	2
1－4. 計画の位置づけ	2
1－5. 公共交通に関わる新たな技術の動向	3
2. 地域特性及び地域公共交通の現状	6
2－1. 地域ポテンシャル	6
2－2. 人口特性	7
2－3. 土地利用状況と施設立地状況	13
2－4. 高齢者の運転状況	16
2－5. 地域旅客運送サービス	18
2－6. 町民の移動特性・公共交通に対する意向	43
3. 地域公共交通の問題点・課題	62
4. 地域公共交通の基本方針及び計画の目標	64
4－1. 本町が目指す地域公共交通の将来像	64
4－2. 東彼杵町地域公共交通計画の基本方針	65
4－3. 目指すべき地域公共交通網	66
4－4. 計画の目標	69
5. 目標達成に向けた施策・事業	71
6. 計画の推進体制	80
6－1. 計画の推進体制	80
6－2. 関係する主体と基本的な役割	80
6－3. 計画の評価方法	81

1. 計画の概要

1-1. 計画の背景と目的

本町は、第 5 次東彼杵町総合計画(以下「総合計画」という)において、人口減少や少子化・超高齢化といった人口問題等に対して、まちの魅力を発信していく“せめる”、町民が住みやすい環境を整える“まもる”、地域間の交流を強化する“つなぐ”を課題に、「小さくても、誇りを持って輝くまち」をまちの将来像、「今を未来へ」をまちの基本理念に据え、各種施策を進めています。

特に、第 2 期東彼杵町総合戦略では、“満足度の高い暮らしの提供”に向けて、効率的でかつ持続可能な公共交通の維持、向上を進めることとしています。

本町には、JR大村線を骨格軸に、嬉野方面へは路線バス嬉野線、町内では町営バス、タクシーが運行しています。JR大村線、路線バス嬉野線の利用者は観光需要の高まりなどからやや増加していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、激減しています。また、町営バスにおいては、以前から続く利用減に拍車がかかった形となっています。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による経営悪化や、慢性的な運転手不足など、運営面も厳しさを増しています。

今後も増加が見込まれる高齢者の移動手段の確保・充実や、若い世代が今後も住み慣れた地域で暮らしていくための町外への移動手段の確保等が求められていますが、人口が小さい本町において如何に利便性と効率性を兼ね備えた公共交通サービスを構築していくかが喫緊の課題となっています。

こうした背景を踏まえ、町民の安全安心な暮らしを支える、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、「東彼杵町地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 対象区域

本計画は、東彼杵町全域を対象とします。

これに加え、町内外を行き来する鉄道・路線バス等も対象とし、広域での移動についても考慮します。

■計画の対象区域



1-3. 計画期間

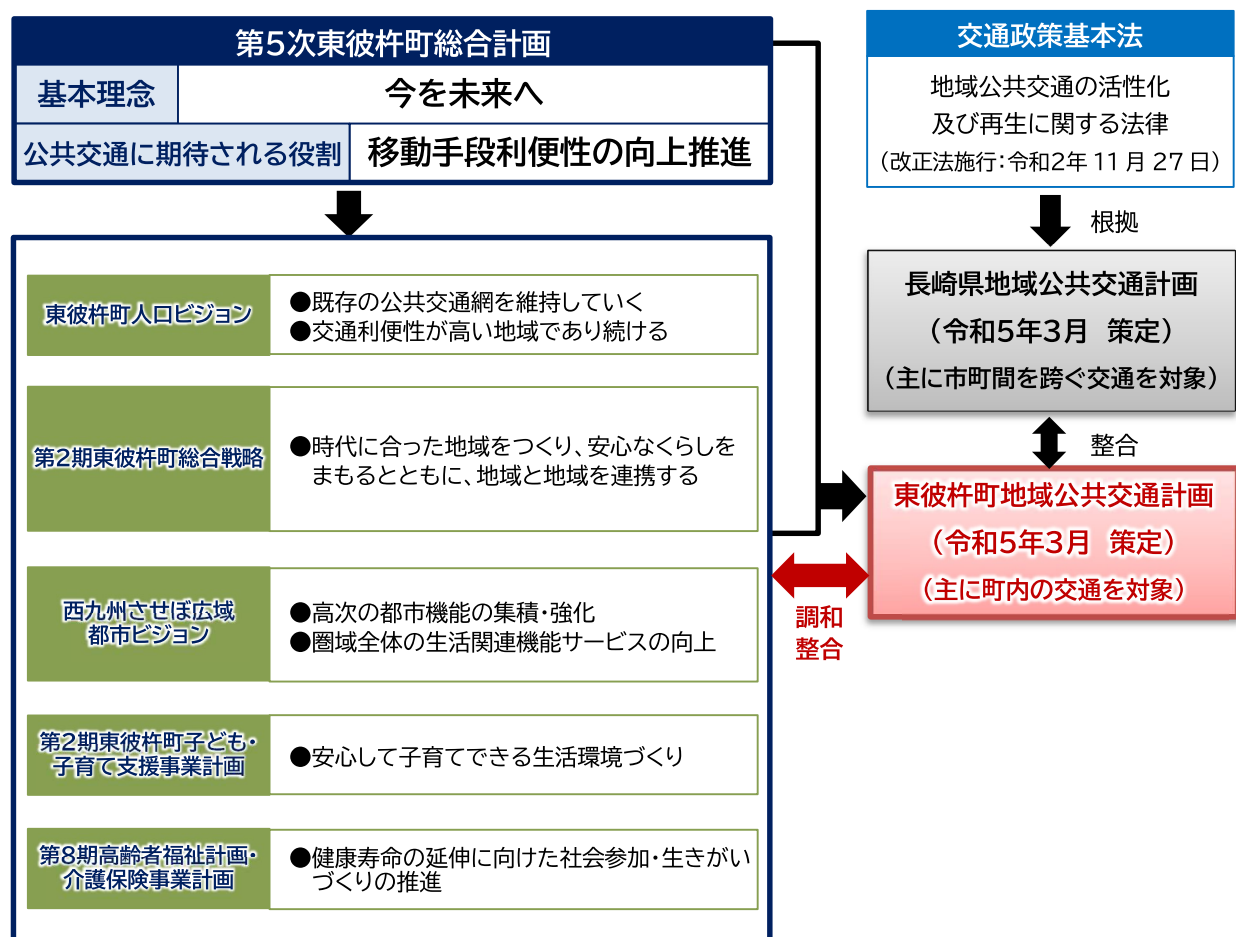
本計画の計画期間は、令和5年4月から令和10年3月の5か年とします。
 なお、期間内においても、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「第5次東彼杵町総合計画」に基づき、第2期東彼杵町総合戦略や第8期高齢者福祉計画・介護保険事業計画などの各種計画と連携を図りながら、まちづくりを支え、利便性の高い移動環境の形成を推進していくための計画です。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。

■東彼杵町地域公共交通計画の位置づけ



1-5. 公共交通に関わる新たな技術の動向

近年の ICT(情報通信技術)や AI(人工知能)などの発展により、公共交通分野においても新たなモビリティサービスが開発され、社会への導入が広まり始めています。

令和 2 年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正においても、新モビリティサービス事業が創設されるなど、公共交通の持続可能性を高め、利便を増進していくための方策として新たな技術の導入が勧められています。

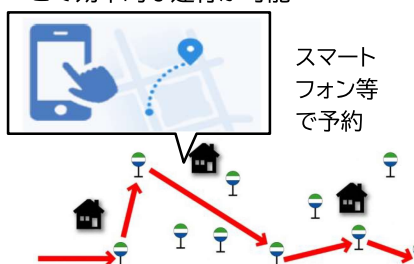
これまでの公共交通では、「年齢や障害などによる労働や行動範囲における制約」や「過疎化や少子化による需要の縮小とニーズの細分化」などの課題から対応に限界がありました。しかし、人とモノの情報連携(IoT)やデジタル化・自動化などのデジタル・トランスフォーメーション(DX)が推進されることで、さらなる運行効率化や利便性向上に向けたサービスが実現可能となり、これまでの課題の克服が期待できるようになってきています。

本町では、通信会社と地域情報化に関する包括連携協定等を締結しながら、光基盤や防災情報提供システムなど ICT を活用したまちづくりを進めており、公共交通分野においても、先進技術の活用が持続可能な公共交通の実現に繋がると見据えています。

■新たなモビリティサービス

AI オンデマンド

利用者の予約に応じて AI(人工知能)が最短経路を検索・設定することで効率的な運行が可能



シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システム



資料: neuet「chari chari」

シニアカーレンタル

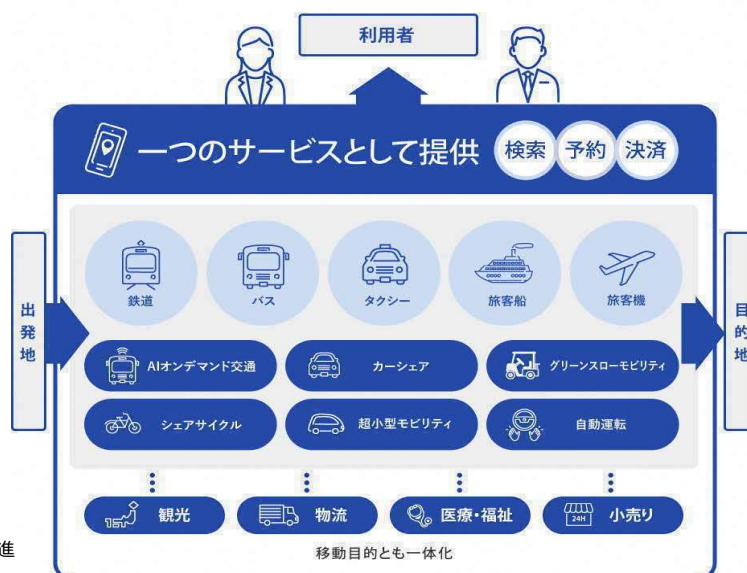
車椅子に自動運転機能が付加された乗り物。歩道の運行が可能



資料: 土浦 MaaS 実証実験

■MaaS(Mobility as a Service)

MaaS とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。



資料：国土交通省 日本版 Maas の推進

■上位・関連計画における公共交通の役割と関連施策

計画	公共交通に期待される役割	公共交通に関連する施策
第5次東彼杵町総合計画	●移動手段利便性の向上推進 ・少子高齢化の進行に伴い、交通弱者対策や公共交通機関の空白地帯の対策など移動手段の確保対策のため町営バスの充実やコミュニティバス、乗合タクシーなどの導入検討など新たな交通体系の整備を推進していくことが求められる。	・町営バスなど交通機関の充実 ・新たな交通体系の整備への取り組み ・高齢者タクシー助成券事業の取り組み
東彼杵町人口ビジョン	●既存の公共交通網を維持していく ・人口減少に伴い、利用者が減少し、生活に身近な施設や公共交通の撤退が懸念されるほか、防災性や防犯性の低下により日常生活の安全性が脅かされる可能性があるため、既存のサービスを維持していくことが求められる。 ●交通利便性が高い地域であり続ける ・東彼杵町は長崎街道や平戸街道を中心に、古くから交通の要衝であった。現在も長崎自動車道（東そのぎ I.C）や JR 大村線（彼杵駅、千綿駅）、さらには隣接する大村市に長崎空港があり、交通の利便性が高い地域であり、この状況を維持していくことが求められる。	※公共交通に関する直接的な施策の記述はなし。
第2期東彼杵町総合戦略	●時代に合った地域をつくり、安心なくらしをまもるとともに、地域と地域を連携する ・複数集落における高い地域力を活かした生活サービス支援や小さな拠点をつなぐ公共交通のあり方などについて、地域ごとに整備していくとともに、町全体としては、交通環境充実や災害・防災対策の整備など、地域の活性化のための環境整備	●施策4-3 満足度の高い暮らしの提供 ・(4) 交通弱者の生活を支えるための効率的でかつ持続可能な公共交通の維持、向上 ・減少する町営バスの乗客等の調査を行い、乗客のニーズに応じたバス路線見直しやダイヤ改正を行うなど利便性向上と持続可能な町営バスの運営 ・オンデマンドや乗り合いタクシーなど新たな公共交通の導入について検討
西九州させぼ広域都市ビジョン	●高次の都市機能の集積・強化 ・経済成長のけん引や生活機能の充実を図る上で必要となる圏域の中心的拠点施設の整備等を推進する。また、各構成市町の特徴的都市機能や交流拠点の整備等、圏域全体の魅力向上に資する取組みに協力・支援することで、圏域の都市機能を向上させる。 ●圏域全体の生活関連機能サービスの向上 ・圏域内で情報や方針等の共有を図りながら、公共交通機関（バス、鉄道など）を中心とした利便性の高い交通づくりに向けた検討を進める。	●道の駅広域連携 ・圏域内の道の駅が共通パンフレットによる観光情報の情報発信等により連携することで、道の駅の認知度の向上と観光客をはじめとする来訪者の回遊性の向上を図る。 ●高度な中心拠点の整備・広域的公共交通網の構築
第2期東彼杵町子ども・子育て支援事業計画	●安心して子育てできる生活環境づくり ・全ての子どもや子育て家庭が住み慣れた地域で安心して生活できるよう、公共施設や道路交通環境、遊び場・運動場の計画的な整備により、外出	●人にやさしい道づくり ・子どもや子育て家族が安全に利用できる通学路等の道路整備に努める。町道の日

計画	公共交通に期待される役割	公共交通に関連する施策
	に配慮した生活環境の整備を推進することが求められる。	常的な利便性・安全性の向上を図るため、年次計画に基づき、補助事業等を活用して現道の拡幅・改良、維持補修を実施している。財源を確保しながら、計画的に整備を推進している。
第8期高齢者福祉計画・介護保険事業計画	<p>●健康寿命の延伸に向けた社会参加・生きがいのづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者一人ひとりが自らの経験や能力を生かしながら生きがいを持ち積極的に地域活動に参加するなど、できる限り要介護状態になることを予防する取り組みを継続して、健康寿命を延伸していく必要があるため、地域住民が集まる通いの場の整備を進め高齢者の健康づくり・生きがいのづくりに取り組むことが求められる。 	<p>●外出支援サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・75歳以上の高齢者について、町営バスの運賃の割引（半額）や、運転免許証を持っていない人を対象に年間1万円分（辺地地区居住者は1万5千円）のタクシー利用券交付など高齢者の外出促進・支援を実施

2. 地域特性及び地域公共交通の現状

2-1. 地域ポテンシャル

本町は長崎県のほぼ中央に位置し、西は大村湾、南東は大村市、北西は川棚町、北東は佐賀県嬉野市に接しています。20～30km 圏域には佐世保市や諫早市、30～40km 圏域には長崎市が位置しています。

町域の大部分が山林(61%)であり、傾斜が多く、平地部は少ない地形となっています。

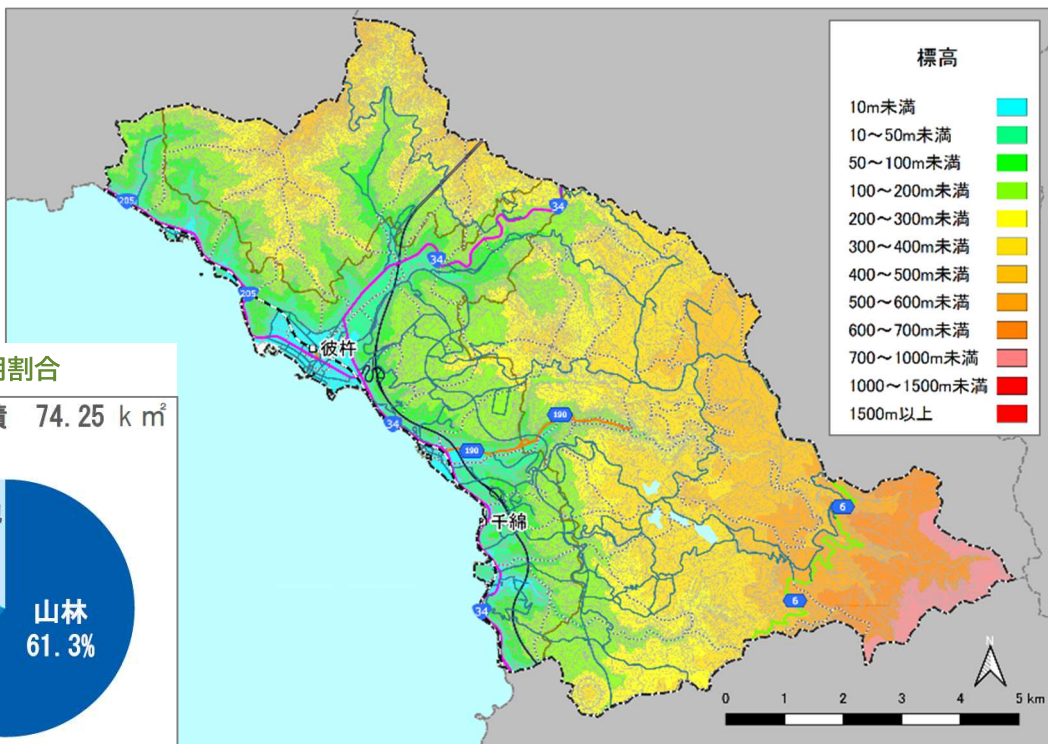
人口減少が急速に進んだ(25 年間で 25%減)ことにより、国から過疎地域指定を受けています(R4.4.1 から4 年間)。

