6）タクシー

タクシーの輸送人員は減少傾向にあります。さらに、新型コロナ感染拡大に伴い、外出を抑制する人や外食の機会が減り、大きく減少しています。

輸送人員の減少にともない、営業収入も低下しています。

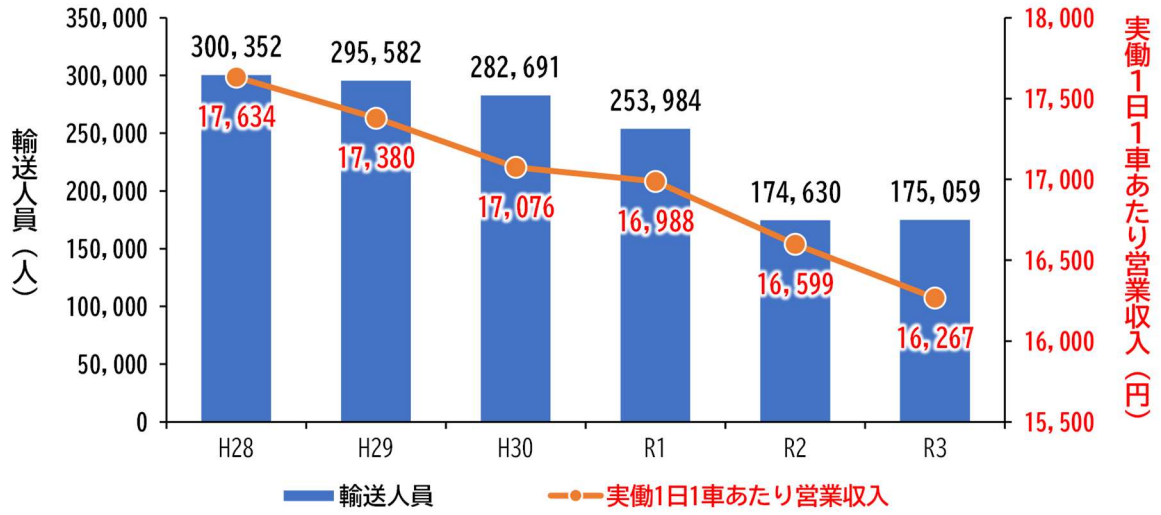
町内では、午前中から昼にかけて高齢者の通院や買物での利用が多く、特に、山間部地区住民の利用が多くなっています。

■運転者数と車両台数

運転者数	6名
車両台数	コンフォート：5台
	ジャンボ：1台

資料：太陽タクシー提供資料

■タクシーの年間利用者数の推移【東彼杵郡】



資料：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表（九州運輸局）

① 現状の課題

	ヒアリング結果
現状の課題	・運転手が少なく、利用者からは待ち時間が長いという苦情もあるけど、どうしてもそうならざるを得ない。 ・事業者協力型自家用有償運送について、地域でドライバーが確保できるのであれば検討の余地はある。交通事業者は委託を受けて、ドライバーの運行管理と車両整備をやるという事であれば、自家用有償運送はありえるかもしれない。事業者は自分達のノウハウを活かして事業収入となり、地域住民も助かるということであればそれはよいと思う。ただし、運転手は安全性を重視して選定する必要がある。

資料：交通事業者ヒアリング

7）その他の地域交通（地域の輸送資源）

町内には、公共交通の他に、病院や福祉施設が行っている移動支援があります。

■病院・福祉施設による移動支援

【実松整形外科医院】 無料送迎				
	R1 年 （H31.4～R1.12）	R2 年	R3 年	R4 年 （R4.1～R4.7）
年間利用者数	48	52	64	60
送迎回数	837	1,208	1,230	586

【もみの木園（療育）】 デイサービス送迎					
	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度
年間利用者のべ数	757	676	652	565	487

※生活介護利用

本町では、統廃合により校区が広くなった彼杵小学校、東彼杵中学校を対象に、スクールバスを運行しています。

■統廃合の経緯

学校名	統廃合の経緯
彼杵小学校	音琴小と大楠小を統合（H28.3.31）
東彼杵中学校	彼杵中と千綿中を統合（H31.4.1）

■スクールバスの運行時刻

学校名	路線名	登校時	下校時		
			1 便目	2 便目	3 便目
彼杵小学校	太の浦・中尾方面	7:15 発	15:15 発	16:20 発	18:00 発
	坂本・川内方面	7:19 発	15:15 発	16:20 発	18:00 発
	音琴 小音琴公民館	7:25 発	15:15 発	16:20 発	18:00 発
	音琴 音琴漁港	7:15 発	15:15 発	16:20 発	18:00 発
東彼杵中学校	A路線【国道】	7:30 発	16:45 発	17:45 発	18:45 発
	B路線【広域農道】	7:27 発	16:45 発	17:45 発	18:45 発
	C路線【東部循環】	7:25 発	16:45 発	17:45 発	18:45 発

（R4.10 時点）

■スクールバス運行の状況

学校名	内容	単位	R2				R3				R4			
彼杵小学校	乗車定員	人	29	29	14	14	29	29	14	14	29	29	14	14
	1 日延べ運行距離	km	75	50	40	30	71	73	56	35	75	66	59	48
	修繕費	円	148,000				321,000				0			
	運行受託料	円	15,415,000				15,496,000				17,648,000			
	計	円	15,583,000				15,817,000				17,648,000			
	国家補助の有無		有											

学校名	内容	単位	R2			R3			R4		
東彼杵中学校	乗車定員	人	29	29	29	29	29	29	29	29	29
	1 日延べ運行距離	km	60	70	70	66	93	69	62	75	65
	修繕費	円	148,000			321,000			0		
	運行受託料	円	15,415,000			15,496,000			17,648,000		
	計	円	15,583,000			15,817,000			17,648,000		
	国家補助の有無		有								

町では、町営バスの運行とは別に、以下の事業を実施しています。

■移動に関する事業

事業種類	内容
高齢者タクシー利用券助成事業	・75 歳以上で、運転免許証を持っていない方を対象にタクシー券を交付している。 ・1 人 10,000 円分のタクシー券（中尾、太ノ原、太ノ浦、中岳、蕪、遠目地区の場合 15,000 円） ・当年度に 75 歳の誕生日を迎える場合、75 歳の誕生日前でも申請可能。
町営バス減免	・75 歳以上の方に町営バス利用料の減免があり。（利用料が半額）
買い物支援サービス「あたご」	・川内・飯盛地区を対象に月に 1 回、地域の有志がドライバーを務め、移動手段の乏しい方を対象に高齢者の買い物をサポートしている。
通所型サービス C 事業「はつらつ教室」	・自分で来ることができない方に対して、送迎車にて送迎を実施。
よんなっせ	・送迎の必要性がある場合、送迎車にて送迎を実施。

2－6. 町民の移動特性・公共交通に対する意向

本節では、国勢調査と令和4年 9 月に実施した公共交通に関する町民アンケート調査結果等を基に、町民の移動特性を整理しました。

1）移動特性

① 通勤・通学

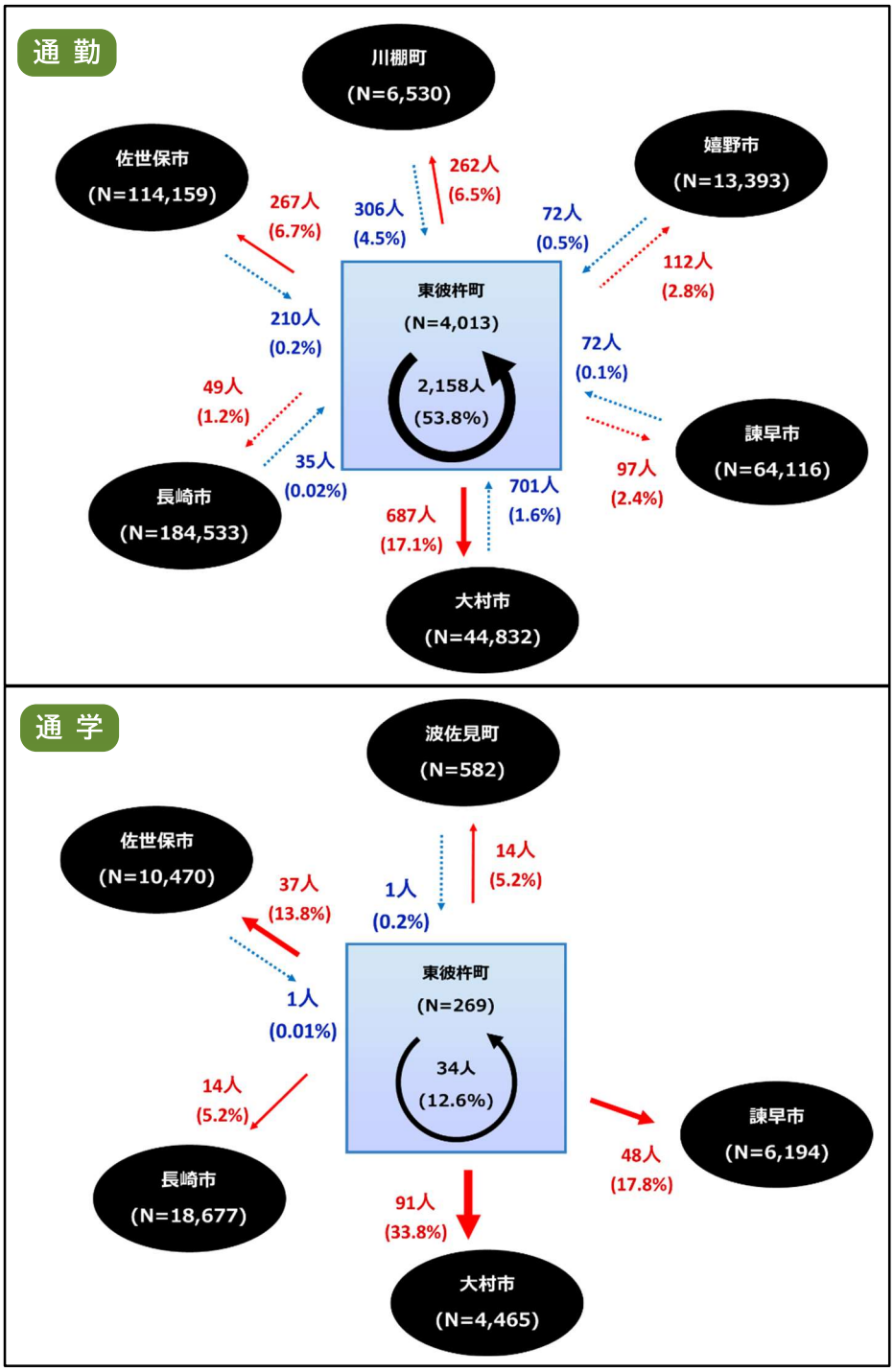
町民の就業者の 54%は町内、46%は町外で就業しており、半数程度は町外に通勤しています。

町外の就業先としては大村市が最も多く、17%を占めています。その他、佐世保市(7%)、川棚町(7%)となり、南北に位置する隣接市町への通勤が多くなっています。

町内には高校はなく、高校生は町外に通学を余儀なくされています。

通学先は、大村市が最も多く(34%)、他には、諫早市(18%)、佐世保市(14%)、長崎市(5%)や波佐見町(5%)などにも通学しています。

■東彼杵町と主な市町村との流動



資料：国勢調査（R2 年）

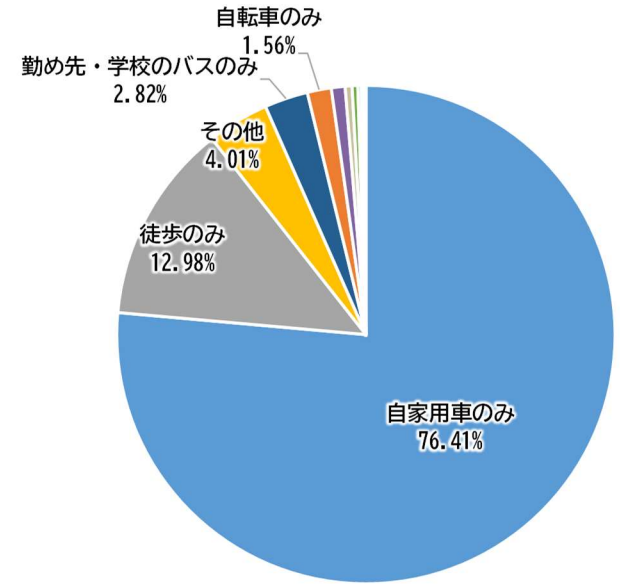
※15 歳以上の就業・通学者、従業・通学地「不詳」を含む
注）東彼杵町から他市町村への通勤・通学者の割合は、母数を東彼杵町内の全従業・通学者数としている。
他市町村から東彼杵町への通勤・通学者の割合は、母数を常住先の全従業・通学者数としている。

町内、町外問わず自家用車の利用が非常に多く、通勤者の大半はマイカー通勤となっています。
町外への通勤・通学では、鉄道・電車の利用が 10%を占めています。
なお、バスの利用は、スクールバス等と思われる利用が数%みられるものの、非常に少なくなっています。

■通勤・通学流動の交通手段

町内通勤・通学者の交通手段

常住地：東彼杵町
従業・通学地：東彼杵町
n=1,348

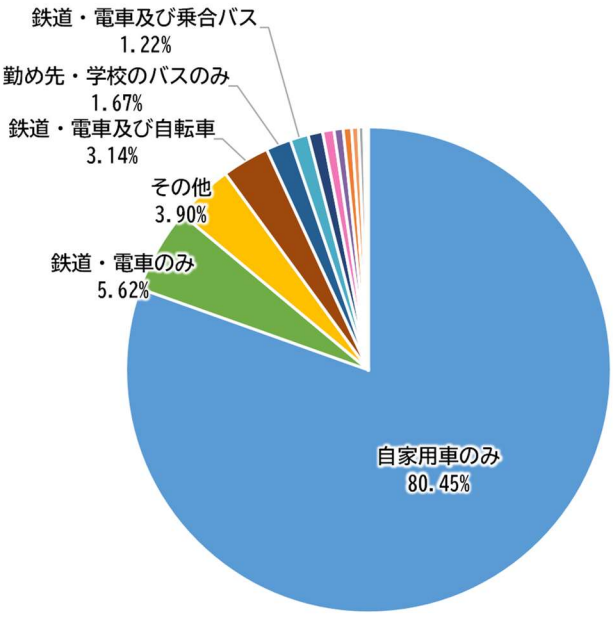


自家用車のみ	76.41%
徒歩のみ	12.98%
その他	4.01%
勤め先・学校のバスのみ	2.82%
自転車のみ	1.56%
オートバイのみ	0.89%
乗合バスのみ	0.45%
鉄道・電車のみ	0.37%
鉄道・電車及び乗合バス	0.22%
利用交通手段が3種類以上	0.15%
鉄道・電車及び自転車	0.07%
鉄道・電車及び自家用車	0.07%
ハイヤー・タクシーのみ	0.00%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.00%
鉄道・電車及びオートバイ	0.00%

注）1%以上のみラベルを記載

町外通勤・通学者の交通手段

常住地：東彼杵町
従業・通学地：他市町村
n=1,974



自家用車のみ	80.45%
鉄道・電車のみ	5.62%
その他	3.90%
鉄道・電車及び自転車	3.14%
勤め先・学校のバスのみ	1.67%
鉄道・電車及び乗合バス	1.22%
利用交通手段が3種類以上	0.96%
鉄道・電車及び自家用車	0.76%
オートバイのみ	0.61%
自転車のみ	0.56%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.46%
徒歩のみ	0.35%
乗合バスのみ	0.20%
鉄道・電車及びオートバイ	0.10%
ハイヤー・タクシーのみ	0.00%