■計画対象区域

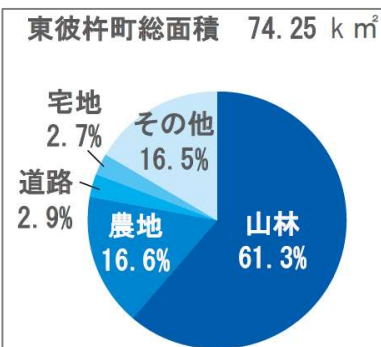


資料：国土地理院地図を基に作成

■本町の地勢



■本町の土地利用割合



出典：東彼杵町第5次総合計画

2-2. 人口特性

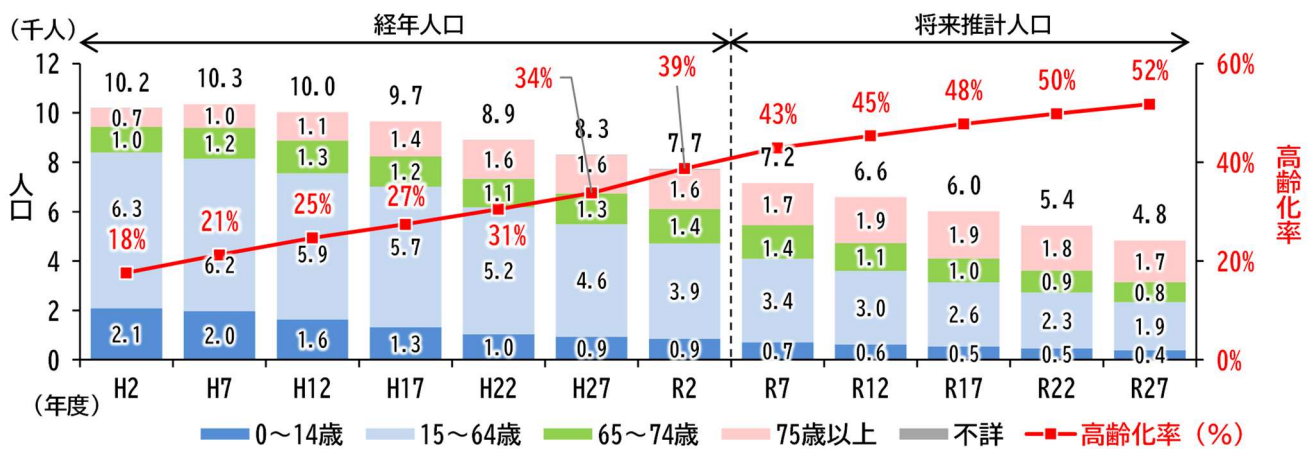
人口は減少傾向にあり、R2 年度時点(7.7 千人)は 25 年前から 25%減少しています。将来的にも減少は進み、10 年後(R12)には 6.6 千人(R2 比 15%減)、25 年後(R27)には 4.8 千人(R2 比 38%減)となる見込みです。

年少人口(14 歳以下)と生産年齢人口(15～64 歳)は、今後も減少することが予測されています。

前期高齢者(65～74 歳)は R2 年度を境に、後期高齢者(75 歳以上)は R17 年度を境に、増加から減少に転じる見込みです。

高齢化率は一貫して増加傾向にあります。H7 年度時点で超高齢社会(基準値 21%)に突入し、R2 年度時点で 39%となっています。今後も増加し、10 年後(R12)には 45%を越えると予測されています。

■年齢階層別人口の推移



※H2～R2 年度：経年人口、R7～R27 年：将来推計人口

資料：経年人口／国勢調査（各年）

将来推計人口／国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（H30 年推計）

また、本町は、R4 年4月時点で、65 歳以上が 50%以上を越える限界集落が3集落、55 歳以上が 50%以上を占める準限界集落が 23 集落発生しており、地域でのコミュニティ機能が機能不全に陥ることが懸念されています。

集落定義	
存続	55 才未満 50%以上
準限界	55 才以上が 50%以上
限界	65 才以上が 50%以上

■限界集落と準限界集落

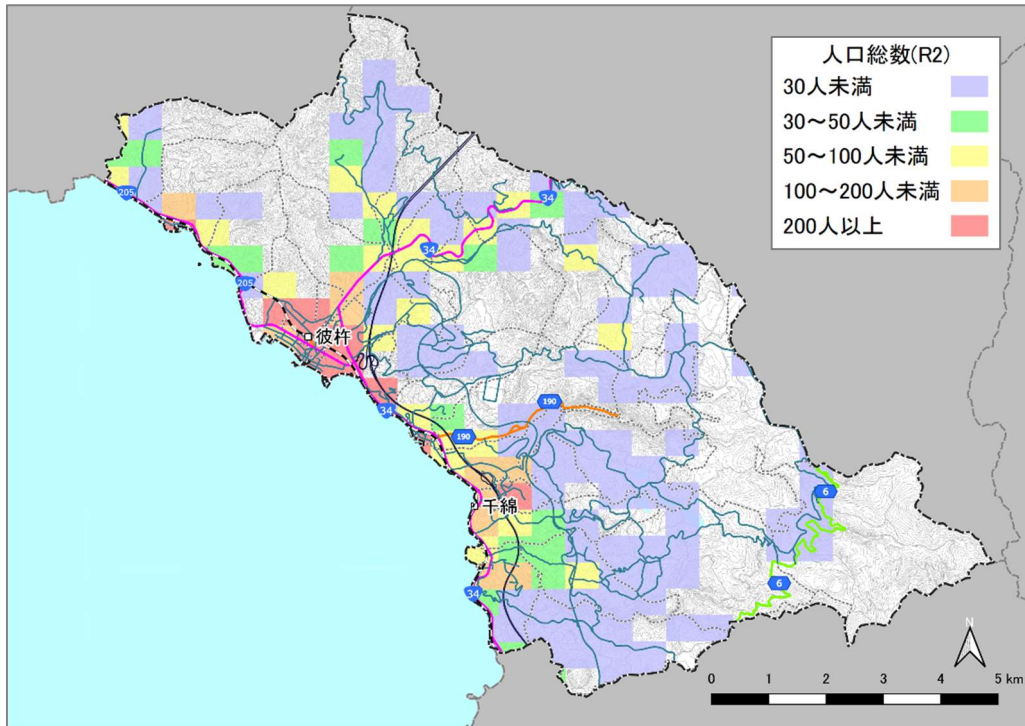
	行政区	人口	世帯数	割合	準限界判定		限界判定		判定
					55 才以上	%	65 才以上	%	
1	小音琴	150	63	2.0%	83	55.3%	66	44.0%	準限界
2	浦	209	90	2.8%	138	66.0%	100	47.8%	準限界
3	大音琴	178	67	2.4%	101	56.7%	74	41.6%	準限界
4	口木田	120	44	1.6%	55	45.8%	41	34.2%	存続
5	蔵本	638	287	8.5%	339	53.1%	240	37.6%	準限界
6	金谷	144	58	1.9%	76	52.8%	54	37.5%	準限界
7	本町	472	207	6.3%	218	46.2%	159	33.7%	存続
8	東町	406	193	5.4%	207	51.0%	164	40.4%	準限界
9	橋ノ詰	746	331	9.9%	339	45.4%	229	30.7%	存続
10	赤木	106	47	1.4%	50	47.2%	35	33.0%	存続
11	上杉	49	19	0.6%	31	63.3%	17	34.7%	準限界
12	下三根	288	111	3.8%	140	48.6%	106	36.8%	存続
13	山田	214	75	2.8%	83	38.8%	54	25.2%	存続
14	川内	205	84	2.7%	110	53.7%	78	38.0%	準限界
15	飯盛	61	27	0.8%	44	72.1%	30	49.2%	準限界
16	法音寺	139	45	1.8%	83	59.7%	67	48.2%	準限界
17	菅無田	187	67	2.5%	121	64.7%	95	50.8%	限界
18	坂本	200	78	2.7%	132	66.0%	97	48.5%	準限界
19	中尾	89	24	1.2%	42	47.2%	30	33.7%	存続
20	太ノ原	135	35	1.8%	68	50.4%	46	34.1%	準限界
21	太ノ浦	51	19	0.7%	29	56.9%	18	35.3%	準限界
22	八反田	181	67	2.4%	93	51.4%	61	33.7%	準限界
23	西宿	116	59	1.5%	79	68.1%	63	54.3%	限界
24	東宿	353	151	4.7%	218	61.8%	158	44.8%	準限界
25	瀬戸	351	137	4.7%	187	53.3%	133	37.9%	準限界
26	駄地	424	184	5.6%	215	50.7%	160	37.7%	準限界
27	平似田	348	128	4.6%	172	49.4%	129	37.1%	存続
28	中岳	77	35	1.0%	54	70.1%	32	41.6%	準限界
29	遠目	51	20	0.7%	32	62.7%	27	52.9%	限界
30	蕪	81	38	1.1%	52	64.2%	38	46.9%	準限界
31	木場	229	87	3.0%	132	57.6%	97	42.4%	準限界
32	里	390	191	5.2%	237	60.8%	179	45.9%	準限界
33	一ツ石	77	27	1.0%	48	62.3%	31	40.3%	準限界
34	樋口	80	29	1.1%	48	60.0%	34	42.5%	準限界
計		7,545	3,124	100%	4,056	53.8%	2,942	39.0%	

(R4.4.1時点)

1) 総人口の分布状況

大村湾沿岸の平野部や主要道路沿いに居住しており、大村湾沿岸に人口が集中しています。特に、彼杵駅と千綿駅周辺は、他地域よりも人口集積が高い傾向にあります。山間部では、谷あいの道路沿線に薄く人口が分布しています。

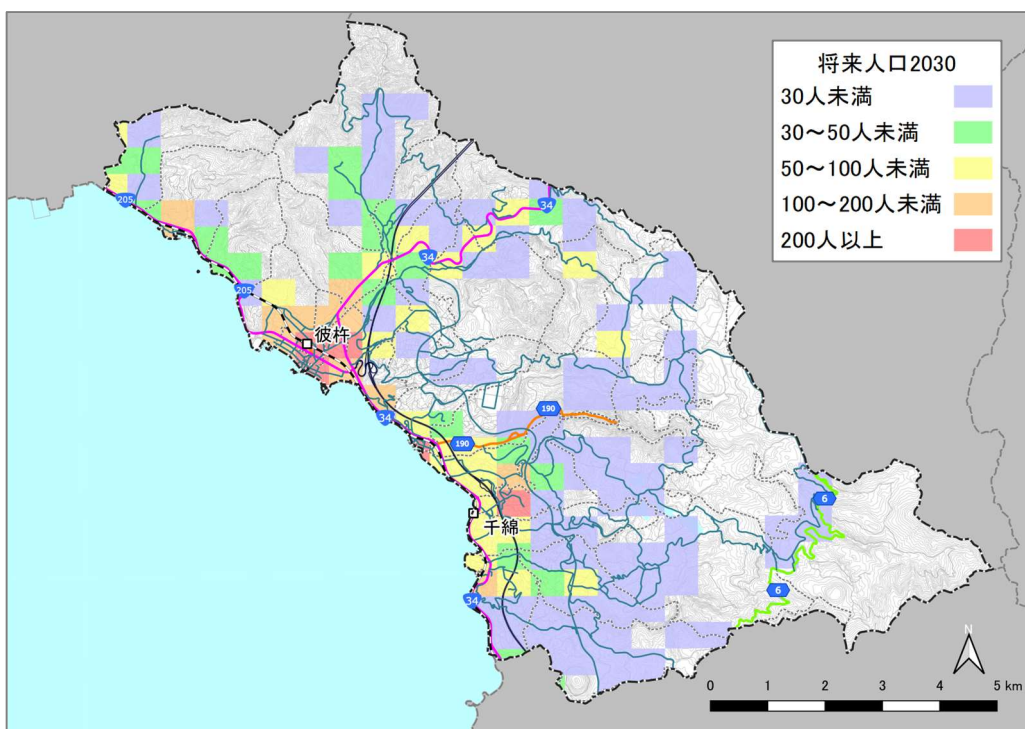
■総人口の分布状況 <R2 年:500m メッシュ>



資料：国勢調査

2030 年(R12)の将来人口でも JR 沿線に集中して分布しており、その中でも彼杵駅と千綿駅周辺に高い人口集積がみられます。また、国道 34 号沿線や山間部にかけても薄く分布している状況です。

■総人口の分布状況 <将来 2030 年(R12):500m メッシュ>

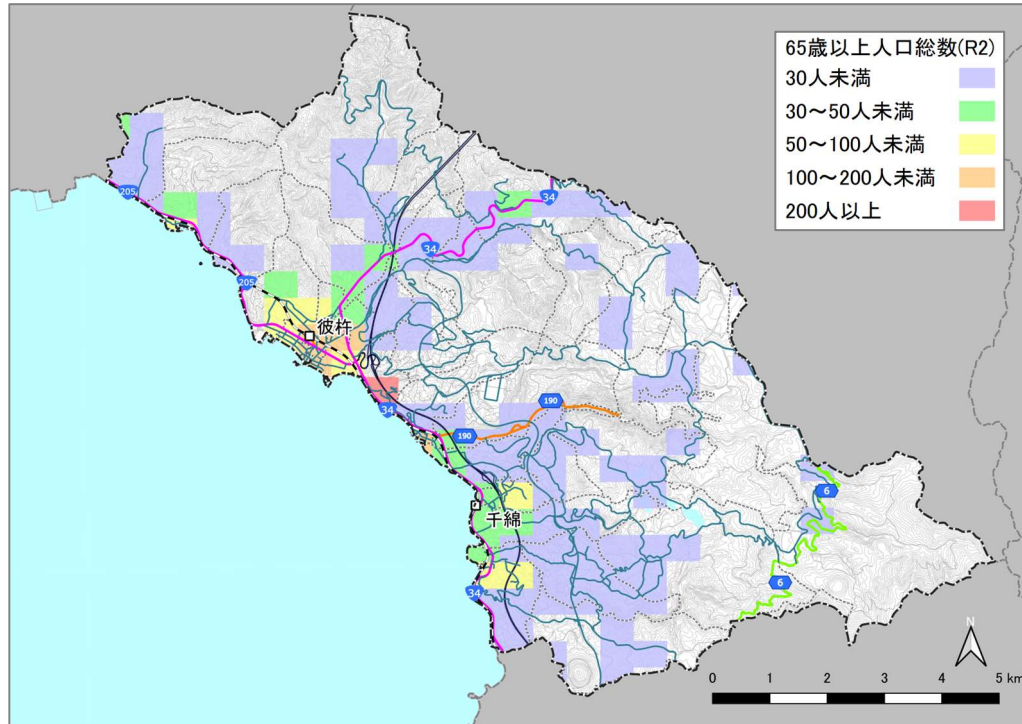


資料：国勢調査

2) 高齢人口の分布状況

65 歳以上の高齢者は、大村湾沿岸の平野部や主要道路沿いに居住しています。特に、彼杵駅と千綿駅周辺は、他地域よりも人口集積が高くなっています。

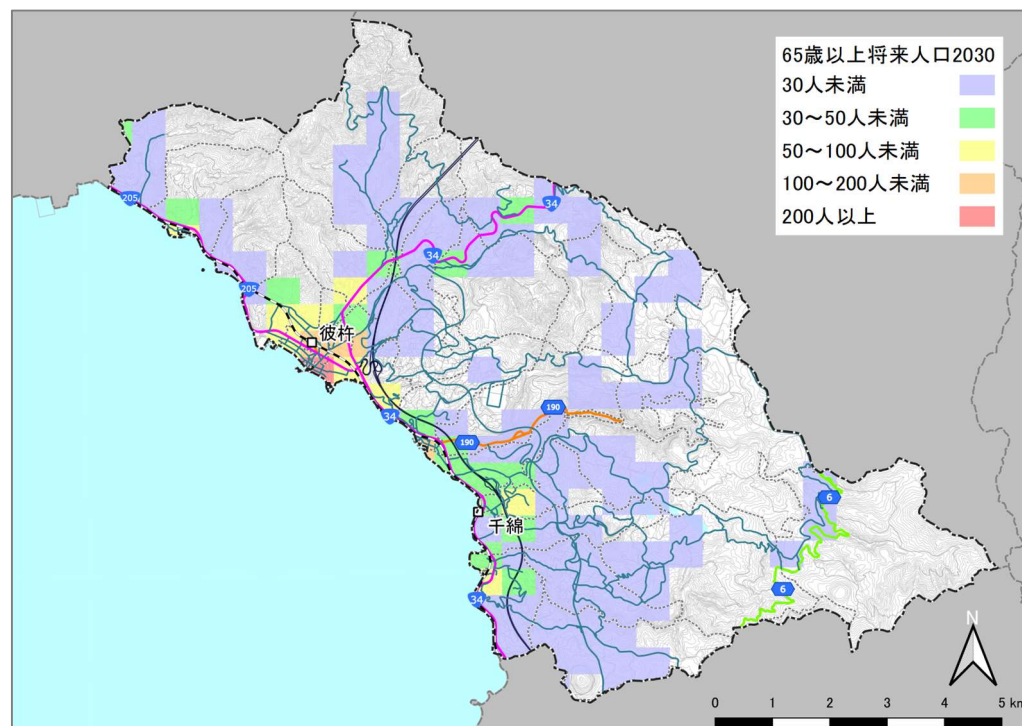
■65 歳以上高齢人口の分布状況 <R2 年:500m メッシュ>



資料：国勢調査

2030 年(R12)の高齢者将来人口の分布も、現状と同様の傾向がみられます。

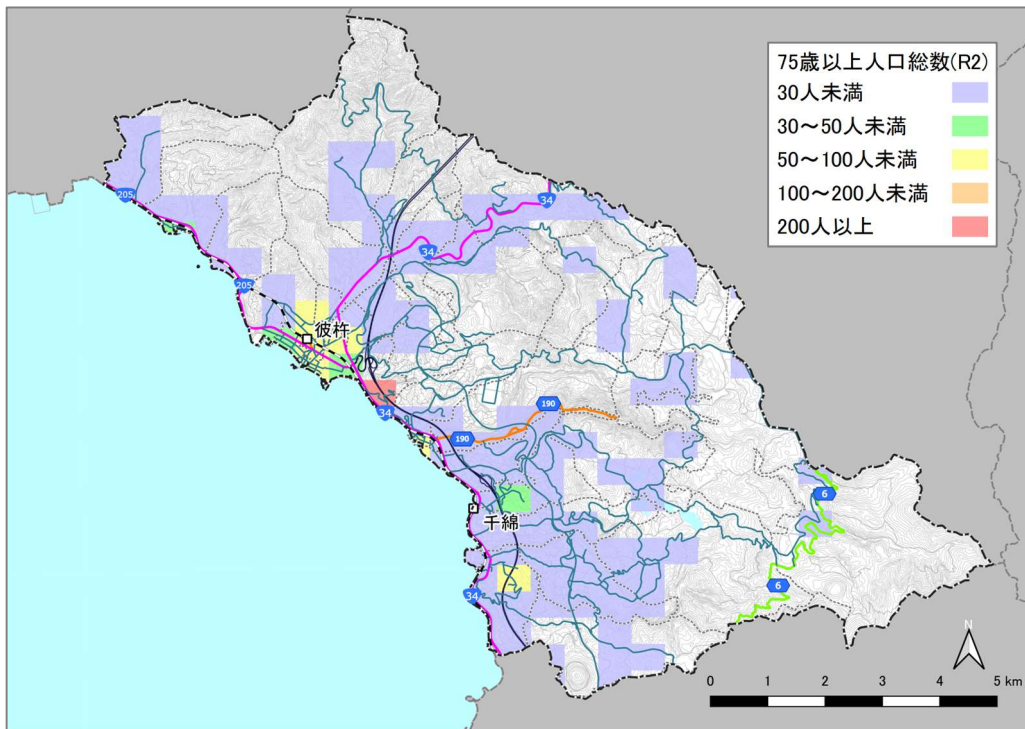
■65 歳以上高齢人口の分布状況 <将来 2030 年(R12):500m メッシュ>