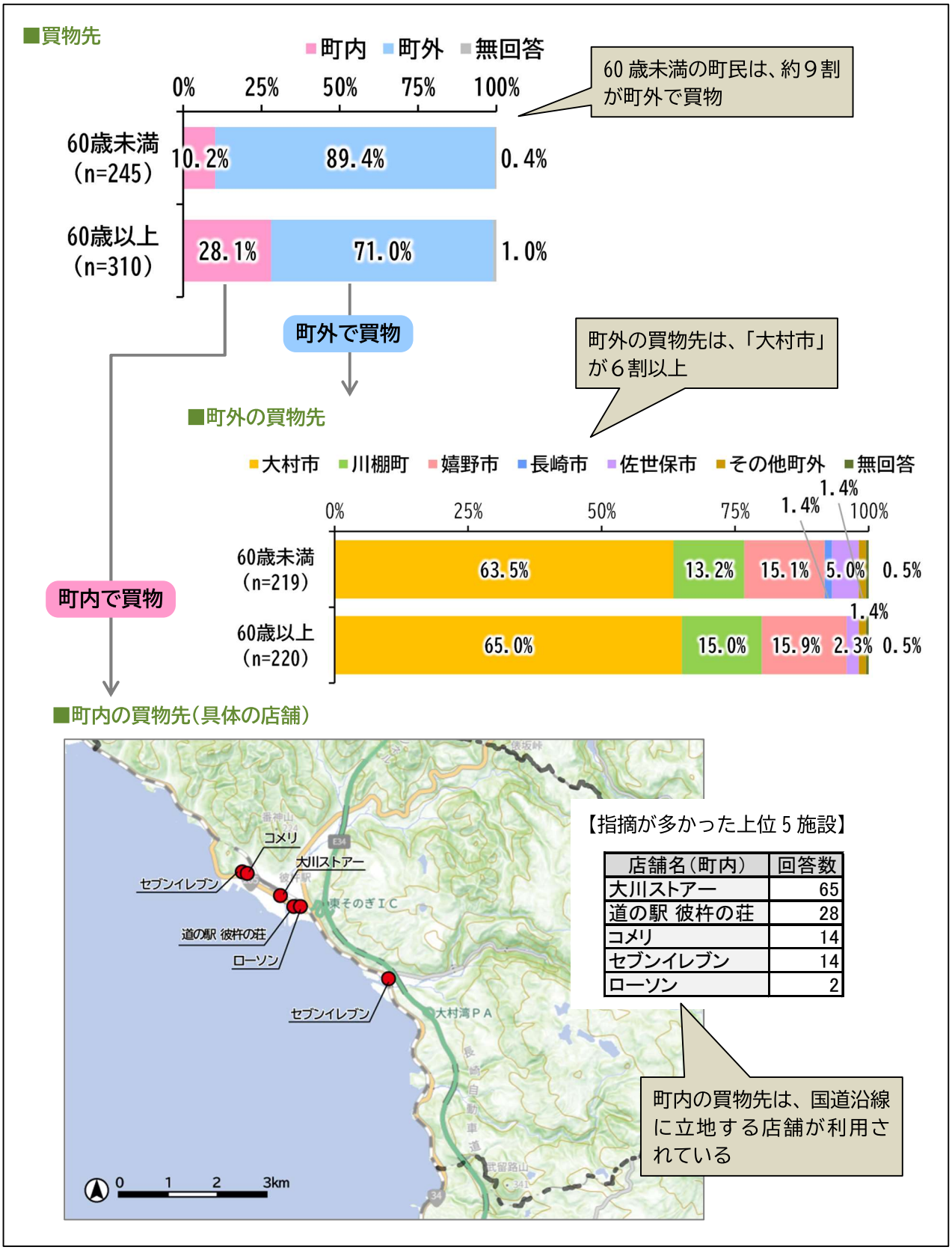
注）1%以上のみラベルを記載

資料：国勢調査（R2 年）

② 買物

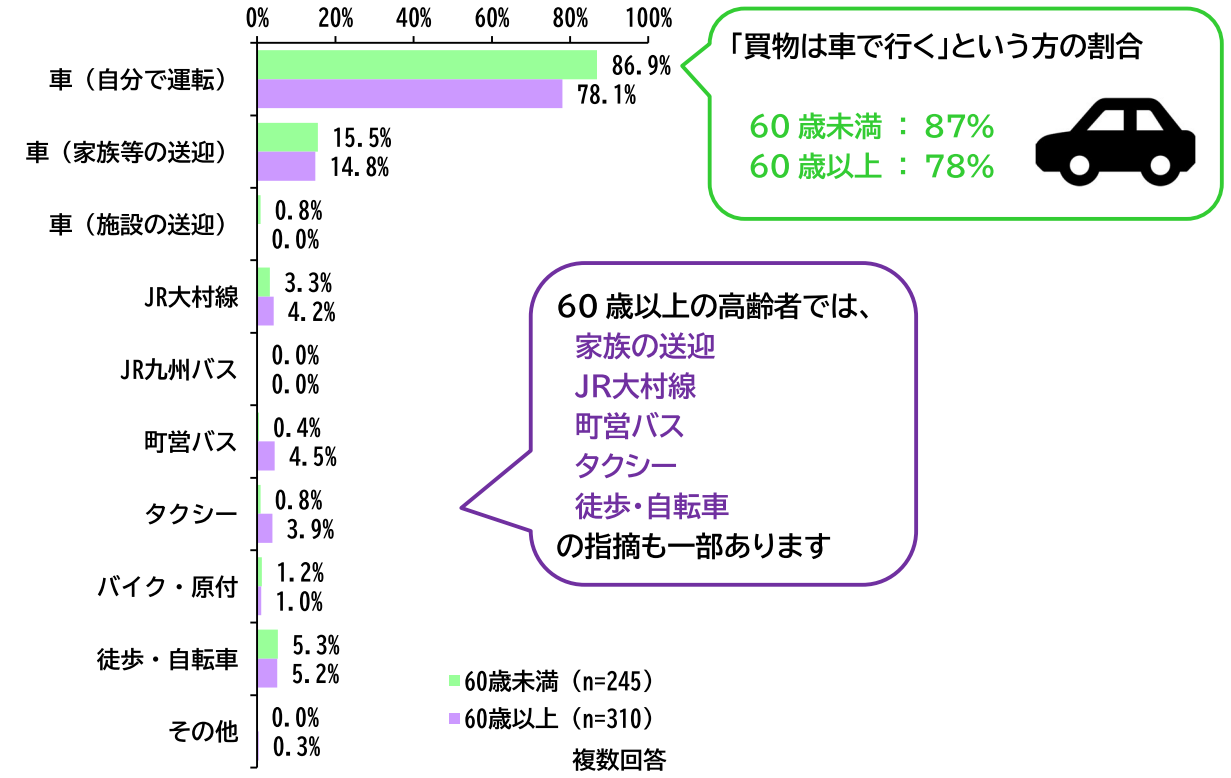
町民の多くは町外で買物をしています。特に 60 歳未満はその傾向が強く、約 9 割が主な買物先は町外であると回答しています。

町外の買物先は大村市(65%)が最も多く、嬉野市(15%)や川棚町(14%)も多くなっています。町内の店舗では、「大川ストアー」や「道の駅彼杵の荘」などが、多く利用されています。

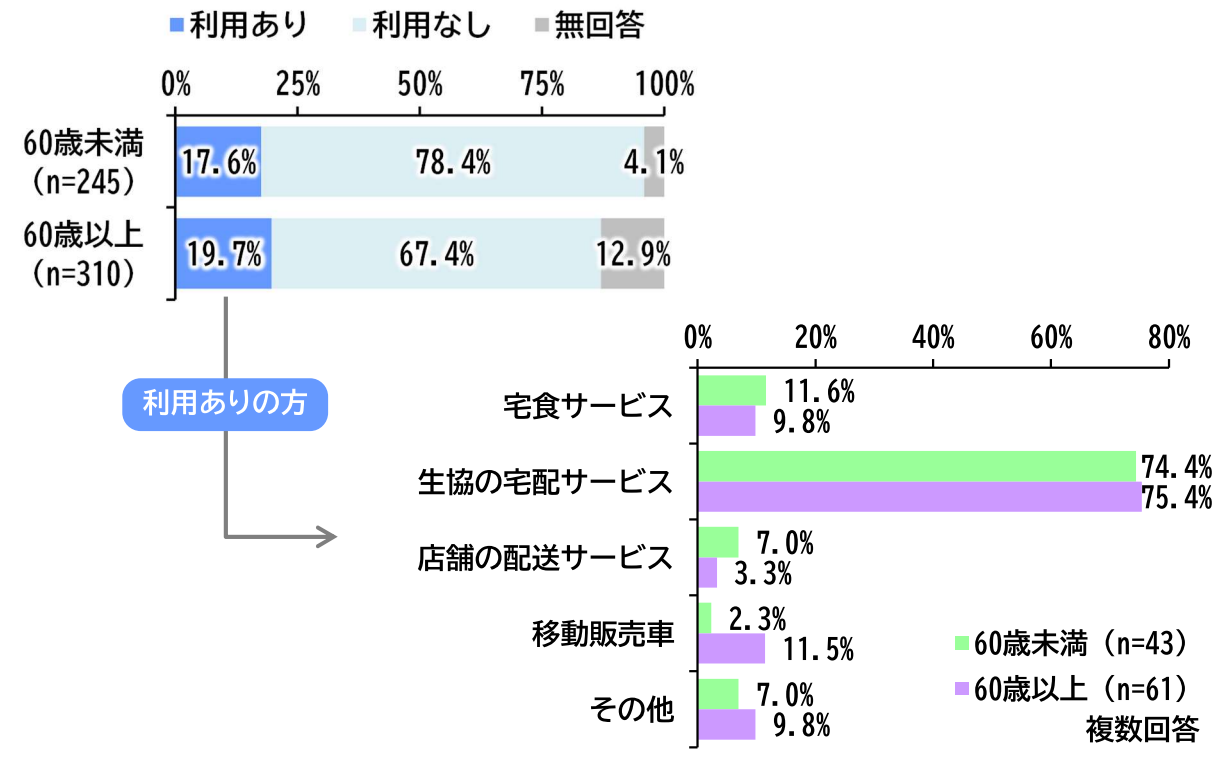


買物時の移動手段は、多くが自家用車を利用しています。町営バスは、60 歳以上で 5%程度と非常に少ない利用となっています。

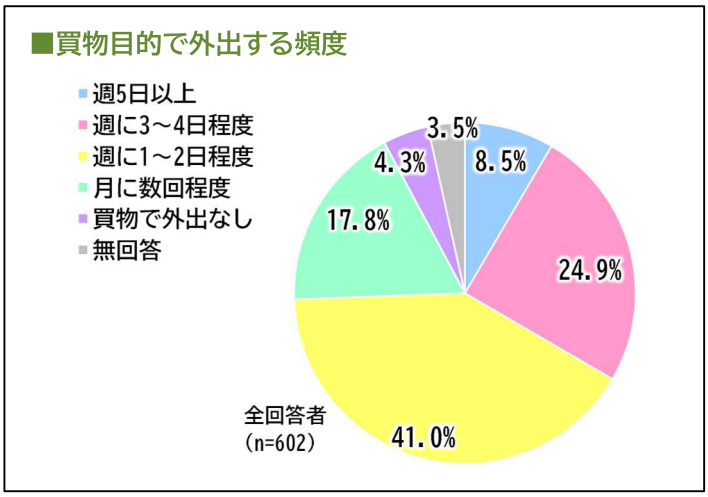
■買物目的で外出する時の交通手段



■利用している買物支援サービス

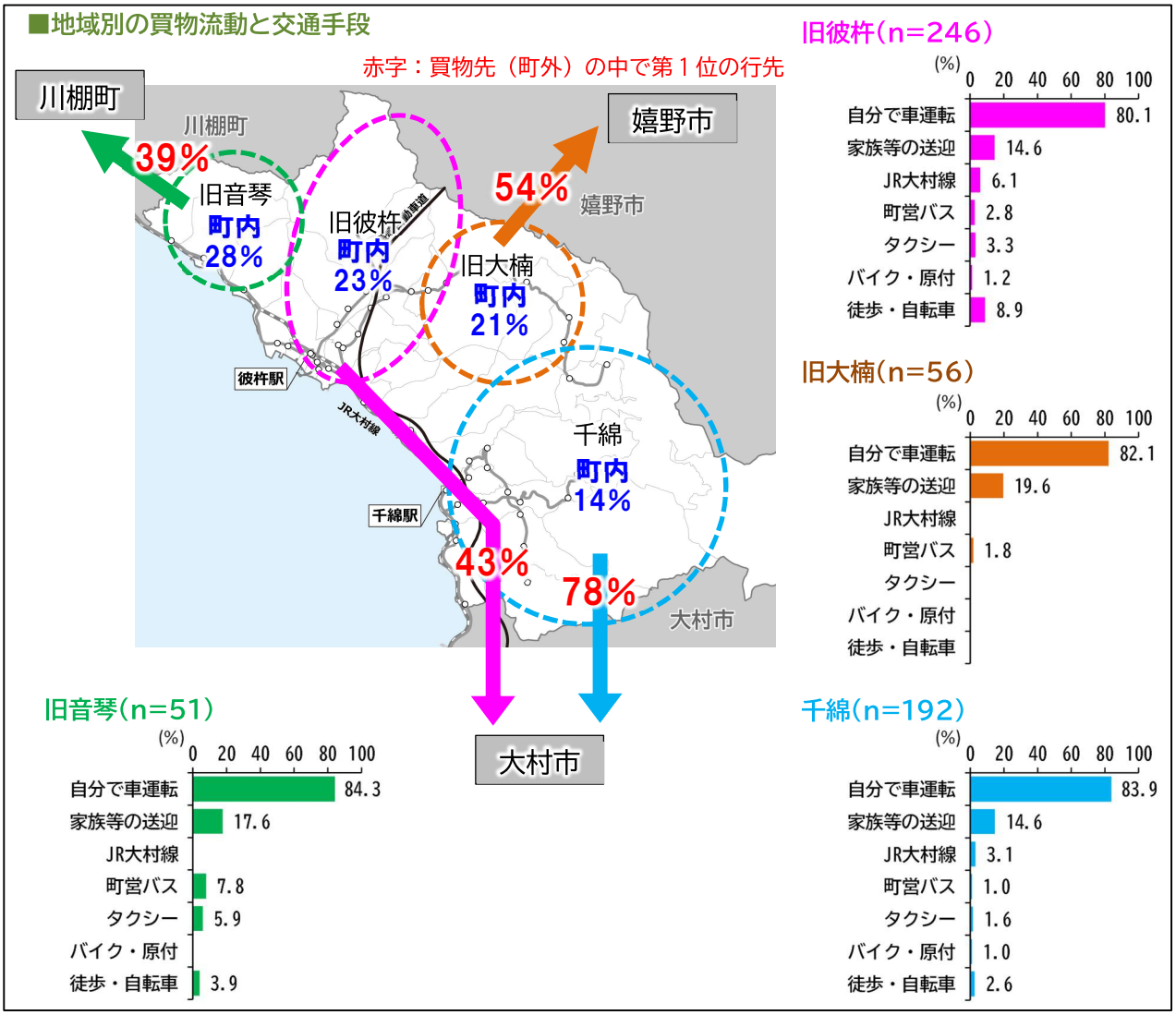


買物目的で外出する頻度は、週に1～2日程度の指摘が約４割と最も多くなっています。



地域別に買物流動をみると、千綿小学校区と旧彼杵小学校区は大村市への外出割合が最も高く、特に千綿は 78%と非常に関係性が強い地域となっています。また、旧大楠小学校区は嬉野市(54%)、旧音琴小学校区は川棚町(39%)と地域ごとに買物先が異なっています。

買物時の交通手段はどの地域でも自家用車が最も多くなっています。ただし、旧彼杵小学校区は、JR大村線やタクシー、旧音琴小学校区では町営バスやタクシーの利用も数%みられるという特徴もありました。

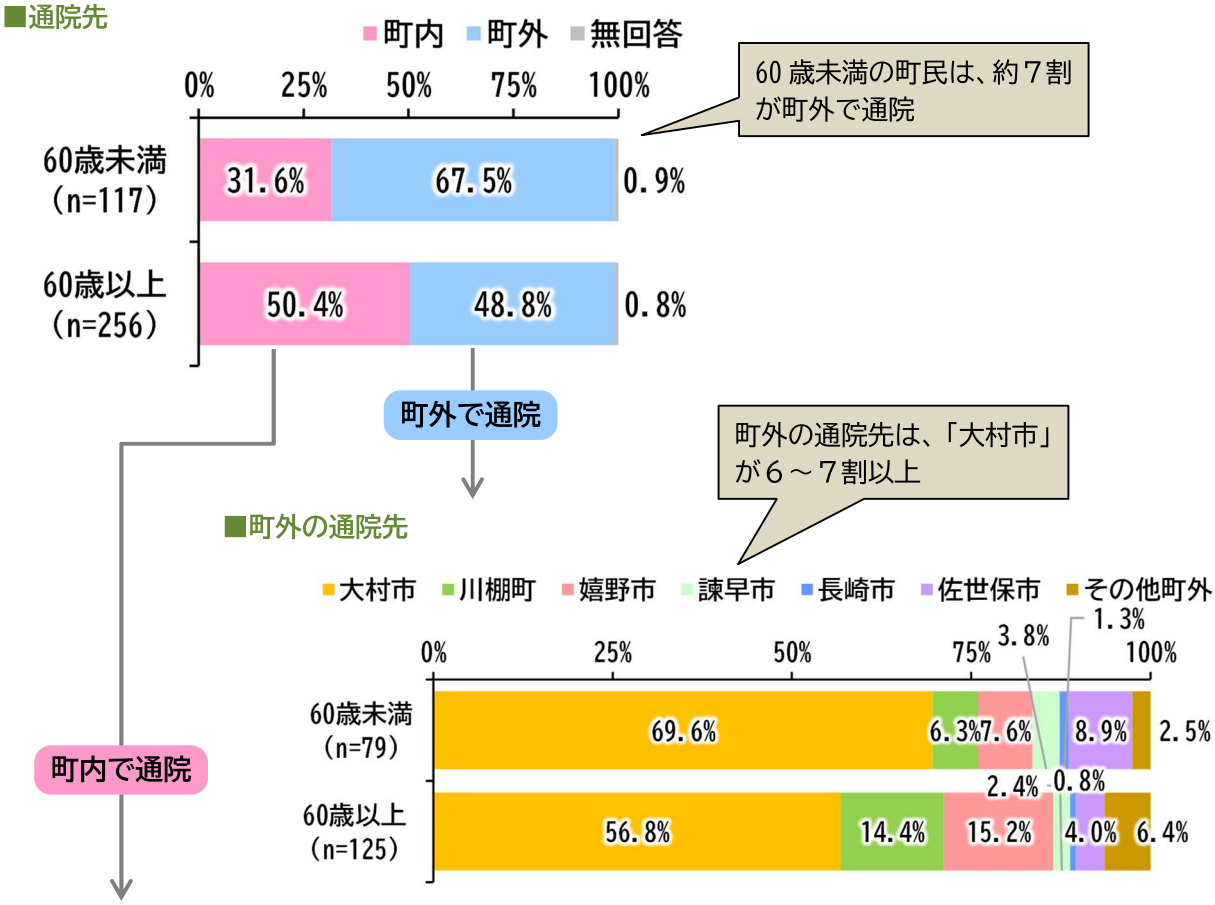


③ 通院

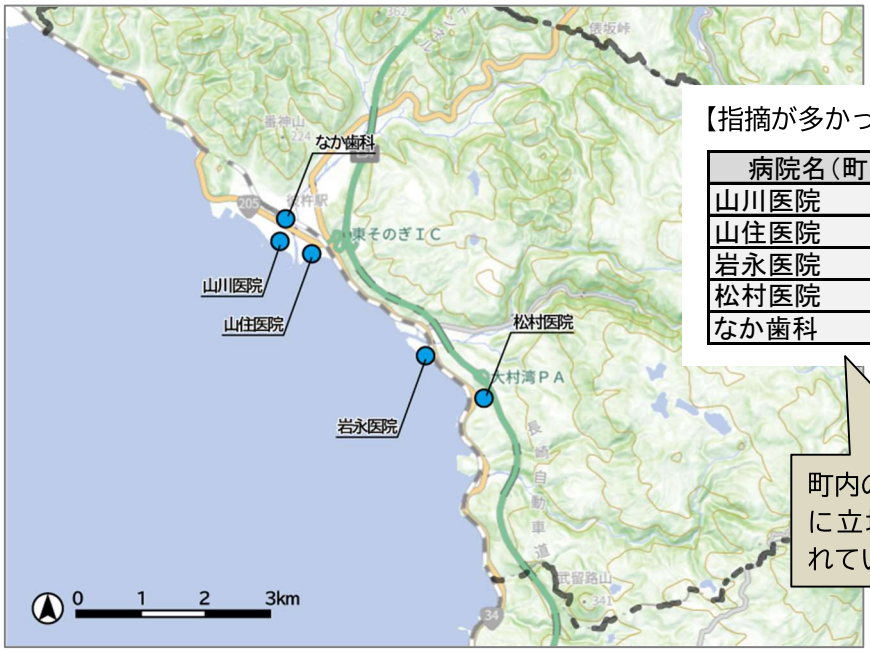
町民の多くは町外に通院しています。特に 60 歳未満はその傾向が強く、約 7 割が主な通院先は町外であると回答しています。60 歳以上は町内外同程度でした。

町外の通院先は大村市（62%）が最も多く、嬉野市や川棚町も多くなっています。町内では、「山川医院」や「山住医院」、「岩永医院」などが多く利用されています。

■通院先



■町内の通院先（具体の病院）



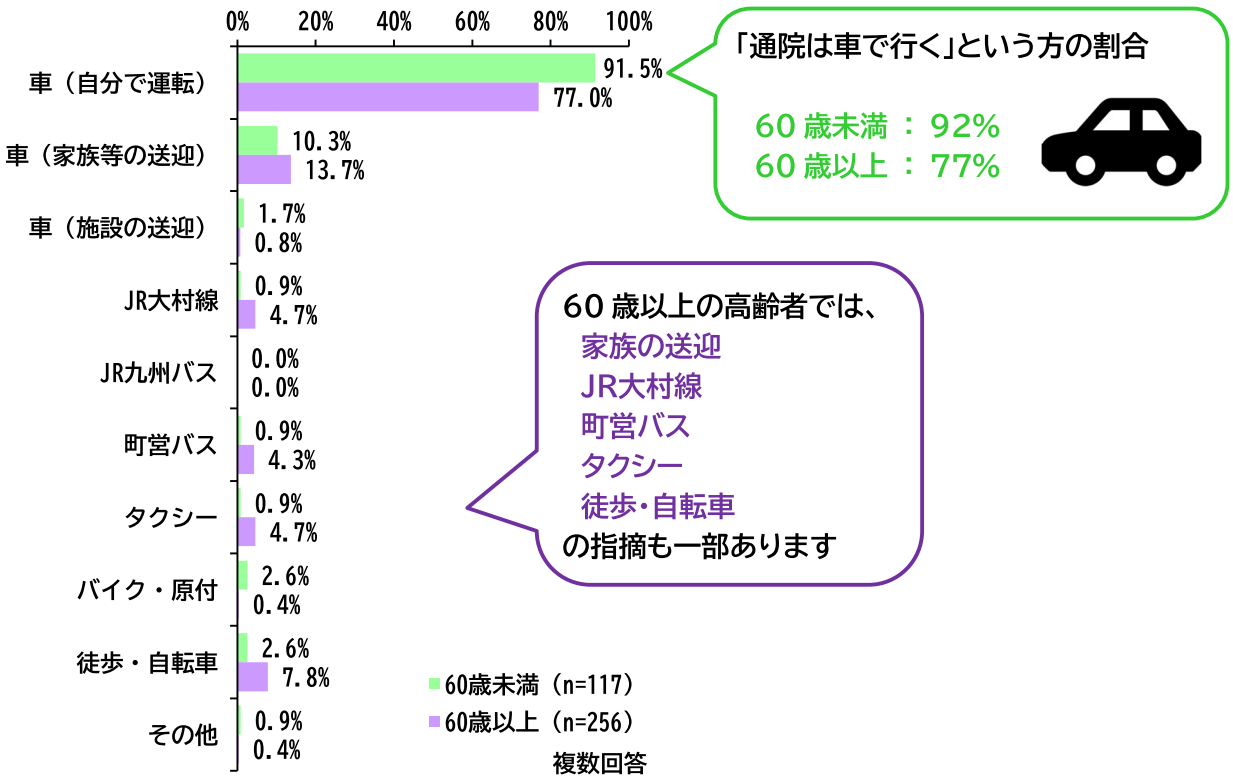
【指摘が多かった上位 5 施設】

病院名（町内）	回答数
山川医院	42
山住医院	42
岩永医院	42
松村医院	8
なか歯科	7

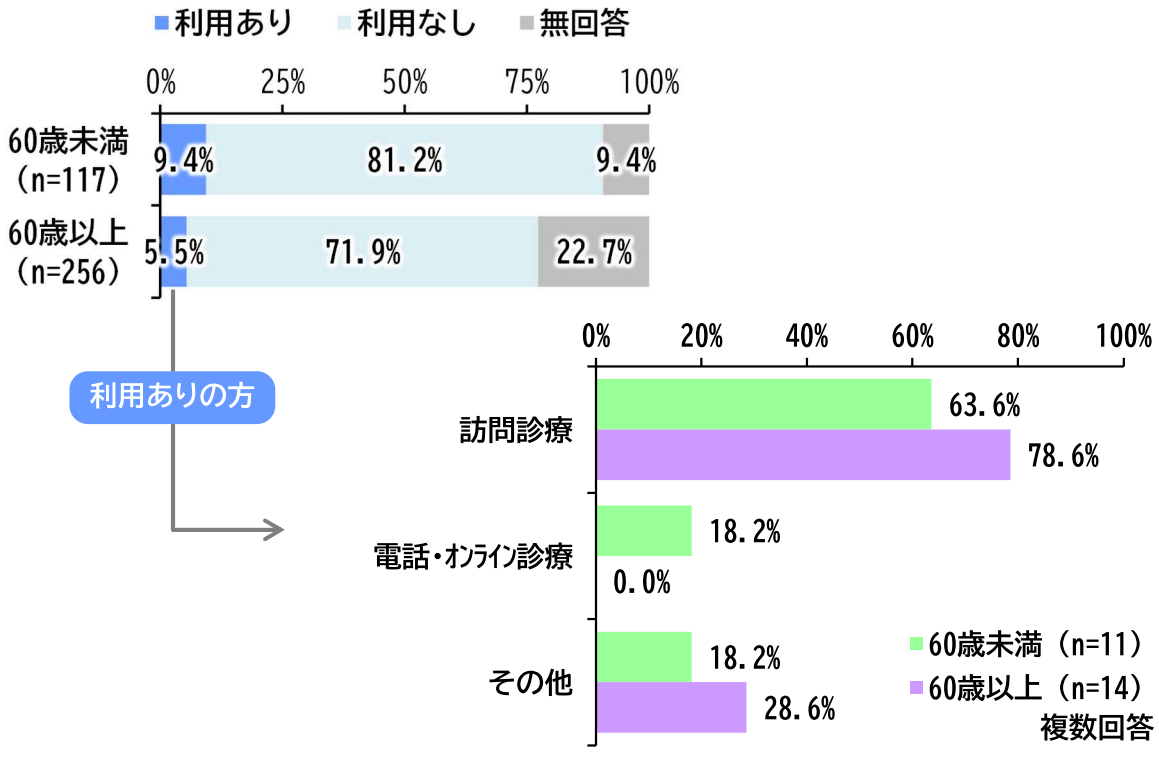
町内の通院先は、国道沿線に立地する病院が利用されている

通院時の移動手段は、多くが自家用車を利用しています。町営バスは、60 歳以上で 4%程度と非常に少ない利用となっています。

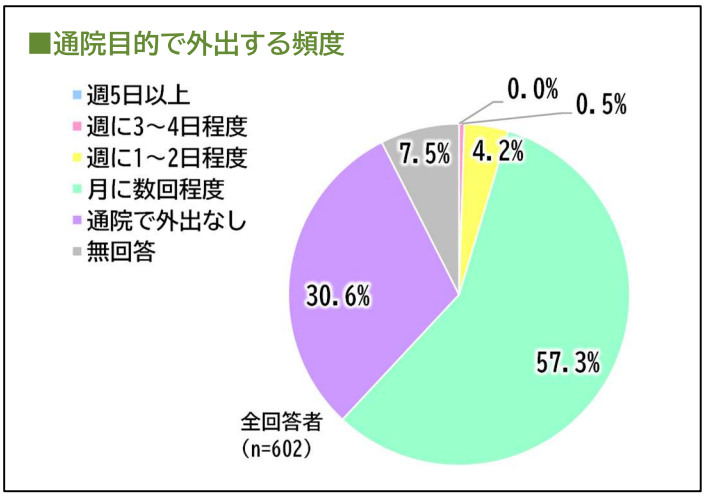
■通院目的で外出する時の交通手段



■利用している診療サービス

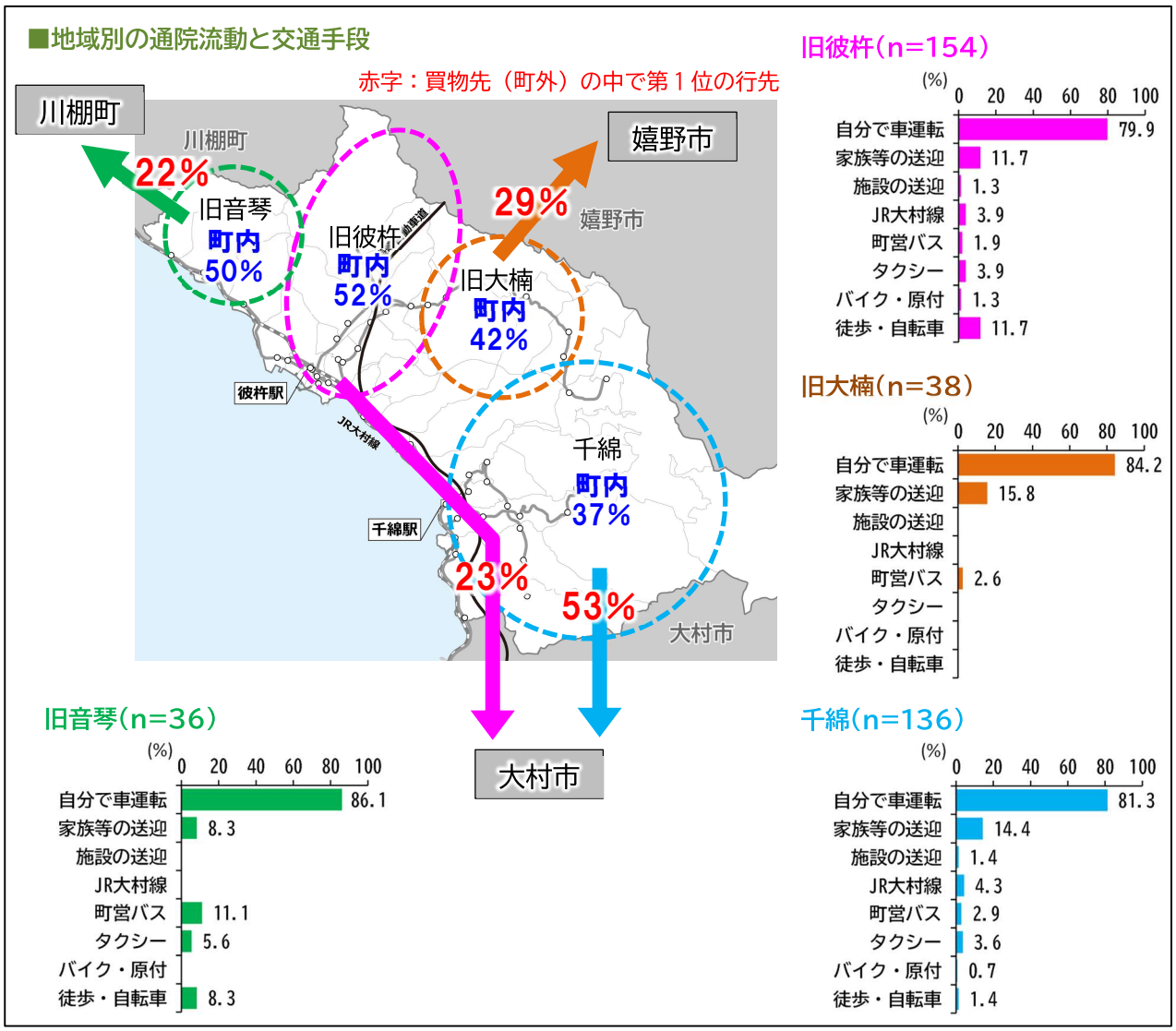


通院目的で外出する頻度は、月に数回程度の指摘が約 6 割と最も多くなっています。



地域別に通院流動をみると、旧彼杵小学校区・旧大楠小学校区・旧音琴小学校区地域は町内の外出割合が高く、千綿地域では町外の外出割合が高い傾向があります。町外の行先は、旧彼杵小学校区地域と千綿地域は大村市、旧大楠小学校区地域は嬉野市、旧音琴小学校区地域は川棚町となっています。

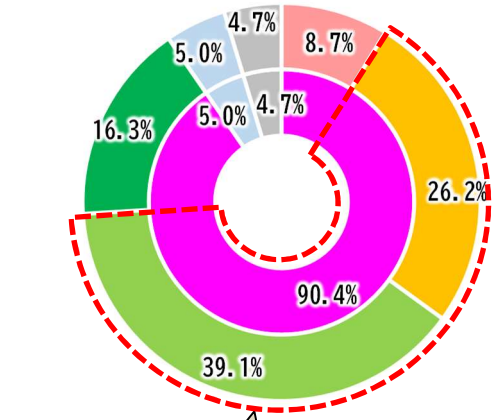
通院時の交通手段はどの地域でも自家用車が最も多くなっていますが、旧音琴小学校区地域では町営バスの利用が 11%みられ、他の地域よりも町営バスの利用が多い傾向があります。



④ 高齢者の移動特性（買物）

高齢者の移動特性に着目すると、買物目的での外出頻度は、週に 1～2 日程度（39%）や週に 3～4 日程度（26%）が多くなっています。移動手段で最も多いのは自家用車（自分で運転）ですが、高齢になるほど家族等の送迎や公共交通利用の割合が高くなっています。また、70 歳代や 80 歳以上になると町内で買物をする割合が高まっています。

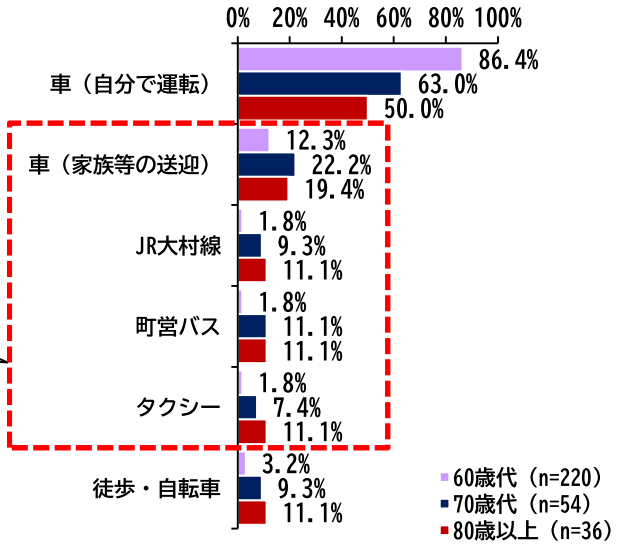
■買物目的での外出頻度



対象は 60 歳以上の高齢者（n=343）
- 外出あり
  - 週 5 日以上
  - 週に 3～4 日程度
  - 週に 1～2 日程度
  - 月に数回程度
- 外出なし
- 無回答

頻度は、
週に 1～2 日程度：３９％
週に 3～4 日程度：２６％

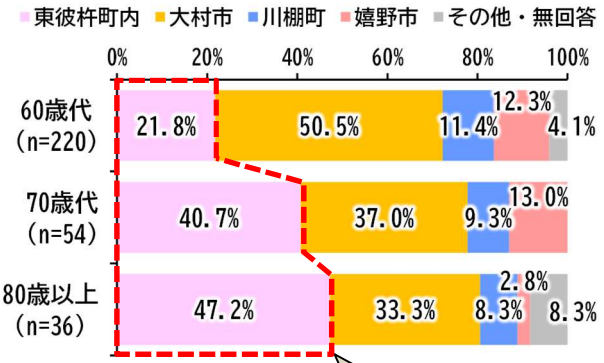
■買物時の移動手段



高齢になるほど、家族等の送迎や公共交通の利用割合が高まる傾向

注）指摘割合が低い手段は省略

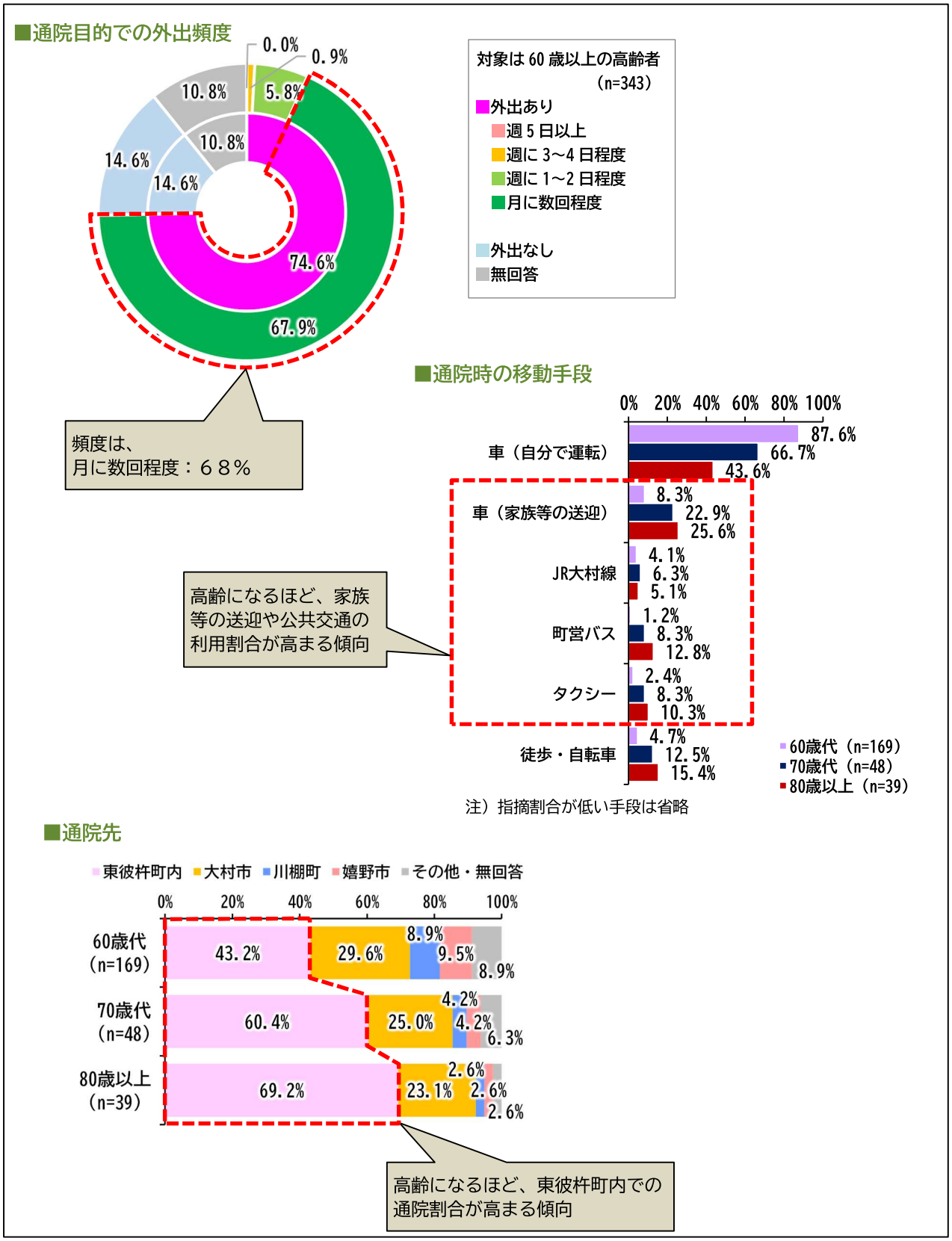
■買物先



高齢になるほど、東彼杵町内での買物割合が高まる傾向

⑤ 高齢者の移動特性（通院）

高齢者の通院目的での外出頻度は、月に数回程度（68%）が最も多くなっています。移動手段で最も多いのは自家用車（自分で運転）ですが、高齢になるほど家族等の送迎や公共交通利用の割合が高くなっています。また、70 歳代や 80 歳以上になると町内で通院をされる割合が高まっています。