資料：国勢調査

75 歳以上後期高齢者人口も、65 歳以上高齢者人口と同様の傾向にあります。

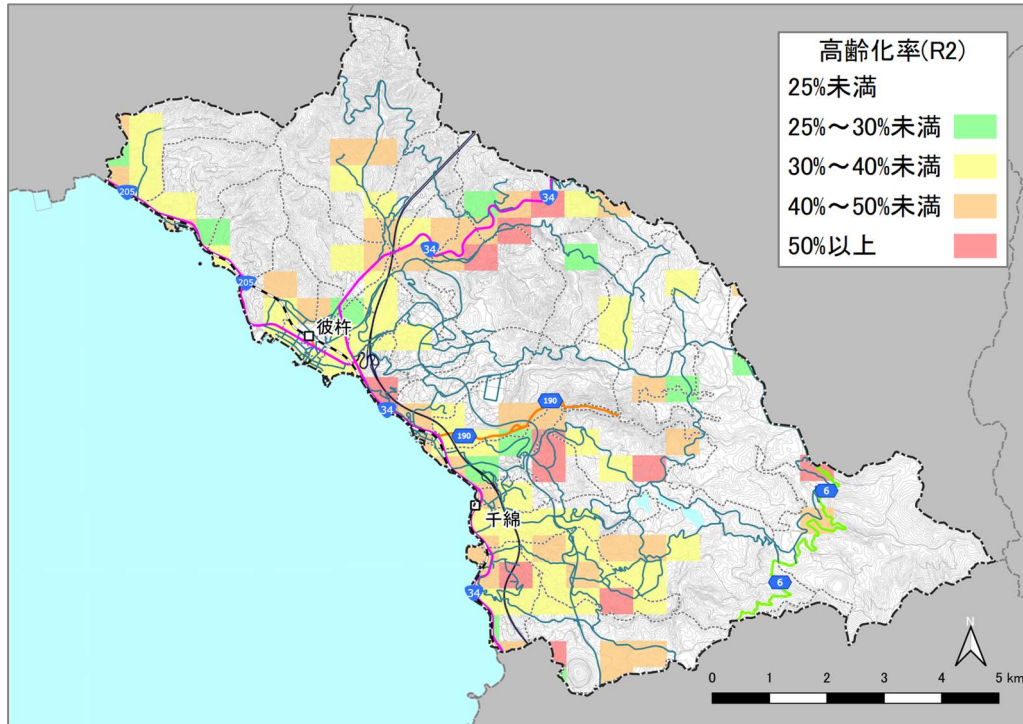
■75 歳以上後期高齢者人口の分布状況 <R2 年:500m メッシュ>



3) 高齢化率の分布状況

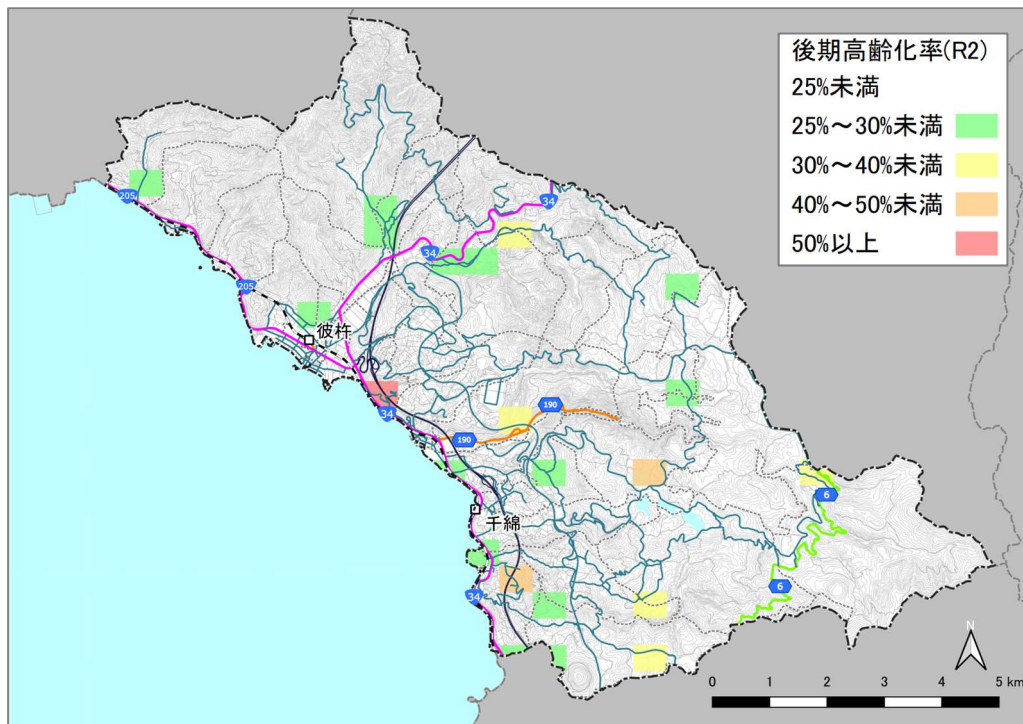
高齢化率は全域的に 30%以上となっており、所々で 40%以上となっている地域もみられます。一部、山間部では 50%以上の地域がみられるものの、概ね 50%未満となっています。

■高齢化率の分布状況 <R2 年:500m メッシュ>



資料：国勢調査

■75歳以上後期高齢化率の分布状況 <R2 年:500m メッシュ>



資料：国勢調査

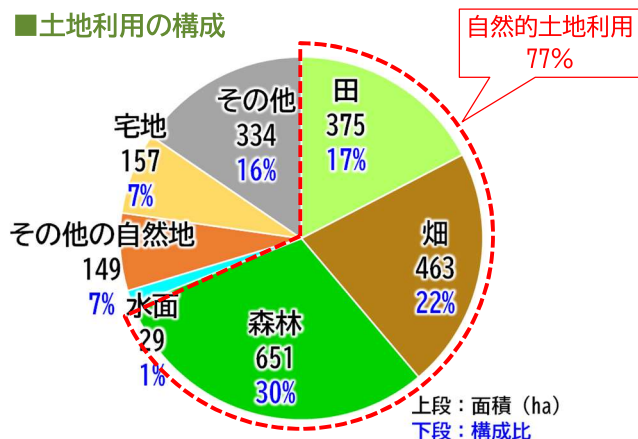
2-3. 土地利用状況と施設立地状況

1) 土地利用状況

都市計画区域内は、森林や田、畑などの自然的土地利用が 77%を占めています。

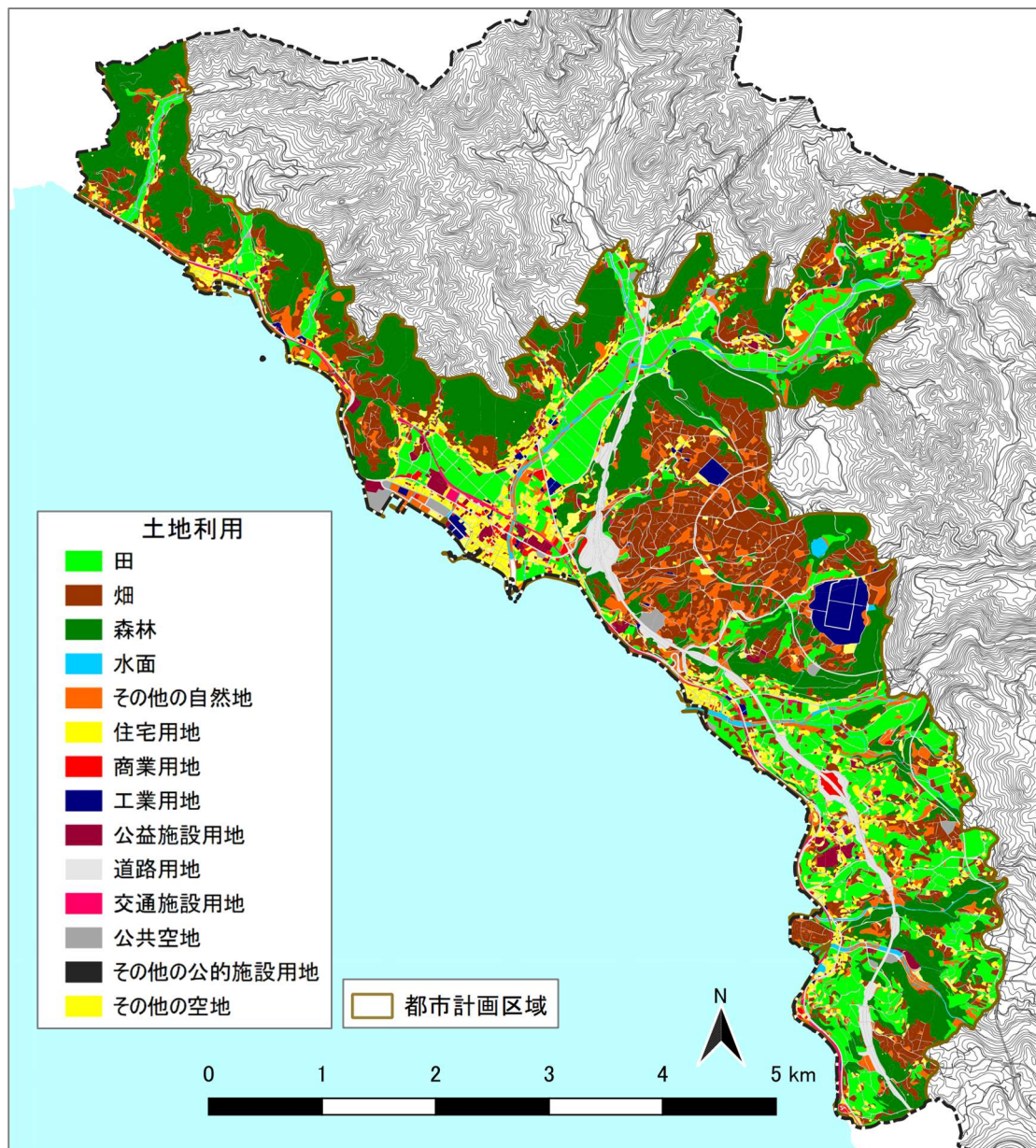
住宅や商業等の都市的土地利用は 7%と、部分的かつ分散しており、移動が小規模かつ長距離化しやすい条件となっています。

■土地利用の構成



資料：H25 都市計画調査

■土地利用状況図



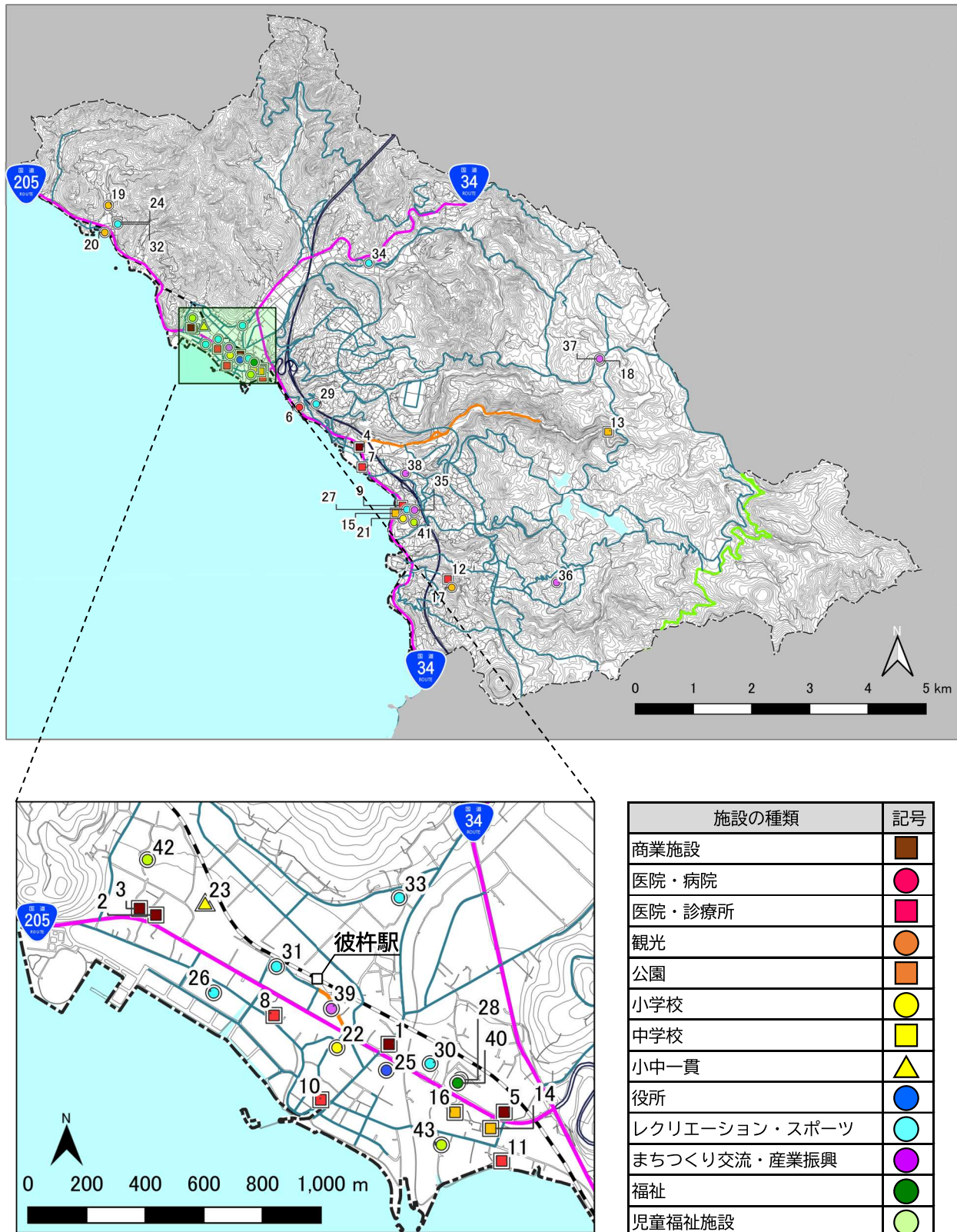
資料：H25 都市計画基礎調査

2) 施設立地状況

国道 34 号及び 205 号沿線に、商業施設や医療施設、教育施設、行政施設等が立地しています。

山間部の集落には商業施設、医療施設はなく、国道沿線まで下ってくる必要があります。(参考:大野原周辺地区集会所～彼杵駅まで直線距離で約 7km)。

■施設立地状況図



前頁の「施設立地状況図」の番号リスト

No	記号	施設名称
1		大川ストアー
2		コメリハード&グリーン 東彼杵店
3	■	セブンイレブン 東彼杵蔵本郷店
4		セブンイレブン 東彼杵八反田郷店
5		ローソン 東彼杵インター店
6		医療法人さざなみ鈴木病院
7	●	岩永医院
8		実松整形外科
9		松村内科・消化器科
10		山川医院
11	■	山住医院
12		特別養護老人ホームもみの木荘
13		千綿溪谷
14		歴史民俗資料館
15	●	千綿駅
16		道の駅彼杵の荘（食堂棟）
17		やすらぎの里公園
18	■	太ノ浦農村公園
19		大音琴農村公園
20		音琴緑地広場

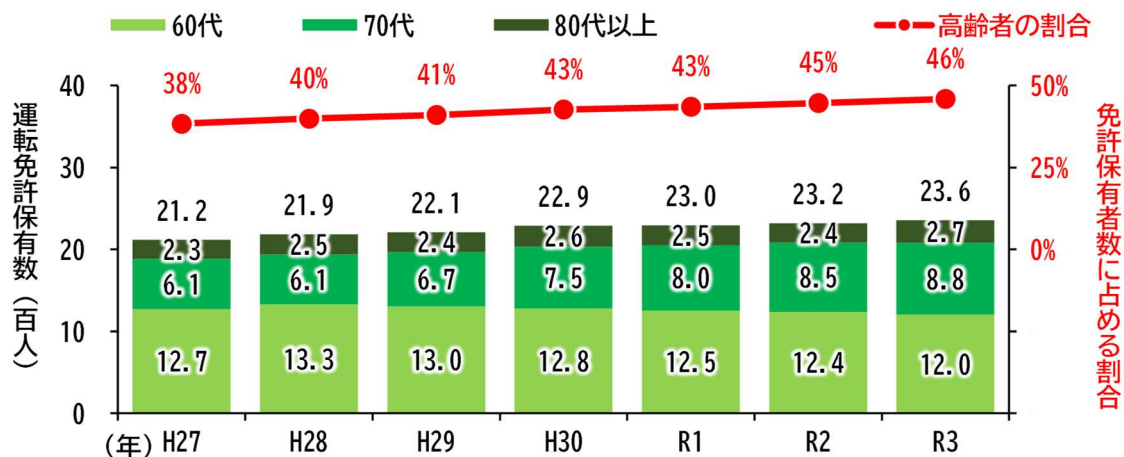
No	記号	施設名称
21	●	千綿小学校
22	●	彼杵小学校
23	■	東彼杵中学校
24	▲	ながさき東そのぎ子どもの村小学校・中学校（私立）
25	●	役場庁舎
26		新港グラウンド
27		千綿児童体育館
28		総合会館
29		町民グラウンド
30	●	彼杵児童体育館
31		彼杵地区町民プール
32		音琴体育館
33		企業誘致（下三根ゲートボール場）
34		大楠体育館
35		農村環境改善センター
36		蕪みどり集会施設
37	●	大野原周辺地区集会所
38		東部地区コミュニティセンター
39		蔵本蔵本構造改善センター
40	●	総合会館（福祉センター）
41		認定こども園つばさ
42	●	やまだこども園
43		ひまわりえん