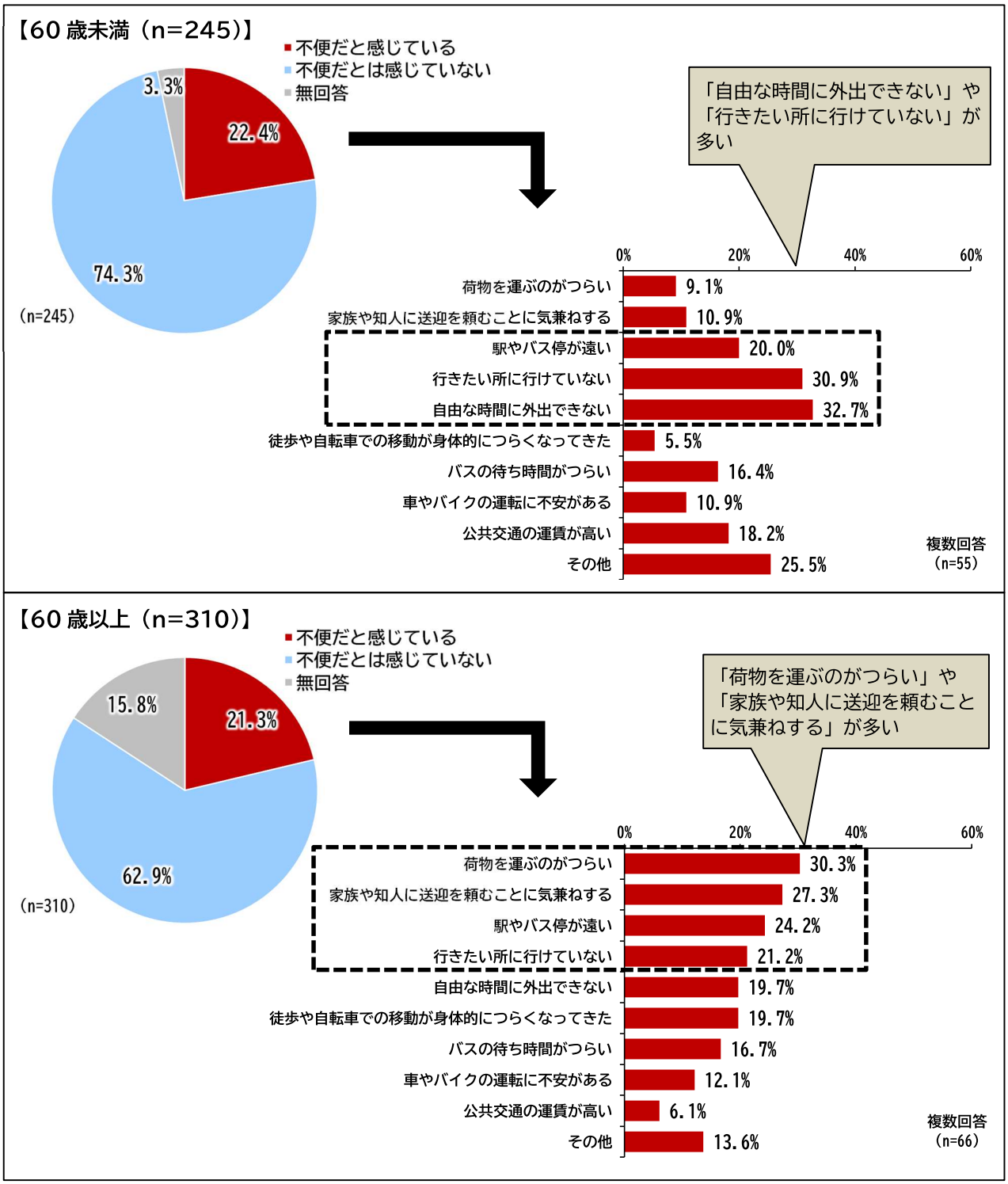
2）移動に関する困りごと

① 買物時の困りごと

買物時の移動に対しては、21～22%が困りごとを感じていると指摘しています。

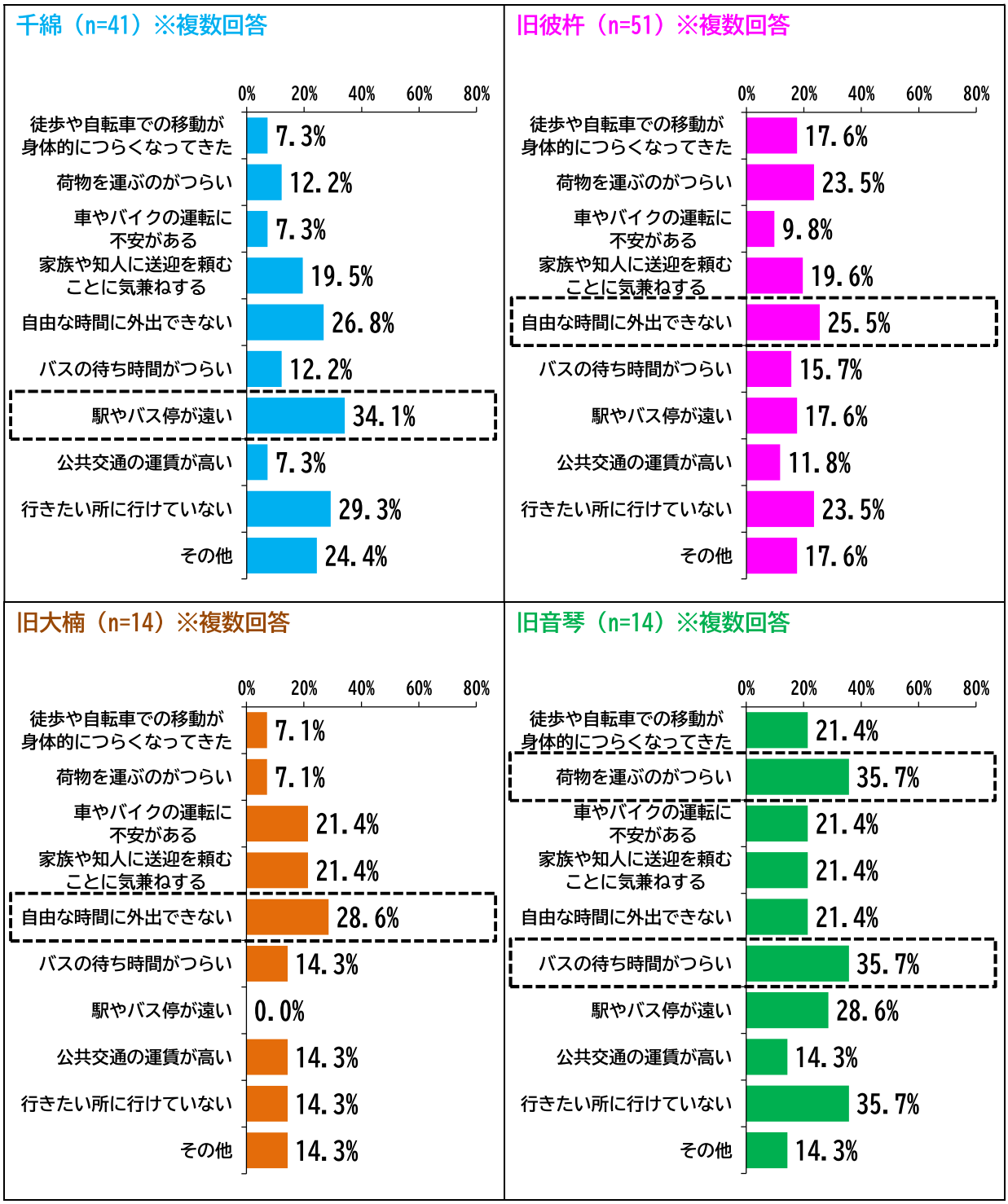
60 歳以上は、「荷物を運ぶのがつらい」（30%）や「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」（27%）、「駅やバス停が遠い」（24%）、「行きたい所に行けていない」（21%）などが多く挙げられています。

■買物時の困りごとの有無と内容



居住地別の困りごとをみると、千綿では、「駅やバス停が遠い」（34%）が最も多く挙げられています。旧彼杵では、「自由な時間に外出できない」（25%）が最も多く挙げられています。旧大楠では、「自由な時間に外出できない」（28%）が最も多く挙げられています。旧音琴では、「荷物を運ぶのがつらい」（35%）「バスの待ち時間がつらい」（35%）が最も多く挙げられています。

■買物時にどんな不便を感じているか

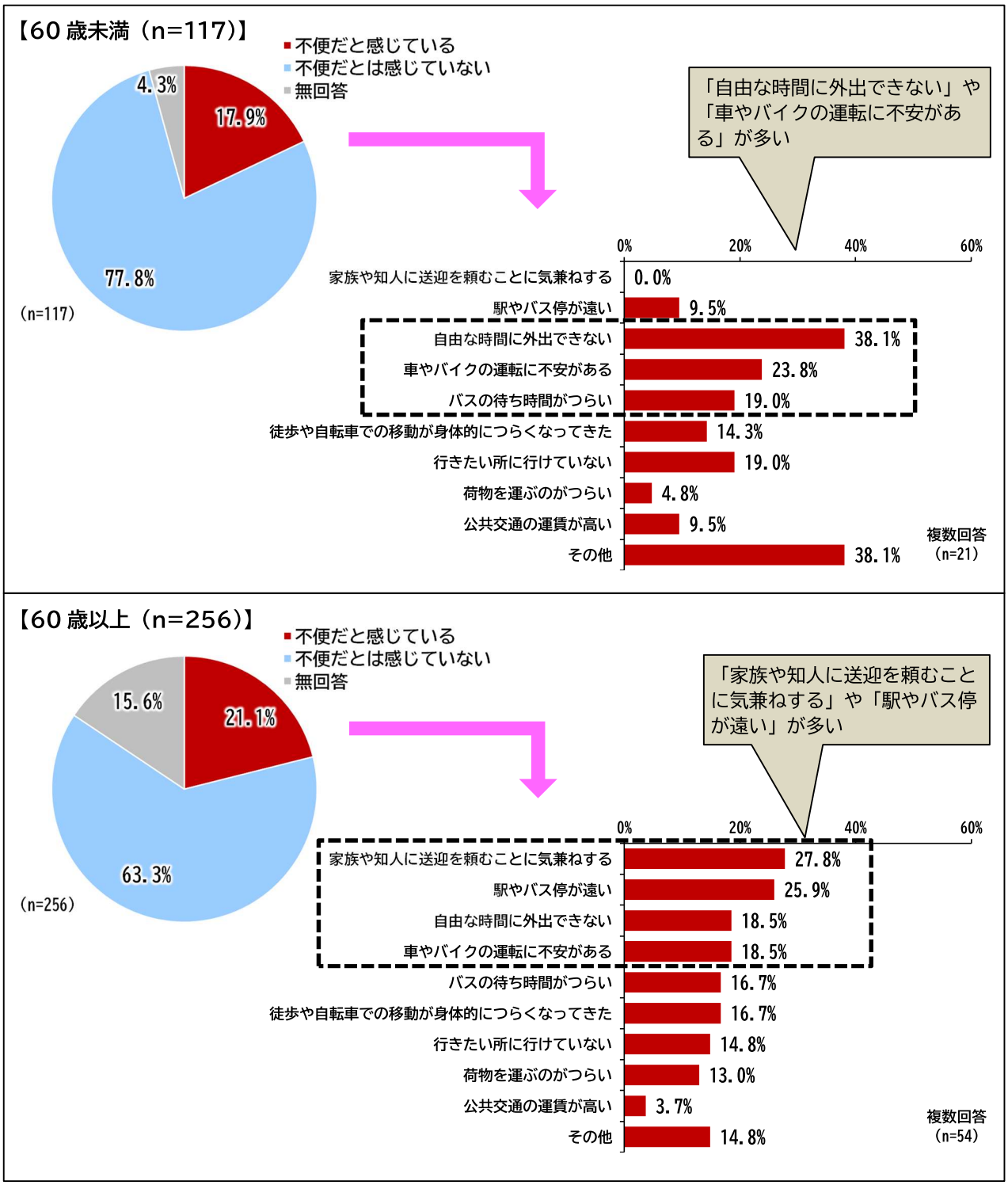


② 通院時の困りごと

通院時の移動に対しては、18～21%が困りごとを感じていると指摘しています。

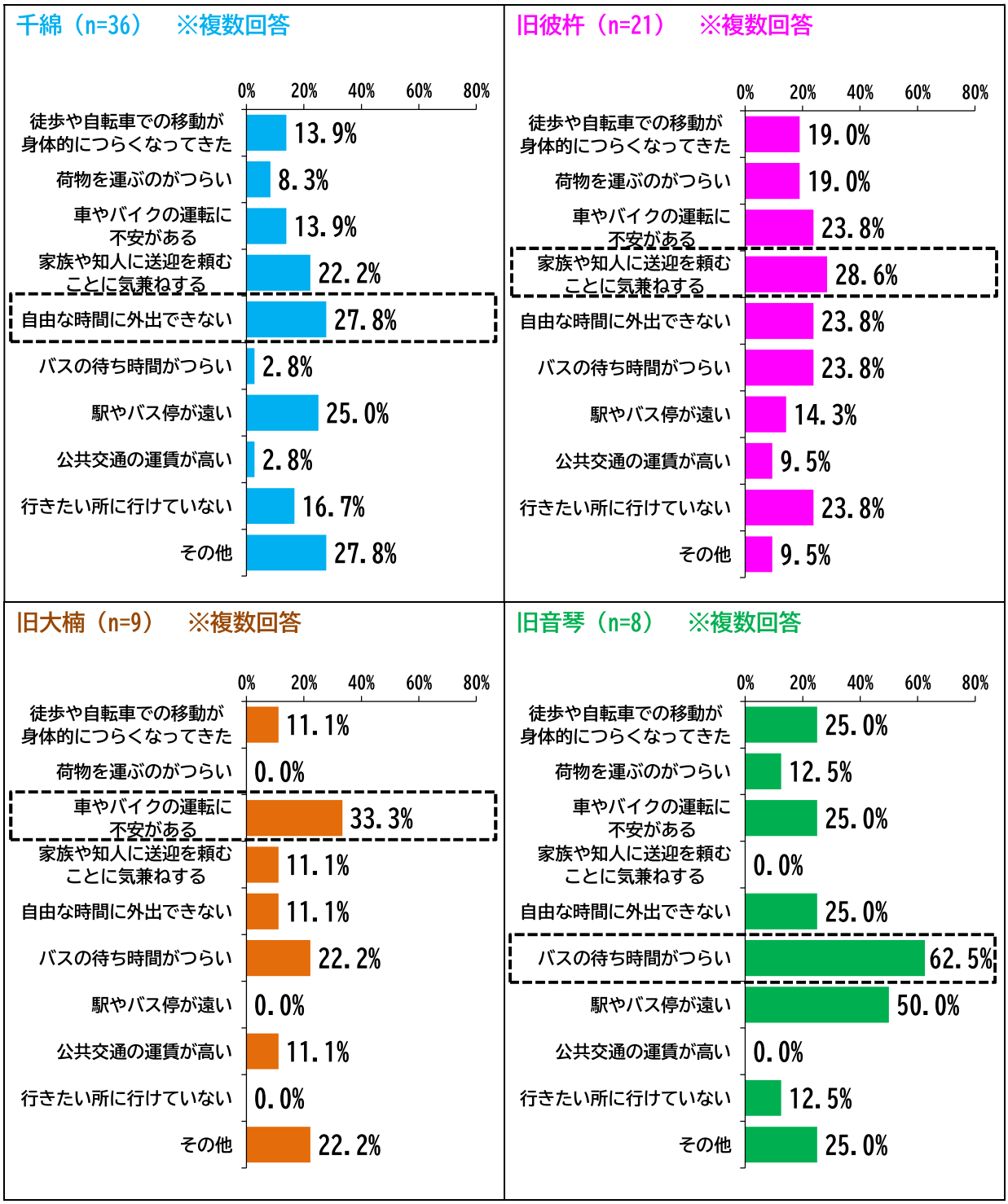
60 歳以上は、「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」(28%)や「駅やバス停が遠い」(26%)、「自由な時間に外出できない」(19%)、「車やバイクの運転に不安がある」(19%)などが多く挙げられています。

■買物時の困りごとの有無と内容



居住地別の困りごとをみると、千綿では、「自由な時間に外出できない」(28%)が最も多く挙げられています。旧彼杵では、「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」(29%)が最も多く挙げられています。旧大楠では、「車やバイクの運転に不安がある」(33%)が最も多く挙げられています。旧音琴では、「バスの待ち時間がつらい」(63%)が最も多く挙げられています。