2-4. 高齢者の運転状況

高齢者の運転免許返納件数は増加しているものの、運転免許保有者数も増加しており、運転免許保有者数に対する返納件数は決して多くありません。

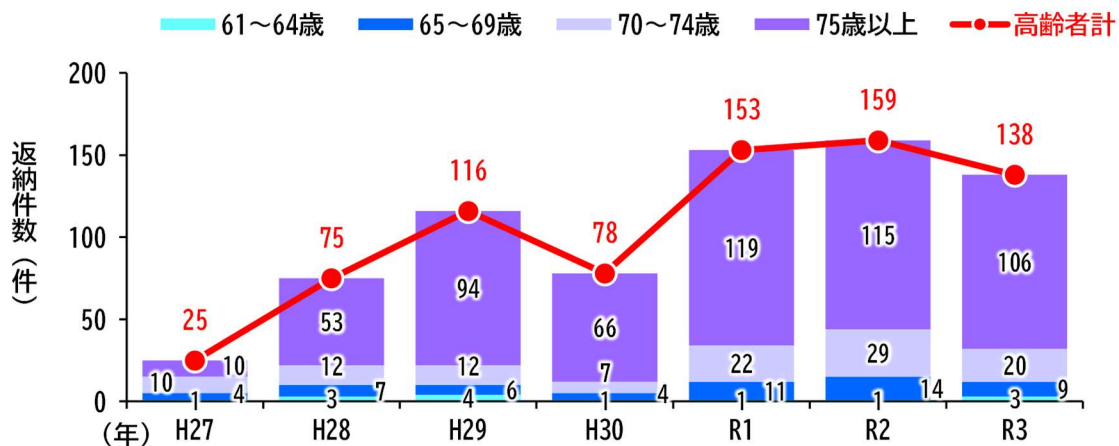
運転免許保有者数に占める高齢者の割合は年々増加しており、特に、70代や80代以上の運転免許保有者数が増加傾向にあります。

■高齢者の運転免許保有件数



資料：川棚警察署資料

■高齢者の運転免許返納状況



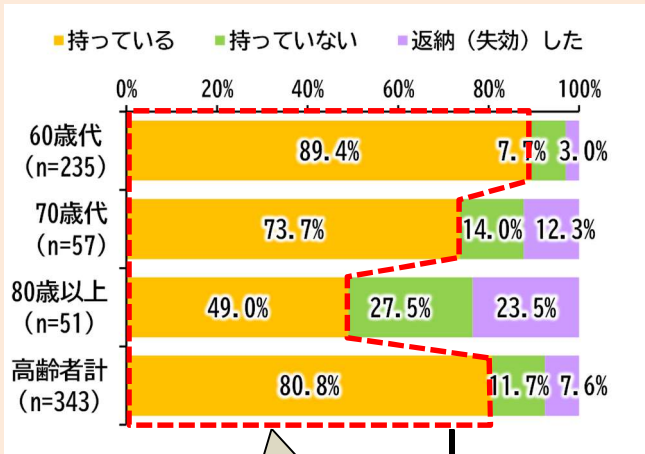
資料：川棚警察署資料

町民アンケートでは、高齢者の81%が運転免許を保有し、そのうち28%が免許返納の意向を持っておらず、特に、11%は「自家用車以外の移動手段がないため返納できない」と回答しています。

また、高齢者の17%は送迎を頼める人がいない状況にあり、自家用車に依存せざるを得ない状況がうかがえます。

町民アンケート結果（R4.9実施）

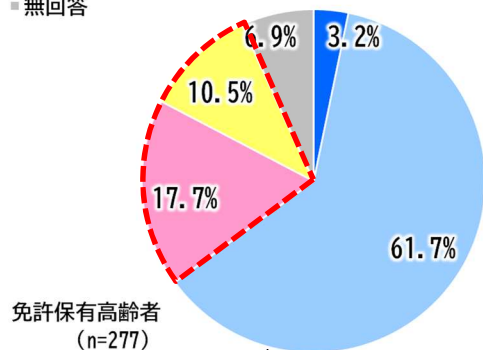
【高齢者の運転免許保有】



約8割の高齢者は、運転免許を保有している状況
<免許保有高齢者：277人>

【高齢者の運転免許返納意向】

- 近々返納する予定
- 将来は返納してもよい
- 返納するつもりはない
- 返納したいが、他の移動手段がないから返納できない
- 無回答

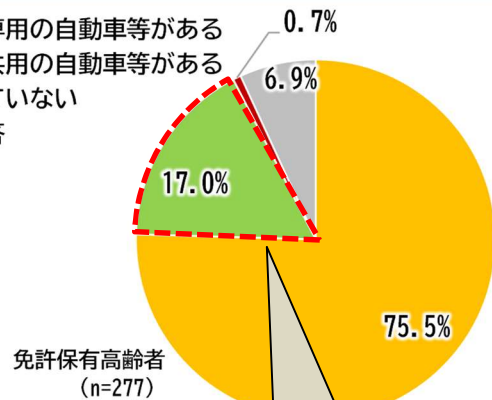


約3割が、免許返納の意向がない

約2割の高齢者は、送迎を頼める相手がいない状況

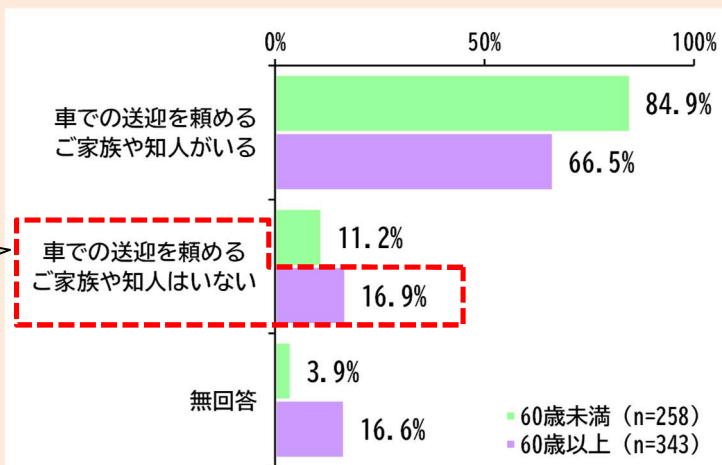
【運転免許を持つ高齢者の自動車保有】

- 自分専用の自動車等がある
- 家族共用の自動車等がある
- 持っていない
- 無回答



運転免許を持つ高齢者のうち、約2割は、自分専用の自動車を保有していない状況

【送迎を頼める人がいるか】 65歳未満と65歳以上の比較



2-5. 地域旅客運送サービス

1) 運行状況

町内には、JR 大村線が南北に伸びており、それに沿うように走る国道 34 号と国道 205 号を町営バスの「彼杵線」と「千綿線」が運行しており、公共交通ネットワークの骨格を形成しています。

また、JR 彼杵駅から嬉野・武雄方面への国道 34 号をJR九州バスが運行しており、嬉野市、武雄市方面へのアクセスを担っています。

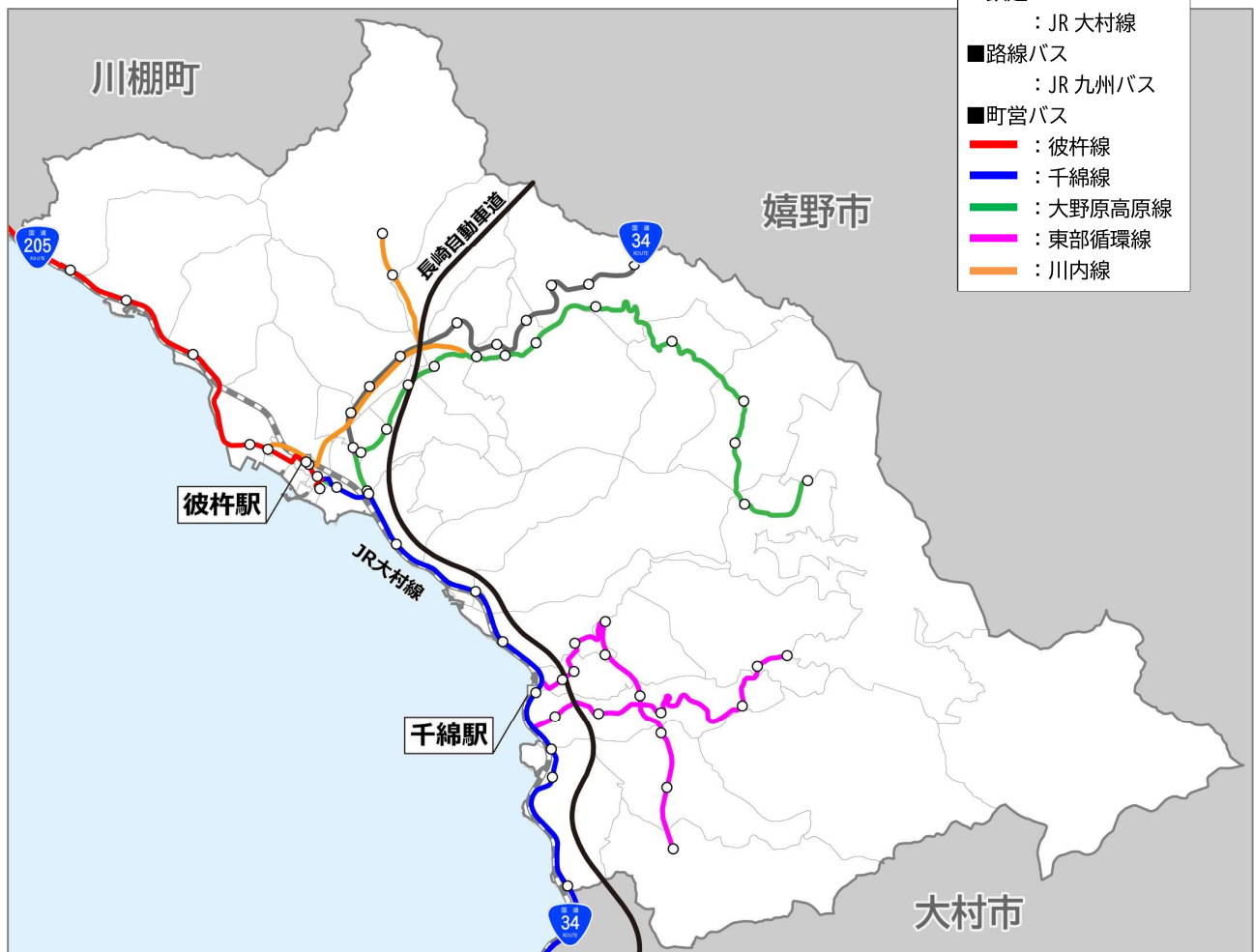
町内の内陸部は、町営バスの「大野原高原線」や「東部循環線」、「川内線」が運行しています。

千綿駅の駅舎



駅舎から望む夕陽等を目当てに多くの観光客が訪れています。

■町内の公共交通ネットワーク



■鉄道

交通機関 路線名	運行経路		運行便数（平休共通）	
			上り	下り
J R 大村線	早岐駅（佐世保市）～諫早駅（諫早市） 町内の駅：彼杵駅・千綿駅	普通	11 便	11 便
		区間快速	6 便	6 便
		快速	7 便	7 便
		計	24 便	24 便

資料：JR 九州ホームページ（R 4. 8 時点）

■路線バス

交通機関 路線名	運行経路	運行便数（平休共通）	
		上り	下り
J R 九州バス	彼杵駅～嬉野温泉バスセンター～武雄温泉駅 （一部の便、たけお競輪場） 町内の区間：彼杵駅～俵坂	7 便	7 便

資料：JR 九州バスホームページ（R 4. 8 時点）

■町営バス

●町営バスの運行に至る経緯

- ・S62 年 3 月 31 日に路線バス(西肥バス)の一部区間「大野原高原線」が廃止となり、それ以降、大野原高原線は、廃止代替バス路線(補助金)として運行を維持。
- ・H14 年 5 月 31 日には川棚・大村間のバス路線が廃止となり、それ以降、町が赤字部分の損失補填を行うことで、バス路線を維持。
- ・損失補填額の増大を背景に、コミュニティバスの検討に着手。道路運送法第 80 条のただし書きを根拠に、H16 年 4 月 1 日から運行。

現在、町営バスは5ルート、月～土に運行しています。

ルート名		起点	終点	運行曜日							運行便数 (平休共通)	
				月	火	水	木	金	土	日	上り	下り
1	彼杵線	町営バス センター	J A 川棚支店	●	●	●	●	●	●	—	9 便	9 便
2	千綿線		J A 大村北支店	●	●	●	●	●	●	—	8 便	8 便
3	大野原高原線		大野原周辺地区集会所	●	●	●	●	●	●	—	4 便	4 便
4	東部循環線		町営バスセンター	●	●	●	●	●	—	—	4 便	4 便
5	川内線	中尾バス停	東彼杵中学校前	●	●	●	●	●	—	—	1 便	1 便

(R 4. 9 時点)

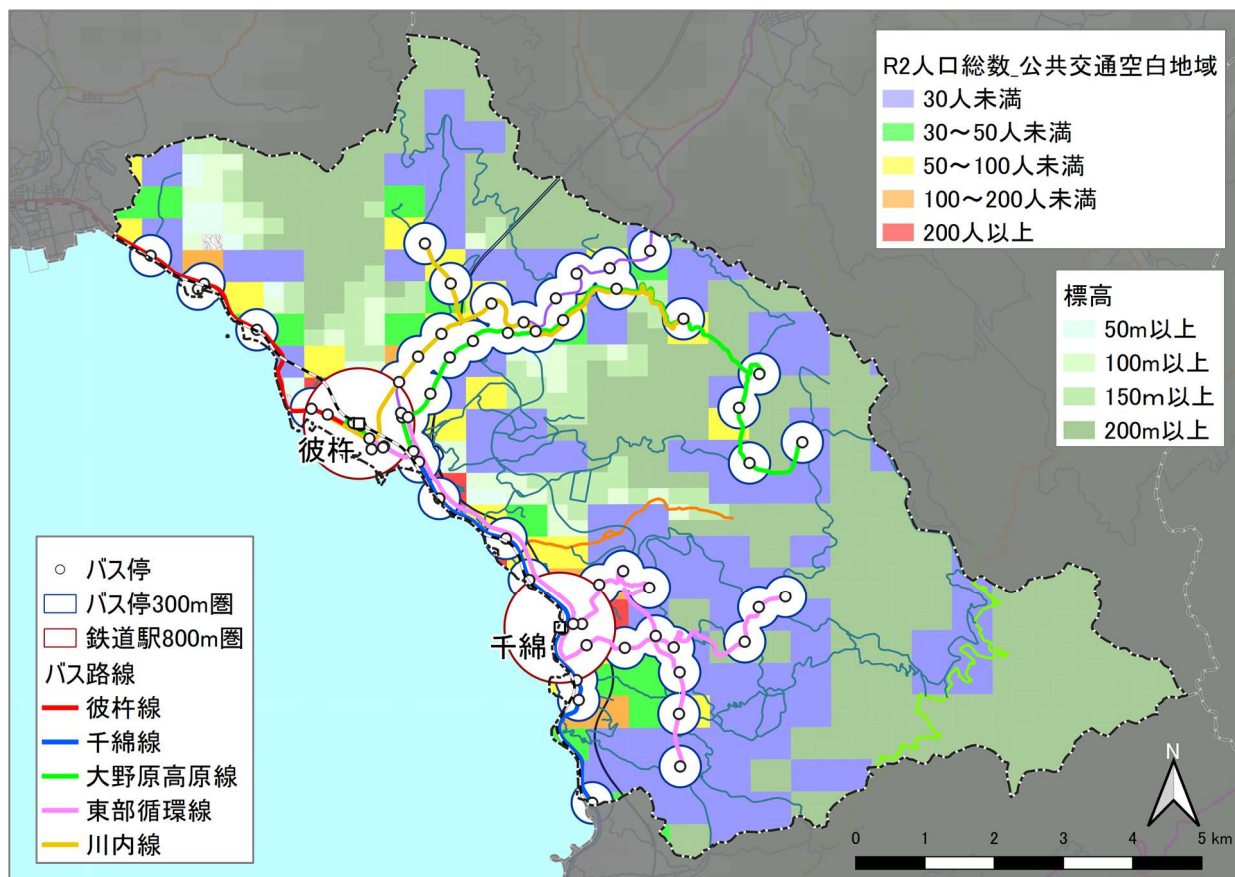
2) 公共交通サービス提供状況

JR駅から半径 800m 圏、かつ、町営バスのバス停から半径 300m 圏域外の居住エリアとなる公共交通空白地域は、主に遠目や八反田、川内などの山間部に存在しています。

当該エリアの人口は約 4,650 人と試算され、町全体人口の約 60% を占めています。

また、65 歳以上の人口割合では約 58%、75 歳以上の人口割合では約 57% を占めています。

■町内の公共交通空白地域



■町全体に対する公共交通空白地域の人口割合

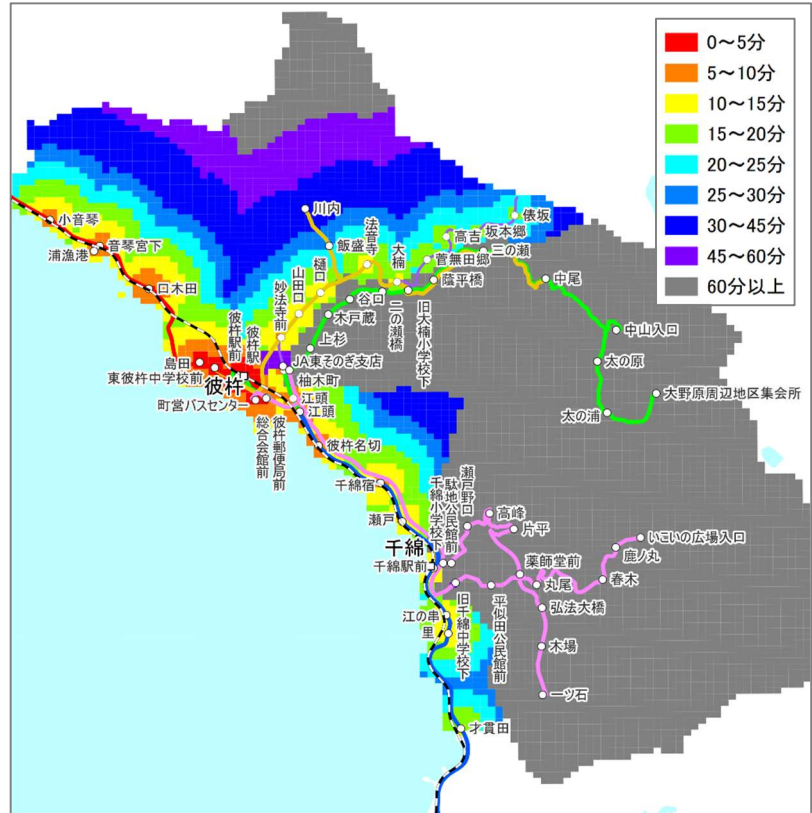
	公共交通空白地域		町全体	
全年齢	4,646 人	60.2%	7,721 人	100.0%
65 歳以上	1,723 人	57.6%	2,991 人	100.0%
75 歳以上	899 人	56.6%	1,589 人	100.0%

※公共交通空白地域の人口は GIS 上で算出、町域全体人口は R 2 国勢調査

■アクセシビリティ評価(彼杵駅まで公共交通を利用した場合の所要時間)

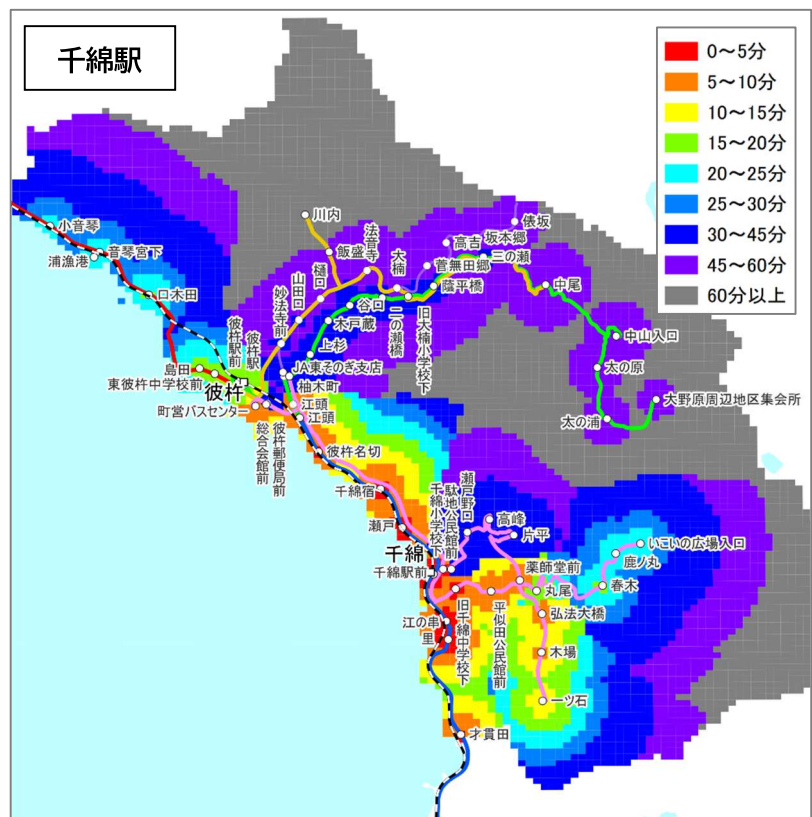
彼杵駅までのアクセス環境をみると、大村湾沿岸部は町営バスの「彼杵線・千綿線」が運行していて、概ね 30 分以内でアクセスができて良好です。また、JR 九州バスが運行する国道 34 号沿線も良好と言えます。

一方、彼杵小学校区の中でも川内などの山間部は 30 分以上、中尾などは 60 分以上要する地域があります（「大野原高原線」の沿線は、町営バスセンター等での接続が取れておらず待ち時間を要する）。



■アクセシビリティ評価(千綿駅まで公共交通を利用した場合の所要時間)

千綿駅までのアクセス環境をみると、公共交通空白地域である遠目や八反田等以外の千綿小学校区からは、概ね 30 分以内でのアクセスができて良好です。ただし、町営バスの運行本数が少なく、30 分以上を要する地域（駄地など）も一部あります。



総じて、集落の大部分は、彼杵駅もしくは千綿駅まで 30 分以内でアクセスできる環境にあり、一定水準のサービスが確保されている状況にあります。ただし、山間部では、駅までのアクセスに 60 分以上かかる集落もみられ、公共交通を利用した移動は非常に困難な状況にあります。

3) 鉄道(JR大村線)

JR大村線は、早岐駅(佐世保市)から諫早駅(諫早市)まで南北に延びる鉄道で、本町には「彼杵駅」と「千綿駅」の2駅があります。

■JR大村線の路線



■主な区間の運賃

	在来線 (普通乗車券)
彼杵→佐世保	660円
彼杵→早岐	400円
彼杵→大村	380円
彼杵→諫早	610円
彼杵→長崎	1,130円

資料：JR九州ホームページ（R4.10時点）

① 利用状況

利用状況を見ると、大村線全線では大村市の人口増加等を背景に利用者が増えています。

しかし、本町内に位置する2つの駅においては、「千綿駅※」は減少傾向、「彼杵駅※」は横ばいで推移していましたが、新型コロナの影響を受け大きく減少しています。

■JR大村線の利用状況

	平均通過人員（人/日）	
	1987年度	2021年度
大村線	3,197	3,655

利用者増加

■彼杵駅※の利用状況

	駅別乗車人員（人/日）	
	2018年度	2019年度
彼杵駅※	315	305

横ばい

資料：JR九州ホームページ（R4.10時点）

※「彼杵駅」「千綿駅」の利用状況に関しては、交通事業者（JR九州長崎営業所）ヒアリング回答をもとに記載

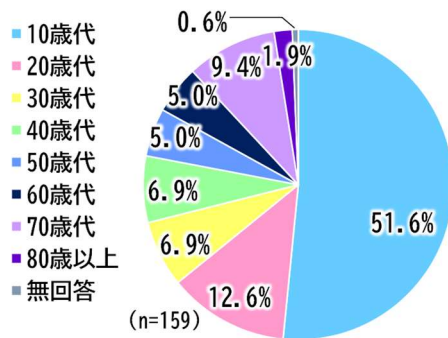
② 利用特性

	ヒアリング結果
概	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生の通学利用が 52% を占め、大村市の「大村高校」や「大村工業高校」、川棚町の「川棚高校」のほか、佐世保市や諫早市、武雄市、波佐見町、有田町の高校や専門学校へ通学している。 ・その他、通院 11%、趣味等 8%、買物・飲食 6% など、多様な目的に利用されている。 ・駅へのアクセス手段は、徒歩・自転車(40%)と送迎(40%)が多い。

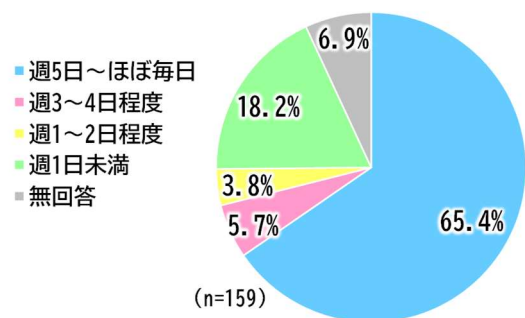
資料：交通事業者ヒアリング

■ JR大村線利用者の状況（駅利用者ヒアリングより）

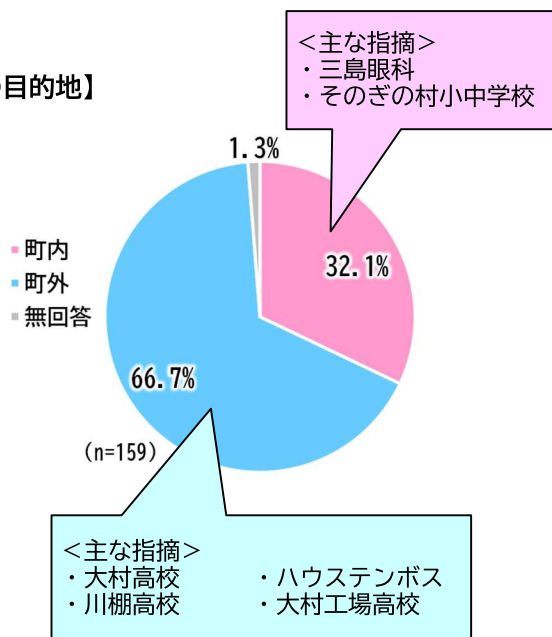
【年齢】



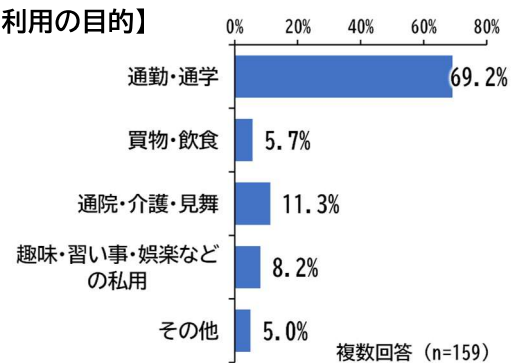
【利用頻度】



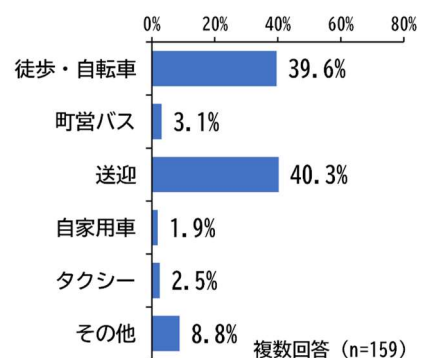
【本日の目的地】



【利用の目的】



【駅へのアクセス手段】



③ 現状の課題

	ヒアリング結果
現状の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 大村線の沿線7市町と JR 九州で大村線沿線観光活性化協議会を組織して、沿線の観光活性化に向けた活動を展開している。これまでに、Instagram フォトコンテストや周遊ツアー、スタンプラリー等を実施している。ひがしそのぎの情報サイト「くじらの髭」等で、地域の魅力的な資源・スポットが多数紹介されている。JR でも佐賀・長崎デスティネーションキャンペーンを展開しており、連携した利用促進を図っていきたい。地域の魅力発信と大村線の利用促進の好循環を産むことができるといい。 ・不正乗車や座席への荷物置きなどが一部の利用者にみられる。利用者のマナー向上を図っていただきたい。

資料：交通事業者ヒアリング

4) 路線バス(JR九州バス)

JR九州バス『嬉野線』は、彼杵駅バス停(東彼杵町)から武雄温泉駅バス停(武雄市)までを結ぶ路線バスで、「彼杵駅バス停」～「俵坂バス停」区間が、本町内区間に該当します。

① 利用状況・運営状況

年間輸送人員は新型コロナ流行前の数年は観光客の増加もあり、増加傾向を示していましたが、大きく減少し、令和3年度は3.1万人(H30比43%)となっています。

輸送量も大きく低下し、令和3年度は地域間幹線系統補助要件(15人)を下回る11.7人となっています。平均乗車密度も1.9人まで落ち込み、乗合としての利用ではなくなってきています。

嬉野線の収支は赤字となっており、国、県、沿線市町による補助を受けながら運行しています。令和2年度(R1.10～)からは沿線市町が、国、県の補助を除いた額を全額負担しています。東彼杵町の負担額は令和3年度で約440万円となっています。

■JR九州バス『嬉野線』の路線

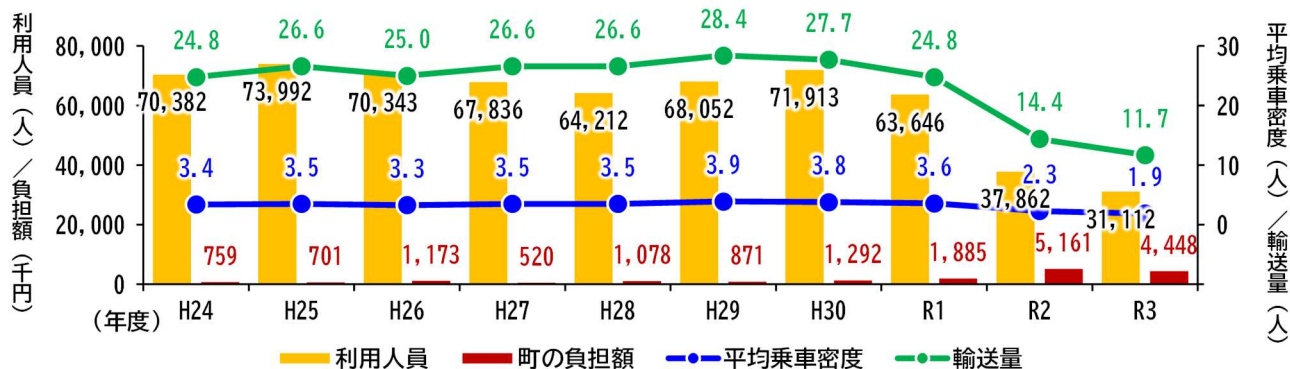


■初乗り・最大運賃

初乗り	最大運賃	最大運賃区間	
		乗車	降車
160円	1,100円	彼杵駅	武雄競輪場

資料：JR九州バスホームページ（R.元.10.1改訂）

■嬉野線：そのぎ～ゆめタウンたけお競輪場系統の利用状況、運営状況



資料：JR九州バス提供資料

② 利用特性

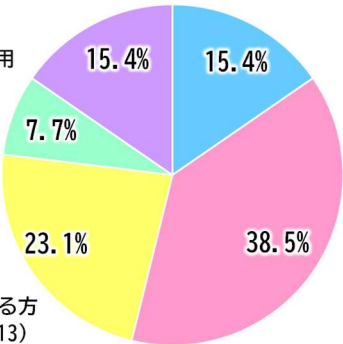
東彼杵町内のバス停利用は、全体の 27%であり、利用の多くは武雄市や嬉野市での利用となっています。

また、町内バス停の利用は、町外への利用割合が高くなっています(町内バス停利用の 67%)。

利用の目的は、買物・飲食や通院・介護・見舞、通勤・通学など多様な外出に利用されています(町民アンケート)。

■利用の目的

- 通勤・通学
- 買物・飲食
- 通院・介護・見舞
- 趣味・習事・娯楽などの私用
- 業務・出張
- その他



JR九州バスを利用する方
(n=13)

資料：町民アンケート（R 4. 9実施）

■嬉野線の利用区間状況

		降車																
		武雄市	嬉野市	東彼杵町	俵坂	坂本郷	高吉	菅無田郷	大楠	法音寺	樋口	山田口	妙法寺	柚木町	江頭	彼杵郵便局前	彼杵本町	彼杵駅
R3. 7. 1(金)																		
乗車	武雄市	11	18	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	嬉野市	15	22	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
	東彼杵町	0	9	8	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	0	2
	俵坂	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	坂本郷	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	高吉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	菅無田郷	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	大楠	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	法音寺	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	樋口	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	山田口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	妙法寺	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	柚木町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	江頭	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	彼杵郵便局前	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	彼杵本町	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	彼杵駅	0	5	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

資料：J R九州バス提供資料

③ 現状の課題

ヒアリング結果	
現状の課題	<ul style="list-style-type: none">輸送量が地域間幹線系統補助要件を下回っており、新型コロナ特例措置が解除されたときに、行政負担額を大きくすることが想定される。地域の利用促進を図るとともに、町外への移動に利用されていることも踏まえた持続可能な交通体系の検討が必要である。西九州新幹線の開業等を受け、新幹線駅からの二次交通として利用促進を図っていくことも必要である。若年運転士の減少や車両の老朽化、燃料費の高騰などの問題を抱えている。

資料：交通事業者ヒアリング

5) 町営バス

町営バスは「彼杵線」、「千綿線」、「大野原高原線」、「川内線」、「東部循環線」の5路線が運行しています。「彼杵線」と「千綿線」はJR大村線や国道 34 号及び 205 号と平行に運行しており、「大野原高原線」、「東部循環線」は町営バスセンターを起点に、内陸部の方へと運行しています。「川内線」は、川内地区の児童・生徒が朝スクールバスとして利用できるよう、平日の朝 1 便のみ運行しています。

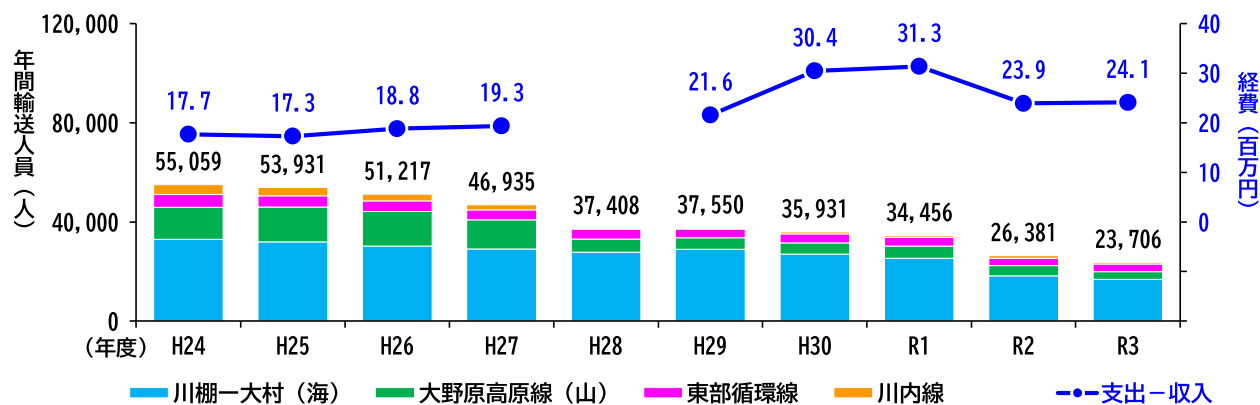
■町営バス路線



① 利用状況・運営状況

年間輸送人員は新型コロナ流行以前より減少傾向にあり、新型コロナの影響も加わって大きく減少し、令和3年度は23,700人となっています。路線別では、大村湾沿岸を運行する彼杵線・千綿線の利用が71%を占め最も多く、大野原高原線・川内線が15%、東部循環線が13%となっています。