■通院時にどんな不便を感じているか



3）公共交通に対する町民の満足度および要望

① ＪＲ大村線

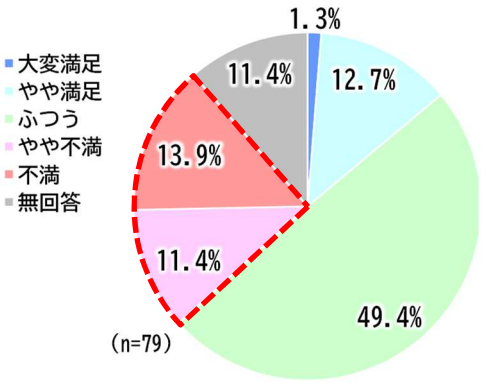
JR 大村線に対して、「満足」の指摘(「大変満足」と「やや満足」の合算)が 14%に対して、「不満」の指摘(「不満」と「やや不満」の合算)は 25%と、不満の方が上回っています。

利用増進につながるサービス改善に対しては、「増便」(24%)や「駅の駐車場・駐輪場の拡充」(17%)などが指摘されています。

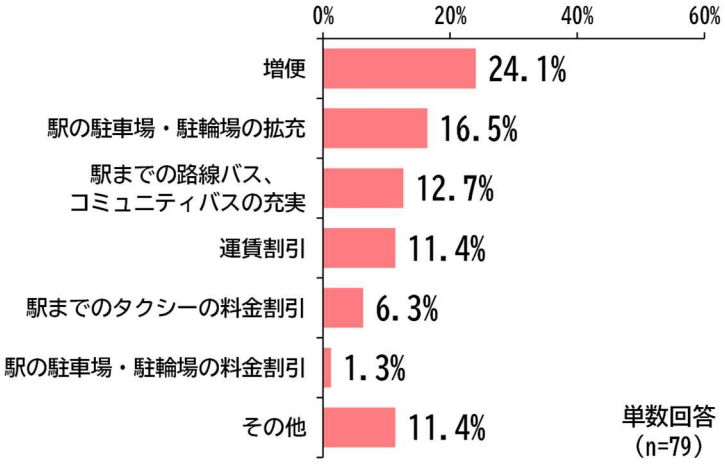
また、JR 利用者からも改善要望があり、「運行便数」(46%)や「駅環境の向上」(30%)が指摘されています。

【調査対象】 町民アンケートでJR大村線を利用すると回答した方 79 人

■JR大村線の満足度

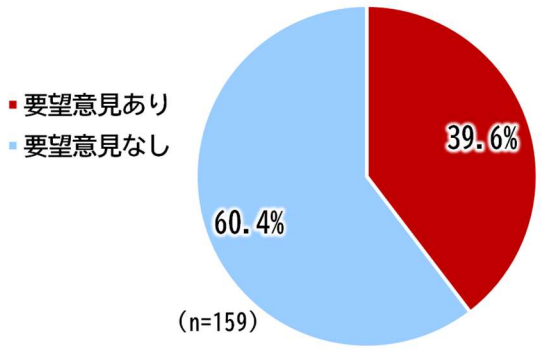


■どんなサービス改善が図られたら、現在よりも利用回数を増やせるか

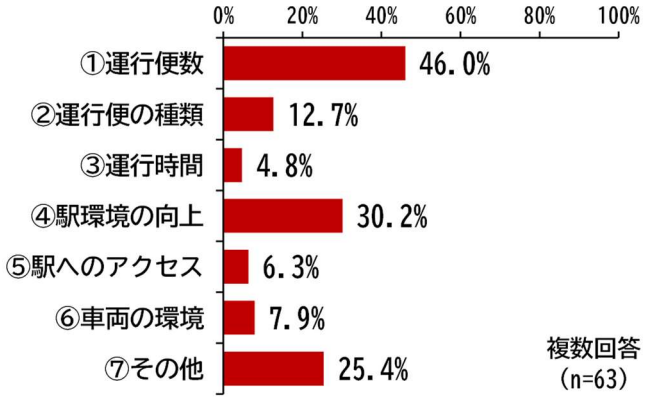


【調査対象】 JR大村線を利用している方へのヒアリングで回答した方 159 人

■改善要望の有無



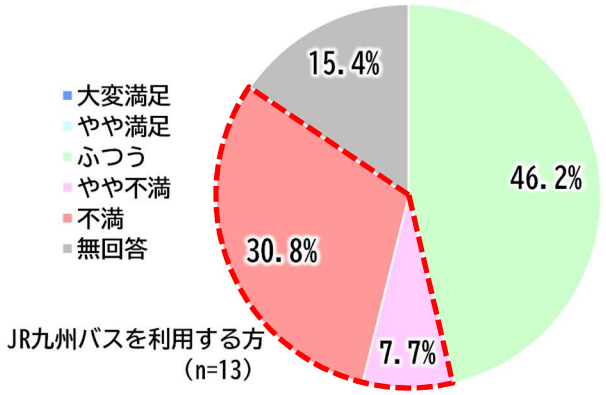
■改善要望の内容



② ＪＲ九州バス

JR 九州バスに対しては、町民アンケートで現在利用しているとする回答者が少なく（13 名）、参考程度ではあるものの、「不満」の指摘（「不満」と「やや不満」の合算）が 38%となっていました。

■JR九州バスの満足度



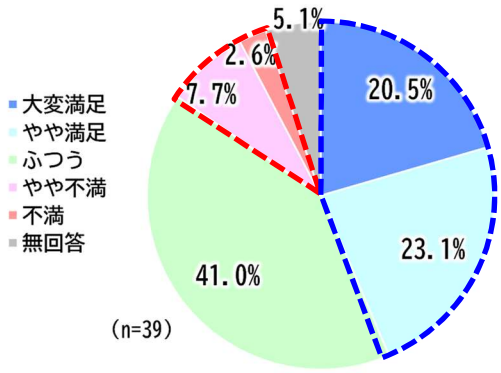
③ 町営バス

町営バスに対して、「満足」の指摘（「大変満足」と「やや満足」の合算）が 43%となっており、「不満」の指摘（「不満」と「やや不満」の合算）の 10%を、大きく上回っています。

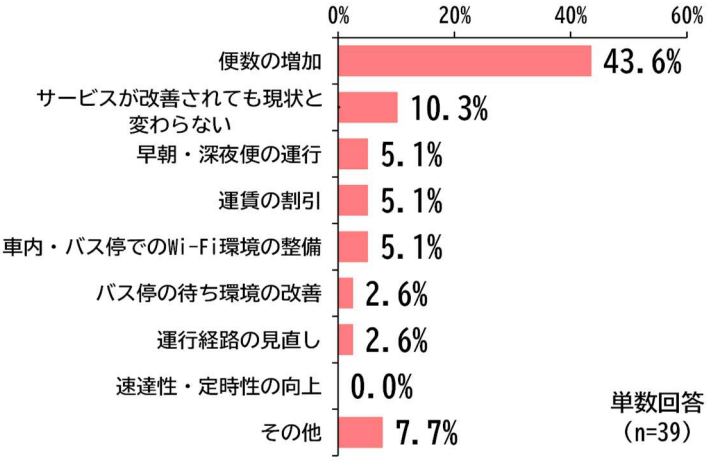
利用増進につながるサービス改善に対しては「便数の増加」（44%）などが指摘されています。また、町営バス利用者からも 21%から改善要望があり、「運行便数」（44%）が指摘されています。

【調査対象】 町民アンケートで町営バスを利用すると回答した方 39 人

■町営バスの満足度

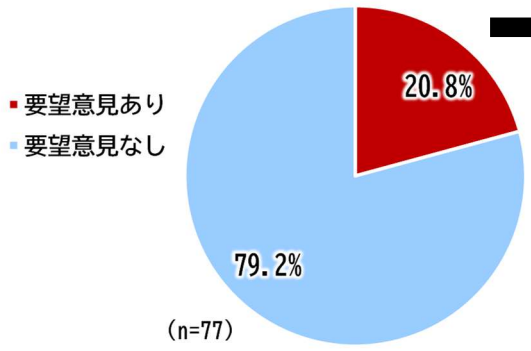


■どんなサービス改善が図られたら、現在よりも利用回数を増やせるか

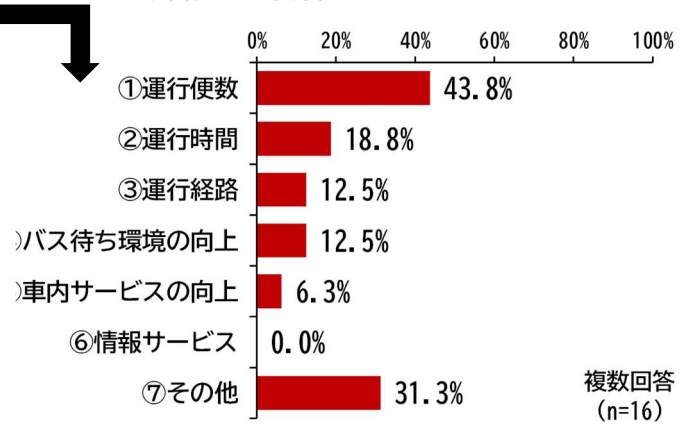


【調査対象】 町営バスを利用している方へのヒアリングで回答した方 77 人

■改善要望の有無



■改善要望の内容



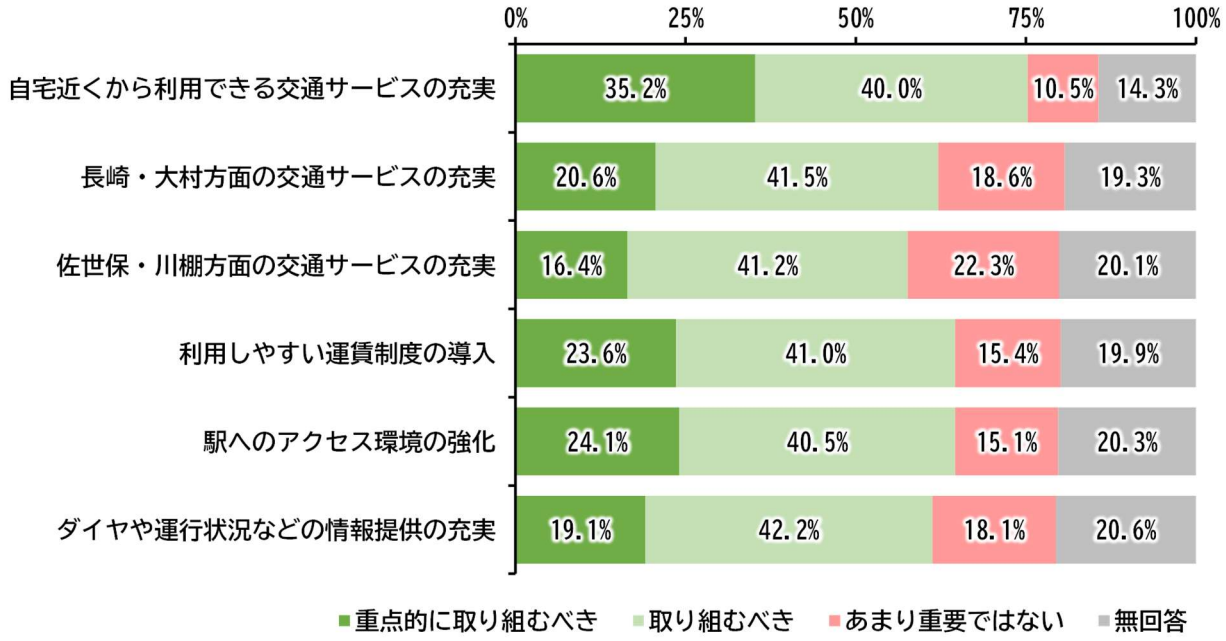
4）本町の公共交通のあり方（重点的に取り組むべき施策）

東彼杵町の今後の公共交通のあり方について町民アンケートでたずねたところ、「重点的に取り組むべき」ものとして最も高かったのは、「自宅近くから利用できる交通サービスの充実」（35%）でした。「取り組むべき」を合わせると 75%となり、回答者の 3/4 が取り組むことを求めている結果となりました。

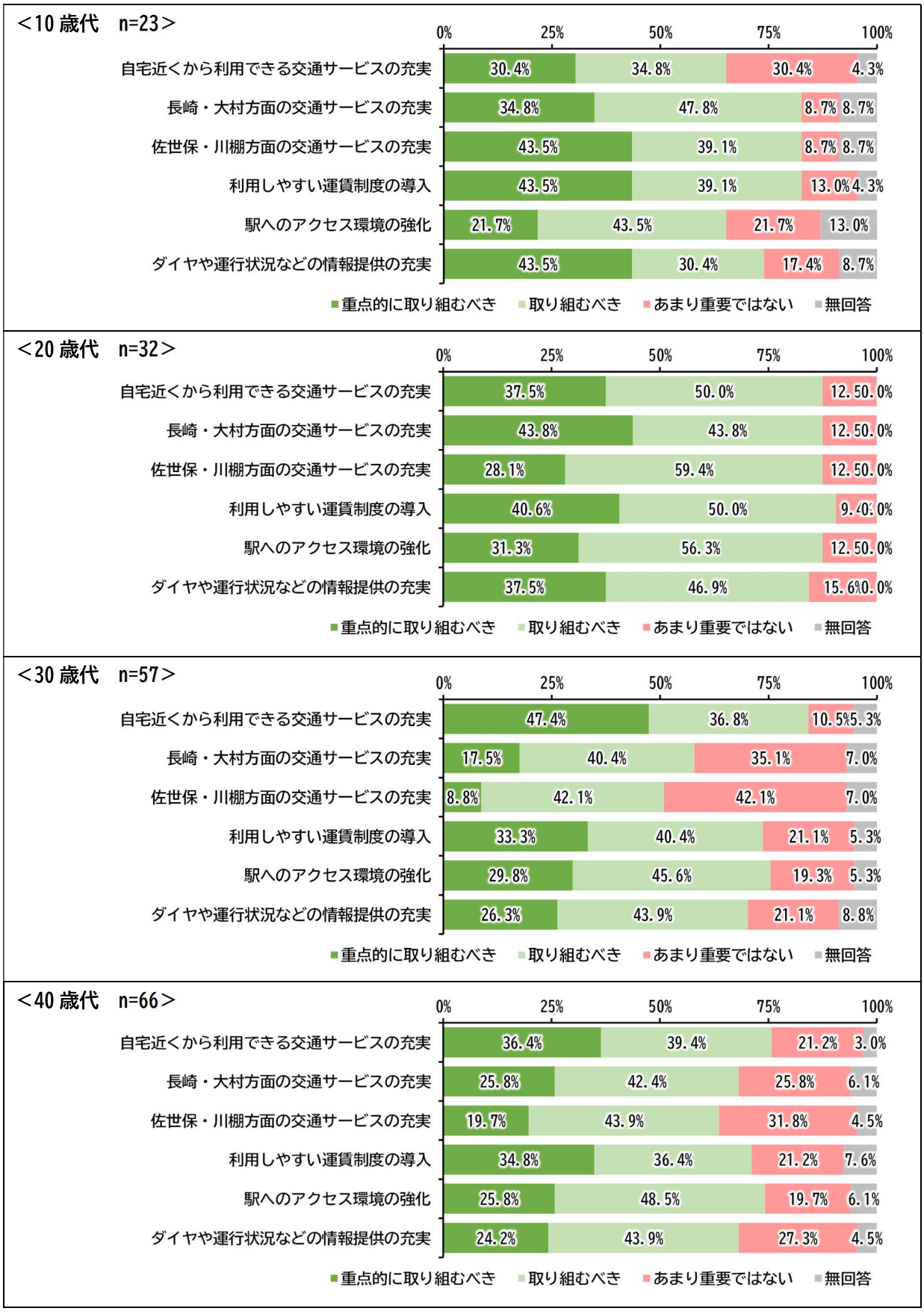
他にも「利用しやすい運賃制度の導入」（計 64%）や「駅へのアクセス環境の強化」（64%）が挙がっています。