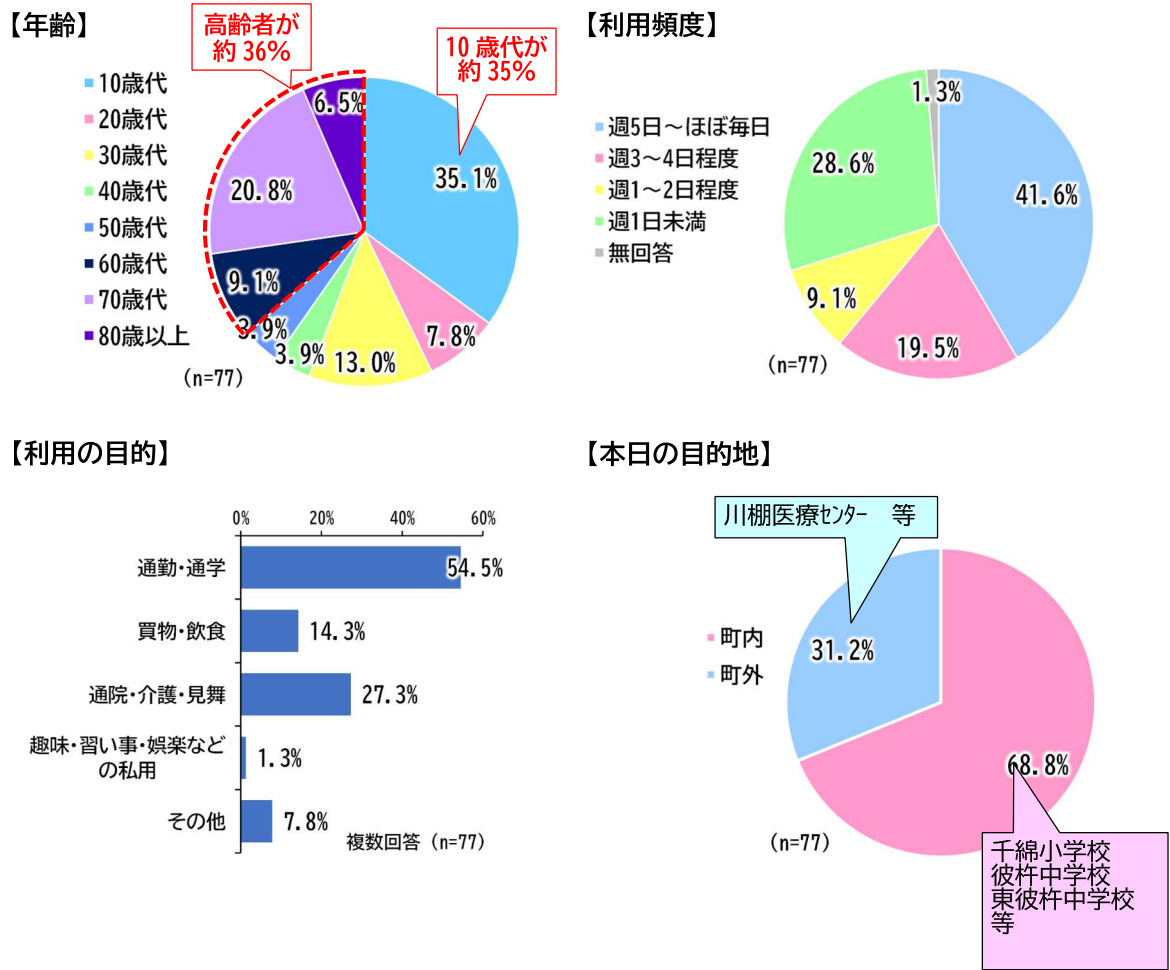
■年間輸送人員と経費



② 利用特性

町営バス利用者ヒアリングによると、町営バスを利用している方の年齢構成は 10 歳代と高齢者が多くなっています。利用頻度や利用目的、目的地をみると、10 歳代は小中学生の通学利用、高齢者は川棚医療センターへの通院利用が多いことがわかります。

■町営バス利用者の状況（バス利用者ヒアリングより）



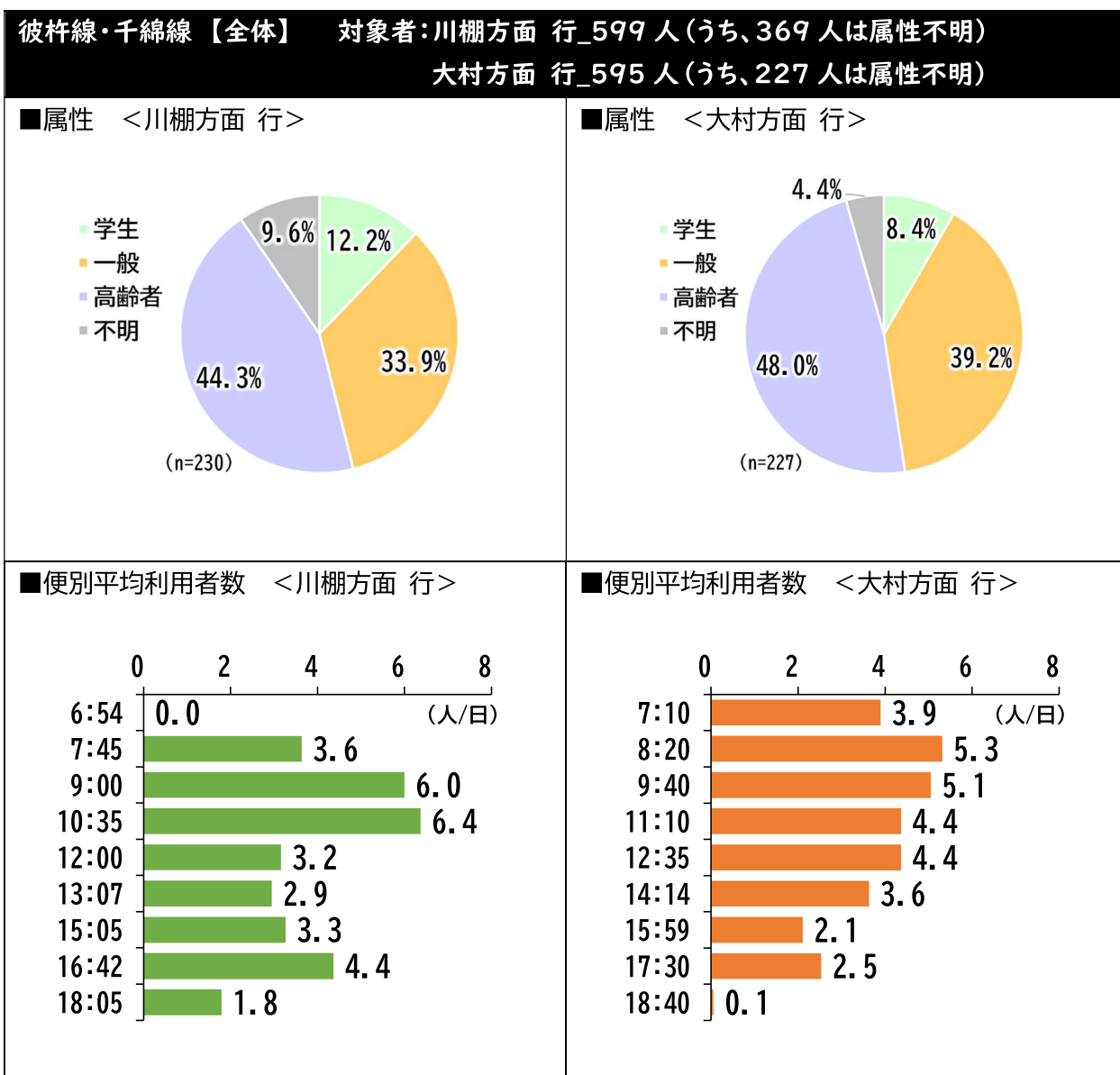
③ 利用実態

各路線とも、時間帯によって利用状況の多寡が見られ、特に大野原高原線、東部循環線は実質的に回送便となっている便がみられます。また、バス停別の利用状況をみると、ほぼ利用されていないバス停も多く、運行効率性が低下しています。各路線の詳細を以下に整理しました。

i) 彼杵線・千綿線

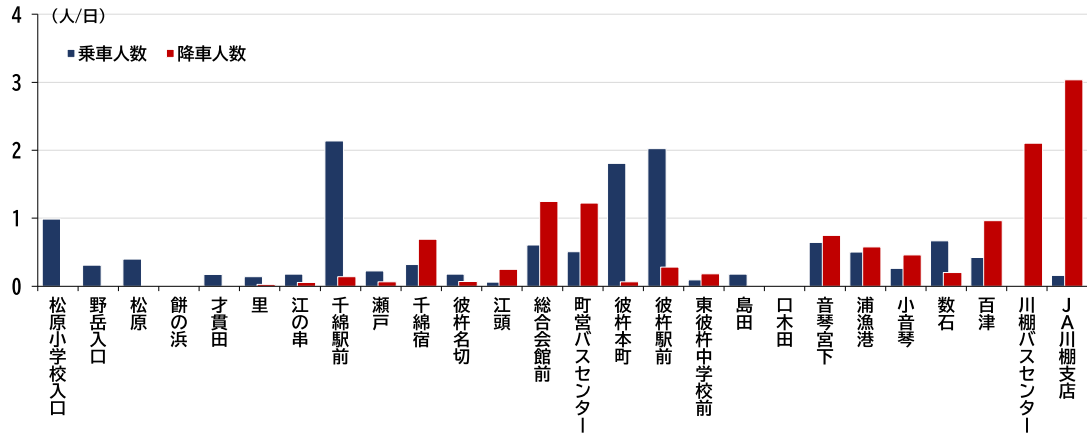
彼杵線・千綿線は、川棚方面は高齢者(44%)や一般(34%)の利用が多く、午前中や昼過ぎの、主に千綿地域から総合会館や町営バスセンターへの移動や、彼杵地域から川棚バスセンターや JR 川棚支店への移動に利用されています。また、学生(12%)は東彼杵中学校等から音琴地域への帰宅や、彼杵本町付近から川棚方面への通学に利用されています。

大村方面は、高齢者(48%)や一般(39%)の利用が多く、午前中の主に町営バスセンターから千綿駅や JA 大村北支店などへの移動や、音琴地域から彼杵本町などへの移動に利用されています。また、学生(8%)は音琴地域から東彼杵中学校等への通学に利用されています。

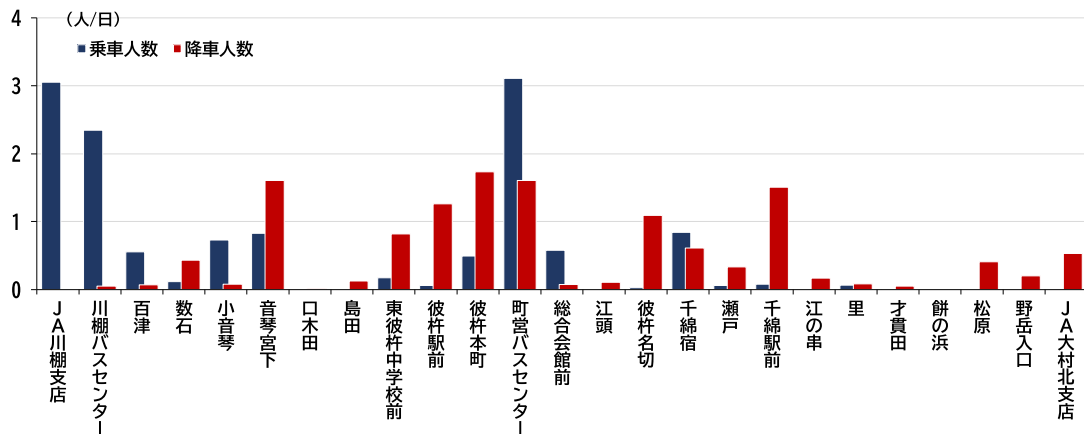


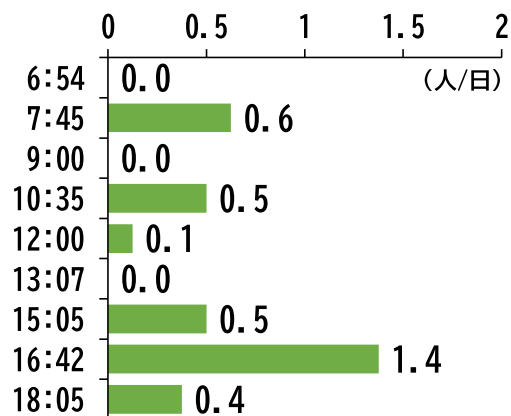
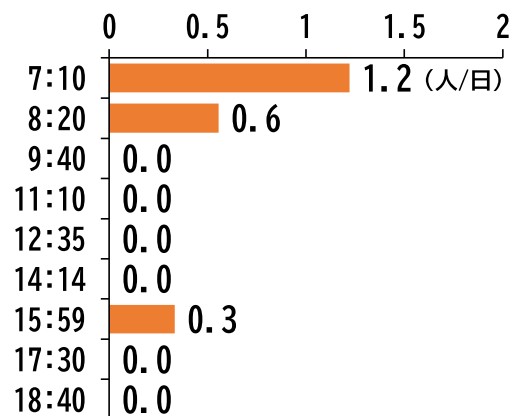
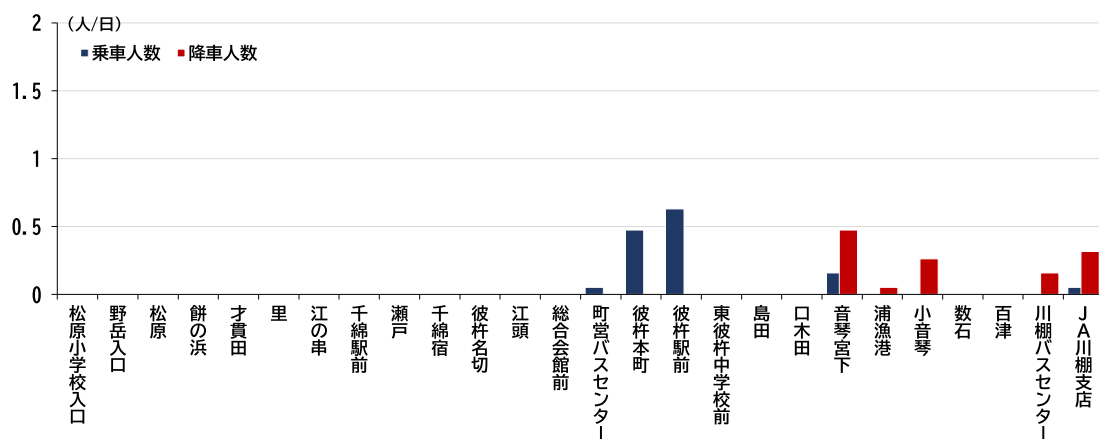
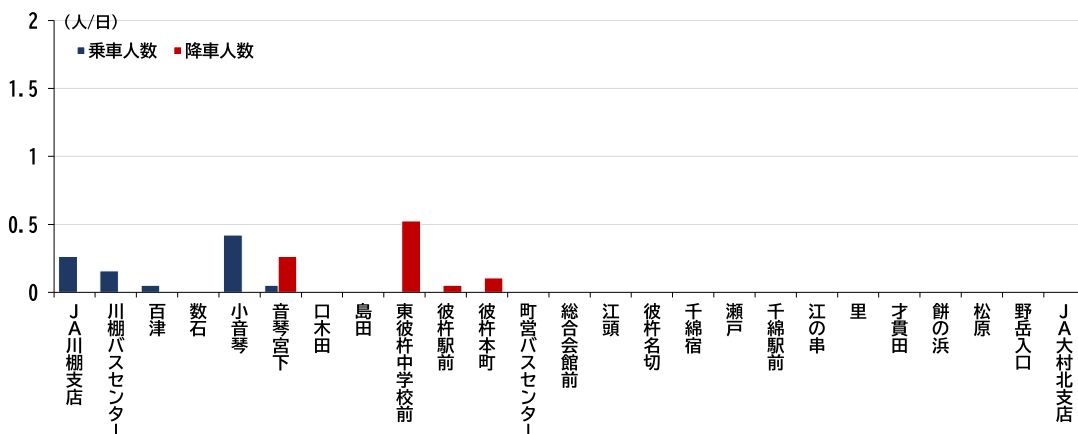
彼杵線・千綿線【全体】 対象者：川棚方面 行_599人(うち、369人は属性不明)
大村方面 行_595人(うち、227人は属性不明)

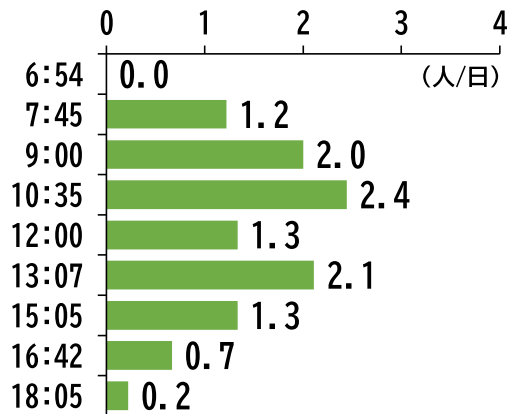
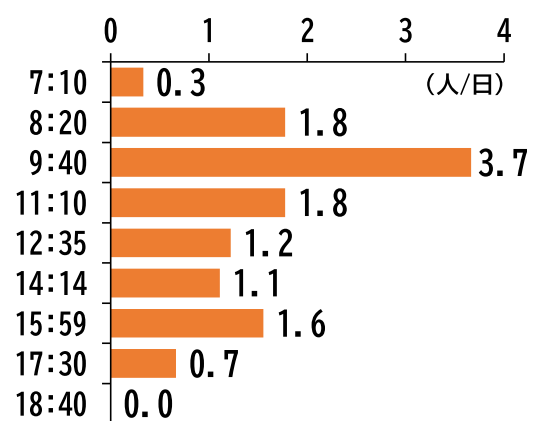
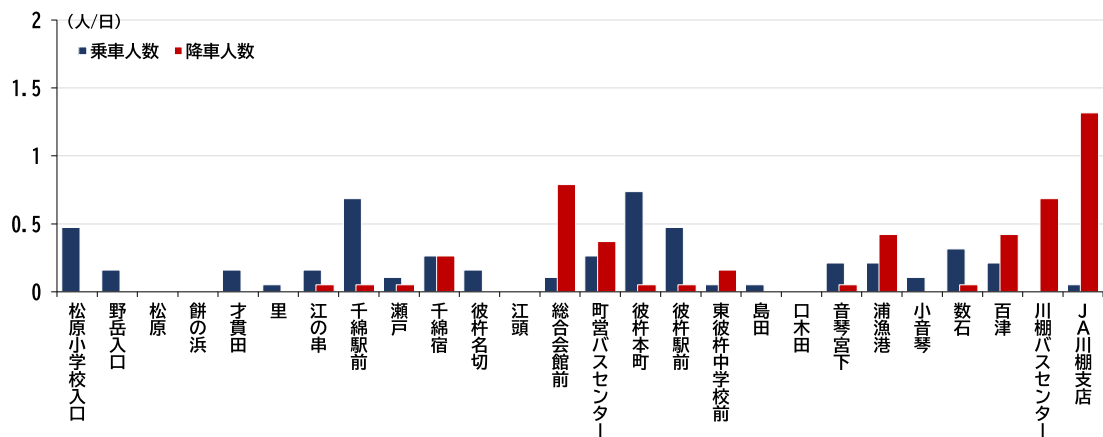
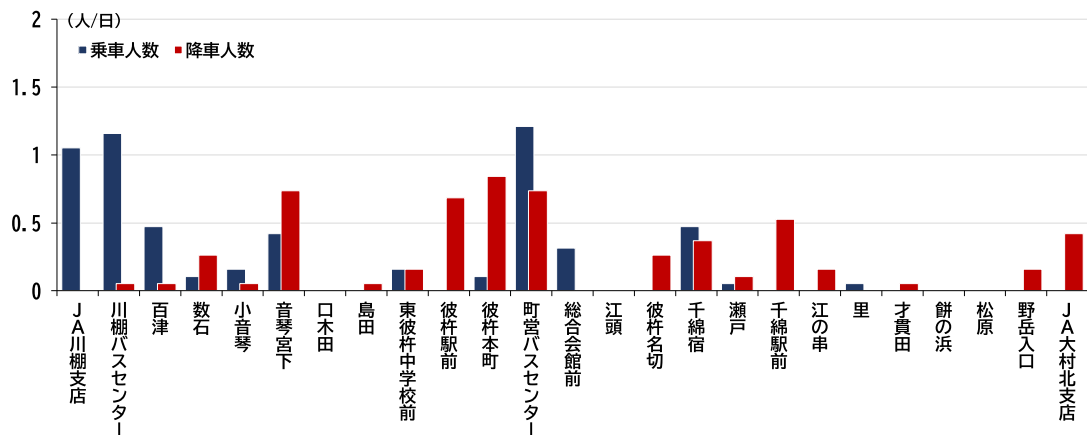
■バス停別平均乗降人数 <川棚方面 行>



■バス停別平均乗降人数 <大村方面 行>



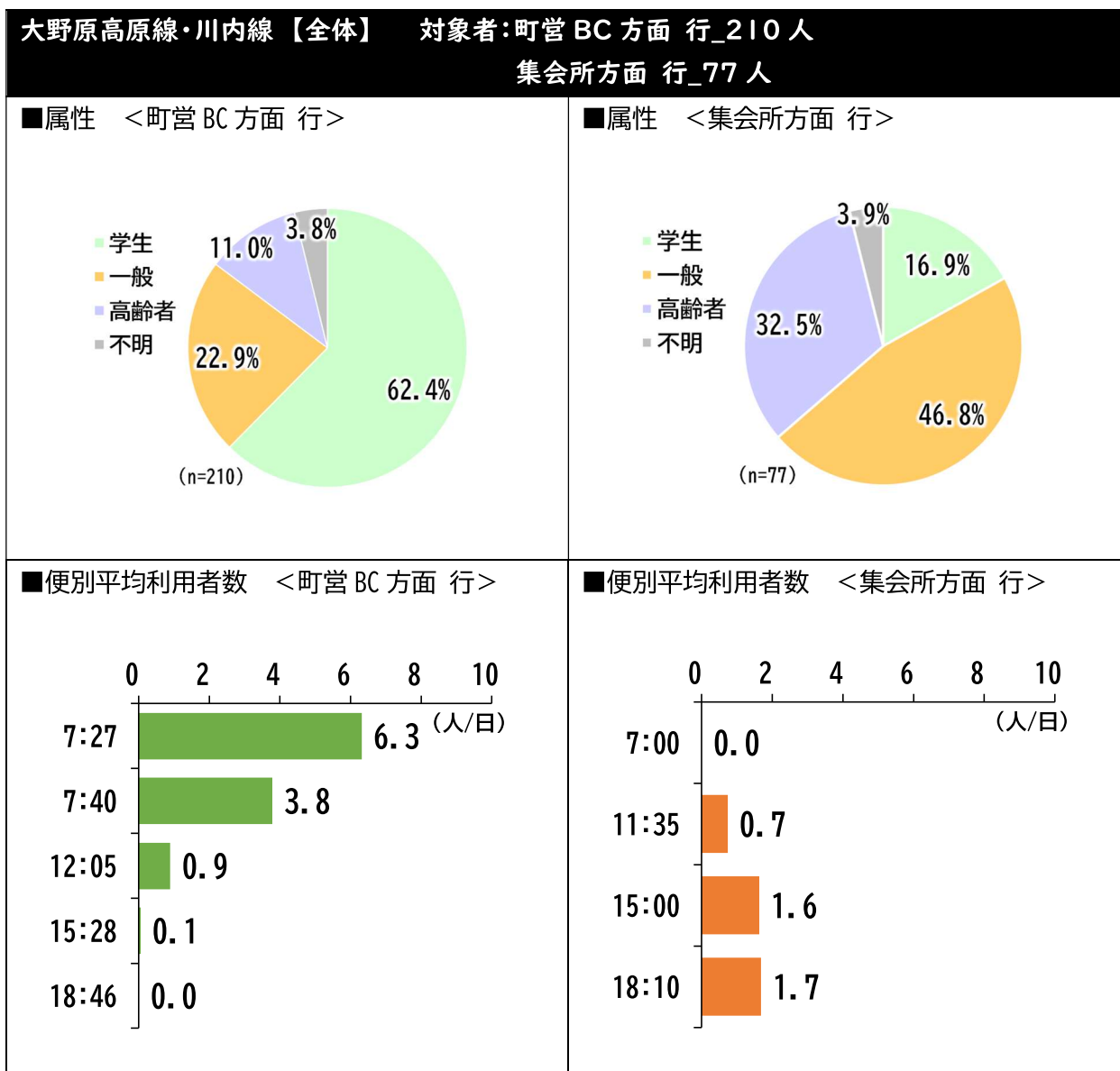
彼杵線・千綿線【学生】 対象者：川棚方面 行_28人、大村方面 行_19人
■便別平均利用者数 <川棚方面 行>

■便別平均利用者数 <大村方面 行>

■バス停別平均乗降人数 <川棚方面 行>

■バス停別平均乗降人数 <大村方面 行>


彼杵線・千綿線【高齢者】 対象者：川棚方面 行_102人、大村方面 行_109人
■便別平均利用者数 <川棚方面 行>

■便別平均利用者数 <大村方面 行>

■バス停別平均乗降人数 <川棚方面 行>

■バス停別平均乗降人数 <大村方面 行>


ii) 大野原高原線・川内線

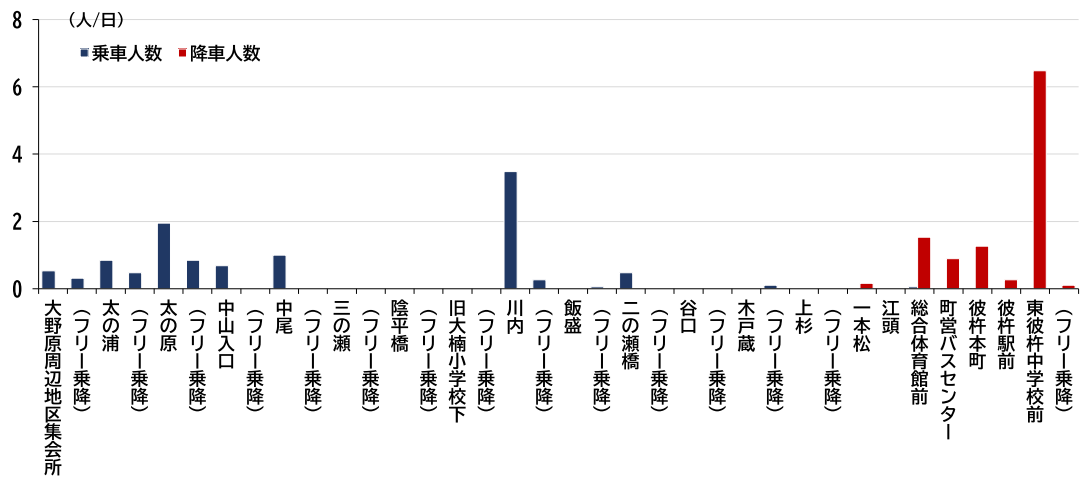
大野原高原線は、町営バスセンター方面では学生(62%)の利用が多く、主に太の原や川内などから東彼杵中学校等への通学に利用されています。また、一般(23%)や高齢者(11%)もみられ、午前中の町営バスセンター等へのおでかけもみられます。