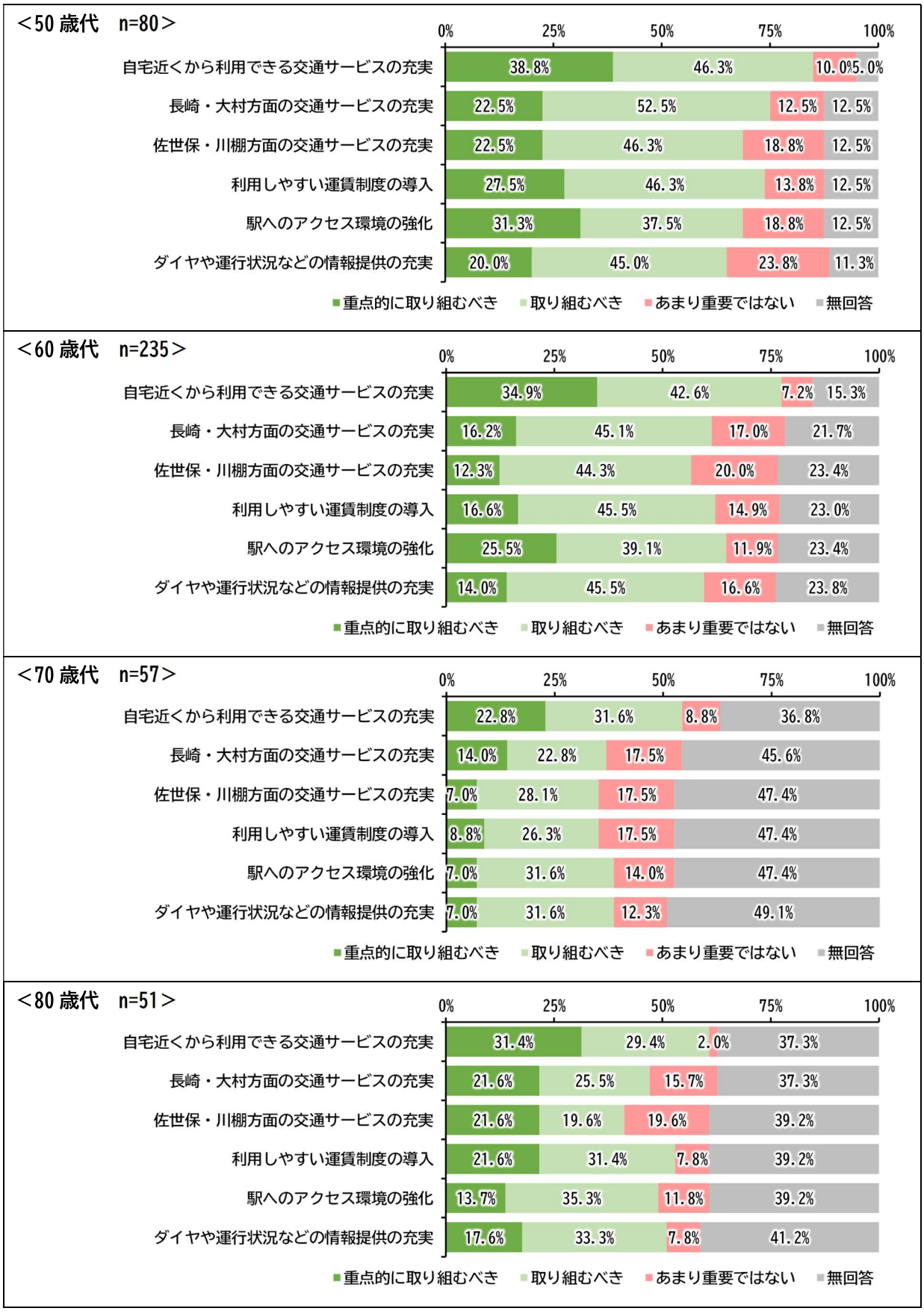
なお、居住地別では、大きな傾向の違いは見られませんでした。

■公共交通の今後のあり方（回答者全体 602 人）



■公共交通の今後のあり方（年代別）




＜50 歳代　n=80＞
0%
25%
50%
75%
100%
自宅近くから利用できる交通サービスの充実
38.8%
46.3%
10.0%
5.0%
長崎・大村方面の交通サービスの充実
22.5%
52.5%
12.5%
12.5%
佐世保・川棚方面の交通サービスの充実
22.5%
46.3%
18.8%
12.5%
利用しやすい運賃制度の導入
27.5%
46.3%
13.8%
12.5%
駅へのアクセス環境の強化
31.3%
37.5%
18.8%
12.5%
ダイヤや運行状況などの情報提供の充実
20.0%
45.0%
23.8%
11.3%
重点的に取り組むべき
取り組むべき
あまり重要ではない
無回答
＜60 歳代　n=235＞
0%
25%
50%
75%
100%
自宅近くから利用できる交通サービスの充実
34.9%
42.6%
7.2%
15.3%
長崎・大村方面の交通サービスの充実
16.2%
45.1%
17.0%
21.7%
佐世保・川棚方面の交通サービスの充実
12.3%
44.3%
20.0%
23.4%
利用しやすい運賃制度の導入
16.6%
45.5%
14.9%
23.0%
駅へのアクセス環境の強化
25.5%
39.1%
11.9%
23.4%
ダイヤや運行状況などの情報提供の充実
14.0%
45.5%
16.6%
23.8%
重点的に取り組むべき
取り組むべき
あまり重要ではない
無回答
＜70 歳代　n=57＞
0%
25%
50%
75%
100%
自宅近くから利用できる交通サービスの充実
22.8%
31.6%
8.8%
36.8%
長崎・大村方面の交通サービスの充実
14.0%
22.8%
17.5%
45.6%
佐世保・川棚方面の交通サービスの充実
7.0%
28.1%
17.5%
47.4%
利用しやすい運賃制度の導入
8.8%
26.3%
17.5%
47.4%
駅へのアクセス環境の強化
7.0%
31.6%
14.0%
47.4%
ダイヤや運行状況などの情報提供の充実
7.0%
31.6%
12.3%
49.1%
重点的に取り組むべき
取り組むべき
あまり重要ではない
無回答
＜80 歳代　n=51＞
0%
25%
50%
75%
100%
自宅近くから利用できる交通サービスの充実
31.4%
29.4%
2.0%
37.3%
長崎・大村方面の交通サービスの充実
21.6%
25.5%
15.7%
37.3%
佐世保・川棚方面の交通サービスの充実
21.6%
19.6%
19.6%
39.2%
利用しやすい運賃制度の導入
21.6%
31.4%
7.8%
39.2%
駅へのアクセス環境の強化
13.7%
35.3%
11.8%
39.2%
ダイヤや運行状況などの情報提供の充実
17.6%
33.3%
7.8%
41.2%
重点的に取り組むべき
取り組むべき
あまり重要ではない
無回答

3. 地域公共交通の問題点・課題

本章では、2章で整理した本町の地域特性や公共交通の現状を基に、地域公共交通の問題点を示し、課題を整理しています。

東彼杵町の地域特性・移動特性

■人口減少が加速度的に進行、移動需要は縮小傾向

○人口は H13 に 1 万人台を割り込むと 10 年かからないスピードで 1 千人ずつ減少。R4 には過疎地域指定を受ける。
○R2 時点の年少人口 854 人(11.1%)、高齢人口 3,000 人(38.9%)。年少人口の減少に伴い、通学需要が減る見通し。高齢化が進むにつれ外出機会も減り、移動需要が減少。

■限界、準限界集落が発生、需要の小さい集落が点在

○R2.4 時点で、限界集落(65 歳以上 50%以上)が 3 区、準限界集落(55 歳以上 50%以上)が 23 区となった。各集落の移動需要は小さく、山間部に点在する。

■小学校、中学校の統廃合により、小・中学生の一部はスクールバスが必要

○旧大楠小学校校区、旧音琴小学校校区の児童はスクールバスで彼杵小学校へ通学している。
○旧千綿中学校校区の生徒は、スクールバスで東彼杵中学校へ通学している。

■高校生は町外へJR大村線などで通学

○町内に高校はなく、高校生は町外へ通学している。
○通学手段は、JR 大村線や自転車が多く、町内の駅までは家族の送迎や自転車でアクセスしている。

■通勤、買物、通院などの外出は専ら自家用車を利用

○町民は通勤、買物、通院にもっぱら自家用車を利用している。
○買い物では 8 割、通院では 55%が町外に外出しており、大村市が最もよく行く外出先となっている。

■高齢者も、町外へ外出し、自家用車を利用

○高齢者も約 7 割が町外へ買物先を持ち、主に自家用車を利用している。

東彼杵町の公共交通の現状

■JR 大村線:彼杵駅の利用は低迷

○大村線としては利用増であるなか、彼杵駅の利用は減少傾向。

■JR 九州バス彼杵線:さらなる利用減により赤字補てん額が今後も増大する懸念あり

○輸送量が国庫補助要件を下回っており、現在の新型コロナ特例措置の有効期限が切れた場合に国庫補助の対象外となり、町の負担額が増大する懸念がある。

■町営バス:利用低迷、財政支出増大

○利用者数は年々減少しており、それに伴って町の負担額も増大している。
○便当たり利用者数もわずかであり、輸送効率が低い。

■タクシー:運転手不足によるサービス継続の懸念

○高齢化、成手不足を背景に運転手が不足している。

■新型コロナによる収益悪化

○新型コロナの影響を受け、経営が悪化している。

東彼杵町の地域特性・移動特性

■人口減少が加速度的に進行、移動需要は縮小傾向
■限界、準限界集落が発生、需要の小さい集落が点在
■小学校、中学校の統廃合により、小・中学生の一部はスクールバスが必要
■高校生は町外へJR大村線などで通学
■通勤、買物、通院などの外出は専ら自家用車を利用
■高齢者も、町外へ外出し、自家用車を利用

東彼杵町の公共交通の現状

■JR 大村線：彼杵駅の利用は低迷
■JR 九州バス彼杵線：さらなる利用減により赤字補てん額が今後も増大する懸念あり
■町営バス：利用低迷、財政支出増大
■タクシー：運転手不足によるサービス継続の懸念
■新型コロナによる収益悪化

東彼杵町の地域公共交通に対する町民の意向等

■車を運転しない高齢者は、自由に外出できていない

○買い物や通院での外出時の困りごととして、高齢者は「自由な時間に外出できていない」「行きたいところに行けていない」」との回答をあげている。

■JR 大村線について、増便やアクセス環境の充実などの改善要望がある

○JR 大村線について、25%が不満を感じており、「便数が少ない」「駅の駐車場・駐輪場が足りない」などをその理由に挙げている。

■町営バスについて、増便に対する要望が強い

○町営バスについて利用者からは満足していると評価されている。一方で、増便に対する要望が多く挙がっている。

■「自宅近くから利用できる交通サービスの充実」を望む意見が多い

○今後のあり方として、短距離移動に利用可能な交通サービスの充実を望む意見が多い。また、利用しやすい運賃制度の導入や駅へのアクセス環境の強化を望む意見もある。
○自由意見においても、タクシー補助や乗合タクシーの導入を望む意見が多数みられる。

東彼杵町の地域公共交通の課題

■ターゲットの需要に応じた、路線バス、町営バス及び地域の輸送資源の一体的な公共交通ネットワークの構築

○高齢者等の交通弱者の移動ニーズ（自宅近くまでの運行、増便、町外への移動など）に応えていくべくサービスの充実を図る必要がある。
○持続的な交通体系とするために、運行形態の見直しや地域の輸送資源との役割分担など輸送効率性を高める必要がある。
○双方のバランスのとれた交通体系を構築する必要がある。

■小中高校生の安全・安心な通学の確保

○小中学生が安心して利用できる交通サービスを整える必要がある。
○高校生の通学時の駅までのアクセス手段、駅での待合環境の充実等通学環境の向上を図る必要がある。

■JR 大村線の利用促進・事業性強化・利便性向上のスパイラルアップ

○町民や観光客等の来訪者の利用促進を図ることで事業性を強化していき、利便性を高めていくといった好循環のスパイラルアップを図っていく必要がある。
○駅へのアクセス環境の充実を図る必要がある。

■自家用車に過度に依存しすぎない、環境にやさしく、利便性の高い暮らしの実現

○自家用車への過度な依存を抑制するべく、公共交通の利用啓発を推進する必要がある。
○旅客輸送の資源が限られる中でも、より便利な暮らしを実現するために、人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの導入など、ICT 等を積極的に活用していくことが必要。

4. 地域公共交通の基本方針及び計画の目標

4－1. 本町が目指す地域公共交通の将来像

本町のまちづくりの方向性を基に、地域公共交通が目指す将来像を整理しました。

将来像　：　小さくても誇りをもって輝くまち	
第5次総合計画の基本理念	今を未来へ
第2期総合戦略の目指す方向性	・　今の町民に対する魅力を高めることによる**転出の抑制と転入の促進** ・　本町の独自性を活かした**転入の促進** ・　地域力を活かした**結婚・出産・子育ての支援**

東彼杵町の地域公共交通の目指す将来像

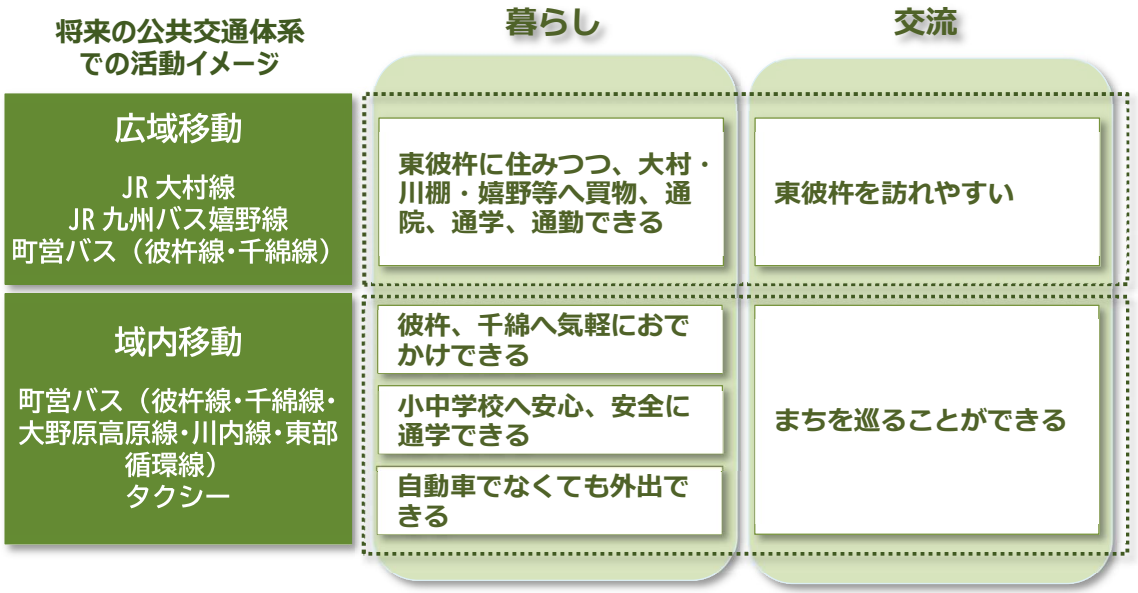
東彼杵町での快適生活を支える
持続可能な公共交通

●「暮らし」を支える公共交通

- 高齢者等のおでかけのしやすさの確保（彼杵、千綿までの町内移動、大村・川棚・嬉野への広域移動）
- 小中学生の通学の確保（町内移動）
- 高校生の通学の利便性の確保（彼杵、千綿までの町内移動、大村・川棚・嬉野への広域移動）

●「交流」を支える公共交通

- わかりやすく、利用しやすい観光交通



4－2. 東彼杵町地域公共交通計画の基本方針

本町が目指す地域公共交通の将来像の実現に向けて、現状の課題に対して「交通サービスの改善」「町民の暮らし方の創造」「ICTの先端技術の応用」のアプローチから、本計画の基本方針を整理しました。

東彼杵町の地域公共交通の目指す将来像

東彼杵町での快適生活を支える
持続可能な公共交通

東彼杵町における地域公共交通の課題

1.ターゲットの需要に応じた、路線バス、町営バス及び地域の輸送資源の一体的な公共交通ネットワークの構築
2.小中高校生の安全・安心な通学の確保
3. JR 大村線の利用促進・事業性強化・利便性向上のスパイラルアップ
4. 自家用車に過度に依存しすぎない、環境にやさしく、利便性の高い暮らしの実現

課題解決のアプローチ

交通サービスの改善　町民の暮らし方の創造　ICT の先端技術の応用

東彼杵町地域公共交通計画の基本方針

基本方針 1　公共交通体系の利便性と持続性を高める

○高齢化の進行に伴って地域公共交通へのニーズは高まるばかりです。しかしながら、町営バスの利用は減少しており、経営も悪化しています。また、路線バスも同様です。町民が便利に利用でき、かつ持続性を高めていくために、公共交通体系の見直しなどに取り組みます。

基本方針 2　JR駅の交通結節機能を高める

○JR 彼杵駅、千綿駅は町外への移動において重要な拠点です。また、観光客等が訪れる際の玄関口でもあります。両駅を中心としたにぎわいづくりも念頭に、駅へのアクセス環境の強化や拠点性強化などに取り組み、駅の交通結節機能を高めます。

基本方針 3　公共交通の利用環境を高める

○公共交通を利用する際にネックとなりやすい、経路検索や時刻検索、運賃支払、運行の遅れなどに対して、情報提供の充実や検索ツールの充実を図り、ストレスなく便利に利用できるように利用環境を高めます。

基本方針 4　公共交通の積極的な利用の啓発を推進する

○公共交通の維持・活性化に向けて、また地球温暖化対策に向けた自家用車の利用抑制に向けては、交通サービスや利用環境の改善と並行して、町民一人ひとりの協力も必要です。そのために、公共交通に対する啓発や利用促進を推進します。

4－3. 目指すべき地域公共交通網

本町の地域公共交通の将来像に向けて、各交通機関がそれぞれの役割を果たし、有機的に組み合わせ（モビリティミックス）、町民の日常生活や来訪者の移動を支える持続可能な地域公共交通網を構築します。

1） 公共交通機関の役割

町内の公共交通機関について、その役割を定義します。

■公共交通機関の役割

区　分	交通機関	役　　割
広域幹線	JR 大村線	本町と近隣市町とを結ぶ骨格軸として、日常的に生じる町外への通勤や通学、買物等や、旅行などの特別な移動を支える。 また、観光などの来訪者の移動を支え、町内外の交流を活性化させる。
	JR 九州バス嬉野線	
地域内幹線	町営バス （彼杵線・千綿線）	JR 大村線を補う町内の南北軸の幹線として、町民の通勤や通学、買物等の日常生活での多様な移動を支える。
地域内交通	デマンド交通	町内の内陸部から大村湾沿岸部への移動を担う交通として、町民の移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。 デマンド交通は、町営バス（大野原高原線・川内線、東部循環線）の運行エリアを引き継ぎ、一定程度の需要が見込まれる地域を運行する。 事業者協力型自家用有償旅客運送は、これまで町営バスでのサービス提供が困難であった山間部地域などを運行する。
	事業者協力型 自家用有償旅客運送	
その他	タクシー	広域幹線、地域内幹線、地域内交通を補完して、多様な移動ニーズに応える。
	レンタル・シェアリングサービス	千綿駅周辺において、観光客の周遊する移動手段としてサービスを提供する。

※利用対象を限定した移動支援サービスとして、町が実施している通所型福祉施設への送迎サービスや高齢者向けの買物支援サービス、医療・福祉事業所が実施している送迎サービスなどがあり、公共交通とともに、高齢者の特定移動を支えています。

※小学生、中学生の通学は、各小学校、東彼杵中学校のスクールバスが担っています。スクールバスの車両については通学時間帯以外の活用について検討していきます。地域行事などで生じる移動に対する輸送サービスとしての活用や、地域への食料品や日用品等の販売車両など物流サービスとしての活用など多様な使い道を想定します。

2） 交通結節点

町外を結ぶ JR 大村線や JR 九州バス嬉野線と、町内の移動を支える町営バス、デマンド交通、事業者協力型自家用有償旅客運送が接続する交通結節点を以下のように設定します。