集会所方面では、一般(47%)や高齢者(33%)の利用が多く、町営バスセンターから中尾や太の原付近への帰宅に利用されています。

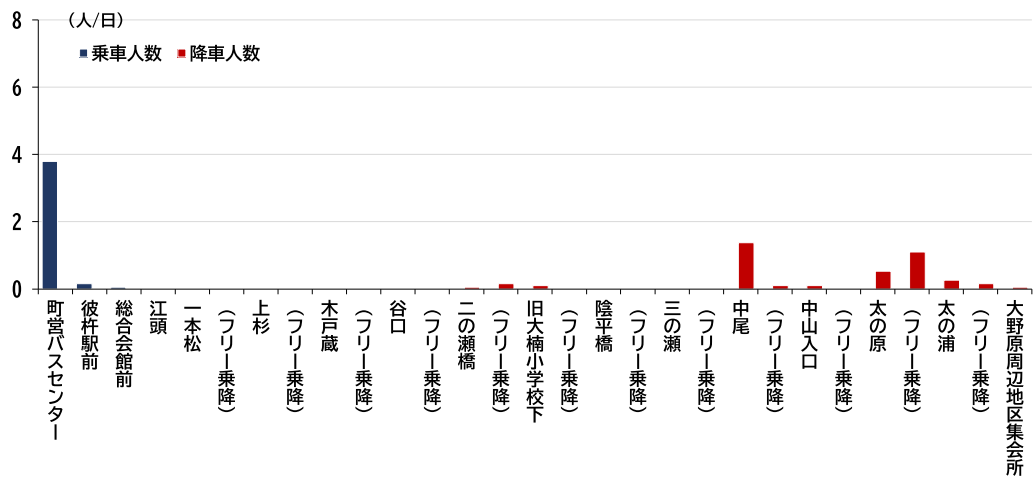


大野原高原線・川内線【全体】 対象者:町営BC方面 行_210人
集会所方面 行_77人

■バス停別平均乗降人数 <町営BC方面 行>

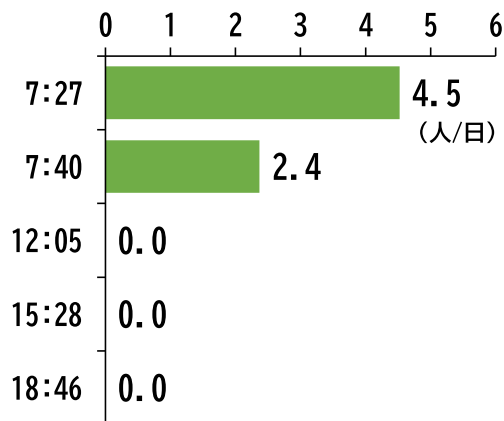


■バス停別平均乗降人数 <集会所方面 行>

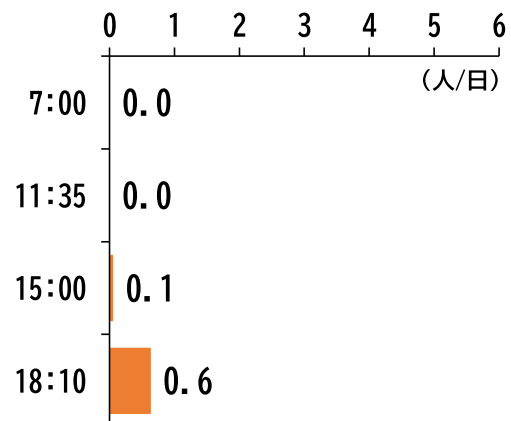


大野原高原線・川内線【学生】 対象者:町営BC方面 行_131人,集会所方面 行_13人

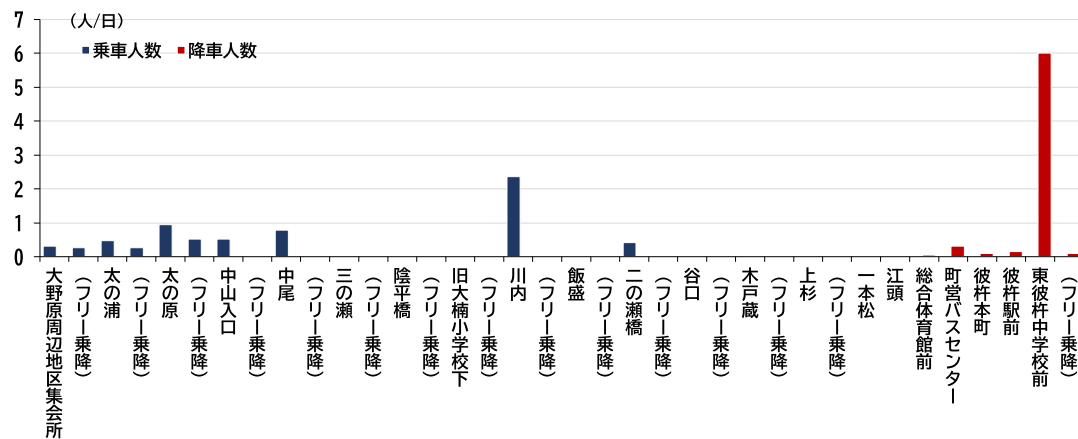
■便別平均利用者数 <町営BC方面 行>



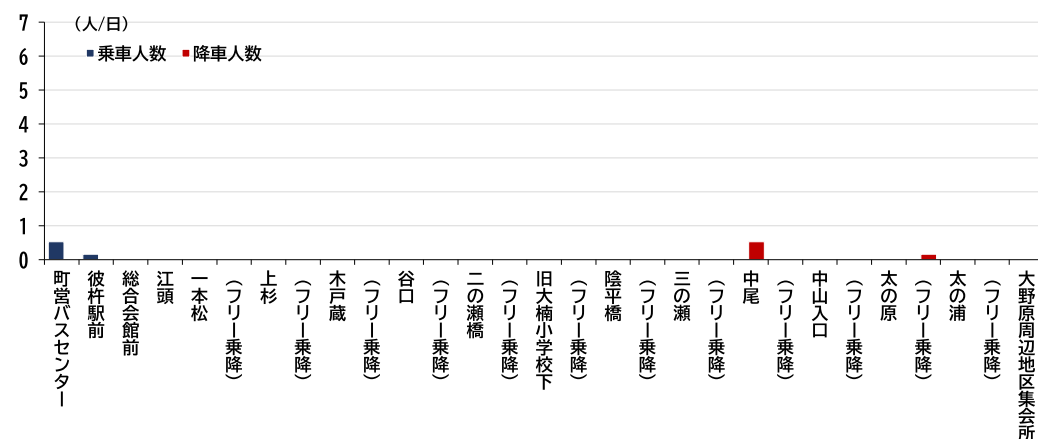
■便別平均利用者数 <集会所方面 行>



■バス停別平均乗降人数 <町営BC方面 行>

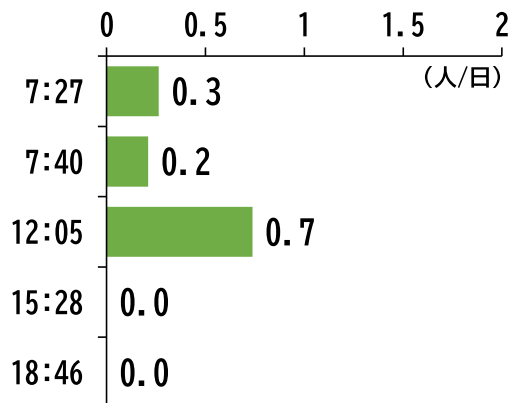


■バス停別平均乗降人数 <集会所方面 行>

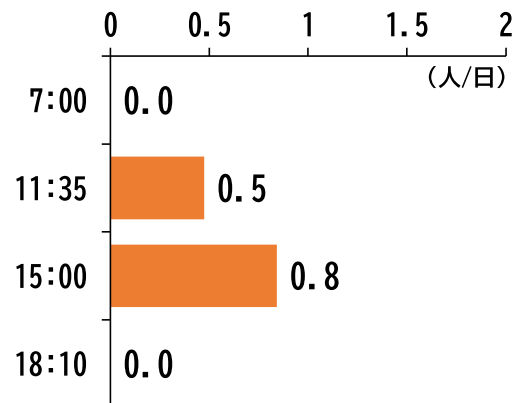


大野原高原線・川内線【高齢者】 対象者:町営 BC 方面 行_23 人, 集会所方面 行_25 人

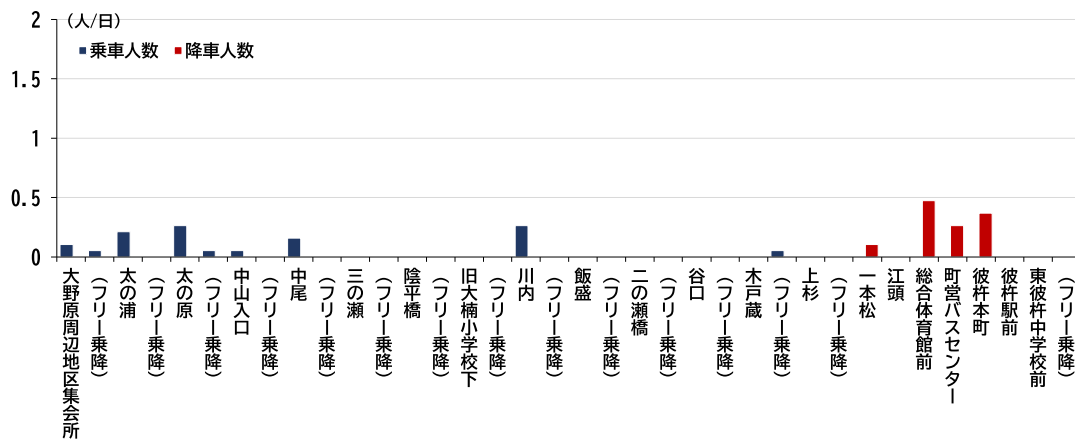
■便別平均利用者数 <町営 BC 方面 行>



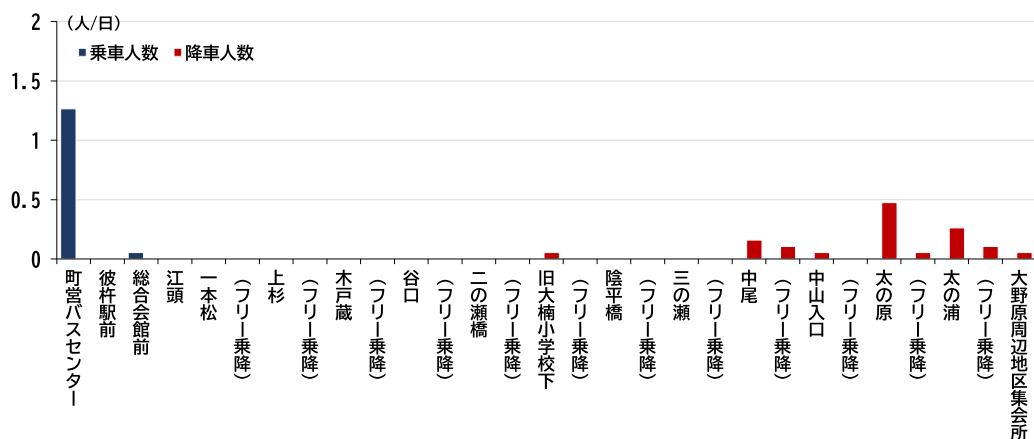
■便別平均利用者数 <集会所方面 行>



■バス停別平均乗降人数 <町営 BC 方面 行>



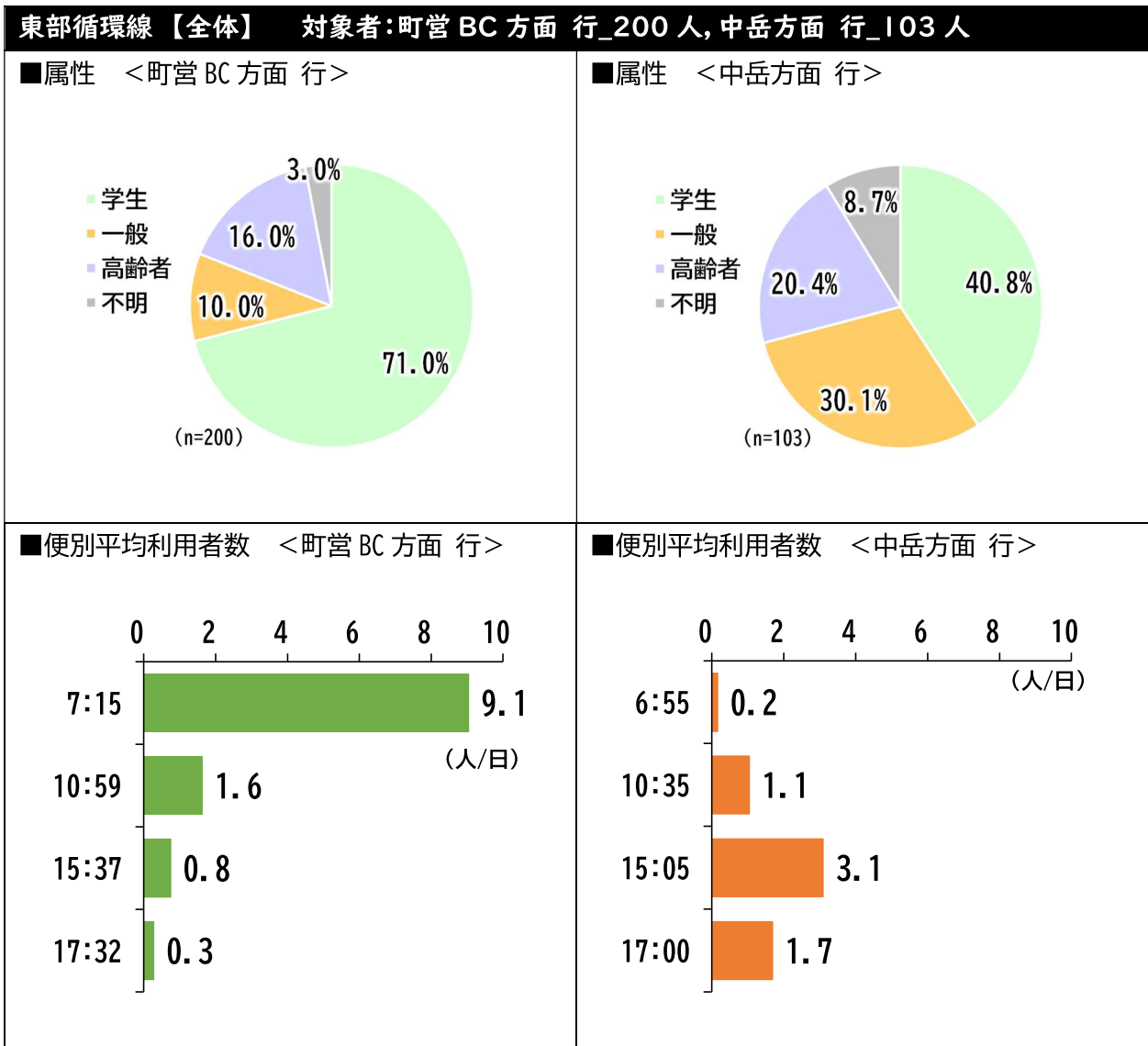
■バス停別平均乗降人数 <集会所方面 行>



iii) 東部循環線

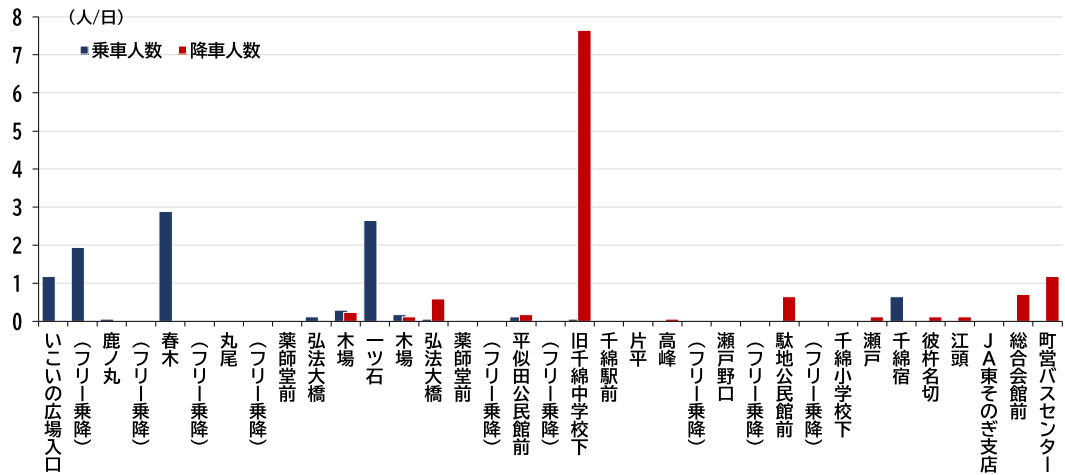
東部循環線は、町営バスセンター方面では学生(71%)の利用が多く、主にいこいの広場入口や春木、一ツ石付近から旧千綿中学校下への通学に利用されています。また、高齢者(16%)や一般(10%)もみられ、一ツ石付近や千綿宿から町営バスセンター等へのおでかけもみられます。

中岳方面では、学生(41%)は旧千綿中学校下町営バスセンターからの帰宅、一般(30%)、高齢者(20%)では、町営バスセンターや千綿駅からの帰宅に利用されています。

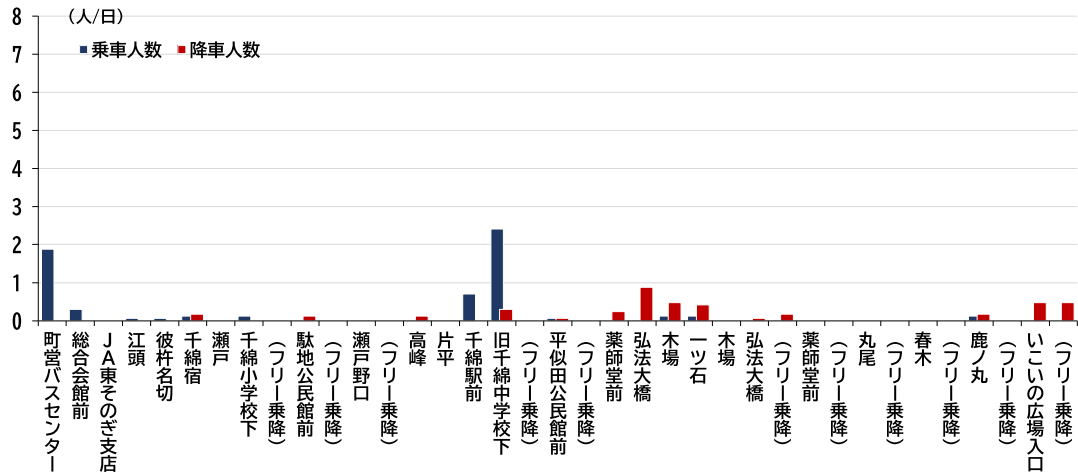


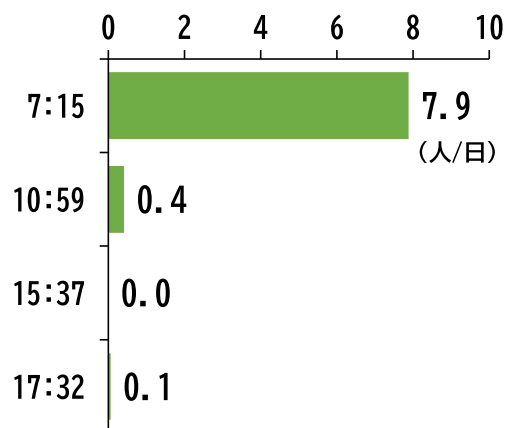
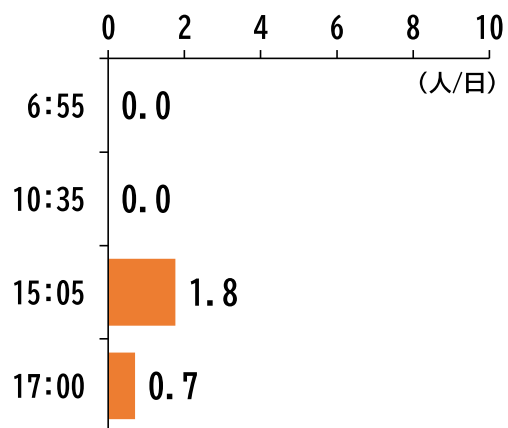
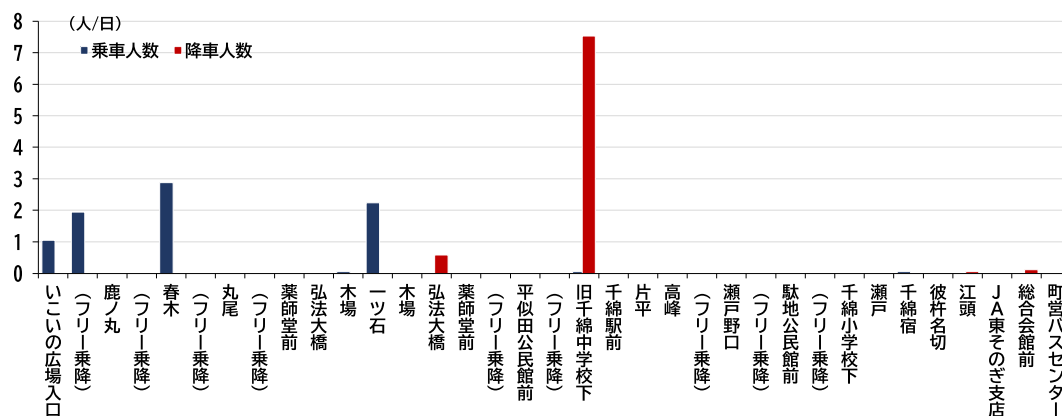
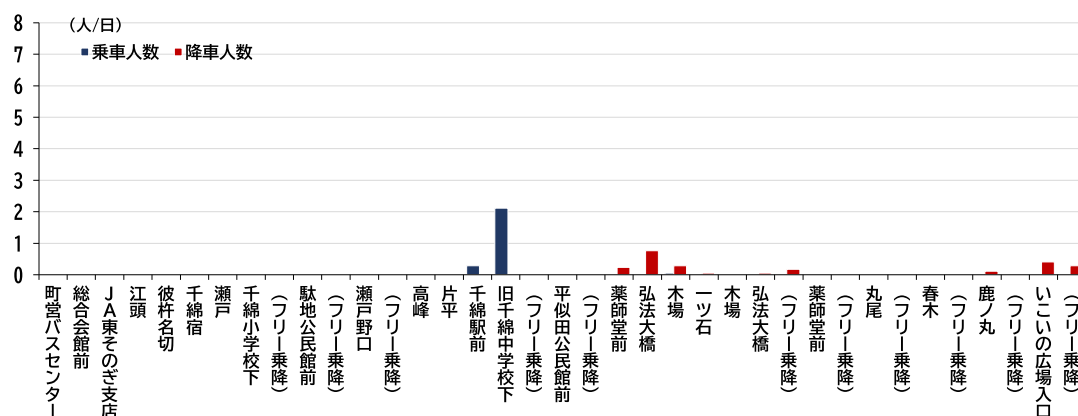
東部循環線【全体】 対象者:町営 BC 方面 行_200 人, 中岳方面 行_103 人

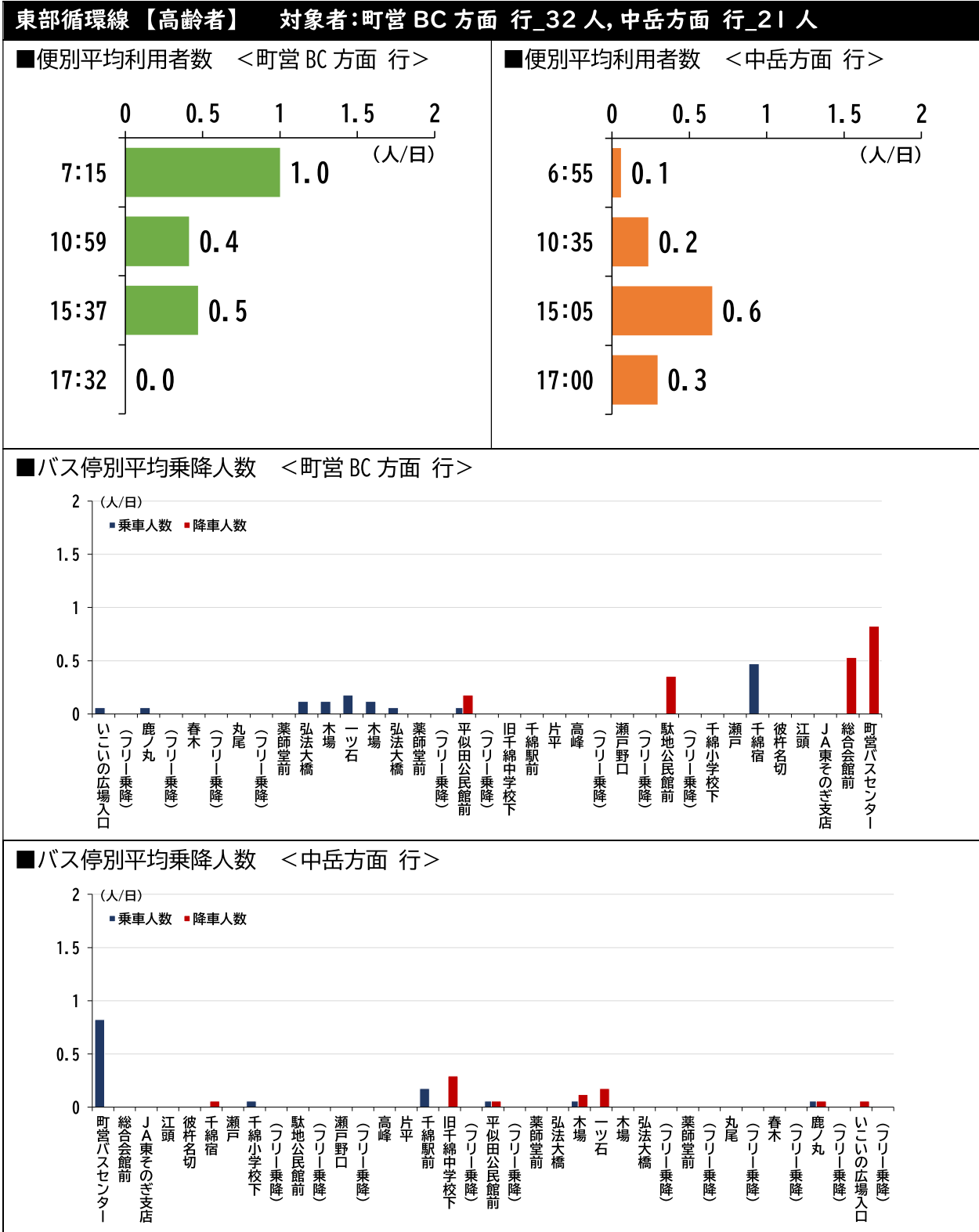
■バス停別平均乗降人数 <町営 BC 方面 行>



■バス停別平均乗降人数 <中岳方面 行>



東部循環線【学生】 対象者:町営BC方面 行_142人, 中岳方面 行_42人
■便別平均利用者数 <町営BC方面 行>

■便別平均利用者数 <中岳方面 行>

■バス停別平均乗降人数 <町営BC方面 行>

■バス停別平均乗降人数 <中岳方面 行>




⑤ 現状の課題

ヒアリング結果	
現状の課題	<ul style="list-style-type: none">・地域からの要望に応じてルートやバス停、ダイヤ等を見直してきているが、利用の少ない便やバス停が多すぎる。非効率な運行となっている。利用実績データに基づいた運行の見直しを行う必要がある。・すべての要望に応えていくと経費が際限なく上がっていく。運転手等のリソースの限界もある。幹線と支線など、メリハリを持った交通体系の検討も必要である。

資料：交通事業者ヒアリング