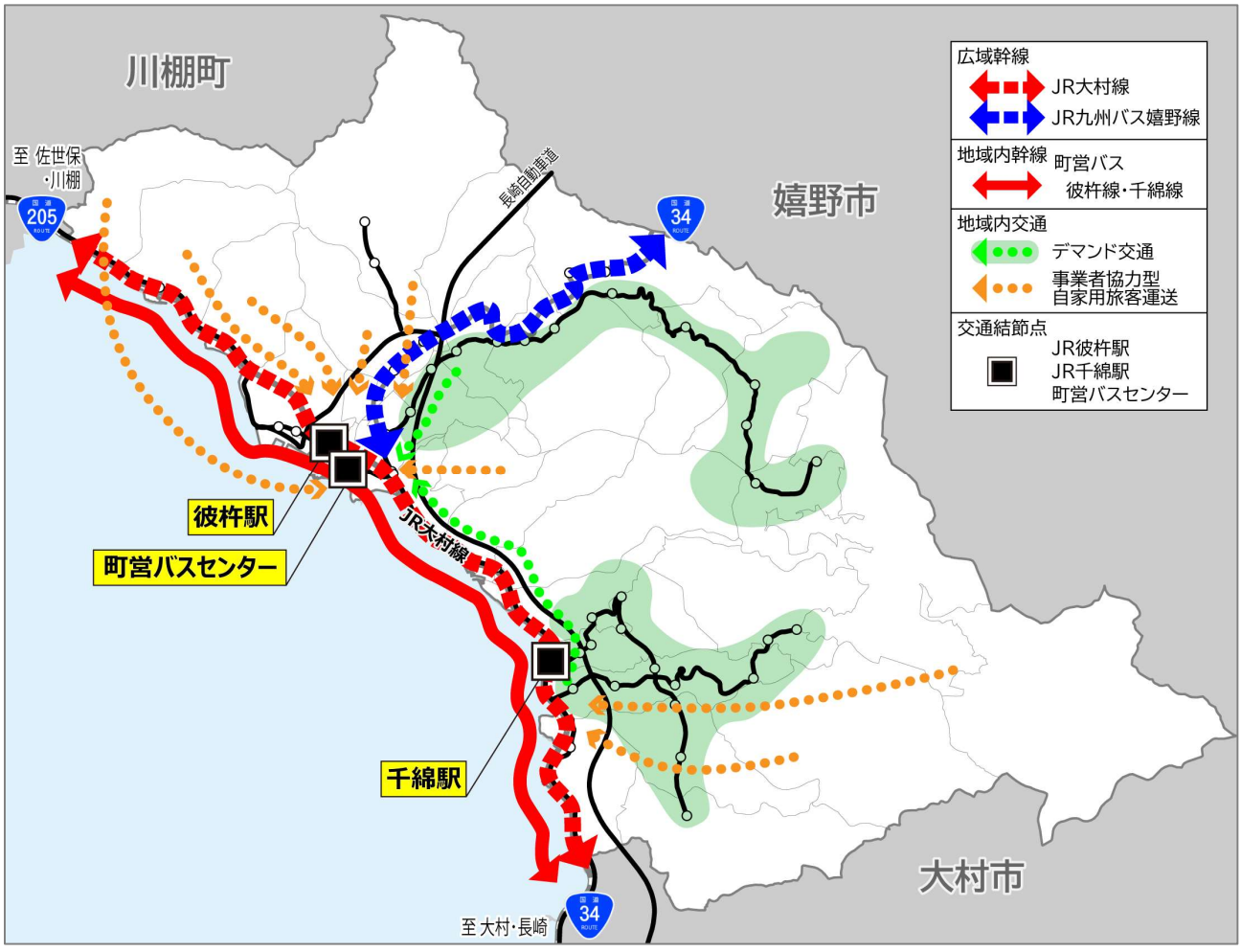
■交通結節点

交通結節点	役割
JR 彼杵駅	● 主に旧彼杵、旧音琴、旧大楠における町外への交通結節点として、JR 大村線に対して、JR 九州バス嬉野線、町営バス（彼杵線・千綿線）が接続する
JR 千綿駅	● 主に千綿における町外への交通結節点として、町営バス（彼杵線・千綿線）やレンタル・シェアリングサービスなどが接続する ● 千綿駅及び周辺への観光客等の玄関口として機能
町営バスセンター	● JR 九州バス嬉野線や町営バス（彼杵線・千綿線）などの幹線交通に対して、デマンド交通や事業者協力型自家用有償旅客運送などの地域内交通が接続する

3） 将来公共交通ネットワーク

町民や来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に、各交通機関が役割に基づく階層性をもち、交通結節点で円滑に接続する、持続可能な公共交通ネットワークを目指します。

■将来公共交通ネットワーク



①各運行系統の位置づけ・役割・必要性

■各運行系統の位置づけ・役割・必要性

位置づけ	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
広域幹線	JR 大村線	大村市・長崎市方面や川棚町・佐世保市方面を結び、広域の通勤や通学、買物等の外出や、観光等の来訪者の移動を支える路線	大村市の人口増や観光需要の増加により利用者数は微増傾向にあったが、新型コロナによる観光需要の落ち込みにより利用者数は大幅に減少している。千綿駅を中心とする観光資源等を活用した観光誘客の促進や、町内駅の拠点性の強化等による利用環境の改善等に取り組む必要がある。
	JR 九州バス嬉野線	嬉野市、武雄市を結び、広域の通勤や通学、買物等の外出や、観光等の来訪者の移動を支える路線	観光需要の増加によって利用者数は微増傾向にあったが、新型コロナによる観光需要の落ち込みにより利用者数は大幅に減少している。また、町内区間の利用は少ない。引き続き、観光需要の取り込みに取り組むとともに、町民の利用促進の強化が必要である。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内幹線	町営バス（彼杵線・千綿線）	人口集積が高い大村湾沿岸をJA 大村北支店から千綿、彼杵を経由して JA 川棚支店までを結び、町民の町内外の通勤・通学・買物・通院等の日常生活を支える路線	情報提供の充実や利用啓発、福祉や教育などと連携した移動需要の創出などの利用促進に取り組む。
地域内交通	デマンド交通	太ノ浦地区と町営バスセンターや、中岳地区と町営バスセンターを結び、買物や通院などの日常生活を支える路線	地域と協働した運行計画の柔軟な見直し等を行うとともに、利用啓発に取り組む。
	事業者協力型自家用有償旅客運送	遠目地区や川内地区から町営バスセンターを結び、買物や通院などの日常生活を支える路線	

②補助系統に係る事業及び実施主体の概要

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置づけ	運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
広域幹線	JR 九州バス嬉野線	彼杵駅	嬉野温泉バスセンター	武雄温泉駅	4 条乗合	路線定期運行	JR 九州バス	幹線補助

4－4. 計画の目標

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

計画4年目となる令和8年度に最終評価を行い、計画5年目となる令和 9 年度には、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

目標1　公共交通の利便性を高める

- JR 彼杵駅・千綿駅の交通結節機能強化、町営バス（大野原高原線・川内線、東部循環線）の再編、公共交通全般の情報提供の充実、MaaS の展開などに取り組み、公共交通の利便性を高めていきます。

■目標1の成果指標

指　標	単位	基準値	現況値	目標値
【指標1】 JR 彼杵駅の乗車人員ランキング ※資料：JR 九州	—	300 位より下位 （R3 年度）		300 位注） 以上 （R9 年度）
【指標2】 JR 九州バス嬉野線の輸送量 ※資料：JR 九州バス	人/日	24.8 （R1 年度）	11.7 （R3 年度）	28.4 （R9 年度）
【指標3】 町営バスの年間利用者数 ※資料：東彼杵町町営バス運行実績	人/年	34,456 （R1 年度）	23,706 （R3 年度）	21,500 （R9 年度）

注）2019（令和元）年度時点、JR 彼杵駅のランクは 298 位、乗車人員は 305 人/日

※指標3は再編後のデマンド交通及び事業者協力型自家用有償旅客運送も含む

目標2　公共交通の運行効率を高め、持続可能性を確保する

- 町営バス（大野原高原線・川内線、東部循環線）の再編、スクールバスの拡充などに取り組み、公共交通の運行効率を高めていきます。

■目標2の成果指標

指　標	単位	基準値	現況値	目標値
【指標4】 町営バスの収支率 ※資料：東彼杵町町営バス運行実績	%	12.2 （R1 年度）	11.1 （R3 年度）	11.1 （R9 年度）
【指標5】 町営バスの利用者一人当たりの運行経費 ※資料：東彼杵町町営バス運行実績	円/人	1,037 （R1 年度）	1,144 （R3 年度）	1,144 （R9 年度）

※指標 4、5は再編後のデマンド交通及び事業者協力型自家用有償旅客運送も含む

目標3　自家用車でなくても外出できる人を増やす

● 町営バスの再編などのサービス改善に加え、公共交通全般の情報提供の充実等の利用環境の向上や利用啓発・利用促進を展開して、自家用車から公共交通への転換を促し、自家用車でなくても外出できる人の増加を図ります。

■目標3の成果指標

指　標	単位	基準値	現況値	目標値
【指標6】 町民の買物時の自家用車(自分で運転)分担率 ※資料:東彼杵町町民アンケート	%	82.0 (R3 年度)		76.0 (R9 年度)
【指標 7】 JR 大村線に対する町民の満足度(不満に感じている割合) ※資料:東彼杵町町民アンケート	%	25.3 (R3 年度)		13.0 (R9 年度)
【指標 8】 町営バスに対する町民の満足度 ※資料:東彼杵町町民アンケート	%	43.6 (R3 年度)		65.0 (R9 年度)

5. 目標達成に向けた施策・事業

目標達成に向けて取り組む施策・事業とその対応関係を以下に示します。

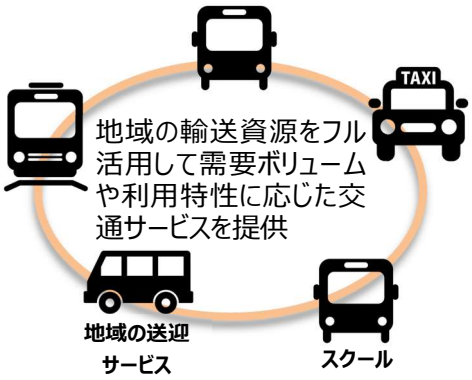
施策・事業		計画の目標		
		【目標1】	【目標2】	【目標3】
		利便性を高める	持続可能性を確保	自家用車でなくても外出できる
施策 1	利便性向上と運行効率化を図る公共交通ネットワークの再編（モビリティミックス）			
	事業 1） 町営バスの運行形態の見直し	●	●	●
	事業 2） JR九州バス嬉野線の運営方法の見直し検討		●	
	事業 3） 小中学生のスクールバスの拡充		●	
施策 2	公共交通の利用環境の充実			
	事業 1） JR 彼杵駅の待合環境の充実	●		
	事業 2） JR 彼杵駅、JR 千綿駅への二次交通サービスの導入	●		
	事業 3） 町営バスの運行情報のオープンデータ化	●		
	事業 4） 町営バスへのバス位置情報提供システムの導入	●		
	事業 5） 交通と暮らしをつなぐ MaaS※の実現	●		
施策 3	公共交通を維持・活性化していく体制の充実			
	事業1） 地域が主体的に交通を検討・運営するスキームの構築		●	
	事業2） 福祉、教育、観光、商工、教育と連携した移動需要の創出		●	
施策 4	公共交通の関する啓発活動・利用促進の推進			
	事業 1） 公共交通に関する情報提供・啓発活動（モビリティ・マネジメント）の実施			●
	事業 2） 乗り方教室・アプリ教室の開催			●
	事業 3） マナー向上啓発活動の実施			●
	事業 4） 高齢者の免許返納者への特典付与			●

※MaaS とは、Mobility as a Service の略称。情報通信技術を用いてあらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

施策1　利便性向上と運行効率化を図る公共交通ネットワークの再編（モビリティミックス）

町民のニーズに応じたより移動しやすいサービスに、また、持続可能性を確保するための運行効率化に向けて、町営バスの運行形態の見直しや小中学生のスクールバスの拡充を行い、JR大村線やJR九州バス、タクシー、地域の送迎サービスも含めた地域の輸送資源を活用した公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

モビリティミックスによる公共交通サービスの充実



事業1）町営バスの運行形態の見直し

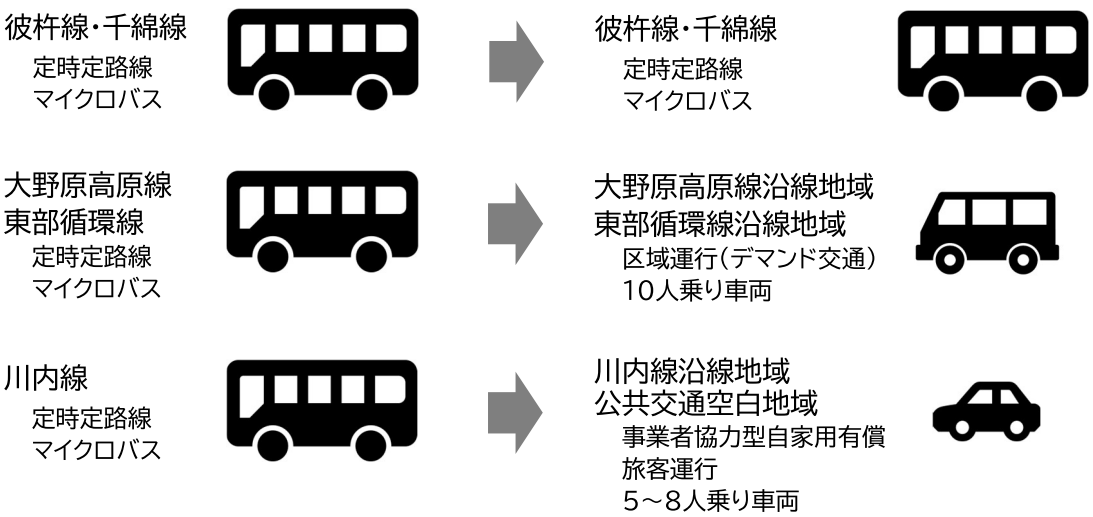
利用減少が続き財政負担額が増大している町営バスについて、利便性向上と運行効率性向上を図るため、運行形態の見直しを行います。合わせて、町営バスの運行見直しによる公共交通空白地域の解消も図ります。

町営バス（大野原高原線、東部循環線）が運行している地域は、現在の定時定路線から区域運行（道路運送法 第４条運行）へと運行形態を変更し、予約に応じて運行するデマンド交通（ドア to ドア型）へ切り替えます。運行区域は大野原・川内線、東部循環線のルート及び周辺の公共交通空白地域も含め、これまでバス停が遠く利用しにくかった地域も利用できる環境を整えます。

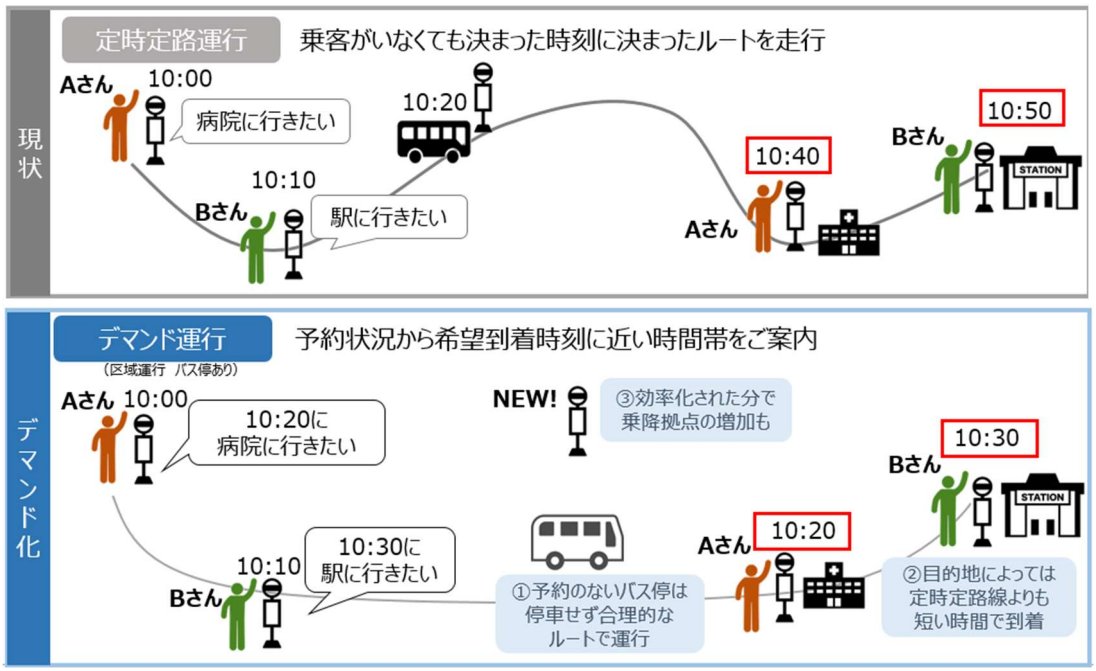
山間部の公共交通空白地域や町営バス川内線沿線地域は、人口が少ないため、公共交通へのニーズは特定の住民が利用することや不定期な利用になること、需要量は限定的であることが想定されます。一方で、地域の交通を担っているタクシー事業者も運転手不足が深刻化しており、新たな運転手の確保は難しい状況にあります。そのため、地域でドライバーを確保して乗合交通サービスの運行を行い、交通事業者が運行管理と車両整備を担う、事業者協力型自家用有償旅客運送を導入します。

なお、人口が集積している大村湾沿岸部を運行している彼杵線・千綿線は、現状通りの定時定路線型の運行とします。

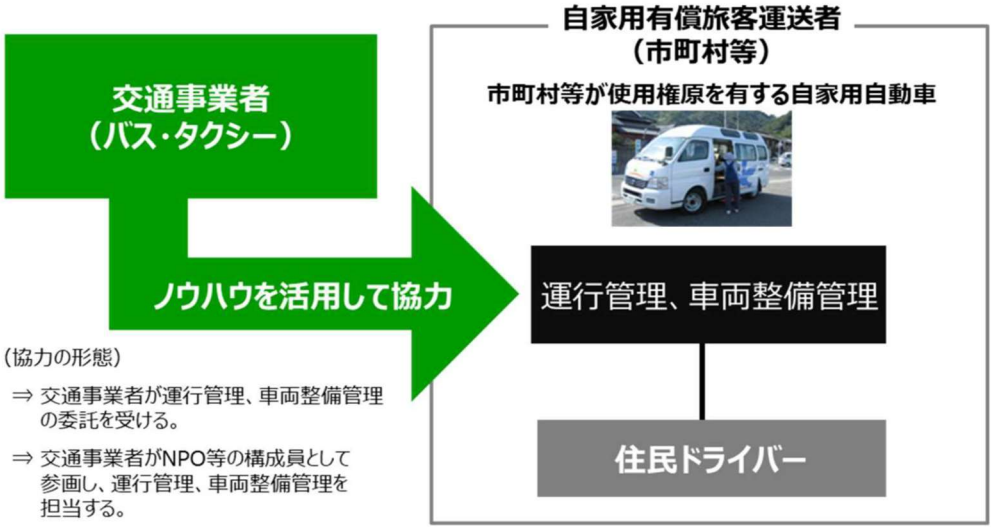
■町営バスの運行形態の見直しイメージ



■AI 活用型デマンド交通のイメージ



■事業者協力型自家用有償旅客運送のイメージ



資料：自家用有償旅客運送ハンドブック（国土交通省）

事業2）JR九州バス嬉野線の運営方法の見直し検討

JR 九州バス嬉野線は、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なることが想定されます。引き続き、沿線市と連携した観光資源を活用した観光需要の取り込みに取り組むとともに、武雄・嬉野への移動における地域住民の利用促進に取り組み、今後も、国の地域公共交通確保維持改善事業や長崎県、佐賀県の地域公共交通補助事業の活用し、路線維持に努めます。併せて、需要に見合った運行サービスへの見直しや持続可能な運営方法についての検討を行います。

事業3）小中学生のスクールバスの拡充

これまで運行していなかった地域にもスクールバスを配備し、町内全域における小中学生の通学手段を確保します。

施策2　公共交通の利用環境の充実

公共交通を利用しやすいものとするために、交通結節機能の充実、公共交通の運行情報の提供などに取り組みます。

事業1）JR 彼杵駅の待合環境の充実

JR彼杵駅における待ち時間の負担軽減を図り、さらに JR 利用者でなくても談笑したり、憩うことができるなど町民が集まる拠点性を持たせる環境づくりとして、駅舎に学習・仕事スペースや小さな図書館、まちの情報コーナーなどの機能を追加することを検討します。

【参考事例】

■駅の拠点性強化：JR 笠置駅（京都府笠置町）

【談笑スペース】

【学習スペース】

資料：笠置町商工観光課

事業2）JR 千綿駅への二次交通サービスの導入

JR 千綿駅を中心に、JR 大村線で来訪した観光客の周遊交通手段として、自転車などのシェアリングサービスなどの新たなモビリティサービスの導入を検討します。

【参考事例】

■シェアサイクル

資料：neuet「chari chari」

■グリーンスローモビリティ

資料：国土交通省

■シニアカーレンタル

資料：土浦 MaaS 実証実験

■電動キックボード

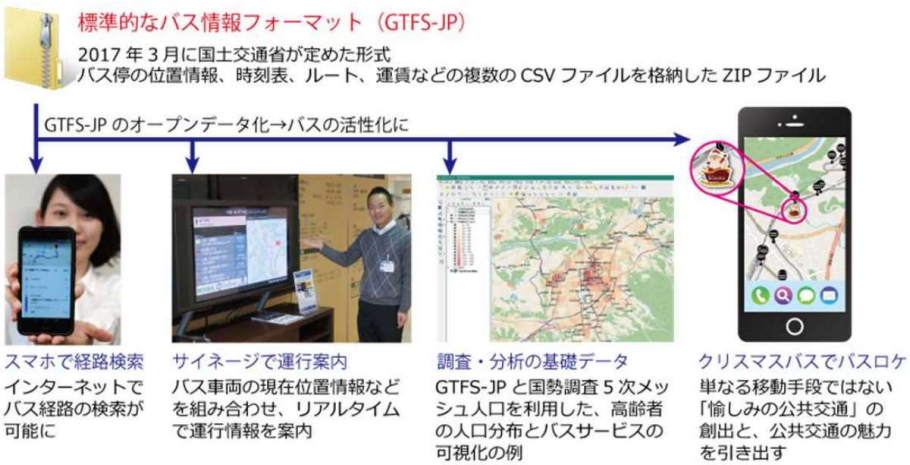
資料：mobby ride

事業3）町営バスの運行情報のオープンデータ化

町営バスを気軽に利用していくための環境づくりとして、経路検索サイトでの運行情報の配信等が可能となるよう、ダイヤやバス停、運賃等の情報を公共交通に関する世界標準のデータフォーマット（GTFS）に従って整備します。

【参考事例】

■コミュニティバスの運行情報のオープンデータ化の活用方法：岐阜県中津川市



資料：国土交通省

事業4）町営バスへのバス位置情報提供システムの導入

バスの待ち時間の負担軽減策として、バスの運行状況をスマートフォンなどを使ってリアルタイムで確認できる「バスロケーションシステム」を導入します。

【参考事例】

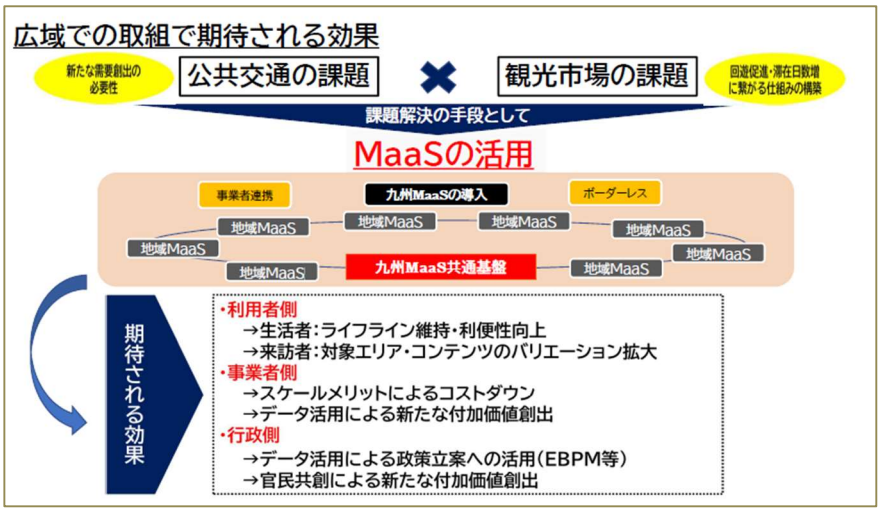
■バスロケーションシステム：佐賀県上峰町

事業5）交通と暮らしをつなぐ MaaS の実現

交通をその種別などに関わらず移動のための一連の手段として位置づけ、それらを ICT（情報通信技術）の活用により一つの統合されたサービスとして捉える概念である MaaS（Mobility as a Service）が普及しつつあります。

九州経済連合会では、九州全域を対象とした MaaS の展開を検討しています。その動向を注視し、県や近隣自治体と連携しながら、本町における導入可能性を検討します。

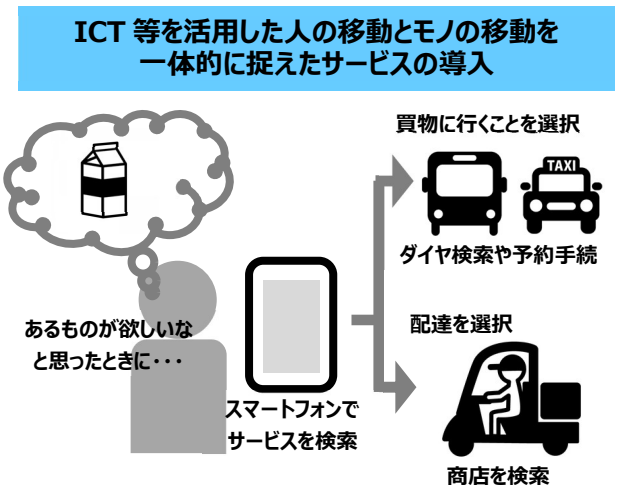
■九州 MaaS のイメージ（九州経済連合会）



資料：九州経済連合会

また、近年は買物のインターネット注文や飲料や料理のフードデリバリーサービスの普及も進んでおり、買物は人が移動するだけではなくモノが運ばれてくる形も増えてきています。MaaS 導入後には、人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの導入についても検討していきます。

■人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスのイメージ



施策3　公共交通を維持・活性化していく体制の充実

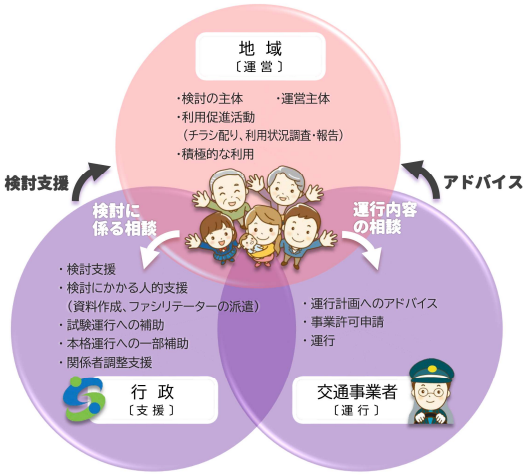
公共交通を維持・活性化していくために、引き続き路線バスへの財政支援を行うとともに、デマンド交通や事業者協力型自家用有償旅客運送などの地域内交通に係る地域の検討体制の構築や交通分野以外の領域との連携した移動需要の創出などに取り組みます。

事業1）地域が主体的に交通を検討・運営するスキームの構築

地域がデマンド交通や事業者協力型自家用有償旅客運送等の地域内交通について、自主的に検討・運営を進めていくにあたり、地域・行政・交通事業者のそれぞれの役割を整理し、検討の流れや支援制度等を検討、構築します。

■地域で公共交通の充実を検討する体制：佐賀市

＜地域・行政・交通事業者の基本的な役割＞



＜検討組織のイメージ＞

資料：佐賀市「公共交通空白地域等における地域内交通の導入ガイドライン」

事業2）福祉、教育、観光、商工と連携した移動需要の創出

福祉・介護予防事業実施の際の移動手段として公共交通利用促進に努め、双方の目標につながる連携を進めていきます。

教育分野では町外への社会科見学や部活動等での遠征の際の公共交通利用促進、観光分野や商工分野では観光振興・商業振興イベント開催時やグリーンツーリズム（グリーンティーリズム）体験時の公共交通利用促進など、多方面のまちづくりの活性化と連携して移動需要の創出を図っていきます。

施策4　公共交通に関する啓発活動・利用促進の推進

町民の公共交通に対する興味や関心を喚起し、利用につなげていくために、イベントや教室、周知等を継続的に取り組みます。

事業1）公共交通に関する情報提供・啓発活動（モビリティ・マネジメント）の実施

公共交通の利用啓発に向けて、路線図や時刻表等が掲載された公共交通マップの発行や、各交通事業者が行っているお得なサービスの紹介等を行います。

また、バスの日、タクシーの日等を活用した公共交通イベントの開催などを企画します。

■住民が集まるイベントで、公共交通の利用啓発を行うブースを出展：熊本県八代市

イベント会場で、公共交通の乗り方や検索の方法、路線や運賃、ダイヤの案内などを、ポスターを用いて周知。子供を連れた家族連れ等への周知にも効果あり。子供にはペーパークラフトなどを贈呈し、興味関心を高めることが期待

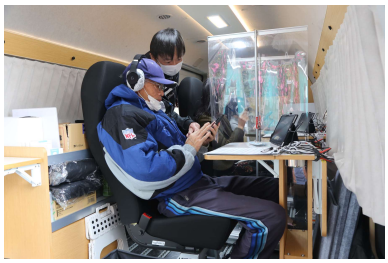
資料：熊本県八代市

事業2）乗り方教室・アプリ教室の開催

公共交通の利用方法や、スマートフォン等を使った路線・時刻検索の方法についての出前講座を定期的に開催します。

■高齢者向け公共交通検索アプリの使い方教室：柳川市

時刻検索アプリやタクシー配車アプリなどを実際に使ってみることで、苦手意識を払拭することが期待



資料：柳川市

■経路検索アプリの周知チラシ：熊本共同経営推進室

鉄道・路線バス・コミュニティバスなどの公共交通の経路や時刻の検索アプリの認知を向上

資料：熊本共同経営推進室

事業3）マナー向上啓発活動の実施

鉄道やバスなどの乗車時のマナーの向上に向け、小中学校とも連携し、啓発活動に取り組みます。

事業4）高齢者の免許返納者への特典付与

75 歳以上の町民を対象に実施している、公共交通の優遇措置を継続して取り組みます。

■東彼杵町の 75 歳以上向けの公共交通優遇措置

高齢者タクシー利用券助成事業	・75 歳以上で、運転免許証を持っていない方を対象にタクシー券（10,000 円/人、地域によっては 15,000 円）を交付。
町営バス減免	・75 歳以上の方に町営バス利用料を減免（半額）。

各種施策の実施スケジュール

計画期間内に取り組む 16 事業のスケジュールを以下に示します。

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度) R5	R6	R7	R8	R9
【施策1】 利便性向上と運行効率化を図る公共交通ネットワークの再編(モビリティミックス)	❶町営バスの運行形態の見直し	町 交通事業者 地域	検討・調整	実施			
	❷JR九州バス嬉野線の運営方法の見直し検討	町 交通事業者	利用状況を注視しながら継続的に検討				
	❸小中学生のスクールバスの拡充	町	拡充				
【施策2】 公共交通の利用環境の充実	❶JR 彼杵駅の待合環境の充実	町		検討・調整		整備	
	❷JR 彼杵駅、JR 千綿駅への二次交通サービスの導入	町		検討・調整		導入	
	❸町営バスの運行情報のオープンデータ化	町	実施				
	❹町営バスへのバス位置情報提供システムの導入	町	実施				
	❺交通と暮らしをつなぐ MaaS の実現	町 交通事業者 九州 MaaS		導入検討		機能拡充検討	
【施策3】 公共交通を維持・活性化していく体制の充実	❶地域が主体的に交通を検討・運営するスキームの構築	町 地域	検討・調整	調整が整った地域から運用			
	❷福祉、教育、観光、商工、教育と連携した移動需要の創出	町 地域	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R5	R6	R7	R8	R9
【施策４】 公共交通に関する啓発活動・利用促進の推進	❶公共交通に関する情報提供・啓発活動(モビリティ・マネジメント)の実施	町	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施
	❷乗り方教室・アプリ教室の開催	町 交通事業者	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施
	❸マナー向上啓発活動の実施	町	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施
	❹高齢者の免許返納者への特典付与	町	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施	検討・実施

6. 計画の推進体制

6－1. 計画の推進体制

本計画は、東彼杵町地域公共交通活性化協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

■東彼杵町地域公共交通活性化協議会の構成員と役割

	東彼杵町地域公共交通活性化協議会
構成員	東彼杵町、長崎県、交通事業者、利用者代表、関係機関、町民　等
役　割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

6－2. 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第6条（連携等による施策の推進）の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

■関連主体と基本的な役割

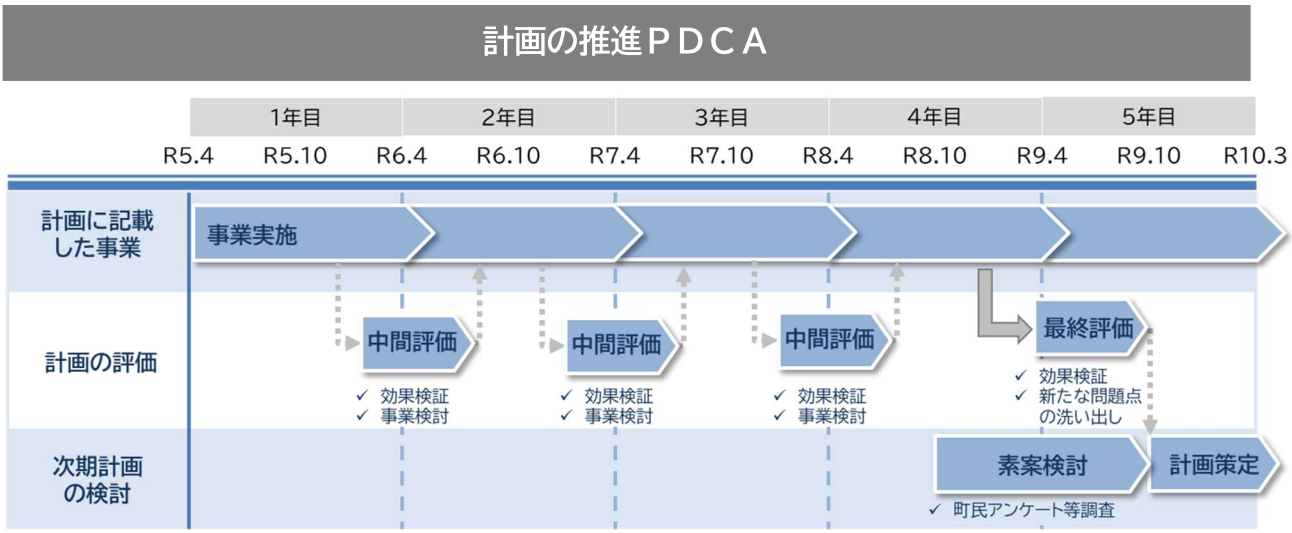
主　体	役　割	関連法等
住民	交通サービスを享受するだけでなく、主体的に公共交通に関わり、町が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	活性化再生法 第2条第2項第3号
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	交通政策基本法 第10条
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	活性化再生法 第2条第2項第3号
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。	交通政策基本法 第8条、第9条
県	主に広域交通につて、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 活性化再生法 第4条第2項
町 （交通担当）	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 活性化再生法 第4条第3項
町 （関連部署）	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む	

6－3. 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行って、効果の積み上げを図っていきます。

計画4年目時点には最終評価を行い、計画５年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



■計画の目標と指標

目　標	指　標		単位	基準値	現状値	目標値
目標１ 公共交通の利便性を高める	【指標 1】	JR 彼杵駅の乗車人員ランキング	—	300 位より下位 （R3 年度）		300 位以上 （R9 年度）
	【指標 2】	JR 九州バス嬉野線の輸送量	人/日	24.8 （R1 年度）	11.7 （R3 年度）	28.4 （R9 年度）
	【指標 3】	町営バスの年間利用者数	人/年	34,456 （R1 年度）	23,706 （R3 年度）	21,500 （R9 年度）
目標２ 公共交通の運行効率を高め、持続可能性を確保する	【指標 4】	町営バスの収支率	%	12.2 （R1 年度）	11.1 （R3 年度）	11.1 （R9 年度）
	【指標 5】	町営バスの利用者一人当たりの運行経費	円/人	1,037 （R1 年度）	1,144 （R3 年度）	1,144 （R9 年度）
目標３ 自家用車でなくても外出できる人を増やす	【指標 6】	町民の買物時の自家用車（自分で運転）分担率	%	82.0 （R3 年度）		76.0 （R9 年度）
	【指標 7】	JR 大村線に対する町民の満足度（不満に感じている割合）	%	25.3 （R3 年度）		13.0 （R9 年度）
	【指標 8】	町営バスに対する町民の満足度	%	43.6 （R3 年度）		65.0 （R9 年度）

東 彼 杵 町 地 域 公 共 交 通 計 画

発行日　令和５年３月

作 成　東 彼 杵 町